

2026年4月24日
東日本旅客鉄道株式会社

京葉線八丁堀駅エスカレーター火災に伴う原因と対策について

2026年2月2日（月）16時15分頃に発生した京葉線八丁堀駅エスカレーター火災に伴う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。

本事象の原因と対策について、お知らせいたします。

1 概況

2月2日16時15分頃、八丁堀駅京葉線地下3階ホーム東京方～地下2階エスカレーターにおいて出火し、その後発煙が確認されました。

火災の影響により、京葉線の一部区間で運転を見合わせました。その後、消防による消火活動を実施し、18時50分に鎮火と判断され、19時10分に列車の運転を再開しました。

2 輸送影響

影響人員 約30,000人

3 原因

エスカレーター内部に配線していた排水ポンプ用の電源ケーブルにおいて、微小な漏電による部分放電によって絶縁被膜の炭化が進行し、堆積していた埃等に引火したものと考えられます。

その原因として、当該エスカレーターの過去の工事で発生した同ケーブルの絶縁被膜の損傷が微小な漏電を引き起こしたものと推定しています。

(1) ケーブルの絶縁被膜が損傷した原因

絶縁被膜の炭化が認められた箇所では、同ケーブルが躯体の梁に強く押し付けられた状態となっていました。2012年に実施した当該エスカレーターの取り替え工事において、現地で実施した躯体内の配線敷設作業の際に、ケーブルが梁の角部に強く押し付けられて設置されたことで損傷し、時間の経過により絶縁被膜の損傷が進行したものと考えられます。

(2) 絶縁被膜の損傷の進行を捉えられなかった原因

エスカレーターの電気回路は、定期検査(年1回)において「絶縁抵抗測定」を実施して健全性を確認していますが、排水ポンプは標準仕様から追加した設備であったことから、排水ポンプ用の電源ケーブルは測定の対象としておらず、絶縁被膜の損傷を事前に検知することができていませんでした。

4 一斉点検

(1) 改札内エスカレーター

当社ならびに当社グループ会社が管理するエスカレーターについて、稼働時間が長く、半屋外環境に設置されている設備は埃等が多く堆積しやすいと考えられることから、改札内に設置しているエスカレーターを優先して、機械室および乗降口周辺部のケーブルや可燃物（埃等）の状態の点検・整備を実施しました。

その結果、火災につながるおそれのある可燃物の堆積や異常がないことを確認しています。

点検数量：1,713台（地下駅：143台、その他の駅：1,570台）

点検期間：2026年2月3日～3月6日

また、エスカレーターに追加で設置した設備について、配線経路ならびに絶縁抵抗測定の実施状況を確認しました。

その結果、調査対象のうち排水ポンプ3台（今回の八丁堀1台を除く）において、本来実施すべき絶縁抵抗測定が未実施であったことが判明しました。なお、当該3台については絶縁抵抗を測定し、健全性を確認しています。

点検数量：2,531台

（追加設備：排水ポンプ9台、監視装置1,364台、音声案内装置1,158台）

点検期間：2026年2月9日～2月26日

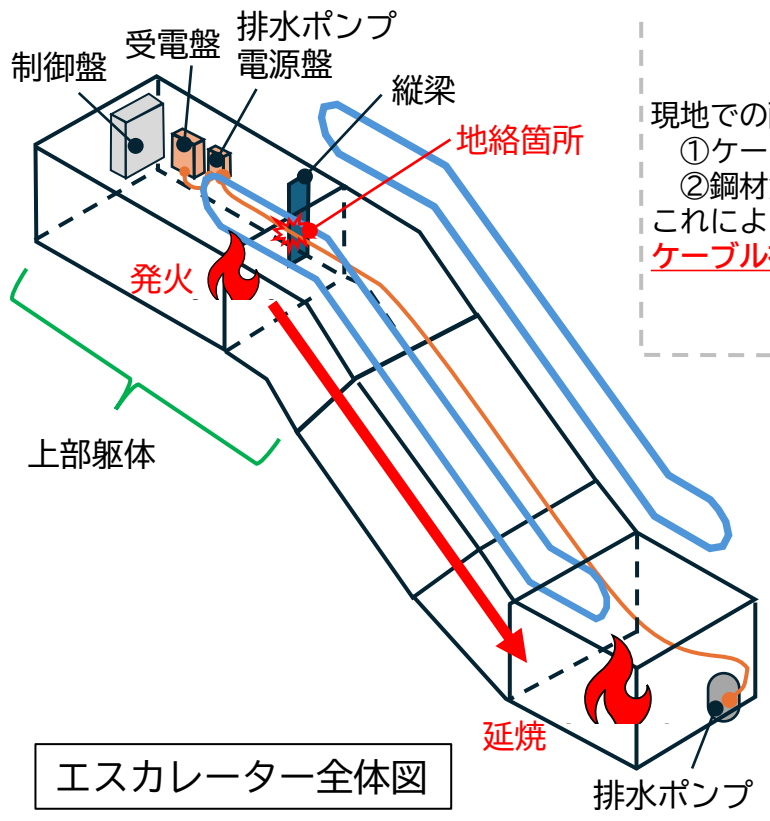
(2) 改札外エスカレーター

当社ならびに当社グループ会社管理の改札外のエスカレーター1,677台についても、(1)と同様に、機械室や乗降口周辺部のケーブルや可燃物（埃等）の状態の点検を実施しており、2026年5月末までに完了予定です。

5 対策

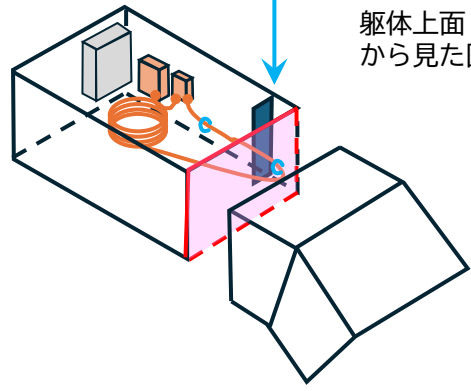
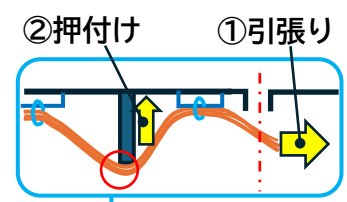
- (1) エスカレーターのケーブル配線にあたっては、梁の一部の鋼材を適切に加工するなどしてケーブルを直線的に配線するとともに、鋼材とケーブルの接触部においては保護材にてケーブルを保護する二重の対策を行います。
- (2) 配線作業を現地で行う場合は、配線の損傷防止方法についてチェックリストで複数の視点で確認することにします。
- (3) エスカレーターの標準仕様から追加した設備の点検について、定期検査の点検項目に追加しました。

八丁堀駅エスカレーターの火災（地絡）発生メカニズムの推定



八丁堀駅のケーブル配線

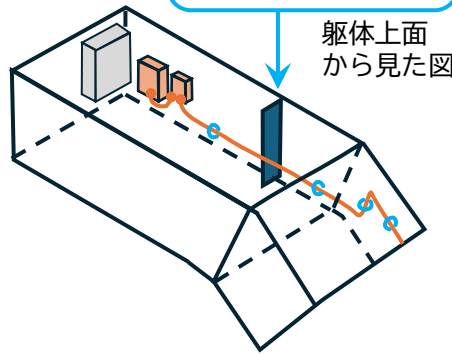
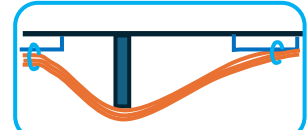
現地での配線作業時
 ①ケーブルの引張り
 ②鋼材角部へ押付け
 これにより
ケーブル被覆が損傷



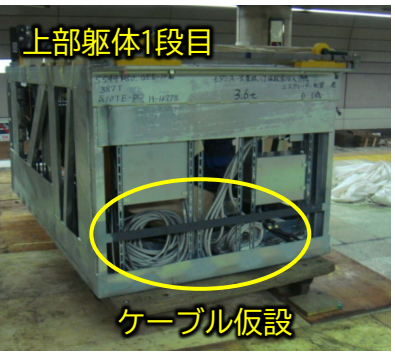
ホームの天井が低いため
 上部躯体を分割して搬入

通常のケーブル配線

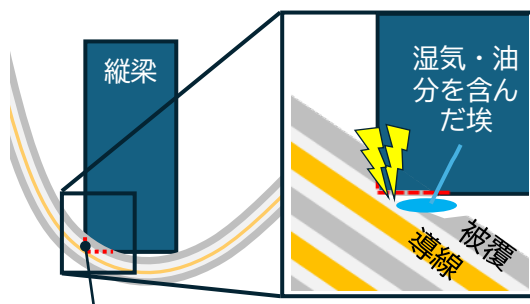
工場で躯体内のケーブルを配線しており、現地配線作業を行わないため、ケーブルを角部に押し付けることによる被覆損傷は発生しない。



通常は上部躯体を
 一体で搬入



八丁堀エスカレーター施工時



ケーブル被覆
 損傷箇所

地絡に至るメカニズム

- (1) 現地作業でケーブル被覆が損傷
- (2) 湿気・油分を含んだ埃が付着
- (3) ケーブル被覆の絶縁性能が低下し微小な漏電により被覆が劣化
- (4) 劣化した被覆部分で部分放電が発生し被覆の炭化が進行
- (5) (2)~(4)を繰り返すことで絶縁性能が低下しトラッキング発火
- (6) 発火箇所が焼損、導線と縦梁が接触し地絡が発生