

LRTの整備効果について

(ライトライン)



LIGHTLINE
Haga Utsunomiya LRT

宇都宮市 副市長
田中 成興



2026年3月15日

- 1 宇都宮市の概要
- 2 宇都宮市が目指すまちづくり
- 3 駅東側のライトラインを活用したまちづくり
 - (1) 駅東側のライトライン事業
 - (2) 開業後の状況及び整備効果
 - (3) 拠点化の促進（沿線軸の強化）
- 4 ライトラインの駅西側延伸計画





楽しい！おいしい！うつのみや



食べて・飲んで・聴いて うつのみやの3自慢！

「餃子のまち」

宇都宮餃子祭り 来場者数**20万人**(R6)

宇都宮市民から愛され、1世帯当たりの年間購入額が2010年まで15年連続日本一！



餃子で
愉快だ
宇都宮



「カクテルのまち」

バーテンダーの全国大会優勝者も多く、その腕前は全国トップクラス。宇都宮市でしか味わうことのできない色・味・香りをお届け！

飲んで
愉快だ
宇都宮



「ジャズのまち」

数多くのジャズプレイヤーを輩出している宇都宮市では、市内のライブハウスで日常的にジャズを楽しむ！

ジャズ
愉快だ
宇都宮





スポーツのまち うつのみや

プロスポーツチーム
本市をホームタウンに活動！

ホンダヒート（ラグビー）も
2026-27シーズンに宇都宮に移転予定！

栃木SC（サッカー）



© TOCHIGI SC

宇都宮ブレックス
（バスケットボール）

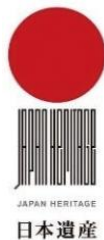


© TOCHIGI BREX INC.

宇都宮ブリッツェン
（自転車ロードレース）



© UTSUNOMIYA Blitzen

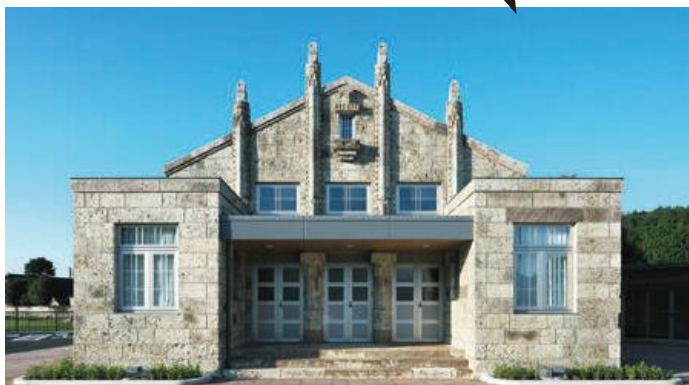


日本遺産・大谷石文化が 息づくまち うつのみや

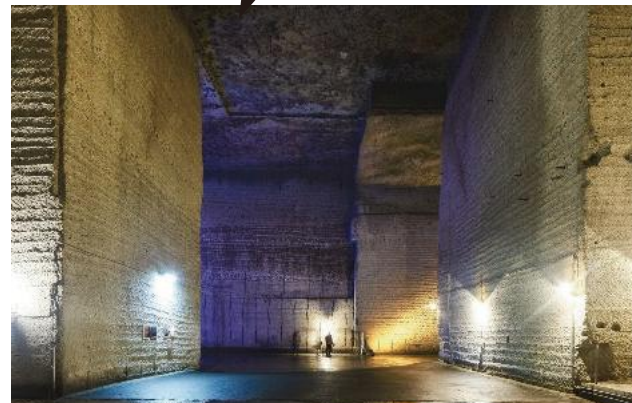
日本遺産の魅力発信や
観光案内などを行っています

- ・日本遺産として認定（H30.5）
- ・大谷地域が重要文化的景観に選定（R6.10）

▼大谷資料館



▲大谷観光周遊拠点施設「大谷コネクト」



▲大谷地域
観光情報サイト



▲日本遺産
大谷石文化HP



▲カトリック松が峰教会

- 1 宇都宮市の概要
- 2 宇都宮市が目指すまちづくり
- 3 駅東側のライトラインを活用したまちづくり
 - (1) 駅東側のライトライン事業
 - (2) 開業後の状況及び整備効果
 - (3) 拠点化の促進（沿線軸の強化）
- 4 ライトラインの駅西側延伸計画

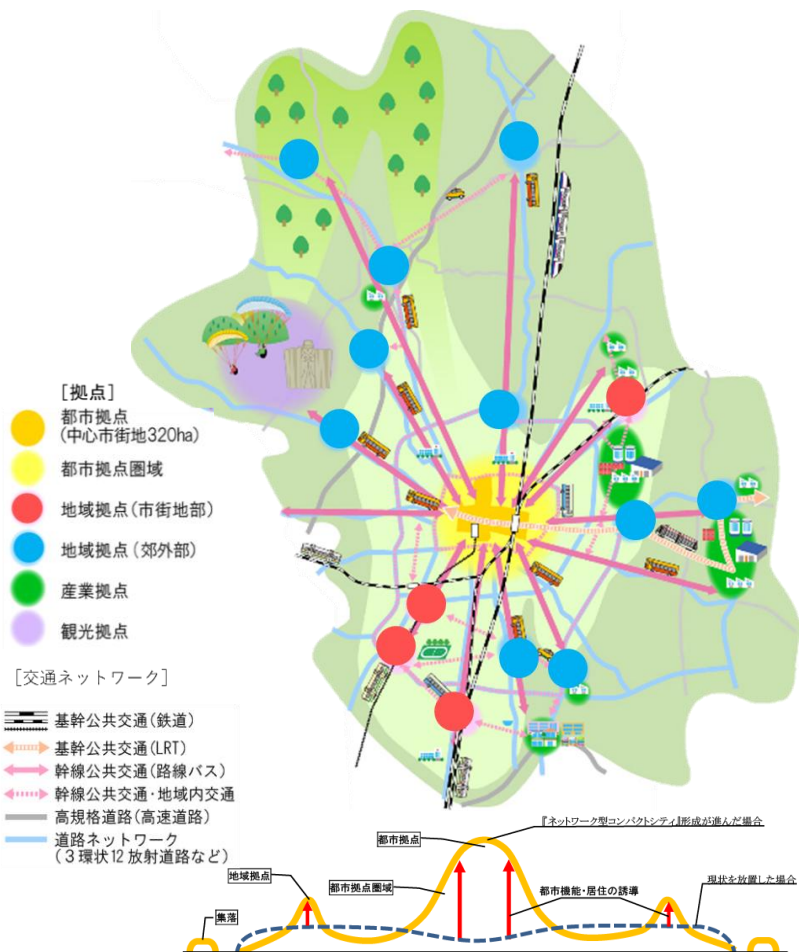


2 宇都宮市が目指すまちづくり



宇都宮市は、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、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の実現**を目指している。

将来都市構造

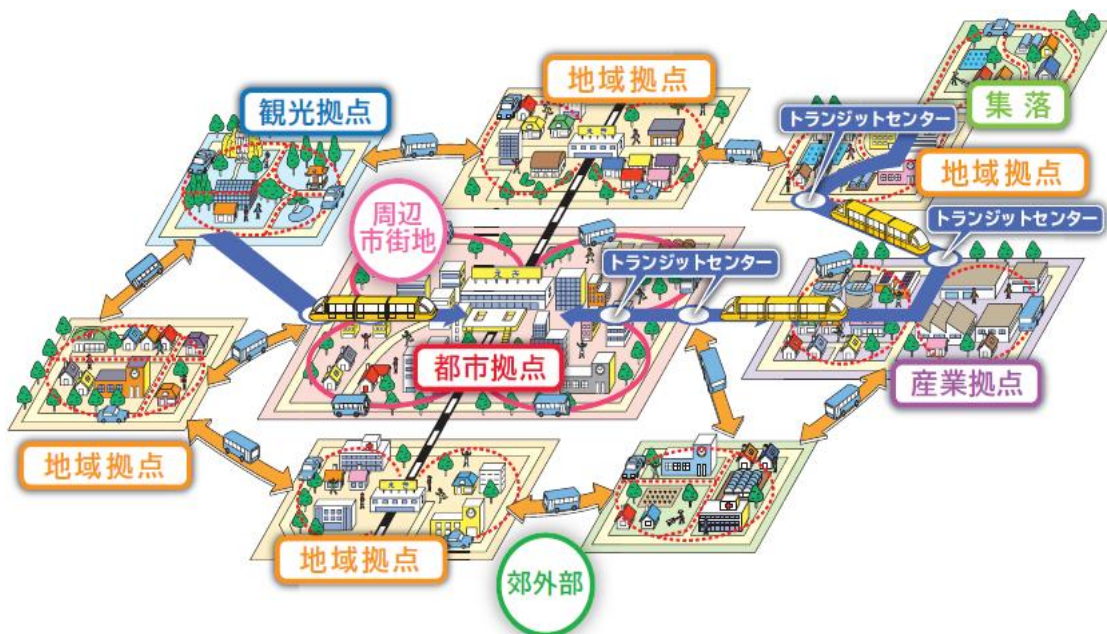


拠点化(コンパクト化)の促進

中心部(都市拠点)に多様な魅力的な都市機能を、鉄道駅周辺や旧町村の中心部(地域拠点)に**市民の日常生活を支える機能を誘導・充実**

公共交通ネットワークの構築

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を構築**



2 宇都宮市が目指すまちづくり



鉄道やライトライン、バス、地域内交通が相互に連携し、市内の各拠点間を結ぶ「**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**ライトラインを整備**

バス路線の再編

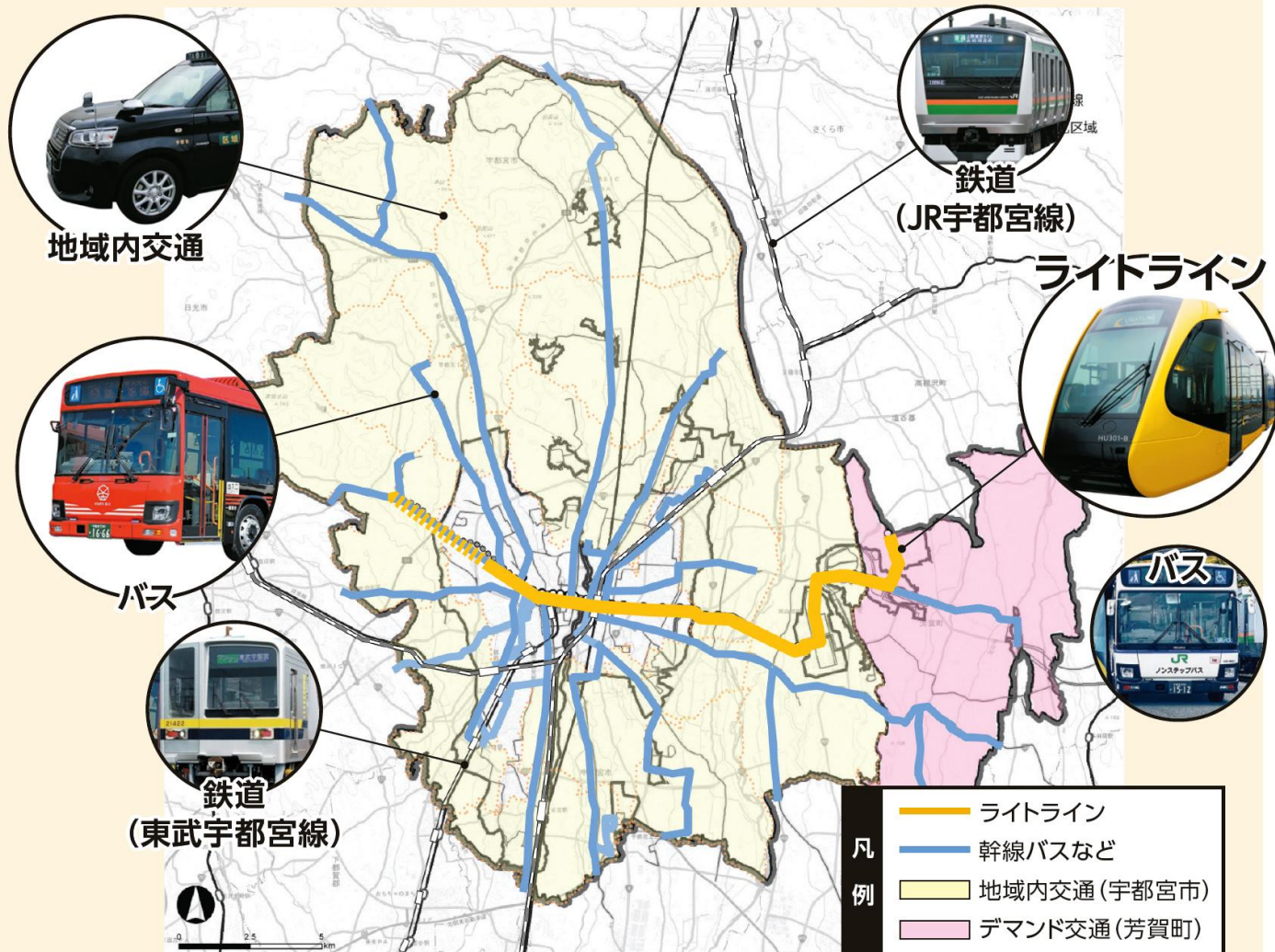
- 公共交通空白地域の解消や、拠点間の連携強化等を図るため、**バス路線を再編**

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**



- 1 宇都宮市の概要
- 2 宇都宮市が目指すまちづくり
- 3 駅東側のライトラインを活用したまちづくり
 - (1) 駅東側のライトライン事業
 - (2) 開業後の状況及び整備効果
 - (3) 拠点化の促進（沿線軸の強化）
- 4 ライトラインの駅西側延伸計画



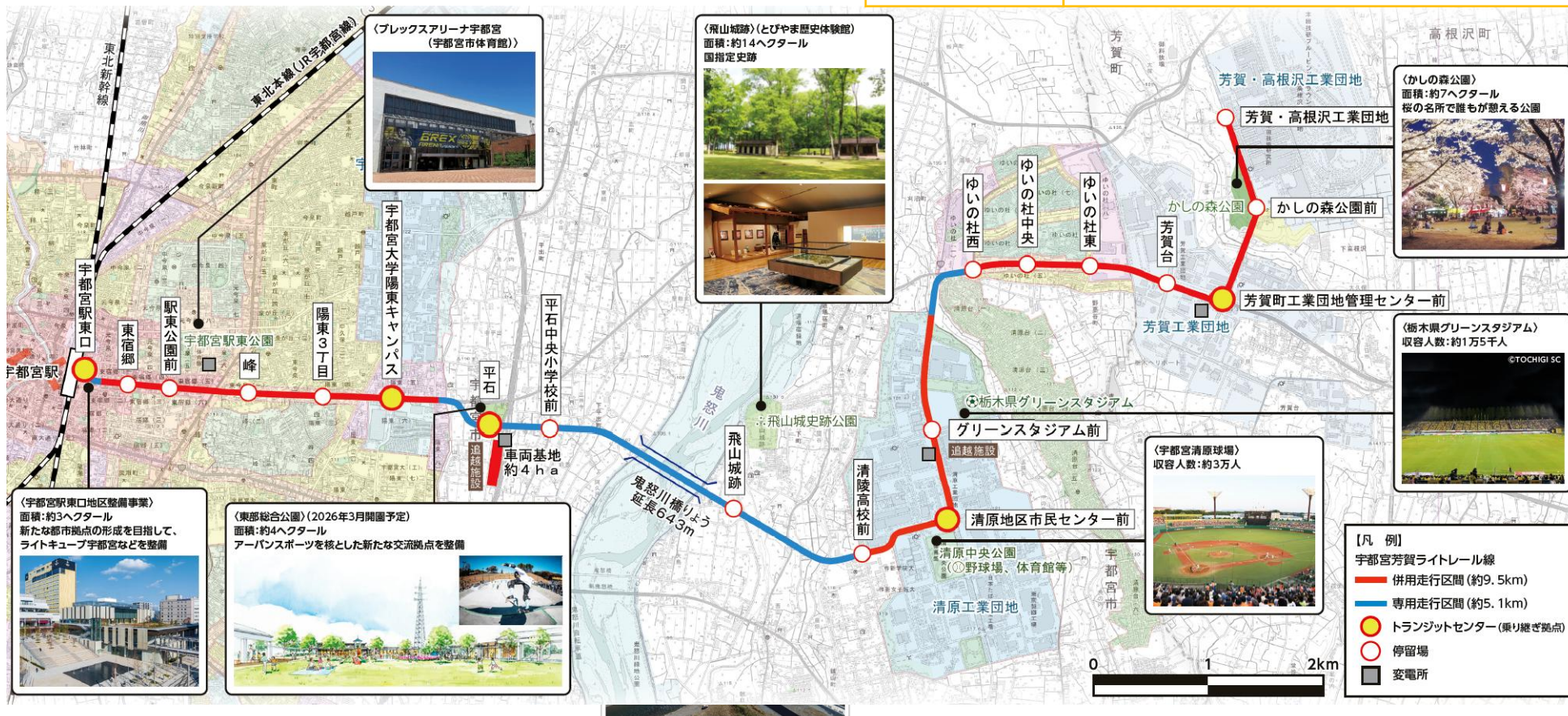
3 駅東側のライトラインを活用したまちづくり (1) 駅東側のライトライン事業

事業概要

営業キロ	約14.6km〔複線〕 宇都宮駅東口（宇都宮市）～本田技研北門（芳賀町）
停留場数	19箇所（宇都宮市域：15か所、芳賀町域：4か所）
車両基地	1か所（管理棟、検修庫、留置線群、変電所）
低床式車両	17編成（3車体接続）
事業方式	公設型上下分離方式

運行計画

運転時間帯	6時台～23時台
所要時間	約44分
運転最高速度	40km/h
運行間隔	ピーク時：6分間隔（10本/時） オフピーク時：10分間隔（6本/時）
運賃	初乗り150円～400円（対距離制）
運賃收受方法	ワンマン運転（ICカード主体）



3 駅東側のライトラインを活用したまちづくり (2) 開業後の利用状況及び整備効果



■ 発車式やパレード等に来場者数 **2万人以上**

- ・ 開業式や発車式のほか、駅東大通りで初めて交通規制し、パレードを実施
- ・ 75年ぶりの次世代型路面電車新設の開業日にふさわしい歴史的な一日となった。

■ 全国のメディアに数多く登場

- ・ テレビ、新聞、WEBなど、全国報道含め、数多くのメディアに掲載
 - ・ 開業前後の報道、インフルエンサーのSNS投稿等も多く、**本地域の大きなPRに寄与**
- ⇒ **広告換算 約20億円 (掲出媒体数 633媒体)** ※PR効果 | R5.8.26~R5.9.1 | 7日間

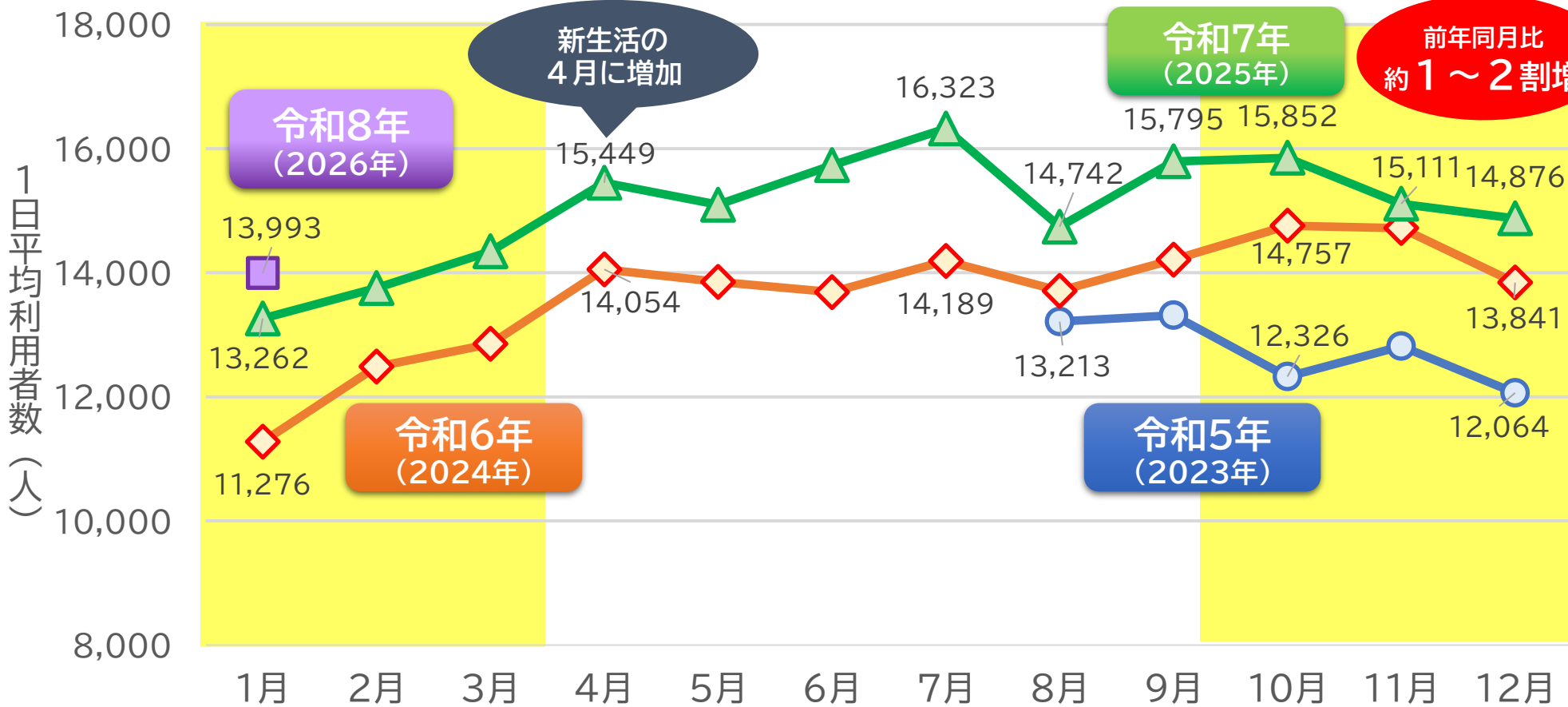


3 駅東側のライトラインを活用したまちづくり (2) 開業後の利用状況及び整備効果

■ 利用状況

- 月別利用者数は前年同月比で約1～2割増。予測を上回る割合で定着が進捗
- 特に、学生や社会人が新生活を迎える4月には、平日を中心に大幅に増加
- 令和7年12月に累計利用者数が1,200万人に到達

図. 1日平均利用者数の月別推移



3 駅東側のライトラインを活用したまちづくり (2) 開業後の利用状況及び整備効果



■ 整備効果

当初見込んでいた**貨幣換算可能な効果も含め、多岐にわたる様々な効果を44項目（6分野）を設定し、継続的に把握**

黄色着色の8項目が、特に効果の発現が顕著

大項目	項目	
	分野	
ライトライン利用者		①外出機会の増加
		②歩く機会の増加
		③交流機会の増加
		④公共交通全体の利便性の向上
		⑤送迎負担の軽減
		⑥目的地への移動に要する時間の短縮
		⑦目的地への移動に要する交通費用の減少
		⑧通学環境の満足度の向上
		⑨通勤環境の満足度の向上
		⑩買い物・通院などの移動環境の満足度の向上
		⑪子育て世代や車いす利用者などの移動環境の満足度の向上
社会全体	住民生活A	①外出機会の増加
		②歩く機会の増加
		③交流機会の増加
		④公共交通全体の利便性の向上
		⑤送迎負担の軽減
		⑥目的地への移動に要する時間の短縮
		⑦目的地への移動に要する交通費用の減少
		⑧通学環境の満足度の向上
		⑨通勤環境の満足度の向上
		⑩買い物・通院などの移動環境の満足度の向上
		⑪子育て世代などの移動環境の満足度の向上

大項目	項目	
	分野	
社会全体	地域経済B	①産業活動の活発化
		②事業所数の維持・増加
		③従業者数の維持・増加
		④中心市街地の活性化
		⑤地域の活性化
		⑥観光客数の維持・増加
	地域社会C	①定住人口の維持・増加
		②地価の維持・上昇
		③高層建築物の建築数の維持・増加
		④住宅の新規着工数の維持・増加
		⑤都市機能誘導施設の維持・増加
		⑥空き家・空き地の減少
		⑦景観の向上
		⑧地域のイメージアップ
		⑨税収の維持・増加
	環境D	①自動車の道路交通量の減少
		②温室効果ガス等の排出量の削減
		③道路騒音の改善
		④道路振動の抑制
	安全E	①道路交通事故の減少
		②免許返納数の増加
		③災害時の安心感の向上

3 駅東側のライトラインを活用したまちづくり (2) 開業後の利用状況及び整備効果

整備効果の発現が認められる主な項目（**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

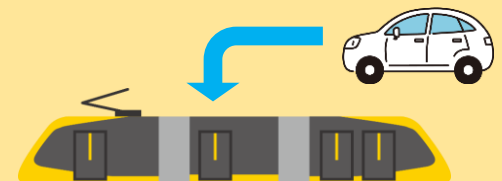


出典：ライトライン開業後における
生活行動意識調査

◎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

3 駅東側のライトラインを活用したまちづくり (2) 開業後の利用状況及び整備効果

■ 整備効果の発現が認められる主な項目（まちづくりに関するもの）

◎ライトライン沿線人口

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**
(商業地)

約 **14%増**
(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

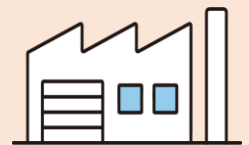
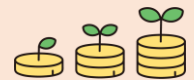


出典：第2回 芳賀・宇都宮地域交通対策協議会資料より抜粋

◎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

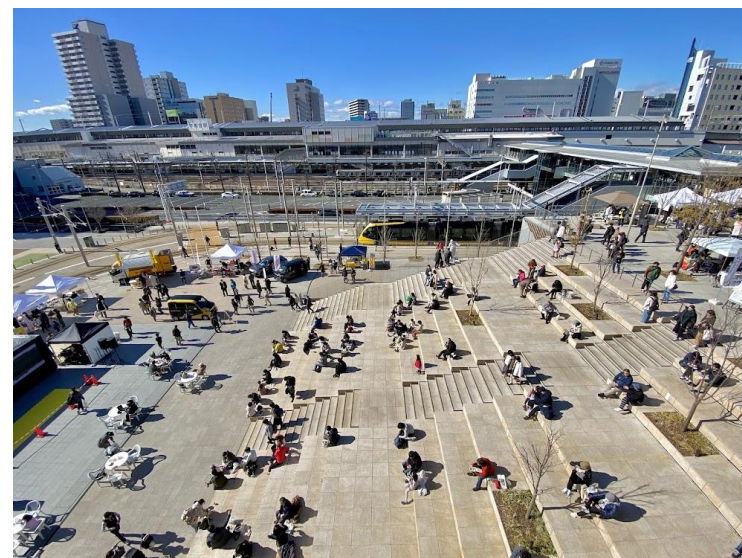
整備効果（参考資料）

- 満足度の変化
- 外出率の変化
- 平均歩数の変化
- 医療費抑制効果の試算
- 自転車の転換台数の試算
- 定住人口
- 定住人口（社会増）
- 地価の変化
- 各種受賞履歴
- メディア露出による広告効果等
- 国外からの視察

＼ 3分で分かる！ ／
ライトライン整備効果



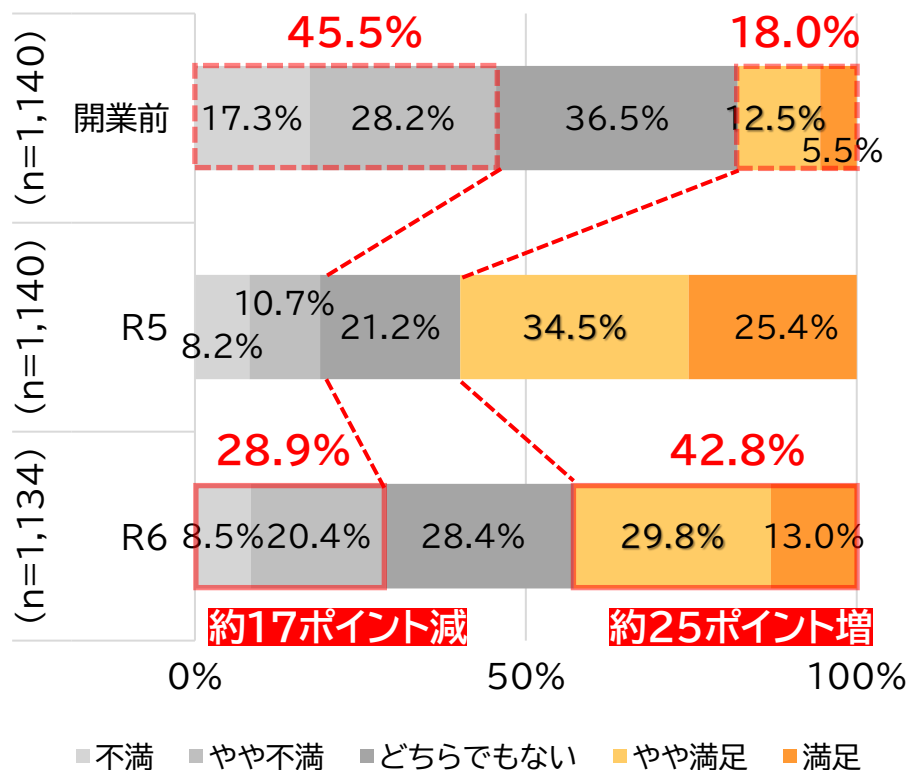
動画は
コチラ



効果の対象：ライトライン利用者 ④ 公共交通全体の利便性の向上

- 開業前と比較すると、「やや満足」「満足」が18.0%から42.8%と約**25ポイント増加**
- 「やや不満」「不満」は45.5%から28.9%と約**17ポイント減少**

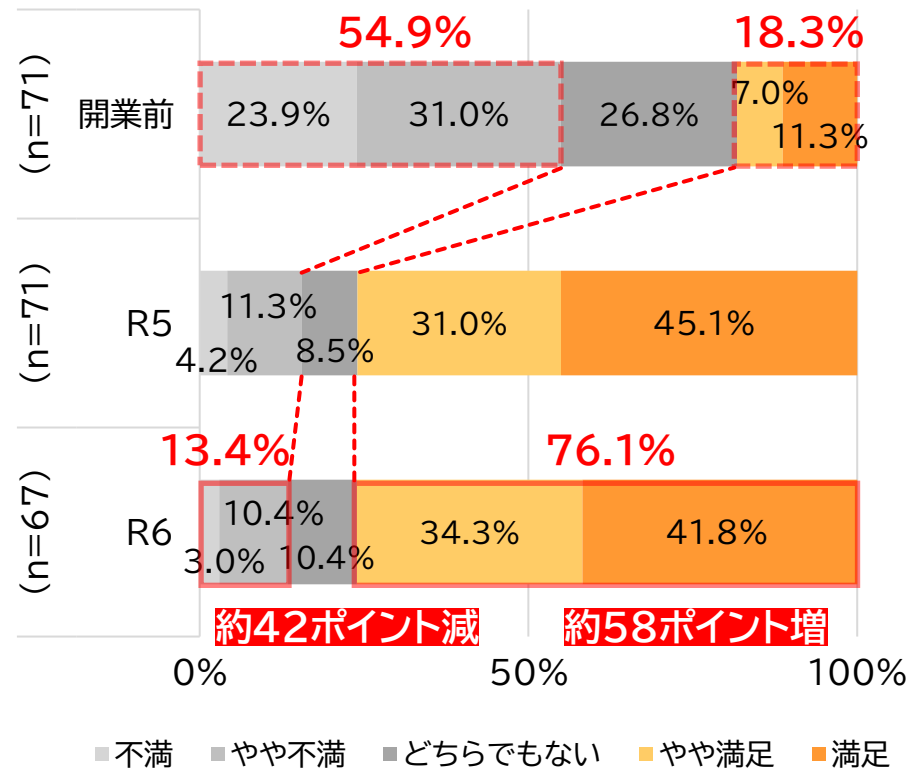
公共交通全体の満足度の変化



効果の対象：ライトライン利用者 ⑧ 通学環境の満足度の向上

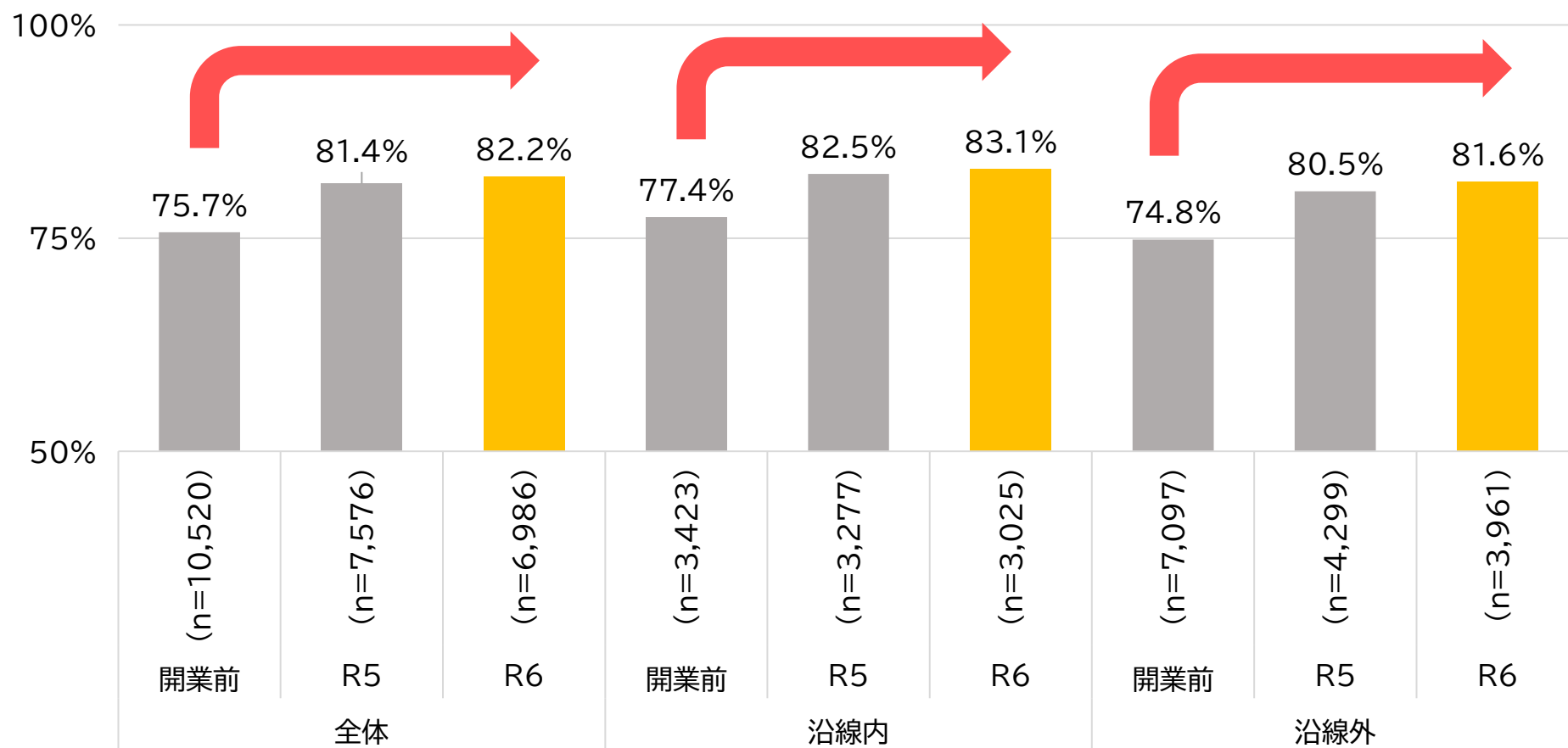
- 開業前と比較して、「やや満足」「満足」が18.3%から76.1%と約**58ポイント増加**
- 「やや不満」「不満」は54.9%から13.4%と約**42ポイント減少**

通学時の満足度の変化



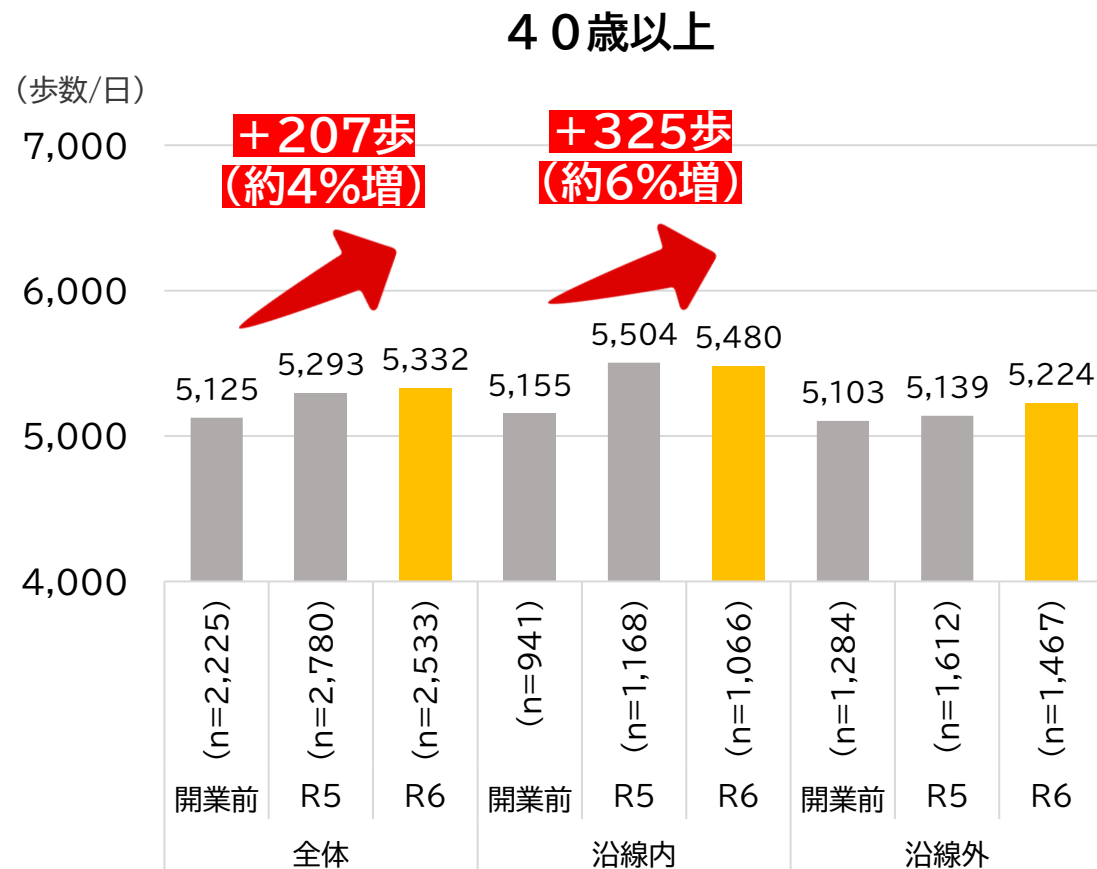
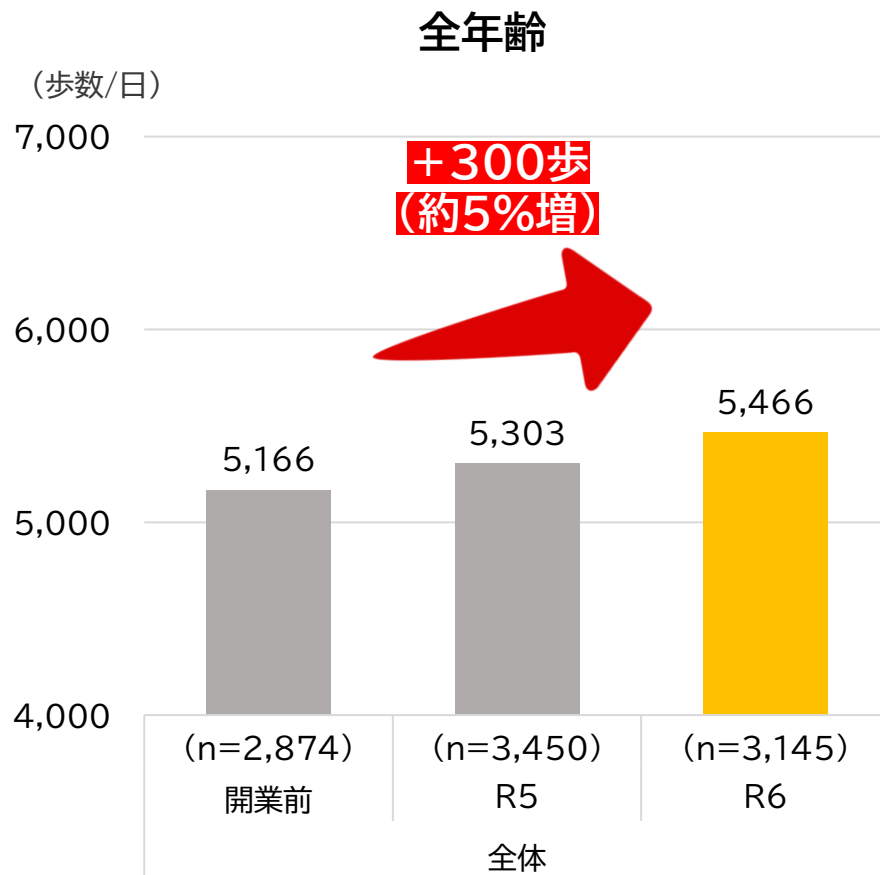
効果の対象：社会全体・住民生活A ①
外出機会の増加

全体及びライトライン沿線内外において、開業後のR5に増加し、そのままの外出率を維持



効果の対象：社会全体・住民生活A ② 歩く機会の増加

- 開業前と比較して、ライトライン沿線内の1日当たりの平均歩数は**300歩（約5%）増加**
- 歩数の増加による健康増進が期待できる40歳以上の平均歩数は全体で**207歩（約4%）増加**、特に沿線内では**325歩（約6%）増加**



- 「歩く」ことの心身に及ぼす影響は多種多様であり、気分転換やストレス発散などのリラククス効果や、脳や免疫機能の活性化、体脂肪の低下や代謝の向上などのメタボ予防効果など、健康増進効果があることは多くの研究により示されており、国の策定したガイドライン（※1）において、1日1歩あたりの医療費抑制効果の原単位（0.065～0.072円/歩/日）が整理されている。（※2）
- ここでは、「ライトライン開業後における生活行動意識調査」により把握した歩数を基に、宇都宮市及び芳賀町における40歳以上の住民の医療費抑制効果を試算する。

<宇都宮市・芳賀町住民（40歳以上）の平均歩数の変化>

開業前

5,125歩



開業後

5,332歩

平日の1日あたりの平均歩数 **207歩** 増加

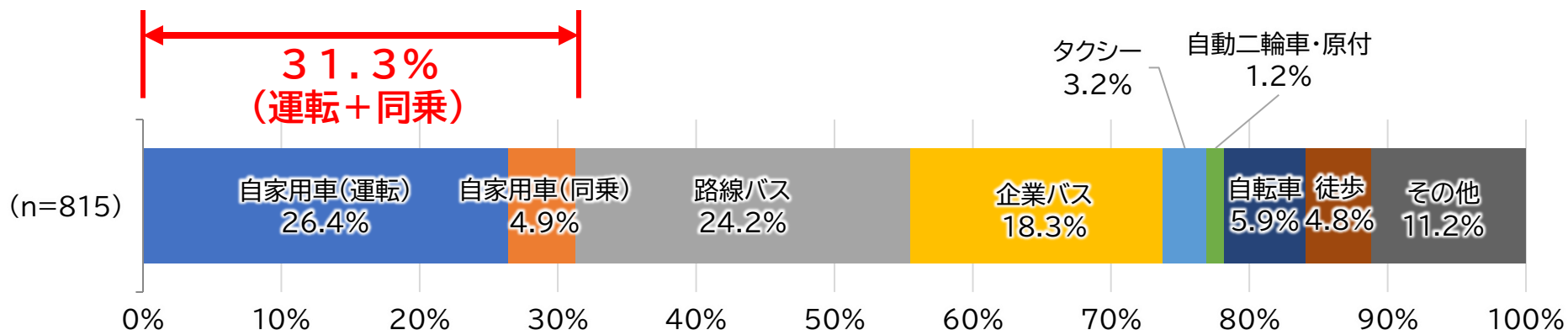
<医療費抑制効果の算出>

増加歩数/日 × 宇都宮・芳賀人口（40歳以上） × 年間日数 × 1歩あたりの医療費抑制効果の原単位
207歩 × **326,983人** (R6.9月末時点) × **365日** × **0.065～0.072円**
(宇都宮市317,055人+芳賀町9,928人)

年間 約16億円 ～ **約18億円** の医療費抑制効果

「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

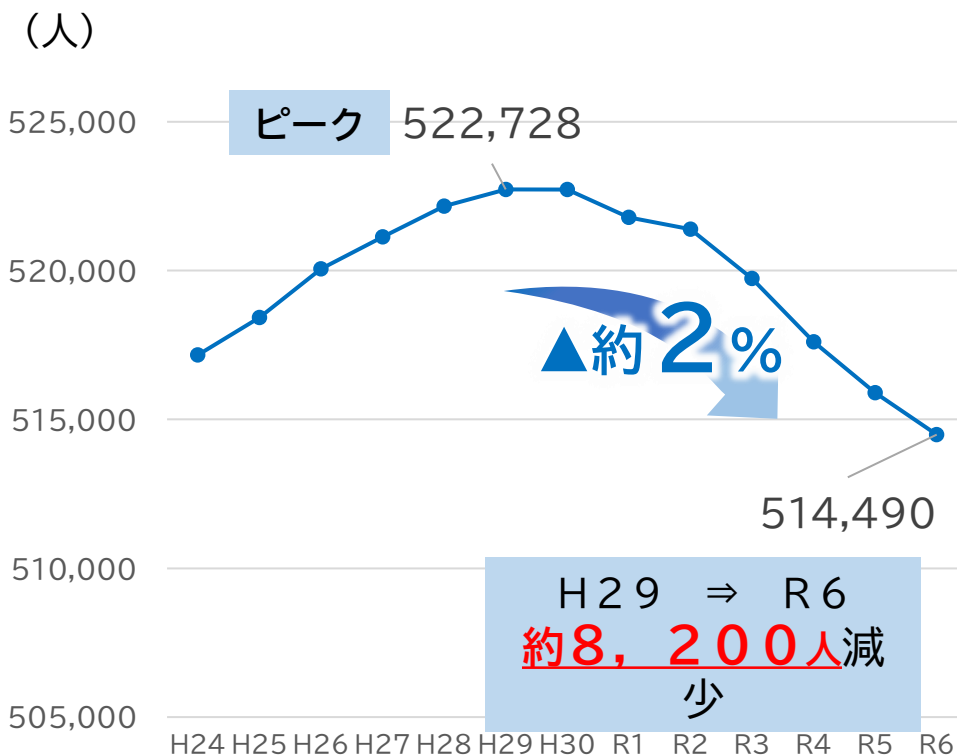
令和5年度調査を
もとにした転換台数

〔 約3,800台 〕

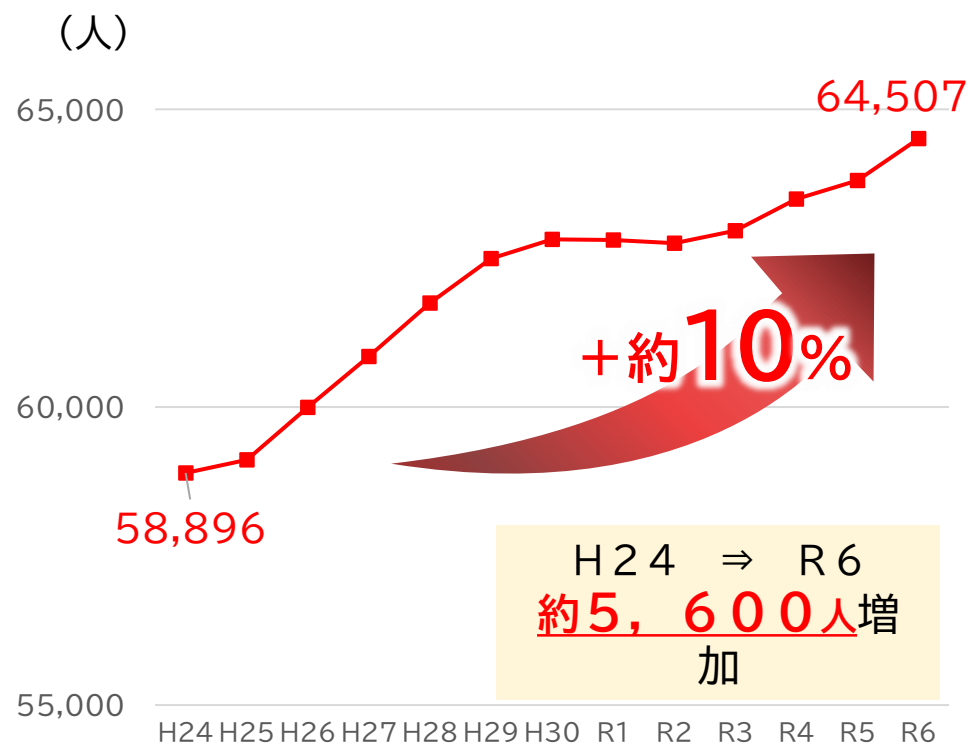
効果の対象：社会全体・地域社会C ①
定住人口の維持・増加

- 宇都宮市の人口は，H29をピークにR6までに約8,200人減少
- ライトライン沿線は，H24からR6までに約5,600人増加し，約6.5万人

宇都宮市の人口



ライトライン沿線の人口



出典：宇都宮市「住民基本台帳人口」各年9月末現在

※ライトライン沿線：ライトライン沿線半径500mに含まれる町丁目で集計

効果の対象：社会全体・地域社会C ①
定住人口の維持・増加

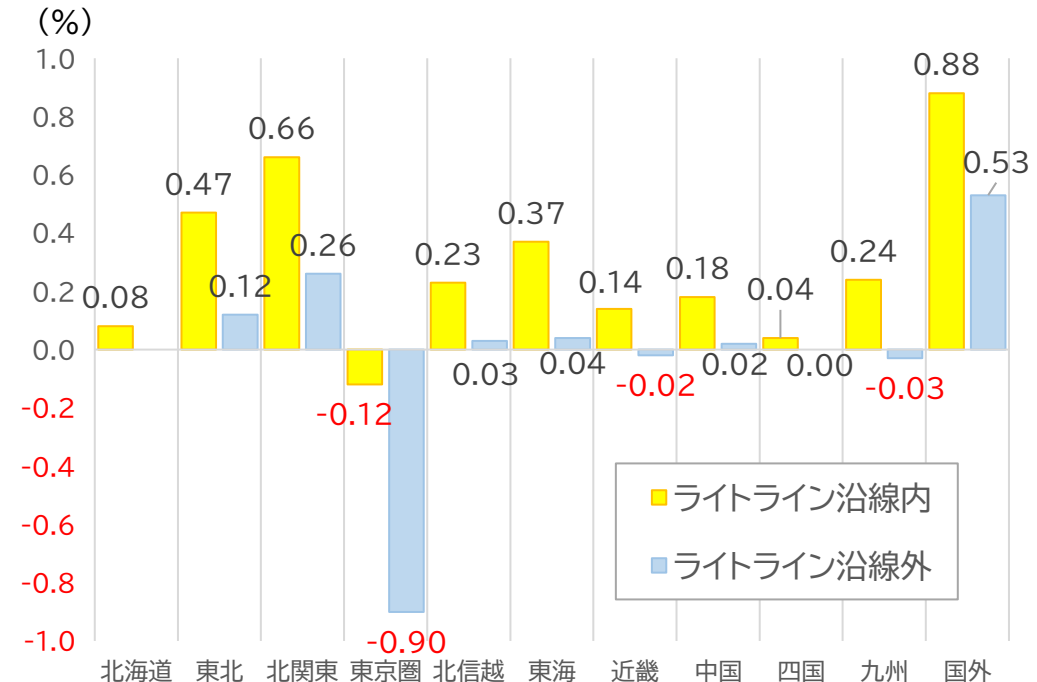
- 直近3年間の本市の社会動態については、**ライトライン沿線内の社会増（転入超過数）の多さが市全体の社会増（転入超過数）を牽引**している。
- 地域別に見ると、東京圏は、特にライトライン沿線外の転出超過率が高く、**国外や北関東、東北は、ライトライン沿線内の転入超過率が高**なっている。

本市社会動態の状況

	転入数	転出数	社会増減
ライトライン沿線内	13,077	11,197	1,880 (+2.99%)
ライトライン沿線外	52,904	52,875	29 (+0.01%)
宇都宮市	65,981	64,072	1,909 (+0.37%)

カッコ内の数値は転入超過率（※転出超過の場合は負の値となる。）
 転入超過率(%) = 転入超過数 ÷ 「住基人口」 × 100

地域別の転入超過率（－は転出超過率）

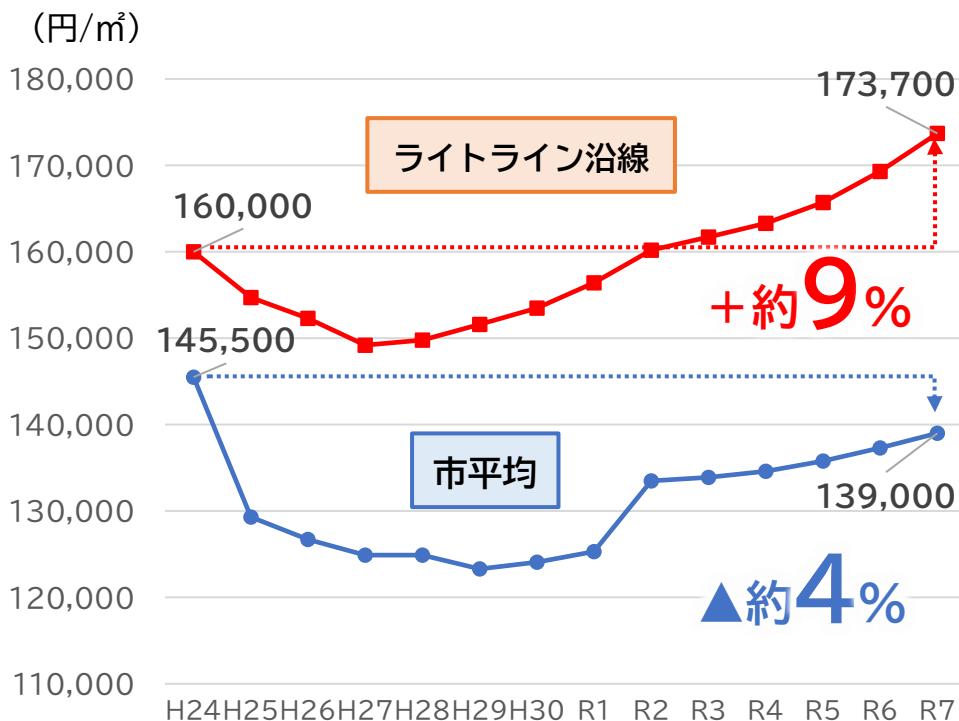


出典：宇都宮市「住民基本台帳人口」（2021(R3)年6月～2024(R6)年9月累計）
 ※ライトライン沿線：ライトライン沿線半径500mに含まれる町丁目で集計

効果の対象：社会全体・地域社会C ②
地価の維持・上昇

- ライトライン沿線の地価は、H28頃以降、**上昇基調が継続**
- H24との比較では、**ライトライン沿線の地価は上昇に転じている一方で、市平均は同程度の水準まで戻っていない状況**

地価（商業地）の推移



地価（住宅地の推移）





開業以降、数多くの賞を受賞するなど、様々な分野において評価をいただいている。

2024年 ローレル賞
ローレル賞 1984

第23回 日本鉄道賞 特別賞

内閣総理大臣表彰
バリアフリー・ユニバーサルデザイン 推進功労者表彰

グッドデザイン賞
グッドフォーカス賞 [地域社会デザイン]
GOOD DESIGN AWARD 2023

交通関係優良団体 大臣表彰 (地域公共交通部門)

第33回 地球環境大賞 環境大臣賞

JIDAデザイン ミュージアムセレクション Vol.24

第45回 (2023年度) 国際交通安全学会賞 業績部門

令和5年度 全建賞 インフラの部

第33回 栃木県 イメージアップ貢献賞 産業経済部門

2023年 日経優待品・サービス賞 最優秀賞

メディア露出による広告効果等【宇都宮市・芳賀町】



開業前後にテレビ，新聞，WEBなど，全国報道含め，数多くのメディアに掲載され，本地域の大きなPRとなったほか，令和5年度から令和8年2月末までに，**国内外から892件（延べ15,513名）の視察**を受け入れた。

広告効果

開業後1週間の新聞・ウェブ等の様々なメディア露出数及び開業前後（令和5年度）の主なテレビ番組露出数を広告価値に換算



約 **70** 億円

※ ライトライン関連の放送時間を換算

R5～7年度の視察実績（宇都宮市）

2026.2月末現在

行政機関	議会	110件
	国・県・市町村	260件
民間等	シンクタンク	20件
	団体	411件
	その他	91件
うち，国外からの視察		34件（55か国）※236人
実績計		892件

国外からの視察



芳賀・宇都宮LRT
Haga Utsunomiya LRT

アジア (20か国)	インドネシア, タイ, マレーシア, フィリピン, カンボジア, ラオス, ベトナム, 韓国, 中国 (台湾含む), 東ティモール, イエメン, インド, バング ラデシュ, ネパール, ヨルダン, スリランカ, パキスタン, モンゴル, シンガポール, ミャンマー
ヨーロッパ (7か国)	イギリス, デンマーク, ボスニアヘルツェゴヴィナ, スロヴァキア, コソボ, アルバニア, セルビア
アフリカ (16か国)	ウガンダ, ケニア, エジプト, タンザニア, ルワンダ, ナイジェリア, モロッコ, マダガスカル, モザンビーク, チュニジア, コンゴ, ザンビア, セネガル, コートジボワール, アルジェリア, エチオピア
南アメリカ (4か国)	ブラジル, ペルー, エクアドル, コロンビア
北アメリカ (5か国)	アメリカ, エルサルバドル, パナマ, ドミニカ共和国, カナダ
オセアニア (1か国)	パプアニューギニア



写真 視察 (車両基地) の様子



写真 視察 (座学) の様子

視察国一覧 (順不同)

3 駅東側のライトラインを活用したまちづくり (3) 拠点化の促進 (沿線軸の強化)



■ 宇都宮駅東口周辺のまちづくり

J R 宇都宮駅に直結し、最大2,000人収容可能な大ホールを備え、M I C E 誘致に対応したコンベンション施設「**ライトキューブ宇都宮**」や、計6,000m²の広さを有する交流広場「**宮みらいライトヒル**」からなる拠点施設を整備し、令和4年11月に「まちびらき」

※ 地区整備事業を公募し、選定された民間事業者（うつのみやシンフォニー（代表企業：野村不動産株））が、公共施設と商業施設、病院、ホテル、オフィス、分譲マンション等を一体で整備

M I C E の誘致・開催を通じて事業者のビジネスチャンスを拡大することで、「稼ぐ」都市への飛躍や「市内経済の底上げ」などの好循環を創出

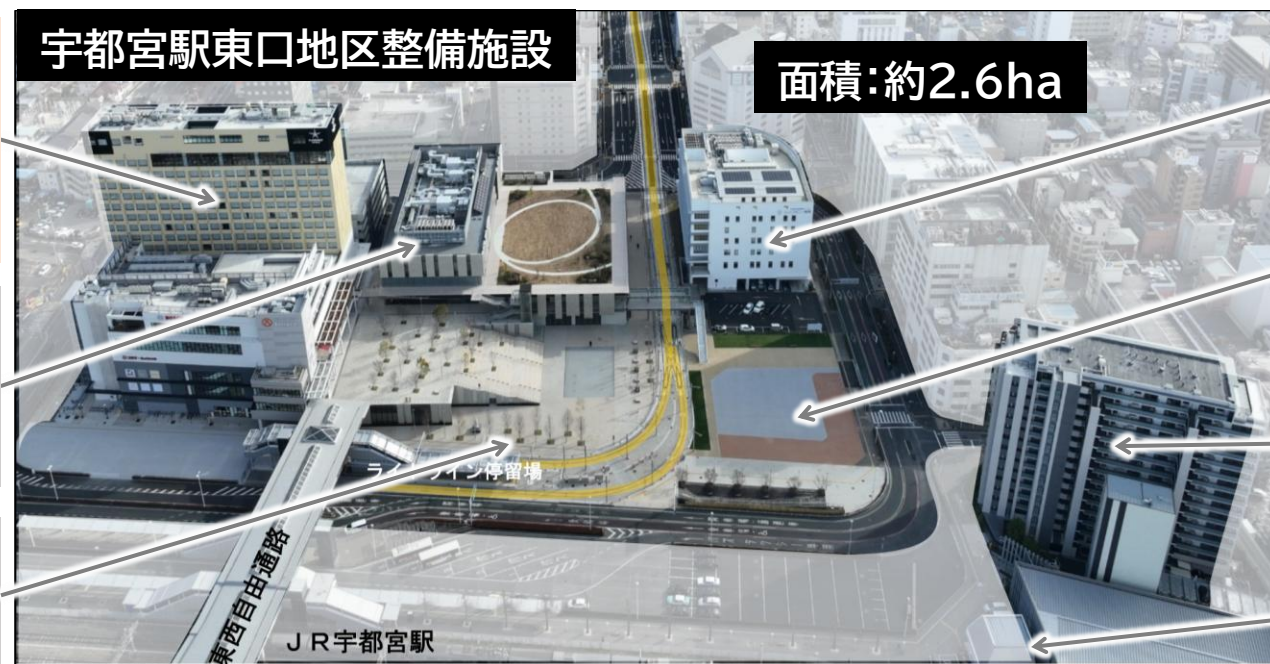
複合施設棟①
(ウツノミヤテラス・
カンデオホテルズ・
立体駐車場)
R4.8開業

ライトキューブ
宇都宮
(交流拠点施設)
R4.11供用

宮みらいライトヒル
(交流広場)
R4.11供用

宇都宮駅東口地区整備施設

面積: 約2.6ha



シンフォニー病院
(高度専門病院)
R3.12開業

複合施設棟②
(施設計画検討中)

プラウド宇都宮
(分譲マンション)
R4.6入居

自転車駐車場
R2.4供用

3 駅東側のライトラインを活用したまちづくり (3) 拠点化の促進（沿線軸の強化）



■ 駅東大通り沿線における民間開発の誘発（土地利用の高度化）

駅東大通り沿線の駐車場等の低未利用地に、中高層マンション等が相次いで建設され、**土地利用の高度化**や**沿線人口の増加**に大きく寄与



3 駅東側のライトラインを活用したまちづくり (3) 拠点化の促進（沿線軸の強化）



■ 東部総合公園（愛称：アークタウン宇都宮）の整備【面積：約3.6ha】

平石停留場前の新たな賑わいを創出するため、新設公園として県内初の「Park-PFI」を活用して整備し、**2026年3月28日に開園予定**

- ✓ 全国大会が開催できる**スケートパーク**をはじめ、**3×3**などのスポーツや様々なイベントに対応できる**屋根付きの多目的広場**やゆとりある**芝生広場**などを整備
- ✓ さらに、地元の新鮮な食材を取り扱うお店や飲食店もオープン



スケートパーク（屋根付）

パリオリンピックスケートボード日本代表監督監修の、初心者から上級者まで、幅広い利用者層に対応したコースです。停留場直結の全国大会にも対応できるスケートパークは、日本初であり、全天候型のスケートパークとしては、日本有数の規模です。



多目的広場（屋根付）

3×3などのスポーツや様々なイベントが実施可能な屋根付きの広場であり、イベントなどを視覚的に盛り上げる大型モニターなども設置される予定です

3 駅東側のライトラインを活用したまちづくり (3) 拠点化の促進（沿線軸の強化）



■ 清原工業団地における産業拠点の強化

開業前後に、**1, 200 + α 億円**を超える投資額の工場の新増設が行われている。



掘りだそう、自然の力。
Calbee
R&Dセンター 実験研究棟
2025年春稼働予定
延床面積: 約9千㎡ 投資額: 非公表

Canon Global
半導体製造装置
2025年8月開所式
延床面積: 約6万8千㎡
階数: 2階 投資額: 約500億円

TOYOBO
Beyond Horizons
離型フィルム設備
2024年10月始動式
延床面積: 約1万6千㎡
階数: 6階 投資額: 約200億円

CHUGAI 中外製薬工業
バイオ原薬製造棟
2026年5月竣工予定
延床面積: 約1万㎡
階数: 4階 投資額: 374億円

注射剤棟
2025年11月竣工予定
延床面積: 約8千㎡
階数: 3階 投資額: 190億円

GW GlobalWafers エム・イー・エム・シー株式会社
シリコンウェーハ製造装置
2024年8月披露式典
延床面積: 約1万5千㎡
投資額: 非公表

出典：各社HPより

- 1 宇都宮市の概要
- 2 宇都宮市が目指すまちづくり
- 3 駅東側のライトラインを活用したまちづくり
 - (1) 駅東側のライトライン事業
 - (2) 開業後の状況及び整備効果
 - (3) 拠点化の促進（沿線軸の強化）
- 4 **ライトラインの駅西側延伸計画**



4 ライトラインの駅西側延伸計画



① JR宇都宮駅西側の大通りについて

- 沿線にはオフィス、商業施設、官公庁等が集積する県都のメインストリート
- JR宇都宮駅を中心に放射状にバス網が形成されているため、大通りにバス路線が集中し、1日当たり2,300本程度のバスが運行
- ふるさと宮まつりやジャパンカップクリテリウムなど、本市を代表するイベントが開催

歴史

- JR宇都宮駅から池上町（東武宇都宮駅前）までの区間は、1950年4月から戦災復興事業の一環で1950年4月から拡幅工事（18m⇒30m）が実施され、1958年11月に完成
- 池上町から桜通り十文字までの区間は、1970年代の急激な都市化の進展により交通量が増大したため、県が1980年度から拡幅工事を実施し、2001年度に完了
- 2004年度から、桜通り十文字以西を工区分けしながら拡幅工事を順次実施



写真. JR宇都宮駅西口駅前広場



写真. 大通り (JR宇都宮駅から中心市街地方面) 35

4 ライトラインの駅西側延伸計画



② 駅西側のライトラインを基軸とした交通ネットワークのイメージ

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、自転車等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の構築を進めている。**

都心部への過度な自動車流入抑制を図るため、端部停留場付近に**パーク&ライド駐車場の設置**を検討

大通りのバス路線を**3割程度削減**し、そのリソースを活用して、**支線バスや循環バスに振り分ける**ことで、市内全域の公共交通ネットワークの充実を図る。

令和8年

都心環状線
全線開通予定



駅西口駅前広場を再編

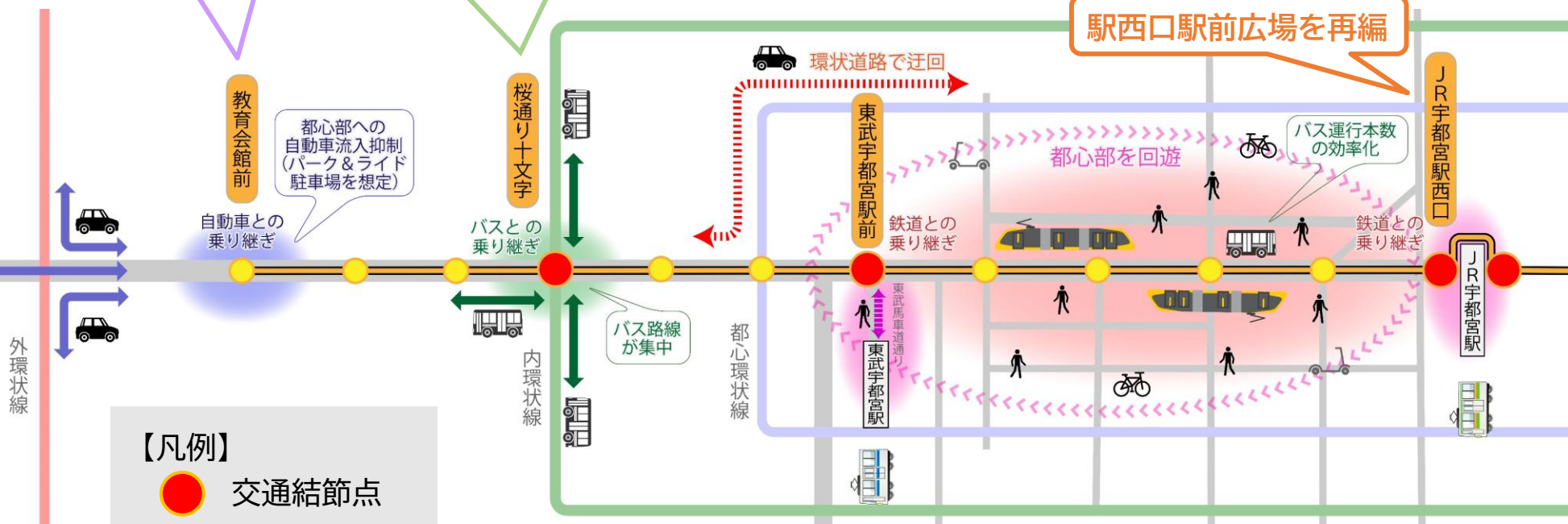


図. JR宇都宮駅西側の交通ネットワークのイメージ



本市におきましては、
今後、**LRTを最大限に活用し**、
全国の地方都市のモデルとなるよう、
50年先、100年先も
持続的に発展するまちづくりに
全力で取り組んでまいります。

(LRT開業式典における
宇都宮市佐藤栄一市長挨拶より)

詳しくは、
「芳賀・宇都宮LRT事業概要パンフレット」
を是非ご覧下さい。

<https://u-movenext.net/archive/#pamphlet>





ご清聴ありがとうございました。

