

京成電鉄株式会社 青砥駅構内において発生した
鉄道事故（列車脱線事故）調査について
（経過報告）

令和3年5月27日
運輸安全委員会（鉄道部会）

運輸安全委員会は、令和2年6月12日、京成電鉄株式会社の青砥駅構内において発生した鉄道事故（列車脱線事故）について、令和2年6月から原因を究明するための調査を進めてきたところであるが、事実情報に関する情報の入手、原因の分析及び再発防止策の検討のために更に一定の時間を要する状況である。このため、本件調査については、本事故が発生した日から一年以内に調査を終えることが困難であると見込まれる状況にあることから、運輸安全委員会設置法第25条第4項の規定に基づき、以下のとおり当該調査の経過を報告する。

なお、本経過報告の内容については、今後、新たな情報の入手等により、修正されることがあり得る。

また、本調査は、本件鉄道事故に関し、運輸安全委員会設置法に基づき、運輸安全委員会により鉄道事故の原因を究明し、事故の再発防止及び被害の軽減に寄与することを目的として行われているものであり、本事故の責任を問うために行われているものではない。

1. 鉄道事故の概要

京成電鉄株式会社の京成高砂駅発羽田空港第1・第2ターミナル駅行き8両編成の上り第1022N列車は、令和2年6月12日（金）、速度約30km/hで青砥駅へ進入中、非常ブレーキが動作し停止位置目標の約44m手前に停止した。

停止後、車掌が当該列車を確認したところ、先頭車両から数えて7両目の車両が、進行方向右側に脱線していた。

2. 調査の概要

運輸安全委員会は、令和2年6月12日、本事故の調査を担当する主管調査官ほか2名の鉄道事故調査官を指名した。現時点までに関係者からの口述聴取、運行状況の記録の分析、軌道及び車両（台車）に関する分析等を実施した。

3. 判明している主な事実情報

（1）運行の経過

京成高砂駅発羽田空港第1・第2ターミナル駅行き8両編成の列車が、速度約30km/hで青砥駅へ進入中に車掌が異常な揺れを感じたため、車掌用非常ブレーキを使用して列車を停止させた。車掌が当該列車を確認したところ、先頭車両から数えて7両目車

両の後台車全2軸が進行方向右側に脱線しており、同台車の右前側ばりに亀裂があることを発見した。

(2) 死傷者

なし

(3) 鉄道施設、車両の損傷

- ① まくらぎ損傷、分岐器損傷、脱線防止ガードレールへの車輪接触痕、電車線及び電車線支持金具の損傷
- ② 車両の後台車右前側ばりに亀裂及び板ばね損傷
- ③ 亀裂は、長さ約50cm、高さ約16cmで、高さ17cmの側ばりの両側面上部付近まで進展(図1参照)
- ④ 車両の後台車の全車輪に擦過痕及び衝撃痕、表リム面及び裏リム面にも複数の接触痕
- ⑤ 列車の7両目、8両目にパンタグラフ取付部及びその周辺の破損、台枠の端ばり及び妻外板凹み、渡り板曲損、胴受曲損

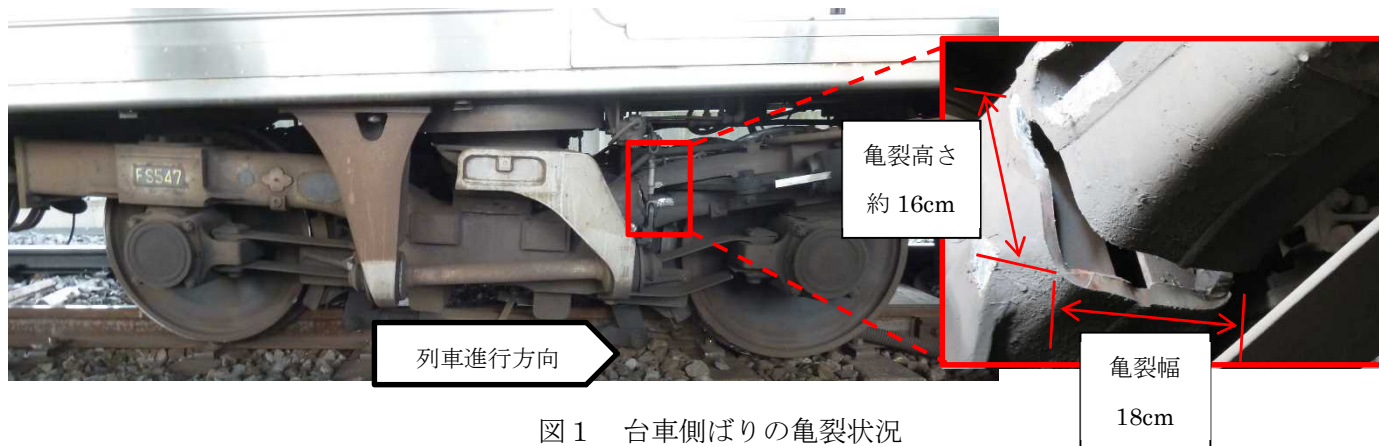


図1 台車側ばりの亀裂状況

(4) 気象

晴れ

4. 今後の調査

本鉄道事故の原因の究明及び事故の再発防止策の検討のため、これまでの調査で得られた情報を基に更なる事実確認や分析を行う必要がある。

運輸安全委員会は、引き続き、分析等によって得られた結果を踏まえて、本鉄道事故の原因等の調査を進める。また、原因関係者からの意見聴取を行う。