

「社会的ジレンマ」における意思決定

藤井 聡

社会的ジレンマ

私たちは、

「本来なら、やってはいけないのだが．．．．」
と思いながらも、

「自分一人くらい．．．」

「みんなもやってることだし．．．」

と自分に言い訳しながら、少しだけ“ワレイコト”をすることは少なくありません。選挙にはきちんと投票しないと
いけない、電車の中で携帯電話を使ってはいけない、タバコの
ポイ捨てはいけない、しかし、自分一人が投票したから
といって政治は変わらないし、自分一人だけがタバコのポ
イ捨てや電車の中の携帯電話をやめても世間にはそんな
“少しだけワレイコト”をするヒトはいっぱいいる。そんな
中で、ついつい、少しだけワレイコトをやってしまうのは、
おそらく、致し方ないのかも知れません。

しかし、もし全員が、そんな“少しだけワレイコト”を
やってしまったら、世の中はどうなるでしょう。投票率が
0%なら日本は滅茶苦茶になってしまうでしょうし、全員
がタバコのポイ捨てをしてしまえば道は灰皿みたいにな
ってしまいますし、誰もが場所をわきまえずに携帯電話を
使うようになってしまえば、静かに電車に乗ることもでき
なくなります。

我々の社会には、このような問題で埋め尽くされていま
す。このような社会問題に共通するのは、

「全員が自分のことだけを考えて行動すれば、皆が公
共を考えた行動するよりも、かえって損をしてしまう」

という点です。このような社会状況は、一般に「社会的ジレ
ンマ」と言われています。そして、自分のことだけを考
える行動は「非協力行動」、公共のことを考えた行動は「協
力行動」と呼ばれています。つまり、それらのいずれを選
択するか、という意思決定が存在する状況が、社会的ジレ
ンマです。

社会的ジレンマを乗り越える日常的解法

友人と二人で食事に行った場合を考えてみましょう。そ
の際、食事の前に、完全に割り勘にすることを取り決めて
いたとしましょう。この場合、どれだけの値段の食事をと
るかという選択は、最も原初的なジレンマの一つの例です。
ここでの協力行動は低い値段の食事を、非協力行動はより
高い値段の食事をとることです。双方にとって、相手がい
くらゐの食事をとろうとも、自らの選択としてはより高い食
事をもってその半分を相手に負担させる事の方が「得」で
す。しかし、多くの場合、このような状況で我々は可能な限
り高い値段の食事をとることはありません。こんな場合で
は、私たちは互いに「協力行動」をとるのが一般的です。

なぜ、私たちはこの「食事ジレンマ」で協力行動をと
るのでしょうか？日常的なコトバを使えば、その理由は常識
という言葉に集約されてしましますが、個別の心理要因を
述べるなら、我々には「公平性の規範」や「道徳」があり
(不公平なことはすべきでない、と普通の人は考える)、
友人に対する「信頼」があります(この友人は、そんな無
茶なことはしないだろう、と考える)。そして、社会的制
裁に対する「恐れ」も(高いものを食べたら、後で悪口を
言いふらされたり、もう二度と相手してもらえなくなっ
たりするだろう、と考える)、協力行動をとらない他者に対
して社会的制裁を発動する費用を厭わない「責任感」ある
いは「怒り」もあります(無茶なことする様な友人には腹
が立つし、友人として注意してやろう、と考える)。この
様な色々な心理要因が、上述の食事ジレンマを解消してい
るのですが、これらの心理要因は、公共交通機関の中やレ
ストランなどの公共の空間での我々の行動と、自分の部屋
の中等の私的な空間での行動とを本質的に違うものにし
ています。最初に述べたタバコのポイ捨ての問題について
も全員がタバコのポイ捨てをしている訳ではありません
し、選挙の投票の問題に関して、低くなりつつあるとは
言っても投票率は0%までには至っていません。

こうして、我々の社会の中にある多くの社会ジレンマは、人々の心の中にある「公共心」や、それと整合する形で社会的に形成されている「常識」、あるいは、社会的制裁に対する「恐れ」等によって、(年々、公共心や常識の威力が低下してきているような気もしますが)ある程度回避されているのです。

交通問題における社会的ジレンマ

さて、ここで交通問題についての社会的ジレンマを考えてみましょう。「路上駐車はいけない」けれども「自分だけ路上駐車をやめても道路には違法駐車車で既にいっぱい」だから、ついつい「まあ、いいだろう」ということで自分も路上駐車をしてしまう、というのが一つの例として挙げられるでしょう。この路上駐車ジレンマの場合、多くの人は路上駐車をすることが公共に反することで、道徳的に好ましくないことである、ということを知っているでしょう。実際、道路交通法にも違反しますし、交通の流れを妨げていることは一目瞭然です。したがって、人々の一般的な公共心の水準がそれほど低くない限りは、自分のことだけ考えた非協力行動を取る人もいる一方で、公共のことを考えた協力行動を取る人もいることとなります。

ところが、自動車を利用することが公共に反することであり、道徳的に好ましくないと考えている人は、どれくらいいるのでしょうか？恐らく、そういう人もいますが、その割合は、タバコのポイ捨てや路上駐車に比べて、格段に低いものでしょう。ところが、実際には、自動車の利用が「公共の利益に反する」とする理由は決して少なくありません。一つには、排気ガスの問題が挙げられます。排気ガスは、大気汚染、それに伴う健康問題、そして地球温暖化の一つの原因となり得ます。地域格差はありますが、地球温暖化ガスの2割弱が自動車からの排気ガスとされています。また、自動車が石油燃料を利用している以上は、資源枯渇の問題も挙げられます。これらの二点だけでも、自動車利用が公共に反する行動である、と認識するには十分かも知れませんが、技術革新が解決する問題であるかも知れません。しかしもし仮に、技術革新がそれらの問題を全て解消されたとしても、やはり、自動車利用は公共の利益に反するものである、という点を知っている人は、あまりいないのではないのでしょうか？そうであるからこそ、強い公共心と道徳心を持った人であっても、それが公共に反する行動であるということを知らないが故に、知らず知らずのうちに公共に反した行動をとってしまう、という問題が、交通ジレンマには存在するのです。この点から、交通ジレンマは、非常に深刻な社会ジレンマだと言えるのです。

交通ジレンマの特殊な構造

今、1分間に40台の自動車が通過できる箇所(ポイントAとしましょう)があったとしましょう。この箇所に、1分当たり30台の自動車が到着しようとも、あるいは40台の自動車が到着しようとも、交通渋滞は生じません。ところが、41台の自動車が到着したとしたら、どうなるのでしょうか？当然ながら、1分間に40台しか通過できないポイントですので、最後の1台は停止しないとはいけません。そして、その一台に続く自動車も一旦停止し、再度加速することが必要となります。つまり、わずか1台の自動車によって、そのポイントの処理能力は、既に40台ではなくなってしまいます。したがって、それ以降、1分で40台の自動車が到着し続けたとしても、そのポイントAを先頭にした待ち行列はどんどん伸び続けることとなります。仮に、1分あたり5台づつ待ち行列が増えていくと考えただけでも、30分で150台、一台あたり6mと考えたら、900mの渋滞が生じてしまいます。これが、交通渋滞の発生です。つまり、交通渋滞は、道路が持っている処理能力のわずか数%超過する自動車需要が存在するだけで、生じてしまうのです。

さて、渋滞での自動車の速度は、周知の通り、非常に小さなものです。それを仮に、徒歩なみの4km/hとすると、900mの渋滞を抜けるだけで、約14分、余分に時間がかかってしまいます。もし先の状態が1時間続いたら、渋滞長さは1.8km、そして、それを抜けるのに30分近くの時間が必要になってきます。この30分のロス時間は、わずか1台の処理能力の超過によって引き起こされてしまうのです。

さて、これだけの混雑をしていれば、自動車を使うことをあきらめる人も多く出てきます。したがって、現状の道路において深刻な交通渋滞が起きている様に見えても、交通網の処理能力を大きく上回る自動車が道路を利用しようとしているわけではなく、処理能力の少しだけ超過する程度の自動車が利用しようとしているに過ぎないのです。したがって、

「都市部における深刻な交通渋滞を解消するためには、自動車利用者のごく一部の自動車利用を控えてもらうだけで十分」 ()

なのです。

先の例を引用するなら、わずか1台の自動車利用を控えるだけで、ドライバー全員から30分弱もの時間を奪い取る交通渋滞を解消することができるのです(一人当たり14分の損失を全員で累計し、その経済損失を計算するならば、わずか1台の自動車利用の容量超過が数百万、数千、あるいは場合によっては数億円もの金額となるかも知れません)。もちろん、これは極端な例ではありますが、決してあり得ない話ではありません。つまり、道路交通はドライバー同士が互いに首を絞め合うジレンマ構造にな

っており、仮に環境やエネルギーの問題が一切ないと仮定しても、個々の運転者の自動車利用は公共の利益 (=他のドライバー達の利益) を損なうものなのです。

ルールの社会化

さて、ここで上に示した交通ジレンマについての () の結論について、もう少し考えてみましょう。この結論は、渋滞を解消するためには、全員の協力的行動 (=自動車利用の取りやめ) は必ずしも必要ではなく、一部の協力者が必要であることを主張するものです。しかし、それぞれのドライバーは、それぞれの理由をもって (既に深刻な渋滞が生じているにも関わらず) 自動車を利用しているはずで

この状況は、「10年毎に、龍神様にこの村から娘っ子を生け贄として差し出さないといけない。…」と悩むムカシムカシの村人達の状況と同じであるといえるでしょう。つまり、その様な村の村人達が「よその誰かが娘っ子を生け贄に差し出せば良いんだ。…」と考えるのと同じ様に、交通ジレンマにおける運転者は「自分以外の誰かが自動車利用をやめれば良いんだ。…」と考えることでしょう。したがって、この交通ジレンマを解消するためには、誰かが犠牲者にならないといけないのです。もし、誰も犠牲者にならないければ、村は龍神様に滅ぼされ、そして、渋滞は渋滞のまま解消されません (もちろん、たかが自動車利用を控える程度のこと、自分の娘を差し出す事に比べれば比較にならない程簡単なことですが)。

さて、この村では、どの様にして「娘っ子」を決めているのでしょうか？その村によっていろいろでしょうが、恐らくは、いずれの村においても「掟」を定めていることでしょう。その掟の内容がいかなるものであるかは一概には言えませんが、いずれにしても、その村全員の了解の下、定められたものであることは間違いありません。つまり、この様な特殊な社会的ジレンマの下では、ルールの社会的組織化が不可欠なのです。例えば、地域社会の掃除当番性も、全員が平等になるように、順番に定期的に誰か一名が掃除をする、ということになっているのが大半でしょう。そのような例も、社会的ジレンマ解消のための社会的組織化の一例と見なすことができます。

さて、ここで問題にしている交通ジレンマ、つまり、一部の人たちの自動車利用の取りやめが渋滞解消のために必要な状態では、どの様な方法で社会的組織化が達成できるでしょうか？先の村の例や地域社会の例では、社会の規模がさほど大きなものではなく、それぞれの人々の間でのコミュニケーションも相互監視も容易ですので、社会的組織化はさほど困難ではありません。しかし、交通ジレンマの場合、そのジレンマに関与する人数は、数千から数万、あるいは数十万にもおよぶため、村や地域社会のように自然な形で社会的組織化が達成されることはあり得ません。

この様な場合、やはり、社会的組織化を交通管理者主導で行わざるを得ないでしょう。その一例として、次のような社会的組織化が考えられます。

「ナンバープレートの下一桁が0,1の自動車は月曜日, 2,3の自動車は火曜日, 8,9の自動車は金曜日, それぞれ, 自動車を利用してはいけない (or 利用するなら, 特別料金を支払わないといけない)」この様な組織化は, “ナンバープレート制” と呼ばれている交通施策で, 地域社会のお掃除当番を, 世帯毎に順番に回す方式と基本的に同じです。この様な方策のメリットは, 交通渋滞を解消することができる, という本質的なものだけでなく, 全員が平等にそのためのコスト (あるいは, 苦痛, デメリット) を分担するという点も挙げられます。さらに, 自動車の取りやめをしなければならないのは数日に一度だけですので, それに伴うコストもさほど大きなものではない, という点もメリットとして挙げられます。

おわりに

さて、こうしたナンバープレート制を政府が提案し、かつ、それを実施するための大規模な監視システムを導入したとしても、それで交通問題は解消するのでしょうか？やはり、おそらく、公共心のかけらも無い人ばかりで社会が埋め尽くされているなら、人々はその制度の裏、あるいは、裏の裏をかいて、結局は、ナンバープレート制があっても無くても同じ様な交通問題は生じることになるでしょう。それに、そういう人々は、ナンバープレート制の導入自体に反対するでしょう。

こう考えると、やはり、交通問題の解消は、根が深い問題なのだと言わなければなりません。ナンバープレート制がその威力を発揮するためには、その制度に従うという意思決定を行う程度の公共心を、人々が持つことが不可欠なのです。何と言っても、ここで一例を示しているような社会的組織化を社会に導入するためには、それに「賛成する」という「公共心」が人々にあることが前提な訳ですから、この様な社会の基本的な性質は、龍神様の時代から、現代、そして未来に至るまで、簡単には変わらないのかも知れませんね。

付録：ここで述べた「社会的ジレンマ」について、もう少し詳しく知りたい方は、拙著「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)」をご参照下さい。