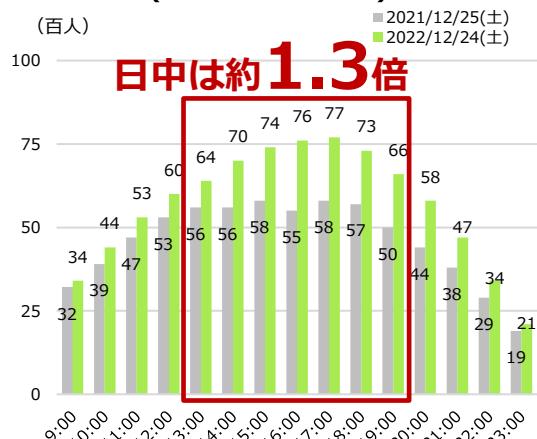


「バス・電車無料の日」効果分析レポート（R4.12.24実施分）結果概要

◆ 中心部のにぎわい

▼ 中心市街地（桜町, 下通, 上通）来訪者数

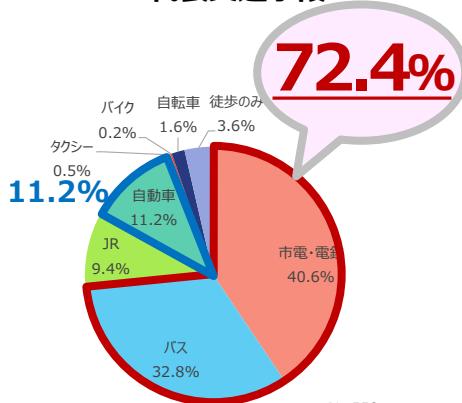
※前年(2021年12月25日)との比較



※出典：Yahooデータソリューション



▼ 当日の市中心部主要施設への代表交通手段



※出典：アンケート調査（2022.12）

◆ 無料の日の公共交通利用者数と実施後の月別利用者数の推移

▼ 公共交通利用者数（無料化対象）

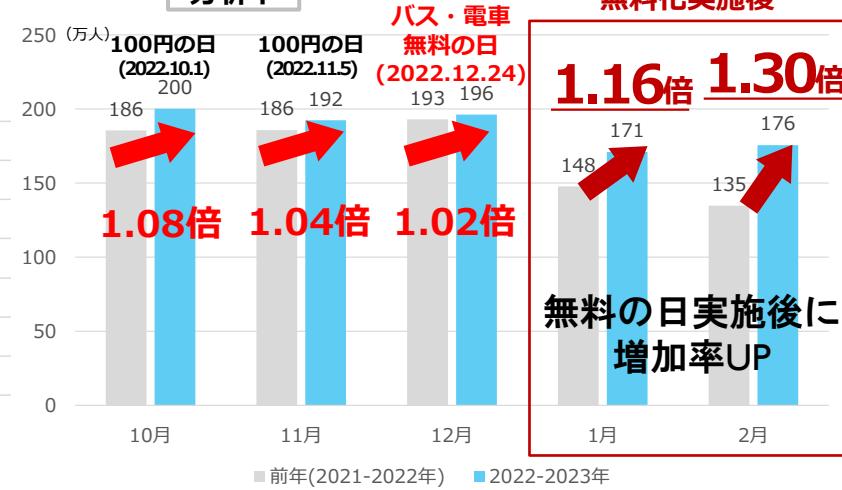
前年（2021.12.25）との比較



※出典：バス・市電・電鉄事業者資料

分析中

▼ バス利用者数推移



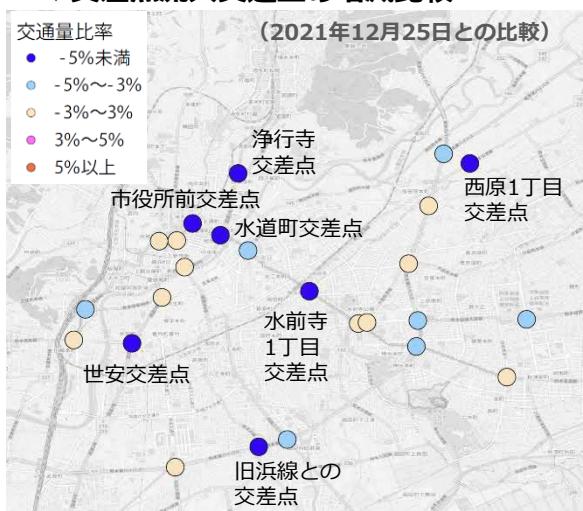
※出典：バス事業者提供資料
※増加率については継続して分析中のため現時点での参考値であることに留意

・ 中心市街地における来訪者数は前年と比較し、全ての時間帯において増加。（特に日中の増加率は約1.3倍と高い）
・ 市中心部主要施設への交通手段は公共交通の利用が7割以上。（自動車利用は約1割）

・ 無料の日当日の公共交通利用者数は前年比の約1.5倍。
・ 月別利用者数の推移でも無料の日実施後に増加傾向。ただし、事業効果のほか、コロナ収束による影響も考えられるため、今後も様々な視点から継続して分析する必要がある。

◆ 自動車交通量

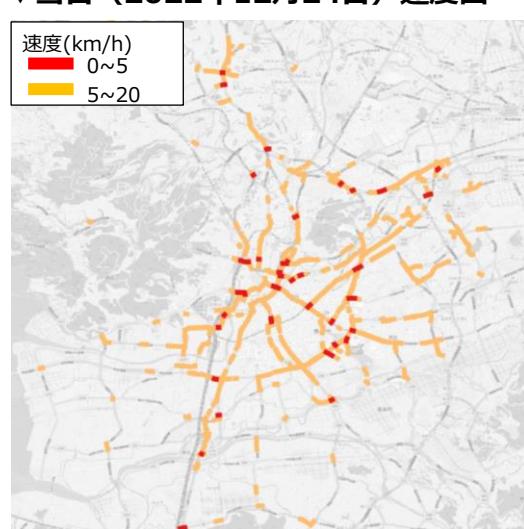
▼ 交差点流入交通量の増減比較



主要交差点における流入交通量は減少傾向。

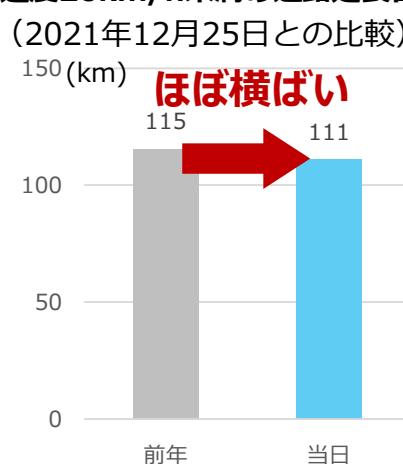
◆ 自動車旅行速度

▼ 当日（2022年12月24日）速度図

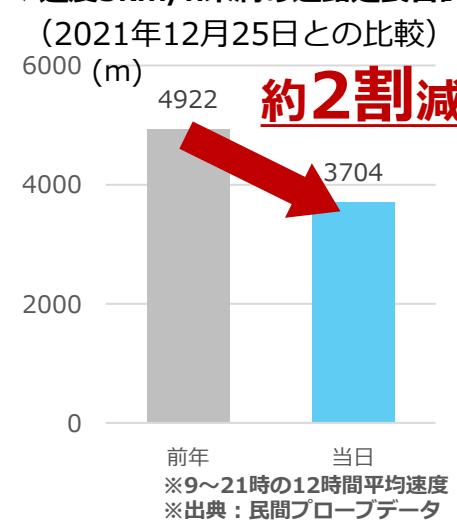


・ 渋滞の目安となる速度20km/h未満の区間延長は前年とほぼ同水準。
・ 5km/h未満の区間延長は約2割減少しており、特に低速度となっている区間については改善傾向。

▼ 速度20km/h未満の道路延長合計



▼ 速度5km/h未満の道路延長合計



◆ 環境効果 (CO2削減量)

スギの木
約5,090本の
吸収量
(東京ドーム約1.1個分)

“バス・電車無料の日”による
CO2削減量

推計 約43tCO2

公共交通への転換により
環境面でも効果発現。

◆ 経済効果

経済波及効果額

中心市街地に無料の日がきっかけで来訪した人が使用した金額

産業連関表による分析

“バス・電車無料の日”による経済波及効果

推計 約1.11億円 → 推計 約1.14億円

参考

渋滞損失軽減効果

渋滞損失軽減効果

推計 約0.15億円

バス・電車無料の日実施費用に対する経済波及効果額

“バス・電車無料の日”による経済波及効果

推計 約1.14億円

“バス・電車無料の日”実施費用

約0.2億円

“バス・電車無料の日”実施費用と比較した経済波及効果額

約5.7倍

経済波及効果は約1.14億円。

※経済波及効果額を渋滞損失軽減効果を足した1.29億円とした場合、約6.5倍

◆ 今後の展開

・ 今回の無料の日はクリスマスイブという特殊条件下であったことから、昨年同月同曜日と公共交通や道路交通への影響や効果を比較したところであるが、新型コロナウイルスの感染状況など様々な条件が異なることから、3月の効果分析結果も踏まえ総合的に検証を行う必要がある。

・ 今回無料の日の多面的な効果が確認できたところであるが、継続的に事業を実施していくためには、今後、料金設定や時間帯など様々なパターンでの行動データを蓄積・分析していくことで、効果的な事業スキームを検討し、持続可能な施策へと展開していく必要がある。

注：本ページの各算出値の注釈、条件等は本編を参照