

報告3)

広報効果の検証

第16回 大型車通行適正化に向けた関東地域連絡協議会

令和5年2月2日(木)

<目次>

- 1. 広報効果の検証内容
- 2-1. 荷主へのアンケート調査概要
- 2-2. 荷主へのアンケート調査結果
- 3-1. 運送事業者へのアンケート調査概要
- 3-2. 運送事業者へのアンケート調査結果
- 4-1. クレーンオペレータへのアンケート調査概要
- 4-2. クレーンオペレータへのアンケート調査による調査結果
- 5-1. 広報イベント来場者へのアンケート調査結果
- 5-2. 広報イベント来場者へのアンケート調査による調査結果
- 6-1. ラジオCM聴取者へのWebアンケート調査結果
- 6-2. ラジオCM聴取者へのWebアンケート調査による調査結果
- 7-1. 連絡協議会HPアクセス数
- 7-2. 連絡協議会HPアクセス数の調査結果
- 8-1. 特車総合ツイッターアクセス数
- 8-2. 特車総合ツイッターアクセス数の調査結果

1. 広報効果の検証内容

広報効果の検証は、啓発対象者としている「荷主・発注者」、「運送事業者等（クレーンオペレータ）」、「社会一般」に対して行うこととする。効果の検証にあたり、今年度実施した各アンケート及び啓発対象を下図に示す。

啓発対象者	荷主・発注者	運送事業者等	社会一般
アンケート調査 による評価	2-1~2. 荷主アンケート調査	3-1~2. 運送事業者 アンケート調査 4-1~2. クレーンオペレータ アンケート調査	5-1~2. 広報イベント アンケート調査
	6-1~2. ラジオ広報Webアンケート調査		
アクセス数 による評価	7-1~2. 連絡協議会HPアクセス数(分析)		
	8-1~2. 特車総合ツイッターアクセス数(分析)		

2-1. 荷主へのアンケート調査概要

運送事業者からは荷主への啓発も強化してほしいとの要望があり、大型車両の通行適正化の実現には荷主の理解・協力が必須であることから、毎年荷主に対する特車制度の啓発活動とあわせて、特車制度に関する認知度を調査している。

今年度も引き続き「建設・建築業界」及び「産業廃棄物関連業界」を対象として啓発活動及びアンケート調査を実施した。

今年度は、啓発活動で使用した特車制度に関する説明会参加または説明資料の確認状況別にアンケート調査を行い、啓発活動の効果検証も実施した。

荷主アンケート調査概要

■アンケート実施期間:令和4年10月13日～11月30日

■アンケート対象者:【建設・建築業界】

(一社)東京建設業協会、(一社)神奈川県建設業協会、
(一社)千葉県建設業協会、(一社)埼玉県建設業協会、

【産業廃棄物関連業界】

(一社)東京都産業資源循環協会、(一社)東京建物解体協会

■アンケート実施方法:事務局を通じて、会員事業者へアンケートを依頼。

Webアンケート形式で実施。

■アンケート回答者数:82名

⇒詳細な集計結果は資料3-1参照

2-2. 荷主へのアンケート調査結果

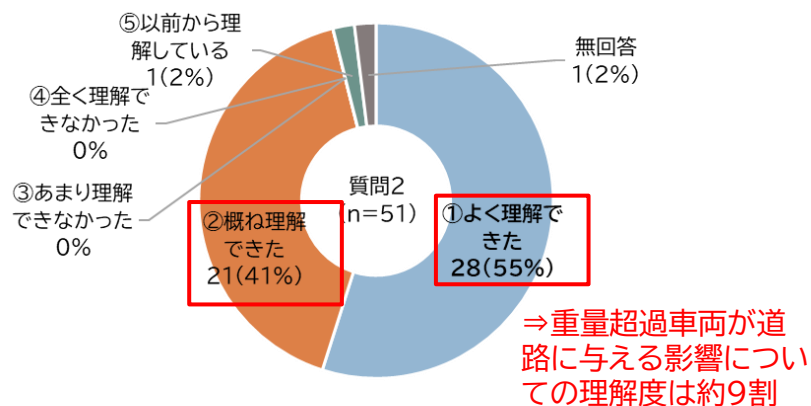
説明会等の効果検証

説明会参加者または説明資料確認者の
「重量超過車両が道路に与える影響」の理解度は9割以上。

違法な重量超過車両が道路に影響を与えることについての理解度/認知度は、説明会参加者または説明資料確認者が約96%であり、説明会不参加かつ説明資料未確認者の認知度約52%に比べて非常に高かった。

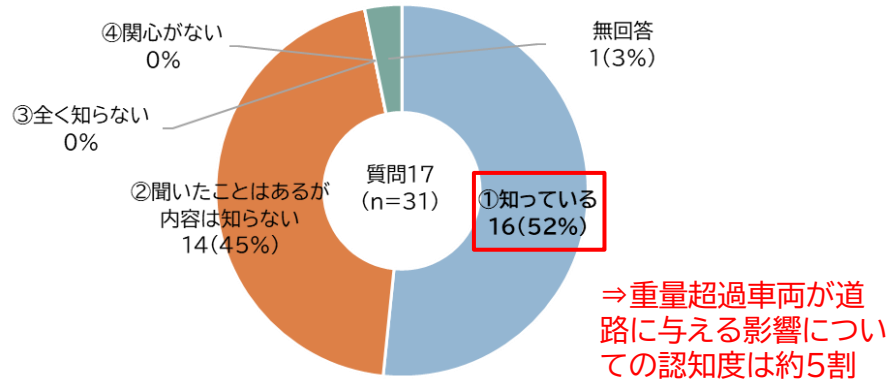
説明会参加者または説明資料確認者への設問

【質問2】違法に重量オーバーした大型車両の走行が道路(橋)の劣化に対して大きな影響を与えることについて、ご理解いただけましたか？



説明会不参加かつ説明資料未確認者への設問

【質問17】違法に重量オーバーした大型車両の走行が道路(橋)の劣化に対して大きな影響を与えることをご存知ですか？



説明会参加や説明資料の確認によって理解度が大幅に上昇するため、説明会の開催や説明資料の配布等による継続的な啓発活動が必要。

2-2. 荷主へのアンケート調査結果

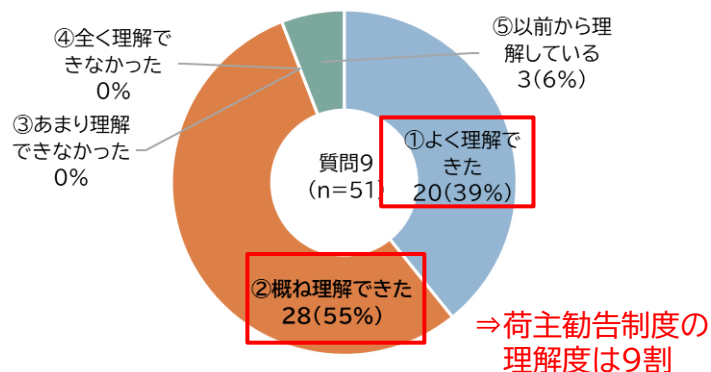
説明会等の効果検証

説明会参加者または説明資料確認者は「荷主勧告制度」の理解度も9割以上。

荷主勧告制度についての理解度/認知度も、説明会参加者または説明資料確認者が約96%と、説明会不参加かつ説明資料未確認者の認知度約19%に比べて非常に高かった。

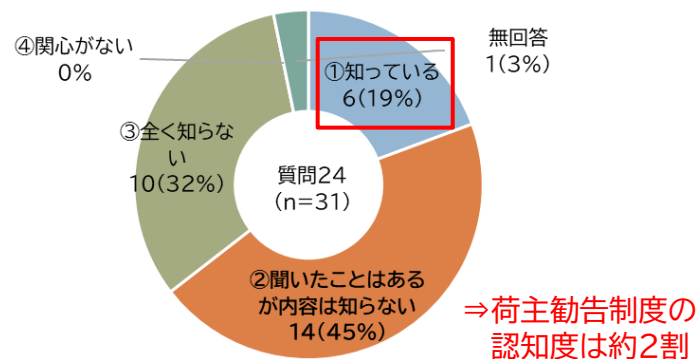
説明会参加者または説明資料確認者への設問

【質問9】運送事業者の違反に対して、場合によっては荷主責任が問われる荷主勧告制度についてご理解いただけましたか？



説明会不参加かつ説明資料未確認者への設問

【質問24】運送事業者の違反に対して、場合によっては荷主責任が問われる荷主勧告制度の内容をご存知ですか？



荷主勧告制度に対する理解を広げていくためにも、説明会の開催や説明資料の配布等による継続的な啓発活動が必要。

2-2. 荷主へのアンケート調査結果

荷主の認知度に関する深掘調査結果

説明会不参加かつ説明資料未確認者における「道路の老朽化問題」に関する認知度は、約5割に留まる。

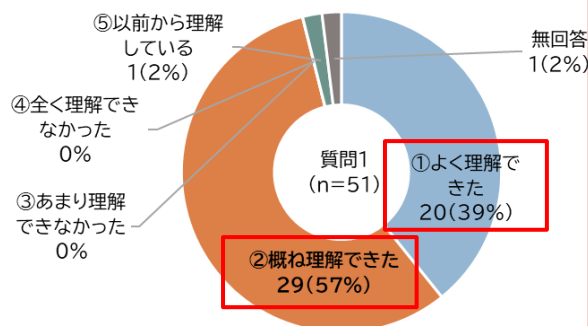
道路の老朽化に関する認知度は、荷主(説明資料未確認者)が約5割であり、社会一般の認知度約7割よりも低かった。重量超過車両が道路に影響に与える影響についても同様の傾向であった。

説明会参加者または説明資料確認者への設問

説明会不参加かつ説明資料未確認者への設問

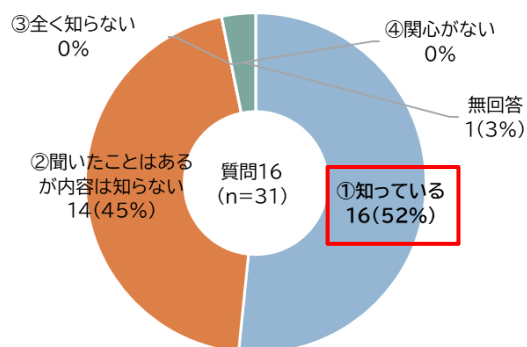
【参考】R4ラジオCM聴取者へのアンケート結果
(社会一般)

【質問1】道路が老朽化している現状について、ご理解いただけましたか？



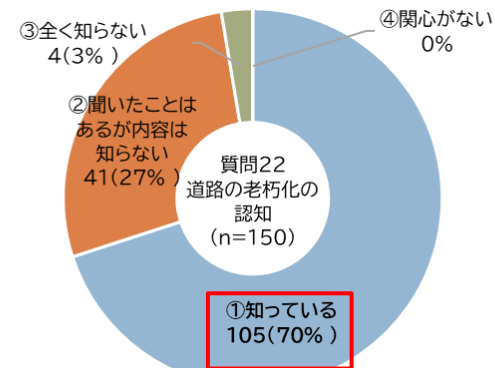
⇒道路の老朽化問題理解度は約9割

【質問16】全国で道路(橋等)が老朽化している問題をご存知ですか？



⇒道路の老朽化問題認知度は約5割

【質問22】全国で道路(橋)などが老朽化している問題をご存知ですか？



⇒道路の老朽化問題認知度は約7割

荷主に対する継続的な啓発活動が必要。

2-2. 荷主へのアンケート調査結果

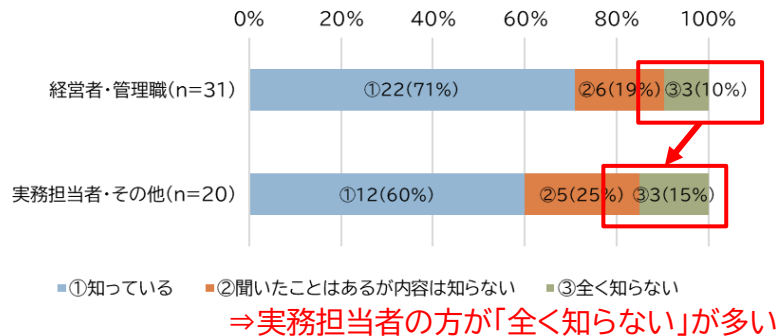
荷主の認知度に関する深掘調査結果

「特車制度の遵守に向けた課題(夜間通行時の待機場所)」に関して、荷主の経営者・管理職と実務担当者との認知度に大きな違い。

特車制度の遵守に関する夜間通行条件及び待機場所に関する認知度を調査したところ、実務者において、「全く知らない」の割合が多かった。

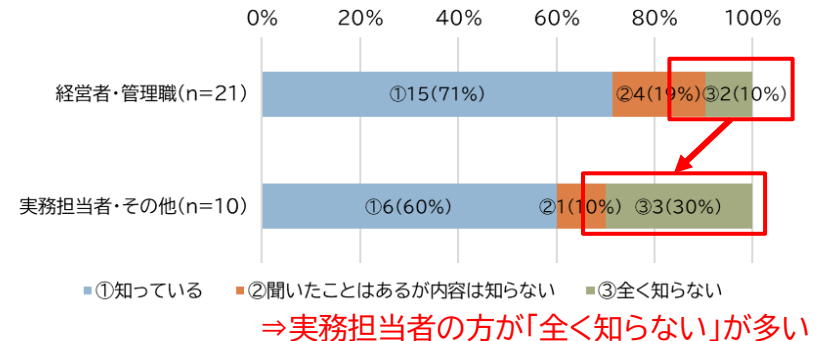
説明会参加者または説明資料確認者への設問

【質問12】特殊車両通行の条件として、夜間通行条件(21時～翌6時等)を付された場合、工事現場への搬入または搬出時の待機場所や大型クレーンの組み立て・分解時の作業ヤードが必要になることがあります、ご存知ですか？



説明会不参加かつ説明資料未確認者への設問

【質問26】特殊車両通行の条件として、夜間通行条件(21時～翌6時等)を付された場合、工事現場への搬入または搬出時の待機場所や大型クレーンの組み立て・分解時の作業ヤードが必要になることがあります、ご存知ですか？



実務者レベルの認知度を把握し、実務者レベルに対する啓発活動が必要。

3-1. 運送事業者へのアンケート調査結果

令和4年4月1日より導入された「特殊車両通行確認制度(特車確認制度)」の運用開始から約半年経過した時点での利用実態を把握するため、1都8県のトラック協会会員の運送事業者を対象にアンケート調査を実施した。

なお、アンケート結果をふまえて、次年度以降、「特車確認制度」の利用促進を図り、大型車通行適正化につなげていくことを検討する。

運送事業者アンケート調査概要

- アンケート実施期間:令和4年8月23日～9月30日(延べ39日)
- アンケート対象者:(一社)東京都トラック協会、(一社)神奈川県トラック協会、(一社)千葉県トラック協会、(一社)埼玉県トラック協会、(一社)茨城県トラック協会、(一社)栃木県トラック協会、(一社)群馬県トラック協会、(一社)山梨県トラック協会、(公社)新潟県トラック協会の重量部会等の会員(約750社)
- アンケート実施方法:各トラック協会を通じて、会員事業者へアンケートを依頼。紙媒体及びWebアンケート形式で実施。
- アンケート回答者数:160名。

⇒詳細な集計結果は資料3-2参照

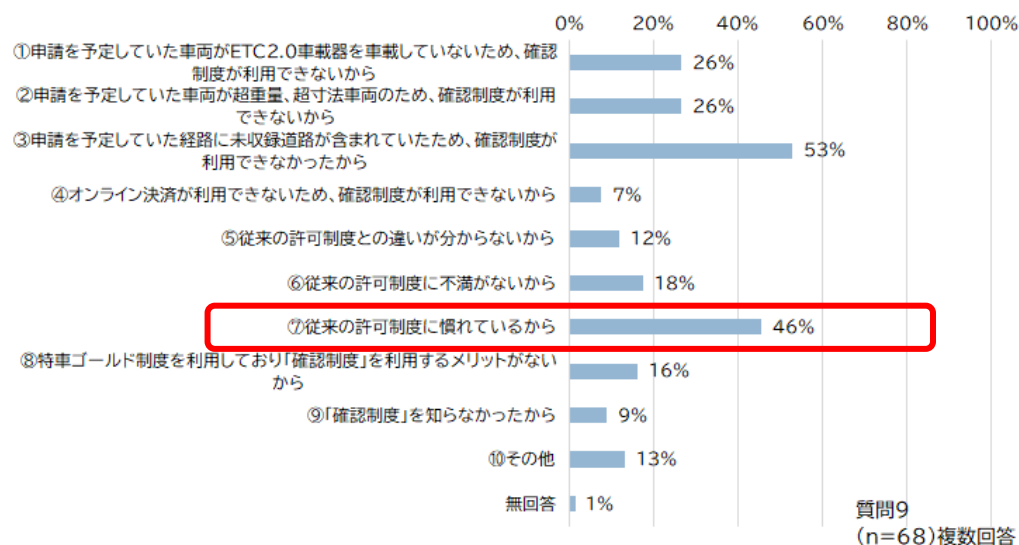
3-2. 運送事業者へのアンケート調査結果

特車確認制度の利用実態

特車確認制度利用に至らない理由は「従来の許可制度に慣れているから」。

確認制度の利用に至らなかった理由としては、確認制度が制度上利用できない理由を除くと、「従来の許可制度に慣れているから。」が最も多かった。

【質問9】(質問3で「⑤特車登録センターのWebサイトにアクセスしたが、システム操作は実施しなかった」または「⑥特車登録センターのWebサイトにアクセスしていない」と回答した方のみご回答ください。「確認制度」を利用しなかった理由をご教示ください。当てはまるものをすべてお選びください。※複数回答可



従来の許可制度利用者が移行しやすい工夫が必要。

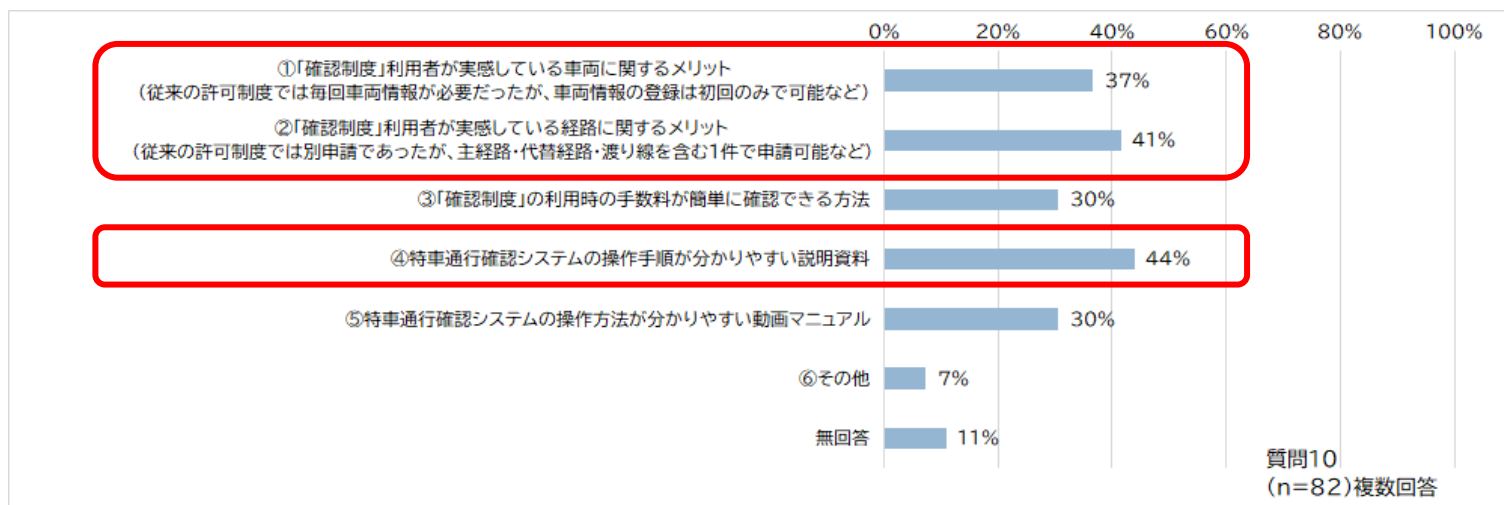
3-2. 運送事業者へのアンケート調査結果

特車確認制度の利用実態

特車確認制度の利用促進には「メリットと操作説明書」が必要。

確認制度利用を検討するために必要な情報を聞いたところ、「わかりやすい操作説明書」が約44%と高く、次いで、「確認制度利用時の経路に関するメリット」、「確認制度利用時の車両に関するメリット」であった。

【質問10】「確認制度」に関してどのような情報があれば、利用を検討したいと思いますか。当てはまるものをすべてお選びください。※複数回答可



確認制度利用時のメリットのPR及びわかりやすい操作説明書の作成が利用促進につながる可能性。

4-1. クレーンオペレータへのアンケート調査概要

5年に1回実施しているクレーンオペレータへの定期講習は、連絡協議会委員である1都2県の(一社)全国クレーン建設業協会主催であることから、クレーンオペレータの認知度調査のため、講習終了時にアンケート調査票を回収する形式で実施して頂くよう協力を依頼している。

なお、東京支部については、新型コロナウイルスの影響により、講習時間を短縮化して実施したため、今年度のアンケート調査は実施できなかった。

クレーンオペレータアンケート調査概要

- アンケート実施期間:クレーンオペレータ講習実施時
- アンケート対象者:クレーンオペレータ講習受講者
- アンケート実施方法:講習受講後に紙媒体で実施。
- アンケート回答者数:68名

地区名	実施日	講習会名	回答者数
神奈川	9月4日(日)	安全衛生講習	25
//	10月30日(日)	安全衛生講習	21
千葉	4月24日(日)	安全講習	22
合計			68名※

※68名のうち、特殊車両に該当するクレーン車のオペレータは45名

⇒詳細な集計結果は資料3-3参照

4-2. クレーンオペレータへのアンケート調査結果

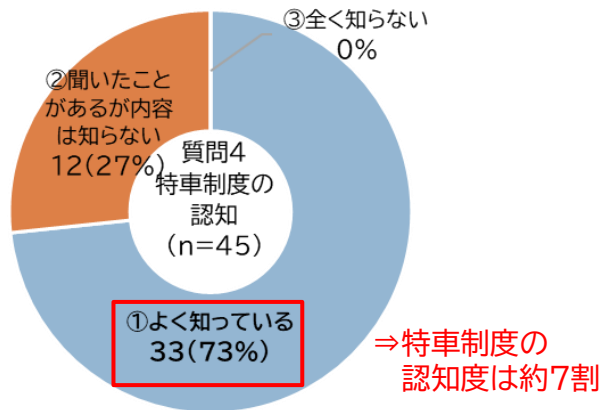
特殊車両利用者の認知度

特車に該当するクレーン車のオペレータにおいて、
「特車制度」の認知度は、まだ7割。

特殊車両を運転している45名において、特車制度の認知度は約7割と、昨年度よりはやや増加したものの、十分とは言い難い。

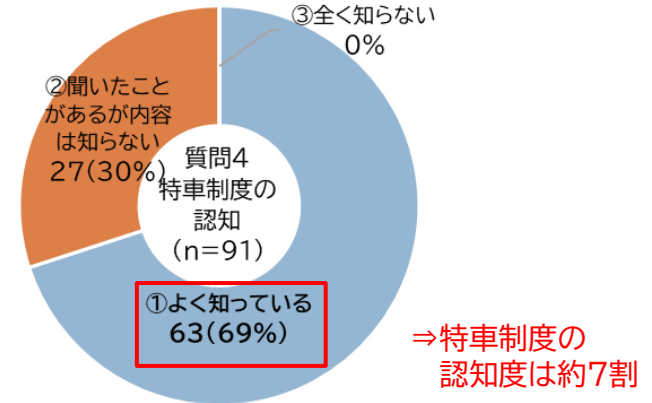
R4年度

【質問4】法令で定められた重量を超える特殊車両は通行許可が必要ですが、このことをご存知ですか？



R3年度

【質問4】法令で定められた重量を超える特殊車両は通行許可が必要ですが、このことをご存知ですか？



特車制度の認知度向上のため、継続的な啓発活動が必要。

4-2. クレーンオペレータへのアンケート調査結果

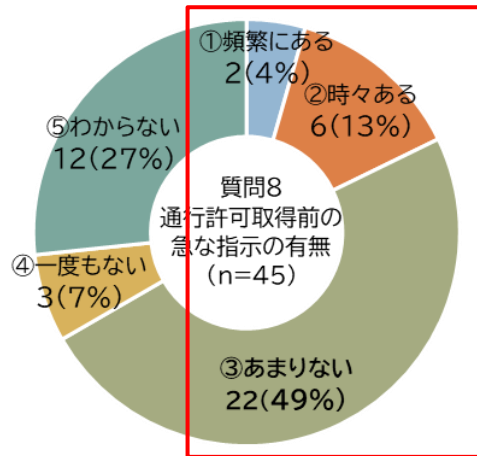
特車制度の運用実態

発注者都合の急な作業指示を経験している割合は依然として高い。

発注者からの急な経路変更や到着時間の変更など作業指示の経験者は令和4年度が66%、令和3年度が67%と依然として高い。

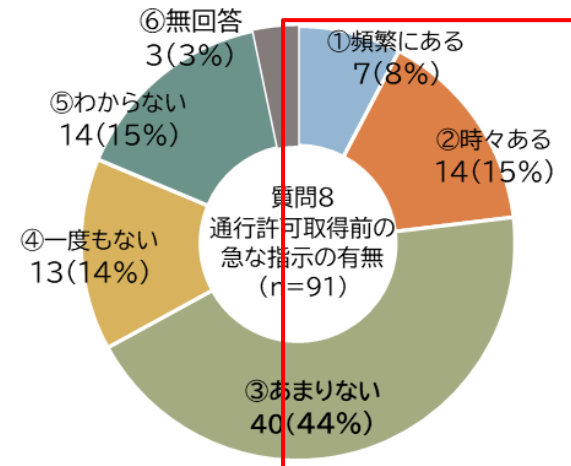
R4年度

【質問8】発注者から通行許可証取得前に急な現場作業等の指示がありますか？



R3年度

【質問8】発注者から通行許可証取得前に急な現場作業等の指示がありますか？



建設業界に対する継続的な啓発活動が必要。

4-2. クレーンオペレータへのアンケート調査結果

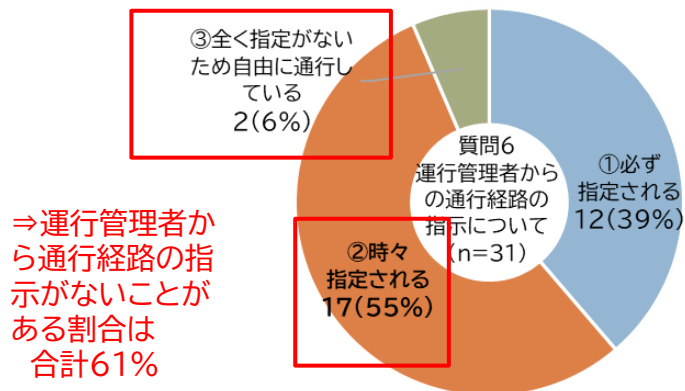
特車制度の運用実態

運行管理者から通行経路の指示がない割合は、依然として高い。

運行管理者からの通行経路の指示について、「必ず指定される」と回答した割合は約4割と昨年度より改善しているが、「全く指定がないため自由に通行している」「時々指定される」という通行経路の指示がない割合も依然として高い。

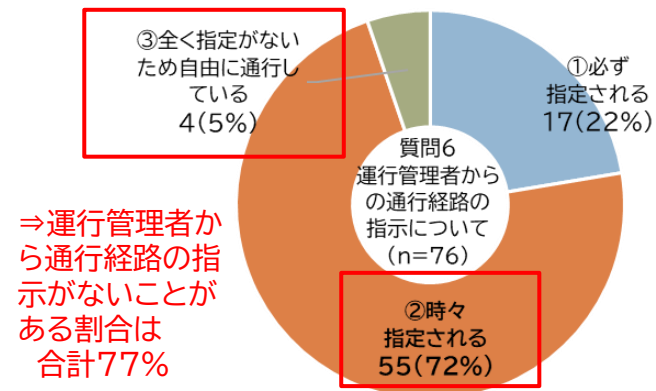
R4年度

【質問6】25t以上の自走式クレーンを運転している方にお伺いします。建設現場等にクレーン等特殊車両を運転していく際に、運行管理者等から通行経路の指示がありますか？



R3年度

【質問6】25t以上の自走式クレーンを運転している方にお伺いします。建設現場等にクレーン等特殊車両を運転していく際に、運行管理者等から通行経路の指示がありますか？



運行管理者に対する継続的な啓発活動が必要。

5-1. 広報イベント来場者へのアンケート調査概要

埼玉スタジアム2002東駐車場で開催された、埼玉県トラック協会様主催のイベント「交通安全・環境フェア2022」において、連絡協議会ブースに来られた一般の方に対して実施したアンケート調査結果を基に、大型車通行適正化に関する社会一般の認知状況を確認し評価を行った。

広報イベント来場者アンケート調査概要

- アンケート実施日:令和4年11月20日(日)
- アンケート対象者:社会一般(連絡協議会ブース来訪者)
- アンケート実施方法:紙媒体で実施
- アンケート回答者数:182名

⇒詳細な集計結果は資料3-4参照

5-2. 広報イベント来場者へのアンケート調査結果

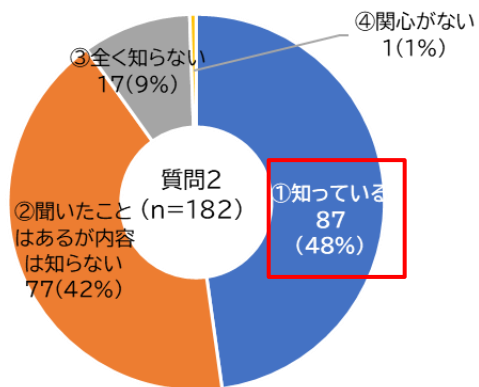
社会一般の特車制度に関する認知度

社会一般における「特車制度」の認知度は約5割。

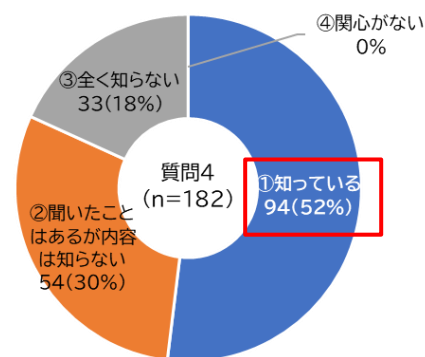
道路の老朽化問題も特車制度に関する認知度も約5割程度であった。一方、「全く知らない」という回答もあり、特車制度に関して「全く知らない」が約2割であった。

R4年度

【質問2】全国的に道路(橋等)が老朽化している問題をご存知ですか？



【質問4】道路を自由に通行できる車両の重さには、限度があることをご存知ですか？



社会一般に対する継続的な啓発活動が必要。

5-2. 広報イベント来場者へのアンケート調査結果

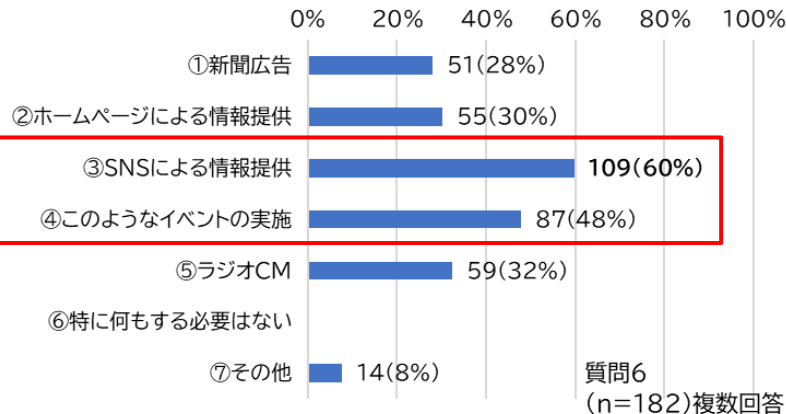
社会一般への広報手法

社会一般に効果的な広報は『SNSとイベント』。

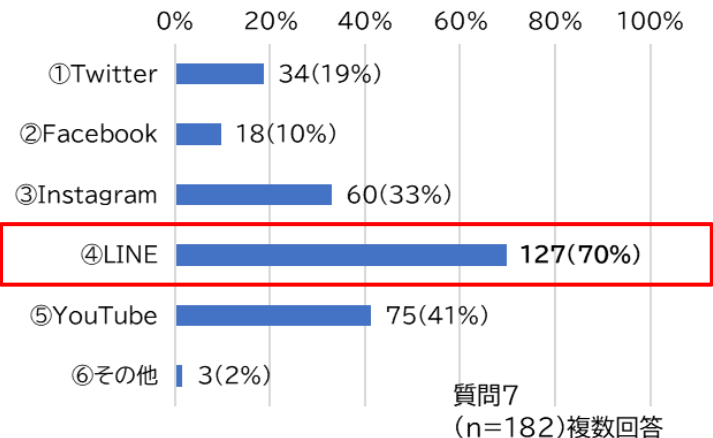
社会一般に対する広報手法について聞いたところ、「SNSによる情報提供」が約6割、「イベント実施」が約5割であった。よく利用するSNSとしては、「LINE」が最も多かった。

R4年度

【質問6】道路の老朽化問題や違法な重量オーバーの状況を広く国民の皆様知って頂くには、どのような取組みを実施すると効果があると思われますか？(複数回答可)



【質問7】日頃、最もよく利用(閲覧)しているSNSは、次のうちどちらですか？



社会一般に対しては、SNSとイベントへの参画が効果的。

6-1. ラジオCM聴取者へのWebアンケート調査概要

一般道路利用者や大型車ドライバー等に対して直接的に訴求するため、ドライバーと非常に親和性の高いラジオを利用した広報を実施した。

ラジオCMを聴取した関東在住(※1都3県在住を優先)の20～60代を対象に対し、ラジオCMを評価するためのWebアンケート調査を実施した。

また、大型車ドライバーを対象に、特車制度の認知度等を把握するためのWebアンケート調査も実施した。

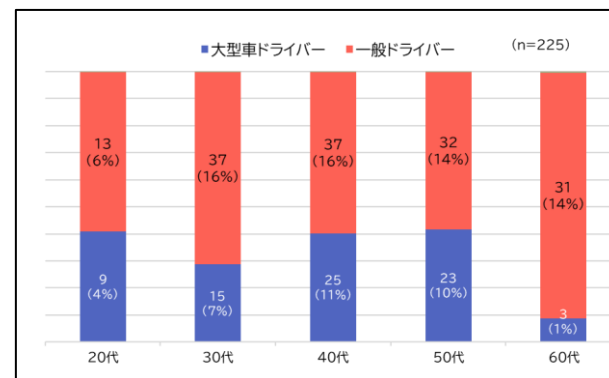
ラジオCM聴取者Webアンケート調査概要

▶アンケートの概要: 連絡協議会によるラジオCMを聴取した関東在住(※1都3県在住を優先)の20～60代に対して実施したWebアンケート

▶調査期間: 令和4年10月30日(日)～11月2日(水)※ラジオ広報は10/28～10/30に実施

▶対象者: ラジオCM聴取者
(大型車ドライバー及び一般ドライバー)

▶本調査サンプル数: 225名



⇒ 詳細な集計結果は資料3-5参照

6-2. ラジオCM聴取者へのアンケート調査結果

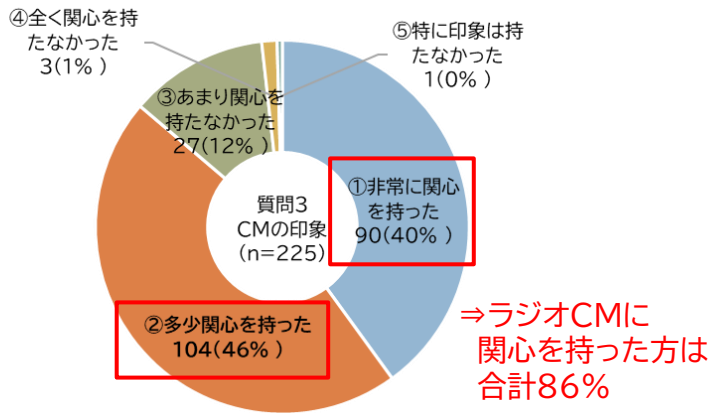
ラジオCMの効果検証

ラジオCM聴取者で大型車通行適正化について
関心を持った割合は、約9割。

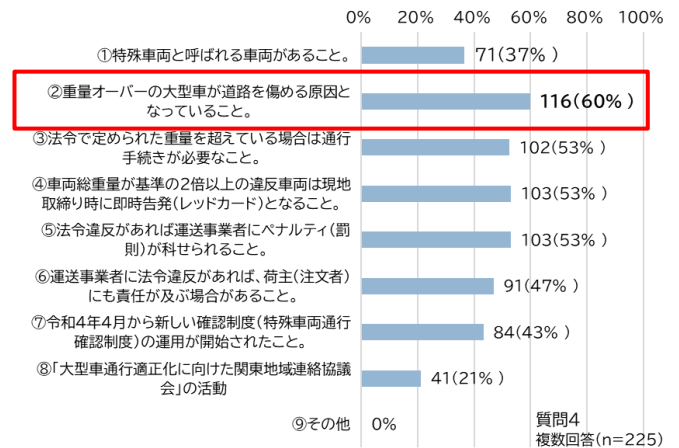
ラジオCMを聴いて関心を持った方は86%と、多くの方に印象を持たせることができた。
また、関心を持った点は「重量オーバーの大型車両が道路を傷める原因となっていること。」であった。

R4年度

【質問3】「大型車通行適正化ラジオCM」の内容を聴いて、どのような印象を持たれましたか？



【質問4】（質問3で①or②と回答をした方へ）関心を持ったのはどのような点でしたか？（複数回答）



社会一般に対するラジオCMは有効で、継続的な実施が必要。

6-2. ラジオCM聴取者へのアンケート調査結果

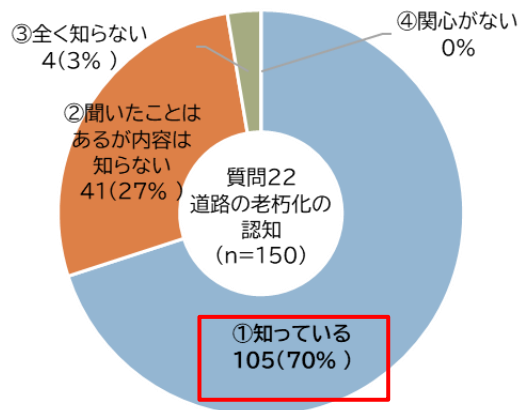
一般ドライバーの特車制度に関する認知度

一般ドライバーにおける「道路の老朽化問題」の認知度は約7割。

道路の老朽化問題に関する一般ドライバーの認知度は7割程度で、昨年度より増加していたが、「全く知らない」も昨年度より増加していた。

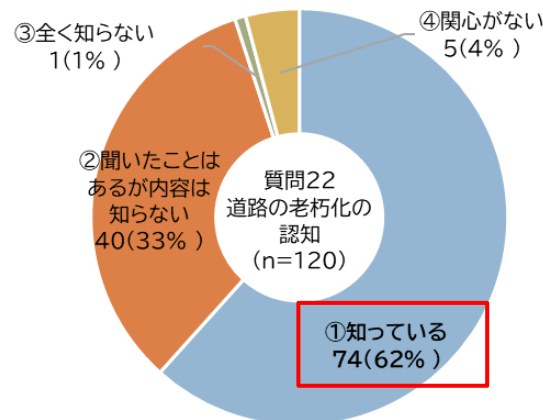
R4年度

【質問2】全国的に道路(橋等)が老朽化している問題をご存知ですか？



R3年度

【質問20】全国で道路(橋)などが老朽化している問題をご存知ですか？



社会一般に対する継続的な啓発活動が必要。

6-2. ラジオCM聴取者へのアンケート調査結果

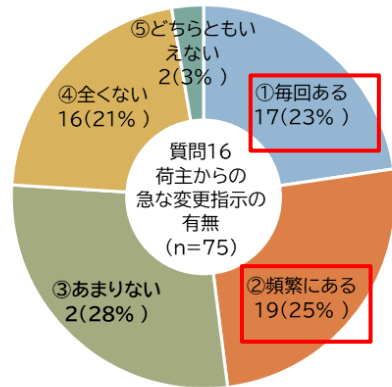
大型車ドライバーを通じた荷主に対する効果検証

荷主の特車制度に対する理解度の改善を大型車ドライバーが実感。

荷主都合の急な積荷の増量や経路変更等を伴う変更指示の頻度が高い経験者は、3か年で比較すると、14%減少しており、年々減少傾向にある。

R4年度

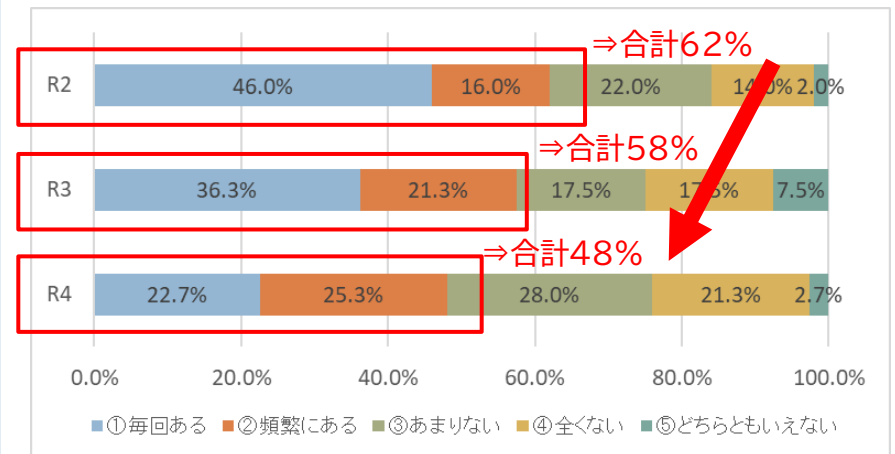
【質問16】荷主(取引先)から、急な積荷の増量や、ルート変更等の指示をされたことはありますか？



⇒荷主都合の変更指示の経験頻度が高い方は合計48%

R2~4年度の3か年比較

荷主都合の変更指示の頻度は減少傾向



荷主への継続的な啓発活動が一定の効果を上げていると推察できるため、今後も荷主に対して持続的な取り組みが必要。

7-1. 連絡協議会HPアクセス数

連絡協議会HPでは、特車制度や啓発活動の各種取組の情報発信を行っている。当該HPは関東地方整備局HP(道路)や連絡協議会委員の協力を得てバナーを設置して誘導を図っているものの、アクセス数は例年少ない状況となっている。このため、「最新のお知らせページ」にて連絡協議会が参画するイベントの告知等を行い、特車総合ツイッターから誘導させる形で、HPの認知を拡大するための更新を行った。

連絡協議会HP



①【トップページ】

<https://www.ktr.mlit.go.jp/road/sinsei/index00000015.html>

②【最新のお知らせ】

https://www.ktr.mlit.go.jp/road/sinsei/road_sinsei0000108.html

- イベントの告知
- 大型車通行適正化推進月間の周知
- 特車塗り絵シートの公開 等



③【特殊車両通行許可制度】

https://www.ktr.mlit.go.jp/road/sinsei/road_sinsei0000088.html

- 特殊車両通行ハンドブック※
- 特殊車両通行制度の概要説明資料 等



※特殊車両通行ハンドブック2022は本連絡協議会開催後にHPへ掲載予定

7-1. 連絡協議会HPアクセス数

連絡協議会HPアクセス数調査概要

【対象期間】 R4/9/1～11/30(広報重点期間・大型車通行適正化推進月間)

【比較期間】 R3/9/1～11/30

- 「トップページ」「最新のお知らせページ」とも平均アクセス数は増加しているが、平均ユニークユーザ数は減少した。
- 1ユーザが閲覧した平均アクセス数は**1.3～1.6倍**増加しており、複数ページを閲覧していただいた結果となった。

	トップページ(日平均)			最新のお知らせページ(日平均)		
	アクセス数(PV)	ユニークユーザ数(UU)※1	1ユーザあたりのアクセス数※2	アクセス数(PV)	ユニークユーザ数(UU)※1	1ユーザあたりのアクセス数※2
R4	22.3	9.4	2.4 ↑	11.1 ↑	4.8	2.3 ↑
R3	20.6	11.4	1.8	9.1	6.3	1.4

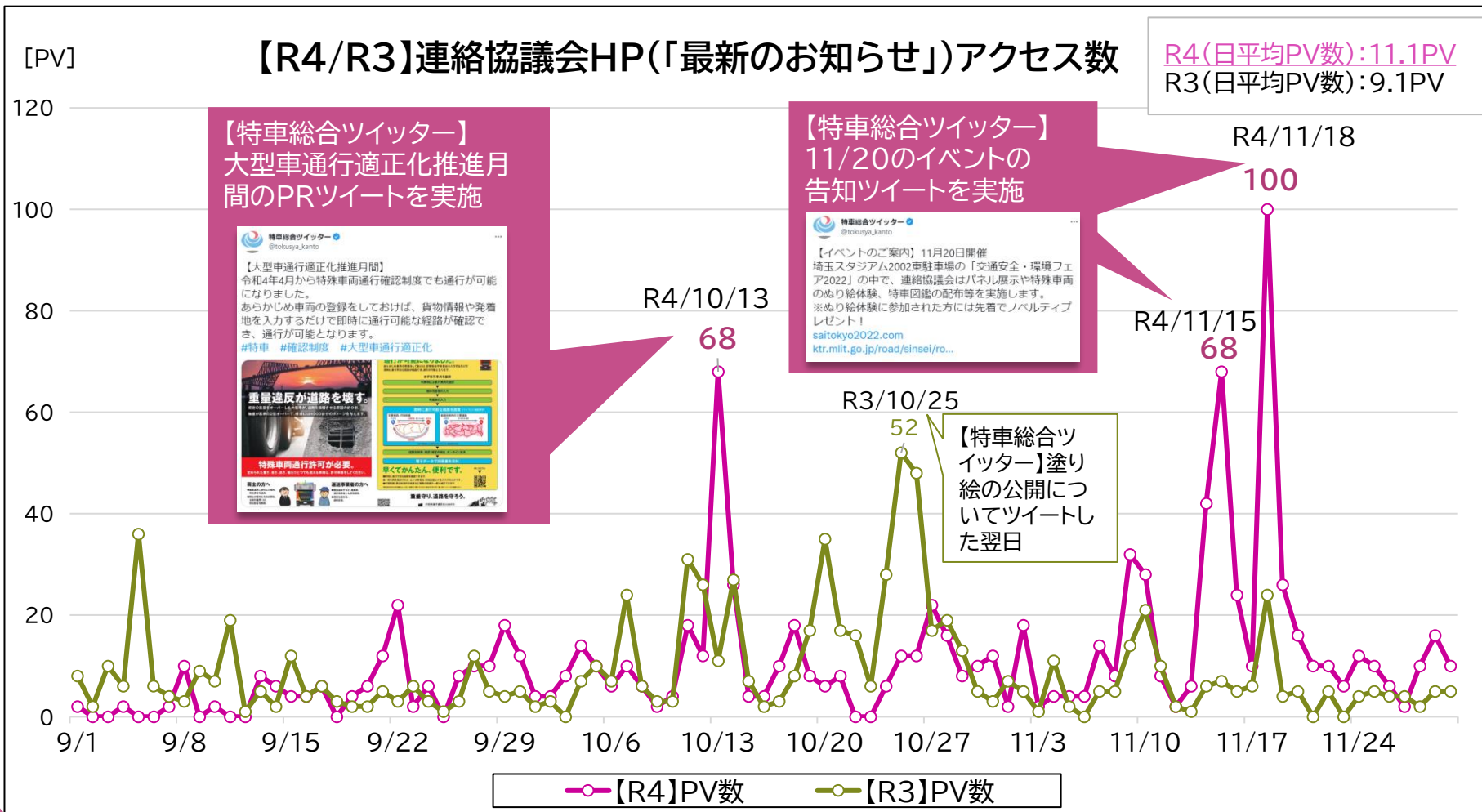
※1(ユニークユーザ数):ホームページを訪れたユーザ数。同日に何度ホームページを訪れたとしても、同一ユーザとして認識し、1ユニークユーザ数として計上する。

※2(1ユーザあたりのアクセス数)ホームページを訪れたユーザがアクセスした画面数。「アクセス数÷ユニークユーザ数」から算出。

7-1. 連絡協議会HPアクセス数

連絡協議会HPのアクセス数に、特車総合ツイッターが関与

- 「トップページ」のアクセス数日別推移から、特車総合ツイッターでイベントの告知ツイートを発信した日に連絡協議会HPのアクセス数が大きく増加していたため、**SNSとの連携効果が確認**できた。【R4:日平均PV数(11.1)に対して、11/18のアクセス数は**9倍**を記録】

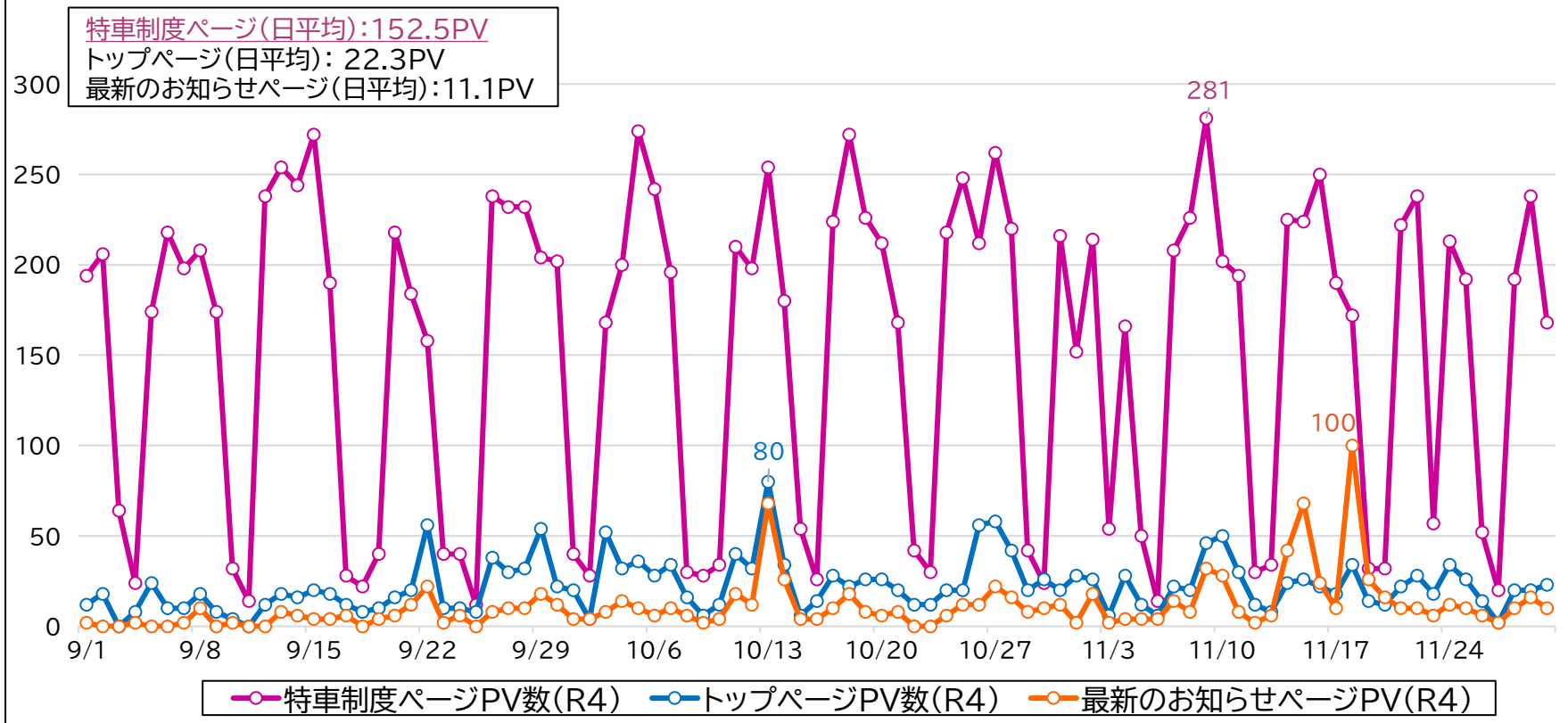


7-1. 連絡協議会HPアクセス数

連絡協議会HPの中でアクセス数が多いのは「特車制度ページ」

- 特殊車両通行ハンドブック等を掲載している「特車制度ページ」はツイッター等で誘導は行っていないが、「トップページ」や「最新のお知らせページ」と比較して、大幅に多くアクセスされていることを確認した。

参考:【R4】特車制度ページ/トップページ/最新のお知らせページ アクセス数



7-2. 連絡協議会HPアクセス数の調査結果

総括

- トップページや最新のお知らせページは、昨年度等に比べてアクセス数の増加が見られたが、2桁に留まっている。
⇒特車制度の認知度向上のため、今後もSNSと連携した取組みを行い、社会一般等に対して継続的且つ広範な周知が必要
- 特車制度ページは、最新のお知らせページのようなSNSによる誘導を行っていないが、一定のアクセス数を記録しており、今年度改訂した特殊車両通行ハンドブック2022を掲載後、ツイッター等で誘導を行うことで更なるアクセス数増加が見込まれる。
⇒訪問者の多い特車制度ページを活用して、『最新のお知らせ』等へを誘導していくような工夫が必要

8-1. 特車総合ツイッターアクセス数

特車総合ツイッターは、平成28年1月の連絡協議会の設立を受けて、同年2月に開設した関東地方整備局道路部交通対策課のアカウントである。

重点広報期間や推進月間には、連絡協議会の取組や啓発チラシの内容をツイートし、通常時には工事による特殊車両の通行規制等を継続的にツイートし、フォロワー数の獲得を図っている。

特車総合ツイッター

【トップページ】

https://twitter.com/tokusya_kanto

← 特車総合ツイッター
 2,066 件のツイート

重量守り、道路を守ろう。

大型車通行適正化に向けた
関東地域連絡協議会
事務局：関東地方整備局 道路部 交通対策課

プロフィールを編集

特車総合ツイッター
 @tokusya_kanto

国土交通省 関東地方整備局 交通対策課による公式アカウントです。特殊車両(大型車両)に関する重要な情報をツイート及びリツイートにより発信します。なお、原則として返信は行いませんが、頂いたご意見などは今後の運用に活用させていただきます。

埼玉県さいたま市 ktr.mlit.go.jp/road/index.html
2016年2月からTwitterを利用しています

23 フォロワー中 1,898 フォロワー

【ツイート事例】

https://twitter.com/tokusya_kanto/status/1584709194728771584

特車総合ツイッター
 @tokusya_kanto

【大型車通行適正化推進月間】

- 荷主の方へ
ムリな発注条件の提示や重量超過をさせた場合は、荷主の責任も追及されます。
- 運送事業者の方へ
重量違反の場合は、運転者および使用者（事業者）に罰則が適用されます。

#特車 #大型車通行適正化

午前9:51 · 2022年10月25日

https://twitter.com/tokusya_kanto/status/158628168846800774

特車総合ツイッター
 @tokusya_kanto

【ラジオ広報実施のご案内】

10月の「大型車通行適正化推進月間」の活動の一環として、ラジオ広報を実施いたします。

10月30日（日）放送時間帯

- NACK5：9時台中頃、10時台後半、12時台後半
- FMヨコハマ：7時頃、9時頃、11時台中頃

#大型車通行適正化

午後6:00 · 2022年10月29日

8-1. 特車総合ツイッターアクセス数

特車総合ツイッターアクセス数調査概要

【対象期間】 R4/9/1～11/30(広報重点期間・大型車通行適正化推進月間)
【比較期間】 R3/9/1～11/30

- フォロワー数、インプレッション数とも増加したが、エンゲージメント数は減少した。

	特車総合ツイッターアクセス数		
	フォロワー数 (人・11月末時点)	インプレッション数※1 (総計)	エンゲージメント数※2 (総計)
R4	1,888	190,520	3,158
R3	1,762 ↑ 1.1倍	171,119 ↑ 1.1倍	3,674 ↓ 0.9倍

※1(インプレッション数):ツイートが閲覧された数

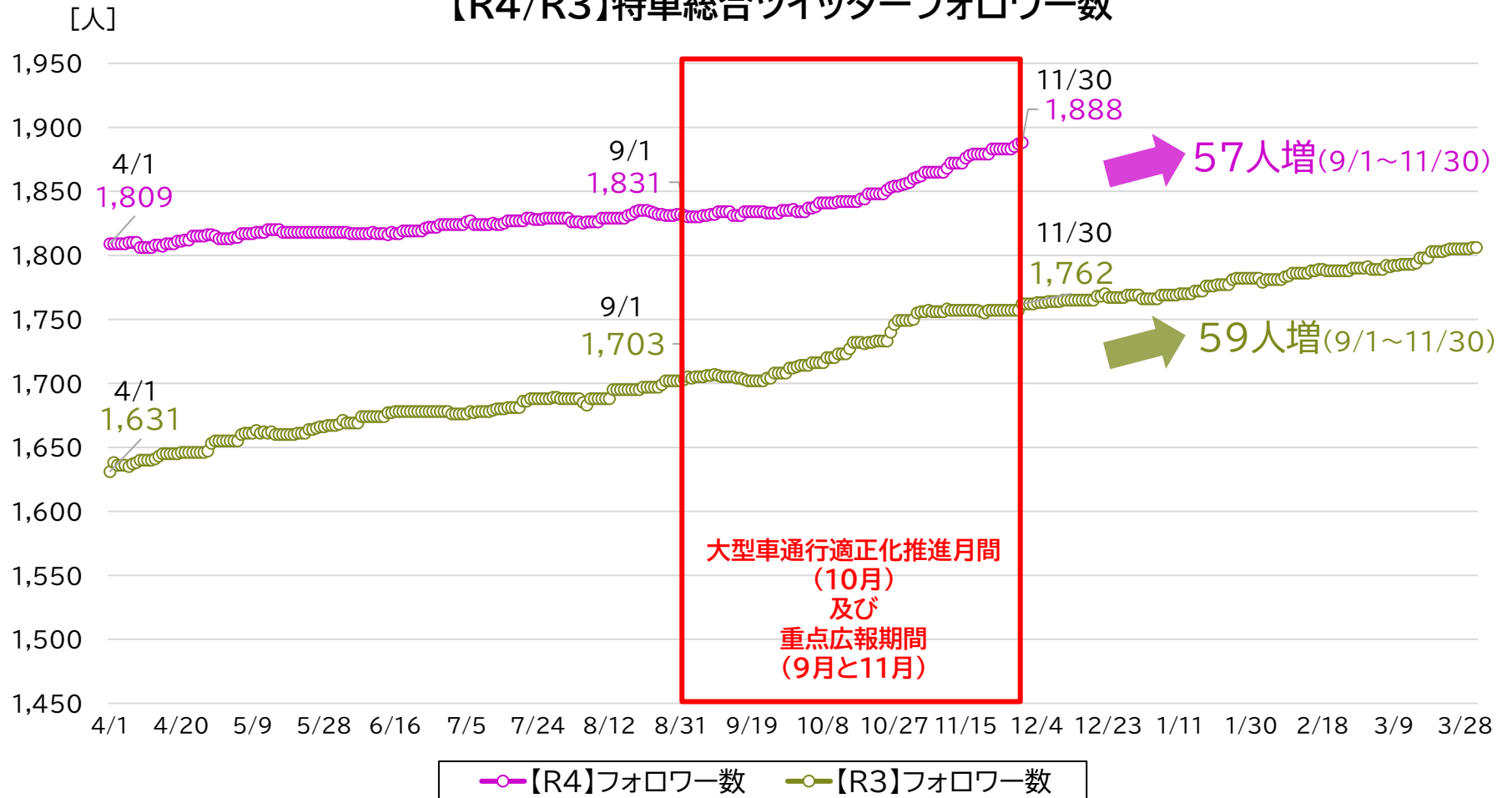
※2(エンゲージメント数):「いいね」や「リツイート」、「クリック」、「返信」等の主体的なアクションがあった総数

8-1. 特車総合ツイッターアクセス数

フォロワー数は年々増加

- 特車総合ツイッターのフォロワー数は年々増加している。特に、広報を強化した期間において、フォロワー数が増加している。

【R4/R3】特車総合ツイッターフォロワー数

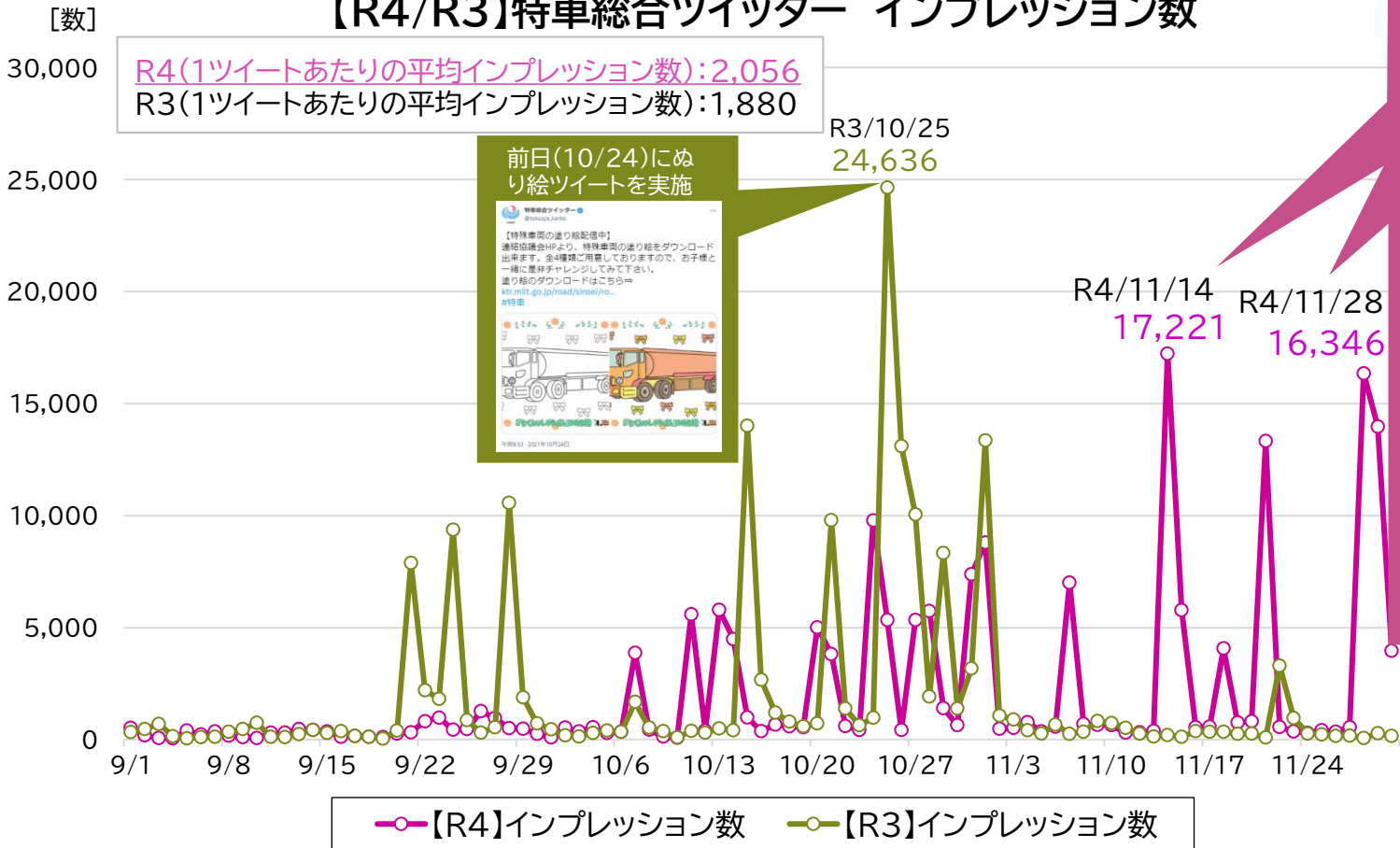


8-1. 特車総合ツイッターアクセス数

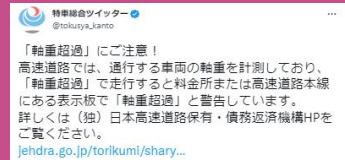
文字以外の情報があると関心度が高くなる

- 毎日のインプレッション数の推移から、特車総合ツイッターでツイートした「軸重超過に対する注意喚起」に対するインプレッション数が多かった。文字以外の情報が含まれると、利用者の関心度が得やすくなると思われる。

【R4/R3】特車総合ツイッター インプレッション数



軸重超過に対する注意喚起のツイートを実施



8-2. 特車総合ツイッターアクセス数による効果検証

総括

- 大型車両の軸重超過に関するチラシなど文字以外の情報を発信すると、インプレッション数、エンゲージメント数が増加し、関心を得ることができやすい。

⇒ 大型車両に関する情報内容もチラシ関心を得やすい内容を発信することで、社会一般に対して持続的かつ広範な周知につながると考えられる。