

## 暴走族問題と青少年のクルマ志向について

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騒動の形態を日本の東西社会・文化的構成および主潮となる気質の違いから考察した。また、暴走族問題を青少年の車志向性との関連でとらえ、車志向性が個人の心理的構造のどのような側面と強く関連をもつかを明らかにした。さらにはこれに基づいて、車志向性の強度の早期予測診断の可能性を検討した。なお、強・車志向者の交通社会導入の指導プログラムが今後の課題として求められる。

### Bosozoku (hot rodders' clan) and Car-oriented Youth

IATSS 004 PROJECT TEAM\*

The Bosozoku pattern in western Japan was investigated from the perspective of differences in social or cultural structure as well as in main characteristics of human nature between east and west. Also we inquired into the problems of Bosozoku in connection with car-orientedness of youth and revealed what aspects of individual psychological structure have strong influence on this nature. Based upon its result, we examined the possibility of making an estimate of the excessive degree of car-orientedness in its early stage. And there is a need in the future to develop programs for excessively car-oriented people to enter into traffic society.

#### 1. はじめに

昭和53年(1978年)12月の改正道路交通法の施行によって、暴走族問題は解決するものと考えられていた。たしかに多くの暴走族グループは、警察の強力な指導取締りによって解散したが、その後再び、ジェネレーションを新たにする若者によって暴走族は再編成され、以前と同様暴走行為が繰返されている。

われわれ004プロジェクトは、昭和50年に「西日本暴走族の実態と問題点」というテーマで研究を開始したが、それ以降、暴走族と青少年の車志向を中心として、4年間にわたって研究を続けてきた。

その間の研究報告書としては、

「西日本における暴走族の実態と問題点」

(昭和50年10月)

「暴走族と青少年問題に関する研究」

(昭和52年10月)

「くるまを中心とした青少年の問題」

(昭和53年4月)

が発刊され、また研究成果の一部が論文、

「暴走族と高校生に見る車接近の背景要因の研究」

「交通専門官養成機関の設置構想」

としてIATSS review, IATSS Researchに掲載されてきた。

本論文は004プロジェクトの最終報告としての意味をもつものなので、昭和53年度に行なった研究に限定せず、昭和50年からの研究を展望し、研究論文として未発表となっている重要データを示していくこととする。

#### 2. 研究の経過

前述したようにわれわれの研究は、昭和50年前期の「西日本暴走族の実態と問題点」を明らかにするところから始まった。そこでは西日本暴走族の暴走行為そのものや、暴走行為に伴って生ずる諸現象、暴走族のグループ構成などの点を、東日本における暴走族のそれと比較して相違を明らかにするとともに、その事実の発生要因をも明らかにした。暴走行為に発展する背後要因の関連は数多く考えられ、その関連は既に示したが(004プロジェクトチーム1975、1977a、1977b)、その中の車志向の要因がその後の

\*メンバーは次のとおり。

長山泰久(執筆) 大阪大学助教授(交通心理学)  
Yasuhisa NAGAYAMA Associate Professor, Osaka University

長町三生 広島大学教授(人間工学)  
Mitsuo NAGAMACHI Professor, Hiroshima University  
鈴木昭弘 愛知医科大学教授(眼科学)

Akihiro SUZUMURA Professor, Aichi Medical University

長岡利貞 愛知県教育委員会保健体育課指導主事  
Toshisada NAGAOKA Supervisor, Div. of Health and Physical Education, The Board of Education of Aichi Prefecture.

研究の中心課題になった。

昭和50年後期には、「暴走族と高校生にみる車接近の背景要因の研究」として、暴走族と同年代である高校生との比較から、暴走族の個人的特性を明らかにしようとした。この場合、暴走族は西日本各地からサンプルをとり、高校生は愛知県の県立高校生の2%を調査対象とした。

昭和51年度の研究は、「暴走族と青少年問題に関する研究」と名づけられたが、前年度のデータを一層詳細に分析して、暴走族と一般高校生を判別する要因、テストアイテムが何であるかを明確にしようとした。また、暴走族と青少年の車問題を論ずる中から、現在日本における車・道路使用の原則の欠如、青少年に対する車・道路使用についての適切な指導の欠如、特にコミュニティにおける交通指導者層の欠如、交通専門家の養成の必要性、その人たちを受け入れる社会的基盤の整備などの必要性の面で意見の一致をみるにいたり、交通大学構想を提言した。

昭和52年度は、「車を中心とした青少年の問題」として、青少年の車志向性の問題について全国規模での調査を実施し、前年度行なった車志向性の予測診断の可能性が全国共通なものであるのか、高校レベルのみでなく、中学校レベルにもひろげることが可能なかを検討した。

昭和53年度は、「車志向性の予測診断と研究」として、実際に予測診断が可能だとして、現実には高校、中学校サイドでそれをどのように適用し、生徒の指導教育につないでいけるかを検討した。

研究経過をみて明らかのように、われわれプロジェクトは、暴走行為、暴走現象、暴走族の特性そのものを扱うことから発展して、暴走族をも含めたより広い青少年と車の問題、車志向性の問題に目を向けるにいたった。

青少年の車志向性の背後要因を明らかにすることによって、強・車志向者(暴走族)の早期予測が可能であるという結果を得た。ただし、予測はできたとしても、彼らに対する適切な指導教育の手段方法が問題である。要注意者として切り捨て、ないしはレットルをはることは容易であるが、それは暴走を予防し、彼らを交通社会の一員として適切に社会に導入することにはならない。指導の受け皿と適切な指導者像を追求したのが、最終年度の目的であった。今日なお学校においては、必ずしも積極的に交通社会への導入のための交通教育の考え方が形成されているとは言えない。これは今後の問題として残されて

しまったといえる。

### 3. 東西暴走族の相違とその背景となる文化・社会的特性の違い

#### 3-1 暴走行為、暴走現象にみられた相違

暴走問題を詳細に調査すると、暴走行為そのもの、それに伴って生ずる派生現象が東西日本で顕著に違うことが見出された。それをまとめると Table 1 のようになる。

昭和50年の調査当時は Table 1 に示した特徴が非常に顕著にみられた。大きな事件が頻発した結果、社会的に重大視され、道交法が改正されたりして今日では当時とは異なった条件下にあり、必ずしも、Table 1 がすべて妥当しない面がある。西日本では昭和47年6月富山市で、同年7月高知市で、昭和50年5月神戸市と岡崎市で、大規模な暴走騒動がおこっているが、それらは3,000人以上の群衆をまき込んだ大きな事件であったし、昭和51年5月の神戸市神戸まつりでは5,000人の群衆をまき込み、カメラマン1人がトラックにひき殺されるという暴動類似事件にも発展して、社会の厳しい指弾を受けた。

東日本では、この種の大群衆をまき込む暴走騒動は以前から発生しておらず、グループを構成し連合化した暴走族が、対抗する勢力と各地で抗争事件をひきおこし、また、一般車両に暴行事件をおこすというような形態が、暴走の派生現象であった。東日本で顕著な暴走事件は、昭和50年6月に神奈川県鎌倉七里ヶ浜でおこった、神奈川レーシング連盟、横須賀連合勢力(約100台、200名)と東京連合勢力(約200台、400名)による大規模な大乱闘抗争事件である。

われわれの調査によると、この東西暴走騒動のバタ

Table1 東西日本における暴走族の相違点  
Differences of Boso-zoku characteristics  
in eastern and western Japan

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
群集まきこみ	な し	あ り
祭夜市との関係	な し	あ り
スプレーによる落書き	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	東にくらべ少い
参加車両	2輪混合	東にくらべ4輪主体
警察に対する態度	西にくらべ従順	東にくらべ反抗的

一の違いは、富山―新潟県境と愛知―静岡県境を結ぶ南北の線を境界線としている。これはちょうど日本大地溝（フォッサマグナ）の西縁に当るものであり、地質学的のみならず、日本の社会・文化的構造を二分する境界線であるという意見がある。

### 3-2 暴走族の東西差と東西日本の社会・文化的構造との関連性

暴走派生現象の東西の相違には、一般大衆の暴走族に対する態度の違いが反映していると考えられる。西日本では暴走族の出現に伴って生ずる騒動を期待する野次馬が、暴走事件の主体となってくるのに対し、東日本では野次馬は現れず、むしろ暴走族に対する厳しい批判の目が一般大衆にはあって、暴走族は一定の個所での暴走行為は行なえない状態にある。

グループ構成をみると、東日本の暴走族ではリーダー、サブリーダー、フォロワーの関係が明確であり、グループ凝集性も高く、集団の成員がその集団から容易に抜け出せない特徴がある。それに対して西日本の暴走族では、集団の構成そのものが曖昧であり、リーダーの力も弱く、集団のメンバーも明確になっていないことが多く、集団からの脱会も容易であり、入れ替わりもはげしい。

暴走族の集団構成様式の東西での違いは、福武(1949)<sup>1)</sup>が日本の農村社会における東北型農村と西南型農村の違いとして示したものに對比して考えることができる。東北型農村では同族結合にみられるピラミッド型タテ型の集団構成を特徴とし、西南型農村では講組結合にみられる平等の人間関係、ヨコ型の集団構成を特徴とするが、東西暴走族の集団構成、リーダーの形はここに原型を求めることができよう。

東西文化の違いの境界がフォッサマグナの西縁にあることを加藤(1975)<sup>2)</sup>は行商圈、食生活の違い等で示そうとしている。また、人口の東西間移動量が意外に小さいことは白井ら(1972, 1974)<sup>3)</sup>の研究で示されている。祖父江(1971)<sup>5)</sup>は東日本方言と西日本方言の境界線がこの線であることを示し、徳川(1979)<sup>6)</sup>は「居る」という表現に対して、東日本の「イル」と西日本の「オル」が東西の二大対立をなすが、その境界が「糸魚川・浜名湖線」であることを示した。

宮城(1969)<sup>7)</sup>は日本各地の著名人の性格分析と各地で実施した気質・性格調査から、各府県の気質の特性を示したが、それによると、大きく分けると中部以東に分裂質の人が比率として多い県が集まり、近畿以西、特に近畿、瀬戸内海地方に躁鬱質色が強い県が多いとした。

NHK放送世論調査所(1979)<sup>8)</sup>の県民意識調査をみると、宮城が示した分裂質―躁鬱質の分布図と「県人意識(あなたは〇〇県人だという気持)をお持ちですか」の分布図および「無常感(この世の中のどんなものも人の心もすべて滅びやすく変りやすいものだ)」の分布図の間に一致度が高く、各県によって物の考え方、人生の生き方に違いがみられ、それが気質的なものに裏打ちされる面のあることを想定させる。

宮城は分裂質は非社会的、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、利他主義などの特性をもち、躁鬱質は社会的、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をもつものとしている。

これらの気質の特性が一般大衆の暴走族や暴走騒動に対する態度の違いとして現れ、暴走事件のパターンを決定するひとつの要因となっていることを想定させる。

また、暴走族のグループ構成の様式が東西農村社会の原型的構成に影響されたものであることは、前述した通りである。

東日本での暴走行為は、昨年の道交法改正で「共同危険行為等の禁止」の条項が新設されたことによって、現在のところ抑制されている。

一方西日本では、暴走行為は拡散して各地で起こり、警察に対する挑発、取締り警官に対して車を突っこんで死傷させる事件、派出所襲撃事件、無関係な第三者に対する暴行事件が発生していて、必ずしもこの法律が暴走族抑制のきめ手となっていないことを示している。

しかし、西日本における特徴であった一定の個所での暴走遊びは、道路構造の改変や交通規制によって不可能となり、また野次馬が集まるのが警察力によって未然に防止されているので、昭和42～51年の10年間に西日本各地でみられた暴走族騒動は今日では姿を消した。

社会規範に対して比較的恭順さを示す東日本気質にくらべて、西日本の法律に対する抵抗感やあくまでも自己の欲求を追求する気質が、今日の暴走族問題の中に影を落としていると考えられる。

## 4. 車志向者の特性と暴走行為者判別の可能性について

暴走族問題は交通警察の取締り、検挙、処分、グ

ループの強制的解散だけで、決して解決する問題ではない。暴走族予備軍は次々と発生し、現存する暴走族を壊滅させても、すぐに新しいジェネレーションの暴走族が生まれ出てくるからである。暴走族問題を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正しく行動できるようにするためには、何が必要かを明らかにして、長期的な計画のもとに、交通社会へのくみ込みの基盤を作ることが、暴走族問題解決の必要条件となるだろう。このことなしには何年たっても暴走族問題は解決をみない。

われわれの調査の目的は、暴走族と高校生とを比較することによって青少年の車志向にかかわる心理的構造を明らかにし、強・車志向者を早期に予測できるかどうかを明確にすることであった。

「暴走族と高校生に見る車接近の背景要因の研究」(1977a)に示したように、日常生活上の各側面、たとえば購読雑誌の内容、興味、関心の持ち方、友人関係のあり方の点で、車志向者と非志向者の間にかなり明瞭な相違のあることが示された。

本論文ではその調査結果を一層数量的に明確に示すことをねらいとし、調査項目の車志向度と関連の強い因子得点が何であるかを示し、また、林式数量化II類を用いた場合、車志向度を適切に判別できるかどうかを検討した。

#### 4-1 第一次調査

##### 1) 調査対象者と調査方法

調査対象者と調査方法は前論文(1977a)に示した通りであるが、暴走行為者<sup>9)</sup>136名、愛知県立全日制高校(13校)男子生徒1,504名、女子生徒1,046名を分析対象とした。調査は昭和51年1月から3月にわたって行なった。調査内容は、各種興味、趣味、各教科の好悪度、日常の生活の仕方、行動の仕方など135項目に対して回答を求めたものである。

##### 2) 分析の基本

前論文同様、男子高校生の車志向度を分析の主な軸としたが、車志向度の分類は次のような基準に従った。

- A群 免許所有者と現在免許取得中の者(518名)
- B群 免許非所有だが将来免許を取る意志をもつ者(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)

Y群 暴走行為者で高校生と同年齢(16~18歳)の者(26名)

E群 暴走行為者で19歳以上の者(110名)

グループ判別を行なう場合は人数の関係からY群とE群の両者を合わせて暴走群とした。

##### 3) 結果および考察

直接バリマックス法で12因子を抽出したものが、Table 2である。因子得点を算出するにあたって、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点のウェイトを用いた。ここでの因子得点は便宜的なものであり、各因子得点の独立性は得られているとはいえない。しかし、車志向者の全体像を把握するに当っては十分な意味があると考ええる。

各グループ毎の平均因子得点を評価の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た。Fig. 1-1~1-12は平均の偏差値を示したものである。学年別は男女に関し、学科別、車志向度別は男子のみの結果である。車志向度別は最もその程度の低いCからB、A、Yと強度の強くなる順で示している。

車志向度と高い関連をもち、男女差や学年差、学科差以上に車志向度によって大きな得点の相違として現れるものは「友人志向」「享樂的遊び」「スポーツ」「数学・理科」「国語・社会」の各因子得点であった。これらは本来、車志向そのものとは直接関係があるとは言えないものであろう。

暴走族そのものは、仲間と行動を共にすることによって問題となり、表面化するのだから、友人志向の得点が強くでることは想定できるが、一般高校生でも車を志向する度合に従って、すなわち、A群で友人志向性が強く、C群で最も低いということは、友人志向性と車志向性が強く関連性をもつことを暗示している。

マーじゃん、パチンコなどの遊びを好む度合を示す享樂的遊び因子得点も車志向度と関連し、車志向度の高い者ほどこの得点も高くなる。感覚的刺激やスリルを求める点で、車志向性と共通するものがあると考えられる。

スポーツ因子得点も車志向と関連性がみられる。この得点も車非志向群Cで最も低く、志向性が高くなる程得点が高くなり、暴走族Y群で最も高い。Y群に比べると暴走族E群は得点がやや低いが、彼ら

は主に有職者であって、スポーツをしたり見たりする機会がY群ほど多くないことから、この結果がためたのであろう。

数学・理科因子得点では、車志向度が高いほどこの得点が低くなるという負の相関関係を示す。暴走族は、数学・理科で表される内容のものに対して、好ましく感じていないが、一般高校生でも免許を持っている者（A群）は、暴走族と程度の差はあれ、これに対して忌避の傾向を示す。

国語・社会因子得点も数学・理科と同様、車志向度と負の関係を示すが、暴走族Y、Eは高校生Aとほぼ同じレベルの値を示すにとどまり、数学・理科ほどの低い値にはならなかった。

だがいずれにしても、数学、理科、国語、社会などの教科内容を理解し、それらに興味をもつためには、観念的思考やイメージの世界の展開が必要であるが、車志向者はそのような心の動きを得意とはしていないようである。

Table2 各因子内容および因子得点算出ウエイト表  
Items of each factor and weight for calculating factor score

1	2	3	4
芸術（絵画）因子	スポーツ因子	数学・理科因子	娯楽的遊び因子
絵をかく 絵をみる 芸術 音楽演奏 小説 ハイキング 草花 天体観察 写真 古寺 奉仕活動	スポーツをする スポーツを見る 体育 運動神経 マージャン 機械 ゴルフ 友だちと話 自転車 友だちつき合い 友人宅泊 からだを動かす	数学 理科 小説 ドライブ 模型 将棋・碁 天体観察 ハム 一計算にがて 一家出 友人宅遊び 友人宅泊 一流行	マージャン パチンコ 釣 トランプ マンガ 映画 ドライブ ゴルフ 家出 親元離れ タバコ 友人宅遊び 流行

5	6	7	8
根気因子	静的趣味因子	国語・社会因子	健康因子
根気がないと人からいわれる 仕事あきる こまごましたことはいや 一奉仕活動 好き嫌い 話しながら考える ヒラメキあり根気なし 一手先器用 さびしがり 家出 じつとつらい 足だるい 頭重い 気短い	動物の世話 草花そだてる 釣 ドライブ ハイキング 機械 切手・コイン 天体観察 料理 奉仕活動 運転手	国語 社会 小説 テレビ ドライブ 機械 将棋・碁 友だちと話 天体観察 古寺 奉仕活動 英語 一手先器用 学校楽しみ	テレビ、本をみると目がほける 目がつかれる からだだるい ライトまぶしい 夜みにくい 胃腸調子悪い 足だるい 頭重い 一友だちつきあい

9	10	11	12
音楽因子	機械操作因子	家庭内対話因子	友人志向因子
音楽演奏 レコードきく 旅 小説 深夜放送 映画 友だちと話 写真 1人で本、音楽 一音痴 音楽体動かす 部屋に電話 流行 夜調子 一からだ動かす	機械いじり 模型作り ハム ドライブ 切手・コイン ゴルフ 天体観察 写真 一英語 ゴーカート 手先器用 一こまごまいや	母親と話を 父親と話を きょうだいと話を 友だちと話し 学校楽しみ 一家出 一親元離れ	友人宅へよく遊びに行く 一小説 友だちとわいわい 話しながら考える 音楽体動かす 友だちつき合い 異性友人 部屋に電話 タバコ 友人宅泊 流行 じつとつらい 朝食をぬかす

\*アンダーラインの項目は2点、その他は1点のウェイトを与えた  
\*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

Fig1-1 芸術（絵画）因子

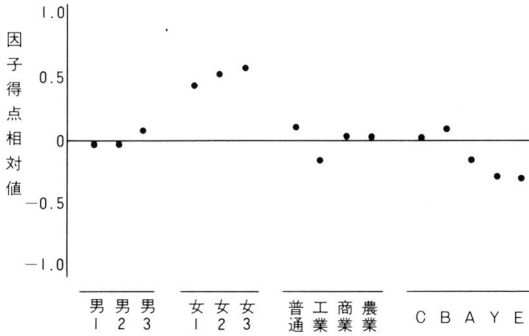


Fig1-5 根気因子

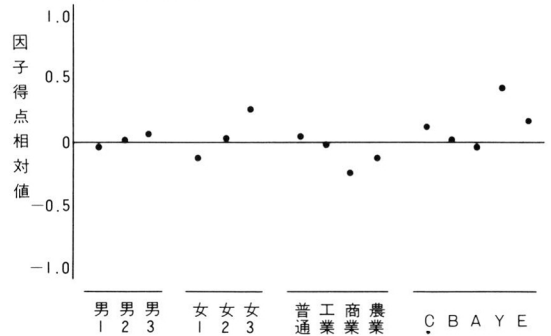


Fig1-2 スポーツ因子

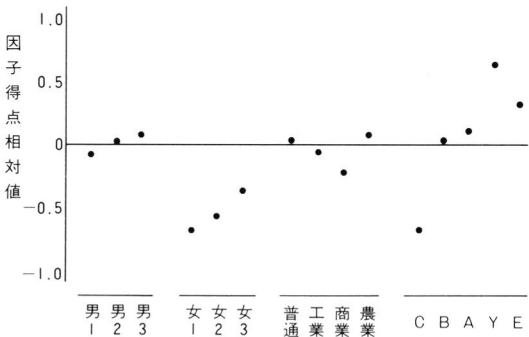


Fig1-6 静的趣味因子

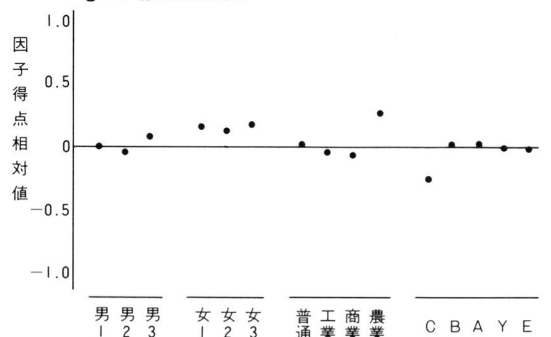


Fig1-3 数学・理科因子

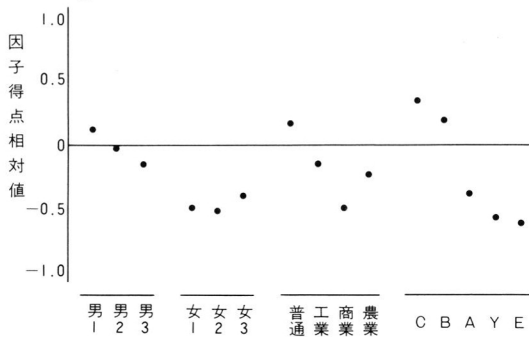


Fig1-7 国語・社会因子

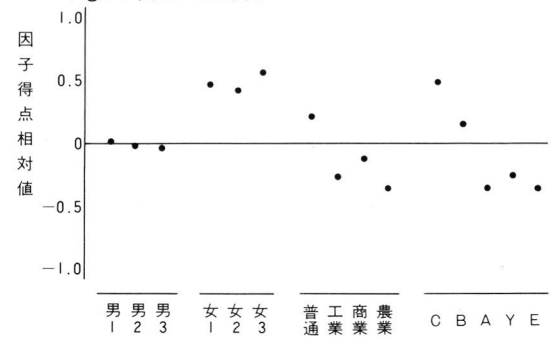


Fig1-4 享乐的遊び因子

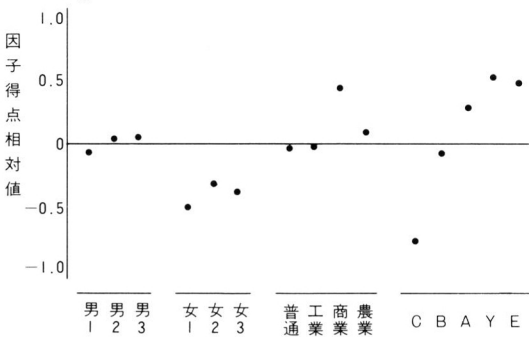


Fig1-8 健康因子

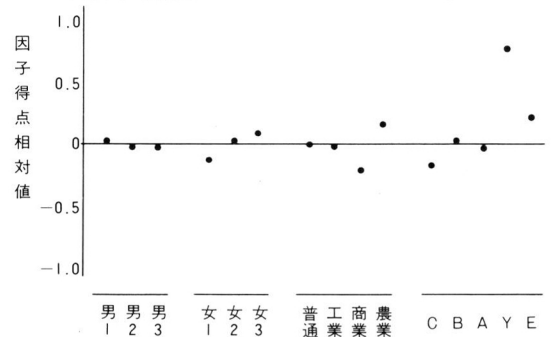


Fig.1 各グループ別に見た因子得点の相対的比較  
Comparisons of factor score among each group

Fig1-9 音楽因子

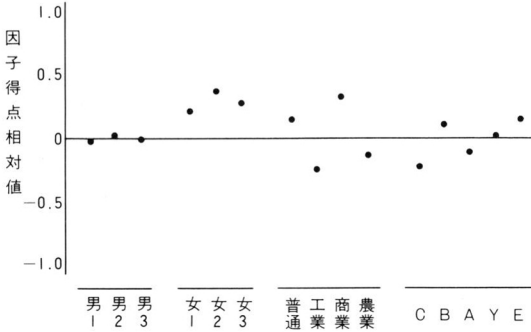


Fig1-11 家庭内対話因子

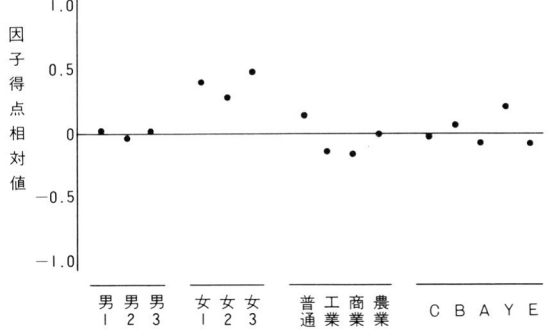


Fig1-10 機械操作因子

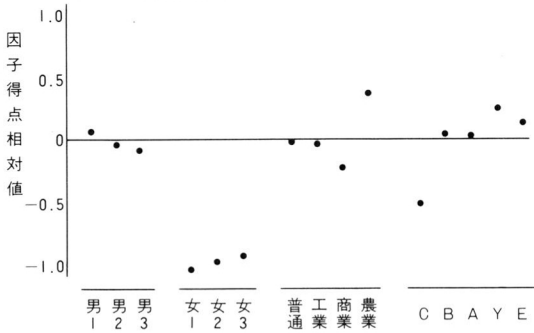
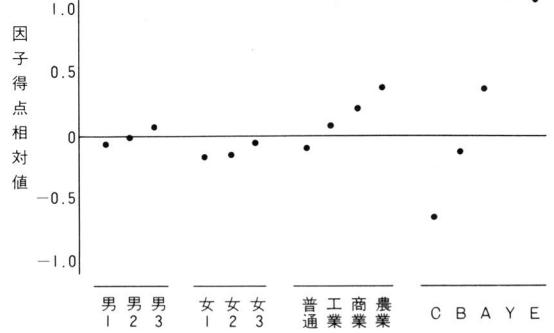


Fig1-12 友人志向因子



これらの各因子得点と車志向度の関係から、暴走族を一方の極とする強・車志向者(高校生A群も含めて)の心理的特徴は次のように描くことができる。

- 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、時間的、空間的に自分と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なく、具象的、実際の、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を示している。
- iv) その意味で、自分が経験できる範囲から離れた社会的な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マ、そして、法律との関連でどうなのかも問題とならない。

すでに述べたもの以外の因子得点で、暴走族に特徴のみられたものを述べると次のようなものがある。

暴走族は案外根気があるという結果がでた。特にY群でそうである。暴走族はメカ好きであると一般に考えられているが、それ程極端にメカ好きであるという結果は出なかった。ハードとしての車そのものをさわることを楽しむよりも、ソフトとしての車の運転に伴って生ずる興奮、緊張、スリルなどの感性的刺激を楽しむことが主である。暴走族、特にY群は健康因子得点がとび離れて高い。これは目の問題と疲労にかかわる項目からなっているが、有職暴走族E群も若干プラスの得点を示すが、高校年代の暴走族Y群では、特に疲れも感じない健康な生活を送っていることになる。

暴走族は家庭内で孤立しているわけではない。有職暴走族E群は生活の特性からみて家庭内対話が若干欠ける傾向があるが、Y群では一般の高校生以上

に家族との関係が密であることを示している。

前述の5点に纏めて示したように、強・車志向者の特質は狭い具象的世界を主体としたものであるが、車に見向きもしないC群に比べると、暴走族はある意味では健康で活動的で、家庭内外の人間関係の上でも、調和のとれた陽性型の間人像をもったものだともいえる。確かに車を用い、非社会的あるいは反社会的行為を行ない、多くの人たちに多大の迷惑を及ぼすのだが、それは自分たちの欲求と彼らだけで形成する集団の論理で行動し、広い視点で自分たちを位置づけ、自分たちの行為を評価する様式の欠如ないしは未熟性に問題発生の原因がある。

4) 強・車志向者判別の問題

因子得点ですでに各群間に明瞭な相違がみられたが、各人の因子得点からその当人がどの程度の車志向度を有するかを判別できるであろうか。最も関連性の強い友人志向因子得点の各群別の分布を示すと、Fig. 2 のようになり、暴走群とA群の分布の間にもかなりの重なりが有って、十分判別できるものでないことを示した。

われわれは判別の問題を解決するために、林式数量化II類を用い、これまでの分析で車志向性と関連が深い質問35項目を選んで分析を行なった。ここでの主なねらいは、①車志向性が高いかどうか、②車

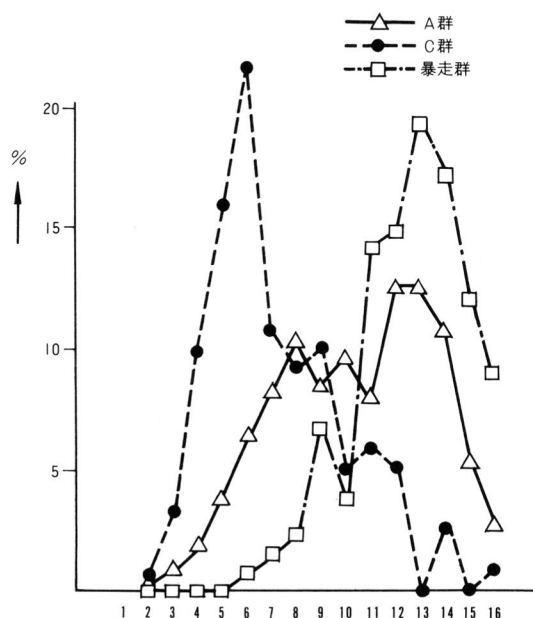


Fig.2 因子得点による各群の分布(友人志向因子)  
Distribution of factor score (friend-relationship)  
by each group in degree of vehicle inelivation

志向性が高いとして、暴走行為を行なう者になるかどうかを明らかに出来ること、③なお4グループの判別にも有効であること、であった。各群間の各種の組合せで分析を試みたが、上のねらいに最も適合した結果は、暴走群とC群の二群を外基の基準として行なったものであり、ここではそれのみを示す。

この二群を判別する最適なウエイトの上位15項目を示すとFig. 3 のようになる。「タバコをときときすう」「ドライブが好き」「異性の友だちがいる」などに特に大きな値が出て、これらが車志向性の有無の判別に意味をもつ。換言すると、これらが車志向の背景となる心的特性に関連することを示唆している。このウエイトによる暴走群とC群の判別では、 $\eta$ 値は0.817、適中率は96.6%と非常に精度の高いものである。このウエイトを暴走群とA群の判別に用いてみると、 $\eta$ 値0.238、適中率78.9%と精度は少し落ちるがFig. 4 のような得点分布となり、かなり両群が分離できる結果を示した。

Fig. 4 では、高校生のA群の得点分布でマイナス得点の高い所に小さな山がみられるが、学校で行なった調査対象者の中に、暴走族的特性をもつ者(あるいは現実に暴走行為を行なっている者)が混入している結果だと考えられる。

Fig. 5 は高校各学年の各群別の得点平均を示したもので、高学年、低学年ともに同様の結果が出る。高校1年生段階でも判別の可能なことを示唆する結果であった。

4-2 第二次調査

昭和52、53年度には、第一次調査の研究結果に基づいて質問項目を整理し、第二次調査を実施して分析を行なった。そこでは中・高校生の車志向性の程度を明確にするとともに、その子どもの車志向性のなかの問題点を指摘し、中・高校校での交通安全指導に必要な基礎資料を提供できる診断テストを作成することが目的であった。

今回は調査対象者を全国に、そして高校生だけでなく中学生にまで広げた。全国的にみて前回と同じ傾向であるが、車志向が中学生段階でもみられるかが問題であった。対象校は、高校は山形、埼玉、千葉、東京、神奈川、愛知、大阪、広島(2校)、沖縄(2校)の9都府県の11校、中学校は東京(2校)、愛知、大阪、広島、沖縄の6校である。

第1次調査では愛知県だけに限り、地域(大都市、中都市、農村、山村)、学科(普通、工業、商業、農業)、学年をきっちりとサンプリングしたのに対し、



第2次調査では、必ずしもその点での正確さは得られていないくらいがある。免許取得者群Aが43.4%と多くを占め、前回の33.4%と異なり、今回のサンプルの方が車志向度の強い者が多かった。今回も神

奈川、愛知、大阪の暴走族165名に対する調査も行った。

分析結果は男性のみを示すが、高校生1,916名、中学生416名である。

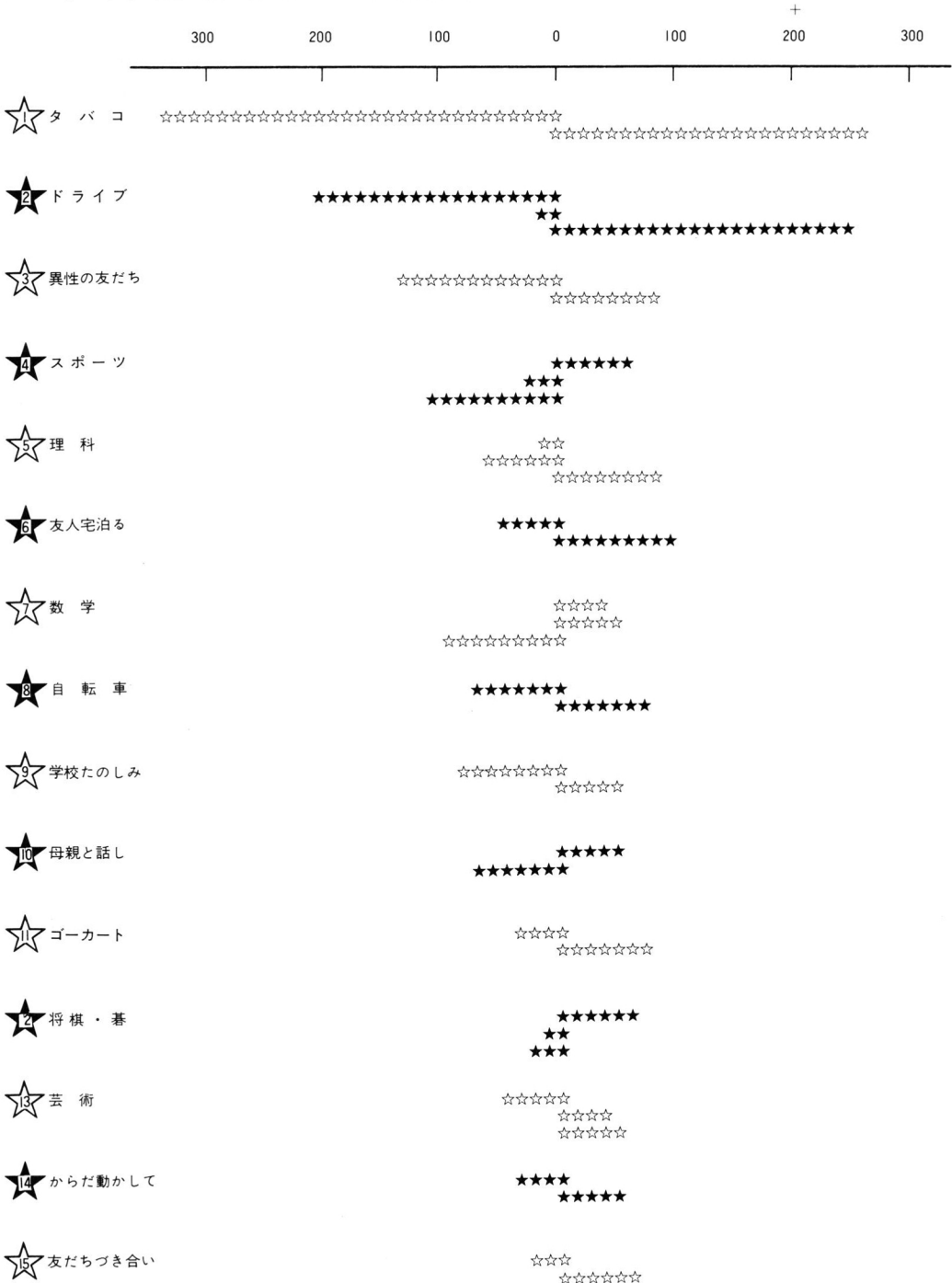


Fig.3 暴走群—C群最適判別ウエイト値  
Item weight discriminating most relevantly between Boso and C group

反応傾向は前回と全く同様なものだと言えた。例えば、友人志向性の一項目である「友だちの家によく遊びに行きます」に対しての、「はい」で回答する比率をFig. 6に示すと、東西差、性差、学年別発達差をこえて、A、B、C群(中学はB、Cのみ)の車志向差のほうが大きな違いとして認められる。

今回でも「友人志向」「享楽的遊び」「スポーツ」「小説(前回では国語・社会)」の因子得点が車志向性と高い関連性をもつことが認められた。友人志向因子得点の各群ごとの平均値を、前回同様、高校生の平均と標準偏差で相対的に示すと、Fig. 7のようになる。ここでも明らかに性差、東西差、発達差をこえて車志向差が大きな意味をもつことを示している。

前回調査の林式数量化II類の各群の得点分布から次の4段階を設定して、今回の調査結果にあてはめ

て予測を行なってみた。

- A<sup>1</sup> 強い車志向性をもっていて暴走行為など問題をおこす可能性の強い者
- A<sup>2</sup> 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 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 どちらかというとも車に見向きもしない者

暴走族、高校生、中学生の各判別群に入る構成比を示すとFig. 8のようになり、暴走族では圧倒的多数がA<sup>1</sup>、A<sup>2</sup>と判別され、高校生とは違った分布を示す。

われわれは各人の因子得点を相対的に5段階で評価し、また、判別得点を4段階で評価して各人別にTable 3のように表記した。これを各学校の担任に返して、日常の行動評価との一致度を検討してもらったところ、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いう結論を得た。

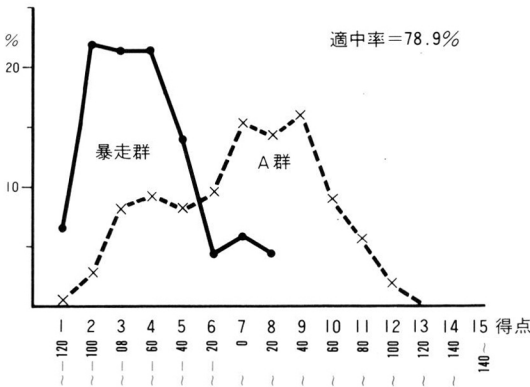


Fig.4 暴走群—A群の得点分布 (暴走群—C群判別からのウエイトによる)

Score distributions of Boso and A group (by using most relevant weight of Boso-C group discrimination)

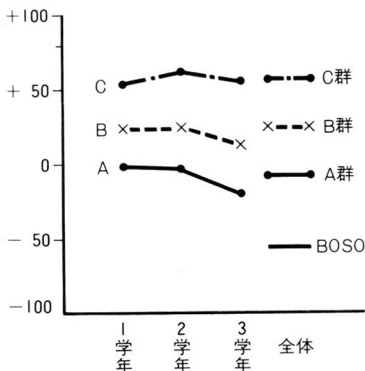


Fig.5 学年別 車接近度別に見た平均得点 (暴走群—C群判別からのウエイトによる)  
Average score by each highschool class and each vehicle inclination group

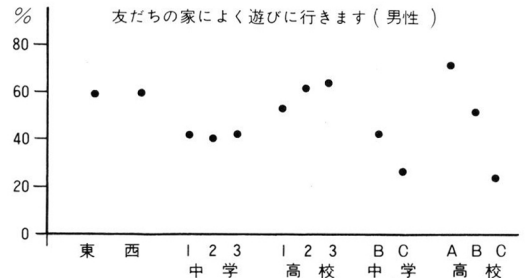


Fig.6 各群別にみたyes率  
Ratio of "yes" response by each group

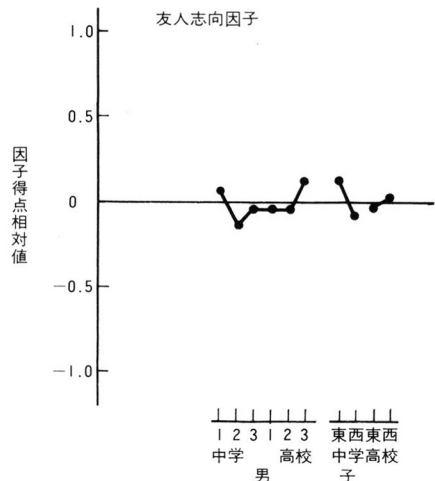


Fig.7 各群別にみた友人志向因子得点の相対的比較  
Comparison of factor score (friend-relationship) by each group

ただ、車志向度の段階評価は学校サイドでの非行性の評価と一致する傾向もあり、中・高校における生活指導上の問題児予測にこのテストを用いたいという意向が表明された。

5. おわりに

004プロジェクトでは、前述したように暴走族を非行者と同一視しているわけではない。彼らに自分の

行為の問題性を適切に認識させ、交通社会の中での適切な車の使い方の原則を理解させ、行動の変容を求めていこうとするものである。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なってきたことであった。

われわれの予測診断テストは、かなりの確に早期に車志向者をとらえ、個人の特性を理解できるとの証言を学校の現場から得られた。交通社会への導入のプログラムが形成されていない現時点では、学校サイドのこのテストの使い方としては、車志向者のレッテルを個人に貼り、要注意人物として注目し、他の生徒を汚染しないよう監視する手段方法に使えるものと暗々裡に期待する傾向が感じられる。われわれの調査項目は車についての質問よりも、日常生活の行動様式、興味・関心の方向をとり出すものであったが、車志向者の特性をみると、現在の学校の価値の枠組とあいられない側面をもっているものである。生徒指導の観点では、車志向者の特性は容易に問題生徒ととられてしまうという悲劇がある。

われわれの最終の狙いは強・車志向者を適切に予測した上で、その者たちに対して人間性を高め、交通社会のみならず、一般社会に好ましい形での適応を求めていく指導の原理、内容、方法を探ることであった。残念ながら、今日なお完成した形でのこの問

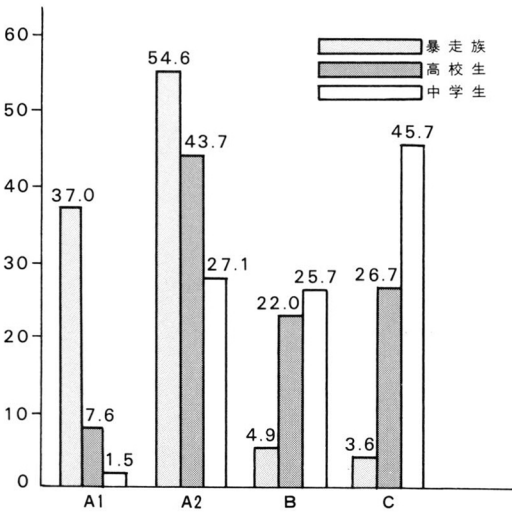


Fig.8 暴走族・高校生・中学生の車志向度判別結果  
Discrimination for degree of vehicle inclination by Bosozoku, highschool-and junior highschool-student

Table3 プロフィール判別結果の表示  
Example of profile and prediction for each person

		プロフィール															
		1 ス ポ ー ツ	2 数 学 ・ 理 科	3 家 庭 内 対 話	4 享 楽 的 遊 び	5 車	6 国 語 ・ 小 説	7 家 庭 の し つ け	8 友 人 志 向	9 自 転 車	10 学 校 志 向	車 志 向 判 別 結 果					
高 校 生	1	ア	カ	ケン	イ	チ	B	A	B	B	D	B	C	C	B	C	B
	2	イ	カ	ヒロ	オ		B	B	C	B	B	C	C	B	B	C	A2
	3	イ	サ	トシ	オ		C	B	C	C	B	B	D	D	C	D	C
	4	エ	ナ	イチ	ロ	ウ	B	B	B	D	D	B	C	C	C	A	C
	5	カ	ウ	テツ	ヤ		E	D	B	D	D	C	D	C	B	A	C
	6	ク	ハ	カズ	オ		C	C	B	A	C	C	D	B	B	D	A2
	7	ク	ダ	ノブ	ハ	ル	C	C	B	C	D	C	D	C	C	C	B
	8	コ	マ	ヤス	シ		B	B	C	C	B	D	D	C	C	D	B
暴 走 族	1	M.	G	AI			C	C	C	D	B	D	A	C	E	C	A2
	2	Y.	N	MA			C	C	C	B	C	C	C	B	C	C	A1
	3	T.	Y	USI	ZI		C	C	C	C	C	C	C	C	C	B	A2
	4	M.	K	AZ	AWA		C	C	C	C	B	C	A	B	B	C	A1
	5	M.		UDA			C	C	C	D	C	C	C	C	C	C	A1
	6	H.	K	OU			C	C	E	D	D	C	D	E	C	C	A2
	7	A.	N	UI			D	C	E	C	B	D	C	C	C	C	A1

題に回答を与えることができなかったが、今後もこの問題は交通教育の最も重要な課題として、検討を続けなければならない問題である。

#### 参考文献

- 1) 福武 直：日本農村の社会的性格，東大出版会，1949.
- 2) 加藤秀俊：フォッサ・マグナの意味，空間の社会学，中央公論社，1975.
- 3) 白井竹次郎，方波見重兵衛，金子功：東は東・西は西一本籍地三ブロック別ならびに東西日本の初婚夫妻の組合せ一，日本人の原点2一文化・社会・地域差(大野，祖父江編)，至文堂，1972.
- 4) 白井竹次郎，方波見重兵衛，金子功：明治・大正・昭和の人口移動，日本人の原点2一文化・社会・地域差(大野，祖父江編)，至文堂，1974.
- 5) 祖父江孝男：県民性一文化人類学的考察，中央公論社，1971.
- 6) 徳川宗賢：日本の方言地図，中央公論社，1979.
- 7) 宮城音弥：日本人の性格一県民性と歴史の人物，朝日新聞社，1969.
- 8) N H K放送世論調査所編：日本人の県民性一N H K全国県民意識調査，1979.
- 9) 004プロジェクトチーム(1977a)：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, pp.22~36, 1977.
- 10) 004プロジェクトチーム(1975)：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.
- 11) 004プロジェクトチーム(1977b)：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.
- 12) 004プロジェクトチーム(1978a)：くるまを中心とした青少年の問題，国際交通安全学会，1977.
- 13) 004プロジェクトチーム(1978b)：交通専門官養成機関の設置構想，IATSS review Vol. 4 No. 2, pp.84~92, 1978.
- 14) IATSS 004 Project Team：Characteristics of Today's Youths as Related to their Inclination for Vehicles. IATSS Research Vol. 1, pp.23~41, 1977.
- 15) IATSS 004 Project Team：Conception of Establishing Educational Institutions to Train Traffic Specialists, IATSS Research Vol. 3, pp. 3~13, 1979.