

Ⅱ-2 社会とのかかわり

Ⅱ-2-1 JR東日本の生活サービス事業

JR東日本グループでは駅をご利用のお客さまの利便性を高めるエキナカのさまざまなお店や駅ビル、ホテルのほか、駅至近の立地を活かしたオフィスビルやフィットネスクラブ、駅構内・車内での広告展開、沿線での子育て支援事業、住宅事業など、幅広く生活サービス事業を展開しており、お客さまの毎日の暮らしはもちろん、さまざまなライフスタイルやライフステージにあわせたサービスを提供しています。

Ⅱ-2-2 地域との連携強化・地方創生について

東日本エリア、そして日本が元気であることが、JR東日本グループの存立基盤です。鉄道という社会インフラを担う企業として、かつ地域の一員として、地域と一緒にあって、地域のあるべき未来を考え行動していきます。また、「当社グループだからできる」地域活性化策や観光振興策を精力的に実行するとともに、「駅を中心とした魅力あるまちづくり」を推進します。

JR東日本では、「大規模ターミナル駅開発」、「選ばれる沿線ブランドづくり」、「地方中核都市の活性化」の3つのまちづくりの推進をすることで、地域社会の一員として、地域の皆さまとともにあるべき未来を考え、元気な地域の構築へと取り組んでいます。

東京駅では「東京駅が街になる」という「東京ステーションシティ」のコンセプトのもと、丸の内駅舎の保存・復原、グランルーフの開業、八重洲駅前広場の整備など、東京駅構内・駅周辺を整備してまいりました。現在は、丸の内駅前広場整備や北通路周辺整備を進めており、首都東京の玄関口にふさわしい、新しい文化の発信地としてのまちづくりをめざしています。新宿駅では、新南エリアに「JR新宿ミライナタワー」を2016年3月に完成させ、さまざまな人々が集い、回遊する新たな交流の場とすることで、新宿エリアのさらなる賑わい創出への寄与をめざしています。仙台駅では、エスパル東館の開業および東西自由通路の拡幅整備を行い、仙台の顔となる、東西のまちを連続的につなぐ、さまざまな人々がつどい交流できる空間が完成しました。

「選ばれる沿線ブランドづくり」では、中央ラインモールプロジェクトの推進に加え、京葉ベイサイドラインプロジェクト(京葉線)や学びの場「くらすクラス」(南武線)等、駅という「点」だけではなく、一つの路線とその沿線を一体として捉えた「線」や「面」の開発を推進し、住みたいと思っただけの沿線づくりを行っています。

さらに、地方自治体等からの要望に基づき、まちづくりにあわせた自由通路設置等に伴う駅舎整備等を自治体と協力して進めています。中央本線石和温泉駅、東北本線安達駅、奥羽本線湯沢駅などにおいて自由通路設置に伴う駅改良を行いました。なお、石和温泉駅や湯沢駅などでは、駅に併設して観光案内施設(自治体施設)を整備しており、1987年の会社発足より自治体施設を併設した駅は、101 駅(2016年3月末現在)になりました。



東京駅八重洲口駅前広場



新宿ミライナタワー



奥羽本線湯沢駅

▶ 鉄道の立体交差化によるまちづくり・交通円滑化への貢献

交通渋滞の解消、鉄道・道路それぞれの安全性の向上を図るとともに、鉄道により隔てられている街の一体的な発展を図るため、沿線自治体により計画・実施されている南武線稲城長沼駅付近や信越本線新潟駅付近等の立体交差事業に当社も協力しています。

南武線稲城長沼駅付近連続立体交差事業では、2013年12月に高架上り線切換を実施したことによって事業区間全15踏切を廃止しています。信越本線新潟駅付近高架化事業では、2014年11月に仮線への線路切換え工事を終え、現在は本体の工事を進めています。



南武線稲城長沼駅付近高架化



信越本線新潟駅付近高架化

▶ 駅の交通結節機能の充実・高度化

駅はさまざまな交通施設が集中し、大勢の人が集まります。都市交通の円滑化や交通結節点としての機能強化を図るため、国や関係自治体と連携して、他の交通機関との相互直通運転や乗り換え利便性の向上を推進しています。新宿駅では、国土交通省と連携のうえ、線路上空に人工地盤を構築し、バスタ新宿としてバス発着場やタクシー乗降場等、交通結節点としての施設整備を行いました。



新宿駅南口周辺

▶ 移住促進プログラムの支援

地域の活性化に貢献するとともに、新たな交流人口を生み出すことを目的として、現在約200万人の会員を有する当社のシニア向け組織「大人の休日倶楽部」の会員を対象に自治体の進める移住促進プログラムへのサポートに取り組んでいます。長野県、青森県、富山県、石川県等と移住・交流促進のために連携しています。

移住前の不安を解消するために、首都圏での移住に関するセミナーや実際に現地を体験していただくための視察旅行を実施しています。また、自治体のコンテンツ(居住環境の現地説明会、農業体験等)と新幹線等を組みあわせ、当社の保有する宣伝媒体(大人の休日倶楽部会員誌、ウェブサイト等)・販路を活用して移住施策を宣伝サポートします。その他、ショートステイや移住後に課題となる移動面での支援メニューとして、大人の休日倶楽部会員向け長期レンタカー割引プランなどグループ力を活用したサポートを実施しています。



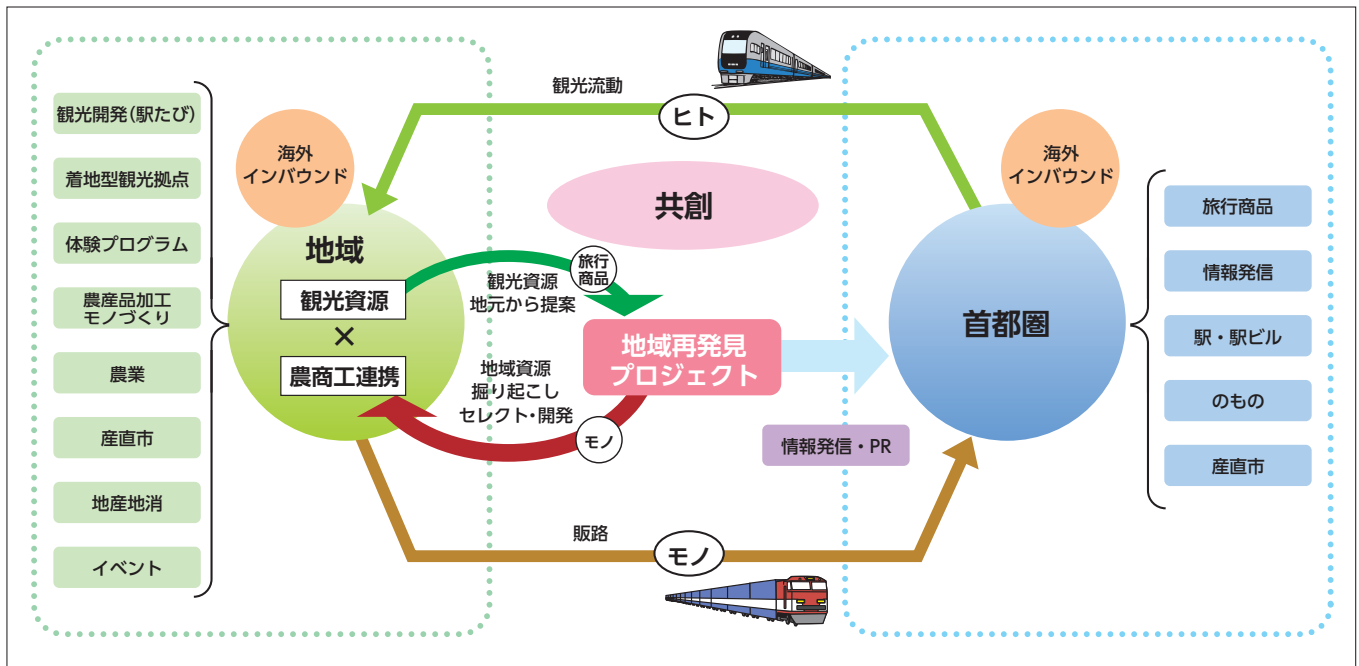
移住お試しツアー

II-2-3 地域再発見プロジェクト

▶「地域再発見プロジェクト」の展開

地域との連携を強化する「共創」戦略のもと、首都圏と地域の間で大きな「ヒト・モノ」の循環を生み出し、インバウンドも見据えた新たなマーケットを創造することをめざす「地域再発見プロジェクト」を推進しています。JR東日本グループが有する鉄道ネットワークや地域の拠点としての駅、幅広い事業ノウハウ、首都圏を中心とした販路・広告媒体等を活かしながら、伝統文化、地産品といった有形無形の観光資源の発掘、首都圏と地域の双方向での情報発信や販路の拡大などを行っています。

■「地域再発見プロジェクト」概念図



首都圏では、デスティネーションキャンペーン等の営業施策と連動し、上野駅で開催している地域再発見プロジェクト「産直市」や生産者が商品と地域の魅力を伝える常設ショップ「もの」、ネット販売の「ザ・ものpremium」を展開しています。「旬のもの、地のもの、縁(ゆかり)のもの」をコンセプトとした「もの」は、2012年1月に上野駅、2014年3月に秋葉原駅に地産品ショップとして開業しました。さらなるブランドの拡大を図るため2015年11月に「ものキッチン池袋東口店」、2016年1月に「もの居酒屋“かよひ路”上野店」を開業しました。JR東日本エリアの各地でもさまざまな取り組みがなされており、2015年度はグループ全体で延べ3,735日の産直市が開催され、地域活性化のイベントも多数開催されました。

「地域再発見プロジェクト」の展開に向け、弊社グループの首都圏物流拠点や高速バスのトランクなどの既存インフラを活用し、地産品の首都圏での流通を促進したいと考えています。(2016年4月に「地域活性化物流LLP(有限責任事業組合)」を設立)



地域再発見プロジェクト「産直市」



ものキッチン池袋東口店

▶のもの1-2-3プロジェクト

より地域との連携強化を図るべく、地域の魅力ある農産物等の素材と優れた加工技術を組みあわせ、JR東日本グループがプロデュースすることにより、地域の6次産業化に向けたものづくりを推進していきます。「のもの1-2-3プロジェクト」は、商品開発と販売を通じて、地域の農林漁業と連携し東日本エリアを応援する、ものづくりプロジェクトです。当社が1次・2次・3次産業をつなぎ、6次産業化に向けたものづくりを推進して行こうとの思いが込められています。



信州産の鹿肉を活用した
「信州ジビエTHE★鹿肉バーガー」



宮城産大豆を活用した
「仙台きなこシリーズ」



茨城産ほしいも原料芋を活用した
「ほしいも農家の白プリン」

また、1次産業の課題解決と農産物を通じた食の魅力向上をめざして、地域農家と連携したアグリビジネスへの参入を開始しました。福島県いわき市の「JRとまランドいわきファーム」は、太陽光利用型植物工場により高品質なトマトを生産し、隣接する6次産業化施設での加工やグループ会社の食材用に活用しています。新潟市の「JR新潟ファーム」は、国家戦略特区を活用して設立された農業法人で、酒米生産を通じて新潟日本酒文化の発展へ一翼を担います。安全・安心な農産物を安定生産し、その地域の魅力を高めて、交流人口の増加や地域活性化を図ってまいります。



JRとまランドいわきファーム



JR新潟ファーム (イメージ)

特集Ⅲ 地域活性化に向けて～「おやつTIMES」～

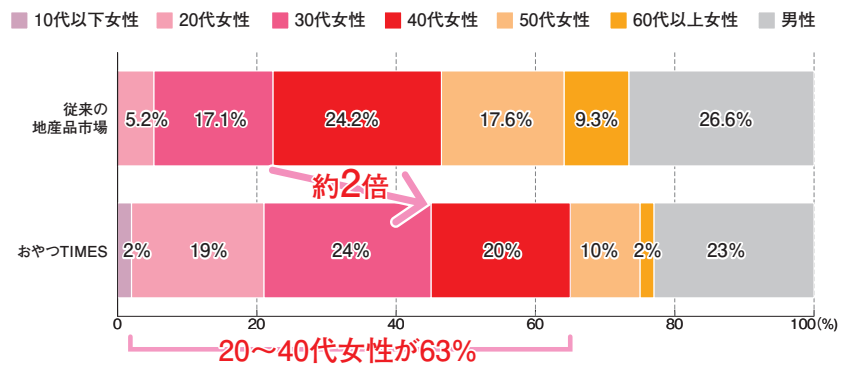
おやつTIMES概要

「おやつTIMES」は、地産品マーケットの拡大による地域活性化を目的に、東日本各地の美味しいものを取り揃えている地産品ショップ「のもの」を通じて出会った地域の生産者と連携して開発したお菓子のシリーズです。2016年3月の発売から2週間で出荷計画比約300%の約55,000個を販売し、5月からは取扱箇所が首都圏から東日本全域に広がるなど、順調に売上を伸ばしています。また、これまであまり地産品になじみのなかった20～40代女性が購入層の63%を占め、地産品の新たなファン層を獲得しました。

■ おやつTIMESの顧客層



「おやつTIMES」シリーズ



従来の地産品:もの上野店 2012年1月20日～2013年11月6日POSデータ
おやつTIMES:NewDays 2016年3月29日～4月12日POSデータ

地方創生への貢献

「おやつTIMES」の取組みでは、グループを横断した食のプロ集団「のものディレクションユニット」が製造者と話し合いながら首都圏マーケットに合う商品企画を行いました。また、グループ3社で「地域活性化物流LLP」を設立し、高速バスの空きスペースを活用して物流コストを1/3に抑えるなど、流通の各段階を仕組みから整えて、地域の生産者が首都圏に進出しやすくなるよう応援しています。

連携した地域の生産者の中には、「おやつTIMES」により、業務用から小売用商品へ新たな事業チャネルを確立した生産者もあり、首都圏の地産品マーケット開拓による地方創生のモデルが構築されつつあります。また、千葉の商品が地元千葉で他所の約15倍売れるなど、地産品が地元で再評価されるきっかけにもなりました。

生産者の声 (株)岡昇 代表取締役 岡崎 昇様(福島県福島市)

セミドライのももとりんごは、東日本大震災後に製造を始めた商品です。今回「おやつTIMES」でお客さまから支持をいただき嬉しく思っています。会社としても、販売量や工場の稼働率が大きく伸びており、地元福島産の果物を原料としたこの商品を通じて、地元の農業振興に貢献していきたいです。



福島のセミドライもも



福島のセミドライりんご

VOICE

地産品のマーケット拡大で、 観光客の増加にも 貢献します

事業創造本部
経営戦略部門
総務・企画グループ

安彦 奈津美



地産品ショップ『のもの』に携わっていると、たくさんの魅力的な地産品との出会いがあります。この魅力をもっと身近に感じて欲しいという想いから生まれたのが地産品おやつブランド『おやつTIMES』です。しかし、地域色の強い商品と首都圏のマーケットには大きな感性のギャップがあり、それを埋めるにはメーカー・物流などの各企業が個々に努力しても難しいのではないかと感じていました。

そこで、私たちがこの課題を乗り越えるために考えた方法が、商品をPB(プライベートブランド)化することで、商品開発や販路の確保をJR東日本グループで担い、メーカー側の負担を抑えて市場の拡大を図るというものです。そこで、生産地と首都圏のギャップを埋めるために、まず商品開発のプロ集団である『のものディレクションユニット』を結成しました。

こうした取組みが功を奏し、『おやつTIMES』は、発売開始から半年で想定を超える売り上げを記録し、地域のメーカーとJR東日本グループの双方に成功をもたらしました。メーカーには首都圏のマーケットの温度感を知っていただけましたし、自社の売り上げだけでなく、地域の元気につながったと喜ばれています。JR東日本グループにとっても、20~30代の地産品の新しいマーケットを切り開くことができました。WEB上で『おやつTIMES』が話題になっていることを知ったときは、本当にうれしかったですね。

もう一つの大きな課題が商品の配送でした。地産品を首都圏で販売するためには、生産地から各店舗への長距離の配送が必要になります。これはJR東日本グループが運行する高速バスのトランク等の空きスペースを活用することで解決しました。また、メーカーは完成した商品をバス停まで持ち込むだけとし、その後はJR側で仕分け・配送を行う仕組みとしました。メーカーにとっては店舗毎に配送する手間が省け、また生産力に応じて何店舗でも販路を広げることが可能になっている仕組みであり、大きな魅力を感じていただけたようです。



地域のメーカーが首都圏での販路拡大を望む背景には、地元への観光客を増やしたいという思いがあり、鉄道輸送を主としながら地産品の取り扱いも行うJR東日本グループと協力できれば、お客さまを呼び込んでくれるという期待があるのだと感じます。実際、『のもの』を利用した方の約7%が生産地を訪れているというデータもありますので、地産品のマーケットが広がるほど、その地方を訪れるお客さまが増えることになると考えています。

今回の『おやつTIMES』は、地産品の首都圏への展開の大きな一歩になったと感じています。今後は、おやつ以外にも、震災復興の観点も含めて他の地域のメーカーの方々と協力関係を築いたり、各地の新たな名物商品を開発し、それを食べた人が生産地へ行ってみたいと思っただけのイベントを併せて展開するなど、さまざまな視点から、地方創生に貢献していきたいと思っています。

II-2-4 子育て支援事業 「HAPPY CHILD PROJECT」

JR東日本グループでは、「HAPPY CHILD PROJECT」を推進し、安心して子育てができるまちづくりに取り組んでいます。働く世代の活力ある生活をサポートする駅型保育園などの子育て支援施設の開設や、地域コミュニティの形成を応援する親子コミュニティカフェの開設、親子で楽しめるイベント開催などを進めています。

▶子育て支援施設 ～“子育てをしながら働く”を応援～

駅から概ね5分のアクセスの良い立地を中心に「駅型保育園」等の子育て支援施設の開設を進め、「仕事」と「子育て」の両立を応援しています。1996年から開設した子育て支援施設は累計で93箇所(2016年4月現在)に達しており、今後もさらなる拡大をめざしています。「駅型保育園」では通勤途中に送迎ができるメリットに加え、父親と登園する子どもも多く見られ、当社の取組みは男性の育児参加の支援にもつながっています。



高架下の保育園
(市川どろんこ保育園)



園内で遊ぶ園児たち
(グローバルキッズコトニア吉祥寺園)

▶子育て応援イベント開催

■ こども鉄道作品展

当社の駅型保育園に通う子どもたちによる作品展を、鉄道博物館(埼玉県さいたま市)で毎年開催しています。

「でんしゃ」というテーマのもと、子どもたちが制作した独創的で、夢のある作品を多くの方に楽しんでいただいています。保育園の日頃の保育活動の発表の場、また子どもたちの成長を確認していただく場にもなっています。



第6回こども鉄道作品展

■ ペーパークラフト教室

「子どもたちにもっと鉄道を身近に感じてもらい、親子の思い出をたくさんつくってほしい。」そんな思いから、親子参加型ワークショップ「新幹線ペーパークラフト教室」を各地で開催しています。



ペーパークラフト完成イメージ

II-2-5 COTONIOR(コトニア)の展開

多世代交流をテーマとした子育て支援と高齢者福祉の複合施設を開発しています。「COTONIOR(コトニア)」とは、「子ども(codomo)+と(to)+シニア(senior)」からなる造語であり、現在、吉祥寺と赤羽、西船橋の3箇所で開催しています。

各施設のレイアウトの工夫や季節イベントを開催するなど、子どもたちとシニア世代の方が交流し、多世代が集うあたたかな場になっています。



コトニア吉祥寺



コトニア西船橋

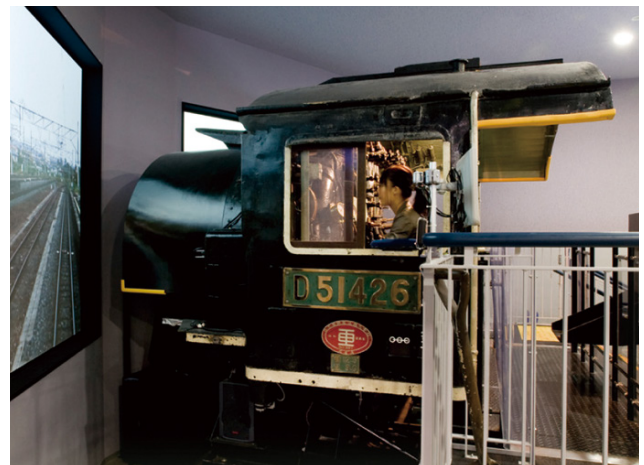
II-2-6 文化活動

▶ 財団法人東日本鉄道文化財団

JR東日本の経営資源を継続的に社会貢献活動に役立てるため、1992年に財団法人東日本鉄道文化財団を設立(2010年4月に公益財団法人化)し、鉄道を通じた地域文化の振興、鉄道に関する調査・研究の促進、鉄道にかかわる国際文化交流の推進等に取り組んでいます。主な活動内容は、鉄道博物館・東京ステーションギャラリー・旧新橋停車場・旧万世橋駅の運営、地方文化事業支援、アジア各国の鉄道事業者の研修受け入れなどであり、ウェブサイト(<http://www.ejrct.or.jp/>)等で情報発信を行っています。

■ 鉄道博物館

鉄道にかかわる遺産・資料の調査研究を体系的に行う「鉄道博物館」、実物を中心とした展示により鉄道の歴史を語る「歴史博物館」、鉄道の原理・仕組みや技術について体験的に学習できる「教育博物館」の3点をコンセプトに2007年10月14日(鉄道の日)に埼玉県さいたま市にオープンしました。以来、多くのお客さま(2015年度は約85万人)にご来館いただいています。今後、館内のリニューアルや新館の建設を計画しており、順次部分的にオープンし、2018年夏にグランドオープンを予定しております。



鉄道博物館

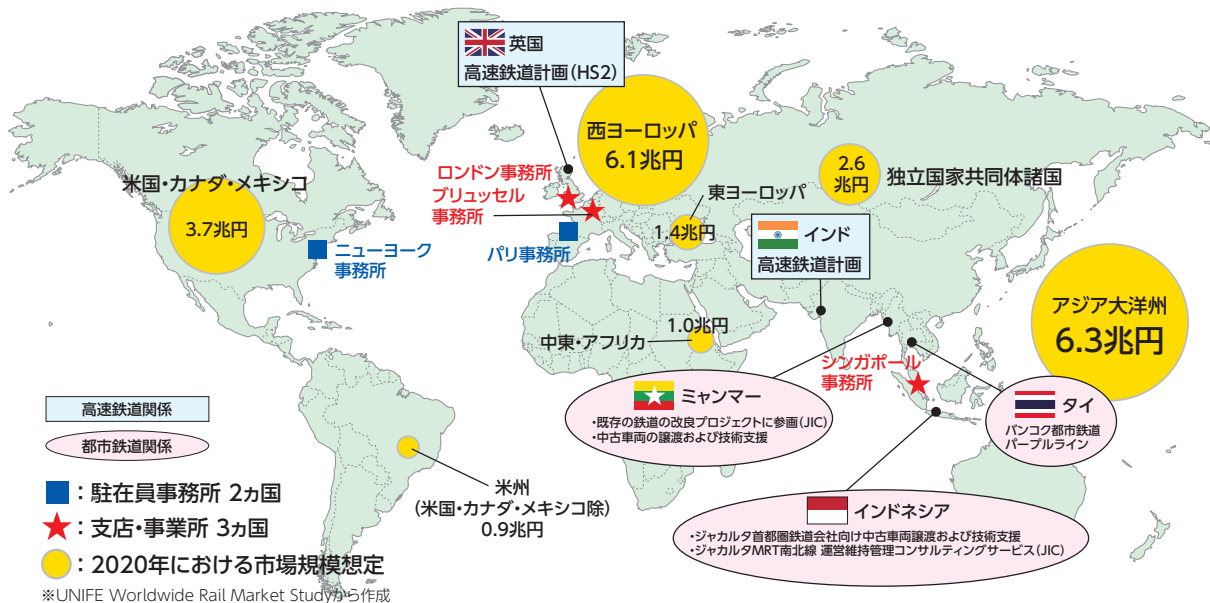
II-2-7 世界へ羽ばたく事業展開

▶グローバル展開について

地球環境問題への意識の高まりや新興国の経済成長のなかで、環境にやさしい公共交通機関として世界的に鉄道への関心が高まっています。現在、世界各地で多くの鉄道プロジェクトが検討されており、世界の鉄道マーケットは今後年平均2.5%成長し、2020年には約22兆円の規模へと拡大することが見込まれています。そのような状況のなかで、当社は、国内外の企業と協力しつつ、オペレーション&メンテナンス分野(列車の運行や設備の保守などに関する計画・管理・支援・実施)など、私たちの持つノウハウを活かして、グローバルな事業展開に挑みます。特に、成長著しいアジアを重点地域と位置づけるとともに、各地域の鉄道プロジェクトに対応していきます。こうした各プロジェクトにおける情報収集などを目的として、ニューヨーク、パリ、ブリュッセル、ロンドン、シンガポールの計5か所に海外事務所を設置しています。

当社はグループを挙げて、グローバルな事業展開に挑んでいます。2011年11月、高速鉄道、都市鉄道、貨物鉄道に関するさまざまな実績とノウハウを持つ国内の鉄道事業者とともに、海外の鉄道コンサルティング業務を行う日本コンサルタンツ(株)(JIC)を設立しました。現在同社は、海外鉄道コンサルティング事業を積極的に展開しています。また、2012年4月から(株)総合車両製作所(J-TREC)がグループ会社に加わりました。さまざまな海外鉄道プロジェクトへの参画をめざすとともに、国内外の企業との連携を図りながら、海外マーケットにおけるシェア拡大に取り組んでいます。

■海外鉄道プロジェクトおよび海外事務所所在地



▶国際協力

JR東日本では、国土交通省や国際協力機構(JICA)等の要請や依頼に基づき、アジアの国々へ鉄道専門家を派遣し、培ってきた技術やノウハウを紹介したり、開発途上国から研修生を受け入れて専門分野の講義等を行ったりするなど、国際協力の取組みを展開しています。

また、JR東日本は海外の鉄道関係者からの視察等も積極的に受け入れており、2015年度に当社を訪問した海外からの視察者は約50カ国、約1,400名に達しています。これらの視察者には、各国の政府関係者や鉄道関係者のほか、海外の大学や研究機関の研究者なども含まれており、相互理解の促進にも役立っています。



ドイツ鉄道との交換研修
(東京総合車両センター)



在日大使・海外メディアツアー
(新幹線総合車両センター)

▶国際機関を通じた世界への貢献

JR東日本は、加盟する国際鉄道連合(UIC)や国際公共鉄道連合(UITP)、欧州鉄道会社共同体(CER)、米国鉄道協会(AAR)、米国公共輸送協会(APTA)等の鉄道国際機関が主催する国際会議を通じて、積極的に情報収集・発信を行っているほか、2013年1月からUICアジア太平洋地域議長、また2015年6月からUITP会長を務めるなど、世界の鉄道の発展、並びにさまざまな課題の解決に積極的に取り組んでいます。

また、海外の鉄道関係者に日本の鉄道システムの特長をアピールするため、海外における展示会、セミナー等への出展や国際会議の誘致にも取り組んでおり、2015年7月にはUICとの協力により、高速鉄道に特化した国際会議・展示会としては世界最大規模を誇る「UIC世界高速鉄道会議」を東京で開催しました。



2015年6月 小縣副会長がUITP
会長に就任 (イタリア)



2015年7月 第9回UIC世界高速鉄道会議 (東京)



▶海外鉄道事業者への技術支援

インドネシア共和国の首都ジャカルタでは交通渋滞が激しく、公共交通機関の整備が進められています。既存の鉄道においても、輸送力の増強が求められており、鉄道車両導入に対する早急なニーズがあることから、当社は都市鉄道の運行を行っているジャカルタ首都圏鉄道会社(PT KAI Commuter Jabodetabek)に、首都圏で引退した鉄道車両を譲渡するとともに、車両メンテナンスや乗務員教育に関する技術支援を実施しています。最近では、埼京線等で使用してきた205系車両を、2013年からの3年間で計476両ジャカルタ首都圏鉄道会社に譲渡しました。その結果、同社が保有する車両のうち約半数が譲渡された205系車両となっています。

また、インドネシアと同様に、当社は2007年からミャンマー連邦共和国の全土において旅客列車の運行および貨物輸送を行っているミャンマー鉄道公社(Myanmar Railways)に鉄道車両を譲渡しています。2015年は、東北地区・新潟地区で使用してきた気動車19両(キハ40形、キハ48形)を同公社に譲渡しました。あわせて、現地に当社社員を派遣して、譲渡した車両が現地で安定的に運行できるよう、車両のメンテナンスに関する技術支援を実施しています。



譲渡した205系車両



ジャカルタ首都圏鉄道会社に譲渡後、現地で活躍している205系車両



乗務員による技術支援



ミャンマーに譲渡した気動車

▶タイ・バンコク パープルラインへの事業参画

当社は、タイ・バンコクで建設中の都市鉄道路線であるパープルラインにおいて、丸紅(株)、(株)東芝とともに、鉄道車両や各種地上設備についてトータルでメンテナンスを行う事業へ参画しています。

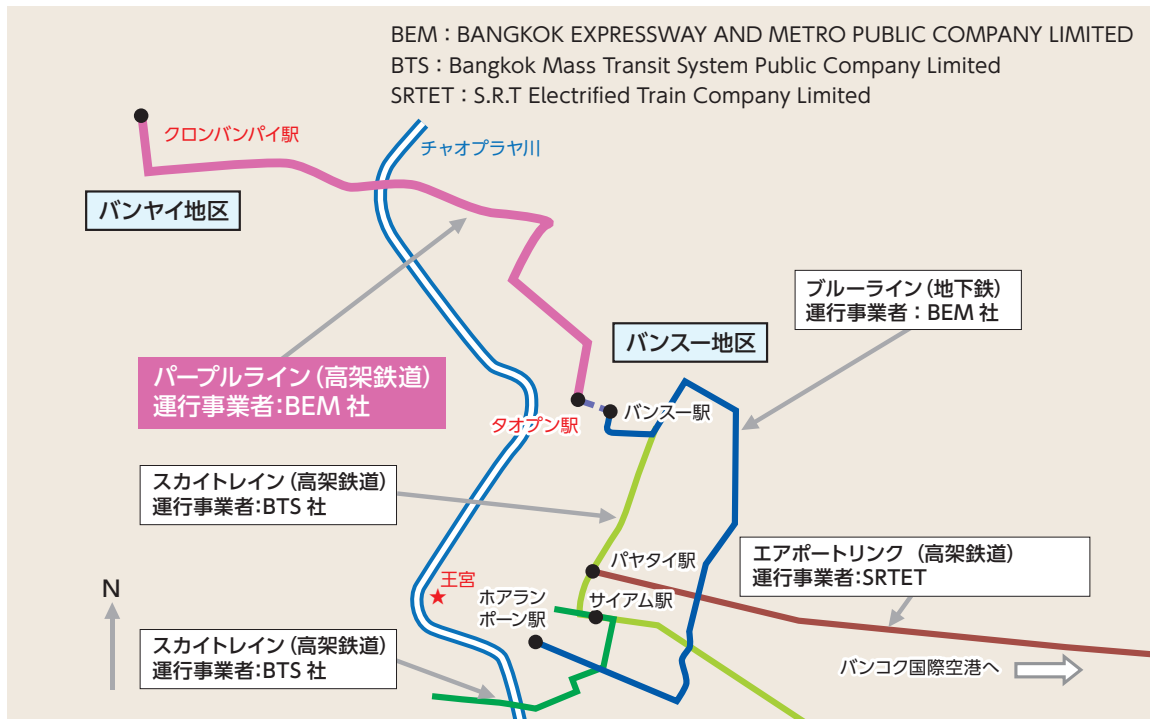
パープルラインは、タイの首都バンコク北部バンスー地区と北西郊外のバンヤイ地区を結ぶ計画の鉄道路線で、2016年8月に営業を開始しました。当社は、丸紅(株)、(株)東芝との共同出資により2013年12月にメンテナンス会社であるJapan Transportation Technology (Thailand) Co., Ltd.(JTT)をバンコクに設立し、鉄道車両や信号、軌道、電力、ホームドア、自動運賃収受システム、鉄道車両基地設備などについて10年間のメンテナンス業務を実施します。

また、(株)総合車両製作所(J-TREC)がパープルラインで使用されるステンレス製車両を製造し、全21編成63両を納入しました。



開業日の様子

■ バンコク都市鉄道 路線略図



▶ 海外高速鉄道プロジェクトへの参画

当社グループは、世界各国の高速鉄道プロジェクト参画へ向け、官民一体で日本の新幹線の安全性、信頼性、快適性などをアピールし、案件獲得に向けて取り組んでいます。英国では、高速鉄道計画“High Speed Two(HS2)”が進められています。HS2は、2009年1月、英国運輸省が発表した総延長530kmの高速鉄道新線計画で、第一期(ロンドンとバーミンガムを結ぶ区間)と第二期(バーミンガムからマンチェスターとリーズの2方面にY字に分かれる区間)の建設が計画されています。当社グループは、その推進主体であるHS2社(High Speed Two Ltd.)に対し、経営・技術面・運行計画の作成についてコンサルティングを行いました。

▶ インド高速鉄道への参画

2015年12月12日に日印両国政府は、安倍総理大臣とモディ首相による首脳会談および同日に発出された共同声明を踏まえ、「高速鉄道に関する日本国政府とインド共和国政府との間の協力覚書」を締結し、ムンバイ～アーメダバード間高速鉄道計画で日本の新幹線方式が採用されることとなりました。

現在日本とインドの両国政府間において具体的な事業スキーム等インド高速鉄道に関する協議が実施されています。当社は、官民一体となった協力の中で、新幹線のオペレータとしての豊富な経験から、同協議において技術的支援を実施しています。

また、2016年3月に、当社のグループ会社である日本コンサルタンツ(株)が、高速鉄道の技術基準策定に関するコンサルティングである「インド国高速鉄道に係る制度整備支援プロジェクト」をJICAより受注して現在実施中で、当社もインド高速鉄道プロジェクト担当の役員を設置するなど、社内体制の強化を行いました。

VOICE

日本製の鉄道車両に対する 現地の期待の大きさを 感じています。

株式会社総合車両製作所
海外事業本部 海外事業推進部

竹代 章人



これまで私が携わった国内のプロジェクトでは、製造した車両を鉄道会社へ納めるところまでで車両メーカーとしての仕事は終わりでした。しかし、パープルラインプロジェクトは、海外の新規開業路線のため、駅や線路などの地上設備や車両基地など、車両と関連する施設とのさまざまな調整が必要でした。こうした業務は自分にとって初めての経験で、これまでは車両のことだけを考え仕事を進めてきましたが、改めて鉄道車両は地上設備を含めた多くのシステムの中で機能しているものだとも認識しました。

私が担当した仕事は、主に現地での各種調整や計画の立案です。現地納入の際は、港での車両状態確認のため船下ろしにも立会い、港から車両基地に輸送された後は現地での試験対応を行うとともに、地上設備や車両基地の建設を担当した会社との調整・交渉も担いました。また、当社は車両メーカーですが、車両基地構内における車両の入換えやメンテナンスも担当業務であったため、メンテナンス計画に基づいた車両の入換えと本線上での試験運転計画についても立案しました。

現在の勤務先は車両基地で、オペレータであるBANGKOK EXPRESSWAY AND METRO PUBLIC COMPANY LIMITED(以下、「BEM」と言います。)やメンテナンス会社であるJapan Transportation Technology (Thailand) CO.,Ltd(以下、「JTT」と言います。)を始め、多くの会社と協力しながら業務を行っています。ここは運行オペレーションの最前線であるため、これまで車両メーカーの敷地内だけで働いていた時と違い、車両運用の視点から“安全性”と“正確性”を意識しながら仕事に臨んでいます。何か不具合があった場合には即座にJTTと連携し、オペレータであるBEMともタイムリーな情報共有を図っています。

タイにおいて本格的な試験走行を始めた際には、首相や政府関係者を含めた大掛かりなセレモニーが実施され、車両をご覧いただいた方や乗車をされた皆様から「車両の中は広くて、明るくて、清潔感があり、早く営業運転が始まるのを心待ちしている」という声をいただき、改めて日本製の鉄道車両に対する現地の期待の大きさを感じました。



左から2人目が竹代さん

さまざまな苦難を乗り越え開業に至ったプロジェクトでしたので、私が携わった3年という月日もあっという間に過ぎ去った印象です。営業運転開始後は、メンテナンスを含めた対応が必要ですが、JR東日本グループとして培ってきた経験を最大限発揮し、「日本製は違う」というイメージを現地の方に持っていただけるように頑張っていきたいと思っています。また、将来は今回のプロジェクトに参加した経験を糧に、世界中で計画されている新たなプロジェクトにも参画していきたいと考えています。

VOICE

日本の鉄道技術で、
現地の社会問題解決に
貢献します。

Japan Transportation Technology (Thailand) Co.,Ltd.
プロジェクトディレクター

大森 健史



急速な経済発展を続けるタイでは、首都バンコクの交通渋滞が深刻な社会問題となっており、環境にやさしく信頼性の高い都市鉄道の整備が急がれています。当社グループの持つ鉄道車両の製造やメンテナンスといった総合技術力を活かして2016年8月に開業した都市鉄道パープルラインは、こうしたタイの社会問題解決に必ずや寄与できると信じています。現地では、鉄道の開通のみでなく、マンションや大型ショッピングセンターの建設など沿線開発も同時に進められており、数駅に設置されたパークアンドライド設備による効果も相まって、交通渋滞の緩和はもとより、地域の経済発展に対する貢献も期待されています。

私が勤務するJapan Transportation Technology (Thailand) Co.,Ltd. (以下、「JTT」と言います。)は、JR東日本が丸紅(株)および(株)東芝とともにバンコクに設立した合弁会社で、パープルラインの鉄道車両や各種地上設備についてトータルでメンテナンスを行います。鉄道事業者を含めた企業連合が海外の鉄道プロジェクトに参画するのはこれが初めてのケースになります。2016年8月現在、JR東日本からは私を含め16名の社員がJTTに出向中で、会社設立からの3年弱の間、メンテナンス内容の検討および作業マニュアルの作成、さらには現地社員の採用と教育・訓練などの準備を行い開業に至りました。

日常の仕事を通じて強く感じるのは、こちらでは「暗黙の了解」を期待すると、誤解や事故の元になってしまうということです。それゆえ、あらゆることを明記した膨大な量の書類が求められます。加えて、日ごろから物事を明確に伝えることを意識するようになりました。また、一つの会社に長く勤めてキャリアアップしていく傾向が強い日本とは異なり、タイでは会社を移ることでキャリアアップを図る傾向があるため、OJTに軸足を置く日本の社員教育システムの良さは残しつつ、マニュアルを用いた体系的訓練をベースに社員教育を進めてきました。パープルラインプロジェクトは、列車運行とメンテナンスが別契約となっている等、複雑な構造になっていることから、多くの関係者間の調整にも労力を要しました。

JR東日本からJTTへの出向者は中堅クラスが中心ですが、日本では馴染みのないシステムや海外メーカーへの対応に苦労しながら、「昨日できなかったことが今日できるようになる。」「昨日分からなかったことが今日は分かる。」という充実感、自己の成長を実感しています。また、このプロジェクトを通じて得たことは、国内業務のブラッシュアップにもつながると感じています。



引き続き、タイの皆さんに日本の良さを再認識していただくこの絶好の機会に、JR東日本グループ、ひいては日本の鉄道が培ってきた技術、日本の強い現場力が発揮できるよう、使命感をもって取り組んで行きます。