

地域文化特性と運転行動

——ソーシャル・スピードのインデックス化——

国際交通安全学会112プロジェクトチーム*

今回は最終年度に行なった意識調査の結果を報告するのが主たる目的である。意識調査の主たる狙いは、観察や官庁統計ではつかむことのできないデータを把握することであり、特に人びとのイライラの度合を調べることによって、ソーシャル・スピードの高速化と精神疾患の多発化との関係に橋渡しをすることである。結果はほぼ仮説を支持することになった。

Regional Culture Characteristics and Driving Behavior

— Indexing of social speed —

IATSS 112 PROJECT TEAM*

This paper mainly purposes to report the survey results concerning people's speed consciousness. The survey was conducted mainly aiming at obtaining data on people's speed consciousness which cannot be obtained from observational data or government-issued statistics. Furthermore this survey was conducted with the purpose of finding a clue to a hypothesis that there is a relationship between increasing trends in social speed and in the number of psychoneurotics, by investigating when and to what extent people tend to be irritable. The survey results affirmed the hypothesis.

1. 意識調査の狙いと方法

狙い これまで112プロジェクトでは、交通行動の観察および aggregate data の分析から、地域差の分析を行ってきたが、ノイロゼや精神病の発生および自殺に関しては、aggregate data も十分に信頼がおけるかどうか不明である。『民力』（朝日新聞刊）調査（1977年版）によると、自殺の最も多いのは島根県であり、精神病患者の最も多いのは高知県になっていて、近代化の遅れている地域においてむしろ病理現象が多発している。これはどのように解

釈したらいいのであろうか。

ひとつには、自殺率のデータは信頼できるようにしても、精神病患者数のデータは必ずしも信頼できるとは限らない、という解釈である。精神病の規定が曖昧であるし、自宅療養などがあって、必ずしも正確な数字が当局に届けられるとは限らないからである。とすれば、統計データが直ちに実態をあらわしているとはいえないことになる。

第2には、これらの統計が正しいものだったにしても、病理現象の社会的原因が後進地域の環境にあるとは直ちには断定できないだろうという解釈である。なぜならば、病因は都会の先進地域の環境にあって、そこで罹病したものが帰郷することによって、データとしては田舎で登録されてくるということが考えられるからである。もしこのような可能性が大きいのであれば、ソーシャル・スピードの高速化と社会病理の多発化との間に相関関係があるだろうという仮説は、いぜんとして設定することができることになる。

しかしいずれにせよ、こうした aggregate data に頼っている限り、これ以上のことは何もいえないのであって、もう一步進むためには、ソーシャル・スピードの異なる地域間で、人びとのイライラを感ず

*メンバーは次のとおり。

辻村明（執筆）東京大学教授（社会心理学）
Akira TSUJIMURA Professor, University of Tokyo
長山泰久 大阪大学助教授（交通心理学）
Yasuhisa NAGAYAMA Associate Professor, Osaka University
長町三生 広島大学教授（人間工学）
Mitsuo NAGAMACHI Professor, Hiroshima University
滝沢清人（執筆）自治医科大学教授（臨床心理学）
Kiyoto TAKIZAWA Professor, Jichi Medical School
鈴木春男 千葉大学助教授（社会学）
Haruo Suzuki Associate Professor, Chiba University
森田敬信 京都学園大学講師
Takanobu MORITA Lecturer, Kyoto Gakuen University
仲井通裕 国際交通安全学会事務局主任
Michihiro NAKAI Assistant Manager, IATSS Secretariat
原稿受理 昭和55年7月20日

る度合が違うのかどうかを、住民を対象とした意識調査によって分析していかなければならない。

前回の報告 (IATSS review Vol.5, No.4 昭和54年12月発行) においては、こうした意識調査のプリテストとして、静岡県三島市で行なった予備調査の結果を報告しておいたが、このプリテストの経験をふまえて、本格的な意識調査を行なうことが、最終年度(昭和54年度)の課題であった。この結果を報告するのが、今回行なう最終報告の主な任務である。

方法 調査地点としては、ソーシャル・スピードの速い地域、中位の地域、遅い地域の3地域ごとに2つの都市を選ぶことにした。ソーシャル・スピードのインデックスとしては、とりあえず歩行速度をとりあげ、歩行速度が秒速1.5m台以上を速い地域、1.4m台を中位の地域、1.3m台を遅い地域と三分し、速い地域から大阪(1.60m)と東京(1.58m)、中位

の地域から仙台(1.47m)と広島(1.46m)、遅い地域から高松(1.35m)と鹿児島(1.33m)とを選んだ。

サンプルの抽出方法は、いずれの都市においても、山の手、下町、郊外住宅地といった3地域を区分し、それぞれの地域からランダムに1投票区を選び、その投票区からランダムに個人を選ぶという方法を用い、サンプル数はいずれの都市でも600とした。回収有効票は、東京341、大阪328、広島478、仙台452、高松420、鹿児島432で、概して大都市で有効票が少なくなっている。

2. 主な結果

セカセカ度 6つの質問項目を総合して、セカセカ度というスコアをだすようにしたが、そのやり方はTable 1の通りである。各質問ごとに、セカセカ

Table 1 関連質問項目とセカセカ度の得点
Related questions and impatience score

質問項目	得点	+1	0	-1
Q 3. エスカレーターの上を歩くか	回答肢3 (歩くこと多し)		0, 4, NA	1 (とまっている)
Q 4. ファスト・フードを利用するか	1,2(よく、ときどき利用)		5, NA	3, 4 (利用しない)
Q 5. 後からの注文にイライラするか	1 (文句をいう)		2, 4, NA	3 (平気)
Q 11. 時計をよくみるか	1,2(非常に、かなりみる)		5, NA	3, 4 (みない)
Q 12. 時計の狂いが気になるか	1 (気になる)		3, 4, 5, 6, NA	2 (気にならない)
Q 16. 赤信号で渡るか	2 (渡る)		3, 4, NA	1 (信号を守る)

Table 2 総合得点とセカセカ度
Total score and impatience degree

総合得点	+6,+5,+4	+3,+2	+1,0,-1	-2,-3	-4,-5,-6
セカセカ度	1	2	3	4	5

Table 4 都市別セカセカ度(簡便表)
Rushing trend

都市名	セカセカ度		
	1+2	3	4+5
東京	13.2	44.0	42.8
大阪	11.6	46.0	42.3
広島	6.5	41.2	52.0
仙台	9.1	40.7	50.2
高松	8.6	41.9	49.5
鹿児島	7.2	41.9	51.0

Table 3 都市別にみたセカセカ度
Rushing trend (by cities)

都市名	セカセカ度					計
	1	2	3	4	5	
東京	6 1.8	39 11.4	150 44.0	92 27.0	54 15.8	341 100.0
大阪	11 3.4	27 8.2	151 46.0	91 27.7	48 14.6	328 100.0
広島	3 0.6	28 5.9	197 41.2	174 36.4	76 15.9	478 100.0
仙台	5 1.1	30 8.0	184 40.7	136 30.1	91 20.1	452 100.0
高松	4 1.0	32 7.6	176 41.9	128 30.5	80 19.0	420 100.0
鹿児島	3 0.7	28 7.8	181 41.9	142 32.9	78 18.1	432 100.0
計	32 1.3	190 7.8	1039 42.4	763 31.1	427 17.4	2451 100.0

P<.01**

6.5

している回答肢を選んだものに+1点、その反対に-1点、中間や無回答(NA)のものに0点を与えて、単純に合計する。そうすると、分布は+6点から-6点にわたる。そこで、それをさらにTable 2のように区分した。

都市別にこのセカセカ度をみると、Table 3の通りである。各欄の上段は実数、下段はパーセントを表すが、さらにわかりやすくするために、セカセカ度の1と2を合算し、4と5も合算して、3つのカテゴリーでパーセントだけを表示すれば、Table 4のようになる。

明らかに東京と大阪とでセカセカ度が高く、他の

4都市との間に有意な差がみられる。社会的速度の速い地域ほど、住民のセカセカ度も高くなるという関係がみられる。もっとも、社会的速度が中位の地域と遅い地域との間ではほとんど差異はみられない。

東京・大阪のスピード感 東京と大阪以外の居住者が東京や大阪に行った場合に、東京や大阪の人の歩き方が速いと感ずるか否かをきいた結果は、Fig. 1の通りで、高松と鹿児島という歩行速度の遅い地域において、東京と大阪の歩行速度を速いと感じている。したがって、客観的な歩行速度の測定と、歩行者の主観的印象とは一致していることになり、歩行速度の測定が妥当なものであったことが証明されている。

イライラ度 では潜在的な精神異常を示すイライラ度は、都市別にみてどんな傾向を示しているだろうか。質問文は簡単なもので、「Q7 あなたは毎日の日常生活において、何事にでも待たされるとイライラすることが多い方だと思いますか、それとも割にのんびりしている方だと思いますか」というものであるが、都市別にみた結果はFig. 2の通りである。

「いつもイライラ」と「ときどきイライラ」と合算すると、東京が53.7%、大阪47.9%、広島51.9%、仙台42.0%、高松58.1%、鹿児島46.7%となり、東京と広島と高松とが高く、社会的速度が速いほどイライラ度も高くなるという、きれいな関係は認められなかった。しかし大阪人には、セカセカしている

割には余りイライラを感じないという「したたかさ」があり、高松では社会的速度が遅いにもかかわらず、意外とイライラ度が高いというのは、実質的に大阪経済圏に組み入れられていて、後進地域の割に先進地域の様相を呈しているというように解釈すれば、Fig. 2の傾向も納得がゆく。特に高松は、後に報告される「精神健康度調査」においても、多くの項目で例外的な反応を示していて、先進地域的な特徴を多く示している。これは高松の独自性として、別個

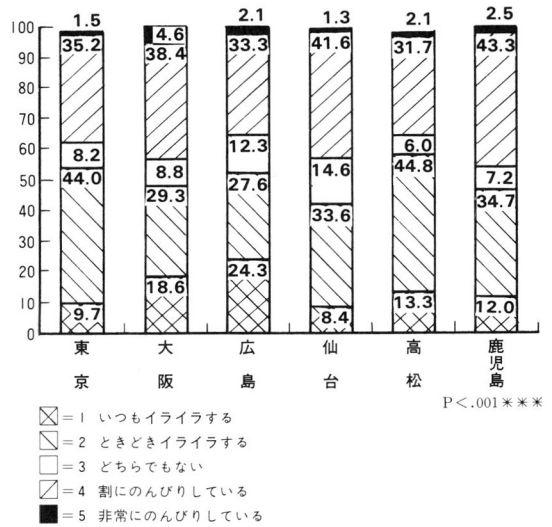


Fig. 2 都市別にみたイライラ度
Impatience degree by cities

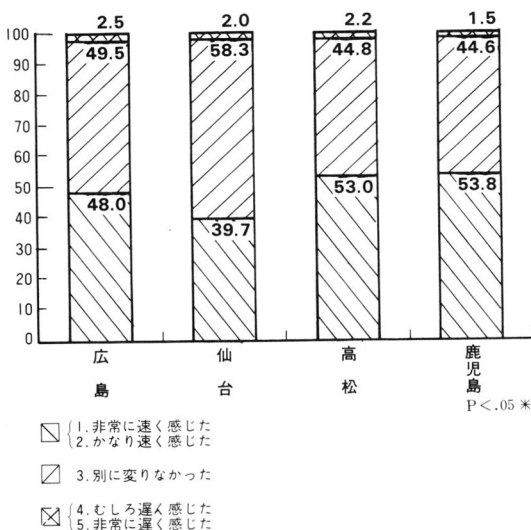


Fig. 1 都市別にみた東京・大阪の速さの知覚
Local cities resident's feelings about pedestrians' walking pace in Tokyo and Osaka

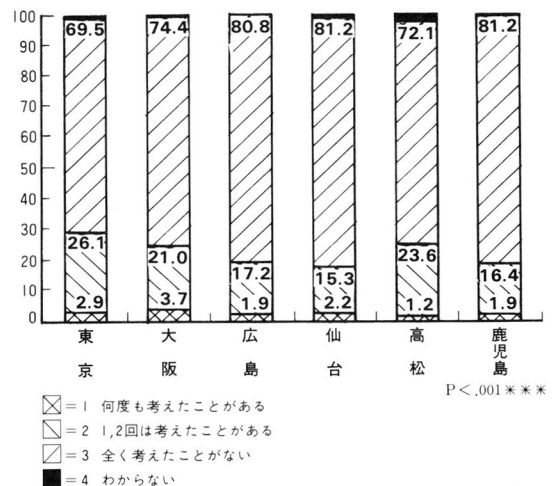


Fig. 3 都市別にみた自殺思索
Contemplation of suicide (by cities)

に深く調査してみる価値のある問題である。

潜在的異常 精神医学の立場から、「精神健康度調査」というものを、滝沢清人教授が担当し、後ほどその報告が行なわれるが、そのなかから特に顕著なもの一つ拾ってみると、「自殺を考えたことがある」というもの(「何度も考えたことがある」と「1, 2回は考えたことがある」とを合算したもの)が、東京と大阪と高松で高くなっている。Fig. 3をみると、東京29.0%、大阪24.7%、広島19.1%、仙台17.5%、高松24.8%、鹿児島18.3%となっている。

「自殺を考えたことがある」からといって、それが直ちに「実際に自殺する」ということにはならないが、「自殺」の前提には、少なくとも「自殺を考えたことがある」という経験が先行していることであろう。その意味において、「自殺を考えたことがある」というのは、潜在的異常状態の一つの現れだとみることができよう。ここでも高松が例外的な傾向を示しているが、東京と大阪で高いというのは、

やはり社会的速度の速い地域の危険性を暗示している。

セカセカ度とイライラ度 先に触れたように、大阪人はセカセカしている割には、余りイライラしていないといった傾向がみられたが、都市別をならしてしまつて、セカセカ度とイライラ度との関係を見てみると、Table 5のようになる。いささか繁雑でわかりにくいので、Table 6のように、セカセカ度もイライラ度も3つのカテゴリーにまとめた簡便表にしてみると、相関関係が明瞭になる。

セカセカ度の高いほどイライラ度も高く、セカセカ度が低いほどイライラ度も低くなっている。個々の都市別にみると、その都市の固有の条件に左右されて、余りははっきりとした傾向がみられなくなるという点があったが、一般的な傾向としては、セカセカ度が高くなると、つまり社会的速度が速くなると、イライラ度も高くなるという仮説は証明されたということができよう。

以上が、本報告の一番のキーポイントであるが、付随的に面白い結果もでていっているので、いくつか拾っていつてみよう。

イライラ人間の行動様式 概して忙しい社会の人間ほど、イライラしている様子がうかがわれたが、そのイライラしている人間は、社会生活の実際行動としてどんな行動をしているであろうか。それを端的に示しているのが、エスカレーターの上をさらに歩いていく傾向のあることである。Fig. 4にみられるように、イライラ度の高い人間ほど、エスカレーターの上をどんどん歩いていく傾向がある。

またFig. 5に明らかのように、「混んだ食堂やそばやに入り、自分より後から注文したの方が先にきてしまった場合」、「イライラしてきて文句を言ったり、催促したりする」(回答肢1)の比率が、イライラ度の高い人間ほど高くなっており、逆に「別にイライラすることなく平気で待っている」(回答肢3)の比率が、イライラ度の低い人間ほど高くなっている。イライラ人間ほど文向をいうという傾向が、非常にはっきりとでている。

さらには、「時計の狂い」を非常に気にするかどうかもイライラ度ときれいに相関している。Table 7を

Table 5 セカセカ度とイライラ度
Rushing trend vs. impatience degree

		←高い → 低い→						
イライラ \ セカセカ		1	2	3	4	5	6	計
↑ 高い ↓ 低い	1	12. 37.5	12. 37.5	2. 6.2	6. 18.7	0. 0.0	0. 0.0	32. 100.0
	2	42. 22.1	87. 45.8	13. 6.8	44. 23.2	3. 1.6	1. 0.5	190. 100.0
	3	182. 17.5	415. 39.9	85. 8.2	329. 31.7	21. 2.0	7. 0.7	1039. 100.0
	4	92. 12.1	243. 31.8	92. 12.1	308. 40.4	20. 2.6	8. 1.0	763. 100.0
	5	28. 6.6	111. 26.0	46. 10.8	226. 22.9	12. 2.8	4. 0.9	427. 100.0
	計	356. 14.5	868. 35.4	238. 9.7	913. 37.3	56. 2.3	20. 0.8	2451. 100.0

P<.001***

Table 6 セカセカ度とイライラ度(簡便表)
Rushing trend vs. impatience degree

		←高い → 低い→			
セカセカ度 \ イライラ度		1+2	3+6	4+5	計
↑ 高い ↓ 低い	1+2	153 68.9	16 7.2	53 23.9	222 100.0
	3	597 57.5	92 8.9	350 33.7	1039 100.0
	4+5	474 39.8	150 12.6	566 47.6	1190 100.0
	計	1224 50.0	258 10.5	969 39.5	2451 100.0

P<.001***

みると、「いつもイライラしている」人間では、時計の狂いが「非常に気になる」のが49.7%、「ときどきイライラする」人間でも、「非常に気になる」のが42.3%。逆に「割にのんびりしている」人間では、時計の狂いが「余り気にならない」のが44.7%、「非常にのんびりしている」人間でも、「余り気にならない」のが44.6%といった調子である。

以上を一言でいえば、イライラ人間は潜在的なノイローゼ症状を呈した行動をとっているということである。

運転免許者の行動様式 運転免許証をもって、始終クルマに乗りつけている人間は、いつもスピーディな生活に慣れているので、それ以外の日常生活でもスピーディな行動様式をとったり、スピーディな生活が妨げられると、イライラする度が高くなるのではないかと予想される。

そこでまず、エスカレーターの上で立ちどまっているか、あるいはエスカレーターの上を歩いていくかを、免許証の有無で調べたのが、Fig. 6である。余り大きな差ではないが、免許証をもっている人間のほうが、エスカレーターの上をさらに歩いていくことが多くなっている。クルマの生活に慣れた人間ほど、セカセカした行動が多くなっていくものと思われる。

また電話の様式で、最近ではプッシュホン方式が普及してきたが、ダイヤル方式のように、ダイヤルが元に戻る時間のまだるっこさがなく、よりスピードアップしてきていて、プッシュホン方式に慣れると、ダイヤル方式がどうも遅く感じられて、イライラしてくる。そこで免許証の有無と電話方式の好

Table 7 イライラ度と時計の狂い
Impatience degree vs. attitudes toward watch conditions

	なし	1	2	3	4	5	6	計
1 いつもイライラ	0. 0.0	177. 49.7	114. 32.0	17. 4.8	16. 4.5	31. 8.7	1. 0.3	356. 100.0
2 ときどきイライラ	2. 0.2	367. 42.3	313. 36.1	100. 11.5	28. 3.2	52. 6.0	6. 0.7	868. 100.0
3 どちらでもない	1. 0.4	88. 37.0	91. 38.2	26. 10.9	16. 6.7	14. 5.9	2. 0.8	238. 100.0
4 割にのんびり	0. 0.0	328. 35.9	408. 44.7	67. 7.3	30. 3.3	69. 7.6	11. 1.2	913. 100.0
5 非常にのんびり	0. 0.0	22. 39.3	25. 44.6	1. 1.8	1. 1.8	7. 12.5	0. 0.0	56. 100.0
6 わからない	0. 0.0	5. 25.0	9. 45.0	5. 25.0	1. 5.0	0. 0.0	0. 0.0	20. 100.0
計	3. 0.1	987. 40.3	960. 39.2	216. 8.8	92. 3.8	173. 7.1	20. 0.8	2451. 100.0

P<.001***

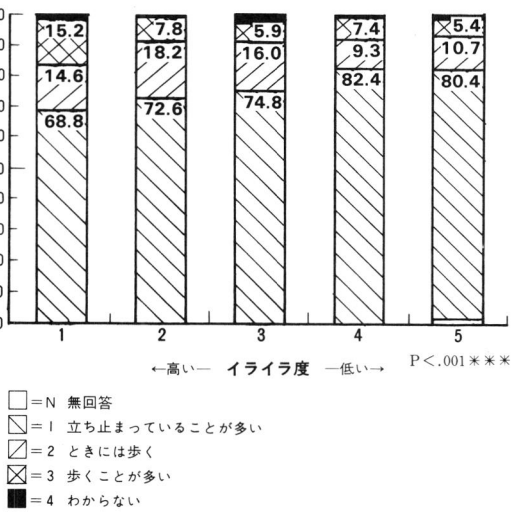


Fig. 4 イライラ度とエスカレーター上の行動
Impatience degree and behavior on escalators

みとの関係をみたのがFig. 7である。免許証をもっている者において、プッシュホン方式を好む者の比率が著しく大きくなっている。

また、ファスト・フードといわれる「待たずにすぐ注文品がでてくる」店をよく利用するかどうかでも、Fig. 8のように、免許証をもっている人間のほうが、ファスト・フードの店をよく利用している。

そうすると、それらを総合して、免許証をもっている人間ほどスピーディな生活を好み、スピーディな生活が妨げられると、イライラを感じる度合も多くなることが予想される。それを明らかに証明しているのが、Fig. 9である。イライラを感じる度合が、免許証をもっている人間で高くなっている。

1.非常に気になる 4.進んだり遅れたりしない
2.余り気にならない 5.腕時計は持っていない
3.時と場合による 6.わからない

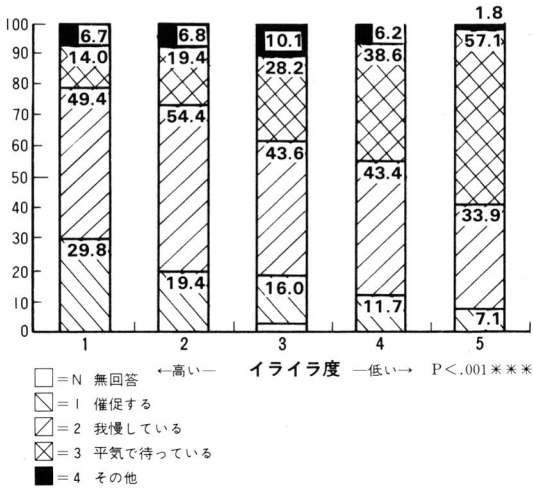


Fig. 5 イライラ度とそば屋での行動
Impatience degree and behavior while waiting for orders at the noodle restaurant

もう一つ顕著な結果がでているのは、免許証をもっている者のほうが活動的で、他地域へでかけて行くことが多いということである。Fig. 10は、東京、大阪以外の4都市居住者で、「最近2～3年の間に東京か大阪へでかけたことがあるかどうか」をきいた結果であるが、免許証をもっている人間のほうが、はるかに多く東京・大阪にでかけている。同じように、Fig. 11は、東京、大阪の居住者で「最近2～3年の間に県庁所在地である地方の中都市にでかけたことがあるかどうか」をきいた結果であるが、明らかに免許証をもっている人間のほうがよくでかけている。クルマに乗りつけていると、それだけ活動的になっていることを物語るものであろう。

行動と意識との一致 最後に、これまで多くの地域で交通行動の客観的な観察を行ってきたが、それが住民の意識の面とも符合しているという結果をいくつかとりだしておきたい。

その第1は、大阪人はエスカレーターの上を歩いていく傾向があるということである。観察の結果でも、大阪人は東京人と比べて、エスカレーターの上を歩いていくことが多いとみられたが、意識調査の結果でも、Fig. 12のように、大阪人が他の都市と比べて、エスカレーターの上を歩く比率が大きくなっている。大阪人のセカセカ度を表す結果でもある。

第2には、バスに乗るときの整列乗車についてである。大阪人は東京人と比べて、バスでも国電でも、整列乗車をするということが少ないことが観察されたが、Fig. 13にみられるように、意識調査の結果でもそれがはっきりと裏付けられている。「いつも並

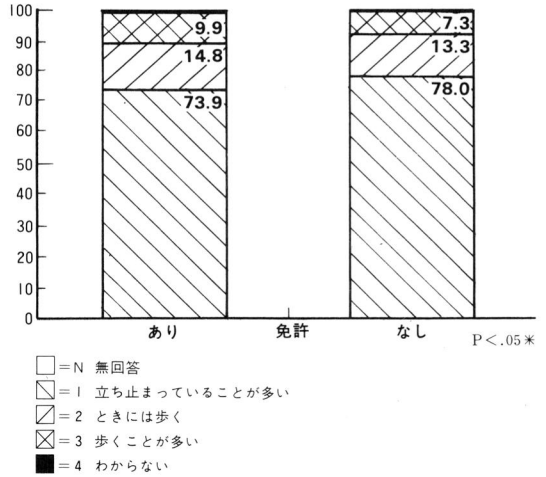


Fig. 6 免許証とエスカレーター上の行動
Relationship between driver's license holding and behavior on the escalators

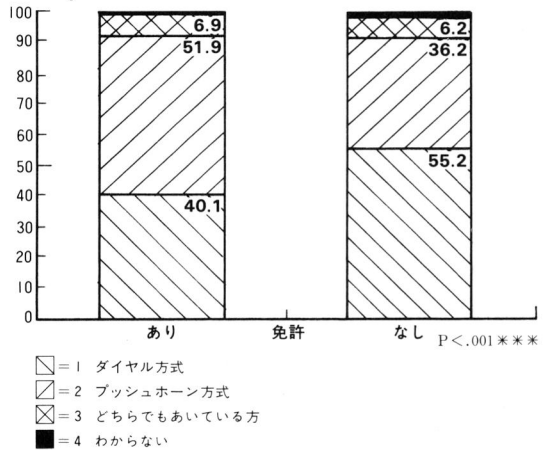


Fig. 7 免許証と電話方式
Relationship between driver's license holding and tastes for telephone type

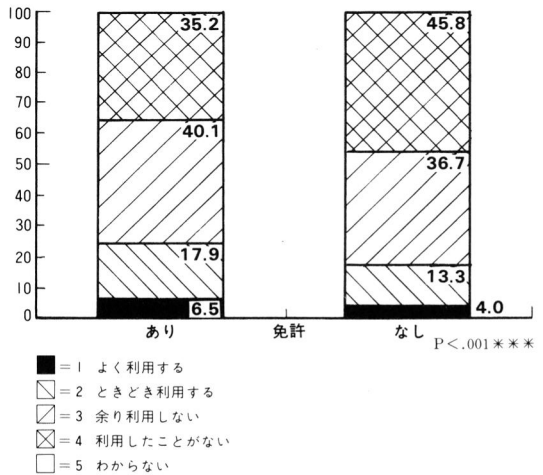


Fig. 8 免許証とファスト・フード
Relationship between driver's license holding and tastes for fast foods

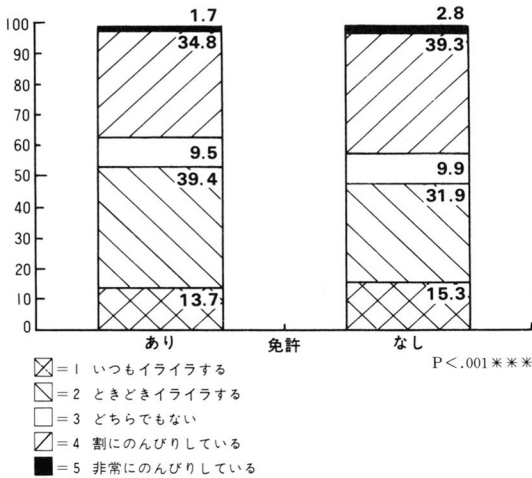


Fig. 9 免許証とイライラ度
Relationship between driver's license holding and impatience degree

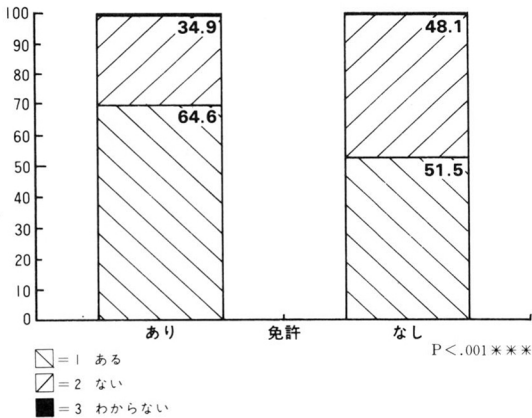


Fig. 10 免許証と大都市訪問
Relationship between driver's license holding and times of visit to large cities

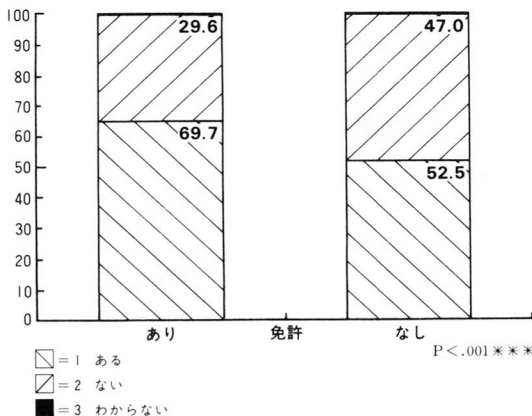


Fig. 11 免許証と地方都市訪問
Relationship between driver's license holding and times of visit to local cities

ぶ」というのが、大阪では59.8%であるのに対し、東京は79.2%に達する。

しかしこのFig. 13をみると、単に東京と大阪との違いだけでなく、関東と関西との対比が顕著である。関東型の仙台では「いつも並ぶ」が85.8%と最高になっているが、関西型の広島はわずか52.9%で最低、高松も61.7%、鹿児島も63.0%と、「並ぶ」比率は低くなっている。そうすると、整列乗車、いかにすれば交通行動の道徳は、ソーシャル・スピードの高速化や近代化とは無関係に、関東と関西という地域の特性に関係してきているようにみえる。なぜ関東が秩序的であり、関西が無秩序的であるのか、その理由の探求はまた別に行なわなければならないが、一つの面白い対照である。

以上が、最終年度に行なった本格的な意識調査の結果であるが、社会的速度の速い社会ほど、潜在的な精神異常を醸成する状態にある、という仮説はほぼ支持されたといってよいであろう。問題はこの潜在的な精神異常状態が、そのまま顕在的な精神異常状態につながるのかどうかということである。これはまた別個に、精神医学の面からの専門的分析を必要とするが、さし当てる予測としては、イライラを感じさせる機会の多い高速社会では、少なくともノイローゼに関する限り、それだけ発生のかっかけを多く提供しているのではないかと思われる。

しかし、来る9月中旬の国際シンポジウム「高速社会と人間」において、第3セッションで報告するインケルス教授は、これと反対の意見を開陳するようなので、大いに議論を闘わせたい。読者もその論争に注目されたい。

ニューヨークの歩行速度 以上で正式の報告は終了するが、かねて懸案になっていたニューヨークの歩行速度を、たまたま本年の4月、国際シンポジウムの事前準備のために渡米した際、測定していただくことができたので、その結果を補足として報告しておこう。これまで外国の都市としては、パリ(1.46)とマニラ(1.16)のみが測定されていたが、その限りでは大阪が世界1速いという結果であった。果してニューヨークが大阪より速いのかどうか、それによって大阪が本当に世界1なのかどうか、興味もたれるところであった。

ニューヨーク大学のコチーヴァ教授に手伝ってもらい、会員の浅井正昭教授と2人で、1980年4月8日午後2時半より、ウォール・ストリートで中年(30歳台から50歳台まで)の男性100人の歩行速度を測

った。生憎、当日はニューヨークの大規模な交通ストライキが行なわれていて、正常な状態ではなかったが、そのときに測った結果は秒速1.48mで、大阪および東京よりも遅い結果がでた(Fig. 14)。

交通ストライキという条件が、歩行速度にどのような影響を与えるのか、歩行速度の測定のほかに、コチーヴァ教授が約4分の1の人にインタビューをしてくれ、「ストライキでいつもよりも速く歩いていると思うかどうか」をきいてくれた。その結果、「いつもより速く歩いている」と答えたものが23人中10人、「いつもと同じ」と答えたものが23人中9人で、ほぼ伯仲している。「いつもよりは遅く歩いている」と答えたのはわずか2人であった。実際にストライキ終了後、4月23日にコチーヴァ教授が改めて同じ時刻に、同じ場所で測定し直してくれた結果は、秒速1.51mで、幾分速くなっている。しかしそれでも大阪と東京よりは遅く、大阪と東京（この両者の間には有意な差はない）とが世界一速いということがいえそうである。

日本人もセカセカするようになったものである。これは明治維新後の急速な近代化の然らしめたものであろう。しかし、近代化のチャンピオンであった欧米諸国のほうがゆっくりとしているところを見ると、日本人の高速化はいささか行きすぎではないかと思われる。元来日本の伝統文化はテンポの遅いものであった。そうした伝統文化を見直すことによって、過度の高速化を中和し、ソーシャル・スピードのスローダウンを心掛けていく必要があるのではなからうか。失われた人間性を再び取り戻すために、今やそれが必要なことだと思われる。

3. 精神健康度調査

3-1 はじめに

高速社会化現象が世界共通の傾向であることはいうまでもない。わが国は、なかでも急激なかたちをとり、いわゆるソーシャル・スピードは、社会生活全般にわたって早まったといえよう。そのために当然のことのように多くの矛盾と問題を発生させ、社会変動や文化葛藤をひきおこす条件をつくってしまった。

あまりにも急激であったために、不安、緊張の増大は顕著で、精神の病理にまで影響を及ぼし、いわゆる社会病理として、社会が病みはじめた状態を事実として示すようになった。

われわれは、精神の病理現象をさぐりながら、一

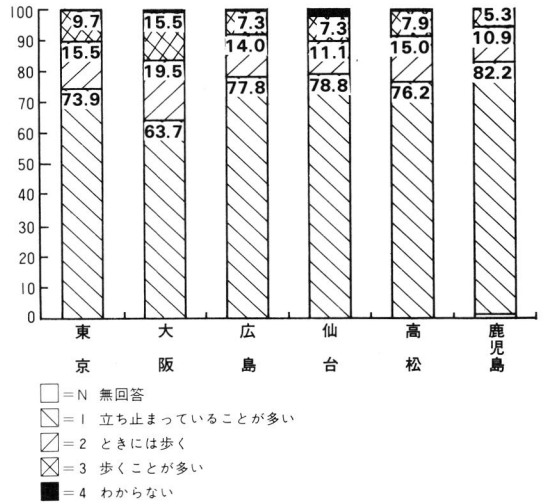


Fig. 12 都市別に見たエスカレーター上の行動
People's behavior on escalators (by cities)

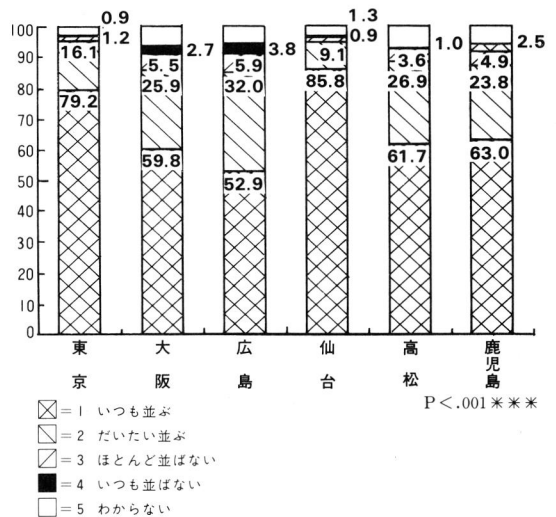


Fig. 13 都市別に見た整列乗車
Passengers lining up (by cities)

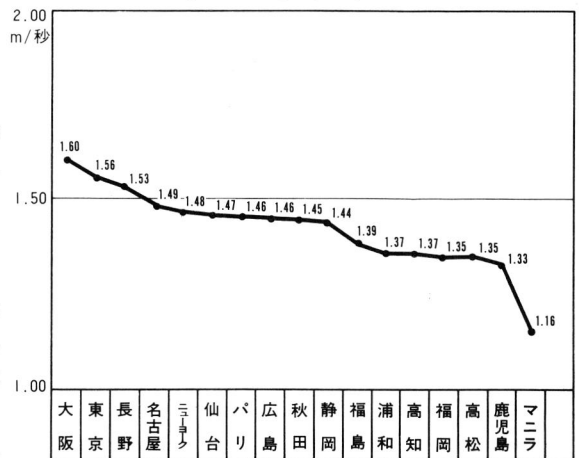


Fig. 14 各地の歩行速度 Walking speed by cities

つの仮説としてたてた社会的速度の上昇と社会病理現象との関係を明らかにしようと試みた。

今回、詳細な予備調査の結果をふまえて、28項目の意識調査の実施を計画し、次のような10項目の内容を同時に実施した。

意識調査項目(質問18～27)

- Q18 あなたは眠れないことがありますか。
 (1)よくある (2)ときどきある (3)余りない
 (4)全くない (5)わからない
- Q19 あなたは眠りがとぎれがちで浅く、夜中に2、3回は目が覚めてしまうことがありますか。
 (1)よくある (2)ときどきある (3)余りない
 (4)全くない (5)わからない
- Q20 あなたは最近2、3年の間に精神安定剤を使ったことがありますか。今も使っていますか。
 (1)使ったことはない (2)かつては使っていたが今は使っていない (3)今もときどき使っている (4)現在も常用している (5)わからない
- Q21 あなたは運動をしていなくても息切れがしたり、ドキドキしたりすることがありますか。
 (1)よくある (2)ときどきある (3)余りない
 (4)全くない (5)わからない
- Q22 あなたはすることなすことがだめになってしまうような気がすることがありますか。
 (1)よくある (2)ときどきある (3)余りない
 (4)全くない (5)わからない
- Q23 あなたの胃の調子は、一般的にいい方ですか、悪い方ですか。
 (1)いつもいい (2)まあまあいい方 (3)普通
 (4)大体悪い方 (5)いつも悪い (6)わからない
- Q24 あなたは完全に何かができないと気がすまない方ですか。
 (1)はい (2)いいえ (3)どちらともいえない
- Q25 あなたは目覚めが良い方ですか。
 (1)良い (2)割りに良い (3)あまり良くない
 (4)悪い (5)わからない
- Q26 あなたは今までに自殺を考えたことがありますか。
 (1)何度も考えたことがある (2)1、2回は考えたことがある (3)全く考えたことがない
 (4)わからない
- Q27 あなたはクルマに乗ると事故が起きはしないかとひどく不安になりますか。
 (1)ひどく不安になる (2)かなり不安になる
 (3)余り不安にならない (4)全く不安にならない

い (5)わからない

この設問項目は、アメリカのCMI、その他を参考にし、正常人範囲と思われる人のなかに、集団として、どの程度異常傾向が認められるかということ明らかにしようとした。

したがって、今回は、精神障害者を対象とした調査は全く行っていない。

東京、大阪、広島、仙台、高松、鹿児島を対象として、住民の意識調査を行なったことは上記の調査の条件と全く同様である。

3-2 結果の概要

全体として、必ずしも有効ではなかった2、3の項目にふれると、Q20の精神安定剤を使ったことがあるか、どうかをたずねた項目は、ほとんど差がなく、91.0%は使ったことがないという反応であった。また、Q24の完全癱をたずねた項目も、はい、いいえで解答を求めたためか、十分意味のある結果が得られなかった。なお、広島調査は、やや対象の選択に問題があり、部分的にデータ不足の条件があった。

また項目ごとの意味連関の有無を解析してみると、不眠に関するグループ、胃の調子、完全癱、めざめの項目が一群をなし、その他のグループにほぼ分けられるようであった。

Q18の眠れないことがあるかという設問では、62.7%の人が眠れると答え、36.7%の人は、ときどき眠れないことがあると答えている。なかでも高松は、44.1%がよくある、ときどきあるという反応で、東京、大阪にくらべて高く、高松では、よく眠れる率も32.1で最も低い。

Q19の夜中に2、3回目がさめるかどうかの設問では、61.4%の人がさめない、よくねむれると答え、38.4%の人はときどきねむりが浅いか、目がさめるという答えであった。ここでも、高松は41.4%と目がさめる率が高く、ちなみに東京は31.7%であった。

Q21の息切れやときどきすることがあるかをたずねた項目は、71.6%の人がないと答え、17.6%の人がときどきあると反応した。ここでも、若干、高松だけが高く、ある方が19.3%、ない方が64.8%であった。

Q22のうつ傾向をみようとした項目では、73.9%の人が、ないという反応であったが、24%の人はダメになってしまうような気がするかと反応した。ここでも、高松が25.3%でうつ傾向のあることを示したが、鹿児島、広島もそれぞれ28.4%、23.2%であった。

なお、このうつ傾向を年齢別に分析してみた結果では、20歳から50歳まででは年齢が若いほどうつで、年齢が高くなるにつれてうつ傾向は少なくなっていることが明らかにされた(Fig. 15)。

さらに、この年齢別のうつ傾向は、セカセカ度の結果とほぼ一致し、セカセカしながら抑うつになる現代人の精神構造を示し、興味深い結果であった(Fig. 16)。

Q23の胃の調子をたずねた結果は、56.2%の人はまあいいと反応し、22.6%の人はわるいと反応した。この設問では高松に問題はなく、仙台、広島、鹿児島がその他の地域に比較して若干高く、わるい人の率が平均をやや上回った。

Q24の完全に何かができないと気がすまない方か、どうかの設問では、気がすまない人が58.3%、そうではない人が22.0%で、日本人は予想以上に完全癖の強いことがうかがわれる。この傾向は強迫傾向や不安感およびうつと結びつくといわれている。

Q25の目ざめは、67.4%の人が、目ざめが良いと反応し、31.9%の人があまり良くないか、わるいと反応した。東京のわるい方が39.6%、高松が32.6%で、平均をわずかに上回って目ざめのわるい傾向を示した。

次に注目される自殺を考えたことがあるかという設問では、77.0%の人が全く考えたことがないと反応した。1、2度考えたことがあるという反応では、東京、大阪、高松などが高く、何度もあるという反応だけでみると大阪が高い。

Q27の不安になるか、どうかの設問では、80%の人は不安にならないと反応したが、18.3%の人は不安になるとこたえた。不安になる人は東京で少なく、大阪、高松でやや多くなっている。高松では全く不安にならない反応が他にくらべて少なく、不安になる傾向が目立っている。

3-3 考察

i) 精神の病理傾向を社会的速度に関する意識調査のなかで、同じ形式で実施したことはかなり問題で、精神障害者の症例検討などの裏づけをする必要があったと考えられる。

ii) 全体として、地域別の分析では、全項目にわたって、それほど大きい差異を認めることができなかった。しかし、高松については2、3の項目を除いて異常傾向を示し、とりわけ、不眠傾向、うつ傾向、不安傾向などは他の地域にくらべてそろって強く現れている。

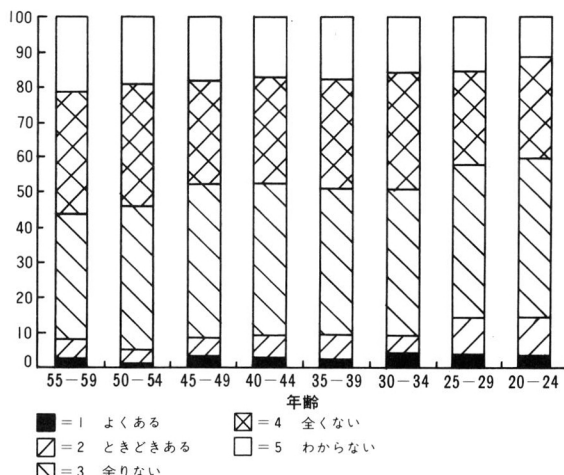


Fig.15 年齢別とセカセカ度
Impatience degree by age

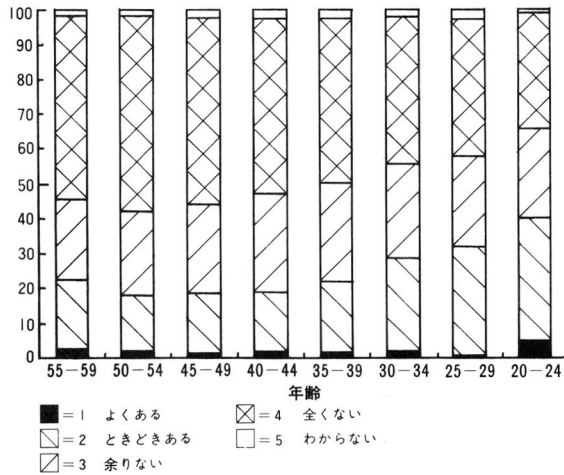


Fig.16 年齢とうつ傾向
Depressive tendency by age

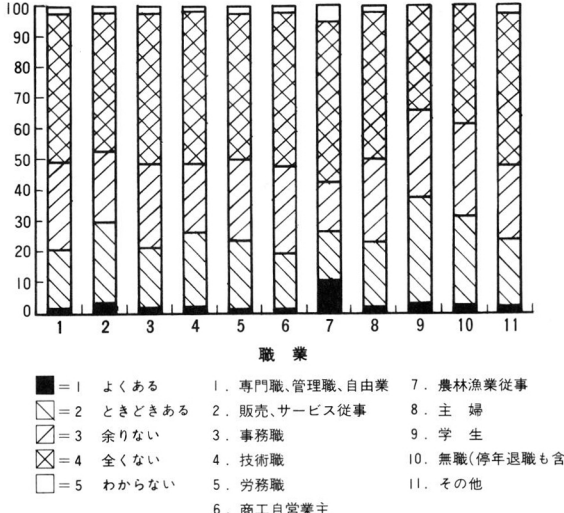


Fig.17 職業とうつ傾向
Depressive tendency by occupation

iii) この不眠、うつ、不安の傾向を職業別に分析した結果では、無職、学生、主婦が他の職業群にくらべて高く、自営業などがそれについて高い傾向を示した。

セカセカ度の年齢別の傾向(Fig. 15)とうつの年齢別傾向(Fig. 16)がほぼ一致している点は大いに注目すべきで、ソーシャル・スピードが上昇するにつれて、何らかの心理的な抑うつ作用が高まるのかもしれない。精神病などは別としても、このような抑制によって神経症的となり、いわゆる社会病理現象の

発生をうながすことも十分考えられる。職業別のうつ傾向はFig. 17が示す通りである。

iv) 今後、高松の調査研究はあらたに計画する必要がある、できれば、精神障害者の実態調査はもちろん、社会学的なモデルであらゆる環境要因を分析することがのぞまれる。そうした研究をとおしてはじめて、社会的速度、社会病理現象、精神の病理現象の関連性がより明確に明らかにされる。

(なお、この報告の1、2節は辻村が、3節は滝沢が執筆した。)