



芳賀・宇都宮LRT
Hoga Utsunomiya LRT



交通未来都市うつのみや

HELLO, NEW CITY.

未来へ進むライトライン



今月から全線で試運転を実施

今年8月の開業に向けて、いよいよ今月から全線で試運転を実施します。また、5月からは宇都宮ライトレールが習熟運転を実施する予定です。

| 2022年11月から実施中 | 2023年3月から実施中 | 2023年4月から全区間で実施 |
|---------------|--------------|-----------------|
| 宇都宮駅東口 | 平石 | 芳賀・高根沢工業団地 |
| 東宿郷 | 平石中央小学校前 | かしの森公園前 |
| 駅東公園前 | 飛山城跡 | 芳賀町工業団地管理センター前 |
| 峰 | 清陵高校前 | ゆいの杜東 |
| 陽東3丁目 | 市民センター前 | ゆいの杜中央 |
| 陽東キャンパス | 清原地区 | ゆいの杜西 |
| 宇都宮大学 | グリーンスタジアム前 | グリーンスタジアム前 |

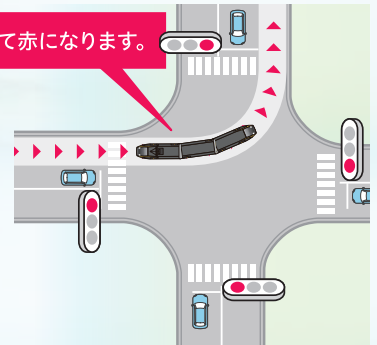
下記交差点では交通ルールが他の交差点と異なりますので、ご注意ください。

ライトラインが通過する際、クルマの信号が全て赤になります。

- 「平石中央小学校前停留場」付近
- 「清陵高校前停留場」付近
- 清原中央公園北
- 「清原地区市民センター前停留場」付近
- 「グリーンスタジアム前停留場」付近

ライトラインは、クルマ用の信号が東西・南北方向共に赤信号の間に通行します。クルマのドライバーの皆さんは、クルマ用の信号の表示に従って通行してください。

※試運転中は、低速(時速5km)で走行し、待ち時間が長くなる場合がありますのでご協力をお願いいたします。



「清原地区市民センター前停留場」付近の例▲

試運転についての詳細はホームページをご覧ください



決定 停留場の副名称(ネーミングライツ)が決定しました

LRT副停留場名称のネーミングライツ契約を締結しました。副名称は停留場サインや車内アナウンス、パンフレット等で使用します。



| 停留場 | 副停留場名称(愛称) |
|-------------------|-------------------------|
| 1 宇都宮駅東口 | ライトキューブ宇都宮前 |
| 2 駅東公園前 | 栃木銀行 宇都宮東支店前 |
| 3 峰 | シーデーピージャパン本社前 |
| 4 陽東3丁目 | 新宇都宮 リハビリテーション病院前 |
| 5 宇都宮大学陽東キャンパス | ベルモール前 |
| 6 飛山城跡 | アキモ前 |
| 7 清陵高校前 | 作新大・作新短大前 |
| 8 グリーンスタジアム前 | キャノン前 |
| 9 ゆいの杜西 | 阿久津整備前 |
| 10 ゆいの杜東 | ホンダカーズ栃木中央 ゆいの杜店前 |
| 11 芳賀町工業団地管理センター前 | リブドゥコーポレーション 栃木芳賀工場前 |

試運転中の脱線 調査結果と取り組みについて

(2022年11月19日発生)に係る

11月に発生した試運転中の脱線について、車両や軌道の専門家で構成する有識者会議にて中間報告がまとまり、脱線の原因や考察・対策案が示されましたのでお知らせします。

1. 原因究明に係る調査の概要

✓ 走行調査

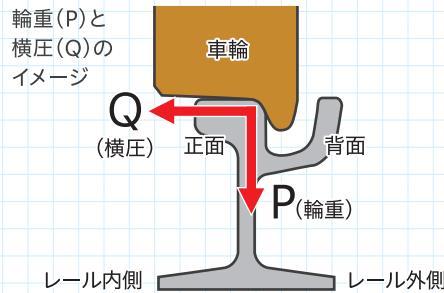
車両の横振れと速度影響の解析を行うため、振動加速度計を用いて低速(5~10km/h)で車両の挙動測定をしました。



走行調査の様子

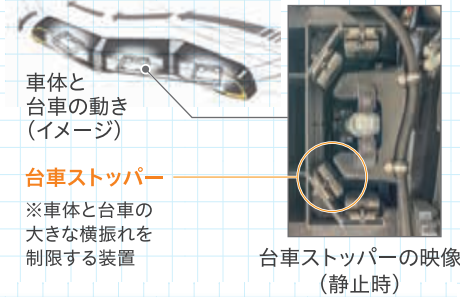
✓ PQ測定試験

車輪がレールを下に押す力「P(輪重)」と車輪がレールを横方向に押す力「Q(横圧)」を測定しました。



✓ モニタリング

走行時の車体と台車ストッパー(※)の接触状況や車輪とレールの接触状況等について、台車に設置した小型カメラで確認しました。

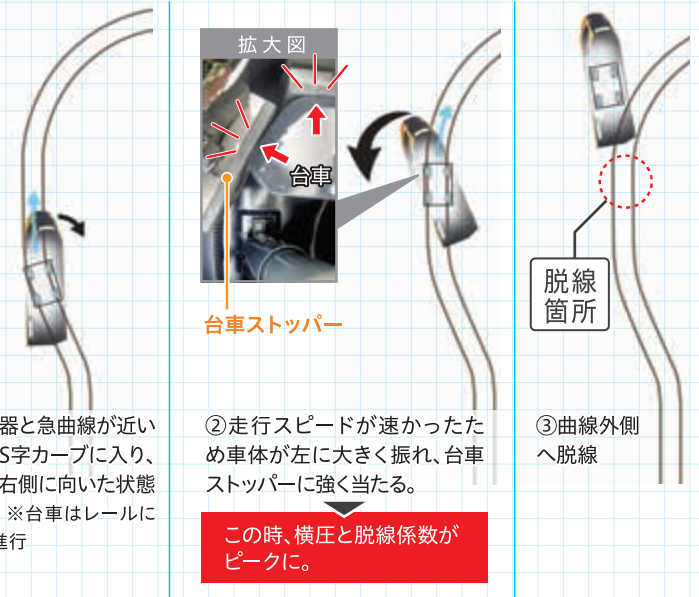


2. 調査で分かったこと

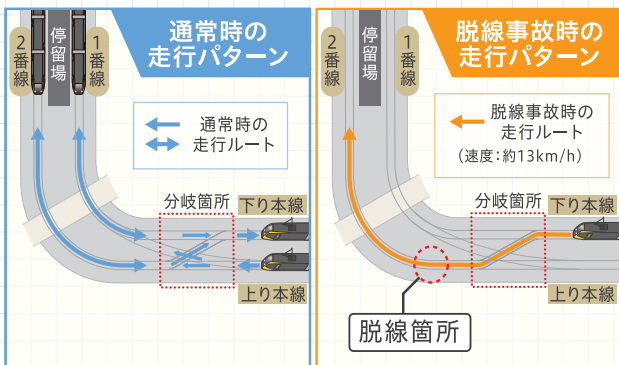
脱線時の走行パターンでは、分岐器と半径25mの曲線が近いため特殊なS字カーブを通過するルートになります(下の図)。そのルートを速い速度で走行したため車体が台車を中心に大きく横に振られていることが分かりました(右の図)。また、その他のパターンにおいても、カーブ区間の左右のレールの高低差や大きな横圧が影響し、脱線係数(※)が高いことが分かりました。

※脱線発生に対する安全度の指標

原因 脱線のメカニズム



経緯 脱線事故時の走行パターン



3. 現在の対応

駅東口において脱線の要因を抑えるため、以下の対策を行っています。

| | | |
|--------|---|--|
| 課題の抽出 | 特殊なS字カーブを速い速度で走行したため、車体が大きく振られ台車ストッパーに強く当たっていました。 | その他のパターンにおいて脱線係数が高い傾向が見られました。(カーブ区間の左右のレールの高低差や大きな横圧が影響) |
| | 台車ストッパーの当たりを弱めるため、速度制限が必要 | さらなる安全性向上のため、左右のレールの高低差の解消・横圧の分散が必要 |
| 解決への対応 | 脱線が発生した走行パターンでの速度制限(15km/h以下→5km/h以下) | カーブ区間の左右のレールの高低差をなくす工事等の実施[現在実施中] |

工事等の完了後、再度、安全性を確認する調査を行うなど、皆様に安心してご利用いただけるよう、今年8月の開業に向けて、今後とも全力で取り組んでまいります。



脱線についての詳細はホームページをご覧ください

