

変わらぬ鉄道愛で きょうも心の駅に 立つ

JR上野駅長 野木肇雄氏

JR上野駅。開業してから130年以上が経つ、日本を代表するターミナル駅である。駅長の野木肇雄＝のぎ・としお＝氏（58）は中央大学工学部の卒業生。社員（駅員）270人、助役30人らと共に乗客の安全を確保する。

学生記者 中村亮士（商学部4年）



寝台特急カシオペアの上野発札幌行下り最終列車
を見送る野木・上野駅長 (写真提供=JR上野駅)



上野駅長野木氏

1日約2,300本の列車が発着する上野駅。ホーム(乗り場)は1番線の京浜東北線(大宮方面)から新幹線の22番線までである。1日の平均乗車人員は約18万1,500人にも及ぶ(JR東日本調べ、降車客は対象外)。

改札口を出れば上野動物園、世界文化遺産に都内では初めて登録された国立西洋美術館、西郷隆盛像、アメ横(商店街)など見どころ満載だ。

上野駅は「北の玄関口」と称される。東北新幹線の発着駅は、1991年に東京駅に移るまでは上野駅だった。

それ以前のエピソードが強烈だ。1955年前後の高度経済成長に伴って、中学を卒業したばかりの新社会人たちが就職列車で上京した。親元や故郷を離れ、集団就職する若者の気持ちを歌ったのが、『あゝ上野駅』だ。

1964年に発売され、大ヒットした。歌詞にあるように上野駅を『心の駅』と位置づける。『あの日ここから始まった』といった強い思い

入れを持つ人は、今でも多いそうだ。ほかの駅にはない“特別な哀愁や郷愁”が存在している。

ことし3月19日、寝台特急カシオペア(上野～札幌)の最終列車が午後4時20分を発車した。北海道新幹線の開業に伴い、世代交代を余儀なくされた名物列車。

名残を惜しむ約2千人の鉄道



ヒット曲『あゝ上野駅』の歌碑

ファンが、ホームで最後の様子を見守った。ラストランの出発合図をしたのが41代目の駅長・野木氏である。

制服、制帽、手袋着用の正装。先頭車両の横に立ち、ピンと伸ばした右手を高く挙げ、発車の合図を送ると、車両ともども無数のフラッシュに包まれた。

安全第一、 お客さま本位

野木駅長は毎朝7時過ぎに駅長室に入る。制服に着替え、始業の同9時前までに電子メールなどをチェックする。9時以降は会議や打合せが相次ぎ、来訪者の応対も頻繁だ。

乗客らと接する駅構内へ向かうとき、制帽をかぶって正装する。「お客さまの命と財産を預かっています」。乗客・利用者の安全を守ることに心血を捧げる毎日だ。

人身事故など緊急事態発生時には、駅長としての責任感が特に増す。事案解決には警察・消防に協力を仰ぐ。駅長や担当助役は、警察・消防が安全に作業できるよう作業線路への電車入線一時停止を「指令室」へ連絡。指令室は電車の運行や見合わせなどダイヤを管理する重要ポジションだ。

安全確認は当然ながら作業終了後にも行われ、作業員全員が線路を離れ、ホームに上がったかをくどいほど確認する。「二次災害の発生は避けなければなりません」

別の駅員たちは、事故に伴う運転見合わせ、ダイヤの乱れから生じる事態収拾のため、乗客らを安全に誘導し案内する。

心掛けるのは安全第一、お客さ



JR上野駅正面玄関口（撮影＝中村亮士）

ま本位。もしも、駅員がお客さまに迷惑をかけたり、安全を損なうようなことをした場合には「厳しく、口酸っぱく、注意します」と語気を強めた。

お客さまに喜んでもらえたときが、何よりもうれしいと言う。駅構内で乗り換えホームなどを聞かれ、「ご案内して、『どうもありがと

う』とっていただいたときやお客さまから『いい旅でしたよ』と笑顔をいただいたときに、やりがいを感じます」

お客さま目線は、自らの通勤時間帯にも顔を出す。JR東日本で企画する旅行の統一キャンペーン。春は新幹線が延伸した北海道が舞台だった。上野発のモデルプラン

を作り、ポスターで訴える。

「同じキャンペーンでも、この駅ではこんなふうに行っているのか」と、いつしか仕事になっている。「構内の案内掲示にしても、こうすると分かりやすいな、とよく見えています」。日々の観察が上野駅の取り組みに生かされることもあるそうだ。



上野駅不忍口



上野駅パンダ橋口



新井教授

二・中央大学研究開発機構教授(工学博士、農学博士)によると「中大はレーザ光線の応用技術の研究が進んでいて、『東の中大・西の阪大』と言われていました。「世間では、あまりやっていなかった分野ですからね、学生はみんな必死でした。人がやらないことをやるのが楽しい」。野木氏も「ええ面白かったです」と呼応した。

ここでの学びが、就職先選びにつながったという。「小さい頃から鉄道が大好きで、そのまま大人になっちゃったんですね、きっと。電車を見ているとおとなしい。ずっと見ている。親によると、横浜港

で船を見せても全然興味を示さなかったといえます」

「鉄道の仕事がしたかった。大学の勉強もひよっとしたら鉄道車両の設計ができたらいいなあ、と始めたようなもので。鉄道は世の人の役に立つ。人のためになって、自分は好きなことができる、こないいいことはないと思っていました」

同じ研究室に所属する仲間が就職内定を得る頃。「私の志望は国鉄(当時)1本でした。亡くなった川澄先生が『もしダメだったらどうするんだ。どこか受けておけよ』と心配してくださったのですが、そ

35年ぶりのキャンパス

中大在学中は理工学部精密機械工学科で、レーザ光線の応用技術の研究に取り組んだ。4年次には夏季休暇期間にも毎日のように後楽園キャンパスへ通い、レーザ光線で強化プラスチックを切る実験や卒業論文研究を重ねた。卒業論文は「炭酸ガスレーザ光線を使った複合材料の加工」。

現在レーザ協会会長の新井武



中大後楽園キャンパス

野木氏の職歴



1981(昭和56)年4月
日本国有鉄道入社

運転士

高崎線
上越線
信越線
両毛線
吾妻線
中央線
特急あずさ

指令

(運行・ダイヤなど管理)

人事・労務

(国鉄改革、新会社JRへ)



ういう生き方は性に合いません、なんて言ってしまって。ご心配をかけてしまいました」

卒業してから35年ぶりに訪れた後楽園キャンパス。当時を思い出しながら、懐かしげに語った。

川澄博通教授はレーザ加工技術研究の専門家で、著書に『最先端レーザ加工技術』、監修本として『レーザ加工技術』がある。2014年2月に逝去した。

上野駅は、通勤や通学はもちろん、上京や帰省などの長距離移動をするために、毎日多くの人が行き交う。観光地としての魅力も兼ね備えている地域であり、街には年間200万人もの観光客が訪れる。最近は日本人だけでなく外国人からの人気も高まっている。

駅の利用者が毎日当たり前のように安全に乗車できるのは、駅長をはじめとした駅員の不断の努力があるからだ。

1日に18万人以上の利用者が集まる北の玄関口であり、心の駅でもある上野駅で、「当たり前の安全」を実現するために、野木駅長はきょうも駅に立つ。

□ 学生時代から変わらぬ人柄

「人を喜ばせたい」。その気持ちは、学生時代から変わっていないそうだ。新井教授によると、野木氏は研究室に所属していた頃から明るい性格で、タイミングを見計らっては仲間のために、夏なら冷たい飲み物を買ってくるなど気配りのできる人と評判だった。

□ 後輩たちへのメッセージ

中大生へのメッセージをいただいた。「社会人として大事なことは、うそをつかない。誠実に対応する。システム化されても人と人のつながりを大事にしたい。時間を守ることは当然です、鉄道員ですからね」

□ 寝台特急カシオペアがつないだ縁

このインタビューが実現した背景に、寝台特急カシオペアの存在があった。ラストランを知らせるテレビニュース画面に野木駅長の名前が映し出された。

新井教授は駅長名にピンときた。卒業論文などで指導した学生だ。「肇雄さんのお名前に記憶がありましたね」。卒業後、やり取りをしていた年賀状の住所に手紙を出して、ご本人であることを確認。野木氏を後楽園キャンパスに招いたという次第。

□ 上野は歴史ある地名

上野の地名は台東区HPによると、江戸時代初期に現在の^{とうとう・なかとら}上野動物園から上野東照宮にかけて、伊賀上野の大名・藤堂高虎の下屋敷があったことに由来する。上野駅の所在地は台東区上野7丁目。

高崎支社総務部長

IC乗車券
「Suica」・
電子マネー営業

ジェイアールグループ
健康保険組合〈出向〉

2015年6月
上野駅長



頼りがいのある、「心の駅」野木駅長



取材を通して、野木駅長のプロフェッショナルぶりを感じることができた。

普段はとても明るいが、子どもの頃から好きだった鉄道の仕事には妥協しない。誰のために、何のために仕事をしているのか。この話になると、思いを込めたスピードボールが私の胸に突き刺さる。

好きなことを仕事にするのは、その実、簡単なことではない、と思われる。楽しさや面白さゆえに好きだったことが、いざ「仕事」になると、辛いことや苦しいこととも向き合わなければならなくなる。

でも野木さんは、好きな仕事で、人の役に立つことを一貫して続けている。辛いことや苦しいことはたくさん経験しているだろう。辛苦を重ねながら、35年という長き

にわたって、職務を全うし続けている。かっこいい。

取材後のある日、上野駅を散策した。駅の風景に加えて、駅を歩き交う人々をじっくりと観察した。

1929(昭和7)年に完成した新駅舎は改修工事を何度も経て、街のシンボルの一つとして現在も存在している。

ヒット曲「あゝ上野駅」の歌碑を見に行った。高度経済成長期の集団就職の様子が、克明に描かれていた。蒸気機関車、詰襟の制服と制帽の生徒。歓迎ののぼりには「ようこそ東京へ」と印されている。

生まれるずっと前の時代のことで、私にはあまり想像はつかないが、昭和を感じさせる、このモニュメントを見て、当時のことを懐かしく思う方々は少なくないのだろう。

上野駅を利用したことはあっても「目的地に行くための途中駅」という思いしかなかった。散策してみても、気付いたことがある。キャリアバッグを転がしながら歩く長距離利用客や帰省客とみられる人の多さ。

そうだ、ここは「心の駅」なのだ。1883(明治16)年に開業してから

2016年冬の現在に至るまで130年余もの長い間、地方と都心をつなぐ重要な役割を担っている。

利用客がせわしなく行き交う一般的なターミナル駅と少し違って、上野駅では時間がゆっくりと流れているような気がした。

特別な「心の駅」で野木さんは、今日も明日も明後日も、利用客の安心・安全のために奮闘している。

4年生の私は就職先が決まり、「学生発社会人行き」のチケットを手にした。野木駅長からは「学生のうちでなければできないことを今のうちにやっておきなさい」と言葉をかけていただいた。

今、一日一日を大切に、後悔しないように全力で過ごしている。

これからどんな未来が待っているのかは分からない。不安はあるけれど、歌詞に見習って、くじけちゃならない。いずれかの日、大先輩のような頼りがいのある上司になれるだろうか。すぐには辿り着けないかもしれない。でも絶対に、なる。(申村亮士)

データで見る 上野駅

■上野駅

- ▽開業 1883(明治16)年7月28日
- ▽開業時の路線 上野～熊谷間
- ▽新駅舎完成 1929(昭和7)年4月
〈1923(大正12)年9月 関東大震災により駅舎焼失〉
- ▽所属路線 京浜東北線(大宮～横浜)
山手線
常磐線(上野～仙台)
高崎線(上野～高崎)
東北本線(上野～黒磯)
東北・北海道新幹線
(東京～新函館北斗)
上越新幹線(東京～新潟)
北陸新幹線(東京～金沢)
- ▽新幹線開業 1985(昭和60)年3月
東北新幹線(上野～盛岡間)
- ▽同延伸 1991(平成3)年6月
東北新幹線(上野～東京間)

■JR東日本エリア内

1日平均乗車人員

1	新宿	760,043
2	池袋	556,780
3	東京	434,633
4	横浜	411,383
5	渋谷	372,234
6	品川	361,466
7	新橋	265,955
8	大宮	250,479
9	秋葉原	243,921
10	北千住	209,994
11	川崎	207,725
12	高田馬場	202,554
13	上野	181,588
14	有楽町	167,424
15	立川	163,903

(JR東日本HPから2015年度データ)

■上野駅のりば案内

- | | |
|----------------------------|--------------------------------|
| 1 京浜東北線(大宮方面) | 12 常磐線 |
| 2 山手線内回り(池袋方面) | 13 東北本線(宇都宮線)・高崎線 |
| 3 山手線外回り(品川方面) | 14 東北本線(宇都宮線)・高崎線 |
| 4 京浜東北線(大船方面) | 15 東北本線(宇都宮線)・高崎線 |
| 5 東北本線(宇都宮線)・高崎線 | 16 常磐線(特急) |
| 6 東北本線(宇都宮線)・高崎線・常磐線 | 17 常磐線(特急) |
| 7 上野東京ライン(東海道本線方面) | ▽新幹線ホーム地下4階 |
| 8 上野東京ライン(東海道本線方面)・常磐線(特急) | 19 東北・山形・秋田・北海道・上越・北陸新幹線(長野経由) |
| 9 上野東京ライン(東海道本線方面)・常磐線 | 20 東北・山形・秋田・北海道・上越・北陸新幹線(長野経由) |
| 10 常磐線 | 21 東北・山形・秋田・北海道・上越・北陸新幹線(長野経由) |
| 11 常磐線 | 22 東北・山形・秋田・北海道・上越・北陸新幹線(長野経由) |