

温

故

知

新

1983年4月、アメリカチームはピッツバーグ(PAT)、サンノゼ(VTA)のプロジェクトを大本命として追いかけていました。そんなある日、ボストン(MBTA)の仕様書が送られてきて「今アメリカチームはほかの仕事で忙しい、おまえ この仕様書を読み、本命ではないから気楽に読め！」と当時の設計部長から命令を受けました。その中身は、重量制限は非常に厳しくオーバーすると罰金が科せられる。車両限界がはっきりしていないのに地上側の設備とのクリアランスは車両メーカーの責任、騒音規制が非常に厳しい。RMSH*の要求、すべての試験についての手順書の要求、メンテナンスマニュアル、パーツカタログ等々、近畿車輛にとって新しいことばかりで

アメリカのプロジェクトを回顧して

あり、「こんな仕事を受注すると大変なことになる」と思い、見積りグループには「このプロジェクトは絶対とるな」と進言したものでした。さて入札発表が8月に行われましたが、当時の1ドルは300円を越えており、少々日本側のコストが上がってもドルにすると影響が出なかったせいか、結果は当社が一番札を引いてしまったのでした。当然、この仕事はアメリカチームが取上げることになりました。

1984年1月、当時、設計部管理計画課にいた私は近畿車輛の図面管理システムを説明するために2週間の出張を命ぜられました。この2週間がいつのまにかプロジェクトマネージャーに任ぜられ22年におよぶ駐在勤務になろうとは夢にも思いませんでした。

1985年12月、ついに近畿車輛のアメリカ1号車がMBTAの車庫に搬入されました。この1号車は、徳庵工場で何

原 紀雄
元 近畿車輛アメリカ社長



日も走行試験を繰返し、アメリカの工場でも走ることを確認してからトラック輸送で納入したものです。初めての車なので数十人の人が息をのんで見ていました。ところが、パンタグラフを上げマスコンを前進に入れようが何をしようがびくとも動きません。この電車は、路面電車とはいえ当時では最新のチョップ制御であらゆるところに電子機器が使われています。そのソフトのバグ出しが完全でない状態で納入されていたのです。当然、制御器メーカーのエンジニアをよび2時間ほど作業の結果、動くようにはなったのですが、「日本製でも動かないのか?」などとささやかれていたのを聞くのはまことに情けないことではありました。

MBTAの2年の契約保証期間も終わり「そろそろ帰って来い」と呼び戻されることを期待するようになってきました。メーカー、商社等の会社を問わず、駐在員の最大の悲哀は、駐在発令時の上司達が退職されたり、違う部門に移られたりして、「あいつもそろそろ帰してやろう」という人が本社の中になくなることです。このような時期を経て通算駐在期間6年が過ぎ去り、ついに「アメリカでの仕事は自分がイニシアティブを取ろう」と決心しお願いした結果、1991年6月アメリカ法人が設立されました。

新会社設立後4年間はただただ資本金の食いつぶしが続き、韓国メーカーが納めたアラスカ鉄道の客車のトイレ改造、ドアの改造など、食べてゆくためにあらゆる仕事に手をつけました。MBTAに続く案件の受注のために種々の努力を続けましたが、入札参加のたびに銀メダル(2位)という年月を重ねました。その間、会社の会計処理の機械化・商社機能の理解・保険・ボンド等の研究などに力を蓄えました。入札の参加には見積りの精度をいかにあげるか、自分の実力をいかによく知るかが鍵になります。実際に自分で仕様書を隅から隅まで読んで

こにリスクがあるか、どこに余裕があるかを自らの手で調べ上げることで、少なくとも受注に成功しても赤字を出さない、赤字になっても高々このくらいという自信を持つことができます。調査を徹底することにより、失注しても悔いの残らない仕事ができるようになりました。

お陰様で1994年Siemens、Bredaを破り、僅少差でDART(ダラス)の40両の受注に成功、引続きボストン20両の追加発注の受注に成功しました。その後、NJT(ニュージャージー)、VTA、DARTの追加発注と続き、最近ではフェニックス、シアトルの受注と、現在の繁栄を見ることができました。

1996年にはNJTの70%低床車45両の受注に成功しました。このプロジェクトはDBOM(Design-Build-Operate-Maintain)といって、路線・駅設備の設計から車両の運転・保守までを含む大プロジェクトでした。当然、当社には車両を保守した経験などありませんので、経費の見積りについてはMBTAほか各当局の年間予算などを聞きだしたり、同業他社からの見積りを取ったり、入札に当たってはパートナーであるRaytheon社と詳細な打合わせを何度も繰返し、最終の値段を決めました。お陰様で車両の保守については、現在のアメリカ会社の重要な収入源となっています。

技術的には、この車両は2連接3台車と、当社にとっては初めてのもので、中間車両の運動を制御することが大問題でした。これについては現近畿車輛アメリカの杉本さんの未知へのあくなき挑戦の結果、今の姿の連接車両が出来上がりました。この未知への挑戦の心がこれからの近畿車輛の技術を支えるものといえます。

最後に、小生、43年にわたって近畿車輛につつまなく勤務できたことは、皆様のご協力のお蔭だと信じております。心より御礼申し上げます。ありがとうございました。

※RMSH: Reliability, Maintainability, Safety and Human factor (信頼性、保守性、安全性、人間工学分析)

