

## 東海道本線 パンタグラフ及び電力設備の損傷について

平成29年12月12日、東海道本線でパンタグラフ及び電力設備の損傷が発生しました。概要と原因は以下のとおりです。

1. 発生日時 平成29年12月12日（火） 7時59分頃
2. 発生場所 東海道本線 枇杷島駅～名古屋駅間
3. 概要
  - ・平成29年12月12日（火）7時59分頃、東海道本線枇杷島駅～名古屋駅間で上り快速列車（岐阜駅7:33発、名古屋駅8:02着）の運転士が異音を感知し、周囲の列車を停止させる手配をとりました。係員による安全確認を行ったところ、下り普通列車（豊橋駅6:04発、岐阜駅8:26着）のパンタグラフ及び電力設備の一部が損傷していることを認めました。
  - ・14時00分頃、岐阜駅に停車中の上り快速列車（大垣駅7:52発、豊橋駅10:16着）のパンタグラフの一部が損傷していることを認めました。
  - ・14時40分頃、幸田駅構内にて電車線の支持方法を変更するために仮設していた支持鋼材が垂下していることを発見したため、復旧作業及び点検を行いました。
4. 列車影響等  
運休182本（下り96本、上り86本）、うち部分運休51本（下り27本、上り24本）  
遅れ8本（下り2本、上り6本）587分～76分  
影響人員約74,700名
5. 損傷設備の概況
  - ・東海道本線を走行する全車両を点検したところ、4列車のパンタグラフ9個が損傷していることが判明しました（別紙1）。
  - ・電力設備では、名古屋駅～枇杷島駅間の下り線で約3kmにわたり電車線を吊るハンガー162本などが損傷しました。（別紙2）。
6. 原因  
幸田駅構内にて電車線の工事で仮設していた支持鋼材の接続ボルトが折損したため、鋼材が垂下し（別紙3）、パンタグラフに衝撃しました。また、変形したパンタグラフにより名古屋駅～枇杷島駅間の電力設備の一部が損傷しました。なお、詳細は調査中です。
7. 対策  
十分な強度を有する仮設方法を検討します。
8. その他
  - ・本工事は、き電吊架線化に先立ち、電車線の支持方法を可動ブラケット化するための工事です。
  - ・当該箇所は12月10日（日）翌日にて仮設鋼材を既設のビームに固定して電車線を支持する工事を実施しました。
  - ・折損したボルトは仮設鋼材をビームに接続するためのものです。
  - ・本事象に伴うお客様のお怪我はございません。

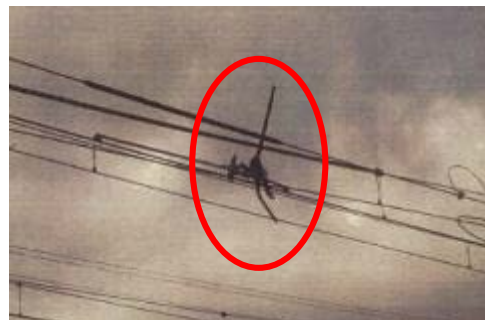
# パンタグラフの損傷状況

○下り普通列車(豊橋駅6:04発、岐阜駅8:26着) 枇杷島駅停車時(先頭号車のみホームに掛かっている状態で停車)

豊橋方

(進行方向)

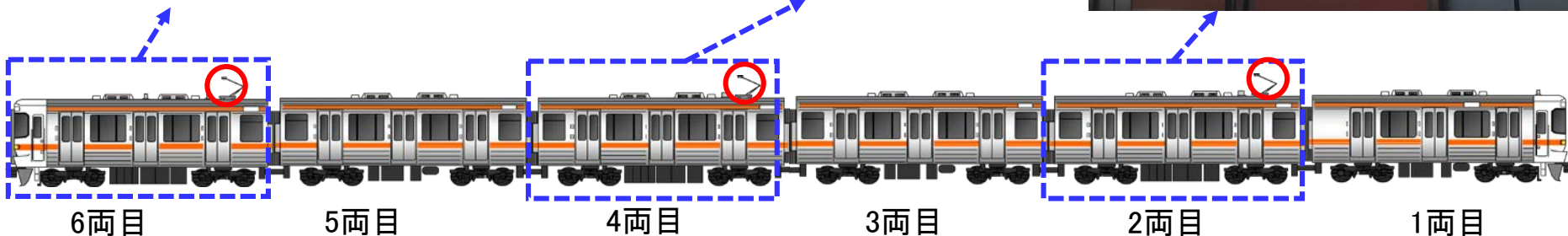
岐阜方



舟体あり  
(破損大)

舟体あり  
(破損)

舟体なし



※このほか、上り快速列車(大垣駅7:52発、豊橋駅10:16着)含む上り3列車もパンタグラフの一部に損傷あり

豊橋

蒲郡

幸田



仮設鋼材垂下 1箇所

安城

刈谷

名古屋

名古屋～枇杷島

枇杷島



ハンガ 8本  
FRPセクション 1箇所  
交差金具 3箇所

ハンガ62本  
がいし 1箇所

ハンガ 92本  
その他金具 10箇所

東下本



東下1

FRP

清洲

稲沢

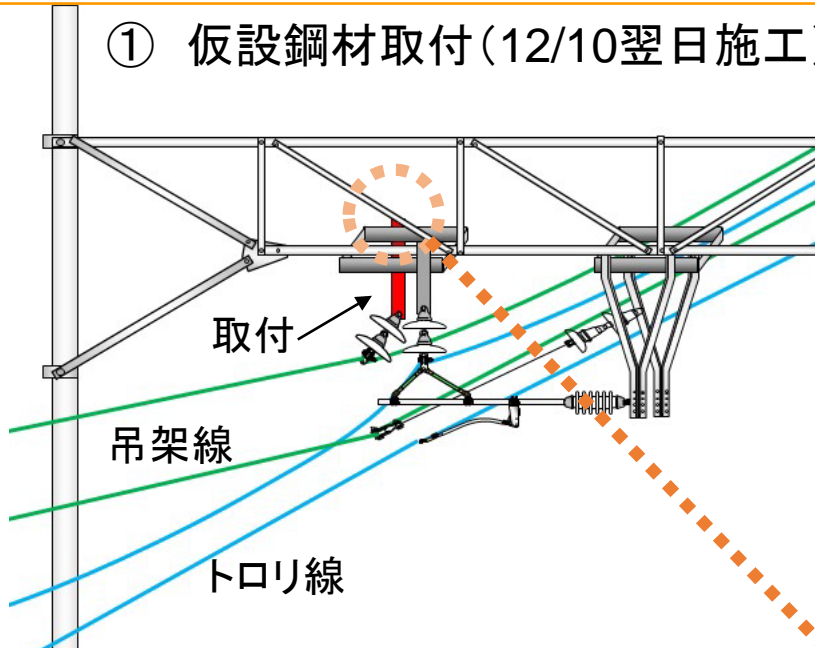
尾張一宮

岐阜

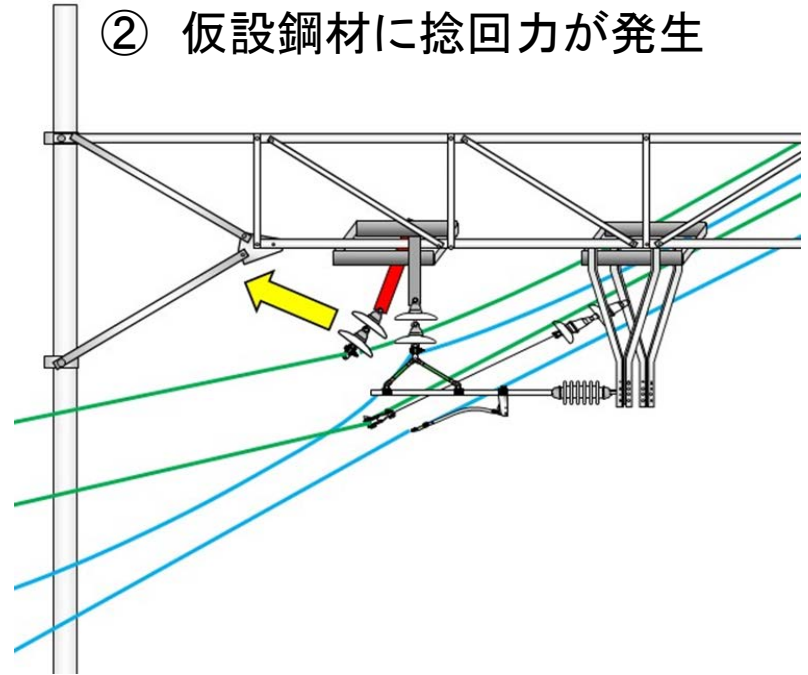
大垣

# 仮設鋼材垂下メカニズム(推定)

① 仮設鋼材取付(12/10翌日施工)



② 仮設鋼材に捻回力が発生



③ ボルトが折損、仮設鋼材垂下

