

## 社会的ジレンマにおける他者協力率・誤認矯正方略

東京工業大学大学院 正会員 藤井 聡

### 1. はじめに

土木計画上の問題を社会問題として捉えるなら、多くの場合その根底に社会的ジレンマ構造が横たわっている（藤井，2001）。交通混雑，TDM の受容問題，そして，放置駐輪問題，それらのいずれもが，人々の公益を志向する行為（社会的行為＝協力行動）と私益を志向する行為（利己的行為＝逃避行動）とが一致せず，人々が利己的に振る舞えば振る舞うほど，社会の豊かさが低減する，というジレンマ構造を抱えている。

そうしたジレンマを解消する方略についての研究が，社会心理学を中心とする社会科学領域で膨大に積み重ねられている。その中で，しばしば，ジレンマ解消方略は構造的方略（ハード的，ソフト的環境を変化させることで人々の協力行動の誘発を目指す）と心理的方略（人々の公共心や態度，認知といった心理的要因に働きかけ，自主的な協力行動の誘発を期待する）とに分類されてきた。本研究の目的は，以上に定義した社会的ジレンマ研究の心理的方略に位置づけられるべき新しい方略の一つとして，「他者協力率・誤認矯正方略」を理論的に提案し，その有効性を放置駐輪問題を対象とした実証データで確認することである。

### 2. 他者協力率・誤認矯正方略

我々は，自分は他者よりも公正で道徳的であり正しくないと，考えてしまう心理的傾向を否応なく持っている（Messick, et al., 1985）。その傾向は，有名なプロボクサーの名前を冠してモハメッド・アリ効果とも言われている（Van Lange, 1991）。その傾向は，社会的ジレンマの解消をより難しくされる心理的傾向と解釈されてきた。なぜなら；1)モハメッド・アリ効果により，人々は他者の協力率を誤認し，他者は実際の水準以上に非協力的であると考えている；2)一方で，人々は，他者が協力的なら協力的に振る舞い，非協力的なら非協力的に振る舞う傾向を持つ（Jakobsson, et al., 2000）；3)それ故，モハメッド・アリ効果は，人々の協力的行動を妨げる；からである。ところが，これと全く同じロジックを次のように辿ることもできるのではなからう

か。1)モハメッド・アリ効果により，人々は他者の協力率を誤認し，他者は実際の水準以上に非協力的であると考えているからこそ，実際の他者協力率を人々に告知すれば，他者協力率が矯正される。2)一方で，人々は，他者が協力的なら協力的に振る舞い，非協力的なら非協力的に振る舞う傾向を持つからこそ，他者協力率が矯正されれば，人々はより協力的に振る舞うようになる。3)それ故，モハメッド・アリ効果は，人々の協力的行動を妨げているからこそ，実際の他者協力率を告知すれば，人々の協力行動を誘発できる。つまり，今までジレンマ解消にとって厄介者と見なされてきたモハメッド・アリ効果を逆手にとって逆利用することで，ジレンマを解消する糸口を見いだすことが出来るかも知れないのである。これが，本研究で提案する，「他者協力率・誤認矯正方略」である。

### 3. 実験

本研究では，二つの実験を行う。第一実験では，一般的なジレンマ状況においてモハメッド・アリ効果が見られるか否かを確認する。京都大学の学生（ $n = 178$ ）を対象に，「友人を裏切るか否か」「電車でお年寄りに席を譲るか否か」「環境問題に配慮して自動車の利用を控えることがこれからあるか否か」のそれぞれのジレンマ状況について，1)あなたはどうか（はい/いいえ），と2)この京都大学生対象のアンケートで「はい」と答え人は何割程度だと思いか，の二点を尋ねた。結果を表1に示す。いずれのジレンマ問題においても認知他者協力率が実際の協力率よりも有意に下回っている。この結果は，モハメッド・アリ効果の存在を明確に示唆するものである。さらに，表2は，各設問で協力すると答えた人とそうでない人毎に，他者協力率認知の平均値を求めたものである。この表より，協力する人は協力しない人よりも，他の人は協力的である，と考えていることが分かる。つまり，非協力的な人々は，「世間の人々は非協力的である」という世界観を持っていることが分かる。こうした人々がいるからこそ，本研究で提案する「他者協力率・誤認矯正方略」がジ

キーワード：社会的ジレンマ，他者協力率・誤認矯正方略，社会心理学，放置自転車

連絡先：〒152-8552 東京都目黒区大岡山 2-12-1 東京工業大学大学院理工学研究科 Tel & Fax : 03-5734-2590 E-mail : fujii@plan.cv.titech.ac.jp

表1 実際の協力率(CR)と認知他者協力率の平均(M)と標準偏差(STD)と両者の差についてのt値

	M [STD]	実際の協力率	t-stat.
友人を裏切る	.63 [.23]	.67	2.66
お年寄りに席を譲る	.49 [.20]	.54	2.98
環境配慮で自動車控える	.45 [.23]	.66	12.49

表2 協力者と非協力者のそれぞれの認知他者協力率の平均(M)と両者の差についてのt値

	協力者	非協力者	t-stat.
友人を裏切る	.72	.44	9.51
お年寄りに席を譲る	.57	.41	5.75
環境配慮で自動車控える	.52	.32	6.02

表3 他者の実際の協力率を告知した群と告知しなかった群の道德意識と放置回数の平均(M)と標準偏差(STD)

	他者協力率非告知群 (n = 32)		他者協力率告知群 (n = 44)	
	M	[STD]	M	[STD]
道德意識	3.88	[0.75]	4.16	[0.53]
放置回数	1.09	[2.04]	0.63	[1.23]

レンマ解消に有効に機能し得る余地が生ずるのである。

さて、続く第二実験では、他者協力率・誤認矯正方略の有効性を確認するため、次の手順の調査を e-mail で、大学生を対象に実施した。Step 1) e-mail で「あなたは、なるべく、人に迷惑がかかるような所に自転車を駐輪しない様にしていただけますか？」ならびに「この大学生対象の、メールアンケート調査で、上の質問に、はいと答える人は、おおよそ何割程度だと思いますか？」を尋ねた (n = 116)。Step 2) 約2週間後に被験者の半数に、Step 1)の最初の問いに「はい」と答えた人の割合が82.8% (116名中96名)であったことを e-mail にて伝えた。なお、その際、Step 1)で「はい」と答えた人の半数(n = 48)と「いいえ」で答えた人の半数(n = 10)をそれぞれ無作為に抽出した。Step 3)約1週間後に、道德意識として、「あなたは、人に迷惑がかかるような所に自転車を駐輪する事について、どう思いますか？」を、全く悪いことではない、と、非常に悪いことだ、とを両極とする5段階で、また、「この一週間で迷惑がかかるような所に自転車を駐輪した回数」を尋ねる e-mail を全員に送付し、その結果76名の被験者からの回答を得た。

Step 3)での測定値の集計結果を表3に示す。表3に示した様に、Step 2)にて他者の実際の協力率を告知した群の方が、告知しなかった群よりも、高い道德意識を持ち、より少ない放置駐車回数となっていることが分かる。分散分析より、後者については有意差は認められなかったが ( $F(1, 74) = 1.51, p = .22$ )、前者については差異が存在する傾向が統計的に示された ( $F(1, 75) = 3.77, p = .056$ )。

#### 4. 考察

実験1の結果は、人々は「世間の人々は、不親切で非協力的である」と過剰に信じていることを示しており、かつ、そういった過剰な否定的信念を抱く傾向は、利己的な振る舞いをする非協力的な人々ほど強いことを示している。例えば、交通計画に直接関わる環境配慮のための自動車利用自主規制については、実際は66%の人が協力する意向を持っているにも関わらず、協力する意向を持たない人達は、その半分以下の「世間の32%しか、そういう意向を持たないだろう」という誤認をしているのである。一方、自転車放置問題を例に取った実験2では、人々に実際の他者の協力率を告知するだけで、人々の「自転車放置をすべきではない」という道德意識が統計的に活性化した傾向が示され、かつ、統計的に有意には届かなかったものの、実際の放置回数の減少も数字の上では示された。この結果は、本研究で理論的に提案した「他者協力率・誤認矯正方略」の有効性を支持する小さな実証データであることは間違いない。もしこの方略に一定の有効性が存在しているのなら、適切な調査とコミュニケーションを上手に組み合わせるだけで、交通におけるジレンマを解く糸口を見つけだすことができるようになるのかも知れない。

謝辞：大阪大学・松村先生、名古屋大学・倉内先生、大阪産業大学・波床正敏先生には、実験の際にご協力頂いた。ここに記して深謝の意を表します。

#### 参考文献

- 藤井 聡：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、土木学会論文集, No. 667/IV-50, pp. 41-58, 2001.
- Messick, D. M., Bloom, S., Boldizar, J. P., & Samuelson, C. D. (1985). Why we are fairer than others. *Journal of Experimental Social Psychology*, 21, 480-500.
- Van Lange, P. A. M. (1991) Being better but not smarter than others: The Muhammad Ali Effect at Work in Interpersonal Situations. *Personality and Social Psychology Bulletin*, 17, 690-694.
- Jakobsson, C., Fujii, S., & Gärling, T. (2000). Determinants of private car users' acceptance of road pricing. *Transport Policy* 7(2), pp 153-158, 2000.