

Title	社会的ルールについての一考察
Sub Title	Social rule: a lubricant of human relations
Author	三井, 宏隆(Mitsui, Hirotaka)
Publisher	三田哲學會
Publication year	1987
Jtitle	哲學 No.84 (1987. 5) ,p.243- 266
JaLC DOI	
Abstract	In this paper, some kinds of behavior occurring in the daily life are taken up as examples of the rule-following behavior. If we take a casual glance at them, they seem to be unsystematic and confused. But a close investigation of them will reveal the rules which people follow implicitly to smooth the human relations and to reduce the conflict among them. If it were not for such rules, the strain of human relations would tire people out, because the difficult decision-making is required at any moment in the social situation. People are unaware of them in many cases, but if they are broken, people feel insulted and get angry. For that reason, they are called the implicit rule of social behavior.
Notes	
Genre	Journal Article
URL	https://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/detail.php?koara_id=AN00150430-00000084-0243

慶應義塾大学学術情報リポジトリ(KOARA)に掲載されているコンテンツの著作権は、それぞれの著作者、学会または出版社/発行者に帰属し、その権利は著作権法によって保護されています。引用にあたっては、著作権法を遵守してご利用ください。

The copyrights of content available on the Keio Associated Repository of Academic resources (KOARA) belong to the respective authors, academic societies, or publishers/issuers, and these rights are protected by the Japanese Copyright Act. When quoting the content, please follow the Japanese copyright act.

社会的ルールについての一考察

三 井 宏 隆*

Social rule: A lubricant of human relations

Hiroataka Mitsui

In this paper, some kinds of behavior occurring in the daily life are taken up as examples of the rule-following behavior. If we take a casual glance at them, they seem to be unsystematic and confused.

But a close investigation of them will reveal the rules which people follow implicitly to smooth the human relations and to reduce the conflict among them. If it were not for such rules, the strain of human relations would tire people out, because the difficult decision-making is required at any moment in the social situation.

People are unaware of them in many cases, but if they are broken, people feel insulted and get angry.

For that reason, they are called the implicit rule of social behavior.

* 慶應義塾大学文学部助教授 (人間科学)

一般にお互いをよく知らない人びとが大勢集まる所では、相互の利害が衝突し、トラブルが絶えないように思われる。お互いを知っていれば、その後の関係を考えて自らの行動を抑制することもありうるが、そうした状況にない所では各自の利害が優先されると考えられるからである。

しかしながら、実際の行動はこうした予想とは異なるようである。

ラッシュ時の電車内やホームを行き来する人たちは意外なほどに冷静であり、多少のいさかいはあるにしても、それが大事にまで至るケースはあまり多くないように思われる。雑踏を見やりながら、「もしこれが犬や猫であったならば、どうなることであろうか。收拾がつかないほどの混乱に陥ってしまうのではなかろうか。人間の場合には、そうした混乱を回避するメカニズムがどこかに用意されているのではなかろうか」などと考えてみたりする。

たとえば、それは「こうした状況ではこのように行動しなければならない」と定めた社会的規則や社会規範であろうし、「こうした状況ではこのようにした方がよい」と述べた礼儀・作法であるかもしれない。法律もまたその一種であり、内容が明文化され、違反したときの罰則が明記されている点では、制度化された葛藤回避メカニズムとすることができる。

この点について、木下と林（1984）は社会的ルールを「個々人の社会行動をある程度レギュレートすることにより、社会全体としての葛藤損失コストを最小限にしようとする社会調整システム」と定義しており、そこには刑法、作法、戒律、民法、慣例、習俗、掟、商法、規則、常識、契約、仁義、規範、憲法、道德の15種類が含まれると主張した。また、そうした社会的ルールを記述する次元として①成文化の程度（ルールが成文化されているかどうか）、②適用範囲（ルールの適用範囲が狭いかどうか）、③形成・変革（ルールの成立や変更に関与できるかどうか）、④制裁・運用（ルールからの逸脱に対する処罰が厳格かどうか）、⑤制裁構造（ルールが禁則を中心としたものか、処罰主体は誰なのか）、⑥内在化（自ら進んで守

る気持になるか), の6つをあげている。

他方, Milgram, S. (1977) は“residual rule”という概念を提唱している。彼によれば, それはフォーマルな社会規範が効力を失った後でも人びとの行動に影響力を及ぼすものであり, その特徴は①内容に関して人びとの間に実質的な合意がみられること, ②通常は誰かが違反するまで, その存在が明確に意識化されないこと, であると主張した。具体的には, 電車の中での『座席は先着順』, 『乗客は無闇に他人に話しかけないこと』などの例があげられている。

無論, 社会的ルールといってもその内容は多様であり, 人びとに意識化される度合も異なるのが実状である。また, 社会的ルールを意識することが直ちに実践と結びつくものではないことは, シルバーシートをめぐる論争が今日に至るまで継続されていることから明らかである。

本稿ではこうした社会的ルールが日常の生活場面においてどのように機能しているかということについて, シルバーシートの問題を中心にしながら, いくつかの社会場面を取りあげて考察する。

譲る, 譲らない, 譲れないシルバーシート

電車内においては, 『着席は先着順』とのルールが一般的に適用されているけれども, 他方では「必要度に応じて着席を認めるべきである」との筋論も根強い支持をうけている。

シルバーシートは昭和48年9月15日の『敬老の日』に誕生したものであり, 「老人や身障者には座席を譲るべきである」との社会通念を制度化したものとみなされる。

しかしながら, 実際の運用にあたっては, その多くの部分が当事者の裁量に委ねられていることから, 思惑違いによるトラブルも少なくないようである。

たとえば, 読売新聞(1986年1月19日朝刊)において, シルバーシート

の存続・廃止の意見を求めた所、老人を中心に7割弱の人びとが廃止派であった、とのことである。

また、そのなかには次のような投書があった。『疲れてシルバーシートの前に立っていても、知らぬ顔をして譲ってもらえない時ほど頭にくることはありません。それが多いのです。座れないことによるイライラ、怒りが健康のために非常に悪いのです。立とうか、どうしようかと迷っている若い人の心中も気の毒だと思いますし、いっそ全廃してもらう方が初めからあきらめられてよいのではないのでしょうか……』(男性, 74歳)。

『そもそもシルバーシートとはお年寄りや体の不自由な方の「優先席」であって、「専用席」では断じてない。つまり、車内がすいている時、または周りにそういった人がいない時ならば、若い人も遠慮なく腰かけて構わないのだ。ところが現実には、かなり混雑している車内でも、そこだけポツンと空いていることがある。まるでそこへ座ってはいけないみたいに、必死でつり革につかまったままの人が大勢いる。かくいう私もそうである。なぜ？ それはやはり「他人の目」だ。一度普通席と間違えて座ったことがあるが、シルバーシートと気づいた後の座り心地の悪さといったらない。まるで針のムシロのようだった……』(女性, 26歳)。

『……しかし席を譲らない理由もいろいろあって、あまり年寄り扱いしては失礼なのではと思ったり、断られたらバツが悪いと考えたりして、つい言いそびれることもある……』(男性, 43歳)。

以上の投書が示す所は、シルバーシートをめぐるトラブルの多くは単に「譲った、譲らない」ということではなく、何故「譲れないのか」という問題である。

そこで以下の研究においてはこの問題に焦点をあてながら、シルバーシートをめぐる人びとの対応の仕方を明らかにしていくことにする。

(研究 I) ここでは老人に座席を譲るという行動が一般的にはどの程

度の頻度で生じているかを探ることにする（三井，1981）。

（手続） 既にシルバーシートに座っている人（老人及び身障者以外の人）と新たに乗り込んできた老人との間に、座席の交替が生じるかを観察する。観察区間は京浜東北線の北浦和⇄赤羽間、山の手線の池袋⇄渋谷間とし、朝夕の通勤時に観察を行なった。観察期間は昭和53年10月30日から54年5月19日であった（観察事例は121）。

（結果） 121回の観察事態において、老人が乗り込んでこない「機会なし」の場合が83回（68.9%）をしめていた。老人が乗り込んできた34事例については、そのうちの22回（64.7%）で座席が譲られた。しかし5事例については、老人の方から“席を譲るように”と要求していたことから、自発的に譲られたのは17回（50.0%）ということになる（表1）。

表 1. シルバーシートにおける座席の譲りあい

譲 る④	譲 ら な い	空席のまま⑤	機 会 な し
22	12	4	83

（注） ④5ケースは老人からの要求に応ずる。⑤下車した後、誰もすわらない。

（研究Ⅱ） ここでは満席（片側3人掛の座席が両方ともふさがっている状態）のシルバーシートに老人が乗り込んできた状況を取りあげ、そのとき誰が席を譲ったか、それに要した時間はどうか、周囲の人びとの反応はどうであったか、について記録する（三井・野村，1981）。

（手続） 男子大学生をシルバーシートに着席させ（乗車口に一番近い座席）、しかもシルバーシートが満席の状態において、老人が乗り込んでくる場面を観察事態に設定した。実験者である男子学生は老人が自分の前に立っても、あえて座席を譲ろうとはせずそのときの周囲の人びと（シルバーシートに座っている人びと）の行動を観察することに徹した。（図1）。観察期間は昭和55年7月21日から9月1日とし、時間帯は午前10時から午後4時までであった。1日あたりの観察時間は1～3時間であり、全部で

社会的ルールについての一考察

30の観察事例がえられた。

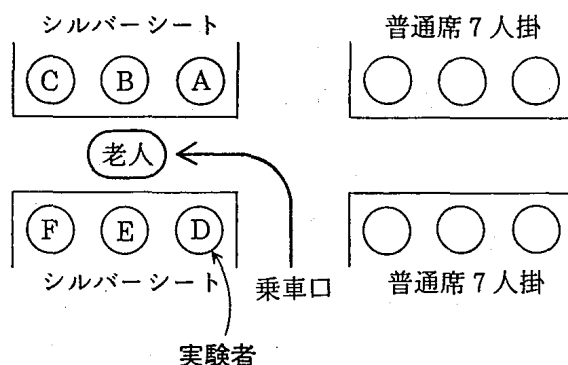


図 1. 観察場面 (研究 II)

(結果) 30回の観察事例の曜日別の分布は、月曜日が5回、火曜日が3回、水曜日が2回、木曜日が3回、金曜日が1回、土曜日が8回、日曜日が8回となっていた。また時間帯は10～11時が2回、11～12時が6回、12～13時が2回、13～14時が3回、14～15時が4回、15～16時が9回、16時前後が4回であった。

またこれらの30事例において、そのときどのような人びとがシルバースーツに座っており、座席を譲ったのは誰かを示したのが表2である。

それによると、シルバースーツに座っていた老人の割合は全体の17.3% (150例中26例)、主婦は19.3%、会社員 (男性) は16.6%であった。

表 2. シルバースーツに座っていた人と座席を譲った人

	老人	主婦	会社員	OL	大学生	高校生	中学生	小学生	その他
座っていた人	26	29	25	10	20	10	9	10	11
座席を譲った人	0	1	5	3	10	4	3	3	1

(注) その他とは、子づれの主婦とか、職業がわかりにくい場合を示す。

座席を譲った人とその座席位置をみると、④の座席が1番多く、30例中12例 (40%) となっていた。③では4例、⑤では5例、⑥では7例、⑦で

は2例であった(図1を参照)。

座席を譲るまでの時間としては、ドアが開いてから譲ろうとする人が声をかけた時点、あるいは自分から席を立てて譲ったときまでを計時した。30例を通じての平均時間は11.2秒(標準偏差4.14)であった。座席位置との関係では④③②側が平均10.2秒(標準偏差3.59, N=21), ①⑤⑥側が平均13.6秒(標準偏差4.55, N=9)となっていた。

また実験者(座席位置①)に対する周囲の人びとの反応には次のようなものがあった(附表1を参照)。『3時半頃で立っている人も何人かいた。ドアの閉まる直前に老人(70歳前後の男性)が乗り込んできた。始め実験者の前に立ったが、譲る気配のないことがわかったので奥の方に行った。OL(20歳前後)は本を読んでいたが、目の前にくると比較的自然的に席を譲った。シルバースートの老夫婦はこの出来事を全く気にとめていなかったが、実験者はドアのわきに立っていた主婦(50歳前後)からにらまれたようであった』(ケース2, 譲るまでの時間18秒)。

(研究III) ここではシルバースートで座席を譲られるという思いがけない事態に直面した乗客の反応を普通席の場合との比較において分析する(三井, 1982a)。

(手続) 実験者(男, 女大学生)は2人一組で行動し(全部で15組), 実験者の一方(Aとする)は山の手線, 京浜東北線, 東横線のシルバースート及び普通席に座り, 各駅からの乗り込み客のうちから, 自分の前に立った乗客(性別, 年齢は不問。但し幼児, 老人は除く)を被験者にして座席を譲る行動を示す。その際には, ①「どうぞ, お座り下さい」と言って立ちあがり, 他の場所へ移動する有言条件と, ②黙って立ちあがり, そのまま他の場所へ移動する無言条件, が設定された。実験者Bはそのときの被験者の反応を記録するとともに, 着席までの時間を測定した(単位は秒)。被験者の大半がサラリーマン, 主婦, 学生であった。(本実験は昭和

56年度の都立大学での基礎実験演習の一環として行われた)。

(結果) 各条件別にみた乗客の着席反応は次の通りであった(表3)。

表 3. 条件別にみた乗客の着席反応 (単位は人数)

	座る	座らない	別の人が座る
シルバーシート有言条件 N=74④	48	20	6
シルバーシート無言条件 N=78⑤	47	18	13
普通席有言条件 N=77③	58	14	5
普通席無言条件 N=79④	67	1	11

(注) ④男45, 女29, ⑤男49, 女26, 不明3, ③男45, 女29, 不明3, ④男43, 女36. 不明とは記入ミスのことである。

すなわち, 「シルバーシート有言条件」での着席率は64.9%, 着席までに要した時間は平均8.76秒(標準偏差8.36, N=48), 「シルバーシート無言条件」での着席率は60.3%, 着席までに要した時間は平均11.38秒(標準偏差10.12, N=47), 「普通席有言条件」での着席率は75.3%, 着席までに要した時間は平均6.81秒(標準偏差5.50, N=58), 「普通席無言条件」での着席率は84.8%, 着席までに要した時間は平均9.25秒(標準偏差8.43, N=67)であった。またこの着席率の相違が何の要因によるかを明らかにするために, 角変換法による分散分析を行なった。その結果, 「座席位置」(シルバーシートと普通席)についてのみ主効果が見出された。すなわち, 普通席の方が座りやすいということであり, 声をかけるかどうかは着席行動には影響しないという結論がえられた。

(研究IV) 普通席であれば空席が生じたときに座っても問題はないが, シルバーシートではそうにもいかない。また座っている時にも停車のたびに老人が乗り込んでくると気が気でない。それならばシルバーシートには金輪際近づかないという人も出てくるであろう。この点を検討する

ために、シルバーシートのある車両と普通車両において先頭の乗込み客の進行方向がチェックされた（三井，1982a）。

（条件1） 始発駅である大宮で京浜東北線の先頭車両に乗り（シルバーシート有り），次の停車駅である与野において，最初に乗ってきた者（年齢，性別不問）の車内の進行方向をチェックした。観察は朝のラッシュが終った時間帯で行われ（8～9時台が中心），144のデータが集められた（昭和56年4月17日～57年4月8日）。被験者の大半がサラリーマン，学生であった。

（条件2） 同じく先頭から2両目において，与野駅から最初に乗り込んできた乗客の進行方向がチェックされた。観察期間は昭和57年4月12日から58年2月23日であり，その間に111のデータが集められた（図2）。

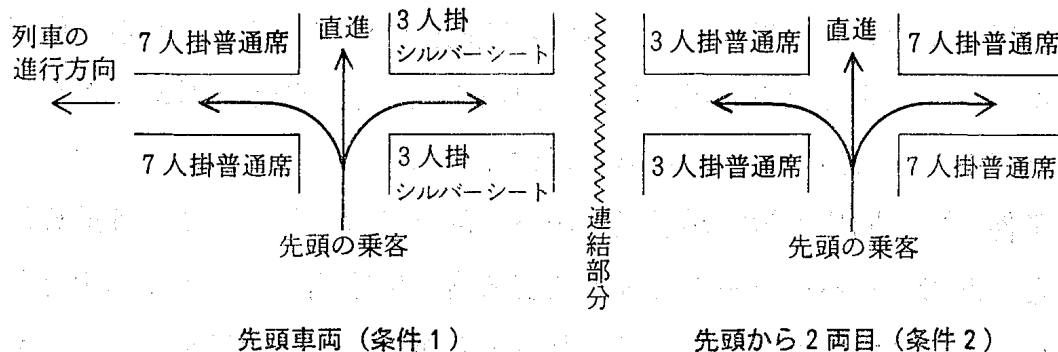


図 2. 先頭の乗客の車内での進行方向（研究 IV）

（結果） 両条件における先頭の乗込み客の方向選択は次の通りであった（表4）。

表 4. 先頭の乗込み客の方向選択

	7人掛普通席	乗車口附近，直進	シルバーシート， 3人掛普通席
条件1 N=144②	55 (38.2)	40 (27.8)	45 (31.3)
条件2 N=111	44 (39.6)	41 (36.9)	26 (23.4)

（注） ②不明4を含む。（ ）内は%を示す。

すなわち、条件1においては有意な方向選択が見出されなかった。また条件2においても有意な方向選択は見出されなかった。

以上の結果から、乗客がシルバーシートの側に立つことを意識的に敬遠するという傾向は見出されなかった。

(研究 V) ここでは乗客の年令、性別がシルバーシート側への進行及び着席とどのように関係しているかを検討する(三井, 1984)。

(条件1) 観察者(男性1名)は大宮始発の京浜東北線の先頭車両に乗り、次の停車駅(与野)での先頭の乗込み客の年令と性別及び進行方向を研究IVと同じ要領でチェックする。観察は車内が比較的すいている時間帯で行われ、211のデータがえられた(昭和58年1月17日~59年2月28日)。

(条件2) 同様の観察が最後尾車両で行われた。これはシルバーシートの位置が進行方向に対して先頭車両とは逆の関係になることから、位置効果をチェックするために行われた。観察期間は昭和59年2月21日から9月3日であり、127のデータが集められた。

(条件3) 同様の観察が最後尾から2両目で行われた。これは最後尾車両との間でシルバーシートと3人掛普通席の位置関係が、先頭車両と先頭から2両目の場合とちょうど逆になることから、位置効果をチェックする目的で行われた。観察は昭和59年9月25日から60年6月13日にかけて行われ、145のデータが集められた(図3)。

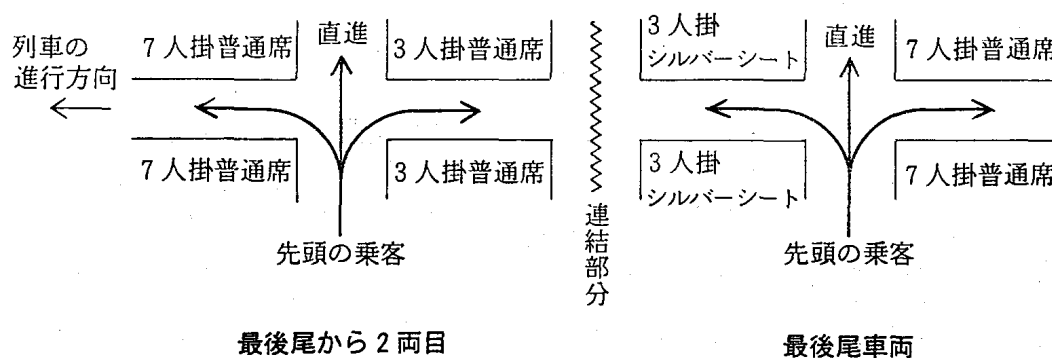


図3. 先頭の乗客の進行方向(研究 V)

(条件4) 観察データの信頼性をチェックする目的で、条件2と同じ最後尾車両で観察が繰返された。観察期間は昭和60年6月19日から61年3月13日であり、154のデータが集められた。

(結果) 乗客は推定年齢によって、若年者(30歳未満)、中年者(30～60歳)、老年者(60歳以上)に分類された。

条件1の結果は次の通りである(表5)。すなわち、年齢の上昇に対応する形で「シルバーシート側」に向う動きが見出された。たとえば若年者19.3%、中年者39.2%、老年者55.3%という具合であった。

表 5. 年齢別にみた先頭の乗客の方向選択(先頭車両)

	若 年 者	中 年 者	老 年 者	合 計
直 進	21(7)	16(5)	3(1)	40(13)
7 人 掛	29(16)	46(15)	18(11)	93(42)
シルバーシート	12(4)	40(9)	26(5)	78(18)
合 計	62(27)	102(29)	47(17)	211(73)

但し、() 内の数字は女性を示す。

なお上記のデータから、「車内に空席が目立ち、どこにでも座れる状況」を取り出して再分析した所(60事例)、「シルバーシート」を選択した割合は、若年者16.6%(18例中3例)、中年者55.5%(27例中15例)、老年者60.0%(15例中9例)となっていた。

条件2についての結果は次の通りである(表6)。それによると、「どこにでも座れる状況」でのシルバーシート及び7人掛普通席の選択は、若年者(14例)が35.7%と35.7%、中年者(53例)が28.3%と71.7%、老年者(22例)が54.5%と40.9%であった。

表 6. 年令別にみた先頭の乗客の方向選択（最後尾車両）

	進行方向	若年者	中年者	老年者	合計
どこでも座れる場合 N=89	直進	4(3)	0	1(0)	5(3)
	7人掛	5(2)	38(11)	9(3)	52(16)
	シルバーシート	5(0)	15(2)	12(2)	32(4)
座ることはできないが、車内がすいている場合N=38	直進	4(2)	7(1)	2(1)	13(4)
	7人掛	2(2)	11(2)	2(1)	15(5)
	シルバーシート	1(0)	8(1)	1(0)	10(1)

但し、() 内の数字は女性を示す。

条件3についての結果は次の通りである（表7）。それによると、「どこにでも座れる状況」において3人掛普通席及び7人掛普通席を選択した割合は、若年者（10例）が30.0%と70.0%，中年者（58例）が32.8%と67.2%，老年者（13例）が38.5%と61.5%であった。

そこにおいては、3人掛普通席を特別に選択するという傾向は、いずれの年令層の場合にも見出されなかった。

表 7. 年令別にみた先頭の乗客の方向選択（最後尾から2両目）

	進行方向	若年者	中年者	老年者	合計
どこにでも座れる場合 N=81	直進	0	0	0	0
	7人掛	7(2)	39(6)	8(2)	54(10)
	3人掛	3(2)	19(2)	5(1)	27(5)
座ることはできないが、車内がすいている場合N=64	直進	3(1)	8(1)	1(0)	12(2)
	7人掛	2(0)	25(7)	1(0)	28(7)
	3人掛	4(3)	16(4)	4(1)	24(8)

但し、() 内の数字は女性を示す。

条件4の結果は次の通りである（表8）。それによると、「どこにでも座

れる状況」においてシルバーシート及び7人掛普通席を選択した割合は、若年者（11例）が9.1%と90.9%，中年者（61例）が29.5%と70.5%，老年者（35例）が60%と40%になっていた。

表 8. 年令別にみた先頭の乗客の方向選択（最後尾車両での追試）

	進行方向	若年者	中年者	老年者	合 計
どこにでも座れる 場合 N=107	直 進	0	0	0	0
	7 人 掛	10(4)	43(8)	14(3)	67(15)
	シルバーシート	1(0)	18(3)	21(0)	40(3)
座ることはできないが車内はすいている場合 N=47	直 進	5(3)	4(0)	1(1)	10(4)
	7 人 掛	3(2)	17(3)	1(0)	21(5)
	シルバーシート	0	9(0)	7(0)	16(0)

但し、() 内の数字は女性を示す。

以上の結果を通じて、老年者は「どこにでも座れる状況」ではシルバーシートを選択する傾向が強いけれども、それは絶対的なものではなく、60%前後にとどまるものであった。また、「座ることはできないが、車内がすいている状況」において、老年者は必ずしもシルバーシートに向かっていないことが明らかにされた。

ここは私の席—着席権とは何か—

つり革につかまっている人びとは、自分の前の座席があいたならば次に座るのは自分である、と思っている。もしそこに他人が勝手に座ってしまったならば、それは明らかにルール違反であり、怒りの対象となる。

次の投書はこのときの心情をよく表わしている。『電車内で図々しいのは中年女性とよく言われるが、オッサンも厚かましいのが多いぜ。座席がいっぱいときオレは「この人が早く降りそうだ」と目星をつけて、その

人の前に立つ。果たして、その人が席を立った……。そんな時、わきの方から巧みにわり込んで席を奪うのが中年のオッサン。オレがやられたのも一度や二度ではない。「アホカ。前に立っているということは、オレが次に座る権利をもっとするという暗黙のルール」と心の中で怒っても、しょせん図々しい奴の勝ち。』(名張市YK生。夕刊フジ1984年12月19日発行)。

一方、三井(1983)は朝夕の通勤時に、他の路線と接続しており、乗客の乗り降りが多くなる区間を取りあげ、そこにおいて上記のルールがどの程度遵守されているかを調査した。それによると、既に座っている人の正面に立つことができた421事例のうち、座ることができたのは195例中184例(94.4%)となっていた(表9)。

表 9. 座席交替のルール(数字は事例)

座れた場合 (N=263)		座れなかった場合 (N=158)		
正面が下車	左右が下車	下車なし	正面が下車	左右が下車
184	79	75	11	72

それでは「座っていた人が下車した場合、その前(正面)に立っている人が座る」というルールを意図的に無視し、下車する人がその席を他者に譲るような行為を示した場合、正面に立っている人はどのような反応を示すであろうか(三井, 1984)。

(手続) 山の手線の日黒駅から高田馬場駅間において、既に座っている実験者1(後輩役)の正面に何も知らない乗客(10~50歳の男女)が単独で立ったときに実験が始まった。実験者2(先輩役)は被験者とされた乗客の右隣に何気なく近づき、話を始める。たとえば、「ヨオー、〇〇」とか、「先輩、彼女がいるんですか」といった調子で2人が知り合いであることを被験者に示す。電車が新大久保または原宿に近づいた時点で次の実験操作を導入する。①A条件では、後輩役が「先輩、僕ここで降りますか

ら」と言って立ちあがり、先輩役は「じゃあ、明日」と答える。②B条件では、後輩役が「先輩、僕ここで降りますから、先輩どうぞ」と言って立ちあがり、先輩役は「じゃあ、明日」と答える。

両条件の相違点は、B条件において「ここに座って下さい」とのニュアンスで、“先輩どうぞ”という言葉を使い添えたことである。実験は昭和58年12月14日から21日にかけて行われ、最終的には67人のデータがえられた（A条件34人、B条件33人）。

実験者は3名の男子大学生が務め、交代で先輩役と後輩役を演じた（伊藤，1984）。

（結果） ここで分析の対象とした67例からは、実験状況の設定に至らなかったケースと乗客が実験者に「座ってもよいか」と尋ねてきたケースの合計5例が除かれている。

A、B条件の結果は次の通りである（表10）。 χ^2 検定の結果、A条件とB条件の間に着席率をめぐって有意差が見出された（ $\chi^2=4.42$, $P<.05$, $df=1$ ）。またこの結果は被験者が男性のときにのみ見出された（ $\chi^2=3.38$, $.05<P<.10$, $df=1$ ）。すなわち、男性の場合の着席率はA条件72.7%、B条件45.4%、女性の場合はA条件が75.0%、B条件が54.5%であった。

このことから、座席は譲渡可能であることが示唆された。

表 10. 着席権をめぐる実験結果（数字は人数を示す）

	A 条件 (N=34)		B 条件 (N=33)	
	男 (N=22)	女 (N=12)	男 (N=22)	女 (N=11)
座 る	16	9	10	6
座 ら な い	6	3	12	5
座るまでの秒④	6.86(3.12)	7.78(4.19)	10.61(5.96)	11.88(4.46)

（注） ④平均と標準偏差を示す。（ ）内は標準偏差。

少し待て、早すぎるのでは—電話口での礼儀，作法—

日常の生活場面においては、電話をかけた所、相手が不在であり、「何時頃に帰ってきますが、こちらからお電話致しましょうか」と言われて、「いえいえ、私の方からその頃にお電話します」と答えてしまうことがある。

そのとき私は何時に電話をすればよいのであろうか。もし時間通りに電話をしても、相手がまだ戻っていなければ家族の人に迷惑をかけることになる。また、あまり遅くなつての電話は相手も困るであろうし、一体どうすればよいのであろうか。この問題に答えるために、実生活場面で拾集された次のデータが取りあげられた。

(手続) 自宅にかかってきた電話で、本人が不在のときには家人に「何時頃に帰りますが」と答えてもらい、同時に相手からその頃に電話するとの確認をえておく。本人は戻ってきてからその報告をうけ、電話がくるまでの時間をチェックする。データは昭和58年10月18日から61年10月17日にかけて集められた42例である。その大半が学生からの電話であり、指定された時間は午後の7時台が2，8時台が1，9時台が12，10時台が16，11時台が2，その他が5となっていた。また、その日に電話がかかってこなかったのは4例である。

(結果) 分析の対象となったのは、42例のうち、その日に電話がなかった4例を除いた38例である。それらの電話がかかってきた時間と指定された時間とのズレをみたのが表11である。それによると、「時間前」が10.5% (4例)，「時間通り」が18.4% (7例)，「時間後」が71.1% (27例) となっていた。

また、「時間後」の27例について、そのズレの累積分布を5分刻みでみると、「5分程度のズレ」が14.3% (4例)，「10分程度のズレ」迄が51.7% (14例)，「15分程度のズレ」迄が70.4% (19例)，「20分程度のズレ」

迄が85.2% (23例)となっていた。このことから、多くの人は指定された時間から20分以内に電話することが望ましいと判断していることが示された。

表 11. 指定された時間とのズレの度合

	時 間 前	時間通り	時 間 後
事 例 数	4	7	27
平均のズレ(分)	14.25(6.99)		15.92(11.93)

(注) () 内の数字は標準偏差を示す。

割り勘、おごる、おごられる—レジの前の社会心理学—

日本経済新聞 (1984年8月16日夕刊) の『男と女の盛り場勘定学』と題する記事では、最近の両者の関係の変化を次のように述べている。

『ここはボクに任せておけ』——飲食店での支払い場面は男がおのが優位を自覚できる“晴れ舞台”。日ごろ威勢のいい口をきく女性も レストランやカフェバーに席を移すとただの女に戻る。それがまた、男性にとっては心安まるのだが、男女平等思想の浸透でレジ前でも“イコール・アカウント”を主張するかわいげない向きもチラホラ。

また夕刊フジ (1985年7月31日発行) の記事によれば、新入社員とつきあったことがある先輩サラリーマンは、費用の負担の仕方として、「おごる時が多い」が51.1%、「おごとワリカンが半々ぐらい」が36.4%、「ワリカンの時が多い」が12.5%、と回答していた。

一方、読売新聞 (1986年10月9日朝刊) では、OLの食事の金銭感覚として、同性の友人とは割り勘で、男性との間では“おごってほしい”が本音、との調査報告を載せている。

Greenberg, J. (1983) はレストランでの勘定書を等分して支払った2人連れと (equally), 自分が注文した分をそれぞれ支払った2人連れ (equitably) についての印象評定を求めた所、前者の関係は後者と比べて、2人

社会的ルールについての一考察

はより好意を抱いており、より親密な関係にあり、より仲のよい友人であり、再び会う機会をもつであろう、との評定をえていた。

三井 (1982b) は、或る男性のつきあい行動に焦点をあて、156 回の内容を分析した。その結果によると、“少なく払う、おごってもらう”のは相手が「上司・先輩」の場合には85.2% (34例中29例)、「同僚・卒業生」の場合には21.8% (32例中7例)、「学生・後輩」の場合には4.3% (91例中4例)となっていた。

逆に、“多く払う、おごってやる”のは相手が「上司・先輩」の場合には5.8% (34例中2例)、「同僚・卒業生」の場合には15.6% (32例中5例)、「学生・後輩」の場合には38.4% (91例中35例)となっていた。

無論、この結果はつきあいの程度、親密さの度合、誘いかけがどちらであったか、勘定の額、同席の人数、これまではどのような形で勘定を払ってきたか、といったことによっても変化してくる筈である。

同じく三井 (1982b) の研究では、相手の身分が学生から同僚に変化したときのつきあい方が報告されている。それによると、学生ときには“少なく払う、おごってもらう”ことが多かったのに対して、同僚という身分になってからは“割り勘”が一般的なルールになっていた ($\chi^2 = 8.40$, $P < .01$, $df = 1$)。 (表12参照)

表 12. 社会的地位の変化とつきあい方

	学生と助手の関係	助手と助手の関係
割　　り　　勘	6	15
少なく払う、おごってもらう	11	3

ここではつきあいにおける人数の要因を取りあげることとし、社会的関係が比較的明確であるゼミの教師と学生のつきあいを分析する。

(手続) 某ゼミの教師と学生 (ゼミの卒業生も含む) との授業外のつき

あいを取りあげ、そのときの人数（教師も含む）と勘定の支払い方をチェックする。つきあいの大半は喫茶店、飲み屋で行われた（但し、忘年会、新年会、OB会といった全員参加形式のものは除いた）。取りあげたのは昭和57年4月から61年12月までの34回分である。

（結果） その結果は次の通りである（表13）。「教師が全額払う」場合が全体の58.8%（34例中20例）、「教師がプラスアルファの形で払う」場合が26.5%（34例中9例）、「割り勘、自前」の場合が14.7%（34例中5例）となっていた。

但し、そのときの人数との関係をみると、「教師が全額払う」のは人数が比較的少ないときであり、人数が多くなると「プラスアルファ」方式に移行することが示された。無論、この結果にはそのときの支払いの額が大きく影響しているものと思われる。

表 13. 人数と勘定の支払い方

	2 人	3 人	4 人	5 人	6 人	7人以上
教師が全額	10	8	2	0	0	0
教師が+ α	0	2	1	3	1	2
わりかん、 自前	0	2	1	0	0	2

要 約

本稿では日常生活のさまざまな領域にみられる社会的ルールの問題を取りあげた。

それらは必ずしも明文化されておらず、違反した場合の罰則もまた明記されていないことから、一種の紳士協定とみなしうるものである。紳士協定である以上、同じ物の見方、考え方が成り立たない所では、その遵守は期待できないことになる。特に今日のように、人びとの行動範囲が拡大し、不特定多数の人びととの関わり合いが求められるような状況では、匿

名化現象として「その場限りの行動」が幅をきかせることになる。

対人関係のトラブルの頻出は、こうした旧来の社会的ルールがその存在基盤を失いつつある一方で、それにかわる新たな社会的ルールが未だ形成されていないという過渡期特有の現象に由来するものと思われる。

引用文献

- Greenberg, J. 1983 Equity and equality as clues to the relationship between exchange participants. *European Journal of Social Psychology*, 13, 195-196.
- 伊藤博之 1984 電車内での着席を阻止する条件 卒業論文（慶應義塾大学文学部三井ゼミナール）
- 木下富雄，林 春男 1984 社会的ルールの研究(1)(2). 日本心理学会第48回大会発表論文集，678-679.
- Milgram, S. 1977 *The individual in a social world*. Addison-Wesley.
- 三井宏隆 1981 日常行動の社会心理学. 都立大学人文学報，145, 73-87.
- 三井宏隆 1982 a 日常生活場面の社会心理学(Ⅲ)ーシルバースートをめぐってー. 日本社会心理学会第23回大会発表論文集，107-108.
- 三井宏隆 1982 b 日常生活場面における Informal Group について. 年報社会心理学，23, 157-170.
- 三井宏隆 1983 電車内における座席交替のルール. 都立大学人文学報，158, 99-115.
- 三井宏隆 1984 電車内での着席行動をめぐって. 日本社会心理学会第25回大会発表論文集，144-145.
- 三井宏隆 1986 電車内での着席行動をめぐって(2). 日本社会心理学会第27回大会発表論文集，113-114.
- 三井宏隆，野村 晃 1981 日常生活場面の社会心理学(Ⅱ). 日本社会心理学会第22回大会発表論文集，65-66.

附表 1. シルバーシート上でのコンフリクト（研究 II を参照）

老人に座席を譲らなかった男子学生（実験者）をめぐっての反応

『10時頃、60歳位の婦人が乗り込んできた。シルバーシート以外の席もぽつぽつあいていたので、シルバーシートに座っていた人たちはドアの方をみたが知らん顔をしていた。しかしながら、その婦人はシルバーシートの方にやってきて実験者（男子学生）の前に立ち止まった。2、3秒たったが、実験者が譲ろうとしなかった。隣に座っていた男子学生が立ちあがった。その学生は次の駅まで実験者の方をちらちらと見ていた』（ケース3、譲るまでの時間13秒）。

『2時頃、70歳位の婦人が乗り込んできた。実験者が座っている側のつり革につかまっていたが、奥の席にいた男子学生は譲るような素振りを全く示さなかった。実験者も譲ろうとしなかったため、真中に座っていた30代位の男の会社員は新聞で顔をかくしながら、左右の学生の様子をうかがった後、仕方なく立ちあがって席を譲った。周りに立っていた人たちはこちらの方をちらちらと見ていた』（ケース10、譲るまでの時間17秒）。

『3時半頃、車内には5、6人分の空席があったが、シルバーシートの横のドアの入口に高校生が1人立っていた。60代の老紳士が乗り込んできて、ちらっと実験者をみた（不愉快な顔つきであった）。何かぶつぶつ小声で言いながら、連結部の手すりにつかまった。若い会社員の前で立ち止まり、もう一度実験者の方をふりむいた。その時、前に座っていた会社員が席を譲った。シルバーシートに座っていた2人の老人は時々実験者と その紳士のやりとりを盗み見していた』（ケース14、譲るまでの時間10秒）。

『10時半頃、2、3人が立っている程度でぽつり、ぽつりと空席もみられた。シルバーシートの実験者側には若い人たちが座っており（20代）、反対側には知り合いらしい老人が3人座っていた。そこに4、5人が乗車してきて、なかに老人たちと知り合いとみられる老婦人がいた。3人の老人たちの間で席を譲る、譲らないの話になり、そのうちむこうの若い者にかわってもらえばいいだろうという声が聞こえてきた。そのとき、男子大学生が立ちあがって席を譲った。老人たちはその学生に礼をいっていた』（ケース16、譲るまでの時間15秒）。

『3時頃、立っている人は3人で、あいている席はないようだった。老婦人が乗り込んできたとき、親子で座っていた女子中学生がすぐに立とうとした。母親はそれをとめるじぐさをして実験者の方をみた。実験者が無視したので、再び中学生が立って席を譲った。母親はそれをほめると同時に、実験者の顔をにらみつけた』（ケース20、譲るまでの時間11秒）。

社会的ルールについての一考察

『4時頃、20人位が立っている様子。5人が乗り込んできて、60歳位の老紳士が実験者の前に立つ。実験者の隣りの男子学生及びその隣りの女子学生は2人とも何もしていなかったのので、ちらっと老人がつり革につかまるのを見たようであった。男子学生は実験者の方をちらちらみて、また女子学生の方もちらちらとみて、ついに席を譲った。彼はそのあとも実験者の方を何か言いたそうな様子で見ている』(ケース21, 譲るまでの時間14秒)。

『11時半頃、6, 7人が立っている程度。4人が乗車してきたが、そのうちの2人が60代の老婦人であった。電車が発車した拍子に一方がよろけてしまい、「譲ってもらったら」と他方が言った。実験者の前で言ったのだが無視していると、反対側に席っていた男子学生が声をかけて譲った。実験者の隣りに座っていた老人は小声で何か言っていた』(ケース22, 譲るまでの時間10秒)。

『3時頃、車内は全体としてあまり混みあってはいなかったが、シルバーシートだけはクラブ帰りの男子中学生が10人位たむろしていてにぎやかであった。3, 4人乗車してきたなかに、70~80歳位のやや腰のまがった老人が入ってきて実験者の横の手すりにつかまった。多少酔払っていた労務者風の男が中学生や実験者にむかって「年寄りがきたんだから席を譲ってやれ」と言った。中学生たちは「うるさいおっさんだな」とぶつぶつ言い、席は譲らなかった。実験者は全く無視していた。すると、当の本人が席を譲った後、実験者に向かって「若いくせになんだ」とややケンカごしで言ってきた。普通席に座っていた人たちはじっとこの様子をながめていた』(ケース29, 譲るまでの時間18秒)。

『4時頃、10人程度が立っていた。60歳位の老婦人がドアが開くとまっすぐに実験者の前にきて、実験者をみつめた。視線をあわせながら、「譲って下さい」と言った。それを無視すると、顔をあらげた。その時に向い側の男子学生が席を譲った。高校生の2人組は話をしながら実験者の方をみていた』(ケース30, 譲るまでの時間16秒)。

『3時頃、70歳位の老婦人が乗り込んでくると、すぐに女子学生が導いて席を譲った。(但し、席を譲るまでに要した時間は老婦人の乗車順が最後であったために長くかかったようにみえる)。女子学生はしばらく老婦人とおしゃべりをしていた』(ケース4, 譲るまでの時間5秒)。

『4時頃、車内には10人程度が立っていたが、空席もみられた。シルバーシートに最も近いドアから5, 6人が乗り込んできた。そのうちの2人が60歳台の老婦人であった。先頭をきって入ってきた婦人は普通席に向い、他の1人は最後に乗車し、連結部に近いつり革につかまった。別に座りたいような素振りは見せなかったが、30歳台の会社員が声をかけて座らせた』(ケース11, 譲るまでの時間11秒)。

附表 2. 先頭者と第 2 番目の者の車内での進行方向

(各方向とも先頭者が左に位置する)

	車内の混雑状態	同 方 向 ↙ ↘ ↙ ↘	異 方 向 ↙ ↘ ↙ ↘ ↙ ↘	逆 方 向 ↙ ↘ ↙ ↘
観 察 I	どこにでも座れる状況	42	26	20
	座れないがすいている状況	11	6	21
観 察 II	どこにでも座れる状況	40	6	43
	座れないがすいている状況	13	15	10
観 察 III	どこにでも座れる状況	53	6	48
	座れないがすいている状況	12	20	15
観 察 IV	どこにでも座れる状況	25	3	53
	座れないがすいている状況	15	24	25
観 察 V	どこにでも座れる状況	34	6	89
	座れないがすいている状況	15	23	16

(注) 観察 I : 先頭車両 (昭和58年 6 月 8 日～59年 2 月28日の126回分).
 観察 II : 最後尾車両 (昭和59年 2 月21日～9 月 3 日の127回分).
 観察 III : 最後尾車両での追試 (昭和60年 6 月19日～61年 3 月13日の154回分).
 観察 IV : 最後尾から 2 両目 (昭和59年 9 月25日～60年 6 月13日の145回分).

観察 I～観察 IV までの観察場面は本文の図 2, 図 3 を参照.

観察 V : 最後尾から 2 両目で左右が普通席 7 人掛の場合 (昭和61年 3 月10日～62年 1 月29日の183回分).

附表 3. どこにでも座れる状況での方向選択

観 察 Ⅲ に 対 応	先頭者の方向選択	後続者の方向選択		
		7 人 掛	直 進	シルバーシート
	7 人 掛 方 向 に	42	5	20
	シルバーシート方向に	28	1	8
観 察 Ⅳ に 対 応	先頭者の方向選択	後続者の方向選択		
		7 人 掛	直 進	3 人 掛
	7 人 掛 方 向 に	19	2	30
	3 人 掛 方 向 に	20	0	7
観 察 Ⅴ に 対 応	先頭者の方向選択	後続者の方向選択		
		進行方向	直 進	逆 方 向
	電 車 の 進 行 方 向	16	3	44
	電 車 と 逆 方 向	42	3	21

(注) この表は附表 2 の結果を再分析したものである。

観察Ⅲ：最後尾車両。列車の進行方向に向かって、右側がシルバーシート、左側が 7 人掛普通席である。(事例数 104)

観察Ⅳ：最後尾から 2 両目。列車の進行方向に向かって、右側が 7 人掛普通席、左側が 3 人掛普通席である。(事例数 78)

観察Ⅴ：最後尾から 2 両目。左右とも 7 人掛普通席である。(事例数 129)