

2026年2月17日

東日本旅客鉄道株式会社

宇都宮線 停電に伴う輸送障害の原因と対策について

2026年2月8日（日）23時16分頃に発生した宇都宮線の停電に伴う運転見合わせにより、多くのお客様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。

本事象の原因と対策について、お知らせいたします。

1 概況

2026年2月8日（日）23時16分に栗橋～間々田変電所間で停電が発生しました。確認したところ、古河～野木駅間の架線が断線していました。

停電の影響により、宇都宮線の一部区間で運転を見合わせました。その後、当該区間の架線点検及び復旧作業を実施し、宇都宮線は2月9日（月）16時34分に運転を再開しました。

2 原因

古河～野木駅間の架線（トロリ線）の管理が適切に行われなかった結果、断線したためです。

(1) トロリ線が断線に至った原因①（架線張替工事の計画誤り）

2023年4月7日（金）の至近距離検査^{※1}時に、オーバーラップ箇所^{※2}の片方のトロリ線の摩耗が進行していること（7.91mm）を確認しトロリ線の張替を計画しましたが、その際に誤って平行する他のトロリ線の張替を計画してしまいました。これは、現地で不具合を認めた作業責任者と工事計画者が直接打合せを行わなかったことにより認識に齟齬が生じたためです。この結果、摩耗が進行したトロリ線が張替えされずに残ってしまいました。

※1 至近距離検査：高所から至近距離で架線設備の状態を確認する検査

※2 オーバーラップ箇所：平行して張られた2本のトロリ線の間をパンタグラフが移っていく箇所

(2) トロリ線が断線に至った原因②（摩耗管理に関する誤り）

架線設備モニタリングでは、第1四半期の検測車走行時に、担当者が全区間の画像確認で摩耗チャートを併用しながら要注意箇所を抽出し、管理者が確認します。その後、抽出した要注意箇所は四半期毎に、画像と摩耗チャートにより摩耗の進行を確認します。今回、2024年5月走行、2025年5月走行の2回、担当者による抽出作業をしていますが、要注意箇所として抽出することができませんでした。また、上記の流れで業務を進めており、要注意箇所から抽出できなかったことを管理者が確認できませんでした。

3 点検

(1) 同種箇所の点検

オーバーラップ箇所のトロリ線摩耗状態を確認して異常は確認されませんでした。

点検数量：(在来線)6,894箇所、(新幹線)2,212箇所、(合計)9,106箇所

点検期間：2026年2月13日（金）に完了

(2) 同種箇所以外の点検

当該箇所と同様の手法で検査した箇所のトロリ線摩耗状態の確認を 2026 年 4 月 22 日（水）までに実施します。

4 対策

(1) 摩耗が進行したトロリ線の張替工事の計画誤り

- ・現地で不具合を認めた作業責任者と工事計画者が、不具合の解消が反映された計画となっていることを図面等により相互に確認します。
- ・張替工事完了後、作業責任者は不具合が解消されていることを現物で確認します。

(2) 架線設備モニタリングにより撮影された画像確認によるトロリ線の摩耗管理

- ・画像確認時は、複数人が同時に同じ画像を見ながら確認する取扱いとします。管理者は、画像確認に必要な環境を整えます。
- ・架線設備モニタリングで取得したデータや撮影した画像による摩耗管理業務について、さらに DX を推進します。

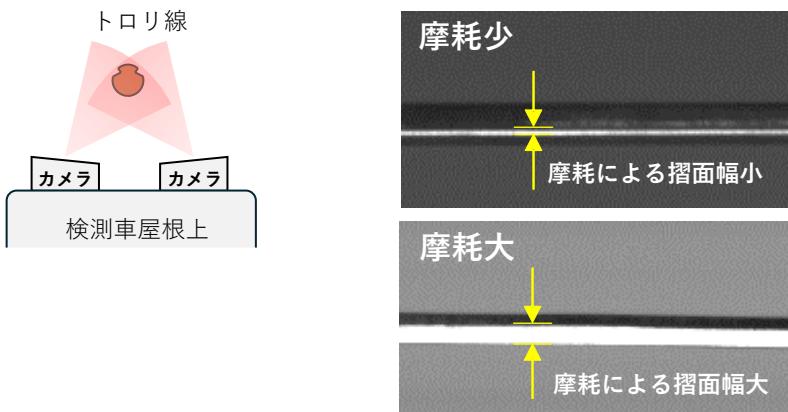
なお、モニタリングの技術力を向上させるために、定期的な集合教育や転入者への教育を実施します。このために、各職場で架線設備モニタリングを活用した業務の中心的な存在となる社員を指定します。

当該線区におけるトロリ線摩耗管理方法

目視による摩耗管理

○画像（4回／年） 2024.4～架線設備モニタリング導入

- ① 第1四半期に、担当者が全区間の画像確認で摩耗チャートを併用しながら要注意箇所を抽出し、要注意箇所を管理者が確認
- ② 抽出した要注意箇所は、第2～4四半期に、画像と摩耗チャートにより摩耗の進行を確認
- ③ 管理者が要注意箇所の処置を決定



【参考】架線設備モニタリング導入前

○至近距離検査（1回／年）

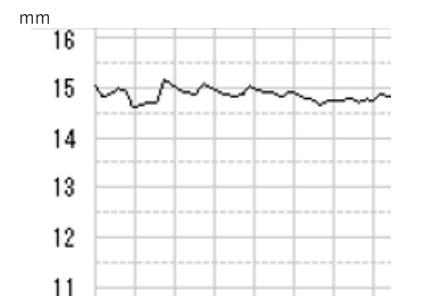


※移動しながら連続的に目視で確認、
ポイントで計測

摩耗チャートによる摩耗管理

○摩耗チャート（4回／年）

- ① 四半期毎に、システムから抽出された要注意箇所を担当者が摩耗チャートにより確認
- ② 管理者が要注意箇所の処置を決定



※摩耗チャートのサンプル



※反転現象

レーザ反射幅が狭くなり、摩耗値が小さく表示される現象

