

新たなスタートに 寄せて



6月26日付で社長に就任しました鈴木 均です。これまでは、JR東日本で列車の運行や車両計画に関する業務に長く携わってきました。毎年のダイヤ改正や上野東京ラインの開業の際、JR東日本環境アクセスの皆さんには、車両の折り返し清掃計画の変更など、大変お世話になりました。皆さんの尽力があってさまざまな輸送改善が実施できていると常に感じてきました。このたび、チームアクセスの一員として「もっときれいに、もっとやさしく」を皆さんと一緒に実現していくことになり、大変光栄に感じています。どうぞよろしくお願いいたします。

私の簡単な経歴を紹介します。1989年（平成元年）4月にJR東日本の採用第2期生として入社しました。当時は直轄作業が中心だった車両基地内での車体内外のメンテナンス作業や、実際に車掌として東海道線や特急「踊り子」などの乗務も経験しました。その後も本社や東京、千葉、新潟支社で輸送指令や輸送改善など、35年間主として列車の運行に関わる業務を担当してきました。

特に印象深い経験としては、首都圏線区への運行管理システム（ATOS）の新規導入や、新幹線の八戸、金沢、新函館北斗開業などのほか、上野東京ラインの開

通や「TRAIN SUITE四季島」の営業開始、中央線12両化の準備などが挙げられます。

ATOS導入の際、最初の導入線区となった中央快速線・中央緩行線は、特急や貨物列車も走行し、追い抜きや相互に乗り入れもある複雑な輸送体系であり、困難の連続でした。システムの構築と合わせ、それに関連する業務も変革する必要があり、担当する社員のシミュレーション訓練を追加するなど、導入計画の大幅見直しや投資額の見直しを行い、困難の末に使用開始となりました。導入後1週間目にはじめての大きな輸送障害が発生し、十分訓練を積んだ指令員が緊張しつつも無事運転整理をやり遂げたことが印象に残っています。その後も何度か大きな不具合がありましたが、それらを乗り越えて安定稼働していることは何よりです。ちなみに、開発に関わった中央線のシステムは経年のためすでにリプレイスされていますが、私が提案した発車標の機能の一部は今も引き継がれています。

大きな事故対応も経験しました。中でも2004年10月23日、新潟支社勤務時代に経験した新潟県中越地震は忘れられません。震源に近い越後川口で震度7を記録し、直下型の縦揺れにより走行中の上越新幹線「とき325号」が新幹線の営業列車としてはじめて



千葉支社時代、SL内房100周年記念号の前で



脱線した、「とき325号」最後尾車両 上越線の被害状況（JR東日本資料より）

脱線し、新潟支社エリア内の在来線も壊滅的被害を受けるというショッキングな地震でした。

関係者の懸命の復旧作業により、新幹線は折り返し運転とバス代行、迂回快速の運転などでお客さまの移動手段を確保しつつ、同年12月28日に全線で復旧することができました。在来線は、一番被害の大きかった上越線が前日の12月27日に単線タブレット閉そく方式で仮復旧後、翌年3月末に複線復旧するという長期間の対応となりました。この地震では、高架柱への耐震補強が脱線箇所付近に実施されており、高架橋の崩壊を回避できたなど、過去の大規模地震の教訓が活かされました。それらに加え、復旧作業中の余震対策やレール損傷防止機構など、その後の震災対策や災害復旧に多くの教訓を得られた貴重な経験となりました。2022年の福島県沖地震で東北新幹線が脱線した際にも、この経験が役立ちました。復旧対策本部で復旧方法を検討する際、新潟県中越地震経験者として、いつ起こるかわからない余震対策やクレーンによる載線作業などの復旧方法の提案につなげることができたと思います。

2023年からは、運輸車両担当に加え、安全担当となり、新しく策定した「グループ安全計画2028」の発表と社員への浸透に取り組み、グループ全体の安全レベルの向上に努めてきました。その一方で、2023年から2024年にかけて大きな輸送障害や新幹線のトラブルが続き、東海道線大船駅構内での電化柱と列車との衝撃事故では、翌日夕方の記者会見で、事象やお客さまの救済について私から説明し、深くお詫びいたしました。その後も事象が続き、JR東日本グループに対して社会全体から厳しい目が向けられたため、そのような厳しい状況であることを現場まで共有し、日々の業務を確実にやり、お客さまに安心して鉄道をご利用いただけるような取り組みを進めてきました。いうまでもありませんが、JR東日本グループの大きな強みは、現場社員の力、いわゆる現場力です。鉄道事業は長い経験を通じてさまざまな箇所・部門が自律的に連携して業務が成り立っています。普段意識していないことでも、複数の箇所が決められた通りに業務を遂行することを通じて、高度な業務をスムーズに当たり前のようを実現しているのです。連携を意識して日々の業務の安全を追求し、信頼される誠実な仕事を通じてお客さまの信頼を高めていくことが大切なポイントと考えています。皆さんの日々の業務の中でも、ぜひ意識

して取り組んでいただければと思います。

コロナ禍を経て鉄道事業を取り巻く環境は激変しました。JR東日本グループは鉄道中心の事業から、ヒト起点の従業員が主役のグループへ転換し、鉄道事業と生活ソリューション事業の2軸経営をめざしています。当社はJR東日本グループで唯一「サーキュラーエコノミー」を実現している会社です。当社の経営計画の中に「不易流行」という考えを掲げています。変えてはならないものと変えていくべきもの、まさに当社が今取り組むべき姿勢そのものを言い表していると思います。安全レベル、サービス品質の向上を追求し、それを担う人財を育成してさらに磨きをかけていくことは変わらない本質です。一方で、品川開発や中央線12両化、清掃CBMの実現や廃プラスチックの高度処理などの新しいプロジェクトは、アクセスの未来を創造していくために、時代や環境の変化に対応していく必要がある取り組みです。このようなチャレンジを通じて社員の皆さんが成長し、働きがいを感じて取り組むことで、よりよい働く環境が生まれてくると考えています。皆さんの力で新たなアクセスの未来を一緒に切り開いていこうではありませんか。私も皆さんと一緒に安全を追求し、未来に向けて進化し続ける「選ばれる会社」をめざしていく所存です。どうぞよろしくお願いいたします。

最後になりますが、私の趣味の、「折り紙」について少しお話をします。きっかけは、子どもが幼稚園に入園して折り紙を教わり、家でも折り紙をやりたいと言い出したことでした。そこで、折り紙の本を買い求め、小学校以来の折り紙を始めるとともに、インターネットで折り紙について検索しているうちに複雑系折り紙や連鶴にはまってしまいました。私が折った作品です。興味ある方はチャレンジしてみてください。



前川淳著「本格折り紙」より「悪魔」



魯縞庵作・秋里籬島編著「秘傳千羽鶴折形」より「三がー」(みっがいち)



同右上「蟻の塔」