

## L R Tの導入ルートについて

L R Tの整備に向けて、今年度予定している都市計画決定の諸手続きや軌道運送高度化実施計画の策定に必要となる軌道の基本設計を実施してきたところであり、これらの検討結果を踏まえた導入ルートについて報告するもの

## 1 これまでの取組

L R Tの概略ルートについては、事業化に向けた検討において、速達性、経済性、周辺交通への影響等を総合的に勘案し設定したところである。

## 2 基本設計における導入ルートの考え方

基本設計においては、概略ルートを前提として、軌道の平面線形・縦断線形等について地形条件などを踏まえながら、以下の事項に配慮して検討を行い、**別紙**のとおり導入ルートを設定した。

## (1) 速達性の確保

需要喚起のための速達性向上を目指し、軌道線形（平面・縦断形状）の曲線半径や縦断勾配を抑制

## ア 曲線半径

曲線部においては、速度低下や脱線の危険性などを回避するため、可能な限り大きな曲線半径となるように配慮した。本計画における最小曲線半径は、「J R 宇都宮駅東口」停留場付近等における25mである。

## 【軌道建設規程第15条】

本線路の曲線半径は11mより小なることを得ず

## 【道路構造令の解説と運用】

屈曲部の曲線半径はおおむね20m以上とすることが望ましい

## イ 縦断勾配

高低差がある区間においては、速達性向上、地形特性、経済性などを考慮して、可能な限り縦断勾配を抑制するよう配慮した。本計画における最急縦断勾配は、「作新学院北」停留場西側付近等における60%である。

## 【軌道建設規程第16条第1項】

本線路の勾配は40/1,000より急なることを得ず但し特殊の箇所には67/1,000迄と為すことを得

## (2) 周辺交通への影響

道路交通の影響について、交通シミュレーションを用いた検証等を行い、道路管理者、交通管理者と協議の上、交差点改良等の交通円滑化方策を検討

## (3) 経済性への配慮

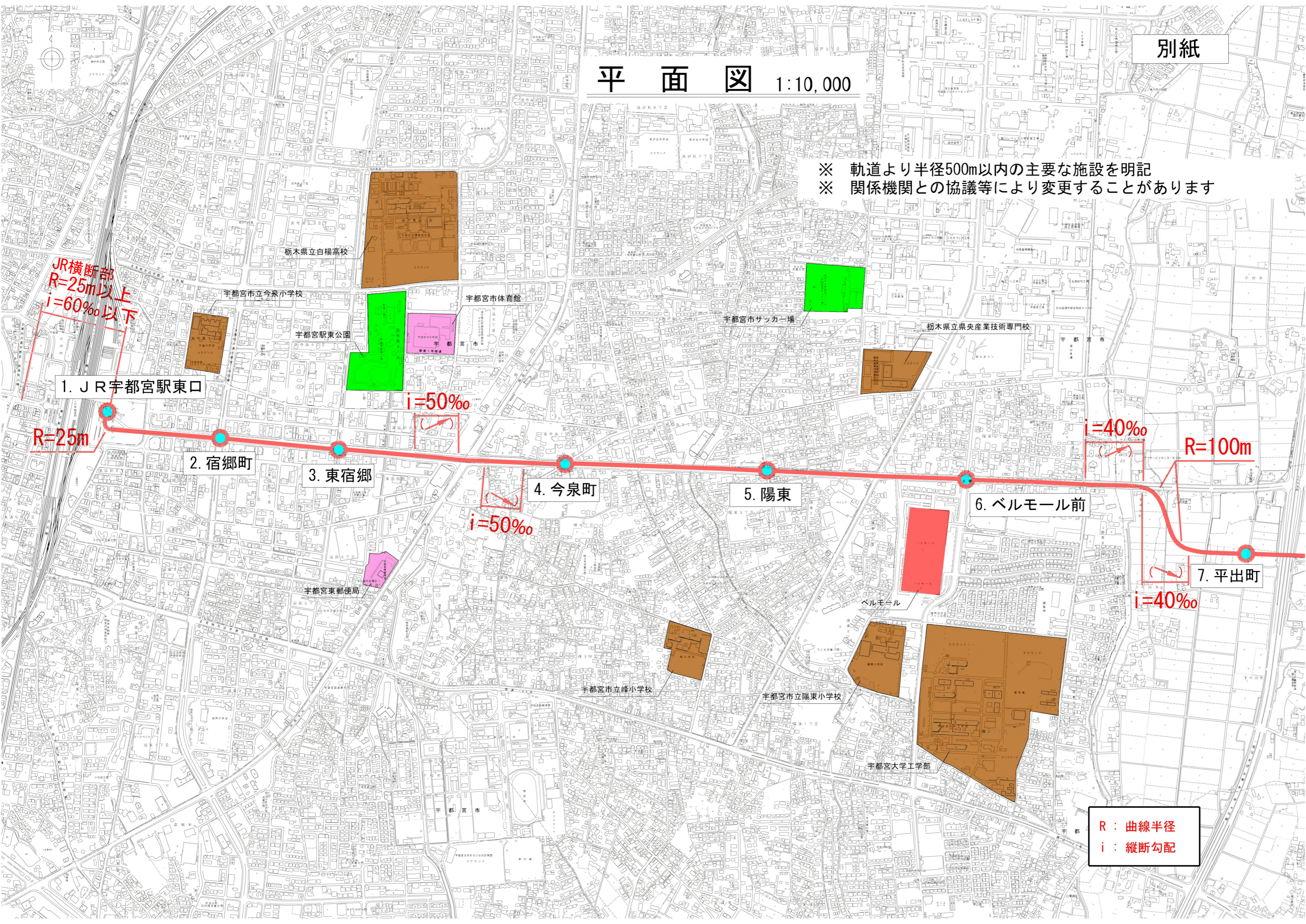
工事費などの抑制に配慮

## 3 今後の取組

基本設計により設定した導入ルートに基づき、事業実施に必要となる軌道事業の特許取得や都市計画決定の法定手続きを進めるとともに、詳細設計を行い、関係機関との協議・調整を図っていく。

# 平面図 1:10,000

※ 軌道より半径500m以内の主要な施設を明記  
※ 関係機関との協議等により変更することがあります



1. JR宇都宮駅東口

2. 宿郷町

3. 東宿郷

4. 今泉町

5. 陽東

6. ベルモール前

7. 平出町

JR横断部  
R=25m以上  
i=60%以下

R=25m

i=50%

i=50%

i=40%

R=100m

i=40%

R : 曲線半径  
i : 縦断勾配

※ 軌道より半径500m以内の主要な施設を明記  
※ 関係機関との協議等により変更することがあります

R=110m

i=30‰

i=30‰

i=40‰

i=40‰

i=40‰

i=60‰

i=40‰

R=30m

R=90m

8. 下平出

9. 下竹下

10. 作新学院北

12. 清原工業団地北

11. 清原管理センター前

平石地区市民センター

宇都宮市立平石中央小学校

宇都宮市立清原中央小学校

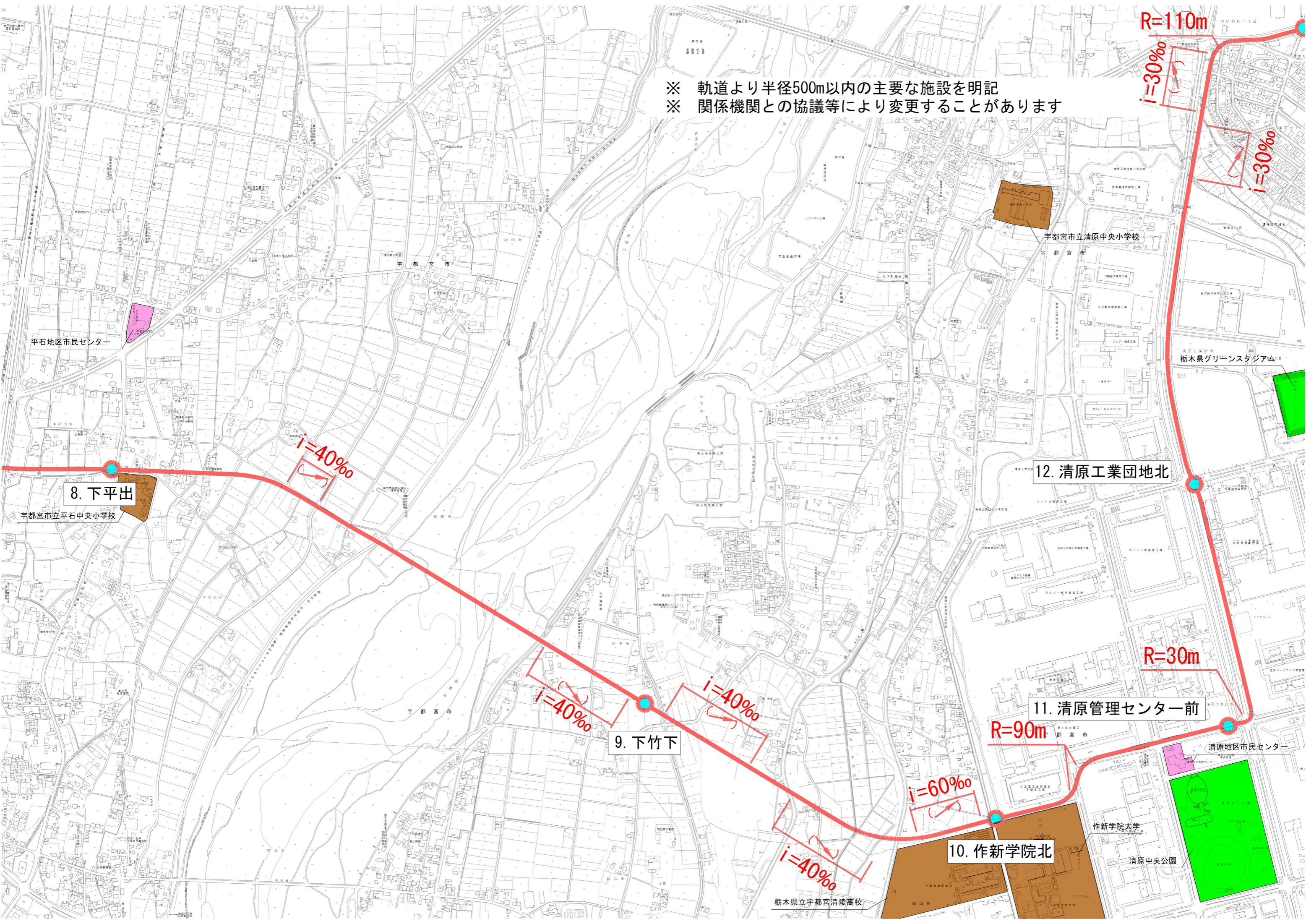
栃木県グリーンスタジアム

作新学院大学

清原中央公園

栃木県立宇都宮清陵高校

清原地区市民センター



※ 軌道より半径500m以内の主要な施設を明記  
※ 関係機関との協議等により変更することがあります

