



ライトラインの整備効果について

令和6年6月3日(月)

第38回芳賀・宇都宮基幹公共交通検討委員会資料

▶ 説明内容

1

アンケート調査について

- (1) アンケート調査の実施概要
- (2) ライトライン開業後における生活行動意識調査の結果について
- (3) ライトライン利用者調査の結果について

2

ライトライン開業前後の状況等について

- (1) 各種統計データについて
- (2) その他

3

今後の取組について

1 アンケート調査について

(1) アンケート調査の実施概要

	ライトライン開業後における生活行動意識調査	ライトライン利用者調査
目的	令和4年度に実施した「意識調査」と本アンケートの結果を比較し、市民・町民の公共交通の利用割合や満足度、外出頻度などの生活行動が、ライトライン開業後にどのように変化したかを把握するもの	ライトライン利用者の交通行動や満足度、生活が、ライトライン開業後にどのように変化したかを把握するもの
対象者	宇都宮市・芳賀町全域及びライトライン沿線住民	ライトライン利用者
調査期間	令和5年11月28日（火）～郵送開始	令和5年11月29日（水）～ 12月1日（金）（3日間）
回収期間	令和5年11月28日（火）～ 令和6年1月19日（金）（約1か月半）	令和5年11月29日（水）～ 12月28日（木）（約1か月）
実施方法	・ 郵送配布 無作為抽出した対象者に調査票一式（調査票、オンライン解答用QRコード、返信用封筒等）を郵送しWEBや郵送により回答を回収	・ 直接配布 各停留場で調査票一式（調査票、オンライン解答用QRコード、返信用封筒等）をライトライン利用者に直接配布し、WEBや郵送により回答を回収
配布数	16,500世帯 （目標通り） （全域9,300世帯・沿線7,200世帯）	6,800人 （目標：6,000人）
回収数	4,653世帯 （目標：4,508世帯） （内訳）インターネット回答：1,076世帯 郵送回答：3,577世帯	1,305票 （目標：750票） （内訳）インターネット回答：533票 郵送回答：772票
回収率	28% （目標：27.3%）	19% （目標：12.5%）

整備効果の評価項目と把握手法一覧 (全44項目)

大項目	分野	項目	把握手法	大項目	分野	項目	把握手法			
LRT利用者		①外出機会の増加	アンケート (LRT利用者調査)	地域経済B		①産業活動の活発化	市補助制度活用額・件数			
		②歩く機会の増加					②事業所数の維持・増加	工業統計調査, 経済センサス, 芳賀工業団地組合調査		
		③交流機会の増加					③従業者数の維持・増加	市歩行量調査, ビッグデータ, アンケート (意識調査)		
		④公共交通全体の利便性の向上	アンケート (LRT利用者調査)				④中心市街地の活性化	ビッグデータ, アンケート (意識調査)		
		⑤送迎負担の軽減					⑤地域の活性化	ビッグデータ, アンケート (意識調査)		
		⑥目的地への移動に要する時間の短縮	県央広域都市圏生活行動実態調査				⑥観光客数の維持・増加	観光動態調査, 栃木県観光客入込数・宿泊数推定調査		
		⑦目的地への移動に要する交通費用の減少					①定住人口の維持・増加	住民基本台帳, 国勢調査		
		⑧通学環境の満足度の向上	アンケート (LRT利用者調査)		地域社会C		②地価の維持・上昇	地価調査 (県), 地価公示 (国)		
		⑨通勤環境の満足度の向上						③高層建築物の建築数の維持・増加	市建築指導課システムより抽出	
		⑩買い物・通院などの移動環境の満足度の向上						④住宅の新規着工数の維持・増加	各種施設データ (GIS)	
		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						⑤都市機能誘導施設の維持・増加	市生活安心課空き家調査, 都市計画基礎調査	
社会全体	住民生活A	①外出機会の増加	県央広域都市圏生活行動実態調査, 全国都市交通特性調査, アンケート (意識調査)	社会全体		環境D	⑥空き家・空き地の減少	市生活安心課空き家調査, 都市計画基礎調査		
		②歩く機会の増加	県央広域都市圏生活行動実態調査, アンケート (意識調査)					⑦景観の向上	アンケート (意識調査)	
		③交流機会の増加	アンケート (意識調査)					⑧地域のイメージアップ	アンケート (意識調査)	
		④公共交通全体の利便性の向上	市交通政策課集計, 県央広域都市圏生活行動実態調査, 全国都市交通特性調査					⑨税収の維持・増加	地域ブランド調査	
		⑤送迎負担の軽減	アンケート (意識調査)				環境D	①自動車の道路交通量の減少	税システムより抽出	
		⑥目的地への移動に要する時間の短縮	県央広域都市圏生活行動実態調査, アンケート (意識調査)						②温室効果ガス等の排出量の削減	道路交通センサス
		⑦目的地への移動に要する交通費用の減少	アンケート (意識調査)						③道路騒音の改善	県央広域都市圏生活行動実態調査, 市環境審議会資料
		⑧通学環境の満足度の向上	アンケート (意識調査)					④道路騒音の改善	県央広域都市圏生活行動実態調査, 市環境状況報告書	
		⑨通勤環境の満足度の向上						④道路振動の抑制	道路交通センサス	
		⑩買い物・通院などの移動環境の満足度の向上					安全E	①道路交通事故の減少	県警データ活用, 県央広域都市圏生活行動実態調査	
		⑪子育て世代などの移動環境の満足度の向上						②免許返納数の増加	県警データ活用	
								③災害時の安心感の向上	アンケート (意識調査)	



1

(2) 『ライトライン開業後における生活行動意識調査』の結果について

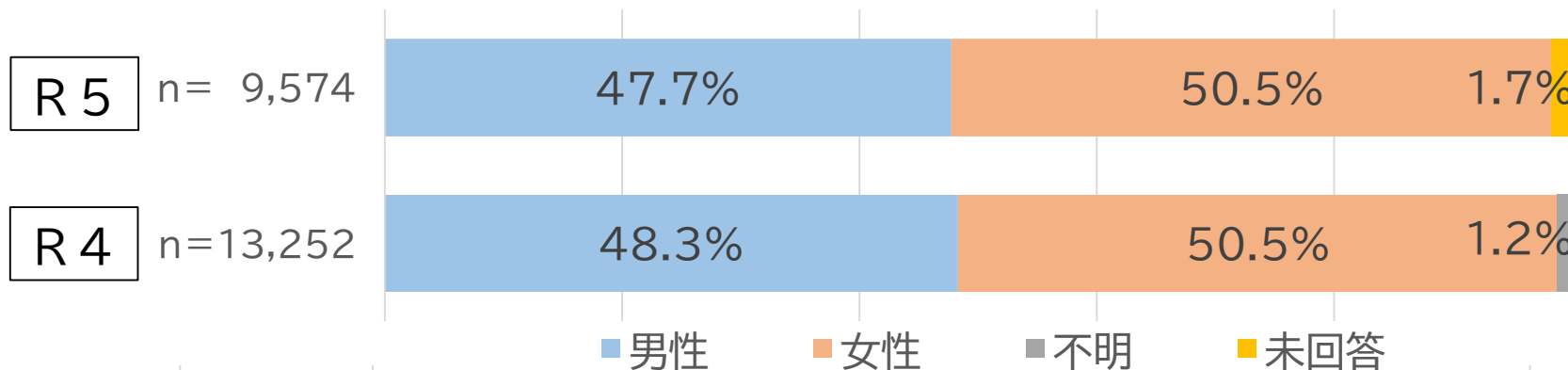
1 アンケート調査について

(2) ライトライン開業後における生活行動意識調査の結果について

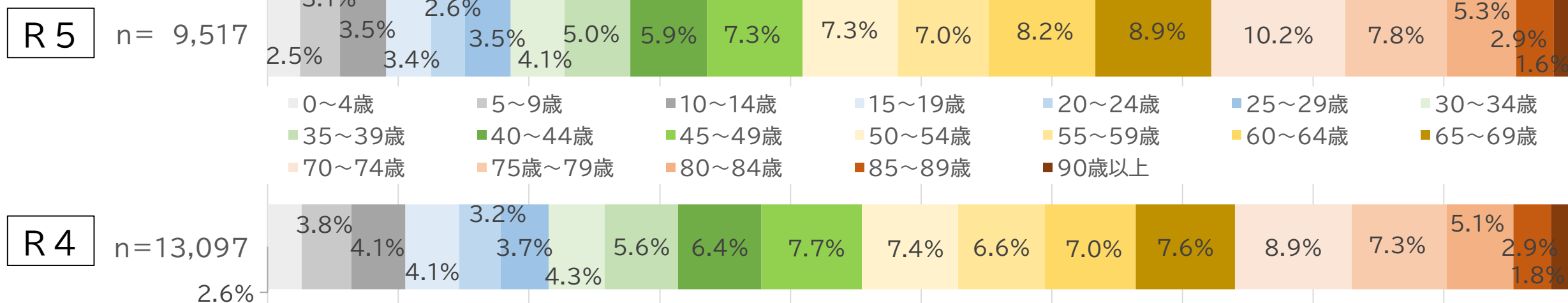
■ 「世帯票」の回答者属性情報（一部抜粋）

回答者の性別・年齢ともに、概ね偏りなく回収することができた。

<回答者の性別>



<回答者の年齢>



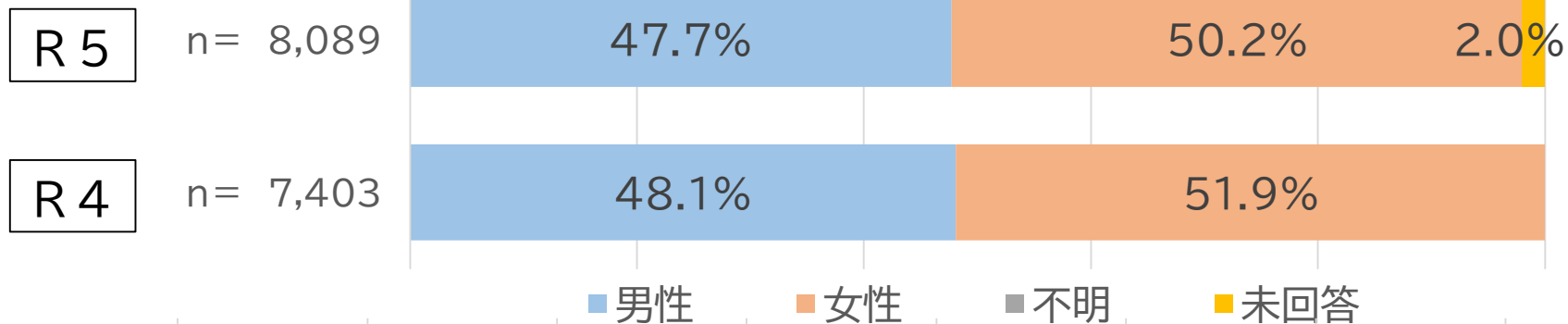
1 アンケート調査について

(2) ライトライン開業後における生活行動意識調査の結果について

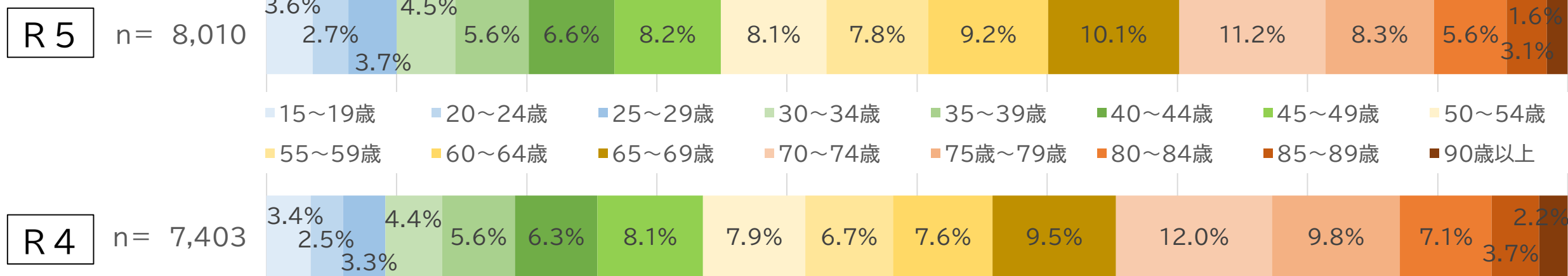
■ 「意識調査票」の回答者属性情報（一部抜粋）

回答者の性別・年齢ともに、概ね偏りなく回収することができた。

<回答者の性別>



<回答者の年齢>



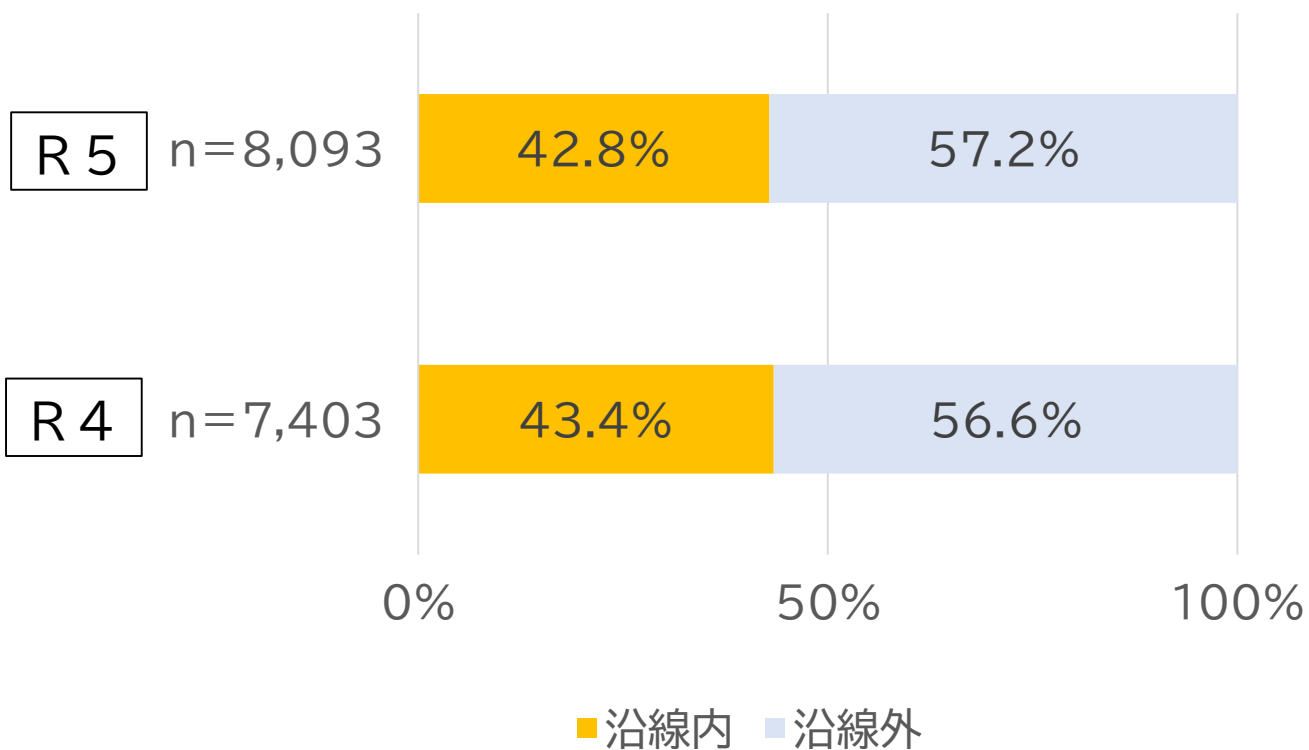
1 アンケート調査について

(2) ライトライン開業後における生活行動意識調査の結果について

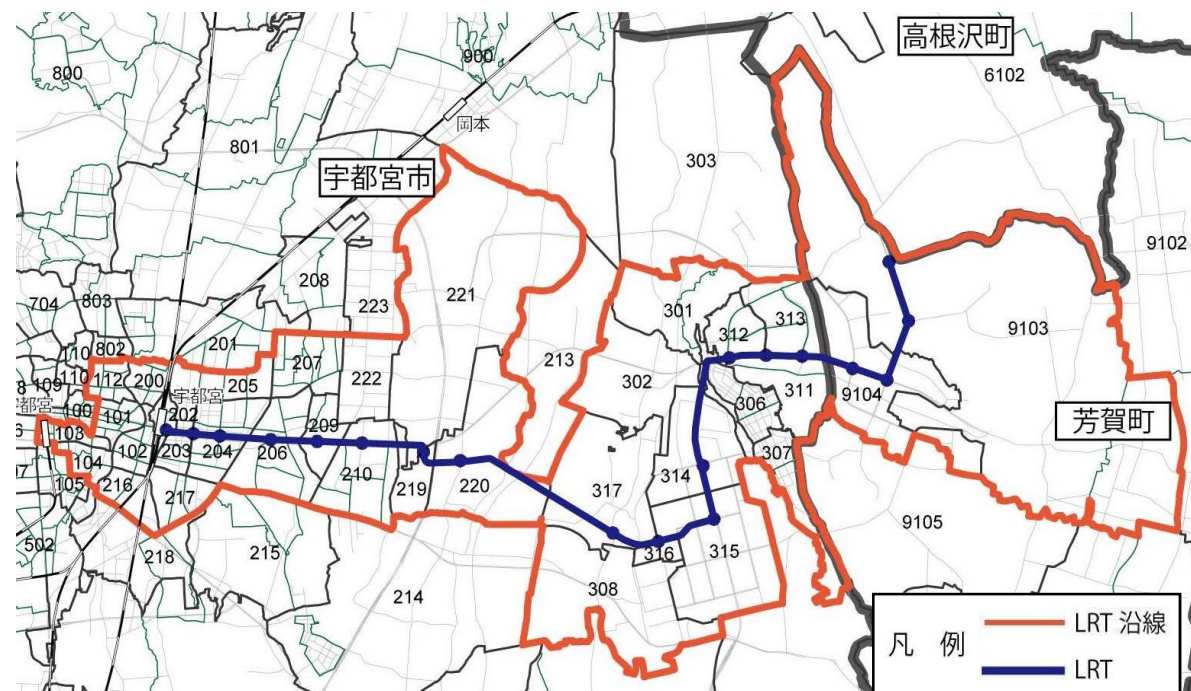
■ 「意識調査票」の回答者属性情報（一部抜粋）

回答者の居住地については、開業前後ともに沿線内4割、沿線外6割程度の回収となった。

<回答者の居住地>



<ライトライン沿線※内該当区域>

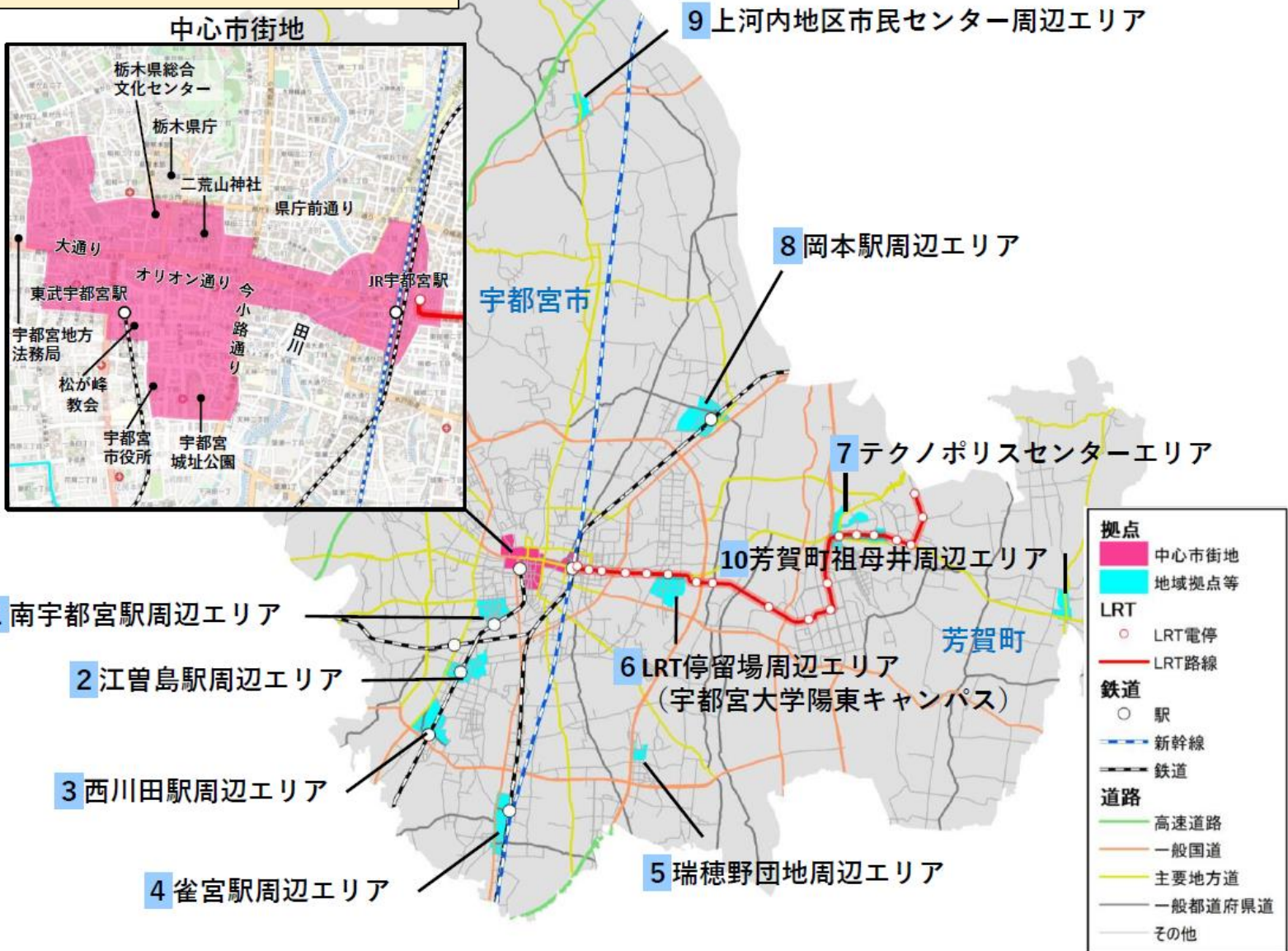


※ ライトライン停留場半径500m圏内にかかる『平成26年県央広域都市圏生活行動実態調査』におけるゾーン区分

1 アンケート調査について

(2) ライトライン開業後における生活行動意識調査の結果について

調査で用いたエリア区分

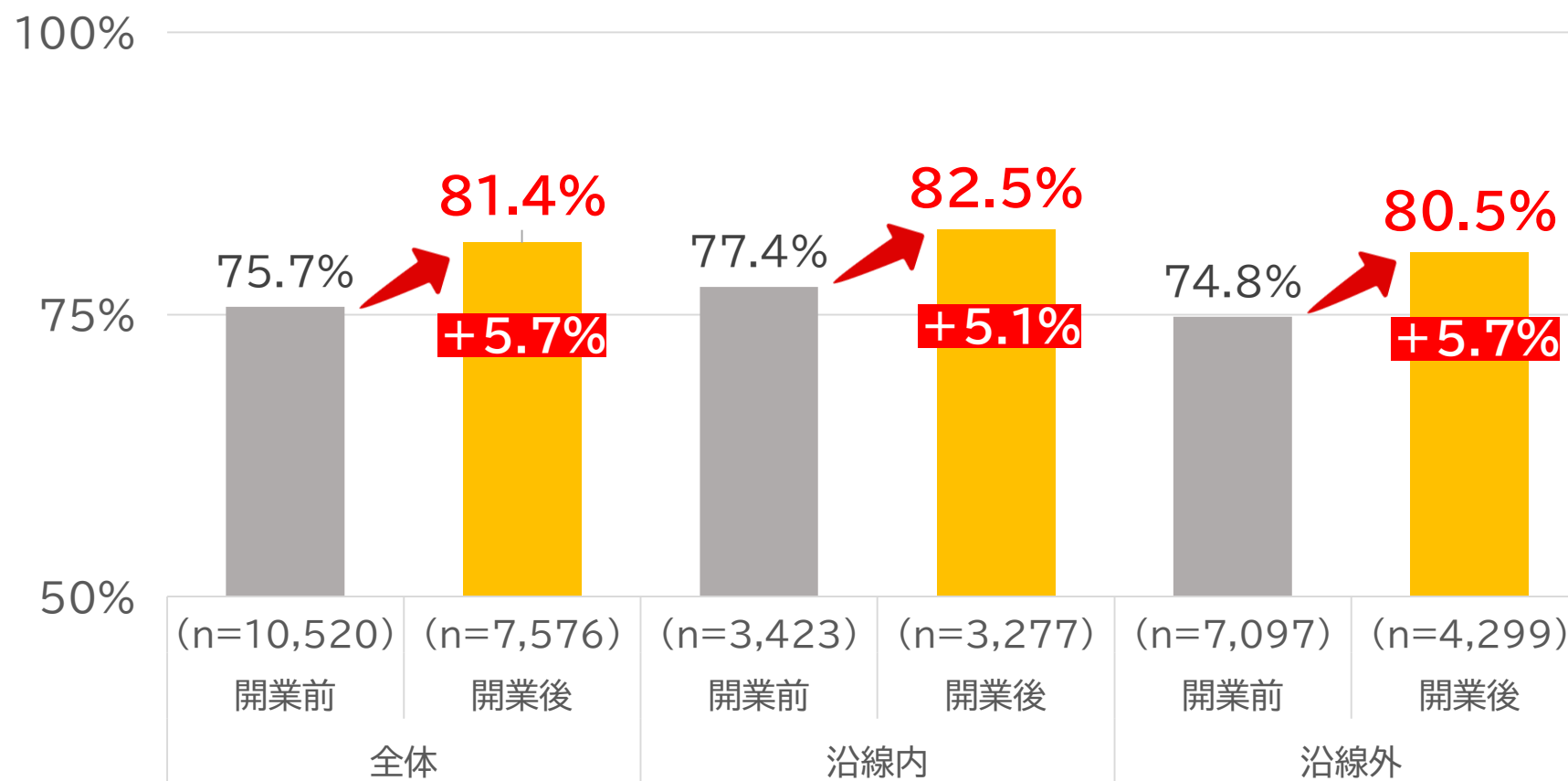


拠点	エリア
東武 沿線拠点	1 南宇都宮駅周辺エリア
	2 江曾島駅周辺エリア
	3 西川田駅周辺エリア
J R 沿線拠点	4 雀宮駅周辺エリア
	8 岡本駅周辺エリア
郊外 拠点	5 瑞穂野団地周辺エリア
	9 上河内地区市民センター 周辺エリア
	10 芳賀町祖母井周辺エリア
L R T 沿線拠点	6 L R T停留場周辺エリア
	7 テクノポリスセンターエリア

①外出機会の増加

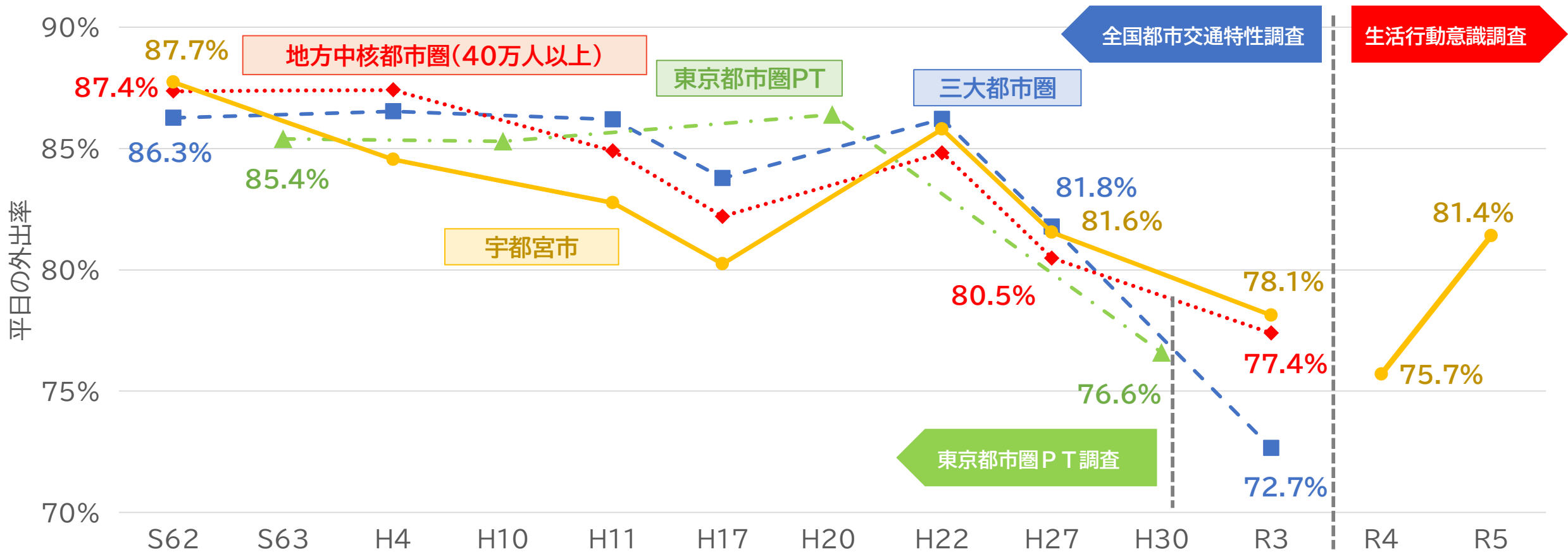
■外出率の変化

開業前と比較して、全体及びライトライン沿線内・外ともに**外出率は約5ポイント増加**



平日の外出率の推移（「全国都市交通特性調査」等との傾向比較）

- 類似調査の「全国都市交通特性調査」における「三大都市圏」「地方中核都市圏」「宇都宮市」の平日の外出率は、H22からR3にかけて減少傾向
- また、「東京都市圏PT調査」における外出率は、H20からH30にかけて約10ポイント減少
- 「生活行動意識調査」における「宇都宮市及び芳賀町」の平日の外出率は、H27の水準まで回復



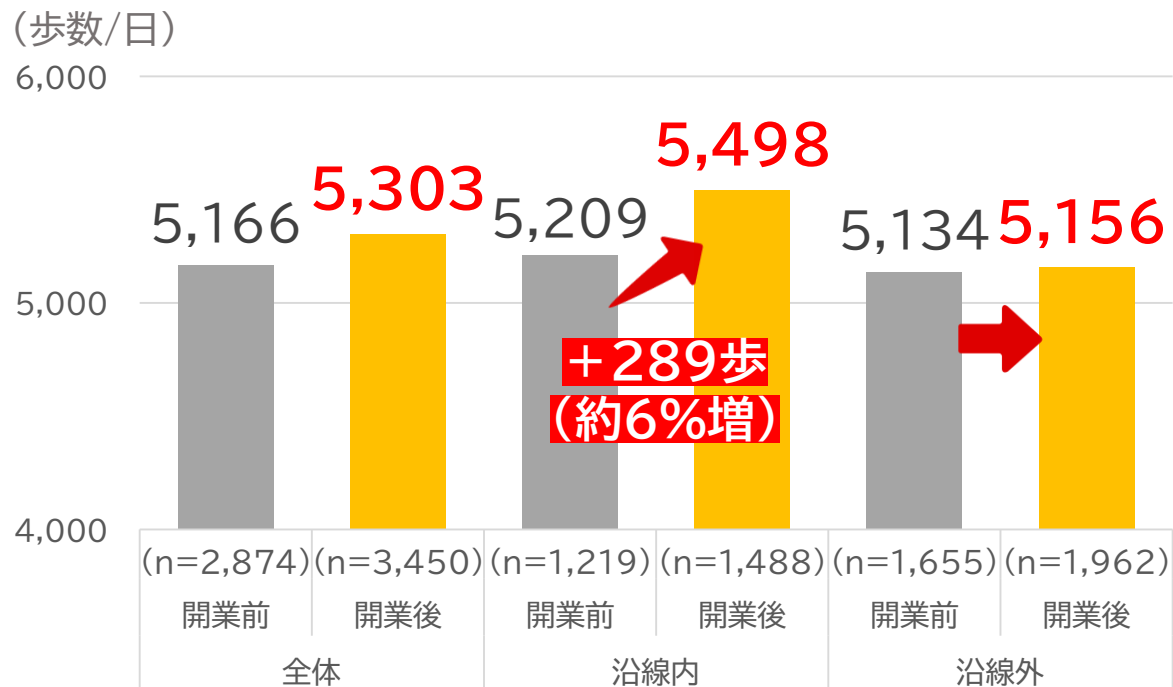
出典：国土交通省「全国都市交通特性調査」(S62～R3), 宇都宮市・芳賀町「ライトライン開業後における生活行動意識調査」(R4,R5)
 東京都市圏交通計画協議会「東京都市圏パーソントリップ調査」(S63～H30)

②歩く機会の増加

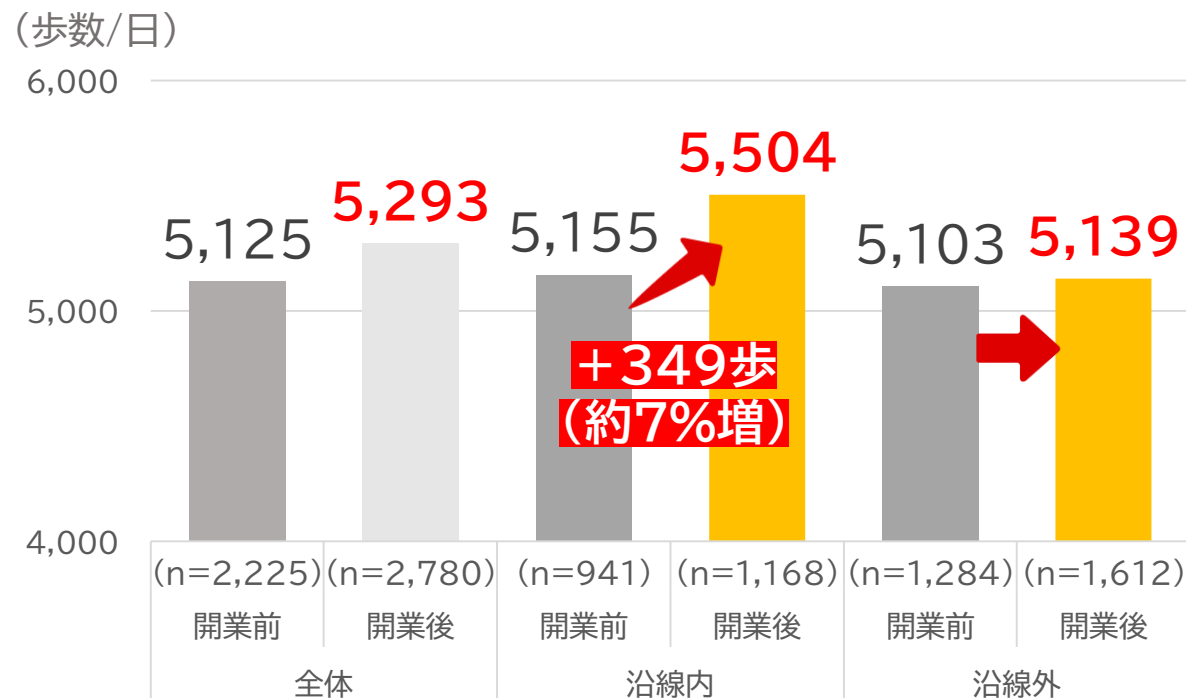
■平均歩数の変化

- 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289歩増加
- 沿線外においては、ほぼ横ばいで大きな変化は見られない。
- また、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349歩増加

全年齢



40歳以上



ライトライン沿線内居住者の医療費抑制効果の試算

- 「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ックス効果や、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、生活行動意識調査により把握した歩数を基に、ライトライン沿線居住者（宇都宮市，40歳以上）の医療費抑制効果を試算する。

※1 国土交通省都市局「まちづくりにおける健康増進効果を把握するための歩行量（歩数）調査のガイドライン」（平成29年3月）

※2 原単位は、40～74歳の国民健康保険加入者一人あたりの年間医療費の変化（増加）などを踏まえて整理されたもの

<ライトライン沿線居住者（宇都宮市，40歳以上）の平均歩数の変化>

開業前

5,155歩



開業後

5,504歩

平日の1日あたりの平均歩数 **349歩** 増加

<医療費抑制効果の算出>

増加歩数/日 × 沿線居住人口（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
349歩 × 35,548人（R6.3月末時点） × 365日 × 0.065～0.072円

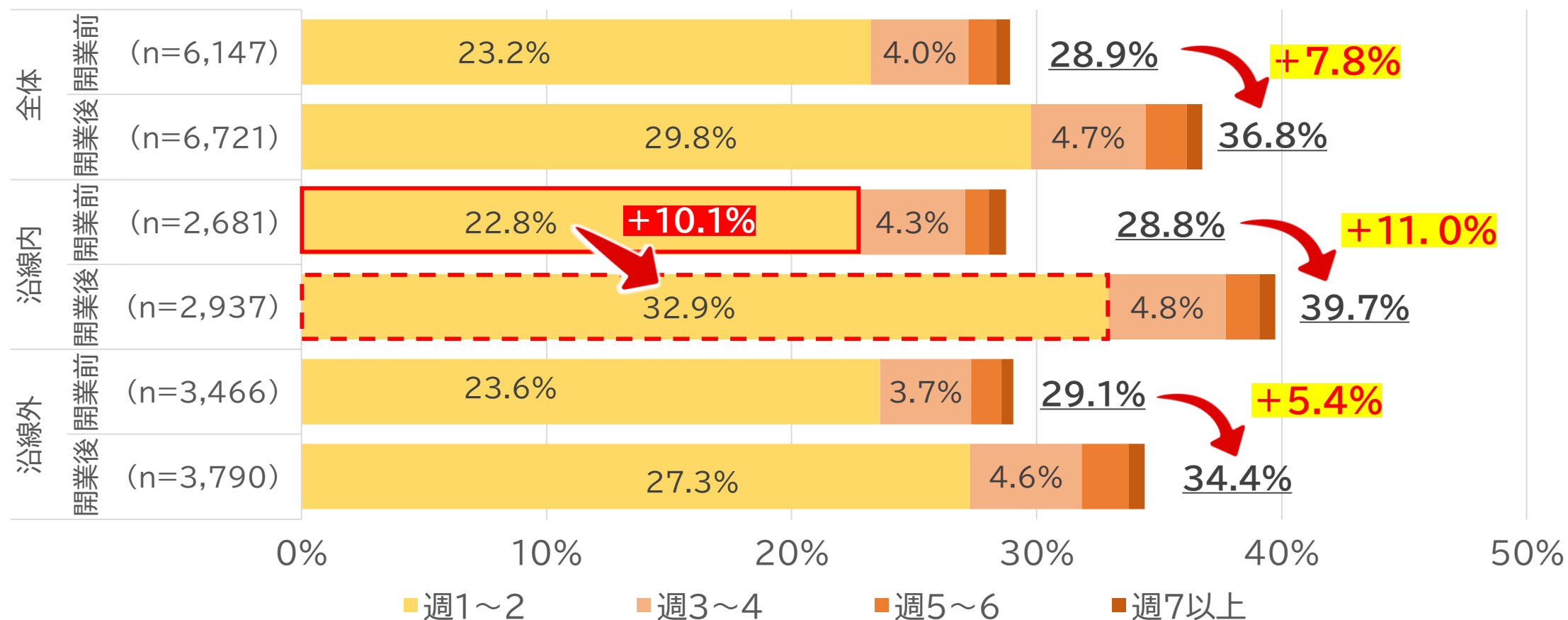
年間 約2.9億円 ～ 約3.3億円 の医療費抑制効果

（今回は簡易的な試算を実施したが、今後は「自動車からライトラインに交通手段を転換した人」など、属性に応じた試算を行う予定）

③交流機会の増加

■ 社交・食事・娯楽の頻度（週1回以上の割合）

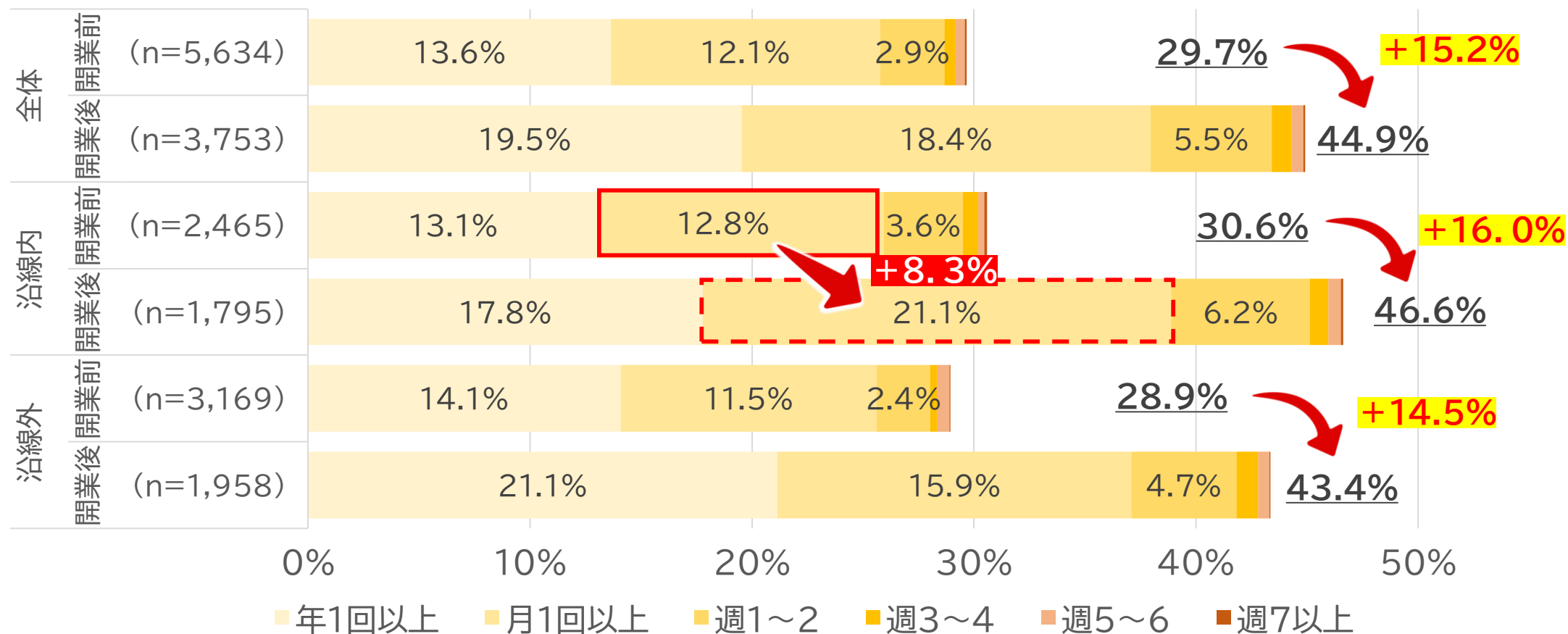
- 開業前と比較して、全体及びライトライン沿線内・外ともに、社交・食事・娯楽の頻度は増加
- 沿線内は沿線外よりも増加幅が大きく、特に、「週1～2回」は、約10ポイント増と大きく増加



③交流機会の増加

■中心市街地への来訪頻度（友人・知人と月1回以上訪れる割合）

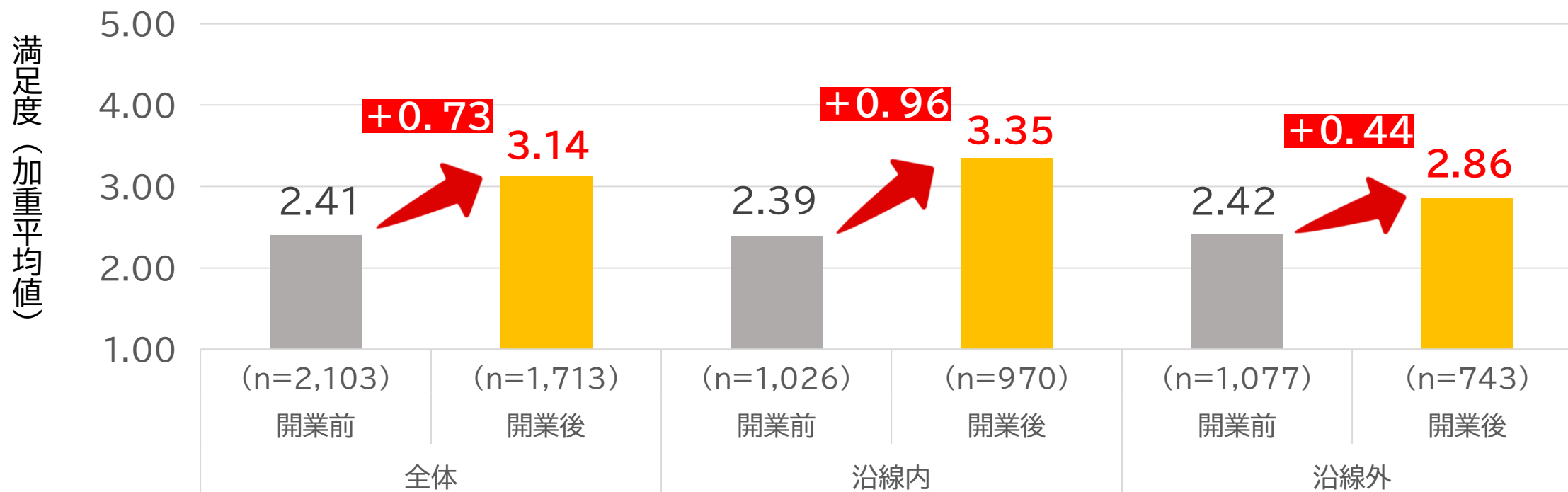
- 開業前と比較して、全体及びライトライン沿線内・外ともに、中心市街地への来訪頻度は15ポイント程度増加
- 特に、沿線内における「月1回以上」は、約8ポイント増と大きく増加



④公共交通全体の利便性の向上

■公共交通全体の満足度(5段階評価)

- 開業前と比較して、全体及びライトライン沿線内・外ともに、公共交通の満足度は増加
- 特に、ライトライン沿線内においては、0.96点増加しており、沿線外と比較しても増加幅が大きい。



公共交通機関への満足度の回答に基づき、スコアの基準値※を「加重平均」して算出

※【スコア基準】「不満」1点、「やや不満」2点、「どちらでもない」3点、「やや満足」4点、「満足」5点

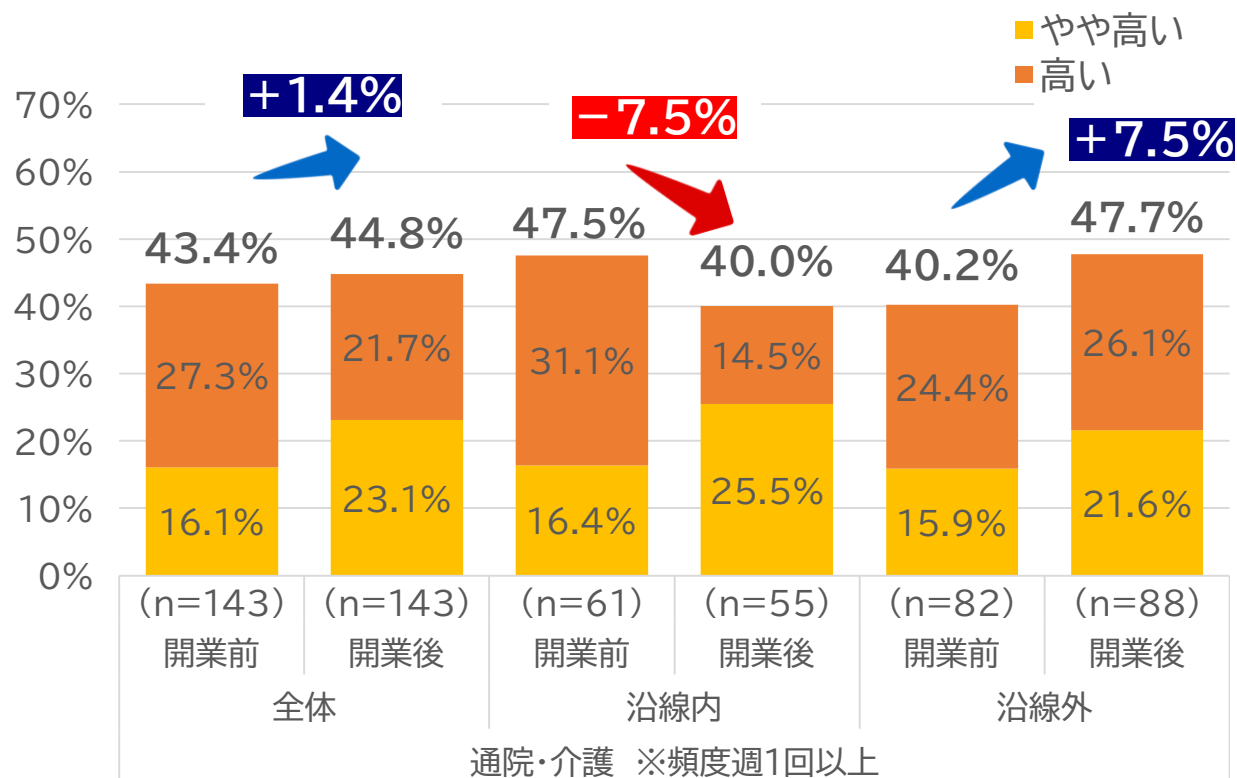
※開業前は鉄道、バスの満足度を集計、開業後は鉄道、バス、ライトラインの満足度を集計

⑤送迎負担の軽減

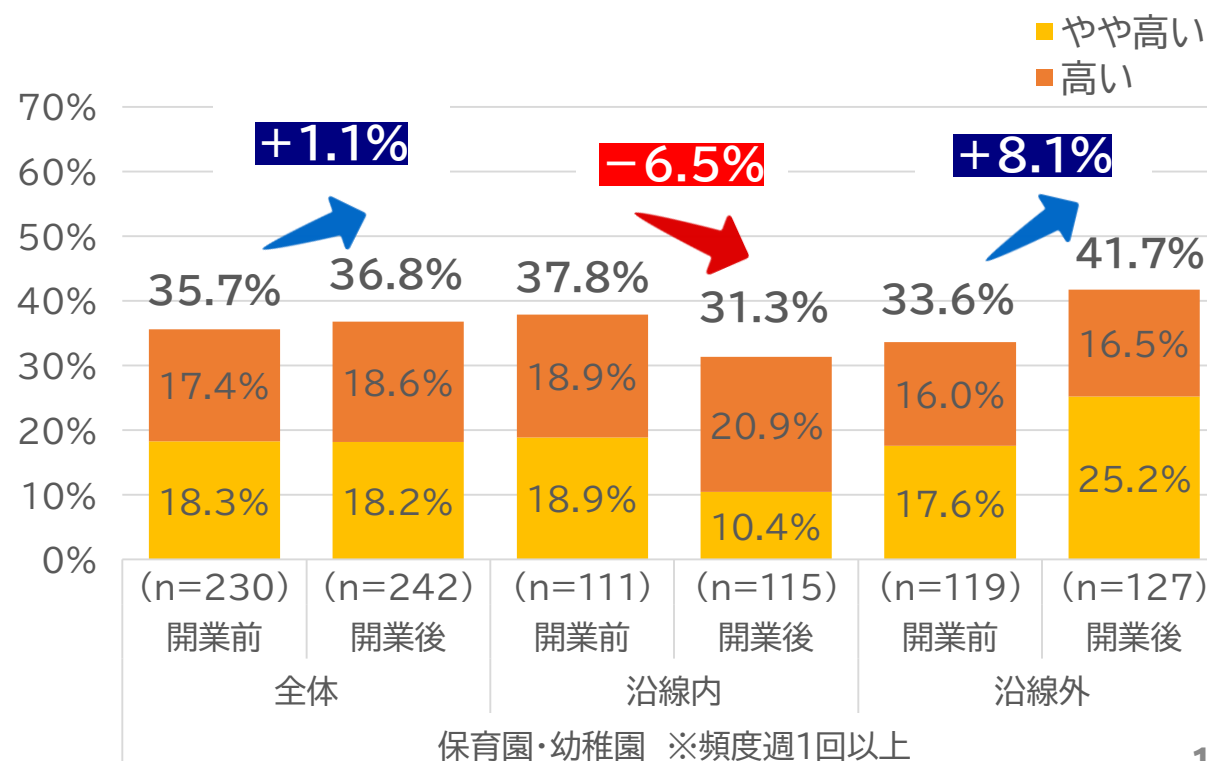
■送迎の負担感（通院・介護での送迎（週1回以上）・保育園・幼稚園等での送迎（週1回以上）について集計）

- 開業前と比較して、ライトライン沿線内における「通院・介護」、「保育園・幼稚園等」の送迎に係る負担感は減少
- 一方、全体及びライトライン沿線外においては、送迎の負担感は増加

通院・介護での送迎
〈送迎の負担感（「やや高い」・「高い」の割合）〉



保育園・幼稚園等での送迎
〈送迎の負担感（「やや高い」・「高い」の割合）〉



⑥目的地への移動に要する時間の短縮

効果の対象

社会全体 住民生活A

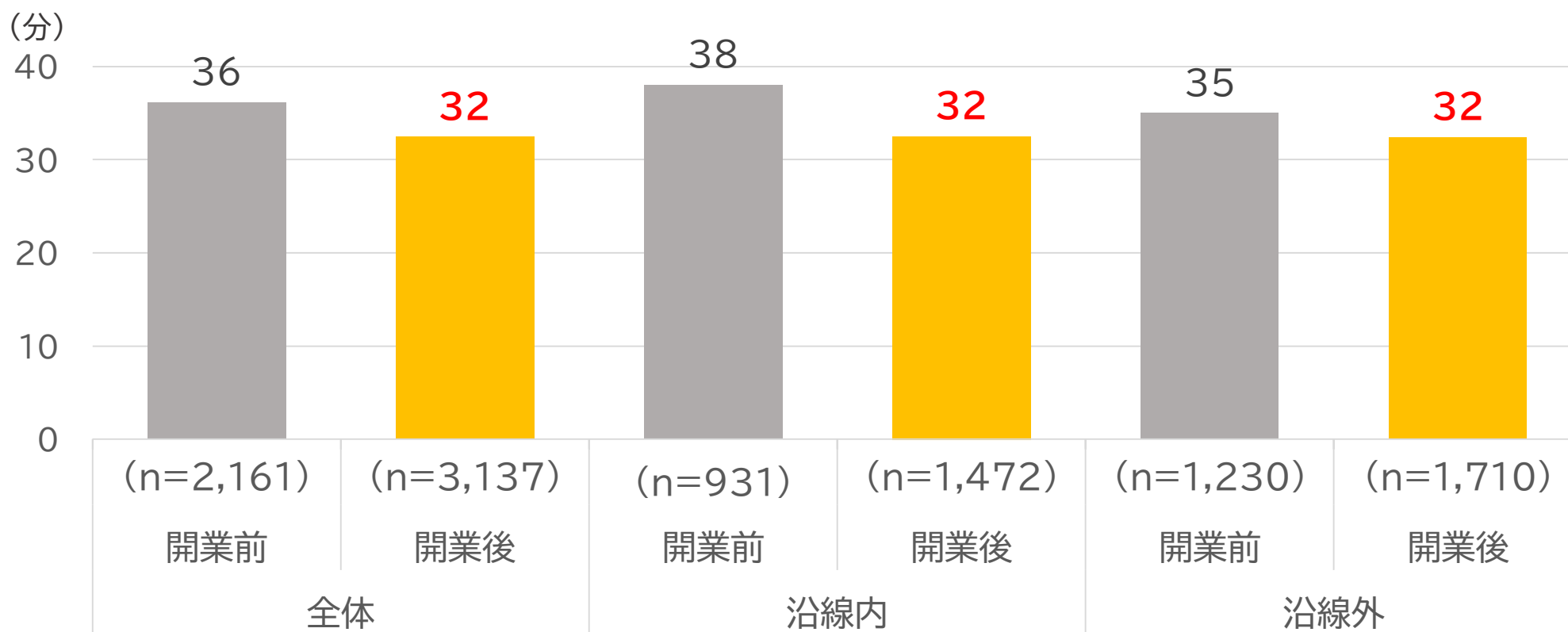
効果発現までの期間

中期（6～10年）

■通勤の平均所要時間の変化

開業前と比較して、ライトライン沿線内・外ともに、**通勤にかかる所要時間は短縮**

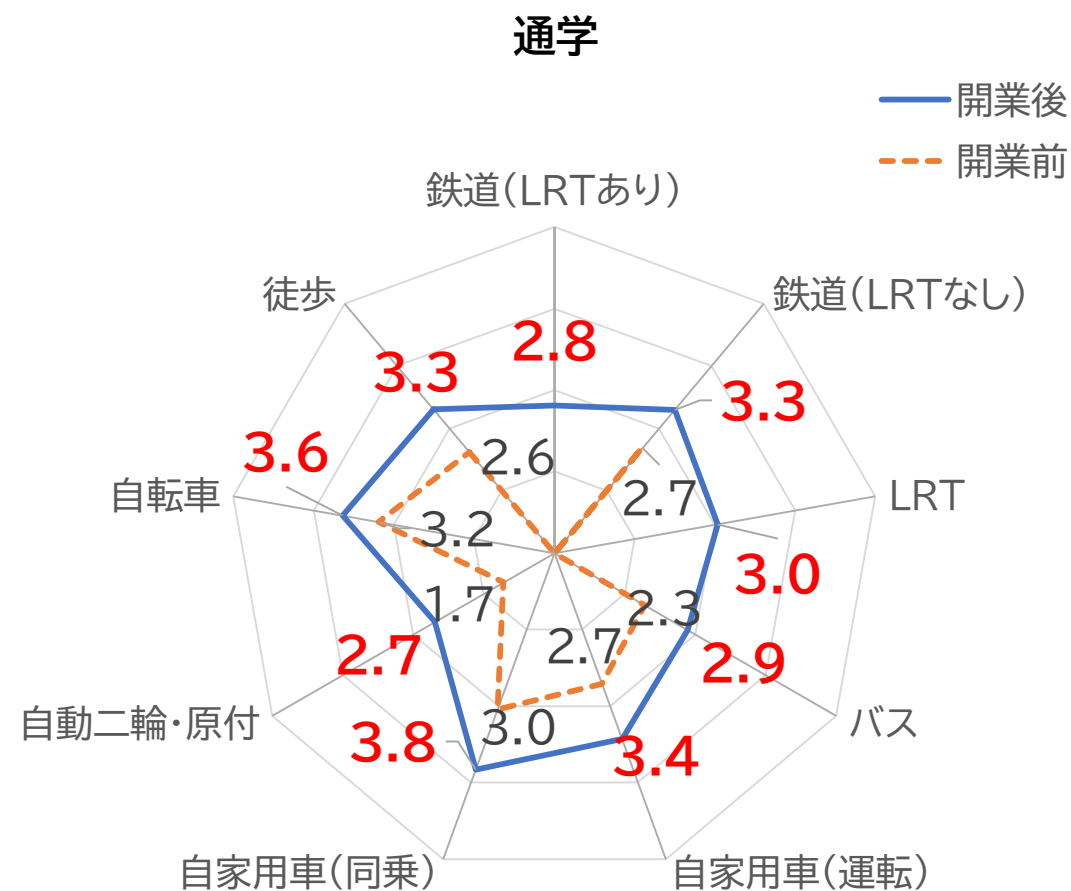
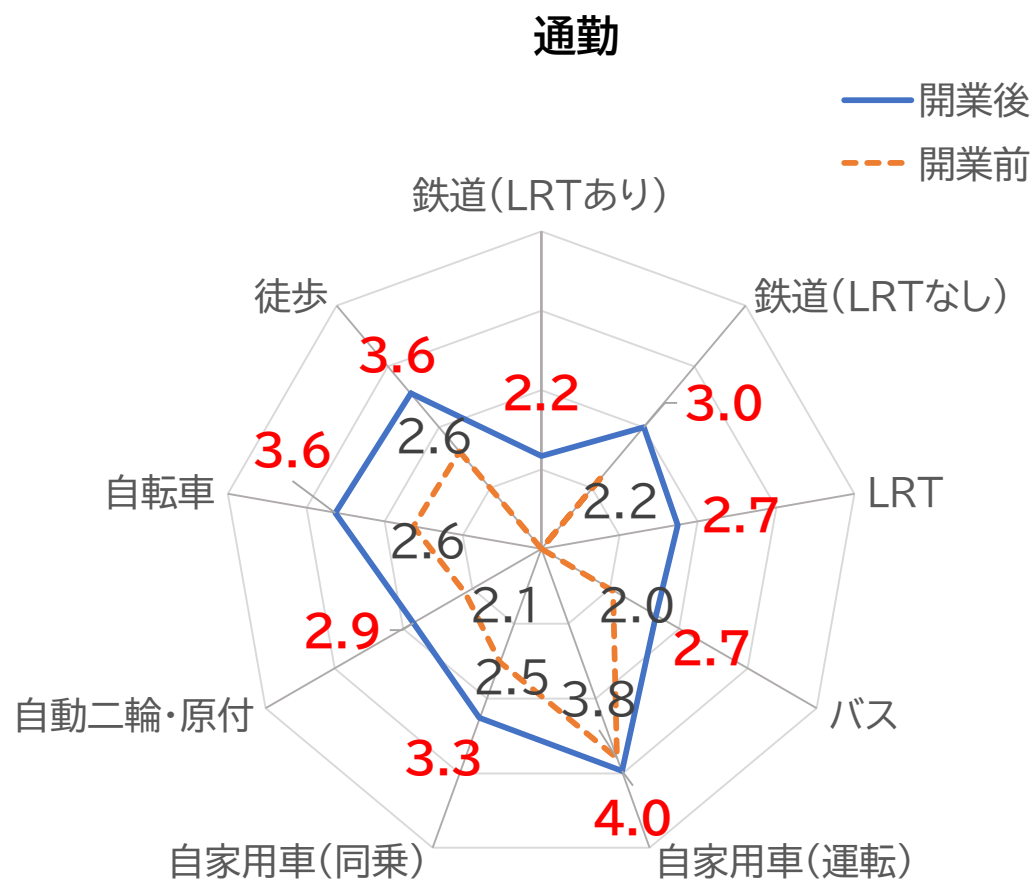
通勤の平均所要時間



⑧・⑨通勤・通学環境の満足度の向上

■通勤・通学目的外出時の交通手段別の満足度

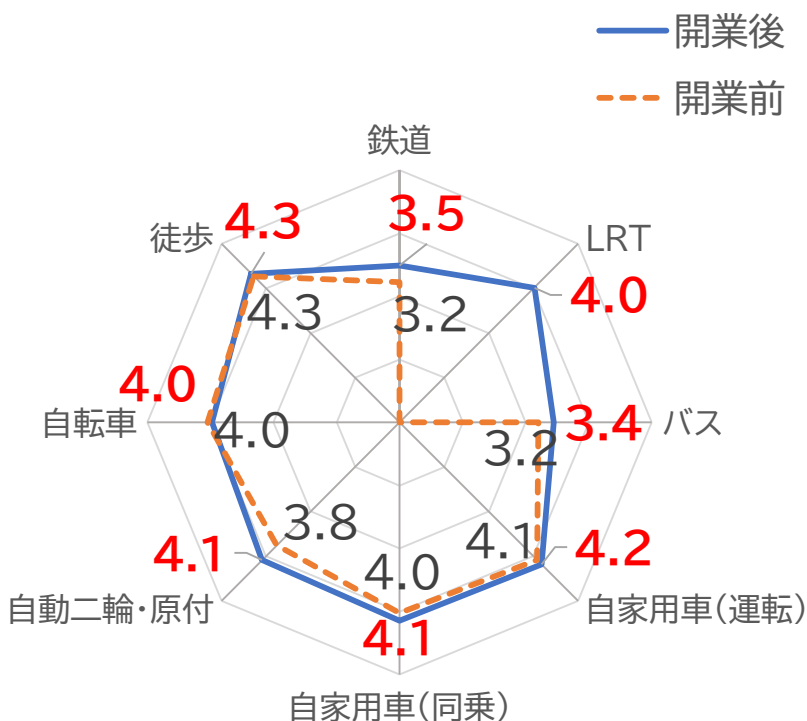
開業前と比較して，通勤・通学における満足度は，**いずれの交通手段とも増加**



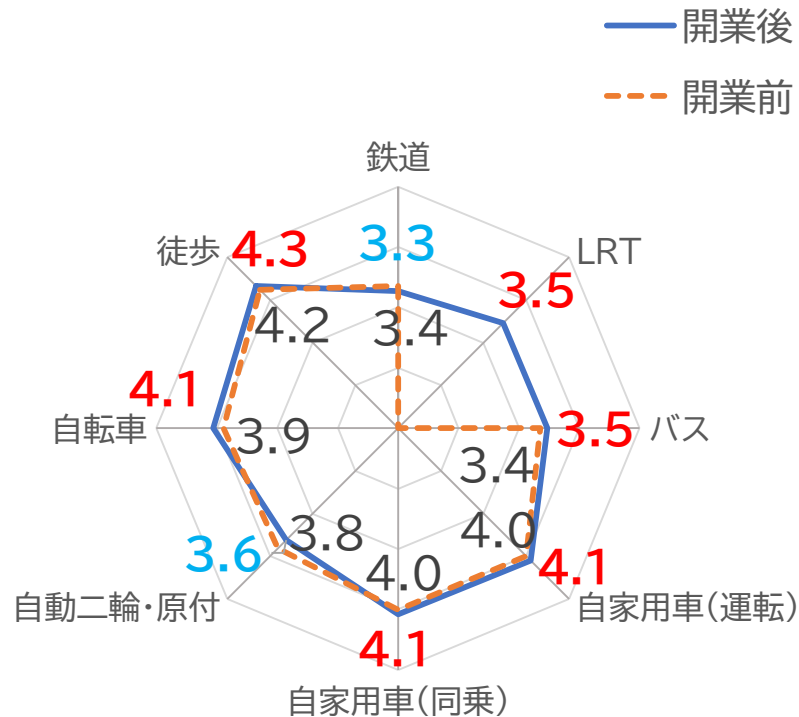
■私事目的外出時の交通手段別の満足度

買物・通院などの移動環境の満足度は、開業前からいずれも高い傾向にあり、開業後も同様の傾向

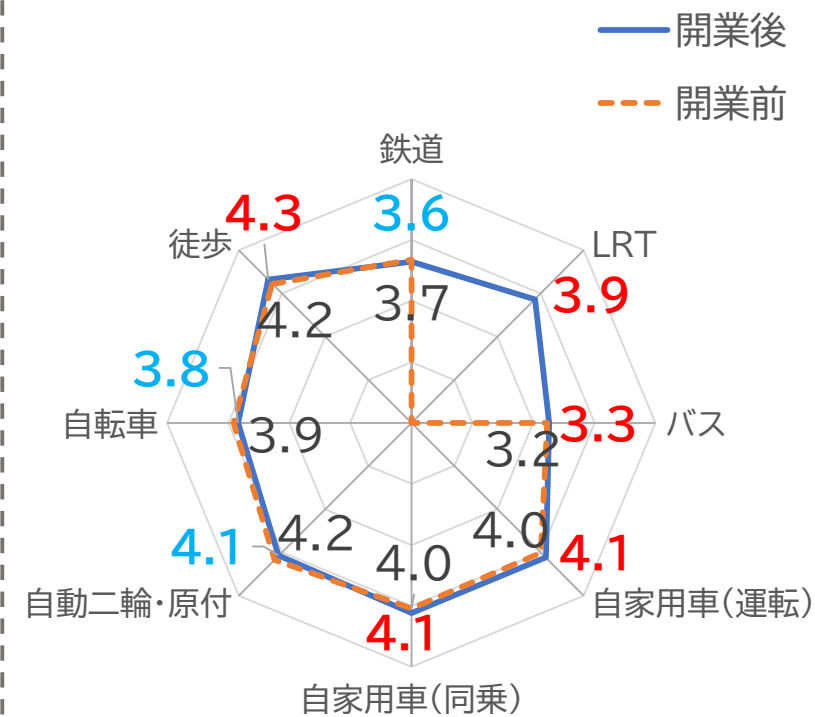
買物



通院

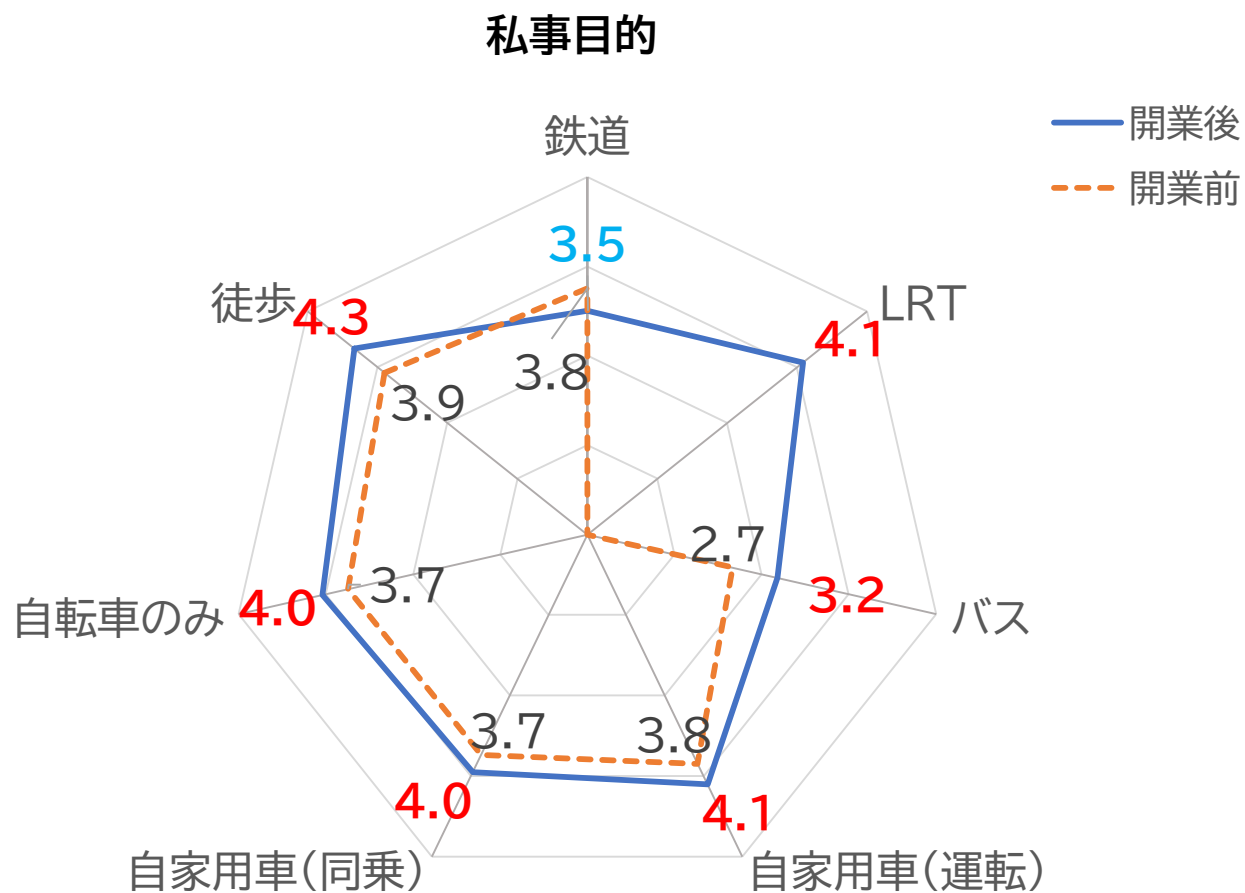


食事・外交・娯楽



■子育て世代の交通手段別の満足度（私事目的）

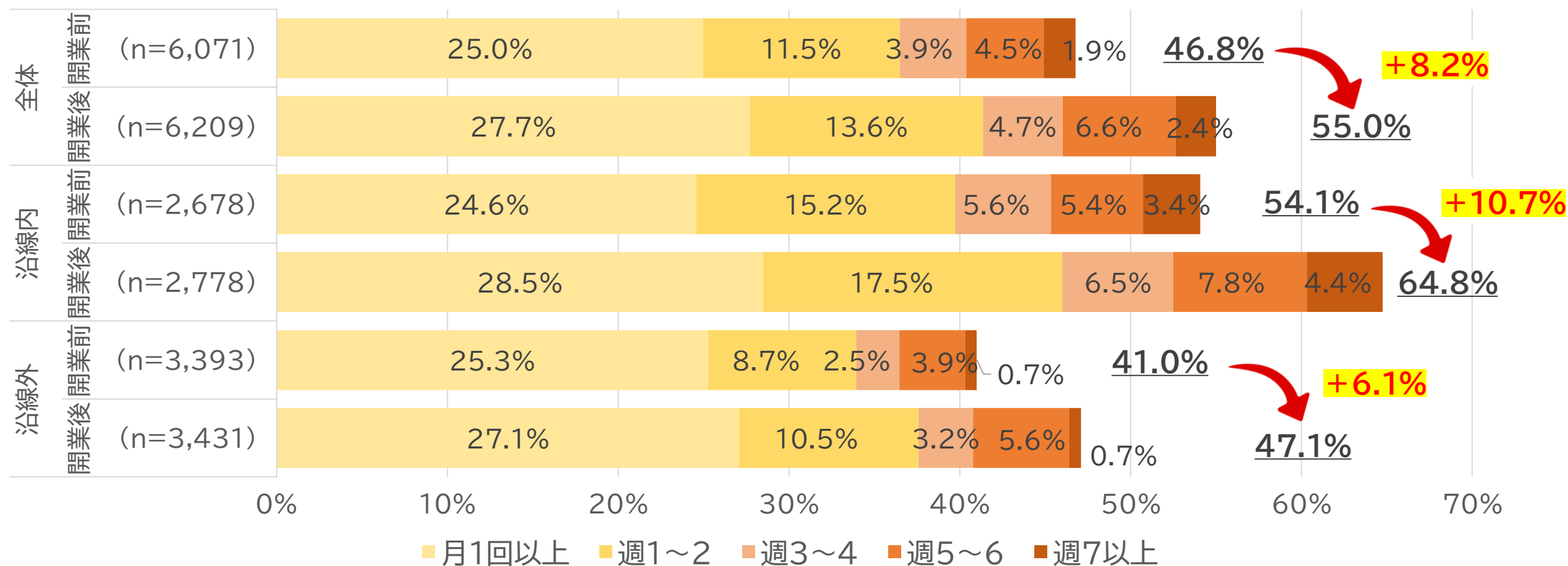
開業前と比較して、子育て世代における私事目的の移動環境の満足度は、ほとんどの交通手段でやや増加



④ 中心市街地の活性化

■ 中心市街地への来訪頻度（月1回以上の割合）

- 開業前と比較して、全体及びライトライン沿線内・外ともに、**中心市街地への来訪頻度は増加**
- 特に、ライトライン沿線内については、**10.7ポイント増加**しており、沿線外と比較して**増加幅が大きい**。



中心市街地における年間消費金額の試算

ライトライン沿線内・外それぞれの居住者の、中心市街地における一人1日あたり消費金額（円／人／日）を算出し、ライトライン沿線内・外の15歳以上人口（住民基本台帳）を乗じて、1日当たりの消費金額を算出し、年間消費金額を試算

	R4(開業前)			R5(開業後)		
	消費金額 (一人/1日)	15歳以上 人口	1日当たり 消費金額	消費金額 (一人/1日)	15歳以上 人口	1日当たり 消費金額
ライトライン沿線内	710円	54,687人	3,883万円	815円	55,143人	4,494万円
ライトライン沿線外	504円	397,590人	20,038万円	541円	397,221人	21,489万円
計		452,277人	23,921万円		452,364人	25,983万円

年間（365日）

873 億円

948 億円

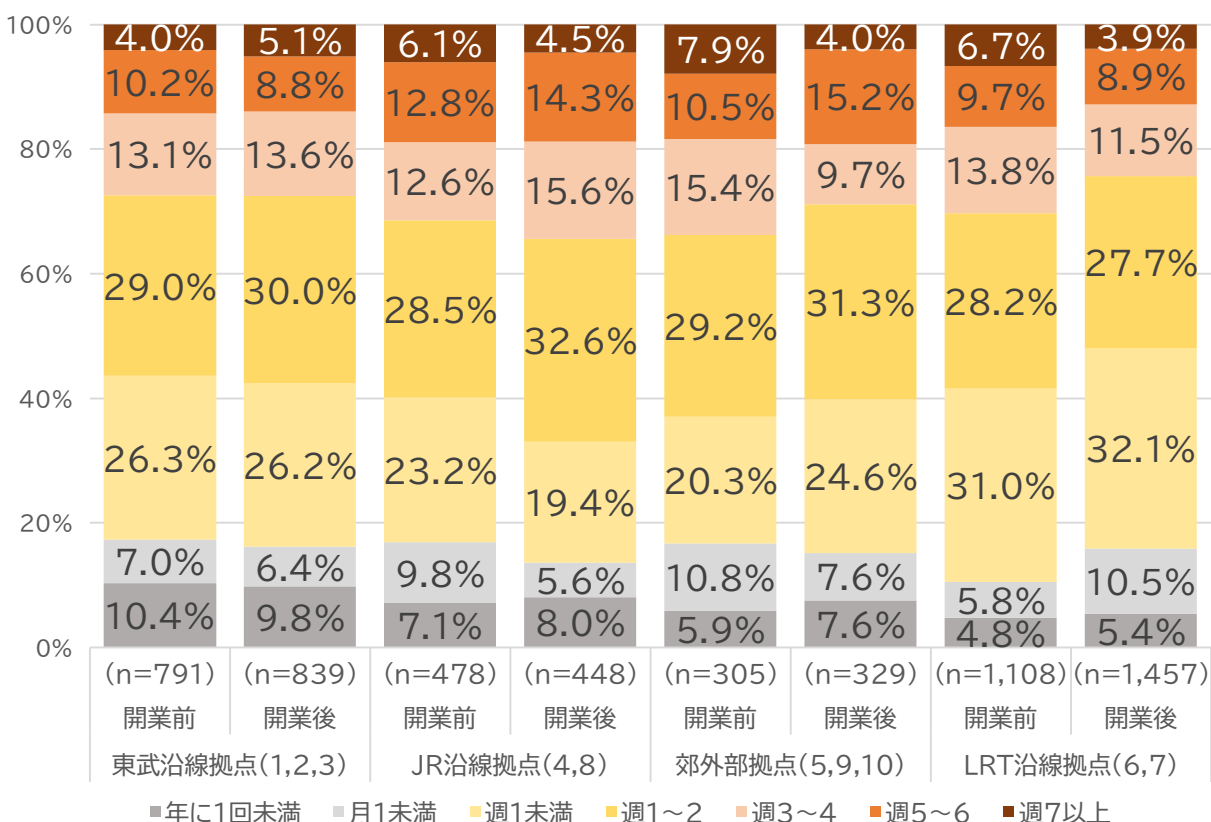
年間 **75** 億円の消費金額の増加

③地域の活性化

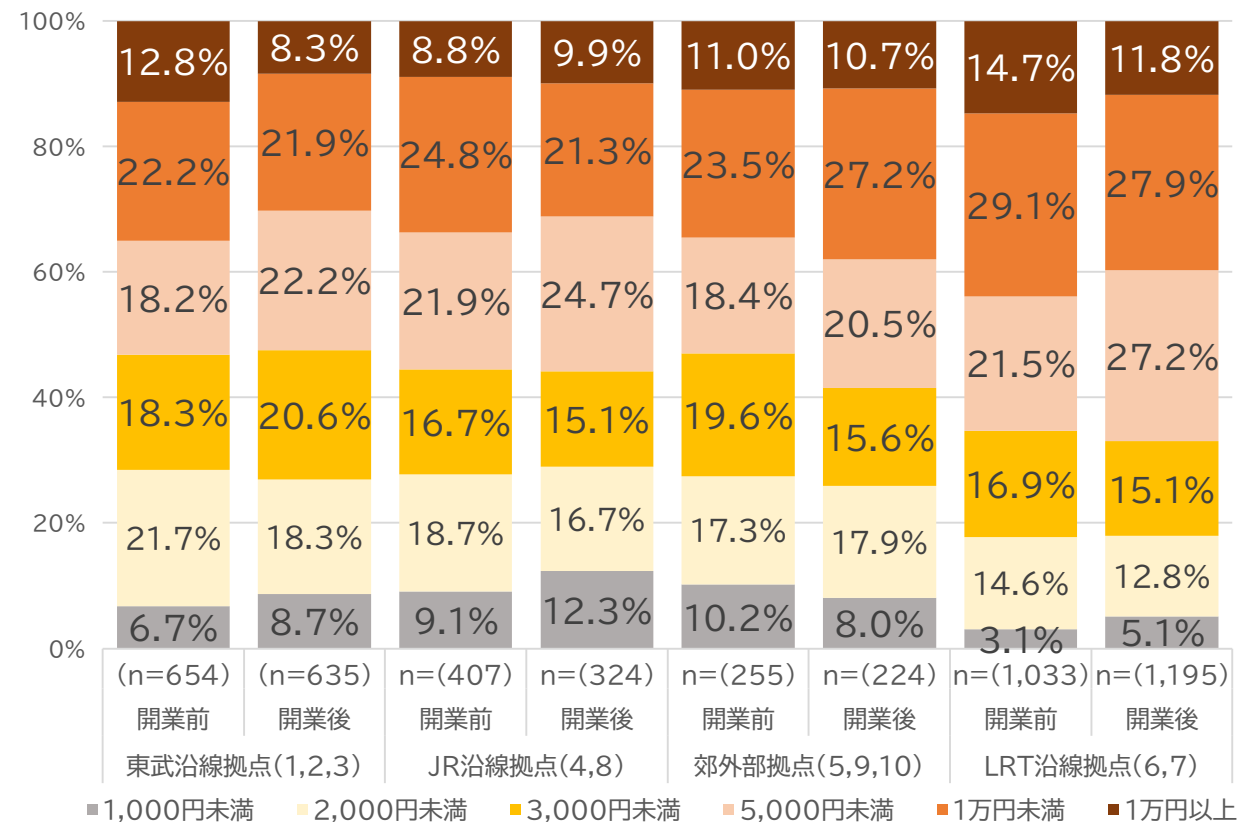
■拠点エリアへの来訪頻度及び消費金額の変化

開業前と比較して、ライトライン沿線の都市機能誘導区域や地域拠点への来訪頻度や回遊機会、滞在時間、消費金額に大きな変化は見られなかった。

拠点エリアごとの来訪頻度の変化



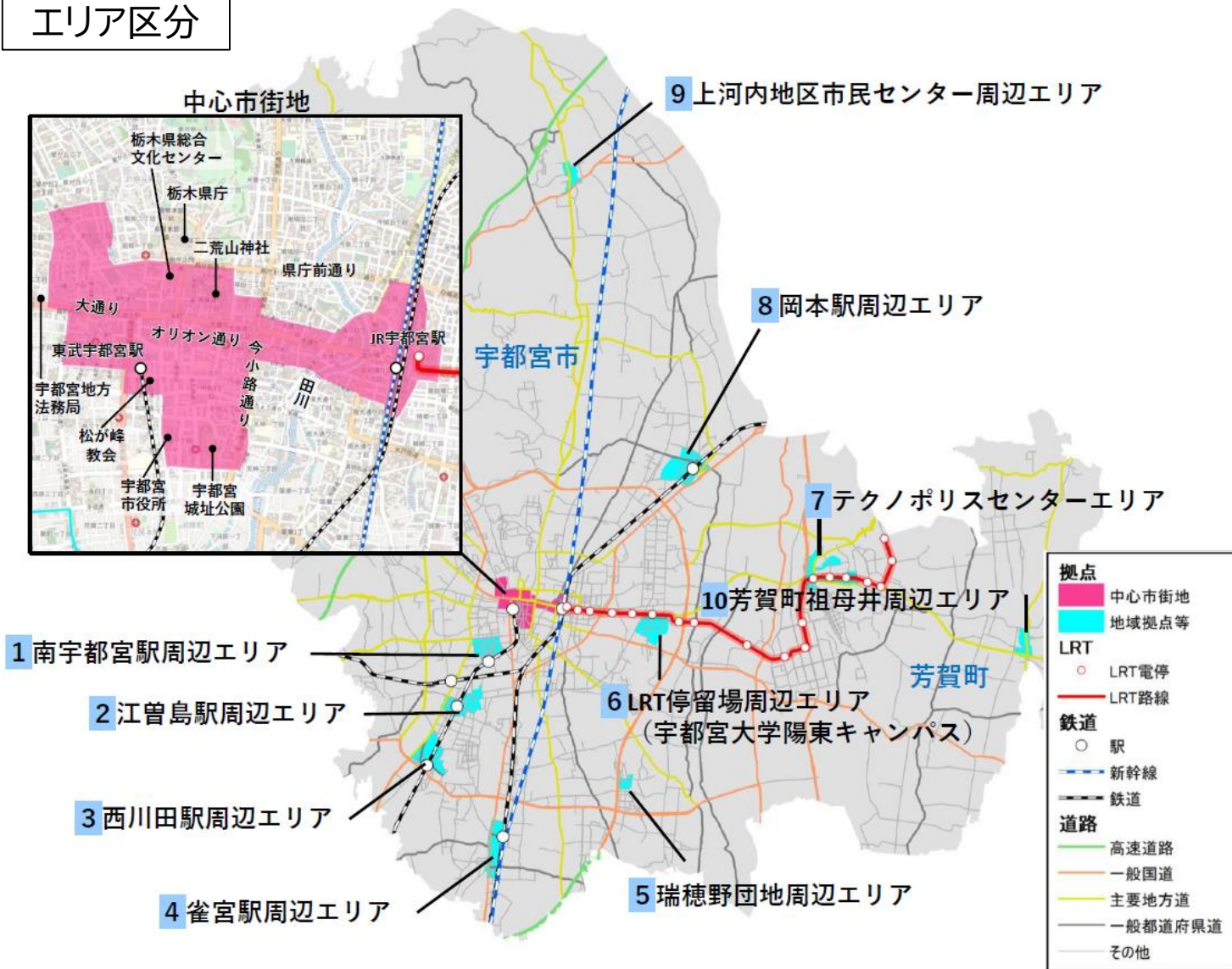
拠点エリアごとの消費金額の変化



(2) ライトライン開業後における生活行動意識調査

拠点エリア表（地域の活性化）

エリア区分

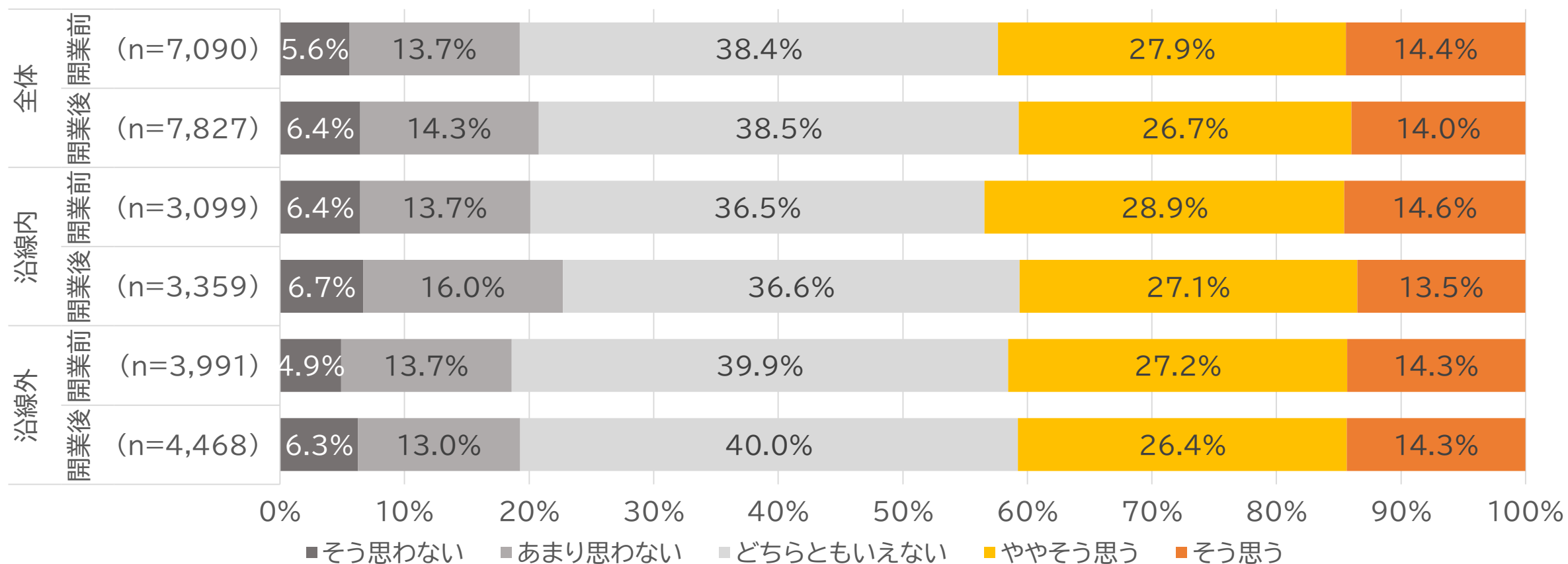


拠点	エリア
東武 沿線拠点	1 南宇都宮駅周辺エリア
	2 江曾島駅周辺エリア
	3 西川田駅周辺エリア
J R 沿線拠点	4 雀宮駅周辺エリア
	8 岡本駅周辺エリア
郊外 拠点	5 瑞穂野団地周辺エリア
	9 上河内地区市民センター周辺エリア
	10 芳賀町祖母井周辺エリア
L R T 沿線拠点	6 L R T停留場周辺エリア
	7 テクノポリスセンターエリア

⑦景観の向上

■まちなみの景観が良いと感じるかの割合

開業前と比較して、まちなみの景観が良いと感じる割合に大きな変化は見られなかった。



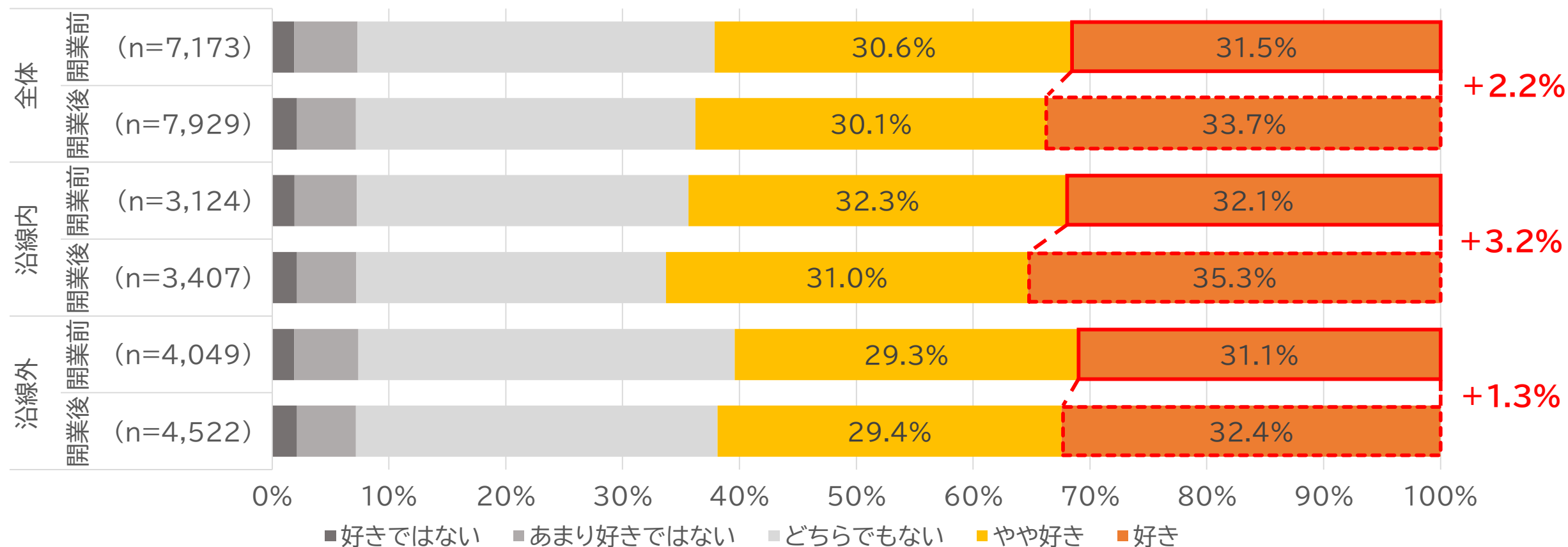
⑧地域のイメージアップ

社会全体 地域社会C

中期(6~10年)~
長期(10年以上)

■まちへの好感度

開業前と比較して、まちを「好き」の割合が若干増加している。



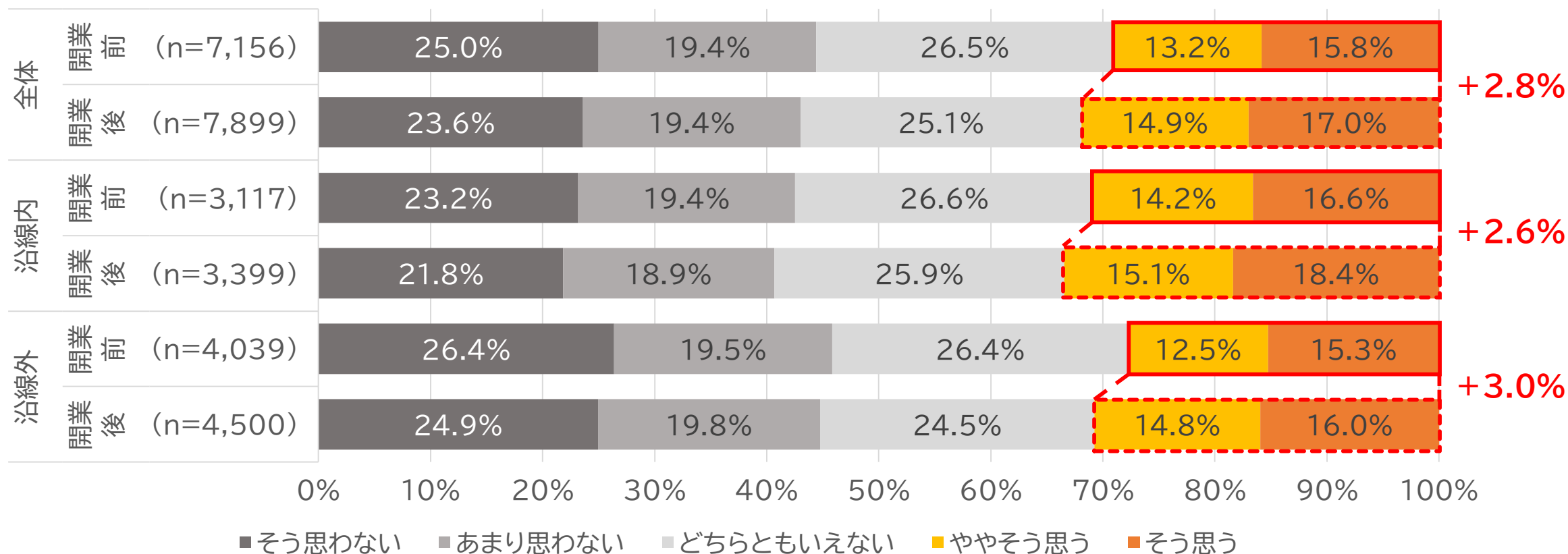
③災害時の安心感の向上

社会全体 安全E

中期（6～10年）

■災害時・緊急時の公共交通への安心感

開業前と比較して、災害時・緊急時に安心感を感じるかについて、「ややそう思う」・「そう思う」の割合が若干増加している。



1 アンケート調査について

(2) ライトライン開業後における生活行動意識調査の結果について

<ライトライン開業後における生活行動意識調査結果>

『ライトライン開業後における生活行動意識調査』で把握する項目については、中長期的に効果発現を期待していた項目が多い中、「外出機会」や「歩く機会」などの住民生活分野の項目において、すでに一定の効果が見られた。

<各分野における総括>

大分類	分野	総括
社会全体	住民生活	<ul style="list-style-type: none">「外出機会」「歩く機会」「交流機会」「通勤・通学の移動環境の満足度」「目的地への移動に要する時間の短縮」など多くの項目で一定の効果が見られた。特に、「歩数」「送迎負担」などについて、沿線内での高い効果が見られた。「私事目的の移動環境の満足度」については、開業前から高い満足度となっており、開業後に大きな変化が見られなかった。
	地域経済	<ul style="list-style-type: none">「中心市街地の活性化」については、来訪頻度が増加するなどの効果が見られた。「地域のイメージアップ」「災害時の安心感の向上」については若干の効果が見られた。
	地域社会	
	安全	<ul style="list-style-type: none">「地域の活性化」「景観の向上」については、大きな変化が見られなかった。

A photograph showing two individuals in an office environment. One person, wearing a light-colored shirt, is holding a document with a yellow header. The other person, wearing a dark suit, is pointing at a document with a blue header. Both documents contain complex data, including tables and charts. A semi-transparent dark banner with white text is overlaid across the center of the image.

1 (3) 『ライトライン利用者調査』の結果について

アンケート調査について

(3) ライトライン利用者調査の結果について

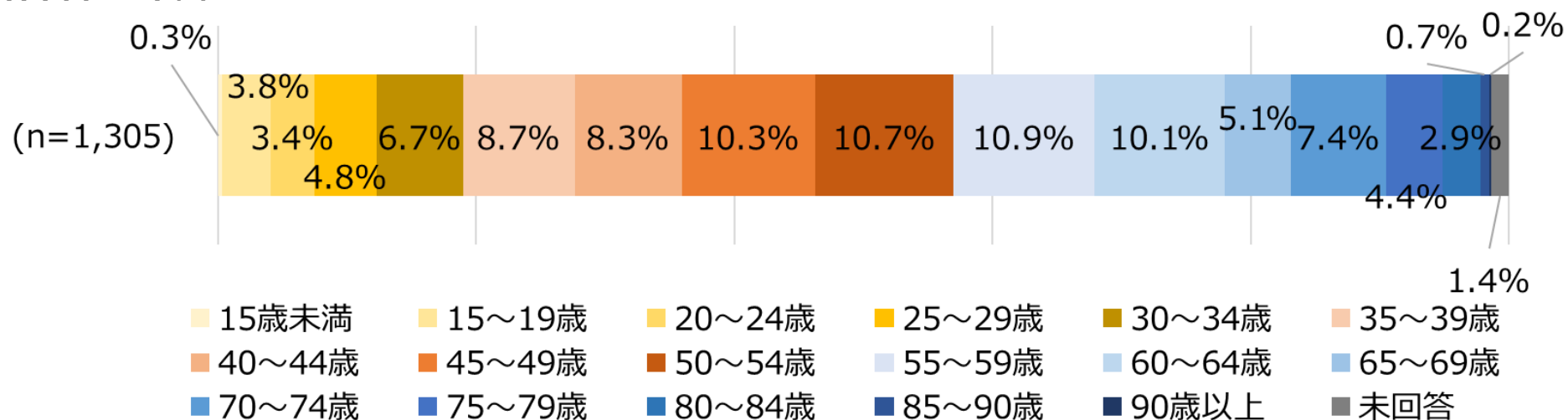
■回答者の属性情報（一部抜粋）

- 回答者の性別については、男性が約6割、女性が約4割と男性の方がやや回収数が多かった。
- 回答者の年齢については、概ね偏りなく回収することができた。

<回答者の性別>



<回答者の年齢>



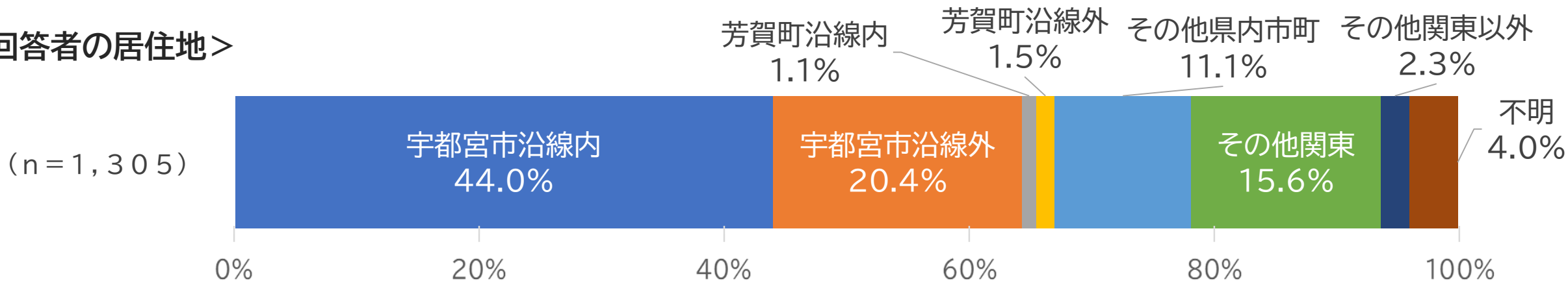
1 アンケート調査について

(3) ライトライン利用者調査の結果について

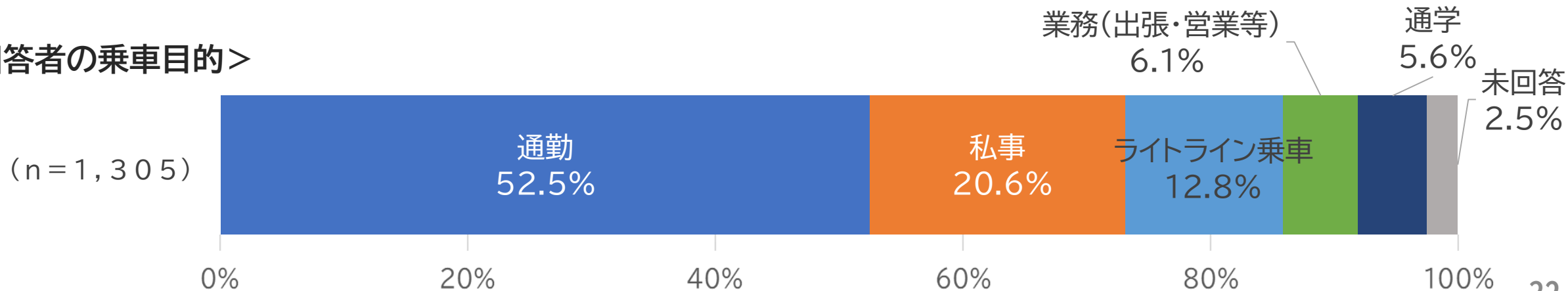
■回答者の属性情報（一部抜粋）

- 回答者の居住地については、宇都宮市内が6割，うち沿線内が4割となった。
- また、栃木県内の他市町から1割，栃木県以外の関東から1.5割となった。
- 回答者の乗車目的については、5割が通勤，私事目的が2割となった。

<回答者の居住地>



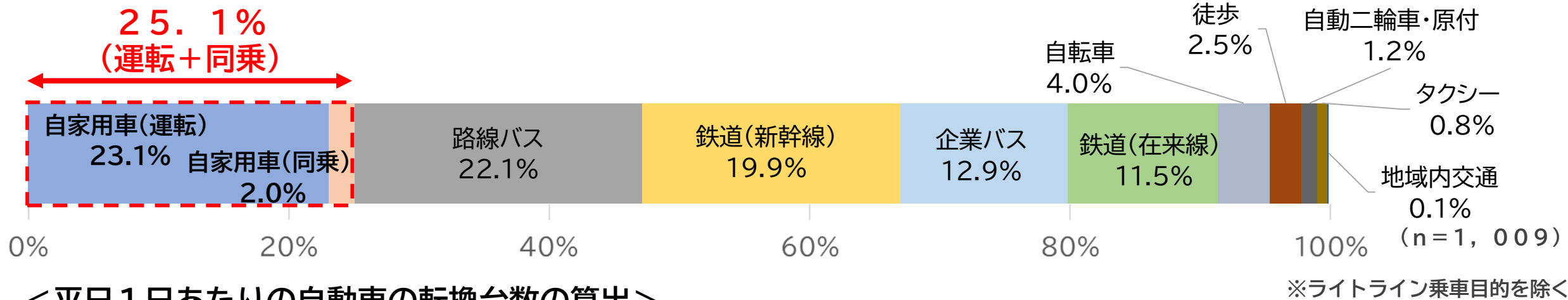
<回答者の乗車目的>



自動車の転換台数の試算

「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>

$$\begin{array}{rclcl}
 \text{平日1日あたり} & & & & \text{平日1日あたり} \\
 \text{ライトライン利用者数 (R6.4)} & \times & \text{自動車からの} & = & \text{自動車の転換台数} \\
 & & \text{転換割合} & & \\
 15,000\text{人} & \times & 25.1\% & = & \text{約3,800台}
 \end{array}$$

平日1日あたり **約3,800台** の自動車が転換

①外出機会の増加

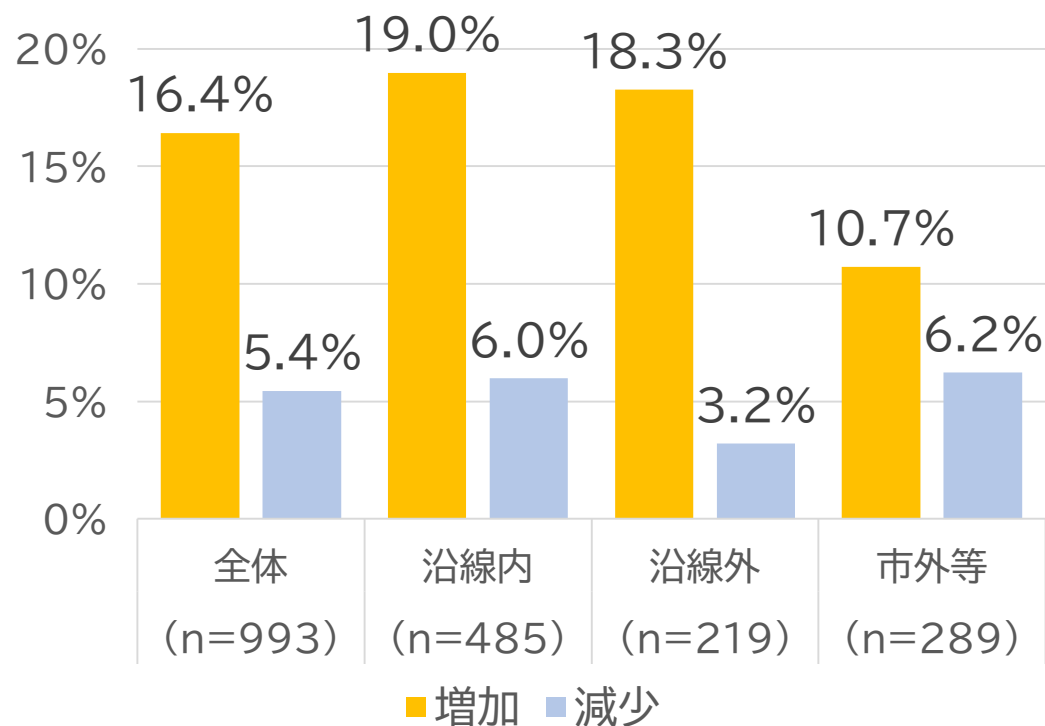
ライトライン利用者

短期（1～5年）

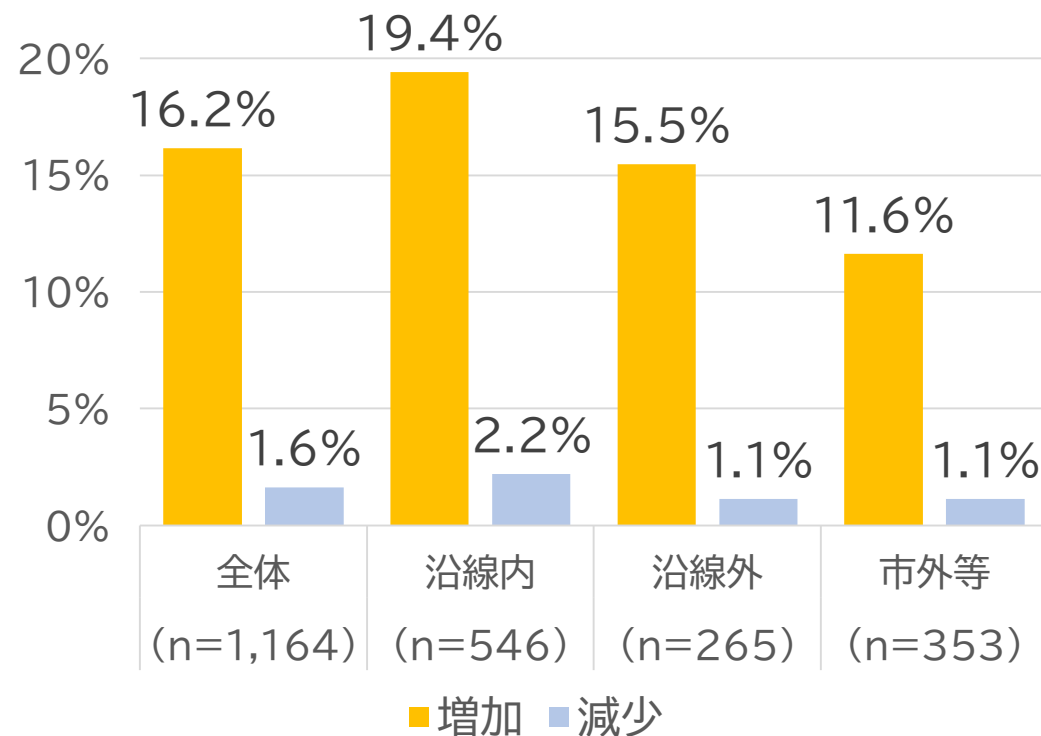
■外出頻度の変化

開業前と比較して、「平日・休日を合わせた全外出目的」「休日の私事目的」とともに、「増加」と回答した者が「減少」を大きく上回った。

外出頻度の変化
(平日・休日を合わせた全外出目的)



外出頻度の変化
(休日の私事目的)

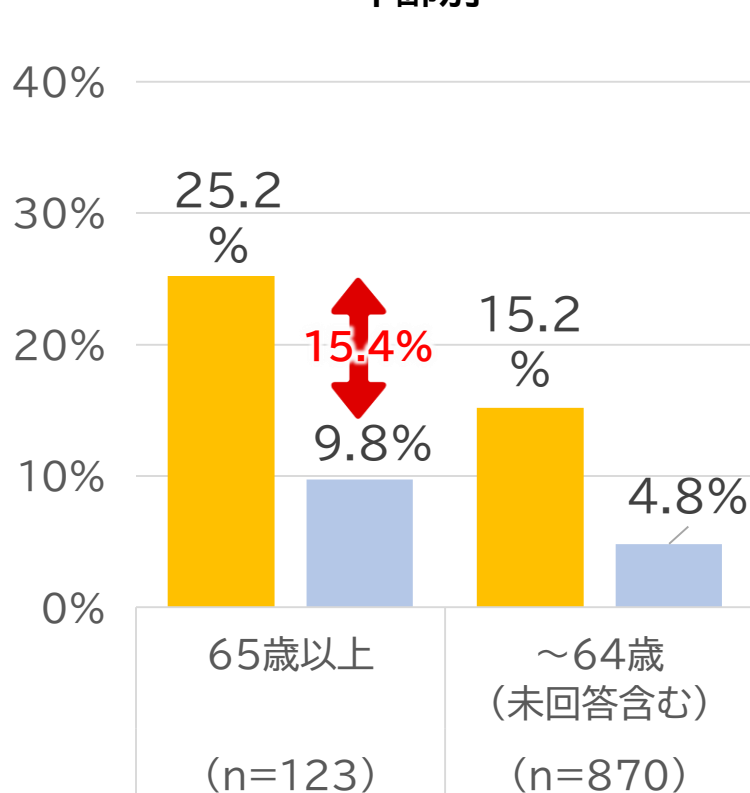


①外出機会の増加

■属性別の外出頻度（平日）の変化

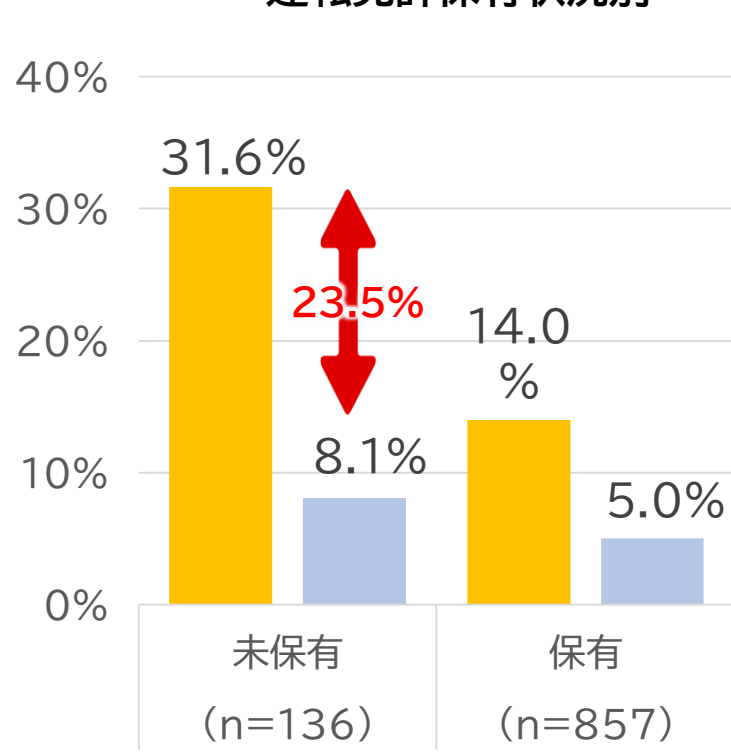
開業前と比較して、特に、「高齢者」や「運転免許未保有者」、「自動車の保有していない人」の外出頻度が、「増加」と回答した者の割合が「減少」を大きく上回った。

年齢別



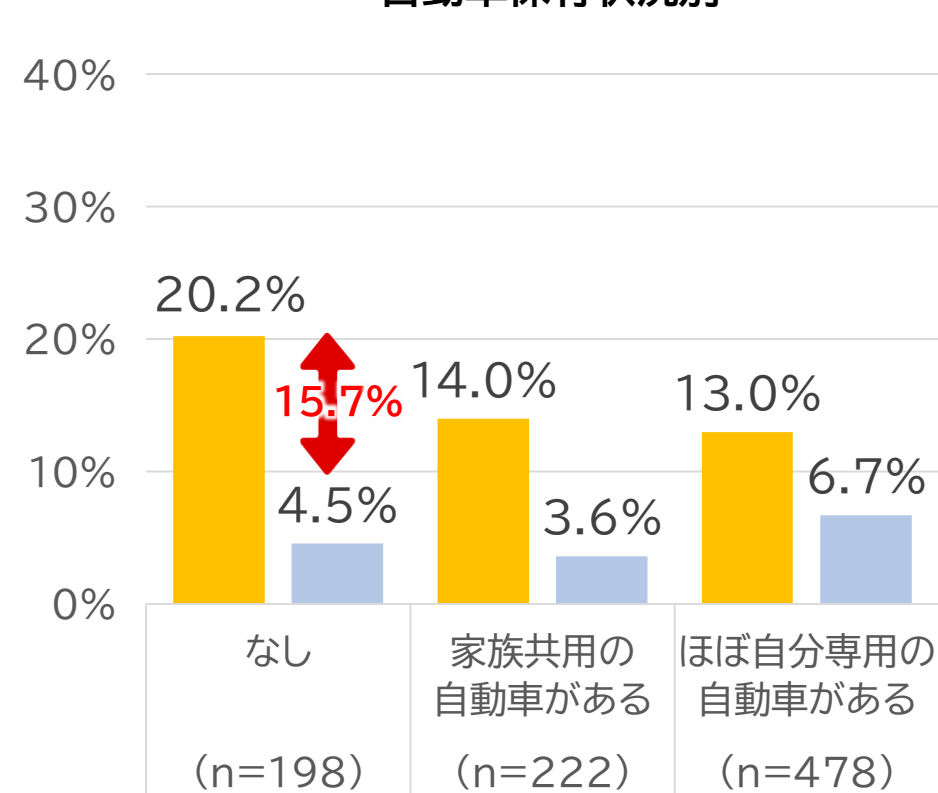
■増加 ■減少

運転免許保有状況別



■増加 ■減少

自動車保有状況別



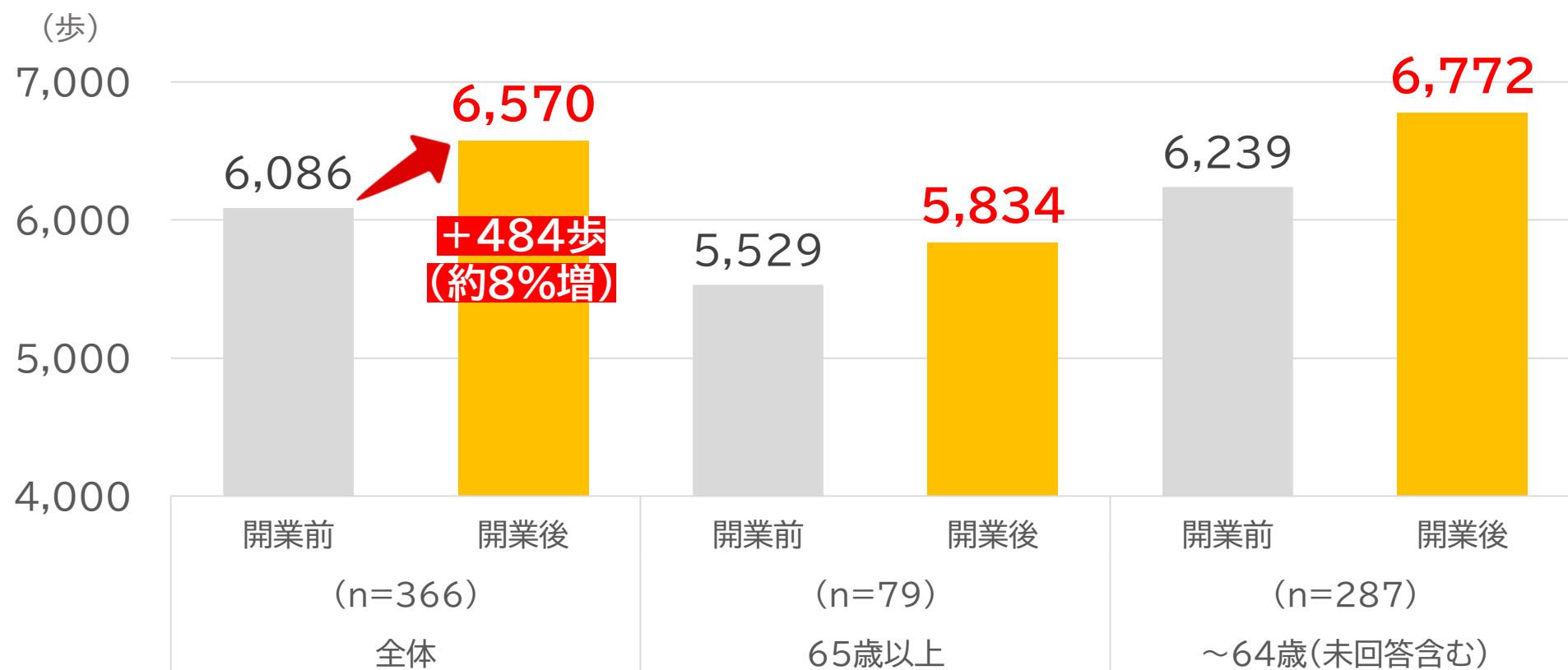
■増加 ■減少

②歩く機会の増加

ライトライン利用者

短期（1～5年）

■平均歩数の変化

開業前と比較して、全体（全年齢）の1日あたりの平均歩数は**484歩増加（+約8%）**

③交流機会の増加

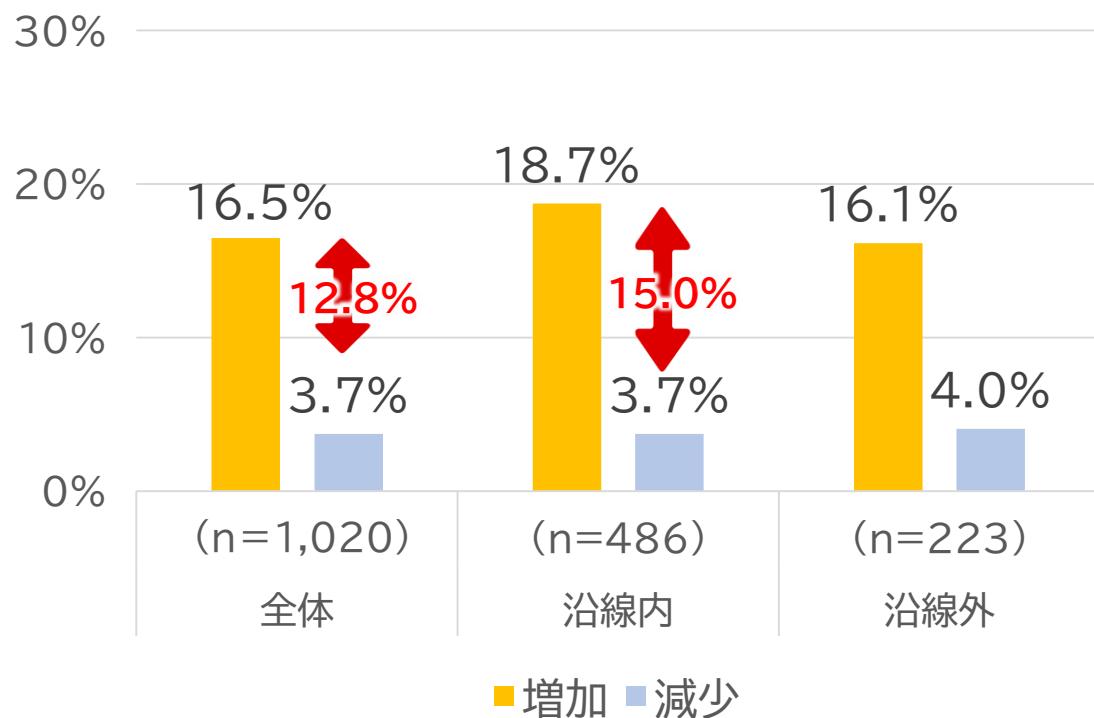
ライトライン利用者

短期（1～5年）

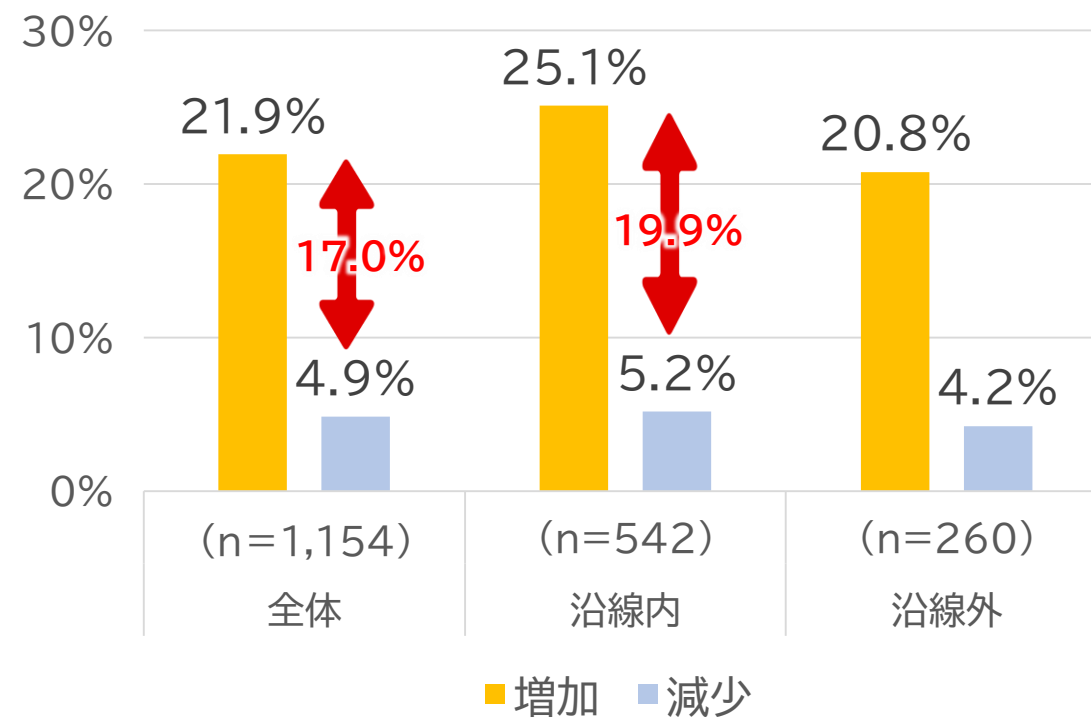
■交流機会の変化

- 開業前と比較して、「交流機会」「帰宅時の立ち寄り」とともに「増加」と回答した者の割合が「減少」を大きく上回った。
- 特に、ライトライン沿線内においては、沿線外と比較して「増加」と回答した割合が大きい。

交流機会（飲み会、外食等）



帰宅時の立ち寄り（飲み会、外食等）



④公共交通全体の利便性の向上

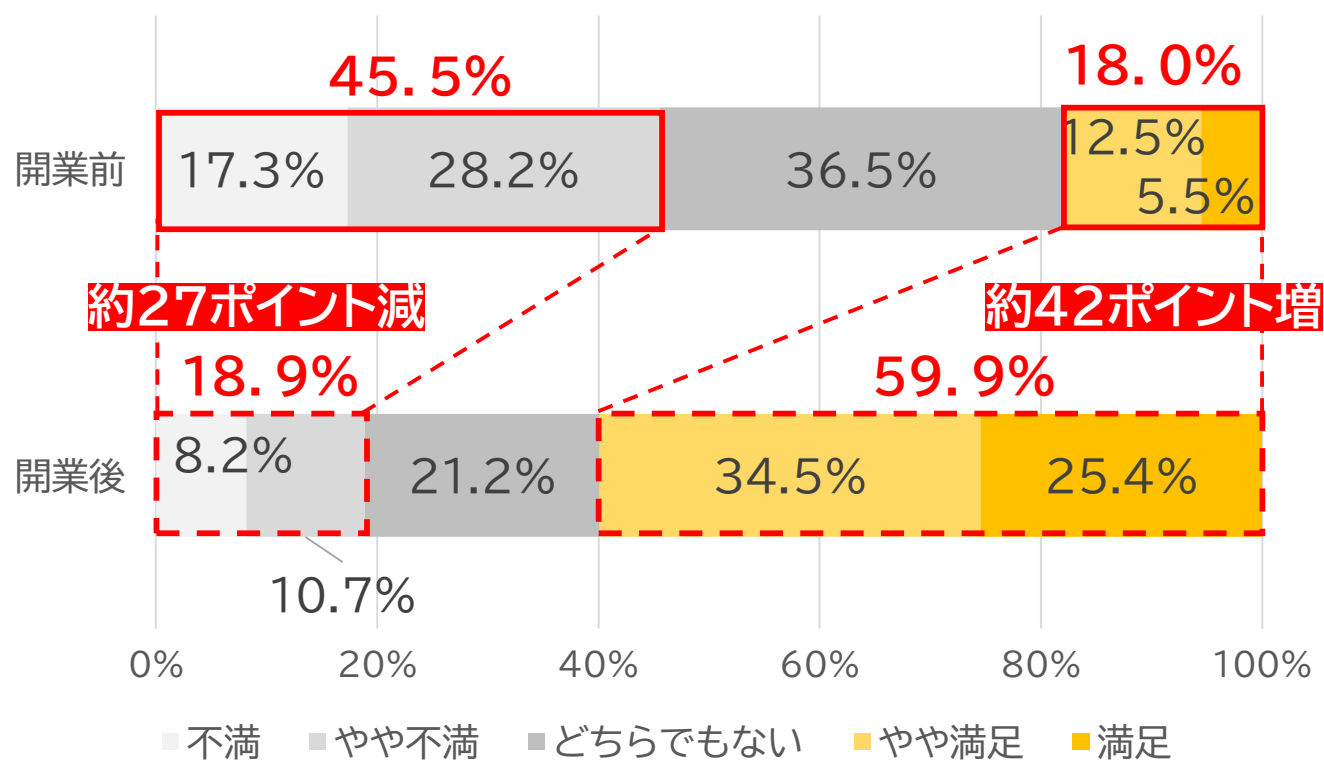
ライトライン利用者

短期 (1~5年) ~
中期 (6~10年)

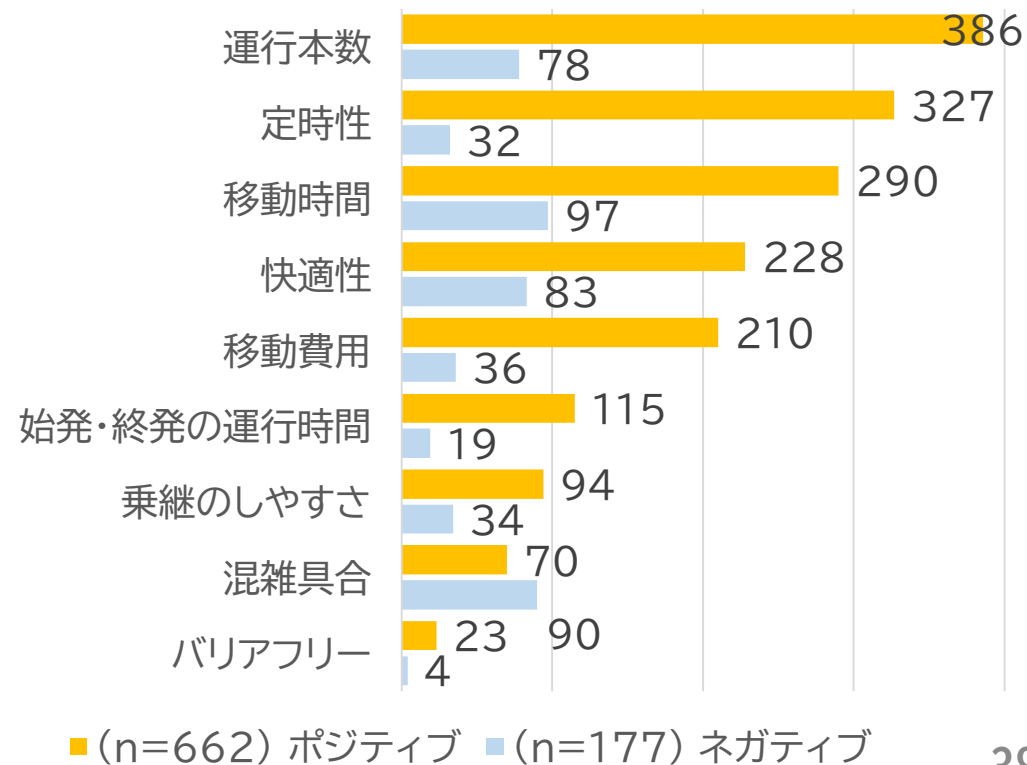
■公共交通全体の満足度

- 開業前と比較して、「運行本数」「定時性」「移動時間」などを要因として、「やや満足」「満足」が18.0%から59.9%と約42ポイント増加
- また、「やや不満」「不満」は45.5%から18.9%と約27ポイント減少

公共交通全体の満足度の変化



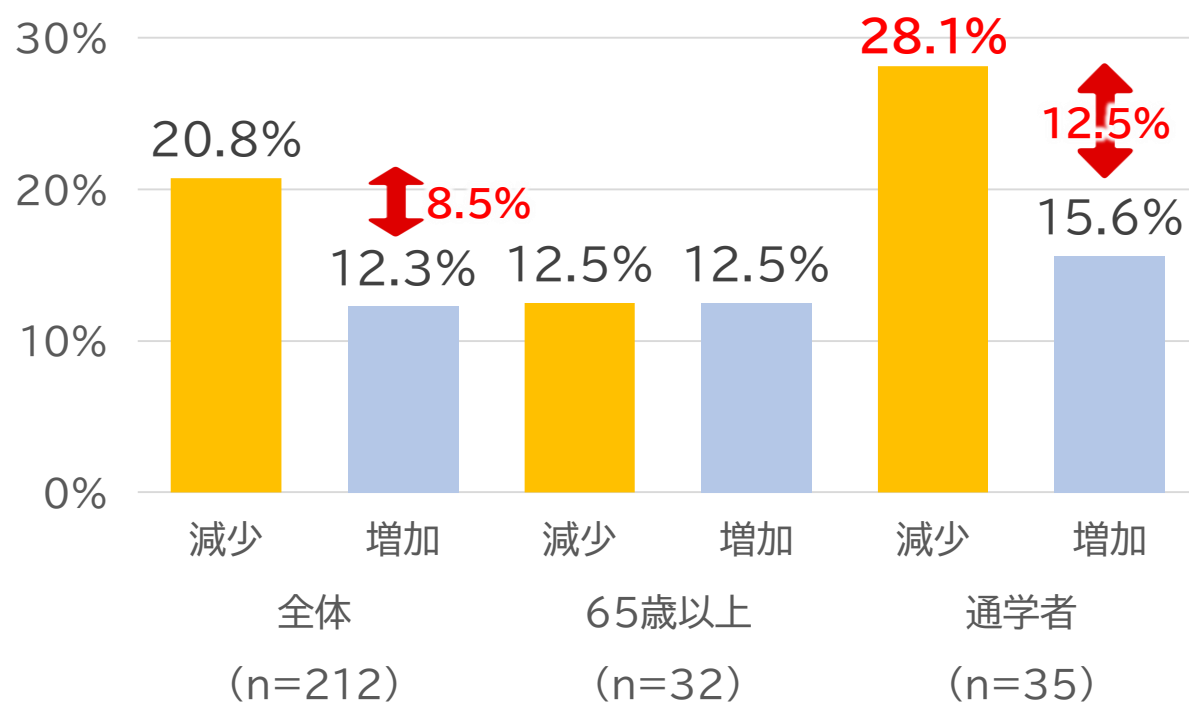
満足度の変化要因 (複数回答可)



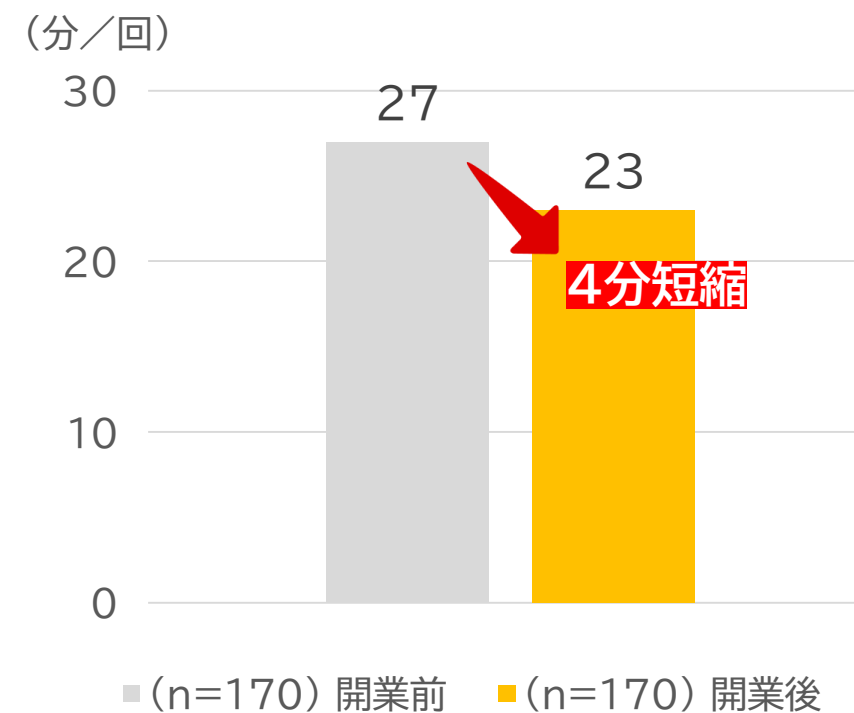
■送迎機会の変化

- 開業前と比較して、全体の送迎機会の頻度が「減少」と回答した者の割合が「増加」を上回り、特に、通学者において、「減少」と回答した割合が高い。
- 送迎時間については、開業前に比較して、1回あたりの送迎時間が4分短縮

送迎機会の変化（頻度の増減）



送迎時間の変化



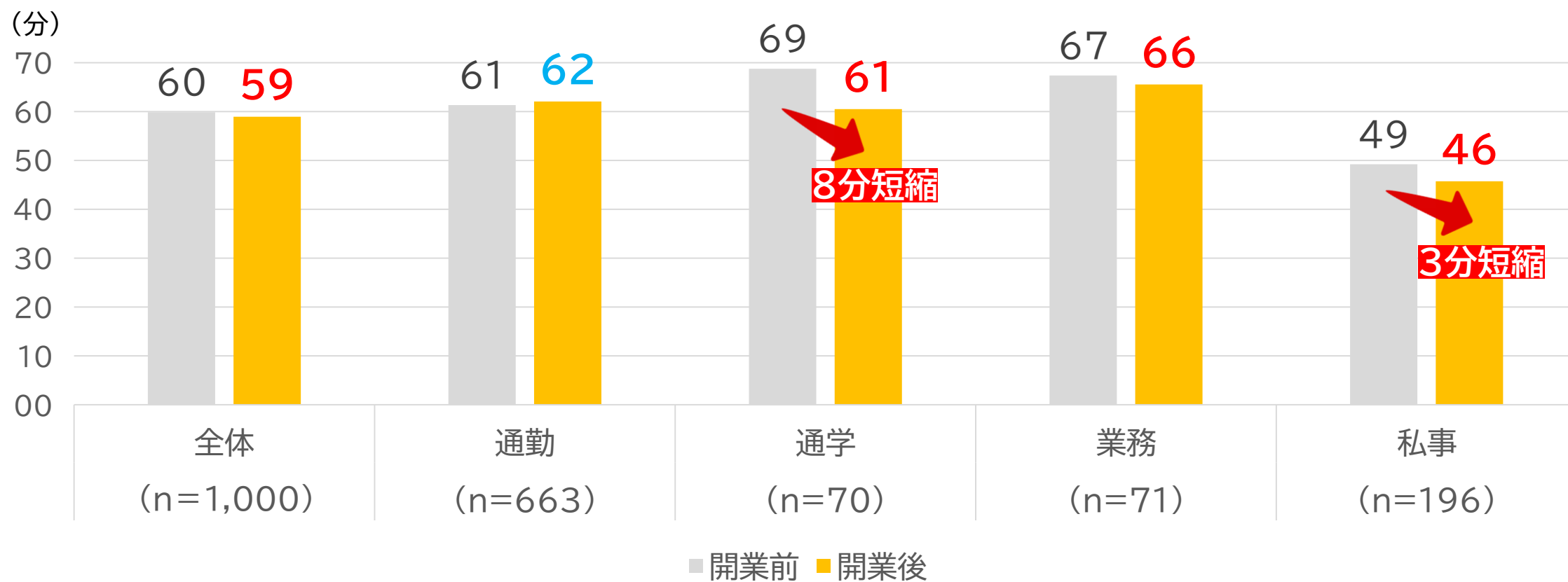
⑥目的地への移動に要する時間の短縮

ライトライン利用者

短期（1～5年）

■所要時間の変化（実数）

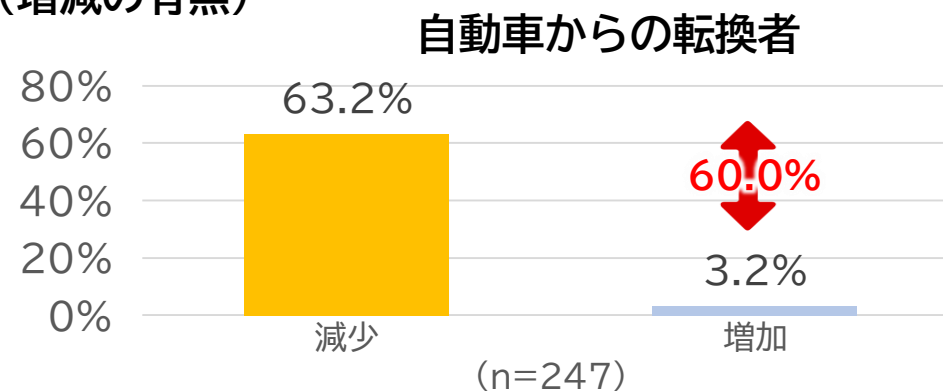
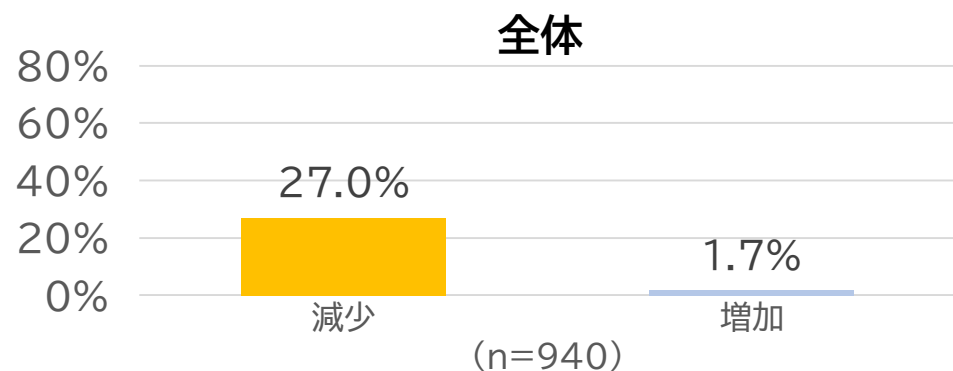
開業前と比較して、全体及び通勤・業務目的では大きな変化が見られない一方、**通学目的は8分短縮**、**私事目的は3分短縮**



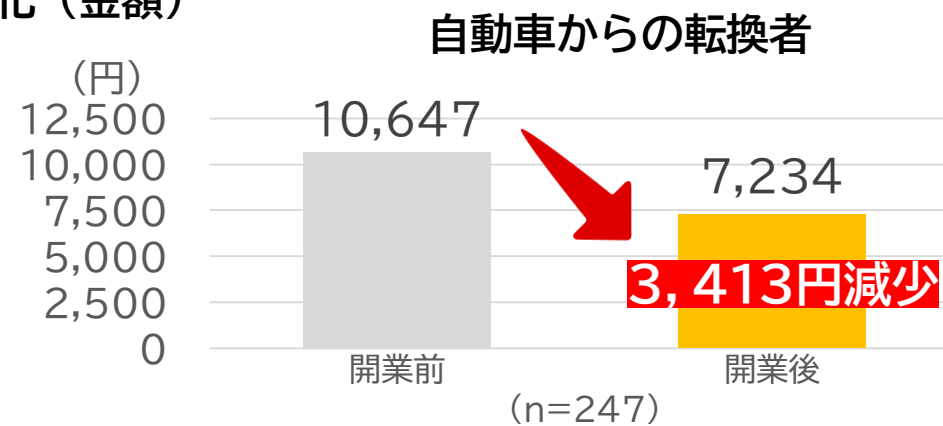
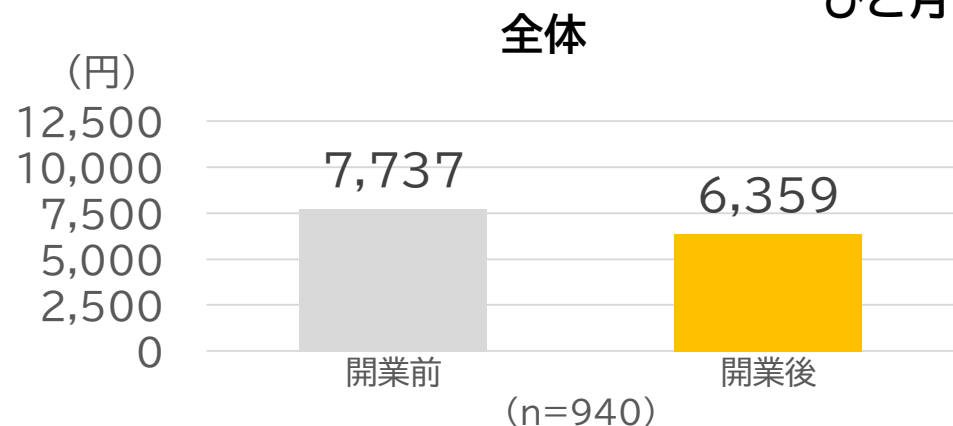
■交通費用のうち燃料費の変化

- 開業前と比較して、ひと月当たりの自動車にかかる燃料費（増減の有無）は、全体で「減少」と回答した者の割合が「増加」を大きく上回り、特に、自動車からの転換者において顕著
- また、燃料費については、全体で減少しており、特に、自動車からの転換者において3,413円減少と顕著

ひと月当たりの燃料費の変化（増減の有無）



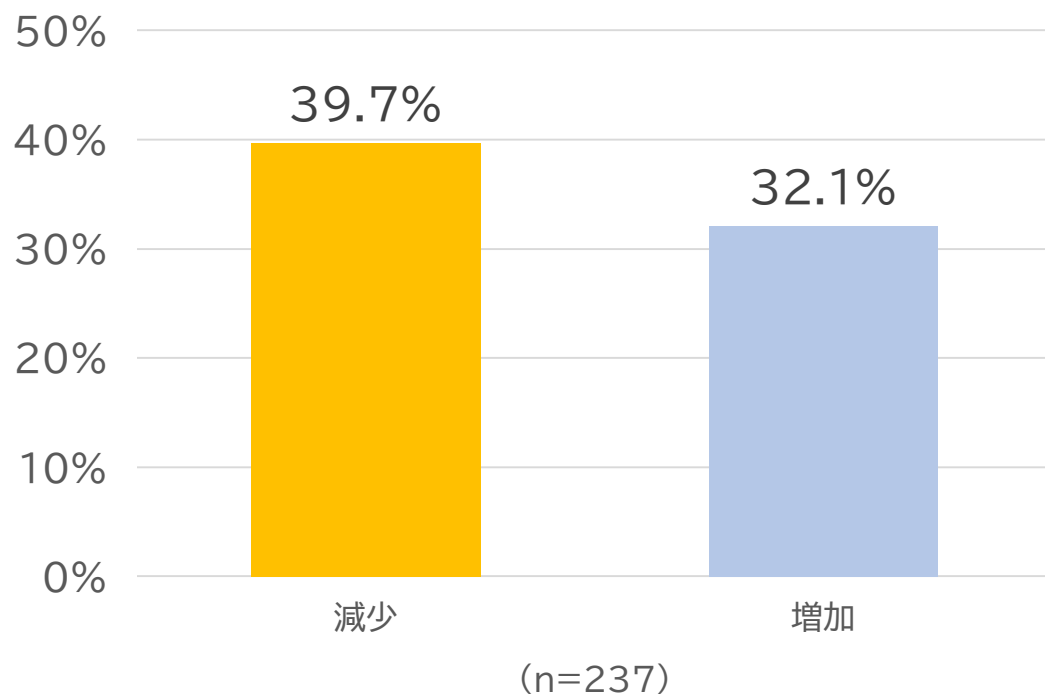
ひと月当たりの燃料費の変化（金額）



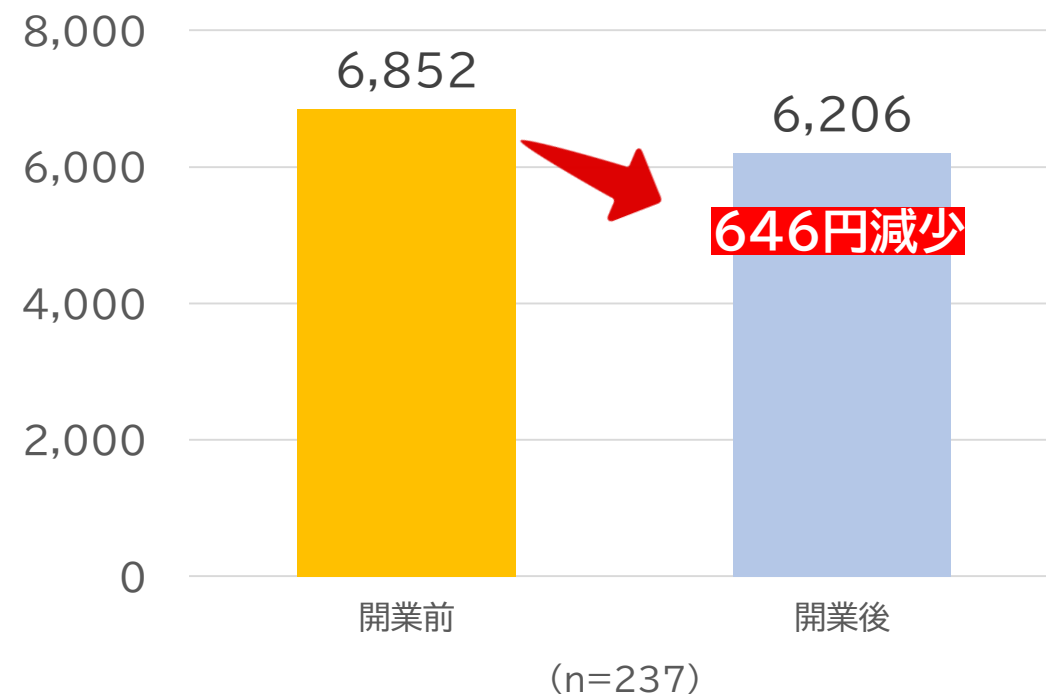
■交通費用（自動車からの転換者）の変化

開業前と比較して、自動車からの転換者の交通費用については、「減少」と回答した者の割合が「増加」を上回り、ひと月当たりの交通費用は**646円減少**

自動車からの転換者
 <ひと月当たりの移動に要する交通費用の変化（増減の有無）>



自動車からの転換者
 <ひと月当たりの移動に要する交通費用の変化（金額）>

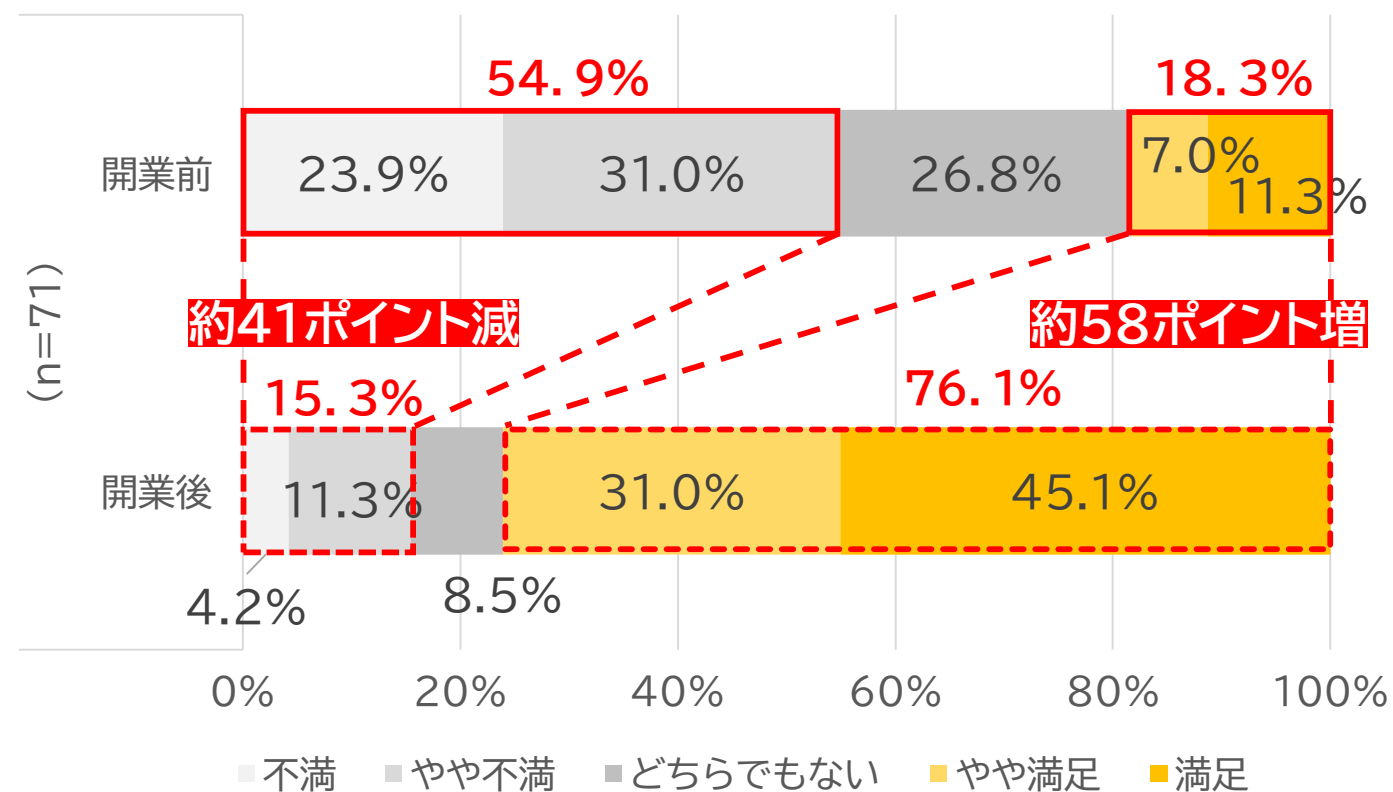


⑧通学環境の満足度の向上

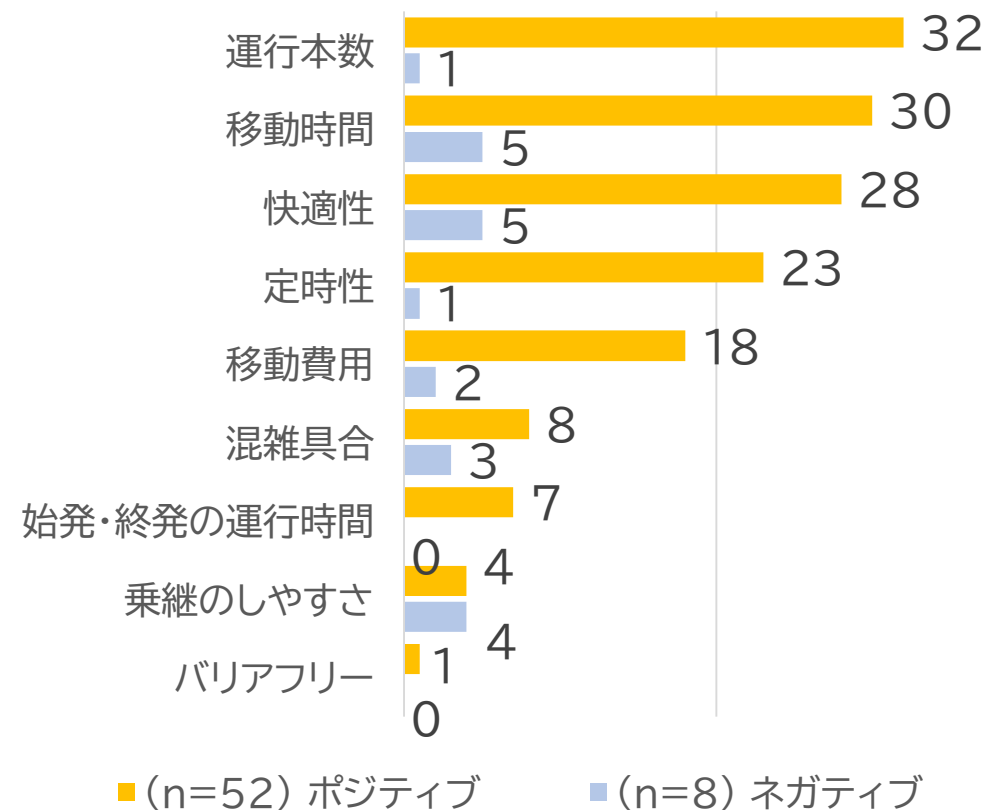
■通学目的利用者の移動に関する満足度

- 開業前と比較して、「運行本数」「移動時間」「快適性」などを要因として、「やや満足」「満足」が18.3%から76.1%と約58ポイント増加
- また、「やや不満」「不満」は36.3%から6.5%と約41ポイント減少

通学時の満足度の変化



開業前後の満足度の変化要因

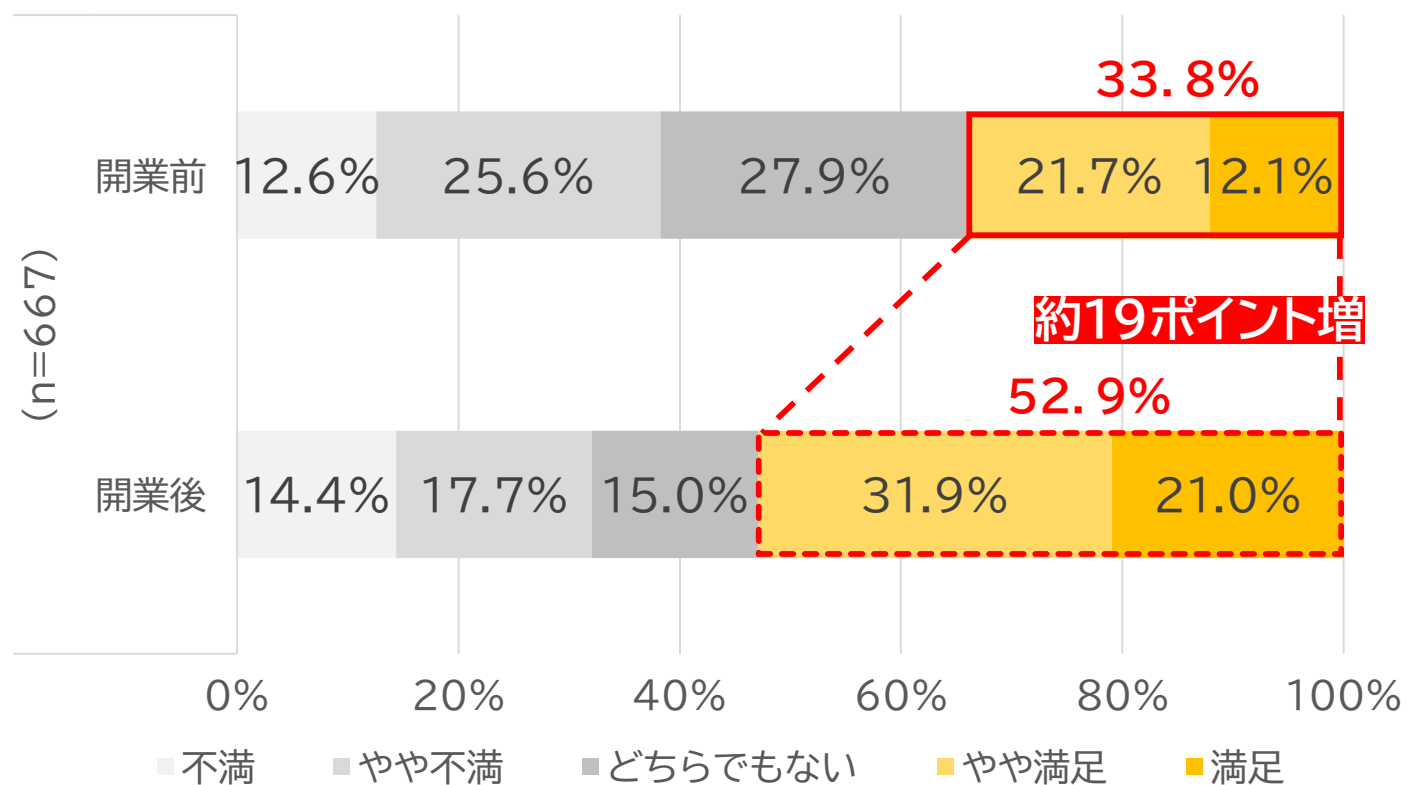


⑨通勤環境の満足度の向上

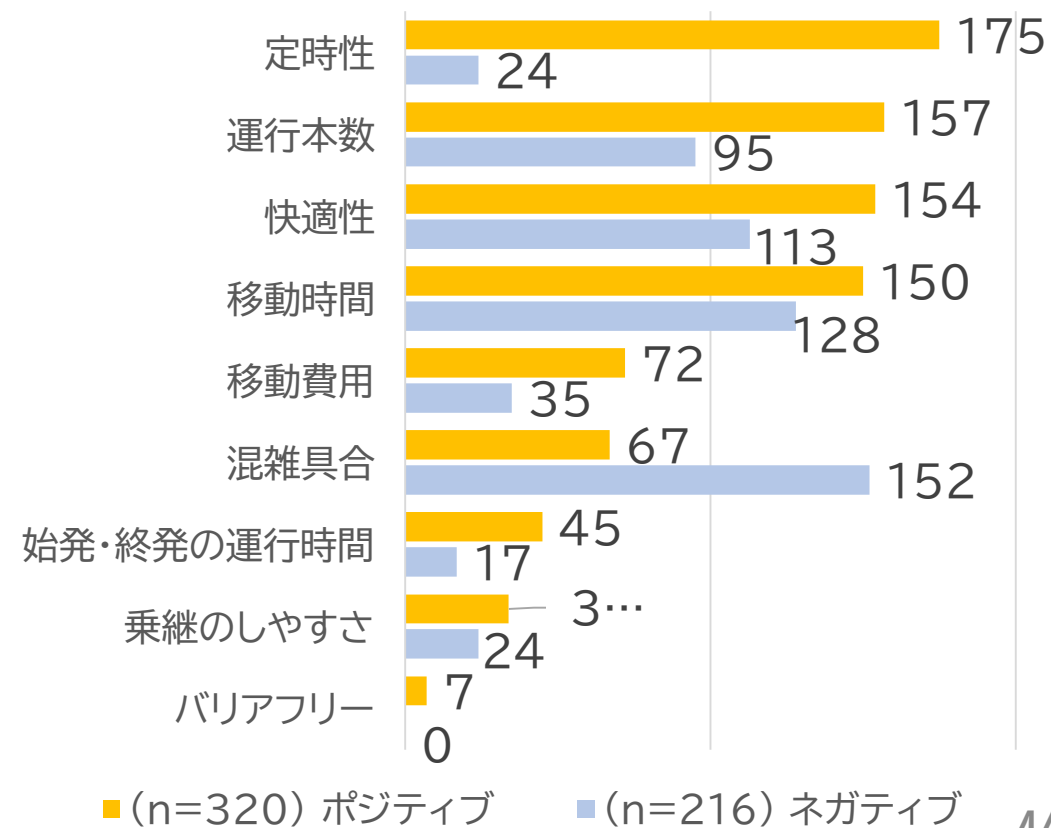
■通勤目的利用者の移動に関する満足度

開業前と比較して、「定時性」「運行本数」「快適性」などを要因として「やや満足」「満足」が33.8%から52.9%と約19ポイント増加

通勤時の満足度の変化



満足度の変化要因



1 (3) ライトライン利用者調査

⑩買物・通院などの移動環境の満足度の向上

効果の対象

ライトライン利用者（私事）

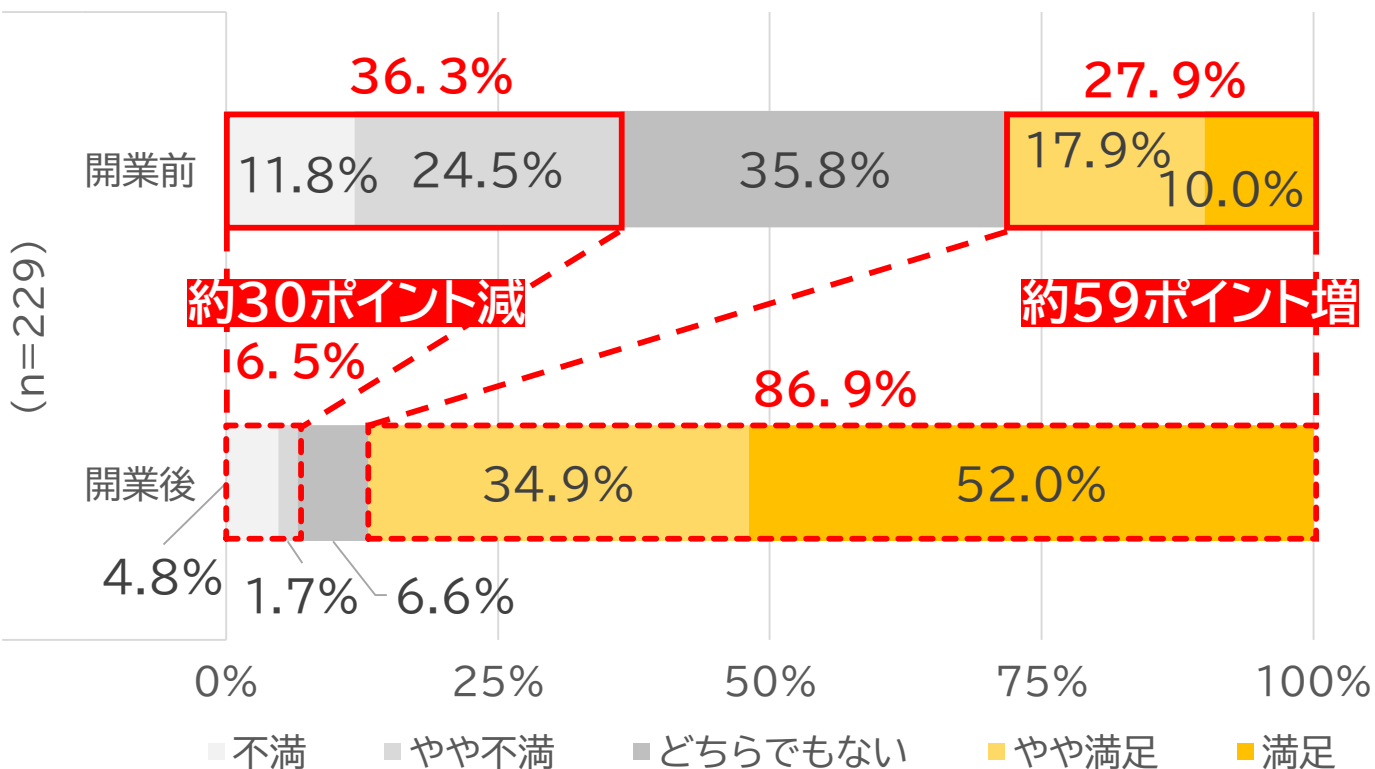
効果発現までの期間

短期（1～5年）

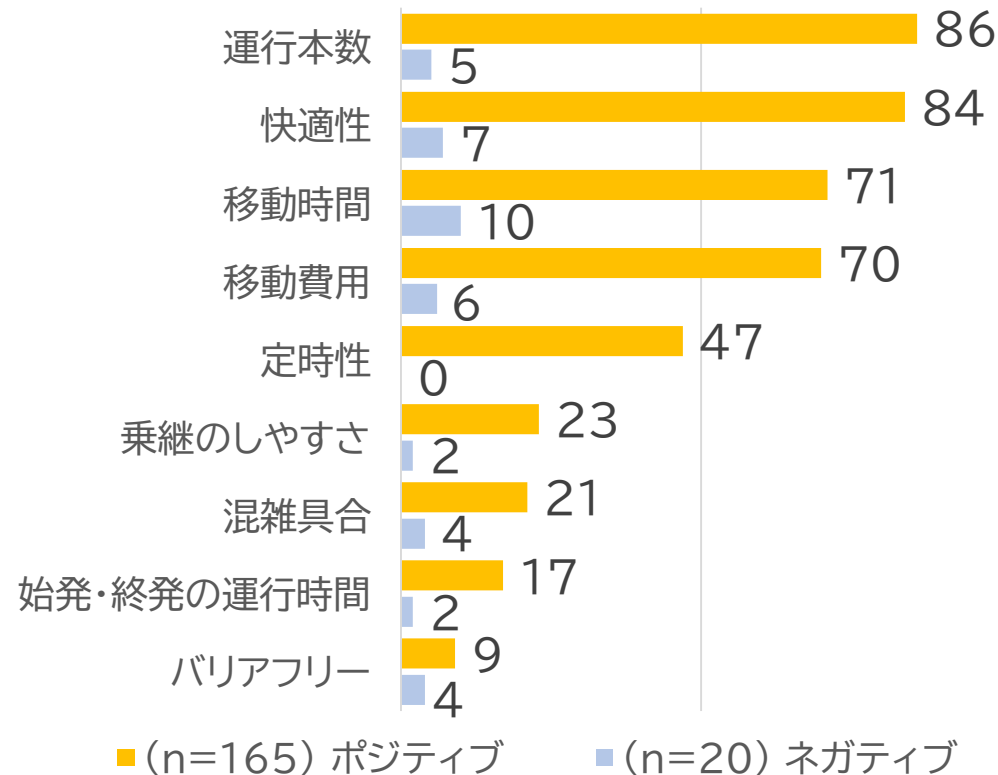
■私事目的利用者の移動に関する満足度

- 私事目的のうち、買い物・通院を目的とした移動に関する満足度は、開業前と比較して、「運行本数」、「快適性」、「移動時間」を要因として「やや満足」「満足」が27.9%から86.9%と約59ポイント増加
- また、「やや不満」「不満」は36.3%から6.5%と約30ポイント減少

買い物・通院の満足度の変化



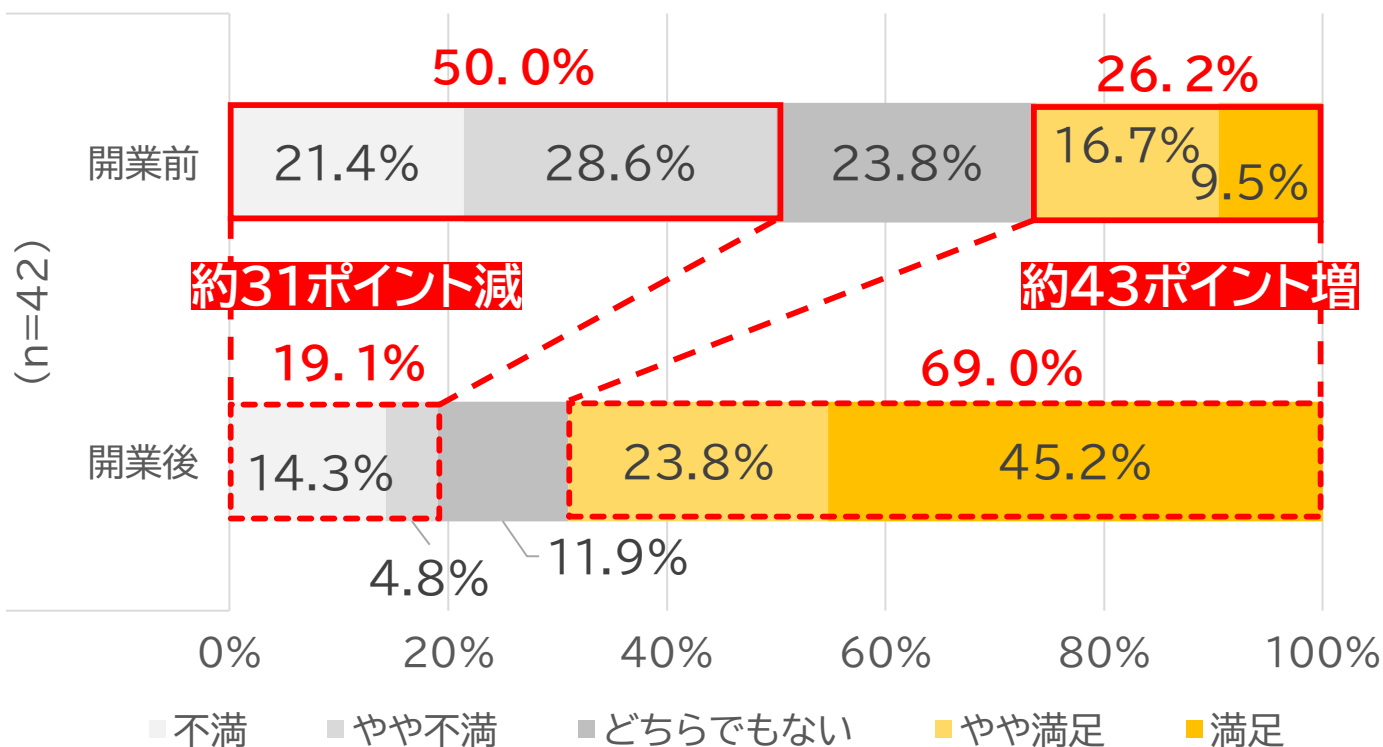
満足度の変化要因



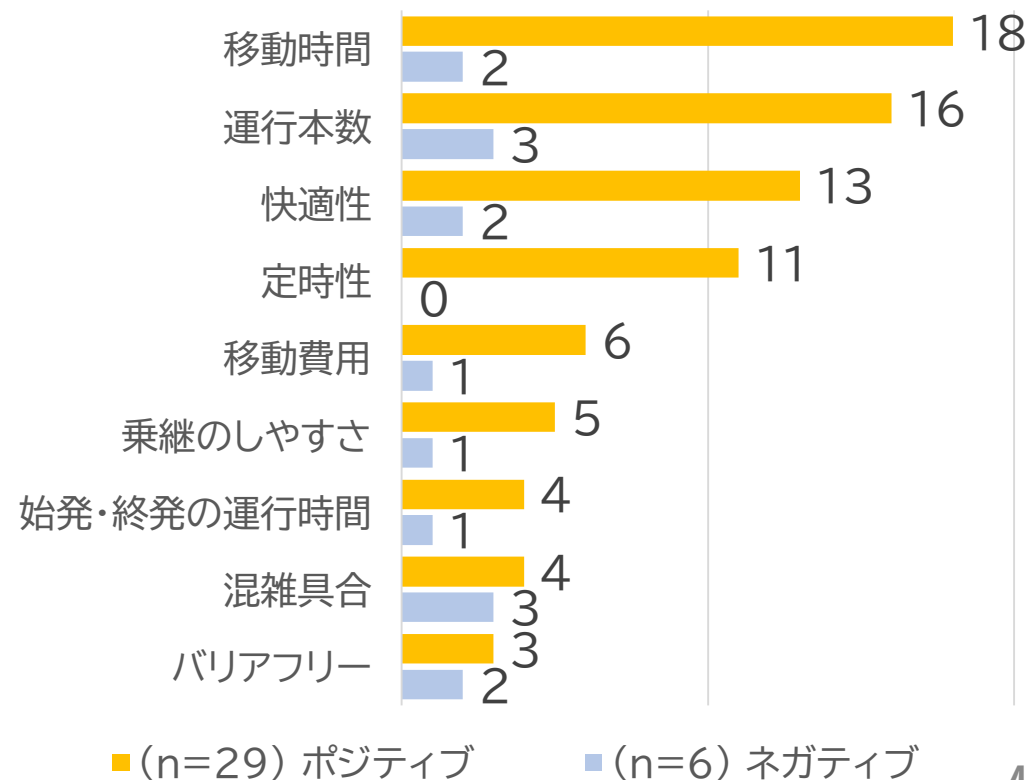
■子育て世代や車いす利用者などの移動に関する満足度

- 開業前と比較して、「移動時間」「運行本数」「快適性」などを要因として「やや満足」「満足」が26.2%から69.0%と約43ポイント増加
- また、「やや不満」「不満」は50.0%から19.1%と約31ポイント減少

満足度の変化

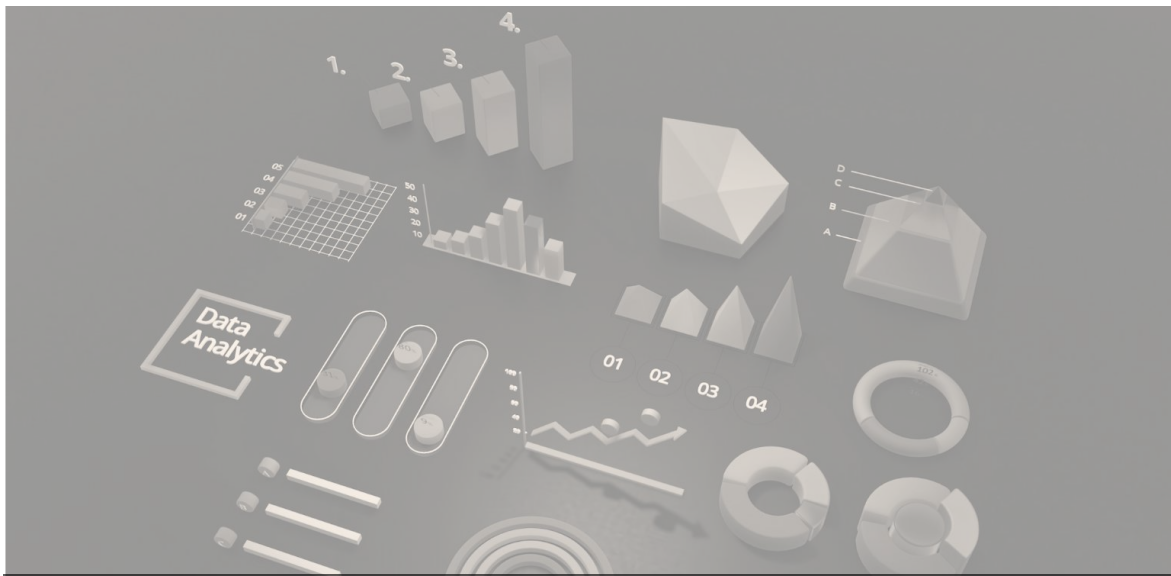


満足度の変化要因



<ライトライン利用者調査結果>

- 『ライトライン利用者調査』で把握する項目については、短期的な効果の発現を期待する項目が多く「外出機会の増加」や「歩数の増加」, 「満足度の向上」などについて期待通りの効果が見られた。
- その中でも、移動に不便や制約を抱えることの多い高齢者や自動車・自動車免許非保有者の外出機会や歩数が増加したほか、子育て世代や車いす利用者の移動に関する満足度が向上するなど、公共交通による潜在的なニーズの掘り起こしに寄与したと考えられる。
- 中期的な効果の発現を見込んでいた「送迎負担」などについても、すでに一定の効果が見られた。



2 ライトライン開業前後の状況等について

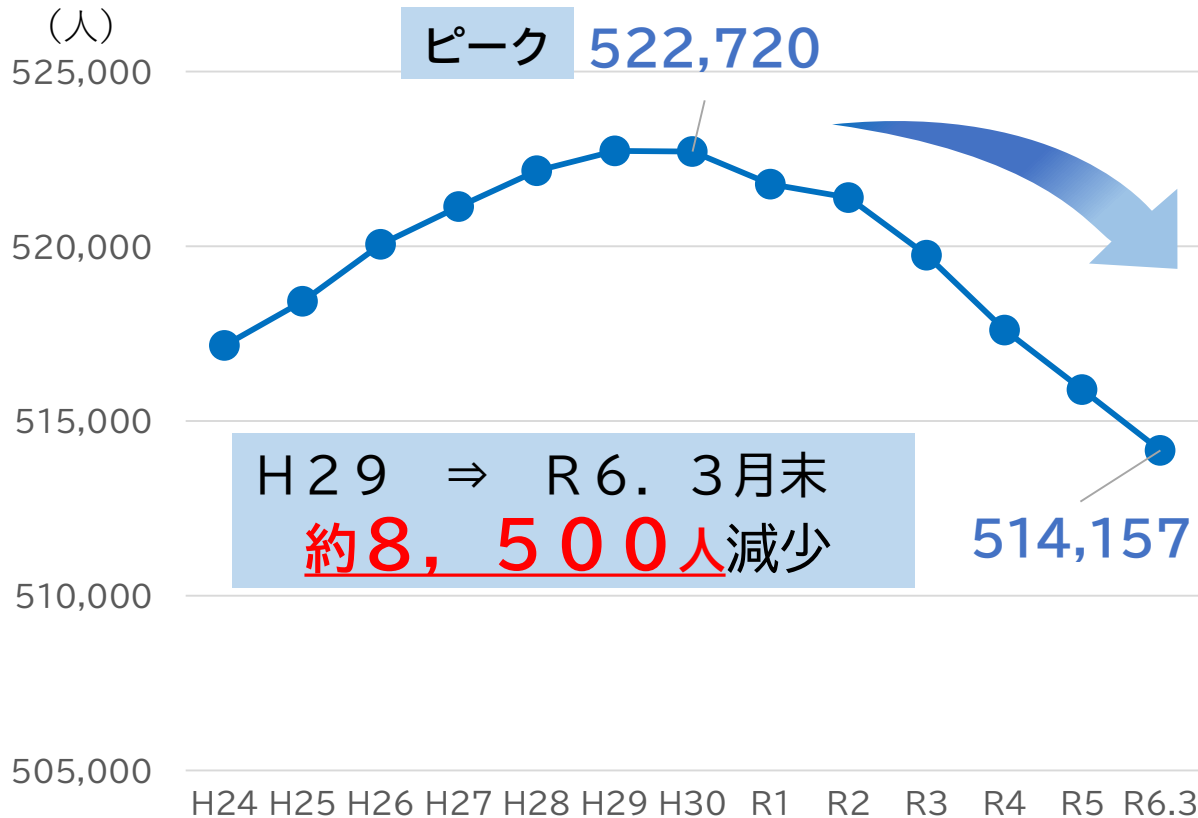


ライトライン開業前後の状況等について

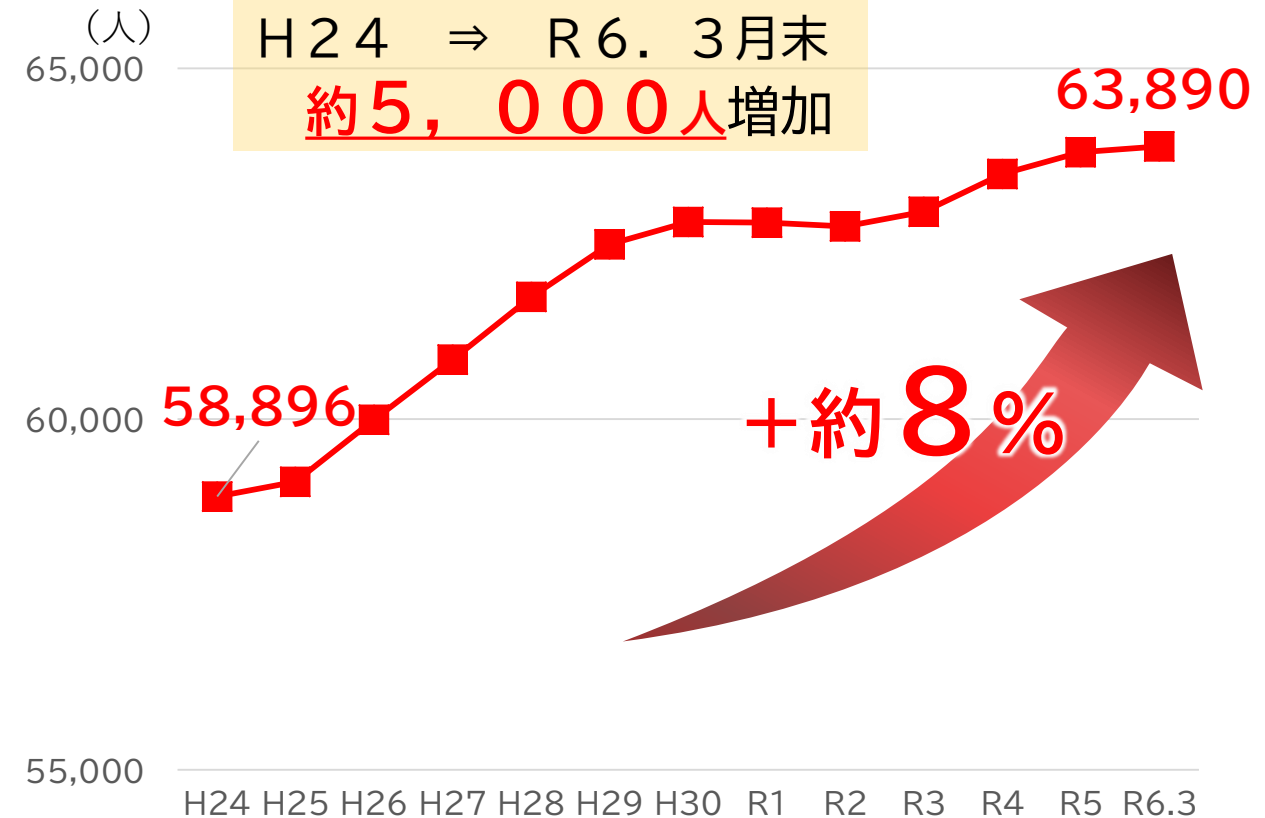
(1) 各種統計データについて（人口【宇都宮市】）

宇都宮市の人口は、H29をピークにR6. 3月末までに約8,500人減少する一方、ライトライン沿線は、H24からR6. 3月末までに約5,000人増加し、約6.4万人となっている。

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（R6年のみ3月末現在）

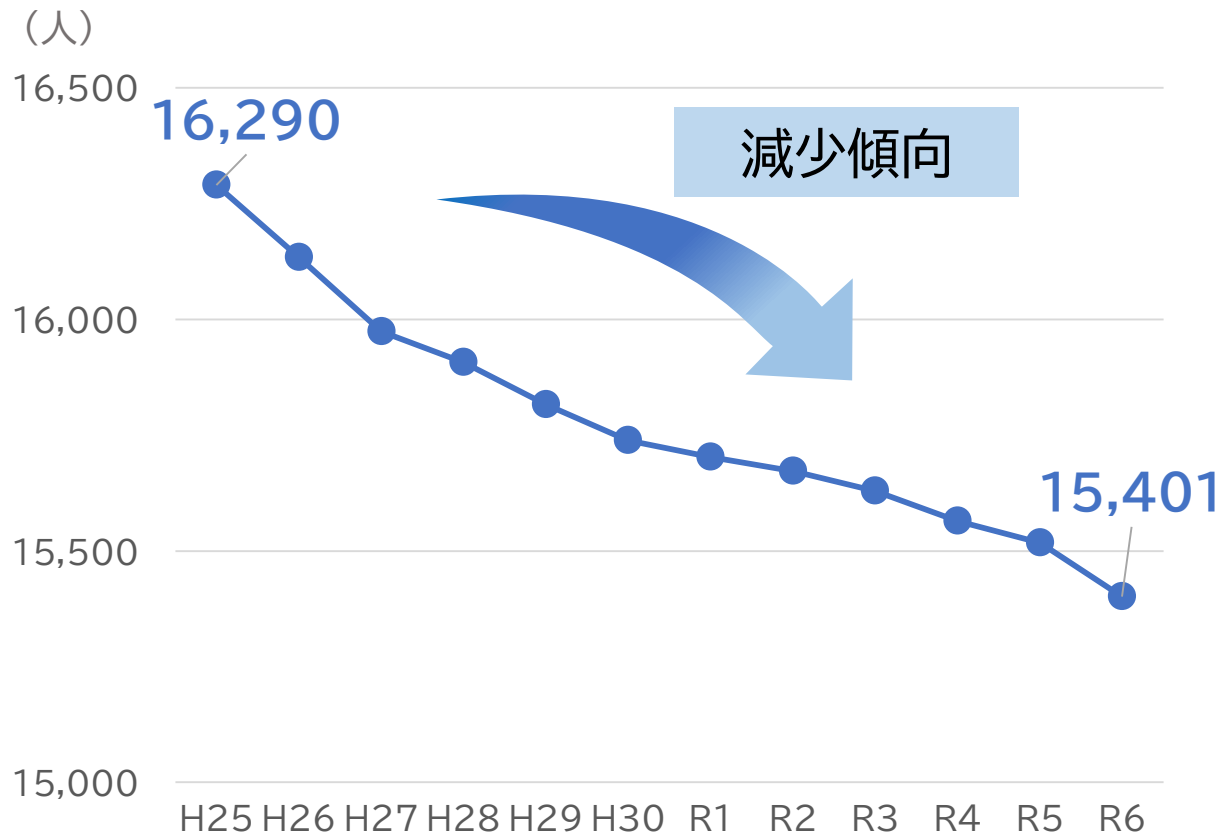
※ライトライン沿線：ライトライン沿線半径500mに含まれる町丁目で集計

ライトライン開業前後の状況等について

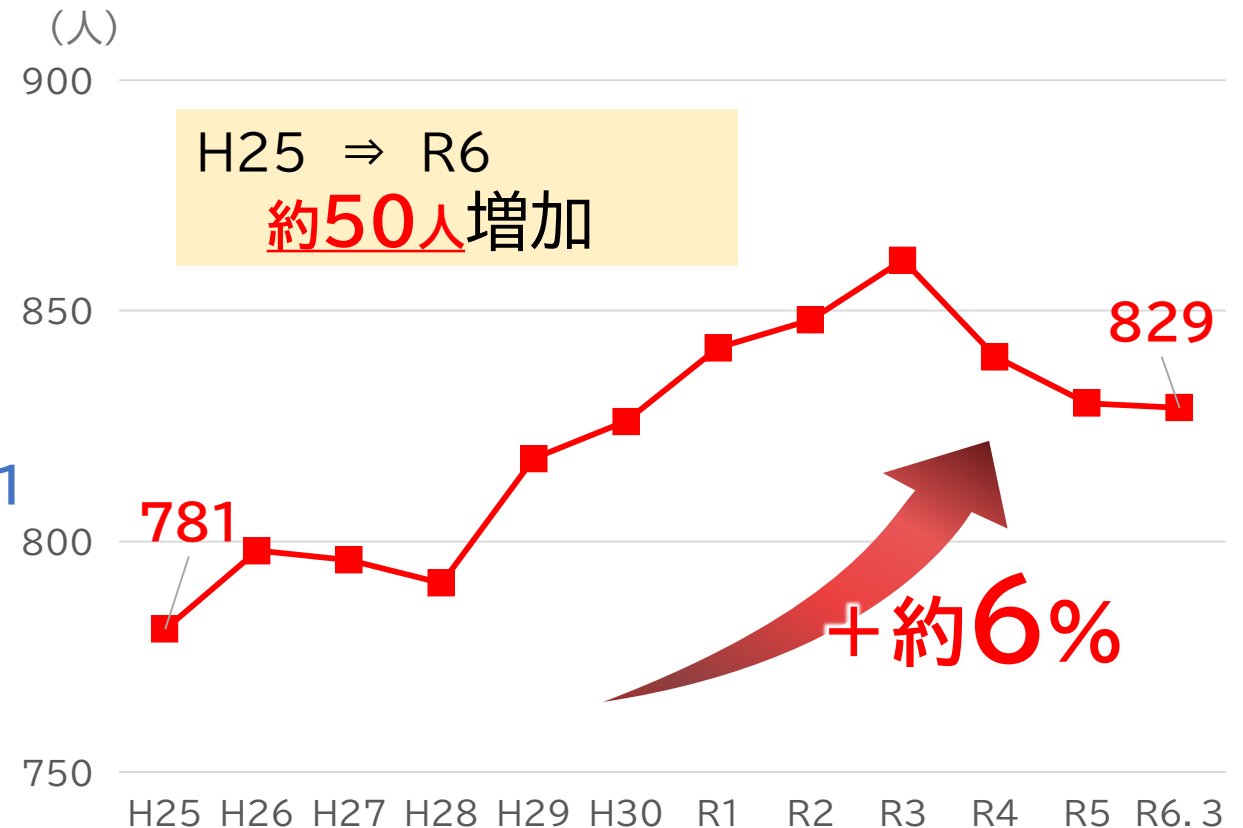
(1) 各種統計データについて（人口【芳賀町】）

芳賀町の人口は、減少傾向が続いているものの、ライトライン沿線の下原地区では、芳賀町への延伸要望を行ったH25以降、増加基調に転じてR6.3には約50人増の829人となっている。

芳賀町の人口



下原地区の人口

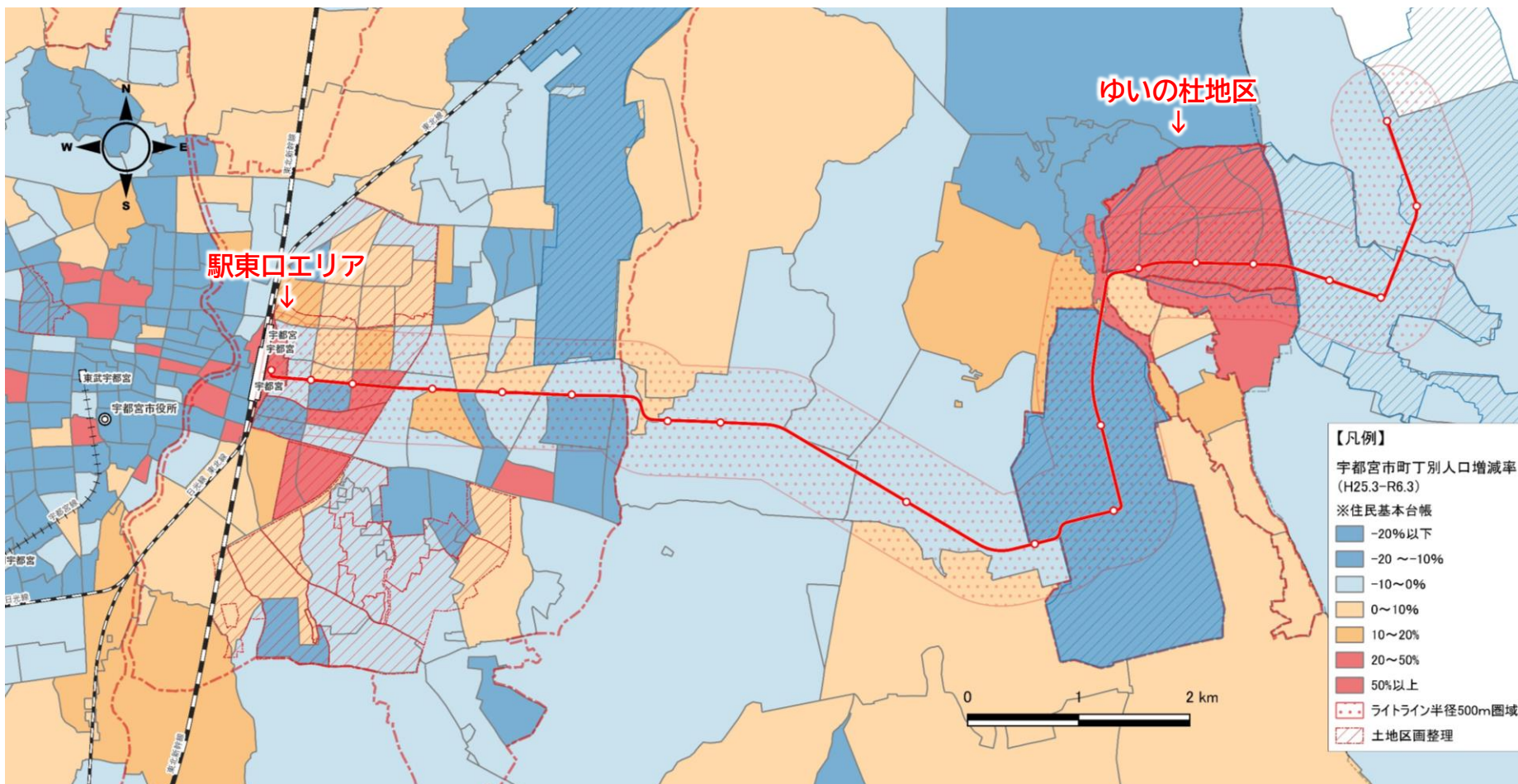
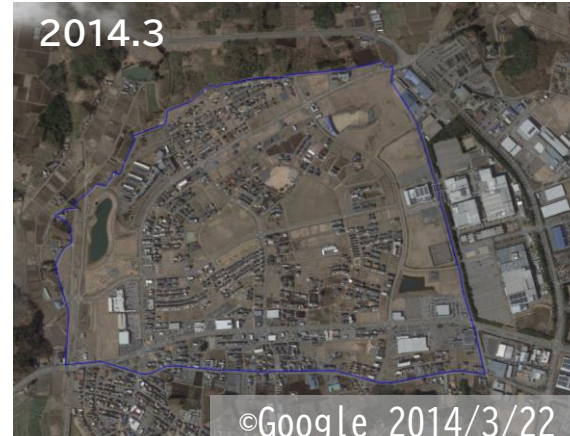


ライトライン開業前後の状況等について

(1) 各種統計データについて（人口【宇都宮市・芳賀町】）

宇都宮市の町丁別人口増減（H25.3～R6.3）を見ると、**土地区画整理事業が実施された「ゆいの杜地区」とマンション建設が進展している「駅東口エリア」**において人口増加が顕著となっている。

ゆいの杜地区（航空写真の変遷）



ライトライン開業前後の状況等について

(1) 各種統計データについて（高層建築物の建築確認申請件数【宇都宮市】）

ライトライン沿線における高層建築物の建築確認申請件数が増加しており、特に、駅東大通りの駐車場等の低未利用地については、マンションが建設されるなど、土地利用の高度化が図られている。

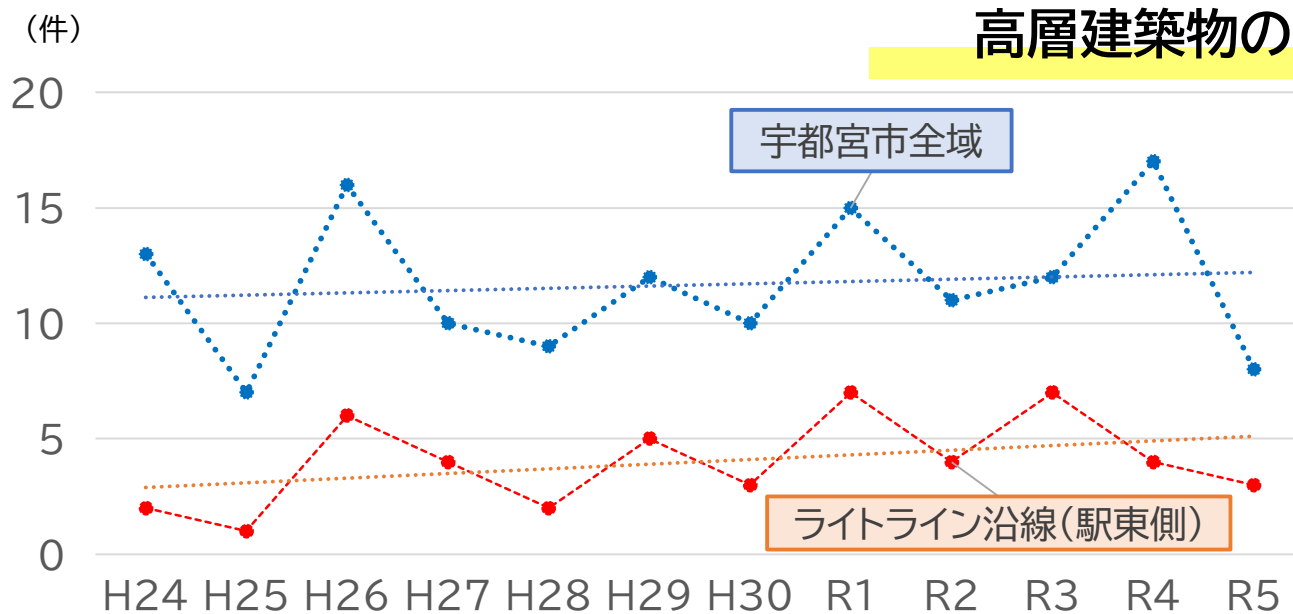
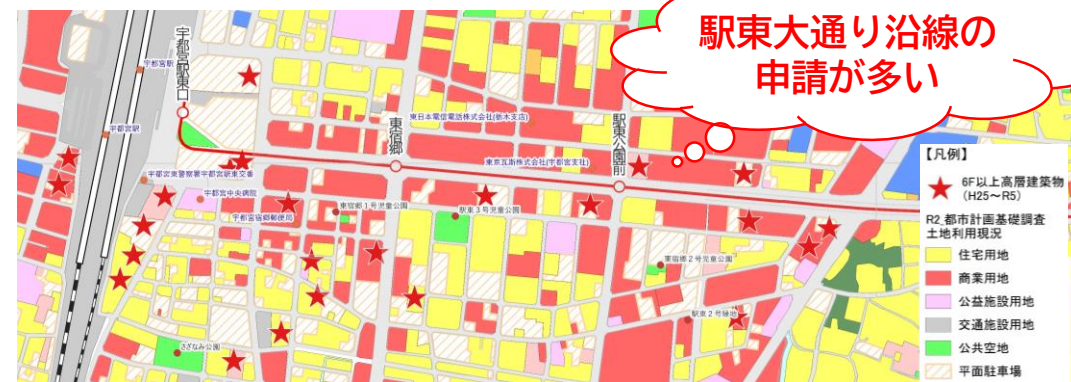
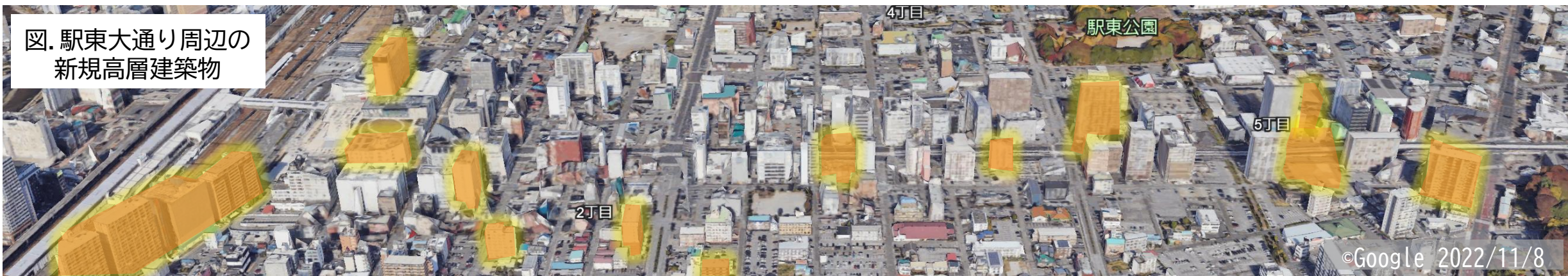


図. 宇都宮駅東付近の建築確認申請箇所 (H24～R5)



出典：宇都宮市「建築確認申請件数」平成24年度から令和5年度※6階建て以上の高層建築物を集計4丁目

図. 駅東大通り周辺の新規高層建築物

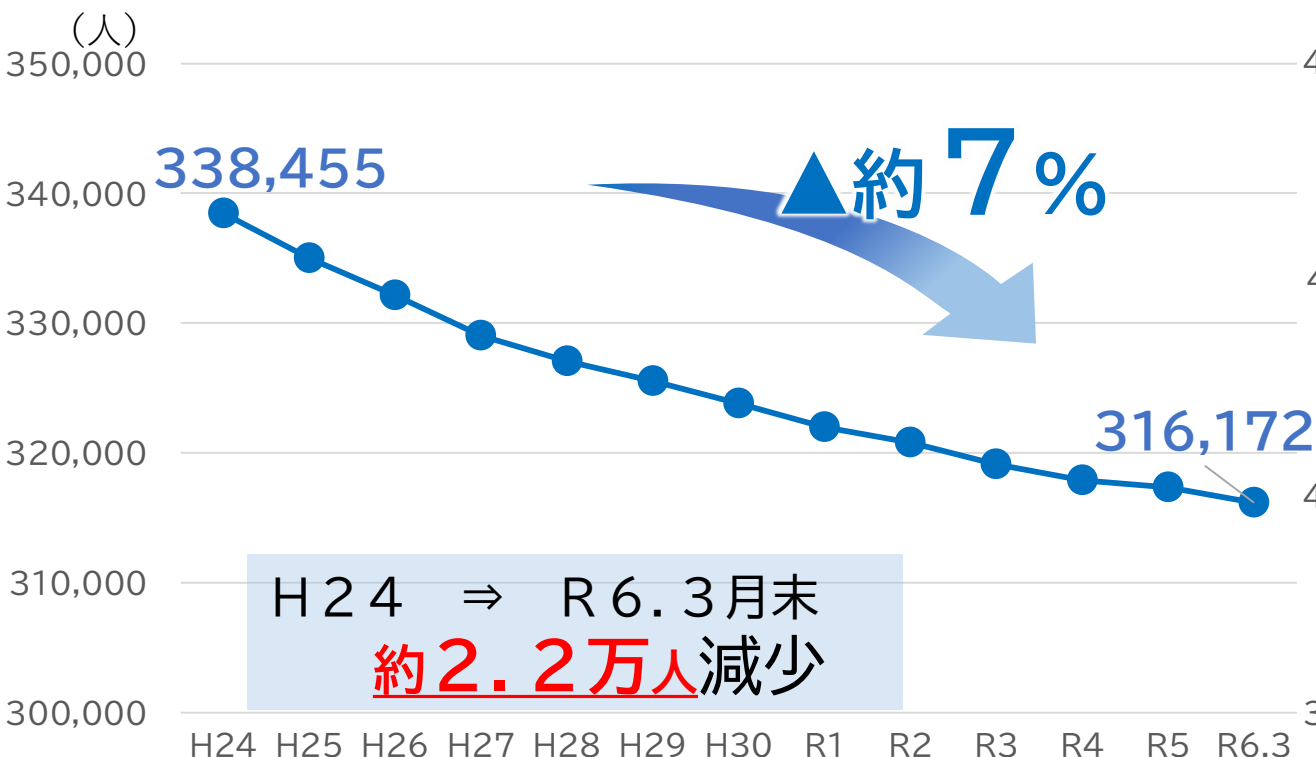


ライトライン開業前後の状況等について

(1) 各種統計データについて（生産年齢人口【宇都宮市】）

宇都宮市の生産年齢人口は、H24からR6.3月末にかけて約2.2万人減少しているのに対し、ライトライン沿線では約2,100人増加

宇都宮市の生産年齢人口



ライトライン沿線の生産年齢人口



出典：宇都宮市「住民基本台帳人口」各年9月末現在（R6年のみ3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
 ※生産年齢人口＝15歳～64歳の人口

ライトライン開業前後の状況等について

(1) 各種統計データについて（社会動態の状況【宇都宮市】）

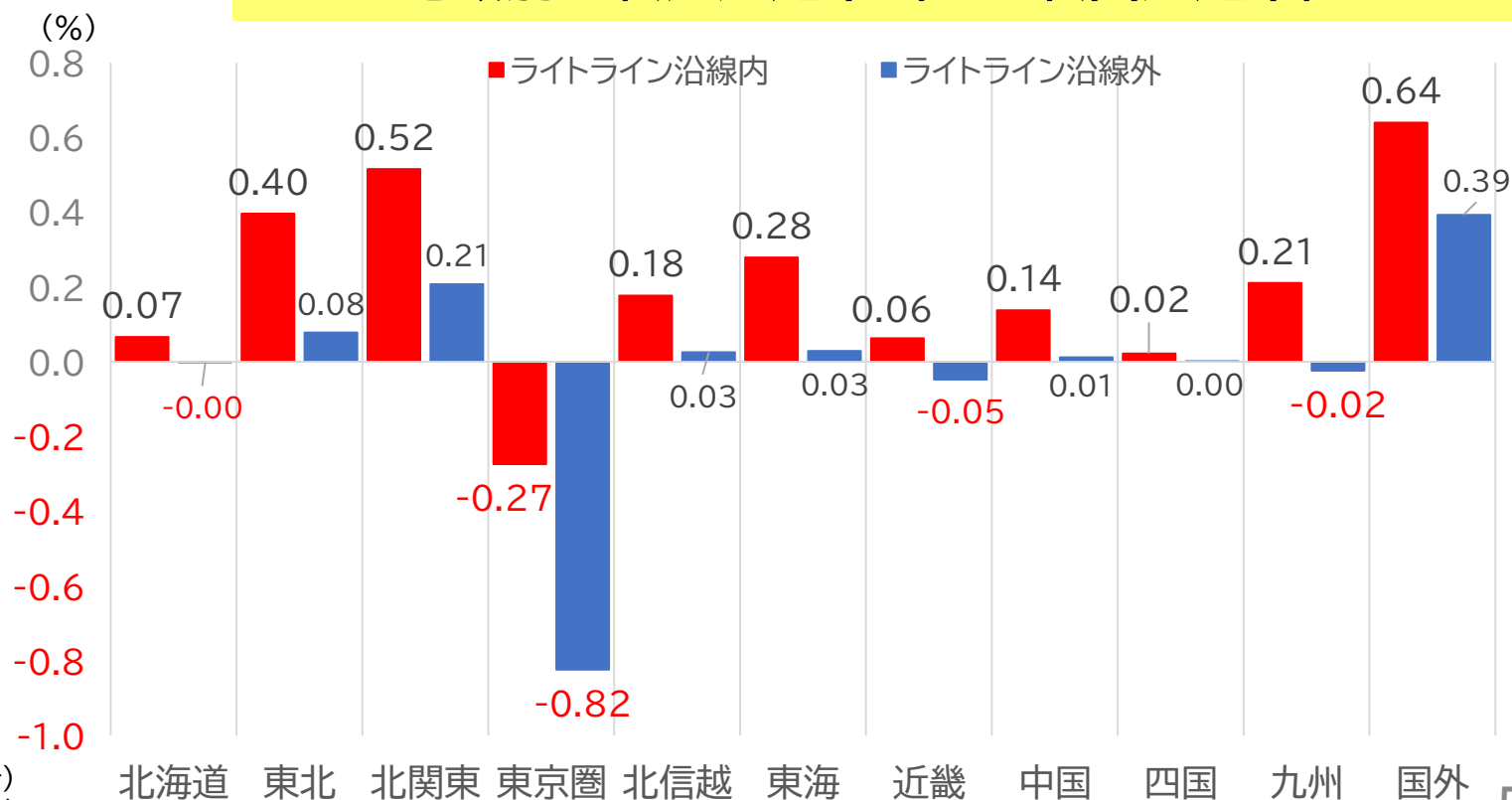
- 直近3年間の本市の社会動態については、ライトライン沿線内の社会増（転入超過数）の多さが市全体の社会増（転入超過数）を牽引している。
- 地域別に見ると、東京圏は、特にライトライン沿線外の転出超過率が高く、国外や北関東、東北は、ライトライン沿線内の転入超過率が高くなっている。

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	10,732	9,444	1,288 (+2.01%)
ライトライン沿線外	44,386	45,338	-952 (▲0.21%)
宇都宮市	55,118	54,782	336 (+0.06%)

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）

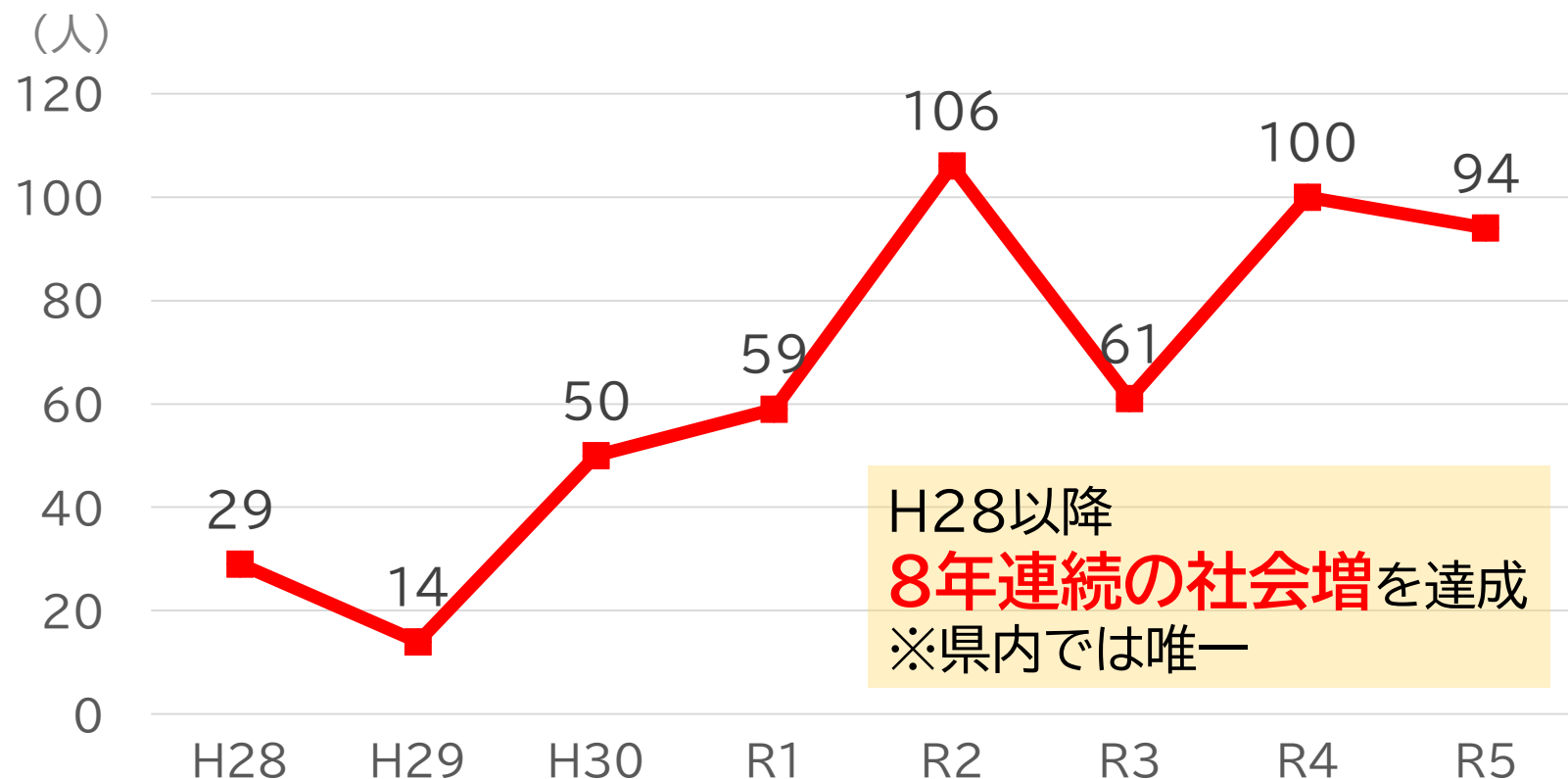


ライトライン開業前後の状況等について

(1) 各種統計データについて（社会増（転入>転出）の推移【芳賀町】）

芳賀町の人口の社会増減（転入・転出による人口の増減）は、H28以降、**8年連続増加を達成**

芳賀町の社会増



出典：住民基本台帳（各年度3月1日時点）

表. 社会増加の大きい市町村(R5)

順位	社会増加率	
	市町村名	%
1	さくら市	0.25
2	芳賀町	0.23
3	那須塩原市	0.18
4	壬生町	0.13
5	小山市	0.10

表. 社会減少の大きい市町村(R5)

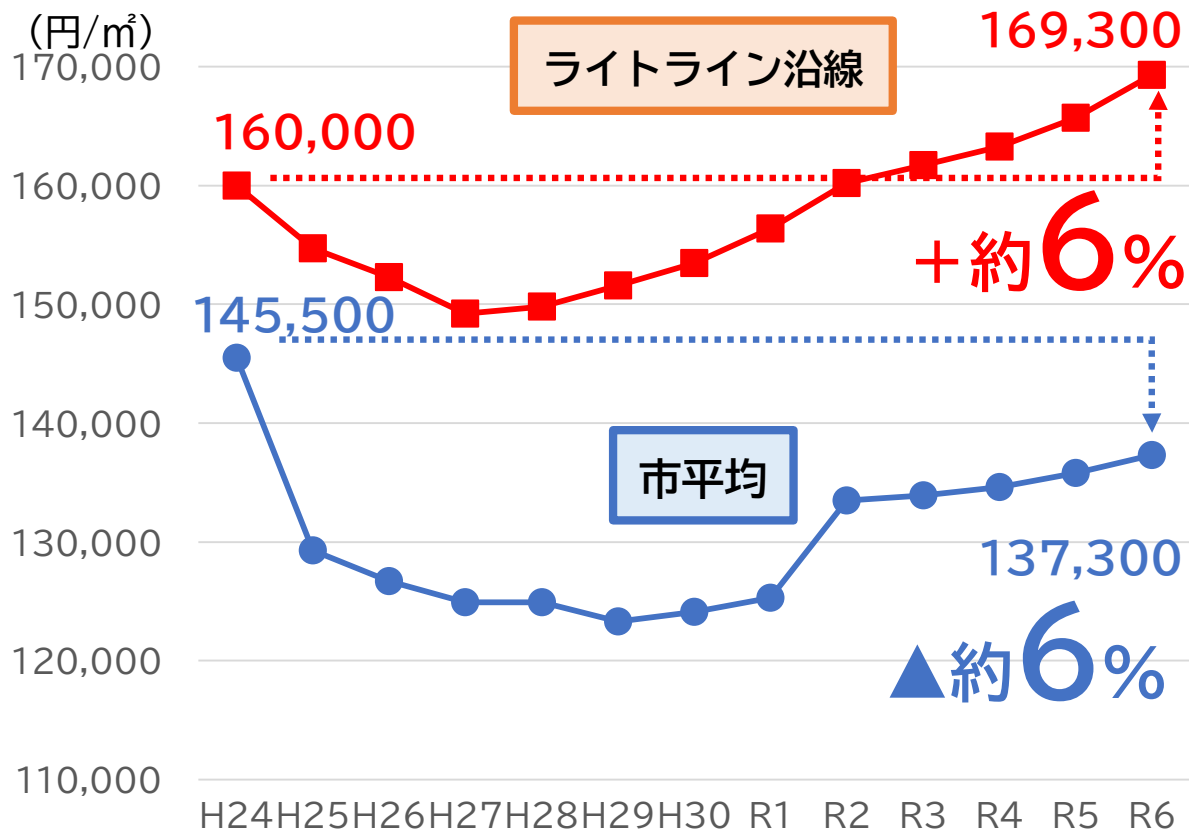
順位	社会減少率	
	市町村名	%
1	那珂川町	△0.85
2	那須烏山市	△0.74
3	日光市	△0.62
3	塩谷町	△0.58
5	高根沢町	△0.53

ライトライン開業前後の状況等について

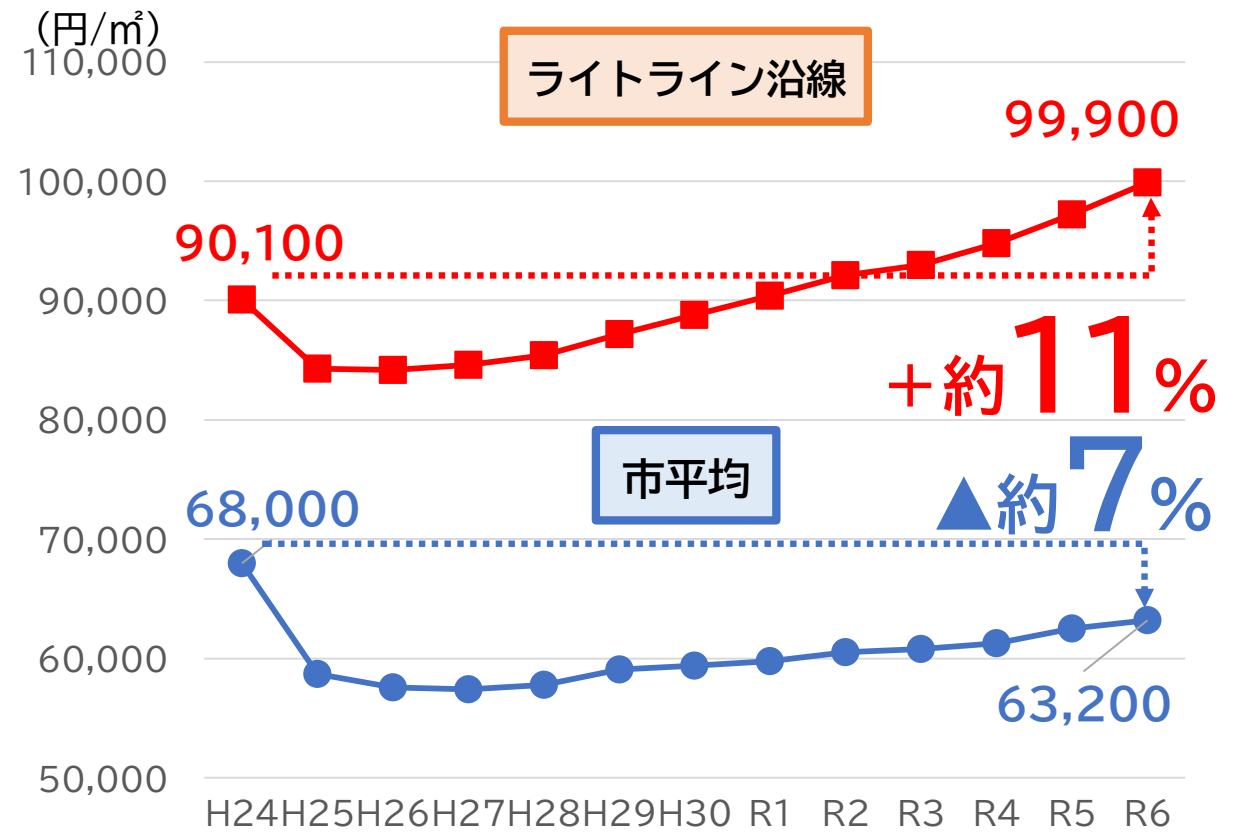
(1) 各種統計データについて（地価【宇都宮市】）

- ライトライン沿線の地価は、事業化が確実に became H25頃以降、上昇基調が継続
- 10年前との比較では、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10年前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

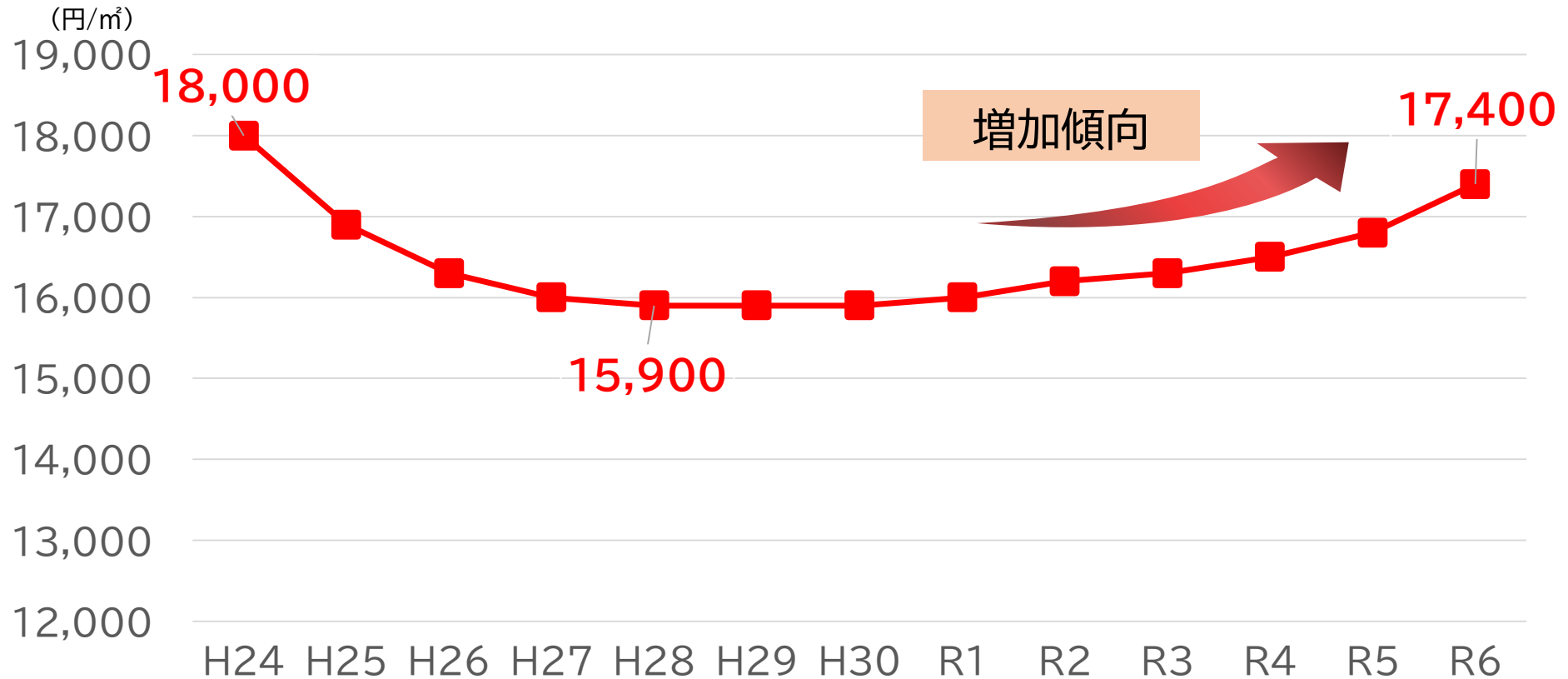


ライトライン開業前後の状況等について

(1) 各種統計データについて（地価【芳賀町】）

芳賀町のライトライン沿線にある工業地（芳賀台）の地価は、12年前と比較すると下落しているものの、H30以降は上昇基調に転じている。

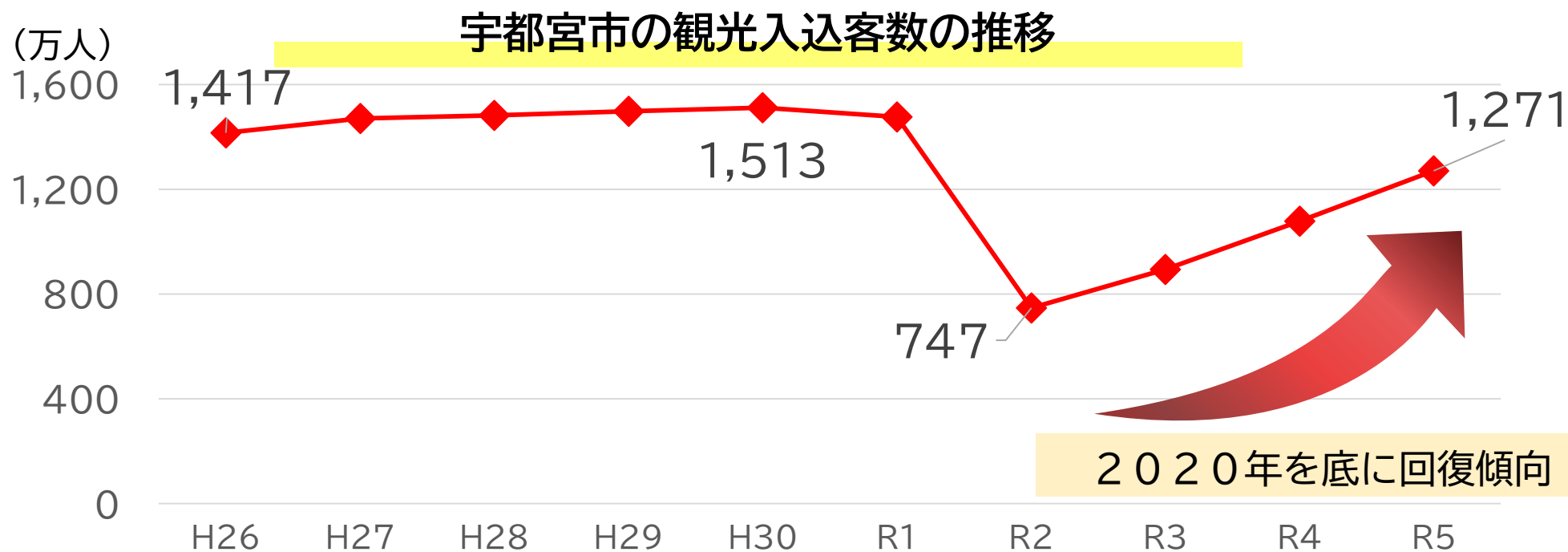
芳賀町のライトライン沿線の地価(工業地(芳賀台))の推移



ライトライン開業前後の状況等について

(1) 各種統計データについて（観光入込客数【宇都宮市】）

- ・ ライトライン開業効果などを背景として、本市の観光入込客数は令和4年に比べ約18%増加
- ・ 本市への来訪目的や再度行ってみたい理由に、ライトラインが一定程度寄与している。



出典:「宇都宮市観光動態調査」

◎ライトライン関係の集計結果

【宇都宮市への来訪目的】(n=766)

⇒『ライトラインに乗った』7.8%

【宇都宮市に再度行ってみたい理由】(n=553)

⇒『ライトラインに乗りたいから』13.7% ~ 餃子, ろまんちっく村 に次ぐ割合

【宇都宮市での観光に興味のあるもの(期待するもの)】(n=3,960)

⇒『ライトライン』11.3%

~ 餃子, 大谷 に次ぐ割合

ライトライン開業前後の状況等について

(2) その他（工業団地の土地・建物等投資額【宇都宮市】）

清原工業団地では、ライトライン開業前後に、公表されている投資額だけでも **1,100億円** を超えるなど、拠点化の促進が図られている。

投資額

約 **1,100 + α** 億円

	会社名	事業内容	着工時期 (予定)	稼働開始 時期(予定)	投資額
①	カルビー(株) R&Dセンター	研究	2024年2月	2025年春	非公表
②	キャノン(株) 宇都宮光学機器事業所	半導体製造装置の開 発・生産・サービス	2023年下期	2025年上期	約380億円
③	中外製薬(株)	バイオ医薬品の原薬 および製剤製造、検 査、包装	2024年1月	2026年10月	374億円
			2024年1月	2026年3月	190億円
④	東洋紡(株)宇都宮工場	セラミックコンデン サ用離型フィルムの 生産	2022年夏	2024年秋	約200億円
⑤	エム・イー・エム・シー(株) 宇都宮工場	シリコンウェーハ (半導体部素材)	2022年5月	2023年10月	非公表

出典：各企業のプレスリリース資料より抜粋



出典：一般社団法人清原工業団地総合管理協会
資料より作成

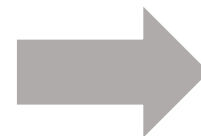
ライトライン開業前後の状況等について

(2) その他（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年度中においては，国内外から304件（延べ5,204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

令和5年度視察実績（宇都宮市）

行政機関	議会	49件
	国・県・市町村	85件
民間等	シンクタンク	9件
	団体	147件
	その他	1件
国外からの視察		13件（35か国）
実績計		304件

視察国一覧（順不同）

アジア	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，東ティモール，イエメン，インド，バングラデシュ，ネパール
ヨーロッパ	デンマーク，ボスニアヘルツェゴビナ，スロヴァキア，コソボ，アルバニア
アフリカ	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，マダガスカル，モザンビーク，チュニジア
南アメリカ	ブラジル，ペルー
北アメリカ	アメリカ，エルサルバドル，パナマ，ドミニカ共和国
オセアニア	パプアニューギニア

【参考】宇都宮ライトレール株式会社対応した視察件数 **39** 件

※宇都宮ライトレール株式会社が単独で受け付けた視察件数（行政機関及び民間等の視察の計）

ライトライン開業前後の状況等について

(2) その他（ライトラインが受賞した各種表彰一覧）

ライトラインについては、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



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]



2023年 日経優秀製品・サービス賞 最優秀賞

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

第33回
栃木県イメージアップ貢献賞
産業経済部門



3

今後の取組について



3 今後の取組について

I 駅東側における整備効果のとりまとめ

- ・ 本アンケートにおいて、開業直後の効果を把握したが、需要の定着状況など、利用者数の推移や効果発現までに中長期的な期間を見込んでいる項目などについて、継続的に把握していく必要があるため、今後もアンケート調査（9～10月頃）を実施する。
- ・ また、アンケート調査に加えて、各種統計データの更新やビッグデータの取得・分析等を行い、令和6年度中に整備効果をとりとめる。

II 駅西側に期待される整備効果項目の抽出

駅東側における整備効果の成果を踏まえて、駅西側に発現し得る整備効果項目の抽出するとともに、その把握方法について検討する。