



1. 研究の背景と目的

現在、自動車交通の慢性的な渋滞といった都市問題をはじめ、ゴミのポイ捨て、ゴミの不分別、喫煙者によるタバコのポイ捨て等、人のマナーを問うような社会問題が深刻化している。東京都では、最近、ポイ捨て禁止条例、歩きタバコ禁止条例が施行されるようになった。しかし、一人一人が個人行動を見直すだけで改善される問題が、条例や法律といった強制的な施策でしか解決できない現状には疑問を感じさせるものがある。このような、社会状況の根底には、社会的ジレンマが潜んでいるといえる。人には公共心と利己心が存在していて、「公共心を持って、公共の利益の最大化行動をとる」、もしくは、「利己心を持って個人的な利益の最大化行動をとる」のいずれかを選択しなければならない状況であると筆者は考える。

そこで、本研究では「公共心と利己心」をテーマとした、社会意識調査と題したアンケート調査を実施し、人が公共心と利己心をどれくらい持っているのか、公共心と利己心にはどのような因子が存在しているのか、公共心と利己心が社会問題および賛否（東京都へのロードプライシング導入に対する賛否）にどう影響を与えているのか、ということ因子分析、共分散構造分析を通して解明することを目的とする。

2. 社会心理学における社会的ジレンマ

本章では社会心理学の視点から社会的ジレンマを見ていくこととする。

まず、社会的ジレンマを定義している、藤井氏^{*)}によれば「長期的には公共的な利益を低下させてしまうものの短期的な私利の増進に寄与する行為（非協力行動）か、短期的な私利は低減してしまうものの長期的には公共的な利益の増進に寄与する行為（協力行動）のいずれかを選択しなければならない社会状況」¹⁾と定義している。社会的ジレン

マの社会状況では、私利のほうの方が公共の利益よりも短い時間で認識できることから、利己心が働き、私利の増進に寄与する行為（非協力行動）をとってしまう傾向が強いといえる。それゆえ、自発的な協力行動を起こすために公共心を活性化させる必要があると議論されている。

ここで、公共心、利己心を定義するならば、公共心は「道徳心や利他心、規範意識等の公共の利益の増進に結びつく動機」、利己心は「個人的な利益を追求する動機」²⁾である。

3. ロードプライシング (RP)

今日、東京都における自動車交通は渋滞が慢性化し、東京の都市活動に4兆9千億円とも試算される大きな経済損失を与えている。また、自動車による排出ガスは都民の健康だけでなく、地球環境にも悪影響を及ぼしている。

ロードプライシング（以後RP）は、こうした自動車交通がもたらす問題の改善に資することができるTDM（交通需要マネジメント）施策の一つで、特定の道路や地域、時間帯における自動車利用者に対して課金を行うものである。そのため、自動車利用者や関連企業からの反発も強く、人の賛否が強く影響される。この施策も前章で述べた社会的ジレンマの問題として考えられる。

海外でもシンガポールやロンドンで行われており、東京都でも導入を検討している。

右に示した図-1は現在の検討段階の、東京都RPの境界線の4案である。

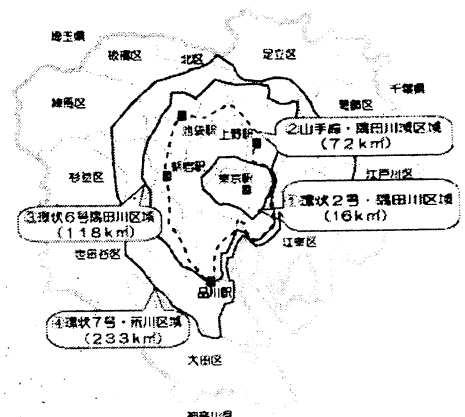


図-1 東京都ロードプライシング検討4案

4. 社会意識調査

2章, 3章を踏まえ, 「人の公共心, 利己心が社会問題および賛否に影響している」と仮説を立てて, 実際に人の社会意識(特に公共心, 利己心)や社会行動および賛否(今回は, 東京都 RP 導入に対する賛否)のアンケート調査を実施した。対象者は, 本大学の学生を対象に行った。アンケート概要は, 表-1の通りである。

アンケートは, B4用紙, 表裏1枚を使用し, 表はまず個人属性の設問, 次に日頃の社会行動, 東京都 RP に対する賛否の設問(10項目)となっており, 裏は日頃の社会意識(特に公共心, 利己心)の設問(51項目)となっている。回答は, 分析の簡潔さを考え, 4段階法を用いた。

5. 分析結果(因子分析・共分散構造分析)

5.1 因子分析結果・公共心・利己心尺度得点

アンケート結果を基に51項目で因子分析を行った。因子負荷の値より, 9因子が見つかり, 公共心を表す因子が第2, 3, 5, 6, 8, 9因子, 利己心に関わる因子は, 第1, 4, 7因子であると判断した。この因子分析の結果を用いて, 学科, 学年別, 公共心・利己心尺度平均得点を算出した。詳細を表-2に示した。

5.2 共分散構造分析

因子分析, 社会行動と各項目の相関係数の高い値を基に公共心と利己心への社会行動および RP に対する賛否のモデルを作成した。結果を図-2に示す。(質問内容は表-3)

図-2に示してある数値は各パラメータの標準化推定値である。推定値の検定統計量はいずれも高い値であった。ここで, 第1因子を利己心, 第2因子を環境意識, 第5因子を責任感と命名した。

6. 考察・まとめ

今回は, 因子分析を基に公共心得点と利己心得点を算出し, 土木工学科のほうが電気工学科よりも公共心が高いことを示した。しかし, この値は, 因子の重みづけは考慮していない。

因子分析は, 寄与率が低く余り良い結果が得られなかった。今後さらに寄与率, 信頼性を高めるような尺度項目を決定する必要がある。

共分散構造分析では, 社会問題行動に対する影響は, 公共心よりも利己心のほうが強いことが理解で

きた。RPの賛否に対しては, 利己心が公共心より賛成に対して強い影響をおよぼすという以外な結果を示した。RPと公共心との関係は, 負の影響をもたらしていることが明らかになり, 人がRPに対して公共心にかけているという認識があることを示している。

今後, さらにモデル検証し, 公共心, 利己心を追求し社会的行動および賛否との関係を明らかにしていきたい。

表-1 アンケート概要

実施日	アンケート対象者	配布数	回収数	有効サンプル数	回収率
12月13日	土木工学科3年生	88	88	75	100.0
12月19日	電気工学科3年生	84	29	27	34.5
12月16日	土木工学科4年生	95	92	87	96.8
12月22日	電気工学科4年生	73	54	48	74.0
合計		340	263	237	77.4

表-2 学科, 学年別の公共心・利己心尺度平均得点

	公共心	利己心
K3年	52.5	30
K4年	51.7	29.5
H3年	54.4	29.6
H4年	54.5	30

K: 電気工学科
H: 土木工学科

公共心: 第2因子 第3因子 第5因子 第6因子 第8因子 第9因子
利己心: 第1因子 第4因子 第7因子

表-3 質問項目の内容

問48	私は, 自分の利益につながることを他人を脅してでも, 実行してもいいと思う。	問3	私は, 省エネに気を配るべきだと思う。
問33	私は, 自分より優れている人は気に入らない。	問36	私は, 大気汚染, 水質汚濁, 渋滞などの様々な都市問題を解決しなければいけないと思う。
問49	私は, 幸せそうな人を見るのは気に入らない。	問40	私は, 自分が決めたことは守る。
問14	私は, 資源を有効に使うべきだと思う。	問41	私は, 与えられたことは懸命にこなすと思う。

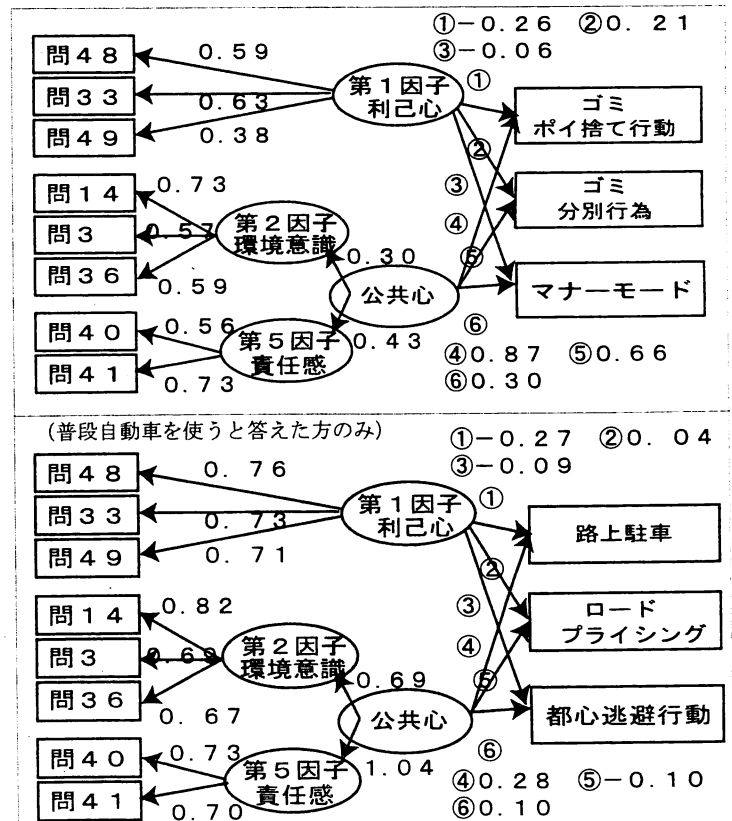


図-2 公共心・利己心が社会問題およびRP賛否におよぼす

影響のモデル図
参考文献

- 1) 藤井聡 2003 社会的ジレンマの処方箋
 - 2) 藤井聡 2001 TDMと社会的ジレンマ交通問題解消における公共心の役割
- *) 東京工業大学員理工学研究所土木工学科専攻助教授