

ドライバーの交通行動と価値観の関係分析 —モスクワと東京を対象に—

徳田紗友里¹・鳩山紀一郎²

¹非会員 東京大学大学院工学系研究科社会基盤学専攻 修士課程 (〒113-8656 東京都文京区本郷 7-3-1)

E-mail:tokuda@trip.t.u-tokyo.ac.jp

²正会員 東京大学大学院工学系研究科社会基盤学専攻 講師 (〒113-8656 東京都文京区本郷 7-3-1)

E-mail:kii@civil.t.u-tokyo.ac.jp

新興国の交通渋滞や交通事故などの交通問題は深刻である。急激な経済成長にインフラ整備が追いついていないことが大きな原因であるが、ドライバーの交通行動規範に目を向けてみると、割り込みや路上駐車などが日常的に行われており、それが交通問題をより深刻化させていることがわかる。そのようなドライバーの交通行動は、情報提供技術を用いることで、道路交通システムにとってより効率的なものへと変容させることが可能だと思われるが、その際、どのような情報をどのようなドライバーに提供すべきかを明確にしておく必要がある。そのために、本研究では、人々のあらゆる行動の根源である価値観に着目し、価値観がどのように交通行動に影響を与えているのかを知ることを目的とし、モスクワと東京の二都市を対象にアンケートを実施した。結果として、モスクワにおいては、社会と自分との関わりを意識しないドライバーほど、割り込みをしようと考えやすく、東京においては、仲間と同じ事をやりたいという気持ち強いドライバーほど、割り込みをしようと考えやすいことなどがわかった。

Key Words : 新興国、交通問題、価値観、交通行動規範、情報提供

1. はじめに

ロシアの首都モスクワなど、新興国のメガシティにおける交通問題は深刻である。最大の要因は、インフラ整備が著しく増加する交通需要に追いついていないことである。もちろん、たとえば日本のような先進国においても、高度経済成長期に同じような状況を経験しているが、現在の新興国は、鉄道網が十分に発達する前にモータリゼーションが始まったり、経済の成長が著しく、急速にモータリゼーションが進んでしまっていたりするため、状況はより深刻である。インフラ整備を抜本的に行うことができれば、それは交通問題の強力な解決策となるが、それには多大な労力と費用を必要とする。

一方、既に先進国では一般的に活用されている情報提供技術の導入は、インフラ整備に比べ費用を必要とせず短期に実現可能である。

現在、たとえば、日本などのカーナビゲーションシステムが普及している国々では、多くのドライバ

ーがリアルタイムの道路情報を得ることで、ドライバーにとって最適な道を選択することができる。技術的には、ドライバーに適切な情報を提供することで、道路交通システム全体に最適な状況へドライバーの行動を導くことが可能となりつつある。

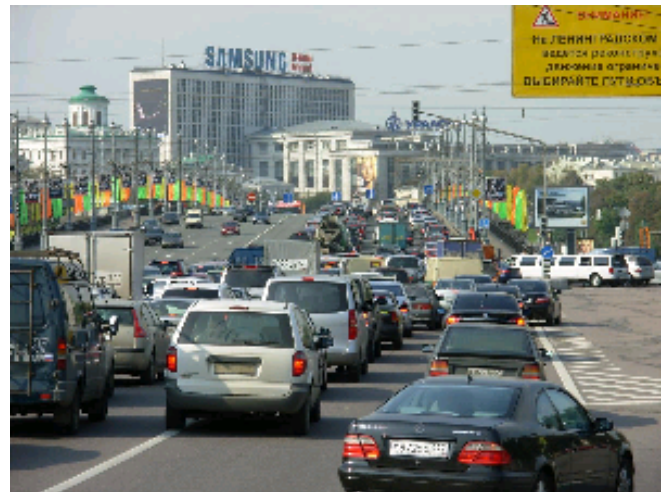


図-1 モスクワにおける交通渋滞の様子

新興国においても、なんらかの適切な情報をドライバーに提供することが、交通渋滞など交通問題の解消やインフラの効率的利用に役立つと考えられる。

一方、新興国に情報提供技術を導入するにあたっては、先進国とは交通行動規範の社会的な基準や人々の価値観などの様々な状況が異なるため、その国々の人々がどのような情報に対してどのような反応を示すのか、どのような情報を提供すれば渋滞解消につながり得るのかをよく検討する必要がある。

そして、なんらかの情報を新興国のドライバーに提供することで、ドライバーの心理に働きかけ、渋滞を悪化させている割り込みや路上駐車などに対する規範意識、交通行動を変容させることが可能だと考えている。

本研究では、各々の国の様々なドライバーに提供すべき情報の質を知るために、まず、ドライバーの交通行動の根源である価値観を把握する必要があると考えている。そして、どのような価値観をもとで、心理的過程を経て交通行動が形成されているのかを明らかにすることを目的としている。これにより、情報提供技術を用いて、心理的過程のどの点にどう働きかけるべきかを考える土台が築けるものと考えている。

また、新興国のドライバーに提供すべき情報への示唆を得るため、交通システム全体に悪影響を及ぼすと考えられる交通行動(システム非協力行動と呼ぶ)や逆に好影響を及ぼす交通行動(システム協力行動と呼ぶ)と価値観の関係性を明らかにしたい。そして、異なる価値観の根付く異国間でどのような相違が見られるのかを、モスクワと東京を対象に把握したい。

2. 研究の目的と手順

本研究では、人々の価値観と交通行動の関係性、その両都市間での相違を明らかにするために、以下のような手順で研究を行った。

①心理構造モデルの作成

どのような価値観がどう作用して、交通行動が形成されているのか、心理構造モデルの仮説を立てる。

②心理構造モデルに基づくアンケートの作成

①の仮説に基づき、価値観と交通行動の関係性を探るためのアンケート設問項目を作成する。

③アンケート実施・結果分析

モスクワ、東京の二都市でアンケートを実施し、価値観と交通行動の関係性、両都市間の相違を探索する。

3. 対象とする交通行動

本研究では、道路交通システム全体に悪影響を与え得る、具体的には渋滞につながり得る行動であり、かつ、先進国と新興国において、規範の違いが明確に見られるドライバー行動として、右左折時の割り込み、路上駐車、車間距離を詰めた走行、過度な車線変更の四種類の交通行動を対象とすることにした。たとえば、モスクワにおいて路上駐車は頻繁に行われている交通行動であり、東京と比較すると、路上駐車はすべきではないという社会的規範が、根付いていないと考えられ、二都市間で異なっていると思われる。

4. 心理構造モデルの作成

行動変容のプロセスを考える際に提案されている従来の心理構造モデル(図-1)を参考に、交通行動を起こす際にふさわしいと考えられる心理構造モデル(図-2)を独自に考案した。

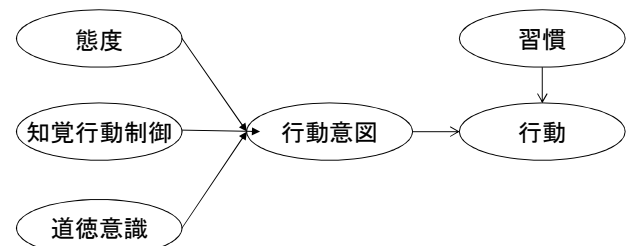


図-2 従来の心理構造モデル

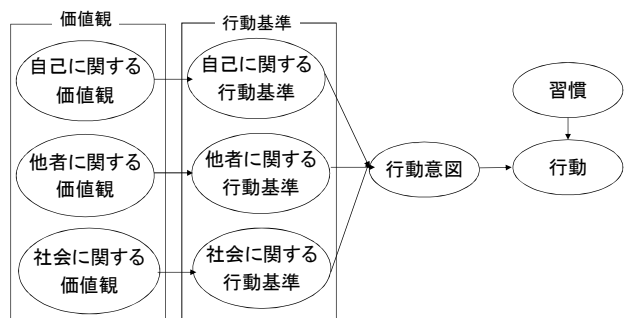


図-3 本研究の心理構造モデル

考案した心理構造モデルの、従来の心理構造モデルと大きく異なる点は、行動の根源が価値観にあるという考えに基づいている点である。また、本研究では、価値観が行動意図の生成要因である行動基準を形成すると想定している。価値観、行動基準、行動意図、行動、習慣の意味について詳しくは、付録においてそれらを測るための設問と共に掲載している。

より詳細には、①価値観を自己についての価値観、②他者についての価値観、③社会についての価値観に大別し、各々の価値観が、①自己に関する行動基準、②他者に関する行動基準、③社会に関する行動基準に影響を与えていると、本研究の心理構造モデルでは仮定している。

人々の交通行動規範の社会的な基準を多国間で比較すると、各国で大きく異なっているように見受けられる。これは交通行動規範に限ったことではない。人々の行動の背景には人々の住む国々・地域に特有の価値観があり、その価値観が各国間・地域間で異なるため、たとえば、本研究の対象とする人々の交通行動は各国間・地域間で異なったものになると考えられる。従って、各国の人々の交通行動の根源を知るためには、人々の価値観をはかるべきだというのが本研究の基本的な立場である。

5. 心理構造モデルに基づくアンケートの作成、アンケート結果の分析

5.1 アンケートの作成

考案した心理構造モデルに基づき、価値観と交通行動の関係性を探るためのアンケート項目を作成した。価値観をはかる尺度については、心理測定尺度集(堀, 2001, 2011)を参照し、対象とする交通行動に関係すると考えられる尺度 21 個に関する設問を合計 107 項目抜粋した。さらに、行動基準、行動意図、行動、習慣に関する設問項目を作成した。アンケートの全設問項目については、付録に掲載している。

アンケートは以下の理由で四種類用意した。行動意図や実際の行動について問う際に、認知的不協和が生じる可能性を考え、回答者本人の行動意図、行動について問う運転者専用のアンケートと、回答者の身近な人の運転する車に乗った場合を想定し、その人の行動意図、行動について問う一般用のアンケ

ートの二種類を用意した。

また、価値観をはかる設問は 107 項目と多く、後半の回答がよい加減になることが危惧されるので、自己についての価値観、他者についての価値観、社会についての価値観の順に問うアンケートと、その逆順に問うアンケートの二種類用意することで、設問順序による偏りが起きないように配慮した。

5.2 アンケート実施・結果分析

このようなアンケートを用い、モスクワと東京において、調査を実施した。サンプル数は表-1 のようになっている。アンケートを分析した結果、主に次のことがわかった。

(1) 価値観について

価値観についての設問項目は、「そう思う(5)」「ややそう思う(4)」「どちらとも言えない(3)」「ややそう思わない(2)」「そう思わない(1)」の五段階評定法により回答を求めた。そして、全ての設問項目に回答しているサンプルの回答結果を用いて、尺度ごとに因子分析を行い、各尺度の主な因子を抽出し、各サンプルの因子得点を求めた。因子負荷量から、「ユニークさ尺度」のみ、2 因子(他者への関心、自己不表出)が抽出され、他の価値観尺度はそれぞれ 1 因子のみ抽出される結果となった。表-2 は、都市別の各価値観因子の因子得点の平均値を表している。尺度名の前に*印がついている因子は、二都市間で平均値に有意な差が見られたものである。

表-1 サンプル数

	モスクワ		東京	
回答者数	68 人		40 人	
内訳				
男/女	男	女	男	女
	38 人	30 人	25 人	15 人
運転者専用/一般用	運転者専用	一般用	運転者専用	一般用
	34 人	34 人	24 人	16 人

表-2 都市別の価値観因子の因子得点平均値

	価値観因子名	モスクワ	東京
自己に関する価値観	他者への関心 (他者の存在を気にする)	0.114	-0.169
	*自己不表出 (自己表現が消極的)	-0.271	0.402
	*価値志向性(理論) (論理性に価値を置く)	0.335	-0.498
	*価値志向性(経済) (お金や時間に価値を置く)	0.310	-0.461
	*価値志向性(宗教) (運命や神などの存在に価値を置く)	0.188	-0.279
	ゆとり (生活や心身に余裕がある)	-0.024	0.036
	*楽観主義 (物事を明るく捉える)	0.254	-0.377
	規律性 (規律正しい生活をしている)	0.071	-0.106
	*持久性 (辛い状況に耐える)	0.239	-0.355
	神経質 (細かいことを気にする)	0.092	-0.137
他者に関する価値観	*被影響性 (人の影響を受けやすい)	-0.128	0.182
	*間人度 (集団成員性を自己概念に取り込みやすい)	0.205	-0.304
	*対人信頼 (人を信頼する)	-0.256	0.380
	*攻撃性 (人に怒りやすい)	0.261	-0.388
	*援助規範意識 (困っている人を助ける)	0.378	-0.563
	自分本位性 (自分本位である)	-0.030	0.045
	*仲間のセケン (仲間と同じ事をやりたいという気持ちが強い)	-0.100	0.148
社会に関する価値観	*公共利益 (社会全体の公共利益や公平性を重んじる)	0.213	-0.317
	*社会考慮態度 (自分と社会の関わりを意識している)	0.175	-0.260
	正当世界観 (社会は正当だと思う)	-0.037	0.055
	社会志向性 (社会性を重視する)	0.086	-0.128

以上の結果のうち、たとえば、モスクワの人々のほうが、日本人より「援助規範意識因子」が高いことから、モスクワに情報提供技術を導入する際、人助けをしようと思う気持ちに訴えかけるような情報を提供することで、システム非協力行動からシステム協力行動へと人々の交通行動を変容させられ得る可能性が考えられる。

(2) 行動基準について

ここでは、割り込みをしようとする行動意図を形成する行動基準についてのみ取り上げる。図中の「1」「2」「3」はそれぞれの行動基準が回答者によって何番目に主要なものとして挙げられているかを示している。図-3、図-4から、二都市において、行動基準の傾向はそれほど変わらないことがわかる。

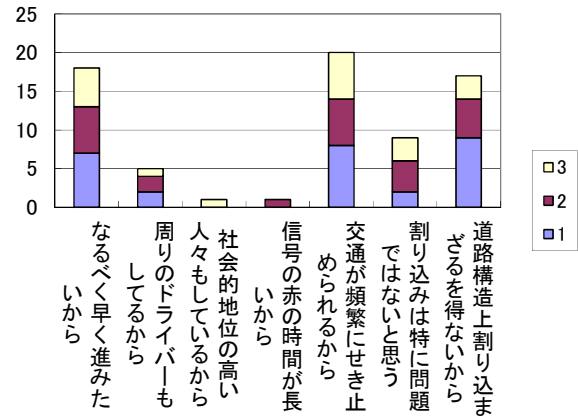


図-4 割り込みをしようとする行動意図を形成する行動基準 - モスクワ

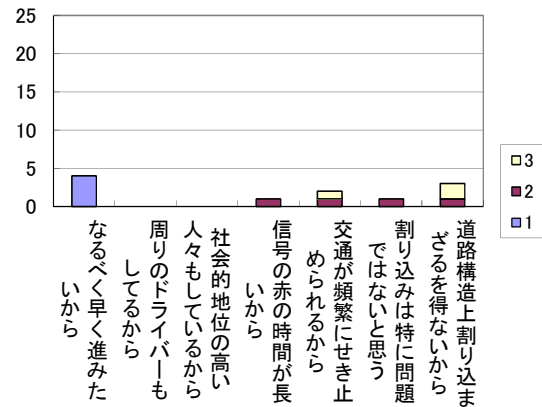


図-5 割り込みをしようとする行動意図を形成する行動基準 - 東京

モスクワにおいては、「交通が頻繁にせき止められるから」や「道路構造上割り込まざるを得ないから」という行動基準を選ぶ人が多く、割り込みする要因を外部に見出す場合が多いことがわかる。また「なるべく早く進みたいから」と答える人も多く、自己欲求をどのような情報を与えることで抑えるかを考える必要があると思われる。

(3) 行動意図、行動について

対象とする交通行動の行動意図と行動について、モスクワと東京の二都市間で表-3のような差異が見られた。モスクワと東京の実際の交通状況を比較すると、対象とする四つの行動は、すべて日本よりもモスクワにおいてよく見られるように思われるが、路上駐車や過度な車線変更については、モスクワの人々に認識されていないと考えられる。モスクワの人々に路上駐車や過度な車線変更について、適切な知識を与える必要があるだろう。

(4) 価値観と行動基準の関係性について

ここでは、割り込みをしようとする行動意図を持つサンプル（ロシア 26 サンプル、東京 4 サンプルの合計 30 サンプル）の価値観因子と行動基準の関係性について述べる。

各々の価値観因子と行動基準の相関を調べたところ、「ゆとり因子」と「割り込みは問題ない」と考える規範意識に強い負の相関が（相関係数：-0.61）、「神経質因子」と「道路構造上割り込みはやむを得ない」という外部要因に強い負の相関が（相関係数：-0.59）見られた。

表-3 行動意図、行動の二都市間比較

(+はモスクワのほうが傾向が強い、0は有意な差なし)

	行動意図	行動
割り込み	+	+
路上駐車	0	0
車線変更	0	0
車間距離	0	+

前者から、経済的、精神的ゆとりがないほど、割り込みはよくないことだという規範意識が根付いていない傾向にあると考えられる。モスクワのサンプルのみ抽出した場合、「ゆとり因子」と規範意識の相関係数が-0.70となり、二都市のサンプルを合わせた場合に比べ相関が強いため、モスクワでその傾向がより強いこともわかる。よってこのことから、たとえば価値観の簡易な調査によって、経済的、精神的ゆとりのないとわかったドライバーに対しては、規範意識を芽生えさせるような情報を提供することが、ドライバーをシステム協力行動に導くのに有効であり、さらにそれはモスクワにおいてより効果的であると考えられる。

また、後者から、神経質さがない、つまり無神経であるほど、割り込みの原因を外部に見出す傾向にあることがわかる。このことから、神経質さの見られないドライバーに対しては、外部要因を意識させないような情報を提供することが有効であると考えられる。

(5) 価値観と行動意図の関係性について

最後に、価値観因子と各交通行動の行動意図との相関を調べると、東京においては、「仲間のセケン(仲間と同じ事をやりたいという気持ちが強い) 因子」と割り込み行動の行動意図、車間距離を詰める行動の行動意図、車線変更を頻繁にする行動の行動意図との相関が高い（相関係数：0.4前後）ことがわかった。一方、モスクワにおいては、「社会考慮態度因子」と割り込み行動の行動意図と強い負の相関がある（相関係数：-0.42）ことがわかった。

これらのことから、まず、価値観と行動意図との関係性は二都市間で少なからず相違があるだろうということが言える。さらに、東京においては、「みんながシステム非協力行動をするから、自分もする」というドライバーが多いことから、周囲の行動に惑わされないようにさせる情報を提供することが、システム協力行動への行動変容につながると考えられる。また、モスクワにおいては、社会と自分との関わりを意識しないドライバーほど、割り込みをしようとする行動意図が形成しやすいことから、社会と自分との関わりを意識させるような情報を提供することが有効であると考えられる。

6. 結論

本研究においては、新興国のドライバーのシステム非協力的な交通行動の変容を促すために提供すべき情報への示唆を得るため、ドライバーの価値観と交通行動の関係性についていくつかの知見を得た。手順としては、まず、価値観をもとに、行動に至るまでの心理構造モデルの仮説を立てた。さらに、その仮説に基づき、価値観や交通行動をはかるアンケートを、モスクワと東京の二都市で行った。その結果、主に以下のような知見が得られた。

- ① 価値観と行動意図の関係性は二都市間で相違が見られる。
- ② 経済的・精神的ゆとりがないほど割り込みは良くないことだという規範意識が根付いていない傾向にあり、その傾向はモスクワのほうが強い。
- ③ 東京においては、みんながシステム非協力的行動

をするから、自分もしようと考えるドライバーが多い。

- ④ モスクワにおいては、社会と自分との関わりを意識しないドライバーほど、割り込みをしようにとする行動意図が形成しやすい。

また、価値観と行動基準の関係性、価値観と行動意図の関係性をはかることで、様々な価値観を持つドライバーに提供すべき情報への示唆が得られる。

今後、価値観で分類したグループごとのドライバーの交通行動を観察するなどすることで、価値観と交通行動の関係性をより明確にしていきたいと考えている。

なお、本研究は、日産自動車株式会社総合研究所との共同研究として実施されたものである。

付録：アンケート設問項目

1. 価値観に関する設問項目

全て「そう思う」「ややそう思う」「どちらとも言えない」「ややそう思わない」「そう思わない」の5段階評定法で回答を求めた。

	価値観尺度名	設問
自己についての価値観 (51 設問)	ユニークさ 尺度	引っ込み思案である
		自分に対する他人の評価が気になる
		型にはまったことをするより変わったことをしたい
		ついつい自分と他人を比較してしまう
		誰からも嫌われたくない
		我を通すことをあまり好まない
		他人が自分に反対すると嫌な気持ちになる
		世間体はそれほど気にしない
		いつでも積極的に自分の意見を述べる
		他人の行動にはあまり関心がない
		人に見られているとつかっこうをつけてしまう
		恥ずかしがり屋である
人から「生意気だ」とか「うぬぼれている」とか言われたことがある		

自己についての 価値観 (51 設問) (続き)	価値 志向性 (理論)	複雑なものの中から、法則性や規則性を見つけ出すことに関心がある
		一度疑問を持ったら、納得のいく説明にたどり着くまで簡単には諦めない
		自分の予想外のことが起きると、すぐにその原因・理由を考える
		曖昧なこと、よくわからないことがあっても、さほど気にならない
		事態を分析したり、推理したりするのは面倒くさいと思う
	価値 志向性 (経済)	あまり重要でないことにも、つい手間ひまをかけすぎてしまう
		わずかな空き時間・待ち時間も、有効に活用する
		目先のことよりも、長期的な損得を考えて行動する
		その時々々の目的や状況に応じて、無理のない計画を立てる
		重要な選択をする時は、プラス面・マイナス面を考えて、現実的に判断する
		無駄な時間は、なるべく費やしたくない
		得られる結果が同じなら、なるべく手間のかからない方法を選ぼうとする
		値段が高くても手間のかからない方法を選ぶことが多い
	価値 志向性 (宗教)	大きな運命の流れを感じることもある
		“自分は何のために生きているのか”などは考えたこともない
		この世界には、人間の力をはるかに超えた大いなるものの力が働いていると思う
		死ぬ時に悔いが残らないような生き方をしたいと思っている
	ゆとり感	経済的な余裕がある
		自分の自由になる時間がある
		休暇が好きなきに取れる
		労働時間が長すぎる
		私の生活は安定している
		蓄えは十分ある
	楽観主義	結果がどうなるかはっきりしない時は、いつも一番良い面を考える
		いつも物事の明るい面を考える
		自分の将来に対しては非常に楽観的である
	規律性	机の上や仕事場はいつも整頓してある
		何かをする時は必ず計画を立てる
生活を規律正しくするよういつも心がけている		
持久性	すぐに飽きてしまうほうだ	
	面倒な作業でも投げ出さずにやれる	
	やりかけた仕事は一生懸命最後までやる	
	将来のためならどんな辛さにも耐えられる	
神経質	心配性である	
	ちょっとしたことが気になる	
	あまり物事にはこだわらないほうだ	
	いやなことはすぐ忘れるほうだ	

他者についての 価値観 (39 設問)	被影響性	まわりの人がそうだとすれば、自分もそう思ってくる
		自分の信念や意見は、友人の意見によって左右されない
		物事を周りの人の影響を受けずに自分一人で決めるのが苦手だ
		他人の感情に流されてしまうことはない
	間人度	親身になって助け合わなければ社会生活は成立しない
		どんな人とも誠意をもって接すれば通じ合えるものだ
		他人から少しでも干渉されるのは嫌だ
		他人との間をうまくやろうと思うのも、つきつめればわが身が大切だからだ
		自分一人がどう生きるかより、みんなと一緒にどう生きるかの方が大切だ
	対人信頼	人は基本的には正直である
		人は多少良くないことをやっても自分の利益を得ようとする
		人はふつう他の人と誠実に関わっている
		人は、他の人に対して信用しても良いとはっきりわかるまでは用心深くしている
		人は自分がするといったことは実行する
		人は成功するために嘘をつく
	攻撃性	人にとやかく言われると、必ず言い返す
		他人には寛大なほうだ
		意見が合わないと相手を批判したくなる
		失礼なことをされると黙っていない
		すぐ興奮してしまう
	援助規範意識	自分に好意を示してくれたからといって、自分も行為を示してお返しをする必要はない
		人が困っているときには、自分がどんな状況でも助けるべきだ
		自分の利益より相手の利益を優先して手助けすべきだ
		以前私を助けてくれた人には特に親切にすべきだ
		虐げられている人をまず救うべきだ
		不当な立場で苦しんでいる人は少しでも助けるべきだ
		人の好意には甘えても良い
人が私を助けるために何らかの損害を被っているなら、そのことに対し責任を持つべきだ		
どんな場合でも人に迷惑をかけてはいけない		
私を頼りにしている人には親切にすべきだ		
社会の利益よりも自分の利益を第一に考えるべきだ		
見返りを期待した援助など全く価値がない		
自分本位性	お金さえ払えば何をしても許される	
	法律に違反さえしなければ、あとは個人の自由だ	
	人に怒られなければ何をしても良いと思う	
	自分がやっていることは人もやっているものだと思う	
仲間的 セケン	友達の皆がやっていることに乗り遅れたくない	
	悪いことでも皆と一緒にやれば平気でできてしまう	

		仲間が皆やっているのに自分だけやらないのは恥ずかしい
社会についての 価値観 (17 設問)	公共利益	みんなで話し合っただけで決めたことは守らなければならない
		仲間と考えが違ったりしても、それぞれの意見を大切にする
		多数の人の意見だけでなく、少数の意見にも耳を傾けるべきだ
	社会考慮態度	自分の行動がいかに社会に影響を与えているのかを考えることがある
		社会がいかに成り立っているのかについて考えることがある
		自分の行動が、同じ社会に暮らす他の人々にどんな影響を及ぼすかを考えることがある
		社会全体がどのような方向に動いているかに関心がある
		社会の変化が、自分の生活にどのような影響を与えるのかを考えることがある
		自分の暮らす社会で今何が問題になっているのか気になる
		社会の中で、自分がどのような立場に置かれているかを考えることがある
	正当世界観	この世の中では努力はいつか報われるようになっている
		この世の中では悪いことや間違っただけをしても見逃される人が数多くいる
		この世の中では権力者は自分の利益のことばかり考えている
	社会志向性	社会のルールに従って生きていると思う
		人とのつながりを大切にしている
		社会の中で自分が果たす役割がある

2. 行動基準に関する設問項目

各交通行動に対する行動意図を問い（設問は次章に掲載している）、その回答がシステム協力的であれば、それに対応するシステム協力行動の行動基準を、システム非協力的であれば、それに対応するシステム非協力行動の行動基準を問うた。

交通行動	システム協力 ／システム 非協力行動	設問
右左折時の 割り込み行動	システム 非協力行動の 行動基準	なるべく早く進みたいから
		まわりのドライバーもしているから
		社会的地位の高い人々もしているから
		信号の赤の時間が長いから
		交通が頻繁にせき止められるから
		割り込みは特に問題ではないと思うから
		道路構造上割り込まざるを得ないから
	システム 協力行動の 行動基準	他人の目が気になるから
		列が乱れることを嫌うから
		危険だから
		自分がされると嫌だから
		罰せられるのが怖いから

右左折時の割り込み行動(続き)	システム協力行動の行動基準(続き)	他人の迷惑になるから
		渋滞悪化につながるから
		割り込むことではやく進みたいとは思わないから
		ルールだから
路上駐車	システム非協力行動の行動基準	お金をかけずに駐車したいから
		駐車場に行くのが面倒だから
		まわりのドライバーもしているから
		社会的地位の高い人々もしているから
		駐車場があまりないから
		路上駐車は特に問題ではないと思うから
	システム協力行動の行動基準	他人の目が気になるから
		路上に車を停めるのは嫌いだから
		ぶつけられる危険性があるから
		盗難やいたずらをされたくないから
		罰せられるのが怖いから
		他人の迷惑になるから
		渋滞悪化につながるから
		ルールだから
車間距離を詰めた走行行動	システム非協力行動の行動基準	なるべく早く進みたいから
		まわりのドライバーもしているから
		社会的地位の高い人々もしているから
		交通が頻繁にせき止められるから
		車間距離を詰めることは特に問題ではないと思うから
		遅い車にいらいらするから
	システム協力行動の行動基準	他人の目が気になるから
		車間距離を詰めてはやく進みたいとは思わないから
		危険だから
		人としてしてはいけないことだから
		他人の迷惑になるから
		渋滞悪化につながるから
過度な車線変更	システム非協力行動の行動基準	なるべくはやく進みたいから
		まわりのドライバーもしているから
		社会的地位の高い人々もしているから
		交通が頻繁にせき止められるから
		車線変更を頻繁にしても特に問題ではないと思うから
		その方がかっこいいから
		システム協力行動の行動基準
	列が乱れることを嫌うから	
	危険だから	
	人としてしてはいけないことだから	

過度な 車線変更 (続き)	システム 協力行動の 行動基準 (続き)	罰せられるのが怖いから
		他人の迷惑になるから
		渋滞悪化につながるから
		車線変更を頻繁にすることで、はやく進みたいとは思わないから

3. 実際の行動、行動意図、習慣に関する設問項目

3-1. 右左折時の割り込み行動

【実際の行動】

Q: 右左折時などに割り込みをすることはありますか。

A: 1. いつもする 2. よくする 3. ときどきする 4. あまりしない 5. 全くしない

【行動意図】

Q: 運転中、割り込みをしようとするほうですか、それともしないようにしようとするほうですか。

- A: 1. 割り込みをしようとするほうだ
 2. どちらかという、割り込みをしようとするほうだ
 3. どちらかという、割り込みをしないようにしようとするほうだ
 4. 割り込みをしないようにしようとするほうだ

3-2. 路上駐車

【実際の行動】

Q: 路上駐車をすることがありますか。

A: 1. いつもする 2. よくする 3. ときどきする 4. あまりしない 5. 全くしない

【行動意図】

Q: 路上駐車をしようとするほうですか、それともしないようにしようとするほうですか。

- A: 1. 路上駐車をしようとするほうだ
 2. どちらかという、路上駐車をしようとするほうだ
 3. どちらかという、路上駐車をしないようにしようとするほうだ
 4. 路上駐車をしないようにしようとするほうだ

3-3. 車間距離を詰めた走行

【実際の行動】

Q: 前の車との車間距離を詰めて運転するほうだと思いますか。

A: 1. そう思う 2. ややそう思う 3. ややそう思わない 4. そう思わない

【行動意図】

Q: 車間距離を詰めようとするほうですか、それとも詰めないようにしようとするほうですか。

- A: 1. 車間距離を詰めようとするほうだ
 2. どちらかという、車間距離を詰めようとするほうだ
 3. どちらかという、車間距離を詰めないようにしようとするほうだ
 4. 車間距離を詰めないようにしようとするほうだ

3-4. 過度な車線変更

【実際の行動】

Q：走行中頻繁に車線変更をするほうだと思いますか。

A：1. そう思う 2. ややそう思う 3. ややそう思わない 4. そう思わない

【行動意図】

Q：走行中頻繁に車線変更はしようとするほうですか、それともしないようにしようとするほうですか。

A：1. 車線変更をしようとするほうだ

2. どちらかという、車線変更をしようとするほうだ

3. どちらかという、車線変更をしないようにしようとするほうだ

4. 車線変更をしないようにしようとするほうだ

3 - 5. 習慣

Q：運転頻度はどれくらいですか。

1. ほぼ毎日運転する 2. 週に3, 4日程度運転する 3. 週末だけ運転する

4. 月に数日運転する 5. 年に数日運転する 6. めったに運転しない

参考文献

- 1) 堀 洋道:心理測定尺度集 I ~VI, サイエンス社, 2001, 2011
- 2) 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, 2003-11
- 3) 花岡伸也, アチャリエ・スルヤ・ラージ: 東アジアの大都市における交通政策の特徴と課題, 運輸と経済, 第68巻第11号, 2008-11

(2012. 8. 3 受付)

ANALYSIS ON THE RELATIONSHIP BETWEEN DRIVERS' BEHAVIORS AND THEIR SENSES OF VALUE - IN THE CASE OF MOSCOW AND TOKYO-

Sayuri TOKUDA and Kiichiro HATOYAMA

In emerging countries, traffic problems such as traffic jams or traffic accidents are serious. It is mainly because infrastructure improvement cannot catch up with rapid economic growth. However, focusing on drivers' norms of travel behaviors, it is obvious that they make traffic problems more serious. Drivers usually cut in or park their cars on the road. Information provision technology will be able to change those travel behaviors to effective ones for a whole road traffic system. Then it is essential to make clear that what information should be provided to each driver. In order to make clear that, this research focuses on drivers' senses of value which can be said to be an origin of their all kinds of behaviors, and aims at knowing how the senses of value affect travel behaviors. With this view, a questionnaire was done in both Moscow and Tokyo and some results were obtained. For example, in Moscow, drivers who don't think about how they are connected with the society are apt to want to cut in, and in Japan, drivers who are often affected by their friends are apt to want to cut in.