

住めば
愉快だ
宇都宮

UTSUNOMIYA

ライトラインの駅西側延伸等に係る 都市計画素案について

令和7年11月9日

宇都宮市 都市整備部 都市計画課

ライトラインの駅西側延伸等に係る都市計画素案について

目次

1	宇都宮市が目指す将来の姿　～ネットワーク型コンパクトシティ～
2	ライトラインの駅西側延伸
3	JR宇都宮駅西口の整備
4	都心部まちづくり
5	公共交通の充実
6	都市計画素案
7	今後のスケジュール

ライトラインの駅西側延伸等に係る都市計画素案について

目次

1	宇都宮市が目指す将来の姿　～ネットワーク型コンパクトシティ～
2	ライトラインの駅西側延伸
3	JR宇都宮駅西口の整備
4	都心部まちづくり
5	公共交通の充実
6	都市計画素案
7	今後のスケジュール

1 宇都宮市が目指す将来の姿 ～ネットワーク型コンパクトシティ～



人口減少や少子・高齢社会でも対応できるまちの土台
NCC(ネットワーク型コンパクトシティ)



宇都宮市では、

100年先も持続的に発展するまち
を目指し、

生活に必要なまちの機能が充足した
コンパクトなまち(拠点)を
便利な公共交通でつなぐ

「NCC(ネットワーク型コンパクトシティ)」

の形成を進めています。

1 宇都宮市が目指す将来の姿 ～ネットワーク型コンパクトシティ～

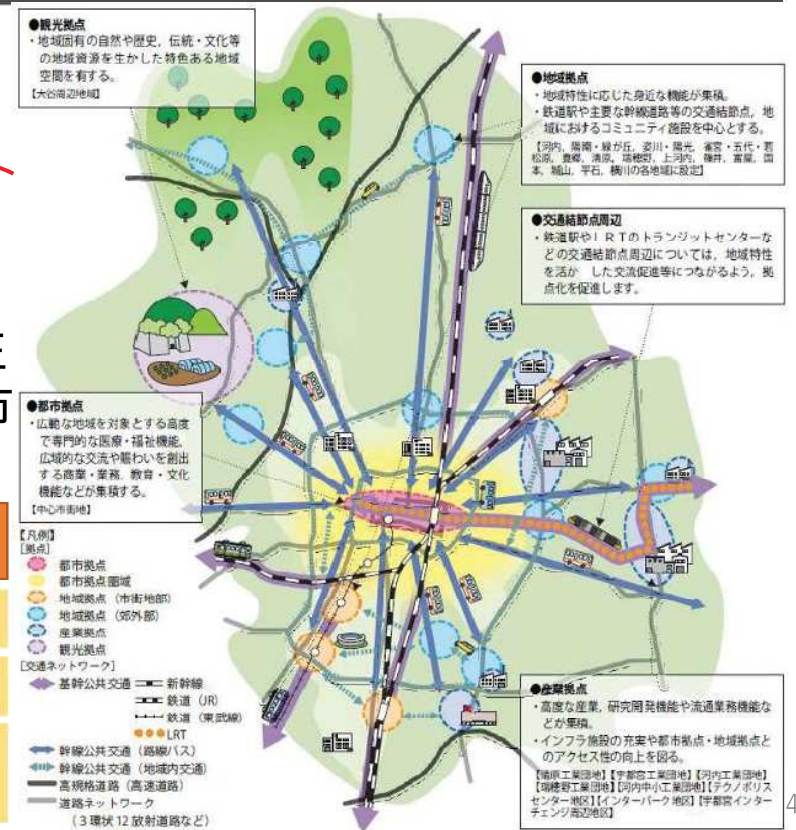


人口減少や少子・高齢社会でも対応できるまちの土台 NCC(ネットワーク型コンパクトシティ)

NCCでは、地域特性を踏まえた各種の都市機能が集積した拠点を形成する「**拠点化の促進**」と、階層性を持った総合的な交通ネットワークによって拠点間の連携・補完を進める「**ネットワーク化の促進**」, 市民の多様な暮らし方やライフスタイルを尊重した「**土地利用の適正化**」を一体的に進めることにより、コンパクトなエリアで日常生活に必要な機能が充足し、市民生活の質や、都市としての価値・活力を高めることのできる都市の実現を目指します。

NCCの基本的な考え方

- ①一極集中ではなく、中心部と各地域などへの拠点配置による多極型の都市構造
- ②住宅等の立地の適正化による密度にメリハリのある土地利用の促進
- ③公共交通・徒歩・自転車と自動車が連携・共存できるバランスの取れた交通ネットワークの構築



ライトラインの駅西側延伸等に係る都市計画素案について

目次

1	宇都宮市が目指す将来の姿　～ネットワーク型コンパクトシティ～
2	ライトラインの駅西側延伸
3	JR宇都宮駅西口の整備
4	都心部まちづくり
5	公共交通の充実
6	都市計画素案
7	今後のスケジュール

◆ 駅東側の状況



ライトラインでまちに たくさんの変化が！
さまざまな整備効果が現れ始めています！

1 まちにあふれる活気 2 ライフスタイルが充実 3 移動のしやすさに満足

◎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

◎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



ライトラインで まちがどんどん元気に！

＼ **3分**で分かる！ ／
ライトライン整備効果



▲動画はコチラ

2 ライトラインの駅西側延伸

安全・快適・円滑な交通のために

まちなかのクルマも安全・快適・円滑に！



◆ 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 まち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



2 ライトラインの駅西側延伸



これから目指すのは
「人」中心の「ウォーカブルなまち」

after

ウォーカブルとは「歩く」を意味する「walk」と「できる」の「able」を組み合わせた造語です。国土交通省では、コンパクトシティをより進化させた取組のひとつとして「居住地が良く歩きたくなる」まちなかづくり～ウォーカブルなまちなかの形成～を推進しています。

※イラストはイメージです。宇都宮の街のイメージではありません。

2 ライトラインの駅西側延伸



まちなかはワクワクする
ウォーカブルな空間へ！



お店が充実して
にぎわっている！



緑が豊かで
休憩もしやすい！



移動しやすい！



2 ライトラインの駅西側延伸

(1) 整備区間

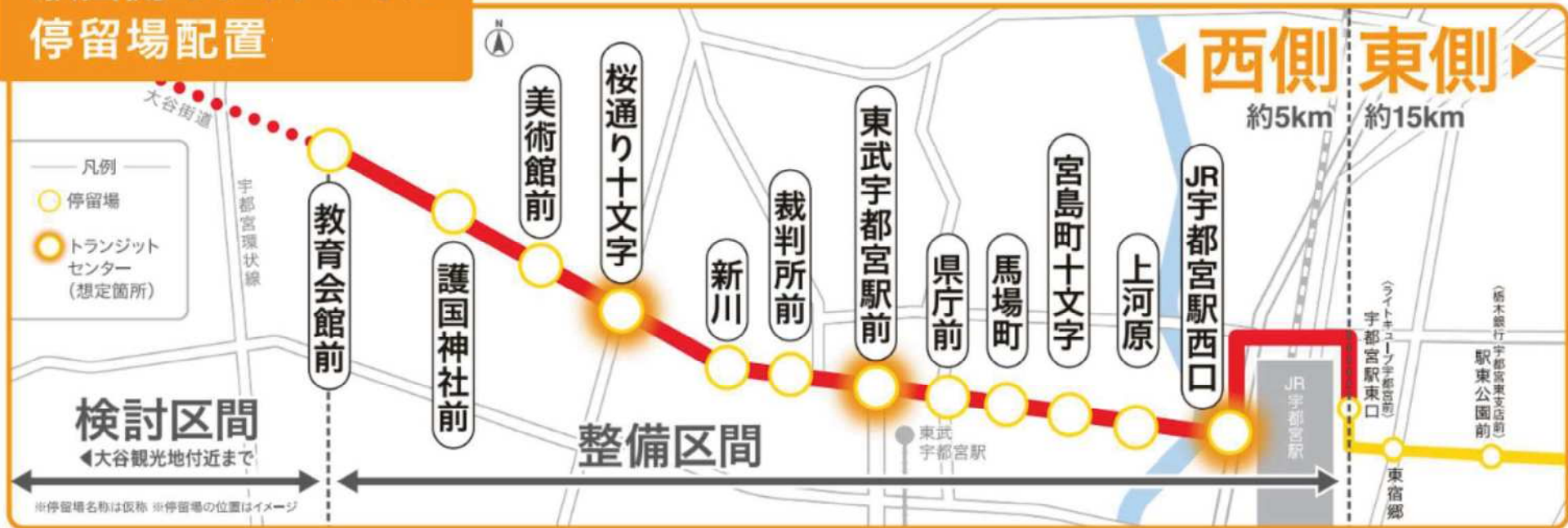


整備区間は宇都宮駅東口停留場～教育会館付近
(宝木町1丁目・駒生1丁目付近)

通勤・通学や買物がもっと便利に!

駅西側のライトライン 停留場配置

(停留場名称は仮称)



2 ライトラインの駅西側延伸 (2) 線形計画と停留場



- ・線形については、安全性や速達性などに配慮し、駅東側と同等またはそれ以下の平面曲線、縦断勾配となるよう計画
- ・停留場については、需要予測結果や沿線の建物の立地状況を勘案し、十分な滞留空間を確保

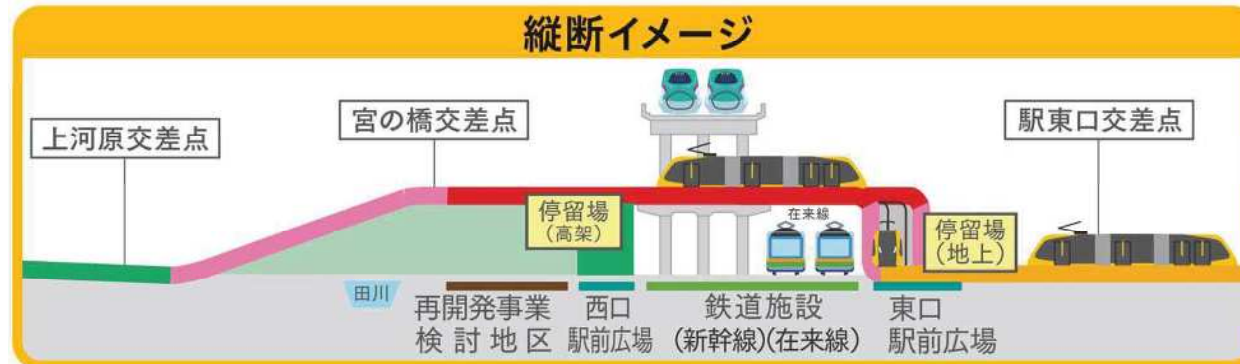


2 ライトラインの駅西側延伸

(3) JR宇都宮駅の横断ルート



ライトラインの軌道(レール)を高架化し、駅舎2階部分にて新幹線高架(駅舎3階)と在来線(駅舎1階部分)の間を横断



2 ライトラインの駅西側延伸

(4)大通りの導入空間



まちづくり方針や大通り沿線のエリア特性を踏まえ、
区間ごとに道路空間を再編



I 区間

【JR宇都宮駅～裁判所前（都心環状線）】

■ライトラインなどの公共交通と
人の回遊・滞在が共存できる空間

II 区間

【裁判所前（都心環状線）
～桜通り十文字（内環状線）】

■広域的な自動車の通行機能を
確保した空間

III 区間

【桜通り十文字（内環状線）～教育会館前】

■自転車・歩行者の安全で快適な
通行空間を確保した空間
■広域的な自転車の通行機能を
確保した空間

2 ライトラインの駅西側延伸

(4) 大通りの導入空間



I 区間

【JR宇都宮駅～裁判所前（都心環状線）】

■ライトラインなどの公共交通と人の回遊・滞在が共存できる空間



I 区間

片側3車線から1車線に

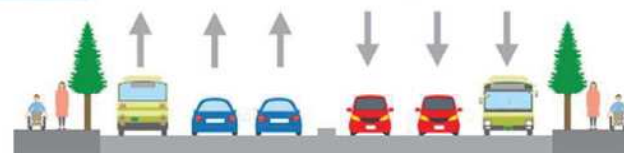
宮の橋交差点周辺

片側2車線から1車線に

現況

裁判所前方向

宮の橋交差点方向



導入後

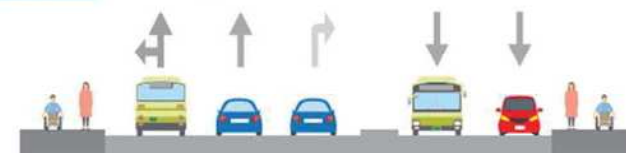


- バスの乗降や荷捌き活動ができるよう、本線とは別に停車帯を設置
- 路肩を活用した自転車の走行空間を整備

現況

宮の橋交差点方向

JR宇都宮駅方向



導入後



- 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
- バスと一般自動車の交通導線を分離

2 ライトラインの駅西側延伸

(4)大通りの導入空間



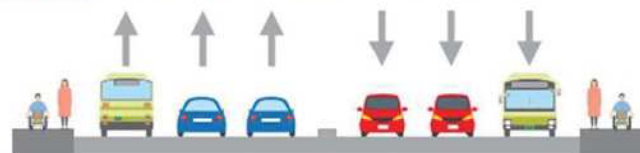
II 区間

【裁判所前（都心環状線）～桜通り十文字（内環状線）】
■広域的な自動車の通行機能を確保した空間

II 区間

片側3車線から2車線に

現況 桜通り十文字方向 裁判所前方向



導入後



○路肩を活用した自転車の走行空間を整備

※交差点部を中心に必要な拡幅を実施見込み

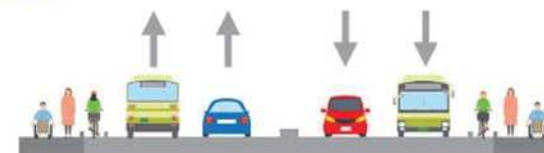
III 区間【桜通り十文字（内環状線）～教育会館前】

■自転車・歩行者の安全で快適な通行空間を確保した空間
■広域的な自転車の通行機能を確保した空間

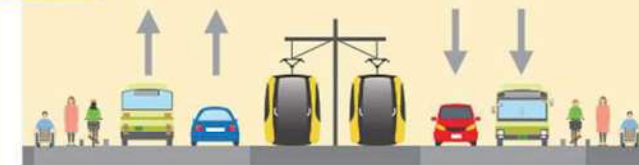
III 区間

片側2車線（現況同様）

現況 教育会館前方向 桜通り十文字方向



導入後



○車両留置を行う施設やパーク&ライド駐車場などの設置を路外に検討

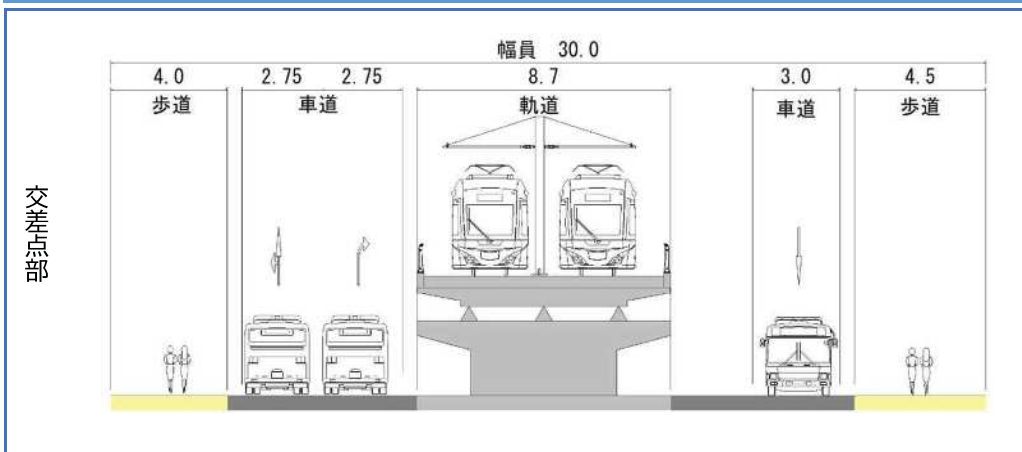
○現況と同様に自転車道を整備

※全区間において、必要な拡幅を実施見込み

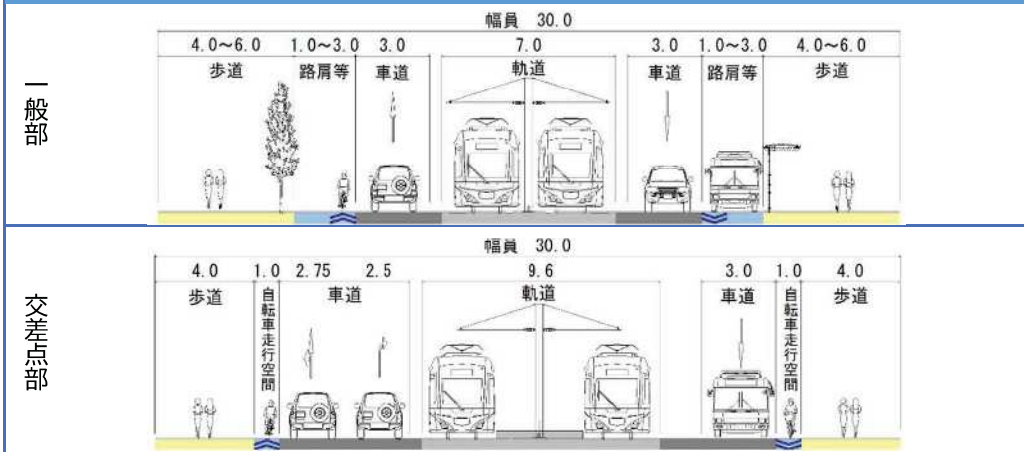
【参考】 ライトラインの駅西側延伸

(4) 大通りの導入空間

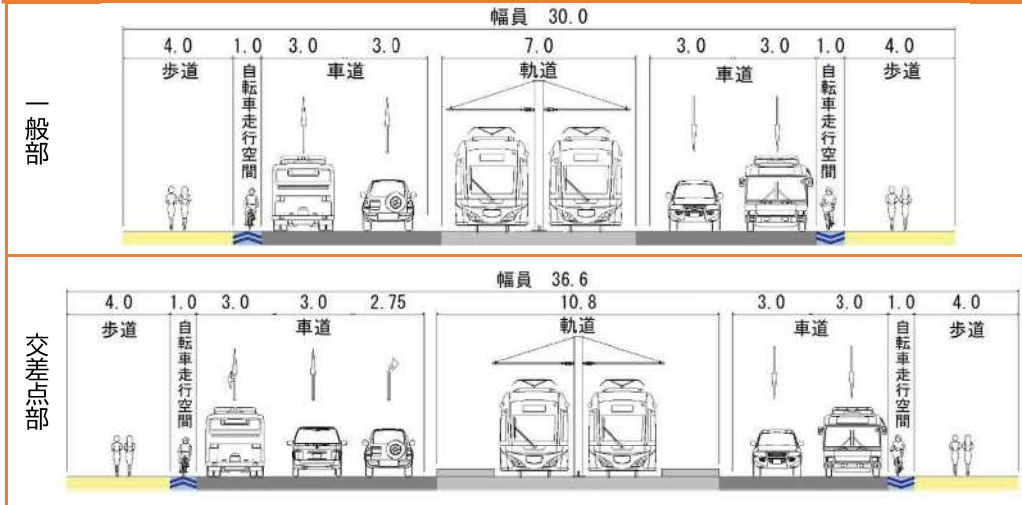
I区間 高架区間 (片側1車線) 宮の橋交差点付近



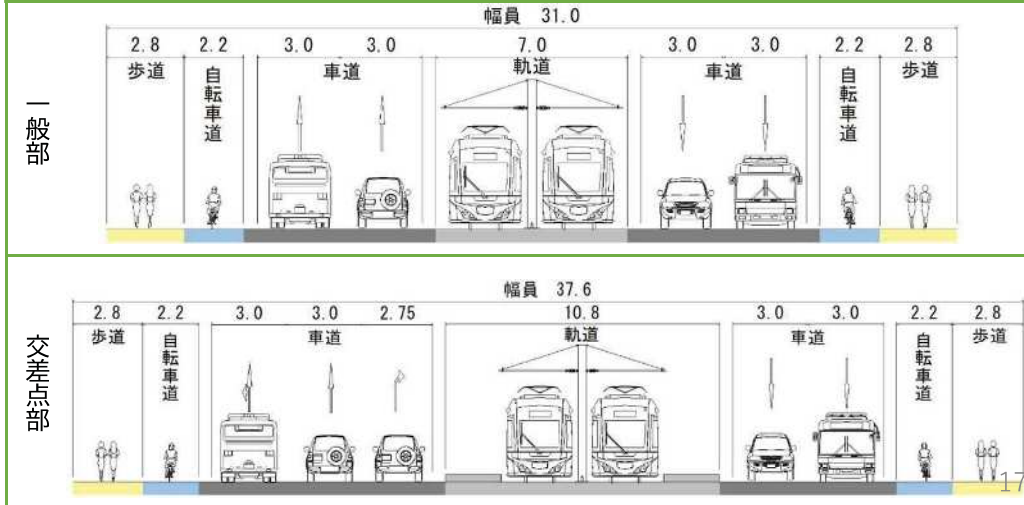
I区間 (片側1車線) 宮の橋交差点付近～⑦ 裁判所前



II区間 (片側2車線) ⑦ 裁判所前 ~ ⑨ 桜通り十文字

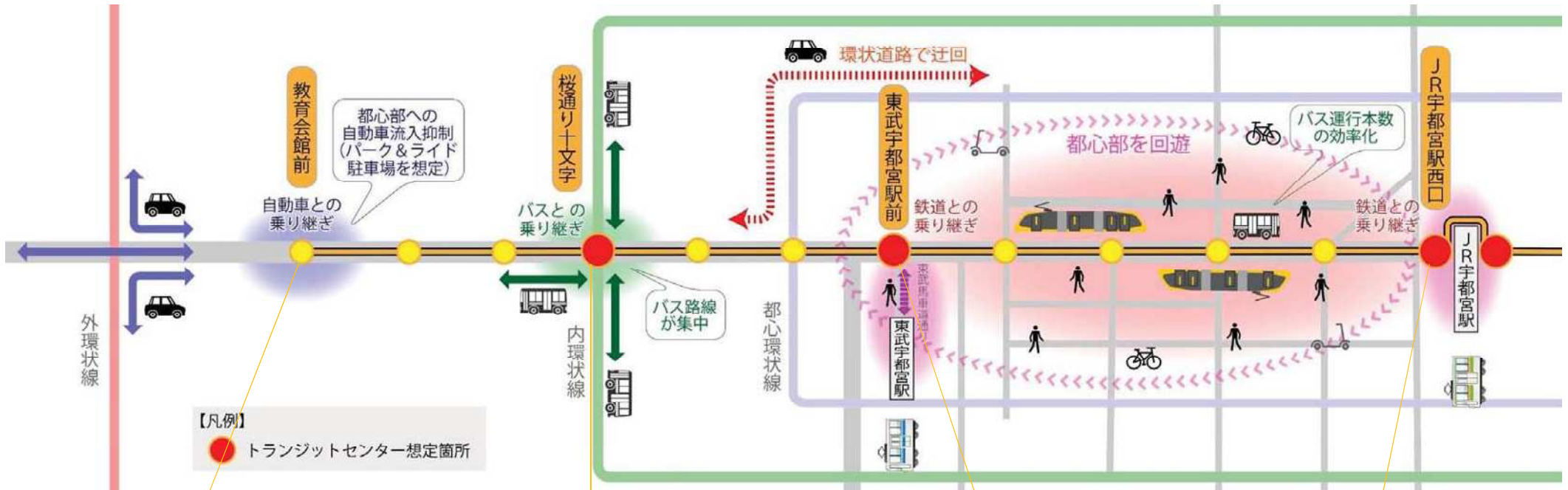


III区間 (片側2車線) ⑨ 桜通り十文字 ~ ⑫ 教育会館前



2 ライトラインの駅西側延伸 (5) 交通結節点等の整備

◆ バスや自動車等との乗り継ぎがしやすい交通結節点を整備



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します。

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の充実を図ります。

東武宇都宮駅周辺

鉄道との主要な乗り継ぎ動線となる東武馬車道通りにおいて、歩いて楽しい居心地の良い空間づくりに取り組みます。

JR宇都宮駅西口

ライトラインやバス、タクシーなどの様々な交通モードが結節し、誰もが安全・安心・快適に乗り継ぎできる人中心のウォーカブルな駅前空間の再編整備を行います。

2 ライトラインの駅西側延伸

(6) 留置施設等



駅東側の車両基地内での車両留置を基本としつつ、安全で持続的な運行サービスを提供するため、留置施設を整備



<選定point>

1. 車両の運用効率が高い終点付近
2. 5～6編成程度の車両留置やパークアンドライド施設等との併用が可能な敷地
3. 本線に隣接して入出庫がしやすい

⇒ 教育会館前停留場に近接した県有地にて，車両運用を考慮した留置施設や変電所等を整備する。

ライトラインの駅西側延伸等に係る都市計画素案について

目次

1	宇都宮市が目指す将来の姿　～ネットワーク型コンパクトシティ～
2	ライトラインの駅西側延伸
3	JR宇都宮駅西口の整備
4	都心部まちづくり
5	公共交通の充実
6	都市計画素案
7	今後のスケジュール

3 JR宇都宮駅西口の整備



JR宇都宮駅西口の現状

歩行者と自動車の動線の錯綜

広場内の複数の横断歩道により、歩行者とバス・一般車等の動線が錯綜している



駅前空間における交通渋滞の発生

バス・タクシー・一般車のアクセス路が大通りに集中していることや、路上停車、歩行者の横断待ちなどにより車の滞留が生じている



居心地の良い滞留空間の不足

広場1階は自動車中心で人が滞留する空間が少ない



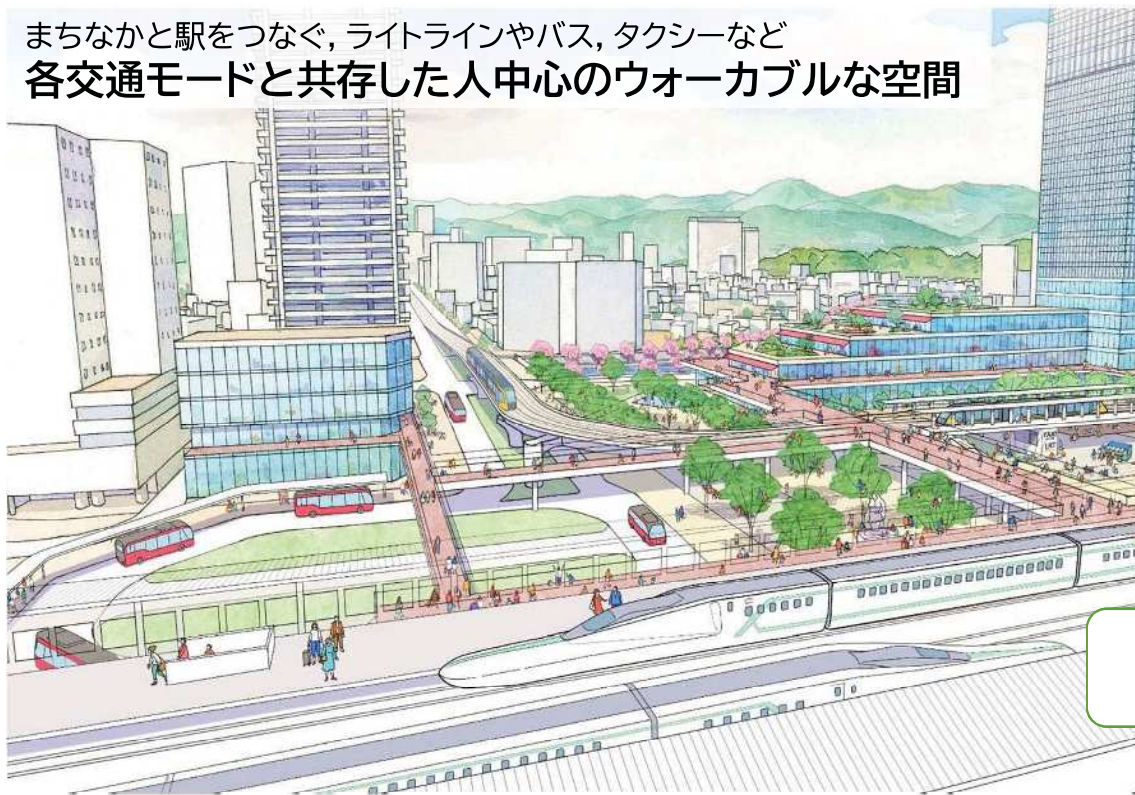
➡ 誰もが安全・安心・快適に乗り継ぎできる人中心のウォカブルな空間の形成に取り組む必要

3 JR宇都宮駅西口の整備

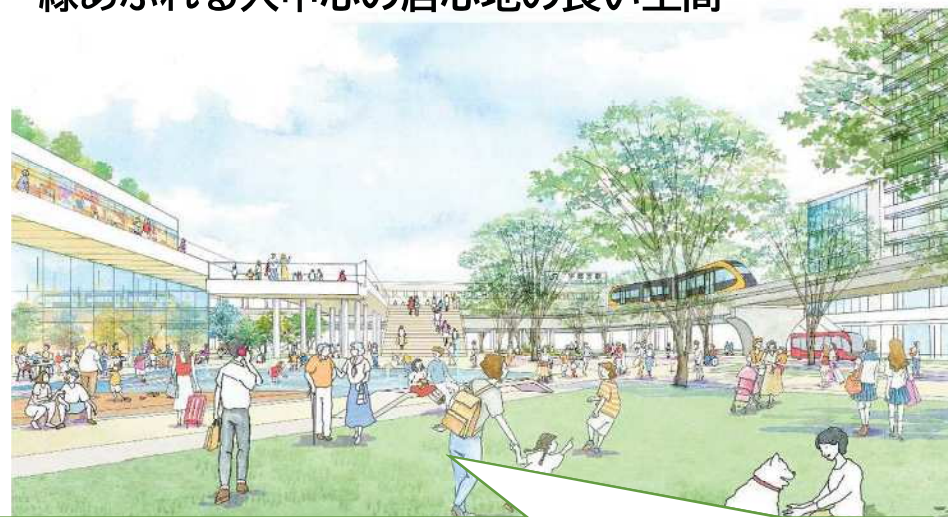


人とライトライン、バスなどが共存した
人中心のウォーカブルな駅前空間へ！

まちなかと駅をつなぐ、ライトラインやバス、タクシーなど
各交通モードと共存した人中心のウォーカブルな空間



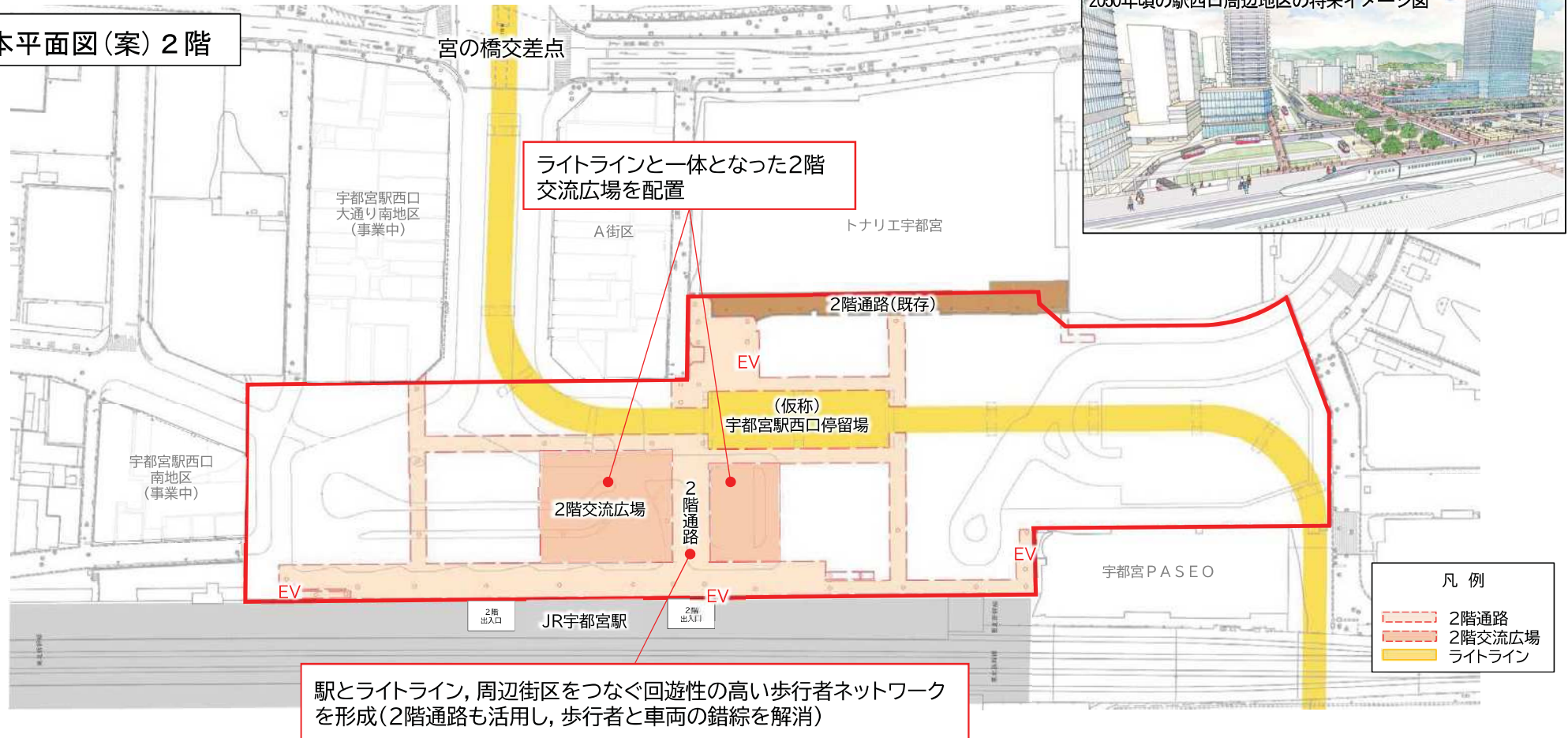
まちなかと駅をつなぐ周辺民間街区と一体となった
緑あふれる人中心の居心地の良い空間



ライトライン開業後、2050年に向けたまちの姿

3 JR宇都宮駅西口の整備

基本平面図(案) 2階



駅とライトライン、周辺街区をつなぐ回遊性の高い歩行者ネットワークを形成(2階通路も活用し、歩行者と車両の錯綜を解消)

※この図面は、JR宇都宮駅西口駅前広場の整備の方向性を示すものであり、施設配置や交通動線などについては今後決定してまいります。

ライトラインの駅西側延伸等に係る都市計画素案について

目次

1	宇都宮市が目指す将来の姿　～ネットワーク型コンパクトシティ～
2	ライトラインの駅西側延伸
3	JR宇都宮駅西口の整備
4	都心部まちづくり
5	公共交通の充実
6	都市計画素案
7	今後のスケジュール

4 都心部まちづくり

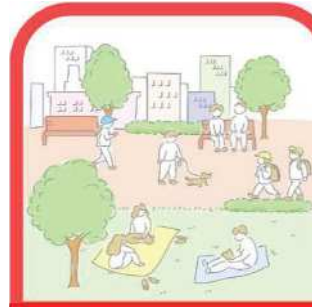
歩いて楽しい居心地の良い空間づくり



街なかにはワクワクする
ウォーカブルな空間へ！



お店が充実して
にぎわっている！



緑が豊かで
休憩もしやすい！



移動しやすい！



4 都心部まちづくり

歩いて楽しい居心地の良い空間づくり



交通結節機能の強化 と にぎわいの創出 に向けて東武馬車道通りにおいて「歩いて楽しい居心地の良い空間づくり」を進めています！

令和4年に実施した**居心地の良い空間づくり**の取組が好評！



①利用者からこんな声がありました！

- 歩いている途中で休憩できる場があると良い
- 人が何となく集まれる場所があればコミュニティが広がる
- 通り全体で滞在する空間があると利用しやすい など

②こんな効果も！

- 通行する車両が減少
- 通りを歩く人の数が増加
- 沿道の路上駐停車が減少

4 都心部まちづくり

歩いて楽しい居心地の良い空間づくり



ライトラインの西側延伸と大通りの街路空間の再編と併せて「大通りの沿線」で良好な景観の検討を行います！



身近に緑が感じられる空間



低層階が街路から見える



道路と民地が一体となった空間



まちなかの景観形成！



道路と民地が一体となった空間を形成

身近に緑が感じられる空間を形成

こんな効果も！

- 休憩できるゆとりある空間に！
- 身近に緑が感じられる空間に！
- 宇都宮らしさが感じられる街並みに！

ライトラインの駅西側延伸等に係る都市計画素案について

目次

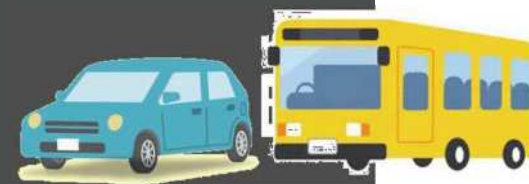
1	宇都宮市が目指す将来の姿　～ネットワーク型コンパクトシティ～
2	ライトラインの駅西側延伸
3	JR宇都宮駅西口の整備
4	都心部まちづくり
5	公共交通の充実
6	都市計画素案
7	今後のスケジュール

5 公共交通の充実



沿線外も公共交通を便利に！

ライトラインを東西の軸として
バスなどの公共交通の充実を図ります。



再編の考え方



【運行本数のイメージ】

宮の橋交差点(宇都宮駅付近)

再編前

合計
約2,300本/日

約3割削減

再編後

合計
約1,600本/日

※令和5年9月時点の運行状況をもとに市調査により算出

バス 幹線バス等の充実

開業時において、JR宇都宮駅方面に運行していた路線の一部を桜通り十文字交差点周辺を起終点とすることなどにより、ライトラインと重複する大通り区間のバスを3割程度削減し、

1 郊外部と都心部をつなぐ「幹線バス」や

2 都心部内を走る「循環バス」に再編します。

→バス再編の円滑な実施と効果の最大化などを図るため、市と関東自動車(株)において基本協定を締結(令和7年9月29日)

→年内に会議体を設置し、再編内容や維持・充実方策などの検討を加速化し、西側ライトライン開業2~3年前を目途に運行計画案を公表する予定です。

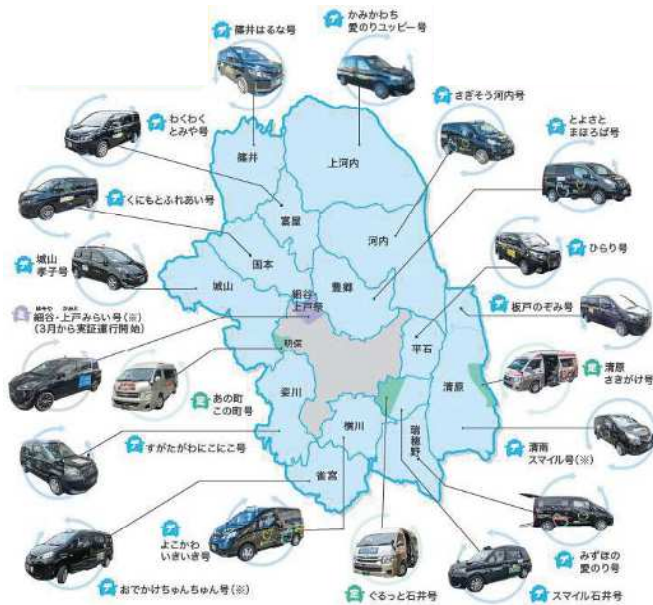
地域内交通 市街地部への導入推進

これまで地域と連携し、郊外部を中心に導入してきましたが、今後は、市街地部への導入を推進していきます。

5 公共交通の充実



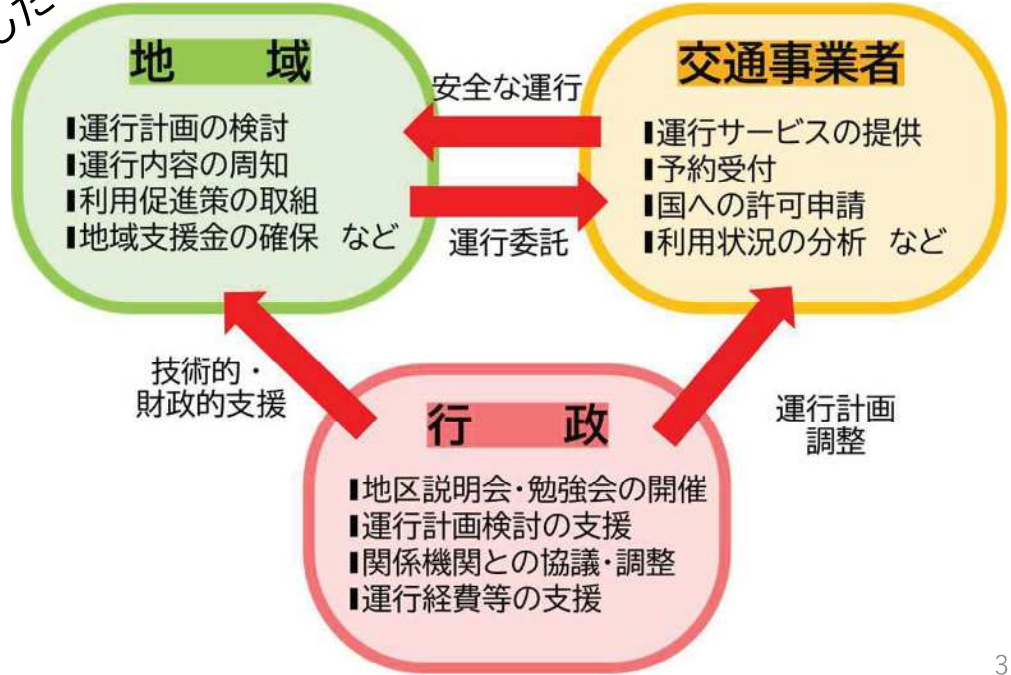
地域内交通をまちなかにも！
市街地部の皆様と連携しながら導入を推進



- 導入地区 ▶ 郊外部を中心に**16地区19路線**で運行
(人口約52万人のうち、**約27万人をカバー**)
- 利用者数 ▶ 年間 **約12.6万人**

**3者の協働で
持続可能な地域内交通に！**

地域内交通を
導入したい！



ライトラインの駅西側延伸等に係る都市計画素案について

目次

1	宇都宮市が目指す将来の姿　～ネットワーク型コンパクトシティ～
2	ライトラインの駅西側延伸
3	JR宇都宮駅西口の整備
4	都心部まちづくり
5	公共交通の充実
6	都市計画素案
7	今後のスケジュール

6 都市計画素案

(1) 都市計画素案概要

■ 特殊街路（路面電車）の決定

10・7・102号 宇都宮西ライトレール線

■ 幹線街路の変更

3・2・101号 大通り

3・4・116号 駅西口広場北通り

総括図(特殊街路)



6 都市計画素案

(1) 都市計画素案概要

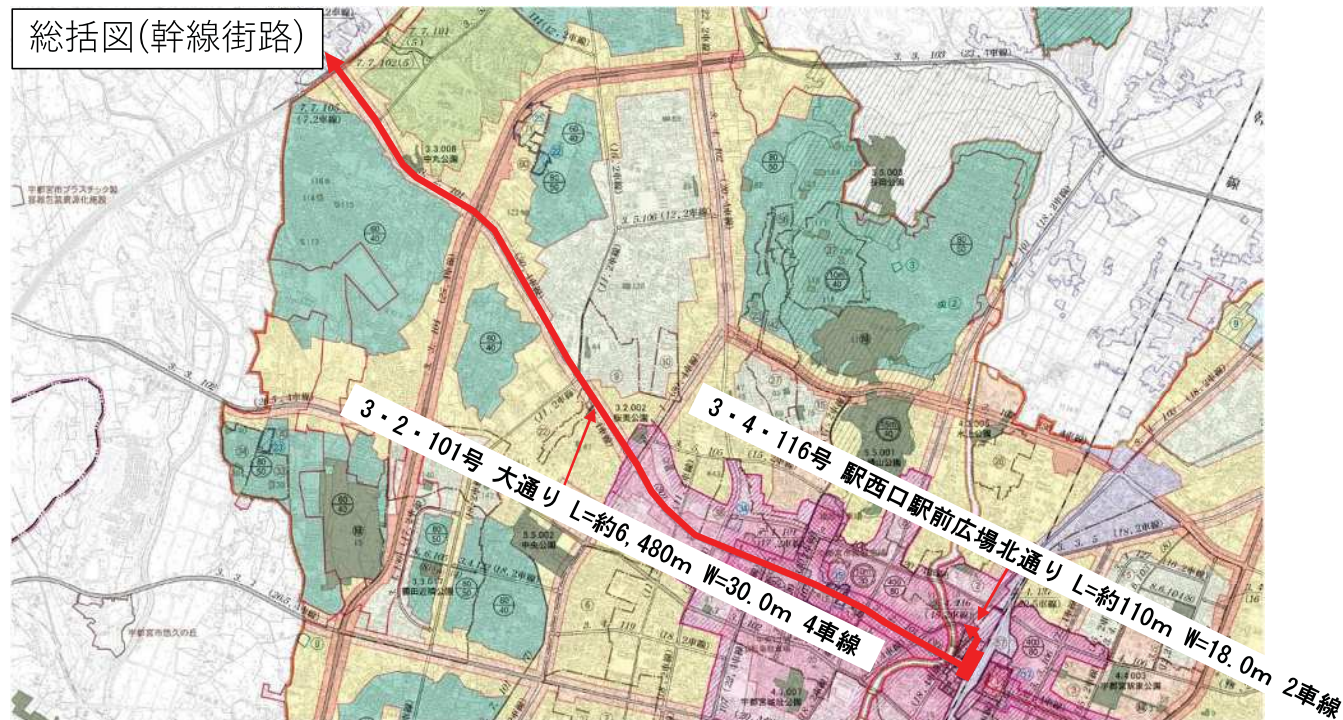
■ 特殊街路（路面電車）の決定

10・7・102号 宇都宮西ライトレール線

■ 幹線街路の変更

3・2・101号 大通り

3・4・116号 駅西口駅前広場北通り



6 都市計画素案

◆ 都市計画に定める内容

10・7・102号 宇都宮西ライトレール線

※ 特殊街路（路面電车道）を追加します。運行に必要な基本的施設として、本線部以外にも停留場や留置施設も特殊街路として一体的に定めます。

種別	特殊街路		
名称	番号	10・7・102	
	路線名	宇都宮西ライトレール線	
位置	起点	宇都宮市宮みらい	
	終点	宇都宮市駒生1丁目	
	主な経過地	宇都宮市一の沢1丁目	
区域	延長	約4,850m	
構造	構造形式	地表式 約3,980m 嵩上式 約870m	
	車線の数	—	
	幅員	7.0m	
	地表式の区間における鉄道等との交差の構造	幹線街路等と平面・立体交差12か所	
備考	<ul style="list-style-type: none"> ・宇都宮市宮みらい及び宇都宮市川向町において、立体的な範囲を定める。 ・停留場を12か所、留置施設を1か所設ける。 		

6 都市計画素案

◆ 都市計画に定める内容

3・2・101号 大通り

※ 区域を変更します。（西口駅前広場の拡張及び一部幅員を変更）

種別	幹線街路	
名称	番号	3・2・101
	路線名	大通り
位置	起点	宇都宮市駅前通り3丁目
	終点	宇都宮市駒生町
	主な経過地	宇都宮市一の沢1丁目
区域	延長	約6,480m
構造	構造形式	地表式
	車線の数	4車線
	幅員	30.0m
	地表式の区間における鉄道等との交差の構造	幹線街路等と平面・立体交差12か所
備考	・ JR宇都宮駅西口付近に約19,100㎡の宇都宮駅西口駅前広場を設ける。	



6 都市計画素案

◆ 都市計画に定める内容

3・4・116号 駅西口広場北通り

※ 区域を変更します。（西口駅前広場の拡張に伴い，延長を変更）

種別	幹線街路	
名称	番号	3・4・116
	路線名	駅西口広場北通り
位置	起点	宇都宮市川向町
	終点	宇都宮市駅前通り1丁目
	主な経過地	宇都宮市川向町
区域	延長	約110m
構造	構造形式	地表式
	車線の数	2車線
	幅員	18.0m
	地表式の区間における鉄道等との交差の構造	幹線街路と平面交差1箇所
備考	—	



ライトラインの駅西側延伸等に係る都市計画素案について

目次

1	宇都宮市が目指す将来の姿　～ネットワーク型コンパクトシティ～
2	ライトラインの駅西側延伸
3	JR宇都宮駅西口の整備
4	都心部まちづくり
5	公共交通の充実
6	都市計画素案
7	今後のスケジュール

7 今後のスケジュール

◆ 今後の都市計画決定（変更）の手續

① 都市計画素案の縦覧及び意見の申出について

期間	令和7年11月17日（月）～12月1日（月）（必着）
対象	住民は、意見申出書を提出できます。
縦覧 場所	宇都宮市都市整備部都市計画課 （市役所本庁舎11階）

※都市計画課ホームページに「素案の概要」を掲載します。

※期間中、素案について「意見の申出」の受付を行います。

※住民は、意見申出書の提出と併せて公聴会の「公述の申出」ができます。

→公述の申出が無い場合、公聴会は開催しません。

7 今後のスケジュール

◆ 今後の都市計画決定（変更）の手續

② 公述の申出

公述申出 受付期間（※必着）	令和7年11月17日（月）～12月1日（月）
申出先	宇都宮市都市整備部都市計画課 （市役所本庁舎11階）
申出書書式 配布場所	・ 宇都宮市都市整備部都市計画課 ・ 宇都宮市ホームページ
申出多数の場合	申出が多数ある場合などは、公述人を選定します。
申出がない場合	公聴会は中止します。

③ 公聴会

日 時	令和7年12月21日（日）午前10時～
場 所	市役所本庁舎14階 大会議室



ご清聴ありがとうございました。

都市計画素案についての問い合わせ先
都市整備部 都市計画課 都市計画グループ
TEL 028-632-2565