



ロバート・ロウビー

IHRA 技術検討委員

(RCL レールセーフティコンサルティング社 社長

前米国連邦鉄道局(FRA) 副局長／最高執行責任者(安全担当))

国際高速鉄道協会 (IHRA) の関係者の皆さん、こんにちは。

私はロバート・ロウビーと申します。友人や同僚からはボブ・ロウビーとも呼ばれています。この度、IHRA 技術検討委員の新しいメンバーの一員になれたことを光栄に思っています。昨年 11 月に東京にて開催された第 11 回 IHRA 会議に出席したことから、すでに一部の IHRA 関係者の方々にはお目にかかっています。

私は機械エンジニアで、前職は、米国運輸省の機関である連邦鉄道局(FRA)の副局長兼最高執行責任者(安全担当)を務めました。FRA は、都市間の旅客輸送および貨物輸送の安全と監督を所管する組織です。FRA は、全米に駐在する 450 人の鉄道安全査察官からなるチームを通じて、連邦の安全規制を策定・施行することで、その責任を果たしています。私は、副局長兼最高執行責任者として、これらの活動のすべてを監督しました。

私は 2019 年 4 月に FRA を退職するまで、鉄道業界で 40 年以上にわたって様々な経験を経ました。米国貨物鉄道のコンレール社、国際的な鉄道ブレーキシステムメーカーのクノール・ブレンズ社、連邦の事故調査機関である国家運輸安全委員会(NTSB)、国際的なコンサルティング会社であるブーズ・アレン・ハミルトン社、そして最後に FRA にて勤務しました。現在は、バージニア州の自宅にてパートタイムでコンサルティング業務を続けています。

私はキャリアを通じて、常に「安全」に関し一定の責任を担ってきました。こうしたことから、最も新しい任務である IHRA 技術検討委員については、鉄道安全のプロフェッショナルの立場から務めていきたいと考えています。NTSB と FRA での主な活動は鉄道事故の調査でした。NTSB では、私は鉄道安全プログラムを運営し、アメリカ全土で発生した悲劇的な鉄道事故の調査を担当しました。その後も、ブーズ・アレン・ハミルトン社と FRA でも鉄道事故の調査を続けました。私は、キャリアを通じて国内外の数百に及ぶ鉄道事故を調査しました。多くは、乗客と列車乗務員が致命傷を負うような事故でした。私の活動の目的は、常に、悲惨な事故から得た教訓を忘れないようにすることにありました。悲惨な事故が二度と起きないようにするため、我々は鉄道を規制・運営する上で、過去の教訓を参考にしなければなりません。

私はまた、高速鉄道の事故調査にも関わってきました。NTSB で勤務していた 1999 年、私はドイツ ICE 高速列車のエシュデ鉄道事故に関する情報収集のため、ドイツに派遣されました。この調査の目的は、同年後半にボストン・ニューヨーク・ワシントン間で新たに運行予定だったアムトラック社のアセラ運行の安全性向上に役立つ情報を収集することでした。エシュデ事故は、世界初の重大な高速鉄道事故

でした。100人が負傷し、101人がその事故で亡くなりました。私はこの事故から、どんな要因であれ、高速鉄道が高速で脱線することは許されず、またそれは絶対に防止しなければならないことを学びました。

この事故の当時、あるドイツ政府高官は報道機関に対し、エシュデ事故はヒンデンブルクのようにはないと主張しました。ヒンデンブルクとは、1937年にニュージャージー州レイクハースト海軍飛行場で発生した、飛行船ヒンデンブルク号爆発事故のことであり、この事故で数十人が命を落としました。ヒンデンブルク号事故は飛行船産業を破壊し、海峡を横断する飛行船の時代は幕を下ろしました。飛行船と共に、飛行船に対する人々の信頼も併せて失墜しました。101人の死者を出した、高速鉄道初の事故であるエシュデ事故は、ドイツの高速鉄道産業を飛行船産業と同じような状況に陥れる危険がありました。ドイツの高速鉄道システムに対する社会的信頼が回復されたのは、ひとえに、ICE列車の技術的問題を公表し、それを正したドイチェ・バーン社の断固たる行動があったからでした。

エシュデ事故以来、スペイン、イタリア、フランス、中国など世界中で高速鉄道の事故が起きています。米国でも、2015年にペンシルベニア州 فران克福ード・ジャンクションにて、アムトラックリージョナル列車による、速度超過が原因の悲劇的な脱線事故が発生するなど、北東回廊における準高速鉄道で重大な事故が発生しています。フラン克福ード・ジャンクション事故では、乗客8人が死亡し、100人以上が負傷しました。世界中で高速鉄道の建設及び路線拡大を進めるうえで、我々は、これらの事故から得られた多くの重要な教訓を忘れてはなりません。

私は旅客鉄道と高速鉄道輸送の長年の支持者です。私はこれまでのキャリアを通じて、日本、ドイツ、フランス、スペイン、イタリア、韓国、そして中国において直に高速鉄道を経験してきました。私は、このような素晴らしく印象的なシステムを開発し、建設する各国政府の行動にいつも刺激を受けてきました。こうした高速鉄道システムは、地域経済の原動力となっています。私は同じ利点を楽しむため、米国にも高速鉄道が必要だと考えていますが、優れた航空網、州を跨ぐ高速道路網、そして世界最高の貨物網を有す米国が、国内の高速鉄道建設を積極的に希求してこなかったことに失望しています。

私はキャリアを通じて、フロリダ、カリフォルニア、ネバダ、テキサス、北東回廊高速鉄道プロジェクトを含む、様々な高速鉄道プロジェクトに取り組んできました。これらのプロジェクトの中には、進んでいるものもありますが、多くのプロジェクトが延期や規模縮小、中止されたりしています。

北米における真の高速鉄道が実現する一番の希望は、現在テキサスにあると考えており、ここでは、東海道新幹線をベースにダラス・ヒューストン間を時速200マイルで結ぶための活動が続いています。私は、米国で成功する高速鉄道プロジェクトの一員となることを常に追求してきましたが、その一環として、(プロジェクト推進母体である)テキサスセントラル社のプロジェクトのため、彼らが規制安全認可を取得するための支援を行っています。

以上が、私のバックグラウンドであり、IHRAと技術検討委員に貢献できる経験です。私は高速鉄道システムの支持者ではありますが、常に安全の観点から高速鉄道を見ています。私は、新しいシステムが、政府と民衆から必要な支援を受けて成功するためには、その新しいシステムが安全で信頼がおけるものでなければならないことを、経験の上から知っています。私たちは重大な脱線や事故を起こし続けるわけにはいきません。こうした事故は、我々の輸送システムにおいて許されてはいけません。事故は、多くの人々を死に至らしめるだけでなく、高速鉄道産業の将来の発展をも阻害する危険性を秘めているのです。

私は、安全で信頼できる高速鉄道システムを米国とそして世界に広めていくために、技術検討委員の同僚たちと活動できることを楽しみにしています。

ボブ・ロウビー