The University of Osaka
Institutional Knowledge Archive

Title	「走り屋」の社会学 : モータースポーツにおける「草の根」の考察
Author(s)	遠藤, 竜馬
Citation	年報人間科学. 1998, 19, p. 53-70
Version Type	VoR
URL	https://doi.org/10.18910/11088
rights	
Note	

The University of Osaka Institutional Knowledge Archive : OUKA

https://ir.library.osaka-u.ac.jp/

The University of Osaka

「走り屋」の社会学

――モータースポーツにおける「草の根」の考察――

遠藤　竜馬

〈要旨〉

本稿は、モータースポーツの「草の根」たる底辺層として、一般公道で「スピードレース型の暴走行為」に興じる若者サブカルチャー――彼らは「ストリート」とも呼ばれる――に注目する。

彼らの行為は明らかに違法であり、それをモータースポーツに含めること自体が問題視されかねない。しかし、彼らの実態やモータースポーツ界全体をとりまく社会的環境について知ることで、その出現には必然的といいうる面もあることが理解されよう。クルマの改造＝チューニングの法規による厳しい制限と、それを反映したモータースポーツ統轄組織の政策が、結果的に彼らを公道上の危険な遊びへと追いやっているのである。

さらに視野を拡げるならば、こうした事態の背景に存する、意味論的な次元の問題もまた指摘できる。「スピード」と「安全」の二項対立へと構造化されたクルマ社会の言説空間のなかで、モータースポーツとは認識地平の外部へと「排除された第三項」にほかならない。この事実に対して我々は、ストリートの若者たちの自称である「走り屋」という言葉に、モータースポーツの自立＝自律性カテゴリーを打ち立てようとする政治学を見いだせる。それはH・サックスのいう「革命的カテゴリー」なのである。

キーワード

底辺＝草の根モータースポーツ

暴走

排除された第三項

カテゴリーの政治学

走り屋

「どうやら、この辺りでは、ガードレールをのし、コンクリート柵を蹴倒すような狼藉者がいるのだ。犯人はといえば、『暴走族』。が、この『暴走族』、派手な車で騒音をまき散らして走る古典的な連中ではない。交通量の少ない深夜、カーブが連続するこの道をサーキットに見立てて、『コーナーを攻めるとかいって、やってくる若者がいるんです』（警察関係者）。」[1]

「世間の人たちは走り屋＝暴走族と考えているでしょう…でも…うまく言えないけど、走り屋と暴走族は全く違うということを誰にもわかってもらえるようにするのが、ＯＰＴ、ＯＰＴ２という雑誌にかかわるすべての人の大切な役目ではないのですか？」

「あの土屋圭市さんも、『走り屋はモータースポーツの底辺になるものだとオレ思う』と、あるビデオで言ってました…私は『走り屋は、いつの日か舞台で脚光を浴びるための練習をしてる人達』だと思います。」[2]

1．モータースポーツの「草の根」は存在しない？

一定のポピュラリティを獲得したスポーツ種目では、ひと握りの一流選手によって占められる頂点から、大多数の裾野ないし底辺に至るまで、競技人口の幅広い分布が見られるのが常である。国内サッカー界を例にすれば、頂点はいうまでもなくＪリーグや国際試合向けのナショナル・チームである。一方で底辺と呼ぶべきは、学校の授業やクラブ活動で行われるサッカーであろう。あるいは、文字通りの最底辺層として、広場や公園でボールを蹴って遊んでいる子供たちを引き合いに出してもいいかもしれない。

必ずしも公式の組織やリーグ戦に組み込まれずプライベートにスポーツを楽しみ、競技人口ピエラルヒーのなかでの上昇志向や勝利への圧力から相対的に自由な底辺層を、我々は「草の根」と呼んでいる。テニスにおける、街中のテニスクラブでプレーを楽しむ様々な年齢層の人々。バスケットボールにおける、路上でスリー・オン・スリーに興じる子供たち。大半の種目において、そうした層が一定の規模で存在することは、ごくありきたりの現実である。

ところが、そうした自明な見方をモータースポーツ（以下、ＭＳと略記）に当てはめるや否や、我々は厄介な問題に直面する。ＭＳの最底辺、あるいは「草の根」と呼びうる層を同定することは、他の種目のように単純にはいかないのだ。

ＭＳと聞いて人々がまず想起するのは、四輪自動車を用いる競技についていえば、[3]Ｆ１を頂点とするプロフェッショナルなレースだろう。より詳しい人ならば、レースの他にもラリー／ジムカーナ／ダートトライアルといった諸ジャンルを挙げるかもしれないが、いずれにせよそれらは、国際的にはＦＩＡ（国際自動車連盟）、各国内においてはＦＩＡの承認を受けた一国一機関のＡＳＮ（Autorité Sportive Nationale）――我が国ではＪＡＦ（日本自動車連盟）――によって統轄され、[4]サーキットなどの専用コースで行われる「公認競技」である。一般にはロードサービス業務の印象が強いＪＡＦ

であるが、実は国内の競技会を統轄するとともに、参加者に対して各種の競技ライセンスを発給している。一九九六年のJAF公認イベント数は一二三一、ライセンス所持者は五九二八五人であった。[5]

これら公認競技には、上は国際レースや各ジャンルの全日本選手権、下は運転免許を取得して間もないビギナーも出場する初級イベントに至るまで、様々なレベルのものが含まれている。それゆえMSの底辺層として、公認競技の初級参加者にとりあえず着目するのは自然なことであろう。しかし彼らは、あくまで組織によって選手資格を与えられ、また同組織が定めるルールや通達に従わねばならない公式メンバーである。彼らを純然たる「草の根」と呼ぶのは、若干の無理があるといわざるをえない。

では、MSにおける最底辺、いわば「路上でボールを蹴っている子供たち」に相当するのは、果たしてどのような層なのか。この問いはしかし、それ自体が本質的な問題性を抱えている。なぜなら、MSというものをいかに定義するにせよ、それに準ずる活動を一般公道上で行うことが道路交通法に抵触する危険行為であることは、火を見るより明らかであるからだ。この種の行為を、多くの場合、我々は次のように呼んでいる――すなわち「暴走」と。

ここで特記しておくべきは、合法的な公認競技にとっても、一般の人々によって「暴走」と混同されがちなことは、宿命的ともいうべき艱難であるということだ。「スピード」や「スリル」といった語彙――それらは、クルマ社会の暗い側面の象徴でもあるが――によってしばしば語られるMSは、そもそもスキャンダラスな存在である。この宿命の下、MS統轄組織とその関係者は、MSのもつ悪しきイメージを払拭すべく努力を続けてきた。[6]

そうした事情を反映してか、MSの公式ルールは、他の種目に類を見ない排他的性格を帯びている。この種目の統轄組織は、何人たりとも公認競技以外にMSとみなしうる活動を行ってはならないというのだ。彼らによる「競技」の定義は、「レース、ラリー、スピード行事および記録挑戦、または自動車が参加して行われ競技的な性格をもっているか、あるいは成績の結果を発表することにより競技的性格を帯びる一切の行事」[7]である。この定義に当てはまる全ての活動は、自組織の統轄下に置かれねばならないというのが彼らの見解であり、ライセンス所持者や公認クラブ関係者がMSに類する非公認活動に参加・関与した場合は、資格の剥奪を含む処罰が課せられる。[8]

このルールから、果たしていかなる事態が生じるのか。関係者なら誰でも知っている逸話として、次のようなものがある。あるクラブが専用コースを借り切り、正規の競技会ではない練習会を催すとしよう。MSの練習でラップタイムを計測するのは当然だが、もし先の規定を厳密に守るならば、主催者がタイムを計測して参加者に知らせるのは許されない。なぜなら「成績を発表」した瞬間、それは「競技会」とみなされてしまうからだ。実際には、計時もその通知も内々に行われてきたし、その程度のことが問題となる可能性はほとんどないが、奇妙な話であることには違いない。こういってよければ、「草野球」と同じような意味での「草の根MS」は――こ

れは驚くに値する認識だと思われるが――公式には存在しないのだ。

法律によっても、公式ルールによっても禁止されたMSの残余範疇――そんなものは、仮に存在したとしてもごく限られたマイノリティにすぎないと考えるのが常識であろう。だが、現実は全く逆である。一九八六年に警察庁が発表した『暴走族の実態と取締り状況』は、次のように記している。「一連の諸対策が効を奏したことにより、従来のような大規模ない集・暴走行為は減少しているところであるが、若者の暴走志向は依然として根強く、週末の深夜におけるゲリラ的暴走行為、都市部等におけるガールハント目的の周遊行為、あるいは高速道路上での暴走行為が敢行されているほか、カー雑誌等を媒体とした…公道を使用して走行タイムや着順を競う『ゼロヨン』や『ローリング』と称するスピードレース型の新たな形態の集団暴走行為が…昭和五六年以降…全国各地で行われ、年々増加の傾向にある」[9]。ここで指摘されている「スピードレース型の暴走行為」に手を染める若者たちこそ、我々が注目すべきMSの「草の根」ではないのだろうか。

この仮説に対しては、直ちに様々な立場からの反発が予想されよう。彼らの逸脱行為をスポーツの一種とみなすことは、公序良俗を重んじる立場やスポーツ全般を擁護する立場からすれば、容認しがたい詭弁や犯罪の正当化と感じられるかもしれない。さらに公認競技プロパーにとっても、「暴走」をMSに含めるかのような論調は迷惑千万であるに違いない。

しかし、我々はあえて彼らを考察の対象としよう。逸脱的な事象を法やモラルや利害関心から自由に観察し、そこから固有の知見を得ることは、社会学の主要な機能なのだから。

2. 「ストリート」というサブカルチャー

ところで、一般公道でレースまがいの遊びに興じる若者たちを、我々はどのように呼べばよいのだろうか。警察関係者は、彼らを「ゼロヨン族」「ローリング族」などとも呼んでいる。さしあたり我々は、これらの呼称を踏襲するとともに、彼らの総称として、自動車雑誌などで広く用いられている「ストリート」という言葉を用いることにしよう。

彼らの実態を把握するにあたって、筆者らは文献的資料を収集するだけでなく、大阪府・京都府および兵庫・滋賀・長野・群馬・栃木の各県で実地調査を行った。以下の記述は、これらの調査に多くを依拠している。

まずは、彼らの行為の基本的性格を説明しておかねばなるまい。「ゼロヨン」とは〇ー四〇〇の意味であり、停止状態から急発進・全力加速し、四〇〇メートルの距離を走りきるのに要するタイムを競う。これは「ドラッグレース」とも呼ばれ、アメリカなどで盛んに行われている競技を原型としている。一般市販車の性能テストでも加速能力の目安として採用され、高性能スポーツカーであれば、四〇〇メートルを一二、三秒で走り抜ける。

一方、「ローリング」とは、カーブの多い道路を、あたかもサーキットでのタイムトライアルのごとく限界に近いコーナリングを駆使して走ることを指す。それがなぜローリングと呼ばれるかは定かでないが、同じ道を何度もUターンして往復することから、そう呼ばれるようになったという説がある。[10] ただし、当事者がローリングという言葉を使うことは稀であり、彼らは自身の行為を「コーナーを攻める」などと表現している。

彼らが出没する場所は、走りの性格の違いを反映し、ゼロヨン族とローリング族とでは大きく異なる。ゼロヨンは、比較的道幅の広い直線道路でしか行われない。一方、ローリング族の走りのステージは、曲がりくねった山道――「ワインディング・ロード」「峠」などと彼らは呼ぶ――が主である。しかし両者に共通しているのは、一般車の多い市街地や幹線道路を避け、交通量の少ない場所や深夜に活動するという点だろう。理由はいうまでもなく、混雑した交通のなかでゼロヨンやローリングを行うのは、実際上ほぼ不可能だからである。同じ理由から、夜間は閑散とする臨海・港湾地区が彼らの縄張りとなることも少なくない。

彼らのなかには単独で行動する者もいるが、大半は「チーム」を結成して数人から数十人のグループで行動する。いずれにせよ、各地の「名所」と目される場所には、週末の夜ともなると数十台から百台を超えるそれ風のクルマが集まってくる。事情通ならば、車種や改造のパターンから、彼らが乗るクルマを判別するのは容易なことだ。彼らが好むのは、運動性能や動力性能に優れるスポーティカーであり、なかでも今や少数派となった後輪駆動の車種が人気を集めている。外観は全くノーマルのままの者もいれば、やたらステッカーを貼る者、大型の空力部品を装着する者、なかにはオリジナルの色に全塗装している者もいる。懸架装置＝サスペンションを強化しているため、車高がノーマル車より数センチ低く、路面の凹凸を通過すると跳ねるような揺れ方をする。マフラーを非純正品に交換するのは最優先事項であり、その音量は彼らの存在をいやがうえにも周囲にアピールしている。

ステージに集結した彼らは、ときには夜明けまで、彼らだけの饗宴を繰り広げる。ゼロヨン会場であれば、順番待ちの列が延々と続き、一、二台ずつがスターターの合図とともにタイヤの悲鳴を上げながら全力発進を繰り返す。ローリング族であれば、そのつど数台が一団となり、特定の区間を往復しつつ猛烈なスピードで「バトル」を繰り返すのだ。

また近年、ローリング族の間では、単なるスピード競走ではない新たな趣向も現れている。意図的に後輪をスリップさせ、カウンターステア（逆ハンドル）で車体の向きを斜めに維持したままカーブを曲がるテクニック――「ドリフト」がそれだ［写真1］。そのアクロバティックな走りを初めて目にする者には、それが自分のよく知っている「自動車」の挙動であるとは、にわかに信じがたいかもしれない。彼らが後輪駆動車を好むのは、ドリフトに向いているからでもあるのだ。これを究めた者のなかには、横滑り状態を全く途切れさせることなく連続するカーブを抜けたり、数台が今にも接触し

そうな間隔を保ってドリフトするなど、カースタントさながらの技を披露する者たちさえいる。

こうした極限のパフォーマンスを、彼らはただ自己完結的に楽しんでいるばかりではない。ゼロヨンやローリングの名所にやってくるのは自ら走る者だけではなく、ときには走行台数をはるかに越える数の「ギャラリー」が集結することもある。走りのレベルが高い場所ほど、テクニックに自信のない者は走行を控え、常連の技を熱心に見学するようだ。また、駐車場や広場があって見物人が大勢集まる箇所は「ギャラリーコーナー」と呼ばれる見せ場になっており、腕自慢の者はここぞとばかりに派手な走りを決めようとする。

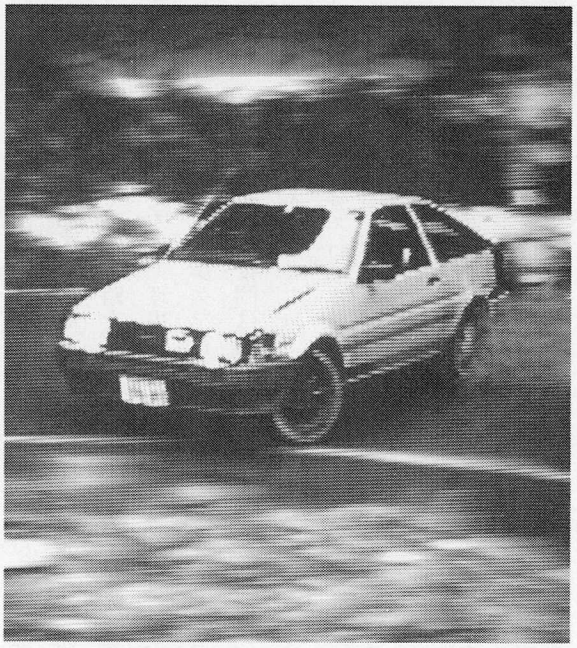

写真1：ドリフト

しかし、このような無茶をしていれば、当然のことながら事故は日常茶飯事だ。多くは単独事故や彼ら同士の事故だが、一般車や見物人が巻き込まれる場合もある。また仮に死傷者はなくとも、ガードレールなどの道路施設が次々と破壊される。施設を損傷してもドライバーが届け出ないことが少なくなく、際限なく繰り返される修理の公費負担が深刻な問題となっている。

いっそうリスクが高いのは、深夜の高速道路を攻める者たちだ。[11] 四〇〇馬力を絞り出すチューニングカーで時速三〇〇キロに挑戦する者。首都高速道路の環状区間を二〇〇キロで周回する者。こうした速度域でのミスは直ちに大事故につながり、一瞬にして数台が多重衝突してスクラップになるケースも珍しくない。[12] またリスクという点では、バイクに乗るローリング族ほど常に死に近い場所にいる者もないだろう。

警察関係者や道路管理者にとって、彼らへの対策は頭の痛い課題である。従来型の暴走族なら、道交法の「共同危険行為」の条項に基いた措置が可能であるし、暴力事件でも起こそうものなら、より強硬な取り締まりが許される。ところがゼロヨン族やローリング族は、表面的には徒党を組んでいるように見えても、法解釈上は個々人がたまたま同じ場所を走っているにすぎない。またクルマを降りれば普通の若者にすぎない[13]彼らが、交通違反以外の犯罪を冒すケースは少数である。それゆえ彼らを検挙するための法的根拠は、一般ドライバーと同様の速度違反や整備不良といった軽微な罪状にとどまる。加えて、この種の取り締まりには厳密な証拠——例えばレー

ダー装置による計速――が必要であるため、仮に警察官が現地に赴いても、それはあくまで威嚇的・予防的な効果が主となる。せいぜい悪質な違法改造車が検問でチェックされる程度だ。

こうした事情から、対策は専ら間接的な方法によって行われることになる。ここ一〇年ほどの間に、二輪車通行禁止・夜間通行制限といった規制がなされた峠道は非常に多い。また、通過する車両に大きな振動を与える「減速帯」を設けた場所も激増した。中央線越えを防ぐための「キャッツアイ」や「ポール」を敷設したり、これらを複数併用する場合もある。一時期ドリフトの名所となった滋賀県の某峠の「ギャラリーコーナー」では、減速帯とポールに加えてキャッツアイをなんと三列に敷き詰め、実質的な道幅を極端に狭めてドリフトができないようにしている[写真2]。同所では、それでも出没する者たちのために毎週末のように検問が行われ、ついには速度自動取り締まり装置、通称「オービス」さえ設置された。スピードを出しやすい直線道路に設置されるのが常識の同装置が、峠道に置かれるなど前代未聞である。

かかるエスカレートぶりを前にして我々が直ちに抱く疑問は、彼らが数量的にどれほどの規模で存在しているかであろう。だが、この問いに答えることは容易でない。なぜなら彼らは、薬物常習者や不法入国者などと同様、公式の調査・統計による捕捉が困難な対象であるからだ。警察統計によると、例えば一九八六年のゼロヨン発生件数は三二二件、参加延べ人員五五一九四人、参加車両二五四六一台、ローリング発生件数は八九三件、参加人員六八七九一人、参加車両五六二七七台となっているが、[14] こうした数字が彼らの全貌でないのは明らかである。闇に乗じることを旨とする彼らに関するデータは、公衆の面前や街中で「目立つ」[15]ことを旨とする暴走族の

写真2：三列に敷き詰められた「キャッツアイ」

場合に比べ、捕捉漏れがはるかに多いと考えねばならない。

では、彼らの実数を推定する他の手段はないのだろうか。ここで、前節で示した『暴走族の実態と取締り状況』のなかに、「カー雑誌等を媒体とした」という記述があったことを想起しよう。ここに具体的な誌名は示されていないが、我々はそれを容易に特定できる。同報告がゼロヨン・ローリングの発生時期とみなす「昭和五六年」（一九八一年）とは、ストリート専門誌の代表格たる『オプション』が創刊された年にほかならないのだ。

ただし、類似の行為そのものは、暴走族の原型というべき一九六〇年代の「サーキット族」時代からすでに行われており[16]、この年に「発生」したわけではない。むしろ我々は、暴走族の先鋭化・非行集団化の反面として「走り」自体に価値を見いだす層が分化し、さらにメディアとの相互作用を通じて、明確な輪郭をもつひとつのサブカルチャーとして観察されるようになったのだと理解すべきだろう[17]。

『オプション』や後発の『カーボーイ』をはじめとするストリート専門誌では、読者参加がきわめて盛んである。なかには、ページの大半が読者の走行シーンを撮影した投稿写真からなる雑誌さえ存在する[18]。興味深いのは、違法な地下活動であるはずのゼロヨンやローリングに関する話題が、これらの誌面では公然と扱われていることだ。彼らは自分たちの違法行為について堂々と語り、ときには実名や素顔さえ公表する。「時速二五〇キロ出しました」「いつも××峠を攻めています」といった告白も、ここではなんら珍しくない。前述の投稿写真など、ある意味では違法行為の証拠を自ら提出しているようなものだ。いわばルイス・キャロルの「逆さ鏡」のようなこの世界では、公道を「サーキットに見立て」ることこそが「常識」なのである[19]。

さらに近年は、ローリング族たちの求心性をいっそう高めるムーブメントが生じている。一九八九年以降、各誌の主催による「ドリフト・コンテスト」の類が各地のサーキットで盛んに開催され、大人気を博しているのだ[20]。参加申し込みは後を絶たず、高い倍率の抽選を通過しなければならない。観客の殺到に施設の駐車場では対応しきれず、数キロにわたって路上駐車の列ができたというケースさえある。地方戦を勝ち抜いた者は全国大会へと進み、そこでの優勝者は日本中のローリング族のヒーローとしてカリスマ的存在となる[21]。コンテストを撮影したビデオが次々と発売され、コンビニエンス・ストアにさえ置かれているという事実は、その人気の高さを示す証拠となろう。奇しくも、これらを高校野球における「甲子園」になぞらえる者さえいる[22]。もっとも、そのための練習が、校庭や体育館で行われているわけでないことはいうまでもないが——。

数の問題に戻ろう。一九九七年現在、『オプション』とその姉妹誌『オプション2』の発行部数は、それぞれ四〇万部／月である[23]。コンセプト・対象読者層がきわめて近いと思われる『カーボーイ』も、同じく四〇万部／月。購読者には重複もあろうし、読者の全員が違法行為を犯しているとみなすこともできないが、彼らの層の厚みは一目瞭然である。

比較のために参照すると、公認競技の参加者を対象とした専門誌と目される『プレイドライブ』および『スピードマインド』の発行部数は、それぞれ一五万部および一二万部／月である。これに対して、JAFライセンス所持者は約六万人。メディアの発行部数とその対象層の厚みとが一定の対応関係を示すと仮定するならば、ストリート系サブカルチャーに属する人口は、少なく見積もっても二〇万人以上であると推定される。[24] 周辺的・境界的な層や二輪のローリング族を加えれば、数字はさらに増えるだろう。もはや彼らを不用意に「マイノリティ」とは呼べないのである。

3. モータースポーツ界における公認／非公認

ストリートの若者たちの実態を垣間見た我々は、釈然としない思いにとらわれざるをえない。なにより、これほどの人口が、程度は様々であれレースまがいの危険な遊びを路上で行っているという現実が、とうてい「正常な」事態とは思えないからだ。彼らはなぜ、公認競技という選択肢があるにもかかわらず、あえてリスクを冒してまでストリートにとどまり続けるのか。

たしかに、ストリートから公認競技へと「移動」する者も存在する。だが両者の関係は、必ずしも位階的なものではない。公認競技の初級参加者など及びもつかないテクニックをもつストリート・レーサーは無数にいるのだ。あるいは、たしかに公認競技に「ドリフト」というジャンルはない。しかしドリフトは、あくまでストリート・カルチャーの発展の結果であって原因ではない。では、彼らをして独自のサブカルチャーへと凝集せざるをえなくさせているような要因が、なにかあるのだろうか。

直ちに思いつくのは、経済的要因である。MSは金のかかるスポーツである。まずなにより高価なマシンを購入し、さらにガソリン・オイル・タイヤといった消耗品やメンテナンスに費用を注がねばならない。エントリーフィーや練習のためのコース使用料、車両の輸送費も必要だ。底辺のフレッシュマンレースであっても、シーズンを通じて出場すれば数百万円はかかるといわれる。多くがクルマ本体のローンに追われる裕福でない若者にとって、そうしたコストを捻出することはかなりの努力を要するのだ。

次いで、MS施設の慢性的な不足も指摘できよう。今やベテランの域に入る年齢層の競技ドライバーたちが駆け出しだった一九七〇年代には、正規の競技会以外に練習をしようにも、専用コースを借りることはきわめて困難だった。[25] 一九八〇年代以降、中小の手軽なMS施設が全国各地に相次いで建設され、状況はずいぶん改善されてきているが、それでも潜在的需要には到底追いついていないのが実情である。[26] また、施設の所在地が都市部から遠すぎて不便であるという要因も無視できない。あるサーキットの近辺に、「産業廃棄物処理場建設反対」という看板が見られるのは、単なる偶然ではないのだ。[27]

もっとも、これらは他のスポーツ種目にも多かれ少なかれ共通する事情である。資金や時間に余裕がないから、「草の根」にとどま

り続ける――それはごく当然のことだ。だが、若者たちのストリートへの愛着は、それだけでは説明がつかない。彼らの多くは、例えばジムカーナ（広場にパイロンを立ててコースを作り、一～二速の低速ギヤを多用して素早く回るテクニックを競う、スキーのスラローム＝回転競技に似たジャンル）のような比較的手軽な公認競技に要するよりもはるかに甚大な費用を注ぎ込み、それでもなお公道を飛ばしているのだ。

彼らをストリートにとどめさせてきた最大の構造的要因――それはおそらく、クルマの「改造」に対する行政の姿勢であろう。改造という言葉から直ちに悪質な変更を連想する向きもあるかも知れないが、その大部分は「チューニング」という言葉で置き換えうる、性能向上のための合理的な変更・加工である。カーマニアにとっては、クルマの所有や運転だけでなく、チューニングもまた大きな関心事なのだ。ストリート専門誌の記事も、チューニングのノウハウに関するものが多くを占めている。

ところが我が国の道路運送車両法（保安基準）は、その内容が合理的であるか否かにかかわらず、クルマの改造をほとんど認めてこなかった。[28] ゆえにクルマ好きは、違法であることを認識しつつ、自分たちが求める様々なチューンを愛車に施すことになる。だが、ひとたび違法改造を行うや、公認競技には出場できない。交通行政ときわめて密接な関係にあるＪＡＦが、国法に触れる車両を受け入れるはずはないからだ。とすれば、彼らは否応なしにストリートを走らざるをえない。

さらにいえば、広義のＭＳ界における「非公認部門」は、必ずしも公道上にのみ存在するわけではない。ストリートを専ら活動の場とする者たちでも、ときにはサーキットでの練習走行や競技を楽しみたいのは当然である。こうしたニーズを支えとし、各地の中小サーキットを中心として、ＪＡＦ非公認の競技会が少なからず催されてきた。[29] 大半は、無用の軋轢を避けるために「練習会」や「走行会」と称していたが、なかには、あからさまに「レース」と名乗るものさえあった。専用コース内を走るかぎりは違法改造も問題ないが、同じクルマでコースまでの道程＝公道を行き来するわけであるし、そもそも主催者や参加者がストリートの文化圏の住人である以上、彼らとＪＡＦとの間に蜜月はない。もちろん、ＪＡＦは彼らに対する直接の制裁手段などもたないが、施設経営者に対して非公認イベントの排除を要求するなど、一貫して敵対的措置をとってきたのである。[30]

とはいえ、我々は次の事実にも注意しなければならない。すなわち、かかる公認／非公認部門の厳格な分離は、歴史的に見れば比較的新しい現象なのである。一九七〇年代頃までは、練習しようにも専用コースは借りられなかったという事実を想起しよう。当時は、公認競技に出場するドライバーでさえ、深夜の峠道や林道・河川敷を密かに走り込んで腕を磨くのが常識だったのだ。[31] また車両の改造も自由であり、今日の感覚からすれば「フルチューン」といえるクルマが公認ラリーに堂々と出場していた。[32] かつてのＭＳ界は、今日に比べればはるかに未分化な状態にあったのである。

しかし、公害や交通事故の深刻化といったクルマ社会の全体状況が、MS界にも影を投げかけはじめる。主にラリー車両であるナンバーつき競技車両の改造規定は、行政による二度の大きな干渉を受けている。ひとつは排気ガス規制に基づく一九八〇年の指導で、エンジン関係の改造が禁止された。[33] もうひとつは違法改造車の取り締まり強化に基づく一九八六年の指導であり、これを重く見たJAFは、シーズン途中であるにもかかわらず、ほぼ一切の改造の禁止と現行車両の復元を通達した。[34] これは「五・一規制」とも呼ばれ、関係者の間では広く知られる事件である。その背景には、翌年からのF1国内開催を目前に控え、社会との摩擦を生みかねない芽は極力摘みとっておきたいという配慮があった。[35]

しかし「五・一規制」は、結果的に参加者の安全を著しく脅かすことになった。市販車をMSに供する場合、多少の改造は安全上の観点からも不可欠であり、とりわけロールバー——車室内に張り巡らされた鋼管製の構造物で、転倒時に屋根が潰れるのを防いで乗員を保護する——の装着は、転倒やコースアウトのリスクが高いラリー競技では最優先すべき項目である。その禁止はヘルメットの着用を禁止するにも等しい。ラリーショップの裏に積み上げられた鉄パイプの山を眺めたであろう関係者の心痛は想像に余りある。半年後、改造車検の取得を条件に再びロールバーの装着が認められたが、この事件を契機としてJAFへの不信感を強め、競技から離れたり、非公認部門へと活動の場を移した者は多い。[36]

いずれにせよ、不合理な法規とそれを反映した一連のMS政策は、ドライバー個人からチューニング関連の業者に至る全ての関係者に対して、公認／非公認いずれの部門で活動を行うかの選択を強いる一種の「踏み絵」のように作用したといってよいだろう。なかでも象徴的なのは、マフラーに関する規定である。ストリートではほぼ全ての者がマフラーを非純正品に交換しているといってよいが、公認競技ではナンバーつき車両のマフラー交換は一切認められていない。仮に他の部分が全てノーマルであっても、ただマフラーを交換しているというだけで、そのクルマは「ストリート」の烙印を押されるのだ。[37] 業者に関しても事情は同様であり、ストリート向けの改造を手がけるチューニングショップは、基本的に公認競技には関与できない。[38]

かくして広義のMS界は、公認部門と、ストリートを含む非公認部門とに二分化してしまった。コースアウトした非公認部門は固有の論理に基づいて発展し、ますますコントロール不能となってゆく。部外者の目には理解に苦しむ奇異な事態と映るかもしれないが、これこそが、我が国におけるMS界の現実なのだ。

4. 「排除された第三項」の政治学

以上、取り締まり当局が「スピードレース型の暴走行為」と呼んだ社会現象の背景を見ることで、「暴走」という呼称への還元がはらむ問題性を我々は感知しえたと思われる。「彼らの名を口にすることは彼らを存在させることである」。[39] ここには意味論的・言説論

的な次元の「政治性」が存するのだ。

筆者は別の稿で、MSはクルマ社会の「寄生者」だと論じたことがある。[40] 寄生者とはいわば、ある区別によって二項対立的に構造化された言説空間から「排除された第三項」である。[41] 我々のクルマ社会の意味論的構造は、「安全運転」という言葉に象徴され、交通法規や警察当局が依って立つ視座——しかし多かれ少なかれ不合理で現実にそぐわない——と、「スピード」という言葉に象徴され、自動車の性能や走りの優越性を手放しで肯定する視座——しかし多かれ少なかれ単なる想像と投影に基づいた——とに二元化されている。この空間の内部で人々は、恐るべきスピードを可能にするクルマを愛し、かつその甘美な夢のなかにとどまり続ける。そして、はからずも夢想を現実化してしまった場合、その行為は安全運転の反対概念としての「暴走」と呼ばれる。

注意すべきは、「スピード」への信仰と「暴走」への非難との関係は単なる価値の反転にすぎず、行為の実質的な内容についてのイメージにおいては大差ないという点である。両者は、同一の事柄を別様に価値づけているだけだ。一方で、実践としてのMSのリアリティは、両者が共有するステレオタイプを超え出てしまう。[42] かくて第三のカテゴリーとしてのMSは、両視座の認識地平の外部へと排除されるほかない。あえて皮相的にいうならば、人々にとってMSとは、クローズド・コースに文字通り封じ込められるという条件の下で特別に許可される暴走行為、といった程度の概念性しか有していないのだ。

このことは、次のような思考実験によって容易に理解できる。往来でテニスをプレーする迷惑者に、人はなんと注意するだろうか。おそらく、「こんなところでテニスをするな」と注意するはずだ。いいかえれば、いつどこでそれをしようと、テニスはテニスであって他のなにものでもない。同じことが、サッカー・野球をはじめとする大半のスポーツに妥当するだろう。

だが、ジムカーナ——一～二速の低速ギヤを用いる関係上、使用する速度域そのものは一般道と同程度である——の練習を、広い空き地や駐車場で行う者の場合はどうか。もちろん、安全は十分に確保されているとしよう。不適切な場所で練習するドライバーに対して、人は果たして「こんなところでジムカーナ（MS、練習、等々）をするな」と注意するだろうか。答えはおそらく否である。エンジンを目一杯に回し、ブレーキングやターンではタイヤを激しく鳴らし、ときには故意に滑らしさえするその運転の視覚的・聴覚的印象は、良識人をして次のように語らせるに違いない。すなわち、「こんなところで暴走するな」、と。[43] もし彼が全く同一の行為をジムカーナ場で見たならば、少なくとも「MSの一種」ぐらいには認識できるはずであるにもかかわらず。

つまり、行為それ自体の実質に基づいて、MSを他の活動——とりわけ「暴走」——から弁別しうるような客観的尺度は、それが当事者にとってはいかに自明なものだとしても、社会的にはなんら確立していないのだ。その原因は、自動車という機械がスポーツの道具として特化を遂げていないという点、いいかえれば、クルマの運

転という地続きの行為について人々が多くを知りすぎており、それゆえ常識的なシェーマを用いてMSをも解釈しようとする点にある。MSを他の大半のスポーツと決定的に分かつものは、実は道具＝マシンへの依存度の高さなどではなく、状況や観察者に依存しない自立＝自律的カテゴリーの欠如なのである。

近年の社会学理論を概観するとき、意味論的な第三項排除という問題圏のアクチュアリティを我々は認めないわけにはいかない。「寄生者」の概念は一般理論におけるその定式化であるし、より経験的な水準でも、男性／女性という既存の二項図式に抗してオルターナティブな女性の概念を探求するフェミニズムの試み、また正常な性愛（異性愛）／異常な性愛（ホモセクシュアル）の二項図式に対する「ゲイ」という一人称的カテゴリーの挑戦[44]など、生産的かつ批判的な思考が次々と現れている。

ここでの関心はしかし、理論の発展に貢献することではない。我々が目を向けるべきは、MSの実践者、とりわけストリートの若者たちが、排除された第三項としての自分たちについてどのように語っているか、である。

ストリート専門誌の読者投稿欄を丹念に読むと、自分たちに与えられた「暴走族」というレッテルを否定しようとする彼らの主張がしばしば目につく。彼らは、自分たちは粗暴な刑法犯の集団ではないこと、そして危険性や周辺への迷惑を少しでも減らすために一定の自発的ルールを設け、それを守る努力をしていることを強調する。そのルールとは、一般車と絡んで走ることは極力避ける／民家の近くではエンジンの回転を上げない／一方通行で攻め、反対車線のクルマはコーナーの手前で徐行するか停止して待つ／なにか支障があって減速するときは追突を避けるためハザードランプを点灯する／トラブルが生じたときは互いに助け合う、などである。[45]さらに近年は、キャリアの長い者たちが走りのスポットに足繁く通っては後輩の指導や周辺の交通整理や清掃に当たるなど、ボランティア的な活動さえ見受けられるようだ。[46]

もっとも、これらの事例は、一部の「上澄み」というべき層の意識や態度に過ぎないともいえよう。彼らもまた一枚岩ではなく、なかには真正の暴走族にかぎりなく近い者たちも存在する。いずれにせよ、ゼロヨンやローリングの危険性・反社会性という厳然たる事実の前では、彼らがいうところの「マナー」や「自覚」など、なんの正当化材料にもならない。自分たちの「レスペクタビリティ」を社会に承認されたいという彼らの願いは、およそ絶望的である。

だが、社会学の没価値的な視線は、規範的な次元の正当性とは異なる、意味論的な次元における彼らの「実践」の意義を抽出できる。エスノメソドロジストのハーヴェイ・サックスは、『ホットロッダー』と題された論文のなかで、カテゴリーをめぐる政治学について語っている。「ホットロッダー」とは米国版のゼロヨン族にほかならないが、この呼び名は、当局や大人たちによって押しつけられた他称的カテゴリーではない。それは彼らの自称である。サックスはいう。「革命を起こそうとすれば、物事がどのように見えるかを組み換えようとすればよい。それは、一つには、あるカテゴリーに

よって自分たち自身の見方を確立し、他者に対してそのカテゴリーを通して自分たちを見るようしむけることである」[47]。

では、我が国のストリートの若者たちは自分たちをどう呼んでいるのか。彼らは様々な場面で、自分たちは暴走族ではなく「走り屋」だと主張している。この呼称こそは、自分たちの行為はあくまでMSというカテゴリーに属する——正規の競技とは異なるジャンルとみなさざるをえないにせよ——のであり、それは法規や常識による位置づけとは全く別問題だ、という彼らの宣言なのである。「彼らは実際、自分たちがどのように現実を理解しようと、それに介入するな、自分たちは自分たちの現実をつくるのだ、と言っているのである」[48]。我々はここに、クルマ社会のヘゲモニックな力場に対抗し、排除された第三項の意味論的な自立＝自律性を打ち立てんとする政治学を見いだせる。走り屋——それはサックスのいう「革命的カテゴリー」なのだ。たとえ彼らの声が社会へと届く可能性はゼロに近いとしても。

5. おわりに

状況は刻々と変化している。一九九五年の保安基準改正によって、従来は違法とされていた改造の大半が合法化された。さらに同時期から翌年にかけ、JAFのあり方をめぐる疑義が国会で頻出した折、MSの排他的統轄は独占禁止法に抵触する可能性があるという指摘がなされ、JAFは非公認イベントへの敵対的方針を撤回せざるをえなくなった[49]。「非公認」というネガティブな言葉は過去のものとなりつつある。車両規則についても、旧態依然とした厳しい改造制限が遅まきながら撤廃され、一九九八年からはチューニングカーの参加も部分的に認められる模様である。

そうした変化を追い風に、走行会やサンデーレースは、ブームと呼ぶ者もいるほどの盛況ぶりである。これは見方を変えれば、ストリートの走り屋たちの間に、公道での走りには限界があり、できるだけサーキットに行くべきという意識が着実に高まっているということでもある。また、ドリフトというストリート育ちの新ジャンルは、ともすれば無駄を廃したタイム勝負へと平板化しがちな既存のスピード競技が忘れかけていたカタルシスや祝祭性を再発見し、MSの価値観の多様化に貢献しているように思われる[50]。

かかる動向が、分断された公認／非公認部門の間の「壁」を取り除いてゆくかは未知数だが、ひとつだけたしかなのは、十万の単位にもおよぶストリートの走り屋たちの出現は、クルマという存在に対する社会の処遇の必然的帰結であるということだ。端的には、一方では安全の名の下に警察官でさえ守れないほど不当に低い制限速度を設け、他方で人々の「スピードへの憧れ」を煽っては無用かつ危険な高性能車を世に溢れさせ、それでいてアフターケアは一切しない——例えば、自動車メーカーは宣伝効果の高い興業レースには金を注ぐが、ごく一部の企業を除き、末端のユーザーに対するMS施設の提供は行っていない——という矛盾に満ちたやり方がそれである。この現実を見落としているかぎり、「公道をサーキットがわ

りに使う一部のバカ者のために…税金が余計に使われているのは、許しがたいことなのだ」[31]という言葉は虚しく響く。無惨に折れ曲がった峠のガードレールは、むしろクルマ社会の倒錯ぶりを告発する声なき声なのだ。

ここで我々は、我が国における走り屋とそのギャラリーの風景と、ヨーロッパの国々におけるラリー選手権の沿道風景との酷似を指摘してもいいかもしれない。彼の地では、子供を連れた母親までが、自分たちが住む家の前をドリフトしつつ駆け抜けるラリー車を熱い眼差しで見つめている。[32]彼らはそれを「暴走」とみなしているのだろうか。否、おそらく彼らは、そこでなされている行為の「意味」を理解できるのだ。世界選手権といえども、土着的な公道レースが歴史を重ねて伝統と格式を得たものにはかならないヨーロッパでは、MSが排除された第三項ではないとしても不思議はない。

MSの市民権といえば、メディアの作り出した一過性の現象としてのF1フィーバーと同義でしかない自動車文化後進国＝日本で、同じことを求めるのは酷というものだろう。しかし、底辺向けのMS施設を経営する自治体[33]すら僅かながら現れている今日、「モータースポーツ・フォア・オール」について考えること――そこには、クルマ社会のあり方やMSの商業主義的偏向への反省も含まれる――は無意味ではあるまい。排除された第三項の復権は、交通事故や環境問題への真剣な対峙と必ずしも矛盾するものではないのである。

注

(1) 「多摩湖畔のガードレールを倒す『暴走族』の狼藉」、『フォーカス』一九九三年四月九日号。
(2) 『オプション2』一九九四年四月号、読者の投稿より。「OPT」とは『オプション』誌の略称、「OPT2」は姉妹誌。
(3) 本稿は記述の都合上、全般的に四輪の事例に基づいて論を進めるが、二輪に関しても概ね類似した状況が存するのはいうまでもない。
(4) 二輪MSの国際統轄組織はFIM（国際モーターサイクル連盟）、日本国内ではMFJ（日本モーターサイクル連盟）である。
(5) JAF編、一九九七、『モータースポーツ・イヤーブック』、四五―五頁。
(6) JAF編、一九八三、『JAF20年史』、三〇六―三三五頁。
(7) JAF編、一九九七、前掲書、一七頁。
(8) 同書、六七―八頁。
(9) 柴田正秀、一九八七、「暴走族の実態と取締り状況」、『警察時報』一九八七年八月号、二四―三一頁。
(10) 「死のすぐ隣が快感～でも暴走族とは違うローリング族」、『毎日グラフ』一九八八年五月一日号。
(11) 彼らには、「（首都高）ルーレット族」「湾岸族」といった呼称もある。
(12) 藤本慎一、一九九五a、『走り屋バトル伝説』、三推社＝講談社、二三―四頁。
(13) 彼らは暴走族に比べれば年齢が高く、また社会階層的にも大学生など高学歴者が少なくない。筆者らの調査では、京大・阪大を含む関西の多くの大学で、ローリング行為を常習するグループの存在が確認されている。

(14) 柴田、一九八七、前掲論文。これらの数字には、ギャラリーもかなりの割合で含まれていると思われる。

(15) 佐藤郁哉、一九八四、『暴走族のエスノグラフィー――モードの叛乱と文化の呪縛』、新曜社、六一頁。

(16) 同書、七―八頁。

(17) 本稿では詳しく論じられないが、ストリート・サブカルチャーの成立には、一九八〇年代におけるクルマやバイクの著しいスポーティ化という、テクノロジー／マーケティング論的な要因も重要な役割を演じていると思われる。

(18) 二輪ローリング族雑誌『バリバリマシン』がその嚆矢である。

(19) しかしながら、同様の世界観は、一般向けの自動車雑誌も含む、クルマにまつわるあらゆる言説に見いだされるものだ。新型車のインプレッションを読む者にとって、その記事を書くために評論家が箱根あたりの山道を「攻めた」ことなど暗黙の了解事項である。また誰しも――警察官でさえ「個人的」には――制限速度が一〇〇%遵守されるべきとは考えていない。かかる「ダブル・スタンダード」こそ、ストリートの文化が完全な地下活動化を免れている理由であろう。

(20) 『カーボーイ』主催の「ドリコンGP」、『オプション』主催の「イカすドリフト天国」が主なものである。

(21) 近年は、これらのコンテスト出身者がプロのレーサーへと出世するケースも見受けられる。

(22) 藤本慎一、一九九七、『怒涛のドリフト必勝本』、三推社＝講談社、一〇頁。

(23) 以下、発行部数は全て版元発表。

(24) 『オプション』主催の一九九七年改造車ショーの参加者が二二万人であったことからも、この推定は妥当であると思われる。

(25) BrainBusters編、一九九三、『土屋圭市・ドリキン伝説』、扶桑社、八三頁。

(26) 多くのサーキットでは、週末の練習走行枠を確保するには抽選を通過しなければならず、また確保できたとしても三〇分から一時間程度である。

(27) 同一市町村内にミニサーキットが二つある全国的にも稀なケースの岐阜県瑞波市では、「サーキット・産廃に悩む公害の町」といった言い回しさえあるという。

(28) 一九八〇年代後半から、陸運局に申請して改造車検を取得するという道も開かれたが、非常に煩雑な手続きが必要であり、許可される内容の制約も多かった。

(29) 岡山県の中山サーキットは、その草分けである。

(30) 『スピードマインド』一九九六年五月号、二八頁の記事を参照。

(31) 我が国を代表する元F1ドライバーたちもまた例外ではない。

(32) 澁谷道尚編、一九九六、『日本アルペンラリーの足跡』、湧水社出版などを参照。

(33) JAF、一九八三、前掲書、三二二頁。

(34) 『JAFスポーツ』一九八六年五月号、一六―七頁。

(35) 事実、当時のJAFラリー小委員長が、ラリーへの規制とF1開催との関連をほのめかす談話を残している。『オートテクニック』一九八六年一月号、二七頁。

(36) 国内B級ライセンスの取得者数は、それまで平均すると毎年三千人強のペースで増加していたが、一九八六年から翌年にかけて一七〇〇人ほど減少している。この間にも新規取得者があったことを考えると、ライセンス更新を放棄した者はさらに多いと予測される。また八五年には二六一だったラリー競技会の開催数も八六年から激減しはじめ、八九年には一七七まで落ち込んでいる。J

AF、一九九七、前掲書、四五二―五頁。

(37) こうしたストリート系チューニングの「趣味」や「美学」が、実は公認レース用改造車をモデルとしているのは皮肉である。

(38) 「基本的に」と書いたのは、実は抜け道があるからである。「五・一規制」の時期、少なからぬ業者が別会社を作り、公認競技向け／ストリート向けの営業を両立した。この事実は、建前はどうあれ、公認競技界の住人もまたストリートの存在を暗黙の了解として認めていることを意味している。それゆえ、両のサブカルチャーの分化を単なる「敵対」として把握するのは適切ではない。そこにはおそらく、MSをとりまく不条理な社会的環境に対する一種の「適応戦略」としての側面も存するのだ。

(39) J・P・デュピュイ／P・デュムシェル、織田年和・富永茂樹訳、一九九〇、『物の地獄――ルネ・ジラールと経済の論理』、法政大学出版局、九九頁。

(40) 遠藤竜馬、一九九六、「スピードをめぐる意味空間とモータースポーツ――ルーマンのシステム理論を援用して」、『ソシオロジ』四〇巻三号、二一―四〇頁。

(41) Luhmann, N., 1992, *Beobachtungen der Moderne*, Westdeutscher などを参照。

(42) その論証は、遠藤、一九九六、前掲論文を見よ。もちろん、広義のMSにかかわる全ての者が、このステレオタイプから逃れているとはいえない。事実、彼らが自分たちの活動について「語る」際の語彙の多くは月並なものだ。しかし、これこそまさに、言語レベルにおける「ヘゲモニー」の貫徹の証左なのではないか？

(43) 実をいうと、これは筆者の数回にわたる体験に基づいている。

(44) キース・ヴィンセント／風間孝／河口和也、一九九七、『ゲイ・スタディーズ』、青土社などを参照。

(45) 筆者らの調査でも、こうしたルールが守られているケースは多いことが確認されている。

(46) 例えば藤本慎一、一九九五b、『走り屋伝説』、三推社＝講談社などを参照。

(47) Sacks, H., 1979, "Hotrodder : A Revolutionary Category"（山田富秋・好井裕明・山崎敬一編訳、一九八七、『エスノメソドロジー――社会学的思考の解体』、せりか書房、二八頁）

(48) 同訳書、三四―五頁。

(49) これを受け、一九九八年の公式ルールから、非公認競技に関する条項は削除された。

(50) 舘内による「土屋圭市のドリフト」と題された一章は、同じ問題に関するすぐれた論である。舘内端、一九九四、『さらば、F1グランプリの時代よ』、山海堂。

(51) 『フォーカス』、前掲号。

(52) 多くの国では日常的に使用されている道路を一時的に閉鎖してラリーに供しているが、我が国ではそうした例は希有であり、林道などを管理者と警察の許可を受けた上で専有使用するにとどまる。

(53) 石川県門前町と長野県野沢村には、公営のダートトライアル場が存在する。またバブル期の負債から廃止の危機に瀕した大分県のオートポリスも、存続を願うファンの運動の結果、村営サーキットとして生まれ変わったことは記憶に新しい。

Sociology of "HASHIRIYA"
— A Study on the "Grassroots" of Motorsports

Tatsuma ENDO

This paper pay attention to a youth subculture group so to speak "street", whose members commit reckless quasi-racing speeding on the public roads. We regard them as the "grassroots" of motorsports.

This assumption is indeed problematic because their activities are obviously illegal, but being informed about their realities and social setting surrounding motorsports as whole, we understand that their emergence is inevitable to a certain extent. As a result from rigorous legal restriction about modification ("tuning") of automobiles and the policy of the supervising federation of motorsports that reflects these laws, they are forced into the dangerous games on the public roads.

In broader perspective, we can further point out a problem of semantic dimension that underlies above condition. Motorsports is nothing but the "eliminated third" of the binary-structurized (into speed / safety) universe of discourse that is essencial to our motorized society.

Contrasting this fact, we find a "politics of category" within the self-styled name of street subculture, "*hashiriya*". This vocabulary seems to aim to establish a self-subsistent / autonomous category of motorsports. It is, according to H. Sacks, a "revolutionary category".

Key Words

bottom class/grassroots motorsports
speeding
the eliminated third
politics of category
hashiriya