

路上バス停設置に係る社会実験 自動車利用者 WEB 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設置区間（東大通～流作場五差路間）を、自動車を運転して通過した人に対して、走行時の安全性や快適性に関する事項についてのアンケート調査を実施した。また、社会実験期間中に路上バス停設置区間を通らなかった人に対しても調査を実施した。

【調査日】

調査日	平成 28 年 11 月 15 日（火）～平成 28 年 11 月 21 日（月）
-----	---

【調査方法】

WEB アンケートサービスを使用。

【回答期限】

平成 28 年 11 月 21 日（月）※実験終了後 1 週間後

【調査対象者】

- ・ 登録者のうち、回答希望、居住地および自動車利用の有無で対象者とする。
- ・ 期間内における実験区間の通行の有無により、「路上バス停区間通過者」と「非通過者」に仕分け。

【回答数】

		回答数	%
回答数		3,197	100.0
内	路上バス停区間通過者	488	15.3
訳	路上バス停区間非通過者	2,709	84.7

《調査項目》

【単純集計】

- (1) 回答数
- (2) 回答者の属性
 - a) 性別
 - b) 年齢
- (3) 公共交通に対するイメージ
- (4) 認知度、広報媒体
- (5) 社会実験区間の通行回数
- (6) 社会実験区間の利用日/時間帯
- (7) 移動目的
- (8) 通行時に要した時間/印象
 - a) 時間
 - b) 印象
- (9) 専用走行路の設置について
 - a) 道路中央部への専用走行路設置による影響
 - b) 道路中央部への専用走行路設置の取組についての考え
- (10) 路上バス停設置時の「まち」のイメージ

【クロス集計】

- (11) (3) 公共交通に対するイメージ ×
(9) a) 道路中央部への専用走行路設置による影響
- (12) (3) 公共交通に対するイメージ ×
(9) b) 道路中央部への専用走行路設置の取組についての考え
- (13) (3) 公共交通に対するイメージ ×
(10) 路上バス停設置時の「まち」のイメージ
- (14) (2) a) 性別・(2) b) 年齢 ×
(9) a) 道路中央部への専用走行路設置による影響
- (15) (2) a) 性別・(2) b) 年齢 ×
(9) b) 道路中央部への専用走行路設置の取組についての考え
- (16) (2) a) 性別・(2) b) 年齢 ×
(10) 路上バス停設置時の「まち」のイメージ
- (17) (2) a) 性別・(2) b) 年齢 × (3) 公共交通に対するイメージ
- (18) (6) 社会実験区間の利用日・(5) 社会実験区間の通行回数 【集約】 ×
(8) a) 通行時に要した時間
- (19) (6) 社会実験区間の利用日・(5) 社会実験区間の通行回数 【集約】 ×
(8) b) 通行時に要した印象

※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)】

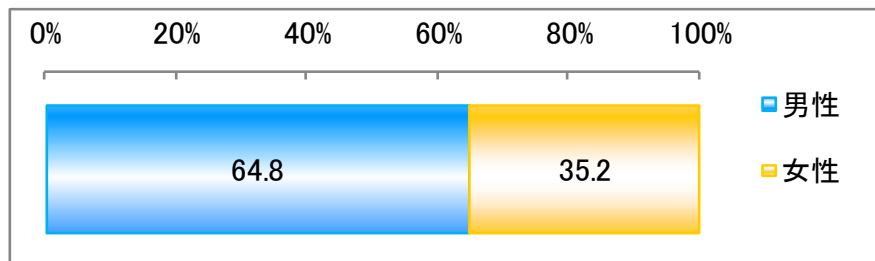
(1) 回答数

	n	%
全体	3,197	100.0
路上バス停区間通過者	488	15.3
路上バス停区間非通過者	2,709	84.7

(2) 回答者の属性

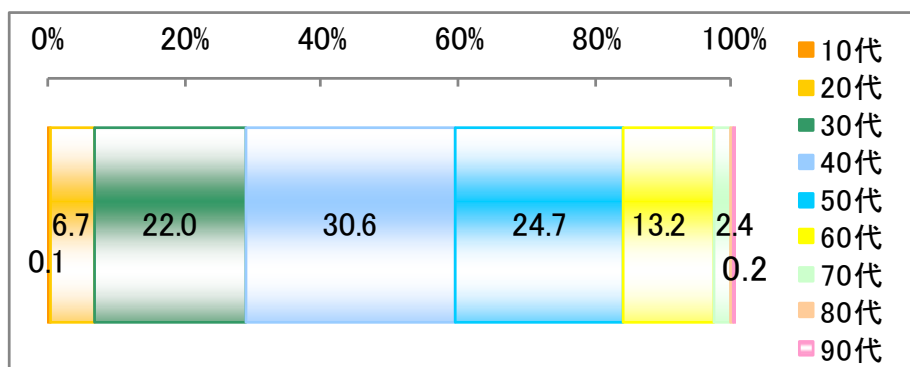
a) 性別

	n	%
全体	3,197	100.0
男性	2,072	64.8
女性	1,125	35.2



b) 年齢

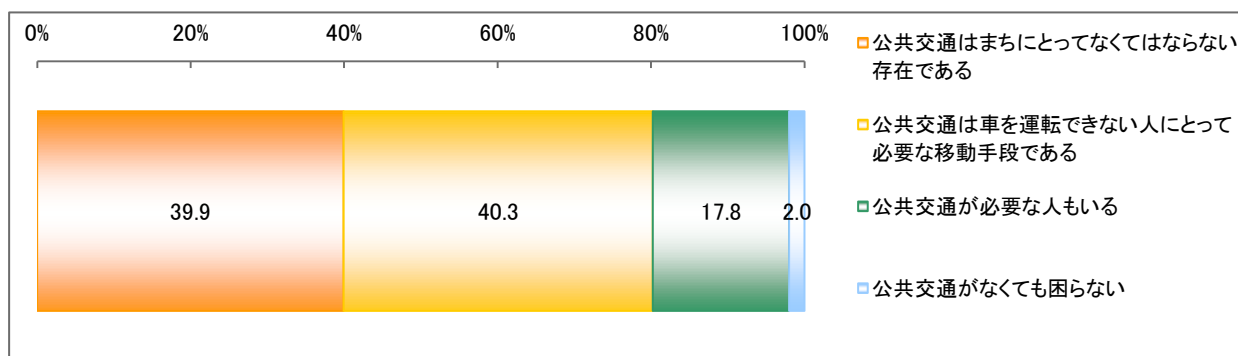
	n	%
全体	3,197	100.0
10代	4	0.1
20代	214	6.7
30代	703	22.0
40代	978	30.6
50代	790	24.7
60代	422	13.2
70代	78	2.4
80代	7	0.2
90代	1	0.0



(3) 公共交通に対するイメージ

公共交通に対するイメージをお伺いします。(最も近いものを1つ回答)

	n	%
全体	3,197	100.0
公共交通はまちにとってなくてはならない存在である	1,277	39.9
公共交通は車を運転できない人にとって必要な移動手段である	1,288	40.3
公共交通が必要な人もいる	568	17.8
公共交通がなくても困らない	64	2.0

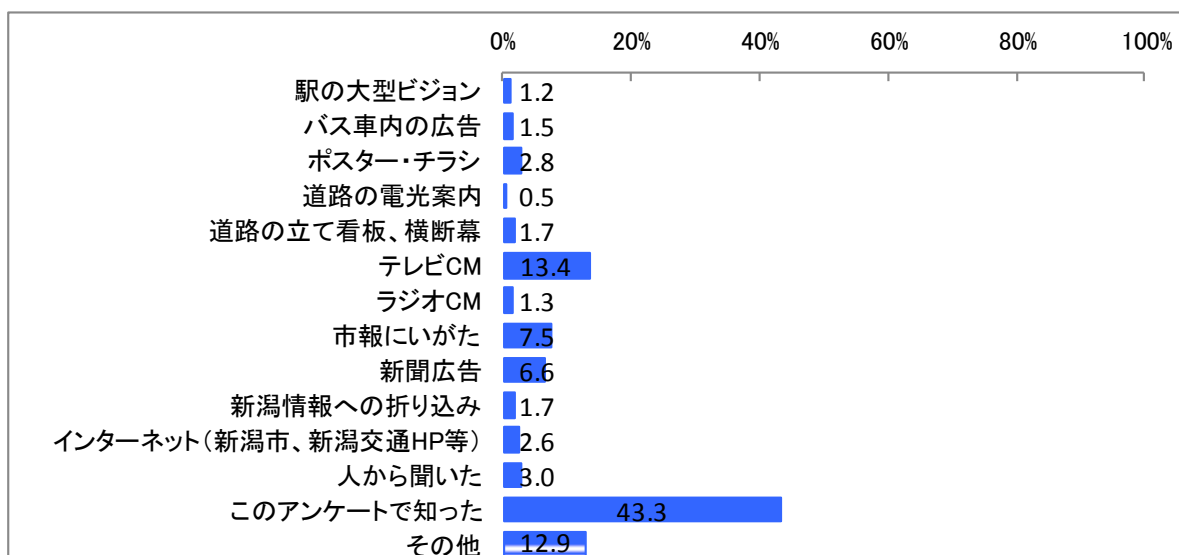


		n	公共交通はまちにと ってはならない存在 である	公共交通は車を運 転できない人にと って必要な移動手 段である	公共交通が必要な 人もいる	公共交通がなくて も困らない
実験期間 路上バス 停区間通 過の有無	路上バス停区間通過者	488	241	178	63	6
		100.0	49.4	36.5	12.9	1.2
	路上バス停区間非通過者	2,709	1,036	1,110	505	58
		100.0	38.2	41.0	18.6	2.1

(4) 認知度、広報媒体

今回の社会実験を何で知りましたか。(回答は1つ)

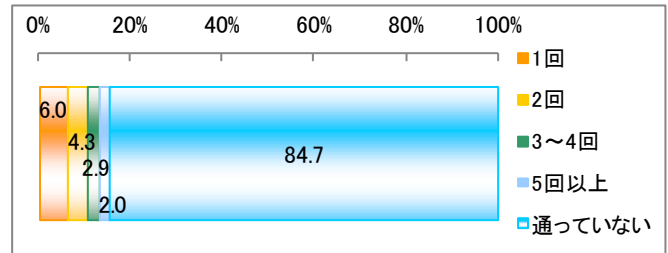
	n	%
全体	3,197	100.0
駅の大型ビジョン	39	1.2
バス車内の広告	48	1.5
ポスター・チラシ	88	2.8
道路の電光案内	15	0.5
道路の立て看板、横断幕	55	1.7
テレビCM	428	13.4
ラジオCM	43	1.3
市報にいがた	240	7.5
新聞広告	212	6.6
新潟情報への折り込み	53	1.7
インターネット(新潟市、新潟交通HP等)	83	2.6
人から聞いた	95	3.0
このアンケートで知った	1,384	43.3
その他	414	12.9



(5) 社会実験区間の通行回数

社会実験期間（11月5日～13日）に、路上バス停の設置されている区間（東大通～流作場五路間）を運転して何回通りましたか。

	n	%
全体	3,197	100.0
1回	193	6.0
2回	137	4.3
3～4回	93	2.9
5回以上	65	2.0
通っていない	2,709	84.7



(6) 社会実験区間利用日/時間帯

路上バス停設置区間（東大通交差点～流作場五差路）を運転した日は、
運転した時間帯は。【複数回の場合には最終利用時】

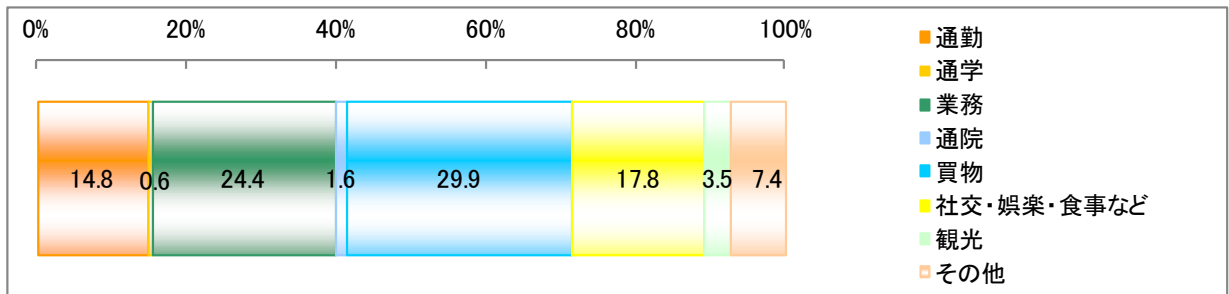
	n	%
全体	488	100.0
5日	51	10.5
6日	71	14.5
7日	36	7.4
8日	21	4.3
9日	17	3.5
10日	61	12.5
11日	65	13.3
12日	74	15.2
13日	92	18.9

0時台	2	0.4
1時台	1	0.2
2時台	2	0.4
3時台	0	0.0
4時台	0	0.0
5時台	1	0.2
6時台	3	0.6
7時台	9	1.8
8時台	20	4.1
9時台	19	3.9
10時台	35	7.2
11時台	47	9.6
12時台	40	8.2
13時台	45	9.2
14時台	58	11.9
15時台	70	14.3
16時台	24	4.9
17時台	42	8.6
18時台	35	7.2
19時台	8	1.6
20時台	13	2.7
21時台	7	1.4
22時台	4	0.8
23時台	3	0.6

(7) 移動目的

主な移動目的は。(回答は1つ)

	n	%
全体	488	100.0
通勤	72	14.8
通学	3	0.6
業務	119	24.4
通院	8	1.6
買物	146	29.9
社交・娯楽・食事など	87	17.8
観光	17	3.5
その他	36	7.4

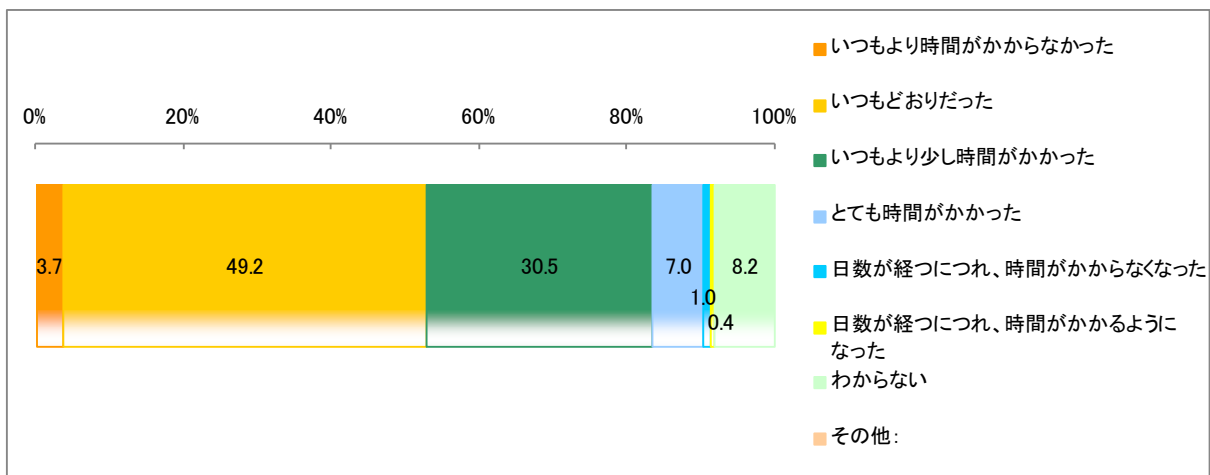


(8) 通行時に要した時間/印象

a) 時間

社会実験の実施区間、及びその付近を通行した際、要した時間はどのような状況でしたか。(回答は1つ) ※複数利用している場合は、直近の利用をお答えください。

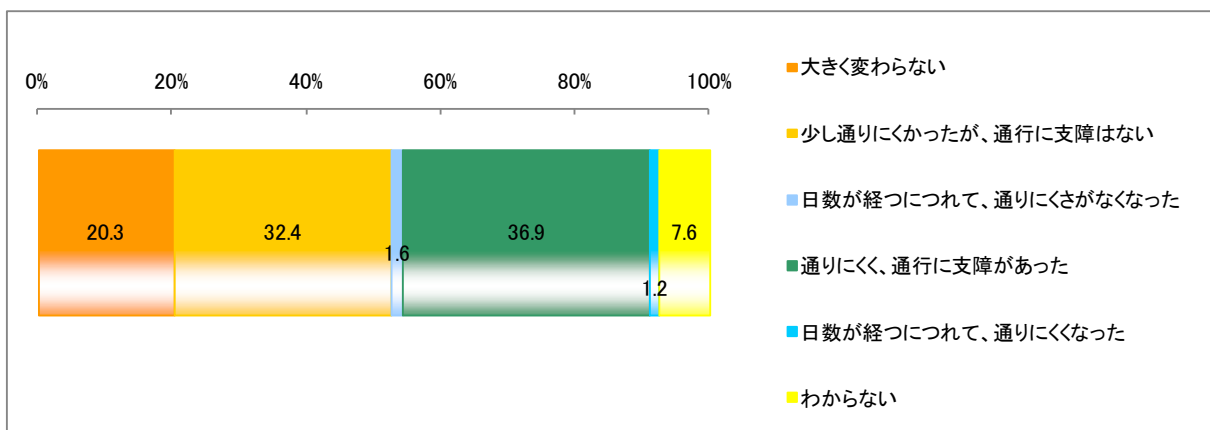
	n	%
全体	488	100.0
いつもより時間がかからなかった	18	3.7
いつもどおりだった	240	49.2
いつもより少し時間がかかった	149	30.5
とても時間がかかった	34	7.0
日数が経つにつれ、時間がかからなくなった	5	1.0
日数が経つにつれ、時間がかかるようになった	2	0.4
わからない	40	8.2
その他	0	0.0



b) 印象

社会実験の実施区間、及びその付近を通行した状況は、社会実験実施前に想定した印象と比べて、どうでしたか。(回答は1つ)

	n	%
全体	488	100.0
大きく変わらない	99	20.3
少し通りにくかったが、通行に支障はない	158	32.4
通りにくく、通行に支障があった	180	36.9
日数が経つにつれて、通りにくさがなくなった	8	1.6
日数が経つにつれて、通りにくくなった	6	1.2
わからない	37	7.6



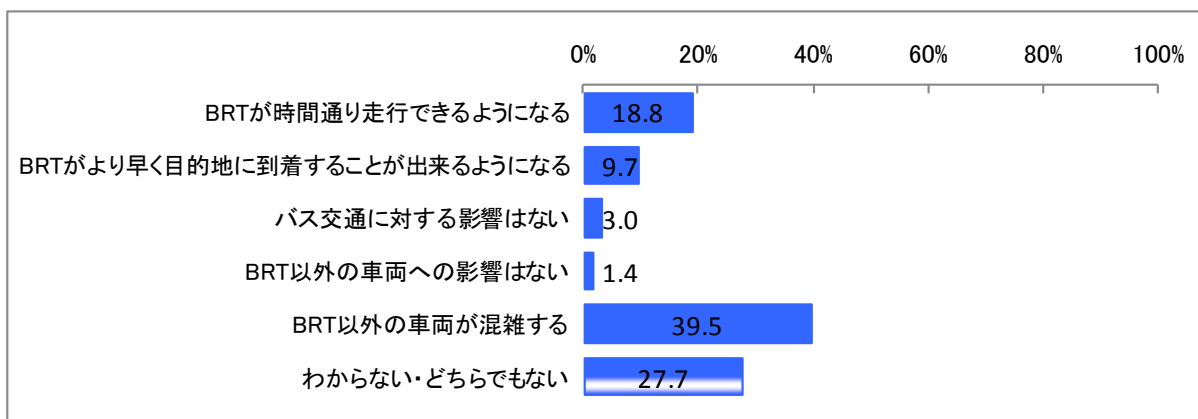
(9) バスの専用走行路設置について

a) 道路中央部への BRT 専用走行路設置による影響

道路中央部へ BRT*の専用走行路を設置することで、どのような影響が出ると思いますか。
あなたの考えに最も近いものをお選びください。(2 つまで)

*BRT とは、連節バス PTPS (公共車両優先システム) バス専用道 バスレーン等を組み合わせることで 速達性・定時性の確保や輸送能力の増大が可能となる高次の機能を備えたバスシステムのこと。(出典：国土交通省)新潟市においては、さらに情報案内の充実を組み合わせ、BRT の導入を進めており、新潟駅～青山までを第一期導入区間(萬代橋ラインとして運行中)、新潟駅～鳥屋野型南部方面を第二期導入区間としている。専用走行路については、第一期 BRT 導入区間のうち、新潟駅～古町の区間において道路中央部に専用走行路、及び併せて必要となる路上のバス停の設置を目指している。

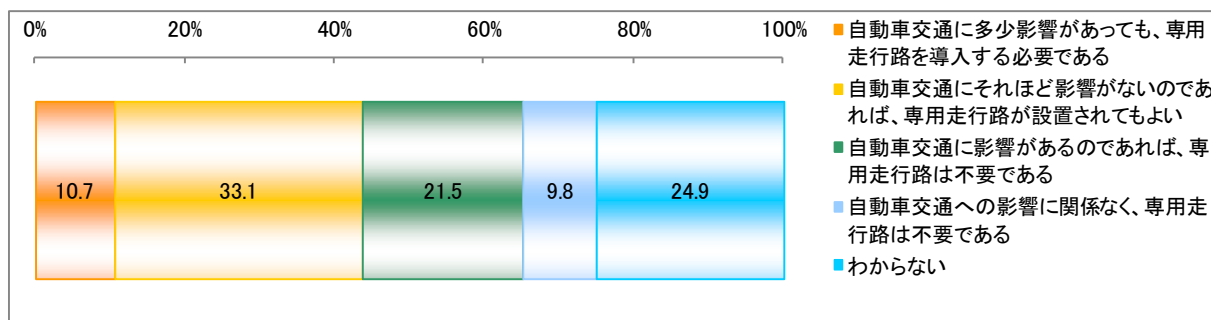
	n	%
全体	3,865	100.0
BRT が時間通り走行できるようになる	727	18.8
BRT がより早く目的地に到着することが出来るようになる	373	9.7
バス交通に対する影響はない	116	3.0
BRT 以外の車両への影響はない	54	1.4
BRT 以外の車両が混雑する	1,526	39.5
わからない・どちらでもない	1,069	27.7



b) 新潟駅～古町間の道路中央部へのBRT専用走行路設置の取組についての考え

新潟市では、BRTがより正確な時間で、より早く、より分かりやすく、まちなかに相応しい公共交通として機能するよう、新潟駅～古町間において道路中央部への専用走行路の設置を目指しています。この取り組みについて、あなたの考えに近いものをお答えください。

	n	%
全体	3,197	100.0
自動車交通に多少影響があっても、専用走行路を導入する必要がある	343	10.7
自動車交通にそれほど影響がないのであれば、専用走行路が設置されてもよい	1,058	33.1
自動車交通に影響があるのであれば、専用走行路は不要である	687	21.5
自動車交通への影響に関係なく、専用走行路は不要である	314	9.8
わからない	795	24.9

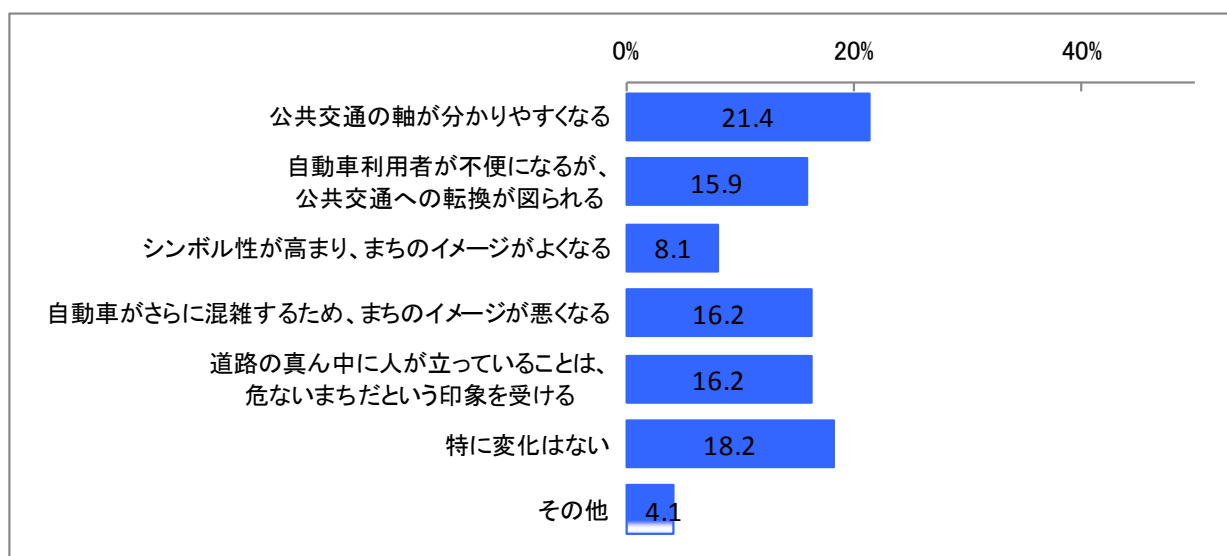


(10) 路上バス停設置時の「まち」のイメージ

図のように、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新潟市は進めています。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。（2つまで）



	n	%
全体	4,121	100.0
公共交通の軸が分かりやすくなる	881	21.4
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	654	15.9
シンボル性が高まり、まちのイメージがよくなる	332	8.1
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	669	16.2
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	667	16.2
特に変化はない	750	18.2
その他	168	4.1



【調査結果(クロス集計)】

(11) 公共交通に対するイメージ×道路中央部へのBRT専用走行路設置による影響

	%	BRTが時間通り走行できるようになる	BRTがより早く目的地に到着することが出来るようになる	バス交通に対する影響はない	BRT以外の車両への影響はない	BRT以外の車両が混雑する	わからない・どちらでもない
全体	100.0	18.8	9.7	3.0	1.4	39.5	27.7
公共交通はまちにとってなくてはならない存在である	100.0	21.2	10.9	3.7	2.0	38.1	24.1
公共交通は車を運転できない人にとって必要な移動手段である	100.0	18.9	9.5	2.8	1.0	40.7	27.2
公共交通が必要な人もいる	100.0	14.4	7.6	2.0	0.9	40.5	34.6
公共交通がなくても困らない	100.0	5.7	5.7	1.4	1.4	32.9	52.9

(12) 公共交通に対するイメージ×新潟駅～古町間の道路中央部へのBRT専用走行路設置の取組についての考え

	%	自動車交通に多少影響があっても、専用走行路を導入する必要である	自動車交通にそれほど影響がないのであれば、専用走行路が設置されてもよい	自動車交通に影響があるのであれば、専用走行路は不要である	自動車交通への影響に関係なく、専用走行路は不要である	わからない
全体	100.0	10.7	33.1	21.5	9.8	24.9
公共交通はまちにとってなくてはならない存在である	100.0	15.3	34.8	19.6	8.7	21.6
公共交通は車を運転できない人にとって必要な移動手段である	100.0	8.6	34.5	22.8	9.7	24.4
公共交通が必要な人もいる	100.0	6.3	27.6	24.1	11.1	30.8
公共交通がなくても困らない	100.0	1.6	18.8	9.4	23.4	46.9

(13) 公共交通に対するイメージ×路上バス停設置時の「まち」のイメージ

	%	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	自動車が悪くなる 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	21.4	15.9	8.1	16.2	16.2	18.2	4.1
公共交通はまちにとってなくてはならない存在である	100.0	25.0	17.0	10.0	13.9	14.8	14.9	4.3
公共交通は車を運転できない人にとって必要な移動手段である	100.0	20.3	17.2	6.8	16.7	17.0	17.8	4.1
公共交通が必要な人もいる	100.0	16.9	11.0	6.6	20.2	17.0	24.4	3.9
公共交通がなくても困らない	100.0	5.3	6.7	5.3	20.0	20.0	42.7	0.0

(14) 性別・年代×道路中央部へのBRT専用走行路設置による影響

		%	BRTが時間通り走行できるようになる	BRTがより早く目的地に到着することが出来るようになる	バス交通に対する影響はない	BRT以外の車両への影響はない	BRT以外の車両が混雑する	わからない・どちらでもない
全体		100.0	18.8	9.7	3.0	1.4	39.5	27.7
性別	男性	100.0	20.0	10.4	3.4	1.8	40.8	23.6
	女性	100.0	16.4	8.3	2.2	0.7	36.8	35.7
年代	10代	100.0	25.0	0.0	0.0	0.0	0.0	75.0
	20代	100.0	21.8	14.0	4.7	2.7	28.4	28.4
	30代	100.0	20.9	11.1	2.5	1.5	36.6	27.3
	40代	100.0	20.0	10.1	3.1	1.2	38.6	27.1
	50代	100.0	16.6	6.5	3.2	1.6	41.2	30.9
	60代	100.0	16.2	9.2	2.7	0.6	47.1	24.2
	70代	100.0	14.6	13.5	1.0	2.1	47.9	20.8
	80代	100.0	0.0	0.0	12.5	0.0	62.5	25.0
	90代	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0

(15) 性別・年代×新潟駅～古町間の道路中央部へのBRT専用走行路設置の取組についての考え

		%	自動車交通に多少影響があっても、専用走行路を導入する必要である	自動車交通にそれほど影響がないのであれば、専用走行路が設置されてもよい	自動車交通に影響があるのであれば、専用走行路は不要である	自動車交通への影響に関係なく、専用走行路は不要である	わからない
全体		100.0	10.7	33.1	21.5	9.8	24.9
性別	男性	100.0	13.2	32.6	22.3	10.7	21.1
	女性	100.0	6.1	34.0	19.9	8.2	31.7
年代	10代	100.0	0.0	25.0	0.0	0.0	75.0
	20代	100.0	7.0	39.3	19.6	8.4	25.7
	30代	100.0	10.0	38.4	18.9	7.7	25.0
	40代	100.0	12.4	34.3	20.6	8.5	24.3
	50代	100.0	10.4	29.2	22.8	11.0	26.6
	60代	100.0	10.2	28.2	25.4	13.0	23.2
	70代	100.0	14.1	20.5	26.9	20.5	17.9
	80代	100.0	14.3	28.6	42.9	14.3	0.0
	90代	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0

(16) 性別・年代×路上バス停設置時の「まち」のイメージ

		%	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	自動車が悪くなる 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	21.4	15.9	8.1	16.2	16.2	18.2	4.1
性別	男性	100.0	22.1	16.2	9.1	16.4	15.9	16.6	3.7
	女性	100.0	20.0	15.3	6.0	16.0	16.7	21.3	4.8
年代	10代	100.0	25.0	25.0	0.0	0.0	0.0	50.0	0.0
	20代	100.0	25.8	17.1	10.2	16.7	7.3	21.1	1.8
	30代	100.0	23.8	14.9	8.6	15.9	12.8	20.7	3.3
	40代	100.0	22.1	17.7	8.0	14.7	14.9	18.1	4.3
	50代	100.0	19.4	14.1	7.4	16.2	18.4	20.0	4.5
	60代	100.0	18.8	15.2	7.4	18.0	22.9	12.5	5.1
	70代	100.0	15.4	17.1	9.4	24.8	23.9	6.0	3.4
	80代	100.0	11.1	22.2	0.0	33.3	22.2	0.0	11.1
	90代	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0

(17) 性別・年代×公共交通に対するイメージ

		%	公共交通はまちにとってなくてはならない存在である	公共交通は車を運転できない人にとって必要な移動手段である	公共交通が必要な人もいる	公共交通がなくても困らない
全体		100.0	39.9	40.3	17.8	2.0
性別	男性	100.0	42.0	37.9	17.8	2.3
	女性	100.0	36.1	44.7	17.7	1.5
年代	10代	100.0	25.0	25.0	25.0	25.0
	20代	100.0	42.5	37.9	15.0	4.7
	30代	100.0	35.8	39.5	22.0	2.6
	40代	100.0	40.0	39.8	18.4	1.8
	50代	100.0	41.6	42.0	15.1	1.3
	60代	100.0	40.8	41.9	15.9	1.4
	70代	100.0	48.7	34.6	15.4	1.3
	80代	100.0	42.9	42.9	14.3	0.0
	90代	100.0	0.0	0.0	100.0	0.0

(18)「社会実験区間を通行した日×通行した回数」【集約】×「通行に要した時間」

		%	いつもより時間がかからなかった	いつもどおりだった	いつもより少し時間がかった	とても時間がかかった	日数が経つにつれ、時間がからなくなった	日数が経つにつれ、時間がかかるようになった	わからない	その他
全体		100.0	3.7	49.2	30.5	7.0	1.0	0.4	8.2	0.0
社会 実験 区間 を 通 行 し た 日 (集 約) × 通 行 し た 回 数 (集 約)	前半休日(11/5-6) 1回	100.0	5.1	47.5	33.9	0.0	0.0	0.0	13.6	0.0
	前半休日(11/5-6) 2回	100.0	0.0	48.6	29.7	16.2	0.0	0.0	5.4	0.0
	前半休日(11/5-6) 3回以上	100.0	0.0	61.5	26.9	3.8	0.0	3.8	3.8	0.0
	前半平日(11/7-9) 1回	100.0	2.7	51.4	24.3	10.8	0.0	0.0	10.8	0.0
	前半平日(11/7-9) 2回	100.0	0.0	47.8	34.8	8.7	0.0	0.0	8.7	0.0
	前半平日(11/7-9) 3回以上	100.0	7.1	50.0	28.6	7.1	7.1	0.0	0.0	0.0
	後半平日(11/10-11) 1回	100.0	3.9	60.8	23.5	3.9	0.0	0.0	7.8	0.0
	後半平日(11/10-11) 2回	100.0	0.0	48.5	39.4	3.0	0.0	0.0	9.1	0.0
	後半平日(11/10-11) 3回以上	100.0	2.4	23.8	38.1	21.4	2.4	2.4	9.5	0.0
	後半休日(11/12-13) 1回	100.0	4.3	56.5	28.3	0.0	0.0	0.0	10.9	0.0
	後半休日(11/12-13) 2回	100.0	11.4	50.0	27.3	4.5	0.0	0.0	6.8	0.0
	後半休日(11/12-13) 3回以上	100.0	3.9	47.4	31.6	7.9	3.9	0.0	5.3	0.0

(19)「社会実験区間を通行した日×通行した回数」【集約】×「通行に要した印象(社会実験実施前に比べて)」

		%	大きく変わらない	少し通りにくかったが、通行に支障はない	通りにくく、通行に支障があった	日数が経つにつれて、通りにくさがなくなった	日数が経つにつれて、通りにくくなった	わからない
全体		100.0	20.3	32.4	36.9	1.6	1.2	7.6
社会実験区間を通行した日(集約)×通行した回数(集約)	前半休日(11/5-6) 1回	100.0	27.1	32.2	27.1	1.7	0.0	11.9
	前半休日(11/5-6) 2回	100.0	29.7	32.4	29.7	2.7	2.7	2.7
	前半休日(11/5-6) 3回以上	100.0	34.6	30.8	26.9	0.0	3.8	3.8
	前半平日(11/7-9) 1回	100.0	10.8	45.9	35.1	2.7	0.0	5.4
	前半平日(11/7-9) 2回	100.0	8.7	34.8	39.1	0.0	4.3	13.0
	前半平日(11/7-9) 3回以上	100.0	0.0	42.9	57.1	0.0	0.0	0.0
	後半平日(11/10-11) 1回	100.0	27.5	33.3	29.4	0.0	0.0	9.8
	後半平日(11/10-11) 2回	100.0	18.2	36.4	39.4	3.0	0.0	3.0
	後半平日(11/10-11) 3回以上	100.0	11.9	26.2	52.4	4.8	0.0	4.8
	後半休日(11/12-13) 1回	100.0	26.1	30.4	32.6	0.0	2.2	8.7
	後半休日(11/12-13) 2回	100.0	4.5	40.9	40.9	0.0	2.3	11.4
後半休日(11/12-13) 3回以上	100.0	23.7	21.1	43.4	2.6	1.3	7.9	