

かし、われわれは、具体的な個々の問題の解決方法をそうした手段に委ねるのには極めて慎重でなければならない。

しかもより直接的な、合目的で、具体的な手段が存在する場合には、そちらの方を優先させるべきである。もし洗剤にたいして公害分の付加税をかけることで済むのであれば、はるかにそのほうが効率のかつ自由主義的である。もし、価格メカニズムのみで十分に機能しないのであれば、政府による直接的な規制を用いるべきである。洗剤を用いること自体を「反社会的」な行為にしてしまうのは、悪くすればオーバーキルとなる。

現実には、清涼飲料の回収に「価格メカニズム」を用いることは、アメリカでも、日本でも、極めて効果的に機能している。経済学者としては、価格の操作で済むことは、価格で解決して欲しいと考える。したがって本研究の努力は、今後の公害税による価格面の補正、あるいは規制によるその補完を実現するための一つの教育過程として意義あるものであることを希望する。

社会的ジレンマ状況下の行動の規定因 —— 学内駐車行動をめぐる一事例研究 ——

岡山大学文学部 箕浦康子

1. 問題意識

「便利さ」、「快適さ」は、近代技術文明が追求した価値であり、大学はこうした技術文明の推進者であった。しかし、学生が教室近くまで持ち込むバイクの騒音や振動で教育・研究に支障をきたすようになり、便利さと大学の本来の機能との相克——社会的ジレンマ状況——がはじまった。岡山大学法経文三学部では、教育・研究環境を守るという身近な問題が、ハイテク消費社会が失いつつある倫理的センスを再生する契機をふくんでいるという認識のもとに、学生に対する様々な教育活動をおこなった。本研究は、このような事態を説得的コミュニケーションと態度・行動変容に関する自然実験とみなして、説得開始直前(1984年6月)と半年後の1985年1月、およびバイク・自転車がかほぼ所定場所に駐車するようになった1986年1月の3回調査をおこない、適正駐車と違反駐車をわかつものは何か要因の分析をおこなった。

2. 学生の意識と行動 — 調査結果

社会的ジレンマ事態で期待される規範は、「みんなが気持ちよく暮らすために、自己利益の追求をすこし遠慮しよう」という倫理的センスであって、盗みをしないと、人を傷つけないとかいう規範とは少し違う。自動車盗・自転車盗はともに強く否認され、その分散も小さいが(0.55-0.69)、「自転車置場にバイクをおく」とか「目的地に近いところに自転車をとめる」、「駅前の所定場所以外に自転車をとめる」の分散は大きい(1.43-1.57)。即ち、規範らしいものはなく、行動は個々人の良識にまかされている。ジレンマ事態にあっては、その場に関わる全ての人の行動を一定の良識ある幅に収斂させる必要がある。大学の説得活動の目的はそこにあった。しかしながら、自己利益をもとめることを是認する人ほどこのような説得を受け入れる率が低いことが問題であった。それ一つとった場合は、それほど悪くない行動に対して、ソフトな説得で順社会的な規範——共生の倫理——をつくりださねばならぬことに社会的ジレンマ状況の特殊性があった。

本事例研究では説得1年半後の第3回調査時点では、違反バイク・自転車はごく少数となり問題はほぼ解消した。順社会的規範が形成されたためであろうか? 全学生の交通関連規範の

表1. 違反駐車行動への各変数の標準偏回帰係数（説得活動開始前）

ATT	CON	PRIOR BEHAVIOR	NM	SER	EFF	OTHERS	V103	R	R ²
		.651**						.651	.420
.343**		.567**						.731	.529
.346**		.571**				-.096*		.737	.535
.349**		.567**			-.090*	-.102**		.742	.541
.343**		.571**			-.092*	-.105**	-.059	.745	.542
.342**		.565**	.042		-.078	-.105**	-.055	.746	.541
.344**		.567**	.050	.028	-.087	-.109**	-.055	.746	.538

表2. 違反駐車行動への各変数の標準偏回帰係数（説得活動開始1年半後）

ATT	CON	PRIOR BEHAVIOR	NM	SER	EFF	R	R ²
		.483**				.483	.225
	-.193*	.432**				.518	.251
	-.221**	.409**			-.177*	.546	.274
.142*	-.226**	.419**			-.164*	.564	.287
.138	-.231**	.417**		-.034	-.158*	.565	.280
.136*	-.234**	.415**	.018	-.032	-.154*	.565	.271

* $p < 0.5$ ** $p < 0.1$

プロフィールは、説得活動のターゲットになった規範だけが、半年後説得方向に有意に変化し、1年半後の調査でもその方向が一層促進されたことがわかった。このような規範の早期形成の要因の一つとして、乗物を勝手な場所にとめ続けたときに起こると予想される事態を「深刻である」とする者が、違反者でも過半数をこえており、深刻さを否定するものは16%弱しかいなかった事をあげることができる。通例のジレンマ事態では個々の行為者は、自分の行為の帰結が何であるか実感できないが、本事例では学内問題であるゆえに個々の学生に全システムがある程度みえていたこと、また、駐車規制への協力の有効性を信じていない者はバイク違反者でも24%しかいなかったことも規範の形成をうながしたようである。ジレンマの全状況を個々の行為者に透視せしむこと、深刻な事態回避のために自分には何ができるかを明確にすることが、規範形成キャンペーンの要件といえそうであった。しかし、規範形成は行動変化を必ずしも意味しないことに留意しなければならない。

行動の規定因を知るために、所定場所に駐車していると自己申告している場合を1とし違反駐車を5とコードして、どちらの駐車をしているかを基準変数とする重回帰分析をした。説明変数としては、自己の駐車行動に対する評価の態度(ATT)、利便追求の態度(CON)、前は違反だったか適正駐車だったか(PRIOR BEHAVIOR)、キャンパス駐車に関する規範意識(NM)、事態の深刻さの認識(SER)、自己の協力行動の有効性の確信度(EFF)、他者行動の認知(OTHERS)、投票行動にみる一般的社会的義務感(V103)をとりあげた。説得開始1年半後の調査では、OTHERSとV103に関するデータはとられなかった。

第1回調査時のバイク通学者で上記変数に欠測値のない177人中バイク専用駐車場に駐車をしている者は11人だけ、その他は違反駐車をしていた。表1より、ATT、PROIR BEHAVIOR、OTHERS、EFFがこの段階では適正駐車か違反駐車かを、わかつ要因であることがわか

る。説得開始1年半後の1986年1月の調査対象者でバイクに乗って来ている者は92人、うち適正駐車しているものは78人(85%)である。表2より、適正か違反かを、わかつ要因として利便追求の態度が前面に出てきたことがわかる。第1回調査時点では、バイク駐車場の存在を知らず、教室に至近な自転車置場にとめながら(客観的基準からは違反)、適正駐車をしていると自己申告している学生がかなりあった。このために、違反群と適正駐車群の識別因子として表1ではCONがあがってこなかったものと思われる。表2で利便追求の態度にマイナス負荷がかかっているということは、この時期の適正駐車者は、不便だと感じながらも適正駐車をしていることを示している。即ち、大学の説得で適正駐車しはじめた学生にとっては、専用駐車場にバイクをとめて60メートルほどを講義棟まで歩くということが、不便に感じられるということのようである。図1は、説得開始直前に違反群は所定場所に駐車することをいいこととおもいながらも適正駐車群ほどポジティブなイメージをもっていないこと、不便という感じが先にたっていたことをしめしている。また、違反者は事態を適正駐車群ほど深刻には受け止めておらず、かつ、大多数の者が所定場所には駐車していないという認識であった。適正・違反両群とも交通規制遵守が事態改善に資するものが多いが、違反群で、遵守行動の有効性を信じるものは、適正群ほど多くない。違反群は、自己の行動と不協和をおこさないように外部環境を認知しがちなこと、自己利便追求が他人の害になっているという認識がほとんどないことがわかった。

この結果を見るかぎり、社会的ジレンマ事態で望ましい共生の倫理を学生が内在化(internalization)したがゆえに適正駐車しているのではなく、表面的に大学の方針に従っているcomplianceのレベルの行動変容とみるのが妥当のように思われた。

箕浦報告へのコメント

東北大学大学院文学研究科 長谷川 計 二

社会的ジレンマに関する研究は、これまで主として抽象的理論研究や実験的研究という形でなされてきた。これに対し、現実との対応という点で幾多の批判があり、現実場面に密着した経験的研究の必要性が強調されている。しかしながら、調査にもとづいた経験的研究は必ずしも多くはない。その意味で、箕浦氏の報告は、数少ない経験的研究の一つとして、社会的ジレンマ研究において重要な位置をしめるものと言えよう。

さて、箕浦氏の報告では、次の2点が特に重要だと思われる。第一は、大学側の説得活動によって、徐々に駐車規範が形成されていったのに対して、場所が異なるだけで質的には同等な駅前駐車に関する規範意識はほとんど変化しなかったことである。このことは、ジレンマ事態での規範形成と既存の類似規範とがいかなる関係にあるかの疑問を提起する。第二は、行動とその結果生ずる事態の認知との関係である。この点に関して、違反駐車をする者は、事態を深刻なものとして受け止めていないこと、自己の行動と不協和をおこさないように外部環境を認知し

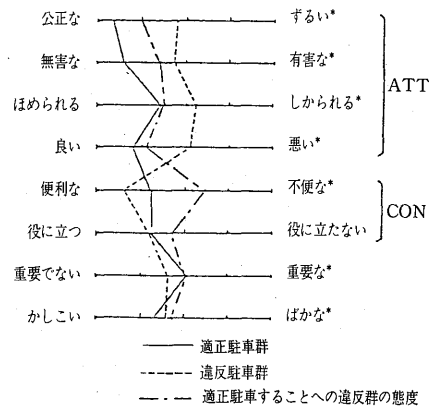


図1. 評価の態度・利便追求の態度の適正・違反両群の平均値の比較 (*印はt検定で0.1%レベルで有意)

がちなこと、自己利益追求が他人の害になっているという認識がほとんどないことなどが明らかにされた。

第一の点に関しては、2通りの解釈が可能である。ひとつは、たとえ質的に同等な規範であっても、その作用する状況によって活性化が限定されるという解釈である。つまり、問題となる状況を離れた規範は、他の規範に対して影響力を持たない。もうひとつは、駅前駐車規範が強固であり、そのレベルに学内駐車規範が近づいたとも考えられることである（この点は、北大大学院、岩本氏による）。つまり、ある規範が形成される際、類似規範が密接な関連を持つということである。このどちらが本質的なプロセスであるかは、今後の研究を待たねばならないが、ジレンマ事態で形成される規範と既存の類似規範との関連性の有無は、ジレンマの解決を考える上で重要な問題である。

第二の点は、利己的選択をする者は他者の行動に影響されにくく、一貫して利己的選択を行う傾向があるという、実験的研究から得られた知見を、ジレンマ事態に対する認識の相違という媒介変数の介入を示唆しつつ、フィールドから支持するものとして興味深い。

以上、箕浦氏の報告は、社会的ジレンマの経験的研究として意義を持つだけではない。規範とパーソナリティというマクロ・ミクロ双方の重要な問題を提起しているのである。

ジレンマ研究の問題点と課題^{註1)}

関西学院大学社会学部 高坂健次

社会的ジレンマ(以下、SDと記す)研究の課題については海野(1985)がうまくまとめているので、ここではそれと重複しない形で論点を摘記したい^{註2)}。

1. SD研究の戦略的ポイント

SD研究にかぎらず、およそ数理的なアプローチを取ろうとする研究にとって、戦略的ポイントは3つある。理論、モデルおよびデータの3つである。SD研究は、様々な分野における多様な理論に立脚しており、したがってまた、それらの理論の発展に貢献することができる。社会学の分野でいえば、i) ホッブス的な秩序の問題(個々人の利害が衝突するなかで、どのようにして秩序は形成され維持されるか)あるいは個人と社会の矛盾の問題、ii) micro-macro問題(個々人の行為が aggregate されることによって、あらたに生まれてくる emergent property は何か)、iii) 「行為の意図せざる結果」論などが関連をもっている。このうち、最後のものは、MertonやBoudonといった人たちによって精力的に論じられてきており、SD研究にとっては尽きないヒントを提供してくれるはずである^{註3)}。一方、ややもすれば一般論・抽象論に終始しがちな i) や ii) に関する社会学理論に対して、SD研究はSDの論理とメカニズムを明示化することによって理論的革新をせまることになる。また、境界分野でみれば、Condorcet, Arrowの理論やSEUなど(合理的)選択の理論を避けて通ることができない。その他、(社会)心理学、(公共)経済学、政治(経済)学、環境工学、生態学などにも、それぞれSD研究にとってレリヴァントな理論があると思われるが、それについては各々の専門家に委ねたい。

SD研究にとってのデータは、フィールドにおける観察・実験室における観察・実験・質問紙調査・面接法・(現実ないし虚構における)様々なエピソードの収集^{註4)}など、ありとあらゆるものがある。いずれに依拠すべきかは、データをどのような目的に使うか(モデルの構築のためか、検証のためか、理論の構築のためか、例証のためか)によって決まってくる。

SD研究で使われる数学モデルは、ゲームの理論が圧倒的に多い。むしろ、ゲームの理論に立