

【研究ノート】

都会の隣人を愛しなさい(3)*

吉 田 信 彌

第3章 隣人に手をさしのべるのはいかなるときか？

1. 地下鉄のフィールド実験

キティ・ジェノビーズ刺殺事件を契機にどのようなときに人助けをするのかの研究が数多く行われた。人助けの行為を包括して社会心理学者は援助行動(*helping behavior*)と呼んだ。研究の背景に隣人愛を説くキリスト教があることはいうまでもない。

ここで紹介するピリアビン達の実験(Piliavin, Rodin, & Piliavin, 1969)もその研究の1つである。その論文のタイトルは“Good Samaritanism”である。サマリタニズムは、キリストがどのような人が隣人と言えるかを説く聖書のルカによる福音書(10章25節~37節)に由来する。強盗に襲われた血まみれの人がいた。祭司やレビ人はそれを避けて通り過ぎたが、サマリア人が介抱した、という有名なくだりである。善きサマリア人のようにありたいのがキリスト教の教えであることは、本学の学生なら承知のことであろう。

もっとも通り過ぎた側にも言い分はあったようである。当時、血を流している不浄のものに触ってはいけないのがユダヤ教の慣習であった。サマリア人は、バビロン捕囚のときイスラエルに残った人とアッシリア人との混血である。ユダヤ人の軽蔑の対象であった。昔から人助けをするにしろ、しないにしろ、その理由は複雑だったのかもしれない。

前章では、援助行動の規定要因を周囲に居合わせた人数とする責任拡散説を紹介した(吉田, 2011b)。実験の示した結果は明快であったが、実験室の中の実験は現実の生活にあてはまるのだろうか。キリストの時代でもサマリア人が通りかかったときには周囲に居合わせた人が少なく、他の場合は多かったから違いが出た、と説明していいのだろうか。

実験室実験への疑問の1つはサンプルの偏りである。ダーレイとラタネの被験者は女子大生であった。ひと頃、心理学への批判として、心理学はネズミと大学生をもとに人類を論じ

* 本稿は、前号と前々号(教養学部論集159号, 158号)に掲載された研究ノート(吉田, 2011a, b)の続編である。

ようとする、というのがあった。心理学の研究する対象が、事実上実験動物のネズミと大学生に限られていたことへの皮肉と批判であった。結果を一般化するには対象者を広げた実験が必要である。

もう1つは実験室実験の人為性である。設定された人工的な雰囲気には被験者は影響されないのだろうか。実験には騙しがあった。被験者のほうも実験者を騙し返して、仕掛けにはまったように演じていた、なんてことはないのだろうか。騙したつもりが騙されているかもしれない。そこまで疑うと切りがないとしても、実験室でどんなにうまく演出されても、そこで起きるのは大学ではめったに起こらない事件である。被験者の行動は本当の非常事態とは異なるのではないか。そこに隔靴搔痒の感がぬぐえない。

それならば、ニューヨークの地下鉄で援助行動を試してみよう、というフィールド実験が行われた。現実の生活場面での研究をフィールド研究と呼ぶ。文化人類学などはこのフィールド研究が多い。心理学でも、実験室から飛び出し実際の生活の中で人間を研究したいという研究者はいつの時代もいた。

ピアビン達は、地下鉄の車両の中で人が倒れる事態をつくりだし、周囲の乗客の反応を観察しようとした (Piliavin, Rodin, & Piliavin, 1969)。倒れるのはもちろんサクラであり、研究チームの一員であった。そこに偶然に居合わせた乗客が被験者になった。大学に呼ばれた被験者ではない。場所もニューヨークの地下鉄車両の中である。その場に居合わせた不特定多数の人が被験者となる。

そのフィールド実験の目的は次の3つであった。

第一は、援助されるべきかわいそうな人の状態と援助行動の関係であった。倒れている人が、白人か、黒人かの差異、そして倒れた理由が、病気か何かと思わせる状態と酒酔いと思わせる状態との差異の検討であった。

第二は、援助行動のモデリング (modeling) であった。倒れた人を誰かが助ければ、それをモデル (模範) にして助ける人が続く、という先行研究があった。そのモデルの効果を検討するには、転倒するサクラのほかに、それを救助するサクラがもう1人必要になる。つまり模範、あるいは悪く言えばオトリの救助役である。そのサクラが出るタイミングと場所を操作することで、模範者によって救助がよりされやすくなったか、あるいは模範が必要ないほど迅速に救助されるかをみようとした。

第三の目的は、ダーレイとラタネの責任拡散説の検証であった。責任拡散説の根拠となった実験では非常事態の実際の様子が視覚的にはわからないままであった。やや不自然な状態であった。互いが個室に居て相互連絡がないのはジェノビーズ事件の状況と似るが、普通の場合、事態は眼前で展開されるだろう。その点では地下鉄でのリアルな実験は価値がある。

問題は、居合わせた人数の条件統制である。被験者となる乗客がどのくらいその場にいるかである。それはもう出たところ勝負である。そのとき乗客の数は数えなくてはならない。数と乗客の位置、そして人種、性別、推定年齢を記録する係が必要である。その記録から多くの乗客が居合わせた場面と乗客の少ない場面を取り出して比較することで、居合わせた人数が多いほうが援助されにくくなるという責任拡散説を検証した。

2. 方 法

地下鉄の列車 ニューヨークの地下鉄の59丁目と125丁目の間は駅と駅の間隔が長く、7分半無停車であった。そこを実験のフィールドに選んだ。東京のように駅と駅の間が短く、乗客の出入が激しい地下鉄とは事情が違う。図3-1が実験の行われた車両の見取り図である。車両のシートは日本にあるようなロングシートもあるが、そうしたタイプの車両での実験は避けた。図3-1のような2人掛け座席が配置された旧型の車両のほうが実験には適した。

車両の中は対称形である。車両箱の中の「犠牲者」というサクラが倒れる側を現場区域、その対称となる片側を近傍区域と呼ぶ。現場区域は13人分の座席、近傍区域は14人分の座席がある。それぞれの区域の中央に柱がある。倒れるのはその柱の所である。近傍区域に記載された「観察者1」と「観察者2」は記録係である。日本の車両とは形が異なるので、現場領域と近傍領域の境がどうなっているのかがわかりにくい。本来なら車両や座席の長さを示す縮尺などの情報がほしいところであるが、記載されていない。

実験者チーム コロンビア大学の学生が4名のチームを4チーム組織した。学生とあるが、記載された年齢からすると大学院学生を含むはずである。

1チームは男女2名ずつからなる。男性の1名が倒れる演技をした。各チームに1名いる

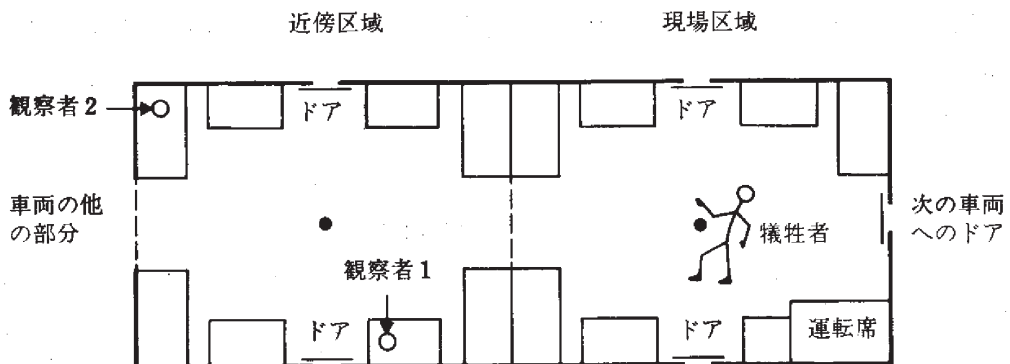


図3-1. 地下鉄車両の近傍および現場区域の配置

出典：グロス (1993, p. 172)

その演技者の年齢は26歳から35歳であった。もう1名の演技者がいた。それは模範を示し周囲からの援助を促す役であった。24歳から29歳の白人男性がその役にあたった。女性2名は乗客を観察する記録係であった。観察者の居場所は固定しないようにした(図3-1の観察者の位置は一例にすぎない)。チームの4名は連れ立って乗りこむのではなく、別々のドアから乗車し、仲間とは思われないように振舞った。

手続き 柱付近に立つ倒れ役のサクラが、発車してから70秒後に前方によろめいて倒れ、仰向けになった。乗客の中から誰か救世主が出るか、あるいは実験者チームの救助役が救うか、どちらかの救助の手が差し伸べられるまで彼は天井を向いて倒れたままであった。もし誰も助けなかったらどうなるか。そのときは救助役が停車駅近くになったら、倒れ役を立たせることにした。したがって、最後にはかならず救出された。停車するとチームのメンバーは離れ離れに降りて、他の乗客が駅から出て行くのを見届けてから、再び反対方向に向う電車に乗り、実験を続した。各チームが1日6試行から8試行を行った。

実験は1968年4月15日から6月26日のウィークデーの11:00から15:00の間に行われた。乗客の人種構成は白人55%対黒人45%であった。車両の中に居合わせた人数の平均は43名、現場区域は8.5名であった。

第一の研究目的の独立変数は、倒れ役の人種(白人対黒人)と状態(病気対酒酔い)であった。第二の目的では、救助役の模範の有無と彼の登場の仕方が独立変数であった。それらについては各実験者チームの中での役割とともに説明しよう。

倒れ役 4人チームの男性1名が倒れる役をこなした。彼の服装は「古ズボンにジャンパー姿」に統一した。車内の柱付近に一定位置に立った。発車してから70秒後に前方によろめいて倒れ、仰向けになった。それらはどの条件でも共通であった。

倒れ役の独立変数には人種と状態の2つがあった。それぞれに2種の条件をつけた。したがって2×2の4条件であった。

人種の変数は、倒れ役が白人か黒人かであった。4チームあるが、黒人は1チームにしかないので、黒人の条件のほうの試行回数は少なかった。

状態は病気対酒酔いである。病気の条件はステッキをもって倒れるという設定であった。倒れ役になった学生の年齢は26歳から35歳であった。学生にしてはふけているが、ステッキをもつような年齢ではなかった。黒いステッキをついたのが倒れたので、病気か何かと乗客は思うだろうという計画であった。しかし、倒れた理由を乗客が実際どう思ったかは、論文には記載されていない。倒れたのは、病気というより足が悪いために倒れたと推測するのではないかと私は思う。

酒酔いは、倒れ役から酒の臭いがするのと、酒のボトルもっていることで酔っ払いを演

出した。

模範の救助役 4人チームの白人男性1名が車内に立っていて、救助役にあたった。彼の服装はカジュアルとしたが、4人がまったく同じ服ではなかった。

救助をしない条件と救助をする条件とが同じ回数設定された。

救助する条件は4つに細分された。救助のタイミングが早い対遅いと、現場区域から登場するのと近傍区域から登場するの2種、つまり倒れた人から近い場所から救助するのと、離れた場所から救助するのとの2つの条件を設けた。2×2で4条件になる。救助の時期が早い条件とは倒れてから約70秒後に助けた。遅いのは約150秒後に行動を起こした。行動を起こす時期は通過する駅を目安にした。

救助の方法は、倒れた人を助け起こし座らせて、次の駅までかたわらについている。本研究ではロングシートの車両は避け、二人掛けのシートが配置された車両を選んだ。その理由の1つは救助役と倒れ役とがこのときに隣に座れるからではないか、と私は思う。ロングシートなら倒れた人を座らせたとき、もう片側の隣の人が気になる。そしてロングシートでは横からは観察しにくい。

観察者 観察者2名は現場区域担当と近傍区域担当とを分担して、乗客の人種、性別、位置を目立たぬように書きとめた。その記録にもとづく乗客数が責任拡散説を検証する重要な変数であった。

観察者にはさらに潜時 (latency) の測定が仕事であった。倒れてから最初の援助が行われるまでの潜時と模範が登場する条件では救助役に続く次の援助者が現れるまでの潜時とを記録した。さらに援助に加わらない乗客の言動を書きとめた。乗客の独白だけでなく、観察者は隣の乗客から発言を引出すようにもした。

したがって観察者の仕事の分量は大変であったろう。車両の乗客数の平均は43名とあるが、最小の15名から最大の120名まで幅があった。この乗客数を数えるほかにその様子を観察し、救助の時間の計測もしなくてはならない。わが学院大でも地下鉄の観察研究を行ったことがあるのでその大変さは推測がつく。それだけにこのピリアビンの観察者達の名人芸には驚嘆してしまう。

試行数 実験のある条件下でのもっとも小さい単位の行いを試行 (trial) と呼ぶ。この実験では、サクラが倒れ救助されて1試行である。大掛かりな1試行である。ネズミの条件づけなどでは、刺激に対する反応が1試行であったりするが、それに比べるとずいぶん重い1試行である。さまざまな要因が組み合わさった条件の複雑な実験である。最終的に103試行が行われた。その条件別の内訳を表3-1にまとめた。

予定外のことが実験では起きた。救助役が模範として登場する条件としない条件とは試行

表 3-1. 条件別の試行数

	ステッキ		酒酔い		計
	白人	黒人	白人	黒人	
救助の模範なし	54	8	11	11	84
救助の模範あり	3	0	13	3	19
合計	57	8	24	14	103

表 3-2. 援助を受けた率

	ステッキ		酒酔い	
	白人	黒人	白人	黒人
救助の模範なし	100%	100%	100%	73%
救助の模範あり	100%	-	77%	67%

数を同じにする予定であったが、実際は救助の模範がない試行数のほうが多くなった。それは、実験チームが救助する前に、乗客の中から救助者が現れ、予定していた救助役の出番がなくなったからであった。

ステッキで倒れる条件と酒瓶をもって倒れる条件の試行数も同じになるはずであった。ところが、ステッキ条件は 65 試行で、酒酔い条件のほうは 38 試行数であった。それは 4 チームの中の 1 つが研究者の指示に従わなかったからであった。彼らは酔っ払いの演技を嫌ったという。

3. 結 果

援助率と条件差 表 3-2 に援助を受けた率を条件別に記載した。

著者達が第一に指摘したのは援助率の高さであった。サクラが救助された率は従来の実験室実験の結果よりはるかに高かった。本論の第 2 章で紹介したダーレイとラタネの数値を思い起こしてほしい (吉田, 2011b)。

条件差については、著者達はステッキ条件での援助率が酒酔い条件より高いこと、そしてその状態の差が人種の差よりも大きいと指摘した。黒人の救助率は白人よりもやや低かったが、ステッキと酒酔いの条件間の落差が大きかった。

最初に救助するのが実験チームの用意した救助の模範役ではなく乗客であった数値を示せば、ステッキ条件は 65 試行の内 62 試行 (95.4%) であった。これに対し酒酔い条件は 38 試行中 19 試行 (50%) であった。この条件の差異は居合わせた乗客数の差異によるもので

はなかった。ステッキ条件のときの平均乗客数は 45 名で、酒酔い条件の平均乗客数は 40 名と同程度であった。

救助役が出ない条件のときに乗客の救助が行われるまでの潜時の中央値（メディアン median）は、ステッキ条件が 5 秒であったのに対し、酒酔い条件は 109 秒であった。

読者は、表 3-1 から救助の模範がある条件の試行数にステッキ条件（3 回）と酒酔い（合計 16 回）とで差があることに気づくだろう。救助の模範役の出番の少ないのは、模範役より早く乗客が救助してしまうためであった。救助役には倒れてから 70 秒後に登場する役と 150 秒後に登場する役と 2 種あったが、150 秒後の登場はステッキ条件では出番がなかった。150 秒役に出演があったのは酒酔い条件 16 試行のうちの 7 回であった。それ以外の試行は 70 秒の救助役の出番であった。

援助者の総数 倒れた人を助けるのは 1 名とは限らない。その後から手伝う人も援助者である。救助役が登場しない条件では 81 試行で援助を受けたが、その 60% に複数の乗客がかかわった。複数の参加があったかどうかは、倒れた人の人種や状態とは関係がなかった。最初の援助には人種や状態の条件差が影響したが、誰かが助けているとなると、そのあとの援助に倒れた人の条件差が影響をもつことはなかった。

救助役が出る条件では、救助役が他の乗客に加勢をしてもらうことが、本物の第一救助者の場合よりも多かった。それは救助役の行う救助方法が乗客の援助と異なって、ややおざなりだったせいであった。救助役は模範的な救助法を示したのではなく、きっかけを与えたといえた。加勢した乗客は倒れた人でなく、救助役を援助した可能性が高い。

自然発生的な第一援助者の特性 81 名の自然発生の援助者、つまり救助役に促されるのではなく自発的に最初に援助した者の 90% が男性であった。現場区域に居合わせた乗客の男女比は男性が 60% であったから、救助者の男女比はこの比率より高い。男性のほうが女性より援助をした。

81 名の 64% は白人であった。乗客の比率からするととくに高いとはいえない。倒れたのが白人か黒人かによって、助けるほうの白人と黒人の比率が異なるかを検討したところ、ステッキ条件ではそうした人種間の影響は見出せなかった。乗客の人種比率の中での変動にとどまった。酒酔い条件のときは、わずかに白人の酔っ払いには白人が、黒人の酔っ払いには黒人が救助するという同胞間の援助が行われやすい傾向がややあった。

モデリング 模範を示すはずの救助役の出番が少なかった。救助役が出る前に乗客が救助したからである。したがって、模範の救助役が出ないという条件での試行数が十分集まらなかったもので、統計的な分析にはのらなかった。数は少ないが、それでも救助役がどこから登場するかの変数（現場区域か近傍区域か）は変化がなかったことと、そして 70 秒で

介入するのと150秒とでは、早く援助に行ったほうが他の乗客から応援を受けることが多かったことが見出せた。

援助しない乗客の反応 そこに居合わせたが援助には行かなかった反応の1つは、その場を立ち去ることであった。車両から隣の車両に移動した乗客はなかったが、現場区域から近傍区域へ移動する客の出現はステッキ条件よりも酒酔い条件で多かった。倒れてから70秒まで誰も助けないときには、早期に助けられた場合よりも乗客の移動は目立った。

乗客の声を観察者は聞いた。ステッキ条件より酒酔い条件のほうがなんらかの感想や意見の表明がなされた。女性乗客の声は「助けるのは男の仕事よ」「助けたいけど私は強くないから」「こんなの見たことないわ、目のやり場に困るわ」「あなたも気分悪いでしょう、だからどうしていいかわかんないでしょう」などであった。

責任拡散説の検討 居合わせた乗客数が多ければ救助率が下がると予測するのが責任拡散説である。この仮説を二重の分析で検討した。

はじめに、試行数の多い救助役が登場しない条件の現場区域内に居た男性乗客数を1名～3名の群、4名～6名の群、7名以上の群の3つに分けた。人種と状態の条件別に救助されるまでの潜時を3群で比較したが、少数群のほうが早いという結果はでなかった。むしろ責任拡散説の予想に反して、7名以上が居るときのほうが潜時は短かった。

次に、ダーレイとラタネのように縦軸に援助率、横軸に反応潜時をとり、時間の経過に伴う変化を示す図(図3-2)を描いた。その場に居合わせたか人数の出現頻度が高かったのは、男性3名が居合せたとき(6回出現)と7名が居合せたとき(5回出現)であった。

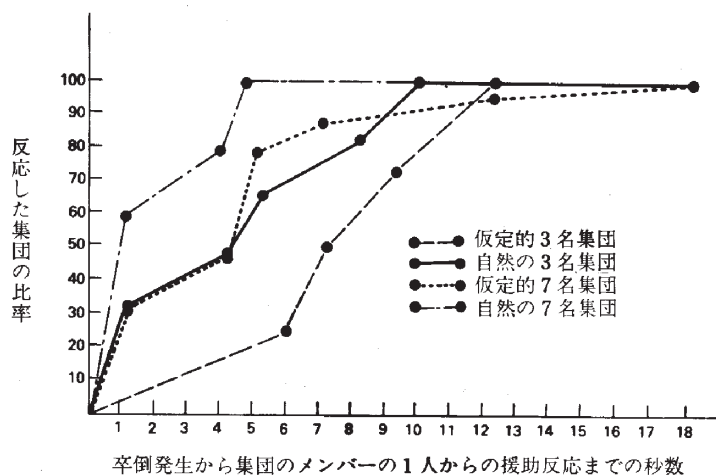


図3-2. 救助者の出現率と集団規模
(白人のステッキの犠牲者条件で、男性援助者が現場区域から現れる条件)
出典：グロス (1993, p. 178)

その3名と7名の居合わせた人数から彼らは計算によって、居合わせた人数が1名のとき、2名のとき、さらに5名のときというように、仮定の人数の累積曲線を描いた。図3-2は居合わせたのが3名のときと7名の、それぞれ自然な状態での累積カーブと計算によって出したカーブである。どちらにしても7名のときのほうが援助されやすかった。責任拡散説には合わない結果であった。

4. 考 察

地下鉄のフィールド実験で援助を受けた率は従来の実験室実験の率よりは高かったが、そこから、実験室で考えるよりは世の中そう捨てたものではない、といえるかという安易な一般化はできない。それぞれの実験には条件の違いがある。そうした条件とその結果の違いを超えてそれを統合して説明する理論が必要である。

従来の知見を総合してピアビン達は、援助行動を規定するのは精神的および身体的な面を含む、広い意味でのコストである、と理論化した。事件に遭遇した人はまず情緒的状态に陥る。困惑、不快感、助けないことによる自責の念などの情緒を低減させるには地下鉄実験の場合は、i 自分で救助に行く、ii 誰かに助けを求める、iii その場から離れる、iv 助けるに値しないと無視を決めこむ、の4つの選択がある。選択を決めるのがコストである。コストとは、選択した行動に伴う身の危険や拒否されて恥をかく、あるいは自責の念や他者の視線などのマイナスと上述の情緒からの解放や他者からの賞賛などのプラスとのバランスシートである。この理論の要点は、援助行動が愛他精神によるのではなく、不快な感情を低減するための利己的な選択の1つである、とすることである。

酒酔い条件のほうがステッキ条件より救助されなかったのは、酒酔い相手はなにかと面倒に巻き込まれそうだし、自業自得であると思えば、助けなくともそれほど世間から責められないし、自責の念も軽くすむだろう、という計算である。

コストからみると、酔っ払いに対しては同じ人種のほうが援助しやすい。人種が違っていると、援助しなくともとがめは少なく、援助する恐怖感も少ないだろうというのである。

女性の援助が少ないのは女性のほうが体力などのコストが大きいからである。援助しなくとも女性なら許されるとの性役割観念が社会にはある。もっとも援助行動は男性がとりやすいとの論もあるが、ダーレイとラタネのように女性にもできる援助なら差がないから、性差は課題によるとの説もある。援助の性差について一般化できる結論は得られなかった。

援助に複数が加勢するかどうかでは、人種や状態の条件差は消失した。援助に伴ったかもしれないマイナスのコストは最初の援助者が払拭してくれたので、もうコストは大きくない。まして倒れた人を直接助けるのではなく、援助した人を手伝うならコストは安い。

ダーレイとラタネの責任拡散仮説は支持されなかった。責任拡散説はコスト説の一部に含まれ、コスト説のほうが援助行動をより広範に説明できる、と著者達は主張した。コスト説の一部の特殊な条件として責任拡散が生じたり、生じなかったりするということである。たとえば、地下鉄では援助のコストは低く、援助しないコスト（事の重大性と自責の感情）が大きい。そのような状況では責任拡散が生じない。責任拡散がみられるのは、援助すれば危害が及ぶかもしれないなど行動のコストが大きく、逆にしないコストが低いときである。援助しないコスト（自責の念など）の低下は、誰かほかの人が助けたと思うことや、事態をたいしたものではないと思ひこむことで生じる。ジェノビーズ事件の場合は、誰かが通報したとか、悲鳴は恋人同士の痴話喧嘩と信じることである。ダーレイとラタネの実験も同様にコストで説明できれば、コストの理論のほうが責任拡散説より上等ということになる。責任拡散の生じる条件についてはなお、詰めていく必要があるとピアビン達は主張した。

ピアビン達は、被験者は事態に直面し強い情緒にとらわれると考えた。その興奮は時間的にやや低下するから、遅い救助役が救助しても、乗客からの加勢が少ないと説明した。酒酔い条件では倒れている時間が長くなる。興奮はそれでも続くので、時間とともにいたたまれずに席を移動する人が増え、乗客からコメントが増えた。それは自分が援助しないことをなんらか正当化しようとする試みと著者達は解釈した。

5. 批判と疑問

以上がピアビンの研究の概略であるが、いろいろ問題や批判はあるだろう。最初に実験の手続き上の問題を指摘してみよう。

この実験は一時期に集中的に行われた。各チームが1日6試行から8試行を行った、との記載がある。1日のそれだけの回数を行い、しかも実験は2ヶ月の間に同じ路線で集中的に行われた。同じ人が往路と復路で1日に2度被験者になってしまうことや、この時間帯に固定客がいるなら、同じ人が何日か実験に出会う可能性がある。めったにない事件だけに、日本ならたちまち噂になり、「都市伝説」が出回ったり、ニュースで取り上げられることだろう。それらの懸念について著者達の言及はなかった。

地下鉄の乗客はばらばらの一人で乗っているとは限らない。連れだっていることが多い。援助するかどうかは連れによって影響される面もあるはずである。その影響について考えた形跡は論文からはうかがえなかった。

ピアビン達の実験のアルバイトをすればしたら、今の学生諸君なら1日いくらで引き受けるだろうか。倒れる役割はつらそうである。観察者の仕事はもっと大変そうである。

40名もの乗客の行動をチェックするには相当の才能が要るのではないだろうか。そうなる
とアルバイト代だけでも相当な物入りの研究である。貧乏な研究者はつい財布を気にしてしま
う。高価な器材は使っていないが、けっこう高額な人件費のかかる研究であることはわかって
いただけたと思う。

アルバイトは正直に仕事をこなしたのだろうか。こなせるのだろうか。論文には4チーム
の1つは酒酔い条件が嫌だと言って、研究者の指示に従わなかったという記述がある。そこ
で研究者は条件を整え直そうとしたのだが、大学紛争で学生のストライキが起きたのでチ
ームは解散した、とある。いかにも時代を感じさせる事情である。当時はビデオなどの記録装
置は不十分であり、隠し撮りは難しかった。研究の信頼性がアルバイト観察員の腕と良心と
にかかるとするのは、なんとも心許ないのではないだろうか。

上述のような手続き上の疑問もあるが、この研究の問題点は、援助行動 (helping behav
ior) を情動解消の手段的行為 (instrumental act) とする点であろう。一見崇高で人類愛に
満ちた行動も、他の行動と同じく広い意味での利害得失の計算の結果であるときみなす点では
ないだろうか。純粹に隣人愛を信仰する人は眉をひそめ、高潔な道德家は人を貶めるような
論を嫌悪するだろう。理屈を言うからおかしくなる、という人もいるだろう。人を助けるの
に理由があるかい、とジタン (真諦) なら言うだろう (ファイナル・ファンタジー 2000 年版)。

心理学者はそれらを素人の感情的な反発としかみなさない。ピアピン達の論は心理学者
には受け容れられやすい論である。たとえ、それが学校教育で習う道德観や個人的な信条と
は多少異なるとしても、である、

心理学的な人助け論を批判し、独自の道德論を展開する学界の巨星は哲学者カントであろ
う。カントならそのような心理学を功利主義の哲学に立つと批判するだろう。ある行動が何
かの役に立つ手段の1つであるという現代の心理学の普通の見方は功利主義である、とカ
ントは批判するだろう。「情けは人のためならず」という人助けはカントの道德からくる人助
けではない。カントは憐れみの情からくる人助けもカントの道德的行為ではないとする。

道德論に限らずカント哲学は難解であるが、ここではカントと対峙する前に、ピアピン
達のコスト論の前提となる議論を理解しよう。彼らの論ではまず援助行動の実験場面などで
人が窮地に陥った人を見たとき被験者は強い情緒にとられる。地下鉄で倒れた人を見る、
あるいは実験室で癲癇発作を起こした人の声を聞く。そのようなときに人はドキドキするな
ど強い感情に支配される。その感情をどう処理するかのコストで説明するのがピアピン説
であるが、その感情はどのようにして生じるのだろうか。

その感情についてピアピン達はシャクターとシンガー (Schachter & Singer, 1962) の
情動の理論に準拠した。そのシャクターとシンガーの情動の二要因論 (two-factor theory

of emotion) は情動研究でかならず引き合いに出され、批判されながらもなお生き続ける有力な情動理論である。ピアビン説を適切に理解するには、このシャクターとシンガーの説を知らねばならない。そこでカントとの対峙と援助行動からいったん離れて、シャクターとシンガーの実験の紹介に移ろう(次号に続く)。

文 献

- グロス, R.D. 大山 正・岡本栄一(監訳)(1993). キースタディーズ 心理学 上 新曜社 Pp. 169~185.
- Piliavin, I.M., Rodin, J., & Piliavin, J.A. (1969). Good Samaritanism: An underground phenomenon? *Journal of Personality and Social Psychology*, **13**, 289~299.
- Schachter, S. & Singer, J.E. (1962). Cognitive, social, and physiological determinants of emotional states. *Psychological Review*, **69**, 379~399.
- 吉田信彌(2011a). 都会の隣人を愛しなさい 東北学院大学教養学部論集, **158**, 49~62.
〈http://www.tohoku-gakuin.ac.jp/gakujutsu/kyoyo_158/pdf/kyoyo_158_04.pdf〉
- 吉田信彌(2011b). 都会の隣人を愛しなさい(2) 東北学院大学教養学部論集, **159**, 67~74.
〈http://www.tohoku-gakuin.ac.jp/gakujutsu/kyoyo_159/pdf/kyoyo_159_03.pdf〉