

2025 年 6 月 6 日
東日本旅客鉄道株式会社

山手線新橋駅構内架線断線に伴う輸送障害の原因と対応状況について

5 月 22 日（木）21 時 40 分頃に発生した山手線の車両および架線点検による運転見合わせにより、多くのお客さまにご迷惑をおかけしたことを改めてお詫び申し上げます。

本事象の原因と対応状況について、お知らせいたします。

1 概況

2025 年 5 月 22 日（木）21 時 40 分頃、山手線にて、複数の電車でパンタグラフホーンの損傷（曲がり）を認め、点検と処置に相当な時間を要することが判明したため、外回り電車の運転を最終列車まで見合わせました。その後、新橋駅構内にて、架線設備（補助ちょう架線）の断線が発見されました。点検と復旧作業を行い、周囲の安全とその他異常がない確認が取れ、始発から運転を見合わせていた京浜東北線（品川～東十条駅間）は 6 時 00 分に、山手線の内回りは 7 時 08 分に、山手線の外回りは 8 時 26 分に運転を再開しました。

2 原因

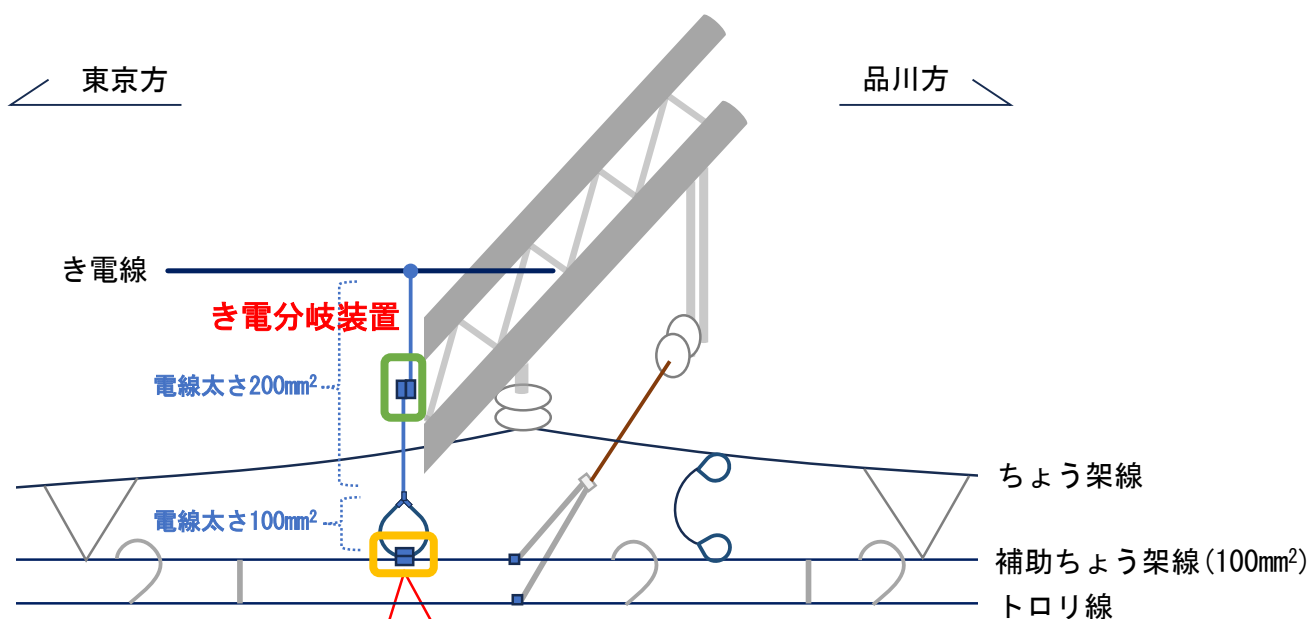
2024 年 11 月に取替を実施した架線金具（き電分岐装置）と補助ちょう架線の接続部に不良（圧縮の不足）が確認されました。この接続部の不良により、補助ちょう架線が発熱・断線し、断線した補助ちょう架線が複数のパンタグラフホーンと接触して損傷に至りました。

なお、接続部の圧縮不良の原因は、施工会社が使用する工具の種類を誤って圧縮したためです（別紙参照）。また、施工後の仕上がり確認も不十分でした。

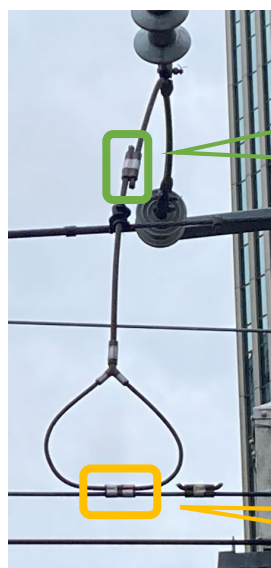
3 対応状況

- ・5 月 23 日（金）、直近 1 年間で工事を行った同種接続部 50 箇所の緊急点検を行い、健全性を確認しました。
- ・今後、当社として、施工会社における施工誤り防止および施工品質管理向上の取組みの履行状況を確認するとともに、モニタリング技術等の更なる活用を図り、異常の早期発見に努めてまいります。

【別紙】 き電分岐装置と補助ちょう架線接続部の圧縮不良の原因



①上部接続部
200mm²の電線と
200mm²の電線の接続



200mm²用の工具Aと
200mm²用の工具Bを
用いて圧縮【正】

②下部接続部
100mm²の電線と
100mm²の電線の接続



200mm²用の工具Aと
100mm²用の工具Bを
用いて圧縮【誤】

⇒圧縮不良により
補助ちょう架線が発熱、断線

圧縮工具：工具Aと工具Bを
電線種別に応じて着脱して使用

