

差出人: csih@googlegroups.com は 橋本 英樹 <hidekih@wine.plala.or.jp> の代理
送信日時: 2014年12月21日日曜日 23:24
宛先: csih@googlegroups.com
件名: [CSIH] 中部産業遺産研究会 ニュースレター 電子メール版 2014年12月21日発行

////////////////////////////////////
/ 中部産業遺産研究会 ニュースレター 電子メール版 2014年12月21日発行 /
/ //////////////////////////////////////
中部産業遺産研究会にご興味のある方に、このメールを是非転送して下さい。

【中部産業遺産研究会の入会案内はこちら】
<http://csih.sakura.ne.jp/nyuukaiannai.html>

【中部産業遺産研究会のホームページはこちらから】
<http://csih.sakura.ne.jp/index.html>

【CONTENTS】

- 【1】 中部産業遺産研究会・関連団体の行事予定
- 【2】 中部産遺研会報第56号を発行しました【New】
- 【3】 シンポジウム「日本の技術史をみる眼」第33回のご案内【再送】
- 【4】 大人の算数・理科シリーズ：モノづくりの原点 第10回／杉本漢三【New】

【1】 中部産業遺産研究会・関連団体の行事予定

- 第132回研究会 2015/01/25(日) 13:00～ 開催予定
- シンポジウム「日本の技術史をみる眼」第33回 2015/02/22(日) 13:00～ トヨタ産業技術記念館
- 第133回研究会 2015/03/22(日) 13:00～ 開催予定
- 第23回総会・第134回研究会 2015/05/24(日) 13:00～ 開催予定

会場は名古屋都市センターを除き予定です。名城大学名駅サテライトにお願いする予定ですが、大同大学や豊田くらし発見館などに変更する場合があります。

【2】 中部産遺研会報第56号を発行しました【New】

発行が送れておりました中部産遺研会報第56号を発行いたしましたのでご案内いたします。
会報は中部産業遺産研究会のホームページにありましたので次のリンクをクリックして下さい。
(従来、添付ファイルでお送りしておりましたが、ホームページへのリンクに変更します。)

<http://csih.sakura.ne.jp/kaihou.html>

【3】 シンポジウム「日本の技術史をみる眼」第33回のご案内【再送】

リーフレットが完成しました。

シンポジウム「日本の技術史をみる眼」第 33 回を下記の通り開催致しますのでご案内致します。

テーマ 「博物館における動態保存のあり方」

趣旨 博物館では機械など本来は動くものであれば動態保存することが望ましい。博物館展示の使命の一つは見学者にいかにか理解しやすい展示方法をとるかであろう。動態展示はその点では格段に情報量が多く、また動かすことで関心も呼ぶことになる。しかし文化財保護の立場からは動かすことは消耗にあたるためとされ、また動態整備への負担や課題も多い。実際に動態保存・展示している博物館での事例や行政の立場など、さまざまな角度から議論を深めたい。

主催 中部産業遺産研究会
共催 トヨタ産業技術記念館
日時 2015（平成 27）年 2 月 22 日（日）午後 1 時～午後 4 時 45 分
会場 トヨタ産業技術記念館 ホール A
参加費 中部産業遺産研究会会員 500 円（講演報告資料集の代金を含む）
一般 1,000 円（講演報告資料集の代金を含む）
〇懇親会費 5,000 円

参加にはお申し込みが必要です。詳細は次のアドレスをクリックして開いて下さい。

<http://csih.sakura.ne.jp/nitigi.html>

参加申し込みフォームはこちら。

<http://csih.sakura.ne.jp/sympo.html>

技術士資格などをお持ちの方で CPD 参加票の発行を必要とされる方は、参加申し込みフォームから発行のお申し込みが可能です。

（公益社団法人日本技術士会中本部に後援の依頼をお願いしております。）

【4】大人の算数・理科シリーズ：モノづくりの原点 第 10 回／杉本漢三【New】

新幹線の地震時安全性の計算式

3.11 の東日本大震災で走行中の 10 本の新幹線は全て無事安全に停止した。2004 年の中越地震による上越新幹線の脱線事故以降に導入されたのが下記の計算式であり、東日本大震災でその効果を発揮した。これは地震時に走行安全性に係わる軌道面の不同変位 (y)、すなわち「目違いの限界値設定」の式である。殆どが係数であり、詳しくは下記専門誌を見ていただきたい。

同時期に柏崎刈羽原発も中越地震で大きくその複数の原発施設が破壊したが、その教訓は活かされないまま福島第一原発 (1F) は致命的事故に至っている。

だから人災といわれる所以は免れない。やはり原発技術より新幹線技術の方が着実であったことを東日本大震災は示したといえよう。

$$-At$$

$$y = B t \cdot e$$

参考：(1) 鉄道構造物等設計標準・同解説－変位制限、鉄道総合技術研究所編、丸善 平成 18 年 2 月。

(2) ブルーボックス「新幹線 50 年の技術史」 講談社、2014.5 初版



中部産業遺産研究会のニューズレターは電子メールアドレスをお持ちの会員の皆様に Google グループのメーリングリストのシステムを使って配信しています。

配信元：中部産業遺産研究会 会報編集委員・広報幹事 橋本 英樹

E-mail : hidekih@wine.plala.or.jp

Copyright 2002-2014 The Chubu Society For The Industrial Heritage, Allrights reserved.



このメールは Google グループのグループ「中部産業遺産研究会」の登録者に送られています。

このグループから退会し、グループからのメールの配信を停止するには csih+unsubscribe@googlegroups.com にメールを送信してください。

<http://groups.google.com/group/csih> からこのグループにアクセスしてください。

その他のオプションについては、<https://groups.google.com/d/optout> にアクセスしてください。