

添付資料 2

実証調査の集計結果

1. 回答者の属性

(1) 年齢

- 「40代」が30%前後で最も高く、次いで「50代」が25%前後であった。

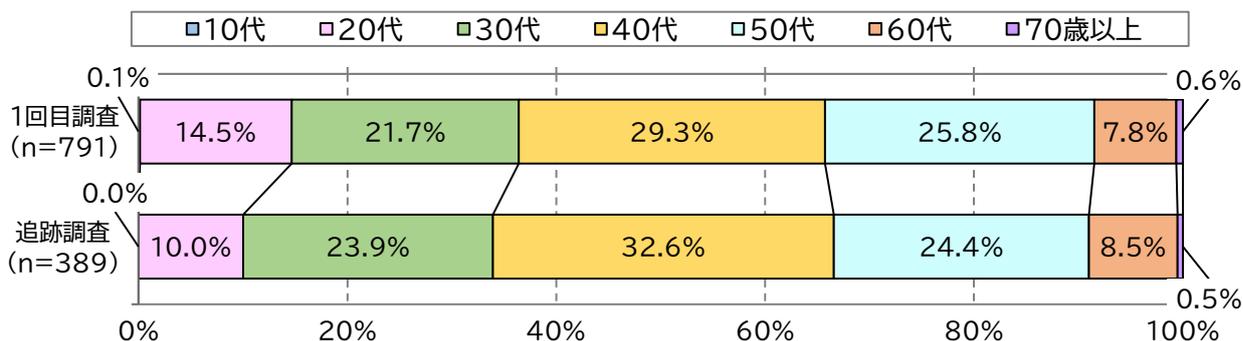


図 1 年齢

(2) 性別

- 1回目調査と追跡調査ともに「男性」が半数以上であった。

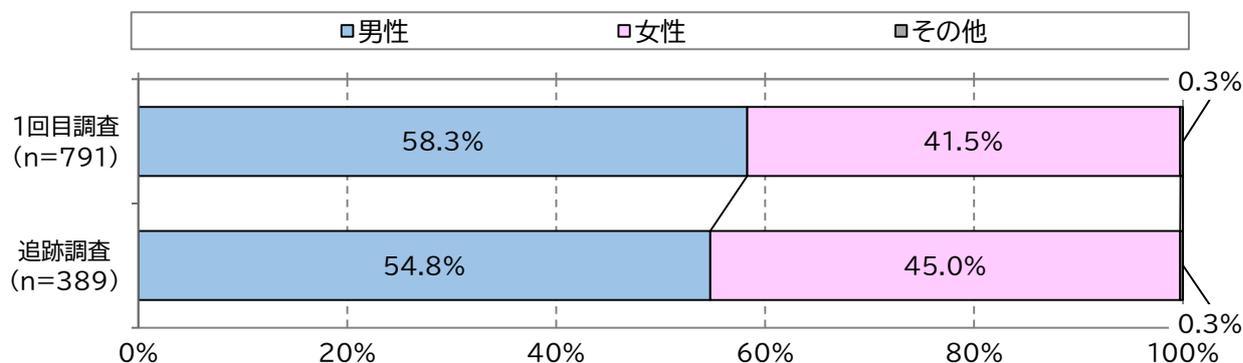


図 2 性別

(3) 居住地域

① 回答者全体

- 1回目調査は「広島県」が60.2%、追跡調査は「島根県」が58.1%と半数以上を占めている。

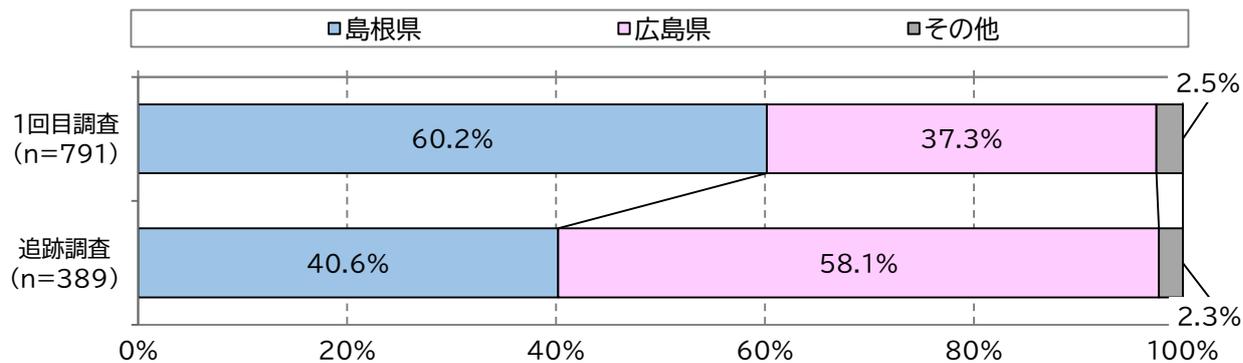


図 3 居住地域

② 広島県の居住地

- 広島県に居住する回答者は、半数以上が「広島市」、約 3 割程度が「東広島市」に住んでいる。
- 広島市の中でも「安佐南区」が約 22% で、1 回目調査と追跡調査ともに最も高い割合であった。

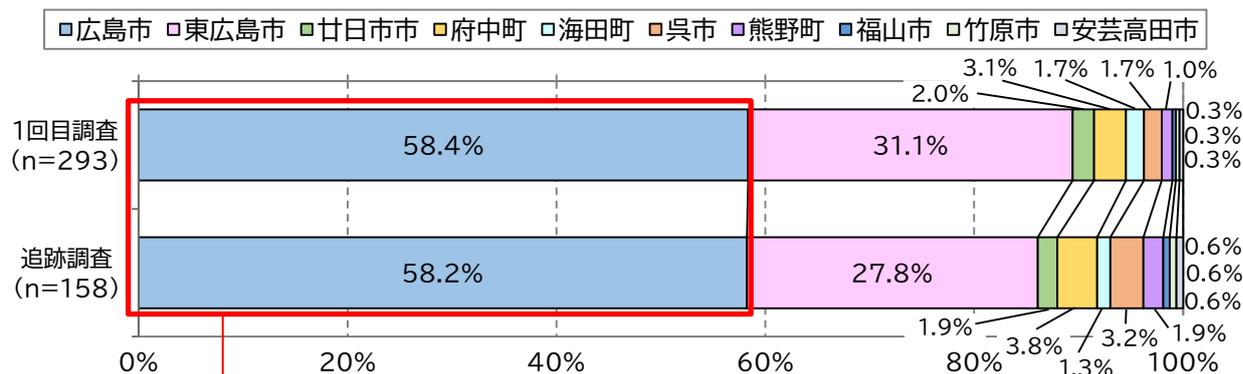


図 4 広島県の居住地

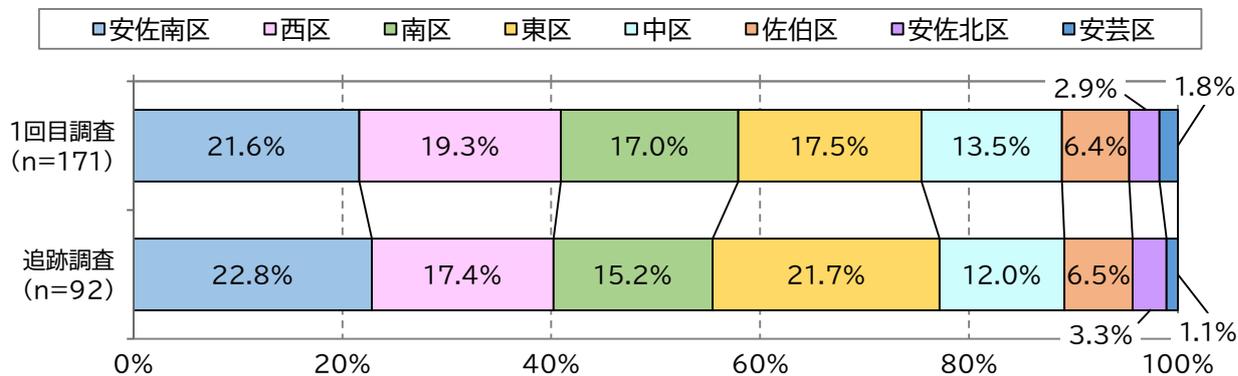


図 5 広島市の居住地

③ 島根県の居住地域

- 島根県に居住する回答者は、7割以上が「松江市」、約2割程度が「出雲市」に住んでいる。
- 松江市の中でも「旧松江市（橋北）」が約54%、「旧松江市（橋南）」が約31%で、1回目調査と追跡調査ともに最も高い割合であった。

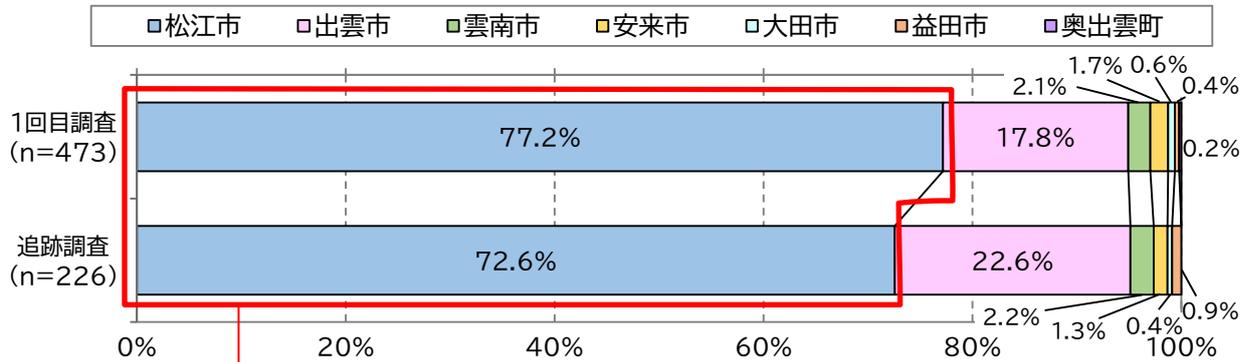


図 6 島根県の居住地域

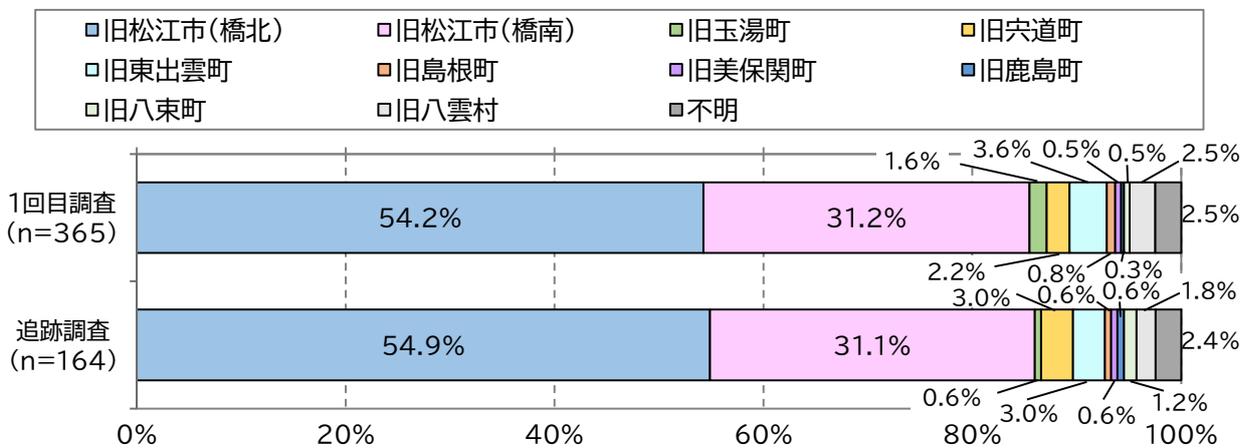


図 7 松江市の居住地域

(4) 世帯構成

- 同居する家族は、「配偶者」が約 69%と最も高く、次いで「子（18 歳以下）」が約 40%、「親」が約 21%、「ひとり暮らし」は約 16%である。
- 世帯構成としては「二世帯」が半数以上であり、「夫婦のみ」が約 18%、「三世帯」が約 10%である。
- 18 歳以下の子や孫の就学状況については、「中学生以上のみ」が約 27%で最も高い割合である。
- 1 回目調査と追跡調査の傾向に大きな差はない。

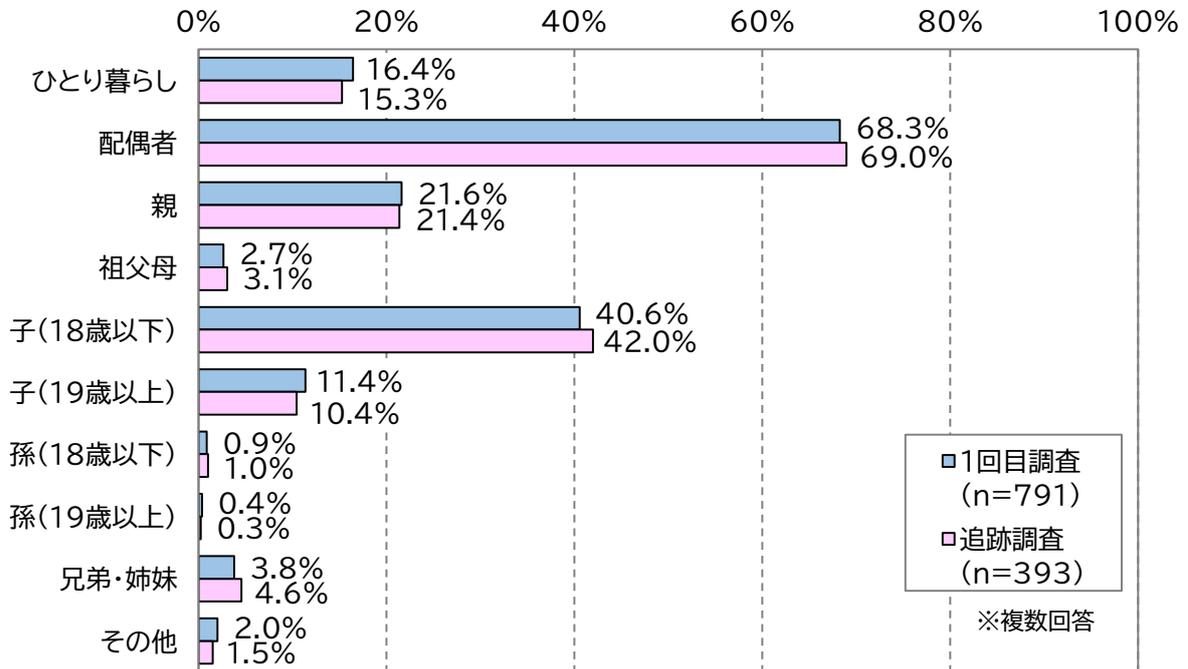


図 8 同居する家族

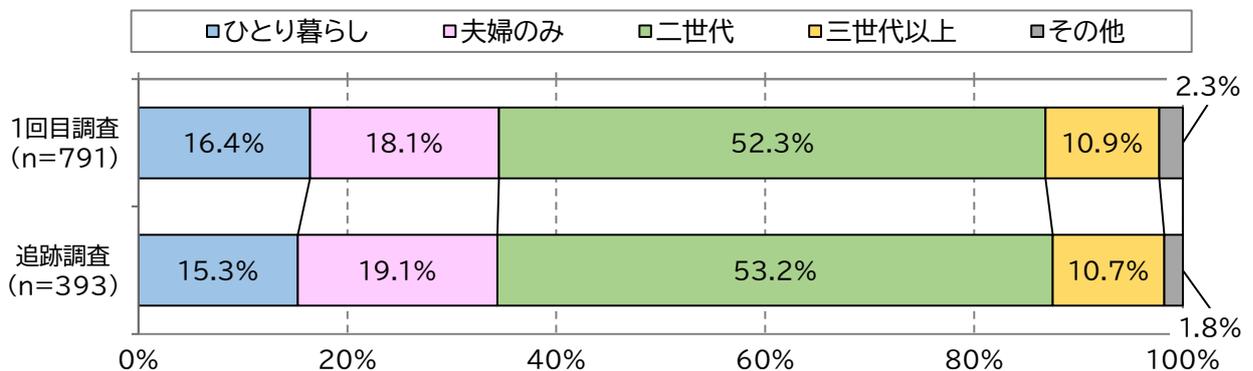


図 9 世帯構成

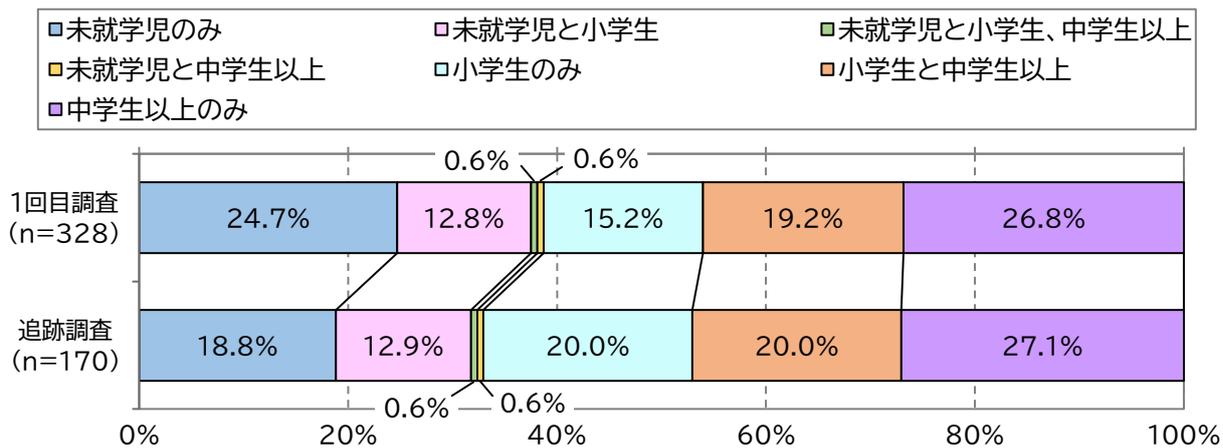


図 10 18歳以下の子や孫の就学状況（子や孫と同居している人）

(5) 運転免許証の保有状況

- 1回目調査および追跡調査の回答者は、「自動車免許を保有」がそれぞれ約97%であり、回答者の傾向は変わらない。

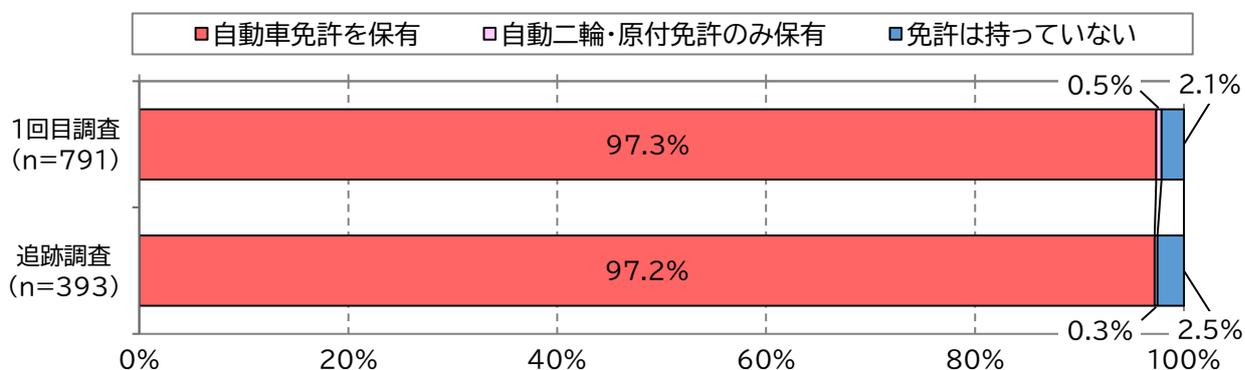


図 11 運転免許証の保有状況

(6) 自動車の保有状況

- 1回目調査および追跡調査の回答者は、「自分で自由に使える自動車がある」が約70%、「世帯に自動車はない」は約7%であり、回答者の傾向は変わらない。

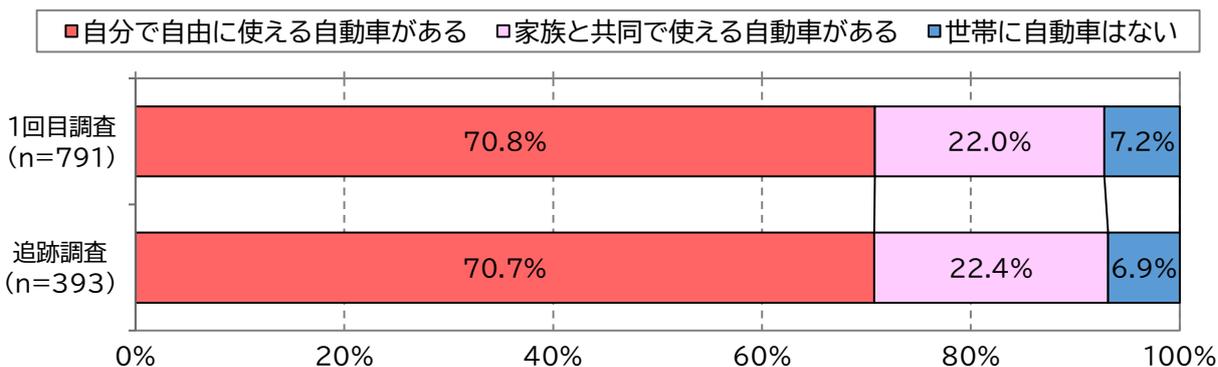


図 12 自動車の保有状況

2. ライフスタイルの状況

(1) 普段接することの多いコミュニティ

- 「同居する家族」が 79.7%と最も高く、次いで「職場の同僚との集まり」が 56.4%である。

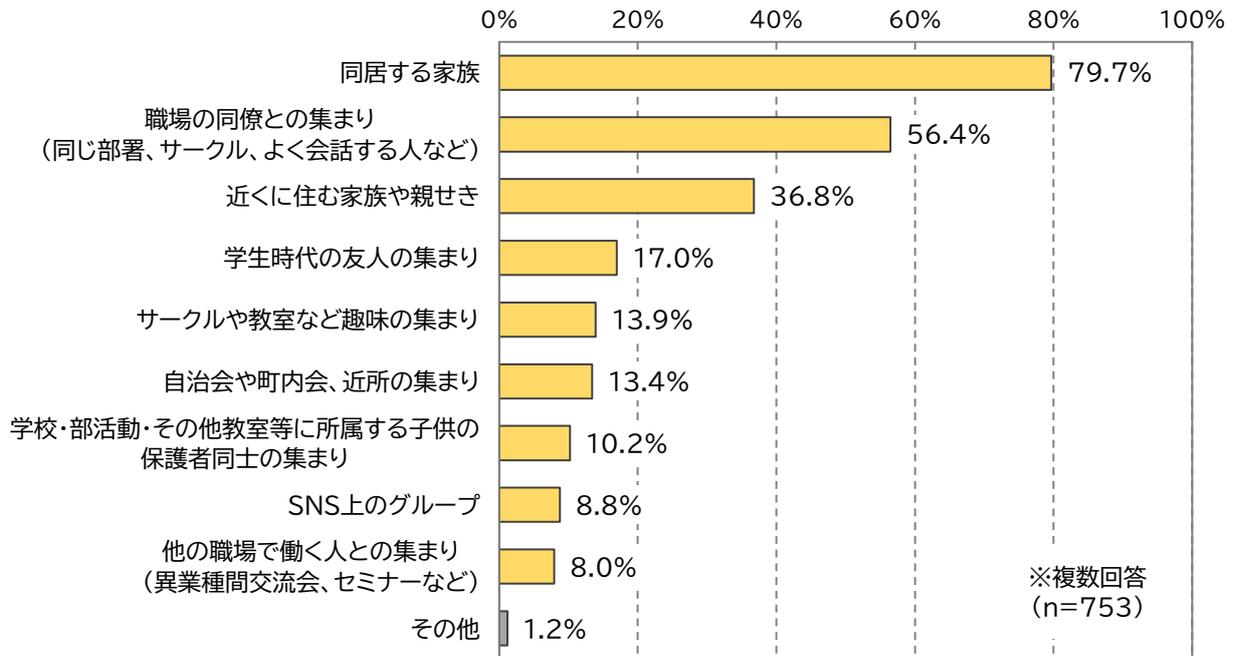


図 13 普段接することの多いコミュニティ

(2) 休日の過ごし方

- 休日は、「家でゆっくりすることが多い」が 49.2%であり、「外に出かけることが多い」の 48.4%よりやや高い割合である。

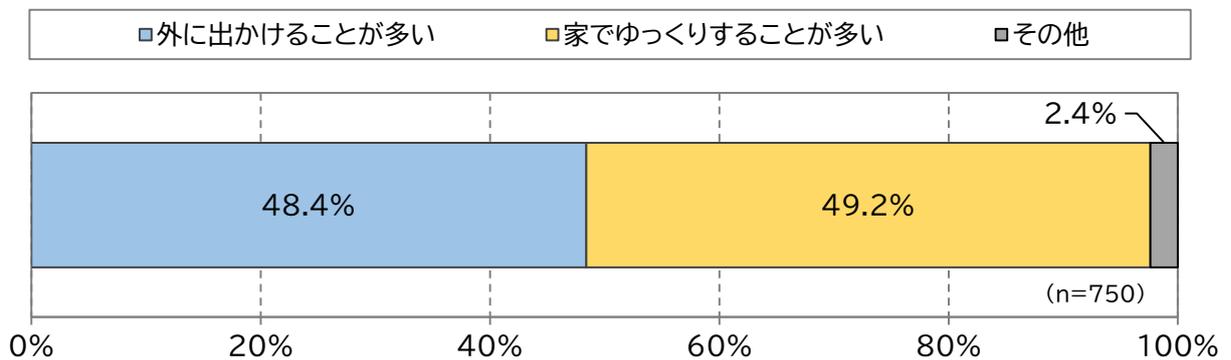


図 14 休日の過ごし方

(3) 普段情報を得ている媒体

- 普段、「Web サイト」から情報を得ている人が 84.9%と最も高く、次いで「テレビ番組」が 68.4%、「新聞（電子含む）」が 54.7%である。

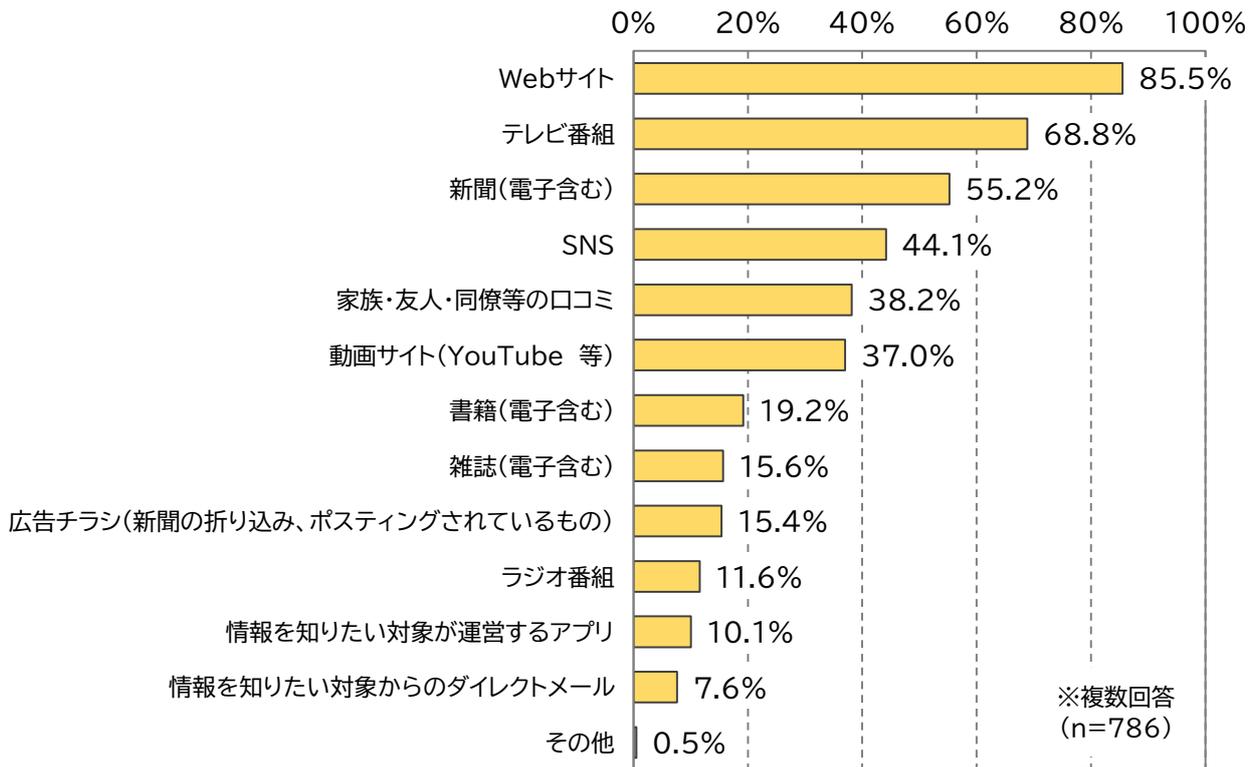


図 15 普段情報を得ている媒体

(4) 普段の生活の中での楽しみ

- 「テレビや動画視聴」を楽しみにしている人が 21.1%で最も高く、次いで「家族との時間、子や孫の成長」が 16.2%、「晩酌」が 13.7%である。

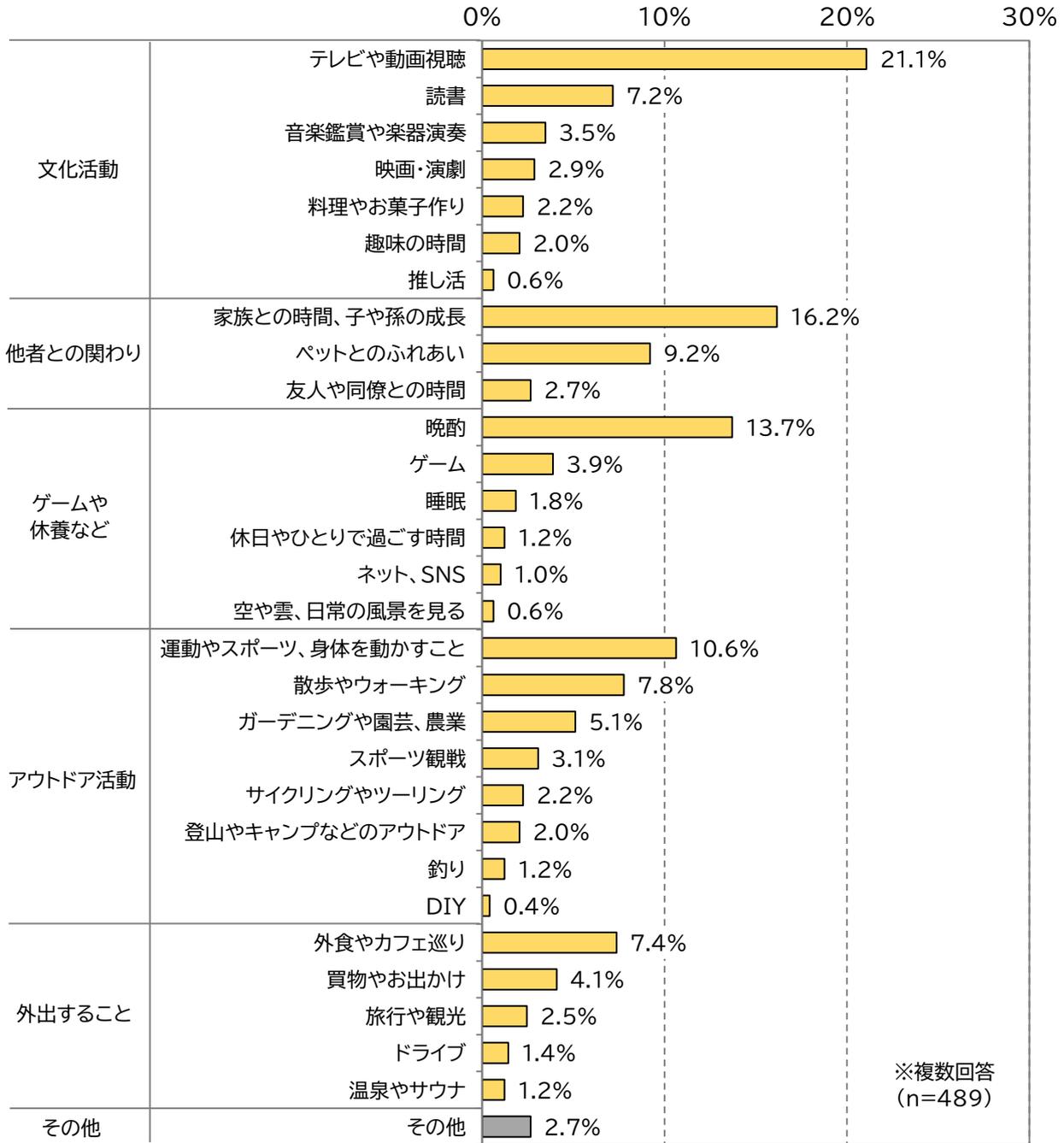


図 16 普段の生活の中での楽しみ

(5) 健康維持・増進に関する状況や考え

- 「健康維持・増進のために、すでに取り組んでいることがある」人が 51.8%であり、「健康維持・増進に努めたいと思っているが、取り組めていない」人は 45.0%である。

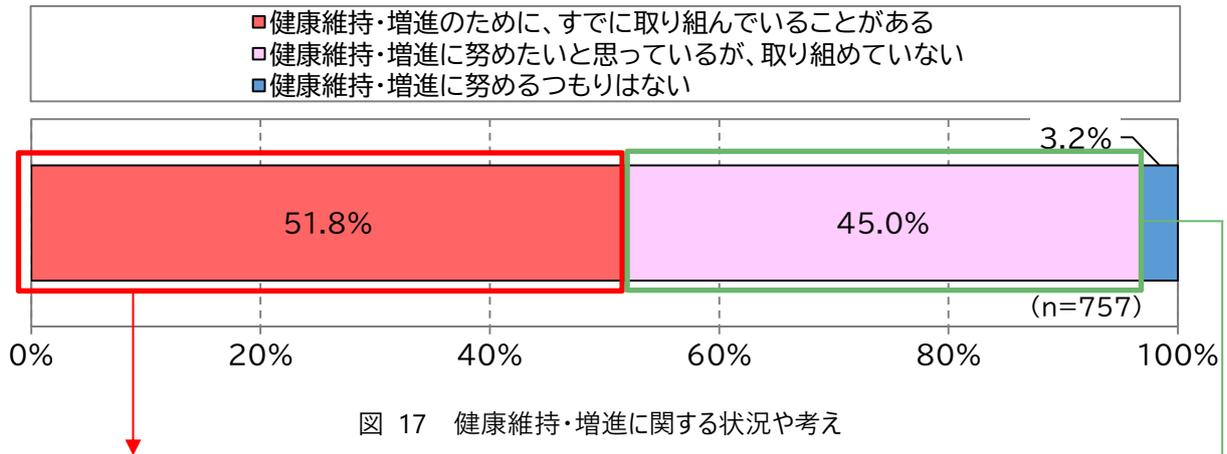


図 17 健康維持・増進に関する状況や考え

< 健康維持・増進のために取り組んでいること >

※「健康維持・増進のためにすでに取り組んでいることがある」を選択した人のみ回答

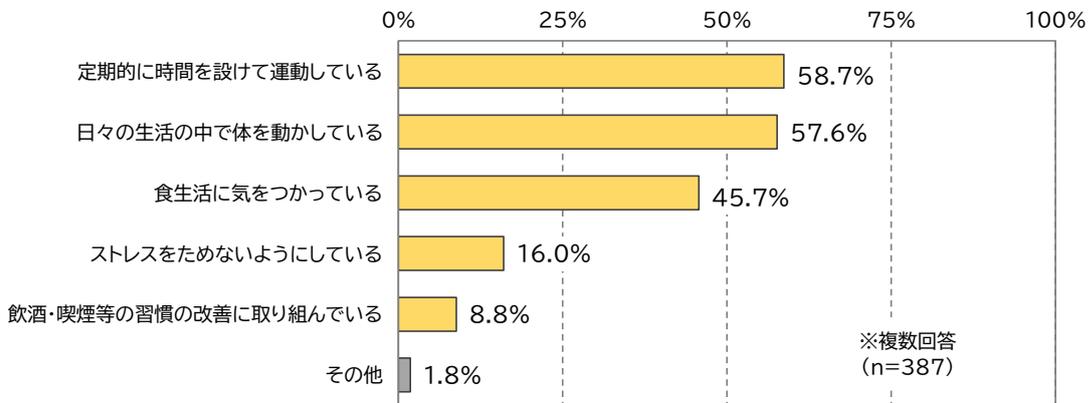


図 18 健康維持・増進のために取り組んでいること

< 健康維持・増進のために取り組みたいこと >

※「健康維持・増進に努めたいと思っているが、取り組めていない」を選択した人のみ回答

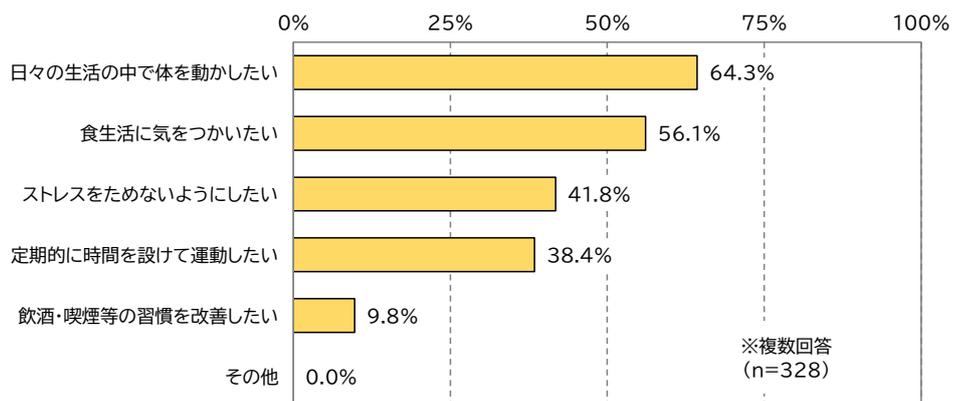


図 19 健康維持・増進のために取り組みたいこと

3. 公共交通の利用環境や利用状況

(1) 最寄りの公共交通機関の乗降場所までの距離

- 全体として、自宅から「200m以内」が41.0%と最も高い割合を占めており、次いで「400m以内」が24.2%、「600m以内」が11.6%である。
- 島根県より広島県の方が「200m以内」や「400m以内」の割合が高い。

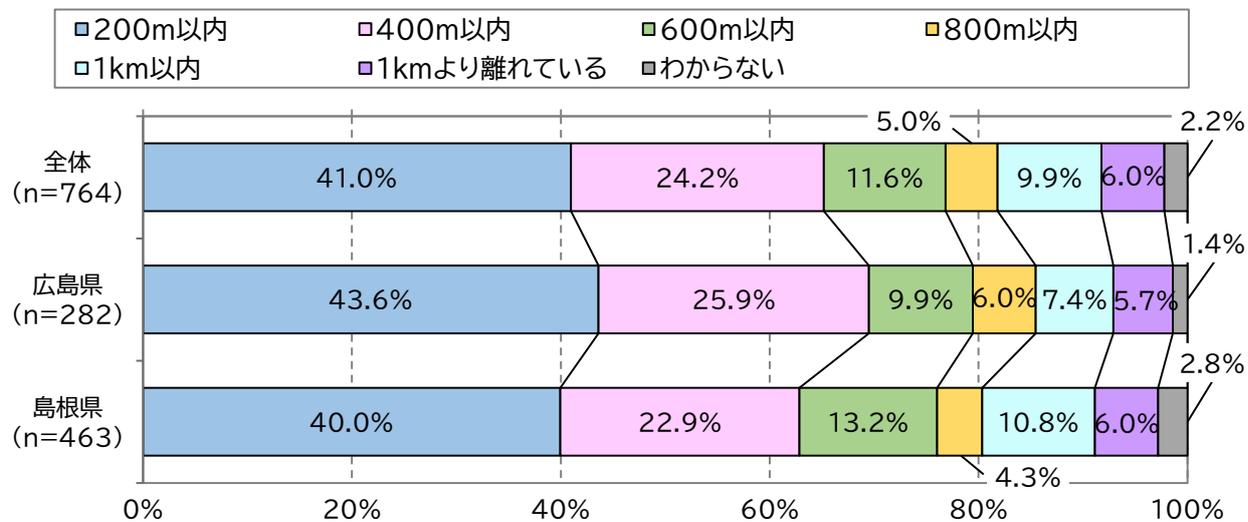


図 20 最寄りの公共交通機関の乗降場所までの距離

(2) 通勤時の公共交通¹利用頻度

※新型コロナウイルス感染拡大前（2019年秋頃）の状況を確認

- 通勤時の公共交通利用について、「ほとんど利用しない」人は全体の65.6%である。
- 「ほぼ毎日利用する」「1週間に3～4日程度利用する」「1週間に1～2日程度利用する」を「利用する」層とすると、広島県では39.6%、島根県では17.6%が公共交通を利用している。

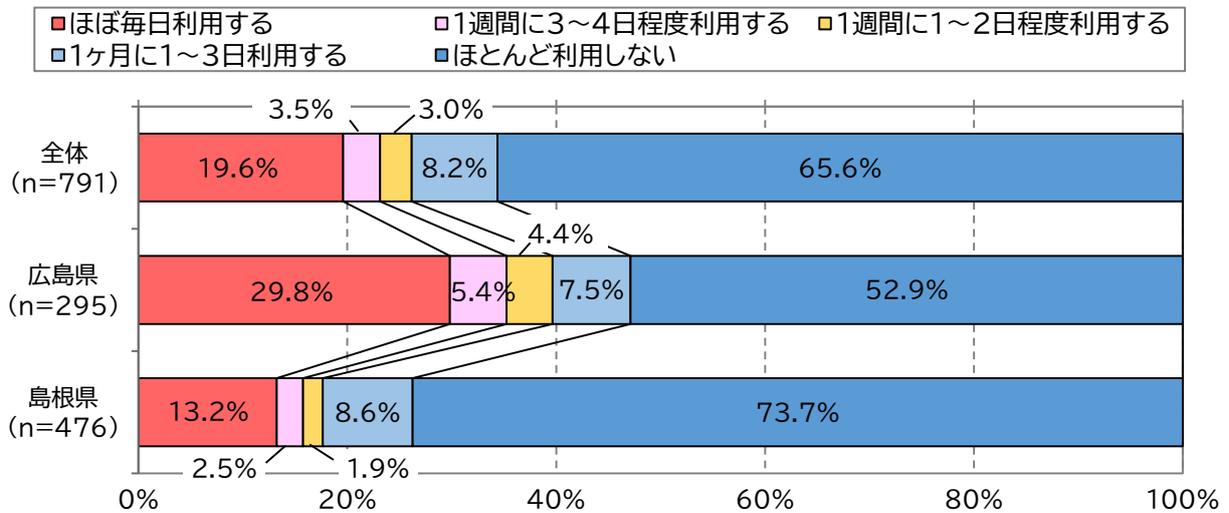


図 21 通勤時の公共交通利用頻度

(3) 休日の公共交通利用頻度

※新型コロナウイルス感染拡大前（2019年秋頃）の状況を確認

- 休日の公共交通利用について、「ほとんど利用しない」人は全体の59.0%である。
- 「1ヶ月に2日以上利用する」「1ヶ月に1日程度利用する」を「利用する」層とすると、広島県では44.0%、島根県では11.8%が休日に公共交通を利用している。

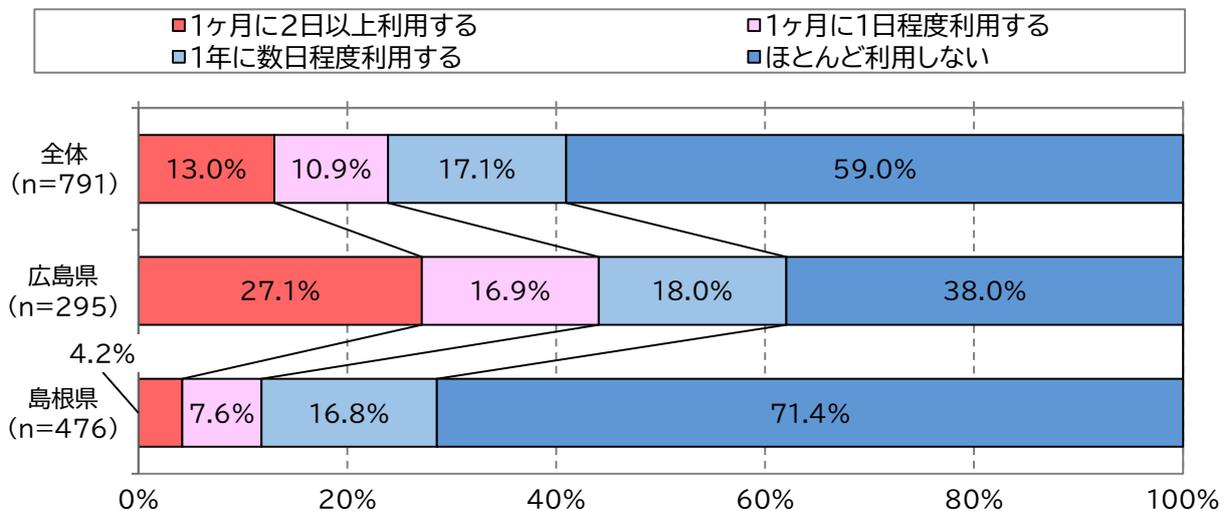


図 22 休日の公共交通利用頻度

¹ 本調査では、「鉄道や路線バス、コミュニティバス、高速バス、路面電車、タクシー、船舶、デマンドタクシー等、自治体で運行するその他の交通機関など」と定義

(4) 新型コロナウイルス感染拡大の影響

① 新型コロナウイルス感染拡大による公共交通利用の変化

- 「利用が大きく減った」と「利用が減った」は、あわせて全体の 26.8%であり、広島県では 39.4%、島根県では 18.3%である。

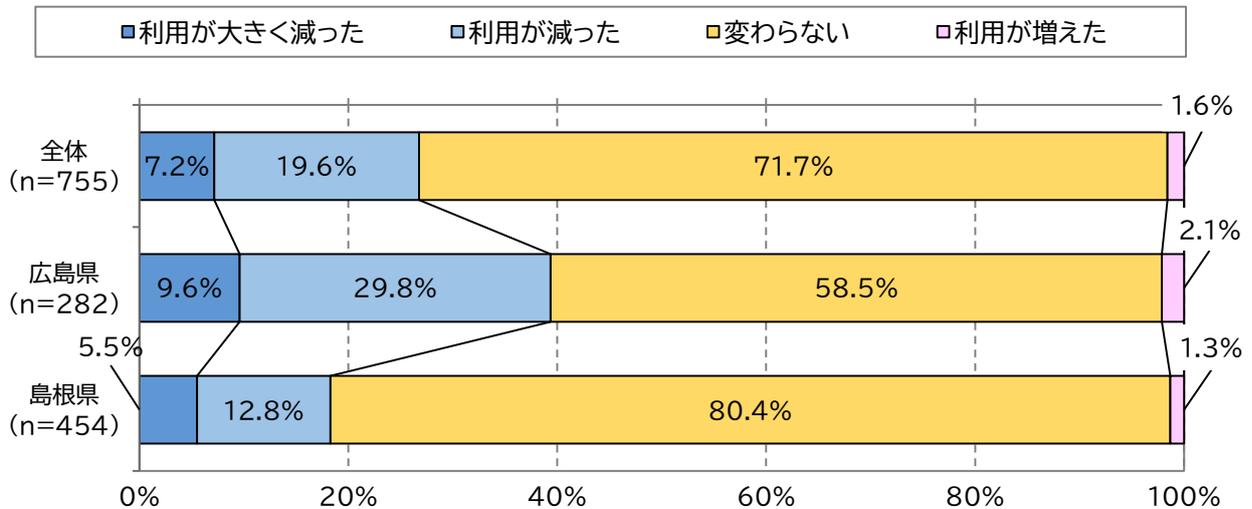


図 23 新型コロナウイルス感染拡大による公共交通利用の変化

② 緊急事態宣言やまん延防止等重点措置解除等の影響

【設問】各都道府県に発令されていた緊急事態宣言やまん延防止等重点措置が令和3年9月30日をもって解除となり、広島県が独自で行う集中対策措置（飲食店の時短営業要請等）も10月14日をもって解除となりました。これらのことを踏まえ、あなたのお考えに最も近いものをお答えください

- 「特にこれまでと変わらない」が 42.1%で最も高く、次いで「娯楽や観光・知人との面会などで、県外など遠方への外出を増やしたい」が39.2%である。

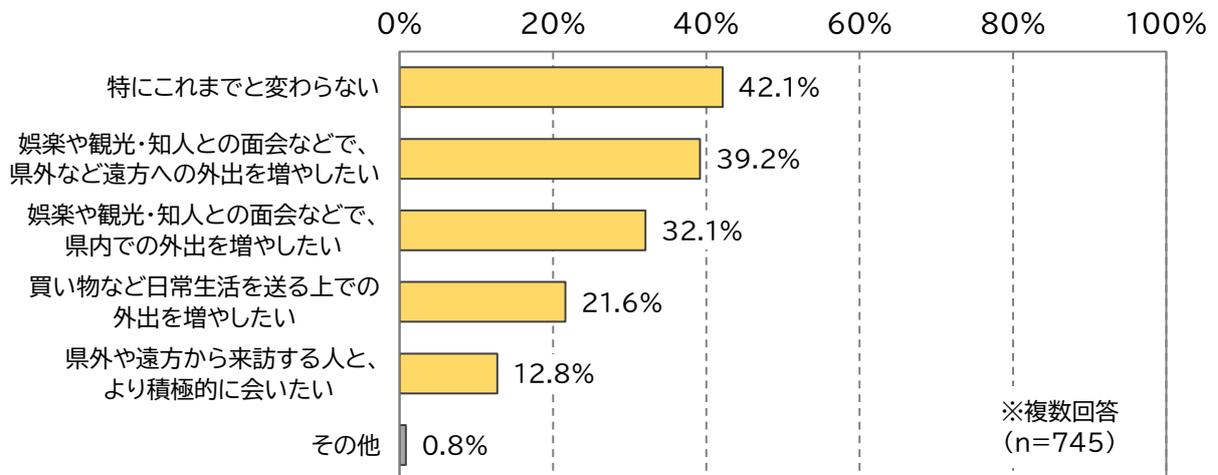


図 24 緊急事態宣言やまん延防止等重点措置解除等の影響

4. ナッジおよびMMを応用した公共交通利用促進策の効果

(1) 検証1：公共交通利用に関する態度変容効果の検証

ここでは、1回目調査において公共交通利用促進策に関するカードを閲覧した【介入群A】と、カードを閲覧していない【制御群A】で、通勤、休日それぞれの公共交通利用に対する態度変容効果（公共交通を利用しようと思うか、公共交通への興味・関心）を確認した。

① 通勤時の公共交通利用に対する態度変容効果（公共交通を利用しようと思うか）

【介入群A】画像を見て、あなたは今後、通勤時に1日でも公共交通を利用しよう、または現状より利用日数を増やそうと思いますか。

【制御群A】ここまでアンケートに回答して、あなたは今後、通勤時に1日でも公共交通を利用しよう、または現状より利用日数を増やそうと思いますか。

- 全体で見ると、【介入群A】の回答者が「強くそう思う」「そう思う」をあわせて24.2%であるのに対し、【制御群A】の回答者は8.3%と、介入群の方が公共交通の利用意向が高い結果となった。
- 居住地別の【介入群A】を比較すると、広島県と島根県どちらも「強くそう思う」「そう思う」をあわせて約24%前後と同程度の割合であり、いずれの地域においても介入群の方が公共交通の利用意向が高い結果となった。

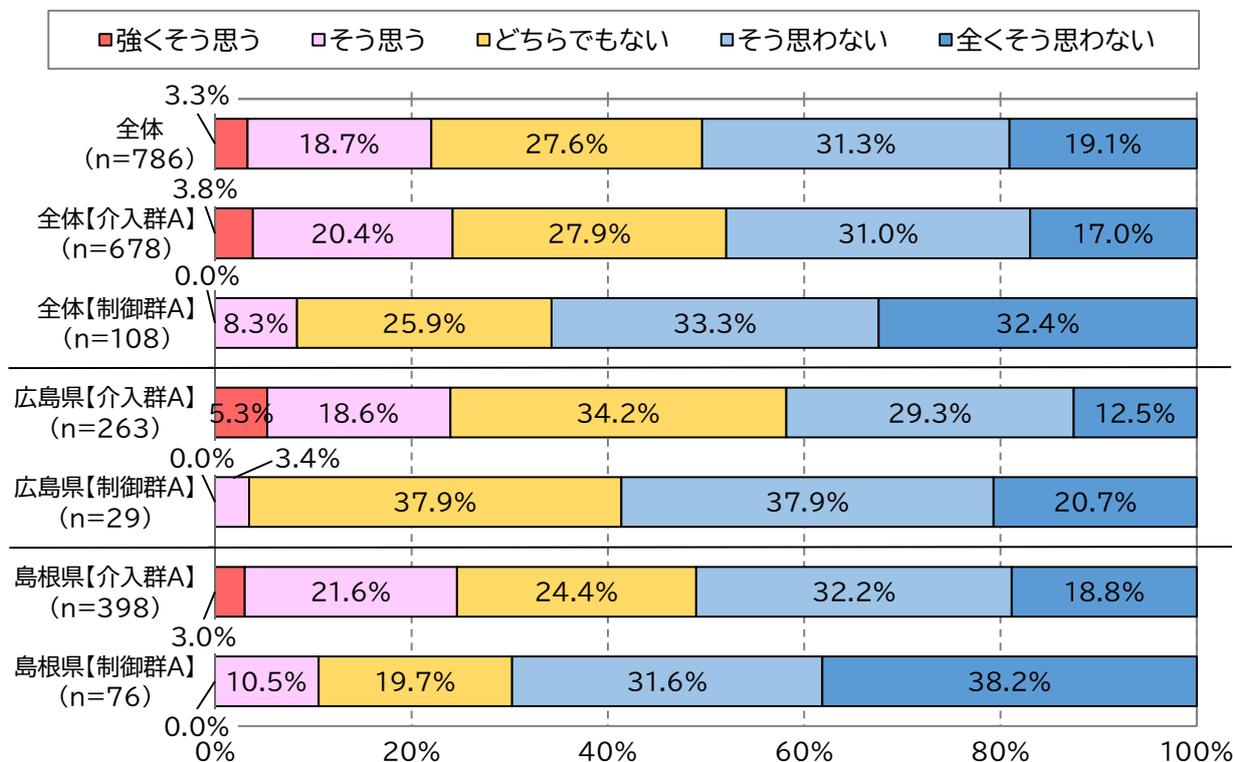


図 25 通勤時の公共交通利用意向

② 通勤時の公共交通利用に対する態度変容効果（公共交通への興味・関心）

【介入群 A】画像を見て、通勤時の公共交通利用に関するあなたの考えに最も近いものを選択して下さい。

【制御群 A】ここまでアンケートに回答して、通勤時の公共交通利用に関するあなたの考えに最も近いものを選択して下さい。

<全体>

- 【介入群 A】より【制御群 A】の回答者は「あてはまるものはない」を選択する割合が多い。
- 一方、【介入群 A】の回答者は、「公共交通は、通勤の移動手段として良いものだった」が 27.0%であるのに対し、【制御群 A】の回答者は 13.9%と、10%以上選択率に差がある結果となった。
- その他の、「公共交通に興味があった」や「家族や友人、同僚等の身の回りの人と、通勤時の公共交通利用について話そうと思った」、「通勤に利用できる公共交通やその運行時刻等を調べてみようと思った」などの項目に関しては、【介入群 A】と【制御群 A】の間に大きな差は見られなかった。

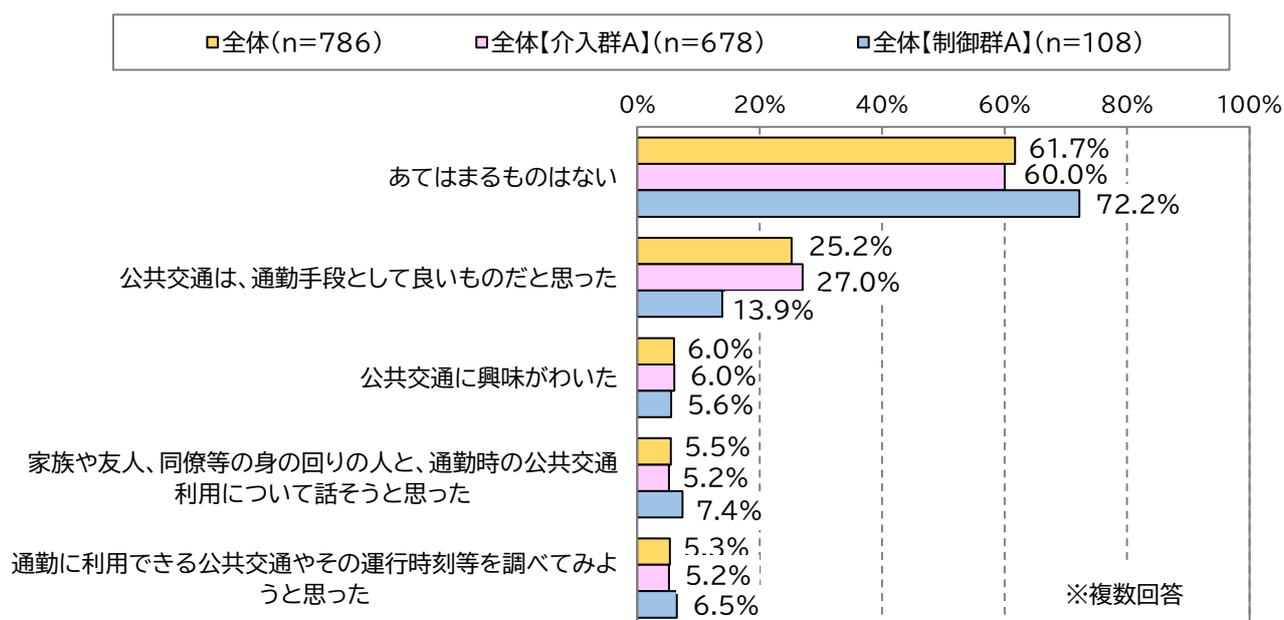


図 26 通勤時の公共交通に対する興味・関心

<広島県>

- 【介入群 A】より【制御群 A】の回答者は「あてはまるものはない」を選択する割合が多い。
- 一方、【介入群 A】の回答者は、「公共交通は、通勤の移動手段として良いものだった」が 30.0%であるのに対し、【制御群 A】の回答者は 10.3%と、約 20%選択率に差がある結果となった。
- 「公共交通に興味があった」や「通勤に利用できる公共交通やその運行時刻等を調べてみようと思った」は、【介入群 A】と【制御群 A】の間に大きな差は見られなかった。

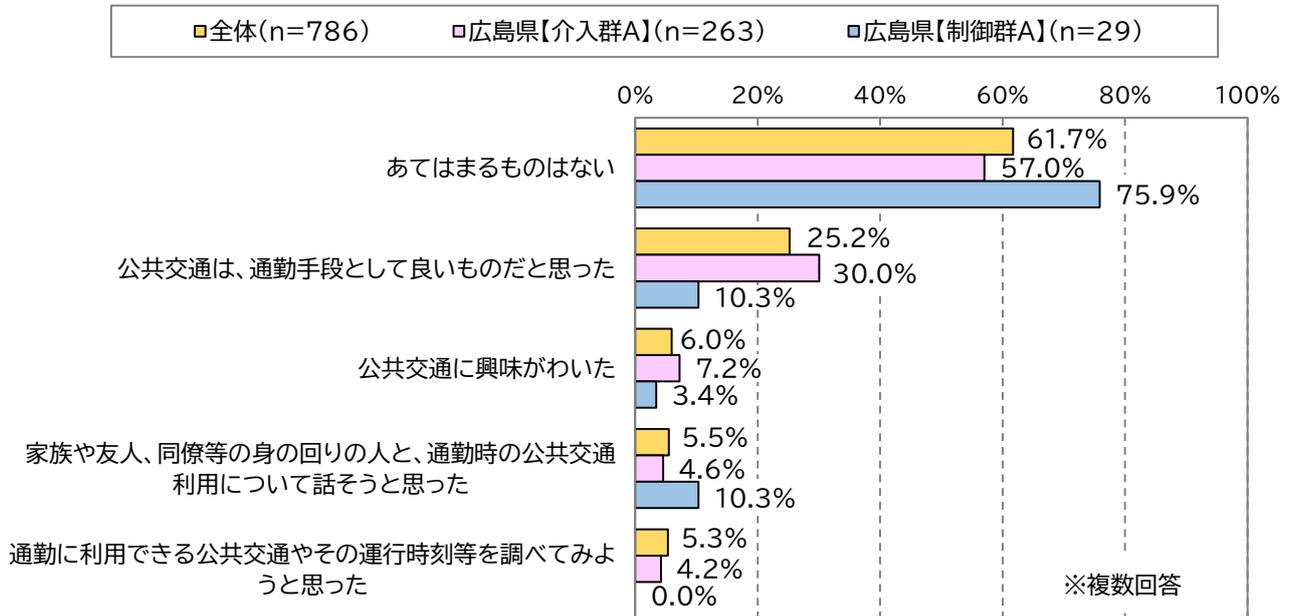


図 27 通勤時の公共交通に対する興味・関心（広島県に居住する人）

< 島根県 >

- 【介入群 A】より【制御群 A】の回答者は「あてはまるものはない」を選択する割合が多い。
- 一方、【介入群 A】の回答者は、「公共交通は、通勤の移動手段として良いものだった」が 24.9%であるのに対し、【制御群 A】の回答者は 15.8%と、9.1%選択率に差がある結果となった。
- その他の、「公共交通に興味があった」や「家族や友人、同僚等の身の回りの人と、通勤時の公共交通利用について話そうと思った」、「通勤に利用できる公共交通やその運行時刻等を調べてみようと思った」などの項目に関しては、【介入群 A】と【制御群 A】の間に大きな差は見られなかった。

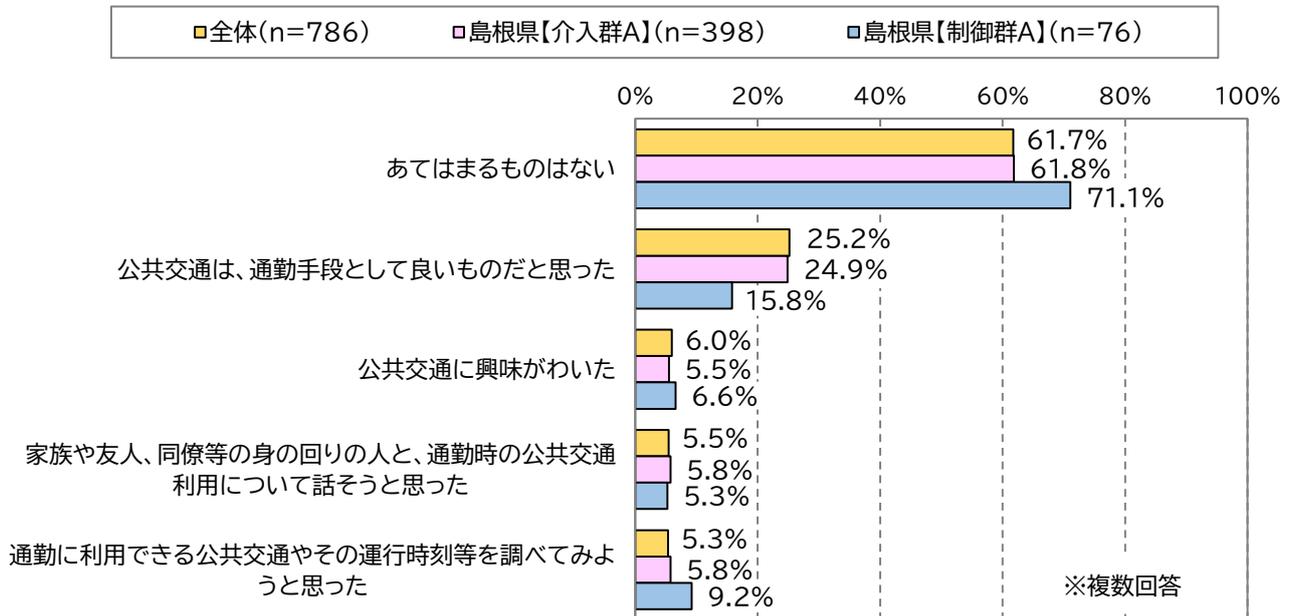


図 28 通勤時の公共交通に対する興味・関心（島根県に居住する人）

③ 休日の公共交通利用に対する態度変容効果（公共交通を利用しようと思うか）

【介入群 A】画像を見て、あなたは今後、休日に 1 日でも公共交通を利用しよう、または現状より利用日数を増やそうと思いますか。

【制御群 A】ここまでアンケートに回答して、あなたは今後、休日に 1 日でも公共交通を利用しよう、または現状より利用日数を増やそうと思いますか。

- 全体でみると、【介入群 A】の回答者が「強くそう思う」、「そう思う」をあわせて 29.5%であるのに対し、【制御群 A】の回答者は 14.4%と、介入群の利用意向が高い結果となった。
- 居住地別の【介入群 A】を比較すると、広島県と島根県どちらも「強くそう思う」、「そう思う」をあわせて約 27%前後と同程度の割合であり、いずれの地域においても介入群の方が公共交通の利用意向が高い結果となった。

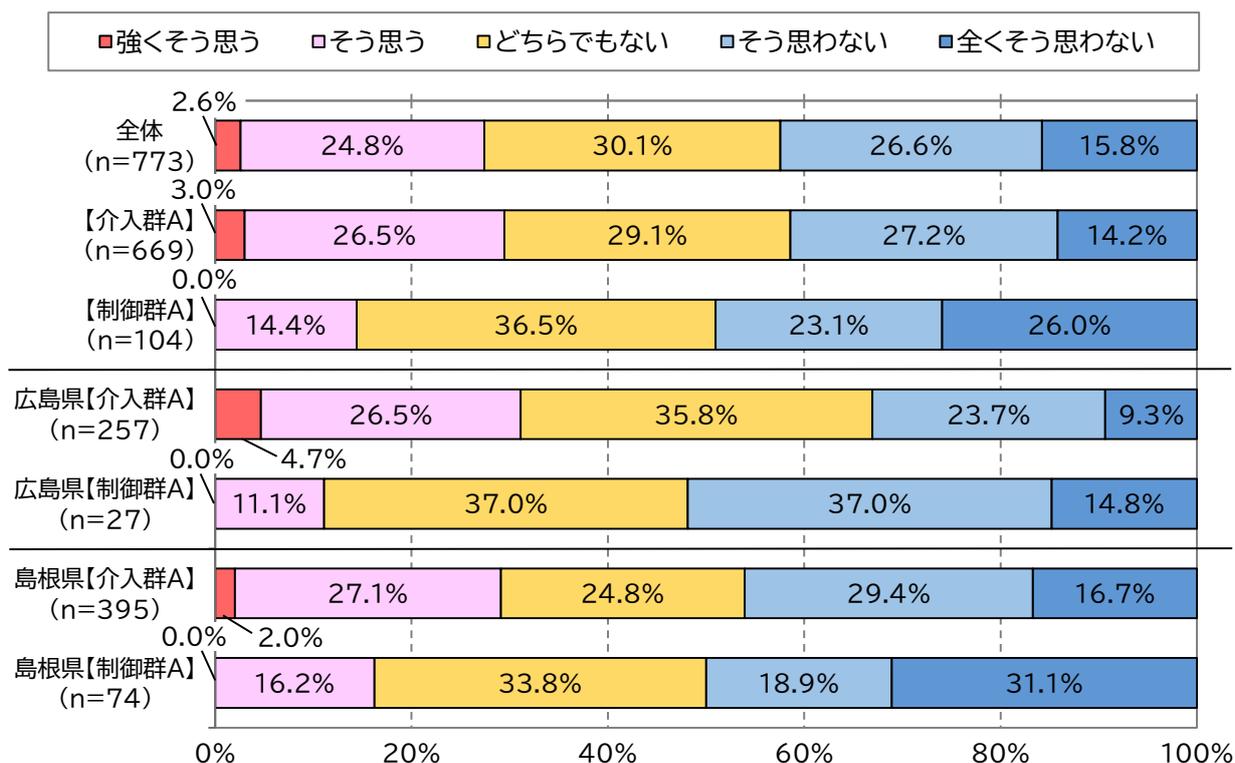


図 29 休日の公共交通利用意向

④ 休日の公共交通利用に対する態度変容効果（公共交通への興味・関心）

【介入群 A】画像を見て、休日の公共交通利用に関するあなたの考えに最も近いものを選択して下さい。

【制御群 A】ここまでアンケートに回答して、休日の公共交通利用に関するあなたの考えに最も近いものを選択して下さい。

<全体>

- 【介入群 A】より【制御群 A】の回答者は「あてはまるものはない」を選択する割合が多い。
- 一方、【介入群 A】の回答者は、「公共交通は、休日の移動手段として良いものと思った」が 26.2%であるのに対し、【制御群 A】の回答者は 8.7%と、選択率に 17.5%の差がある結果となった。これは、通勤時の公共交通よりも高い割合である。
- その他の、「休日に利用できる公共交通やその運行時刻等を調べてみようと思った」や「公共交通に興味があった」、「家族や友人、同僚等の身の回りの人と、休日の公共交通利用について話そうと思った」などの項目に関しては、【介入群 A】と【制御群 A】の間に大きな差は見られなかった。

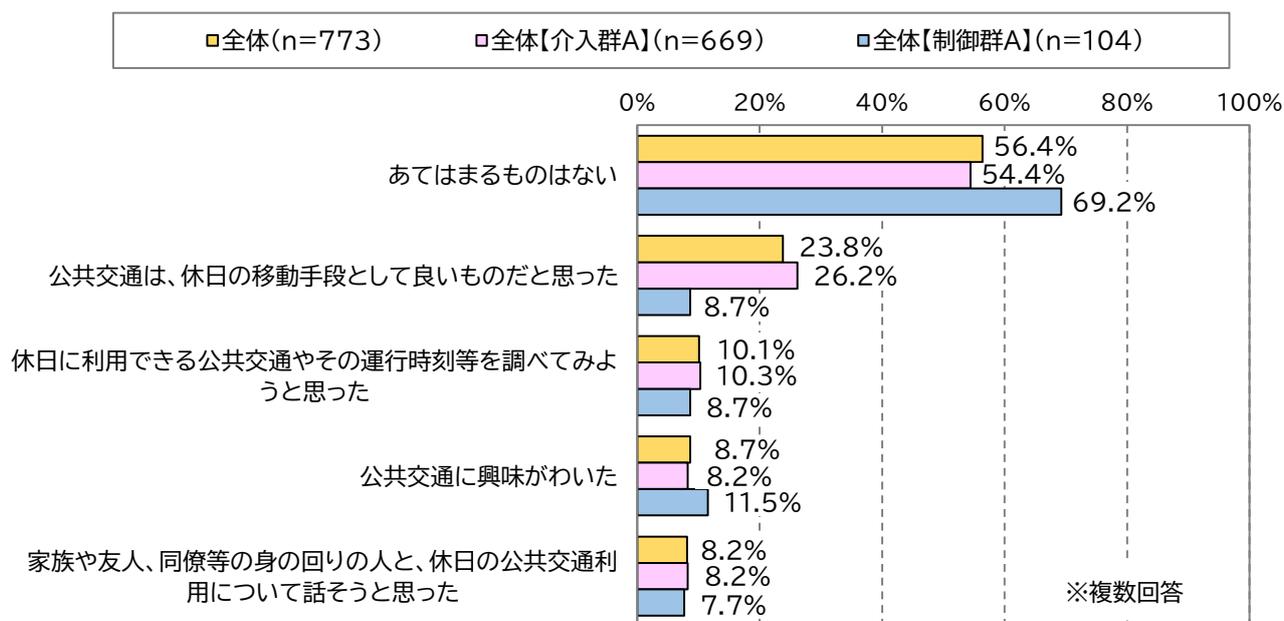


図 30 休日の公共交通利用に対する興味・関心

< 広島県 >

- 【介入群 A】の回答者は、「公共交通は、休日の移動手段として良いものと思った」が 30.7%であるのに対し、【制御群 A】の回答者は 14.8%と、選択率に 15.9%の差がある結果となった。
- 「家族や友人、同僚等の身の回りの人と、休日の公共交通利用について話そうと思った」は、【介入群 A】と【制御群 A】の間に大きな差は見られなかった。

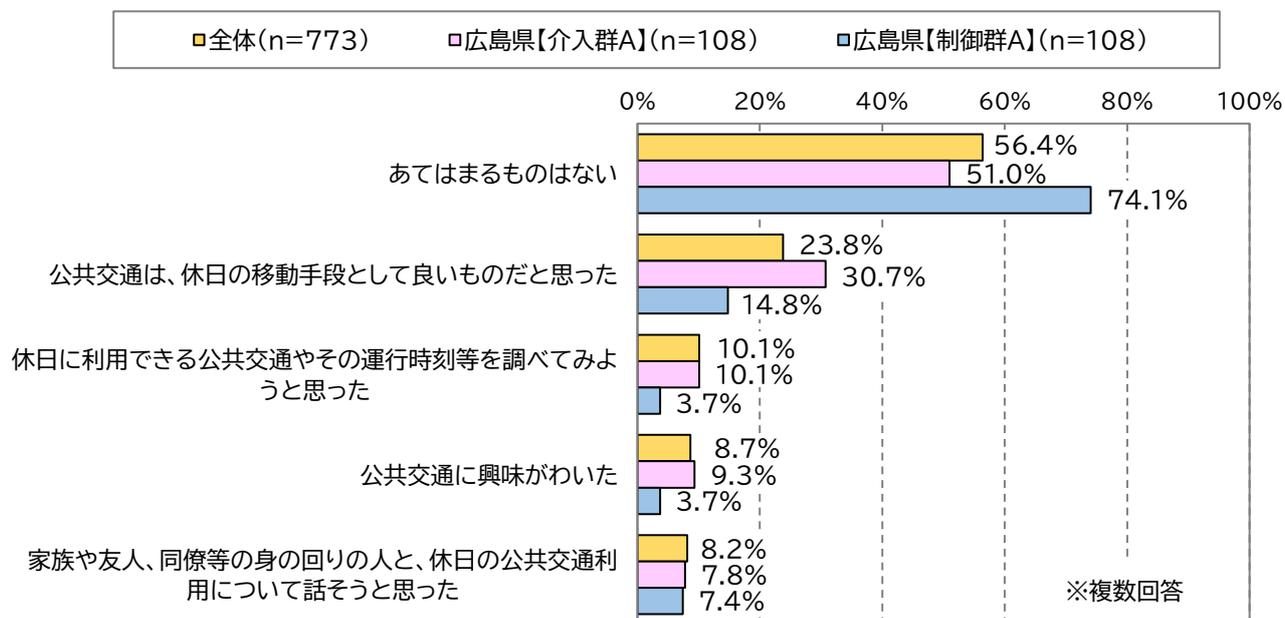


図 31 休日の公共交通利用に対する興味・関心（広島県に居住する人）

< 島根県 >

- 【介入群 A】の回答者は、「公共交通は、休日の移動手段として良いものと思った」が 23.0%であるのに対し、【制御群 A】の回答者は 6.8%と、選択率に 16.2%の差がある結果となった。
- 「休日に利用できる公共交通やその運行時刻等を調べてみようと思った」や「家族や友人、同僚等の身の回りの人と、休日の公共交通利用について話そうと思った」は、【介入群 A】と【制御群 A】の間に大きな差は見られなかった。

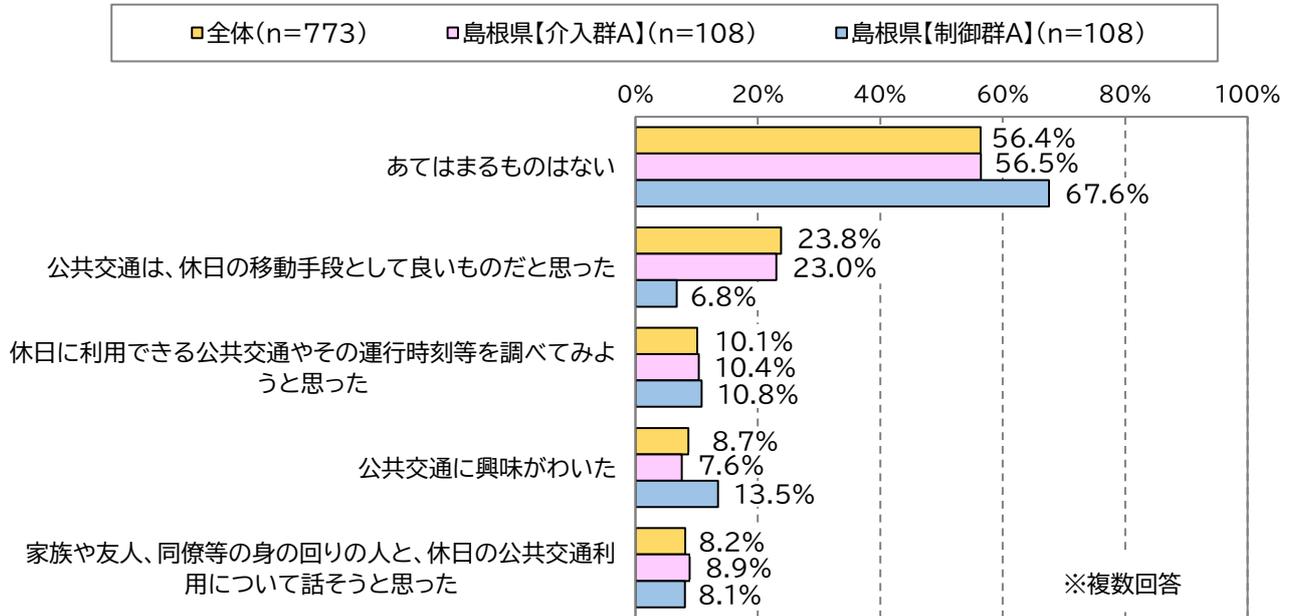


図 32 休日の公共交通利用に対する興味・関心（島根県に居住する人）

(2) 検証 2：公共交通利用に関する行動変容・態度変容効果の検証

ここでは、1 回目調査において公共交通利用促進策に関するカードを閲覧した【介入群 A】と、カードを閲覧していない【制御群 A】で、公共交通利用に関する行動変容効果があったかどうか（実際に公共交通を利用したかどうか）、また通勤と休日それぞれの公共交通利用に対する態度変容効果（公共交通への興味・関心）を確認した。

① 通勤時の行動変容効果（公共交通の利用状況の変化）

前回アンケート調査前の約 1 カ月間と、前回アンケート調査後の約 1 カ月間を比較してください。
 通勤時の公共交通利用状況に変化はありましたか。
 「利用状況は変わらない」「利用が減った」と回答された方におたずねします。
 その理由として、当てはまるものをお答えください。

<全体>

- 全体として「利用状況は変わらない」が 91.3%で最も高い割合であり、次いで「利用した日が 2~4 日増えた」が 4.3%、「利用した日が 1 日増えた」が 2.3%となっている。
- 【介入群 A】と【制御群 A】で大きな違いは見られなかった。

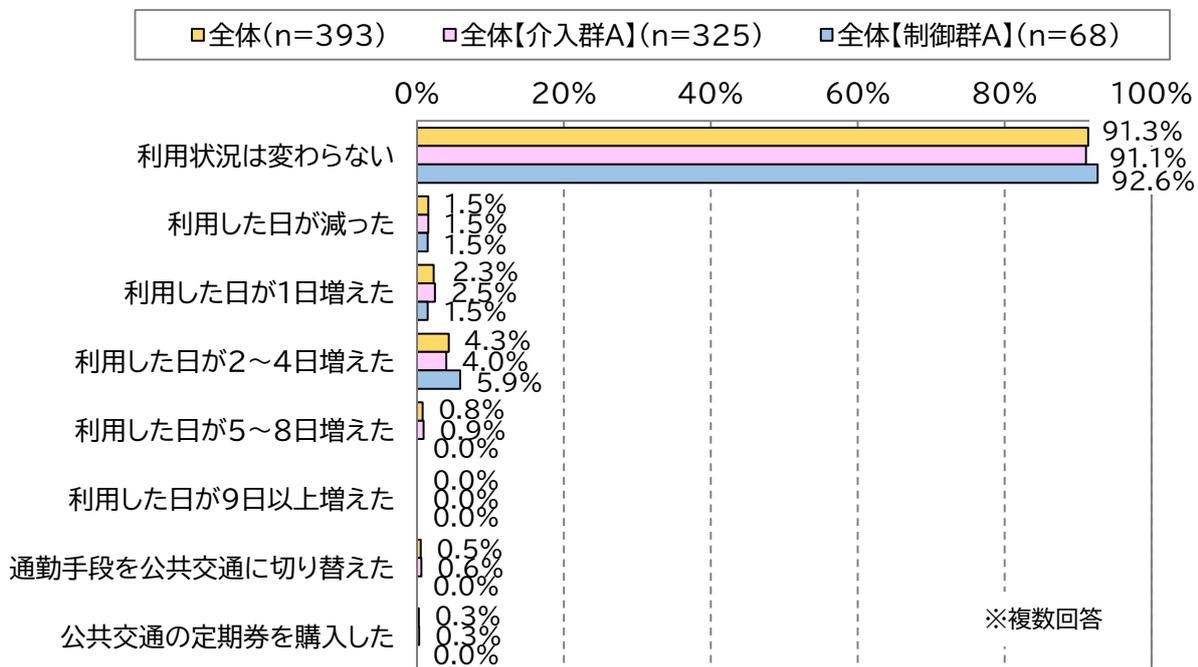


図 33 通勤時の公共交通利用状況の変化

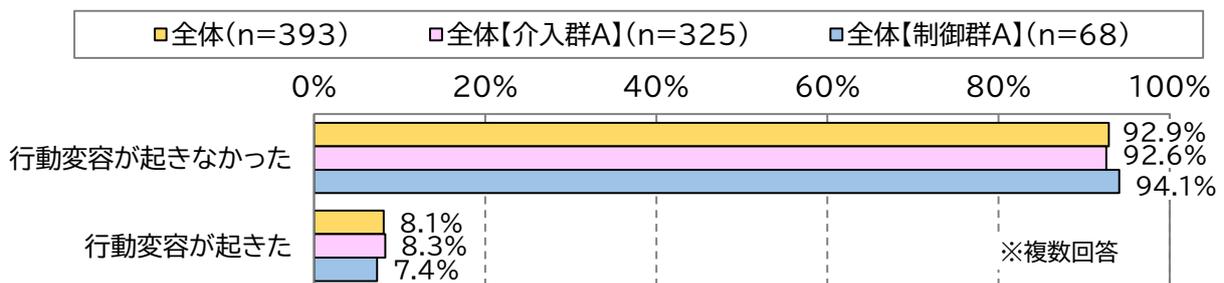


図 34 通勤時の公共交通利用状況の変化

- 公共交通の利用状況が減った又は変わらなかった理由は、「主に車やバイクなどで移動するから」が50.4%で最も高く、次いで「既に、利用を増やす余地がないほど公共交通を利用しているから」が23.1%、「自転車や徒歩での移動で足りるから」が22.0%となっている。
- 特に【介入群 A】では、「既に、利用を増やす余地がないほど公共交通を利用しているから」を理由としてあげる割合が【制御群 A】と比較して高い一方、【制御群 A】では、「主にクルマやバイクなどで移動するから」や「目的地に直接行ける公共交通がないから」、「新型コロナウイルス感染症の影響により、公共交通の利用を控えているから」、「身近に利用できる公共交通がないから」などを理由としてあげる割合が、【介入群 A】と比較して高い傾向であった。

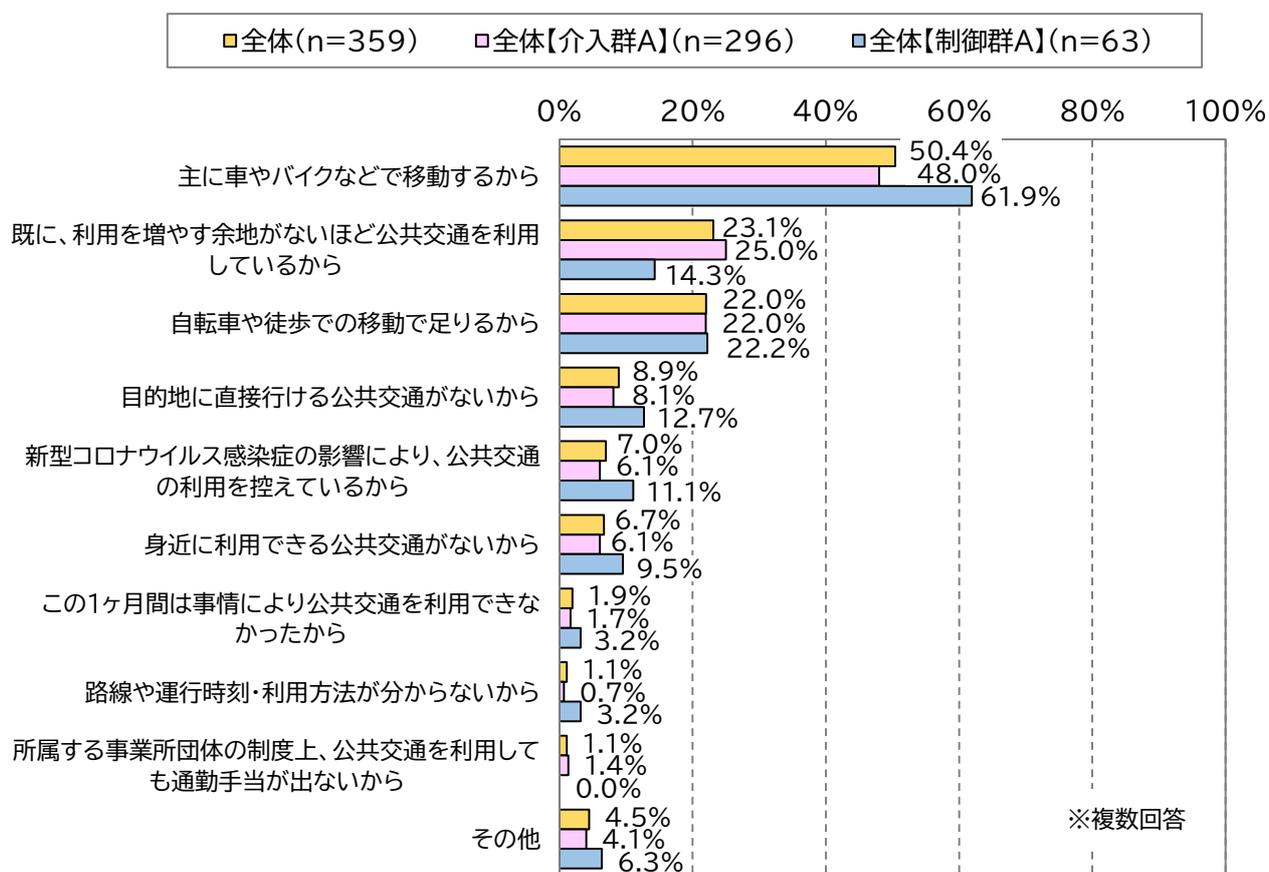


図 35 通勤時の公共交通利用状況が減った又は変わらなかった理由

< 広島県 >

- 【制御群 A】は、回答者全員が「利用状況は変わらない」であった。
- 【介入群 A】は、「利用した日が 2～4 日増えた」が 4.3%、「利用した日が 1 日増えた」が 2.2%であった。
- 【介入群 A】は、「行動変容が起きた」が 8.0%であった。

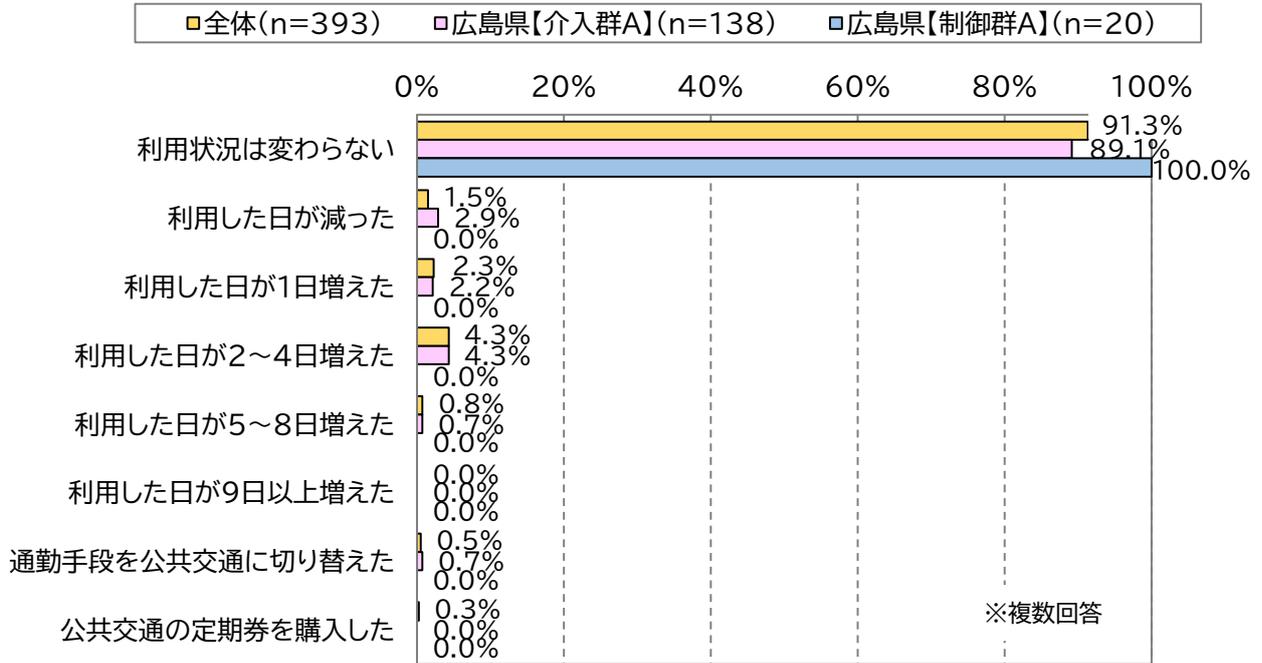


図 36 通勤時の公共交通利用状況の変化（広島県に居住する人）

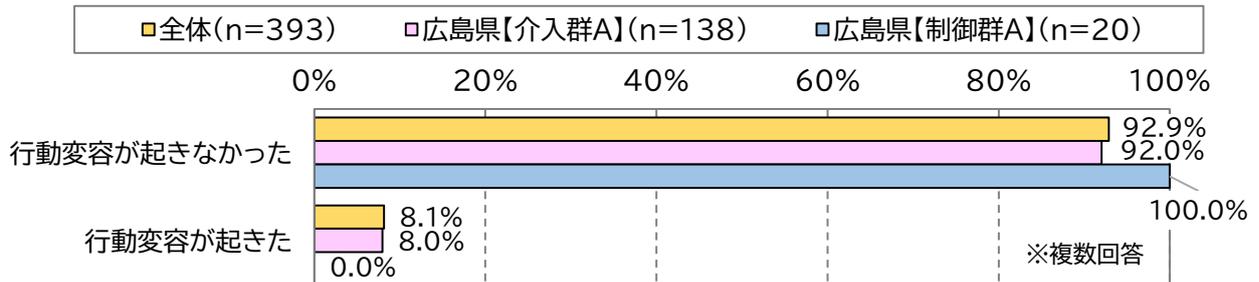


図 37 通勤時の公共交通利用状況の変化（広島県に居住する人）

- 公共交通の利用状況が減った又は変わらなかった理由は、【介入群 A】と【制御群 A】ともに「主に車やバイクなどで移動するから」が45%以上で最も高く、次いで「既に、利用を増やす余地がないほど公共交通を利用しているから」が約30%、「自転車や徒歩での移動で足りるから」が約20%となっている。
- 【介入群 A】と【制御群 A】の間に大きな違いは見られなかったが、「目的地に直接行ける公共交通がないから」や「身近に利用できる公共交通がないから」などの項目は、【介入群 A】より【制御群 A】の方が高い割合であった。

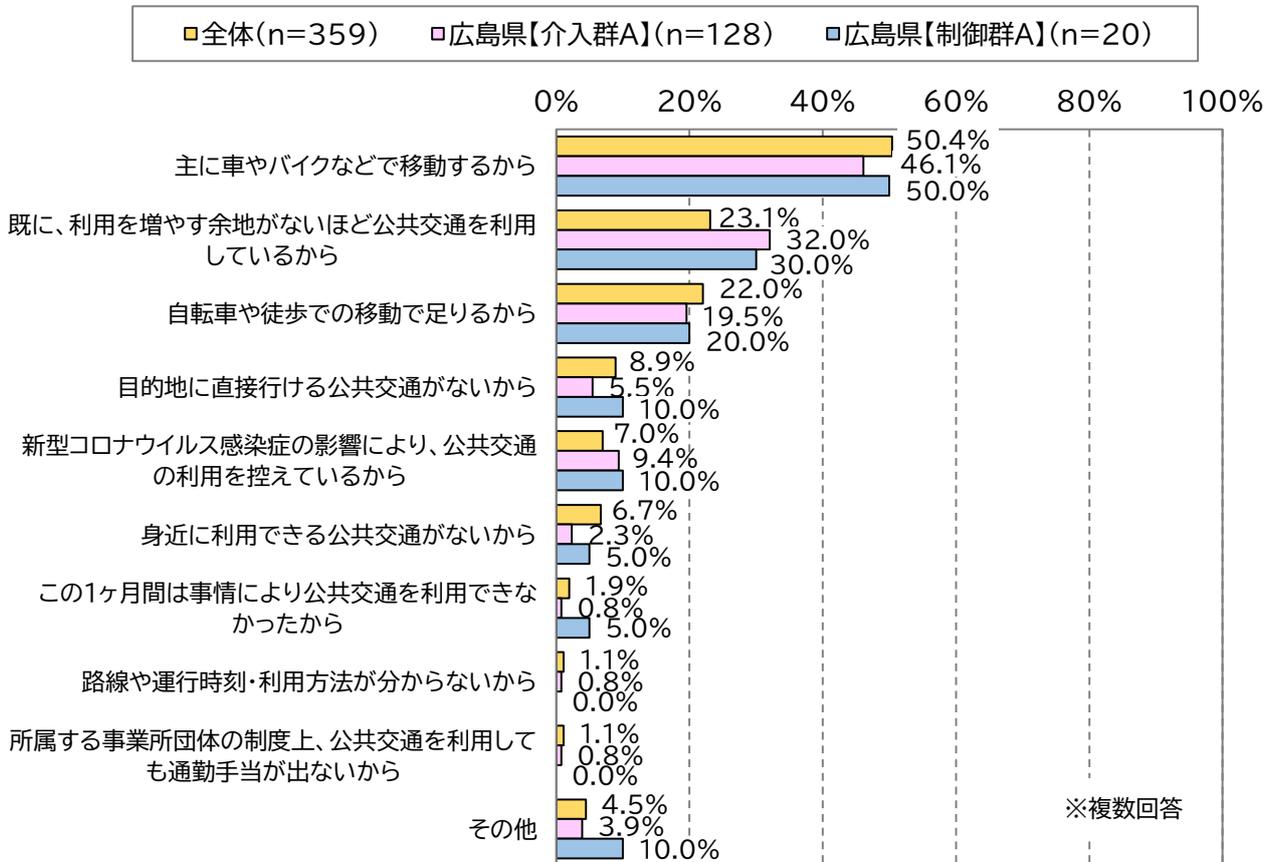


図 38 通勤時の公共交通利用状況が減った又は変わらなかった理由（広島県に居住する人）

< 島根県 >

- 【介入群 A】より【制御群 A】の回答者は、「利用した日が 2～4 日増えた」が 4.8% 高い割合であった。
- 【制御群 A】の方が「行動変容が起きた」の割合がやや高い。

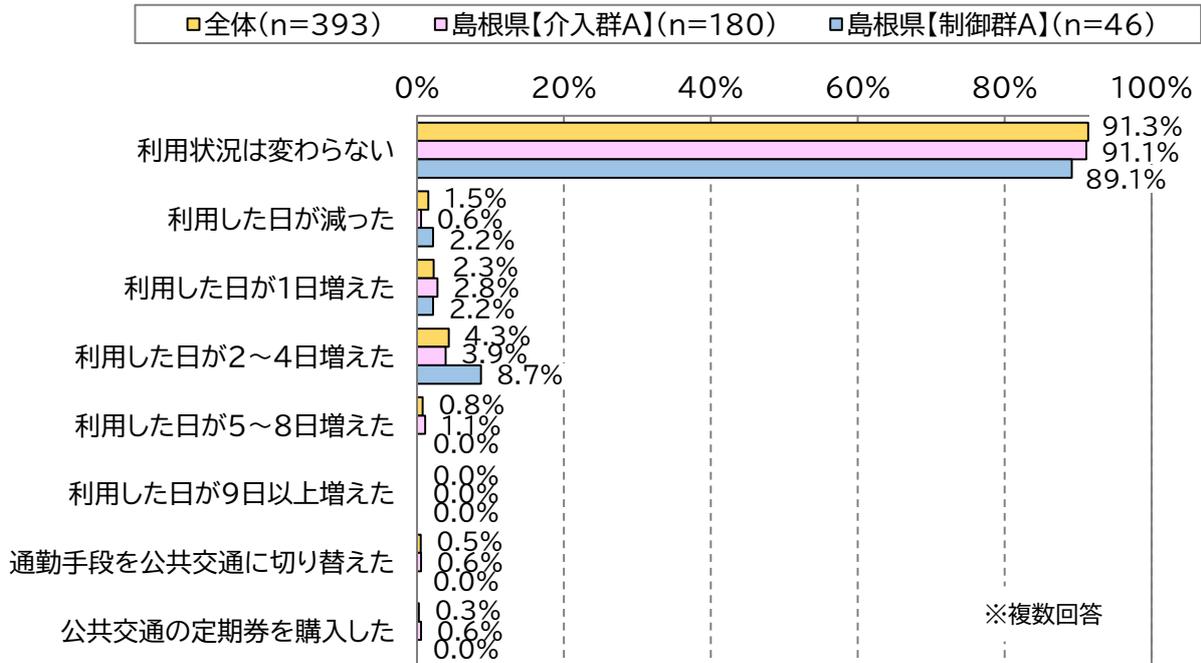


図 39 通勤時の公共交通利用状況の変化（島根県に居住する人）

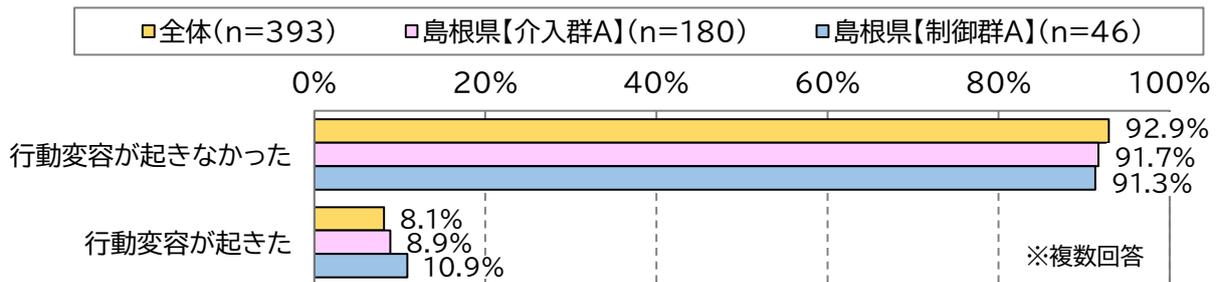


図 40 通勤時の公共交通利用状況の変化（島根県に居住する人）

- 公共交通の利用状況が減った又は変わらなかった理由は、「主に車やバイクなどで移動するから」が【介入群 A】は 47.2%であるのに対し、【制御群 A】は 70.7%となっている。
- 【介入群 A】は【制御群 A】より「既に、利用を増やす余地がないほど公共交通を利用している」が 15.3%高い割合である。
- 「目的地に直接行ける公共交通がないから」や「新型コロナウイルス感染症の影響により、公共交通の利用を控えているから」、「身近に利用できる公共交通がないから」などの項目は、【介入群 A】より【制御群 A】の方が高い割合であった。

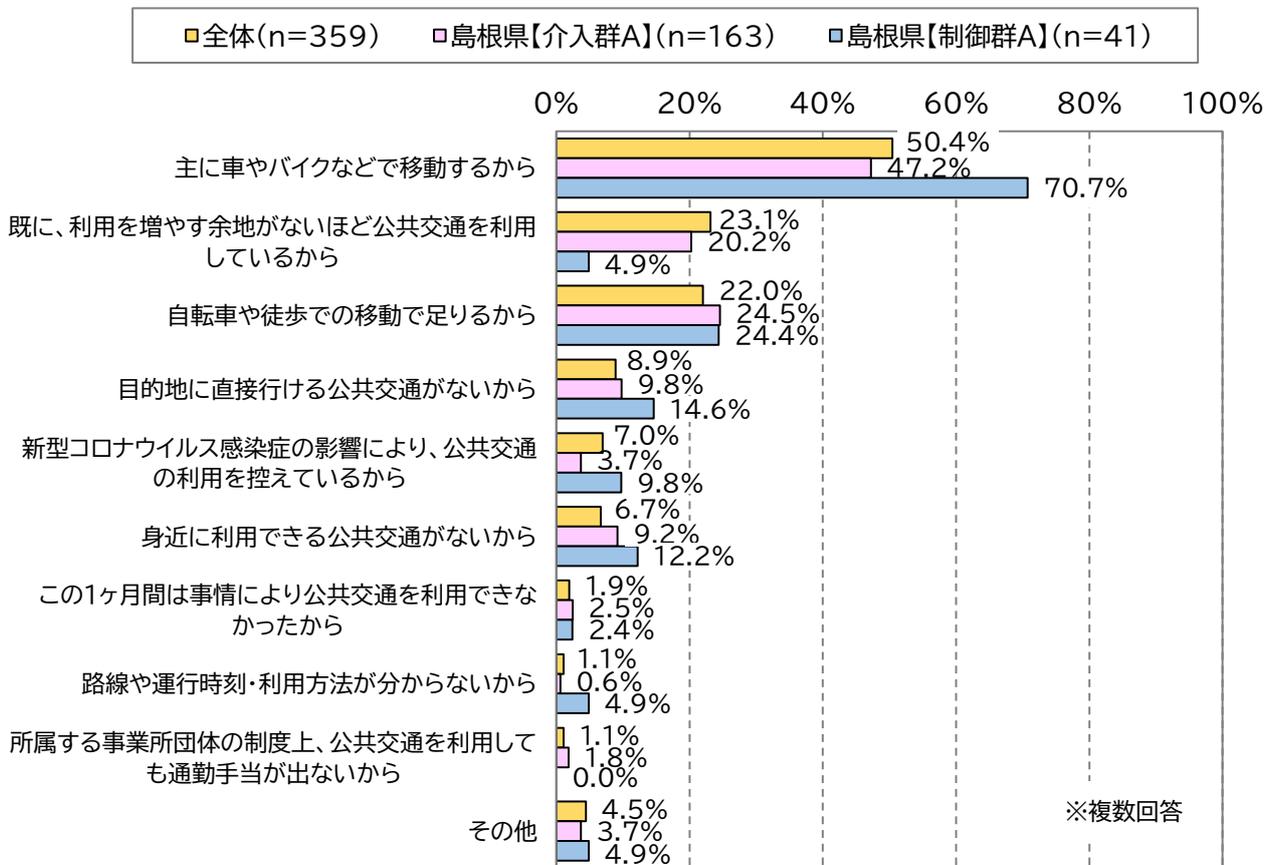


図 41 通勤時の公共交通利用状況が減った又は変わらなかった理由（島根県に居住する人）

② 通勤時の公共交通利用に対する態度変容効果（公共交通への興味・関心）

前回のアンケート調査に回答した後の、あなたの行動や考えにあてはまるものをお答えください。

<全体>

- 【介入群 A】の回答者は、「今後も休日に公共交通を利用し続けようと思った」が【制御群 A】の回答者と比較して 12.3% 高い割合であった。

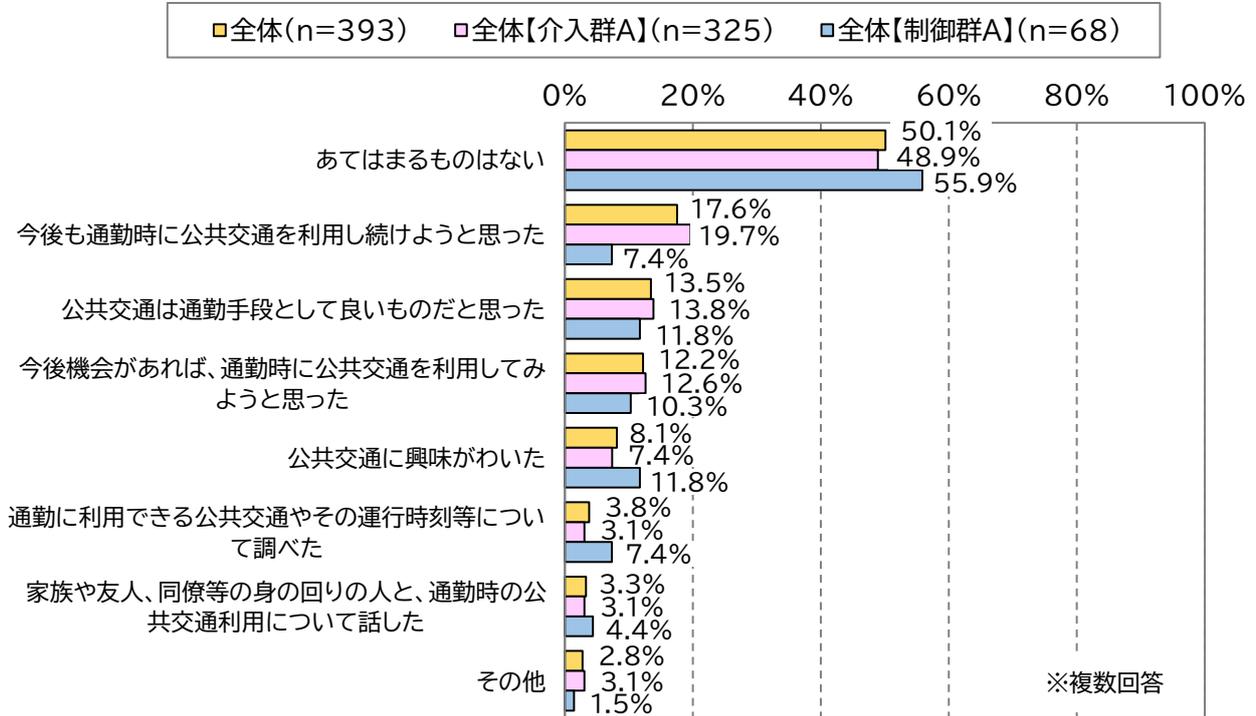


図 42 通勤時の公共交通に対する興味・関心

< 広島県 >

- 【介入群 A】の回答者は、「今後も休日に公共交通を利用し続けようと思った」が【制御群 A】の回答者と比較して 15.4% 高い割合であった。

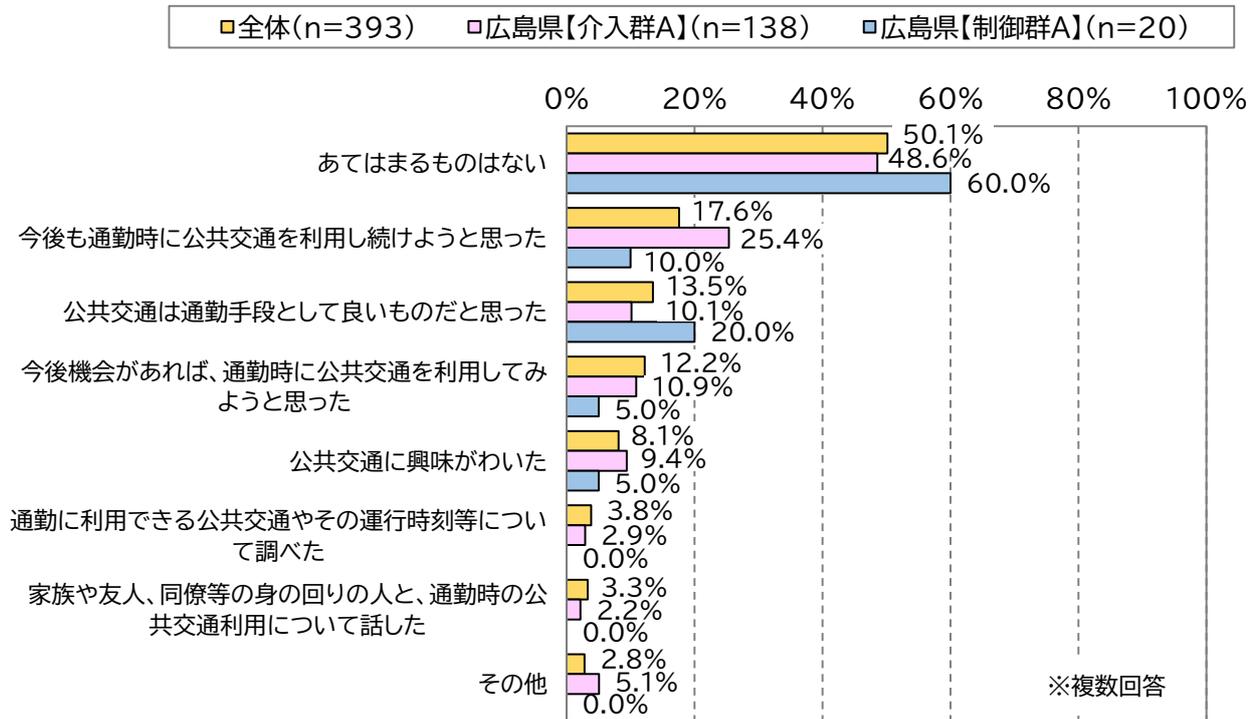


図 43 通勤時の公共交通に対する興味・関心（広島県に居住する人）

< 島根県 >

- 【介入群 A】の回答者は、「今後も休日に公共交通を利用し続けようと思った」が【制御群 A】の回答者と比較して 11.3% 高い割合であった。

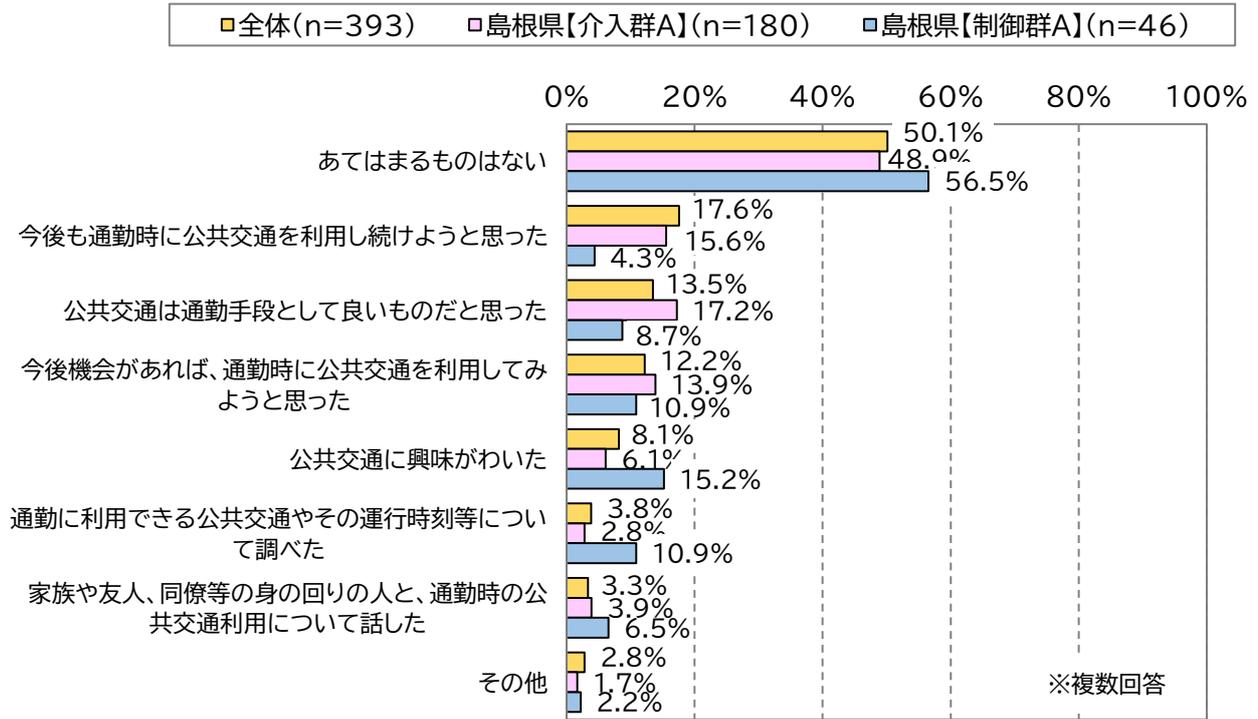


図 44 通勤時の公共交通に対する興味・関心（島根県に居住する人）

③ 休日の行動変容効果（公共交通の利用状況の変化）

前回アンケート調査前の約 1 カ月間と、前回アンケート調査後の約 1 カ月間を比較してください。

休日の公共交通利用状況に変化はありましたか

「利用状況は変わらない」「利用が減った」と回答された方におたずねします。

その理由として、当てはまるものをお答えください。

<全体>

- 【介入群 A】より【制御群 A】の回答者は「利用状況は変わらない」の割合が高い。
- 一方、【介入群 A】の回答者は、「利用した日が 1 日増えた」や「利用した日が 2～4 日増えた」が、【制御群 A】の回答者と比較して約 3～4% 高い結果となった。
- 【介入群 A】の方が「行動変容が起きた」の割合が 7.3% 高い。

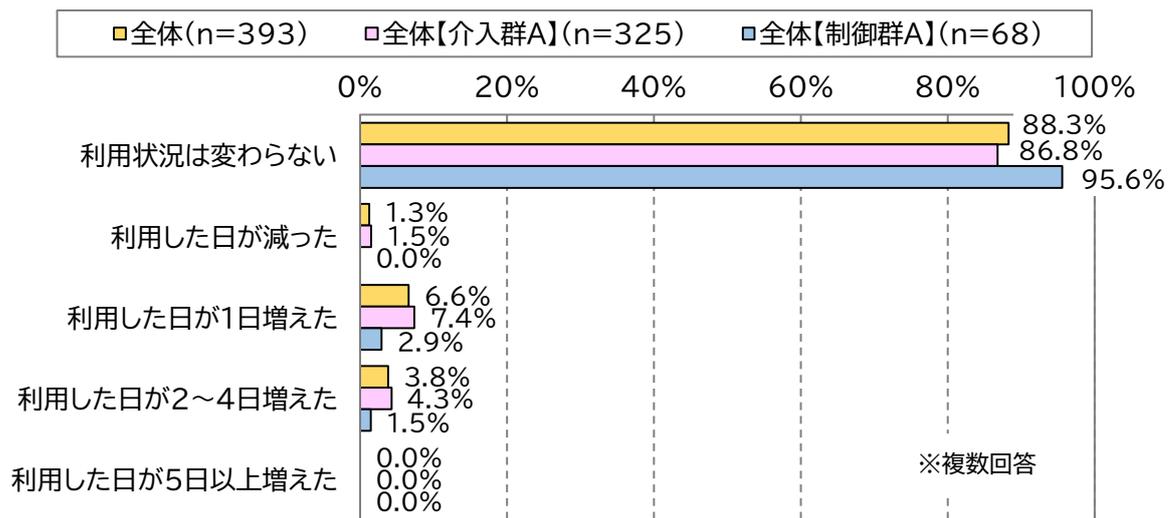


図 45 休日の公共交通利用状況の変化

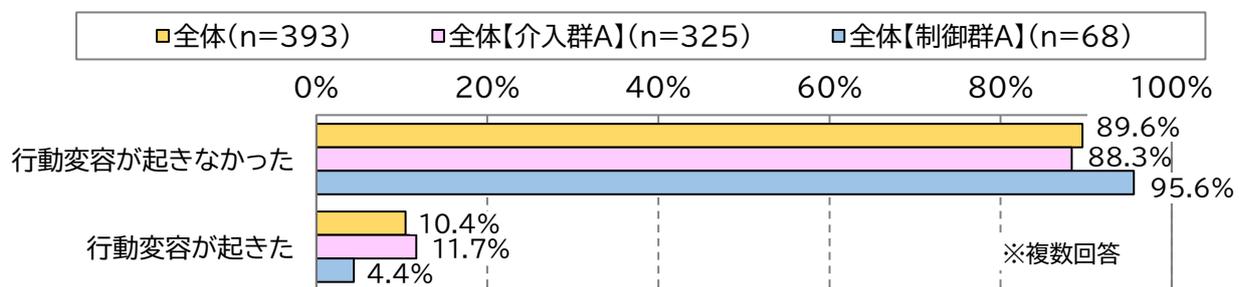


図 46 休日の公共交通利用状況の変化

- 公共交通の利用状況が減った又は変わらなかった理由は、「主に車やバイクなどで移動するから」が70%以上で最も高い割合である。
- 「既に、利用を増やす余地がないほど公共交通を利用しているから」は、【制御群 A】より【介入群 A】の方が8.2%高い割合となっている。
- 特に【介入群 A】では、「既に、利用を増やす余地がないほど公共交通を利用しているから」を理由としてあげる割合が【制御群 A】と比較して高い一方、【制御群 A】では、「主にクルマやバイクなどで移動するから」や「新型コロナウイルス感染症の影響により、公共交通の利用を控えているから」、「身近に利用できる公共交通がないから」などを理由としてあげる割合が、【介入群 A】と比較して高い傾向であった。

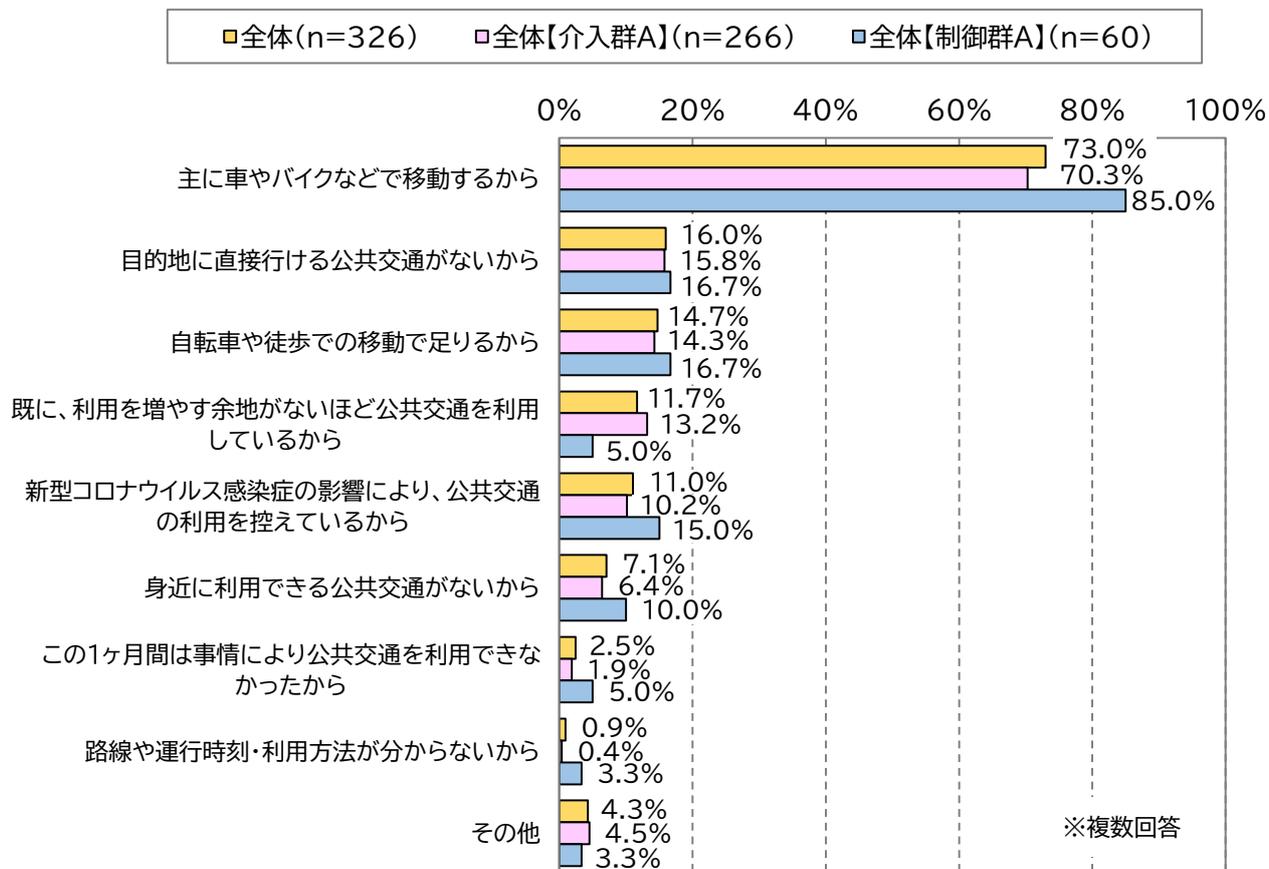


図 47 休日の公共交通利用状況が減った又は変わらなかった理由

< 広島県 >

- 【介入群 A】の回答者は、「利用した日が1日増えた」が10.1%であるのに対し、【制御群 A】の回答者は5.0%と、選択率に5.1%の差がある結果となった。
- 【介入群 A】の方が「行動変容が起きた」が3.0%高い割合である。

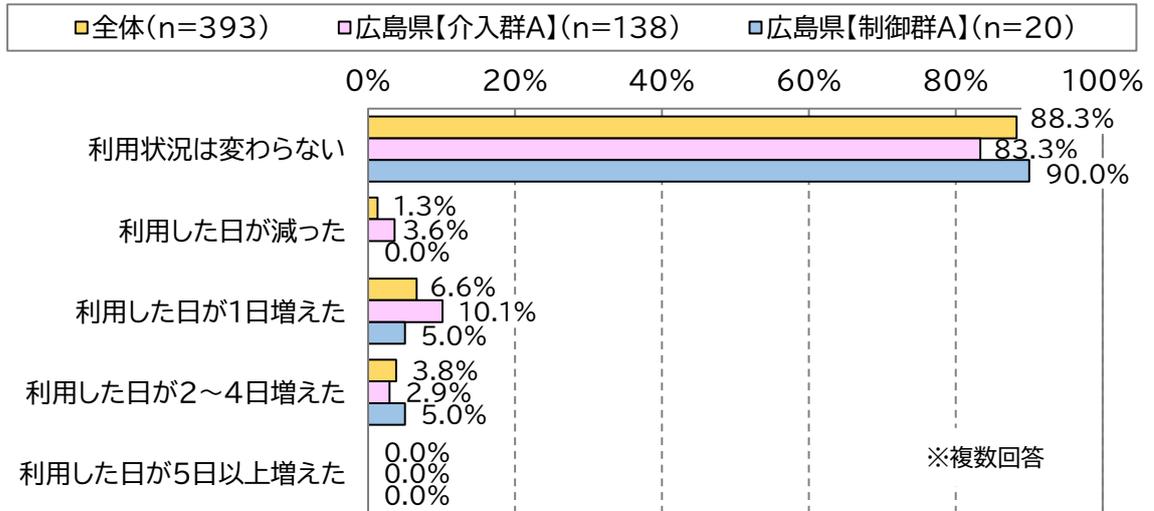


図 48 休日の公共交通利用状況の変化（広島県に居住する人）

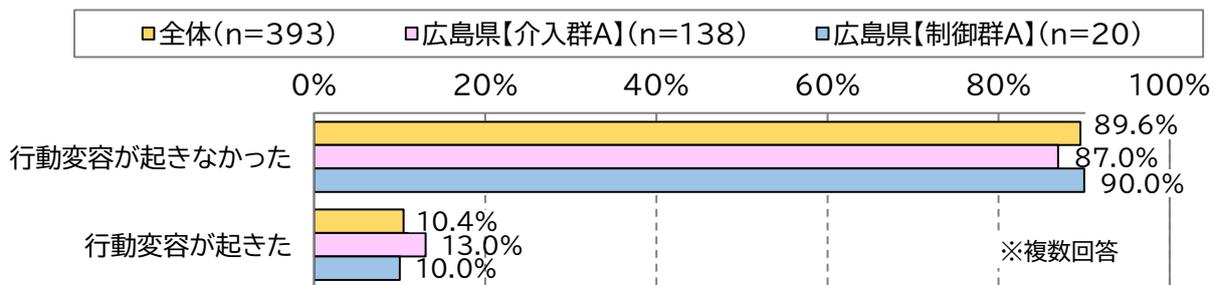


図 49 休日の公共交通利用状況の変化（広島県に居住する人）

- 公共交通の利用状況が減った又は変わらなかった理由は、「主に車やバイクなどで移動するから」が最も高い割合であり、【介入群 A】は 53.6%、【制御群 A】は 77.8%となっている。
- 「自転車や徒歩での移動で足りるから」や「既に、利用を増やす余地がないほど公共交通を利用しているから」は、【制御群 A】より【介入群 A】の方が 10%以上高い割合となっている。
- 「新型コロナウイルス感染症の影響により、公共交通の利用を控えているから」は、【介入群 A】より【制御群 A】の方が 11.4%高い割合であった。

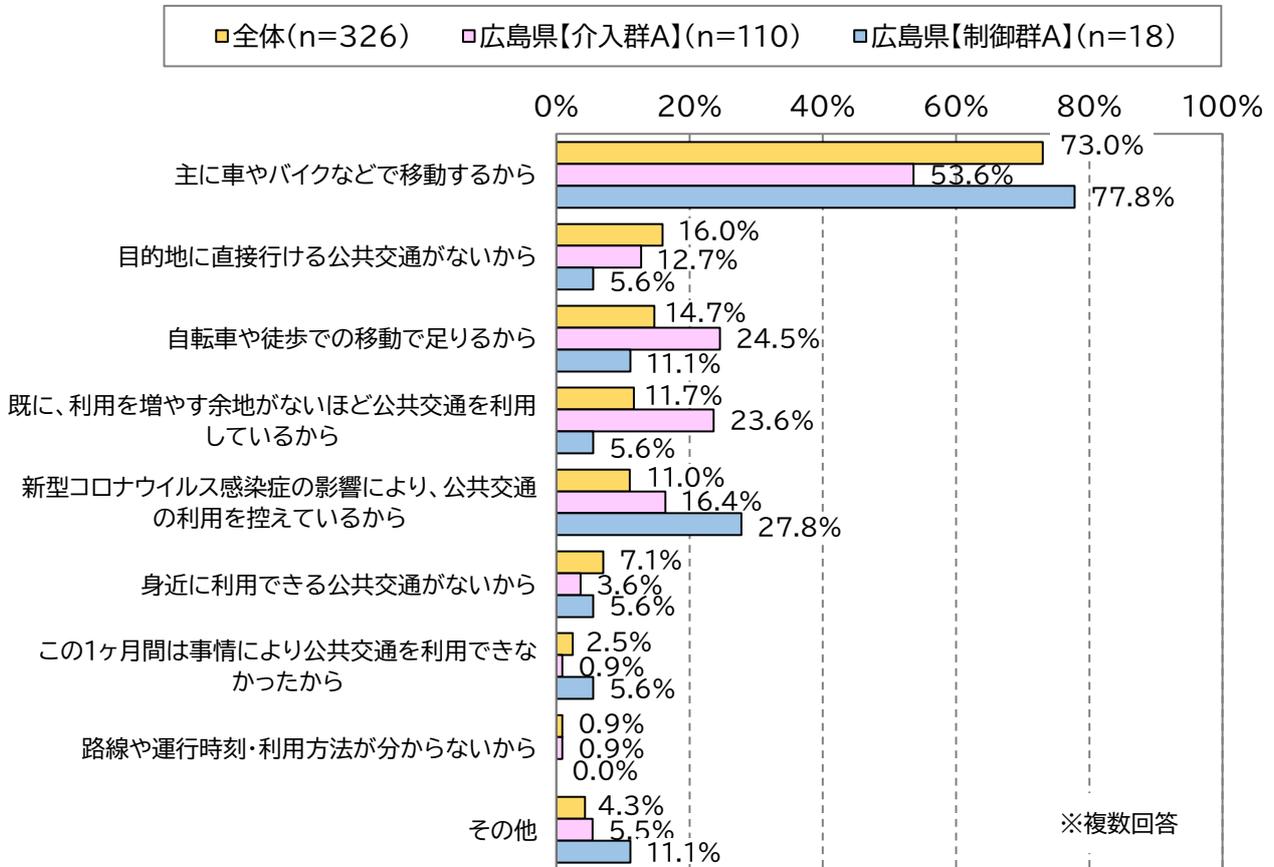


図 50 休日の公共交通利用状況が減った又は変わらなかった理由（広島県に居住する人）

< 島根県 >

- 【介入群 A】の回答者は、「利用した日が 1 日増えた」や「利用した日が 2～4 日増えた」が、【制御群 A】の回答者と比較して高い割合であった。
- 【介入群 A】は、【制御群 A】より「行動変容が起きた」の割合が 8.9% 高い。

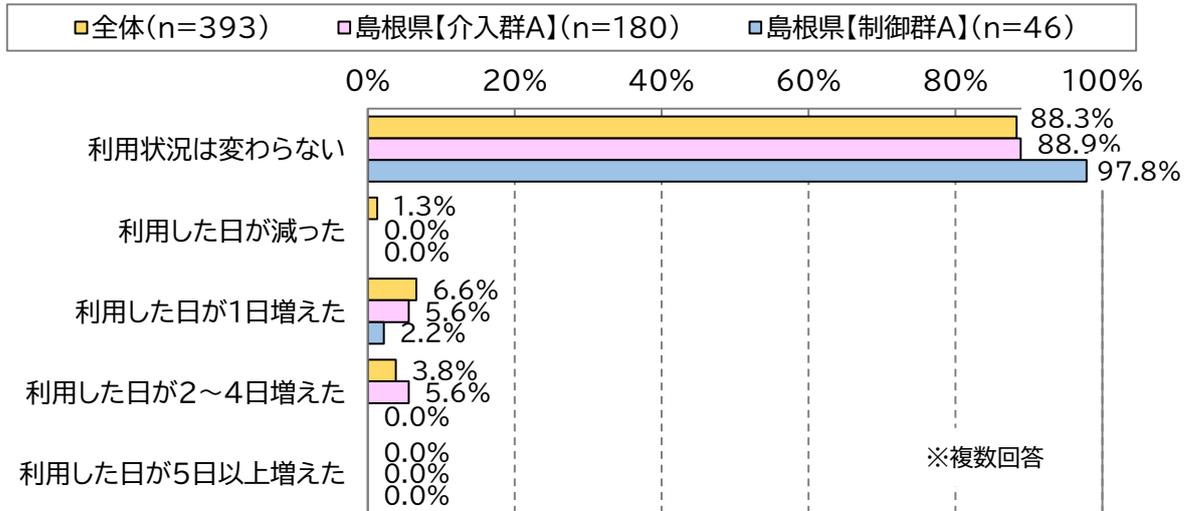


図 51 休日の公共交通利用状況の変化（島根県に居住する人）

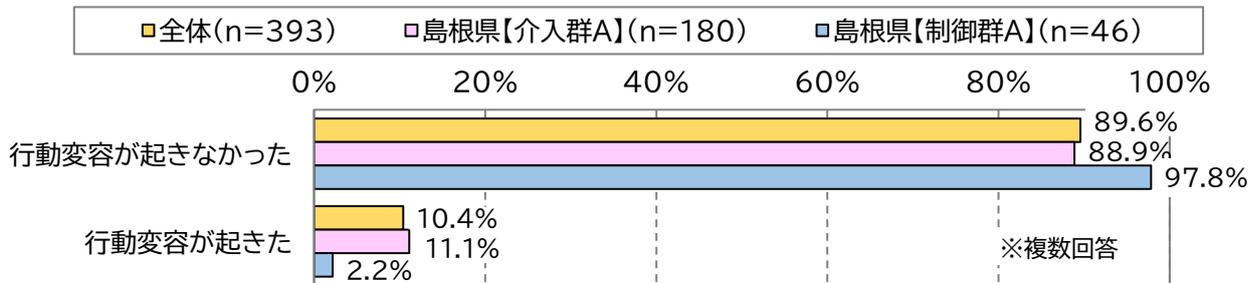


図 52 休日の公共交通利用状況の変化（島根県に居住する人）

- 公共交通の利用状況が減った又は変わらなかった理由は、【介入群 A】と【制御群 A】ともに「主に車やバイクなどで移動するから」が80%以上で最も高い。
- 「自転車や徒歩での移動で足りるから」は、【介入群 A】より【制御群 A】の方が10%以上高い割合となっている。

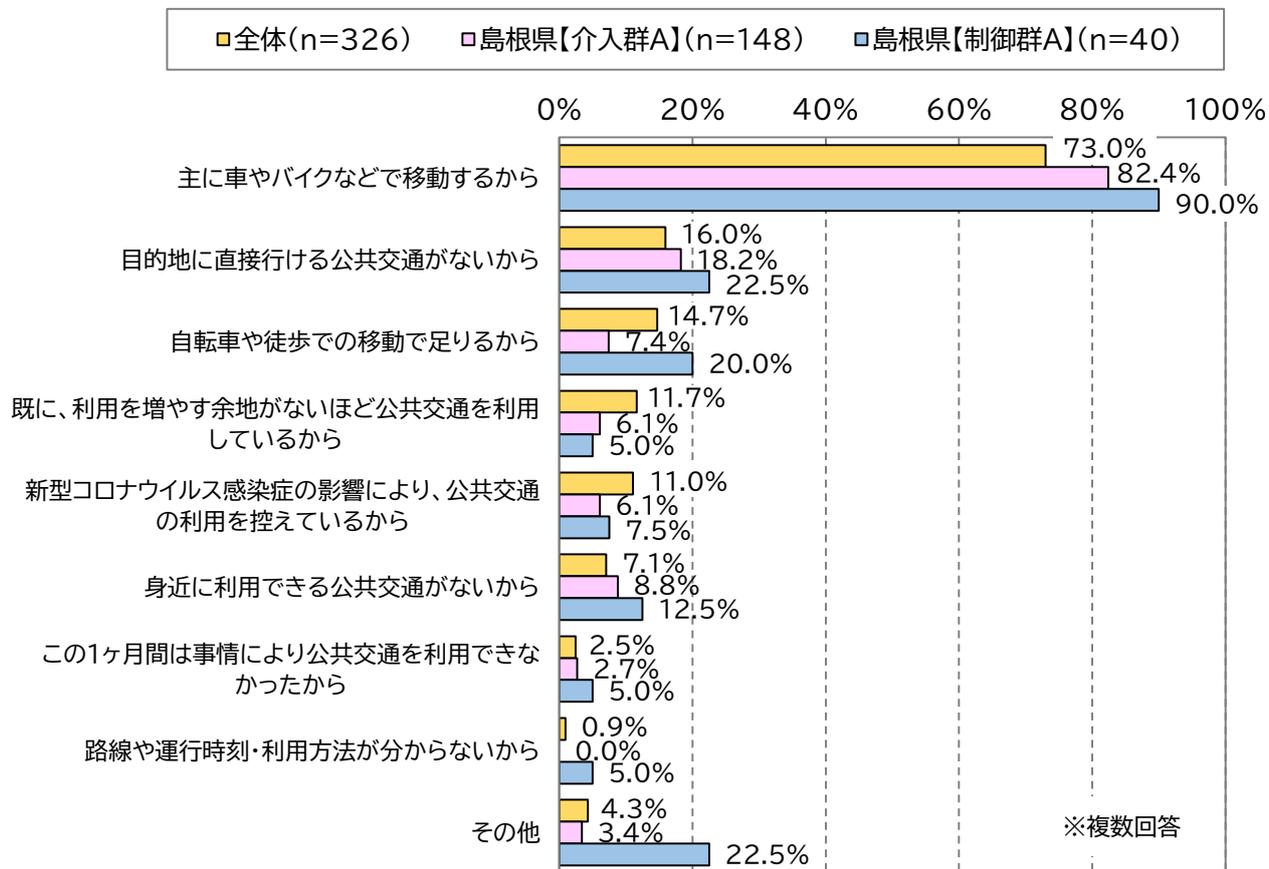


図 53 休日の公共交通利用状況が減った又は変わらなかった理由（島根県に居住する人）

④ 休日の公共交通利用に対する態度変容効果（公共交通への興味・関心）

前回のアンケート調査に回答した後の、あなたの行動や考えにあてはまるものをお答えください。

<全体>

- 【介入群 A】の回答者は、「公共交通は休日の移動手段として良いものと思った」や「今後も休日に公共交通を利用し続けようと思った」が【制御群 A】の回答者と比較してやや高い結果となった。

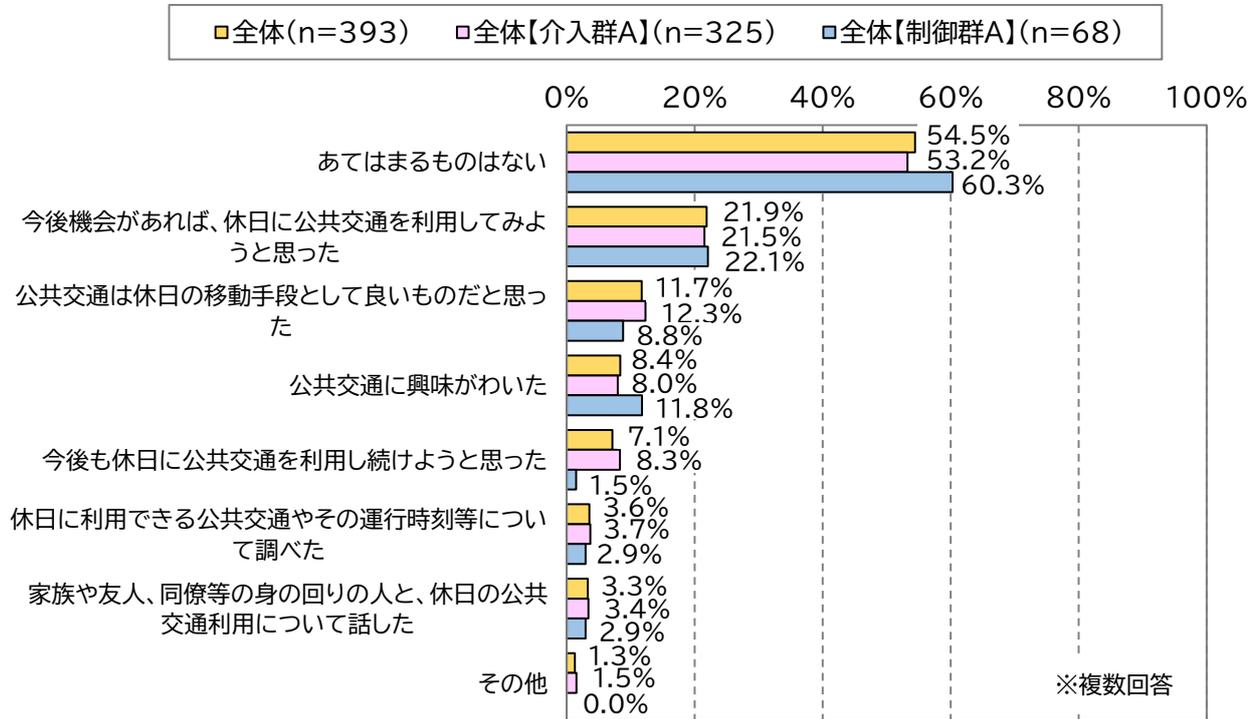


図 54 休日の公共交通に対する興味・関心

< 広島県 >

- 「公共交通は休日の移動手段として良いものと思った」や「公共交通に興味があった」、「今後も休日に公共交通を利用し続けようと思った」とった項目で、【制御群 A】より【介入群 A】の回答者の方が高い割合であった。

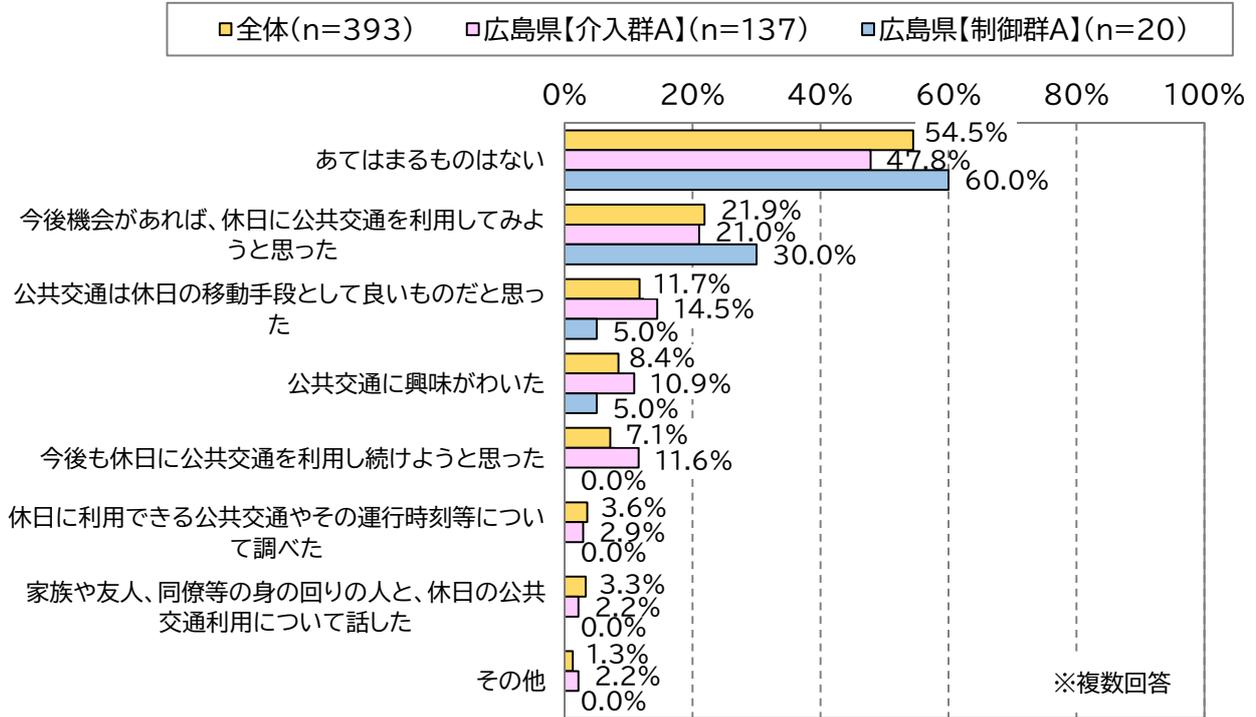


図 55 休日の公共交通に対する興味・関心（広島県に居住する人）

< 島根県 >

- 【介入群 A】より【制御群 A】の回答者は、「公共交通に興味があった」の割合が 9.6% 高い結果となった。
- その他の項目は、【制御群 A】よりナッジ情報を提示した【介入群 A】の回答者の方がやや高い割合であったが、大きな差は見られなかった

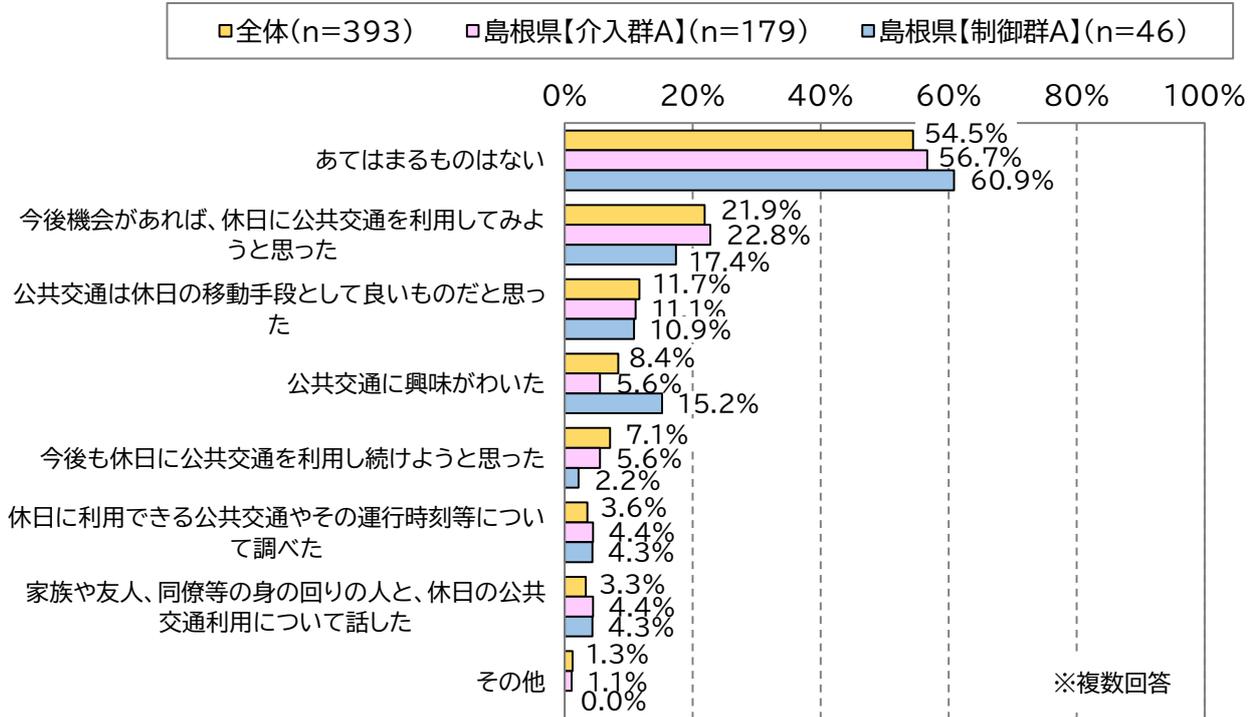


図 56 休日の公共交通に対する興味・関心（島根県に居住する人）

(3) 検証 3：公共交通利用に関する態度変容効果の検証（複数回行うことの効果を検証）

ここでは、追跡調査において公共交通利用促進策に関するカードを閲覧した【介入群 B】と、カードを閲覧していない【制御群 B】で、公共交通利用に対する態度変容効果（公共交通を利用しようと思うか、公共交通への興味・関心）を確認し、複数回カードを提示することによる効果を検証した。

【介入群 B】以下の情報を見て、あなたは今後、1 回でも公共交通を利用しよう、または現状より利用を増やそうと思いますか。

【制御群 B】ここまでのアンケートに回答して、あなたは今後、1 回でも公共交通を利用しよう、または現状より利用を増やそうと思いますか。

- 全体では【介入群 B】と【制御群 B】との間に、公共交通の利用意向について大きな差は見られない結果となった。
- 一方、居住地別では、広島県では【介入群 B】の方が【制御群 B】よりも「強くそう思う」、「そう思う」の割合が高い結果となった。

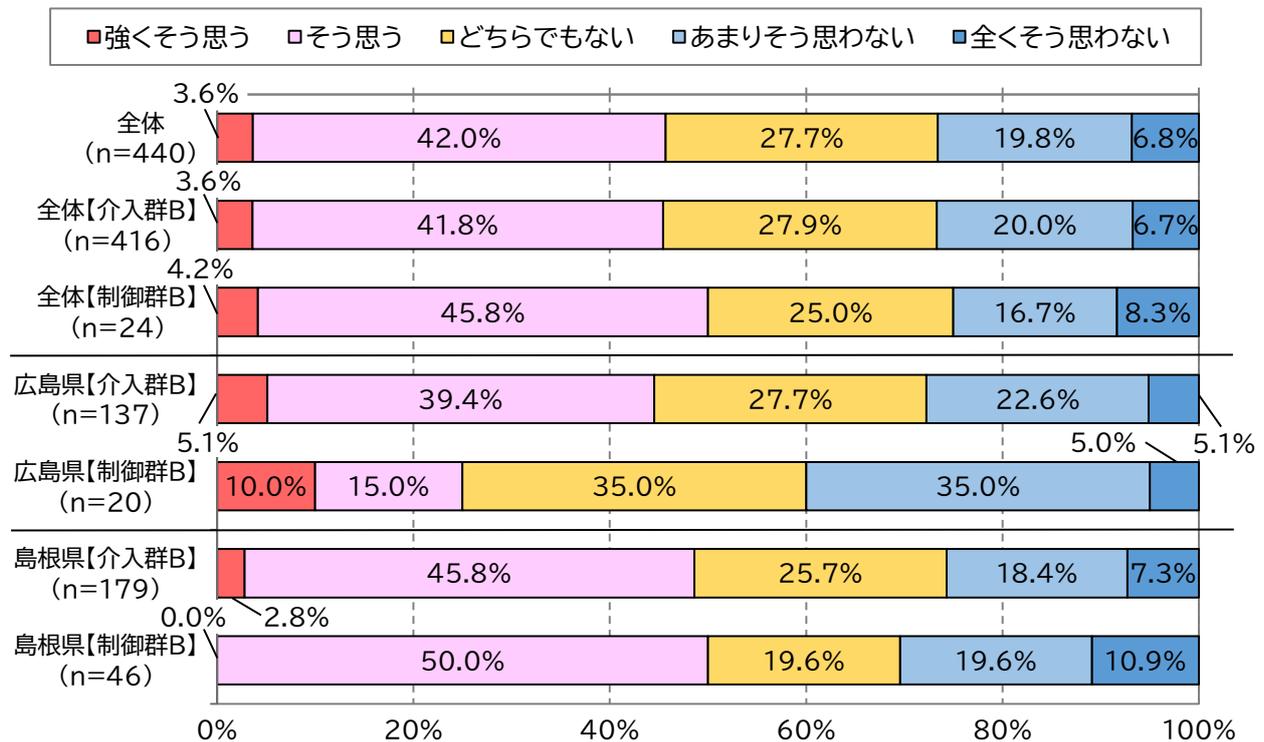


図 57 公共交通利用意向

さらに、1 回目調査の【介入群 A】・【制御群 A】、追跡調査の【介入群 B】・【制御群 B】において、公共交通利用
 に対する態度変容効果（公共交通を利用しようと思うか、公共交通への興味・関心）を確認した。

※【制御群 A】×【制御群 B】はサンプル数が少ないため留意が必要である。

<全体>

- 1 回目調査の【介入群 A】・【制御群 A】、追跡調査の【介入群 B】・【制御群 B】、それぞれの組み合わせで
 公共交通の利用意向に大きな差は見られなかった。
- この結果は、広島県、島根県においても同様であった。

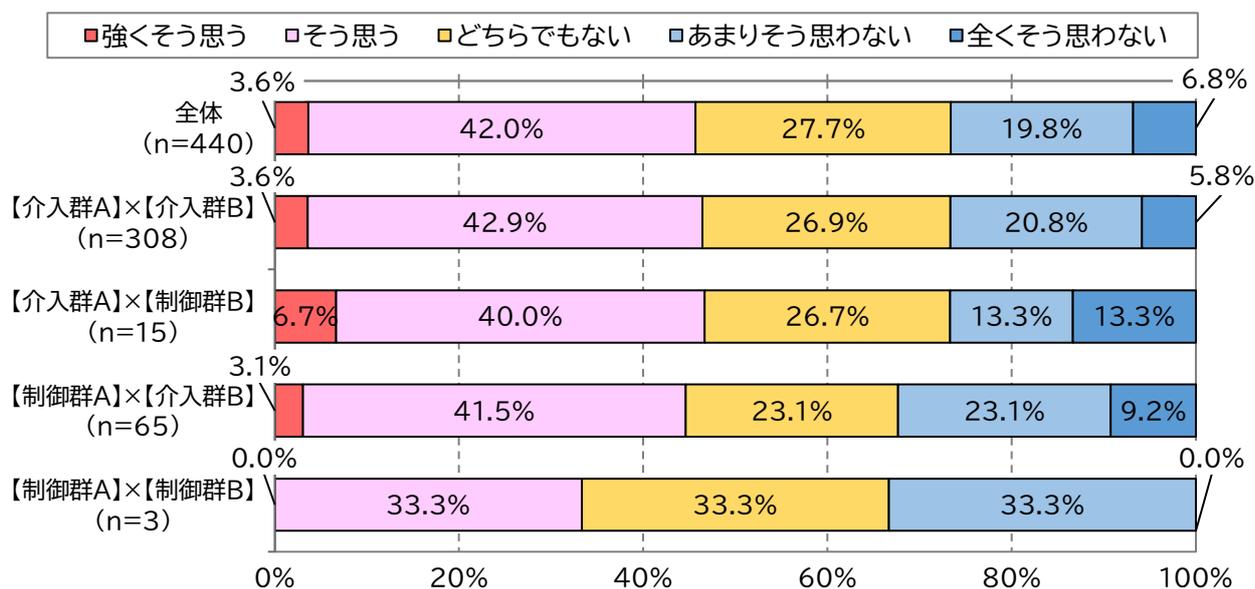


図 58 1 回目調査と追跡調査における態度変容

<広島県>

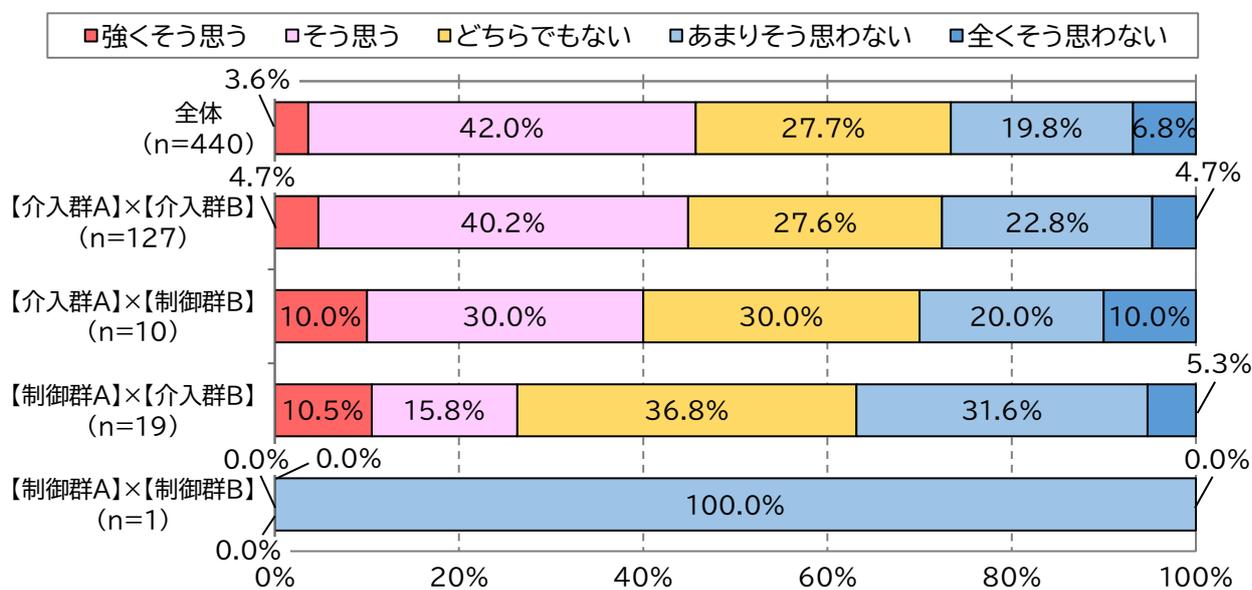


図 59 1 回目調査と追跡調査における態度変容（広島県に居住する人）

< 島根県 >

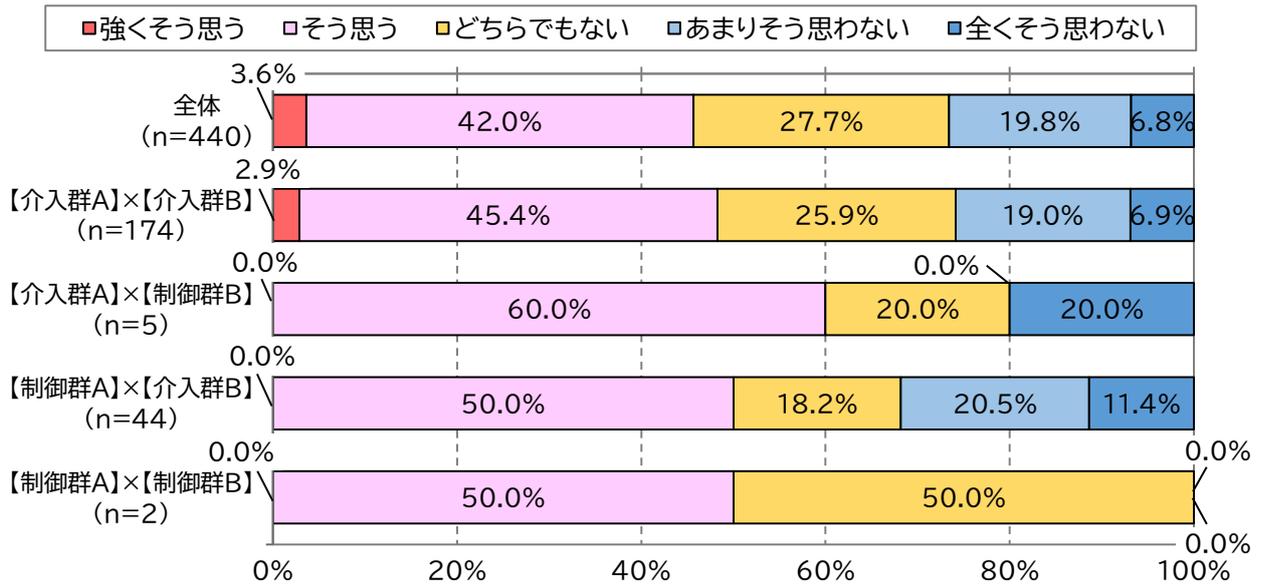


図 60 1 回目調査と追跡調査における態度変容（島根県に居住する人）

(4) 検証 4：アンケート回答率向上におけるナッジの効果検証

ここでは、1 回目調査において回答用 WEB ページ（アンケートへの協力を依頼する画面）にて、アンケートの回答を促す画像を閲覧した【介入群 C】と、画像を閲覧していない【制御群 C】で、アンケートの回答率を確認した。

この結果、アンケート画面への URL クリック数に対する回答率は、画像を閲覧した【介入群 C】と【制御群 C】それぞれ約 35% 前後であり、回答率に大きな差は見られなかった。

表 1 【介入群 C】・【制御群 C】のサンプル数

| | アンケート画面への URL クリック数 | 回答数 | 回答率 |
|---------|---------------------|-----|-------|
| 【介入群 C】 | 1,777 | 632 | 35.6% |
| 【制御群 C】 | 157 | 54 | 34.4% |

