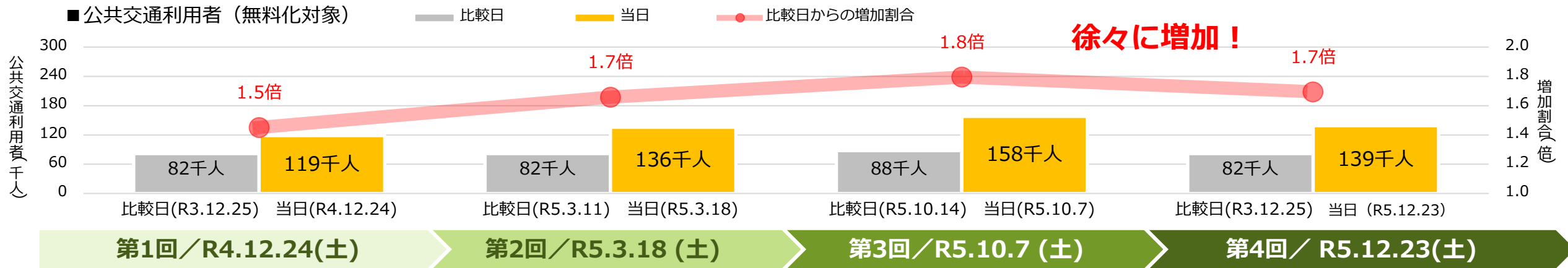


「バス・電車無料の日」効果分析レポート まとめ (R4.12・R5.3・R5.10・R5.12)

公共交通の利用者増加

バス・電車無料の日の利用者数および比較日からの増加割合は回数を重ねるごとに増加。(第4回は第2回と同程度)



道路の渋滞緩和

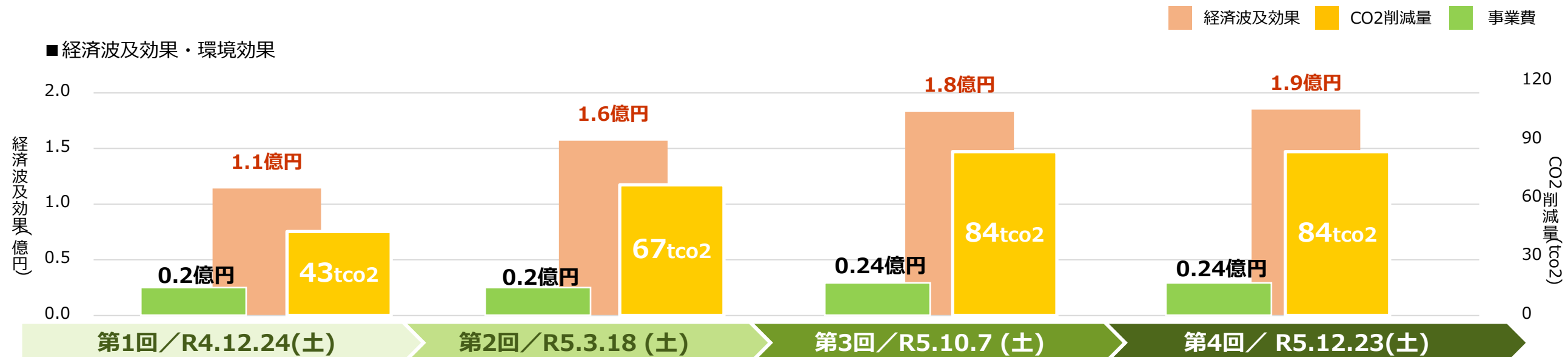
(道路の自動車交通量/道路の速度向上)

道路の交通状況は、一部で交通量減少・速度向上がみられるものの効果は限定的。

項目	第1回 / R4.12.24(土)	第2回 / R5.3.18(土)	第3回 / R5.10.7(土)	第4回 / R5.12.23(土)
道路の自動車交通量	○ ほとんどの交差点で減少	▲ 一部の交差点で増加	○ ほとんどの交差点で減少	▲ 一部の交差点で増加
道路の速度向上 (20km/h未満の区間延長・ 熊本市内)	▲ 比較日と同水準	▲ 比較日と同水準	▲ 比較日と同水準	▲ 比較日と同水準

経済波及効果・CO₂等削減

利用者の増加に伴い経済波及効果・CO₂削減量も増加! 事業費に対する経済効果は5.5倍~8倍程度。

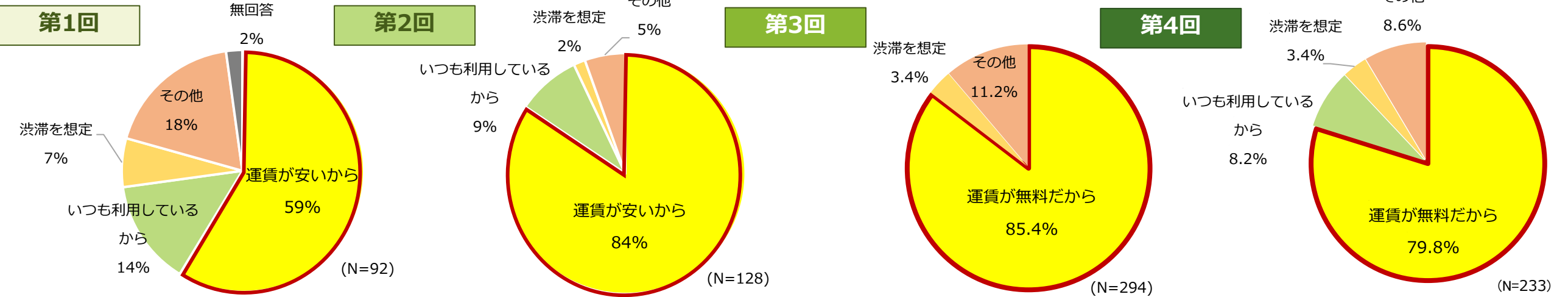


「バス・電車無料の日」効果分析レポート まとめ (R4.12・R5.3・R5.10・R5.12)

利用者アンケート

「運賃が安い・無料だから」公共交通を利用したと回答した方が、半数以上存在し、きっかけづくりに寄与。

Q：普段公共交通を利用しない方が、当日に公共交通を利用した理由



結果まとめ

項目		第1回 R4.12.24(土)	第2回 R5.3.18(土)	第3回 R5.10.7(土)	第4回 R5.12.23(土)
公共交通の利用者増加		1.5倍	1.7倍	1.8倍	1.7倍
道路の渋滞緩和	道路の自動車交通量	ほとんどの交差点で減少	一部の交差点で増加	ほとんどの交差点で減少	一部の交差点で増加
	道路の速度向上	比較日と同水準	比較日と同水準	比較日と同水準	比較日と同水準
経済波及効果		約1.1億円	約1.6億円	約1.8億円	約1.9億円
CO ₂ 等削減 (東京ドーム換算)		約1.1個分	約1.7個分	約2.0個分	約2.0個分
きっかけづくり(バス・電車を利用した理由が「無料だから」)		約6割	約8割	約9割	約6割

◆「バス・電車無料の日」の効果分析結果

- 分かったこと**
- 「バス・電車無料の日」の実施により、実施日当日は公共交通利用者の増加が見られたほか、「運賃が安い・無料だから」公共交通を利用したとのアンケート回答結果が各実施日で約6割～9割弱見られたことから、**公共交通利用のきっかけづくりに、一定程度寄与した**ものと考えられる。
 - 一方、**渋滞緩和の観点では**、実施日当日にイベントが開催されていた影響で、人々の移動の総量が通常時より多かったからか、**効果が限定的**であり「バス・電車無料の日」単独の取組では、限界があるものと考えられる。

- 本事業の展開可能性**
- ◆ソフト面での渋滞対策として
 - ✓ 「バス・電車無料の日」をはじめとした公共交通の利用促進策に加え、「**時差出勤**」などの**移動需要を分散させる取組みと併せて実施することで、効果的な結果が得られる可能性**がある。

- ◆公共交通利用のきっかけづくり・まちなかの賑わい創出の一環として
- ✓ 本事業の認知度は回数を重ねるごとに向上し、**公共交通に関心を持ってもらうきっかけとしては有効な取組**であるだけでなく、本事業にかかる費用に対する経済波及効果も大きいことから、特定のイベント開催日などに合わせて定期的に実施することで、**まちなかの賑わい創出にも有効な取組**となる可能性がある。