

# 1 事故の状況

## 1.1 事故の概況

- 発生日時、天候

平成 12 年 3 月 8 日（水曜日）9 時 01 分 天候：晴れ

- 発生場所

帝都高速度交通営団 日比谷線 中目黒駅構内（起点から約 18km340m 付近にて脱線）  
〔脱線した箇所〕

半径約 160m の左円曲線に続く緩和曲線の始端付近、こう配 上り 35‰

A 線（下り線）・B 線（上り線）間の軌道中心間隔 約 3.5m

脱線防止ガード 無し

- 脱線した列車

種別：普通 列車番号：第 A861S 編成両数：8 両編成

行先：北千住発 菊名行き 車両所属：営団

乗客数：約 100 名（進行方向 8 両目車両の乗客数 6 名）

編成の車両番号： 8 両目

|        |        |        |        |        |        |        |        |
|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 03-102 | 03-202 | 03-302 | 03-402 | 03-502 | 03-602 | 03-702 | 03-802 |
|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|

中目黒方 進行方向

（脱線車両）

- 相手列車

種別：普通 列車番号：第 B801T 編成両数：8 両編成

行先：中目黒発 竹ノ塚行き 車両所属：東武鉄道

乗客数：約 1000 名（各車両の平均乗客数 約 125 名）

編成の車両番号： 6 両目 5 両目

|       |       |       |       |       |       |       |       |
|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 21852 | 22852 | 23852 | 24852 | 25852 | 26852 | 27852 | 28852 |
|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|

（大きく損傷した車両）

進行方向 北千住方

- 被害者数

被害者数 68 名（死亡 5 名、負傷 63 名）

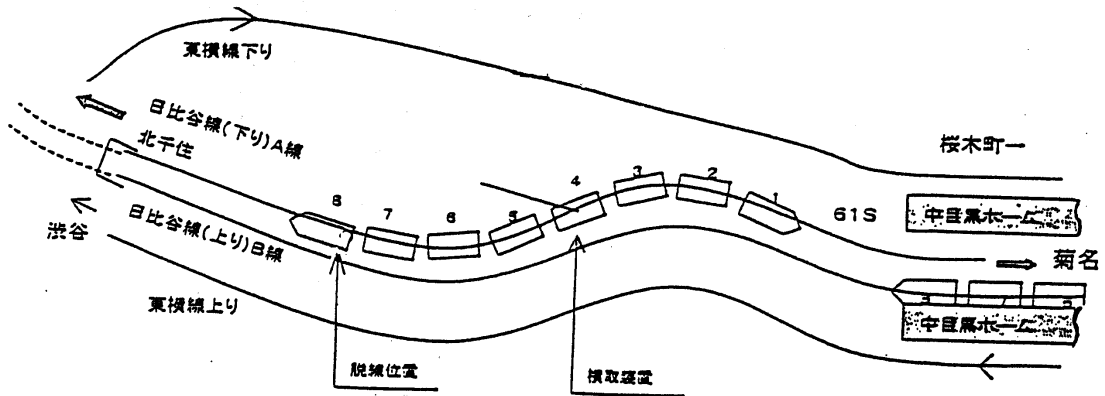
- 状況

A 線（下り線）を中目黒駅へ向かって進行中の第 A861S 列車の進行方向 8 両目車両の第一台車（前側の台車）の全二軸が 18km340m 付近で脱線し、18km390m 付近に設置してある機材線用横取り装置のリードレール部において、脱線した車両が進行方向右側にはみ出したため、B 線（上り線）を走行していた第 B801T 列車の進行方向 5 両目車両の前部と

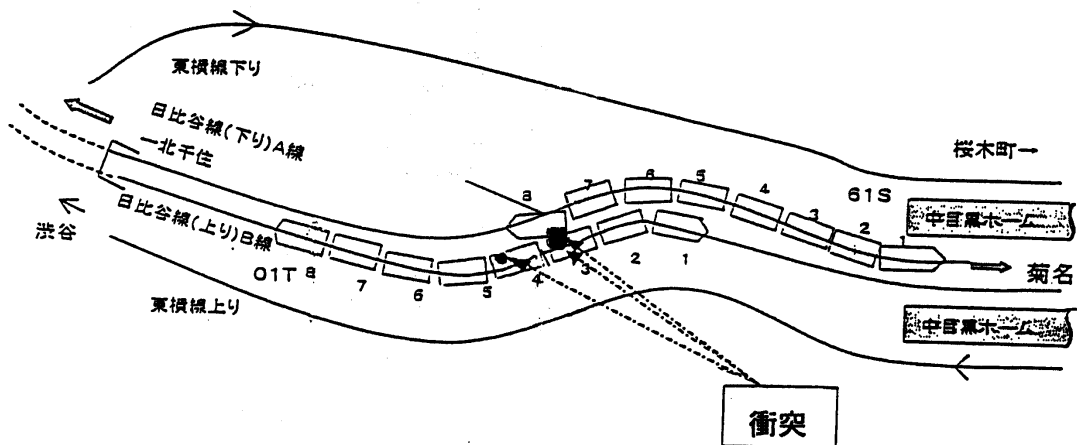
6両目車両の前面に衝突した。これにより、第A861S列車の8両目車両と第B801T列車の5、6両目の車両が大破した。

第A861S列車は、車掌の非常ブレーキ操作により停止、第B801T列車は、5両目と6両目の間にあるブレーキ用空気管が損傷して自動的に非常ブレーキが動作して停止した。

(1) 第A861S列車 8両目第一台車脱線



(2) 第B801T列車と衝突



(3) 事故後の停止位置

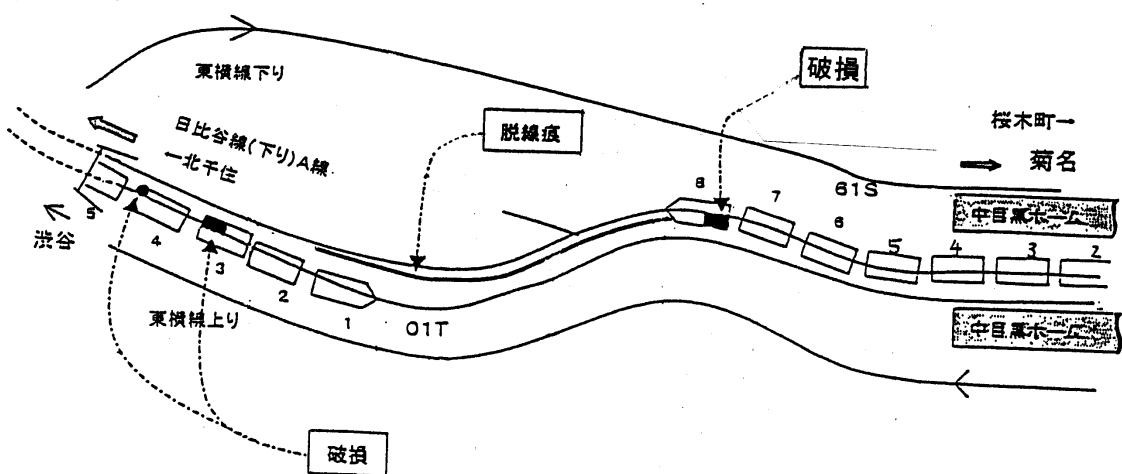


図 1.1-1 事故列車の位置関係概況図

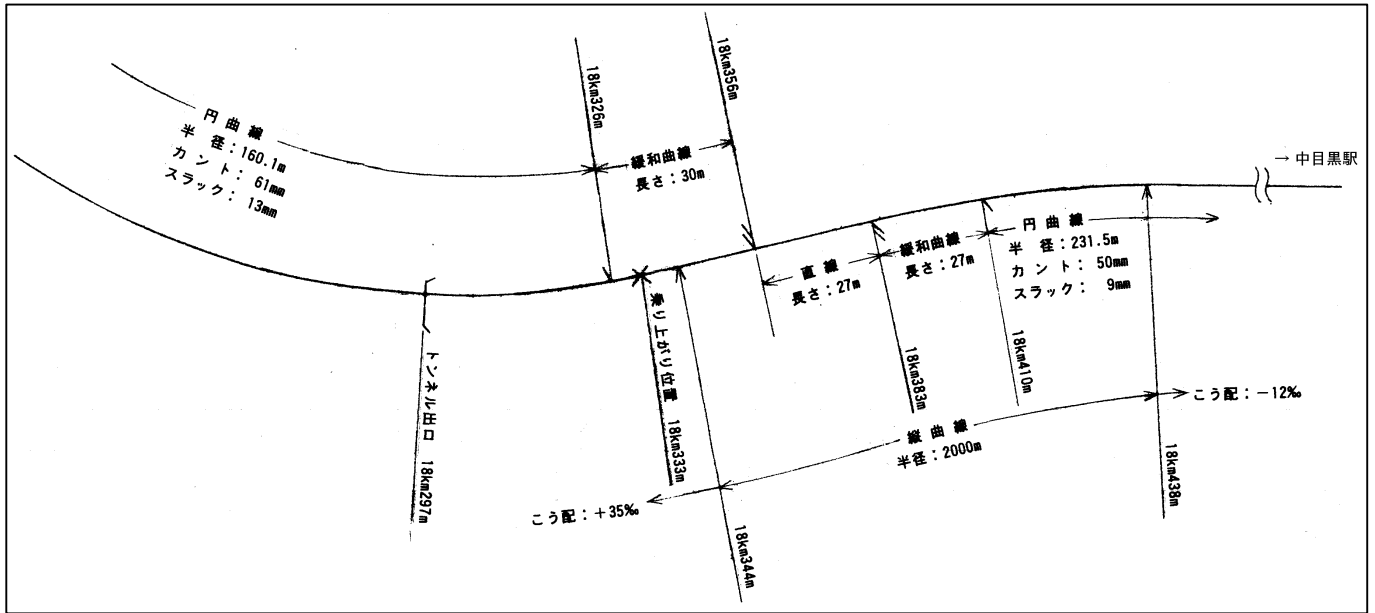


図 1.1-2 発生場所付近の線路線形図

## 1.2 車両の状況

### (1) 脱線した列車 (第 A861S 列車)

- 事故後の停止位置

列車の事故後の停止位置は、先頭 18km567m、最後尾 18km423m であった。8 両目車両の第一台車の全二軸は、ともに進行方向右側に脱線した。

- 車両の損傷状況

8 両目車両の車体は、進行方向右側の端部より中央ドア付近までの側面が大きく損傷し、脱落していた。

8 両目車両の台車は、第一台車の左側空気ばねの高さ調整板がはみ出し、また、第 1 軸右側の軸箱下部に打痕が見られた。

### (2) 相手列車 (第 B801T 列車)

- 事故後の停止位置

列車の事故後の停止位置は、先頭 18km231m、最後尾 18km375m であった。

この列車は、脱線していなかった。

- 車両の損傷状況

5 両目車両の車体は、前方右側の端部が損傷し、車両中央部のドア付近から車両の後端まで車体右側側面に擦傷痕があった。6 両目車両の車体は前方右側の端部から最初のドア部までの側面が損傷脱落し、損傷端部が外側にめくれた状態に大破した。

また、4 両目車両の後部、7 両目車両の中央部から 8 両目車両の側面にかけて、わずかな

がら擦傷痕が見られた。

5 両目車両と 6 両目車両の連結部については、車両の右側に位置する電気ケーブル及び空気の管の損傷、破損が見られた。

### 1 . 3 軌道の状況

#### (1) レール上の車輪痕跡

脱線した箇所付近の進行方向右側のレール( 曲線の外軌側レール )の上面には、18km333m 付近から約 7 m にわたり、車輪のフランジによる走行痕が認められ、その落輪位置より約 1m 手前にも短い痕跡が認められた。また、同じ落輪位置の内軌側のレール上にも、短い痕跡が認められた。

レール上の痕跡の詳細については、「3 . 3 . 5 レールに残された乗り上がりの痕跡」にて述べる。

#### (2) まくら木等の損傷状況

脱線した車両の車輪がまくら木の上を走行した際に生じた傷が、18km340m 付近から、横取り装置のリードレール設置位置 ( 18km390m ) 付近にかけて認められた。

横取り装置のリードレールの締結装置は、ほぼ全長にわたって損傷し、リードレールの右側面にも擦傷痕が認められた。リードレールの終端部 ( 18km404m ) から約 1m 先のまくら木にも車輪による損傷が認められ、この場所における車両の横方向への変位量を推定するため、左側レールの底部と左側車輪により生じたまくら木上の傷との間隔を測定したところ、最大で 870mm であった。

また、その先の別所架道橋 ( 18km406m ) にも車両の接触によるものと考えられる損傷が認められた。

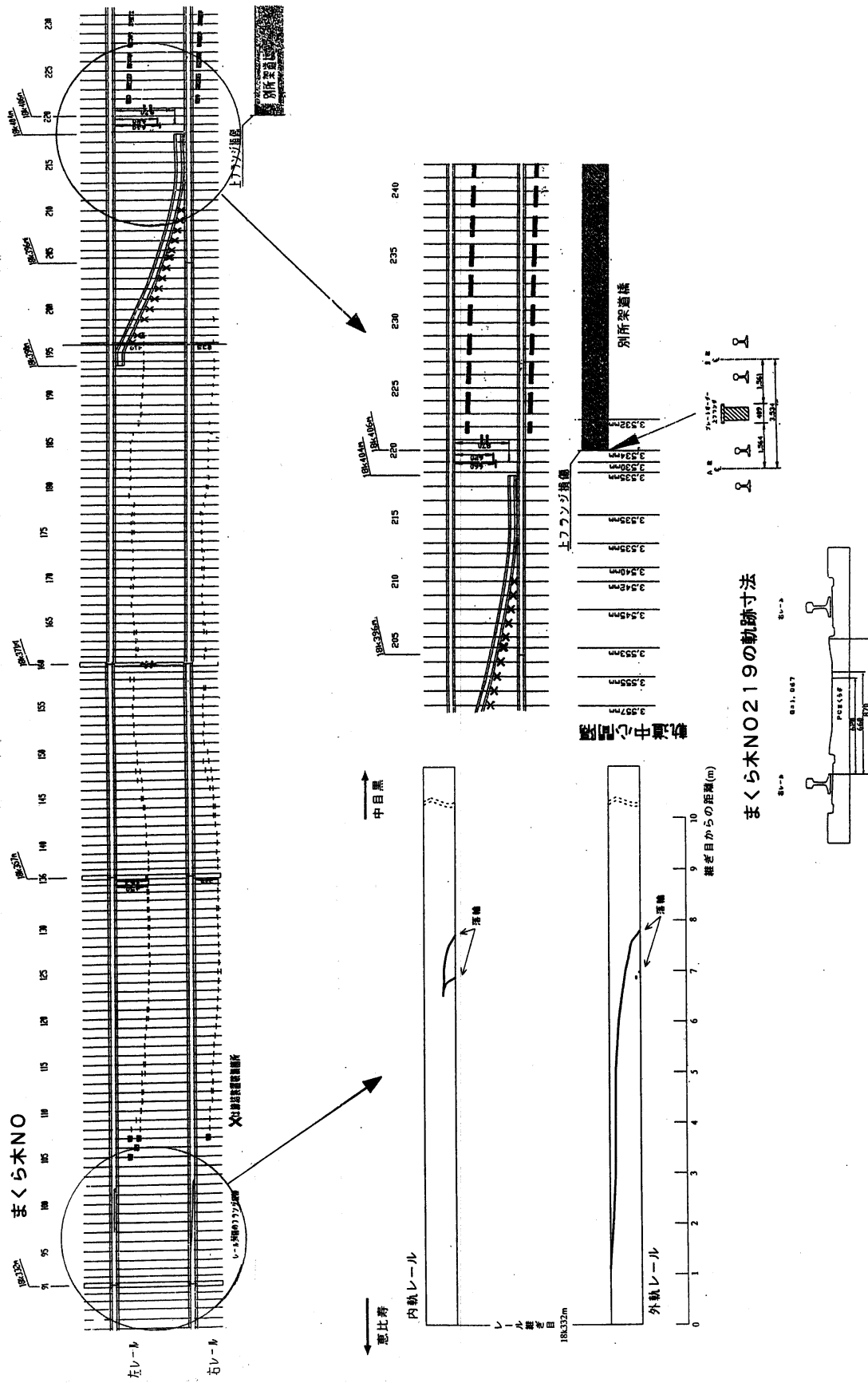


図 1.3-1 まくら木・レール等の損傷状況