

### 芳賀町区間の導入空間について

芳賀町区間の導入ルートについては、これまで宇都宮市区間とあわせて、概略の導入ルートを示してきたところである。

今回は、交通の円滑化、安全性等にかかる関係機関との協議を踏まえた導入空間の検討状況について報告するものである。



図 1 導入予定ルート概略図

## 1 導入ルートと空間

検討に当たっては、速達性・経済性・周辺交通への影響・沿道企業の利便性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ている。

なお、以下に示している導入空間の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) 行政境～管理センター前交差点（(主)宇都宮茂木線）【I区間】

#### 検討状況（図2参照）

本区間については、宇都宮市区間との整合性を図り、(主)宇都宮茂木線の道路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。

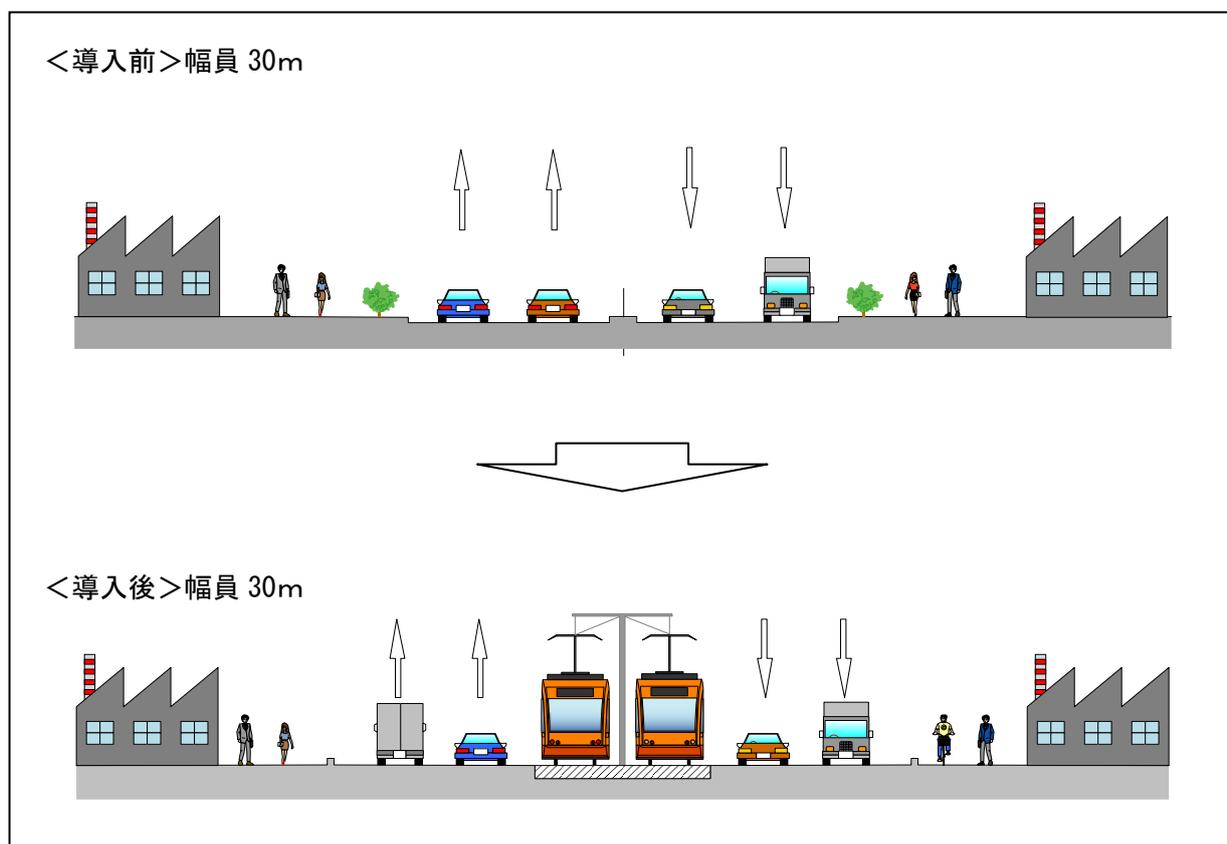


図2 (主)宇都宮茂木線への導入イメージ

(2) 管理センター前交差点～本田技研北門付近（芳賀町道 0114 号線）【Ⅱ 区間】

検討状況（図 3 参照）

速達性，経済性，周辺交通への影響，沿道企業の利便性の観点などから，複数案の検討を踏まえ，芳賀町道 0114 号線の道路センター部に導入することとする。

・ A 案：西側導入案

B 案に比べ用地買収幅が広く，事業費が増大する。

西側に片寄するため，沿道企業の出入口の処理や安全性確保が課題となる。

・ B 案：道路センター導入案

道路センターに導入することで，交差道路との安全性や沿道企業への出入口の処理への影響がなくなる。

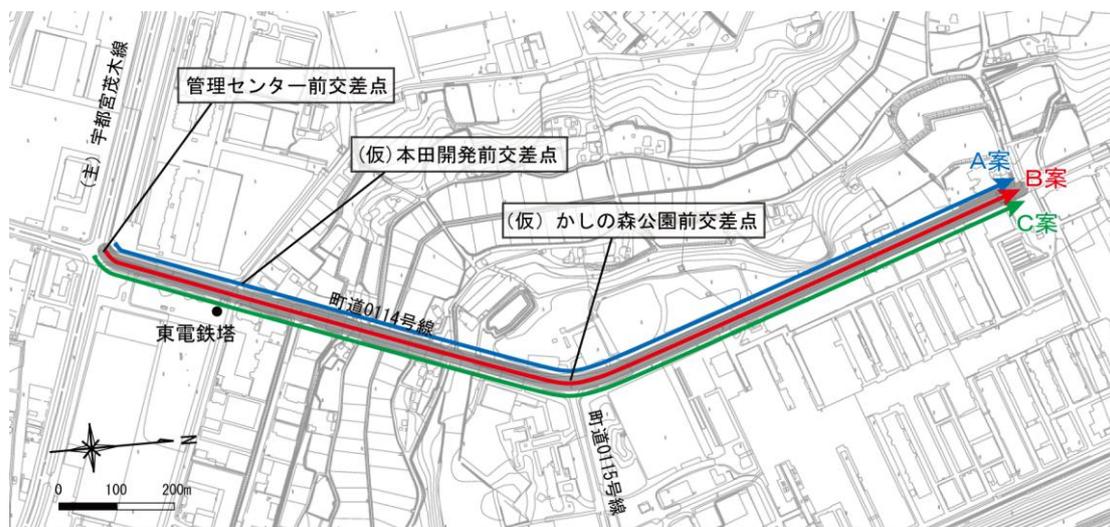
・ C 案 東側導入案

東京電力の鉄塔に支障する。

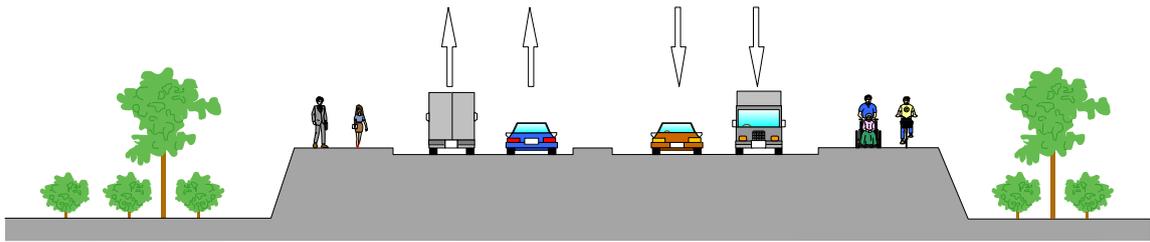
B 案に比べ用地買収幅が広く，事業費が増大する。

東側に片寄するため，沿道企業の出入口の処理や安全性確保が課題となる。

<平面イメージ>

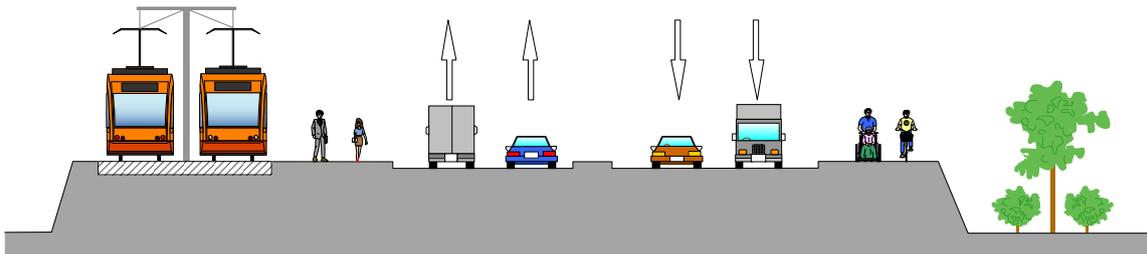


<導入前>幅員 25.0m

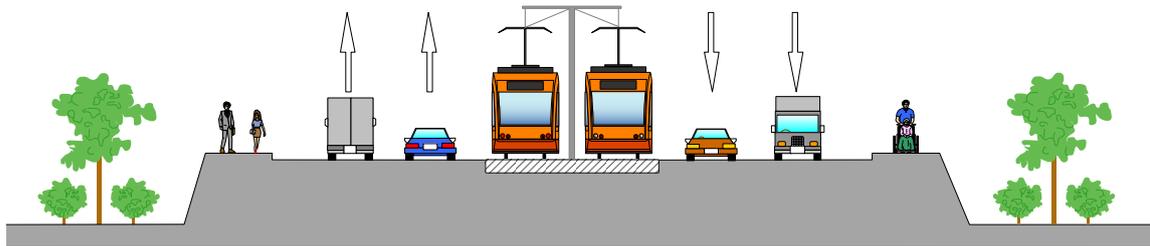


<導入後>

A 案 幅員 31.5m



B 案 幅員 27.5m



C 案 幅員 31.5m

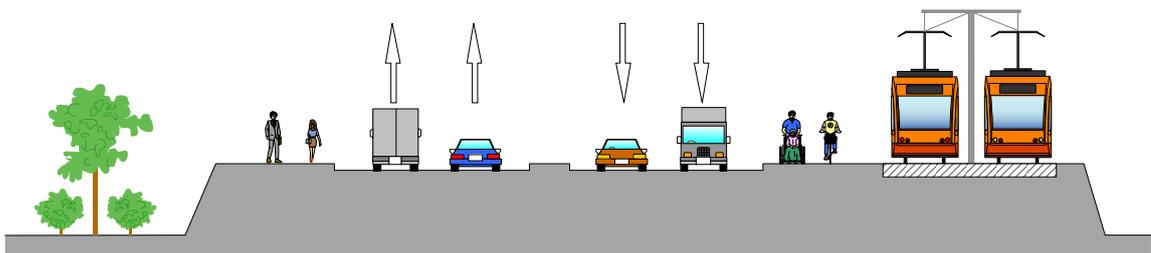


図3 芳賀町道 0114 号線への導入空間イメージ

## ■道路センター導入案と西側導入案の比較

道路センター導入案と西側導入案を比較すると、西側導入案には下記の2点の課題がある。

### (1) 沿道企業出入口の安全性確保

町道 0114 号線には、沿道企業や「かしの森公園」といった多数の出入口がある。

西側に導入した場合、これらの出入口へ影響し、現況の利便性を確保するためには、代替路整備が必要となる。

また、出入口に近接して軌道が敷設されるため、出入口における安全性を確保する必要がある。

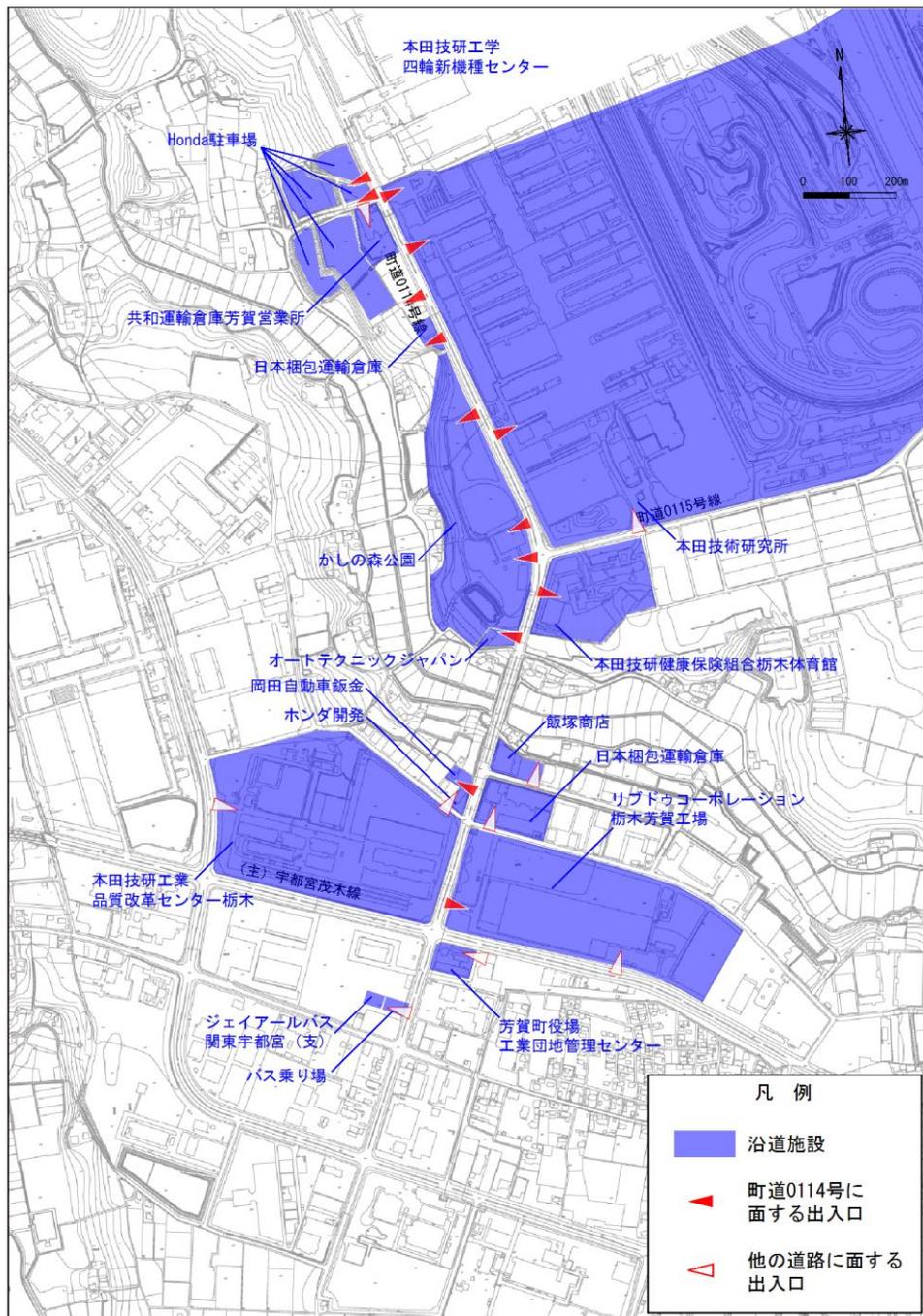
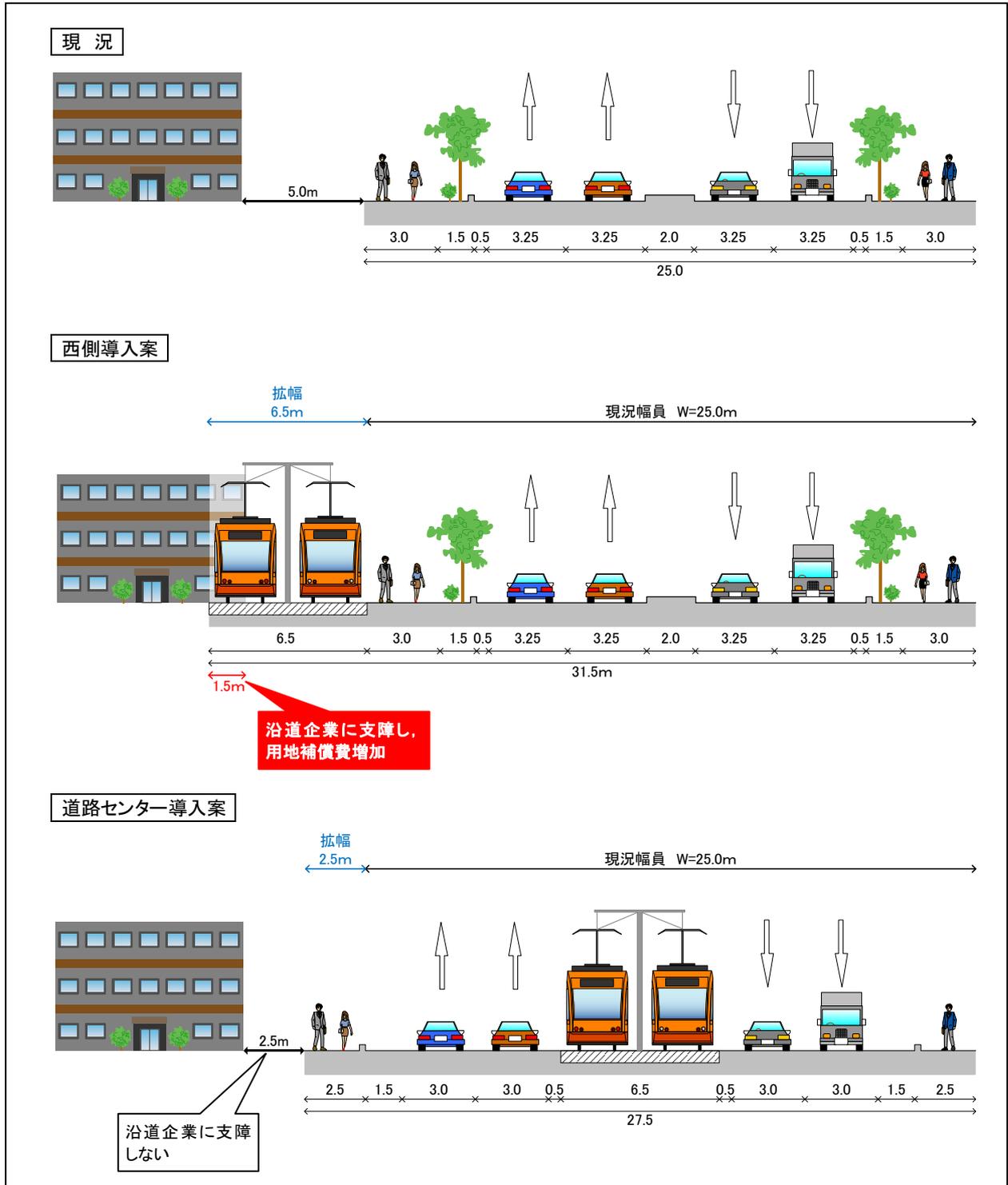


図4 沿道施設立地及び出入口

(2) 用地補償費増加の抑制

西側導入案に比べ、道路センター導入案は、支障物件数が少なくなり、用地補償費の低減が可能である。

(例)



■導入予定ルート概略図

