



中尾は総合職として、8年間に5つもの違う部署で鉄道業務を経験している。軌道施設の維持管理業務、列車の運行に関する管理業務、土木施設改良に関する設計業務、北大阪急行線延伸線に関する施工監理業務として現在の鉄道に関する計画業務である。

「初めて配属されたのは御堂筋線北保線区。小さい頃に住んでいたのが御堂筋線沿線で、赤いラインの電車を毎日目にしていたので親しみがありません。まさに現場で、トンネルの中を歩いてレールや枕木を点検

**現場での経験が
広い視野を培っていく**

いと漠然とした夢を抱いていた中尾。大学で土木工学を学ぶ中で感銘を受けたのが、国土強靱化計画。だった。「すごくフランクな教授で、地域のインフラ設備を強く、しなやかにすることで経済を守る。これからの時代のインフラを考えていくのが君たちの使命だ」という話をしてくれました。インフラってそういうものなんや！これは一生の仕事としていいなと中尾のインフラ業界への思いは高まった。

夢への第一歩として、2012年に大阪市に入庁。配属されたのが、「大きいインフラを自分の目で見ながら作れる」大阪市交通局(当時)だった。以来、異動の希望調査でも新線建設を掲げ続けてきたという中尾。その夢が2025年、現実のものとなる。「距離としては約1km強の延長ですが、万博会場に来場者を安全にお運びするという重要な使命を果たすため、会社一丸となって取り組んでいます」。

**社会生活インフラとして
走り続ける、変わり続ける**

日本初の公営地下鉄が85年の幕を閉じ、全国で初めて生まれ変わる。2018年4月に再スタートを切ったOsaka Metroは大きな話題となった。民営

し、電車が来たら避けて、鼻先をフツと車両が通り過ぎて行く、そんな毎日。安全性や正確性を担保するために、深夜でも現場は汗を流して頑張っている。それを肌身で実感できた良い経験でした。夜中に汗水たらしてレール交換をして、始発電車で乗って確認する。たぶん他のお客さまにはわからないかもしれないんですけど、なんだか乗り心地が良くなった気がして、ああ、良かったな...と仕事のやりがいを実感しながら日々帰路についていた。

実際、レールの維持管理が、走行音に影響すると中尾は言う。レールの継ぎ目の数ミリの差や隙間が、電車のカタンコタンという音の正体だそう。

「できるだけ平面に近づけて、隙間も小さくして...より乗り心地の良い環境を提供したいという想いで日々管理しているのでOsaka Metroの走行音はかなり小さいと思います。だから余計に乗っている途中にガタッと大きな音がするようになって、現場の親方に相談して点検してもらったり、ということもありましたね。仕事を離れても電車の音に耳を傾けたり、ホームから枕木を確認してしまったり。特に鉄道オタクというわけではなかったという中尾は、すっかり鉄道の仕事にのめり込んでしまったようだ。

また、中尾は土木技術者であるが、保線や土木設計、建設はもちろん、大規模計画や運行ダイヤの作成まで様々な業務に携わってきた。北大阪急行線の延伸線建設の現場では、事業主である箕面市や隣接区との事業者、受注セネコンなどさまざまなステークホルダーとの調整もおこなってきた。地下鉄建設で培ったノウハウを活かし、現在社員を派遣しているベトナム・ホーチミンなど、海外の鉄道事業への技術協力や参画も手がける。

「机の上で頭をひねって立てた計画を元に、現場でいいモノを作る。モノができあがってそれを利用するお客さまの姿を見ると、この仕事ってやっぱりいいなあと感じます」。

化に伴い、中尾は今のこの仕事を続ける選択をした。「それまで6年間働いて、鉄道の仕事ってすごく楽しいなと思うようになっていました。現場も本社勤務も経験するなかで、もっとこうしていった方がいいというインスピレーションもわいてきていて、この経験を民間のスピード感の中で活かして、もっといい社会にしていきたい、と思いました」。

民営化に伴い、「走り続ける、変わり続ける」というコピーを打ち出したOsaka Metroの変化はめざましい。駅ナカの「e k i m o (エキモ)」等の小売事業や賃貸マンション等の不動産事業にも力を入れる。御堂筋線「西田辺」「長居」「あびこ」の遊休不動産活用からはじまるエリアリノベーションなど、沿線の地域活性化もはじまった。鉄道やバスを中心とする大阪独自のMaaS構築も進行中である。

「民営化されても、社会生活インフラを司る企業として現場でやるべきことは変わりません。安全、安心を最優先に走り続けること。一方で大阪市交通局ではできなかったこと、非鉄道事業を拡大していく中で、新たに挑戦する場が増えていく。変わり続けることの大切さを日々感じています」。

**フィールドの広がりとともに
ワクワクも増えていく**

「モノづくりは、欠陥品でも自己満足でもいけない。安全で、且つ求められていることに応えているか。そう語る中尾が関わった、北大阪急行延伸プロジェクト、夢洲延伸プロジェクト。鉄道が開通したら、やってみたいことがあると中尾は少年のような眼差しになった。「一番列車に乗ってみたいんですけど、自分が携わった延伸線の開通初日の始発列車には必ず乗りたい。あとは、いつか子どもができたら一緒に電車に乗って、ここは俺が造ったんだぞと言ってみたいですね」。

「スケールの大きなモノづくりがしたい」、子どもの頃からお世話になってきた大阪に恩返しをしたい。そんな漠然とした動機で就職活動を始めたという中尾は、真面目な話でOsaka Metroを就職したい企業ランキングの1位にしたいと言った。当時は迷い、悩み、30社以上の企業を受けた。だが、ふと見渡せば、当時に志望した殆どの業種、職種を、いま、

「民営化して2年のOsaka Metroは関西の鉄道会社ではまだ新参者ですが、だからこそ、追いつけ追い越せて全社一丸となって活気があります。たとえば情報発信もYouTubeやアプリなど時代に即した形、なるべく柔らかい表現を用いて、というのを積極的に取り組んでいます。安全安心な取り組みも、もっと先進的な取り組みも、お客さまに理解してもらわなくては、自己満足になってしまうので、フィールドはこれからもどんどん広がっていきます」。



Daiju Nakao

大阪の中心部を縦横に走る交通網を生かす、Osaka Metro。「万博にふざわしい心躍る駅にしたい」と着工をはじめた。そのプロジェクトの一員に中尾大樹がいる。

大阪市高速電気軌道株式会社 (Osaka Metro)

鉄道事業本部 計画部 計画課係長(土木技術担当) **中尾 大樹**

**大阪万博に向かつて
新線建設の夢と使命を胸に**

2025年開催予定の大阪万博に向け、注目されるインフラ整備Osaka Metro中央線から延伸される新路線は、会場となる人工島までのルートを決ぶ唯一の鉄道路線となる。

Osaka Metro中央線コスモスクエア駅から、大阪オリピック誘致の際に作った海底トンネルを利用し、新駅まで繋げるという一大プロジェクト。中尾大樹は、同社の技術業務における窓口として、夢洲への延伸計画という一大プロジェクトに携わる。

幼い頃から、スケールの大きなモノづくりがした

Company Information

走り続ける、変わり続ける。

大阪市内を中心に地下鉄・ニュートラムの計9路線137.8kmの路線網となり、1日平均254万人(2019年度実績)のお客さまにご利用いただき、大阪の交通の根幹として「社会生活インフラ」の役割を果たしています。また、都市開発事業やリアル事業、広告事業を推進すると共に、新たな事業を創出することで、世界的大都市・大阪の元気を創り続ける「活力インフラ」を目指します。

2018年に民営化した現在も、100年以上培ってきた技術力を土台にして、安全・安心を最優先に、地下鉄を走らせ続けることで大阪の毎日を支え、MaaS事業、デジタルマーケティング事業、QRコード・顔認証を用いた次世代改札機の実証実験、地下空間の大規模改革など、枠にとらわれない取り組みにも挑戦します。「生活に必要な交通インフラに携わりたい人」、「1を10にする」のではなく「0から1や10を作りあげたい」というベンチャースピリットを持つ人」をお待ちしております。

会社概要

社名/大阪市高速電気軌道株式会社 英文社名/Osaka Metro Co., Ltd. 略称/Osaka Metro
設立/2018年4月1日 資本金/2,500億円(2020年8月25日現在) 代表者/代表取締役社長 河井 英明
本社所在地/〒550-8552 大阪市西区九条南1丁目12番62号

