



駅西側延伸に向けた最新の検討状況

本市では現在、「宇都宮駅東口停留場」から「県教育会館付近」までの約5km、ライトラインの「JR宇都宮駅西側延伸」に向け、各種検討を行っています。今回は、2月に公表した延伸時の道路の車線数などの基本方針をお知らせします。

Point 2



公共交通ネットワークを充実

バスネットワークの充実や市街地部における地域内交通の導入など、ライトラインを基軸とした公共交通ネットワークを形成

Point 3



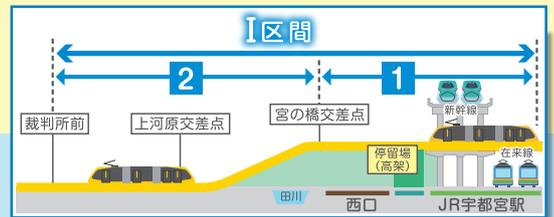
自動車・自転車も安全・快適・円滑に

安全で円滑な自動車交通を確保するため、道路整備や交差点改良等を実施。自転車走行空間は、安全で快適な利用環境の確保、充実を図る

公表資料は
コチラ



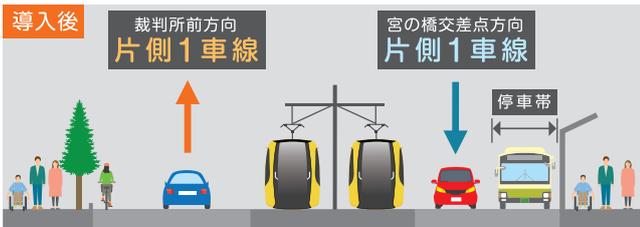
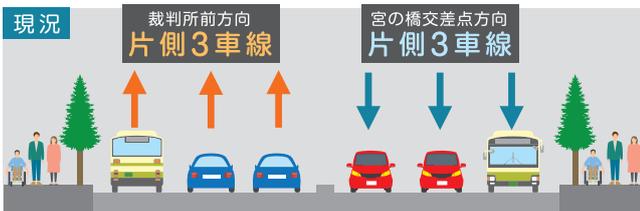
導入空間イメージ



I 区間

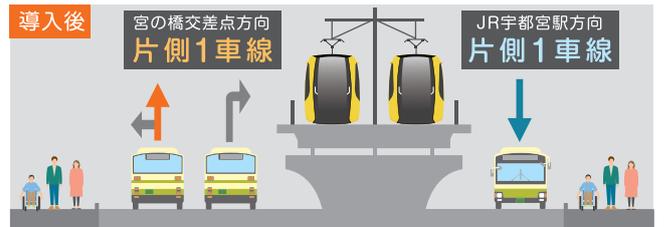
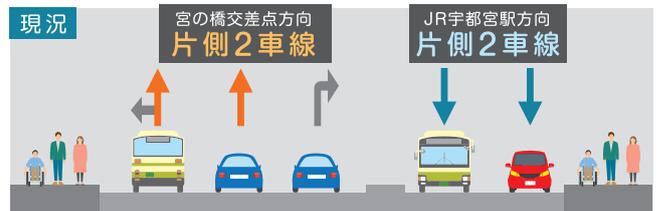
裁判所前 ↔ 宇都宮駅東口

2 裁判所前 ↔ 宮の橋交差点付近 VRイメージ②



- バスの乗降や荷さばき活動ができるよう、本線とは別に**停車帯**を設置
- 路肩を活用した**自転車の走行空間**を整備

1 宮の橋交差点付近 ↔ JR宇都宮駅 VRイメージ①

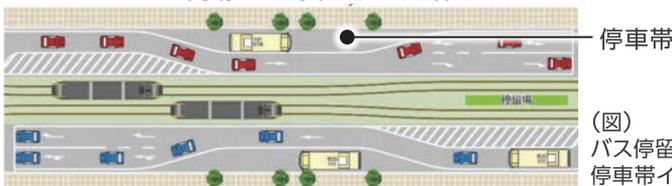


- 速達性や鉄道との乗継利便性が高く、一体的で広がりのある駅前空間の確保・活用が可能な**高架**で整備

I II III 区間の全ての交差点に、右折レーンを設置

Q 渋滞は起きないの？

- A**
- 都心部への過度な自動車の流入を抑制する**都心環状線**などの道路整備
 - 大通りやいちょう通りなど**必要な交差点改良**
 - 面的な信号時間の調整**
 - 大通り(I-II-III区間の) **全ての交差点に右折レーンを設置**
 - 大通り(I区間)ではバスの乗降等のため、**本線とは別に停車帯を設置**
- などにより、円滑な自動車交通を確保していきます。



(図) バス停留所付近の停車帯イメージ

Q 宮まつりやクリテリウムは開業後も開催できるの？

- A**
- 必要な対策を行うなど、**これまで通り開催できるよう**、主催者と協議・調整を行っています。



撮影者: Kei Tsuji

▲軌道を横断する自転車レースの開催事例(アデレードロードレース)

一足先に未来をイメージ!!

動画を
チェック



VRで見る 駅西側ライトライン

VRイメージ①



VRイメージ②



(仮称)馬場町停留場周辺



Point 1

都心部はウォカブルな空間へ
歩行者空間の環境向上や都心部への過度な自動車流入の抑制などにより、人中心のウォカブルな空間を形成

大通りの

※下の図はJR宇都宮駅を背に西方向を見た場合

III 区間

教育会館前 ↔ 桜通り十文字

現況



導入後



- 車両留置を行う施設やパーク&ライド駐車場などを路外に検討
- 現況と同様に自転車道を整備

II 区間

桜通り十文字 ↔ 裁判所前

現況



導入後



- 路肩を活用した自転車の走行空間を整備

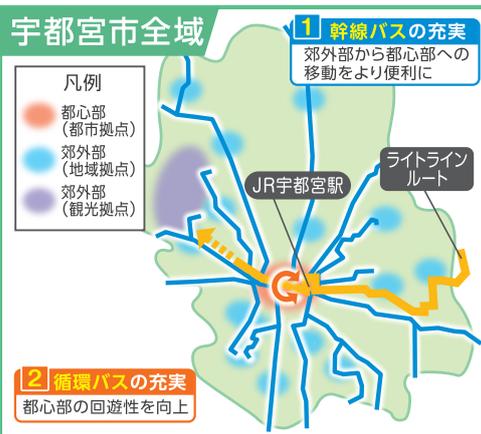
Q 駅西側ライトライン沿線以外でも公共交通は便利になるの?

A 開業時において、ライトラインと重複する大通り区間のバスの一部を桜通り十文字周辺を起終点とするなど、3割程度削減することで、バス車両や運転手を

- 1 「郊外部と都心部をつなぐ幹線バス」や
- 2 「都心部の循環バス」に振り分け、公共交通ネットワークの充実を図ります。

地域内交通についても、地域と連携しながら市街地部への導入を推進していきます。

(右図)ライトライン駅西側延伸時のバスネットワークのイメージ▶



Q 概算事業費や今後の予定は?

A 具体的な概算事業費やスケジュールについては、令和7年以内に策定する軌道事業の特許取得に必要な「軌道運送高度化実施計画」をとりまとめる中で明らかにしていきます。