



Kumamoto City

News Release

令和6年（2024年）7月30日

「バス・電車無料の日」の効果分析結果について

（令和5年（2023年）12月23日実施分及び全4回分総括）

令和5年（2023年）12月23日（土）に実施した「バス・電車無料の日」の効果分析結果、および全4回分の総括を公表しますのでお知らせします。

1 効果分析結果概要

【令和5年（2023年）12月実施分】

○公共交通

- ・当日の公共交通利用者数は一昨年比で約1.7倍。（無料の日を実施した昨年度比で約1.2倍。）

○道路交通

- ・主要交差点において、交通量が一部減少。

○経済効果など

- ・無料の日の実施による経済波及効果は約1.85億円、CO₂の削減量は約84t（東京ドーム約2.0個分）と推計。

【全4回分総括】

- ・公共交通利用のきっかけづくり・まちなかの賑わい創出には一定の効果があると考えられる。
- ・ソフト面での渋滞施策としては、本事業の実施に合わせ時差出勤等の別の施策と組み合わせること、効果が見込まれると考えられる。

2 添付資料

資料1：「バス電車無料の日」効果分析レポート（2023.12.23実施分）概要版

資料2：「バス・電車無料の日」総括レポート（第1回～第4回）

※本編についてはHPにて公表↓

[バス・電車無料の日 / 熊本市ホームページ \(city.kumamoto.jp\)](http://city.kumamoto.jp)

お問い合わせ先

交通企画課 課長：大川 096-328-2510

「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

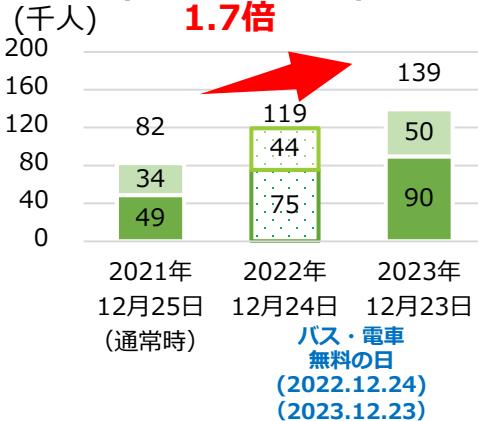
◆公共交通の利用者増加

◆公共交通の利用定着

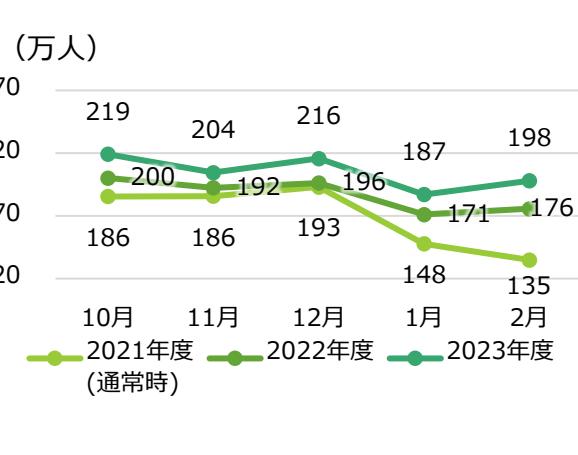
◆公共交通利用のきっかけづくり

▼公共交通利用者数（無料化対象）

※通常時（2021年12月25日）との比較



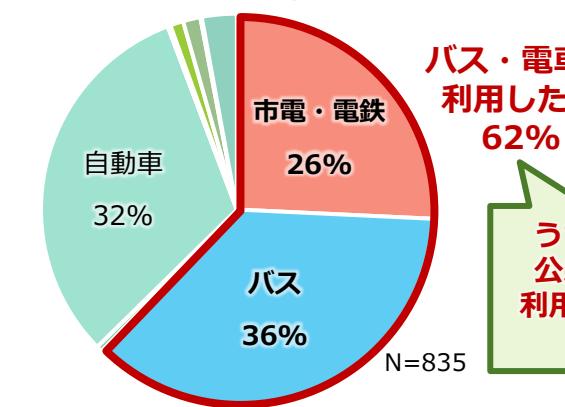
▼バス利用者数推移



▼「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

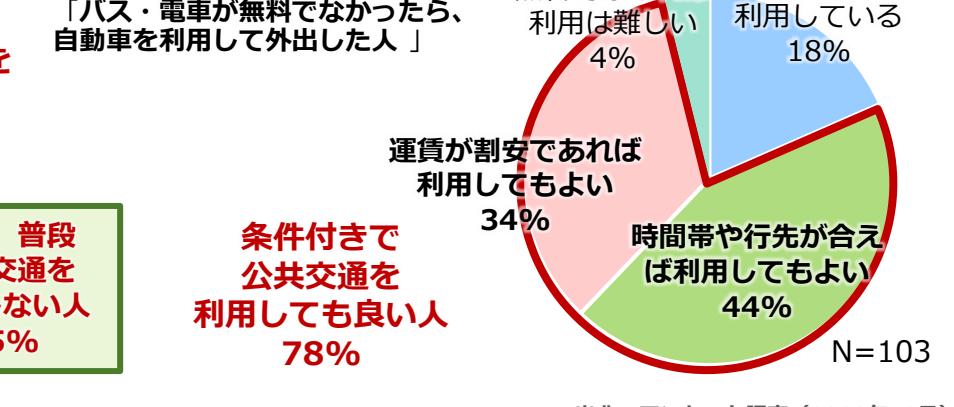
回答対象：バス・電車無料の日に出出した人



▼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

「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：バス事業者提供資料

※出典：バス事業者提供資料

※出典：アンケート調査（2023年12月）

・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

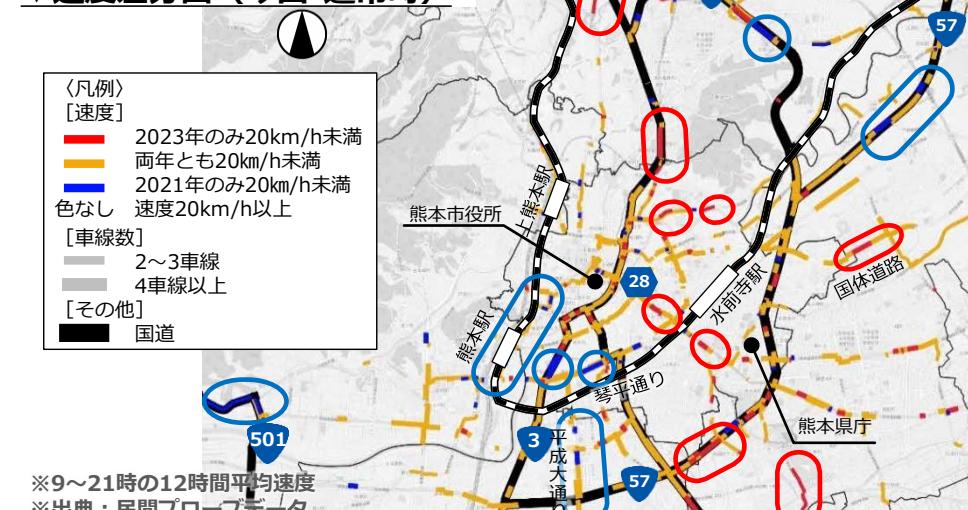
※通常時（2021年12月25日）との比較



・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

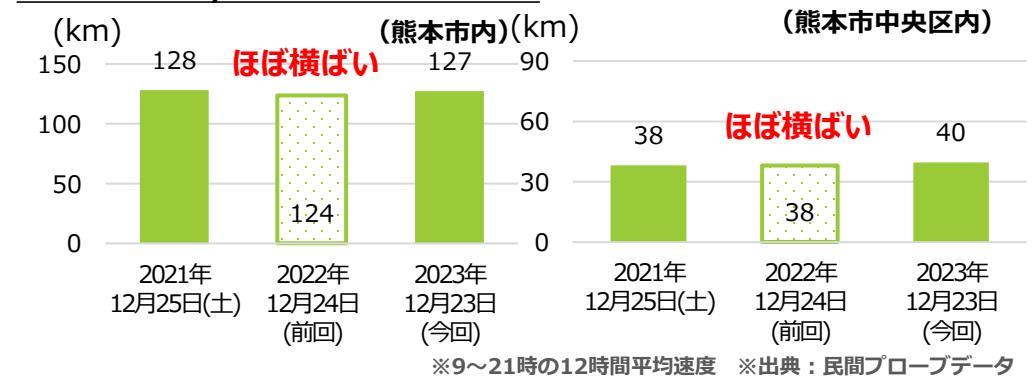
▼速度差分図（今回-通常時）



・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



・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

・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）

※「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

◆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)

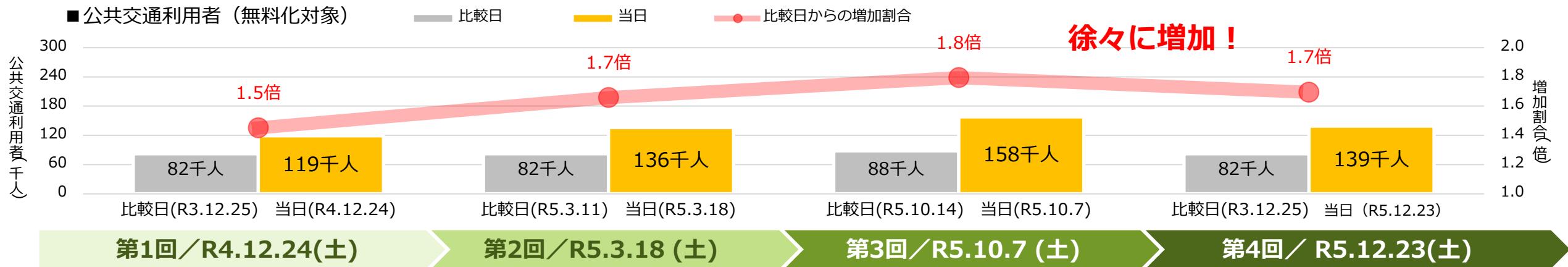
・CO₂削減量は約84tco₂と、公共交通への転換により環境面でも効果が発現

◆結果のまとめ

- 公共交通では、利用者が大幅に増加（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

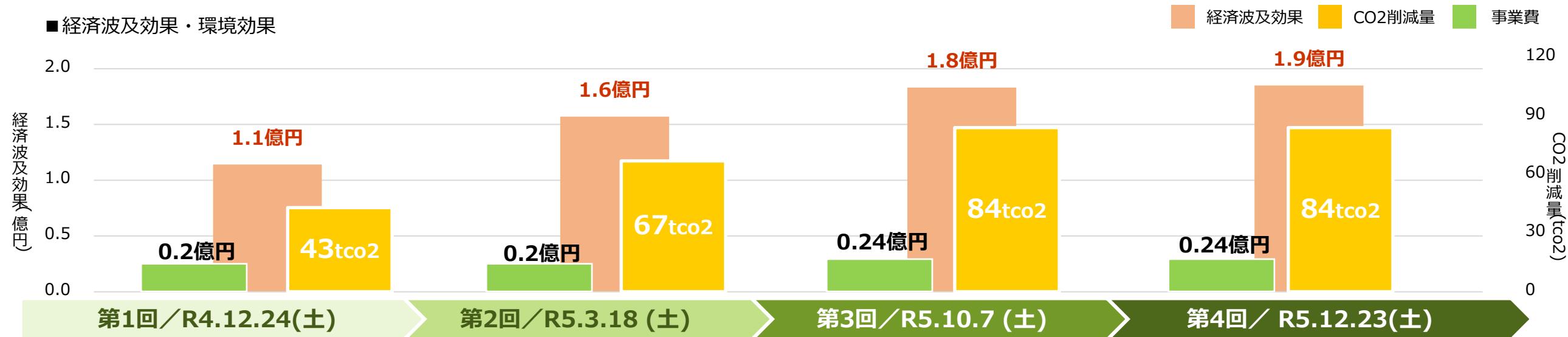
公共交通の利用者増加 バス・電車無料の日の利用者数および比較日からの増加割合は回数を重ねるごとに増加。(第4回は第2回と同程度)



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

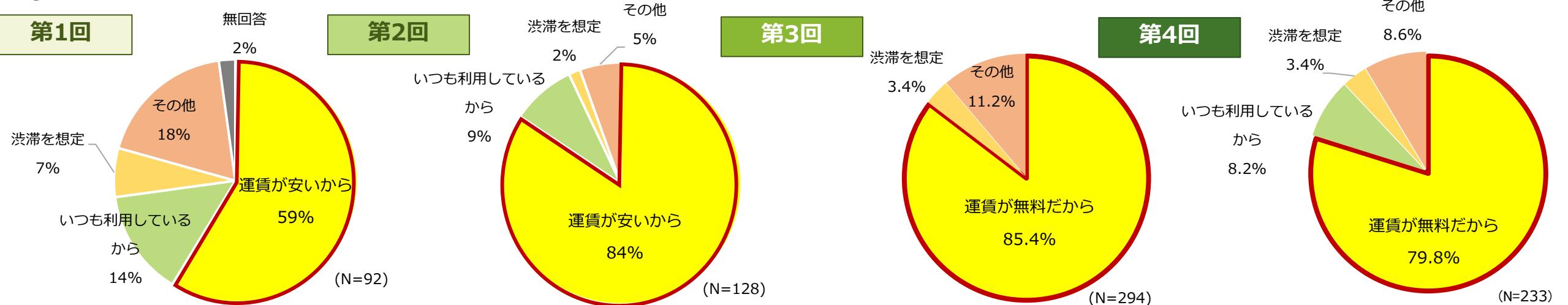
経済波及効果・CO₂等削減 利用者の増加に伴い経済波及効果・CO₂削減量も増加！ 事業費に対する経済効果は5.5倍～8倍程度。



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り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
 - 当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、当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。