



ライトラインの整備効果について(詳細版)

令和7年5月16日(金)

第40回 芳賀・宇都宮基幹公共交通検討委員会資料

- 1 駅東側の利用状況等について
- 2 整備効果について
 - (1) 駅東側の整備効果について
 - (2) 駅西側延伸時に発現する整備効果について
 - (3) 今後の取組について



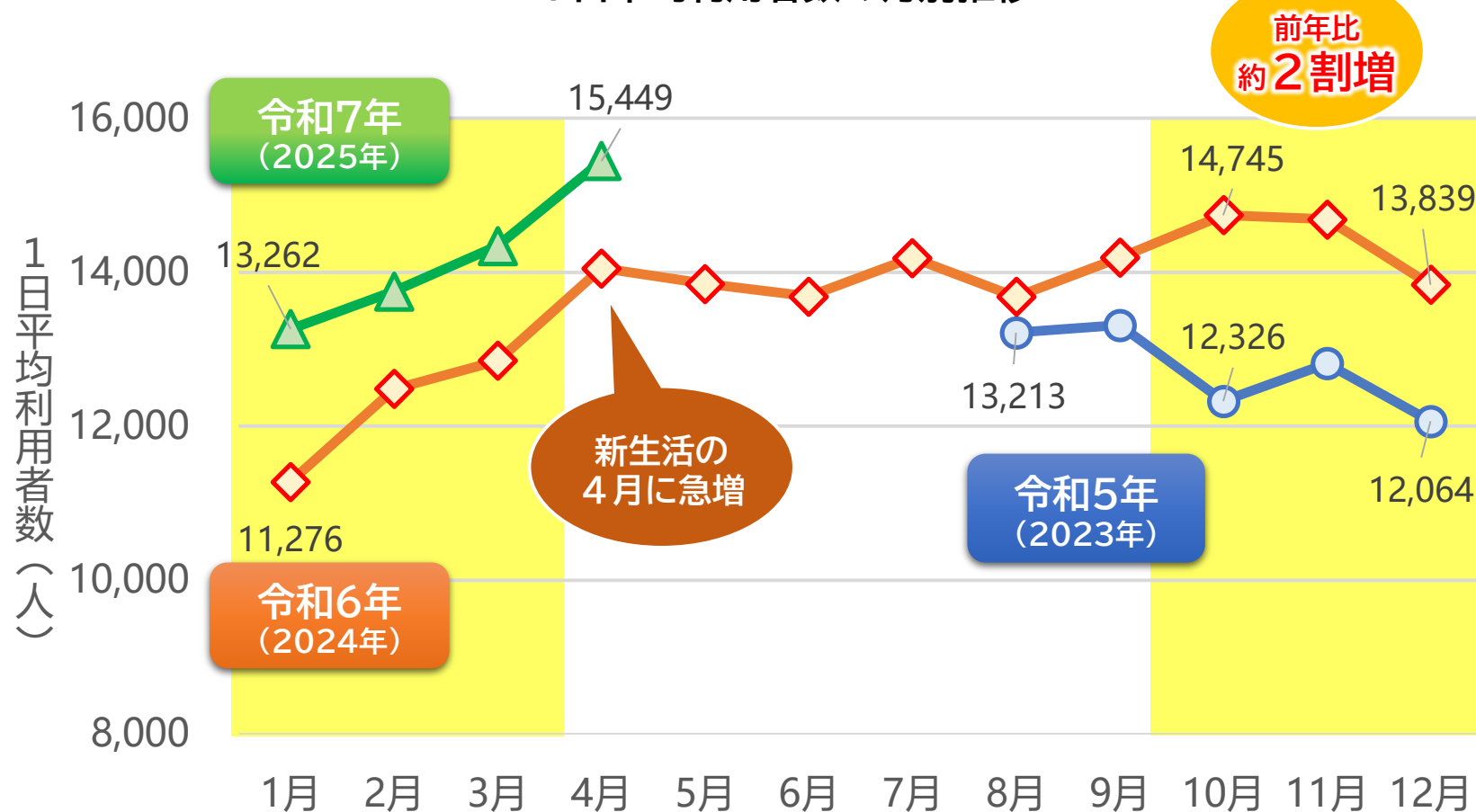
1 駅東側の利用状況等について



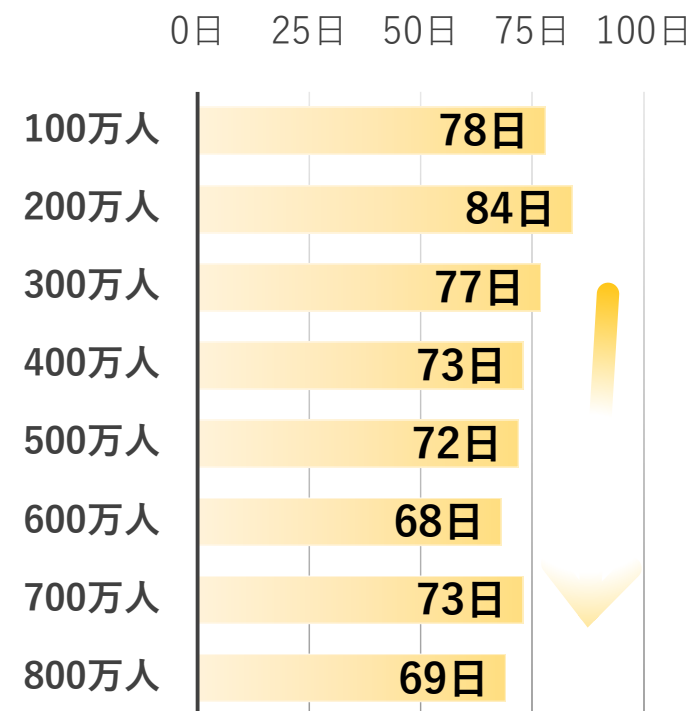
1 駅東側の利用状況について（利用者数）

- 利用者数は着実に増加し、特に社会人や学生が新生活を迎える令和6年4月以降、**平日を中心に大幅に増加**
- 開業後2年目の月別利用者数は、**前年度比で約2割増**となるなど、定着が予測を上回る割合で進捗
- 令和7年4月10日に累計利用者数が**800万人に到達**、100万人ごとの所要日数は**80日程度から70日程度に短縮**

1日平均利用者数の月別推移



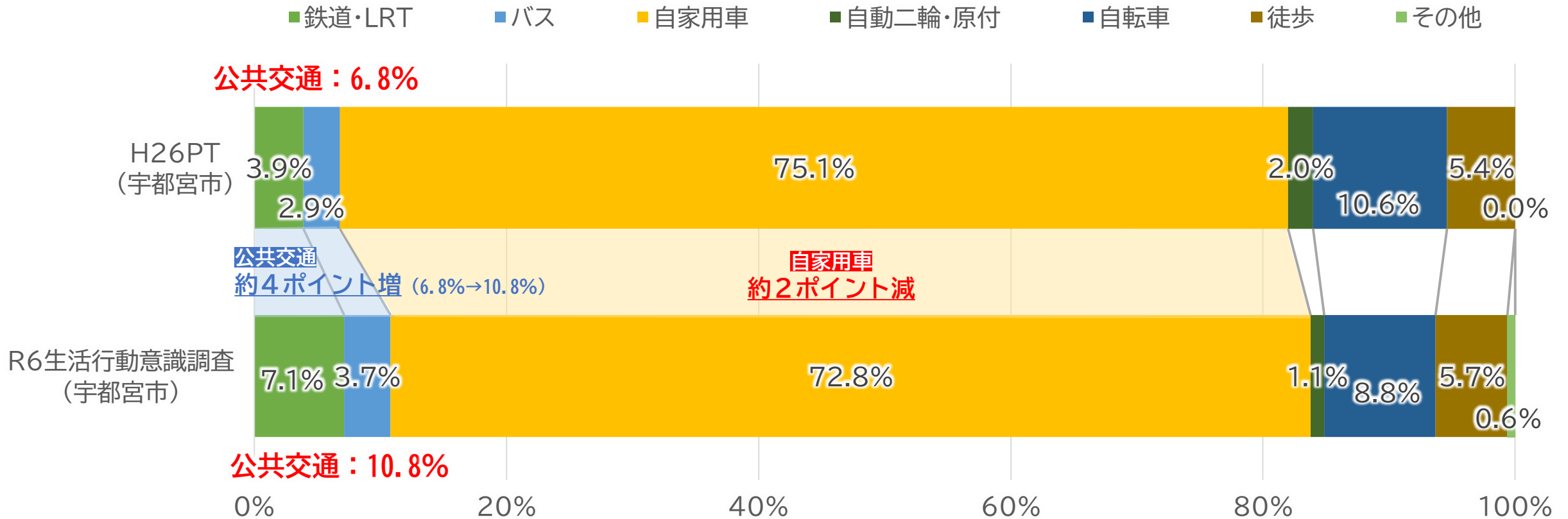
累計利用者数100万人ごとの
所要日数の推移



資料：宇都宮ライトレール(株)の公表資料を基に作成

通勤交通分担率の変化

「H26PT調査」と「ライトライン開業後の生活行動意識調査」で得られた通勤目的の交通分担率の変化を比較すると、**公共交通が約4ポイント増加**する一方、**自家用車は約2ポイント減**となった。



※交通手段を複数回答した者については、最も利用割合の高い手段を代表交通手段とした。



2 整備効果について

(1) 駅東側の整備効果について



① 整備効果の概要

整備効果については、芳賀・宇都宮基幹公共交通検討委員会等での議論を重ねながら、当初見込んでいた**貨幣換算可能な効果も含め、多岐にわたる様々なまちづくり効果の44項目を設定**し、「ライトライン利用者」、「住民生活」、「地域経済」、「地域社会」、「環境」、「安全」の6分野で整理し、効果の把握に努めている。

事業効率を評価するもの

費用便益比（B／C）

- 「所要時間の短縮」や「交通費用の減少」など貨幣換算が可能な効果から事業の投資効率性を評価するための指標
- 事業による多種多様な効果のうち、貨幣換算の手法が比較的確立されている効果を対象に事業費等の費用と比較する。

多岐にわたる様々なまちづくりの効果を評価するもの

- LRT利用者と社会全体への効果・影響について評価
- 社会全体への効果・影響については「住民生活」、「地域経済」、「地域社会」、「環境」、「安全」の5分野に分類して指標を設定
- 「定住人口の維持・増加」や「まちへの愛着の変化」、「外出機会の増加」に伴う、「医療費の削減効果」など、貨幣換算が困難な様々なまちづくりなどの効果について把握していく。

2-(1) 駅東側の整備効果について

② 整備効果の評価項目と把握手法一覧（全44項目）

凡例: …短期, …中期, …短期～中期
 …中期～長期, …長期

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)
		②歩く機会の増加	
		③交流機会の増加	
		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)
		⑤送迎負担の軽減	アンケート(LRT利用者調査)
		⑥目的地への移動に要する時間の短縮	アンケート(LRT利用者調査)
		⑦目的地への移動に要する交通費用の減少	県央広域都市圏生活行動実態調査
		⑧通学環境の満足度の向上	アンケート(LRT利用者調査)
		⑨通勤環境の満足度の向上	
		⑩買い物・通院などの移動環境の満足度の向上	
		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	
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)
		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)
		③交流機会の増加	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
		⑤送迎負担の軽減	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, アンケート(意識調査)
		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)
		⑧通学環境の満足度の向上	
		⑨通勤環境の満足度の向上	
		⑩買い物・通院などの移動環境の満足度の向上	
		⑪子育て世代などの移動環境の満足度の向上	

大項目	分野	項目	把握手法
社会全体	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中心市街地の活性化	市歩行量調査, ビッグデータ, アンケート(意識調査)
		⑤地域の活性化	ビッグデータ, アンケート(意識調査)
		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
	地域社会C	①定住人口の維持・増加	住民基本台帳, 国勢調査
		②地価の維持・上昇	地価調査(県), 地価公示(国)
		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
		④住宅の新規着工数の維持・増加	
		⑤都市機能誘導施設の維持・増加	各種施設データ(GIS)
		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
		⑦景観の向上	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) 地域ブランド調査
		⑨税収の維持・増加	税システムより抽出
	環境D	①自動車の道路交通量の減少	道路交通センサス
		②温室効果ガス等の排出量の削減	県央広域都市圏生活行動実態調査 市環境審議会資料
		③道路騒音の改善	県央広域都市圏生活行動実態調査 市環境状況報告書
		④道路振動の抑制	道路交通センサス
	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
		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)

2-(1) 駅東側の整備効果について

③ 駅東側で整備効果が確認された代表的な項目

設定した44項目のうち、以下の8項目（黄色で着色）については、特に効果の発現が顕著である。

大項目	分野	項目
LRT利用者		①外出機会の増加
		②歩く機会の増加
		③交流機会の増加
		④公共交通全体の利便性の向上
		⑤送迎負担の軽減
		⑥目的地への移動に要する時間の短縮
		⑦目的地への移動に要する交通費用の減少
		⑧通学環境の満足度の向上
		⑨通勤環境の満足度の向上
		⑩買い物・通院などの移動環境の満足度の向上
		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
社会全体	住民生活A	①外出機会の増加
		②歩く機会の増加
		③交流機会の増加
		④公共交通全体の利便性の向上
		⑤送迎負担の軽減
		⑥目的地への移動に要する時間の短縮
		⑦目的地への移動に要する交通費用の減少
		⑧通学環境の満足度の向上
		⑨通勤環境の満足度の向上
		⑩買い物・通院などの移動環境の満足度の向上
		⑪子育て世代などの移動環境の満足度の向上

大項目	分野	項目
社会全体	地域経済B	①産業活動の活発化
		②事業所数の維持・増加
		③従業者数の維持・増加
		④中心市街地の活性化
		⑤地域の活性化
		⑥観光客数の維持・増加
	地域社会C	①定住人口の維持・増加
		②地価の維持・上昇
		③高層建築物の建築数の維持・増加
		④住宅の新規着工数の維持・増加
		⑤都市機能誘導施設の維持・増加
		⑥空き家・空き地の減少
		⑦景観の向上
		⑧地域のイメージアップ
		⑨税収の維持・増加
	環境D	①自動車の道路交通量の減少
		②温室効果ガス等の排出量の削減
		③道路騒音の改善
		④道路振動の抑制
	安全E	①道路交通事故の減少
		②免許返納数の増加
		③災害時の安心感の向上



○ 発現期間を「短期」としている評価項目



効果の対象：ライトライン利用者 ① 外出機会の増加

把握手法

アンケート

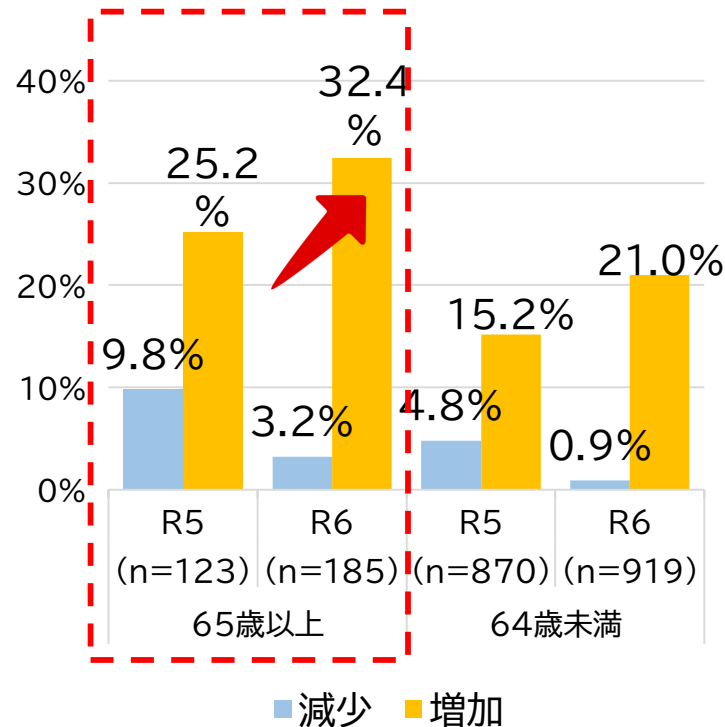
効果発現までの期間

短期（～5年）

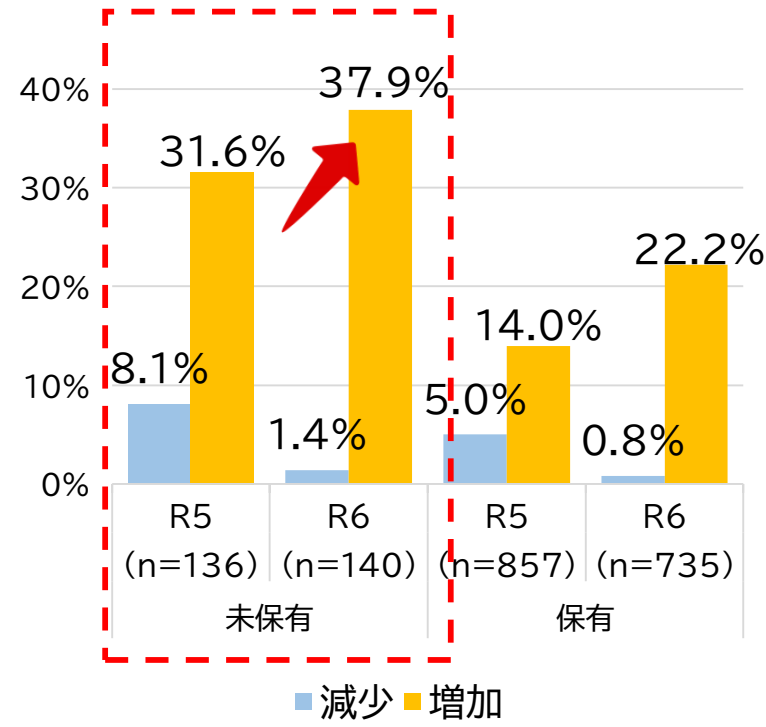
■属性別の外出頻度（平日）の変化

開業前と比較して、**高齢者や免許・自動車を保有していない人の外出頻度が増加**

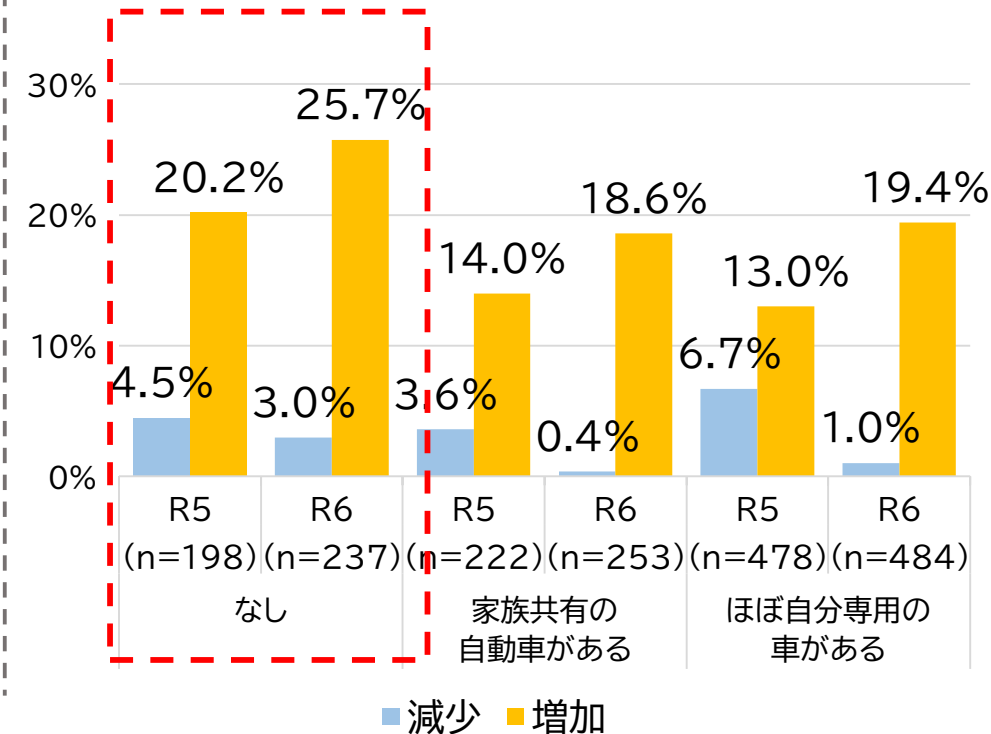
年齢別



運転免許保有状況別



自動車保有状況別



効果の対象：ライトライン利用者 ①

外出機会の増加

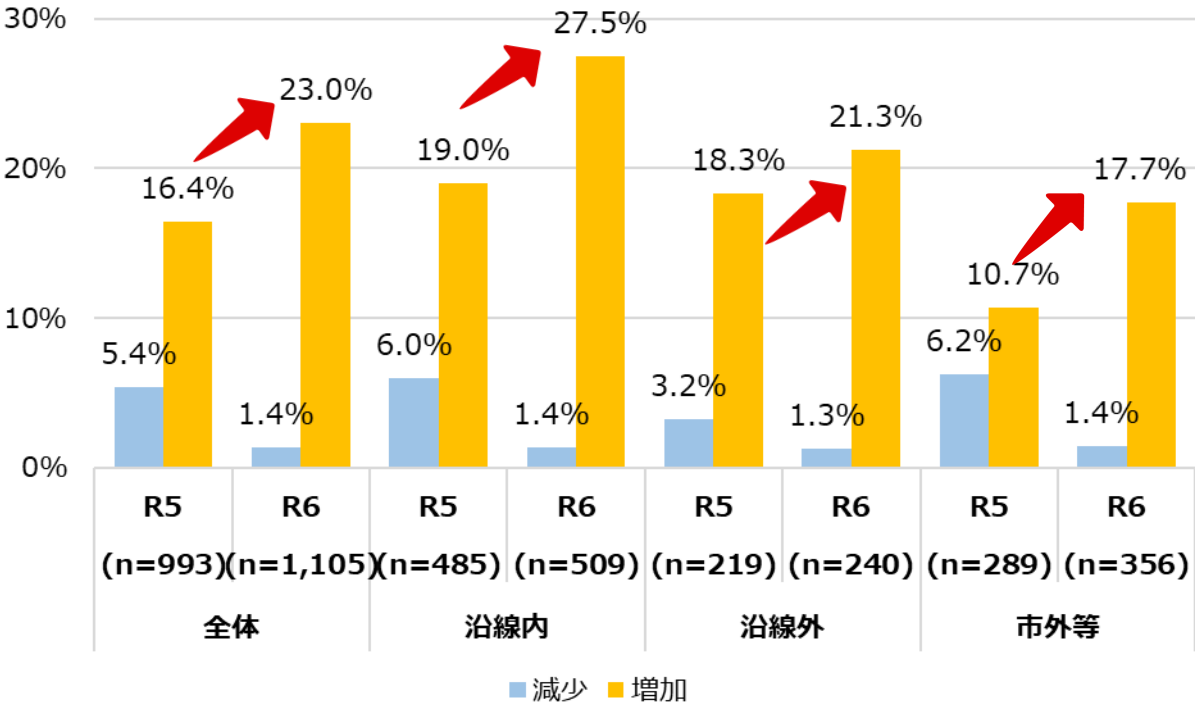
把握手法
アンケート

効果発現までの期間
短期（～5年）

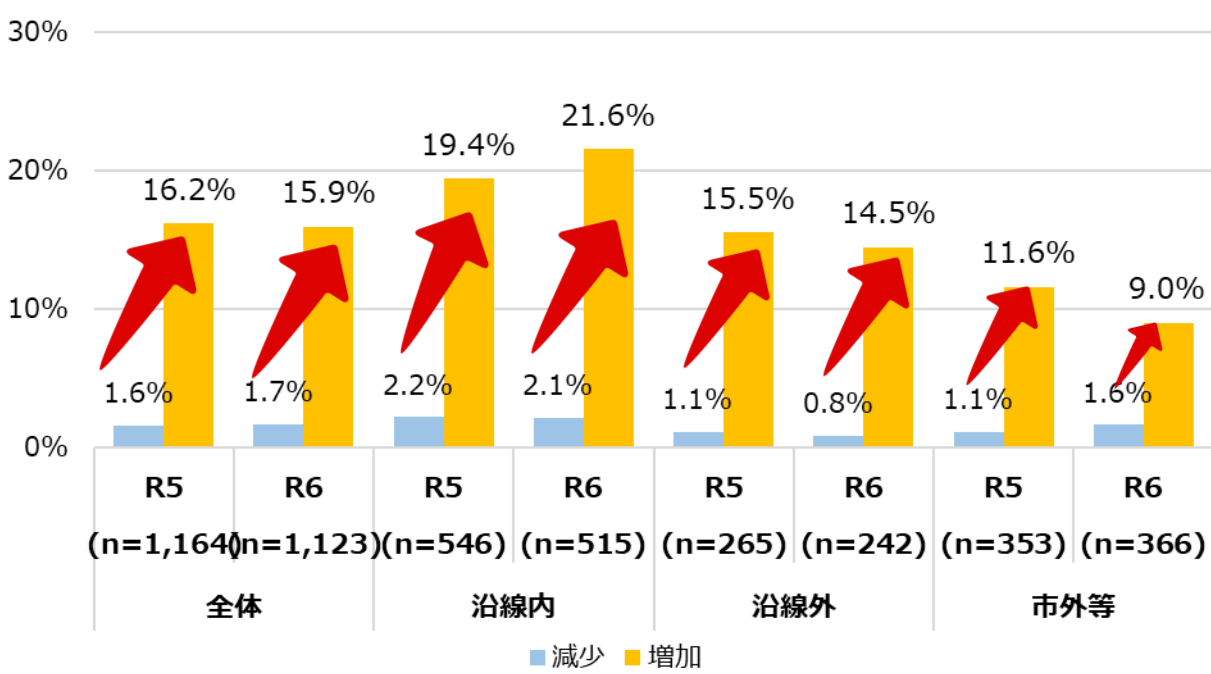
■外出頻度の変化

開業前と比較して大幅に増加しており、さらにR5年からR6年にかけて増加している。

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)



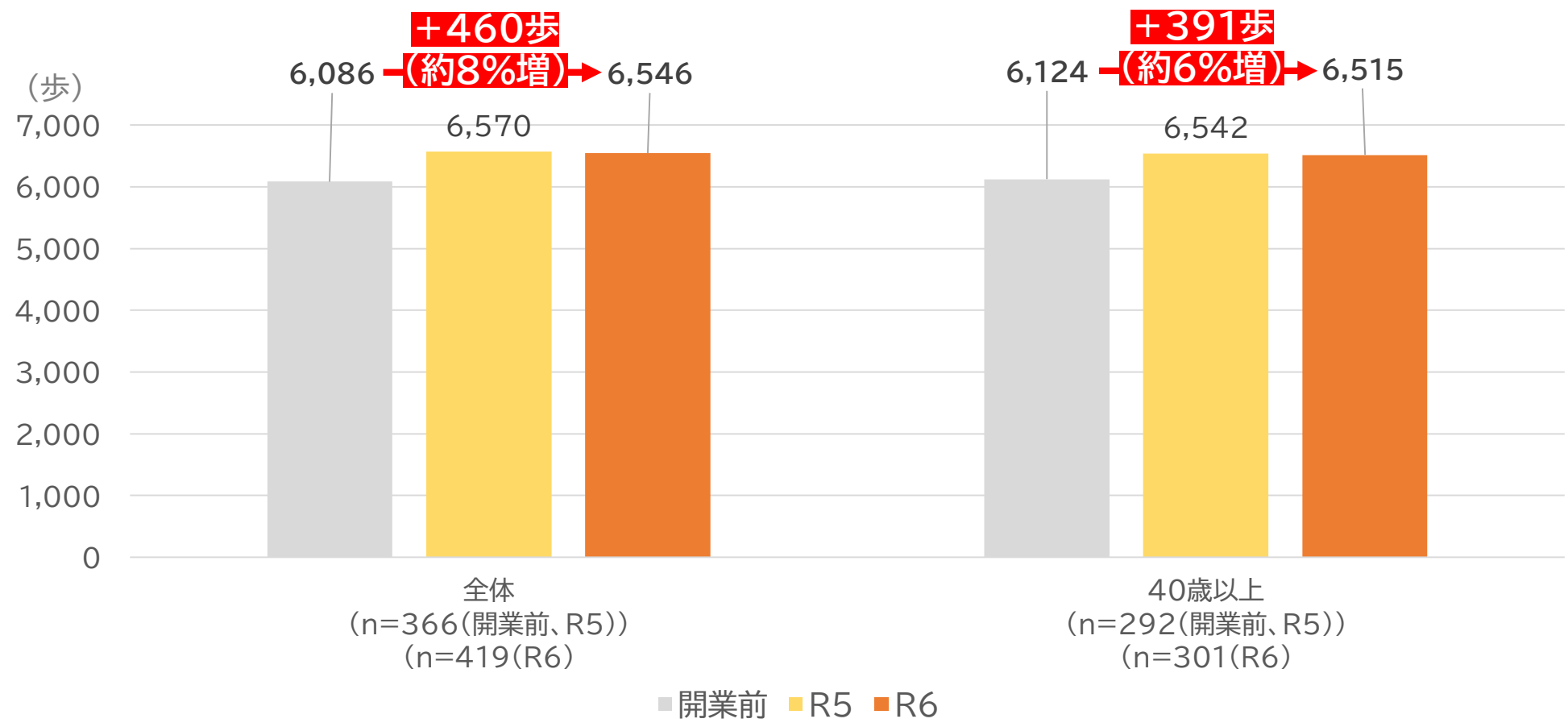
効果の対象：ライトライン利用者 ② 歩く機会の増加

把握手法
アンケート

効果発現までの期間
短期（～5年）

■平均歩数の変化

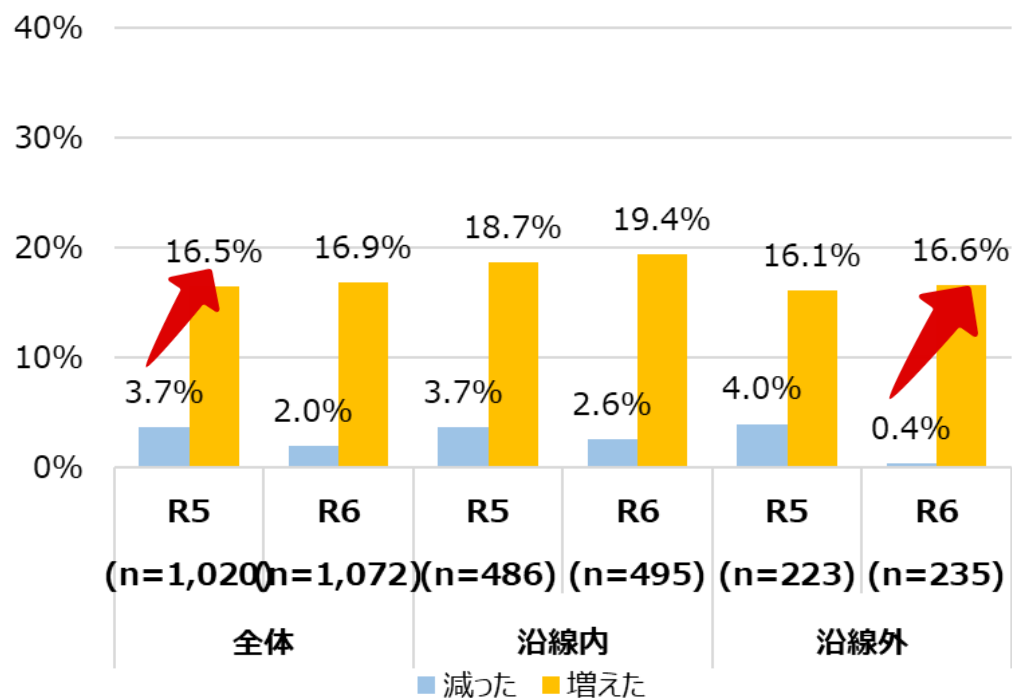
- ・ 開業前と比較して、1日あたりの平均歩数は460歩増加
- ・ また、歩数の増加による健康増進が期待できる40歳以上の1日あたりの平均歩数は391歩増加



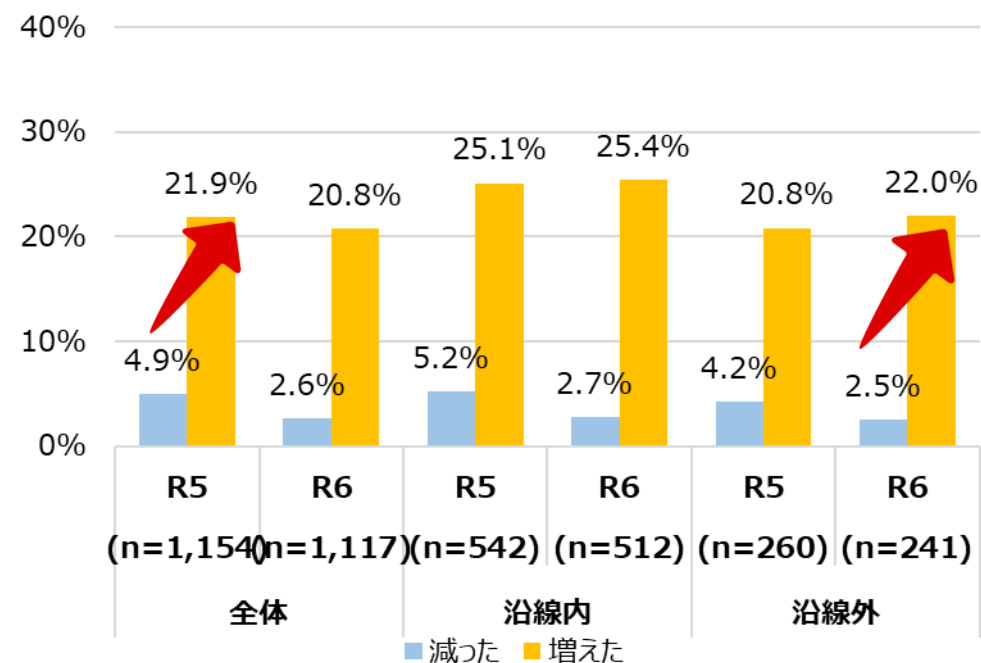
■交流機会の変化

- 開業前と比較して、「交流機会」「帰宅時の立ち寄り」とともに増加傾向
- 沿線内のみならず、沿線外でも交流機会が増加している。

交流機会（飲み会、外食等）



帰宅時の立ち寄り（飲み会、外食等）



効果の対象：ライトライン利用者 ⑥ 目的地への移動に要する時間の短縮

把握手法

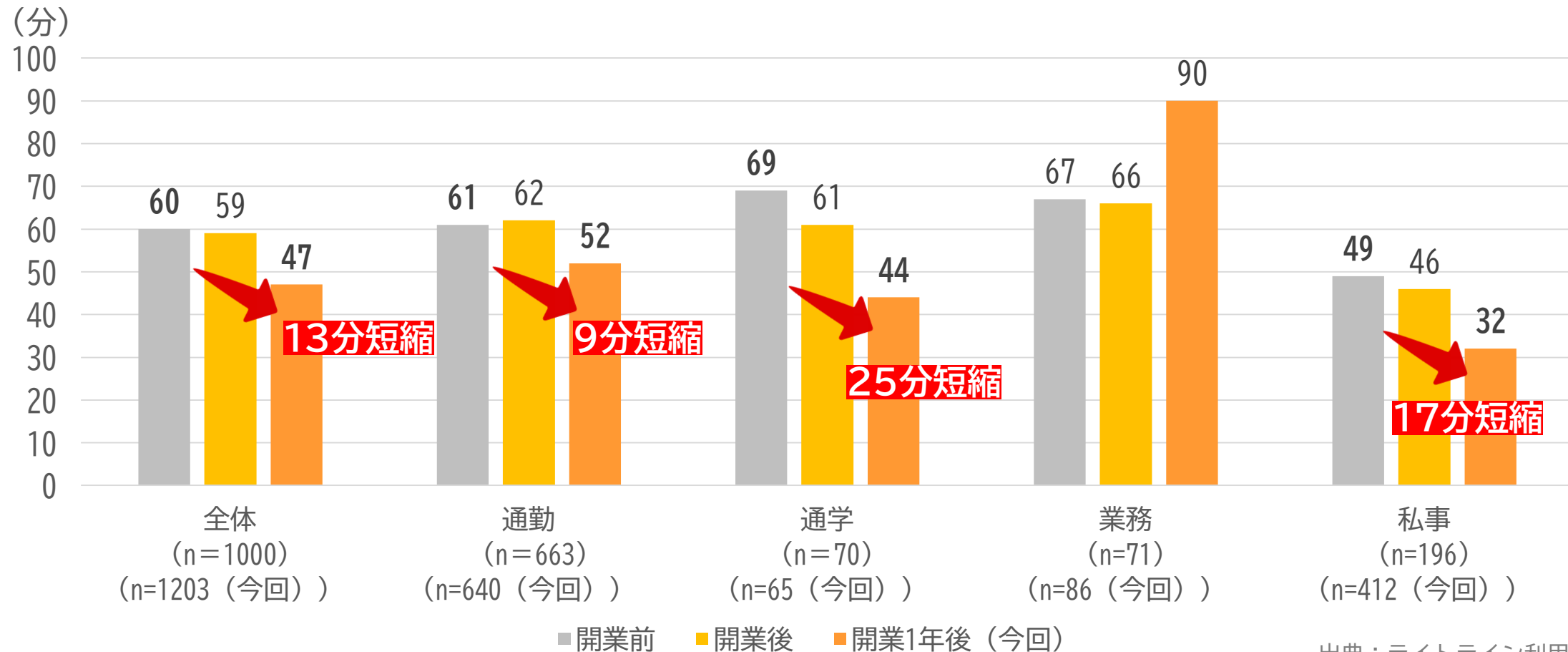
アンケート

効果発現までの期間

短期（～5年）

■所要時間の変化（実数）

- ・ 開業前とR6の所要時間を比較すると、**全体で13分短縮**
- ・ 目的別にみると**通勤で9分**、**通学で25分**、**私事で17分短縮**



効果の対象：ライトライン利用者 ⑦ 目的地への移動に要する交通費用の減少

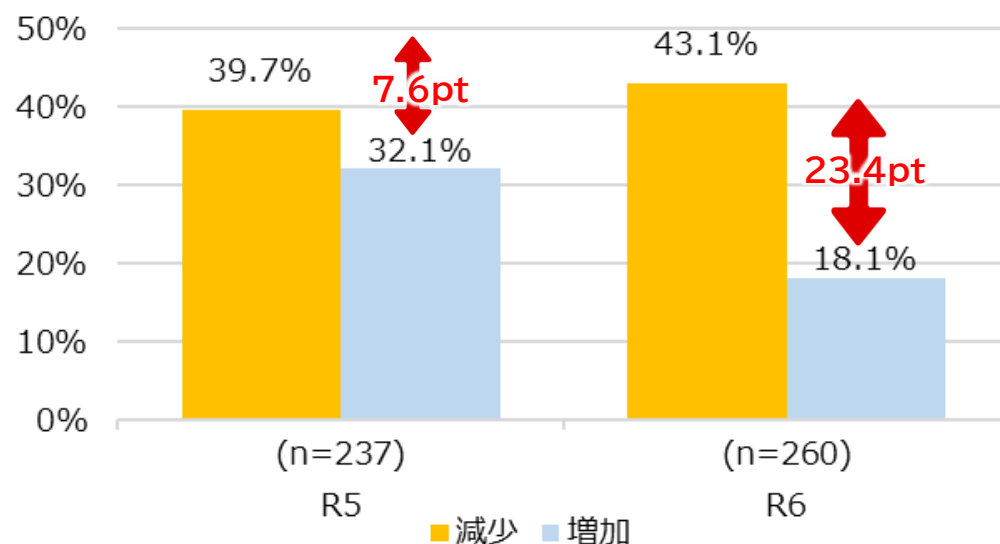
把握手法
アンケート

効果発現までの期間
短期（～5年）

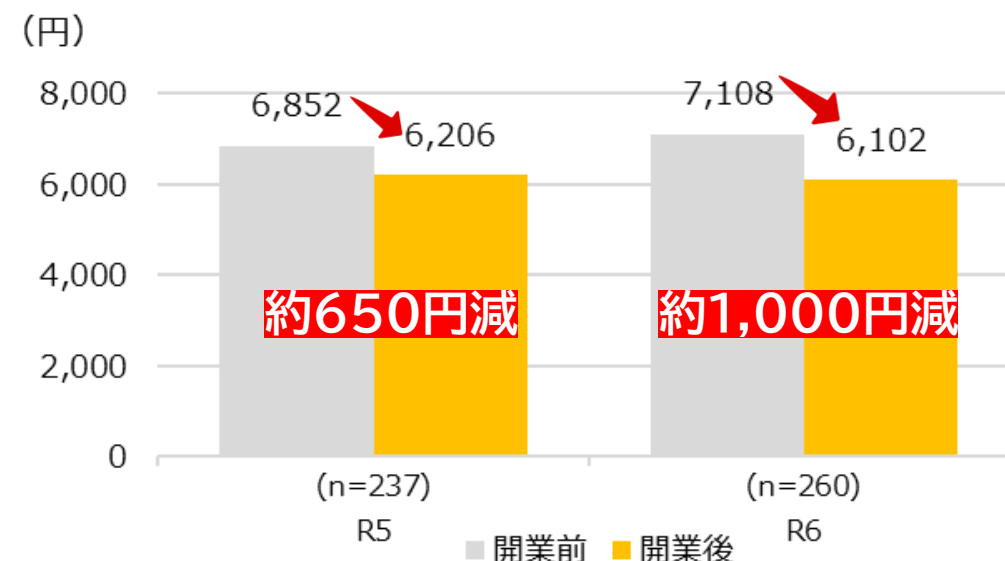
■交通費用（自動車からの転換者）の変化

- ・ R 5 調査より R 6 調査の方が「交通費用が減少」と答えた者の割合が多くなった。
- ・ 交通費用の変化においては、R 5 調査の約 6 5 0 円減少から **R 6 調査では約 1, 0 0 0 円減少**となった。

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）>



効果の対象：ライトライン利用者 ⑦ 目的地への移動に要する交通費用の減少

把握手法

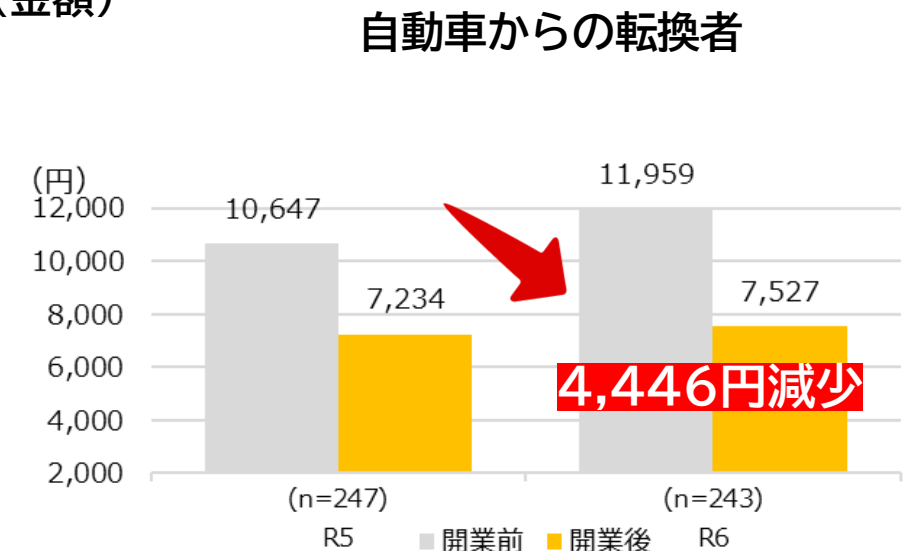
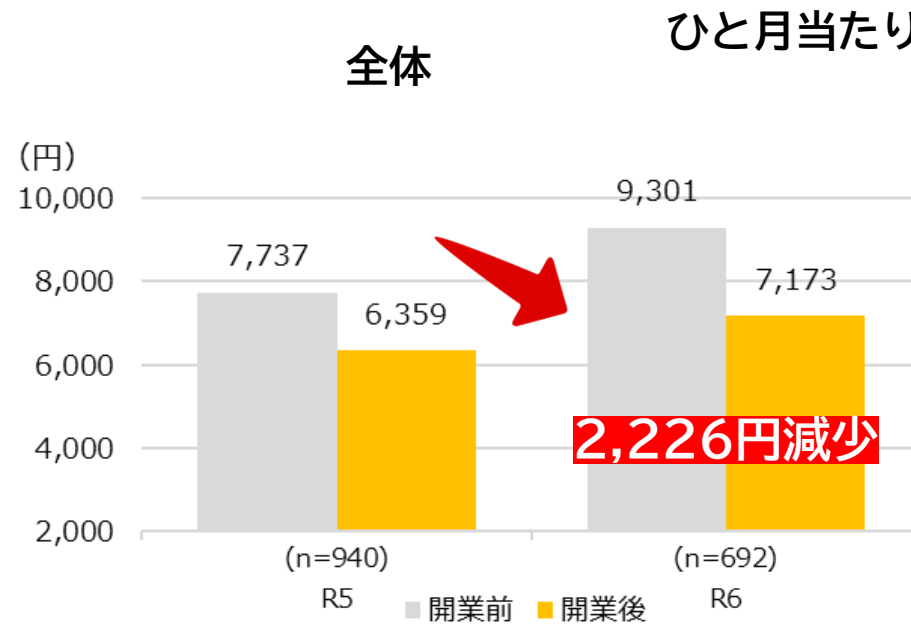
アンケート

効果発現までの期間

短期（～5年）

■交通費用のうち燃料費の変化

- ・ 開業前と比較して、全体及び自動車の転換者で減少傾向
- ・ 特に、自動車からの転換者は、**4,446円減少**



出典：ライトライン利用者調査

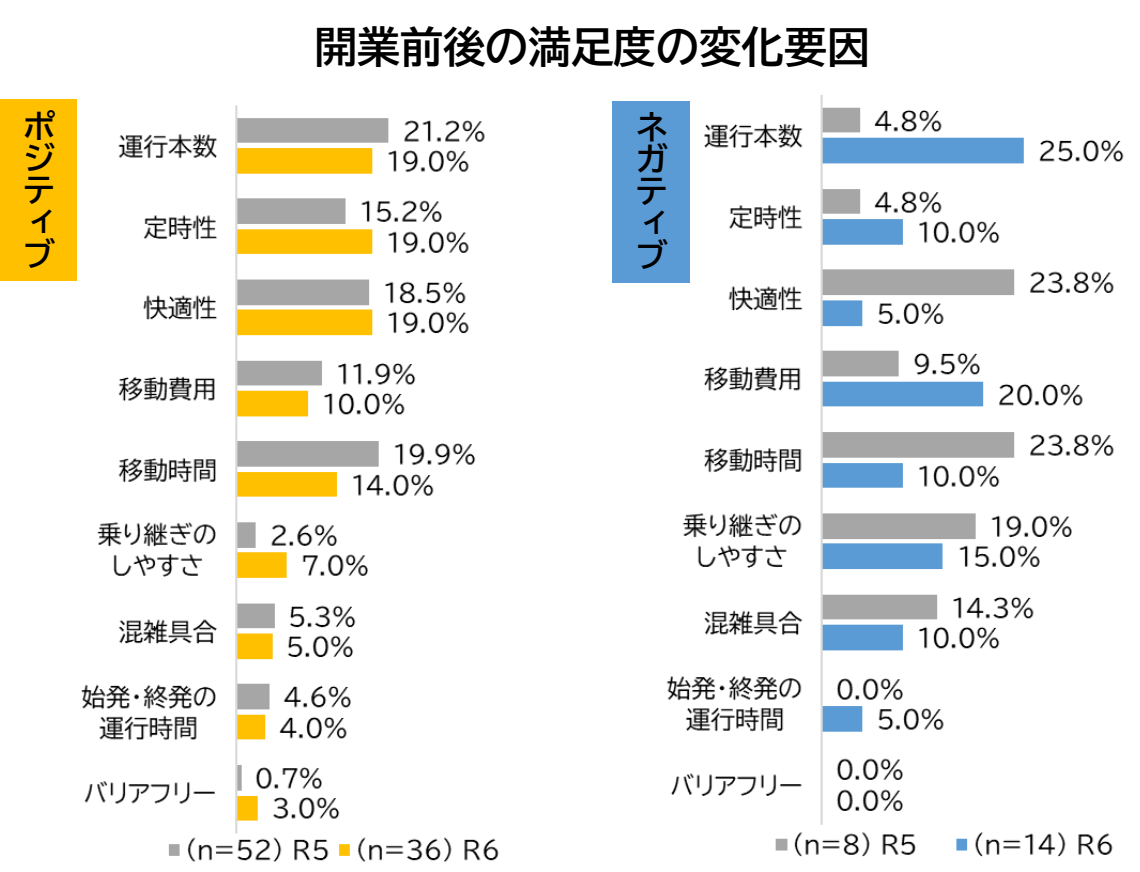
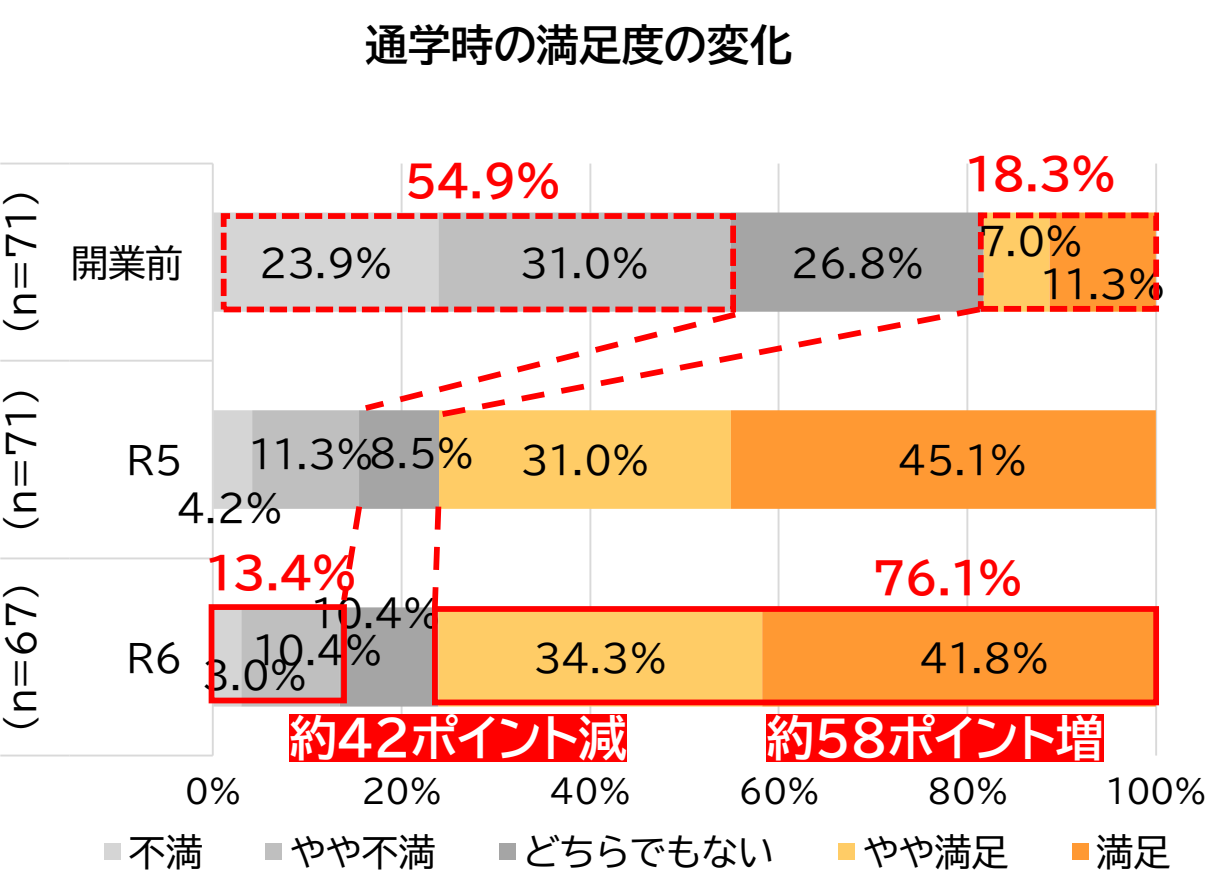
効果の対象：ライトライン利用者 ⑧
通学環境の満足度の向上

把握手法
アンケート

効果発現までの期間
短期（～5年）

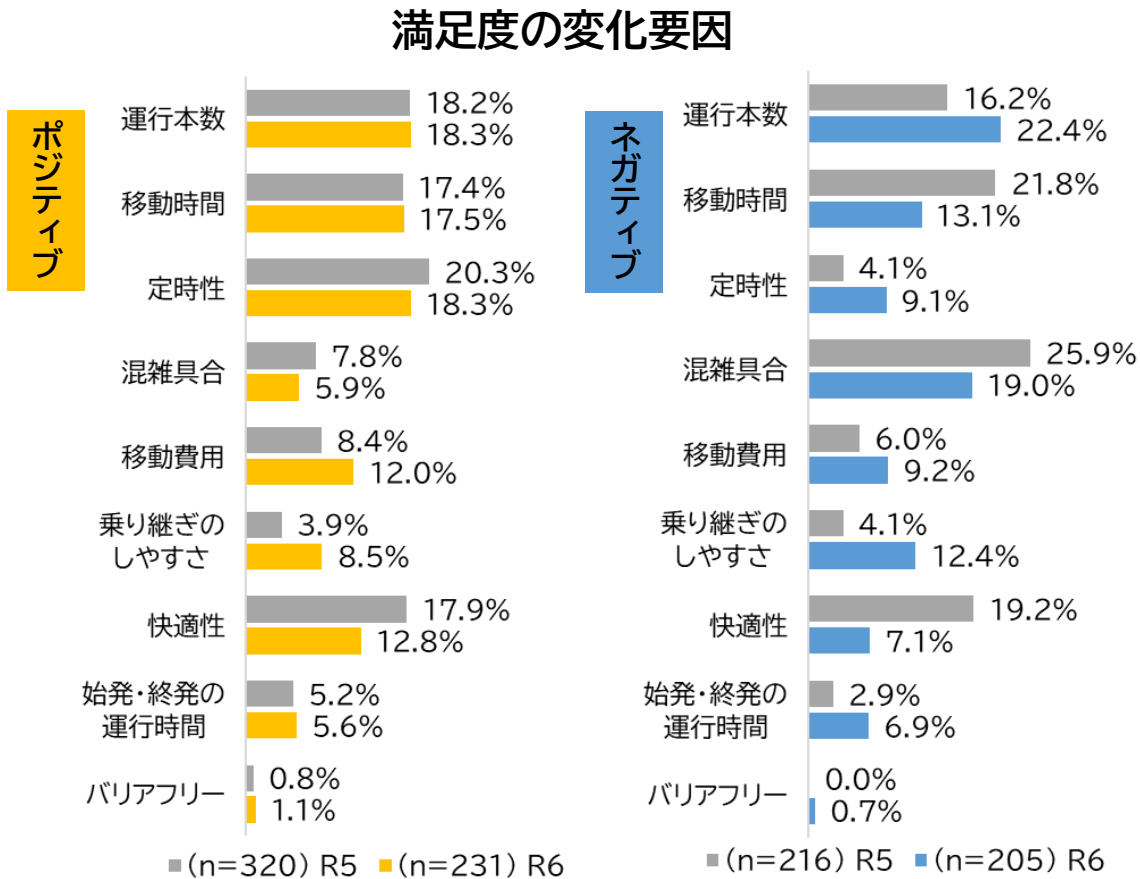
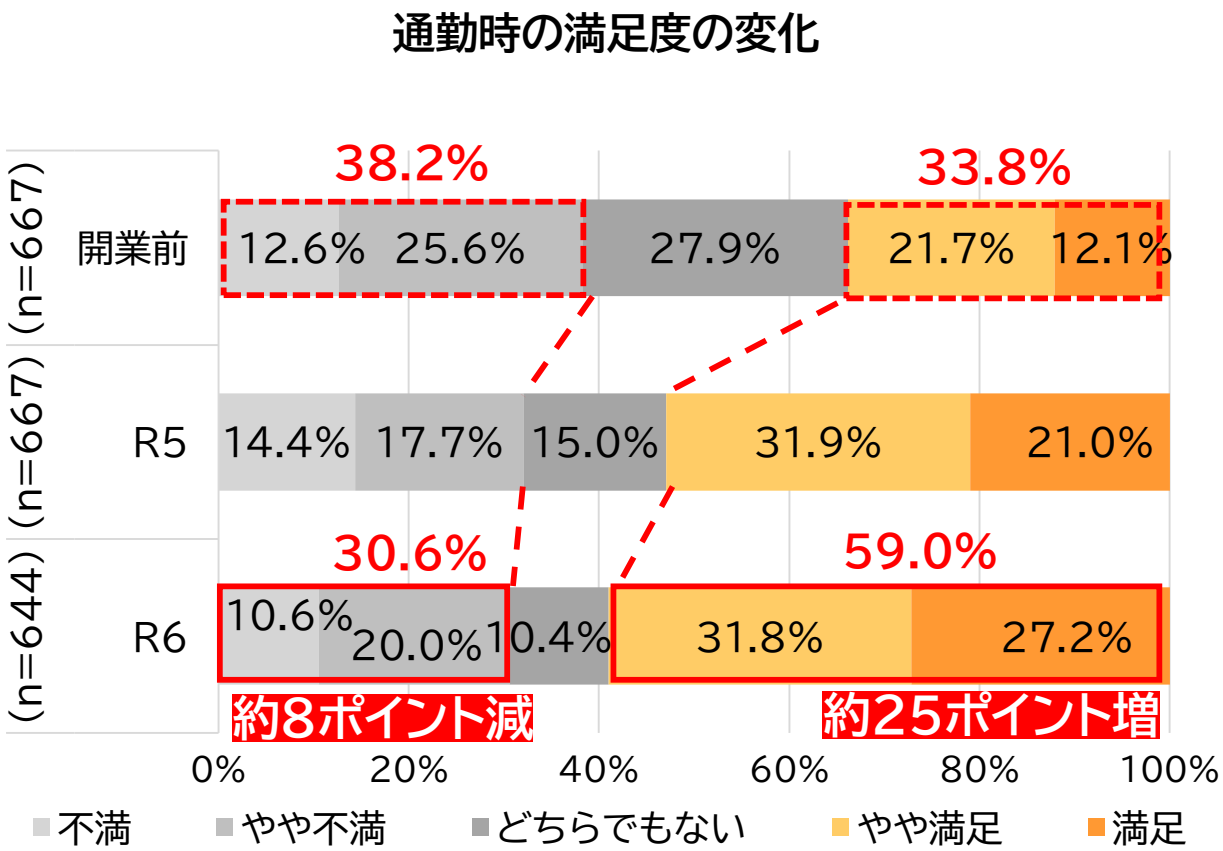
■通学目的利用者の移動に関する満足度

- 開業前と比較して、「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54.9%から13.4%と約42ポイント減少



■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、「やや満足」「満足」が33.8% から59.0%と約25ポイント増加
- また、「やや不満」「不満」が38.2% から30.6%と約8ポイント減少



効果の対象：ライトライン利用者 ⑩
買い物・通院などの移動環境の満足度の向上

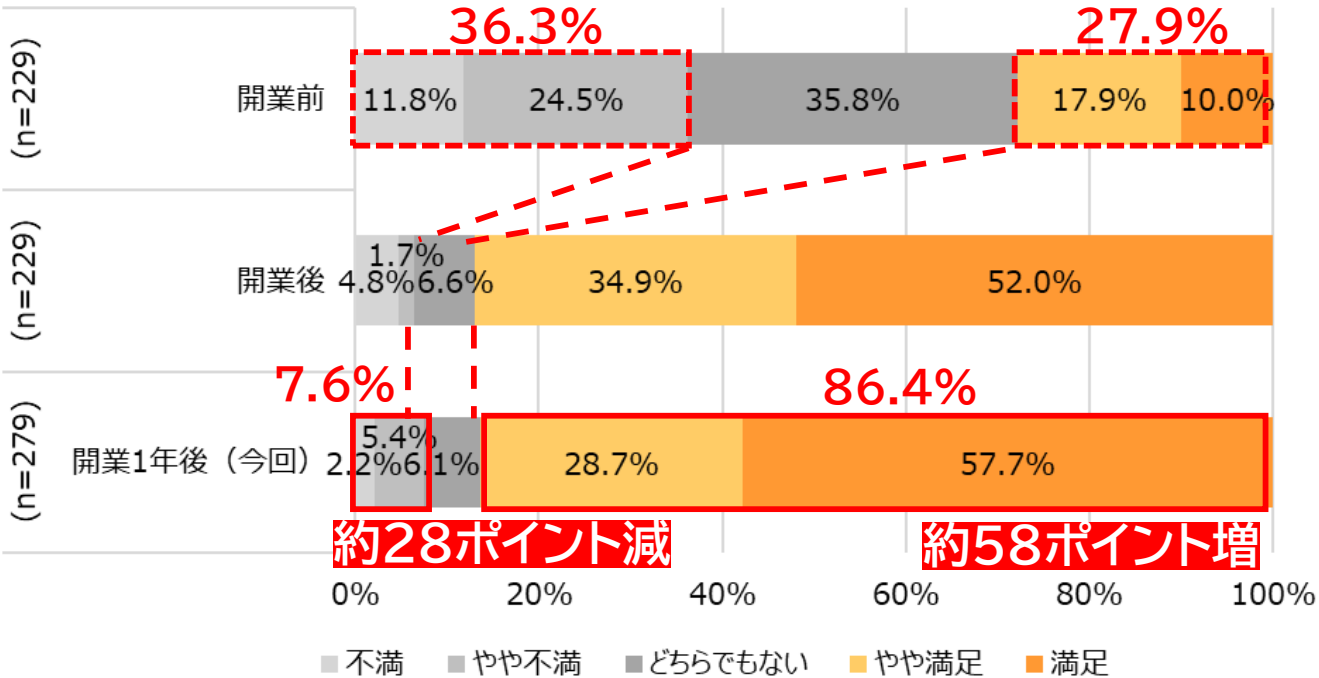
把握手法
アンケート

効果発現までの期間
短期（～5年）

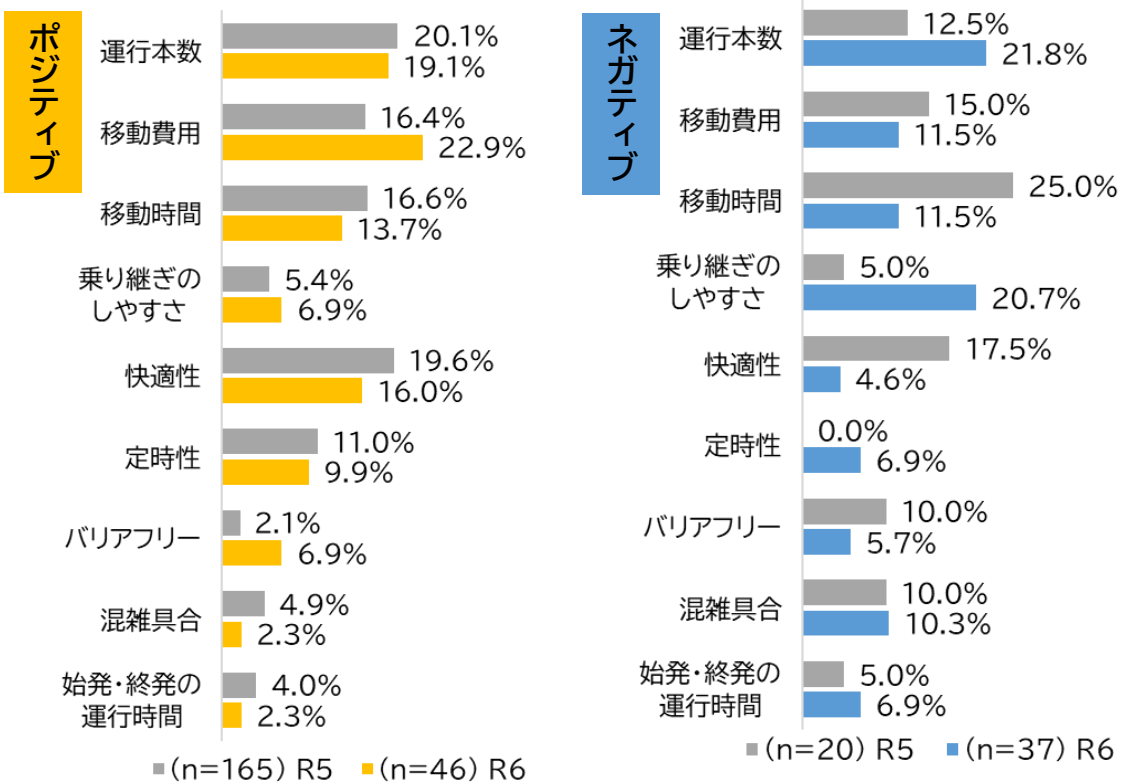
■私事目的利用者の移動に関する満足度

- ・ 買い物・通院などの私事を目的とした移動に関する満足度は、開業前と比較して、「やや満足」「満足」が27.9%から86.4%と約58ポイント増加
- ・ また、「やや不満」「不満」は36.3%から7.6%と約28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



効果の対象：ライトライン利用者 ⑪
子育て世代や車いす利用者などの満足度の向上

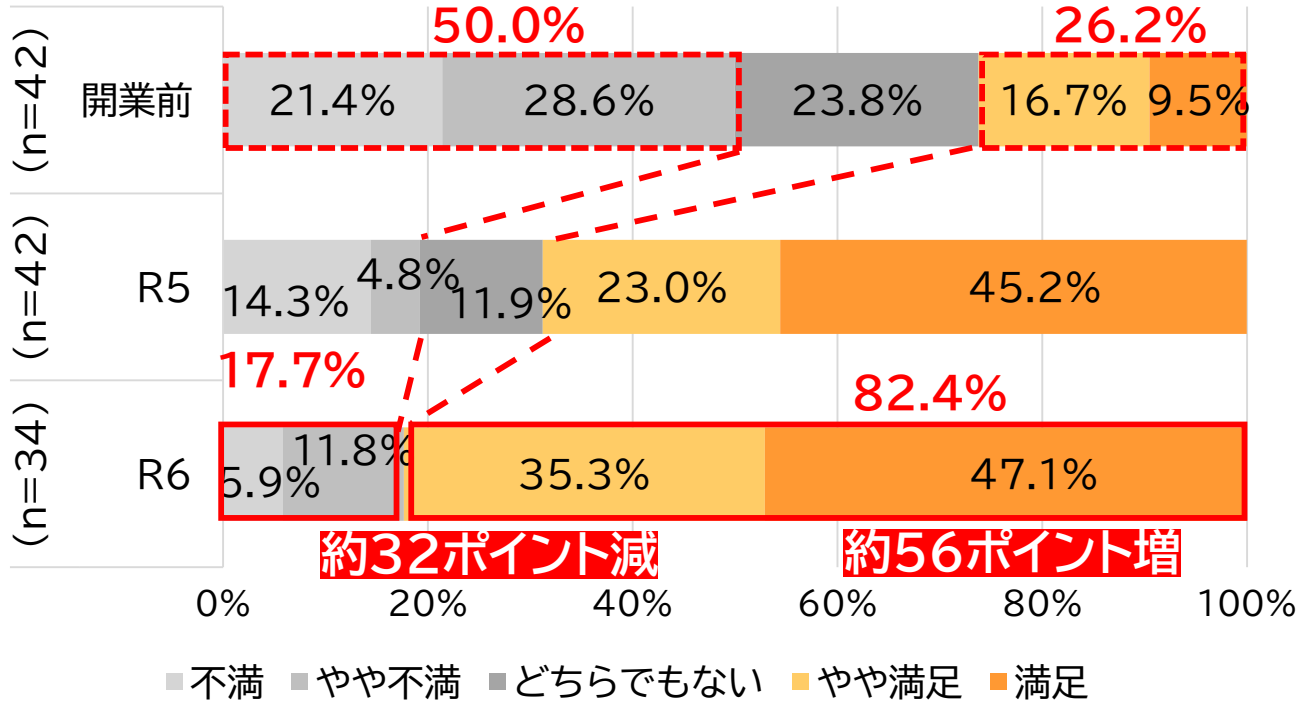
把握手法
アンケート

効果発現までの期間
短期（～5年）

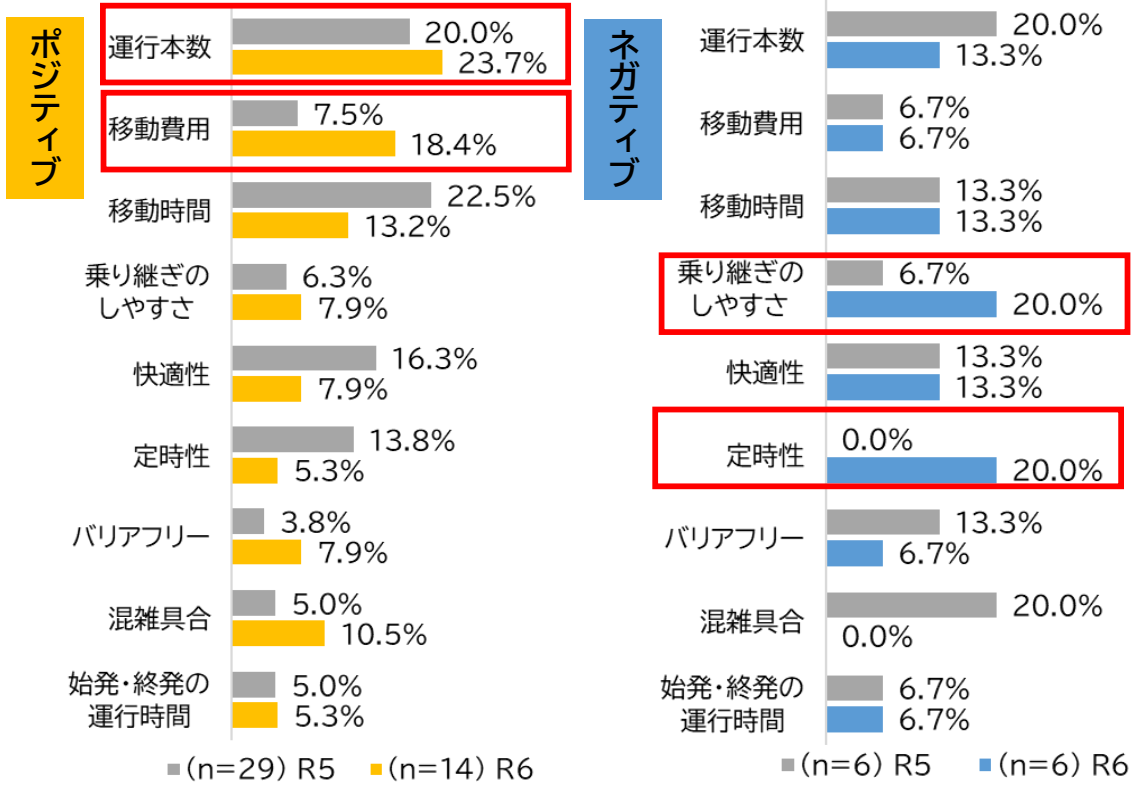
■子育て世代や車いす利用者などの移動に関する満足度

- 開業前と比較して、「やや満足」「満足」が26.2%から82.4%と約56ポイント増加
- また、「やや不満」「不満」は50.0%から17.7%と約32ポイント減少

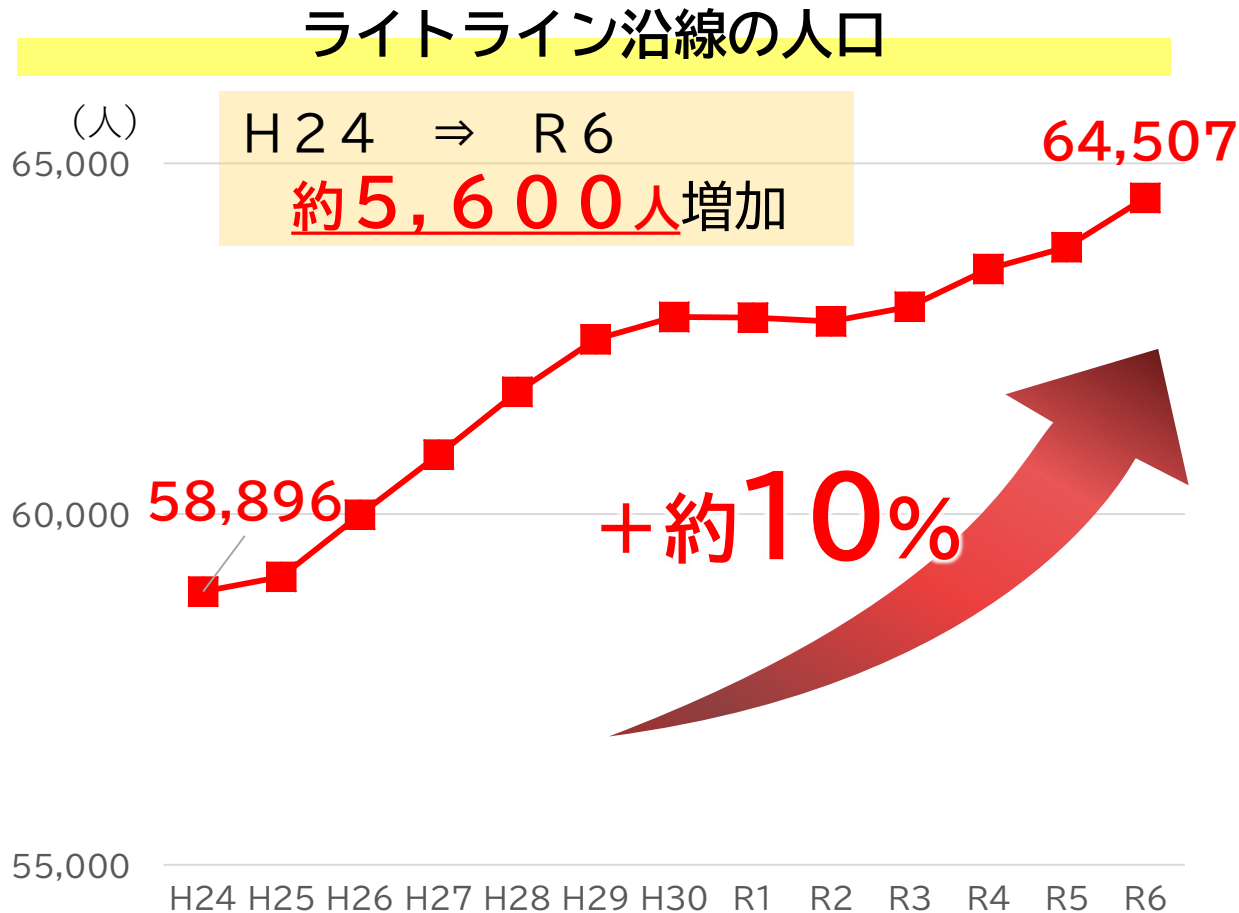
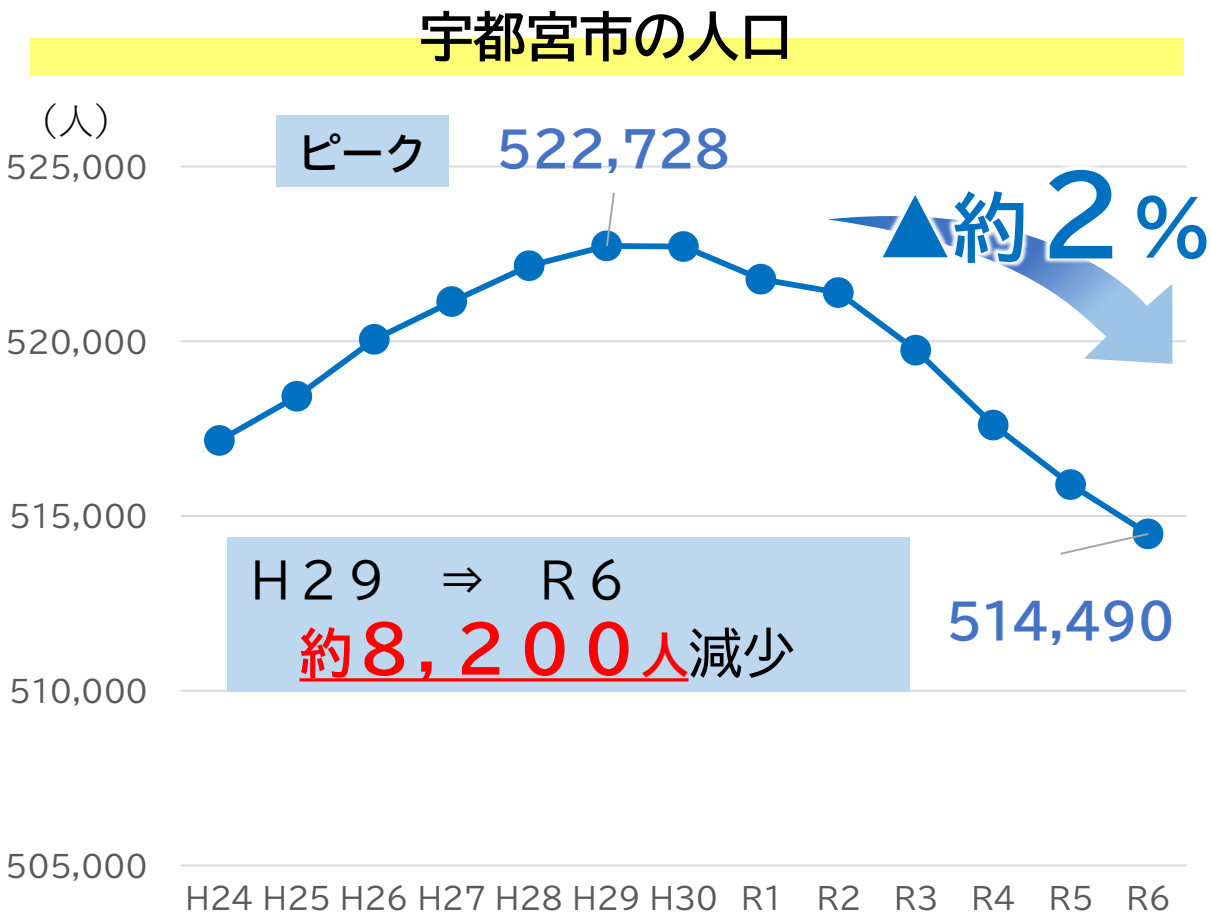
満足度の変化



満足度の変化要因

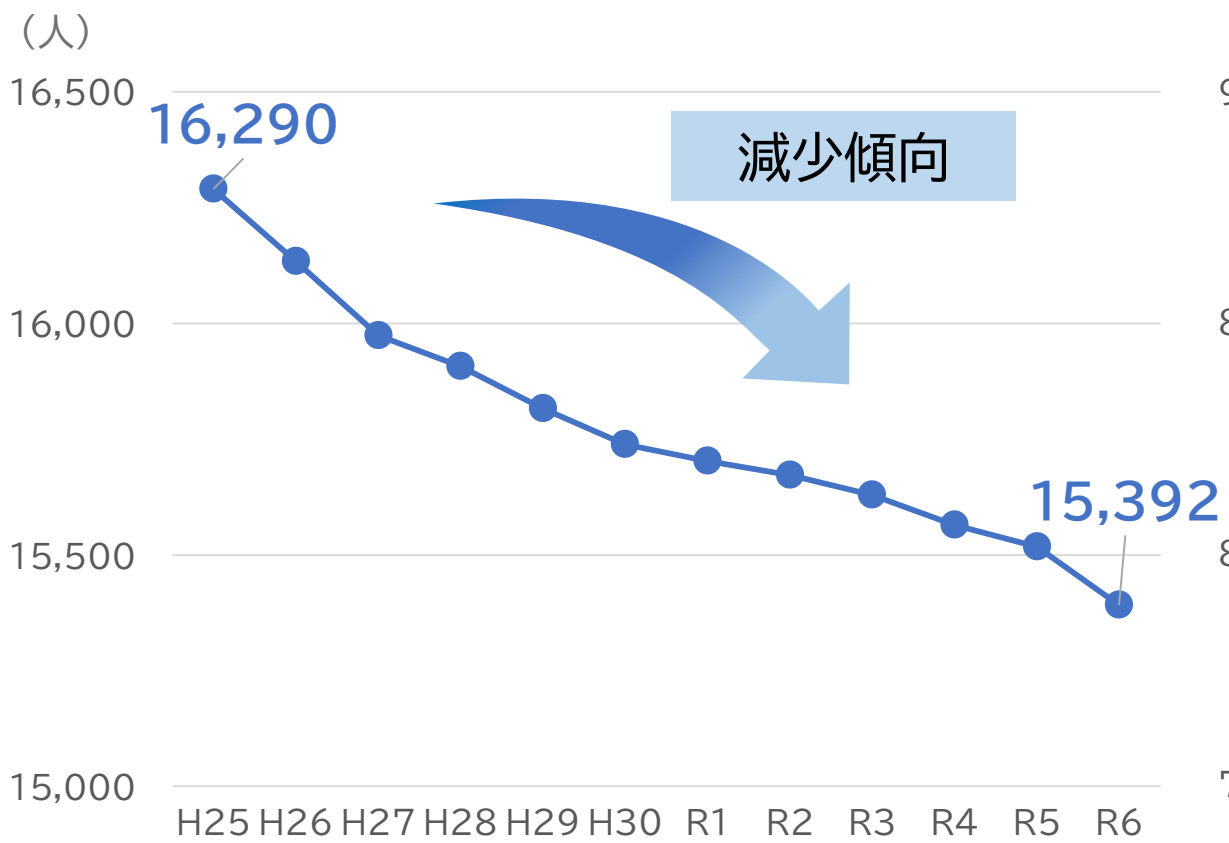


宇都宮市の人口は、H29をピークにR6までに約8,200人減少する一方、ライトライン沿線は、H24からR6までに約5,600人増加し、約6.5万人となっている。

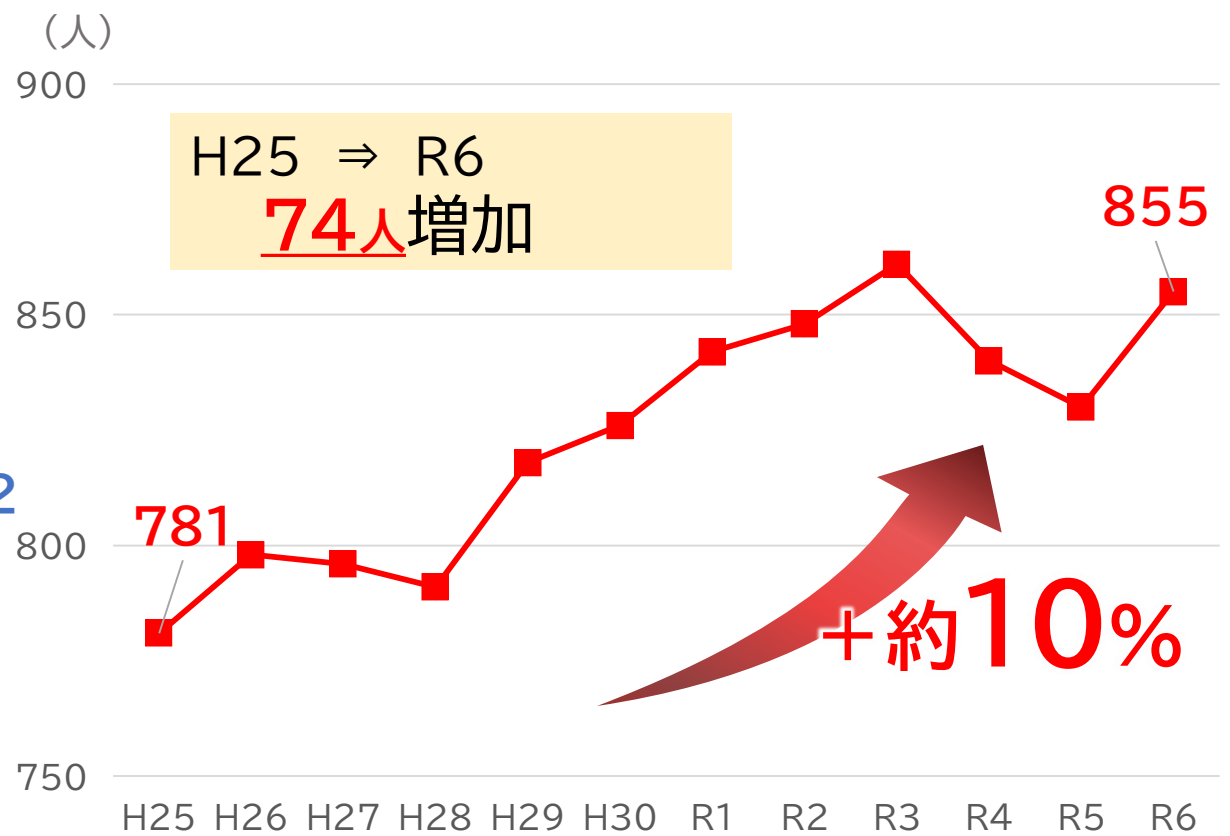


芳賀町の人口は、減少傾向が続いているものの、ライトライン沿線の下原地区では、芳賀町への延伸要望を行ったH25以降、増加基調に転じて R6には74人増の855人 となっている。

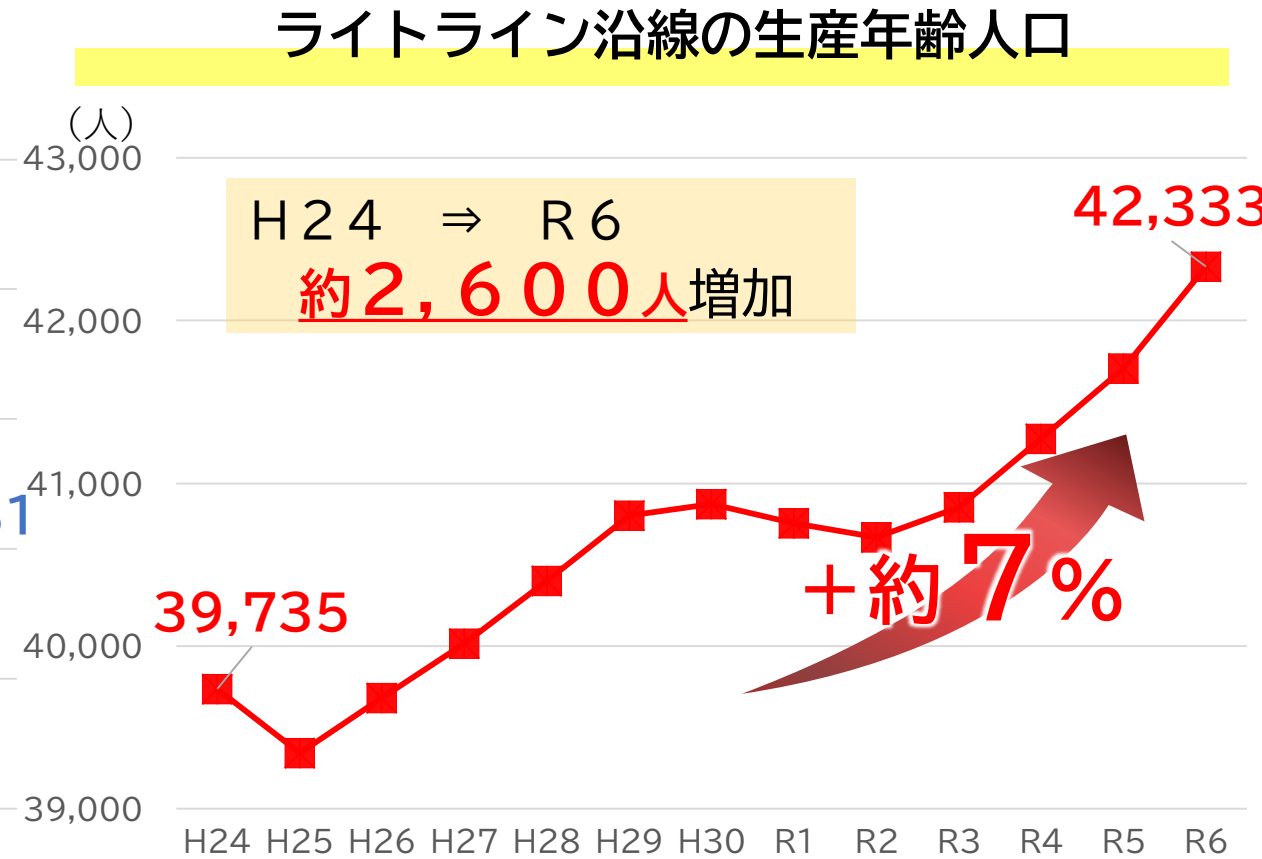
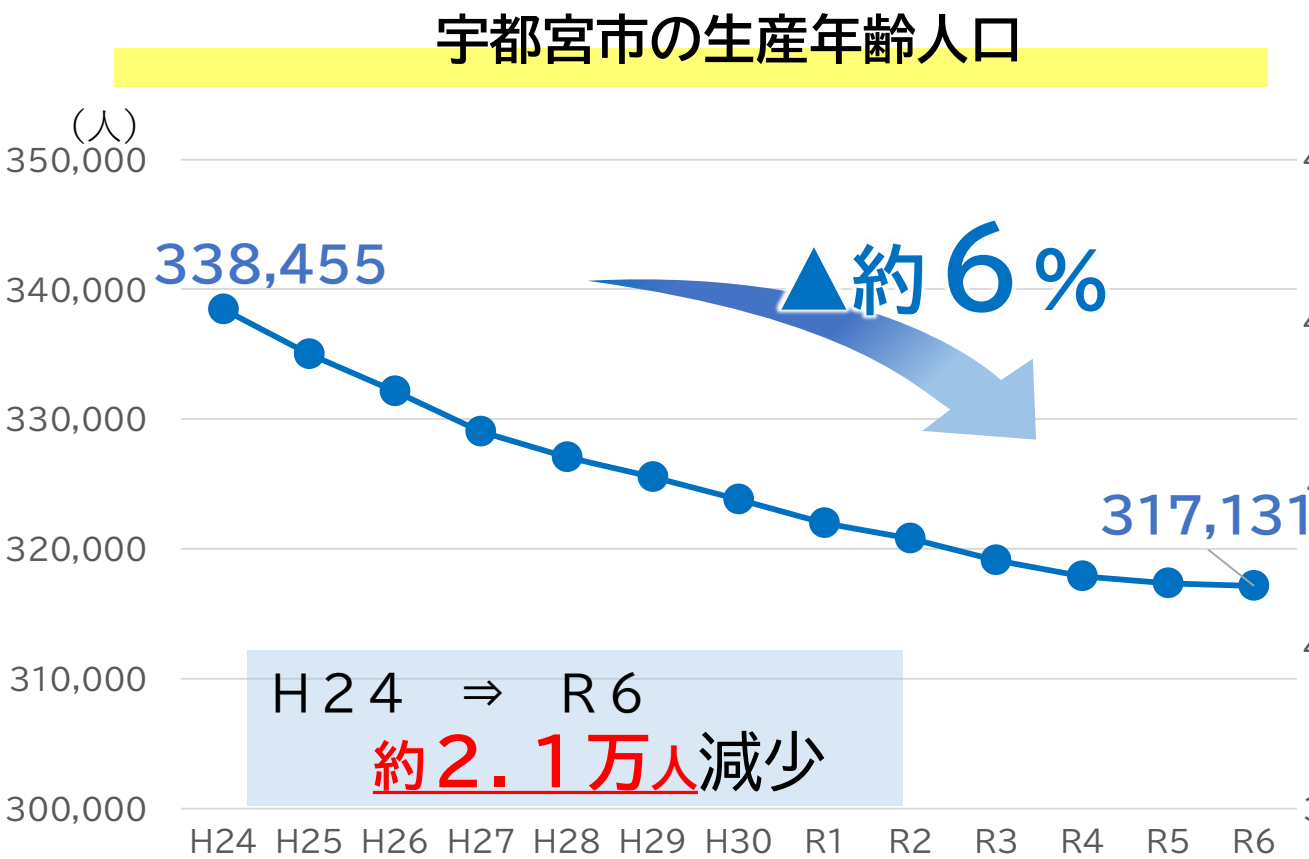
芳賀町の人口



下原地区の人口



宇都宮市の生産年齢人口は、H24からR6にかけて約2.1万人減少しているのに対し、ライトライン沿線では約2,600人増加



出典：宇都宮市「住民基本台帳人口」各年9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

効果の対象：社会全体・地域社会C ①
定住人口の維持・増加

把握手法
各種統計

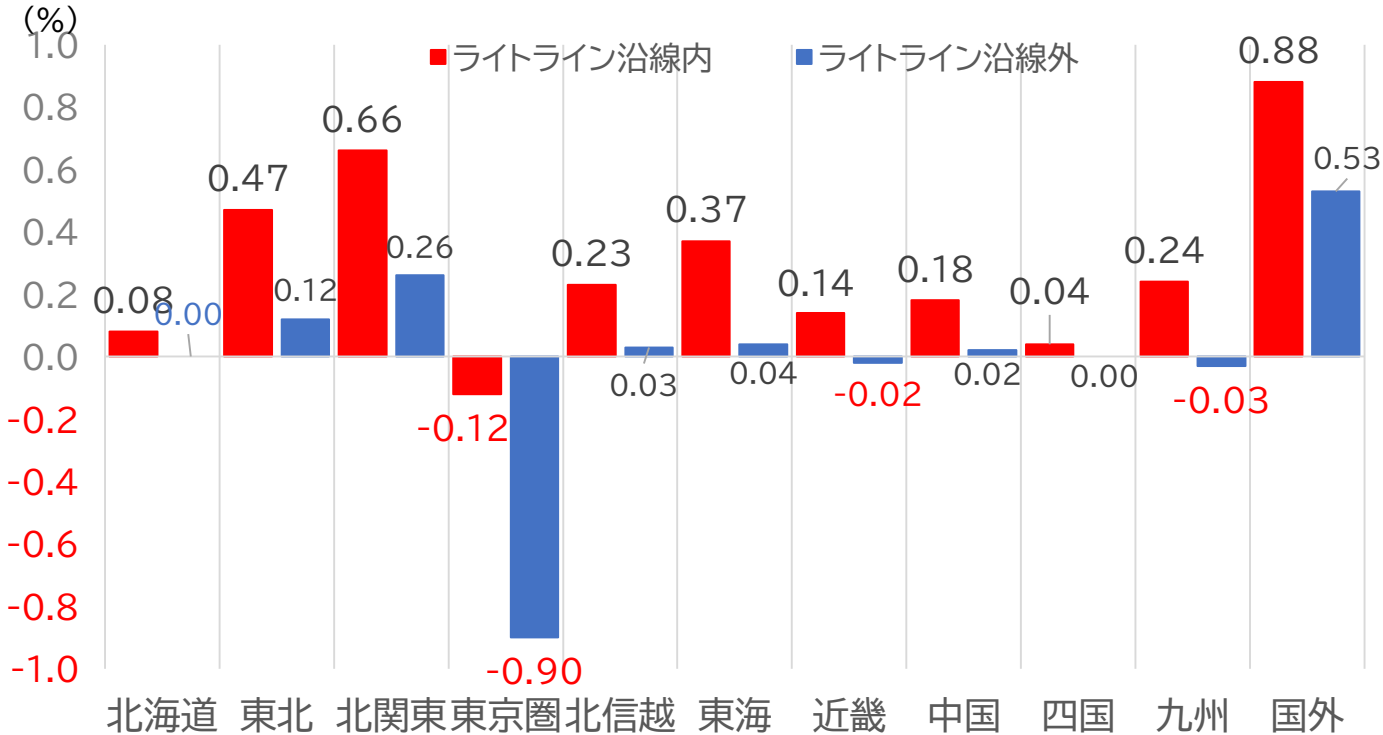
効果発現までの期間
短期（～5年）

- 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。

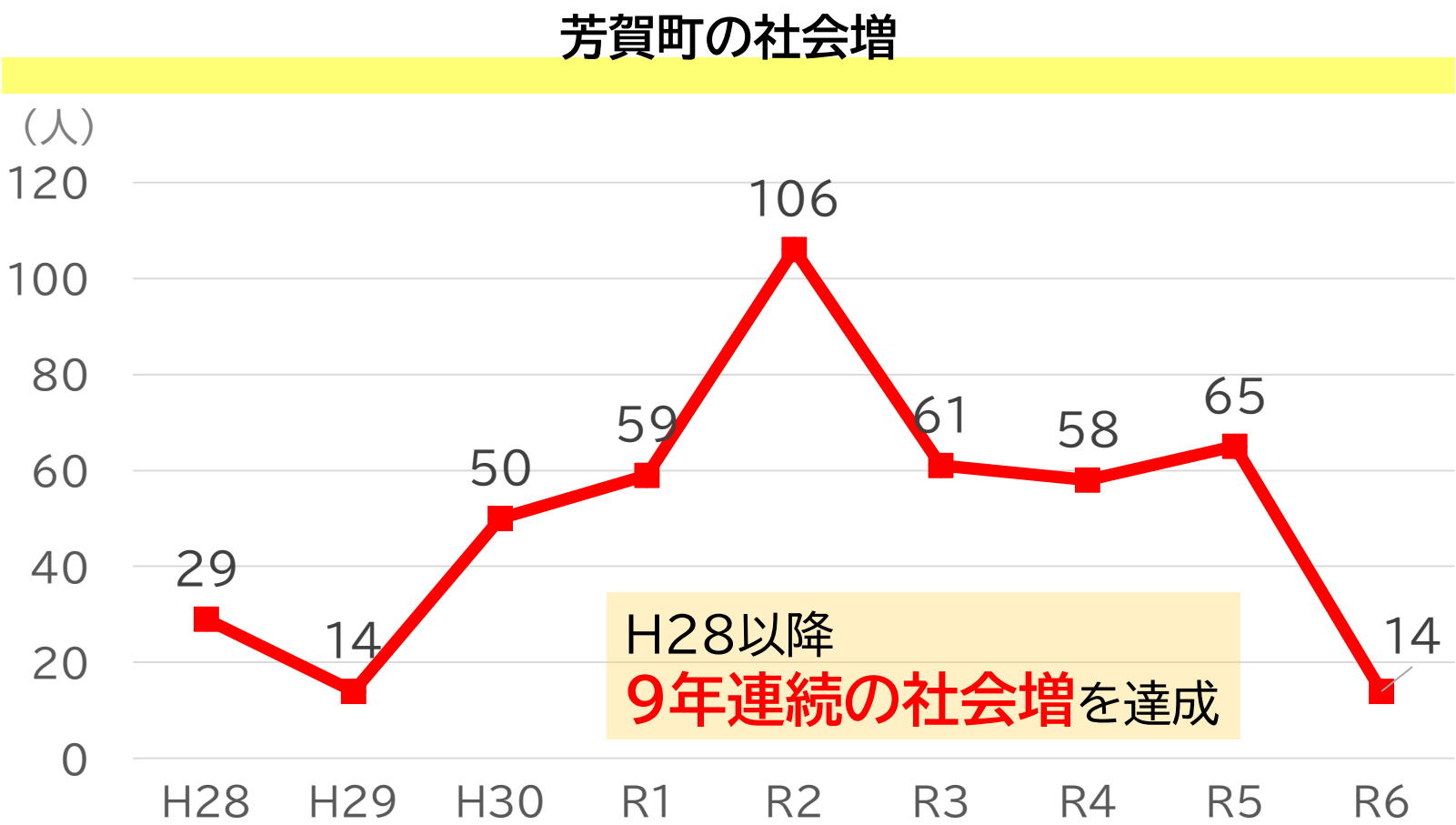
本市社会動態の状況

	転入数	転出数	社会増減
ライトライン沿線内	13,077	11,197	1,880 (+2.99%)
ライトライン沿線外	52,904	52,875	29 (+0.01%)
宇都宮市	65,981	64,072	1,909 (+0.37%)

地域別の転入超過率（－は転出超過率）



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、9年連続増加を達成



出典：芳賀町「住民基本台帳人口」（各年度3月1日時点）

表. 社会増加の大きい市町村(日本人)

順位	社会増加率	
	市町村名	%
1	上三川町	0.38
2	那須町	0.24
3	芳賀町	0.14
4	さくら市	0.09
5	小山市	0.03

表. 社会減少の大きい市町村(日本人)

順位	社会減少率	
	市町村名	%
1	塩谷町	△0.92
2	那珂川町	△0.71
3	高根沢町	△0.61
3	日光市	△0.55
5	那須烏山市	△0.54

出典：栃木県「令和6年市町村別の人口及び人口動態」

効果の対象：社会全体・地域社会C ②

地価の維持・上昇

把握手法

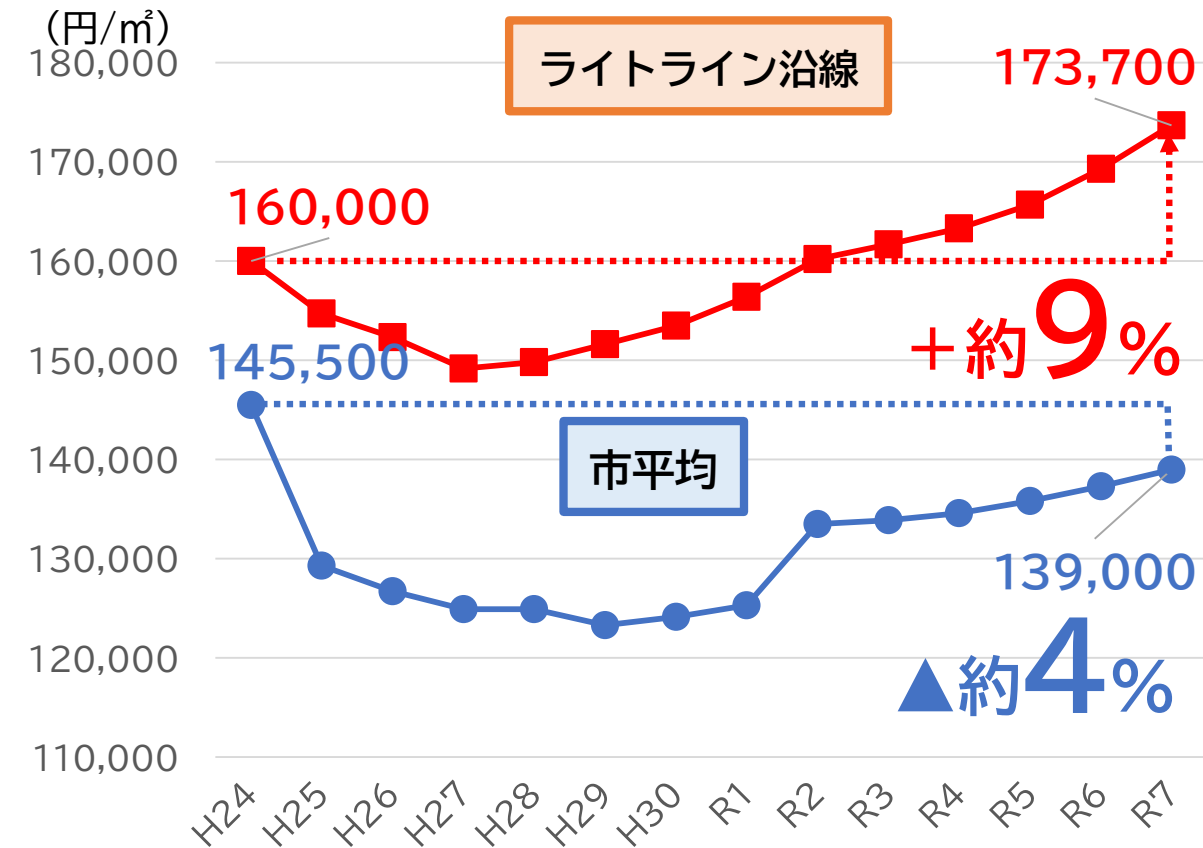
各種統計

効果発現までの期間

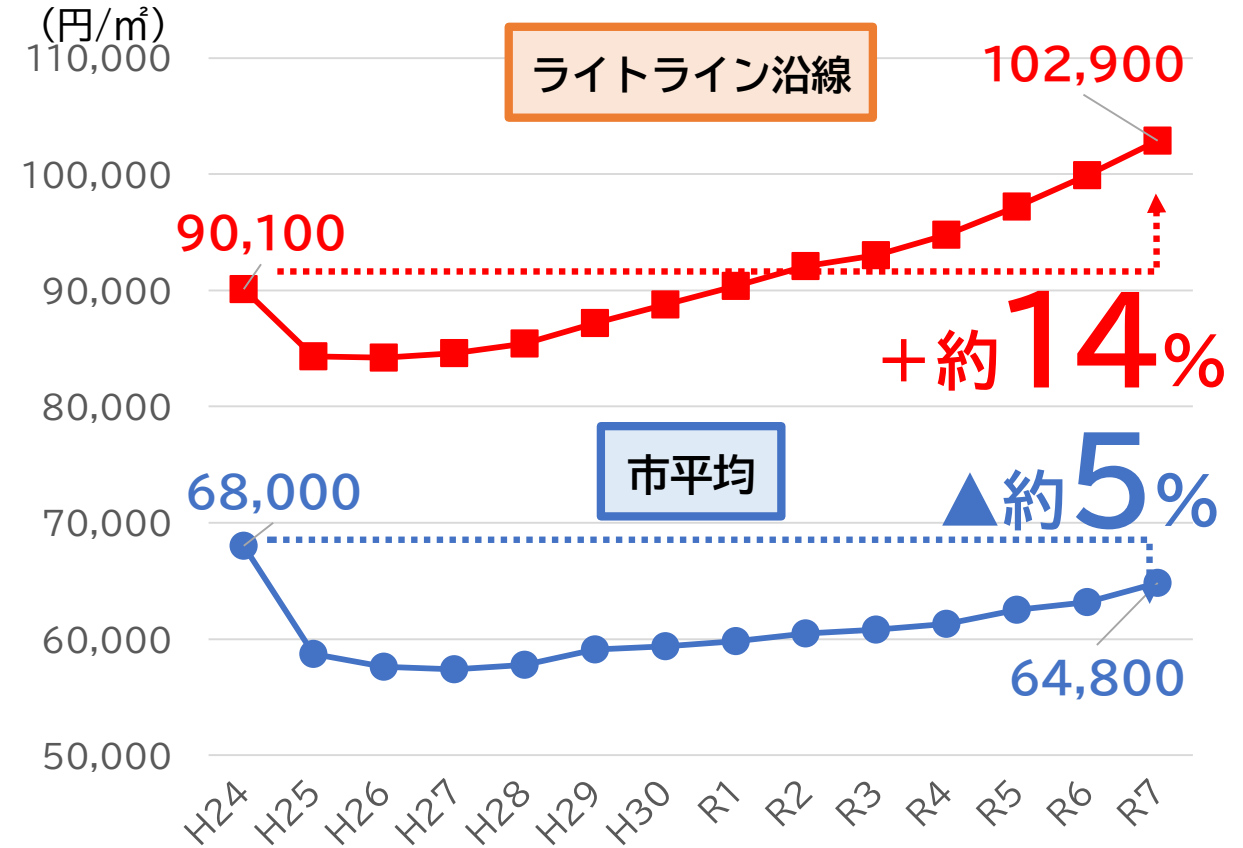
短期（～5年）

- ・ ライトライン沿線の地価は、H28頃以降、上昇基調が継続
- ・ H24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、市平均は同程度の水準まで戻っていない状況

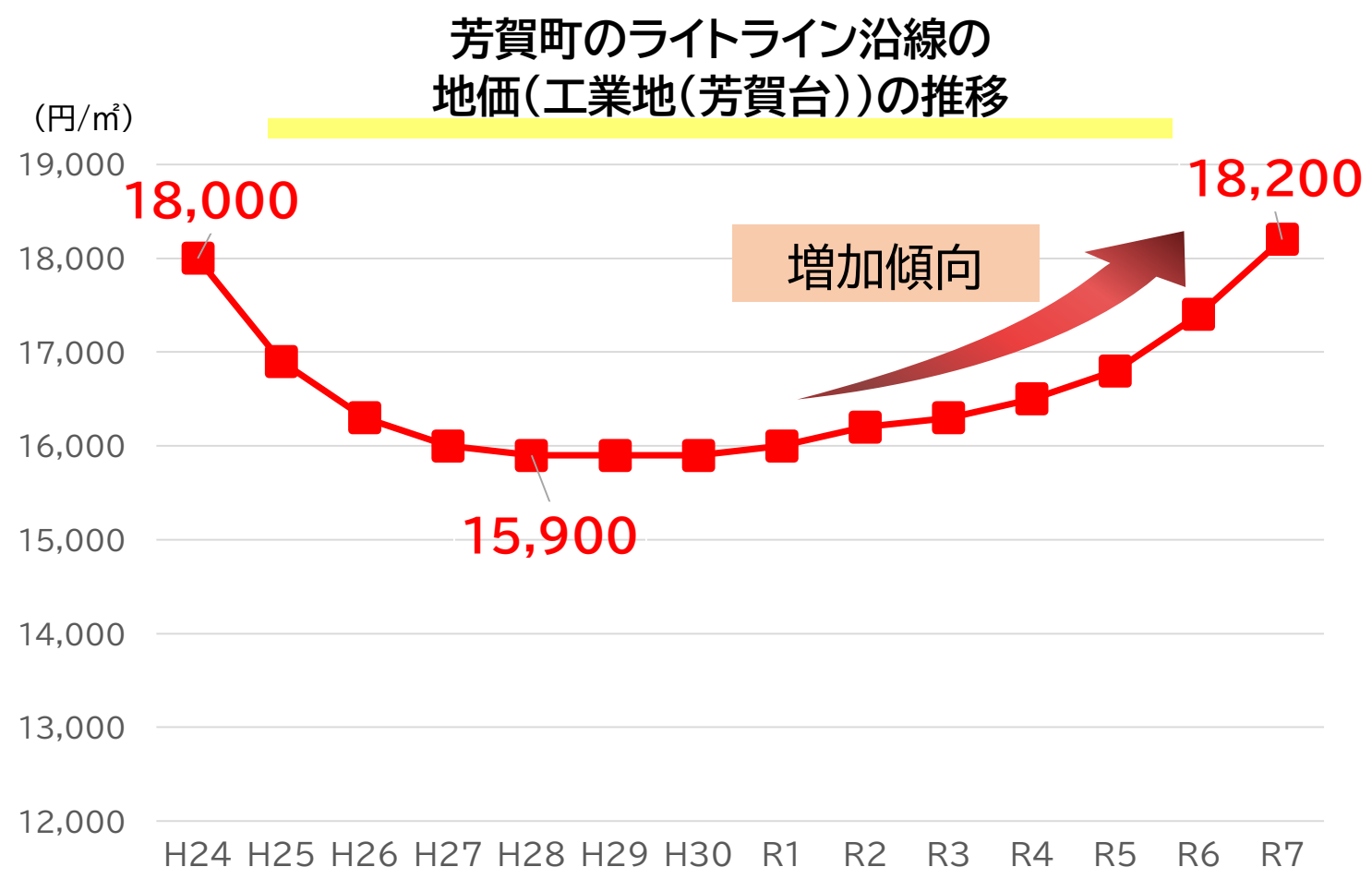
地価（商業地）の推移



地価（住宅地）の推移



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、13年前と同程度まで回復



- ・ 栃木県内の地価上昇ランキングにおいて、住宅地、商業地ともにライトライン沿線が上位3位を独占している。

栃木県内の地価上昇(住宅地)ランキング

順位	所在地	変動率 (R6→R7)
1	ゆいの杜4丁目付近	+7.7%
2	陽東5丁目付近	+4.3%
	陽東8丁目付近	+4.3%

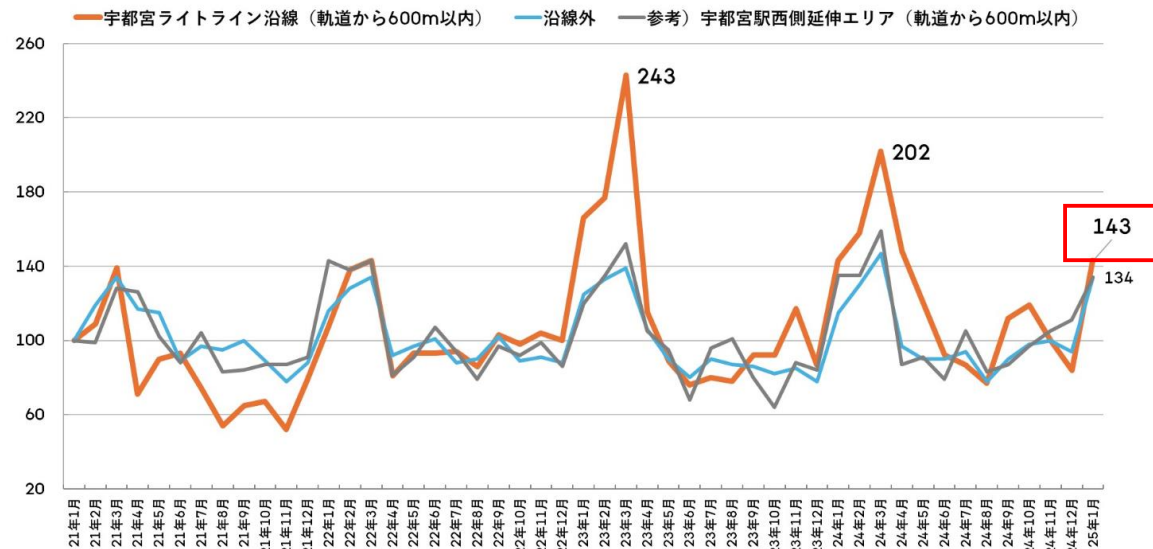
栃木県内の地価上昇(商業地)ランキング

順位	所在地	変動率 (R6→R7)
1	陽東4丁目付近	+4.6%
2	東宿郷1丁目付近	+3.2%
3	ゆいの杜4丁目付近	+3.0%

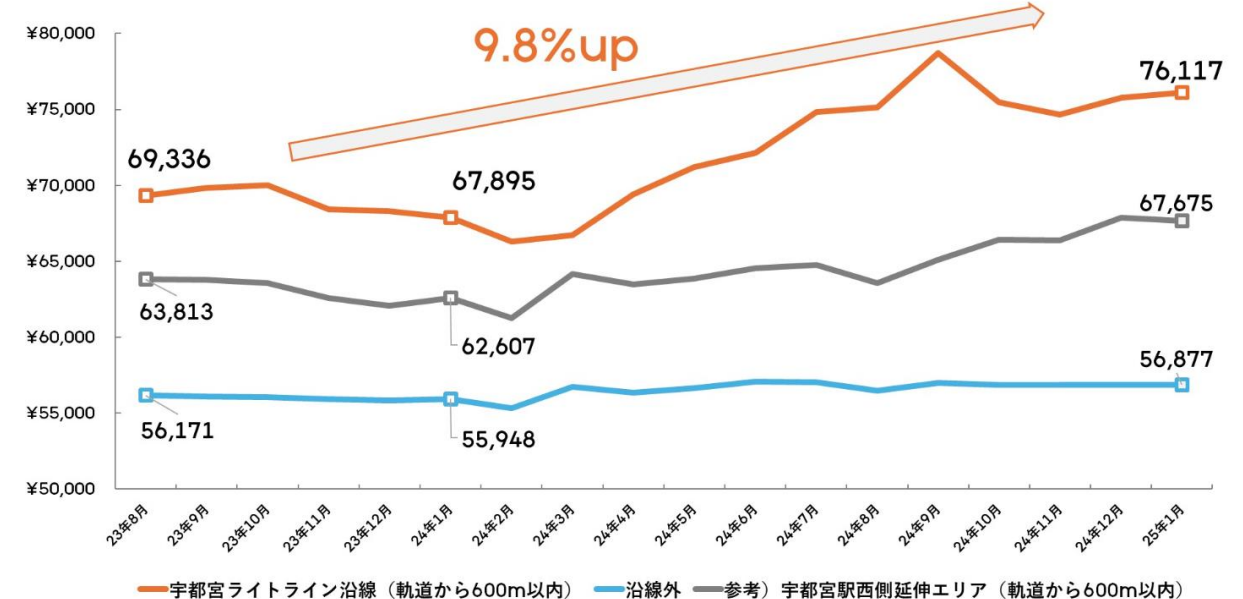
「LIFULL HOME 'S PRESS」が居住用賃貸物件の情報サイトに掲載された物件数や家賃，問合せ件数等の賃貸市場動向を調査

- ・ ライトライン沿線の賃貸物件の問合せ数は，21年1月を100とした場合，最大で約143%，直近は落ち着きつつあるものの，21年1月と比較して25年1月は約43%増
- ・ ライトライン沿線の家賃相場は，開業時と25年1月を比較すると9.8%upと大きく上昇

開業以降の宇都宮ライトライン沿線の賃貸物件への問合せの推移



開業以降の宇都宮ライトライン沿線 家賃相場の推移



出典：「LIFULL HOME 'S PRESS（ライフルホームズプレス）」芳賀・宇都宮 L R T 開業に伴う賃貸物件市場の動向調査
問合せ数は2021年1月を100とした場合の数値

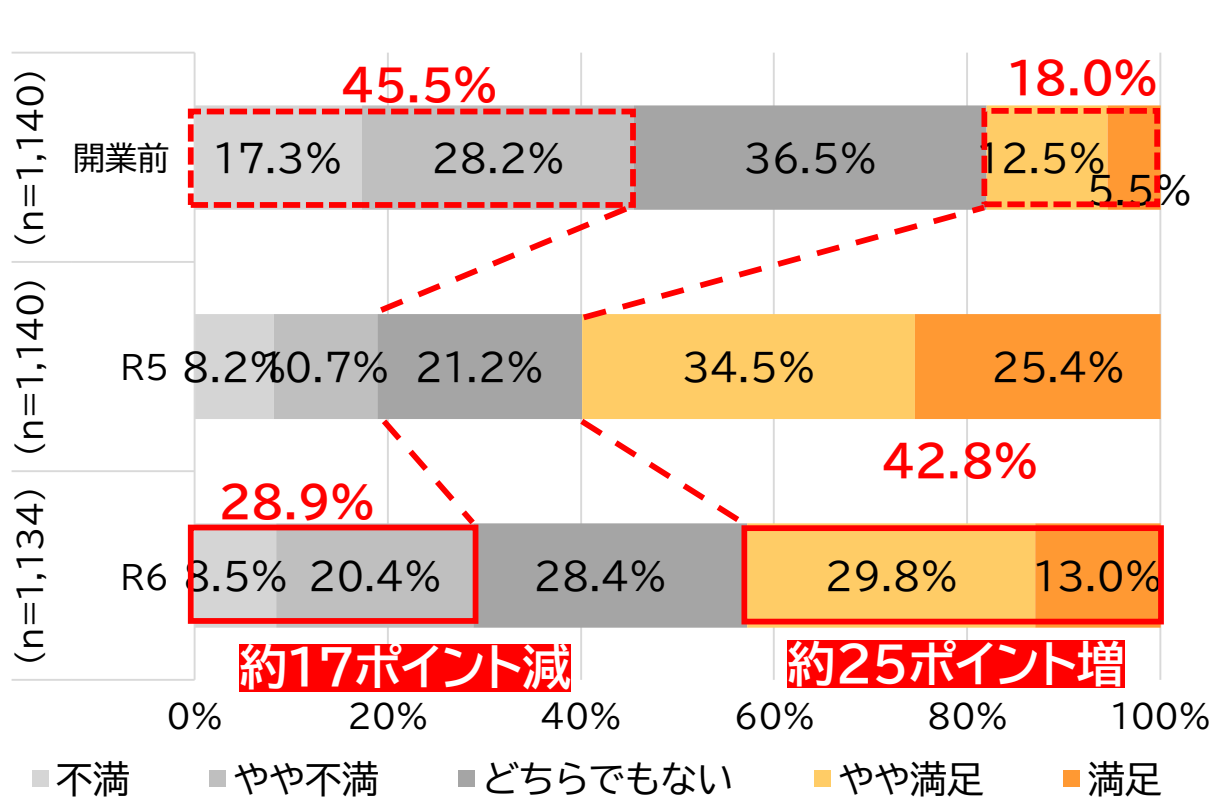


○ 発現期間が「短期」以外となっているが
すでに一定の効果が表れている評価項目

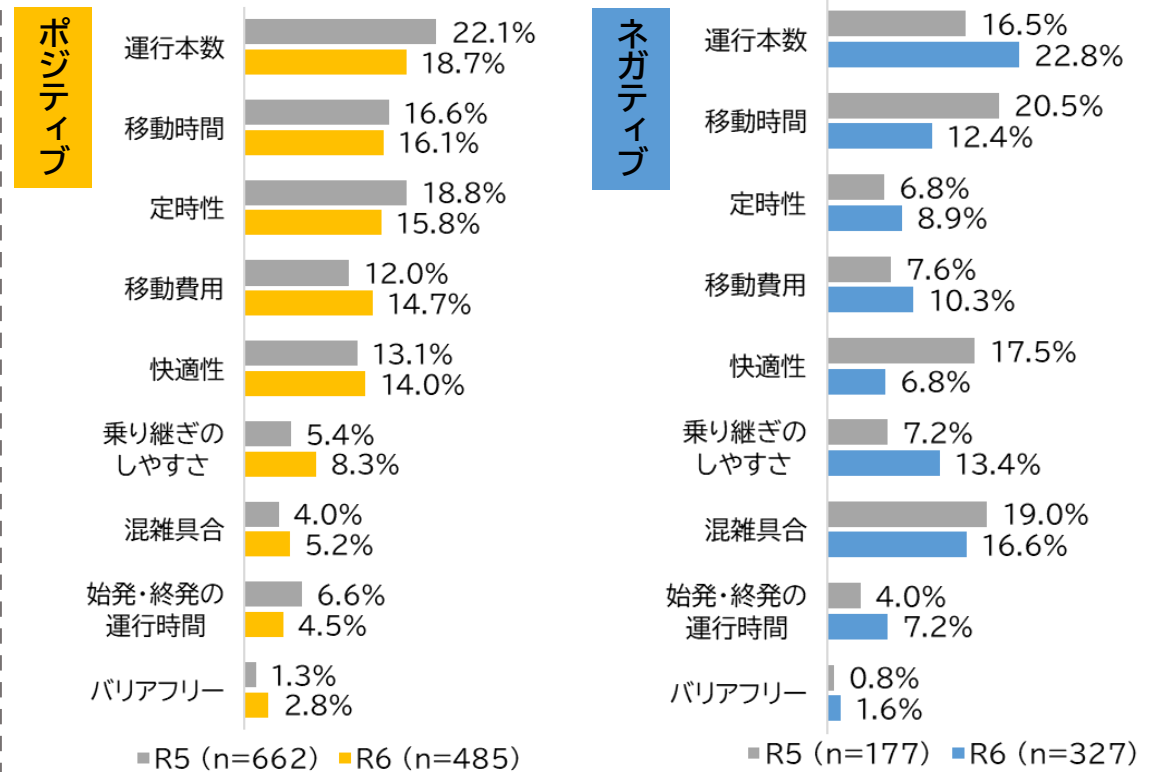
公共交通全体の満足度

- 開業前と比較して、「やや満足」「満足」が18.0%から42.8%と約25ポイント増加
- また、「やや不満」「不満」は45.5%から28.9%と約17ポイント減少
- R5とR6の満足度の要因変化を見ると移動費用や快適性を満足の要因とする割合が増加する一方、運行本数や乗り継ぎのしやすさを不満の要因とする割合が増加している。

公共交通全体の満足度の変化



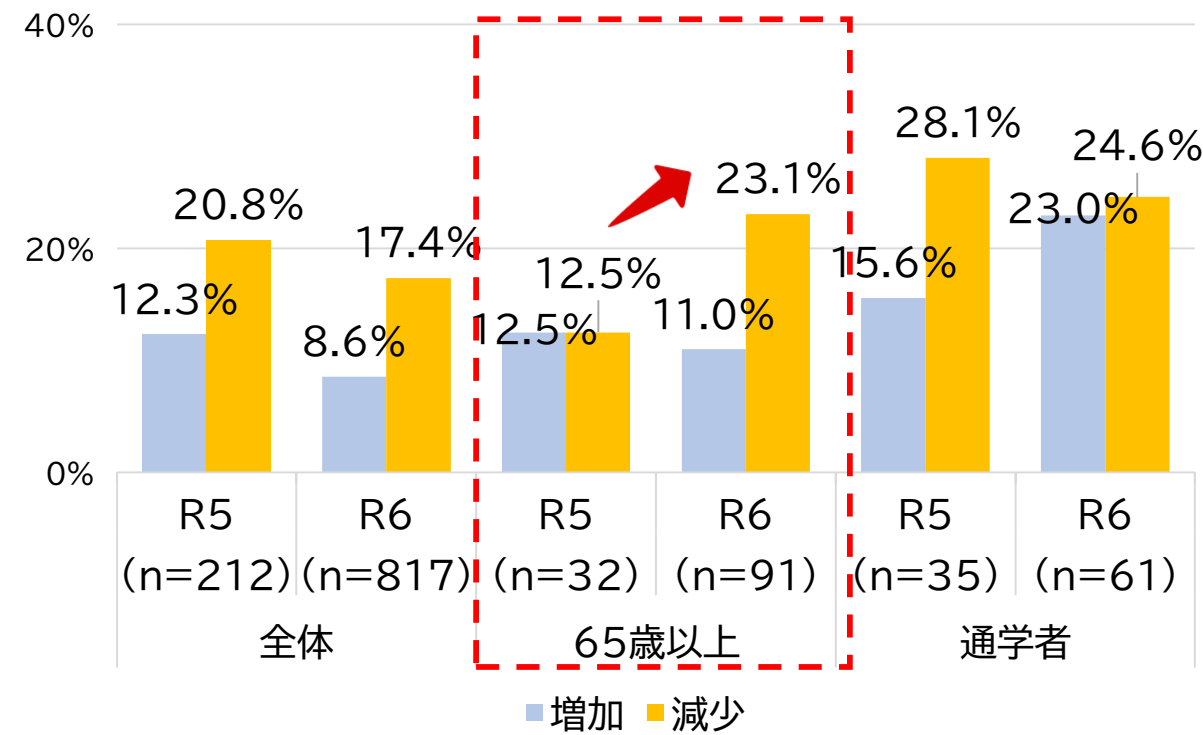
満足度の要因（複数回答可）



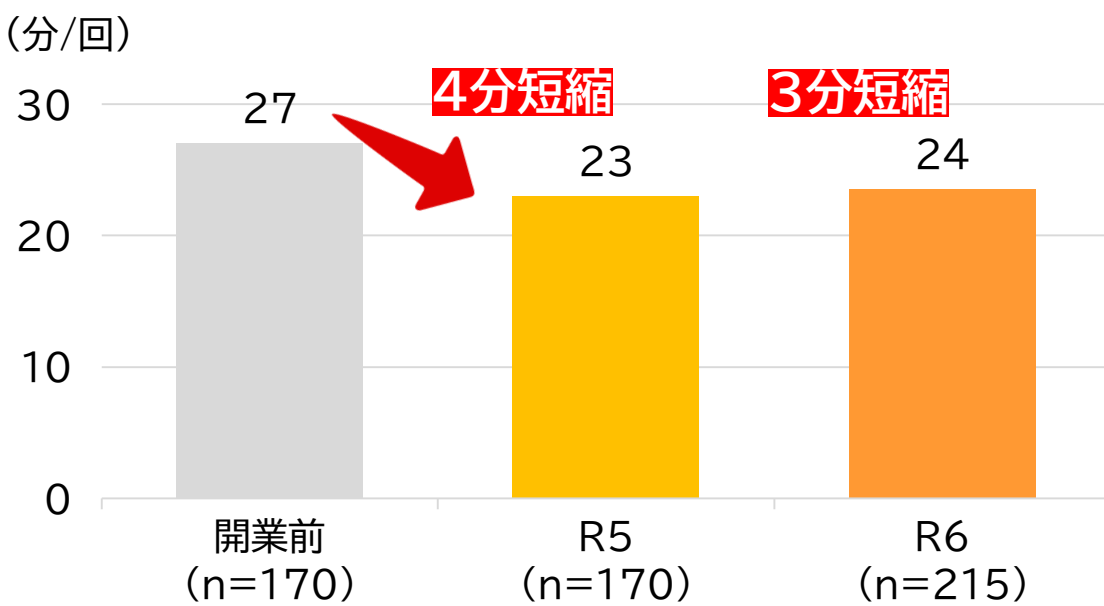
■送迎機会の変化

- 開業前と比較して、「減少」と回答した者の割合が多く、特に、高齢者の減少した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3分短縮

送迎機会の変化（頻度の増減）

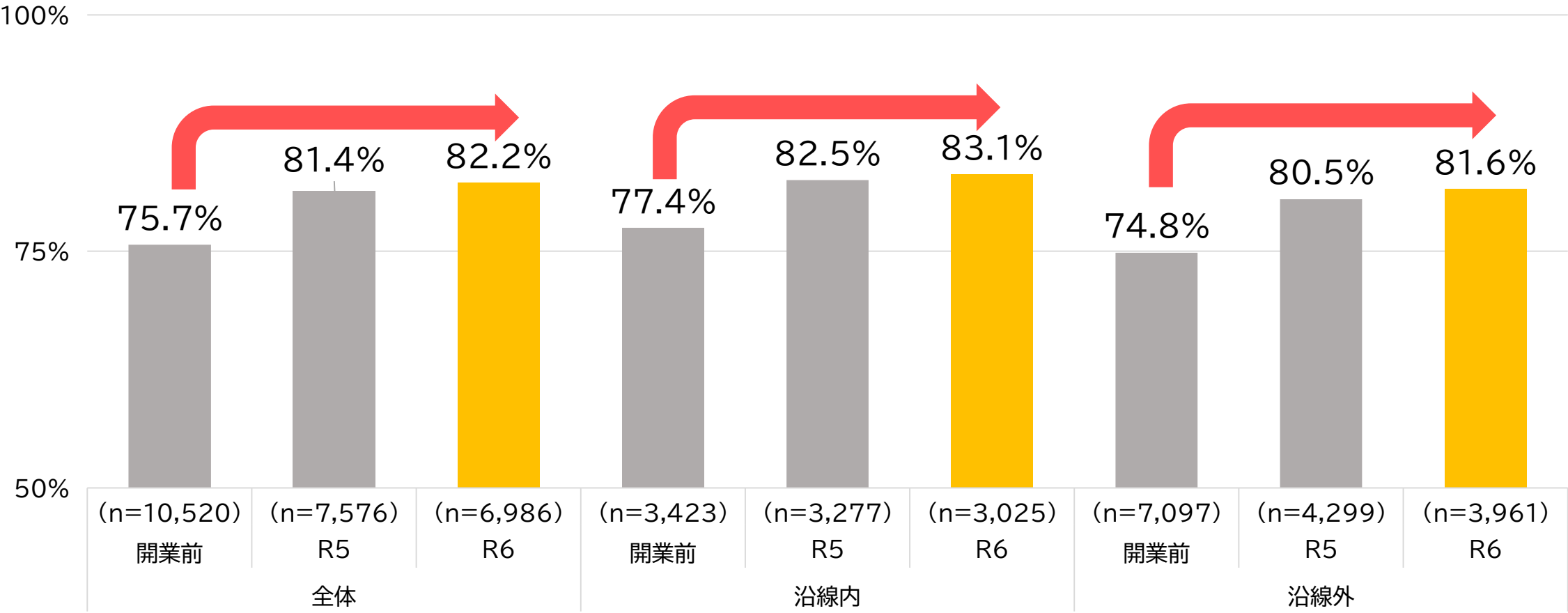


送迎時間の変化



■外出率の変化

- 全体及びライトライン沿線内外において、開業後のR5に増加し、そのままの外出率を維持

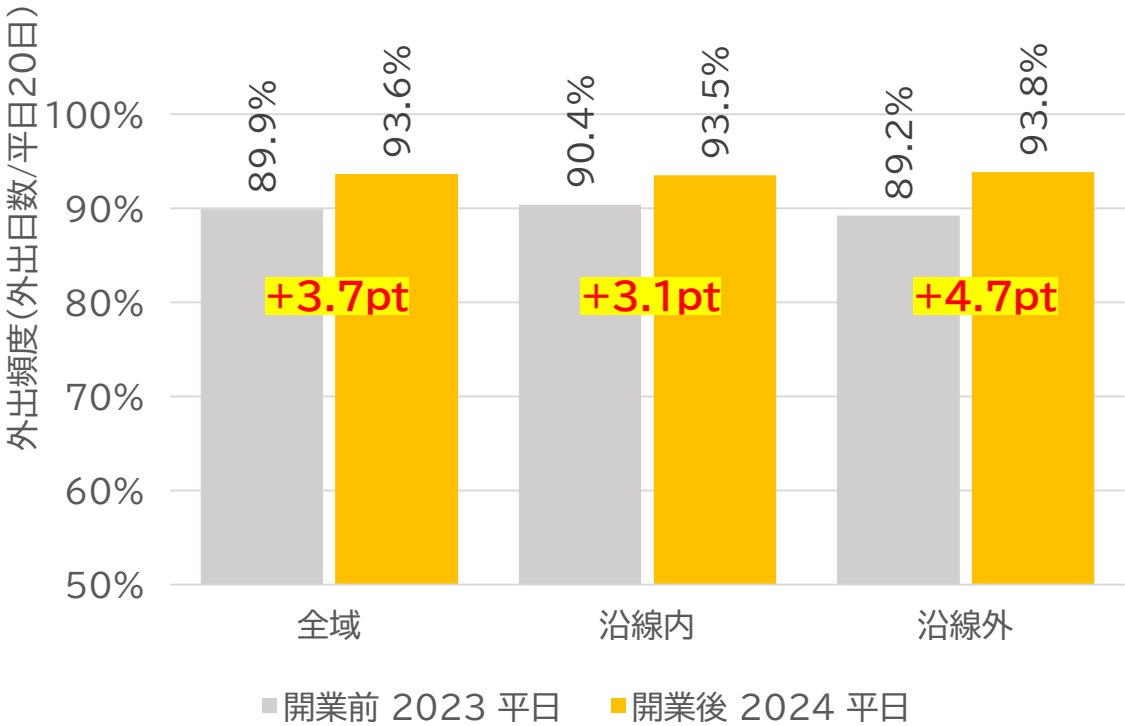


■外出率の変化

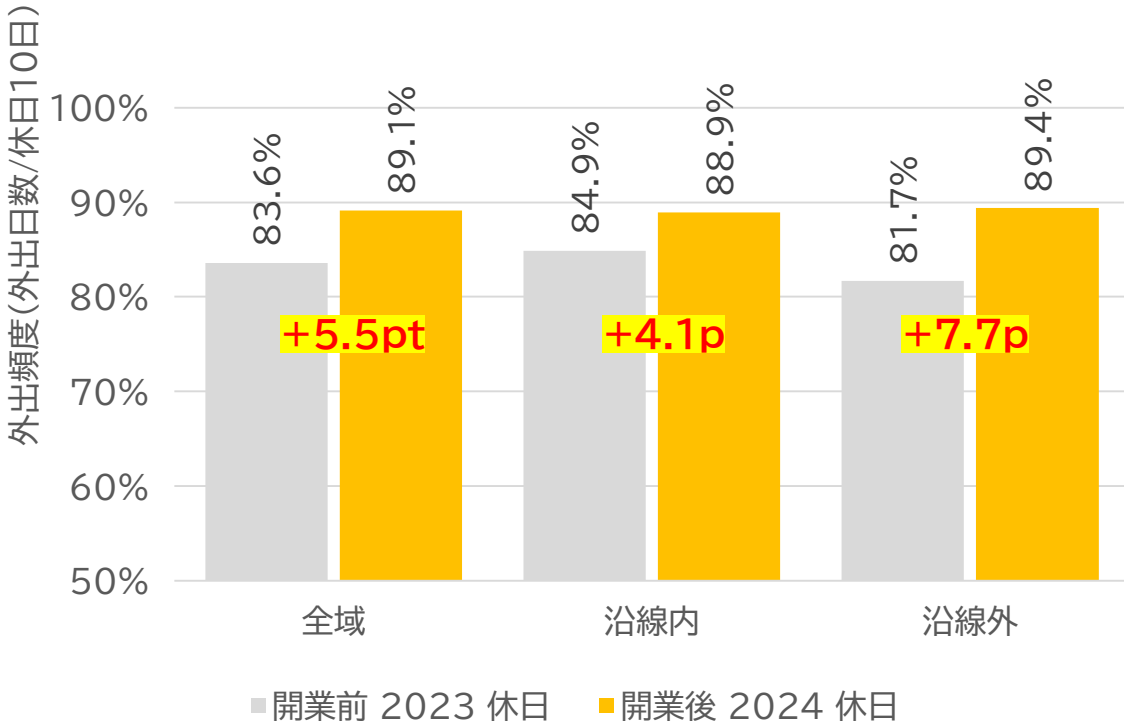
ライトライン利用者についても，宇都宮市・芳賀町全域及び沿線内外いずれも外出率が増加している。

▼外出率（ライトライン利用者）

外出機会の増加(平日)LRT利用者



外出機会の増加(休日)LRT利用者

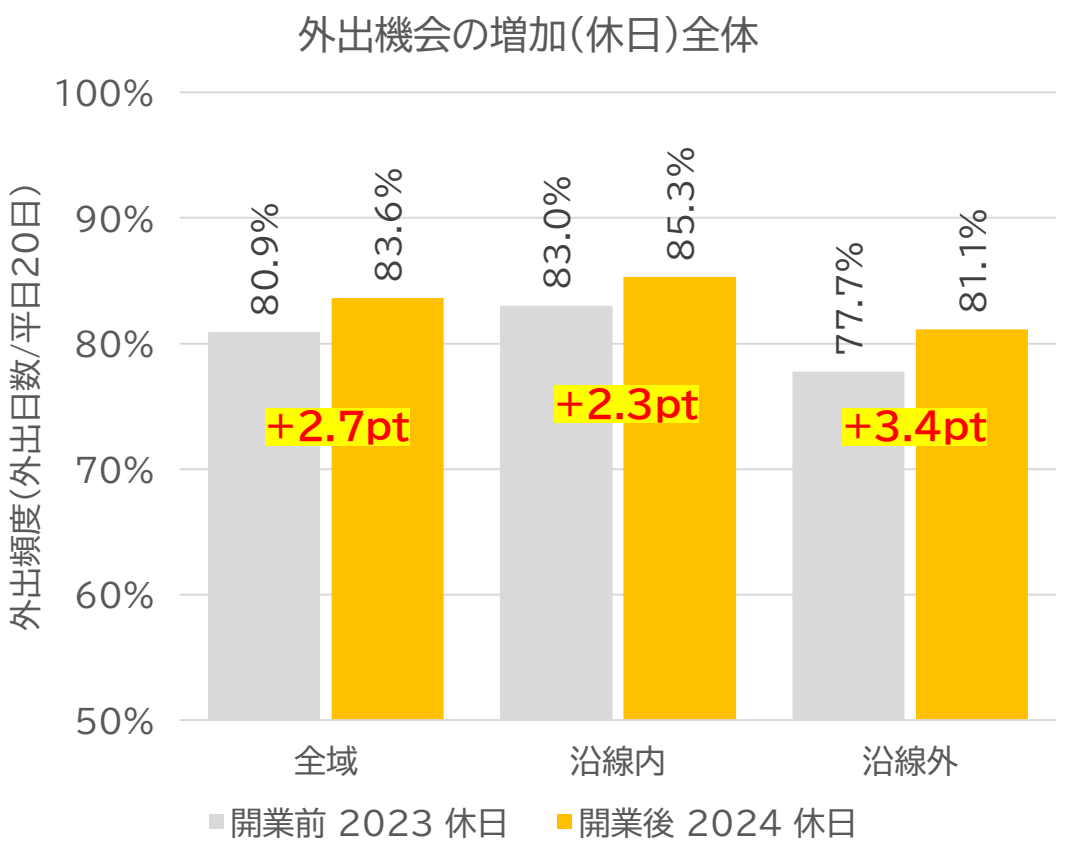
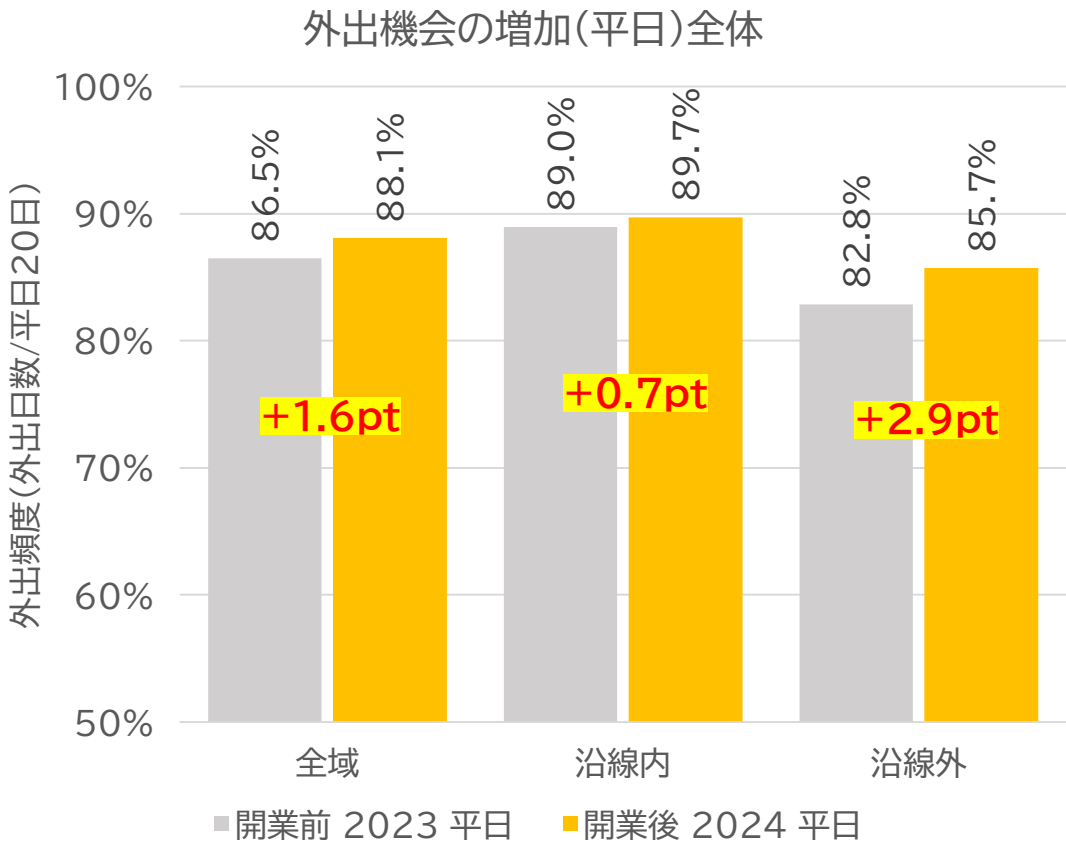


出典：人流データとしてモバイル GPS データ「Geo-People」
(ジオテクノロジーズ株式会社) を使用して作成

■外出率の変化

人流データにおいても、宇都宮市・芳賀町全域及び沿線内外いずれも外出率が増加している。

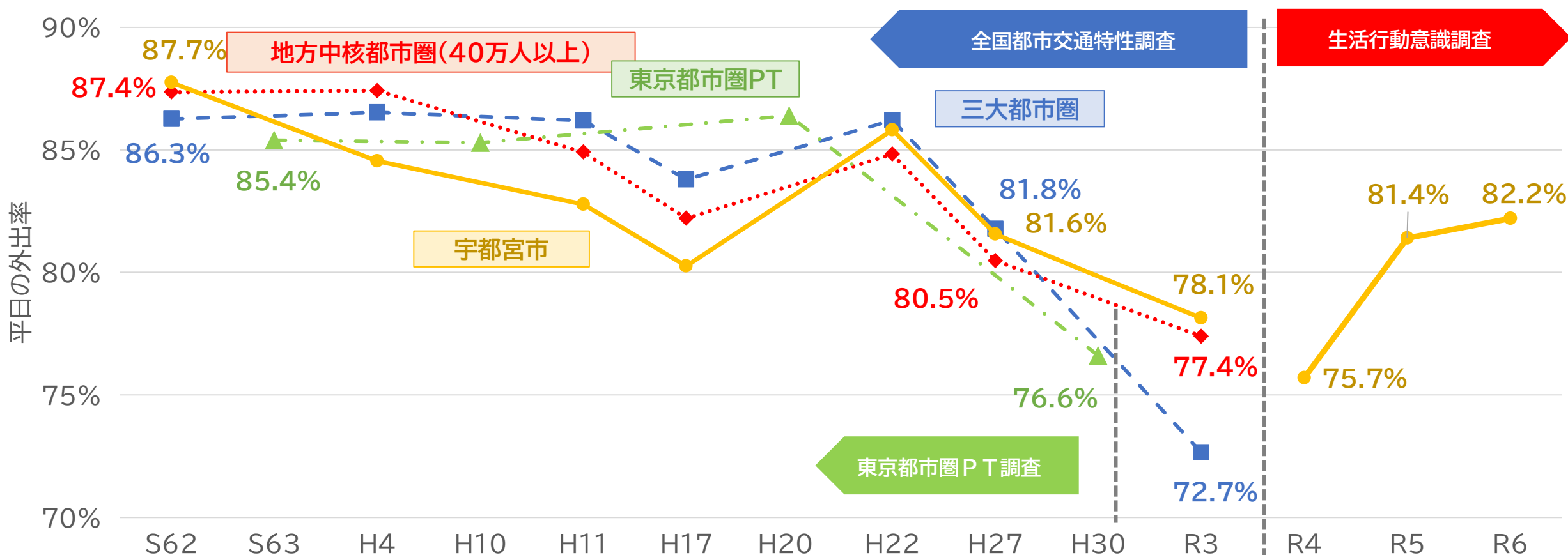
▼外出率（全体）



出典：人流データとしてモバイル GPS データ「Geo-People」
(ジオテクノロジー株式会社) を使用して作成

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）

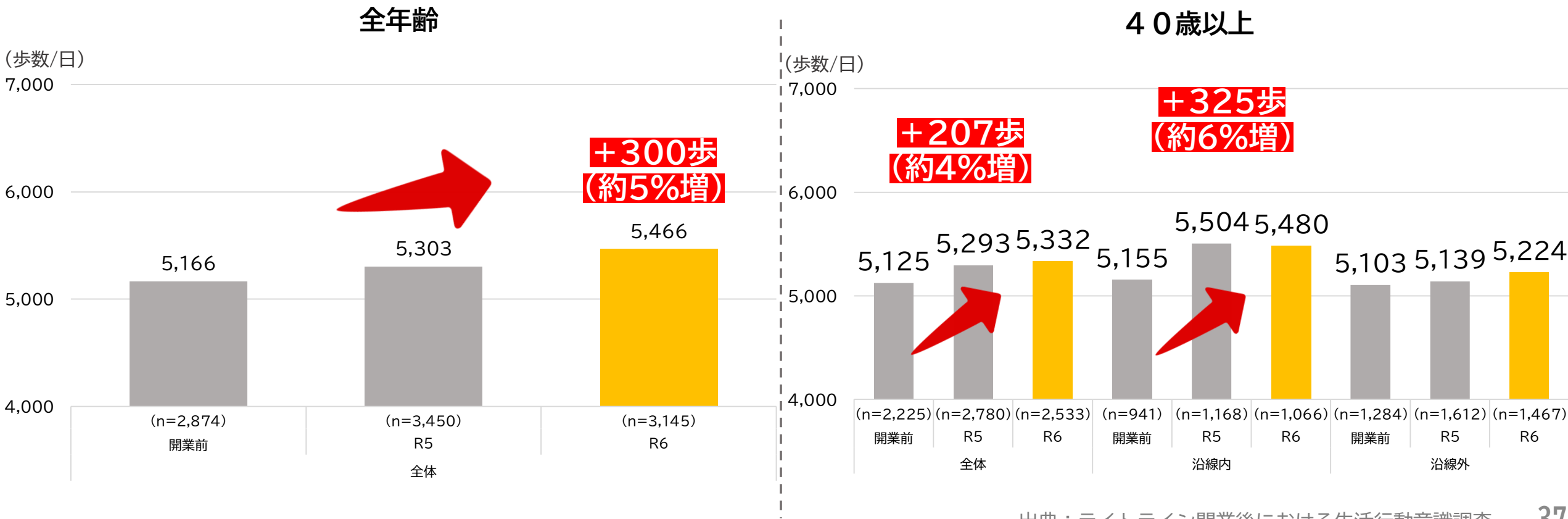
- 類似調査の「全国都市交通特性調査」における「三大都市圏」「地方中核都市圏」「宇都宮市」の平日の外出率は、H22からR3にかけて減少傾向
- また、「東京都市圏PT調査」における外出率は、H20からH30にかけて約10ポイント減少
- 「生活行動意識調査」における「宇都宮市及び芳賀町」の平日の外出率は、H27の水準まで回復



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～R6)
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)

■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300歩（約5%）増加
- 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全体で207歩（約4%）増加、特に沿線内では325歩（約6%）増加している。



宇都宮市・芳賀町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、「ライトライン開業後における生活行動意識調査」により把握した歩数を基に、宇都宮市及び芳賀町における40歳以上の住民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

<宇都宮市・芳賀町住民（40歳以上）の平均歩数の変化>

開業前

5,125歩



開業後

5,332歩

平日の1日あたりの平均歩数 **207歩** 増加

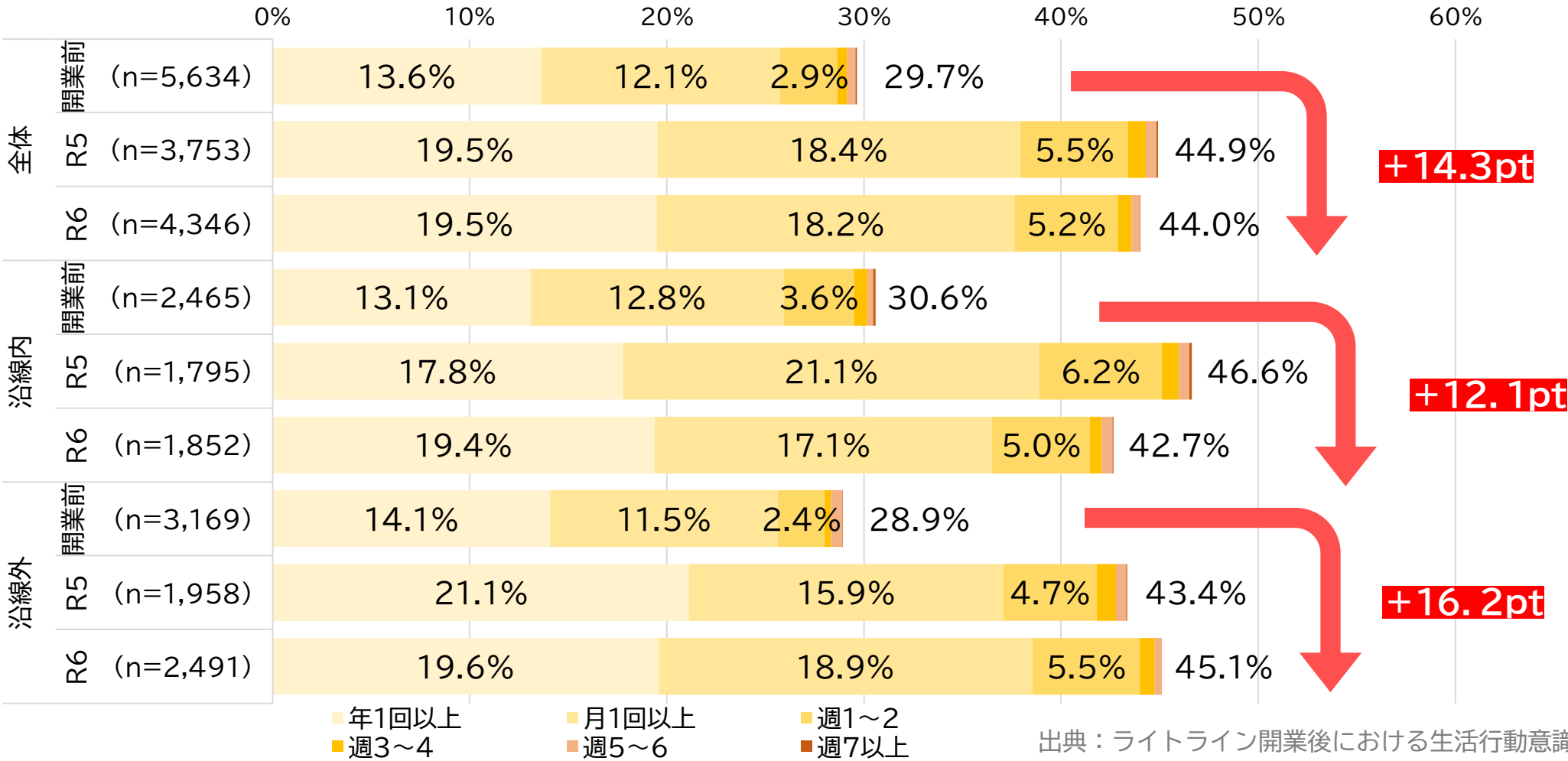
<医療費抑制効果の算出>

増加歩数／日	×	宇都宮・芳賀人口（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
207歩	×	326,983人（R6.9月末時点） （宇都宮市317,055人＋芳賀町9,928人）	×	365日	×	0.065～0.072円

年間 **約16億円** ～ **約18億円** の医療費抑制効果

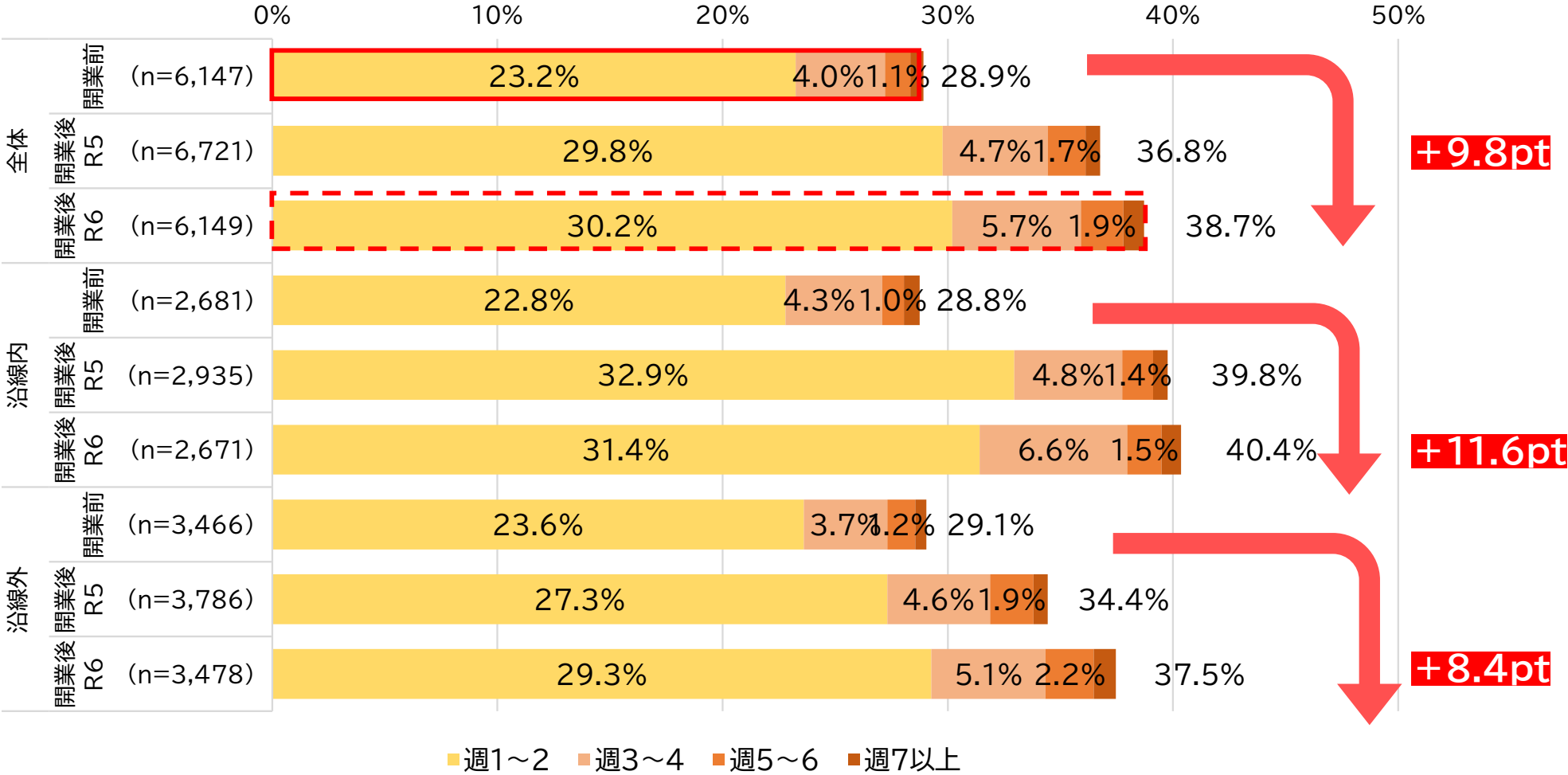
■中心市街地への来訪頻度（友人・知人と年1回以上訪れる割合）

開業前と比較して、全体的に中心市街地への来訪頻度は増加



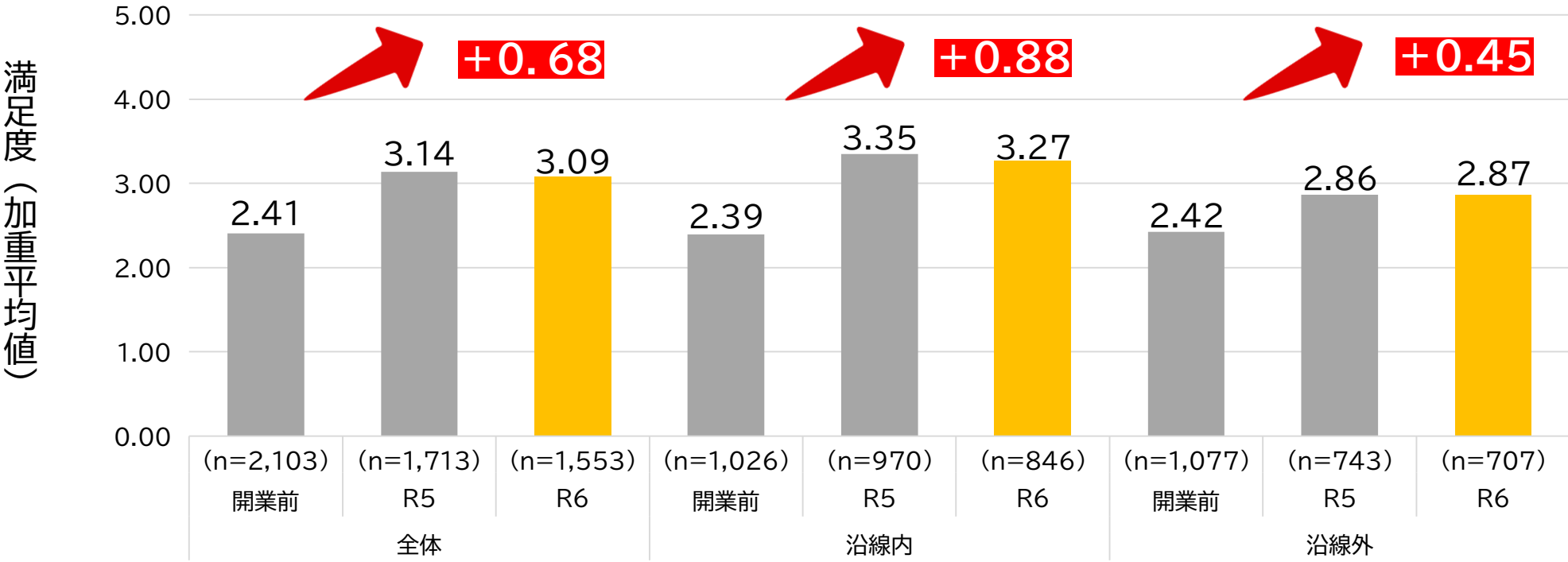
■ 社交・食事・娯楽の頻度（週1回以上の割合）

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、増加しており、特に沿線内は大きく増加



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が増加
- 特に、ライトライン沿線内においては、約0.9ポイント増加



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

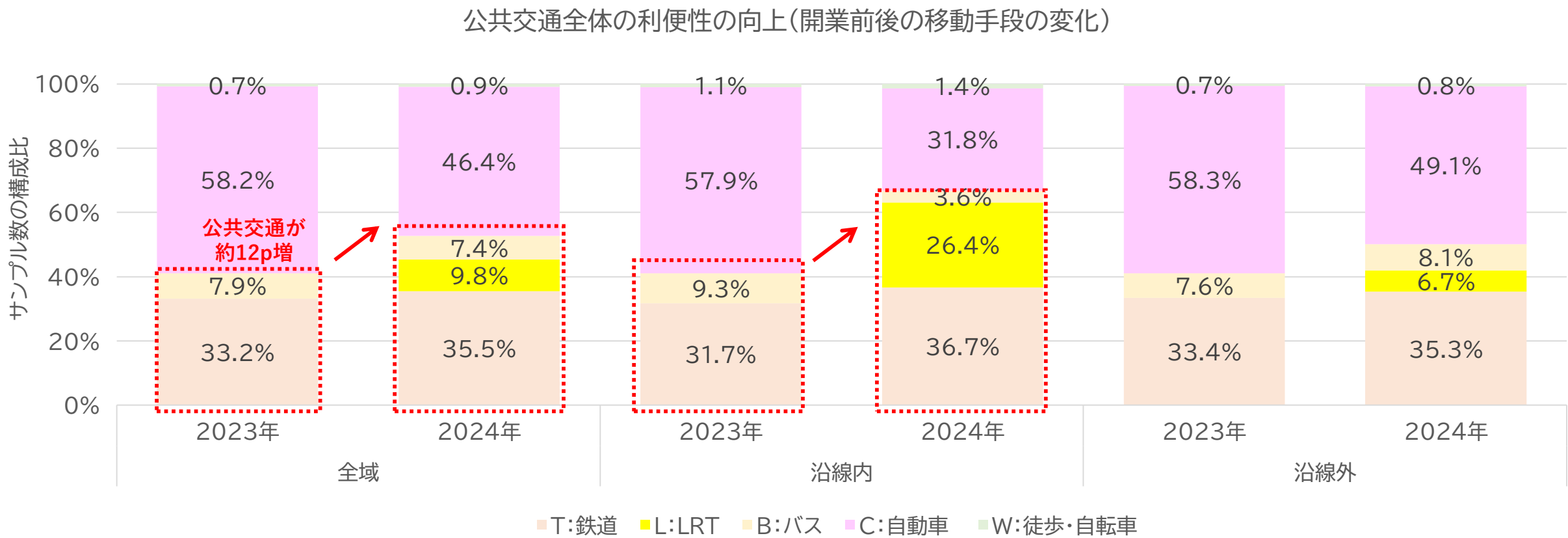
出典：ライトライン開業後における生活行動意識調査

効果の対象：社会全体・住民生活 A ④
公共交通全体の利便性の向上

把握手法
ビッグデータ

効果発現までの期間
中期（6～10年）～
長期（10年以上）

- 1 か月の中で1 度でも公共交通を利用した者のデータを確認すると、開業前と比較し開業後は公共交通を利用した者の割合が増えており、特に沿線内でその傾向が顕著である。



注)集計対象年代:20歳以上。各年6月の30日間に利用された移動手段を、鉄道>LRT>バス>自動車>自転車・徒歩、の優先順位で分類。

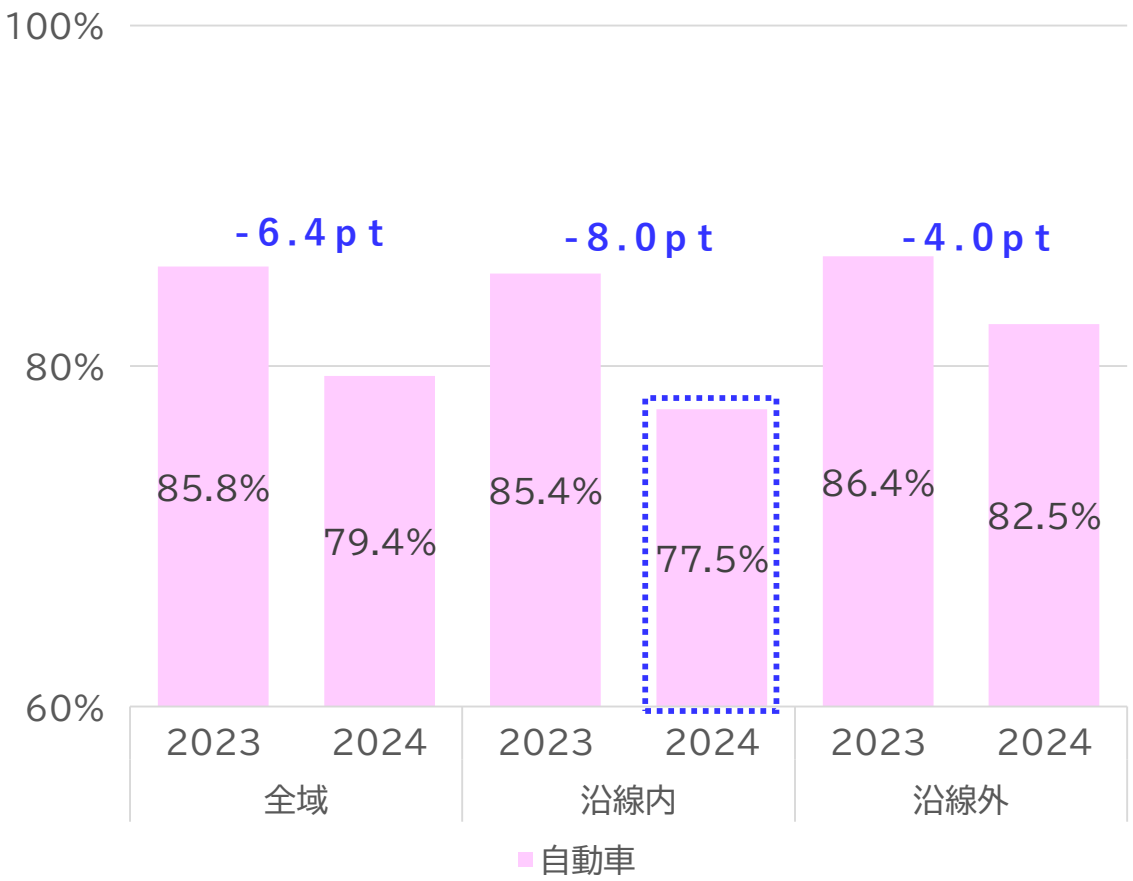
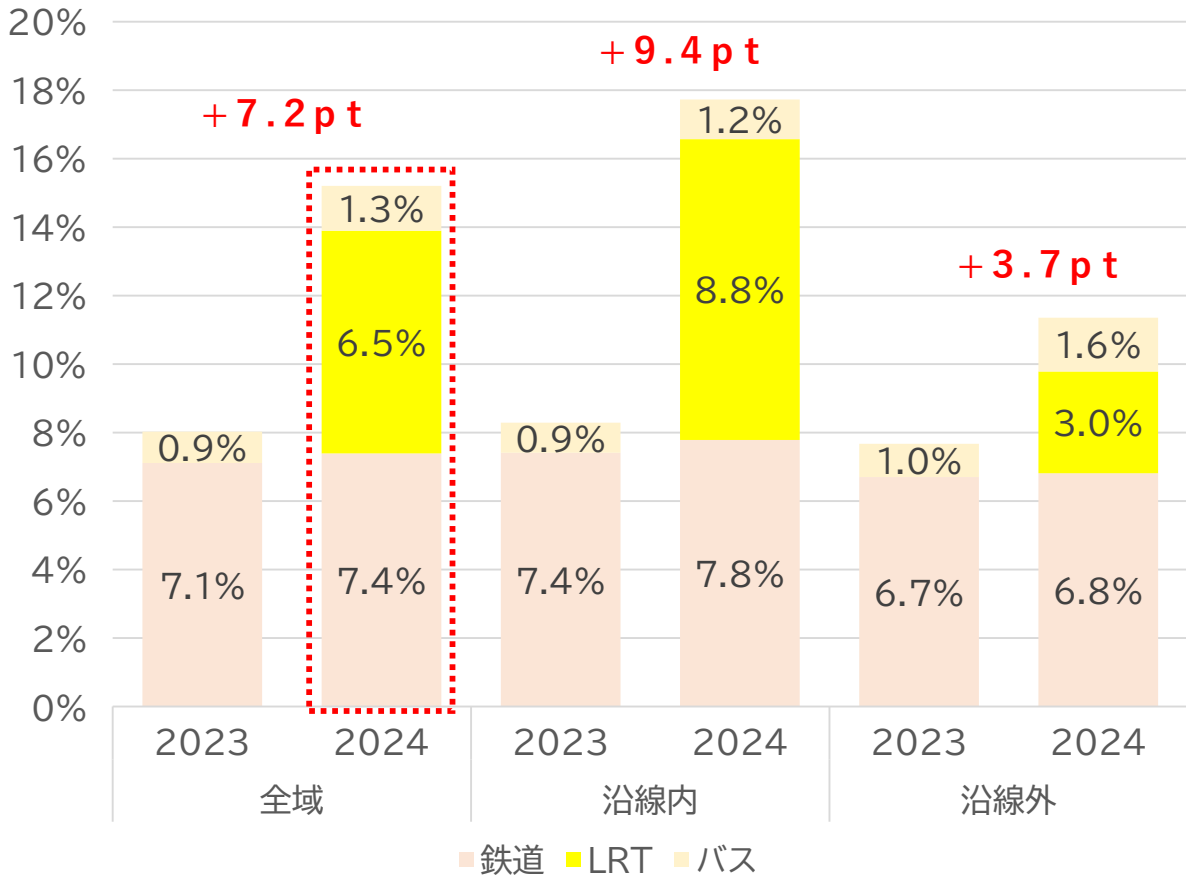
出典：人流データとしてモバイル GPS データ「Geo-People」（ジオテクノロジーズ株式会社）を使用して作成

効果の対象：社会全体・住民生活 A ④
公共交通全体の利便性の向上

把握手法
ビッグデータ

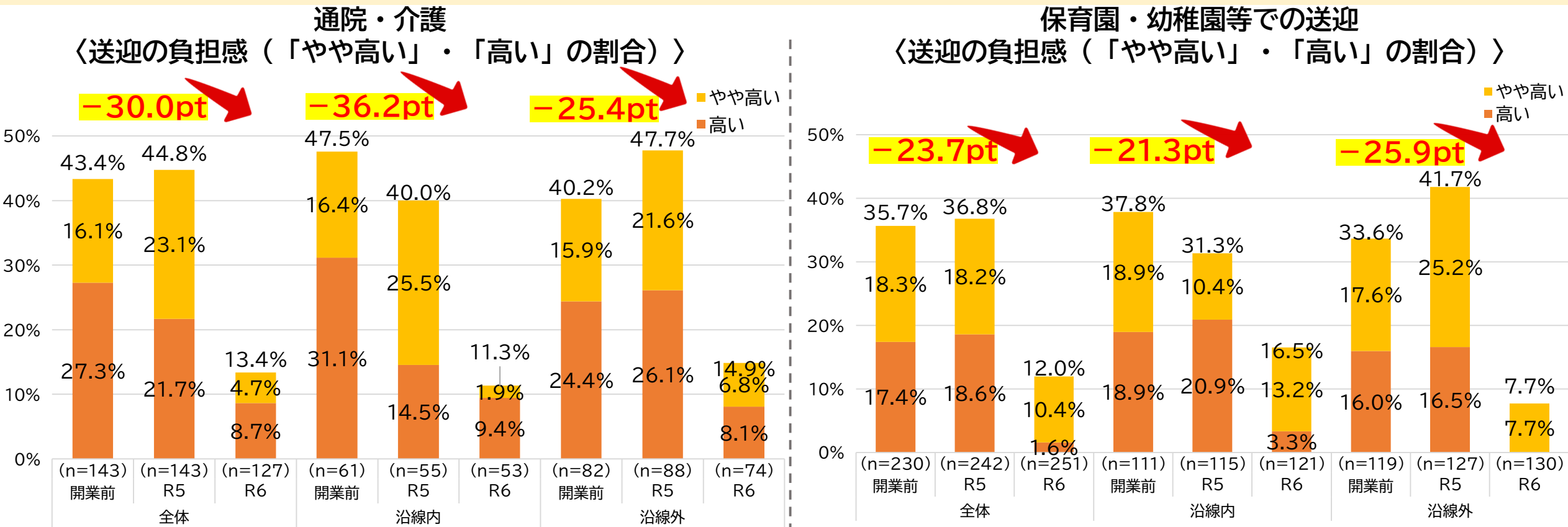
効果発現までの期間
中期（6～10年）～
長期（10年以上）

- 人流データで移動手段別の移動距離を開業前・後で比較したところ、公共交通の利用者数は増加している一方、自動車の移動距離が減少している。
- 特に沿線内で顕著に表れている。



■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、全体的に送迎に係る負担感は減少

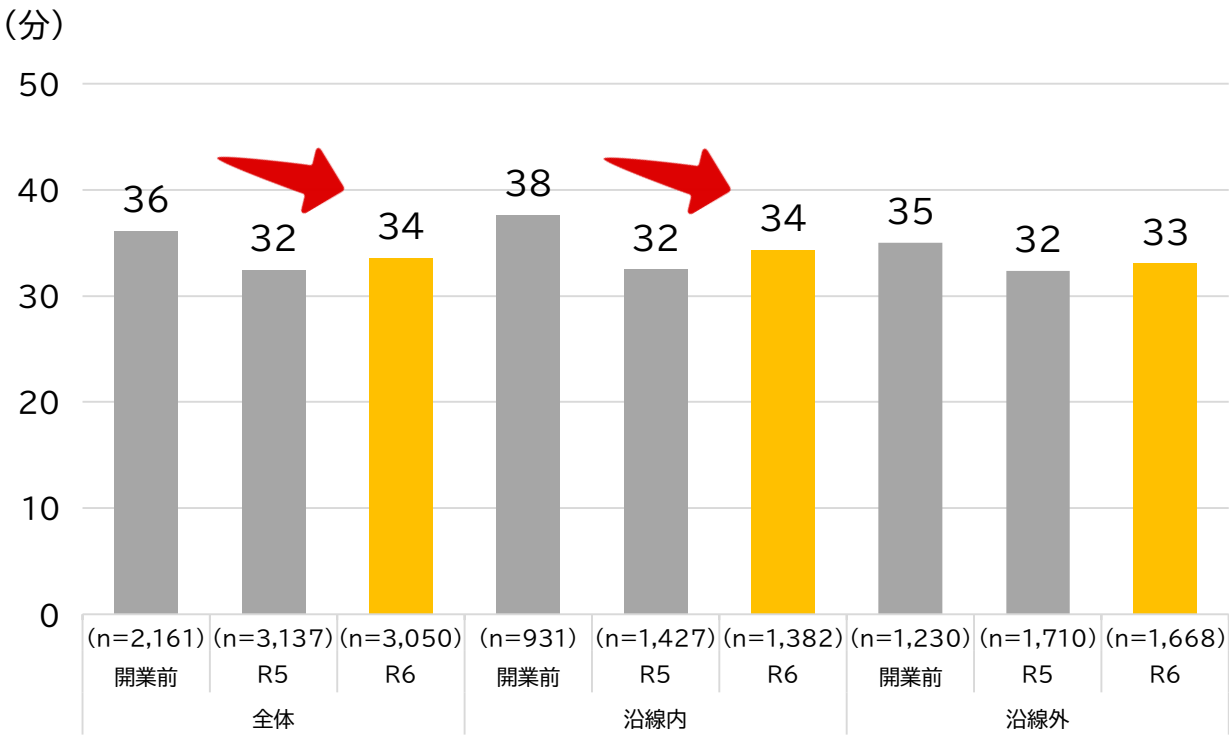


※ R 6 調査からは、他の設問における表現に合わせ、「負担感」の高低ではなく、「満足度」の高低を選択する方式へ変更（R 6 調査においては、満足度を「低い」・「やや低い」と選択した回答を抽出）
（R 5・開業前調査においては、負担感を「高い」・「やや高い」と選択した回答を抽出）

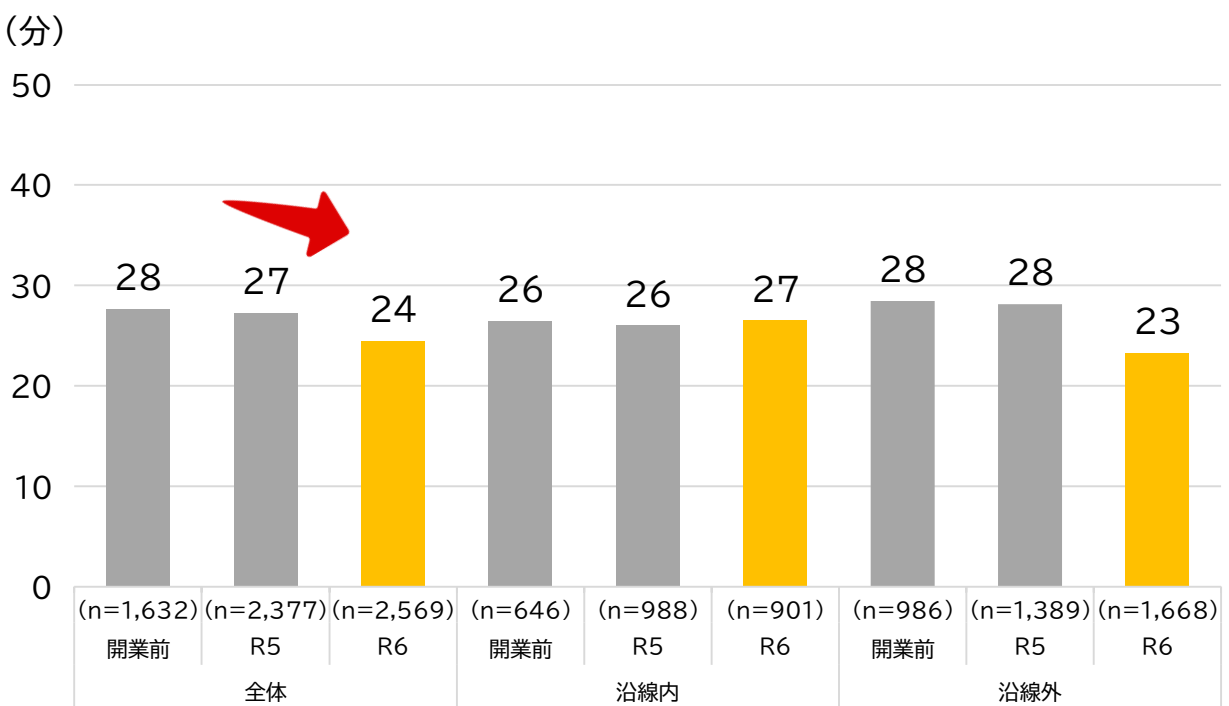
■通勤の平均所要時間の変化

- 開業前と比較し、全体として通勤にかかる所要時間は減少
- そのうち、通勤手段が「自動車（運転）」の回答者においても、所要時間は減少

通勤の平均所要時間



通勤（自動車「運転」）の平均所要時間



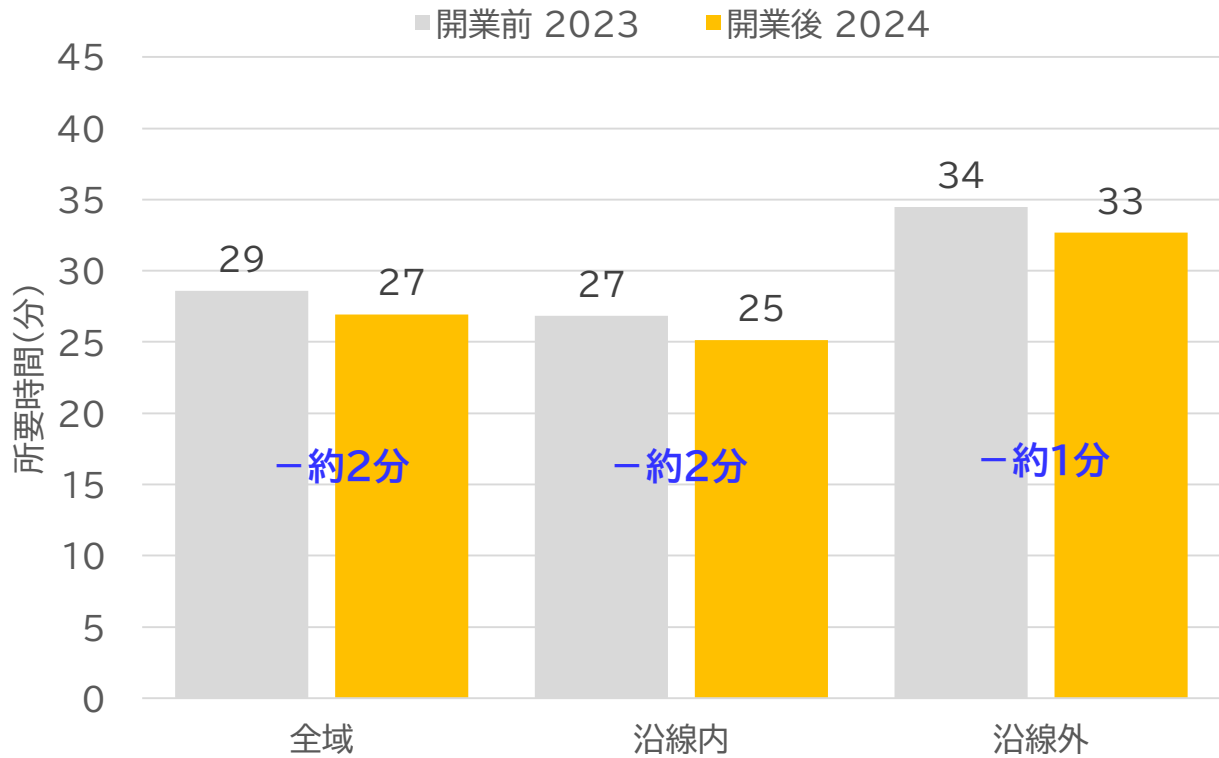
効果の対象：社会全体・住民生活 A ⑥
目的地への移動に要する時間の短縮

把握手法
ビッグデータ

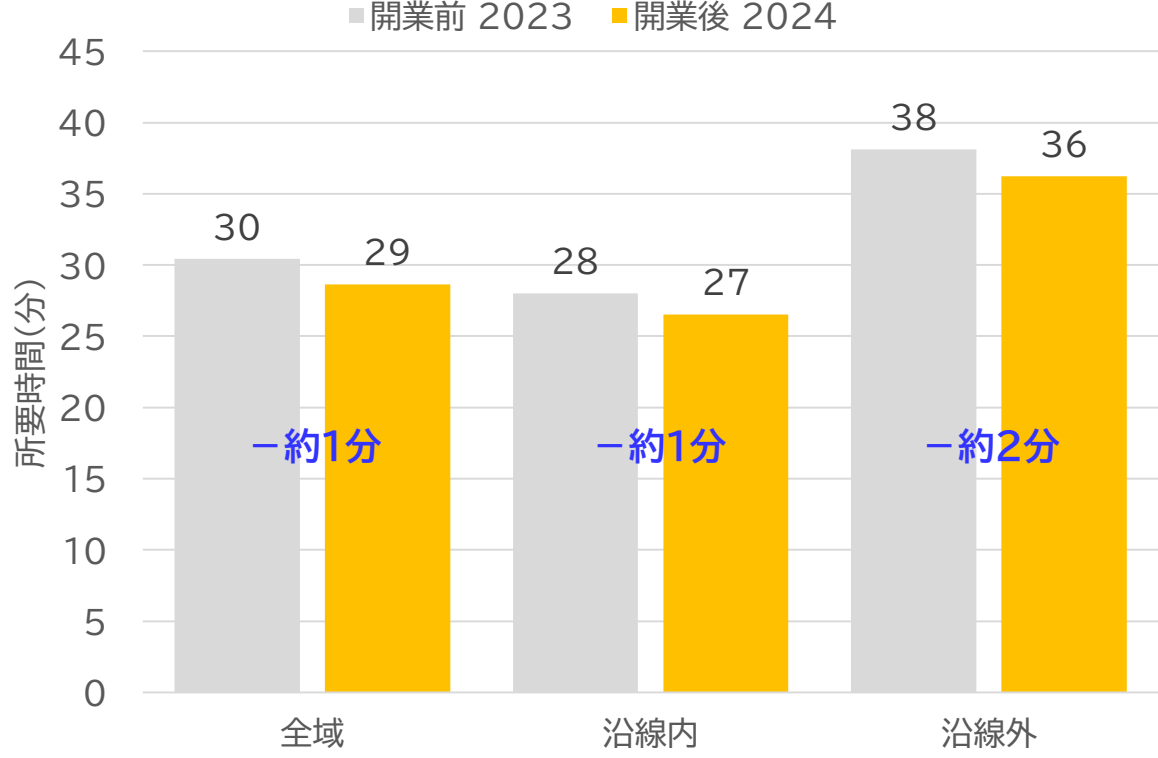
効果発現までの期間
中期（6～10年）

- ・ 人流データで通勤・通学の所要時間（往路）の平均値を比較。
- ・ 全体でも L R T 利用者でも、約1～2分の短縮がみられる。

目的地への移動に要する時間(全体)

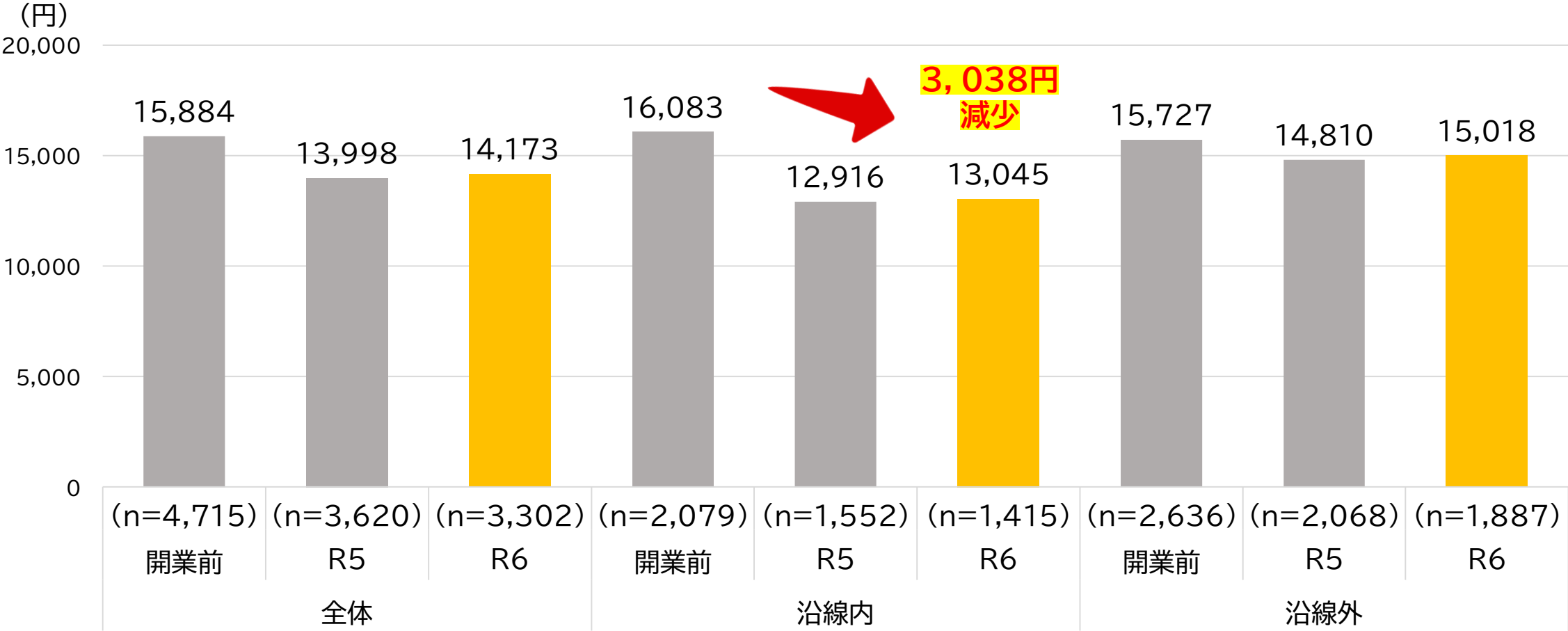


目的地への移動に要する時間(通勤・通学)LRT利用者



■世帯の1ヵ月あたり燃料費の変化

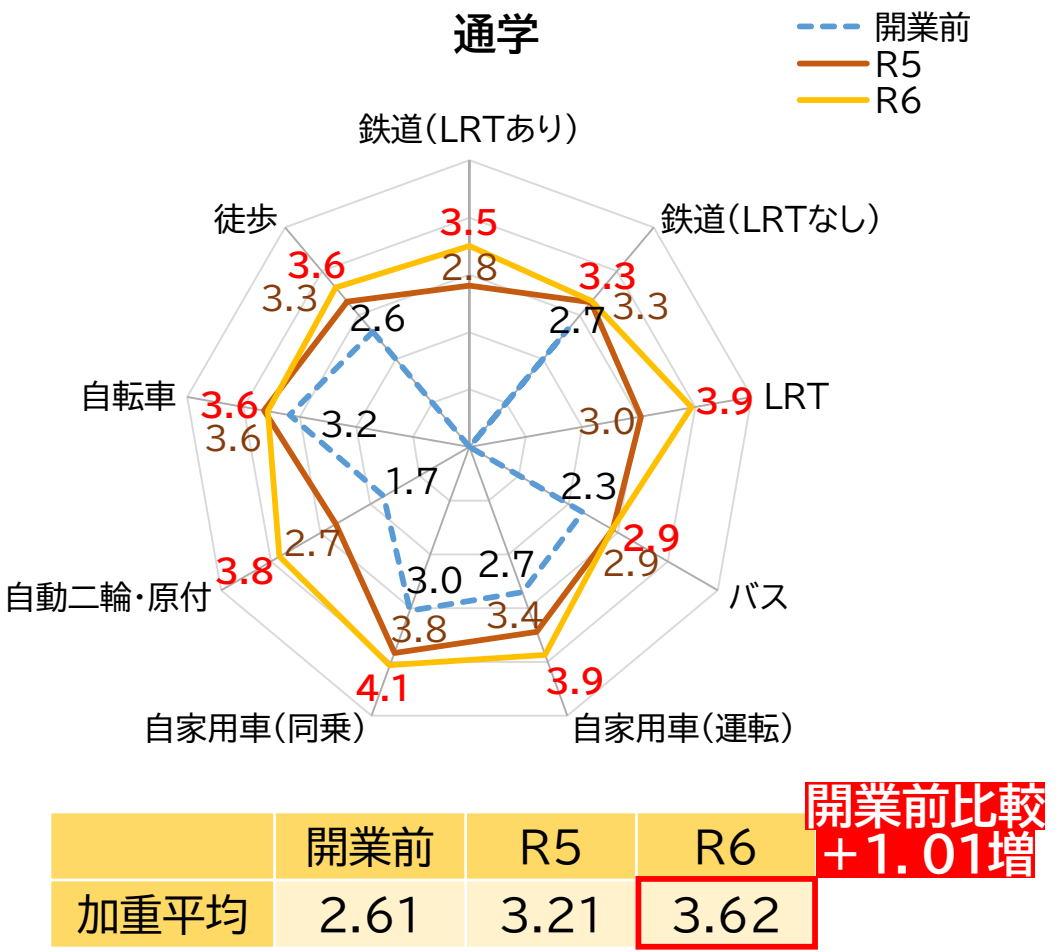
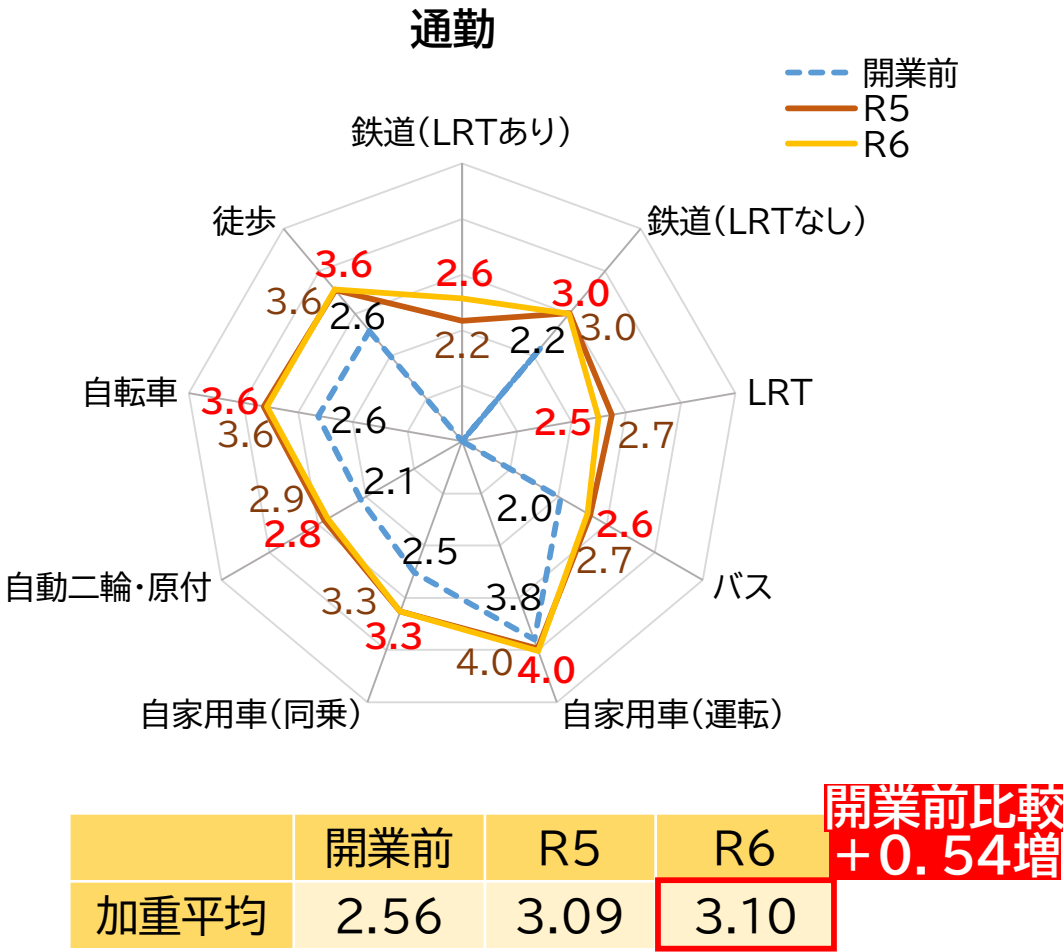
- 開業前と比較して、全体的に燃料費は減少傾向
- 特に、沿線内は約3,000円の大幅な減少



出典：ライトライン開業後における生活行動意識調査

■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**



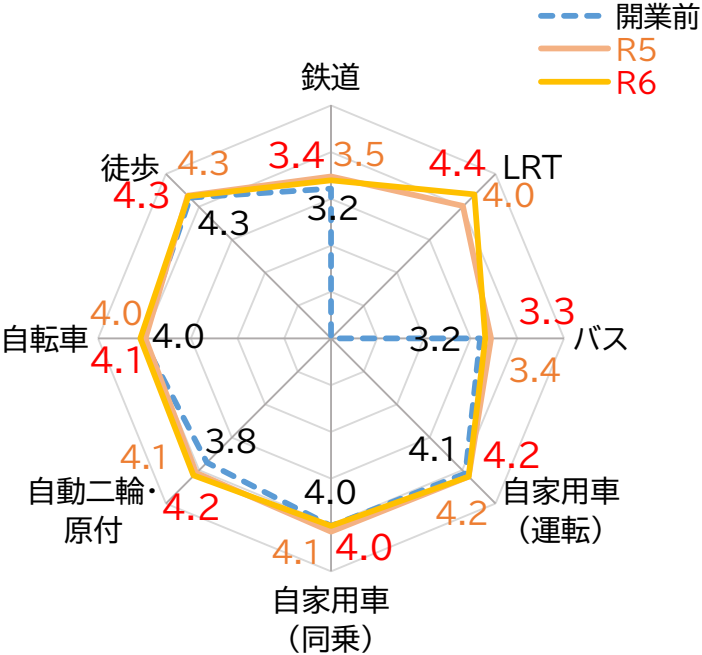
効果の対象：社会全体・住民生活 A ⑩
買い物・通院などの移動環境の満足度の向上

把握手法
アンケート

効果発現までの期間
中期（6～10年）

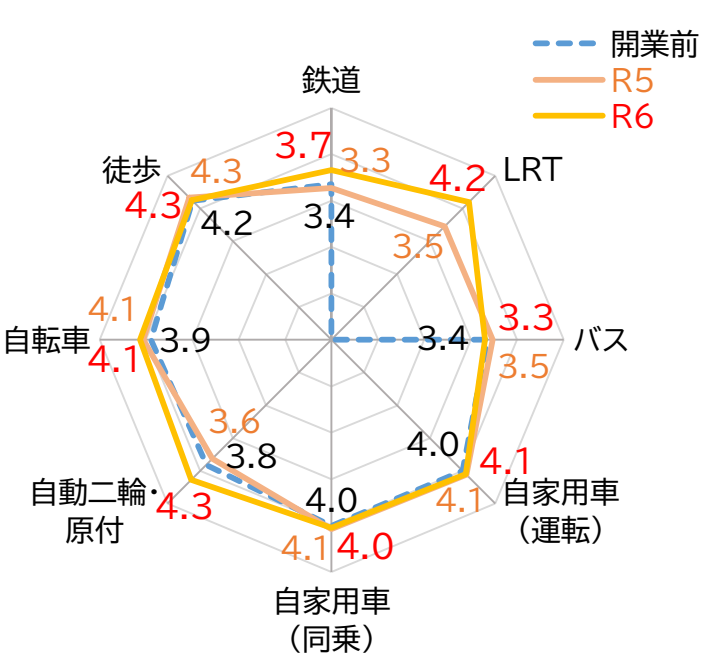
買い物・通院などの移動環境の満足度は、開業前からいずれも高い傾向にあり、開業後も同様の傾向

買い物



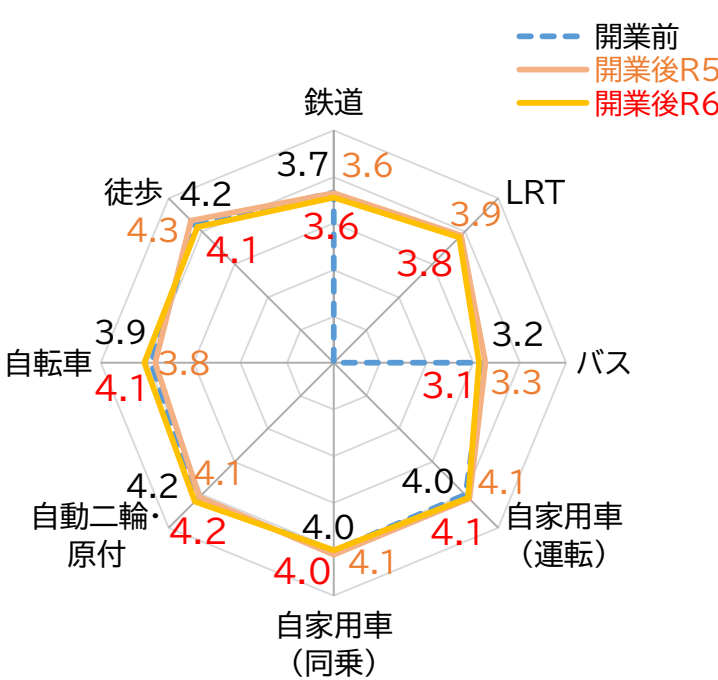
	開業前	R5	R6
加重平均	3.80	3.96	3.98

通院



	開業前	R5	R6
加重平均	3.81	3.80	3.99

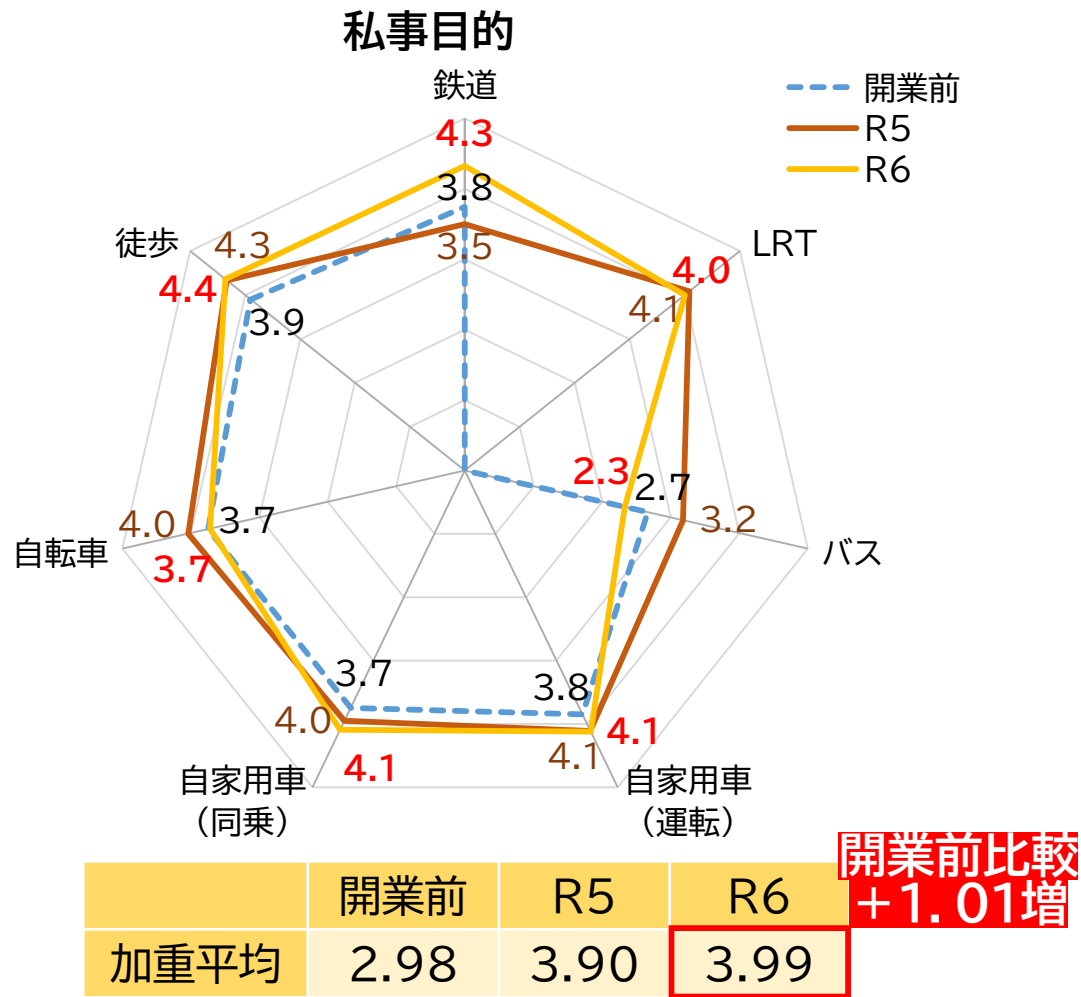
食事・外交・娯楽



	開業前	R5	R6
加重平均	3.89	3.91	3.88

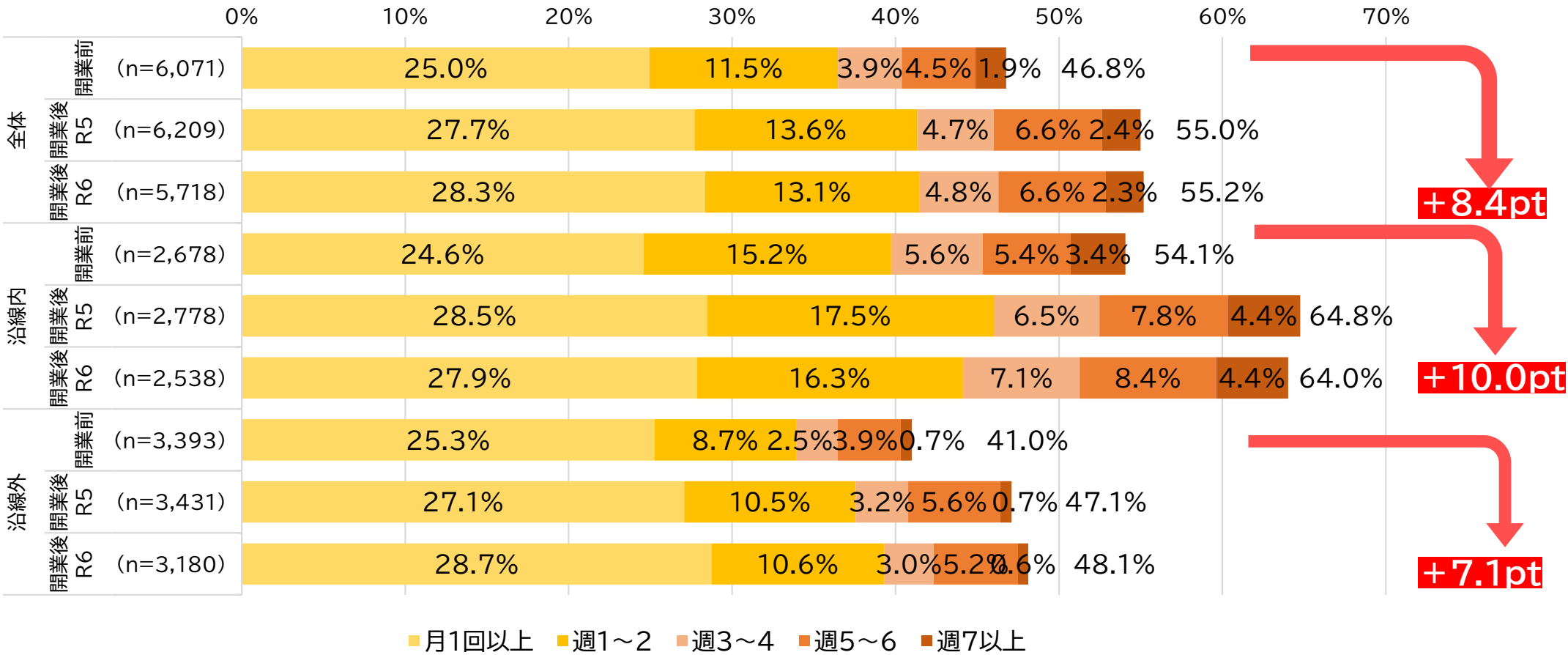
■子育て世代の交通手段別の満足度（私事目的）

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、**いずれの交通手段もやや増加**



■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(月1回以上の割合)は増加
- 特に、ライトライン沿線内については、10.0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。



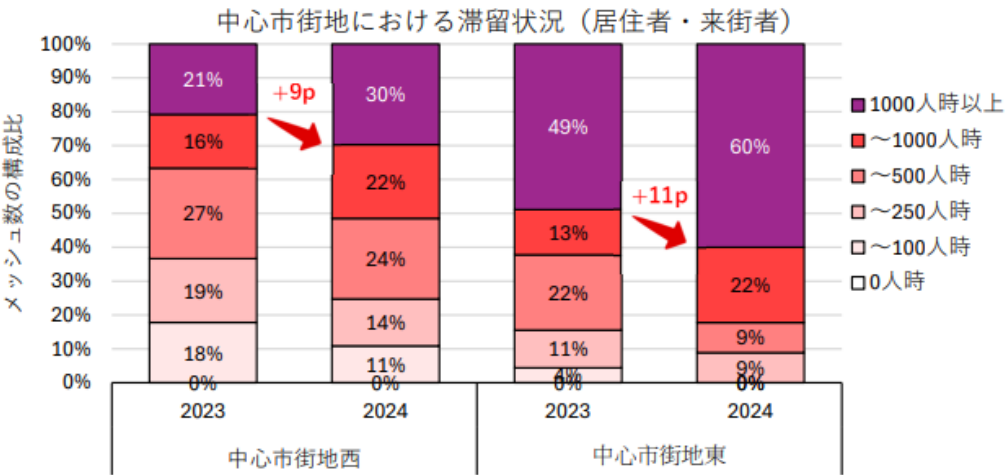
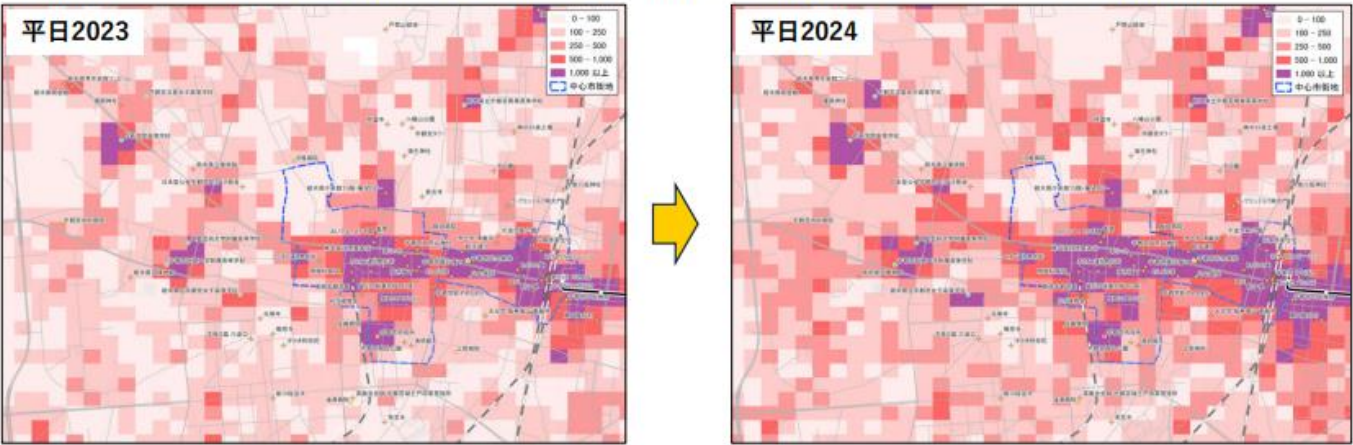
効果の対象：社会全体・地域経済B ④
中心市街地の活性化

把握手法
ビッグデータ

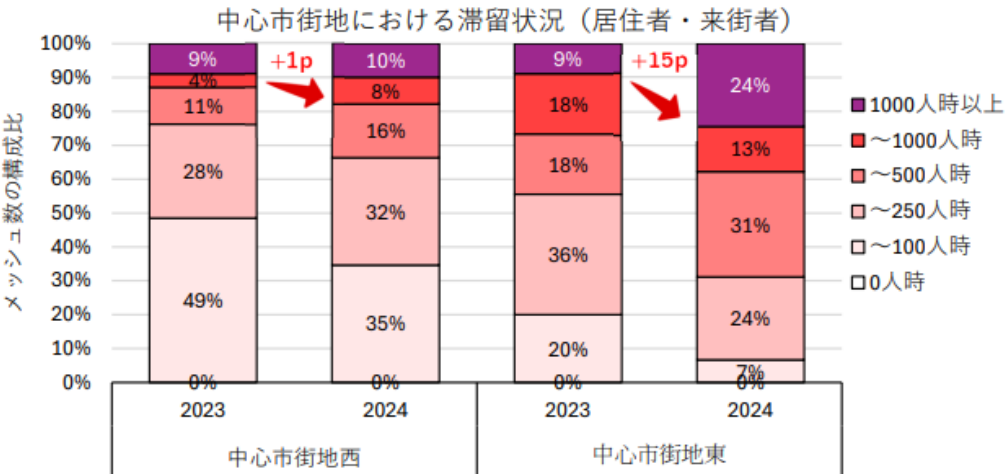
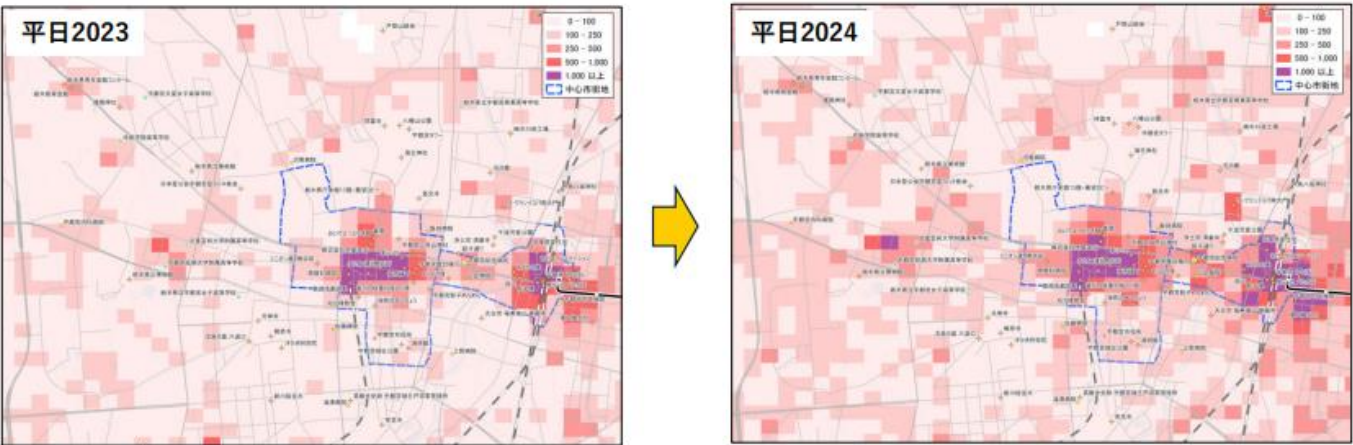
効果発現までの期間
中期（6～10年）

滞留人数をメッシュ化したところ、平日・休日ともに滞留人数は開業前よりも増加しており、中心市街地のにぎわいにつながっていると考えられる。特に中心市街地の東側エリアでの増加率が大きくなっている。

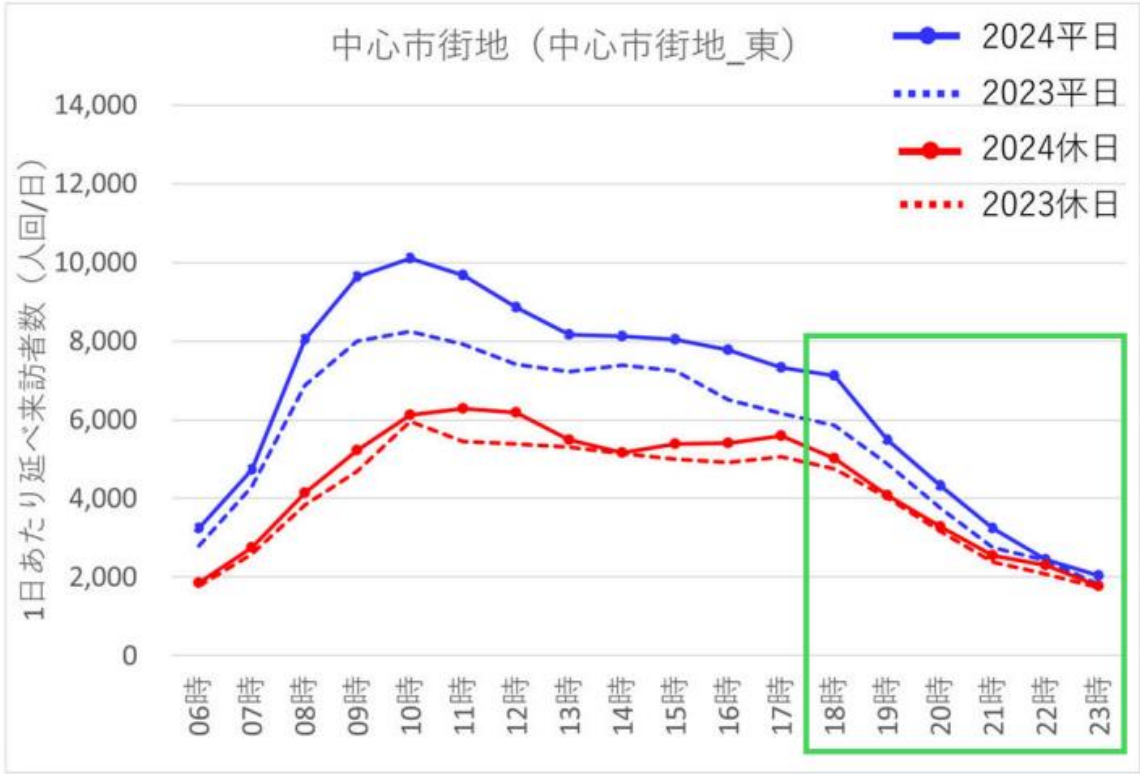
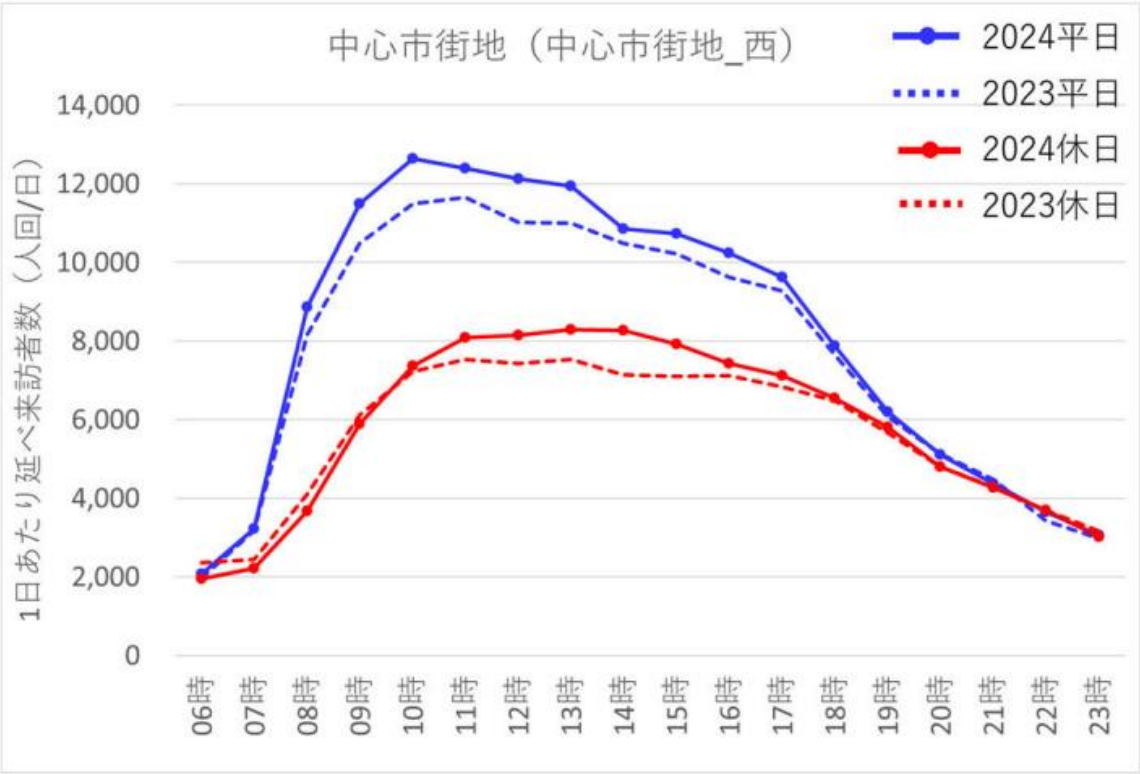
中心市街地（居住者・来街者）【平日 | 全日 | 09時～24時】 <6次メッシュ（約125m）>



中心市街地（居住者・来街者）【休日 | 全日 | 09時～24時】 <6次メッシュ（約125m）>



中心市街地の滞留状況を時間帯別にみると、平日・休日ともライトライン開業後の2024年に増加
また、中心市街地の東側エリアでは、特に18時以降のナイトタイムの滞留が増加している。

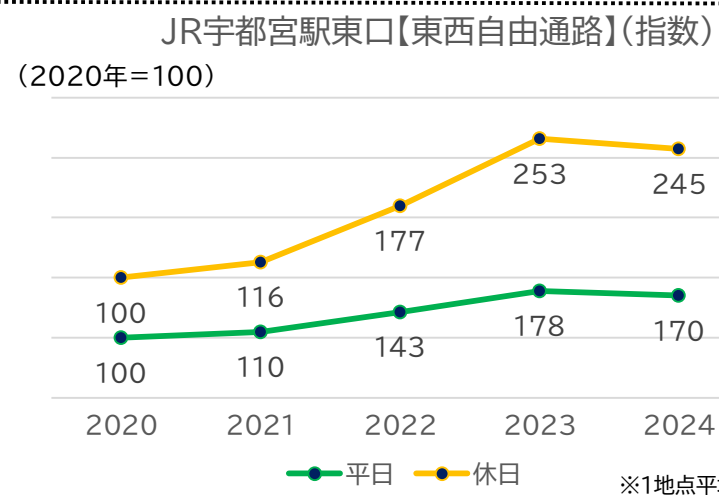
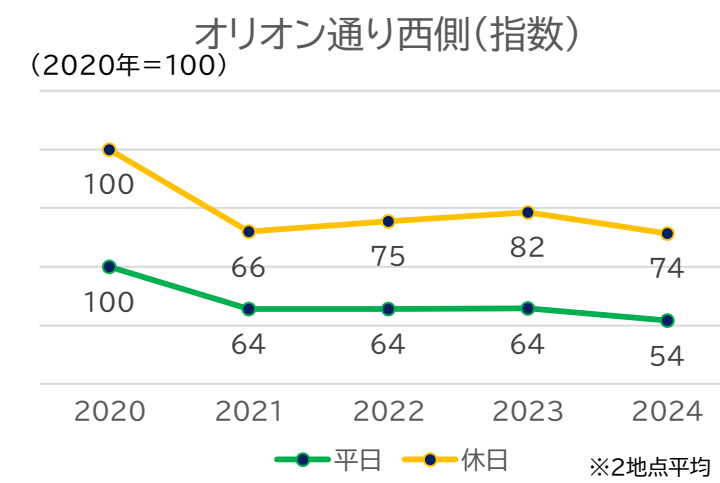
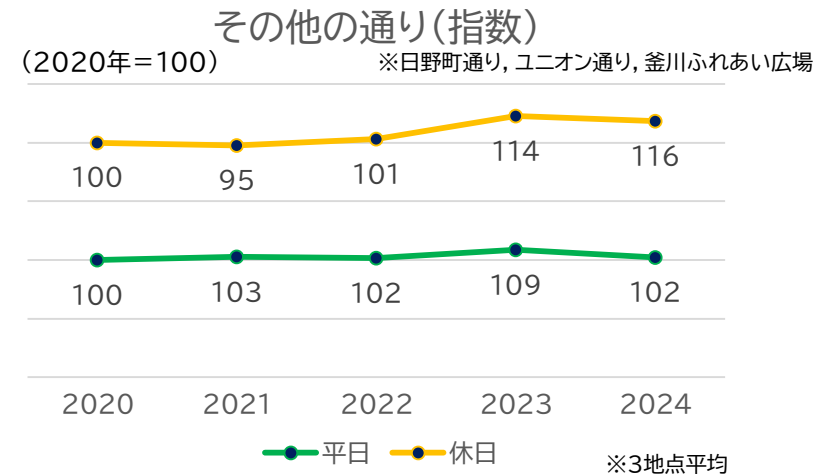
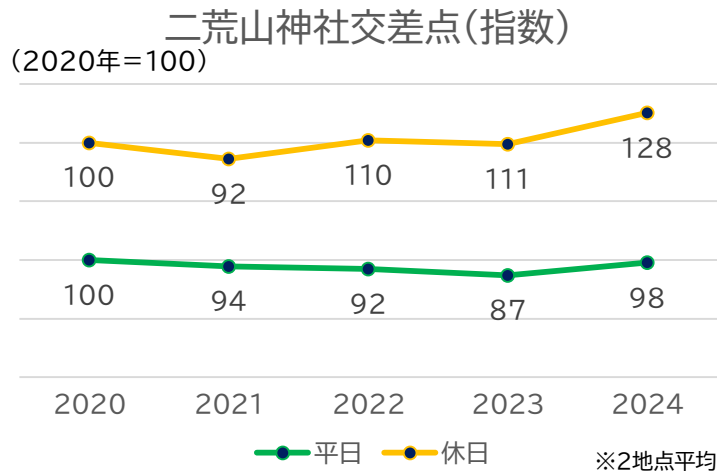
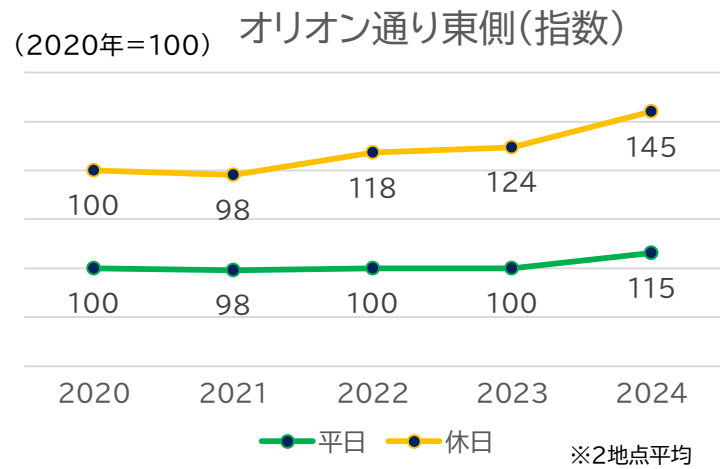


効果の対象：社会全体・地域経済B ④
中心市街地の活性化（2020年以降）

把握手法
各種統計

効果発現までの期間
中期（6～10年）

- ・ 中心市街地の通行量はコロナ後の影響もあり、指数で見ると全体的に増加傾向
- ・ JR宇都宮駅東口における通行量の増加が顕著



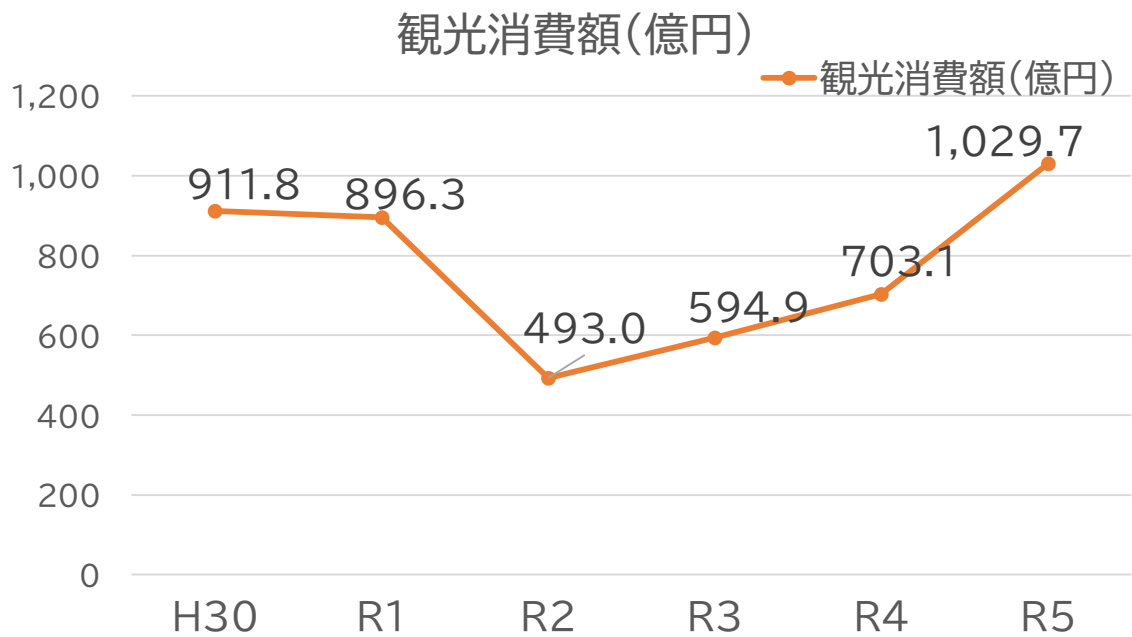
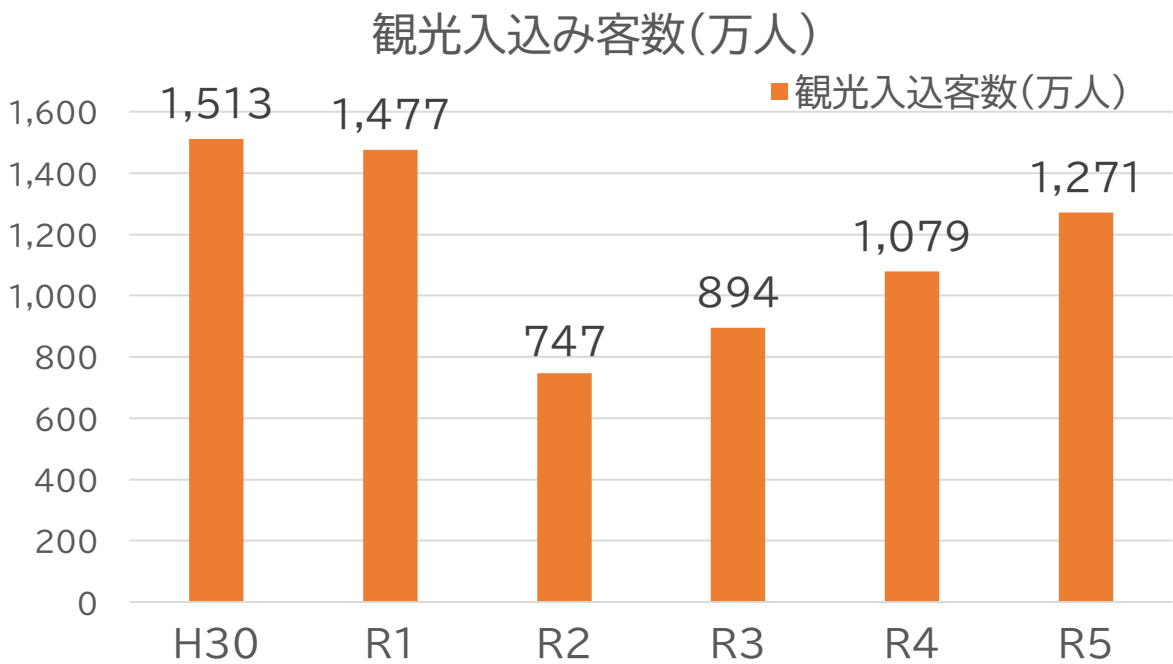
【データの注意点】
・365日調査
・地点1日の平均値で算出
・指数で表記(2020年を100とする。)

効果の対象：社会全体・地域経済B ⑥
観光客数の維持・増加

把握手法
各種統計

効果発現までの期間
中期（6～10年）

- 観光入込み客数はH30（コロナ禍前）と比較すると減少しているが、コロナ禍ピーク時（R2）からは回復傾向となっている。
- 一方で、観光消費額もR2から上昇傾向が続いており、H30以降でR5が最も高くなっている。



出典：宇都宮市「観光動態調査」

観光消費額の試算

- ①. **観光動態調査**における「年間観光消費額」と「観光入れ込み客数」をもとに、1人当たりの観光消費額を算出
- ②. また、「観光入込客数」と「来訪者のうちL R Tへの乗車を目的と回答した人の割合」から「L R Tへの乗車」を目的とした来訪者数を算出
- ③. ①と②からライトライン開業がもたらした観光消費額を算出
- ④. ③で算出した観光消費額を「平成27年産業連関表」に投入し、観光分野における経済波及効果を試算した。

$$\begin{array}{lcl} \text{年間観光消費額 (R5)} & & \text{年間観光客入れ込み客数 (R5)} \\ 1,030 \text{ 億円} & \div & 1,271 \text{ 万人} \\ & = & \text{1人当たりの観光消費額 (R5)} \\ & & 8,104 \text{ 円/人} \cdots \text{①} \end{array}$$

$$\begin{array}{lcl} \text{観光入れ込み客数 (R5)} & & \text{来訪者のうち「L R Tへの乗車」} \\ 1,271 \text{ 万人} & \times & \text{目的と回答した方の割合} \\ & = & \text{「L R Tへの乗車」を} \\ & & \text{目的とした来訪者数} \\ & & 99.1 \text{ 万人} \cdots \text{②} \end{array}$$

出典：宇都宮市「観光動態調査」をもとに算出

ライトライン開業がもたらしたR5観光消費額

$$\text{①} \times \text{②} = \underline{80.3 \text{ 億円}}$$

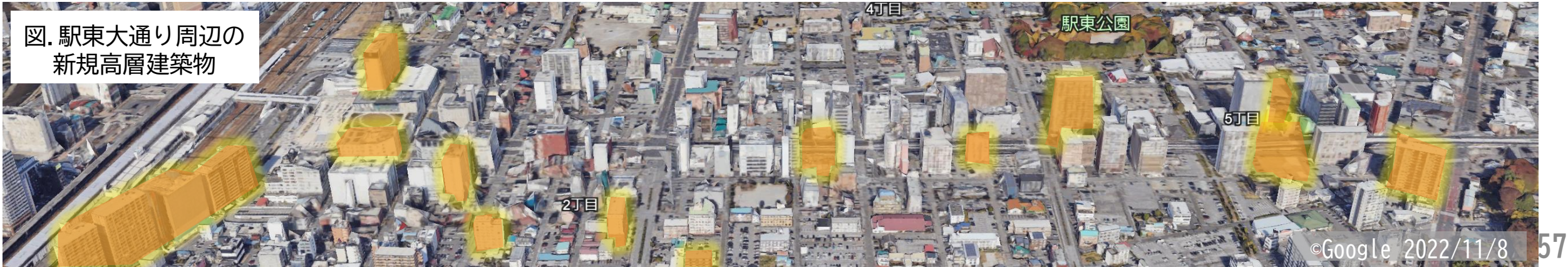
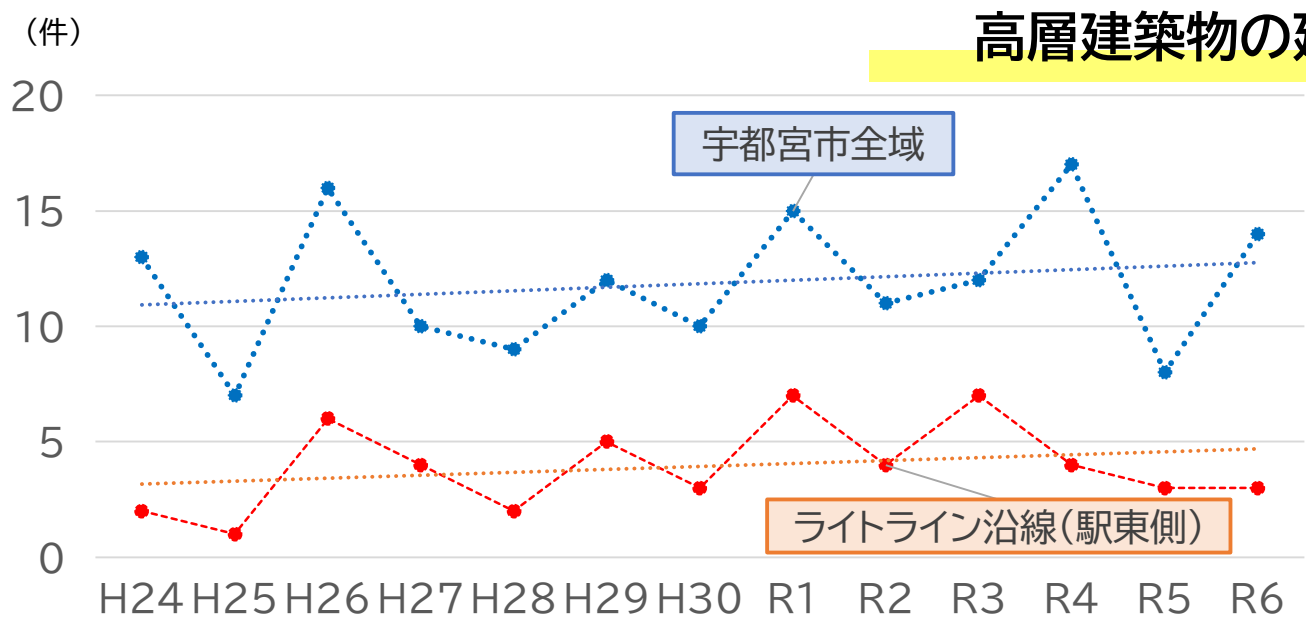
観光消費額の増加がもたらす

$$\text{経済波及効果} \rightarrow \underline{107.8 \text{ 億円}}$$

(平成27年産業連関表により算出)

年間 約 **107.8 億円** の経済波及効果

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。



宇都宮市東部地域の交通量推移について

- 鬼怒川渡河部の自動車交通量は、コロナ禍前より減少しており、ライトライン開業後の1年間においてもその状態が維持されている。
- 市街地部の鬼怒通りにおいては、交通量が減少しており、産業通りや新4号国道において、交通量が増加している。

① 鬼怒川渡河部の交通量変化のまとめ

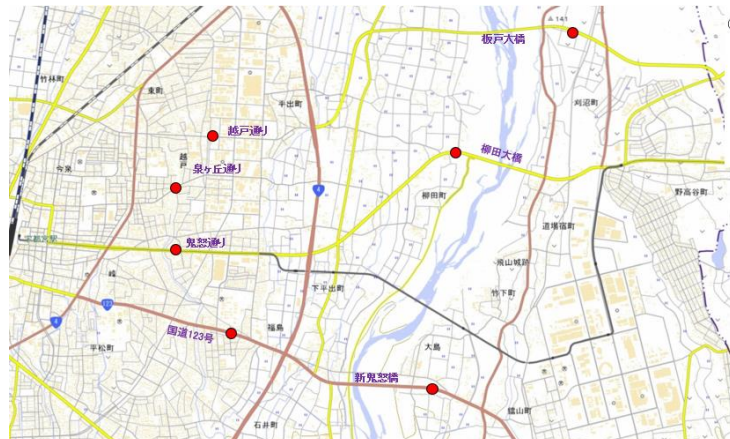
	板戸大橋付近	柳田大橋付近	新鬼怒橋付近	鬼怒川渡河部全体
H27→R3	・ 交通量変化は少ない	・ 交通量が減少	・ 交通量変化は少ない	・ 交通量が減少
R3→R5	・ 交通量が増加	・ 交通量が減少	・ 交通量変化は少ない	・ 交通量が増加するが、H27より減少
R5→R6	・ 交通量変化は少ない	・ 交通量変化は少ない	・ 交通量変化は少ない	・ 交通量を維持

H27：ライトライン関連工事なし
H28：ライトライン関連工事なし
R3：コロナ禍
鬼怒通り車線規制前
R5：ライトライン開業直後
R6：ライトライン開業1年後

② 市街地部の交通量変化のまとめ

	鬼怒通り	越戸通り、泉が丘通り、国道123号	産業通り(南)	新4号国道
H27→R3	・ 交通量が減少	H27→R6 ・ 交通量変化は少ない	H28→R5 ・ 交通量が増加	R5→R6 ・ 交通量が増加
R3→R5	・ 交通量が減少			
R5→R6	・ 交通量が減少			

- 市街地4地点と鬼怒川渡河部3地点で交通量調査を実施



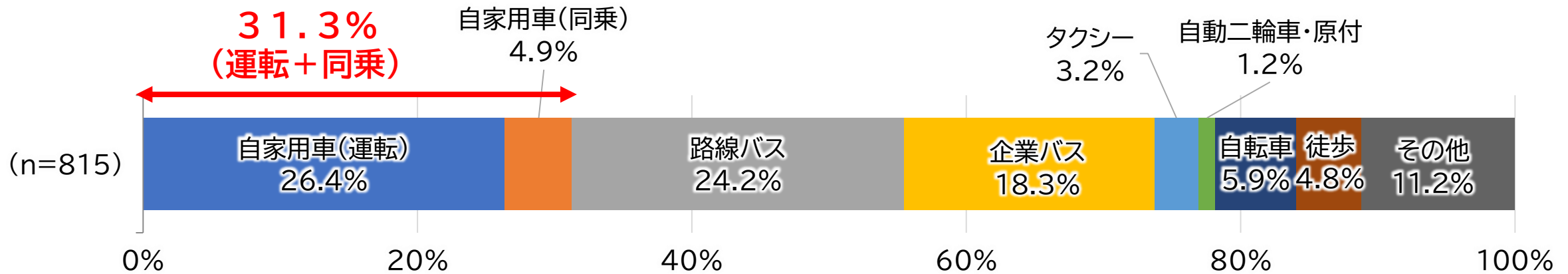
- 市街地部において新4号国道、産業通りの交通量を追加



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>

平日1日当たり ライトライン利用者数 (R6.10)	×	自動車からの 転換割合	=	平日1日当たり 自動車の転換台数
約16,000人	×	31.3%	=	約5,000台

平日1日あたりの自動車の転換台数は **約5,000台** 〔令和5年度調査をもとにした転換台数 約3,800台〕

④ 令和7年度におけるライトライン整備効果（総括①）

■駅東側における整備効果で発現が認められた主な効果（**ライフスタイル**に関するもの）

◎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



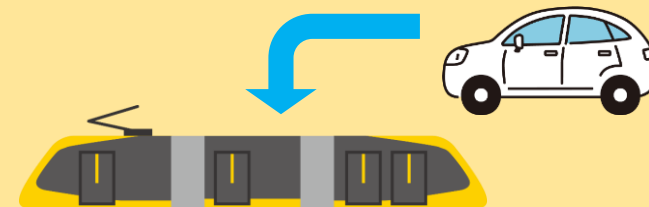
出典：ライトライン開業後における生活行動意識調査

◎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

2-(1) 駅東側の整備効果について

⑤ 令和7年度におけるライトライン整備効果（総括②）

■駅東側における整備効果で発現が認められた主な効果（まちづくりに関するもの）

◎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

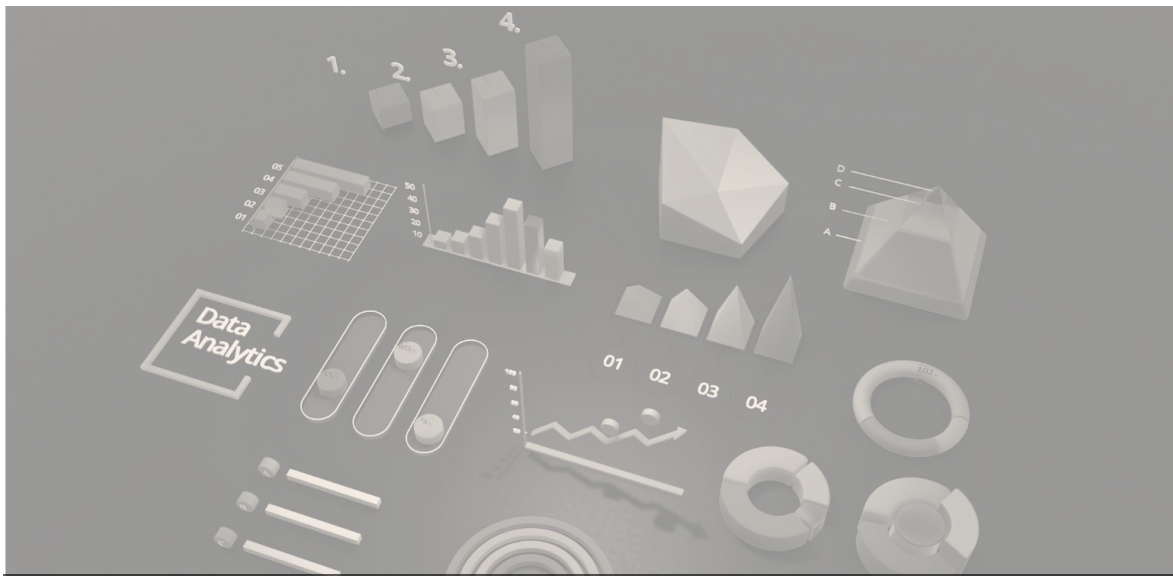
◎産業拠点の維持・向上

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





○ アンケート調査について

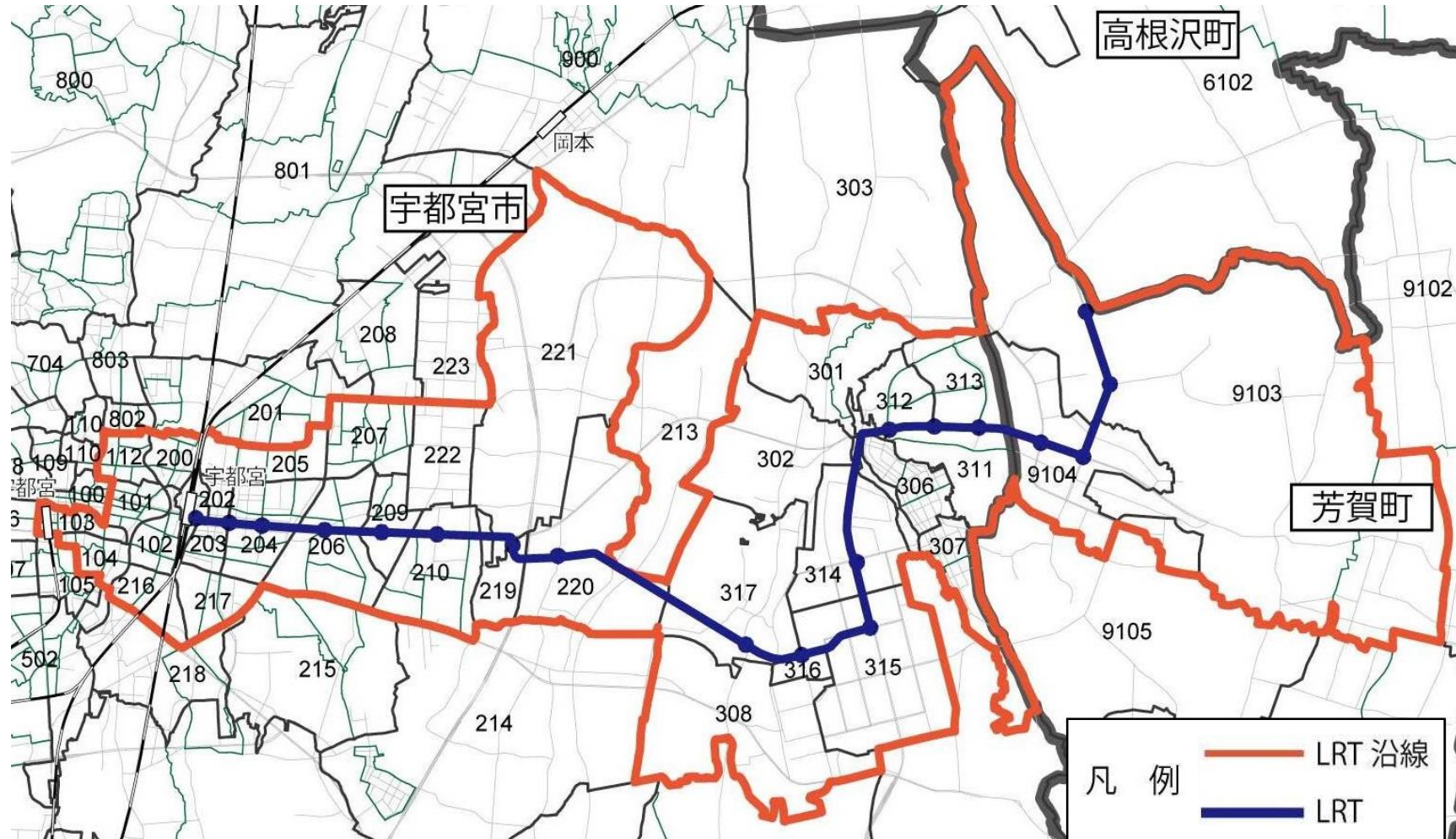


評価に当たり実施した調査①（住民等アンケート調査）

	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5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6年11月14日（木）～郵送開始	令和6年10月9日（水）～ 10月11日（金）（3日間）
回収期間	令和6年11月14日（木）～ 令和7年1月17日（金）（約2か月）	令和6年10月9日（水）～ 11月30日（土）（約2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	<u>16,500世帯（目標通り）</u> （全域9,300世帯・沿線7,200世帯）	<u>6,471人</u>
回収数	<u>4,240票（目標：4,133票）</u> （内訳）インターネット回答：960票 郵送回答：3,280票	<u>1,203票（目標：750票）</u>
回収率	<u>25.7%</u> （目標：25.0%）	<u>19%</u> （目標：18.6%）

住民等アンケート調査における沿線内該当地域について

<ライトライン沿線内該当区域>



評価に当たり実施した調査②（ビックデータの活用）

- ・ライトライン開業に伴う住民の行動変容や社会的変化に関し、以下の項目について人流プローブデータを用いて分析した。
- ・分析にあたっては、「都市交通調査ガイダンス」(令和6年6月版、国土交通省都市局都市計画課都市計画調査室)や「全国都市交通特性調査データ利用の手引き」(令和6年3月版、国土交通省都市局都市計画課都市計画調査室)等の資料を参考にした。

▼分析内容(概要)

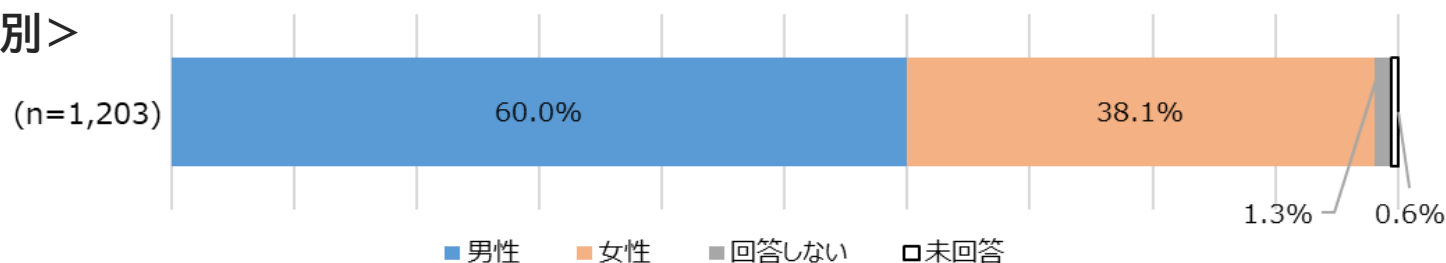
分析項目	分析内容
共通事項	・使用したGPS位置情報データは、ジオテクノロジー社の「Geo-people」である。 ・分析対象時期は、ライトラインの開業が2023年8月26日であることから、開業前・後の平常時として、2023年6月と2024年6月の各30日間を選定した。 ・このため、2023年6月および2024年6月の両年ともに宇都宮市・芳賀町に居住していたユーザーを対象とし、令和2年度国勢調査に基づく拡大推計を行った。 ・なお、下記の項目⑤のメッシュデータについてのみ、宇都宮市・芳賀町の居住者以外の「来街者」も集計に含めた。
①外出機会の増加	・ユニークユーザーごとに、開業前後の6月の各30日間における「外出日数」を平日・休日別に集計した。
②歩く機会の増加	・ユニークユーザーごとに、開業前後の6月の各30日間における「屋外での歩行による移動距離(m)」を平日・休日別に集計した。
③公共交通全体の利便性の向上	・ユニークユーザーごとに、開業前後の6月の各30日間における「移動手段別の移動距離(m)・移動時間(分)・利用頻度(日)」を集計した。
④目的地への移動に要する時間	・ユニークユーザーごとに、開業前後の6月の各30日間における「通勤・通学に要する所要時間(分)」を集計した。
⑤中心市街地の活性化・地域の活性化	・対象地域全域について、6次メッシュ(約125mメッシュ)で滞在時間(人×時)を平日・休日別に時間帯ごとに集計した。
	・中心市街地及び10カ所の地域拠点*3 について、ユニークユーザーごとに、開業前後の6月の各30日間における「滞在回数(回)及び滞在時間(時)」を集計した。

ライトライン利用者調査の回答属性①

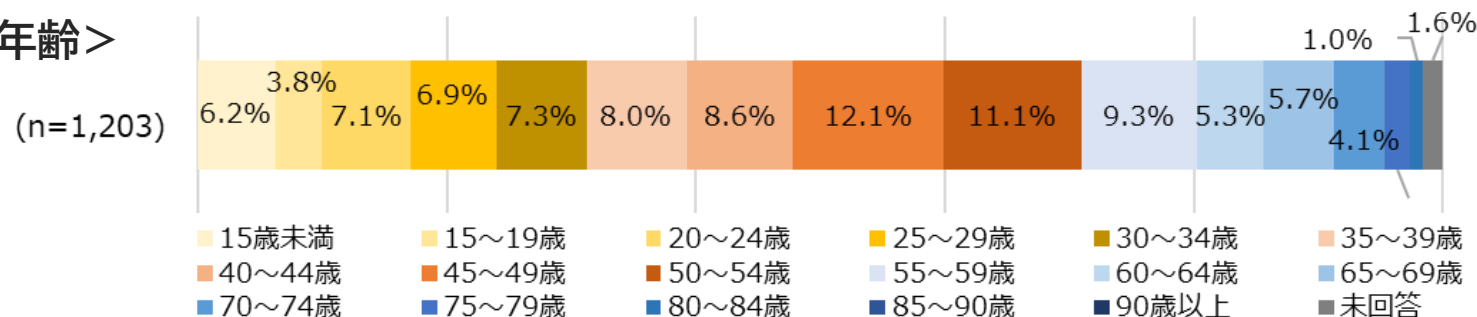
■回答者の属性情報（性別・年齢。乗車目的）

- ・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。
- ・乗車目的については、通勤通学や私事目的が大半を占め、乗車目的が5%程度となり、日常利用が多くなっている。

<回答者の性別>



<回答者の年齢>



<回答者の乗車目的>

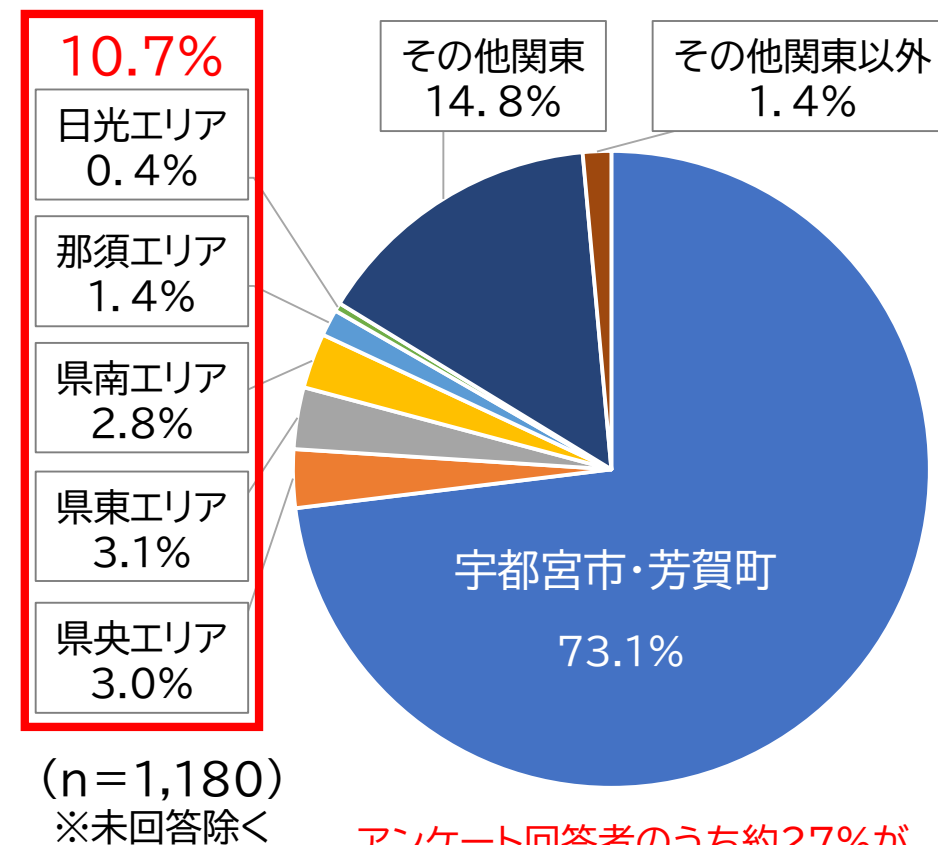
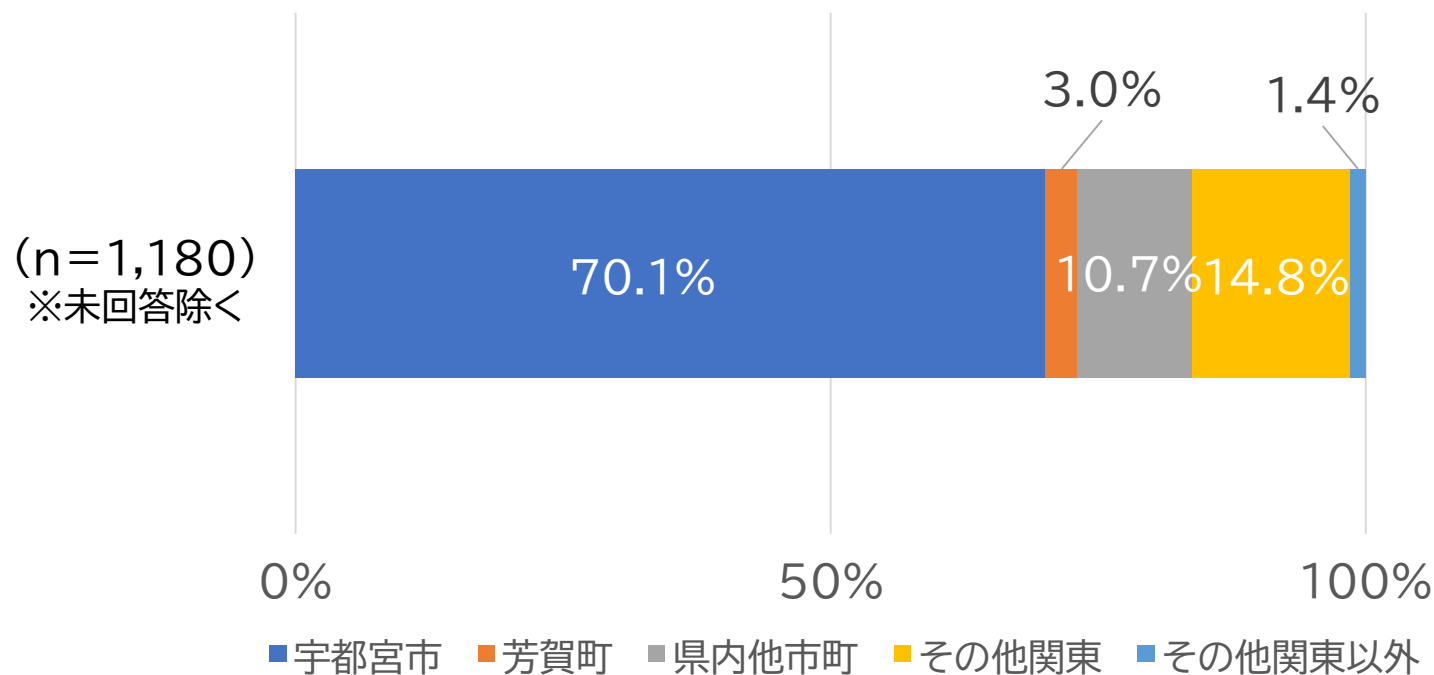


※重複回答があった者については、按分して振り分け

ライトライン利用者調査の回答属性②

■回答者の属性情報（居住地）

- ・ 回答者の居住地については、宇都宮・芳賀町在住者が約7割となった。
- ・ 都市内交通であるが、県内他市町からも鉄道軸上をはじめとして1割程度利用されている。



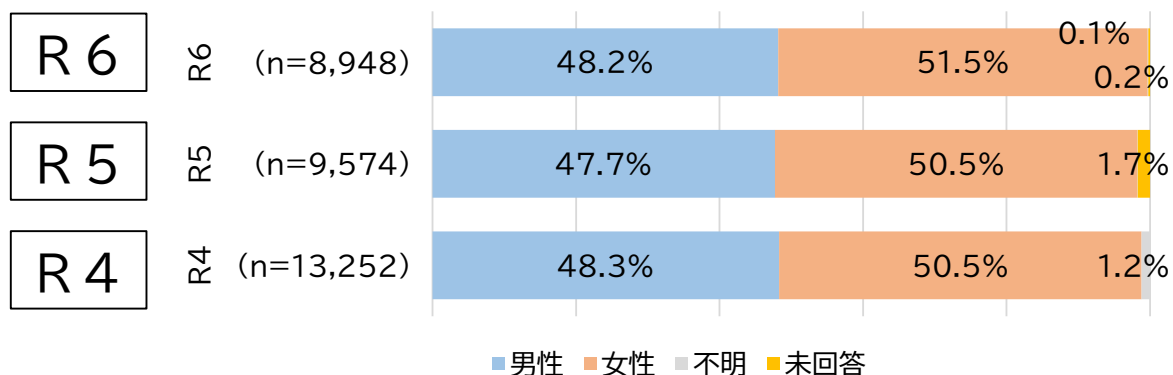
ライトライン開業後における生活行動意識調査の回答属性①

■回答者の属性情報（一部抜粋）

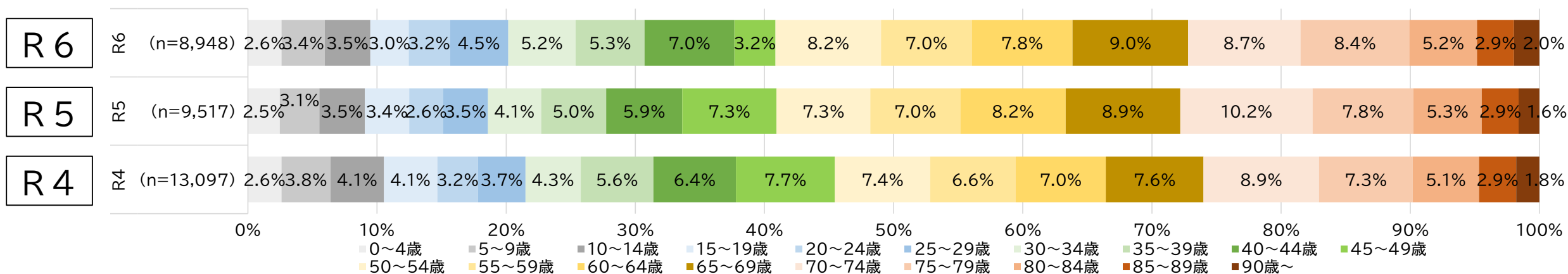
「世帯票」の回答者の属性（性別・年齢）

- ・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>



ライトライン開業後における生活行動意識調査の回答属性②

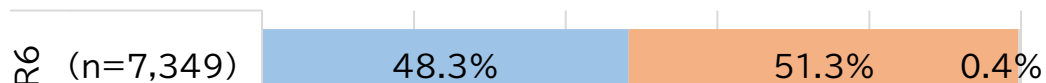
■回答者の属性情報（一部抜粋）

「意識調査票」の回答者の属性（性別・年齢）

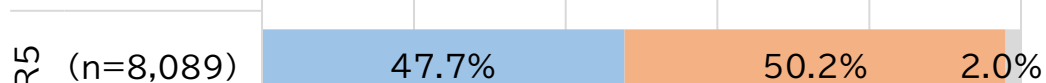
- ・回答者の性別・年齢ともに、概ね偏りなく回収することができた。

<回答者の性別>

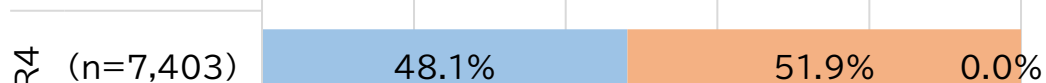
R 6



R 5



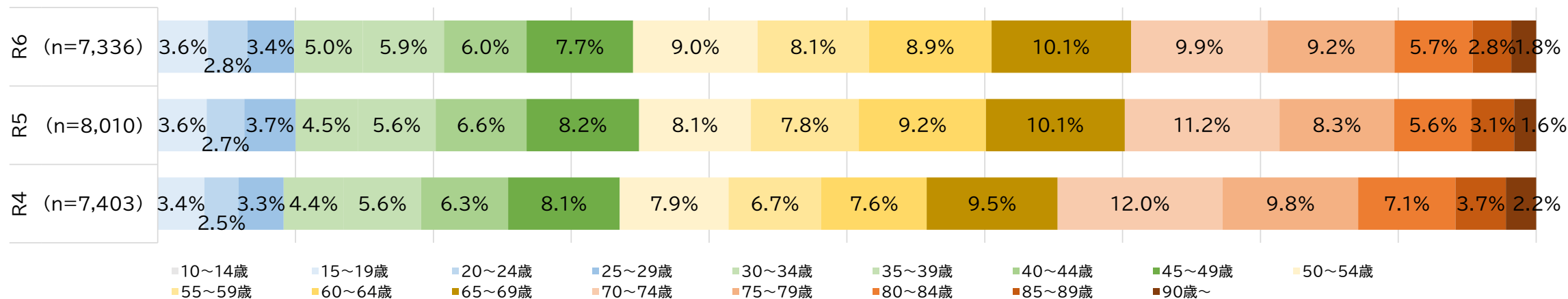
R 4



■男性 ■女性 ■不明・未回答

<回答者の年齢>

R 6



■10~14歳 ■15~19歳 ■20~24歳 ■25~29歳 ■30~34歳 ■35~39歳 ■40~44歳 ■45~49歳 ■50~54歳
 ■55~59歳 ■60~64歳 ■65~69歳 ■70~74歳 ■75~79歳 ■80~84歳 ■85~89歳 ■90歳~

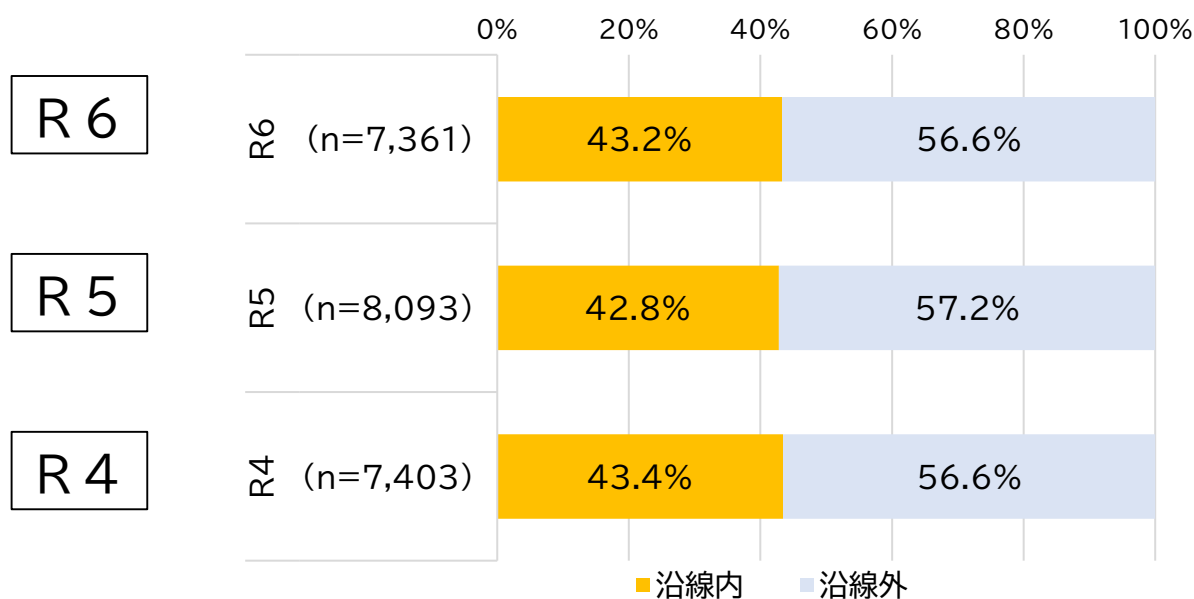
ライトライン開業後における生活行動意識調査の回答属性③

■回答者の属性情報（一部抜粋）

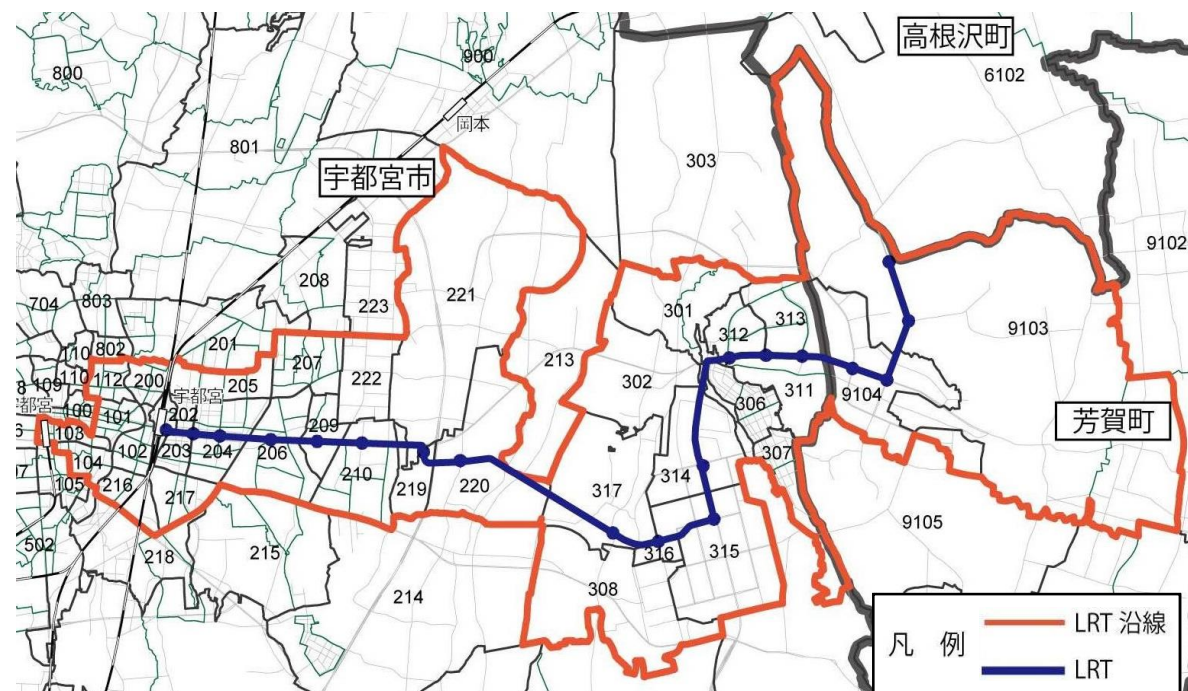
「意識調査票」の回答者の属性（居住地）

- 回答者の居住地については、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>



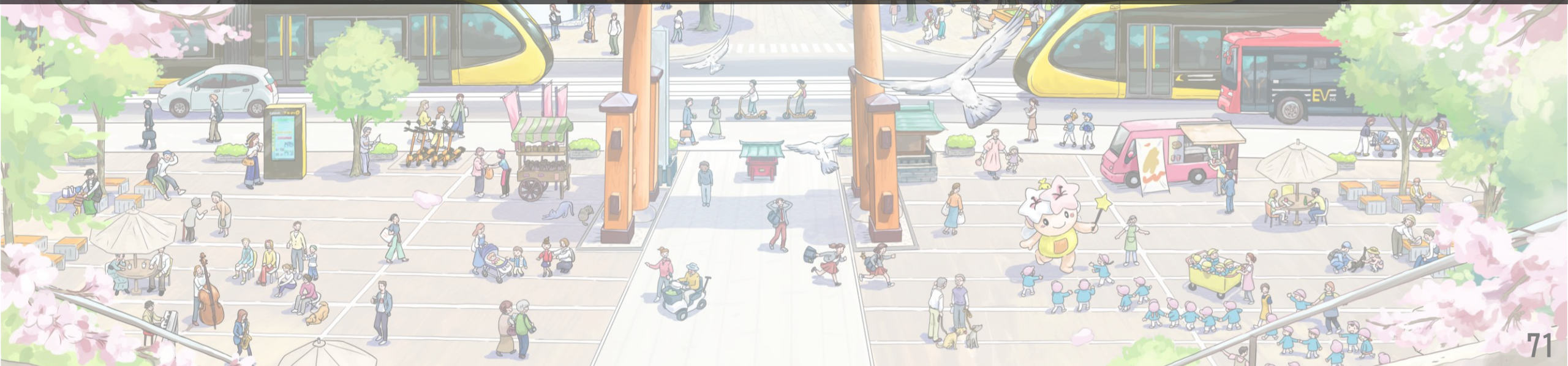
<ライトライン沿線内該当区域>





2 整備効果について

(2) 駅西側への延伸時に発現する整備効果について



都心部におけるウォーカブルなまちづくり

駅東側では、外出機会の増加や歩く機会の増加などのライフスタイルのポジティブな変化が現れており、駅西側延伸により、本市の目指すウォーカブルなまちづくりの促進が期待できる。

交流機会の増加

沿線内における交流機会
(週1回以上の社交・食事・娯楽)

約12ポイント増

(開業前:28.8%⇒R6年:40.4%)

歩く機会の増加

沿線内における平均歩数の変化

325歩増

(開業前:5,155歩⇒R6年:5,480歩)

外出機会の増加

沿線内における外出率 **約6ポイント増**

(開業前:77.4%⇒R6年:83.1%)

通学環境の満足度

通学利用者の移動に関する満足度

約58ポイント増

(開業前:18.3%⇒R6年:76.1%)

中心市街地の活性化

沿線内における
中心市街地への来訪頻度(月1回以上の割合)

約10ポイント増

(開業前:54.1%⇒R6年:64.0%)

沿線外への波及効果

駅東側では、外出機会の増加や歩く機会の増加などのライフスタイルの変化はライトラインの沿線外地域にも波及しており、西側への延伸により、**さらなる沿線外への波及効果**が期待できる。

外出機会の増加

沿線外における外出率 **約7ポイント増**
(開業前:74.8%⇒R6年:81.6%)

歩く機会の増加

沿線外における平均歩数の変化
121歩増
(開業前:5,103歩⇒R6年:5,224歩)

交流機会の増加

沿線外における交流機会
(週1回以上の社交・食事・娯楽)
約8ポイント増
(開業前:29.1%⇒R6年:37.5%)

送迎負担の軽減

沿線外における送迎にかかる負担感
通院・介護 **約25ポイント減**
(開業前:40.2%⇒R6年:14.9%)

公共交通全体の満足度の向上

沿線外における公共交通全体の満足度
約0.45ポイント増 (5段階評価)
(開業前:2.42⇒R6年:2.87)

移動にかかる費用の減少

沿線外における燃料費 **約4%減**
(開業前:15,727円⇒R6年:15,018円)

ライトライン沿線外地域

ライトライン沿線

民間投資の活発化

ライトラインの開業前後において、清原工業団地、芳賀第2工業団地では公表済みのものだけでも1,100億円を超える民間投資が行われており、**駅西側のライトライン沿線**においても、すでに、市街地再開発事業の進展やマンションの新設など、**民間投資が活発化**してきている。

民間投資の状況

駅西側の動き（整備区間周辺）

- 市街地再開発事業（JR宇都宮駅西口南地区、大通り南地区）
- 高層マンションの新設（4棟）
- ホテルの新設（「中村第一ビル」の建替え）や改修（2件）
- パルコ跡へのゼビオ(株)本社の移転など

駅東側（清原工業団地、芳賀第2工業団地）

清原工業団地

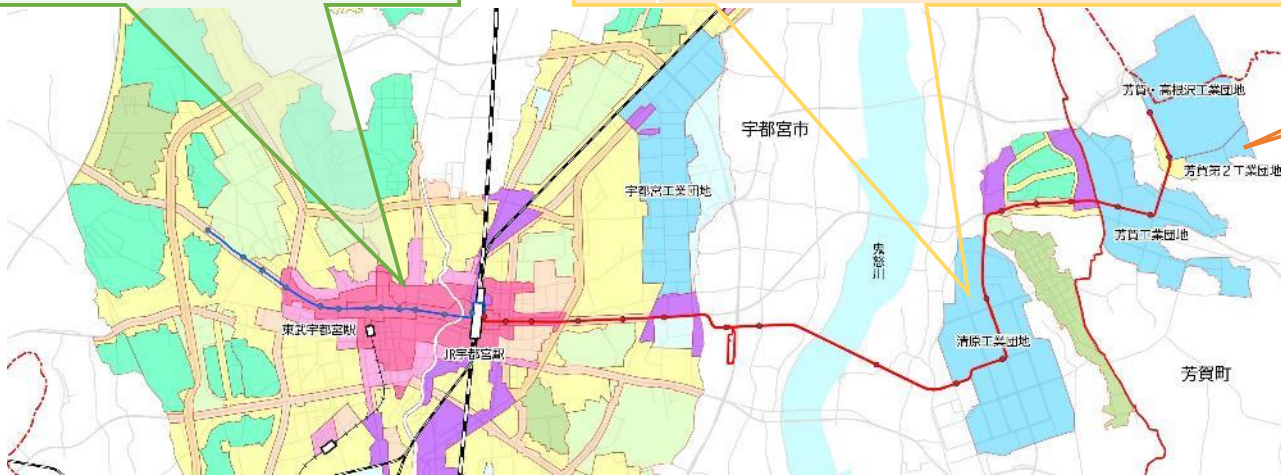
会社名	カルビー(株) R&Dセンター
	キヤノン(株) 宇都宮光学機器事業所
	中外製薬(株)
	東洋紡(株) 宇都宮工場
	エム・イー・エム・シー(株) 宇都宮工場

芳賀第2工業団地

会社名

(株)日新

R3年1月:分譲開始
R4年度:完売
(全5区画22.7ha)



民間投資額（駅東側）

1,100億円 + α

出典：各企業のプレスリリース資料より抜粋



2 整備効果について

(3) 今後の取組について



① 駅東側の整備効果に係る今後の取組について

❖ 駅東側における整備効果の周知及び継続的な把握

(整備効果の周知)

- 駅東側で整理した各種整備効果については、視覚的に伝わりやすい資料を作成し、広報紙やホームページ等で幅広く情報発信するとともに、説明会やオープンハウス等を通じて直接説明するなど、市民の皆さまにより丁寧に周知していく。

(継続的な把握)

- ライトライン利用の定着が現在も進んでいることや、効果発現までに中長期的な期間を見込んでいる項目もあることから、引き続き、令和7年度もアンケート調査（ライトライン利用者調査・ライトライン開業後における生活行動意識調査）を実施する。
- また、人口や地価、ライトライン利用者数などの各種統計データについては、随時、更新・分析等を行うなど、整備効果の把握に向けた取組を継続的に実施する。

② 駅西側の整備効果に係る今後の取組について

❖ 「軌道運送高度化実施計画」の策定に向けた取組

駅西側延伸に向けた「軌道運送高度化実施計画」の策定に向けて、駅東側における整備効果の成果を踏まえて、駅西側の整備効果をより具体的に示していく。

❖ 駅西側特有の発現されると考えられる整備効果の検討

駅西側の整備効果を継続的に把握していくため、駅西側の特性を踏まえた整備効果項目の検討・抽出を行うとともに、その把握方法についても併せて検討する。

〈想定される項目例〉

中心市街地滞在時間の増加，自転車事故の減少，シェアサイクル・電動キックボードの利用者数の増，駐車場の設置数（減少による公共交通の利用促進），低未利用地の活用，空きテナントの減少，商業施設の売り上げ増，家賃収入の増，イベント時の入れ込み客数の増

〈参考：第5回(R4.8.4)LRT整備効果検討部会にてお示したJR宇都宮駅西側の整備で期待される効果〉

- ◎ 空きテナント・店舗が減り，家賃収入などが増加 ⇒ 固定資産税等の税収増加
- ◎ まちなかの更なる賑わいの創出 ⇒ 地域内の経済循環の活性化
- ◎ 安心・安全な通学・通勤環境の整備 ⇒ 通学・通勤環境の向上
- ◎ 観光地へのアクセス性の向上 ⇒ 観光入込客数の増加