



高速鉄道は、建設して終わりじゃない。 基幹インフラとして現地に雇用を生み、 経済を活性化させるために、 長期的な視点で取り組む姿勢。 それは海外プロジェクトでも変わらない。

Nobuko Aoki

11年過ごしたロンドンから帰国した青木は、母国への誇りを持つ日本人が少ないことに、もったいなさを感じた。インフラへの関心が強かったわけではないが、1964年に誕生した日本の新幹線技術には世界の発展にも貢献できるポテンシャルがある。入社前に思い描いた通り、JR東海の高速度鉄道システムを海外で紹介する仕事を通じ、青木はまさに「日本の誇り」を体感している最中だという。

「一般社団法人の事務局長として Dear Japan」の先へ

「Dear Japan」次なる日本の創造」。JR東海がこのフレーズを採用のコンセプトとして掲げて、もう数年以上が経過した。東京・名古屋・大阪という日本の主要都市を結ぶ鉄道事業を軸に、駅や商業施設の運営などさまざまな事業を通じ、沿線の魅力発信・地域活性化に貢献してきたJR東海。東海エリアにとどまらず、生み出してきたそのインパクトは確かに「Japan」サイズだと言っても過言ではないだろう。

だが、もはや「Japan」という枠にとどまらず「Dear Japan & World」という志で仕事に取り組んでいる女性がいる。2003年に入社し、現在、高速鉄道システムの海外展開に従事する青木宣子だ。「いま私はJR東海に籍を置きながら、国際高速鉄道協会（IHRA）という一般社団法人の事務局長も任せていただいています。

東海旅客鉄道株式会社

海外高速鉄道プロジェクト
C&C事業室 副長
(一般社団法人 国際高速鉄道協会 事務局長)

青木 宣子

るIHRAではこうしたプロジェクトのように、高速鉄道を計画する各国・地域に対し、日本型高速鉄道システムが正しく理解され、採用システムとして検討されるよう戦略的に活動しています」。

外務省出向が変えた仕事の価値観 それは広い視野と長期的な 展望を持つこと

青木にとって転機となったのは、2008年に外務省へ出向したことだったという。JR東海の社員が外務省へ出向するのは青木が初めてのことであった。その理由は何かだったのか。

「当時、日本政府は新しい時代にふさわしい日米の経済協力案件を模索しており、その一つとして日本型高速鉄道システムによる経済連携が検討され、私が派遣されることになりました。アメリカには、日本の新幹線のような高速鉄道はありません。都市間の移動は飛行機と車に依存し、主要都市間は飛行機のスロット不足や慢性的な交通渋滞を引き起こし、移動の非効率やCO2排出による環境問題が指摘されていました。輸送効率・環境性能に優れた日本の新幹線は、アメリカにはない技術であり、日米の経済連携を促進する協力案件として推進されることとなりました。当時、私は国交省、経産省といった他省庁、現地大使館等の協力を得ながら、連邦・州政府関係者や議員とコミュニケーションを図り、現地メディアの取材受けやシンクタンクによる政策評価依頼などを通じて高速鉄道への理解を広げ、日米連携実現に向け奔走する日々でした」。

その結果、高速鉄道による協力は日米首脳会談の議題として取り上げられ、それがひとつの種となり、現在のテキサス高速鉄道プロジェクトへとつながることになる。その経験は青木個人にとっても極めて大きなものになった。「短期的な利益ではなく、広い視野と長期的な視点で見える習慣ができました。インフラはつくって終わりではありません。現地に雇用を生み、現地の人々に産業として高速鉄道を育ててもらおう。サステナブルでなければその真価は発揮されないのだと実感しました」。

決して保守的ではない アグレッシブさに JR東海らしさがある

生まれてすぐにロンドンに転居し、11歳になるまで現地で過ごした青木にとって、日本はつねに憧れの母国だったという。日本に帰国し学生生活を送る中で、世界に誇れる日本の技術を発信する仕事に就きたいと思うようになった。就職活動では、航空会社や総合商社を中心に回ったが、当初は鉄道会社に目を向けなかった。「鉄道は、国内に限られた地域に貢献するものと考えていました。しかしJR東海は東海道新幹線を運行することで、日本の経済社会全体に貢献する使命があるという点で魅力を感じました。ただ、海外との接点についてはあまりピンときませんでした。だが、その頃ちょうど動きはじめた台湾高速鉄道プロジェクトの存在やJR東海の技術力に秘められた将来の海外事業への可能性を知り、青木は心惹かれた。

「入社して最初に感じたのは、キツプでした。保守的な側面が強いという先入観をくつがえすアグレッシブさ。安全・安定を重視する一方で、時代を作っていく攻める姿勢を重んじる社風を実感しました」。

新幹線の車掌・駅員・運転士、人事、外務省出向、会長秘書(国際担当)、新幹線の販売促進営業、インバウンド営業事業の立ち上げなど数々の業務に携わってきた青木「新しいことへの挑戦というのは貫いている気がします。そして、各部門でのアグレッシブな経験が、必ず次の仕事にも生きてくるんです」。

この協会には新幹線を運行するJR各社、日本の重工業メーカー、総合商社さらに台湾で高速鉄道を運行する台湾高鉄など20社が会員として名を連ねています。IHRAは民間企業でもなく政府でもない、中立の立場で活動していることが特徴です。高速鉄道に関心をもち世界各国の政府関係者、メディア等に対し、日本型高速鉄道システムに関する正しい情報の発信、知見と経験の共有を行うことで、世界の高速鉄道の発展に寄与することを目的として活動しています。高速鉄道は、ただスピードが速ければ良いものではないし、建設して終わりでもありません。安全性や環境性能メンテナンスのしやすさなどに優れ、その国の基幹インフラとして現地にしっかりと根を張り、長く活躍できるものでなくてはなりません」。

日本型高速鉄道システムを 世界に展開

米国のテキサス州ダラスとヒューストン間の高速鉄道計画「フシントンD.C.〜ニューヨーク間」にて結ぶ北東回廊計画など、JR東海が培ってきた新幹線や超電導リニア技術の海外展開がこのころ報道メディアを賑わせている。それらの取り組みの中心的な役割を担っているのが青木の所属するC&C事業室である。

「Consulting and Coordination」の頭文字をとったこのチームは、その名にある通り、2007年に全線開業した台湾新幹線(台湾高鉄)への技術コサルティンクもしている。JR東海は、台湾への技術支援に加え、アメリカの高速鉄道プロジェクト実現に向け取り組んでいます。また、JR東日本は日印政府で協力合意したムンバイ〜アーメダバード間プロジェクトにおいて技術支援することも決まっています。私が事務局長を務め



どんな業務でも大切にしたいこと その仕事に愛はあるか

青木が大切にしていること、それは「愛を感じられる仕事にすることだ」。

「どんな仕事も愛を込めることを心がけています。思いがあるからこそ、長期的な視点を持つことができると思っています。JR東海だけ、日本だけが得をすれば良いのではない。インフラは、現地の人々そして携わる人々により幸福になるため、20年後30年後を見据えて取り組むもの。そうやって取り組んだ結果が、歴史に残る仕事になっていくと信じています」。現在、IHRAが関わる各国の高速鉄道プロジェクトもまた、時いた種がすぐに芽を出し、花を咲かせるわけではない。無事開業ができて、それは通過点に過ぎず、その先に向かつて線路は続く。だが、その時その時にしっかりと向き合っていくことが、日本経済やひいては世界の発展に寄与できるのだと信じてながら、青木は走る。「Dear Japan & World」という青木の表現には、JR東海だからこそ追いつめられる誇りがある。

Company Information

Dear Japan～次なる日本の創造～
JR東海は「日本経済の大動脈である東京～大阪間の旅客輸送を維持発展させること」を最大の「使命」とし、同時に自らの「誇り」としています。
東京～名古屋～大阪の新幹線輸送、名古屋・静岡を中心とした東海地域の在来線輸送を担うとともに、駅ビル開発など鉄道事業との相乗効果が期待できる分野を中心に関連事業を展開しています。また、現状にとどまることなく、超電導リニアによる中央新幹線計画、高速鉄道システムの海外展開など、次の日本を創るプロジェクトに取り組んでいます。JR東海の社員は「誇り」を持ち、幅広いフィールドで活躍しています。

会社概要
社名/東海旅客鉄道株式会社 英文社名/Central Japan Railway Company
略称/JR東海 設立/1987年4月1日
資本金/1120億円(2020年3月31日現在) 代表取締役社長/金子 慎
本社所在地/〒108-8204 東京都港区港南2-1-85 JR東海品川ビルA棟

