




資料2

# ライトラインの整備効果について（概要版）

令和8年7月16日（木）

第43回 芳賀・宇都宮基幹公共交通検討委員会資料

# ▶ 説明内容

1　駅東側の利用状況等について

2　整備効果について

⑴　駅東側で発現した整備効果について

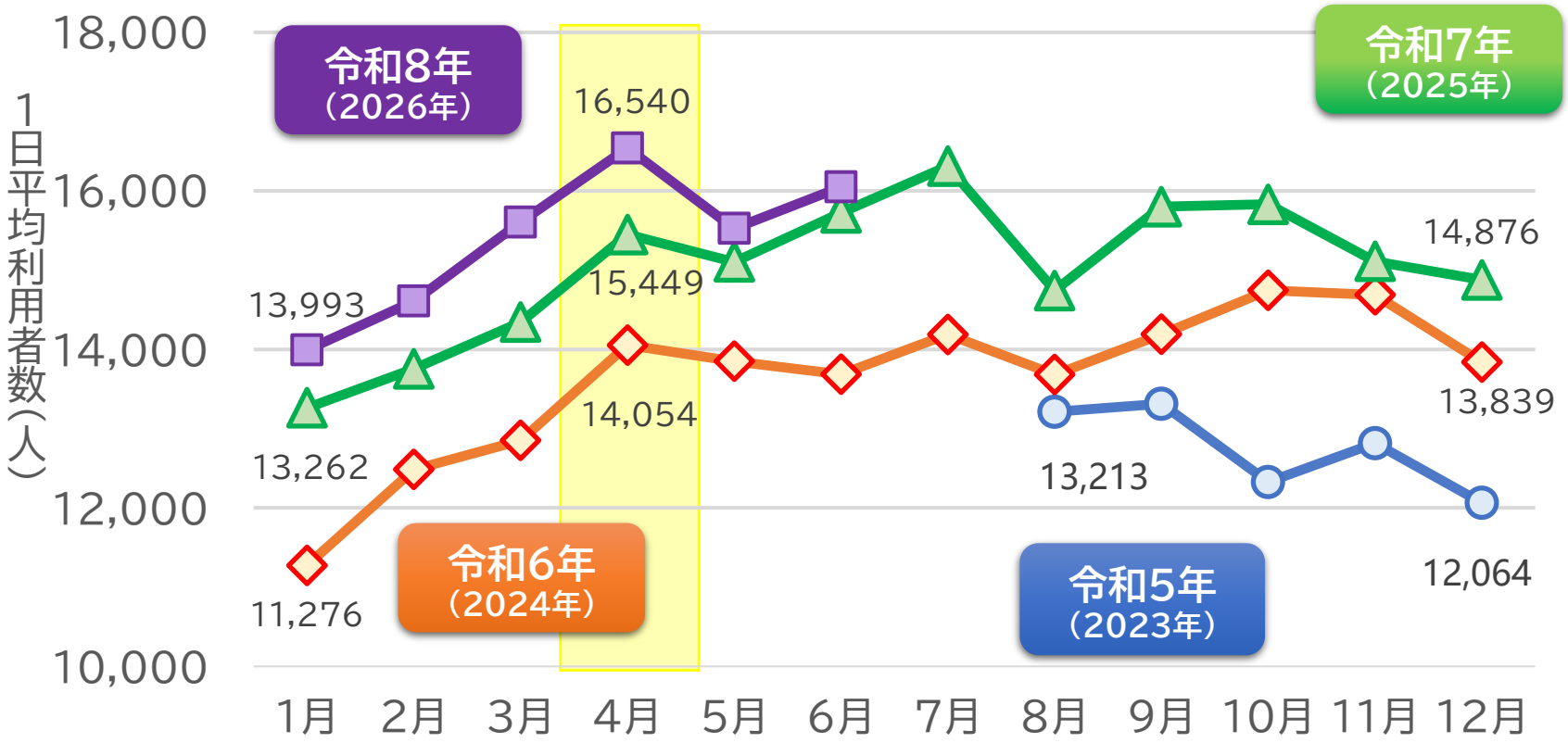
⑵　今後の取組について

# 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）

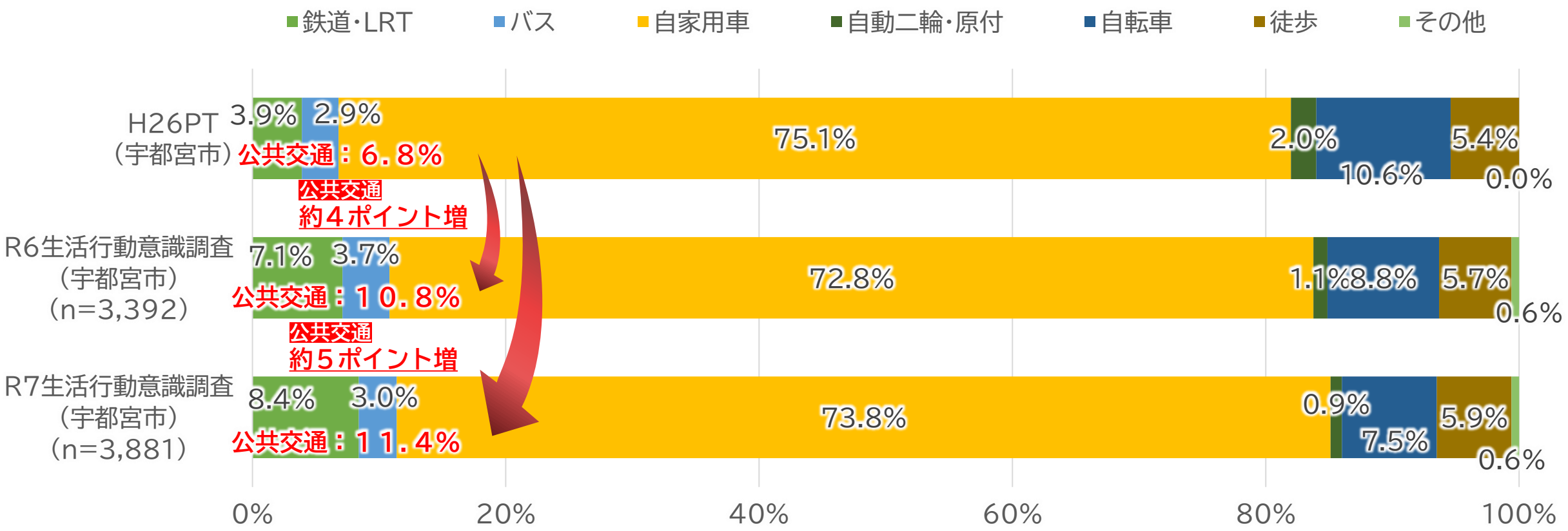
- 毎年利用者数は増加傾向にあり，特に新生活が始まる４月に増加する傾向がある。
- また，令和７年度・８年度におけるこれまでの利用者数を見ると，前年同月を上回っている。

## １日平均利用者数の月別推移



# 通勤における交通分担率の変化

「Ｈ２６ＰＴ調査」と「Ｒ６・Ｒ７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，Ｈ２６からＲ７で**公共交通が６．８%から１１．４%と約５ポイント増加**している。




※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）　駅東側で発現した整備効果について

# 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「医療費の抑制効果」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)　駅東側で発現した整備効果について
# 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）<br>県央広域都市圏生活行動実態調査 |
| | 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 | 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，<br>全国都市交通特性調査，<br>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，<br>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，<br>県央広域都市圏生活行動実態調査，<br>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，<br>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 | |
| | ⑧通学環境の満足度の向上 | アンケート（意識調査） |
| | 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，<br>芳賀工業団地組合調査 |
| | ③従業者数の維持・増加 | |
| | ④中心市街地の活性化 | 市歩行量調査，ビッグデータ，<br>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，<br>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，<br>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）<br>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<br>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<br>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，<br>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） |

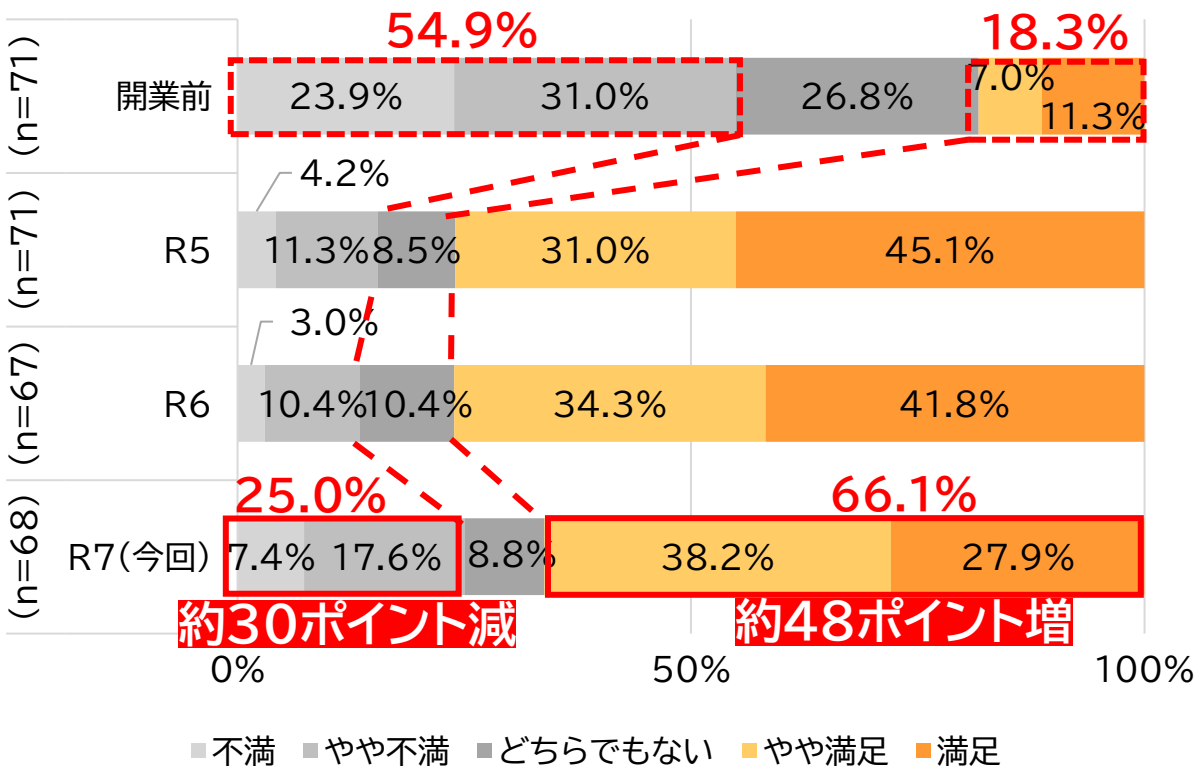
# 効果の対象：ライトライン利用者　⑧
# 通学環境の満足度の向上

| 把握手法 | 効果発現までの期間 |
|---|---|
| アンケート | 短期（～５年） |

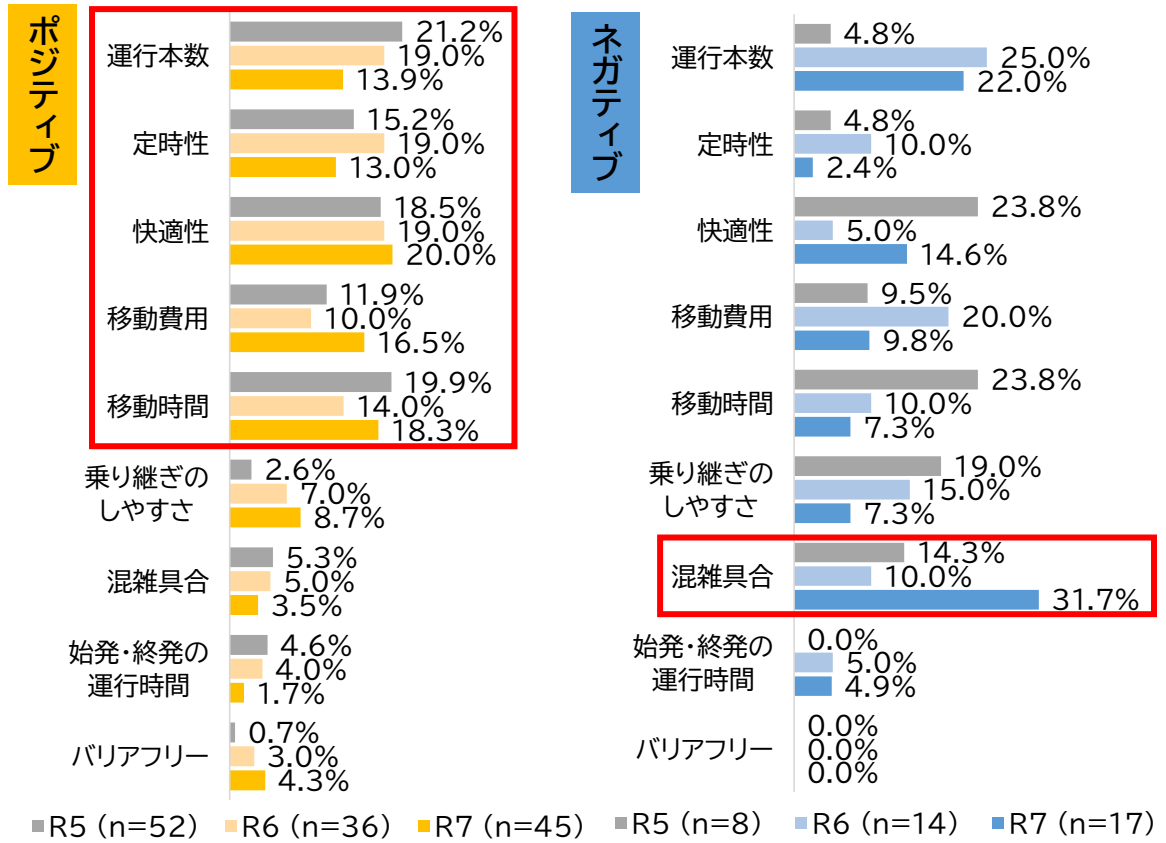
## ■通学目的利用者の移動に関する満足度

- 開業前とＲ７を比較して，「やや満足」「満足」が１８．３%から６６．１%と約４８ポイント増加
- また，「やや不満」「不満」は５４．９%から２５．０%と約３０ポイント減少

### 通学時の満足度の変化




### 満足度の変化要因（複数回答）




出典：ライトライン利用者調査

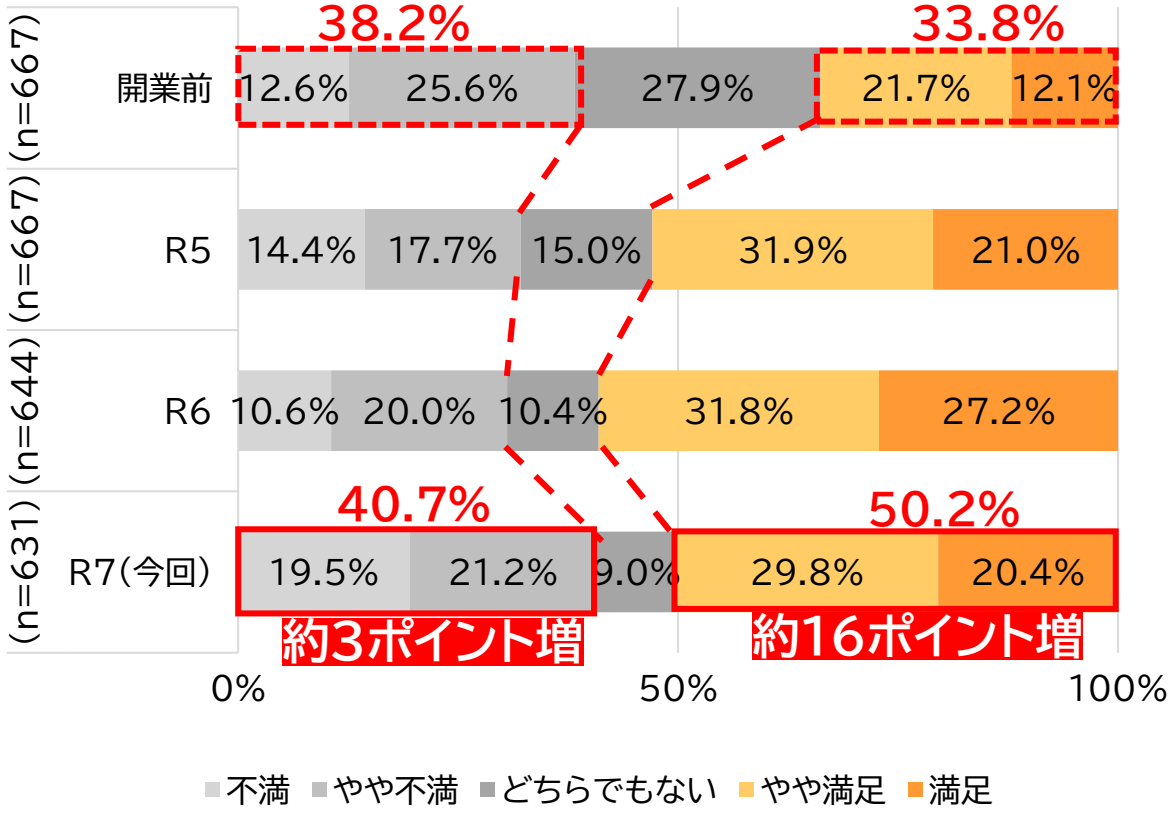
# 効果の対象：ライトライン利用者　⑨
# 通勤環境の満足度の向上

| 把握手法 | 効果発現までの期間 |
|---|---|
| アンケート | 短期（～５年） |

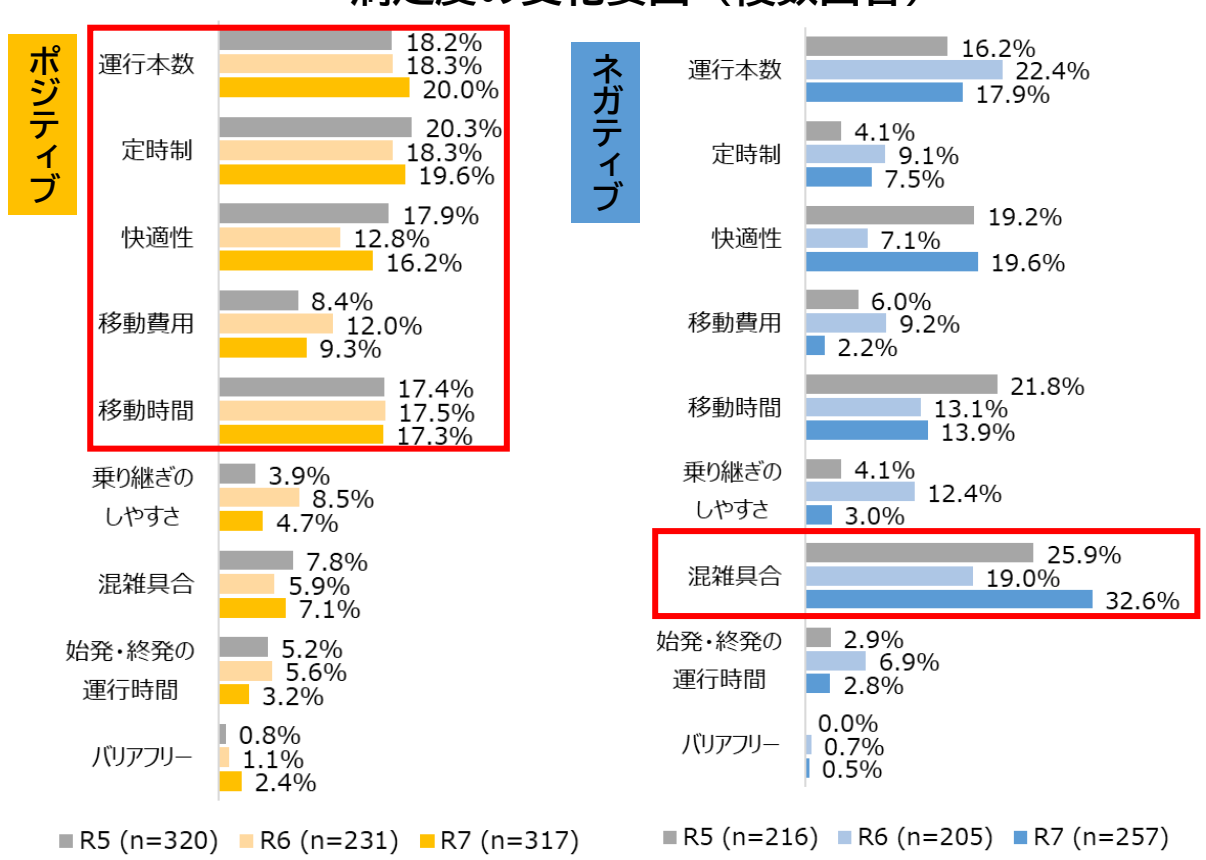
## ■通勤目的利用者の移動に関する満足度

- 開業前とＲ７を比較して，「やや満足」「満足」が３３．８%から５０．２%と約１６ポイント増加
- また，「やや不満」「不満」が３８．２%から４０．７%と約３ポイント増加

### 通勤時の満足度の変化




### 満足度の変化要因（複数回答）




出典：ライトライン利用者調査

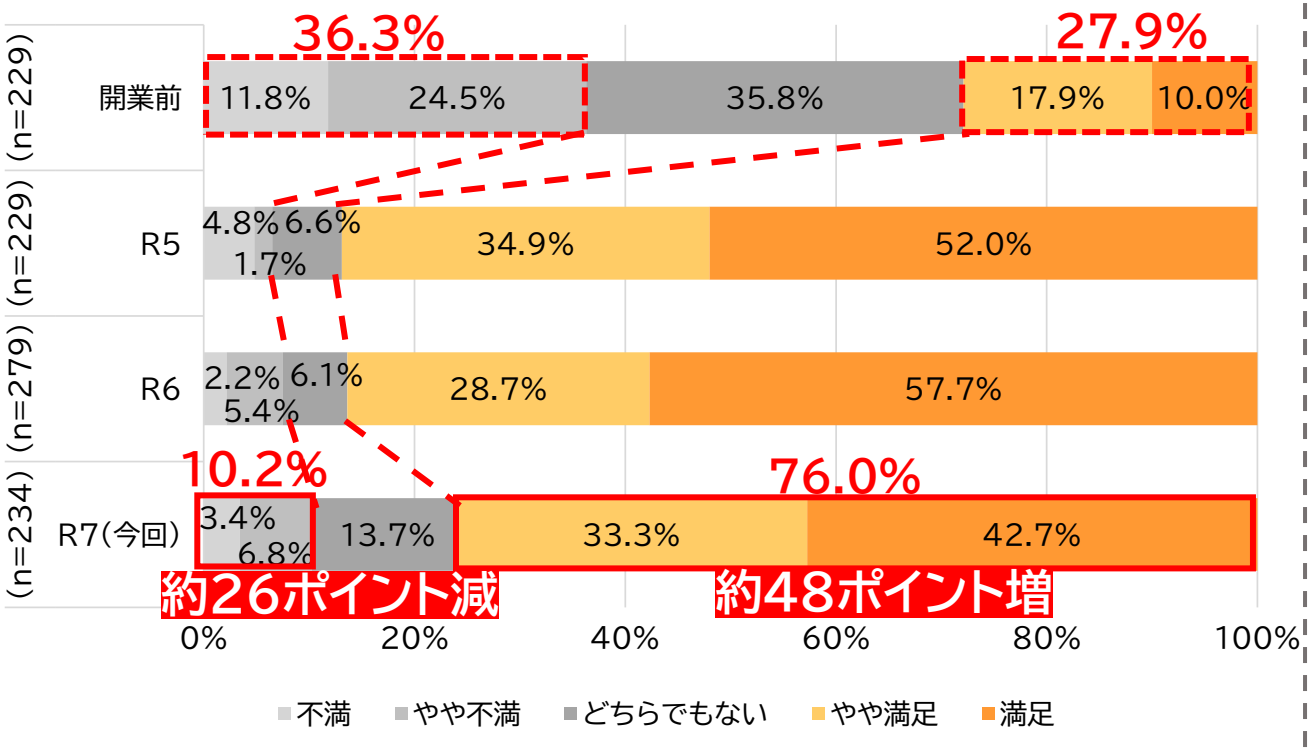
# 効果の対象：ライトライン利用者　⑩
# 買い物・通院などの移動環境の満足度の向上

| 把握手法 | 効果発現までの期間 |
|---|---|
| アンケート | 短期（～５年） |

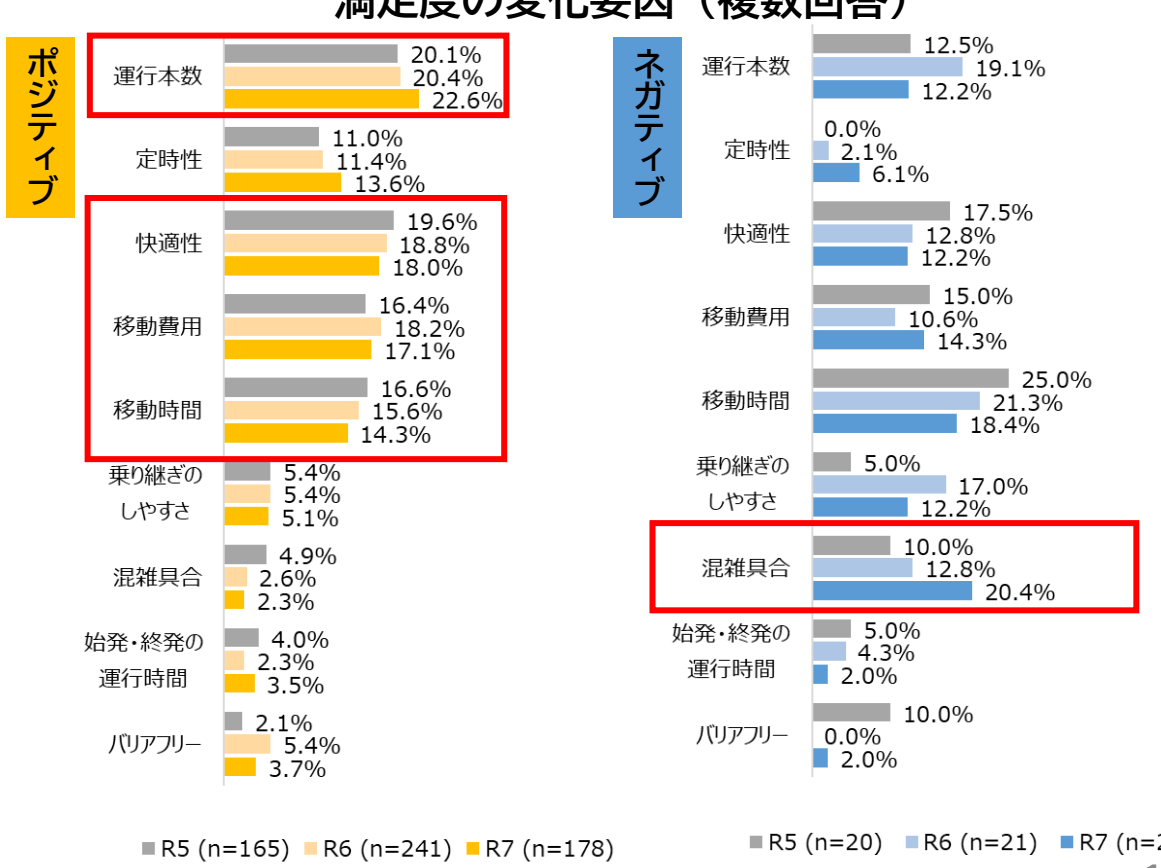
## ■私事目的利用者の移動に関する満足度

・　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Ｒ７を比較して，「やや満足」「満足」が２７．９%から７６．０%と約４８ポイント増加
・　また，「やや不満」「不満」は３６．３%から１０．２%と約２６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（複数回答）




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　④
# 公共交通全体の利便性の向上

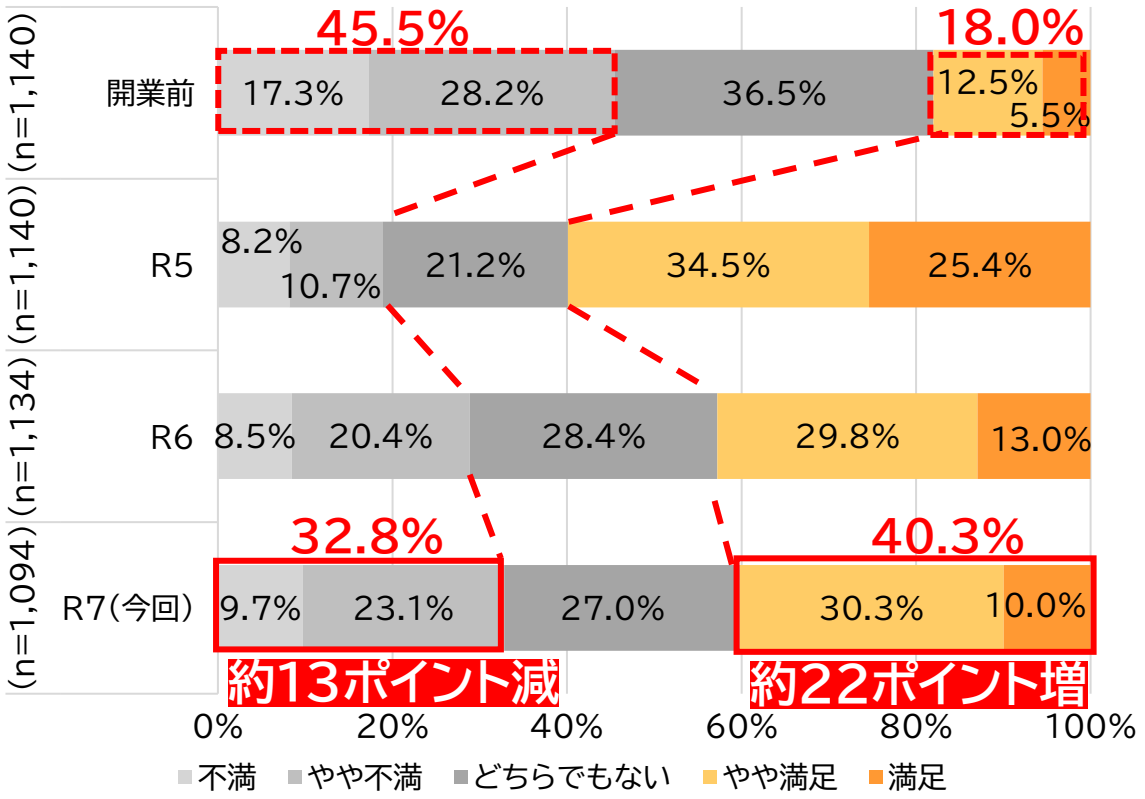
**把握手法**：アンケート

**効果発現までの期間**：短期（～５年）～中期（６～１０年）

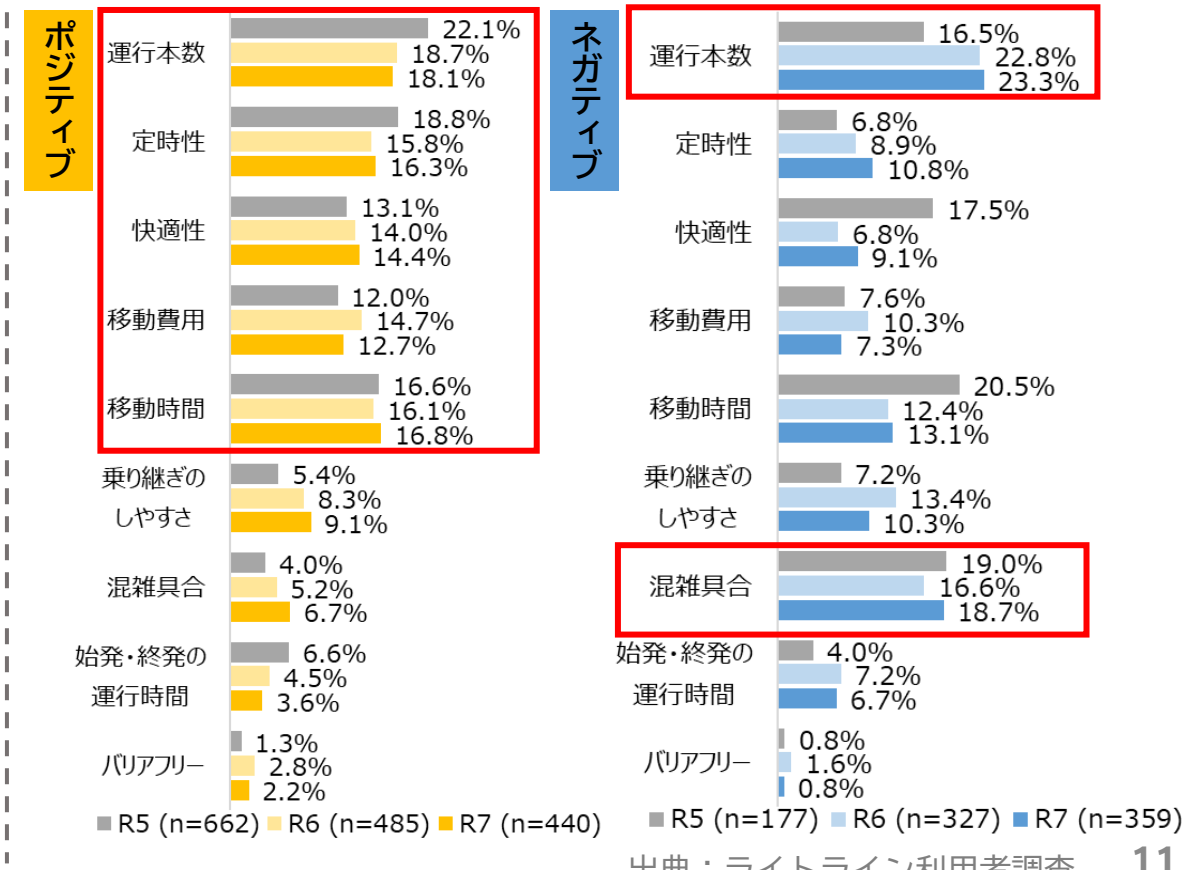
## ■公共交通全体の満足度

- 開業前とＲ７を比較して，「やや満足」「満足」が１８．０%から４０．３%と約２２ポイント増加
- また，「やや不満」「不満」は４５．５%から３２．８%と約１３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）



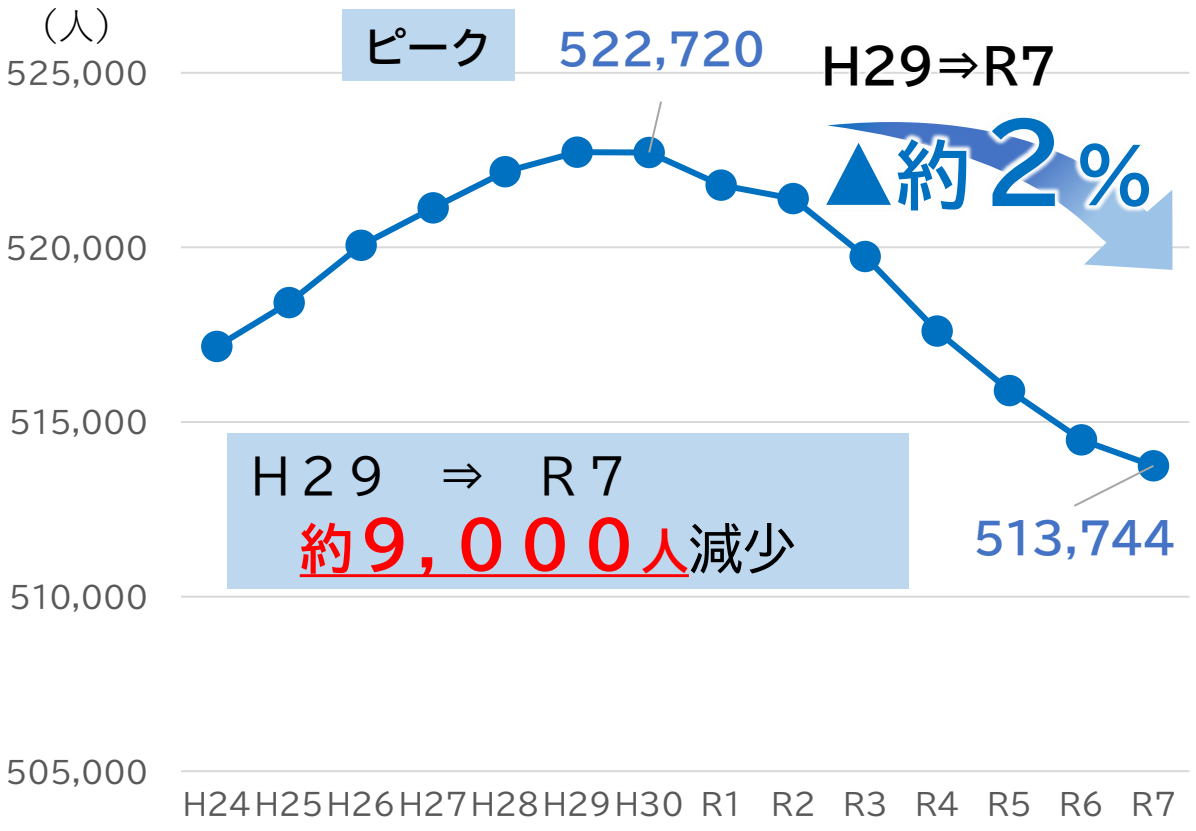

出典：ライトライン利用者調査

# 効果の対象：社会全体・地域社会Ｃ　①
# 定住人口の維持・増加

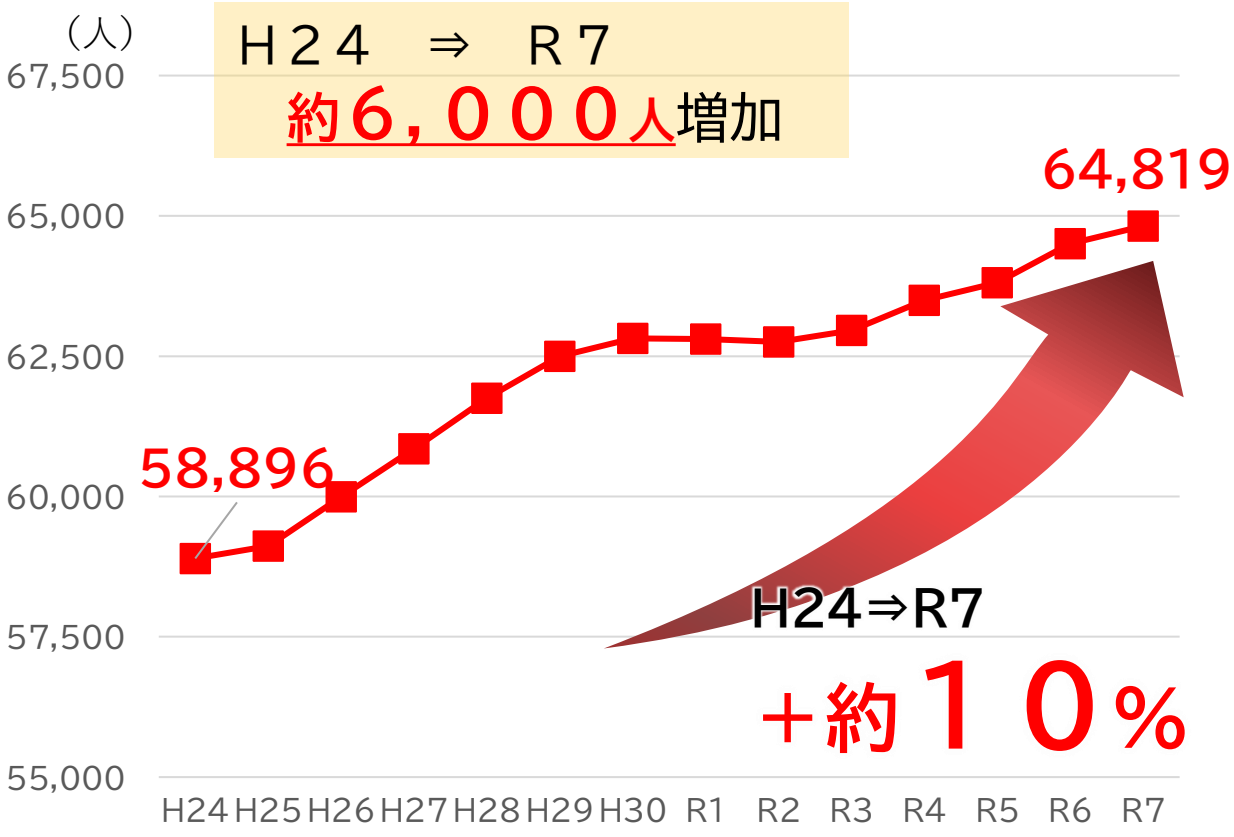
| 把握手法 | 効果発現までの期間 |
|---|---|
| 各種統計 | 短期（～５年） |

宇都宮市の人口は，Ｈ２９をピークにＲ７までに約９，０００人減少する一方，ライトライン沿線は，Ｈ２４からＲ７までに約６，０００人増加し，約６．５万人となっている。

## 宇都宮市の人口




## ライトライン沿線の人口



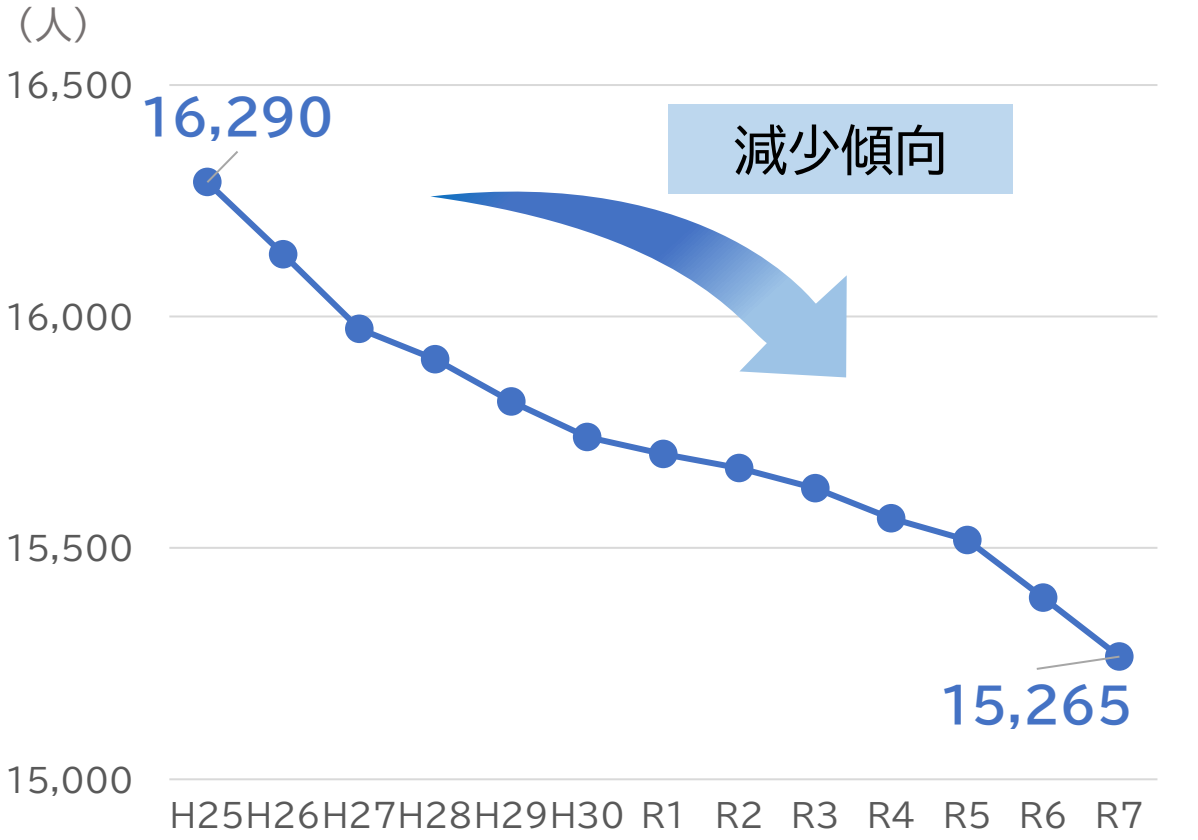

出典：宇都宮市「住民基本台帳人口」各年９月末現在
※ライトライン沿線：ライトライン沿線半径５００mに含まれる町丁目で集計

# 効果の対象：社会全体・地域社会C　①
# 定住人口の維持・増加

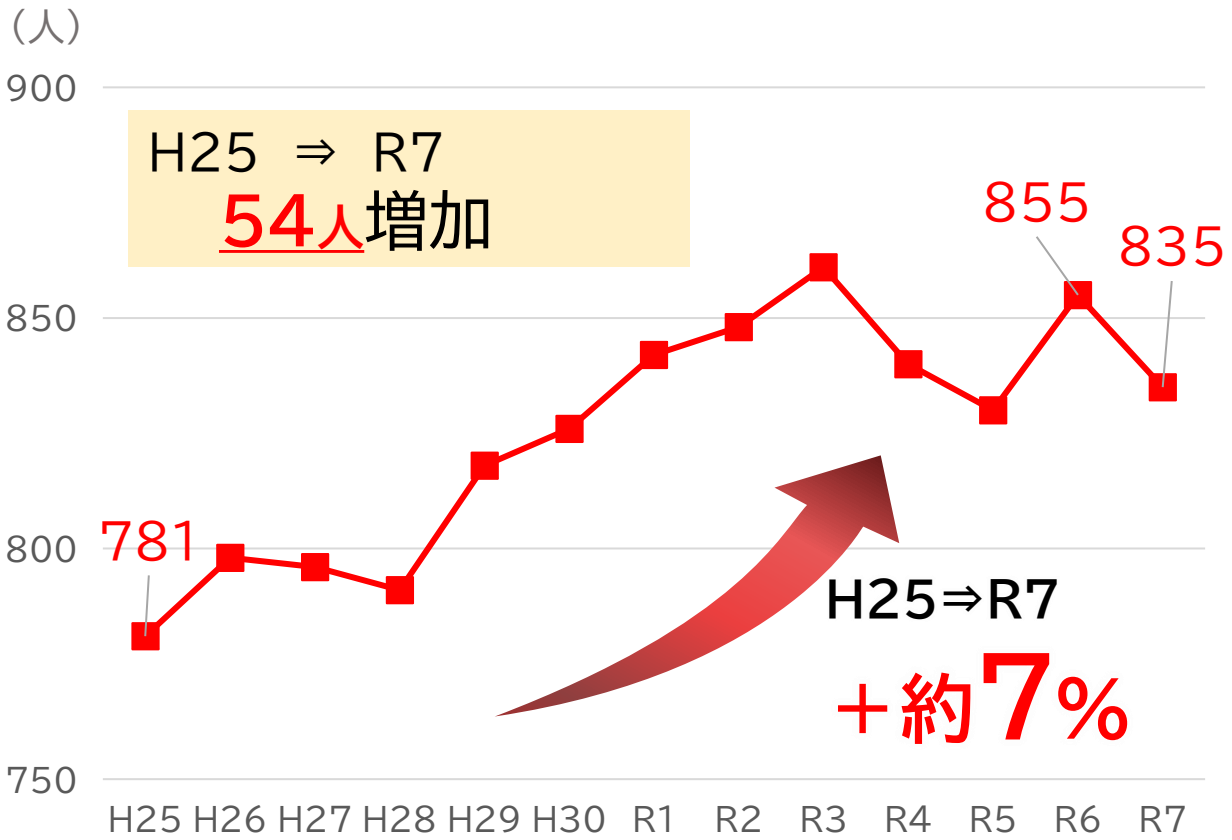
| 把握手法 | 効果発現までの期間 |
|---|---|
| 各種統計 | 短期（～５年） |

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<u>Ｒ７には５４人増の８３５人</u>となっている。

## 芳賀町の人口




## 下原地区の人口




出典：芳賀町「住民基本台帳人口」各年9月末現在

参考

# 人口減少率の都市類型比較（国勢調査結果より）

- 先日，公表された令和７年度国勢調査の速報値と令和２年度国勢調査の結果から人口減少率を比較した。
- 比較対象は「宇都宮市」及び「芳賀町」，「全国」，「政令市平均」，「県庁所在地平均」，「県庁所在地平均（政令市除く）」，「中核市平均」で行った。
- その結果，宇都宮市及び芳賀町の人口減少率は，「全国」，「県庁所在地平均（政令市除く）」，「中核市平均」よりも緩やかであることを確認した。

| | H22人口 | H27人口 | R2人口 | R7人口（速報） | 前回差（R7−R2） | 前回比（R7/R2） |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 全国 | 128,057,352 | 127,094,745 | 126,146,099 | 123,049,524 | ▲3,096,575 | ▲2.5% |
| 政令市平均 | 1,357,619 | 1,374,861 | 1,389,953 | 1,384,030 | ▲5,923 | ▲0.4% |
| 県庁所在地平均 | 711,081 | 716,535 | 719,414 | 711,331 | ▲8,083 | ▲1.1% |
| 県庁所在地平均（政令市除く） | 344,724 | 342,952 | 338,533 | 328,080 | ▲10,453 | ▲3.1% |
| 中核市平均 | 369,746 | 370,248 | 366,946 | 356,754 | ▲10,192 | ▲2.8% |
| 宇都宮市 | 511,739 | 518,594 | 518,757 | 511,733 | ▲7,024 | ▲1.4% |
| 芳賀町 | 16,030 | 15,189 | 14,961 | 14,809 | ▲152 | ▲1.0% |

出典：総務省「国勢調査」 ※令和7年度は速報値

# 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 | 効果発現までの期間 |
|---|---|
| 各種統計 | 短期（～５年） |

- 直近４年間の宇都宮市の社会動態については，<u>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。</u>
- 地域別に見ると，ライトライン沿線外から東京圏への転出超過が多く，ライトライン沿線内への国外や北関東，東北からの転入超過が多くなっている。
- 芳賀町においても直近４年間で沿線人口の増加が，社会増を牽引している。

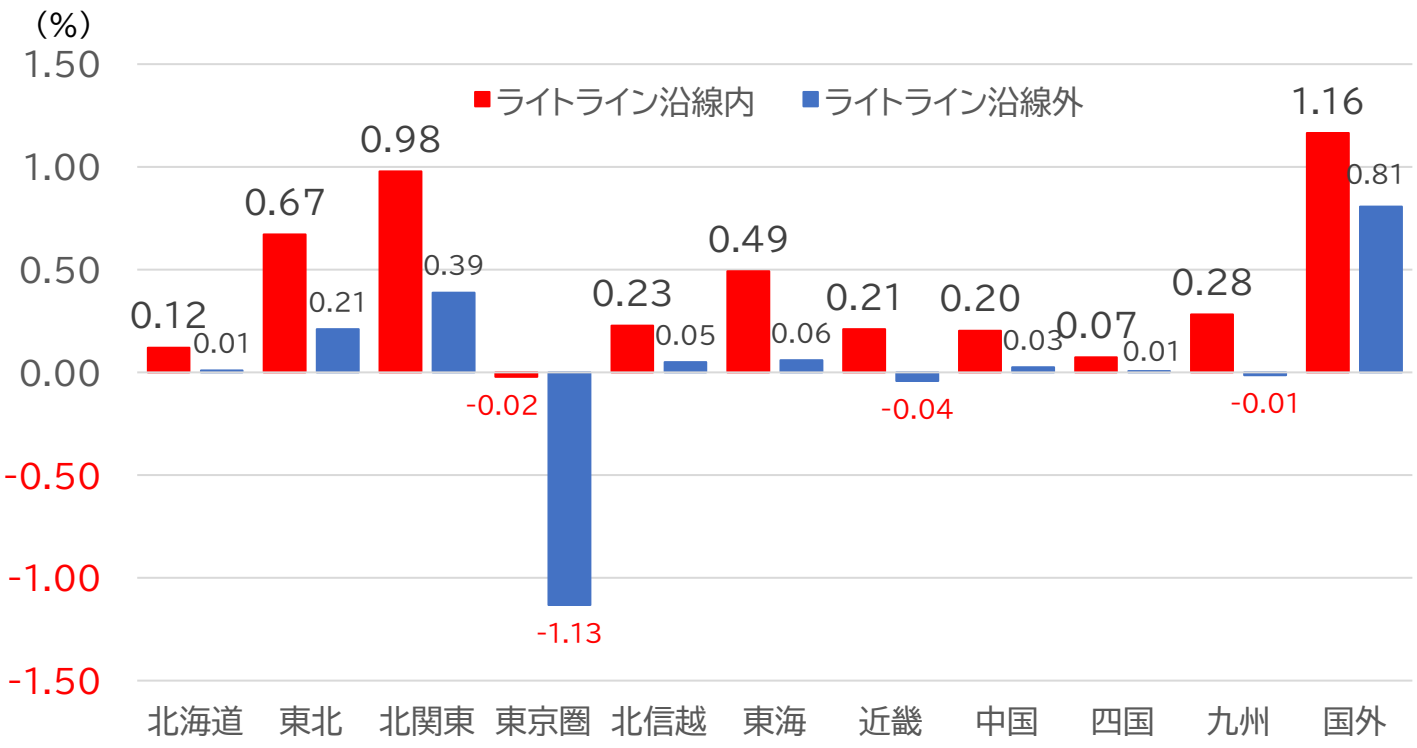
## 宇都宮市社会動態の状況

| | 転入数 | 転出数 | 社会増減 |
|---|---|---|---|
| ライトライン沿線内 | 17,318 | 14,676 | 2,642（+4.20%） |
| ライトライン沿線外 | 70,058 | 68,731 | 1,327（+0.29%） |
| 宇都宮市 | 87,376 | 83,407 | 3,969（+0.76%） |

## 芳賀町社会動態の状況

| | 転入数 | 転出数 | 社会増減 |
|---|---|---|---|
| 芳賀町 | 2,369 | 2,180 | 189（+1.20%） |

## 宇都宮市における地域別の転入超過率（－は転出超過率）




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

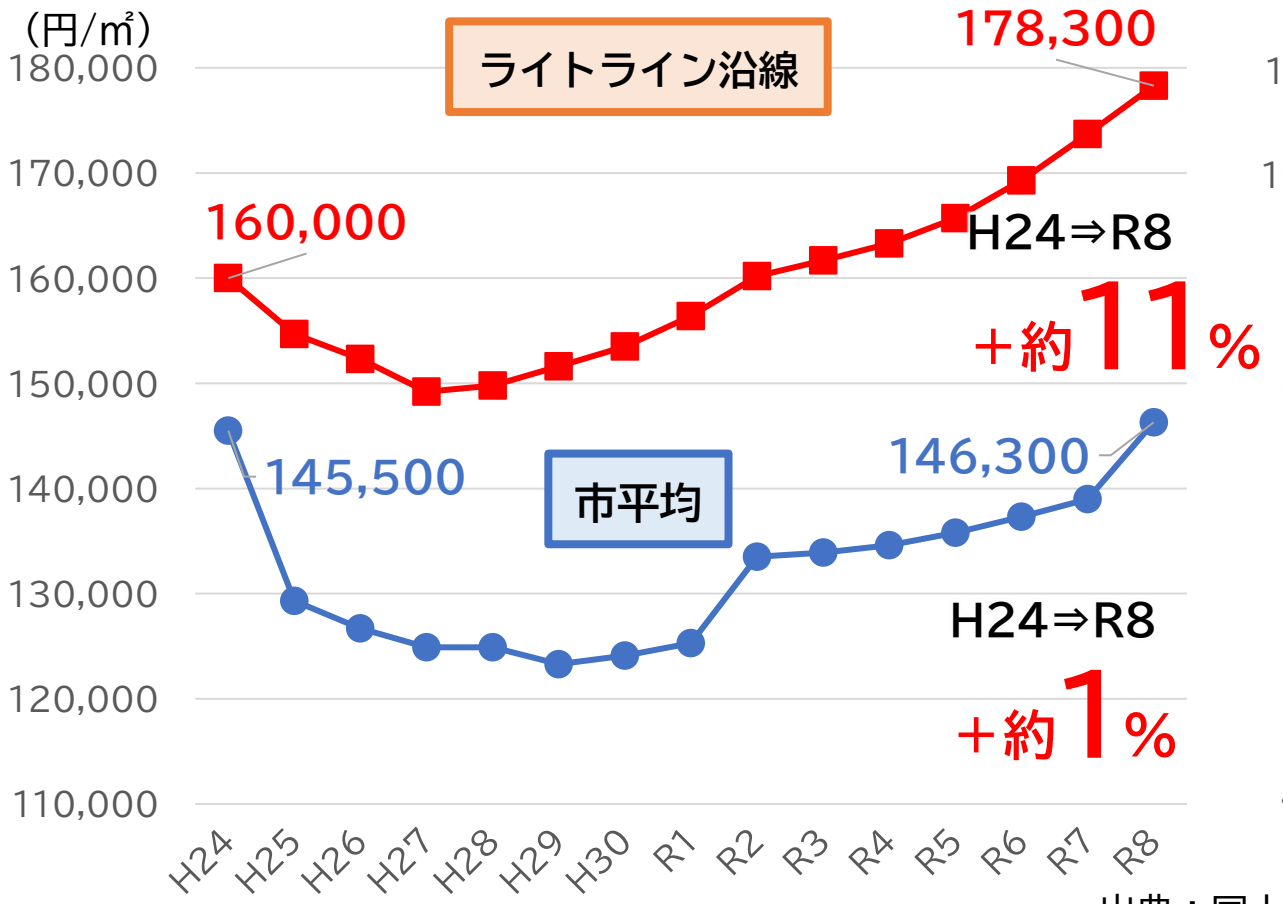
出典：宇都宮市・芳賀町「住民基本台帳人口」（2021(R3)年6月～2025(R7)年9月累計）
※ライトライン沿線：ライトライン沿線半径５００mに含まれる町丁目で集計

# 効果の対象：社会全体・地域社会C　②
# 地価の維持・上昇

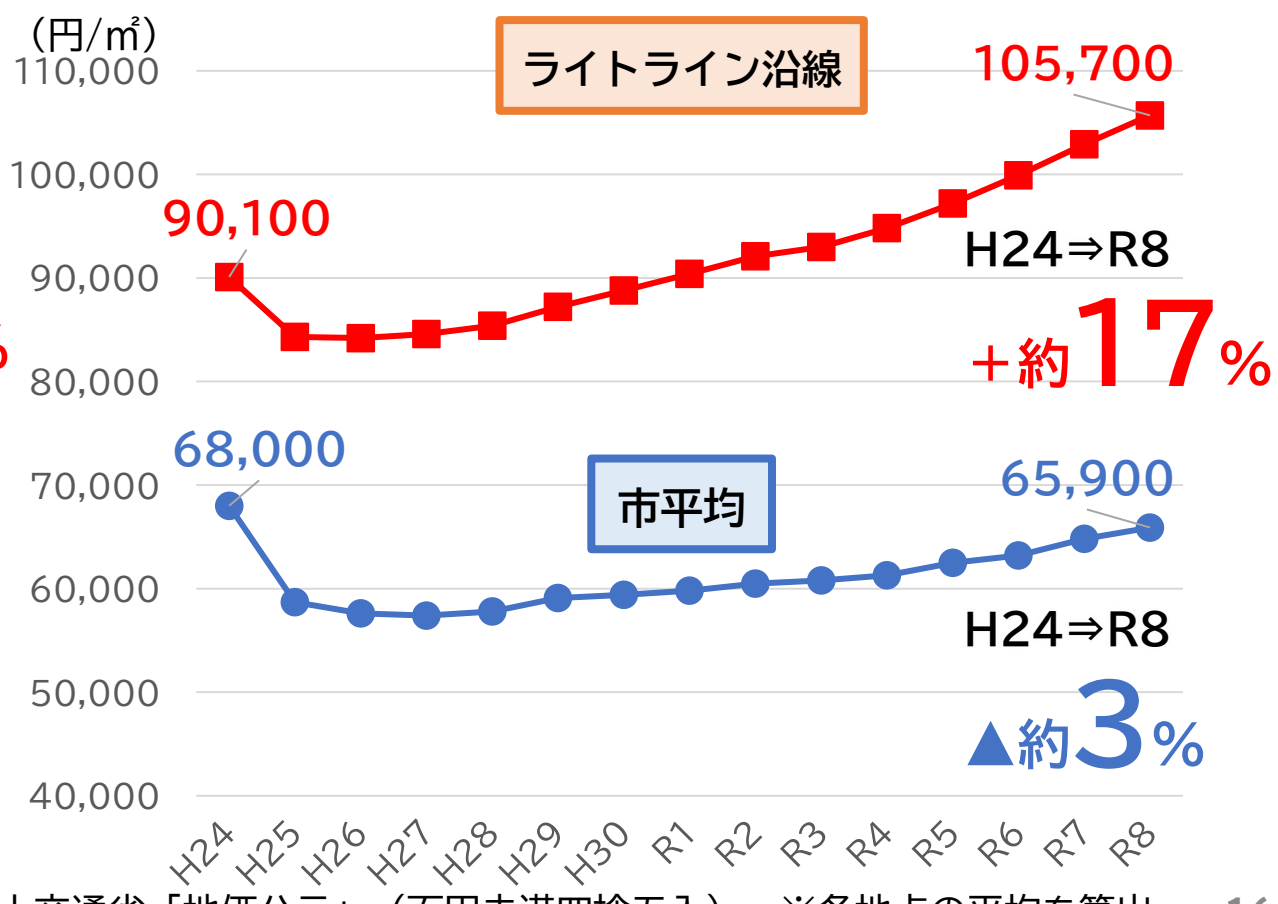
| 把握手法 | 効果発現までの期間 |
|---|---|
| 各種統計 | 短期（～５年） |

- ライトライン沿線の地価は，Ｈ２８頃以降，上昇基調が継続
- １４年前との比較では，ライトライン沿線の地価は顕著に上昇し，それに伴い市平均も同水準まで回復

## 地価（商業地）の推移




## 地価（住宅地）の推移

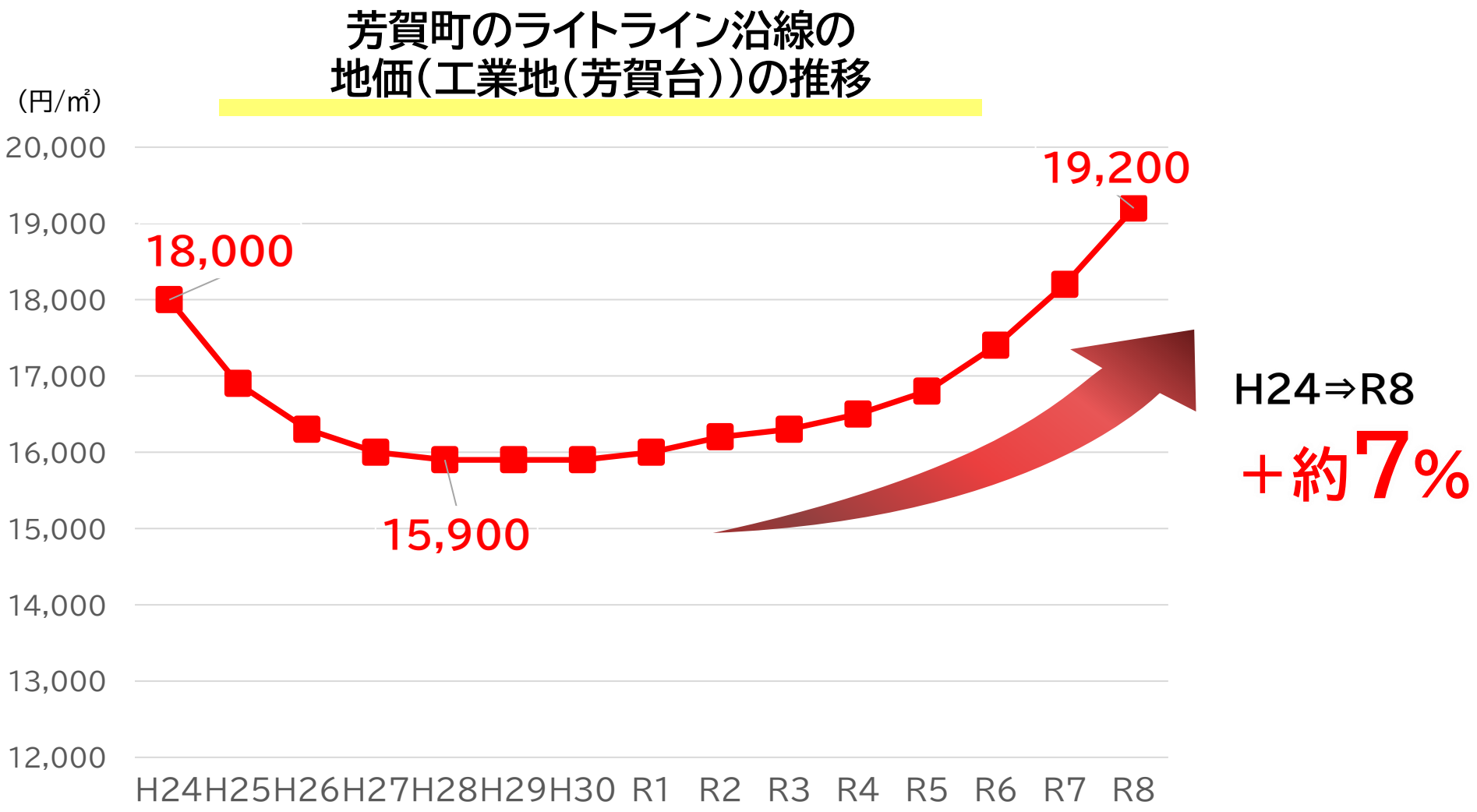



出典：国土交通省「地価公示」（百円未満四捨五入）　※各地点の平均を算出

# 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 | 効果発現までの期間 |
| --- | --- |
| 各種統計 | 短期（～５年） |

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，上昇基調が継続



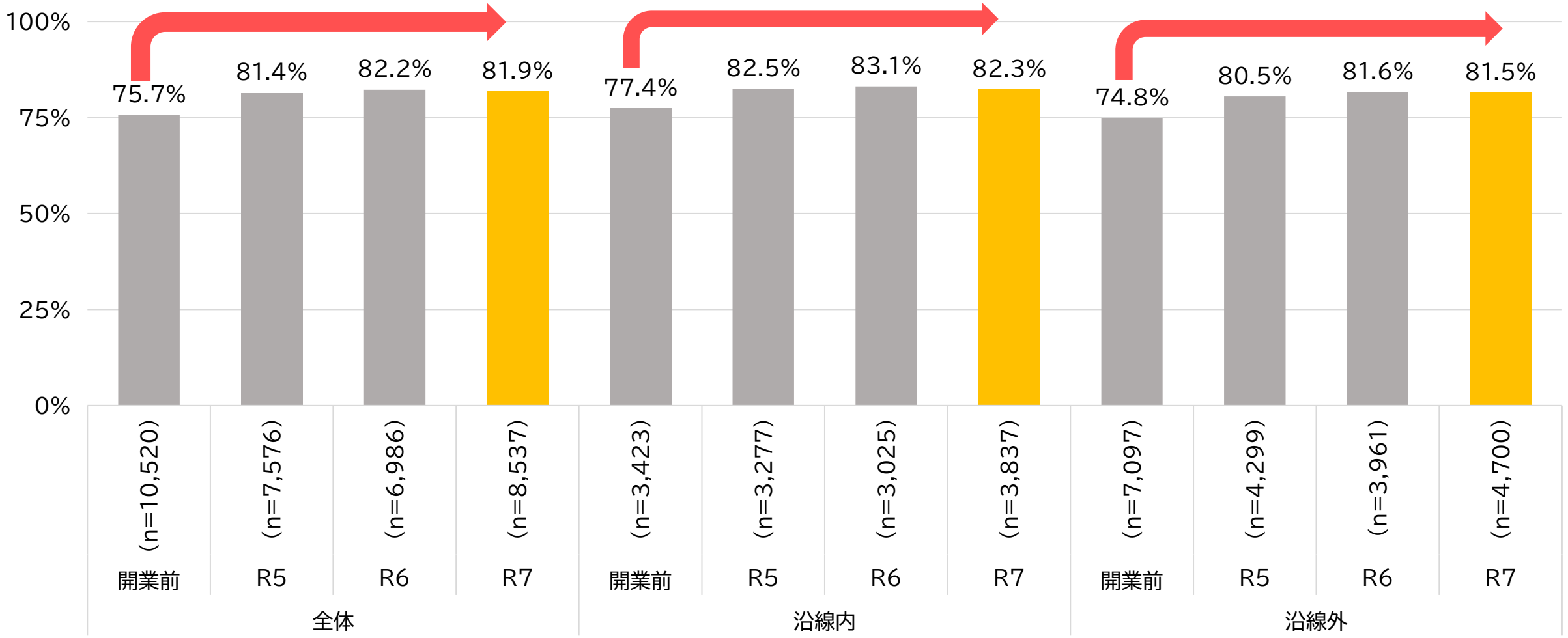

出典：国土交通省「地価公示」

# 効果の対象：社会全体・住民生活Ａ　①
# 外出機会の増加

| 把握手法 | 効果発現までの期間 |
| --- | --- |
| アンケート | 中期（６～１０年） |

## ■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



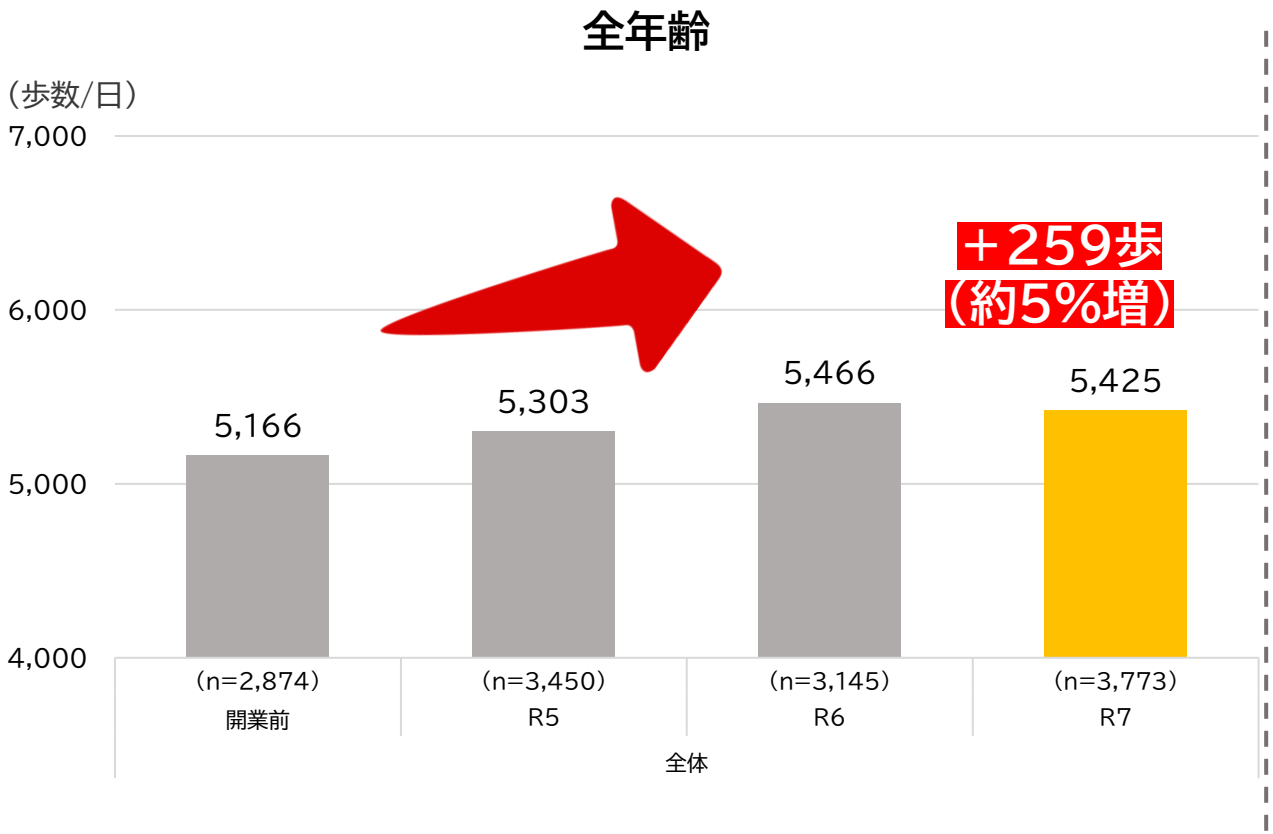

出典：ライトライン開業後における生活行動意識調査

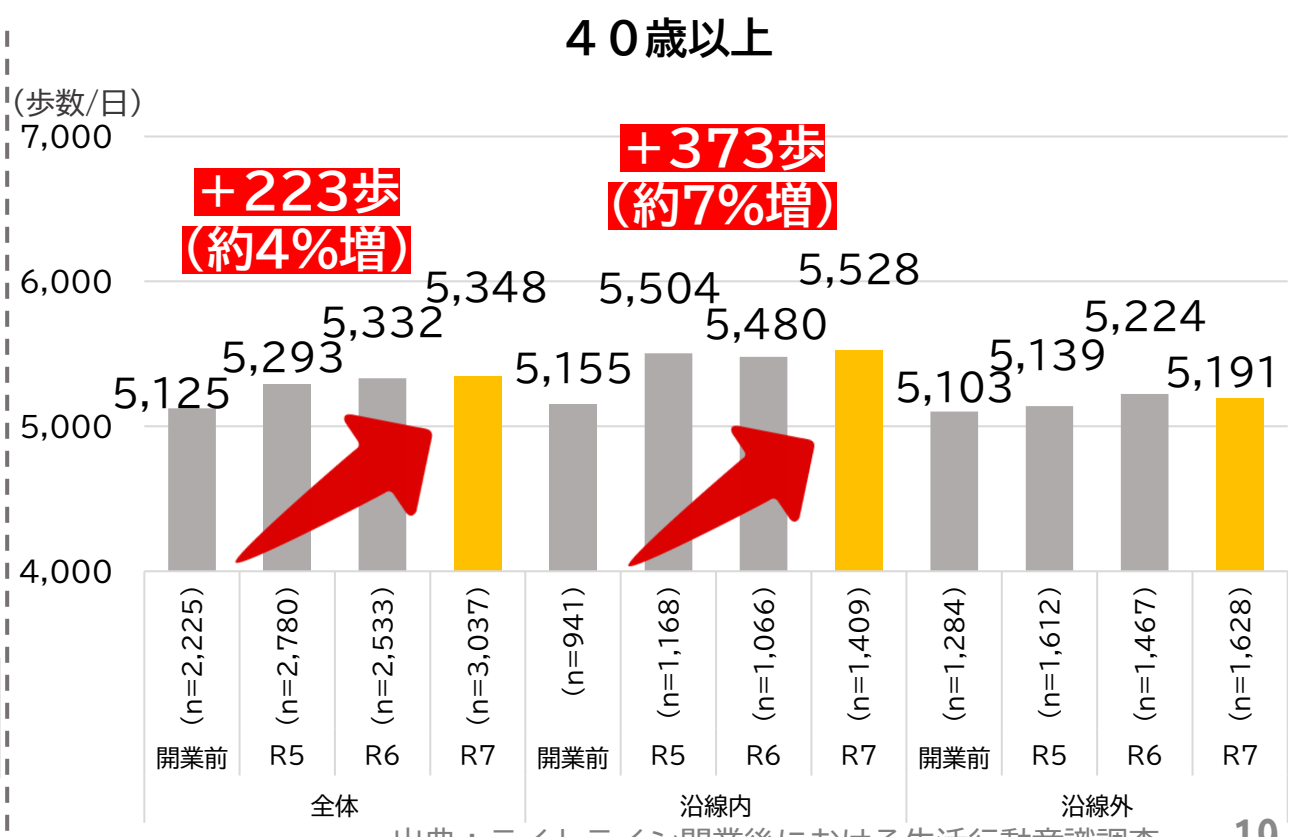
# 効果の対象：社会全体・住民生活Ａ　②
# 歩く機会の増加

| 把握手法 | 効果発現までの期間 |
| --- | --- |
| アンケート | 中期（６～１０年） |

## ■平均歩数の変化

- 開業前とＲ７を比較して，１日当たりの平均歩数は２５９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２２３歩（約４％）増加，特に沿線内では３７３歩（約７％）増加している。




出典：ライトライン開業後における生活行動意識調査

# 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 **5,348歩**

平日の１日あたりの平均歩数 **２２３歩** 増加

## ＜医療費抑制効果の算出＞

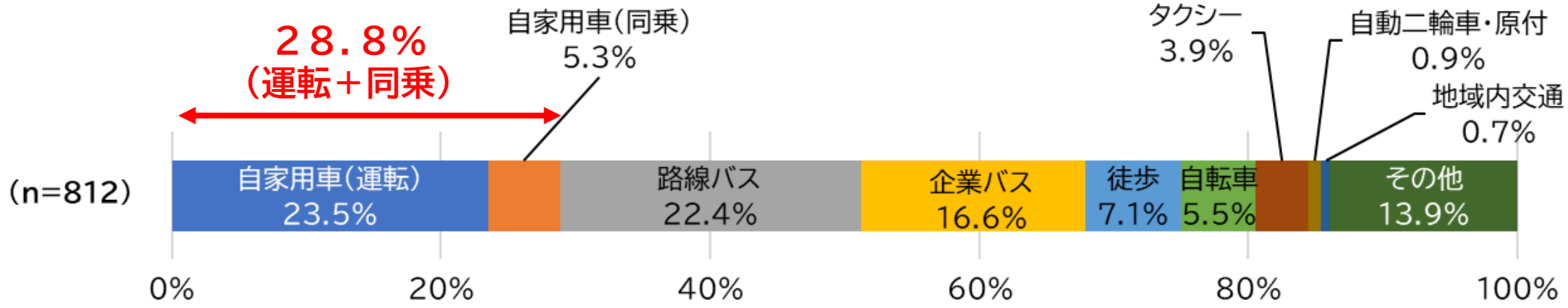
| 増加歩数／日 | × | 宇都宮・芳賀人口（４０歳以上） | × | 年間日数 | × | １歩あたりの医療費抑制効果の原単位 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| ２２３歩 | × | ３２８，２４５人（R7.9月末時点）<br>（宇都宮市318,297人＋芳賀町9,948人） | × | ３６５日 | × | ０．０６５～０．０７２円 |

**年間 約１７億円 ～ 約１９億円 の医療費抑制効果**

# 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（Ｒ７．９） | × | 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１８，０００人 | × | ２８．８％ | ＝ | 約５，２００台 |

平日１日当たりの自動車の転換台数は **約5，200台**

（令和５年度調査をもとにした転換台数 約３，８００台）

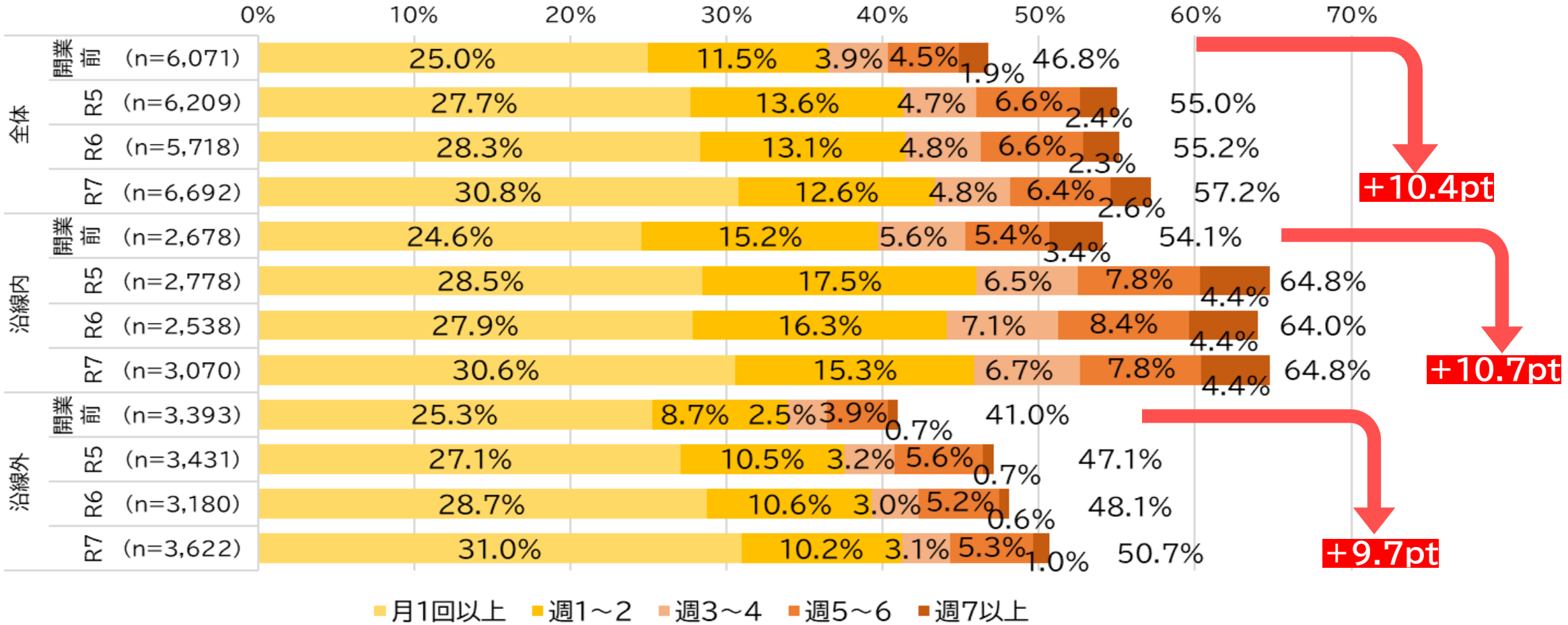
（令和６年度調査をもとにした転換台数 約５，０００台）

# 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 | 効果発現までの期間 |
|---|---|
| アンケート | 中期（６～１０年） |

## ■中心市街地への来訪頻度（月１回以上の割合）

- 開業前とＲ７を比較して，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）は約１０ポイント増加




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・地域社会C　③
# 高層建築物の建築数の維持・増加

| 把握手法 | 効果発現までの期間 |
| --- | --- |
| 各種統計 | 短期（～５年）～<br>中期（６～１０年） |

　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傾向にあり，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，Ｈ２４～Ｒ７にかけて計５３件の申請が確認された。

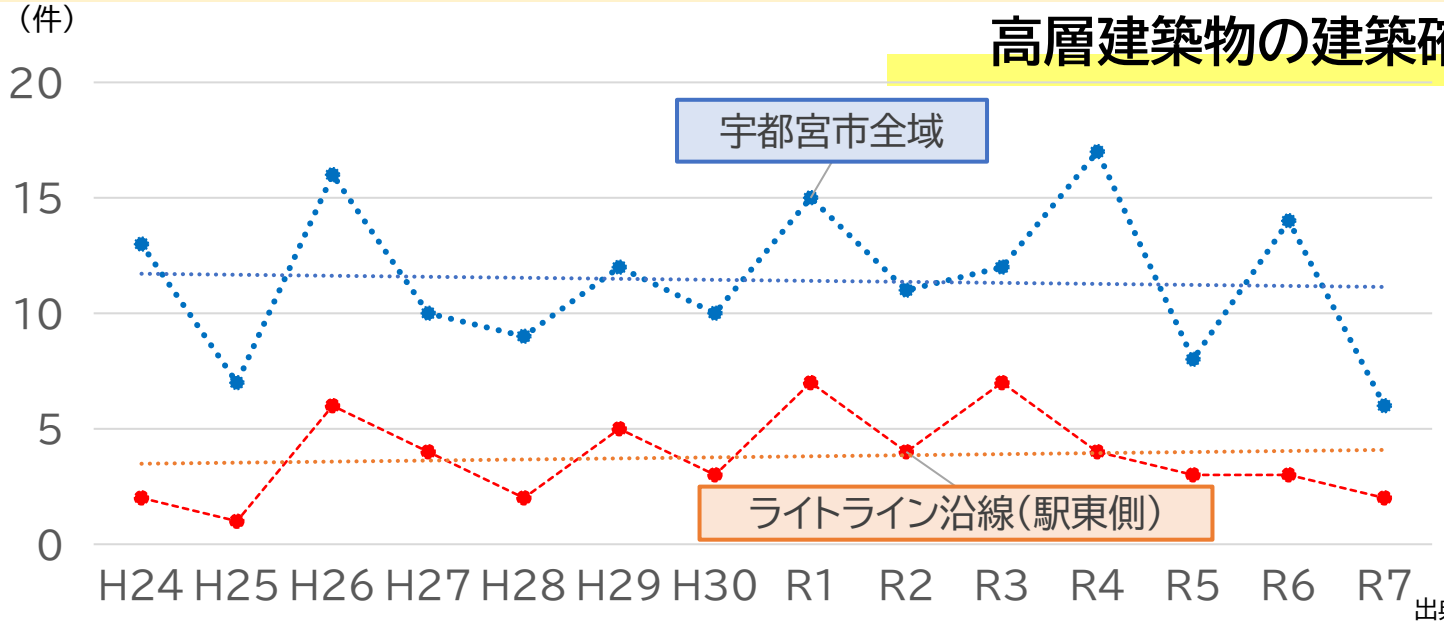





図. 宇都宮駅東付近のマンション

出典：宇都宮市「建築確認申請件数」平成２４年度から令和７年度※６階建て以上の高層建築物を集計

図. 駅東大通り周辺の新規高層建築物



# ③　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）

・　ライトラインの開業前後を比較すると，外出機会や歩く機会の増加といった効果がアンケート調査から確認されており，新たな公共交通の整備が，市民のライフスタイルへポジティブな変化を生み出している。
・　Ｒ５（開業年）～Ｒ６（開業２年目）にかけて効果が上昇し，その後横ばいで推移しており，新たなライフスタイルの形が継続していることを確認した。

## ◎移動に関する満足度の向上

開業前と比較した満足度

「満足」・「やや満足」

通学
私事目的　約48ポイント増加

通勤　約16ポイント増加

公共交通全体　約22ポイント増加



出典：令和７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

223歩増加



歩く歩数の増加による
医療費抑制効果

約17億円～19億円
（宇都宮市及び芳賀町における効果）



出典：令和７年度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6ポイント増



出典：令和７年度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5,200台
（開業1年目より1，400台増加）



出典：令和７年度ライトライン利用者調査

# ④　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）

- 東西基幹公共交通の実現に向けた基本方針（Ｈ２５年３月）の策定後，沿線人口の増加や地価の上昇といった効果が確認されており，**市・町のまちづくりへポジティブな影響を与えていることが確認されている。**
- 沿線内のみではなく，沿線外住民の行動も変化しており，中心市街地への来訪頻度も開業前後で比較して増加し，**中心市街地の活性化にも寄与している。**

## ◎ライトライン沿線人口（市・町）

H24(市)･25(町)⇒R7

宇都宮市:**約6，000人増**

芳賀町:**54人増**



☞市で**約10%**増
町で**約7%**

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⇒R7

宇都宮市:**2，640人増**

☞**約4%増**

芳賀町:**189人増**

☞**約9%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地価

H24⇒R8(宇都宮市)

**約11%増**（商業地）　**約17%増**（住宅地）

H24⇒R8(芳賀町)

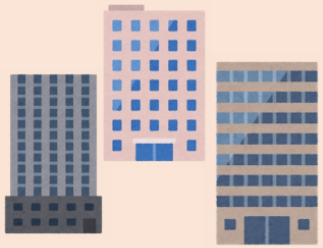
**約7%増**　R8時点でH24を上回る水準まで上昇

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

## ◎ライトライン沿線の高層建築物の申請件数

H24～R7(宇都宮市)

**計53件**



出典：宇都宮市「建築確認申請件数」

## ◎中心市街地の活性化

来訪頻度(月1回以上)
開業前から



沿線内･外で約**10ポイント増**

出典：令和７年度ライトライン開業後における生活行動意識調査

# 2　整備効果について
## ⑵　今後の取組について

# ２　整備効果について
## ⑵　今後の取組について

## ■　整備効果に係る今後の取組

- 　この３年間において，ライトラインの利用者数については，**駅東側の「軌道運送高度化実施計画」の中で掲げた需要予測人数を上回り，順調に推移しているとともに，整備効果についても，短期で発現するとしていた項目について，一定の効果が確認**できた。
- 　開業２年目（令和６年度）から３年目（令和７年度）にかけても，効果が上昇または横ばいとなっており，**ライトラインの日常利用が定着していることで継続的にライフスタイルやまちづくりへの好影響が確認**できた。
- 　また，**中期的な発現を見込む項目についても，既に一定の効果が確認**できている。

- 駅東側のライトライン開業後，令和５年から継続的に実施してきた**「利用者調査」及び「生活行動意識調査」については，次回は，駅西側の開業前（令和１６年頃）を目途に同様のアンケートを実施**する。
  →　駅東側の中長期で効果が発現すると想定している評価項目の把握を行うとともに，駅西側開業後から３年程度を目途に継続的に調査を実施し，駅西側の開業効果も併せて把握していくことを想定
- 　また，本市が令和８年度に実施する都市活動調査や，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等については，**継続的に更新・分析等を行い，適宜報告**していく。

## ■　確認された課題と今後の取組

- 　ライトライン利用者調査の結果から，**混雑具合などに対する不満の声**もあがっていることを確認した。

- 　混雑については，沿線の事業者や学校などとの定期的な意見交換におけるご意見を踏まえるとともに，対応策を**ソフト・ハードの両面から検討を行う。**