

Title	交通心理学研究の一課題：暴走行為の研究を中心として
Author(s)	長山, 泰久
Citation	大阪大学人間科学部紀要. 1979, 5, p. 223-251
Version Type	VoR
URL	https://doi.org/10.18910/9348
rights	
Note	

Osaka University Knowledge Archive : OUKA

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

Osaka University

交通心理学研究の一課題

——暴走行為の研究を中心として——

長 山 泰 久

交通心理学研究の一課題

——暴走行為の研究を中心として——

はじめに

交通心理学の研究は安全追求、事故防止の課題から出発した。今日でも中心課題はそこにあり、研究のほとんどは道路交通の安全の問題に集中している。

だが、モータリゼーションの発展にともなう交通の量の増大、質の転換とともに安全、事故の問題をこえて、道路、交通、機械等の関連研究領域や行政にかかわる各方面から交通の主体たる人間に関する知見が求められ、交通の場での人間の幅広い研究が要請されてきた。今後ますますこの傾向は強くなっていくことであろう。

そのひとつの形として、人間の移動そのものに対する理解が重要な課題となってきた。道路交通、特に自動車を用いた移動の量が著しく拡大しているが、それは人間のもつ強い車志向が背後にあることによると考えられる。

経済性、利便性、自由性、効率性、快適性などへの人間の要求を満す移動の手段としての車というだけでなく、人間は車の運転そのものを求めてくる面がみられる。移動の道具・手段として車を運転しているのと同時に、その移動に際して車の運転を楽しむという目的移動の動機をからませて多くの人たちが車を使用しているのが現実の姿であるといえよう。

人間が移動に際して車の運転そのものをどのように楽しみ、どのように追求するかということは、今後の交通の方向と動向を展望する上に欠かすことのできない問題であろう。

車での移動を純粋に追求し、強く車の運転を志向してくる存在として暴走族をあげることができる。数年来暴走族問題は特異な交通現象であるという意味で一般に興味を持たれ、また奥深い根をもつ問題として注目されてきた。

彼らの行動形態、グループ構造、二次的に生起する各種事件の形態は東西日本の社会・文化的基盤と大きくかかわりを持つようであるし、各個人が示してくる運転への志向性は、動機体系、評価体系などパーソナリティの内面と強くかかわっているようである。暴走族の発生は学歴社会がもたらすはずみと理解される面があるが、今日の日本の社会規範の欠如に原因を求める人もいる。

暴走族問題は新聞の紙面ににぎわすだけの性質のものではなく、ある人は暴走族問題は現在の社会と人間のかかえる問題に対する警鐘であるときえ述べている。もしそうであるなら

ば警鐘が響きわたっている間にこそ、暴走族をめぐる様々な問題を深く掘り下げて、それが何であるかを問いなおしてみなければならない¹⁾。

暴走族問題はただ単なる交通問題ではない。交通心理学のひとつの課題ではあるが、その側面からのみの考察では不十分なままにとどまってしまう。今回はまだ問題提出にとどまるが、今後幅広い人たちの学際的協力関係のもとに問題を一層深く考究してみたい。

1. 交通心理学の視点の転換

交通心理学を産業心理学の一領域に過ぎないと考える人は今日でも多い。たしかに交通における人間の行動研究が、産業心理学の枠内で始まったのは偽らざる事実である。

人間の移動手段としての機械化され動力をもつ乗物は、1804年イギリスで蒸気機関として出現、1881年にはドイツで電車の営業、1885年ドイツとイギリスで内燃自動車の発表というように、19世紀のうちに完成した。

特に自動車は1895年にドゥーリエ兄弟が自動車製作会社を設立し、その後1905年までの間に自動車工業の基礎が作られ、1908年にはT型フォードが発表され大衆向きの自動車の生産が開始されるなど、車の歴史は20世紀初頭に始まった。

専用軌道を走る鉄道にくらべると、市街電車(路面電車)は自動車の出現とともに事故の可能性が高まり、1910年代の初期には早くも市街電車の安全問題が論じられるにいたった。

1908年、フランスでLaby, J.M.によって市電運転手の選別についての実験が行われたという記述があるが、詳細は不明である。応用心理学を体系化したMünsterberg, H.は1912年にAmerican Association for Labor Legislationの示唆により、市電運転手の科学的選別にとりかかった。その研究に当たって彼は、1912年3月に開かれた鉄道と心理学に興味をもつ人たちの会合で、事故原因として「人間の弱点」の問題を考察することの重要性を論じている。

「事故の問題の中心的なものは、注意という特に複雑な行為であるが、すばやく変る街路のパノラマの中で歩行者、馬車、自動車などの多様な対象の速さ、方向などが注意によって観察されている。事故をおこさないためには、注意を一定に保つ能力、街頭でたまたま起こる事象に気をとられないこと(注意の転導に対する抵抗力)が大切であり、さらに歩行者は、車の動きを予想する能力が常に必要である。」²⁾

Münsterbergをはじめとしてその当時の交通にかかわる心理学的研究は、鉄軌道の運転手に関するものであった。市電運転手の運転行動を分析し、そこで必要とされる心的過程、心的能力を明らかにし、それに従って妥当性の高いテストを作成し、選別の手段としようとしてきたわけであるが、その意味では今日の運転適性研究の基礎と方向がそこで形成された

といえよう。

その後1920年代に入ると、自動車事故の問題に研究の焦点が移ったが、Münsterbergの後継者たちは自分たちの研究を「Transportation Industryにおける事故の研究」²⁾と名づけていた。それはあくまでも産業心理学の枠の中で、交通事故の問題を扱っていかうとしたあらわれである。すなわち、そこでは、

1.交通事故は、交通労働者（例えばタクシー、バス、トラック運転手）の職務活動としての運転における事故、災害として位置づけられ、それは工場労働者の労働活動にともなう災害の延長線上にあるものとしてとらえられた。

2.それ故、研究が事故の問題に集中し、交通安全研究（Traffic Safety Research）という色彩が濃厚であった。

今日でも交通に関する心理学的研究はこの傾向が顕著に残り、事故研究、安全研究、事故者の特性研究に関心が集中している³⁾。

安全の問題を扱う場合、産業場面での行動と交通場面での行動、特に道路交通行動の間には、かなり大きな相違があると言える。第一に産業場面における行動は空間的にかなり限定された場所での行動であり、災害が生ずる場、そして災害発生原因となる機械・装置類は固定されたものである場合が多い。それに対して交通行動にかかわる環境は可変性に富んだものであり、動的事態である。第二にそれと関連するが、産業場面での行動環境は行動主体にとって常に親近性に富んだものであるが、交通行動環境は必ずしもそうとは限らない。そして同一道路上を行動する場合でも、道路そのものは親近性のあるものだとしても、その中で行動主体をとり巻く環境構成要素、特に交通参加者(traffic participants, Verkehrsteilnehmer)はその時々で異り、異った環境への適合過程が求められるものである。第三に、行動主体の行為選択・決定の許容の幅の広さの点で両者の間には根本的な違いがある。産業場面では対応する機械の操作には自由裁量の余地が狭く、マニュアルに従った行動がとられてくるが、交通行動に際しては、ルート選択から始まり、行動空間、他の交通参加者との関係系、スピード選択、ルールに対する対応様式等、幅広い範囲で個人の決定に委ねられる部分が広い。この決定の部分に各個人の心理的特性、行動主体としての特性が反映され、それが安全一危険を規定するとともに、交通行動の心理学的研究の意義深さと重要性を示している。この部分の中には、これまでの安全研究が問題としたような知覚認知特性、反応特性などの環境との末梢的機能関係を扱う領域をこえた、動機、態度、パーソナリティ、社会規範、文化などの幅広い、そして人間の内面とのかかわり合う姿が浮ばりにされる可能性が認められるのである。

交通行動のうちでも鉄軌道と道路交通での行動の差異については、産業行動と交通行動で示した3つの特性の違い、環境の固定性、環境の親近性、行動決定の裁量性の点で大きな違

いが指摘できよう。

たしかにこれまでは産業心理学の領域から交通問題の検討が求められることが多く、そこでは運輸事業従業員の問題としての安全、それがための事故原因分析、事故防止策が中心課題として論じられた。産業場面での災害研究の方法がそのまま交通事故研究に適用され、機械としての車の特性と道路環境の改良、人的特性としての適性、人事配置、安全教育、訓練の問題などが研究の主要領域となってきた。そこでは前述した交通行動の特質についての認識は稀薄であった。この傾向は第二次世界大戦後に始まったといえる日本の交通問題に対する心理学的研究の中にも、明らかな影響としてみられている。例えば国鉄という運輸企業の中での安全対策の一側面として、心理学的問題解決が求められるところから交通心理学研究の第一歩ははじまった。鉄道だけではなく、1950年代後半になって道路交通における事故が急増してからは、自動車事故の研究が強く要請されるようになった。その場合にもなお、多くの研究はバス・トラックなどの交通労働者の安全という角度に重点が置かれ、研究の視点と方法も従来の枠を出るものではなかった。

近年交通の様相は一変した。社会・経済の発展は交通の形態の変化をもたらし、また交通手段・技術の新しい進展は、社会・経済の構造と人間の生活様式に大きな影響を与えるにいたった。道路交通の量と質はここ十年程度の間に変化をとげた。

図1は岡野が日本の交通を論じるなかで、旅客と貨物の輸送の時系列的増加を示したもの

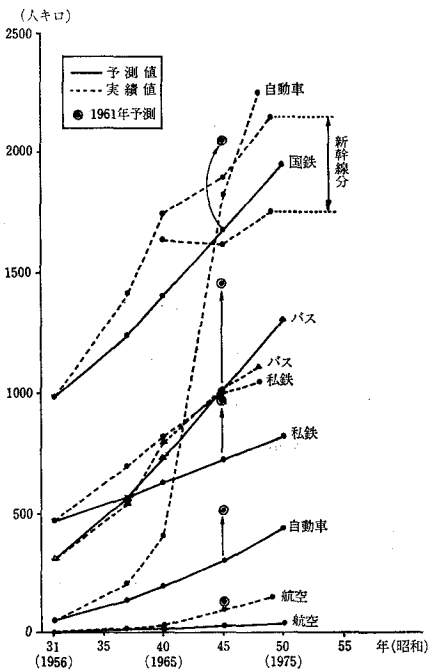


図1 日本交通の現状と将来—旅客

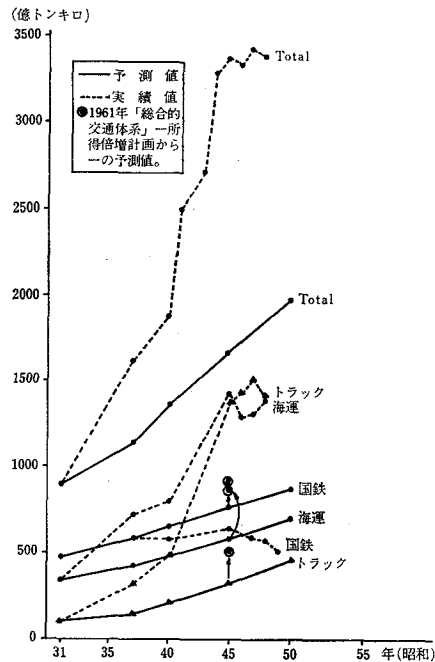


図2 日本交通の現状と将来—貨物

であるが、交通の態様が鉄道から道路に変わった様子が示されている。特に旅客輸送に占める自動車のウェイトが、昭和46年以降鉄道を追越した点は注目に値する。貨物輸送に対してトラックと海運の重要性の高いことも、図2から読みとれるところである。岡野はこの図の中で、日本の交通の将来を考えるに当って、これまでの予測が実績と大幅に違い違うことを指摘しながら、その理由がこれまでの予測では量的な需要にもとづくだけの指標を、予測の基礎とするにとどまり、全体的な構造がどう変化するか、人間の移動についての嗜好など人間的側面が全然考慮されていないこともとづくとして述べている⁴⁾。交通政策、運輸政策面において、人間に対する考察が重要であるという認識が高まりつつある。

道路交通の重要性を示すデータをいまひとつ示してみよう。表1は陸海空の輸送分担とそこで生ずる交通事故死者数の比較一覧表である。

貨物輸送の場合の船舶の重要さは別として、全体として陸上輸送の持つ比重の大きいことが理解できる。陸上交通は道路と鉄軌道に二分されるが、輸送量の関係からみれば、貨物に関しては昭和41年、旅客に関しては昭和46年以降、それまで主流を占めていた鉄道が、道路を用いた自動車に首位の座を明渡して今日にいたっている。

陸上交通における死者数の占める比率が圧倒的に高いが、特に道路交通による死者数の比率の高いことは注目に値しよう。また事故の起り易さを比較するために、旅客輸送の億人キロと死者数の関係から、億人キロ当りの死者数を算出すると（昭和50年度）、道路交通では3.0人、鉄道交通では0.3人、航空交通では0.1人という値が出て、道路交通での危険性が際立ったものであることを示した。安全性追求の要請がそこで最も高いものであることは明らかである。（海上交通の中には海難事故が含まれているのでここでの比較から省いた。）

道路交通の質もモータリゼーションの進展とともに大きく変化した。質の変化の一指標として、各車種の用途別車両の台数比を昭和52年のものと20年前の昭和32年のものを比較し示してみた（表2）。

20年前自家用と営業用（運輸企業用）車両台数の比率が83対17であったものが、今日では97対3と大きくひらき、もはや道路利用者の大半が運輸従事者としての色合いをもたない一般大衆によるものになっていることが明らかである。その中でも特にバスの自家用の比率が

表1 陸海空の輸送分担と交通事故死者数

種 類		陸 上 交 通		海 上 交 通	航 空 交 通
		自 動 車	鉄 道		
旅客輸送	億人キロ	3,609	3,238	66	191
	分 担 比	50.8%	45.6	0.9	2.7
貨物輸送	億トンキロ	1,297	474	1,836	2
	分 担 比	35.9%	13.1	50.9	0.1
死 者 数		9,734	778	467	26
構 成 比		88.5%	7.1	4.2	0.2

輸送分担は陸運統計要覧（昭和50年度）、死者数は交通安全白書（昭和51年度）より、なお海上交通の死者数には死亡、行方不明数を示す。

表2 自動車の20年間における質・量の変化

用途	車種	昭和32年		昭和52年		B/A 増加率
		実数 A	構成比	実数 B	構成比	
自家用	バス	1,210台	2.9%	137,749台	61.3%	113.8
	普通乗用	186,800	79.9	19,410,608	98.8	103.9
	貨物	794,882	87.1	10,821,531	95.6	13.6
	計	982,892	82.7	30,369,888	97.3	30.9
営業用	バス	40,550	97.1	87,091	38.7	3.2
	普通乗用	46,930	20.1	245,434	1.3	5.2
	貨物	118,079	12.9	500,626	4.4	4.2
	計	205,559	17.3	833,151	2.7	4.1
計	バス	41,760	3.5	224,840	0.7	5.4
	普通乗用	233,730	19.7	19,656,042	63.0	84.1
	貨物	912,961	76.8	11,322,157	36.3	12.4
	総計	1,188,451	100.0	31,203,039	100.0	26.3

自家用、営業用の構成比はそれぞれに対応する車種の間の構成比を示す。
計の欄の構成比は総計に対するものである。

3%から61%へと急増して、送迎用に用いる度合いが増え、公共大量輸送機関から私的大量輸送への傾向を示している。だが、何よりも車両台数の多い普通乗用車のうち、営業用に対する自家用の比率が80%から99%へと上昇していることは注目に値する。このことは20年間に乗用車中に占めるタクシーの比率が20%から1%へと低下したことを意味しているわけである。一般大衆が個人用の車を所有し、道路上を完全に支配してきたことを示す数字だともいえる。

今日の道路交通の量の拡大と質の変換は、交通労働者の安全・危険の問題、一般ドライバーの適性、違反の問題など現象のみの把握、対症療法的の研究にとどまることを許さなくしてきた。

社会・経済の発展は、人間の移動を拡大しさまざまな問題性を提起してきた。辻村⁵⁾は交通の社会に対するディスファンクションとして、地域の独自性の阻害、地方文化消滅の危機、高速が人間精神に与える衝撃による病理的現象発生の問題を指摘し、これらの角度からの交通の技術的無限の発展に対しての再検討を主張しているし、武田⁶⁾は経済学的角度から、今日の交通コストの安価さと交通の使い過ぎ (over-use) が今後の人間生活との関係にどう反映するかを警告的に述べている。

たしかに今日われわれの周囲は移動が余りにも多すぎるともいえる。人間と社会にとって移動 (mobility) とは何か、人間にとって移動とは何を意味し、何が故に移動が求められ、

そのためにはどのような交通の条件が提供されることが望まれるかという認識で交通が語られることは、これまでは稀であった。1978年9月に東京で開催された「Mobility for Man and Society」に関するシンポジウムは⁷⁾、人間、社会、経済、技術などの各側面から交通の根元的問題である移動という問題を視点にすえて、いま一度考えなおしてみようとする機会を与える画期的なものと評価できよう。

人間の移動は毎日の生活の中で、通勤、通学、業務、買物、レジャー等の形で行われているが、オランダの心理学者 Michon は⁸⁾、「人々は毎日の移動を平均1日 1.1時間に安定させようとする」という恒常移動時間の仮説を提起し、「もし毎日この値を恒常的に 1.1時間に保つことができないと、ストレスがおこり、平衡を取り戻そうとするようになる。」と述べている。「移動時間が長い時には、自家用車を飾り立て、住居に見たてて非移動空間におきかえたり、また代理行動が不可能な場合には、職場や移動形態を変えようとする。輸送システムのスピードや効率が上がっても、移動時間を減らそうとしないで、代りに移動距離を次第にのばし、自宅から遠く離れたところで多くの活動をするためのより大きな自由を得ようとする」とも述べている。

Michon の所論は1日 1.1時間の根拠があいまいなこととともに、社会、経済の発展が人間の生活空間を変え、移動空間を拡大している経過に目をつぶり、人間がもつ移動への本来的希求のみを前提としているところに批判の余地はあるが、今後の移動を考える場合のひとつの視点と指標のひとつを提供したことになる。

たしかに人間の移動、あるいは交通を考えた場合、移動を他の目的の手段として行う場合と、移動そのものが目的となっている場合がある。Michon が1日何時間の移動を求めるといっても、移動そのものを人間が本来的に志向する特性をもつことを前提としていたからであろう。手段的移動の中にも目的的移动が混在し、移動方法、移動機関の選択に意味をもつことは考えられるところである。筆者は車志向の背景にこの問題をからませ、昭和41年に車を所有する者と所有しない者との間の各種特性の相違を明確にし、車所有者が必ずしも手段的移動のために車を所有するだけでなく、車の運転そのものを楽しむという心理過程が強いことを示してきた⁹⁾。

2. 暴走族問題の一考察

道路交通の中で、目的的移动を最も顕著な形で表現するのは暴走族の暴走行為であるといえるだろう。手段的移動の中に目的的移动が入り込んでいることは、岡野の示した予測の誤差が自動車の普及において最も大きく、それは他の経済的、技術的要素だけではおおいえない人間的側面の強さに帰せられることでも明らかである。

暴走族の行為の中には空間移動の元型が見出されるだろうが、ただそれだけに留まるわけではなく、青少年期特有の各種動機がまざり合っていることもたしかである。

交通心理学の研究領域が安全という角度から問題を追究するだけではない一例として、ここに暴走族あるいは暴走行為を通して交通にかかわる人間の姿を露わにしてみたい。

1) 暴走族問題の沿革と実態

暴走族あるいは暴走行為の発生をたどると、モータリゼーションのきざしがみえだした昭和30年頃から散見しだした「カミナリ族」「音キチ族」「カーキチ族」にまでさかのぼることができる^{10,11)}。数人の仲間爆音をとどろかせ、曲芸的乗り方で仲間同士技を見せあって楽しんでいたところに、今日の暴走行為の元型が見出される。大阪では昭和33年の阪奈道路の開通とともに起伏に富んだ完全舗装道路で二輪車の曲乗りを競い合う姿がみられたし、東京では昭和34年秋ごろ明治神宮外苑で毎土曜日の夜、二輪車による暴走競技が行われていた。また昭和36年6月8日の深夜、首都高速道路で水平乗り、曲乗り等の暴走行為をしていた少年が高速道路から転落死するなどの事件がおこり、周囲の人たちを驚かせた¹²⁾。昭和30年代の暴走族は数人の車好きが自然発生的に土曜日の夜に集まり、技を競った程度のところまでどまっていた。暴走族の揺籃期とでも言えよう。

昭和30年代は小規模な事件が関東を中心として起こっていたに過ぎないが、昭和40年代に入ると事件の中心は西日本に移行した。昭和42年の夏京都宝ヶ池、国際会議場周辺で起こった事件は、今日の西日本型暴走族騒動の元型として意味をもつ¹¹⁾。3月末以降毎週土曜日の深夜、交通不便な京都北部の国立京都国際会館付近に集まって、スピード、交差点でのターンなど路上レースに腕を競って楽しんでいた暴走車の数が週毎に数を増し、事故も頻発し、一般車両にも被害が出て、周辺住民からの苦情もたえないところから、5月中旬に警察が規制、取締りを行ったところ、暴走行為者と観客が取締警官に投石、暴行するなどの事件に発展した。道路の物理的閉鎖、完全な規制取締によってここでのサーキット遊びが不可能になると、尼崎、橿原、神戸などに小規模な事件が飛火している。

昭和43年には東京新宿、広島平和公園、昭和44年には和歌山市内、名古屋市テレビ塔付近、昭和45年には吹田市万博会場、阪神高速環状線、兵庫県六甲山、東京日比谷公園等各地で規模の大きな暴走行為事件が発生した。

特に昭和45年の万博場周道路での経験は、暴走族騒動を全国各地に拡散したきっかけとなる点で注目に値する。万博が3月15日に開催されると、すでに4月には夜間の万博終業後周辺道路ではサーキット遊びが行われ問題となった。多車線の環状道路、しかも一方通行道路は、適当なカーブを有し、スピードとジグザグ、急回転を楽しむのに最適の道路条件をもち、しかも会場周辺の土手は観客席となり、パトカーの追跡をふり切って逃げてきた車にはヤン

ヤの喝采があげられ、いやが上にも興奮が高まる条件がそろっていた。

昭和40年代前半は、西日本を主として特定の条件を備えた道路でのサーキット遊びが行われ、その参加数も多くなり、事故が頻発し、取締りに対して抵抗する騒動が各地でみられた。だが、まだ暴走行為者が今日ほどの大規模な集団になることはなく、観衆も大規模なものまでにはいたっていなかった。この時期を暴走族の成長期と名づけることができよう。

万博周辺道路での暴走行為は全国各地の若者に大きな影響を与えた。高速道路網の整備にもなって、全国各地から車で訪れた若者が万博場周道路でサーキット遊びを経験し、それが各地に帰って話題となり、彼等の勲章になったと当時伝えられている。

万博を契機に各地に小規模な暴走事件が伝えられていたが、昭和47年には富山、金沢、岡山、高知、昭和48年には岡山、福山、京都、久留米、大牟田の西日本各地で群衆を巻き込んだ大規模な事件が発生している。

昭和47年6月に富山で起こった暴走事件は暴走族問題が放置できないものであることを、一般の識者に気づかせた点で、ひとつのエポックとなったものである。

西日本における典型的暴走事件の代表例として、昭和47年6月に富山市で起こったケースをやや詳細に記述してみよう^{11,13)}。

暴走行為：4月上旬から県民会館前で毎週土曜日の深夜、暴走族が暴走行為（蛇行進、急Uターン、急右左折、追越追抜き、高速運転、急発進、急ブレーキ、信号無視、警音器乱用、爆発音、運転にともなうキー音など）を反復し行っていた。暴走車両は当初十数台であったが逐次増加している。

群衆行為：4月28日（土）より警察の取締りが強化され、暴走行為は公会堂周辺に移行し、5月13日（土）ごろから暴走族と野次馬が公会堂交差点周辺に集合しだし、最初250名程度であったものが、その後毎週増加し、6月10日（土）には野次馬2,500名が集まり、取締りの警官に暴行、投石、カンシャク玉を投げるなどを行うにいたった。

富山市暴走事件：6月17日（土）は午後10時過ぎから12時ごろまで、交通規制を行っていた公会堂交差点周辺に、1,000～2,000名の群衆が暴走車両の出現と何か突発的事件の発生を期待して集まっていた。たまたま12時過ぎに大粒の雨が降り出し、群衆は交通規制の行われていない一番町、西町方面のアーケードのある歩道に移動したが、それに呼応するかのようになり、暴走族が暴走を開始した。その騒ぎにつられて沿道住民も含めて3,000人の群衆が集まり、暴走行為を見物した。歩道上は人でいっぱいになり、ついには人垣をこえて見物しようとする群衆は、車道にまではみ出し、なかにはアーケードに登って見物する若者もいた。

その間にいくつかの事件が発生し、群衆は一層興奮をかきたてられた。

◎午後11時50分ごろ、西町交差点でM（20歳）が信号を無視して進行したことにより、K（25歳）の車に側面衝突し7名の者が重軽傷を負った。

◎午前1時ごろ、西町のアーケードに登って暴走車に声援を送っていた群衆が、遂に火をつけたという通報で、消防車が緊急出動したところ、群衆が消防士に対し「なんでこんなところを通る。たたき殺してやる。」と脅迫して公務の執行を妨害した。

◎午前3時20分ごろ、荒町地点を通行中のM（22歳）が高速で走行する暴走車に追突され、その衝撃で茶舗丸田屋の店舗を損壊したところ、その周辺に居合わせた群衆が同店舗に侵入し、店内の商品を窃取したり、器物を損壊した。

その他車道にあふれて暴走車を声援したりカンシャク玉を投げたりしていた群衆は、タクシーをとめ包囲して車体をたたいたりけったりしている。警官に対する投石もはげしく、早朝にいたるまで警察も手がつけられない無警察状態が現出した。

以上の富山市における事件は、その後西日本各地で続発した西日本型暴走事件の典型的パターンであったが、暴走車両による暴走行為が問題であるだけでなく、それをききつけて集まってきた、あるいは何かを期待して集まってきた野次馬的群衆による暴動的騒動が二次的に派生するところに西日本型暴走事件の特徴があるといえる。

野次馬的群衆の集散が、西日本型暴走事件には重要な意味をもつが、図3は富山事件の前後の暴走車両出現数と一般群衆出現数を時系列的に示したものである。6月17日の大暴動事件をきっかけとして、県警本部、県当局もこの事態を重くみて強力な対策を講ずるにいたり、県知事、本部長が新聞、テレビを通して市民に訴えかけるとともに、各報道機関もキャンペーンを展開し、地方公共団体、関係機関団体、一般市民団体などが交通暴力追放宣言、暴走族に対する企業内処分の実施など、活発な市民運動が展開された。

かかる強力な世論と警察の強い交通取締りの姿勢によって、次週には暴走車の出現は5台程度に減少したにもかかわらず、群衆の方はなお1,200人程度が何かを期待して集まった。ま

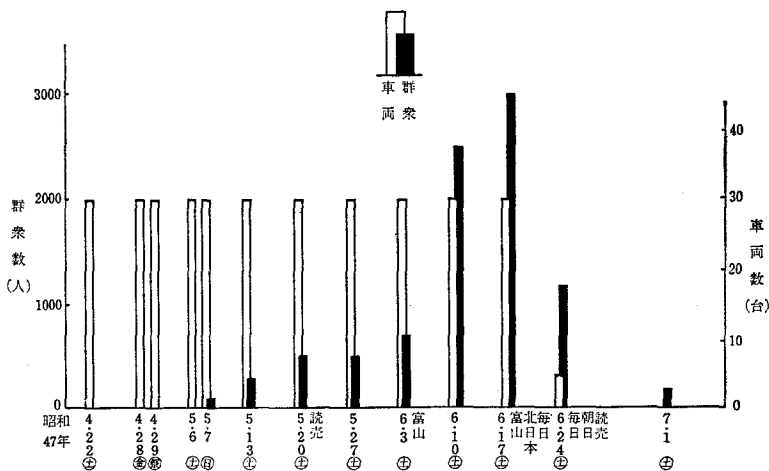


図3 暴走車両，群衆集結状態の時系的变化

たその次の週末（7月1日）には暴走車は現われなかったにもかかわらず、群衆 200人程度が集まってカンシャク玉を投げ警官に暴行を加えたりしている。富山市の場合、暴走車両が最初のきっかけを作ったが、その後は野次馬的群衆が暴動事件の主役となり、暴走車両がなくなった後までしばらくは消滅することなく、何かを期待して毎週末集まってきた事実がみられた。

昭和49年には騒動の中心は関東に移り、集団化した暴走グループが一般市民に対して暴行、窃盗、恐喝を行うと同時に対立する集団との抗争をおこす事件が頻発した。

昭和50年はやはり暴走族事件の中心は関東で、グループ間の対立抗争が激化した。特に6月8日、鎌倉市七里ヶ浜で東京一神奈川の両勢力 600人が入り乱れての大乱闘となり、国道は7時間にわたって通行止めとなる大事件に発展した。この事件は西日本ではみられない東日本の暴走事件の典型的なパターンである。東京のブラックエンペラーと神奈川のホワイトナックルのメンバー同士の片瀬海岸での殴り合いに端を発し、6月8日午前2時ごろには、神奈川レーシング連盟と横須賀連合勢力（約 100台、200名）が東京連合勢力（約 200台、400名）と木刀、ヌンチャク、角材等を用いて乱闘し、負傷者8人、自動車4台炎上、12台大破、オートバイ8台大破という被害を出した大規模な抗争事件となった。

同年西日本では愛知県岡崎市と神戸市で群衆を巻き込んだ事件が発生し、特に神戸市では神戸まつりのあと暴走車両 250台と群衆約 3,000人が一体となった暴動事件に発展し、投石、放火を繰り返し、通行人、タクシー運転手等50人が負傷する事態が生じた。

昭和50年は暴走族グループの連合化が急速に進み、それまで事件は夏に集中していたのが年間を通じて発生するようになった。

昭和50年の神戸まつりに続いて、昭和51年神戸まつりにおいても、5月15日夜から16日未明にかけて再び群衆約 6,000人を巻き込み、新聞記者を車両で轢き殺す事件にまで発展する大暴動事件が発生した。死者1人、負傷者約60人、車両炎上、損壊 110台余、さらには警察署、派出所が放火され投石されるまでにいたり、暴走族問題が放置できない問題として各方面から真剣に注目されるにいたった。

昭和52年は大量の警察力が投入され、毎週末には特別警戒を実施して事件の発生を未然に防いできたが、それでもなお、違反で検挙された仲間の奪還を企て、集団で警官を襲撃したり、警察施設に対する投石、火災ビンの投込みなどが頻発した。

昭和53年に入っても、集団暴行、死体遺棄、対立抗争、パトカー襲撃、ガソリンスタンド襲撃など悪質な事件が続出している。また、東京、大阪などの高速道路では集団で料金所を強行通過し、手のつけられない状態が出現している。

2) 暴走タイプの東西日本における相違とその背景

前述したところで明らかなように、暴走のタイプには東西でかなりの違いがみられる。これまでにも東西の違いについて、グループ暴走族—蝟集暴走族、あるいはツーリング型暴走族—サーキット型暴走族などの名称が与えられてきた。

われわれは国際交通安全学会のプロジェクトのひとつとして、暴走族問題を取り上げ、特に西日本におけるそれに焦点をあてて研究を行ってきた¹¹⁾。西日本型の特徴である群衆巻き込み型の大暴動事件の東の限界は富山市と愛知県岡崎市であり、それ以东ではこのようなパターンは生じていない。富山・新潟と愛知・静岡を結ぶ線上に仮の境界線を引いて、東西暴走事件を最盛期であった昭和47年から50年までの朝日新聞縮刷版で分類してみると、表3のようになった。

西日本に関する記事は交通事故（主として観客につっこんで死傷事件をおこす）と騒動が主なものであ

るのに対し、東日本のそれは強盗、窃盗、グループ同士の乱闘に片寄り、西日本でみられる騒動は皆無である。東—西暴走族の相違点を各種の情報から纏めたものを示すと表4のようになる。

表3 新聞記事よりみた暴走事件内容

事件内容分類	東日本		西日本	
	件数	構成率	件数	構成率
強盗・窃盗	7	21.2%	0	
暴行	3	9.1	0	
乱闘	6	18.2	0	
交通事故(死傷)	3	9.1	8	44.4
騒動	0	0	6	33.3
集結・移動	2	6.1	0	
補導・指導・教育	3	9.1	0	
逮捕	4	12.1	1	5.6
その他	5	15.2	3	16.7
計	33	100.0	18	100.0

表4 東西における暴走族の相違点

特徴	東日本	西日本
暴走事件のタイプ	遠距離ツーリング	特定場所でのサーキット
抗争事件	多い	少ない
群衆まきこみ	なし	あり
祭・夜市との関係	なし	あり
スプレーによる落書	あり	なし
グループ規模	大きい(連合化)	小さい
グループ結束	強い	弱い
年齢	若い	高いものもいる
高校生	多い	少ない
参加車両	二輪混合	四輪主体
警察との関係	親警察的	反警察的

暴走のタイプの違いとしてのツーリング型かサーキット型か、二次的、派生的事象としてグループ間抗争か、群衆巻き込みによる暴動かということ以外に、グループの規模や結束の強度の点でも大きな違いがみられ、東日本の暴走族はグループの結束が強く、リーダー、サブリーダーが明瞭にきまわっていて指揮命令系統がはっきりしているのに対し、西日本においてはグループ組織そのものが不明確であって、リーダーが明瞭でないものも多いし、メンバーの離合集散、入れ替りも激しい。東日本ではグループの間で連合化の動きがみられ、関東連合、神奈川レーシング連盟などの名で何千人と構成員をもつにいたっている。

西日本での暴走行為が行われるパターンは比較的明確であって、いくつかの条件の下で行われる(表5)。

表5 西日本型暴走行為成立条件

(1) 群衆をまきこむ条件	① 都心・さかり場・若者蛸集地域 ② 暴走行為者・一般見物人が駐車できる大スペースをもつ地域 ③ 祭・催しもので観客が集る場所
(2) 地形的条件	① カーブ——Rが小さい ② 直線道路——多車線(3車線以上) ③ 大交差点あるいはロータリー
(3) 暴走地としての経験要素	小規模暴走の傾向が二、三年前からみられた
(4) 時期的条件	休日の前日——有職少年の多いことと関連する

まず群衆を巻き込むものに関しては三つの形がある。その1は都心、盛り場など若者が集まりやすい場所に暴走車が集まってサーキットを行う。富山、高知(はりまや橋)、大阪ミナミ(戎橋、高島屋前)などがそれに当る。その2は都心から離れて暴走族及び見物人が集まりやすい場所がある所であって、車が駐車できる空き地、ドライブイン、パチンコ屋、スーパーなどの大駐車場が蛸集場所となり、その周辺にサーキットを行う場所がある場合である。大阪では万博場周道路(この場合多くの車が現在の人間科学部敷地等に駐車し、見物人になったり一部がサーキットのレーサーになった)、臨海道路、愛知県岡崎市が典型例である。その3は祭、催し物で一般観客の集まる場所を狙って暴走族が集まる例であって、その典型例は神戸まつりにみられたが、それ以外に中国、四国の地方都市での土曜日に開かれる夜市をめざして暴走族が集まり、問題を起こしたのもその例である。最近では高校、短大前に暴走車が集まり、下校の学生に向けて演技をみせようとする動きも目立ち出した。

暴走が行われる地形的条件も明らかであり、回転半径Rの小さいカーブのある場所、三車線以上の直線道路とUターンできる交差点のある場所、そして大交差点あるいはロータリーなどが選ばれている。要はスピードとターンを競ってキー音を発して楽しめる場所、そして

互いに技が見せ合える場所が求められる。

暴走はある日突然生ずるものではなく、自然発生的に小人数のグループがそこでサーキットを繰り返し行っていて、仲間が仲間を呼び常習的な暴走地となっていくものであり、それも日曜、祝祭日の前日に一定の場所に集まってくる。以上の条件からみると、西日本における暴走事件は十分に予測が可能であり、暴走事件の予防も可能であった。

西日本各地では物理的に道路を封鎖したり、週末の夜間通行を禁止したりの措置を防止策として講じてきている。

東西日本でなぜこのように暴走の形態が異っているのかは興味あるところである。ここではあくまでも試論であるが、背景になる点を指摘してみよう。

(1) 東西暴走族の境界線

前述した如く、暴走のタイプは中部地方を南北に貫く中央地溝帯、特にその西の端である糸魚川・静岡構造線を境界線としていられる。暴走のタイプはもちろん地質学的な違いによって規定されるものではないが、この線を境として日本は東西文化の違いを示すという見解がこれまでもいくつかとられてきた。加藤¹⁴⁾は、行商圈、食生活などの面でフォッサ・マグナが東西文化を分けることを指摘しているし、電話の通話圏の構造、特にビジネス通話のなくなる夜間通話にみられる通話圏がおそろしい程このフォッサ・マグナによって分断されていることを指摘している。

祖父江¹⁵⁾も新潟県と愛知県を結ぶ線が東日本方言と西日本方言の境界線であり、この東西の地域差の起源が、出土した石器の種類からみて先史時代以来のものであるという考えを岡に從って提示している。彼はまた、福武の東北型農村と西南型農村の違いについて紹介し、この境界線と方言境界線がほぼ重なることを示そうとした。

福武による東北型農村の同族結合の、本家を頂点としたピラミッド型タテ型の間人間関係をもつ集団構成と、西南型農村の講組結合の平等的人間関係、ヨコ型の間人間関係をもつ集団構成の違いが、東西暴走族のグループ構成の基盤にあると想定できよう。

宮城¹⁶⁾は日本各地の著名人の性格分析と、各地で行った気質・性格調査から、各府県の気質の特性を示しているが、それによると、大きく分けて中部以東は分裂質、近畿以西が躁鬱質の強い地方となる。宮城は分裂質の特徴を非社交的、内気、キマジメ、神経質、気が小さい、恥かしがり、興奮しやすい、道徳的、利他主義等の特性で示し、躁鬱質の特徴を社交的、親切、善良、陽気、活発でユーモアに富む、熱烈、生活を楽しむ享楽主義などの特性で示している。これらの気質的特質が一般大衆の暴走族に対する態度として表現されてくる面がみられ、それが暴走族の性格を決定してくる役割もなしてくる。

関東においては、昭和30年代には神宮外苑、新宿、原宿などでサーキット行為がみられた

時期もあったが、一般市民が断乎としてそれを許さず、警察に対しても取締りを強硬に申し入れ、サーキットを不可能にしてきた。その結果、東京ではサーキットが行えず、車の運転を強く志向する若者ははじめは小グループで郊外、山岳、海浜地方へとツーリングを行うが、その道程で他のグループと遭遇すると両グループの間に緊張関係が生じ、喧嘩へと発展し、またツーリングの目的地に対抗的な勢力があると、それとの抗争も生じてきた。そのためグループは自分たちの行動圏を確保するためメンバー拡大をはかり、グループ間の合併、吸収を繰り返して大規模になるとともに、リーダー、フォロワーの役割分化が明確となって凝集性を高めてきた。その結果はますます抗争への条件を作り出していったこととなる。

東日本型暴走族たちは、仲間の集合場所に集まり、目的地に出発するに当って常に対抗するグループとの関係で高い心理的緊張感をともない、攻撃的な心的準備性を備えて出発することになる。それが一般ドライバーに対する暴行、強奪事件に発展し、容易に抗争事件が発生する背景である。

(2) 暴走事件発生のプロセスと諸要因

東日本の一般市民の道徳的振舞いにくらべて、西日本の市民は暴走行為者に対しても寛大である。暴走行為を行う若者と一緒になってスリルと緊張を味わおうとする傾向が強いが、こ

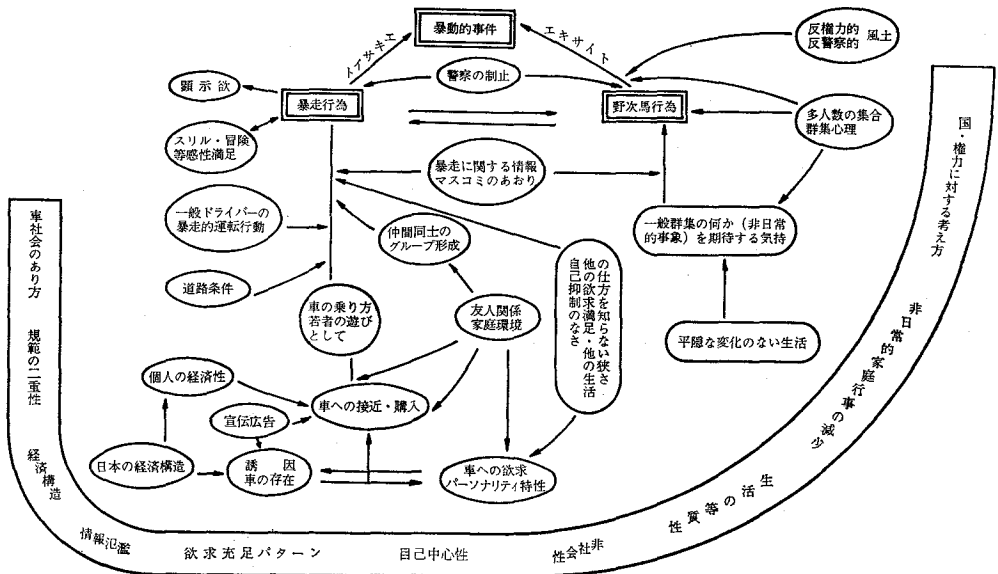


図4 西日本型暴走族の問題要因系統図

これは社会的枠組、倫理的規範にとらわれない躁鬱気質の表現型だといえる。西日本では暴走族は市民によって追放されることはないが、強力な警察の取締りによって特定の場所でのサーキットが不可能となってきた。それにともなって西日本でもツーリングタイプへの移行がみられ、グループ化、連合化が進行し、自分たちの勢力を示すスプレーによる落書きも各地の行楽地でみられるようになってきた。グループ間の抗争は今日でも東にくらべると比較にならない程少ないが、警察が彼等の攻撃の対象となり、取締警官への集団での突込み、派出所への投石、放火などが頻発し出したのは見のがせない現象である。西日本の暴動型事件の発生の要因の系統図を長山は試案として提示してきた(図4)^{11,17)}。

暴走行為の問題は左半分に示しているが、ここでは主として個人を中心にして、暴走行為をひきおこすまでの諸要因・諸条件を考えている。クルマに対する強い欲求をもつ者がいる。人間の欲求は必ず対象との関係で生ずるので、対象が出現し、それが刺激となって欲求がかきたてられる。クルマへの欲求を強くもつ人は、クルマを求めて接近するし、また誘因としてのクルマから刺激を受けた人もクルマ欲求が強められクルマに接近し、購入する。

個人にとっての誘因は、マスコミ媒体を通してのクルマの宣伝・広告により与えられるのであろうし、魅力的なクルマの存在、宣伝、広告は日本の経済構造から強く規定されているところである。日本経済の高まりは、個人の所得水準の向上につながり、ますますクルマへの接近・購入を容易にした。

クルマへの欲求を規定する要因としては、個人の興味・動機体系などのパーソナリティ特性もあるが、家庭環境、父母のクルマに対する考え方、友人関係などが大きな要因となる。これらはまた、クルマへの接近・購入の主要な契機となるが、特に友人たちとの交流は、クルマの使い方、乗り方の重要な規定要因となってくる。若者においては、クルマは一人で購入して一人で乗るという形よりも、友人が買ったから自分も買う、一人でドライブするよりも友人を誘ってドライブする、友人の運転の仕方と共通した運転様式を身につけていくなど、仲間との関係が出てくる性質のものである。遊びとしてのクルマの乗り方の点では特にそうである。

クルマを中心として何人かの仲間関係が形成され、遊びとしてのクルマの乗り方をともに誇示しあうようになると、必然的に暴走行為的運転が展開していく。

広い幅員の道路整備が進んだことにより、サーキット的運転が可能となった。一般社会のドライバーの運転様式の中にスピード・追越し・信号無視など暴走的運転行動がひんぱんにみられ、若者がこのような運転様式を当然のことと見てくることも見のがせない。

暴走族に関するマスコミ報道が暴走行為に刺激を与える。クルマへの欲求以外に欲求充足方法を知らない若者が、自己抑制もきかないままに、スリル・冒険などの感性的満足を求めて暴走行為を行っている。

誰でもが暴走行為を行うわけではなく、クルマへの特に強い欲求・関心をもち、遊びとしてのクルマの乗り方に強い満足を求める若者が暴走行為を示してくるといえる。

暴走行為はこれだけではなくこのほかに野次馬の存在と深いかわりをもっている。暴走族は野次馬がくることにより一層エキサイトし、顕示欲を満足させている。

図の右半分に野次馬行為の背景を示した。

野次馬はなぜ集まるのだろうか。これは祭的特性を強くもったものと考えられる。今日の社会は変化の少い平穏な生活を可能にしているわけであり、緊張に満ちたものではない。毎日が同じようなリズムで進み、節がなくなり、数十年前までは行われていた社会の種々の行事は消滅してしまっている。一年中何ら変りばえもしない日常生活が流れているに過ぎない。だが、これまでの社会に幾多の行事が存在していたことから考えると、日常生活を離れた非日常的な何か（正月・節句・夏祭・秋祭等々）、非日常的なるが故に心理的に緊張した事態が人間にとっては必要なのではなからうか。何かが起こり心理的緊張感が得られることへの一般群衆の期待が野次馬の行為の中に感じられる。

暴走行為が行われ人が多く集まっていることを知ると、このような何かを期待する人がますます集まってくる。

このような群衆が多数集まることによって群衆心理が生まれ、匿名性にかくれて、無責任な行為が現出する。また、一方西日本の社会にはこのような行為を容認する風土があり、反権力的・反警察的風土がある。

これらの現象の背後には、社会基盤のもつ意味も無視し得ない。クルマ社会のあり方が暴走族問題に反映している。公共の道路上での私的欲求の満足が容認されている社会である。

行動規範としての道交法と一般ドライバーが作り出す行動規範の間のずれ、すなわち規範の二重性にも問題がある。

車社会における安定した行動規範を生み出す前に、日本経済は急激な車の氾濫をもたらし、自己の欲求にのみ従って行動する多数のドライバーを生み出してしまった。情報の氾濫はクルマへの過度の欲求を作り出し、暴走への条件を形成する役割りをなしている。

自己の欲求充足のみを最大の価値とする自己中心的な考えが充満する社会においては、他人の生活、他人の迷惑を配慮する風潮は消えてしまった。

等質化された生活の中で、非日常的事象が減少してしまった社会に暴走族的行為・野次馬的行為がひとつの非日常性をもたらした。

反権力的発想が、今日の社会の特徴となり暴走的行為を増長させていることも見のがせない点である。

東西暴走タイプの相違については、東西の社会構造の違い、気質・性格の相違によって理

解できるとともに、それにもとづいて出てくる一般市民・警察の暴走族に対する対処の仕方がひとつの条件となって、暴走パターンやグループ構成のあり方が決定されてくると考えることができる。

3) 暴走行為者出現の背景

暴走族の全体像について述べたが、次に個々人が暴走行為を行ってくる背景について考察を加えてみたい。

暴走族全体としては全国での月間の統計では25,000人程度の数にのぼっているが、これは長期間にわたって同一人がカウントされているわけではない。グループの解散が警察によって強行されても、すぐ次の年代の者がそれに代ってグループを結成するし、同一グループであっても新陳代謝が常に行われ、メンバーの流動性は著しい。暴走族そのものを対象とする警察の強力なコントロールという対処の方法だけでは暴走族問題の根本的解決をみないのは明らかである。

何故彼等は暴走するのか、暴走族を生み出す背景条件は何なのか、暴走行為を行う者の特質は何かなどの問いかけが行われ、これらの問題を明らかにすることによって、本質的解決に一歩せまることができる。

これまでに何人かの人たちは暴走族をドロップアウトと関連づけて説明しようとしてきた。その代表的主張は千葉^{18,19)}によって展開されている。

千葉は、今日の日本がエリート大衆化時代ではあるが、皆が皆エリートにはなり得ない。学歴社会、進学競争社会の中で人生をあきらめるような状況に置かれた青少年をYグループ、あきらめずにエリートを目指し努力を続ける青少年をXグループと名付け、暴走行為はYグループの行動パターンのひとつの特徴であるとした。おちこぼれであるという根拠として、暴走族に高校中退者、中卒者、進学率の低い高校在学者が多く含まれていることをあげている。

田村、麦島²⁰⁾も暴走族グループには高学歴社会の中で明るい見通しを持つ者は少く、高校中退者のその原因は家庭的状況よりも、本人の学業への態度にその大半があるとし、生活態度そのものに原因を求めている。

長岡²¹⁾は千葉の所論で代表される学校の競争体制とからませた暴走族発生原因説に対して次のように反論している。「暴走族の多発に関連してご多分にもれず、教育の荒廃が指摘されたが、これは事例ごと事実関係をていねいに検討し、問題性の所在を明確にすることが大切で、暴走族問題を教育問題として丸ごと飲み込ませようとする大ざっぱな論議は生産的ではない」。また、おちこぼれについても「彼らが心ならずも進学を断念せざるを得ぬ事態にあったのか、あるいは競争社会という土俵に上ることを自ら避けたのか、あるいは上昇志向

を身につけていなかったのか、それとも規律違反等問題行動等によって学校教育から追放されたのか」を明らかにしなければならないと指摘している。長岡が述べたように暴走族とおちこぼれを論ずる場合にも詳細なデータの検討の上になさなければならない。

たしかにおちこぼれと暴走族が重なる部分があることは否定できないが、おちこぼれすべてが暴走行為をするわけでもなく、また暴走族がおちこぼれであるとは限らないなど包摂関係が明確ではない。

暴走族であるための必要条件として明らかなことは、彼等が車好きであり、極度に強く車に志向していることである。暴走族のメンバーが極端な車好きであることの記述は枚挙にいとまがない²²⁾。ここで言う車好きとはメカニズムとしての車を「いじる」こともあるがむしろ車を運転することである。

暴走族の必要条件である車好き、車に乗ること、車を運転することへの強い志向性が一体何にもとづくものであるのかを明らかにすることが、暴走族の特性解明の第一歩になると考えられる。

長岡は²³⁾、「高校生の運転行動の理解」の中で、人間の乗物に対する強い憧れを母の腕の、あるいはゆりかごの揺れに関連づけ、それが車に求められるとして永井荷風の「深川の唄」の書き出しを引用している。

「四谷見付から築地両国行の電車に乗った。別に何処へ行くというあてもない。動いているものに乗って身体を揺られているのが自分には一種の快感を起こさせるからで、紐育の高架鉄道、巴里の乗合馬車の屋根裏、セエヌの河船などで何時とはなしに妙な習慣になってしまった。」

筆者も⁹⁾、車への志向性が子ども時代の初期の乗物（電車、バス、タクシー、乗用車など）による快体験と深くかかわることを述べ、浮いたような空間的移動の感覚、空間的枠組の変化の感覚、横方向、前後方向へのGの感覚など、カイヨワの遊びの分類からみると、イリンクス（急速な回転滑走、スピード加速などで自分の中に混乱狼狽の有機的状态や、眩惑をひき起こすような知覚の混乱を作り出す遊び）に相当するものが、この快体験の根源にあることを示した。

これらの受身的な形で乗物に乗る場合に得られる快だけではなく、乗物に対する自らの操作によって体験される快、自分の操作による空間関係の支配、乗物の支配という快と結合して、車の運転に伴う快はますます強いものとなる。

暴走族の全員が「子どものころ自転車に乗るのがすきであった」「ゴーカートに乗るのがすきであった」と述べるのに対し、車の免許を持つとうともしない同年代の青少年ではこれらの回答が75%程度に過ぎないという事実がある²⁴⁾。

身体的、心理的に発達するとともに、三輪車から自転車をへて自分にとって射程範囲に入

ってきた二輪車に、高校生は関心の対象を向けるようになってくる。

自発的活動動因、環境探索動因、操作動因などが車の運転とかかわって作用することが考えられるが、Young がとなえる快の情緒喚起が行動への動因となるという考え方が、車志向者の行動を説明するのに適切であると考えられる。

自転車では得られることのない一層の快感が、二輪車や自動車で得られるだろうことは、中学生時代の発達段階ですでに感じとれていることであろう。そこで得られるのは爆発音、強烈的な振動にともなう感覚、風を切る皮膚感覚であろうし、充実した支配感、そして一層のリスクに対する対決、スリルである。誘因としての二輪車が出現し、それに触れ、試し乗りをして快体験が満たされた場合には、彼には新しい世界が開け、新しい乗物での快追求が始まってくる。

中川は Parsons の 行為理論の枠組で、高校生の運転への動機づけを理解しようとしている。「要求性向とは客体に関し一定の様式で志向と作用を行い、これらの行為から一定の結果を期待する傾向のことであり、それは一方では有機体の何らかの要求を満たそうとし、終局状態に達しようとする傾向をさし、他方ではその終局状態に達することを目的として、客体と何らかの関係を結ぼうとする傾向である。したがって運転への動機づけは、行為者の置かれた所与の状況内から目標客体ないし手段客体として運転、車両、免許を認識し、それらの要求のカセクシスを注入し、それらの客体とのカセクシスを含んだ関係をかちとることを目指して、運転に至る一定の計画が無意識に行われることを伴っている。」²⁵⁾

客体としての運転へカセクシスを注入した若者にとっては、免許取得、車の入手は欲求充足の一過程となる。

中川は運転志向の契機を面接法を通して詳細に調査している。家族の課題達成がきっかけとなり、あるいはアルバイトがきっかけとなるという事例もあるが、圧倒的に多いのは友だちとの関係である。

一例をあげてみよう。

Eは高校に入学して同じ中学出身のF、G、Hと同じクラスに編入された。Fは自宅のそばのアパートの一室を与えられて、食事以外はそこで生活している。新しく入った高校に不慣れなために皆はFの所に集まって一緒に勉強したり、遊んだり、ステレオを聴いたり、ギターをひいたりして楽しんだ。ギターのうまいEは皆から好まれ招かれた。夏休み中にFが麻雀を覚え、彼の指導で麻雀が始まった。メンバーが欠けると別の子どもが参加した。冬休みはFが叔父のところアルバイトしたので集まりは一時中断した。アルバイト先でFは車、特にオートバイの運転に興味をもつようになり、三学期になって集まりが再開されると話題は車や運転のことに集中した。週刊紙のグラビアやCMを見るたびに、「クルマのカッコよさ」と「ドライブ」の楽しさが話し合われた。春になると部屋に閉じこもっているより戸外

に出てドライブした方が健康的ではないかということになり、モーターバイクの免許をとることになった。4人のうちE以外の家族には運転免許をもつ者はいなかった。ここでみられるように、友人関係の中で車への志向が展開されるケースは多い。それも誰かが新しい、これまでに触れたことのない行動様式をとり入れてきて、それがグループの他のメンバーに伝播され、模倣が生ずるというケースである。この例では新しい行動様式をとり入れるリーダー役はFであり、麻雀、車ともに彼が中心人物の役割をなし、他のメンバーは追従者となったようである。

暴走族は中学校時代の仲間で自然発生的にグループ形成が行われる場合が多いが、スナックやパーツ屋でたまたま知り合った者同士が暴走をする場合がある。誰かの発言で簡単に車に乗り、どこかへ行って暴走してみるという全く悪気のない態度で行われていることが想定できる。

ここにあげた事例はごく一般的な高校生の例であるが、暴走族の場合は16歳の運転免許適齢期になる以前から車との接触をもっているといえる。われわれは愛知県下の高校生と暴走族に関して調査したところ、免許取得時期に関しては暴走族と高校生の免許所有者と比較すると、前者では中央値で原付 1.8ヶ月、普通 1.1ヶ月であるのに対し、高校生は原付 3.6ヶ月、普通 3.0ヶ月と 1.8ヶ月から 1.9ヶ月の差がみられ、暴走族での運転へのいそぎ傾向がみられた²⁴⁾。

表6 免許取得の理由

同じ調査で免許取得の理由を暴走族と高校生で比較すると表6のような結果になる。6項目を選択肢として提示し、該当する理由をすべて選ばせたが、「遊びのため」という理由が最も多く選ばれてきて、青少年の車志向の背景を明瞭に浮きぼりにしている。特に暴走族においてその傾向が著しい。「友だちがとったから」自分もとったという友人への同調性が暴走族に多いことも注目に値しよう。

高校生全体としてみると、「何となく」という理由が二番目にくるが、自分の免許をとるという行為の目的が明瞭に意識されず、別にとる理由もないが仲間に誘われ、気づいたらふらふらと試験を受けに行き免許を手に入れていたということであろう。高校生で自分の車を所有している場合と免許をもつが車をもっていない場合とでは、免許取得の理由に若干違いがある。車所有者は遊びのためにとることが多いとともに「アルバイト」「家の手伝

選 択 項 目	高 校 生			暴 走 行 為 者
	全 体	免 許 有 車 有	免 許 有 車 無	
1. 遊びのため	45.9%	56.7%	34.1%	72.2%
2. 友だちがとったから	27.2	26.1	28.1	44.4
3. アルバイトのため	7.8	7.3	7.6	5.6
4. 家の手伝いのため	17.6	22.0	10.0	5.6
5. 通学のため	13.7	18.4	7.1	11.1
6. なんとなく	31.7	24.5	37.4	5.6
7. その他	16.4	12.2	19.9	16.7

複数選択法によるので合計は100%をこえる。

い」「通学のため」などの用務として車を利用するためとの理由をあげてくる率が若干高い。車を所有しない群では「何となく」と免許取得への動機があいまいな者が多い。

車運転の志向が快体験の追求と深く関連することは否定できないが、それだけではなく運転は自己の可能性の限界への挑戦を容易に実現する場を提供してくれる。Hoff は²⁶⁾、イカロス神話の例をあげて人間の完全さへの強い希求と、ある場合には死をも超越して自己の存在の確実さをたしかめようとする姿を、運転する若者の中に見出している。彼は次のように若者の運転の特質について述べている。「運転はその人の自意識・内的調和感・実存的安泰感と関係を持ち、自己の過大評価、過小評価は運転にかなり無理をもたらしてくる。今日の青年はこの傾向をもっている。その理由の一つとして、最近の若者では発達加速現象が著しく、成長が速くなりながら、結婚への社会的、経済的基盤がおくれ、調和のとれない、情緒的不安定さを生み出してくる。不安定さを解消するために若者は自分が一人前であり、強い存在であることをたしかめようとする。これがしばしば自分だけでなく他の人をも危険にさらす形で行われてしまう。青年のスピード運転は運命への挑戦であり、これを完全に通すことで運命に打ち克つことができると信じている。ある場合には運命よりも一層強いものであるために、自分の生命をかけようとするこすらある。そうしながらもたえず自分の弱さを感じているのである。」

若者に対する Mutprobe はどんな時代の文化の中にもあった。現代ではこの Mutprobe が姿を消してしまっただが、若者は車の運転を通して自分の勇気と実存を証明しようとしているといえる。

Hoff はまた、家父長制度の崩壊が若者の暴走と関連することを鋭く示している。「人間は誰でも次のような一時期を経過するものである。すなわち両親に対する同一視の時期、そしてそれから離れ独立しようとする一時期。そしてこの時期には両親に対する明らかな、だがいわれのない攻撃性が現れる。今日の社会的変革の中では父親の立場は国家権力にとってかわられているのであって、青年の独立形成過程の中での対決は父親に対してよりも、むしろ国家権力におきかえられている。これは国家により運転者に命ぜられた交通法規を拒否するというこで表われてくる。」

森も²⁷⁾、Hoff と同様イカロス神話の例をあげて、機械の力をかりて小心な者が自己肥大感を味わう心理をイカロスコンプレックスという言葉で表現し、車の運転へ向う若者の心を説明している。また彼は、自分の思い通りに制御出来る初めての対象であるオートバイを手にし、オートバイを自分の分身、自分の恋人のように感じ、オートバイがなくては自信も生き甲斐もなく感ずるさまを、「オートバイ症候群」となづけ、暴走族の奥底にある心としている。

車の運転が公道において行われ、そこにひとつの明文化された法律が存在し、それも Hoff のいう意味で国家権力によって提起された規範であるならば、自己の内的欲求の実現を求め

ようとする若者の運転ではしばしばそれとの対立的関係が生じてくる。現実に暴走族たちは、各種の違反行動を行ってくる。スピードをはじめとした危険行動は言うに及ばず、赤信号に際してもメンバーの数人が交差する道路の交通を止めて、自分たちのグループを通過させる。高速道路上で一方通行路を逆行するなど、傍若無人な振舞を示してくる。集団心理的なものであることは確かではあるが、中川の梓組で見ると運転への認識、カセクシに伴う評価様式の欠如ないしは価値志向、特に道徳の様式の未熟性に帰すことができよう。

運転行動に関する規範力としては、道交法というタテマエとしての公式的社会規範があるが、現実の交通社会においては交通参加者たちが形成した標準的行動規範があり、この両者の間には大きな discrepancy が存在する。標準的行動規範に従っている限り多くの交通参加者は罪障感に悩まされることは少く、そのような行動が反復してとられてくる²⁸⁾。

行動規範の二重性の上に、暴走族は標準的行動規範からも逸脱した彼等なりの行動規範を形成している。彼等はグループの一員として行動する時には自分たちで作り出したスピード、信号に対する対応の仕方をするが、個人が一人一人で走る場合には、一般交通社会の標準的行動をとってくることは言うまでもない。彼等においては規範の三重構造をもっているとも言えよう。

彼等の評価様式、価値意識の未熟性は彼等の心理的世界の狭さに起因しているといえよう。

筆者らは愛知県下公立高校生 2,471名と、同年代の暴走族を対象とした心理特性に関する比較研究^{29,30,31,32)}、そして全国的規模で高校生、中学生 2,828名と暴走族に対して行った同種の研究³³⁾から、車志向の度合(暴走行為者・強車志向者、E群19歳以上、Y群18歳以下で高校生と同年代、高校生で免許取得者A群、免許未所有、将来取る意志ある者B群、将来取る意志の無い者C群)が、友人志向、享乐的遊び、スポーツ、数学・理科、国語・社会などの興味・関心などの心的領域と大いに関連することを示し(図5)、これらの得点化、そして数量化Ⅱ類を用いた予測式で、かなりの精度で暴走行為者を予測することができることを

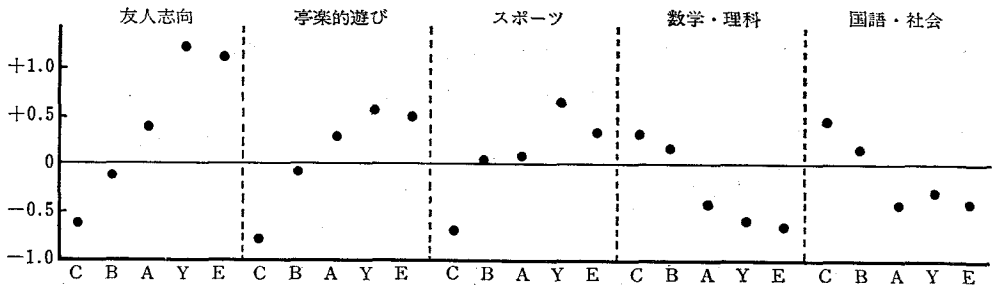


図5 車志向度別にみた各因子得点の相対的比較

示してきた（暴走群—C群の適中率96.6%，暴走群—A群の適中率78.9%）。また，10因子得点で各群のプロフィールを示すことが可能なことも明らかにした（図6，図7）。

筆者らはこれらの研究から車志向者の特質を次のように抽出している。

a) 自己の内面に向うより，自己を取巻く外界との関係を求める傾向が強い。

b) 外的世界の中でも，時間的・空間的に密着した外界に関心を示し，自分のスキルや能力で外界—自己関係をコントロールすることを感性的に楽しむ。

c) 自己に密着した具象的，直接的，実際の世界との接触を好み，抽象的，間接的，イメージの世界を構成することを苦手とする。各種教科が求めてくる観念的イメージの操作に彼等はなじまない。

d) その意味で抽象的・知的・論理的思考を主体とし，そこに価値をおいた学校の枠組に彼等はなじまない。体験を主とする教科，体育・芸術には一般高校生以上の興味を示し，実習部分を含む教科に対してそれ程拒否的態度は示さない。人間と世界そして社会の現象の中で，抽象化された部分に関心の埒外におかれる。

e) 自分が直接接触する人とのやりとりには関心を示すと同時に，その関係の中で安定した心的世界を形成する。自分を中心とした直接的環境が問題であり，遠い将来や離れた人間や社会は問題とならず，従って自分の行為を社会の価値やノルムとの関連で評価し

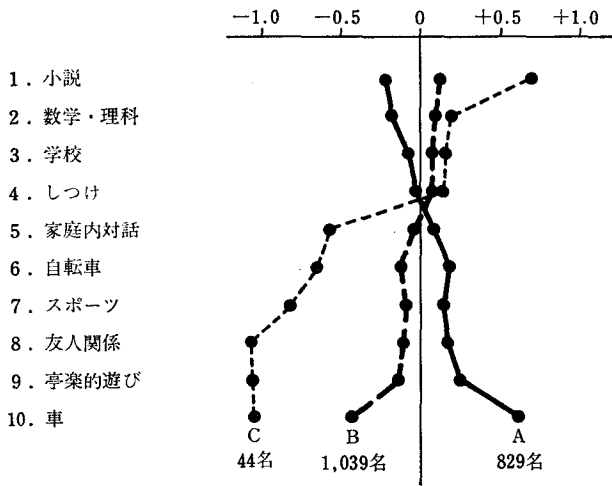


図6 男子高校生車志向別プロフィール

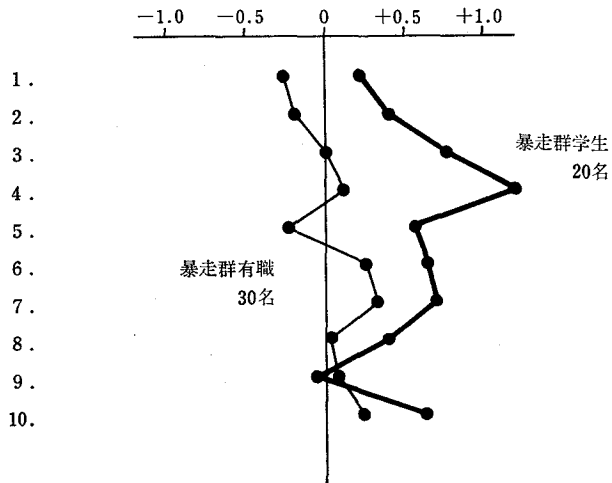


図7 暴走群プロフィール

位置づけることができない。

以上のように、高校生の免許所有者も含めて強く車へ向う者達の特性を示すことができたが、暴走行為者がとりたてて特別な内的構造をもった人間であるということではできないであろう。Middendorff が言うように³⁴⁾、非人間的な犯罪者であっても人間的特性をもっているし、最も善き人ですら犯罪者の衝動をもっている。二つの異質の Daseinsweisen が人間の中に統合されていて、一方は自然の生命過程に属し、他の部分は彼の中にある本来の人間性である。

今回は触れることができなかったが、一方の部分に深く関係する攻撃性の問題は交通の場面では特に注意深く考察を加えなければならない問題であろう。Hoff の言う規範に対する攻撃性ということもそうであろうし、暴走族が好んでもっている Risikolust は攻撃性と密接な関係のあることも忘れてはならない。

だが、交通関与者の一部のみが交通犯罪を学習し、多くの人々がなぜそれを学ばないかの構造についての考察も今後必要であろう。

個人の心的特性の理解だけではなく、暴走現象が社会の中で理解される必要があるのではなからうか。社会の近代化とともに日常性を脱却し、枠組を大きくはずれた行為がとれる機会が与えられなくなってしまった。われわれの多くは交通犯罪を学ばないまでも、暴走行為者の放逸な行為を羨しく思い、規範から脱却できる moral holidays が出現することを心ひそかに期待しているのではあるまいか。

文 献

- 1) 野坂滋男 暴走族問題に関する一考察 明治学院論叢 法学研究 18, 97~130, 1976
- 2) Vitels, M. S. Industrial Psychology, 1962
- 3) 長山泰久 交通心理学とは IATSS Review, Vol. 1, No. 2, 78~83, 1975
- 4) 岡崎行秀 日本の交通の将来 国際交通安全学会通信 vol. 1, No. 10, 2~4, 1975
- 5) 辻村 明 発達する交通のディスファンクション IATSS Review, Vol. 4, No. 1, 65~68, 1978
- 6) 武田文夫 交通のジレンマ IATSS Review, Vol. 4, No. 1, 68~71, 1978
- 7) Mobility for Man and Society, IATSS Symposium on Traffic Science, 1978
- 8) Michon, J. A. Searching Stable Parameters for the Control of Human Mobility, Mobility for Man and Society, 124~129, 1978
- 9) Nagayama, Y. Characteristics of Excessively Car-Oriented People, Mobility for Man and Society, 130~135, 1978
- 10) 滝沢武源 暴走族の実態 月刊交通, 第6巻, 第8号, 36~56, 1975
- 11) 長山泰久, 長町三生, 鈴木昭弘, 長岡利貞 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, 1975
- 12) 林 公承 暴走族の実態と対策 警察時報, 第33巻, 第11号, 43~51, 1978
- 13) 交通暴力取締整備状況と反省教訓, 富山県警本部, 1972
- 14) 加藤秀俊 フォッサ・マグナの意味 空間の社会学, 1976 中央公論社
- 15) 祖父江孝男 県民性 1971 中央公論社
- 16) 宮城音弥 日本人の性格, 県民性と歴史的人物 1969 朝日新聞社
- 17) 暴走族・今日の青少年問題 神戸市青少年問題協議会, 1977

- 18) 千葉康則 暴走族—進学競争の裏側で, 1975 日本経済新聞社
- 19) 千葉康則 暴走族の実態を見る 交通安全教育, 第10巻, 第10号, 8~14, 1975
- 20) 田村雅幸, 麦島文夫 暴走族の実態分析 科学警察研究所報告少年編, 第16巻, 第2号, 114~148, 1975
- 21) 長岡利貞 暴走族その価値感情と問題点 交通安全教育, 第10巻, 第10号, 1975
- 22) 暴走族の心理的側面についての文献としては上述以外にも次のようなものがある
月刊生徒指導, 第4巻, 第14号, 1974 特集, 中・高校生のオートバイ問題を考える
月刊交通, 第6巻, 第8号, 1975 特集, 暴走族対策
交通安全教育, 第10巻, 第10号, 1975 特集, 暴走族を考える
少年補導, 第21巻, 第9号, 1976 特集, “暴走族、と呼ばれる若者たち
IATSS Review Vol. 1 No. 1 No. 2, Vol 2, No. 1 1975~76 暴走族と青少年問題
IATSS Review Vol. 3, No. 2, 1977 暴走族の心理学的研究
暴走族の実態——暴走族加入青少年の心理的特性, 集団の特徴等—— 警察庁, 1976
- 23) 長岡利貞 高校生の運転行動の理解 月刊生徒指導, 第4巻, 第12号, 19~32, 1974
- 24) 長山泰久, 長町三生, 鈴木昭弘, 長岡利貞 暴走族と高校生に見る車接近の背景要因の研究
IATSS Review. Vol. 3, No. 1, 22~36, 1977
- 25) 中川信平 自動車運転高校生モノグラフ 研究紀要, 第44集, 愛知県科学教育センター, 145~184, 1970
- 26) Hoff, H. und Händel, K. Verkehrsunfall und Persönlichkeit, 1961 Hohenck-Verlag.
- 27) 森 武夫 「暴走族」の生理・心理 月刊生徒指導, 第4巻, 第14号, 61~69, 1974
- 28) 長山泰久 交通安全教育からみた暴走族 交通安全教育, 第10巻, 第10号, 20~26, 1975
- 29) 長山泰久, 長町三生, 鈴木昭弘, 長岡利貞 暴走族と青少年問題に関する研究報告 国際交通安全学会 1977
- 30) 長山泰久, 鈴木辰雄, 長町三生 暴走族の研究(Ⅱ)—暴走族の諸特性の分析— 日本応用心理学会第44回大会発表論文集, 90, 1977
- 31) 長山泰久, 鈴木辰雄, 長町三生 暴走族の研究(Ⅲ)—暴走族予測の可能性— 日本応用心理学会第44回大会発表論文集, 91, 1977
- 32) 長山泰久 車志向の心理的要因 青少年問題研究, 第27号, 13~34, 1978
- 33) 長山泰久, 鈴木辰雄, 長町三生 暴走族の研究(Ⅳ)—車志向者の心的特性について— 日本応用心理学会第45回大会発表論文集, 1978
- 34) Middendorff, W. Beiträge zur Verkehrs-Kriminologie, Ernst und Werner Gieseking, 1972

A PROBLEM OF TRAFFIC PSYCHOLOGY

— ON THE HOT RODDERS —

YASUHISA NAGAYAMA

Traffic psychology started its study from the problems of safety investigation, accident prevention of traffic industry within the framework of industrial psychology.

Still today, its main problem is on the safety problem of the road traffic.

However, with the development of road traffic, not only the problem of safety, traffic psychology has been asked to offer extensive knowledge about human being that is the subject of the traffic.

Especially, problems such as needs for human mobility, motive, selection of traffic modes, norm behavior in traffic society have become new research fields in traffic psychology.

Problems about excessively car-oriented youth, especially Hot Rodders (Bosozoku) are generally attracted notice as a social-pathological phenomenon of youth today.

Here, main theme is on the "Research on Bosozoku in Western part of Japan" and "Comparative research between Bosozoku and high-school students as to interest and motive" that the author carried out.

A characteristic of Bosozoku in Western part of Japan is that they mainly enjoy circuit racing game imitating circus on the specific public road, and once police prevented them to do so, they give rise to riot with spectators.

On the other hand, in the Eastern part of Japan, Bosozoku make firm group, enjoy touring and wrangle against opposite group they meet on the road.

It has been shown that the differences of the type of incident brought about by Bosozoku and structure of their group between Eastern and Western Japan are largely related to the type of culture in Eastern and Western Japan, social structure, and type of disposition of the inhabitants.

The problems about Bosozoku will not be solved without clarifying why they are strongly inclined to drive a car and take anti-social behavior.

The author made it clear that Bosozoku are strongly motivated with pleasure experience gained by vehicle and on the other hand, they lack evaluation system to it.

Immaturity of this evaluation system derived from narrowness of their mental world. In comparison with general high school students, their interest tends only to the direct external world that comes in contact with them, and not to abstract and indirect world.

Accordingly, they cannot evaluate and locate their behavior in relation to social value and norm.