

高速化と人間行動

科学技術の進歩は経済の発展とともに、社会生活の様々な面で生活テンポの高速化が進み、速いことは良いことだ、待たされるとイライラする、といった高速化に慣れた人間の対応が、様々な波紋を呼ぶ昨今である。

高速化＝便利さという点で観れば、例えばコンビニ、ファーストフード店の利用度の高まり、写真の現像・焼き付けなどのスピード仕上げ、洋服の裾上げ仕立て、ネーム入れなどのような即日持ち帰りサービス、託送便、エスカレーターの普及・・・そして歩行者用信号がたとえ赤であっても車の切れ目を見て横断するような行動をするようになり、日常の人間行動にも変化がみえ、しかもそれが珍しいことでは無くなってきている。この生活テンポの高速化は、交通手段の発達・スピードアップによってもたらされている面が強い。日帰り出張の奨励もそうであって、業務の効率化も進んできた。

しかし、高速化のテンポが人間の対処し得る範囲を超えて進歩すると、そこには心理的な不適応が生じ、「便利さ」と考えられていたことが、逆に負荷となることも往々にしてあるように思える。

生活テンポの高速化が我々の生活に与える影響を科学的に究明することは大変難しいが、「自分に関心のない事柄に対しては、注意を払おうとしない知覚様式と、自分に直接関係のない事柄にはできるだけ関係しないという無関与の行動様式をもたらす」ことになり、この行動様式が逆に交通渋滞などの時間の遅延を招く状況においては、「自分の行動の速やかな遂行が妨害されると、強い心理的ストレスを生じる」ことにも繋がり、イライラし過ぎた雰囲気醸成されることが指摘されるのである。

国際交通安全学会112プロジェクトチームが、社会的速度の指標として、各都道府県庁所在地における住民の歩行速度に注目して調査した報告がある。

都道府県庁か市役所前の歩道上10mについて、歩行者が「何歩・何秒」で歩くかを計測してみたのである。その結果、東京では秒速1.56m、大阪では1.60m、もっともゆっくりした鹿児島では1.33mという結果が示された。これは、大阪人と鹿児島人とか同時にスタートして一時間歩き続けると、計算上約1kmの差が生じることになる。同学会は、ファーストフード店の普及率や、ネオンの刺激度など都市化の程度と歩行速度がかなり対応していることを指摘するとともに、物理的な高速化の地域格差拡大に伴う社会的速度にも相当幅が広がっていることも指摘した。

すなわち、生活の一つの側面で高速化に慣れると、人間には個人的な側面でも高速化を求める心理が生じる可能性が高く、実際の社会的速度の速い都市では、自殺意識や犯罪の誘発などの潜在的不对応の割合が高くなっているという問題が生じるというのである。

人間は多分にメンタルな動物であり、その生活速度には「人間らしい対応限界」があり、適当な速さを保持することは心理的にも非常に重要なのである。昨今「S L O W L I F E（ゆっくりとした生活）」などという言葉が脚光を浴びてきたのは、この辺のことを是正しようとする社会活動、個人活動の勧めなのである。

「今日出来ることは、明日に延ばすな！」と教えられてきた年代、勤務背景は、高速化

の進む現在ではすでに不適合な教えとなり、「明日出来ることは、明日せよ！」という時代になったのである。

これをどのように受け止めるかは個人の事情、感覚、哲学、価値観で分かれるが、ここでは「あせった生活でギスギスすることを避ける！」ということをお勧めしたい。

ちなみに前述の歩行速度の地域差（外国も含め）を以下に紹介しておく。

（単位；m／秒）

大 阪	1. 6 0
東 京	1. 5 6
長 野	1. 5 3
ニューヨーク	1. 5 1
松 江	1. 5 0
名古屋	1. 4 8
仙 台	1. 4 7
パ リ	1. 4 6
広 島	1. 4 6
秋 田	1. 4 5
静 岡	1. 4 4
斐川町	1. 4 3（田舎だけど比較的速い）
福 島	1. 3 9
前 橋	1. 3 9
高 知	1. 3 7
三 島	1. 3 7
水 戸	1. 3 7
浦 和	1. 3 7
福 岡	1. 3 5
高 松	1. 3 5
鹿児島	1. 3 3
マニラ	1. 2 4
桑折町	1. 1 6（ゆっくりした田舎）

以上

