

交通事故防止にかんする 社会心理学的研究(1)

—— 集団規範と個人の態度の形成について ——

西 山 啓

問 題

集団のもつ規準なり規範なりが、そこに属する成員の態度や価値判断に影響をおよぼすという事実は、従来さまざまな実験研究の結果からも、あきらかである。

Sherif, M. (1935) の実験すなわち、暗室内の光点の自動運動現象を観察させ、被験者たちの認知的移動の範囲を測定させたところ、集団全体による判断の閾値内に収斂し、ある安定した結果がみられたという事実は、すでにあまねく知られている。これは、コミュニケーションを通じて、その集団独自の関係づけの枠が組立てられるために、個人判断に影響をおよぼしたものと見える。

西山啓 (1959) は集団で意見を決定する場合に、個人決定と、集団討議をへたのちに個人の意見の変化の推移を実験的に観察したところ、他の者の意見をきき、また討議することによって、正答の方向に同調することが認められた。この場合討議の過程を経るときは、当初に比較的少数であった意見も正答の方向にむかって有力となりうるという事実があきらかとなった。このことは、討議をかさねることにより、正答のもつ特殊な説得力が集団の規範のかたちをとって個々人の判断構造に働きかけたとみるべきであろう。

ここでいう規準なり規範 norm は、一般に多少とも同定した関係づけの枠 frame of reference を意味するのであるが、このことから、社会規準又は規範 social norms とは、個人的コミュニケーションおよびマスコミュニケーションを通じて、構成員の中に共有的な関係づ

けの枠 frame of reference が固定されて出来るものといえる。

しかしながら社会規範は、Sherif, M. が行なった実験のように、かならずしも現象的一致の行動をとるとはいえない。南博 (1949) によれば Allport, F. H. (1934) の交叉点におけるドライバーの停止の遵守度の調査* や、Waters, R. H. (1941) の歩行者の横断歩道通行の状態の調査,** French や Zajonc (1957) の研究などがしめすように、その制度の強制力のつよい場合は J-curve, 強制力が弱い場合には J-curve がくずれて正規分布曲線に近いかたちを示してくる。これらの事実は、どのような社会集団においても、norm とこれに対する同調行動の間には、個人の解釈の拡張の程度により、かなりのへだたりが生じることを意味する。とくに相反する規範のもとにおける個人の行動においては、その個人の規範に対する解釈のいかんは、次に来る彼の全行動に重大な影響をおよぼすと考えられる。

このような問題を、Stouffer, S. A. (1949) は Harvard 大学、Radcliffe 大学の学生を対

註 * Allport, F. H. の場合

1 停止信号で完全停止	75.5%
2 スピードをずっとおとす	22.0%
3 スピードを少しおとす	2.0%
4 スピードをおとさず通過する	0.5%

のいわゆる J-curve をえがいている

** Waters, R. H. の場合

交叉点もなく警官もいない個所において

1 横断歩道を完全にまもってわたる	8%
2 ほとんどまもってわたる	63%
3 半分ほど横断歩道ははずれてわたる	22%
4 全く横断歩道の外を歩く	7%

これは J-curve よりも正規分布曲線にちかい

象に、次のような実験を行なって解明している。すなわち、教授の代理で試験監督をしている最中にある学生がカンニングをしているのを発見した、という事態を想定させ、厳格さのこととなった5通りの処置：

1. ノートや本をとりあげ、退場を命じ、カンニングの事実を報告する
2. ノートを取りあげ、試験は続行させ、あとでカンニングの事実を報告する
3. 何か口実をつくって試験を途中で放棄させる
4. ノートを取りあげ試験は続行させる
5. 何もなかったということにして黙認する (みて見ぬふりをする)

に対する反応、ならびにそれぞれの処置に対して予想される大学当局およびなかまの学生の是認一否認の予想を回答させ、学生と大学当局とのカンニングに対する規範の相違について論じている。(図1)

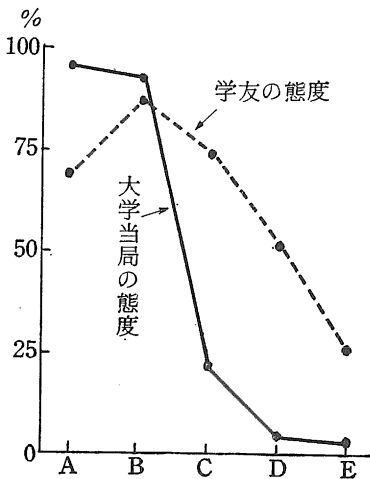


図 1. カンニングに対する各処置への大学当局と学友の是認予想 (Stouffer, S. A. 1949)

わが国においても、佐々木薫 (1963) により日本の大学生を対象に Stouffer の方法の再吟味がおこなわれ、容認範囲の比較がなされている。(図2)

本研究は、前述の両研究者の方法を、「交通規則の遵守度」についてそれぞれ異った規範を

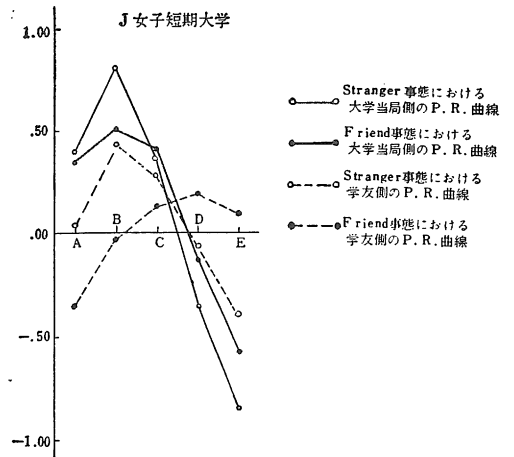


図 2. カンニングに対する各処置への大学当局と学友の是認予想 (佐々木薫 1963)

もつと考えられる幾つかの集団に適用し、これらの結果の比較から、安全意識の相違を検討し、それぞれに適當する安全管理・安全指導の戦略樹立の一助とするものである。

方 法

被験者は表 1 に示す 220 名である。なお、1 の歩行者群は大学生、3 の警察官群は警察学校生徒 4 の違反運転者群は、交通事故または違反によって県公安委員会より行政処分 (運転停止) を受けたものである。

表 1 調査対象一覧

対 象	人 数
1 歩行者群	58
2 バス・タクシー運転者群	33
3 警察官群	45
4 違反運転者群	84
計	220

質問紙の内容は別紙 1 のとおりであるが、「被験者が、交通警察官として取締りのために街頭に立っているとき、無灯火の自転車および信号無視の自動車を発見した事態」を想定とする。そして厳格さのこととなる 5 通りの処置のとりかた、およびそれらの処置に対して予想をされる 1 警察側上司の態度と、2 他のおなかまたちの態度について前述した 4 つのグループごとの比較

をおこなうものである。(質問の詳細は40頁に掲げた)

結果および考察

場面1の場合

まず、「警官としてのあなたが、無灯火の自転車を発見した場合」であるが、予想される5つの処置は、それぞれ次のとおりである。

A つかまえて注意し調書を送り検察庁へ送り略式

裁判で罰金刑になるような処置をする

B つかまえて注意し、あとで本署へ出頭させ、訓戒処分にするように処置する

C つかまえて注意し、あとで派出所へ出頭させ、説諭するように処置する

D つかまえて、その場できつく注意する

E みてみぬふりをして注意しない

この5通りの処置に対する各グループの反応は表2および図3に示される。

表 2 交通警察官としてあなたのとおりそうな処置：無灯自転車の場合 (%)

		A の 処 置 (罰 金)	B の 処 置 (本署で訓 戒処分)	C の 処 置 (派出所で 説諭)	D の 処 置 (その場で 注意)	E の 処 置 (注意しない)
1 最もとりそ うな処置	1 歩 行 者	5(8.6)	3(5.2)	3(5.2)	46(79.3)	1(1.7)
	2 バス・タクシー 運転者	11(33.0)	8(24.0)	8(24.0)	6(18.0)	0
	3 警 察 官	1(2.2)	0	12(26.7)	32(71.1)	0
	4 違反運転者	5(6.0)	8(9.5)	21(25.0)	49(58.3)	1(1.2)
2 その次にとり そうな処置	1 歩 行 者	6(10.4)	3(5.2)	34(5.86)	7(12.1)	8(13.8)
	2 バス・タクシー 運転者	0	12(36.0)	11(33.0)	10(30.0)	0
	3 警 察 官	0	3(6.7)	30(66.7)	11(24.4)	1(2.2)
	4 違反運転者	11(13.1)	10(11.9)	45(53.6)	16(19.0)	2(2.4)
3 最もとりそ うでない処置	1 歩 行 者	18(31.0)	7(12.1)	1(1.7)	2(3.5)	30(51.7)
	2 バス・タクシー 運転者	4(12.0)	0	2(6.0)	2(6.0)	25(75.0)
	3 警 察 官	8(17.8)	0	0	0	37(82.2)
	4 違反運転者	36(42.9)	8(9.5)	3(3.6)	5(6.0)	32(38.1)
4 その次にとり そうでない 処置	1 歩 行 者	21(36.2)	22(37.5)	4(6.9)	2(3.5)	9(15.2)
	2 バス・タクシー 運転者	15(45.0)	4(12.0)	4(12.0)	6(18.0)	4(12.0)
	3 警 察 官	26(57.8)	15(33.3)	0	1(2.2)	3(6.7)
	4 違反運転者	29(34.5)	29(34.5)	1(1.2)	6(7.1)	19(22.6)

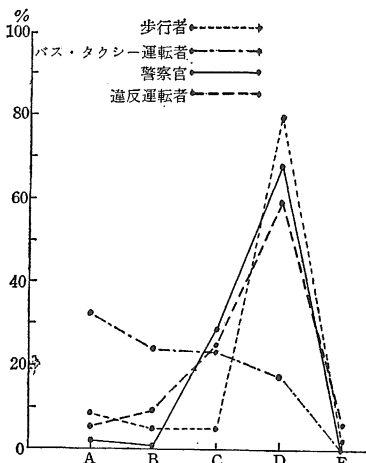


図3 最もとりそな処置の百分率：無灯自転車

無灯自転車についての処罰の基準は、歩行者、警察官、違反運転者の間では、おおむね一致した傾向がみられるが、バス・タクシー運転者群だけは非常にことなつた反応をしめしている。このことは、バス・タクシー運転者の面接調査において、自転車通行者、とくに無灯火自転車に対する危険度の大きさを訴えている事実と関係があると考えられる。上にのべたそれぞれの処置についての警察側上司および他の自転車通行者による是認の予想を比較すると、両者のあいだには、かなりのひらきがみられる。(図3)これを Stouffer, 佐々木の結果と比較すると、処置の厳しきの段階上の位置にややずれをみとめる。しかしこれは想定事態の違いによるものといえよう。

バス・タクシー運転者群においては、他の3群にくらべ、やや厳しい規範がみられる(図4)のは、前述した自転車に対する危険感のあらわれとみられ、これらに対する厳しい処罰をのぞむものといえよう。

次にそれぞれの処置に対して予想される 1. 警察側上司の態度と、2 他の自転車通行者たちの態度を、次の4の態度のうちから自己評定させた。

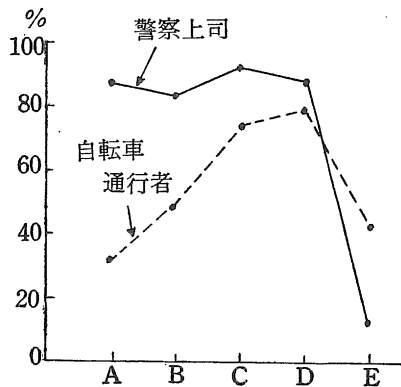
・警察の上司は

a 期待通りやってくれた、と思うだろう

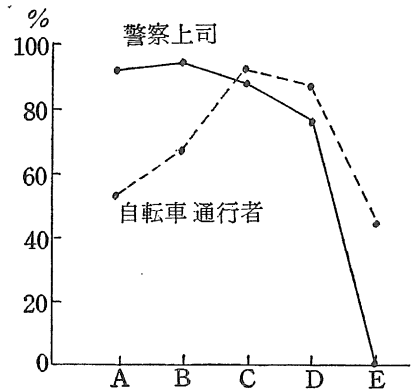
- b 必ずしも期待通りではないが、まあそれでよかろうと思うだろう
- c まずいことをしてくれた、と思うだろう
- d まったくけしからんことをした、許せないと思うだろう

・他の自転車のりの人たちは

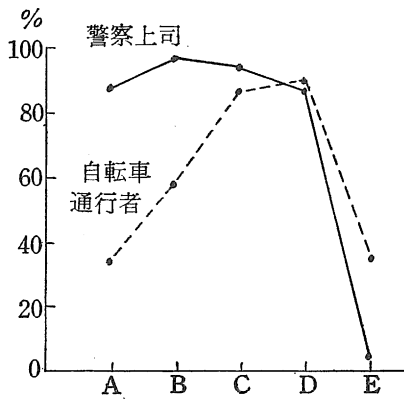
- a 期待通りにやってくれたと思うだろう
- b 必ずしも期待通りではないが、まあそれでよかろうと思うだろう
- c まずいことをしてくれたと思うだろう
- d まったくけしからんことをした、許せないと思うだろう



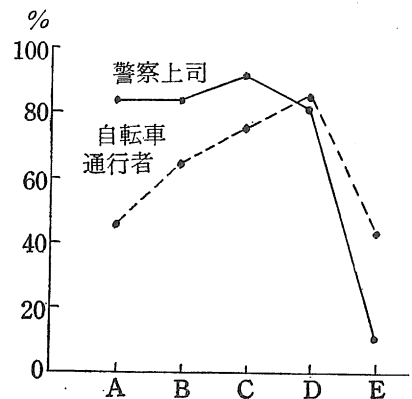
4.1 歩行者



4.2 バス・タクシー運転者



4.3 警察官



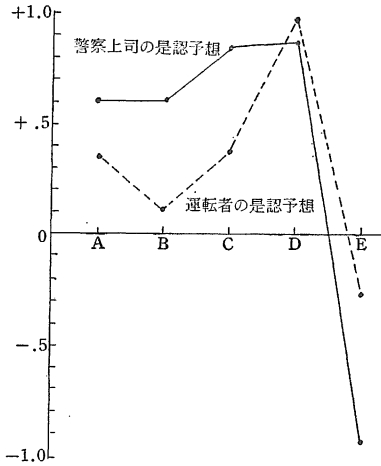
4.4 違反運転者

図 4 各処置に対する警察上司および自転車通行者の是認予想(無灯自転車の場合)

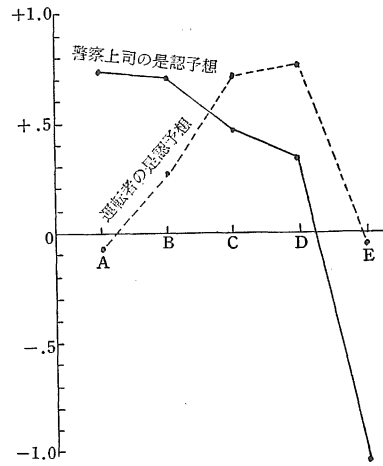
さらに、各グループのもつ規範の構造特性解明の手がかりとして、Jackson, J. M. (1960) が考案した return potential model をえがいた。図 5.1～4。縦軸は 是認—無関心—否認の評価次元をあらわし、横軸は行動の次元(処罰の程度)をあらわす。評価次元の配点は、佐々木の場合と同様、a, b, c, d にそれぞれ、+1.5, +0.5, -0.5, -1.5 点とし

た。

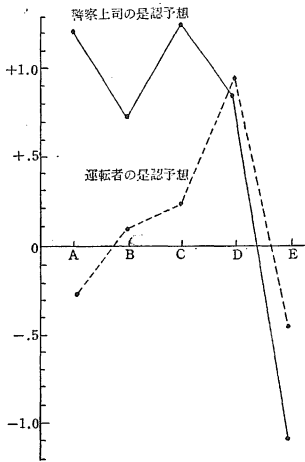
歩行者の場合は、警察上司の是認度と一般の是認度とのあいだには極端なひらきがみられないが、他の3グループはかなりはっきりとした差をみとめる。とくに警官群においてはその差も大きい。ただし、バス・タクシー運転者群をのぞいては、最初の予想に反してやや変則的な線をしめしている。



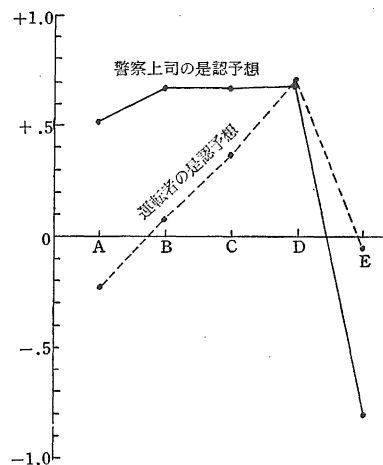
5.1 歩行者



5.2 バス・タクシー運転者



5.3 警察官



5.4 違反運転者

図 5 各処置に対する return potential 曲線(無灯自転車の場合)

II

場面 2 の場合

つきにおこなったのは「警察官としてのあなたが、信号無視の自動車を発見した場合」において予想される処置のとりかたで、次の5つである。

- A つかまえて注意し交通切符をきり、現場の事実や状況をくわしくチェックし違反や罰条欄をもらさず記入する。——行政処分になるように——
- B つかまえて注意し、交通切符をきり、違反の事実だけを報告する—罰金ですむ程度に—

- C つかまえて注意し、本署へ出頭させ訓戒処分に
するよう処置する
D つかまえて注意し、派出所へ出頭させ、説諭する
よう処置する

- E つかまえて、その場できつく注意する
この5通りのこととなった処置に対する各グル
ープの反応は表3および図6に示される。

表 3 交通警察官としてあなたのとりそうな処置：信号無視自動車の場合 (%)

		A の処置 (行政処分 と罰金)	B の処置 (罰 金)	C の処置 (本署で訓 戒処分)	D の処置 (派出所で 説諭)	E の処置 (その場で 注意)
1 最もとりそ うな処置	1. 歩 行 者	15(25.9)	29(50.0)	7(12.1)	4(6.9)	3(5.2)
	2. バス・タクシー 運転者	14(42.0)	18(54.0)	1(3.0)	0	0
	3. 警 察 官	28(62.2)	13(28.9)	3(6.7)	0	1(2.2)
	4. 違反運転者	22(26.2)	44(52.4)	5(6.0)	9(10.7)	4(4.8)
2 その次にとり そうな処置	1. 歩 行 者	5(8.6)	16(27.6)	22(37.9)	10(17.2)	5(8.6)
	2. バス・タクシー 運転者	7(21.0)	14(52.0)	10(30.0)	0	2(6.0)
	3. 警 察 官	4(8.9)	27(60.0)	8(17.8)	3(6.7)	3(6.7)
	4. 違反運転者	4(4.8)	16(19.0)	48(57.1)	14(16.7)	2(2.4)
3 最もとりそ うない処置	1. 歩 行 者	28(48.2)	2(3.4)	2(3.4)	4(6.9)	22(37.8)
	2. バス・タクシー 運転者	10(30.0)	0	0	4(12.0)	19(57.0)
	3. 警 察 官	3(6.7)	0	5(11.1)	9(20.0)	28(62.2)
	4. 違反運転者	32(38.1)	9(10.7)	2(2.4)	6(7.1)	35(41.7)
4 その次にとり そうない処 置	1. 歩 行 者	7(12.1)	9(15.5)	5(8.6)	16(27.6)	21(36.1)
	2. バス・タクシー 運転者	0	2(6.0)	3(9.0)	13(39.0)	5(15.0)
	3. 警 察 官	3(6.7)	1(2.2)	7(15.5)	25(55.5)	9(20.0)
	4. 違反運転者	30(35.7)	28(33.3)	1(1.2)	8(9.5)	17(20.2)

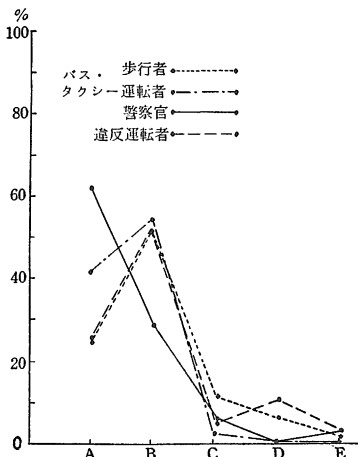


図 6 最もとりそうな処置の百分率：
信号無視自動車

これによると、警察官側の規範と、他の3群の差がみられる。警察官群のとり処置は J-curve をえがいており、警察側の交通規則に対する強制力のつよさが示されている。これに

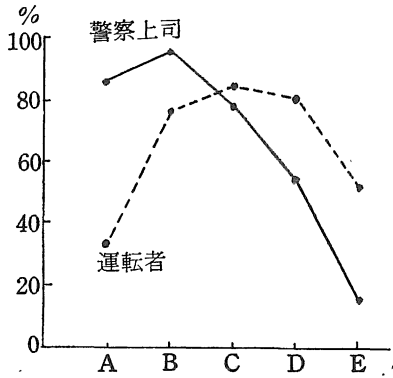
対して、他の3群においてはそれが弱い。この事実は、交通規則に対する一般の遵守度、もしくは運転者たちの本心(罰金なら少々おさめてもよいが、行政処分は困る)のあらわれとみてよいであろう。また、自転車の場合とはことなっていて、処罰に対する規範がきびしい方向に移っている点は注目に価する。

つぎに、無灯自転車の場合と同様、前述したいろいろな処置についての警察側上司および、他の運転者たちによる是認の予想を比較した。その結果は、表3および、図8に示される。

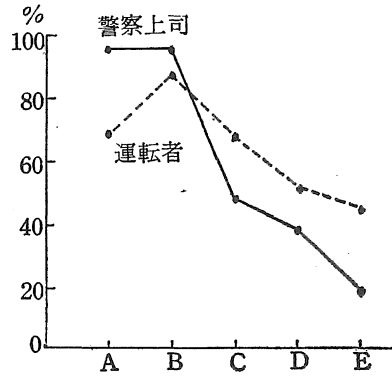
全般的に自転車の場合とことなり警察上司と一般運転者の処罰に対する是認度が、よりきびしい方向へと移動している。警察官群の規範に最も似かよっているのは、バス・タクシーの運転者群である。また、違反者群によるなかまの是認度は、他の3群にくらべ特異な線をしめしており、違反者群の規則への遵守度の不徹底がみとめられる。

また各群とも警察上司の容認度は歩行者をのぞき、J-curve もしくはその準型を示しており、自転車の場合とことなり規則遵守への規範

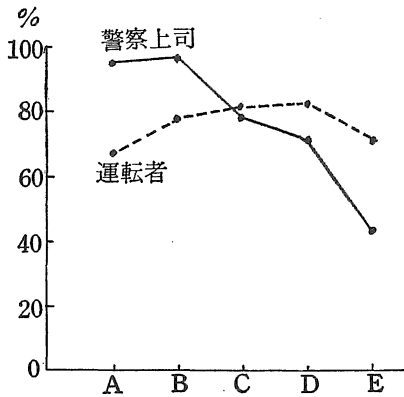
の強さがみとめられる。歩行者の規範は全体的にみて、他の3群よりもゆるやかなことがうかがわれる。



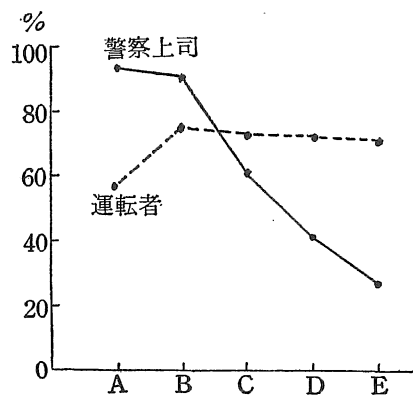
7.1 歩行者



7.2 バス・タクシー運転者



7.3 警察官

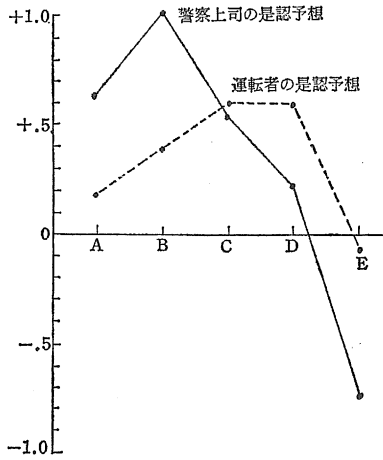


7.4 違反運転者

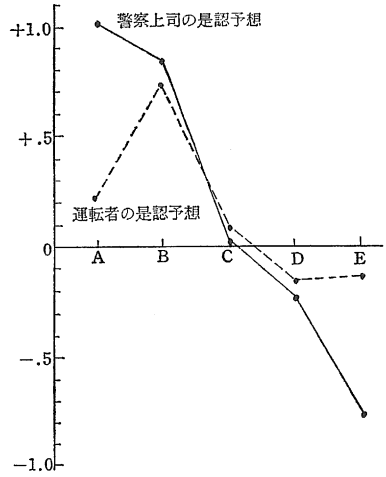
図 7 各処置に対する警察上司および自動車運転者の是認予想 (信号無視自動車の場合)

無灯自転車の場合と同様 return potential 曲線をえがいてみると、図8.1~4 のようになる。いずれも自転車の場合に比べてそれぞれの処置に対する容認度の中がせばまっており、違反に対する規範構造の差がみられる。この場合違反者群の規範は、他の3群にくらべて寛容であり、換言すればルーズさのあらわれともいえる。

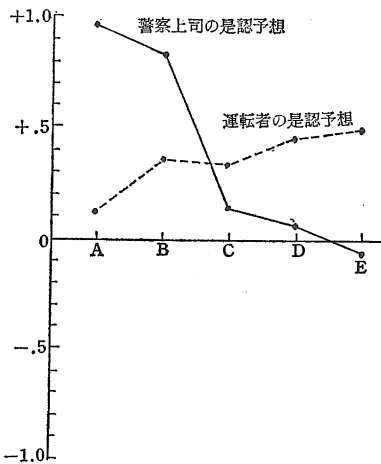
バス・タクシー運転者群は、無灯自転車の場合と同様、警官群と類似した傾向をしめしている。ここにおいて注目すべき点は、彼等が「他の運転者たちの考え」としてもっている是認の規範は、警官群の場合よりも厳格な傾向がみられることであり、違反者ときわめて対照的な規範を示していることである。



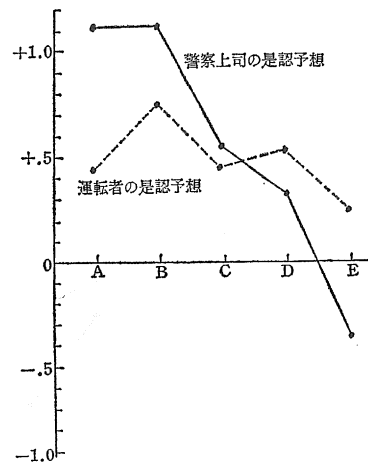
8.1 歩行者



8.2 バス・タクシー運転者



8.3 警察官



8.4 違反運転者

図 8 各処置に対する return potential 曲線 (信号無視自動車の場合)

以上の結果から考えられることは、

1. 条件は同一の交通違反の場面にあっても、それぞれのグループにより、かなりはっきりと規範の差がみられることである。

警察官や、バス・タクシー運転者のように規範の遵守について、かなり強い強制力を必要とするものについて、また自転車よりも自動車の違反といったより重大な事態においては、いわゆる J-curve 又はその準型が認められるのであるが、条件別にみると、正規分布にちかい傾向もあらわれており、個人によってかなりの解釈のずれがみられる。とくに、警察上司の考え

と、他のなかまの考えの解釈にはその傾向がいちじるしい。とくに、違反運転者群の規範は、他のグループにくらべ、かなりゆるやか(ルーズ)な傾向をみとめる。

しかしながら、同じ運転者群でも、バス・タクシー運転者の規範が、警官群のそれと非常に似ていることは、所属する企業体内での管理体制が各運転者に反映したとも考えられ、この方面での管理・指導の効果ともいえよう。

これに反して、違反者群の大部分が、管理体制の十分でない職場にあるか、もしくは自家用(自営)運転者であるという事実は、前記バス・

タクシー運転者群の場合と同様に管理指導をおこなうように何らかの対策樹立がのぞまれる。

なお、この場合、違反した自転車なり、自動車なりの相手が、「知らない人」の場合と「知った人」という二つの異った事態においては社会規範に相違がみられるかもしれない。また、年令差、男女差による交通安全への社会的規範も興味あるところであるが、この点の差異については、改めてその結果を明らかにする予定である。

また、社会規範の差を生じた発生的原因についても解明の必要があり、さらにこの規範をのぞましい方向に移行させるための Action Research は個人の態度形成・態度変容の問題とも関連して、理論的・実践的両面からみて、今後の研究にまつところが極めて大きい。

要 約

本研究は、集団規範の差が、個人の社会的態度の形成への影響を考察するため、「交通警察官として違反者を発見した場合」の処置のとりかた、およびそれらの処置に対する「警察上司」および「他のなかま」たちの是認の度などを比較検討した。

その結果

1. あきらかに社会規範のことなっているとみられるグループにおいては、かなり顕著な規範構造の差が認められる
2. とくに警察官および管理体制の確立しているバス・タクシー運転者群の規範は厳格な傾向をもつ
3. しかしながら、強い強制力が必要とみられる被験者群や場面においては J-curve 又はその準型がみられるのであるが、場合によっては、この傾向がくずれ、個人によってかなり解釈のずれがみられる。
4. これらの事実は、今後の交通安全教育や管理の対策を樹立するために有効な手がかりとなろう。

本研究にあたり、次の方々より有益な助言や、資料蒐集についての格別の御配慮をいただいた。

島根県警察本部

警備部長兼交通第一課長	河上 兼一	警視
交通第一課 次席	山田 美夫	警部
交通第一課課長補佐	中村 登	警部
全 課 企画係長	森脇 茂	警部補

交通第二課長	百合田光男	警視
交通第二課長補佐	山崎 克己	警部
全課講習第一係長	藤原 光蔵	警部補
全課行政処分係主任	森沢 忠夫	巡查部長
全 課	宇谷 寅夫	主事
	長沢 齊 氏	
島根県警察学校校長	青戸 鶴夫	警視
全 校 教務教官	門脇 曙	警部

一畑電鉄株式会社 教育監理部

竹田 操夫 部長代理

また 作陽短期大学 心理学研究室 今西一実助教には資料整理の上で協力をいただいた。

記してここに識意を表する。

参 考 文 献

- French, J. R. Jr. and Zajonc, R. B.
An experimental study of cross-cultural norm conflict. J of abmor. & social psychol., 1957. 54, 218-224.
- 南 博 社会心理学 1949 光文社
西山 啓 集団決定における討議の効果に関する研究 心理学研究 1959 30.No. 2 33-35
- 佐々木 薫 集団規範の研究 一概念の展開と方法的吟味—教育社会心理学研究 1963, 4 No. 1 21-41
- Stouffer, S. A.
An analysis of conflicting norms. Amer. social. review, 1949, 14 no. 6

質問項目

▲場面 1 次のような場面を想像し下さい——あなたは、交通警察官として取締りのために街頭に立っています。そこへ無灯の自転車が走って来ました。あなたが、その自転車に近づくと、自転車にのった人は、「やあ、見つかったか」といいました。それは、あなたの知らない人です。警察官として、あなたのこの場合とりうる処置はだいたい次の5つが考えられます。すなわち

- A つかまえて注意し調書を取り、検察庁へ送り略式裁判で罰金刑になるよう処置する
- B つかまえて、注意し、あとで本署へ出頭させ、訓戒処分にするよう処置する
- C つかまえて注意し、あとで派出所へ出頭させ、説諭するように処置する
- D つかまえて、その場できつく注意する
- E 見てみぬふりをして注意しない

上のことをよくアタマの中に入れておいて次の質問に答えて下さい。

質問 I この場合、あなたのとると思う処置はどれですか、処置のしかた、A・B・C・D・Eについて、

- 1 最もとりそうな処置
- 2 その次にとりそうな処置
- 3 最もとりそうにない処置
- 4 その次にとりそうにない処置をえらんで ○をつけて下さい。

交通警察官として、あなたが

- 1 最もとりそうな処置は A B C D E
だと思ふ
- 2 その次にとりそうな処置は
A B C D E
だと思ふ
- 3 最もとりそうにない処置は
A B C D E
だと思ふ
- 4 その次にとりそうにない処置は
A B C D E
だと思ふ

質問 II もし、あなたがAの処置をとったとします。そしてそのことが、あなたの上司や、他の自転車通行者たちに伝わったとします。かれらはどう思うでしょうか。

- 警察の上司は
 - a 期待通りにやってくれたと思うだろう
 - b 必らずしも期待通りではないが、まあそれによからうと思うだろう
 - c まずいことをしてくれた、と思うだろう

- d まったくけしからんことをした、許せないと思うだろう

(一つだけえらび○をつける)

- 他の自転車通行者たちは
 - a 期待通りにやってくれた、と思うだろう
 - b 必らずしも期待通りではないが、まあそれによからうと思うだろう
 - c まずいことをしてくれた、と思うだろう
 - d まったくけしからんことをした、許せないと思うだろう

(一つだけえらび○をつける)

質問 III もし、あなたが、Bの処置をとったとしたらどうでしょうか

- 警察の上司は (質問形式は質問2と同じにつき省略)
- 他の自転車通行者たちは…… (質問省略)

質問 IV もし、あなたが、Cの処置をとったとしたらどうでしょうか

- 警察の上司は…… (質問省略)
- 他の自転車通行者たちは…… (質問省略)

質問 V もし、あなたが、Dの処置をとったとしたらどうでしょうか

- 警察の上司は…… (質問省略)
- 他の自転車通行者たちは…… (質問省略)

質問 VI もし、あなたが、Eの処置をとったとしたらどうでしょうか

- 警察の上司は…… (質問省略)
- 他の自転車通行者たちは…… (質問省略)

★場面 2 今度は、次のような場面を想像してください。——あなたは、交通警察官として、取締りのために街頭に立っています。そこへ、信号を無視して進入してきた自動車がありました。あなたが、その自動車に近づくと、運転者は、「やあ、つかまったか」といいました。それはあなたの知らない人です。——警察官として、あなたのこの場合とりうる処置はだいたい次の5つが考えられます。

- A つかまえて、注意し交通切符をきり、現場の事実や状況をくわしくチェックし、違反や、罰条欄をのこらず記入する (一行政処分になるように一)
- B つかまえて、注意し、交通切符をきり、違反の事実 (信号の無視) だけを報告する
- C つかまえて、注意し、本署へ出頭させ、訓戒処分にするよう処置する
- D つかまえて、注意し、派出所へ出頭させ、説諭

するよう処置する

E つかまえて、その場でできつく注意をする
上のことを、よくアタマの中に入れて、次の問いに答
えて下さい

質問1 この場合、あなたのとると思う処置はどれで
すか、処置のしかた、A・B・C・D・Eについて

- 1 最もとりそうな処置、2 その次にとりそうな処
置、3 最もとりそうにない処置、4 その次にとり
そうにない処置をえらんで○をつけてください。

交通警察官としてあなたが、

- 1 最もとりそうな処置は A B C D E
だと思
う
- 2 その次にとりそうな処置は
A B C D E
だと思
う
- 3 最もとりそうにない処置は
A B C D E
だと思
う
- 4 その次にとりそうにない処置は
A B C D E
だと思
う

質問2 もし、あなたが、Aの処置をとったとしま
す。そしてそのことが、あなたの上司や、他の自動車
運転者たちに伝わったとします。その場合かれらはどう
思うでしょうか

- 警察の上司は
 - a 期待通りにやってくれた、と思うだろう
 - b 必ずしも期待通りではないが、まあそれで
よかろう、と思うだろう
 - c まずいことをしてくれた、と思うだろう
 - d 全くけしからんことをした、許せないと思
うだろう

(一つだけえらび○をつける)

• 他の自動車運転者たちは

- a 期待通りにやってくれた、と思うだろう
- b 必ずしも期待通りではないが、まあそれで
よかろう、と思うだろう
- c まずいことをしてくれた、と思うだろう
- d 全くけしからんことをした、許せないと思
うだろう

(一つだけえらび○をつける)

質問3 もし、あなたがBの処置をとったとしたとし
たらどうでしょうか

- 警察の上司は…… (質問形式は質問2と同じにつ
き省略)
- 他の自動車運転者たちは…… (質問省略)

質問4 もし、あなたがCの処置をとったとしたら
どうでしょうか

- 警察の上司は…… (質問省略)
- 他の自動車運転者たちは…… (質問省略)

質問5 もしあなたがDの処置をとったとしたらどう
でしょうか

- 警察の上司は…… (質問省略)
- 他の自動車運転者たちは…… (質問省略)

質問6 もしあなたがEの処置をとったとしたらどう
でしょうか

- 警察の上司は…… (質問省略)
- 他の自動車運転者たちは…… (質問省略)

質問は、以上で終了です、なお、資料の整理・分析の
必要上、下記についてこたえて下さい。

- ① あなたの性別 男 女
- ② 年 令 満 才
- ③ 職 業

④ あなたが、いつも乗っているくるまは、次のど
れにあたりますが適当するところに ○ をつけ
け下さい。一人でいくつかの車にのることがあ
る場合には一番よくのるものに◎、そのほかの
ものには ○ をいくつかつけて下さい。

		原付車		自動二輪	軽自動車	三輪車	普通車		大型車		大型特殊
		1種	2種				1種	2種	1種	2種	
おもな用途	事業用・営業用仕 事用としてののっ ているもの										
	通勤・通学用レジ ャー用としてのの るもの										

⑤ 経験年数 年 月 (いくつかの免許のある人は◎をつけたものについてこたえてください)