

平成25年7月11日発行のPTA会報133号の「同窓生シリーズ」に15回垂水尚志さんが紹介されました。垂水さんはこの6月まで公益財団法人 鉄道総合技術研究所の理事長を務めておられ、現在は同研究所の顧問をされています。

PTA会報の記事は以下の通りです。

同窓生シリーズ 第81回

15回生 垂水 尚志

Hisashi Tarumi



略歴/1944年9月生まれ

1970年 東京大学工学系修士課程(土木工学専攻)修了、国鉄に入社

1990年 財団法人 鉄道総合技術研究所 土質・基礎研究室長

2000年7月 同 研究開発推進室長

2005年4月 同 専務理事

2009年4月 同 理事長(2011年4月公益財団法人に移行)

2013年6月 公益財団法人 鉄道総合技術研究所顧問

工学博士/東京大学生産技術研究所顧問研究員、国土交通省交通政策審議会専門委員等を歴任

趣味/妻との散策、ゴルフ

子ども時代

小学校時代は、野球と多摩川での釣りに熱中していた。一方、夏休みの課題として、植物採集、昆虫採集を長く続けた。最初は、教育者であった父親が指導してくれた。ある夏、毒蛾の卵から成虫までの過程を観察し、記録としてつけた日記が先生に誉められ、ある種の自信がついた。中学校時代は勉強に打ち込んだ。

新宿高校時代

すぐに水泳部に入った。自分の実力の低さを知らされたが練習に励んだ。平日の放課後2時間程度の練習と土曜日の午後の練習が続いた。帰宅後、夕食をとり、すぐに就寝し3時頃起床し、予習や宿題をやった。苦痛ではなかったが1年で退部した。2年生の時、物理の成績がいくら勉強してもよくなるが先生に相談した。問題集中心の私の勉強方法に対し、先生は、まずは教科書を熟読し理解しなさいと指導してくれた。しばらくして成果は見事に現れた。こ

れまでにこの種の悩み相談はこれが初めて最後である。理系コースを選択した。大学受験では、問題をよく読まなかったことによるミスや準備していなかった日本の近代史が出て1年間予備校通いをする羽目になった。

大学・大学院時代

専門課程への振り分けは2年生の半ば頃であった。入学時点では、希望は機械関係学科としていたが、次第に興味を持ち始めていた土木工学科を専攻した。当時話題になっていた日本列島改造論にも影響を受けた。4年生の時、土木の仕事には公務員になるのが面白いと判断し公務員試験を受け合格した。何年間か合格資格は有効であったので、もう少し大学生活を楽しみたかったこともあり大学院に進むことにした。しかし、軽い気持ちで選んだ大学院で研究の面白さに目覚め、最も縁遠いと思っていた研究職を選ぶことになってしまった。

就職後

研究職を志望して国鉄に入った。研究所の土質研究室に所属した。フランス政府給費留学生の経験を経て、現場や設計部門に転勤しバランスのよい研究者として成長してきたと実感してきた頃、国鉄改革で新たな研究所づくりに参加することになった。入社後15年の頃であった。研究所作りに没頭し、必要な研究分野と課題、そしてそれを実行する人員等を決めていった。設立後26年経ち、今や国内外に誇れる高い総合力を有する逞しい540名の研究者集団が誕生した。現在、人からあなたの専門はと聞かれると、R&D(研究開発)マネジメントと答えている。

鉄道の将来

人口減少、経済の不安定化等、鉄道はもろん日本全体にとって厳しい課題が山積している。国鉄改革後26年が経過し、鉄道は総じて高い評価を得ている。今後、国内外における事業の展開が活発化する。国土の有効活用と国づくりという視点が重要になってきた。心の豊かさやゆとりを忘れてはならないが、日本の国土利用は、効率化を追求したスマート国家を実現しなければならぬ。そこで、交通ネットワークが重要な役割を果たすことになる。スマート交通網の中でも鉄道のスマート化が重要である。鉄道の発展には革新的な研究開発が必須である。

これまでに感じたこと・得たこと

「人事を尽くして天命を待つ」が私の人生観である。悩みぬき行動し、結果は運命に委ねるのである。一方、多くの難問に対処できたのは、仲間の協力のお陰であり、一人では出来ることには限界があると痛感している。また、就職してからの43年間の経験から、「天敵を作らない」ということの重要性を強調したい。人や仕事について苦手意識を持たずに、何事も自己実現につながると考え取り組む姿勢が重要である。とにかく、全力投入するといろいろなことが見えてきて、有効な対応策が見つかるものである。

新宿高校生へのメッセージ

日本の現状は、成熟ではなく飽和状態と考えるべきである。資源の無い日本ゆえに技術立国を目指した結果の繁栄であったことを忘れ、教育方針を含め安易な道を選んだことや発展途上国の着実な成長とグローバル化の進展を予測できなかったことが現状を招いたのである。課題は山積するが今ならまだ対応可能である。発想の転換と皆さんの意志にあふれた若い力が必要である。理系、文系という単純な分類は日本独自の考え方のようである。職責があるレベル以上になると両者の業務の本質は、確実に融合されたものになる。自分の適性や職業を細かく特定することを急ぐ必要はない。徹底的に悩み行動すれば必ずや道は開かれると信じ、前進しよう。



ML100 1/20模型
リニアモーターカーの第1号実験車
鉄道技術研究所構成実験線(480m)でテストが繰り返され、1972年7月に一般公開浮上走行実験に成功



MLX01 実物
1997年 山梨実験線 走行試験開始
1999年 時速552kmの有人走行成功