

宇都宮LRT沿線アンケート調査結果

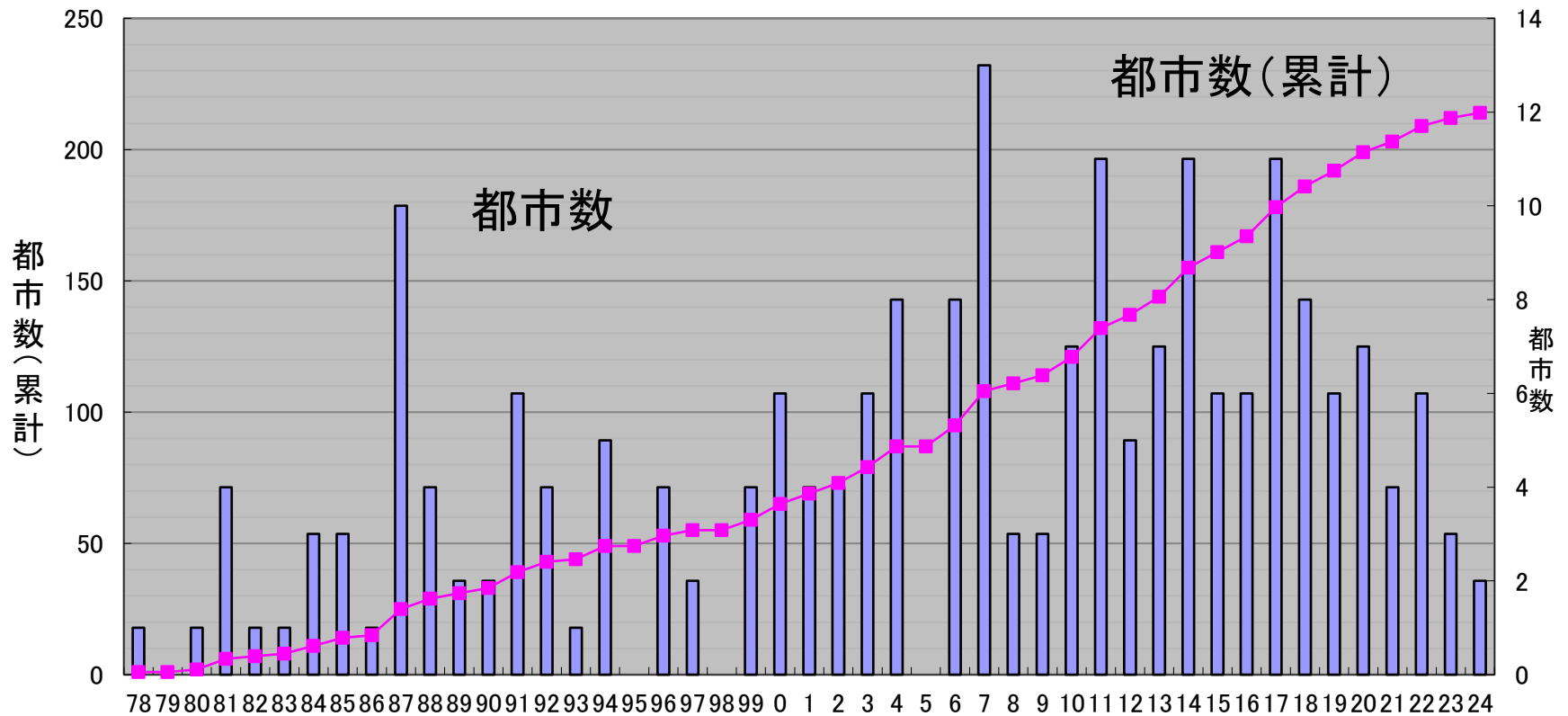
2025. 6. 5

人と環境にやさしい交通をめざす協議会
(関西大学 宇都宮浄人*)

*t110025@kansai-u.ac.jp



世界のLRT・トラムの新規開業実績



資料：宇都宮浄人・服部重敬『L R T』掲載データを、LRTA, "A world of trams and urban transit"等を参考に、著者がアップデートして作成



LRT・トラムの新規開業実績(地域別)

	計	～1990	1991～2000	2001～2010	2011～2020	2021～2024
アジア	53		7	7	30	9
アフリカ	15	3			11	1
ヨーロッパ	87	13	15	36	20	3
北アメリカ	36	10	6	11	9	
ラテンアメリカ	14	3	2	1	7	1
オセアニア	4		1		2	1
ソ連・ロシア	4	3	1			
計	213	32	32	55	79	15

資料：宇都宮浄人・服部重敬『L R T』掲載データを、LRTA,"A world of trams and urban transit"等を参考に、同著者らがアップデートして作成



公共交通によって道路もスムーズに



出典) ストラスブール市資料 引用は国土交通省「まちづくりと一体となったLRT導入計画ガイダンス」

トラムの特徴を挙げれば

- ✳️ 一人の運転士でバス3~4台を運ぶ中量輸送機関
- ✳️ 完全バリアフリーで全ての人の移動をサポート
- ✳️ 渋滞の激しい交差点等は、高架・地下等も可能
- ✳️ 郊外の鉄道線を利用したネットワーク拡大も可能
- ✳️ 明確な視認性があり、わかりやすく、街のシンボルに



宇都宮ライトレール路線図



資料：Movenext宇都宮「LRT START BOOK」16頁の路線図を加筆修正

開業前より沿線に変化



- 沿線のマンション建設が進み、各物件は完売
- 沿線の住宅地「ゆいの杜」地区では、子どもの増加から小学校が2021年4月に開校



LRT沿線アンケートによる回答者の交通手段の変化

	サンプル計		子ども(中学以下)と同居		会社員等		自営・無職等	
	開業前	開業後	開業前	開業後	開業前	開業後	開業前	開業後
鉄道	2.3	2.7	4.4	0.0	4.7	6.1	2.5	1.8
LRT	-	8.5	-	10.0	-	7.5	-	7.1
バス	5.1	3.3	1.1	0.0	6.4	2.7	5.3	1.8
自転車(含バイク)	12.3	7.9	10.0	12.0	11.4	5.4	13.5	11.2
自動車(自分で運転)	70.1	62.9	77.8	70.0	71.2	70.1	63.9	60.6
自動車(送迎)	5.1	4.6	4.4	2.0	2.1	1.4	9.0	5.3
シニアカー	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
徒歩のみ	5.1	10.0	2.2	6.0	4.2	6.8	5.7	12.4

当該項目の回答者数に対する構成比:%

資料: 宇都宮浄人・長田哲平(2024)「公共交通サービス改善の沿線住民への影響」『運輸と経済』No.932

- 全体では、自動車(計)は8%ポイント減少し、LRTが9%に
- 子どもと同居の場合、自動車(計)が10%ポイント減少、LRTは10%に
- 会社員等は、バス・自転車が10%ポイント減少、LRTは8%に
- 自営・無職等では、自動車(送迎)が4%ポイント減少



外出行動の変化:「増える／た」+「少し増える／た」という回答

	サンプル計		子ども(中学以下)と同居		会社員等		自営・無職等	
	開業前	開業後	開業前	開業後	開業前	開業後	開業前	開業後
a.通勤通学	8.1	5.3	10.5	8.5	14.6	6.5	3.3	5.2
b.買物	31.8	25.6	29.1	16.3	30.1	16.7	34.1	34.1
c.通院・デイケア	3.1	4.4	4.7	0.0	4.9	1.8	2.0	7.2
d.習い事・クラブ	3.3	3.4	4.7	2.2	4.4	1.0	2.4	7.6
e.地域の活動	3.3	2.9	5.8	0.0	4.0	1.9	2.8	7.8
f.気分転換	16.1	30.8	22.1	21.7	15.5	27.2	17.5	34.5
g.観劇・スポーツ・映画・芸術鑑賞・娯楽	17.1	20.0	14.0	21.7	21.7	16.2	13.8	26.8
h.食事	25.0	24.9	27.9	22.2	30.1	21.0	22.4	25.8
i.送迎	3.3	4.5	4.7	8.7	4.0	2.7	3.3	9.2
j.社交	6.5	8.0	11.6	6.7	10.2	9.3	4.1	7.8
k.家族・親戚の訪問	4.1	5.6	11.6	6.7	5.8	6.5	3.3	1.5
a~kのいずれか	53.6	36.0	55.8	39.2	58.4	33.1	51.2	37.6

開業前は回答者全体に対する構成比・開業後は当該項目の回答者に対する構成比 : %

資料: 宇都宮浄人・長田哲平 (2024)「公共交通サービス改善の沿線住民への影響」『運輸と経済』No.932

- ・ 開業前は16%の回答に止まっていた「気分転換」という人が30%超に(65歳以上の回答者では37%の人が選択)
- ・ 買い物、食事の増加は全体で25%程度。ただし、開業前比ではやや減少



LRTに対するイメージ(回答者全体に対する構成比:%)

	サンプル計		子ども(中学以下)と同居		会社員等		自営・無職等	
	開業前	開業後	開業前	開業後	開業前	開業後	開業前	開業後
1. 時間が正確	51.7	48.0	50.0	49.0	54.0	46.8	54.1	54.7
2. 渋滞を減らすことができる	30.1	28.1	27.9	29.4	31.9	28.6	31.3	32.6
3. 乗り心地が良い	24.4	39.0	19.8	35.3	19.0	39.0	30.9	45.3
4. 行先がわかりやすい	23.8	28.4	25.6	37.3	23.0	27.9	26.4	31.5
5. 街のシンボルになっている	43.0	59.6	60.5	72.5	45.6	63.6	45.5	63.0
6. 環境にやさしい	26.9	33.7	25.6	23.5	21.7	28.6	33.3	44.2
7. ノンステップバスよりもバリアフリー	15.5	21.6	14.0	17.6	14.2	18.8	18.3	28.2
8. 騒音が小さい	18.5	31.7	17.4	21.6	16.4	29.2	22.4	38.7
9. 沿線外から人が来る(あるいは住む)ようになり、地域が活性化しそう	25.1	41.6	29.1	51.0	21.2	48.1	30.9	41.4



LRTに対するイメージ(回答者全体に対する構成比:%)

	サンプル計		子ども(中学以下)と同居		会社員等		自営・無職等	
	開業前	開業後	開業前	開業後	開業前	開業後	開業前	開業後
10. 道路通行の邪魔になっている	35.0	16.9	25.6	17.6	36.7	15.6	37.4	18.8
11. 交通事故の危険が大きい	35.0	11.2	36.0	5.9	37.6	9.1	35.4	13.3
12. お金の浪費だった	17.3	6.2	11.6	2.0	15.0	5.8	21.1	7.2
13. 景観が悪くなった	2.9	2.0	0.0	0.0	3.1	1.9	3.3	2.8
14. 騒音が大きい	6.5	1.7	5.8	0.0	6.2	1.9	7.3	1.7
15. 乗換えが増えて不便になった	6.5	2.8	0.0	0.0	4.0	2.6	8.9	2.8

- 全体では「時間が正確」、「街のシンボル」というイメージが高いが、開業後は街のシンボルというイメージが拡大
- 子どもと同居の場合、開業前は3分の1以上の人々が「道路通行の邪魔」、「交通事故の危険」というイメージ
- 一方、開業後は、そうしたネガティブな回答は大きく減少

総じてLRTが自分の地域にプラスの効果をもたらす/したか

当該項目の回答者数に対する構成比：％

	サンプル計		子ども(中学以下)と同居		会社員等		自営・無職等	
	開業前	開業後	開業前	開業後	開業前	開業後	開業前	開業後
期待／満足	36.1	46.8	40.7	41.7	35.3	43.4	37.2	48.1
少し期待／少し満足	30.9	38.2	34.9	54.2	34.4	44.8	27.7	34.0
わからない／ どちらでもない	6.0	10.3	5.8	4.2	5.8	9.0	6.2	12.2
あまり期待しない／ 少し不満	13.3	2.7	15.1	0.0	12.5	1.4	14.0	3.2
期待しない／不満	13.7	2.0	3.5	0.0	12.1	1.4	14.9	2.6

- ・LRTによるサービス水準の改善は、移動手段としての満足感だけではなく、地域全体に対する効果への満足感も実感
- ー 子どもと同居の場合、96%が「満足/少し満足」

資料：宇都宮浄人・長田哲平(2024)「公共交通サービス改善の沿線住民への影響」『運輸と経済』No.932



宇都宮ライトレール



朝の宇都宮駅東口



宇都宮大学陽東キャンパス



トランジットセンター



夜の宇都宮駅東口



ユトレヒト(オランダ)



ゴールドコースト(オーストラリア)



ブダペスト(ハンガリー)

熊本 NEWS WEB

◀ 熊本の深掘り記事

◀ 熊本放送局 トップ

熊本市交通局 市電の減便発表 運転士や車両の不足が理由

06月20日 17時42分



最終便を最大で42分繰り上げるなど、去年11月以来のダイヤです。

理由として、交通局は、運転士の不足が続いていることや、長とで車両が足りていないことを挙げています。

出典: NHK

<https://www3.nhk.or.jp/lnews/kumamoto/20240620/5000022398.html>

熊本市「熊本市交通局経営計画 概要版」2021年

熊本市交通局は運転士や車両の不足を理由に、今月29日から市電の便数を全体で15%程度減らすと発表した。

熊本市交
では今月
を13%

財政運営の基本方針

- 独立採算が原則であり、一般会計からの運営に係る財政支援を段階的に廃止し、自立性を確保しつつ、基幹公共交通として求められている市電の機能強化（定時性・速達性の向上、輸送力の強化）に資する設備投資については、一般会計補助を活用する。
- 運賃については、安全・快適な運行維持のため、老朽施設の修繕や更新、運転士等の処遇改善、消費税増税（R元年10月）への対応のため、収支の状況を踏まえながら必要に応じ改定する。

全国のニュース



神奈川 横須賀で事故 8人けが 酒気帯びか 乗用車運転手を逮捕
20時12分



Uターンラッシュ 高速道路は混雑がピーク続く
30キロ超渋滞も
21時07分

熊本 NEWS WEB

◀ 熊本の深掘り記事

◀ 熊本放送局 トップ

熊本電鉄が運転士不足のため3日から列車の 運行本数を減らす

02月03日 18時37分



熊本市と合志市を結ぶ熊本電鉄は、運転士不足のため、3日から列車の運行本数をおよそ4分の1減らしています。

3年ほど前から慢性的な運転士不足が続く熊本電鉄では、去年12月、新たな退職の申し出があり、

これまで通りの列車の運行が難しくなったということです。

このため、3日から、運行本数をおよそ4分の1減らしています。

月曜日から木曜日までは、1日あたり159本から38本減らして121本とします。

出典: <https://www3.nhk.or.jp/lnews/kumamoto/20250203/5000024411.html>

全国のニュース



神奈川 横須賀で事故 8人けが 酒気帯びか 乗用車運転手を逮捕
20時12分



Uターンラッシュ 高速道路は混雑がピーク続く 30キロ超渋滞も
21時02分



石破首相“自動車などへの関税は絶対のめない” 民放番組で 20時38分



トランプ大統領「監獄島」再建を指示 不法移民対策か 17時14分



川崎 遺体遺棄事件 元交際相手の容疑者 海外滞在で追及逃れか
18時40分



TSMCの熊本第2工場の着工延期、県知事「渋滞対策進める」

新生シリコンアイランド

シリコンアイランド [+ フォローする](#)

2025年6月3日 18:58

 保存



TSMCの熊本工場（熊本県菊陽町）

台湾積体電路製造（TSMC）の魏哲家・董事長兼最高経営責任者（CEO）は3日、台湾で開いた定時株主総会で、熊本県菊陽町での第2工場の着工時期を「25年1～3月期」から「25年中」へ延期した理由について、地元の交通渋滞への影響を避けるためだと説明した。熊本県の木村敬知事は同日夕、事実を確認中とした上で「交通渋滞はスピード感を持って、ハード・ソフト両面で対策を進める。第2工場建設へ支援する」とコメントした。

出典:

<https://www.nikkei.com/article/DGXZQOJC03B300T00C25A6000000/?msocid=11042b29ebe36d44140f3861efe36321>



(補論) ダウンス・トムソンのパラドクス

- 2地点間の移動需要が一定と仮定したとき、道路渋滞を解消するための道路投資は、公共交通サービスの改善なしでは、道路渋滞の悪化に作用

