

集団規範と個人の態度の形成について (2)

—交通事故防止にかんする社会心理学的研究 II—

西 山 啓

Satoru NISHIYAMA : A STUDY OF SOCIAL NORM AND INDIVIDUAL ATTITUDE (2)
---SOCIAL PSYCHOLOGICAL APPROACH TO PREVENTION
OF TRAFFIC ACCIDENT II---

問 題

本研究は集団のもつ規準なり規範 norm なりが、その集団に属している成員の態度や価値判断にどのような影響をおよぼすかについて、それぞれの価値判断の規範のことなるとみられるグループの間相互の比較検討をこころみつつある一連の研究である。

すでに第1報告(1961)において、被験者にたいし、「あなたが交通警察官として違反者を発見した場合」を想定させ、その処置のとりかた、およびそれらに対する「警察上司」と「一般通行者」たちの処置に対する是認の度などについて比較検討を試みた。

その結果、大要次のような結論をみちびくことが出来た。

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。

しかしながら、第一報告においてとりあげた事態は、違反した相手が、自己と何らかかわりのない「知らぬ人」といういわゆる「stranger 事態」であったため、違反事実に対する処罰の執行自体にはそれ程の心的抵抗は生じない筈である。ところが、違反した相手を「知っている」という「friend 事態」の場合には、判断者の心理的葛藤度において、かなりの差異が生じることは容易に想像出来る。そして、このような葛藤的場面における違反事実への処置の厳

格さの程度が当該本人の所属する集団内の真の規範により近いものと考えられよう。

このような見地から、本研究は「警察官としての自分」が、「違反者」として発見した「自分の知っている人」に対して、どのような処置判断を下すかという、より高い葛藤事態を想定し、それぞれの社会規範* social norm の異なると思われるいくつかのグループにつき、その比較検討を試みるものである。

方 法

被験者は表 I にしめすとおりである。

表 1 調査対象一覧

対 象	
1 歩 行 者 群	52
2 バス・タクシー運転者群	33
3 警 察 官 群	62
4 違反運転者(講習会受講者)群	40
計	187

質問紙の形式・内容は第 1 報告において用いたものとはほぼ同様である。ただし、「違反者を発見し、停車を命じその車に近づいたとき、はじめて相手が自分の知った人であることに気づいた」むねを質問の際に徹底させるよう指示をする点、また質問紙の表現もこの点に若干の変更を加えている点が、前回の「stranger 事態」とことなっている。

結 果 お よ び 考 察

場面 I 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、調書を取り検察庁へ送り、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をしない。

この 5 通りの異った段階別の処置に対する各グループの反応は、表 2 および、図 1 にしめされる。

注) 本研究では交通道德・規則の遵守度がこれに相当する。

表2 交通警察官としてあなたのとりそうな処置：無灯自転車の場合 (%) (friend事態)

		A の処置 (罰 金)	B の処置 (本署での 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	1 (1.9)	7 (13.5)	3 (5.8)	6 (11.5)	35 (67.3)
	2 バス・タクシー 運転者	3 (9.1)	6 (18.2)	3 (9.1)	17 (51.5)	4 (12.1)
	3 警 察 官	0 (0)	0 (0)	1 (1.6)	58 (93.6)	3 (4.8)
	4 違反運転者 (講習会受講者)	4 (10.0)	3 (7.5)	12 (30.0)	19 (47.5)	2 (5.0)
2 その次に とりそう な処置	1 歩 行 者	5 (9.6)	1 (1.9)	19 (36.5)	8 (15.4)	19 (36.5)
	2 バス・タクシー 運転者	1 (3.0)	2 (6.1)	14 (42.4)	9 (27.3)	7 (21.2)
	3 警 察 官	1 (1.6)	0 (0)	34 (54.8)	4 (6.5)	23 (37.1)
	4 違反運転者 (講習会受講者)	2 (5.0)	10 (25.0)	17 (42.5)	8 (20.0)	3 (7.5)
3 最もとり そうにな い処置	1 歩 行 者	31 (59.6)	0 (0)	2 (3.8)	6 (11.5)	13 (25.0)
	2 バス・タクシー 運転者	19 (57.6)	1 (3.0)	2 (6.1)	0 (0)	11 (33.3)
	3 警 察 官	0 (0)	58 (93.6)	1 (1.6)	0 (0)	3 (4.8)
	4 違反運転者 (講習会受講者)	24 (60.0)	2 (5.0)	0 (0)	3 (7.5)	11 (27.5)
4 その次に とりそう ない処置	1 歩 行 者	17 (32.7)	23 (44.2)	3 (5.8)	3 (5.8)	6 (11.5)
	2 バス・タクシー 運転者	4 (12.1)	17 (51.5)	3 (9.1)	6 (18.2)	3 (9.1)
	3 警 察 官	15 (24.2)	37 (59.7)	1 (1.6)	0 (0)	9 (14.5)
	4 違反運転者 (講習会受講者)	4 (10.0)	15 (37.5)	3 (7.5)	6 (15.0)	12 (30.0)

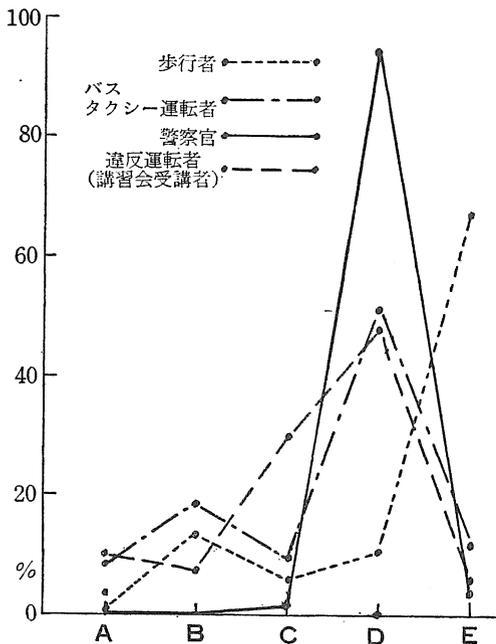


図1 最もとりそうな処置の百分率：
無灯自転車 (stranger事態)

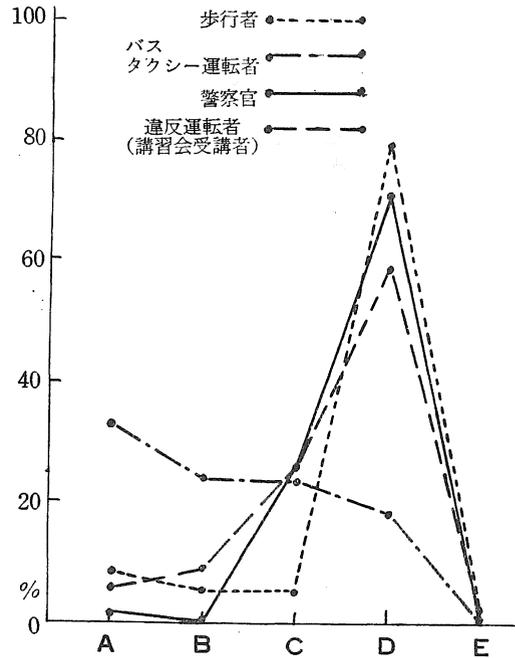
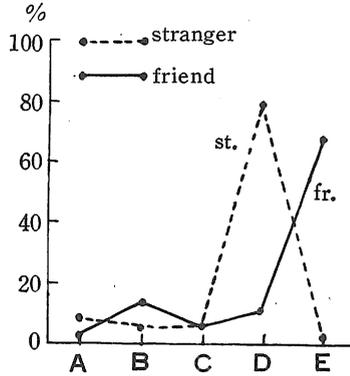
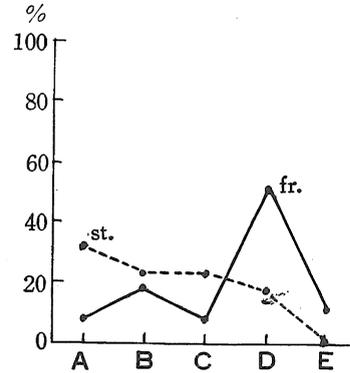


図2 最もとりそうな処置の百分率：
無灯自転車

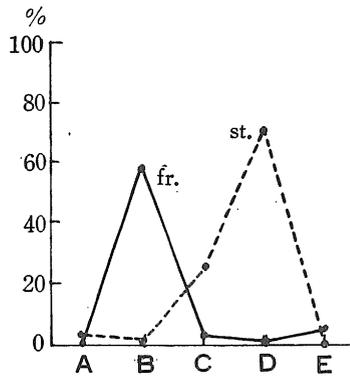
これを第1報告の stranger 事態(図2)と比較すると、その処置の傾向に変化がみられる。また、各グループ別に、stranger 事態と friend 事態とを比較すると図3の示すようになる。



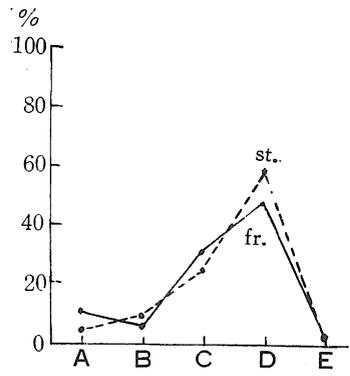
3.1 歩行者



3.2 バス・タクシー運転者



3.3 警察官



3.4 違反者(講習受講者)

図3 最もとりそうな処置の各群別比較: stranger v.s. friend

その結果、歩行者群では friend 事態の方が、一段階ゆるやかな処置をしめし、バス・タクシー運転者群においては、stranger 事態では一定した処置の傾向がみられなかったのに対し、friend 事態では、かなり寛大な処置への集中傾向がみられている。また、警官群にあっては「その場で注意」という処置をとるものが最も多く、前報告において指摘したように無灯自転車に対する態度には一定した傾向があるといえる。違反者群にあっては、自らが、行政処分の対象となっていることと、さらに法令講習会を受講するにおよんで、公平適正な法の適用・執行をのぞむあらわれと考えられるのか、「知らない人」「知った人」両事態には差はみられない。

次にそれぞれの処置に対して予想される、「警察側上司の態度」と、「他の自転車通行者たちの態度」を、次にしめす4つの態度のうちから自己評定をこころみさせた。すなわち、――

もしあなたが、A (又はB, C, D, E) の処置をとった場合、あなたの上司や、他の自転車通行者たちは、どう思うでしょうか——という想定をさせ、是認—否認の4段階にわたる評定をおこなわせるのである。

- 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 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、まあそれではよかろう、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。

これらの評定のうちそれぞれaおよびbを是認の態度として、集計した結果は、図4にしめされる。

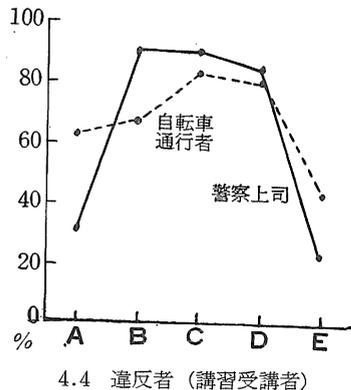
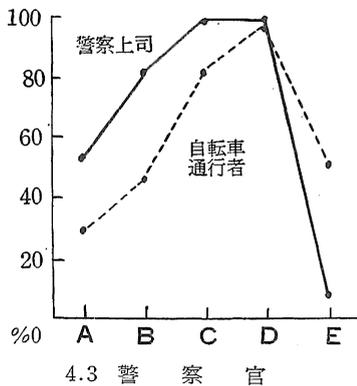
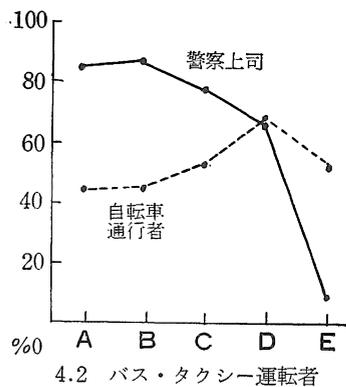
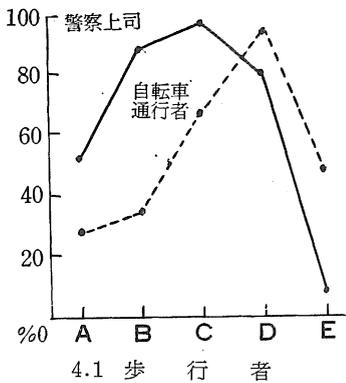


図4 各処置に対する警察上司および自転車通行者の是認予想 (無灯自転車の場合: friend事態)

次に各グループのもつ規範の構造特性を解明する手がかりとして、前回と同様 Jackson,

J. M. (1960). が考察した return potential model をえがいてみた。縦軸は、上から是認—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、前回と同様である。

これによると、歩行者群・運転者群は、警察上司と、他の自転車通行者との是認予想にかなりのくいちがいをみせているのに反して警察官群・違反者群(講習会受講者)では、警察上司となかまの予想がそれぞれ、ほぼ同じ型をしめしている。ことに、バス・タクシー運転者群において、処置の最も軽いものEに対する予想が正反対となっていて点るは注目してよからう。

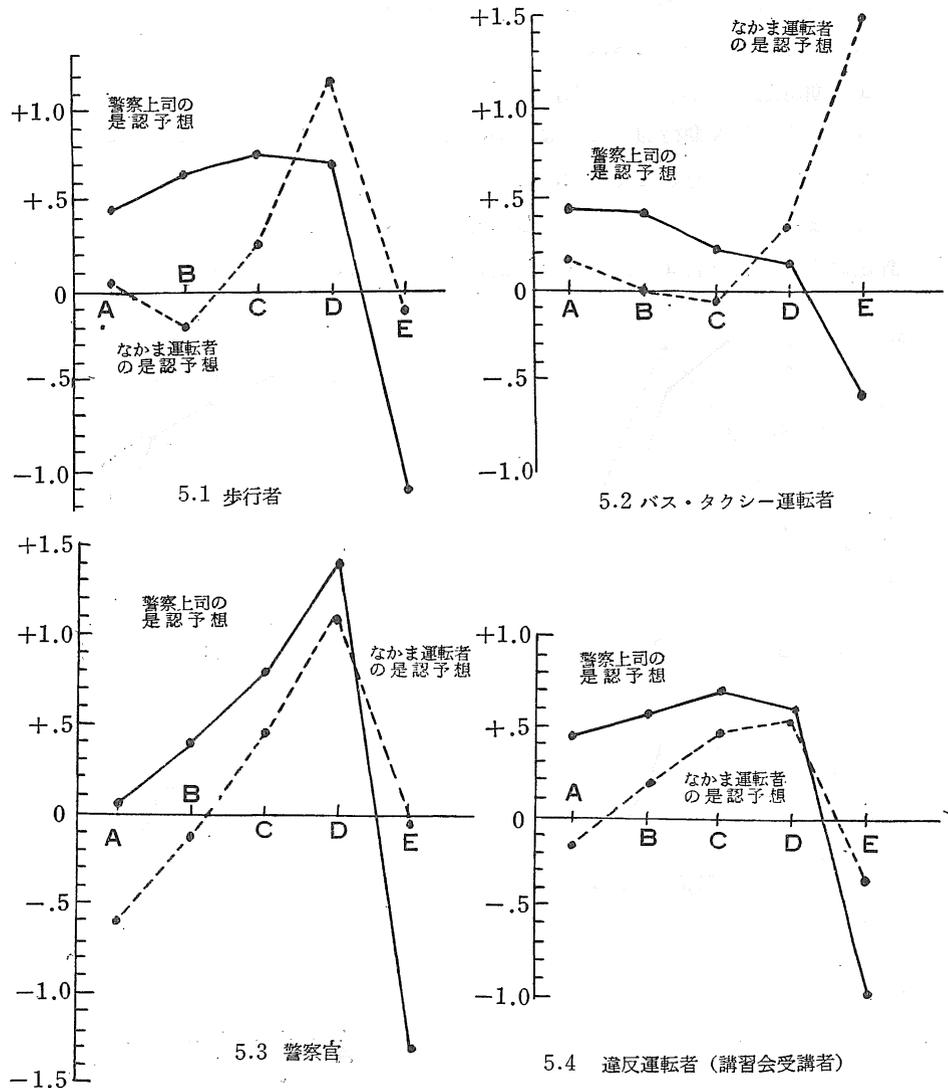


図5 各処置に対するreturn potential 曲線 (無灯自転車の場合: friend 事態)

* a, b, c, dにそれぞれ+1.5, +.5, -.5, -1.5点をあたえた。

以上の結果から、規範の一致度は、警察官群が最も高く、違反運転者群（講習会受講者）がこれにつぐ。バス・タクシー運転者群においては、規範がまちまちで、必ずしも一定した傾向をしめさない。

stranger 事態と比較すると、歩行者群では、大差はないが、バス・タクシー運転者群においては、処置の寛大さに一段階の差がみられ、さらに、各処置に対する是認度において、警察上司と他のなかまとの間に大きなひらきがある点は注目に価いしよう。警察官群の場合は、stranger 事態の場合よりも、上司と、他の自転車通行者たちの是認の曲線に一致の傾向を認める。違反運転者群（講習会受講者）においても、ほぼ同様のことがいえる。

場面Ⅱの場合

つぎに「警察官としてあなたが信号無視の自動車を発見した場合」を想定し、予想される処置のとりかたについて回答をもとめた。予想される処置は、次の5段階である。

- 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、違反の事実だけを報告する一罰金ですむ程度に一
- C つかまえて注意し、本署へ出頭させ訓戒処分にする。
- 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をする。

これらの段階のこ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5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 (%) (friend事態)

		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	4(7.7)	25(48.1)	12(23.1)	0(0)	11(21.2)
	2 バス・タクシー 運転者	6(18.2)	9(27.3)	3(9.1)	11(33.3)	4(12.1)
	3 警察官	4(6.5)	29(46.8)	8(13.0)	11(17.7)	10(16.1)
	4 違反運転者 (講習会受講者)	7(17.5)	18(45.0)	5(12.5)	4(10.0)	6(15.0)
2 その次に とりそう な処置	1 歩行者	6(11.5)	11(21.2)	15(28.8)	13(25.0)	7(13.5)
	2 バス・タクシー 運転者	2(6.1)	4(12.1)	11(33.3)	7(21.2)	9(29.3)
	3 警察官	16(25.8)	4(6.5)	25(40.3)	17(27.4)	0(0)
	4 違反運転者 (講習会受講者)	3(7.5)	8(20.0)	18(45.0)	9(22.5)	2(5.0)
3 最もとり そうにな い処置	1 歩行者	29(55.8)	1(1.9)	1(1.9)	4(7.7)	17(32.7)
	2 バス・タクシー 運転者	22(66.7)	1(3.0)	1(3.0)	2(6.1)	7(21.2)
	3 警察官	40(64.5)	1(1.6)	0(0)	1(1.6)	20(32.3)
	4 違反運転者 (講習会受講者)	21(52.5)	5(12.5)	1(2.5)	5(12.5)	8(20.0)
4 その次にと りそうにな い処置	1 歩行者	7(13.5)	16(30.8)	7(13.5)	13(25.0)	9(17.3)
	2 バス・タクシー 運転者	2(3.6)	16(48.5)	1(3.0)	7(21.2)	7(21.2)
	3 警察官	9(14.5)	21(33.9)	4(6.5)	14(22.6)	14(22.6)
	4 違反運転者 (講習会受講者)	3(7.5)	10(25.0)	3(7.5)	17(42.5)	7(17.5)

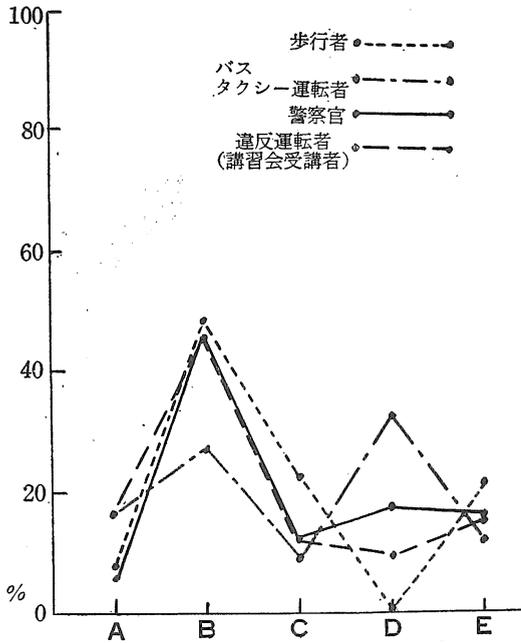


図5 最もとりそうな処置の百分率：
信号無視自転車 friend 事態

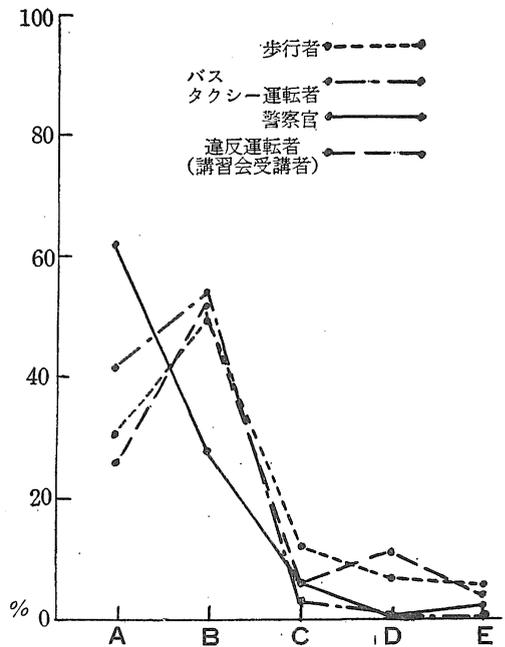
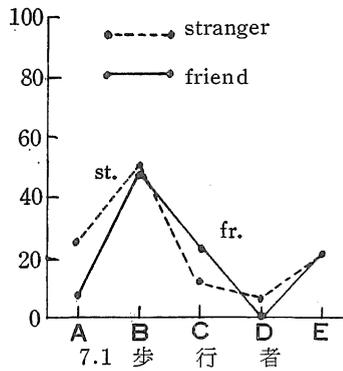
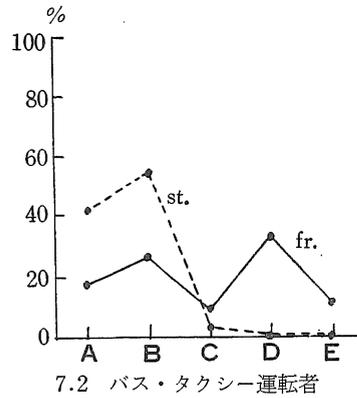


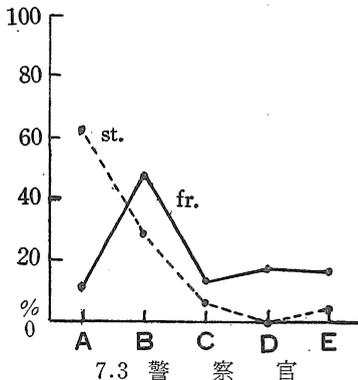
図6 最もとりそうな処置の百分率：
信号無視自動車 stranger 事態



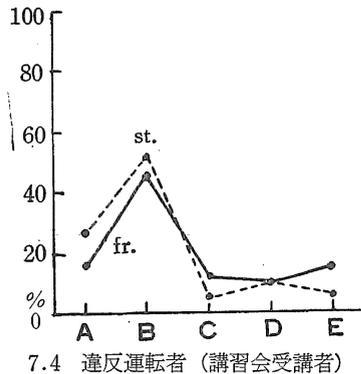
7.1 歩行者



7.2 バス・タクシー運転者



7.3 警察官



7.4 違反運転者 (講習会受講者)

図7 最もとりそうな処置の各群別比較：stranger v.s. friend

これによると、各群とも自転車事態にくらべると、全体的にはとるべき処罰にはきびしいようであるが、最もとりそうな処置の最頻傾向が stranger 事態のように1個所に集中せず、各段階へかなり分散しており、また最も軽い処置Eのパーセンテージがやや増加している。警察

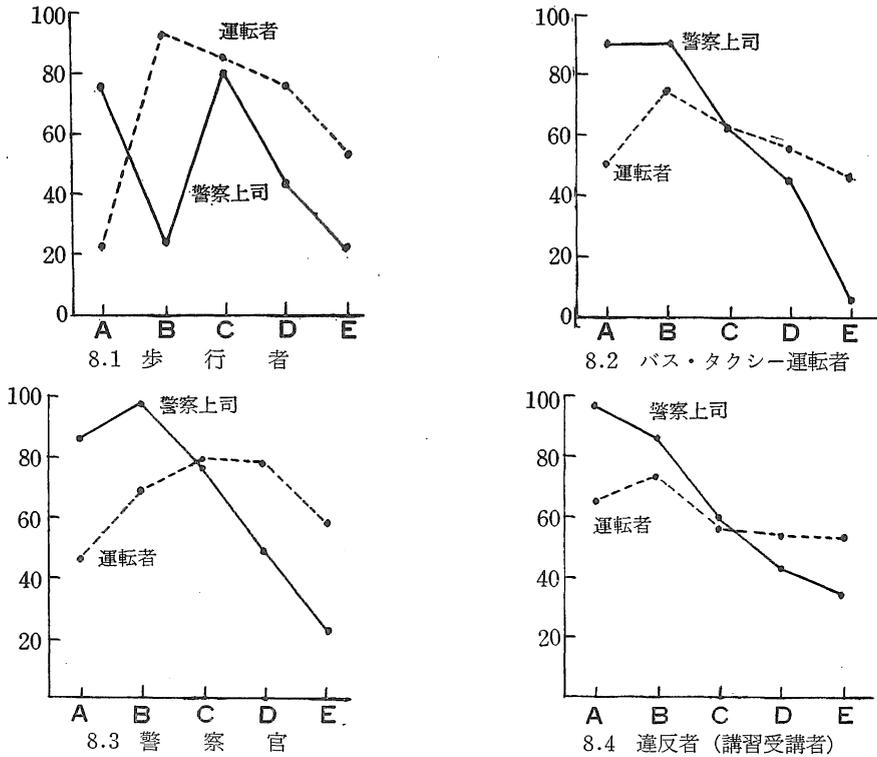


図8 最もとりそうな処置の各群別比較

官群にあっては stranger 事態では処罰の傾向が、J-curve を示したのであるが、今回の friend 事態においては、その傾向が認められず、むしろ他の3群と類似している。friend 事態という想定が、各自の判断に影響したとみることが出来よう。

次に無灯自転車の場合と同様、それぞれの処置についての、警察上司およびなかまの是認度について評定させ、さらに return potential 曲線をえがいて両者の間の比較をこころみた。評定は、次の4条件である点は、前回と同様である。

- 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

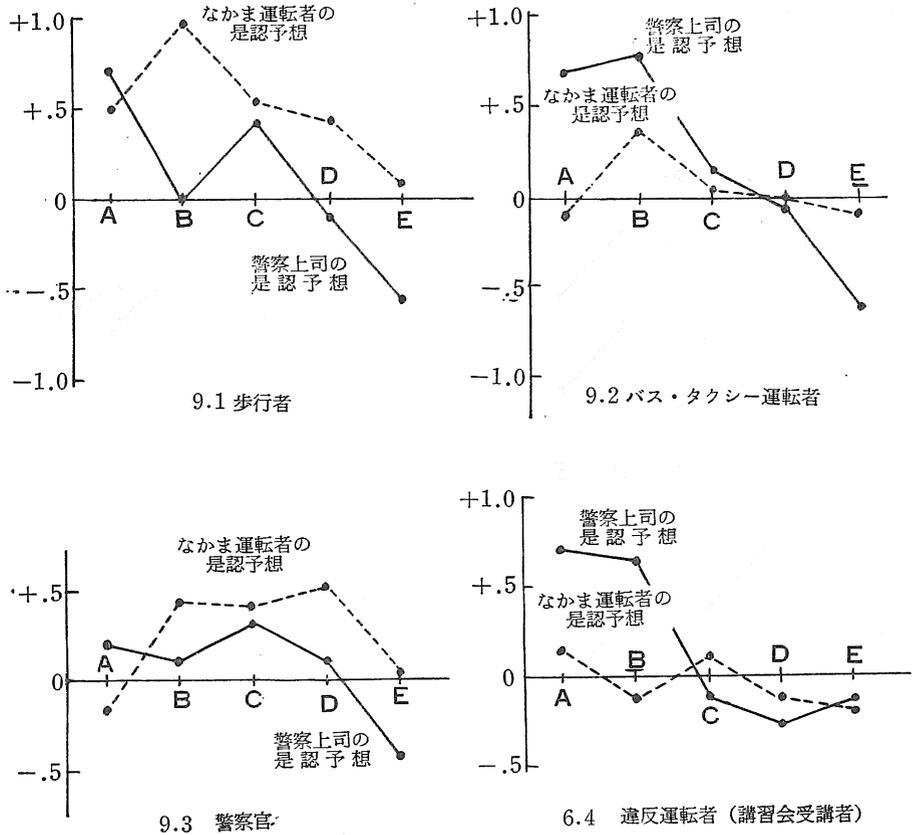


図9 各処置に対する return potential 曲線 (信号無視自動車の場合: friend 事態)

- 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なと思うだろう
- 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

図7において最もとりそうな処置を各群別に比較すると、歩行者群、警官群、違反運転者(講習会受講者)にあっては、両事態に、殆ど差異はみられないが、バス・タクシー運転者群および警察官群にあっては、その処置が寛大な方向に移っていることがわかる。

図8の最もとりそうな処置に対するなかま運転者と、警察上司の是認度を比較すると、とくに両者に根本的な差異は認めがたい。ただし歩行者群の場合は、警察上司の是認度のカーブにやや不可解な点がみられるが、他の3群に比して事態が実感的でないためかもしれない。違反者群(講習受講者)にあっては、なかまの運転者と、警察上司との処置の是認予想が、他の群にくらべて一致していることがみられる。

全般的に考察すると、stranger 事態に比して friend 事態では、一つの処置に最頻的集中をみとめ、それを中心として一つの規準を形成する傾向が、稀薄なようである。この原因についてはさまざまなものが考えられようが、質問の設定場面の適切さの問題、さらに余り現実的

な事態を設定することは、かえって判断者の心的葛藤状態が大となりすぎてその処置判断に苦しむ結果とも考えられるが、これらは今後の研究において明確にしていくべき課題であろう。

要 約

集団規範の差が、個人の社会的態度形成にいかなる影響をおよぼすかについて検討をこころみている一連研究の第2報である。今回は、交通警察官として、交通違反者を発見した場合の事態を friend 事態として、それぞれの処置のとりかた、およびとった処置に対する、「警察上司」および「他のなかま」の是認度の比較することにより、異った規範をもつと考えられる4グループ—歩行者群、バス・タクシー運転者群、警察官群、違反運転者群（講習会受講者）—につき比較検討をおこなった。

その結果

1. 全般的には stranger 事態に比して friend 事態は処置のとりかたが寛大であるが、一定の傾向をみとめがたく、処置のとりかたが、まちまちとなりがちである。
2. 交通規則遵守については最もきびしい規範をもつと想定される警察官群にあって、stranger 事態では J-curve を認めたのであるが、本事態ではそれがみられない。
3. これらの原因については今後の研究にまたねばならないが、違反の相手を知っているという friend 事態においては判断者の心的葛藤の影響によるものと考えられる。
4. 違反運転者群の処置に対する態度は stranger—friend 事態とで他の3群に比較して変動が少ない。このことは、その永続性については今後の研究にまたねばならぬが、彼らが法令講習の受講により一つのかかなり固定した新たな規範を形成したのと考えられる。
5. 想定場面が、極めて現実的であったり、高い心理葛藤を生じるような事態では、確固とした規範を保持することはかなり困難な傾向が認められるが、この点については、さらに今後の研究にまつべきであろう。

参 考 文 献

- French, J.R. Jr. and Zajonc, R. B. 1957 An experimental study of cross-cultural norm conflict. *J. abnor. & social psychol.* 54, 218—224.
- 西山 啓 1966 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—島根大学論集(教育科学) No.16, 31—41
- 佐々木薫 1963 集団規範の研究—概念の展開と方法論的吟味—教育社会心理学研究4 No. 1 21—41
- Stouffer, S. A. 1949 An analysis of conflicting norms. *Amer. sociol. review.*, 14 No. 6