

「日本の鉄道の安全技術の発展と残された課題」（3回セット）の内容

「平日夜」と「土曜集中」のいずれかで申込み、都合が付かない回は他方の同一回を受講できる。

① 日本におけるATSの発展と現状（5/9夜、5/13）

< 1927年の東京地下鉄道からの安全対策の技術史 >

- (1) トンネル内での追突と火災事故を徹底的に防ぐ しくみ からスタート
- (2) 国鉄 20000 キロへの ATS-S 導入を反面教師として世界を半世紀リードした民鉄型 ATS 時代を大幅に先取りした 運輸省通達「昭和 42 年 鉄運第 11 号」の先進性と安全実績
国鉄は民鉄型 ATS に進化させるべきチャンス(1973 平野事故等)を何度も結果的に放棄してしまった
- (3) 国鉄への期待は裏切られ 民営化に障害としての 通達廃止が 2005 年の鉄道 2 事故の遠因

② 日本の鉄道に残された潜在的な危険要素とそれへの対処（5/12夜、5/13）

< 現時点での鉄道の安全・安心への懸念 >

- (1) 鉄道がらみの安全問題の全容
- (2) 狭義の運転事故 [衝突・脱線・火災] 対策では
- (3) 近年増加傾向の自然災害対策では
などの観点から鉄道のあるべき姿を論じてみたい

例えば～

- (1) では 駅と踏切が死亡事故の大半、運転事故を徹底的に減らすと交通事故は激増する？
- (2) 世界一でも万全ではない 氷河急行型事故は日本でも起きえる トンネル内での列車火災対策はこれまでも後手々々だった 世界の標準がゴタルドベーストンネルに見られる
民鉄の工夫から学ぶべき事は多い 駅の構造や踏切での衝突後脱線を減らす工夫、輸送障害を減らす対策等
- (3) 自然災害対策として疑問の多いやり方が目立つ JR 流の過剰防衛による大幅運休と民鉄流輸送継続が裏目に出た降雪時の元住吉事故 「事故調型」対策の限界も

③ 海外との比較と日本の鉄道の安全・安心技術の特色（5/16夜、5/13）

< 結果的に海外展開を助ける内容 >

- (1) 海外の事故の多くは今の日本なら起きずに済んだ事故 しかしこれを単純に喜んではいけない
それが日本からの海外貢献の妨げにもなっているから
- (2) 日本の安全技術は非常に高度で 必然的に高価でもある それを相手に応じて選択的に提供できる能力が必要 日本流をそのまま持ち込めば相手は何重にも迷惑する 例えば 代用保安を認めなければ ほぼ使い物にならないケースが多い
- (3) 日本の安定輸送の技術とノウハウはかなり高度だが それは主として民鉄の産物 民鉄技術を織り込んで提供する姿勢が必要