

# L R T 試運転中の脱線事故について 記者会見資料

日時：令和4年11月21日（月）  
17：00～  
場所：14大会議室

## ○ 試運転について

本線上において、試運転を通して、走行上の支障の確認や開業に向けた各施設の調整等を行うもの

## ○ 試運転入線試験の概要

日程	区間等	主な試験内容等
11/17(木) (午前の部) 9:00~12:30	車両基地~ 平石停留場 時速5km以下	① 停留場 ・ 接触しないことを確認 ② 軌道信号機等 ・ 軌道信号機の動作確認
11/17(木)~18(金) (夜間の部) 21:00~5:00	車両基地~ 宇都宮駅東口 時速5km以下	③ 電車線 ・ 架線柱が接触しないことを確認 ・ 停止し離隔距離を測定 ④ 軌道 ・ 分岐器通過時における車輪とレールの接触状況の確認
11/18(金)~19(土) (夜間の部) 21:00~5:00	車両基地~ 宇都宮駅東口 時速15km以下	① 停留場 ・ 停止し離隔距離を測定 ② 軌道信号機等 ・ 軌道信号機の動作確認 ③ 電車線 ・ 架線柱が接触しないことを確認 ④ 軌道 ・ 分岐器通過時における車輪とレールの接触状況の確認

## ○ 試運転入線試験の結果について

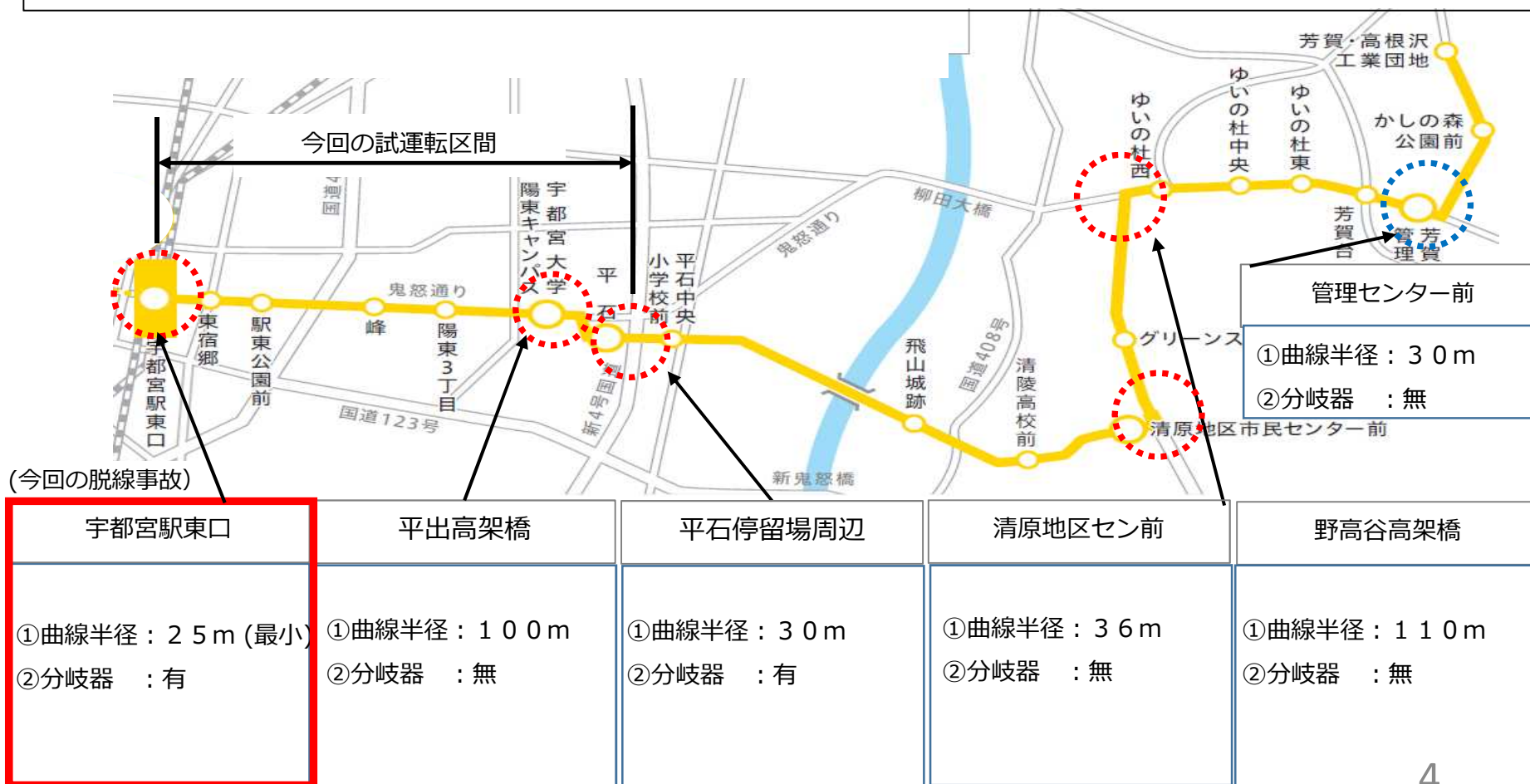
### ■ 主な試験結果（11月17日，18日）

確認対象		確認事項	確認結果
停留場	7か所	・車両とホームとの離隔の確認	・東宿郷，駅東公園前，峰，陽東3丁目，宇都宮大学陽東キャンパス，平石停留場は異常なし ・宇都宮駅東口停留場のみホームと車両の乗降口のステップが干渉
軌道	一般部	・支障なく走行できること	異常なし
	分岐部 曲線部	・支障なく走行できること ・分岐部走行時のレールと車輪の接触状況等	【宇都宮駅東口】 ・全8パターンを実施し，異常なし（5 km/h以下） ・全8パターンのうち，1パターンのみ異常あり（脱線）（15 km/h以下） 【平石停留場周辺】 ・全4パターンを実施し，異常なし（5 km/h以下，15 km/h以下）
信号設備（宇都宮駅東口，平石停留場周辺）		・軌道信号機等が正常に動作すること	異常なし
電車線路設備		・車両と架線柱の離隔距離 ・パンタグラフの摺動状況等	異常なし

## (参考) L R T 整備区間の主な曲線区間について

宇都宮駅東口の曲線については、本線上において最も曲線半径の小さい区間 ( $R=25\text{m}$ ) であり、かつ、駅東口停留場 (始発駅) の列車運用のために分岐器が設置されている。

※ 今回の試運転実施区間における次に小さい曲線半径は、平石停留場周辺であり  $R=30\text{m}$  (分岐器あり)



## ○ 宇都宮駅東口停留場付近の試運転結果

### 1 軌道（分岐部，曲線部）の結果

入線パターン	確認事項	確認結果
①上り本線から2番線方面	・急曲線区間や分岐部のレールと車輪の接触状況の確認	・異常なし (5km/h以下・15km/h以下)
②2番線から上り本線		
③2番線から下り本線		
④下り本線から1番線方面		
⑤1番線から上り本線		
⑥上り本線から1番線方面		
⑦1番線から下り本線		
⑧下り本線から2番線方面		・異常なし (5km/h以下) ・15km/h以下の走行時に下り本線から分岐器を超えた所で脱線

### 2 停留場の結果

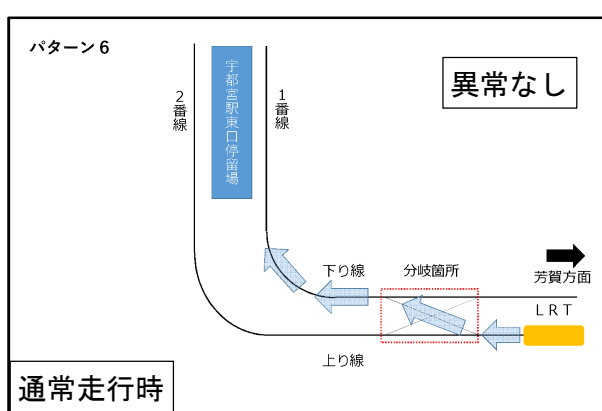
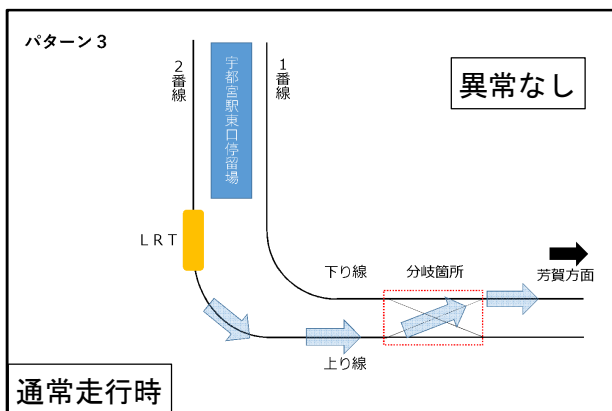
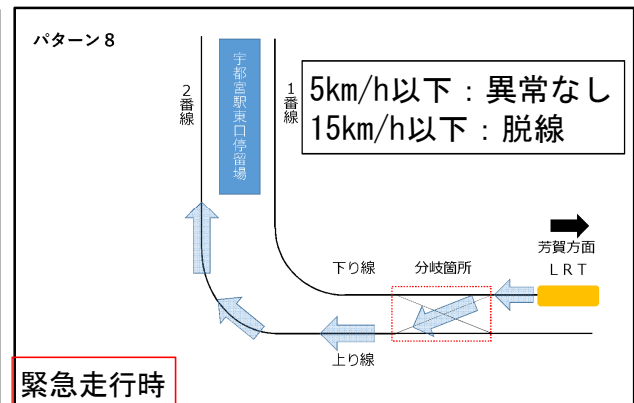
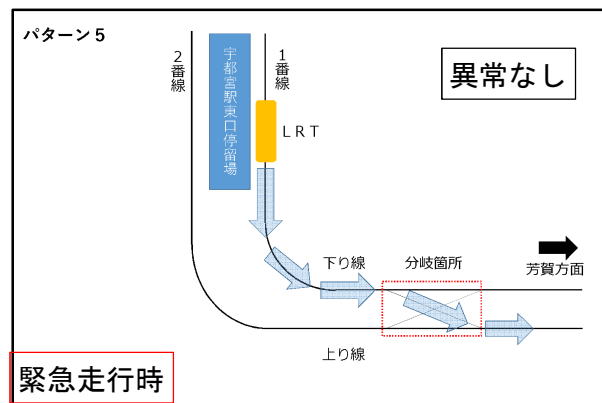
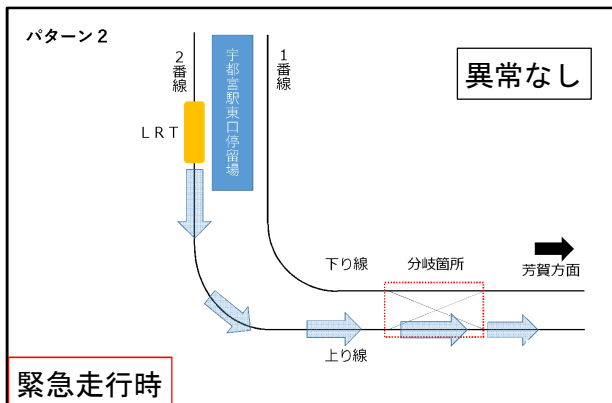
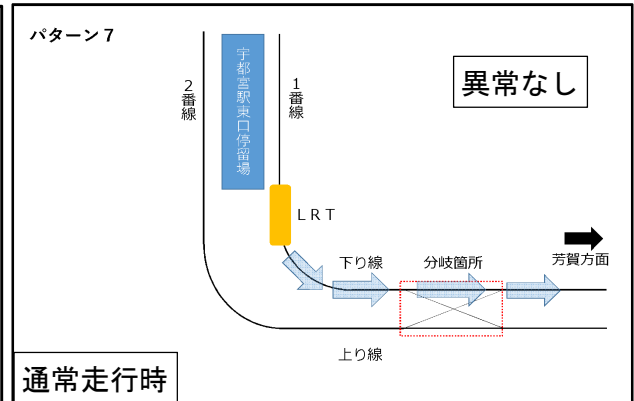
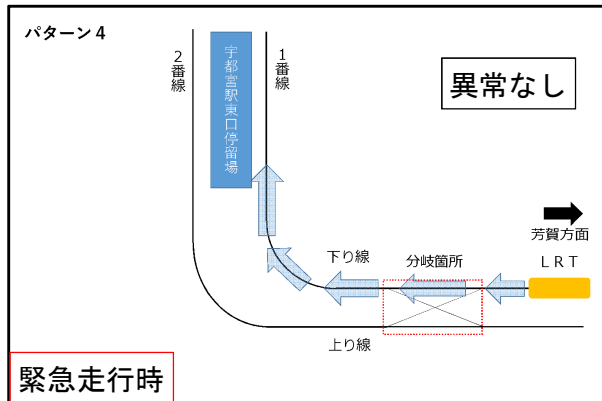
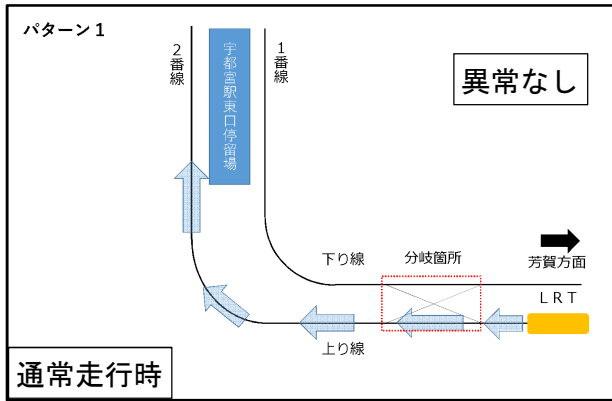
- ・ 1番線及び2番線で車両の一部がホームと干渉する箇所が発生
- ・ 1番線ホーム（東側）  
ホーム手前から約10mの箇所で乗降口（1両目の1番目）のステップに干渉
- ・ 2番線ホーム（西側）  
ホーム手前で乗降口（1両目の2番目）のステップに干渉



車両乗降口のステップ

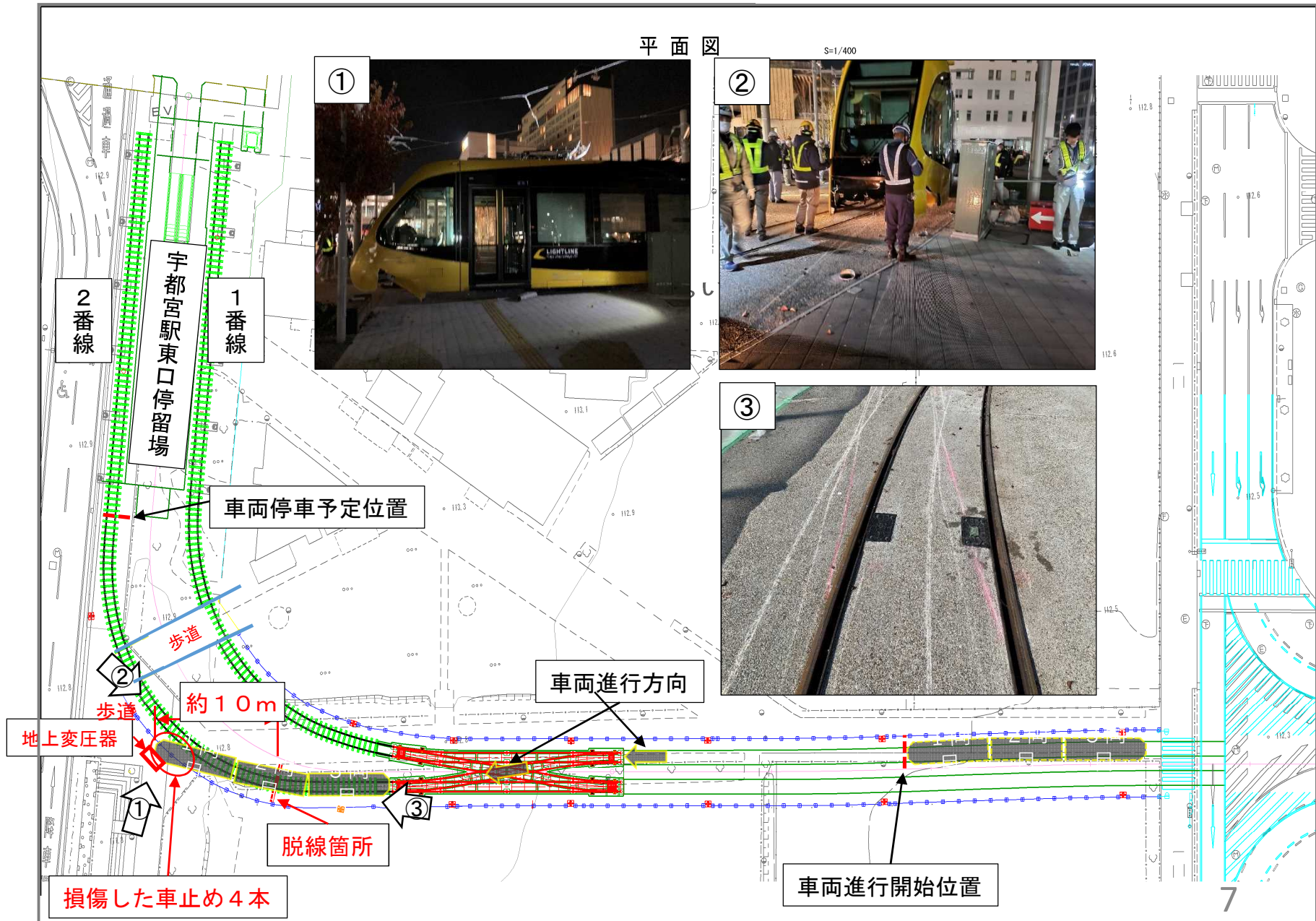
⇒ 停留場ホームを調整を実施（一部実施済み）

○ 駅東口における試運転の確認パターン (通常走行4パターン, 緊急走行4パターン 計8パターン)



# ○ 脱線事故の概要 (パターン 8)

11/19 16:30 公表資料を現地調査に基づき一部修正

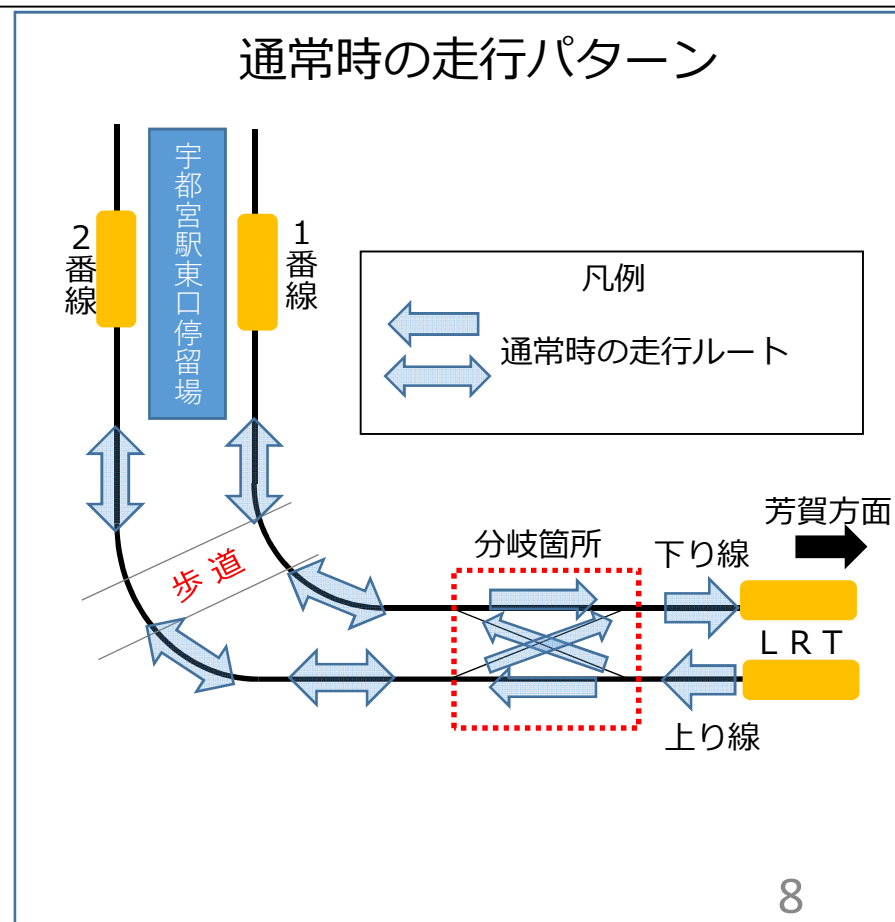
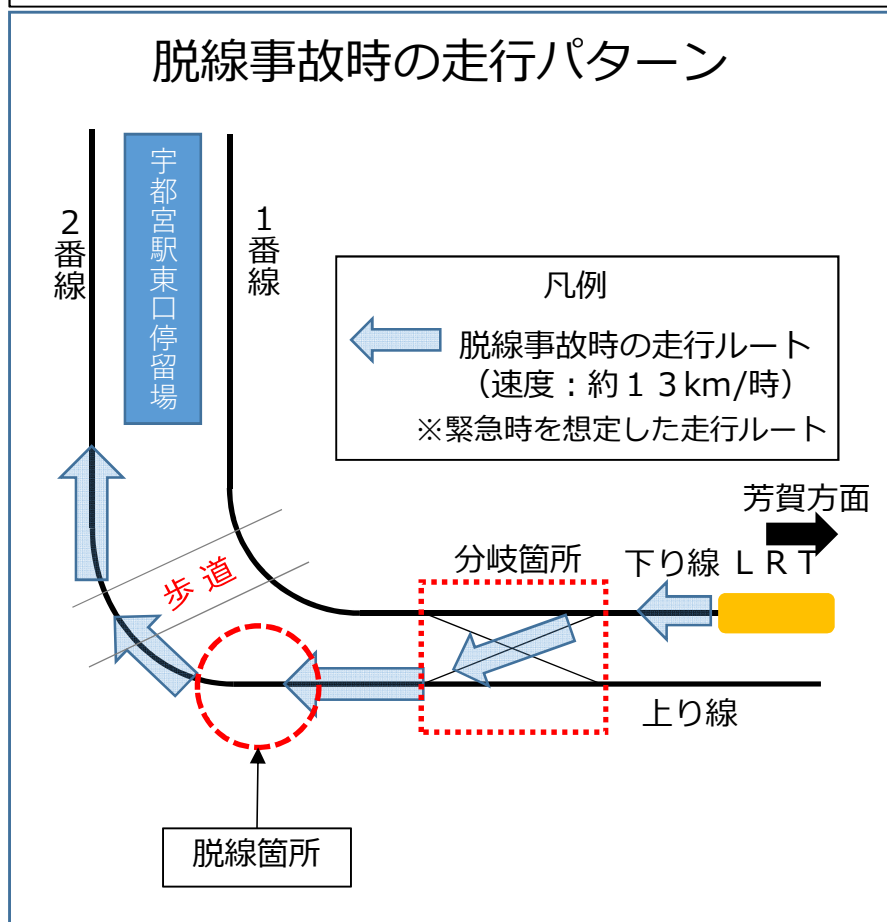


## (参考) 脱線事故時の走行パターンについて

緊急時に使用する走行パターン（逆走）における分岐部のレールと車輪との接触状況を確認するため、下り線（芳賀町方面）から停留場（2番線）へ向けて速度約13km/時で入線試験を実施

※ 通常時の走行パターン

- ・ 上り線→停留場（1，2番線）へ進入
- ・ 停留場（1，2番線）→下り線へ進入





## ○ 事故後の被害状況等について

下線の内容は新たに判明

- ・ 車両：前頭部（強化プラスチック部）の破損，  
パンタグラフの破損，  
車体側面の擦り傷，脱線した車輪の一部損傷，  
前頭部下部の信号装置の破損  
※現在，引続き確認中  
台車，モーター等は今後の調査により被害状況を確認
  - ・ 架線：架線柱へ電車線を固定する金具の破損
  - ・ 軌道：レール，分岐器等に損傷なし
  - ・ 道路：車止めの破損4本（続報11/19 16:30時点では3本と報告）
  - ・ その他：地上変圧器の外箱のゆがみ  
（変圧器自体に損傷なし）  
（続報11/19 16:30時点では地上変圧器の損傷と報告）
- ※現在，車両保険の適用について，保険会社と確認中

## ○ 今後の対応について

- ・ ドライブレコーダー等による運行記録の確認や、関係者へのヒアリングによる事故原因の情報整理
- ・ 脱線事故現場、車両の詳細な破損状況などの確認
- ・ 有識者と立会いのもと、事故現場の検証を行った上で、ご意見をいただきながら、事故原因の究明と対応策の検討

〔有識者による現地調査の実施について〕

有識者における試運転の実施個所について現場検証などを実施

日 時：11月22日（火）午後（調整中）

有識者：

須田 義大氏（東京大学生産技術研究所教授，L R T車両部会委員）

水間 毅氏（元交通安全環境研究所理事，L R T車両部会委員）

調査の実施状況のみ撮影可