

利己的傾向と交通手段への態度・交通行動の 関連分析 —茨城県民と東京23区民の比較—

谷口 綾子¹・山本 克己²

¹正会員 筑波大学大学院システム情報工学研究科 (〒305-8573 つくば市天王台1-1-1)

E-mail: taniguchi@risk.tsukuba.ac.jp

²非会員 筑波大学大学院システム情報工学研究科 (〒305-8573 つくば市天王台1-1-1)

E-mail: s1220609@u.tsukuba.ac.jp

本研究では、公共交通のサービスレベルが大きく異なる茨城県と東京23区の住民を対象に、バス、クルマ、電車の三種類の交通手段への態度と行動の規定因を探るための調査分析を行った。その結果、交通手段への態度と行動には有意な関係が存在すること、また態度の規定因として居住地域、年齢、利己的傾向、職業が存在することが示された。さらに、バスにポジティブな人はバス、電車などの公共交通機関を多用するが、電車にポジティブな人は電車に加え、徒歩、自転車を多用する傾向があることが示された。また、利己的傾向が高い人はバスが好きではなく、クルマが好きであることから、時刻表やルートに制約されるバスよりも、自由気ままに利用できるクルマの方がより「利己的な交通手段」であることを示している可能性が示された。

Key Words : *attitude toward transportation mode, travel behavior, egoistic tendency*

1. はじめに

環境配慮行動の心理プロセスを記述するモデルとしては、藤井¹⁾のモデルやアイセンとフィッシュバインのモデル²⁾³⁾⁴⁾、広瀬の環境配慮行動モデル⁵⁾など、様々なものが提案されている。それぞれのモデルで使われている言葉は少しずつ異なるが、その交通手段に対する態度、規範と行動意図、実行意図、そして習慣などの要因が実際の行動に影響することが報告されている。中でも、自動車依存から、より持続可能な交通手段利用への交通行動変容プロセスにおいては、その交通手段への態度と行動意図により強固な関連があるとされ¹⁾、交通行動に大きな影響を及ぼすとされている。ここに、「態度」とは、人の社会的行動を予測・説明するために考案された仮説的構成概念の1つであり、心理学では一般に「ある行動を実行する事についての感情的好ましさ」等と言った意味で用いられる。

しかしながら、例えば大学生を対象とした調査において、路線バスを毎日使っているにもかかわらずバスをあまり好きではない人、あまり使わないがとても好意的な人等があり、バスへのポジティブな態度が必ずしもバス利用行動につながっていないことが示される⁷⁾など、交

通手段への態度と実際の交通行動との関係については未だ不明点が多く、検討の余地が残されている。

また、交通手段への態度と行動には、公共交通のサービスレベル、自動車分担率、最寄り駅までの徒歩時間など地域的な特性が大きく影響することが予想される。

さらに、交通行動変容を環境配慮行動と捉えるなら、バスや電車、自転車利用は利他的な行動であり、クルマ利用は利己的行動に分類される。個人の利己的傾向については、谷口ら⁸⁾が利己的個人は認知的複雑性が低い可能性、ならびに手段の側面をより重視する傾向があることを報告している。よって、利己的傾向も交通手段への態度と行動に影響する可能性が考えられる。

本研究では、公共交通のサービスレベルが大きく異なる茨城県と東京23区の住民を対象に、バス、クルマ、電車の三種類の交通手段への態度と行動の規定因を探ることを目的とする。

2. 調査概要

(1) 対象と方法

調査は2012年4月、茨城県と東京23区の住民を対象と

表-1 調査項目と尺度

- バスへの態度：バスでの移動は好きですか？ / バスでの移動は楽しいですか？（全くそう思わない～とてもそう思う、の5件法）信頼性係数 $\alpha=0.882$
- クルマへの態度：クルマでの移動は好きですか？ / クルマでの移動は楽しいですか？（全くそう思わない～とてもそう思う、の5件法）信頼性係数 $\alpha=0.927$
- 電車への態度：電車での移動は好きですか？ / 電車での移動は楽しいですか？（全くそう思わない～とてもそう思う、の5件法）信頼性係数 $\alpha=0.879$
- 交通行動(週あたりの利用回数、往復を2回と数える)：徒歩/クルマ/自転車/バイク/電車/路線バス/貸切・スクールバス/タクシー/その他
- 利己的傾向：究極的には「自分がどれだけ特をするか」が一番重要だと思いますか？（全くそう思わない～とてもそう思う、の5件法）
- 職業：会社員/公務員/派遣・契約社員/パート・アルバイト/自営業/自由業/主婦・主夫/無職/学生

し、路線バスを週一回以上利用している人をバス利用者、それ未満の人を非利用者として半数ずつ、年齢階層と男女をできる限り均等に割り付けて計600名を抽出し、WEBアンケート調査の形式で実施した。

このうち、回答に矛盾や不備のあった171サンプルを除く429サンプルを以降の分析対象とする。

(2) 調査項目

WEBアンケートで用いた調査項目のうち、本研究で使用する尺度とその両端の定義を表-1に示す。バス、クルマ、電車への「態度」はそれぞれ二つの尺度で計測し、信頼性係数 α がいずれも0.8以上と高かったため、二つの尺度の平均値を用いることとした。

表-2 性別/居住地別/バス利用・非利用別 平均値と標準偏差、平均値の差のt検定結果

	男性			女性			平均値の差のt検定			
	N	M	SD	N	M	SD	t 値	dF	p(片側)	
態度	バスへの態度	238	2.97	.96	191	3.00	1.06	-.33	427	.37
	クルマへの態度	238	3.67	1.04	191	3.58	.98	1.00	427	.16
	電車への態度	238	3.28	.99	191	3.18	.93	1.06	427	.15
(週あたり行動)	徒歩	238	4.68	5.03	191	4.42	4.89	.55	427	.29
	クルマ	238	1.81	3.21	191	1.86	3.28	-.17	427	.43
	自転車	238	1.19	2.73	191	1.42	2.84	-.86	427	.20
	バイク	238	.29	1.43	191	.06	.59	2.11	427	.02 **
	電車	238	4.30	4.56	191	3.24	4.42	2.43	427	.01 ***
	路線バス	238	2.47	3.52	191	2.33	3.36	.43	427	.33
	貸切・スクールバス	238	.13	1.04	191	.00	.00	1.73	427	.04 **
	タクシー	238	.06	.29	191	.15	.63	-2.06	427	.02 **
	その他	238	.02	.32	191	.03	.36	-.16	427	.44
	利己的傾向	238	3.16	1.08	191	3.04	1.07	1.13	427	.13

	茨城県			東京都			平均値の差のt検定			
	N	M	SD	N	M	SD	t 値	dF	p(片側)	
態度	バスへの態度	223	2.84	.93	206	3.15	1.07	-3.21	427	.00 ***
	クルマへの態度	223	3.75	.93	206	3.50	1.08	2.63	427	.00 ***
	電車への態度	223	3.30	1.01	206	3.17	.91	1.46	427	.07 *
(週あたり行動)	徒歩	223	3.14	4.18	206	6.10	5.29	-6.45	427	.00 ***
	クルマ	223	3.12	3.89	206	.43	1.32	9.42	427	.00 ***
	自転車	223	1.15	2.63	206	1.45	2.93	-1.14	427	.13
	バイク	223	.21	1.24	206	.17	1.03	.38	427	.35
	電車	223	2.51	3.83	206	5.25	4.79	-6.57	427	.00 ***
	路線バス	223	2.41	3.47	206	2.40	3.42	.03	427	.49
	貸切・スクールバス	223	.14	1.08	206	.00	.00	1.86	427	.03 **
	タクシー	223	.05	.36	206	.15	.56	-2.22	427	.01 **
	その他	223	.02	.33	206	.02	.35	-.06	427	.48
	利己的傾向	223	3.12	1.05	206	3.10	1.10	.19	427	.43

	バス利用者			バス非利用者			平均値の差のt検定			
	N	M	SD	N	M	SD	t 値	dF	p(片側)	
態度	バスへの態度	215	3.19	.93	214	2.78	1.04	4.37	427	.00 ***
	クルマへの態度	215	3.61	.92	214	3.65	1.10	-.39	427	.35
	電車への態度	215	3.39	.94	214	3.08	.96	3.39	427	.00 ***
(週あたり行動)	徒歩	215	5.35	4.87	214	3.78	4.95	3.32	427	.00 ***
	クルマ	215	1.21	2.50	214	2.46	3.75	-4.08	427	.00 ***
	自転車	215	1.31	2.68	214	1.28	2.88	.09	427	.46
	バイク	215	.08	.41	214	.30	1.56	-2.03	427	.02 **
	電車	215	4.64	4.40	214	3.01	4.51	3.80	427	.00 ***
	路線バス	215	4.77	3.52	214	.03	.10	19.71	427	.00 ***
	貸切・スクールバス	215	.05	.68	214	.10	.86	-.69	427	.25
	タクシー	215	.17	.63	214	.02	.20	3.29	427	.00 ***
	その他	215	.00	.00	214	.05	.48	-1.42	427	.08 *
	利己的傾向	215	3.07	1.00	214	3.14	1.14	-.73	427	.23

N:サンプル数, M:平均値, SD:標準偏差, dF:自由度, p:有意確率, ***:p < 0.01, **:p < 0.05, *:p < 0.1

3. 分析結果

(1) 平均値と標準偏差, t 検定, 単純集計結果

表-2に性別/居住地別/バス利用・非利用別の平均値と標準偏差, 平均値の差のt検定結果を示す. また, 図-1, 図-2に性別, 年代別の職業を示す.

表-2より, 男女別では男性の方がバイク, 電車, 貸切・スクールバスを使う頻度が高く, タクシーを使う頻度が低いことが示された.

また, 居住地別では, 茨城県民は東京23区民に比べ, バスへの態度はネガティブ, クルマ・電車に対してポジティブに感じている人が多いことが示された. 交通行動については, 東京23区民の徒歩と電車の頻度は茨城県民の2倍以上であり, クルマ利用回数は約1/7であった. 茨城県民は貸切・スクールバスの頻度が相対的に高く, タクシーの利用回数は少ないことが示された.

バス利用者・非利用者別では, バス利用者の方がバスと電車にポジティブな態度を有していること, バス利用者の方が徒歩, 電車, (当然ながら)路線バス, タクシーの利用回数が多く, クルマ, バイク, その他の交通手段の利用回数が少ないことが示された.

図-1より, 男性は女性に比べ, 会社員である割合が倍以上となっている他, パート・アルバイト, 派遣・契約社員は主に女性に多い勤務形態であることが示された. 主婦は約1/3であった.

図-2より, 20代の約35%が学生であること, 40代は30代, 50代に比べ会社員の割合が低く, 自営業やパート・アルバイトで働く人が多いことが示された. 60代以上では無職の人の割合がもっとも多い.

(2) 交通手段への態度の規定因と交通行動

次に, 交通手段への態度の規定因と交通行動について分析を行う. 本研究では, クルマからより持続可能な交通手段への転換を促すことを想定し, バス, クルマ, 電車の三つの交通手段への態度とその規定因, ならびに

交通行動を三つの階層に分けて, 探索的に分析を行うこととした(図-3).

まず第一階層の「態度の規定因」としては, 性別, 年齢, 居住地域, 最寄り駅までの距離, 職業の個人属性のほか, 利己的傾向を設定した. 職業は全部で10分類となっており, 会社員を除く9つのダミー変数をつくって分析を行った. つまり, 職業ダミーは会社員を基準とした数値となっている.

第二階層は先に述べた三種類の交通手段への「態度」であり, 表-1に示した二つの尺度の平均値を用いた.

第三階層の交通行動については, 徒歩, クルマ, 自転車, バイク, 電車, 路線バス, 貸切バス, タクシー, その他の9種類の週あたり利用回数とした.

これら三つの階層のうち, 図-3右側に位置する変数を従属変数に, 左側に位置する変数を独立変数として階層重回帰分析を行った結果を表-3, 図-4に示す. これらより, 茨城県に居住している人, 利己的傾向が高い人, ならびに無職の人はバスにネガティブな印象を抱いていることが示された. また, 茨城県に居住している人, 利己的傾向の高い人, 派遣・契約社員の人はクルマにポジティブであることが示された. 職業がパート・アルバイト,

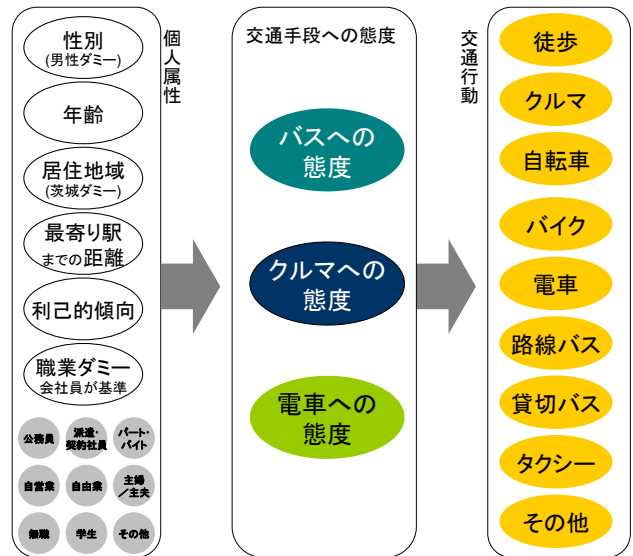


図-3 交通手段への態度・規定因・交通行動の仮説

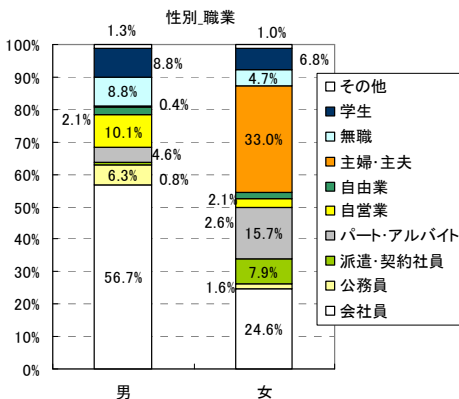


図-1 性別 職業

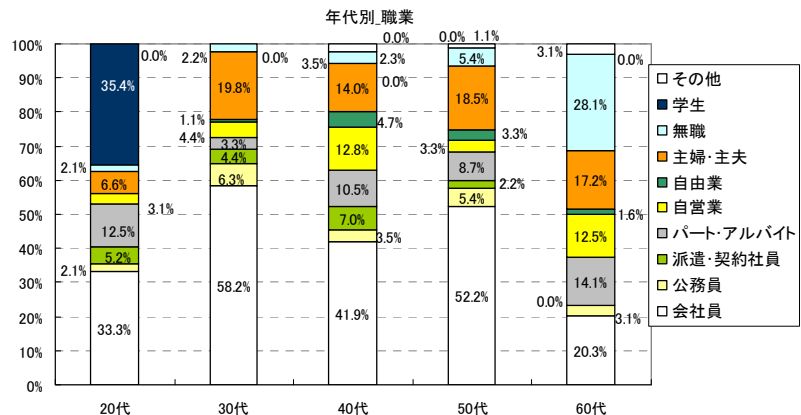


図-2 年代別 職業

表-3 第一階層と第二階層間の重回帰分析結果

従属変数	バス			クルマ			電車		
	β	t	p	β	t	p	β	t	p
(定数)		13.10	.00		12.33	.00		9.76	.00
性別(男性ダミー)	.02	.37	.36	.06	1.07	.14	.04	.75	.23
年齢	.04	.66	.25	-.02	-.35	.36	.19	3.26	.00
居住地(茨城ダミー)	-.12	-2.22	.00	.17	3.09	.00	.08	1.39	.08
自宅最寄り駅までの徒歩時間	-.06	-1.03	.15	-.07	-1.19	.12	-.04	-.76	.22
利己的傾向	-.17	-3.41	.00	.09	1.85	.03	.00	.09	.46
公務員_dmy	-.03	-.56	.29	.01	.22	.41	.00	.00	.50
派遣・契約社員_dmy	-.02	-.41	.34	.08	1.67	.05	.01	.20	.42
パート・アルバイト_dmy	.02	.38	.35	-.08	-1.45	.07	.01	.26	.40
自営業_dmy	-.06	-1.13	.13	-.13	-2.70	.00	-.03	-.53	.30
自由業_dmy	.01	.30	.38	.02	.33	.37	-.05	-.99	.16
主婦・主夫_dmy	.01	.23	.41	-.01	-.17	.43	-.01	-.16	.44
無職_dmy	-.08	-1.64	.05	-.10	-1.93	.03	.00	-.09	.46
学生_dmy	.07	1.20	.12	-.02	-.45	.33	.05	.91	.18
その他_dmy	-.05	-1.03	.15	.04	.82	.21	-.08	-1.61	.05

β :標準化係数, t:t値, p:有意確率(片側)

表-4 第一, 第二階層と第三階層間の重回帰分析結果

	徒歩			クルマ			自転車		
	β	t	p	β	t	p	β	t	p
(定数)		2.71	.00		-.09	.47		2.34	.01
性別(男性ダミー)	.01	.09	.46	-.02	-.45	.32	-.01	-.15	.44
年齢	-.08	-1.39	.08	.07	1.39	.08	-.05	-.83	.20
居住地(茨城ダミー)	-.26	-4.86	.00	.32	6.22	.00	-.02	-.36	.36
自宅最寄り駅までの徒歩時間	-.05	-.97	.17	.15	2.93	.00	-.11	-2.03	.02
利己的傾向	.00	.10	.46	-.01	-.23	.41	.03	.71	.24
公務員_dmy	-.10	-2.21	.01	.06	1.33	.09	.09	1.89	.03
派遣・契約社員_dmy	.01	.14	.45	-.01	-.29	.39	.06	1.14	.13
パート・アルバイト_dmy	-.10	-1.98	.02	-.02	-.44	.33	.10	1.92	.03
自営業_dmy	.07	1.54	.06	-.03	-.58	.28	.01	.20	.42
自由業_dmy	.00	-.09	.46	-.03	-.65	.26	-.02	-.35	.36
主婦・主夫_dmy	-.04	-.68	.25	.04	.66	.25	.07	1.12	.13
無職_dmy	-.05	-.91	.18	.01	.19	.42	.16	3.08	.00
学生_dmy	-.08	-1.47	.07	-.02	-.44	.33	.23	4.37	.00
その他_dmy	-.04	-.81	.21	.12	2.84	.00	.06	1.31	.10
バスへの態度	.00	.09	.47	-.06	-1.17	.12	-.03	-.51	.30
クルマへの態度	.00	.00	.50	.09	1.91	.03	-.15	-3.20	.00
電車への態度	.18	3.55	.00	-.06	-1.22	.11	.07	1.37	.09

	バイク			電車			バス		
	β	t	p	β	t	p	β	t	p
(定数)		2.21	.01		4.28	.00		1.68	.05
性別(男性ダミー)	.13	2.12	.02	-.02	-.37	.35	-.08	-1.30	.10
年齢	-.11	-1.82	.03	.02	.43	.33	.05	.82	.21
居住地(茨城ダミー)	.03	.52	.30	-.17	-3.54	.00	.01	.22	.41
自宅最寄り駅までの徒歩時間	-.01	-.11	.46	-.10	-2.05	.02	.09	1.59	.06
利己的傾向	-.07	-1.39	.08	.03	.65	.26	-.06	-1.26	.10
公務員_dmy	.03	.58	.28	-.11	-2.55	.01	-.01	-.15	.44
派遣・契約社員_dmy	-.01	-.21	.42	-.03	-.71	.24	-.04	-.71	.24
パート・アルバイト_dmy	.04	.74	.23	-.22	-4.84	.00	-.13	-2.53	.01
自営業_dmy	-.03	-.50	.31	-.19	-4.43	.00	-.18	-3.56	.00
自由業_dmy	-.01	-.30	.38	-.10	-2.38	.01	-.10	-2.17	.02
主婦・主夫_dmy	.02	.32	.38	-.38	-7.27	.00	-.24	-4.12	.00
無職_dmy	.02	.32	.38	-.31	-6.87	.00	-.18	-3.61	.00
学生_dmy	.10	1.88	.03	-.15	-3.24	.00	-.12	-2.21	.01
その他_dmy	-.01	-.24	.41	-.13	-3.08	.00	-.10	-2.20	.01
バスへの態度	.05	1.02	.15	.08	1.80	.04	.12	2.33	.01
クルマへの態度	-.01	-.19	.42	-.11	-2.54	.01	-.02	-.37	.36
電車への態度	-.13	-2.43	.01	.07	1.63	.05	-.04	-.83	.20

	貸し切りバス			タクシー			その他		
	β	t	p	β	t	p	β	t	p
(定数)		-.96	.17		2.62	.00		-1.02	.15
性別(男性ダミー)	.06	1.06	.14	-.10	-1.68	.05	.02	.31	.38
年齢	.10	1.62	.05	-.02	-.37	.35	.05	.81	.21
居住地(茨城ダミー)	.14	2.38	.01	-.09	-1.59	.06	.02	.36	.36
自宅最寄り駅までの徒歩時間	-.09	-1.64	.05	-.02	-.35	.36	-.02	-.34	.37
利己的傾向	.01	.22	.41	-.04	-.86	.19	.04	.85	.20
公務員_dmy	-.04	-.89	.19	.02	.49	.31	-.01	-.29	.39
派遣・契約社員_dmy	-.01	-.15	.44	-.08	-1.47	.07	-.01	-.12	.45
パート・アルバイト_dmy	-.03	-.64	.26	-.09	-1.59	.06	-.02	-.34	.37
自営業_dmy	-.05	-.89	.19	-.03	-.61	.27	-.01	-.27	.39
自由業_dmy	-.03	-.55	.29	.00	.02	.49	-.02	-.38	.35
主婦・主夫_dmy	-.04	-.67	.25	.03	.42	.34	.06	.91	.18
無職_dmy	-.06	-1.11	.13	-.02	-.34	.37	-.02	-.32	.37
学生_dmy	.11	2.01	.02	-.07	-1.24	.11	-.01	-.16	.44
その他_dmy	-.03	-.54	.29	-.04	-.72	.24	-.01	-.26	.40
バスへの態度	.02	.40	.34	-.03	-.51	.31	.10	1.88	.03
クルマへの態度	.03	.60	.27	.00	.01	.50	.03	.54	.30
電車への態度	-.05	-.94	.17	-.06	-1.07	.14	-.08	-1.46	.07

β :標準化係数, t:t値, p:有意確率(片側)

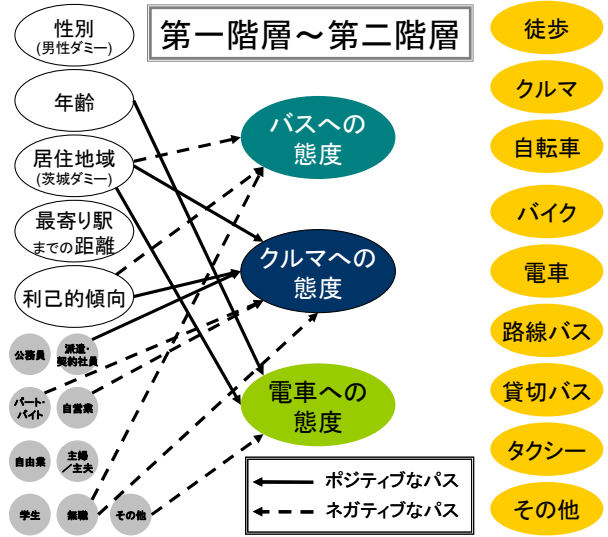


図-4 第一階層と第二階層間の重回帰分析結果

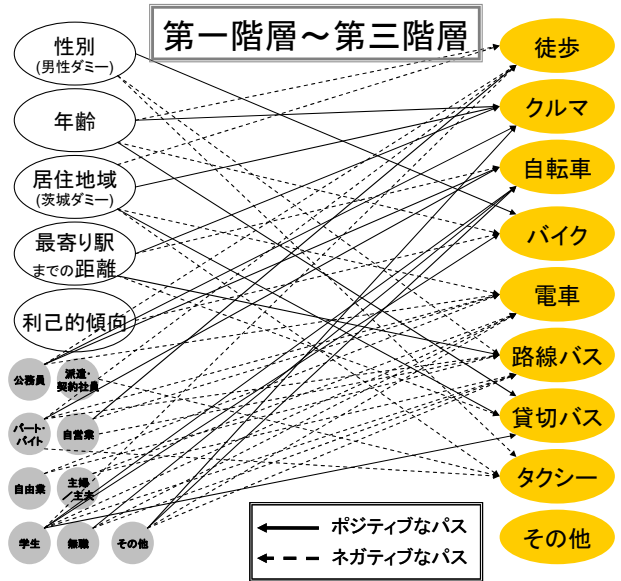


図-5 第一階層と第三階層間の重回帰分析結果

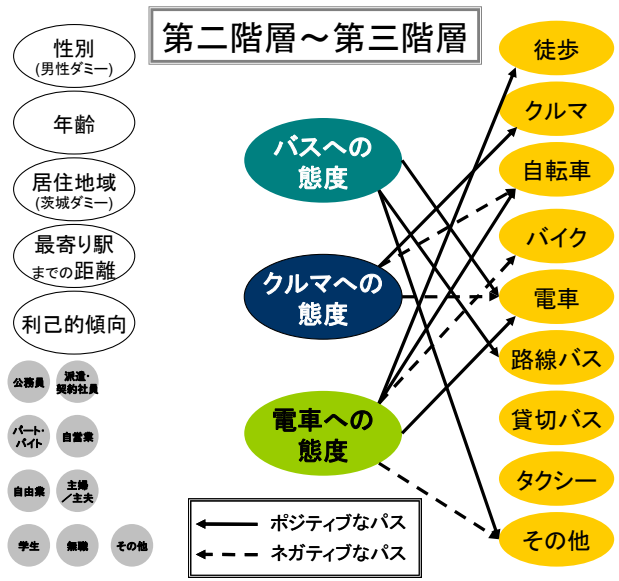


図-6 第二階層と第三階層間の重回帰分析結果

自営業、無職の人は、職業が会社員のの人に比べ、クルマにネガティブであることが示された。さらに、年齢が高く、茨城県に居住している人は電車にポジティブな態度を有していること、職業がその他の人は電車にネガティブであることが示された。

次に、第三階層の交通行動を従属変数とし、第一・第二階層を独立変数とした重回帰分析結果を表-4、図-5、図-6に示す。図-5、図-6は従属変数毎に第一・第二階層の変数全てを同時に投入して分析した結果であるが、バスが多く見づらかったため二つの図に分けて示している。

表-4、図-5より、徒歩の回数は年齢が高いほど、また茨城県に居住している方が少ないこと、職業は公務員、パート・アルバイト、学生が少なく、自営業は多いことが示された。クルマの利用回数は、年齢が高いほど、また茨城県に居住し、自宅最寄り駅までの徒歩時間が長いほど多く、職業は公務員、その他の人が多いことが示された。自転車については、自宅最寄り駅までの徒歩時間が短いほど、つまり駅に近い人ほど多く、職業は公務員、パート・アルバイト、無職、学生、その他の人が多いことが示された。バイクについては、若年層、男性、学生の利用回数が多く、利己的傾向が低い人の利用回数も多いことが示された。電車については、東京に居住し、自宅最寄り駅までの徒歩時間が短いほど多く利用しているほか、派遣・契約社員を除く全ての職業で会社員よりも利用回数が少ないことが示された。路線バスについては、女性で、自宅最寄り駅までの徒歩時間が長いほど利用しており、公務員、派遣・契約社員を除く全ての職業で会社員よりも利用回数が少ないことが示された。貸切・スクールバスについては、年齢が高く、茨城県に住んでおり、自宅最寄り駅までの徒歩時間が長いほど利用しているほか、職業が学生であると会社員よりも利用回数が多いことが示された。タクシーについては、女性で東京23区民の利用回数が多く、派遣・契約社員、パート・アルバイトの人は会社員に比べ利用回数が少ないことが示された。

表-4、図-6より、バスに対してポジティブな態度を有しているほど、電車、路線バス、その他交通手段の利用回数が多く示された。また、クルマにポジティブな態度を有しているほど、クルマの利用回数が多く、自転車、電車の利用回数が少ないことが示された。さらに電車にポジティブな態度を有しているほど、徒歩、自転車、電車の利用回数が多く、バイクとその他交通手段の利用回数が少ないことが示された。

(3) 考察

(1)(2)の分析結果より、バス・クルマ・電車へのポジティブな態度は、それぞれの交通手段利用回数を高めており、態度と行動には有意な関連性が存在することが示さ

れた。また、バスが好きな人は電車、路線バス、その他交通手段の利用回数が多く、公共交通全般をよく利用する層である可能性が示された。クルマが好きな人はクルマの利用回数が多く、自転車と電車の利用回数が少ないことから、交通手段がクルマに限定される傾向があることが示された。電車が好きな人は、徒歩、自転車、電車の利用回数が多く、その他交通手段の利用回数が少ないことから、同様にクルマを利用しない層であるバス好きの人とは異なる心的傾向を有している可能性がある。

態度の規定因については、茨城県に住んでいる人は東京23区に住んでいる人ほどバスが好きではなく、クルマと電車が好きであることから、居住地域が態度の重要な規定因であることが示された。また、年齢が高いほど電車が好きな傾向が示されたことから、年齢も態度の規定因と言える。さらに、利己的傾向が高い人はバスが好きではなく、クルマが好きであることが示された。これは、時刻表やルートに制約されるバスよりも、自由気ままに利用できるクルマの方がより「利己的な交通手段」であることを示している可能性がある。

職業と態度、交通行動の関係については、無職の人はバスもクルマも好きではない傾向にあり、自転車を使う回数が多いことが示された。パート・アルバイト、自営業の人はクルマを好きではなく、前者は自転車を、後者は徒歩を多用することが示された。派遣・契約社員の方はクルマが好きで、徒歩やタクシーはあまり使わない傾向が示された。また、会社員は他の職業に比べ、バスや電車を利用する回数が全般的に多いこと、学生はバイク、自転車を多用する傾向が示された。時間的制約が比較的大きく通勤での移動距離が長いと考えられる会社員は公共交通機関を多用し、自由度が高く生活圏が比較的狭いと考えられる無職の人、学生は自転車を多用する傾向があると言える。

4. おわりに

(1) 本研究の成果

本研究では、公共交通のサービスレベルが大きく異なる茨城県と東京23区の住民を対象に、バス、クルマ、電車の三種類の交通手段への態度と行動の規定因を探るための調査分析を行った。

その結果、交通手段への態度と行動には有意な関係が存在すること、また態度の規定因として居住地域、年齢、利己的傾向、職業が存在することが示された。

居住地域による差異については、茨城県と東京23区では交通手段分担率が大きく異なっており、茨城県(南部)の自動車の代表交通分担率は約70%、東京23区は約11%⁹⁾となっている。茨城県は高度に自動車依存が進んだ地

域であり、幼少の頃からクルマに慣れ、バスや電車の乗車経験が少ないことが、交通手段に対する態度形成や交通行動に大きく影響している可能性があると言える。

さらに、バスにポジティブな人はバス、電車などの公共交通機関を多用するが、電車にポジティブな人は電車に加え、徒歩、自転車を多用する傾向があることが示された。このことは、バス好きと電車好きの交通行動は異なっているという可能性を示していると言える。

また、利己的傾向が高い人はバスが好きではなく、クルマが好きであることから、時刻表やルートに制約されるバスよりも、自由気ままに利用できるクルマの方がより「利己的な交通手段」であることを示している可能性がある。クルマが好きだから利己的になるのか、利己的な人がクルマを選択するのかという因果関係については、本研究における分析から示すことはできないが、クルマに起因する社会的ジレンマ構造において、クルマ利用が利己的選択であることを改めて示すことができたと言える。

(2) 今後の課題

本研究では交通手段への態度と交通行動に着目した分析を行ったが、態度理論では、態度と行動意図、そして行動の強い関係性が示されており、今後は行動意図をも含めた分析が必要になると考えられる。

また、今回は被験者の居住地の公共交通サービスレベルを示す指標として、最寄り駅までの徒歩時間を用いたが、バス停までの距離や、鉄道や路線バスの頻度などの指標も加味し、より精緻な分析を行う必要がある。

参考文献

- 1) 藤井聡：社会的ジレンマの処方箋，ナカニシヤ出版，2003.
- 2) Ajzen, I., and Fishbein, M. (1977) Attitude-behavior relations: A theoretical analysis and review of empirical research. *Psychological Bulletin*, 84, 888-918.
- 3) Ajzen, I., and Fishbein, M. (1980) Understanding attitudes and predicting social behavior. Prentice-Hall, Englewood Cliffs, NJ.
- 4) Fishbein, M., and Ajzen, I. (1975). Belief, attitude, intention, and behavior: An introduction to theory and research. Reading, MA: Addison-Wesley.
- 5) 広瀬幸雄：環境配慮行動の規定因について，社会心理学研究，Vol.10, pp.44-55, 1994.
- 6) 広瀬幸雄：環境と消費の社会心理学－共有と私益のジレンマ－，名古屋大学出版会，1995.
- 7) 山本克己：バス利用者と非利用者，バス乗務員における路線バスイメージの差異に関する研究，筑波大学社会工学類卒業論文，2012.
- 8) 谷口綾子，藤井聡：利己的個人の個人的利益に関する基礎的研究：利己的個人は何のために食事を取り，移動するのか？，土木計画学研究・講演集(CD-ROM) Vol.36, 2007.
- 9) 国土交通省関東地方整備局：第5回東京都市圏パーソントリップ調査（交通実態調査）の集計結果について(記者発表資料)，2010.

(2012.8.3 受付)

A STUDY ON RELATIONSHIP BETWEEN ATTITUDES TOWARD TRAVEL MODE, TRAVEL BEHAVIOR AND EGOISTIC TENDENCY - COMPARATIVE ANALYSIS ON RESIDENTS LIVING AT IBARAKI PREFECTURE AND TOKYO METROPOLITAN AREA -

Ayako TANIGUCHI and Katsumi YAMAMOTO