

日本発の技術で 世界の鉄道に安全に貢献したい

新日鉄住金 製鋼所
輪軸製造部輪軸技術室
若洲 豊
Yutaka Wakasu

鉄鋼業界では新興国を中心に伸びゆく鉄鋼需要を捕捉し、厳しいグローバル競争の中で勝ち残るため、各社がしのぎを削っています。その中で熱い情熱を持って、新技術・新製品を開発し、新たなマーケット開拓に挑む新日鉄住金のエンジニアたち。「グローバルピープルシリーズ第一回目は、百年を超える歴史を持つ製鋼所の鉄道部品製造部門の若手エンジニアを紹介します。」



ICE ©Deutsche Bahn AG

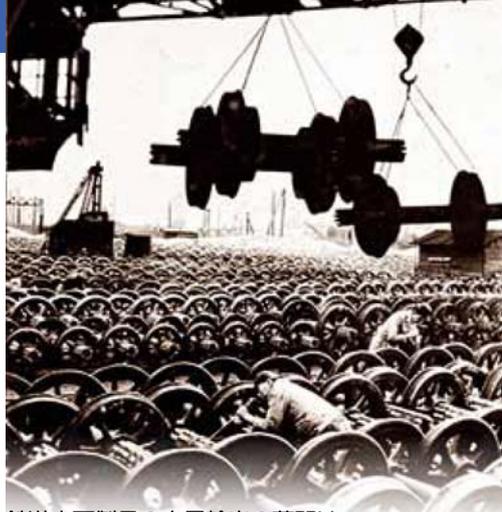


海外マーケット 新規参入に挑む

関西の中心地大阪市にある製鋼所は、日本で唯一鉄道用車輪・車軸を製造。新幹線開発時の試作車の台車もここで製造されるなど、日本の鉄道技術の発展を支えてきた。その製鋼所輪軸製造部の若洲豊は、海外向けの車輪・車軸の製品・製造技術開発を担当している。

「鉄道は地域ごとに求められる品質や特性が異なります。例えば北米では貨物列車が中心で、1両当たり約130トンの貨物を積み込んだ貨車が何十両も連なり、広い国土を走っています。そのため大量物の運搬に耐える車輪やレールが求められます。一方ヨーロッパでは客車、特に高速鉄道が発達していて、高速運行を支える安全、安心な鉄道技術が求められます」

日本の鉄道技術は、最終ユーザーである鉄道会社と鉄道車両メーカー、鉄道関係の部品メーカーが自社の技術を持ち寄り、す



鉄道車両製品の大量輸出の幕開け

戦後、鉄道車両製品の輸出が始まる。1954(昭和29)年インド向けに3,000対の輪軸出荷を開始。写真は当時のストックヤード。

り合わせを行いながら発展してきた。一方海外、特にヨーロッパでは鉄道会社が仕様を厳密に規定しメーカーは仕様通り出荷するというスタイルが多い。しかし海外マーケットに新規参入するには、海外各国のスタイルを尊重しつつも日本メーカーの良さをアピールしていかねば受け入れられない。

「仕様通りの製品を淡々と出荷するならば、既存の現地サプライヤーで十分。そこに我々が参入するために、お客様にさまざまな技術提案を行う必要があります。そして次第に信頼関係を築くことができると、お客様からこんなトラブルが起こっているがどうしたら良いかなどと相談を受けるようになります」

国は違っても 議論の土壌は同じ

若洲は近年インフラ開発が進むインドも担当。インドのお客様から技術面でのサポート要請を受けて、これまで5〜6回現地に出向き、その後も商社や現地へのメールでのやりとりなどを通じてサポートしている。最初はその「お国柄」の違いにとまどいを感じた。

「インドのお客様はとにかく主張が強く議論好き。じっくり腰を据えて相手の主張を聞き、こちらの言うべきところははっきり言うことを心がけています。そして海外ではデータに基づき根拠を明示することを、ふだん以上に気をつけています。エンジニア同士ですすから言葉が違えど、データを示すと理解していただきやすい。データは納得しても、こちらの主張を受け入れてくれるかという、なかなか簡単にはいきませんが」

存在感のある エンジニア目指して



若洲の長所は粘り強いところ。そのスタイルでお客様からの信頼を勝ち得てきた。そんな彼も、海外でお客様と議論することに慣れるまでは苦労した。

2005年に製鋼所の輪軸工場に配属となり、ようやく仕事を一通りこなせるようになった入社4年目のこと。上司から「2週間後にアメリカに出張してもらうから、お客様へのプレゼンテーション資料を準備してくれ」と突然声をかけられた。事業部長に同行して鉄道関連メーカーを訪問し、当社の製造設備についてプレゼンテーションする……突然の話に、頭が真っ白になった。

「でも、何も知らないから逆に、とにかくやってみようと思えました。上司に相談しながら必死に資料を準備し、英語を丸暗記して臨みました」

その後もヨーロッパ、アメリカ、インド、サウジアラビアと海外へ行く機会は増えていくが、このときの「何とかなった」という経験が良かったと笑う。

「まだまだ経験を積まなければいけません。ゆくゆくは『鉄道輪軸』といえば若洲」とお客様にもライバルにも名前を挙げてもらいたい。高い品質・サービスを提供できる日本メーカーの良さを海外に売り込んでいき、世界中の鉄道で新日鉄住金の製品が使われるようにしていきたいと思えます」



Excellent Supplier 2010を受賞

北米最大の貨物車両リース会社TTX社から、品質・コスト・納期やサービスといった項目について毎年評価を受け、100点中90点以上を獲得したサプライヤーに与えられる賞。新日鉄住金は2年連続7回目の栄誉に輝いた。



北米貨物列車