

「バス・電車無料の日」効果分析レポート  
(2024.12.21実施分)

令和7年(2025年)8月

熊本市 都市建設局 公共交通推進課

# バス・電車無料の日について

## ■ 概要

熊本都市圏では、自動車依存の進展等により公共交通利用者の減少が続いている。当事業は、市民が公共交通を利用する“きっかけ”をつくり、公共交通の利用促進を図ることを目的として、令和4年度から計4回実施している。5回目となる今回は、更なる効果発現を目指し、取組範囲を熊本連携中枢都市圏へと拡大して実施することとした。

## ■ 実施事項

<実施日>

- ・ **2024年12月21日（土）終日**

<無料化対象路線>

- ・ 熊本市を一部でも通過する路線バス
- ・ 熊本電鉄電車
- ・ 熊本市電の全線（一部対象外路線あり）
- ・ 一部のコミュニティ交通

※本資料では以下のとおり定義する。

「電車」：熊本電鉄電車・熊本市交通局（熊本市電）

「バス」：九州産交バス・産交バス・  
熊本電鉄バス・熊本バス・  
熊本都市バス

## ▼PRチラシ

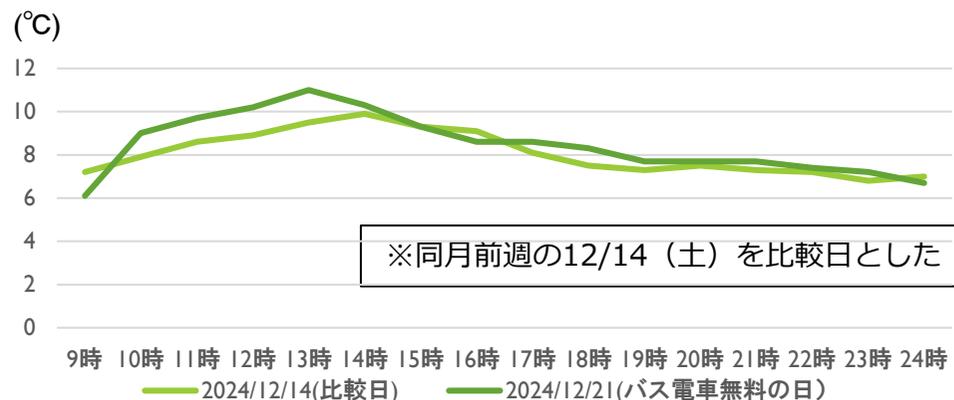
# バス・電車無料の日当日（令和6年(2024年)12月21日）の様子

## ■ 気候

バス・電車無料の日（12/21）は曇りのち雨で、9時から24時の気温は6.5℃～10.5℃であった。

12/21（土）
バス・電車無料の日
曇りのち雨

## ▼熊本市の気温（9時～24時）



出典：気象庁HP

## ■ 当日の利用状況

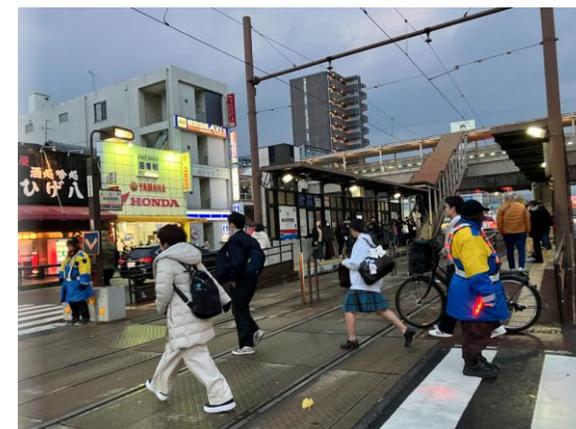
### ▼熊本駅前電停



### ▼桜町バスターミナル



### ▼新水前寺駅前電停



- ・ 「バス・電車無料の日」は曇りのち雨（6.1℃～10.3℃）であった
- ・ 当日は主要な電停・バス停で混雑がみられた

# 事業目的と結果

取組

目的

目指す将来像

バス・電車  
無料の日の  
実施

きっかけ  
づくり

公共交通の  
利用者増加



公共交通の  
利用定着

経済波及  
効果

CO<sub>2</sub>等削減

## 結果のまとめ

- ◆ 「バス・電車無料の日」当日は、**公共交通利用者数が大幅に増加（前週比※約1.5倍）**し、実施後も**利用者数の増加**が確認できた。（p.5,p.7）
- ◆ 当日の利用者の中に普段公共交通を利用しない人が一定数存在していることや、通常自動車を利用する人から公共交通の利用意向が確認できることから、**公共交通利用のきっかけづくりに寄与**している。（p.11,p.13）
- ◆ 道路交通のうち、自動車交通量では**一部熊本市中心部に向かう車両に減少がみられた。**（p.16）
- ◆ 経済波及効果は約0.95億円。CO<sub>2</sub>排出量は、**東京ドーム1.2個分の効果**があった。（p.18, p.19）

※同月翌週の12/14（土）を比較日とする

# 事業効果分析内容一覧

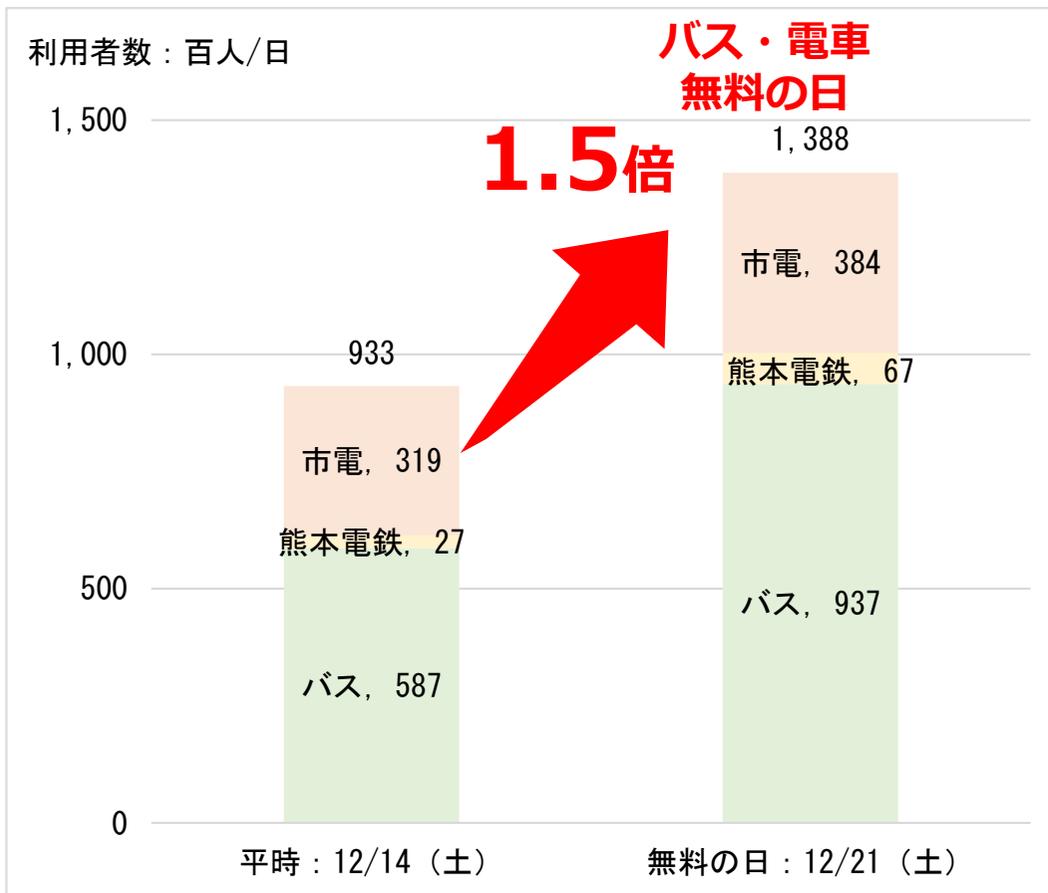
## ▼事業効果分析内容一覧

項目	分析内容	分析結果（概要）	使用データ
①公共交通	1-1.公共交通利用者数	<ul style="list-style-type: none"> <li>「バス・電車無料の日」の当日は、平時（前週）と比べて約1.5倍（約14万人）が公共交通（無料化対象）を利用</li> </ul>	・バス・市電・電鉄事業者資料
	1-2.中心市街地のにぎわい	<ul style="list-style-type: none"> <li>中心市街地「下通」「桜町」における来訪者数は平時②（12月土曜平時）と比較し、概ね増加傾向にあった</li> </ul>	・人流データ（Yahooデータソリューション）
	1-3.無料化実施後の公共交通利用定着状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>前年12月（前回実施月）と今回の「バス・電車無料の日」実施月を比較した場合、1便あたりの利用者数は横ばいであった</li> <li>前年1月（前回実施月の翌月）と今回の「バス・電車無料の日」実施月の翌月を比較した場合、1便あたりの利用者数は増加した ⇒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</li> </ul>	・バス・市電・電鉄事業者資料
	1-4.バス運行状況 （遅延状況・運行時トラブルの有無等）	<ul style="list-style-type: none"> <li>終日合計では、遅延時間は平時と比べて減少した</li> <li>遅延時間のピーク時（17時台、18時台）においても、平時より改善している ⇒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）</li> </ul>	・バスロケデータ
	1-5.公共交通の利用に関する意向	<ul style="list-style-type: none"> <li>普段から公共交通を利用している人や利用頻度が高い人ほど、「バス・電車無料の日」の公共交通の利用割合が大きい</li> <li>当日に公共交通を利用した人のうち、「運賃が無料だから」と回答した人が約4割</li> <li>利用しなかった理由は分散したが、「自家用車での外出」が最も大きかった</li> <li>「バス・電車無料の日」の平均消費額は3,825円/人</li> <li>バス・電車が無料だったことにより、消費金額が増加した人が約25%、平均消費額は864円/人増加した</li> <li>「バス・電車無料の日」実施により、「自家用車」利用者の利用意欲の向上が見られた</li> <li>普段公共交通をあまり利用しない人についても、利用意欲が向上していた</li> <li>熊本市内・市外に関わらず公共交通の利用促進にあたっては、便数の増加・安価な料金・定時性の向上を望む割合が高い</li> <li>市外の場合、パーク＆ライド駐車場の充実を望む割合が高い</li> </ul>	・アンケート調査
②道路交通	2-1.自動車交通量	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>	・トラカンデータ
	2-2.最大滞留長	<ul style="list-style-type: none"> <li>水道町交差点で、一部滞留長の増加が見られたものの、周辺含め大きな変化は見られなかった</li> </ul>	・トラカンデータ
	2-3.商業施設における来店者・駐車場利用	<ul style="list-style-type: none"> <li>中心部商業施設では一部店舗で来店者の増加が見られる</li> <li>商業施設の駐車場利用は、若干ではあるものの減少している</li> </ul>	・商業施設提供資料
③経済効果	3-1.無料化による経済波及効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>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）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>人流データ（Yahooデータソリューション）</li> <li>アンケート調査</li> <li>H27熊本市産業連関表</li> </ul>
④環境効果	4-1.交通量削減によるCO <sub>2</sub> 削減量	<ul style="list-style-type: none"> <li>CO<sub>2</sub>削減量は約56tco<sub>2</sub>と、公共交通への転換により環境面でも効果が発現</li> <li>東京ドーム約1.2個分の吸収量（スギの木に換算すると約6,360本）に該当</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>人流データ（Yahooデータソリューション）</li> <li>アンケート調査</li> <li>林野庁HP「森林はどのぐらいの量の二酸化炭素を吸収しているの?」</li> </ul>

# ①公共交通：1-1.公共交通利用者数

## ▼公共交通利用者数(無料化対象)

平時 (2024/12/14) との比較



		平時: 12/14 (土) 百人/日	無料の日: 12/21 (土) 百人/日	増減数 百人/日	増減率
バス	九州産交バス	250	395	145	+58%
	産交バス	28	49	21	+73%
	熊本電鉄 (バス)	88	141	53	+60%
	熊本バス	60	114	54	+89%
	都市バス	159	238	79	+49%
	バス合計	587	937	350	+60%
鉄道	熊本電鉄 (鉄道)	27	67	39	+144%
軌道	交通局 (市電)	319	384	65	+21%
合計		933	1,388	455	+49%

※出典：交通事業者提供資料

※利用者数は、次の方法により把握した。

バス・電鉄電車：整理券の取得枚数、

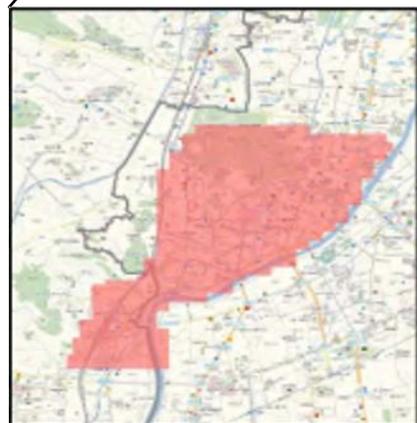
市電：降車した者の数を運転者がカウント

整理券の取り忘れやカウント漏れ等が発生している可能性が高い。

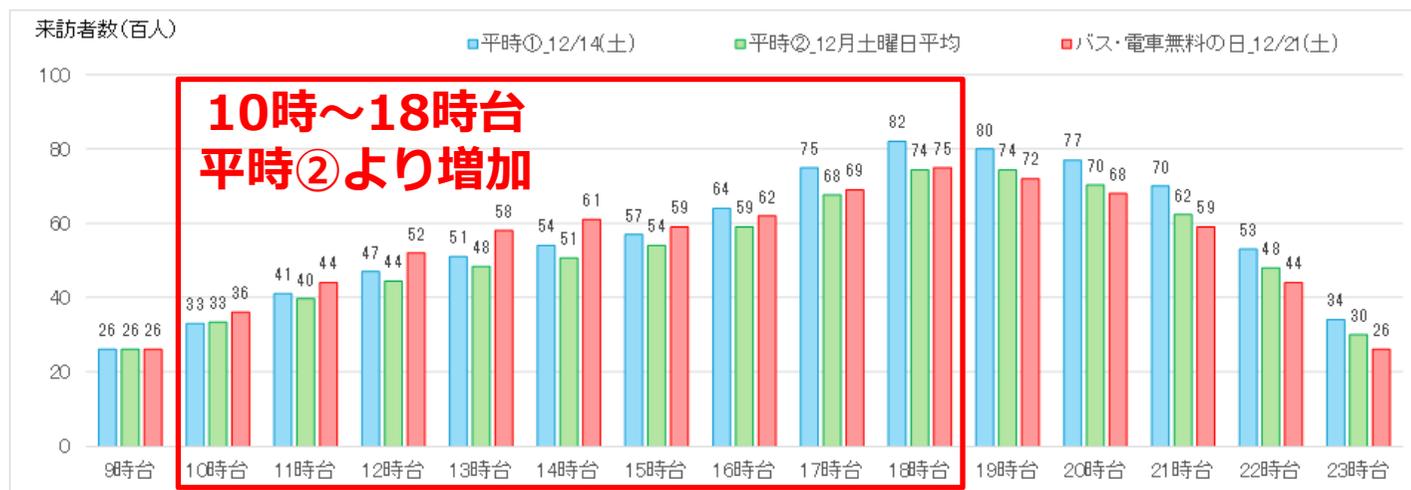
・「バス・電車無料の日」の当日は、平時と比べて約1.5倍（約14万人）が公共交通（無料化対象）を利用

# ①公共交通：1-2.中心市街地のにぎわい

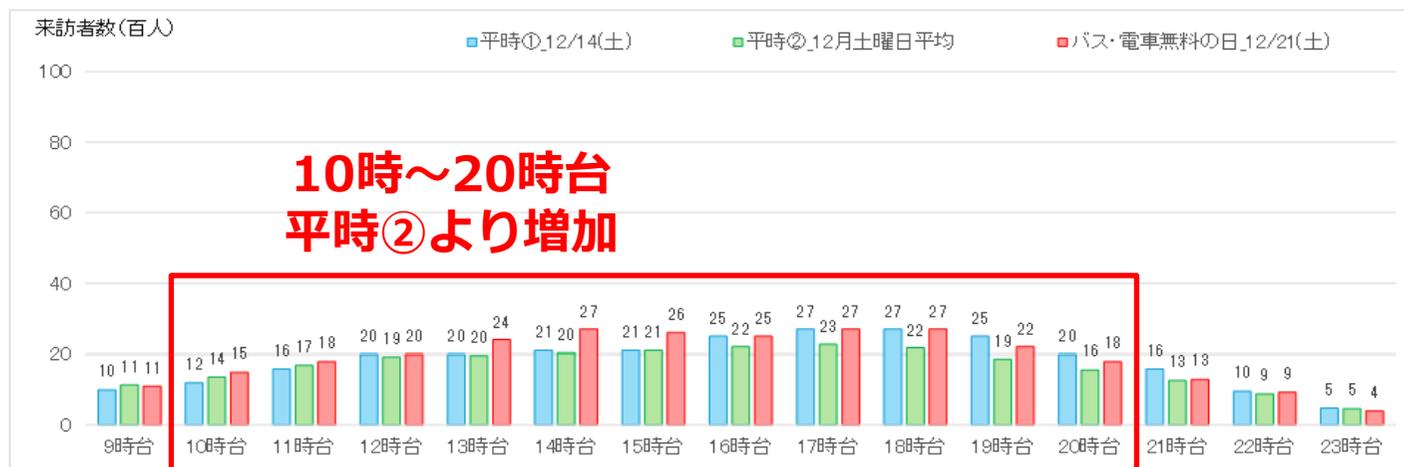
▼データ取得位置  
(赤色着色部)



▼「下通エリア」への来訪者数 ※前週、12月土曜平時との比較



▼「桜町エリア」への来訪者数 ※前週、12月土曜平時との比較

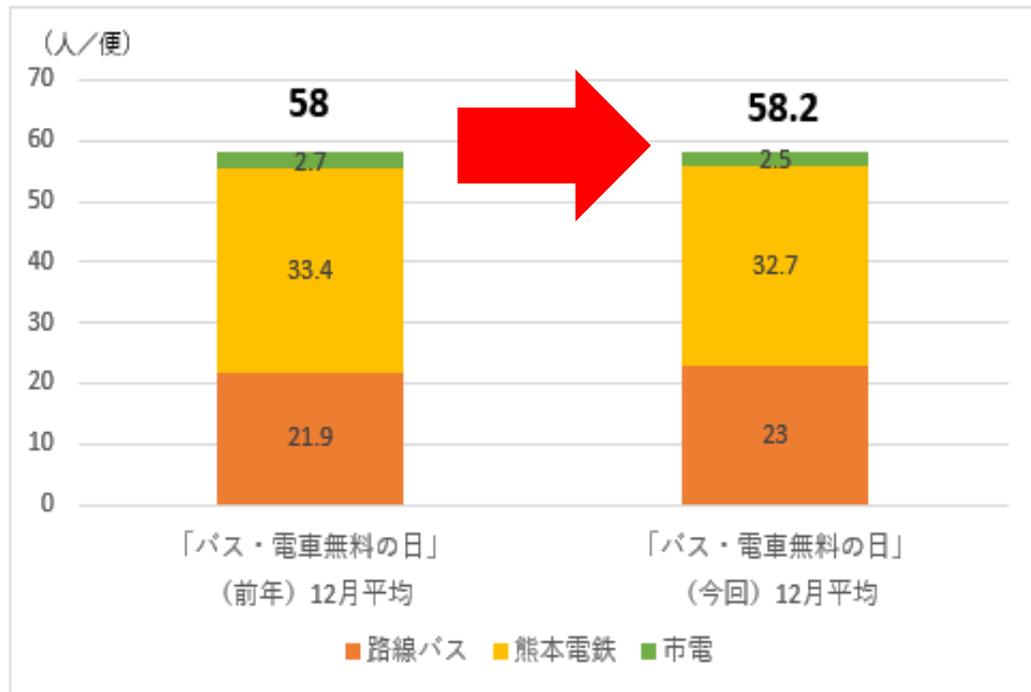


※出典：Yahooデータソリューション

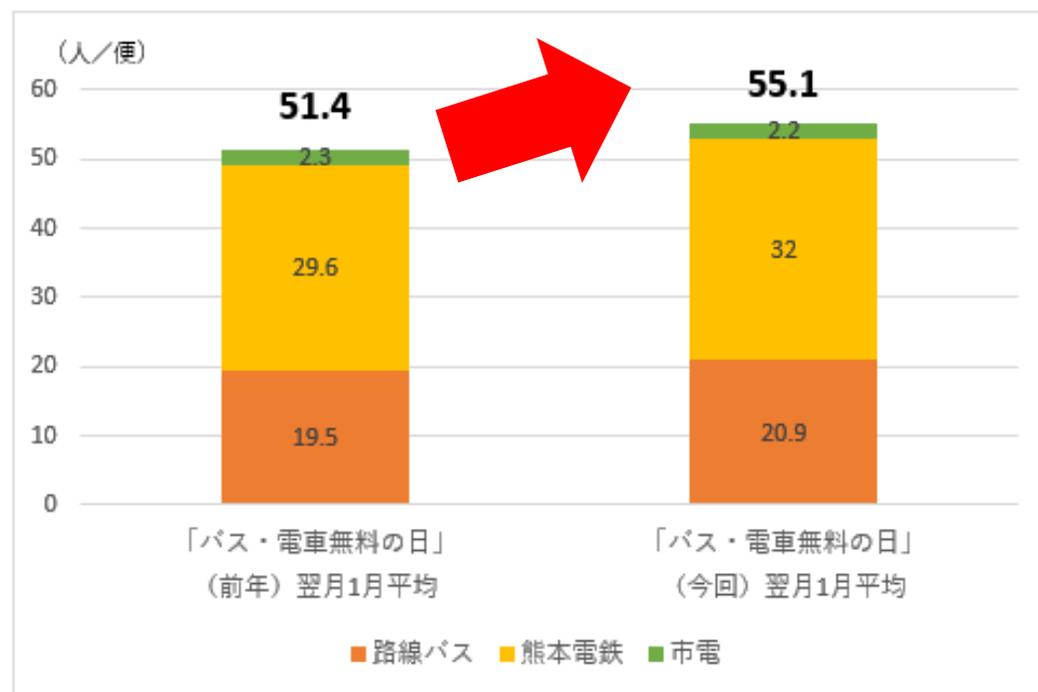
・中心市街地「下通」「桜町」における来訪者数は平時②（12月土曜平時）と比較し、概ね増加傾向にあった

# ①公共交通：1-3.無料化実施後の公共交通利用定着状況

## ▼「バス・電車無料の日」実施月の前年比較 1便あたりの利用者数



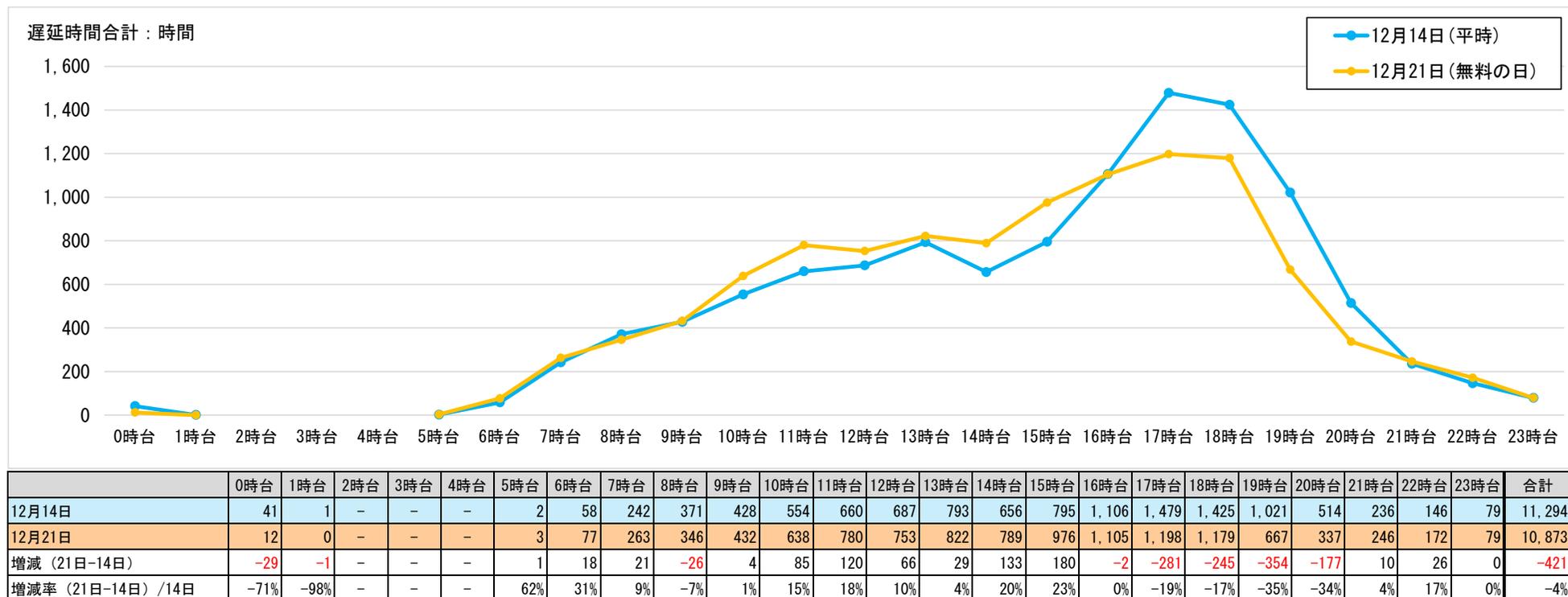
## ▼「バス・電車無料の日」実施翌月の前年比較 1便あたりの利用者数



- ・前年12月（前回実施月）と今回の「バス・電車無料の日」実施月を比較した場合、1便あたりの利用者数は横ばいであった
  - ・前年1月（前回実施月の翌月）と今回の「バス・電車無料の日」実施月の翌月を比較した場合、1便あたりの利用者数は増加した
- ⇒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

# ①公共交通：1-4.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)

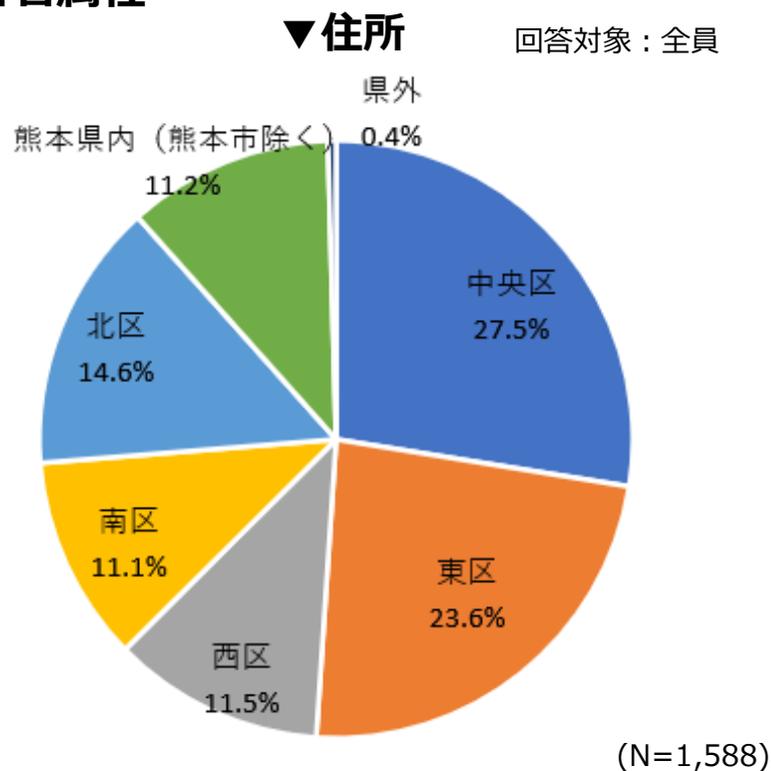
- ・終日合計では、遅延時間は平時と比較して減少した
  - ・遅延時間のピーク時（17時台、18時台）においても、平時より改善している
- ⇒利用者数の増加にともなう、定時性の悪化は確認されず、むしろ改善した  
(自動車から公共交通への転換により、交通量が減少したと考えられる)

# アンケート調査（WEB）概要

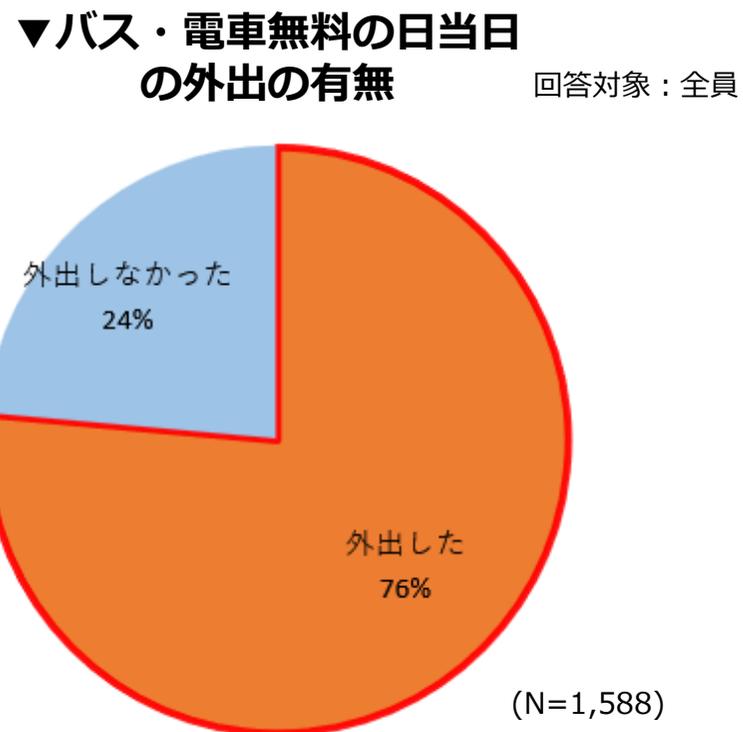
## ■概要

名称 : 熊本市バス・電車無料の日 アンケート  
調査日時 : 2024年12月21日(土)~2025年1月31日(金)  
調査手法 : 熊本市のLINE登録者等を対象にWEBアンケート形式で実施  
回収数 : 1,588人

## ■回答者属性



市内在住者から  
まんべんなく回答を収集



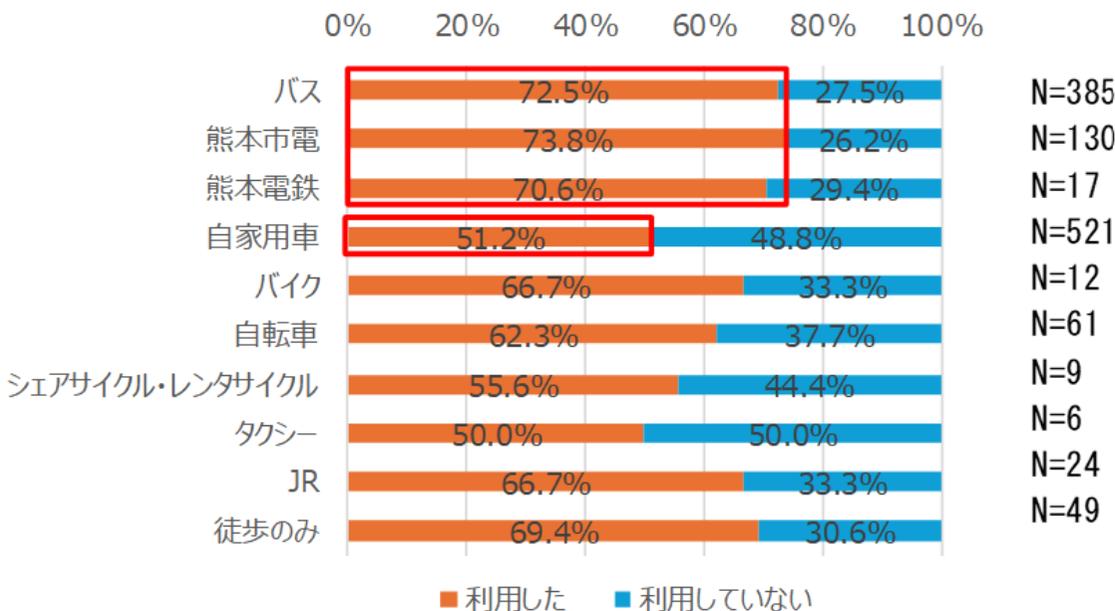
回答者の約8割がバス・電車  
無料の日に「外出した」人

# ①公共交通：1-5.公共交通利用意向（1/5）

## ■交通手段の利用状況

### ▼普段の交通手段（平日）別にみた「バス・電車無料の日」の公共交通の利用状況

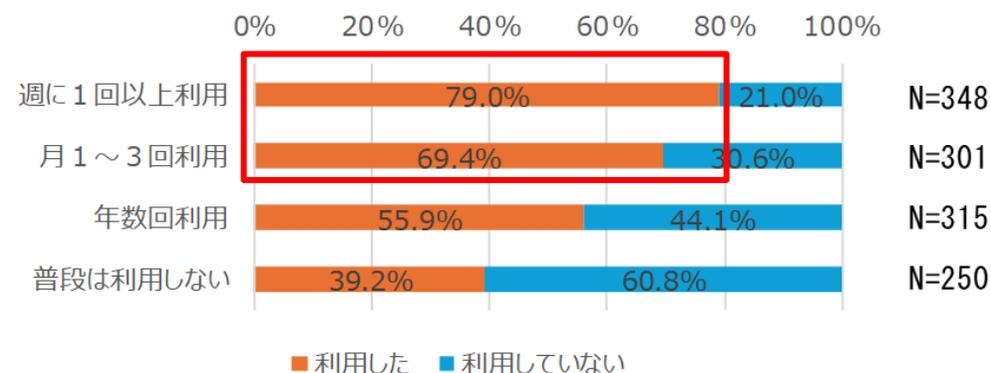
回答対象：バス・電車無料の日に外出した人



普段自家用車を利用している人よりも、**普段から公共交通を利用している人の方が、「バス・電車無料の日」の公共交通の利用率が高い。**

### ▼普段の公共交通の利用頻度別にみた「バス・電車無料の日」の公共交通の利用状況

回答対象：バス・電車無料の日にバス・電車を利用した人



**普段の公共交通の利用頻度が高い人ほど、「バス・電車無料の日」に公共交通を「利用した」の割合が大きい。**

※出典：アンケート調査（WEB）（2024年12月）

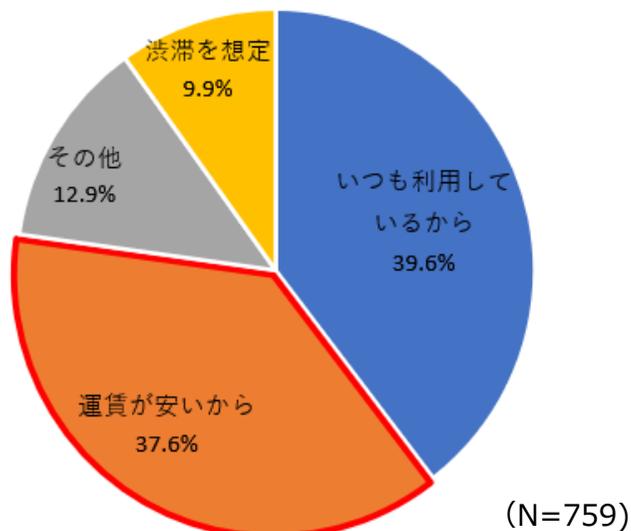
・ 普段から公共交通を利用している人や利用頻度が高い人ほど、「バス・電車無料の日」の公共交通の利用割合が大きい

# ①公共交通：1-5.公共交通利用意向（2/5）

## ■公共交通を利用した、または利用しなかった理由

### ▼バス・電車無料の日にバス・電車を選択した理由

回答対象：バス・電車無料の日にバス・電車を利用した人



**「バス・電車無料の日」にバス・電車を利用した理由の約4割が「運賃が無料だから」**

### ▼バス・電車無料の日に公共交通を利用しなかった理由

※「バス・電車無料の日」で公共交通（路線バス・熊本市電・熊本電鉄）を利用したか」の設問で「利用していない人」（456人）を対象として集計を行った。  
 ※ただし、本設問が「任意の単一回答」であったため、167人は未回答である。

理由	回答数	構成比
1 自家用車などで出かけたから	74	16.2%
2 当日に出かける予定が無かったから	72	15.8%
3 車内が混雑するから	35	7.7%
4 近くにバス停・電停・駅など（以下、「バス停等」）が無いから	20	4.4%
5 近くにバス停等はあるが、時間が合わないから	16	3.5%
6 近くにバス停等はあるが、行きたい場所に行かないから	16	3.5%
7 バス停等で待つのが嫌・面倒だから	6	1.3%
8 公共交通の利用方法がわからないから	0	0.0%
9 その他	50	11.0%
10 未回答	167	36.6%
回答者数	456	
	n=456	

※出典：アンケート調査（WEB）（2024年12月）

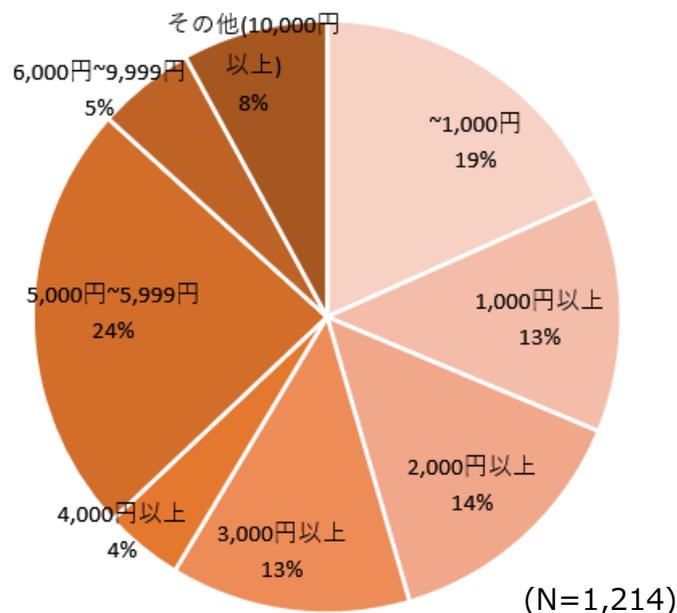
- ・ 当日に公共交通を利用した人のうち、「運賃が無料だから」と回答した人が約4割
- ・ 利用しなかった理由は分散したが、「自家用車での外出」が最も大きかった

# ①公共交通：1-5.公共交通利用意向（3/5）

## ■「バス・電車の日」の経済的な効果

### ▼バス・電車無料の日の平均消費額※1

回答対象：バス・電車無料の日に公共交通を利用した人

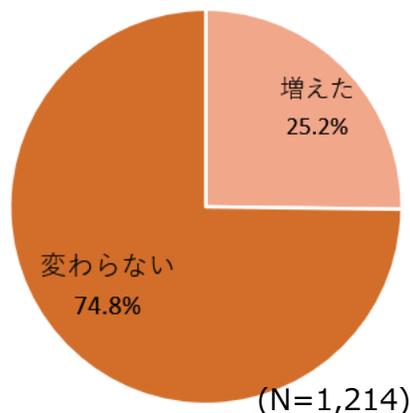


※1：増加金額幅の中央値で加重平均し算出  
(例：1,000~3,000円は2,000円として計上)

**平均消費額は3,825円/人**

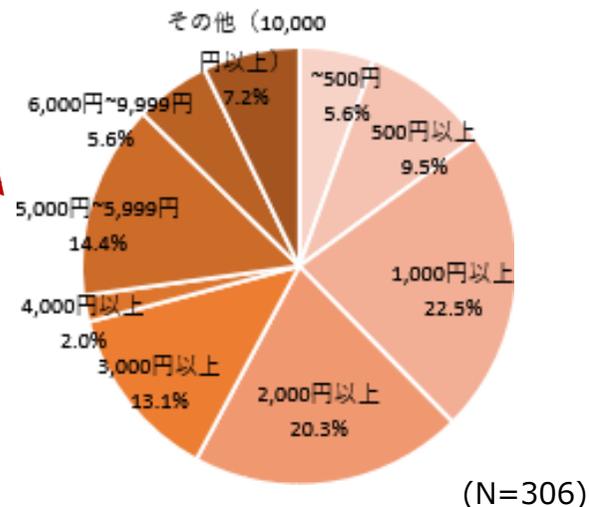
### ▼バス・電車が無料だったことによる消費金額の増加の有無

回答対象：バス・電車無料の日にバス・電車を利用した人



消費金額が  
増加した人

### ▼バス・電車無料の日の平均消費増加額※2



※2：増加金額幅の中央値で加重平均し算出  
(例：500~1,000円は750円として計上)

**平均消費増加額は864円/人**

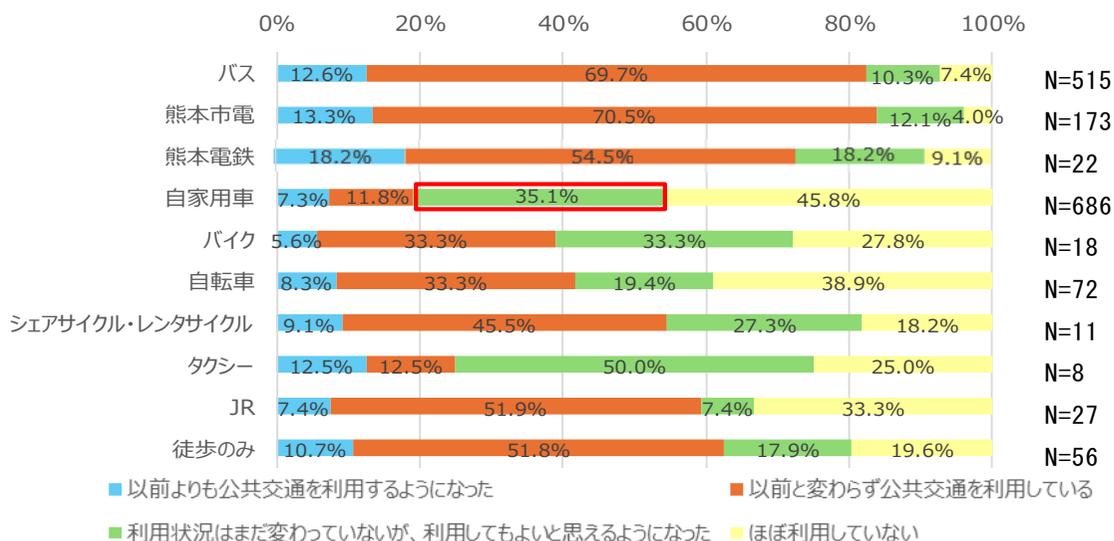
※出典：アンケート調査（WEB）（2024年12月）

- ・ 「バス・電車無料の日」の平均消費額は3,825円/人
- ・ バス・電車が無料だったことにより、消費金額が増加した人が約25%、平均消費額は864円/人増加した

# ①公共交通：1-5.公共交通利用意向（4/5）

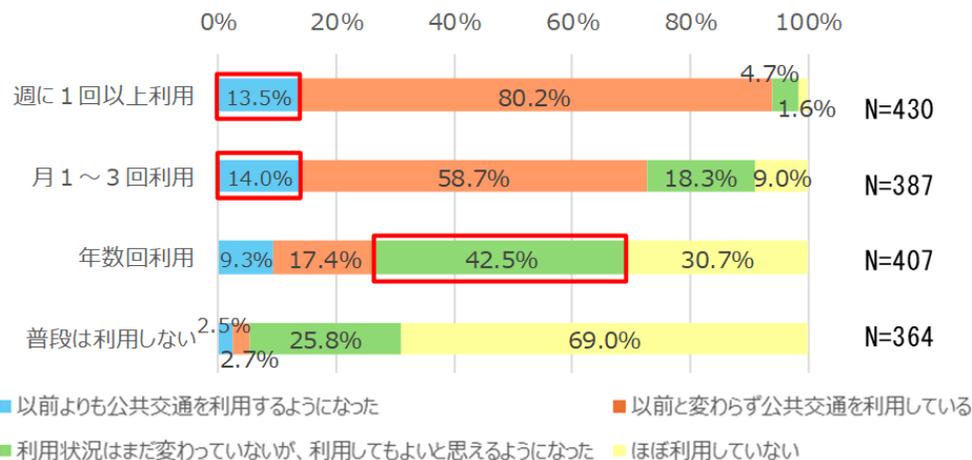
## ■「バス・電車無料の日」後の公共交通の利用状況

▼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の向上



「以前よりも公共交通を利用するようになった」の割合が最も大きいのは、普段の交通手段（平日）が「熊本電鉄」の人で、**約2割**であった。普段の交通手段（平日）が「自家用車」の人は、「利用状況はまだ変わっていないが、利用してもよいと思えるようになった」が**3割以上**を占めた。

▼普段の公共交通の利用頻度別にみた交通利用頻度や利用意欲の向上



普段の公共交通の利用頻度が「週に1回以上」「月1～3回」の人は、「以前よりも公共交通を利用するようになった」の割合が**1割強**であった。  
 「年数回利用」の人は、「以前よりも公共交通を利用するようになった」の割合は1割に満たず、「**利用状況はまだ変わっていないが、利用してもよいと思えるようになった**」が**4割強**を占めた。

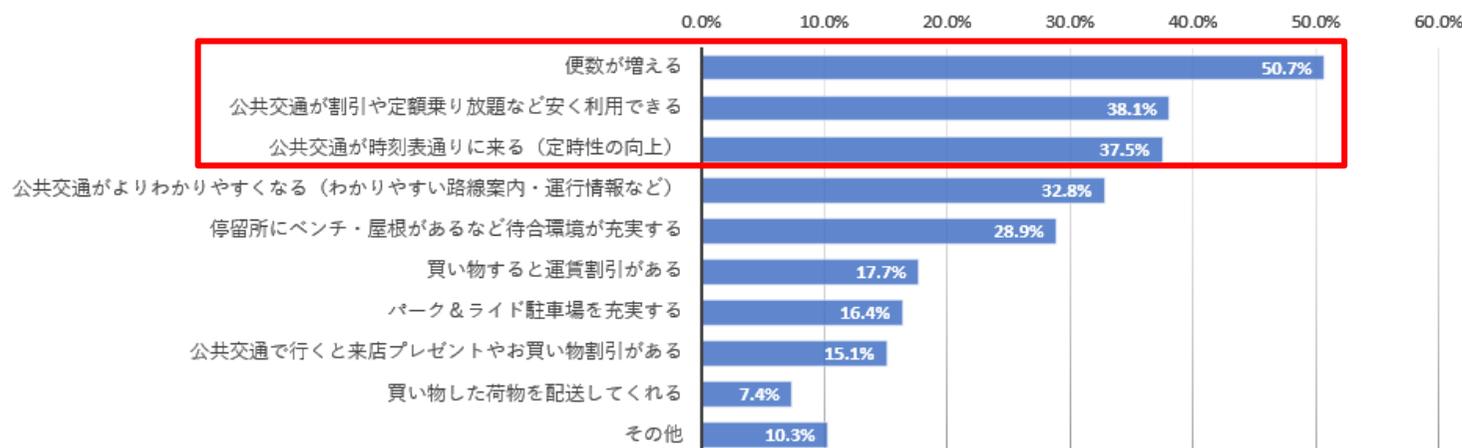
※出典：アンケート調査（WEB）（2024年12月）

- ・ 「バス・電車無料の日」実施により、「自家用車」利用者の利用意欲の向上が見られた
- ・ 普段公共交通をあまり利用しない人についても、利用意欲が向上していた

# ①公共交通：1-5.公共交通利用意向（5/5）

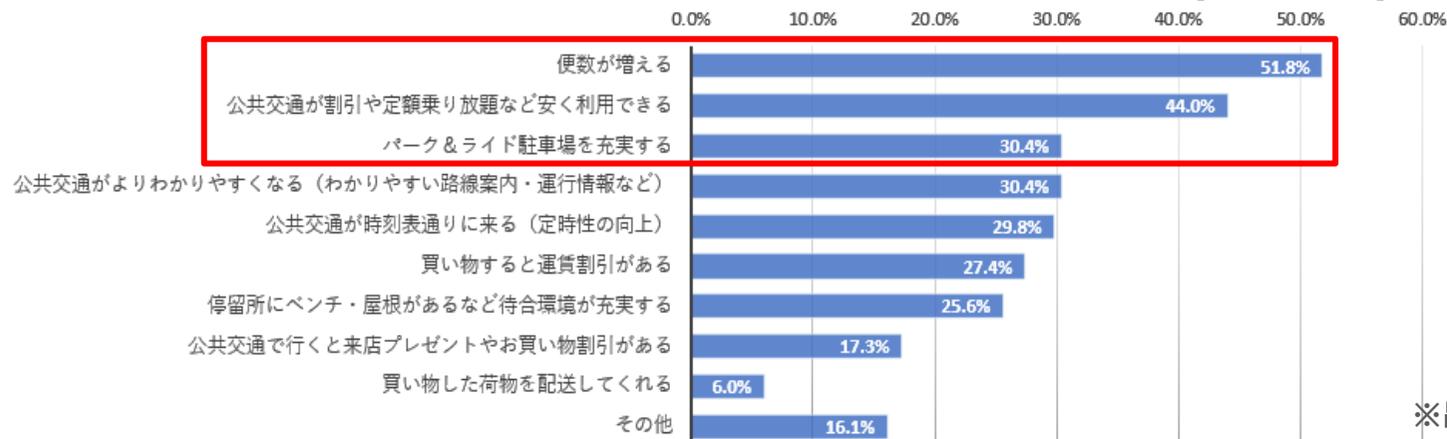
## ■公共交通の改善点

### ▼居住地別にみたこれまで以上に公共交通を利用したくなる施策(熊本市内)



「便数が増える」「公共交通が割引や定額乗り放題など安く利用できる」「公共交通が時刻通りに来る」を選択した人が多い。

### ▼居住地別にみたこれまで以上に公共交通を利用したくなる施策(熊本県内(熊本市を除く連携中枢都市圏市町村))



「便数が増える」「公共交通が割引や定額乗り放題など安く利用できる」の次に「パーク&ライド駐車場を充実する」を選択した人が多い。

※出典：アンケート調査（WEB）（2024年12月）

- 熊本市内・市外に関わらず公共交通の利用促進にあたっては、便数の増加・安価な料金・定時性の向上を望む割合が高い
- 市外の場合、パーク&ライド駐車場の充実を望む割合が高い

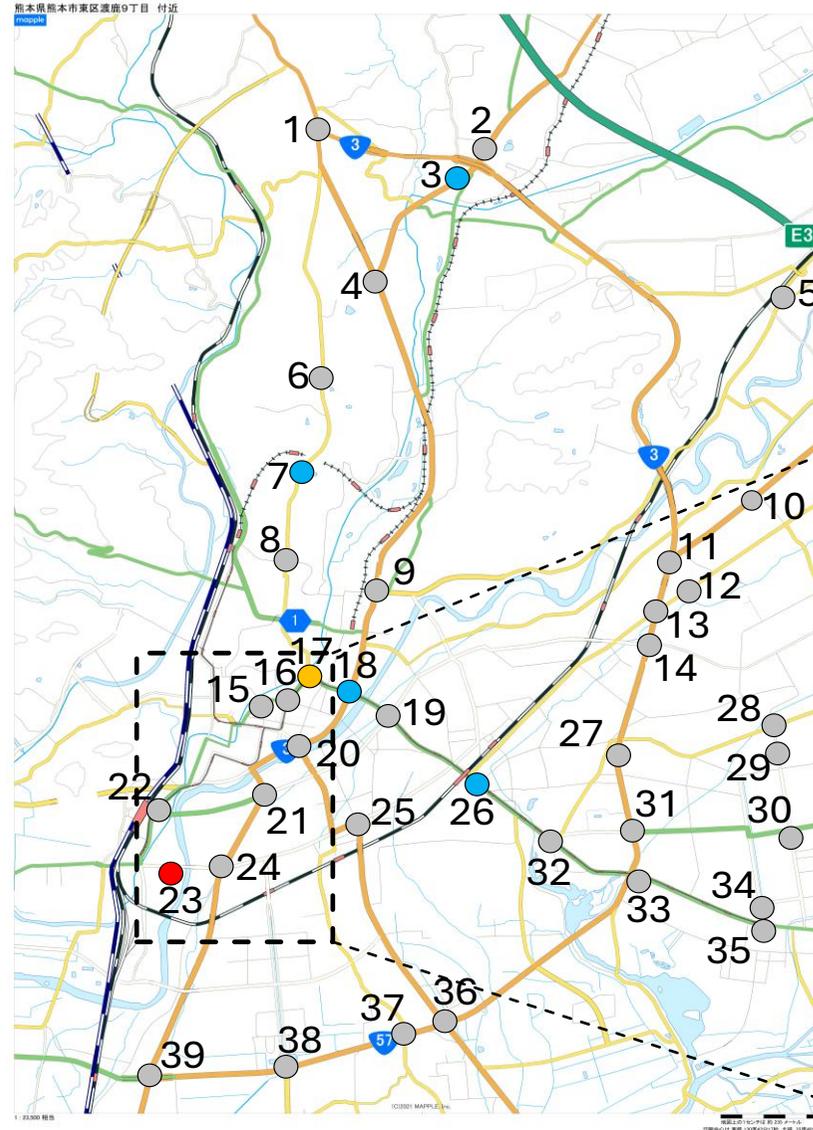
## ▼方向別交通量一覧(百台)

## ②道路交通：2-1.自動車交通量

▼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

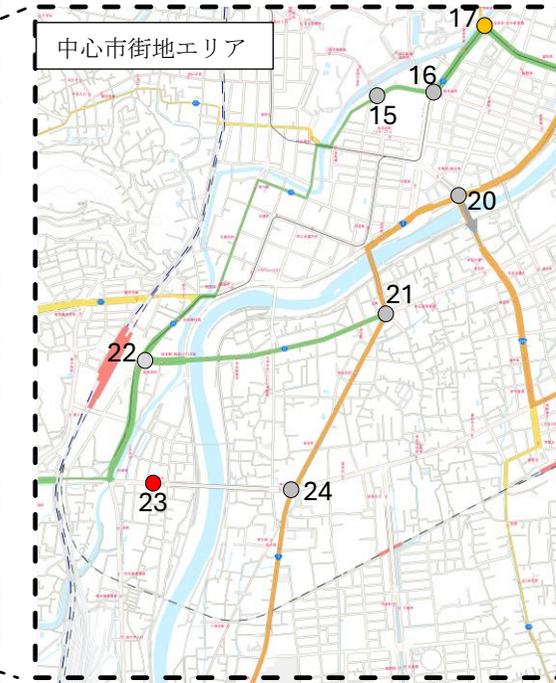
番号	地点名	地点計交通量(百台/12時間)		平時からの増減台数	平時からの増減率
		平時	無料の日		
1	四方寄南交差点	172	167	-5	-3.0%
2	須屋停留所付近	130	124	-6	-4.7%
3	羽田停留所付近	131	119	-12	-9.1%
4	国道3号×国道387号交差点	272	260	-11	-4.2%
5	龍田まちづくりセンター前停留所付近	64	62	-2	-3.4%
6	徳王停留所付近	69	66	-3	-4.6%
7	池田一丁目停留所付近	75	71	-4	-5.9%
8	京町本丁交差点	52	52	-1	-1.1%
9	浄行寺交差点	352	345	-7	-2.1%
10	八反田入口停留所付近	41	41	0	-0.3%
11	新南部交差点	267	262	-5	-1.9%
12	新南部入口停留所付近	36	37	0	1.3%
13	保田窪交差点	480	472	-7	-1.5%
14	保田窪北交差点	264	263	-1	-0.4%
15	桜町交差点	141	145	5	3.4%
16	電車通り×銀座通り交差点	84	83	-1	-1.5%
17	電車通り×四方熊線交差点	260	279	20	7.5%
18	水道町交差点	413	381	-33	-7.9%
19	九品寺交差点	215	212	-3	-1.5%
20	代継橋交差点	350	336	-14	-4.0%
21	迎町交差点	248	240	-8	-3.3%
22	熊本駅前交差点	63	65	3	4.4%
23	県道28号×二本木大通り交差点	54	65	11	21.3%
24	世安交差点	362	360	-2	-0.7%
25	九品寺六丁目交差点	253	250	-3	-1.1%
26	水前寺1丁目交差点	21	20	-1	-5.4%
27	水上前寺交差点	410	403	-7	-1.7%
28	新外交差点	141	140	-1	-0.4%
29	道南停留所付近	61	60	-1	-2.4%
30	東町2丁目交差点	400	390	-10	-2.4%
31	県庁通り入口交差点	481	473	-8	-1.7%
32	水前交番付近	149	144	-5	-3.3%
33	神水交差点	526	505	-21	-4.0%
34	健軍変電所南東	52	51	-2	-3.2%
35	熊本高森線×自衛隊通り交差点	147	142	-5	-3.4%
36	田井島交差点	647	639	-8	-1.3%
37	田迎小入口交差点	481	469	-12	-2.5%
38	流通団地入口交差点	344	334	-11	-3.1%
39	近見交差点	1	1	0	-1.4%

▼集計交差点の位置



<凡例>

- : 平時と比べ10%以上増加した地点
- : 平時と比べ5~10%増加した地点
- : 平時と比べ±5%以内の増減だった地点
- : 平時と比べ5~10%減少した地点
- : 平時と比べ10%以上減少した地点



・ 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

## ②道路交通：2-2.最大滞留長

- ・地点計交通量が±5%以上変化した地点を対象に終日の最大滞留長を平時と無料の日で比較した。

### ▼交通量が5%以上減少した交差点

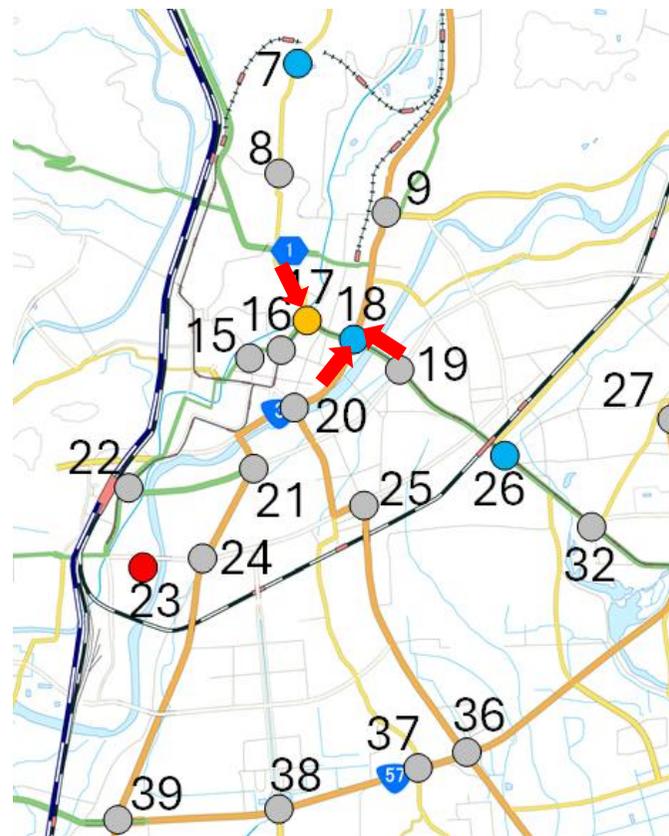
「水道町交差点」における最大滞留長の比較

方向	最大滞留長 (m)	
	平時	無料の日
東方向からの流入	400	500
南方向からの流入	100	100

### ▼交通量が5%以上増加した交差点

「電車通り×四方熊本線交差点」における最大滞留長の比較

方向	最大滞留長 (m)	
	平時	無料の日
北西方向からの流入	20	20

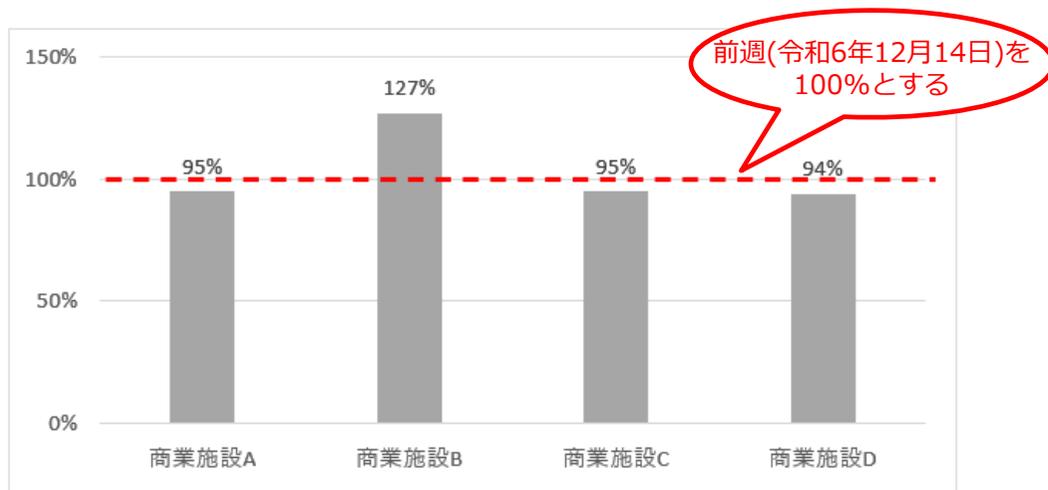


- ・水道町交差点で、一部滞留長の増加が見られたものの、周辺含め大きな変化は見られなかった。

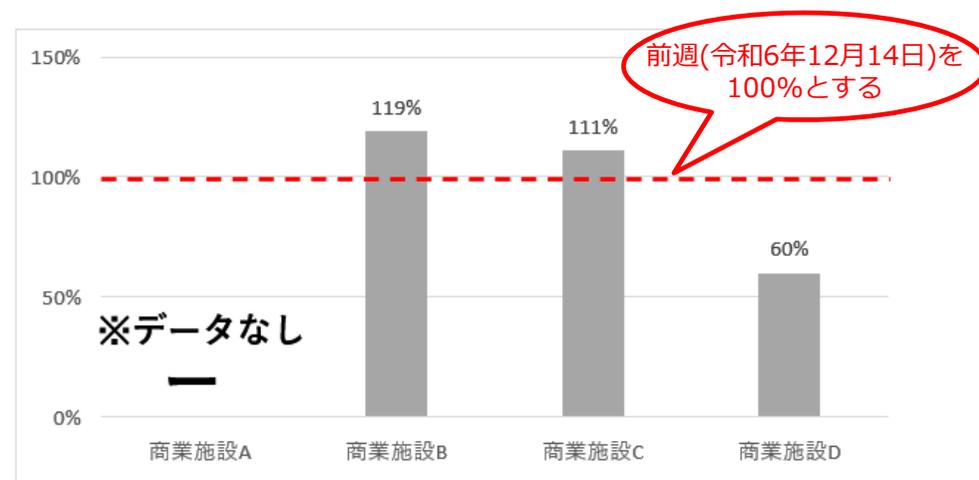
## ②道路交通：2-3.商業施設における来店者・駐車場利用

▽前週(2024年12月14日)との比較

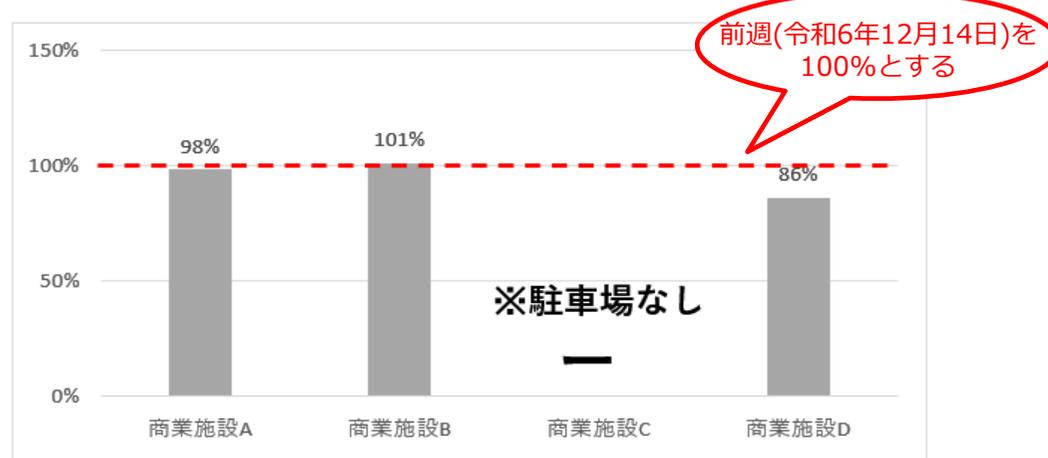
### ▼主な大型商業施設の来店者数増加率



### ▼主な大型商業施設の売上増加率



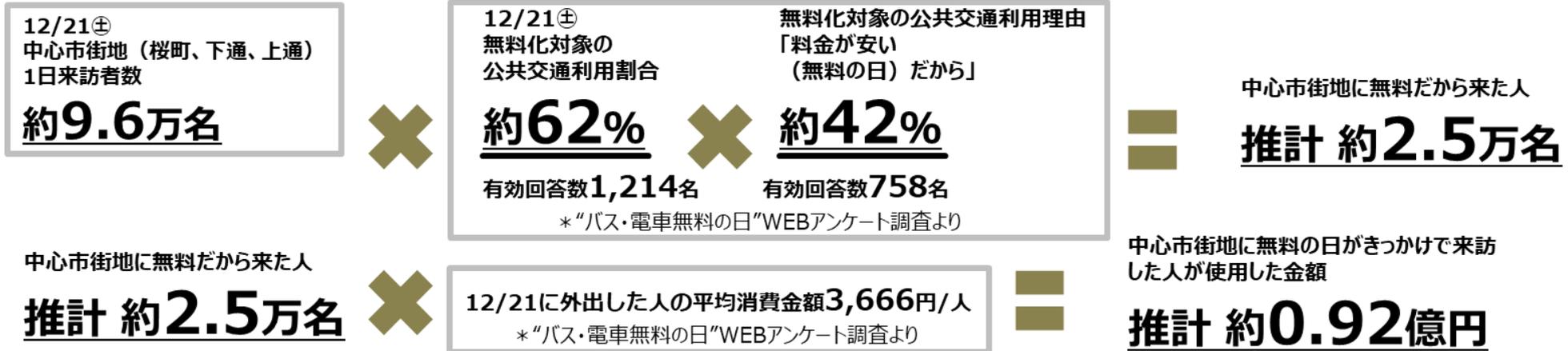
### ▼主な大型商業施設の駐車場利用増加率



- ・ 中心部商業施設では一部店舗で来店者の増加が見られる
- ・ 商業施設の駐車場利用は、若干ではあるものの減少している

### ③経済効果：3-1.無料化による経済波及効果

#### ①無料化による当日の中心市街地での消費額



#### ②経済波及効果額

##### ▼産業連関表による分析結果

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**

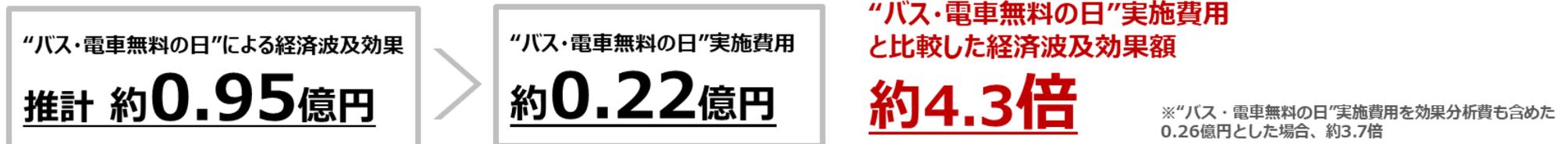
※熊本市外への効果額を除外するため  
H27熊本市産業連関表を使用

効果項目	生産誘発額 (単位：百万円)
うち直接効果	66
うち間接効果	18
第1次波及効果合計	84
第2次波及効果	11
合計	95

“バス・電車無料の日”による  
経済波及効果額

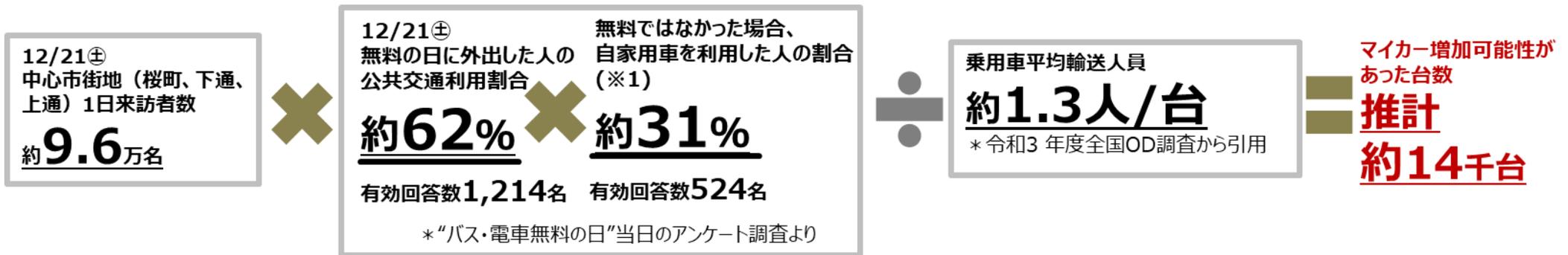
**推計 約0.95億円**

#### ③“バス・電車無料の日”実施費用に対する経済波及効果額



・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）

## ④環境効果：4-1.交通量削減によるCO<sub>2</sub>削減量



- CO<sub>2</sub>削減量は約56tco<sub>2</sub>と、公共交通への転換により環境面でも効果が発現
- 東京ドーム約1.2個分※2の吸収量（スギの木に換算すると約6,360本※3）に該当

※1：アンケート調査（WEB）（2024年12月）において、当日無料化対象公共交通を利用した人のうち、当日無料でなかった場合、公共交通（バス・市電・電鉄・JR）を使わない人の割合

※2：東京ドームの面積は4.7ha

※3：1haあたり1,000本の立木があると仮定すると、スギ1本当たり約8.8キロの二酸化炭素を吸収するとして算出（参考：林野庁HP「森林はどのぐらいの量の二酸化炭素を吸収しているの？」）