

鎌倉市交通計画検討委員会専門部会

【第14回】
新規循環バス「スーバ」の社会実験結果

(目 次)

1. 新規循環バス「スーバ」社会実験の実施概要 1

 (1) 実験の目的 1

 (2) 実験期間 1

 (3) 新規循環バスの運行 1

2. 社会実験実施日の交通状況 2

3. 新規循環バス社会実験効果検証結果 5

 (1) 社会実験の効果検証のための実態調査 5

 (2) 社会実験の効果と課題のまとめ 6

 (3) 利用者数 7

 (4) 新規循環バスの定時性、速達性の向上効果 8

 (5) 利用実態・満足度（新規循環バス利用者アンケート調査結果） 10

1. 新規循環バス「スーパ」社会実験の実施概要

※新規循環バス「スーパ」は以降「新規循環バス」と呼称

(1) 実験の目的

- 鎌倉市の交通渋滞が著しい特異日における公共交通の移動しやすさの向上による公共交通の利用促進に向けた社会実験を実施し、導入効果、課題を検証することを目的とする。

(2) 実験期間

- 平成26年5月3日(土)～5日(月)の3日、10時から17時まで

(3) 新規循環バスの運行

項目	内容
事業形態	道路運送法第4条（一般乗合旅客自動車運送事業）
運行期間	平成26年5月3日（土）～5日（月）（3日間）
車両	中型バス（運転手を除く定員54人程度）5台（前面幕あり）
運行形態	鎌倉駅からハイランドまでは在来の路線バスのバス停を活用し、ハイランドから鎌倉駅までは急行運行
便数・ダイヤ	1日19便、10時から17時まで（右上表参照）
運行ルート	下図参照
バス停	在来のバス停を使用し、坂上バス停のみ実験時仮設バス停を追加 鎌倉駅3番乗り場を使用（三菱東京UFJ銀行前）
運賃	在来の路線バス同様に距離帯運賃（右下表参照） 後方扉から乗車し、前方扉で降車（運賃降車払い） 現金、ICカード、定期券、回数券使用可能、鎌倉フリー環境手形は区間内は使用可能
走行環境の向上	公共車両優先システム（PTPS）の導入、誘導員の配置

図. 新規循環バスの運行ルート図



新規循環バス運行予定時刻表

停留所	1便	2便	3便	4便	5便	6便	7便	8便	9便	10便	11便	12便	13便	14便	15便	16便	17便	18便	19便
鎌倉駅	10:00	10:20	10:40	11:00	11:20	11:40	12:00	12:20	12:40	13:00	13:20	13:40	14:00	14:20	14:40	15:00	15:20	15:40	16:00
若宮大路	10:01	10:21	10:41	11:01	11:21	11:41	12:01	12:21	12:41	13:01	13:21	13:41	14:01	14:21	14:41	15:01	15:21	15:41	16:01
八幡宮	10:02	10:22	10:42	11:02	11:22	11:42	12:02	12:22	12:42	13:02	13:22	13:42	14:02	14:22	14:42	15:02	15:22	15:42	16:02
大学前	10:04	10:24	10:44	11:04	11:24	11:44	12:04	12:24	12:44	13:04	13:24	13:44	14:04	14:24	14:44	15:04	15:24	15:44	16:04
岐れ道	10:05	10:25	10:45	11:05	11:25	11:45	12:05	12:25	12:45	13:05	13:25	13:45	14:05	14:25	14:45	15:05	15:25	15:45	16:05
杉本観音	10:07	10:27	10:47	11:07	11:27	11:47	12:07	12:27	12:47	13:07	13:27	13:47	14:07	14:27	14:47	15:07	15:27	15:47	16:07
浄明寺	10:08	10:28	10:48	11:08	11:28	11:48	12:08	12:28	12:48	13:08	13:28	13:48	14:08	14:28	14:48	15:08	15:28	15:48	16:08
青砥橋	10:09	10:29	10:49	11:09	11:29	11:49	12:09	12:29	12:49	13:09	13:29	13:49	14:09	14:29	14:49	15:09	15:29	15:49	16:09
泉水橋	10:10	10:30	10:50	11:10	11:30	11:50	12:10	12:30	12:50	13:10	13:30	13:50	14:10	14:30	14:50	15:10	15:30	15:50	16:10
Mラド 入口	10:11	10:31	10:51	11:11	11:31	11:51	12:11	12:31	12:51	13:11	13:31	13:51	14:11	14:31	14:51	15:11	15:31	15:51	16:11
Mラド 坂下	10:12	10:32	10:52	11:12	11:32	11:52	12:12	12:32	12:52	13:12	13:32	13:52	14:12	14:32	14:52	15:12	15:32	15:52	16:12
東泉水	10:13	10:33	10:53	11:13	11:33	11:53	12:13	12:33	12:53	13:13	13:33	13:53	14:13	14:33	14:53	15:13	15:33	15:53	16:13
坂上	10:15	10:35	10:55	11:15	11:35	11:55	12:15	12:35	12:55	13:15	13:35	13:55	14:15	14:35	14:55	15:15	15:35	15:55	16:15
Mラド	10:17	10:37	10:57	11:17	11:37	11:57	12:17	12:37	12:57	13:17	13:37	13:57	14:17	14:37	14:57	15:17	15:37	15:57	16:17
鎌倉駅	10:50	11:10	11:30	11:50	12:10	12:30	12:50	13:10	13:30	13:50	14:10	14:30	14:50	15:10	15:30	15:50	16:10	16:30	16:50

新規循環バス運賃表

																			鎌倉駅
																			若宮大路
																			180円 175円
																			八幡宮
																			180円 175円
																			大学前
																			180円 175円
																			岐れ道
																			180円 175円
																			杉本観音
																			180円 175円
																			浄明寺
																			180円 175円
																			青砥橋
																			180円 175円
																			泉水橋
																			180円 175円
																			ハイランド 入口
																			180円 175円
																			ハイランド 坂下
																			180円 175円
																			東泉水
																			180円 175円
																			坂上
																			180円 175円
																			ハイランド
																			180円 175円
																			鎌倉駅
																			230円 227円

2. 社会実験実施日の交通状況

・3日間を通じて、VICS データ（車両感知器）による市内の主要な国道道の交通渋滞を昨年の同日と比べると、新規循環バスルートに係る県道金沢鎌倉線は著しい交通渋滞が発生していない。

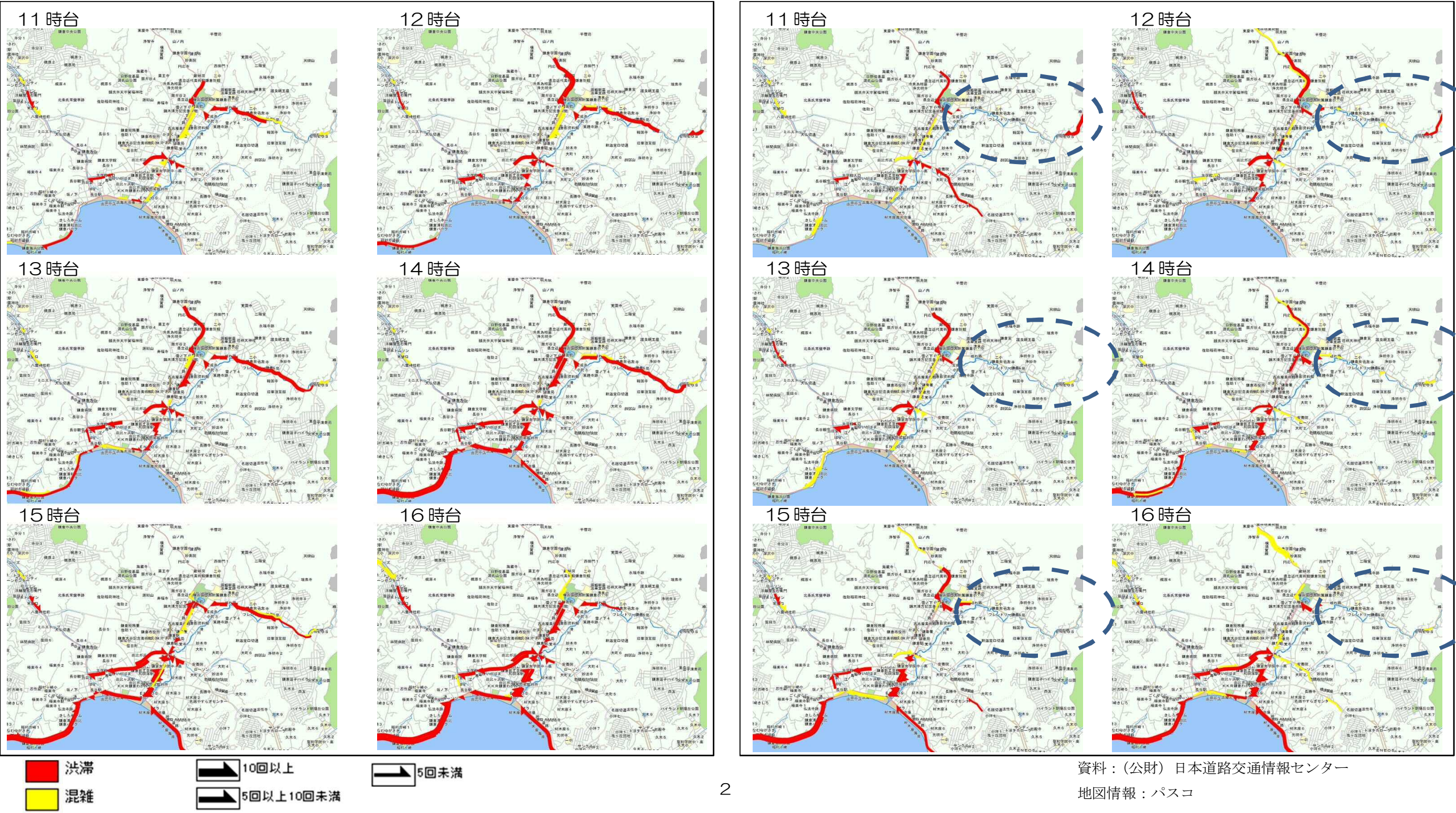
①平成 25 年 5 月 3 日、平成 26 年 5 月 3 日

- ・ 昨年は 12 時台から八幡宮前交差点を中心に主要な幹線道路の渋滞が激しくなっている。県道金沢鎌倉線は、12 時台から 15 時台まで、市内のほぼ全線に渡って渋滞が発生し、国道 134 号は、13 時台から 16 時台まで、市内のほぼ全線に渡って渋滞が発生している。
- ・ 今年は県道金沢鎌倉線でほとんど渋滞が発生せず、その他の主要な幹線道路も昨年に比べ渋滞していない。ただし、国道 134 号は、15 時台から 16 時台は昨年と同様に、市内のほぼ全線に渡って渋滞が発生している。

図. 市内の道路渋滞状況（平成 25 年 5 月 3 日、平成 26 年 5 月 3 日）

〈平成 25 年 5 月 3 日〉

〈平成 26 年 5 月 3 日〉



資料：（公財）日本道路交通情報センター
地図情報：パスコ

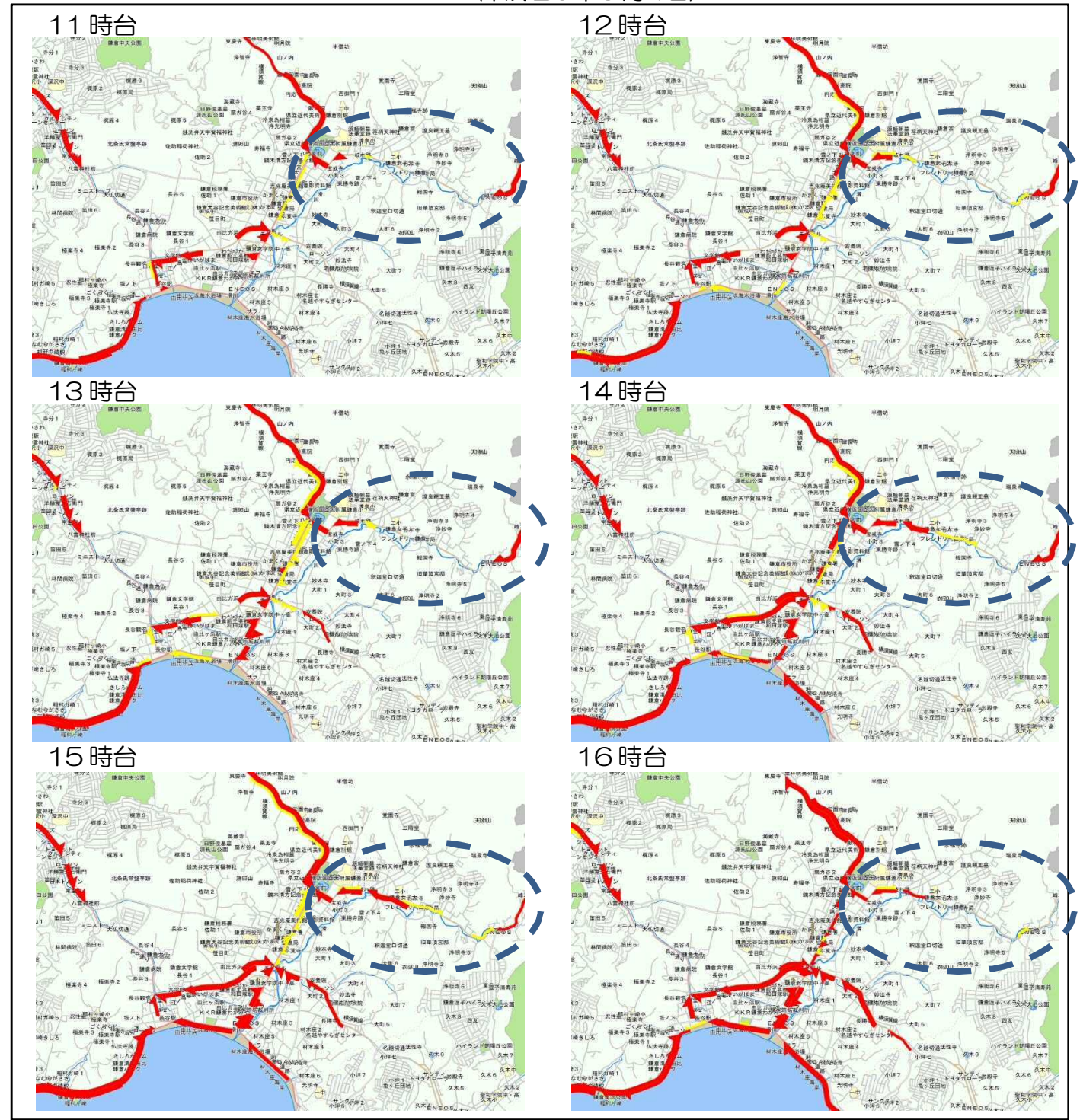
②平成 25 年 5 月 4 日、平成 26 年 5 月 4 日

- ・ 昨年は 12 時台から八幡宮前交差点を中心に主要な幹線道路の渋滞が激しくなる。県道金沢鎌倉線、国道 134 号は、11 時台から 16 時台まで、市内のほぼ全線に渡って渋滞が発生している。
- ・ 今年は県道金沢鎌倉線が昨年ほど渋滞していないが、八幡宮以北の県道横浜鎌倉線が昨年よりも長い区間で渋滞している。国道 134 号は、時間が遅くなるほど渋滞が激しくなっている。

図. 市内の道路渋滞状況（平成 25 年 5 月 4 日、平成 26 年 5 月 4 日）

〈平成 25 年 5 月 4 日〉

〈平成 26 年 5 月 4 日〉



資料：（公財）日本道路交通情報センター

地図情報：パスコ

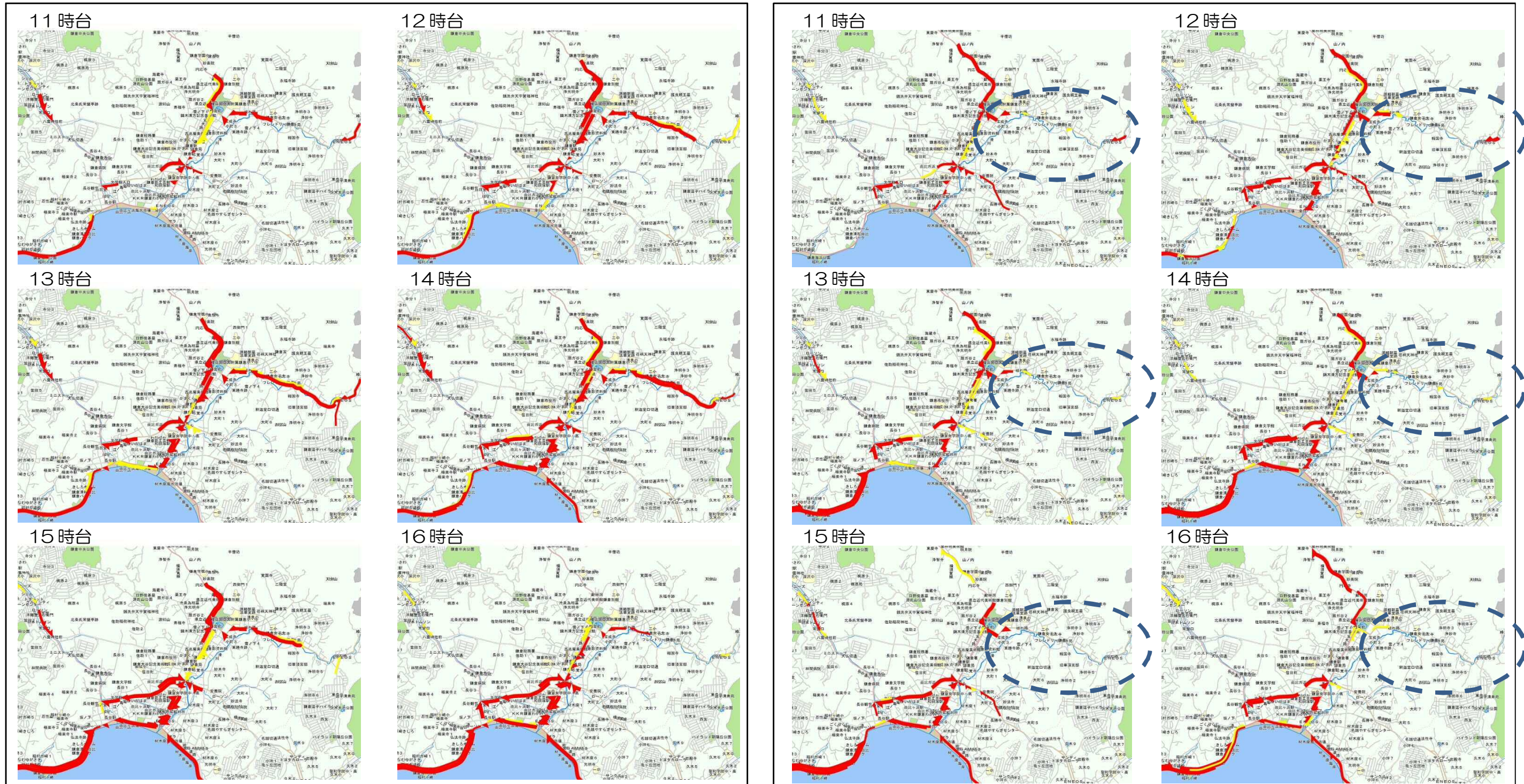
③平成 25 年 5 月 5 日、平成 26 年 5 月 5 日

- ・ 昨年は 12 時台から八幡宮前交差点を中心に主要な幹線道路の渋滞が激しくなる。県道金沢鎌倉線は、13 時台から 14 時台まで、市内のほぼ全線で渋滞が発生している。国道 134 号は、14 時台から 16 時台まで、市内のほぼ全線で渋滞が発生している。
- ・ 今年は県道金沢鎌倉線でほとんど渋滞が発生せず、昨年と比べ八幡宮以北の県道横浜鎌倉線が昨年よりも長い区間で渋滞している。国道 134 号は、13 時台から渋滞が激しくなる。

図. 市内の道路渋滞状況（平成 25 年 5 月 5 日、平成 26 年 5 月 5 日）

〈平成 25 年 5 月 5 日〉

〈平成 26 年 5 月 5 日〉



資料：（公財）日本道路交通情報センター

地図情報：パスコ

3. 新規循環バス社会実験効果検証結果

(1) 社会実験の効果検証のための実態調査

項目	調査方法	調査名称
①利用者数	新規循環バスに調査委員が乗り込み、OD 調査実施時に乗客数を計測する。	①OD 調査
②新規循環バスの定時性、速達性の向上効果	新規循環バスの車内に調査員が乗り込み、交差点、バス停、踏切等のチェックポイントの通過時間を記入する。 在来の路線バスは、所定のチェックポイントを通過した路線バスのナンバープレートを調査員が読み取り所要時間を計測する。	②新規循環バス旅行時間調査 ③在来の路線バスナンバープレート調査
③利用者実態・満足度	新規循環バス車内に調査員が乗り込み利用者にアンケート調査票を配付し郵送で回収する。	④新規循環バス利用者アンケート調査
④PTPS導入効果	新規循環バス(PTPS 対象)と同方向の在来の路線バス(PTPS 非対象)の所要時間を比較する。 在来の路線バスは、所定のチェックポイントを通過したバスのナンバープレートを調査員が読み取り所要時間を計測する。	②新規循環バス旅行時間調査 ③在来の路線バスナンバープレート調査

在来の路線バスナンバープレート調査地点



No.	チェックポイント
①	鎌倉駅
②	八幡宮前交差点
③	岐れ路交差点
④	浄明寺バス停
⑤	明石橋交差点
⑥	坂上バス停

(2) 社会実験の効果と課題のまとめ

①天候等

- 5月3日(土)、5月4日(日): 晴天
- 5月5日(月): 曇ときどき雨、早朝に地震あり

②利用者数

- 新規循環バスは、著しい交通渋滞が発生しなかったにもかかわらず、当初の見込みを上回り3日合計で1,736人、1便当たり30.5人の利用があった。(7頁参照)

③新規循環バスの定時性、速達性の向上効果

- 新規循環バスは、浄明寺バス停までの到着時間が、時刻表に比べ3日間の平均で約6分遅れたものの、それ以降のバス停では、ほとんど遅れが生じていない。八幡宮交差点から明石橋交差点までの各実験日の平均所要時間の差は約50秒程度で所要時間が安定しているなど、定時性が保たれている。また、ハイランドバス停から鎌倉駅までの所要時間は、3日間の平均で11分早く到着した。(8頁参照)
- ハイランド入口バス停から東泉水バスの間は、新規循環バスの方が鎌倉駅までの運行距離は長いものの、鎌倉駅までの所要時間が早く、速達性に優れている。鎌倉駅までの平均旅行速度は、全てのバス停で新規循環バスが在来の路線バスに比べ2~7km/h早かった。(8頁参照)

④利用者実態・満足度

- 新規循環バスの利用目的では、3日間合計で「買物」、「私事」、「仕事」の利用が合わせて63.5%であり、「観光」の28.5%を上回っている。鎌倉駅までの移動のしやすさを高める効果が得られた一方で、鎌倉駅で乗車して浄明寺で降りるなどの観光目的の利用も多く、休日における市民、来訪者のバス需要が多いことが確認され、観光と市民サービスの向上を兼ね備えた循環バスの必要性を示唆した結果といえる。(12頁参照)
- 新規循環バスに乗車した理由は、3日間合計で「目的地までの所要時間が今までの路線バスよりも早い予測になっていたから」、「時刻表どおりにバスが来ると思ったから」、「目的地までの到着時間がこれまでのバスよりも早いと思ったから」などの、定時性や速達性の向上効果によるものが48.9%を占めている。(12頁参照)
- 新規循環バスの目的地までの所要時間の満足度は、各バス停から鎌倉駅までの所要時間の表示を行ったこともあり、一般利用者では88.3%、市民モニターでは94.7%と、非常に高い。また、「バスは後、何分で来るの？」などの質問も受けたことから、バス停までの到着時間に加え、鎌倉駅までの所要時間が提供できれば、利用者はどちらのバスを利用するか判断が容易になると考えられる。(14頁参照)
- 新規循環バスの今後の利用意向に関する結果から、バスの利用促進に効果的であることに加え、車から公共交通への転換も期待される。(14頁参照)

課題

- 本格運行に向け、久木踏切では交通誘導員の配置の必要があることなどが課題である。

(3) 利用者数

■ 3日（土）541人、4日（日）693人、5日（月）502人、3日間合計で1,736人、1便当たり30.5人 ※市民モニターを除く
■ 鎌倉駅での利用が最も多く、次に浄明寺、ハイランドと続く

乗車人数

実施日	乗車数 (人)	便数 (便)	1便当り 乗車数 (人/便)	鎌倉駅で乗 降り（一周 利用）(人)	一周利用 を除く 乗車数 (人)
	A	B	A/B	D	A-D
H26.5.3 (土)	541	19	28.5	17	524
H26.5.4 (日)	693	19	36.5	14	679
H26.5.5 (月)	502	19	26.4	15	487
計	1,736	57	30.5	46	1,690

3日間合計アンケート配付数 745票※

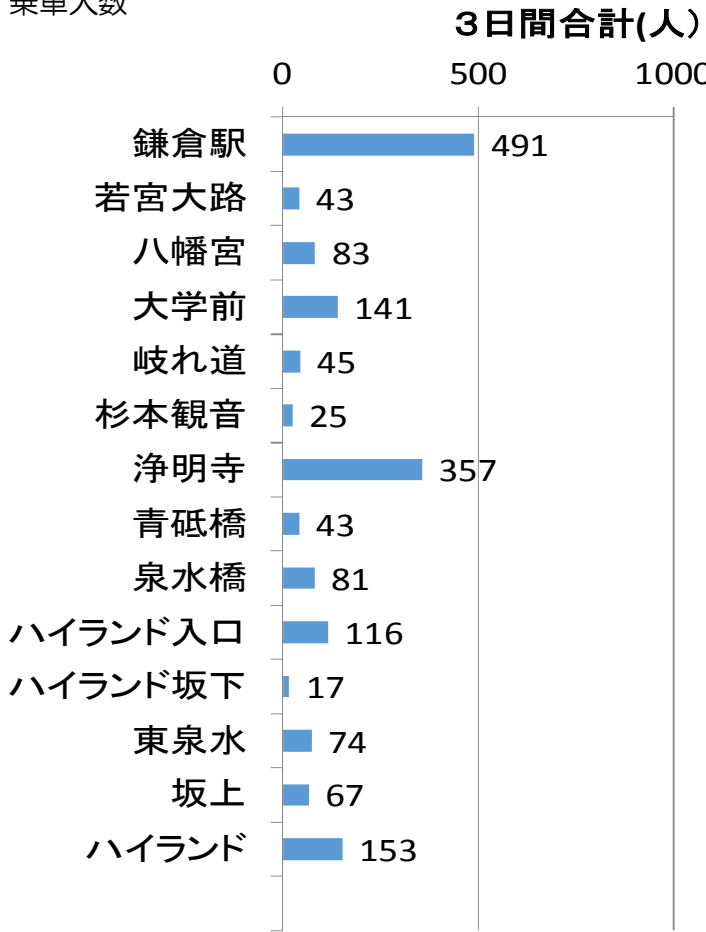
3日間合計アンケート回収数 410票（回収率55%）※

※市民モニターを除く

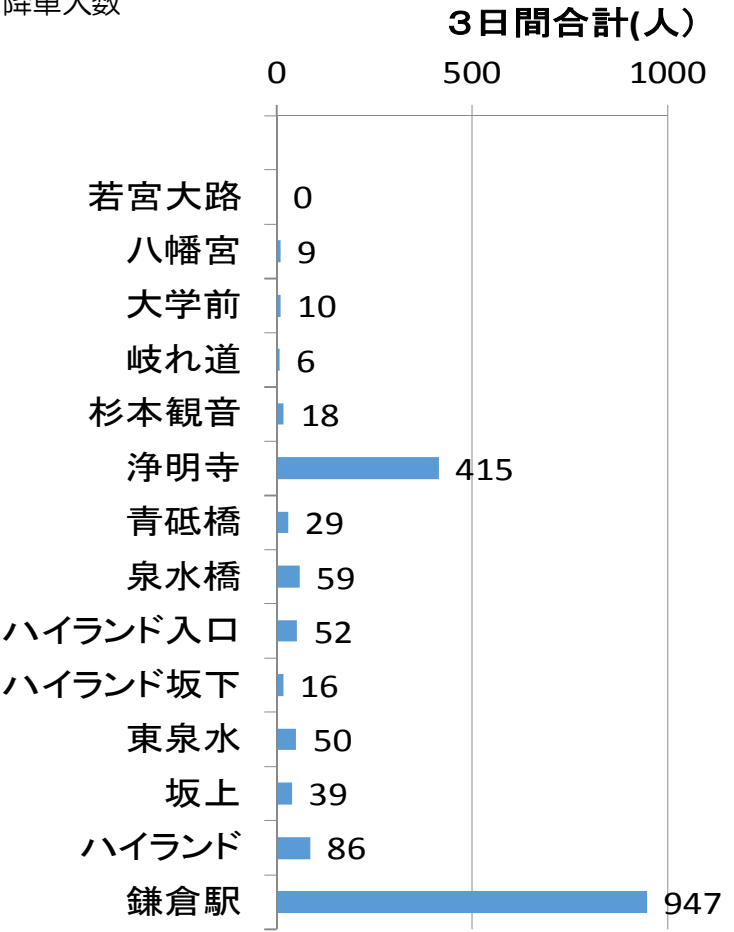
新規循環バスルート



乗車人数



降車人数



運行状況



バス停での時間表示(4日泉水橋バス停)



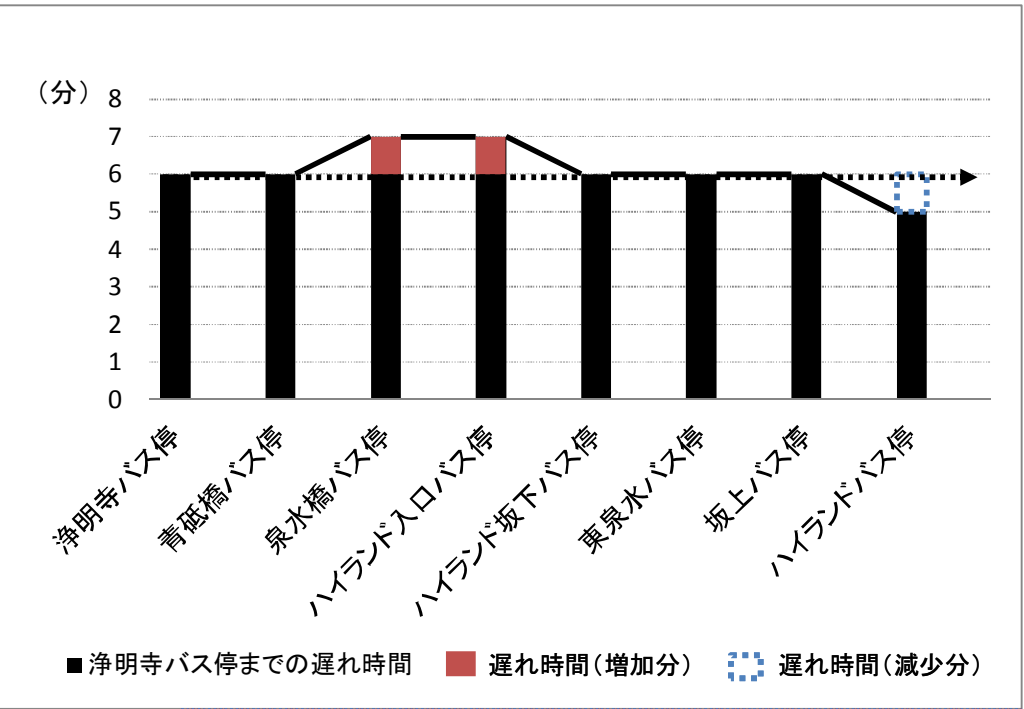
車内の様子（4日）

（４）新規循環バスの定時性、速達性の向上効果

①新規循環バスの定時性の向上

- ・ 社会実験を行った3日間とも、浄明寺バス停で平均5分～8分の遅れが生じていたが、それ以降のバス停では追加の遅れがほとんど生じていない。
- ・ 鎌倉駅東口への平均到着時間は3日間平均で11分早かった。

新規循環バスにおけるバス停別到着時刻の平均遅れ時間



	バス停到着時刻の平均遅れ時間（分）			
	5月3日	5月4日	5月5日	3日間平均
鎌倉駅東口（発車）	0	0	0	0
浄明寺バス停	5	8	6	6
青砥橋バス停	5	8	6	6
泉水橋バス停	5	8	6	7
ハイランド入口バス停	6	8	6	7
ハイランド坂下バス停	5	8	6	6
東泉水バス停	5	8	6	6
坂上バス停	4	8	6	6
ハイランドバス停	3	7	5	5
鎌倉駅東口（到着）	-15	-7	-11	-11

※マイナスの値は時刻表より早く着いた時間

赤色はチェックポイント

②新規循環バスの速達性の向上

- ・ 3日間平均の結果をみると、ハイランド入口バス停から東泉水バス停の間は、新規循環バスの方が鎌倉駅までの距離は長いものの、鎌倉駅までの所要時間が早く、速達性が高い（例えば、東泉水バス停では新規循環バスの方が4分早い）。
- ・ 鎌倉駅までの平均旅行速度は、全てのバス停において、新規循環バスの方が2～7km/h早い。

新規循環バスと在来路線バスの鎌倉駅までの平均所要時間、平均旅行速度の比較

鎌倉駅までの平均所要時間

バス停	鎌倉駅までの の距離（m）		鎌倉駅までの平均所要時間（分）								
			5月3日		5月4日		5月5日		3日間平均		
	新規循環 バス	在来路線 バス	新規循環 バス	在来路線 バス	新規循環 バス	在来路線 バス	新規循環 バス	在来路線 バス	新規循環 バス(A)	在来路線 バス(B)	差(A-B)
八幡宮前交差点	7,072	745	29	5	34	6	31	5	31	5	26
岐れ路交差点	6,398	1,419	25	9	30	16	28	11	28	12	16
浄明寺バス停	5,519	2,298	22	14	26	23	24	16	24	18	6
青砥橋バス停	5,219	2,598	21	16	25	24	23	17	23	19	4
泉水橋バス停	4,921	2,896	20	18	24	25	22	18	22	20	2
ハイランド入口バス停	4,673	3,144	18	19	23	25	21	19	21	21	★ 0
ハイランド坂下バス停	4,474	3,343	18	20	22	26	20	19	20	22	-2
東泉水バス停	4,043	3,774	17	21	21	28	19	21	19	23	-4
坂上バス停	3,461	3,973	15	22	20	28	18	21	17	24	-7
ハイランドバス停	3,377		14		18		16		16		

※黄色は、鎌倉駅までの到着時間が早い方

★は四捨五入の関係上、差がゼロとなっているが、実際は新規循環バスの方が所要時間が早い

鎌倉駅までの平均旅行速度

バス停	鎌倉駅までの 距離（m）		鎌倉駅までの平均旅行速度（km/h)								差(A-B)
			5月3日		5月4日		5月5日		3日間平均		
	新規循環 バス	在来路線 バス	新規循環 バス	在来路線 バス	新規循環 バス	在来路線 バス	新規循環 バス	在来路線 バス	新規循環 バス(A)	在来路線 バス(B)	
八幡宮前交差点	7,072	745	15	9	12	7	14	9	14	9	5
岐れ路交差点	6,398	1,419	15	9	13	5	14	8	14	7	7
浄明寺バス停	5,519	2,298	15	10	13	6	14	9	14	8	6
青砥橋バス停	5,219	2,598	15	10	13	6	14	9	14	8	5
泉水橋バス停	4,921	2,896	15	10	12	7	13	10	13	9	5
ハイランド入口バス停	4,673	3,144	16	10	12	8	13	10	13	9	4
ハイランド坂下バス停	4,474	3,343	15	10	12	8	13	11	13	9	4
東泉水バス停	4,043	3,774	14	11	12	8	13	11	13	10	3
坂上バス停	3,461	3,973	14	11	10	9	12	11	12	10	2
ハイランドバス停	3,377		14		11		13		13		

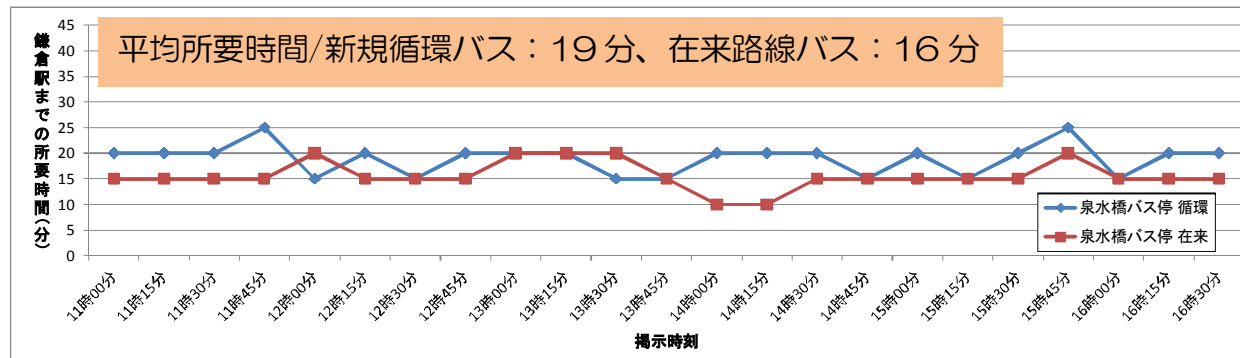
※黄色は、鎌倉駅までの平均旅行速度が早い方

(バス停で掲示された所要時間の比較)

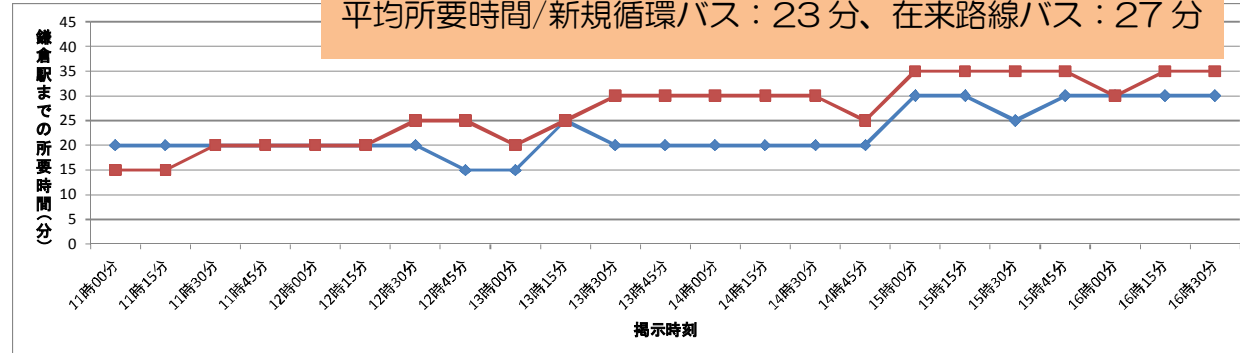
泉水橋バス停（県道金沢鎌倉線）

- ・ 新規循環バスの方が所要時間の短かった回数は、23 回の表示中、3 日（土）は2回、4 日（日）は 15 回、5 日（月）は 3 回。
- ・ 在来路線バスの最大所要時間は 35 分。
- ・ 新規循環バスの最大所要時間は 30 分（鉄道事故の時間帯を除く）
- ・ 4 日（日）、5 日（月）では最大時間差として、新規循環バスの方が 10 分短かった。

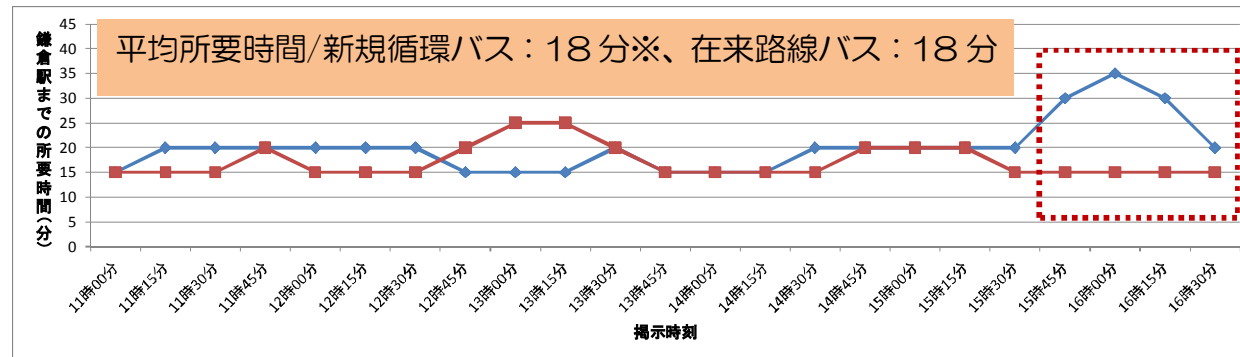
5月3日（土）



5月4日（日）



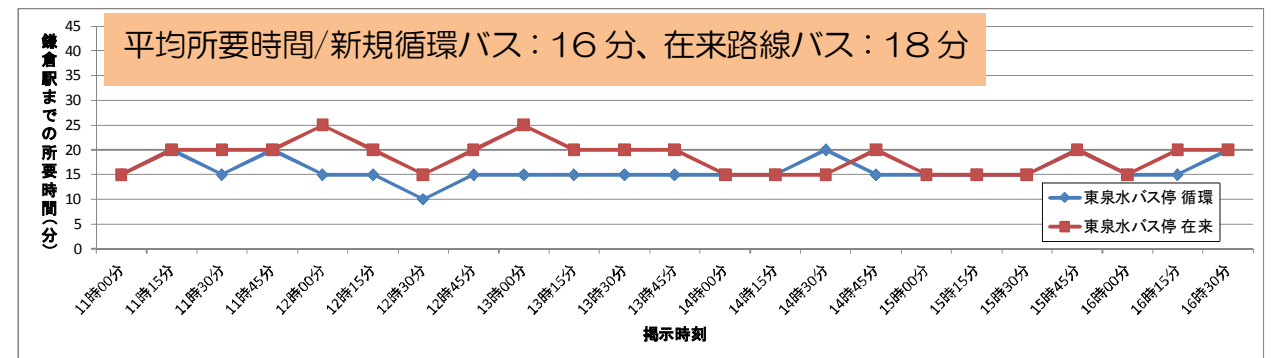
5月5日（月）



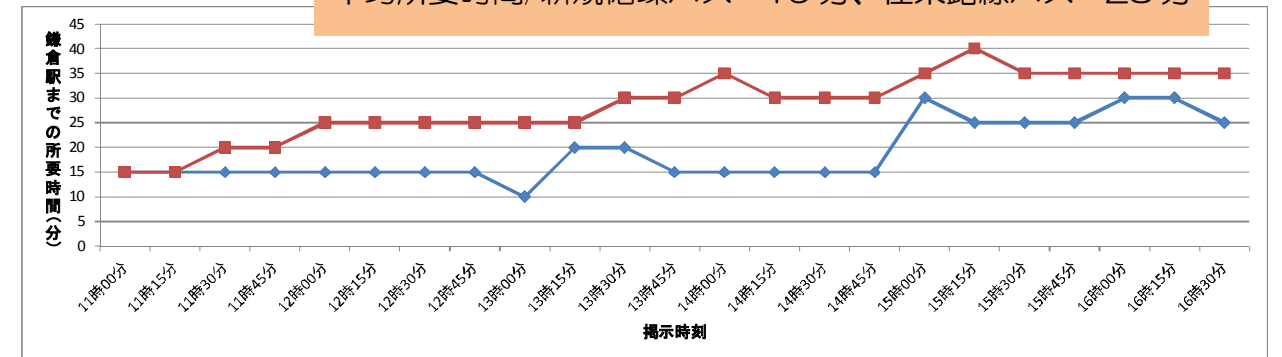
東泉水バス停（鎌倉駅までの距離が新規循環バスと在来路線バスのほぼ中間）

- ・ 新規循環バスの方が所要時間の短かった回数は、23 回の表示中、3 日（土）は 11 回、4 日（日）は 21 回、5 日（月）は 14 回。
- ・ 在来路線バスの最大所要時間は 40 分。
- ・ 新規循環バスの最大所要時間は 30 分（鉄道事故の時間帯を除く）
- ・ 4 日（日）では最大時間差として、新規循環バスの方が 20 分短かった。

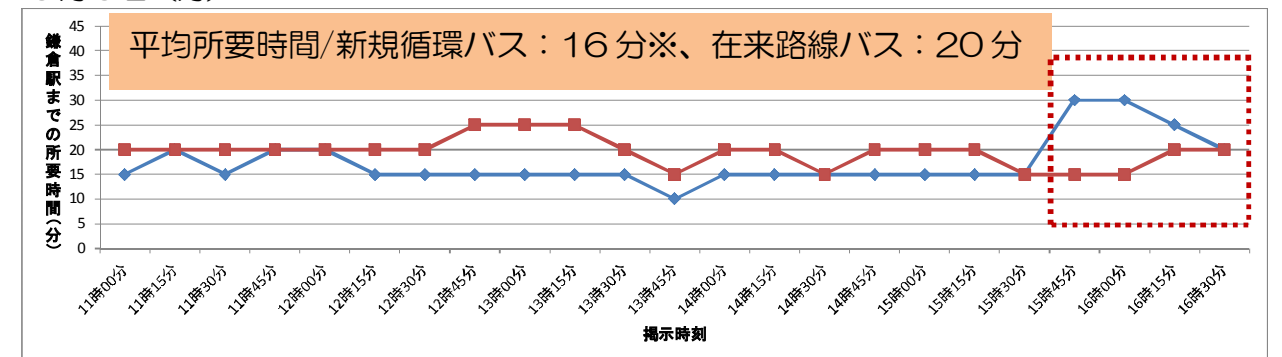
5月3日（土）



5月4日（日）



5月5日（月）



- ・ 掲示時刻表示の結果は、新規循環バス1 便が1 周してデータが収集できた1 1 時以降を表示している。
 - ・ 5/5 の 15 時 45 分以降の新規循環バスは、鉄道の事故により踏切が開かなかったため、他の時間に比べ所要時間が長い。（グラフ中の赤枠内）
- ※事故前までの時間の平均

(5) 利用実態・満足度（新規循環バス利用者アンケート調査結果）
アンケート調査票

調査日 5月 3日・4日・5日

新規循環バス「スーバ」社会実験利用者アンケート調査

I. 利用した循環バスについてお聞きます。

Q1 乗車した時間を1つお選びください。

1. 午前10時台 2. 午前11時台 3. 午前12時台 4. 午後1時台
5. 午後2時台 6. 午後3時台 7. 午後4時台

Q2 乗車したバス停番号と降車したバス停番号を下記からお選びください。

乗車したバス停番号（ ） 降車したバス停番号（ ）

1. 鎌倉駅 2. 若宮大路 3. 八幡宮 4. 大学前 5. 岐れ道 6. 杉本観音
7. 浄明寺 8. 青砥橋 9. 泉水橋 10. ハイランド入口 11. ハイランド坂下
12. 東泉水 13. 坂上 14. ハイランド

Q3 バスを利用した目的を1つお選びください。

1. 買物 2. 私事 3. 仕事 4. 観光 5. その他（ ）

Q4 循環バスに乗車した理由を1つお選びください。

1. 目的地までの所要時間が今までの路線バスよりも早い予測になっていたから
2. 時刻表どおりにバスが来ると思ったから
3. 目的地までの到着時間がこれまでのバスよりも早いと思ったから
4. 社会実験で試験的に運行しており、乗ってみたかったから
5. 1回乗ってみたら使いやすかったから
6. その他（ ）

Q5 実験期間中、循環バスの乗車は何回目ですか？

（ ）回

Q6 循環バスの運行に対する満足度をお答えください。

①バスの到着時間は満足ですか？1つお選びください。

1. 大いに満足 2. 満足 3. やや不満 4. 不満

②バスの所要時間は満足ですか？1つお選びください。

1. 大いに満足 2. 満足 3. やや不満 4. 不満

※裏面に続きます

Q7 循環バスが継続的に運行された場合、あなたの交通手段は変わりますか？1つお選びください。

1. 何度かに1回は車が循環バスに代わるかもしれない
2. 何度かに1回はバイクが循環バスに代わるかもしれない
3. 何度かに1回は自転車循環バスに代わるかもしれない
4. これまでバスを利用しており、循環バスを含めバスの利用回数が増えるかもしれない
5. 特に変わらない
6. その他（ ）

Q8 これまでの路線バスと比べて、今回の循環バスの方が何分ぐらい早ければ、循環バスを利用しますか？

（ ）分

II. あなたのことについてお聞きます。

Q9 あなたの居住地は？

- ・鎌倉市内（1. 十二所 2. 浄明寺 3. 二階堂 4. 西御門 5. 雪ノ下 6. 扇ガ谷 7. 小町
8. 大町 9. その他（ ））⇒**Q10** へ
・逗子市（1. 久木 2. その他（ ））⇒**Q10** へ
・鎌倉、逗子以外（ ） ⇒**Q13** へ

Q10 ご自宅から最寄りのバス停まで、徒歩で何分ぐらいですか？

（ ）バス停まで徒歩で概ね（ ）分

Q11 普段、鎌倉駅方面のバスを利用しますか？（複数回答可）

1. ほぼ毎日利用する 2. 平日たまに利用する 3. 休日はほぼ利用する
4. 休日たまに利用する 5. 雨の日のみ利用する 6. 利用しない

Q12 運転免許及びマイカーは保有されていますか？1つお選びください。

1. 免許、マイカーとも保有している 2. 免許はあるがマイカーは保有していない
3. 免許、マイカーとも保有していない 4. その他（ ）

Q13 あなたの性別は？

1. 男性 2. 女性

Q14 あなたの年齢は？

1. 10代 2. 20代 3. 30代 4. 40代 5. 50代 6. 60代 7. 70代 8. 80代以上

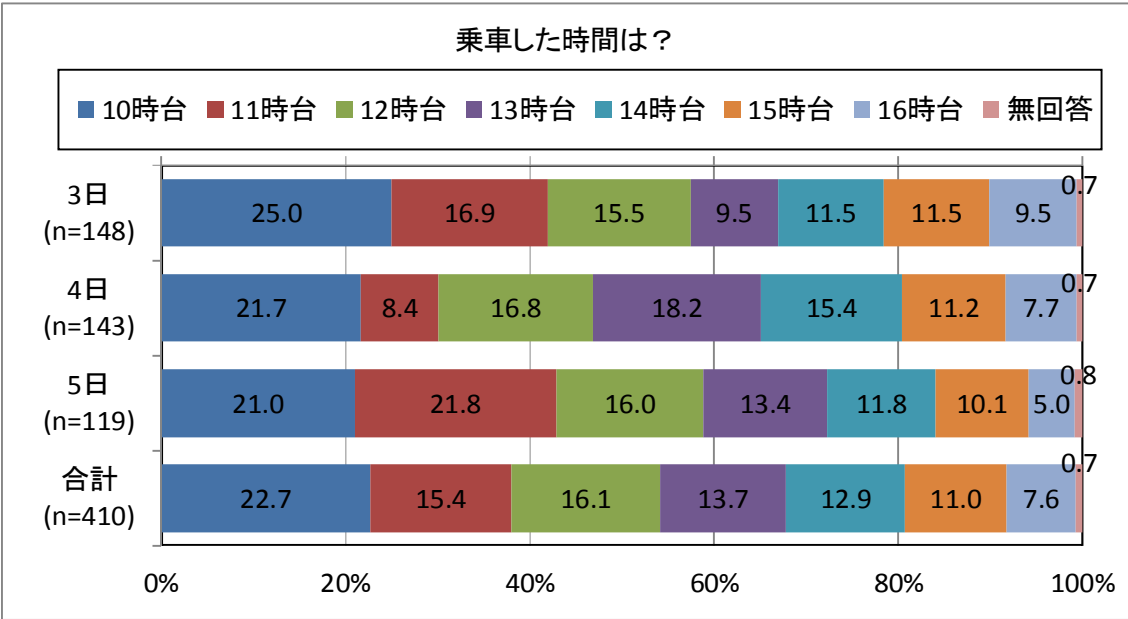
III. 最後に、循環バスをもっと利用しやすくする為の改善点がありますか？ご自由にお書きください。

ご協力ありがとうございました。同封した返信用封筒にてご投函ください。

Q1. 乗車した時間

・一般利用者の合計では「10 時台」の乗車が 22.7%で最も多い。

【一般利用者】



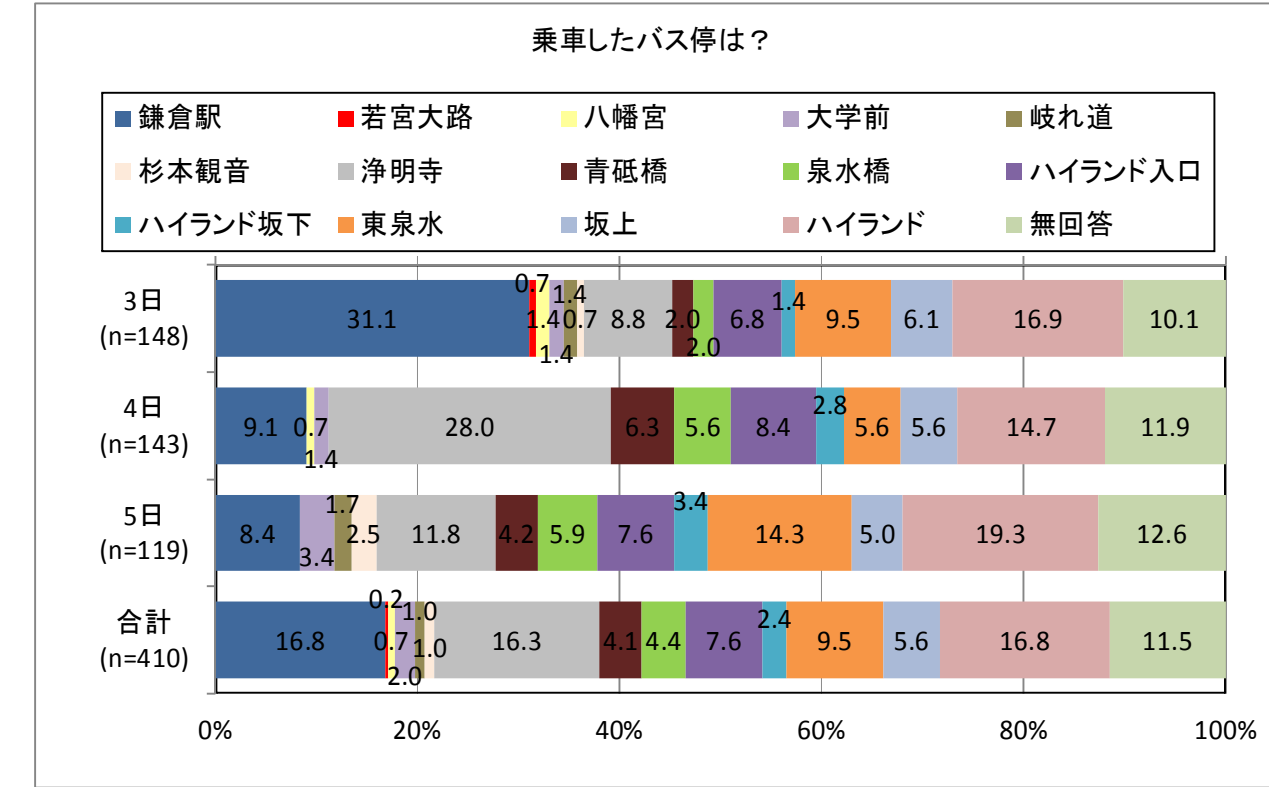
【市民モニター】

すべての市民モニターは 13 時に対象のバス停に集合し、13 時台のバスに乗車した。

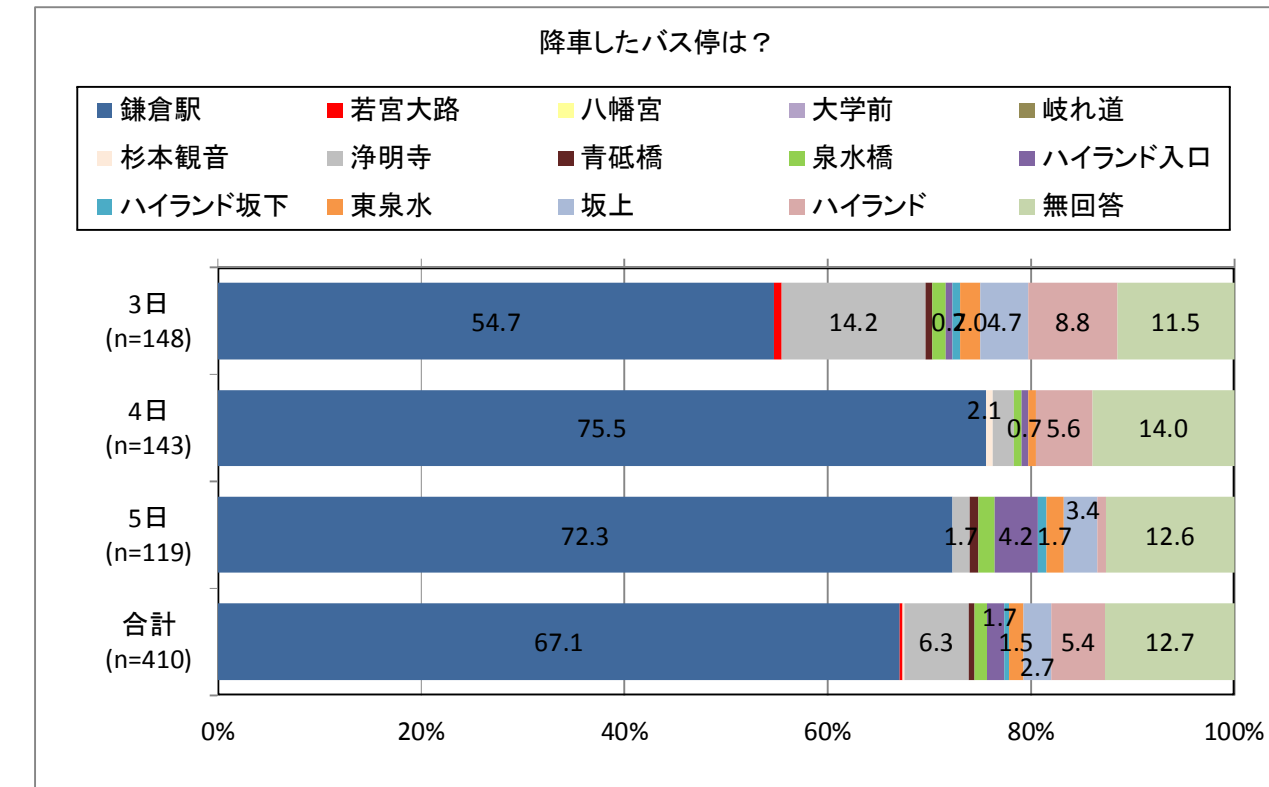
Q2. 乗車したバス停と降車したバス停

・一般利用者の合計では、乗車は「鎌倉駅」「ハイランド」が 16.8%で最も多く、降車は「鎌倉駅」が最も多い。

【一般利用者】



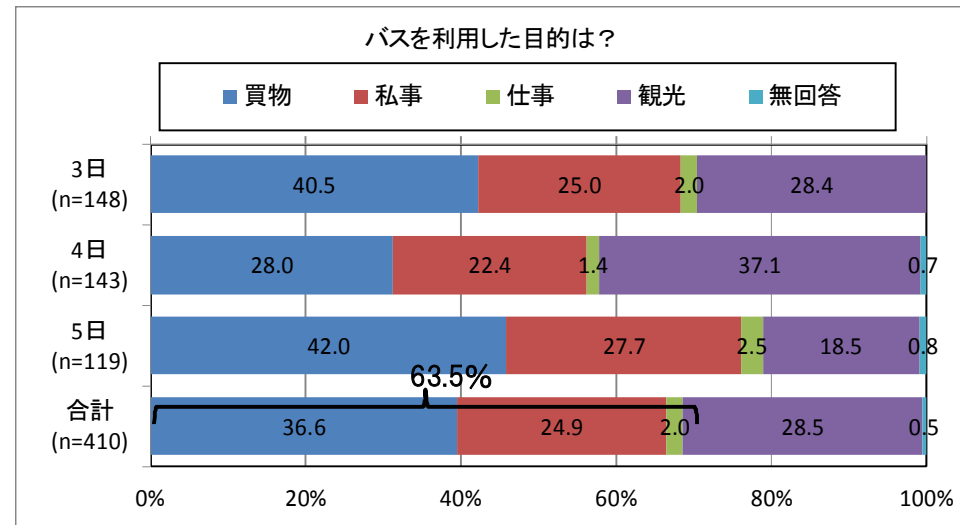
【一般利用者】



Q3. バスを利用した目的

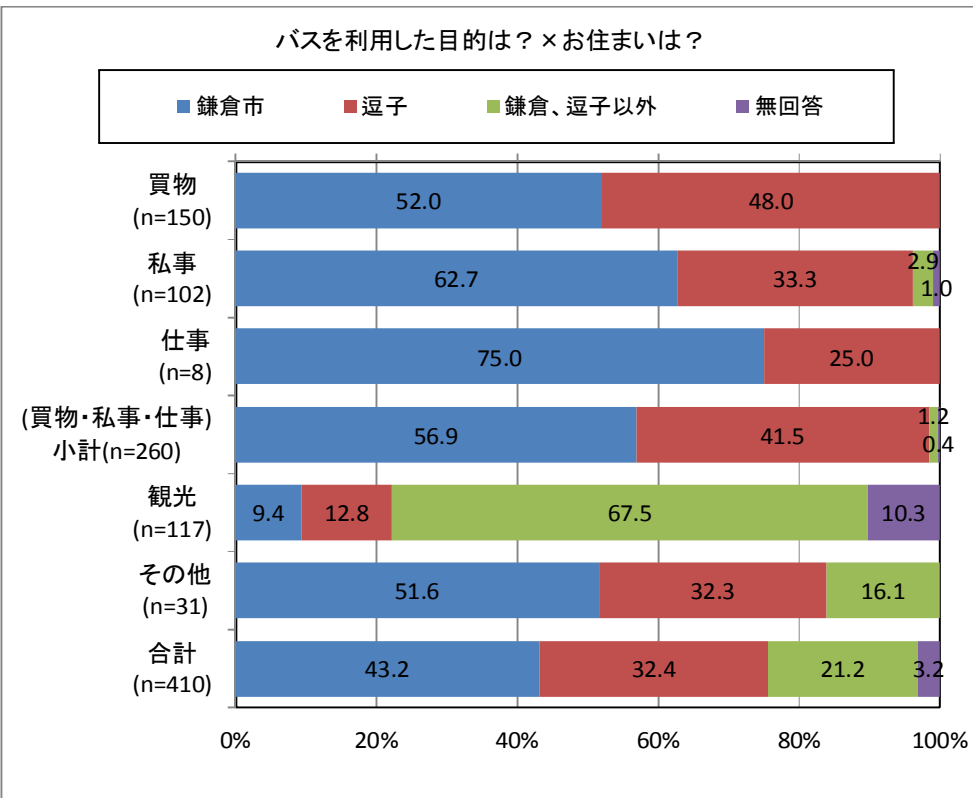
- ・一般利用者の合計では「買物」目的の利用が36.6%で最も多く、次いで「観光」目的が28.5%が多い。
- ・「買物」「私事」「仕事」の利用は合計で63.5%であり、「観光」の28.5%を上回っている
- ・「買物」「私事」「仕事」は鎌倉市民と逗子市民の利用が多く、「観光」は鎌倉市民、逗子市民以外の利用が多くを占める。

【一般利用者】



バスを利用した目的（Q3目的とQ9居住地のクロス集計）

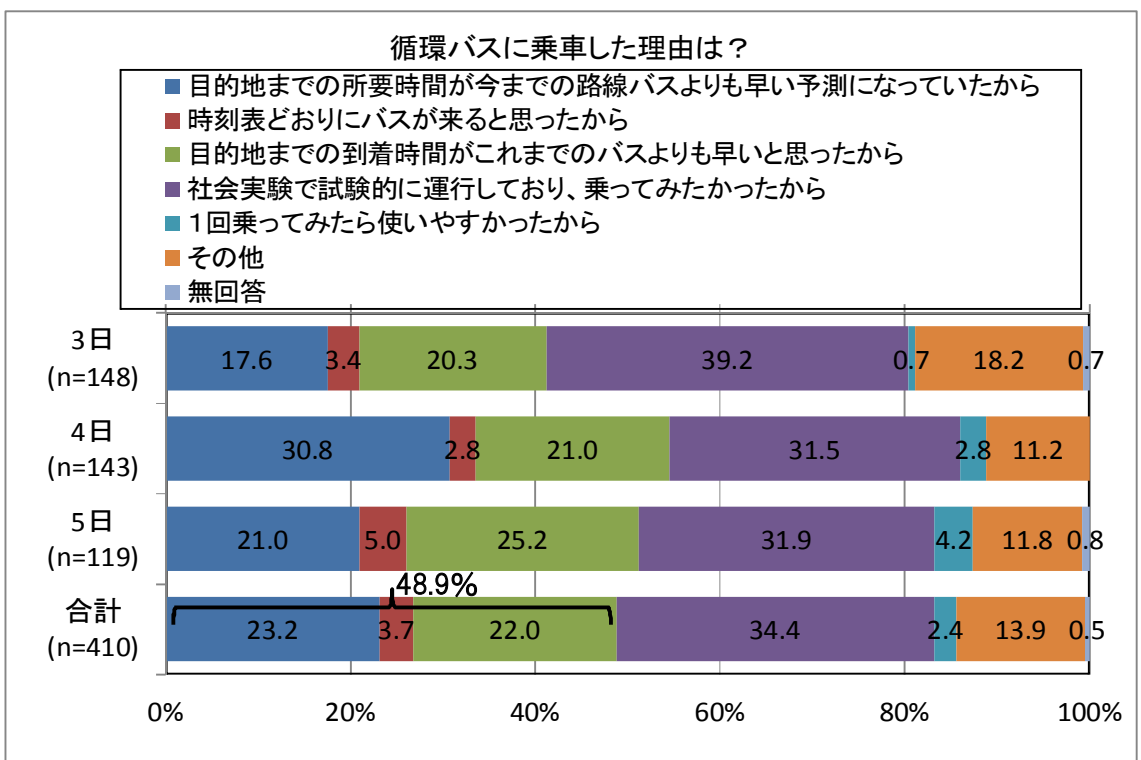
【一般利用者】



Q4. 循環バスに乗車した理由

- ・一般利用者の合計では「社会実験で試験的に運行しており、乗ってみたかったから」が34.4%で最も多い
- ・合計で「目的地までの所要時間が今までの路線バスよりも早い予測になっていたから」、「時刻表どおりにバスが来ると思ったから」、「目的地までの到着時間がこれまでのバスよりも早いと思ったから」などの、定時性や速達性の向上効果によるものが48.9%を占めている。

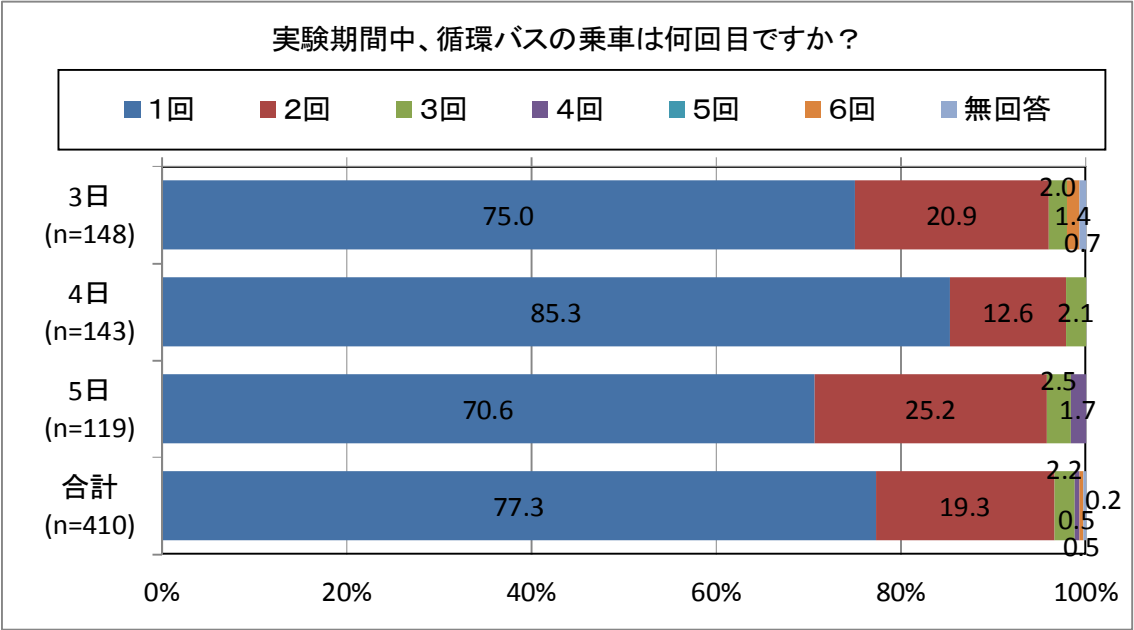
【一般利用者】



Q5. 実験期間中、循環バスの乗車は何回目か

・一般利用者の合計では「1回」が77.3%で最も多い。

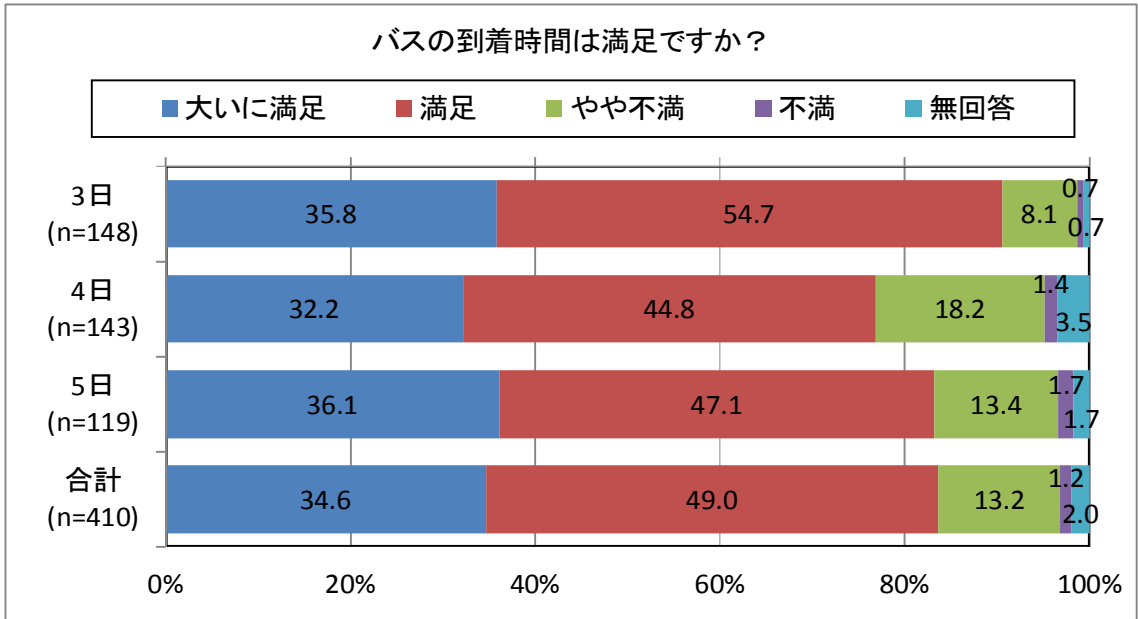
【一般利用者】



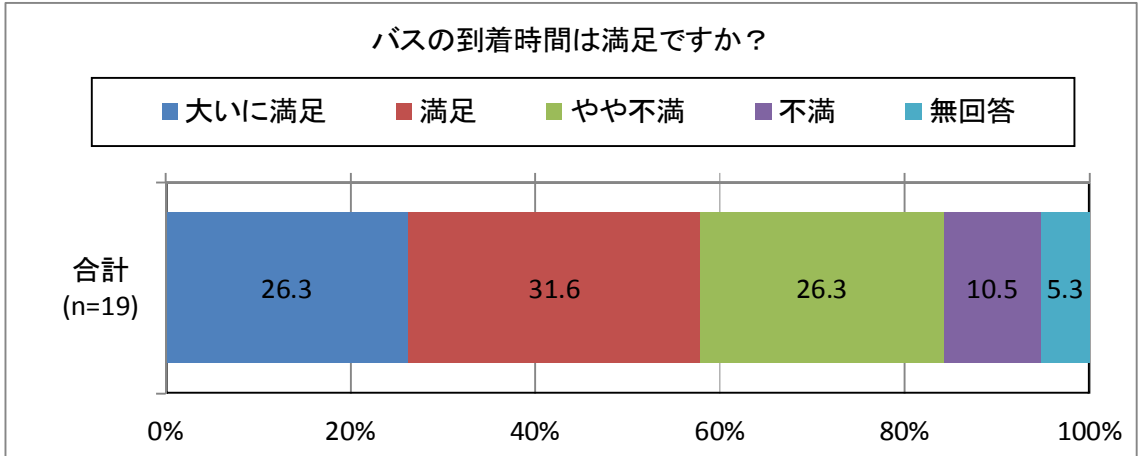
Q6. ①バスの到着時間は満足か

・一般利用者の合計では「満足」が49.0%で最も多く、「大いに満足」が34.6%で次いで多く、約8割が満足している。
・市民モニターでは「満足」が31.6%で最も多く、「大いに満足」と「やや不満」が26.3%で次いで多い。

【一般利用者】



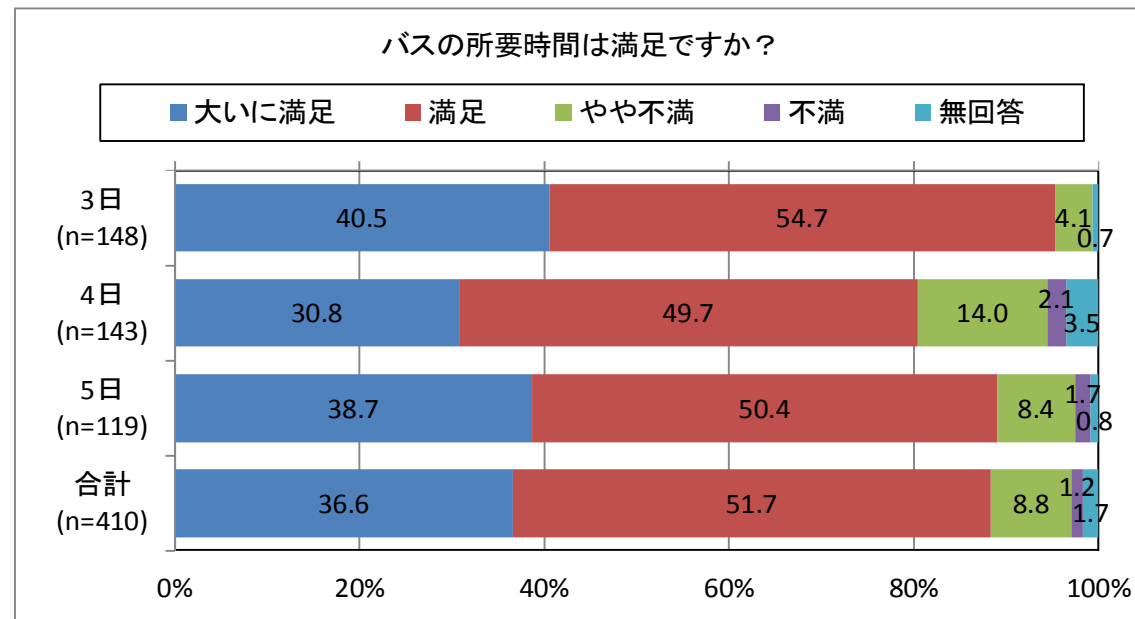
【市民モニター】



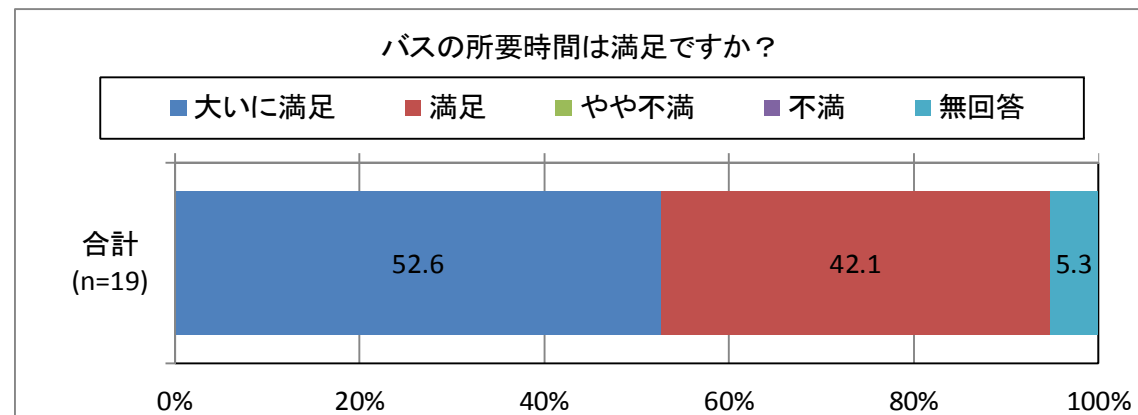
Q6. ②バスの所要時間は満足か

- ・一般利用者の合計では「満足」が51.7%で最も多く、「大いに満足」が36.6%で次いで多く、約9割が満足している。
- ・市民モニターでは「大いに満足」が52.6%で最も多く、「満足」が42.1%で次いで多い。

【一般利用者】



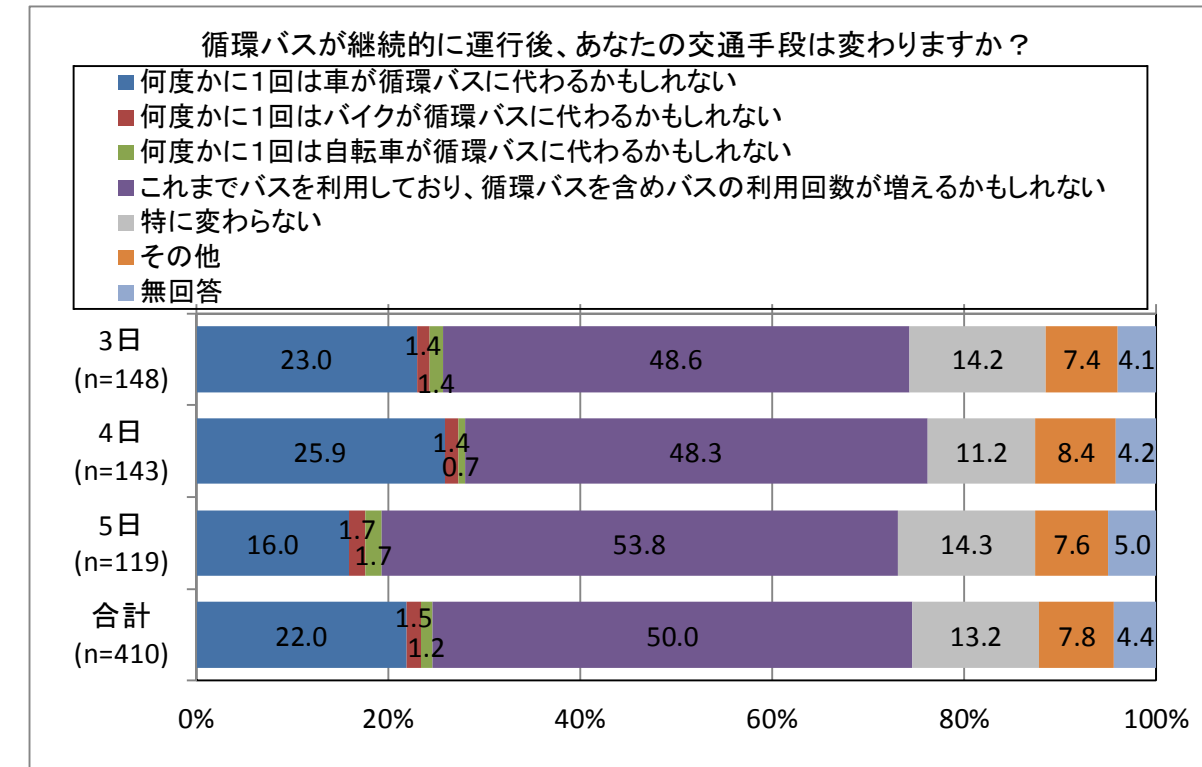
【市民モニター】



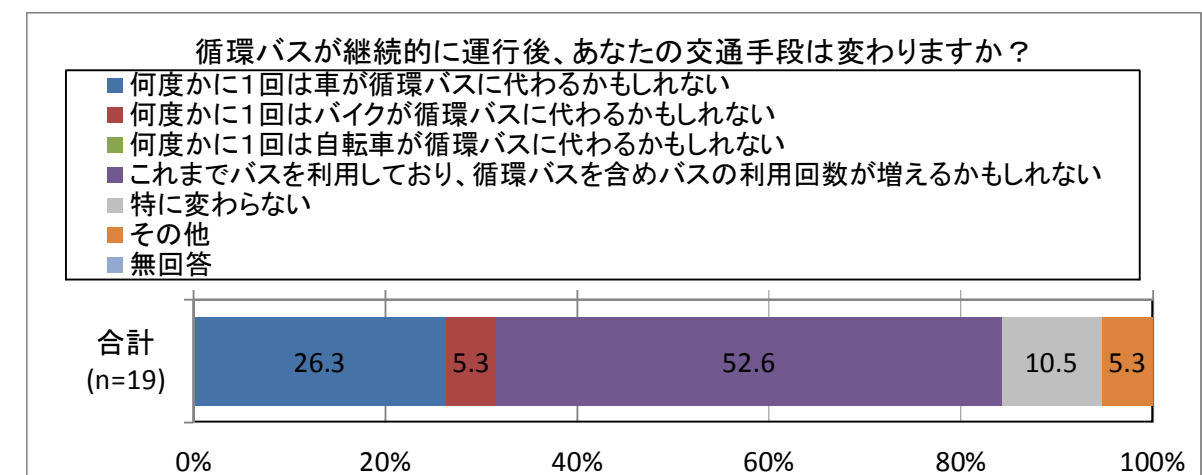
Q7. 循環バスが継続的に運行された場合、交通手段は変わるか

- ・一般利用者の合計では「これまでバスを利用しており、循環バスを含めバスの利用回数が増えるかもしれない」が50.0%で最も多い。
- ・市民モニターでは「これまでバスを利用しており、循環バスを含めバスの利用回数が増えるかもしれない」が52.6%で最も多い。

【一般利用者】



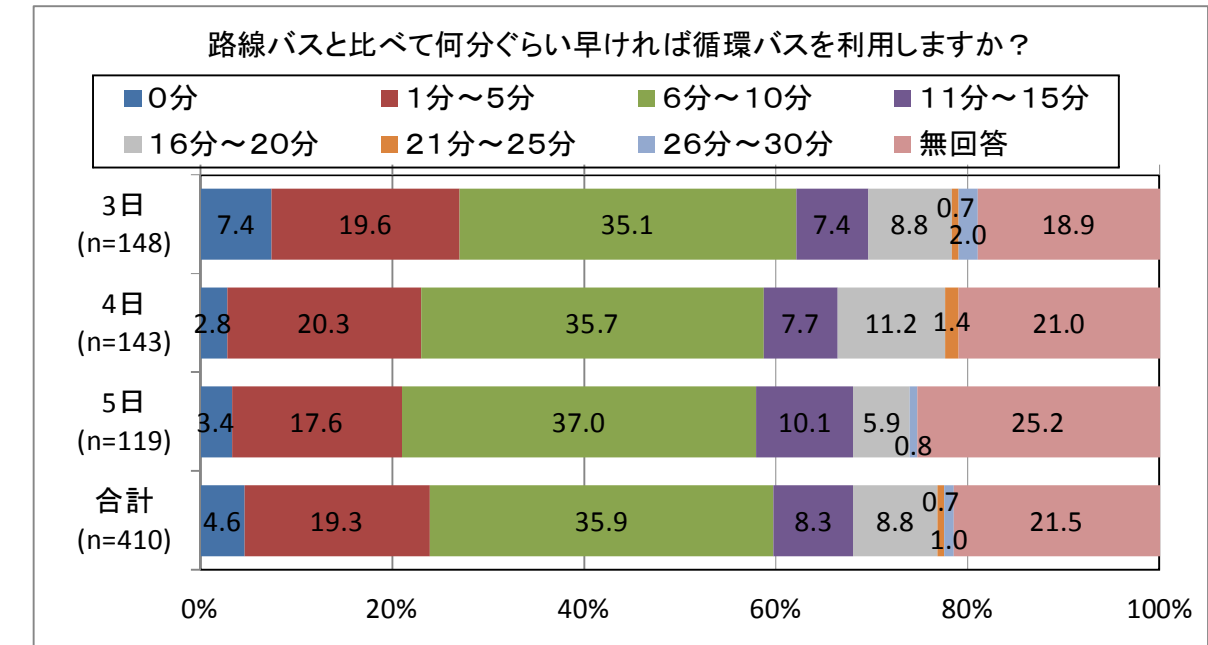
【市民モニター】



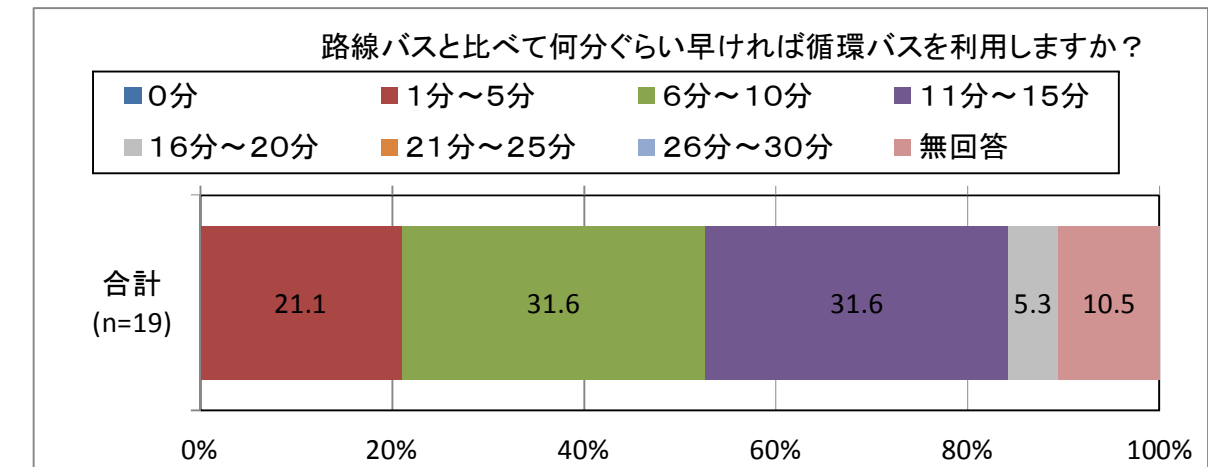
Q8. これまでの路線バスと比べて、今回の循環バスの方が何分ぐらい早ければ、循環バスを利用するか

- ・一般利用者の合計では「6分～10分」が35.9%で最も多く、10分以内が約6割を占める。
- ・市民モニターでは「6分～10分」と「11分～15分」が31.6%で最も多い。

【一般利用者】



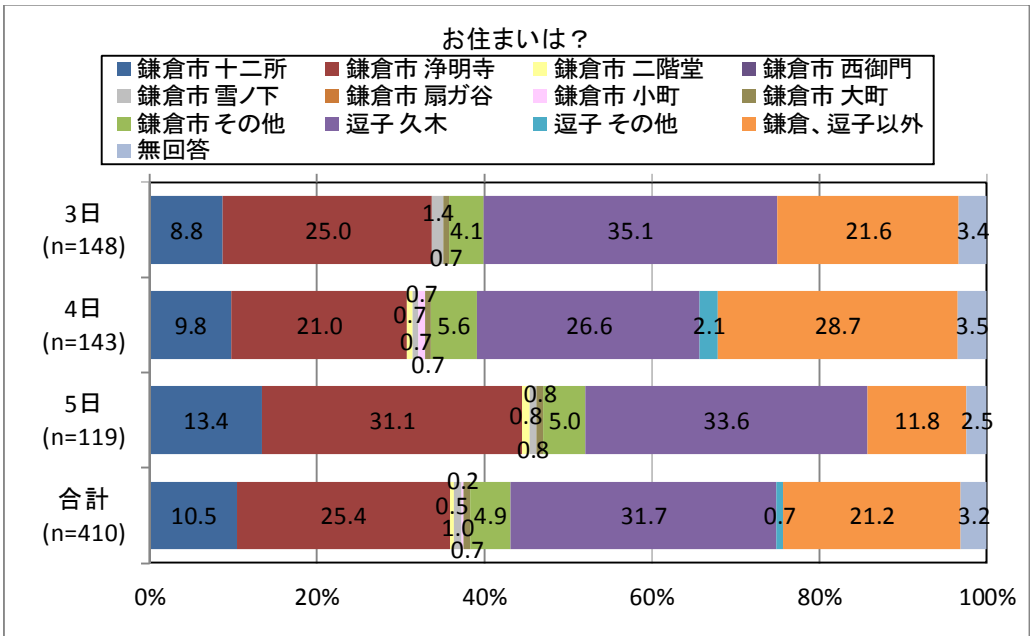
【市民モニター】



Q9. 居住地

- ・一般利用者の合計では「逗子市 久木」が31.7%で最も多く、次いで「鎌倉市 浄明寺」が25.4%で多い。

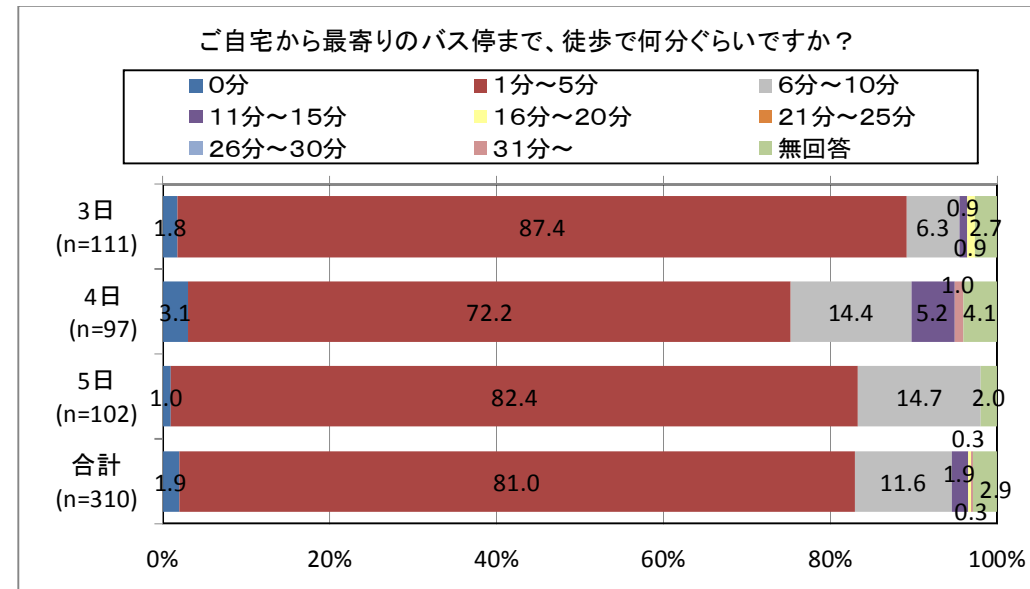
【一般利用者】



Q10. 自宅から最寄りのバス停まで、徒歩で何分か

- ・一般利用者の合計では「1分～5分」が81.0%で最も多い。
- ・市民モニターでは「1分～5分」が68.4%で最も多い。

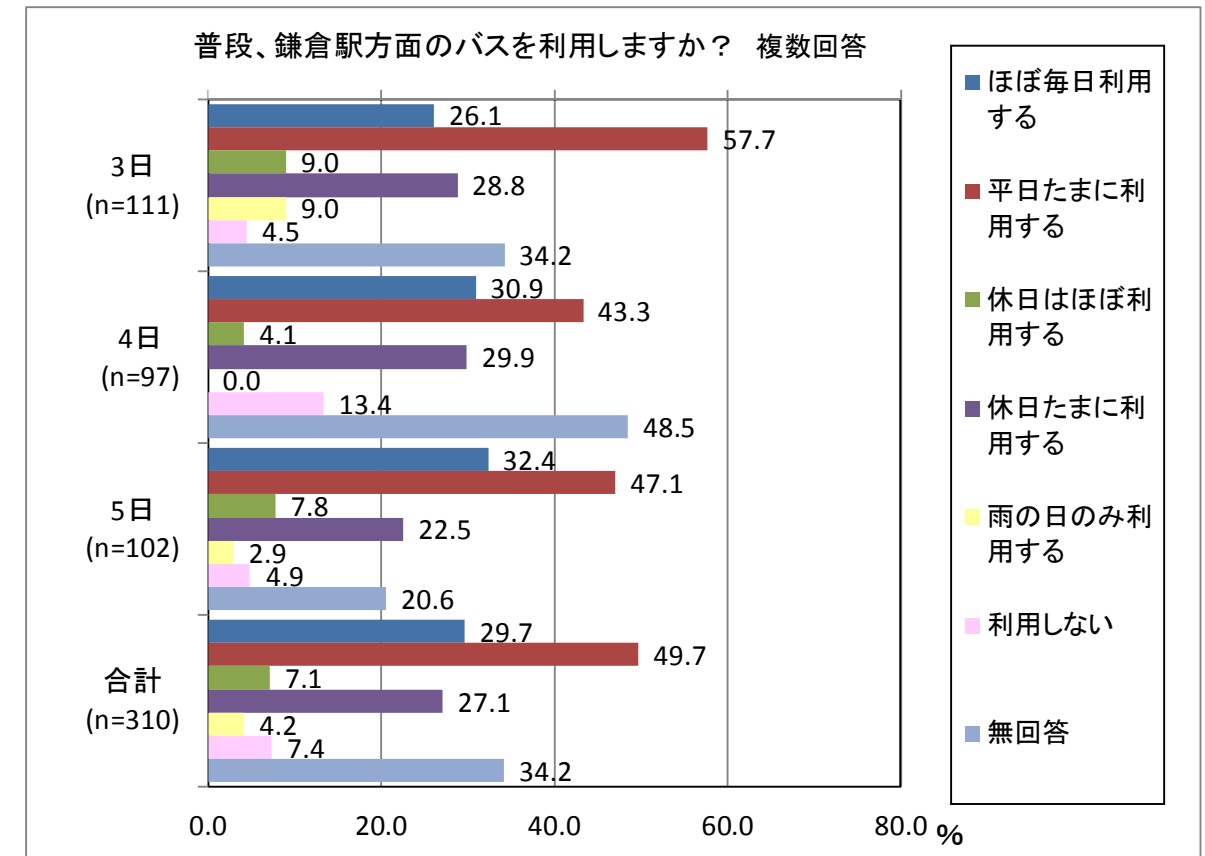
【一般利用者】



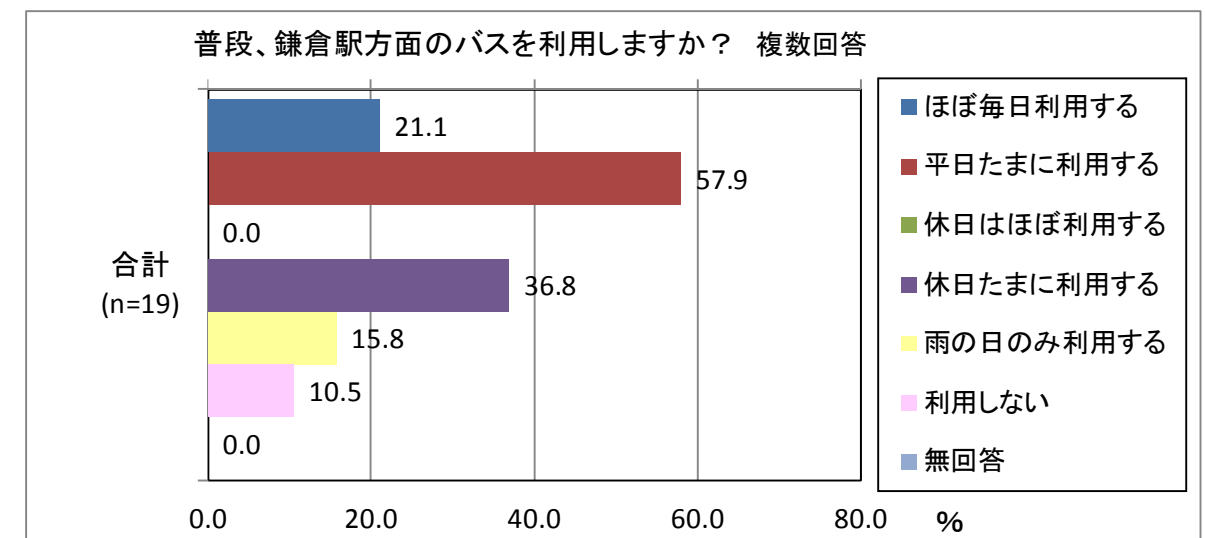
Q11. 普段、鎌倉駅方面のバスを利用するか

- ・一般利用者の合計では「平日たまに利用する」が49.7%で最も多い。
- ・市民モニターでは「平日たまに利用する」が57.9%で最も多い。

【一般利用者】



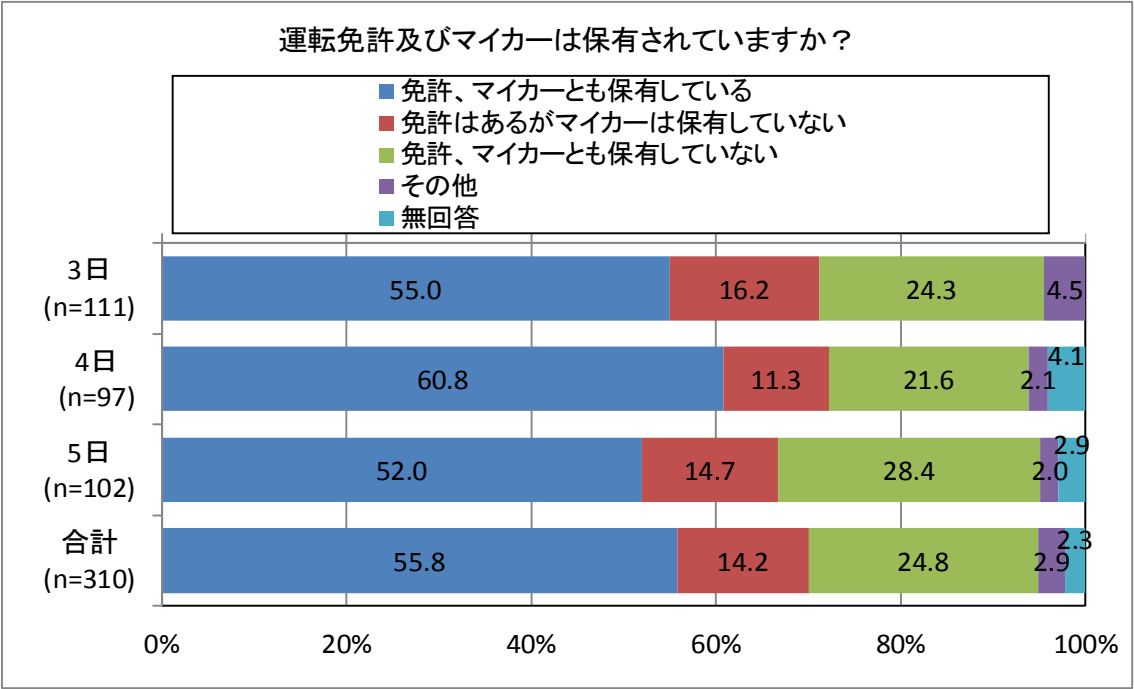
【市民モニター】



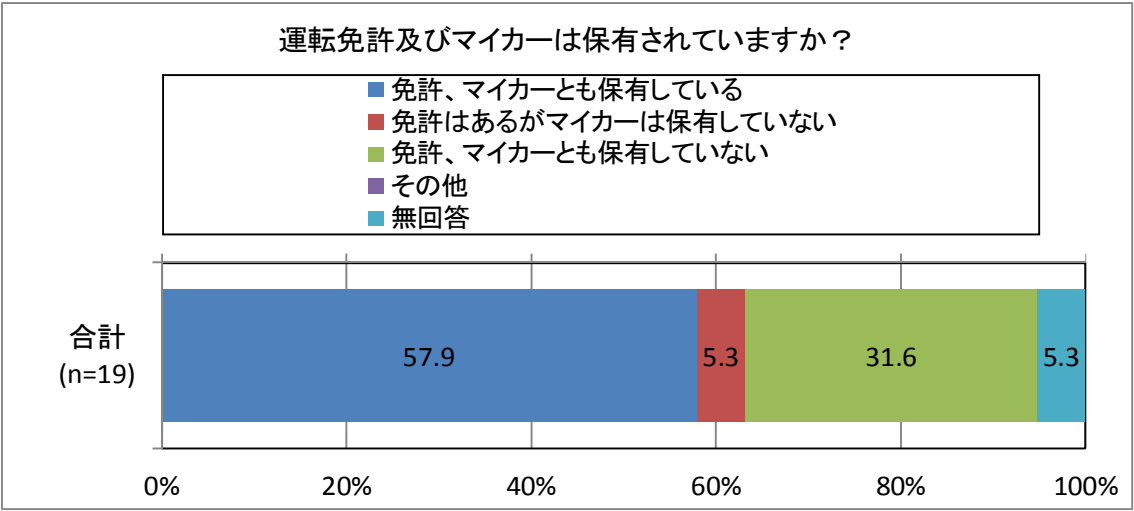
Q12. 運転免許及びマイカーの保有

- ・一般利用者の合計では「免許、マイカーとも保有している」が55.8%で最も多いものの、約2割は免許、マイカーを保有していない。
- ・市民モニターでは「免許、マイカーとも保有している」が57.9%で最も多い。

【一般利用者】



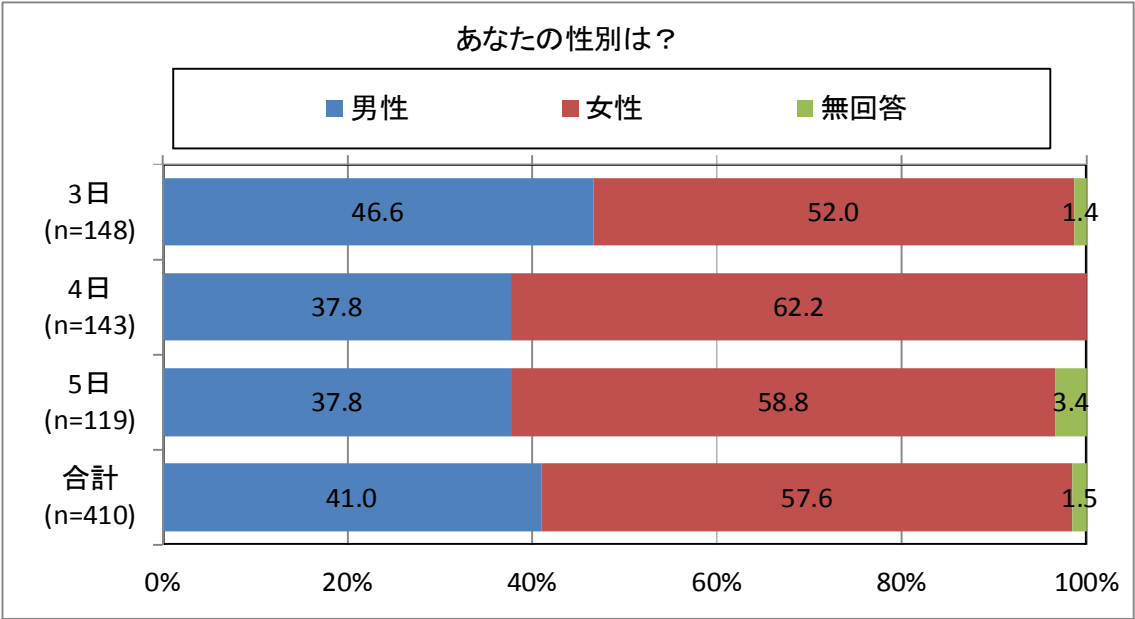
【市民モニター】



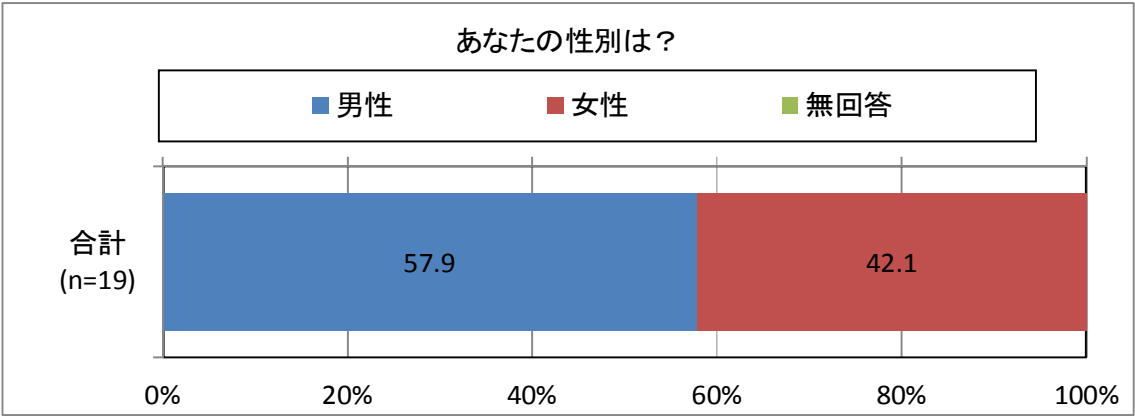
Q13. 性別

- ・一般利用者の合計では「女性」が57.6%である。
- ・市民モニターでは「男性」が57.9%である。

【一般利用者】



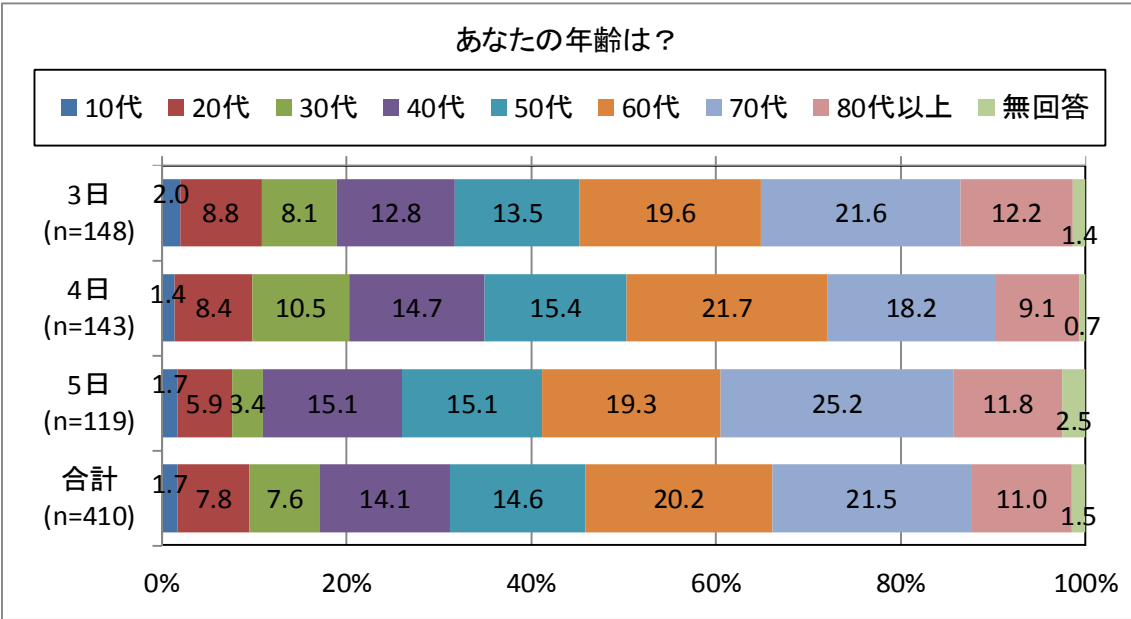
【市民モニター】



Q14. 年齢

- ・一般利用者の合計では「70代」が21.5%で最も多く、約半数が60代以上である。
- ・市民モニターでは「60代」が47.4%で最も多い。

【一般利用者】



【市民モニター】

