



資料2－別紙

ライトラインの整備効果について（詳細版）

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

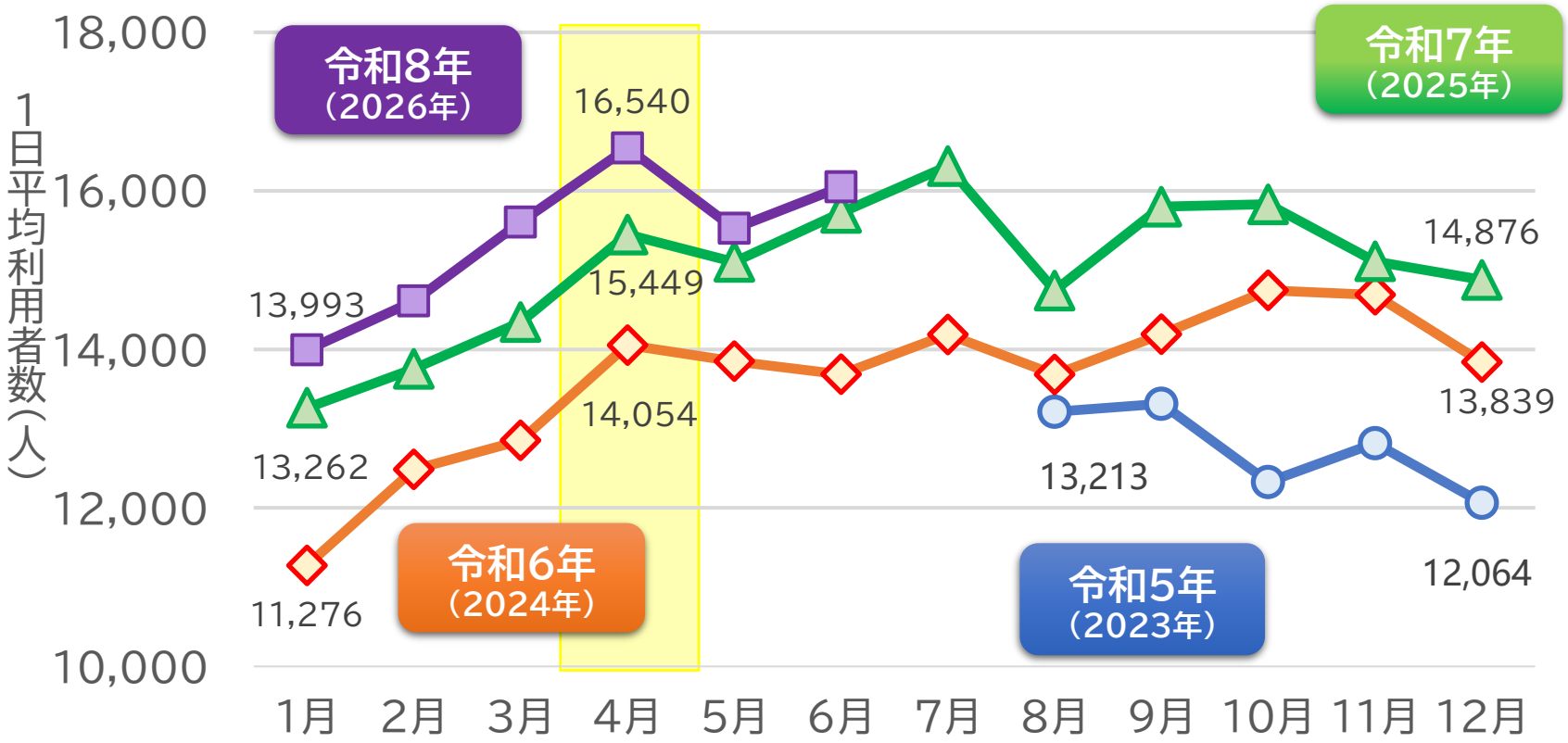
⑵　今後の取組について

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）

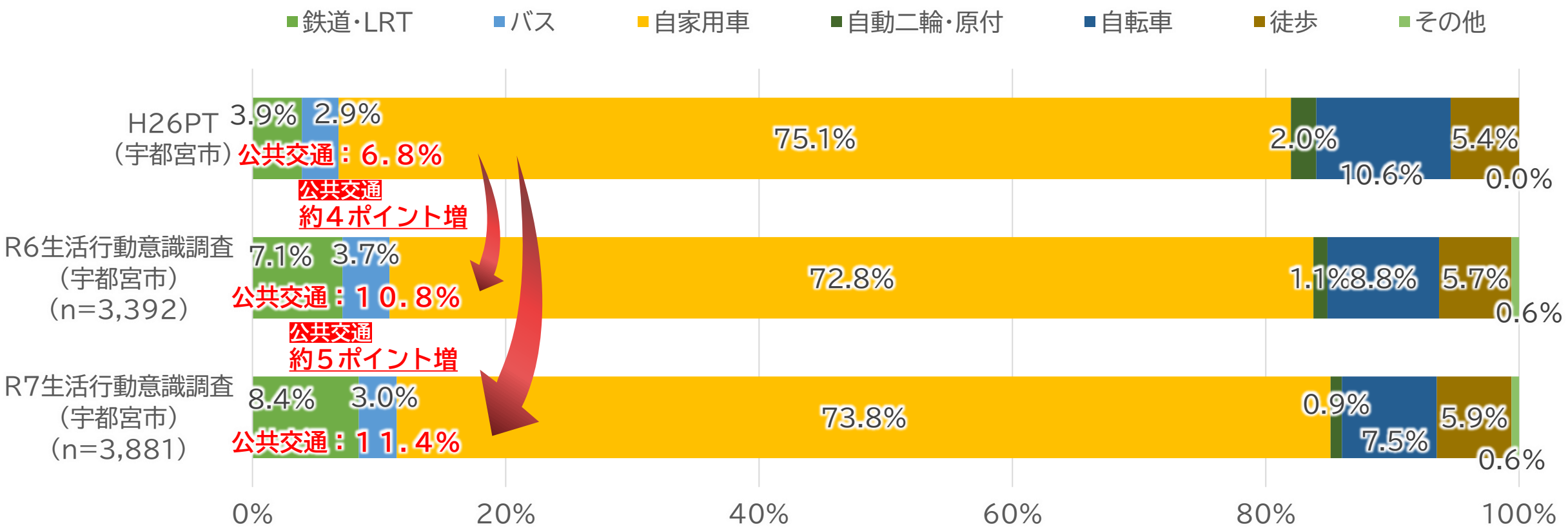
- 毎年利用者数は増加傾向にあり，特に新生活が始まる４月に増加する傾向がある。
- また，令和７年度・８年度におけるこれまでの利用者数を見ると，前年同月を上回っている。

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） 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， 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	
	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， 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， 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）

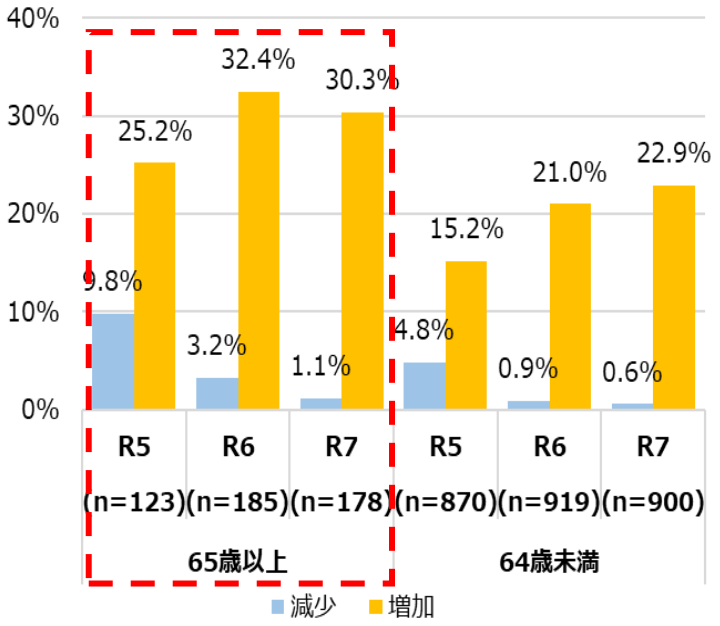
効果の対象：ライトライン利用者　①
外出機会の増加

把握手法	効果発現までの期間
アンケート	短期（～５年）

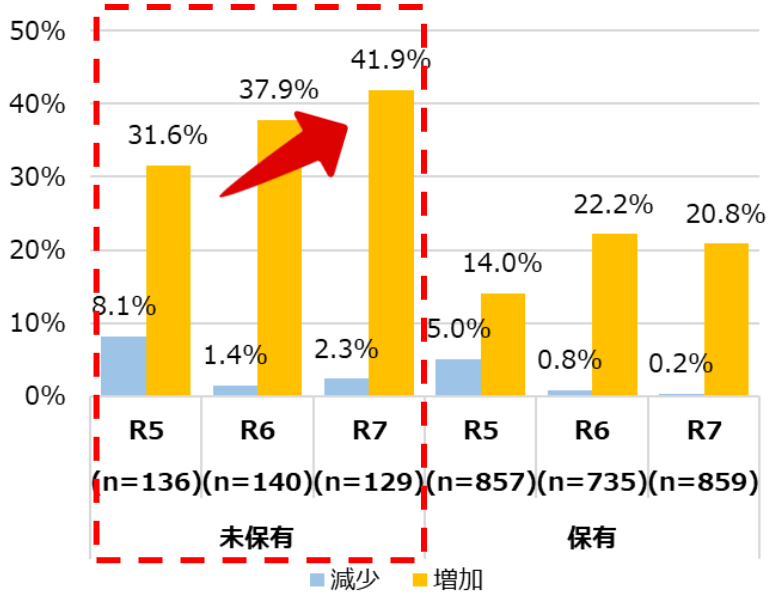
■属性別の外出頻度（平日）の変化

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

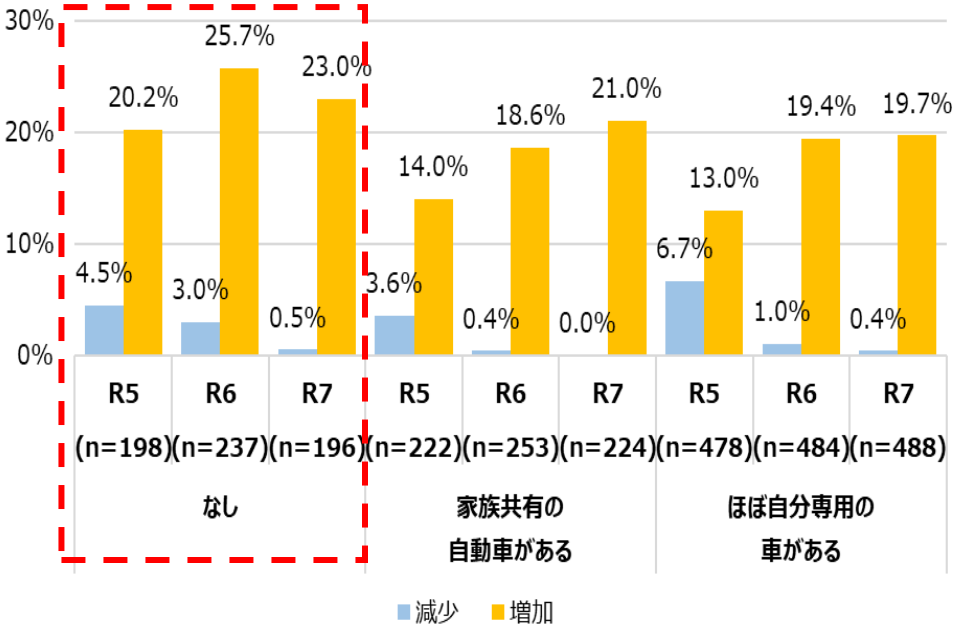
年齢別



運転免許保有状況別



自動車保有状況別



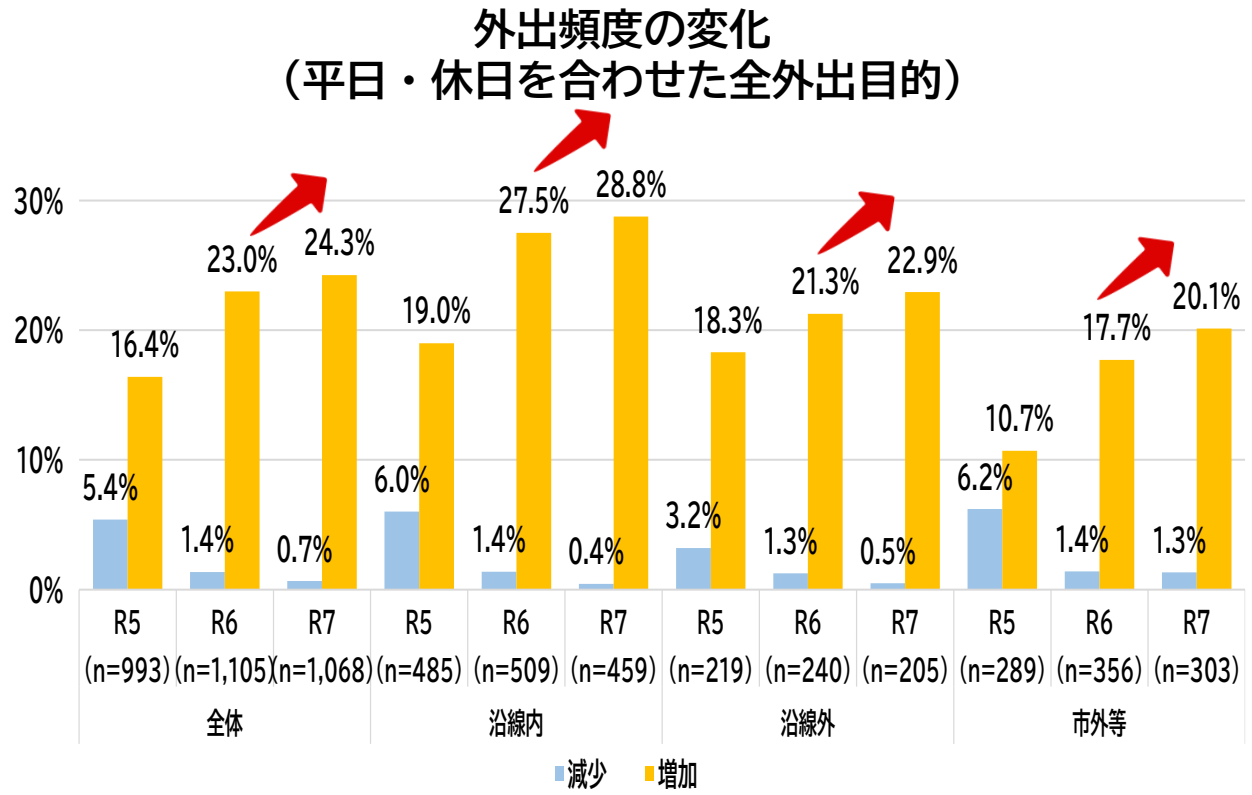
出典：ライトライン利用者調査

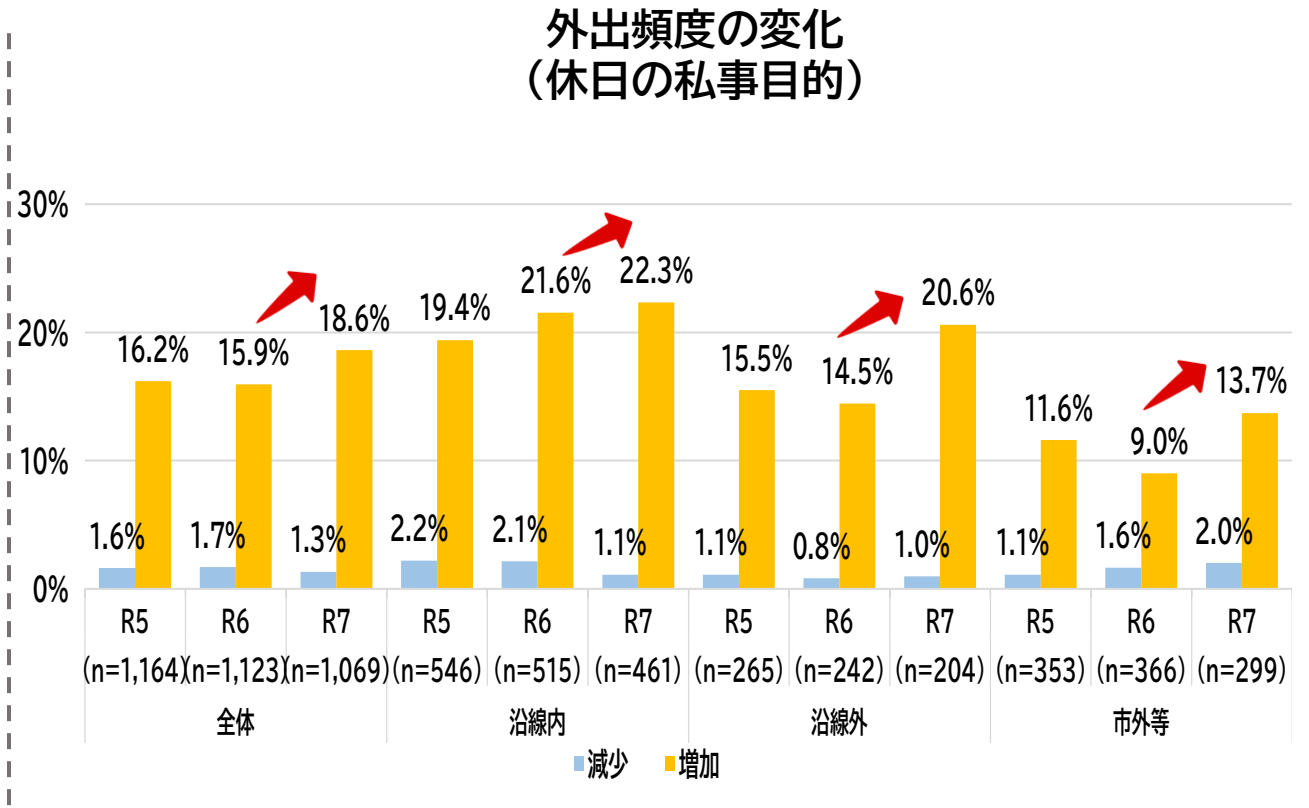
効果の対象：ライトライン利用者　①
外出機会の増加

把握手法	効果発現までの期間
アンケート	短期（～５年）

■外出頻度の変化

沿線内・外ともに開業前と比較して大幅に増加しており，さらにＲ６からＲ７にかけても増加している。





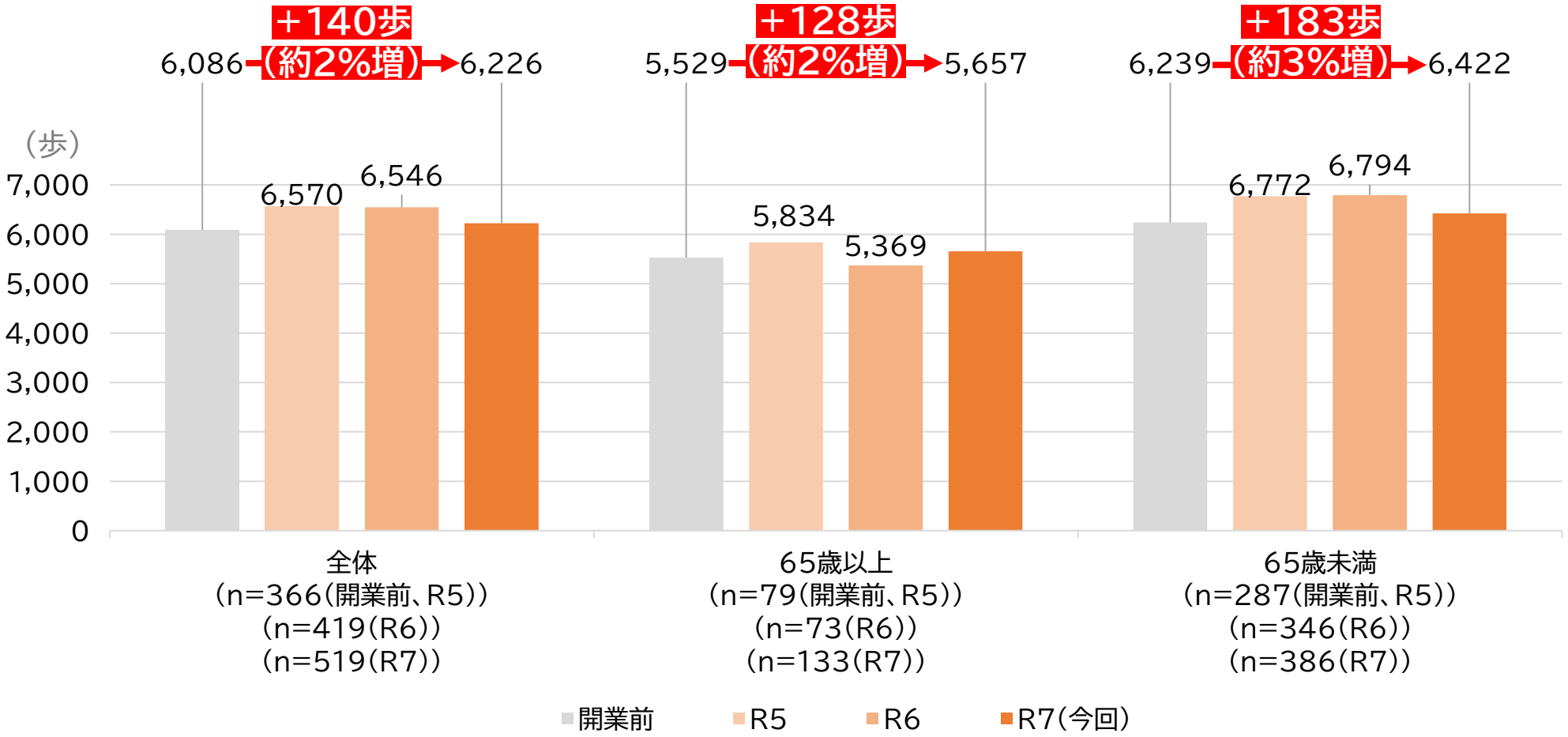
出典：ライトライン利用者調査

効果の対象：ライトライン利用者　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	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１４０歩増加
- また，６５歳以上の高齢者においては，１日あたりの平均歩数は１２８歩増加



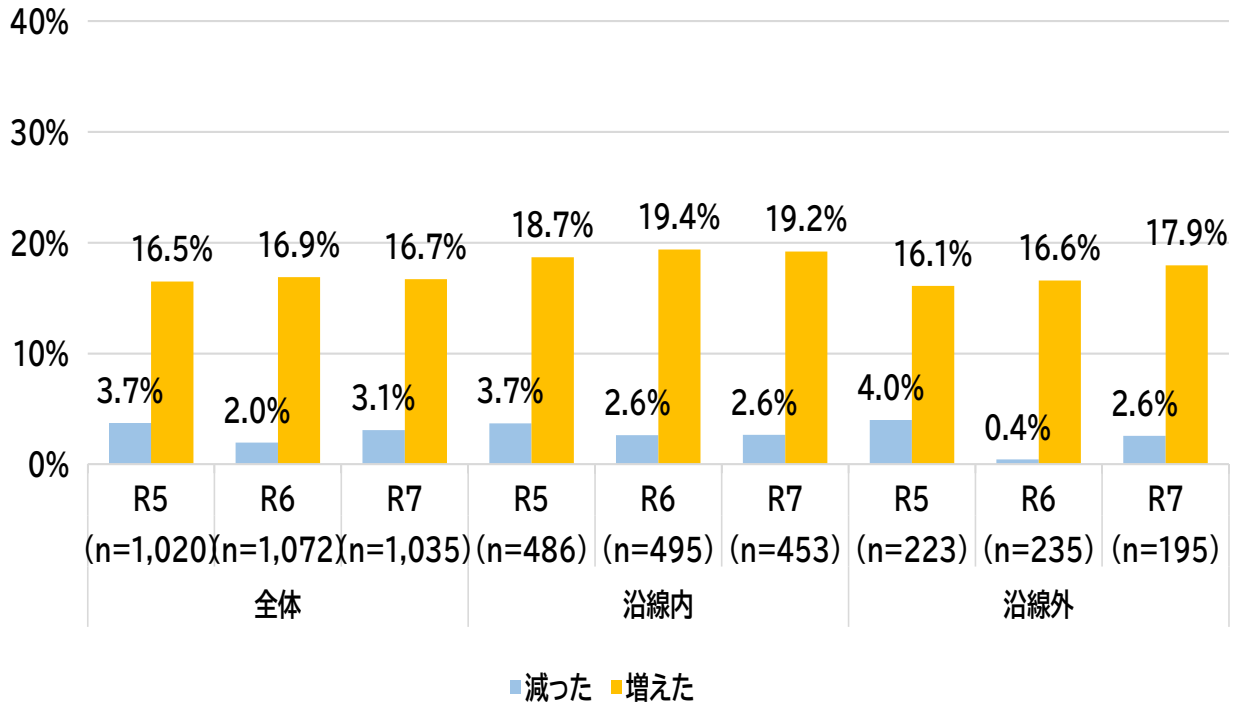
出典：ライトライン利用者調査

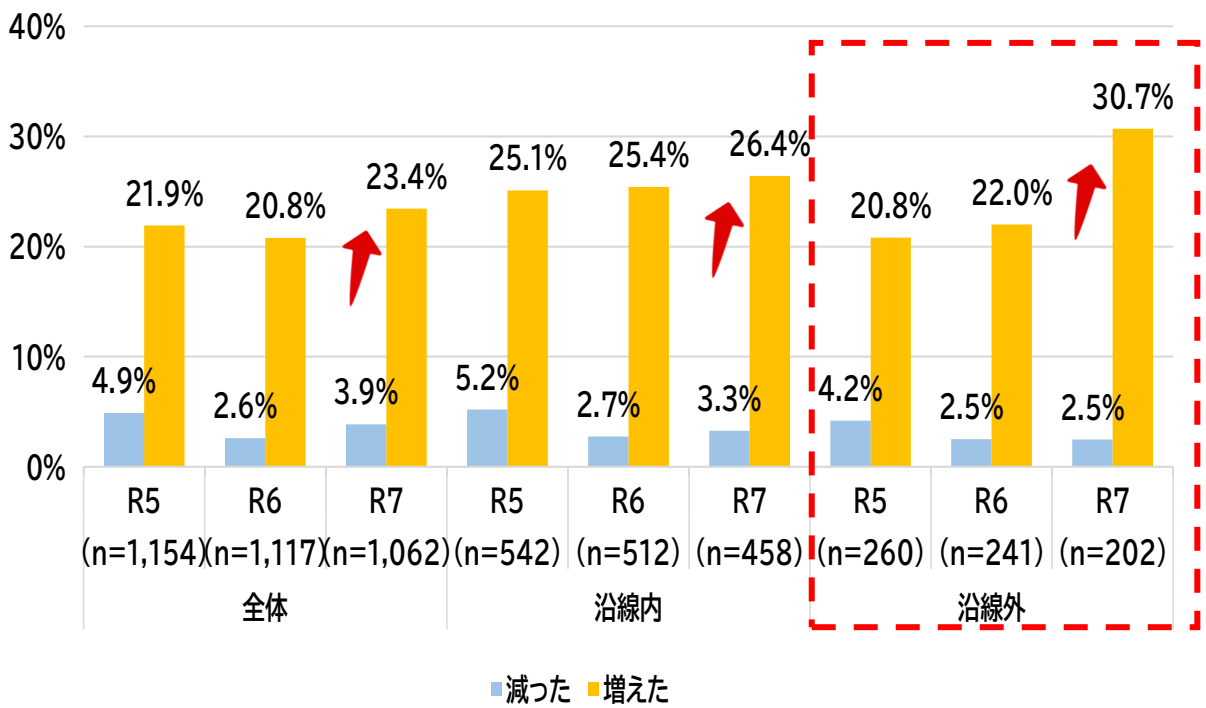
効果の対象：ライトライン利用者　③
交流機会の増加

把握手法	効果発現までの期間
アンケート	短期（～５年）

■交流機会の変化

- 「交流機会」は開業後に増加し，その後横ばいで推移
- 「帰宅時の立ち寄り」は開業前と比較して増加し，**特に沿線外住民の増加が顕著である**。





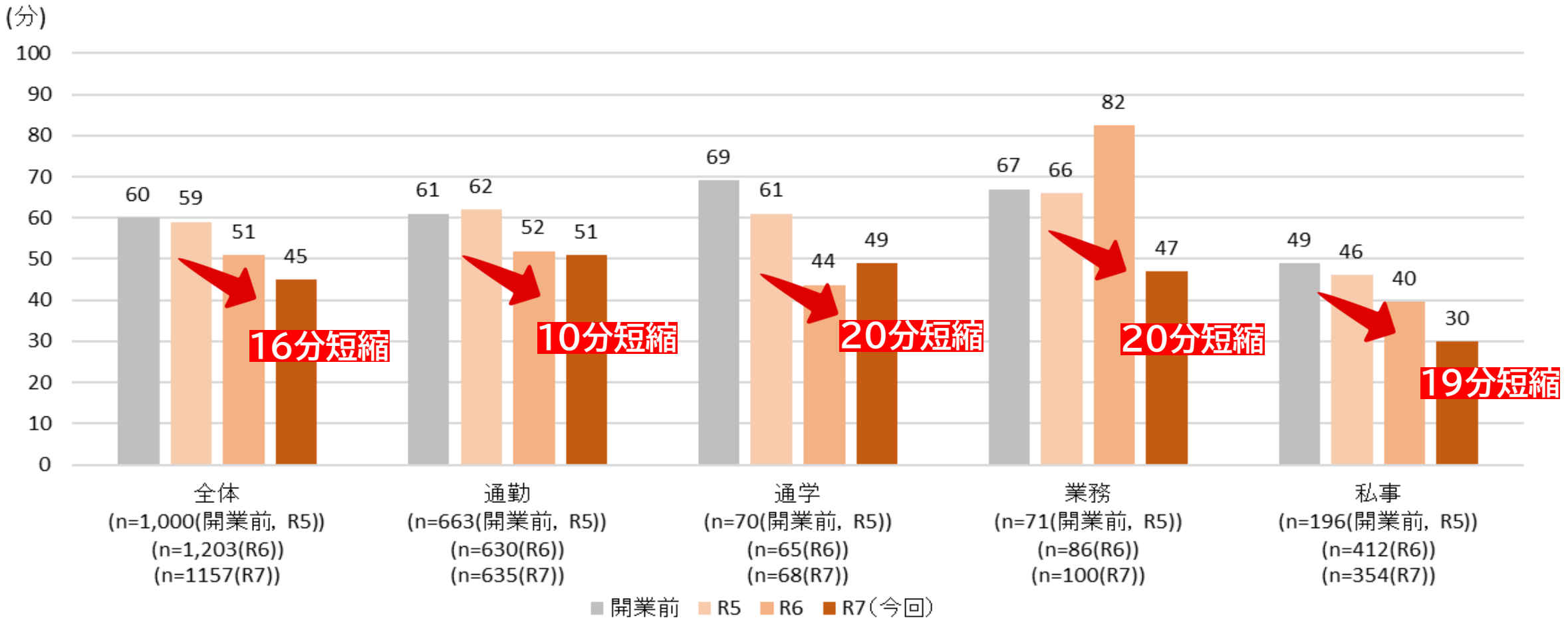
出典：ライトライン利用者調査

効果の対象：ライトライン利用者　⑥
目的地への移動に要する時間の短縮

把握手法	効果発現までの期間
アンケート	短期（～５年）

■所要時間の変化（実数）

- 開業前とＲ７の所要時間を比較すると，全体で１６分短縮
- 目的別にみると通勤で１０分，通学で２０分，業務で２０分，私事で１９分短縮



出典：ライトライン利用者調査

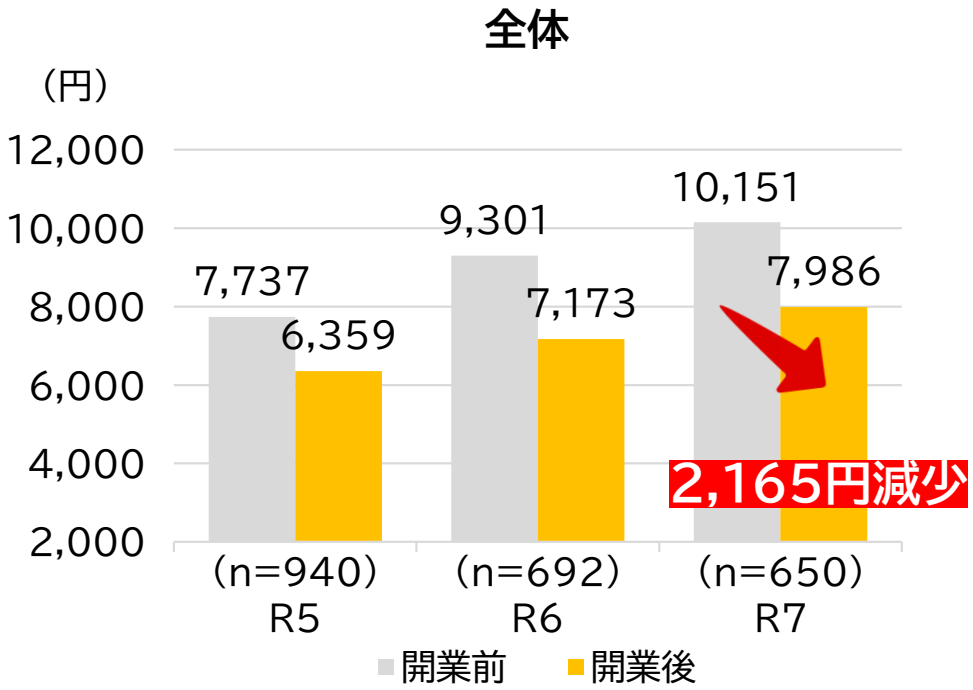
効果の対象：ライトライン利用者　⑦
目的地への移動に要する交通費用の減少

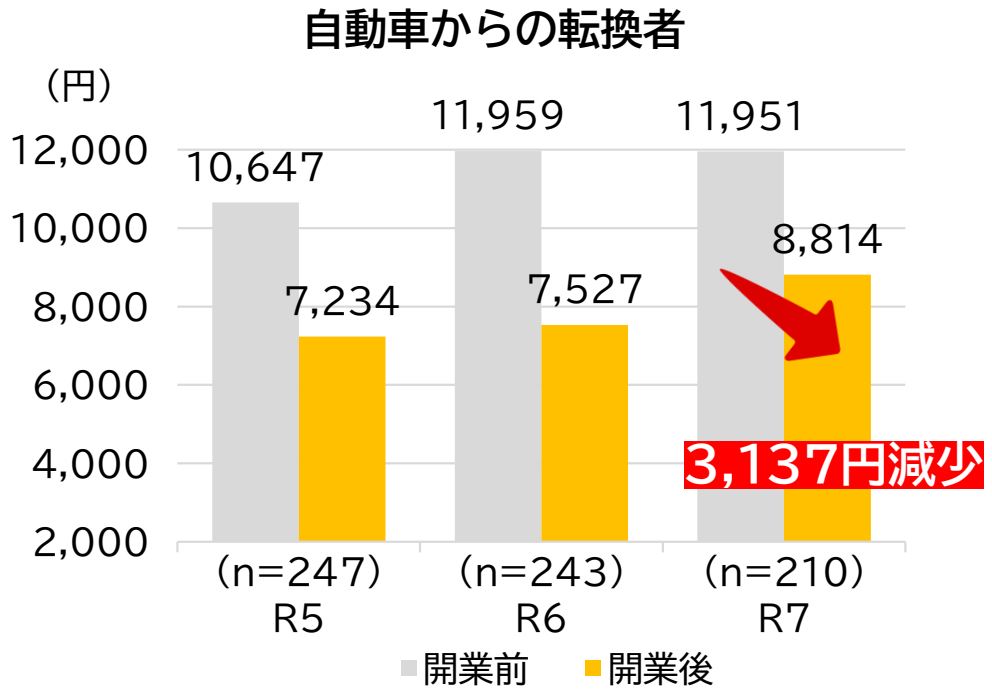
把握手法	効果発現までの期間
アンケート	短期（～５年）

■交通費用のうち燃料費の変化

- ひと月当たりの燃料費は，全体及び自動車からの転換者において，３か年調査でそれぞれ開業前と比較して減少
- Ｒ７の自動車からの転換者は，開業前と比較して３，１３７円減少

ひと月当たりの燃料費の変化（金額）





出典：ライトライン利用者調査

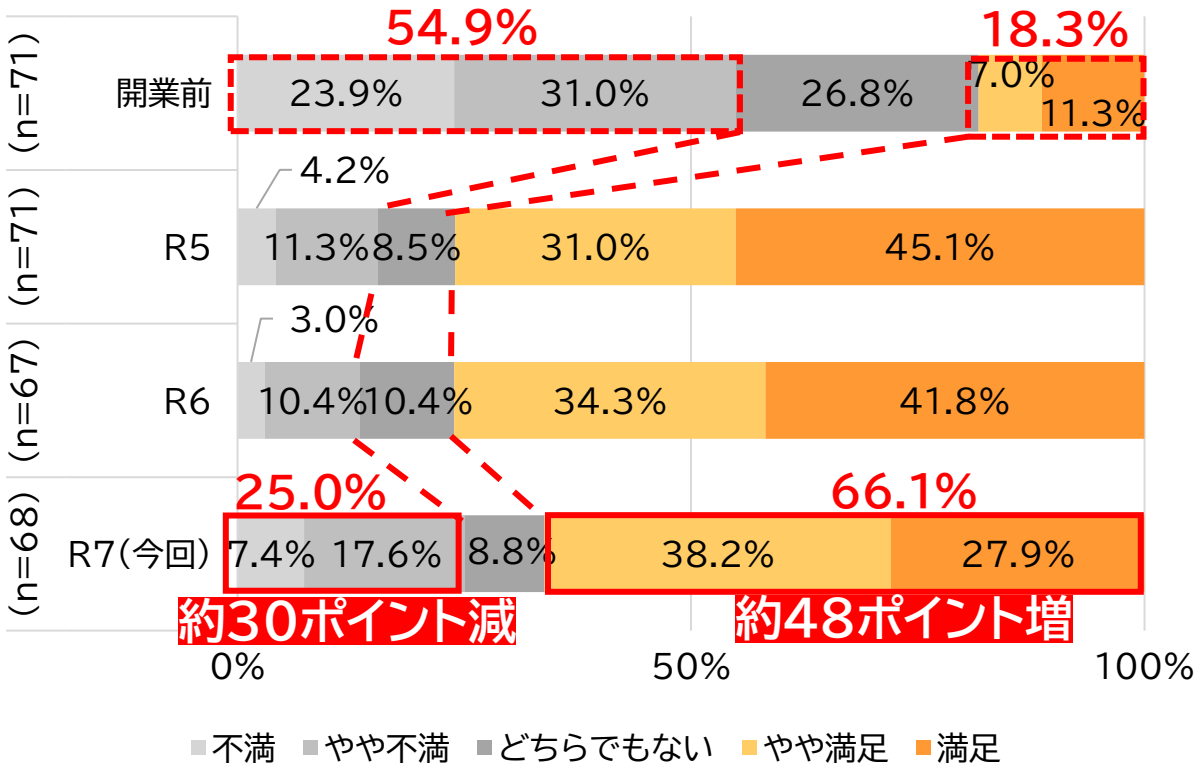
効果の対象：ライトライン利用者　⑧
通学環境の満足度の向上

把握手法	効果発現までの期間
アンケート	短期（～５年）

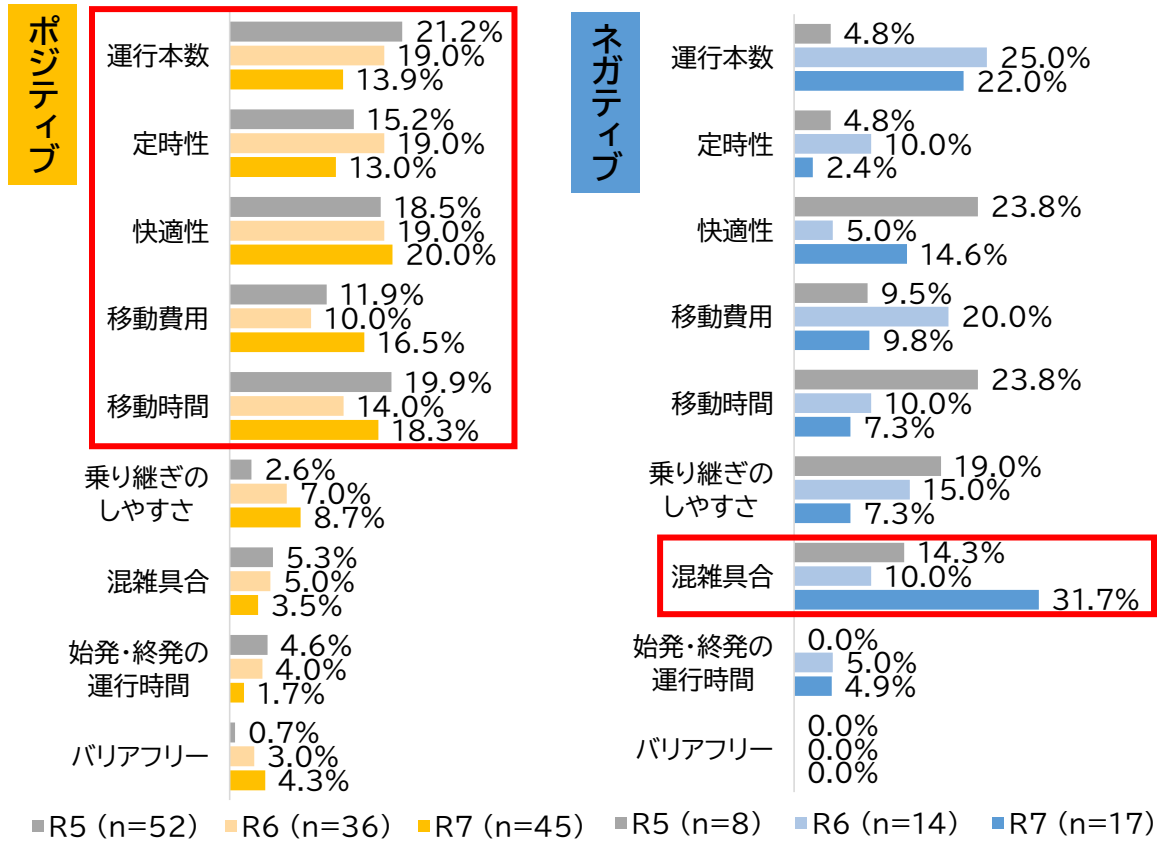
■通学目的利用者の移動に関する満足度

- 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

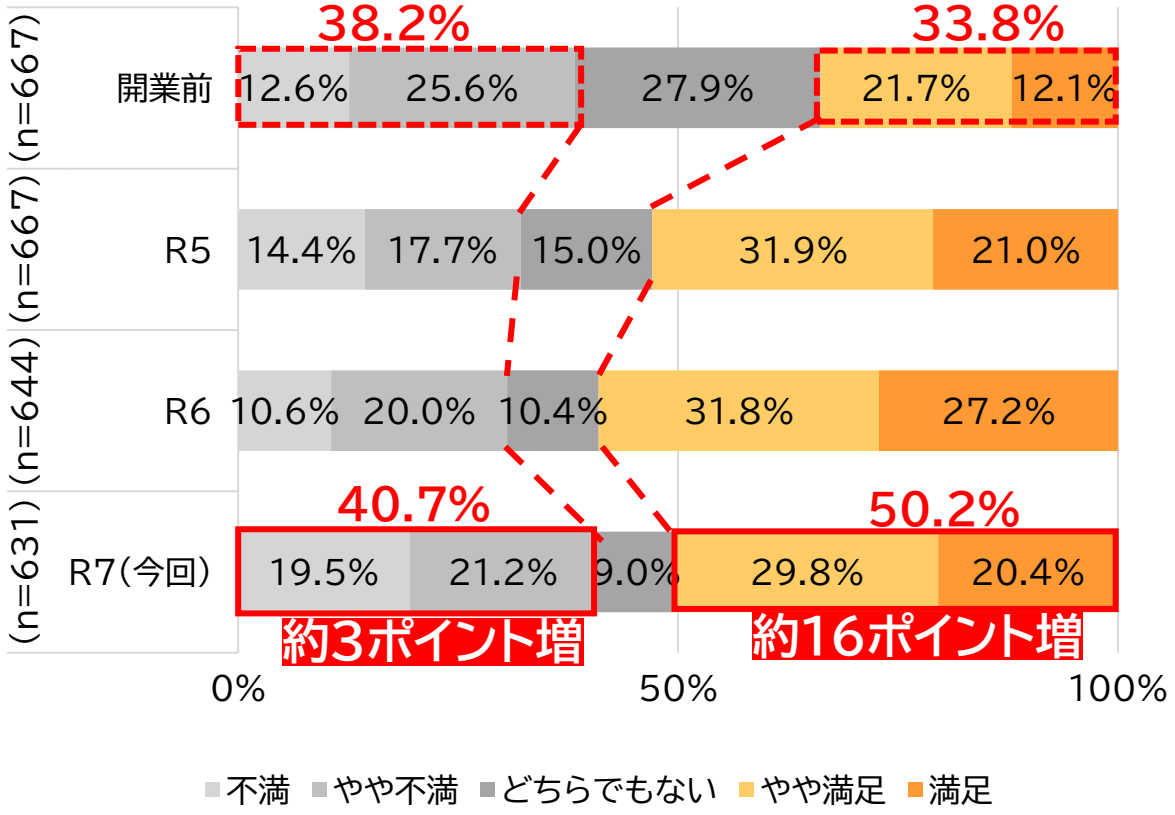
効果の対象：ライトライン利用者　⑨
通勤環境の満足度の向上

把握手法	効果発現までの期間
アンケート	短期（～５年）

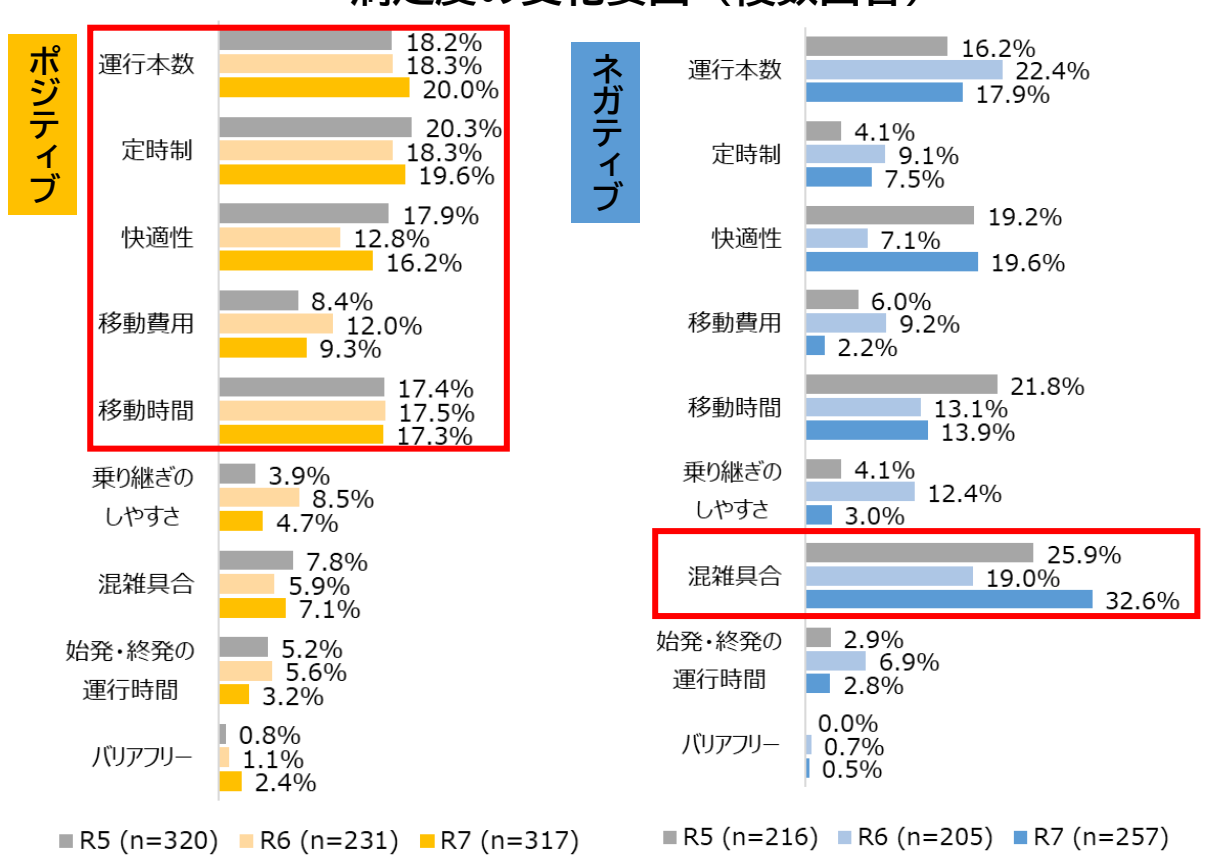
■通勤目的利用者の移動に関する満足度

- 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

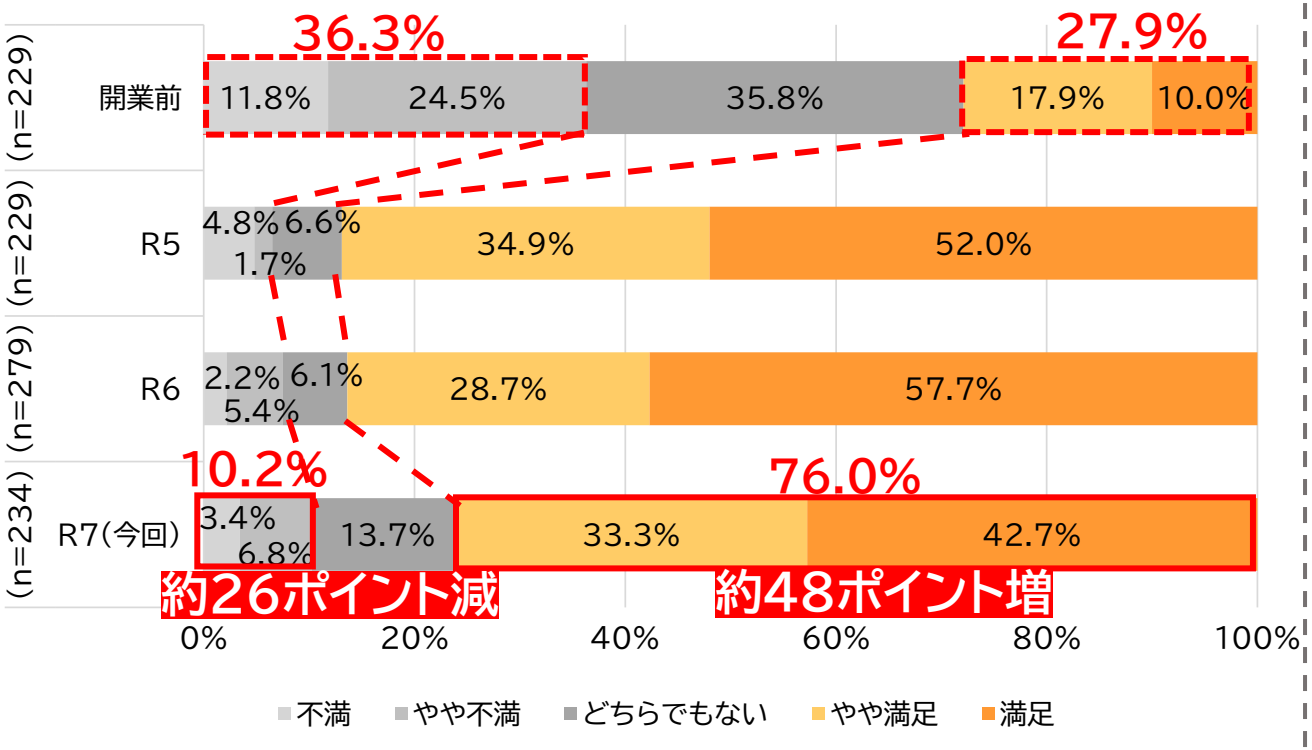
効果の対象：ライトライン利用者　⑩
買い物・通院などの移動環境の満足度の向上

把握手法	効果発現までの期間
アンケート	短期（～５年）

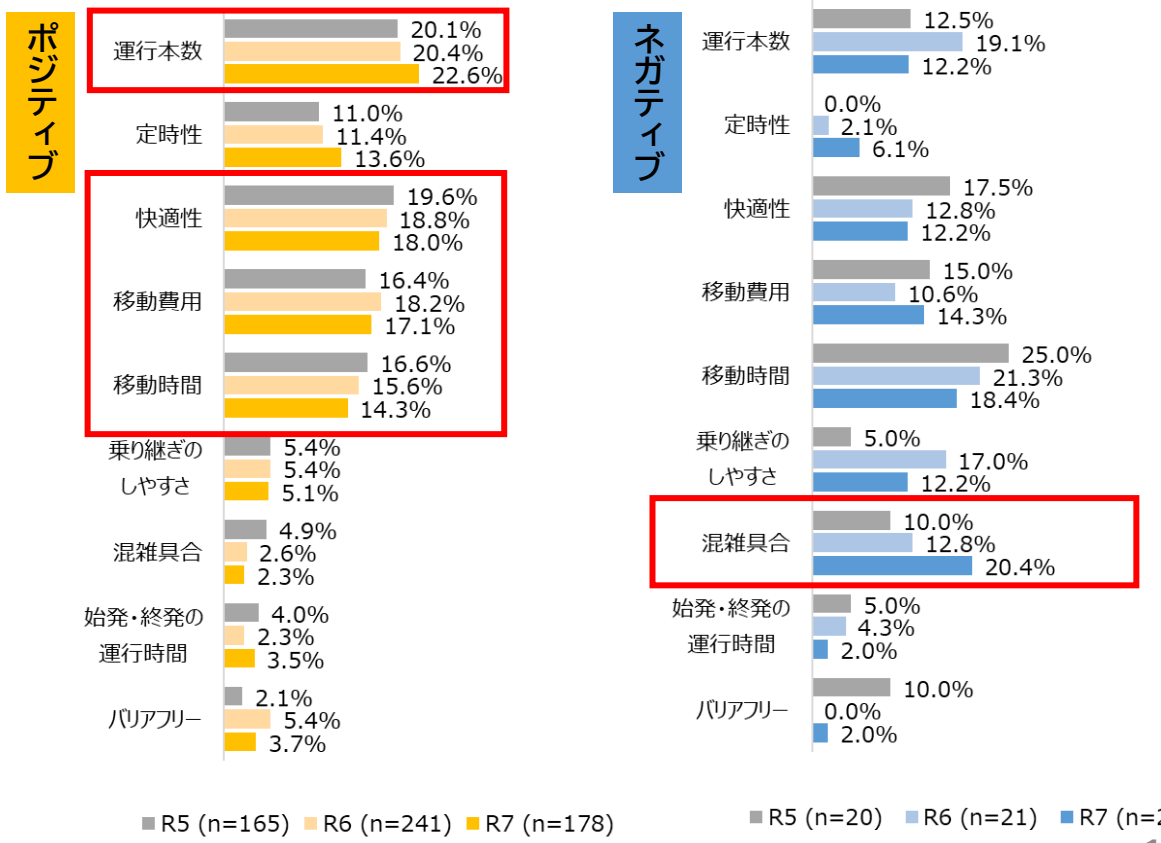
■私事目的利用者の移動に関する満足度

・　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

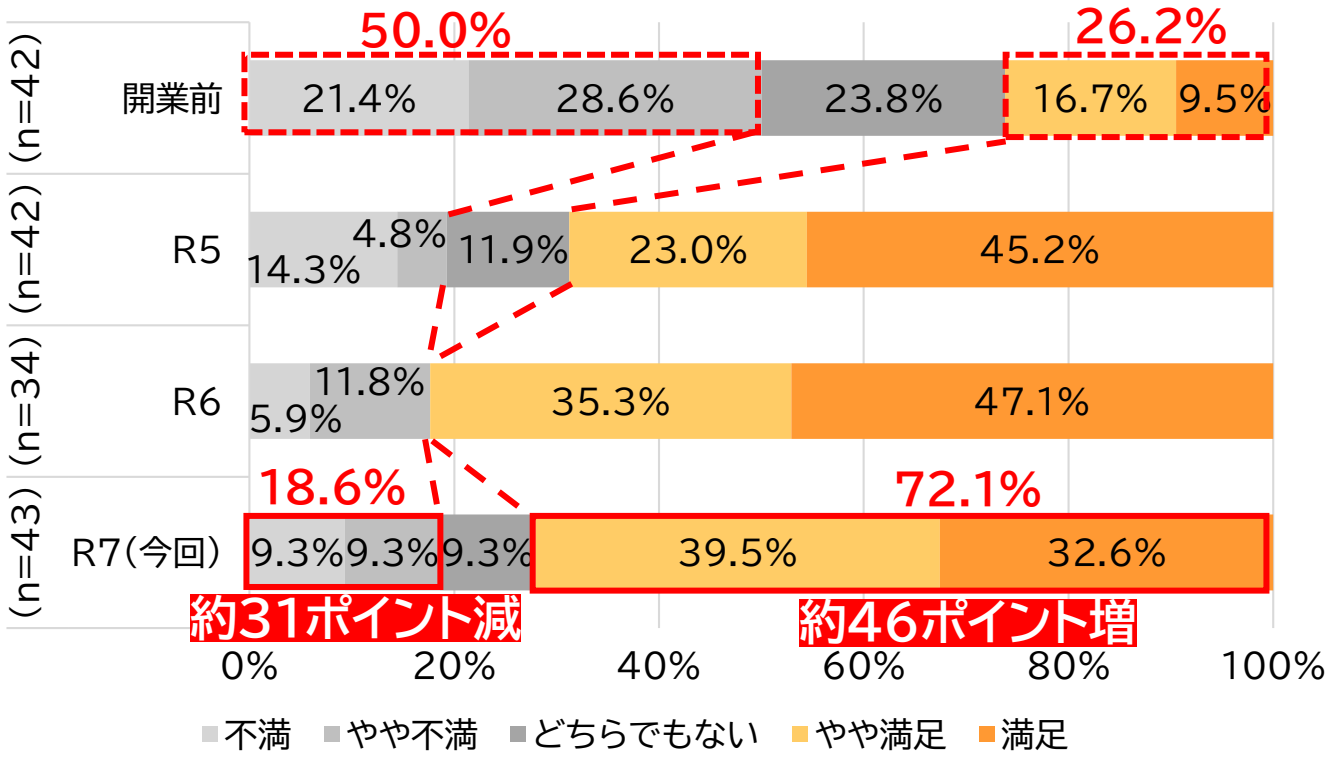
効果の対象：ライトライン利用者　⑪
子育て世代や車いす利用者などの満足度の向上

把握手法	効果発現までの期間
アンケート	短期（～５年）

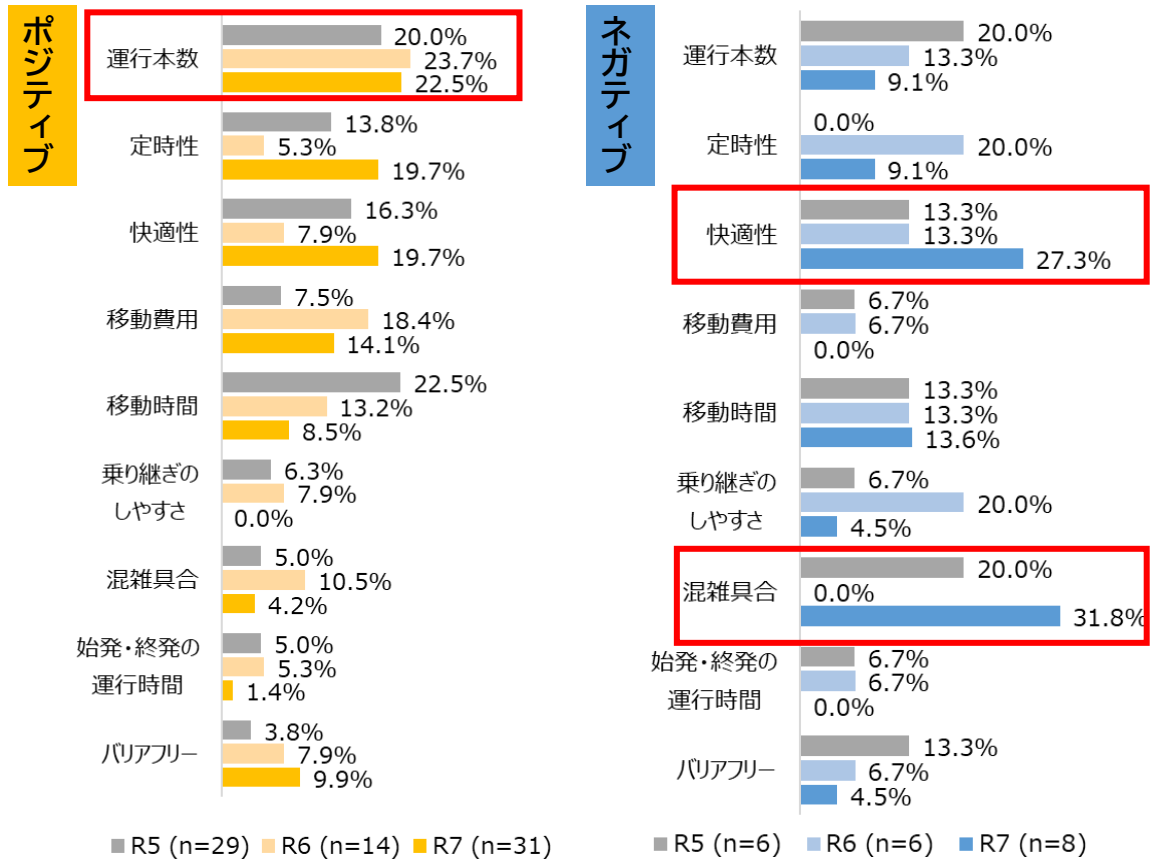
■子育て世代や車いす利用者などの移動に関する満足度

- 開業前とＲ７を比較して，「やや満足」「満足」が２６．２%から７２．１%と約４６ポイント増加
- また，「やや不満」「不満」は５０．０%から１８．６%と約３１ポイント減少

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

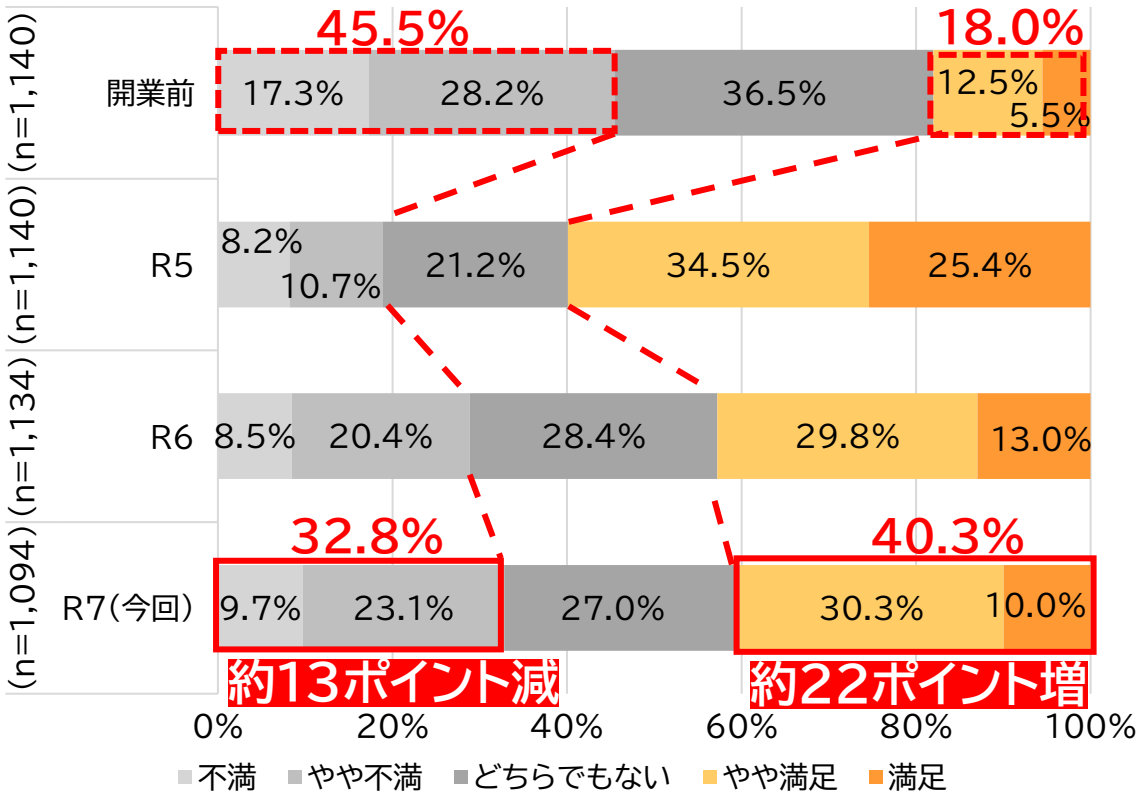
把握手法：アンケート

効果発現までの期間：短期（～５年）～中期（６～１０年）

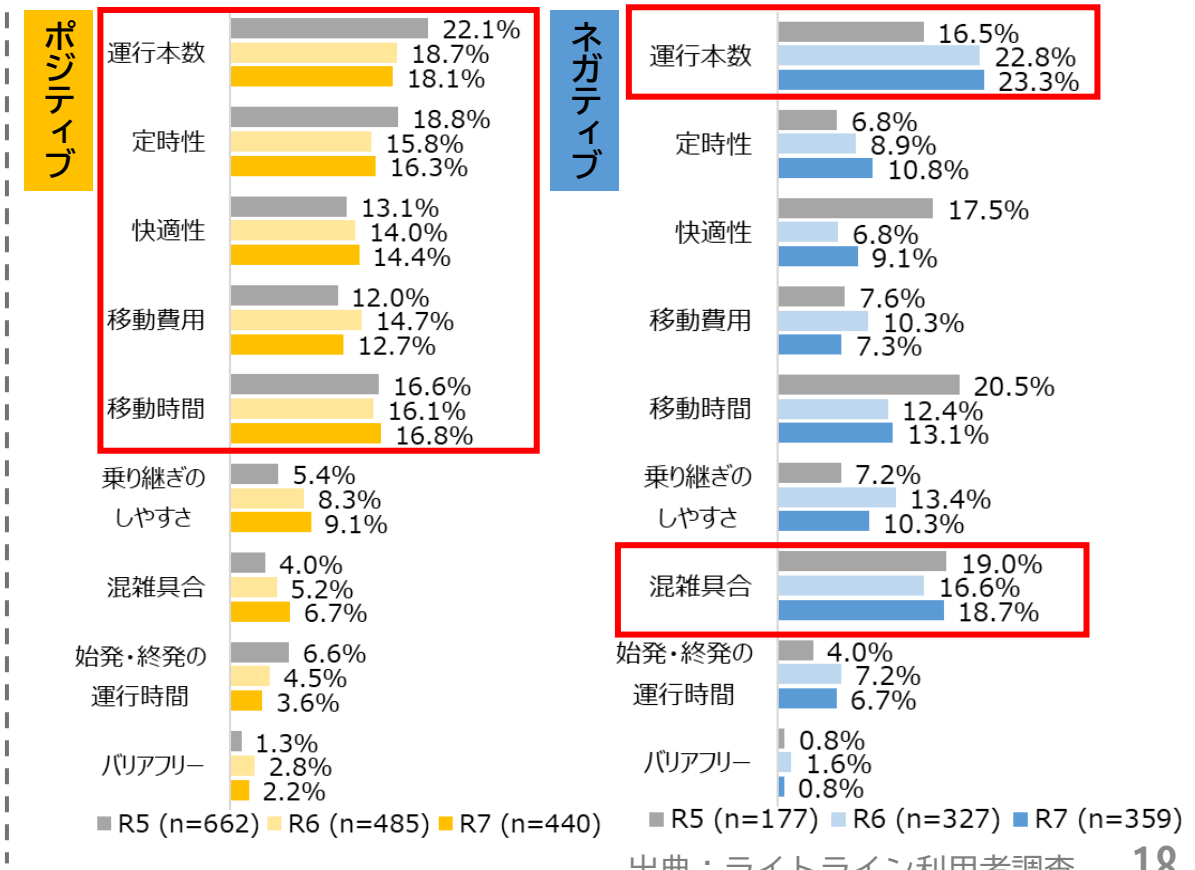
■公共交通全体の満足度

- 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）



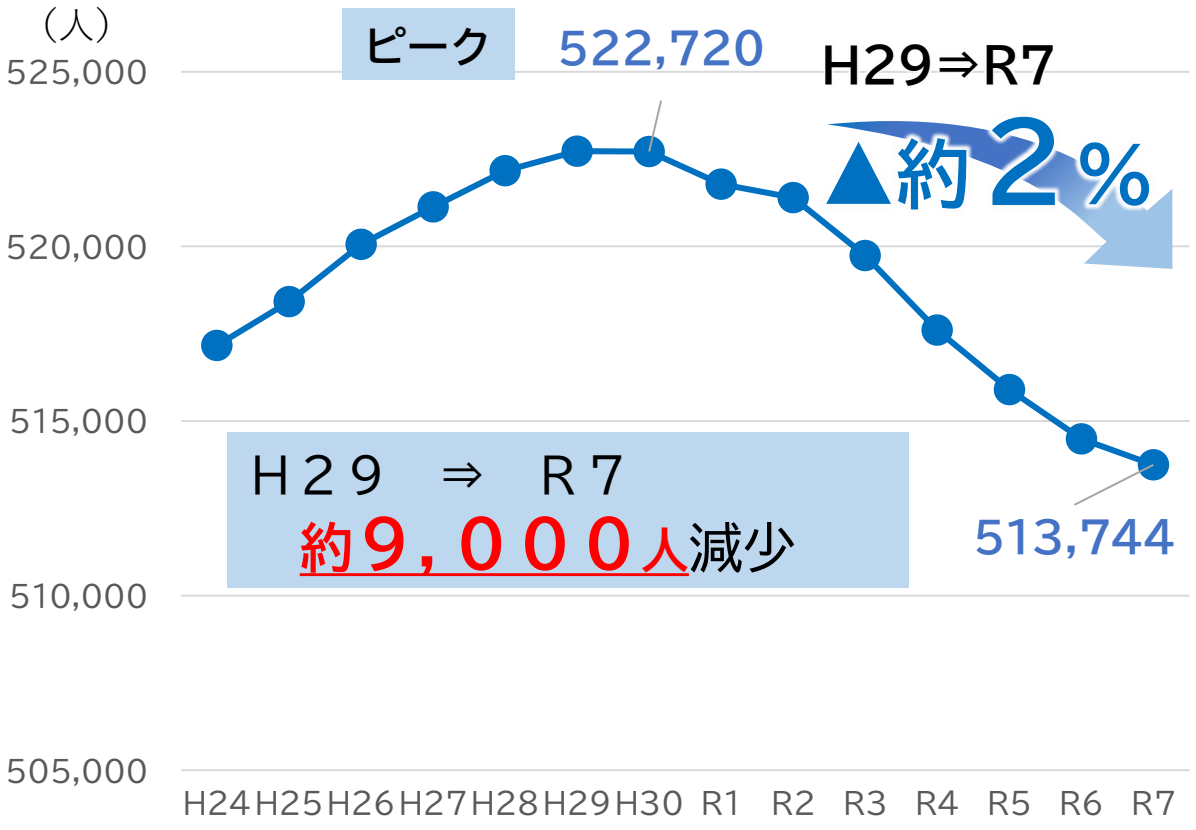
出典：ライトライン利用者調査

効果の対象：社会全体・地域社会C　①
定住人口の維持・増加

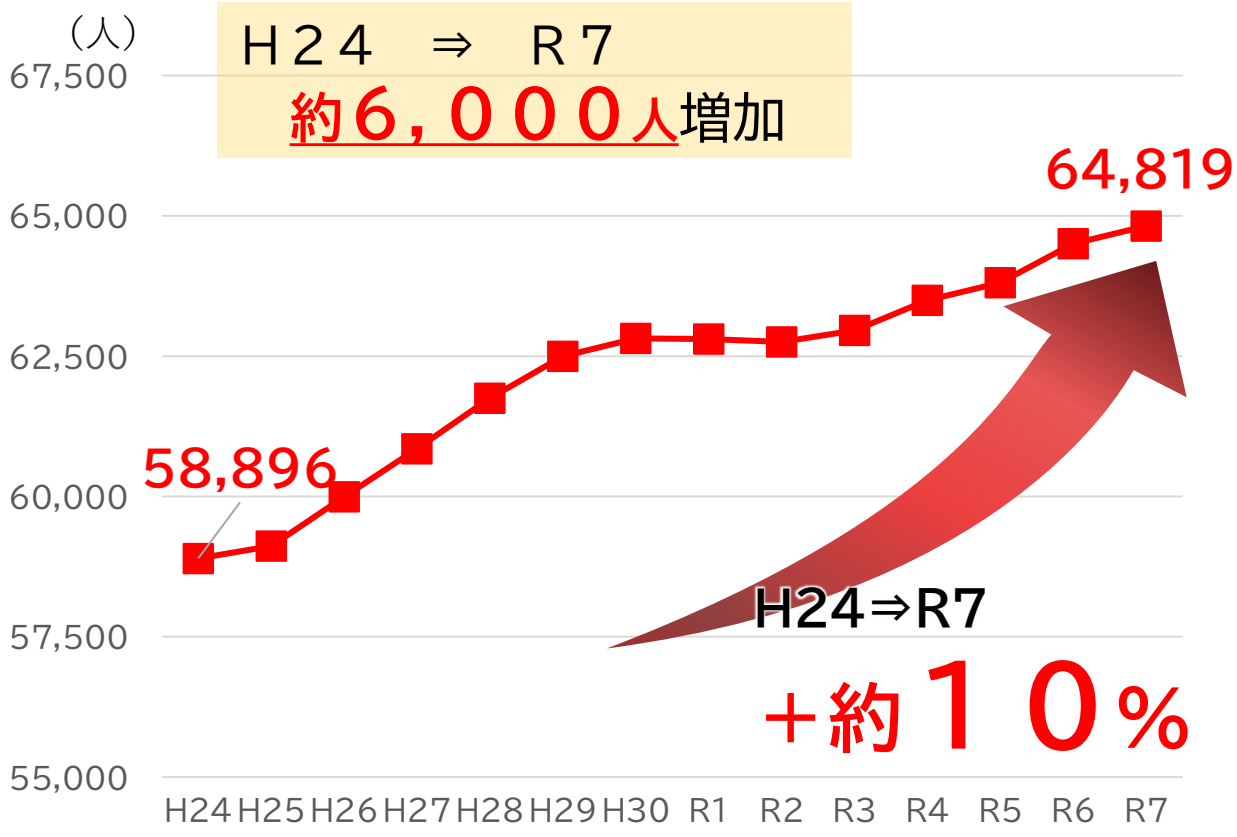
把握手法	効果発現までの期間
各種統計	短期（～５年）

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



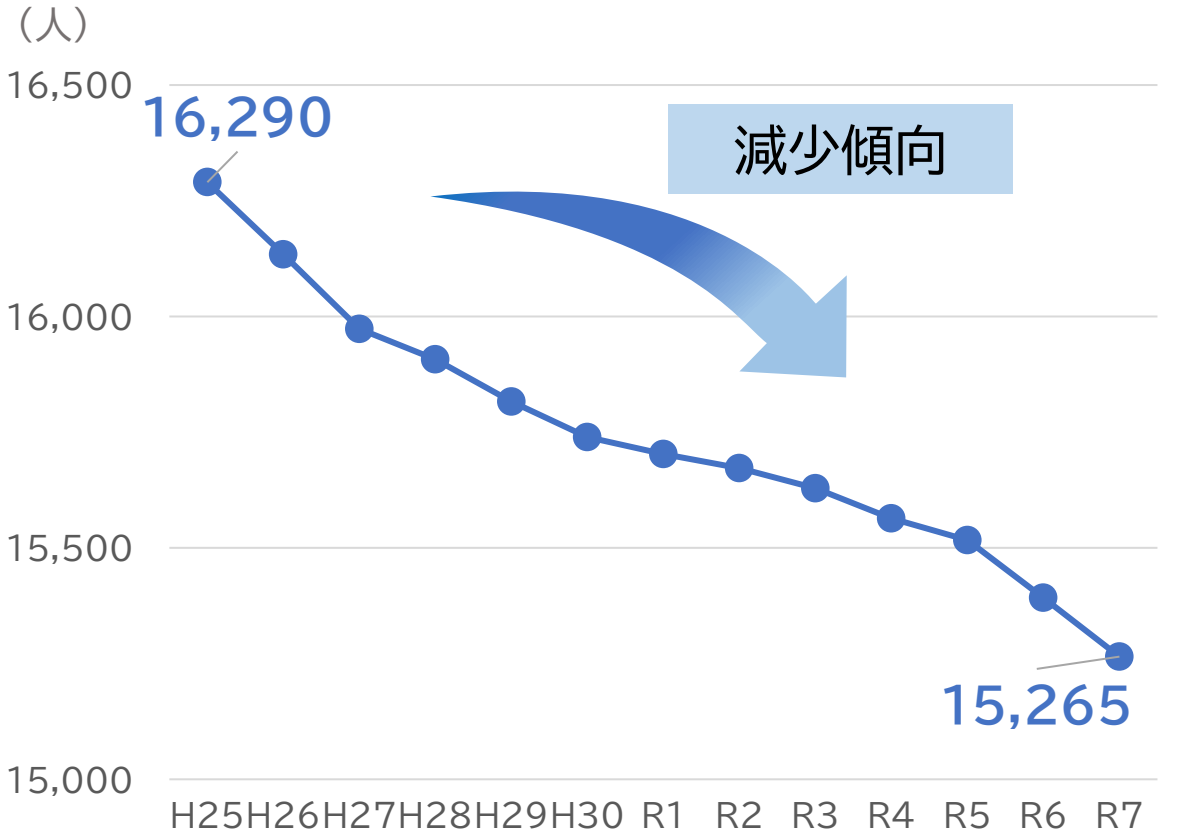
出典：宇都宮市「住民基本台帳人口」各年９月末現在
※ライトライン沿線：ライトライン沿線半径５００mに含まれる町丁目で集計

効果の対象：社会全体・地域社会C　①
定住人口の維持・増加

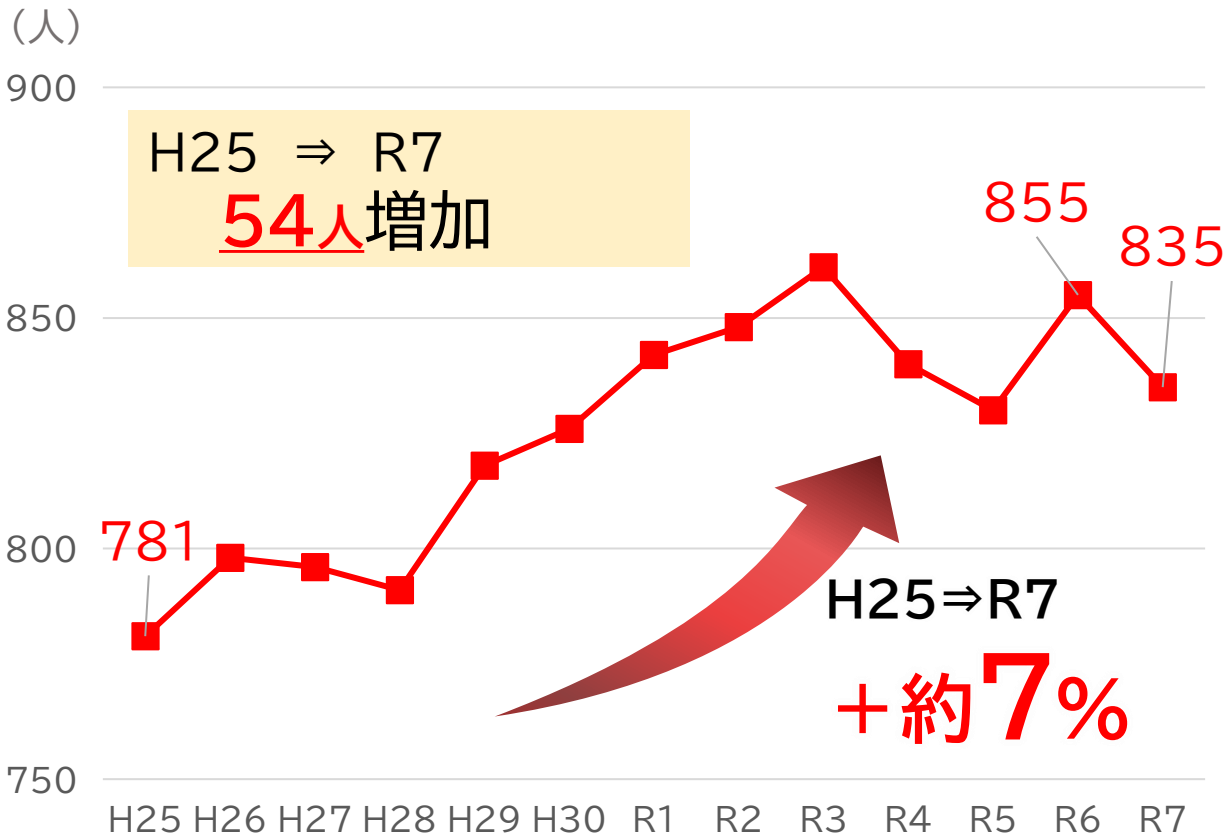
把握手法	効果発現までの期間
各種統計	短期（～５年）

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**Ｒ７には５４人増の８３５人**となっている。

芳賀町の人口



下原地区の人口



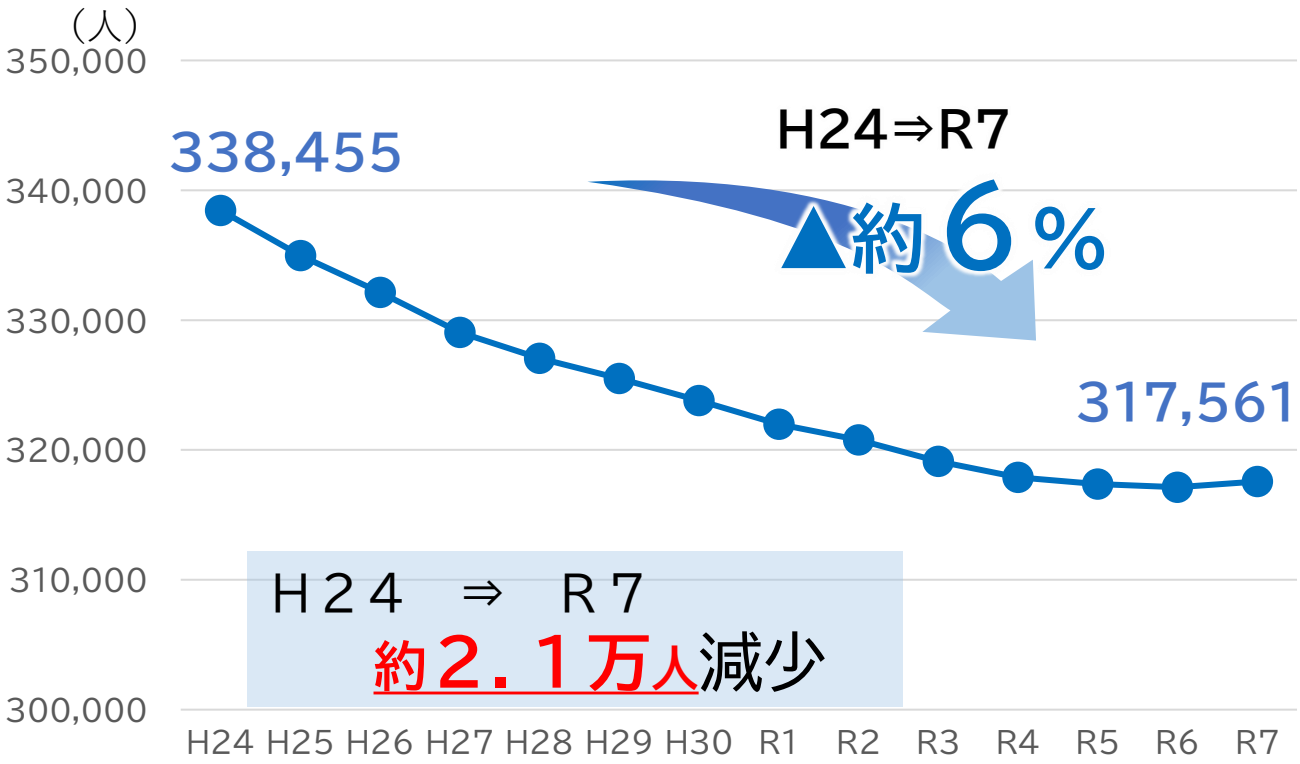
出典：芳賀町「住民基本台帳人口」各年9月末現在

効果の対象：社会全体・地域社会Ｃ　①
定住人口の維持・増加

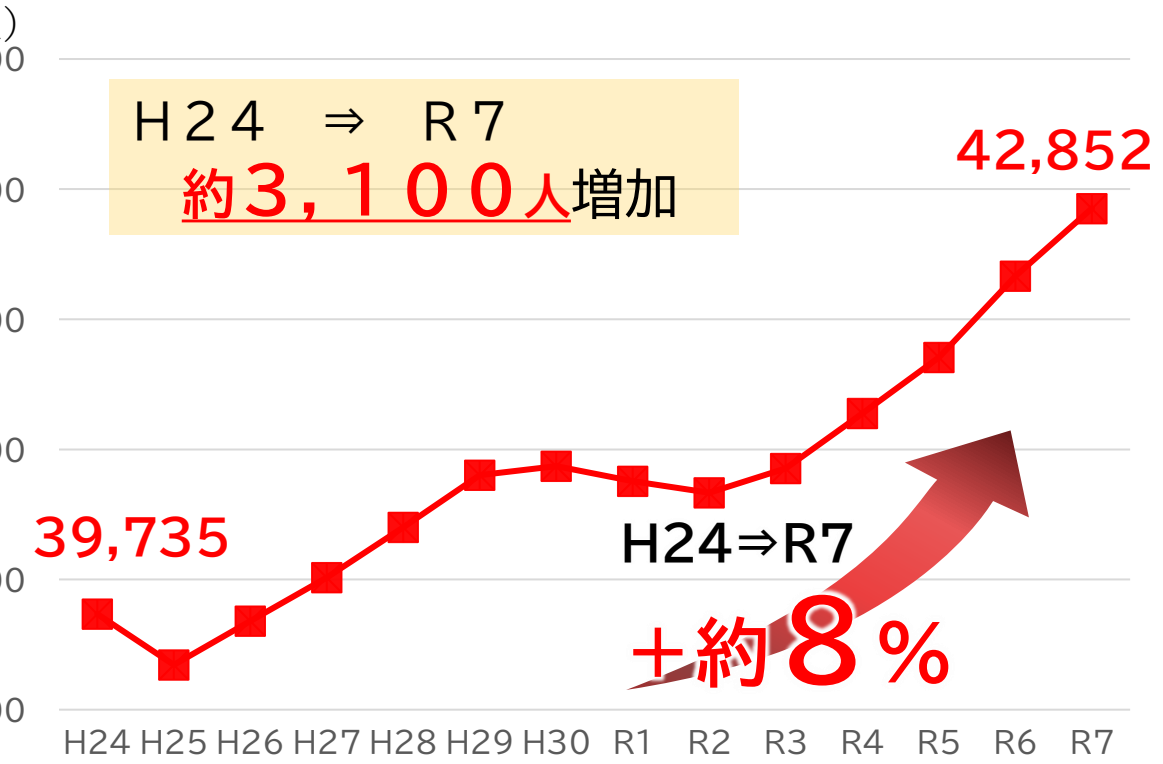
把握手法	効果発現までの期間
各種統計	短期（～５年）

宇都宮市の生産年齢人口は，<u>Ｈ２４からＲ７にかけて約２．１万人減少</u>しているのに対し，<u>ライトライン沿線では約３，１００人増加</u>

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
※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

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。

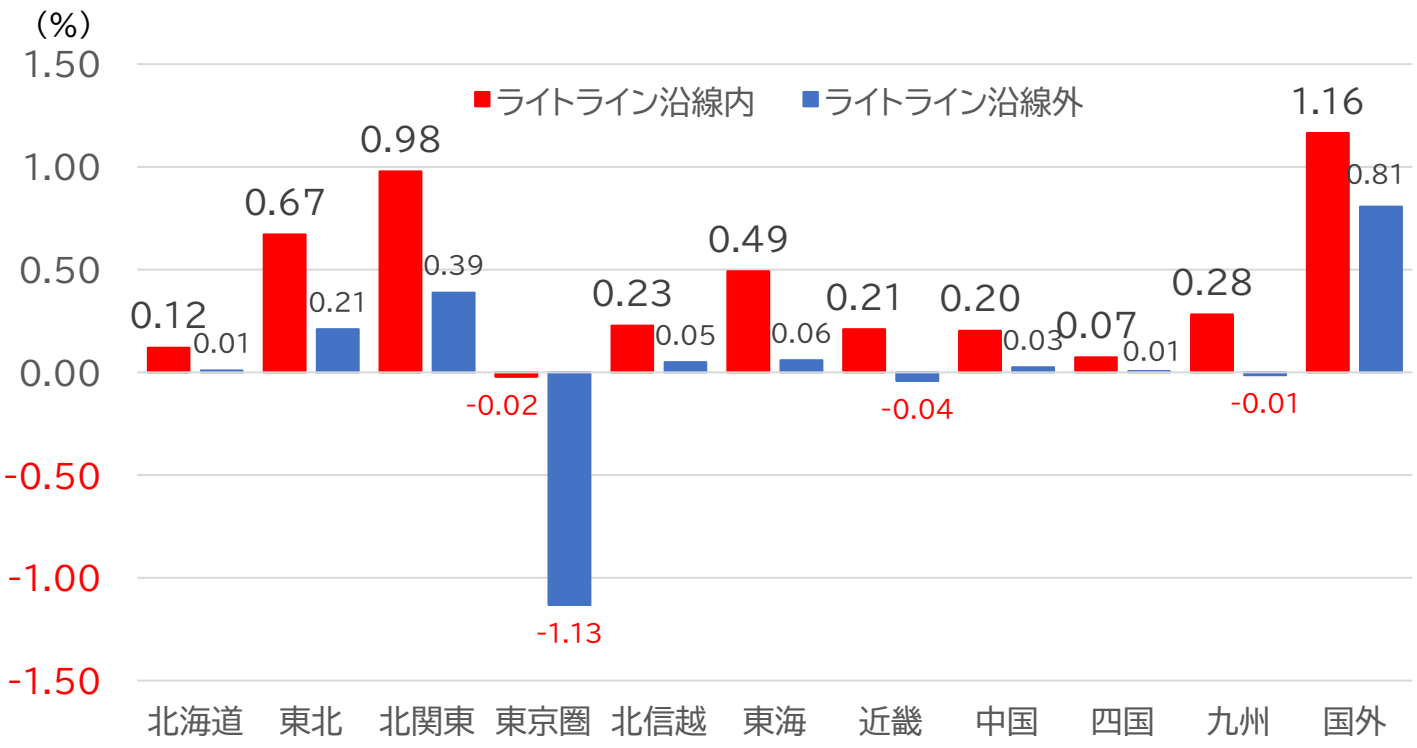
宇都宮市社会動態の状況

	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

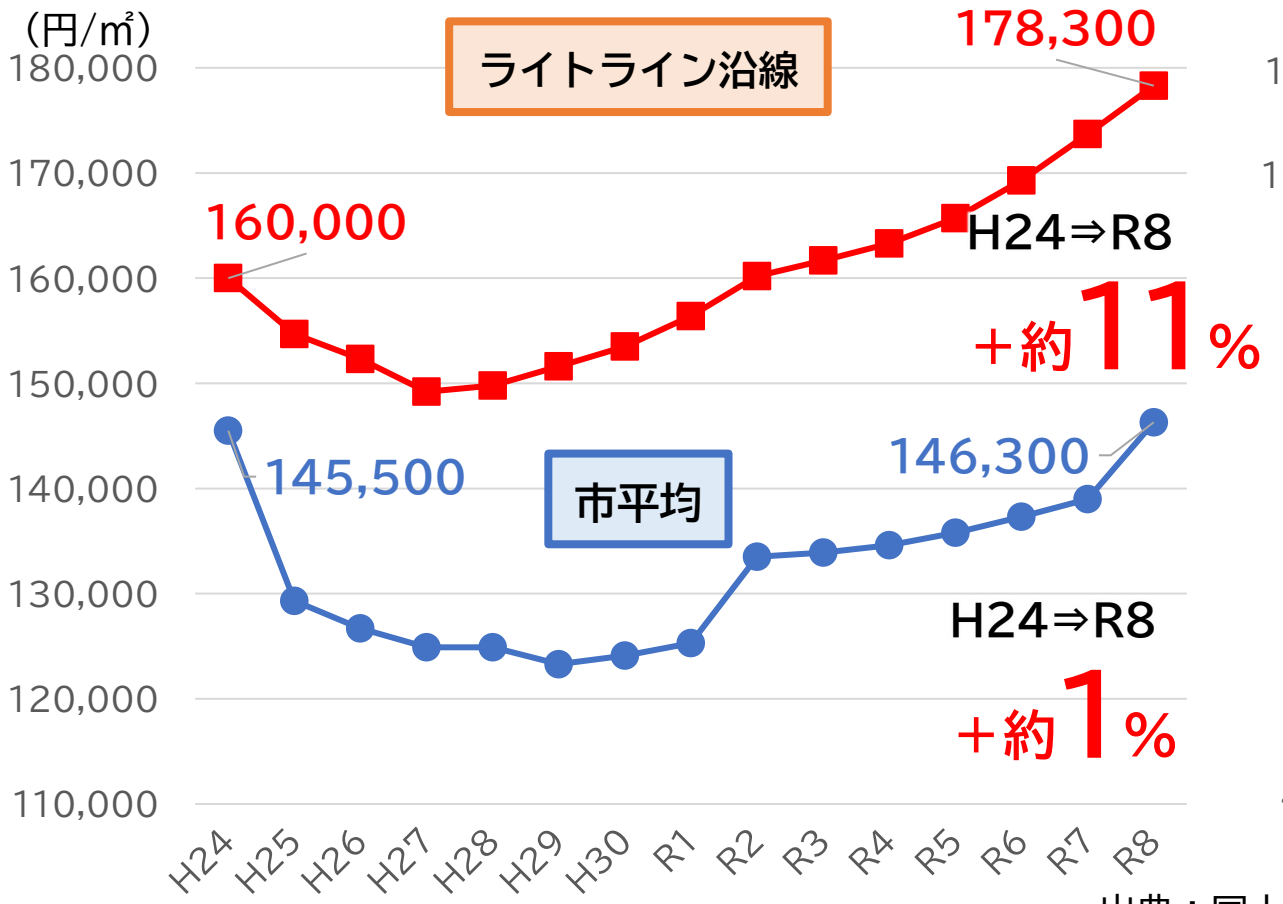
出典：宇都宮市・芳賀町「住民基本台帳人口」（2021(R3)年6月～2025(R7)年9月累計）
※ライトライン沿線：ライトライン沿線半径５００mに含まれる町丁目で集計

効果の対象：社会全体・地域社会C　②
地価の維持・上昇

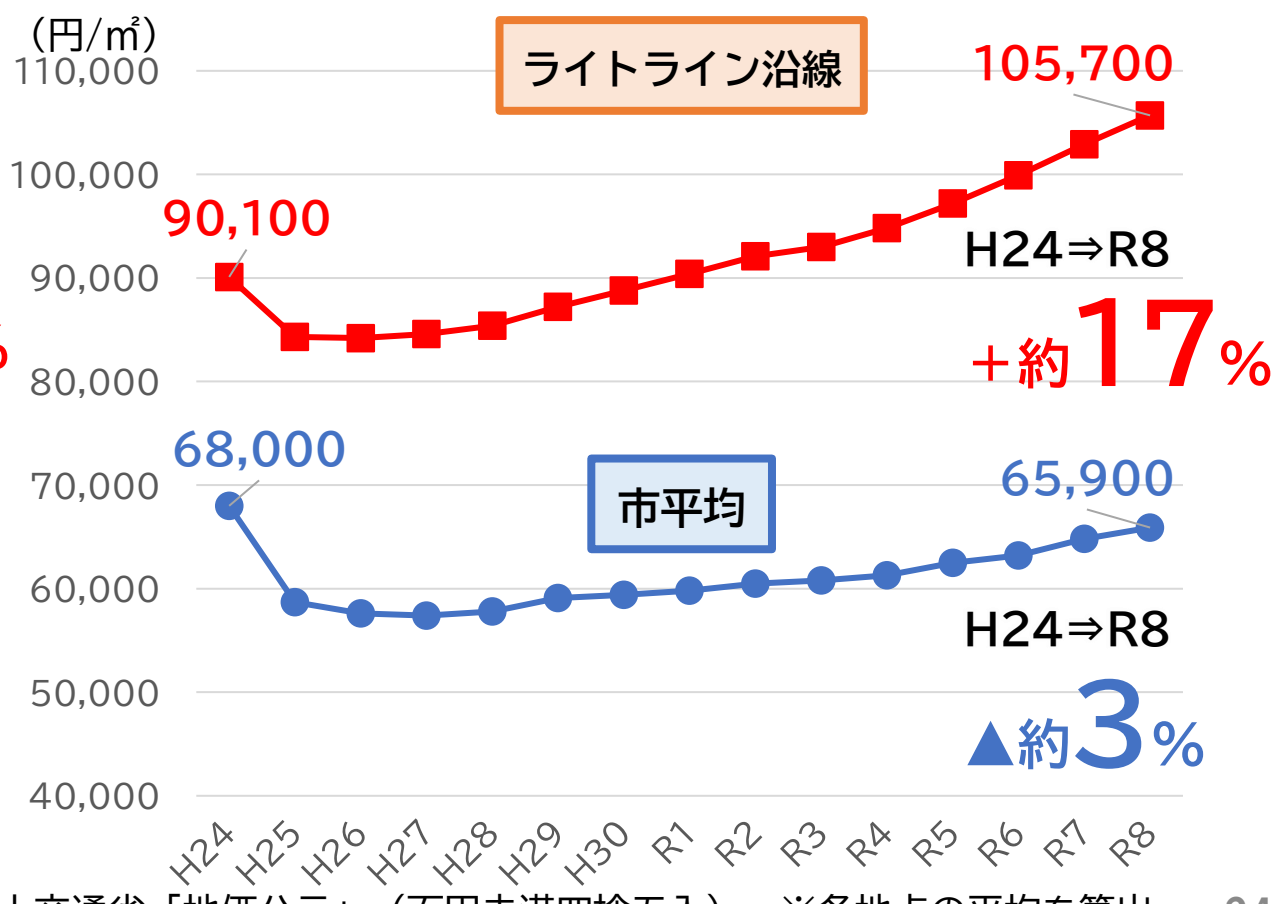
把握手法	効果発現までの期間
各種統計	短期（～５年）

- 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

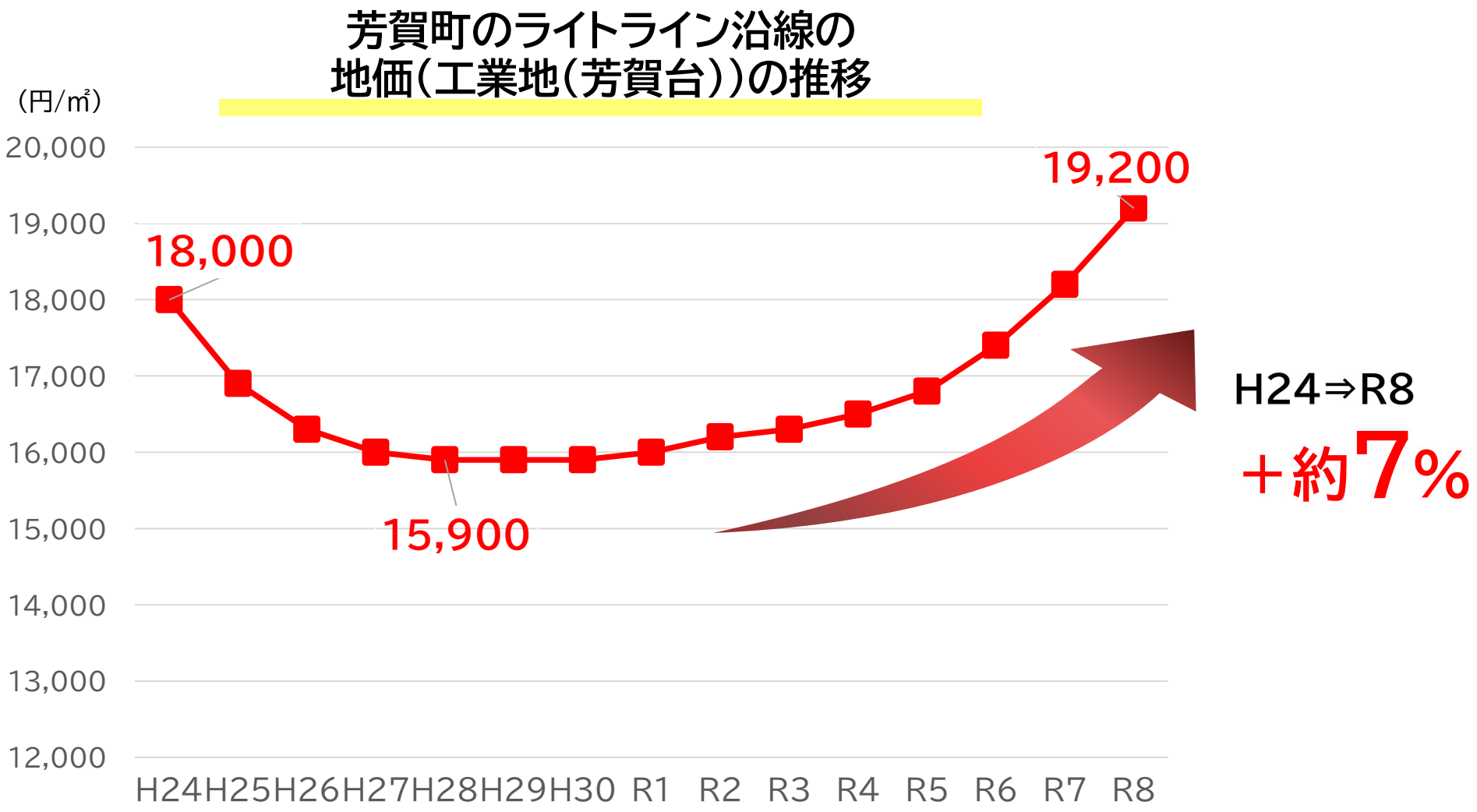


出典：国土交通省「地価公示」（百円未満四捨五入）　※各地点の平均を算出

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・地域社会C　②
地価の維持・増加

把握手法	効果発現までの期間
各種統計	短期（～５年）

・　栃木県内の地価上昇ランキングのうち，住宅地では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（R７→R８）
1	ゆいの杜４丁目付近	＋７．４％
2	陽東８丁目付近	＋４．２％
3	陽東５丁目付近	＋４．０％

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（R７→R８）
1	日光市松原町付近	＋６．９％
2	日光市中鉢石町付近	＋６．８％
3	陽東４丁目付近	＋４．４％

出典：国土交通省「地価公示」

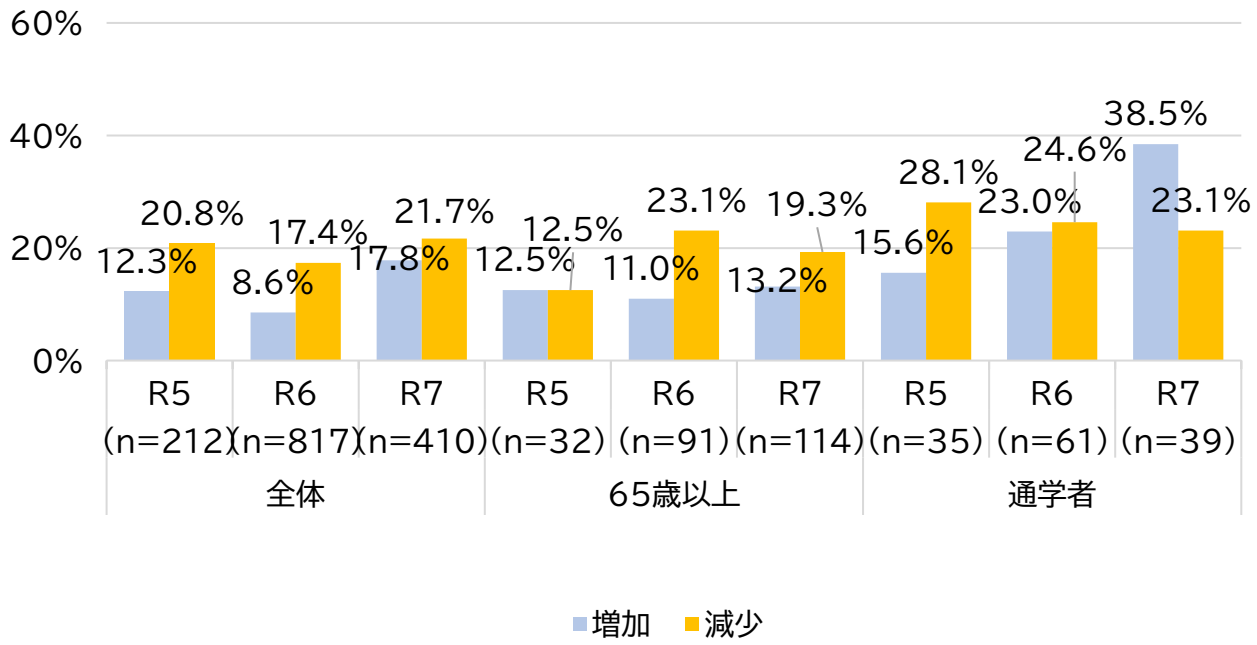
効果の対象：ライトライン利用者　⑤
送迎負担の軽減

把握手法	効果発現までの期間
アンケート	中期（６～１０年）

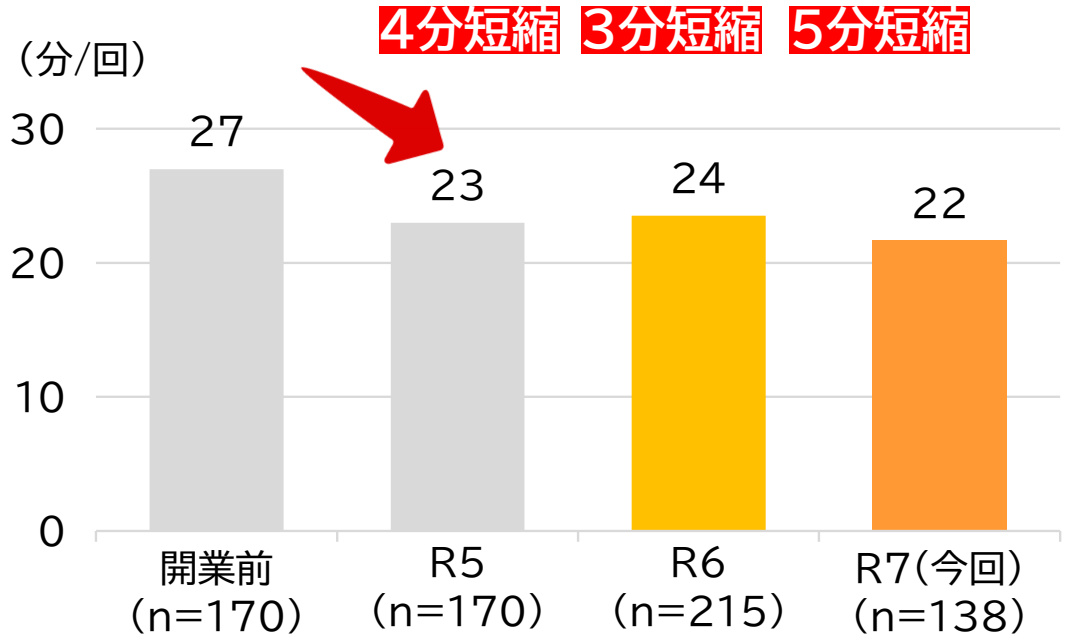
■送迎機会の変化

- 開業前と比較して，全体では「減少」と回答した割合が高い。
- 送迎時間について，開業前とＲ７を比較すると，１回あたりの送迎時間が５分短縮

送迎機会の変化（頻度の増減）



送迎時間の変化



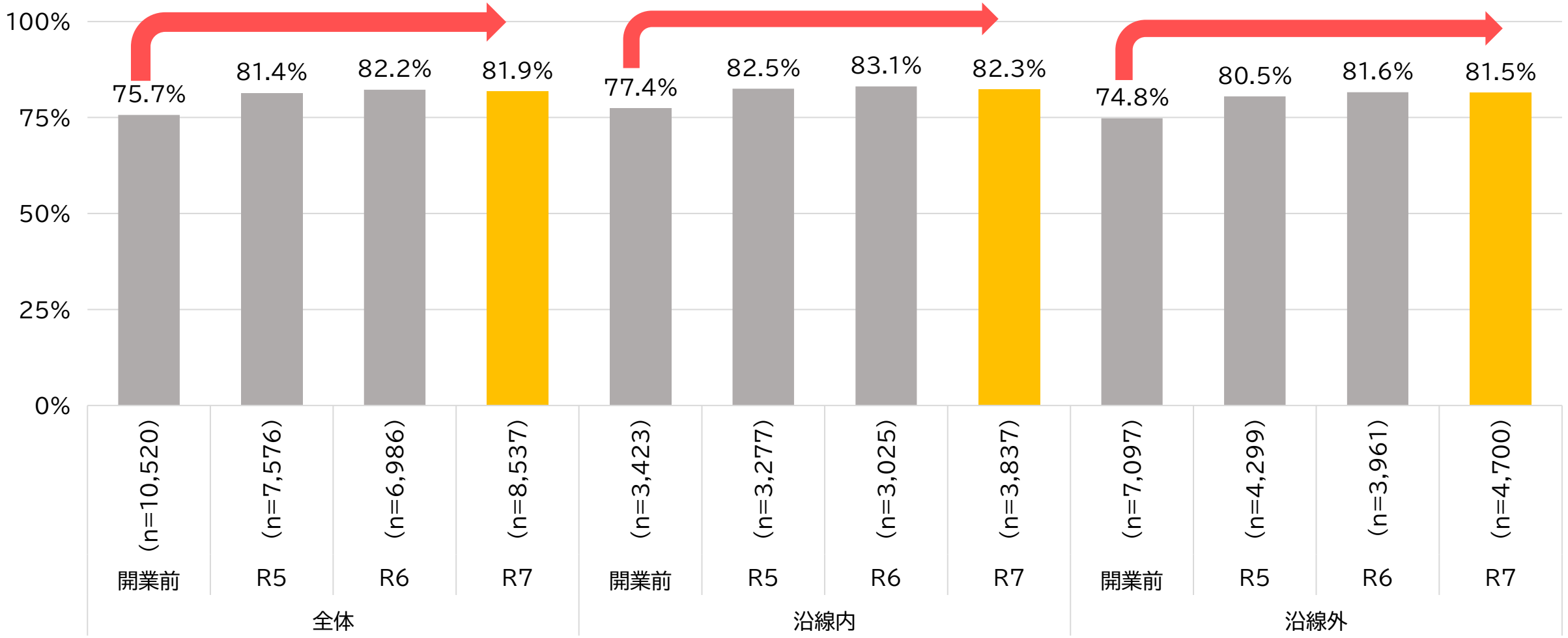
出典：ライトライン利用者調査

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

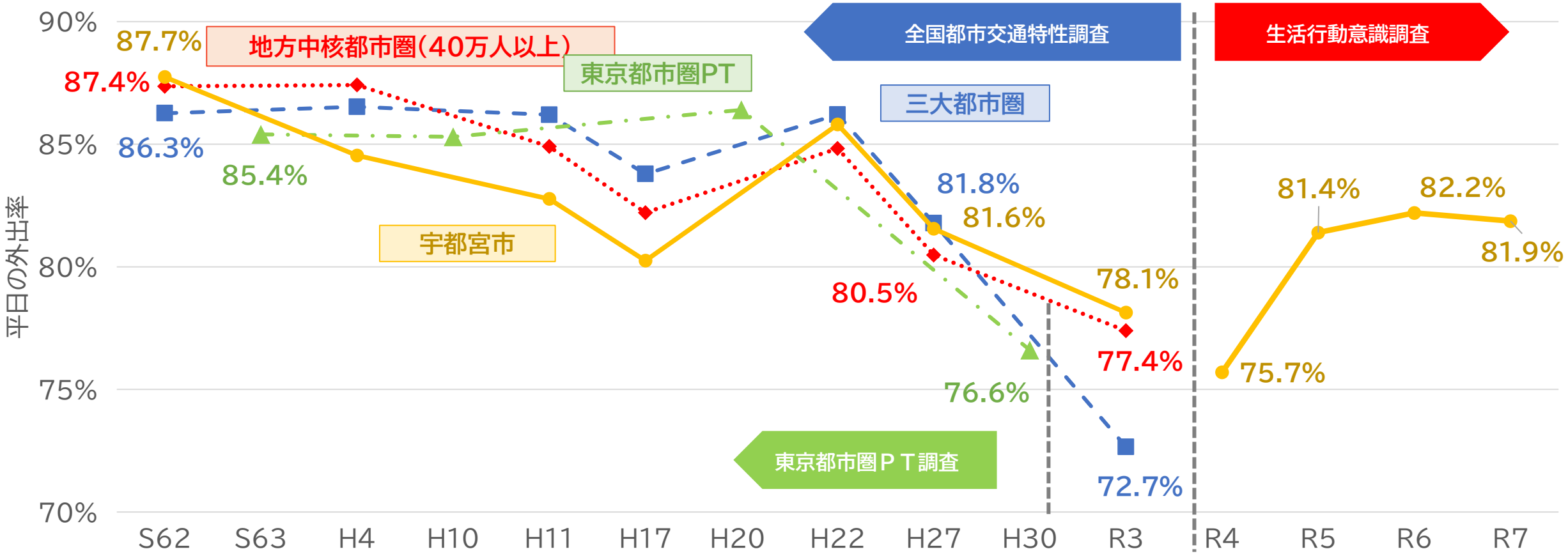


出典：ライトライン開業後における生活行動意識調査

参考

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，Ｒ５から維持



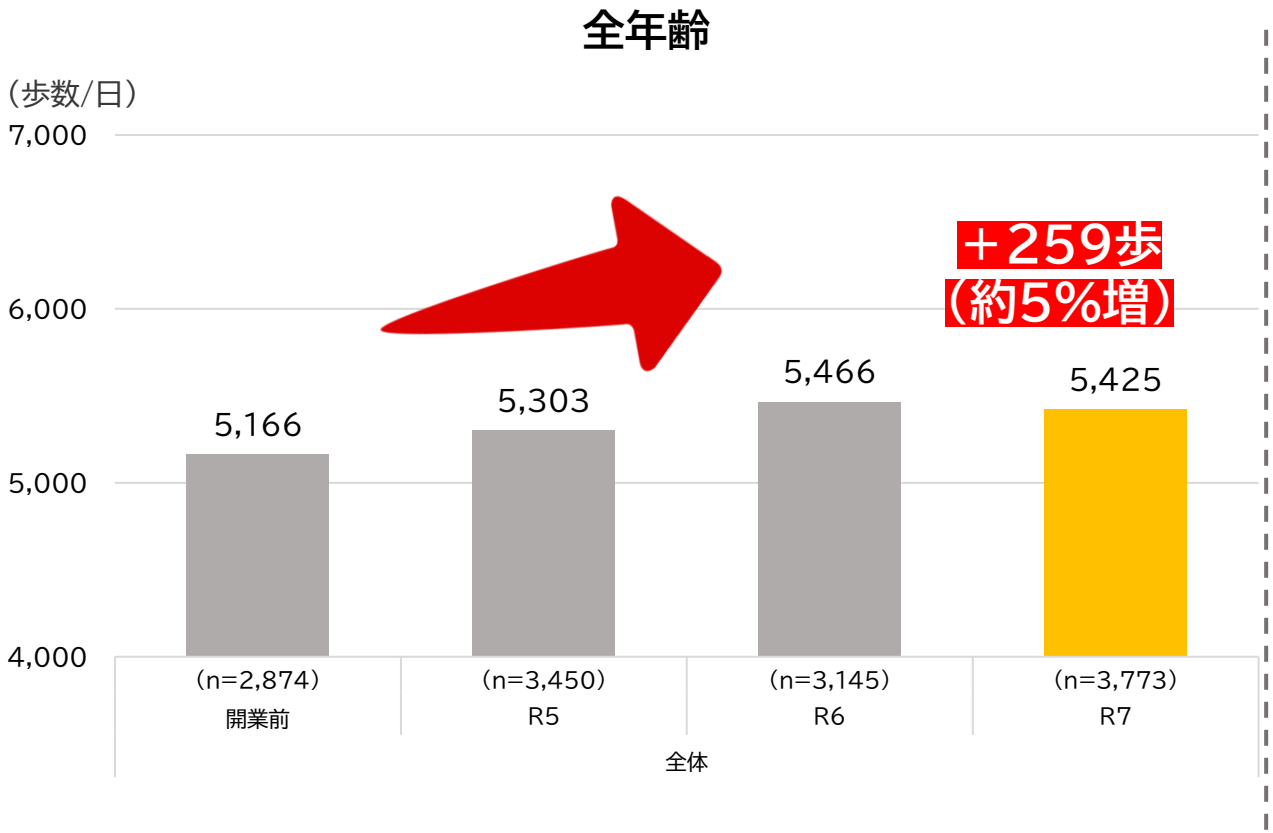
出典：国土交通省「全国都市交通特性調査」（S62～R3），宇都宮市・芳賀町「ライトライン開業後における生活行動意識調査」（R4～R7）
東京都市圏交通計画協議会「東京都市圏パーソントリップ調査」（S63～H30）

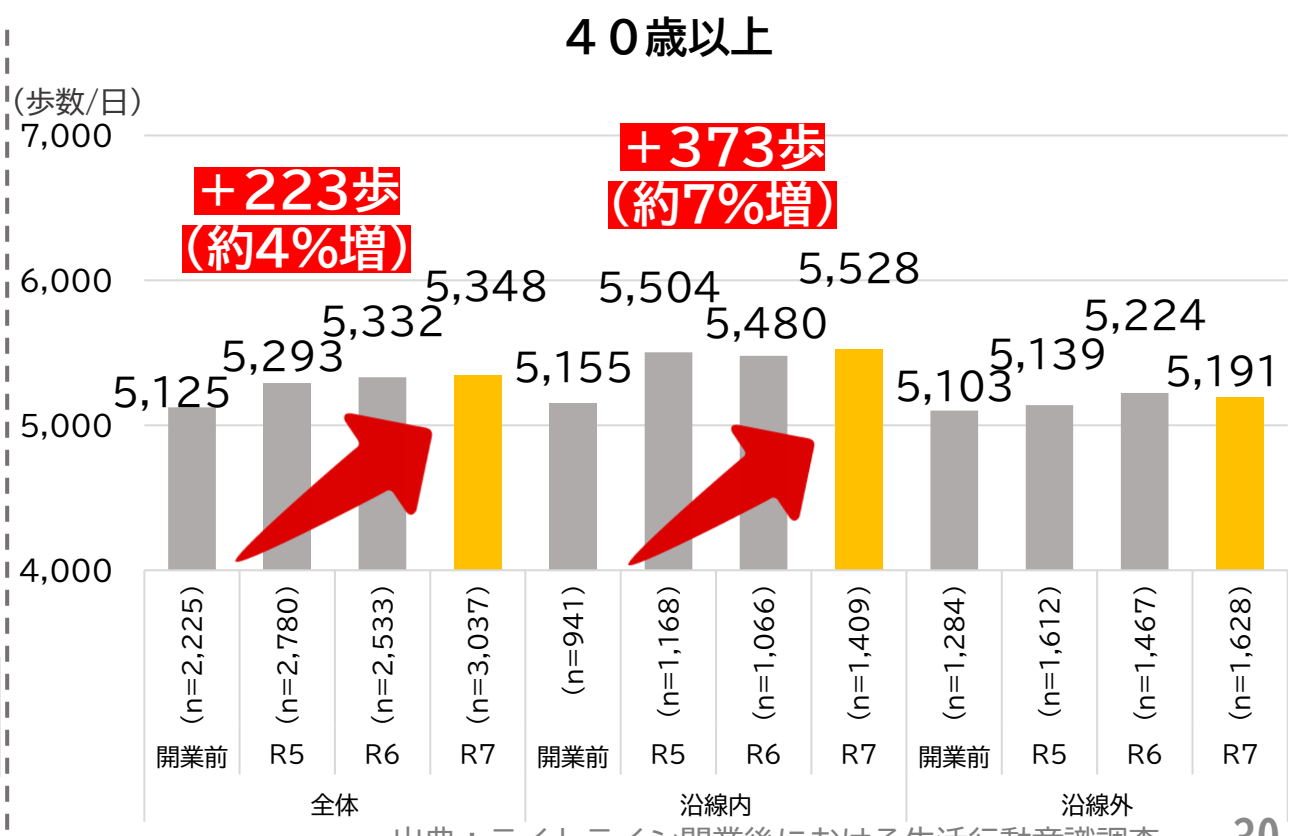
効果の対象：社会全体・住民生活Ａ　②
歩く機会の増加

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） （宇都宮市318,297人＋芳賀町9,948人）	×	３６５日	×	０．０６５～０．０７２円

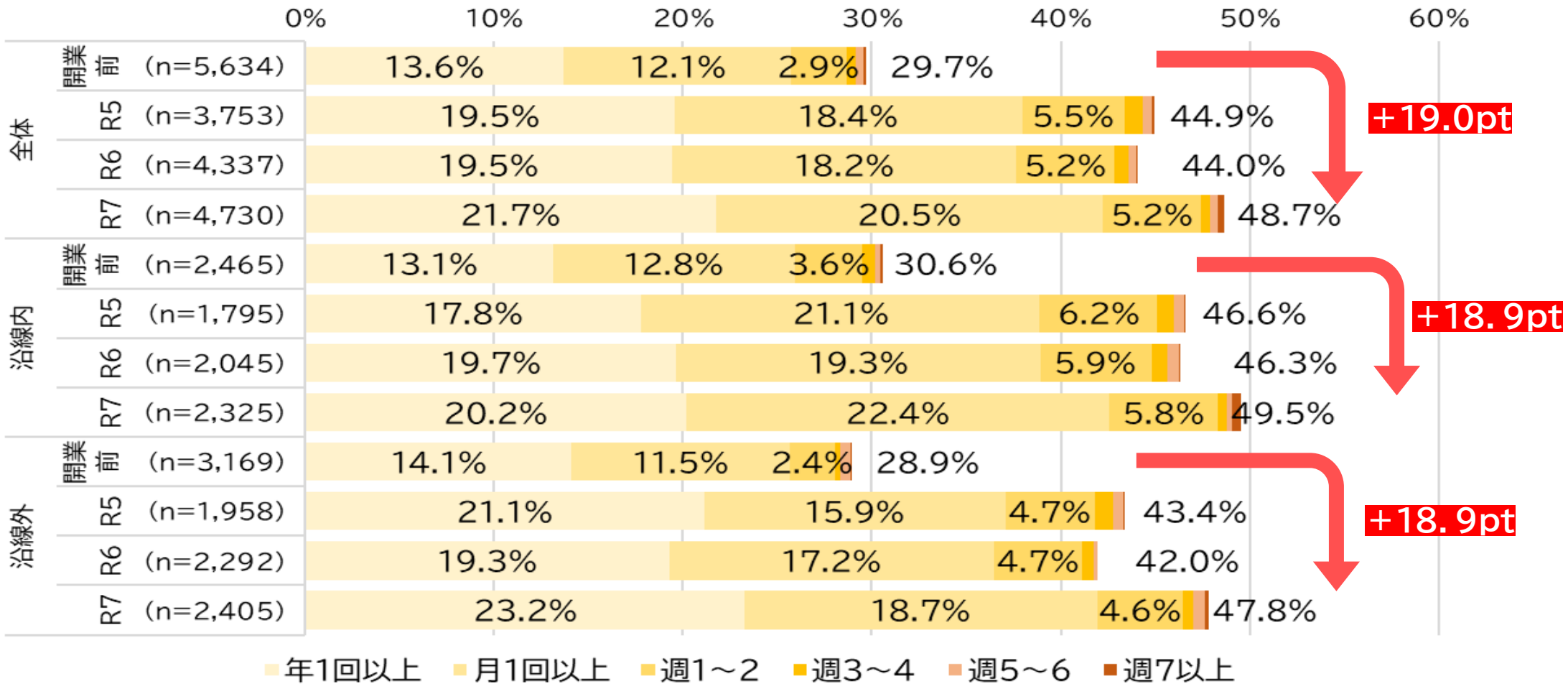
年間 約１７億円 ～ 約１９億円 の医療費抑制効果

効果の対象：社会全体・住民生活Ａ　③
交流機会の増加

把握手法	効果発現までの期間
アンケート	中期（６～１０年）

■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Ｒ７を比較して，全体的に中心市街地への来訪頻度は増加



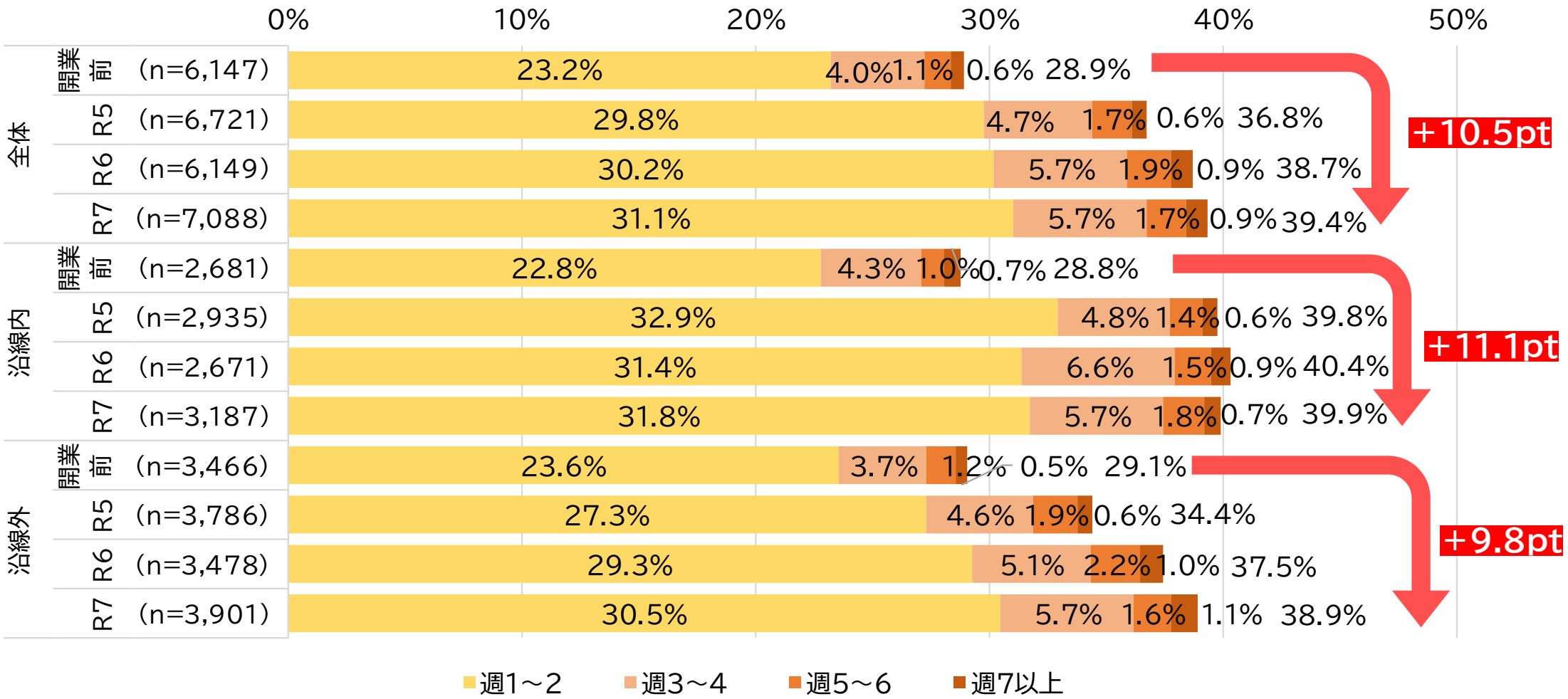
出典：ライトライン開業後における生活行動意識調査

効果の対象：社会全体・住民生活Ａ　③
交流機会の増加

把握手法	効果発現までの期間
アンケート	中期（６～１０年）

■社交・食事・娯楽の頻度（週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，増加している。



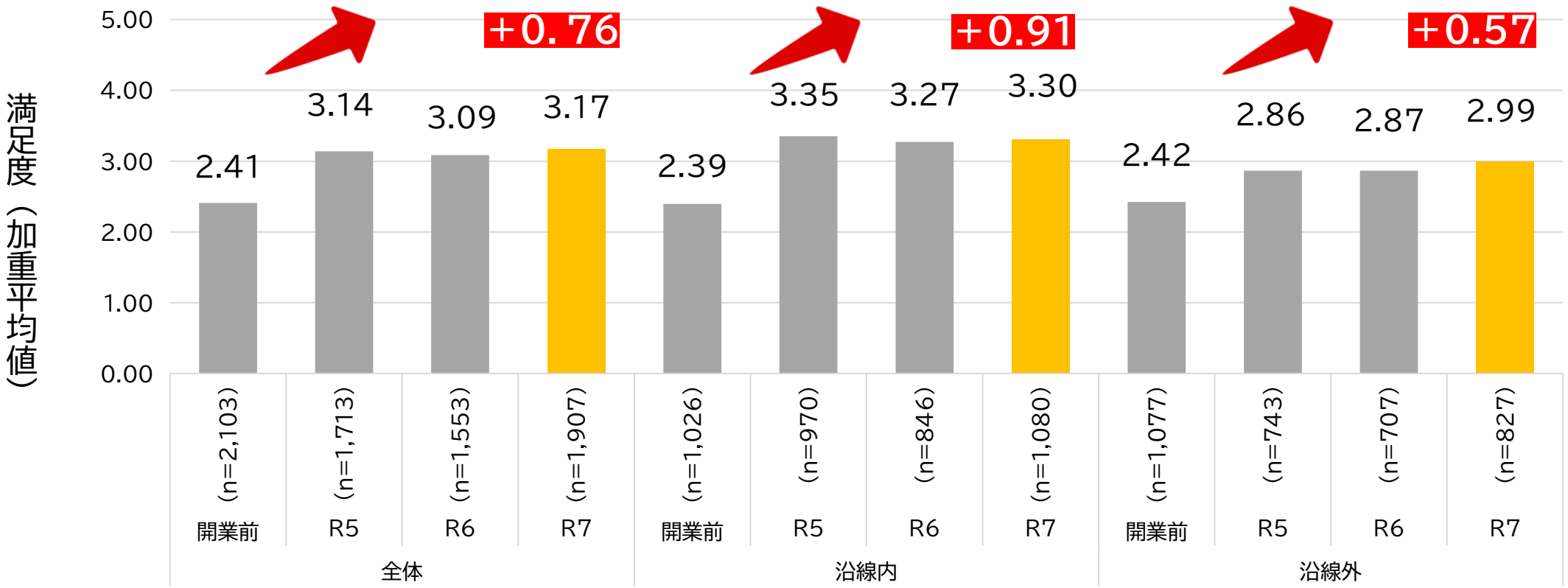
出典：ライトライン開業後における生活行動意識調査

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	効果発現までの期間
アンケート	中期（６～１０年）～長期（１０年以上）

■公共交通全体の満足度（５段階評価）

- 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点増加



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

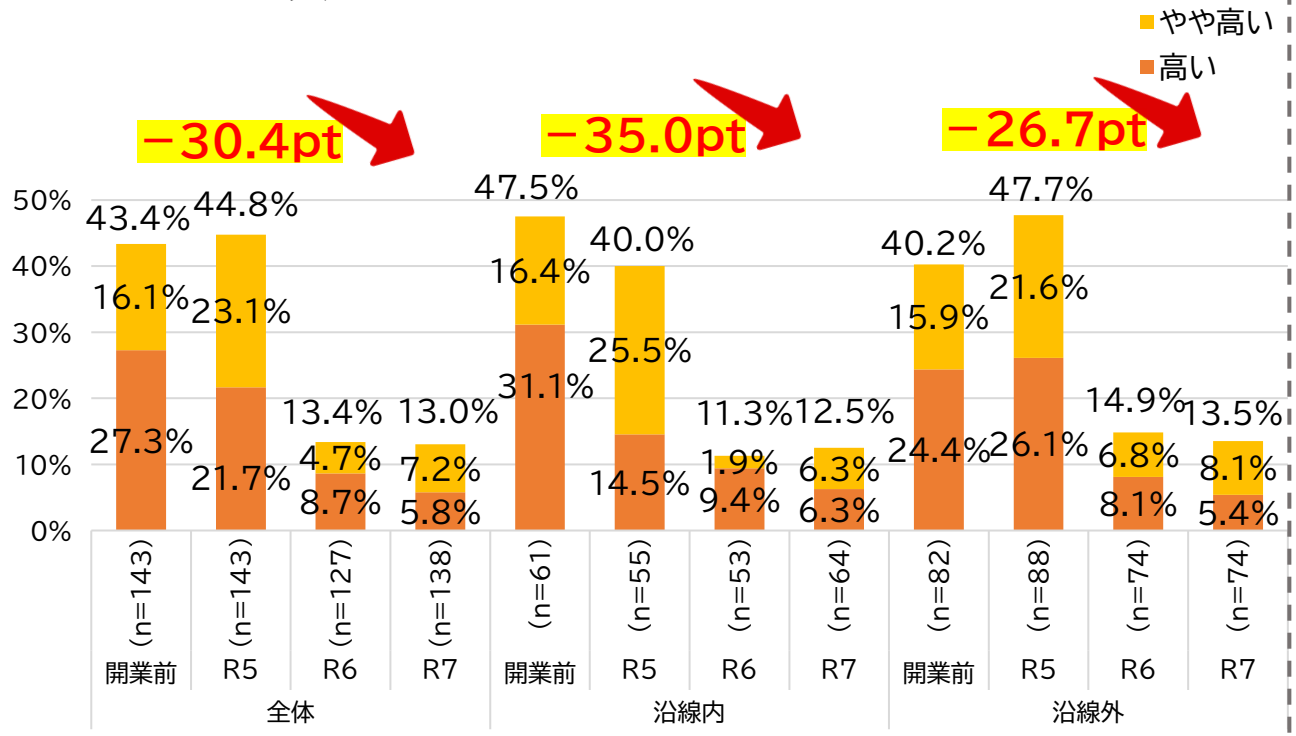
効果の対象：社会全体・住民生活Ａ　⑤
送迎負担の軽減

把握手法	効果発現までの期間
アンケート	中期（６～１０年）

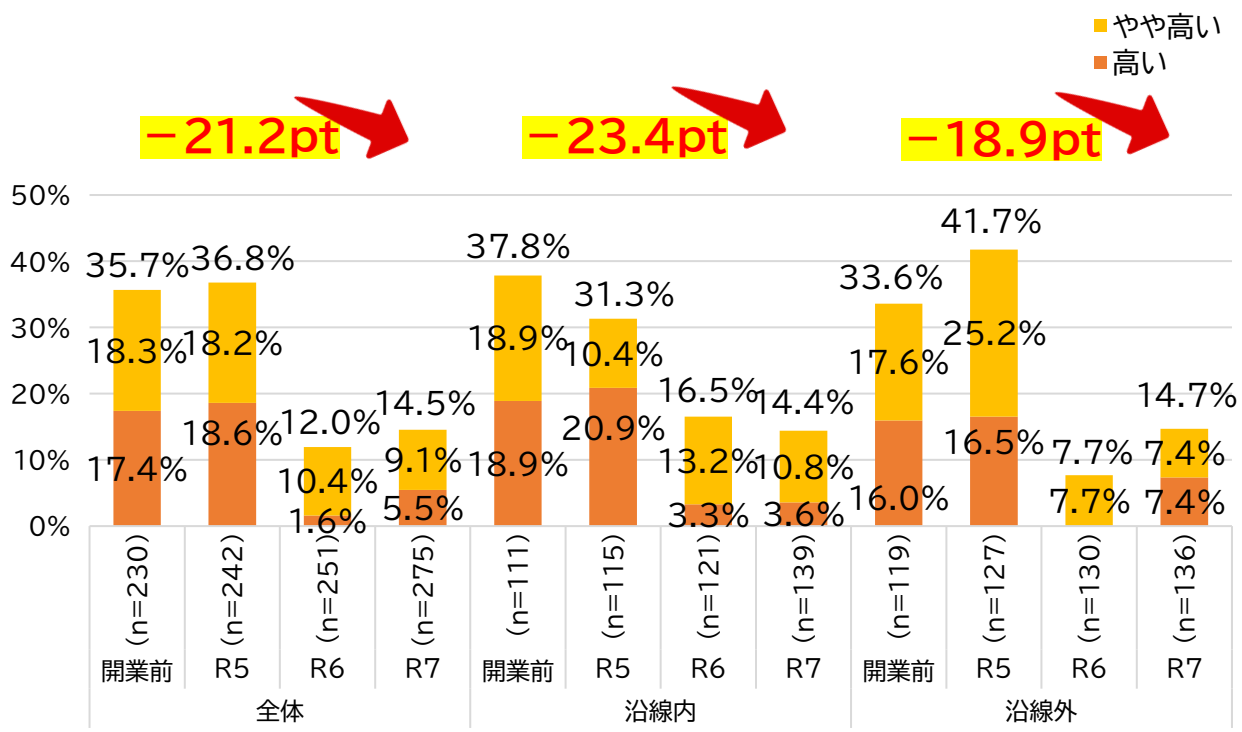
■送迎の負担感（通院・介護での送迎（週1回以上）・保育園・幼稚園等での送迎（週1回以上）について集計）

- 開業前と比較して，全体的に送迎に係る負担感は減少

通院・介護
〈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）〉



※　Ｒ６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
（Ｒ６以降の調査においては，満足度を「低い」・「やや低い」と選択した回答を抽出）
（Ｒ５・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）

出典：ライトライン開業後における生活行動意識調査

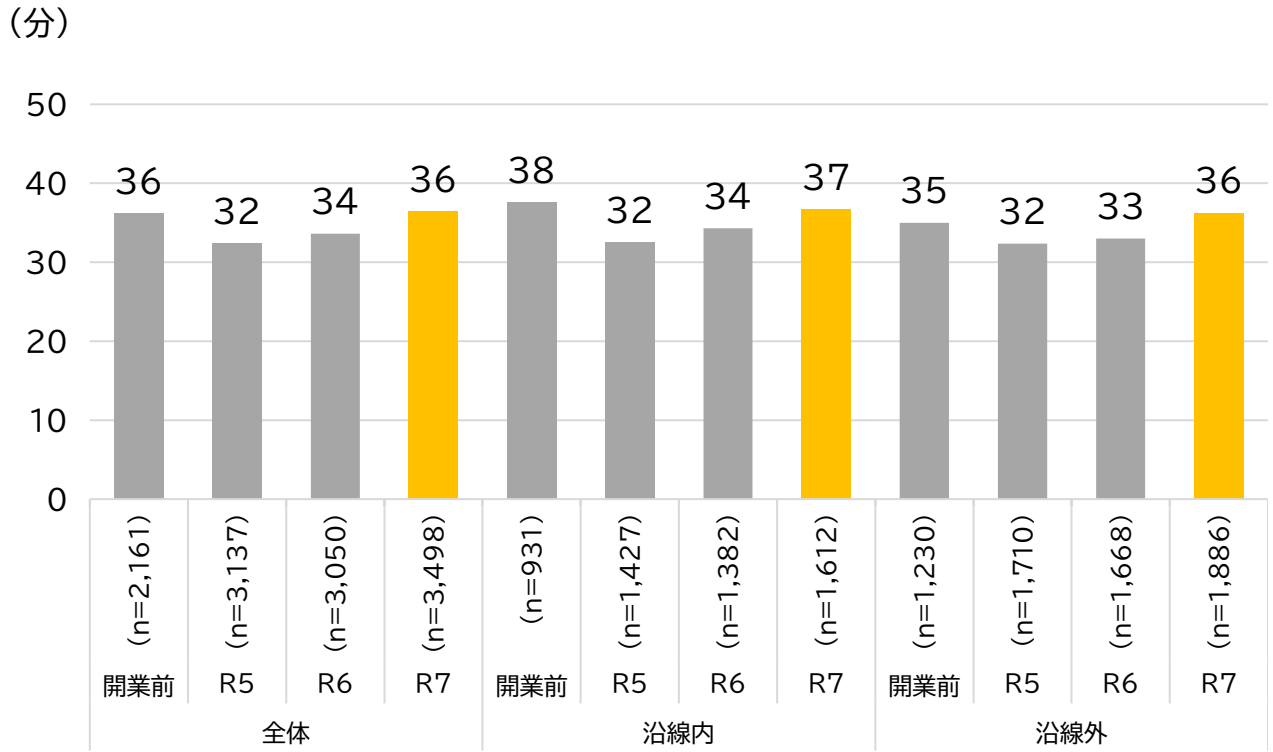
効果の対象：社会全体・住民生活Ａ　⑥
目的地への移動に要する時間の短縮

把握手法	効果発現までの期間
アンケート	中期（６～１０年）

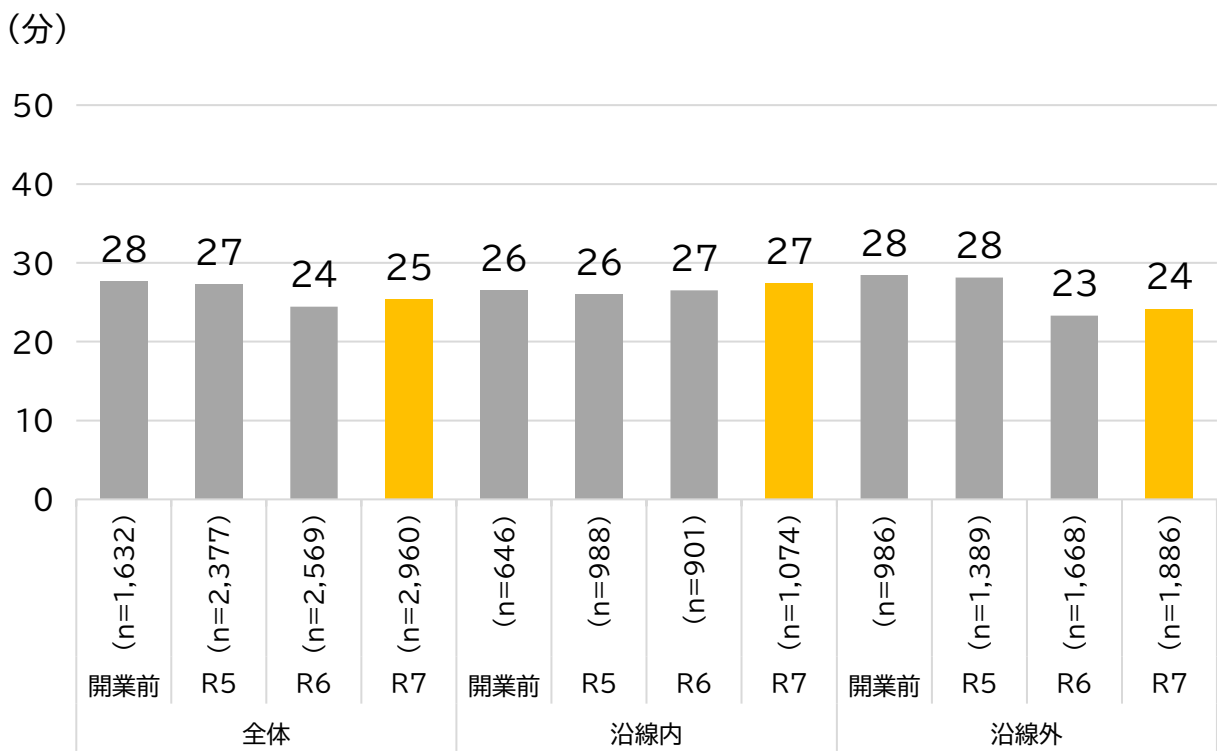
■通勤の平均所要時間の変化

- 開業前とＲ７を比較して，全体として通勤にかかる所要時間は横ばい
- 通勤手段が「自動車（運転）」の回答者において，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



出典：ライトライン開業後における生活行動意識調査

ＥＴＣ２．０データによる分析

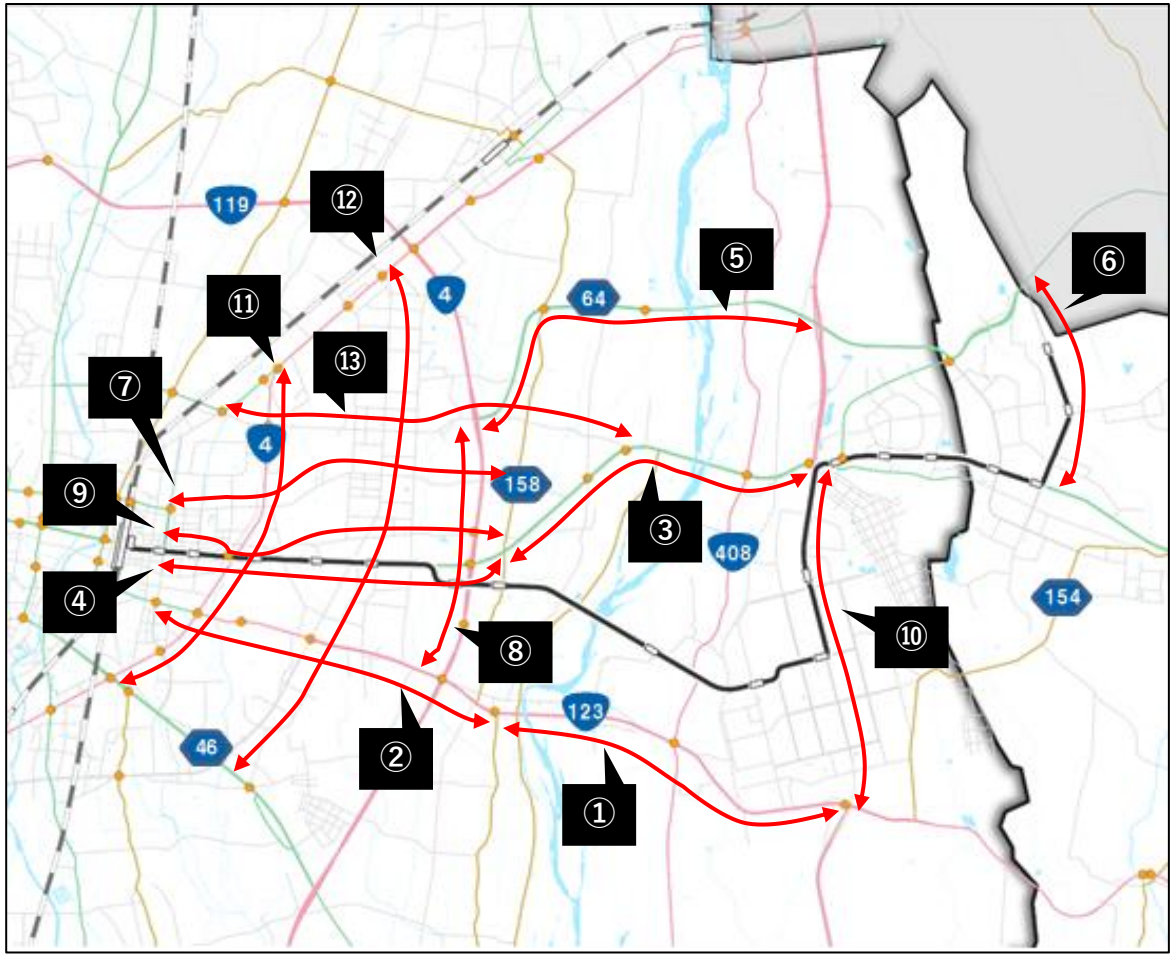
- ＥＴＣ２．０データを用いてライトライン並行路線等における「平均所要時間の変化」を把握
- 分析対象については，ライトライン並行路線や交通状況の変化が確認された**１３区間を設定**した。
- 期間については，開業前後を比較するため，**２０２３年と２０２４年の各６月の３０日間を比較**した。

▼分析対象区間

区分	分析対象区間
ライトライン並行路線	①国道123号:水戸街道_渡河区間 ②国道123号:水戸街道_市街部区間 ③県道64号:鬼怒通り_渡河区間 ④県道64号:鬼怒通り_市街部区間 ⑤県道64号:宇都宮テクノ街道_渡河区間 ⑥町道3･3･4号台の原下原線:かしの森公園通り
開業前後で変化が確認された路線(*)	⑦市道920号～ 市道319号:白楊高通り･泉ヶ丘通り ⑧国道4号:寺内交差点～石井交差点区間 ⑨市道929号～市道1635号線:柳田街道 ⑩市道1433号線:清原中央通り
その他区間	⑪国道4号:宇都宮市東町交差点 ～築瀬3丁目交差点区間 ⑫市道1175線･市道2690線:産業通り ⑬市道21号:競輪場通り･越戸通り･平出街道

(*):LRT開業前･後を比較して速度改善がみられた路線，OD量の変化が確認された路線，主要渋滞箇所を含む路線，速度悪化を含む速度変化が確認された路線を抽出

▼分析対象区間の位置図



出典：第３回 芳賀・宇都宮地域交通対策協議会資料より

ＥＴＣ２．０データによる分析
所要時間が短縮した主な路線

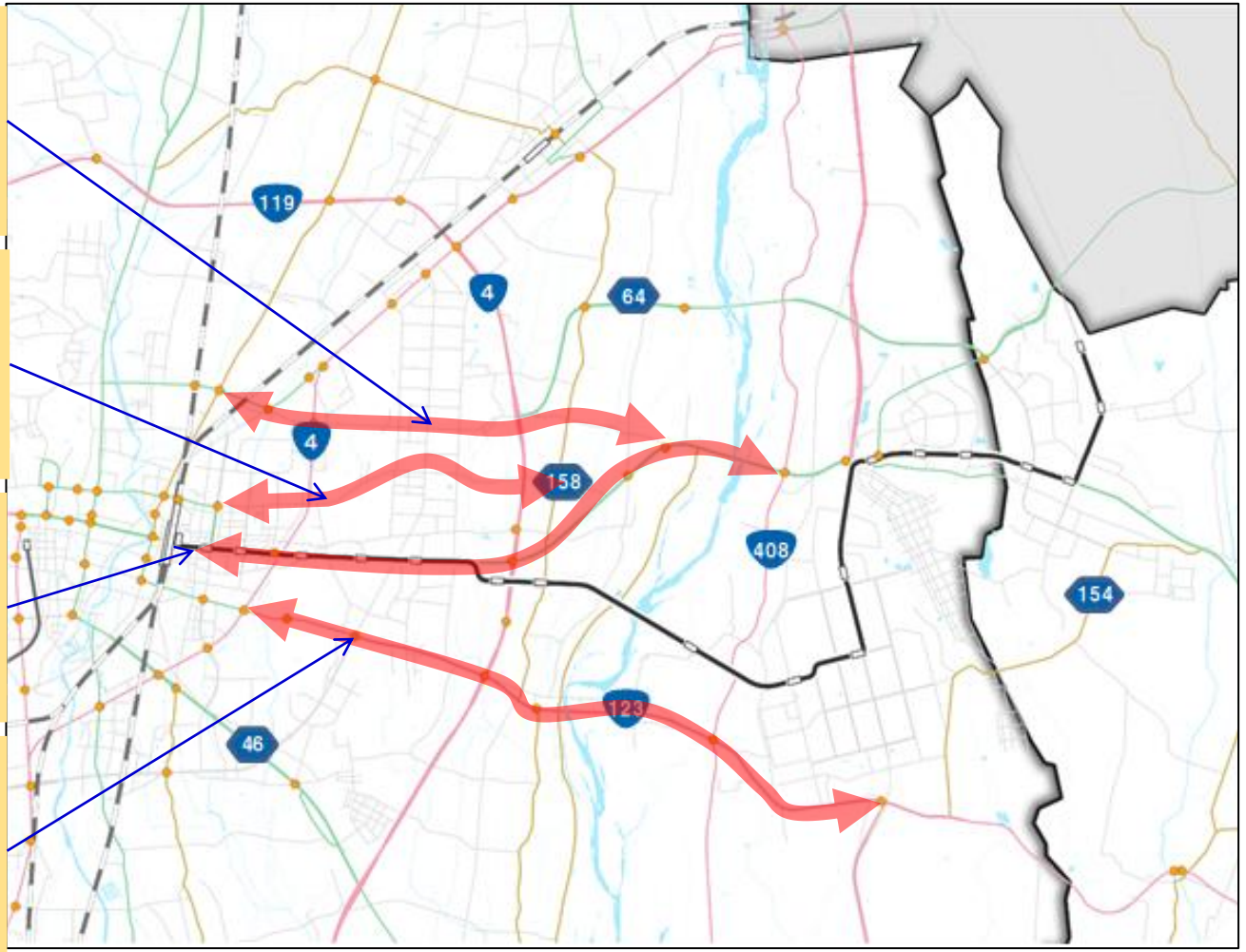
- 選定した１３路線の所要時間は，**東西・南北方向ともに，概ね短縮していることを確認**した。
- そのうち，以下の路線において，**所要時間の短縮が顕著**であった。

＜平日＞
⑬競輪場通り･越戸通り･平出街道
平均所要時間の短縮：
朝ピークの東進方向で2分以上短縮
夕ピークの西進方向で2分以上短縮

＜平日＞
⑦白楊高通り･泉ヶ丘通り
平均所要時間の短縮：
朝ピークの東進方向で約2分短縮
夕ピークの西進方向で約5分短縮

＜平日＞
③④鬼怒通り
平均所要時間の短縮：
朝ピークの東進方向で2分以上短縮
夕ピークの西進方向が約1分短縮

＜平日＞
①②水戸街道
平均所要時間の短縮：
朝ピークの両方向で2分以上短縮
夕ピークの西進方向で2分以上短縮



出典：第３回 芳賀・宇都宮地域交通対策協議会資料より

参考

ＥＴＣ２．０データによる分析
平均所要時間の変化（平日朝ピーク：７・８時台）

- ライトライン並行路線（①②③④⑤⑦⑨⑬）の平均所要時間は，概ね東進・西進方向ともに短縮傾向にある。
- 南北方向の路線（⑥⑧⑩⑪⑫）の平均所要時間は，概ね南下・北上方向とも短縮傾向にある。

▼分析対象区間の平均所要時間の変化（07・08時台） ※赤文字：1分以上短縮　緑表示：10%以上の短縮

路線・区間		平日 7時台 所要時間(分)						平日 8時台 所要時間(分)					
		東方向			西方向			東方向			西方向		
		開業前	開業後	変化	開業前	開業後	変化	開業前	開業後	変化	開業前	開業後	変化
ライトライン並行路線	①国道123号:水戸街道_渡河区間	10.3	9.3	-1.0	6.5	6.4	-0.1	9.3	8.3	-1.0	6.6	6.6	0.0
	②国道123号:水戸街道_市街部区間	14.8	12.1	-2.7	15.8	13.7	-2.1	10.3	10.2	-0.1	17.2	14.9	-2.3
	国道123号計	25.1	21.4	-3.7	22.3	20.1	-2.2	19.6	18.5	-1.1	23.8	21.5	-2.3
	③県道64号:鬼怒通り_渡河区間	15.3	15.1	-0.2	6.2	6.0	-0.2	14.7	13.3	-1.4	5.9	5.8	-0.1
	④県道64号:鬼怒通り_市街部区間	11.6	9.7	-1.9	12.5	11.1	-1.4	9.4	8.9	-0.5	13.3	13.8	0.5
	県道64号計	26.9	24.8	-2.1	18.7	17.1	-1.6	24.1	22.2	-1.9	19.2	19.6	0.4
	⑤県道64号:宇都宮テクノ街道_渡河区間	15.5	14.4	-1.1	8.0	7.8	-0.2	14.9	12.3	-2.6	8.1	7.8	-0.3
	⑦市道920号～市道319号:白楊高通り・泉ヶ丘通り	17.3	15.5	-1.8	15.1	13.4	-1.7	14.6	15.2	0.6	16.6	14.7	-1.9
	⑨市道929号～市道1635号線:柳田街道	13.4	12.2	-1.2	11.8	12.1	0.3	13.6	12.5	-1.1	13.1	13.5	0.4
	⑬市道21号:競輪場通り・越戸通り・平出街道	20.6	18.3	-2.3	14.1	13.4	-0.7	14.9	15.0	0.1	16.3	14.8	-1.5

路線・区間		平日 7時台 所要時間(分)						平日 8時台 所要時間(分)					
		北方向			南方向			北方向			南方向		
		開業前	開業後	変化	開業前	開業後	変化	開業前	開業後	変化	開業前	開業後	変化
南北路線	⑥町道3・3・4号台の原下原線:かしの森公園通り	6.4	5.8	-0.6	5.9	5.7	-0.2	5.9	6.5	0.6	6.1	6.2	0.1
	⑧国道4号:寺内交差点～石井交差点区間	8.4	8.0	-0.4	7.3	6.4	-0.9	8.6	8.2	-0.4	7.4	5.4	-2.0
	⑩市道1433号線:清原中央通り	8.1	7.8	-0.3	5.6	5.9	0.3	8.3	8.2	-0.1	5.7	5.9	0.2
	⑪国道4号:宇都宮市東町交差点～築瀬3丁目交差点区間	15.6	14.2	-1.4	11.6	11.6	0.0	16.0	14.3	-1.7	14.0	13.6	-0.4
	⑫市道1175線・市道2690線:産業通り	19.6	17.7	-1.9	14.2	13.2	-1.0	17.5	15.7	-1.8	15.9	15.0	-0.9

出典：第３回 芳賀・宇都宮地域交通対策協議会資料より

参考

ＥＴＣ２．０データによる分析
平均所要時間の変化（平日夕ピーク：１７・１８時台）

- ライトライン並行路線の平均所要時間は，東進方向では路線により微減･微増どちらもあるが，西進方向では概ね短縮傾向にある。
- 南北方向の路線の平均所要時間は，南下･北上方向ともに概ね短縮傾向にある。

▼分析対象区間の平均所要時間の変化（07・08時台）※赤文字：1分以上短縮　緑表示：10%以上の短縮

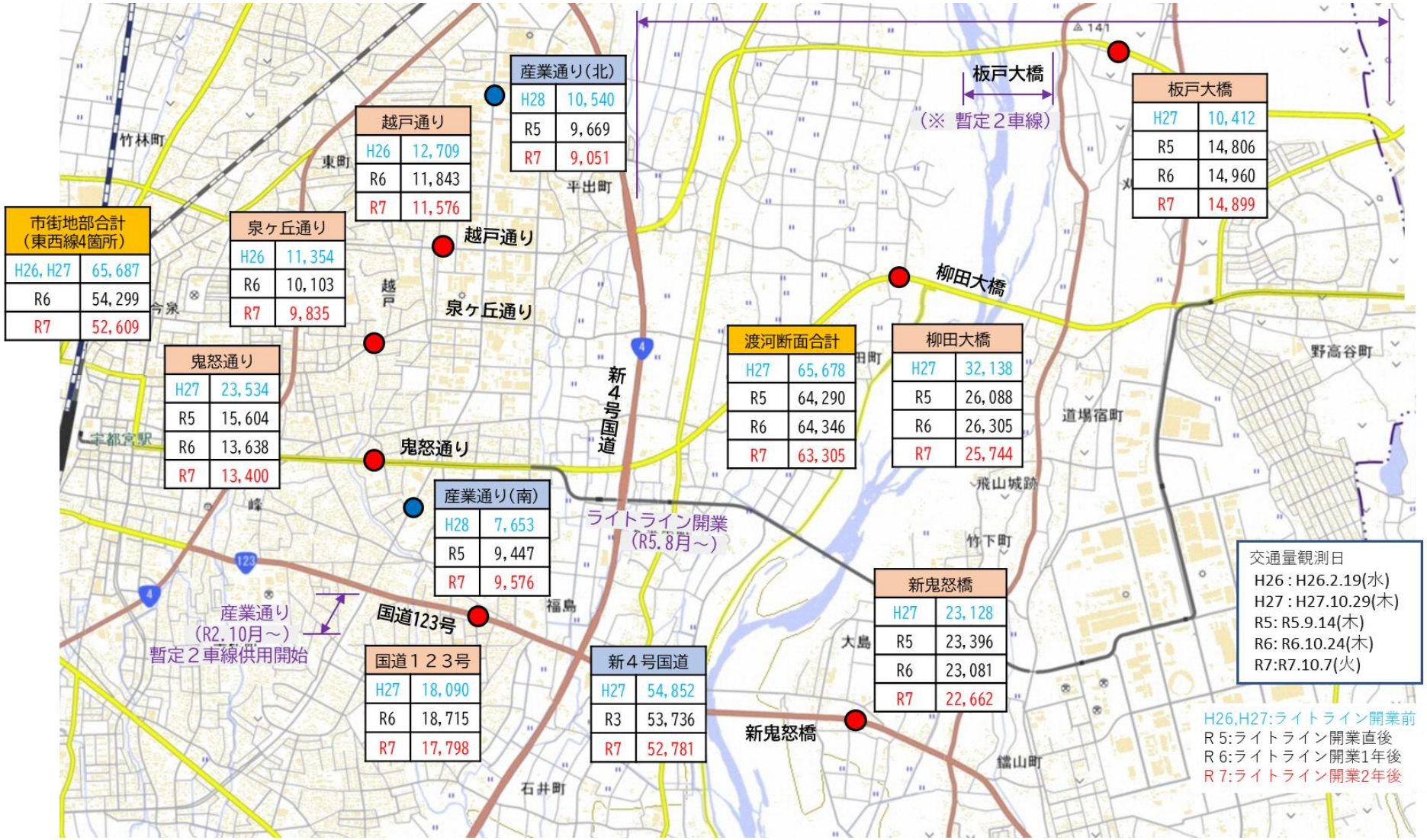
	路線･区間	平日 17時台 所要時間(分) 東方向 開業前	開業後	変化	西方向 開業前	開業後	変化	平日 18時台 所要時間(分) 東方向 開業前	開業後	変化	西方向 開業前	開業後	変化
ライトライン並行路線	①国道123号:水戸街道_渡河区間	7.8	7.8	0.0	8.7	7.8	-0.9	7.1	6.9	-0.2	7.0	6.3	-0.7
	②国道123号:水戸街道_市街部区間	10.2	10.4	0.2	16.6	15.6	-1.0	9.9	10.1	0.2	17.1	15.4	-1.7
	国道123号計	18.0	18.2	0.2	25.3	23.4	-1.9	17.0	17.0	0.0	24.1	21.7	-2.4
	③県道64号:鬼怒通り_渡河区間	7.0	6.8	-0.2	6.1	6.0	-0.1	6.8	6.8	0.0	5.8	5.8	0.0
	④県道64号:鬼怒通り_市街部区間	9.4	9.3	-0.1	14.5	14.4	-0.1	9.0	9.1	0.1	17.0	16.0	-1.0
	県道64号計	16.4	16.1	-0.3	20.6	20.4	-0.2	15.8	15.9	0.1	22.8	21.8	-1.0
	⑤県道64号:宇都宮テクノ街道_渡河区間	6.5	6.3	-0.2	7.3	7.3	0.0	6.3	6.5	0.2	7.5	7.2	-0.3
	⑦市道920号～市道319号:白楊高通り･泉ヶ丘通り	15.3	14.3	-1.0	17.7	15.9	-1.8	14.5	13.1	-1.4	20.3	15.7	-4.6
	⑨市道929号～市道1635号線:柳田街道	12.8	14.0	1.2	15.5	14.4	-1.1	12.5	13.1	0.6	16.9	14.6	-2.3
	⑬市道21号:競輪場通り･越戸通り･平出街道	14.2	14.9	0.7	20.5	19.3	-1.2	12.7	13.0	0.3	20.9	18.3	-2.6

	路線･区間	平日 17時台 所要時間(分) 北方向 開業前	開業後	変化	南方向 開業前	開業後	変化	平日 18時台 所要時間(分) 北方向 開業前	開業後	変化	南方向 開業前	開業後	変化
南北路線	⑥町道3･3･4号台の原下原線:かしの森公園通り	5.8	5.0	-0.8	7.4	5.3	-2.1	5.4	5.5	0.1	7.2	5.5	-1.7
	⑧国道4号:寺内交差点～石井交差点区間	6.5	6.0	-0.5	6.7	5.8	-0.9	6.6	6.0	-0.6	6.1	5.5	-0.6
	⑩市道1433号線:清原中央通り	10.7	9.3	-1.4	7.5	7.1	-0.4	6.1	6.4	0.3	5.8	6.1	0.3
	⑪国道4号:宇都宮市東町交差点～築瀬3丁目交差点区間	14.4	15.6	1.2	13.8	13.6	-0.2	15.9	16.0	0.1	14.5	13.8	-0.7
	⑫市道1175線･市道2690線:産業通り	18.8	16.9	-1.9	21.3	18.7	-2.6	16.0	14.6	-1.4	17.9	16.3	-1.6

出典：第３回 芳賀・宇都宮地域交通対策協議会資料より

宇都宮市東部地域の交通量推移について

- 東西路線の交通量は、前回調査（R6）に比べ、全ての道路で微減もしくは横ばいであり、市街地部・鬼怒川渡河断面では微減
- 南北路線の交通量は、前回調査（R3orR5）に比べ、新4号国道・産業通り（北）では微減、産業通り（南）では横ばい



出典：第３回 芳賀・宇都宮地域交通対策協議会資料より

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，ライトライン導入前から比較すると減少している。
- 直近の令和6年度と令和7年度の交通量を比較すると，変化量は少なくなっているが，減少傾向は継続している。

① 鬼怒川渡河部の交通量変化のまとめ【東西路線】

	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→R7	交通量が増加	交通量が減少	交通量が減少	交通量が減少
R6→R7	交通量が横ばい （変化量が少ない）	交通量が微減 （変化量が少ない）	交通量が微減 （変化量が少ない）	交通量が微減 （変化量が少ない）

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
R 5：ライトライン開業直後
R 6：ライトライン開業1年後
R 7：ライトライン開業2年後

② 市街地部の交通量変化のまとめ【東西路線】

	鬼怒通り	越戸通り、泉ヶ丘通り 国道123号	市街地部全体
H26→R7 H27→R7	交通量が減少	交通量が減少	交通量が減少
R6→R7	交通量が微減 （変化量が少ない）	交通量が微減 （変化量が少ない）	交通量が微減 （変化量が少ない）

【南北路線】

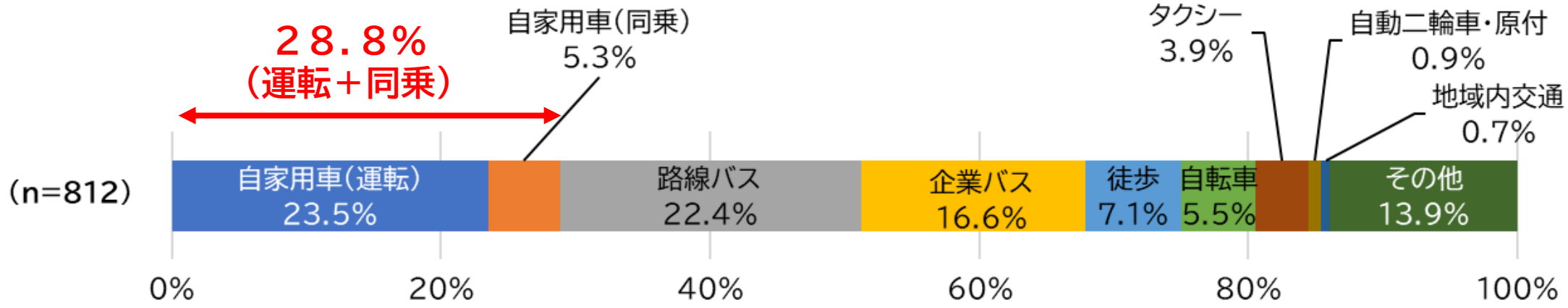
	新４号国道 産業通り（北）	産業通り（南）
H27→R7 H28→R7	交通量が減少	交通量が増加
R3→R7 R5→R7	交通量が微減 （変化量が少ない）	交通量が横ばい （変化量が少ない）

出典：第３回 芳賀・宇都宮地域交通対策協議会資料より

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）

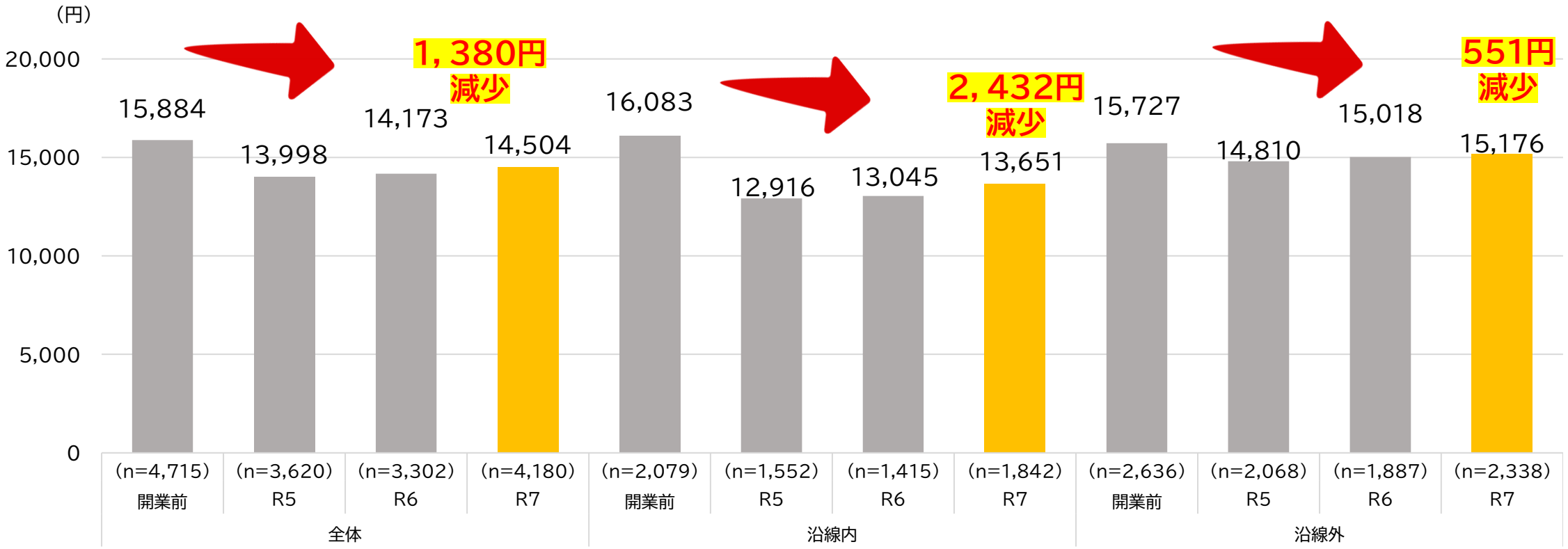
（令和６年度調査をもとにした転換台数 約５，０００台）

効果の対象：社会全体・住民生活Ａ　⑦
目的地への移動に要する費用の減少

把握手法	効果発現までの期間
アンケート	中期（６～１０年）

■世帯の１ヵ月あたり燃料費の変化

- 開業前とＲ７を比較して，全体的に燃料費は減少傾向
- 特に，沿線内は約２，５００円の大幅な減少



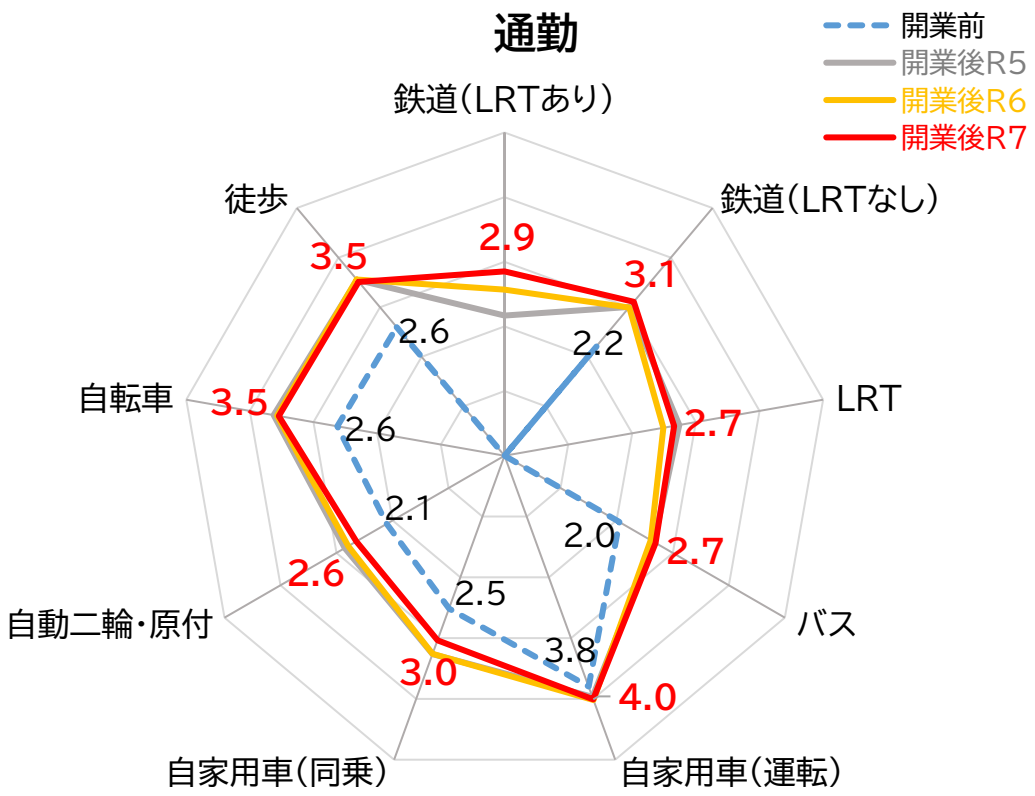
出典：ライトライン開業後における生活行動意識調査

効果の対象：社会全体・住民生活Ａ　⑧／⑨
通学環境の満足度の向上／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	中期（６～１０年）

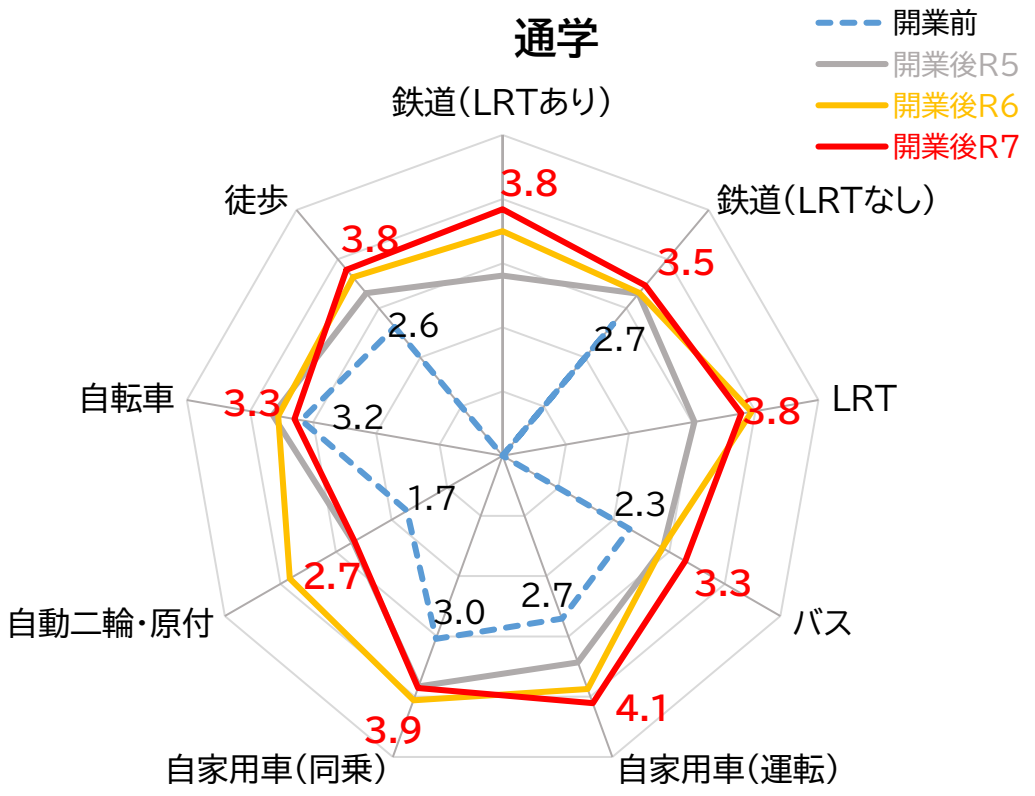
■通勤・通学目的外出時の交通手段別の満足度

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



	開業前	R5	R6	R7
加重平均	2.56	3.09	3.10	3.12

開業前比較
＋0.56増



	開業前	R5	R6	R7
加重平均	2.61	3.21	3.62	3.56

開業前比較
＋0.95増

出典：ライトライン開業後における生活行動意識調査

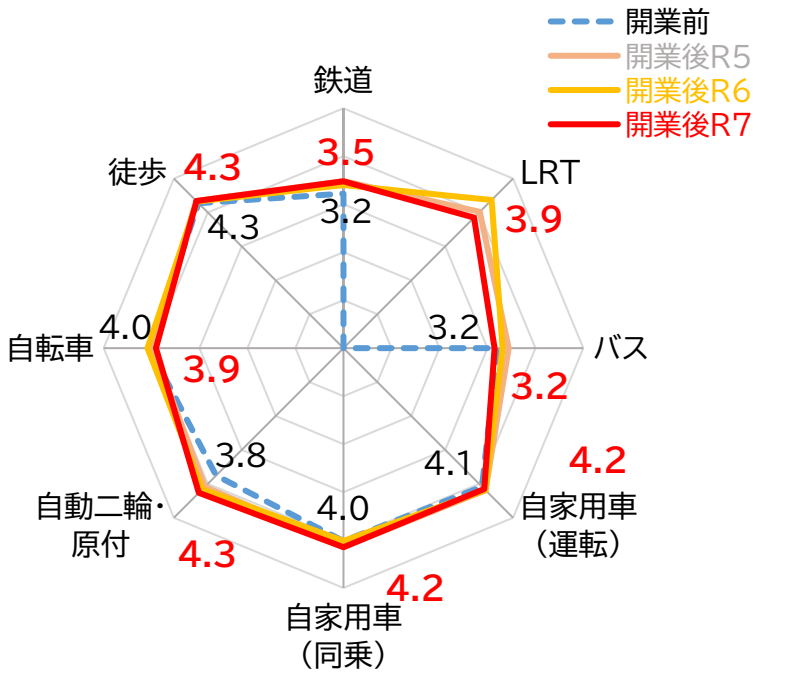
効果の対象：社会全体・住民生活Ａ　⑩
買い物・通院などの移動環境の満足度の向上

把握手法	効果発現までの期間
アンケート	中期（６～１０年）

■買い物・通院目的外出時の交通手段別の満足度

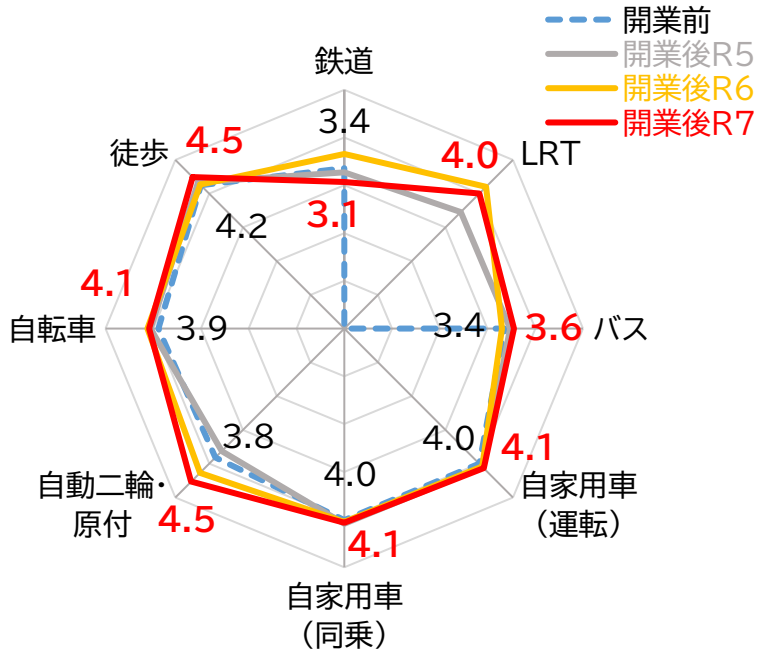
買い物・通院などの移動環境の満足度は，開業前からいずれも高い傾向にあり，開業後も同様の傾向

買物



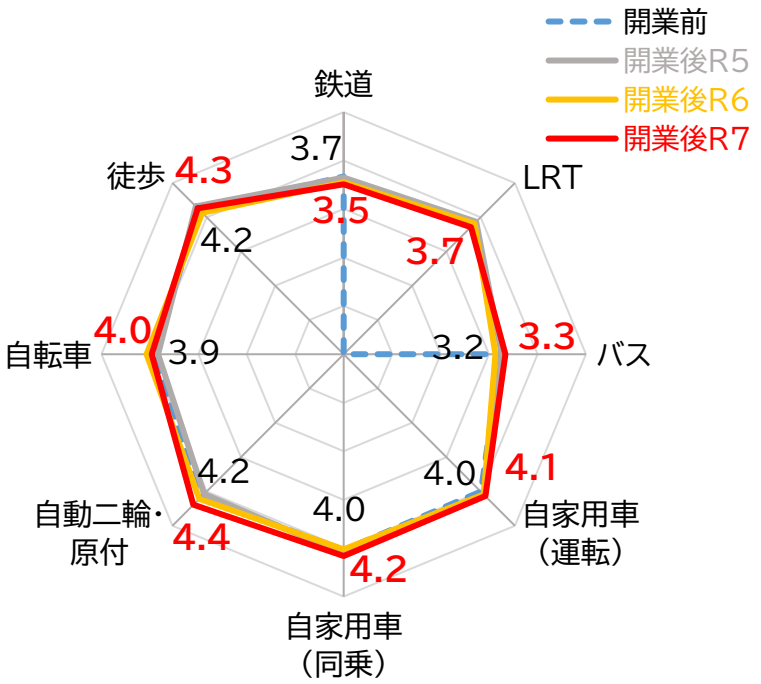
	開業前	R5	R6	R7
加重平均	3.80	3.96	3.98	3.91

通院



	開業前	R5	R6	R7
加重平均	3.81	3.80	3.99	3.99

食事・外交・娯楽



	開業前	R5	R6	R7
加重平均	3.89	3.91	3.88	3.93

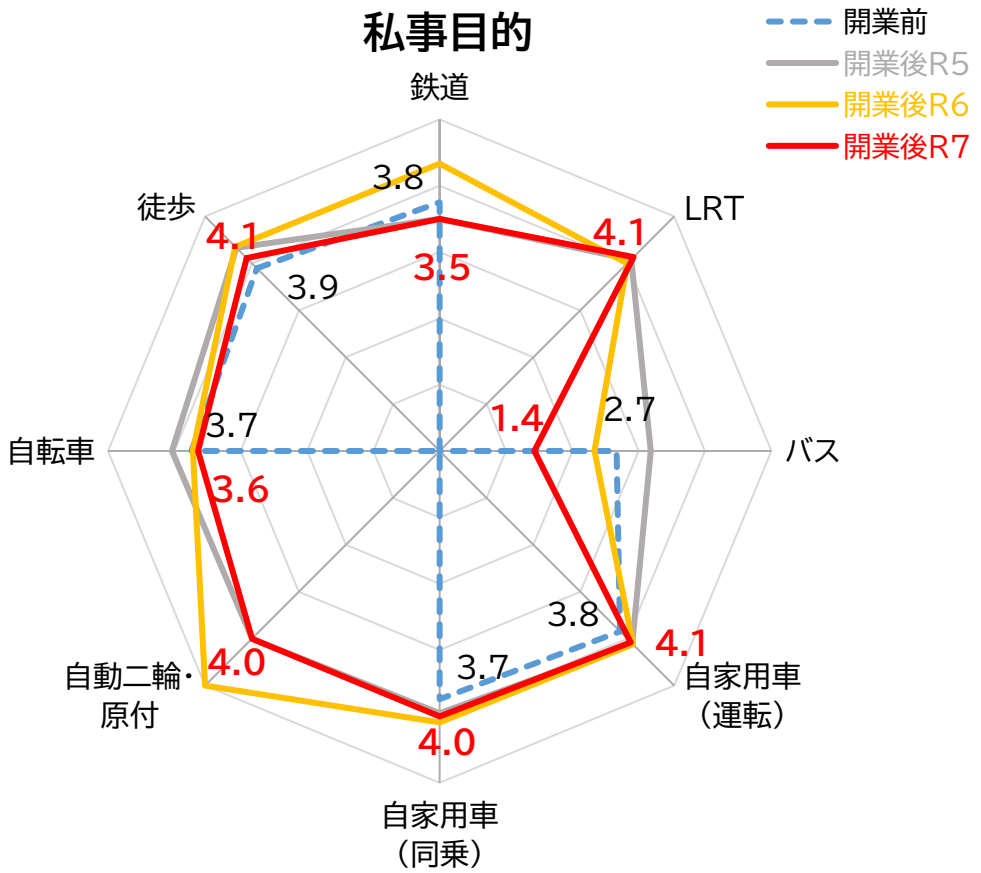
出典：ライトライン開業後における生活行動意識調査

効果の対象：社会全体・住民生活Ａ　⑪
子育て世代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	中期（６～１０年）

■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，バスを除いた交通手段でやや増加



	開業前	R5	R6	R7
加重平均	2.98	3.90	3.99	3.61

開業前比較＋0.63増

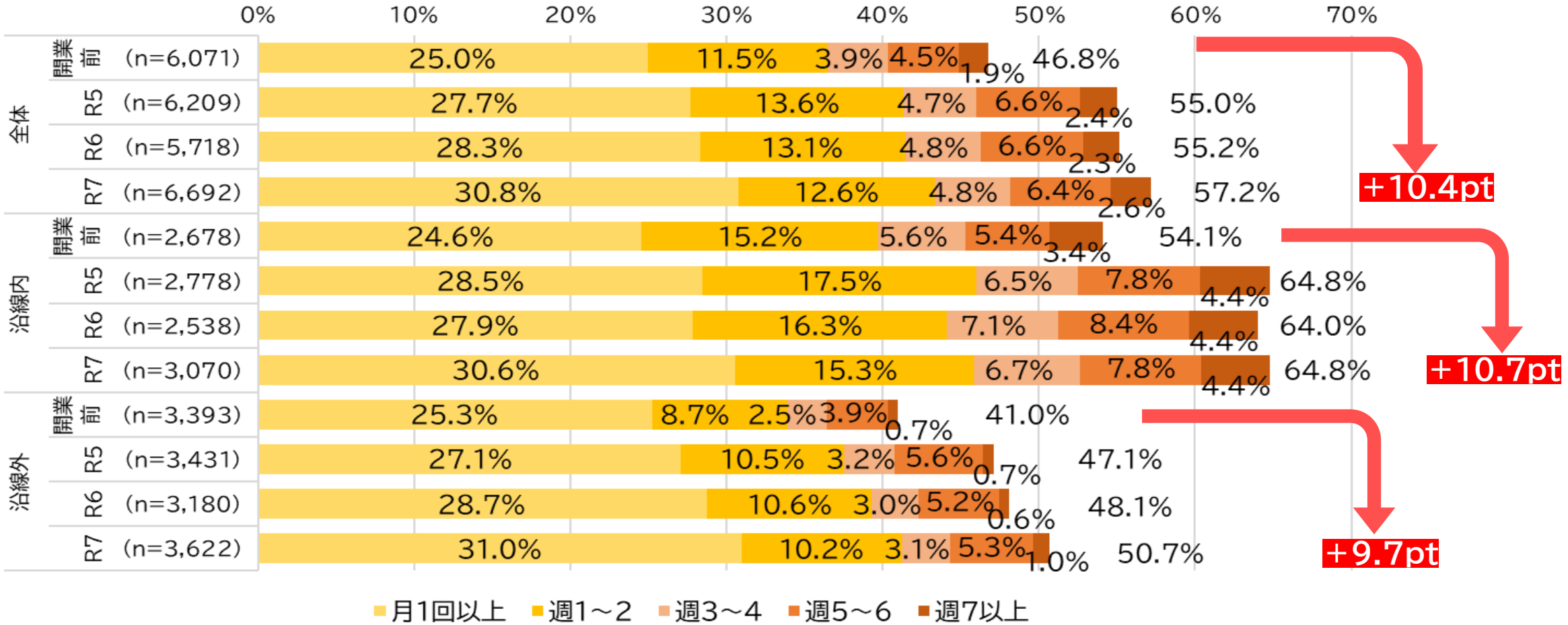
出典：ライトライン開業後における生活行動意識調査

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

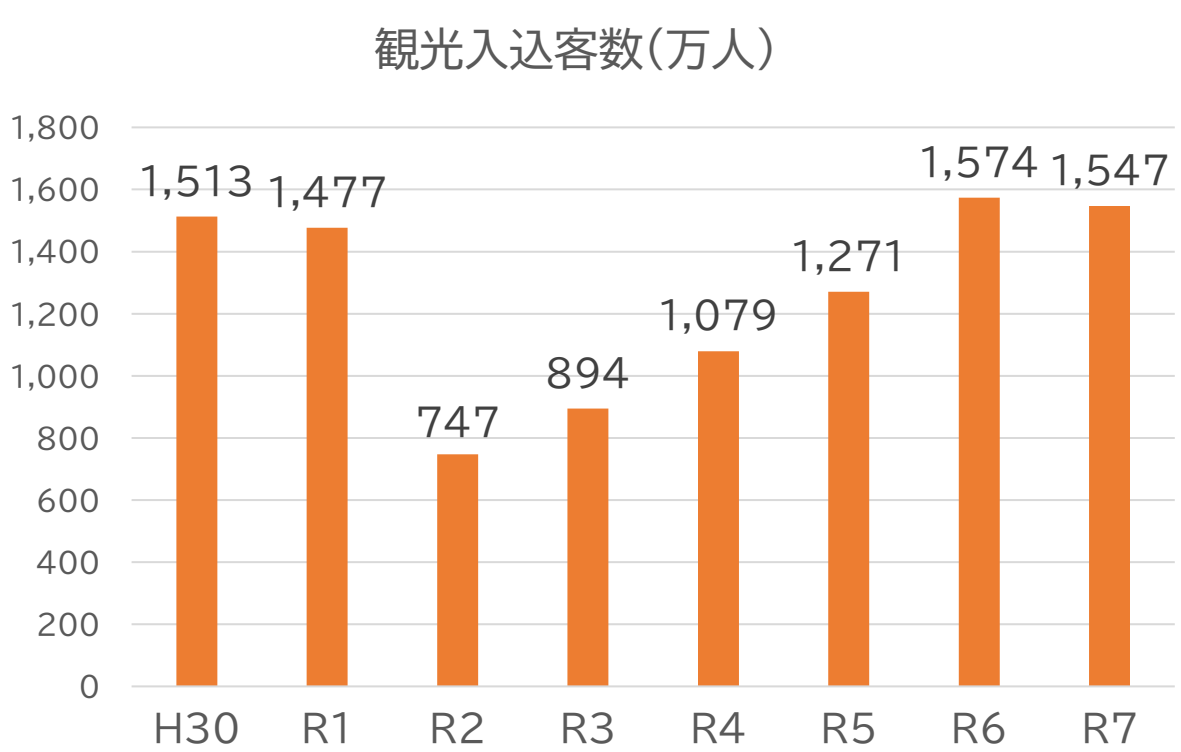


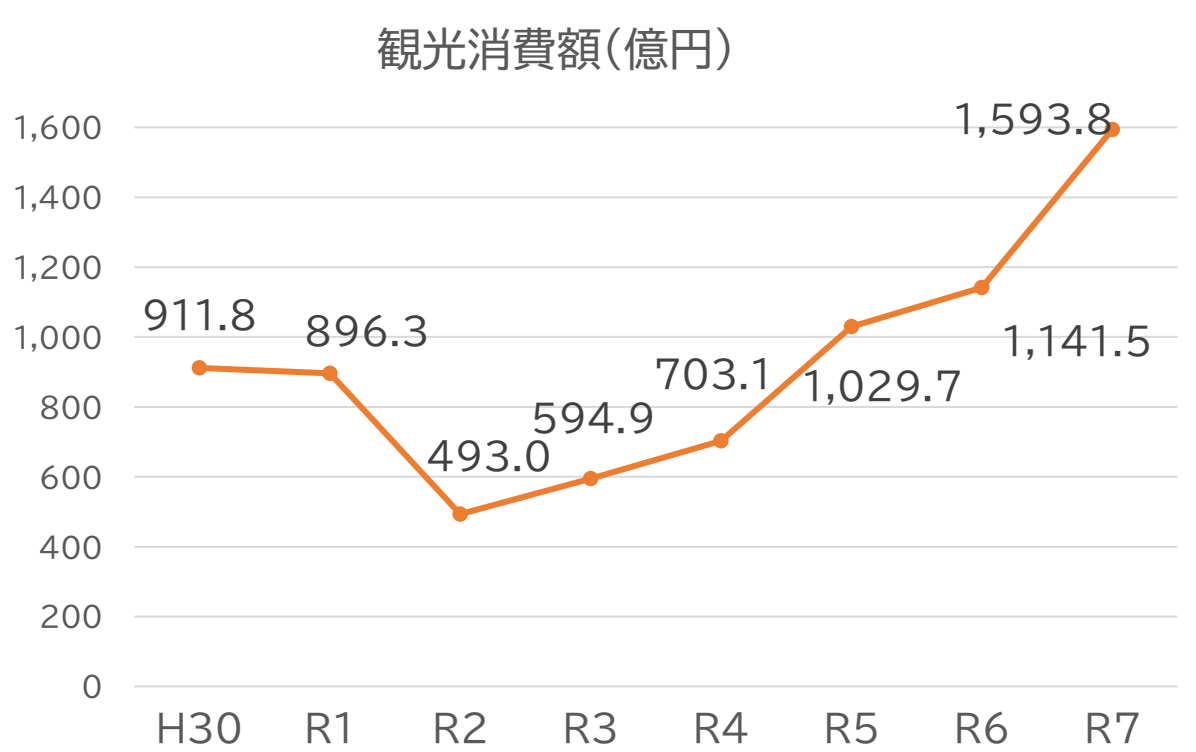
出典：ライトライン開業後における生活行動意識調査

効果の対象：社会全体・地域経済Ｂ　⑥
観光客数の維持・増加

把握手法	効果発現までの期間
各種統計	中期（６～１０年）

・　観光入込客数はコロナ禍ピーク時（Ｒ２）から回復傾向となっており，コロナ禍前（Ｈ３０）よりも回復し，Ｒ７にかけてその状態を維持している。
・　観光消費額も同様にＲ２から上昇傾向が続いており，Ｈ３０以降でＲ７が最も高くなっている。





出典：宇都宮市「観光動態調査」

ＬＲＴの乗車を目的にとした観光がもたらす経済波及効果の試算

①．宇都宮市観光動態調査における「年間観光消費額」と「観光入込客数」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ＬＲＴへの乗車を目的と回答した人の割合」から「ＬＲＴ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。

年間観光消費額（R7）		年間観光客入込客数（R7）		１人当たりの観光消費額（R7）	
１，５９４億円	÷	１，５４７万人	＝	１０，３０４円／人	・・・①

観光入込客数（R7）		来訪者のうち「ＬＲＴへの乗車」目的と回答した方の割合		「ＬＲＴへの乗車」を目的とした来訪者数	
１，５４７万人	×	７．８％	＝	１２０．７万人	・・・②

出典：宇都宮市「観光動態調査」をもとに算出

ライトラインがもたらしたＲ７観光消費額

① × ② ＝ **１２４億円**

観光消費による経済波及効果 → １６５．８億円

（平成２７年産業連関表により算出）

約１６５．８億円 の経済波及効果

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）～ 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。

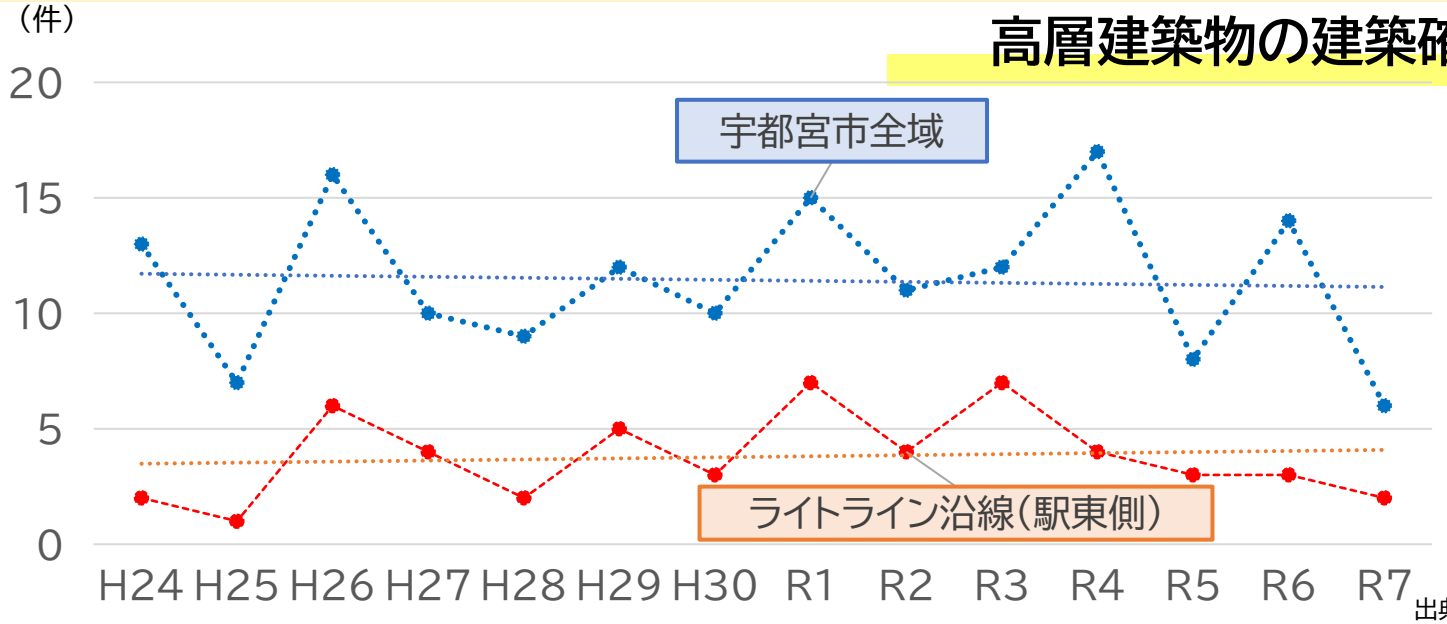




図. 宇都宮駅東付近のマンション

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%**
町で**約7%** **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⇒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)

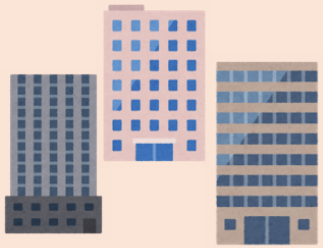
約7%増　R8時点でH24を上回る水準まで上昇

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。**





○　アンケート調査について

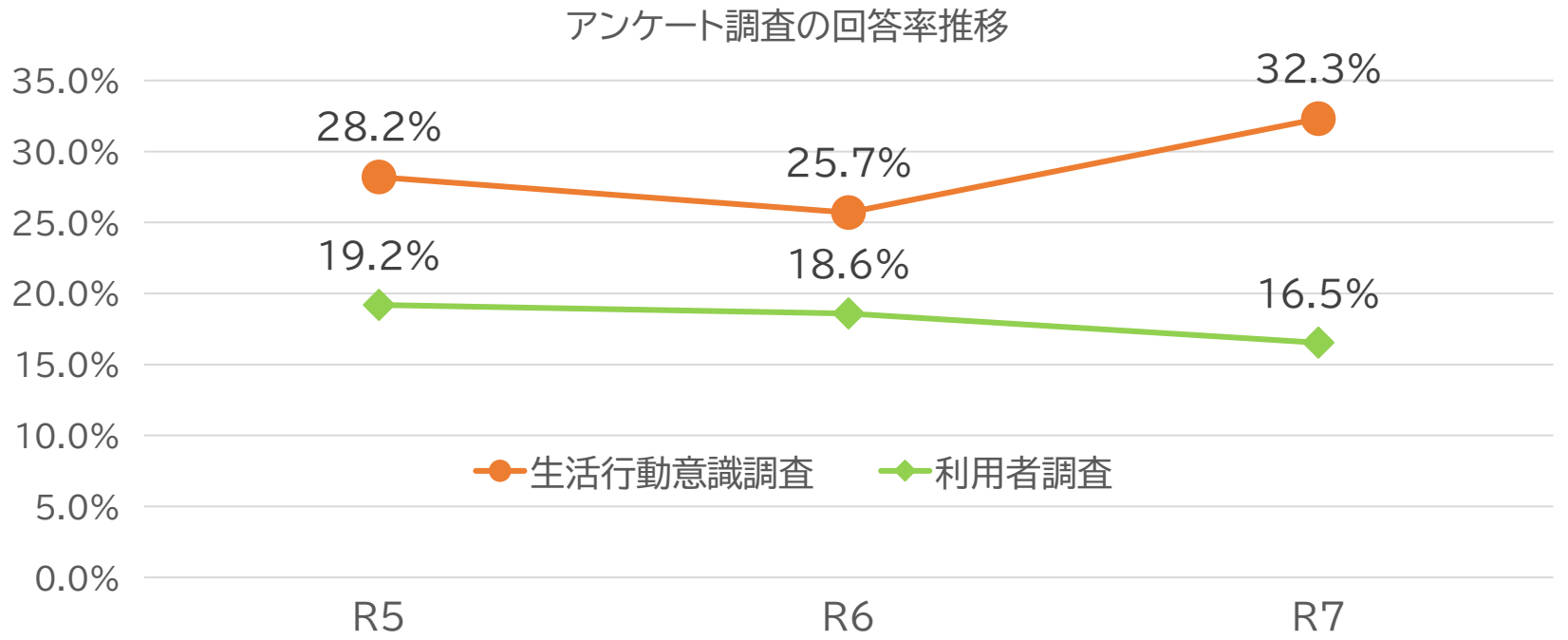
評価に当たり実施した調査①（住民等アンケート調査）

	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	過年度に実施した「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７年１１月２５日（木）～郵送開始	令和７年１１月１２日（水）～ １１月１４日（金）（３日間）
回収期間	令和７年１１月２５日（木）～ 令和８年１月１６日（金）（約２か月半）	令和７年１１月１２日（水）～ 令和８年１月１６日（金）（約３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及び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及び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）	７，０００人
回収数	５，３３０件（目標：４，５０５件） （内訳）インターネット回答：１，８２１件 郵送回答：３，５０９件	１，１５７票（目標：７５０票） （内訳）インターネット回答：５９３件 郵送回答：５６４件
回収率	３２．３％（目標：２７．３％）	１６．５％（目標：１０．７％）

参考

アンケート調査の回収率（Ｒ５～Ｒ７調査）

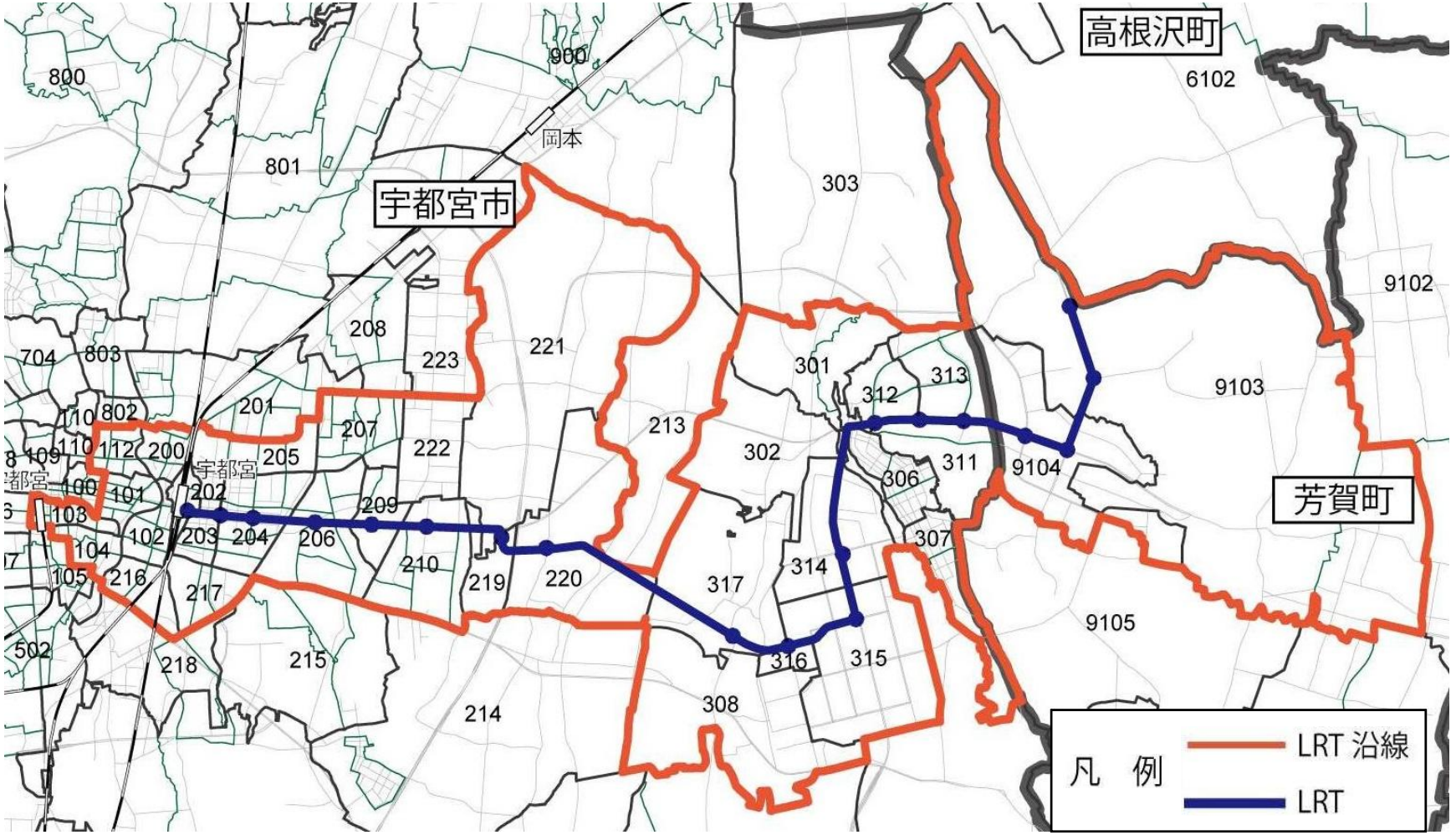
調査年		生活行動意識調査							利用者調査				
		配布数			回収数			回収率	配布数	回収数			回収率
		全域	沿線	計	郵送	WEB	計			郵送	WEB	計	
R5	2023	9,300	7,200	16,500	3,577	1,076	4,653	28.2%	6,800	772	533	1,305	19.2%
R6	2024	9,300	7,200	16,500	3,280	960	4,240	25.7%	6,471	706	497	1,203	18.6%
R7	2025	9,300	7,200	16,500	3,509	1,821	5,330	32.3%	7,000	564	593	1,157	16.5%



参考

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＞



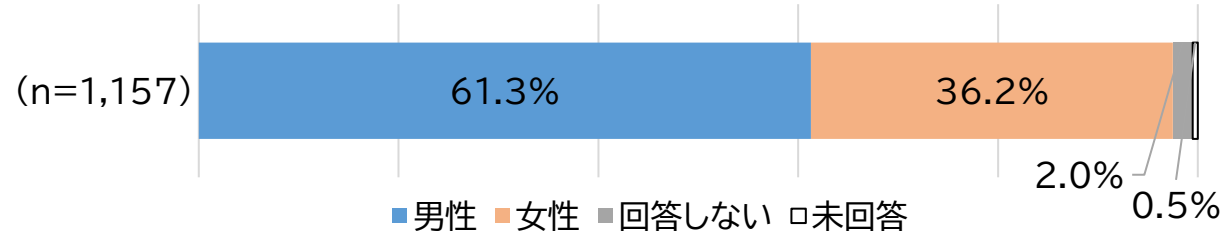
参考

ライトライン利用者調査の回答属性①

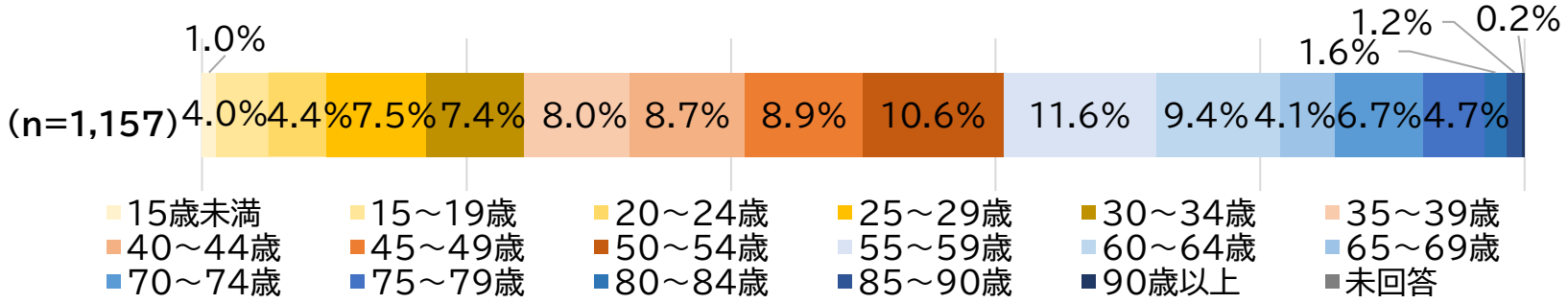
■回答者の属性情報（性別・年齢・乗車目的）

・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。

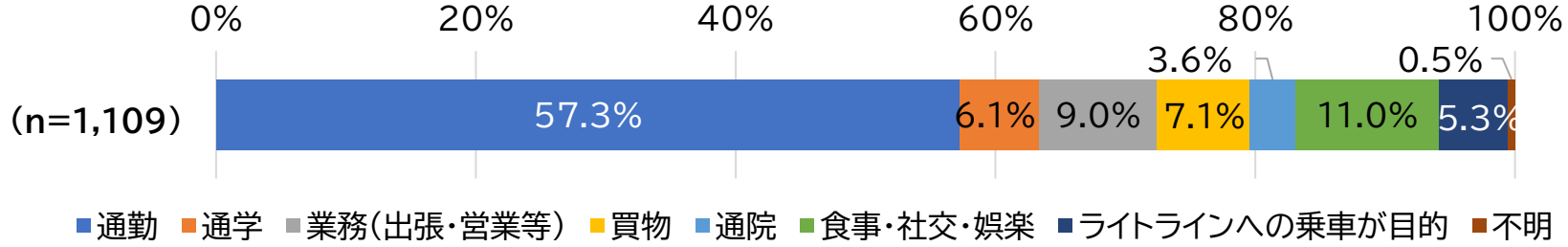
＜回答者の性別＞



＜回答者の年齢＞



＜回答者の乗車目的＞



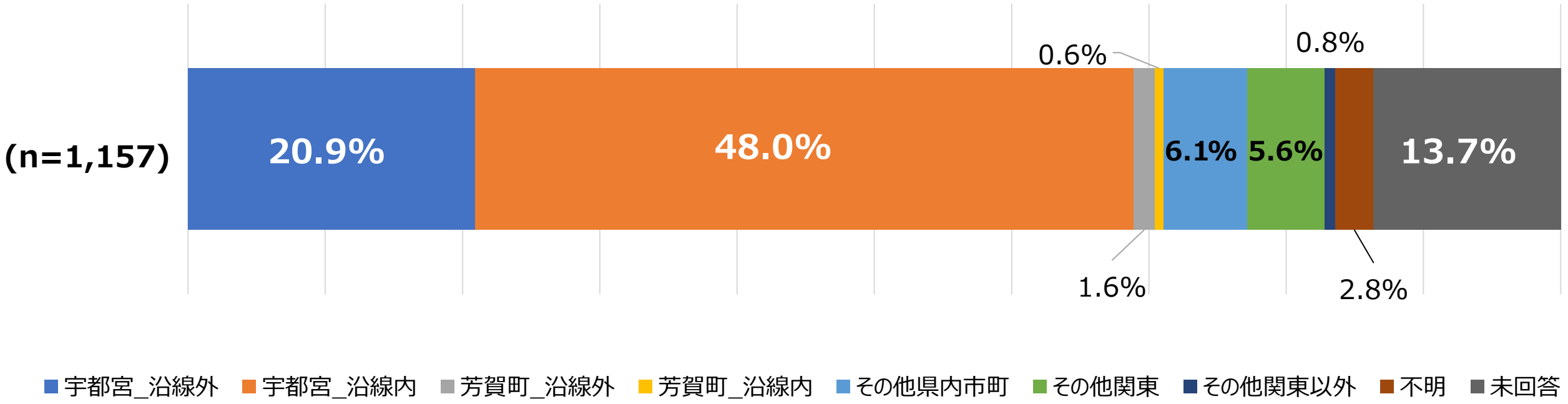
※重複回答があった者については，按分して振り分け

参考

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。



参考

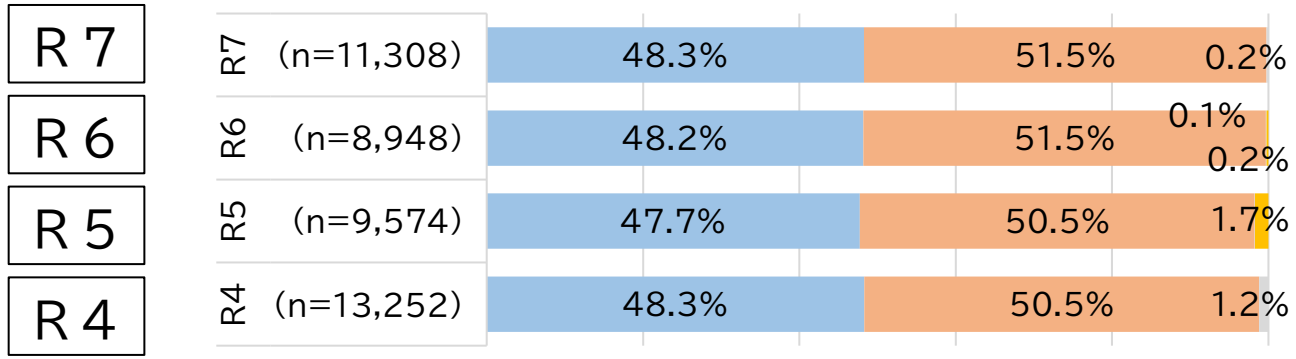
ライトライン開業後における生活行動意識調査の回答属性①

■回答者の属性情報（一部抜粋）

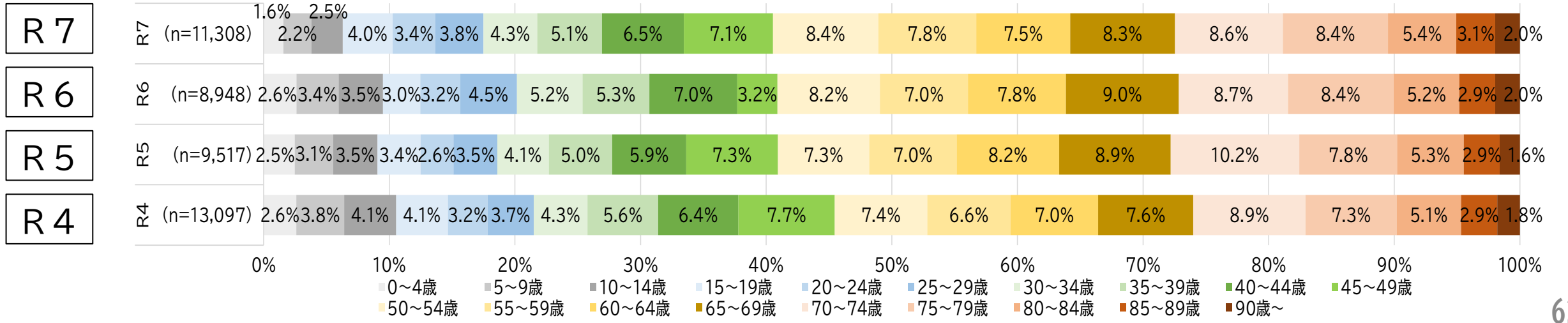
「世帯票」の回答者の属性（性別・年齢）

・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＞



参考

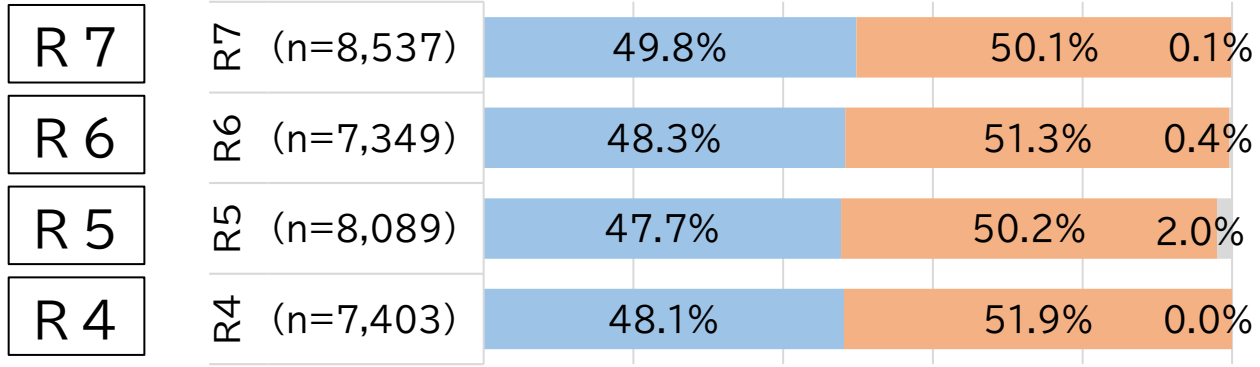
ライトライン開業後における生活行動意識調査の回答属性②

■回答者の属性情報（一部抜粋）

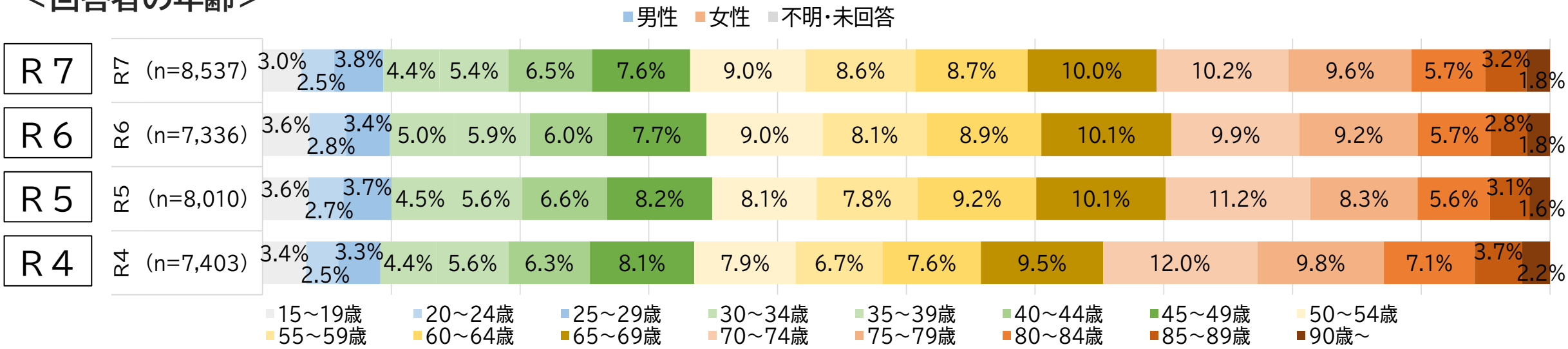
「意識調査票」の回答者の属性（性別・年齢）

・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＞



＜回答者の年齢＞



参考

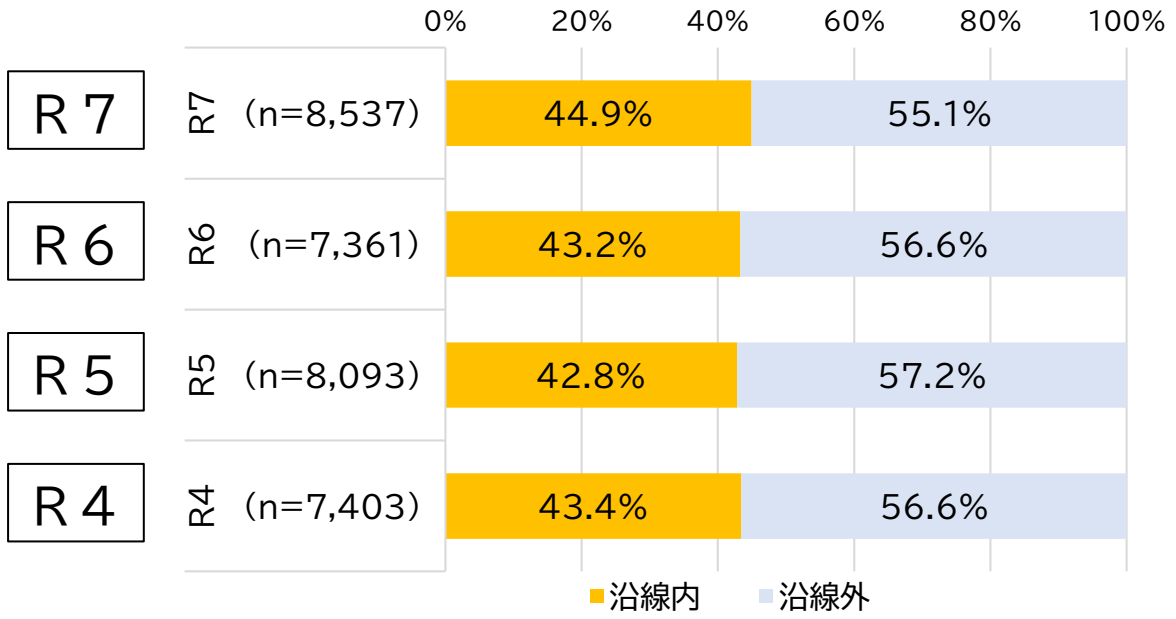
ライトライン開業後における生活行動意識調査の回答属性③

■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＞

