

2026.5.7 (木)
第 41 回例会
(通算3850回)

2025-2026 年度 釧路ロータリークラブ会報

会長スローガン「笑顔と誇りを胸に、挑戦するロータリー」

会 長 荒井 剛
副 会 長 池田 一己
幹 事 横田 英喜
編集責任者 クラブ会報・雑誌・公共イメージ委員会

例会日 毎週木曜日 12:30 ~ 13:30 夜間例会 18:00
例会場 釧路センチュリーキャッスルホテル
事務局 釧路市錦町 5-3 三ッ輪ビル 2F
☎ 0154-24-0860 📠 0154-24-0411

2025-2026 年度
国際ロータリーテーマ

『よいことのために手を取りあおう』
UNITE FOR GOOD

2025-2026 年度
RI 会長 フランチェスコ・アレツォ
第 2500 地区ガバナー
佐渡 正幸 (釧路北 RC)

本日のプログラム 会員卓話「石勝線事故から 15 年 ..」(プログラム委員会)

次週例会 会員卓話「人生のチャレンジ」(プログラム委員会)

- ロータリーソング：君が代・奉仕の理想 ■ソングリーダー：田中 弘明君
- 会員数 104 名
- ビジター
- ゲスト

会長の時間 荒井 剛会長



皆さん、ご無沙汰しております。ロータリーが 1 週間も休会になると、ものすごい時間が空いた感覚になって、久しぶりに皆さんとお会いできるのが本当に嬉しく思っております。今日、お越しいただいて本当にありがとうございます。

今日と明日を休むと 9 日間の長い連休になります。さらに 4 月 29 日の後の木・金を休むと、さらに長い連休を過ごす方もいらっしゃると思うのです。そうすると、今週は谷間ですのでどれだけの方が来ていただけたかなと思っていました。これだけ多くの方にきていただき本当にありがとうございます。皆さんは、思い思いの連休を過ごされたのかなと思っております。ようやく道東でも桜が咲き始めました。私が住んでいる別保、「日本一遅い桜まつり」と呼ばれる桜まつりがようやく今週末、別保公園で開催されます。もし、お時間があればぜひお越しいただければと思っております。

さて、私は、4 月 27 ~ 28 日に横浜で開催された「クラブ活性化セミナー」に初めて参加してまいりました。全国 34 地域から 400 人ぐらいが集まっています。名簿を見ると、どこ・どこのパストガバナー、ガバナーノミニ、ガバナーエテクトとか、そうそうたる人た

ちが集まっていて、えらい所に来てしまったなと思っていたのです。

そこで、テーマとして取り上げられていたのが、ここ最近、RI もよく会員増強、会員増強と言っていたのですが、今回のクラブ活性化セミナーでは、会員増強の両輪となるもうひとつの退会防止、これにすごい力点を置いていろいろな角度から「こうすべきなのじゃないか」とか、「なぜ会員の退会防止が大事なのか」といったことがいろいろセミナーとしてやられていました。

パストガバナーたちが集まって寸劇が行われたなど、いろいろなことをやっていました。私は初めて参加したのですが、久木パストガバナーと話をしたときに、「寸劇やるというのもここ 1 ~ 2 年の取り組みで、それまでは本当に座学が多かったのですよ」と話されていました。

ここ最近の RI の流れに沿って今回もクラブ活性化セミナーであります。400 人ぐらいを 6 会場に分けて、グループディスカッションをするというのに私も参加してきました。

グループディスカッションと言っているのですが、司会のお話をよく聞くと「隣の人と話をして」ということで 2 人 1 組になるのです。だったら、会場を分ける必要はないのではないかという気がしたのですが、2 人 1 組で、あるテーマを与えられて、どうすればよいかのような話をされました。

退会防止の関係で、ひとつの事例として、表現をされていたことがすごく印象的だったのがあるのです。ク

ラブを「一杯のコップの水」として例えにされていました。結局、退会をする方というのは、クラブに水が溜まって、その水があふれたときに退会してしまうと。いきなりある日、1日くらいで一気にコップの水が満杯になって、いきなりやめるってということではなくて、水は徐々に溜まっていくはずで。ですから、日頃から辞めそうな方とか辞める雰囲気のある方とか、そういう方がいるのだったらそのケアをすべきだ、と抽象的に言っておられました。

先ほど言ったグループディスカッションのときに、それぞれの会場でいろんな事例が与えられていました。この事例では、「この該当となるクラブ会員のクラブの水はどうなっていたのでしょうか」と話されていました。

あるクラブで、とある会員がクラブに入会しました。女性会員だったのですが、女性であるかどうかはともかくとして、「自分が思い描いていたクラブと違って。自分は、ロータリークラブというのは奉仕活動をして社会に奉仕する活動がいろいろやるだろうと思っていた。入会してみたところ、連日ではないですけども、割と奉仕が多い。夜間例会では親睦の意味合いが強いということで自分が思っていたクラブと違うな、どうしようかなと思っている」と。その時点で、コップの水が徐々に溜まっていくということがありました。

これは、うちのクラブでも本当に重なっている事例だなど思っていたのです。その与えられた事例の中では、そのクラブは台北と姉妹クラブ提携していたことから、ある周年の式典に参加することになりました。声をかけてもらったその会員は、その式典に参加しました。その方は英語ができたということから、参加したことによって、あれ、英語ができるね。そこの台北の人たちを交流してください」という話をされて、自分の居場所が見つかった、と。

そうすると、その次の年に「奉仕委員会の委員長とか委員をやってくれないか」という声をかけられて、自分の居場所、自分のやれる場所が見つかったということです。コップの水が徐々に減っていった、と紹介されました。「どこの時点でコップの水が減ったのか」を議論するということがグループディスカッションの中でありました。

また、別の事例がひとつありました。これも女性会員だったのです。「入会したものの、どうも自分が浮いてしまっている」という感覚になっている方がいました。

その話を聞きつけた当時の会長さんが、例会場にその女性会員が現れなかったので「どうしたんでしょうか」と知り合いの人に聞いたら、どうやら地方に出張に行っているという話を聞いて、「どこに行っているのだろうか。いつ戻ってくるのだろうか」と聞くと「羽

田空港に〇時に戻ります」というのです。その話を聞いたら、クラブの会員5~6で羽田空港にわざわざ迎えに行ったそうなのです。

迎えに行ったところ、女性会員が驚いて、「自分のために迎えてくれたのだ」というように受けて、そこからクラブに自分の所属する場所、居場所を見つけることができ、参加するようになったという話を聞きました。

こういったことで、新入会員の増強とかいろいろ言われていますけれども、新入会員も大事ですが、今回のクラブ活性化セミナーに参加して思ったのが、うちのクラブは本当100人規模のメンバーですので、それぞれがうちのクラブに入って良かった、クラブの居場所がある、クラブの価値があると思っていただける、こういうことこそが大事で、その価値があるから退会しないにつながるのではないかと、改めて思いました。本当にとってもいい機会だったと思います。

このクラブ活性セミナーは2日間あったのですが、2日目の午後にガバナーデジグネート研修がよいよ始まりました。私は初めて参加しました。

34地区あるうちの、まだ6地区ぐらいはガバナーデジグネートが決まっていないのです。でも、決まっていた34人中25人が来られていたので、初めて自分がガバナーになるときの方はこういう人なのだと。いろいろ顔を知ることができました。中には、斎藤道三は皆さんご存知でしょうが、その斎藤道三の先祖は斎藤道三だというすごい方がおりました。

あと、こんな方もいました。青森の方で、マリリンの愛称で言われたカーリングの本橋さん。常呂町出身の方で「チーム青森」を結成してオリンピックに出て、一躍有名になりました。そのマリリンとかを青森に引っ張ってきた方、日本カーリング協会の副会長もやられていた方ですが、私と一緒にガバナーやるという方もおりました。いろんな方がいるのですが、初めてお会いすることになりましたので、徐々に仲良くなっていきたいなと思っております。そんな時間を私はゴールデンウィークの間に過ごしました。

いよいよ5月になりました。本当に今年度は5、6とあと2か月しかありません。ないのですが、毎回、毎回、皆さんとこういう時間を共有できることを楽しみにしながら最後まで過ごしたいと思っておりますので、最後までどうぞよろしくお願い申し上げます。これで今日の会長挨拶を終わります。以上です。

幹事報告 横田 英喜幹事

5月になりました。今月のロータリーとレートが変わりませんで、1ドル160円となっております。続きまして、『ロータリーの友』がパーソナルボックスに先ほど配布しましたので、お持ち帰りいただくようお願いいたします。

ガバナー月信につきましては、今日、これから事務局の方から皆さんのメールに発信をさせていただきますのでご確認をいただきたいと思ひます。

あと2点あります。4月24日に事務局から、「母子の健康増進委員会の性感染症と避妊の大切さ」の講演会のご案内をさせていただきました。今日が締め切りとなっております。開催の日時が5月8日、釧路東高校で行われますので、参加を希望される方は事務局までお願いいたします。

最後です。本日の例会終了後、理事会を開催しますので、対象の方はお集まりください。

以上となります。

ごあいさつ

佐藤 貴之会員

皆さま、こんにちは。先日執り行われました父の葬儀に際しまして、多くの皆さまから、献花、ご香典を賜りましたこと、謹んでお礼申し上げます。また、皆さまからお心遣いをいただきましたこと、深く感謝申し上げます。

皆さま、今後ともご指導ご鞭撻のほどよろしくお願ひいたします。この度は誠にありがとうございました。

■本日のプログラム■ 会員卓話「石勝線事故から15年..」

プログラム委員会 藤井 敬亮委員長

皆さんこんにちは。こんにちは。プログラムの藤井です。本日は、半ば恒例ともなっているJR釧路支社長による講話となっております。

題名は「石勝線事故から15年」、そういう事故があったなという思いが皆さまにあらうかと思ひますけれども、そここのところをもう一度思い出していただき、この講和で確かめていただきたいと思ひます。よろしくお願ひします。

会員卓話

北海道旅客鉄道株式会社釧路支社長 鬼頭 知彰君



皆さん、こんにちは。まずは、釧路ロータリークラブの例会で、このようにお話をさせていただく時間をいただきまして、誠にありがとうございます。本当でしたら少し楽しい話とか明るい話をしようかなと悩んだのですけれども、当社JR北海道にとっても、私にとっても大きな転換期になったのが今日お話しする事故です。それから釧路ということと、5月にちょうどお話をいただいたことで、やはりこの

お話をしないわけにいかないだろうということでお話をさせていただきたいと思っております。

この写真の内容についてはまた後ほど説明をさせていただきますと思ひますけれども、まずは、釧路ということですので、もしかしたらこの中にご乗車されていた方がいらっしゃるのかもしれませんが、もしくは、ご家族、あるいはお知り合いの方がご乗車されていた方がいらっしゃるかもしれませんが、改めてこの場を借りてお詫びを申し上げたいと思っております。それでは本題に入る前に、簡単に私の略歴をご紹介しますので、よろしくお願いいたします。

私は1992年、平成4年に北海道旅客鉄道株式会社・JR北海道に入社いたしました。その後、本社、苗穂工場、あるいはメーカーへの出向、それから函館勤務、等々を経験してまいりました。ずっと一貫して鉄道車両の開発・設計、それからメンテナンスに従事してきております。

今回、こういう機会いただきましたので、釧路にまつわる古い写真がないかなと探したら、2枚ほど見つかりましたのでご紹介させていただきます。

どっちも30年ぐらい前の写真なのです。左側がもう「おおぞら」の車両は変わっていますが、かつては「スーパーおおぞら」が振り子車両で走っていました。まだ、スーパーおおぞらがデビューする前の試作車です。試作車で走行試験をしている時に、私が何かポーズをとっていますけど、実際に担当で乗っていました。釧路駅でこんなポーズをとった写真が見つかりましたのでご紹介させていただきます。

右側は、今年でラストランを迎えていますノロッコ車両です。ノロッコ車両の室内に木の椅子をいろいろ設けているのです。ちょうど木の椅子の試作品を作って、座り心地を確かめています。奥のほうにいるのが私ですけれども、このような写真がありました。こういったことを中心に車両の開発設計をメインにやっていたのでございます。

そして、2011年3月に本社の車両部門の課長として着任することになりました。2011年3月といいますと、3・11です。東日本大震災の年でした。ちょうど直後に本社に着任したのですけれども、それから2か月後ぐらいに、今日お話しする石勝線列車脱線火災事故が5月27日だったのです。これを経験して、課長職として10年間、この事故の対応に当たりました。それから2021年の6月に車両部長に昇格しましたが、基本的には車両部門にいるということで、さらに4年、合計14年間、この事故対応などをやりながら、昨年6月に釧路支社長ということで着任しました。

本題に入ります前に、予備知識ということで。これはJR各社の車両数です。圧倒的に大きいのはJR東日本です。1万2,000両以上を持っています。当社は

1,000両弱、900両ぐらいになっています。見ていただくと会社の規模感がわかるかなと思っていますけど、特徴的なのはJR東海です。そんなに車両数を持ってないのですが、この紫色は新幹線です。圧倒的に新幹線の割合が多い会社ということが特徴かなと思っています。

当社のほうは、今900両あるのですが、電車と気動車が半分半分ぐらいというイメージになっていると見ていただければいいかなと思っています。

釧路のことになります。釧路は残念ながら電化されておりませんので、基本的には気動車ばかりです。特急、それからローカルも最新型のもの古いものがありますが、こういった形とあとはイベントですね、そういうような車両がメインで運行しているということになります。

それでは中身に入っていきます。石勝線の事故を若干振り返らせていただくと、2011年の5月27日、金曜日の夜に発生しています。発生した場所は、石勝線の清風山信号場という所です。当時、今と違って7往復ありましたので最終列車のスーパーおおぞら14号、釧路発札幌行きで6両編成でした。事故のときはこちらが進行方向なのです。前から4両目の「3号車・キロ」というのはグリーン車です。グリーン車の床下の部品が脱落して、ここの台車が1回脱線したのですけれども、ポイントで戻りました。ただ、ここから落ちたものが後ろの2号車のほうにぶつかって脱線して、それから燃料タンクにもぶつかりましたので燃料が漏れて、最終的にトンネル内で止まったのですけれども、ここから出火したものが全部にわたって全焼したという事故でありました。

場所は、石勝線の新得と南千歳の間の中ぐらいで、山の中に行くのも大変な所です。当時、高速道路もまだ工事中でした。トンネルの中もそうですけど、信号場という所ですけども、ここも携帯電話が繋がらなくて、なかなか情報が入ってこなかったことが思い出されます。

実際にトンネル内から出された瞬間の写真がということで、これはトンネルの中での写真となります。このような形で、かなり衝撃的でした。

当時、私は本社の課長職に戻っていたので、どういう状況だったかをご説明させていただきます。事故発生は、27日の21時56分ぐらいでした。夜中でなかなか情報が入ってこなかったのですが、いろいろ話が見えてきて、翌日土曜日に監督官庁である国交省、あるいは警察、消防からいろんな問い合わせがありました。それから鉄道車両の事故があると必ず運輸安全委員会というのが来ますので、これが現地調査を開始したということになります。当然、大きな事故になりますから細かい情報がわからなかったのですが、マスコミ対応、記者会見をしなきゃいけません。メイ

ンは隣に鉄道事業本部長がいましたが、車両のほうのトップに近い状況にいましたので、必ず横に座って説明をしていたと、そういう状況になります。

日曜日にも国交省の保安監査が入って、週明けの月曜日になりますと、社長は霞が関のほうに行って説明しなきゃいけないので国交省に行きました。このときに「車両のわかる人間も行け」ということで、日曜日の最終便で羽田に飛んで、社長と一緒に国交省に説明に行きました。

翌日には警察の家宅捜索が入りました。この辺の対応で、少し状況が見えてきましたので記者会見を行うことになります。

起こるときって、連続して起こるのです。283系というのが「スーパーおおぞら」で使っていた振り子車両ですけども、当時「スーパー北斗」で函館にも走っていましたが、これでエンジンが破損して白煙が出るという事象が発生しまして、この関係でも記者会見となりました。

実は、あの現場に私が行けたのがこの6月12日ということで、事故から半月ぐらい経ってからとなりました。その後、国交省からいろいろな命令を受けるのですが、その後、7月5日には違う車両形式ですが、また床下の部品を落とすことがあって記者会見となりました。都合、1か月半ぐらいに5回ぐらい記者会見をするという経験をさせていただきました。

それでこの写真です。先ほど言いましたように、事故当時は私、なかなか現場に行けませんでしたので、初めて現場に行った時に自分の目で見た当該車両がこれです。かなり衝撃的だったので何かの講演とか、社内教育するときには必ずこの写真を出して話をするようにしております。既にお客様を乗せて特急とかが走り始めていましたので、お客様から見えるほうはブルーシートでボロ隠しをしていたのですけれども、反対側は見えないので風に飛ばされないようにということで、より衝撃的な映像になっていると思っております。

それで、技術的な話をさせていただきます。これは、皆様がお乗りいただいている車両の床下を上から見た図です。特急の気動車は大体こういう感じになっています。真ん中に電源装置があって、大体は対称になっています。燃料タンクがあって、エンジンがあって、変速機があって、推進軸があって、減速機という歯車装置があって車輪を回しております。ここに置いてからかなり経った時の写真なので、ここが錆びていますが、実際に走っている時はこんなに錆びてないのです。「車輪の踏面」とわれわれは言っていますが、本当は綺麗なのです。今回の石勝線の事故の原因というのは、鹿とぶつかりそうになって急ブレーキをかけるとか、いろいろなことを繰り返して、どうしても少し傷があって、それを放置したまま使用継続した結果、車輪がだんだんいびつな形になって振動が大きくなっ

て、そこから伝わって、この歯車装置を吊っている部品が脱落して脱線に至ったというような状況になっています。

メカニズム的には、ここが外れてこのようになって、回転していますのでどうしても下に行こうとして歯車装置が外れて、1回、この車輪が脱線したのですけども元に戻ったというようなことになっています。

写真を見ていただきますと、実際の現場に行った時に、私が床下に潜って写真を撮りましたが、ここで吊っていたものが外れて歯車装置が下を向いています。これとつながった推進軸は折れ曲がっています。歯車自体は外れて後ろのどこかに行ってしまったという状況になっていました。

後ろの2号車です。落ちてきたものに乗上げるような形で変形して、最終的にはこの台車が脱線して動けなくなってしまったのです。もうひとつは、2号車の車両の真ん中にある燃料タンクです。本当は底面なのですけども、ちょっと起こして立てていますが、拡大すると、こういう形で歯車が当たったような形で大きな穴が開いて、ここから燃料が大量に漏れて、後ろの1号車のエンジン付近で出火して火災に至ったというような状況になっています。

最終的にどうなったかということ、こういう形です。ちょうどトンネル内で止まったというのもありまして、窯の中で火が焚かれたようなイメージになりますので、6両ともほとんどこのような形でした。車両の中は軽量化もありますので、結構FRPとかアルミを多用していますので、FRPやアルミは温度が上がったことによって溶ける、もしくは燃えるのでほとんどなくなっている状況になっています。

客室の中はこんな感じですね。それから運転台もこういった形で、鉄とかは少し残っていますけど。当時は車内販売がありましたので、客室乗務員がワゴンで売り歩いていましたけど、これ自体はステンレスでできていましたので、残っていますけれども、デッキはこんな形になっています。あとはトイレです。トイレも便器は残っています。それ以外のアルミの板とかそういうものは全部燃えたか溶けたという状況になっておりました。

こういった事故の背景です。細かいグラフで申し訳ないのですが、大体のイメージを見ていただければいいかなと思ってお出ししています。

こちら側がJR発足時の1988年です。こっちが昨年度です。真ん中の棒グラフがJR北海道単体のいわゆる経営損益、収支です。上になれば黒字、下になれば赤字と見ていただければと思っています。

収入の大きいところが斜線で下線引いてあるこの赤い所で、鉄道運輸収入です。それから新聞等々で皆さん、よく聞かれているかと思いますが、経営安定基金の運用益です。経営安定基金6000億ぐらいのお金を分割

民営のときにもらっているのですけども、それを直接使うのではなくて、運用して運用益で赤字を補填するという仕組みだったのですけども、発足当初はかなり利率も良くてこれだけ収入がありましたけども、だんだん落ちてきています。鉄道運輸収入はいろんな取り組みをやって最初は少し上がったのですけども、大きな目で見ると右肩下がりのダウントレンドになってしまっております。

あと、支出のほうでは、人件費と修繕費と設備投資が大きなところですよ。人件費は国鉄からJRになったときは少し余剰人員がありましたので、その分ずっと下がっています。ただ、だんだん人減らしも行ったことがあって、今になって思えば、人手不足ではない時代にこれだけ減らしていましたので、技術継承がうまくいかなかったのが背景のひとつにあるかなと思っています。

それからもうひとつは、当時はJR東などと同じように株式上場を目指していましたので、最終的な経常損益を黒字にしなければというのがあって、何を抑えるかということ、経営安定基金の運用益下がっていますので、修繕費とか設備投資を抑えざるを得ないというのがあって、何となく黒字に持っていこうとしていたのですけども、こういうところの問題。お金の問題、人の問題で、石勝線の事故が起こってしまったと。その後、大沼で貨物列車が脱線した事故もありましたけど、そういう事故を起こしてしまったということになります。

その後、対外的な対応ということで事故、安全再生に向けて取り組んでまいりましたが、対外的なところは運輸安全委員会の事故調査にいろいろ対応して、再発防止策の提言というのを必ず言われますのでそれに対応するとか、国交省とか警察、消防それからマスコミ等々を対応しました。

やはり大きいのはこちらです。社内的に当然事故に直接関係する再発防止策はやるのですけども、それ以外に品質管理体制とか、社員教育とか、あるいは老朽化した設備を更新するとか、これをやらないとまた同じことになるということと、さらには一過性で終わらせないために、会社の風土改革、それと組織体制の見直しで、特に車両部門はどちらかということ、運転、車掌などと比べると少し縁の下の力持ち的なところもあって、ここを少し強化しないとメンテナンスがきちんとできないということでやりました。やはり予算措置ですね、お金がないからやらないということのないように、やっていこうと取り組んできております。

事故からちょうど10年経ったときに、事故現場のトンネルの手前の所に清風山信号場があるので、ここに安全再生の誓いとして「安全は天から降ってこない、私達は過去の過ちを繰り返しません」という碑を建てて、「5月27日は安全再生の日」と決めて、当社と

しては毎年いろいろな教育などをやっております。
それから 2024 年の 5 月に私は 3 回目の事故現場に行ってきました。トンネルの中をずっと歩いてきたときの写真がこれです。ここは先頭車両が止まっていた所です。後ろにずっと 6 両止まっていたのですが、見てのとおり、熱でトンネルの中のコンクリートがピンク色に変色しています。当然、15 年経とうが何年経とうが、残っているのです、改めてこのトンネルを見て当時の状況はひどかったのだと再認識した次第であります。

そういったことを踏まえて、いろいろ安全性向上とか細かいところは、今日ご説明はいたしませんけども、いろんなことを取り組んで皆様が安心してご利用いただけるように日々、安全性の向上と安全運行の確保に努めてまいりますので、ぜひ皆さんも列車に乗っていただければと思いますので、どうぞよろしくお願いたします。

本日はありがとうございました。

本日のニコニコ献金

■荒井 剛君 連休中の中学野球大会で男子チーム相手に二勝し、三位となり、娘は敢闘賞を頂きました。

今年度累計 397,420 円