

日本貨物鉄道株式会社 常磐線 隅田川駅構内において発生した  
鉄道事故調査について  
(経過報告)

令和4年6月30日  
運輸安全委員会(鉄道部会)

運輸安全委員会は、令和3年7月24日、日本貨物鉄道株式会社の常磐線隅田川駅構内において発生した鉄道事故について、令和3年7月から原因を究明するための調査を進め、これまでに事実の確認、原因の分析及び再発防止策の検討を行ったところであるが、調査報告書の取りまとめには、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、鉄道事故及び事故に伴い発生した被害の原因を究明し、事故等の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たものではない。

## 1. 鉄道事故の概要

日本貨物鉄道株式会社の隅田川駅発東京貨物ターミナル駅行き20両編成の第72列車は、令和3年7月24日(土)、隅田川駅の着発5番線を定刻(10時03分)に出発した。同列車の運転士は、推進運転\*1で同駅構内の折返線に向かって速度約18km/hで力行運転中、進行方向前方(前後左右は列車の進行方向を基準とする。)の貨車付近から煙が上がるのを認めため、直ちに非常ブレーキを操作した。

停止後、運転士が列車から降りて確認したところ、列車は、3両目(両数は機関車から数える。)の前台車全2軸が脱線していた。

列車には運転士1名が乗務していたが、負傷はなかった。

## 2. 調査の概要

運輸安全委員会は、令和3年7月24日、本事故の調査を担当する主管調査官ほか1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、運行記録の解析、気象に関する情報収集、脱線の状況に関する分析等を実施した。

---

\*1 「推進運転」とは、最前頭以外の場所から列車を運転することをいい、日本貨物鉄道株式会社の運転取扱実施基準においては、最前部の車両の前頭運転台以外の場所で列車を操縦することと定義されている。

これまでに鉄道部会審議において調査報告書の原案作成を行い、原因関係者からの意見聴取を行った。

### 3. 判明している主な事実情報

#### (1) 運行の経過

隅田川駅発東京貨物ターミナル駅行き20両編成の第72列車の運転士は、隅田川駅構内を走行中、前方の貨車付近から煙が出たため、非常ブレーキを使用して列車を停止させた。現場を確認したところ、3両目の前台車全2軸が脱線していることを発見した。

#### (2) 死傷者

なし

#### (3) 鉄道施設、車両の損傷

- ① 隅田川駅構内の分岐器のクロッシング部、そこから前方のガードレール上部、同分岐器のノーズレールの先端部に接触痕
- ② まくらぎ、レール及び分岐器に、車輪が走行したことによると見られる連続的な多数の痕跡
- ③ 車両の前台車左右の側受のすり板に損傷及びずれ、前台車上の台枠中ばりに接触痕、左側前方のステップに曲損、前台車の側ばり下面に擦過痕、前台車の前軸及び後軸の左右の車輪のフランジ部に多数の擦過痕及び前側の連結器の右側面及び上面に接触痕

#### (4) 気象

晴れ

### 4. 今後の調査

調査報告書の最終取りまとめを行う。