会報順番番号Ⅳ－０９

電気電子部門

岐阜支部　　沢野　勝

鉄道と技術士

１.はじめに

　　鉄道事業の改革として国鉄が各ＪＲに分割民営化され、早くも３２年が経過した。

　鉄道人とりわけ国鉄職員にとって国鉄からＪＲへの移行は人生に残る一大転換でもあ

りました。民鉄及びＪＲ各社は技術士有資格者の育成確保が急務となり、その対策に

疾走しました。

　　私自身の体験を踏まえ、鉄道と技術士の関係を振り返って見る事としました。

２．国鉄時代の技術監理

　　国鉄時代は「日本国有鉄道法」なる法律下で鉄道事業の遂行が行われました。工事

　に関して言えば大規模な工事（例えば東北新幹線建設工事、尾張一宮駅・岐阜駅高架

化工事等）は地方工事局が設計・施工を担当し、工事がほぼ完了前に国鉄本社が

「開業、使用開始前監査」を行いました。

　　大型工事は特急列車等「本社指定列車」を大々的に運休、終電後の真夜「列車間合」

を利用して行うため、現場にて即断即決を要する工事が多く大部分現場での「責」を

追わざるを得なかった。

　「開業監査等」には国鉄本社の専門部局（運転局、建設局、車両局、電気局）から成る

多数の監査員が指名され、監査の結果「列車の安全な営業運転に支障なき出来映え」と

判断された時、「工事出来映えに合格」の監査合格宣言を発信し、国鉄本社から運輸大臣

に報告し、試運転等開始「ＯＫ」となるルーチンが取られていました。

　　運輸省も「旧鉄道省」が前身であったことから　日本国有鉄道法もそのほとんどを

　国鉄本社に責を移管していた様に思われます。

３．ＪＲとなってからの技術監理

　　昭和６２年（１９８７年）４月１日新しくＪＲが発足しました。

　国鉄の分割民営化に伴い、従前の「日本国有鉄道法」、「地方鉄道法」が民鉄各社を含め

　「鉄道事業法」一本に集約、施行されることとなりました（表―１）

　　　　　　　　　　　　　日本国有鉄道法

 鉄道事業法

　　　　　　　　　　　　　地方鉄道法(民鉄法)

　　　　　　　　　　　　　　　表―１　　鉄道事業法の成り立ち

　　鉄道事業法には、ＪＲを含む民鉄各社は「各事業所毎に設計管理者として土木・電気

　・車両の計３名の技術士有資格者の設置を義務付ける事」と明記されました。（表―２）

　　そこで各ＪＲ、民鉄はさあ大変。急に技術士有資格者を求められても、すぐ合格する

様な簡単なものではない！　との声がささやかれました。

　　しかし法律で定められた以上「ゆっくり勉強し、いずれ合格すれば良い」など呑気

な事は言っておられません。一年間技術士資格試験パスを目標に多忙を極めました。

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | 必要部門 | 鉄道設備 | 設備概要 |
| 設計管理者(技術士資格者) | 建設部門 | 鉄道土木 | トンネル・橋梁・路盤等土木構造物全般 |
| 機械部門 | 鉄道車両 | 電気車・気動車・客車等鉄道車両全般 |
| 電気部門 | 鉄道電気 | 電力・信号保安設備等　電気設備全般 |

　　　　　　　　　　　表―２　設計管理者の担務概要

１次試験は真夏の８月クーラーも無き名工大の教室で途中１時間の昼食休憩があった

ものの９時～１７時までタオルで汗をふきふきの連続で、体力勝負試験の様を呈して

いたと記憶しています。

　　ちなみに午前中の論文試験は受験者自身が取り組んだ業務についての論文筆記試験

であった。「電気車は架線とパンタグラフ相互の接触で集電するが、架線の振動抑制には

重架線化が必要不可欠であり、集電効率、事故防止、保守費節減の面から重架線化の

推進について」を長く取り組んでいた課題として書きました。

　　２次試験は年末多忙極める１２月雪の降る日、東京での口頭試問。３人の試験官から

実務論文試験内容に対して３０分程質問攻めにあった事。

　等々　まだつい先日のごとくに思い出されます。

　　その結果１次、２次試験をパスし、昭和６３年（１９８８年）２月１１日付　当時の

科学技術庁長官より「技術士登録証」を頂きました。合格者に対する登録証発行料金は

ＪＲ自身が会社として設計管理者に指定するからとの理由で（？￥数万円）支払って頂

き、多いに助かったと記憶しています。

　　しかし技術士試験に合格したのでＪＲの設計管理者（電気部門）として運輸省に申請

したものの、運輸省は鉄道各社の設計管理者を「運輸大臣の任命」と称して２年に一度

の頻度で一同に本省に集め、講習会を受講させるようにしました。従ってその責任の

重大性をいやが上にも痛感せざるを得ませんでした。

４．結び

　　技術士となったのが３０余年前。技術士試験、および制度内容も大きな変遷があった

ようです。

　　そのうえ鉄道を取り巻く環境も大きく変化し、現在の様を呈しています。

　鉄道監督官庁も運輸省から国土交通省となりましたが、鉄道各社の技術士資格者のニー

ズは不変と思われます。

　　技術士資格が公的にニーズとして必要採択されている数少ない例の一つとして、鉄道

に於ける私の実例及び感想を含めて述べさせて頂きました。

以上