

## ●シンポジウム

## 暴走族と青少年問題(3)

—総括：特に教育問題に関連して—

“Boso-zoku” (hot rodders’ clan) and Juvenile Problem (3)  
Final report with special reference to education

詫 間 晋 平\* 千 葉 康 則\*\* 森 尚 雄\*\*\*  
Shimpei TAKUMA Yasunori CHIBA Hisao MORI

暴走族に関する3回にわたる誌上シムポジウムのこれが最終回である。今回は、私たちが行ってきた暴走族に関する研究、および、それにもとづく見解に対する、交通安全対策に取り組んでいる実践家の意見を聞くことから始められた。この過程で研究者と実践家の間には意見にかなりの違いがあることがわかった。しかし、問題は広く青少年問題、教育問題とかかわるという点については、討論者の意見に食い違いはみられなかった。(千葉)

This is the final article in our three part series on Japanese boso-zoku (hot rodders’ clan). In this section of our report we have turned to an individual actually involved in the administration of traffic safety policy for his thoughts and comments concerning our research on the boso-zoku and the perspective we have formed on this problem. As will be apparent on reading our study, there exists a fairly clear division of opinion between this representative policy administrator and the researchers who prepared this study. Despite this, there was also a very clear consensus among all the discussants that the scope of the problem ranges over a whole set of issues and fields including juvenile behavior and the problems of contemporary education.

## 1. 「暴走族問題」に対する見解

森 暴走族に関する国際交通安全学会の資料を読んで若干気になったのは全般的にあまりにも暴走族に対して同情的ではないか、ということです。暴走族そのものはよいことではないのだという面での発言が少なく、あれがいまの若い者の平均的な姿なんだというようなとらえ方が非常に強いように感じました。一例をあげますと、あまり警察が取締まりを厳重にすると、それがもっと悪いほかの面に移行していくのではないかという趣旨の発言もあったと記憶しております。事実はたしかにそうかもしれませんが、そのへんが、対策を立てるうえで非常に困難な問題になっていくでしょうし、そこにはもちろん教育やその他いろいろな問題もあると思います。

つぎに、いままで出てこなかった点で、まず、暴走族のはしり、発祥について、国際交通安全学会の資料では、昭和42年の京都国際会議場の周辺といういい方をされているのですが、警察庁のほうのとらえ方は、それ以前昭和30年の後半にカミナリ族とよ

ばれたもの——たしかに、いわゆる現在の暴走族とは異質かもしれませんが—— ちたりに根がある、という考えのようです。

マスコミ関係では最近あまり取り上げていませんが、実際の暴走事案の発生件数は、統計によれば、昭和50年つまり昨年のほうが48年よりも多いというのが事実です。

つぎに対策としては、個々の対策とか総合的な対策とか、いろいろあるわけですが、これを総合対策として5つにまとめていますので簡単に説明します。

第1に、取締まりの強化です。

第2に行政処分の早期励行です。これは実際には、従来は交通違反あるいは交通事故の事案があると、処分までにかかなり長期間をかけていたわけですが、長いときには半年かかることも沢山あったわけですが、最近暴走事案については、電話速報を即座に処分のほうへ回すというような形で処理しています。

第3に、安全運転の推進です。ところで、自動車安全センターでは、安全運転の中央研修所を作る構想をもっていますが、これは鈴鹿サーキットのような大規模な総合訓練所で、若い人のはけ口にもなるのではないかと考えていたわけです。しかし、本誌 Vol. 1, No. 1 の資料を見ますと、そのような箱庭

\* 国立特殊教育総合研究所 教育工学研究室長(教育工学)

\*\* 法政大学教授(人間行動科学)

\*\*\* 特殊法人 自動車安全運転センター 調査課長

的なところでどんなよい施設を作ってもおもしろくない、一般道路でやるからおもしろいのだ、というような暴走族少年の言葉が出ているのを見て考えさせられました。

第4に、グループ化の防止・解体です。1昨年あたりからグループ化の傾向が目立っていて、暴力団との結びつきも心配されていますので、積極的に手を打っています。

第5は、家庭・学校への働きかけです。本人だけでなく、そのまわりの人々も含めて漸次改善していくという考え方で、将来とも続けていかなければならないことです。

以上が警察で行なっている暴走族対策の5本の柱というものです。ところで、さきの行政処分の適用にも関連してくるのですが、暴走族とは何か、という定義の問題です。これは警察庁では、まず、集団で……という条件を入れています。集団でスピード違反とか、信号無視とか、整備不良車両の運転とかをすることを暴走行為というのであって、こうした行為によって警察につかまったり補導されたものを暴走族とよんでいるわけです。

このような基本的な柱ののっとして、昨年6月11日に暴走族総合対策委員会を設置し、それ以降は毎週土曜日には多数の警察官を動員して暴走族の一斉取締りや、暴走行為を未然に防止するといったことを重ねているわけです。

対策委員会が設置された頃の暴走行為の状況を見てみると、その1ヵ月ほど前に神戸で神戸祭りのときかなり多数のケガ人が——しかも警察官に——でたという事案、その同じ週には東京の青山で外国人を襲ったという事案などがありました。さらに20日ほどあとには、鎌倉で、東京のグループと神奈川のグループとの抗争事件も起こりました。このように昨年5～6月に暴走事案が頻発したものですから、それがきっかけとなって6月からは対策の強化に本腰を入れるようになったといえます。

その後も警察庁では、毎月のようにいくつかの大きな事案をつかんでいますが、それ以外にも、警察庁には報告されていない事案が、どこの県でもかなり発生しているわけです。一例をあげますと、これはまったく偶発的なものと思われませんが、新潟県で5～6人のグループが駐在所を襲撃し、タクアン石大の石を10個くらい投げて窓ワクなどを破壊し、あっという間に逃走したという事案もありました。

この種のものは、警察庁の重大事案の中には入れ

られていませんが、こうなりますと、教育以前の問題として、私どもは断じて許すことができないという気持がするわけです。

## 2. 暴走族をどう把握するか

**千葉** 「集団で暴走する」者を暴走族というのことはですが、そうしますと、暴走族の免許停止期間延長というのは、集団で暴走しているときに検挙された者について適用されるのですか。それとも、暴走族のメンバーがかりに1人で走っていて違反をやったような場合でも暴走族による違反行為ということになるのですか。

**森** 個人で走っていても、警察ですでにマークしているものもありますし、旗を立てたり、ステッカーを貼っているような場合には、集団と解釈しているようです。

**千葉** それでは、1人で走っていても暴走族と見なすわけですね。

**森** 事前にマークされている人の場合には、そういう扱いになると思います。

**詮間** さきほどの森さんのお話をうかがいまして、たしかに実際の処理に当たっておられる側としては暴走族に対してあまり甘いことはいってられないことは十分にわかります。このシンポジウムでは、いままで青少年問題とか非行問題とかと、暴走族との関係を議論してきたわけです。結論的には、現行の学校教育のゆき詰まり、あるいはひずみの問題、とくに高校教育の問題があるわけですね。たとえば高校への進学率が非常にあがってきたにもかかわらず、高校で教えている内容は、あまり進学率の高くなかった時期でのかなりレベルの高い学習内容が維持されているわけです。しかし進学率が、全入に近い90%台以上になれば、どうしても知能指数80～90台の生徒まで、当然入学して来ます。そうなってくると、学力を落とさずに多くの人を吸収するというやり方が不可能になりますから、平均値を下げざるを得なくなってきました。ところが、一方は学歴を中心とした社会ですから授業内容の水準を落とすわけにはいかないわけです。結果としてなかば機械的に、何割かの人は授業についていけないということになるわけです。ついていけない生徒は、アメリカ流に言えばドロップアウト組となってしまう、彼らのひとつの「はけ口」という形で、オートバイが興味の対象となっていることも事実です。ですからこれは、教育体系を含めた大きなひとつの社会問題といえま

しょう。その背後には、日本の社会全体、あるいは世界的に共通した問題として起こっている価値の多様化とか都市化の問題とか、あるいは市民意識の連帯性の欠如とか、核家族化の問題などがあるわけです。それを、さらに突きつめていけば、高度産業社会とか脱工業化社会という視点にまでつらなってゆきましょう。しかしあまり拡散させてしまうと、暴走族という現実の、大切ではありますが小さな局限された問題が大きな問題の中に発展的に解消して不問にされてしまうという危惧もあるわけです。

そういうことになると、暴走族の問題は皆の関心事ではあるが、誰の責任でもないということになりかねない。そういうご批判のひとつとして、森さんのおっしゃったご意見もあるのだろうと思います。それではどうしたらよいか。補導なり療育治療が教育的にできるかどうかという問題もあると思います。ただ、先回の兼頭さんが扱っておられるところでも、暴走的な行為によって家庭裁判所に送られたというのは、東京家裁では全体の10%程度ということでしたね。

**千葉** そうですね。1年間で700人くらいですから。  
**詫間** その暴走行為のなかにもいろいろな段階がありますね。いちばん悪質なものは、たとえば暴力団ともからんで、かなりプロフェッショナルな性格のもので。つぎに、たとえばシンナーとかポンドのような薬物を吸飲しながら暴走するもの。もう少し軽くなると——こういう図式的ない方が当てはまるかどうかちょっとわかりませんが——別に暴力団とも薬物とも関係がないもの。さらに、これが暴走族かと思われるようなカッコづきの「善良なる」暴走族もいるわけです。

いわゆる「暴走」で事故を起した生徒の中には成績だけでなく性格もよいといわれている子供もいます。一見普通児のようにみえている生徒でも、それがたまたまオートバイに乗って事故を起したとか、スピード違反でつかまったという例もでてくるわけです。暴走族の概念をどの程度に広げていくかによっていろいろなグループの分け方や、段階づけができると思います。一般に、暴走族を非常に限定して考えている傾向がありますが、私は、どのグループに対してどうアプローチしていくかという手順をもう少し細かく考えていく必要があると思います。

取締まりの強化ということにしても、むずかしい問題があると思います。たとえば、高等学校でも指導に困って、全員の免許を取上げるということをし

す。何もしないのに、すべての生徒から取上げるというところもありますね。この方向でもっと徹底的にやるのなら、免許年齢を法律的に上げてしまえばよいわけですが、それがはたしてうまくいくかということですね。鳥取県の高校で免許証を取上げてみたら、今度は無免許運転という問題がでてきたという例もあります。それから知人の免許証を借りて乗るとか、偽造をするとか、つまり暴走をやる人は、各種のぬけ道をさがしてやるという結果になります。したがって鳥取県とか、千葉県ではむしろ公共の市民としての素質、市民性を高校生のころから植えつけるために、積極的に免許を与えて教育したほうがよいのではないかという方向になったようですね。  
**森** 本誌Vol. 1、No. 1の資料を読んで、やはり取締まりというのは厳しくなければいけないと思ったことがひとつあります。それは、暴走族のほとんどが、調査時点ではヘルメットをかぶっていなかったという記述なんです。おそらく、いまではそういう人もヘルメットをかぶっているはず。ヘルメットの着用が義務づけられましたから。それは取締まりとは少し質が違うかもしれませんが、2輪車を運転するうえでひとつの教育の方法だと思います。罰則をからめた方法というのは、あまりよい方法ではないかもしれませんが、納得されるようなやり方ならば強制手段をとるということも、うまくいくのではないかと思うわけです。

**千葉** それはたしかにそうですね。ところが彼らがかぶっているヘルメットというのは、建築現場用のものが非常に多くて、オートバイの運転に適した形状のものをかぶっているのは少ないのです。しかも普段は、首のところにヒモをかけて、ヘルメットはうしろに垂らしているわけです。それで取締まりがあればそのときだけヒョイとかぶる。悪い見方をすれば非常に要領よく取締まりを逃がれているという感じですね。

もうひとつの疑問点は、一昨年暮れからの、都内の大型2輪の乗り入れ規制とか、昨年6月あたりからの取締まり強化などがあったということと、にもかかわらず実は昨年のほうが、その前年より暴走事案が多いということとの関係です。さらに件数だけでなく、さきほどの新潟の交番襲撃ですとか、あるいは北海道で暴走族らしきものが駐在所に火炎ビンを投げた事案など、その種の事案というものは、むしろ警察の取締まりが強化されてから起こってきているのではないかという感じを受けます。以前は暴

走族が直接警察官にケンカを売るということは、あまりなかったでしょう。私がかつて、警察の方と一緒に取締まりの様子を見にいったときなどの感じでも、以前は警察官のほうも暴走族に対して、比較的友だち的につき合っていましたね。そういうときには、こんどの交番襲撃のような事件はなかったのに最近になって反警察的な気分が強くなっているように思うのですが、いかがですか。

**森** 若い人は一般的に反権力的な気分を潜在的にもっているのではないのでしょうか。反警察というより、反権力です。自衛隊でも警察でもいい。問題は、そういう反権力的な気分がどういう形で現われるかということですね。

**千葉** 取締まりが強くなっても事案がふえているというのはどういうことでしょうか。

**森** そのへんはよくわからないのですが、潜在的なものを表面に出したということではないかと思えます。取締まりを強化すると件数がふえるということは、一般の場合でもよくあるケースです。たとえば大きな騒音をたてて突っ走っているオートバイをよく見かけます。住民は困った現象だと思っている。困った困ったで済んでいたものが、取締まりが強化されてつかまれば、整備不良車両ということで1件となるわけですから。

**千葉** 取締まりによって変わってきた点はもうひとつありますね。先日、ある人に依頼して暴走族の調査を行なったのですが、対象は60名ぐらいですが、使用オートバイの排気量が意外に低いのです。750cc.などはかなり減って、500cc.の車両がかなり多いわけです。大型の乗り入れが禁止されたことにもよるのでしょうか、それで小型に乗りかえているわけですね。これは東京の例ですが、甲府などは、はじめから小型が非常に多くて、暴走族でも小型を使用している者が多いです。しかし排気量が小さくなったからといって、その精神はあまり変わらないですね。

**森** 乗り入れ禁止だけではなくて、そもそも大型2輪に乗っている人も、4輪免許をとれる年齢に達すると4輪に乗りかえる人が多いということもあるでしょう。それと免許制度自体をかなりキメ細かくして、大型のものは免許をとりやすくしております。

**詫間** 最近の経済状況も反映しているのではないのでしょうか。本来は、やはり人に威圧感を与えるような大排気量車のほうが暴走族の欲求を果たすには効果的なものではないでしょうか。しかし、免許を取りにくくしたということにしても、それが即効的に現われたと

いい切るには、まだ十分な時間がたっていないですね。

**森** せっかく乗るならなるべく大きいのに乗りたいという気持は誰にもあると思います。私自身いまの暴走族より5、6歳年上の頃、ハーレーなどを乗りまわしていたので、心情的に理解できます。遠乗りしたいというのわかりますから、乗ること自体をとにかくいうつもりはありませんが、問題はそこで仲間がいるとか、車を改造するということですね。100万円の車に200万円をかけて改造するという話もききましたが、あれなどは、ほんとうに車が好きな人なのかもしれません……。ステレオのかわりにマシンということなのでしょう。

**千葉** オートバイに乗る青年と、乗らない青年に分けてみますと、たしかに乗らないほうの青年では趣味はステレオという者が非常に多いですね。

### 3. 暴走族と“X-Yグループ”

**詫間** さきほどのドロップアウトの問題ですが、1、2の交通少年院の教官に会ってお話を聞いた感じでは、そういうところに送られてきたような少年にはドロップアウトという意識自体がないようですね。むしろ学校へ行っているという意識が、はじめから少ない人が多いわけです。一定の勉強上の目的意識がなく、働くよりは、まあ学校の方がましであるといった考えで、あまり気にかけていない傾向がみられます。頑張らなければならないところから振り落とされたというような意識はなく、本人にとっては学校などというのは惰性で、あるいは親が行け行けとうるさくいうから行ってやっているにすぎないという態度がみられるということです。

**千葉** そうですね。子供たちはドロップアウトとは思っていない。ただし客観的にみまると、とにかく成績が振るわない者が多いということだけは事実のようですね。

**森** Xグループ、Yグループという問題ですね。

**詫間** 一般的傾向としてはそうですね。私が調べたのは奈良県のある工業高校生ですが、これはIQが90~100で、教師の評価では、まじめで素直で、ただし気が弱いといった生徒も入っていますし、努力家である、とされている人などもあります。

**千葉** それは暴走族なのですか。

**詫間** ええ、つまりさきほどの担任教師の広義の定義によるわけです。

**千葉** やはりグループに入っているわけですね。

**詫間** そうです。定義を少し広げて、すでに暴走族であると教師が判断した者、ということになるかと思えます。そうしますと、素直であるとか、素直だが気が弱いとか、車のほかに写真撮影などの趣味をもっている者などが入っているわけです。ただ、文章完成法というテストをやってみると、暴走族ではない人との間に、やや明確な違いがでてきます。たとえば「事故は…」という言葉を示して、あとを自由に書かせてひとつの文章を完成させてみますと、「1度は経験しなければならぬものである」とか「他人の事故はおもしろい」などというのが出てきます。「時速80キロでは…」の項目には「遅すぎる」とか「気分がすっとする」とかですし、「オートバイ」に対しては冒険とか速くて格好いいという言葉を書く者が目立ちます。対照群の生徒に同じ質問を出すと、「事故」については「起こさないように心掛ける」とか「自分をだめにする」とか「こわいからやらない」という反応をする者が多いわけです。これは、オウム返しの部分もあるでしょうが、一応社会的な規範を表現する態度があるともいえます。それに対して前者暴走族のほうには、道徳規範的な意識構造が多少ずれているところがあるといえます。このような投影的な方法で調べてみると、規範意識のファクターもあって必ずしも成績とかドロップアウトの問題だけではないという気もいたします。千葉さんが調べておられた不純異性交遊のほうはいかがですか。

**千葉** 暴走族の少年は異性とのかつきあいが非常に多いということは、それが不純かどうかは別にしまして、かなりのパーセンテージであてはまるようですね。となると、その女性の側はどうなっているのかということに興味をもったわけです。そこに、Y県のK市で女子高校生の集団事件が起こったというので行ってみたわけです。その結果、たしかにそういう事件は起こっているのですが、警察側がいうのと家庭裁判所がいうのと、学校側がいうのがみんなバラバラで、実態はよくわからないのです。学校では警察が大げさに誇張しているだけで、ほんとうはごく少数なのだというようにいうわけです。ですから、本人やそのまわりの人たちに会ってみないと、よくわからないわけですが、ともかく週刊誌などで取り沙汰されたのに近いことがあったということは事実です。これが、たとえば学校のレベルなどによって、どのあたりのグループかといいますと、そう低いほうではないが、特に進学校ではないというところ

です。私の感じであれば、中程度の、進学校でない学校が、不純異性交遊だけで問題になっているわけです。あえて、だけといいますのは、いわゆる“スケバン”のように万引きはする、暴力事件はする……という女子高校生のグループというのは別にあって、これは学校のレベルももっと低いところまで問題になっているようです。このことは、Y県だけでなく、私の知るいくつかの県でもそういう傾向があるようです。

男性の場合は、いまのところ私は成績のよい者と悪い者というふうに非常に単純に分けて考えているのですが、女性の場合はもう少し構造が複雑なのではないかと思えます。その理由は、進学に取組んでいる連中は男も女もあまり変わらない。つまり受験勉強が忙しくてほかのことはできないわけですが、女性の場合は、結婚というひとつの節がありますので、男性の場合のように学校の成績が、就職とか人生にストレートには結びつかないということが関係しているのではないかと思えます。ただ、女子の場合も基本的には学校の教育というものとかかなり因果関係が深いような感じは受けますね。

**詫間** なるほど。それは学校における学業上その他の不満の「はけ口」というような意味でですか。

**千葉** はい。それから、不純異性交遊についていいますと、暴走族とかなり違うところは、モラルの問題です。つまり、暴走族というのは同じモラルの欠如でも明らかに他人に迷惑をかけるものですが、不純異性交遊の場合は被害があるとすれば、本人が被害者になるわけです。そういう点でいうと、モラルが変わってきているということも事実かと思えます。学校の先生方とお話ししたときにも、非常に印象的だったのは、割に生徒を弁護なさるのですが、「ただ一言いえることはこういうことだ」というわけです。つまり、性の問題では少し前までは、だまされたとか何らかの意味で女性が被害者であったが、最近はそのだけはいえなくなりました、と。「加害者とはいえないにしても、被害者とはいえなくなりましたね」とはっきりおっしゃっていました。

**詫間** そこに暴力行為がからむということはないのですか。意思にかかわらず、というような。

**千葉** その連中には、まったく暴力行為などはないです。驚いたことは、社会人とのつき合いが多いのです。同級生ではもの足りないというのでしょうか。それに、お金をもらって売春をしているというようなこともないわけです。

森 いまは昔にくらべて人間の成熟が早くなりましたから、中学生などでも男と女が一緒にいれば自然にそういう話がでできますし、とくに女の子のほう積極的にリードしているようですね。そうなる、男の子は何をするかという、頭がよいとか、格好がよいとか、そういうほうにどうしても頭が向くわけです。その場合、たしかに頭のよいのは頭のよさで勝負をする。それがかなわないとなると何らかの方法で格好のよさを見せようとする。スポーツができる者はスポーツでいいわけですが、それもダメとなると、車とかステレオということになるのでしょね。

詮問 暴走族と不純異性交遊とX、Yグループの問題ですが、どちらが引力になっているのか、ということもひとつ課題になると思います。たとえばYグループというのがあるとして、その中にいわゆる不純異性交遊というものがもともとあり、それに暴走族があとからできてきて、ある部分に関連をもった、という形なのか、それとも暴走族ができたあとで不純異性交遊のようなグループが発生してきたのか、ということですね。

千葉 新聞などで問題として扱われてきたのを見ると、だいたい時期を同じくしているようですけどね。

詮問 そうですね。すると両方の存在がそういう時期にちょうど浮き彫りになってきて、結合する部分がでてきたと考えてよいのでしょうか。

千葉 Y県警の方の話ですと、不純異性交遊というのは昔からあった、と。しかし、それはきわめて特殊なものであって、こんどの事件のように、あたりまえの連中が、しかも集団ででてきたなどというのは初めてで、びっくりしたといっていました。

森 高校生の問題に話題が集中しているようですがいわゆる東日本型暴走族には高校生が多く、西日本型には少ないようですね。そのへんはどうなのでしょう。

千葉 どちらが先かはわかりませんが、西日本型というのは4輪が中心ですから、年齢的にも高校は卒業していないと無理ということですね。ただ、富山で問題になったときは、中心は中学卒の有職少年でしたね。あれはなぜなのか、よくわかりませんね。

森 富山で騒ぎが起こったというと、われわれは簡単に、富山の人間が騒いだというふうに考えるわけですね。ところがいろいろ調べてみますと、富山でもさきほどの新潟でもそうですが、東京に集団就職に行っていた者が転職して故郷に帰り、そこでりー

ダーになるというケースが非常に多いわけです。集団就職から転職というケースは非常に多いです。

千葉 私が富山に行ってみたときも、たしかにUターンの青年がいて、それがかなり指導的であったという感じは、断片的には受けました。岩手に行ったときも、岩手に暴走族が生まれた最初のきっかけは東京に行った人が帰ってきてつくった、という話をききました。「東京にはこういうのがあるから、俺たちもやろうじゃないか」と。ただしデータにあまり客観性がないので、確認はしていませんが。

森 2、3年遅れで東京から波及するという話はときどき聞きますね。

#### 4. 運転適性、性格と暴走族

詮問 どういう人が暴走行為を行なっているかということで、再び奈良の例に戻りますが、われわれは共同研究でオートバイ運転検査というのを試作して暴走族の適性を調べています。これは中、高校生に適用できるもので、そのうちのひとつのケースとして、さきほども少しふれた成績も必ずしも悪くない暴走族というのを調べているわけです。例数は多くないのですが、これを見て気がつく点としては、ひとつには社会成熟度が低いということ、それから安全知識が低いということと、動作の敏しょう性はあるが、正確性が落ちるという点です。さらに、速度見越し反応を検査してみますと、尚早反応、つまりじっと待ってられないというタイプが多く出てきます。サンプル数が少ないので、これだけでははっきりいえませんが、矢田部・ギルフォードのテストなどでも情緒の安定性に欠けるという判定はしています。性格的には、どちらかといえば外向的です。そのへん関係があるのかどうか、事故分析にたずさわっておられる森さんにうかがえればと思いますが。

森 そのへんになりますと、専門外になりますのでよくわかりませんが、シミュレーターなどを使って一般ドライバーを調べてみますと、尚早反応がでる人というのは、やはり具合が悪いようですね。ただシミュレーターなどのテストで成績が悪い人が、必ずしも実際の運転で問題を起こすかというとは必ずしもそれはいえませんが、よい例が個人タクシーの運転手で、彼らは、いまだに送りハンドルでやりますね。そういう人たちの経歴を調べてみると、適性検査ではあまり好成绩はあげられないが、無事故無違反であると。ですから、あまり若いうちから運転をすると、器用にこなしてしまって、かえってよ

くないのかもしれないという感じもするわけです。若い人の事故が多いのも案外そのへんが関係しているかもしれない。

もうひとつは、安全に対する意識です。同じ現象を目の前に見ているながら、危険と冒険の区別がつかないということです。冒険というのは、ある程度やってみるということを積み重ねていって、だんだん自分の身につけていくことですが、危険というのは、やってはいけないことですからね。

**千葉** 暴走族の場合ですと、たとえば事故を起こしたりすると彼ら自身も非常に困るわけで、集団暴走をやろうと出かけていっても、事故を起こしてしまうと、その後の集団走行はもうダメになってしまうのですね。もう一緒に走れなくなる。だから彼らは事故に対しては比較的神経質で、彼らだけの、非常にうるさいルールをもっているわけです。ところがそのルールというものが、いわゆる交通法規を含めた社会のルールとは相いれないわけです。たとえば、赤信号を突破するために、仲間の1台が道路の真中にデンと止まってしまう。それが交通整理の役目を受けもって、赤信号でも通ってしまうわけです。というわけで、意外と事故は少ないわけです。ですから一般の交通事故とか、危険の概念だけではない問題が暴走族にはたしかにあるようです。

**詫間** 冒険というのは、一種の教育上必要な要素で、人間形成のためにはむしろプラスになる面をもって

いますから、森さんのおっしゃった危険と冒険の区別は、教育的には大事なところですが、赤信号無視というのは、やはり道徳規範的な意識構造のずれという問題でしょうね。そのずれを本人は意識も自覚もしていないという点が問題でしょう。

**千葉** さきほどの矢田部・ギルフォードテストの問題ですが、私のほうでも、やはり60人位調べてみました。これは、やり方がどの程度まで正確だったかわからないですけれども、家裁に来た人をやったとかというのではなくて、野にいる、フィールドの状態です。

**森** それは対象は学生ですか？

**千葉** 高校生です。ほかの一般の学生とこの高校生との比較もまた問題になりますが、とにかく、それでもいろいろなことを配慮してみて、かなりははっきりした差があると思うのは、暴走族のほうが協調性のところが高いことです。もうひとつはこれも意識調査ですから、私自身あまり当てにならないとは思っているのですが「利害を離れてつきあう友だちがいますか」というような質問に対して、これが暴走族が圧倒的に高い（一般の学生が30～40%、暴走族は70数%それがいるという回答をしている）。もしそれがほんとうだとすると、成績などの関係で仮説的にはなり立つわけですが、ただ、疑問点としては成績が悪くなるから協調性がよくなって、同病相哀れむといえますか、仲がいいのができるのか、それと

Table 1 年齢別にみた機能、性格 (科警研・大塚・昭和50年)  
Physical functions and characteristics by age group

機能性格	下位検査名	検査指標	15～19才	20～29才	30～39才	40～49才	50才以上	若い者の特性
動作の正確さ	二輪図形弁別検査	正確さ	47.7	51.6	50.0	50.9	51.3	正確さに欠ける
	まめくり検査II	正確さ	52.5	51.8	58.0	66.6	60.6	
動作の速さ	斜線引き検査	作業量	85.0	91.3	86.4	82.4	76.5	運動速度がわずかに速い
	三角形書き検査	作業量	46.7	48.5	44.8	42.2	40.4	
	キ書き検査	作業量	44.8	44.7	42.9	41.2	39.2	
衝動抑止性	まめくり検査II	正確さ	52.5	51.8	58.0	66.6	60.6	衝動的
情緒安定性	自己顕示性	得点	12.7	12.1	11.7	10.6	9.2	正直 神経質 抑うつ 上っ調子 自己中心的 非協調
	神経質傾向	得点	10.7	12.9	13.0	13.0	11.9	
	抑うつ性	得点	12.7	14.3	15.5	15.8	15.2	
	感情高揚性	得点	10.2	11.5	11.9	12.7	14.1	
	攻撃性	得点	10.7	10.5	11.4	11.9	11.5	
	非協調性	得点	11.1	12.6	13.8	13.9	13.0	

(注) 得点はすべて平均値

も、仲のいい友だちのいる連中は成績が振わなくなるのか、そのへんがいまだにちょっとわからないですね。

**詫間** 一方には、友だちを蹴落としていくくらいでないと、成績はよくなるという面がありますからね。小さいときからの塾での競争などをみてもそれはいえるかもしれません。

**千葉** それから「小さいときに、わんぱくといわれていましたか」という質問では、私は割合おとなしい子が暴走をやるのではないかと思っていたのですが、暴走族には、わんぱくといわれていたという子が意外と多いんですよ。一般の学生よりも比率はかなり高い。それから職業を点々とする者が多いということは、それだけ飽きっぽいのではないかという点ですが、「飽きっぽいといわれてましたか」という質問に対して暴走族のほうが倍くらい、飽きっぽいというのがです。もっとも、これは本人が答えているのだから、どこまで本当だか……。

**詫間** そうですね。協調性というのは私もがつくったテストではあまり差は大きくないですけどもどちらかというと事故群のほうが高いですね。しかし、矢田部・ギルフォードでも同様の結果がでていますが、興奮性、衝動性、それから活動性といったものは高いですね。

**千葉** 運動部で一生懸命やっている連中は、成績はあんまりよくないですね。これは昔も今もいえることですが。その代わりその部活動の中で完全に友人関係で結ばれていて、成績なんかそくらえと、成績が悪いのをむしろ誇りにしているぐらいのものもいましたね。

**詫間** われわれの暴走族の調査の中にも、柔道部に所属していて、まじめで素直というのが1人入っています。成績は「中」で、進学も希望している生徒がいます。

**千葉** 兼頭さんのお話なされたケースですが、野球部の、それもレギュラーでかなり中心的なメンバーだったので、野球部をやめてオートバイへいってしまったというのがあると。だから、暴走族の人がすべてスポーツ嫌いとは限りませんということはいっておられましたね。

**森** しかし、いまの学生の一般的風潮として、同好会へは入るけれども、正式な部へは入らないというのが多いそうですね。

**千葉** それはそうですね。とくに、大学はそうですね。

**森** つまり、あまりきついことをするのはいやだということですね。ところが車を運転しているぶんにはきついという意識はありませんから、そのへんが若者を引きつけて、しかも格好いいというふうなことがあるのでしょうか。スピードとスリルということをよくいいますが、まさに車はそういうものを持っていますね。

## 5. 運転者教育と指導

**千葉** そうすると、さきほどの対策のところで、安全運転の総合訓練所をつくって、広いところで走らせてみようというお話がありましたね。しかし、効果を上げるのは大変むずかしいというような。私たちもそう考えているのですが、そんな話を暴走族の連中にしますと、それはおもしろいですな、つくってくればそういうところで走りますよ。だけど街でももちろんやりますよという(笑)。全然スリルが違うからと、いうんです。

**詫間** むしろ高校の先生の教習所、教育場として使ったほうが効果があるかもしれませんね。いま千葉県あたりでは、暴走族関係の対策を担当する高校の先生を鈴鹿サーキットへ派遣しておりますね。

**森** 千葉はよくそういうことをやりますね。

**詫間** ええ。で、あまり、鈴鹿へばかり長期にわたって派遣しているわけにもいきませんので、自分のところでもつくろうという動きもあるようですね。ところで、自動車安全運転センターとしては規制だけじゃなく、もっと積極的に、指導教育面をご担当になっているところもあるわけですか。

**森** センター自体が発足したばかりで、具体的なことはこれからの問題になりますが、たとえば職業運転者は強制的に、訓練所で教育をするとか、あるいは組織に属している人に対しては組織体を使って指導する、というような計画があります。

**詫間** いまのところ森さんのおられる自動車安全運転センターがかなり主体的にそういう設備を充実されて、たとえばシミュレーターを取り入れたり、あるいはコースもつくられているわけですか。社会教育の面でも、そういうことをなさるといってご計画はいますぐありませんか。

**森** 計画の段階で、はっきり申しあげられませんが、いずれにしても、いますぐの問題解決にはならないですね。

**詫間** しかし、ご承知と申しますけれども、カナダあたりではチーフインストラクターといいますが、



ドライバー訓練の総元締めの役割は、運輸省が担当していますね。このへんは日本とちょっと違うところですね。そして、各州ごとぐらいに、特殊法人的な形のセンターをつくって、かなりはつきりしたカリキュラムにのっかって、オートバイに乗ろうとする青少年を前もって教育しています。すでにオートバイに乗っている人でも、そういう教育を受けたという人に対しては教育をしています。そのように一定の地域だけを対象にした訓練センターができていて、かなり効果をあげているようです。私がこの間、カナダに行ったとき、カナダの運輸省のその関係の方がおっしゃるには、この種の指導は警察がやったのではだめだということです。警察官とか警察関係者は、車で走っていても自分の前を、他人に横ぎられたとか、止められたとか、そういう経験がほとんどないはずだというわけです。われわれ運輸省の役人はいつもそういうことをやられているというわけです。そういうことをやられている人が訓練しないと、いわばお召し列車が通っていくような状態に慣れっこになった指導者では、とてもほんとうの訓練はできないのだという。これは一種の縄ばり意識の関係もあるのですが、たしかに一理あるという気もしました。

森 5、6年前に警察庁が、運転者の質を向上するためにどういう方法があるだろうか、という検討をしたことがあります。まずあがってきたのが表彰なんです。レーサーには、A級ライセンスとかB級とかいろいろありますが、一般の人の免許にもあの種の段階をつけて、こういうテクニックができればあなたはCからBに、BがAにランクアップする、というかたちですね。いま、各県ごとに優良運転者の表彰をしています。なかには、優良という呼び名にふさわしくない人がもらっているケースもあるとは思いますが、しかし、1度表彰を受けるとほんとうに模範運転者になるということがありますから、どんどん表彰状を出したらどうだという案がひとつ。そうするとAがBを引っぱり、BがCを引っぱる、というふうなことになるのではないかとこのわけです。最近ではタクシーの運転が非常によくなったようです。東京の交通事故が減った原因としては、タクシーあるいは営業用の運転者の質がよくなって、一般の運転者を引っぱっていくということが、かなり影響しているのではないかと、というような分析をしている人もいます。2輪車についても高校生についても、A、B、Cといったような形で、いい者が悪

い者を引っぱっていきけるような制度にしてはどうかという案も、かなり有力な案としてはでていたわけです。もちろんこれを実現するためにはカリキュラムの編成などむずかしい問題がありますから、いまは大排気量車の免許については技術をアップする、というふうな形にしているわけです。しかし車両ではなく、乗る人間のほうを格づけするような方向もひとつ考えられると思います。

詫間 そのためには、よほど格好のいいステッカーにしないとだめですね(笑)。のってこないから。

千葉 ただ、そこまで話がいきますと、とにかくそういうことを全部警察が考えなくてはならないのかということ、疑問に思うわけです。これだけ学校の問題、教育の問題がでてきているのですから、文部省とか、教員とか、そのへんが考えるべき問題ではないのかと思いますね。

詫間 各省庁の間に責任のなすり合いのような状況もあるようで、結局のところ警察がやる、ということになっているのでしょう。それに学校の先生にしても、この種の問題はカリキュラムの中の特別活動という範ちゅうに入るわけですが、各自が自分の専門の教科—英語とか数学をもって、そちらのほうで手いっぱいになっている。特別活動のほうに重点を置いて指導ができるという先生はほとんどいないわけです。道徳の分野の先生にしてもそこまで面倒みきれないということですね。最初からそういう問題にかかわりあいたくないという人もいますし、もうひとつのタイプとしては、一度は試みてみたものの、今度は家庭のほうで甘えてきて、次から次といろいろな問題を持ち込んでくる。学校万能主義ですね。結局なにかから何まで学校で面倒みるはめになってしまって、これではたまらない、といって逃げだしてしまうというわけです。学校は学校でいろいろな言い分があるわけですね。そこで、むしろ全面的に警察で禁止してくれたいのではないかとこのことにもなって、禁止あるいは免許年齢を上げるとかというような話が先生のほうから出てきていることもありますね。

森 免許年齢を上げることで問題が解決するとは思えませんし、日本の経済は20歳以上の人だけで成立しているわけではありませんね。たとえば中学を卒業してすぐ出前をやっている人などもいるわけです。つまり、オートバイを仕事で使っている少年ですね。免許年齢ひとつをいじることは簡単なようですが、それによって日本の社会構造に非常な影響がありま

すからね。簡単に免許年齢を上げるわけにもいかない。そこで、いままであったものを2つに分けるといふ形での対策がなされてきたわけです。そうして免許制度が次第に複雑になってきた。2輪車の教育は次第に体系的になりつつありますが、はじめは警察部内には2輪教育の専門家がほとんどおりませんでしたね。

**詮問** さきほどの優良運転手の表彰もひとつのアイデアだとは思いますが、そこに何か経済的なメリットを一緒につけるのも一案でしょう。アメリカではたとえばNSC (National Safety Council) のDriver Educationの一定のコースをとると生命保険や自動車損保などの保険料が安くなるというシステムです。優良運転手の証明をもらえば、税金が安くなるというようなことでもしてくれれば、高校生でも、少し物わりのよくなってきた年齢では、反応する者もでてくるかもしれません。ステッカーなどではいまの高校生には効果はないでしょう。

**千葉** まあ、そうですね。免許停止を何とも思わないで突っ走るわけですから。

**森** これはいわゆる暴走族ではないのですが、白バイを威嚇して、そしてスピードを出して逃げるんですよ。目いっぱい出します。そうしますと、この人間は時速何キロ出したという証明を、警察がしてくれることになるわけです。それを売りものにしていくというほんとうに悪質な者もいるのです。暴走族ではそういう事例はありませんか。

**千葉** それは聞きませんでした。ただ、白バイに追いかけられたが振り切ったということが、非常に自慢になるといふことはしていましたね。

**森** そうですね。それと似たようなものですね。

**千葉** ただ、問題の解決を考えますと、さきほどの話題に戻りますが、学校の領分だというと、いや、学校には学校の言い分があると。中央官庁へいけば文部省にもどこの省にも言い分がある。非常に基本的な問題になりますが、僕は、何も文部大臣の肩をもつわけじゃないけれども、文部省が助けあい学習ということを行いますね。これは、1つのポイントだと思うわけです。競争がかなり行き詰っているとおそらくみんな思っているわけでしょう。するとすぐ一方から、教育のシステムをこのままにしておいて、そんなことをやったら意味がないという反論がでてくるわけです。たしかにそれもあたっていると思いますが、しかし、自分には責任はなくてすべてむこうの責任だという習慣そのものが、競争社

会に非常に大きな関係があるのではないか。つまり減点主義なんですね。自分は失点はほしくない。悪いのはむこうなんだと。

**森** 暴走族の問題にしても、「助け合い学習」の問題にしても、おそらく、それを産みだしてきた成因には、誰でもある意味で加害者になっていると思います。全部が被害者なのではないといえます。ですから、被害者だけいうのではなくて、自分が加害者になっているところをもう少し自覚しないとゆき詰まると思います。学校の教師、教育委員会、父兄それにメーカーなど渡り渡って聞いてみて感ずるのはそのことです。少なくとも悪いのはわかっていると、しかし、自分に責任があるわけではないとみんなそういう言い方をして、いいのがれをするわけです。それが助け合いができていないということ…。免許証を発行しているのは警察ですが、そのほかのことは全部ほかの役所と関係するわけです。ところが運転者教育というのは警察が引き受けるんだという感じで、警察はいろいろな交通行政をやっている。そのほかの規制とか、安全施設、車の問題などは、運輸省が関係したり、通産省が関係したり、建設省が関係したり、いろいろありますが、運転者教育は警察が第一線にでるんだ、というふうな気持ちは警察にあるんですよ。ですから、運転者教育になりますと、関係各省の協力は得て進めてはいきませんが、企画段階で通産省の人を入れるとか、運輸省の人を入れるという発想は全然でてこない。教育となると当然文部省も若干からむかもしれませんけれども、運転者という字が頭についた場合は、警察が全面的にやりましょうという姿勢はもっているのです。ですから、学校教育そのものや、暴走族の問題の解決にはならないかもしれませんが、暴走族として考えないで、若年運転者の問題、ということで、広い意味でみていく必要もあるのではないかと思うのですが。

**千葉** 若年運転者の「若年」をもう少し下まで下げるといふ問題はどうかでしょうか。つまり中学生ですね。統計を見ても、中学生で、オートバイに乗ったことがあるといふのがかなり高いし、スピードに対するあこがれなどについては、高校生よりも中学生のほうがむしろ高い場合もあるわけです。ですから、中学生についてどうするか、ということがやはり暴走族の問題として根本的にはあるんじゃないかと思うんですよ。兼頭さんから出していただいた資料でも、中学卒といふのがかなりいましたね。暴走族の

潜在的な予備群としては中学生も非常に大きなファクターとなってきます。子どもたちの中で分極化が起こってくるとするのは中学生の頃であるということは、しばしば指摘されていることですし、学校の教師もみんな知っている。

**詫間** ただ、私の調査などでも、技能はかなりの者が高いわけですから、技術的な面だけでの運転者教育ですと、さきほどの話でいえばほとんどの者がAのステッカーをもらってしまうということになりかねないわけです。したがってその運転者教育のカリキュラム内容の問題が、もう少し検討されなければなりません。さらに、中学生の問題になれば、なおこれは技能の問題よりもっとほかの面、交通市民性といえますか、道徳規範の意識構造の方面にかなりウエイトを置いていかなければならないと思います。そういう問題になってくると、警察関係にもリーダーシップをとっていただかなければいけません、それだけではなく、文部省や総理府など学校教育や社会教育に関連したところも大いに協力していただかなければならないということも確かです。

## 6. 早期教育の問題点

**千葉** 車の問題、事故の問題というのは、車と車の衝突の場合でも、本質的には人間と人間の問題だという感じがどうしてもするわけです。どういうことかといいますと、いまの学校教育でも、社会教育でも、一方では大変な競争をしているわけですから、それこそ、お互い、助け合い運動といってみても、こんなに競争しているのに、助け合いができるのかというのが現実だろうと思いますね。ただ、運転の場だけは、そんなことをいってたら事故を起こして誰の得にもならないですから、運転ということを媒体にして、人間関係を教えるということができないか。運転が、学校教育の中で人間関係を教えるための媒体にならないかということですね。しかしこれはどこにも関係のないことらしくて、あまり反応がない。

**詫間** それはなすりあいの精神ですね。結局、免許の問題とか何かというのは、高等学校ではなるべく触れないようにしておきたいというのが本音です。少なくとも自分が校長に在任の間はなるべく触れないでいきたいという気持です。自分の学校では2輪車は一切やらせません、というようなことで疎外してしまう、というような傾向もあるようです。そういう考え方が、教育管理の立場にある人に潜在的

にまずあるわけです。助け合い運動も確かに必要ですが、現実には全然違うという反発のほうが強いわけですね。

**千葉** 新聞にもある校長先生の投書がでていましたね。学校としては、現実には試みているところもあるのだと。それを知らないで批判されるのは困る、というようなことが。

**詫間** やはり、競争という軋轢は別に学校が好きでつくっているわけではなくて、社会のほうからの猛烈な圧力でやらざるをえない現実になっているわけですから、そのへんは学校教育の制度、とくに高等学校を中心とした、いまの教育課程の問題にもなってきましょう。最近では、各種学校の専修学校への格上げというような話題もでてきていますし、知恵遅れの子供のための高等学校も奈良県あたりからでき始めています。そういう時代ですから、冒頭にちょっと申しあげたような形で、とくに、中、高を含めた教育制度の問題をもう少し考え直してみる必要があるのではないかと思います。現状に耐え得ない人にまでそれをそのまま押しつけるのではなく、その人なりにいろいろ能力を生かしていく、という方向が必要だと思います。芸術的な面や、体力的な面などいろいろな面で特徴をもっているわけですから、それを生かせる教育課程のシステムを工夫する余地は大いにあります。そうすれば暴走族もある意味で、その中に含めていくこともできましょう。エリート教育を全部なくしてしまえということではなくて、それはむしろフランスのような形で、抜きんでたものとして、残しておくという方法ももちろんあっていいでしょう。それがないと知的能力の社会環元もできにくくなりますし、非常に高い能力をもった人をつぶしてしまうという、悪平等の面がでてしまいます。そのへんの問題を含めて、学校教育の制度というものを、再検討しようという気運はあるようです。

**千葉** 私は、その段階ですと、暴走族というと単に交通問題としてだけでは考えられませんね。全体の中の何かひとつの現象だと思うのです。パロメーターのように見えるわけです。

**詫間** 温度計みたいなものですね。場合によっては安全弁かもしれないという考え方もありますね。

**森** さきほど、中学生の2輪車の問題をちょっとお話いただきましたが、技術的には全然問題がないと思います。体力的にも問題ありませんね。ただはたして社会的な責任をとれるかどうか、ということ

ころにいちばん大きな問題があると思っております。また、いまの学校教育のあり方は、社会の中の一員として自分は何をなすべきかという点が欠けている。これは、戦後、非常にはっきりしている傾向であると思っておりますが、そういう意味では、ある程度年をとってけばそういうものは徐々に身につけていくものですね。中学生まで年齢を下げてもっとひどくなって、むしろ、いま以上に規制される時期がくるのではないかというふうな感じもするのです。

**詮問** しかし、世界的な傾向としては、イギリスなどでは、モーペットなどという50cc以下の小さなものを、中学生がいろいろ使っておりますね。

**森** これは私の考え違いかもしれませんが、いちばん最初に原付免許ができたときは、14歳以上という時期がありましたね。それがその後16歳になった。日本でも、昔は今より若い人でも乗れるようになっていました。

**詮問** しかし、イギリスの場合は、この間行ったときにちょっと見せてもらったのですが、スクール・トラフィック・エデュケーション・プログラム(STEP)というのをつくっています。これは、業者がオートバイを1台売るごとに、そういう教育をする協会に何ポンドか寄贈するという事になっているのですが、さきほどのカナダの訓練センターのものに似ているのですが、かなりシステムティックに学校単位なり、ブロック単位に巡回して、中学生のときから教えています。カリキュラムの内容を見ると当然ですが、やはりシチズンシップ・市民性の問題に重点がおかれています。もちろん技能の問題も十分教えていますけれど。

**千葉** 単に免許年齢を下げる、下げないという問題ではなくて、たとえば訓練センターみたいなところへくれば、中学生も乗せるということもあるでしょう。幼稚園や、小学校も低学年のときは安全教育はやるだろう、それ以降はもう大体放りっぱなしで、免許年齢に達したあとでは問題が起きたときだけやる。その中間が抜けている、というのでは問題ですね。しかしまだ免許をとらないところに実は大きな芽があるということもありましょう。

**詮問** アメリカでは州によっては、広いものですかからオートバイや4輪車をもたせなければ通学できないところもあります。ですから学校で免許を発行できるようにところもあります。そこで、学校で免許状をとった生徒と民間の教習所ですとった生徒との事

故のフォローアップをしている研究があるのですが、学校で免許状をとった生徒のほうが、事故率はかなり低いわけです。千葉さんのおっしゃったことと多少関係があるかと思っておりますのは、やはり、教育というのは、技能一本ではないわけで、市民性や社会の連帯の問題を、相当考えなければいけないということでしょう。そういう面では教育が生きているんじゃないかと思われます。

**森** 日本のモータリゼーションを、いまの教育の問題を含めて、アメリカ並みにするにはあと2ゼネレーションは要するのではないかという話が、だいぶ前ですが何かに出ていました。理想としては、学校や家庭が子供にという形で教えていけばよいわけですが、いまの親や、学校の先生は、おそらく交通問題については、子供に教えられる人は少ないと思うのです。ですから、いまの子供がおとなになって、教えるような時期になれば、また変わってくるのではないか。そんなことをいっていたら、20年も40年も先の話になってしまうわけですが、いい指導者がいないということが、いちばん大きな問題ではないでしょうか。

## 7. 教育する主体の側の問題

**千葉** 運転をテコにして人間性の教育をするべきだという話はかなりでていたのですが、現実にはむしろ逆だという人もいるわけです。自動車の教習所へいくと、大体がらが悪くなるのがおちで、それを何とかしろ、と。地方はともかくとして、東京ではそういう声があります。東京でも例外はありますが、つまり、逆の現象があるわけで、それは大問題だと思いますね。

**詮問** 殺伐とした感じですね。

**千葉** だから、運転の技術は教えられるけれども、それを媒体にして人間教育をする人、あるいはできる人はあまりいないのではないかと。

**詮問** それは教習所的な雰囲気ではできないにしても、学校教育の中ではできるかもしれない。

**千葉** 教習所とは違うところがやることだと思いますね。

**森** いまの例で教習所の代弁をしますと、教習所に通うのは、せいぜい1ヵ月か2ヵ月ですから、その間に人間改造までできるかという問題ですね。学校ですと、中学3年、それから高校でも3年あります。それだけ長期間、子供と、あるいは友達と接していてもできないことを、1月や2月の、しかもいっし

よにいる時間はせいぜい1時間位しかないところで、そういうことができるだろうか、というふうな疑問は皆さんお持ちのようですね。

**詫間** それはそうですね。ただ、教習所も全部が悪いわけではなくて、私の見学した範囲では、中野区あたりでしたが、シミュレーターも使い、シミュレーターの前部がテレビになっていて、映画をうつす設備があるわけです。この教習所は、学校の先生を退職なさった方が経営しているのですが、プログラムもいきなり技術のことから始まるのではなく、交通問題を考えるというようなことからまず始めました。つぎに、技術の問題がちょっとでてくる。休憩をはさんで、こんどは実際の事故現場の写真などがでてくる。そしてこれはどうしてこうなったんだろう、というようなことを考えさせるというやり方です。ですから工夫の仕方によっては同じ1時間でも、その中にちょっとPR的にそういう要素を入れるだけでも、受け手にとってはやはりよい意味でショックがあるわけです。非常に弱い力かもしれませんが、教育的な配慮というものを、そういう技術修得の過程でカリキュラムの中に位置づけてもらうということとは、必要ではないでしょうか。

**森** たしかに、長い意味では安全教育、家庭とか、学校とかの、教育の問題であろうと思いますが、では、いまどうするかという即効性の問題になると、やっぱり最初に申し上げたように、取締まりを強化していくなどのほかに対策はないのではないかと思います。あとは、いわゆるヒューマン・リレーションをよくするとか、そういう問題がありますが、それはどうも即効性がない。

**詫間** それはあまり表面に大きな声では出てこないにせよ、社会全体の潜在的な感情としては十分あるわけでしょう。千葉さんの調査でも、暴走族と関係のない人は暴走族に対して非常にきつい態度を持っているという結果がでているわけです。その意味では協力が得られるかと思いますが。

**森** 暴走族でいちばん目につきますのは、スプレーによる落書きと排気音ですね。ガードレールとか、ひどいのは、歩道橋の町名を表示してあるあたりに、スプレーで自分たちのグループの名前を書いてあるのをよく見ます。あの落書きは何のためにやるのだろうかとか私もいろいろ考えまして、はじめは自分たちの名前を売るためというふうに解釈していたのですが、必ずしもそれだけではないようですね。つまり、あれは自分たちの集合場所の目印というような

形になっているわけです。つまり、ふつうの人がたとえば待ち合わせに渋谷のハチ公を使うような、そういう意味をもっているようです。ああいうことを平気でやるとなると、これは、交通問題以前の問題ではないか。それが学校教育で……。

**詫間** 学校教育だけの問題ではないと思いますけれども、いわゆる、ものの考え方といいますか、規範意識が内面化されていないということですね。あるいは、別なシステムが内面化されてしまっていて、いわゆる善良な市民が共通にもっているところの規範が成熟していないという面は確かにあると思います。ただ、それは確かに昨今の一斉取締まりによって表面的には出なくなっていますが、件数その他は必ずしもなくなったわけではないということがあります。取締まりなどによって規範意識が変わるかどうかというのはまた別な問題です。そのへんに暴走族の指導のむずかしい点があるのではないかと思います。

**森** それからマスコミの、事実に対する取りあげ方というのもひとつの問題があると思います。たとえば新聞に報道するとその次の土曜日には多くの群集が集まるとかいうこともあります。

いまは、マスコミはむしろ意識的に暴走族の問題を対象として取りあげないような感じもしますけど。これは、この問題だけではなくて、過激派などの政治的な事件の取り扱い方にしても、マスコミで大きく取りあげられるとそれを自分たちの勢力拡大の材料に使うということがあるわけです。こういうものはマスコミもよく考えてもらわなければならないと思います。

**詫間** 犬が人にかみついても記事にはならないけれども、人間が犬にかみつけばニュースになるといわれますように、やはり初めて暴走族がでてきたというようなときには、新聞にのるわけです。これは書くなどいっても無理ですね。あまり書きすぎると、暴走族が現われないうに群集だけ現われた、というような現象が確かに起きていますね。

**千葉** 一般に暴走族サイドからいって、マスコミに大きくでますと、ひとつ俺もやってやろうかという気ででてくるのでしょうか。

**詫間** 暴走族のコアになりきっているような者は、むしろそういう効果を考えるでしょうね。俺たちもひとつ旗あげしなくちゃと考える者もいるでしょう。あのグループがでているのに、というような意識は当然でてくるわけですから。

森 最近では暴走族が遠出するケースは少なくなりましたが、大阪で騒いだ中には富山、石川あたりの人がかなり入っているんですね。

詮問 かなり広域化しているわけですね。しかし最近では規制がきびしくなったから、集団による大移動はできなくなりましたね。

森 そうですね。

詮問 埼玉あたりの暴走族が神奈川へくるということが少しむずかしくなってきたようです。ただ地域の中では、依然くすぶっているわけです。交番を破壊するような、多少先鋭化・粗暴化してきているという面もあるのではないかといい気もします。ただ、そういうグループがかなり異質なものとして、ちょうどニキビで初めは大きく赤くなっていた部分が減少するように小さく固まってくだけならよいのですが、そうではなくて、逆に膿が散らばっていくような形になるとまずいですね。とくに教育学的な立場からいえば。

## 8. 現代の教育制度と青少年の位置

千葉 つまり、警察としては厳しく取締まっている。そして新聞、その他社会的にも大きな非難の声がでた。ですからそれがもし単なる流行とかそういう現象であるならば、もう下火になってもいいはずですね。それがどうも下火にならない、ということは、暴走族に関していえば、これはもう流行ではなかったというふうにも思えますね。

詮問 ええ単なる流行ではないと思います。33、34年から、いわゆるカミナリ族からサーキット族に移って、さらに暴走族へと移ってきているわけですから、歴史は非常に長いということと、それから交通刑務所の教官とお話ししてみても、彼らにはほかに飛びつくものがないということのようです。では、ほかのものを与えたらどうかと思っても、ほとんどみんな2輪車のほうにいくらしいですね。やはりオートバイはそれだけ魅力がある格好のおもちゃであるということです。つまりスピード感があって、人に拘束されなくて、自分が主人であり、しかも人に脅威を与えるという特色があるわけです。あるいは見せびらかすことができる、ということが揃っていて、10万円あたりから買えるオモチャというのはほかにないというわけですね。そこにシンナーなどの遊びが一緒になればなお楽しいわけです。

千葉 エレキバンドというのがひところ非常にはやりましたね。もういたるところにできましたね。し

かし、あれはいまはそんなに数が多くない。

詮問 ええ、あれはすぐに下火になってしまいましたね。あれも一種の流行だったわけですね。楽器となると、多分に技術的な限界があるのでしょうか。たとえば音感のいい人でないとうまくいかない点があります。誰でもやれるというものではないでしょう。お金の単位もちょっと違ってきますし、移動性が低いということもありますね。

森 青年期にはそういう欲求——暴走族欲求といえますか——があるということですか。

詮問 それはどの時代でも潜在的にはあるだろうと思います。しかし現代の競争社会のように社会的な連帯性が非常に低くなって、また、価値の多様化が許されるような時代になってくると、中には不満グループというもの明らかに多くなってきます。社会的な規制もルーズになって不満のはけ口としてのレジャーや遊び方も多様化してきています。オートバイというのは、欲求不満を解消するためのいちばん手ごろな現代のおもちゃみたいなものですからね。そういう非常に魅力的なものが生産されてきたということですね。もちろん本来はそういう意味だけで生産されたのではなくて、交通運輸手段としての意味もあったわけですが、端的にいえばそれがたまたま欲求不満のかたまりを持つ青少年グループと結びついたので暴走族ということもできます。欲求不満というのはどんな社会でも必ず起きるわけです。社会の仕組みすべてが競争の原理で動いている場合はとくにそうです。社会集団としては、ある意味での集団員の能力の選択をせざるを得ないわけです。そうしないと社会全体がレベルダウンしてしまうというジレンマもあります。そこで、選良化の作用のため少なくとも同じくらいの集団が「選良」の反対の極に発生するわけです。これはある意味で当然ですね。そのへんの対策を、学校教育も社会教育もあるいは家庭教育も、これまであまり目を向けていなかったというところに、ひとつの落とし穴があったのではないのでしょうか。

千葉 岩手県の水沢高校で新聞部の生徒が暴走族についていろいろ調べた資料があります。その統計的な数字は別項資料に出っていますが、その中で生徒がたいへん反省してまして「彼らが悪くなる前に彼らの友だちになってやればよかった」と新聞部としては書いています。水沢高校というのは岩手県内で有数の進学校です。しかし、おそらく暴走族の立場に立てば、いや、暴走族になったから友だちができた

んだ、とこういうふうにいると思うんですよ。ですから、いわゆるできる学生とできない学生との間に明らかに、もう……。

**詫間** 溝がありますね。

**千葉** ありますね。その問題がひとつ。さらに、少年期には友だちというのはどうしても必要なんだ、ということになれば、その暴走族の少年にも言い分はずい分あると思います。むしろ友だちができない、あるいはいまになって反省する、勉強のできる連中は何だろうか。こういう問題もまた一方にはあるのではないかと思うわけです。

**詫間** 静岡県の高校でしたか、みんなが卒業できるようにしようという、いわゆる助けあい運動のようなことをクラスでやっているところがあります。このように暴走族を導き直そうというような試みをしているところもありますが、いまおっしゃった溝を越えてしまっている人は、がんとして口もきかないという状態がありますね。そうってからではいくらやってもだめだったというケースになってしまうのですね。すでに向うの岸へ渡ってしまった人をいくら助けあいだの、何だのといってみても遅いということはありません。それだけにいわゆる教育のほうのことでいえば早朝教育といいますか、予備的な教育というものを先手を打ってやらなければならないわけです。そのためには、禁止、禁止ではだめだということですよ。

**千葉** 安全教育ということに対しては、高校生にオートバイの安全な乗り方を教えるというのは、いい方を変えれば暴走のテクニックを教えているようなものではないかと、まわりの人がそういうふうに対応することが多いですね。

**詫間** そういわれるのがこわいものだから校長先生は禁止をする方向に向かってしまうわけでしょう。

**千葉** そうしますと、いくら早期教育が必要だということが論理的にわかっている、社会的な世論というのは、そうはいわない。教えなければオートバイには乗らなかったのに、とか、教えたから免許年齢になったらすぐにオートバイを買ったろう、とか、そういうふうになりますね。ですから、そういう世論と実際の安全教育のギャップというのは、よほど大きな判断があって、長期的な実験時間のようなものを与えていかないと成功しないでしょう。

**詫間** そうですね。それはまさにさきほど森さんがおっしゃった2世代必要ということですね。それから指導者なり、学校の先生なり、家庭の父兄なりが

モータリゼーションの波を自分でかぶっていなければ、そういう共感性はでてこないわけですし、禁止や拒否の方向にばかり進んでいって、むしろドライビングを教えた者が悪いんだということになりましょう。つまり運転者教育に対する社会的な背景がそこまで熟していないということもあるわけでしょう。

**千葉** そうでしょうね。

**詫間** われわれが、イギリスなりカナダなり、アメリカなどで見てきた状況をそのまま日本に植え込んでみても成功しないだろうという予測が立つのは、そういった社会的背景の違いがひとつあるからです。日本のモータリゼーションの歴史がまだ非常に浅いということなども含めて。

**森** それから、義務教育という義務の中に何といたしますか、モラルの問題というべきものがどのくらい入っているかということ、どうも……。この点でも、モータリゼーションがほんとうに根をおろした考え方になるには、まさしくまだ20年いるわけですね。

**詫間** しかし、その義務教育というのがもともとスタートのときから非常に無理があるわけです。寺子屋の時代には、就学率はあまり高くなく、庶民を対象としていました。明治5年に太政官のほうで学制を発令して、とにかくなかば強制的に就学率を向上させたわけですね。就学させない保護者には罰則規定までつくっています。

いまは、高等学校まで義務教育と考えてよい状態です。こんどは、学校は出てみたけれど、腕に何も技術もなく、したがって職もないし、学校は役に立たないではないかということがわかってきて、労働省の職業訓練センターなどに「学士」が多数流れ込むという現象もでてきているわけですね。ある意味では学制100年の反省がそんな形でできてきているということはいえます。それはまた義務教育制度への反省でもあるわけです。ただし、国家権力によって、強制的に就学率を上げたことは、文盲率を急激に下げることにもなったわけですから、それによる果実というものは大きかったといえます。いわば、日本は教育投資をして果実は一応経済成長という形で収穫したところですから、もう一度スタートに立ち返って考え直してみるという時期にきているとも考えられます。ところがまた、社会の価値や方向が急激に変化する時期、いわゆるエポックメイキングな時期にいちばんその混乱のしわ寄せがくるのが青少年のところであるのも事実です。青少年期は、価値観が内面化され定着していないため、影響されると

ころも大きいわけです。ほかの見方をすれば、青少年は社会の周辺のほうにいて、国家権力とはほとんど関係のないところにいるわけですから、そういう影響の波をいちばん顕著にかぶるともいえます。そういう点からマクロないい方をすれば、暴走族というのは一種の社会変革時期における犠牲者である、という見方も成り立つわけです。その点からだけいえば、多少同情しなければならぬ面もあるのではないかということです。

**森** だから、25歳を過ぎると、暴走族というようなドライバーがほとんどいなくなるという実態は、ある年齢層のものの考え方というのは、いま、それなりに、その時代にノーマルなのでしょうね。たまたま、そういうもののひとつをとりあげて、われわれは暴走族、暴走族といっているわけです。そういうとらえ方で対処していかないと、ちょっと片づかないんじゃないかという感じはありますね。

**詮問** それはそうですね。シンポジウムの第1回のときにもできましたように、26、27歳とか、30歳近く

なって暴走族やっている人はほとんどいないわけです。だいたい20歳を過ぎれば引退する。逆に追い出されてしまうというようなことですから、彼らの間でも世代のギャップがでてしまうわけです。ですから14、15歳から17、18歳くらいのところと、20歳～23歳というところではもう差がでてきているわけですね。やはり、世代によるものの考え方というものがますます激しく変わっているということですね。

**千葉** その中で若い人にとっては、変わるということの犠牲者になっている面も非常に大きいわけです。

この誌上シンポジウムは今回で一応終了するわけですが、きょうは実際的な責任ある立場に立っておられる方から暴走族の問題をあまり拡散してしまわずに、逆にもう一遍、暴走族の問題に限定して、その中においてもう少しやれることがあるんじゃないかというふうなことについて、いろいろご示唆いただいたという点で、非常に有益だったのではないかと思います。

#### ●資料I

## 交通安全に関する高校生の意識および知識

布留川武雄\*

Knowledge and awareness of traffic safety among high school students

昭和47年度に文部省体育局からの依頼を(財)日本交通安全教育普及協会が受け、高等学校における交通安全教育、特に「ドライビング・シミュレータを使用しての効果的な指導法の研究について」という主題のもとに、神奈川県立秦野高等学校、千葉県立茂原農業高等学校の2校が共同研究を実施した。ここではこのとき実施された高校生のもつ交通安全への意識および知識についてのアンケートのなかから、その結果および分析の主たるものについて述べる。なお、これらの研究・調査にあたっては、同協会が学識研究者と現場の教師を中心として研究委員会を構成し実践的研究を推進した。

### 1 調査の対象と方法

#### (1) 調査の対象

##### (ア) 神奈川県立秦野高等学校

\* 千葉県教育庁 指導主事、学校保健課 安全係長

	1,043人
(イ) 神奈川県立西湘高等学校	976人
(ウ) 千葉県立茂原農業高等学校	1,039人
計	3,058人

- (2) 実施年月日 昭和47年10月  
 (3) 調査主催者 交通安全教育調査研究委員会  
 (4) 調査の方法

調査は「交通安全に関するアンケート」と題し、1頁に個人の秘密の厳守、学校の成績とは全く関係のないことを明記した。

アンケート実施の場所は、生徒が日常使用している教室とし、一斉実施として、記入時間は30分とした。

### 2 調査の内容

調査の内容は下記の3部門によって構成されている。

#### (1) 交通に関する実態調査

- ア 運転免許の取得状況  
 免許の種類と取得後の月数  
 イ 今後の免許取得の希望  
 ウ 家庭で保有する車両の種類と台数  
 エ 車両を運転する目的  
 オ 交通事故の実態

#### (2) 交通安全に関する意識、態度の調査

交通安全に関するひとりひとりの生徒の持つ価値感、考え方を明確にするため、いくつかの主張を設問として提示し、この主張に対して「おおいに賛成」「だいたい賛成」「なんともいえない」「あまり賛成できない」「たいへん不賛成」の5つの回答を用意して生徒に反応させた。

それぞれの設問に対して最も望ましい回答を5点とし、最も



望ましくない回答を1点として5点法で集計した。

各項目とも10~20の設問を提示することによって生徒の意識、態度を片寄りなく多面的にとらえるようにした。

**(3) 交通安全のためのルールと知識に関する調査**

歩行者及び自転車、2輪車、4輪車等の運転者として必要なルール、知識を正しく理解しているかどうかについて調査した。

この調査により、生徒の交通安全に関するルールや知識の水準と傾向を把握することを試みた。

生徒は問に対して「正しい」「正しくない」「わからない」の3つの答のいずれかに反応するようにした。

**3 調査の結果と考察**

本調査のすべてについて述べるのは紙面の都合で無理があるので、その主なものだけについて記述する。

**(1) 生命尊重の意識について**

**【設問】**

路地から子どもがとび出して事故にあうのは、子どもが悪いのだからひかれて、もしかたがない。

**【反応】**

	免許なし	免許有り
おおいに賛成	10.7%	6.0%
だいたい賛成	27.5%	20.0%
どちらともいえない	25.9%	16.0%
たいへん不賛成	35.9%	58.0%

**【考察】**

生命尊重の立ち場からいえば、最も望ましい反応は「不賛成」である。

免許所有者と未所有者を比較すると、明らかに免許所有者の方が望ましい反応を示している。

これは、運転行動それ自体が、好ましい態度変容をおこしていると考えられる。

**(2) 遵法精神の大切さについて**

**【設問】**

(ア) 人や車の少ない道路では、無免許ですこしくらいは自動車の運転をしてもよい。

(イ) 近所にチョット行く程度なら、注意さえしていれば無免許でもかまわない。

(ウ) 無免許運転は絶対にすべきでない。

**【反応】**

(ア)

おおいに賛成	5.2%
だいたい賛成	10.3%
なんともいえない	14.4%
あまり賛成できない	32.5%
たいへん不賛成	37.5%

(イ)

おおいに賛成	2.7%
だいたい賛成	5.9%
なんともいえない	11.3%
あまり賛成できない	32.5%
たいへん不賛成	47.5%

(ウ)

おおいに賛成	50.4%
だいたい賛成	20.3%
なんともいえない	17.2%
あまり賛成できない	7.0%
たいへん不賛成	5.0%

**【考察】**

いずれの設問に対しても好ましくない反応が約10~12パーセント見られる。

このことから調査対象校の生徒約1割が、法を守ろうとする精神に問題がある

ことを示している。

これはただ単に調査対象校の生徒のみならず、現代高校生に共通する問題とも考えられ、遵法精神の育成は高校時代以前の、小・中学校時代にしっかり植えつける必要があるのではなからうか。

**(3) 事故と違反の関連について**

**【設問】**

(ア) 事故さえ起きなければ、すこしくらい違反してもかまわない。

(イ) 酒を呑んでも腕に自信があれば、運転してもかまわない。

(ウ) 違反は事故に通ずるものである。

**【反応】**

(ア)

おおいに賛成	2.2%
だいたい賛成	5.1%
なんともいえない	11.8%
あまり賛成できない	34.8%
たいへん不賛成	46.1%

(イ)

おおいに賛成	1.3%
だいたい賛成	1.5%
なんともいえない	4.8%
あまり賛成できない	19.3%
たいへん不賛成	72.9%

(ウ)

おおいに賛成	47.8%
だいたい賛成	36.3%
なんともいえない	11.6%
あまり賛成できない	2.7%
たいへん不賛成	1.6%

**【考察】**

生徒のほとんどが違反に対してはきびしい態度を示している。

しかし、ここでも10～12パーセントの者が好ましくない反応を表わしており、ひとりひとりの実態把握による個別指導の必要性が考えられる。

#### (4) 安全運転と心がけの関連について

##### 【設問】

- (ア) 日ごろ素行の悪いものは事故を起こしやすい。  
 (イ) 安全運転をする人はどちらかといえば心の安定した人だ。  
 (ウ) 日常生活で規則を守る人は、運転していてもよく規則を守る。

##### 【反応】

(ア)

おおいに賛成	12.2%
だいたい賛成	24.1%
なんともいえない	47.9%
あまり賛成できない	11.3%
たいへん不賛成	4.4%

(イ)

おおいに賛成	35.0%
だいたい賛成	37.6%
なんともいえない	22.5%
あまり賛成できない	3.6%
たいへん不賛成	1.4%

(ウ)

おおいに賛成	21.5%
だいたい賛成	36.1%
なんともいえない	32.8%
あまり賛成できない	6.9%
たいへん不賛成	2.7%

##### 【考察】

事故と心がけの関連については比較的健全な考え方をしている。

特に、高校生としての

生活目標を持っている者の方が事故を起こさないと考えている。

これは、高校教育の在り方にある方向づけを与えるものではないかと思われる。

#### (5) 交通安全教育の重要性に対する認識について

##### 【設問】

- (ア) 卒業すればほとんどの人が車に乗るから、高校時代に安全教育を徹底すべきだ。  
 (イ) 人から安全教育の話聞くことはとてもためになる。  
 (ウ) 安全教育を徹底しても事故を減らすためにはあまり効果がない。

##### 【反応】

(ア)

おおいに賛成	40.1%
だいたい賛成	39.5%
なんともいえない	15.2%
あまり賛成できない	3.4%
たいへん不賛成	1.8%

(イ)

おおいに賛成	22.9%
だいたい賛成	41.8%
なんともいえない	28.0%
あまり賛成できない	5.4%
たいへん不賛成	1.8%

(ウ)

おおいに賛成	4.6%
だいたい賛成	12.9%
なんともいえない	41.0%
あまり賛成できない	32.0%
たいへん不賛成	9.4%

##### 【考察】

表には出していないが、女子に比較して男子の方

が安全教育への志向が積極的である。

運転免許の有無にかかわらず、高校における安全教育の必要性を理解している。

即ち、生徒側の学習に対する欲求(準備体制)は充分であるといえる。

しかし、運転免許のない者、特に女子は「なんともいえない」が多くなっており、教育の効果に疑問を持っている。

## 4 総括

紙面の都合で調査の全体を報告できないのは残念であるが、上記の結果からも十分に高校生の交通安全に関する意識、態度の輪郭は類推できるであろう。

時に、運転免許所有グループが、未所有グループより好ましい反応を示していることは、積極的安全教育推進のよりどころとなるであろう。

しかし、交通安全教育の重要性の項目で明らかのように、生徒のニーズは十分に高まっているが、彼等の要求に応えられるような、質の高い指導内容、適切な指導者、適当な指導の場と時間の確保等、現在の高校教育にはあまりにも多くの問題が山積されているのではないだろうか。

交通安全のためのルールや、高校生の知識等の実態にはふれられなかったが、今後なにかの機会があれば是非発表したいと考えている。

実態把握を抜きにしては適切な指導は望むべくもないことである。

●資料2

# 暴走族とオートバイに関する意識調査

岩手県立水沢高等学校新聞部

Awareness and interest in motorbikes and boso-zoku among junior and senior high school students

この調査は、岩手県立水沢高等学校新聞部が昭和50年秋に同市の高校と中学校の生徒を対象に行なったものである。調査対象とした学校は、普通科高校1、商業高校1、農業高校1（以上いずれも県立全日制、全校生徒対象）と中学校3（市立、3年生の約半数のみ対象）。

## 1) 高校生に対するアンケート調査

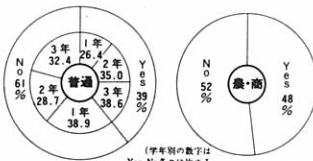
まずそれぞれの高校の概況を示す。  
(下表)

## 2) 中学生に対するアンケート調査

調査対象は、水沢市内の市立中学校3校の3年生のうち各3クラスずつである。これは全3年生のうち約半数にあたる。回答数は、363。➡④は中学生のアンケートに対するもの。

	生徒数							アンケート回収数(率)							免許取得者(率) (普通・自動 2輪・原付 を含む)	2輪通学者(率)
	1年		2年		3年		計	1年		2年		3年		計		
	男	女	男	女	男	女		男	女	男	女	男	女			
普通 %	214	100	227	127	189	125	982	155 (72.4)	90 (90)	121 (53.3)	73 (57.4)	172 (91.0)	94 (75.2)	705 (78.0)	121 (12.3)	65 (6.6)
商業 %	68	155	90	193	72	156	734	48 (70.5)	102 (65.8)	83 (92.2)	90 (46.6)	45 (62.5)	101 (64.7)	469 (63.8)	146 (19.8)	61 (8.3)
農業 %	125	116	143	115	126	116	741	115 (92.0)	91 (78.4)	91 (63.6)	100 (86.9)	121 (96.0)	100 (86.2)	618 (83.4)	284 (38.3)	257 (34.6)

(Q1) あなたはオートバイに乗ったことがありますか。



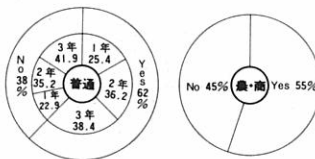
一般的傾向としては職業高校生のバイク乗車経験が多いがその差はそう大きくない。商業には女生徒が多いため相殺されたものと思われる。男子だけについてみれば、職業高校生に経験者が多いであろう。

➡④免許年齢に達していないにもかかわらず、18%の者がオートバイ運転を経験している。

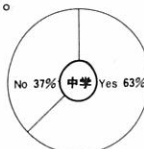


(Q2) Q1にYesと答えた者のみ質問

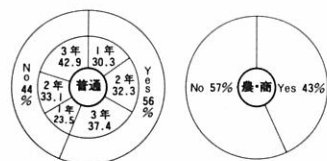
(Q2-1) あなたはオートバイに乗っているとき、無性にスピードを出したくなる衝動にかられることがありますか。



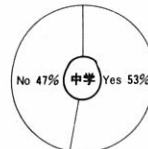
これで見ると、農業、商業高校の生徒より普通科高校の生徒のほうに、スピードに対する欲求が強い。



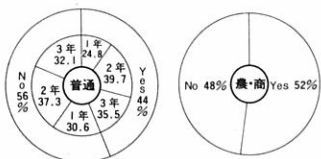
(Q2-2) あなたはオートバイに乗っているとき解放感を感じますか。



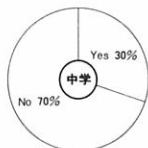
ここでも(Q2-1)と同じような傾向が見られ、オートバイと解放感という関係は普通科高校の生徒において、より強い。普通科高校の生徒はオートバイを「うっぶん晴らし」の対象として見ている傾向があることは、編集部によるインタビューでも感じられた。



(Q2-3) あなたは実際に規定以上のスピードを出したことがありますか。

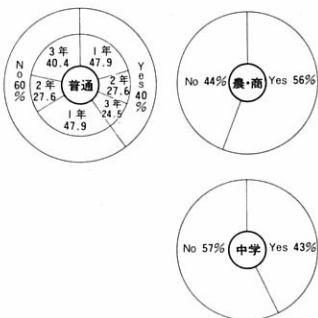


ここでは、前2問とは全く逆の結果が見られた。実際にスピードを出している者は職業高校生に多い。



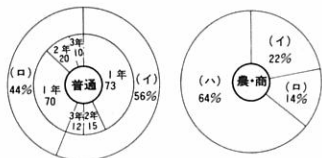
(Q3) Q1にNoと答えた者のみ質問

(Q3-1) あなたはオートバイを運転してみたいと思いますか。

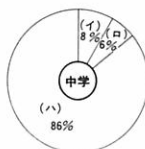


(Q3-2) 乗ってみたい人はその理由を教えてください。

(イ. スピードを出してみたい、ロ. カッコイイ、ハ. その他の中からひとつを選択)

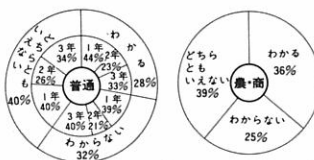


農・商高校生の(ハ)の中には「通学に便利だから」が圧倒的に多く、「自転車より楽だから」「なんとなく」という者も多い。普通科高校は(イ)(ロ)だけで集計されたものである。



- (ハ) 1) 楽で便利  
2) 通学に楽  
3) ただなんとなく  
4) いきってみたから  
5) 気ばらしになる など

(Q4) あなたは暴走族の気持ちを理解できますか。



スピードに対する衝動(Q1-1)や解放感(Q1-2)のデータとは逆に、暴走族そのものに対しては普通科高校生は否定的である。

