

## 前 期

近現代史から紡ぐ現実形成力

近現代史研究家 岩武 光宏

今、東アジアは、かつてない緊張が続いている。この状況は、ある日突然に起こったものではなく、歴史の積み重ねの上で形成されたものである。そのことを正確に把握し理解するためには、近現代史を学ぶことが不可欠であろう。しかし、一般的に近現代史は複雑で分かりにくいといわれている。本講義では、単なる知識・教養としての「歴史」ではなく、「実社会で役に立つ近現代史」を学ぶきっかけをつくり、その楽しさの発見を紹介したい。混迷の時代だからこそ、歴史を読み解く面白さ、および「現実形成力」とは何かを論じたい。

あわせて、近現代史における鉄道の役割も、あきらかにしていく。具体的に、1. 鉄道によってもたらされた国家像、2. 鉄道と国策、3. 歴史のターニングポイント、などについて考察してみたい。以上のことをふまえて、社会人として必要な歴史的思考力についても分かりやすい事例を基に解説したい。

これからの駅舎建築とパブリックアート

駅・街のデザインと

管理の在り方を通じて学ぶべきこと

パブリックアート研究会代表世話人 石村 誠人

1999年4月～2004年5月に、私が在籍した大江戸線環状部の建設をした第三セクターの東京都地下鉄建設㈱や開銀時代の経験等を通じて得たことを中心に、時間の限り、お話しします。

- (0) 自己紹介（—人生 100 年時代—①学ぶ、②働く、③遊ぶ、④社会貢献）
- (1) 大江戸線環状部 26 駅の特徴（①プロポーザルコンペで選ばれた 15 建築家による地域の歴史・文化を入れた個性的建築デザインの駅舎、②各駅の改札口付近に税金を使わずパブリックアート作品 29 点をコンペ等により設置）映像で紹介
- (2) これからの駅舎管理の在り方について（①新設、②改築、③10～30 年先までのメンテナンス）
- (3) 生きるということ（①生まれることは自分では選択できない、②目的を持って生きる）
- (4) 働くということ（①働く≒時間の切り売り、②出来れば好きな仕事を選ぶ、③嫌いな仕事は出来るだけ避ける、④出来れば、社会に貢献することが大きい仕事を選ぶ）
- (5) 情報の収集・分析・発信について（①複数の情報源から入手し、比較し、正しく分析することが重要、②情報を活かさなければ、価値は半減→できるだけ発信する）
- (6) 健康管理について（①身体と心（≒精神）の健全さが重要、②身体と心の運動が大切）
- (7) その他（①時代は常に変化している→変化に対応できなければ衰退→IT システムと高速交通機関の発達でグローバルな競争社会実現。再生可能自然エネルギーと蓄電池

の進歩、自動運転等で第四次産業革命が起きる、②長期的視点、相手側や天井から眺める習慣が重要、③総合プロデュース(企画+宣伝+営業+販売で収支相償する仕事は面白い)、④“異”との接触が頭の柔らかさを生む(異国・文化・歴史・地域・人・性・年齢・業種、同窓会)、⑤生き金と死に金、⑥人間の5欲、⑦シンプルライフの奨め(一人静かに遊ぶことが基本)、⑧豊かに生きるには、日本だけで働く時代は終わった、⑨エネルギーと農業・食料問題を見ていると世の中が見えてくる(日本は小資源国で災害多発国だが、中長期政策を誤らなければ、勤勉性と技術力ある日本および日本人の将来は暗くない→何が問題なのか?)、⑩世界の国々から尊敬され、豊かで平和な国を目指して、政府および個人は何をすべきか?

(8) おわりに 質疑応答(配布したアンケートに連絡先メールアドレスを書いておけば、後日回答します)

氏名 石村 誠人(イムラ マコト) <質問等の連絡先メール: [stone-village@jcom.home.ne.jp](mailto:stone-village@jcom.home.ne.jp)>

## 鉄道を通じて経済、社会を学ぶ

株式会社東洋経済新報社記者 大坂 直樹

新幹線をはじめとした鉄道の海外輸出は輸出主導型の日本経済の本質そのものでありますし、ローカル線の存廃問題は都市と地方の格差問題でもあります。つまり、趣味としてとらえられがちな鉄道を深く知ることは、経済や社会の仕組みやあり方を考えることでもあります。

四国や山陰など今まで新幹線がなかった地域で、新幹線を待望する声が高まっています。新幹線を導入するとどんなメリット、デメリットがあるのか。各地のルポを踏まえ、鉄道と経済・社会のあり方に迫る。そんな講義を目指します。

## 発足30年を迎えた

株式会社JR東日本ステーションサービス

## JR東日本グループ

相談役 齋藤 順治

JR東日本グループは、昨年4月で国鉄改革・会社発足後、30年を迎えた。この間、「自主自立」、「お客さま第一」、「地域密着」を経営の原点に据え、安全・安定輸送の確保、サービス品質の改革、地域との連携強化を通じ「鉄道の再生と復権」に取り組んできた。

そして、国鉄改革・会社発足から25年が経過した2012年10月に、通算5度目になる経営構想「グループ経営構想V～限りなき前進～」を発表した。翌年の10月には実現に向けた取組みを加速するために、特に力を込めて推進を図る項目として「今後の重点取組み事項」を掲げ、一昨年の10月には、それに加えて「横断的な重点課題」を設定し、その進捗状況を確認し、それを踏まえ施策を更新し続けている。

JR東日本グループは、改めて、「第一の出発点である国鉄改革」と「第二の出発点である東日本大震災」を思い起こし、お客さまの信頼や地域の皆さまの支持があったからこそ現在のJR東日本グループがあるということを風化させ忘れ去ってはならない。

それ故、現在のJR東日本グループを説明するに「国鉄改革と東日本大震災を抜きに語れない」と言われるほど重要な転換点となっている。

講義では、「第一の出発点である国鉄改革」の契機になった状況から「第二の出発点である東日本大震災」を経過した現在までの歩みと、JR東日本グループの駅専門受託会社である当社の現状も紹介したい。

また、多様化する今年度の採用活動の状況と採用スケジュールやJR東日本や当社がどのような人材を求めているのかについても話していきたい。

**昭和の切符と鉄道史** 公益財団法人交通協力会鉄道史資料調査センター研究員 **佐藤 美知男**

来年は改元が行われて、平成に代わる新しい元号の時代に入る。その新しい元号の時代から見れば、平成の前の昭和の時代は、意識の上ではかなり過去になるだろう。日本だけにある元号による時代区分は、あまり意味が無いという意見もあるが、やはり一つの時代感覚が醸造される。昭和は64年（実質的には62年と2週間）という長い時代で、現在につながる歴史的な変転があった。この昭和時代の鉄道を中心とした歴史を、私の切符（乗車券）コレクションを導入の手掛かりとして再確認してみたい。事前に鉄道史や昭和史の一部でも学習しておいてもらえれば幸いである。

**鉄道事業を巡る**

株式会社東武カードビジネス

**経営環境の変化について**

常勤監査役 **平田 一彦**

日本の鉄道事業を巡る経営環境は、近年大きく変わりつつあります。

その第一は、少子高齢化を伴う人口減少社会の到来です。東京圏においては、その影響はまだそれほどではありませんが、今後本格的な少子高齢化社会の到来に伴い、高齢者の足の確保など、問題が深刻化するのは必至であり、鉄道経営もそれを避けて通ることはできません。この問題について考えてみたいと思います。

第二に、情報化社会の深度化が挙げられます。総務省の家計調査報告では、交通費が1990年代をピークに減少傾向となっているのに対し、通信費は増加を続けています。これは、パソコン、携帯電話、スマートフォンなどの普及によるものと思われませんが、電子商取引や在宅勤務などを通じ、鉄道経営にも少なからぬ影響を及ぼしているものと考えられます。

第三に、財政の制約も大きな問題です。国の借金が1000兆円を超えるなかで、今後各種インフラの維持管理・更新コストが増加するため、近い将来各種インフラ設備の維持管理ができなくなる可能性が指摘されています。ただし、鉄道事業は、従来から国や地方公共団体の財政に対する依存度が小さく、現行設備の維持管理に関する限り、その影響は少ないということを説明したいと思います。

この講義では、こうした問題について実例を交えながら説明し、皆様の理解の一助とし

ていただきたいと考えております。

## インドネシアの鉄道事情

拓殖大学政経学部教授・学部長 井上 治

インドネシアは人口2億5000万人の東南アジアの大国である。この講義では、

- ① インドネシアの交通事情
- ② インドネシアの鉄道の歴史
- ③ インドネシアの鉄道開発の現状

を中心に説明する。

## 鉄道貨物輸送の現状

日本貨物鉄道株式会社関東支社総務部部長 亀山 直人

国鉄改革により日本全国の鉄道貨物輸送を一元管理する唯一の事業体として発足した日本貨物鉄道株式会社（JR貨物）の現状について、平成29年度から取組む新たな中期経営計画の課題である「多少の経済変動等があっても、長期持続的に利益が確保」できる『経営の自立』への取組みを紹介させて頂くとともに、青函トンネルでの北海道新幹線との共用走行や老朽車両の更新等の諸課題についても触れて、JR貨物を広く知って頂く一助とする。

## 地域社会におけるタクシーの役割

株式会社かすみ交通代表取締役 鹿住 良人

- ・ 地域社会におけるタクシーの役割
- ・ タクシーの特性
- ・ 自治体とタクシー業の連携
- ・ タクシー業界における技術革新と公共交通

## 鉄道事業のトレンド

サンクスグループ代表 前田 忍

1. 鉄道事業者の外部環境の変化
2. 鉄道事業者の経営戦略 ①マネジメントの強化
3. 鉄道事業者の経営戦略 ②サービス業への転換
4. 鉄道事業者の経営戦略 ③地域との協働
5. 鉄道と地域との繋がり

## 古代の交通と信仰

松蔭大学教育開発センター長  
コミュニケーション文化学部長 石上 七鞆

日本の古代の道路は、細々とした小径・けもの道だと考えられてきました。1970年に岸俊男が、上ツ道・中ツ道・下ツ道などが直線的な計画道路であったことを発表し、古代道路の研究が一気に注目を集め始めました。1970年代には、直線的な計画道路が全国に及ぶこと、広い幅員を持つことなどが判明しました。1980年代後半には、全国的に古代道路の発掘調査が行われ、古代道路が考古学的な裏付けにより明らかとなっていった。1990年代には、古代道路が直線的で大規模な計画道路だったことは常識となり、多くの地域で、郷土史の一環として古代道路の路線復元などが試みられています。

駅路は五畿七道のうち山陽道と西海道の一部(都から大宰府)を**大路**、東海道・東山道の主道を**中路**、その他を**小路**と三段階にわけています。駅家には**駅馬**(えきば・はゆま)が置かれ、大路で20匹、中路で10匹、小路で5匹とされていました。駅馬は、群と諸国の間の緊急連絡、公文書の伝達、特別の要務による官人の旅行などに用いられ、その利用にあたって使者は利用証として**駅鈴**(えきれい・やくりょう)を携行するきまりがありました。駅鈴は、使者の位階によって剋(きざみ)数がことなり乗用の駅馬の数が示されます。剋が多ければ利用できる馬数が多くなることとなります。駅家には**駅戸**(えきこ)を配置し、駅戸から駅子が出て駅馬の飼育やその他の駅務に従事します。駅戸の中から駅長を一人任命し駅家の管理にあたらせています。駅家は全体的には国司の管轄下にありました。

また、道路には、**地藏信仰・六地藏・道祖神**などが建立され、人々を守っていました。これらは、人々の平穏と安全の守り神として、また、子供の守り神として祀られました。さらに大きな道路の側に1里毎に旅行者の目印として設置した塚(土盛り)一里塚がありました。

旅は、自国を離れて、不安に満ちたものでした。人々は、自らの魂を慰めつつ、旅先のそれぞれの神に旅の安泰、安全を祈願していました。土地の地名や土地の風光明媚や特色を歌い誉めることが、旅行く者にとって必須の課題でもありました。そこでは、いろいろの鎮魂の技が旅人達によってなされました。

昔の旅は、死を覚悟しての厳しいものでした。道行き疲れて、病気や怪我で死んでしまう人も大勢いました。死んでも祀(まつ)られない死者の魂はさ迷うので、死者の魂を鎮めるため、歌や供物を手向(たむ)け、魂の安定を願いました。

## 鉄道員としての毎日

元東京急行電鉄株式会社 荻原 俊夫

鉄道会社で、43年間さまざまな業務を通して経験した事柄を紹介する。

主に交通産業に従事し、車両部門では新しい車両の企画、設計を、既存車両の改造、車両の保守などを、運輸部門では駅業務、運転業務、旅行代理店、駅資産活用、交通広告、駅の清掃などを、電気部門では信号、通信、変電、電路、駅務機器などを担当した。

株式会社パスモに出向した際は、各社から集まったメンバーと首都圏の鉄道、バスで共

通に使用できるIC乗車券の業務を担当し、2007年にサービスを開始させ、今では全国で利用できるようになった。

工事会社では鉄道電気工事、鉄道車両の改造と保守、バスの改造、シミュレータなどの教材製作などに関与してきた。

鉄道は各部門の連携により、安全・安定輸送が遂行されている。その一端を経験した実例に基づき、皆様にお話したい。

なお退職後も一乗客として国内外の鉄道に乗車して、見聞を広めるように努めている。

**「北アメリカ大陸広域高速鉄道網建設  
30年計画」と「TPP11」の将来像について**

株式会社全日警  
人事本部人材採用部長 **広田 健助**

「北アメリカ大陸広域高速鉄道網建設30年計画」について、2016年12月にトランプ大統領宛に手紙を書いています。

2017年1月のトランプ大統領就任演説で、公約であるインフラ整備計画に「鉄道」も追加された。

2018年1月30日の、大統領による「一般教書演説」で戦後最大の1.5兆ドル（約163兆円）を投じる官民インフラ計画が発表された。アメリカ国内の高速鉄道網建設計画が、どのような内容で、どのルートに建設されるのか、まだ不明な部分が多いが、今後の展開を期待したい。

また、「TPP11」についても、今年3月にチリで11カ国による調印が行われる予定である。この件についても、昨年11月安倍総理に手紙を書いて、参加国のインフラ建設を日本が中心になって推進すべきとの提案を行っています。最近トランプ大統領も、「TPP」に参加する可能性に言及しました。今後、どのようにTPPを進めていくべきか私見を述べたいと思います。

**鉄道の未来は明るい**

株式会社ライトレール代表取締役社長 **阿部 等**

残念なことに、鉄道業界も社会も、鉄道は“枯れた”技術で、できることはやり尽くした、これ以上できることはあまりないという考えが一般的です。この学校に集まっている鉄道好きの皆さんですら、鉄道はこれからどんどん発展でき、社会にもっともっと貢献できるというイメージを持っている人は少ないと思います。

私は様々な場で「鉄道はこうすればもっと良くなる！」と情報発信し、「そんなこと、できっこない！」との反対意見を多数受けています。「阿部 等」でググってもらうと、膨大なページがヒットします。私の提案に対し、反対意見をツイートや2チャンネル投稿したことある人、ぜひ直接聴きにきて疑問をぶつけて下さい。

講義では、以下3つを中心に、皆さんが頑張りさえすれば、鉄道はどんどん発展でき、社

会にもっと貢献できるようになるというお話をします。

【満員電車ゼロ】輸送力増強と着席割増料金で満員電車をなくす

【中速鉄道】在来線ベースの高度な都市間鉄道ネットワークを短期に構築

【有人自動運転】人件費を抑えて全ての鉄道を徹底的に高頻度運行に

## 後 期

### 鉄道員が負うリスク

本学同窓会副会長 武田 浩一

#### 1. 鉄道員として各担当職で負うリスク

(1) コンプライアンス

(2) 駅務係           お客様対応、現金管理のリスク

①現金管理の難しさ

②暴力行為

(3) 車掌           アナウンス、ドア操作、折返し作業で負うリスク

①行先設定

②ドア操作（駆け込み、降りおくれ、身体に不自由される旅客）

③アナウンス（ワンマンにおいての作業）

(4) 運転士見習   指導を受けるに当たり、また指導するに当たり負うリスク

①精神的な負担

②肉体的な負担（登用者の高齢化が進んでいる）

③教える側の負担（見習い生と合わせる。休日のとり方）

(5) 鉄道運転士   日頃負うリスク

①出退勤

②乗務中

③休憩中

④キャリア

#### 2. 短大OBとして鉄道員の立場から現役生に伝えたい事

(1) 仕事に就くにあたってのリスク

①ハラスメントについて

②長時間勤務などの勤務形態について

(2) 鉄道員を目指すにあたってのリスク

①雇用形態について

②中途採用について

(3) 仲間と支え合う

#### 3. 短大同窓会について

私は東京急行電鉄と東急車輛製造にて以下の業務に携わりました。

- ・ 車両部門（車両整備部署と新造車両企画部署）に延べ25年
- ・ 運転士を養成する動力車操縦者養成所長を2年
- ・ 車両製造の技術・品質管理に6年

これらの経験をベースに、学生の進路の選択に役立つ講義を目指します。

目次は以下の通りです。

- ・ 自己紹介
- ・ あなたの就職志望会社は日本型or欧米型
- ・ 日本型企业と欧米型企业の違い
- ・ 鉄道係員の昇進ルートの例
- ・ 駅務員の仕事（将来を見通して）
- ・ 車掌になる
- ・ 運転士のキャリアアップ（東急電鉄例）
- ・ 助役になる
- ・ メンテナンス現場のキャリアアップ
- ・ まとめ（皆さんに期待したいこと）

2022年に日本の鉄道は開業150周年を迎えます。創業から現在まで、多くの方が鉄道に情熱を抱き、生涯をかけ鉄道を育てて来ました。

本講では、初代鉄道頭として日本の鉄道建設の方針を決め「鉄道の父」といわれた「井上勝」、お雇い外国人で初代鉄道兼電信建築師長の「エドモンド・モレル」、井上鉄道局長の鉄道国有論に対し民有論を貫いた「佐分利一嗣」、初代鉄道院総裁で鉄道国有化後は職員の精神的支柱となった「後藤新平」、東海道新幹線の建設を推進した国鉄総裁「十河信二」、と技師長「島秀雄」の業績から、いかに鉄道の真の在り方を求め発展させたかを探ります。

また、43回目となる公益財団法人交通協力会主催の交通図書賞の歴代受賞作品につきまして紹介します。



生活感のある鉄道情景の魅力を模型表現で紹介する。

1. 自己紹介
  - ・ 鉄道模型との関わり
  - ・ ローカル線を追う趣味について
2. 鉄道の成立について
  - (1) 鉄道成立の話
  - (2) 軌間（ゲージ）の話
  - (3) わが国の鉄道
3. 生活に密着した鉄道の魅力と模型化について
  - (1) 幹線と支線
  - (2) ローカル線の魅力
  - (3) 軽便鉄道の魅力
  - (4) 生活臭漂う鉄道の模型表現
    - ① リアル感
    - ② 時代考証
    - ③ 経年劣化表現
  - (5) 失われた鉄道について
4. 鉄道情景の模型表現の追及の意義と学生たちへのエール

- ・ 地域の活性化と蒸気列車運転
- ・ 車両技術は継承されていくのか
- ・ 東武ニュース

わが国における人々の高齢化はますます急速に進行しており、社会全体に様々な影響が生じることが予想されています。戦後生まれの世代で人口の最も多い「団塊の世代」（1947年～1949年生まれ）と言われている人たちは既に70歳以上の高齢者になっており、高齢者単身または夫婦のみの世帯が増加の一途を辿っているのも現実です。

この講義では、高齢者を取り巻く環境、高齢者の交通行動の実態、交通事業者による高齢者対策事例（国内外）を紹介した上で、今後のわが国における交通のあり方について皆さんと一緒に考えてみたいと思います。

本講義の項目内容は、以下の通りです。

- わが国の高齢化社会の実態
- 高齢者を取り巻く環境（経済・社会的実態）
- 高齢者の交通行動の実態
- 交通事業者の高齢者対策
- 高齢化社会における交通のあり方

## 元気なJR東日本グループ

東日本鉄道OB会東京地方本部専務理事 川島 一郎

日本の鉄道開業から146年経過した現在、首都圏中心の通勤通学輸送、新幹線等の都市間輸送に加え、地方ローカル線やバス事業、モノレール事業など幅広い輸送業務を担って、安心安全安定輸送で信頼度の高い「元気なJR東日本グループ」は就職人気も高い。

観光列車「四季島号」を始め、蓄電池車両や無線制御導入も進み設備の技術革新も続き、メガソーラーや風力・地熱発電など自然エネルギー利用の取組みも進んでいる。地域活性化に貢献した農業・製菓等事業も行っている。

また、インドネシア共和国、ミャンマー連邦共和国、タイ国への車両輸出と技術指導に加え、インド高速鉄道建設、イギリスでの鉄道運営権獲得など、安心安全安定輸送の海外展開も始まっている。

これら総合力を発揮している「元気なJR東日本グループ」の現状を理解しましょう。

1964東京オリンピック前から好きな鉄道業務と共にあって50数年、鉄道の駅、操車場、車掌、人事・総務等管理部門、駅長・車掌区長などを務め、グループ会社での鉄道関連業務など幅広い経験をもとに、交通業界等での活躍を目指す学生諸君に役立つものとする。

## JR東日本の現状と

株式会社ジェイアール東日本都市開発

## 企業が求める社会人について

総務部次長 大島 功

JR東日本発足から、31年が経過し、当社グループは、「究極の安全」に向けて、安心してご利用いただける鉄道づくりに取り組むため、社員一人ひとりが基本に立ち返り、日々安全安定輸送の確保に努めております。平成23年3月に発生した東日本大震災では、企業としての存在意義を再確認させられ、JR東日本として第二のスタートを切りました。

講義では、「国鉄改革」から現在までの歩み、JR東日本の現在の概要並びにJR東日本とグループ会社の関係についてお話したい。

また、学生諸君が今後社会人になっていくにあたり、社会人として必要な知識と心構え、JR東日本がどのような人材を求めているかについて、私のJR東日本での経験を交えて紹介すると同時に、学生諸君が関心のある、JR東日本の業務内容や駅社員、乗務員の勤務体系等について、実際に働いてきた経験者として分かり易くお話したいと思います。

本講義では企業の法的リスク・マネジメントを講ずる予定です。

企業は、諸法令に対し遵法を旨として経営にあたっており、その事業形態により一般法のほか各種の事業法など様々な法令の規制を受けています（例えば、物流事業では物流に関する各種事業法。不動産事業では建築基準法や金融商品取引法など）。

これらの法制度は、社会情勢の変化に応じて改正、強化、解釈の変更などが生じます。

この結果、その対応のため新たな負担の発生や事業展開の変更が必要となる可能性が生じ業績および財務状況に影響を及ぼす可能性があります。

## コンプライアンス経営とCSR経営

### －企業人になるための心構え－

本学元学長・本学名誉教授 田中 宏司

近年、主要企業の不祥事が注目されている。企業不祥事は、様々な要因により発生している。これを防止するためには、“コンプライアンス経営”の推進が不可欠である。これは、企業として、社会からの信頼を得るために、“企業の生命線”になっている。

さらに、近年の企業経営にとり、“コンプライアンス経営”を基盤とした“CSR経営（企業の社会的責任経営）”の推進が望まれている。現代の企業は、社会の持続的な発展に貢献することが求められている。

この講義では、受講生が社会人・企業人になるために当然身に着けるべき、コンプライアンス経営とCSR経営の基本的なエッセンスを学び、企業の生きた実践事例をベースにした“ケーススタディー”をクラス全体で討議する。

主なポイントは次の通りである。

#### 1. 企業不祥事の現状と対応

- (1) 企業不祥事からの教訓
- (2) 不正のトライアングルへの対応
- (3) 企業不祥事発生の具体的予防策
- (4) コンプライアンスの意味の広がり
- (5) 経営理念・企業使命の意味と役割

#### 2. 仕事を通じたコンプライアンスの実践

- (1) コンプライアンス経営の全体像
- (2) 行動基準の役割と重要な項目
- (3) コンプライアンスの実践と定着への具体的な方法

### 3. CSRの基本とCSR経営

- (1) CSRの意味と基本的コンセプト
- (2) 現在のCSR経営の内容とメリット
- (3) コンプライアンス経営を基盤としたCSR経営

### 4. ケーススタディー(全体討議)

- (1) 具体的なケース
- (2) 対応と解説

#### 鉄道業における資産活用について

東武鉄道株式会社資産管理部課長 吉田 一宏

鉄道事業は、土地、線路や電車等の設備がなければ事業が成り立ちません。また、鉄道事業の他にも、スカイツリーを代表する商業施設や駅ビル等の商業施設も土地や建物の資産が必要となります。

東武鉄道における社有資産の活用を例に出しながら、鉄道業における資産活用の現状について講義いたします。

その他、駅長（元東武池袋駅長）および採用担当（元東武ステーションサービス）の経験をもとに、鉄道会社を志望するみなさんに、就職活動についてのアドバイスもしたいと思えます。

#### テレビ番組制作者から見た JR福知山線脱線事故の教訓

NHK放送文化研究所研究主幹 大塚 敦

2013年にイギリス公共放送局BBCとNHKが国際共同製作したドキュメンタリー番組「Brakeless 福知山線脱線事故」を上映し、番組の制作過程について説明する。また、被害者やJR西日本など、事故に関わった人たちへの取材で得た知見を紹介する。私は、交通や運輸、あるいは事故・災害の専門家ではありませんが、このドキュメンタリー番組制作を通じて感じたことを学生さんにお話することで、交通安全の確保に一助となればと願っています。

#### 略歴

1986年（昭和61年）、一橋大学経済学部を卒業しNHKに入局。釧路、東京、大阪、NHKエンタープライズなどで勤務し、主には、ドキュメンタリー、教養、福祉、歴史、美術などの番組を制作してきました。

「歴史秘話ヒストリア」

ETV特集「人間居住権会議 HABITAT2」

ETV特集「阪神大震災から3年 人々はどのように歩み始めたのか」

NHKスペシャル「心の行 熊野奥駆け」「新・電子立国」「文明の道」  
「新シルクロード」「ヨーヨ・マとシルクロード・アンサンブル」  
「エジプト発掘」「もうひとつの大英博物館」  
「空海 至宝と人生」「世界史発掘 時空タイムス」  
「築地市場大百科」「夢の美術館 江戸絵画100選」  
「二重被爆 ヒロシマ・ナガサキを生き抜いた記録」  
「Brakeless 福知山線脱線事故」など。

ほかにも、国際放送NHK World TVのプロモーション、調査。番組の販売、購入、展開、英語版の制作など。現在は、欧米の放送通信事情の研究に従事。

履歴書（下記をご参照ください）

<https://www.linkedin.com/in/atsushi-ogaki-6b4aa59a/>

## リスク学から見た鉄道の安全

九州大学大学院経済学府専任講師 平野 琢

高い安全性が求められる鉄道は、技術的側面や社会的側面など様々な面から、事故の発生メカニズムや安全対策の調査研究が進められています。近年、安全対策の一環として、多くの鉄道会社が事前に鉄道の事故リスクを洗い出してそれらを低減する活動、すなわち「リスクマネジメント」に積極的に取り組んでいます。今回の講義では、その「リスクマネジメント」の基本を学ぶと共に、「リスクマネジメント」という観点から鉄道事故の発生要因を考えて、事故の発生防止や安全・安心の鉄道運行に求められるものを学びます。

## 鉄道遺産を生かしたまちづくりと 地域活性化

公益社団法人横浜歴史資産調査会

常務理事・事務局長 米山 淳一

全国各地で近代史遺産として歴史的鉄道車両、施設、構造物等の調査、保存、活用が盛んに行われるようになりました。近代化遺産とは、わが国の近代化に貢献した産業、交通、土木遺産の意ですが、鉄道関連の対象が多く含まれています。しかも、国重要文化財、登録有形文化財、区市町村指定の文化財として位置付けられ、地域振興や観光まちづくりに活かされています。

ところが、30年以上前には、鉄道遺産が文化財として扱われることはごく稀でした。しかも、一般的には、鉄道に深い関心のある皆様の趣味の対象と捉えられていたのです。そんな中、初めて鉄道を文化財の視点から見直し、歴史的鉄道車両、施設、構造物の保存を提唱したのが、日本のナショナリストでした。

本講座では、鉄道が文化財として認められ、地域遺産として保存、活用されている国内外の事例を学び、観光資源としての位置づけ、地域活性化への可能性を探ります。