

## 「高速社会と人間」

—IATSS国際シンポジウム報告—

浅井正昭\*

高速社会の定義、高速社会と科学技術、高速社会の現状、高速社会への対応の視点からシンポジウムのテーマをとらえ直し、各スピーカーの発表を概括した。シンポジウムでは、「高速社会」は高能率化社会であり、余剰時間をさらに有効に利用できるとする肯定的意見と、その反面、「高速社会」がもたらす直接的・間接的被害を訴える意見とが対立した。将来に向けては、弊害を減少させる人間的技術開発を志向する学際的共同研究の必要性が確認された。

## A Report on the IATSS Symposium 1980 "Man and a High Speed Society"

Masaaki ASAI\*

IATSS Symposium 1980 – Man and a High Speed Society – was summarized in terms of:

Definition of High Speed Society, High Speed Society and Development of Technology, Today's High Speed Society, Prospect of High Speed Society. Positive merit of high speed i.e. emphasis on its high efficiency and, negative effect direct and indirect of high speed society are contradicted. Technology must be sought to minimize future development of negative effects and interdisciplinary approach considering humanistic values are emphasized.

## 1. はじめに

近年における科学技術の発展は、社会各層における諸機能のスピードを増大させた。一例として陸上交通機関についてみると、明治25年における東京・大阪間を運行する列車の所要時間は18時間52分を要したが、現在は、わずかに3時間10分、約16時間も高速化した。旅客輸送量についても、明治20年代を1とすると、昭和40年代はその約600倍となっている。一方、情報のコミュニケーションについてみると、マイクロプロセッサのチップ1個に組み込まれた記憶容量は5年前わずか4ビットであったが、現在では264Kバイトへ飛躍的に増大している。

アメリカの社会学者ケネス・ホールディングらの指摘をまつまでもなく、科学技術は社会構造に急激な変化をもたらした。第2回国際シンポジウムでは、現代社会におけるモビリティの本質を、トランスポーターションおよびコミュニケーションとの関連について論及した。

今回のシンポジウム実行委員会は、前回の討議の

延長として、現代社会におけるモビリティのスピードに焦点を当てたシンポジウムを企画した。すなわち、すべての社会機能が高速化していく社会は、人間にいかなる影響を与えるか、が主たる論点とされたわけである。

シンポジウムは「スピードとテクノロジー」、「スピードと人間」、「スピードと社会」、および「高速社会の展望」の4セッションから構成されている。

今回のシンポジウムは、初めての試みとして、一般公開に先だち、箱根において、参加者全員によるワーク・ショップを行い意見の交換を行った。

各セッションにおけるスピーカーの発言、参加者の討論の詳細は、やがて刊行されるプロシーディングスに集録される。

ここでは、まず、実行委員会が今回問題を投げかけた「高速社会」とはいかなるものか、その特質を明らかにする。そして、「高速社会」が科学技術の発展に支えられながら成立した道程について、各スピーカーの専門領域からの考察を概括し、次に「高速社会」が人間に与えるポジティブ、ネガティブの諸影響に触れ、最後に「高速社会」に対し、われわれはいかに対応していかねばならぬかについて、参加者の討論を踏まえて報告する。

\* 日本大学教授(心理学)  
Professor, Nihon University  
原稿受理 昭和55年12月3日

## 2. 「高速社会」とは

もともとスピードは物理学における概念で、一定空間を移動する際に要する時間と移動した距離の比率で表される。人間にとって空間の移動を目的の達成ということからとらえると、例えば、自宅から目的地までの移動時間、料理を注文してから手元に届くまでの時間、あるいは政策決定が行われるまでの時間などのように、スピードを目的達成に必要な時間に置き換えることができよう。

このようなスピードを、本シンポジウムの実行委員長辻村明は「社会的スピード」と命名した。そして、社会的スピードがあらゆる面で高速化していく社会を「高速社会」と呼ぶのである。ここでいう社会的速度は、ブーラドンなど交通工学者が使用する「一定地域内で最も効率よく人間や物資を運搬する交通機関のスピード」とは内容が異なるものである。

辻村らは、1976年から7年間にわたる国際交通安全学会研究プロジェクト「地域文化特性と運転行動」において、社会的スピードを数量化する各種の客観的測度を考案し調査を行ってきた。これらの研究成果の一部はセッション3で報告されている。

「高速社会」の特徴をひとことで要約すれば、交通・通信・サービスなどのスピードが高速化した能率のよい社会とも考えられる。このような高能率社会の到来を可能にしたのは、テクノロジーの開発・発展においては考えられない。しかし、高能率の反面、「高速社会」においてはすべてが目まぐるしく変化し、かつては静寂さが漂う郊外にも都市化の波が押し寄せ、ますます、暮しにあわただしさが加えられてきているという実感を否定することはできない。人間に福祉をもたらすと信じ、高能率で便利な「高速社会」を実現するため、われわれ自らが英知を傾け開発してきた高速化のテクノロジーは、自然環境の汚染をもたらしたばかりでなく、いつのまにか潜在的に人間性を蝕みはじめたのではなからうか。

このような危惧こそまた本シンポジウムにおける討論の出発点でもある。

## 3. 高速社会成立の道程

ここでは、現代高速社会の成立過程を、系統発生、科学史および社会経済史の観点から述べた報告から要約する。

**ロコモーション・モビリティの系統発生：**現代高速社会を支える重要な機能の一つに交通の発達をあ

げることができる。香原志勢（セッション2）は、交通を生物学的観点から検討した。

香原によれば、動物と植物とが区別されるのは、動物が位置に関して移動することが可能であることに由来する。最も原始的なロコモーションはアミーバなどにみられるブラウン運動や偽足運動で、無方向性である。大半の動物は能率的な直線運動を可能にするために左右対称の体をもつ。魚類は、水中で前進するために体幹を左右に波状運動させる。ヒレは前進のための補助的器官にすぎない。両生類、爬虫類では、胸ビレが前肢、腹ビレが後肢となる。中生代末期に出現した胎生の哺乳類になると、四肢が長くなり、内臓器官の能率が向上し、激しいロコモーションに耐えられるようになる。心臓も鳥類と同様に二心房二心室となる。

ロコモーションにあたり足の着地のしかたも動物によって異なる。ヒトは蹠行で、かかとを含む足うらをつけて歩く。この方法は、着地にあたり、いままでのステップの力の流れをほとんど殺してしまうので非能率である。

霊長類は、手足で枝をにぎり、木のぼりを可能にした。この指の動きは、丹指対向性とよばれ、道具使用の基礎となる。ヒトは霊長類段階を経ることにより、直立姿勢二足歩行となる。ヒトの主前進運動器は下肢のみに限られ、上肢は新たに環境作動器となった。道具の使用を可能にした上肢と手により、ヒトは乗り物を発明し、自力でロコモーションをする必要がなくなつた。

香原は最後に、ヒト本来のロコモーションの能力と、ヒト自らが創り出し、異常なほどに発達した交通体系との間のギャップを指摘し、現代人に深い反省を求めている。

**佐貫亦男（セッション1）**は、系統発生を「運動の次元」の拡大という観点からとらえ直し、交通機関の発達とのアナロジーを指摘した。

佐貫は、系統発生における生物の移動の高速化の原理を、アナログカルに温度上昇に伴う分子運動の活発化現象と関連づけている。系統発生に認められる種の運動は、必然的に水中から陸上、そして空中へと高速化し、運動の次元が拡大されていく。

また、生物が飛行へと移行するための構造的原理として、佐貫は二乗三乗の法則を提示する。すなわち、エネルギーを除外すると、この法則によれば、重量を表面積で除した比が少ない生物ほど、例えば昆虫、鳥類などが飛行に適していることになる。

ライト兄弟により今世紀の初頭開発された航空機は、当然のことながら、ヒトによるヒトのための運動次元の拡大の表れといえよう。航空機は、2度にわたる世界大戦を経て、考えられるすべての開発を実行してきた。飛行船に代わる大量輸送機関として、ボーイング747・大型エアバスが開発されたが、生物界においては、昆虫から始まった飛行が、鳥そして巨大爬虫類 Pteranodon がかつて飛行したことを想起させて興味深い。

佐貫は、系統発生における飛行は、進化の必然的な方向であるととらえてはいるが、「それは神が仕方なしに許したものである」というイムプリケイティブな発言をし、参加者の注目をひいた。

**科学史からみた科学技術の成立過程：交通・コミュニケーション・サービスなどが高速化した能率的「高速社会」は、テクノロジーの発展なくしては成立しない。**村上陽一郎（セッション2）は、近代科学技術の成立過程を17世紀末から18世紀に始まる啓蒙主義思潮に焦点を当て、それが現代にもたらしたヒューマニゼーションとディヒューマニゼーションの二側面に言及した。

村上是、近代自然科学の根底を支える自然の合理性に対する信頼は、世界の創造主たる神の合理性への信頼および神が被造物のなかで人間に与えた特権的地位への確信からなる、キリスト教的世界観から生まれたものであると指摘する。ガリレオの言葉として知られている「神は聖書と自然という二つの書物を書いた」といわれるように、神が自然のなかに setzten した自然法則は神の意志の現れであり、それを明らかにするのは、神の理性を共有する唯一の被造物すなわち人間によってのみ可能である、とかつては信じられていた。

しかし、17世紀末におけるフランスの「百科全書」運動に加わった人びとを中心とする啓蒙主義者たちは、知識を神のもとから引き離し、自然に関する知識を人間の手による自然支配に利用するという知識の人間化を企図した。この過程を村上是、Secularization あるいは聖俗革命と呼んでいる。これを契機として、神の手による人間の救済は、人間の手による人間の救済へと変換された。

こうした人間救済を遂行する一方の柱が、自然を支配する科学技術の起源となった。そして、キリスト教的人間中心主義を受け継いだ科学技術は、この世における労苦と病苦からの解放の手段として、また、ヒューマニスティックなものとして積極的に評価さ

れてきた。

18世紀以降今日まで、科学技術をとりまく社会環境は、科学技術に対する啓蒙主義的樂觀主義に基づき、次々と整備されてきた。かつてキリスト教は、世界宗教として、人類の普遍的価値を信じる確信者の手により「福音」として全世界に伝道された。それと同様に今日、科学技術はあらゆる人間にとって「善」であるとの確信のもとに、全世界に伝えられようとしている。

しかし、かつてはヒューマニスティックな価値として、疑うことがなかった価値そのものが、いまや人間にとってディヒューマニスティックとなるような要素が含まれるという逆説的事態が起りはじめている。例えば、人間の労働を機械で代行させようとするもののなかに、このような「非人間的」要素が潜んでいるのではなかろうかということについて、いまや立ち止まり考究すべき時代が到来したと、村上はや及した。

**交通経済史からみた科学技術の発展：岡田清（セッション1）**は、陸上交通の発展と近代化の関係を分析し、陸上交通の発達を促進する一部の技術が社会に対して進歩と破壊をもたらしながらも、この矛盾を克服してきた過程について論及した。

岡田は、資本主義的経済発展の原動力が工業化であるという前提に立ち、工業化が経済発展を促進するのは大規模生産の利益と、生産物市場の拡大の相互作用が作動するからであり、その背景に科学技術があることを指摘する。生産量の拡大は、科学技術により推進され、また、科学技術の進歩は経済的必要性により誘発される。大規模生産の利益が促進されるためには、市場の拡大を図らねばならない。だが市場の拡大が可能になるためには、生産物を輸送するモビリティおよび経済的条件が充足されなければならない。それゆえ経済的発展を図るため、人類はいかに交通に対し多くの犠牲とコストを費してきたか計りしれない。

交通の発展を歴史的に展望すると、3つのプロセスが認められる。第1は、例えば運河交通が鉄道輸送へ、鉄道輸送が自動車あるいは航空輸送と交代するように、機能の異なる交通手段が交代していく過程である。交通手段の交代過程においては、能率の向上、スピード・アップが促進される進歩が必ず認められるが、その反面、経済・社会・政治の諸面での摩擦が生じることも否定できない。

第2は、鉄道網が拡大すると、地域開発が進行す

るというように、交通手段が地域的展開において拡大していく過程で発生する社会・経済的变化の過程がある。

第3は、1950年以降進行してきた自動車交通と航空輸送の増大が、鉄道を中心とした既成の交通体系の改変を余儀なくしたことである。これは単に交通手段間の市場浸透とみるだけでなく、交通市場の線面的展開による地域間依存度の拡大とみななければなるまい。とくに1970年代以降、わが国における交通体系を目標とするようになった。その結果、一日行動圏・モビリティ・市場圏の拡大をもたらした。しかしその反面、交通における安全性の確保、交通公害の排除というように高速性に対する批判も認められる。

**越正毅** (セッション2) は、「高速社会」の成立を人間の限りない欲望「最少労力による最大の生産」の充足によるものとする明確なテーゼを提示した。越は、「社会的スピード」すなわち単位時間当たりのアウトプットを生産性の能率に置き換え、論旨を展開した。

人類は太古の時代から、常に最少の労力で最大の収穫をあげることに努力と英知を傾けてきた。その努力と英知の集積が現代科学技術を形成したのである。現代高速社会を支えるテクノロジーは、人類の普遍的欲望をいかに高い効率により充足するかにたずさわるエンジニアリングの努力の結晶といえる。現代テクノロジーは、決して悪魔が人間に押しつけたものでもなく、人類自らが自己の欲望充足のために開発したものであることを、越は指摘した。

#### 4. 「高速社会」と人間

高速化がもたらした現代社会の能率化は、われわれに過分の余剰生産をもたらし、週40時間労働、GNPの向上、低死亡率、文化やレジャーの享受などに見られるように、より多くの収入と快楽の追求を可能にした。しかし、その反面、新幹線騒音を始めとして、空港、ハイウェイなどの騒音、振動、排気ガス公害などが、直接的被害を与える側面も否定することはできない。また、世の中のあわただしさ、めまぐるしい変化といった「高速社会」の間接的影響も、日常の実感としてだれもが経験している。ここでは、主として「高速社会」のネガティブな影響を取り上げ考察する。

**Brown, I.D.** (セッション3) は、主として自動車高速運転により生じるスピード・ストレスがドライ

バーに与えるネガティブな影響について報告した。

**Brown**によれば、スピード・ストレスは、ドライバーの個人的テンポとドライバーが所属する社会的システムにおける他者の時間的要請とが一致しない場合に生じる。スピード・ストレスは、主として交通機関や通信の発達により生じるようになった。これらの発達により、時間的スケールは圧縮され、迅速な行動が強く期待され、時間的な遅れが許されなくなった。スピード・ストレスは、ドライバーが環境を視覚的にサンプリングする方法に影響を与え、一般に不十分な手がかりに基づく意志決定を強いる。

高速走行によるスピードへの順応は、次にくる低速を実際より遅く見積ってしまう効果を与える。さらに密度の高い交通流のなかで運転する場合、ドライバーは、車の流れの速度を規準的枠組として速度判断を行い、車の対地速度を無視しがちである。したがって、自分の車の加速性能やブレーキ性能を過大評価することになる。**Brown**は、主として英国における自動車事故研究を展望し、80%に近い交通事故がスピード・ストレスによる知覚や意志決定の阻害によることを示唆した。

**Rodgers, E.M.** (セッション3) は、「高速社会」におけるコミュニケーション過程を取り上げ、**Information overload**現象を中心に、「高速社会」の病める体質について言及した。

最近、とくに日本や米国では、情報伝達のスピードが加速化している。その原因は、(1)新しい通信技術の登場、(2)情報伝達と交通・仕事など社会的活動との相関的变化、にある。つまり、社会が複雑化したために、個人による情報の需要が増加し、それに伴う情報の伝達速度が加速化され、また情報の供給量も爆発的に増大した。一方、人間の情報処理能力には限界があるため、情報供給量が限界を越えると、通信システムの崩壊をもたらす情報過多現象が生じる。

**M I T**の最近の調査によれば、過去10年間に生産された情報は、日本では10%、米国は8%の伸び率を示している。これに対して、情報消化の伸び率は、日本が3%、米国ではわずか2%にすぎない。この数字が示すとおり、両国のマスコミュニケーション・システムには明らかに情報過多現象が認められる。

マスメディアがこのように極度の過飽和状態になった社会において、人間は氾濫する多数の情報を濾過し、必要な情報を選択し情報化社会に対応しなければならない。また、このような情報の氾濫はます

ます価値の多様化を促し、社会のうちに多数のサブカルチャーを分化させる。そして、各サブカルチャー間のコミュニケーションの疎通を能率化するため、コミュニケーション手段の高速化テクノロジーが発展されることになる。

かくして、「高速社会」においては、コミュニケーションは高速化し、情報量の全体量は拡大の一途をたどることになり、人間は氾濫する情報の渦中へと巻き込まれてしまう。Rodgersは、情報過多の解決法をマイクロプロセッサなどの利用により、従来送り手から受け手へ向けられたコミュニケーションの一方方向性を、受け手の選択を送り手へとフィードバックする双方向的相互作用により解決しようと考えている。

高速化した社会的スピードが、人間本来の心身平衡システムを恒常的にしかも長期的に攪乱するならば、「高速社会」の成員の適応機制は、次第に侵蝕されてしまうのではなからうか。もし、この仮説が正しいとするならば、社会的スピードの高速化が顕著な地域と遅い地域とを比較すると、前者の住民の行動パターンや意識構造は、遅い地域の住民に比べると差異が認められるはずである。とくに前者の住民の意識構造に適応障害を示唆するいくつかの社会病理が認められると仮定される。

上記の仮定にたつて、辻村明(セッション3)は、共同研究プロジェクト「地域文化特性と運転行動」において、社会的スピードと関連するさまざまな行動パターン、社会事象を取り上げ、それらの客観的指標化を試みた。

辻村らの共同研究では、街頭における歩行速度、ファースト・フードの普及率、ネオンサインの点滅速度などの測定および質問紙により、ファースト・フードの利用、電話ダイヤル方式とプッシュホン方式の好み、エレベーターとエスカレーターの好み、時間観念、待つことの焦燥感、交通行動、自殺念慮などを調査した。辻村はシンポジウムにおいて、そのうちのいくつかを取り上げ報告を行った。

大都市および地方中都市における中年男性の歩道上における歩行速度を測定したところ、大阪、東京という日本の2大都市は、ニューヨーク、パリなどと比べて歩行速度が速いことを見出した。日本の社会がいかに高速化しているかがうかがわれると辻村は指摘している。地方中都市は、大都市に比べ歩行速度が遅くなり、歩行速度は概して近代化の度合に比例して速くなっていることが明らかとなった。

次に、歩行速度の指標をもとにして、速い地域(東京、大阪)、中間地域(仙台、広島)、遅い地域(高松、鹿児島)の3地域を選び、各地域住民の焦燥感(例えば、エスカレーターの上を歩いて行く、料理店で後から注文した人の方が先にくるとイライラする、時計の狂いが気になる)、自殺念慮、精神健康度などを調査した。調査結果は、仮定から期待されたとおり、歩行速度の速い地域の住民は、遅い地域に比べて、焦燥感が高く、欲求不満の度合も強くなっていることが明らかにされた。自殺念慮、精神健康度についてみても、東京、大阪では、他の地域に比べ、「自殺を考えたことがある」、「朝の目覚めが悪い」という回答が多くなっていた。

以上の調査結果から、辻村は、社会的速度が加速化される「高速社会」においては、潜在的な精神的不健康が発生しており、近代テクノロジーが、もっぱらスピード・アップの歴史であることを併せて考えると、社会的スピードはともすればますます加速化され、社会的疾患を多発させていくのではなからうか、という強い懸念を表明した。参加者のなかから、辻村研究の根底となる歩行速度の測定に関し、その妥当性と信頼性についての批判も認められたが、社会病理現象の解明に際し、歩行速度およびその他関連する社会事象について、エムピリカルな指標を導入した辻村モデルのユニークさは、高く評価されるべきであろう。

荻野恒一(セッション3)は、「高速社会」における精神病理現象をTranscultural Psychiatryの立場から分析し、社会の加速化から落ちこぼれていくマイノリティの内的世界が、近代テクノロジーによりいかに侵蝕されていくのかを、現象論的方法論に基づくケース・スタディにより解明した。

今日、画一的テクノロジー文明は、科学機器の普及に伴い、高速の勢いで伝播し、いまや世界各地を覆い尽くそうとしている。パプア・ニューギニア、タイ、台湾あるいは日本の農村地帯を対象とした荻野らの「文化活動医学的調査」の結果によれば、現代における西欧型テクノロジー文明は、それぞれの土地に固有な伝統文化と深刻な葛藤を引き起こしていることが明らかにされている。インド人主婦のケースを示しながら、荻野は、異文化間の葛藤がいかにして彼女をうつ病の世界へと押しやってしまったかを分析している。

彼女は、ニューギニア大学へ赴任した夫について生まれてはじめてヒンズー教の聖地バラシナを離れ、

ポートモレスビーへ3人の子供たちと移住してきた。移住して約1カ月のうちに、彼女はすべての興味を喪失し、落ち着きがなくなり、生きる気力すら失ってしまった。55年間家事と育児に専念し、ヒンズー教に帰依し幸福に生きてきた彼女は、なぜこのように急速にうつ病になったのであろうか。ひとことでいえば、彼女は異文化と接し、彼女にとって最も大切なもの、ヒンズー文化、そして、それにかかわる個人的生活様式のすべてを失ってしまったからであろう。彼女は距離的にも故郷を離れたばかりでなく、文化的にも実存的にも「ふるさと」を失った状況に追い込まれ、自らの生きる根拠を失ってしまったのである。

ここでいう「ふるさと」とは、一義的に統一された政治・経済・文化社会ではなく、異なる言語や思想の価値観に基づいたそれぞれの文化を、たがいに認容し、尊重しうる共同社会のことをいう。

高速のモビリティを駆使して、世界各地へ短時間で赴くことが可能となった現在、「高速社会」が仮りにこのままの方向をたどるとするならば、伝統文化とテクノロジー文明との摩擦がますます重大な社会病理を引き起こすことになろう、と荻野は警告している。

美学者である今道友信（セッション4）は、「高速社会」の主要な特質を時間の技術的抽象という観点から哲学的分析を行った。

今道は、早春の梅林に開花する梅の花を例に挙げ、次のように述べている。「生あるものには、時が生成の次元である。潮時が来なければ、潮が岸をひたさせないように、花時がこなければ、花は咲きはしない……自然界において、梅が早春に蕾を割るのは、自然の約束が運命のように支配的で、そのような場合、人の賢らはあるがふことができない」。しかし、梅の花時は科学技術により早めることも可能である。それは自然における生成過程の時間を技術的に抽象することに他ならない。梅の開花を速めることは、それゆえ、自然の秩序を無視し、自然合目的性連関の諸分節のなかから人間の主観的欲望が、梅という当該事物の合目的性連関を断ち切ろうとすることになる。これは高速度社会が、自然とは別の新しい秩序を構築しようとする試みである。

今道によれば、このような新しい次元は、人間の悟性的営みからみれば、常に反自然的であり、欲望を軸とする一定局面の抽象により、人間を全体性としてとらえず、人生の一位相のみを全体から削りと

って、その進歩を強調することになる。したがって、梅の開花を促進する科学技術は、開花に至る経過の捨象による開花という結果の抽象である。このような経過あるいは過程の捨象は、生成過程の本来的営みであるべき労働、努力の排拒を意味する。今道は「それは、一面として死や苦悩という自然の生態からまぬがれえない人間であるという事実と、欲望とその達成の高速化が実現している反自然的社会に日常生活を過している事実、この二つの中に分裂している人間は、苦悩の中で自己を浄化し、超自然に志向して自然を超えるという道をとらず、瞬時に苦悩を忘却する薬品や慰戯を求め反自然の高速社会に自閉する」と主張する。

また、「高速社会」がもたらす余暇は高速社会に位置づけられるので、いかに科学技術が省力化、高速化を実現し、時間的余裕をもたらしても、それ自体は静かな思索や反省に耽るゆとりを回復させることは困難となる。「高速社会」がこのまま進展すれば、人間を畜群たらしめるであろうと、今道は警鐘を發した。

上記の各スピーカーは、「高速社会」が人間に与えるネガティブな面を中心に論を進めたが、米国の社会学者 Inkels, A. (セッション3) は、「高速社会」がもたらす自我高揚機能というポジティブな側面を提示し、上述のスピーカーとは対立する見解をなげかけた。Inkels は次のように述べている。

スピードはそれ自身価値になり得るものである。西洋には、「時は金なり」という諺があるように、スピードは時間を節約する貴重な資源である。またスピードは、時間節約の手段であるばかりでなく、消費の対象にもなりうる。カー・レーシング、スキーなどはまさしくスピードそのものが楽しみとなっている。現代人は、自然現象を征服、克服すべき対象とみなしてきた。そして、スピードもまた人類にたちはだかる障害としてとらえ、いかにしてスピードの壁を打ち破るかについて真剣に取り組み、莫大な投資に基づく技術開発が推進されてきた。その結果、それは社会構造の主要な要素に多大の影響を及ぼした。

経済効率を最適化するためには、資源の集中化が必要とされ、組織の構成要素間の相互作用の管理の効率化は、政策決定を含めた中央集権化をもたらす。同時に高密度化、中央集権化が極端に進行すると、逆に地方分散化への圧力が増大する。巨大組織の運営は、コミュニケーション、情報処理の高速化に依

存している。

こうした社会の激動期に、社会統合の基盤となる社会成員間の人間関係＝血縁、友人、地縁＝はどうなるのか。これらの人間関係の維持なくして、人間本来の精神機能の健全な営みはおそらく不可能であろう。デュルケムの学説によれば、社会変動のスピードが増大すると社会の均衡状態が攪乱され、社会統合の攪乱すなわちアノミーが生じ、その結果、自殺率が増大することになる。しかし、その後の研究によれば、不景気期における自殺の増大は確認されているが、経済成長期には必ずしも自殺は増えていない。「高速社会」に代表されるような高速・急激な変化を特徴とする社会は、その成員の精神衛生にいかなる影響を与えるのであろうか。

Inkelsは、関発途上国6カ国において、伝統的農村に住むグループと、農村から都会へ移住した2群のグループを対象として、「精神身体医学的徴候群」の有無を調査した。スピードの速い近代的工業都市へ移住したグループは、伝統的農村生活者と比べて、日常生活におけるストレスが多いので、精神身体医学的徴候の出現率もまた高くなると予測される。しかし、結果はまさに逆で、都市移住者群の適応度は、農村群に比べ、ややまさる結果を得ている。このことは、おそらく、変化の加速度がはやい都市環境は、個人にとって望ましくないさまざまな影響を与えているにちがいないが、その反面、都市化や工業化がもたらす生活のポジティブな諸相も多数存在するにちがいない。それらがもたらすプラスとマイナスの2面をトレード・オフすると、むしろプラスの面が多く、それが個人の自我を高揚させる機会として働いているのではなからうか。

Inkelsによれば、人間の適応過程を阻害する決定因は、変化のスピード自体ではなく、急激な変化を経験する人間にとって、スピードがどんな意味をもっているかが問題となる。Inkelsは、辻村らが指摘する社会的スピードが高速化しても、それが個人の視野を拡げ、機会を増大し、重要な個人的目標の達成を容易にする機能として働くならば、それは精神の健康には害は及ぼさないであろうと結論づけている。

## 5. 高速社会への対応

工学者、経済学者、政策担当者などは、「高速社会」は高能率社会であり、余剰時間はさらに有効に利用できるという肯定的意見を提出した。その反面、

「高速社会」がもたらす、直接・間接的被害を訴える社会学者、心理学者、精神医学者たちの対立的発言があり、シンポジウムは、実行委員会が企図したように、テクノロジーの発達を根本的に肯定する立場と否定的な立場とが、文字通り侃侃諤諤の議論を展開した。ここでは、それらの議論を通じて、「高速社会」への対応に関する提案を概括する。

Wapner, S. (セッション3)は、生活向上と寿命の延長に大いに役立つ科学技術の多大な利点を放棄することは無謀であり、また、科学技術のマイナス面とプラス面とを区別することは可能であるので、マイナス面だけを取り除くこともまた可能なのである、という二つの仮定のもとに、「高速社会」への対応を次の4点から説明した。

(1)「フレックスタイム制」のように、自分のテンポに合わせて環境のテンポを調整する。あるいは、逆に、環境のテンポに自分のテンポを変えていく。(2)高速環境から脱出または孤立することによって、自分の活動テンポを維持する。(3)高速環境とのつながりを保持しながらも、公然と高速環境に反発しながら、自分の活動テンポを維持する。この場合は、科学技術の完全拒否状態と集中使用状態が交互に現れるので、自己－環境関係が不安定になる可能性がある。(4)「高速社会」への出入を、自己の目標・価値観などに応じ、フレキシブルに統制する。

Wapnerによれば、第4の手段こそ人間にとって最適の対応である。すなわち、この方法は、科学技術をあくまでも人間の目的に隷属した手段として利用し、自分と高速環境との関係を制御し、安定し、融通性の高い自己－環境関係を達成するものである。

米国連邦交通省政策国際問題担当次官、Trilling, D.R. (セッション4) および欧州運輸大臣会議管理官Esteban-Alonzo, F. (セッション1) など政策担当者は、世界中の国が現在のスピード水準を達成するために投じた巨大投資は、無謀な減額化政策を性急に実施すればするほど、投資収益を回収しかなる可能性が大きくなるという立場をとっている。

これらのスピーカーの報告の要旨は、米国と欧州との差はあるとしても、Trilling, D.R. の要約のとおりであろう。すなわち、(1)社会は現在のスピード水準に基づくサービス水準の享受に慣れてしまっており、スピードは現代の社会構造、産業構造の中にしっかりと根を下ろしている。したがって、減速化政策を実施すれば、かなりの間接的コストが生じる。(2)現在のスピード水準を保ちながら、より安全な、そ

して、エネルギー効率を高める交通機関を設計することは可能である。(3)自宅と職場の接近化が実現するまでには、かなりの年月を必要とするので、当分の間、長距離通勤者が減少することはない。したがって、現在のスピード水準の維持を求める強い圧力が働くことが予測されるので、エネルギー消費量を増やさず、総トリップ所要時間を効果的に短縮できる交通システムの改善を図るべきである。

われわれの社会・産業の効率性は、高速化により実現され、時間と便利性を尊重する方向はここ当分継続されねばなるまい。

自動車工学者**平尾収**（セッション4）は、スピードと価値とのトレード・オフ関係を政策担当者とは異なる方向から示唆した。

平尾は、スピードの物理的概念を「形而下のスピード」、辻村らが指摘するような社会的変化など目に見えないスピードを「形而上のスピード」と定義する。科学技術により加速された形而下のスピードが形而上のスピードに影響して加速が生じ、同時に後者が再び前者の加速に働きかけるという相互作用をあげた。平尾は、現代社会では個人による加速化の制御はほとんど不可能となったと考える。今後は、社会全般の満足度・不満足度をトレード・オフする「納得工学」なるものを確立する必要があり、それによって、新しい価値観を作り出さねばならないと論述した。

## 6. おわりに

辻村、荻野、今道らは、現代の「高速社会」の基底となる社会的スピードを、むしろ積極的に減速化する必要性を訴えている。今道は、「高速社会」の高速社会の印刷技術や情報技術を利用して、自らを豊かにする芸術に救いを求めている。芸術の創造や享受には、絶対的な時間性としての特殊な経過が必要とされるからである。しかも芸術は、それぞれの趣味に応じて多岐多様であり、人びとはそこで感覚的に楽しむだけでなく、理性的に思索することが要求されてくる。今道は、「高速社会」の弊害である精神の稀薄化は美学によって救うことができると信じる。

これらのスピーカーを除いた人たちは、「高速社会」を「登るべき山」あるいは「出口なき部屋」というように、その存在を前提とし、それをいかに解決すべきかを思索する。そして、それを「高速社会」を生み出した原動力である科学技術に求めている。

シンポジウムを通じて対立した二つの見解をふりかえると、その根底には、西洋文明と東洋文明との特質的差異が認められよう。科学技術による人間救済を旨とする「動」の西洋文明、禅・仏教などに代表される「静」の東洋文明、それぞれの文明の源流のちがいのかもしれない。

いずれにせよ、「高速社会」の弊害を減らすために、これからは人間的な技術開発を志向する学際的共同研究がますます必要とされよう。