



【札幌交通機械株式会社 会社概要】

・創立:昭和27年9月19日、当初の社名は苗穂工業株式会社(昭和44年4月1日現社名に変更)  
・資本金:6,600万円  
・従業員数:447名(平成28年4月1日現在)  
・代表者:代表取締役社長 菅原 重光  
・本社所在地:札幌市中央区北3条西2丁目 さっけんビル2階  
(平成28年12月に札幌市東区北7条東17丁目16へ移転予定)  
・株主(出資比率):北海道旅客鉄道(株)73.8%、  
他メーカー等4社26.2%

・売上高:7,190百万円(平成28年3月期)  
・事業所:本社-札幌、支店-旭川・釧路・函館・室蘭、  
出張所-帯広、工場-苗穂、高速電車部-真駒内・大谷地・二十四軒  
・グループ会社との合併:北海道ジェイ・アール・サイバネット  
(株)と平成28年12月1日合併予定

【事業内容】

・鉄道車両、機械設備、空調・衛生設備等の設計、  
製作、工事、検査、修理等

今回の会員企業トップインタビューは、JR北海道のグループ会社として道内のインフラである鉄道交通や札幌市営地下鉄の安全運転を支えている札幌交通機械株式会社 菅原社長に伺いました。同社は、厳しい北の大地・北海道における鉄道車両等の車体・部品の検修・改良工事に加え、機械設備(ビル空調・冷暖房・給排水等)の設計・製作・運転監視等を主な業務としており、地域の産業・経済と人々の暮らしに欠かせないライフラインを守り、地域の発展と道民生活の向上に貢献しています。

Q. 御社の沿革をお聞かせください。

A. 昭和27年、国鉄関連の設備工事や私鉄蒸気機関車・貨物車の修繕を施工するため、国鉄OBが主体となって「苗穂工業株式会社」を設立。昭和33年には札幌市電の車両新製を受注し、官公庁業務にも進出。その後、昭和44年に国鉄の後援と主要車両メーカーの出資を得て、現社名である札幌交通機械として改組しました。発足後は、現JR北海道の車両整備をはじめ、昭和46年に開業した地下鉄南北線、昭和51年には地下鉄東西線、昭和63年には地下鉄東豊線の車両検査を車両メーカーである川崎重工業から相次いで受注し経営基盤を確立しました。その後は、蒸気機関車(C11 171号)復元工事、札幌市電向けササラ電車、札幌市北区・百合が原公園内を運行する「リリートレイン」の製作及び鉄道設備としての荷役機械、出改札機械の保全や駅、ホテルの空調工事等も手掛けています。

Q. 菅原社長ご入社の経緯をお聞かせください。

A. 私は、秋田県出身で早稲田大学を卒業後、昭和49年に当時の日本国有鉄道に入社し、車両と機械を所管する工作局に配属されました。現場経験は約6年ありますが、その間、東京丸の内の本社に在籍中、英国に留学しました。昭和58年に縁があり北海道に着任しました。主に技術畑で、苗穂工場にて車両や修繕機械の保全計画の策定に関わっていた時に分割民営化になったことにより、北海道旅客鉄道(株)に入社し、本社広報課長、鉄道事業本部、函館支社に在籍、平成19年から常務取締役鉄道事業本部長を務め、平成22年に退任し、北海道ジェイ・アール

運輸サポート(株)社長に就任しました。平成25年から現職に就任しています。Q. 御社の経営方針をお聞かせください。

A. 当社の経営基本方針は、JR北海道の方針に沿って定めております。一.安全を最優先に考動します 一.お客様から信頼・満足される仕事をします 一.日々技術・技能の研鑽に努めます の3点に集約しています。まずは鉄道の信頼回復に少しでも寄与すべく安全最優先を心に刻み、時代を見据えて自己改革し、確かな技術力と誠意をもって、お客様の信頼に応えるべく全力をあげて取り組みます。

Q. 御社の企業活動の想いをお聞かせください。

A. 会社の主なお客様は、JR北海道をはじめとして、国や道庁、札幌市を含む地方自治体などの公共機関ですが、今後の経営環境変化を見据え、経営の安定化を図るためにも民間からの受注拡大にも努力しているところです。また、企業としての使命を全うするため地域社会に密着し、地域の皆様から頼りにされ、地域発展に貢献出来、かつ働きがいのある会社を目指して、従業員一丸となって取り組んで参りたいと考えております。



百合が原公園「リリートレイン」(札幌市)

Q. まさに地域に根差した企業活動をされていますね。具体的な社会（地域）貢献の取り組みもお聞かせください。

A. 鉄道はそもそも環境負荷の少ない産業ですからその意味では社会に貢献していると言えると思いますが、当社としては、ISO14001 に沿った環境問題に資する取り組みを進めています。その一環として、札幌市の環境保全行動計画にも参画しています。また、従業員(家族を含む)有志が、札幌空調衛生工事業協会の一員として、石狩浜の清掃活動のボランティアに参加しています。

Q. 御社の社風、個性、従業員気質などもお聞かせください。

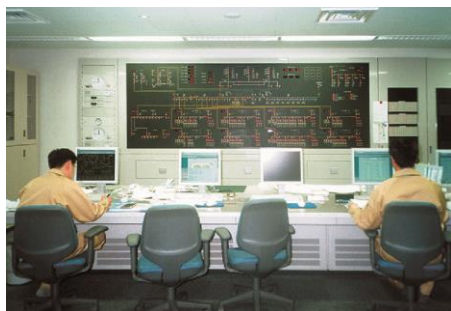
A. 当社従業員は、約 450 名で、その構成はJRから出向・転籍のベテラン技術者と「大学・専門学校・高校」を卒業した新進気鋭の従業員から構成されており、この二つのグループが融合・調和し、安全を最優先とする澁刺としてユニークな社風を作っています。

Q. 御社では人材育成としてベテラン技術者からの技術継承をどのように進めていますか。

A. 公共インフラを支える企業の技術者として、堅実かつ着実な作業が一層求められており、事故を起こしてはならないことを肝に銘じています。世代交代による技術の継承は重要課題の一つです。入社後1年間はブラザー制度により社会人・企業人としての知識・技能を習得させます。技術者として経験を積ませることに加えて、ベテラン社員が長い経験で得た暗黙知(個人の技術やノウハウ、ものの見方・洞察など)を極力形式知化することにより、組織で共有するように指導しています。具体的には作業安全も含めた事例集(リスク管理簿)を作成することにより、若年者にも注意喚起できる様に取り組みんでいます。

Q. 当本部の公開研修(階層別やビジネススキル)に多数ご派遣いただいておりますが、社内での育成方針をお聞かせください。

A. 毎年、新入社員から管理者までの各階層に対し、役割・役職に応じて受講実績を管理し、該当者を派遣しています。いずれも講義に加えてグループディスカッションもあり、受講者の評価もよく派遣を継続していく考えです。また、自己啓発として仕事に直接関係のない資格取得に対してもポイント制により手当化しています。社員個人に対しては、組織を引っ張っていく人材、社会でも通用する人材になってほしいと話しています。一方、当社は札幌以外にも事業所があるため、入社時の他に、2年目、4年目、7年目を対象



JRタワー空調監視



車両新製

に集合教育を実施し、一体感の醸成、風通しのよい職場風土づくりに取り組んでいます。

Q. これまで社長が取り組まれた中で、特に印象に残る仕事をお聞かせください。

A. やはり北海道新幹線の開業が一番です。今後車両の検修が本格化しますので、JR東日本の東北交通機械(合併後社名変更)に社員を出向させ、開業に向けた準備を行いました。また、札幌市電の新型車両(大阪で製造)を積雪寒冷地仕様様に改良して走らせるようにしたことも印象深い出来事でした。

Q. その中で、ご苦労は数多いと思いますがお聞かせ願いますか。

A. 我が国においては、鉄道は安全で列車の定時運行は当たり前のことと考えられていますが、積雪寒冷地で人口密度の低い北海道においては、大変難しいものであります。また、年々そのニーズは高度化してきており、JR本体を始めグループの皆さんや関わる全ての皆さんの協力を得てはじめて成し遂げられているものと深く感謝しており、感慨深いものがあります。

Q. 会社の将来展望、社長の夢をお聞かせください。

A. 当社が、将来に向かって持続的に発展していくためには、現在お取引いただいているお客様からの信頼をさらに高めるとともに、当社の技術力を向上させることが必要不可欠です。会社は社員で成り立っているものですから、全社員が働きがいを持って活躍し、例えば会社が立ちいなくなっても社員一人ひとりが自立していけるぐらいの社員で構成されることが目標です。そのためには、社員の育成を会社がサポートし、また、社員が会社を支えていくという、社員と会社の「共存共栄」を図ることが大前提です。

一方、これからの北海道にとって、新幹線の札幌延伸が最も重要な課題ですが、それを見据えた「在来線をはじめとする二次交通網・ネットワークをどう構築していくのか」が鉄道事業者の課題でありますので、JR北海道のグループ会社として道内の交通ネットワークの確立に寄与していくことが重要であると思っております。

本日は、大変お忙しい中ありがとうございました。