

## 導入ルートと空間について

本市では、平成25年3月に策定した『東西基幹公共交通の実現に向けた基本方針』において、JR宇都宮駅東側を優先的に整備することとし、これまでは、概略の導入ルートを示してきたところである。

今回は、<sup>こどうきょう</sup>跨道橋の耐久性や交通の円滑化、安全性等に係る各関係機関との協議を踏まえた、導入ルートと空間の検討状況について報告するもの

## 1 導入ルートと空間（別紙2-1参照）

本市では、速達性・経済性・周辺交通への影響等を総合的に勘案の上、LRTを導入する概略のルートを設定し、LRTの導入による交通の影響が想定される区間については、交通シミュレーションを用いて、ピーク時を対象とした検証を実施し、道路管理者、交通管理者との協議を推進している。

なお、以下に示している導入空間イメージ図については、各区間の代表的な箇所を表現したものであり、交差点や電停箇所等においては一部拡幅を行う場合もある。

## (1) JR宇都宮駅東口～国道4号（鬼怒通り）[I区間]

## ア 導入案

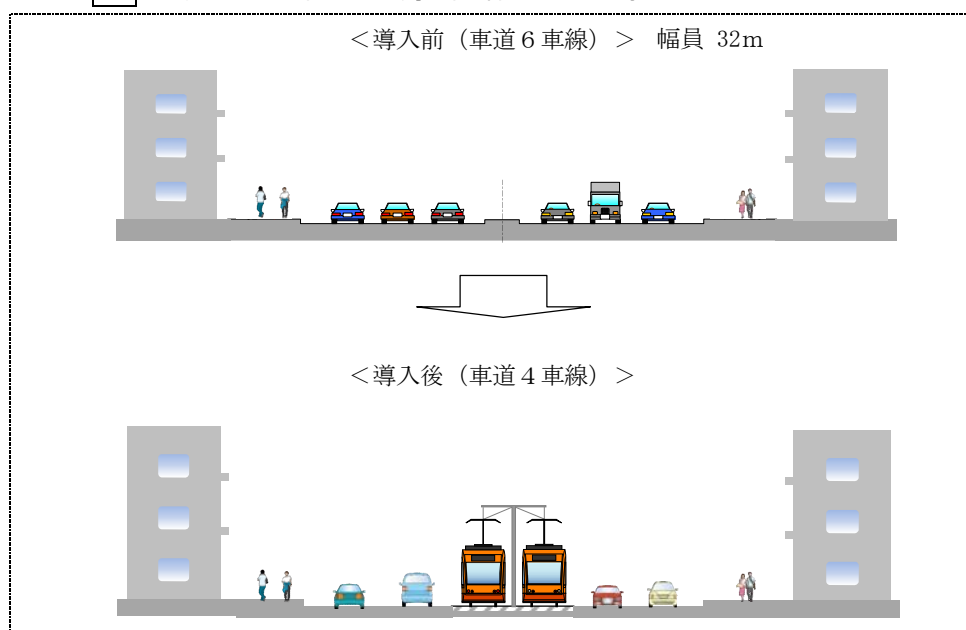
鬼怒通りの道路センター部に導入

## イ 検討状況

(ア) JR宇都宮駅東口付近～国道4号交差点（国道4号跨道橋部除く、**図1**参照）

本区間は、車道が6車線から4車線に減少することになるが、交差点の改良等により交通への影響を緩和できることから、道路のセンター部に導入することとする。

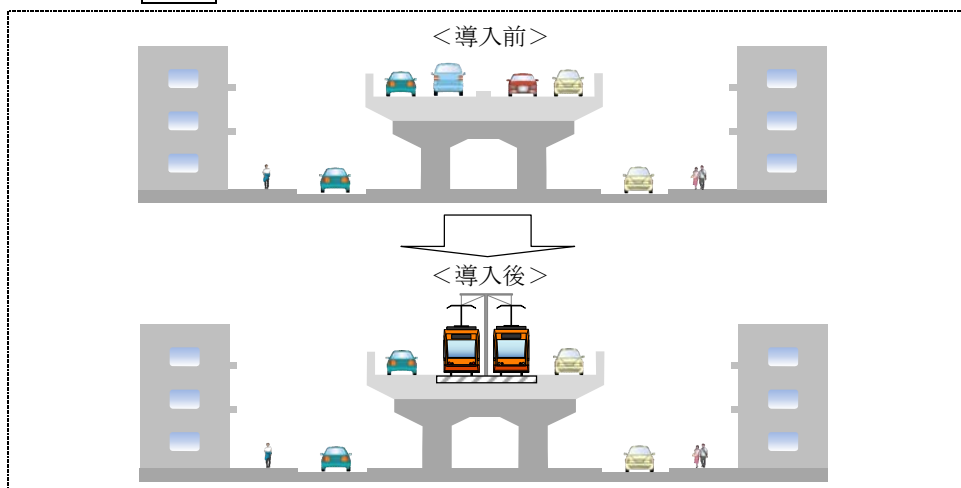
**図1** <鬼怒通り（国道4号跨道橋部除く）への導入空間イメージ>



(イ) 国道4号跨道橋部 ( 図2 参照)

国道4号立体交差部(国道4号跨道橋)については、立体交差の橋梁部分への影響を検討した結果、橋梁を補強することで導入が可能であることから、車道を4車線から2車線に減少し、道路のセンター部に導入することとする。

図2 <鬼怒通り(国道4号跨道橋部)への導入空間イメージ>



(2) 国道4号～新4号国道(鬼怒通り)[Ⅱ区間]

ア 導入案

鬼怒通りの道路センター部に導入

イ 検討状況 ( 図3 , 図4 , 表1 参照)

- ・ 本区間は、車道2車線と3車線のシミュレーションを実施し、比較検討を行った結果、2車線の場合は混雑度が大幅に増加してしまう区間があることから、車道は東進2車線、西進1車線の3車線とし、LRTは道路のセンター部に導入することとする。
- ・ LRT導入による交通の影響が大きいと想定される区間であることから、詳細な交通シミュレーションを用いた検証を行った上で、引き続き、道路管理者や交通管理者との協議を推進していく。

図3 <鬼怒通りへの導入空間イメージ>

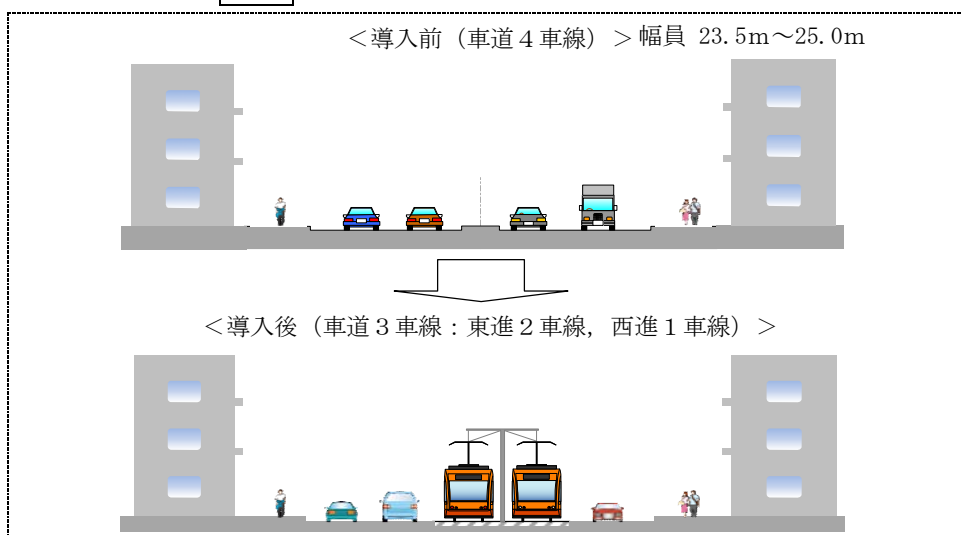


図4 <鬼怒通りにおける混雑度の比較検討交差点>



表1 <主要交差点間における混雑度の比較>

《車道4車線（現況）》						
峰町	1.06	陽東3丁目	1.05	ベルモール前	0.83	平出
《車道2車線（転換率3.6%）》						
峰町	1.37	陽東3丁目	1.17	ベルモール前	1.40	平出
《車道3車線（転換率3.6%）》						
峰町	0.86	陽東3丁目	0.98	ベルモール前	1.07	平出

※ 1.00 数字は各交差点間の混雑度

※ 混雑度：1.25を上回る場合、ピーク時間を中心として混雑する時間帯が増加する可能性が高い状態を表す

※ 混雑度とは、道路区間の交通混雑の状況を表現できる指標である。  
「道路の交通容量」(社)日本道路協会

(3) 新4号国道～清原工業団地西端付近（鬼怒川渡河部含む）〔Ⅲ区間〕

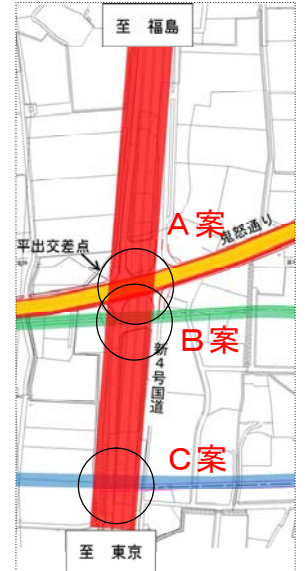
ア 導入案

速達性の確保や周辺交通への影響の観点などから、鬼怒通りと新4号国道の交差点付近から鬼怒川を渡河し清原工業団地西端付近を概ね直線で結ぶ専用軌道ルートに導入

イ 検討状況

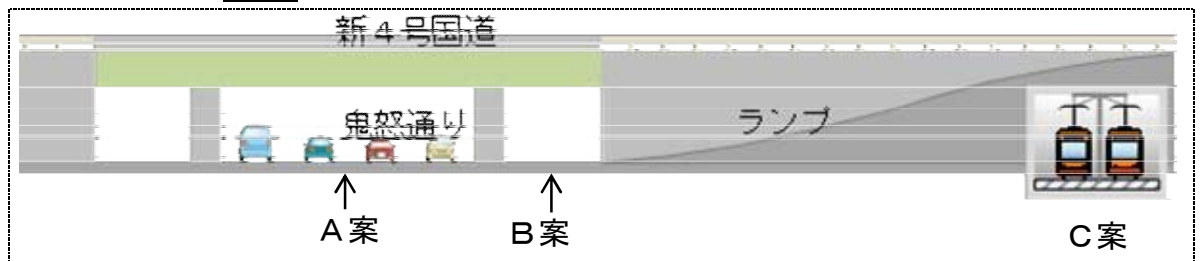
(7) 新4号国道交差点部（**図5**，**図6** 参照）

**図5** <新4号国道交差点平面図>



- ・ **A案** 鬼怒通りを平面交差する場合  
平面交差した場合は更に混雑し、交通処理が困難となる。
- ・ **B案** 平出交差点の南側のピア（柱）間を平面交差する場合  
LRTが通行する空間を確保するために、鬼怒通り交差点部全体の地盤の高さを改良する必要がある。  
また、鬼怒通りを西進し、新4号国道へ流入する左折交通の処理が困難になり、交差点部の改良が必要となる。  
さらに、開業後における維持管理面において、ランプ部から軌道を通る自動車交通が極めて多い状態であることから、頻繁に保守管理が必要となる。
- ・ **C案** 鬼怒通りと新4号国道交差点部南側の盛土部を通過する場合  
平面交差に比べ、LRTが通過する専用の空間が確保され、交通への影響が少ないだけでなく、開業後の維持管理面においても優位性が高いことから、交差点南側下部に導入することとする。

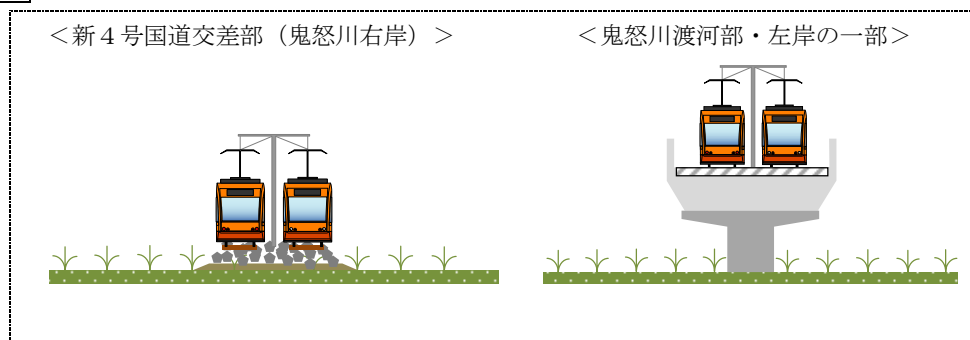
**図6** <新4号国道交差点部への導入空間イメージ>



(イ) 新4号国道交差点部～清原工業団地西端付近（**図7** 参照）

新4号国道交差点付近から鬼怒川の左岸については、概ね直線の専用軌道とし、起伏のある入り組んだ地形の一部区間については、安全性を確保するため、高架の専用軌道とする。

**図7** <新4号国道交差点部（鬼怒川右岸）～鬼怒川渡河部～鬼怒川左岸部への導入空間イメージ>



(4) 清原工業団地西端付近～野高谷交差点（清原工業団地）〔Ⅳ区間〕

ア 導入案

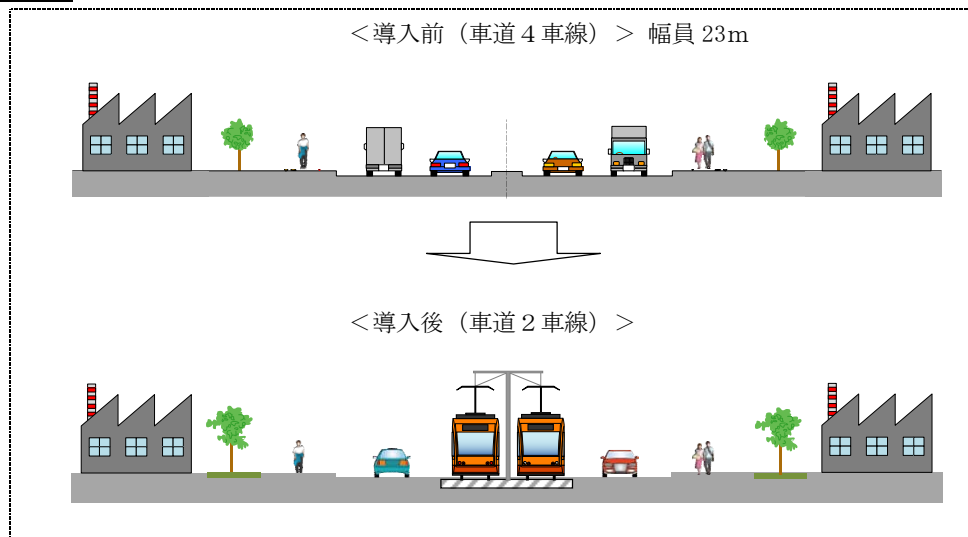
清原工業団地西端付近から清原工業団地管理センター付近までは道路のセンター一部、清原工業団地管理センター付近から清原工業団地北端までは清原中央通りの緑地帯（グリーンベルト）、清原工業団地北端から野高谷交差点までは専用的高架軌道を導入

イ 検討状況

(7) 清原工業団地西端付近～清原工業団地管理センター付近（〔図8〕参照）

清原工業団地西端付近から清原工業団地管理センターまでは、道路のセンター部に導入し、車道を2車線とする。車道が2車線の区間は道路を拡幅して対応する。

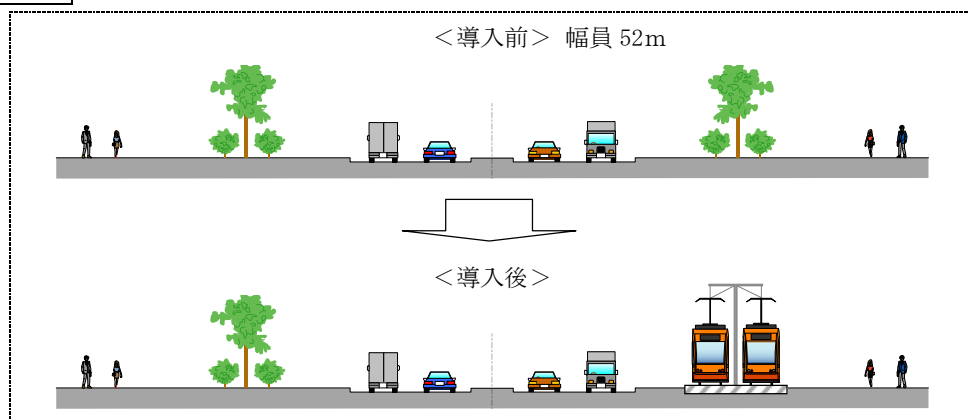
〔図8〕 <清原工業団地西端付近～清原工業団地管理センター付近への導入空間イメージ>



(i) 清原工業団地管理センター付近～清原工業団地北端付近（〔図9〕参照）

清原工業団地管理センター付近から清原工業団地北端までは道路東側の緑地帯へ導入することで、現況の車線数4車線を確保する。

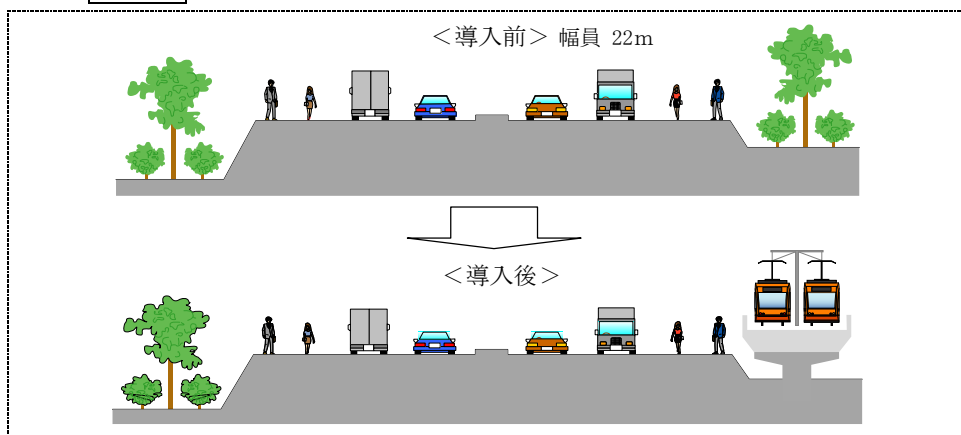
〔図9〕 <清原工業団地管理センター付近～清原工業団地北端付近への導入空間イメージ>



(4) 清原工業団地北端付近から野高谷交差点付近 ( 図 1 0 参照 )

清原工業団地北端から野高谷交差点までは、平面交差した場合は更に混雑し、交通処理が困難となることから、交通への影響や道路の勾配等を勘案し、立体交差として導入する。

図 1 0 <清原工業団地北端付近～野高谷交差点付近への導入空間イメージ>



(5) 野高谷交差点～行政境 (宇都宮茂木線) [V 区間]

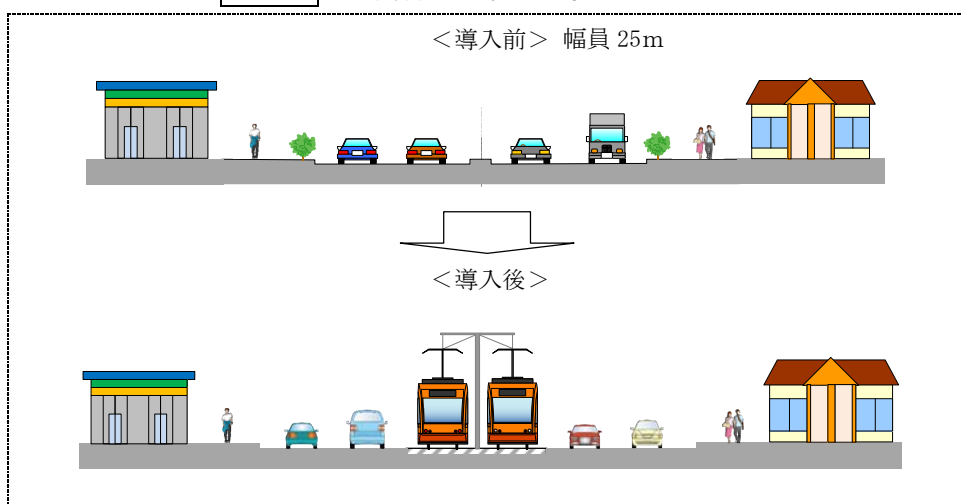
ア 導入案

宇都宮茂木線の道路センター部に導入

イ 検討状況 ( 図 1 1 参照 )

本区間は、現道を拡幅し道路のセンター部に導入し、車道は導入前の 4 車線を維持することとする。

図 1 1 <宇都宮茂木線への導入空間イメージ>



2 今後の取組み

以上の考えに基づいた本案を基本形として、引き続き、各区間の課題解決に向けて検討を進めるとともに、交差点の形状や信号制御、施工中の交通への影響等についても、逐次、道路管理者や交通管理者と協議を推進していく。



# 導入予定ルート概略図（JR宇都宮駅東側の優先整備区間）

※ここで示すルート・電停等の計画内容は、検討状況を示すものであり、確定した内容を示すものではありません。

