

「事故調査から学ぶ鉄道の安全性向上」（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。

その1：事故調査はなぜ必要か？ どのように行うべきか？（2/23夜、3/11）

鉄道事故調査の意義と安全技術発展の歴史

我が国の事故調査機関の歴史と各国の事故調査機関

近年の鉄道事故の概観

（事故調の設立、運輸安全委への改組、これまで調査した主な事故及び重大インシデント）

その2：事故調～運輸安全委での事故調査結果の例と安全上の教訓（3/8夜、3/11）

車両・軌道・信号などのハードウェアの各分野

運転・保守などのソフトウェア面から見た各分野

自然災害などの鉄道外要因によるもの

などの観点から代表的な事例について紹介

例えば～

- ・列車脱線：軌道整備基準を超えていたのに整備を行わず、貨物列車が軌間内脱線
- ・列車脱線：夜間工事で不適切な誘導により軌陸車を活線に載せ、回送列車が衝突
- ・走行中にドア開き：機械的要因（疲労破壊）及び電氣的要因（電流回り込み）
- ・車両障害：空気配管中の水分が凍結。車種ごとに異なる保守上の注意事項の申し送りに不備
- ・車両障害：エンジン出火の真因を究明せず対処療法的な不具合対策で、部品が順送りで疲労破壊
- ・列車衝突：降雪時に非常ブレーキで制動したが、減速不足で先行列車に衝突
- ・列車衝突：以前の事故で空気ばね高さ調整弁の取付けボルトが折損し輪重が著しくアンバランス
- ・施設障害：電柱工事にて基礎構造の把握不十分、傾きに気付いたが運転継続し線路上に倒壊

その3：特論①列車脱線事故、②事故調査と日本の鉄道の安全性向上（3/22夜、3/11）

列車脱線事故とその防止策

（脱線事故の特徴、江差線での貨物列車脱線事故、諸外国での脱線転覆事故）

今後の事故調査機関や日本の鉄道界に望まれるもの

（事故調前史＞信楽高原鐵道事故・日比谷線中目黒事故、調査と捜査の区別と協調、

調査対象・方法の改良、施策実行への展開、事業者の役割と立ち位置、

日本の鉄道技術の海外展開との関連・・・など、難しい課題についても少々考えてみる）

その2の一部は2/23夜と3/11でも触れる。多少の変更はあり得る。