

# 路上バス停設置に係る社会実験 路上バス停利用者アンケート調査 集計結果

## 資料編

### 【調査概要】

社会実験期間中に路上バス停の利用者に対して、路上バス停の安全性や利便性に関する事項についてのアンケート調査を実施した。

### 【調査日】

|     |  |
|-----|--|
| 調査日 | 前半：平成 28 年 11 月 6 日（日）～平成 28 年 11 月 9 日（水）<br>後半：平成 28 年 11 月 10 日（木）～平成 28 年 11 月 13 日（日） |
|-----|--|

### 【調査方法および調査対象者】

路上バス停及び沿線歩道上で調査員より利用者にはアンケート票を配布し、後日郵送回答とする調査を実施した。

### 【回答期限】

平成 28 年 12 月 16 日（消印分）

### 【回答数】

|       |     |
|-------|-----|
| 回答者計  | 752 |
| 前半回答者 | 410 |
| 後半回答者 | 342 |

## 《調査項目》

### 【単純集計】

- (1-1) 性別
- (1-2) 年齢(年代)
- (1-3) お住まい
- (2) バスの利用頻度
- (3) バスの利用目的
- (4) 利用するバス路線
  - ① 利用路線
  - ② 乗り換えの場合
- (5) 路上バス停の利用回数
- (6) 路上バス停での乗降の分かりやすさ
- (7) バスの行き先や利用方法の分かりやすさ
- (8) (7)で分かりにくかった理由
- (9) 路上バス停を利用してみた印象
- (10) (9)で不安を感じた理由
- (11) 路上バス停に必要と感じる施設、設備
- (12) 路上バス停を複数回利用した際の印象の変化
- (13) 路上バス停の「まち」にとっての影響
- (14) 社会実験を知ったきっかけ

### 【クロス集計】

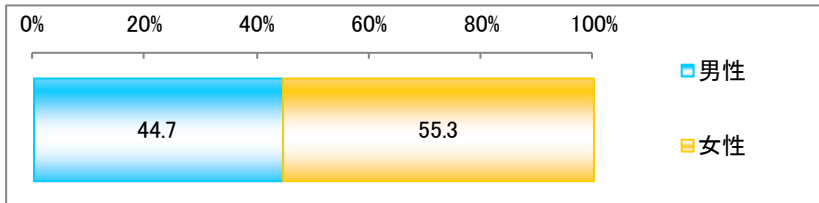
- (15) (1-2)年齢 × (9)路上バス停を利用してみた印象
- (16) (9)路上バス停を利用してみた印象 × (2)バスの利用回数
- (17) (9)路上バス停を利用してみた印象 ×  
(12)路上バス停を複数回利用した際の印象の変化
- (18) (9)路上バス停を利用してみた印象 ×  
(13) 路上バス停の「まち」にとっての影響
- (19) (1-2)年齢 × (12)路上バス停を複数回利用した際の印象の変化
- (20) (12)路上バス停を複数回利用した際の印象の変化 ×  
(2)バスの利用回数
- (21) (12)路上バス停を複数回利用した際の印象の変化 ×  
(13)路上バス停の「まち」にとっての影響
- (22) (1-2)年齢 × (13)路上バス停の「まち」にとっての影響
- (23) (13)路上バス停の「まち」にとっての影響 × (2)バスの利用回数

※回答の比率は小数第2位を四捨五入し端末処理しているため、合計は必ずしも100%にはなりません。

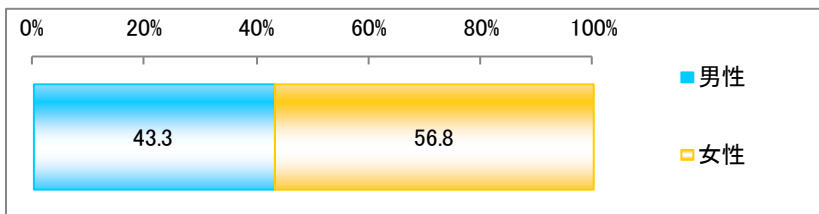
## 【調査結果(単純集計)】

### (1-1) 性別

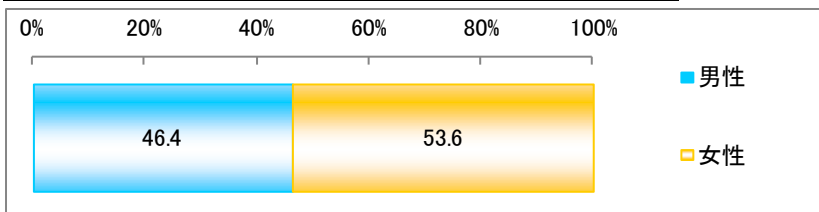
|    | n   | %     |
|----|-----|-------|
| 全体 | 734 | 100.0 |
| 男性 | 328 | 44.7  |
| 女性 | 406 | 55.3  |



|        | n   | %     |
|--------|-----|-------|
| 全体(前半) | 400 | 100.0 |
| 男性     | 173 | 43.3  |
| 女性     | 227 | 56.8  |

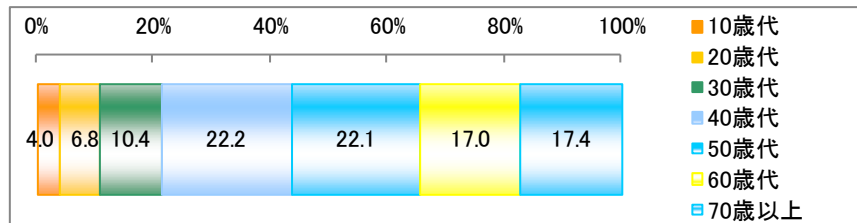


|        | n   | %     |
|--------|-----|-------|
| 全体(後半) | 334 | 100.0 |
| 男性     | 155 | 46.4  |
| 女性     | 179 | 53.6  |

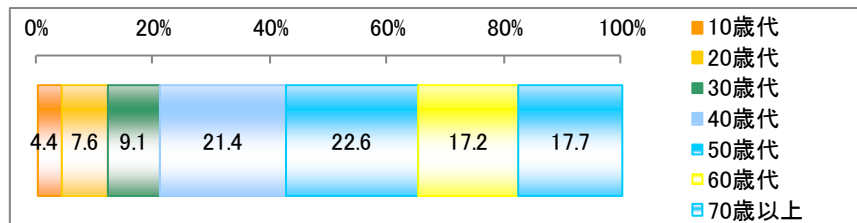


(1-2) 年齢(年代)

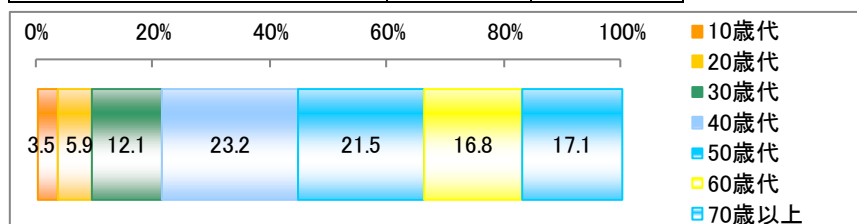
|       | n   | %     |
|-------|-----|-------|
| 全体    | 747 | 100.0 |
| 10歳代  | 30  | 4.0   |
| 20歳代  | 51  | 6.8   |
| 30歳代  | 78  | 10.4  |
| 40歳代  | 166 | 22.2  |
| 50歳代  | 165 | 22.1  |
| 60歳代  | 127 | 17.0  |
| 70歳以上 | 130 | 17.4  |



|        | n   | %     |
|--------|-----|-------|
| 全体(前半) | 407 | 100.0 |
| 10歳代   | 18  | 4.4   |
| 20歳代   | 31  | 7.6   |
| 30歳代   | 37  | 9.1   |
| 40歳代   | 87  | 21.4  |
| 50歳代   | 92  | 22.6  |
| 60歳代   | 70  | 17.2  |
| 70歳以上  | 72  | 17.7  |

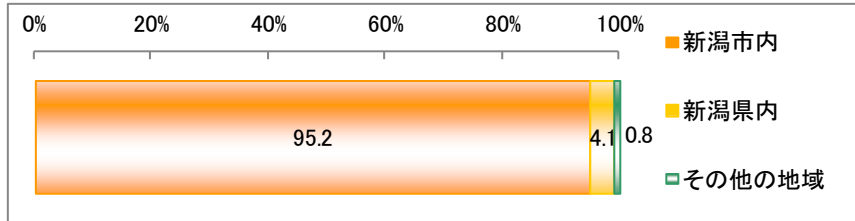


|        | n   | %     |
|--------|-----|-------|
| 全体(後半) | 340 | 100.0 |
| 10歳代   | 12  | 3.5   |
| 20歳代   | 20  | 5.9   |
| 30歳代   | 41  | 12.1  |
| 40歳代   | 79  | 23.2  |
| 50歳代   | 73  | 21.5  |
| 60歳代   | 57  | 16.8  |
| 70歳以上  | 58  | 17.1  |

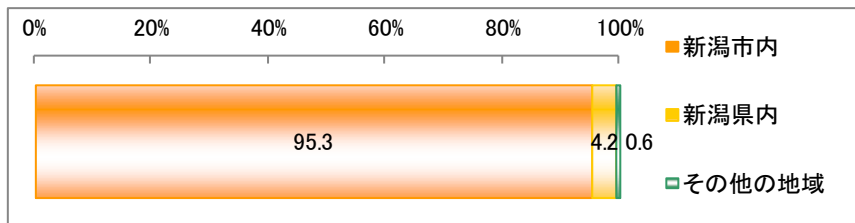


(1-3) お住まい

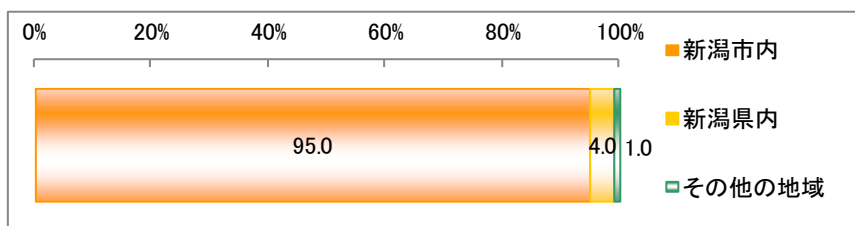
|        | n   | %     |
|--------|-----|-------|
| 全体     | 661 | 100.0 |
| 新潟市内   | 629 | 95.2  |
| 新潟県内   | 27  | 4.1   |
| その他の地域 | 5   | 0.8   |



|        | n   | %     |
|--------|-----|-------|
| 全体(前半) | 360 | 100.0 |
| 新潟市内   | 343 | 95.3  |
| 新潟県内   | 15  | 4.2   |
| その他の地域 | 2   | 0.6   |

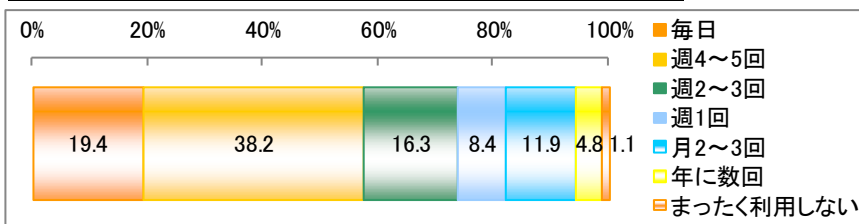


|        | n   | %     |
|--------|-----|-------|
| 全体(後半) | 301 | 100.0 |
| 新潟市内   | 286 | 95.0  |
| 新潟県内   | 12  | 4.0   |
| その他の地域 | 3   | 1.0   |

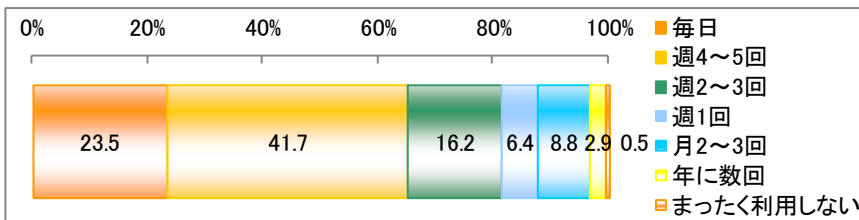


(2) あなたは普段、どれくらいの頻度でバスを利用しますか。(〇は1つだけ)

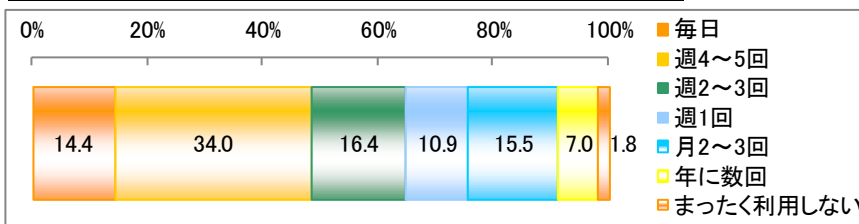
|           | n   | %     |
|-----------|-----|-------|
| 全体        | 749 | 100.0 |
| 毎日        | 145 | 19.4  |
| 週4~5回     | 286 | 38.2  |
| 週2~3回     | 122 | 16.3  |
| 週1回       | 63  | 8.4   |
| 月2~3回     | 89  | 11.9  |
| 年に数回      | 36  | 4.8   |
| まったく利用しない | 8   | 1.1   |



|           | n   | %     |
|-----------|-----|-------|
| 全体(前半)    | 408 | 100.0 |
| 毎日        | 96  | 23.5  |
| 週4~5回     | 170 | 41.7  |
| 週2~3回     | 66  | 16.2  |
| 週1回       | 26  | 6.4   |
| 月2~3回     | 36  | 8.8   |
| 年に数回      | 12  | 2.9   |
| まったく利用しない | 2   | 0.5   |

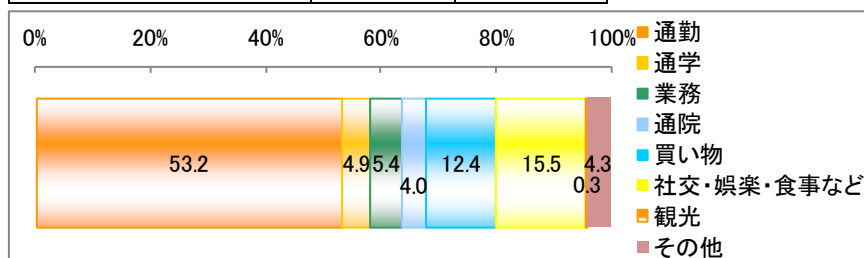


|           | n   | %     |
|-----------|-----|-------|
| 全体(後半)    | 341 | 100.0 |
| 毎日        | 49  | 14.4  |
| 週4~5回     | 116 | 34.0  |
| 週2~3回     | 56  | 16.4  |
| 週1回       | 37  | 10.9  |
| 月2~3回     | 53  | 15.5  |
| 年に数回      | 24  | 7.0   |
| まったく利用しない | 6   | 1.8   |

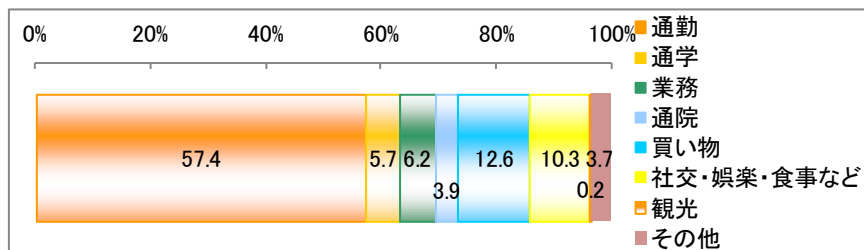


(3) あなたが普段、バスを利用する主な目的は？(○は1つだけ)

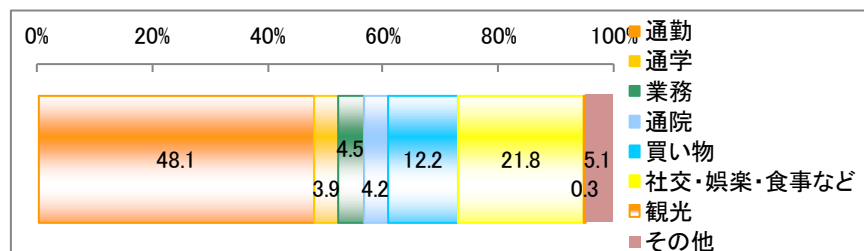
|            | n   | %     |
|------------|-----|-------|
| 全体         | 741 | 100.0 |
| 通勤         | 394 | 53.2  |
| 通学         | 36  | 4.9   |
| 業務         | 40  | 5.4   |
| 通院         | 30  | 4.0   |
| 買い物        | 92  | 12.4  |
| 社交・娯楽・食事など | 115 | 15.5  |
| 観光         | 2   | 0.3   |
| その他        | 32  | 4.3   |



|            | n   | %     |
|------------|-----|-------|
| 全体(前半)     | 406 | 100.0 |
| 通勤         | 233 | 57.4  |
| 通学         | 23  | 5.7   |
| 業務         | 25  | 6.2   |
| 通院         | 16  | 3.9   |
| 買い物        | 51  | 12.6  |
| 社交・娯楽・食事など | 42  | 10.3  |
| 観光         | 1   | 0.2   |
| その他        | 15  | 3.7   |



|            | n   | %     |
|------------|-----|-------|
| 全体(後半)     | 335 | 100.0 |
| 通勤         | 161 | 48.1  |
| 通学         | 13  | 3.9   |
| 業務         | 15  | 4.5   |
| 通院         | 14  | 4.2   |
| 買い物        | 41  | 12.2  |
| 社交・娯楽・食事など | 73  | 21.8  |
| 観光         | 1   | 0.3   |
| その他        | 17  | 5.1   |



(4) あなたが最もよく利用するバス路線は。

① 利用路線

| 【全体】        | n   | %     |
|-------------|-----|-------|
| 全体          | 680 | 100.0 |
| 萬代橋ライン(BRT) | 103 | 15.1  |
| 県庁線         | 17  | 2.5   |
| 浜浦町線        | 50  | 7.4   |
| 信濃町線        | 22  | 3.2   |
| 東堀通線        | 1   | 0.1   |
| 西堀通線        | 2   | 0.3   |
| 八千代橋線       | 25  | 3.7   |
| 柳都大橋線       | 4   | 0.6   |
| 新大病院線       | 10  | 1.5   |
| 市民病院線       | 5   | 0.7   |
| 鳥屋野線        | 22  | 3.2   |
| 水島町線        | 27  | 4.0   |
| 上所線         | 13  | 1.9   |
| 女池線         | 17  | 2.5   |
| 長湯線         | 11  | 1.6   |
| スポーツ公園線     | 2   | 0.3   |
| 京王団地線       | 23  | 3.4   |
| 亀田・横越線      | 62  | 9.1   |
| 有明線         | 42  | 6.2   |
| 西小針線        | 42  | 6.2   |
| 寺尾線         | 6   | 0.9   |
| 大堀線         | 15  | 2.2   |
| 小新線         | 2   | 0.3   |
| 千歳大橋線       | 1   | 0.1   |
| 大野・白根線      | 15  | 2.2   |
| 味方線         | 3   | 0.4   |
| 臨港線         | 12  | 1.8   |
| 空港・松浜線      | 14  | 2.1   |
| 河渡線         | 11  | 1.6   |
| 大形線         | 15  | 2.2   |
| 牡丹山線        | 26  | 3.8   |
| 竹尾線         | 8   | 1.2   |
| はなみずき線      | 2   | 0.3   |
| 石山線         | 42  | 6.2   |
| 青山循環線       | 5   | 0.7   |
| 黒鳥線         | 0   | 0.0   |
| 芋黒線         | 0   | 0.0   |
| 佐渡汽船線       | 3   | 0.4   |

| 【前半】        | n   | %     |
|-------------|-----|-------|
| 全体          | 370 | 100.0 |
| 萬代橋ライン(BRT) | 56  | 15.1  |
| 県庁線         | 7   | 1.9   |
| 浜浦町線        | 26  | 7.0   |
| 信濃町線        | 11  | 3.0   |
| 東堀通線        | 0   | 0.0   |
| 西堀通線        | 0   | 0.0   |
| 八千代橋線       | 15  | 4.1   |
| 柳都大橋線       | 2   | 0.5   |
| 新大病院線       | 2   | 0.5   |
| 市民病院線       | 2   | 0.5   |
| 鳥屋野線        | 13  | 3.5   |
| 水島町線        | 13  | 3.5   |
| 上所線         | 10  | 2.7   |
| 女池線         | 9   | 2.4   |
| 長湯線         | 4   | 1.1   |
| スポーツ公園線     | 1   | 0.3   |
| 京王団地線       | 16  | 4.3   |
| 亀田・横越線      | 40  | 10.8  |
| 有明線         | 26  | 7.0   |
| 西小針線        | 25  | 6.8   |
| 寺尾線         | 3   | 0.8   |
| 大堀線         | 7   | 1.9   |
| 小新線         | 1   | 0.3   |
| 千歳大橋線       | 0   | 0.0   |
| 大野・白根線      | 9   | 2.4   |
| 味方線         | 1   | 0.3   |
| 臨港線         | 7   | 1.9   |
| 空港・松浜線      | 5   | 1.4   |
| 河渡線         | 5   | 1.4   |
| 大形線         | 9   | 2.4   |
| 牡丹山線        | 14  | 3.8   |
| 竹尾線         | 5   | 1.4   |
| はなみずき線      | 1   | 0.3   |
| 石山線         | 21  | 5.7   |
| 青山循環線       | 3   | 0.8   |
| 黒鳥線         | 0   | 0.0   |
| 芋黒線         | 0   | 0.0   |
| 佐渡汽船線       | 1   | 0.3   |

| 【後半】        | n   | %     |
|-------------|-----|-------|
| 全体          | 310 | 100.0 |
| 萬代橋ライン(BRT) | 47  | 15.2  |
| 県庁線         | 10  | 3.2   |
| 浜浦町線        | 24  | 7.7   |
| 信濃町線        | 11  | 3.5   |
| 東堀通線        | 1   | 0.3   |
| 西堀通線        | 2   | 0.6   |
| 八千代橋線       | 10  | 3.2   |
| 柳都大橋線       | 2   | 0.6   |
| 新大病院線       | 8   | 2.6   |
| 市民病院線       | 3   | 1.0   |
| 鳥屋野線        | 9   | 2.9   |
| 水島町線        | 14  | 4.5   |
| 上所線         | 3   | 1.0   |
| 女池線         | 8   | 2.6   |
| 長湯線         | 7   | 2.3   |
| スポーツ公園線     | 1   | 0.3   |
| 京王団地線       | 7   | 2.3   |
| 亀田・横越線      | 22  | 7.1   |
| 有明線         | 16  | 5.2   |
| 西小針線        | 17  | 5.5   |
| 寺尾線         | 3   | 1.0   |
| 大堀線         | 8   | 2.6   |
| 小新線         | 1   | 0.3   |
| 千歳大橋線       | 1   | 0.3   |
| 大野・白根線      | 6   | 1.9   |
| 味方線         | 2   | 0.6   |
| 臨港線         | 5   | 1.6   |
| 空港・松浜線      | 9   | 2.9   |
| 河渡線         | 6   | 1.9   |
| 大形線         | 6   | 1.9   |
| 牡丹山線        | 12  | 3.9   |
| 竹尾線         | 3   | 1.0   |
| はなみずき線      | 1   | 0.3   |
| 石山線         | 21  | 6.8   |
| 青山循環線       | 2   | 0.6   |
| 黒鳥線         | 0   | 0.0   |
| 芋黒線         | 0   | 0.0   |
| 佐渡汽船線       | 2   | 0.6   |



② 乗り換えの場合

| 【全体】        | n   | %     |
|-------------|-----|-------|
| 全体          | 253 | 100.0 |
| 萬代橋ライン(BRT) | 88  | 34.8  |
| 県庁線         | 15  | 5.9   |
| 浜浦町線        | 13  | 5.1   |
| 信濃町線        | 20  | 7.9   |
| 東堀通線        | 1   | 0.4   |
| 西堀通線        | 4   | 1.6   |
| 八千代橋線       | 2   | 0.8   |
| 柳都大橋線       | 1   | 0.4   |
| 新大病院線       | 7   | 2.8   |
| 市民病院線       | 4   | 1.6   |
| 鳥屋野線        | 0   | 0.0   |
| 水島町線        | 7   | 2.8   |
| 上所線         | 0   | 0.0   |
| 女池線         | 3   | 1.2   |
| 長潟線         | 3   | 1.2   |
| スポーツ公園線     | 0   | 0.0   |
| 京王団地線       | 0   | 0.0   |
| 亀田・横越線      | 4   | 1.6   |
| 有明線         | 16  | 6.3   |
| 西小針線        | 9   | 3.6   |
| 寺尾線         | 4   | 1.6   |
| 大堀線         | 4   | 1.6   |
| 小新線         | 1   | 0.4   |
| 千歳大橋線       | 0   | 0.0   |
| 大野・白根線      | 1   | 0.4   |
| 味方線         | 1   | 0.4   |
| 臨港線         | 2   | 0.8   |
| 空港・松浜線      | 5   | 2.0   |
| 河渡線         | 1   | 0.4   |
| 大形線         | 8   | 3.2   |
| 牡丹山線        | 4   | 1.6   |
| 竹尾線         | 1   | 0.4   |
| はなみずき線      | 0   | 0.0   |
| 石山線         | 3   | 1.2   |
| 青山循環線       | 20  | 7.9   |
| 黒鳥線         | 0   | 0.0   |
| 芋黒線         | 0   | 0.0   |
| 佐渡汽船線       | 1   | 0.4   |

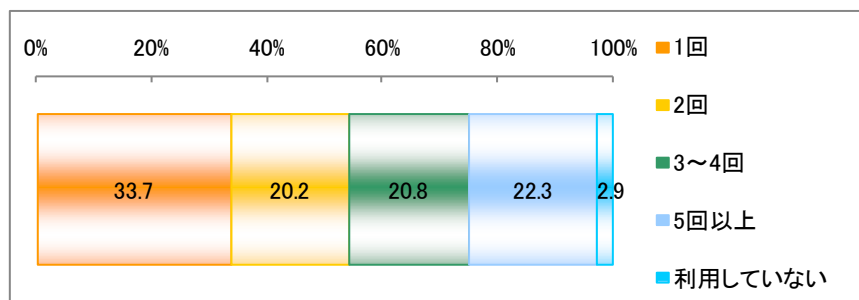
| 【前半】        | n   | %     |
|-------------|-----|-------|
| 全体          | 138 | 100.0 |
| 萬代橋ライン(BRT) | 42  | 30.4  |
| 県庁線         | 7   | 5.1   |
| 浜浦町線        | 6   | 4.3   |
| 信濃町線        | 7   | 5.1   |
| 東堀通線        | 1   | 0.7   |
| 西堀通線        | 1   | 0.7   |
| 八千代橋線       | 1   | 0.7   |
| 柳都大橋線       | 0   | 0.0   |
| 新大病院線       | 4   | 2.9   |
| 市民病院線       | 3   | 2.2   |
| 鳥屋野線        | 0   | 0.0   |
| 水島町線        | 4   | 2.9   |
| 上所線         | 0   | 0.0   |
| 女池線         | 0   | 0.0   |
| 長潟線         | 1   | 0.7   |
| スポーツ公園線     | 0   | 0.0   |
| 京王団地線       | 0   | 0.0   |
| 亀田・横越線      | 3   | 2.2   |
| 有明線         | 13  | 9.4   |
| 西小針線        | 8   | 5.8   |
| 寺尾線         | 2   | 1.4   |
| 大堀線         | 1   | 0.7   |
| 小新線         | 0   | 0.0   |
| 千歳大橋線       | 0   | 0.0   |
| 大野・白根線      | 0   | 0.0   |
| 味方線         | 1   | 0.7   |
| 臨港線         | 2   | 1.4   |
| 空港・松浜線      | 3   | 2.2   |
| 河渡線         | 1   | 0.7   |
| 大形線         | 7   | 5.1   |
| 牡丹山線        | 1   | 0.7   |
| 竹尾線         | 1   | 0.7   |
| はなみずき線      | 0   | 0.0   |
| 石山線         | 3   | 2.2   |
| 青山循環線       | 15  | 10.9  |
| 黒鳥線         | 0   | 0.0   |
| 芋黒線         | 0   | 0.0   |
| 佐渡汽船線       | 0   | 0.0   |

| 【後半】        | n   | %     |
|-------------|-----|-------|
| 全体          | 115 | 100.0 |
| 萬代橋ライン(BRT) | 46  | 40.0  |
| 県庁線         | 8   | 7.0   |
| 浜浦町線        | 7   | 6.1   |
| 信濃町線        | 13  | 11.3  |
| 東堀通線        | 0   | 0.0   |
| 西堀通線        | 3   | 2.6   |
| 八千代橋線       | 1   | 0.9   |
| 柳都大橋線       | 1   | 0.9   |
| 新大病院線       | 3   | 2.6   |
| 市民病院線       | 1   | 0.9   |
| 鳥屋野線        | 0   | 0.0   |
| 水島町線        | 3   | 2.6   |
| 上所線         | 0   | 0.0   |
| 女池線         | 3   | 2.6   |
| 長潟線         | 2   | 1.7   |
| スポーツ公園線     | 0   | 0.0   |
| 京王団地線       | 0   | 0.0   |
| 亀田・横越線      | 1   | 0.9   |
| 有明線         | 3   | 2.6   |
| 西小針線        | 1   | 0.9   |
| 寺尾線         | 2   | 1.7   |
| 大堀線         | 3   | 2.6   |
| 小新線         | 1   | 0.9   |
| 千歳大橋線       | 0   | 0.0   |
| 大野・白根線      | 1   | 0.9   |
| 味方線         | 0   | 0.0   |
| 臨港線         | 0   | 0.0   |
| 空港・松浜線      | 2   | 1.7   |
| 河渡線         | 0   | 0.0   |
| 大形線         | 1   | 0.9   |
| 牡丹山線        | 3   | 2.6   |
| 竹尾線         | 0   | 0.0   |
| はなみずき線      | 0   | 0.0   |
| 石山線         | 0   | 0.0   |
| 青山循環線       | 5   | 4.3   |
| 黒鳥線         | 0   | 0.0   |
| 芋黒線         | 0   | 0.0   |
| 佐渡汽船線       | 1   | 0.9   |

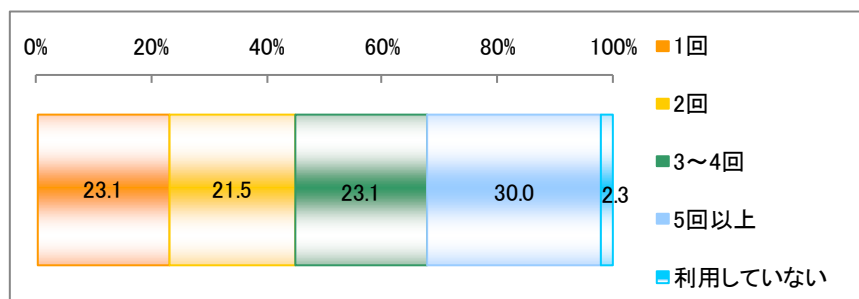
(5) 社会実験期間中(11月5日(土)~11月13日(日))に、路上バス停を何回利用しましたか。

(○は1つだけ)

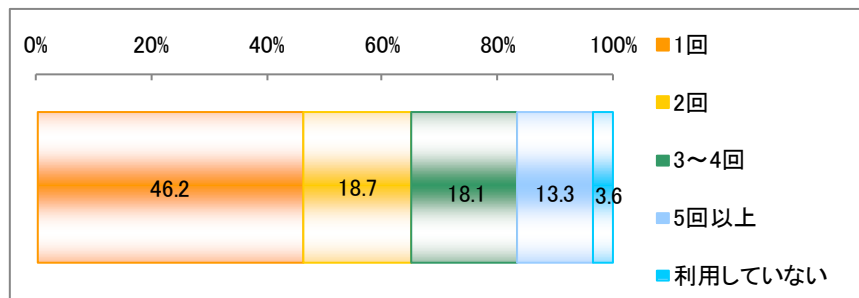
|         | n   | %     |
|---------|-----|-------|
| 全体      | 721 | 100.0 |
| 1回      | 243 | 33.7  |
| 2回      | 146 | 20.2  |
| 3~4回    | 150 | 20.8  |
| 5回以上    | 161 | 22.3  |
| 利用していない | 21  | 2.9   |



|         | n   | %     |
|---------|-----|-------|
| 全体(前半)  | 390 | 100.0 |
| 1回      | 90  | 23.1  |
| 2回      | 84  | 21.5  |
| 3~4回    | 90  | 23.1  |
| 5回以上    | 117 | 30.0  |
| 利用していない | 9   | 2.3   |

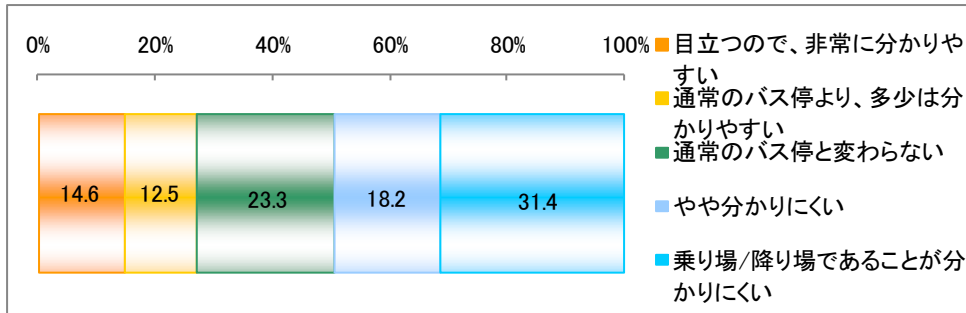


|         | n   | %     |
|---------|-----|-------|
| 全体(後半)  | 331 | 100.0 |
| 1回      | 153 | 46.2  |
| 2回      | 62  | 18.7  |
| 3~4回    | 60  | 18.1  |
| 5回以上    | 44  | 13.3  |
| 利用していない | 12  | 3.6   |

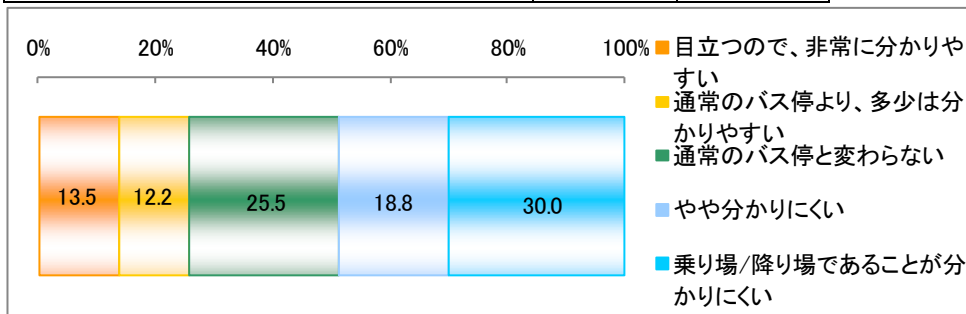


(6) 通常バス停（道路両側の歩道等にあるバス停）と比べて、バス停が道路中央にあることで、乗り場/降り場としての分かりやすさに違いはありましたか。（○は1つだけ）

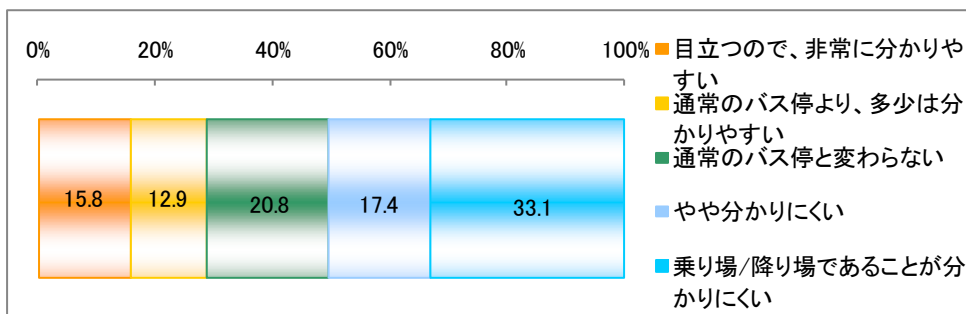
|                     | n   | %     |
|---------------------|-----|-------|
| 全体                  | 694 | 100.0 |
| 目立つので、非常に分かりやすい     | 101 | 14.6  |
| 通常バス停より、多少は分かりやすい   | 87  | 12.5  |
| 通常バス停と変わらない         | 162 | 23.3  |
| やや分かりにくい            | 126 | 18.2  |
| 乗り場/降り場であることが分かりにくい | 218 | 31.4  |



|                     | n   | %     |
|---------------------|-----|-------|
| 全体(前半)              | 377 | 100.0 |
| 目立つので、非常に分かりやすい     | 51  | 13.5  |
| 通常バス停より、多少は分かりやすい   | 46  | 12.2  |
| 通常バス停と変わらない         | 96  | 25.5  |
| やや分かりにくい            | 71  | 18.8  |
| 乗り場/降り場であることが分かりにくい | 113 | 30.0  |

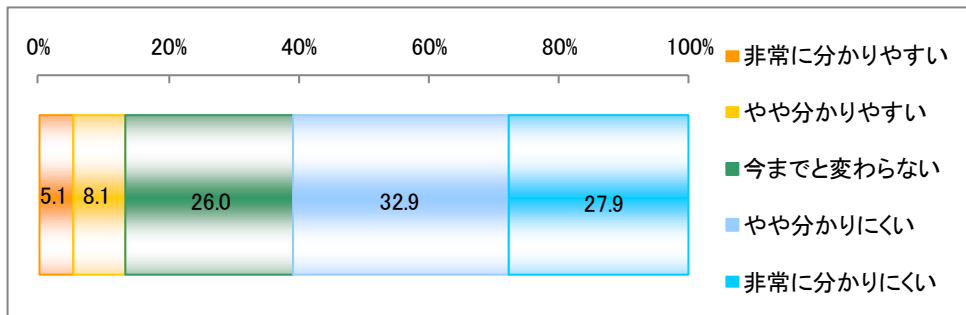


|                     | n   | %     |
|---------------------|-----|-------|
| 全体(後半)              | 317 | 100.0 |
| 目立つので、非常に分かりやすい     | 50  | 15.8  |
| 通常バス停より、多少は分かりやすい   | 41  | 12.9  |
| 通常バス停と変わらない         | 66  | 20.8  |
| やや分かりにくい            | 55  | 17.4  |
| 乗り場/降り場であることが分かりにくい | 105 | 33.1  |

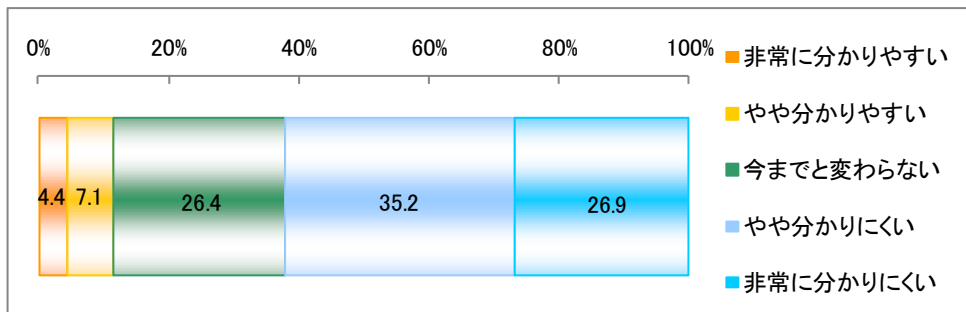


(7) 今回の社会実験では1つのバス停に複数の系統が発着するようになっていますが、バスの行き先や利用方法の分かりやすさはどうですか。(○は1つだけ)

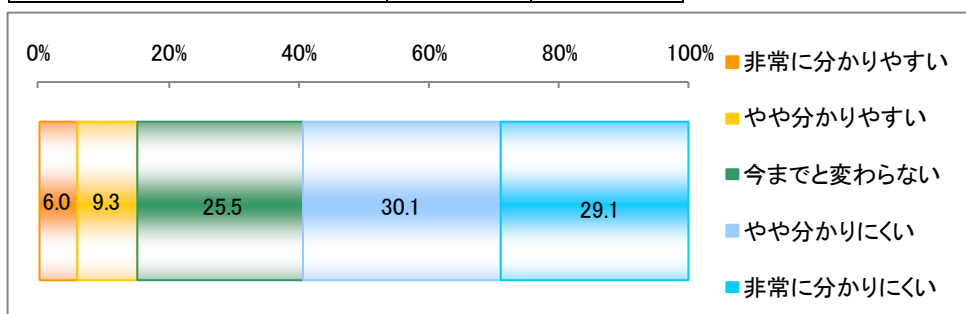
|           | n   | %     |
|-----------|-----|-------|
| 全体        | 666 | 100.0 |
| 非常に分かりやすい | 34  | 5.1   |
| やや分かりやすい  | 54  | 8.1   |
| 今までと変わらない | 173 | 26.0  |
| やや分かりにくい  | 219 | 32.9  |
| 非常に分かりにくい | 186 | 27.9  |



|           | n   | %     |
|-----------|-----|-------|
| 全体(前半)    | 364 | 100.0 |
| 非常に分かりやすい | 16  | 4.4   |
| やや分かりやすい  | 26  | 7.1   |
| 今までと変わらない | 96  | 26.4  |
| やや分かりにくい  | 128 | 35.2  |
| 非常に分かりにくい | 98  | 26.9  |

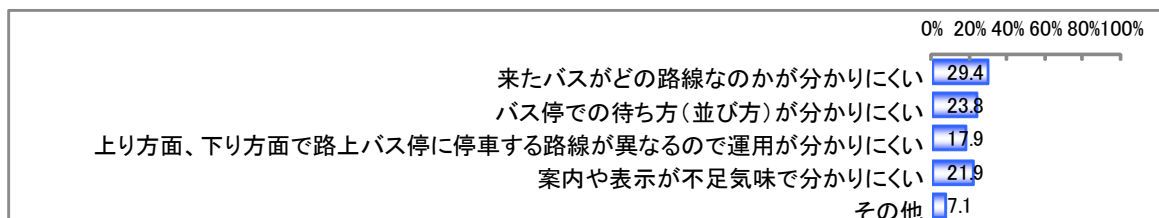


|           | n   | %     |
|-----------|-----|-------|
| 全体(後半)    | 302 | 100.0 |
| 非常に分かりやすい | 18  | 6.0   |
| やや分かりやすい  | 28  | 9.3   |
| 今までと変わらない | 77  | 25.5  |
| やや分かりにくい  | 91  | 30.1  |
| 非常に分かりにくい | 88  | 29.1  |

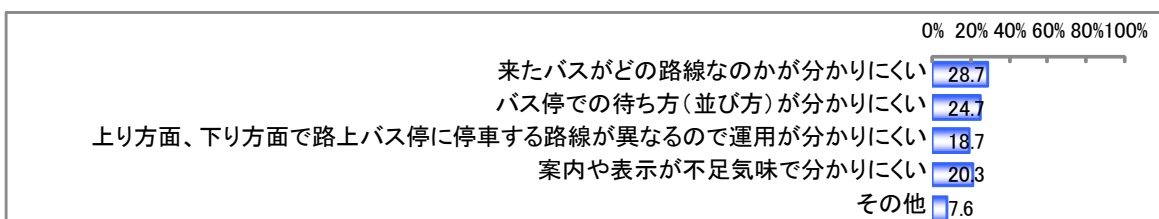


(8) (7)で「やや分かりにくい」「非常に分かりにくい」を選択された方にお伺いします。どのような点が分かりにくいと感じましたか。(〇は2つまで)

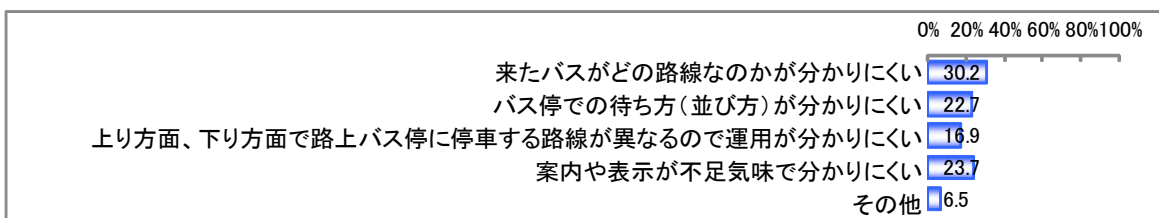
|                                       | n   | %     |
|---------------------------------------|-----|-------|
| 全体                                    | 677 | 100.0 |
| 来たバスがどの路線なのかが分かりにくい                   | 199 | 29.4  |
| バス停での待ち方(並び方)が分かりにくい                  | 161 | 23.8  |
| 上り方面、下り方面で路上バス停に停車する路線が異なるので運用が分かりにくい | 121 | 17.9  |
| 案内や表示が不足気味で分かりにくい                     | 148 | 21.9  |
| その他                                   | 48  | 7.1   |



|                                       | n   | %     |
|---------------------------------------|-----|-------|
| 全体(前半)                                | 369 | 100.0 |
| 来たバスがどの路線なのかが分かりにくい                   | 106 | 28.7  |
| バス停での待ち方(並び方)が分かりにくい                  | 91  | 24.7  |
| 上り方面、下り方面で路上バス停に停車する路線が異なるので運用が分かりにくい | 69  | 18.7  |
| 案内や表示が不足気味で分かりにくい                     | 75  | 20.3  |
| その他                                   | 28  | 7.6   |

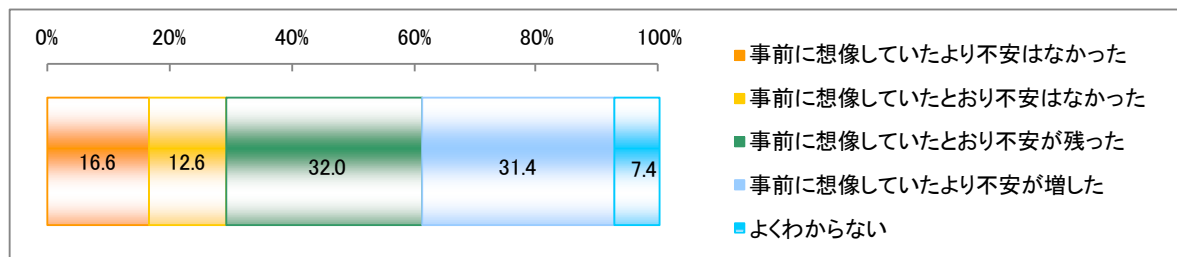


|                                       | n   | %     |
|---------------------------------------|-----|-------|
| 全体(後半)                                | 308 | 100.0 |
| 来たバスがどの路線なのかが分かりにくい                   | 93  | 30.2  |
| バス停での待ち方(並び方)が分かりにくい                  | 70  | 22.7  |
| 上り方面、下り方面で路上バス停に停車する路線が異なるので運用が分かりにくい | 52  | 16.9  |
| 案内や表示が不足気味で分かりにくい                     | 73  | 23.7  |
| その他                                   | 20  | 6.5   |

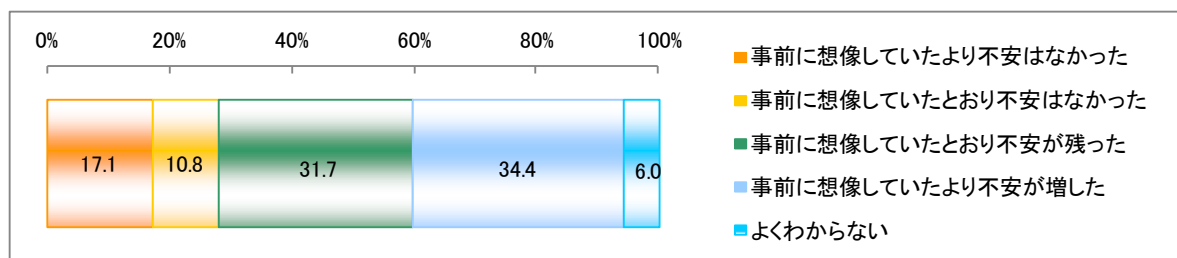


(9) 「道路の中央部でバスを待つ」ことについて、社会実験が始まる前の印象と比べて、実際に利用してみた印象はどうですか。（○は1つだけ）

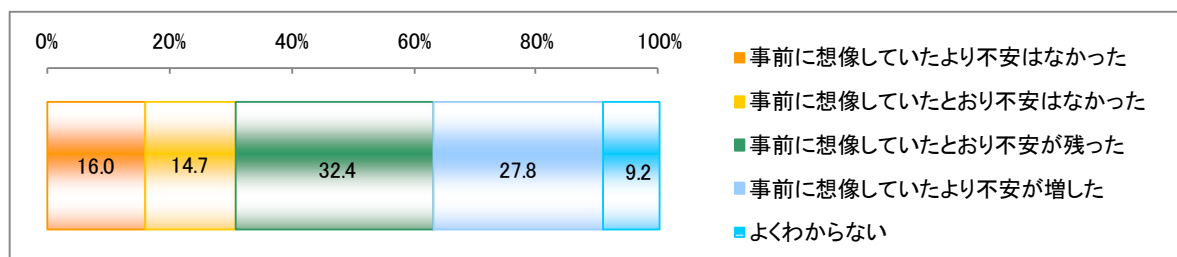
|                     | n   | %     |
|---------------------|-----|-------|
| 全体                  | 675 | 100.0 |
| 事前に想像していたより不安はなかった  | 112 | 16.6  |
| 事前に想像していたとおり不安はなかった | 85  | 12.6  |
| 事前に想像していたとおり不安が残った  | 216 | 32.0  |
| 事前に想像していたより不安が増した   | 212 | 31.4  |
| よくわからない             | 50  | 7.4   |



|                     | n   | %     |
|---------------------|-----|-------|
| 全体(前半)              | 369 | 100.0 |
| 事前に想像していたより不安はなかった  | 63  | 17.1  |
| 事前に想像していたとおり不安はなかった | 40  | 10.8  |
| 事前に想像していたとおり不安が残った  | 117 | 31.7  |
| 事前に想像していたより不安が増した   | 127 | 34.4  |
| よくわからない             | 22  | 6.0   |

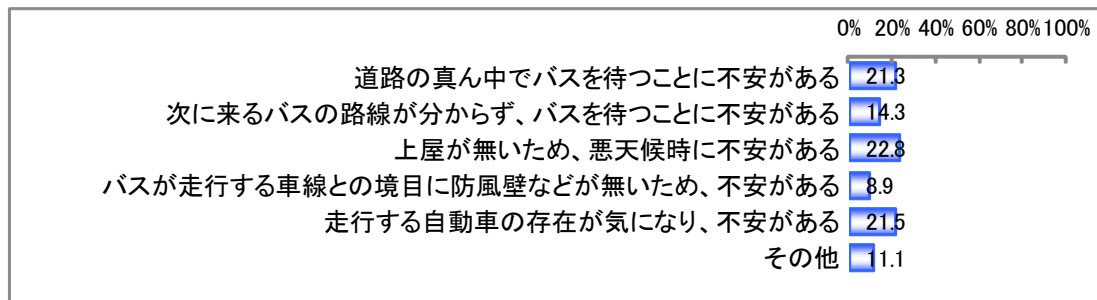


|                     | n   | %     |
|---------------------|-----|-------|
| 全体(後半)              | 306 | 100.0 |
| 事前に想像していたより不安はなかった  | 49  | 16.0  |
| 事前に想像していたとおり不安はなかった | 45  | 14.7  |
| 事前に想像していたとおり不安が残った  | 99  | 32.4  |
| 事前に想像していたより不安が増した   | 85  | 27.8  |
| よくわからない             | 28  | 9.2   |

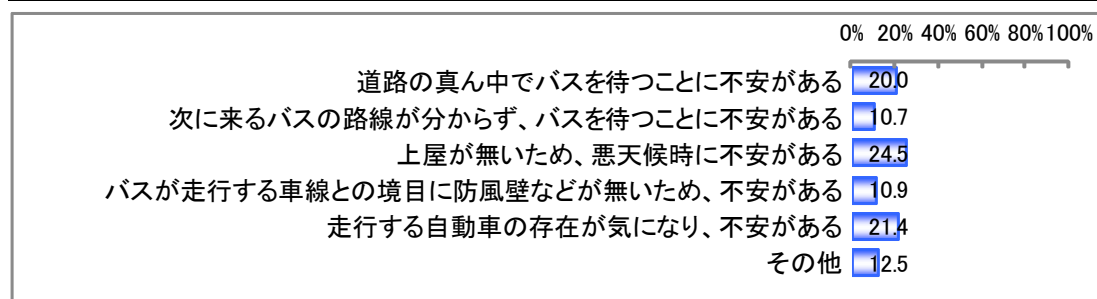


(10) (9)で「事前に想像していたとおり不安が残った」「事前に想像していたより不安が増した」を選択された方にお伺いします。どのような点で不安を感じましたか。(○は2つまで)

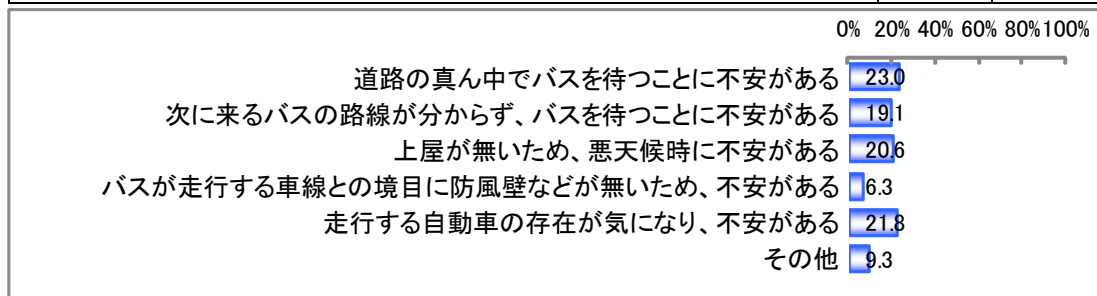
|                                | n   | %     |
|--------------------------------|-----|-------|
| 全体                             | 775 | 100.0 |
| 道路の真ん中でバスを待つことに不安がある           | 165 | 21.3  |
| 次に来るバスの路線が分からず、バスを待つことに不安がある   | 111 | 14.3  |
| 上屋が無い場合、悪天候時に不安がある             | 177 | 22.8  |
| バスが走行する車線との境目に防風壁などが無いため、不安がある | 69  | 8.9   |
| 走行する自動車の存在が気になり、不安がある          | 167 | 21.5  |
| その他                            | 86  | 11.1  |



|                                | n   | %     |
|--------------------------------|-----|-------|
| 全体(前半)                         | 440 | 100.0 |
| 道路の真ん中でバスを待つことに不安がある           | 88  | 20.0  |
| 次に来るバスの路線が分からず、バスを待つことに不安がある   | 47  | 10.7  |
| 上屋が無い場合、悪天候時に不安がある             | 108 | 24.5  |
| バスが走行する車線との境目に防風壁などが無いため、不安がある | 48  | 10.9  |
| 走行する自動車の存在が気になり、不安がある          | 94  | 21.4  |
| その他                            | 55  | 12.5  |

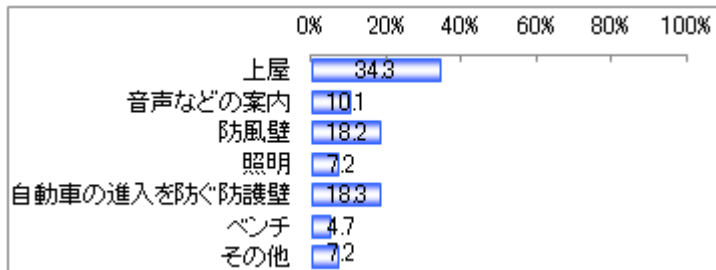


|                                | n   | %     |
|--------------------------------|-----|-------|
| 全体(後半)                         | 335 | 100.0 |
| 道路の真ん中でバスを待つことに不安がある           | 77  | 23.0  |
| 次に来るバスの路線が分からず、バスを待つことに不安がある   | 64  | 19.1  |
| 上屋が無い場合、悪天候時に不安がある             | 69  | 20.6  |
| バスが走行する車線との境目に防風壁などが無いため、不安がある | 21  | 6.3   |
| 走行する自動車の存在が気になり、不安がある          | 73  | 21.8  |
| その他                            | 31  | 9.3   |

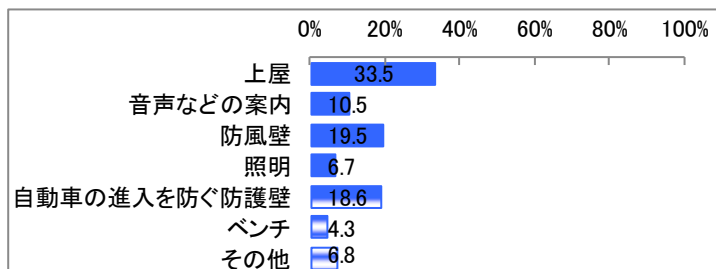


(11) 路上バス停に必要であると感じた施設、設備は何ですか。(〇は2つまで)

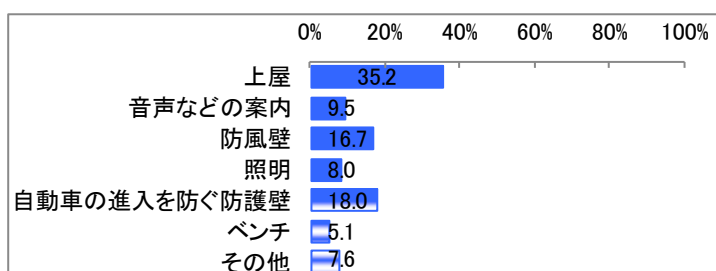
|              | n    | %     |
|--------------|------|-------|
| 全体           | 1173 | 100.0 |
| 上屋           | 402  | 34.3  |
| 音声などの案内      | 118  | 10.1  |
| 防風壁          | 214  | 18.2  |
| 照明           | 85   | 7.2   |
| 自動車の進入を防ぐ防護壁 | 215  | 18.3  |
| ベンチ          | 55   | 4.7   |
| その他          | 84   | 7.2   |



|              | n   | %     |
|--------------|-----|-------|
| 全体(前半)       | 645 | 100.0 |
| 上屋           | 216 | 33.5  |
| 音声などの案内      | 68  | 10.5  |
| 防風壁          | 126 | 19.5  |
| 照明           | 43  | 6.7   |
| 自動車の進入を防ぐ防護壁 | 120 | 18.6  |
| ベンチ          | 28  | 4.3   |
| その他          | 44  | 6.8   |



|              | n   | %     |
|--------------|-----|-------|
| 全体(後半)       | 528 | 100.0 |
| 上屋           | 186 | 35.2  |
| 音声などの案内      | 50  | 9.5   |
| 防風壁          | 88  | 16.7  |
| 照明           | 42  | 8.0   |
| 自動車の進入を防ぐ防護壁 | 95  | 18.0  |
| ベンチ          | 27  | 5.1   |
| その他          | 40  | 7.6   |

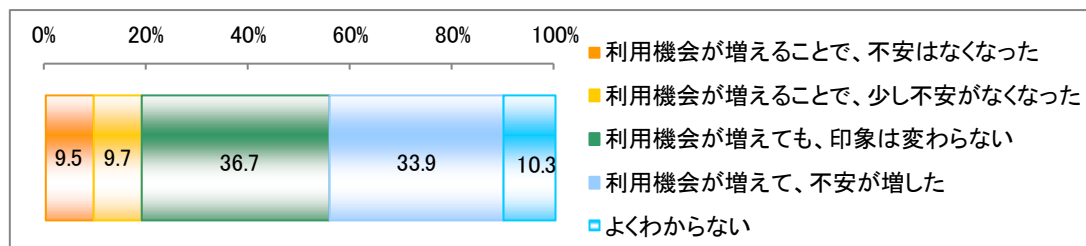




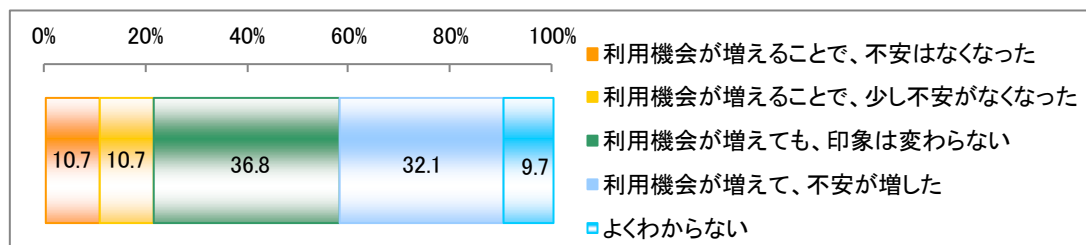
(12) 社会実験中に複数回「駅前通」の路上バス停を利用した方にお聞きします。

最初に路上バス停を利用したときに比べて、「道路の中央部でバスを待つ」ことへの印象に変化はありましたか。(○は1つだけ)

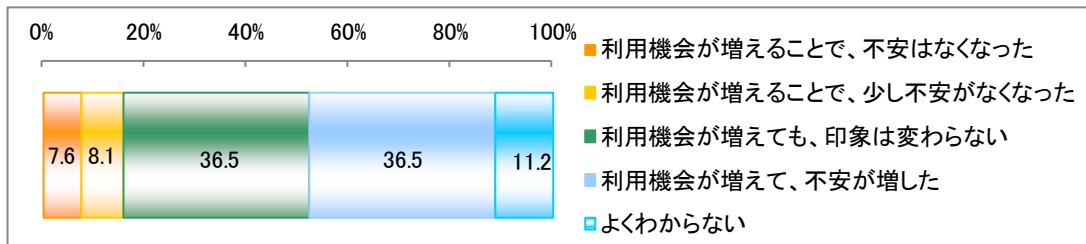
|                        | n          | %            |
|------------------------|------------|--------------|
| <b>全体</b>              | <b>496</b> | <b>100.0</b> |
| 利用機会が増えることで、不安はなくなった   | 47         | 9.5          |
| 利用機会が増えることで、少し不安がなくなった | 48         | 9.7          |
| 利用機会が増えても、印象は変わらない     | 182        | 36.7         |
| 利用機会が増えて、不安が増した        | 168        | 33.9         |
| よくわからない                | 51         | 10.3         |



|                        | n          | %            |
|------------------------|------------|--------------|
| <b>全体(前半)</b>          | <b>299</b> | <b>100.0</b> |
| 利用機会が増えることで、不安はなくなった   | 32         | 10.7         |
| 利用機会が増えることで、少し不安がなくなった | 32         | 10.7         |
| 利用機会が増えても、印象は変わらない     | 110        | 36.8         |
| 利用機会が増えて、不安が増した        | 96         | 32.1         |
| よくわからない                | 29         | 9.7          |



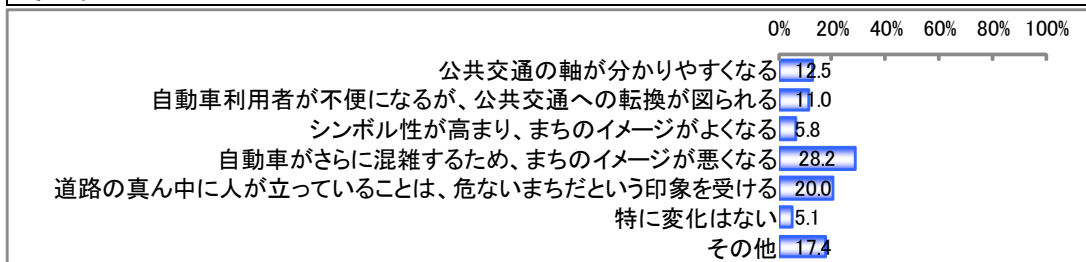
|                        | n          | %            |
|------------------------|------------|--------------|
| <b>全体(後半)</b>          | <b>197</b> | <b>100.0</b> |
| 利用機会が増えることで、不安はなくなった   | 15         | 7.6          |
| 利用機会が増えることで、少し不安がなくなった | 16         | 8.1          |
| 利用機会が増えても、印象は変わらない     | 72         | 36.5         |
| 利用機会が増えて、不安が増した        | 72         | 36.5         |
| よくわからない                | 22         | 11.2         |



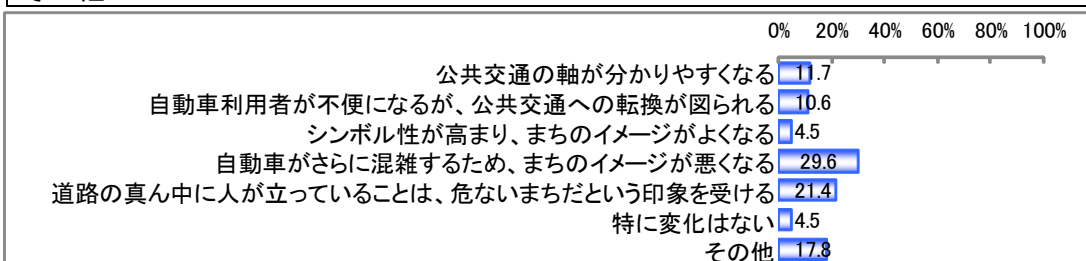
(13) 新潟市では、JR 新潟駅や万代、古町、鳥屋野潟南部といった都市の主要な拠点を結ぶ、環状型の公共交通軸を形成するとともに、各地域の生活交通を充実させることにより、誰もが暮らしやすいまちづくりを進めています。

今回の社会実験のように、路上のバス停が整備された場合、新潟の「まち」にとって、どのような影響があると思いますか。（〇は2つまで）

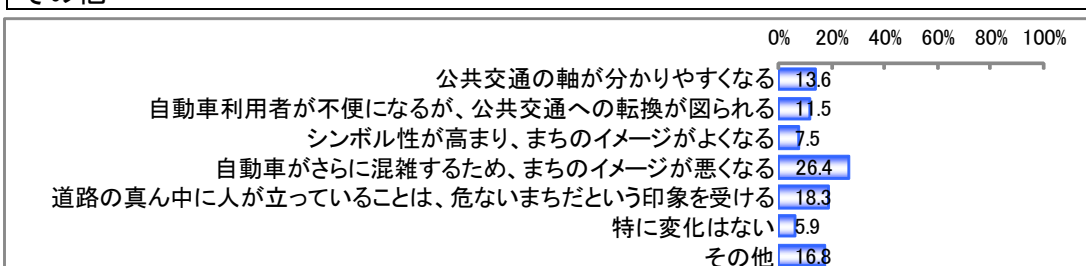
|                                   | n    | %     |
|-----------------------------------|------|-------|
| 全体                                | 1197 | 100.0 |
| 公共交通の軸が分かりやすくなる                   | 150  | 12.5  |
| 自動車利用者が不便になるが、公共交通への転換が図られる       | 132  | 11.0  |
| シンボル性が高まり、まちのイメージがよくなる            | 70   | 5.8   |
| 自動車がさらに混雑するため、まちのイメージが悪くなる        | 337  | 28.2  |
| 道路の真ん中に人が立っていることは、危ないまちだという印象を受ける | 239  | 20.0  |
| 特に変化はない                           | 61   | 5.1   |
| その他                               | 208  | 17.4  |



|                                   | n   | %     |
|-----------------------------------|-----|-------|
| 全体(前半)                            | 651 | 100.0 |
| 公共交通の軸が分かりやすくなる                   | 76  | 11.7  |
| 自動車利用者が不便になるが、公共交通への転換が図られる       | 69  | 10.6  |
| シンボル性が高まり、まちのイメージがよくなる            | 29  | 4.5   |
| 自動車がさらに混雑するため、まちのイメージが悪くなる        | 193 | 29.6  |
| 道路の真ん中に人が立っていることは、危ないまちだという印象を受ける | 139 | 21.4  |
| 特に変化はない                           | 29  | 4.5   |
| その他                               | 116 | 17.8  |

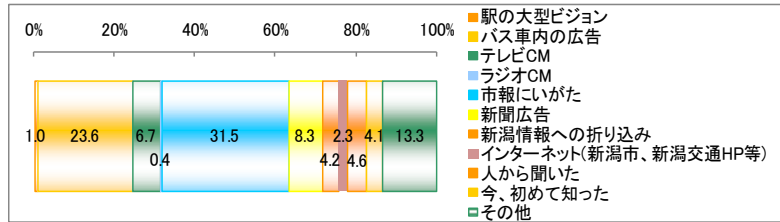


|                                   | n   | %     |
|-----------------------------------|-----|-------|
| 全体(後半)                            | 546 | 100.0 |
| 公共交通の軸が分かりやすくなる                   | 74  | 13.6  |
| 自動車利用者が不便になるが、公共交通への転換が図られる       | 63  | 11.5  |
| シンボル性が高まり、まちのイメージがよくなる            | 41  | 7.5   |
| 自動車がさらに混雑するため、まちのイメージが悪くなる        | 144 | 26.4  |
| 道路の真ん中に人が立っていることは、危ないまちだという印象を受ける | 100 | 18.3  |
| 特に変化はない                           | 32  | 5.9   |
| その他                               | 92  | 16.8  |

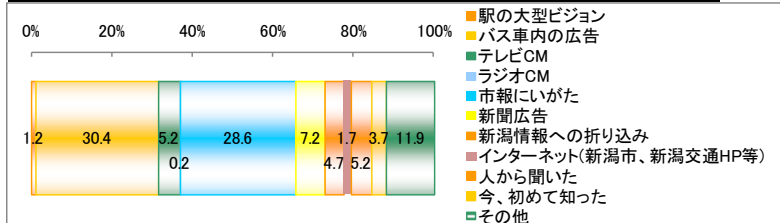


(14) 今回の社会実験を知ったきっかけを教えてください。(○は1つだけ)

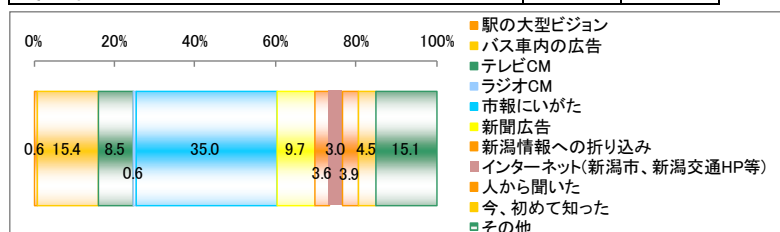
|                        | n   | %     |
|------------------------|-----|-------|
| 全体                     | 736 | 100.0 |
| 駅の大型ビジョン               | 7   | 1.0   |
| バス車内の広告                | 174 | 23.6  |
| テレビ CM                 | 49  | 6.7   |
| ラジオ CM                 | 3   | 0.4   |
| 市報にいがた                 | 232 | 31.5  |
| 新聞広告                   | 61  | 8.3   |
| 新潟情報への折り込み             | 31  | 4.2   |
| インターネット(新潟市、新潟交通 HP 等) | 17  | 2.3   |
| 人から聞いた                 | 34  | 4.6   |
| 今、初めて知った               | 30  | 4.1   |
| その他                    | 98  | 13.3  |



|                        | n   | %     |
|------------------------|-----|-------|
| 全体(前半)                 | 405 | 100.0 |
| 駅の大型ビジョン               | 5   | 1.2   |
| バス車内の広告                | 123 | 30.4  |
| テレビ CM                 | 21  | 5.2   |
| ラジオ CM                 | 1   | 0.2   |
| 市報にいがた                 | 116 | 28.6  |
| 新聞広告                   | 29  | 7.2   |
| 新潟情報への折り込み             | 19  | 4.7   |
| インターネット(新潟市、新潟交通 HP 等) | 7   | 1.7   |
| 人から聞いた                 | 21  | 5.2   |
| 今、初めて知った               | 15  | 3.7   |
| その他                    | 48  | 11.9  |



|                        | n   | %     |
|------------------------|-----|-------|
| 全体(後半)                 | 331 | 100.0 |
| 駅の大型ビジョン               | 2   | 0.6   |
| バス車内の広告                | 51  | 15.4  |
| テレビ CM                 | 28  | 8.5   |
| ラジオ CM                 | 2   | 0.6   |
| 市報にいがた                 | 116 | 35.0  |
| 新聞広告                   | 32  | 9.7   |
| 新潟情報への折り込み             | 12  | 3.6   |
| インターネット(新潟市、新潟交通 HP 等) | 10  | 3.0   |
| 人から聞いた                 | 13  | 3.9   |
| 今、初めて知った               | 15  | 4.5   |
| その他                    | 50  | 15.1  |



**【調査結果(クロス集計)】**

(15) 年齢×「道路の中央部でバスを待つ」ことについて、社会実験が始まる前の印象と比べて、実際に利用してみた印象 ※(5)で利用した人のみ

|       | %     | 事前に想像して<br>いたより不安は<br>なかったよ | 事前に想像して<br>いたとおりに<br>不安はなかった | 事前に想像して<br>いたとおりに<br>不安が残った | 事前に想像して<br>いたより不安<br>が増したよ | よくわからない |
|-------|-------|-----------------------------|------------------------------|-----------------------------|----------------------------|---------|
| 全体    | 100.0 | 16.7                        | 12.7                         | 31.6                        | 31.6                       | 7.5     |
| 10歳代  | 100.0 | 27.6                        | 20.7                         | 20.7                        | 20.7                       | 10.3    |
| 20歳代  | 100.0 | 23.9                        | 8.7                          | 32.6                        | 30.4                       | 4.3     |
| 30歳代  | 100.0 | 24.3                        | 15.7                         | 30.0                        | 25.7                       | 4.3     |
| 40歳代  | 100.0 | 20.5                        | 12.8                         | 31.4                        | 26.3                       | 9.0     |
| 50歳代  | 100.0 | 13.4                        | 12.7                         | 31.8                        | 34.4                       | 7.6     |
| 60歳代  | 100.0 | 9.1                         | 13.6                         | 34.5                        | 36.4                       | 6.4     |
| 70歳以上 | 100.0 | 12.6                        | 8.7                          | 32.0                        | 37.9                       | 8.7     |

(16) 「道路の中央部でバスを待つ」ことについて、社会実験が始まる前の印象と比べて、実際に利用してみた印象×社会実験期間中の路上バス停の利用回数 ※(5)で利用した人のみ

|                          | %     | 1回   | 2回   | 3~4回 | 5回以上 |
|--------------------------|-------|------|------|------|------|
| 全体                       | 100.0 | 34.2 | 20.9 | 21.8 | 23.1 |
| 事前に想像していたより不安は<br>なかった   | 100.0 | 28.6 | 28.6 | 26.8 | 16.1 |
| 事前に想像していたとおりに不安<br>はなかった | 100.0 | 44.7 | 18.8 | 16.5 | 20.0 |
| 事前に想像していたとおりに不安<br>が残った  | 100.0 | 39.4 | 19.9 | 17.6 | 23.1 |
| 事前に想像していたより不安が<br>増した    | 100.0 | 25.5 | 20.3 | 24.1 | 30.2 |
| よくわからない                  | 100.0 | 44.0 | 14.0 | 28.0 | 14.0 |

(17) 「道路の中央部でバスを待つ」ことについて、社会実験が始まる前の印象と比べて、実際に利用してみた印象×路上バス停を複数回利用したときの印象の変化 ※(5)で利用した人のみ

|                     | %     | など利用した、不安が増えることなく、不安はなくなる | くと利用機会が増えることなく、不安がなくなる | いも利用機会が増えたり、印象は変わらな | 不安が増えた | よくわからない |
|---------------------|-------|---------------------------|------------------------|---------------------|--------|---------|
| 全体                  | 100.0 | 9.7                       | 9.9                    | 36.9                | 33.5   | 9.9     |
| 事前に想像していたより不安はなかった  | 100.0 | 40.2                      | 21.8                   | 31.0                | 3.4    | 3.4     |
| 事前に想像していたとおり不安はなかった | 100.0 | 11.5                      | 9.6                    | 67.3                | 0.0    | 11.5    |
| 事前に想像していたとおり不安が残った  | 100.0 | 3.6                       | 14.6                   | 48.2                | 21.9   | 11.7    |
| 事前に想像していたより不安が増した   | 100.0 | 0.0                       | 1.1                    | 25.1                | 69.7   | 4.0     |
| よくわからない             | 100.0 | 3.1                       | 6.3                    | 18.8                | 21.9   | 50.0    |

(18) 「道路の中央部でバスを待つ」ことについて、社会実験が始まる前の印象と比べて、実際に利用してみた印象×新潟の「まち」にとっての影響 ※(5)で利用した人のみ

|                     | %     | く公共交通の軸が分かりやすくなる | らが、自動車が利用者の不便がなくなる | のシンボル性がよくなる | なる、自動車がさらに混雑が悪くなる | という道路の真ん中、危ない人が立ちだす | 特に変化はない | その他  |
|---------------------|-------|------------------|--------------------|-------------|-------------------|---------------------|---------|------|
| 全体                  | 100.0 | 12.6             | 10.7               | 6.1         | 28.7              | 18.8                | 5.2     | 17.8 |
| 事前に想像していたより不安はなかった  | 100.0 | 28.8             | 25.9               | 14.7        | 11.8              | 4.7                 | 6.5     | 7.6  |
| 事前に想像していたとおり不安はなかった | 100.0 | 33.8             | 21.5               | 16.2        | 7.7               | 1.5                 | 6.9     | 12.3 |
| 事前に想像していたとおり不安が残った  | 100.0 | 8.8              | 7.1                | 4.1         | 30.9              | 19.7                | 5.9     | 23.5 |
| 事前に想像していたより不安が増した   | 100.0 | 1.9              | 2.5                | 0.8         | 41.4              | 31.7                | 2.8     | 18.9 |
| よくわからない             | 100.0 | 6.9              | 13.9               | 2.8         | 33.3              | 15.3                | 8.3     | 19.4 |

(19) 年齢×路上バス停を複数回利用したときの印象の変化 ※(5)で利用した人のみ

|       | %     | 利用機会が増えることで、不安はなくなった | 利用機会が増えることで、少し不安がなくなった | 利用機会が増えても、印象は変わらない | 利用機会が増えて、不安が増した | よくわからない |
|-------|-------|----------------------|------------------------|--------------------|-----------------|---------|
| 全体    | 100.0 | 9.5                  | 9.7                    | 36.6               | 33.8            | 10.3    |
| 10歳代  | 100.0 | 13.6                 | 18.2                   | 36.4               | 13.6            | 18.2    |
| 20歳代  | 100.0 | 5.9                  | 14.7                   | 52.9               | 20.6            | 5.9     |
| 30歳代  | 100.0 | 16.0                 | 12.0                   | 38.0               | 26.0            | 8.0     |
| 40歳代  | 100.0 | 11.3                 | 7.8                    | 37.4               | 30.4            | 13.0    |
| 50歳代  | 100.0 | 6.3                  | 11.6                   | 32.1               | 40.2            | 9.8     |
| 60歳代  | 100.0 | 6.3                  | 6.3                    | 36.7               | 41.8            | 8.9     |
| 70歳以上 | 100.0 | 11.0                 | 7.3                    | 34.1               | 37.8            | 9.8     |

(20) 路上バス停を複数回利用したときの印象の変化×社会実験期間中の路上バス停の利用回数

※(5)で利用した人のみ

|                        | n %   | 1回   | 2回   | 3～4回 | 5回以上 |
|------------------------|-------|------|------|------|------|
| 全体                     | 100.0 | 11.9 | 27.4 | 29.0 | 31.7 |
| 利用機会が増えることで、不安はなくなった   | 100.0 | 2.1  | 44.7 | 23.4 | 29.8 |
| 利用機会が増えることで、少し不安がなくなった | 100.0 | 12.5 | 22.9 | 31.3 | 33.3 |
| 利用機会が増えても、印象は変わらない     | 100.0 | 10.4 | 32.4 | 29.1 | 28.0 |
| 利用機会が増えて、不安が増した        | 100.0 | 10.7 | 20.8 | 30.4 | 38.1 |
| よくわからない                | 100.0 | 29.4 | 19.6 | 27.5 | 23.5 |

(21) 路上バス停を複数回利用したときの印象の変化×新潟の「まち」にとっての影響

※(5)で利用した人のみ

|                        | %     | 公共交通の軸が分か | 自動車の利用者が交 | 自転車利用者の不便 | リサイクルの意識が | 自動車運転が安全に | 危険な場所を避けら | 道路の真ん中を歩 | 特に変化はない | その他 |
|------------------------|-------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|----------|---------|-----|
| 全体                     | 100.0 | 11.6      | 10.7      | 4.9       | 29.6      | 21.3      | 4.9       | 17.0     |         |     |
| 利用機会が増えることで、不安はなくなった   | 100.0 | 33.3      | 25.9      | 23.5      | 4.9       | 1.2       | 2.5       | 8.6      |         |     |
| 利用機会が増えることで、少し不安がなくなった | 100.0 | 22.5      | 23.9      | 12.7      | 11.3      | 11.3      | 4.2       | 14.1     |         |     |
| 利用機会が増えても、印象は変わらない     | 100.0 | 12.5      | 11.4      | 3.2       | 30.7      | 15.7      | 8.6       | 17.9     |         |     |
| 利用機会が増えて、不安が増した        | 100.0 | 2.5       | 1.4       | 0.4       | 40.0      | 35.4      | 2.1       | 18.2     |         |     |
| よくわからない                | 100.0 | 9.1       | 14.3      | 1.3       | 29.9      | 19.5      | 5.2       | 20.8     |         |     |

(22) 年齢×新潟の「まち」にとっての影響

|       | %     | 公共交通の軸が分かりやすくなる | 自動車利用者が不便になるが、公共交通への転換が図られる | シンボル性が高まり、まちのイメージがよくなる | 自動車がさらに混雑するため、まちのイメージが悪くなる | 道路の真ん中に人が立っていることは、危ないまちだという印象を受ける | 特に変化はない | その他  |
|-------|-------|-----------------|-----------------------------|------------------------|----------------------------|-----------------------------------|---------|------|
| 全体    | 100.0 | 12.6            | 11.0                        | 5.9                    | 28.1                       | 20.1                              | 5.1     | 17.2 |
| 10歳代  | 100.0 | 19.5            | 17.1                        | 7.3                    | 24.4                       | 12.2                              | 9.8     | 9.8  |
| 20歳代  | 100.0 | 13.3            | 18.1                        | 4.8                    | 31.3                       | 12.0                              | 3.6     | 16.9 |
| 30歳代  | 100.0 | 16.0            | 11.8                        | 10.1                   | 26.1                       | 10.1                              | 6.7     | 19.3 |
| 40歳代  | 100.0 | 18.4            | 11.7                        | 5.9                    | 23.8                       | 14.8                              | 5.5     | 19.9 |
| 50歳代  | 100.0 | 13.4            | 9.3                         | 7.1                    | 27.6                       | 19.0                              | 4.5     | 19.0 |
| 60歳代  | 100.0 | 5.7             | 10.0                        | 4.8                    | 29.5                       | 25.2                              | 5.7     | 19.0 |
| 70歳以上 | 100.0 | 7.9             | 8.9                         | 3.3                    | 33.2                       | 32.7                              | 3.7     | 10.3 |

(23) 新潟の「まち」にとっての影響×社会実験期間中の路上バス停の利用回数

|                                   | %     | 1回   | 2回   | 3~4回 | 5回以上 | 利用していない |
|-----------------------------------|-------|------|------|------|------|---------|
| 全体                                | 100.0 | 32.8 | 21.7 | 20.9 | 21.5 | 3.1     |
| 公共交通の軸が分かりやすくなる                   | 100.0 | 38.7 | 22.5 | 19.0 | 17.6 | 2.1     |
| 自動車利用者が不便になるが、公共交通への転換が図られる       | 100.0 | 33.3 | 27.0 | 17.5 | 16.7 | 5.6     |
| シンボル性が高まり、まちのイメージがよくなる            | 100.0 | 42.4 | 27.3 | 16.7 | 12.1 | 1.5     |
| 自動車がさらに混雑するため、まちのイメージが悪くなる        | 100.0 | 28.8 | 20.1 | 22.9 | 25.7 | 2.5     |
| 道路の真ん中に人が立っていることは、危ないまちだという印象を受ける | 100.0 | 28.1 | 21.9 | 22.3 | 23.7 | 4.0     |
| 特に変化はない                           | 100.0 | 36.7 | 18.3 | 23.3 | 16.7 | 5.0     |
| その他                               | 100.0 | 35.8 | 19.1 | 20.1 | 22.5 | 2.5     |