

「人格形成を規定する要因分析（Ⅴ）」

— 県民の気質類型と行動特性（交通事故発生行動を指標として） —

高橋正臣

Masaomi Takahashi

Abstract

The Study of Psychological Factors Effecting on the Development of Personality

— On the relationship between types of temperament and behavioral traits (on the indication of occurrences of traffic accidents) —

This research is the fifth part of “The Study of Psychological Factors Effecting on the Development of Personality.”

The purpose of this study is to clarify how the behavioral traits of macro groups are effected by the macro factors such as geographical, ecological, historical and social environment, rather than by the micro factors on the development of personality which has been researched so far from the first part to the forth part of the series of studies.

The method of the research is to show the effects by the macro factor (a set of domestic groups) as intervening variable, where the “types of temperament” of the set are defined as independent variables.

As the result, the domestic groups that are formed by (cyclothymes temperament) and (cyclothymes/schizothymes/viskoses temperament) suggest sufficiently high indication of the occurrences of traffic accidents, and the groups of (viskoses temperament) and (viskoses/schizothymes temperament) suggest sufficiently low indication of the occurrences of traffic accidents. Then, it might be considered that there are macro factors that affect on the behavioral traits in some sense. However, the suggestion that types of temperament affect the occurrences of traffic accidents does not deny the possibility of the effects by the other macro factors. Therefore, future analysis and discussion of the different macro factors from the same behavioral traits will be required.

I. 研究目的

本研究は、「人格形成を規定する要因分析」の継続研究の一環として行われたものである。

人格形成を規定する要因に関し、従来までの継続研究では、成長期における“家庭”を中心とするミクロな文化的要因を主としてとりあげてきたが、本研究では、“地理・地形、気候・風土、歴史、社会、地域文化等”のマクロな要因をとりあげ、これらの諸要因が、人格形成にどのような影響を与えるかについて明らかにしていくことを目的としている。

II. 仮説の設定

人格は、遺伝的・素質的要因に環境的要因が付加され、これらの諸要因によって形成されるとともに、形成された人格は次の遺伝的要因となり、新しい環境的要因と相互作用を行いつつ、また新しい人格を形成していくわけであるが、本研究では上記の目的にそって、人格形成過程に関する次の仮説を設定し、その検証を試みた。

1. ミクロな環境要因が人格形成を規定することは勿論であるが、マクロな環境要因も人格形成の主要な規定要因（素質形成の規定要因）となっているであろう。
2. このマクロな人格形成規定諸要因の度合の相違によって形成された人格（素質）の特性は、具体的な行動面においても特有な特性を示すであろう。

第一の仮説の検証については、宮城がすでに〈独立変数〉として「^は生えぬき人」—上記の「マクロな環境要因」—、〈従属変数〉として“気質および性格調査票・特性調査票”をとりあげ、この独立、従属変数から導き出された調査結果によって、〈仲介変数〉である県民気質を明らかにしている（註1）。

本研究においては、仮説2の検証を行うことによって、宮城の行った仮説1の検証結果を更により確かなものにするを目的としている。従って、宮城の調査研究においては仲介変数とみられる「県民性」（気質類型）を本研究においては〈独立変数〉として、宮城が独立変数とした「マクロな環境要因」を〈仲介変数〉そのものとして関数式の設定を行った。

即ち、独立変数としては宮城が導き出した“県”を単位とする「気質類型」を、従属変数としては“県”を単位とする「交通事故発生行動」をとりあげ、 $B = f(P \cdot E)$ におけるEの存在の立証を試みた。

III. 研究方法

1. 上記の如く本研究では、独立変数として宮城音弥の「県民の気質類型」^(註1)を用いることにしたが、その理由としては、(1)地理・地形、気候・風土、歴史、社会、地域文化等のマクロな規定要因に対し、形成される人格のマクロな把握のしかたは、「県」単位が研究資料上、信頼性・妥当性の面から最も効果的であると思われたからである。(2)なお一般的に、県民（国民）の人格（性格）特性については、①モーダル・パーソナリティ、②生活様式（文化）、③その県民（国民）特定の性格の3つがあげられるが、^(註2)本研究では、①の観点を主体に県民性格（気質類型）をとりあげている。但し、モーダル・パーソナリティとしての日本全国にわたる「県民の性格」を科学的に把握するためには困難性が大きく—従来この種の研究はぼう大な組織とエネルギーを必要とするために極めて少く、古くは「人国記・1701年」^(註3)を始めとし、近年ではNHKが行った「日本人の県民性・1979年」の研究調査^(註4)がある—、純粋に心理学的な資料として耐えうるのは、上記の宮城の研究だけのようである。

2. ところで、問題は高度技術化社会への移行に基づき、社会、経済、産業、文化等の諸構

「人格形成を規定する要因分析（V）」

造の大はばな変動による人口構造の変化が生じている現在、「県民」と呼ぶべきもの自体がそもそも存在するのか、という〈県民の定着率〉の解明が大前提となることである。一体、現在の日本においては、県内の人口移動、特に「県民」と呼ぶべきものの人口動態はどれほどのものであろうか。この解明資料として、大分合同新聞社が1979年に行った県民の定着率に関する調査結果を1例として挙げておきたい。^(註5) 厳密な意味では、日本全県についての定着率の調査が必要であるが、今回はその資料が不足していることは明記しておく。

この調査結果によると、大分県内各地域によって定着率の変動には若干の相違はあるものの（県内変動が主体）、全県的には県内の〈定着率〉は79.1%であり、明治からの県人は58.5%となっている。この調査は1979年（昭和54年）に行われたために、その後8年近く経過し、一層の人口移動が行われていることが推測される。従って、1979年以降の変移の実態を他都道府県からの転入・他都道府県への転出として年次別にとらえてみると表1のようになる。^(註6) 大

表1. 他都道府県からの転入・転出（大分県） (単位:人)

年次	昭和54年	55年	56年	57年	58年	59年	60年
転入	35,861	33,170	33,800	33,046	31,445	33,170	29,370
転出	35,472	35,508	34,723	35,000	33,530	35,168	32,580

分県の総人口125万人のうち、毎年そのうちの約3万人（約2.4%）が移動を行っているわけである。この移動人口2.4%の中に、長年の定着者（「県民」と呼べるもの）がどの程度含まれているかが焦点であるが、上記定着率80%をこの2.4%に単純比率化すると約1.9%となり、そのうち、1/3が実際に移動したとすれば、約0.6%となる。この0.6%が10年間蓄積されたとしても計6%となり、80%の定着率は74%に低下するものの、全県の7割は県民そのものの存在と考えられるのである。その意味からいえば、大分県に限っては、「県民」及び「県民性」と呼ぶべきもの自体は存在するといつてよかろう。

勿論この調査は大分県一県のみであり、全国を一県の調査結果で規定するのは避けなければならないが、有力な参考資料であることは間違いない。

3. 従属変数としては、行動特性に関連して「交通事故発生率」をとりあげた。

その理由としては、(1)県民の性格に対応した県民の行動特性を、モーダルな観点から日本全県にわたって統計的、科学的にとらえるのに適切な領域は「交通事故発生行動」と思われ、(2)交通事故発生心理的メカニズムは、全人格的、特に気質的分野と深く関わっている点が多くみられるためである（後述）。

ただし、この場合も交通事故発生率を県民の気質類型と単純に関連づけるのには問題が残る。それは事故発生率を左右する要因は県民の気質類型以外にも数多く予測され、その中でもネグレクトできない最大の要因は交通にともなう「危険路出度」である。即ち交通事故発生の危険度の大きい要因を多く含む状況下では、当然事故発生の確率は高くなり、少なく含む少なくとも含む状況下では事故発生の確率は低くなる。本研究ではこの点を考慮して、危険露出度の算出要因として、県の①人口、②自動車保有台数、③自動車免許保有者数、④道路状況をあげ、これらの要因の基準（危険路出度）がほぼ同一の県を対比することを主眼とした。

VI. 結果とその考察

1. 「気質類型」について

本研究では、前述の理由に基づいて宮城の気質類型を独立変数としてとりあげたので、最初に宮城の「気質類型」を明らかにしておきたい。

(1) 気質類型の心理的特性

宮城は気質をクレッチマーに従って、〈分裂質・躁うつ質・てんかん質〉の三つに類型化し、それぞれの気質類型が持つ心理的特性の内容を次の表2、表3、表4のように説明している（これらの表は、筆者・高橋が宮城の各気質の内容を表にまとめたものである）。^(註7)

表2. [分裂気質]

一般的性格 ○非社会的 ○内気 変りもの ○キマジメ	(A) 敏感・神経質な 傾向 ・気が小さい ・恥ずかしがり ・興奮しやすい	(C) ① 超然型 (貴族型, 高踏派型) 繊細な感情の持主でキズつけられやすい。 ていねいで優しいが、よそよそしく冷たい。身を持ちくずす顔癡型は、この型と反対のようだが、この型の変形である。 ② 夢想型 空想の世界に生きる。 ③ 理想家型 冷い正義感をもち、道徳的にふるまうとともに道徳をふりまわす。利他主義者。この軽い程度のもので、きまじめ型。 ④ 独善型 鈍感に傾き、他人の感情など考えない。他人が自分の考えとちがうことをゆるさぬ暴君。 ⑤ 不満型 周囲のことに不平をいいつづける。 ⑥ 鈍重型 お人よしで、世の中のことに関心がない。
	(B) 鈍感・はきはき しない傾向 ・鈍感 ・従順	

※「一般的性格」は(A),(B)の二つの傾向に分れ、(A),(B)の混合によって(C)の6つの具体的な型に分れる。

表3. [躁うつ気質]

(C)	
一般的性格	(A)
○社交的	陽気な傾向
○親切	・陽気
○善良	・活発でユーモアに富む
○温和	・熱烈
	(B)
	陰気な傾向
	・陰気
	・もの静か
	・不活発
	・気が弱い

⇒

- ① 陽気型
朗らかで頭の回転がはやく、でしゃばりで遠慮がなく、生き生きしている。
- ② 活動家型
よく働き、仕事を楽しむ(クレッチマーの精力的実際家)
- ③ 温和型
機嫌のよい、もの静かな人であって、とくに好気嫌に傾くタイプとユーモアに富む平静なタイプがある。
- ④ 陰気型
内向的で不安で憂うつに傾くが、ただ、友人との交際を嫌うわけではない。

※「一般的性格」は(A), (B)の二つの傾向に分れ、(A), (B)に〈活動〉面を加えて、具体的には(C)の4類型に分類される。

表4. [てんかん気質]

一般的性質	(A)
○かたい	粘着の傾向
	・ていねい
	・いんぎん
○きちょうめん	(B)
	爆発性の傾向
	・怒りっぽい

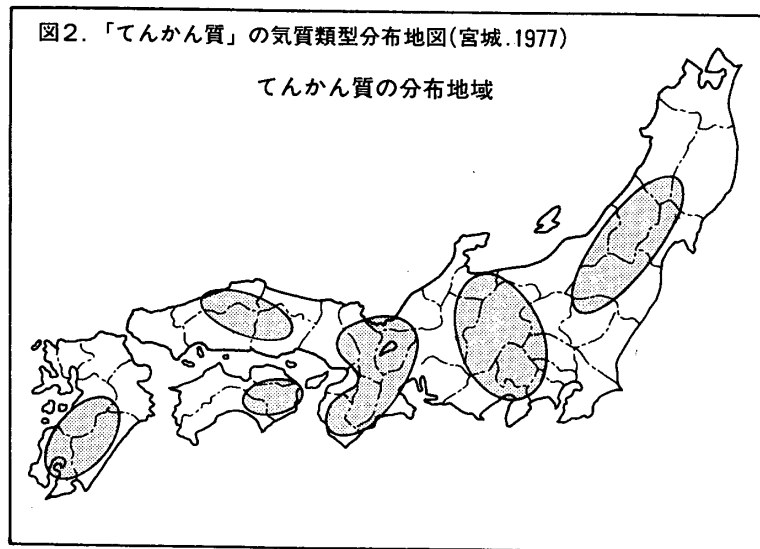
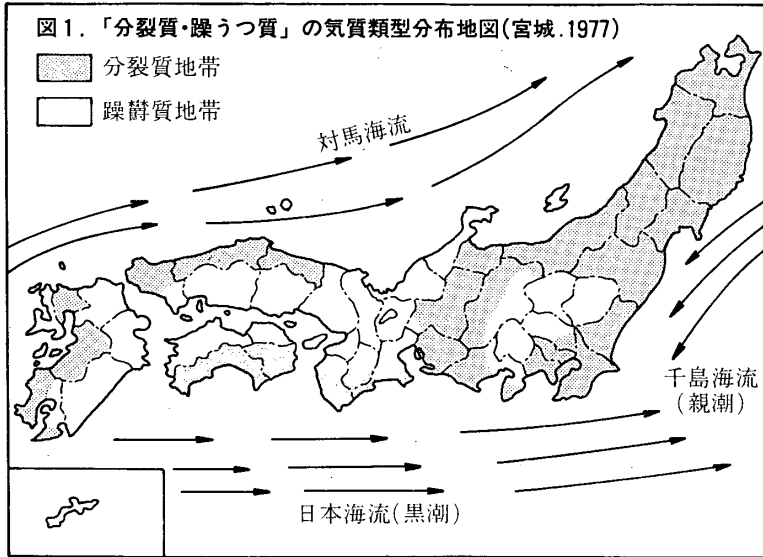
※「一般的性格」は(A), (B)の二つの傾向に分れるが、勿論他の気質の場合と同様、同一人が(A), (B)の両要素をともにそなえている。

(2) 気質類型の地域的分布

日本全国の県民の気質類型は、宮城の調査結果によれば表5のように分類され、これを地図化すると図1、2、3、4、5のようになる(表5は、宮城の調査結果と気質地図を参照して、高橋が一つの表にまとめたものである)。

宮城の調査によれば、表5、図1、2、3、4、5が示すように、日本列島のうち、暖流に洗われる地帯及び東北地方に〈分裂質〉の気質傾向が著しく認められ、瀬戸内海をめぐる地帯(瀬戸内海沿岸・九州の東岸)から畿内・東北能登半島に延びる地帯及び関東内陸地帯にかけて〈躁うつ質〉の気質傾向が多くみられている。なお北海道では〈躁うつ質〉傾向が多く、これは躁うつ質が新しい土地に興味を持って移住開拓する積極性を持っており、これらの気質者が移り住んだためとみている。

〈てんかん質〉の気質傾向は図2でも明らかなように、分裂質・躁うつ質のように一定の分布を示しておらず、九州南部(宮崎など)、土佐・紀伊半島、中部地方中央溝付近、関東東北の一部に、局地的に散在して認められる。



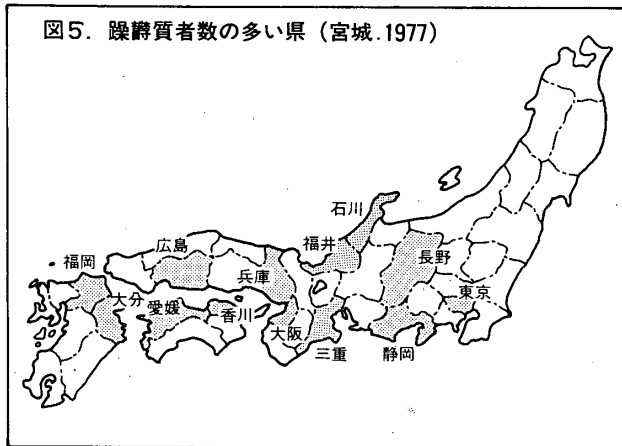
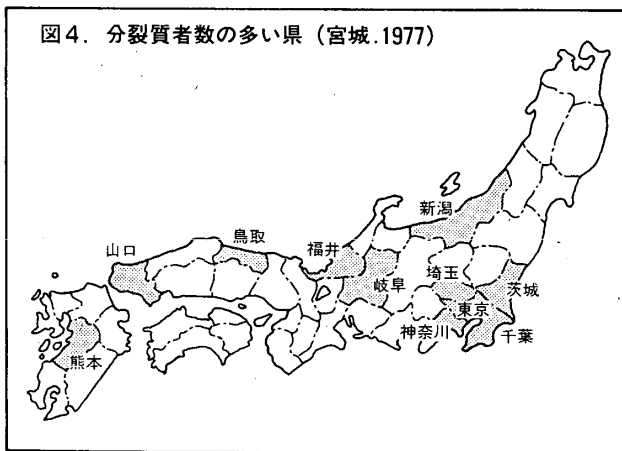
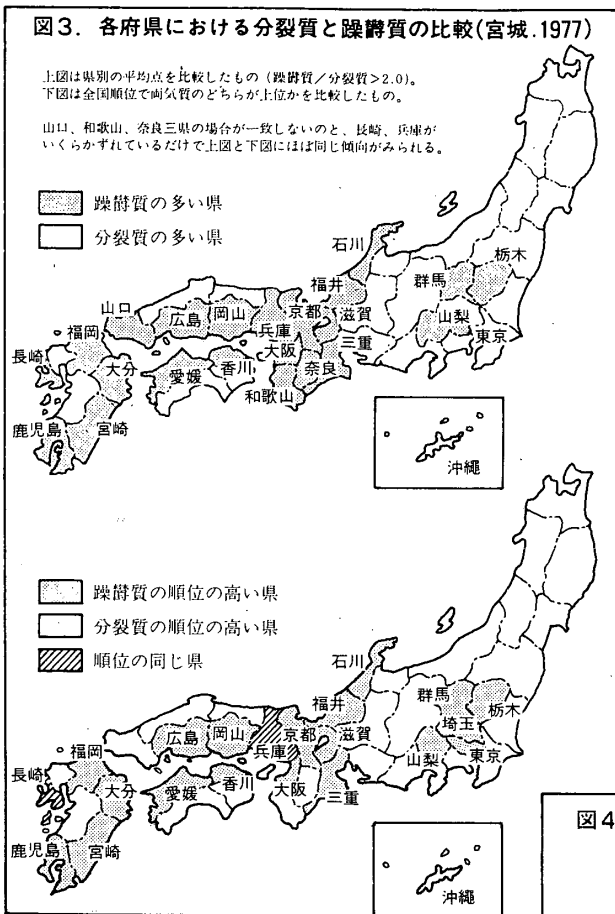


表5. 気質類型の地域的分布 (宮城1977. 宮城の調査結果を高橋が表化したもの)

地域	気質群		てんかん気質	躁うつ気質 分裂気質	躁うつ気質 てんかん気質	分裂気質 てんかん気質	分裂気質 躁うつ気質 てんかん気質	はっきり しない
	分裂気質	躁うつ気質						
県別	青森, 新潟 岩手, 宮城 茨城, 千葉 神奈川, 愛知 岐阜, 鳥取 高知, 山口 佐賀, 沖縄	北海道, 東京 群馬, 大阪 石川, 滋賀 和歌山, 兵庫 愛媛, 広島 福岡, 香川 大分	富山, 栃木	福井	山梨, 京都 三重, 宮崎 岡山	秋田, 山形 島根, 熊本	福島, 埼玉 長野, 静岡 徳島, 鹿児島	長崎, 奈良

2. 「交通行動」について

(1) 交通行動の心理的メカニズム

ここで述べる交通行動とは、道路交通に限定したものであることをことわっておきたい。

道路交通を構成する要因は、①人（運転者及び歩行者）、②車両、③道路である。この三つの要因に時間、つまり速度が付加されて交通現象（交通行動）が発生する。^(註8) この交通現象のメカニズムの過程を分析すると次のようになる。

第1段階： 外部の環境情報の存在とこの外部情報の個体内へのインプット。環境的情報としては、①自然的要因（温湿度・気圧・天候・換気など）、②物理的要因（道路構造・車両構造・交通設備など）、空間的条件（交通空間の広さ・配置・高低など）、③スピード（歩行者自身及び車両のスピード）が考えられ、これらの諸情報が交通者（運転者及び歩行者の〈受容器（感覚器官）〉）にインプットされる。

第2段階： 受容器にインプットされた情報は求心系神経を通じて大脳中枢に送られ、〈覚化・認知化〉される。

第3段階： 認知された情報に対して、これに対応すべき判断が行われる。

第4段階： 判断の結果は、命令という形で効果器へ遠心系神経を通じて伝達される。

第5段階： 効果器は伝達された命令に従って反応する。

交通行動は、以上の第1段階から第5段階までの連続的な流れの繰り返しとフィードバックによって構成されている。

(2) 交通事故発生行動のメカニズムと「気質」

効通事故は、従って第1段階から第5段階までのプロセスの中で、それぞれのプロセスを規定する規定要因によって生じるわけである。即ち、第1段階では、まず外部的環境要因が個体的要因と対応した形で重要な規定要因となるが（本稿では、交通の環境的要因については触れない）、個体的要因としては外部情報がインプットされる感覚器官のあり方自体が規定要因となる。この外部情報インプット段階（感覚）を規定するデモグラフィックな要因としては、年齢・性別・健康状態・アルコール・薬物・疲労・生理的器官・睡眠などが考えられる。

第2段階になると、上記の要因に加えて、個人の素質（知的、性格的）・社会階層・意欲・興味・関心・態度などの内部的、心的要因が、顕在的にまた潜在的に（深層心理的）に規定要因となる。具体的には、“見れども見えず、聴けども聴こえず”式の、いわゆる「不注意」による事故行動が発生する。

第3，第4段階では，認知された情報に対して，適切，正確，敏速な判断に基づく末消器官への命令が求められるため，上記の要因の中でも，特に知的・性格的要因（時としては，無意識的な瞬間反射的な判断と命令が要求されるが，これらの無意識的な反射行動に近い行動は，当然人格の中枢の〈無意識〉にほとんど支えられており，この無意識はその精神的精造からみても遺伝的な気質要因と緊密に結びついているために，^(註9) 性格の中の「気質要因」が事故発生の強い規定要因となっている。アメリカのマルウエッティとフィン（J.L.Malfetti & B.Fin）は，「安全ドライバーの特性」に関する研究結果として，超安全ドライバーの顕著な人格特性は，“攻撃的でない”ことであると報告している。^(註10) 攻撃性は動物本来の基本的要求である生理的要求〔生命・種族維持〕^(註11, 12) にそのルーツが求められるために，これらの要求を阻害するものへのマイナス充填エネルギーとして発生した心的エネルギー，いわゆる“怒り”の情緒をその基盤として成立している。従って，怒りの情緒（気質）と交通事故発生とが密接な関連性を有することは，十分うなずけるわけである。つまり，怒りの情緒（攻撃性）に関してその量と質の個人差の存在はともかくとして，この情緒をいかにコントロールするかが，交通事故抑制の個体的最終規定要因になるとみられるわけである。

第5段階では，遠心系神経を通して送られてきた指令に対し，末梢感覚器官や運動器官が指令通りにいかに正確に敏速に操作するか，という〈機能〉の規定のあり方が事故行動を左右し，その要因としては上記の全規定要因が考えられる他に，運転技術的な〈機能〉自体の要因も重要な存在となっている。

ともあれ，歩行者であれ車輦運転者であれ，交通行動の主体者にとって，「その主体者の有する気質」が交通行動全般にわたる基盤的な規定要因として働いているとみなさざるをえない。

3. 本研究における「交通事故」並びに各種資料について

(1) 「交通事故」とは

本研究において「従属変数」としてとりあげた「交通事故」とは，『道路（道路交通法第2条第1項第1号に規定）上において，車両，路面電車，列車（軌道車）の交通によって起こされた，人の死亡又は負傷を伴った事故（人身事故）』を指している。^(註11) 従って事故の件数中には，物損事故は含まれていない。因みに，物損事故は，人身事故の約1.5倍にのぼるといわれる。^(註11)

(2) 各種資料について

本研究において使用した各種資料は，それぞれ次の出典による（主として「交通統計」）。

「人口」：総務庁統計局の各年10月1日現在の人口である。

「交通事故発生件数」：大分県警察本部発行の「交通統計」に掲載されている『都道府県別事故発生件数』

「自動車台数」：運輸省地域交通局の各年12月末現在のものである。

「運転免許人口」：警察庁交通局運転免許課調による。

「道路状況」：「交通統計」の『道路状況』を参照。

4. 交通事故（従属変数）と気質類型（独立変数）との相互関連について。

(1) 交通における危険露出度の均一化

前述のように、交通事故の発生率が危険露出度によっても左右されるとするならば、気質類型が交通事故発生の規定要因としていかに働くか否かの相互比較は、交通における危険露出度が同一の場合においてのみ可能となる。従ってこの危険露出度を前述の、①人口、②運転免許人口、③自動車保有台数、④道路状況によって、次のようにV群に分けて均一化を図った。

第Ⅰ群：県の人口が100万人未満で、②運転免許人口、③自動車保有台数が表6の(1)～(5)の通り（紙数の関係で、昭和54年、61年のみ）。④の道路状況を配慮した。

第Ⅱ群：県の人口が100万人以上～150万人未満。②、③、④は第Ⅰ群と同じ

第Ⅲ群：県の人口が150万人以上～200万人未満。②、③、④は第Ⅰ群と同じ

第Ⅳ群：県の人口が200万人以上～500万人未満。②、③、④は第Ⅰ群と同じ

第Ⅴ群：県の人口が500万人以上～1,000万人未満。②、③、④は第Ⅰ群と同じ

なお、各県の交通事情を考慮した場合、特に危険露出度が異質であり、気質類型が特殊なため同一条件下では比較しにくい、東京都、北海道、沖縄県は考察資料からは除外した。

また、資料は昭和54年、56年、58年、60年の隔年おきのものに、昭和61年の新しい資料を附加した。

県別〔人口、運転免許人口・自動車保有台数〕

上段昭和61年、()内は昭和54年

表6の(1)

第Ⅰ群			
種分 県別	人口	運転免許人口	自動車保有台数
佐賀	88.0 ^{万人} (85.9)	42.54 ^{万人} (34.70)	39.79 ^{万台} (31.16)
高知	84.0 (82.8)	40.36 (33.35)	38.01 (31.31)
徳島	83.5 (82.0)	41.81 (35.38)	38.75 (30.94)
山梨	83.3 (79.9)	42.21 (33.87)	42.61 (32.00)
福井	81.8 (71.1)	38.02 (29.94)	40.04 (30.49)
島根	79.5 (78.2)	36.41 (29.49)	34.68 (27.53)
鳥取	61.6 (59.8)	28.08 (22.95)	28.16 (22.56)

表6の(2)

第Ⅱ群			
種分 県別	人口	運転免許人口	自動車保有台数
岩手	143.4 ^{万人} (141.2)	61.41 ^{万人} (48.10)	57.30 ^{万台} (44.47)
奈良	130.5 (118.4)	59.57 (42.13)	44.53 (31.83)
山形	126.2 (124.3)	60.12 (49.92)	58.47 (46.92)
秋田	125.4 (125.2)	53.20 (43.11)	52.73 (42.97)
大分	125.0 (122.4)	56.73 (43.93)	52.36 (41.14)
宮崎	117.6 (113.7)	58.12 (47.07)	56.78 (46.09)
沖縄	117.9 (110.9)	51.75 (34.66)	47.67 (34.44)
石川	115.2 (111.0)	51.75 (39.98)	51.34 (39.42)
滋賀	115.6 (106.3)	55.29 (41.73)	51.51 (37.21)
富山	111.8 (110.4)	52.56 (42.01)	53.17 (40.96)
和歌山	108.7 (109.9)	53.87 (46.01)	47.97 (38.64)
香川	102.3 (99.3)	49.93 (41.30)	46.04 (36.53)

「人格形成を規定する要因分析（V）」

県別〔人口、運転免許人口・自動車保有台数〕

上段昭和61年，（ ）内は昭和54年

表6の(3)

第 III 群			
種分 県別	人 口	運転免許 人 口	自 動 車 保有台数
群 馬	192.1 ^{万人} (183.0)	99.45 ^{万人} (81.43)	105.31 ^{万台} (80.86)
岡 山	191.7 (186.0)	92.80 (77.57)	89.73 (71.36)
栃 木	186.6 (177.3)	95.30 (75.61)	92.87 (69.29)
熊 本	183.8 (177.4)	87.55 (68.85)	79.11 (61.92)
鹿 児 島	181.9 (176.7)	86.45 (68.55)	79.46 (62.57)
三 重	174.7 (167.3)	38.82 (65.96)	83.73 (63.11)
山 口	160.2 (158.1)	70.23 (56.20)	68.64 (54.69)
長 崎	159.4 (158.8)	62.18 (46.76)	53.84 (42.09)
青 森	152.4 (151.1)	63.76 (49.92)	58.81 (46.07)
愛 媛	153.0 (149.7)	71.35 (57.36)	61.62 (49.08)

表6の(4)

第 IV 群			
種分 県別	人 口	運転免許 人 口	自 動 車 保有台数
福 岡	471.9 ^{万人} (448.5)	203.53 ^{万人} (152.90)	184.71 ^{万台} (143.02)
静 岡	357.9 (341.7)	174.95 (139.11)	170.69 (131.49)
広 島	281.9 (271.1)	126.52 (100.12)	113.01 (89.21)
茨 城	272.5 (250.8)	134.44 (98.16)	128.84 (91.63)
京 都	258.6 (251.1)	114.41 (89.69)	91.02 (70.53)
新 潟	247.8 (245.2)	118.12 (94.79)	105.78 (82.47)
宮 城	217.6 (205.4)	96.96 (72.03)	90.06 (68.75)
長 野	213.7 (207.1)	108.84 (89.96)	114.07 (85.99)
福 島	208.0 (201.8)	94.67 (75.24)	90.85 (68.44)
岐 阜	202.9 (294.3)	97.53 (76.41)	99.17 (75.74)

県別〔人口・運転免許人口・
自動車保有台数〕

上段昭和61年, () 内は昭和54年

表6の(5)

第 V 群			
種分 県別	人 口	運転免許 人 口	自 動 車 保有台数
大 阪	866.8 ^{万人} (847.2)	343.93 ^{万人} (246.50)	267.96 ^{万台} (210.92)
神 奈 川	743.2 (685.7)	324.52 (217.22)	240.25 (170.55)
愛 知	645.5 (616.9)	311.99 (241.75)	297.84 (233.64)
埼 玉	558.3 (531.9)	257.39 (180.10)	206.79 (145.94)
兵 庫	527.8 (513.5)	218.58 (166.21)	179.10 (138.74)
千 葉	514.8 (463.9)	221.08 (152.40)	179.49 (124.78)

(2) 群別・交通事故発生率

交通事故行動を交通事故の発生件数から, 各群に分けて県別単位でみると表7の①~⑥のようになる(各県の交通事故発生総件数, 及び人口1万人当りの交通事故発生件数-以後「交通事故発生率」と呼ぶ)。

「人格形成を規定する要因分析（V）」

表7の(1) 年次別交通事故発生件数と発生率

() 内は1万人当り

第 I 群							
県別	年次	昭和54年	昭和56年	昭和58年	昭和60年	昭和61年	昭和54年～61年 平 均
佐 賀		4,930 (57.4)	4,714 (54.4)	4,335 (49.7)	5,890 (67.2)	5,897 (67.0)	(59.1)
高 知		4,809 (58.1)	5,256 (63.2)	5,553 (66.6)	5,477 (65.6)	5,166 (61.5)	(63.0)
徳 島		5,743 (70.0)	5,352 (64.9)	4,870 (58.8)	5,398 (65.0)	5,236 (62.7)	(64.3)
山 梨		3,770 (47.2)	3,779 (47.0)	3,930 (48.5)	4,504 (54.9)	4,362 (52.0)	(49.9)
福 井		3,254 (41.1)	3,020 (38.0)	2,935 (36.6)	3,855 (47.7)	4,348 (53.2)	(43.3)
島 根		2,665 (34.0)	2,830 (36.1)	2,746 (34.8)	2,583 (42.1)	2,654 (33.4)	(36.1)
鳥 取		2,998 (50.1)	3,005 (49.8)	3,370 (55.2)	3,159 (40.0)	3,073 (49.9)	(49.0)

表7の(2) 年次別交通事故発生件数と発生率

() 内は1万人当り

第 II 群							
県別	年次	昭和54年	昭和56年	昭和58年	昭和60年	昭和61年	昭和54年～61年 平 均
岩 手		4,078 (28.9)	4,120 (29.0)	4,145 (29.0)	4,065 (28.4)	4,336 (30.2)	(29.1)
奈 良		3,808 (32.2)	4,028 (33.3)	4,491 (35.8)	5,448 (42.2)	5,922 (45.4)	(37.8)
山 形		4,057 (32.6)	3,997 (31.9)	4,104 (32.7)	4,888 (38.9)	4,820 (38.2)	(34.9)
秋 田		3,191 (25.5)	3,554 (28.3)	3,667 (29.2)	3,514 (28.0)	3,726 (29.7)	(28.1)
大 分		5,850 (47.8)	6,579 (53.5)	6,774 (54.7)	6,512 (52.3)	6,691 (53.5)	(52.4)
宮 崎		3,408 (30.0)	3,119 (27.1)	2,973 (25.5)	4,688 (39.9)	5,042 (42.9)	(33.1)
沖 縄		1,576 (14.2)	1,540 (13.9)	1,899 (16.8)	2,401 (20.7)	2,471 (21.0)	(17.3)
石 川		5,391 (48.6)	4,927 (44.0)	5,952 (52.6)	5,572 (48.8)	5,511 (47.8)	(48.4)
滋 賀		4,378 (41.2)	4,426 (41.0)	4,820 (43.4)	5,618 (49.3)	5,775 (50.0)	(45.0)
富 山		3,343 (30.3)	3,025 (27.4)	2,967 (26.8)	4,396 (39.4)	4,826 (43.2)	(33.4)
和 歌 山		5,842 (53.2)	6,638 (61.0)	6,994 (64.1)	6,782 (62.2)	6,683 (61.5)	(60.4)
香 川		5,533 (55.7)	5,509 (55.1)	5,347 (53.0)	5,514 (54.2)	5,692 (55.6)	(54.7)

表7の(3) 年次別交通事故発生件数と発生率

() 内は1万人当たり

第 III 群						
年次 県別	昭和54年	昭和56年	昭和58年	昭和60年	昭和61年	昭和54年～61年 平均
群馬	7,471 (40.8)	6,594 (35.7)	7,229 (38.5)	11,125 (58.5)	12,788 (66.6)	(48.0)
岡山	6,784 (36.5)	6,350 (33.9)	5,985 (31.7)	7,832 (41.2)	8,430 (44.0)	(37.5)
栃木	8,667 (48.9)	9,458 (52.8)	9,086 (50.0)	8,701 (47.2)	9,194 (49.3)	(49.6)
熊本	7,375 (41.6)	7,686 (42.9)	9,363 (51.7)	10,648 (58.2)	10,752 (58.5)	(50.6)
鹿児島	7,476 (42.3)	8,186 (45.9)	8,583 (47.7)	9,023 (49.9)	8,883 (48.8)	(46.9)
三重	6,806 (40.7)	6,778 (40.2)	6,734 (39.3)	7,283 (42.0)	7,971 (45.6)	(41.6)
山口	6,820 (43.1)	7,154 (45.1)	7,212 (45.2)	7,215 (45.1)	7,381 (46.1)	(44.9)
長崎	5,363 (33.8)	5,038 (31.7)	5,021 (31.5)	4,890 (30.6)	5,556 (34.9)	(32.5)
青森	7,670 (50.7)	7,122 (46.7)	7,901 (51.7)	7,927 (51.8)	7,715 (50.6)	(50.3)
愛媛	7,919 (52.9)	7,762 (51.5)	6,755 (44.6)	8,393 (55.1)	9,046 (59.1)	(52.6)

「人格形成を規定する要因分析（V）」

表7の(4) 年次別交通事故発生件数と発生率

() 内は1万人当り

第 IV 群						
年次 県別	昭和54年	昭和56年	昭和58年	昭和60年	昭和61年	昭和54年～61年 平均
福 岡	27,207 (60.7)	28,586 (62.8)	29,360 (63.4)	30,110 (64.0)	30,889 (65.5)	(63.3)
静 岡	21,408 (62.7)	22,424 (65.1)	23,456 (67.1)	25,714 (72.7)	27,224 (76.2)	(68.8)
広 島	15,721 (58.0)	15,442 (56.4)	16,136 (58.1)	16,306 (58.1)	16,432 (58.3)	(57.8)
茨 城	10,528 (42.0)	10,161 (39.7)	10,377 (39.4)	10,790 (40.1)	11,488 (42.2)	(40.7)
京 都	16,058 (64.0)	16,229 (64.2)	17,357 (67.9)	17,839 (69.0)	17,360 (67.1)	(66.4)
新 潟	8,042 (32.8)	7,318 (29.9)	7,385 (30.0)	9,491 (38.4)	10,932 (44.1)	(35.0)
宮 城	8,516 (41.5)	8,268 (39.7)	8,138 (38.3)	7,705 (35.7)	7,420 (34.1)	(37.9)
長 野	8,305 (40.1)	8,709 (41.8)	8,594 (40.9)	8,364 (39.4)	9,370 (43.8)	(41.2)
福 島	8,556 (42.4)	8,879 (43.6)	9,232 (45.0)	9,410 (45.5)	9,532 (45.8)	(44.5)
岐 阜	5,889 (30.3)	6,091 (31.1)	6,744 (33.9)	8,136 (40.4)	8,972 (44.2)	(36.0)

表7の(5) 年次別交通事故発生件数と発生率

() 内は1万人当り

第 V 群						
年次 県別	昭和54年	昭和56年	昭和58年	昭和60年	昭和61年	昭和54年～61年 平均
大 阪	33,839 (39.9)	37,746 (44.5)	41,862 (49.0)	47,249 (54.7)	48,940 (56.5)	(48.9)
神 奈 川	21,150 (30.8)	23,337 (33.7)	24,367 (34.2)	29,121 (39.9)	31,872 (42.9)	(36.3)
愛 知	24,764 (40.1)	25,766 (41.4)	26,605 (42.2)	31,342 (48.9)	31,679 (49.1)	(44.3)
埼 玉	22,355 (42.0)	24,006 (44.3)	24,413 (43.5)	26,064 (45.1)	27,286 (46.5)	(44.3)
北 海 道	16,747 (30.0)	17,330 (31.1)	17,833 (31.7)	18,995 (33.5)	20,423 (36.0)	(32.5)
兵 庫	25,123 (48.9)	25,408 (49.4)	26,891 (51.7)	29,750 (56.6)	29,743 (56.4)	(52.6)
千 葉	15,607 (33.6)	17,489 (36.9)	16,902 (34.4)	17,805 (35.1)	20,404 (39.6)	(35.9)

表7の(6) 年次別交通事故発生率平均

全 体						
	昭和54年	昭和56年	昭和58年	昭和60年	昭和61年	昭和54年～61年 平均
発生率平均	42.9	43.1	43.9	47.5	49.0	45.2
S・D	11.4	11.7	12.1	11.7	11.3	11.1

「人格形成を規定する要因分析（V）」

表7の(1)~(5)の中から、1万人当りの交通事故発生率のみをとりあげ、群別に発生率の高い順位に従って各年毎に県名を配列すると表8の(1)~(5)のようになる。

これらの結果を検討すると、いずれの群も、交通事故の発生率の県別順位は、年の移動にかかわらず、群内においてかなり安定した順位傾向を示している。しかし、詳細に順位を検討すると次のような特徴が見出だされる。

① 第Ⅰ、第Ⅱ、第Ⅲ群においては、隔年間の期間に、順位がプラス、マイナスは別として、3位以上の移動がある県が若干存在し、第4、第5群の200万人以上の大都市では、順位の変動は極めて少ない。例えば、

第Ⅰ群：〈鳥取県〉は、58年から60年にかけて事故発生率は大きく減少し（1万人当たり、昭和58年の55.2人から60年は40人に減少）、順位もマイナス4位移動。

逆に〈佐賀県〉は、58年から60年にかけて事故発生率は大きく増大し（1万人当たり、58年の49.7人から60年は67.2人に増大）、順位はプラス3位移動。

第Ⅱ群：〈秋田県〉は、58年から60年にかけて事故発生率は減少し（58年の29.2人から28.0人に減少）、順位はマイナス3位移動。

第Ⅲ群：〈群馬県〉は、58年から60年にかけて事故発生率は大きく増大し（58年の38.5人から58.5人と大幅に増大）、順位はプラス7位も移動している。

〈愛媛県〉は、56年から58年にかけて事故発生率は減少し（56年の51.5人から58年の44.6人へ減少）、順位もマイナス4位移動。しかし58年から60年にかけて再び増大し（58年の44.6人から60年の55.1人へと増大）、順位もプラス3位移動している。全般的に事故発生率の年別変化の多い県であると思われる。

〈栃木県・青森県〉は、それぞれマイナス3位移動している。

表8の(1) 1万人当り事故発生率の県別順位

第Ⅰ群（人口100万人以下）							
年 順位	昭和54年	昭和56年	昭和58年	昭和60年	昭和61年	昭和54年~61年 平均。()内は発 生率の平均値	気質類型
1	高 知	高 知	高 知	佐 賀	佐 賀	徳 島 (64.3)	分・躁・て
2	徳 島	徳 島	徳 島	高 知	徳 島	高 知 (63.0)	分
3	鳥 取	鳥 取	鳥 取	徳 島	高 知	佐 賀 (59.1)	分
4	佐 賀	佐 賀	佐 賀	山 梨	福 井	山 梨 (49.9)	躁・て
5	山 梨	山 梨	山 梨	福 井	山 梨	鳥 取 (49.0)	分
6	福 井	福 井	福 井	島 根	鳥 取	福 井 (43.3)	分・躁
7	島 根	島 根	島 根	鳥 取	島 根	島 根 (36.1)	分・て

表8の(2) 1万人当り事故発生率の県別順位

第 II 群 (人口100万人～150万人未満)							
年 順位	昭和54年	昭和56年	昭和58年	昭和60年	昭和61年	昭和54年～61年 平均。()内は発 生率の平均値	気質類型
1	香 川	和 歌 山	和 歌 山	和 歌 山	和 歌 山	和 歌 山 (60.4)	躁
2	和 歌 山	香 川	大 分	香 川	香 川	香 川 (54.7)	躁
3	石 川	大 分	香 川	大 分	大 分	大 分 (52.4)	躁
4	大 分	石 川	石 川	滋 賀	滋 賀	石 川 (48.4)	躁
5	滋 賀	滋 賀	滋 賀	石 川	石 川	滋 賀 (45.9)	躁
6	山 形	奈 良	奈 良	奈 良	奈 良	奈 良 (37.8)	はつきり しない
7	奈 良	山 形	山 形	宮 崎	富 山	山 形 (34.9)	分・て
8	富 山	岩 手	秋 田	富 山	宮 崎	富 山 (33.4)	て
9	宮 崎	秋 田	岩 手	山 形	山 形	宮 崎 (33.1)	躁・て
10	岩 手	富 山	富 山	岩 手	岩 手	岩 手 (29.1)	分
11	秋 田	宮 崎	宮 崎	秋 田	秋 田	秋 田 (28.1)	分・て

表8の(3) 1万人当り事故発生率の県別順位

第 III 群 (人口150万人～200万人未満)							
年 順位	昭和54年	昭和56年	昭和58年	昭和60年	昭和61年	昭和54年～61年 平均。()内は発 生率の平均値	気質類型
1	愛 媛	栃 木	青 森	群 馬	群 馬	愛 媛 (52.6)	躁
2	青 森	愛 媛	熊 本	熊 本	愛 媛	熊 本 (50.6)	分
3	栃 木	青 森	栃 木	愛 媛	熊 本	青 森 (50.3)	分
4	山 口	鹿 児 島	鹿 児 島	青 森	青 森	栃 木 (49.6)	て
5	鹿 児 島	山 口	山 口	鹿 児 島	鹿 児 島	群 馬 (48.0)	躁
6	熊 本	熊 本	愛 媛	栃 木	栃 木	鹿 児 島 (46.9)	分・躁・て
7	群 馬	三 重	三 重	山 口	山 口	山 口 (44.9)	分
8	三 重	群 馬	群 馬	三 重	三 重	三 重 (41.6)	躁・て
9	岡 山	岡 山	岡 山	岡 山	岡 山	岡 山 (37.5)	躁・て
10	長 崎	長 崎	長 崎	長 崎	長 崎	長 崎 (32.5)	はつきり しない

「人格形成を規定する要因分析（V）」

表8の(4) 1万人当り事故発生率の県別順位

第 IV 群 (人口200万人～500万人未満)							
年 順位	昭和54年	昭和56年	昭和58年	昭和60年	昭和61年	昭和54年～61年 平均。()内は発 生率の平均値	気質類型
1	京 都	静 岡	京 都	静 岡	静 岡	静 岡 (68.8)	分・躁・て
2	静 岡	京 都	静 岡	京 都	京 都	京 都 (66.4)	躁・て
3	福 岡	福 岡	福 岡	福 岡	福 岡	福 岡 (63.3)	躁
4	広 島	広 島	広 島	広 島	広 島	広 島 (57.8)	躁
5	福 島	福 島	福 島	福 島	福 島	福 島 (44.5)	分・躁・て
6	茨 城	長 野	長 野	岐 阜	岐 阜	長 野 (41.2)	分・躁・て
7	宮 城	茨 城	茨 城	茨 城	新 潟	茨 城 (40.7)	分
8	長 野	宮 城	宮 城	長 野	長 野	宮 城 (37.9)	分
9	新 潟	岐 阜	岐 阜	新 潟	茨 城	岐 阜 (36.0)	分
10	岐 阜	新 潟	新 潟	宮 城	宮 城	新 潟 (35.0)	分

表8の(5) 1万人当り事故発生率の県別順位

第 V 群 (人口500万人～1,000万人未満)							
年 順位	昭和54年	昭和56年	昭和58年	昭和60年	昭和61年	昭和54年～61年 平均。()内は発 生率の平均値	気質類型
1	兵 庫	兵 庫	兵 庫	兵 庫	大 阪	兵 庫 (52.6)	躁
2	埼 玉	大 阪	大 阪	大 阪	兵 庫	大 阪 (48.9)	躁
3	愛 知	埼 玉	埼 玉	愛 知	愛 知	愛 知 (44.3)	分
4	大 阪	愛 知	愛 知	埼 玉	埼 玉	埼 玉 (44.3)	分・躁・て
5	千 葉	千 葉	千 葉	神 奈 川	神 奈 川	神 奈 川 (36.3)	分
6	神 奈 川	神 奈 川	神 奈 川	千 葉	千 葉	千 葉 (35.9)	分

これらの特徴が、どのような要因によって発生したかについての因果関係の解明は、今後の具体的な研究にまたねばならないが、少なくともこれらの特徴の規定要因として「気質」を挙げることは無理なようである。

② ついでながら隔年間の期間にどの群でも、群内において順位の移動がみられる県が存在

するものの、昭和58年から60年にかけては、いずれの群においても、移動の幅が大きく、順位移動の県が他の年に較べて極めて多くなっている。興味ある資料であり、今後の分析が必要である。

③ 昭和54年から61年にかけて、1万人当りの交通事故発生率の平均の順位と県別の気質類型とを関連づけてみると、明らかに事故発生率の高い（上位）方に位置づけられているのは「躁うつ気質」系の県が、低い（下位）には「分裂気質」系の県が位置しているようにみえる。この点が本研究のメイン・ポイントであるので、次に詳しく分析、考察してみよう。

(3) 「交通事故発生率」と「気質」との関連性

表8は、1万人当りの事故発生率の昭和54年から昭和61年までの隔年毎の平均とその平均による県別順位である。

① 表8の第Ⅰ群では、7県のうち、6県が分裂気質か、分裂気質+他の気質の混合であり、躁うつ質プロパーは存在しないため、気質間の比較検討の資料にはならない。

② 表8の第Ⅱ、Ⅳ、Ⅴの各群においては、各気質の県が包含されており、各群とも交通事故発生率の高い上位順位は圧倒的に「躁うつ気質」の県が占め、事故発生率の低い下位順位は「分裂気質」か「てんかん気質」及び「てんかん気質混入」の県が占めている。

③ 第Ⅱ群においては、事故発生率の高い上位群は決定的に「躁うつ気質」県が占めている（滋賀、石川、大分、香川、和歌山）。また事故発生率自体も、「躁うつ気質」5県の平均49.3に対し、「はっきりしない」奈良県を除く（沖縄県も前述のように除く）他の気質県5県（山形、富山、宮崎、岩手、秋田）の平均は31.7と低く、両者間の差は明確である（有意差あり）。

④ この傾向は、第Ⅳ群、第Ⅴ群においても同様に認められる。

⑤ 事故発生率の低い県をあげてみると、第Ⅲ群、第Ⅳ群、第Ⅴ群においては、明確に「分裂気質」を主体として、これに「てんかん気質」が加わった県である。即ち、第Ⅱ群の秋田、岩手、富山、山形などの「分裂・てんかん気質県」の事故発生率は31.4（「躁うつ気質県」は49.3）、第Ⅳ群の新潟、岐阜、宮城、茨城県などの「分裂気質県」の事故発生率は37.2（「躁うつ気質県」-広島、福岡県、京都府、は62.5）、第Ⅴ群の千葉、神奈川、愛知など「分裂気質県」の事故発生率は38.8（「躁うつ気質県」の大阪、兵庫は50.8）である。いずれの群も、分裂気質県と躁うつ気質県との間の事故発生率の差は有意である。

ただ第Ⅱ群の場合は、青森県と熊本県は、交通事故発生率の低い特性をもつと思われる分裂気質県であるのに事故発生率がかなり高く、他の群とは極めて異なった特殊現象をみせている。またこの傾向は第Ⅰ群の高知、佐賀県にもみられる。特に佐賀、高知県は事故発生率が60前後と異常に高く、これら4県については分裂気質という県民性を上廻る他の要因も大きく影響しているものと思われる、今後の研究課題にしたい。

ともあれ、以上の結果より、人口100万人以上の都市においては、危険露出度が同一と思われる条件下では、“マクロな環境要因の相違によって形成された人格（気質）の特性は、県民単位のマクロな行動面においても特性を発生するのではないか、という仮説2は、かなりの程度に検証されたといってもよいであろう。

⑥ 気質の相違による行動面の相違を明らかにする場合、他の強力要因を排するか、同一条件下に置かねばならないことは当然であり、本研究においてもこの点を強く配慮してきたが、試みに交通事故発生率のみを、他の要因を考慮せずに気質と関連づけてみると表9のようにな

「人格形成を規定する要因分析（V）」

表9. 交通事故発生率ランク及び、県別事故発生率の平均と気質類型
(各県の右側ギリシャ数字は既述の「群」を、()内の数字は、昭和54年～61年までの事故発生率の平均を示す)

事故発生率段階	気質類型 一人当りの事故発生率	気質類型							はっきりしない	
		分裂気質	躁うつ気質	てんかん気質	分裂気質 躁うつ気質	分裂気質 てんかん気質	躁うつ気質 てんかん気質	分裂気質 躁うつ気質		
A	60～	・高知Ⅰ(63.0)	・福岡Ⅳ(63.3) ・和歌山Ⅱ(60.4)					・京都Ⅳ(66.4)	・静岡Ⅳ(68.8) ・徳島Ⅰ(64.3)	
B	50～59	・佐賀Ⅰ(59.1) ・青森Ⅲ(50.3)	・広島Ⅳ(57.8) ・香川Ⅱ(54.7) ・兵庫Ⅴ(52.6) ・愛媛Ⅲ(52.6) ・大分Ⅱ(52.4)			・熊本Ⅲ(50.6)				
C	40～49	・鳥取Ⅰ(49.0) ・山口Ⅲ(44.9) ・愛知Ⅴ(44.3) ・茨城Ⅳ(40.7)	・大阪Ⅴ(48.9) ・石川Ⅱ(48.4) ・群馬Ⅲ(48.0) ・滋賀Ⅱ(45.0)	・栃木Ⅲ(49.6)	・福井Ⅰ(43.3)	・山梨Ⅰ(49.9) ・三重Ⅲ(41.6)	・山梨Ⅰ(49.9) ・三重Ⅲ(41.6)	・鹿児島Ⅲ(46.9) ・福島Ⅳ(44.5) ・埼玉Ⅴ(44.3) ・長野Ⅳ(41.2)		
D	30～39	・宮城Ⅳ(37.9) ・神奈川Ⅴ(36.3) ・岐阜Ⅳ(36.0) ・千葉Ⅴ(35.9) ・新潟Ⅳ(35.0)		・富山Ⅱ(33.4)		・島根Ⅰ(36.1) ・山形Ⅱ(34.9)	・岡山Ⅲ(37.5) ・宮崎Ⅱ(33.1)		・奈良Ⅱ(37.8) ・長崎Ⅲ(32.5)	
E	20～29	・岩手Ⅱ(29.1)				・秋田Ⅱ(28.1)				
事故発生率平均		43.2	53.1 ※ ※	41.5 ※ ※	43.3	37.4 ※ ※	45.7	50.2		

※ ※ 95%以上の有意水準

る。

一見してわかるように、一人当りの事故発生率が高い50以上のA、Bランクには躁うつ気質県が集中し、低い39以下のD、Eランクには分裂気質県が集中している。

また、てんかん気質が参与している県も、事故発生率が低い39以下のD、Eランクに集中している。

興味を魅くことは、分裂気質県は中間のCランク及び、DEの事故発生率の低い方へ集中しているものの、広くB、Aランクへの分布もみられる。これに対し躁うつ気質県はすべてA、B、Cの事故発生率の高いランクに集中し、D、Eの低いランクには1県も分布していないことである。

⑦ 分裂・躁うつ・てんかんの3気質を全て有する県(6県)は、事故発生率も丁度中間のCランクに集中しているのは面白い現象である(ただし、静岡県と徳島県は事故発生率が日本でも第1位、3位のトップ中のトップであることは、いささか暗示的である)。

⑧ マクロな環境要因によって形成された人格(気質)の相違が、マクロな行動面の相違と関連性示すことは、以上の諸結果より十分考察できたが、マクロな行動面の相違のあり方の内容についても、やはり宮城の調査結果による気質類型とまことに対応していることには驚かさ

れる。即ち、

(イ) 気質類型の心理的特性の項で記述した、「分裂気質」の心理的特性—“非社会的、内気、キマジメ”な県民性は、〈交通行動〉という気質と密接な関連をもった行動においても、その気質の心理的特性通りに、ゴーイング・マイウェイ式に、外界との関係なしに、キマジメに交通法規に沿って“わが歩行と、運転をしている”のである。その結果、分裂気質と対照的な躁うつ気質の県よりも、交通事故発生行動はかなり低い傾向を示している（事故発生率平均値：43.2、但し95%以上の有意水準ではない）。

(ロ) 反面、分裂気質の鈍重ではきはきしない、決断に遅れ、しかも唯我独尊的な、他人の感情を無視する気質特性の一面が、分裂気質の中では例外ともいえる高知（平均値63.0）、佐賀（59.1）、青森（50.3）のような交通事故多発の傾向を生み出したのであろうか。あるいは、気質以外の交通事故行動を規定する特別な複合要因がこれらの県のみにあるのであろうか。今後の重要な研究課題である。

(ハ) 「てんかん気質」においては、てんかん気質の心理特性—“かたく、きちょうめん”な県民性は、全くゆうずうがきかずに、頑くなに法規を守り、秩序を乱すものへの厳しい態度となって現れ、その結果、てんかん気質及びてんかん気質が混入している県民性の県では、熊本県や京都府のような例外はあるものの、やはり事故発生率は低段階に属している（三気質の中では最も低い事故発生率平均値：41.5、37.4、95%以上の有意差）。

(ニ) これに対し、「躁うつ質」の心理的特性—“社会的で陽気な活発型の開放性”の県民性は、テンポも速く、セカセカと歩行や運転をし、法規もTPOに応じてゆうずうをきかせて判断するために、勢い交通事故発生行動も高ランクに位置せざるをえなくなると思われる（事故発生率平均値：53.1、95%以上の有意差）。但し、同じ躁うつ気質でも、宮城のいう温和型に属し、加えててんかん気質の混入する宮崎県では、事故発生がかなり低い（事故発生率平均値：33.1）ことは、交通事故が〈攻撃性〉という心理的要因に基因することが大であることを勘案した場合、示唆されるものが大である。これに対し、宮崎県と同じ気質県である京都府の事故発生率が全国第2位であることは、観光客という県外人の起す事故が多いせいであろうか。今後の検討が必要であろう。

結論的に、交通事故発生については、分裂気質とてんかん気質が混入した県民性を有する県の発生率が最も低く、次に分裂気質の県民性の県が、そして躁うつ気質の県が最も事故発生率が高くなっているようである。

V. まとめ

本研究においては、人格形成を規定する要因の分析について、従来の「家庭」を主体とするミクロな面から、地理・地形、気候、風土、歴史、社会、地域文化等のマクロな面への移行を試みた。つまりこれらのマクロな要因の人格規定力を「仲介変数」として設定し、この仲介変数によって形成される地域特有のマクロな人格性を「独立変数」とし、この仲介変数と独立変数の関数としてその地域特有に生じると思われるる行動特性（本研究においては“交通事故行動”）を「従属変数」とし、この独立変数と従属変数から、仲介変数を明らかにしようとしたわけである。

その結果、具体的には、〈躁うつ気質〉の県民性を形成している地域においては、交通事故行動の発生率が有意な水準で高く、〈てんかん気質〉、〈てんかん気質・分裂質〉の県民性を形

「人格形成を規定する要因分析（Ⅴ）」

成している地域においては、有意な水準で低いことが判明した。従ってこれらの結果から、一般的に人格を形成する場合、家庭を主体とするミクロな要因だけでなく、マクロな要因も大きく関わっているといえるであろう。しかも、マクロな要因であるだけに、それらの要因はマクロな地域集団（県民）にけるマクロな人格特性を形成し（県民性）、このマクロな人格特性はマクロな行動特性（交通事故行動の県差）をも生じさせているのである。

つけ加えるならば、〈分裂気質〉の県民性を有する地域では、一見表9の上からも、また分裂気質のもつ心理的特性の上からも、交通事故行動の発生率は低いと思われたのであるが、有意な水準の差は認められなかった。これは、表9の発生率分布からもわかるように、分裂気質に属する県は一般的には交通事故行動の発生が低い段階にあるものが多い（13県中10県）ものの、この傾向からはずれた、特別に交通事故行動の発生率が高い県が2、3県あるために、平均値が高くなり、分散した分布結果が有意な水準に達しえない状態を生じたと思われる。このことは、交通事故行動の発生が、県民性のみならず、多くの重複した要因を含んでいることを示唆するものであり、今後この複合した要因を明らかにすることは、事故発生への阻止に役立つのみならず、本研究の目的であるマクロな仲介変数をより明確にするものと思われる。今後の研究課題としたい。

[註]

- [註1] 宮城音弥：「日本人の性格」 1977年 日本書籍K. K
- [註2] 穰山貞登：「県民性について」 1964年 人類科学16号及び〔註1：前掲書〕
： 宮城は国民性（県民性に通じる）とはなにか、について次の三つの概念を述べている。『第一に、日本人を何千人か選んで、その性格を調査すると、もっとも多い性格特性がわかる。これが国民性である。集団の大多数が共通してもっている性質をモータル・パーソナリティー（最頻性格）というが、国民性は国民のモータル・パーソナリティーである。統計を用いていない場合でも、経験的に日本人に多くみられる特徴を指摘することはできる。
第二に、日本には父祖代々、伝えられてきた生活様式がある。個人は、この中で育ち、その習慣を身につけていくのであるが、この生活の仕方が国民性である。人間が作り出し、世代から世代に伝えられてゆく生活様式を「文化」というが、国民性とは、その国民の文化である。
第三に、個人の行動に、怒りやすいとか、せっかちであるとかいう性格があるように、民族にもきまった性格がある。これが国民性である。』
- [註3] 関祖衝：「人国記」 1701年 当時の全国66ヶ国の住民の性格をかなり精細かつ具体的に記してあり、戦国時代の軍政地理学の書であり、また江戸時代には各藩通商の書として珍重された。
- [註4] N H K 世論調査所編：「日本人の県民性－N H K 全国県民意識調査」1979年 日本放送出版協会
- [註5] 大分合同新聞社：「われら大分県人－年間企画」 1979年
- [註6] 大分県：「大分県統計年鑑」昭和54年～61年
- [註7] 〔註1．前掲書〕の宮城の“気質理論”を、高橋が表2～4にまとめたもの。
- [註8] 宇留野藤雄：「交通心理学」 1975年 技術書院
- [註9] 高橋正臣：「心理学－基礎と展開」 1985年 ナカニシヤ出版
- [註10] 船津孝行・佐藤基治『事故の心理』・「交通と人間」からだの科学 1986年 日本評論社
- [註11] Maslow, A.H.: 「Motivation and Personality」 1954年 Harper & Row, New York.
- [註12] F. ゴーブル著・小口忠彦監訳：「マズローの心理学」 1983年 産業能率大学出版部刊
- [註13] 大分県警察本部：「交通統計」 1987年