

2006年9月29日

報道関係各位

東京地下鉄株式会社  
東京急行電鉄株式会社  
東武鉄道株式会社

東京地下鉄半蔵門線 8000 系車両の東急田園都市線用賀駅ホーム接触事故  
の原因及び対策について

6月26日に発表いたしました「東急田園都市線用賀駅における列車とホームの接触について」に関し、東京地下鉄・東京急行電鉄・東武鉄道において当該事故の原因調査を行ってまいりましたが、このたび原因が判明し、対策が決定いたしましたので、下記の通りご報告いたします。

記

1. 原因

東京地下鉄 8000 系車両がカーブ区間を走行する際、乗車率、速度、カント（線路の傾き）の3つの要素が重なった特定の条件下で、極めて低い確率ですが差圧弁が作動し、カーブ外側に予測範囲を超えて車体が傾くことが原因と判明しました。

2. 対策

東京地下鉄 8000 系全車両の差圧弁を、今回のような条件下では動作しないものに交換いたします。

なお、全車両の差圧弁の交換が完了するまでの間、用賀駅ホームを含め、今回のような状況となる可能性がある東急田園都市線内のカーブ区間において、すべての車両に対して減速運転を実施しております。（別紙参照）

3. 備考

東京地下鉄では、安全面に配慮して、接触した車両（東京地下鉄 8000 系）の使用を中止してまいりましたが、水槽を搭載して事故発生時と同様の乗車率を再現した実車走行試験を複数回実施し、車両の動きについて検証した結果、上述の減速運転を行うことにより安全性は確保できることが判明したため、使用を再開いたします。

なお、東急田園都市線に乗り入れている東武鉄道 30000 系車両の差圧弁についても、同様な事象が発生する可能性が考えられたため、同様の試験を行った結果、問題のないことを確認いたしました。

また、東急田園都市線に乗り入れている東京地下鉄および東武鉄道のその他の車両と、東京急行電鉄の全車両については、調査の結果から、同様の事象が発生する可能性がないことが確認されております。

差圧弁とは、車体を支えている左右の空気ばねの内圧差を抑制し、車体を安定的な状態にするための役割のもので、必要なものです。

今回の原因となった車両の傾きで脱線する危険性はありません。

以上