

自動車免許非保有者に対する自動車に関する情報提供効果に関する研究*

A study of influences of providing information about car use on non-drivers*

藤井聡**・高須豊***

By Satoshi FUJII** and Yutaka TAKASU***

1. はじめに

現代日本社会では、自動車免許の取得という行為は進学や就職、結婚といった多くの人々が経験する行為と同一の行為として広く受け入れられており、多くの人々が自動車免許を取得しているということから生ずる社会的な同調圧力の影響のもとに人々が自動車免許取得の意思決定を行っていると考えられる¹⁾。こうした行動は、社会心理学では一般に頻度依存行動と呼ばれ、その重大な特徴としては、十分な認知的・情報処理を行わない点が挙げられる¹⁾。

また、マスメディアが自動車会社をそのスポンサーとしていることから、日常生活の中でマスメディアから人々が入手する情報が、自動車の肯定的な側面ばかりを描写する偏った情報である可能性、すなわち情報の非対称性が存在することが考えられる。それ故、免許取得が可能となる18才までの経験より、自動車に対して「羨望」や「憧憬の念」といった感情を形成していることも十分に考えられる。

以上の推察に一定の妥当性があるのなら、多くの人々は自動車の肯定的側面を過大にまたその否定的側面を過小に認識したままに、大半の他者が自動車免許を取得しているというだけの理由によって、十全な認知・情報処理を行うことなく自動車免許取得の意思決定を行っていることとなる。だとするならば、自動車免許非保有者に対して自動車保有についての否定的な情報を提供することにより、自動車の否定的側面の認知を促すことにより、免許取得についての意思決定に少なからず影響を及ぼす可能性が考えられる。

こうした認識のもと、藤井ら(2003)¹⁾および高須ら(2003)²⁾は、京都大学生自動車免許非保有者を被験者として、自動車の否定的側面に関する客観的情報提供を行うコミュニケーションとその6ヵ月後、18ヵ月後の免許取得率や免許取得・自動車保有に関する心理要因測定調査より、「維持管理費用、交通事故の危険、渋滞の憂鬱など自動車の否定的側面に関する客観的事実情報を、免許を取得する以前の人々に提供するだけで、彼らの自動車

や免許に関する認知が変化し、情報提供から一年半を経た後においても実際の免許取得行動が抑制され、免許取得率が概ね半分程度になる」という知見を得ている。

本研究では、この藤井ら¹⁾による実験被験者に対し、コミュニケーションから約42ヶ月の時点で同様の心理要因測定調査を再度実施し、情報提供のさらなる長期的な効果について検討することを第一の目的とする。また、さらなる実証的知見を得ること、情報提供の効果の普遍性を検討することを第二の目的とし、東京工業大学生自動車免許日保有者を被験者として、同様のコミュニケーションおよび一連の心理要因測定調査を実施することとした。

また、本研究の第三の目的は、情報の非対称性の妥当性について検証することである。前述のように、情報の非対称性が存在する可能性が考えられることから、自動車免許非保有者に対して自動車の肯定的側面に関する情報を提供したとしても、人々の意思決定に影響を及ぼすことはないと予想される。なぜなら、自動車の肯定的側面が人々に十分に認知されているならば、改めて情報提供を受けたとしても免許取得の意思決定に影響を及ぼすことはないと予想されるからである。本研究では、自動車の肯定的側面に関する情報として快適性に関する情報を自動車免許非保有者に提供し、その免許取得の意思決定への影響を確認し、本研究における想定 of 妥当性について検討することとする。

2. 実験

ここでは、本研究で行った京都大学生および東京工業大学生を被験者とするコミュニケーションおよび一連の心理要因測定調査の概要について述べる。

(1) 京都大学生を被験者とする実験

2001年6月に京都大学構内にて、以下に示す4つの条件のもとに被験者を募集した。1)大学1年生である 2)自動車免許を保有していない 3)現在自動車教習所に通っていない 4)現在自動車教習所の申し込みを行っていない。その結果、178人(うち66.3%、118人が男性)の応募があり、男女比を考慮しつつ、以下の5グループに無作為に振り分けた。

キーワード：自動車保有・利用

**正員、工博、東京工業大学大学院理工学研究科土木工学専攻

***正員、工修、東海旅客鉄道株式会社

(〒152-8552 東京都目黒区大岡山2-12-1 Tel & Fax : 03-5734-2590)

fujii@plan.cv.titech.ac.jp

表1 提供情報の概要

<p>コスト情報</p> <p>自動車を保有すると、保有しているだけで1日1,150円、節約して乗って1日1,500円、普通に乗ると1日2,000円のコストがかかり、安くて燃費のよいトヨタビッツ(95万円)でも購入から廃車までの平均期間にかかる総費用は約500万円にもなる。 (科学警察研究所出典の数値に基づき情報を作成)</p>
<p>リスク情報</p> <p>50年車に乗り続けると、3分の2のドライバーが人身事故を起こし、100人に1人が死亡事故を起こし、300人に1人は事故死し、250人に1人は人をひき殺す。 (国立公衆衛生院 および社日本損害保険協会出典の数値に基づき情報を作成)</p>
<p>娯楽度情報</p> <p>京都市による『京都市の観光客』を対象にした大規模なアンケート調査に統計的分析を行った結果、『クルマで観光した人は、渋滞の憂鬱のために、クルマ以外のバスや地下鉄で観光した人よりも、満足度が低い』ことが判明した。 (京都市休日交通調査報告書に基づき情報を作成)</p>
<p>環境情報</p> <p>平均的な世帯は、一日約60分クルマを利用し、約6.0kgのCO₂を排出しているのに対し、クルマ以外からは、一日平均3.2kgを排出している。このことからクルマを使う人生を選べば、CO₂排出量にして約3倍になる。 (環境省出典の数値に基づき情報を作成)</p>
<p>ポジティブ情報</p> <p>普段、自動車を利用している世帯の人達に、いろいろな交通機関の「快適さ」を回答してもらった結果、「クルマが最も快適な乗り物だ。」と感じていることが示された。 (北海道開発技術センター出典数値に基づき情報を作成)</p>

- ・制御群：情報提供を行わない群
- ・コスト情報群：維持費情報を提供する群
- ・リスク情報群：事故の情報を提供する群
- ・娯楽度情報群：休日娯楽における渋滞の憂鬱の情報を提供する群
- ・全報群：上記3つの情報を全て提供する群

その後、被験者に京都大学構内の説明会場に群ごとに集まってもらい、まず免許取得・自動車保有・自動車生活に対する欲求と意図などの意識について回答を要請した。次に、制御群以外には情報を記した資料を配布し、黙読を要請した。黙読時間は、コスト、リスク、娯楽度情報群がそれぞれ3分間、全報群が5分間とした。各情報

は各々カラーA4用紙1頁にまとめられ、根拠となる出典とともに掲載した。それぞれの情報の概要を表1に示す。

次に、自動車生活に対する欲求と意図について再度尋ねると共に、コスト、リスク、娯楽度など自動車生活全体に対する認知について回答を要請した(以下、wave1調査)。

その後、6ヶ月が経過した2001年12月(以下、wave2調査)に、前述の欲求や意図、認知に加え、その時点での免許取得の有無を含めた調査票を郵送で配布し、回答のあった被験者に謝礼を送付した。その約一年後の2002年11月(以下、wave3調査)および約三年後の2004年11月(以下、wave4調査)に、wave2調査と同様の調査を再度実施した。

(2) 東京工業大学生を被験者とする実験

京都大学生を被験者とする実験と同条件のもと、2003年5月、2004年5月にそれぞれ被験者の募集を行った。その結果、それぞれ129人(うち90.0%、116人が男性)、119人(うち76.5%、91人が男性)の応募があり、これを被験者とし、以下の6グループに振り分けた。その際、自動車に関する肯定的情報である「快適性」情報を提供するポジティブ情報群、新たな否定的情報として自動車から排出されるCO₂に関する情報を提供する環境情報群をそれぞれ設けた。コスト情報、リスク情報、娯楽度情報は、京都大学での実験で提供したものと同様であり、また、ポジティブ情報、環境情報の概要は表1に示した通りである。

- ・制御群：情報提供を行わない群
- ・コスト情報群：維持費情報を提供する群
- ・リスク情報群：事故の情報を提供する群
- ・娯楽度情報群：休日娯楽における渋滞の憂鬱の情報を提供する群
- ・環境情報群：CO₂排出量の情報を提供する群
- ・ポジティブ情報群：快適性の情報を提供する群

その後、2003年度の実験被験者には2003年5月にwave1調査、約6ヶ月後の2003年11月にwave2調査、約18ヶ月後の2004年11月にwave3調査を実施し、2004年の実験被験者

表2 京都大学生を被験者とする実験における各群・各waveにおける免許取得率

	情報提供半年後(wave2)			情報提供約1年半後(wave3)			情報提供約3年半後(wave4)		
	総人数	免許取得人数	免許保有率	総人数	免許取得人数	免許保有率	総人数	免許取得人数	免許保有率
制御群	32	9	28.1%	30	21	70.0%	29	27	93.1%
全報群	36	6	16.7%	36	17	47.2%	33	27	81.8%
コスト情報群	38	6	15.8%	38	19	50.0%	36	25	69.4%
リスク情報群	33	3	9.1%	30	11	36.7%	29	23	79.3%
娯楽度情報群	35	3	8.6%	35	10	28.6%	32	23	71.9%
実験群全体	142	18	12.7%	139	57	41.0%	130	98	75.4%

注) 表中の「実験群全体」は、コスト情報群、リスク情報群、娯楽度情報群、全報群の4群をまとめたものを指す。

表3 京都大学生を被験者とする実験における wave 4 (3年半後調査)における制御群と各実験群との免許取得率の差に関する片側 χ^2 検定結果

	χ^2 値	p 値
制御群 vs 全報群	1.75	.174
制御群 vs コスト情報群	5.62	.017
制御群 vs リスク情報群	2.32	.126
制御群 vs 娯楽度情報群	4.64	.032
制御群 vs 実験群全体	4.43	.025

表4 東京工業大学生を被験者とする実験における wave 2 (半年後)における免許取得者

	総人数	免許 取得人数	免許 取得率
制御群	33	10	30.3%
コスト情報群	26	6	23.1%
リスク情報群	33	5	15.2%
娯楽度情報群	29	6	20.7%
環境情報群	35	4	11.4%
ポジティブ情報群	36	11	30.6%
実験群全体	123	21	17.1%

注)「実験群全体」とは、ポジティブ情報群を除く、コスト群、リスク群、娯楽度情報群、環境情報群の4つの群全体を意味する。

表5 東京工業大学生を被験者とする実験における wave 2 (半年後調査)における制御群と各実験群との免許取得率の差に関する片側 χ^2 検定結果

	χ^2 値	p 値
制御群 vs コスト情報群	0.38	.375
制御群 vs リスク情報群	2.16	.120
制御群 vs 娯楽度情報群	0.75	.285
制御群 vs 環境情報群	3.70	.051
制御群 vs ポジティブ情報群	0.00	.595
制御群 vs 実験群全体	2.86	.077

には、2004年5月にwave1調査、約6ヶ月後の2004年11月にwave2調査を、それぞれ実施した。

3. 結果

表2に、京都大学生を対処とした実験の各 wave における各群の免許取得率の集計結果を示す。なお、京都大学生を被験者とする実験の wave 1 と wave 2 の数値は、藤井

ら¹⁾の報告値、wave 3 の数値は高須ら²⁾の報告値の再掲である。また、表3には、wave 4 の時点での、制御群と各実験群との免許取得率の差についての検定結果を示す。

(1) 京都大学生を被験者とする実験結果

表2より、wave 2 および wave 3 においていずれも制御群の免許取得率を下回っていた各実験群の免許取得率は、3年半後の wave 4 においても引き続き制御群のそれを下回っていることが分かる。

まず、表2より、何らかの情報を提供した実験群全体(コスト情報群、リスク情報群、娯楽度情報群、全報群をまとめた群)の免許取得率は約75%であった一方で、何ら情報を提供していない制御群の免許取得率は93%という水準であり、両者の間に約2割の差が存在していることが分かる。そして、表3に着目すると、その差は、統計的に有意な水準に届いていることが分かる。

次に、個々の群と制御群との差に着目すると、表2より、リスク情報群と全ての情報を同時に提供した全報群については、いずれの免許取得率も約8割前後となっており、制御群の免許取得率である9割強よりも1割以上低い水準となっていることが分かる。ただし、表3より、それらの間の差は統計的に有意な水準には届かなかったことが分かる。一方、コスト情報群、娯楽度情報群の免許取得率は7割前後であり、制御群との間の免許取得率の差が約2割程度あり、かつそれらが有意な水準に届いていることが表3より分かる。

(2) 東京工業大学生を被験者とする実験結果

表4に、東京工業大学生を被験者とする実験の、情報提供から半年後の時点である wave 2 における各群の免許取得率の集計結果を示す。

表4より、否定的な情報を提供したコスト情報群、リスク情報群、娯楽度情報群、環境情報群のそれぞれの免許取得率のいずれもが、制御群のそれよりも低い水準であることが分かる。また、制御群の免許取得率は約30%である一方で、それらの群を全てまとめた「実験群全体」の免許取得率は約17%と、おおよそ半分強の水準であることがわかる。そして、表5より、その間の差は、統計的に有意な水準となっていることが分かる。

また表4より、それらの実験群の中でも特に、環境情報群の免許取得率が約10%と、最も低い水準となっていることが分かる。そして、表5より、環境情報群の免許取得率と制御群の免許取得率との間の差は、統計的に有意であることが示されている。

その一方、自動車利用についての肯定的な情報を提供したポジティブ情報群の免許取得率は約30%であり、制御群のそれとほぼ同一の水準であることが表4より示されている。

表6 京都大学生を対象とした実験の被験者を対象とした wave 4終了時点における電話インタビュー調査による、実験条件別・自動車保有の有無別の提供情報の記憶の有無

		覚えている	覚えていない	計
保有	全報群	1	2	3
	コスト情報群	0	3	3
	リスク情報群	2	1	3
	娯楽度情報群	0	3	3
	計	3	9	12
非保有	全報群	2	1	3
	コスト情報群	2	1	3
	リスク情報群	1	2	3
	娯楽度情報群	2	1	3
	計	7	5	12

4. 京都大学生の被験者を対象とした補足電話インタビュー調査

本研究では、以上に述べた京都大学生を被験者とする実験の wave 4 終了後の時点で、被験者を対象とした電話インタビュー調査を実施した。インタビューの被験者は、京大実験被験者から wave 4 の時点までに自動車免許を取得した被験者、および wave 4 の時点において自動車免許を取得していない被験者（以下では、それぞれ wave 4 免許保有被験者、wave 4 免許非保有被験者と呼称する）を各々3人ずつ、計6人を各群から無作為に選出した。

次に、選出された被験者に電話をかけ、インタビューの趣旨を説明した上で協力を要請し、受諾が得られた被験者に対して実施した。なお、選出された被験者と電話で連絡が取れなかった場合には、他の被験者を再度無作為に選出した。その結果、80人に電話をかけ、28人の協力が得られた。28人の内訳は以下の通りである。制御群4人(1人)、コスト情報群6人(3人)、リスク情報群6人(3人)、娯楽度情報群6人(3人)、全報群6人(3人)。括弧内の数字は、wave 4 免許非保有者の人数を示す。制御群に関しては、wave 4 免許非保有者が(1人)のみとなっているのは、もともと2人しかいなかったことに加え、そのうちの1人と電話で連絡が取れなかったためである。このインタビューでは、何らかの情報を提供した制御群以外の被験者に対しては、wave 1において情報提供資料を黙読したこと、および、その内容を覚えているか否かを尋ねた。なお、インタビューに要した一人当たりの所要時間は、5分から10分程度であった。また、インタビューでは、メモを取りながら進めるとともに、予め被験者の了承を得た上で、会話の内容の録音を行った。

表6に、インタビュー調査より判別した京大実験被験

者の情報提供内容に関する記憶の程度の基礎集計を示す。なお、この実験においては、制御群の被験者に対し、情報提供資料の黙読を要請しておらず、インタビューにおいて上述の質問を行っていないために、表6には、制御群の被験者は含まれていない。

表6より、自動車を保有している12名の内、提供した情報を記憶していると回答した被験者は25%の3名にしか過ぎなかった一方で、自動車を保有していない12名の内、提供情報を記憶していると回答した被験者は、その倍以上である58%弱の7名にのぼることが分かる。 χ^2 検定によれば、保有者の記憶率と非保有者の記憶率の間には、有意な傾向が存在することが示された。この結果は、自動車免許の保有行動に、提供した情報が影響しているという仮説を支持するものと捉えることができる($\chi^2 = 2.74, p = .107$)。

5. 考察

(1) 情報提供によるさらに長期的な効果

京都大学生を被験者とする実験においては、情報提供から約42ヶ月の時点(wave 4)においても、コスト情報群、娯楽度情報群と制御群の免許取得率の間に有意差が確認された。さらに、実験群全体と制御群の免許取得率の間に有意差が再確認された。ここで高須ら²⁾らは、情報提供が免許取得行動への影響を及ぼす可能性を指摘するとともに、その影響が情報提供から約一年半を経た後においても継続する長期的なものである可能性を指摘しているが、今回の追跡調査の結果は、藤井ら¹⁾および高須ら²⁾によって指摘された情報提供による免許取得行動への影響が存在する可能性を改めて示唆するとともに、その影響が情報提供から約三年半後においても持続するという、さらに長期的なものであることを示唆するものと解釈できる。

さらに、wave 4 終了時点で実施したインタビュー調査より、三年半前に提供した情報を記憶している被験者ほど、記憶していない被験者に比べて免許を取得する傾向が低いという結果が得られた。この結果は、以上に述べた、情報提供した各実験群と情報を提供しなかった制御群との間の実際の免許保有率の差違が、情報提供とは無関係に「偶然にも得られた」という可能性を低減させると共に、その差違が本実験によって提供した情報による効果であるという可能性を増進させるものである。

(2) 情報提供による効果の普遍性

東京工業大学生を被験者とする実験において、少なくとも情報提供から約半年後の時点(wave 2)においては、実験群全体と制御群の免許取得率の間に差異の存在傾向が確認された。このことから、東京工業大学生を被験者

とした場合にも、自動車の否定的側面に関する情報提供が、実際の免許保有行動に及ぼしていると言うことはできるものと考えられる。ここで、例えば、類似した知見は、高校生を対象として行った Cairns and Okamura (2003) による実験からも得られているし、また、本稿において何度か引用した藤井ら¹⁾によっても、京都大学の一年生を被験者とした実験より「免許取得可能年齢に達した間もない自動車免許を持っていない人々に、自動車の否定的側面に関する情報提供をするだけで、免許取得行動を抑制する効果が生ずることとなる」という知見が得られていることを考え合わせると、次のような可能性が示唆されることとなる。すなわち、上述のように東京工業大学生を被験者とした実験においても、同様の効果が確認された以上は、藤井ら¹⁾の得ていた知見が被験者を京都大学生のみに限定する特殊なものではなく、一定の普遍性を有するものではないかと信ずることができる可能性を増進させるものであると考えられる。

(3) 提供するネガティブ情報の種類

上記の様に、京都大学においても東京工業大学においても、免許取得可能年齢に達した間もない被験者に対して自動車利用についてのネガティブな情報を提供することで、その後の免許取得行動が抑制される可能性が示唆された。ただし、その効果の大きさは、提供するネガティブ情報の種類によって影響を受ける可能性が本研究で実施した二つの実験から示唆された。

まず、京都大学における実験において、最も情報提供効果が小さかったのは、全ての情報を一度に提供した「全報群」であった。この結果は、藤井ら¹⁾が報告している、社会的認知研究で知られている「稀釈効果」と呼ばれる心理学的現象によるものであると考えられる (Aronson, 1994)⁴⁾。これは情報量が増加することで個々の情報のインパクトが稀釈化されるという効果を意味するものである。それ故この効果を考慮するならば、コミュニケーションの際には影響力の強い情報を選定した上でそれを提供した方が、より強い効果が現れやすいことが予想される。

また、京都大学における実験においても、東京工業大学における実験においても、「リスク情報」を提供した群の免許取得率と制御群のそれとの間の差は有意な水準には至らなかった。これは、免許取得可能年齢になって間もない年代の若年層の人々にとっては、表1に示したような「死亡交通事故」に関するメッセージは、さして大きな心的インパクトを与えるものではなかったのかもしれない。

また、「娯楽度情報」が京都大学においては有意な効果があったものの、東京工業大学においては有意な効果が無かったが、これは、娯楽度情報として提供しているメッセージが、「京都市における観光交通」に関わるもので

あったことが原因であったかも知れない。

同様に、「コスト情報」が京都大学においては有意な効果があったものの、東京工業大学においては有意な効果が無いという結果となった。この原因はここでは十分に定かではないものの、少なくとも、今回の東京工業大学の実験の効果測定を実施した wave 2 と同じタイミングに実施している情報提供後半年後の wave 2 の時点では、京都大学においてもコスト情報群は全報群を除くネガティブ情報を提供した複数の群の中で最も効果が小さいという結果が得られている (表2 参照)。すなわち、情報提供後半年の時点では、東京工業大学においても京都大学においても、コスト情報は免許取得に対して有意な効果は及ぼしていないという点で一致する結果であると言える。それにも関わらず、京都大学の実験での wave 4 の時点では、表3に示したようにコスト情報についての有意な効果が見られていることを勘案すると、東京工業大学の被験者を対象とした長期的な効果測定を行えば、東京工業大学における実験でのコスト情報についても、免許保有行動に対する有意な効果が得られる可能性はあり得とも考えられる。いうまでもなく、その点を確認するためには、さらなる長期的効果測定を行うことが必要であり、この点については、今後の課題としたい。

(4) 情報効果の非対称性

本研究では、「若年層は、自動車利用についての否定的な情報に触れている機会は限られている一方で、肯定的な情報に触れている機会は十分にあるのではないか」という想定の下、ネガティブ情報を提供することで免許取得行動が抑制される可能性があるのではないか、という理論的な仮説を設定した。その一方、この想定が真であるとするならば、ポジティブ情報を提供しても、免許取得行動にはとりたてて影響が及ばないことも予想される。本研究では、これらの理論的予想を実証的に確認することを目的として、東京工業大学にて実施した調査では、京都大学での調査では設定しなかった、ポジティブな情報を提供する群を設けた。そして、情報提供から半年後の時点で免許取得率を測定したところ、ネガティブ情報を提供した全ての群における免許取得率は、何も情報を提供していない制御群のそれよりもおおよそ1割前後低い水準であることが示された一方、ポジティブな情報を提供した群では、制御群の免許取得率とほぼ同水準であることが示された (表4 参照)。この、ポジティブ情報とネガティブ情報の効果についての非対称性についての結果は、上述の理論的な予測を裏付けるものである。すなわち、若年層における自動車についての情報が、肯定的な側面に偏っているであろうという本研究の想定に一定の妥当性が存在するであろうという可能性が、実証的に支持されたものと考えられる。

(5) おわりに

本研究は、藤井他¹⁾にて提唱され、その後、高須・藤井²⁾によって改めて確認された、「免許取得可能年齢に達して間もない非免許保有者に対して、自動車利用についての否定的情報を提供することで、免許取得行動に影響が及ぼされる」という仮説の妥当性をさらに検証するための実験を実施した。当然ながら、この仮説の真偽については、さらなる追加実験が必要であることは論を待たないとしても、少なくとも本研究の実証実験は、その妥当性を支持するものであった。そして、その結果は、上記(4)にて論じたように、「一般の若年層は、自動車利用についての肯定的側面の情報は把握している一方で、否定的側面については十分に把握していない」という可能性を示唆するものであった。もしも、その可能性が真実であるとするなら、現代の日本の若年層は、不十分な情報の下に免許取得についての意思決定を行っているという可能性が理論的に演繹されることとなる。そうであるのなら、真に「合理的」な免許取得行動を、すなわち、「かしこいクルマとのつきあい方⁵⁾」を日本において期待す

るのなら、自動車利用についての「否定的な側面」についての十分な理解を日本国内において醸成することが重要であるという可能性が示唆されることとなる。今後は、その可能性の真偽を確かめるためにも、さらなる理論的、実証的研究が必要であるものと言えるであろう。

参考文献

- 1) 藤井 聡, 西中卓也, 北村隆一: 自動車免許非保有者に対するコミュニケーション実験, 土木計画学研究・論文集, 20(4), pp. 1003-1008, 2003.
- 2) 高須豊, 藤井聡: 自動車免許非保有者に対する情報提供の長期的効果, 土木計画学・講演集, Vol.27(CD-ROM), 2003.
- 3) Cairns, S. and Okamura, K.: Costs and choices: The effects of educating young adults about transport prices, 土木学会論文集, No. 737/IV-60, pp. 101-113, 2003.
- 4) Aronson, E.: The Social Animal, (6th ed.), W.H. Freeman and Company, San Francisco, 1992. (古畑和孝(監訳): ザ・ソーシャル・アニマル, サイエンス社, 1994.)
- 5) 土木学会: モビリティ・マネジメントの手引き, 土木学会, 2005.

自動車免許非保有者に対する自動車に関する情報提供効果に関する研究

藤井 聡・高須 豊

現代日本社会においては、人々が自動車の否定的側面を考慮することなく、自動車免許取得の意思決定をしていると考えられる。こうした認識のもとに実施された自動車利用に関する客観的情報を自動車免許非保有者に対して提供するコミュニケーション実験より、客観的情報提供には長期的な効果が存在することが実証的に確認されている。本研究では、東京、京都に住む自動車免許を保有していない大学1年生を対象として、自動車利用のコストやリスクなどについての情報提供を行う同様のコミュニケーション実験を実施することにより、前述の情報提供の効果を追試し、その普遍性を検討した。また、人々が入手する情報の非対称性について検討した。

A study of influences of providing information about car use on non-drivers

Satoshi FUJII & Yutaka TAKASU

It is presumed that young non-drivers would make a decision to own a driver's license without considering negative aspects of car use. With this recognition, previous studies showed a long term effects on driver's license owing behavior of information provision of negative aspects of car use, from field-experimental studies. This study implemented field experiments where we provided negative aspects of car use such as driving costs and risks to university students in Kyoto University and Tokyo Institute of Technology, and found similar effects of such information that was shown in previous studies. It was also shown by the experiment that there was an asymmetric postulate of effects of positive and negative aspects of car use.
