

## 巻頭言

## これからの鉄道とVE～JR発足30年を迎えるにあたって～

西日本旅客鉄道株式会社 常務執行役員  
鉄道本部新幹線統括部長

田仲 文郎



世界初の商用鉄道は1825年、イギリスのストックン・ダーリントン間で営業を開始したとされますが、軌道によりガイドされる乗物は少なくとも2000年前には出現していたそうです。何をもって鉄道と称するのかは大変難しい問題ですが、何がしかのガイド機構と摩擦の少ない支持装置を有し、それによって少ない労力で大量の輸送を行う機能を持つシステムであることが、その根源的な要件なのかなと思います。紀元前数千年前にピラミッドを作るための巨石を、もし木の棒を並べてその上を転がしながら運んでいたとしたら、それは鉄道の遠いご先祖と言えるのかもかもしれません。そして並べた木の棒から車輪への画期的な進化がなければ今の鉄道はなかったでしょう。車輪の発明という偉業に敬意を表しつつ、もしその時代にVEがあったらどんな展開があったんだろうかと夢想してしまいます。

レールの発明、蒸気機関の利用、信号の発明、ダイヤグラムの発明、電動機やディーゼル機関の利用、コンピュータによる指定券発売や進路制御などなど、その後、鉄道は様々な世の中の先端技術を取り込みながら工夫を重ね、機能の向上や運営の効率化を図りつつその路線を拡大してきましたが、自動車や航空機などの対抗輸送機関の発達、今後想定される人口減少など、将来に向けて新たな変革を求められる局面にあるのではないかと考えています。

弊社は国鉄改革により1987年4月に発足しました。鉄道の再生を使命として出発した私たちはその翌年の4月に「間接部門社員の強い体質づくり」をめざし、VEの導入に着手しました。進化の過程で膨大に膨れ上がった設備と、そのオペレーションやメンテナンス

に携わる多くの係員の適切なマネジメントを通じ、お客様によりよいサービスを提供しつつ経営改善を図るという困難な目標の達成のためには、施策のけん引役である間接部門社員のパワーアップが欠かせないからです。

製造業のVEは、主に製品企画・開発・設計・製造段階など、モノづくりの原価低減の手法として適用する場面が多いのではないかと思います。弊社のVEの適用分野は新駅や駅改良などの建設工事、車両や電気設備、土木構造物の新設、保守工事の原価低減と機能向上を始めとして、オペレーションにまつわる安全性向上やサービス向上、ひいてはオフィス業務の効率化など幅広いものであり、また、単に直接的なVE成果の創出だけでなく、VEの実践により間接部門社員に必要な課題発見の視点や問題解決能力を養い、系統横断的な連携の強化を図ろうとしているところに特徴があるといえるでしょう。

これまで鉄道は貪欲に先端技術を吸収しながら機能を高め、自らの価値観を具現化してきました。

しかし、今後想定される成熟した高齢社会では、より一層社会との価値観の共有が進んだ、資源や人的リソースを有効に活用できる、シンプルでエレガントな鉄道システムであることが求められるのではないかと思います。

会社発足30年を迎えるにあたり、VEの原点である「使用者優先」「機能本位」が鉄道の中により良い形で体现されていくことを目指し、VE的思考の定着とVE活動の更なる活性化に向け、更なる取組みを推進していきたいと思っております。

(筆者は当会理事)