

社会における行動基準形成に関する一考察

—駅プラットフォームにおける乗客の整列乗車率と場の混雑度の関係を踏まえて—

青山 美樹 (日本大学 大学院総合社会情報研究科, admi17001@g.nihon-u.ac.jp)

A study on formation of social standards: Based on an analysis of the relation between rate of passengers lining up for boarding a train and degree of congestion

Miki Aoyama (Graduate School of Social and Cultural Studies, Nihon University, Japan)

Abstract

Within the human society, there prevail shared standards that we demand of each other and that are different from rules/regulations wherein violation of any of the given rules/regulations leads to punishment; these standards are created by the members of the society, as they are either beneficial or required for the given society. Moreover, shared standards are applied as social standards only through the will of the people. Lining up for boarding a train on a railway platform can also be considered as a kind of social standard wherein each passenger places a value on “waiting in a queue to board a train.” This study examined the relationship between the degree of congestion (crowding) in a given location as a factor in the formation of such social standards. It surveyed the ratio of people lining up for trains on railway platforms on several days across different time intervals at various stations in Tokyo. The results revealed that there are different ratios for specific conditions and standards, such as the degree of congestion (crowding) in the given location, that are associated with the willingness of the passengers to line up in an attempt to board the train that may be related to the formation of standards in the society.

Key words

behavior standard, social norm, group norm, lining up, custom

1. はじめに

わが国の、特に大都市圏の駅プラットフォームにおける整列乗車の様子は、海外の慣習にはほとんどみられない、わが国に特異的なマナー（作法・慣習）、あるいはルール（きまり・しきたり）としてとらえられている。整列乗車はもともと輸送の効率化や安全上の問題を解決するため、鉄道会社によって進められてきた施策であったといわれている。しかし、それはしばしば罰を伴うものとして定められた規則とは異なり、あくまで個人の意志に委ねられた社会的な行動マナーであり、また人びとによって共有され、意識的・無意識的に従うことが求められている集団規範としてみることができる。

人間は、幼児期から社会規範に従おうとする傾向性を持ち（トマセロ, 2013, pp. 36-37）、規範に自発的に従おうとするだけでなく、規範を他者に強制しようとする傾向性を持っている（Rakoczy, Warneken, & Tomasello, 2008; トマセロ, 2013, p. 38）という。それは、社会という共同体のなかで生きることを選択した社会的動物としての人間が、社会規範に価値を置き、それを志向するような何らかの基盤を生得的に備えるように進化したと考えることができる。すなわち、人間は集団規範という、社会の安定と安全を維持するためのある種の原理を自ら創り出し、そのなかで文化の発展と継承を実現してきた（トマセロ, 2013, pp. 5-6）と考えられるようになったのである。

とりわけ日本人は、相互に協調的で、平等に重きをおく集団主義的な価値観をより志向している（青山, 2019）

と考えられている。共同体を構成している人びとが共有している慣習や規範は、その共同体を維持し、存続させ、発展させようとする究極的な目的をもって、人びとを内部から規定している。それゆえ、日本人の共同体への高い志向は、慣習や規範を遵守する意識をより高く押し上げている（青山, 2019）と考えることができる。今日、整列乗車という社会的な行動マナーを人びとが共有し、それを遵守していこうとする背景にもまた、このような共同体への志向性が関係しているのではないかと考えられるのである。

集団における規範の生起に関する研究は、社会科学におけるゲーム理論等においてもとりあげられてきた。囚人ジレンマに代表される研究（e.g. Rapoport & Chammah, 1965）からは、それぞれの個人が合理的な選択、すなわち自己利益を優先すれば、一回あるいは有期限の場合においては利益を得ることができるものの、無期限に繰り返される場合、他者との協力関係を築くほうが双方により有益な結果をもたらす可能性が高まると考えられ、それによってルールや秩序が形成されていくと考えられるようになった。

駅プラットフォームにおける整列乗車もまた、はじめは混沌としたなかで投げ所なく行われていた乗車行為が、それが鉄道会社の思惑によって促され、始められたものであったとしても、今日乗車の局面において、乗客の一人一人がそれを有益なものとして、あるいは価値あるふるまいとして認知し、相互に協力してそれを維持するようになった社会的な行動基準としてみることができる。

一方、人間の意志や行動は、さまざまな社会的場面で変容する（Allport, 1924）こともわかっている。Turiel (1983)

は、人間の社会的判断や社会的行動が、いくつかの質的に異なる概念領域の調整によってもたらされているとし（日本道徳性心理学研究会, 1992, p. 133）、なかでも慣習領域では、集団を構成する成員間の関係を調整し、秩序を維持していると主張した。そしてそれは成員の一致した意見と期待に基づき、恣意的で、社会的状況に相対的なものとなる（日本道徳性心理学研究会, 1992, p. 134）と説明している。

整列乗車という行動基準の変容には、駅プラットフォームという場における混雑度（密集度）、すなわち乗客数（の多さ）が関わっているのではないかと考える。それは、人間が密集している空間にこそ秩序が必要となり、人びとによって秩序が要請され、そこに必然的にルールが生まれると考えられるからである。駅プラットフォームにおいても、高い混雑度（乗客数の多さ）によって、秩序、すなわち整列乗車というルールが要請され、そして人びとによってその行動基準が有益なものとして認識され、実行され、維持されているのではないかと考えられるのである。

本研究は、このような仮説に基づき、整列乗車という行動基準の形成と遵守が、駅プラットフォームの混雑度（乗客数の多さ）と関係していることを明らかにしていくことを目的とした。またそのなかで、人びとの行動基準を変容させていると考えられる他の要因についても、調査データからとらえていくことを試みた。

2. 方法

本調査は、東京都内の4つの駅のプラットフォームで、整列して電車を待つ（整列乗車）乗客の数と、整列していない（非整列乗車）乗客の数をデータとして収集し、異なる条件における整列乗車の割合（整列乗車率）を比較して、整列乗車に影響を与えている要因について検討した。

本調査は、2019年4月14日（日）～8月8日（木）の、月曜日、水曜日、金曜日、日曜日に、それぞれ2日ずつ、4つの駅で、合計32日にわたりデータを収集した。

調査場所は、地下鉄半蔵門線・九段下駅（3番線）、地下鉄銀座線・赤坂見附駅（1番線）、JR中央線・東京駅（1・2番線）、JR中央線・新宿駅（7・8番線、ただし日曜日の23:00以降は13番線）、の4つの駅のプラットフォームで、それぞれの電車の進行方向から2両目または3両目の3つのドア（乗車口）の前で実施した。

1日の調査は、8:00～9:00、14:00～15:00、19:00～20:00、23:00～24:00の4つの時間帯において実施し、それぞれの時間帯に駅プラットフォームに到着する4～8本の電車への乗車について調査した。

調査対象は、上述の電車に乗車するため、駅プラットフォームの整列位置の内外で待っていた乗客である。調査延べ人数は総計8,507人（九段下駅1,137人、赤坂見附駅1,796人、東京駅3,344人、新宿駅2,230人）であった。

本調査の測定は、まず、電車の乗車口（ドア）の前に、整列位置として示されている白線の範囲を基準として、

電車がプラットフォームに到着し、ドアが開くまでの間に、その範囲内に整列している人と、その範囲外で整列せずに電車を待っている乗客の数をカウントした。そして、4つの時間帯の、それぞれ4～8本の電車について、3つの乗車口（ドア）毎に、整列している乗客と、整列していない乗客の数から、整列乗車している乗客の割合（整列乗車率）を算出し、そこから1車両（3つの乗車口の合計）および時間帯毎の整列乗車率の平均を算出した。さらに、4つの駅、4つの時間帯、平日（月曜日、水曜日、金曜日）と休日（日曜日）、1ドアあたりの乗車人数が1～4人、5～8人、9人以上の3つの水準、においてそれぞれ整列乗車率の平均を算出し、それらの条件と整列乗車率の関係について検討した。合わせて、3つのドア（乗車口）から乗車した、整列乗車人数と非整列乗車人数の合計を、電車数で割って算出した1車両あたりの平均乗車人数を、4つの駅それぞれの、平日/休日の平均乗車人数として算出し、整列乗車率との関係についても検討した。そして、これらの結果から、整列乗車率と駅プラットフォームの混雑度（密集度）との関係性について評価するとともに、混雑度（密集度）以外の要因の可能性についても評価した。

3. 結果

本調査のデータから、車両の1ドア（乗車口）あたりの平均整列乗車率を、平日および休日のそれぞれ4つの時間帯毎にまとめた表を図1および図2に示す。

平日における平均整列乗車率は、8:00-9:00の時間帯に最も高く（九段下駅96.0%、赤坂見附駅92.1%、東京駅88.8%、新宿駅90.9%、4駅平均91.9%）、次いで19:00-20:00の時間帯が高かった（九段下駅81.5%、赤坂見附駅85.4%、東京駅98.3%、新宿駅80.9%、4駅平均86.5%）。その他の時間帯も整列乗車率が低いというわけではなく、14:00-15:00の時間帯（九段下駅77.8%、赤坂見附駅78.8%、東京駅72.4%、新宿駅74.4%、4駅平均75.9%）も23:00-24:00の時間帯（九段下駅76.8%、赤坂見附駅76.6%、東京駅88.7%、新宿駅74.5%、4駅平均79.1%）も、平均して70%以上の割合で乗客は整列乗車を行っていた。これらの結果から、平日における平均整列乗車率は、時間帯によって有意な差があることが示された（ $F(3, 12) = 6.73, p < .01$ ）。

それぞれの時間帯の1車両あたりの平均乗車人数は、8:00-9:00は19.8人、14:00-15:00は13.3人、19:00-20:00は19.6人、23:00-24:00は15.5人で、乗車人数が高い時間帯ほど、整列乗車率も高いという正の相関が示された（ $r = .96$ ）。しかし、これをそれぞれの時間帯毎に、各駅の1車両あたりの平均乗車人数と平均整列乗車率でみてみると、19:00-20:00（ $r = .94$ ）、23:00-24:00（ $r = .40$ ）、14:00-15:00（ $r = .38$ ）の時間帯においては正の相関が示されたが、8:00-9:00（ $r = .17$ ）の時間帯においては相関は示されなかった。これは8:00-9:00の時間帯では、いずれの駅においても、1車両あたりの平均乗車人数とは関係なく、高い整列乗車率を示していたということを意味している。

また、平日の1ドアあたりの乗車人数別にみてみると、

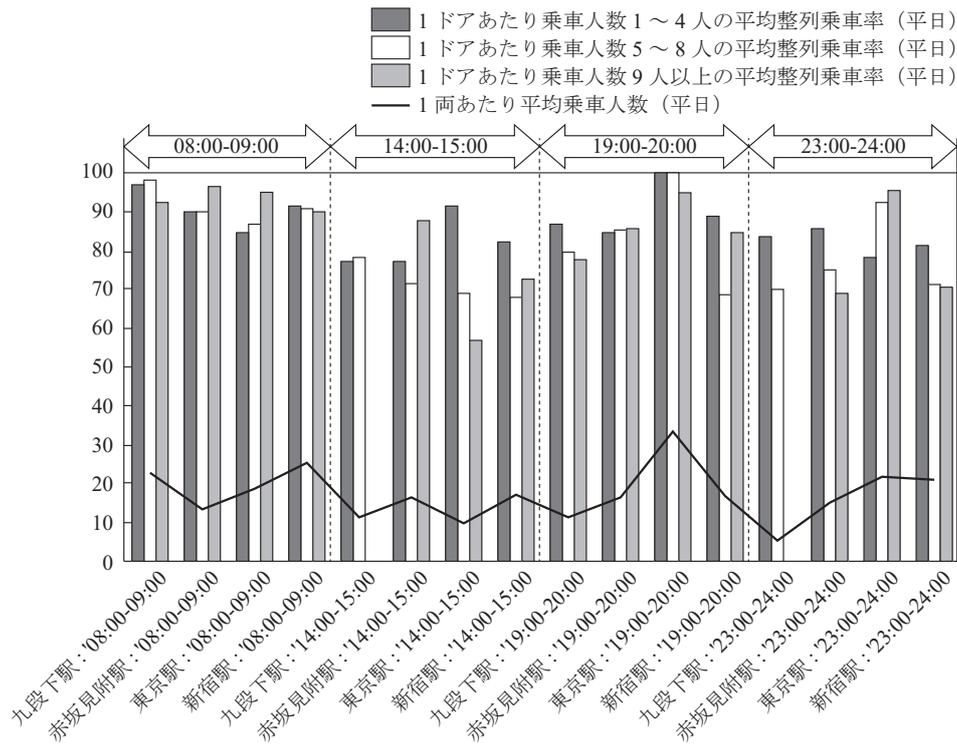


図 1：平日の時間帯毎の平均整列乗車率（%）と駅毎の1車両あたりの平均乗車人数（人）

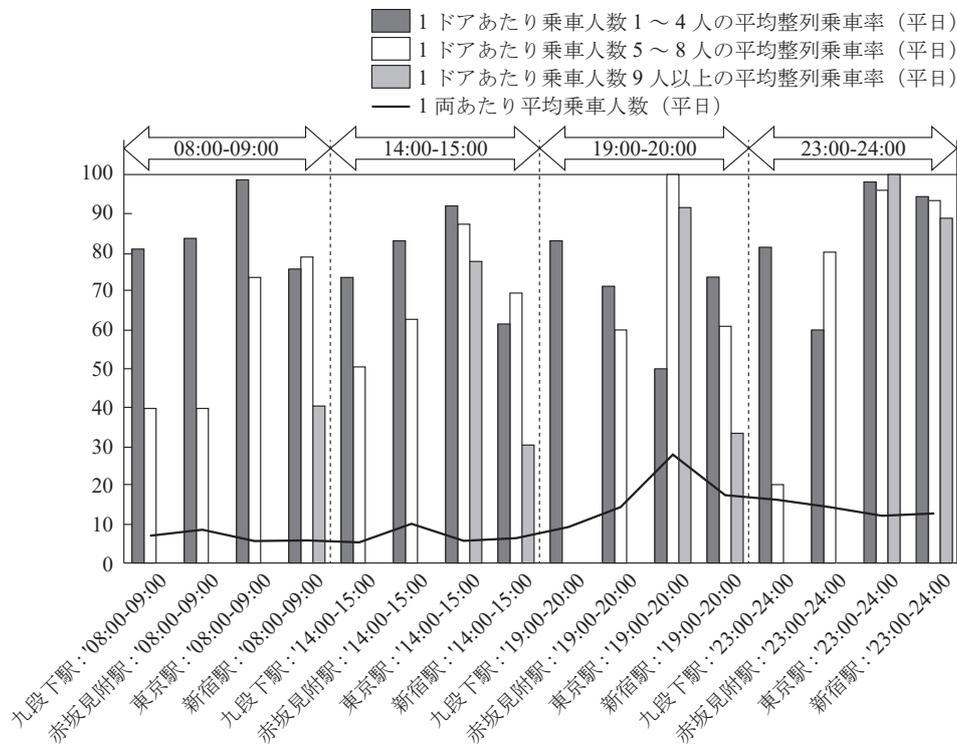


図 2：休日の時間帯毎の平均整列乗車率（%）と駅毎の1車両あたりの平均乗車人数（人）

1 ドアあたり 4 人以下の場合の平均整列乗車率が最も高く (4 駅平均 86.3 %)、次いで 9 人以上の場合 (4 駅平均 83.6 %) と、5 ~ 8 人の場合 (4 駅平均 80.9 %) という順番で、いずれの場合も 80% を超える高い整列乗車率が示された。これらの結果からは、この条件の違いによる整列乗車率には有意な差は示されなかった ($F(2, 9) = 2.42, p = .14$)。

休日における平均整列乗車率は、23:00-24:00 の時間帯に最も高く (九段下駅 50.6 %、赤坂見附駅 70.1 %、東京駅 97.9 %、新宿駅 92.2 %、4 駅平均 77.7 %)、次いで 19:00-20:00 の時間帯が高かった (九段下駅 83.0 %、赤坂見附駅 65.4 %、東京駅 80.5 %、新宿駅 55.9 %、4 駅平均 71.2 %)。しかし、いずれの時間帯も平均整列乗車率は 70 % 台に止まり、その他の時間帯でも、14:00-15:00 の時間帯で 4 駅平均 68.5 % (九段下駅 61.8 %、赤坂見附駅 72.9 %、東京駅 85.6 %、新宿駅 53.8 %)、8:00-9:00 の時間帯で 4 駅平均 68.3 % (九段下駅 60.5 %、赤坂見附駅 61.7 %、東京駅 86.1 %、新宿駅 65.1 %) と、平日と比較して全体的に低かった。これらの結果から、休日における平均整列乗車率の、時間帯の違いによる有意な差は示されなかった ($F(3, 12) = 0.32, p = .81$)。一方、それぞれの時間帯の 1 車両あたりの平均乗車人数は、8:00-9:00 は 6.7 人、14:00-15:00 は 6.8 人、19:00-20:00 は 17.3 人、23:00-24:00 は 14.15 人で、休日においても、1 車両あたりの平均乗車人数と平均整列乗車率との間には正の相関が示された ($r = .62$)。

休日の 1 ドアあたりの乗車人数別では、平日同様、1 ドアあたり 4 人以下の場合の平均整列乗車率が最も高く (78.7 %)、次いで 5 ~ 8 人の場合 (67.5 %) と 9 人以上の場合 (66.1 %) という順番であった。これらの結果から、この条件の違いによる整列乗車率には有意な差は示されなかった ($F(2, 7) = 0.52, p = .62$)。しかし、1 車両あたりの平均乗車人数と平均整列乗車率の間には、1 ドアあたりの乗車人数が 4 人以下の場合 ($r = .64$) と、5 ~ 8 人の場合 ($r = .89$) において正の相関が示された。

これらをさらに駅毎に、1 車両あたりの平均乗車人数と

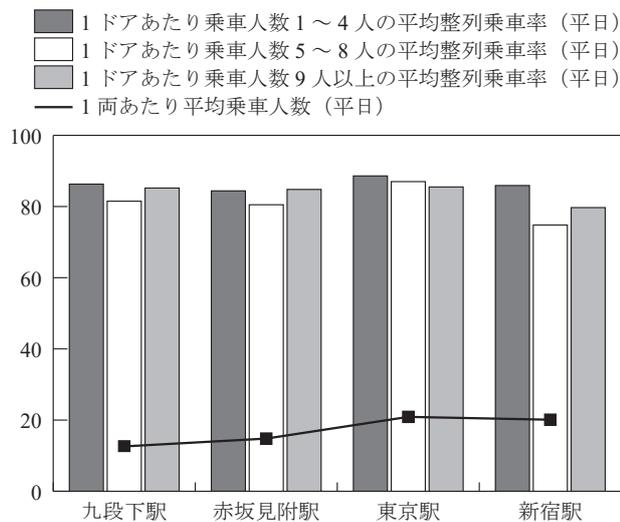


図 3：平日の 1 車両あたりの平均乗車人数 (人) と 1 ドアあたりの乗車人数からみた平均整列乗車率 (%)

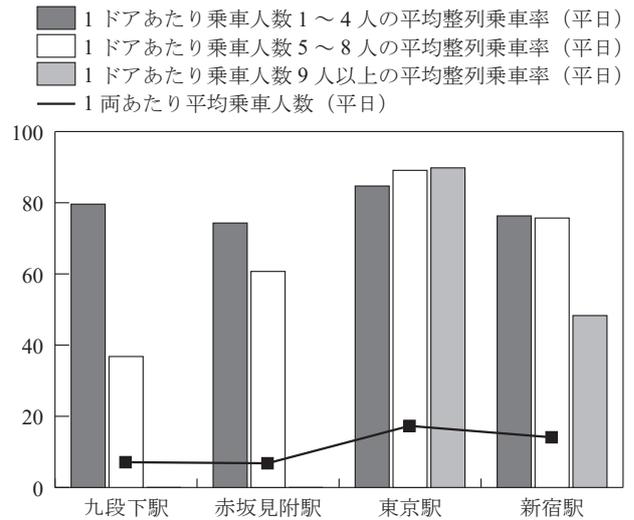


図 4：休日の 1 車両あたりの平均乗車人数 (人) と 1 ドアあたりの乗車人数からみた平均整列乗車率 (%)

ともに示したのが図 3 および図 4 である。

平日の平均整列乗車率は、終日を通して最も高かったのは東京駅で (87.1 %)、次いで赤坂見附駅 (83.2 %) と九段下駅 (83.0 %)、新宿駅 (80.2 %) という順番で、いずれの駅においても 80 % 以上の高い整列乗車率が示されていた。これらの結果から、駅の違いによる整列乗車率には有意な差は示されなかった ($F(3, 12) = 0.42, p = .74$)。1 車両あたりの平均乗車人数も、最も多かったのは東京駅 (20.9 人) と新宿駅 (20.1 人) で、次いで赤坂見附駅 (14.8 人) と九段下駅 (12.6 人) であった。駅毎にみた場合、平日の平均整列乗車率と、1 車両あたりの平均乗車人数の間には高い相関は示されなかった ($r = .20$) が、これは、平日ではいずれの駅においても、1 車両あたりの平均乗車人数に関係なく、整列乗車率が高かったことを意味している。

1 ドアあたりの乗車人数別では、平日では、平均整列乗車率が最も高い 1 ドアあたり 4 人以下の場合 ($r = .57$) に、1 車両あたりの平均乗車人数との間に相関が示されたものの、9 人以上の場合 ($r = -.43$) および 5 ~ 8 人の場合 ($r = .05$) では正の相関は示されなかった。

休日の平均整列乗車率も、終日を通して最も高かったのは東京駅 (平均 87.9 %) で、この割合は平日よりもむしろ若干高かった。一方、他の駅では、赤坂見附駅 (67.5 %)、新宿駅 (66.8 %)、九段下駅 (64.0 %) で、平日と比較して全体的に低い整列乗車率が示された。これらの結果から、駅の違いによる整列乗車率の有意な差はほとんど示されなかった ($F(3, 12) = 3.25, p = .06$)。1 車両あたりの平均乗車人数も、東京駅 (17.3 人) が最も多く、次いで新宿駅 (14.1 人) で、九段下駅 (7.1 人) と赤坂見附駅 (6.8 人) は平均が 10 人以下と少なかった。休日における平均整列乗車率と、1 車両あたりの平均乗車人数との間には、高い相関が示された ($r = .78$)。

1 ドアあたりの乗車人数別では、休日の九段下駅や赤坂

見附駅では1ドアあたり9人以上が乗車するケースがなかったことなど、駅によって平均乗車人数にバラつきがあったが、1車両あたりの平均乗車人数と整列乗車率との間には、1ドアあたり4人以下の場合 ($r = .64$) と、5～8人の場合 ($r = .89$) において相関が示された。

なお、本調査においては、1ドアあたりの乗客人数が15人以上になると、プラットフォームが人であふれ、整列している人と、していない人の区別がつかず、15人以上の場合においてカウントできなかつたケースが少なからずあった。そのため、平日の東京駅の8:00-9:00や19:00-20:00の時間帯や、新宿駅の19:00-20:00の時間帯については、1車両あたりの平均乗車人数、および1ドアあたりの乗車人数が9人以上の場合の平均乗車人数は、図1および図3で示されている人数よりも実際はもっと多かつたといえる。しかし、本調査において検討しようとしている、平均乗車人数と整列乗車率の関係性をとらえるうえで、大きな影響を及ぼすものではなく、評価に影響するものではなかつたと考えている。

4. 考察

平日における整列乗車率は、時間帯や1ドアあたりの乗車人数にかかわらず、いずれの条件においても総じて高かつた。特に、8:00-9:00と19:00-20:00の通勤時間帯における整列乗車率は、他の時間帯と比較して有意に高く、また、同時間帯の1車両あたりの平均乗車人数も、他の時間帯と比較して相対的に多いことが示され、これらの間に高い相関があることが示された。さらに各時間帯毎にみた場合、8:00-9:00の時間帯を除く、14:00-15:00、19:00-20:00、23:00-24:00の時間帯で、1車両あたりの平均乗車人数と、整列乗車率の間には正の相関がみとめられた。駅毎にみた場合も、4つの駅のうち1車両あたりの平均乗車人数が最も多い東京駅では、整列乗車率も有意に高いことが示された。しかし、1ドアあたりの乗車人数別にみた場合、予想に反して、1ドアあたりの乗車人数が4人以下の場合に平均整列乗車率が最も高く、1車両あたりの平均乗車人数との間に正の相関がみとめられたものの、5～8人の場合や9人以上の場合ではみとめられず、3水準の比較でも有意な差は示されなかつた。

休日においても、時間帯毎にみた場合と、駅毎にみた場合のいずれの場合においても、平均整列乗車率と1車両あたりの平均乗車人数の間には正の相関がみとめられた。一方、1ドアあたりの乗車人数別にみた場合では、1ドアあたり4人以下の場合と5～8人の場合においては、整列乗車率と1車両あたりの平均乗車人数との間に正の相関がみとめられたが、9人以上の場合においてはみとめられなかつた。

なお、国土交通省国土政策局国土情報課が発表した2018年度の駅別乗降客数のデータでは、各駅の一日あたりの平均乗降客数は、新宿駅1,538,614人/日(全国1位)、次いで東京駅879,108人/日(全国4位)、赤坂見附駅127,252人/日(全国189位)、九段下駅111,410人/日(全国235位)であつた。これを駅全体の混雑度(密集度)

に相当するものとしてみた場合、駅全体の平均混雑度(年間の平均乗降客数)からみた駅のランクと、今回調査した乗車口(ドア)毎あるいは車両毎の乗客数の多さからみた駅のランクは必ずしも一致していなかつた。本調査からいえることは、駅の総体的な混雑度ではなく、実際の乗車場(プラットフォーム)における乗客数の多さと、整列乗車の割合の間に相関があつたということである。

以上の結果から、本研究で設定した、整列乗車率が、乗客数の多さ、すなわち駅プラットフォームにおける混雑度(密集度)に関係しているという仮説は、概ね支持されるものであつたと結論づけた。

一方、整列乗車率が総体的に高い平日と、時間帯や駅によってバラつきがある休日では、整列乗車率の高さに大きな差があつたこと、また、平日・休日のいずれの場合においても、1ドアあたりの乗車人数が最も少ない4人以下の場合に、整列乗車率が最も高かつたことは予想外の結果であつた。これらの結果からは、整列乗車という行動基準が、その場の高い混雑度(密集度)に影響を受けながらも、それを変容させる他の影響要因があることを示唆している、とみる事ができた。

平日はいずれの時間帯においても、また、1ドアあたりの乗車人数の多さに関らず、50%を超える高い整列乗車率が示されていたが、休日においては、20～30%台の低い整列乗車率も示されていた。また駅毎にみても、平日では平均乗車人数に関らず、いずれの駅においても高い整列乗車率が示されていた。このような、平日の整列乗車率の高さから推測されることの一つは、それが整列乗車を習慣としている乗客の割合の高さと関係しているのではないかということである。特に整列乗車率が高かつた平日の8:00-9:00と19:00-20:00の時間帯は、通勤者、すなわち整列乗車を習慣としている乗客数が最も多い時間帯であるともいえる。休日よりも平日に、また特に通勤時間帯に、整列乗車を習慣としている乗客の割合が多いことによって、整列乗車率が大きく引き上げられているとみる事ができるのではないだろうか。

また、平日・休日に関らず、1ドアあたりの乗車人数が4人以下の場合において、最も高い整列乗車率が示されていたことは、本研究が仮定した、乗車人数が多いほど、すなわち、1ドアあたりの乗車人数が9人以上の場合に最も整列乗車率が高い、という予想に反していた。しかしこの結果からも、駅プラットフォームの混雑度(密集度)に関らず、また他者の存在の有無にかかわらず、先ず整列する、乗客にそのような習慣があることが、整列乗車率を引き上げているとみる事ができるのではないかと考えられた。

一方、平日における整列乗車率は、1ドアあたりの乗車人数が4人以下の場合に最も高く、次いで高かつたのは9人以上の場合であつた。この結果を単純に、場の密集度や整列乗車の習慣から説明することはできない。この考察は、今後引き続き行われていく必要があると考えている。

最後に、整列乗車率を駅毎にみても、平日では4

つの駅に大差はないものの、休日になるとバラツキがみられた。1車両あたりの平均乗車人数が最も多い東京駅では、整列乗車率がいずれの時間帯においても最も高く、整列乗車率と、駅プラットフォームの混雑度（密集度）の間に関係性があることがうかがえた。その一方で、特に新宿駅においては、東京駅に次いで1車両あたりの平均乗車人数が多いにも関わらず、平均整列乗車率は東京駅の高さと比較してそれほど高いとはいえず、他の何らかの要因によって低い割合に抑えられているのではないかと考えられた。しかし、この結果の分析についても、本調査で得られたデータからだけでは不十分であり、更なる調査が必要であると考えている。

5. おわりに

東京都内の4つの駅で行った整列乗車の調査から、電車を待つ乗客の整列乗車率は、駅プラットフォームにおける混雑度（密集度）と一定の相関的な関係があることが示された。この結果は、混雑度（密集度）が高いほど、その場には秩序が要請され、乗客は「整列して乗車する」という行為が有益であると認知し、それぞれがこれを行動基準として採用し、維持している、という仮説をある程度裏付けていると考えられた。

一方、場の混雑度（密集度）だけが整列乗車率を押し上げているわけではないことも示唆された。その要因の一つとして考えられたのは、整列乗車という行為の習慣化である。平日の乗客の多くは日々の通勤を通じて整列乗車を習慣にしている。一方、休日の乗客は、ラッシュアワーの通勤等を日常的に経験していない、あるいは地方都市や海外からの旅行者など、整列乗車を習慣化していない乗客も多い。休日よりも平日に整列乗車率が高いという結果や、特に、1ドアあたりの乗車人数が4名以下の場合に最も整列乗車率が高いという結果は、場の混雑度（密集度）といった外的な要因ではなく、個人の内的な動機によって整列乗車が行われている可能性をうかがわせた。整列乗車が習慣化されることにより、個人はその行動基準を内面化し、他者の存在に関らず、同調ではなく、無意識のうちにその基準に準じた行動をとっているのではないかと考えられた。

さらに、休日よりも平日の整列乗車率が高かったことから考えられるもう一つの仮説として、乗客が「共通の目的を持っている」ことが整列乗車率の高さにつながっているのではないかと考えられた。休日においては、レジャーなどさまざまな目的を持った乗客が、都内のように移動距離が短いほど、電車の定刻どおりの運行をさほど意識することなく利用していると考えられる。一方、平日においては、乗客はほぼ特定の電車に乗車し、それぞれの勤務先に向かう、あるいは自宅に帰宅する、という目的のために、時間どおりに電車が到着し、その電車にスムーズに乗車し、時間通りに電車が出発して目的地に到達することを純粋に目指している。遅延やさまざまなトラブルを回避し、円滑な電車の運行の実現し、目的地に向かうという個人の目的をより確実に実現するため、

意識的・無意識的に整列乗車という行動基準を他の乗客と共有し、連帯しているのではないかと考えられた。

トマセロ（2013）は、社会という集団において、人間は他者とともに共通のゴールを形成し、相互に期待すべき行動の基準を生み出し、それを内面化していく（pp. 86-87）と述べている。そして、ある種の社会的合理性を含んだ（p. 44）「わたしたち」志向性（“we” intentionality）なるもの（pp. 40-41）によって、「この集団のメンバーであるなら、どのようにふるまえばよいのか」という、それぞれの社会・文化に特異的な社会的規範（p. 12）を生み出していくと説いている。駅プラットフォームにおける整列乗車もまた、人びとが混雑のなか、その場に必要と考える合理的な“私たち”の秩序を自ら形成し、積極的にこれを遵守しようとしている一つの姿としてみることができる。

「あらゆる社会制度は、協力によって生み出され、合意によって成り立つ相互行為」（トマセロ，2013，p. 4）であると考えられているように、社会という集団に生きる人びとは、相互の協力関係に支えられた集団規範を積極的に支持し、それを行動基準として内面化していると考えることができる。したがって、駅プラットフォームにおける整列乗車とは、「相互協力」を愛好する人間のある種の性に基づいて、集団の成員によって暗黙裡に合意されている行動基準であるとともに、個人の外的・内的動機によって調整されている行動基準であるといえるのではないだろうか。

社会における秩序の問題は、これまで主として社会科学において説明されてきた。その主要な原理として「システム」と「規範の内面化」があげられ、それらは、利他的行動が最終的には自己利益につながる、というシステムや制度が存在するとする間接互惠性からの説明（institutional approach）と、人びとは社会的選好（social preference）を獲得し、内面化し、行動しているとする社会的選好からの説明（internalization approach）としてなされてきた（鮫島，2018）。人間はその環境に適応するような心の仕組みを進化させてきた、と同時に、適応すべき環境を自分たちでつくり出してきた（鮫島，2018）と考える、環境と人間の共進化の考え方が今日の社会科学の主流であるとされている。本研究からとらえられた整列乗車という行動基準は、高い混雑度（密集度）といった環境要因への順応として、また、相互協力によって目的を達成しようとする戦略として、人びとがつくりあげてきた集団規範、すなわち「システム」としてみることができ、さらにその行動基準の習慣化、すなわち「内面化」によって、整列乗車というものが、集団と個人の両方の水準において、より確固な行動基準として機能していることができた。そして、それはこれまで社会科学で論議されてきた「システム」と「規範の内面化」という秩序の原理を説明し得るものであったといえるのではないだろうか。

本研究は、社会における行動基準の形成と維持について、駅プラットフォームにおける整列乗車というある種

の集団規範を題材として説明を試みたものであった。そのなかで、場の混雑度（密集度）といった環境要因が、整列乗車という行動基準の形成と維持に関係していることが明らかになり、また、行動の習慣化といった個人的要因の作用も考えられた。さらに、同じ目的を持った多くの乗客が、「相互協力」という人間の選好に基づき、整列乗車という行動基準を積極的に採用し、維持しているのではないか、という近年の社会心理学的な見方を示すこともできた。しかし、これらは推測の域を出ておらず、本研究のなかで明確な実証がなされたとは言い難い。また、本研究ではとらえきれなかった、個人に内面化されていると考える内的要因は、人びとが行動基準を形成し、維持していくうえで特に重要な意味をもっていると考えられ、今後の研究においてもより深く追究していくべき視点であると考えられた。人びとの行動基準を成立させているメカニズムをとらえ、駅プラットフォームのみならず、さらに広範な場における秩序や規範の説明につなげていくことが、今後の研究に期待されているテーマであると考えている。

引用文献

- Allport, F. H. (1924). The group fallacy in relation to social science. *The Journal of Abnormal Psychology and Social Psychology*, 19 (1), 60-73.
- 青山美樹 (2019). 日本人の観念形態を探る心理学的アプローチ—道徳基盤理論における道徳性と政治的志向性の考え方に基づいて—. *国際情報研究*, 16 (1), 12-23.
- 国土交通省国土政策局国土情報課 (2019. 5. 28 公開) 国土数値情報 駅別乗降客数 (2018 年平成 30 年度). http://nlftp.mlit.go.jp/ksj/gml/datalist/KsjTmplt-S12-v2_3.html.
- 日本道徳性心理学研究会 (編) (1992). 道徳性心理学—道徳教育のための心理学—. 北大路書房.
- Rakoczy, H., Warneken, F., & Tomasello, M. (2008). The sources of normativity: Young children's awareness of the normative structure of games. *Developmental Psychology*, 44 (3), 875-881.
- Rapoport, A. & Chammah, A. M. (1965). *Prisoner's dilemma*. University of Michigan Press. (A. ラポポート・A. M. チャママー, 廣松毅・平山朝治・田中辰雄 (訳) (1983). 囚人のジレンマ—紛争と協力に関する心理学的研究—. 啓明社)
- 鮫島和行 (2018). ASCONE2015 山岸俊男先生講義録『イワンの馬鹿とホモエコノミカス—社会秩序の2つの基盤—』. *日本神経回路学会誌*, 25 (2), 23-37.
- Tomasello, M. (2009). *Why we cooperate*. MIT Press. (M. トマセロ, 橋瀬和秀 (訳) (2013). ヒトはなぜ協力するのか. 勁草書房)
- Turiel, E. (1983). *The development of social knowledge, morality and convention*. New York: Cambridge University Press.

(受稿：2020年4月30日 受理：2020年5月11日)