

令和 7 年 6 月 2 0 日
運 輸 安 全 委 員 会

東京都交通局日暮里・舎人ライナー列車脱線事故に係る勧告に基づき
講ずべき措置について（実施計画）

令和 3 年 10 月 7 日に東京都交通局日暮里・舎人ライナー舎人公園駅構内で発生した列車脱線事故について、原因関係者である東京都交通局から、当委員会が行った勧告に基づき講ずべき措置（実施計画）についての報告を受けましたのでお知らせします。（別添）

本鉄道事故については、令和 5 年 2 月 16 日に鉄道事故調査報告書の公表とともに原因関係者である同局に対して勧告を行ったところです。（参考）

なお、今回の同局からの報告は勧告の内容を反映したものとなっています。

別 添

7 交 総 第 2 1 8 号
令和 7 年 5 月 2 7 日

運輸安全委員会
委員長 李家 賢一 殿

東京都交通局長
堀越 弥栄子
(公印省略)

「東京都交通局日暮里・舎人ライナー舎人公園駅構内において発生した
鉄道事故に係る勧告について」に対する「講ずべき措置に関する実施計
画書」について

令和 5 年 2 月 16 日付運委総第 348 号にかかる勧告につきまして、別紙のと
おり「講ずべき措置に関する実施計画書」を提出いたします。

「東京都交通局日暮里・舎人ライナー舎人公園駅構内において発生した鉄道事故に係る勧告」に対する「講ずべき措置に関する実施計画書」について

勧 告 （１） 事故現場付近の施設における対策について

貴局は、事故現場付近の施設に、地震動の影響により列車の案内輪や分岐輪が案内軌条に乗り上げないようにするための対策を講ずること。

【 概 要 】

本事故は、令和３年 10 月 7 日 22 時 41 分ごろに発生した千葉県北西部を震源とする地震動により列車がロール方向に大きく揺すられ、1 両目前台車の右側分岐輪が案内軌条に乗り上げ、案内軌条が脱落しました。その影響で、同台車は走行路の右寄りを走行したため、その先の走行路左側に設置された固定案内板の外側に同台車の左側分岐輪が逸脱し、脱線したものと考えられます。

【 原 因 】

事故現場付近は、周辺に比べ地盤が揺れやすいこと、また、事故現場付近の構造物と車両の固有振動数がほぼ一致したことに加え、構造物の回転挙動が車両のローリングを助長したことが主な要因と分析されています。

【 措 置 】

日暮里・舎人ライナー列車脱線事故の鉄道事故調査報告書に記載されています、「構造物の進路直交方向の固有振動数が車両のローリングの固有振動数とほぼ一致し、地震による構造物の回転挙動の影響が大きい可能性のある事故現場付近については、地震動の影響により列車の案内輪や分岐輪が案内軌条に乗り上げないようにするための対策」について、外部専門機関等を交えて検討を行い、次の２点を実施することとしました。

- （１）地震動による構造物の回転変位と進路直交方向変位を低減するため、柱と梁の間にダンパーを設置します。ダンパーの仕様、設置位置については、外部専門機関等による検討・設計を実施し、事故現場付近の 5 本の柱に、図 1 及び図 2 のとおり施工します。今後、必要な法定手続きを実施して工事に着手し、令和 10 年度中の対策完了を見込んでいます。

なお、本実施計画に基づく措置については、令和 11 年 6 月に運輸安全

委員会まで報告することとします。

- (2) 地震動により車両が大きく揺すられ、分岐輪の片側が案内軌条より上方に浮き上がっても、車両が走行路から逸脱することを防止する対策として、図3及び図4のとおり、新たに分岐輪の水平移動を拘束するための固定案内板を事故現場付近の走行路に追加設置します。これにより着地している側の案内輪と分岐輪を案内軌条と固定案内板で挟むように拘束し、進行方向を維持します。今後、必要な法定手続きを経て工事に着手し、令和8年度中の対策完了を見込んでいます。

なお、本実施計画に基づく措置については、令和9年6月に運輸安全委員会まで報告することとします。

勸告 (2) 再送電や避難誘導に関する取り扱いの徹底について

貴局は、震度5弱以上の地震発生時は全区間の車両及び施設の状態を確認し、その確認が完了するまでは再送電を行わないといった乗客の安全確保を最優先とした避難誘導の方法や手順を整理し、異常時対応マニュアルにも記載して、関係係員に周知徹底すること。

【 概 要 】

本事故発生後、指令員は脱線した第2265A列車を移動させて乗客を避難誘導させるため電力指令の係員に指示して事故現場付近のき電区間に再送電を行いましたが、その処置は同列車が脱線していることを確認せずに行われたため、同列車が集電していた電車線付近から火花が散り、その煙が車内に入る状況になったと考えられます。

【 原 因 】

停電後の再送電に関するマニュアルの整備が不十分であったため、列車が脱線していることの確認がなされず、再送電を行ったことによります。

【 措 置 】

震度5弱以上の地震発生時、全区間の車両及び施設の状態の確認が完了するまでは再送電を行わないといった乗客の安全確保を最優先とした避難誘導の方法や手順を整理するため、異常時対応マニュアルを令和5年3月に改定し、関係職員に周知を行うとともに、改定したマニュアルに基づく訓練を継続して実施しております。

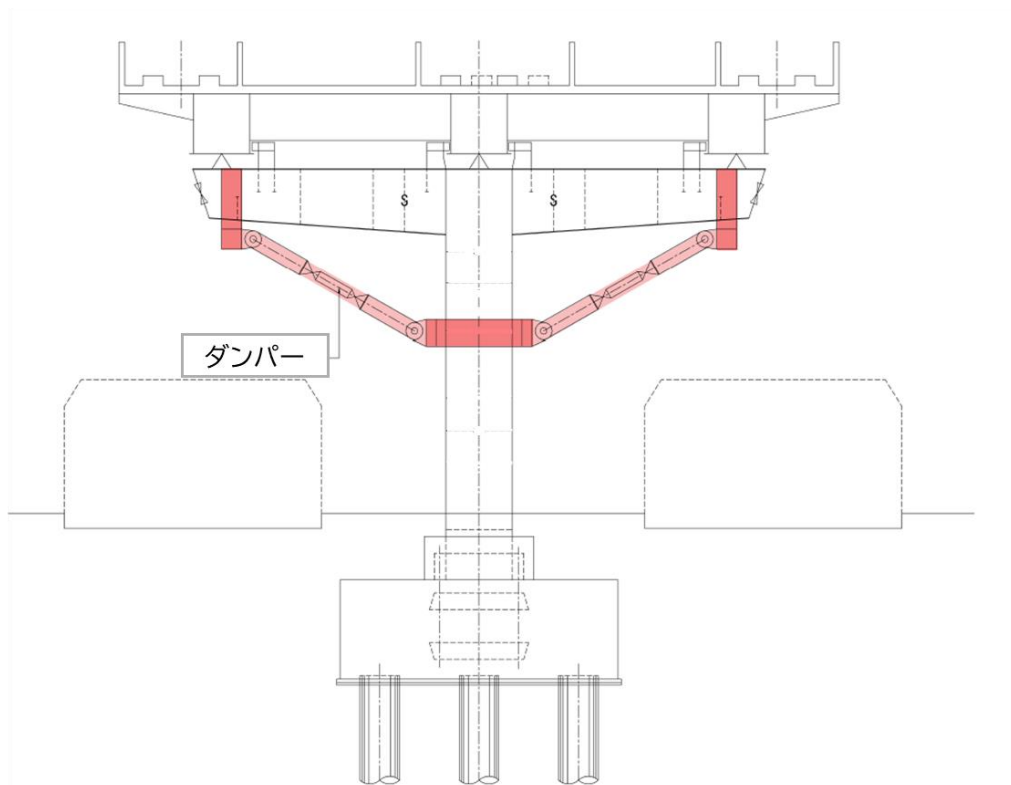


図1：ダンパー設置イメージ

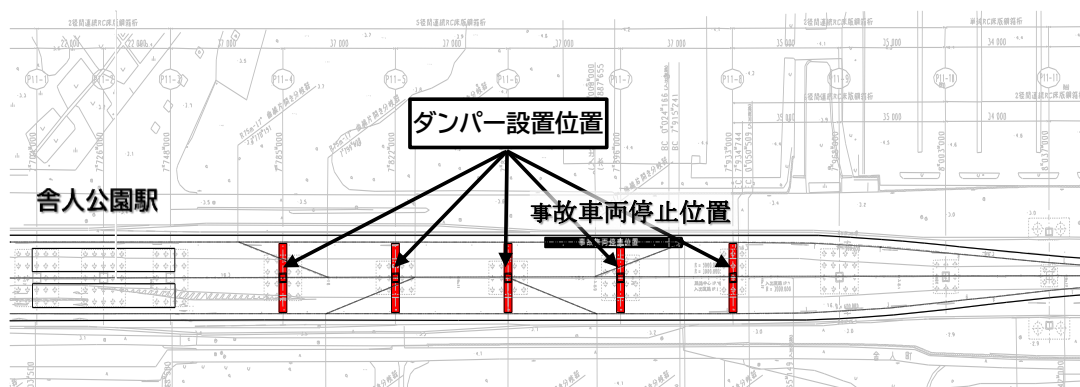


図2：ダンパー設置位置

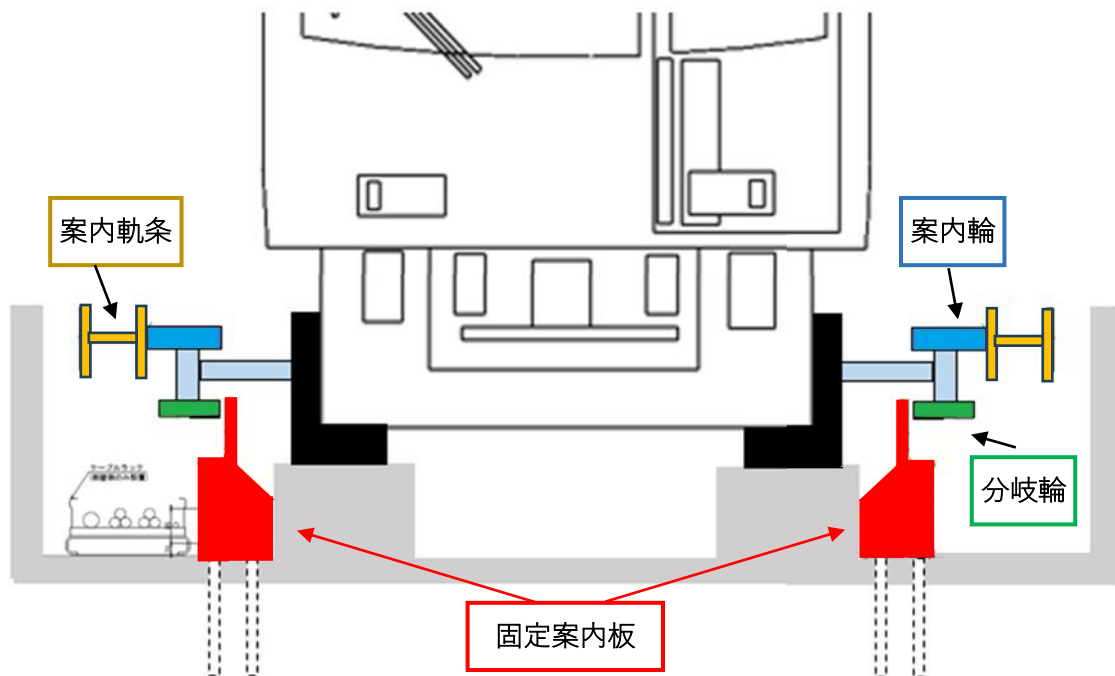


図 3：固定案内板設置イメージ

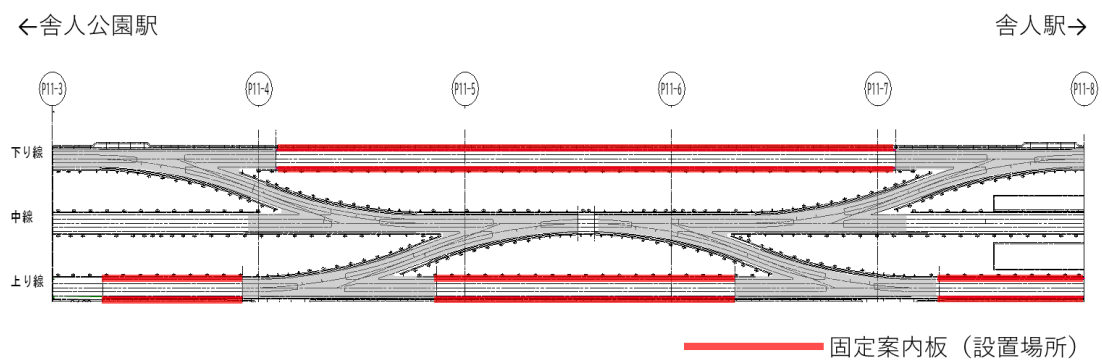


図 4：固定案内板設置場所

以上

運委総第348号

令和5年2月16日

東京都交通局長

武市 玲子 殿

運輸安全委員会

委員長 武田 展雄

東京都交通局日暮里・舎人ライナー舎人公園駅構内において発生した
鉄道事故に係る勧告について

本事故は、千葉県北西部を震源とする地震の地震動により、1両目前台車の右側分岐輪が案内軌条に乗り上げたため、列車が脱線に至ったものと考えられる。なお、同分岐輪の乗り上げは、事故現場付近の構造物の固有振動数と車両の固有振動数がともに1.0Hz付近に存在していることに加え、事故現場付近の構造物の回転挙動が車両のロール方向の振動を助長し、台車の左右の走行輪が交互に持ち上がったことにより生じたと考えられる。

また、本事故発生後、指令員は脱線した第2265A列車を移動させて乗客を避難誘導させるため電力指令の係員に指示して事故現場付近のき電区間に再送電を行ったが、その処置は同列車が脱線していることを確認せずに行われ、同列車が集電していた電車線付近から火花が散り、その煙が車内に入る状況になったと考えられる。

当委員会は、本事故の調査結果を踏まえ、輸送の安全を確保するため、貴局に対し、運輸安全委員会設置法第27条第1項の規定に基づき、下記のとおり勧告する。

また、同条第2項の規定に基づき、講じた措置について報告を求める。

記

- (1) 貴局は、事故現場付近の施設に、地震動の影響により列車の案内輪や分岐輪が案内軌条に乗り上げないようにするための対策を講ずること。
- (2) 貴局は、震度5弱以上の地震発生時は全区間の車両及び施設の状態を確認し、その確認が完了するまでは再送電を行わないといった乗客の安全確保を最優先とした避難誘導の方法や手順を整理し、異常時対応マニュアルにも記載して、関係係員に周知徹底すること。