The University of Osaka
Institutional Knowledge Archive

Title	暴走族および強・車志向者の予測に関する研究
Author(s)	長山, 泰久
Citation	大阪大学大型計算機センターニュース. 1981, 43, p. 149-160
Version Type	VoR
URL	https://hdl.handle.net/11094/65506
rights	
Note	

The University of Osaka Institutional Knowledge Archive : OUKA

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

The University of Osaka

暴走族および強・車志向者の予測に関する研究

大阪大学人間科学部　長　山　泰　久

1. はじめに

今日、国民皆免許の時代だといわれている。昭和55年末には、運転免許の取得者数は4,300万人を突破して、国民の40％が免許を持ったことになる。16歳以上の免許取得可能な人口当りでみれば49％が、そして年齢層別に最も高い取得者率をみれば、男性30－34歳で91％、女性25−29歳で51％が免許を持っている。われわれの高校生に対する調査では、[1)] 男子高校生の92％、女子高校生の80％が免許への志向性を示していることを考えると、女性においても近い将来80％近くまで免許取得率が高まることが予想される。まさしく、国民皆免許の時代なのである。

車社会の鬼っ子として暴走族が生まれたのは、昭和30年代のはじめ頃である。カミナリ族、音キチ、サーキット族などと名称は変り、そして行動そのもの、彼らがひきおこす事件そのものにも変化がみられるが、極端に車志向性が強い若者たちによって暴走族が構成されてきたことは想像するに難くない。

筆者は昭和50年以降、国際交通安全学会の暴走族問題研究プロジェクト、そして最近では大阪府暴走族問題研究会に参加し、主として西日本における暴走族集団と加入者の諸特性を明らかにするために継続して研究を行ってきた。

暴走族問題はこれまではややもすると交通警察的問題と考えられ、取締り、検挙、処分、免許取消し、グループの強制解散などの方法で対処しようとしてきた。道交法の改正などで一時的には暴走族は消滅するように見られる時期もあったが、これは本質的な問題解決にはつながらなかった。

現存する暴走族を壊滅させても、暴走族予備軍は次々と発生し、新しいジェネレーションの暴走族が以前と全く同じ行動パターンをとるにいたるからである。暴走族問題は青少年問題として認識し、青少年と車とのかかわりの問題としてとらえていく視点が求められる。

青少年にとって車とはどのような意味をもつのか、どのような特質の若者が車に特に強い志向性をもつのか、何が車接近の契機となるのかを明らかにするところから始め、彼らが交通社会の一員として適切な行動をとることができるためには何が必要かを明らかにして、長期的な計画のもとに家庭、学校等の社会による交通教育が展開され、交通社会への望ましい導入が図られることなくしては、暴走族問題は何年たっても解決をみないであろう。

2. 問　題

われわれの研究は暴走族の実態をとらえ、暴走族発生要因を整理して把握するところから始まったが、[2)]第二段階では暴走行為者の強い車志向性を説明する要因として、彼らの動機構造に焦点をしぼって研究を進めてきた。彼らは確かに車そのものにキャセクシスを示すが、それが車に対するだけのものなのか、それとも彼らの動機はもっと広い範囲の動機構造にもとづくものであって、車に対する志向性はその表現型のひとつにすぎないものなのかが問題となる。

暴走行為者の動機、興味、関心の領域を明確にするために、同年代の高校生グループを対照集団として用い、この両者を比較検討した。その場合、高校生の中にも免許を持っている者、免許を現在は持たないが将来においていつか取ろうと思っている者、現在はもちろん将来においても取ろうと思わない者など、車志向性に関していくつかの段階に分類することができる。

暴走族を頂点とする車志向の段階に対応して、日常の興味や関心、あるいは行動のあり方などにどのような関連性が見出されるかを明らかにすることが、本研究の目的のひとつである。

いまひとつの目的は、各人の車志向度が的確に予測できるかという点におかれている。これまでの研究で、彼らがある日突然に車に強い関心を示すようになり、生活そのものが変化してしまうということではなく、車志向性を示す者では中学校あるいは小学校の高学年段階においてすでに、その萌芽をもっていることが推定できる。

車とは直接関連のない項目を用いて強・車志向者を、特に暴走行為者になりそうな者を早期に予測することが可能であるかどうかを確かめようとするものである。

われわれは図１のように第一次調査研究、第二次調査研究を実施した。

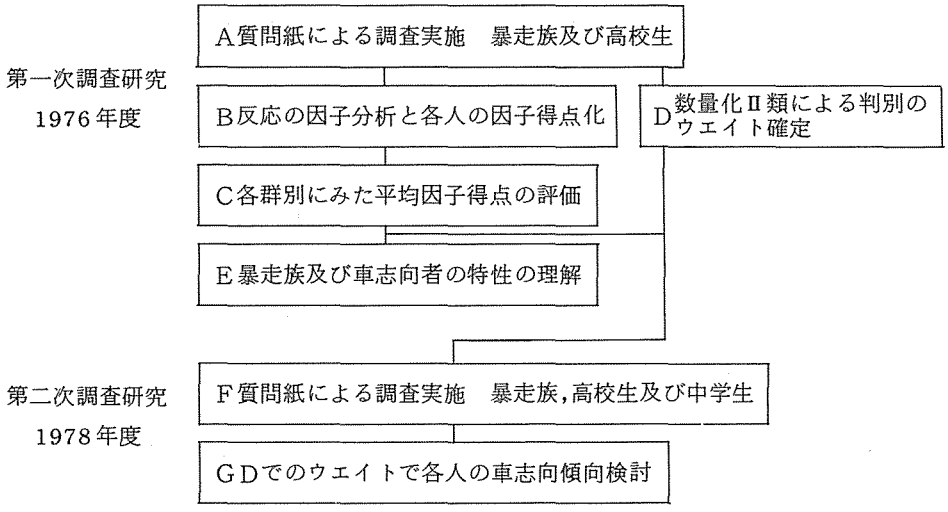


図１　調査研究の経過

3. 目　的

本研究の目的は次の二点にある。

(1) 各グループ毎に因子得点を比較し、因子内容を理解すると同時に、車志向性の背後構造を明確にする。

(2) 数量化Ⅱ類を用いて、車志向度を予測する判別方式を確立しようとする。

4. 方　法

1) 第一次調査研究

(1) 調査対象者と調査方法

西日本6府県の暴走行為者136名、愛知県立全日制高校生男子1,452名、女子1,019名を調査対象とした。高校生は地域・学科を考慮して2%を抽出したものである。

興味、趣味・教科の好悪度、日常生活上の行動、感情等135項目からなる質問紙を構成し、回答を求めた。暴走行為者に対しては郵送法で、高校生に対しては集団法で調査を実施したが、回答は無記名である。

(2) 分析の軸と分析方法

暴走行為者は全員男性であったので、高校生においても男子高校生を主対象とした。また車志向度を分析の軸として次の基準に従ってグルーピングを行った。

Y群　暴走行為者（136名）

A群　免許所有者と現在免許取得中の男子高校生（518名）

B群　免許非所有だが将来免許を取る意志をもつ男子高校生（865名）

C群　免許非所有で将来も免許を取る意志のない者（121名）

2) 第二次調査

(1) 調査対象者と調査方法

神奈川、愛知、大阪の暴走行為者165名、山形から沖縄までの9都府県11高校の男子高校生1,916名、女子高校生100名、5都府県6中学校の男子中学生416名、女子中学生396名を調査対象とした。

質問紙は第一次調査と同様な趣旨で構成しているが、第一次調査のデータを参考にして有意味な35項目と、さらに18項目を追加して53項目の質問紙を作成した。暴走行為者に対しては各府県安全運転学校において、そして各高校、中学校において集団法にて調査を実施した。今回の調査では回答は記名式で求めている。

(2) 分析方法

第一次調査結果から得た数量化Ⅱ類のウエイトを用いて各人の得点を求め、車志向度を求めた。

5. 結果および考察

1) 第一次調査

(1) 因子得点による各グループ特性の分析

直接バリマックス法[3)]を用いて調査項目から12因子を抽出したが、各人に対して各因子得点を算出し、各グループ毎に平均値を出して各グループの特性の理解と各因子得点の妥当性を検討しようとした。因子と負荷量の高い項目および因子得点算出のウエイトを一覧表として表1に示した。

表1　各因子内容及び因子得点算出ウエイト表

1	2	3
芸術（絵画）因子	スポーツ因子	数学・理科因子
絵をかく	スポーツをする	数　学
絵をみる	スポーツを見る	理　科
芸　術	体　育	小　説
音楽演奏	運動神経	－ドライブ
小　説	マージャン	模　型
ハイキング	機　械	将棋・碁
草　花	ゴルフ	天体観察
天体観察	友だちと話	ハ　ム
写　真	自転車	－計算にがて
古　寺	友だちづき合い	－家　出
奉仕活動	友人宅泊	－友人宅遊び
	からだを動かす	－友人宅泊
		－流　行

4	5	6
享楽的遊び因子	根気因子	静的趣味因子
マージャン	根気がないと人からいわれる	動物の世話
パチンコ	仕事あきる	草花そだてる
釣	こまごましたことはいや	釣
トランプ	－奉仕活動	ドライブ
マンガ	好き嫌い	ハイキング
映　画	話しながら考える	機　械
ドライブ	ヒラメキあり根気なし	切手・コイン
ゴルフ	－手先器用	天体観察
家　出	さびしがり	料　理
親元離れ	家　出	奉仕活動
タバコ	じっとつらい	運転手
友人宅遊び	足だるい	
流　行	頭重い	
	気短い	

7	8	9
国語・社会因子	健　康　因　子	音　楽　因　子
国　　語	テレビ、本をみると目がぼける	音楽演奏
社　　会	目がつかれる	レコードきく
小　　説	からだだるい	旅
－テレビ	ライトまぶしい	小　　説
－ドライブ	夜みにくい	深夜放送
－機　械	胃腸調子悪い	映　　画
将棋・碁	足だるい	友だちと話
友だちと話	頭 重 い	写　　真
天体観察	－友だちづきあい	１人で本、音楽
古　　寺		－音　痴
奉仕活動		音楽　体動かす
英　　語		部屋に電話
－手先器用		流　　行
学校楽しみ		夜 調 子
		－からだ動かす

１０	１１	１２
機械操作因子	家庭内対話因子	友人志向因子
機械いじり	母親と話をする	友人宅へよく遊びにいく
模型作り	父親と話をする	－小　説
ハ　　ム	きょうだいと話をする	友だちとわいわい
ドライブ	友だちと話し	話しながら考える
切手・コイン	学校楽しみ	音楽　体を動かす
ゴ ル フ	－家　　出	友だちづき合い
天体観察	－親元離れ	異性友人
写　　真		部屋に電話
－英　語		タ バ コ
ゴーカート		友人宅泊
手先器用		流　　行
－こまごまいや		じっとつらい
		朝食をぬかす

※アンダーラインの項目は２点、その他は１点のウエイトを与えた。

※根気因子、健康因子に関しては結果表示に際してプラス・マイナスの符号を逆転した。

本分析段階における因子得点算出法には、種々な問題点があることを記しておかなければならない。

i） ２件法による反応と５件法による反応を偏差積率相関係数で同時に処理している。

ii） 因子得点を算出するには必ずしも適当でない直接バリマックス法を用いている。

iii） 因子得点を算出するに当って全項目の反応を２分割にし、因子負荷量±500以上のものには±２点、±300以上のものには±１点のウエイトを用いた。ここでの因子得点は便宜的なものであり、厳密な意味での各因子得点間の独立性が得られているとはいえない。

いくつかの問題点はあるが、本研究が探索的研究の一段階として、車志向者の全体像を把握す

るに当って十分な意味があると考えられる。

各グループ毎に算出した平均因子得点は、評価するに当って理解が容易になるように、男子生徒全員の平均値と標準偏差に従って相対的に位置づけした。

図2.1～12は、各グループの平均得点を全体の偏差値として示したものである。学年別は男女生徒に関し、学科別、車志向度別は男子生徒のみの結果である。車志向度別は志向度の最も低いC群からB，A，Yとなるにつれ、志向度が高くなると考えても良い。

男女差や学年差、学科差以上に車志向度による差異が大きなものとして、「友人志向」「享楽的遊び」「スポーツ」「数学・理科」「国語・社会」の各因子得点をあげることができた。これらは表面的には車志向と関係があるとは考えられないものであるだろう。

12因子得点それぞれについて簡単にみてみよう。

芸術因子得点は特に絵画に対する好みを示すものであるが、女子において高く、暴走族Y群において少し低い。だが特に車志向性と関連するとはいえない。

スポーツ因子得点はスポーツ好きの度合を示すが、女子において低い。この因子は車志向と関連がみられる。非車志向C群で得点は低く、暴走族Y群で高くなる。車拒否者はスポーツにも興味を示さないが、暴走族たちはスポーツ好きの特性をもっているといえそうである。高校生車志向A群は必ずしも強いスポーツ傾向を示すものではない。

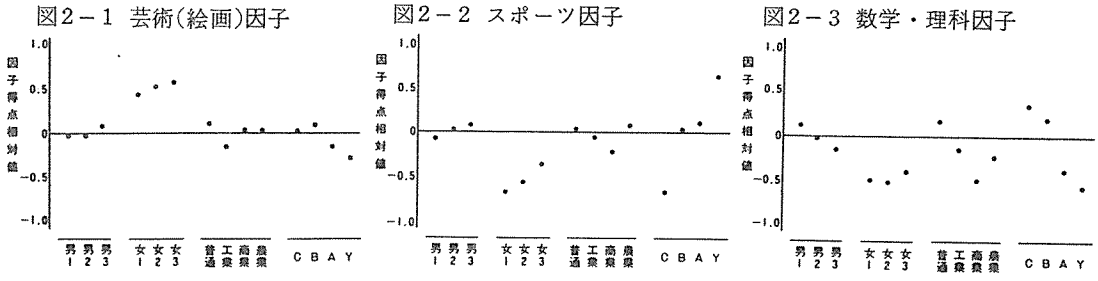


図2　各グループ別にみた因子得点の相対的比較

数学・理科因子得点は数学・理科を好む度合を示すが、この得点は男子にくらべて女子は低い。また商業生徒の値が低いこともいえる。車志向度とも関連がみられ、車志向度が高いほどこの得点は低くなる。A群、Y群は数学・理科嫌いに結びつき、抽象的・論理的思考との無縁さを暗示している。

享楽的遊び因子得点は、マージャンやパチンコなどの遊びを好む度合を示すものである。女子はこの得点が低く、学科別では商業科で高い得点を示す。この得点も車志向度と関連し、志向度が高いほど得点も高くなる。かなり強く車志向性と関連する因子であるが、感性的満足、スリル

性などの点で車志向性と共通するものをもつと考えられる。

根気因子得点は、根気よくこまごましたことをする度合を示すが、各群間の差が認められない因子である。ただ暴走族Y群が予想に反して他のグループよりも少し高い値を示した。

静的趣味因子得点は、動物や草花の世話をしたり、育てる楽しみを示す得点であるが、これも群間の差は小さい。ただ農業科が他にくらべてやや高いが、これは専攻内容からいってうなづける結果である。また、車拒否C群が他とくらべて少し低い得点を示すことは注目に値する。

国語・社会を好む程度を示す国語・社会因子得点は女子で高い。車志向度との関連性も認められ、車志向度が高いほどこの得点は低下する。国語・社会は数学・理科とは違った意味での知的世界に対する関心を示すものであろう。車志向者の関心が知的関心と関連が低いことは、この因子得点からも想定できる。

健康度を示す健康因子得点は商業科でやや低く、農業科で高い。またC群でやや低く、暴走族Y群で顕著に高い。目に関する質問を中心にとらえた得点ではあるが、健康に関しては暴走族がすぐれていることを示唆する結果である。

図2－4 享楽的遊び因子

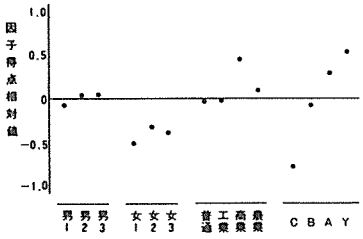


図2－5 根気因子

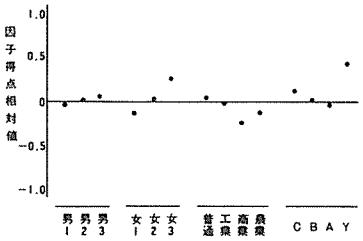


図2－6 静的趣味因子

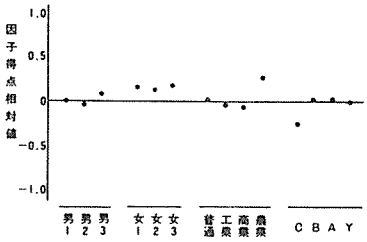


図2－7 国語・社会因子

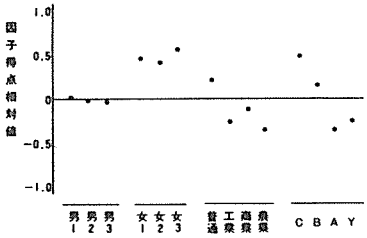


図2－8 健康因子

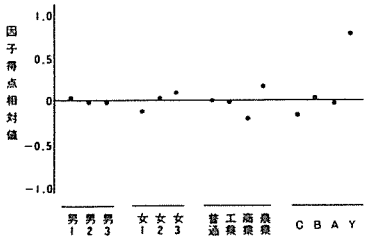
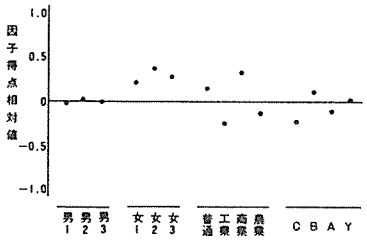


図2－9 音楽因子



音楽の好みを示す音楽因子得点も女子で高く、工業、農業科でやや低く、普通・商業科でやや高い値を示すが、車志向性との関係では明確なパターンはみられない。

機械に触れることの好みを示す機械操作因子得点は女子が顕著に低く、常識的理解と一致する。商業科でやや低い値が出ることは理解できるが、工業科で必ずしもこの得点が高いわけではなく、むしろ農業科で高得点がみられた。車志向性との関係では車拒否者C群で機械操作を好まない傾向がみられたが、B，A群で違いは認められず、Y群で少し高い程度である。暴走行為者はメカ

好きから発展するものとの考えに立つ人たちには予想外の結果であり、暴走族をメカ好きの集団とする考えは修正される必要があろう。

母親・父親と話す度合を示す家庭内対話の因子得点では、女子が比較的高く、工・商でやや低い値が出たが、暴走族Y群でこれも一般の予想に反して、C，B，A群よりも少し高い得点となった。暴走族は家庭内で孤立化し、家庭外の規範集団を求めるように一般に理解されているが、家庭内で適応関係にあることは最近の面接調査などでも明らかになっている。[4)]

友人志向因子得点は友人との関係を求める傾向性を示すものであるが、この得点には非常に顕著な結果が表われた。学科別にも傾向がみられ、普通、工業、商業、農業の順に得点が高くなるが、何よりも車志向度とは非常に強い関連性がみられる。車志向者とは、同時に強い友人志向型の人間であるということができる。特に暴走族Y群はその特徴が顕著である。

以上のように車志向度と各因子得点との関係から、暴走族を一方の極とする強・車志向者の心理的特徴を次のように描くことができる。

図2－10 機械操作因子

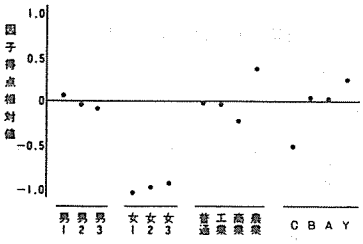


図2－11 家庭内対話因子

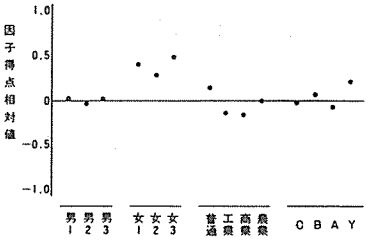
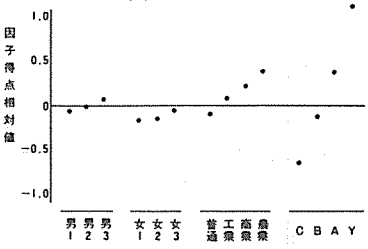


図2－12 友人志向因子



i）彼らの心は自己の内面に向かうよりも、自分をとりまく外の世界に向かう傾向性が強い。

ii）彼らの心が向かう外界は、時空間的に自分を密着した外界であり、自分のスキルや能力で外界と自分の関係を支配したり、その関係から生ずる感性的刺激を楽しんでいる。

iii）抽象的、観念的、イメージの世界を形成して、そこでの諸事象の無限の発展を楽しむことは少く、具象的、実際的、直接的に接する世界に実感をもって生きることに強い志向性を示している。

iv）その意味で、自分が直接に経験できる範囲から離れた社会的事象などは関心の埒外におかれるし、また知的、論理的、抽象的思考を最高の価値基準とする現在の学校での学業にはなじまない。

v）自分が直接に触れ得る人間関係には強い関心を示すし、そこでの良き関係を作り上げて安定した心的世界を形成する。彼らにとっては現在の自分を中心とした直接的な環が重要であり、遠い将来の展望や自分と離れた他人や一般社会は問題とならず、それ故に自分の行為が社会の価値やノルム、そして法律との関連でどうなのかも問題とならない。

(2) 因子得点による判別

以上、車志向性が特定の因子得点と密に関係をもつ事実を示したが、次にこの因子得点によって各人がどのグループに属するかを弁別できるかという問題がある。

車志向性と最も関連の強い友人志向因子をとり出し、車拒否C群、車志向A群、暴走族Y群の三者の得点分布を描くと図3のようになる。スポーツ因子得点、享楽的遊び因子得点の分布においては一層そうであるが、A群とY群での分布の重なりは大きく、必ずしも両者を適切に弁別できるものであるとはいえないものであった。

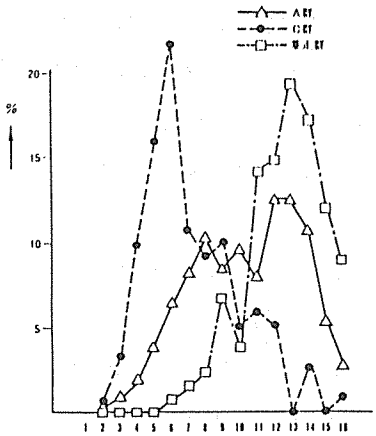


図3　因子得点による各群の分布（友人志向因子）

(3) 数量化Ⅱ類による判別

各群への所属を適切に予測可能にする方法を求めて、ここでは数量比Ⅱ類による判別を試みた。分析に当っては、大阪大学大型計算機センター〈STATPAC－6〉の多変量解析プログラム数量化Ⅱ類COMP２を用い[5]、人間科学部端末機を操作し、アウトプットはセンターにて行った。

数量化Ⅱ類では各群のサンプル数が近似していることが求められるので、A群は４人に１人、B群は７人に１人の割合でサンプリングを行ってデータをととのえた。

第１ケースではA－C２群判別、第２ケースではA－B－C３群判別、第３ケースではA－Y２群判別、第４ケースではC－Y２群判別を試みた。

第１ケースではη^2値0.640、適中率88.5％とかなり高い判別精度が得られた。だが、本来A－C両極を判別すればよいというものではなく、A－B－C群をどれだけ的確に判別できるかが重要であるので、第２ケースを実施したところ、η^2値0.513、適中率66.4％と精度は低下した。

第３ケースとしてA－Y群判別を実施したところ、η^2値は0.571、適中率は86.1％となり、また第４ケースC－Y２群判別ではη^2値は0.817、適中率は96.6％となり、当然のことながら第４ケースが判別精度が最も高いものとなった。

第２ケースで得られた最適判別ウエイトをY群

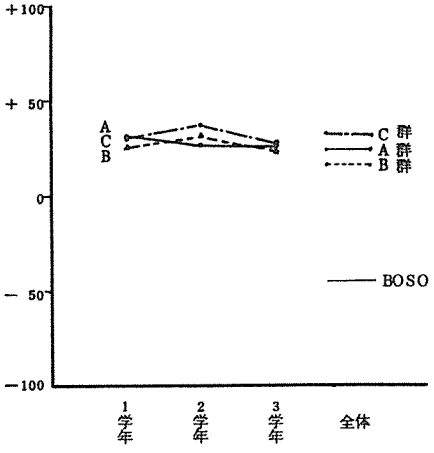


図4　学年別 車接近度別に見た平均得点（暴走群－A群判別からのウエイトによる）

に対して適用したところ、Y群とA群の分布は重なり合って全く判別できない結果となった。

第3ケースで得られたウエイトを全グループに適用したところ、A，B，Cの3群は分布が接近して判別できなかった。学年別、車志向度別に平均得点を示すと図4のようになり、こちらの要件を満たすものでないことが理解できた。

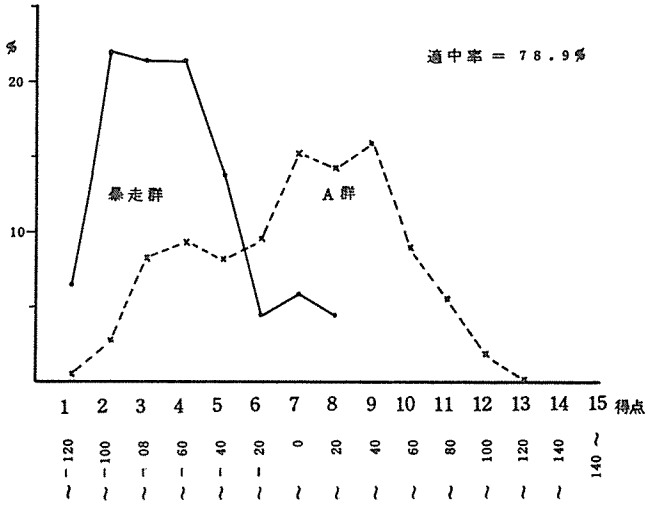


図5　暴走群－A群の得点分布
（暴走群－C群判別からのウエイトによる）

第4ケースC－Y2群の最適判別ウエイトをA－Y2群に用いたところ、図5の如き得点分布が得られ、η^2値は0.238、適中率は78.9%の値が得られた。図5のA群の分布は得点の低い所にいまひとつの峰が見られるが、高校生の免許所有者の中に現実に暴走族的特性を保有する者がいることをを考えると、暴走族Y群とA群を完全に分離できることはむしろ不自然であり、図5のような分布になることがむしろ当然であるとも考えられる。

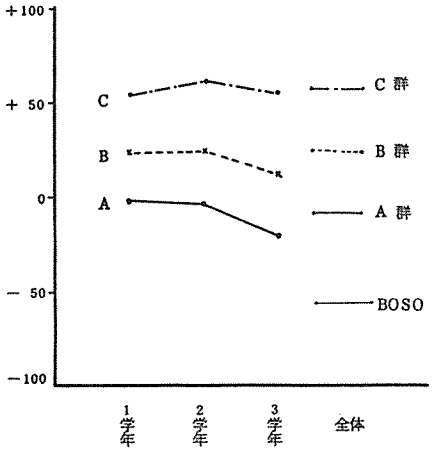


図6　学年別　車接近度別に見た平均得点
（暴走群－C群判別からのウエイトによる）

第4ケースのウエイトを適用して、学年別、車志向度別の平均得点を示すと図6のようになり、第3ケースの図4にくらべるとかなり弁別の精度が高いことがみられた。

また、この図からみられるように、高校1年生の段階でもすでに車志向の傾向が35項目の質問によって予測可能なことが推定できる。

2）第二次調査結果

第二次調査では記名式で回答を求めたため、質問項目のうち最も有効であるタバコの問題について、内容を変更せざるを得なくなった。第一次調査では「タバコをときどきすいます」に対してハ

イ、イイエで回答を求めていたが、第二次調査では「タバコに興味があります」と変えた。また記名式であるために、異性の友人の有無、学校にかかわる回答などにもバイアスがかかったことが考えられる。また暴走族に対する調査も安全運転学校において記名式で回答を求めたことにより、第一次調査とは違った反応傾向の可能性が考えられた。

第一次調査の第4ケースのウエイトを用い、4群の分岐点に従って4段階を設定して、今回のデータに当てはめたところ図7のような結果が得られた。

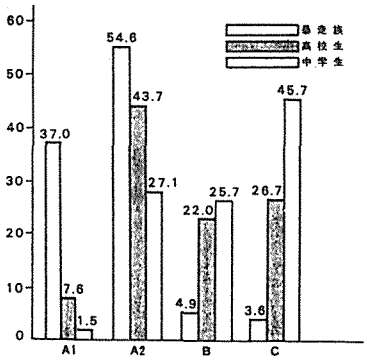


図7　暴走族・高校生・中学生の車志向度判別結果

A_1 とは、強い車志向性をもっていて暴走行為などをおこす可能性の強い者、第一次調査のY群に相当する。

A_2 とは、車志向性を有し、車を乗りまわす可能性があると思える者

B　とは、車志向性をもつが一応それを抑制することが可能と考えられる者

C　とは、どちらかというと車に見向きもしない者

この段階による各群の分布は必ずしも適切なものとは考えられない。暴走族ではA_1とA_2に91.6%が入ることはうなづけるとしても、高校生の26.7%がCと評価されるのは適切ではない。第二次調査対象者では男子高校生でA群43.4%、B群54.3%、C群2.3%、男子中学生でB群84.7%、C群15.3%であった。BとCの分岐点の検討をはじめ、反応様式の変更にともなって、判別ウエイトの再検討も必要となってくる。

だが、われわれは各学校の担当の先生に、各人の因子得点プロフィールと車志向判別結果の妥当性の検討を依頼したところ、表記事実は的確に各人の特性をとらえ、車への志向も正しくとらえているとの評価をえた。

7. おわりに

われわれの研究では、暴走族と強車志向者の個人的特性をかなり明確に描き得たように考える。また、彼らを予測することの可能性をも示してきた。車志向性の高い者が暴走族に加入して暴走行為を反復するかどうかは、家庭内のコントロール機能、友人関係、本人の自覚など、車志向傾向とは関係のない次元の要因が作用することも、われわれはその後明らかにしてきた。

われわれの研究によって示された車志向度の段階評価は、学校サイドからみた場合、非行性の評価と重なる面があり、生活指導上の問題児予測に使いたいという意向を現場の先生たちはもらしてくる。

われわれは強車志向者を非行者と同一視しているわけではない。彼らに車の運転上の問題性を適切に認識させ、交通社会の中での車の適切な使い方の原則を理解させ、行動の変容をひきおこさせる可能性を考えている。中学、高校年代で早期に強・車志向者を予測し発見しようとするのは、個別指導も含めて、彼らを交通社会の中に適切に導入しようとする働きかけを前提として行ってきたのである。

われわれの研究は、今日青少年に対しての適切な交通教育・指導のプログラム、カリキュラム作成の問題に発展している。

参考文献

1) 国際交通安全学会004プロジェクトチーム：暴走族と高校生にみる車接近の背景要因の研究，IATSS Review Vol. 3，pp22−36，1977

2) 国際交通安全学会004プロジェクトチーム：西日本における暴走族の実態と問題点、国際交通安全学会報告書，1975.

3) 芝　祐順：行動科学における相関分析法，東京大学出版会，1974.

4) 大阪府暴走族問題研究会：暴走族問題に関する調査研究，1981.

5) NEC：NEACアプリケーションシステム　ACOS－6統計解析システム説明書〈STATPAC－6　概念／機能編〉