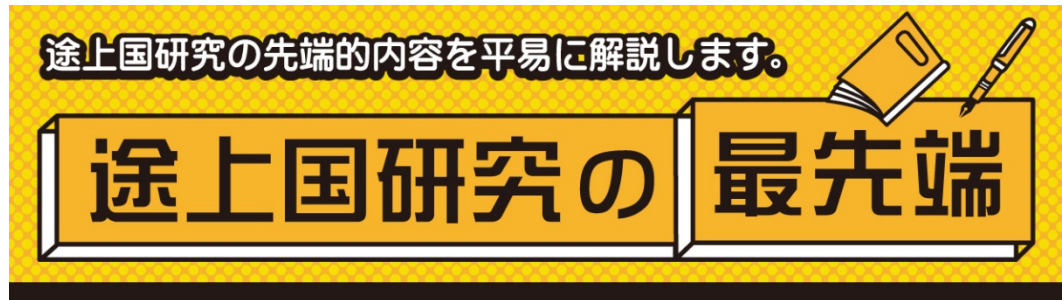


## 第13回 その選択、最適ですか？ : 通勤・通学路と ロンドン地下鉄ストライキが示す習慣の合理性

著者	工藤 友哉
権利	Copyrights 日本貿易振興機構（ジェトロ）アジア 経済研究所 / Institute of Developing Economies, Japan External Trade Organization (IDE-JETRO) <a href="http://www.ide.go.jp">http://www.ide.go.jp</a>
雑誌名	IDE スクエア -- コラム 途上国研究の最先端
ページ	1-3
発行年	2019-01
出版者	日本貿易振興機構アジア経済研究所
URL	<a href="http://hdl.handle.net/2344/00050663">http://hdl.handle.net/2344/00050663</a>



## 第 13 回 その選択、最適ですか？

### —— 通勤・通学路とロンドン地下鉄

### ストライキが示す習慣の合理性

工藤 友哉 Yuya Kudo

2019 年 1 月

#### 今回紹介する研究

Shaun Larcom, Ferdinand Rauch, and Tim Willems, “The Benefits of Forced Experimentation: Striking Evidence from the London Underground Network,” *Quarterly Journal of Economics*, Vol. 132, Issue. 4 (November 2017) : 2019-2055.

食事、睡眠時間、通勤手段など、多くの人にとって生活習慣を変えるのは難しい。なぜか。ある経済学者の答えはこうだ。「人間は合理的で最適な選択をする。その結果が今の習慣だ。既に最適なことから変わるはずがない。」この答えに疑問を呈するのが本論文だ。

#### ストライキ後、通勤・通学路が変わる

2014 年 2 月 5 日及び 6 日、ロンドン地下鉄駅の一部が労働組合のストライキにより閉鎖された。本論文は、この影響を受けた市民がスト終了後に朝の通勤・通学路を見直したかを分析する。なお、1 月の組合発表でストは事前に予測されていたが、ストへの参加は各労働者の判断に委ねられていたため、当日まで閉鎖される駅は一般市民には不明であった。また、ストは大規模で 270 駅中、約 60% が閉鎖された。

本論文の強みの一つはデータの量と質だ。一般ロンドン市民は、オイスター・カードと呼ばれる IC カードを使って公共交通機関を利用する。著者らは、市内の公共交通機関を管轄するロンドン交通局から、スト日及びその前後を含む 2014 年 1 月 19 日～2 月 15 日までのオイスター・カードの全使用履歴を入手する。これにより、誰がどの駅から電車に乗り、どの駅で降りたか、その時刻も含めてわかる。著者らはこのデータを用い、スト前後の通勤・通学路及び時間の変化をストの影響を受けた市民とそうでない市民とで比較する。

著者らはストの影響を受けた市民を複数の方法で定義する。スト前に最も頻繁に利用していた駅（以下、最頻利用駅）と異なる駅をスト中利用した市民、最頻利用駅がスト中に閉鎖された市民、及びスト中の通勤・通学時間がスト前の平均的な同時間よりも大きく異なる市民の3つだ。どの定義を使っても本論文のメッセージは変わらない。ストの影響を受けた市民はそうでない市民に比べ、高い確率でスト後通勤・通学路を変更し、要する時間も短くなった（以下、ストライキ効果）。スト前12営業日全く同じであった通勤・通学路をスト後変更した人にとって、片道約400秒の時間短縮だ。

電車の速さは体験してみればじめてわかる。また、最頻利用駅から近隣駅までの実際の距離感も同様だ。地下鉄路線図から目測できる距離は地図の歪みのため不正確だからだ。著者らは、スト前の通勤・通学電車の速度が遅い市民、そして最頻利用駅周辺の地図の歪みが大きい市民ほどストライキ効果が大きいことも示す。どちらも、市民がスト中に体験した代替電車の速さや移動距離の短さに気づき、スト後通勤・通学路を変更した可能性を示唆する。これらの結果から、市民がスト前、通勤・通学路の選択肢に関する十分な情報をもっていなかったことが、スト後の行動変化の一因であると推測される。

### 以前の通勤・通学路は最適な選択だったのか？

しかし、市民はスト前、限られた情報の中で最適な通勤・通学路を選択していたのか。著者らは、スト前の通勤・通学路が仮に最適な選択だった場合、いくら金銭を渡せば市民に一度だけ新たな通勤・通学路探しをさせることができたかを見積もる。この金額が理解しがたいほど大きい。また、スト後に発見した新たな通勤・通学路がもたらす将来にわたる節約時間の現在価値は、スト日に遠回りした時間に比べてかなり大きい。にもかかわらず、市民がスト前、自主的に代替的な通勤・通学路を探索（サーチ）していなかったのは驚きだ。著者らはこれらの結果から、市民がスト前、最適とは呼べない習慣に陥っていた可能性を議論する。

開発経済学では、便益があると考えられる技術や機会になぜ人々は投資をしないのかという視点からしばしば研究がなされる。資金制約、情報不足、リスク・時間非整合的選好等、様々な要因が分析されている。仮に投資阻害要因の一つが最適と呼べない「習慣」ならば、新たな挑戦をせざるを得ないショックによっても行動変化は可能かもしれない。

### 著者プロフィール

[工藤友哉](#) (くどうゆうや)。アジア経済研究所開発研究センター研究員。博士(経済学)。専門分野は開発経済学、応用マイクロ計量経済学。著作に“Can Solar Lanterns Improve Youth Academic Performance? Experimental Evidence from Bangladesh” (*The World Bank Economic Review*, 2017)、“Female Migration for Marriage: Implications from the Land Reform in Rural Tanzania” (*World Development*, 2015) 等。

