



**LIGHTLINE**  
Haga Utsunomiya LRT

# LIGHTLINE STARTS

芳賀・宇都宮LRT事業概要

# 目次

## 芳賀・宇都宮LRT 事業概要

目次	01
あいさつ	02
1 コンパクトなまちづくりとLRTを基軸とした公共交通ネットワークの構築	03
2 芳賀・宇都宮LRT事業の概要	05
3 トータルデザイン	07
4 市民・町民・企業との協働	09
5 公共交通ネットワークの充実	11
6 LRT関連事業	13
7 LRT事業のあゆみ	15

# あいさつ



宇都宮市長  
**佐藤 栄一**  
2004年11月～ 宇都宮市長就任

宇都宮市は、東北自動車道、北関東自動車道はもとより、東北新幹線などの鉄道各線が通る交通の要衝であり、鬼怒川の清流など美しく豊かな自然環境と、中心部に集積した高度な都市機能、商工農の各産業がバランスよく調和した北関東の中核都市として発展を続けてきました。

近年では、人口減少や少子・超高齢社会に伴う人口構造の変化をはじめ、頻発・激甚化する自然災害への対応や脱炭素社会への移行など、本市を取り巻く環境が大きく変化しており、こうした変化に的確に対応し、持続的に発展していくためには、先人から受け継いできた歴史や文化、産業、都市基盤などを確実に次世代に継承していくとともに、本市の魅力をもっと磨き上げながら、チャレンジ精神を持って立ち向かっていくことが重要であります。

本市ではこれまで、全国に先駆けて「ネットワーク型コンパクトシティ」の形成を掲げ、地域の中心となる場所に、住まいや医療、福祉、商業など、生活に必要な施設が集約した拠点づくりに取り組むとともに、これらを結び、鉄道やLRT、バス、地域内交通などの公共交通が便利につながった階層性のある公共交通ネットワークの形成により、将来にわたって発展の礎となる骨格の強いまちづくりを進めてまいりました。

この度、開業を迎える「芳賀・宇都宮LRT」は、公共交通ネットワークの基軸となるものであり、JR宇都宮駅東側を優先整備区間として日本初の全線新設により整備し、地域で発電した再生可能エネルギーで走行する世界に類を見ない「ゼロカーボントランスポート」の実現に取り組みました。

「芳賀・宇都宮LRT」は、公共交通の利便性向上はもとより、交流の促進による地域の活性化など、本地域の発展に大きく寄与するものでありますことから、今後ともLRTをフル活用してその効果を最大限に発揮させ、50年先、100年先も持続的に発展し、今を生きる市民と、未来を生きる子どもたちの誰もが豊かで幸せに暮らすことができ、夢や希望がかなうまち、スーパースマートシティの実現に全力で取り組んでまいります。

これまで、本事業に多大なる御理解と御協力・御支援を賜りました、市民の皆様、並びに関係各位に心から深く感謝申し上げます。



芳賀町長  
**大関 一雄**  
2023年5月～ 芳賀町長就任

芳賀町は、のどかな田園風景が広がる農業が盛んな自然豊かな町で、特に県内有数の生産量を誇り町花でもある「梨」は、「にっこり」をはじめ数多くの品種を生産しています。

また、町の北西部には、産業拠点となる「芳賀工業団地」と「芳賀・高根沢工業団地」に、大手自動車企業と関連企業等を中心として約100社以上が集積しており、農商工の調和のとれた町でもあります。

LRTは、鉄道など公共交通の軸となる交通手段がない本町にとりまして、町民や工業団地従業者などの交通環境の改善をはじめ、広域的な教育や医療環境の充実、交流人口の増加やまちの賑わい創出など、将来のまちづくりに多くの効果が期待できることから、平成25年10月、町議会議長との連名にて、宇都宮市長及び宇都宮市議会議長へ町への延伸を要望し、本町にとってのLRT事業がスタートしました。

この度、LRTの開業を迎え、芳賀町は大きく変わろうとしています。

LRTとあわせてバス路線の再編や交通結節点であるトランジットセンターを整備することにより、様々な交通手段の連携強化が図られ、町内の交通環境が向上するとともに、沿線地区においては、新たな住宅団地の整備計画の検討や、芳賀第2工業団地が新規整備されるなど、LRTが本町のまちづくりを牽引し、より魅力あるまちへ変わろうとしています。

LRT開業という大きな好機を生かしながら、本町の目指す「郷土に誇りを持ち、希望に満ちた住みよいまち」の実現に向けまして、町民の皆様が誇れる「芳賀町」となるよう引き続き全力で取り組んでまいります。

これまで、本事業に多大なる御理解と御尽力、御支援をいただきました、国や栃木県をはじめとする多くの関係者の皆様に、心より深く感謝申し上げます。



宇都宮ライトレール株式会社 代表取締役社長  
**高井 徹**  
2015年11月～ 宇都宮ライトレール株式会社  
代表取締役社長就任

2023年8月26日、いよいよLRTが開業しました。  
上下分離方式の「上」、運行を担う当社は創業8年になりますが、当社社員たちにとっても、待ちに待った開業であります。

当社が全国から人材を引きつけ、専門技術や資格、技能の集積集団である鉄軌道会社として組成できましたのも、LRTの全線新設という強い発信力や、国や県、同業の軌道事業者の多大な支援と協力、そして、宇都宮市・芳賀町の未来のまちづくりへの確かな決意のおかげであると考えています。心から感謝を申し上げます。

また、当社の株主の皆様はもちろんのこと、宇都宮市民の皆様、芳賀町民の皆様のご多大なご支援・ご協力があってこそ、今日、開業の日を迎えることができました。

これまでの、皆様からの温かい激励のお言葉や、習熟運転の車両に手を振る沿道の皆様笑顔、これら一つ一つが、私どもの力になってまいりました。

LRTのお客様の多くは通勤、通学の方を見込んでいますが、バリアフリーな交通手段として、高齢者の方や様々な障がいをお持ちの方、ベビーカーのご家族連れの方にこそ、普段使いとしてご利用していただけることが社員一同の願いです。

何より、LRTの運行会社として、日々、安全・安心な運行に励み、お客様を笑顔でお迎えしたいと考えております。

そして、まさに宇都宮市・芳賀町を未来へとつなぐ東西の基幹公共交通として、地域の皆様に愛され、信頼される存在となり、新しいライフスタイルへ、都市活動の新しいステージへとまっすぐに連れ出す、そのような会社でありたいと思っています。

「宇都宮芳賀ライトレール線」のスタート地点、JR宇都宮駅東口停留場の地番は、「宇都宮市宮みらい1番1」。ここからライトラインは出発します。

これまで、本事業に多大なる御理解・御支援を賜りました、市民・町民の皆様、また、全国の軌道事業者の皆様、並びに関係各位に、心から深く感謝申し上げます。

# 1 コンパクトなまちづくりとLRTを基軸とした公共交通ネットワークの構築

## 宇都宮市のまちづくり

### 100年先も持続的に発展し続けられるまちの土台、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・超高齢社会の進行など、社会環境が大きく変化する中であっても、「子どもから高齢者まで誰もが安心して便利に暮らすことができ、夢や希望がかなうまちスーパースマートシティ(SSC)を、目指すまちの姿として掲げています。

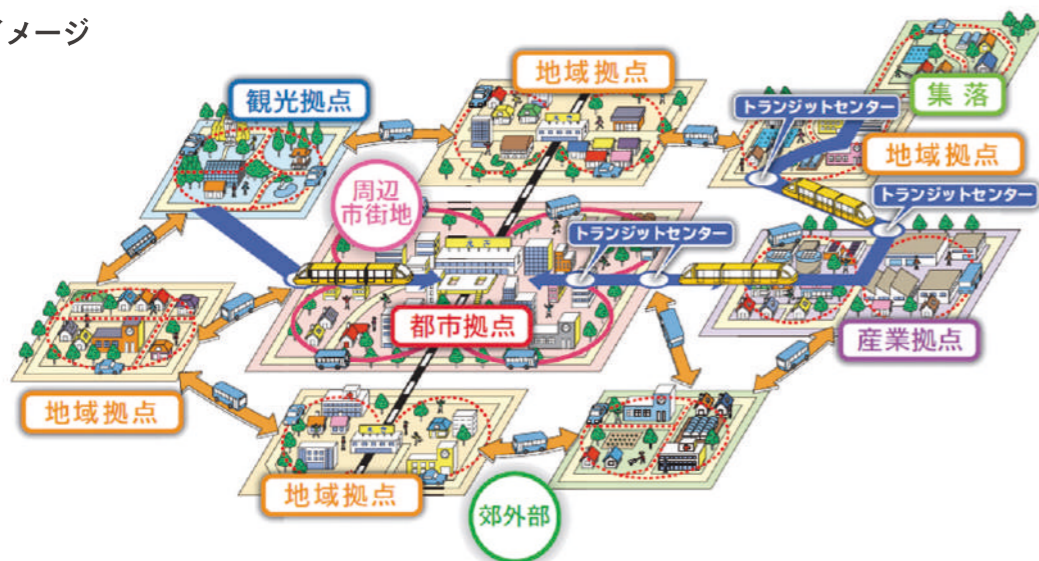
このまちづくりの土台となるのが、「NCC」です。「NCC」とは、これまでの都市の成り立ちを踏まえ、中心市街地に加え、それぞれの地域拠点、産業、観光拠点にまちの機能を集約(「拠点化」)し、それらをLRTやバスなどの利便性の高い公共交通ネットワークなどで連携(「ネットワーク化」)した持続可能な都市の姿です。

「NCC」の形成により、どこに住んでいても、過度に自動車に頼らずに、各拠点で充実した商業や医療、子育て支援など様々なサービスを受用できる、住みよい全国のモデルとなるまちを目指しています。

### ■スーパースマートシティのイメージ



### ■NCCのイメージ



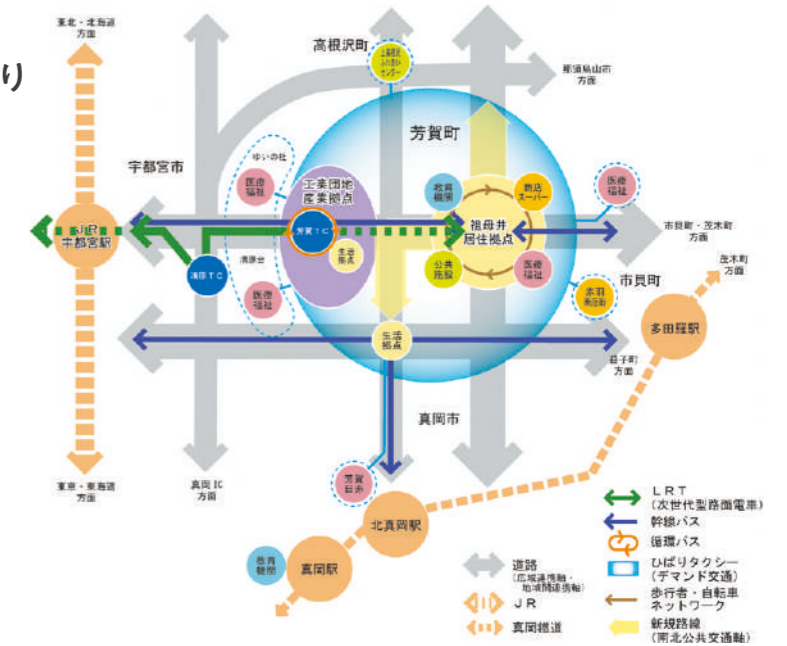
## 芳賀町のまちづくり

### 2つの拠点によるコンパクトな都市づくり

芳賀町では、人口減少や少子・超高齢社会が進行していく中でも、市街地の都市機能と人口密度を維持し、誰もが生活しやすいまちづくりを進めるため、「コンパクトな都市づくりの継続」と「ネットワークの強化」を、まちづくりの目標として掲げています。

祖母井市街地を中心とした「居住拠点」と芳賀工業団地や芳賀・高根沢工業団地などの「産業拠点」を中心として進めてきたコンパクトな都市づくりを継続していくとともに、形成されている道路網を活用しながら、LRT・バス・デマンド交通など公共交通の充実を図り、町内各所及び隣接都市とのネットワークを強化することで、誰もが容易に移動できる住みよいまちを目指しています。

### ■公共交通の形成ビジョン



## LRTを基軸とした階層性のある公共交通ネットワークの構築

宇都宮市及び芳賀町は、日常生活に必要な都市機能を拠点間で相互に補完するため、誰もが拠点間を移動しやすいよう、鉄道やLRT、バス、地域内交通、デマンド交通が連携した「階層性のある公共交通ネットワーク」の構築に取り組んでいます。

#### 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

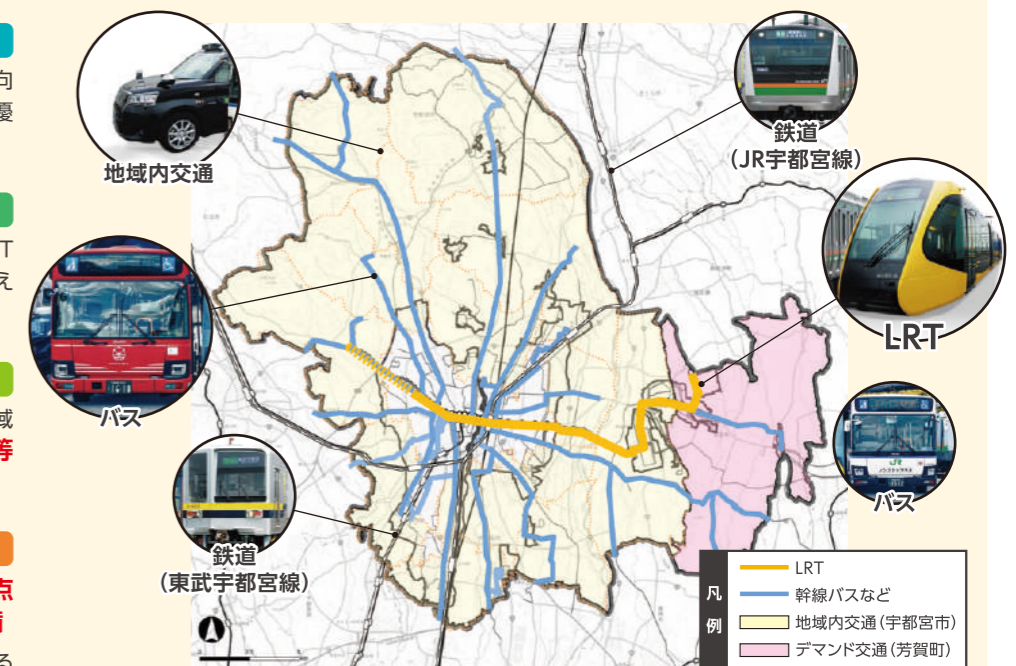
- LRTと重複する東西の路線をLRTと接続する南北の路線に付け替えるなど**バス路線を再編**

#### 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、日本初の新設LRTです。

# 2 芳賀・宇都宮LRT事業の概要

芳賀・宇都宮LRT事業は、本地域の東西基幹公共交通として、都市拠点である中心市街地のJR宇都宮駅東口から  
東部地域の産業拠点である清原工業団地と芳賀・高根沢工業団地を結ぶルートに優先整備区間として整備に取り組みました。

## 事業概要

営業キロ	宇都宮芳賀ライトレール線 約14.6km(複線)(宇都宮市域:12.1km、芳賀町域:2.5km) 宇都宮駅東口(宇都宮市)～芳賀・高根沢工業団地(芳賀町)
停留場数	19箇所(宇都宮市域:15箇所、芳賀町域:4箇所)
車両基地	1箇所(管理棟、検修庫、留置線群、変電所)
変電所	4箇所(宇都宮市域:3箇所、芳賀町域:1箇所)
追越施設	2箇所(平石停留場、グリーンスタジアム前停留場)
低床式車両	17編成(3車体連接)
事業方式	公設型上下分離方式
事業費	684億円(宇都宮市域:603億円、芳賀町域:81億円)

## 運行計画

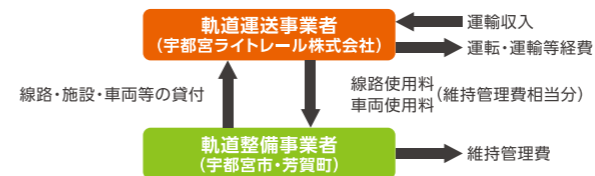
運行時間帯	6時台～23時台 新幹線の始発と終電に乗り継げる時間帯
所要時間	約44分(快速運転の場合 約37分～38分)
最高速度	40km/h
運行間隔	ピーク時:6分間隔 オフピーク時:10分間隔
運賃	初乗り150円～400円(対距離制)
運賃収受方法	ワンマン運転(ICカード主体)

※「軌道運送高度化実施計画」に基づく運行計画

## 公設型上下分離方式の採用

芳賀・宇都宮LRT事業では、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」を適用し、「公設型上下分離方式」を採用しました。  
宇都宮市・芳賀町が軌道整備事業者として、軌道施設や車両を整備・保有し、維持管理の責任を持ち、宇都宮ライトレール株式会社が軌道運送事業者として、それらを借り受け、運行サービスを提供します。

### ●事業スキームの概念図



## 低床式車両の導入 (17編成)



●車両諸元

軌間	1,067mm(狭軌)	
電圧	DC750V(国内初)	
定員	159人(座席50席)	
車両寸法	車両長	29.520m
	車両幅	2.650mm
	車両高さ	3.625mm(パンタグラフ折りたたみ時)
運転最高速度	70km/h	

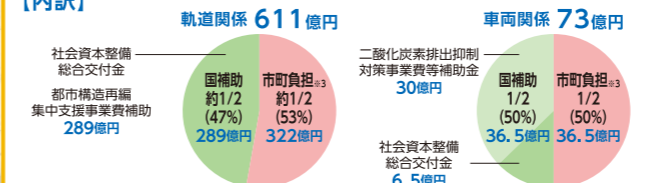
## 事業費と財源

LRTの事業費 684億円(金額は税込)

国補助 約1/2	326億円	市町負担 <sup>※1,2</sup>	358億円
----------	-------	----------------------	-------

※1.宇都宮市:313億円、芳賀町:45億円  
※2.栃木県から83億円(税込)の補助を受けております。(建設時:25億円、地方債償還時58億円)

### 【内訳】



※3.市町負担については、地方債を活用しており、その一部は国から交付税措置(地方債発行額の約2割)を受けております。

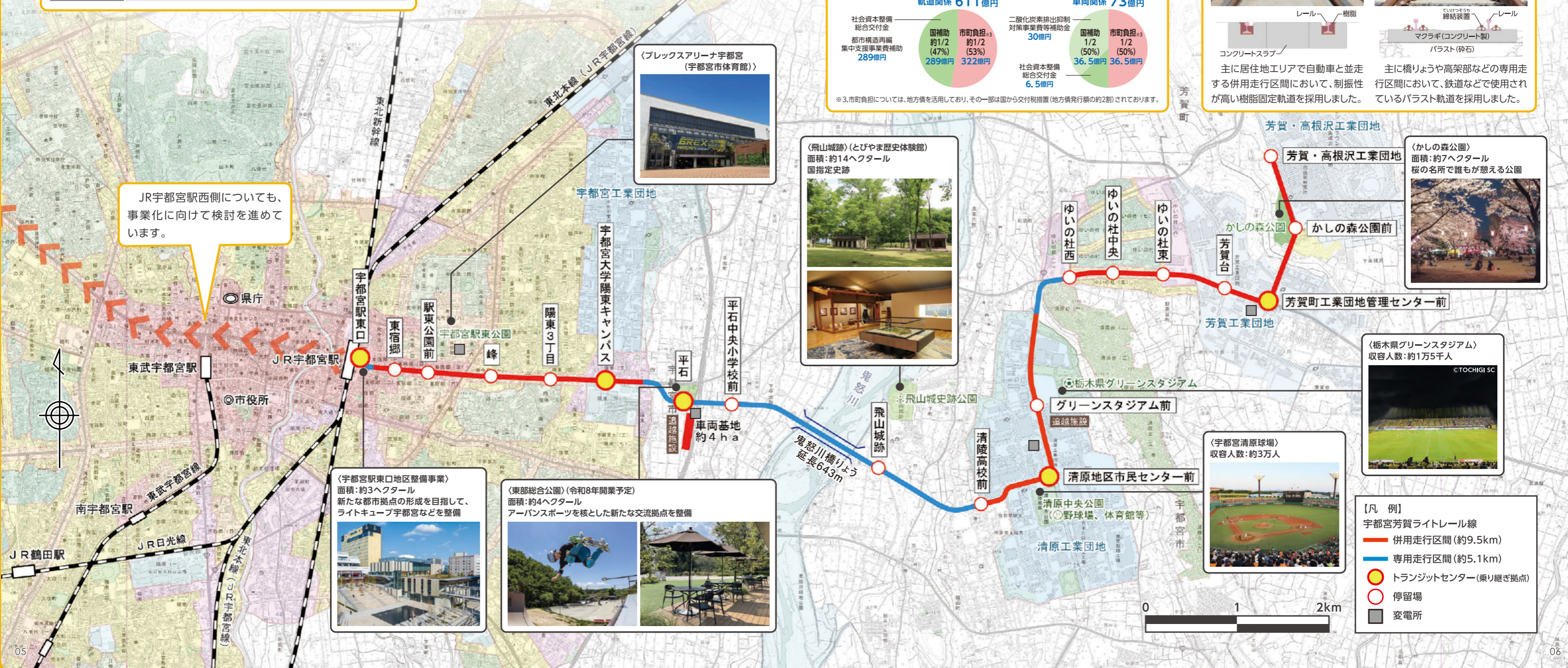
## 走行空間に応じた軌道構造の採用

●樹脂固定軌道

●バラスト軌道

主に居住地エリアで自動車と並走する併用走行区間において、制振性が高い樹脂固定軌道を採用しました。

主に橋りょうや高架部などの専用走行区間において、鉄道などで使用されているバラスト軌道を採用しました。



JR宇都宮駅西側についても、事業化に向けて検討を進めています。

〈ブレックスアリーナ宇都宮 (宇都宮市体育館)〉

〈飛山城跡〉(とびやま歴史体験館)  
面積:約14ヘクタール  
国指定史跡

〈かしの森公園〉  
面積:約7ヘクタール  
桜の名所で誰もが憩える公園

〈栃木県グリーンスタジアム〉  
収容人数:約1万5千人

〈宇都宮清原球場〉  
収容人数:約3万人

〈宇都宮駅東口地区整備事業〉  
面積:約3ヘクタール  
新たな都市拠点の形成を目指して、ライトキューブ宇都宮などを整備

〈東部総合公園(令和8年開業予定)〉  
面積:約4ヘクタール  
アーバンスポーツを核とした新たな交流拠点を整備

- 【凡例】
- 宇都宮芳賀ライトレール線
  - 併用走行区間(約9.5km)
  - 専用走行区間(約5.1km)
  - トランジットセンター(乗り継ぎ拠点)
  - 停留場
  - 変電所

# 3 トータルデザイン

芳賀・宇都宮LRTについては、目指すべき未来を担う公共交通システムとして、将来のイメージを牽引する「まちの顔」となるものであることから、明示性や魅力を高め、未永く親しんでいたけよう、LRT車両や各種施設、サイン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トータルデザインの手法を用いて整備を行いました。



## デザインコンセプト

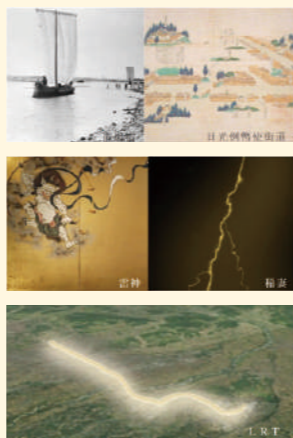
デザインコンセプトについては、普遍性、独自性、展開性の観点から、本地域の「気候・風土」の象徴である「雷」が最も望ましいとし、「雷」の恵みと同様に、LRTが未来に向けて恵みを与えてくれる役割を担っていくものとして「**雷都を未来へ**」LRTによる未来のモビリティ都市の創造」と設定しました。

### 雷都を未来へ LRTによる未来のモビリティ都市の創造

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、まちの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。

この風土を象徴するのが、夏の日、夕立を知らせる「雷」です。雷とともに降る雨は、河川を豊かにし、雷は稲穂の実りをもたらす「恵みの象徴」として、人々は「雷」を崇拝し、「雷様」と呼ぶようになりました。古来、「雷」がこの地に恵みを与えてきたように、芳賀・宇都宮LRTは、人々に利便性や快適性、そして交流、地域に活力や豊かさという恵みを与える役割を担います。

私たちは、このような意志と願いを込めて、雷の都、「雷都」を未来へつなげます。



## シンボルマーク



まちの顔となる「独自性」、地域固有の風土を感じる「雷の光（稲妻）」、将来イメージを牽引する「先進性」を表現しました。

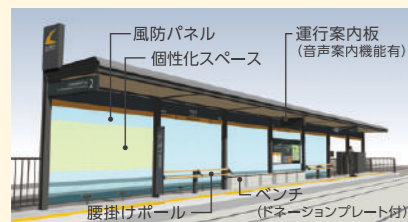
## シンボルカラー

明示性が高く、雷（稲妻）や雷を受け豊かに実った稲穂をイメージする「黄色」としました。

## サブカラー

シンボルカラーを引き立てる色彩として、黒から白までの無彩色としました。

## 停留場



シンボルとなる車両を引き立てるシンプルなデザインとし、風土を象徴する地場産材である大谷石をベンチに活用しました。また、路線沿線の歴史や風土などを未来へ継承するため、停留場のガラス壁面に沿線地域の個性を表現する個性化スペースを設けました。

## サイン



停留場名



番線・行先



路線案内図

## 車両

車両は、雷を表現する黄色が映える流線型の車体形状とし、まちの顔となる「独自性」、地域固有の風土を感じる「雷の光（稲妻）」、将来イメージを牽引する「先進性」を踏まえたデザインとしました。



## 愛称:「ライトライン」

雷都+LINE（道筋・つながり）

「雷都」を冠した愛称。「LIGHT」はLRT (Light Rail Transit) の一部であることはもちろん、「光」「明るい」の意味もあり、「LINE」との組み合わせにより、「(未来への)光の道筋」といったメッセージも込められています。

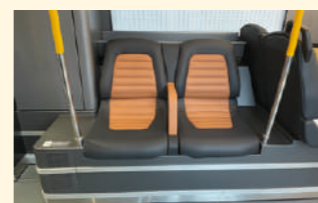
## 車両内装

快適な移動を提供できるよう、高いバリアフリー性を確保するほか、ユニバーサルデザインを採用するとともに、地域の皆様に親しみを持ってもらえるよう、また、来訪者に地域性を感じてもらえるよう、風土を感じさせる内装としました。



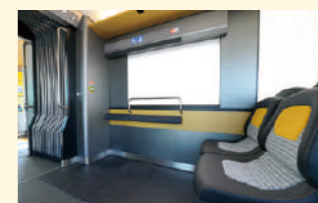
### 一般席

高級感のある黒合皮を使用。背当てと座面をバケット型とし、一人分のスペースをゆとりと確保しています。座面は、長時間乗車しても疲れにくい、程よい硬さに仕上げました。



### 優先席

背当てと座面にオレンジ色の合皮を用い、一般席との識別が容易な仕様としました。座席間には肘掛けを設置し、立ったり座ったり動作をよりスムーズに行えるようにしました。



### フリースペース

車いす、ベビーカーをはじめ様々な用途に利用できるゆとりあるフリースペースを、編成中央の車両に1か所設けました。



### 吊り手

握った時に安定感のある四角形の吊り手を採用。吊り手上部も握りやすい構造としています。一部木材を使用しており、握り心地にも配慮しました。



### 乗降スペース

乗降用のドアは1編成あたり8か所。全てのドアに乗車・降車用のICカードリーダーを設置し、スムーズな乗り降りができるようにしました。



### カーテン

大型の客室窓には、江戸時代から続く宇都宮伝統の「宮染め」をイメージした、オリジナルデザインのロールカーテンを設置しました。



### 大型表示器

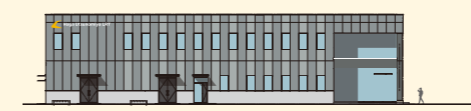
車内中央部には、29インチの大型表示器を設置。利用案内、運行情報を提供するなど、多様な用途に使用できるようにしました。



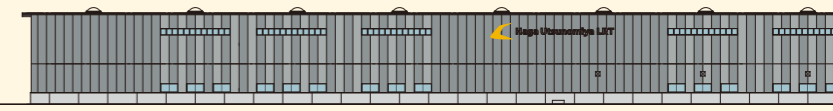
### 床面

古くから宇都宮で採掘が盛んだった「大谷石」。一部の床面には、その「大谷石」の柄をイメージした個性豊かな床材を使用しました。

## 管理棟



## 検修庫



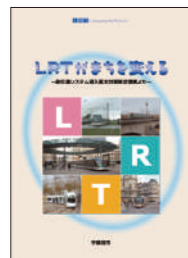
# 4 市民・町民・企業との協働

## 理解促進

本地域では、自動車中心の生活に加え、路面電車の文化がないことから、公共交通ネットワーク構築の必要性や、その東西基幹公共交通となるLRTの役割等について、パンフレットなどの媒体を通じて情報発信を行うとともに、事業の進捗状況に応じながら、オープンハウスや説明会、工事現場や車両の見学会を開催するなど、理解促進の取組を実施してきました。

### 2004年～

LRTに関するパンフレットを配布するとともに、交通まちづくり懇談会やオープンハウスを開催しました。



### 2011年

「まちづくりと公共交通ネットワーク」パンフレットを市内全戸に配布しました。



### 2012年

「公共交通ネットワークの構築と東西基幹公共交通」パンフレットを市内全戸に配布しました。



パンフレットの配布にあわせて、市民と直接意見交換を行う、オープンハウスや市民フォーラムを開催するとともに、2013年からは、市内39連合自治会説明会やLRT沿線地区説明会を開催しました。



▲オープンハウス



▲市民フォーラム



▲連合自治会説明会



▲LRT沿線地区説明会

### 2017年8月

#### 「交通未来都市うつのみやオープンスクエア」開設

常設型の情報発信拠点として、LRT事業の情報をパネルや映像で分かりやすく紹介するとともに、LRT沿線のジオラマや、VR（バーチャルリアリティ）によりLRTの疑似体験ができる施設を開設しました。



### 2020年2月～

#### 工事現場・ライトライン見学会の開催

LRT整備の進捗に応じて、鬼怒川橋りょうの工事現場見学会のほか、LRT車両「ライトライン」の見学会を開催しました。



### 2023年5月～

#### ライトライン乗り方教室の開催

安全な利用方法の周知及び利用促進を目的として、ICカードを利用した乗り方や停留場への安全な出入りの仕方、接近表示器の見方などを現地で説明する乗り方教室を開催しました。



## 市民・町民・企業の参画

LRTが将来にわたり、地域に愛され、支えられていく魅力的な公共交通となるよう、市民・町民・企業参画の取組を実施してきました。

### 2018年5月～6月 車両デザインの選定

車両デザインアンケート(3案から選択)を実施し、「雷の光を感じる」「新しさを感じる」などの理由から最多得票のデザインを選定しました。



### 2020年12月～2021年1月 車両愛称「ライトライン」の選定

車両愛称アンケート(4案から選択)を実施し、「呼びやすく覚えやすい」「コンセプトをよく表している」などの理由から最多得票の車両愛称「ライトライン」を選定しました。



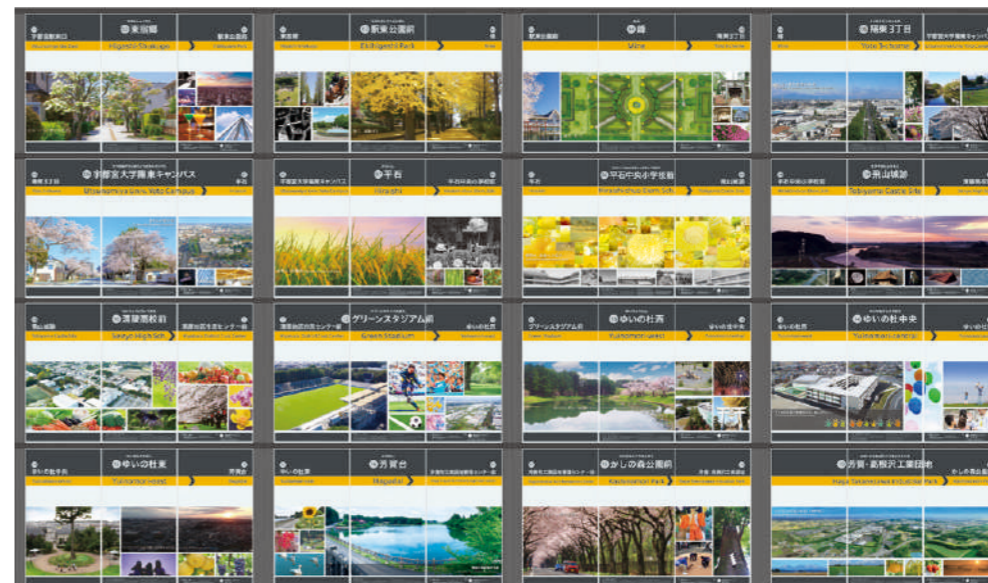
### 2020年12月 停留場名称の選定

「LRT停留場名称検討委員会」で選定した名称候補について、LRT沿線地区を対象としてアンケートを実施し、利用者や地域から末永く親しまれる停留場名称を選定しました。



### 2020年 LRT停留場壁面個性化デザインの選定

LRT沿線6地区においてワークショップを行い、「栃木県デザイン協会」の協力を得ながら、地域との協働により停留場壁面のデザインを選定しました。



▲ワークショップの様子



▲平石停留場

**<LRT停留場壁面個性化とは>**  
停留場の壁面の一部に写真やイラストなどによるデザインシート(個性化シート)を施し、その停留場の地域の特色などを表現する取り組み。

### 2022年8月 停留場名称ネーミングライツの募集

副停留場名称に命名権(ネーミングライツ)を導入し、法人の参画機会を創出するとともに、停留場サイン等に副停留場名称(法人名)を表示しました。

停留場	副停留場名称
宇都宮駅東口	ライトキューブ宇都宮前
駅東公園前	栃木銀行 宇都宮東支店前
峰	シーデーページャ日本本社前
陽東3丁目	新宇都宮 リハビリテーション病院前
宇都宮大学陽東キャンパス	ベルモール前
飛山城跡	アキモ前
清陵高校前	作新大・作新短大前
グリーンスタジアム前	キャノン前
ゆいの杜西	阿久津整備前
ゆいの杜東	ホンダカーズ栃木中央 ゆいの杜店前
芳賀町工業団地 管理センター前	リブドゥコーボレーション 栃木芳賀工場前

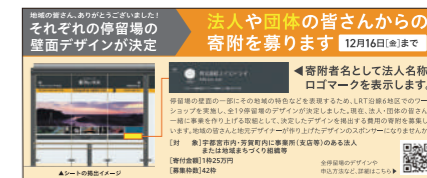
### 2022年9月 停留場ベンチ ドネーションの募集

停留場ベンチの設置費用を寄附するパートナーを募集し、停留場ベンチに寄附者の氏名やメッセージを刻んだプレートを設置しました。



### 2022年12月 停留場個性化壁面 ドネーションの募集

地域と協働で作成した個性化シートの掲出費用を寄附するパートナーを募集し、個性化シート内に法人名等を表示しました。



# 5 公共交通ネットワークの充実

子どもから高齢者まで、誰もが公共交通を利用して自由に移動ができるよう、LRTの導入とあわせてバス路線の新設や地域内交通の接続、端末交通（電動アシスト自転車、電動キックボード）の充実を図るなど、階層性のある公共交通ネットワークの構築に取り組むとともに、乗り継ぎ利便性の向上を図るため、交通結節点（トランジットセンター）の整備を行いました。また、自動車交通の円滑化を図るため、栃木

県と連携しながら周辺道路の整備にも取り組みました。

## 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しました。

### ●新設路線

- 岡本駅東口線
- 市塙・赤羽工業団地線（清原発着）
- 駅東口・ベルモール線
- 市塙・赤羽工業団地線（芳賀発着）
- 平出・ベルモール東循環線
- 祖陽が丘循環線
- 清原工業団地内循環線
- 芳賀工業団地内循環線
- 清原台・ゆいの杜循環線

### ●再編後のバスの運行本数

	現状	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

## 地域内交通・デマンド交通の接続

主に郊外部において、LRTやバスなどの公共交通を補完し、市民の移動を面的にカバーする地域内交通・デマンド交通を、LRT停留場に接続しました。

### ■ 定時定路型

- 清原さきがけ号
  - ぐるっと石井号
- ・交通結節点（トランジットセンター）に停留所を設置しました。



### ■ デマンド型

- 板戸のぞみ号
- 清南スマイル号
- ひらり号
- スマイル石井号
- みずほの愛のり号
- ふれあいタクシーひばり（芳賀町）

・付近のLRT停留場を目的施設に追加しました。



## 端末交通の充実

LRT停留場付近に、駐輪場や駐車を整備し、自動車や自転車などでのアクセス性を高め、端末交通の充実を図りました。

### ■ 駐車場・駐輪場

沿線全体で駐車場約150台、駐輪場約500台を新設しました。

### ■ 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

鉄道駅やLRT停留場、バス停留所から目的施設を結ぶ端末交通の充実や、中心市街地の回遊性向上等を目的として、JR宇都宮駅の東西で社会実験を実施しています。

- ポート数 40箇所程度
- 車両台数 電動アシスト自転車 100台 電動キックボード 60台



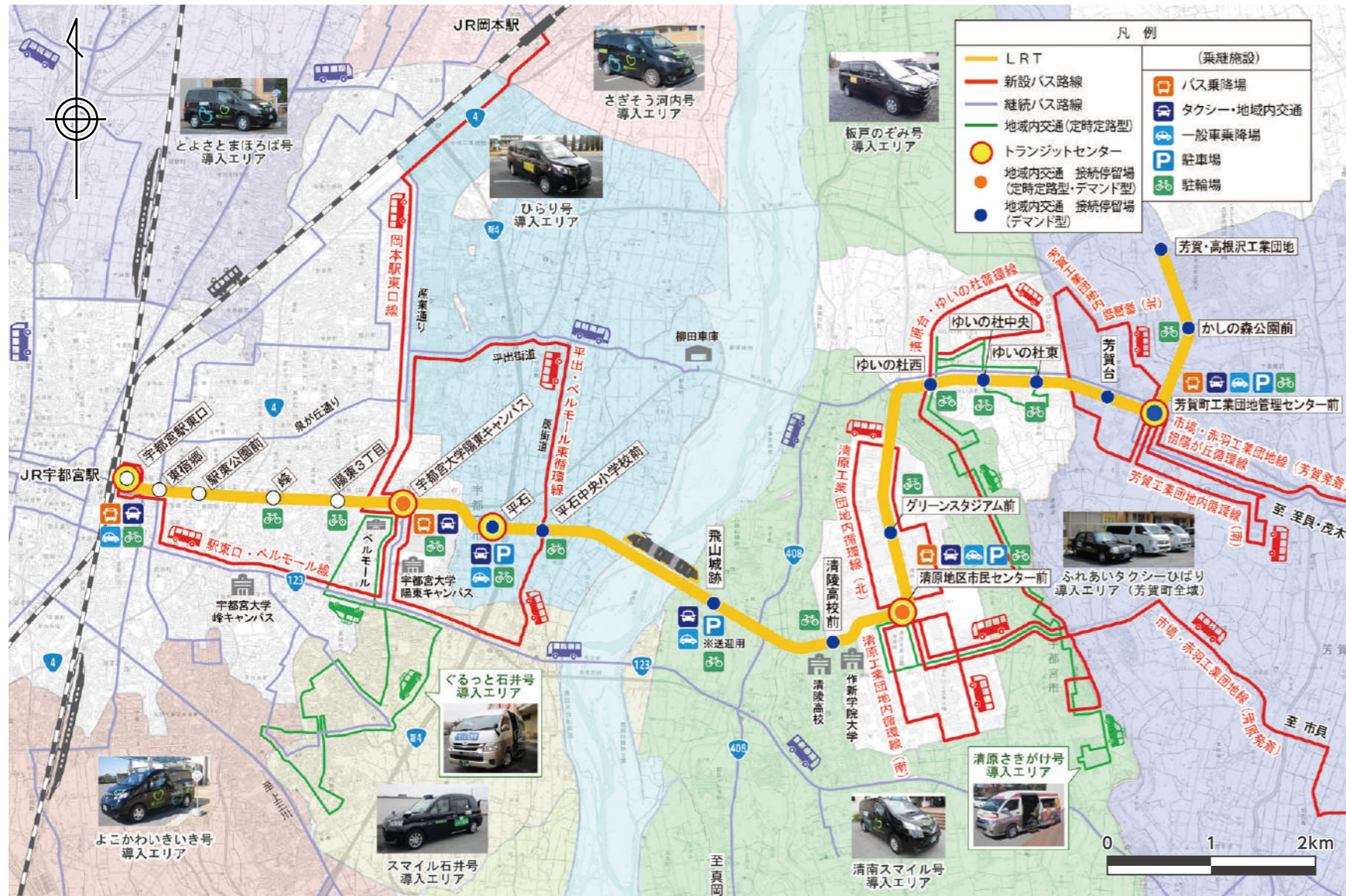
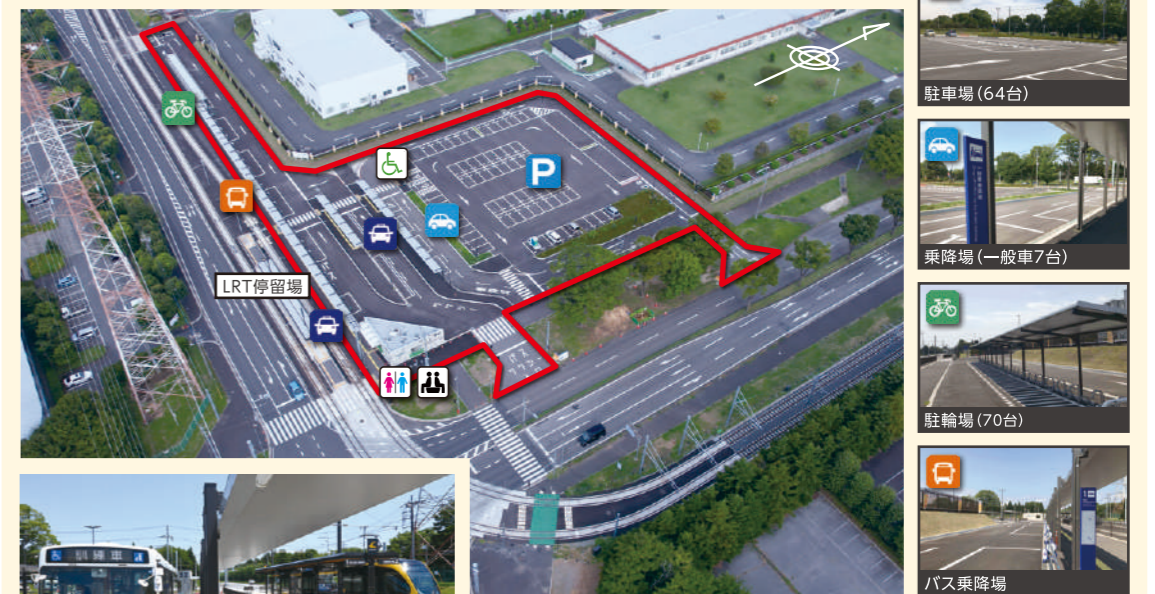
## 交通結節点（トランジットセンター）の整備

乗り継ぎ拠点として、新たに「宇都宮大学陽東キャンパス」、「平石」、「清原地区市民センター前」、「芳賀町工業団地管理センター前」に交通結節点（トランジットセンター）を整備しました。

### ■ 芳賀工業団地トランジットセンター



### ■ 清原地区市民センター前トランジットセンター



# 6 LRT関連事業

## 地域連携ICカード「totra」の導入と地域独自サービスの展開

公共交通の運賃支払いの簡略化や、定時性・速達性の向上、乗り継ぎの円滑化など、公共交通の利便性向上を図るため、全国相互利用カードであるSuicaの機能に加え、地域独自サービスを利用できる全国初の地域連携ICカード「totra(トトラ)」を導入しました。

totra1枚で宇都宮地域すべての公共交通が利用できるとともに、LRT・バス・地域内交通間の乗継割引制度や各種ポイントサービスなどの、地域独自サービスも受けることができます。

### 交通ポイントサービス

totraのチャージ残額(SF)でライトレールや関東自動車、ジェイアールバス関東(宇都宮支店・西那須野支店管内)の一般路線バス、地域内交通をご利用いただくと、乗車した運賃に応じて2%の「交通ポイント」が貯まります。「交通ポイント」は1ポイント1円で、利用区間の運賃まで達した場合、自動精算されます。

### 福祉ポイントサービス(宇都宮市)

#### 【高齢者外出支援事業】

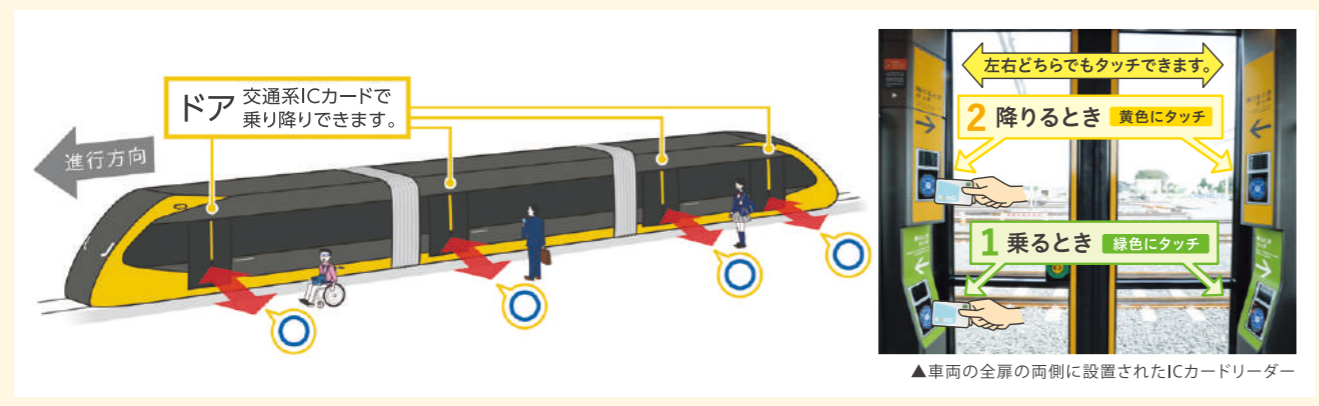
満70歳以上の市民を対象に、10,000円相当の福祉ポイントを付与しています。

#### 【精神障がい者交通費助成事業】

精神障がい者福祉手帳の交付を受けた市民を対象に、最大12,000円相当の福祉ポイントを付与しています。

### 交通系ICカードを活用した信用乗車(セルフ乗降)方式

車両全ての扉の両側に乗車用・降車用リーダーを上下に設置することにより、交通系ICカードで全屏からのスムーズな乗降を可能とする「信用乗車(セルフ乗降)方式」を採用しました。



### 地域連携ICカード連携イメージ



### 公共交通の乗継割引制度

バスの上限運賃制度と併用することで、街ナカ\*まで **500円以内!!**

totraを使ってLRT・路線バス・地域内交通を乗り継ぐと2乗車目の運賃から自動で割引がかかります。

バス	↔	LRT	=	100円割引		
バス	↔	LRT	↔	地域内交通	=	200円割引

\*街ナカ: JR宇都宮駅と東武宇都宮駅を結ぶ軸とその周辺地域

### バスの上限運賃制度

どこまで乗っても**1乗車 400円以内!!**

totraなどの交通系ICカードを使って日中\*に路線バスを利用すると、宇都宮市内であれば片道運賃の上限が400円になります。

\*午前9時から午後4時

## 「ゼロカーボントランスポート」の実現

芳賀・宇都宮LRT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%で走行する世界に類を見ない「ゼロカーボントランスポートの実現に取り組みました。



LRT沿線における脱炭素化の取組が環境省の「脱炭素先行地域」に選定(令和4年11月)され、ゼロカーボントランスポートの取組を核とした脱炭素化を推進



地域で発電された再生可能エネルギー100%の電力をLRTに供給することを証した証書(宇都宮ライトパワー(株)発行)

LRTのゼロカーボントランスポートに加え、電気バスの導入や地域内交通のEV化など、利便性が高いだけでなく、環境にやさしい「公共交通の脱炭素化」を目指していきます。

## LRT沿線のデジタルサービスの提供

デジタルインフラの強化を進める中、データ活用の推進や、利用者の利便性向上、来訪者の回遊促進に向け、LRT車両と停留場(宇都宮市域区間)において無料かつ高速のFree Wi-Fiサービスを提供するとともに、「宇都宮駅東口停留場」、「宇都宮大学陽東キャンパス停留場」、「清原地区市民センター前停留場の待合室」において、タッチ操作で情報を取得できる「多機能型デジタルサイネージ」を設置し、公共交通の乗換案内や周辺店舗などの情報を発信します。

### Free Wi-Fi サービスの提供



▲LRT停留場などに掲示するWi-Fiステッカーイメージ

### 多機能型デジタルサイネージの主な機能

- ・公共交通乗換案内
- ・観光情報の発信
- ・グルメ情報の発信 など

宇都宮駅東口停留場内に設置したデジタルサイネージ▶





# 7 LRT事業のあゆみ

## HISTORY OF LRT

# 1992-2023



### 1992年(平成4年)10月~11月

都市交通状況の把握のため、「第2回宇都宮都市圏パーソナルリップ調査」を実施

### 1993年(平成5年)4月

宇都宮市街地開発組合(県、市)において、宇都宮既成市街地と鬼怒川左岸台地地域を結ぶ交通渋滞の解消、並びにテクノポリス新都市との交通アクセスの強化のために、新しい軌道系交通システムの導入を検討

### 1996年(平成8年)4月

「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(平成15年)3月

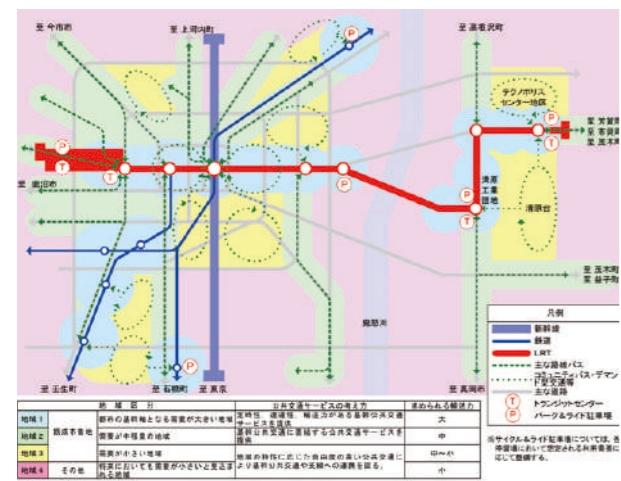
「新交通システム導入基本計画策定調査(県、市)」において、まちづくりや総合的な交通施策と一体的に新たな基幹公共交通となるLRTの基本的な考え方、課題等を取りまとめ

### 2004年(平成16年)

宇都宮市が主体となり、まちづくりと交通、LRT(次世代路面電車システム)に関するオープンハウスや懇談会等を開催

### 2005年(平成17年)3月

「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(平成18年)4月

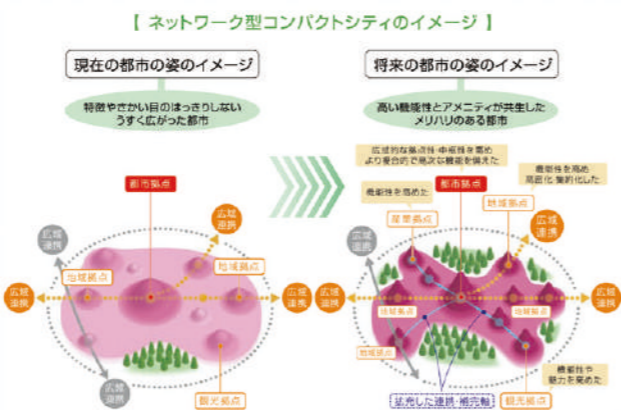
宇都宮市に「LRT導入推進室」を新設し、推進体制を強化

### 2007年(平成19年)10月

「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の施行により、LRT事業で「上下分離方式」が可能となる

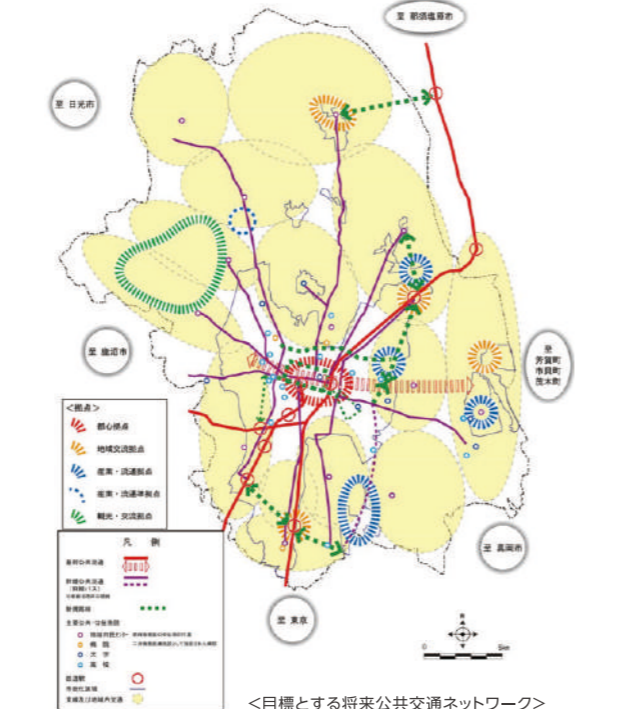
### 2008年(平成20年)3月

「第5次宇都宮市総合計画」において、30、50年先を見据えた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」を位置づけ



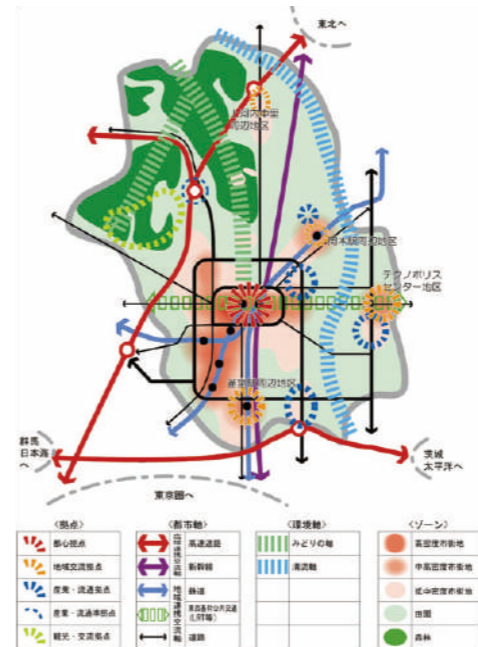
### 2009年(平成21年)9月

「宇都宮都市交通戦略」において、基幹公共交通、バス等の幹線・支線公共交通、地域主体の地域内交通からなる階層性のあるネットワークへの転換を位置づけ



### 2010年(平成22年)4月

「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、ネットワーク型コンパクトシティの実現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、東西基幹公共交通(LRT等)を位置づけ



### 2011年(平成23年)8月~2012年(平成24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

### 2013年(平成25年)3月

「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(約15km)に至る計画区間と駅東側を優先整備区間とすることを公表



### 2013年(平成25年)10月23日

芳賀町長、芳賀町議会議長より宇都宮市長、宇都宮市議会議長あて、芳賀町までのLRT延伸を要望する「LRT整備に関する要望書」を提出

### 2013年(平成25年)11月21日

「芳賀・宇都宮基幹公共交通検討委員会」を設置し、芳賀町の延伸区間を含め、LRTの事業化に向けて導入ルート等の検討を開始



### 2015年(平成27年)11月9日

宇都宮市、芳賀町、地元経済界、地元交通事業者等からの出資により、LRT事業の運営を担う新会社「宇都宮ライトレール株式会社」を設立

### 2015年(平成27年)11月

「芳賀・宇都宮東部地域公共交通網形成計画(市、町)」において、宇都宮市宮みらいから芳賀町大字下高根沢に至る、公設型上下分離方式による「軌道運送高度化事業(LRT事業)」等を位置づけ



### 2016年(平成28年)1月22日

「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき「軌道運送高度化実施計画(市、町、宇都宮ライトレール株式会社)」(LRT事業)を申請



### 2016年(平成28年)5月31日

LRT整備に伴う路面電車道、停留場、車両基地等の都市計画決定・告示

### 2016年(平成28年)7月26日

「軌道運送高度化実施計画」について、国土交通大臣から諮問を受け、運輸審議会が「公聴会」を開催

### 2016年(平成28年)9月26日

「軌道運送高度化実施計画」について国土交通大臣の認定を受け、軌道事業の特許を取得(開業予定:2019年12月、事業費:約458億円)

2017年(平成29年)7月11日

LRT整備に係る開業予定の見直し(2019年12月から2022年3月)を公表

2017年(平成29年)8月9日

軌道法に基づき「工事施行認可」を申請

2017年(平成29年)8月29日

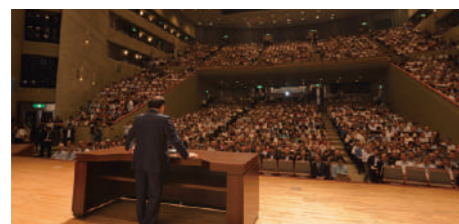
沿線の大型商業施設に、常設型の情報発信拠点となる「交通未来都市うつのみやオープンスクエア」を開設



<交通未来都市うつのみやオープンスクエア>

2017年(平成29年)9月2日

LRTの早期着工を目指す市民大会実行委員会による市民大会(約400の団体・企業の賛同、来場者3,000人以上)の開催



<栃木県総合文化センター メインホール>

2018年(平成30年)3月

「工事施行認可(3月20日)」、「都市計画事業認可(3月22日)」を取得

2018年(平成30年)5月28日

起工式を開催



<JR宇都宮駅東口>

2018年(平成30年)6月4日

LRT整備工事に着手



<着工(東大通り)>

2018年(平成30年)7月10日

LRTの車両デザインを決定

2018年(平成30年)11月30日

軌道法に基づき「車両設計認可」を申請

2019年(平成31年)1月21日

駅東口の拠点形成を図る宇都宮駅東口地区整備事業の事業契約締結

2019年(平成31年)3月29日

「車両設計認可」を取得

2020年(令和2年)1月14日

宇都宮ライトレール株式会社において、路面電車の運転免許取得に向けて運転士を8つの軌道事業者へ出向させ養成を開始

2020年(令和2年)7月21日

LRTシンボルマークを決定

2020年(令和2年)9月1日

LRT整備に係るレール敷設工事を開始



<清原工業団地内>

2021年(令和3年)1月25日

LRT整備に係る概算事業費(約458億円から約684億円)、開業予定の見直し(2022年3月から2023年3月)を公表

2021年(令和3年)4月23日

車両愛称「ライトライン」及び各停留場名称を決定

2021年(令和3年)5月31日

芳賀・宇都宮LRT車両「ライトライン」のお披露目式を開催



<車両基地>

2021年(令和3年)7月27日

鬼怒川橋りょうの完成(延長:643m)



2022年(令和4年)6月28日

全17編成のLRT車両「ライトライン」の納入が完了



2022年(令和4年)8月17日

LRT整備に係る開業予定の見直し(2023年3月から2023年8月)を公表

2022年(令和4年)11月4日

他軌道事業者に出向していた宇都宮ライトレール株式会社の運転士が路面電車の運転免許を取得し帰任

2022年(令和4年)11月17日

試運転を開始(宇都宮駅東口～平石区間)



<東宿郷停留場付近>

2022年(令和4年)11月26日

ライトキューブ宇都宮の供用開始など、宇都宮駅東口地区のまちづくり

2023年(令和5年)3月27日

LRT整備の全区間の工事完了



<車両基地>

2023年(令和5年)4月27日

全ての区間で試運転を開始(宇都宮駅東口～芳賀・高根沢工業団地区間)



<芳賀町区間(かしの森公園前停留場)>

2023年(令和5年)6月2日

開業日(令和5年8月26日)を公表



<三者合同記者会見>

2023年(令和5年)6月5日

全線習熟運転を開始



2023年(令和5年)6月5日

軌道法に基づき「運輸開始認可」を申請

2023年(令和5年)8月17日

「運輸開始認可」を取得

2023年(令和5年)8月26日

開業

■ LRTの事業化に係る検討組織

「東西基幹公共交通の実現に向けた基本方針」を踏まえ、LRTの事業化に向けて各種専門的な検討を行うため、有識者や行政アドバイザー等で構成する「芳賀・宇都宮基幹公共交通検討委員会」を設置しました。その後、事業の進捗に応じて車両やデザイン、交通結節点などの各専門分野における検討を行うため、委員会の下部組織に部会を設置し、総合的に検討を進めてきました。

