

－巻頭言－ “「自啓不止」(自ら啓いて止まず)”

常務取締役
橋爪 進



2014年4月1日、JR東日本新津車両製作所は当社新津事業所として再出発しました。新津事業所は、新潟市秋葉区（旧新津市）にあり、敷地面積は約15万㎡、約230人の社員（協力会社を含めると約600人）と約1000台の機械で、ステンレス車両1日1両の生産能力の工場です。

JR東日本新津車両製作所は1994年10月に操業を開始し、2014年3月31日に幕を閉じるまで、ステンレス通勤車両を4293両生産しました。JR東日本の首都圏の車両の約半数は新津製ということになります。JR東日本新津車両製作所の発足は、初代会長山下勇さんの強いイニシアチブに拠るところが大きく、事業所の入り口の前に山下さんの揮毫による「自啓不止」（自ら啓いて止まず）の碑が立っており、これが所是となっています。

山下さんがJR東日本の社内に車両製造工場を設立しようとなされたのは、「技術の根幹は物づくりにある」との思いからだと思います。新津車両製作所の起工にあたり、こう言っておられました。「神が人類に与えられた特権が二つある。一つは物を創るという特権、もう一つは人にサービスをするという特権だ」と。鉄道車両製造を内在化することにより、車両に関わるプロダクトライフサイクル全体を内在化し、車両に関する技術を極めよ、ということではないかと思います。私もこれまで、車両の製造、保守、運行に携わりましたが、安全性・快適性の向上、コストダウン、メンテナンスの省力化、リサイクル、いずれも、物づくり即ち設計・製造段階で大部分が決まるものだと、つくづく感じます。

山下さんの出身が三井造船様ということもあり、新津車両製作所のプラント設計、システム設計は、三井造船様にお世話になりました。そのご縁もあり、以前、玉野事業所での進水式にご招待を受け、所内を見学させて頂いたことがあります。その際、感銘を受けたことが2つあります。

1つは、製造している船が多種多様であり、詳しくはご紹介出来ませんが、一般商船をはじめ海洋探査、高速船など、そのどれもが他国では真似の出来ない高機能な船であること。お恥ずかしい話ですが、私は「進水式」を「完成式」と勘違いしていました。「進水式」とは、鉄道車両で言えば、車体が完成して、ぎ装工程に移るタイミングで行い、そこから完成までは、1年以上を要するものもあります。それだけ高度かつ複雑なシステムを搭載するということです。

もう1つ、私は「造船」という言葉に対して、船を造るだけのイメージを持っていましたが、実際は、オーバーホール等のメンテナンスも行っており、それに伴って、ユーザの担当者も滞在するためか、玉野の街の繁華街には「歓迎〇〇」というオーバーホールの船名を書いた横断幕が掲げられていました。また、乗員の教育訓練も行っていて、訓練用のシミュレータも製作していました。まさに、船に関するプロダクトライフサイクルを内在化しているのです。

これらを目の当たりにして、山下さんのおっしゃったことが、全部ではないものの、少しは理解出来た気がします。新津でも、これまでプロダクトライフサイクルの内在化を目指して、JR東日本フロンティアサービス研究所とのタイアップにより、通勤車両に対するお客様のニーズを把握したり、性別を問わず全ての乗務員に適合した乗務員室をモックアップで検討したり、メンテナンスや清掃の現場に何度も出向いて、品質の向上や作業の容易化に関する要望を把握したりして来ました。これらを、当事業所で製造する「sustinaシリーズ」JR東日本E235系通勤電車に注ぎ込みたいと考えています。同時に、この車両から、当社が東急車輛製造様時代から培ってきたステンレス車両製造技術を結集した「sustina構造」を、新津車両製作所以来の生産ラインを駆使して生産する所存です。

E235系通勤電車は、2015年の秋には量産先行車が山手線で使用開始となる見込みです。本技報の読者の皆様のご指導、ご鞭撻を、よろしく申し上げます。