

金銭が与えるモラルへの影響について

交通ルール遵守に関して日米比較
社会経済システム主専攻 201111300 福崎 椋也
指導教員：高橋 義明 准教授

1. 目的

1-1 研究目的

モラルという言葉は、倫理観や道徳意識ということを指しており、モラル行動については、若者がモラルのない行動の様子を携帯で撮影し、ネットに投稿する問題など、様々な場面において話題となっている。古くからモラル（道徳）とルールの問題は多く取り上げられており、Georg Jellinekが「法律は道徳の最小限」と述べたこともあり、今でも個々人の道徳心（モラル）に頼って罰則を設けていないことも多い。モラルについての考え方については、個人の考え方や性格、普段の生活習慣など多様なものによる影響が少なくないが、個人を取り巻く環境の違いも大きく関わっており、そのなかで金銭は生活・環境の変化を齎すものであり、モラルある行動へも少なからず影響を与えている。

1-2 先行研究

米国において、すでに本研究と同じ問題意識の研究がなされている。同研究では、より富裕層ほどモラルに反した行動をとる傾向にあるとされている〔1〕。本研究で実施した自動車の運転における交通ルールの遵守と金銭の関係についても、高価な車の持ち主ほど交通ルールに違反する傾向があるとされた。モラル行動と交通ルールに関する実験として、「信号のない交差点において特別標識がない場合は、右からくる車が優先である」ということ、「横断歩道において歩行者が横断しようとしている時、自動車は一時停車させて、譲らなければいけない」というルールについて扱っている。これらのルールは日本でも、それぞれ道路交通法 38 条、33 条に該当する。

1-3 仮説

日本ではアメリカのように富裕層ほどモラルのない行動をとるのか、について、日本人の思いやり、おもてなし精神は、海外からも高く評価されており、近年その精神を学ぼうとする兆しが世界各国、特にアジアの発展途上国を中心に広がりを見せている。そのことから日本においては、富裕層や金銭的に潤っている人ほど、モラルある行動が減ることではなく、モラル行動の変化は別の要因によって引き起こされるのではないかと考えられる。つまり、交通ルールの違反の有無は、金銭レベルでは見られず、その他の要因として年齢や性別、また該当する交通ルール自体の認知度の高低に影響されるのではないかと、という仮説を考えた。

2. 方法

今回の調査においては、データの収集方法として、研究 1（路上での実験・観測）と研究 2（茨城県民へのアンケート調査）について実施、分析を行った。

2-1 研究 1 について

アメリカの先行研究に基づき、歩行者対自動車、自動車対自動車の 2 つのモラル行動について、調査を実施した。

1 つ目の自動車対歩行者の実験では、調査対象地として、つくば市の吾妻小学校前の信号のない横断歩道を選定した。実験者が横断歩道まで近づき立ち止まって渡ろうとした際、自動車が交通ルールを守り停車したか否かと、その自動車の車種、運転者の推定年齢、性別を記録した。また調査実施時間については、日没前の 14 時～17 時とし、調査時期は 10 月中旬に 1 回実施した。

2 つ目の調査である自動車対自動車においては、調査対象地としてつくば市竹園 2 丁目にあるカスミ学園店前の信号がなく、道路幅の同じ交差点において観測を実施した。交差点において、ある一方から来た車が、左方から車が来ている状況下で、停車し進行を優先しているかどうかについて、停車の有無と、自動車の車種、運転者の推定年齢、性別を記録した。また調査実施時間は、日没前の 14 時～17 時とし、調査時期は 10 月下旬に 1 回実施した。

2-2 研究 2 について

本研究では、「茨城県での生活に関する調査」とし、茨城県下の各市町村の選挙管理委員会の協力を得て、選挙人名簿を用いて、無作為抽出により選ばれた、茨城県民の 20～79 歳の 2000 名に対し直接訪問し、調査票配布を実施した (n=407, 回収率 20.4%)。調査期間としては、2014 年 11 月～2015 年 1 月の 3 か月間である。研究 1 と同様の状況下で、該当する道路交通法の認知度と、実際の運転時にどこまで遵守しているかを問うた。

3. 結果と考察

3-1 研究 1 の分析結果

実験・観測において、まず横断歩道での実験で対象となった自動車台数は 157 台であり、そのうち停車したのが 16 台であった (停車率 10.2%)。実験結果について、フィッシャーの確率検定、カイ二乗検定により分析を進めたが、これらの結果からは有意な差が表れず、性別や年齢、車種、自動車価格と停車率との間に相関関係は見られなかった。ただ全体での停車率が 10.2%と、アメリカの Piff et al. (2012) の停車率は 65.1%であることと比較しても、かなり低かった。

次に、交差点における観測では、対象となった自動車台数は121台であり、そのうち左方優先のための停車をした自動車は42台であった（停車率34.7%）。この事例でも Piff et al. (2012)の停車率は87.6%であることと比較して、低いことが分かる。カイ二乗検定により有意な差が見られたのは性別のみである（ $p < .01$ ）。性別では女性のほうが、停車し譲る割合が高いことが分かった。

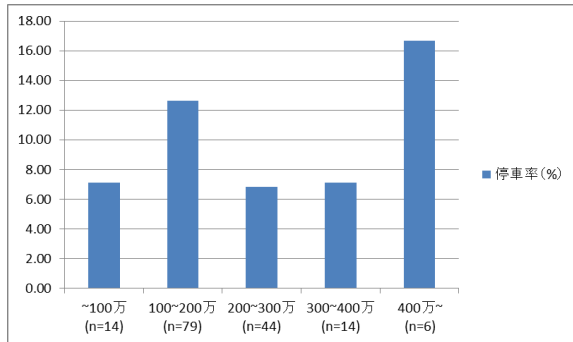


図1 横断歩道における自動車価格毎の停車率について

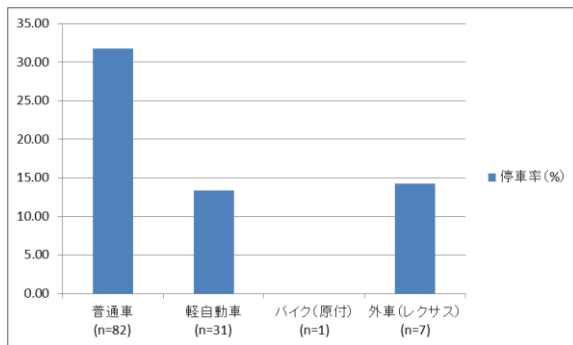


図2 交差点における車種毎の停車率について

3-2 研究2の分析結果

アンケートに回答結果からダミー変数を作成し、ロジスティック分析を進めた。回帰式は横断歩道、交差点での停車を被説明変数とし、説明変数に性別、年齢、運転時間と金銭レベル（自動車価格または世帯収入）に加え、交通ルールの認知度を加えた。

表1 作成変数リスト（アンケート結果）

sex	1=男性、2=女性
age	年齢(自由記述)
income2	収入(自由記述)の対数(※0は除く)
price2	自動車価格100~200万ダミー(1=100~200万、0=それ以外)
price3	自動車価格200~300万ダミー(1=200~300万、0=それ以外)
price4	自動車価格300~400万ダミー(1=300~400万、0=それ以外)
price5	自動車価格400万以上ダミー(1=400万以上、0=それ以外)
time2	運転時間帯夕方・夜ダミー(1=夕方・夜、0=それ以外)
knowledge1.2	横断歩道における道路交通法を知らないダミー(1=聞いたことがある・全く知らない、0=それ以外)
knowledge2.2	交差点における道路交通法を知らないダミー(1=聞いたことがある・全く知らない、0=それ以外)
result1.2	一時停止していないダミー(1=時々する・殆どしない・全くしない、0=それ以外)
result2.2	左方優先していないダミー(1=時々する・殆どしない・全くしない、0=それ以外)

表2 ロジスティック分析結果
(横断歩道における停車の有無に関して)

	Result1.2			Result1.2		
	係数	標準誤差	有意確率	係数	標準誤差	有意確率
sex	-0.57	0.32		-0.39	0.33	
age	-0.04	0.01	***	-0.03	0.01	**
time2	0.14	0.35		0.05	0.39	
price2	0.09	0.44		-	-	-
price3	0.46	0.48		-	-	-
price4	-0.81	0.72		-	-	-
price5	0.69	0.66		-	-	-
income2	-	-	-	-0.14	0.27	
knowledge1.2	1.3	0.36	***	1.6	0.39	***

表3 ロジスティック分析結果
(交差点における左方優先の有無に関して)

	Result2.2			Result2.2		
	係数	標準誤差	有意確率	係数	標準誤差	有意確率
sex	-0.16	0.35		-0.46	1523.27	
age	0.001	0.01	**	-0.04	0.02	***
time2	0.25	0.4	.	0.01	0.73	
price2	0.18	0.54		-	-	-
price3	0.52	0.57		-	-	-
price4	1.3	0.66	*	-	-	-
price5	1.52	0.76	*	-	-	-
income2	-	-	-	-0.03	0.52	
knowledge2.2	2.92	0.36	***	0.64	0.73	*

まず、横断歩道における停車の有無について、金銭レベルとの相関関係は見られず、認知度について相関関係が見られた（ $p < 0.01$ ）。つまり、該当道路交通法を知らないがゆえに、停車していないという関係が示された。

次に、交差点における左方優先の有無については、世帯収入との相関関係は見られず、自動車価格と有意な相関関係が見られた（ $p < 0.10$ ）。自動車価格について、200万円以上を1としたダミー変数すべてが有意な相関関係を示し、高額な自動車であるほど停車をしないということが分かった。また、認知度についても、有意な相関関係が見られた（ $p < 0.01$; $p < 0.10$ ）。

3-4 結論・まとめ

アンケート調査から、横断歩道においては金銭と交通ルール遵守との間に相関関係はなく、交差点では自動車価格と交通ルール遵守との相関関係がみられたことから、仮説としてあった「収入などの金銭レベルがモラル行動に影響を与えることが日本においては見られない。」については、今回の交通ルール遵守と自動車価格の関係からは、断言することはできない。ただ、アメリカと同様の顕著な傾向が表れなかったことは確かである。また、道路交通法そのものに対する知識の欠如が、交通法遵守に至らなかった理由となっていることもあり、モラル行動とルールとの関係をさらに調査し、またルールを徹底して周知することの重要性が改めて示されたのではないかと考える。

参考文献

[1] Piff P. K, Daniel M. Stancatoa, Stéphane Côté, et al. Higher social class predicts increased unethical behavior. Proceedings of the National Academy of Sciences of the United States of America. 2012, vol. 109 no. 11, pp. 4086-4091. DOI: 10.1073/pnas.1118373109