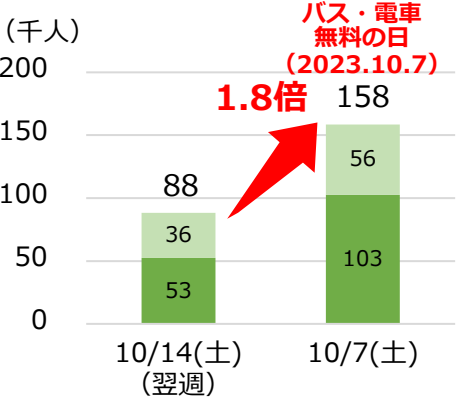


「バス・電車無料の日」効果分析レポート（2023.10.7実施分）結果概要

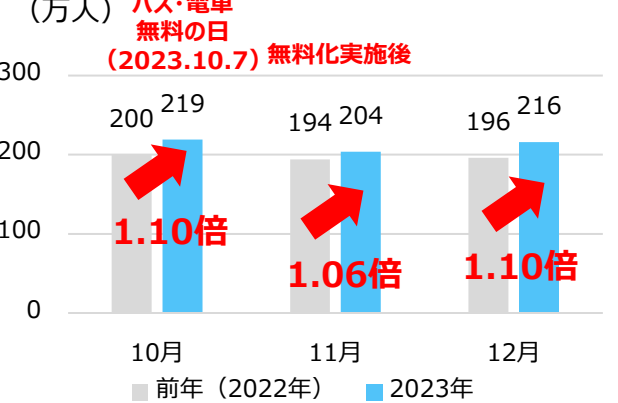
◆公共交通の利用者増加 ◆公共交通の利用定着 ◆公共交通利用のきっかけづくり

▼公共交通利用者数（無料化対象） ▼バス利用者数推移

※翌週(2023年10月14日)との比較



※出典：バス事業者提供資料

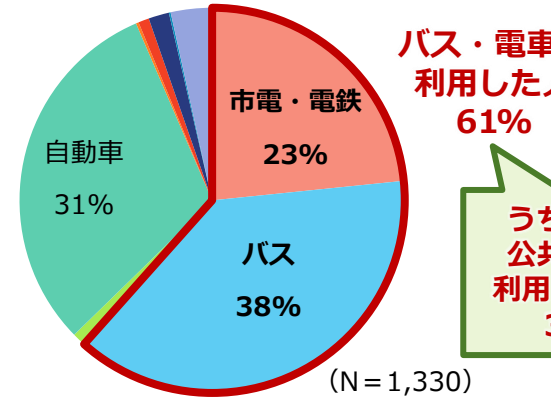


※出典：バス事業者提供資料

▼「バス・電車無料の日」の市中心部

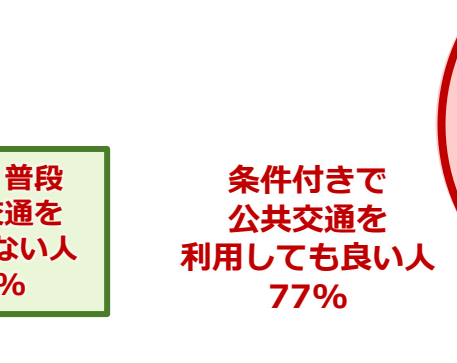
主要施設への代表交通手段

回答対象：バス・電車無料の日に出出した人



▼無料でなくても、機会があれば公共交通を利用しても良いと思うか

回答対象：「バス・電車無料の日」にバス・電車を利用した人」のうち、「バス・電車が無料でなかったら、自動車を利用して外出した人」

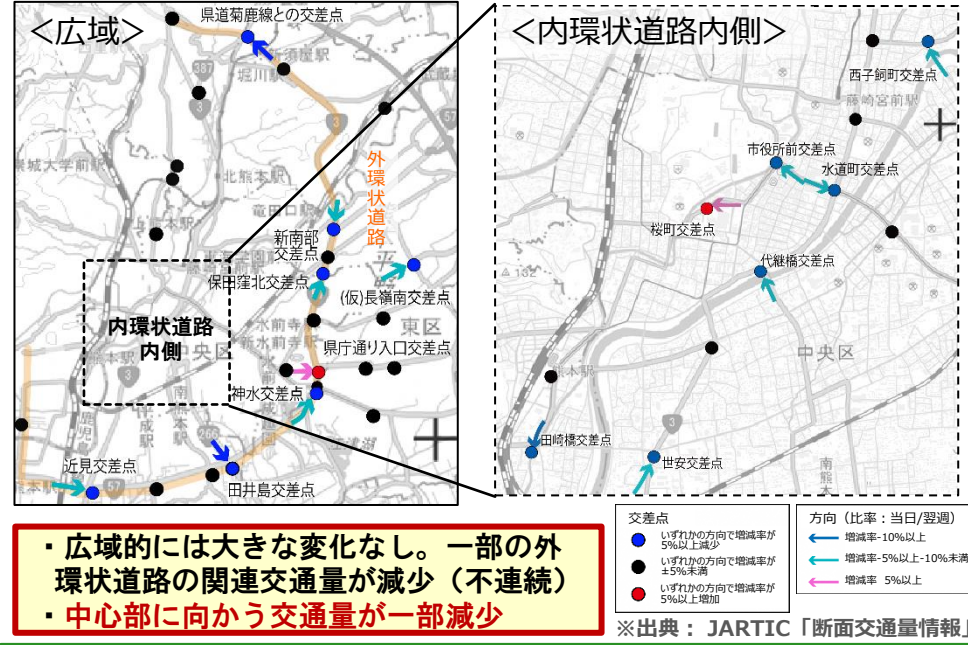


※出典：アンケート調査（2023年10月）

- 無料の日当日の公共交通利用者数は翌週比の約1.8倍
- 月別利用者数の推移は前年比で毎月増加傾向
※事業効果のほか、新型コロナウイルスによる影響も考えられるため、今後も様々な視点から経過観察を行う必要がある
- 当日外出した人のうち、バス・電車を利用した人は約6割。うち、普段公共交通を利用しない人が約4割
- バス・電車が無料でなかったら自動車を利用して外出していた人の約8割が、条件付きではあるが、公共交通を利用してもよいと回答しており、バス・電車無料の日は潜在的な需要の掘り起こしに寄与している

◆道路の自動車交通の減少 ◆道路の速度向上

▼交差点交通量の増減比較 ※翌週（2023年10月14日）との比較

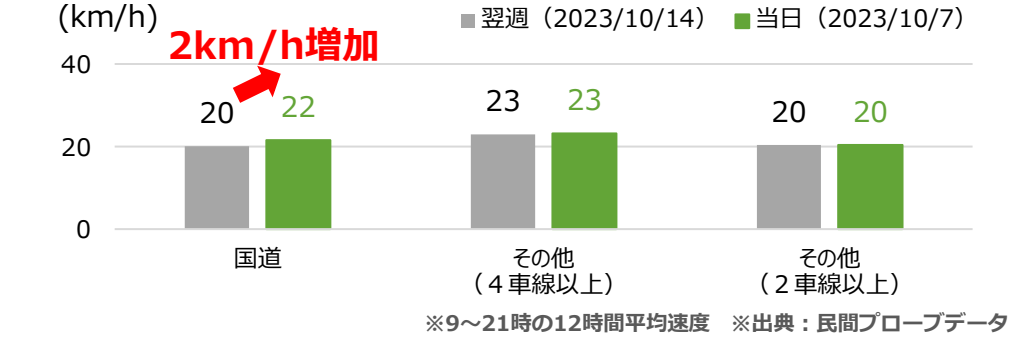


- 広域的には大きな変化なし。一部の外環状道路の関連交通量が減少（不連続）
- 中心部に向かう交通量が一部減少

▼速度差分図（当日-翌週）



▼路線別平均速度（熊本市中央区内）※翌週（2023年10月14日）との比較



路線別平均速度は熊本市中央区内の国道を中心に若干の向上がみられる

◆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1.76億円

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1.83億円

“バス・電車無料の日”実施費用と比較すると約7.6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1.83億円

“バス・電車無料の日”実施費用

約0.24億円

“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7.6倍

※ “バス・電車無料の日”実施費用を効果分析費も含めた0.3億円とした場合、約6.1倍

◆CO2等削減

“バス・電車無料の日”によるCO2削減量

推計 約84tco2

⇒東京ドーム

約2.0個分の吸収量

(スギの木約9,550本)

CO2削減量は約84tco2と、公共交通への転換により環境面でも効果が発現

◆結果のまとめ

- 公共交通では、利用者が大幅に増加（翌週比約1.8倍）しており、月別利用者数も毎月増加傾向である。
- 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など、公共交通利用のきっかけづくりに寄与している。
- 道路交通のうち、自動車交通量では熊本市中心部に向かう車両に減少がみられた。
- 道路の速度では、熊本市中央区内の国道を中心に若干の速度向上がみられるなど、範囲は限られているが、道路の渋滞緩和にも効果がみられた。
- 経済波及効果は約1.8億円。CO2排出量は、東京ドーム2.0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