



芳賀・宇都宮 LRT
Haga Utsunomiya LRT



HELLO, NEW CITY.

芳賀・宇都宮 LRT ライトライン

LIGHTLINE

Haga Utsunomiya LRT

2026年2月17日(火)

宇都宮市 建設部 参事(LRT担当)

室井 君夫



目次

1. 宇都宮市が目指すNCC
～ネットワーク型コンパクトシティ～
2. ライトライン事業のあゆみ
3. ライトラインの現状と整備効果
4. バス路線の再編と地域内交通
5. 駅西側導入の検討状況

1.

宇都宮市が目指すNCC

～ネットワーク型コンパクトシティ～

HELLO,
NEW
CITY.

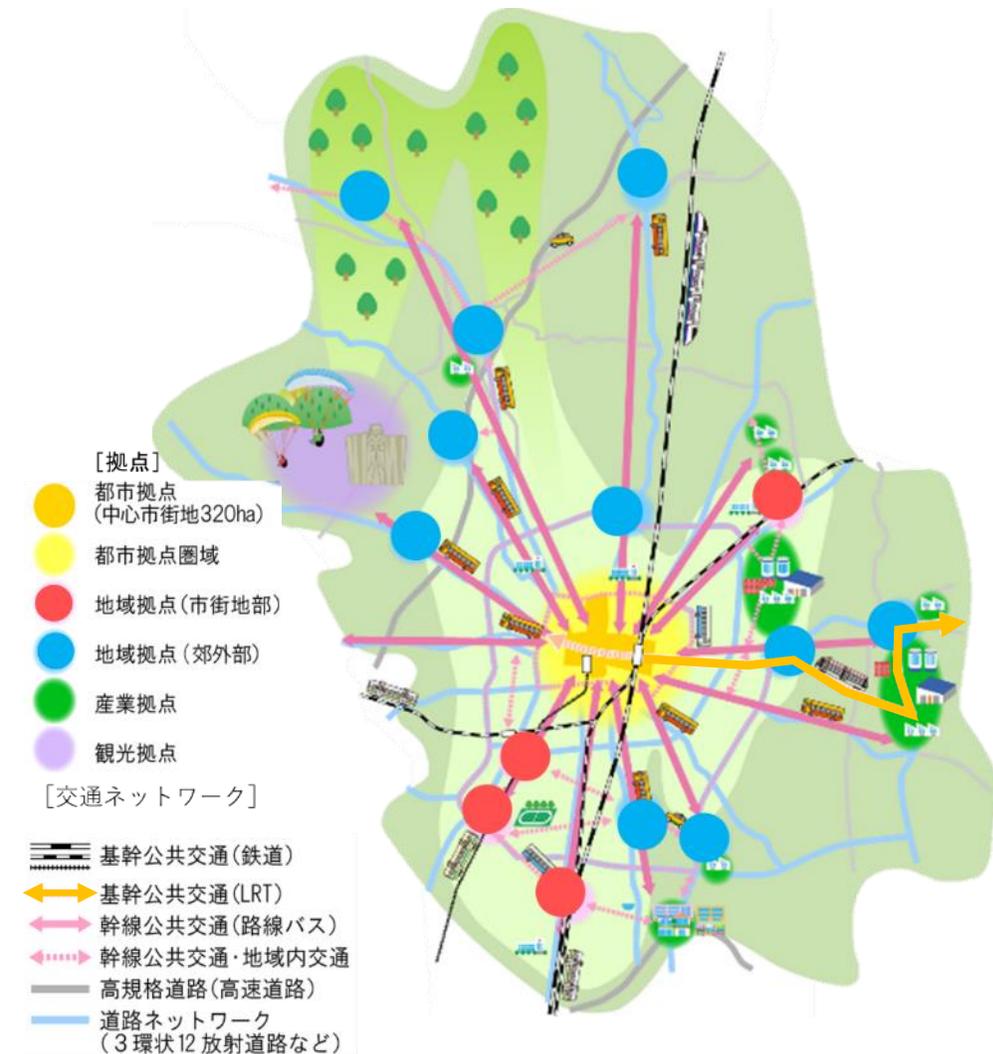


ネットワーク型コンパクトシティ(NCC)



宇都宮市では、人口減少や少子超高齢社会にあっても、子どもから高齢者まで誰もが安心して便利に暮らせるように、コンパクトなまちが公共交通で繋がった持続的に発展できるネットワーク型コンパクトシティ(NCC)の実現を目指している。

将来都市構造



本市まちづくりの特徴

本市の概要(都市の成り立ち)

面積約416km²、人口が約51万1千人。古くは二荒山神社の門前町として発展し、こうした現在の中心部と、それを囲む古くから発展してきた周辺の各地域(合併前の旧町村)から成り立つ。

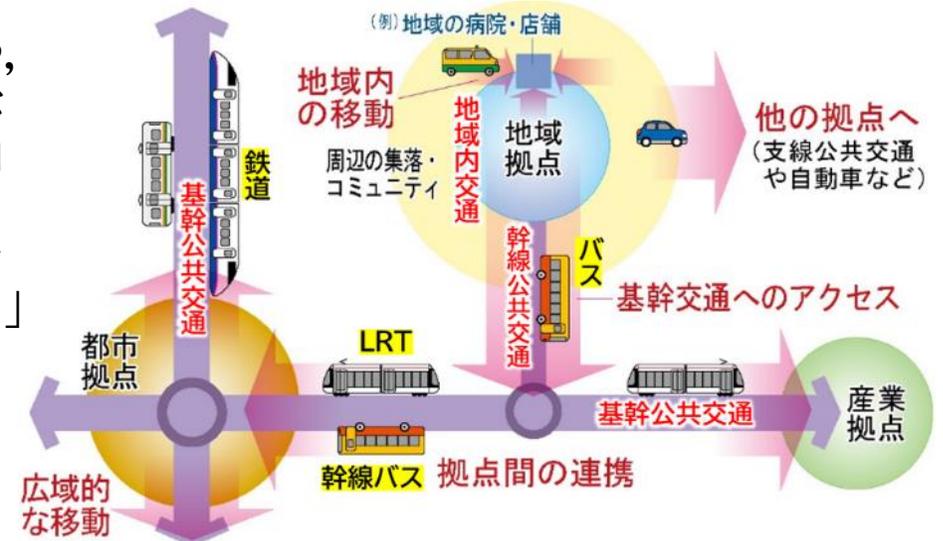
拠点化(コンパクト化)の取組

- ・ 中心部(都市拠点)に、高度な医療や商業などの多様で魅力的な都市機能を、鉄道駅周辺や合併前の旧町村の中心部(地域拠点)に、医療や子育てなど市民の日常生活を支える機能を誘導・充実
- ・ 中心部や鉄道駅周辺、ライトライン沿線や幹線バス路線沿線などに、緩やかに居住を誘導

ネットワーク化の取組

- ・ 他都市間を結ぶ鉄道や、市内の各拠点等を結ぶLRT、バス、地域内交通などが連携した「階層性のある効率的な公共交通ネットワーク」の形成

公共交通による拠点間の連携イメージ



NCCのイメージ



- ・中心市街地と各周辺地域に、必要な都市機能・産業・観光が集積した「拠点」を形成
- ・鉄道、バス、LRTなど広域性を持つ「基幹交通」から、身近な生活を支える「地域内交通」まで、階層性を持った「公共交通ネットワーク」を構築し、拠点間を連携・補完
 - ⇒ 子どもから高齢者まで誰もが安全で快適に移動できるまちづくり
 - ⇒ 外出によって健康に、ウォーカブルなまちづくり
 - ⇒ 環境負荷の少ないまちづくり



旧帝国ホテルの建材としても使われた本市特産の「大谷石」採掘場跡（平成30年（2018年）「大谷石文化」が日本遺産に認定）



内陸型工業団地としては国内最大級の規模を誇る清原工業団地



ライトライン開業
（令和5年（2023年）8月）



宇都宮駅東口地区まちびらき
（令和4年（2022年）11月）



立地適正化計画区域

市街化区域

居住誘導区域

都市機能誘導区域
(11か所)



多様な機能が集積
賑わいと活力あるエリア

市街化調整区域の
地域拠点
(7か所)



身近な自然に親しめる
ゆとりある居住エリア

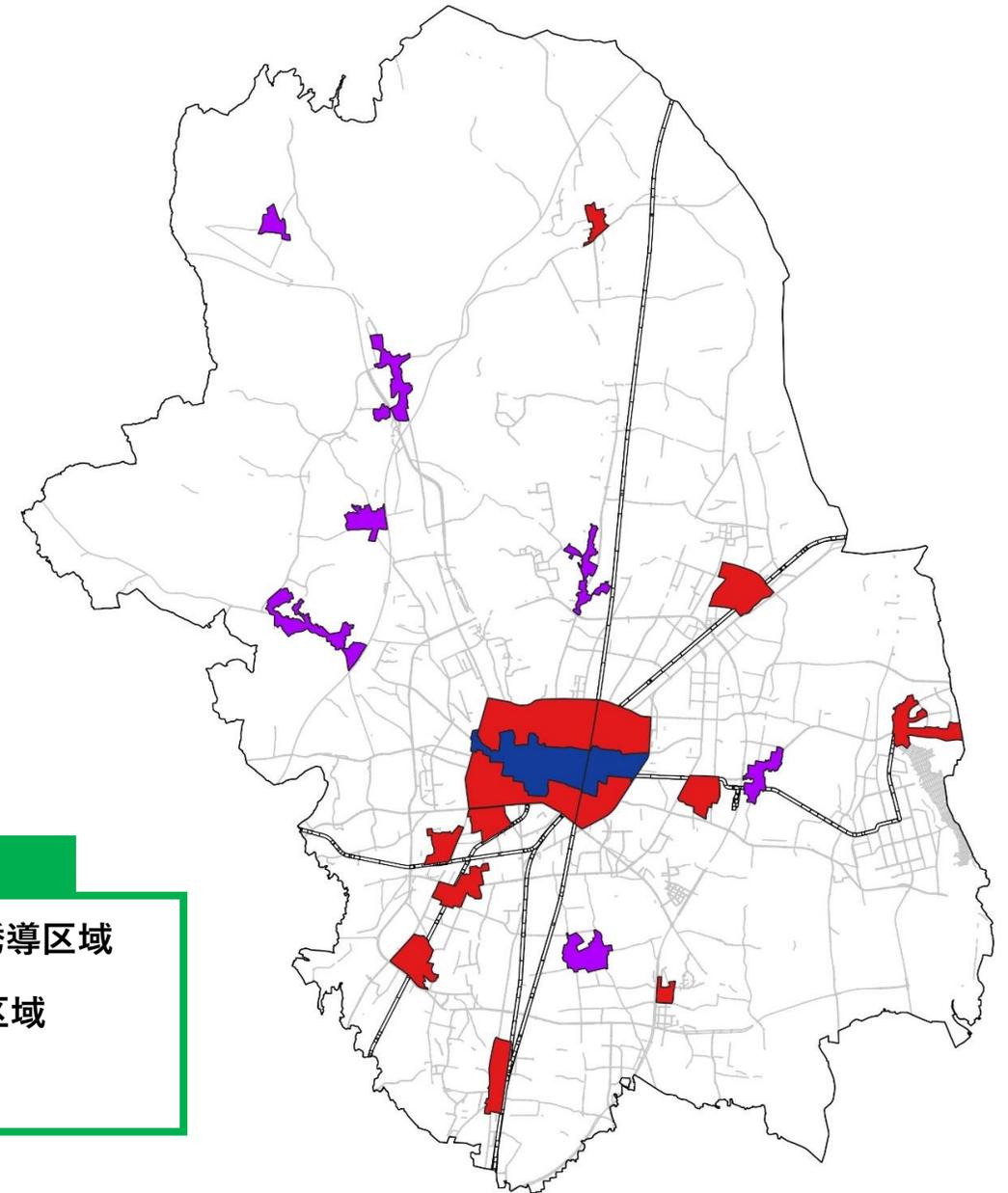
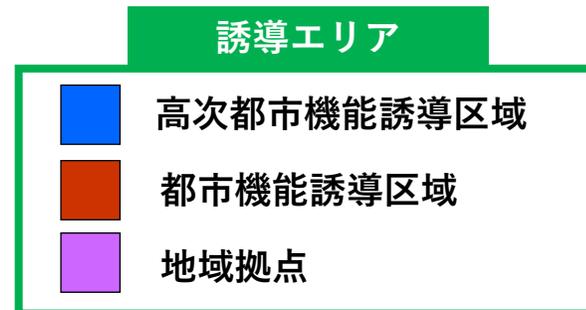
鉄道駅など、
アクセスしやすい場所に
拠点を配置・形成

拠点や公共交通沿線に
居住を誘導



○ 都市機能誘導施設立地促進補助金

都市機能誘導区域等での誘導施設
(病院, 子育て支援施設, スーパーなど)
の新築, 建替え費用の一部を助成





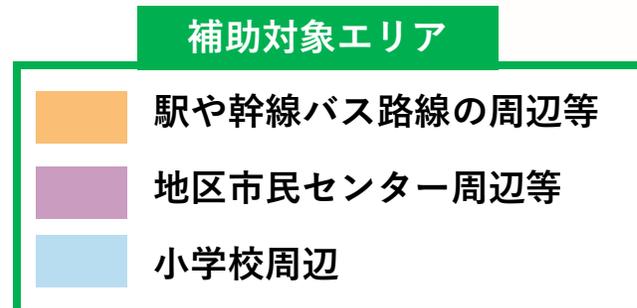
○ マイホーム取得支援補助金

居住誘導区域に新たに住宅を取得し居住する世帯に対し、住宅取得費用の一部を補助

○ 若年夫婦,子育て世帯及び新卒採用者等家賃補助金

居住誘導区域に転居する「若年夫婦」,「子育て世帯」,「新卒採用者」等に対し、家賃額の一部を補助

さらに,子どもの数に応じて補助額を加算



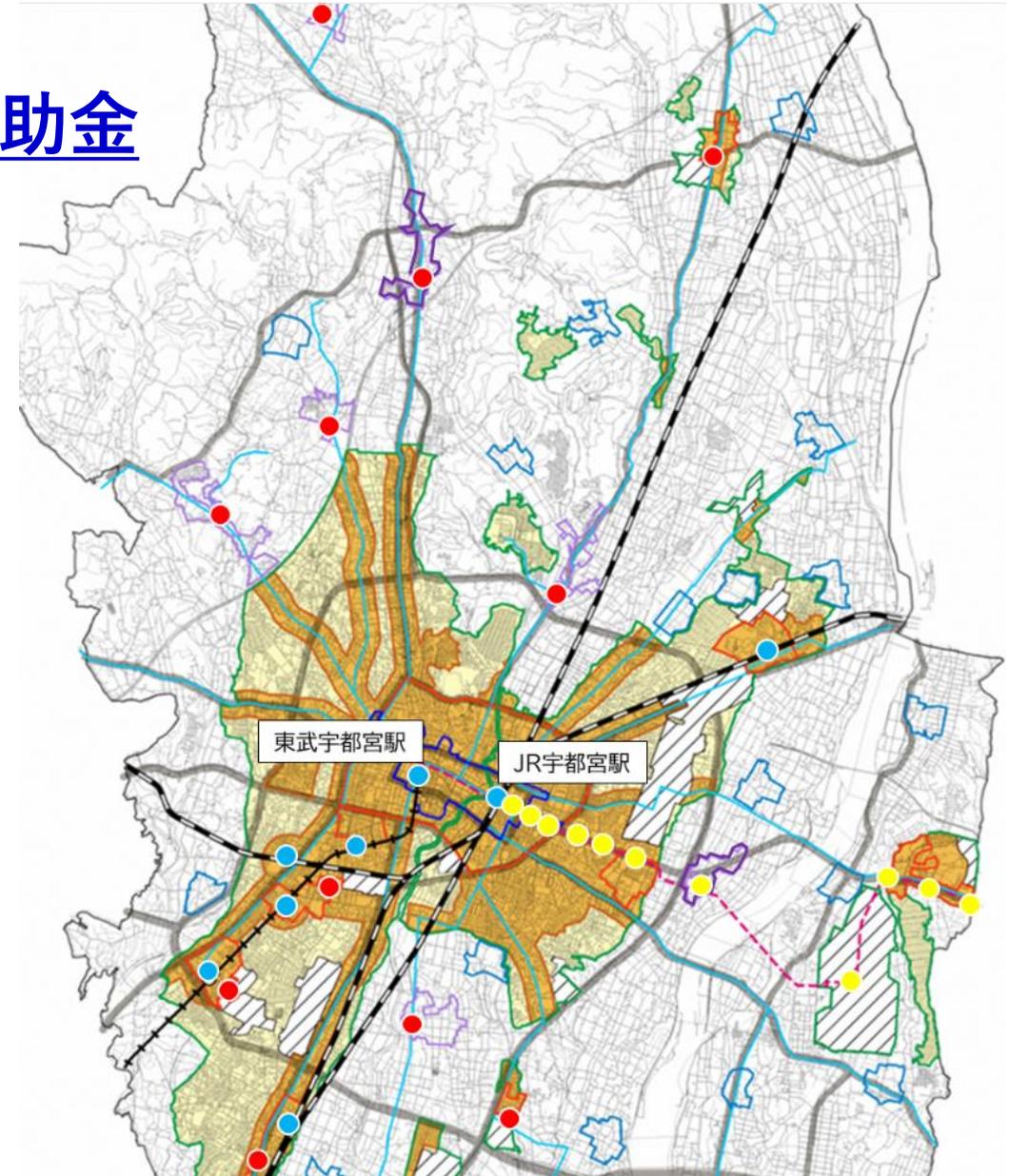


都市活動支援機能誘導施設立地促進補助金

ライトライン停留場や鉄道駅、
主要なバス停の周辺に、
市民が移動の合間に買い物ができる
コンビニエンスストアや、
仕事や勉強、交流の場を提供する施設を誘導

誘導エリア

- ライトライン停留場周辺
- 鉄道駅周辺
- バス停留場周辺



2. ライトライン事業のあゆみ

HELLO,
NEW
CITY.



ライトライン事業のあゆみ① (約30年前～)



駐車場に入るための渋滞



柳田大橋の混雑状況
○交通量:4.6万台/日
○混雑度:1.2
H27道路交通センサス



- 1992年 第2回宇都宮都市圏パーソントリップ調査実施
- 1993年 宇都宮市街地開発組合(県・市)において、交通渋滞の解消及び交通アクセス強化のため新しい軌道交通システムの導入を検討
- 1996年 宇都宮都市圏都市交通マスタープランにおいて、新たな公共交通システムの必要性を提案
- 2003年 新交通システム導入基本計画策定調査(県・市)において、基本的な考え方や課題等を取りまとめL1

ライトライン事業のあゆみ②（約20年前～）



- 2004年 宇都宮市が主体となり、まちづくりと交通、LRTに関するオープンハウスや懇談会等を開催
- 2005年 「新交通システム導入課題対応策検討調査(市)」において、LRTを軸とした総合的な交通まちづくり、事業運営の考え方等を取りまとめ
- 2006年 LRT導入推進室を新設
- 2007年 LRT事業において、「上下分離方式」が可能となる
- 2008年 「第5次宇都宮市総合計画」において、目指すべき都市の姿として、「ネットワーク型コンパクトシティ(NCC)」を位置づけ
- 2010年 「第2次宇都宮市都市計画マスタープラン全体構想」において、東西基幹公共交通(LRT等)をNCCを支える公共交通ネットワークの基幹公共交通軸として位置づけ
- 2011年 まちづくりと公共交通ネットワークに関する市民説明として、パンフレットの全戸配布、オープンハウスや市民フォーラムを開催

ライトライン事業のあゆみ③（約10年前～）



2013年「東西基幹公共交通の実現に向けた基本方針」(市)において、

- ・公設型上下分離方式によるLRTの導入
- ・桜通り十文字付近から宇都宮テクノポリスセンター地区に至る計画区間
- ・駅東側を優先整備区間 とすることを公表



芳賀町長等から、芳賀町までのLRT延伸を要望する要望書を受理
芳賀・宇都宮基幹公共交通検討委員会を設置

2015年 宇都宮ライトレール株式会社を設立

2016年 軌道運送高度化実施計画を申請

3. ライトラインの 現状と整備効果

HELLO,
NEW
CITY.



ライトラインの運行概要と沿線の状況



営業キロ	約14.6km(複線, 宇都宮市域12.1km:芳賀町域2.5km)
停留場数	19か所(100%バリアフリー, 追越施設2か所※平石, グリーンスタジアム)
導入車両	17編成(運転最高速度:時速40km※軌道法)
運転時間帯	午前4時台~午前0時台 JR宇都宮駅の新幹線の始発・終電に対応
運行間隔	(平日) ピーク時6分間隔, オフピーク時12分間隔 計256本 約44分
所要時間	※ 令和6年4月1日から快速運行を開始 約42分
運賃	初乗り150円~400円(対距離制) 通勤定期 約4割引, 通学定期 約5割引





■ 清原地区市民センター前トランジットセンター



＜公共交通間のスムーズな乗り継ぎ＞

下野新聞社提供



駐車場 (64台)



乗降場 (一般車7台)



駐輪場 (70台)



バス乗降場



タクシー乗降場



地域内交通乗降場



トイレ・待合所

停留場駐車スペースの整備・増設



パーク＆ライド駐車場や送迎者用待機スペースの利用者ニーズに対応するため、駐車スペースを増設

場所	整備内容	駐車台数
平石	①停留場西側に駐車スペースを暫定的整備 ②現在の駐車スペースの配置を見直し ③車両基地北側等に駐車スペースを増設	27台→174台 (①+ 19台) (②+ 9台) (③+119台)
清原地区 市民センター前	トランジットセンター内の駐車できる区画を増設	64台→85台 (+21台)
飛山城跡	停留場南側の市有地に駐車スペースを暫定的に整備	8台→45台 (+37台)
芳賀町工業団地 管理センター前	現在の駐車スペースの配置を見直し、駐車場全体のレイアウトを変更	55台→75台 (+20台)
台数合計		154台→379台 (+225台)



清原地区センター前



平石



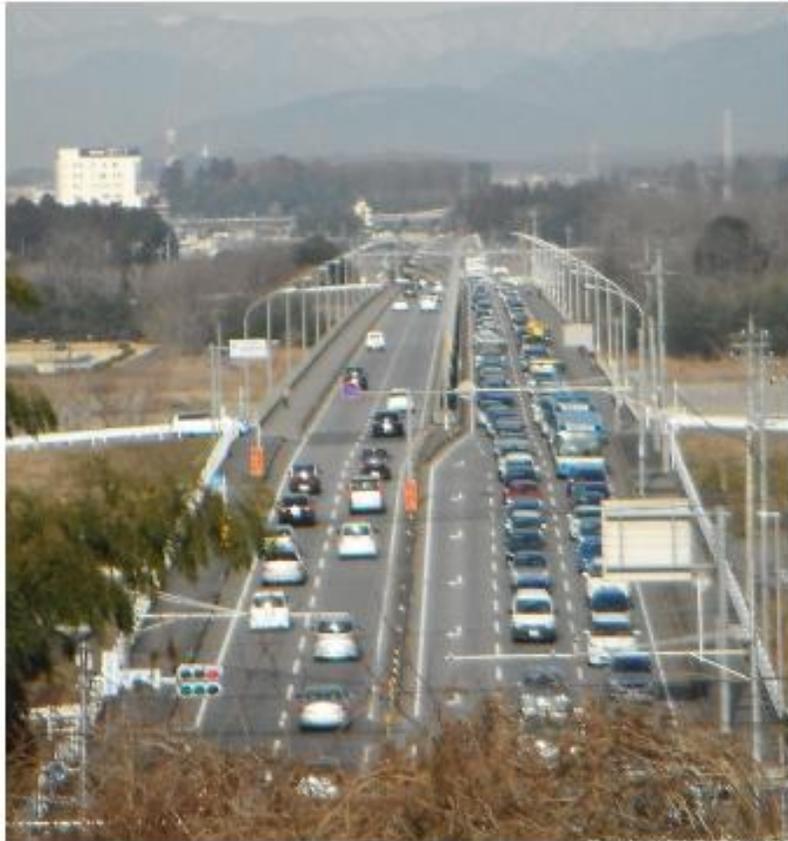
飛山城跡





大手自動車メーカーでは、宇都宮駅からの通勤用企業バス（約50人乗り計29便）を廃止し、ライトラインの利用を促進

▼ 鬼怒川を渡る橋梁上の渋滞(手前が清原方面)



1日約1,000人を超える従業員にライトラインでの通勤を呼びかけ。



工業団地周辺の渋滞解消だけでなく、沿線地域の二酸化炭素の排出量削減にも寄与

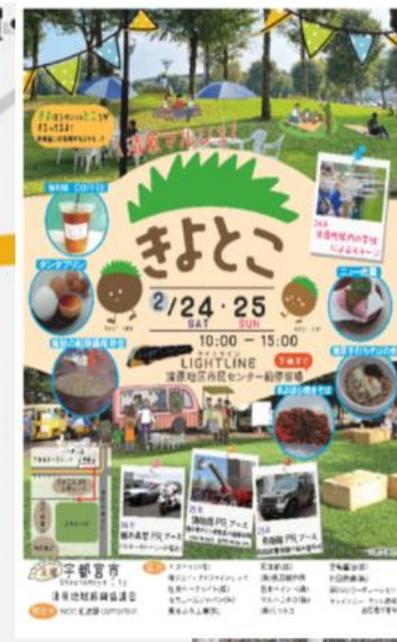
沿線の活性化(官民の取組)



【東部総合公園(アークタウン宇都宮)整備】

若者や子育て世代, 高齢者など多くの人々が平日の昼間や休日などにライトラインで訪れ, 楽しむことができる都市公園を整備中(2026年3月開園予定)

東部総合公園(アークタウン宇都宮)イメージ図



会場様子(令和5年度)

【飛山城史跡公園(1977年国指定史跡)】

ライトラインを活用し, 飛山城跡停留場から無料送迎サービスの実証実験を行うなど, 令和6年度の来場者数が平成17年3月の開園以来最多(年間約4万人)を更新



【きよとこ清原マルシェ】

地域が主体となり, ライトラインを活用したにぎわいを創出し, 延べ約1万人が来場

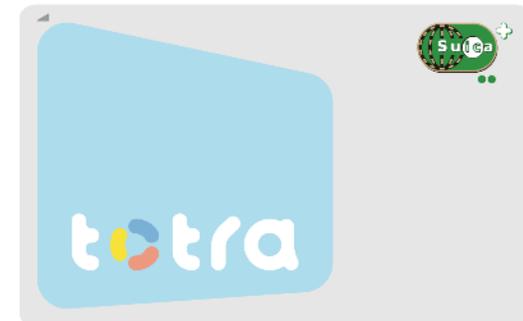
新たな交通系ICカード「totra」の導入



全国相互利用カードである「Suica」の機能を持ちながら、
地域独自のサービスも提供できる**新たな交通系ICカード**

「**totra**」を導入

2021.3.21 バスサービス開始



※「Suica」は東日本旅客鉄道株式会社の登録商標です。

～「totra(トトラ)」の名称について～

バス・LRT・鉄道などの公共交通機関を使った移動が、よりスムーズ・快適になることを目指し、

「総合的(total:トータル)に輸送(transportation:トランスポーテーション)をつなぐ IC カード」としてネーミング

<totraの種類>

- 無記名式(誰でも利用可)
- 記名式(一般用、小児用、障がい者用)

【小児用 totra'】 【障がい者用 totra'】

※記名式totraの券面には氏名などの印字無し

<主な独自サービス>

- 交通ポイント(2%付与)
- 福祉サービス
高齢者外出支援事業(満70歳以上)
精神障がい者交通費助成事業
- 上限運賃制度, 乗継割引制度

<totraエリア>

- 関東自動車の一般路線バス全線
- JRバス関東(宇都宮支店・西那須野支店)の一般路線バス全線
- 宇都宮ライトレール(LRT)全線(2023年8月開業)

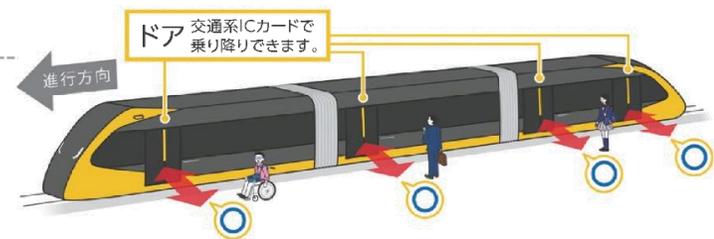


● 関東自動車 運行エリア

県北エリア (那須塩原市、那須町、大田原市)
県央エリア (宇都宮市、日光市、鹿沼市、下野市、上三川町、壬生町、
芳賀町、真岡市、益子町、市貝町、那須烏山市、那珂川町、
高根沢町、さくら市、塩谷町)
県南エリア (小山市、栃木市、佐野市)

● ジェイアールバス関東 運行エリア

塩原エリア (那須塩原市)
芳賀・市貝・茂木エリア (宇都宮市、芳賀町、市貝町、茂木町)

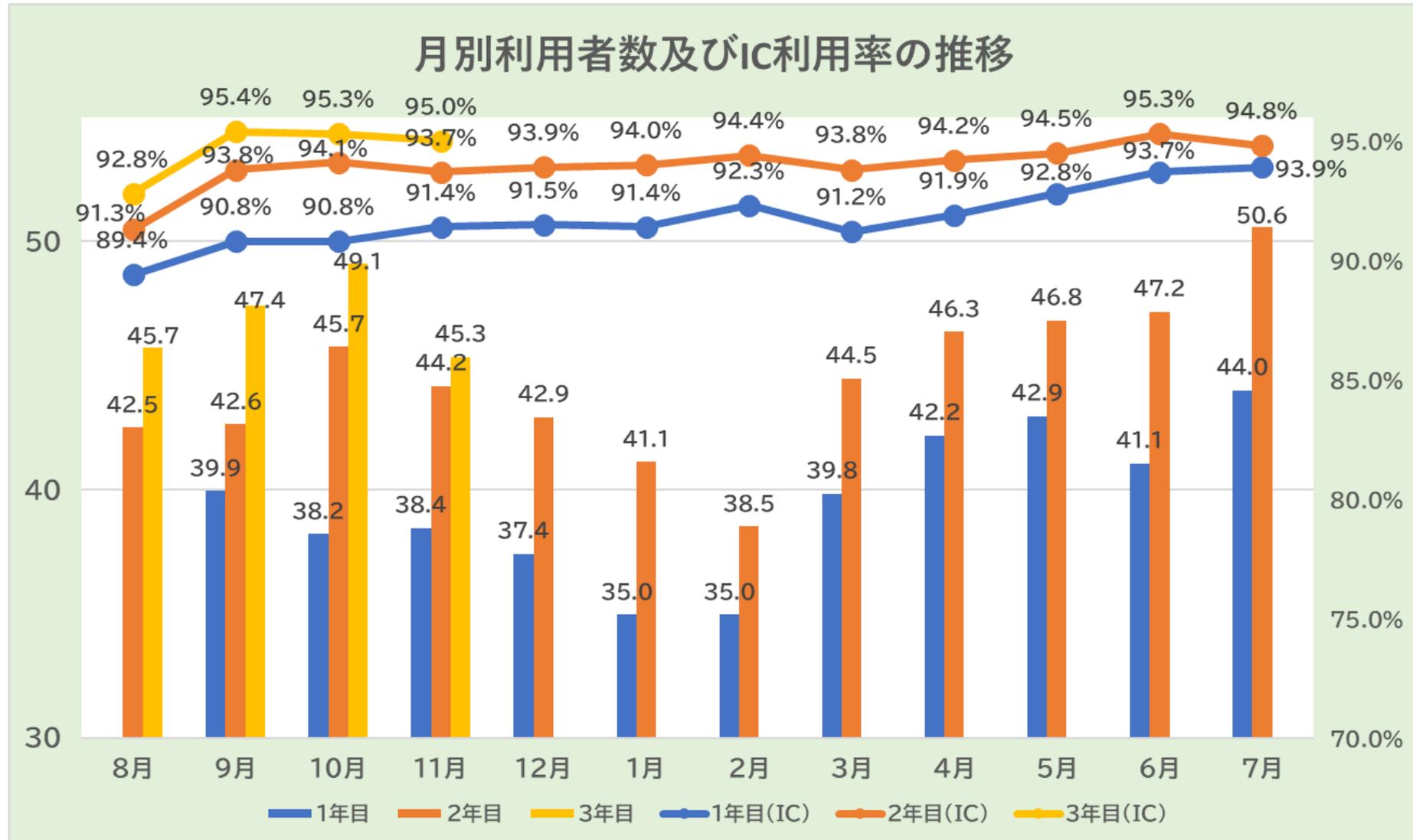


▲車両の全屏の両側に設置されたICカードリーダー

ライトライン利用者数の推移



平日の通勤・通学に加え、休日にも多くの方にご利用いただき、総利用者数は、当初の予測より約6か月早く1000万人(当初予測の約1.2倍)となるなど、地域の移動手段として定着しつつある。



平日平均:
約18,000人~20,000人

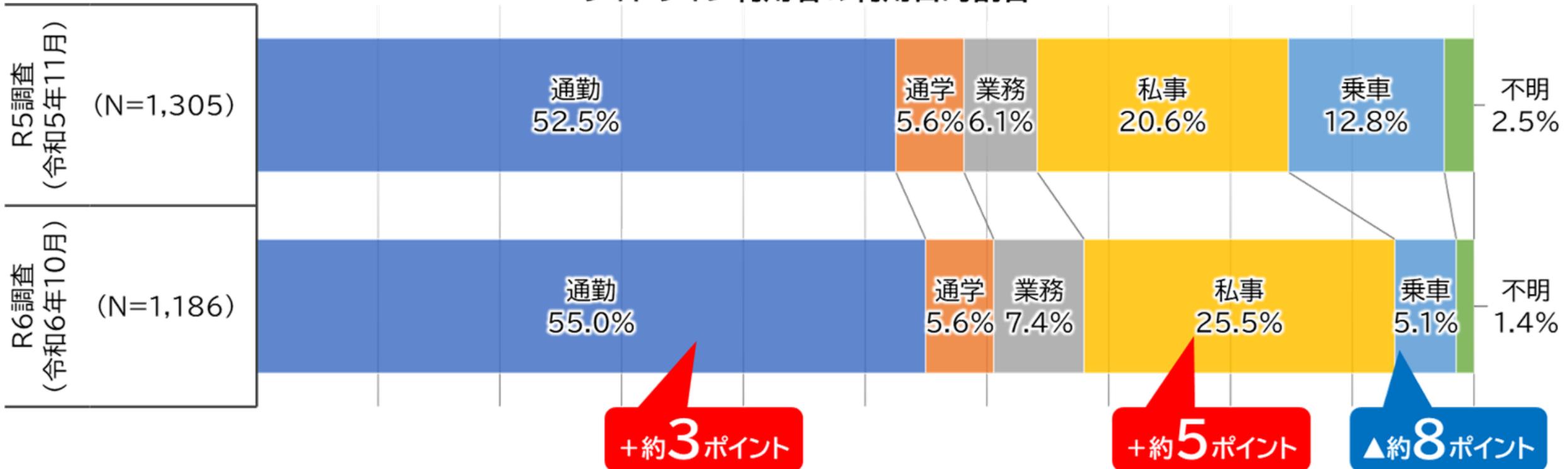
休日平均:
約10,000人

ライトライン利用目的の割合と変化



「ライトライン利用者調査」における利用目的割合の推移を見ると、乗車目的が約8ポイント減少に対し、通勤目的が約3ポイント、私事目的が約5ポイント増加しており、市民生活により根付いてきている。

ライトライン利用者の利用目的割合

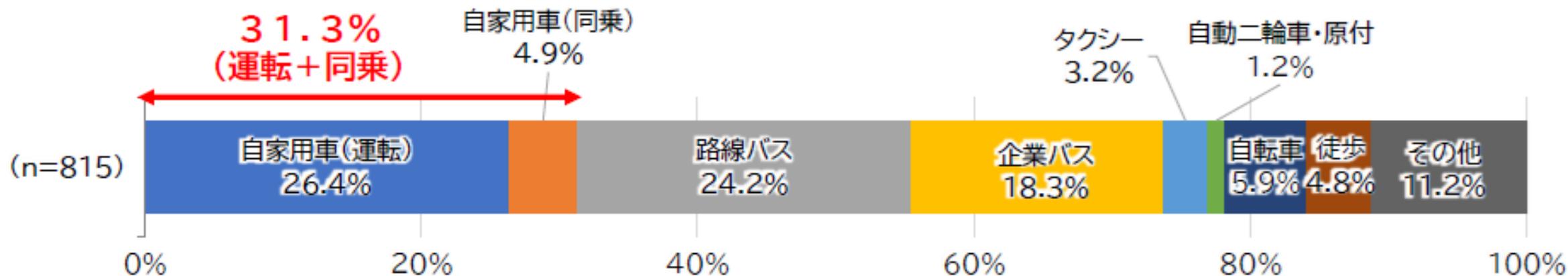




自動車の転換台数の試算

「ライトライン利用者調査」において、開業前の代表交通手段が自動車（運転+同乗）からの転換割合を算出し、ライトライン利用者数を基に、自動車の転換台数を試算

<開業前 代表交通手段>



<平日1日あたりの自動車の転換台数の算出>

平日1日当たり ライトライン利用者数 (R6.10)	×	自動車からの 転換割合	=	平日1日当たり 自動車の転換台数
約16,000人	×	31.3%	=	約5,000台

平日1日あたりの自動車の転換台数は **約5,000台** (令和5年度調査をもとにした転換台数 約3,800台)

整備効果①(まちの変化)



■ 駅東側における整備効果で発現が認められた主な効果 (まちづくりに関するもの)

◎ ライトライン沿線人口 (市・町)

H24(市)・25(町)⇒R6

宇都宮市: **約5,600人増**

芳賀町: **74人増加**



☞ 市・町ともに **約10%増**

出典: 宇都宮市・芳賀町「住民基本台帳人口」

◎ ライトライン沿線の人口

社会増減

R3⇒R6(宇都宮市)

宇都宮市: **1,880人増**

☞ **約3%増**

H28⇒R6(芳賀町)

9年連続増

芳賀町の社会増加率: **0.14%**

出典: 宇都宮市・芳賀町「住民基本台帳人口」

◎ ライトライン沿線の地価

H24⇒R7(宇都宮市)

約 **9%増** 約 **14%増**

(商業地)

(住宅地)

H24⇒R7(芳賀町)

地価は **増加傾向**

R7時点でH24と同程度の水準まで回復

出典: 国土交通省「地価公示」(百円未満四捨五入)
※各地点の平均を算出

◎ ある1日の鬼怒通りにおける交通量

開業前から



約 **2,000** 台減少

出典: 第2回 芳賀・宇都宮地域交通対策協議会資料より抜粋

◎ 産業拠点の維持・向上

清原工業団地や芳賀第2工業団地における開業前後の民間投資額

約 **1,100 + α** 億円

出典: 各企業のプレスリリースより抜粋



整備効果②(ライフスタイル, 移動にかかる満足度の変化)



■ 駅東側における整備効果で発現が認められた主な効果 (ライフスタイルに関するもの)

◎公共交通全体の利便性の向上

開業前と比較した公共交通全体満足度

「満足」・「やや満足」

約**25**ポイント増加



「不満」・「やや不満」

約**17**ポイント減少



出典：令和6年度ライトライン利用者調査

◎歩く機会の増加

開業前と比較した40歳以上の平均歩数/日

207歩増加



歩く歩数の増加による
医療費抑制効果

約**16億円~18億円**

(宇都宮市及び芳賀町における効果)



出典：ライトライン開業後における生活行動意識調査

◎外出機会の増加

開業前と比較した外出率の変化

約**7%**増



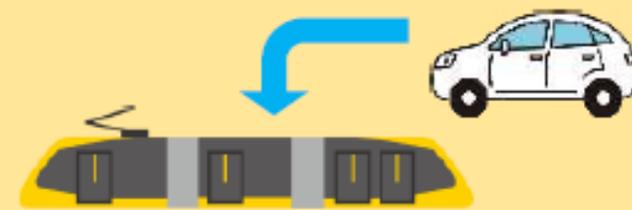
出典：ライトライン開業後における生活行動意識調査

◎自動車の転換台数(試算)

平日1日当たりの自動車の転換台数

約**5,000**台

(開業1年目より**1,200**台増加)



出典：令和6年度ライトライン利用者調査

4. バス路線の再編と 地域内交通

HELLO,
NEW
CITY.



ライトラインを基軸とした階層性のある公共交通ネットワーク



市内の各拠点等を結ぶとともに、鉄道やLRT、バス路線、地域内交通などが連携した
「階層性のある効率的な公共交通ネットワーク」を構築

基幹公共交通の整備

- 南北方向の鉄道に加え、東西方向の基幹公共交通として輸送力に優れた**LRTを整備**

バス路線の再編

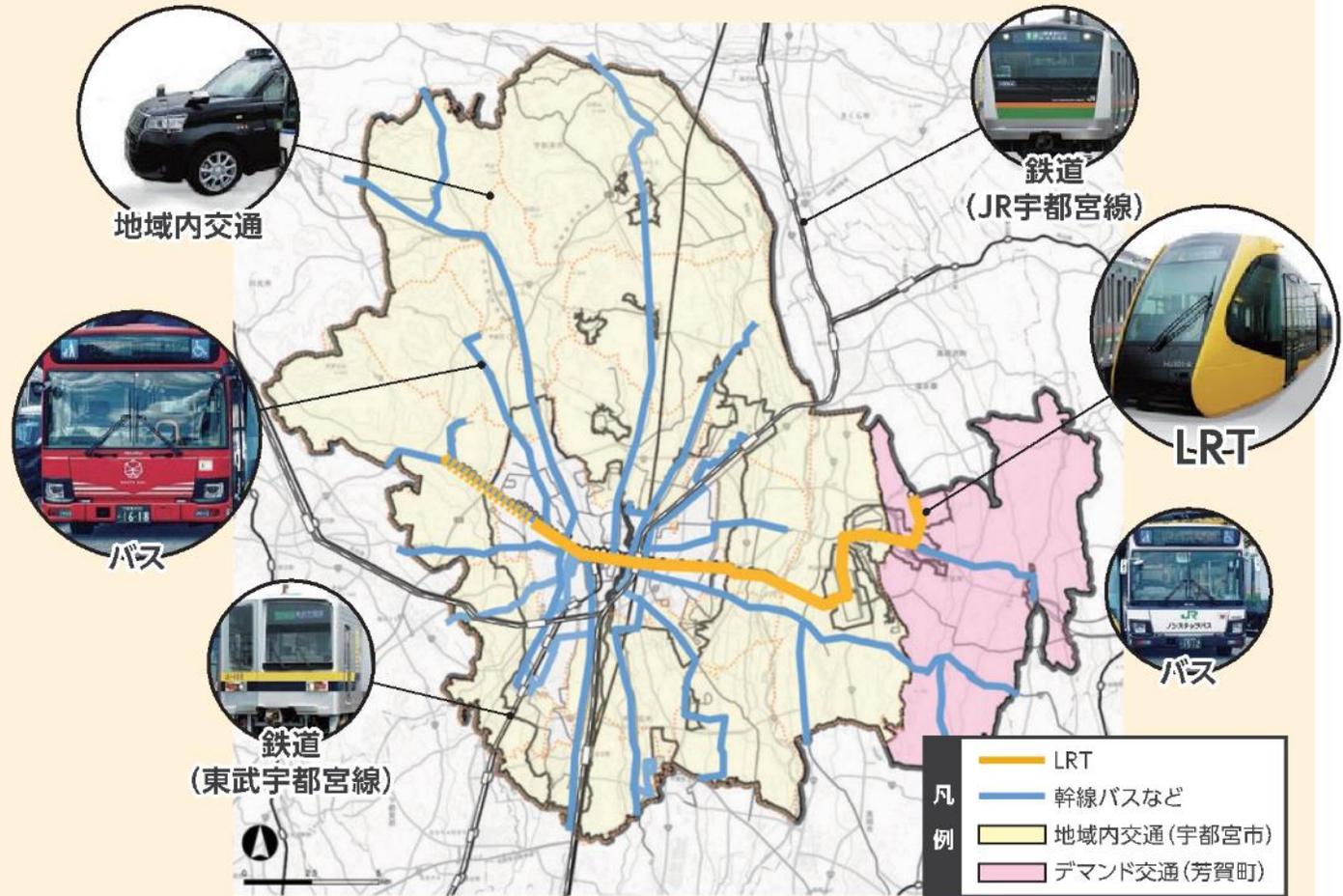
- LRTと重複する東西の路線をLRTと接続する南北の路線に付け替えるなど**バス路線を再編**

地域内交通・デマンド交通の導入

- 郊外部(宇都宮市)や芳賀町全域の移動手段として**地域内交通等**を導入

公共交通間の連携強化

- 乗り継ぎ拠点である**交通結節点(トランジットセンター)**を整備
- 各公共交通機関で共通して使える**交通系ICカードの導入**
- 公共交通の**乗継割引制度の導入**



※LRTとは、Light Rail Transitの略称で、各種交通との連携や低床式車両(LRV)の活用、軌道・停留場の改良による乗降の容易性などの面で優れた特徴がある次世代の交通システムであり、宇都宮市と芳賀町に敷設された芳賀・宇都宮LRTは、日本初の全線新設のLRTです。



バス路線の新設

交通結節点(トランジットセンター)を起点として、その周辺の地域拠点や産業拠点等を結ぶ9系統のバス路線を新設

	従前	再編後	増減
平日	506本	654本	+148本
土曜日	399本	414本	+15本
日曜日・祝日	320本	323本	+3本

端末交通の整備

電動アシスト自転車と電動キックボードのシェアリングサービスの実施

- ポート数 140か所



駐車場・駐輪場の整備

駐車場約150台、駐輪場約500台を新設

地域内交通の充実

■ 定時定路型

交通結節点(トランジットセンター)に地域内交通の停留所を設置

■ デマンド型

付近のライトライン停留場を地域内・デマンド交通の目的施設に追加



ライトラインを基幹交通として、バスや地域内交通が縦横無尽に走り、誰もが自分の力で移動できる持続発展可能なまちへ

バス路線の充実(ライトライン導入に伴う再編)



- 【凡例】**
- ① 運行事業者
 - ② 主な経由地
 - ③ 運行時間帯(平日)
 - ④ 運行頻度(平日)
 - ⑤ 運賃

- 岡本駅東口線**
- ① 関東自動車株
 - ② 産業通り・国道4号
 - ③ 6~20時台
 - ④ 1時間に1本程度(ピーク時2本)
 - ⑤ 190~410円

- 駅東口・ベルモール線**
- ① 関東自動車株
 - ② 国道123号(宇大峰キャンパス)
 - ③ 6~22時台
 - ④ 1時間に1本程度(ピーク時2本)
 - ⑤ 220~280円



- 平出・ベルモール東循環線**
- ① 関東自動車株
 - ② 産業通り・平出街道・辰街道・国道123号(両回り)
 - ③ 6~19時台
 - ④ 1時間に1本程度
 - ⑤ 190~370円

- 清原台・ゆいの杜循環線**
- ① ジェイアールバス関東株
 - ② 清原台・ゆいの杜
 - ③ 5~21時台
 - ④ 1時間に1本程度(ピーク時2本)
 - ⑤ 片道190円

- 清原工業団地内循環線**
- ① ジェイアールバス関東株
 - ② 清原工業団地内(北・南)
 - ③ 6~20時台
 - ④ 1時間に1本程度(ピーク時2本)
 - ⑤ 一律190円

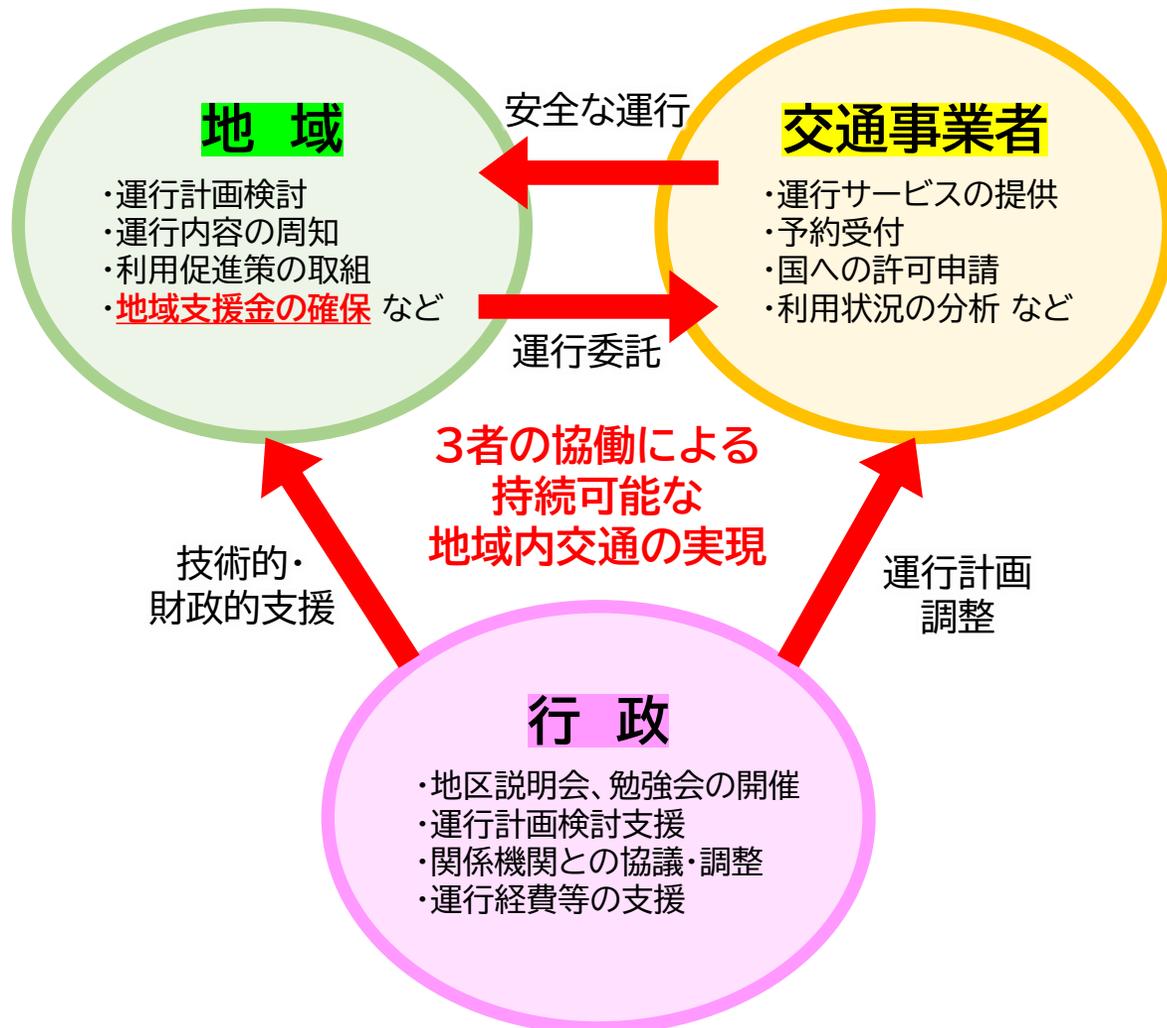
地域内交通
 誰もが使える、乗り合いタクシー!
 定時定路型
 決まった時間に決まったルートを行います
 デマンド型
 自宅から目的地、目的地から自宅へ運行します

～地域内交通の事業スキーム～

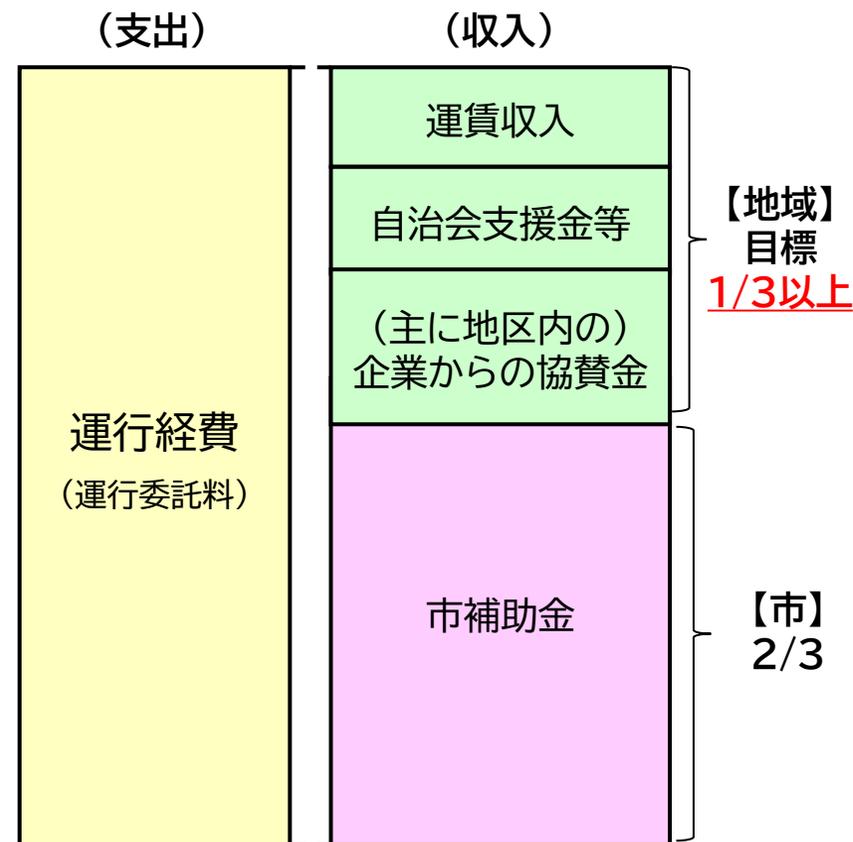


地域ニーズに則した移動や自分たちで持続的に支えていくというマイバス意識を醸成するため、検討段階から導入に至るまで**地域住民による運営組織が主体**となって、行政や交通事業者と連携しながら事業を運営

事業推進体制



収支の構造





モビリティハブ (宇都宮版)

公共交通の交通結節機能に加え、シェアリングサービスなどの多様な移動サービスを提供するとともに、立地状況に応じた都市・生活サービス（休憩機能や物販機能，交流機能など）を付与することで、乗り継ぎ負担の更なる軽減・解消を図る。

・ 移動サービス

(シェアリングサービス,
自動運転 等)

・ 都市・生活サービス

(情報発信機能, 物販機能
休憩機能, 交流機能 等)



これらを組み合わせて

モビリティハブ

各交通手段・移動手段間に加え,
都市・生活サービスとの連携に
よる移動全体の利便性向上



▲モビリティハブのイメージ

公共交通間の連携強化②(モビリティハブの設置)



ミライト一条
(令和7年6月～)



【利用可能な交通機能】

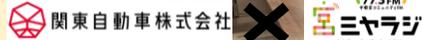


▲ 路線バス

▲ LUUP

▲ タクシー

【利用可能な都市生活サービス】



▲ デジタルサイネージを活用した時刻表等の情報発信

▲ 休憩機能

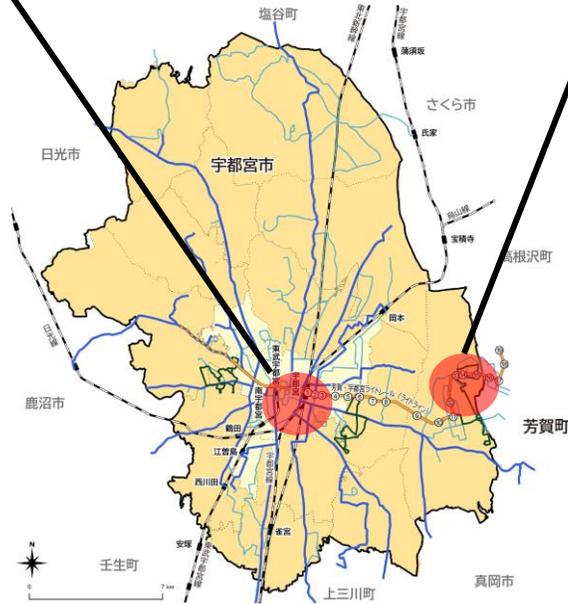


▲ 宅配ボックス



▲ 交流機能

ライトライン停留所・幹線バス周辺の民間施設と共創で設置



Honda Cars 栃木中央
ゆいの杜店
(令和7年10月～)



【利用可能な交通機能】



▲ ライトライン

▲ 地域内交通
(デマンドタクシー)

▲ 駐輪場

【利用可能な都市生活サービス】



▲ ベンチなどの休憩機能

▲ デジタルサイネージによる情報発信(右),
みんなの掲示板(左)



▲ 本やレンタル傘



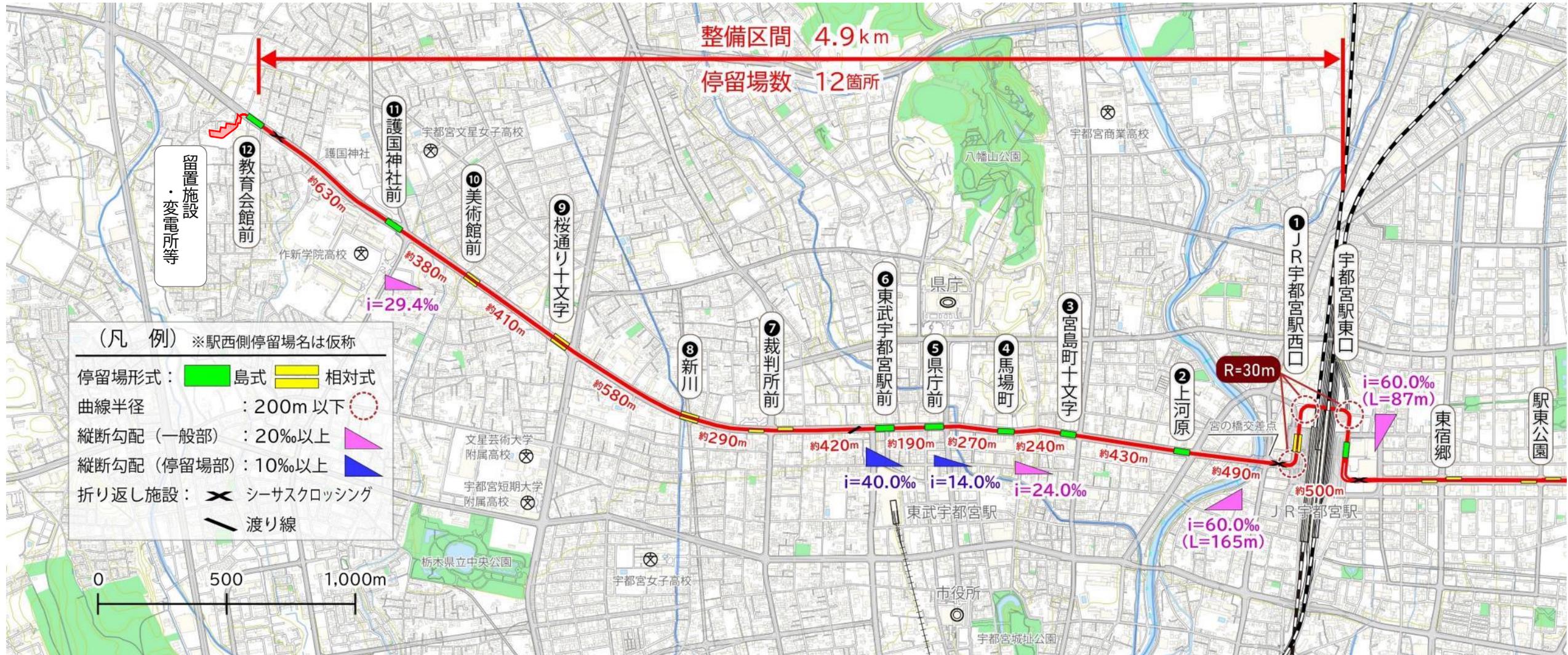
▲ 近隣保育園児による植栽



5. 駅西側導入の 検討状況



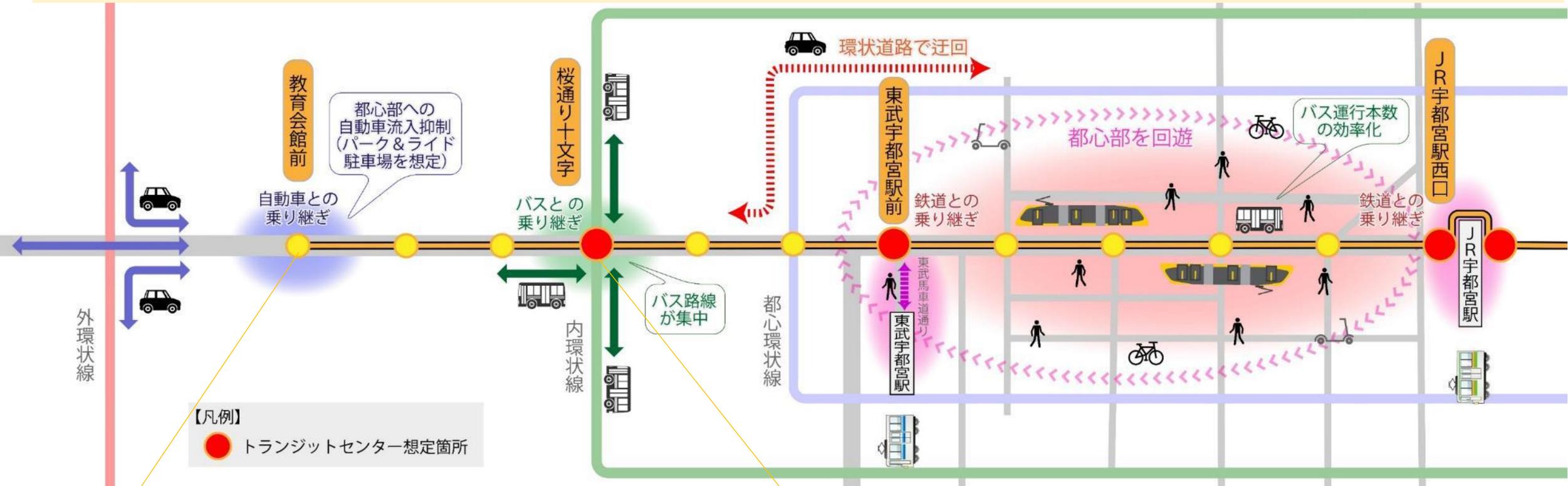
JR宇都宮駅西側延伸の整備区間



JR宇都宮駅西側延伸の基本的な考え方



公共交通と自動車交通が共存する誰もが快適に移動できる総合的な交通ネットワークを実現するため、**ライトラインを基軸とし、鉄道やバス、自動車、自転車などの多様な交通手段を最適に組み合わせた交通ネットワークを構築**



教育会館前

宇都宮環状線からのアクセス性も高く都心部への過度な自動車流入抑制が期待できることから、**パーク&ライド駐車場の設置**を検討

桜通り十文字付近

桜通り十文字付近を起終点とすることで、大通りの運行バス路線を**3割程度削減**し、**幹線バスや循環バスに振り分け**、市内全域の公共交通ネットワークを充実

交通円滑化の取組(道路ネットワークの充実)



都心環状線などの道路整備

現状 → 大通りを通過するだけの車(通過交通)が多い

point → 街なかに通過交通が入らないようにするために…

■「3環状12放射道路」の骨格づくりが重要

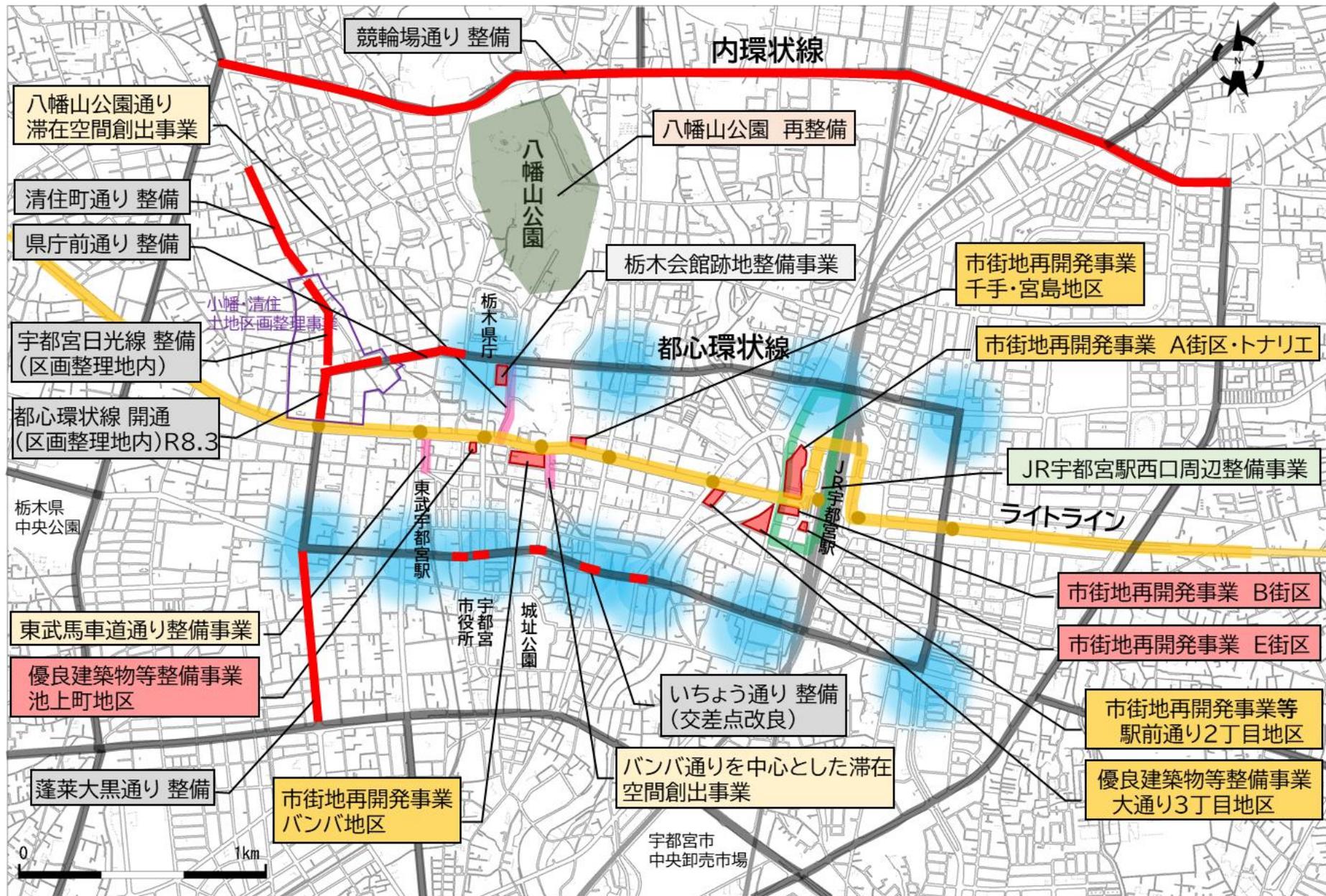
■令和8年には「都心環状線」が開通予定！



▲環状線による迂回イメージ



JR宇都宮駅西側のライトラインとまちづくり事業



- 【 凡 例 】
- 3環状12放射道路
 - ライトライン
 - 道路整備事業箇所
 - 社会実験実施・道路空間再編検討路線
 - 民間開発検討箇所(実施中)
 - 民間開発検討箇所(検討中)
 - 集約駐車施設の配置イメージ
 - JR宇都宮駅西口周辺整備事業箇所



芳賀・宇都宮 LRT
Haga Utsunomiya LRT

住めば
愉快だ
宇都宮
UTSUNOMIYA

ご清聴 ありがとう ございました。

宇都宮が大切にしたいこと、
それは日々の暮らしの豊かさ。
100年先も宇都宮を訪れる人が、
住みたいと思える街になるために、
そんな愛すべき宇都宮らしさを、
もっともっと。

