



ライトラインの整備効果について(概要版)

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



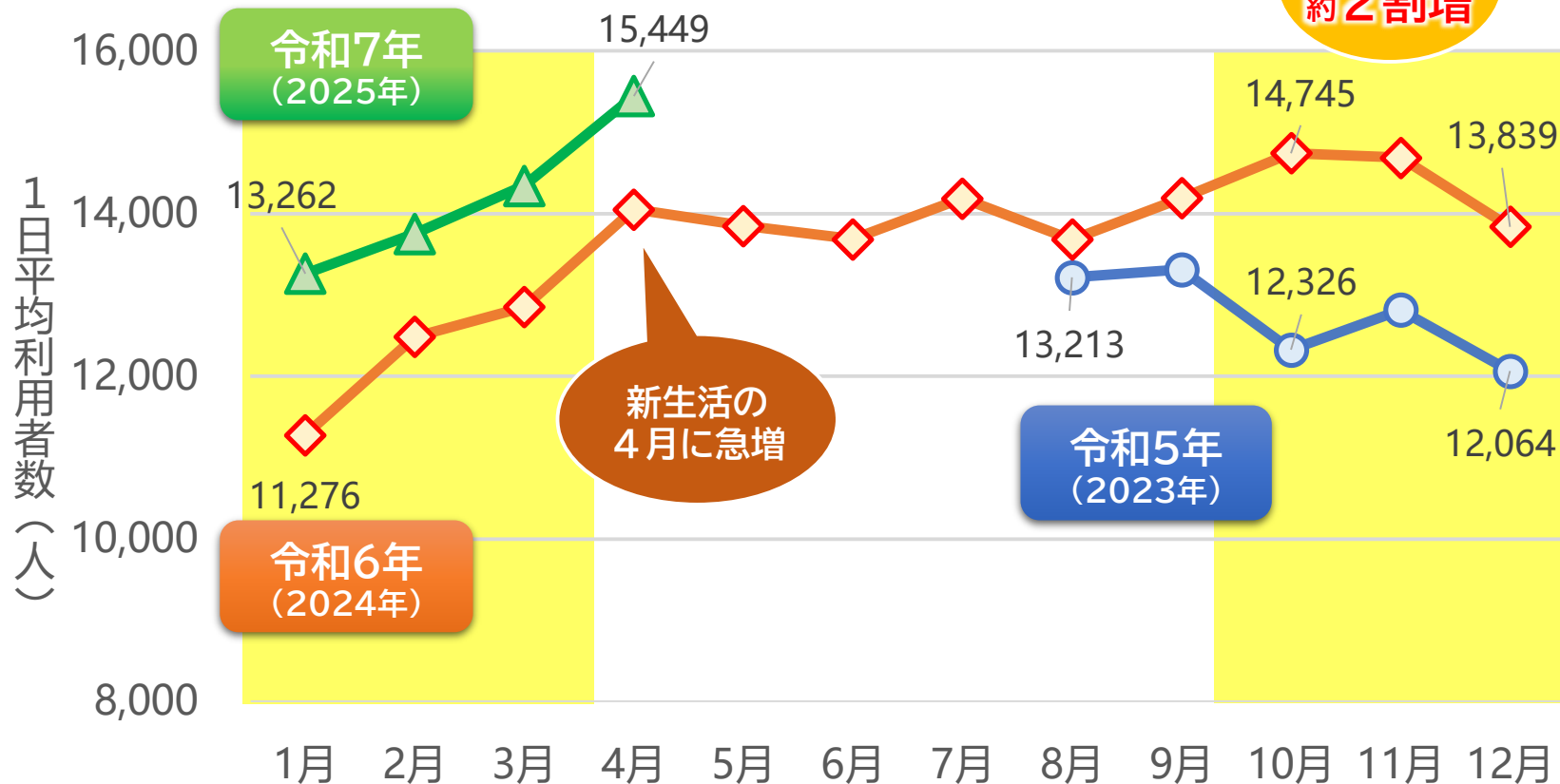
1 駅東側の利用状況等について



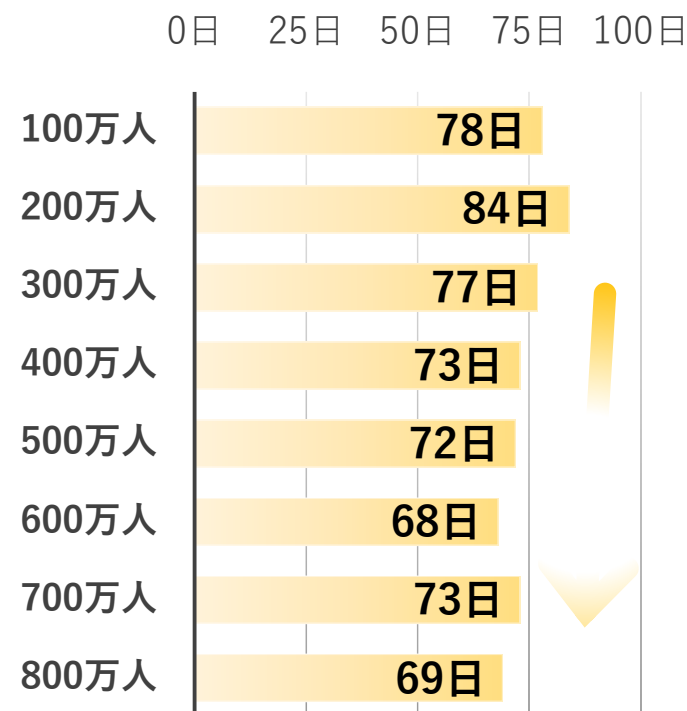
1 駅東側の利用状況について（利用者数）

- ・ 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



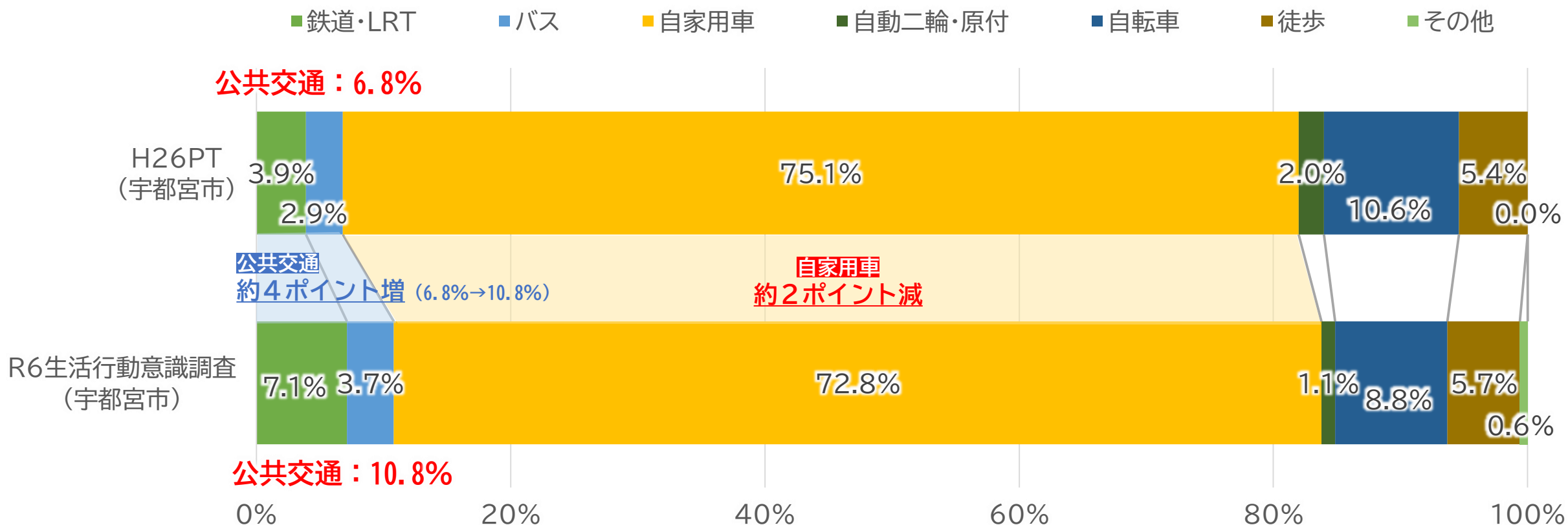
累計利用者数100万人ごとの所要日数の推移



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

- L R T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

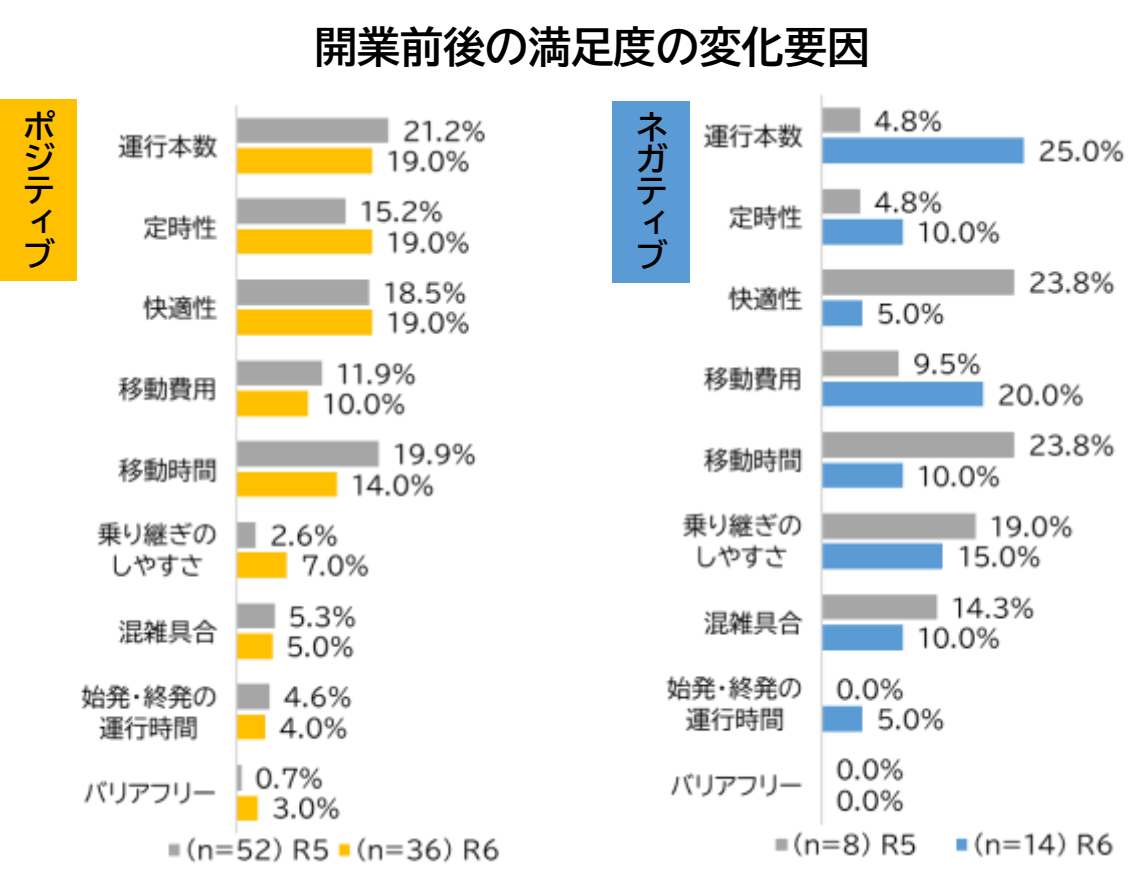
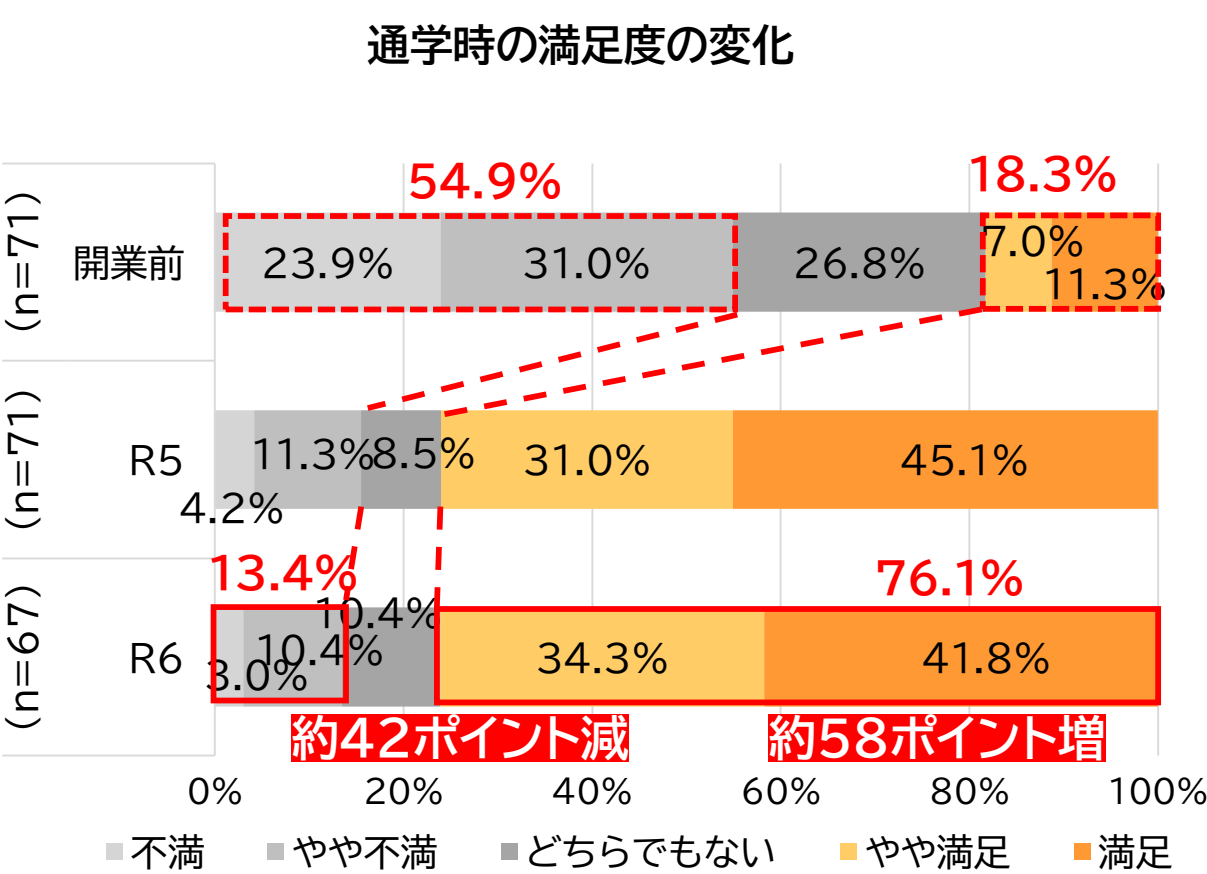
設定した44項目のうち、以下の8項目（黄色で着色）については、特に効果の発現が顕著である。

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

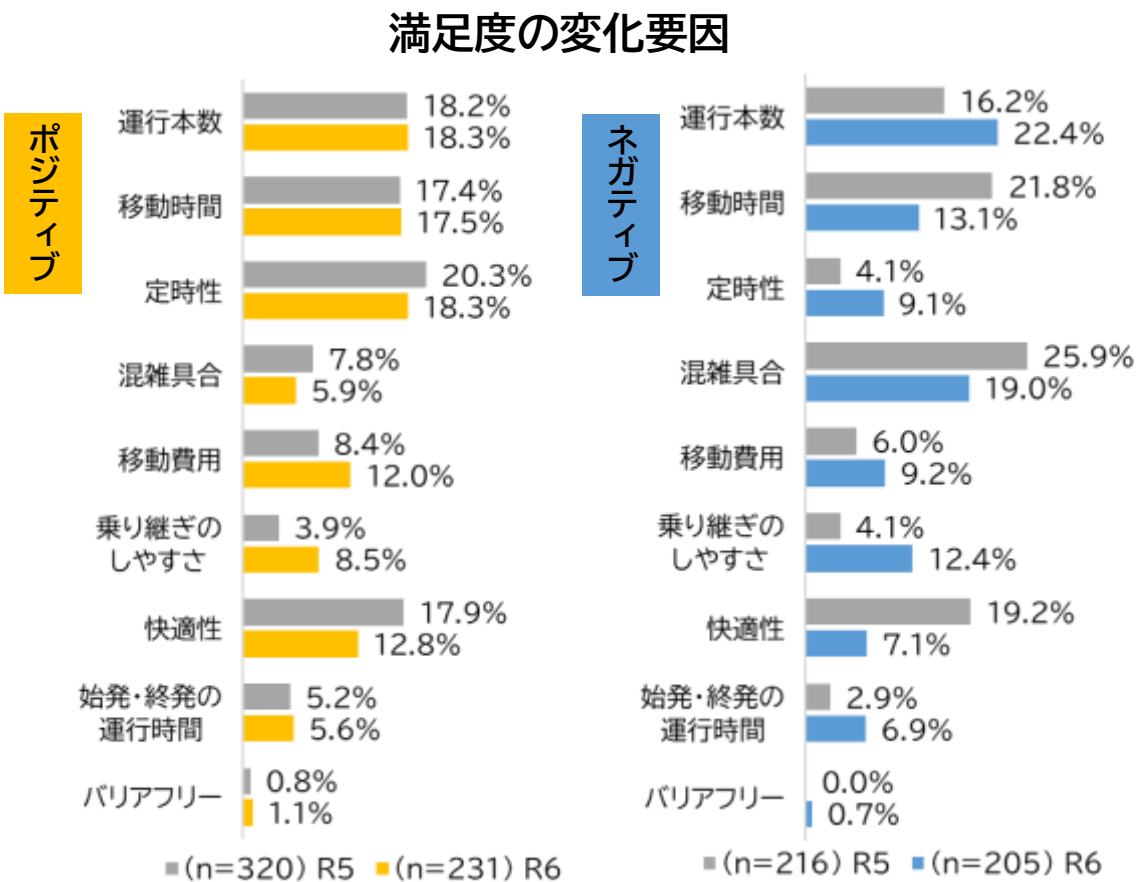
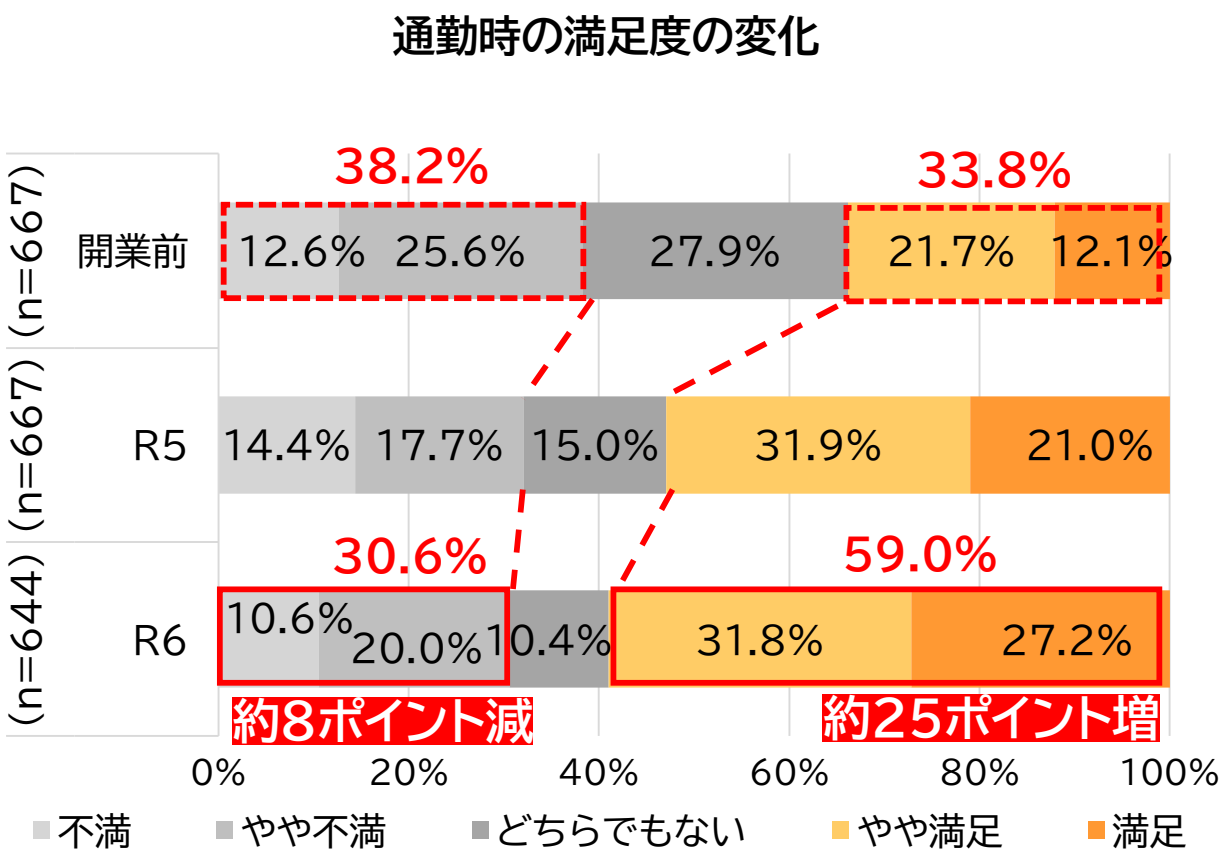
■通学目的利用者の移動に関する満足度

- 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

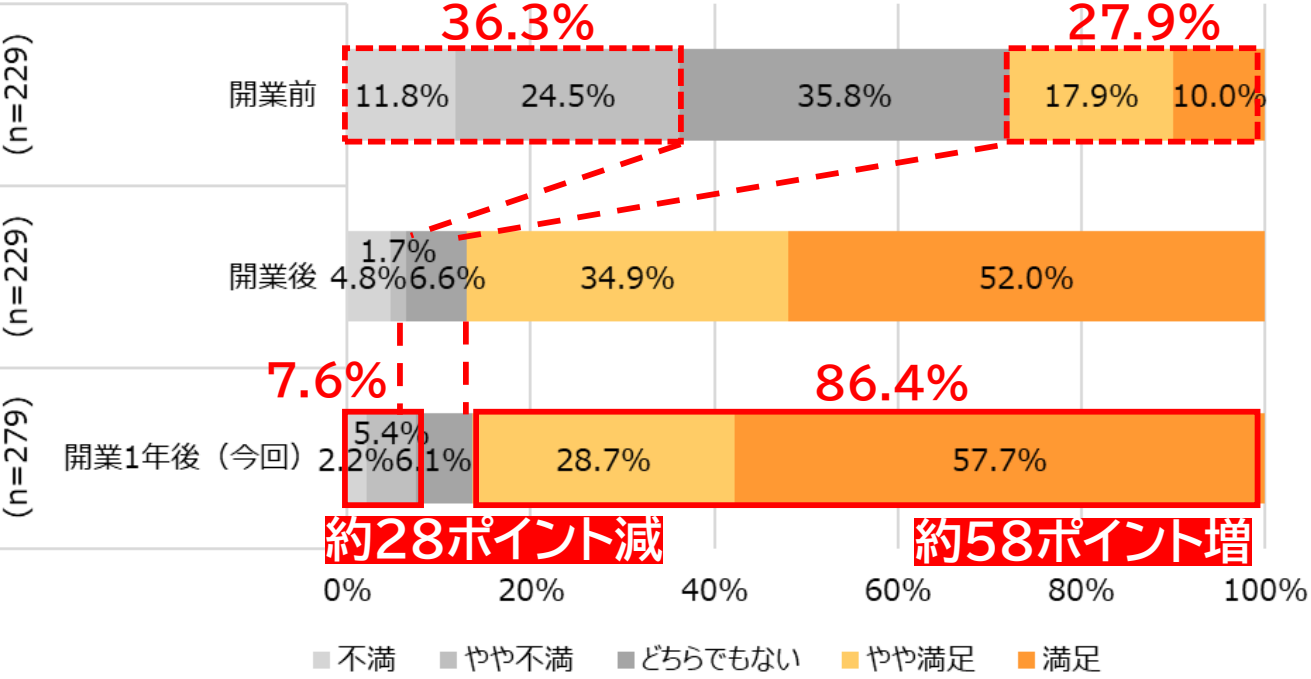
把握手法
アンケート

効果発現までの期間
短期（～5年）

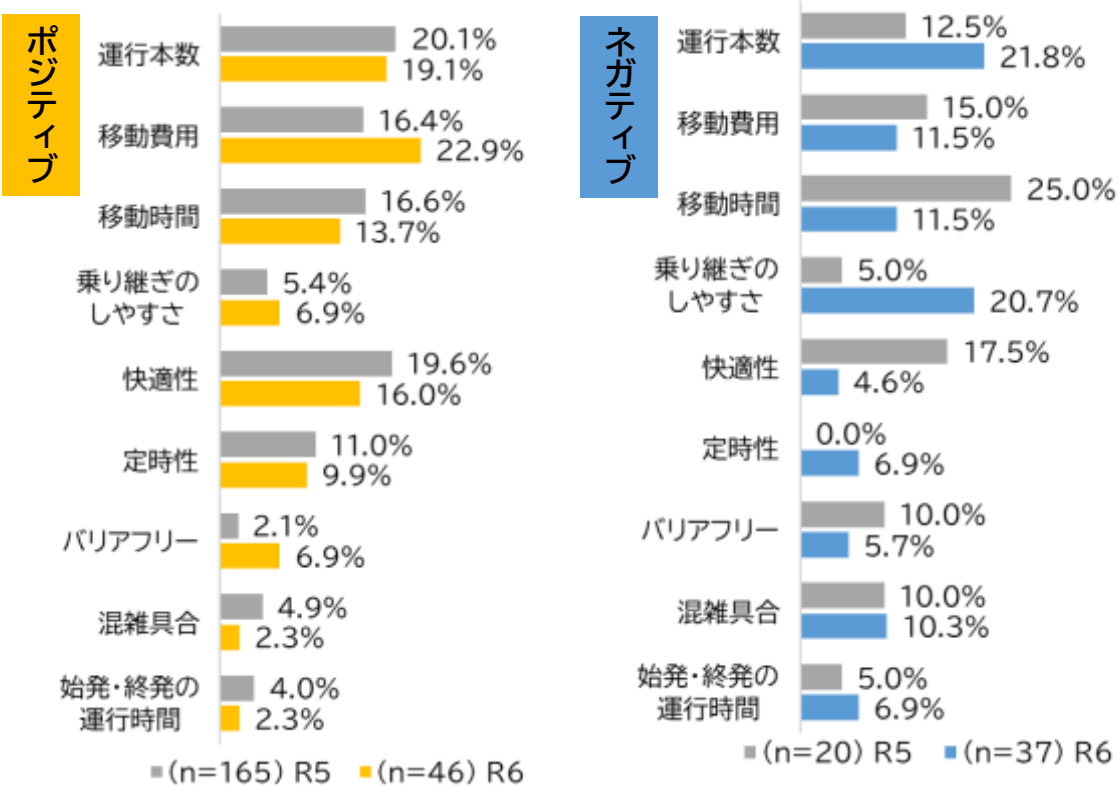
■私事目的利用者の移動に関する満足度

- ・ 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

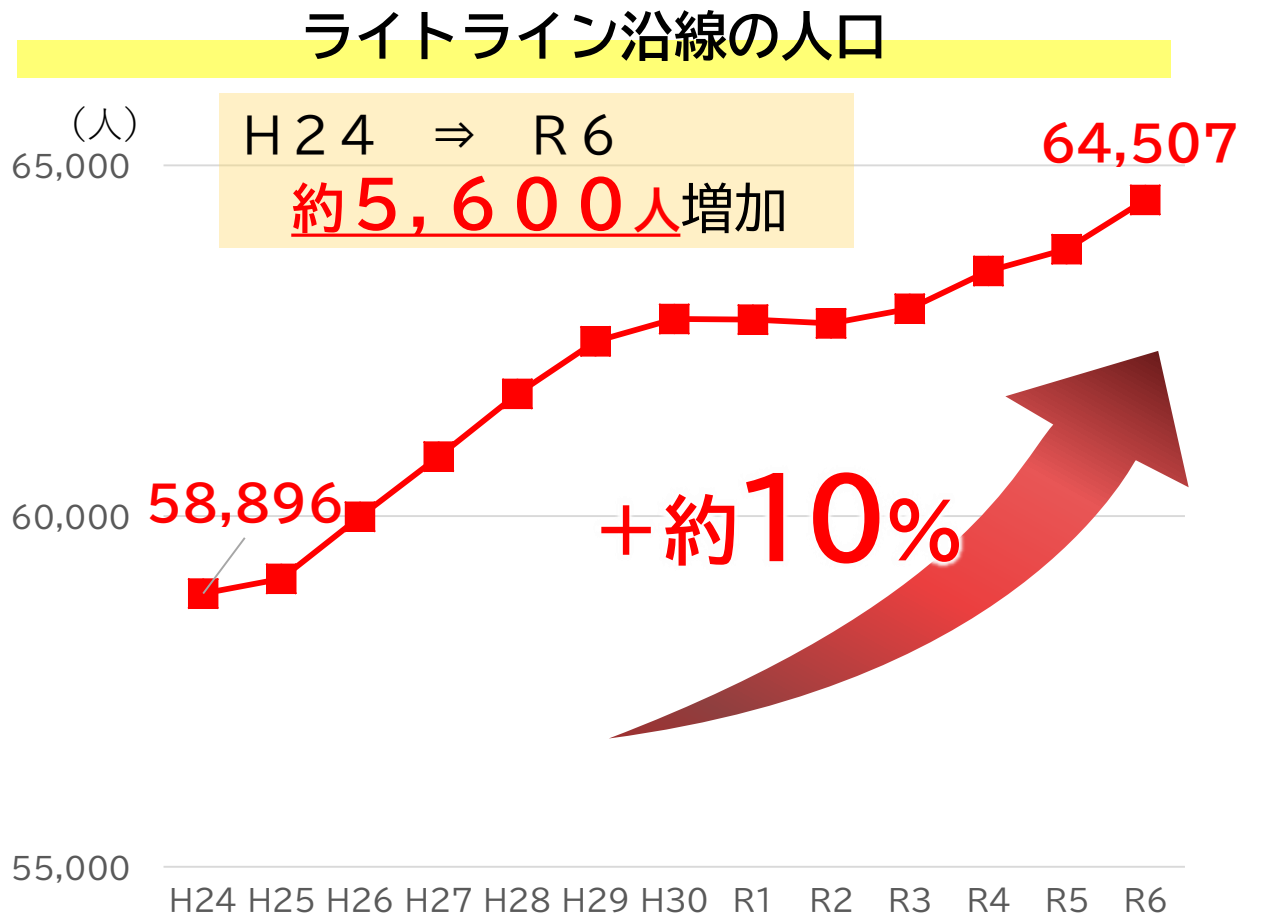
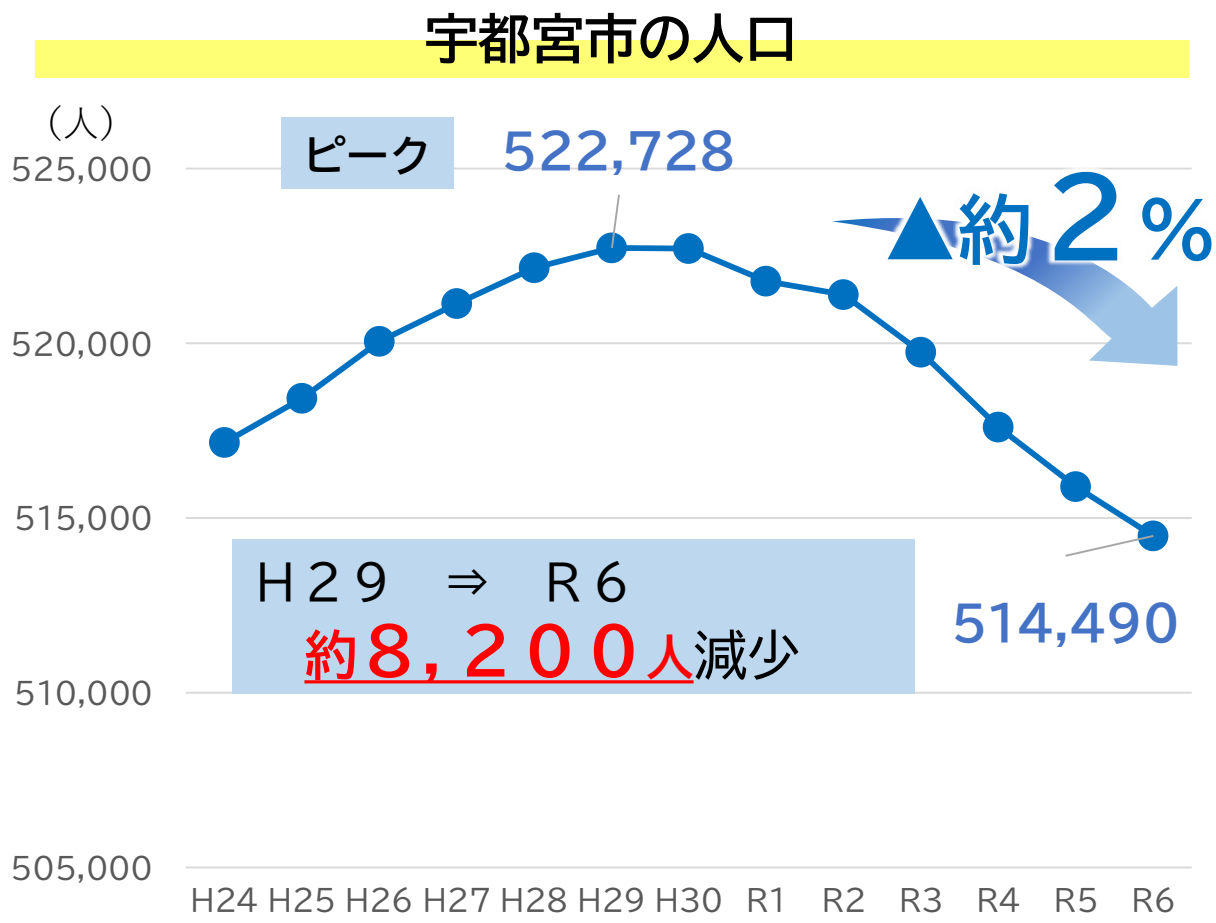
買い物・通院の満足度の変化



満足度の変化要因

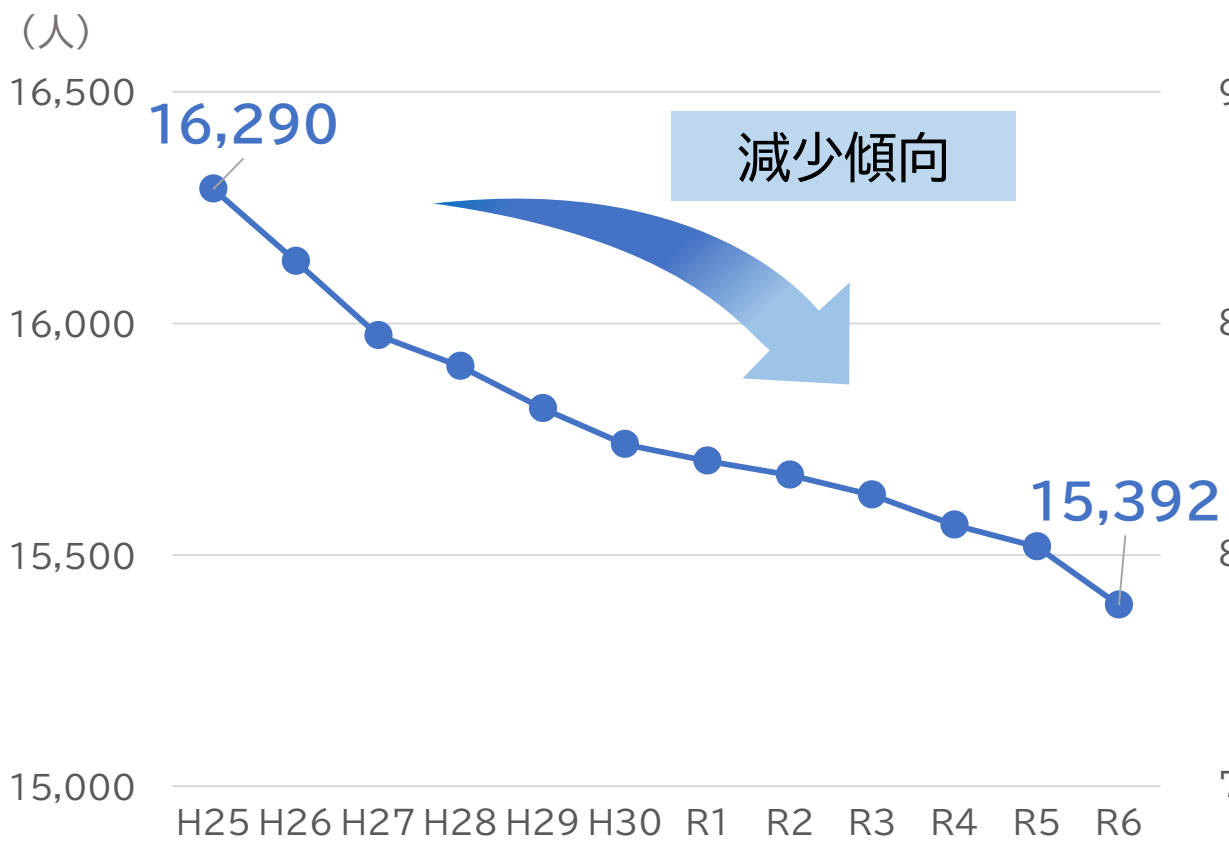


宇都宮市の人口は、H29をピークにR6までに約8,200人減少する一方、ライトライン沿線は、H24からR6までに約5,600人増加し、約6.5万人となっている。

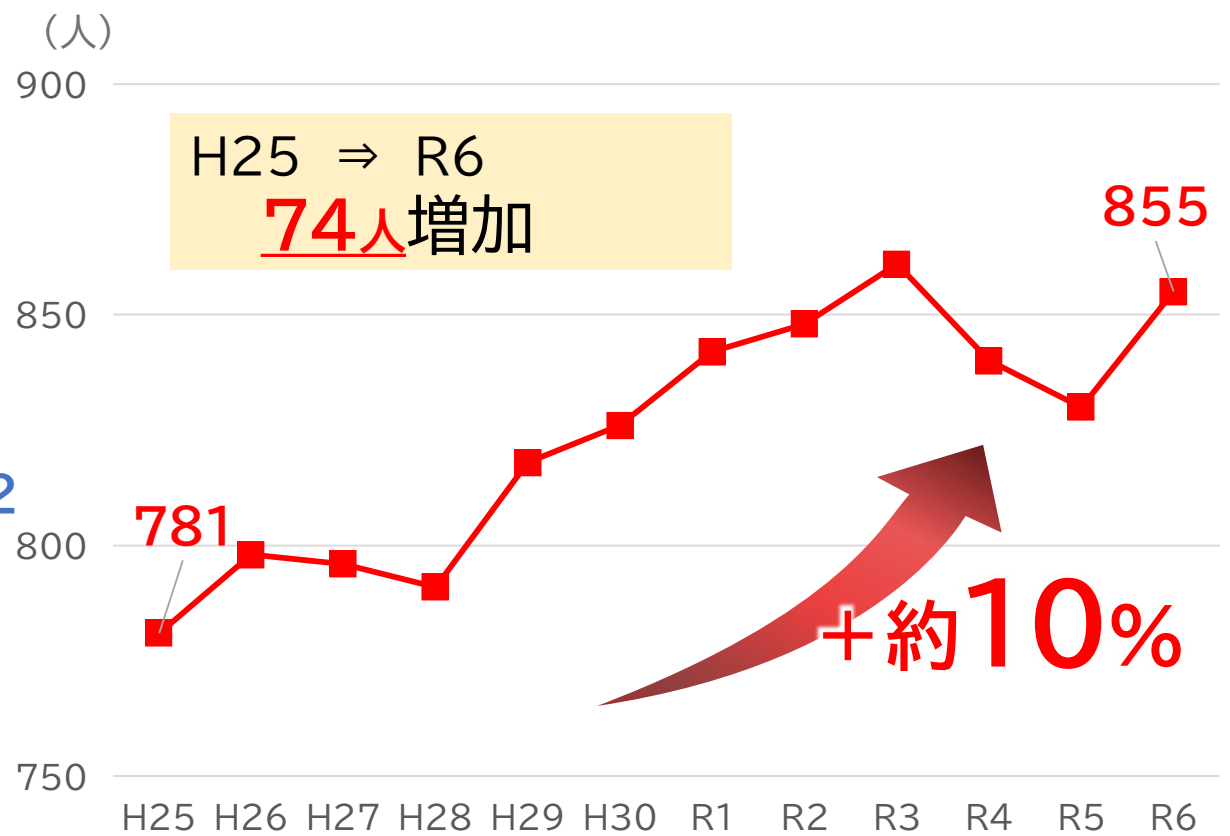


芳賀町の人口は、減少傾向が続いているものの、ライトライン沿線の下原地区では、芳賀町への延伸要望を行ったH25以降、増加基調に転じてR6には74人増の855人となっている。

芳賀町の人口



下原地区の人口



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

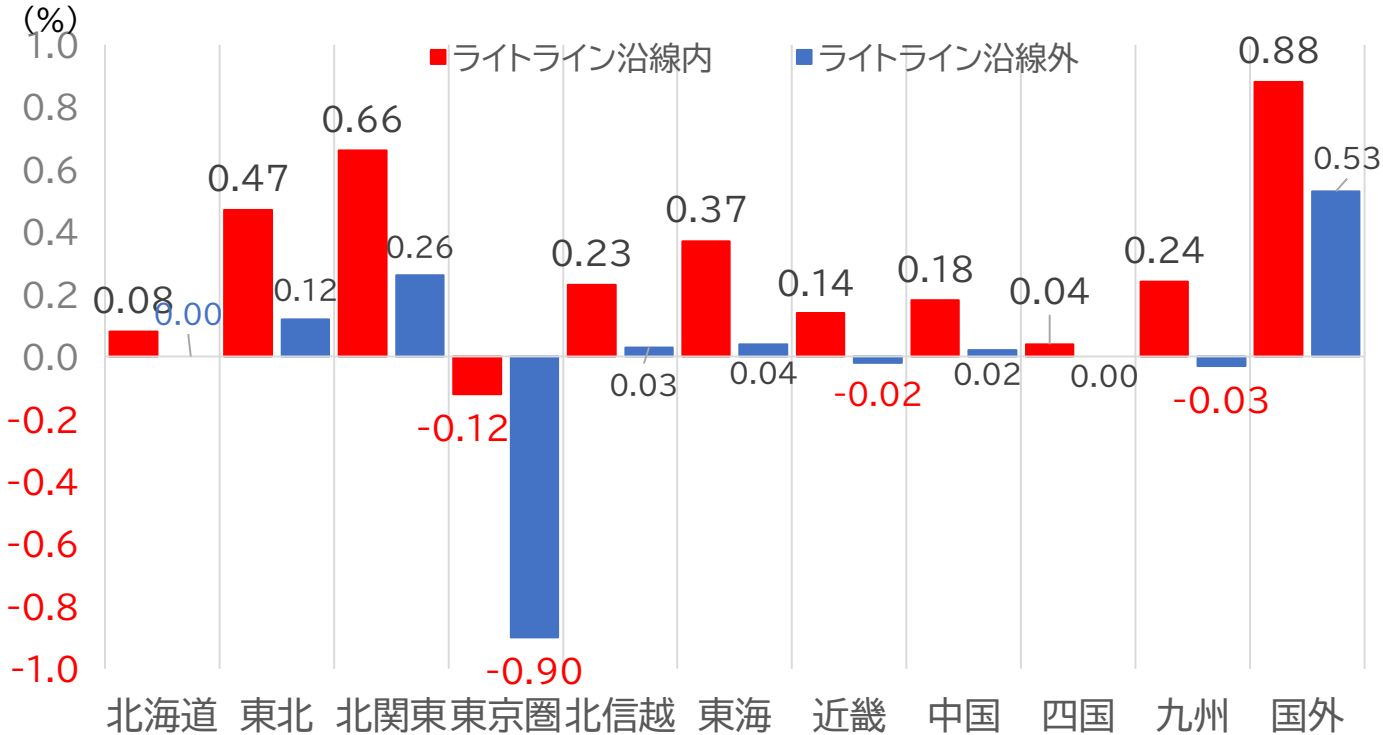
効果発現までの期間
短期（～5年）

- 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。

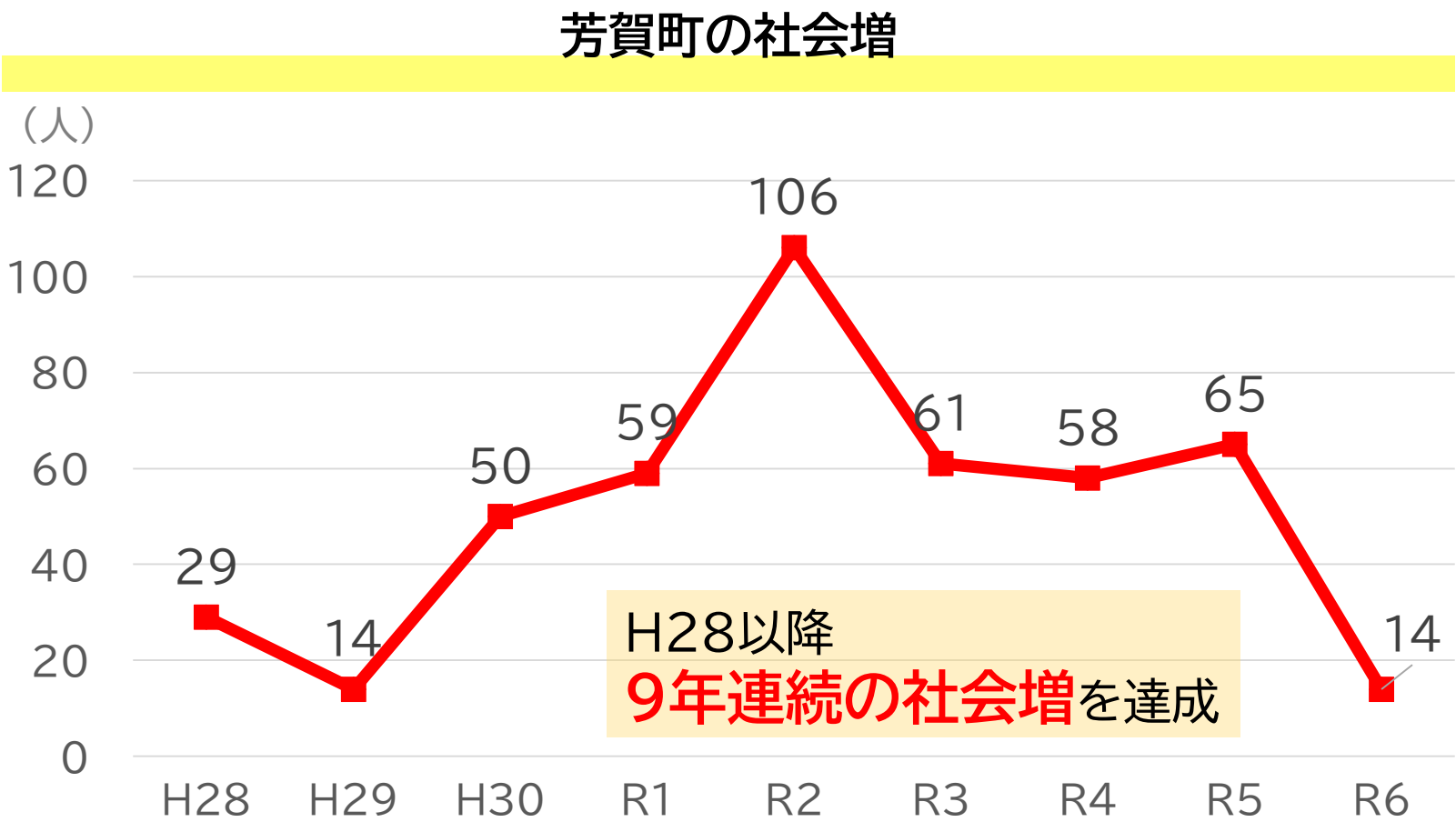
本市社会動態の状況

	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

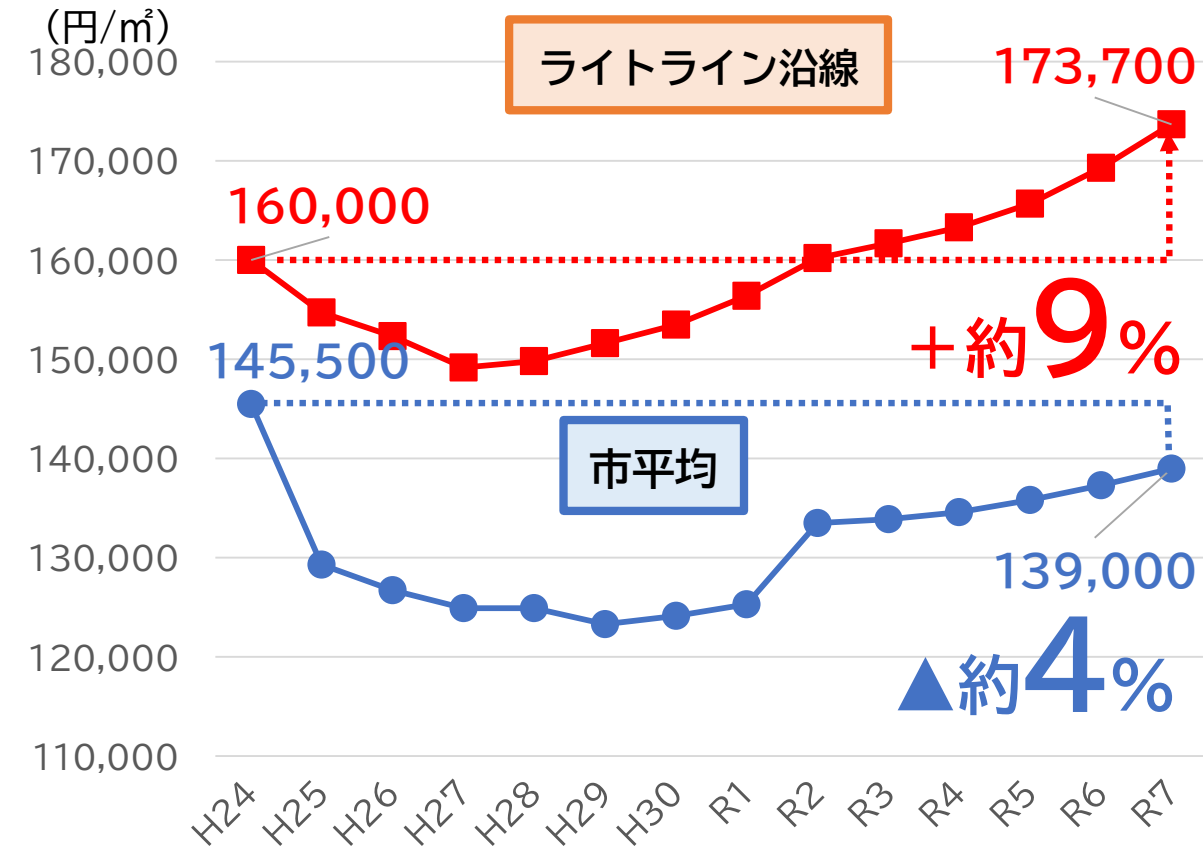
各種統計

効果発現までの期間

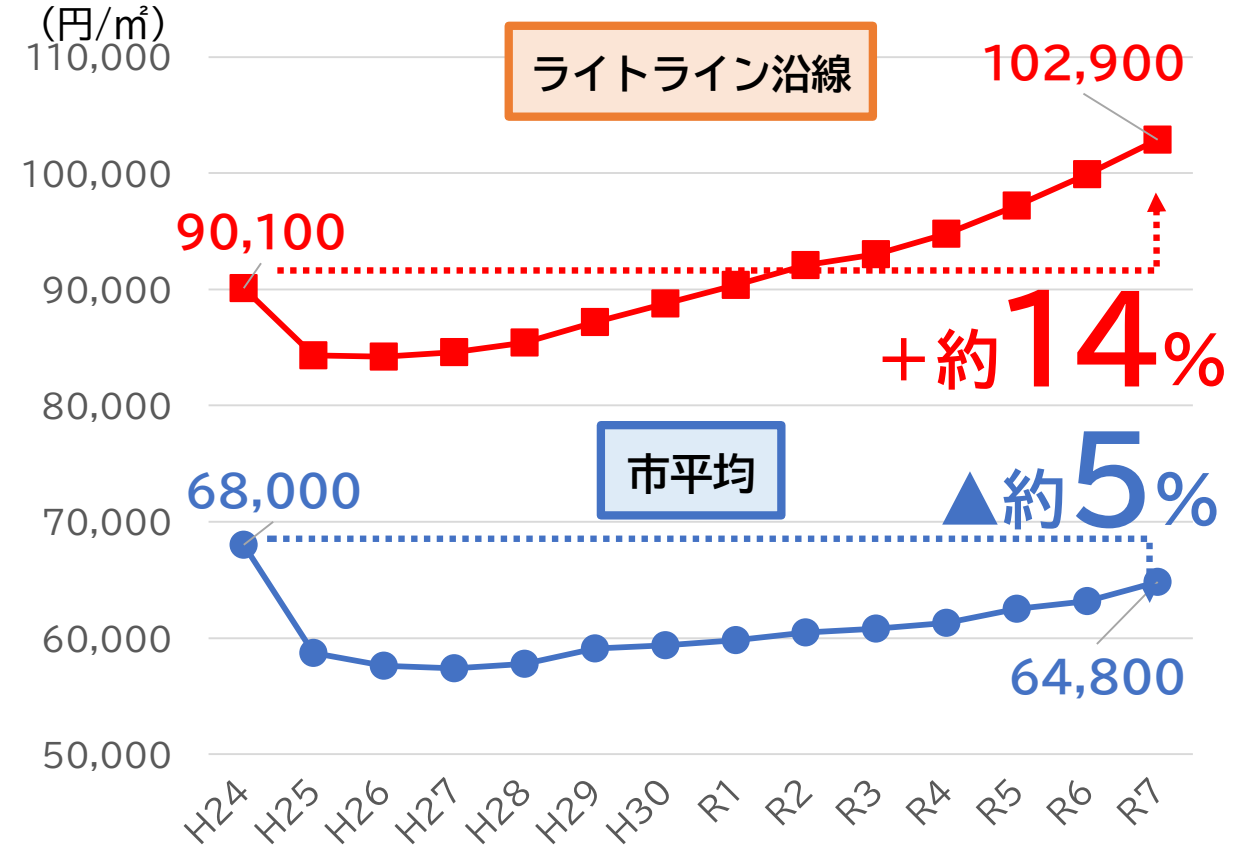
短期（～5年）

- ・ 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

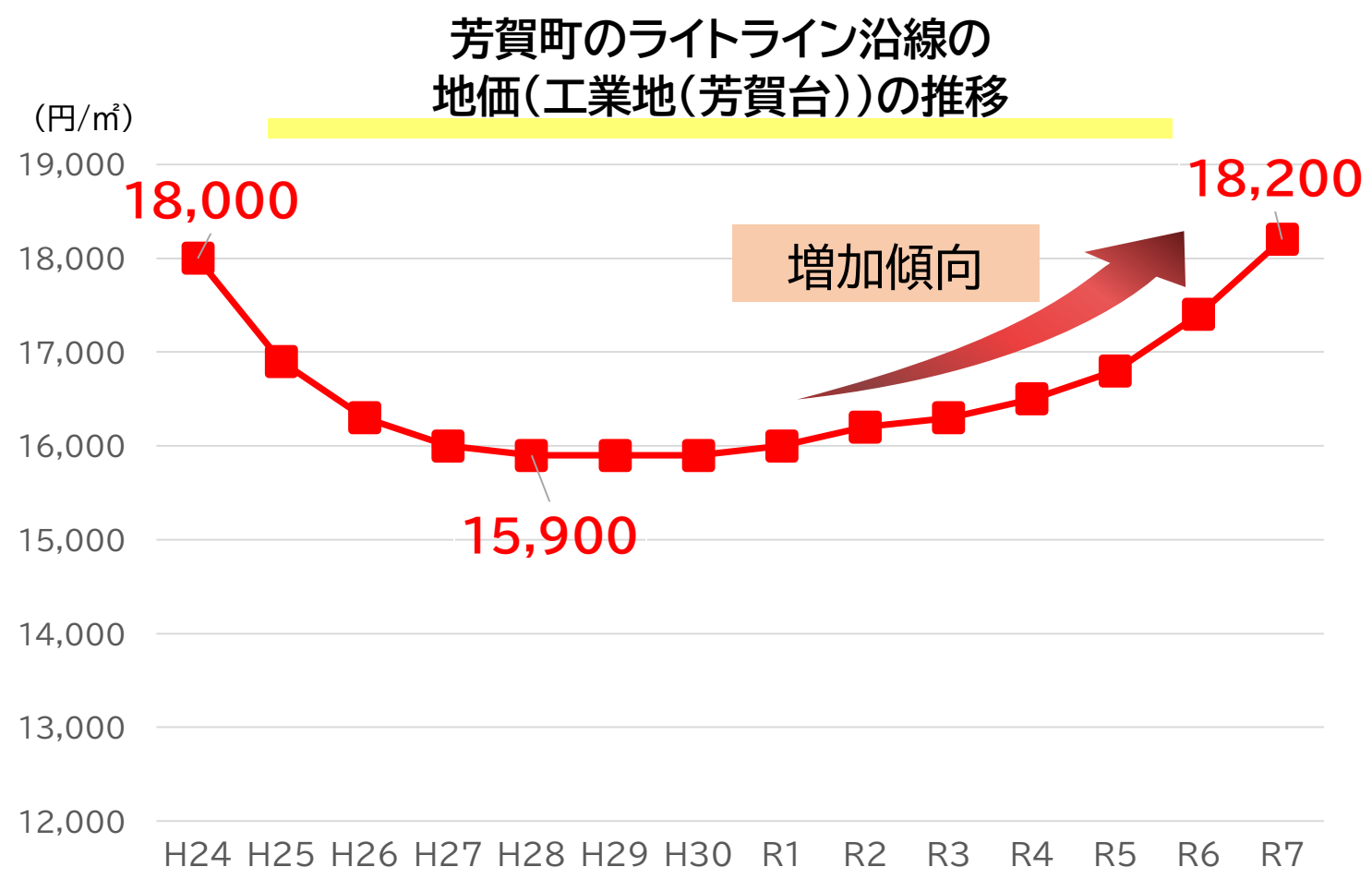


地価（住宅地）の推移



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

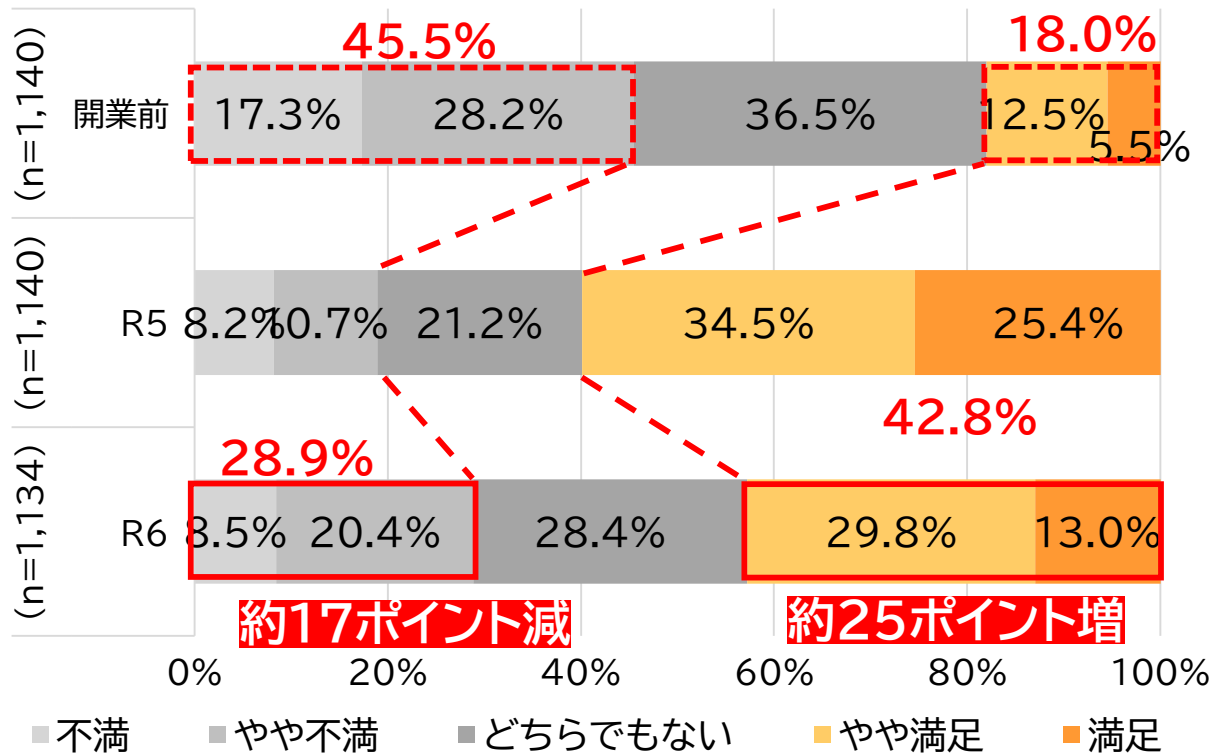
芳賀町のライトライン沿線にある工業地（芳賀台）の地価は、13年前と同程度まで回復



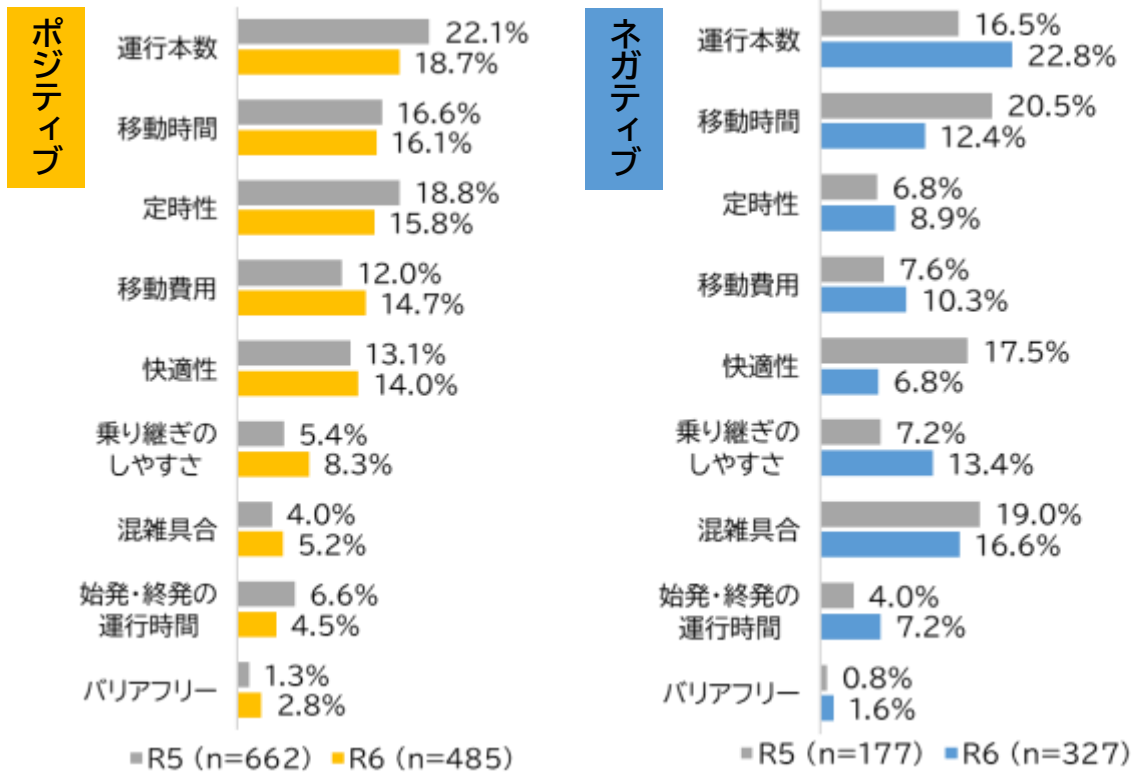
■公共交通全体の満足度

- 開業前とR6を比較すると、「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

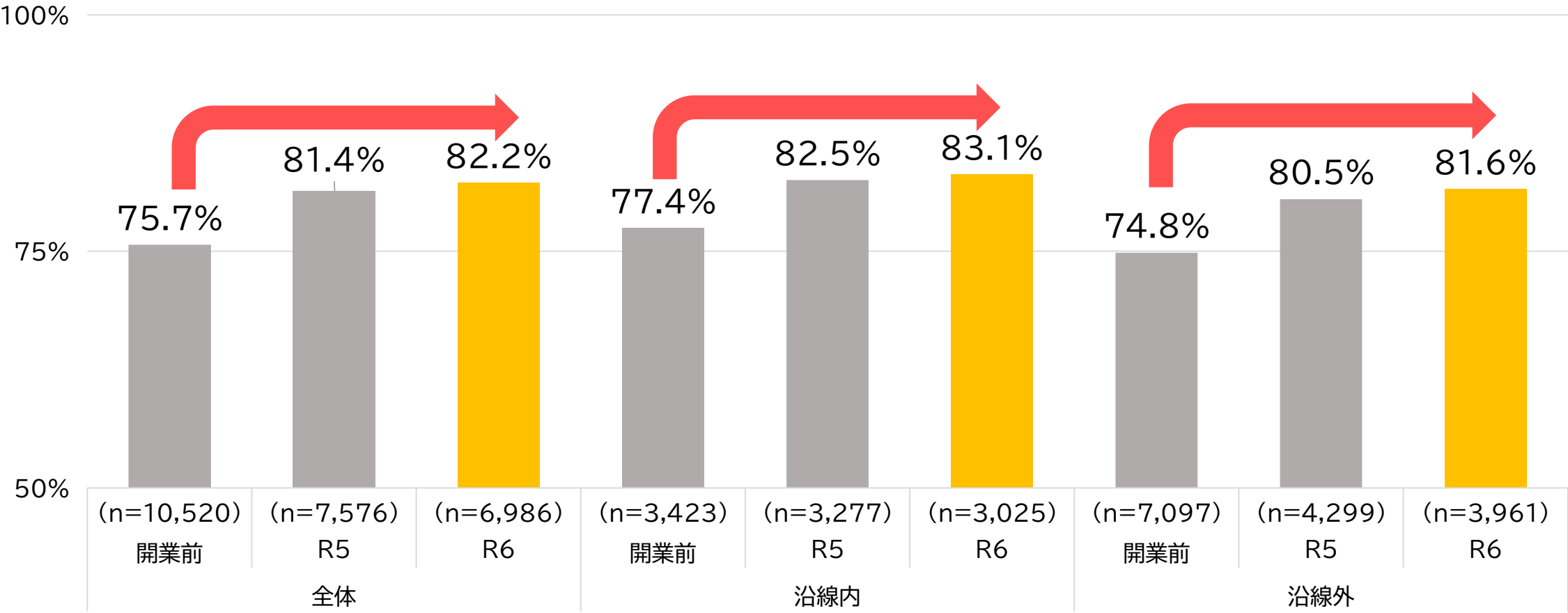


満足度の要因（複数回答可）



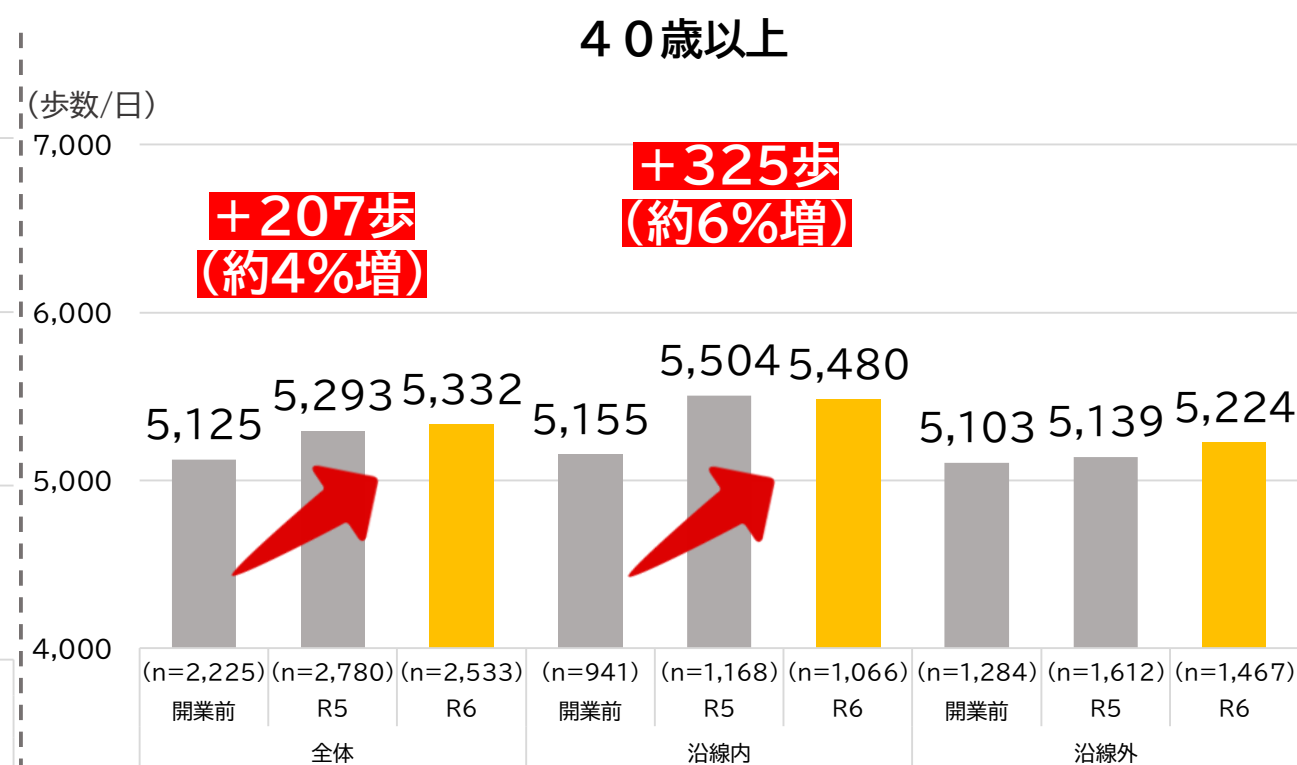
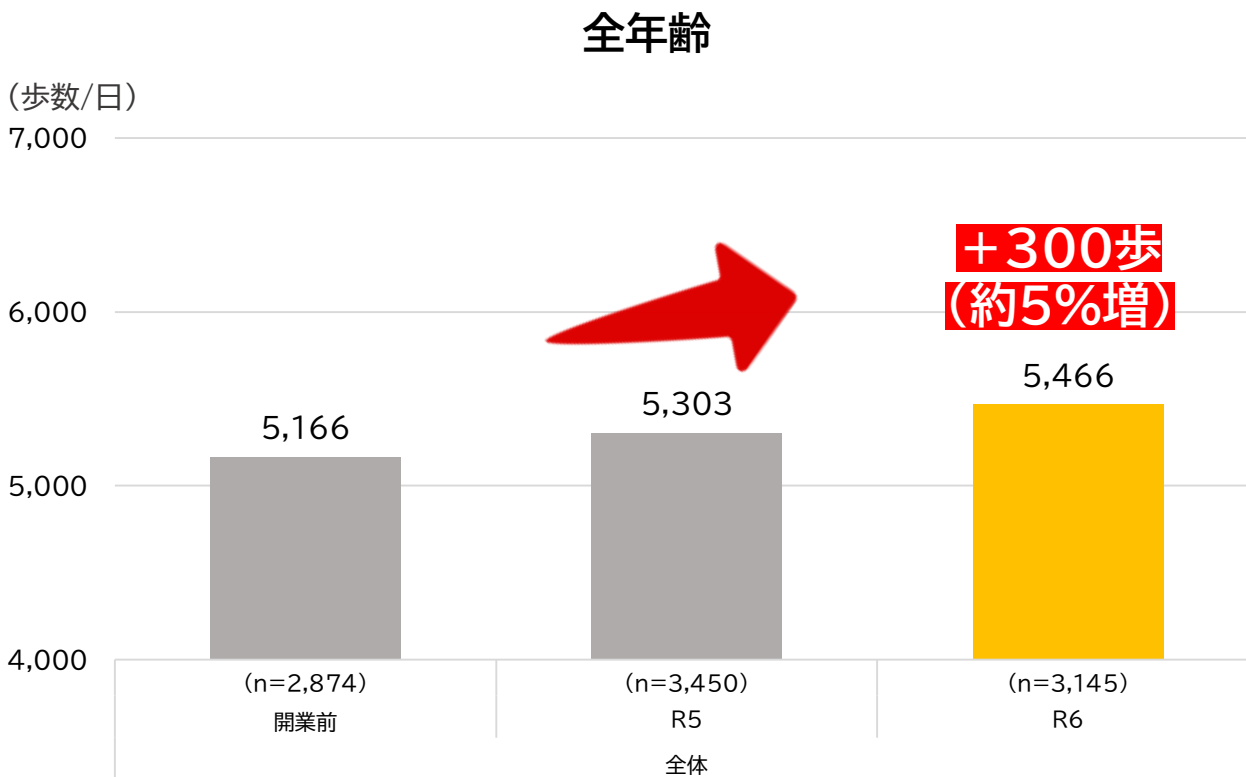
■外出率の変化

- 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



■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>

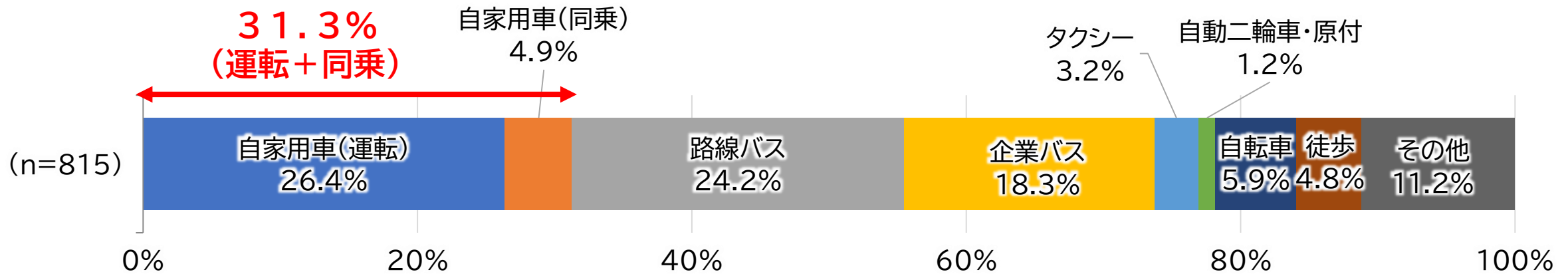
増加歩数／日	×	宇都宮・芳賀人口（40歳以上）	×	年間日数	×	1歩あたりの医療費抑制効果の原単位
207歩	×	326,983人（R6.9月末時点） （宇都宮市317,055人＋芳賀町9,928人）	×	365日	×	0.065～0.072円

年間 **約16億円** ～ **約18億円** の医療費抑制効果

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



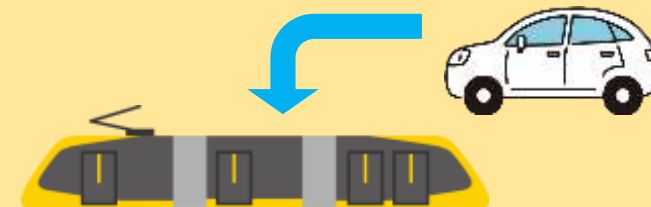
出典：ライトライン開業後における生活行動意識調査

◎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

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





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