

2024年9月18日

東京地下鉄株式会社  
広 報 部

## 鉄道車両の輪軸組立作業における点検結果について

関東運輸局からの鉄道車両における輪軸の緊急点検の指示を受け、当社の輪軸組立作業について点検したところ、社内で定める圧入力値の基準値を超過している輪軸があることが判明しました。また、当該作業の委託先である当社グループ会社(メトロ車両株式会社)において、その輪軸に関わる車輪圧入作業の記録の一部数値の書き換えがあったことも判明しました。

このことは、お客様の信頼を著しく損なうもので、ご利用のお客様に深くお詫びするとともに、関係者の皆さまにもご迷惑をおかけしましたことを深くお詫びいたします。

当社グループとして本事案を厳粛に受けとめ、安全を第一に、再発防止に取り組んでまいります。詳細は下記のとおりです。

### 記

#### 1. 緊急点検の対象輪軸

全9路線で約 11,000 軸(約 330 編成/約 2,700 両)

#### 2. 点検結果の概要

点検の結果、車輪圧入作業において、圧入力値が社内で定める基準値を超過している輪軸が計225軸あることが判明しました。なお、基準値上限を平均で約3%、最大で約34%超過しておりました。

また、車輪圧入作業時の圧入力値は、機械に自動的に入力される仕組みとなっておりますが、一部手動で記録を修正することが可能であり、当該作業の委託先である当社グループ会社において一部数値の書き換えがあったことも判明しました。

#### 3. 原因

調査中ではありますが、当該作業委託先の当社グループ会社の社員において、日本産業規格(JIS E4504)で定める値「上限基準値の+10%以内」の記載を背景に、圧入力値の基準値の超過について、一定の範囲内であれば問題ないとの認識があったものと思われれます。

#### 4. 当面の対応

当社では、銀座線及び丸ノ内線を除く全路線で、車輪圧入作業後に超音波探傷検査<sup>(※)</sup>を実施しているため、圧入力値が「上限基準値の+10%以内」の輪軸を有する車両(輪軸数:223 軸)のうち銀座線及び丸ノ内線を除く全路線の車両(同 184 軸)については、安全性を確認した上で使用しております。また、同上のうち銀座線及び丸ノ内線の車両(同39軸)については、本事案を受け、ただちに使用を中止し、超音波探傷検査を実施した上で安全性を確認できましたので、使用を再開しています。

(※)超音波を試験体内部に伝播させて、傷から反射した超音波の強さと反射する範囲を元に、傷の大きさや形状を推定する検査

上限基準値に対して+10%を超えた輪軸を有する車両(同 2 軸)については、本事案を受け、ただちに使用を中止しています。使用再開に当たっては、今後、車輪嵌替を実施いたします。

これらの安全性を確認する上では、日本産業規格(JIS E4504)で定める値「上限基準値の+10%以内」を踏まえています。

なお、本事案への対応として、9月14日(土)に南北線の1運行(白金高輪駅～王子神谷駅間)を運休としました。同日朝時点では、南北線の当該車両は安全性が確認できていなかったため、運休としましたが、その後同日中に安全性が確認できたため、現在は使用を再開しています。

これ以降の各路線の運行に影響はございません。

#### 5. 再発防止策

- ・検査データの記録について、手動で書き換えができないシステムに改修するとともに、チェック体制及び報告体制について見直します。
- ・当社グループ会社における輪軸組立作業全般について、データの取扱いや検査結果の確認方法を厳格に定めること等で作業管理体制を強化しました。
- ・車輪圧入作業において、圧入力値が基準値を外れた場合の取扱いを明確化します。
- ・関係する当社及びグループ会社の社員へ本事案を周知するとともに、安全の重要性及びコンプライアンスの遵守について再教育、再徹底いたします。
- ・本事案以外にも同種の事案がないか、当社内で緊急点検を実施します。

#### 6. 当社が保守を受託している他鉄道事業者の車両への影響

当社は、東葉高速鉄道株式会社及び埼玉高速鉄道株式会社から、両社が保有する車両に関する保守業務を受託しており、当社から当社グループ会社へ再委託しております。

これらの車両の車輪圧入作業においても、同様の事案が判明しており、圧入力値が基準値を超過している輪軸があるとともに、一部数値の書き換えがあったことも判明しました(東葉高速鉄道:2軸、埼玉高速鉄道:6軸)。

東葉高速鉄道及び埼玉高速鉄道の車両についても、車輪圧入作業後に超音波探傷検査を実施しており、安全性を確認できていることを両社に報告しています。

以上