

前期

～豊昭学園 東京交通短期大学生の使命と昭和鉄道高等学校の進路指導とは～

豊昭学園理事長・本学学長 中野 潤

創立70周年を迎える「東京交通短期大学」の歴史とその使命を探り、建学の精神「質実剛健」に秘められた交通従事員に必要とされる素養に触れる。また、同法人の昭和鉄道高等学校（創立94年）で行われている教育について解説する。

SDGs達成に向けた公共交通への期待とコロナで顕在化した課題

横浜市交通局 課長補佐 杉山 伸康

講義要旨：少子高齢化やコロナの影響によって、日本全国で公共交通の利用者が減少傾向にあり、交通事業者の収益が減ることで公共交通ネットワークの質が低下することが懸念されています。しかし、これからも社会が健全に発展し続けるには、安全で環境負荷が少ないモビリティとしての公共交通ネットワークの維持と、ICT面でのサービス強化が重要です。

地球温暖化などのグローバルな社会課題に対応しつつ、だれもが安心して暮らせる社会環境を確保するため、公共交通が果たすべき役割や活用方法のポテンシャルについて、モビリティマネジメント、MaaS（Mobility as a Service）などの取組を紹介させていただいた上で、未来の交通事業を担う学生のみなさんと一緒に今後の目指すべき方向性について考えたいです。

鉄道員としての毎日

元東京急行電鉄株式会社 営業本部営業推進部上席主査 荻原 俊夫

鉄道関連で、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。

鉄道会社では主に交通事業に従事し、車両部門では車両の保守、新しい車両の企画、設計、既存車両の改造などを現場と本社の双方で経験、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、駅の清掃の管理などを、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には、各社から集まったメンバーと、鉄道、バスで共通に使用できるIC乗車券「PASMO」を2007年にサービスインさせた。

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、運転士用、車掌用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。

なお退職後も業界で知己を得た方々とお会いしてお話を伺うほか、専門誌、技術展や講演会での情報収集、一乗客として各地の鉄道に乗車して、見聞を広めるよう努めている。

「日英国際共同制作番組から考える鉄道の安全」

日本放送協会(メディア総局展開センター) チーフ・プロデューサー 新野 誠一

2005年、兵庫県尼崎市で通勤時間帯の快速電車がカーブで脱線、マンションに衝突し107人が死亡、500人以上が負傷したJR福知山線脱線事故。事故の9年後、NHKとイギリスBBCはこの事故の教訓を問うドキュメンタリー「Brakeless (止まらない列車)」を国際共同制作し、日・英・米・蘭・デンマークなどで放送され大きな反響を呼んだ。世界が“他人事ではない”と感じたこの事故の教訓とは？番組を視聴し、「安全」と「鉄道」そして「社会」について考える。

地方鉄道の現状とダイヤ作成について

関東鉄道株式会社鉄道部業務課 課長補佐 高橋 忠隆

鉄道業界において、新型コロナウイルス感染症の感染拡大による行動様式の変化に伴い、公共交通機関を取り巻く環境も大きく変化しました。

地方鉄道においては、新型コロナウイルスの影響や少子高齢化に伴い、お客様のご利用が、新型コロナ前と比較し減少したまま推移しているのが現状です。この状況下において列車の運行を継続していくため、どの様なかたちで危機を乗り越えているか、また、合わせて2015年に発生した水害をどう乗り越えたかもお伝えします。

さらに鉄道の一番の商品である『ダイヤ』をどのように作成しているかを詳しく紹介します。また、今、鉄道会社が求める鉄道従事員は何かをお伝えします。

備考：パワーポイントにて説明をすると共に、卒業生であるので、今までの経験を伝えると共に、質疑応答など取り入れた講習とします。

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

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。

人気の高い新幹線、華やかな観光列車、あるいは今なお現役で走り続ける国鉄型車両などに興味が向かいがちですが、車両だけ見ていてはもったいない。鉄道は日本の政治、経済、社会と密接にかかわっています。新線の開業や廃止の背景には必ず、社会情勢の変化があります。

時間が許す限り、さまざまなトピックスを通じて、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。

JR東日本グループの現況

株式会社JR東日本ステーションサービス 顧問 齋藤 順治

新型コロナウイルスの感染拡大は第8波となり、丸四年目となった。このような状況の中、昨年は鉄道開業150周年の一つの区切りの年で、「鉄道」が社会に果たしてきた役割と歴史の重みを感じ、将来をどのように創っていくのかを考える機会となった。

JR東日本グループは、新たな経営ビジョン「変革2027」を発表してから六年目を迎えたが、新たな施策を展開していくうえで、その土台となる「新しい仕事と組織」の改正に取り組んでいる。これは業務移管や権限移譲を積極的に行い、社員一人ひとりが活躍できるフィールドを拡げ、今までの業務を大胆に見直し、従来の枠にとらわれないやり方をしようとするものである。

講義では、JR東日本グループの「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」を経験し、現在に至るまでの歩みと、このコロナ禍がJR東日本グループにどのような影響を与えているか、また、経営ビジョン「変革2027」に沿って、どのように歩むべきかについてお話しする。併せて、JR東日本グループの「駅業務サービスの戦略会社」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。

「かもしれない」が命を救う ～鉄道係員が作る安全～

小田急電鉄株式会社 運転車両部大野電車区 運転士 鷲田 侑紀

現役乗務員として日々取り組んでいる運転業務を中心に、「安全」に対する考え方について考えていきます。

鉄道運行にまつわる技術は年々進化を遂げ、ワンマン運転や自動運転といった、鉄道係員が介入せずとも安全な輸送サービスが提供できる環境が整いつつあります。しかしながら、その設備導入には10～20年という長い時間がかかり、鉄道運行から人の手が不要になる日は今すぐに訪れることはなく、今後も私たち運転士や車掌といった係員が鉄道現場の最前線を支えています。

鉄道を利用するお客さまにとっては「何も起きないこと」＝「安全」です。では、鉄道係員にとっての「安全」とはどういうことでしょうか？鉄道業界を志す皆さんと一緒に考えます。

インドネシアの鉄道事情

拓殖大学副学長、政経学部教授 井上 治

インドネシアはスペインからモスクワまでに匹敵する国土領域と世界第4位の人口を有する東南アジアの大国である。だが、鉄道はまだ国土のごく一部にしか普及していない。この講義では、インドネシアにおける鉄道の歴史と現状について概説する。到達目標は、鉄道網の整備の遅れがインドネシアの経済開発にもたらした弊害や、その遅れを取り戻すべく現在急ピッチで進められている鉄道整備の取り組みを理解することである。

観光路線としての鉄道の役割について

伊豆急ホールディングス株式会社 主任 小澤 梓

私は東京交通短期大学卒業後、伊豆急行で駅員、車掌を経験したのち、旅客誘致に携わっております。一般的に、都市部の鉄道路線は定期利用者（通勤・通学）7割、定期外利用者（観光など）3割と言われていますが、伊豆半島東海岸を走る伊豆急行では、定期利用者4割、定期外利用者6割となっており、観光のお客様が多くなっております。

入社以来の経験から、観光路線ならではの仕事内容や鉄道会社の誘客戦略についてお話しさせていただきます。

また、東京出身の私が地方移住するなかで感じたこと、まだまだ男性社会である鉄道会社で女性として働いてきて感じたことなども、合わせてお伝えできたらと思っております。

【目次】

- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none">・伊豆急行（伊豆急グループ）事業紹介・伊豆半島の観光素材紹介・鉄道会社での仕事内容・鉄道会社の誘客施策 | <ul style="list-style-type: none">・女性として鉄道会社で働くということ・地方移住について・短大生活を振り返って、皆様へのメッセージ |
|--|--|

貨物鉄道輸送の現状

JR貨物 経営統括本部 総務部長 亀山 直人

国鉄改革により日本全国の貨物鉄道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、2021年1月に発表した「JR貨物グループ長期ビジョン2030」で掲げる「鉄道を基軸とした総合物流企業グループとして最適なソリューションを提供し社会価値向上に貢献」し、社会構造の変化や技術革新、さらにはカーボンニュートラルなどの持続可能な社会実現に向けての多面的な取組みを紹介させて頂くことで、広く社会に貨物鉄道輸送を知って頂くための一助とする。

鉄道事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、スカイツリーや駅ビル等の商業施設、ホテル、住宅分譲や賃貸事業についても土地や建物等の資産が必要です。

新型コロナ感染症拡大の影響による鉄道事業の変化に伴い、鉄道利用人員がコロナ前に戻らないことを前提とした事業経営が求められています。社有資産の活用例を出しながら、鉄道事業における資産活用の現状および今後の取り組みについて講義いたします。

また、駅長（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います。

JR東日本 駅における危機管理

株式会社JR東日本クロスステーション リテールカンパニー 総務部 担当部長 小俣 和範

JR東日本に入社し26年、そのうちの20年を人事と危機管理業務に携わってきました。これまでに私自身が企画部門や現業機関で経験した、東日本大震災、東京駅100周年Suica、台風や大雪への対応、大規模輸送障害、車両のラストランイベント開催時の警備、皇室輸送やサミット等の国際会議開催時の要人輸送等、インフラ産業である鉄道における危機管理とは何か、特に駅における危機管理とは何かを、これまでにお伝えしていない裏話と自分の体験を交えて、これから交通業界へ旅立とうとしている学生の皆さんへ、お話をさせていただきます。

「リスクマネジメントとは何か？～リスクマネジメントへの招待～」

九州大学大学院大学院経済学研究院産業マネジメント部門 講師 平野 琢

交通産業において、事故を未然に防ぐことが重要であることは異論がないところです。近年、事故を未然に防ぐために、多くの事業者がリスクマネジメントに積極的に取り組んでいます。鉄道事業者のホームページにおいても、各社のリスクマネジメントの取り組みを見ることができます。学生の皆様も“リスク”あるいは“リスクマネジメント”という言葉は一度は聞いたことがあると思います。しかし、改めて“リスク”とは何か？“リスクマネジメント”とは何をすることなのか？と問われた場合、すぐには答えられないのではないのでしょうか。

本講義では、そもそもリスクとは何かという基礎的な点からリスクマネジメントの内容について学び、リスクマネジメントがどのように交通産業の事故防止に役立つかという点を事例を交えて学びます。

バス運転士に求められること

神奈川中央交通株式会社 人事部課長 高原 竜大

労働集約型の産業と言われるバス運転士ですが、労働力不足が顕在化されているこの時代に、一人ひとりのバス運転士に求められることは少なくはありません。

優秀なバス運転士を確保するため、弊社で行っている研修制度や、安全への取り組みを基に、社会で求められるバス運転士像をお話したいと思います。

実際に、国の施策である若年運転士育成の観点から、受験資格特例教習を活用してバス運転士に必要な「大型自動車第二種免許」を取得し、弊社で活躍している若年運転士を紹介いたします。また、運転士だけでなく、それを支える他職種の仕事内容を通じて、バス会社の魅力もお伝えしたいと思います。

後期

あなたの就職志望会社は日本型or欧米型？ ～鉄道従事員を例に～

東急株式会社主幹 尾崎 正明

私は東急株式会社（旧東京急行電鉄株式会社）と東急車輛製造にて以下の業務に携わりました。

- ・鉄道車両部門（車両整備部署と新造車両企画部署）を延べ25年
- ・鉄道運転士を養成する動力車操縦者養成所長を2年
- ・鉄道車両製造の技術・品質管理を6年
- ・グループ会社監査業務を11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。

- | | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none">・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） | <ul style="list-style-type: none">・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） |
|---|---|

地域を支える公共交通の在り方～第三セクターから見えてくるもの～

いすみ鉄道株式会社 代表取締役 古竹 孝一

4年前に千葉県のいすみ鉄道株式会社3代目社長公募で選ばれ、第三セクターの経営に携わっております。講義内容としては、

- | | |
|--|---|
| <ol style="list-style-type: none">1. 私がいすみ鉄道に来た理由2. 第三セクターという初めての職場3. 4年間やってきた事例 | <ol style="list-style-type: none">4. これから鉄道に求められているもの5. 社長のこれまでとこれから |
|--|---|

備考:年に一回の講演なので学生に楽しい生き方のヒントになればとだけ思って話したい。卒業生だが、別に全てを共感するのではなく「自分ならこういうアプローチをするかな」と思って頂ければ次に繋がるのではないかと考えています。

鉄道事業と地域の活性化

サンクスループ株式会社 代表取締役 前田 忍

日本国内では鉄道の観光活用が最近注目されるようになった。特にローカル鉄道事業者の取り組みは、多額の投資が出来ない為に、各事業者が工夫してコンテンツづくりを行っている。今回の講義は、観光業のトレンドを見ながら、鉄道業の経営の方向性を明示し、その中でも大井川鐵道の取り組み事例や今後の鉄道事業の目指すべき方向性を示唆するものである。

2000（平成12）年4月から介護保険制度が導入され、福祉サービスも契約によって利用することとなったことから、判断能力の減退した高齢者の契約締結能力を補完するさしせまった必要性がでてきた。そこで、民法改正により同年4月1日から後見・保佐・補助という新しい成年後見制度が施行されることになったのである。

介護保険制度が導入されて20年以上経過している今日でも、未だに法律上のシステムが十分に理解されていないことから、本講義では「高齢者の財産管理と民法」と題して、成年後見制度や相続における遺言などについて考察することにより、みなさんの理解を深める一助になればと思います。

市民社会の原則論として身上監護*や財産管理**は、自らが処理することになります。この身上監護や財産管理を有効に行うためには、民法上の一定の能力が必要です。

そこで本講義では、まず初めに、民法上の能力について概観します。成人は単独で有効に契約を締結することができますが、未成年者や成年被後見人、被保佐人、被補助人という制限行為能力者はどのようなことが単独で有効に行うことができ、どのようなことについて制限されているのでしょうか。制限行為能力者の概念やその保護機関について確認を行います。

次いで、高齢等により財産管理能力が不十分になる事態に備えて、私たちは何ができるのでしょうか。今、現在、高齢などにより判断能力が衰えているときの対処手段と、今は精神上の障害はないが将来において判断能力が衰えて財産管理することが不安な状態を考慮して、今から講ずることができる対処手段などについて、考察をしてみたいと思います。

財産管理の一局面でもある相続制度を概観して、遺言についても考察したいと思います。

*身上監護：親権者が未成年の子の身体的・精神的な成長を図るために監護・教育を行うこと。また、後見制度で後見人が被後見人の生活・医療・介護などに関する契約や手続きを行うこと。

**財産管理：親権者が未成年の子の財産を管理し、その財産に関する法律行為について子に代わって行うこと。また、後見制度で後見人が被後見人に代わってその財産を管理すること。

「東京駅」から学び、伝えていく喜び。

東京駅研究家 佐々木 直樹

小学生のころからの鉄道好きが、なぜか東京駅好きに。学生時代からの熱き想い、就職からの仕事。そして葛藤、転職から見えてきたこと。“好き”を仕事にするのか？それとも趣味にするのか？そして、いったい自分はこの世の中で何ができるのでしょうか。

誰もが知っている東京駅。“でんしゃのしゃしん”から始まったその東京駅をずっと愛し続けて歴史、人物、建築、文化・・・と、関わりやエピソードにまで、広がる興味は尽きません。とっておきの東京駅をたくさんの写真で紹介しながら、皆さんには楽しく将来への希望をもっていただきたく思います。

1. 自己紹介
2. 東京駅を知っていますか？
3. 無名の私が・・・

4. 写真より、鉄道より、東京駅。
5. 人生はチャ チャ チャ (Challenge. Change. Chance)

40年置きの組織改革と37年を経たJRの今後

元交通新聞社 出版編集部長・本学同窓会 元会長 半沢 貞夫

日本の鉄道は、1872年に新橋～横浜間に開業して150年が経ちました。当初は工部省の官設鉄道として路線が延長される一方、日本鉄道会社等国内に私設鉄道会社が分立し、鉄道熱が起きます。政府は、乱立する鉄道会社の統一整理を狙い、1906年に「国有鉄道」を発足させ、17私設鉄道を買収します。

その後、大量輸送に対処するなど鉄道の黄金時代を経て、日中戦争、第2次世界大戦に突入。敗戦後、国の経済再建を目指す組織として、1949年に「公共企業体日本国有鉄道」が誕生、日本の高度成長期を支えますが、経済発展による他運輸機関の発達等により収支の悪化が進み、1987年に分割・民営化され、「JR会社」が発足します。

以上のように、日本の鉄道組織は、約40年置きに大きく変わり、進展してきました。本講義では、各改革時の状態を振り返り、37年が過ぎたJRの問題点を検証し、今後について考えます。

また、公益財団法人交通協力会主催の第48回交通図書賞の受賞作品も紹介いたします。

今の鉄道現場で働くということ

本学同窓会会長 武田 浩一

1. 鉄道員の今昔

鉄道員としては1992年から、また乗務員として20年以上経験しております。その移り変わりと、現在駅務係を経て監督者として取り組む中で感じた事をお伝えします。

2. 鉄道員としての経験を伝えたい

特に「イヤだと思ふこと」をかいつまんでお伝えします。最近多くなっているメンタルダウンなどにならないよう、心に予防をしてほしいです。

3. 鉄道員がこれから必要とされるスキル、行動

AI・省力化・自動化そして帳票などが徐々にデジタル化される鉄道業界で、現場にいる係員が必要とされる「働き方」について普段業務をこなす中で感じる事をお伝えします。

4. これから短大で学ぶみなさまに伝えたい

交通について学ぶ中で、人とのつながりの大切さを伝えていきます。また、卒業生がつながりを持つ場として活動する、同窓会について紹介させていただきます。

JR東日本の現状と企業が求める社会人について

株式会社ジェイアール東日本都市開発 監査室長 大島 功

JR東日本発足から、36年が経過し、JR東日本グループは、究極の安全の追求は勿論、グループ経営ビジョン「変革2027」のもと、「鉄道を起点としたサービス提供」から「ヒトを起点とした価値・サービスの創造」へと新たな成長戦略を果敢に推進しております。

2019年12月に発生した新型コロナウイルスは収束に向かっているものの、今後はwithコロナとして対応して行かざるを得ません。

講義では、国鉄改革から現在までの歩み、概要並びにJR東日本グループがwithコロナの中、どう対応していくかについてお話したい。

また、学生諸君が今後社会人として必要な知識と心構え、JR東日本グループが求める人財について、私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。

鉄道事業を巡る経営環境の変化について

元東武鉄道株式会社常務取締役、株式会社 東武カードビジネス監査役
交通環境整備ネットワーク審議役

平田 一彦

日本の鉄道事業をめぐる経営環境は、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。今後ますます深度化する少子高齢化社会に伴い、就業人口減少による需要減が見込まれる一方で、バリアフリー施設の整備など高齢者の足の確保が求められるのは必至であり、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、情報化社会の進展が挙げられます。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、オンラインショッピングなどを通じ、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、喫緊の課題として、新型コロナウイルス感染にともなう社会の変容への対応が求められています。鉄道のお客様は、テレワークの拡大、消費のオンライン化、イベントの縮小、中止などで大きく減少しましたが、ウィズコロナの時代を迎え、これにどのように対応してゆくかが当面の大きな課題です。

この講義では、こうした問題について、最新の統計や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思います。

駅と駅名

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

私たちが鉄道を利用するための場所が駅である。駅は鉄道という輸送手段と利用者を結び付け、人々が集散する日常的な場所である。駅は多様な機能を持ち、そして鉄道の推移とともに変化していく。また、駅の個性とも言える駅名は一種の文化遺産であり、多くの人が興味と関心を抱く事項である。

本講座では、特定の駅や地域に限定せず、駅そのものの歴史と全般的な機能、役割による種類など、駅自体がそうであるように多面的に概観したい。そして駅名については地名や地域とも関連させ、社会の動きや国語的な解釈などの文化的視点や、あるいは趣味的な観点からも、なるべく実例を引いて紹介・解説したい。

特に事前学習の必要はないが、できれば日本の地理や歴史についての大まかな知識を頭に入れておいてほしい。

線路の構造と保守、そして線路おもしろ噺

東武エンジニアリング株式会社 常務取締役 線路保全部長兼建築保全部長 栗原 利夫

鉄道が開業したその時から、「線路」は当たり前の存在でありながらも目立たず、しかし、安全・安定といった面で、日々の鉄道輸送を足元からしっかりと支えてきたと言えます。

本講座では、「線路」を構成する材料や基本的な構造、点検から補修といったいわゆる保守の方法、そして、「線路」にまつわる面白い噺を採りあげ、解説します。

また、東武エンジニアリング株式会社に在籍している東京交通短期大学OBも登壇予定であり、弊社で活躍している姿についてもご紹介します。

鉄道線路のメンテナンスに関する実務経験と研究開発

株式会社日立ハイテクソリューションズ 技術顧問 内田 雅夫

1974年に大阪大学工学部土木工学科を卒業後、当時の日本国有鉄道（以下、「国鉄」）に入社して以来、JR移行後も含めて、土木系技術者の中の鉄道線路の保守を担う技術者いわゆる「保線屋」の道を長らく歩んできた。とりわけ国鉄技術研究所（以下、「国鉄技研」）から（財）鉄道総合技術研究所（以下、「鉄道総研」）にいたる約30年にわたった鉄道線路・軌道に関する研究開発の経験は、前後の国鉄時代の保線実務経験と保線コンサルタント会社である（株）日本線路技術（以下、「NSG」）の経験を合わせて、軌道技術全般を俯瞰できる貴重なものであった。本講義では、自身が経験した鉄道線路のメンテナンスに関する実務経験や研究開発の一端を紹介する。

1. 保線との出会い／東海道新幹線の保線の疲弊と復活への模索（1975年～1980年）

国鉄入社1年後、土木系技術者は建設部門と保線部門の二つにグループ分けされるが、希望の建設部門ではなく保線部門の一員として1975年に国鉄新幹線総局施設部保線課の配属となった。当時の東海道新幹線は、開業以来の着実な輸送人員増加や山陽新幹線岡山～博多開業を控えた「明」と、開業以来の輸送量急増等に伴う線路の疲弊という「暗」の両

極端の様相を呈しており、「暗」からの脱却を目指すプロセスを経験することとなった。

- (1) 高速鉄道の黎明／ヤマハホールから鴨宮試験線へ
- (2) 東海道新幹線開業後のバラスト・路盤沈下やレール損傷との戦い
- (3) 若返り大作戦・半日運休と保守基地増強プロジェクト
- (4) 新幹線軌道検測車への乗り組み経験

2. 鉄道総研の軌道技術の研究開発の推進役として（1980年～2012年）

- (1) 国鉄技研／軌道研究室で研究開発を垣間見る（1980年～1982年）
- (2) 研究管理と鉄道総研設立準備（1985年～1989年）
- (3) 軌道技術の研究開発（1989年～2002年）

1989年から約13年半にわたり、軌道技術に関する数多くの研究開発に従事するとともに、技術基準整備等の運輸省（当時）関連の公的な活動にも関与した。主な研究開発成果を紹介する。

- (a) 新幹線・在来線の高速走行時の軌道管理手法
- (b) 有道床軌道の新しい設計法
- (c) 新しい軌道検測装置・手法の開発
- (d) 急曲線乗り上がり脱線の現象解明と防止対策

3. 保線コンサル会社／NSGでの思い（2012年～2020年）

延べ30年間にわたる研究所生活を終え、軌道検測・レール探傷等の検査業務や軌道の設計・計測業務を実施する保線コンサルティング会社NSGに転出した。

- (1) 軌道検測・レール探傷の重要性と発展性
- (2) 線路設備モニタリングへの取り組みと今後への期待

4. おわりに

以上、国鉄から鉄道総研、コンサル会社を通じて経験した、鉄道線路のメンテナンスに関する実務と研究開発について述べた。まとめとしてこれらの経験から学んだことなどを紹介する。

交通事故の法的責任について

神奈川県経営学部国際経営学科特任教授、本学前学長・本学名誉教授 松岡 弘樹

交通事故とは、陸上・海上・航空交通における事故の総称です。交通事故は、一旦、惹起すると道義的責任と共に、民事・刑事、行政上の責任が発生します。交通機関が発達するということは、利便性が増すと同時に、我々が交通事故の加害者・被害者の立場になる可能性も高くなるということを意味します。

交通事故の中でも、特に、道路交通事故は我々が遭遇する率が高い交通事故といえます。道路交通事故においては、近時、高齢化に伴う高齢ドライバーによる事故の増加やあおり運転（妨害運転）等の危険運転による事故が問題とされています。また、民事責任に基づく、加害者に対する損害賠償の額も年々増加の一途をたどっています。

本講義では、道路交通事故を中心に、事故が発生するとどのような法的責任が発生し、それに対してどのように対応すべきか、実際の事例を踏まえて講義を行います。

鉄道開業150年と鉄道博物館について

公益財団法人東日本鉄道文化財団 鉄道博物館 館長 大場 喜幸

1872(明治5)年に新橋～横浜間に日本初の鉄道が開業し、昨年(2022年)は鉄道開業150年の節目の年だった。150年前の鉄道開業はすべて外国の技術、資金によるものだったが、その後日本人単独で鉄道を建設・運営出来るようになった。そして、東海道新幹線の開発と成功は世界に大きなインパクトを与えた。これまで150年間の日本の鉄道のトピックスを取り上げる。

鉄道博物館は、1921(大正10)年に東京駅に初代の博物館が開館してから一昨年(2021年)に100周年を迎えた。鉄道博物館の成り立ちや運営、魅力、課題についても紹介する。

鉄道遺産を生かしたまちづくりと観光

公益社団法人横浜歴史資産調査会常務理事 米山 淳一

全国各地で近代化遺産として位置付けられ鉄道遺産の保存・活用が注目を集めている。鉄道遺産とは、歴史文化、技術的に価値の高い歴史的車両、施設、構造物等を指す。

鉄道を文化財の視点から見直して調査、保存を手掛けたのは日本ナショナルトラストである。市民の募金により大井川鐵道でSL列車の動態保存を我が国で初めて実現。さらに関係団体からなる日本鉄道保存協会を組織し運動の輪を広げた。その後、文化庁が近代化遺産(我が国の近代化に貢献した産業、交通、土木遺産)として鉄道に目を向け、国登録文化財制度のスタート時には歴史的駅舎等が登録された、また、近年は国重要文化財指定の歴史的駅舎や車両、隧道、橋梁等が増え、鉄道遺産は、保存からまちづくりや観光資源として活用され地域活性化に寄与している。先進地の英国の事例も紹介し、将来に亘る保存・活用の方向性を探る。