



新たな鉄道総研を 目指します

- 公益財団法人への円滑な移行 -

財団法人 鉄道総合技術研究所
理事長 垂水 尚志

明けましておめでとうございます。鉄道総研への平素のご高配に対しまして厚くお礼を申し上げます。

昨年は、世界的な経済不況の本格化した一昨年に比べれば、やや明るい兆しが見え始めた年でした。しかし、経済情勢は不安定性を増し、まさにグローバル化の時代に突入したことを実感した年でした。国内大手自動車メーカーの大規模リコール、伝統ある航空会社の株式上場廃止、円高問題、異常気象などこれまでに無い事象が多発し、確実に従前とは異なる時代に入ったと推察しております。鉄道経営については、経済不況、高速道路料金の一部無料化や大幅値下げなどの影響も続いており、今なお厳しい状況下にあります。昨年は、鉄道総研が進めてきた前基本計画の仕上げを行うと共に、4月から新基本計画をスタートさせました。また、鉄道国際規格センターの設置、公益財団法人への移行に向けた準備と職場環境の安全管理を推進するなど、運営資金の大宗を占める負担金が減少するという厳しい状況下で、ほぼ計画通りに業務を実施することができました。

本年は、新基本計画RESEARCH2010の2年目に入ります。1年目の実績を踏まえ、所期の目的を達成すべく、関連業務を推進します。新基本計画の終了時点では、ほとんどの職員が総研になって入社した職員となることなどから、新たな鉄道総研を目指す動きが本格化する年であると考えています。特に留意すべき項目を紹介します。

研究管理の徹底

近年発生した重大な鉄道事故・災害、厳しい経済情勢などを勘案し、「安全性の向上」、「環境との調和」、「低コスト化」、および「利便性の向上」のより一層の推進を研究開発目標とし、昨年に引き続き、研究開発の柱である「鉄道の将来に向けた研究開発」、「実用的な技術開発」、「鉄道の基礎研究」を着実に推進します。負担金の減少により、昨年から全体の予算規模を圧縮しており、基本計画の進捗に伴い、研究開発課題の進捗管理や設定には、課題数、研究開発期間、内容の絞り込みなど一層の工夫が必要になっております。内製化や業務の

効率化に配慮し、重要な研究開発には、悪影響を及ぼさぬように引き続き努力します。特に鉄道事業に比較的短期間に貢献できる実用的な技術開発課題には、本年も適切なりソースを配分します。鉄道の将来に向けた研究開発では、各種機能を車両に搭載した知能列車やコンピュータ上で現車走行を模擬できる試験線シミュレーションの構築などの課題推進に際して、分野間の調整業務が増加することを考慮して強化した推進体制が、十分にその機能を発揮するように配慮します。基礎研究は、鉄道の諸問題を解決するためにも必須であり、シミュレーション技術の高度化、劣化・損傷原因の解明、ヒューマンファクタなどの課題を推進して参ります。また、山梨実験線については、走行実験に引き続き参画します。

公益財団法人への円滑な移行

昨年6月の評議員会、理事会で公益財団法人として移行申請することが決定されるとともに、定款などの必要な規程類の審議をしていただきました。昨年11月には内閣府に移行の申請を行い、この春に移行ができるように準備を進めております。評議員会の位置づけや会議運営の方法などに変更があるものの、鉄道事業側との関係は、これまで以上に密接なものとなると考えております。昨年7月に設置したコンプライアンス推進室については、公益財団法人としての社会的責任を果たすために関連業務の強化を図ります。

鉄道国際規格センター活動の推進

昨年4月に設置したセンターは、鉄道事業者、メーカーからの参画を得て、精力的に活動してきました。会員数は80に達し、部門別の連絡会を設置して、積極的にご意見を集約して参りました。IEQ(国際電気標準会議)のTC9(鉄道用電気設備とシステム)に加えて、昨年は、ISO(国際標準化機構)のTC17(鋼)、SC15(レール及び付属物)の国内審議団体を担当することになりました。また、日本が国際主査を担当してきました環境条件規格が発行され、さらには車両用パワーコンデンサに関する規格の国際主査を獲

得するなど、着実に実績を積み重ねて参りました。JISQ(日本工業標準調査会)、CENELEC(欧州電気標準化委員会)、CEN(欧州標準化委員会)とは、関連の部会において情報交換を積極的に行いました。これらについては、今年も引き続き推進して参ります。国際規格業務を推進するための人材育成は特に重要な課題であり、会員各位と協力しながら育成プログラムの充実を図って参ります。

海外機関との交流促進

これまでも国内外の研究機関、企業などとの協調と連携にこころがけてきました。しかし、高速鉄道の建設が海外で活発になり、350km/hの営業運転も行われるようになった現在、これまでの海外機関との共同研究の内容をさらに深めるのが良いと考えます。昨年9月の日中韓の共同研究セミナーにおいても、この点を強調し、一步踏み込んだ共同研究課題の設定を提言しました。また、鉄道総研独自では難しい課題への挑戦も、部外との連携により可能になると思います。世界にはすぐれた研究機関が数多く存在しています。関係機関との情報交換を従前以上に密にして、連携強化の道を探索します。5月にフランスで開催予定の世界鉄道研究会議(WCRR2011)においても、そうした情報交換の機会を積極的に作りたいと思います。

受託事業の促進

厳しい経済情勢が続く中で、国や企業から多くの仕事を頂いており感謝しております。昨年度は、600件近い契約をいただきました。こうした業務は、鉄道総研の経営基盤の強化、研究成果の社会への還元という意味から非常に重要ですが、研究者が社会や現場とつながり、実践力や逞しさをのばすのにも役立っています。本年も、総研の成果や活動のPRを積極的に行って参ります。もちろん提供致します成果物の信頼性を高める努力も行います。

職場環境の安全推進活動の継続

問題個所の抽出、インシデント情報の共有などに関して、日常的な活動が定着してきました。本年も引き続き、活動を継続します。研究には実験や試験が付きものです。そして、研究の性質上、同じことをあまり繰り返さない、多種多様な機器類を扱う、極限状態での試験が行われるなどの注意を払うべき業務が多数あります。色々な危険が潜んでいるという認識が重要です。研究業務は室内での解析業務や思索が多いため、実験棟で機器類を扱う際、体がなれるまでに時間がかかるという点にも配慮が必要です。常時の心身の健康管理が重要です。

世代交代の加速

国鉄改革以降に総研に入社した最初の職員は、すでに50才近くになっております。研究の手法、考え方については、それなりの伝承が実現されてきたと考えます。鉄道事業の現場に関わる技術については、鉄道事業現場での研修、鉄道事業側との情報交換を行うなどしてその取得に努力しております。また、総研の鉄道技術推進センターが作成しました各分野の技術書、事故事例集などは、鉄道総研の研究者にとっても非常に参考になり、その有効活用が心掛けています。国鉄時代に筆者が経験したような鉄道事業の責任ある業務を経験することは、非常に困難になっています。そのため、国鉄経験者と未経験者が総研内で重複する時間が長くなるように早めの世代交代に配慮し、さらには近場の協力会社に総研OBを配置するなどの配慮をしてきました。研究者が鉄道事業との密接な連携をすることにより研究の完成度が高まり、また、これが大学などとの差別化になり、総研研究者の存在理由になるという自覚をすることが大切です。研究者集団としての特徴をどう発揮するかが、同時に重要な視点です。これまで以上に、現場との情報交換を密にする手段を検討します。

新たな鉄道総研への歩み

以上の活動は、まさに新たな総研を目指した動きといえます。もちろん総研の設立趣旨に則り、これまでの総研の諸活動を継続するわけです。鉄道事業や社会の多様なニーズに応えていくには、これまでに積み重ねた経験を大切にしながら、新たな局面に向かって柔軟に対応する必要があります。山梨実験線に関わる借入金の返済は、あと12年で完了する予定です。総研の試験設備などについて、新たな総研に向けたより具体的な実行計画を作成する時機が近づいてきたと認識しております。

多くの会員にご参加頂いている鉄道技術推進センターの活動も引き続き強力に実施します。今後、国内外の諸情勢は益々多様性や不安定性を増すものと想定しています。こうした状況下で、鉄道の持続的発展への社会の期待はより一層高まると確信しています。その期待に応えるためにも、現下の難局を凌ぎ、革新的な成果を提供できる研究開発を推進しなければなりません。鉄道総研は、直面する諸課題に振り回されることなく、基本に帰り設立趣旨を大切に、幅広い活動をする逞しい研究者集団として、鉄道事業や社会に貢献して参る所存です。ご支援、ご指導をお願い申し上げます。