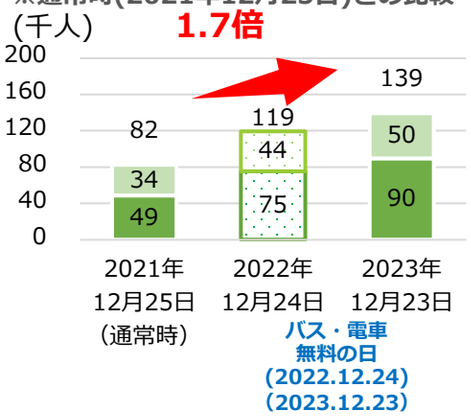
「バス・電車無料の日」効果分析レポート（2023.12.23実施分）結果概要

◆ 公共交通の利用者増加

▼公共交通利用者数（無料化対象）

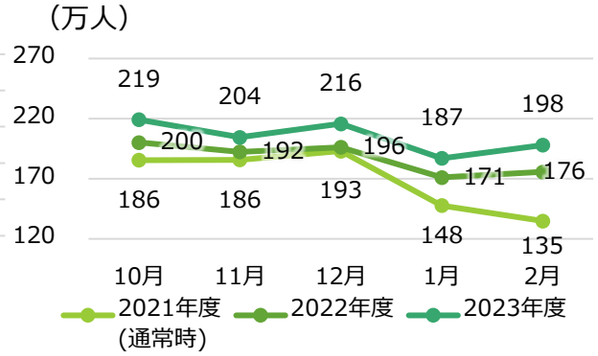
※通常時(2021年12月25日)との比較



※出典：バス事業者提供資料

◆ 公共交通の利用定着

▼バス利用者数推移



※出典：バス事業者提供資料

- 無料の日当日の公共交通利用者数は**通常時の約1.7倍**
- 昨年の無料の日からも約1.2倍

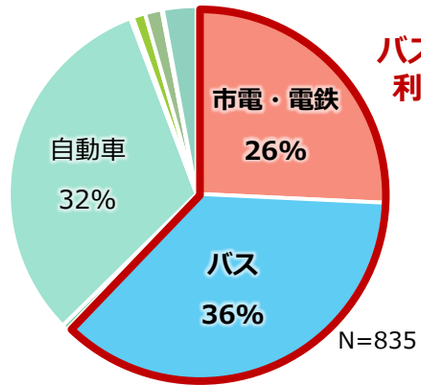
- 月別利用者数の推移は前年比で**毎月増加傾向**

※事業効果のほか、新型コロナウィ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

◆ 公共交通利用のきっかけづくり

▼「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・電車無料の日に外出した人

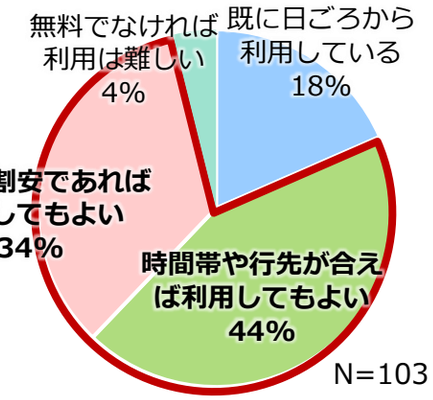


バス・電車を利用した人 62%

うち、普段公共交通を利用しない人 45%

▼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**」



条件付きで公共交通を利用しても良い人 78%

※出典：アンケート調査（2023年12月）

- 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5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

▼交差点交通量の増減比較

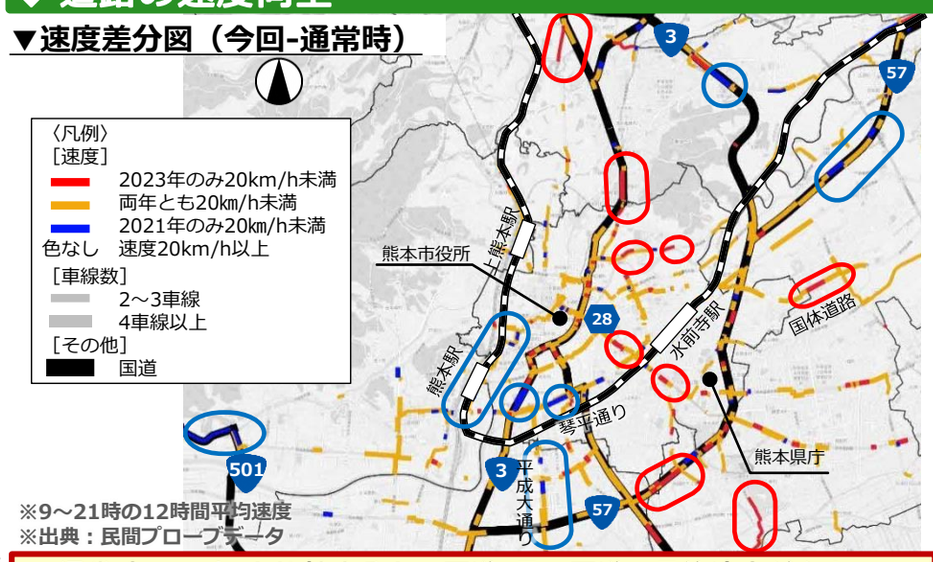
※通常時（2021年12月25日）との比較

※出典：トラフィックカウンター交通量 ※9～21時の12時間交通量

- 自動車交通量は**国道3号上の一部の交差点で減少傾向**

◆ 道路の速度向上

▼速度差分図（今回-通常時）

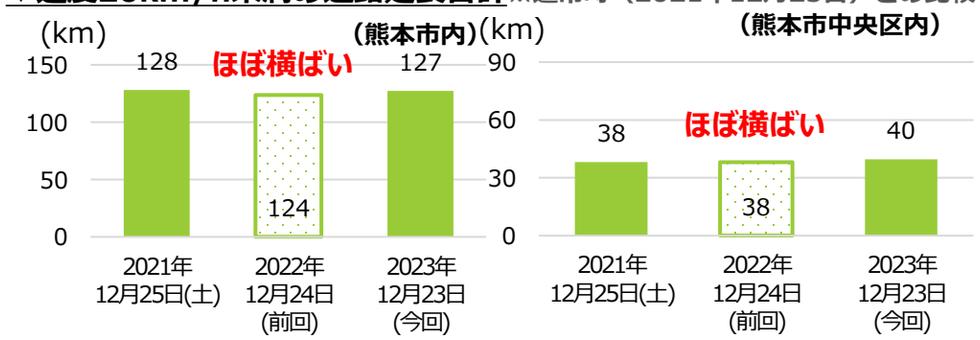


※9～21時の12時間平均速度
※出典：民間プローブデータ

- 通常時(2021年)と比較すると、国道3号、国道57号等速度が向上
- 一方で、国体道路、電車通り（県道28号）等、速度が低下した路線が存在

▼速度20km/h未満の道路延長合計

※通常時（2021年12月25日）との比較



※9～21時の12時間平均速度　※出典：民間プローブデータ

- 渋滞の目安となる速度20km/h未満の区間延長は通常時と同水準

◆ 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1.78億円

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1.85億円

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1.85億円

＞

“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7.7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6.2倍

- **経済波及効果は約1.85億円**（”バス・電車無料の日”実施費用と比較すると約7.7倍）

◆ CO_2等削減

“バス・電車無料の日”によるCO_2削減量

推計 約84tCO_2

⇒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**（通常時比約1.7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**国道3号上の一部の交差点で減少**がみられた。
- 道路の速度では、渋滞の目安となる速度20km/h未満の区間延長・路線別平均速度は通常時と同水準。一方で、国道3号、国道57号等に速度が向上した区間がみられた。
- 経済波及効果は**約1.85億円**。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