

# COVID-19流行下の自発的な態度変容と実際の行動変容の関係性の分析

PB02

第18回日本モビリティ・マネジメント会議  
於:ライトキューブ宇都宮

石橋澄子(筑波大学大学院)・川合春平(筑波大学大学院)・谷口守(筑波大学)

## 1. 背景と目的

COVID-19流行下の  
交通行動変容

自発的な態度変容  
e.g., 感染しにくい手段を使いたい...

必然的な環境変化  
e.g., 外出自粛要請、テレワーク、...

MMなしでの実験のようなもの!

## 2. プロジェクト内容

- COVID-19流行下の交通手段選択の態度の変遷を追う  
...「交通手段選択で重視すること」を因子分析
- 実際の交通手段選択の変化への影響を明らかにする  
...利用有無についてロジスティック回帰分析(固定効果モデル)

表:使用したアンケート調査の概要

新型コロナ生活行動調査	
実施主体	国土交通省都市局都市計画課都市計画調査室
調査方法	モニター登録者を対象としたweb調査
分析対象	就労者のパネルサンプル N=1,377
調査内容	1日の中の15分ごとの生活行動・交通手段選択で重視すること 等

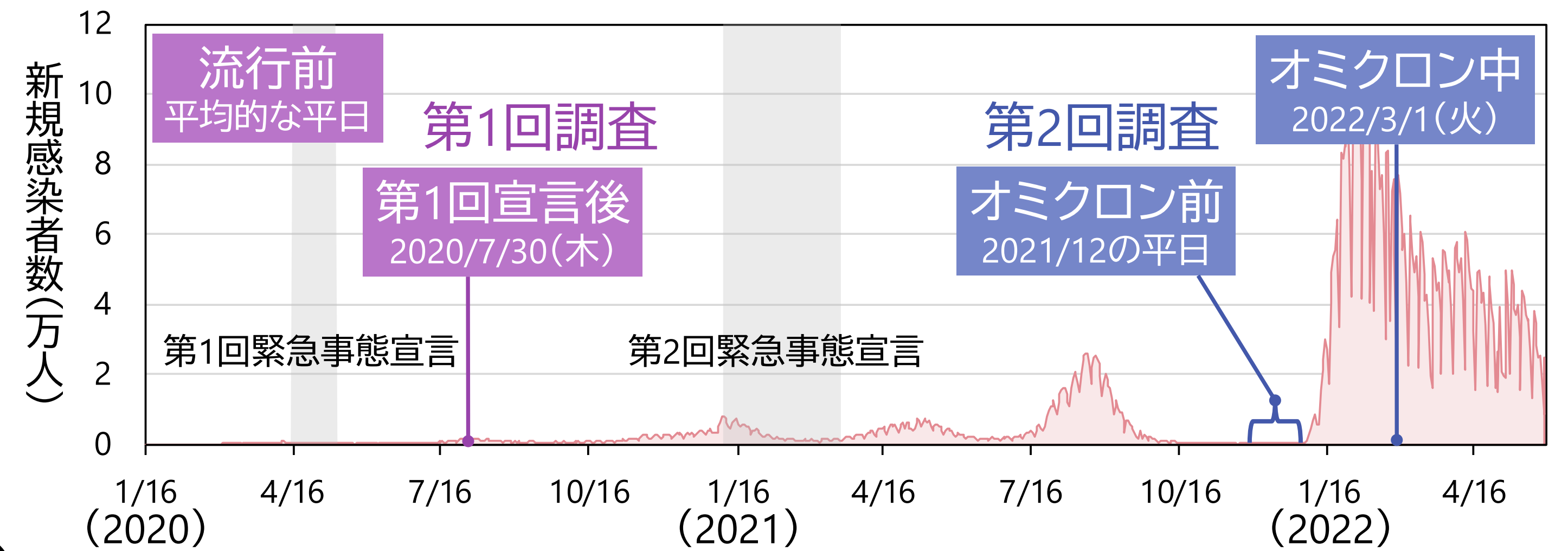


図:COVID-19の新規感染者数の推移と調査対象日

## 3. COVID-19流行下の交通手段選択の態度

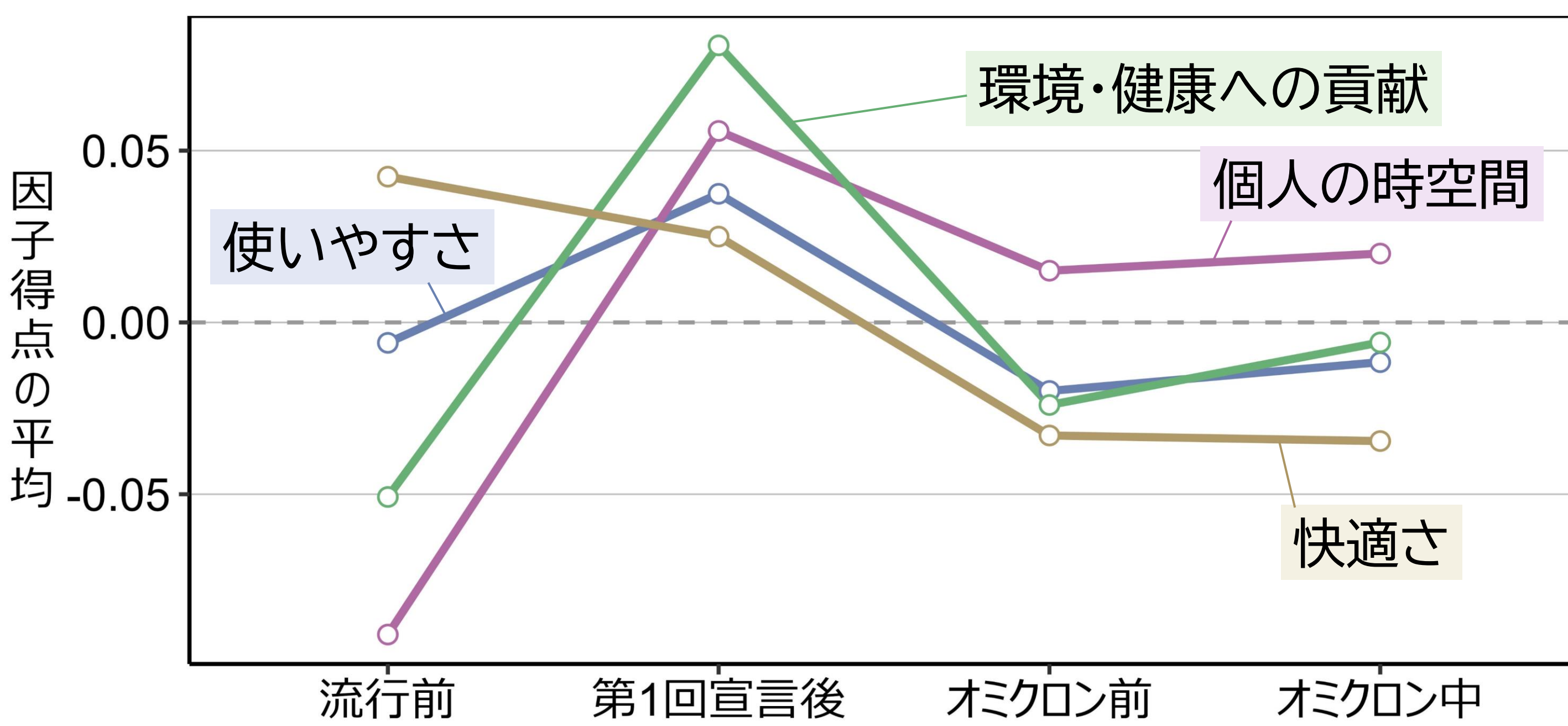


図:COVID-19流行下における交通手段選択の態度の因子得点の推移

- 「個人の時空間」に対する重視度が大幅に上がった  
⇒オミクロン前・中でも高い水準をキープ
- 「使いやすさ」「快適さ」の相対的な重視度が下がった
- 「環境・健康への貢献」は一時重視度が高まったがその後低下

表:交通手段選択で重視することに関する因子分析の結果

重視項目	因子名称			
	使いやすさ	個人の時空間	環境・健康への貢献	快適さ
所要時間の短さ	0.848	0.050	-0.034	0.011
時間予測可能性	0.774	0.014	0.061	0.086
交通費の安さ	0.656	-0.060	0.061	0.139
交通事故心配少なさ	0.472	0.114	0.415	-0.030
プライバシー	0.027	0.868	0.034	-0.025
利用の楽しさ	-0.052	0.659	0.121	0.118
快適さ	0.364	0.447	-0.048	0.207
三密回避	0.240	0.418	0.119	-0.068
環境に良いこと	-0.045	0.007	0.851	0.035
健康に良いこと	0.056	0.031	0.824	0.000
乗換・乗継しやすさ	0.163	-0.067	0.068	0.780
肉体的負担の少なさ	0.117	0.310	-0.078	0.527
移動時間活用	-0.151	0.289	0.155	0.497
回転後の因子負荷量	2.233	1.767	1.651	1.223
寄与率	0.172	0.136	0.127	0.094
累積寄与率	0.172	0.308	0.435	0.529

## 4. 実際の交通手段選択

### 手段選択の態度変容の影響

- 「個人の時空間」の重視度↑  
⇒自動車の利用確率↑
- 「使いやすさ」の重視度↓  
⇒公共交通の利用確率↓
- 「環境や健康への貢献」「快適さ」  
⇒手段選択に影響を与えない

### その他の要因の影響

- テレワークへの転換で全手段↓  
& 最も大きな影響力をもつ
- 態度変容に関わらず第1回宣言後には  
公共交通↓ & 自動車・徒歩自転車↑
- オミクロン前・中も徒歩自転車↑  
:住まい周りの生活圏へ?

手段選択の態度

時点  
他の手段の利用

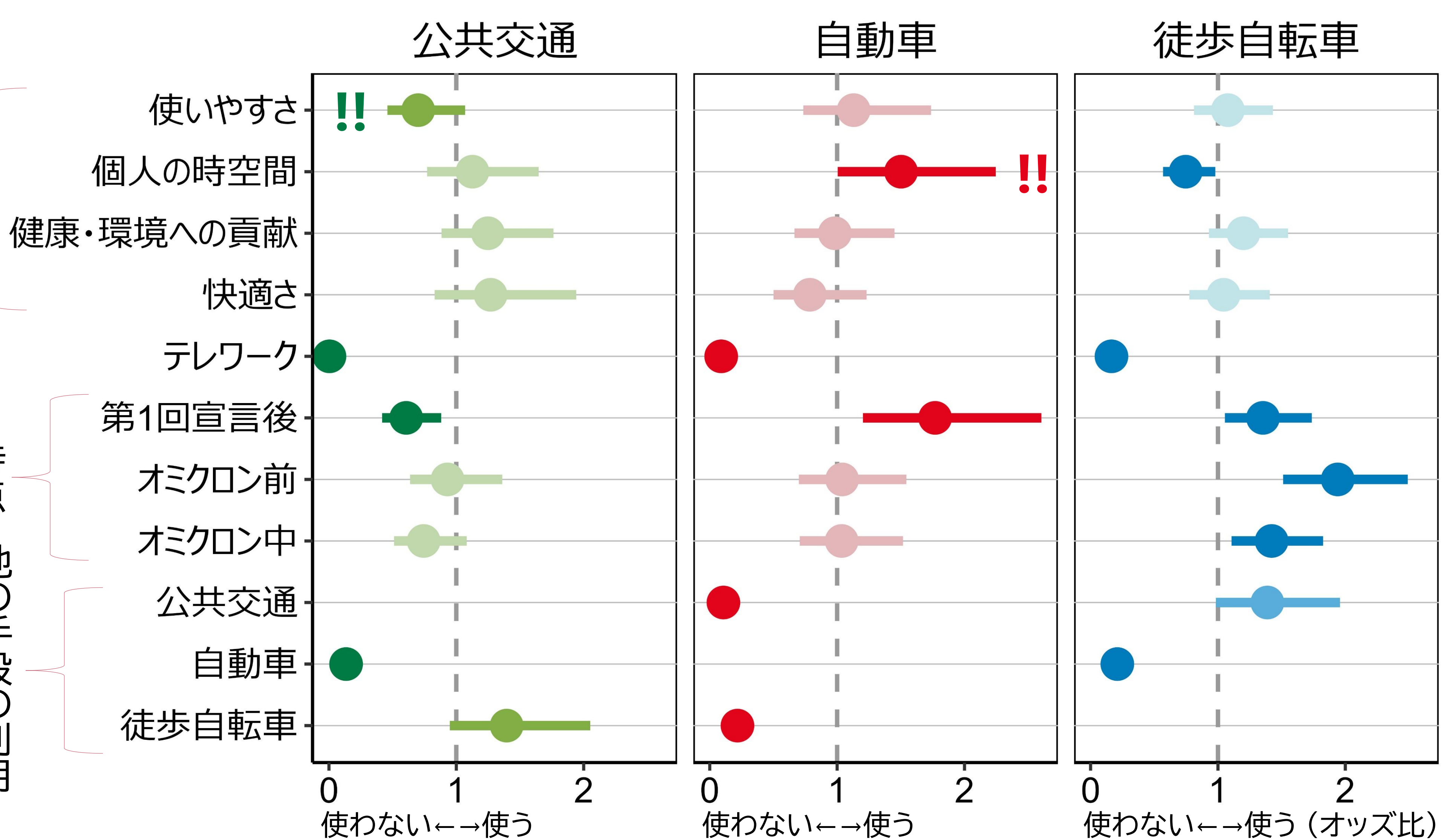


図:交通手段選択の変化に影響を与えた要因の分析結果(オッズ比の推定値と95%信頼区間)

## 5. 成果と結論

- COVID-19流行下には自発的な態度変容が起こっていた
- 「個人の時空間」「使いやすさ」重視は自動車依存の可能性
- 自発的な「環境や健康への貢献」を重視する態度変容は公共交通や徒歩自転車への転換につながっていなかった

★ 公共交通・徒歩自転車利用の環境や健康への効果を正しく伝え、動機づけるコミュニケーションが重要

★ 合わせて公共交通そのものの使いやすさを高め、個人の時空間を確保できる環境を作ることが重要