

台風だろうが、大雪だろうが  
僕らに「運休」という言葉はないんです。



高炉でドロドロに溶けた鉄をトビード車に乗せて出発。  
途中でノロ(不純物)を取り除き、製鋼工場に運びます。



左右の分岐ポイントは車輛の  
上から手で切り替えます。

# CLOSE UP 現場力

JFE物流を支えるのは  
最前線で活躍する現場の皆さん。  
彼らの「現場力」を紹介します！

鉄鋼本部 東日本事業所  
千葉業務部 製鋼原料課  
鉄道グループ

総重量650tの  
ダイナミックなディーゼル機関車  
その操縦法はなんとラジコン!?  
ディーゼルオペレーター  
加藤拓也さん

アツアツどころじゃない1500度の溶けた鉄を運ぶのは鉄道輸送だけ。  
鉄を作るサイクルの中で鉄道グループは重要な役割を果たしています。  
颯爽とディーゼルを走らせるのは入社9年目の加藤拓也さんでした。



操縦はなんとラジコン! 総重量650tの車輛も親指で操作。  
200m離れた場所からも操作可能です。

—お仕事の内容を教えてください。  
高炉から溶銑(鉄銑石を溶かしてできた鉄)をトビード車と呼ばれる台車に乗せ、ディーゼル機関車で製鋼工場へ運ぶのが主な仕事です。また、溶銑を作る際に発生するノロ(不

純物)を専用の台車で運ぶこともあります。最高速度10km/hでゆっくりと安全に気をつけながら運んでいます。  
—この仕事を選んだのはなぜですか?  
鉄道オタクだったからではないですよ(笑)。小学生のときに社会科見学でこの黄色いディーゼルを見たんです。たまたま高校でこの求人を見て、「あの鉄道を運転できたらいいな」と思い、すぐに受けました。

—実際に運転してみてくださいましたか?

先輩と同乗して初めて運転したときは「自分が動かしているんだ」と感動しましたね。でも、二人立ちしたはじめてのうちは心細く、1週間くらいは緊張していました。運転するのは結構難しく見えるけど、じつは止まる方が難しいんです。

ようやく3〜4年ほど前からブレーキをかけたときのエアが抜ける音や、車輪がロックされる音で加減がわかるようになってきました。  
—運転中に気をつけていることは?  
悪の場合はクレーンを使う大作業にもなります。脱線が起きた場所は日頃から気をつけるようにしています。それと雨の日や夜間の運転は、ものが見えづらくなるので注意して運転するようにしています。なかでも台風の日なんかは最悪で、空のドラム缶が飛んできたこともありました(笑)

—そんなときでも走らるんですか?

どんなに激しい雨風や大雪でも走り続けます。溶銑の運搬手段は鉄道輸送しかないのだから、ここが止まると鉄を製品にできなくなってしまうんです。高炉と製鋼工場をつなぐ重要な仕事で、やりがいを感じています。鉄道をストップさせないために、常に安全を意識して、事故を起こさないように仕事をしています。

—この仕事の良さは?

常に一人なので、まわりに入らないのを見計らって歌を歌



作業前にはみんなで集まってミーティング。  
その日の作業や作業場所、安全運転の心得を入念に確認し合います。



上司から見た  
加藤さんの「現場力」  
「鉄道を背負って立つ人間になつてほしい」

ラインマネージャー 北原和宏さん  
鉄道の中で一番若いのに、考え方がしっかりしていて、常に自分の意思を持っていきますね。台車の異常にもよく気づいて報告してくれ、非常に助かっています。今の安全意識を保ち、将来は鉄道を背負って立つ人間になつてほしいです。

つたり、結構自由にやれるところですかね。季節を身近に感じられるのもこの仕事の特権で、冬は富士山がきれいに見えるし、春の陽気は運転していてとても気持ちがいいんです。乗るほどにディーゼルにも愛着がわいてきて、じつは話しかけたりもするんです。乗りこむとき「今日もよろしく〜」って(笑)  
—日常生活でも鉄道は気になりますか?  
電車の足回りとかが気になりますね。「ウチのに似ているな」とか、「線路がまっすぐでキレイだな」とか(笑)。レールや連結部分がどうなっているか、ついじつと見てしまいますね。  
—これからの目標を教えてください。  
まだやっていない作業があるので、オールマイティーにこなせるようになりたいです。あと、最近父親になって、自分の身の大切さを改めて感じました。安全に気をつけてバリバリ仕事をして、家族のために稼ぎます!