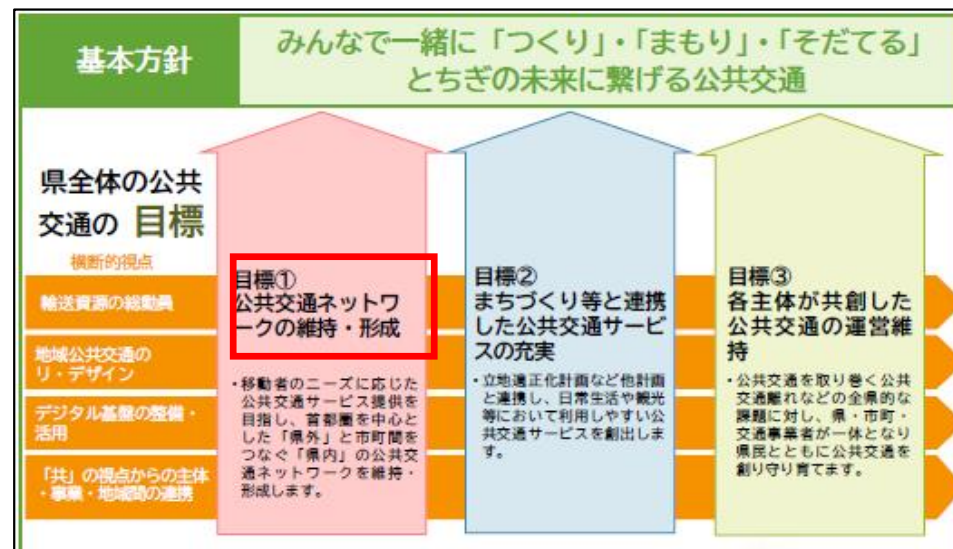


第2回 ライトラインのJR宇都宮駅西側延伸と連携した 広域公共交通協議会

令和7年度の実施結果及び次年度の実施について

令和8（2026）年3月27日

- 栃木県は県政の基本指針である『新とちぎ未来創造プラン』（令和8(2026)年度～令和12(2030)年度）において、「広域的な公共交通ネットワークの充実・強化」を重点的取組として推進していくこととしている
- また、『栃木県地域公共交通計画』においても、栃木県全体の公共交通の目標の1つに「公共交通ネットワークの維持・形成」を掲げており、栃木県の役割を「広域的な公共交通ネットワークの確保」と「公共交通を取り巻く各主体・各機関との連携」と位置づけている
- 県はこの方針に基づき、協議会に必要な調査を進めている



※ 『栃木県地域公共交通計画』 p. 25から抜粋

重点的取組

(1) 公共交通サービスの確保・充実

▶ 高齢者をはじめ、誰もが安心して快適に暮らし、社会活動が営めるよう、地域の実情に応じた公共交通サービスの確保・充実に取り組みます。

—主な取組—

- 広域的な公共交通ネットワークの充実・強化
- 新モビリティによる奥日光地域へのアクセスの強化
- 無人自動運転移動サービス導入への支援
- 持続可能な地域交通の確保・充実に対する支援
- 多様な関係者の連携による地域交通の担い手の確保・育成

など

※ 『新とちぎ未来創造プラン』 p. 90から抜粋

【凡例】 ① 形成 ② 確保・維持 ③ 充実

主体	主な役割	具体的役割
栃木県	広域的な公共交通ネットワークの確保	<ul style="list-style-type: none"> ① 栃木県地域公共交通計画の策定(改定)・推進 ② 広域的な幹線交通ネットワークの確保 ③ 広域的な幹線交通に関する施策の実施
	公共交通を取り巻く各主体・各機関との連携	<ul style="list-style-type: none"> ① 幹線交通を支えている交通事業者・市町への助言・運行支援・情報提供の充実 ② 各機関の他計画との連携・調整 ③ 複数の地域関係者(市町・交通事業者等)間の調整 ④ 補助を含む諸制度の充実・支援

※ 『栃木県地域公共交通計画』 p. 26から抜粋

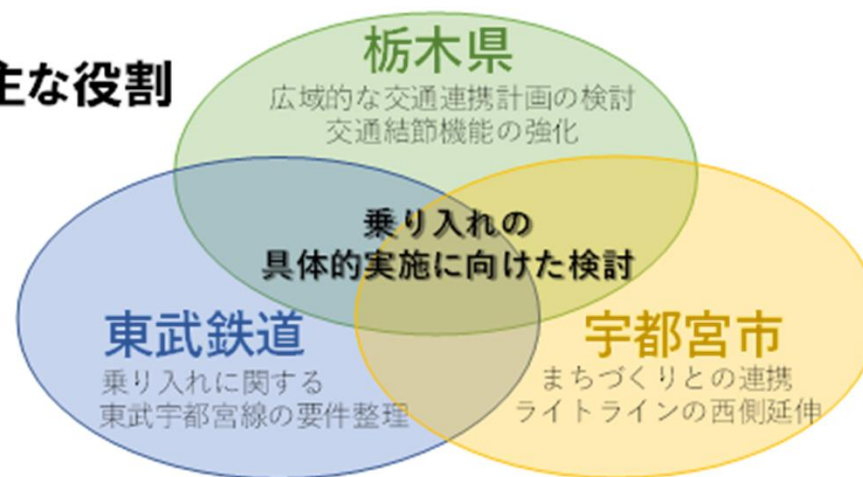
第1回協議会(R7.3.25)における確認事項

- 栃木県の重要的取組である「広域的な公共交通ネットワークの充実・強化」に向け、栃木県、宇都宮市、東武鉄道の3者で協議体を設置し、「LRT乗り入れ等広域的な交通連携の強化」に向けたロードマップと、3者の役割分担を確認
- 以降、具体的な検討を進めるため、3者それぞれ取組を進めることとした

ロードマップ



3者の主な役割



※ R7.3.25第1回協議会資料から抜粋して事務局作成

令和7年度取組内容	役割分担
ライトラインのJR宇都宮駅西側延伸に向けた取組の具体化	宇都宮市
広域的な交通連携の強化の必要性及び実現可能性の確認	栃木県・東武鉄道

ライトラインのJR宇都宮駅西側延伸に向けた取組の具体化（宇都宮市）

- ライトラインのJR宇都宮駅西側延伸に向け、**令和18(2036)年3月を開業予定**とする「**軌道運送高度化実施計画**」を策定し、令和7(2025)年10月29日付けで**国への認定申請を完了**

< L R T の路線概要図 >



広域的な交通連携の強化の必要性及び実現可能性の確認（栃木県・東武鉄道）

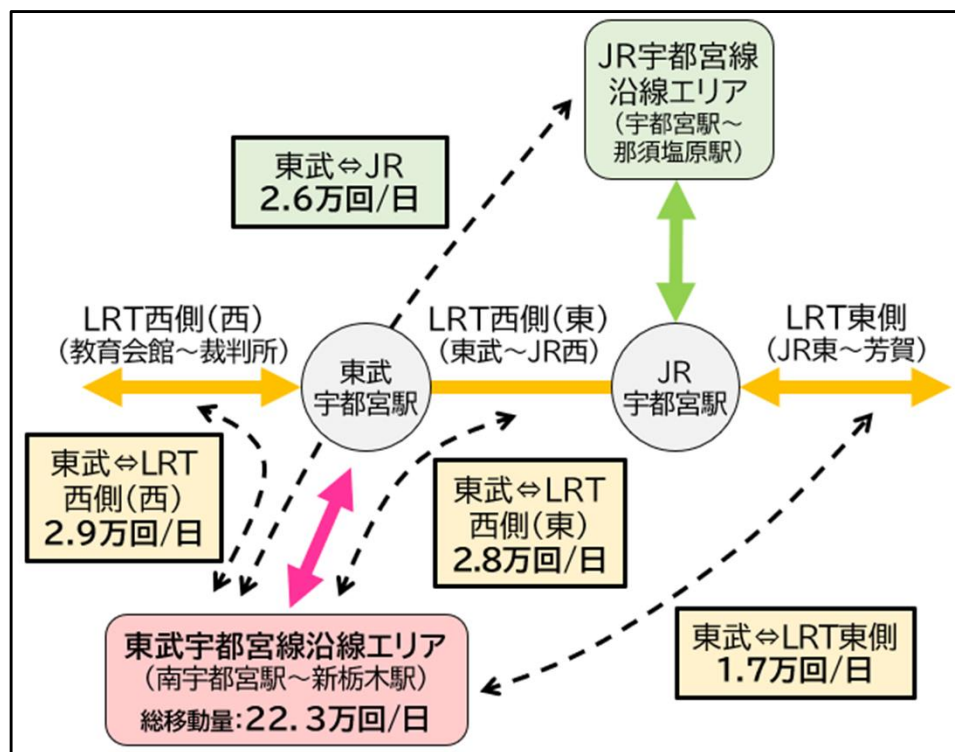
① 広域的な交通連携の強化の必要性

- 東武宇都宮線とJR宇都宮線やLRTとの沿線間における広域移動のニーズを確認
- 東武宇都宮駅周辺には県内各地から広域的に来訪しているニーズを確認

② 「LRTの東武宇都宮線への乗り入れ」に関する実現可能性

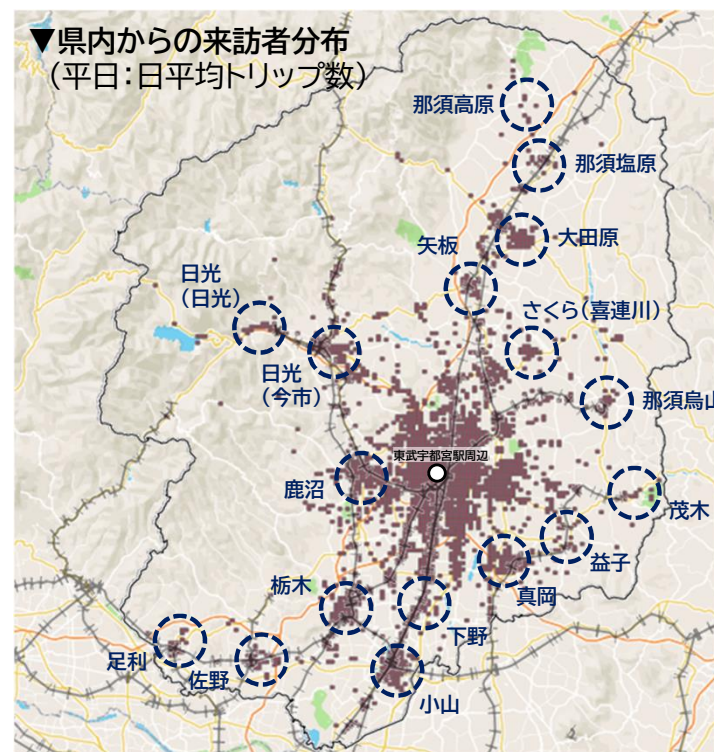
- 車両構造・電気設備・土木構造等に係る課題はあるものの、LRT車両が走行可能であることを確認

＜県内の広域的な流動実態＞
（東武宇都宮線沿線⇔JR宇都宮線・LRT沿線）



(データ) 「混雑統計®」 ©ZENRIN DataCom Co.,LTD.

＜東武宇都宮駅周辺への来訪者分布＞
（県内各地からの来訪状況）



(データ) 「混雑統計®」 ©ZENRIN DataCom Co.,LTD.

令和7年度取組を踏まえ、次の方向性で進めていく

- 県民の広域移動のニーズが確認されたため、栃木県が主体となり、広域的な交通連携の強化に向けて具体的実施に向けた検討を深度化させる
- なお、中・長期的に目指す「LRTの東武宇都宮線への乗り入れ」に関する課題の整理にあたっては、3者が協働して進めていく



よって、次年度（令和8年度）は、将来を見据えて次の取組を実施していく

令和8年度取組内容	主体
LRT乗り入れ等広域的な交通連携強化に向けた検討	栃木県（宇都宮市・東武鉄道）
まちづくりと連携した交通結節機能の強化に向けた検討	栃木県（宇都宮市・東武鉄道）
ライトラインのJR宇都宮駅西側延伸の事業推進	宇都宮市



令和8年度の本協議会のとりまとめ（案）

- 上記の取組内容を踏まえ、広域的な交通連携に向けた方針を策定する

第2回ライトラインのJ R宇都宮駅西側延伸 と連携した広域公共交通協議会 【補足資料】

当該補足資料における調査内容は、
速報値としてとりまとめたものである。

令和8(2026)年3月27日

行政計画での位置づけ

(1) 関連資料の収集

- ・ 栃木県や宇都宮市の都市計画、地域公共交通計画、LRT延伸に関する計画資料等を収集し、東武宇都宮線との連携や、東武宇都宮駅周辺に関して言及している資料を抽出
- ・ 特に資料7)、8)では、東武宇都宮駅周辺における具体のまちづくりのエリアが示されている

1)新とちぎ未来創造プラン(令和8(2026)年2月)【栃木県】

- ・ 公共交通サービスの確保・充実 ○広域的な公共交通ネットワークの充実・強化

2)栃木県地域公共交通計画(令和6(2024)年3月)【栃木県】

- ・ 栃木県の取組として広域交通ネットワークの維持・形成や交通結節点の充実・強化を位置づけ

3)第6次宇都宮市総合計画(令和4(2022)年2月)【宇都宮市】

- ・ 東西基幹公共交通としてのLRTの整備や、都市拠点の形成として、東武宇都宮駅周辺地区整備の推進

4)第2次宇都宮市都市交通戦略(令和6(2024)年6月)【宇都宮市】

- ・ JR宇都宮駅西口や東武宇都宮駅などにおいて、バス路線やタクシー、自動車などが円滑に通行できる環境や、鉄道やライトライン、バス路線、タクシーとの乗り継ぎ、自転車などとの乗り換えが便利な交通環境の整備に向けた取組を推進

5)芳賀・宇都宮地域公共交通計画(令和6(2024)年6月)【宇都宮市・芳賀町】

- ・ 東武宇都宮駅付近等について、乗り継ぎ等の円滑化や利便性の向上を図るためトランジットセンターの充実

6)軌道運送高度化実施計画(令和7(2025)年10月)【宇都宮市・芳賀町・宇都宮ライトレール(株)】

- ・ 栃木県においては、「ライトラインのJR宇都宮駅西側延伸と連携した広域公共交通協議会」を設置し、東武宇都宮駅周辺のまちづくりやライトラインとの広域的な交通連携に向けた検討を実施

7)都心部まちづくりビジョン(令和4(2022)年2月)【宇都宮市】

- ・ 東武宇都宮駅周辺を「中心市街地の玄関口でありLRTと鉄道の結節点として、駅と商店街が一体となったにぎわい・交流が生まれるエリア」、また、その沿線を「歴史・文化から商店街・歓楽街などの資源を生かして都市のにぎわいや多様性が感じられるエリア」を定めており、歩いて楽しい回遊空間の創出や人中心の空間形成を目指

8)都心部まちづくりプラン(令和6年2月)【宇都宮市】

- ・ 東武宇都宮駅周辺を東西軸の交通結節点として位置づけられている

(2) 関連資料のレビュー

■都心部まちづくりビジョン(令和4(2022)年2月)

- ・エリアの将来像として、「中心商業地の玄関口ありLRTと鉄道の結節点として、駅と商店街が一体となったにぎわい・交流が生まれるエリア」が示されている。
- ・交通結節機能として、東武鉄道×LRTの枠組みで近隣自治体(壬生町・栃木市等)との結節機能の充実、路線バス×LRTの枠組みで近隣自治体(下野市等)や市内郊外(南・東方面)との結節機能の充実等が示されている。

結節点②



東武宇都宮駅周辺

- 鉄道駅と商店街が一体となった中心商業地区
 - ・ 昭和初期の東武宇都宮線(駅)開業をきっかけに商店が立地。現在、百貨店や商店街を核に商業集積
 - ・ 東武馬車道通りは昭和初期、多くの馬車が行き交ったことに由来し今も交通結節点

中心商業地の玄関口であり LRT と鉄道の結節点として、駅と商店街が一体となったにぎわい・交流が生まれるエリア

東武宇都宮駅・東武馬車道通り・オリオン通り・ユニオン通りが連続した歩行空間でつながり、宇都宮らしい個性的な店舗やにぎわいある魅力的な空間にあふれる、歩いて楽しい回遊空間が創出されている。

■ 東武鉄道×LRT

近隣自治体(壬生町・栃木市等)との結節機能の充実

■ 路線バス×LRT

近隣自治体(下野市等)や市内郊外(南・東方面)との結節機能の充実

■ 新たなモビリティ×LRT

多様な目的地や界隈性を有する本エリア内を回遊する新たなモビリティ(シェアサイクルや電動キックボード、EVバス、次世代モビリティ等)との結節機能の充実



■ にぎわい・回遊の拠点(商業)

東武百貨店・オリオン通り・ユニオン通り・東武馬車道通り・LRT 停留場などが一体となったにぎわい空間の形成



シンボル空間



二荒山神社周辺

- 宇都宮発祥の歴史が薫るシンボル空間
 - ・ 宇都宮発祥の地・二荒山神社の門前町、宇都宮城の城下町として発展
 - ・ 明治から昭和30年代に仲見世。全盛期は「宇都宮の浅草」と呼ばれるほどで今もにぎわいの中心

二荒山神社門前の歴史・文化が薫る、居心地の良い、にぎわい・おもてなしが感じられる、都心部のまちづくりを象徴するエリア

パンバ広場、釜川プロムナードなど周辺の多様な公共空間が一体となり、かつての仲見世の復活を想起させるにぎわい・交流空間が創出されている。



■ 憩い・交流の拠点(商業、オープンスペース)

二荒山神社、パンバ広場、釜川プロムナード等の歴史・自然景観が織り成す居心地の良い空間の形成
神社門前の「パンバの仲見世」から受け継がれる本市商業の中心地としてのにぎわい・交流空間の形成

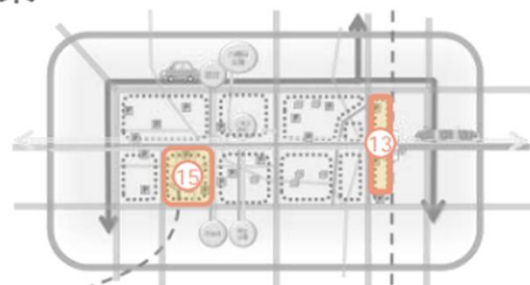
(2) 関連資料のレビュー

■都心部まちづくりプラン(令和6年2月)

- ・ライトラインの停留場と東武宇都宮駅間で、歩行者が往来する主要な乗継動線となる交通結節軸として、乗り換え利便性の向上や、乗り換えの負担感の心理的軽減に繋がる、人中心の居心地の良い歩いて楽しい道路空間づくりに向け、過度な自動車の流入の抑制や、飲食や休憩など多様な市民活動が行える場の確保、多様なまちの機能の誘導、まちづくりと連携した配送活動の共存などに取り組むことが示されている。

4-3 空間形成に向けた施策

特定のエリア や街路	⑬JR宇都宮駅西口周辺 (交通結節点)
特定のエリア や街路	⑮東武宇都宮駅周辺 (交通結節点)



JR宇都宮駅西口周辺においては、県都の玄関口として、都市と水、緑が調和し、ヒト・モノ・情報が集まる広域的な交流拠点にふさわしい空間の形成に向け、駅前広場の再整備と民間の市街地再開発事業等が連携しながら、人中心の居心地の良いにぎわいのある空間の創出や、多様な交通の結節機能の強化などに取り組みます。

東武宇都宮駅周辺においては、鉄道駅と中心商店街が一体となったにぎわい・交流空間の形成に向け、公共交通同士の交通結節機能の強化や、エリアの特色を生かしたまちの機能の充実などまちづくりに貢献する民間開発の促進などに取り組みます。

こうしたまちづくりに貢献する民間開発の促進においては、道路の付け替えによる街区の再編など、民間開発と一体となった公共施設の機能強化などにも取り組みます。



メニューⅠ-3：
街なかの細街路を通過する自動車交通の抑制



メニューⅠ-4：
人中心の街路空間形成に向けた道路空間の再編



メニューⅡ-2：
まちづくりに貢献する民間開発の促進



メニューⅡ-3：
公共的な空間などを使いたい人達を中心とした新たな居場所づくり



メニューⅡ-4：
地域主体となった居心地が良い公共空間の維持管理



メニューⅡ-5：
地元や民間主体の景観形成の誘導



メニューⅡ-6：
目に映る緑の充実



メニューⅢ-1：
「住む」「働く」「学ぶ」「憩う」など多様なまちの機能の立地誘導



メニューⅢ-3：
デジタル化の促進に繋がる基盤整備の推進



メニューⅣ-1：
都心環状線内における駐車場の適正化



メニューⅣ-2：
まちづくりと連携した荷さばき環境づくり



メニューⅣ-4：
公共交通の充実に合わせた交通結節機能の強化



人流データの分析報告 (東武宇都宮駅を中継する移動実態)

(1) 人流データ概要

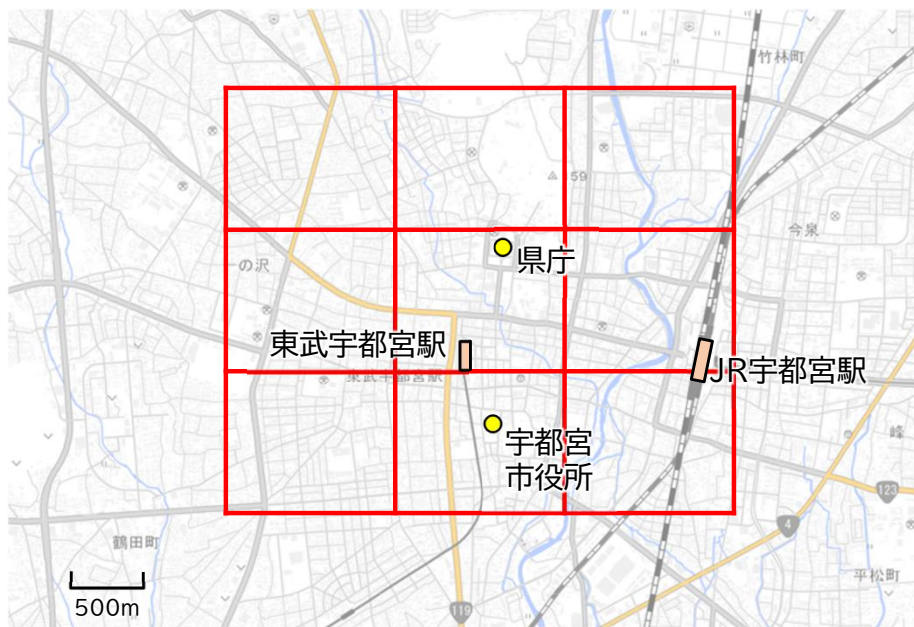
人流データの概要

- 対象期間: 2023/12/1~2025/11/30(2年間分)
- 集計対象データ: 株式会社ゼンリンデータコム『混雑統計®』※より、メッシュ別滞在数及びODデータを活用し日平均トリップ数を複数条件の下で集計

各種エリア定義

- 東武宇都宮駅周辺エリア: 東武宇都宮駅を中心とした3km四方のエリアを「東武宇都宮駅周辺エリア」と定義(左下図参照)
- 各種路線沿線エリア: 本分析において、「東武宇都宮線」「宇都宮ライトレール宇都宮芳賀ライトレール線(延伸予定区間除く)」「JR宇都宮線」の三路線について、沿線エリアを定義(右下参照)

▼東武宇都宮駅周辺エリアの設定(概ね3km四方)



▼各種沿線エリアの設定

※本分析では市町単位で集計

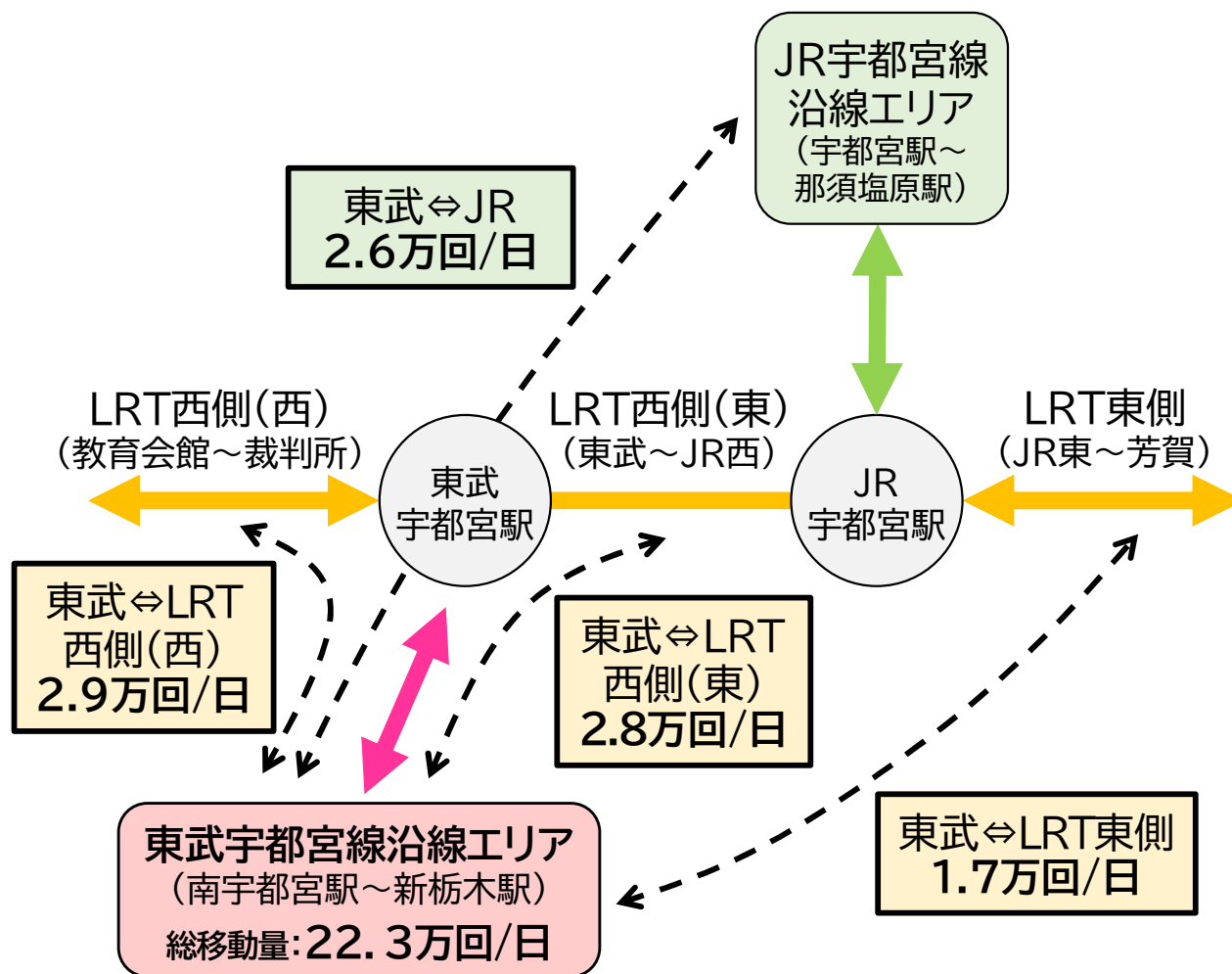
- 1)東武宇都宮線沿線
⇒宇都宮市、栃木市、壬生町のうち、
東武宇都宮線の駅から半径3kmのメッシュ
- 2)LRT沿線
⇒宇都宮市、芳賀町のうち、
LRT停留所から半径1kmのメッシュ
- 3)JR宇都宮線沿線(宇都宮駅以北)
⇒宇都宮市、さくら市、矢板市、大田原市、
那須塩原市、高根沢町のうち、
JR宇都宮線の駅から半径3kmのメッシュ

※「混雑統計®」データは、NTTドコモが提供するアプリケーションの利用者より、許諾を得た上で送信される携帯電話の位置情報を、NTTドコモが総体的かつ統計的に加工を行ったデータ。位置情報は最短5分毎に測位されるGPSデータ(緯度経度情報)であり、個人を特定する情報は含まれない。

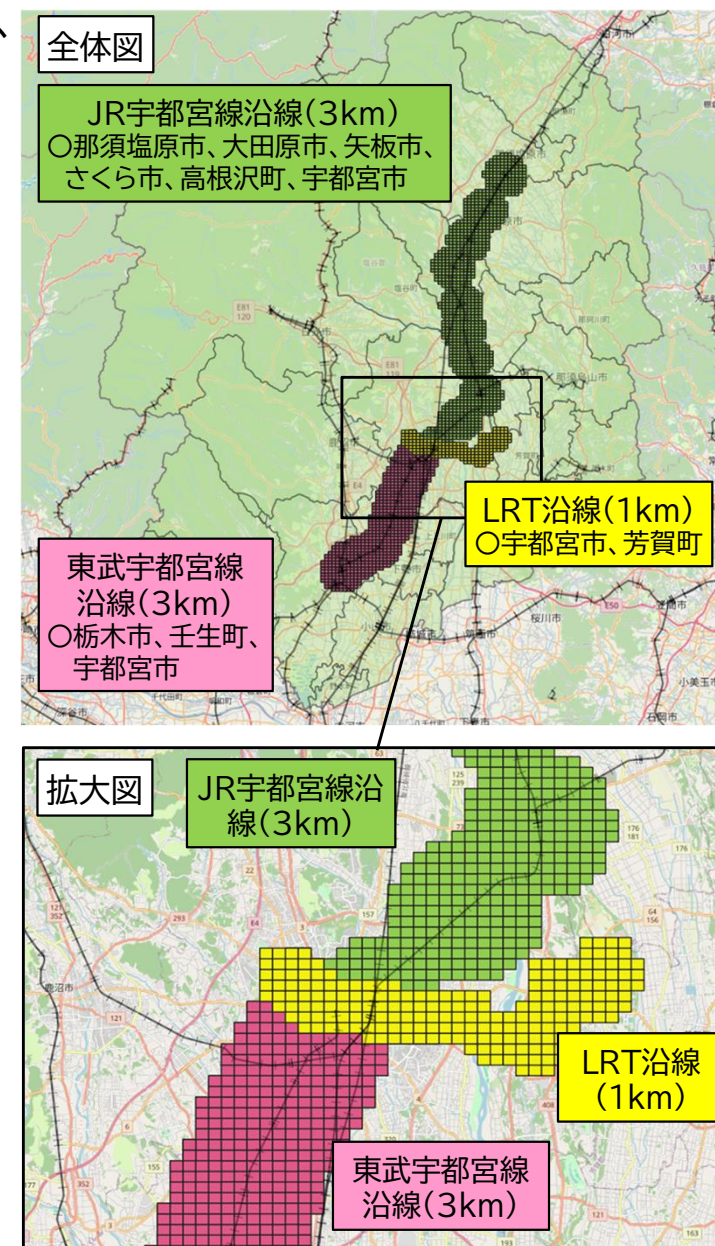
(2) 県内の広域的な流動実態 (速報)

【各路線沿線エリア間の移動量】

- 東武宇都宮線沿線(推定居住地)から東武宇都宮線沿線内、LRT沿線、JR宇都宮線沿線へ発着する移動量(22.3万回/日)のうち、他の沿線地域へ移動する人の割合は 約44%(9.9万回/日)
- LRTと東武宇都宮が連携により東武宇都宮沿線の推定居住者が、公共交通で移動する際の利便性が大きく向上することが想定



▼沿線メッシュ区分



人流データの分析報告

(東武宇都宮駅を中心とした移動実態)

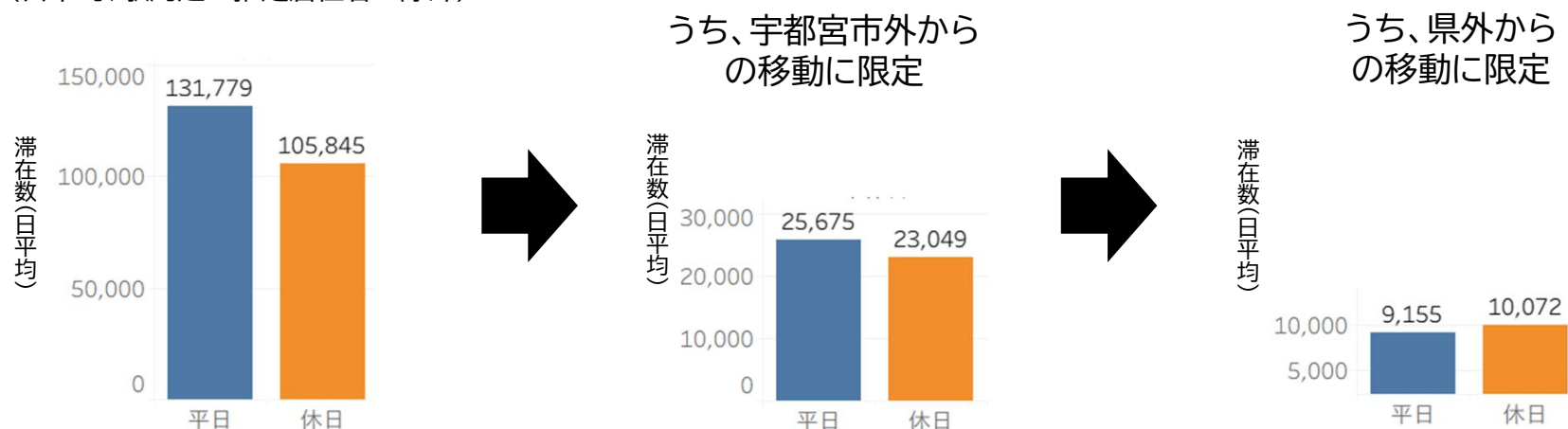
(1) 東武宇都宮駅周辺エリアへの来訪実態 (速報)

【推定居住地別の来訪実態】

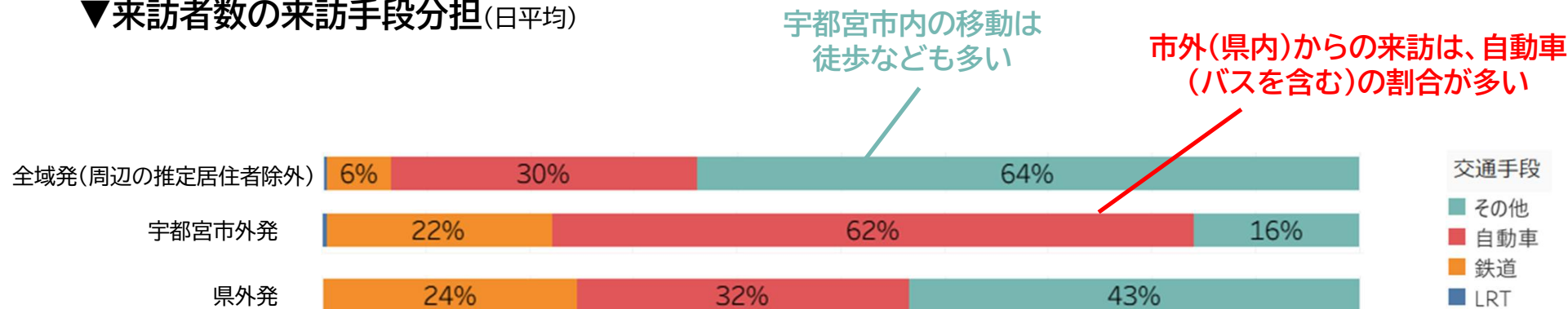
- 東武宇都宮駅周辺エリアに来訪する人の推定居住地を区分すると、全体の2割程度が宇都宮市外からの来訪で、そのうち25%程度(全体の5%程度)が県外からの来訪である。
- 宇都宮市外からの来訪は自動車(バスを含む)の割合が多く、鉄軌道の利用割合は約2割である。

▼平休別来訪者数

(日平均、駅周辺の推定居住者を除外)



▼来訪者数の来訪手段分担(日平均)



※「自動車」にはバスが含まれる。「その他」には手段不明が含まれる。

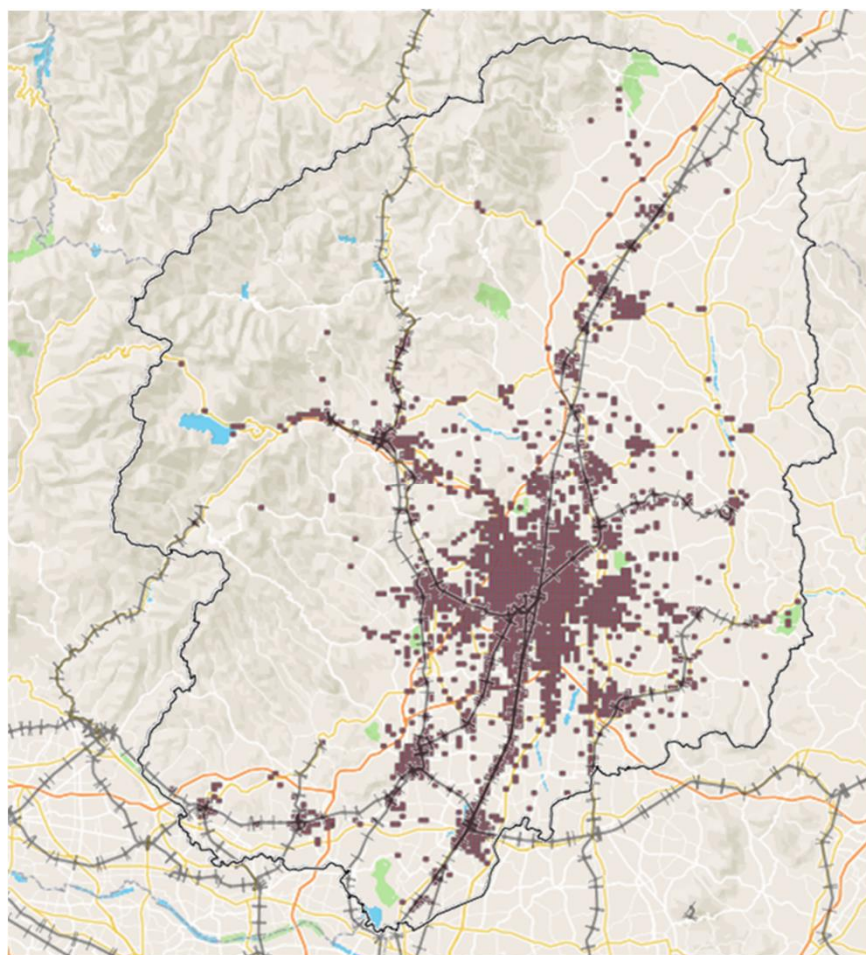
(2) 東武宇都宮駅周辺エリアへの来訪実態 (速報)

【推定居住地別の来訪実態(分布)】

- 東武宇都宮駅周辺への来訪実態として、県内では東武宇都宮線沿線に限らず、広範囲から来訪している。
- 平日と休日の来訪者分布については、あまり変わりはない。

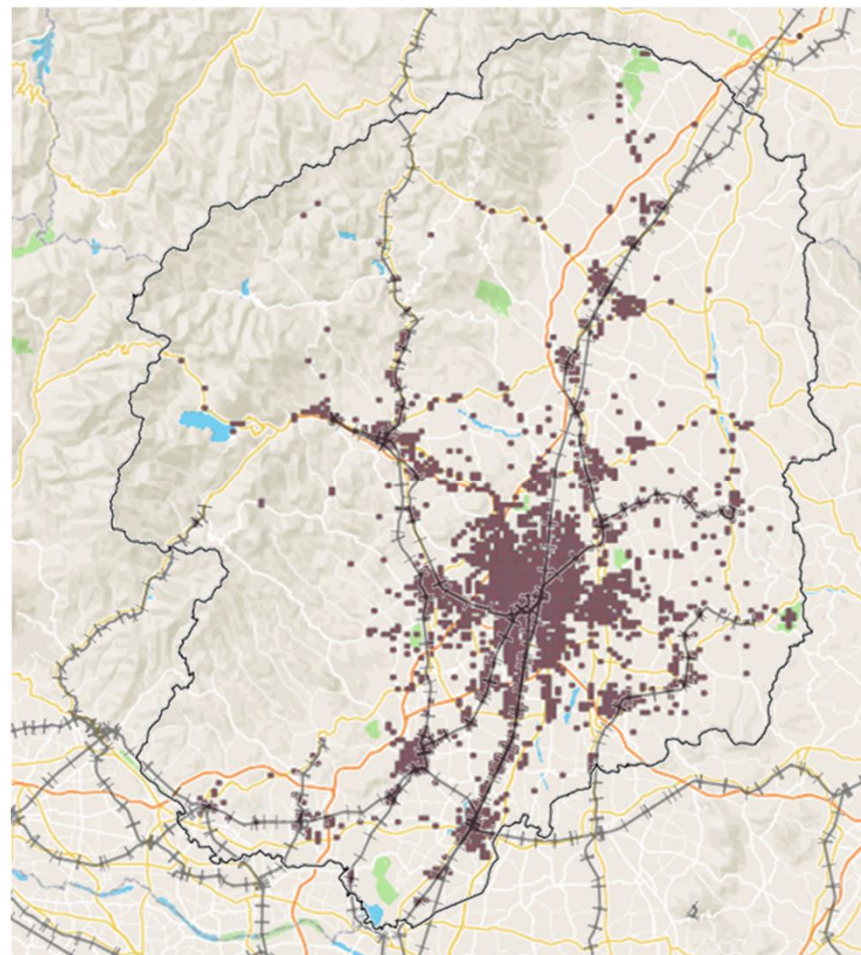
▼県内からの来訪者分布(日平均トリップ数)

平日



トリップ有のメッシュを着色

休日



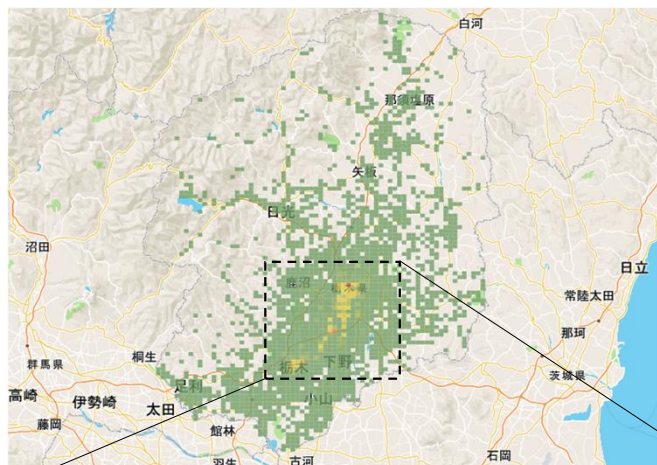
トリップ有のメッシュを着色

人流データの分析報告 (東武宇都宮線沿線やLRT沿線の 居住者の移動実態)

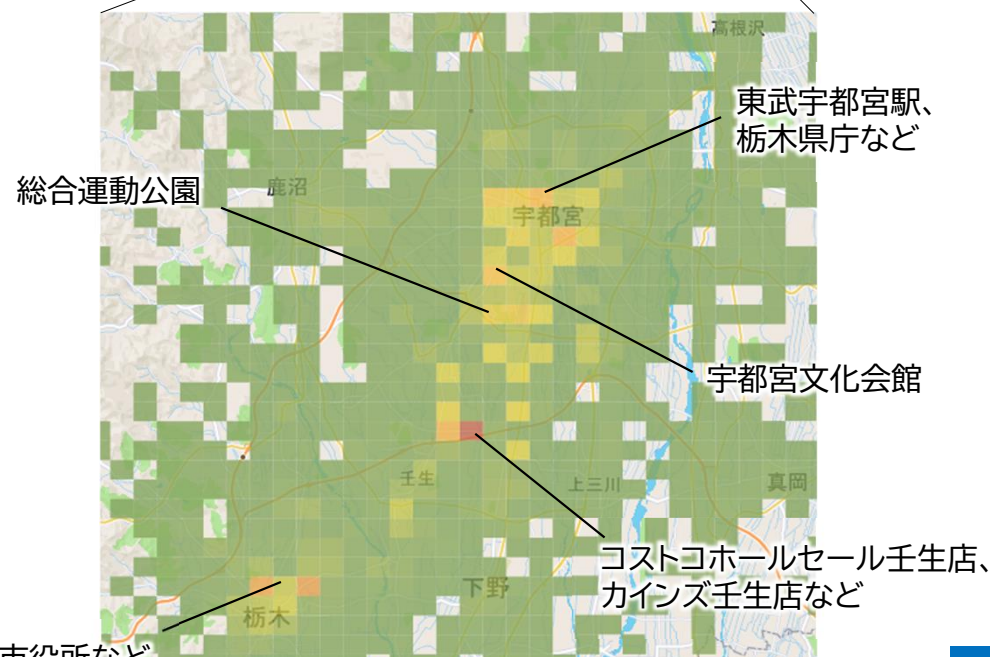
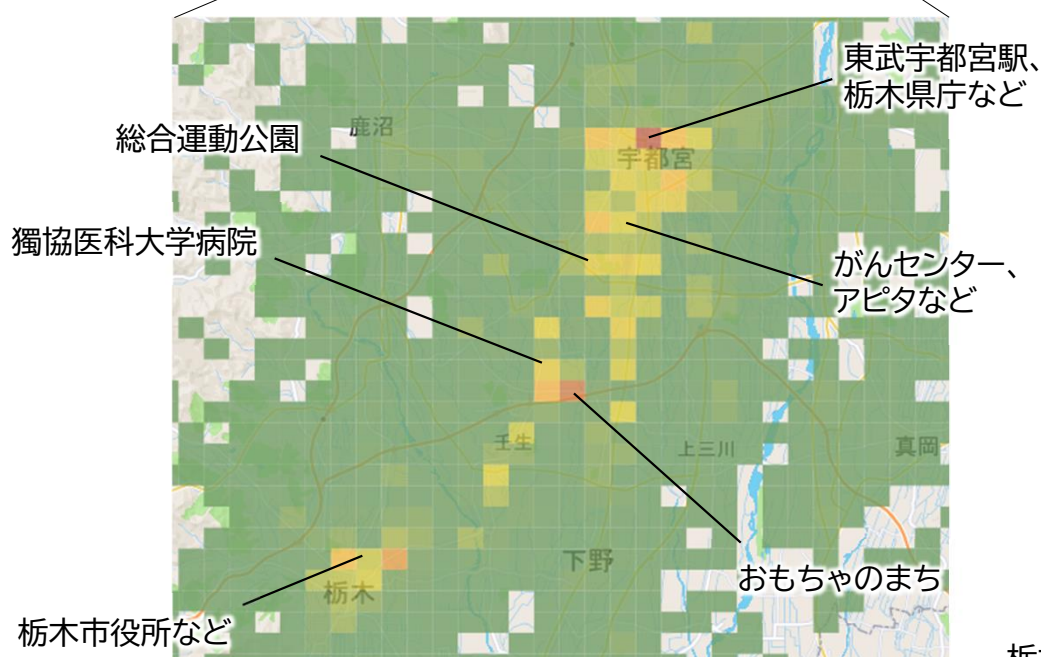
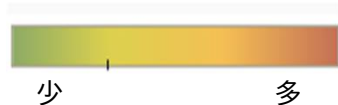
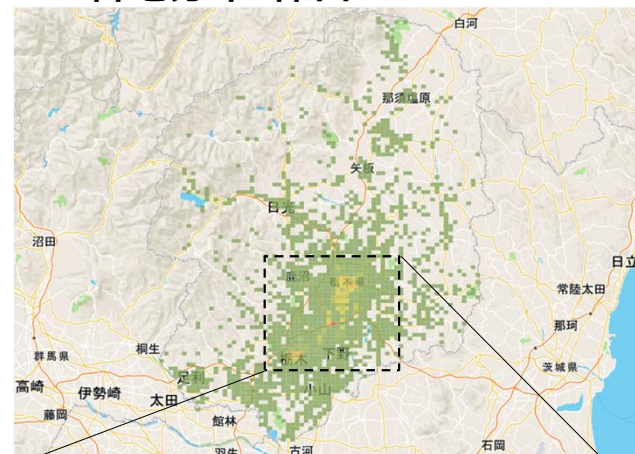
(1) 東武宇都宮線沿線の推定居住者の移動実態 (速報)

- 東武宇都宮線沿線の推定居住者の移動実態としては、東武宇都宮線沿線を中心とした移動が多い傾向
- 将来、LRT延伸及び乗り入れにより行動範囲が広がれば、LRT沿線地域への来訪者数の増加につながる可能性がある。

▼着地分布:平日



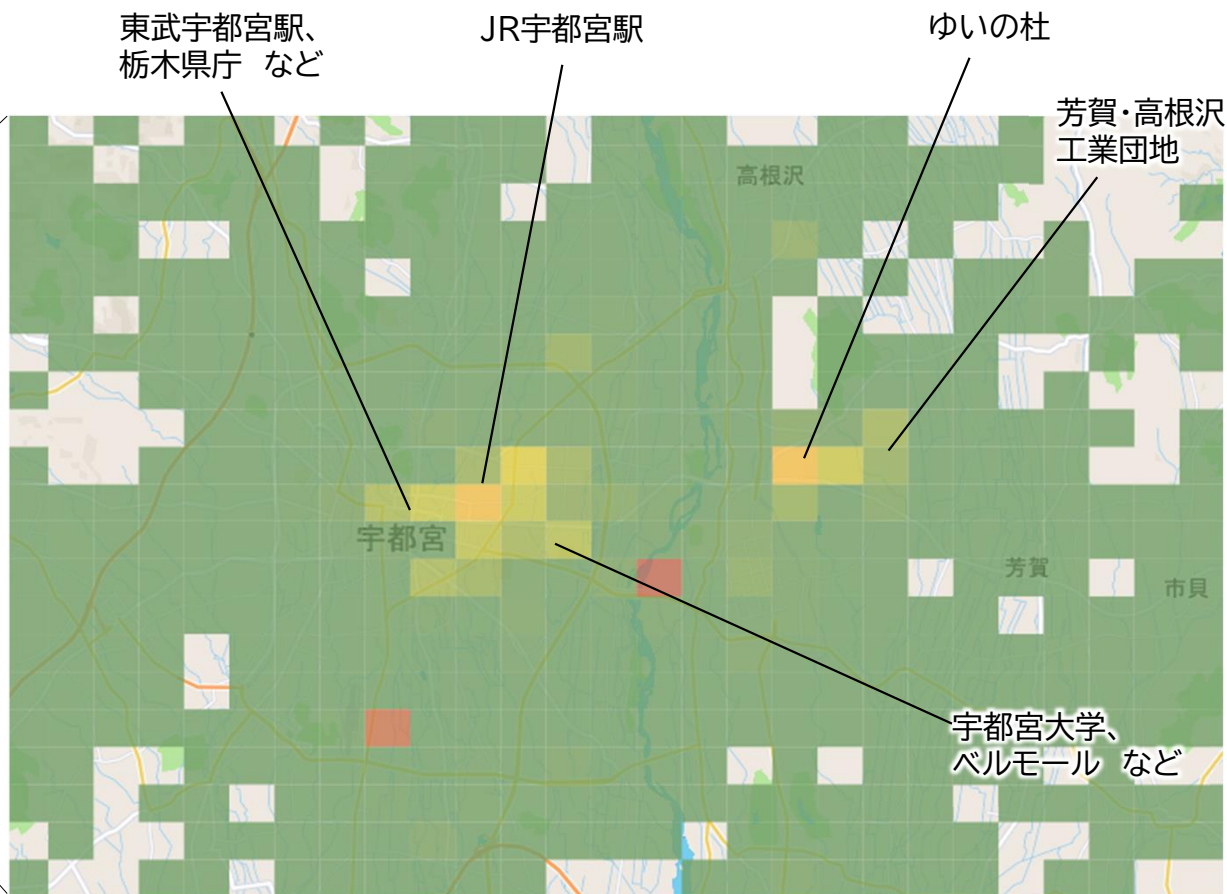
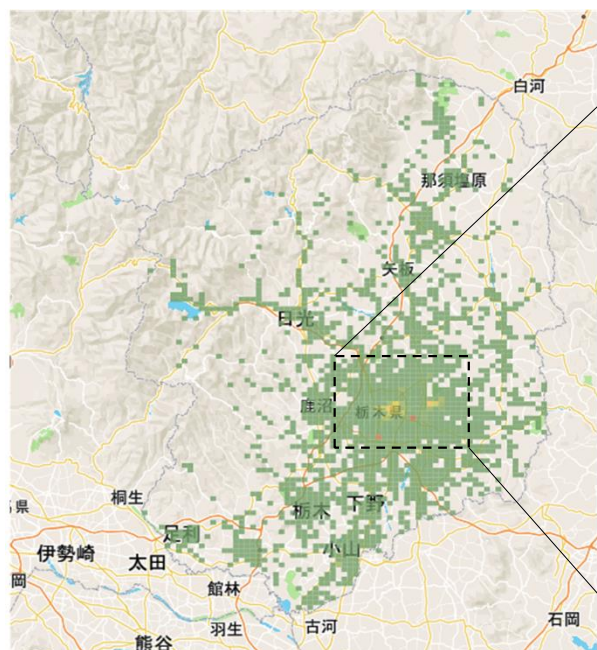
▼着地分布:休日



(2) LRT沿線の推定居住者の移動実態 (速報)

- LRT沿線の推定居住者の移動実態としては、LRT沿線を中心とした移動が多い傾向
- 将来、LRT延伸及び乗り入れにより行動範囲が広がれば、LRT沿線地域だけでなく東武宇都宮線沿線への来訪者数の増加につながる可能性がある。

▼着地分布:平休合算



アンケート調査結果分析 (乗り入れによる利用ニーズ)

(1) アンケート調査概要

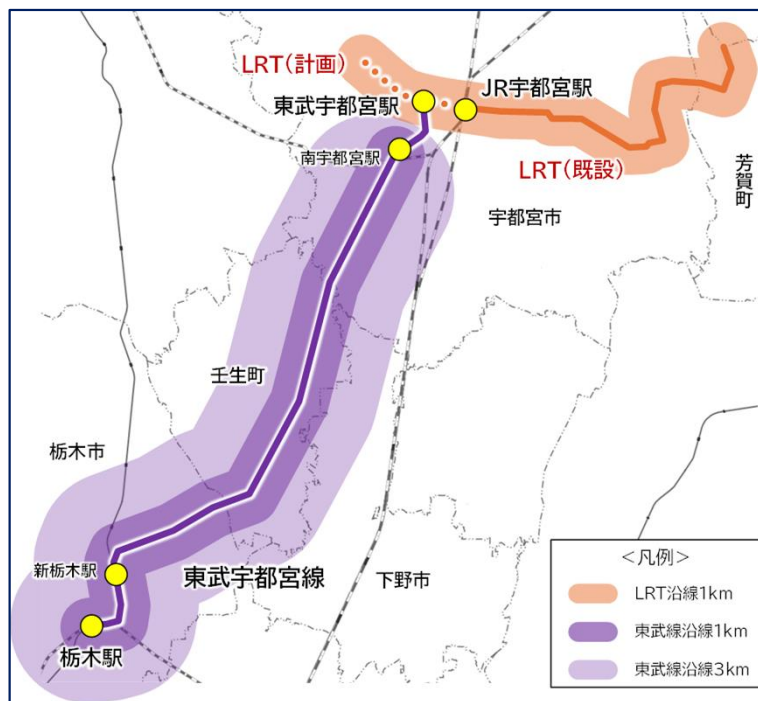
■ 調査対象

- ・東武宇都宮線鉄道駅から1km、3km居住者
- ・LRT停留所から1km、LRT計画区間1km居住者
- ・年齢階層3区分(19~40/41~60/61~80歳)でサンプル数が偏らないように回収

■ 実施期間

- ・2026/1/23(金)~2026/1/30(金)

▼ 調査対象エリア



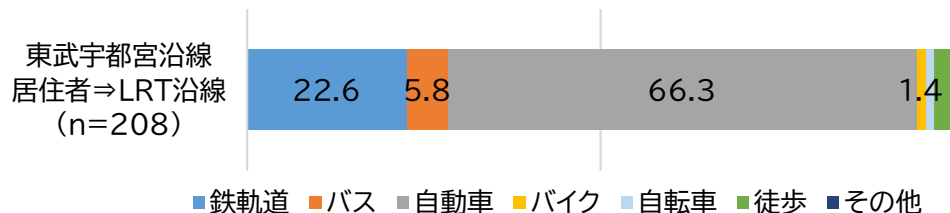
▼ 回収サンプル数

No.	区分	沿線別・年齢階層別回収数	沿線別回収数	計
1	東武宇都宮線沿線_19-40歳	96	336	614
2	東武宇都宮線沿線_41-60歳	134		
3	東武宇都宮線沿線_61-80歳	106		
4	LRT沿線1km以内_19-40歳	73	278	
5	LRT沿線1km以内_41-60歳	123		
6	LRT沿線1km以内_61-80歳	82		

(2) アンケート調査結果概要 (速報)

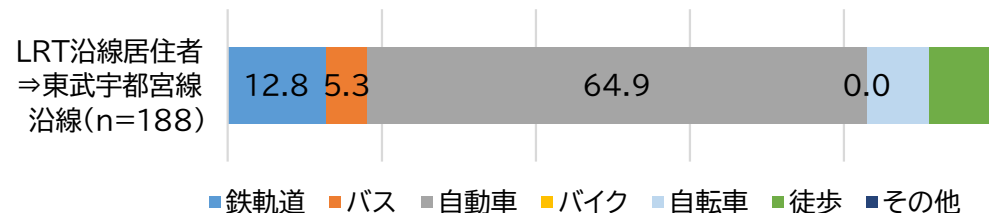
▼東武線沿線居住⇒LRT沿線エリアへの来訪現状

- ・来訪頻度は、週1日以上が全体の約1割
- ・来訪目的は、買物や食事・社交・娯楽が多い
- ・移動手段は約7割が自動車、公共交通は3割程度



▼LRT沿線居住⇒東武宇都宮線沿線エリアへの来訪現状

- ・来訪頻度は、週1日以上が全体の約2割
- ・来訪目的は、買物や食事・社交・娯楽が多い
- ・移動手段は約6割が自動車、公共交通は2割程度

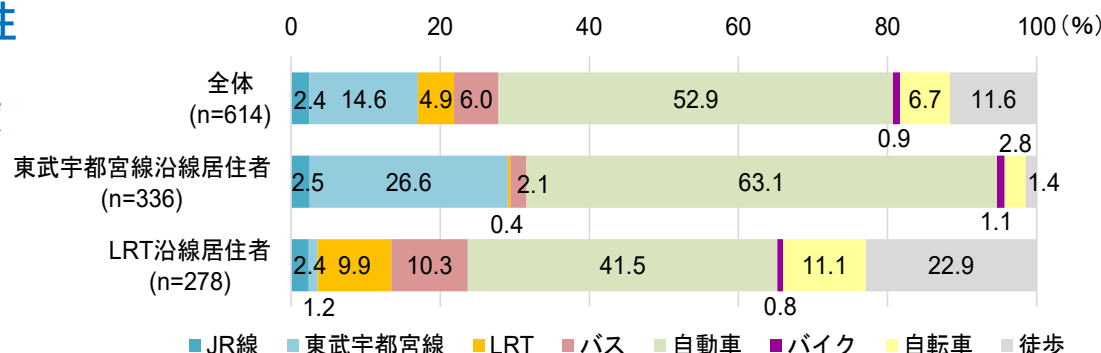


▼東武宇都宮駅周辺(宇都宮市中心部)への来訪特性

- ・来訪頻度は、週1日以上が全体の約5割
- ・来訪手段は、約5割が自動車であるが、公共交通は3割程度

▼東武宇都宮駅周辺が、より魅力的になった場合の来訪頻度の変化

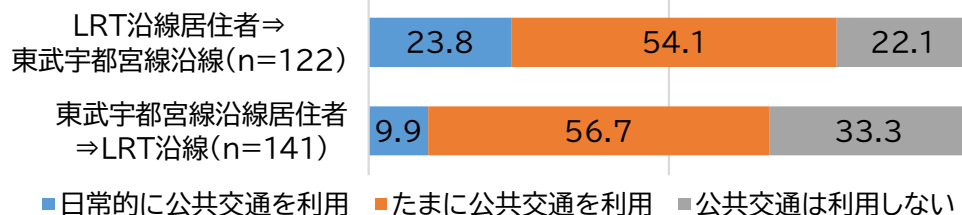
- ・「増えると思う」とする回答者が約3割で、
- 「条件※によっては増えると思う」を合わせると約8割
- ※「生活サービスがある」、「交流施設の充実」、「イベント等の開催」、「雨にぬれずに移動できる導線」を回答する人が多い



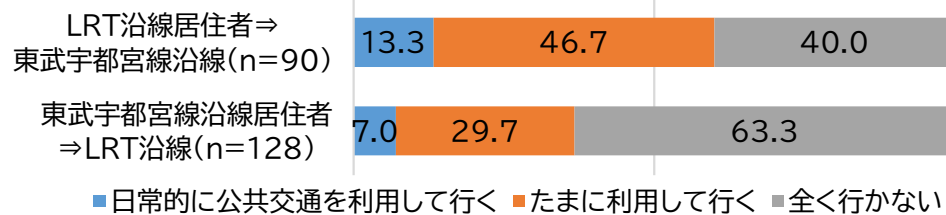
▼乗り入れ後の行動変容 (公共交通を利用する人の割合)

- ・普段、自家用車やバイクで移動している人の約2割が、乗り入れ後は「日常生活で公共交通を利用する」と回答
- ・まったく行かない人でも約1割が「日常的に公共交通を行く機会ができる」と回答

【自家用車やバイクで普段移動している人】



【普段からまったく行かない人】



事例収集結果 (乗り入れによる効果事例)

(1) 国内における路面電車と普通鉄道の直通運転の事例(速報)

- 富山県の富山地方鉄道富山港線では、富山駅を南北に接続したことで、利用者数が平日、休日とも増加。
- また、公共交通の利便性が向上したことで、接続前と比べると約2割の利用者が交通手段が変化し、その内の約5割が自家用車から転換。

【直通事例】富山地方鉄道富山港線(富山市)

- 鉄道事業法による鉄道線である旧JR西日本富山港線を2006年に継承した富山ライトレールが、路面電車車両により鉄道線区間と軌道線区間を一体的に運行していた路線。
- 富山駅南北接続事業の完成に伴い、富山地方鉄道軌道線(市内電車)と直通運転を開始。
- 2020年3月21日の接続事業完成の直前、同年2月22日に富山ライトレールは富山地方鉄道に吸収合併され、同一事業者での直通運転となった。
- 2009年新規開業の富山都心線、富山駅南北接続線は、上下分離方式により運営。

▼公共交通利用者の増加

▼自家用車から公共交通への利用転換

富山駅の南北を跨ぐ路面電車利用者の変化

交通手段の転換及び利用頻度の変化

■南北を跨ぐ路面電車利用者数

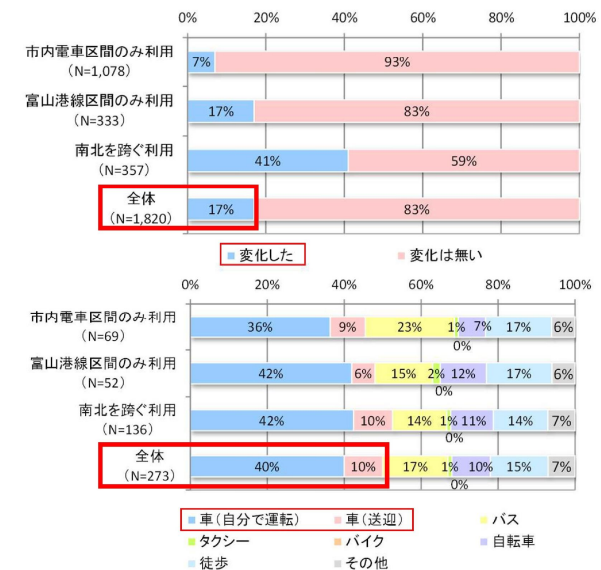
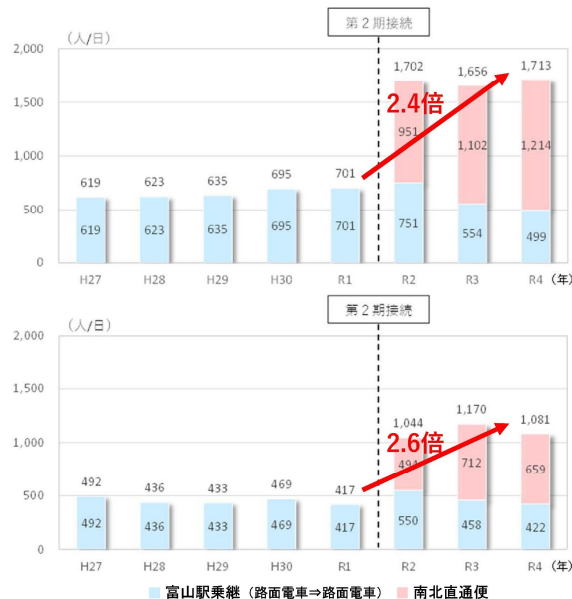
OD調査

・南北接続前に比べて、平日は約2.4倍に増加し、休日は約2.6倍に増加

■路面電車利用者の交通手段の転換

利用者アンケート調査

・南北接続により、路面電車利用者の約2割が「交通手段が変化した」と回答し、そのうち約5割は自家用車からの転換



実現可能性
(L R T車両が東武宇都宮線において
走行可能であること)

(1) 「LRTの東武宇都宮線への乗り入れ」に関する実現可能性の確認（速報）

- ・東武鉄道、宇都宮市、栃木県にて、「LRTの東武宇都宮線への乗り入れ」に係る各設備の技術的課題を確認
- ・車両構造、電気設備、土木設備等に係る課題はあることを踏まえても、LRT車両が東武宇都宮線を走行する上で、現時点において致命的な課題(ノックアウト・ファクター)はなく対応可能であることを確認

各設備における主な課題と確認内容

項目	主な課題	確認内容
車両構造	建築限界が、電車とLRTで異なること ※ 建築限界内には、建物その他の建造物等を設けてはならない	電車の建築限界は、LRTより大きいので基本的には問題ない（曲線区間における拡大寸法等は検討が必要となる）
電気設備	電圧が、電車とLRTで異なること	異なる電圧の双方に対応した車両（複電圧車両）の導入や車両改修をすることで対応することが可能
土木設備	乗降場の高さが、電車とLRTで異なること	LRTで使用する低床の乗降場（停留場）を新たに設けることで対応することが可能