

社会的価値と高速道路料金大幅引き下げ政策の賛否意識の関連分析*

Relevant analysis between social value and approval decision making process concerning about the fare reduction of expressway *

岡部翔太**・谷口綾子***・藤井聡****・石田東生*****

By Shota OKABE**・Ayako TANIGUCHI***・Satoshi FUJII****・Haruo ISHIDA*****

1. はじめに

2009 年 3 月に実施に至った高速道路料金土日祝日上限 1,000 円政策(以下, 上限 1000 円政策と記述)は, 百年に一度とも言われる経済危機を受けて, その経済対策として実施された政策である. 近年稀に見る大規模な高速道路料金の引き下げ政策であり, 人々の生活に与える影響はもちろんのこと, 高速道路と競合する公共交通の利用者減少¹⁾や, 自動車利用が増えることによる環境負荷増大²⁾, 例年にない大規模な渋滞³⁾等, 多方面での影響を与え得る政策と言える. このように, 様々な側面から議論となり得る上限 1,000 円政策は, マスコミでも盛んに取り上げられ, 国民の関心も高い政策であると考えられる. 本研究では, 様々な価値観を持っているであろう国民が, 本政策をどのように捉えて賛否意識を形成しているのかを明らかにするため, 個々人の社会的価値と本政策に対する賛否意識の関係性について分析することを試みた.

2. パブリックコメント

(1) パブリックコメントの概要

上限 1,000 円政策への賛否意識の先行要因(判断理由)を探るには, 国民が本政策に対してどのような意見を持ち得るのかを把握することが必要となると考えられる. 本研究では, 政策導入前に実施されたパブリックコメントのデータを用いて意見を把握することとした. パブリックコメントの概要は表 1 の通りである.

(2) パブリックコメントからのキーワード抽出

パブリックコメントは, 複数の観点からの意見が含ま

*キーワード: 交通意識分析

**正員, 社会工修, 首都高速道路株式会社

(東京都千代田区平河町2-16-3,

TEL: 03-3264-8491, E-mail: s.okabe75@jshutoko.jp)

***正員, 工博, 筑波大学大学院システム情報工学研究科

****正員, 工博, 京都大学大学院工学研究科

*****正員, 工博, 筑波大学大学院システム情報工学研究科

表 1 パブリックコメントの概要

意見募集期間	平成 21 年 1 月 16 日(金)~25 日(日)
意見送付方法	高速道路会社各社及び日本高速道路保有・債務返済機構ウェブサイトから投稿または郵送
総意見数	2663 件

れていたりと, 同じ観点からの意見であっても結論となる賛否意識が異なっていたりと, 様々な場合があることから, 寄せられた意見のままでは定量的・客観的に扱うことは困難である. そこで, 本研究では, それぞれの意見をキーワード化し, パブリックコメントのデータを, 定量的・客観的に扱えるよう変換することとした. ここでは, キーワードを「上限1,000円政策に対する具体的な意見を示している用語」と定義する.

以降の分析ではキーワードの出現数を用いるため, キーワード間の記述レベル(包括的な論点か, 個別の具体的な論点か, 等)が揃っていないと分析結果に支障をきたしてしまう恐れがある. そこで, 記述レベルを揃えるために, 以下の工夫をしながら, 本稿第一著者がキーワード抽出作業を行った.

まず, キーワードを抽出する際に, 1段階, 2段階, 3段階と, 意見文中に記述されている関係性の通りにキーワードを抽出した. 上位(数字が小さい方)のキーワードは下位のキーワードを包括する関係, または, 上位のキーワードが下位のキーワードの原因という関係になっている.

次に, 抽出したキーワードを加工・修正した. パブリックコメントの各意見は, 異なる発言者からの意見なので, 同じ内容でも異なる用語で語られている. そのため, これらを統一するためにキーワードの加工・修正作業を行った. 例えば, 修正・加工前に「ETC未搭載車への配慮をお願いします」となっていた文章を, 修正・加工後は「ETC限定解除」というキーワードに置き換えた.

以上の要領で抽出作業を行ったところ, 2663件の意見から, 1段階キーワードが32種類, 2段階キーワードが21種類, 3段階キーワードが7種類抽出できた. 紙面の都合上, 最上層の1段階キーワードのみ, 表 2 に掲載する. 以降の分析では, この1段階キーワードを用い, 単に「キーワード」と表記することとする.

表 2 抽出された1段階（最上層）キーワード

早急な政策導入	Uターン利用
マナー違反車の増加	事故の増加
維持管理に対する不安	不公平な割引内容
複雑な料金設定	ドライバーの労働環境悪化
割引拡大要求	料金を戻すことへの反発
環境負荷増大	観光の振興
環境改善	地域活性化
内需拡大	民間会社への国費投入批判
高速の渋滞	一般道の渋滞緩和
政争の具	受益者負担の原則からの逸脱
目先の利益	債務返済の長期化
予測の欠如	PA・SAの混雑
情報の不足	高速道路有効活用
公共交通の利用者減	バスの定時制消失
過度な値下げ	集配の遅延
物流の活発化	マイカー依存社会

3. インタビュー調査

(1) インタビュー調査の概要

パブリックコメントは自発的、主体的に高速道路関連会社に寄せられた意見であり、強い発言のモチベーションに駆られた意見であると考えられる。しかしながら、国民全員が本施策に対し強固な意見を持っているとは考え難く、パブリックコメントの分析のみでは、国民の平均的、代表的な意見を探ることは難しい可能性がある。よって、本研究では、上限1,000円施策の賛否意識の先行要因を検討するにあたり、インタビュー調査を併用することとした。

インタビューは他者（インタビュアーである本稿第一著者）からのアプローチにより、顕在化した意見である。また、パブリックコメントでは、政策の賛否について必ずしも明確的に述べられていないこともあるが、インタビュー調査であれば対象者に直接政策賛否を尋ねることができるため、個々の賛否の立場を明らかにした上で、その判断理由等を探っていくことができることもメリットであると考えられる。

インタビュー対象者は、本施策により何らかの影響を受ける可能性のある職種と、直接的な影響は考えにくい職種の人々をそれぞれ選定することとした。その結果、高速道路会社員(9人)、自動車会社員(2人)、公共交通事業者(4人)、地方公務員(5人)、コンサルティング・シンクタンク(2人)、一般会社員(2人)、主婦(2人)の計26人をインタビュー調査の対象者として選定した。インタビュー実施概要を表 3 に示す。

(2) インタビュー手法

各人に対するインタビューはインタビュアー（筆者）と対象者が1対1で行った。これは、グループインタビュー等でしばしば見られるように、他者の意見を聞くことによる影響を出来る限り排除し、対象者が現在保有してい

表 3 インタビュー概要

インタビュー対象者	実施日	所要時間	業種
A氏	2009.10.27	17分	地方自治体
B氏	2009.10.27	33分	地方自治体
C氏	2009.10.27	17分	地方自治体
D氏	2009.10.27	21分	地方自治体
E氏	2009.10.27	20分	地方自治体
F氏	2009.10.28	25分	自動車会社
G氏	2009.11.18	26分	自動車会社
H氏	2009.10.29	25分	コンサルティング
I氏	2009.11.5	31分	シンクタンク
J氏	2009.11.19	22分	公共交通事業者
K氏	2009.11.19	17分	公共交通事業者
L氏	2009.11.19	28分	公共交通事業者
M氏	2009.11.30	21分	公共交通事業者
N氏	2009.11.12	15分	高速道路会社
O氏	2009.11.12	17分	高速道路会社
P氏	2009.11.12	16分	高速道路会社
Q氏	2009.11.12	22分	高速道路会社
R氏	2009.11.12	25分	高速道路会社
S氏	2009.11.12	25分	高速道路会社
T氏	2009.11.12	23分	高速道路会社
U氏	2009.11.12	15分	高速道路会社
V氏	2009.11.12	15分	高速道路会社
W氏	2009.12.2	23分	一般会社員
X氏	2009.12.2	21分	一般会社員
Y氏	2009.12.3	24分	主婦
Z氏	2009.12.3	25分	主婦

る情報のみで賛否の意思決定を行ってもらうためである。ただし、先方の都合上、電話によるインタビューになってしまった対象者が2名(F氏、H氏)、グループでのインタビューになってしまった対象者が2名(R氏とS氏は2名同時にインタビューを実施)存在する。インタビューした項目と、順序を表 4 に示す。

(3) インタビュー結果

本研究では、賛否意思の決定要因の構造を把握するため、KJ法により政策賛否の判断理由をまとめることを試

表 4 インタビューの流れ

導入部
■挨拶 自己紹介
対象者に関する情報
■個人属性
・性別 ・年代 ・職種 ・車運転頻度 ・高速道路利用頻度
■自動車を運転するのは好きか
■上限 1000 円を利用して遠出(生活圏外)をしたことがあるか
上限 1,000 円政策についての意見
■「1000 円」という金額について、どう思うか
■上限 1000 円政策について賛成か/反対か ⇒ その理由
上限 1,000 円政策の知識
■導入の目的について知っていること
■「上限 1000 円以外」の割引内容について知っていること
■「上限 1000 円」になる対象範囲について知っていること
■「上限 1000 円」になる対象車種について知っていること
■高速道路料金引き下げの財源について知っていること
■本政策の期間について知っていること
上限 1,000 円政策の影響の認識
■本政策により生じている世の中の動きについて知っていること
■身近で生じている変化があるか
■本政策に関する情報を何から得たか
■本政策に賛成と答えた人⇒思いつくデメリット
■本政策に反対と答えた人⇒思いつくメリット
■世間一般の声は賛成/反対どちらが多いと思うか ⇒ その理由

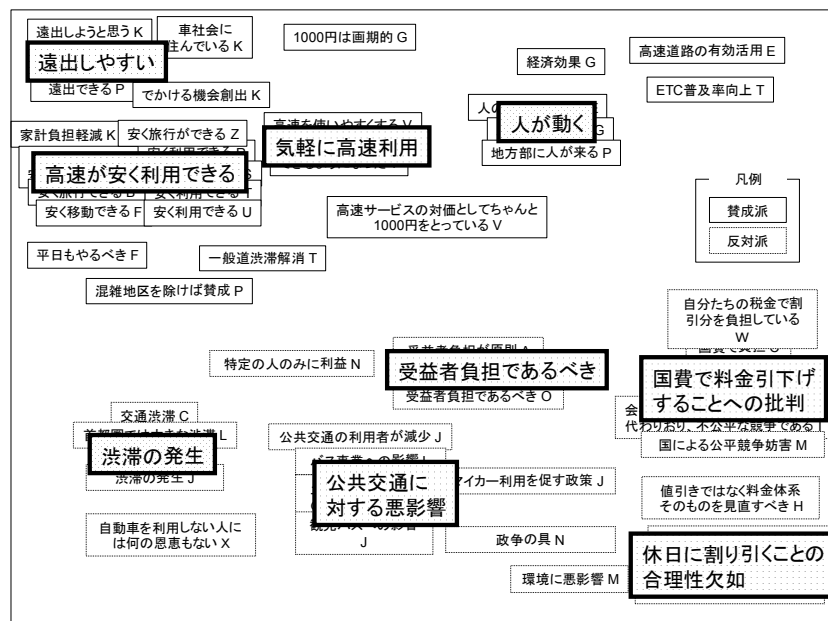


図1 賛否理由についてのKJ法結果

みた。KJ法実施に際して、可能な限り主観的な偏りを排除するため、本稿第二著者を含む二人の合議で意見をまとめる作業を行った。具体的には、1つの付箋に1つの意見となるよう、全ての意見を書き出して大きな紙に貼り、似た意見を近くに集めるという一般的な手法を用いた。なお、後から賛否意思決定の構造がわかりやすいように、政策について賛成を表明した人の意見、反対を表明した人の意見で付箋の色を分けた。また、政策に対して賛否の意思表示をしていないD氏の意見は対象から除外した。KJ法により整理した意見を図1に示す。太枠で囲った文言は、KJ法で整理した意見につけたネーミングである。

図1に示したように、左に位置する意見ほど個人的理由、右に位置する意見ほど社会的理由となっている結果となった。また、賛成している人の意見ほど左側に、反対している人の意見ほど右側に位置している。

この結果を受けて本研究では、「個人のメリット、デメリットを理由とするか、社会のメリット、デメリットを理由とするかにより、政策に対する賛否意思決定が異なる」という仮説を立て、これを検証することとした。

4. 社会的価値

上限1,000円施策への賛否意識の判断理由は、前章までの分析から、大きく個人的な理由と社会的理由に分類できる。本研究では、これらの要因を表現する概念として、Schwartzが提唱する社会的価値⁴⁾を用いることとした。

社会的価値は、Schwartz⁴⁾により定義された人々の普遍的な価値観であり、日本を含めた世界20ヶ国で実証的に測定され、その存在が確認されている。Schwartzは、既存文献の調査から社会的価値を、自律、刺激、快楽、達成、勢力、安全、適合、伝統、精神、慈悲、普遍に分類

した上で、これらをまとめるため、自己超越—自己強化、恒常—変化の2軸を導入し、利己価値、利他価値、伝統価値、変化価値の4つの普遍的な価値を提案している。これらはそれぞれ次のように定義されている。

- 利己価値：私益の強化を動機付ける
- 利他価値：他者の幸福の促進を動機付ける
- 伝統価値：安定な状態の保護を動機付ける
- 変化価値：不確かなものへの興味に従うことを動機付ける

これらのうち、利己価値および利他価値は、前章に述べた仮説を検証するのに相応しい価値尺度であると考えられる。また、社会的価値は、「行動や事象に対する選択や評価を導く」と定義されており、本研究の題材である上限1,000円政策の賛否意識に対しても、影響を与え得ると思われる。

5. アンケート調査

(1) アンケート調査の概要

社会的価値が政策に対する賛否意識に影響を及ぼすのかを実証的に調べるため、日本国民1,500人を対象としたウェブアンケート調査を行った。本調査は、全国に影響が及ぶ国策に対する評価を問うものであるため、居住地、年齢、性別に偏りが無いよう配慮した。なお、調査はWEB調査会社を通じて行った。調査概要は表5の通りである。

表5 ウェブアンケート調査の概要

対象	日本全国の男女(16-69歳) ※都道府県ごとに平成17年国勢調査に基づく人口構成で割り付ける
調査実施日	平成21年12月14日(月)~15日(火)
サンプル数	1500

(2) 調査項目

調査では、社会的価値尺度、政策に対する賛否度、政策興味、重要性認知、パブリックコメントへの賛同度、政策知識、交通行動、個人属性、等を尋ねている。

社会的価値尺度は、Sternら⁵⁾が用いた、23項目について自らの価値観に基づき重要度を評価させるという手法で計測した。これは、提示した項目の中で、最も重要なものの一つを7、自らの価値観に反するものには1(複数回答可)、それ以外の価値の重要度を0-6の7段階で回答を要請するもので、羽鳥ら⁶⁾の研究でも用いられている。

政策に対する賛否度は、「強く賛成」「強く反対」を両極とした5件法で回答を要請したものである。

政策興味は、「あなたは、高速道路料金休日1,000円政策に興味がありますか?」という質問に「全く興味が無い」「とても興味がある」を両極とした5件法で回答を要請したものである。

重要性認知は、「あなたは、高速道路料金休日1,000円政策は重要な問題だと思いますか?」という質問に「全くそう思わない」「とてもそう思う」を両極とした5件法で回答を要請したものである。

パブリックコメントへの賛同度は、2章で抽出したキーワードから、34個の質問を作成し、尋ねたものである。2章で抽出したキーワード数は、32種類であったが、このうち「高速の渋滞」については、「渋滞により道路が利用しづらくなる」ことと、「渋滞による社会的コスト増大」という2つの側面があると考えられるため、2つの質問に分けた。また、インタビューから「家計の負担軽減」というキーワードが頻繁に出てきたため、質問項目として追加した。実際に用いた質問項目を表6に示す。いずれも回答方法は、「全くそう思わない」「とてもそう思う」を両極とした5件法を要請している。

政策知識は、「目的」「上限1,000円以外の割引内容」「上限1,000円になる対象範囲」「上限1,000円になる対象車種」「財源」「期間」の側面から政策に関する知識を自由記述で回答させたものであり、その内容を筆者が読み、「正解」「不正解」の判断を行い、コーディングをしたものを分析に用いた。

交通行動は、自動車保有の有無や、直近1週間の各交通手段における交通行動、最寄りの鉄道駅・バス停までの時間の他、藤井⁷⁾で提案されている各交通手段に対する習慣強度や上限1,000円施策の利用経験も尋ねている。

個人属性は、職業、支持政党、居住都道府県など、賛否意思決定に寄与すると考えられるものを尋ねている。

(3) パブリックコメントへの賛同度を用いた因子分析

前項で示した賛同度を問う質問への回答を用いて因子分析を実施した。分析は、固有地1以上、各因子への負(荷量(4.0以上)を基準として進め、いずれの項目も、

表6 パブリックコメントへの賛同度の測定尺度

指標名	測定尺度
PA・SAの混雑	当政策を導入したことにより、パーキングエリア・サービスエリアが混雑していると思う
一般道の渋滞緩和	当政策を導入したことにより、一般道の渋滞が緩和していると思う
環境改善	当政策を導入したことにより、地球環境への負荷が増していると思う
事故の増加	当政策を導入したことにより、高速道路上の事故が増加していると思う
集配の遅延	当政策を導入したことにより、物流に遅延が生じていると思う
早急な政策導入	当政策は早急に導入する必要があったと思う
債務返済の長期化	当政策を導入したことにより、高速道路建設費の返済が長期化すると思う
観光の振興	当政策を導入したことにより、観光が振興すると思う
複雑な料金設定	当政策を導入したことにより、高速道路料金の割引の仕組みが複雑になったと思う
高速道路有効活用	当政策を導入したことにより、高速道路を有効活用できていると思う
予測の欠如	当政策の導入に際して、導入効果の予測が欠如していたと思う
不公平な割引内容	当政策における割引の適用条件は、不公平であると思う
高速の渋滞1	当政策を導入したことにより、渋滞による社会的コストが増大していると思う
ドライバーの労働環境悪化	当政策を導入したことにより、物流ドライバーの労働環境が悪化したと思う
家計の負担軽減	当政策を導入したことにより、一般家計の負担が軽減したと思う
マイカー依存社会	当政策を導入したことにより、マイカー依存社会に近づいたと思う
マナー違反車の増加	当政策を導入したことにより、高速道路上にマナー違反車が増加したと思う
環境改善	当政策を導入したことにより、一般道のノロノロ運転が減り、地球環境が改善したと思う
Uターン利用	当政策を導入したことにより、高速を一旦降りてすぐにまた乗る「Uターン利用」が増えたと思う
バスの定時性消失	当政策を導入したことにより、高速バスの定時性が損なわれたと思う
維持管理に対する不安	当政策を導入したことにより、高速道路の維持管理に支障が生じていると思う
受益者負担の原則からの逸脱	当政策における割引分のコストは、実際に高速道路を利用する人が負担するべきだと思う
割引拡大要求	当政策における割引額は、もっと拡大するべきだと思う
公共交通の利用者減	当政策を導入したことにより、公共交通(鉄道、バス、フェリー等)の利用者が減少していると思う
内需拡大	当政策を導入したことにより、内需が拡大したと思う
政争の具	当政策は、選挙のための人気取りであったと思う
地域活性化	当政策を導入したことにより、地域の活性化につながったと思う
情報の不足	当政策の導入に際して、政策の詳細についての国からの情報が不足していたと思う
料金を戻すことへの反発	当政策の割引期間が終了する際には、国民から反発が生じると思う
物流の活発化	当政策を導入したことにより、物流が活発化したと思う
民間会社への国費投入批判	民間の高速道路会社は国費を投入するべきではないと思う
目先の利益	当政策はごく短期的な利益しかもたらさないと思う
過度な値下げ	当政策における割引額は、度が過ぎていると思う
高速の渋滞2	当政策を導入したことにより、渋滞が悪化し、高速道路が利用しづらくなったと思う

ただ1つの因子に高い負荷量を示したところで分析を終了した。分析結果は表7の通りである。

因子Ⅰに高い負荷量を示した項目は、政策を導入することで高速道路が利用しづらくなることを述べているため「高速の走行環境悪化」と名づけた。因子Ⅱに高い負荷量を示した項目は、政策を高く評価する意見であるため「政策効果の高評価」と名づけた。因子Ⅲに高い負荷量を示した項目は、国費の投入批判や、受益者負担が原則という意見等、政策の仕組みの部分に対する批判であるため「政策の仕組み批判」と名づけた。因子Ⅳに高い負荷量を示した項目は、割引の適用条件への不満や、政策導入による割引の仕組みの複雑化を唱える意見等、割引に焦点を絞った意見であるため「割引内容不満」と名づけた。因子Ⅴに高い負荷量を示した項目は、一般道利用の観点から上限 1,000 円政策を捉えた意見であるため「一般道利用上の影響」と名づけた。

これら 5 因子の下位尺度得点を算出するために、クロンバックの α 検定を行ったところ、因子Ⅰ～因子Ⅲについてはいずれも(0.8820, 0.8027, 0.7914)と一定の内的整合性が担保されたため、全ての項目の平均値を下位尺度得点としたが、因子Ⅳ・Ⅴについては、それぞれ 23)、19)の項目を除いた場合のみ、 α の値が(0.5542, 0.5767)と一定の内的整合性が担保されたため、因子Ⅳ・Ⅴについては、各項目を除いて平均値を算出し、これを下位尺度得点とした。

(4) 賛否意思決定モデルの構築

次に、アンケートの調査項目を用いて、上限1,000円政

策の賛否意思決定モデルを構築することを試みた。仮説モデルは図2の通りである。ここでは、政策賛否度は、その判断理由により規定され、判断理由は社会的価値や政策知識、政策興味、重要性認知、施策の利用経験、自動車習慣強度に規定されると考え、社会的価値等の第1層が政策意見の第2層を規定し、第2層が政策賛否度の第3層を規定するという階層重回帰モデルを仮定した。下位の層の項目からは、上位の層の項目全てにパスを仮定している。Amos4.0によるパス解析を行い、1%水準で有意となったパスを残したものが、図3である。

まず利己価値については、「高速の走行環境悪化」因子及び「政策の仕組み批判」因子に負の影響を、「政策の高評価」因子に正の影響を及ぼしていることが示された。このことから、利己価値が高いと、政策に対してネガティブな意見を持たなくなり、政策を高く評価するようになるということが示唆された。また、「高速の走行環境悪化」因子及び「政策の仕組み批判」因子からは政策賛否度に負の影響、「政策の高評価」因子からは政策賛否度に正の影響が示されており、利己価値が高いと、間接的に政策に賛成する傾向があることが示唆された。

伝統価値については、「高速の走行環境悪化」及び「政策の仕組み批判」にも、「政策の高評価」にも正の影響が示されており、伝統価値が高いと、政策に対してネガティブ、ポジティブ双方の意見を持つようになることが示唆された。この結果は、因子分析で寄与率の高かった上記3因子について、伝統的価値を持つ人は全て肯定的に評価したことを意味している。この理由は定かではないが、伝統的な価値を持つ人々は、そうでない人々

表 7 因子分析結果

	I 高速の走行 環境悪化	II 政策効果 の高評価	III 政策の 仕組み批判	IV 割引内容 不満	V 一般道利用 の影響
4.当政策を導入したことにより、高速道路上の事故が増加していると思う	.89	.04	-.19	-.04	.04
5.当政策を導入したことにより、物流に遅延が生じていると思う	.89	-.07	-.17	.00	.06
1.当政策を導入したことにより、パーキングエリア・サービスエリアが混雑していると思う	.68	.28	-.13	.13	-.15
3.当政策を導入したことにより、地球環境への負荷が増していると思う	.66	.10	.09	-.08	-.10
14.当政策を導入したことにより、物流ドライバーの労働環境が悪化したと思う	.65	.03	.06	.20	-.04
17.当政策を導入したことにより、高速道路上にマナー違反車が増加したと思う	.64	.01	.01	.14	.11
13.当政策を導入したことにより、渋滞による社会的コストが増大していると思う	.64	-.15	.05	.22	.06
34.当政策を導入したことにより、渋滞が悪化し、高速道路が利用しづらくなったと思う	.53	.00	.33	-.05	.00
20.当政策を導入したことにより、高速バスの定時性が損なわれたと思う	.47	.03	.35	-.02	.18
8.当政策を導入したことにより、観光が振興すると思う	.17	.81	.01	.00	-.16
27.当政策を導入したことにより、地域の活性化につながったと思う	.05	.79	.07	-.15	.07
10.当政策を導入したことにより、高速道路を有効活用できていると思う	-.06	.71	-.05	.08	.08
25.当政策を導入したことにより、内需が拡大したと思う	-.06	.63	.03	-.06	.23
15.当政策を導入したことにより、一般家計の負担が軽減したと思う	.11	.61	-.04	-.05	.15
31.民間の高速道路会社に国費を投入するべきではないと思う	-.23	.00	.83	.11	.04
22.当政策における割引分のコストは、実際に高速道路を利用する人が負担するべきだと思う	-.03	.04	.77	-.03	.08
32.当政策はごく短期的な利益しかもたらさないと思う	-.02	-.07	.63	.25	-.08
33.当政策における割引額は、度が過ぎていると思う	.20	-.17	.60	-.13	.18
26.当政策は、選挙のための人気取りであったと思う	-.06	-.08	.55	.38	.00
24.当政策を導入したことにより、公共交通(鉄道、バス、フェリー等)の利用者が減少していると思う	.20	.38	.51	.06	-.19
12.当政策における割引の適用条件は、不公平であると思う	.16	-.24	.11	.55	.02
29.当政策の割引期間が終了する際には、国民から反発が生じると思う	-.15	.38	.18	.54	-.06
9.当政策を導入したことにより、高速道路料金の割引の仕組みが複雑になったと思う	.36	-.14	-.11	.50	.09
11.当政策の導入に際して、導入効果の予測が欠如していたと思う	.28	-.08	.12	.45	-.06
23.当政策における割引額は、もっと拡大するべきだと思う	-.22	.28	-.31	.42	.19
18.当政策を導入したことにより、一般道のノロノロ運転が減り、地球環境が改善したと思う	-.12	.11	-.06	.05	.73
2.当政策を導入したことにより、一般道の渋滞が緩和していると思う	.16	.17	-.07	.01	.61
19.当政策を導入したことにより、高速を一旦降りてすぐにまた乗る「Uターン利用」が増えたと思う	.07	.04	.37	-.05	.60
因子寄与率	16.94	11.45	11.69	5.81	5.68

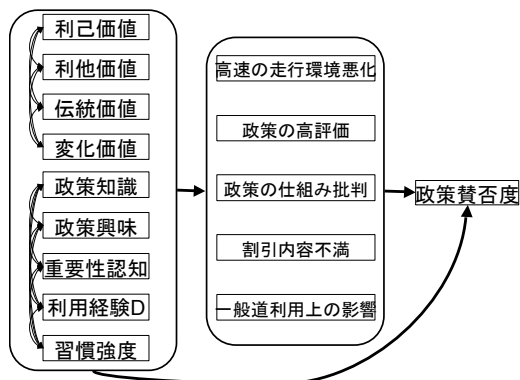


図 2 仮説モデル

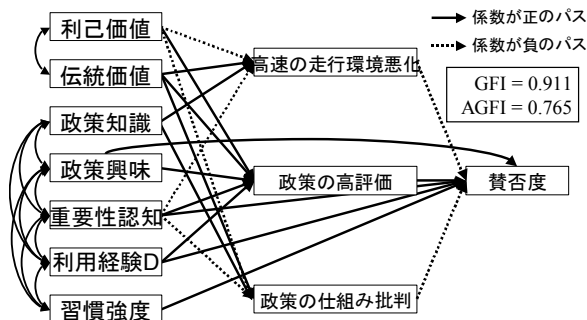


図 3 1%水準有意モデル

よりも、こうした政治問題について「より強い」意見を持つ傾向にあったということを反映しているのかもしれない。ただし、標準化係数を比較すると、「政策の高評価」に対する係数が他の2つよりも低く、相対的には、無料化の否定的側面をより強く認知する傾向にあるということも読み取れる。

政策知識については、「高速の走行環境悪化」「政策の仕組み批判」因子に対して正の影響が示されており、政策について豊富な知識を持っていると、政策に対してネガティブな意見を持つようになり、それらを介して、間接的に政策に反対する傾向があることが示唆された。

政策興味については、「政策の高評価」因子に正の影響、賛否度に対しても直接的に正の影響が示され、政策に興味がある人は政策を高く評価すると共に、直接的に政策に賛成する傾向があることが示唆された。

重要性認知については、「高速の走行環境悪化」因子及び「政策の仕組み批判」に負の影響、「政策の高評価」因子及び賛否度に正の影響が示された。このことから、政策が重要であると思っている人は政策を高く評価すると共に、ネガティブな意見は持たない傾向にあり、直接的に政策に賛成する傾向であることが示唆された。

利用経験ダミーについては、「政策の高評価」因子及び賛否度に正の影響が示され、上限 1,000 円を利用したことがある人は、政策を高く評価すると共に、直接的に政策に賛成する傾向であることが示唆された。

習慣強度については、賛否度にのみ正の影響が示され、自動車利用習慣が強いと、直接的に政策に賛成する傾向であることが示唆された。

6. おわりに

本研究では、上限1,000円政策を対象に、国民の賛否意

表 8 賛否意思決定モデル分析結果表

従属変数	独立変数	係数	p
高速の走行環境悪化	← 利己価値	-0.08	<.001
政策の高評価	← 利己価値	0.07	<.001
政策の仕組み批判	← 利己価値	-0.08	<.001
高速の走行環境悪化	← 伝統価値	0.16	<.001
政策の高評価	← 伝統価値	0.08	<.001
政策の仕組み批判	← 伝統価値	0.12	<.001
高速の走行環境悪化	← 政策知識	0.15	<.001
政策の仕組み批判	← 政策知識	0.13	<.001
政策の高評価	← 政策興味	0.12	<.001
賛否度	← 政策興味	0.13	<.001
高速の走行環境悪化	← 重要性認知	-0.13	<.001
政策の高評価	← 重要性認知	0.24	<.001
政策の仕組み批判	← 重要性認知	-0.20	<.001
賛否度	← 重要性認知	0.13	<.001
政策の高評価	← 利用経験 D	0.12	<.001
賛否度	← 利用経験 D	0.15	<.001
賛否度	← 習慣強度	0.06	<.001

思決定モデルの構築を試みた。分析結果から、政策に対する賛否意思決定過程における社会的価値の影響が統計的に示唆された。

特に、利己的な国民であるほど上限1,000円政策に賛成することが示されており、国民は必ずしも政策への賛否を社会的、長期的観点から判断しているわけではないことが示唆されたと言える。本研究は、上限1,000円政策の是非や、政策効果の有無を議論するものではないが、私益で、つまり「自分の得になる」から政策に賛成するという傾向が今後も高まっていくとすると、それは憂慮すべき事態であるとも考えられる。

さらに、国民の利己的な感情を刺激する政策を実施することで、政府が国民の支持を得ることができたとしても、社会的・長期的観点からはデメリットが大きい場合もあると考えられる。そのような状況は、社会的ジレンマ⁷⁾と呼称されており、この社会的ジレンマが公共政策によって深刻化することは許されることではない。そのような事態に陥らぬよう、当該政策の社会的、長期的な影響を計測し、把握することで、その政策の妥当性を判断するなど、十分に配慮する必要があると考えられる。

参考文献

- 1) JR7社：「高速道路料金の無料化施策について（要望）」、2009.10.30
- 2) 財団法人運輸調査局：「『高速道路料金引き下げに関する研究会』報告」運輸と経済、第69巻、第11号、2009.11
- 3) 朝日新聞社：「1000円渋滞、延々 GW5連休初日の高速道路」、朝日新聞朝刊、1面、2009.5.3
- 4) Shalom H.Schwartz：「Universals in the content and structure of values : theoretical advances and empirical tests in 20 countries」、Advances in experimental social psychology, Vol.25, pp.1-65, 1992
- 5) Stern, P.C., Dietz, t., Abel, T., Guagnano, G. A., & Kalof, L.：「A value-belief-norm theory of support for social movement : The case of environmentalism」、Human Ecology Review, 6, pp.81-97, 1999
- 6) 羽鳥剛史、小松佳弘、藤井聡：「大衆性尺度の構成—大衆の反逆」に基づく大衆の心的構造分析—
- 7) 藤井聡：「社会的ジレンマの処方箋 都市・交通・環境問題のための心理学」、ナカニシヤ出版、2007