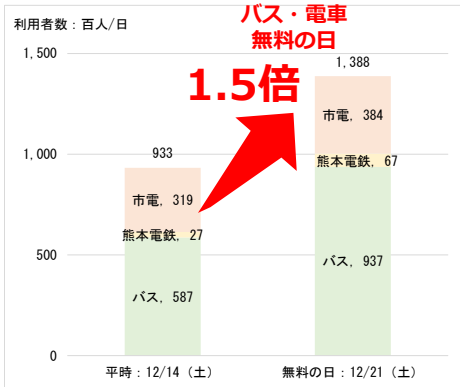


「バス・電車無料の日」効果分析レポート（2024.12.21実施分）結果概要

◆公共交通の利用者増加

▼公共交通利用者数

※前週(2024年12月14日)との比較



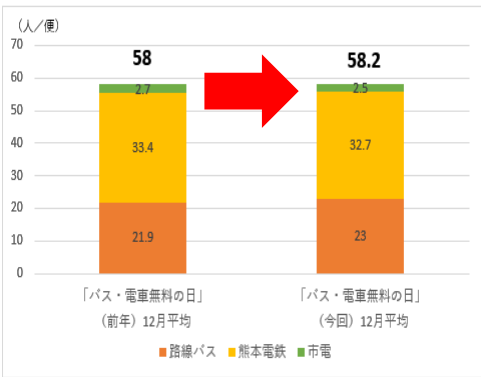
※出典：交通事業者提供資料

- 無料の日当日の公共交通利用者数は**前週比の約1.5倍**

◆公共交通の利用定着

▼公共交通利用頻度や利用意欲の向上(1便あたりの利用者数)

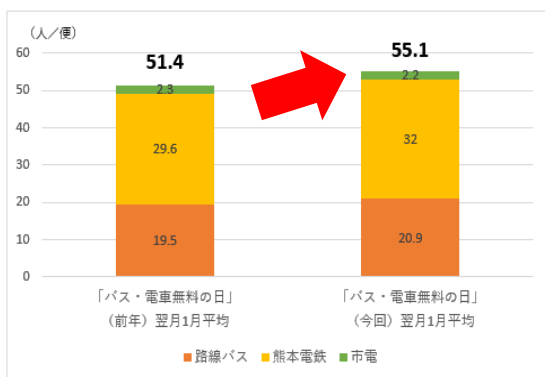
※実施月の前年比較



※出典：交通事業者提供資料

- 前回の「バス・電車無料の日」実施後より、**1便あたりの利用者の増加が確認できた**

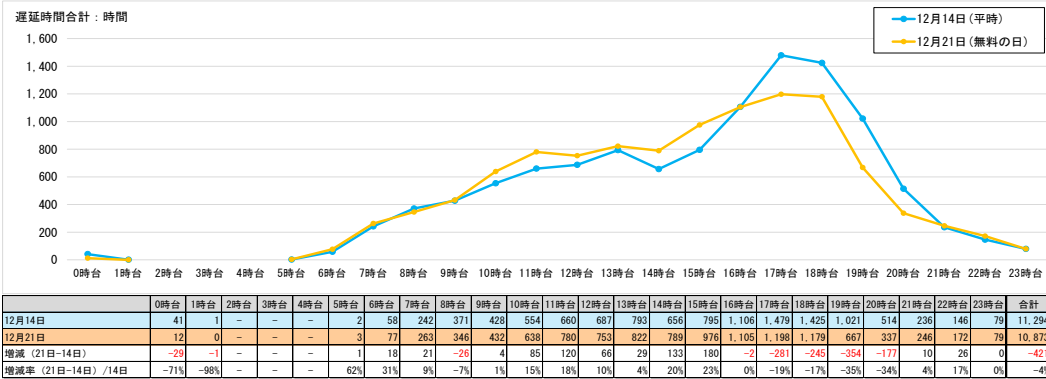
※実施翌月の前年比較



◆バス運行状況

▼バスの遅れ時間の全路線合計の比較

(熊本連携中枢都市圏の構成市町村・時間帯別)



※時間帯別の総遅れ時間の合計を集計した。なお、早発したバスについては遅延時間を0分としたうえで集計した。

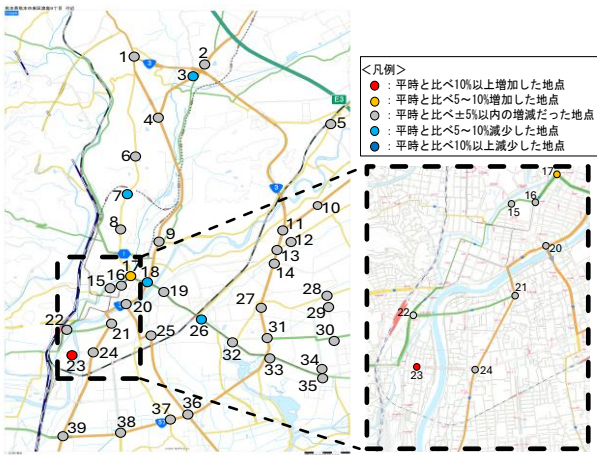
(早発：バスが時刻表より早く出発してしまうこと) ※出典：バスロケータ

- 利用者数の増加にともなう、**定時性の悪化は確認されず、むしろ改善した**(自動車から公共交通への転換により、交通量が減少したと考えられる)

◆道路の自動車交通の減少

▼平時(12/14)と無料の日(12/21)における地点計12時間の交通量の比較

番号	地点名	地点計交通量(台/12時間)	平時からの増減台数	平時からの増減率
1	四方岡南交差点	172	167	-3.0%
2	須賀橋南所付近	130	124	-4.7%
3	羽田停留所付近	131	119	-9.1%
4	国道3号×国道387号交差点	272	260	-4.2%
5	龍田まちづくりセンター前停留所付近	64	62	-3.4%
6	徳王停留所付近	69	66	-4.6%
7	徳田一丁目停留所付近	75	71	-5.9%
8	坂町本丁交差点	52	52	-1.1%
9	新市町交差点	352	345	-2.1%
10	八反田入口停留所付近	41	41	0.3%
11	新南部交差点	267	262	-1.9%
12	新南部入口停留所付近	36	37	0.3%
13	保田後交差点	480	472	-1.5%
14	保田後北交差点	264	263	-0.4%
15	坂町交差点	141	145	3.4%
16	電車通り×銀座通り交差点	84	83	-1.5%
17	電車通り×西方熊本線交差点	250	270	7.5%
18	八反田交差点	415	381	-8.3%
19	九品寺交差点	215	212	-1.5%
20	代官橋交差点	350	336	-4.0%
21	羽田交差点	248	240	-3.3%
22	熊本駅前交差点	63	65	3.4%
23	国道28号×二本木大通り交差点	54	65	11.3%
24	世安交差点	362	360	-0.7%
25	九品寺六丁目交差点	253	250	-1.1%
26	水前寺1丁目交差点	24	20	-4.4%
27	上水前寺交差点	410	403	-1.7%
28	新外交差点	141	140	-0.4%
29	道南停留所付近	61	60	-1.2%
30	東町2丁目交差点	400	390	-2.4%
31	県庁通り入口交差点	481	473	-1.7%
32	水前寺交差点	149	144	-3.3%
33	神水交差点	526	505	-4.0%
34	健康実業所南東	52	51	-2.3%
35	熊本高専×自衛隊通り交差点	147	142	-3.4%
36	田井橋交差点	647	630	-2.7%
37	田井橋小入口交差点	451	459	1.8%
38	流通団地入口交差点	344	334	-3.1%
39	近見交差点	1	1	0.0%



※出典：Yahooデータソリューション

- 平時と比べて自動車から公共交通への転換により、**交通量が減少した**と考えられる

◆経済波及効果

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

推計 約**0.92億円**

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**0.95億円**

- 経済波及効果は約**0.95億円**(“バス・電車無料の日”実施費用と比較すると約4.3倍)

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**0.95億円**

“バス・電車無料の日”実施費用

約**0.22億円**

“バス・電車無料の日”実施費用と比較した経済波及効果額

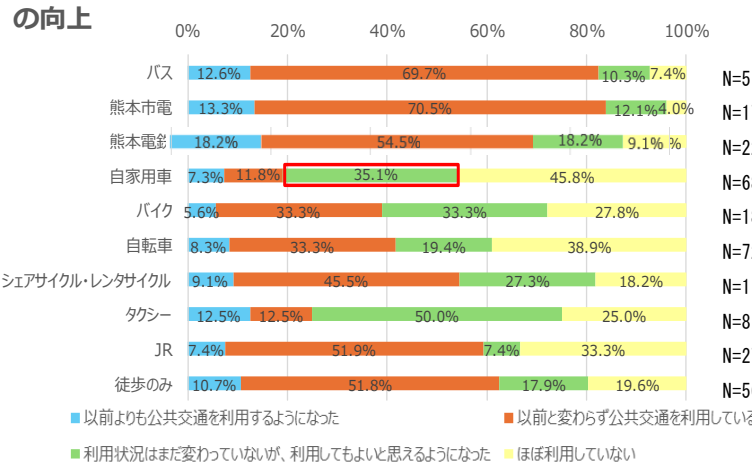
約**4.3倍**

※“バス・電車無料の日”実施費用を効果分析費も含めた0.26億円とした場合、約3.7倍

◆公共交通利用意向

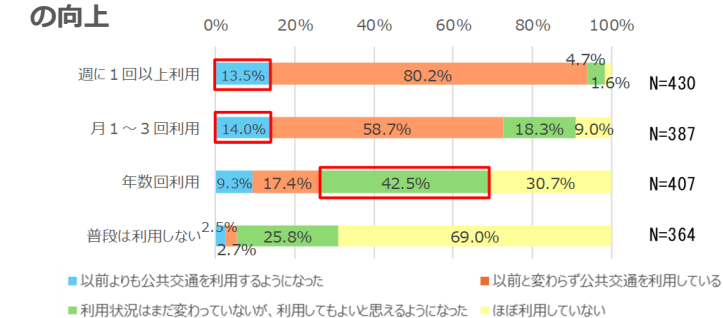
▼「バス・電車無料の日」後の公共交通の利用状況

※普段の交通手段(平日)別にみた公共交通利用頻度や利用意欲



※出典：アンケート調査(WEB)(2024年12月)

※普段の公共好通の利用頻度別にみた交通利用頻度や利用意欲



- 「自家用車」利用者の利用意欲向上が見られた
- 普段公共交通利用しない人についても、**利用意欲が向上していた**

◆結果のまとめ

- 無料の日当日の公共交通利用者数は、**前週比の約1.5倍**。
- 前回の「バス・電車無料の日」実験後より、**1便あたりの利用者の増加が確認できた**。
- 利用者数の増加にともなう、**定時性の悪化は確認されず、むしろ改善した**。
- 平時と比べて自動車から公共交通への転換により、**交通量が減少した**と考えられる。
- 「自家用車」利用者の人やまた**普段公共交通を利用しない人**についても**利用意欲が向上した**
- 経済波及効果は**約0.95億円**。CO2排出量は、**東京ドーム1.2個分**の効果を発揮。

注：本ページの各算出値の注釈、条件等は本編を参照

◆CO2等削減

“バス・電車無料の日”によるCO2削減量

推計 約**56tco2**

⇒東京ドーム

約**1.2個分**の吸収量

(スギの木約**6,360本**)

- CO2削減量は約**56tco2**と、公共交通への転換により環境面でも効果が発現