



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3月6日(金)

宇都宮市建設部 LRT整備課 協働広報室

Cooperation Publicity Office, LRT Development Division, Utsunomiya City

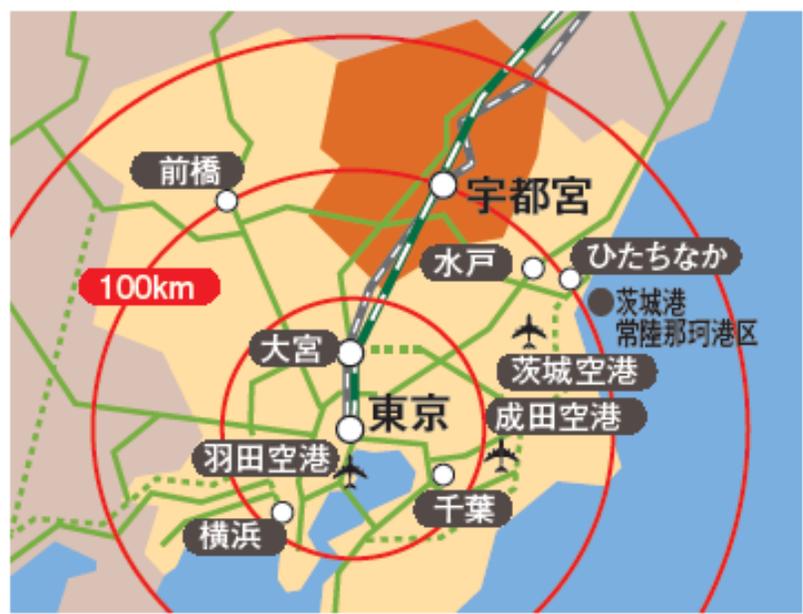




## 立地特性

- ・首都圏からの**アクセスが容易**
- ・日光や那須・塩原、益子などの**観光地への表玄関**
- ・北関東横断自動車道が全線開通  
⇒**北関東地域の中心都市へ**

東京まで新幹線で約**48分**



面積**416.85km<sup>2</sup>**  
(全域都市計画区域)

- ・合併を繰り返し**大きくなった自治体**
- ・平野であり、**居住可能地区が広い**

東京23区 (627.53km) の概ね 2/3 の広さ

・人口 **510,487人**  
・世帯数 **242,505世帯**  
(令和8年2月1日現在)



宇都宮市の成り立ちと

ライトライン事業

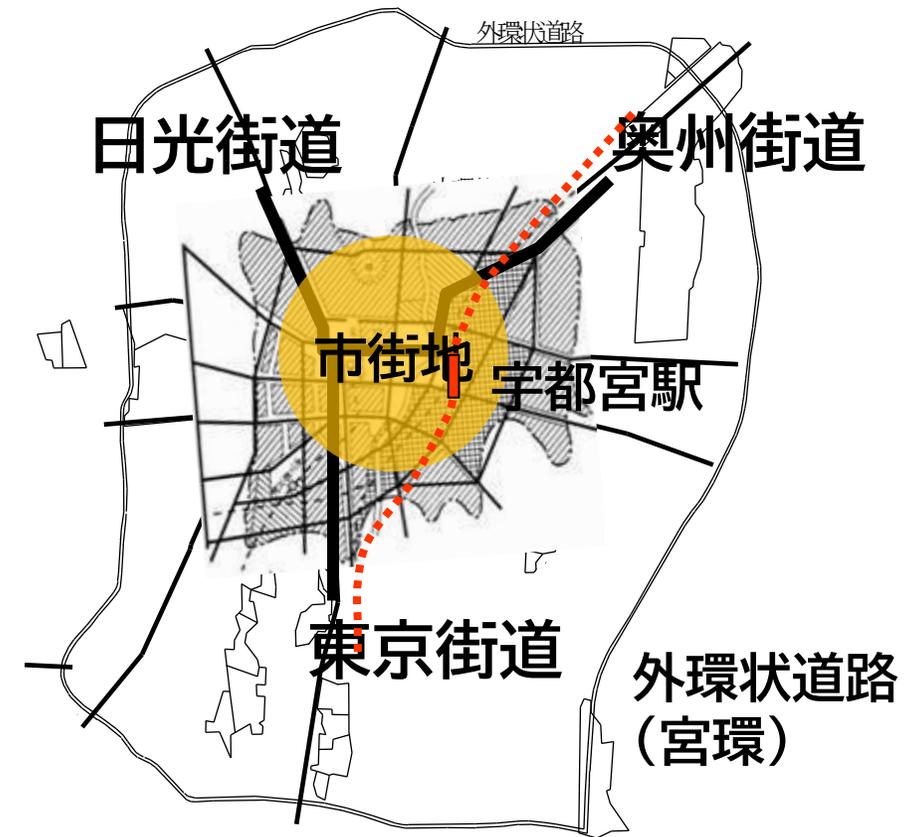
HELLO,  
NEW  
CITY.





## 宇都宮市の発展の過程

- ▶ 徒歩の時代  
拠点施設(城や神社)を中心に
- ▶ 鉄道の時代  
鉄道駅を中心に
- ▶ 自動車の時代  
道路を中心に



出典  
浅見泰司, 中川雅之編著  
森本章倫 他共著  
「コンパクトシティを考える」

# ライトライン導入のあゆみ(約30年前～)



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

# ライトライン事業のあゆみ(約20年前～)



2004年 市主体で、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

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

- ・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



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

# ライトライン事業のあゆみ(約20年前～)



- 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



# ライトライン導入のあゆみ(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

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

2017年 工事施行認可を申請

2023年 **ライトライン開業(8月26日)**

# ライトラインの概要

HELLO,  
NEW  
CITY.





芳賀・宇都宮LRTは、目指すべき未来を担う公共交通システムで将来のイメージを牽引する「まちの顔」となるもの  
明示性や魅力を高め、未永く親しんで得いただけるよう、LRT車両や各種施設など関連するデザインについては、一  
つのコンセプトに基づき、統一感のあるデザインとする

## LRTデザインコンセプト（2016年10月）



芳賀・宇都宮は、豊かな風土を礎に交通の要衝として  
発展してきました。

日光連山と関東平野の境界という立地と、まちを南  
北に流れる川や用水は、台地と低地が織りなす地形を  
つくり、土地を肥沃にし、物流や産業を支えてきたの  
です。



道場宿



日光街道

# ライトラインについて



|       |  |
|-------|--|
| 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<br>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<br>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)<br>通勤定期 約4割引, 通学定期 約5割引 |





車両長：29.520m



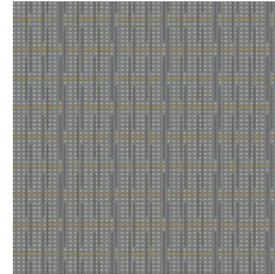
車両高さ：  
3.625m



車両幅：2.65m



車いすスペース（枠線内）



ロールカーテンの  
イメージ(宮染め)

## ■ 独自性を感じさせる地域性の取り込み

ボックスシートの床に大谷石の柄を取り入れたり、ロールカーテンに宇都宮の伝統工芸である宮染めのイメージを表現するなど、沿線の風土を感じさせる地域性を内装の一部に反映

## ■ 誰もが乗り降りしやすい構造(バリアフリー)

車両の床が低く平らで、乗り場との間に段差や隙間が殆どないため、誰もが乗り降りしやすい

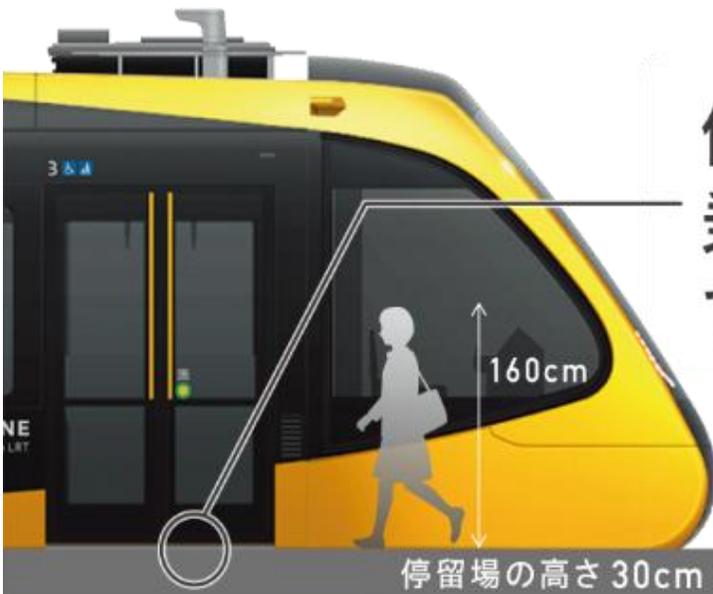
# 停留場で 乗り降り する時の 段差なし!

停留場の高さは30cm。車両の乗降口も同じ高さに合わせます。

停留場数 / 19箇所

トランジットセンター  
(乗り換え施設) / 5箇所

停留場までは  
スロープでラクラク



停留場の高さ 30cm



**国内初！ 全車全扉にICカードリーダー  
誰もが使いやすく定時性・速達性を確保**

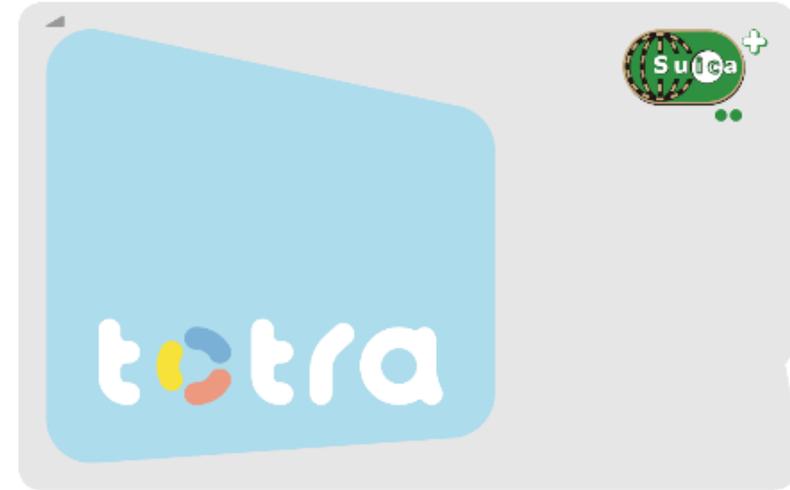


全国相互利用カードである「Suica」の機能を持ちながら、  
地域独自のサービスも提供できる**新たな交通系ICカード**



を導入

2021.3.21 バスサービス開始



## Suica機能



## 地域独自サービス

### ●電子マネーサービス

- ・ totra事業者の運行するバスやLRTをはじめ、地域内交通、全国の鉄道等※1の運賃支払いに利用可能
- ・ 「Suica」加盟店（コンビニやスーパー等）で買い物に利用可能

### ●定期券サービス

- ・ JRの定期券を搭載可能

### ●交通ポイントサービス※2

### ●福祉ポイントサービス※2

- ・ 高齢者外出支援事業
- ・ 精神障がい者交通費助成事業

### ●運賃負担軽減サービス

- ・ バスの上限運賃制度
- ・ 乗継割引制度 など

### ●定期券サービス

- ・ バスやLRTの定期券を搭載可能

☆すべての小・中・高校生  
相当世代に無料配付

満70歳以上  
10,000円分/年

### 乗継割引制度



200円割引



100円割引

乗継有効時間  
全て60分



200円割引



200円割引

# 「ゼロカーボントランスポート」の実現



ライトラインは、家庭ごみの焼却や家庭用太陽光等により発電された  
地域由来の再生可能エネルギー100%で走行する  
「ゼロカーボントランスポート」を実現

世界に類を見ない取組！

地域由来の再エネで



調達



再エネ100%  
供給



ライトラインが走る！



宇都宮ライトパワーで  
家庭用卒FIT・非FIT太陽光の買取を  
実施中！（11円/kWh）

再生可能エネルギーの活用と、自動車からの乗り換えで…  
一般家庭で約1,600世帯分、  
年間で最大約9,000トンのCO2を削減！！

ゆいの杜小  
※今後、「脱炭素先行  
地域」の市有施設にも  
順次供給予定

# 停留場壁面の個性化ワークショップを実施



地域との協働(ワークショップ)を踏まえ、  
各停留場の壁面に表現するデザインを決定

# 車両愛称アンケートを実施



車両愛称は、  
40,668票の住民アンケートで  
「**ライトライン**」に決定

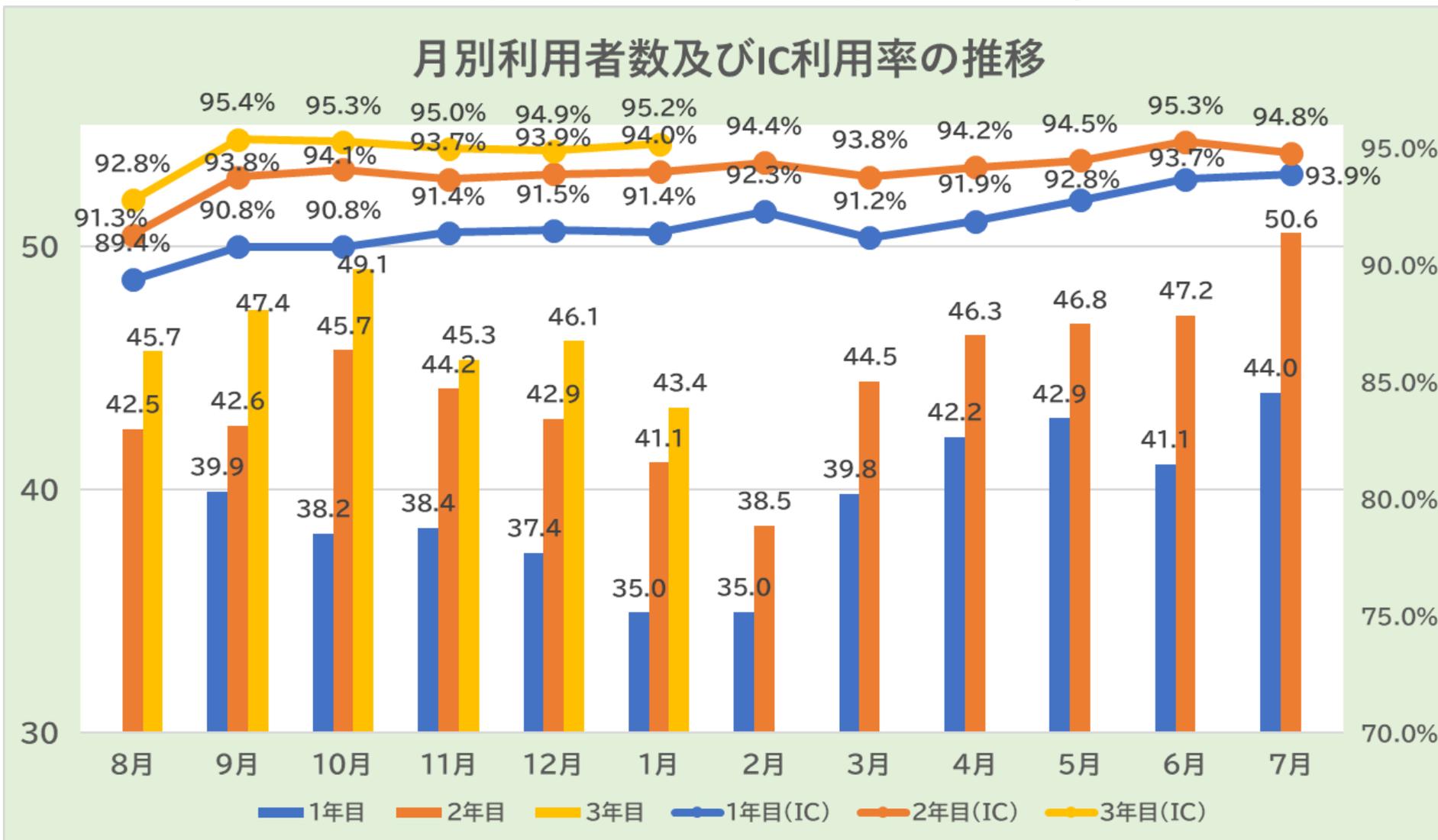


# ライトラインの利用状況



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。

## 月別利用者数及びIC利用率の推移



平日平均:  
約18,000人~20,000人

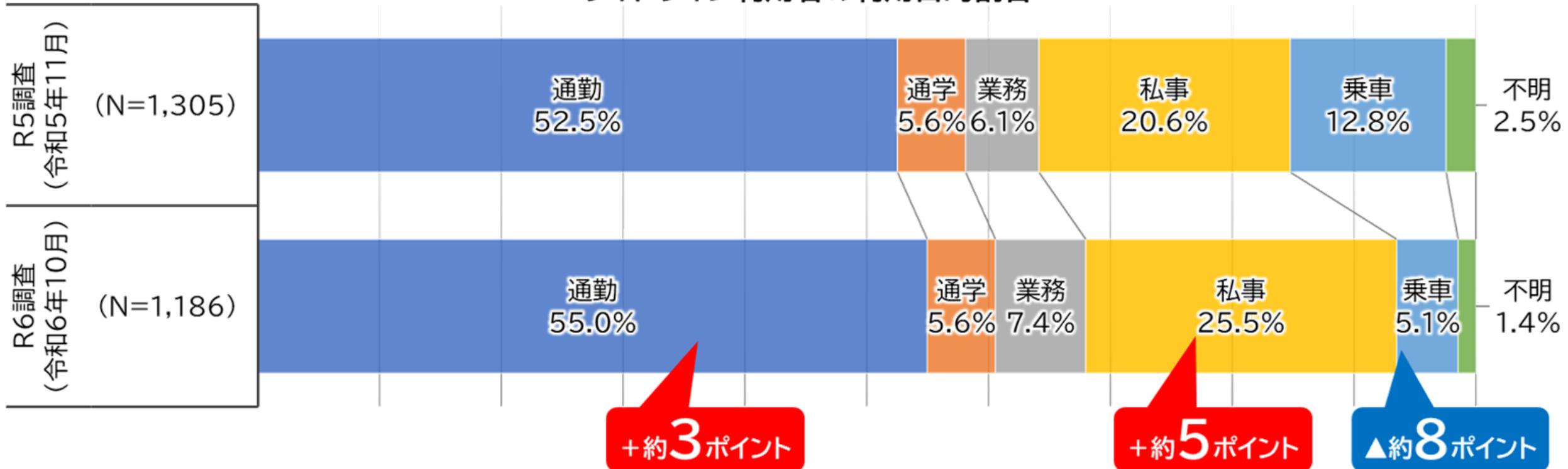
休日平均:  
約10,000人

# 利用目的割合



「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



ライトラインの

整備効果

HELLO,  
NEW  
CITY.





## ■ 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



# 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



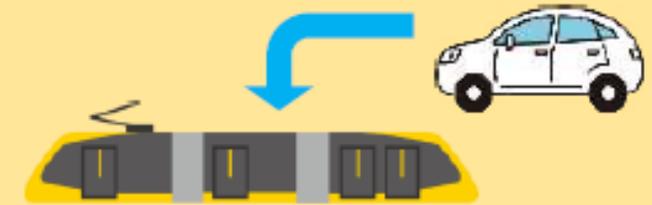
出典：ライトライン開業後における生活行動意識調査

## ◎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

バス路線の再編と

地域内交通

HELLO,  
NEW  
CITY.





## 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

# 地域内交通の導入



## 【導入状況】

- 郊外部を中心に**16地区19路線**で運行
- 人口約51万人のうち、**約28万人**をカバー
- 年間**約12万人**が利用



定時定路方式

4路線



デマンド方式

15路線

## 導入エリア

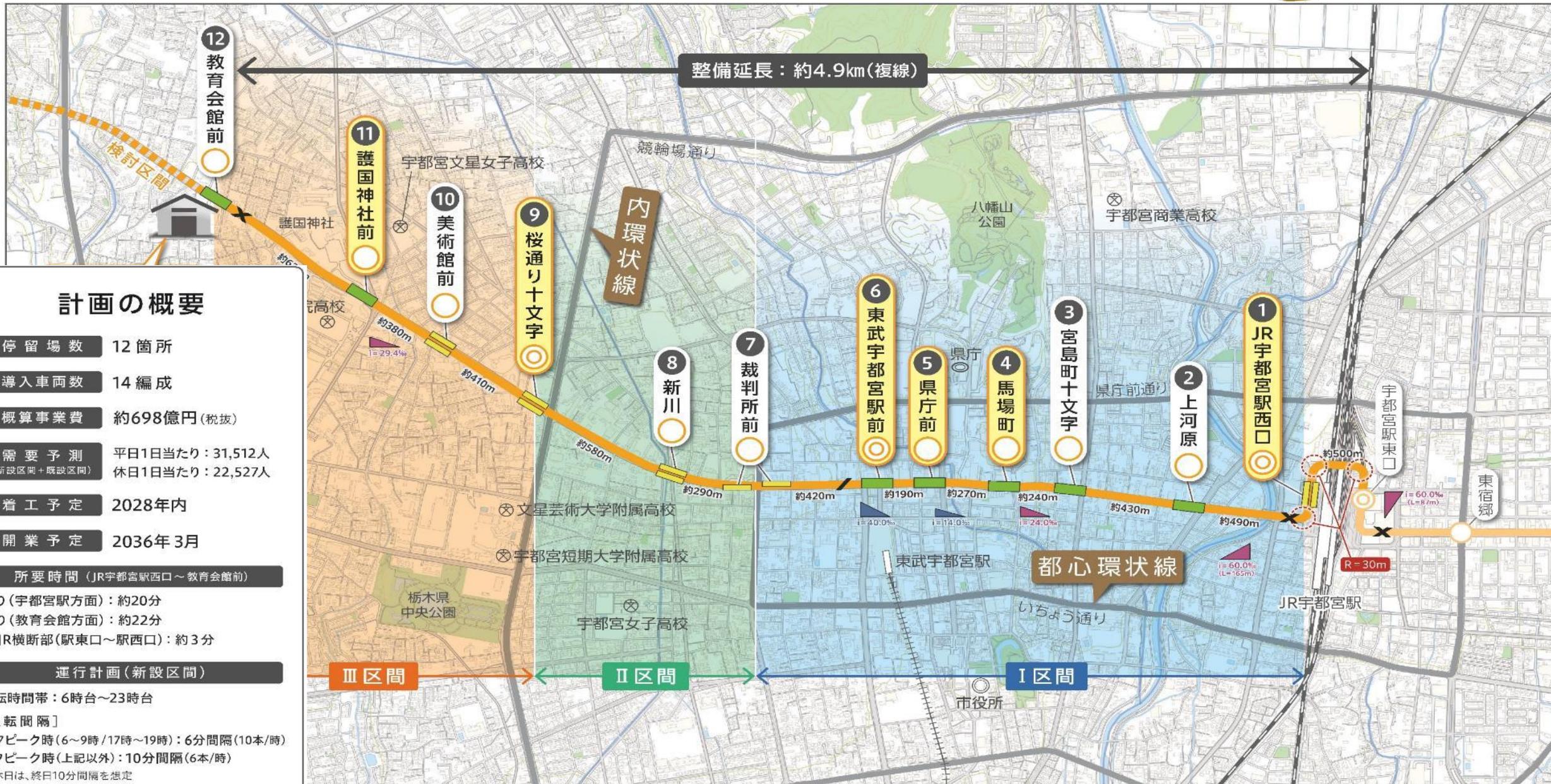


# 駅西側導入 検討状況

HELLO,  
NEW  
CITY.



# 駅西側延伸計画概要



## 計画の概要

停留場数 12箇所

導入車両数 14編成

概算事業費 約698億円(税抜)

需要予測  
(新設区間+既設区間)  
平日1日当たり：31,512人  
休日1日当たり：22,527人

着工予定 2028年内

開業予定 2036年3月

所要時間 (JR宇都宮駅西口～教育会館前)

上り(宇都宮駅方面)：約20分

下り(教育会館方面)：約22分

※JR横断部(駅東口～駅西口)：約3分

運行計画(新設区間)

運転時間帯：6時台～23時台

[運転間隔]

朝タピーク時(6～9時/17時～19時)：6分間隔(10本/時)

オフピーク時(上記以外)：10分間隔(6本/時)

※休日は、終日10分間隔を想定



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。

