

暴走族と青少年問題

Symposium; "Boso-zoku" (hot rodders' clan) and Juvenile Problems

詫間晋平*

千葉康則**

中川作一***

学際研究ということがしきりといわれるようになったが、その方法論は十分にとらえられていない。そこで、その試行錯誤のひとつとして、ここでは暴走族問題を取りあげて、ひとつのアプローチを行なってみた。まず、可能な限り資料を集めて、それに専攻分野の違う3人の研究者が目を通し、その人なりの論説を行ない、それを交換して、それに基づいて3人で討論する、という方法を採用した。きわめて不十分なものだが、さらに検討を加えていくという意味で、これは一種の中間報告でもある。

Interdisciplinary researches are often called for, but its methodology has not yet been fully established. Although it may prove to be an example of trial and error, we have tried a new method of approach to the problem of "Bosozoku" (hot rodders' clan) as follows. We collected as many data as possible, and assigned three research workers who have different specialities to study the data and prepare a paper individually. Then the papers were exchanged among the experts who were finally brought together to have a discussion on their findings.

This method is not satisfactory enough and there is room for further improvement. Therefore, we are presenting this report as an interim one.

報告①……報告者

詫間晋平

わたしは、教育という立場から、交通・安全の問題と、それに関連する、いわゆる「暴走族」の問題に関心をもっている。そこで、安全に行動する能力、あるいは安全に運転する能力の構造を考えてみたい。

つまり、①生理・感覚的な要素 ②認識・知能的な要素 ③情緒・性格的な要素 ④規範・道徳的な要素、この4つが「安全能力」のエレメントとしてあげられるであろう。(他に身体・運動的な要素がある。)

この区分は便宜的なものであって、たとえば最後の2つの要素をひとつにまとめて、精神的要素とすることもできると思う。しかし、むしろ暴走族の場合はまとめない方が説明しやすいのではないか。というのは、暴走族については、情緒・性格的な要素と規範・道徳的要素の部分に、最大の問題点があるようだからである。

J・ピアジェ(スイスの心理学者)が、道徳意識の発達を昭和の初期から研究しているが*** わが国においてもピアジェの研究を基礎とした研究がある****

* Shimpei TAKUMA 国立特殊教育総合研究所教育工学研究室長

** Yasunori CHIBA 法政大学第一教養部教授

*** Sakuichi NAKAGAWA 法政大学第一教養部教授

昭和50年6月4日実施

**** J・ピアジェ(大伴茂訳)「児童道徳判断の発達」同文書院、昭和31年

***** 三好稔(昭和35年)、栗原弘(昭和36年)、大平勝馬(昭和37年)などがある。

一般的にあって、結果論的な道徳感から次第に発達して動機的な道徳へ、あるいは他律的な道徳(4~9才のころにみられる)から自律的な道徳(10才ごろから始まる)、という発達の段階があるわけである。絵画叙述法など、投影的な手法を用いて児童・生徒の反応と一般の非行少年の反応、さらには交通違反少年、あるいは交通違反だけでなく、過失傷害あるいは致死などの交通事犯少年の反応を比較調査してみると、非行少年や交通事犯少年のがわには、規則にとらわれた判断、感情的な判断など小学校低学年の児童に似た判断の傾向などがみられる*****

したがって、彼らは、一般的な道徳的な成熟の過程なり段階を、必ずしも踏んでいないのではないかという結果がみられるのである。

かなりの年齢に達しているのに、他罰的な傾向、つまり、道路が悪かったから事故が起きたのだ、とか、規則が間違っている、とか、きびしすぎる、というように、自分が起こした事故についても他人にその責任を転嫁する形で考えやすい傾向がみられる。また、車と自転車がぶつかっている写真をみせて、これは誰が悪いのかと聞いた場合に、客観的には両方が悪くて、いろいろな環境条件、車自体、運転者の3つの要素がからみ合って起きている場合にもかかわらず、これは自

***** 須藤春一監修、大場義夫、詫間晋平「安全教育の科学」帝国地方行政学会、昭和44年

転車が悪いのだ、あるいは車が悪いのだ、といったように、一方的にどちらかに決めてしまう傾向もある。

あるいは、自分が事故で人を殺してしまった場合、これをどのように感ずるかたまたまねてみる。これに対して、二度と運転したくないと思うのが普通であるが、彼らは必ずしもそう思わない。「仕方がない」という反応が多いわけである。

すなわち、道徳意識の発達段階（それは精神的な成熟の段階ともいえよう）にふさわしい反応が必ずしもみられない。ということは、あるところで一般的な道徳意識の段階が停滞してしまって、その年齢段階にふさわしい道徳意識観念の体系がまだできあがっていない、ということもできよう。このような点から、「安全能力」という立場からみれば、さきあげたうちの4番目の規範・道徳的な要素が暴走族に関しては最も重要な問題点であろう。

情緒・性格的な要素については、多くの心理学者が指摘していることであるが、事故を起こしやすい子どもの特徴として次のようなことはいえるであろう。すなわち、付和雷同性がある、情緒不安定性や衝動性が強い、爆発的な行動をする、年齢のわりに行動が幼稚である、あるいは紋切り型の行動が多い、というようなことである。さらに、こうした特徴はいわゆる暴走族の少年にも共通してみられるものと思われる。

しかし、教育の立場からみるならば、暴走族といえども、素材としては普通の人間であると、わたしは考えている。さきに述べたように、道徳意識の発達段階その他にいろいろ問題はある。しかし、もとは同じ素材の人間であって、社会的あるいは家庭的条件、友人関係、生育の自然環境、経済的条件も含めたさまざまな要素がからみ合って、たまたま暴走族という形で現われてきていると考えられるだろう。暴走族を、なにか特別な人種と考えるべきではない。極端に言えば、乳児のころからの暴走族はいないわけであるから、これは明らかなことであろう。にもかかわらず、彼らにとっては、レッテルを貼られすぎている面があるのではないだろうか。

一般の成人でも、ときには、リクリエーションとして2輪車に乗ってみたいという気もある。そういうドライビングへの興味や衝動は悪いことではなく、人に迷惑をかけずに、シチズン・シップ（市民性）を守って、その範囲内で楽しむことは決して悪いことではない。

どこの社会生活にも、なんらかの一定の規制があって、欲求不満はどうしてもたまってくる。いまの、いわゆる管理社会における義務づけられた仕事において

は、特にその傾向が強い。問題は、その欲求不満を解消するための手段または対象として、何を選ぶかということであって、暴走族の場合は、たまたま車を選んだ、とみるのがむしろ正しいであろう。

また、暴走族のなかには高校生とか大学生も相当数含まれており、両者を合計すると、暴走族といわれるグループの約半数になるという報告もある。このことから考えられるとおり、必ずしも、エリート・コースからはずれた人たちが暴走族に走るとは思えない。

たしかにエリート・コースからはずれている者も多いが、たとえば商店の出前をする者とか板前になる者は、あんがい社会人としてしっかりしている者もいるわけである。そうした意味からいって、決して特異な人間が暴走族になるのではなく、逆に、エリート・コースの人も、ある機会を与えられれば、暴走族にはならないまでも、少なくともドライビングを楽しむことは、やる可能性をもっているわけである。

一般の成人でも、たまには違反をする人もいようし、全く交通違反をしなかったというのは、むしろ例外であろう。人間であれば、カッとすることはあるし、間違いは必ず起こすものである。（それが交通警察の記録に載らない場合の方が多いという推定もある。）

そういう意味で、暴走族がまったく特殊な人種であるというレッテルを貼ることは不相当であり、環境的条件が違ってきたために、現象としての暴走族的な行動を、いまの16~24才くらいの年齢段階では、とっているというふうに考えるべきであろう。25才とか30才になってもやるかということ非常に疑問であり、おそらく20才前後で足を洗っていくのであろうし、また、そこにひとつの救いもあるわけだ。

それでも、全体としての数が減少しないのは、新しい「予備軍」が投入されてくるためであろう。もちろん、元来善良な、「暴走族」グループのメンバーが、暴力団などの職業的な犯罪組織に接近していく場合は警戒を要する。

見方によっては、暴走族にもある点で非常にすぐれた人材が入っている可能性もあるようだ。たとえば、リーダーの統率力、仲間を保護しかばうこと、情報の収集・伝達とか、状況の予測といった能力は、かなりすぐれている。管理社会において、企画などの仕事にその種の能力が要求されるわけであるから、これらの点は認めてやる必要があるだろう。

もうひとつの問題点として、安全教育においては、危険と冒険を区別して解釈していくことが重大な課題である。乳児のときから温室のようなところに入れて、すべての危険なものから遠ざけて育てれば、事故や傷

害は起こらない。ところが、それでは、マッチもすれないとか、ハサミも満足に使えるような子どもに育ってしまう。むしろ危険の教育的な価値・効果も考えなければいけないし、教育上の価値としては冒険も非常に大切である。

ただし、危険と冒険は必ずしも同じではない。十分に計画され予測されたうでの危険が冒険に含まれているわけである。一方で、この冒険心によって、結果として人間の行動範囲が広がってきたのだし、科学の進歩もあったわけである。その意味で、冒険は人間に本来そなわっているよい素質とする見方もある。

これは好奇心ということにもつながってくる。動物には一般に、好奇心は条件反射的にそなわっているわけである。好奇心がないと、まわりの新奇なものに無関心となり、まさに安全に生活できないことになる。そういう面からみると、暴走族のひとつの特徴としての危険な行動、冒険的な行動も、見方をかえて検討してみる必要がありそうである。

報告②……報告者

千葉康則

現在、高校進学率が90%をこえ、大学(短大も含む)進学率は30%に達した。これは男女の全国平均であるから、大都会の男性だけでいえば、たとえば東京では男性の35%以上が大学へ進学することになる。しかもここ10年ほどの高度経済成長のために、経済的事情によって上級学校へ進学できないという事例は、きわめてまれになった。

したがって、こういう状況のもとでは、多くの人にとって、中学卒または高校卒で終わるもの、あるいは志望の上級学校に入学できない最大の原因は、学校における勉学の成績ということになる。そこで、高校というならば、進学普通高校ではない職業高校は、その成績のためにやむを得ず入学してきた生徒で占められることになる。農業高校や水産高校の卒業者のなかの数名しか農業や水産業に従事しないという例が多いことがこの事実を物語っている。また、大都会には普通高校が多いので、多少なりとも入試のむずかしい大学にはきわめて入学しにくい生徒が、多く集まる普通高校というのも生まれてくる。また、学力をほとんど問わずに入学させる大学もあって、こういう普通高校や大学は、社会的に他の高校や大学とは別格に扱われる傾向がある。

一方、わが国の戦後民主主義はかなり徹底していたために、職業選択の自由なども保証されていて、人び

以上のことがらをまとめてみよう。結果が悪くなければよいというのではなく、動機を重視した道徳観、また他律的でなく自律的な規範意識などが彼らにおいては不十分・未発達であることは、前に述べたようにいろいろな調査をやってみると明らかである。これらは、交的道德意識にもそのまま転用できるものである。

このような「暴走族」グループ・メンバーのいろいろな特徴を、「安全能力」の構造の視点、あるいは安全教育的な視点から分析して、よいところはさらに拡大してやる必要があるし、悪いと思われるところは是正していくという、バランスのとれた指導の立場から「暴走族」を扱っていかねばならないと考える。

新聞などの論調をみると、一方的に悪者扱いにして取締まるとか、徹底的に撲滅するということかんじが強い。しかし、強圧的な規制策によって、一時的な現象としては暴走がなくなっても、その可能性をもった青年はつねに存在するわけであるから、抜本的な対策にはならないだろうと思う。

とがどのような人生を送るかは、その親の社会的地位や経済的事情以上に、学校教育における成績、または卒業校に左右されることになった。

となれば、現在、さきに述べた中卒者、職業高校生、それに別格の普通高校生、大学生あるいは学校教育についてゆけなかった中退者は、若くしてエリートコースから脱落した若者ということになる。しかも、その責任は一応、勉強不十分という、いわば自責点として本人に重くのしかかっている。私はこういう若者たちをYグループとよぶことにしている。これに対して、エリートを志向し得る、つまり、競争権を放棄しないで生きている若者たちをXグループとよぶ。これは必ずしも固定したグループを指すものではなく、同一人でも状況によってはXグループ的であったり、Yグループ的であったりするわけだが、Xグループの要素が支配的な若者たちをXグループの若者、Yグループの要素が支配的な若者たちをYグループの若者とよぶことはできるだろう。

このような状況になると、XグループとYグループの若者たちに行動パターンの相違が生まれてくるのは当然である。特に、現代の日本人の行動を支配している大きな力が社会的上位指向性だとすると、このX、Yの分離はかなり大きな差を生むことになるだろう。青少年の性行動についてもX、Yの差は歴然としてい

るし、非行や犯罪についても同じことがいえる。十分に調査・分析は行っていないが、家族構成とか経済事情とかの要因と比較しても、その若者がX、Yいずれのグループに属しているかという要因の方が性行動、非行、犯罪とはるかに相関が強いという推論はかなり正しいだろう。そういう意味で、現在行なわれている青少年に関する調査の多くが、家族的要因などを比較的詳しくとり上げているにもかかわらず、高校生とか会社員をひとつのグループに分類しているというようなことは、現代社会の状況を十分にとらえていないためということができるだろう。

ところで、暴走族とよばれる青年たちの調査だが、現段階では必ずしも十分とはいえないが、彼らのほとんど全部がYグループの青年であるという点だけは明確に指摘することができる。家裁の調査結果から考えても、知能要因ではなく、あくまでもYグループとして分類すべきである。

したがって、暴走族的な行動パターンはYグループ青年のきわめて特徴的なひとつのパターンとして重視する必要があるだろう。また、性行動とか非行、犯罪などという行動と共通している傾向は社会秩序への反抗、または非社会性ということばでまとめることができる。ただし、これはYグループの行動パターンの一面であること、それもYグループ全体に共通するか否かは、さらに検討を必要とすることだけは確認しておく必要がある。

さらに問題になることは、暴走族に限らず、大型2輪車を運転する青少年の多くは、全国的にYグループに属しているという事実である。もちろん、大型2輪車に乗ろうとする傾向と、暴走族の一員となる傾向は同一のものと断定することはできない。ただ、Yグループということばでまとめることができることだけはたしかである。

そこで、Yグループの行動パターンの特徴を明確にして、暴走族指向や大型2輪指向がいかなる傾向によるものかを説明しなければならないわけだが、現段階で、自己顕示性とか弱い性格とかいうことばと結びつけて説明してしまうことは避けたい。行動主義の立場では、行動の底流にある傾向は行動を観察することによってさぐるべきものであるから、現在は、Yグループの行動観察を集める段階と思われる。もちろん脳生理学的知見などから、Yグループの行動を支配する傾向について、ある程度の推論(仮説)を考えることはできる。たとえば、①この社会の本流における競争から脱落した人間は別の場で競争しようとする傾向をもつ可能性が強いであろう ②競争から離脱することに

よって、人間本来の連帯が顕在化するであろう ③エリートコースを断念することによって、この社会のワクを破る攻撃性や探究性が顕在化するであろう などという仮説が考えられる。しかし、これらはきわめて大きい傾向であって、これだけを組み合わせても、暴走族指向や大型2輪指向の必然性を十分に説明することはできない。

ただ、Yグループとの関連がきわめて濃密ということになると、Yグループを生みだす母体となる現代社会システムを検討することの重要性を強く指摘することはできる。もちろんXグループがあるからYグループがあるわけだから、Yグループに問題があるとすればXグループにも問題があるという点を忘れてはなるまい。たとえば、マスコミをはじめとして、声になる暴走族批判の多くはXグループの人たちのものと思われるが、そこには、その社会的背景にふれるものはほとんどみられず、警察の取締りだけを要求する傾向が強いことは、全共闘問題のとり上げ方とは対象的である。これは、Xグループの人間がみずから勝ち抜いてきた社会システムを守ろうとする傾向につながるものではないかと推論できる。

このことは、暴走族がこれからどのような方向に変わっていくか、という問題ともつながる。その方向は、暴走族側だけの要因によって決定されるものではなく、彼らをとりまく状況との相関で決定されるものだからである。そういう意味で、暴走族に対するXグループの態度や都民の態度は、暴走族の今後を予見するうえでかなり重要である。特に、都民を対象とした調査によると、暴走族はかなり広範に、いろいろの形で知られており、直接に迷惑を受けた人も多い。そうして、都民の暴走族に対する態度はたいへんきびしく、教育問題としてとらえている人はごくわずかである。これは、意識調査なので、実際の行動とどの程度に結びつくかはわからない。しかし、これがいわゆる「世論」である以上、警察やマスコミは、そういう世論を背景に取締りをしたり論説を書くことになるだろう。

暴走族の反社会性は彼らの行動を支える傾向のひとつと考えられるから、社会のこういうきびしい対応は彼らの手ごたえのひとつになる。あるいは、彼らの反社会性をさらに確固たるものにする要因となる。取締りをはじめとした、彼らに対する社会の対応がきびしくなるにしたがって、彼らの反社会行動がエスカレートするであろうことは十分に予見されたが、現在までの経過はその予見の正しさをかなり証明している。

しかし、それでは、彼らの行動を放置しておいたらどのようなようになったかは、推論する以外にないが、おそ

らく自然消滅することはなかったし、いわゆる健全な車愛好青年に変質することもなかったろう。やはり、なんらかの形で社会が反応するまでエスカレートしただろうと思われる。グループ間抗争もひき起こしたに違いない。ただ、彼らに対する社会の対応のどこかに出口がある場合と、全く出口がない場合とでは、彼らの発展過程は、かなり違うはずである。現在ではどちらかという出口なしの状況なので、Yグループはますます隔離された存在となり、Yグループ独自の世界をつくりだしていく可能性が濃厚である。その世界がどういう世界かは、ほとんど予見できないが、Xグループと対照的な性格をもつ可能性が強い。

特に問題なのは、暴走族青年の多くは両親がそろっている、経済的にも中流以上の家庭の子どもたちであり、他の非行や犯罪の例とは対照的であるという点で

ある。この現象をどのように説明すればいいのかは、かなり問題である。ただ、暴走族に参加するという行為は家族関係の中で一応容認されるという事情がはたっている可能性がある。少なくとも破廉恥罪的傾向の強い行為と比較すればそうだろう。

もし、そうだとすれば、暴走族に参加する道が完全にふさがれた場合、彼らがどのような方向を向くかを予見することは重要である。つまり、依然として反社会的傾向は残るといことになれば、さらに破廉恥罪的傾向の強い行為に走る可能性は大きい。それも、かなり集団的な傾向を帯びる可能性も考えられる。たとえば、「善良なる都民」とよびの無法地帯的な町が各所に生まれるというような予想もできる。したがって、出口のない取締まりをするならば、そこから飛び出した彼らを受け入れる態勢が準備される必要があるだろう。

報告③……報告者

中川作一

暴走族の問題については、すでにいろいろな調査が行なわれているし、意見も述べられているが、わたしにとっては、問題そのものが全く未知の領域である。そこで、ここでは資料の中からわたしの概念構成にかかわってくる問題をいくつかあげ、現象記述を試みるにとどめる。

3つに分けて、第1が外側の条件、第2が集団の特徴からくると考えられるような問題点、第3に自我の問題である。

物的条件としては、高速道路が発達し、自動車輪の月賦販売が普及したということが考えられる。だから高速道路がなければ暴走族の問題は起こらないし、自動車メーカーがナナハンなどというものを売らなければ、こういう問題も起こらない。売っておいてから、走るなどというものだから、話がややこしくなる。

社会的条件としては、いわゆる産業社会の要請が、「耐え忍ぶ人間」であるということ。「ホモ・ペイシエンス」というのが大企業の経営陣が考えている人間の未来像であるし、教育の内容もそれに見合った形で改変されてきた。そういう教育のあり方に適応できない群が当然出てくる。この群は社会のハシゴを目の前にして、疎外感を深めるだろうことが考えられるわけである。本来、仲間であるべきものが現実には“敵”である。自我形成のための相互媒介を保障するような集団が身のまわりにはない。クスリ、セックス、スピードといった現代青年の非行の発生条件は、そういうところにあるのではない。

もうひとつ、特に暴走族の問題について考えた場合、子どもたちは、すでに劇画や映画によるコピー体験をしている。そこで車に乗れる年齢になった時、コピー体験から実験へということになる。この道筋も、当然社会的条件の中に入るであろう。

つぎに心理的条件だが、今日の青年の特徴として、未来志向の欠如をあげることができる。これについては、いま20答法(TST)*というものを使って学生を対象にして調べている。

一部を紹介すると、たとえば「私の未来とは……」に対して、ある女子学生は、①今は見当がつかないこと ②年老いて死んでいく ③平凡な日本の一国民 ④くたびれた主婦 ⑤理論を忘れ生きることだけに懸命になっている ⑥過去と現在の考え方に矛盾を感じながら生きていく ⑦おせじにも輝かしいとはいえないもの ⑧日本にいるのがいやになっている毎日 ⑨子どもの頃に帰りたいという願いをもつ……女性の地位の低さに憤りを感じながら、自分で地位を低めている……。こんなふうには書いています。一般に女性には母親になるという生物学的な機能があるから、それほど彼女たちは暗くない。

一方、男性となると、見通しのもてないのがかなり出てくる。これは18才の男子だが、①くらくじめじめした感じがする ②少し考えているぶんには夢があり、じっと考えるとかなしくなってくる ③何もおもしろ

*ある問題に関して自問自答した内容を、思いついたまま理窟ぬきで20通りの言い方で書かせる方法

いことのないつまらないもの ④考えるのもいやな感じがする ⑤はきけがする ⑥考えれば考えるほど人間を、いやわたしをひくつにってしまうもの ⑦わたしをやけくそにってしまうもの ⑧未来ということばじたい未来がない……⑩からまった糸のようなイライラするもの ⑪ごみための中にいるようなかんじをうける ⑫とにかくさびしいかんじがする、この言葉をきくたびに ⑬太陽がのぼらない所にすんでいるかんじ。

こういうのを、われわれは無関与恒常といっている。つまり、自分の未来に主体的に関与していない。しかも、いまのまま、このままの実感を未来に投影しているだけである。その意味で恒常である。

また、こういうものもある。①何もきまっていない ②仕事をしている ③金が欲しい ④マシンでとばしたい ⑤自分で満足した生活をおくりたい ⑥自分の好きなことをやる。これは、関与はしているがやはり恒常である。つまり今の自分、いかえれば“現在”について恒常仮定を立てているようなところがある。さらに、こんどは、無関与可変の例をあげると、①全く想像できないもの ②今から考えたってしかたないもの ③なるようにしかならないもの ④どうでもいいもの ⑤死んでしまえばそれまでのもの……⑩自殺するかもしれないから、ないかもしれない ⑪ひどく希望がもてないもの ⑫絶望的なもの、それでも結局生きていくだろうもの……。こうなると、未来と現在とのつながりの感じがなくなってくる。現在はあるが、しかしそれは辺縁へいくと切れてしまう。「いまのまま」ではないから「可変」である——。ただしこの場合、③や⑫は無関与恒常ということになる。無責任にこのままやっていくよりしようがないんだ、という心境であろうか。それから、①…… ②ムッ ③マックラ ④薄日がさしている……⑦やだとしかしいようがない⑧のがれられない ⑫わからない ⑬なにもありやしない……というようなものもある。

もちろん、すべてこうだというのではない。特に悲観的な記入例を挙げてみたわけだが、それにしても、自分の将来に主体的にかかわって行って、いまの自分を超出しよう、変えていこうという“脱自”の構えはあまり見当たらない。つまり「関与可変」のカテゴリーに入る記述はじっさい少ない。

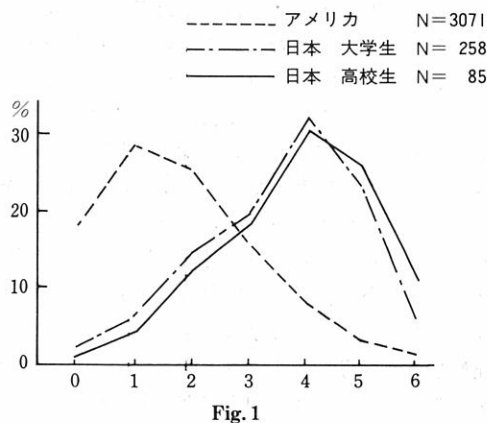
一人の教育者としては、責任を感じるのだが、わたしの被験者たちにはどうも未来がない。“ない”というより、未来というものは、なにかこわい存在なのである。こわいものだから見ない。そうして見えなくしてしまえば、そのこわいなにかは「ない」のとおなじ

ことになる。——「恐ろしさのために、考えることをやめざるをえないもの」「わたしをおくびょうにするもの」「考えるべきでないもの」、さらに「なにもありやしない」——とすれば、その限りでは安心である。じつはそのくらいせつない状況にいるのかもしれない。

もっとも、こういう対応は、自己評価の低い人によく見受けられるようである。しかし、自己評価が高くても、未来志向が確立しているとは限らない。やはり見通しは開けていない、といったほうがよい場合がある。そういう場合は、まわりの現実と自分自身とを現状に釘づけにしてしまう。いかえれば、生活空間を「いま」と「ここ」へ限定してみるよりほかに仕方がなくなる。「金がほしい」「マシンでとばしたい」「自分の好きなことをやる」「自分が満足していればそれでいいもの」「気に入った女と結婚してガキができて平和な生活をいとなむ」——などというのは、みな「いまとここ」への回帰あるいは、退行である。それが「恒常反応」になって現れているのだろう。このようにいまわしい未来など考えないですむ方法をさがしている青年が多いとすれば、マシンでとばすのが出てきても不思議はないだろう。暴走の魅力は「いま」と「ここ」を燃焼させてくれることにあるのではないだろうか。

心理的条件にはもうひとつある。それは、青年の傾向として自己評価が低いという問題である。これは未来志向の欠如とかかわっているが、問題としては、一応、別に考えられると思う。Fig.1は、われわれがローゼンバーグ・Mの自己評価の尺度をもとにして日本版をつくり、日本の大学生と高校生を対象にして、最近実施した調査の結果である。ヨコ軸(得点)が大きいほど自己評価が低く、0、1、2のあたりは自己評価が高いことを意味している。

アメリカの青年は日本の青年に比べて自己評価が高いということがいえるわけである。ローゼンバーグは、



5や6は、ことによるとノーローゼかもしれないと疑っているくらいであるが、日本の場合には5が25%前後もいることになる。

しかし、高校生と大学生を比較してみると、大学生のほうが少し高い。山が少し左へズレて、つまり、高いほうへズレていて、その分だけ6が減っている。入試を突破するということは青年にとっては、やはり業績であるから、それが彼らの自己評価を高める作業をしているのであろう。そこへいくと、高校時代はなんと3つでも不安定で、自己形成の困難な時期だということができる。

それは高校生の対人関係が、受験のために、少なくとも正常ではないからではないか。アイツが落ちてオレが入るか、アイツが入ってオレが落ちるか、そのどちらかだというような、敵対関係が目に見える形をとるのだから、どうしても、過不足のない自己評価がむずかしい。(自己評価がぐらつく)ということはいえよう。高校生は多かれ少なかれ、その敵対関係に媒介されて、自己形成をやっていくが、そういう営為になじまない者も多数いる。この群は必要以上に、オレは駄目なんだと思ひこんでしまう。

そこで、自己評価の高低と対人的ラポールのとらえ方を関連させてみると、低評価群の場合には、対人ラポールを「即自的」に、つまり無媒介にとらえているものが多い。これも、TSTで調査してみると、「わたしの仲間とは……？」に対して「酒を飲むときベソリです」「きわめてアイマイ、臨機オウヘン」「一緒にさわるやつ」「友人に紹介された友人」「ノートを見せてくれるやつ」「時間つぶしに話す人間」「金がなくてもオレにムリしてかしてくれるやつ」といった類の回答が多数でてくる。

これに対してFig.1で、3とか4にあたる中評価群は、他者を「対自的」に、つまり、自・他関係を相互媒介の関係としてとらえる傾向が比較的強いようである。たとえば「互いに軽蔑しあい自分は優越感を感じて安心している人」「自分からみればうらやましい人間——こういうことを自分が書いていることを知られたくない人間」「何かにつけて顔では笑い、心では競争心をもやしあう相手」などというとらえ方は、閉鎖的ではあるが「対自」のモメントを含んでいる。

そして、さらに「わたしを成長させてくれる人たち」「互いに競い合い、互いに努力のできる者」「自分にとって、本当になくはならぬ存在」「わたしが相手を理解したいと思うようにさせる人たち」などというのがあるが、これらは、関係把握が開かれているといえる。それだけでなく、対人的ラポールを自己形成に

とって本質的なものとみる地平まですすんでいる。

また、高評価群の人たちは、日本の場合、顕示性が出てきてしまうためと思われるが、媒介把握は相対的に少なくなっているようである。ここで問題になることは、媒介把握だから自己評価が上がるのか、自己評価に過不足がないから、媒介把握になるのか、である。いろいろ議論はあろうが、われわれはとりあえず、因果関係は前者のほうにあるという仮説を立てている。

ところで、今日の状況からいって、青年にとって、媒介把握は、そう容易ではないということが考えられる。そこに彼らの自己評価の下がる理由があるのではないか。逆に、自己評価の低い人が多いという現状から考えると、一般に若い人たちの対人認知は無媒介把握の水準にとどまっているにちがいない、ということが推定できる。多少、術学的にいうと、自己否定のモメントを含まずに、やはりいまのまま、このままでヨコにつながってしまう傾向が、青年の間にひろがっているのではないか。そして彼らは、そうやってつくった対人関係の中で、不安定な自我のバランスを回復しようと試行錯誤しているのではないか、というふうに考えられる。これは暴走族に限らず、現代青年の一般的な特徴ではなからうか。

ウィリアム・ジェームスによれば、われわれは同族によって好意的に注目してもらいたいという内的傾性をもつ動物であるという。だから、いちばん残酷な刑罰は、人を社会へ解き放っておいて、しかもすべての成員が絶対に無視し続けることだといっている。われわれは、そういう状況にはとても耐えられるものではない。社会が気づかってくれないなら、代理社会をつくってでも、相互承認を実現しようとするだろう。暴走族の集団には、そんな意味があるのではないかと思う。

実際、彼らはインタビューに答えて*こういつている。「ここに来れば何かおもしろいことがあるんじゃないかと思っただけ。ここだけは違う世界だと思って、みんな来るわけ」——この「違う世界」という表現は興味深い。

そこで、2番目の集団の内的な構造について、気がついたことを7つばかりあげてみよう。

まず「青年は周辺人である」ということである。おとなと子供の間であって、もう子供ではないけれども、まだ、おとなでもない。そういう青年の周辺性からくるグループの性格があるだろう。じじつ、年齢やステータスが変わると卒業していくようであるから、成員の帰属意識にも恒常性はないと思われる。社会の周辺にいる時期に、一定の青年が一時的に結合してできる

*国際交通安全学会暴走族問題資料

集団——これが彼らのグループの特徴である。そこで“暴走”という行為を「解禁期の探索反応」というように考えてみた。最初に免許が与えられる時期になると、待ってましたとばかり「それ！」というのでやってみる。探索反応というのは、めずらしいものに対する好奇反応である。それまで抑えられていただけに、解禁期には、一層「やってみよう」という気持ちが強くなる。

それから、2輪から4輪へと“2段流れ”をしていく——次から次へと探索領域が広がっていくわけだが、やがて卒業していく。卒業するということは、いわば探索反応の消去である。走るだけ走ると、もう飽きてしまう。刺激に新奇性がなくなれば、探索は起きなくなるのであるから、暴走期が20才くらいまでで終わってしまうことについては、そのようなメカニズムも考えられるようである。

周辺性ということから考えられる問題は、もうひとつ、彼らが目的をはなれた行動に身を委ねる“ゆとり”(?)をもつということである。つまり日常生活に縛られたおとなには真似のできない、無目的な行動へ傾斜していけるということであるが——これを「スピードの自己目的化」といいかえることもできよう——、実際に何か用事があって、その用事を果たすために走るのではなくて、用事がなくても走るために走る。これも青年が周辺人であるための現象であると考えていだろう。

つまり、目的のために手段があるのではなくて、手段のために目的があるとでもいうような目的・手段関係の逆転がおこるわけである。日常性を離脱しているものだから、目的のために手段を選ばないのではなくて、手段のためには目的を選ばない。とにかく、マシンを使って、あるいはナナハンに乗って“走る”という手段がさきにあって、それに見合った目的をあとからさがす。実際“土曜集会”に集まってくる連中は、目的地を知らないのである。リーダーは「だいたいきめている」そうであるが。とにかく、走らせてくれるから、みんなリーダーのことをよくきくのではないかと思われる。そこに、暴走の暴走たるゆえんがあるのだろう。

2番目に「同輩性」である。これはグループのメンバーが同質であること。したがって、自分たちの現状が無媒介に受容されることをさす。そういうグループだから、いつでも誰でも入れるし、出ていける。これが暴走族があとを絶たない理由になっているのではないだろうか。

この調査に出てくるA君は「要するにさ、みんなで

集まって、楽しくって、ワイワイ騒ぐのね、それがサーキット族なんじゃないかな」といっている。これにB君はことばをそえて、「みんなわりとね、単純でさ、バカなんだと思うよ」と同感しているが、いまのまま、このままで無媒介にヨコにつながるこの種の同輩集団の特徴がよく出ているようだ。この同輩集団はひとつの代理社会である。そこで、この社会が成員に対して持つ相互承認の機能が重要な問題になってくる。ここに「走ると見るとの相互作用」というものがでてくる。つまり、彼らは車で走るだけではなく、「みんなで固まって走る」のである。A君もB君もこういっている。「仲間と走る時はね、全然違うんですよ。うきうきするし、楽しいしね」「やっぱりひとりじゃ感じ出ないよ」。いいかえれば、自分が走るだけでなく、走りながら仲間が走ってるのを見るのである。同時に相手も自分を見ていることを知っている。だから楽しい。分裂病の患者で、自意識が稀薄になり、自分がいる、自分が存在するということが、自分が見られているということと同じになってしまうところまで追いこまれていく場合がある。見ている人が誰もいないということになると、想像の中で、その人にとっては自分が何者かでありうるような人物をつくり出す。したがって、そういう自分の存在がかかっているようなこの意中の人物がどこかへ行ってしまうたり、死んだりすると、分裂病者は悲嘆にくれるどころではなく、まさにパニックに陥ってしまう。一般の人々はそれほどではないにしても、やはり、見られているということは、自己の存在感にとってだいじなことである。暴走という同調行動には、走る——見る——見られる——走るという循環がある。このメカニズムも考えておく必要がある。

3番目は「時限性」である。この表現が正しいかどうかは疑問だが、いわば、夜走三昧ということである。ワンダー・フォーゲルもひとつの青年運動であるが、それとの違いは、暴走族が日常性との間柄を不即不離にした娯楽の仕方をとっていることである。ワンゲルの場合は、日常性を放棄する。ある期間を娯楽のために区切って、生活に節をつける。山野の懐に抱かれるだけ抱かれると、また日常性に帰っていくというやり方であり、暴走族の場合は、不即不離で、娯楽の高速道路を夜走る。これがどういう意味を持っているのかは別として、現象記述としては、そういう特徴をとらえておく必要がある。この調査の“落書き”に見られる「甘ったれるな」というのも、こういうところから出てくると思うのである。

つぎに「党派主義」である。身近に敵をつくる緊張感、自己感情を充進させるから、同族抗争をやれば、

さきに述べた未来志向の欠如からくる知らず知らずの自己喪失を、ここで2次的に償うことができる。そこでむきになるのではないか。

しかし、反面では縄張りが追認されて、「ウチ意識」が出てきている。つまり、もともとは“天下の公道”だったと思うのだけど、よそのグループに侵入(?)されてみて、そういえばこのあたりはオレたちの領分だぞーなどというアイデアが浮かんでくる。この辺の前近代性への回帰をどう考えるか、これもわたしは問題であると思う。一種の暴力団もどきの意識が、ここに出てくることもある。

つぎに「仮性結合」である。このたくさんの暴走グループは、集団というけれども、じつは集団ではないのではないか。組織としては非常にルーズであるし、リーダーとフォロワーとの結合も偶発的な感じを受けるので、仮性結合という文句をかりに使っておく。リーダーにしてみれば、自分の運転技術を誇示でき、また、フォロワーもその技術に敬意を表しているわけだから、暴走集会は社会的な自己追求の場であるといえよう。それに見合うような発言はインタビューの中でも見受けられる。

—先々週の集会の時は、みんなで行く先を決めていたようだけど。

—うん、この前はね。でもたいてい、その日どこへ行くかは幹部の間で決まっているんです。時々ああやって、一応みんなのいうことを聞いてやらないと評判悪くなっちゃうから。

—警察の規制も厳しくなってきたし、今年の夏は、サーキット・グループも去年ほどではないと思うんだけど。

—確かに今でも減ってきている。でもここまできたら、もう意地だもんね。やる以外ないでしょう。

また、こうもいっている。「……それとね、オレたちのグループのことが有名になって、集会の時なんか全然知らないやつが『入れてくれ』って来る時ね、それがいちばんうれいす」

また、フォロワーにしてみれば、グループ参加は、一種の安全保障でもある。少人数で走っていると、よそのグループにケチをつけられる。悪くするとケンカになる。だから大勢で走ったほうが安全である。そのためにリーダーとしても、さらにグループの層を厚くしていく。そういう力関係が働いているように思える。

しかし、組織としては非常に凝集性が乏しく、むしろ「多孔性」というべきだろう。つまり、どこからでも入れるし、どこからでも出ていける。たとえば、グループの活動が季節や気候に左右されるとか、参加・離脱が自由であるとかいうことである。したがって、イメージとしては海綿体のようなものといえよう。

つぎに、当然「機動性」という特徴をあげなければ

ならない。スポーツの選手ならば、たとえば100m何秒という自分の記録が客観的に示されるから、それによって、自分が見えるわけである。したがって、努力目標も自己設定できる。そしてそれを達成することに自我像が分節化していくが、暴走族の場合、なにかフィード・バックしてくるものによって、自分を対象化してみるという経験がない。いわば、のれんに腕押しだから、苦しくて仕方がない。そこで、スピードを出すことによって自己認知の手がかりを得ようとしているのではないか。

さらに、好んで威圧するとか追い越しをする意味は、障害の非現実的透過といえるだろう。つまり、現実の壁は非常に厚く、彼らには手に負えない。が、こういう状況で威圧したり追い越したりすると、その壁が、非現実的な水準であるけれども透過し得る。つまり、想像の世界では、壁が壁でなくなって、そのむこうへすると抜けたような感じになる。そこに彼らの喜びがあるのではないか。もちろん、彼らも、それが遊びだということは知っている。インタビューでこういっている。

—挑戦だよね、一種の。俺たちがバーッと行くでしょ。他の車はびっくりしてどくわけ。それがおもしろいんだもの。他の車がないところでやったってさあ。

—こんなことばっかやってて、われながらバカだと思うことだっているよ。

つぎに、少々大きな表現になるが、「シンボリズム」あるいは象徴主義がある。ステッカーなどに見られるように、盛んに知恵を働かせてグループのカッコいい名前をつくる。結局、集団が虚構でしかないから、なにか適当な象徴をきめてそれに実在性をもたせる試みである。虚構としての集団を実在化する条件としてはなくてはならぬものである。そこに一種の象徴主義があるのだろう。象徴主義が、今後の日本の動向とにらみ合わせてどういう意味を持っているか、考えてみると少々不安でもある。

ここで再び自我の問題に戻るが、自我については、ジェイムスの仮説がある。ジェイムスは、自我の成素には三つ——物的な自己、社会的自己、精神的自己があって、それらがヒエラルキーをなしているということを行っている。つまり、いちばん下に自分の身体と密接に結びついている自己像があり、それから物的な自己があり、社会的自己、精神的自己の順に上へいくという考え方をするわけである。

もちろん、この3つの自己、つまり「諸己」(selves)の間には闘争があつて、ある人にとってどの自己が優位しているかは、その人の生き方によって決まる。そ

うすると、「暴走族」の場合、諸己のうち、物的自己が拡大しているタイプと考えることはできないか。そう考えると、彼らにとってマシンとは「わたし」なんだ、ということになる。改造車に愛着を持つのは、じつは「わたし」の改造車(クルマ)だからであり、それは「わたし」に愛着を持つと同じことだからだ。

つまり「わたし」とは本来対象化された「わたし」、いいかえれば「me」であるが「me」と「mine」の間の区別は不明確で「me」が「mine」に解消したり、「mine」が「me」になったりする。容易に「me」と「mine」は融合していく。そこで、彼らの場合、むしろ「me」を「mine」に置き換えることによって、失われた自己像(me)をとり戻すというメカニズムがあるかもしれない。

そう考えてみると、爆音とか速度は「me」を構成す

るものになってくるとみることができるのではないか。

精神的自己の領域は、未来志向がないから、あるいは奪われているわけであるから、十分に分化しない。その結果、いま述べたような意味での、「諸己」のヒエラルキーは倒立してきて、身体的物的自己のほうが優位に立ってくる。

そこで、精神的自己や社会的自己はヒエラルキーの下のほうへおりてくるから、自体感(body image)つまり自分自身の身体の動きに伴う一種の感性的な経験がいちばんトップに立ち、それが自己意識の全体を覆う。自己意識が自体感にリグレス(退行)してくる。ここに、彼らの自己像の特徴があるのではないかということである。

● 討論

千葉 最初にひとつおたずねしたいのですが、詫間さんがおっしゃっている「冒険」と、中川さんがおっしゃっている「探索性」とは、だいたい同じことと考えていいのですか。

中川 どうでしょうか。

詫間 ちょっと違うような気がしますね。

千葉 中川さんの場合、若い人の探索性は、それがいいとか、悪いとかはいえないでしょうが、人間の成長の段階で絶対必要なものとして、とらえておられるのですか。あるいは、むだなものという考えもありますか。

中川 暴走という形になることは好ましくないと思うのですが、暴走という行動を生みだしたもとにあるものが共通だとはいえますね。

千葉 詫間さんのお話で、彼らは社会人としてもきちんとやっている人が多いということですが、それと道徳的成熟が遅れているということは、どのように結びつくのですか。そういうものが遅れていても、板前さんとして働くことができるということなのか……。

詫間 要するに、道徳の価値観自体が多様化していますから、社会に対する貢献という意識が少なくなっているのですね。戦前、戦中にくらべて、道徳的なカラーをあまりはっきりさせなくても生活できることも関連していきましょう。

普通はあまりそういうことを意識しなくて、社会全体が、いわゆる柔構造になっているために、あまり目立たないということはありませんね。

もうひとつの問題の、道徳的成熟と社会人としてう

まくやっていくということの関係ですが、あれは平均像で、例外はあるわけです。運転となるとちょっと問題があるのだけれど、商取引とか寿司を握っているときに正確な勘定を出すことには、むしろ普通高校の人よりもきちんとしている、ということはいえると思います。つまり、ビタミン欠乏症のように、A、B、Cはそろっているけれど、Dが足りないということと同じで、全体がダメだということではないと思います。千葉 詫間さんのお話ですと、人間としての素材は同じなのだということですね。わたしもたぶんそうだと思うのですが、それが、どこかで大きな差がつくわけですね。

詫間 どこかといっても、大部分の本体は普通なわけです。ただ、ある時間帯というか、土、日といった場面だけなんです。仲間集団の条件が大きく影響していると思われれます。それは普通の人でもありうるわけです。酒を飲むと急に変わったりする人もいますね。だから、アルコールの効果的な変わり方と理解しているのではないかと思います。そういう変化が、たまたま集団的な走行に出てくるということではないでしょうか。

千葉 その場合に、お酒を飲んでしまった段階ではそうなるけれど、飲みたくなる人と、そうではない人がいるわけですね。

詫間 しかし、大部分の人はお酒をたしなむわけですね。そのなかで、オーバーに飲む人と、晩酌でストップする人がいるわけですね。たとえていえば、晩酌的な人がレジャー族で、ガブ飲みする人が暴走族だとは

いえませんか。

千葉 なるほど。そうすると、普通に飲む人と、オーバーする人、そういう段階で差が出てくる……。

詫間 そこまではまだ普通なわけですよ。千葉さんの場合、わたしの勝手な理解ですが、ある年齢から上になると、全部そちらのほうに変わってしまうとお考えじゃないかと思ったものですからね。そうではなくて、基本は同じなんだけれども、生活場面のあるセグメントになると、そういう抑制が急にはずれる。そこに何か「トリガー」（引き金）になるものがあるはずなんです。それが何かという問題です。先般の神奈川のヘルズ・プリンセスのグループのように、彼らにいわせれば、警官のほうがなくって崖からグループの一員を落としたということがなければ、警官との乱闘にはならないわけでしょう。ああいうことがひとつのトリガーになるわけです。そして仲間をかばうとか、リーダーとしての本来よい素質が逆に働いて殺傷沙汰とか暴力沙汰になる。それは普通の人でもなる場合はあると思いますよ。

中川 いまの問題をわたしは時限性という言葉で表現したわけです。無礼講的なものかどうかはわからないけど、そういう特徴があるんじゃないですか。暴走はしょっちゅうやってるわけじゃないでしょう。2元性があるわけですよ。そこに一種の無礼講的な意識が働くのかもしれない。

それよりも、わたしはインタビューの中におもしろいのがあったことに注目したいんです。ひとつの世界をつくることにとても熱心なんです。つまり、「ケンカとか、反抗とか、ただ走るだけじゃつまらなくて、ここにすれば何か面白いことがあるんじゃないかと思ってね。ここだけは違う世界だと思って、みんなくるわけ」といってますね。違う世界をつくるんだと思うんです。それをわたしは代理社会といったんだけど、そういうものをつくることによって、一種の社会的な承認の相互関係をつくっていく、そこに重要な問題があるのではないかと思ったわけです。

千葉 それは、普通の社会の中で自己主張のようなものができないからですか。

中川 「だってさびしいしね」といっていますものね、彼らは。

千葉 そうですね。でも、なぜ彼らは一般の社会の中で、自己主張ができないのか……。

中川 だからわたしは、Yグループというのは賛成なんです。

詫間 また反論になりますけれど、さびしい人はいるわけです。その対象行動として、自分たちだけのグル

ープをつくる。そういう集団本能は、人間には必要なんです。

たとえば、バンドをつくってドラムを叩く。あれも同じことだと思うんです。たまたま対象が楽器であるということですね。あるいは、自殺とかそっちにむかうグループもあるわけです。車で走るグループのほうばかり見ているからこそ感じるんで、ロック・グループに走る人もいるわけです。Yグループだからそっちに走るというのではなくXグループの中にも、けっこうそういう人がいるんですね。

大学の教養学部に入ってきて、年に3、4人は自殺するんです。みんなさびしがってるんです。その意味では、同等な条件なんですね。

千葉 ただ、Yグループの人たちの行動の中には自分たちがはみ出させられた社会に対する反抗があるのではないかな。切手を集めたって反社会的な行動にはならないけれども、Yグループの人たちは、社会に反発するようなどころがあるのではないかな……。

詫間 でも、エリートの中にもそれはありますね。

千葉 ただ、エリートの場合は、ワクを守っていないと自分が脱落してしまうという条件があるわけでしょう。いわば減点主義のようなものが強いから、ワクを破りたくても破れないという条件があるけれども、片方（エリートでない方）は、ワクを破るだけではなくて、社会に対する反抗心があるのではないかと思うんです。

詫間 反社会的な要素は、まだあまり出ていないと思いますね。結果的に反社会的な行動に走ることはありますけど、はじめから反社会的な目的で交通を混乱させたりということではないと思いますね。

反社会的なことは、別にYグループだからというのじゃなくて、Xグループにもかなりあるわけです。アナキスト的なグループに入っていく、例の「爆弾」事件のような場合もあるし、なまじ頭がいいと、なお走っていきやすくなることもあります。ですから、素質としては両グループとも持っていると思うんです。どういう現象として出てくるかという発散の仕方が違うだけではないでしょうか？

千葉 ただ、人数からいうと、暴走族は非常に多いですね。

詫間 いや、むしろ少ないのではないかと思いますよ。

千葉 推計ですが、東京周辺で3万か4万いるかもしれない。Yグループの人数がどのくらいいるか推計することはむずかしいけれど、いままでの調査ですと、暴走族青年の中には、中卒とか高校中退が非常に多いわけです。しかし、おそらく東京都における中卒者、

高校中退者の数は、そんなにいないのではないかと思います。だから比率でいうと非常に高いのではないかと。その点で、暴走族の出やすい条件がYグループにあるような気がしてならないのです。

詮問 そのように計算なされば、確かに比率は高いと思いますけれど、学校に行っても、ふてくされて居眠りしているとか、どこか旅行に行ってしまうとか、そういうふてくされ族まで計算すると同じような率になるのではないですか(笑)。欲求不満の蓄積のようなものは、共通してあると思うのですよ。

千葉 わたしも、Yグループに問題があるということは、同時にXグループにも問題があるとみているものですから、そういう問題は避けて通りたくないと思ったのです。Xグループをほめて、Yグループをけなしているわけではないことは事実なのですが、その辺の相対関係で、ああいう現象が起こってくるような気がするんです。もっといえばXグループといわれている人たちは、どちらかというと冒険はやらない。探索傾向は弱い。その意味ではダメなのではないかという気がするのです。

詮問 Xグループの下の方には、その傾向がありますね。ずっと上のほうは、ゆうゆうとしているわけです。そして山に登ったり、いろいろなことをしますから、それはちょっといえないのではないですか。

中川 いまの話は、ヒエラルキーが倒立しているか、していないかの問題に関係してくるのではないですか。

千葉 その倒立ですが、彼らではないほうも少しは倒立しているとは考えられないですか。つまりエリートの方でも頭でっかちとか……。

詮問 たとえば千葉さんは、Xグループは規則にきびしくて、ああいうやつ(暴走族)はどんどん罰してしまえといっている、ということを目して書いておられましたけれど、あれは、逆にいえば違反者のほうにもそういうことがあって、自分のよりどころとするところが規則になってしまう。オウム返的な面での規則にとらわれている面もあるんですが、そういうところもXグループと共通しているのではないかと思います。

千葉 なるほど。

詮問 これは、あとで中川さんにお伺いしようと思っていたのですが、自我が未成熟というか、表面的には成熟しているようにみえて、親に反抗するようなこともなく、あまりにおとなしく育ててきている人が増えているようです。はじめからでき上がった社会人のようになって、大学に入ってくるわけですが、それは一種の「仮性的な自我」なので、見かけ上は自我があるよ

うに見える。けれども、実体はまさに未成熟で、何かの拍子に亀裂が入ると、とんでもないグループに入っていくっていわゆる内ゲバなどにみられるように、平気で乱暴なことをする。つまり幼少の時期や少年期に反抗期が欠如してたまま、大学に入ったその時点から反抗期が始まったというケースもみられるようです。

中川 家庭教育の中でしつけする主体がなくなっているんですね。だいたい、反抗期という言葉を考えだしたのは、ビューラー夫人ですね。つまりママさん心理学者ですよ。自分が思った通りにならない現象が子供のほうにでてきたので、びっくりして、「これは反抗期だ」といったんでしょ。

千葉 そうですね。

中川 子供のほうには行動のプログラムがあるのだけれども、おとなにとっては、それが自分の見通しと衝突するから、お母さんの目から見て、これは反抗期だ、ということになる。

千葉 乾孝氏がやっているように、子供の反抗期は実は親の反抗期だ……。

中川 父親の権威に対する反抗は、ヨーロッパ社会では当然あったと思うのです。それで、第1反抗期になぞらえて、第2反抗期といったのだと思うのです。

第一次世界大戦後、西ドイツにおける父親の権威は失墜した、ということをつもっていますね。

詮問 ヨーロッパの場合、宗教的背景もあって、特に父親の権威が強いんですね。

中川 だからそれに対する反抗が、青年にとっては意味を持っていたと思うのです。だけど、いまは父親の権威がないでしょう。父親の権威は地に落ちて、お父さんやお母さんは、昔行なわれていたしつけのメドが立たないのではないですか。家の中で親の反抗が出てこないのではないですか。

千葉 しかし、そういう話は一般論でしょう。つまり暴走族の青年だけの問題じゃない。

詮問 でも、いい意味での反抗期の経験が少ない人が案外多いのではないかと、というのが私の推論です。その点は「暴走族」とも関係があるわけです。

中川 家庭内のしつけがあって、それに対する反抗が本来の第2反抗期なのですね。それがいないから、外に向かってぶつけていく。わたしの概念では、自我感情の昂進というのがあるのですが、こっちの行為に対して抵抗するものがあるから、自分が見えてくるわけでしょう。

詮問 いまが第1反抗期なわけでしょう(笑)。

千葉 暴走族もそういう行動パターンのひとつのあらわれであるということですね。

中川 徒手空拳で、どうしようもないのですよ。だから何かにぶつけてみて、はね返ってくるものを通して自分の存在を確かめる。「われ思う、故にわれあり」じゃなくて、「われ走る、故にわれあり」でしょう。悲痛なのではないかと思うのですよ。

詫間 そうですね。「暴走族」のグループメンバーの中には、悲しみに満ちたような顔をしているのがいますね。「自分」がわからなくてどうしようもない。

中川 自分の存在証明をさがしているというか……。

詫間 資料の中に、いわゆる「暴走族」メンバーの中にも、親孝行の子も2、3人いましたよね。それでもなおかつ、やらなきゃならない。やっぱり何かあるんですよ。

中川 いまの人は一般に、未来志向が大変に欠如しているのですよ。XグループとYグループに分ければ、Xグループの中にも、未来志向が非常に欠如しているのですね。

さきほどの報告と重複しますが、TSTの結果を一部紹介します。

そこで「私の未来とは」というのを聞いたのですが、未来なんていうと、みんなシラケちゃうんですね。そういうことを聞かれると困るというのです。ある学生の例でいうと、「……」「ム!」「まったく」「薄日がさしている」「上役におじぎをしている。何という美しい姿であろうか」「かがんでいる」「いやだとしかいいようがない」「のがれられない」というのをあげてましたね。

また、ある学生は、「何も決まっていない」「仕事をしている」「カネがほしい」「マシーンでとばしたい」「自分で満足した生活を送りたい」「自分の好きなことをやる」と答えています。彼は10分間に6つしか答えがでてこないのも、イメージが貧困なほうなんだけれども、「マシーンでとばしたい」というのができたので、おやと思ったわけです。だから一種の共通のムードはあるのですね。

千葉 XもYも通してね。

中川 ええ、だけど一般に「未来は？」と聞かれると困るのですね。

詫間 でも、非常に計算はしているでしょう。女の子でも、主人は55で定年になって、自分が60になったら主人が亡くなって、あとは年金で自由な生活を送り、75くらいまで生きる、とか……。

中川 女の子のほうが案外サウンドですね。

詫間 そうでしょうね。未来を計算している。

中川 お嫁さんという具体的な目標があるからでしょう。男の場合、全然イメージが浮かばない。

詫間 先が見えすぎてしまって、逆にシラケるといふこともあるでしょう。管理社会だから、みんな先が見えてしまう。だからおもしろくないですよ。

千葉 わたしも暴走族の問題はそのひとつのあらわれだとみえています。ただ、詫間先生にちょっとお聞きしたいのですが、いいところを残して悪いところをなくすということが、人間にはできるのだろうかということです。わたしはそれを非常に疑問に思います。ある面があると、いつもその裏があって、ペアになっているのではないか。悪いところをなくそうとすると、いいところも一緒になくなってしまうのではないかと……。

詫間 それは文化人類学者がいうところの「文化療法」(カルチュラル・セラピー)の視点が必要でしょう。もしそういうことができない場合には反転してみる必要があるでしょう。たとえば一般に悪いと思われる特徴を、よいという目標におきかえて考えてみることです。その際、指導者が自分が意識してない価値観を自然のうちに相手に押しつけていることがあるわけです。たとえば教師が中産階層に育つてくると、知らず知らずのうちに、その中産階層の価値観に染まってしまうわけです。

小・中・高校の教師は、だいたいそういうところに属していて、自分では中の上だと思っている人が多い。そういう社会階層の人には、それ相応の価値観がついています。それを自分で意識していないところが問題であって、暴走族の諸君もそういうところがあるわけです。

だからもう少し広い意味で、自分が無意識的にもっている意識構造を客観的に見えるようにする訓練、それを「文化療法」といっていますが、そういうことをやっていけば、片方をとれば、片方もダメになってしまうということではなくて、むしろ反転刺激の方式のようなことで、自分というものがより明確にされる可能性があります。

ただ、社会学だけではなくて、もう少し広い視野で価値体系を押えた人に指導していただかないと、気がつかないですね。価値観の体系は、無意識化しているところ、あるいは半意識化しているところに意味があるわけで、自分はこういう価値観でこういうことをやっている。とっているうちは、むしろ価値観が定着していないとみるべきです。本当の規準は、無意識化されているべきものなのですね。これは千葉さんの大脳生理学でもそうだと思うのですが、3歳児、4歳児のころに基本的なパターンが決められてきている。

千葉 おっしゃることはよくわかるのですが、かなり

優秀な指導者が必要だとなると、暴走族の場合、そういうことができる条件は非常に少ないのではないですか。

詫問 それは、どのくらい一生懸命そういうことに対して教育的な働きかけをするか、というかまへによると思います。客観的なペーパーによる調査対象としてながめているだけでは、とてもできないと思うのです。

ある文化人類学者の言葉ですが、社会学と文化人類学の違うところは、お酒が飲めるか飲めないかということらしいですね。

千葉 なるほど。

詫問 たとえば、リーダーの家に住み込むとか、その隣の家に5年ぐらい住んでみるくらいのつもりでやるような指導者がでてこないダメだ、ということでしょう。

中川 どっちが飲めるのですか。

詫問 一般化は危険かもしれませんが、文化人類学のほうが飲めるのです。まあ、それはいろいろな理由があると思いますけれどね。

千葉 わたしの立場は、それとはまったく対照的です。やはり、客観的な存在をとらえることが大切なのではないかと思うのですよ。人間の行動を意識面からとらえていくと、非常にとらえにくい面があるので、さめた面をとらえたいという感じがあるのですよ。

詫問 それは文化人類学者のほうも、かなりさめていて、こっそり記録をとったり、客観的な分析をなさっていますね。ただ、本当の半意識的なところ、無意識的なところで人間がどういう行動をとっていくかをさぐるには、言葉だけの問題ではどうしても限界がでてくると思います。

それは暴走族の調査と非常に関係がありますね。そういう次元でコンタクトした人がいないから、本当のところはわからないのではないかとすら思います。

千葉 そうということが十分なされないままで、社会的ないろいろな問題だけが表面に現われてくると、どんどん対策だけがうち出されてしまう。

詫問 いちばん短絡的なのは、強圧的な「規制」ですね。

千葉 その危険性はかなりあるでしょうね。

詫問 暴走族は一時的には、なくなるかもしれないけれど、他方で非常に激しいロックのグループをつくりだすというようなことがあるかもしれません。長い目で見ると、結果としてイタチごっこになってしまします。

千葉 中川さんにちょっとおたずねしたいのですが、冒頭のご報告のなかで、一般的に人間はみんなダメに

なっているんだ、暴走族もそのひとつのあらわれだ、それは企業が耐え忍ぶ人間をつくろうとしているからだというお話がありましたね、それだけだとお考えになりますか。たとえば管理社会とか巨大社会になった場合に、どうしてもそうならざるを得ないのかどうか…。

中川 その社会がどういう社会かわからないけれども、関係認知がどこまで達成されているかによって決まると思います。

千葉 さきほどのお話では、あまりに巨大な社会だから、代理社会のようなものをつくって、その中で自己認知をしていくということでしたね。

中川 地域でいえば、コミュニティのあり方が変わってこなければいけないだろうし、職場でいえば、職場の中でのヨコ社会的な構造がどこまでつくれるか、そういうことによるのではないのでしょうか。それこそ中根千枝教授が言っているように、タテ社会の特徴があるとすれば、タテ社会を無理にヨコ社会に切りかえることはできない、という考え方も一方にありますね。だけど、それにもかかわらず、ヨコ社会的な関係認知ができないと、自我がぐらついてくるのではないのでしょうか。

千葉 そこが暴走族の基本問題と深く結びついていると思うのですが、タテ社会だからこうなってしまったという問題がたくさんあるわけですね。暴走族もその中に入る。そのアンチ・テーゼとしてヨコ社会が当然考えられるわけだけれども、実際に、企業もこの問題を何とかしようということで、課長をなくしたりしたところもある。しかしやってみると、労働意欲は落ちるし、うまく統制できないというので、またもとに戻しているわけですね。そのへんはどんななのでしょう。

中川 それがこれからの問題でしょうね。

千葉 人間が上下に並ばないで、横に並んでいる社会ができればいいということになるけれど、ほんとに、そんなものができるのかどうか。

たとえば動物社会を見ると、順位性をもっている社会が非常に多いわけです。しかしこれは人間社会の上下と違って、役割り分担をやっているような感じですね。組織をまとめなくてはならない者と、組織の一員として存在する者があるのですが、まとめる者のほうが上だというのでなく、みんな同じだという感じなんです。

中川 すげええがきく、という感じですね。

千葉 そうそう。統制をとるためのシステムで、そこに上下の関係はない。そうならなくてはいけないのではないですか。横にズラリと並んだだけなら、やはり統制がとれなくなるのではないかな。

中川 中根教授がっているのは、そういう意味のヨコですね。探険隊のチームのようなもので、カメラマンもいるだろうし、学者もいるだろう。メンバーはそれぞれ特殊な素養を持っているけれども、隊長の命令は絶対にきかなくてはいけない。そのかわり、探険が終われば、まったく対等ですよ。

千葉 だから課長をなくすなどというのは、ナンセンスなんですね。

中川 そうなんです。役割りの特殊性が自覚できればいいわけです。いまは、その役割りの自覚がしにくい状況ではないでしょうか。

詫間 タテ社会論にたてつくわけではないけれども、アメリカでもイギリスでも*暴走族はいるわけですからね。現にイギリスあたりでは、50cc以下の原付2輪車の事故がたくさんあるし、青少年の事故が非常に増大しています。だから2輪車の運転教育に相当の力を注がなければいけないといわれている。アメリカの場合は、もう少し幅を広くして、防衛的運転教育というもののプログラムを、大々的に組んでいるわけです。

そういうことから考えると、必ずしも日本がタテ社会的な構造だからどうだ、ということはいえないと思うのです。

ヨコ社会にしても、ヨコ社会というのは、いまおっしゃったように、ひとつには、職業人としての専門性が認められている社会で、それが決定的な要因ではないような気がしますね。

逆に、それは、カバーしている要因にもなると思います。企業が自分の傘の下でみんなをカバーしてやっているという、ちょうど以前の大学みたいなものですね。「特別権力関係」というのがあって、学長が学生を大学という治外法権的な領域の中でカバーしてやっていたわけでしょう。いま大学はそれをやめてしまったけれども、企業はまだ傘があるわけです。いわゆる終身雇用制という形も、そのひとつのあらわれですね。

だんだんそれがなくなれば、アメリカと同じようなヨコ社会的なものになるのでしょうかけれど、傘があるというのは、精神的に安定するわけですよ。むしろ、はみ出す人が少なくなるはずなんですね。

千葉 タテ社会ということからいうと、現在のタテ構造は変わってきていると思います。課長と係長などというのは、職場の中で上下がありますけれど、全然並ばない職業があるわけでしょう。大工さんと医者なんていうのは、全然別の職業ですね。

ところがいまの日本は、そのようにタテに並ばないものでも、世間的なコンセンサスとして、あっちが上で、こっちが下、という具合に並べてしまうわけです。この職業のためにどの程度の学校教育が必要かということで、上下が決まってしまうのです。これが暴走族が生まれてくる非常に大きなファクターだと思います。「お前は大工として自分の腕を磨けばいいんだ」といっても、なかなか簡単に納得できない。いくらいい大工になったって、社会的地位としては、バカにされるではないか、という気持ちが必要だと思います。それがこういう現象を生み出しているのではないか。だから非常に悪質なタテ社会だと思いますね。本来どちらが上かと比べることのできないものまで比べている社会だと思います。

詫間 むしろ、あまりそういうのは感じていないのではないですか。逆に、カネ社会にもなってきたわけでしょう。今日では大会社の一般サラリーマンより収入は大工さんのほうが多いわけですね。アメリカでもそのようです。トラックの運転手なんか、相当いばっていますものね。学校の教師のほうが学歴はあるはずですが、収入が全然違うから、むしろ教師のほうに劣等感があるようです。

収入の程度の尺度が学歴にとってかわる時点が出てくるわけで、まさにそういう時点が、良い悪いは別として、日本でも到来しつつあるのではないですか。

千葉 ある意味で価値の多様化だと思いますが、学歴とカネとといったもので比較できるのは、まだまだだと思います。いまはカネの力も無視できないけれど、それはあまりその人のステータス・シンボルにならないようなところがあるでしょう。

わたしが学生を見ていても、自分の家の商売を継いだほうがよほどカネが儲かるのに、弟に店を継がせたりして、自分はホワイト・カラーになろうとする傾向があるわけです。学歴はないけれどカネがあるとか、カネはないけど学歴はある、といったようにして、多面的に価値評価されていれば、こんな問題はあまり起きないのではないかと。

詫間 確かに基本的な構造としては、学歴偏重社会ですから、そこにいちばんのウエイトがありますが、社会でいっているように、学歴、収入、職種の3つにウエイトをかけて社会階層を決めていく場合が普通ですね。

若い学生は、ホワイト・カラーなどにあこがれているのでしようけれども、自営商店主には、中卒の人が多いわけで、そういう人から見ると「大学を出て何をやってるんだ」といって、全然歯牙にもかけないこと

*1) 詫間晋平「青少年の運転者教育—英国・米国のケース—」健康と体力 Vol.17 No.5, 1975

2) 詫間晋平「青少年のドライバーのエデュケーション」人と車 Vol.11 No.5, 1975

が多いですね。

その意味からいうと、自営商店主は、いい意味でのブルジョア意識なのかもしれませんが、そんなに学歴にこだわっていないのではないかという気がしますね。勉強がきらいな人もいるわけですから、そういう人に無理してやらせる必要はないわけです。

知能テストで測るような能力と、社会で成功していく能力は、ちょっと違うようですね。かなりの規模の会社でも、社長、重役はべつに大秀才でもないわけで、天才的な大秀才はたいてい使われているわけです。学校教育で教えられることについての能力の高い人は、そのような教科書の能力には必ずしもすぐれていない人に使われている場合が多い社会構造になっているわけで、その意味からいうと、学歴にはより少なくウエイトが置かれている状況だと思います。

千葉 しかし、わたしたちが子供のころのほうがまだそういう傾向があったように思います。小学校の時に勉強ができたからといって、友だちは必ずしも上級学校に行かなかったですね。親が家で商売でもして「学校行く必要なんかない」といわれれば、勉強ができて、上級学校へ行かなかった。

それに比べると、いまは、行ける生徒は行く、どうしてもダメな生徒だけがあきらめて、別の道に行く。
 詮問 それは形だけで、この間、教育研究所の連盟でも全国調査を行なったのですが、小学校でも中学校でも高等学校でも、約2分の1の生徒しかわかっていないと教師自身が回答しているわけです。つまり約2分の1の児童、生徒は“お客さん”なわけで、その意味では非常に学校教育が形骸化しているわけです。勉強ができない人にとっては、毎日学校へ行っているけれども、行かないのと同じことで、これは勉強ができる人も、そうですね。学校は遊ぶところで、本当の勉強は塾でやるという傾向すらでています。

そういう状況ですから、形の上では就学率や進学率が高くても、学校の教育は形骸化しているわけです。だから、収入をどれくらいあげられるかということに最終的なウエイトが置かれる社会に移りつつあるのですね。それがいいかどうかは別にして。

千葉 それはこう解釈できませんか。学歴主義のようなものが飽和状態になって、教育の内容が形骸化してきたので、そのために違う方向に向きつつある……。

詮問 そういう感じだと思います。だからといって、暴走族の人が本能的にそういうことを察知して、むしろしゃして反社会的にやってみようという方向ではないと思うのです。自分がドロップアウトして、社会の掃きだめに入れられているから、そのウップンを晴

らすという形でできてきているものではないかと思えます。

逆にいえば、彼らは職業人として、かなり自信を持っているのではないか。そこに、いいものを見いだせる可能性もあるし、さらに問題も深いわけですよ。

千葉 そのウップンの解釈の仕方ですが、職業人としての自信をまわりの人が認めないから頭にくる、とわたしは解釈します。

詮問 それがないとはいえないと思いますが、むしろ私はそれを自我の問題のほうでみているわけです。仮性的な自我ですね。そういう面での未熟性があるわけで、自我を確立しようとするためのひとつの手立てとして、壁にぶつけていくということです。

中川 いまのお話ですが、学歴社会が飽和になって崩れつつあるとみるか、あるいはこの傾向は当分変わらないとみるか。双生児が生まれても、片方を兄貴にして、片方を弟にする社会だから、どうしても序列をつけたがる。これが100年やそこらは変わらないのか、これはどうなのでしょう。

千葉 2分の1は“お客さん”だという形で形骸化されてきたというのは、学校に行きさえすればいいという進学主義みたいなものが、ある程度行き詰まりになったからではないかと思えます。

詮問 行き詰まりとはいいませんけれど、現象としてそうなっているのでしょうか。

千葉 カネをいくらかせぐかという基準で価値評価する傾向が少しずつ強くなってきている。

中川 かりに序列をつけるにしても、学歴でつけないで、別のつけ方が出てきたり、職業観が変わってくるとか、そういうことがあると、かなり変わってくると思います。

詮問 ただ フランス社会をみるとはっきりするのですが、エリートは最後まで残るのですね。それでフランスが救われているようなもので、その意味では、学歴偏重もいいところですよ。しかし、それはグッとせばめられて、煙突のように突き抜けた形になっているわけです。そういう形で痕跡的に学歴主義が残るという感じですね。それがないと、社会全体に知能の高い人の能力のフィードバックができませんからね。

しかし、あとは職人が相当残っていますね。それで財産をなして、高級なレストランを開いて、外国の貴賓に料理を出したことを誇りにしているところもあるくらいで、いわゆる職人氣質としてのものが残っていますね。

イギリスでもそうでしょう。オックスフォード、ケンブリッジという突き抜けたところがありますけれど、

職業高校で腕に技術をつけて、それを誇りに思っている人もいますね。わたしもそういう人を何人か知っていますけれど、職業人としての自覚や収入が十分あって、劣等感はない。

それは社会的にも安定したシステムになってきているわけですから、そういう姿に向いていく過程として、収入がひとつの大きな尺度になってきているという見方もあると思います。

千葉 その意味では、社会の発展段階としてみると、私は日本の社会のほうが、イギリスやフランスの社会より発展しているのではないかと思うのです。だから、もしイギリスやフランスのようになれば、歴史が戻ることになるかと思うのです。

暴走族に関していえば、これをマスとしての社会現象としてみると、社会全体が行き詰まってきて、みんながはげしく模索しているような状況のひとつの現われではないかと思うのです。本人の意識には上がってはきていないと思われるけれど、まさに中川さんがおっしゃった探索行動とか、詫間さんのおっしゃった冒険を、人類がいろいろの方向に始めだしたのではないか。しかも、それは、いままでの体制の中でいちばん弱い輪からはじめられるということではないかと思うのです。

詫間 まず周辺から起きてきますね。中核が腐りきってしまいますから。

千葉 結果からいうと、いままでエリートといわれていた人たちが、むしろその周辺の真似をすることであり得るとみてるのですけれどね。

詫間 西欧社会と同じように行くことはないと考えたほうが安全だと思いますね。中根教授もいっておられるように、むこうの尺度を日本に当てはめて、余ったところを切り捨てて、適当に説明してしまうというのが日本の悪い癖なのですけど、ホモジュニーティーが高いということからみても、外との交流が非常に少なかったということからみても、日本は特殊な社会であって、進んでいるということではないと思いますね。

ホモジュニーティーが高いから、火星人もみたいに頭でっかちになってしまったような、頭になろうとしている人ばかりになってしまったような異様な国だという感じがするのです。

イギリスはいまだに、狩りができるとか、スポーツができるというような、フィジカルな面での要素が紳士の資格ですし、もうひとつはスピリチュアルな面ですね。冒険心なんかもその中に入ると思います。日本はメンタルな面だけあれば、紳士で通るのですが、3つのバランスがとれていないから、火星人もいなくな

てしまうのですね。その意味では異様で、進んでいるということはいえないと思います。

千葉 いや、わたしは、進んでいるのではなくて、発展段階といっているのです。

詫間 それは奇型児的發展ともいえましょう(笑)。

中川 教育制度から考えると、イギリスは複線でしょうが、日本は単線ですね。ですから、誰でも最高学府まで行けるようになっていましょう。イギリスは袋小路がいっぱいあるわけですよ。上まで行けるのは最初から決まっています、それで社会が安定している。

詫間 ところが、日本も戦前は複線だったんですね。戦後はアメリカの方式をとって、一応、形だけは単線にしたのですが、今ではよくみると、やっぱり複線なのです。高専もあれば、工業高校、農業高校もあります。千葉 いま中教審が出している答申は、まさに複線をやろうとしているわけです。それはけしからんということで、みんなは反対するわけですよ。それが進んでいることになるかどうかわからないけれども、何かひとつの発展段階があって、複線の時代を経て、1本線になったのに、またもとに戻すのか、という反発が非常に強いのではないか……。

詫間 学校制度と教育効果は、国家百年の計なので、軽々に変えたりすることはいけないのですが、やはり日本は複線化されたものを、急に形式的に単線化したものですから、形骸化しているということはあるですね。

ただ、日本の学校制度のいちばんのメリットは、学校という組織が国民全体の平等性を確保していることですね。つまり、ソーシャル・ラダーとして学校が平等にオープンされている。ですから「あなたの能力は何ですか」と聞くことによって、社会の人材を選良化していくことになります。

ところがイギリスは、あなたの能力もさることながら、「あなたのお父さんはだれですか」と聞かないといけない。労働者階級から出てオクスフォード、ケンブリッジに入っている人もたまにはいますけれど、それは例外で、貴族社会という「社会階級」が別にありますからね。

千葉 日本の場合にも、部分的には複線になっているのです。たとえば高校でも、商業高校、工業高校などと分かれてますね。しかし、形式はそうなっている、一方に現在のような社会的背景があると、「普商工農」とよくいわれるように、できないのが下から入っていくわけです。そういう状況になっているのですね。いまの状況のまま複線をつくと、農業高校を出た人で、実際に農業をやるのは、全卒業業者の中で3人くらいしかいないとか、水産学校を出て実際に水産をやる

人もほとんどいないとか、そういうことになるわけですから。そこが非常にむずかしいという感じを受けるのですけれどね。

諒問 それから、高等専門学校という、もうひとつ上の段階の複線化もあるわけです。

中川 ですけど、きょうの話はあまり暴走族のことが

出ませんでしたね。

千葉 いや、わたしは暴走族を生み出す背景がここにあるという話だったと思うのですよ。

諒問 結局、そこにいきますね。「暴走族」のことはかなり話しても、問題の根は深いので、たいしたことは出てこないと思います。

●資料1

暴走族の実態調査

Fact-finding survey of "Boso-zoku" (hot rodders' clan)

本稿は昭和49年の警察庁のデータと当学会独自の調査データによるものである。

1. 暴走族は大別すると、次の2つのタイプに分類することができよう。

【A】 グループ暴走族

【B】 蛸集暴走族

【A】タイプはリーダーをもち、グループ名をもっている。

【B】タイプはグループ化されず、特定場所に蛸集することを目的としている。

—という特徴をもっている。

○関東に【A】タイプの多いことは、Table. 1 から認めることができる。

○関西に【B】タイプが多いとみられるひとつの根拠として、49年におきた群衆参加のケースが、大阪、兵庫、愛媛、長崎、佐賀、熊本に認められるが、これらの暴走族のグループ名が報告されていないことから、そのように判断できるのではないだろうか。

○関西に両タイプが混在していることは、関西地方で群衆参加の事件が【B】タイプによっておこされていることとTable. 1 に【A】タイプが認められることから明らかであろう。

[Table 1] 昭和49年1都2府26県の【A】タイプグループ数
The number of 【A】type groups(as of 1974)

	2輪暴走族	4輪暴走族	混合暴走族	不明(車両別分類外)	計
青森	7	5	3	7	22
秋田	6	4	3	1	14
岩手	14	8	1	2	25
福島	4	5	7	2	18
山形	1	4	2	0	7
宮城	2	0	5	0	7
新潟	9	3	1	0	13
長野	1	1	0	0	2
石川	4	6	0	9	19
山梨	3	5	5	2	15
群馬	5	10	11	8	34
栃木	9	34	6	20	69
茨城	9	15	6	4	34
埼玉	47	1	39	29	116
千葉	45	24	59	56	184
東京	90	14	96	13	213
神奈川	53	57	21	7	138
静岡	10	44	12	3	69
愛知	4	1	0	11	16
京都	2	4	0	0	6
大阪	12	8	0	0	20
兵庫	12	1	1	80	94
岐阜	0	0	1	4	5
広島	0	13	1	0	14
山口	0	0	0	2	2
愛媛	2	4	0	1	7
佐賀	0	1	0	0	1
熊本	3	8	0	0	11
大分	0	8	0	1	9
計	354	288	280	262	1,184※

註：東京都は6月まで。

※ひとつのグループが複数県で、記録されていることがあるので、実数はやや少なくなる。

○時間的には、昭和48年はBタイプが活発で、昭和49年はAタイプが活発であった。

群衆参加のケースは、得られた資料では、ほとんどBタイプとの関連で発生している。49年12月の警察庁交通局のデータによれば、48年とくらべ群衆参加数は、119,900人から45,320人に減っている。

対立抗争事件は、48年はほとんどなかったが、49年になって84件発生した。対立抗争は、すべてAタイプによっておこされたものである。

2. もっとも多いグループは、2輪のみの1~10人までの小グループが20%、次いで4輪のみの1~10人が11.6%、2輪のみの11~20人が11.4%である。

○2輪グループは組織が大きくなるほどグループ数はいちじるしく減少し、混合グループはその逆であることを示している。

○混合暴走族の51人以上のグループは、10.1%と他の51人以上のグループより、高い構成比を示している。

○Fig.1のように、人数の多い大グループの中で、もっとも大きな勢力を誇っていると考えられるのは、混合暴走族、次いで4輪暴走族である。

3. 各車種類型別暴走族の最大構成人数は以下のように考えられる。(推定)

2輪暴走族 1グループで約 300人
4輪暴走族 " 300人
混合暴走族 " 2,000人

4. Table. 3は、東京(警視庁)のデータであり、各グループを車両台数で把握したものである。

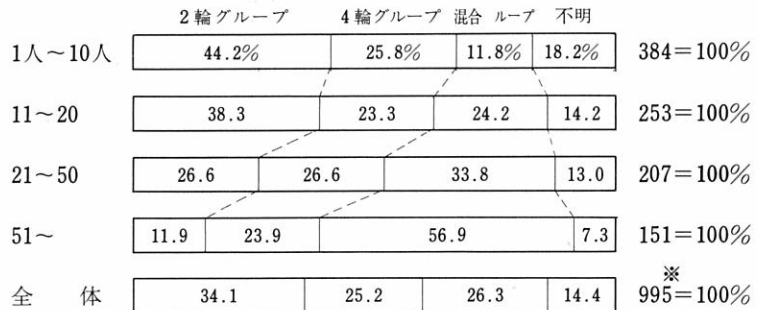
〔Table 2〕車両別・構成人数別にみたグループ数(Aタイプ)
Groups classified by the type of vehicles and by number of members

人員	1~10	11~20	21~50	51~	計
2輪グループ	170	97	55	18	340
%	20%	11.4%	6.5%	2.1%	40.0%
4輪グループ	99	59	55	36	249
%	11.6	6.9	6.5	4.2	29.3
混合グループ	45	61	70	86	262
%	5.3	7.2	8.2	10.1	30.7
計	314	217	180	140	851※
	36.9	25.5	21.2	16.4	100%

※1,184グループ中、車両類型別・構成人員別に分けられる851グループを基礎数とした。

不明グループ	70	36	27	11	B 144
					A + B 995

〔Fig. 1〕



※ 995グループはTable 2の基礎数に不明分を加算したものである。したがってパーセンテージはTable 2とは異なる。

〔Table 3〕東京都を本拠地とした巨大グループ数
The number of large groups based in Tokyo

車種別グループ 車両台数	2輪グループ	4輪グループ	混合グループ	計
100~199	4	2	9	15
200~299	0	0	3	3
300~399	0	0	3	3
400~499	0	0	1	1
500~599	0	0	1	1
600~699	0	0	1	1

〔Table 4〕東京を除く地域の大グループ数
The number of large groups in areas other than Tokyo

車種別グループ 構成人員	2輪グループ	4輪グループ	混合グループ	不明グループ
100~199人	3	8	14	6
200~299人	0	0	4	0
300~399人	2	1	2	5

台数から人数を換算してみると各グループの人数は下の例のように推定される。(2輪は1台当たり1~2人、4輪は1~3人として計算した)

参考例

- ◁ 2輪 300台、4輪 300台というブラックエンペラーは 600~1,500人
- ◁ 2輪 200台、4輪 300台というゼロは 500~1,300人
- ◁ 2輪 200台、4輪 200台という昆沙門天は400~1,000人
- ◁ 2輪 200台、4輪 200台というルート20は400~1,000人

5. 車種類型別にみると、混合暴走族の参加率ももっとも高く、2輪暴走族がもっとも少ない。
 ○ 規模別の参加率でみると、51人以上がもっとも高い。
 ○ 1~10人以下の小グループで対立抗争に関係したものは314グループ中、1グループのみである。

6. 2輪暴走族はリーダー、構成員の年令が低く、年令差も少ない、という傾向をもっている。

4輪暴走族は、2輪にくらべてリーダー、構成員の年令が高く、年令差も少ない、という傾向をもっている。

混合暴走族は、2輪にくらべてリーダーの年令が高く、構成員の年令が低い、という傾向をもっている。

○ Table. 6は、4県(青森、栃木、千葉、静岡)のグループの中でメンバーの年令が比較的よく判別できるグループだけを選んで作成したものである。

○ 2輪、4輪グループの中に、リーダーの年令の高いものがいくつかあるが、これらはすべて支

[Table 5] 車両類型別・構成員別にみた対立抗争グループと参加率
 Opposing, strifing groups classified by the type of vehicles
 number of members. The rate of particion in such groups

		グループ人数(人)				計
		1~10	11~20	21~50	51~	
2輪 グループ	対立抗争関係グループ数 (A)	0	5	4	4	13
	グループ数 (B)	170	97	55	18	340
	$\frac{A}{B}$ 参加率	0	5.2	7.3	22.2	3.8
4輪 グループ	対立抗争関係グループ数 (A)	1	7	2	14	24
	グループ数 (B)	99	59	55	36	249
	$\frac{A}{B}$ 参加率	0.1	11.9	3.6	38.9	9.6
混合 グループ	対立抗争関係グループ数 (A)	0	5	7	29	41
	グループ数 (B)	45	61	70	86	262
	$\frac{A}{B}$ 参加率	0	8.2	10.0	33.7	15.6

註：東京都は49年6月までのため、数字は昨年度の実際の発生より少ない。

[Table 6] 4県にみられるリーダーの年令とメンバーの平均年令 ※
 The age of leaders and average age of members in 4 prefectures

	リーダー年令 (オ)	メンバー平均年令 (オ)		リーダー年令 (オ)	メンバー平均年令 (オ)		リーダー年令 (オ)	メンバー平均年令 (オ)	
	2輪グループ	17		17.3	4輪グループ		21	20.7	
19		18.4	24	21.1		20	17.3		
17		16.5	24	21.8		22	17.8		
17		16.8	21	19.6		19	17.4		
17		16.9	21	19.5		20	17.7		
21		16.2	20	18.4		21	17.6		
26		17.3	19	19.1		23	20.4		
			24	19.9		18	17.0		
			21	18.2					
			28	20.5					
		20	20.2						
		26	20.0						

※この4県はリーダー、構成員の年令、職業、使用車種等が、他県のデータにくらべて比較的よくわかるので、この4県の資料から各種データをとった。

[Table 7-1] リーダーの職業
 Profession of leaders

	車種別グループ	職業			計
		高校生	有職者	無職者	
1人 20人	2輪	31	33	5	290※
	4輪	0	54	5	
	混合	2	13	2	
21人 50人	2輪	10	17	2	290※
	4輪	0	24	2	
	混合	4	20	0	
51人	2輪	4	2	1	290※
	4輪	2	22	1	
	混合	1	30	3	
		54	215	21	

部組織をもつ大きなグループか暴力団の構成員が意図的につくったグループである。

※ 1,184グループ中、リーダーの職業のわかる290グループを基礎数とした。

7.2 輪暴走族の1~20人の小グループは、高校生と有職者が半々である。

- 4輪、混合の暴走族は構成規模に関係なく、有職者が圧倒的に多い。
- 無職者はどのグループでも、きわめて少ない。
- 職業のわかっているリーダー290人のうち、高校生は54人(18.6%)を占める。

8. 暴走族のリーダー655人中、18才以上は497人(75.9%)、17才以下は158人である。

9. 暴走族の構成員の年齢が比較的良好にわかる青森・栃木・千葉・静岡の構成員1,367人中、18才以上は972人(71.1%)、17才以下は395人である。

○ ただし、4県のデータを車両類型別にみると、構成員の年齢は異なった様相を示してくる。たとえば、2輪暴走族346人中、17才以下は199人(57.5%)と高くなっている。

[Table 7-2] 車両類型別・人数別にみたリーダーの職業
Leaders' profession classified by the type of vehicles and the number of members

		高校	大学	公務員	会社員	工員	整備工	運転手	店員	職人	農業	その他	無職
1人 1 20人	2輪	31	0	0	9	9	0	2	4	4	1	4	5
	4輪	0	5	1	9	16	4	2	6	6	3	2	5
	混合	2	0	1	2	3	0	2	0	3	1	1	2
21人 1 50人	2輪	10	0	2	3	4	0	1	2	1	0	4	2
	4輪	0	3	2	6	1	0	2	2	7	0	1	2
	混合	4	0	0	2	4	1	2	5	2	3	1	0
51人 1 50人	2輪	4	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	1
	4輪	2	2	0	8	6	1	0	2	3	0	0	1
	混合	1	2	1	6	3	3	4	4	3	1	3	3

註：Table. 7-1の基礎数をもとに、職業をさらに詳しくみたものである。

[Table 8] 車両類型別・構成員別リーダーの年齢
The age of leaders classified by the type of vehicles and the number of members

人員	年齢	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26 ~30	31 ~47	計
		2輪グループ	1~10	11	35	26	9	11	3	5	3	2	1	
	11~20	9	32	22	9	10	10	3	5	3	0	1	1	105
	21~50	2	12	8	3	7	1	1	1	1	1	2	1	40
	51~	0	3	6	2	0	4	1	0	0	0	1	0	17
	小計	22	82	62	23	28	18	10	9	6	2	5	2	269
4輪グループ	1~10	2	3	5	8	15	9	9	6	2	1	2	0	62
	11~20	0	2	1	4	4	7	7	2	3	0	0	0	30
	21~50	0	1	2	7	11	9	3	4	1	0	2	0	40
	51~	1	2	4	5	7	5	3	3	0	0	3	0	33
	小計	3	8	12	24	37	30	22	15	6	1	7	0	165
混合グループ	1~10	3	4	6	4	3	1	3	2	2	0	1	1	30
	11~20	1	15	5	7	5	5	3	1	3	2	1	0	48
	21~50	1	9	17	6	8	3	5	2	2	5	2	3	63
	51~	3	7	9	17	15	6	2	6	9	1	4	1	80
	小計	8	35	37	34	31	15	13	11	16	8	8	5	221
	計	33	125	111	81	96	63	45	35	28	11	20	7	655※

※ 1,184グループ中、車両別・構成員別に分けられる655グループを基礎数とした。

[Table 9-1] 4県の構成員の年齢
The age of members in 4 prefectures

県名 年齢	青森	栃木	千葉	静岡	計	
14	0	0	2	0	2	} 395人
15	0	0	1	0	1	
16	3	5	59	1	68	
17	13	15	283	13	324	
18	12	28	165	22	227	} 972人
19	15	71	98	31	215	
20	14	71	88	59	232	
21	16	40	40	30	126	
22	5	16	31	19	71	
23	3	8	13	7	31	
24	5	12	9	9	35	
25	1	1	4	10	16	
26~30	0	2	3	8	13	
31~40	1	1	1	3	6	
計	88	270	797	212	1,367	

[Table 9-2] 車両類型別にみた4県の構成員の年齢
The age of members classified by the type of vehicles in 4 prefectures

年齢	2輪	4輪	混合	計
14	1	0	1	2
15	1	0	0	1
16	2	5	3	6
17	1	6	3	3
18	7	3	2	7
19	1	6	3	5
20	1	9	2	6
21	9	7	4	12
22	1	0	3	2
23	1	2	0	3
24	8	2	1	6
25	5	1	1	3
26~30	4	6	3	6
31~40	2	3	1	3
計	34	39	58	67

[Table 10] 千葉・静岡・青森・栃木 4 県の構成員の職業
The profession of members in 4 prefectures

職 業	2 輪	4 輪	混 合	計
中 学 生	1	0	1	2
高 校 生(学年不明)	53	0	44	97
高 校	1	1	5	7
高 中	2	77	8	45
高 小	3	33	11	33
高 定 時 制	7	3	5	15
大 学	0	4	20	24
公 務 員	0	7	12	19
会 社 員	21	53	47	121
工 業 員	20	57	62	139
板 金 工	3	6	4	13
ガソリンスタンド員	10	11	13	34
修 理 工	6	18	12	36
運 転 手	3	18	22	43
運 転 見 習 員	0	3	5	8
解 体 業 員	0	1	0	1
店 員 見 習 員	17	26	27	70
店 員 見 習 員	0	1	6	7
職 人 見 習 員	19	44	24	87
職 人 見 習 員	4	5	3	12
農 事 手	11	26	12	49
家 事 ナ	4	5	12	21
ス ナ	0	2	2	4
露 天 商 員	0	1	0	1
組 員	1	1	0	2
経 営 学 校	2	3	0	5
各 種 学 校	2	0	11	13
漁 夫	0	0	3	3
そ の 他 職	2	5	3	10
無 職	7	7	15	29
計	304	327	448	1,079

10. 青森・栃木・千葉・静岡で職業のわかっている1,079人中、高校生は311人(28.8%)である。
[A]タイプの暴走族のうち、高校生はリーダーの約2割、構成員の約3割を占めている。

●資料 2

暴走族の非行に関する実態調査

東京家庭裁判所

Fact-finding Survey on the Delinquency of "Boso-zoku" (hot rodders' clan)

この調査は、昨年1年間に東京家庭裁判所が受理した暴走族関係の741人(うち女性1人)を分析したものである。資料の性質上、成人(20才以上)は含まれていない。

1. 非行の内容

受理した事件の件数を多い順にあげると

(%)を占めている。[Table1]であげると、上記4件以外はぐんと減ったようにその他の非行では窃盗が

多く、上記4件以外はぐんと減って強姦・強喝等は1%である。

件数 全体に占める割合

暴力行為	232件	31.3%
凶器準備集合	209件	28.2%
傷害	105件	14.1%
窃盗	104件	14.0%

となり、対立抗争など喧嘩のようなものが、全体の7割以上(73.6

[Table 1] 事件名 The name of a case

件名	強姦	窃盗	傷害	恐喝	暴行	公執妨	凶集	占横	住物	その他の刑	暴力行為	銃砲刀物	毒物	軽犯	その他の特	計	
件数	7	104	105	7	13	3	209	2	1	5	21	232	5	18	6	3	741
割合(%)	1.0	14.0	14.1	1.0	1.8	0.4	28.2	0.3	0.1	0.7	2.8	31.3	0.7	2.4	0.8	0.4	100.0

2. 補 導 歴

過去に補導歴のある者が38.1% (282人)、ないものが61.9%(459人)と、ない者がある者を上回っている。

3. 年 令

17才と16才がほぼ半ずつを占めている。18才、19才と年齢が高くなるにつれて10%ずつ減っている。15才以下は無免許で乗っていたかあるいは同乗中と考えられる。

4. 職 業

もっとも多いのは高校生で全体の4割を占めている。このうちの8割は全日制の高校に在学している (Table 4 参照)。その他はぐんと減って工員と無職が10%ずつとなっている。

5. 学 歴

全日制の高校に在学中の者と全日制の高校を中退したものがほぼ同じ位で全体の7割を占めている。中卒は14.3%であるが、これは他の一般の(暴走族でない)非行少年の23.0%に比べかなり低い。

6. 家 庭 環 境

大部分 (93.9%) の者は父母と同居している。父母が都外にいるため別居している者は3.9%であるから、地方から出てきた少年は

(Table 2) 年令(非行時) Age(at the time of offence)

年 令	14才	15才	16才	17才	18才	19才	計
人 数	4	28	224	245	159	81	741
割合(%)	0.5	3.8	30.2	33.1	21.5	10.9	100.0

(Table 3) 職 業 profession

職 業	中 学 生	高 校 生	大 学 生	子 各 種 備 用 校 校	工 員	店 員	運 転	調 理	サ ー ビ ス	技 術 職 人	土 工 ・ 人 夫	事 務 員	そ の 他	無 職	計
人 数	7	304	8	14	86	65	37	20	9	58	34	8	15	76	741
割合(%)	0.9	41.0	1.1	1.9	11.6	8.8	5.0	2.7	1.2	7.8	4.6	1.1	2.0	10.3	100.0

(Table 4) 学 歴 Educational background

学 歴	中 学 在 学 中	中 学 卒	高 校 (全 日 在)	高 校 (定 時 在)	高 校 (全 日 中 退)	高 校 (定 時 中 退)	高 校 (全 日 卒)	大 学 (昼 在)	大 学 (夜 在)	大 学 (昼 中 退)	各 種 学 校	計
人 数	7	106	269	35	255	12	47	7	1	2	(14)	741
割合(%)	1.0	14.3	36.3	4.7	34.4	1.6	6.3	1.0	0.1	0.3	(内 数)	100.0

(Table 5) 家 庭 環 境 (住 居 に つ い て) Dwelling house

父母住居	父母と同居	父母なし	父母が都内別居	父母が都下別居	父母が都外別居	計
人 数	696	5	10	1	29	741
割合(%)	93.9	0.7	1.4	0.1	3.9	100.0

(Table 6) [参考資料] 家 庭 環 境 (父 母 に つ い て) Family background (about parents)

父 親	実 父	継 父	父 欠	計
人 数	620	13	103	736
割合(%)	84.2	1.8	14.0	100.0

母 親	実 母	継 母	母 欠	計
人 数	700	11	25	736
割合(%)	95.1	1.5	3.4	100.0

※父母なし5人を除く

大変少ないといえる。両親と同居しているものが全体の94%近くを占めているということは、他の一般の非行少年の76%に比べ、著しく多く、家庭的にも恵まれている者が多いと考えられる。

7. 住 居 地 と 行 為 地

どこに住んでいるかを見ると、多い所は、

住 居 地	人 数	行 為 地	人 数
都 外 区	83	世 田 谷 区	117
墨 田 区	60	墨 田 区	87
都 下 区	58	足 立 区	78
新 宿 区	58	都 外	64
足 立 区	57	新 宿 区	54
世 田 谷 区	56		

であり、どこで多く事件を起こしているかを見ると、

となっている。このうち住居地と同一区内で事件を起している人が多いのは、墨田区 (83.3%) と足

(Table 7) 居住地と行為地 The place of residence and the place of offence

居住地 行為地	中央区	江東区	品川区	大田区	江戸川区	第一地区	港区	新宿区	目黒区	世田谷区	渋谷区	杉並区	中野区	第二地区	千代田区	文京区	豊島区	練馬区	板橋区	北区	台東区	第三地区	墨田区	荒川区	足立区	葛飾区	第四地区	島部	都下	都外	計						
中央区	7	5			1			1									1						1		7			2	8	32							
江東区		21			4				1									1			3							1		31							
品川区			6	1																										7							
大田区			1	16																										17							
江戸川区		1			6																									7							
第一地区																																					
港区	2	4	1	8			1	1			1																				43						
新宿区							22	2	1				4												9				1	1	54						
目黒区								1	5																						6						
世田谷区		3		1			16	3	38	1	9	3															35	8	117								
渋谷区							2	1	5	2							1	2	4										1	18							
杉並区							1	1	17				5				1	1	2											19							
中野区																															9						
第二地区																																					
千代田区																																					
文京区		1															9	8	2				3								1	31					
豊島区				6																																	
練馬区											1						3	1	6																		
板橋区																																					
北区																									1												
台東区																																					
第三地区																																					
墨田区		4	1		6												1				7		50	1		9											
荒川区																																					
足立区		3			14												3	6	43	8																	
葛飾区					1												2	1																			
第四地区																																					
都下																																					
都外	1	2	4		6					15																											
計	10	44	13	39	38	4	58	6	56	13	29	12			1	3	26	16	37	24	20		60	8	57	25		58	83	741							

立区(75.4%)で、それ以外の地域では、必ずしも自宅の近くで事件を起こしているとは限っていない。もっとも相関の低いのは都外(6.0%)で、近隣の者が東京都に来て事件を起したり、東京都に住んでいる人が他県へ行って事件を起したりしていることが多い、と考えられる。

8. 行為時間

3時間刻みで調べると、もっとも多いのが午後9時から午前0時までの364件で、全体の約半分(49.1%)を占めている。次が午前0時から午前3時までの193件(26.1%)である。

午後9時から朝6時までを、いわゆる暴走族の行動時間と考えると、この時間帯の事件が全体の約8割(79.0%)を占めている。すなわち暴走族の非行の大部分は、暴走中の行為であって、グループとして行動していない昼間における犯行は少ない、といえよう。

9. 共犯関係及び役割

共犯関係を見ると7人以上の間とやったものが7割以上(71.3%)と多人数での行動が多い。また事件での役割をみると主謀としてではなく、追従(70.2%)が多い。多人数の中でひとがやっている

[Table 8] 行為時間 The time of offence

時 間	6~9	9~12	12~15	15~18	18~21	21~24	0~3	3~6	計
件 数	18	2	17	29	90	364	193	28	741
割合(%)	2.4	0.3	2.3	3.9	12.1	49.1	26.1	3.8	100.0
						21.0%		79.0%	

[Table 9] 共犯関係 Complicity

共 犯 人	2	3	4	5	6	7人以上	計
件 数	49	72	27	40	25	528	741
割合(%)	6.6	9.7	3.6	5.4	3.4	71.3	100.0

[Table 10] 役 割

The role he played in the offence

役 割	主 謀	追 従	不 明	計
件 数	176	520	45	741
割合(%)	23.7	70.2	6.1	100.0

[Table 11] 身体犯が相手に与えた被害 Form of physical injury

事件 全治	強 姦	傷 害	暴 行	公 執 妨	その 他 の 刑 行 為	計	割 合 (%)
無 傷	7		13	2	17	208	70.2
~1週		29				29	8.2
~2週		42				42	11.9
~3週		30				30	8.5
こえる		4				4	1.2
計	7	105	13	2	17	208	100.0

るから自分も、といったケースが多いことがわかる。

10. 相手に与えた被害

暴力行為、傷害などで相手にどの程度の被害を与えたかを調べる

と無傷が最も多く(70.2%)、全治3週間をこえる傷害を与えたのは4件である。

●資料3

(1) 暴走族「ヘルズ・プリンセス」(仮名)

“Boso-zoku” Named “Hell’s Princess” (under an assumed name)

われわれが調査対象にしたグループ「ヘルズ・プリンセス」は、神奈川県藤沢市周辺に本拠を持ち、神奈川県はほぼ全域と東京・静岡の一部をも行動範囲にする、2輪・4輪混合グループである。グループ員総数は、50年4月現在で250~300名程度、車輛台数は約130~140台であると考えられるが、この数

字そのものはあいまいである。つまりその日の集会にやってくる人間と車輛の数が、その日の「ヘルズ・プリンセス」なのであり、天候、警察の取締状況、他の暴走族グループとの関係等により、これだけ大型化したグループの場合、その規模を一概には定量化できない種々の要因がある。グループに

よっては会員名簿などのあるところもあるが、「ヘルズ・プリンセス」の場合、それもない。概して大型化した暴走族グループの全体的な規模などというものは、あまりはっきりとはわからないし、特に首都圏の、とりわけ大型の有名グループのいくつかは、自分たちのグループの規模など、グループ員自

身よく知らないくらいなのであろう。

「ヘルズ・プリンセス」が結成されたのは48年3月だったが、その時点では5～6台の四輪グループ。結成の推進者だったのは、藤沢市内在住の西城君と夏川君（50年4月現在、両者とも20才）。西城君は初代の会長であり、現在に至っても「ヘルズ・プリンセス」の一番の実力者であり、夏川君は現・副会長である。彼ら2人については後に詳述しよう。

2人のカーマニアによって作られた小さな4輪グループ「ヘルズ・プリンセス」はその後組織の拡大を図り、49年の夏には、おそらく70～80台の4輪グループとなっていた。同時期、やはり藤沢・江ノ島方面を中心に、高校生を主体として結成されていた2輪グループ、「江ノ島・不死鳥」というグループがあった。こちらは、小規模の2輪グループ「阿修羅王」を吸収したりして、49年の夏には、約100台の2輪グループとなっていた。同時期に同地域に2つの大きな4輪グループと2輪グループが并存することは、やはり物理的に不可能のようである。結果的に「ヘルズ・プリンセス」がイニシアティブを取った形で両グループは合併し、ここに、現在の形の混合グループ「ヘルズ・プリンセス」が誕生したわけである。旧「江ノ島・不死鳥」のメンバーの何人かは、この時、グループを抜けた。彼らにとって自分たちのグループの名称とカステッカーとかいうものは、いわば「命より大切」なものであるから、きのうまで自分たちが所属していたグループが看板を下ろすということは、彼らなりの重大な意味があるに違いない。

「ヘルズ・プリンセス」の結成から吸収合併をも含めた組織拡大の動機としては、東京の暴走族グ

ループへの彼らの一貫した、対抗意識がある。江ノ島を中心とした湘南海岸一帯の道路は、特に夏場を中心として、東京の暴走族グループにとって恰好のドライブ目的地あるいは通過地点となる。湘南海岸の「土地っ子」である西城君や夏川君にとって、自分たちの遊び場をよそから来た者がわがもの顔して走り回っている事態は、黙って見過ごすことはできなかった。現在マスコミによって過剰に報道されている暴走族と暴力団との関係は「ヘルズ・プリンセス」の場合には認められない。彼らは、子どもっぽい縄張り意識のようなものによって自分たちの遊び場を自分たちで守ろうとしたにすぎない。しかしながら、彼らのグループの結成そのものが、他者との緊張関係によるものであることには間違いない。「ヘルズ・プリンセス」は、単なるドライブ・クラブではもちろんない。彼らのような車好きの若者たちを一方向的に「暴走族」と名づけてそれですべてがわかったようなつもりになってしまうのは危険なことであるにしても、彼らの集団が一般のドライブクラブ、ツーリングクラブとははっきり違う点のひとつは、彼らがいわば「仮想敵」を想定し、それによって、集団としての彼ら自身をアイデンティファイしていることだろう。

なお「ヘルズ・プリンセス」には、50年4月現在、藤沢本部の他に、辻堂、善行、湘南台、逗子、鎌倉、川崎、横浜、相模大野に支部がある。支部といっても、もちろん事務所などがあるわけではなく、各地区に「支部長」がいてその地区のグループ員をまとめているのである。現在は湘南台支部が最も人数が多いらしい。毎月15日に各支部長を含めた「幹部会議」が開かれる。本来なら各支部から

代表が集まるはずだが、実際には人数の多い3～4支部からしか集まってこないという。

「ヘルズ・プリンセス」はさらに48年11月、「神奈川ツーリング連合」を結成している。これは、神奈川県内の数グループが「湘南連盟」という連合組織を結成したのに対抗して、「ヘルズ・プリンセス」と、友好グループ「サソリ」を中心として作られた、やはり連合組織である。神奈川県を相模川を境にして大きく2つに分け、東が「湘南連盟」、西が「神奈川ツーリング連合」というようになるらしい。

「ヘルズ・プリンセス」の行動日は毎月第1・第3土曜日である。それ以外の日は自由行動であり、各人の行動はグループとしての行動としては見なされない。この行動日は、「ヘルズ・プリンセス」のグループ員の中に有職者（工員、店員、自動車整備工など）が多いことから、できるだけみんなが集まってこられる日ということで決められている。中小企業や個人経営の商店などでは、日曜日でも休みにしないところがあるが、第1、第3日曜日だけは休むところが多い。彼らの行動は、土曜日の夜から始まり、普通なら日曜日の朝方まで続くのである。「ヘルズ・プリンセス」という暴走族グループが公然と姿を現わすのは、月に2回だけであるといえるだろう。

会費について触れておくと、彼らの会費は、4輪が月500円。2輪は月300円である。他の暴走族グループと比較して、平均的あるいはそれを少し下回る額だろう。こうして徴収した金額の中から、行動日の有料道路の通行料などを、グループとしてまとめて払う。しかし現在は、後に述べる理由によってこの制度はとられていない。

(2) 元会長・西城君、副会長・夏川君への直接取材

Interview with the Leaders of "Hell's Princess"

* 警察の取締りも厳しくなってきた、今年の夏は去年ほど派手にできないんじゃないの？

西城 確かにいま、(自分たちのグループも他のところも)人数としては減ってきている。でも、ここまできたら意地だもんね。やる意外ないでしょ。他のグループはどんどん解散しちゃってるところも多いけど、「ヘルズ・プリンセス」だけはそうしたくないもんね。人数ももっと増やしたいし。

* でも警察や新聞なんかは、人数を増やすと悪いことを企んでいるんじゃないかと思うんじゃないの？

西城 そう思うなら思ったっていいけど、こっちは特別何も考えてないですよ。他のグループより少しでもよく見せたいと思うだけだから。

* 君たちにとって、他のグループというのは、一体何なの？

西城 ライバルですよ。うちより数が多かったり、カッコよかったりすると、それは当然頭にくるものね。でもうちくらいの大ききになれば、もう小さなグループは相手にはしないです。

* あのやかましい音だけでもやめれば、みんなの考え方もかなり変わると思うんだけど。

夏川 やっぱ、音は反抗だもんね。

西城 警察がね、こっちが静かに走るから規制をゆるめてくれるとか、そういう交換条件にのってくれないんだから仕方ないんです。たとえば2輪の変形ハンドルとか、4輪のオーバー・フェンダーの禁止とかあるでしょ。自分の車をあち

らこちらいじくり回して、集会の時それをみんなに見せにくるのが楽しみなやつもいっぱいいるんですよ。「お前、今度どうやった？」「俺はここのところをこんなふうにしたんだ」ってね。そういうやつは規制されると楽しみがなくなって、どんどんこなくなる。

* われわれは普通「暴走族」っていうわけだけど、君らは「サーキット族」っていうよね。君たちにとって「サーキット族」っていうのは、一体何なの？

西城 何という名前をつけたっていいですけどね。

要するにさ、みんなで集まって、楽しくって、ワイワイ騒いでさ、それがサーキット族なんじゃないかな。

夏川 みんなわりと単純でさ、バカなんだと思うよ。

西城 うちのグループはあんまりケンカなんかしないけどね。ケンカしたくって集会にくるやつもいるよ。させないけどね。でもこの間の江ノ島みたいなことがあると、人間の数がワッと増える。ただ走るだけじゃつまらなくて、ケンカとか反抗とか、ここにくれば何かおもしろいことがあるんじゃないかと思ってね、ここだけは違う世界だと思って、みんなくるわけ。

夏川 去年の夏なんかね、いちばん盛んだった時なんか、夜中の道路走ってるのは俺たちサーキット族だけだったもんね。あれは気持ちいいよ。

(*) 49年1月、「神奈川ツーリング連合」所属の小グループ「猫」のグループ員が川崎のグループ

「ブラック・パンサー」に暴行を加えられ、その後、「ブラック・パンサー」が川崎のいくつかのグループをまとめて「神奈川ツーリング連盟」をつぶしにくるという情報が入り、連盟のグループが江ノ島に集合したところ取り締まりにあたっていた警察との間に乱闘が起き、警察の乗ってきた車輛がこわされ、火をつけられた。

* ケンカなんかは、どういう時に起こるの？

西城 東京のグループのやつなんかこっちに来るでしょ。こっちも固まってる時にはやつらも手出しできないんだよ。ただこっちが解散して2〜3台ずつになってから来て、つぶして帰る。いちいち警察には知らせていないけど、そういうことなら今までに何度もありましたよ。

夏川 やつら全然汚ないんだよ。東京のグループが全部そうだってことはないけど、そういうやつらがたくさんいる。

西城 そういうグループはね、俺たちをやっつけよう、そのために来るんだからね。

* 東京の大きなグループの支部みたいなのがこの辺にもあるよね。そういうグループに対してはどうなの？

夏川 やっぱり頭にくる。

西城 同じ神奈川県に住んでるのにさ、どうしてあんなことするのと思うよね。

* 「ヘルズ・プリンセス」というのは、君たち自身はどんなグループだと思ってる？

西城 あんまりケンカなんかしないものね、珍しいんじゃないの、俺たち。

夏川 ただ走ってるだけだもんね。
* 酒飲んで運転することなんかあるの？

西城 少しはいるんじゃないの。
でもそんなことだったらみんなやってるじゃないですか、サーキット族だけじゃなくって。

夏川 シンナーとかボンドやってみるやつはいっしょには走らせないよ。本当に危ないからね。

西城 隠してそういうことしてるやつがいると、罰金とるもんね。1回目は2,000円。2回目は4,000円。3回目になると8,000円。4回目にはヤキが入るんです。

* 集会の様子を見せてもらったけど、みんな西城君たちの言うことをよく聞いているみたいだね。

西城 そうなんだよね、なぜだろ(笑)。

夏川 西城とか俺とかね、会長とか副会長なんかやってるやつはみんなお人好しなんじゃないのかな。

西城 今みたいに大きなグループになるとね、誰かがまとめていなくなっちゃ、やってけないもの。

* (西城君に)でも君は、今はもう会長じゃないんだろ？

西城 ええ。でも今の会長がやる気がなくてあんまり集会にも出てこないから、何となく俺がやってる。

でもね、本当は昔みたいに人数の少なかった頃の方が走ってても楽しかった。みんなよく知ってるやつばかりだったし、気も合うんですよ。今は数が多くなってきて、統制のとれないところもあるんだ。

* でも数を減らすつもりはないんだろ？

西城 やっぱりね、ここまでやってきたんだもん。もっと多くしたい。

それとね、俺たちのグループのことが有名になって、集会の時なんか全然知らないやつが「入れてくれ」って来る時ね、それが何て言ったっていちばんうれしいですよ。

* グループに入るのもやめるのも自由なわけね？

西城 そう。たいていは誰かの紹介っていうか、友だちの友だちみたいなやつね。やめなくなったら来なけりゃいいわけ。

* 西城君に聞きたいんだけど、君は高校をやめたでしょ。それはどうしてだったの？

西城 働きたかったんですよ、やっぱり。高校の2年の時だったけど。中学で陸上部やってたんです。何となく高校に行行って、別に学校がいやとか勉強が嫌いとか、学校でいやなことがあったとか、そういうことじゃないんです。先生にもかわいがられてたし、学校にあんまり行かなくなっちゃった時も、「授業にさえ出してくれば、大学へも行かせてやる」って言われてたんです。うちの高校はN大附属だから、割と楽に大学に行けるんですよ。小学校の頃なんか、割と勉強もできる方だったんですよ。これでも(笑)。

* それでもやめたわけ？

西城 ええ。やっぱり、嫌いになるとか、そういうのじゃなくて、学校なんて全然関係なくなっちゃったから。でも今になって、大学に行っとけばよかったとか、高校だけでも卒業しとけばよかったかと思うこともあるよ。今の世の中じゃ、やっぱりそうなんだよね。

夏川 西城のうちばさ、自分のところで立派な商売やってるんだからね、こいつもその仕事を継ぐことに誇りを持ってるんだからさ、こいつはとってもいいんだよ。

西城 別によかないよ。

(*) 西城君の家は彼の父親が経営する工務店で、下水工事などを請け負っている。彼の働いているところも見せてもらったが、ボロボロの作業服を汗だらけにしながら働く彼の姿は、「ヘルズ・プリンセス」のリーダーとして颯爽と高速道路を吹飛ばす時のカッコよさとは全く別の、もうひとつの彼の生活の姿だった。「仕事のことにについては、あの子はもう一人前ですから心配していません」と、母親は語ってくれた。なお、夏川君も今、「西城工務店」でアルバイトをして働いている。

夏川 いや、お前はやっぱりいいよ。俺なんかさ、うちは飲み屋でしょ。親父はタクシーの運転手だしさ、後を継ぐほどのうちじゃないし、財産もあるわけじゃないし、やっぱり俺は大学くらい行っとかなくなっちゃ、ダメなんだよ。俺、いま、予備校行ってるんだ。

西城 俺もね、これから大変だと思うよ。家を継いで、人を使っていかなきゃならないんだものね。うちで働いてる人はみんな古い人ばかりだし、親父も年とってる(56才)しさ。俺がもっとしつかりしなくちゃいけないと思うよ。

ところで、西城君の愛車は、トヨタのセリカ・リフトバック。100万円で買って、改造に200万円かけたという、いわく付きの車である。外見からはほとんど原型をとどめないほど、車高を下けていることはもちろん、ポ

ディーまで改造されている。彼は「グループの宣伝カード」といっている。48年6月、普通免許をとってひと月くらいで買った。

* あの車は自分で買ったの？

西城 頭金は家から出してもらったけど、月賦と改造費は自分でやったよ。ガソリン代が月に4,500円程度。

* 仕事をして、どのくらいかせぐの？

西城 12万円くらいかな。でも仕事はきつからね。

* やっぱりもう、車なしの生活なんか考えられないかな？

西城 やっぱり好きだからね。

* ひとりで走るだけじゃだめなの？

西城 仲間と走る時はね、全然違うんですよ。心がうきうきするし、楽しいしね。

夏川 やっぱりひとりじゃ感じ出ないよ。

西城 みんなで固まって走ってるでしょ。とっても危ないし、だからすごく緊張しながら運転しなきゃいけないんだ。

* かりにね、どこかレース場みたいな広い場所をお前たちにや

るから、そこで走っていわれたらどうする。

夏川 それじゃつまらないよ。

西城 別にレーサーになるつもりは全然ないものね。

夏川 挑戦だよ、一種の。俺たちがバーッと行くでしょ。他の車はびっくりしてどくわけ。それがおもしろいんだもの。他の車がない所でやったってさあ。

西城 前にね、「湘南連盟」と「神奈川ツーリング連合」が東京で合同集会やったことがあるんだよ。その時はね、「連盟」が国道246号、うちがね、第3京浜で行ったわけ。うちの方に集まってきたのが2,000人くらい、車の数で1,000台(2輪、4輪とも)だよ。第3京浜走ってるのは俺たちだけみたいな感じで、他の車なんかみんな逃げちゃうよ。あれは気持ちよかった。

* この間の江の島の時のことを話してくれる？

西城 あの時はさ、実際に乱闘になった時は、俺もこいつ(夏川君)も現場にはいなかった

の。でもね、聞いた話によるとあれは警察が悪いよ。取り締まりにきたのもね、普段俺たちが見たこともないような、機動隊みたいな警官だったっていうしさ、いきなりジュラルミンの楯振りかざして襲いかかってきたっていうでしょ。それじゃみんな怒るよね。普段はさ、集会なんかやっても「今日はどこへ行くんだ？」なんて聞いて、「気をつけてな」って感じなんだよ。

* ところで西城君は、まだグループをやめる気はないの？

西城 考えているんだけどね、俺も。家のこともあるしさ。

この6月であの車、車検なんだよ。車検なんか通りっこないもん、あの車。それを機会にやめようかとも思ってたけど。でも今、会長がこないから俺がやめちゃうとまとめていくやつがないでしょ。せっかくここまでやってきたグループだから、解散させたくはないし……。

(3) 「ヘルズ・プリンセス」の行動

Behaviour of "Hell's Princess"

西城君のいう通り、「ヘルズ・プリンセス」は今、正式な会長は不在の状態である。したがって、グループ結成の推進者である西城君がグループをまとめている。彼がリーダーの地位を保っていられる理由としては、ドライビング・テクニックがうまいこと、警察などへの〈顔〉が効くこと、グループ員の面倒見がよいことなど、車に関する実力と人間的な人望の2つの要因が考えられるだろう。し

かし、グループとして変則的な状態にあることには違いなく、会費も未徴収の形が続いているので、ステッカーの印刷費なども不足し、財政的にはかなり苦しいらしい。

この「ヘルズ・プリンセス」の実際の行動を追ってみるため、50年4月上旬、彼らの集会に参加した。

集会とは、つまり場所を決めてその夜の行動に参加する者が集合することである。毎月第1・第3

土曜日は「定例集会」だから、特に召集などない。「ヘルズ・プリンセス」の集会場所はだいたい決まっていて、国道134号線沿いの海に面した広い駐車場である。集合時間は午後9時。

時間がくると、グループ員たちが三々五々と集まってくる。大体2輪は2輪どうし、4輪は4輪どうしでかたまってくる。2輪はほとんどが大型自動2輪車。750ccが、やはり一番多い。バック・ミラー

を高く突き出させ、ほとんどが2人乗りである。ヘルメットをかぶっている者は皆無に近い。2輪車に乗ってやってくるグループ員は概して若い。ほとんどが16~17才、つまり、4輪の普通免許を取ることのできない、高校生、定時制高校生がほとんどである。4輪の免許を取れる年齢で2輪に乗っている者は、いないに等しい。事実、「ヘルズ・プリンセス」では、2輪のグループ員がどんどん4輪に移り、そのあとの2輪の新入グループ員がなかなか増えないらしい。

4輪はほとんどの車が車高を下げ、太いレーシング・タイヤをはかせている車もある。オーバー・フェンダーの車は、それほど多くはない。車種は国産の、どこにもあるごくあたり前の車。1500~1800ccクラスがほとんど。特に高価な、あるいは珍しい車種は全くないといってよい。その辺の販売店で、月賦で買える車がほとんどである。

その日は9時頃になって雨が降りだした。したがって2輪の集まりが悪い。2輪でやってきた少年たちは「このくらいの雨なら何でもなしよ」というのだが、やはりオートバイは雨に弱い。そして何よりも4月中旬という季節はまだ2輪車のシーズンではない。これから夏にかけて暖かくなると、オートバイのグループ員が一挙に増えるそうである。

2輪が12~13台、4輪が30~40台集まる。やはり今夜は集まりが悪い。集団としての昂揚状態に、雨は文字通り水をさす。「今日はやめにしようぜ」などという声も聞かれる。

とにかく集会が始まる。西城君、夏川君らの幹部を取り囲んで、今夜はどこへ行くか、話し合いが始まる。グループ員が「箱根！」

「相模湖！」あるいは「横浜！」と口々に候補地を叫ぶ。幹部たち5~6人はこれを受けて相談し、その夜の目的地を決定する。

その間も、駐車場に面した道路を、他の暴走族らしい車輛が通りかかると、みんなで口々に、どここのグループなのかを大声で問いただす。警察の取り締まりを逃れるために、最近ではステッカーを貼らない車も多い。「ヘルズ・プリンセス」の友好グループは、むこうも大声で自分たちのグループ名を叫び返す。するとこちらで一斉に拍手が起る。敵対関係にあったり、特に友好的でないグループは黙って通り過ぎる。するとこちらでは「バカヤロー、止まれ！」「あいさつしてけ！」と罵声を飛ばす。身軽な2輪車が2~3台で、少し追いかけていく時もある。グループどうしの対立抗争事件の具体的なきっかけは、こんなところにあるようだ。

別の日の集会に、相模原の小さな2輪グループがやってきたことがあった。このグループは10数人の小さなグループで、「ヘルズ・プリンセス」に比べれば、その力関係ははるかに弱い。こんな時にはあまり緊張関係は生じない。その夜の行動を共にすることにしたその小グループのアタマ（リーダーのこと）が「ヘルズ・プリンセス」のグループ員たちの前で「よろしくお願いします」とあいさつし、みんなは拍手で迎える。そして西城君たちの指示に従って、一緒に出発する。

「ヘルズ・プリンセス」の集会には、女の子を連れてこないという申し合わせのようなものがあるらしい。週刊誌などではかなり興味本位に彼らの異性関係を書き立てているが、西城君は、「ひとりで走る時は女の子乗っけてなくちゃ

つまんないけど、グループで走る時は危ないからね。女の子にケガでもさせちゃ、俺、責任とれないもん」という。それでも少しは女の子の姿も見えるが、彼女らは集会の間は車の中でおとなしくしているようだ。

雨も小降りになって、いよいよ出発。西城君たちの手慣れた指示で、まず2輪が横1列に並び、エンジンがかかる。あたりに轟音が響く。なかには白バイまがいのサイレンをつけているオートバイもある。グループ員が道路の真ん中に出ていって、片側車線の車を止めてしまい、その中をまず2輪が、つぎに4輪が1列になって出る。全部の車が出てしまうまでにはかなり時間がかかり、止められた対抗車線には長い列ができてしまう。が、そんなことは彼らはいっこうに意に介さないようである。全車出発した後、西城君の車が出ていく。筆者はこれに同乗させてもらう。

ただでさえ車高が低いセリカ・リフトバックをさらに改造した車である。まるで地面をはうようだ。辻堂付近から出発して、とにかく横浜新道の料金所前まで行くことになっている。カー・ステレオをヴォリュームいっぱいかけながら、西城君は大声でしゃべる。

「2輪と4輪はいっしょには走らせないんだ。コースを別にしたりしてね。危ないでしょ。他の車とぶつかったりするのはいしょうがないけど、グループの車どうして事故起こしたくないからね」

派手な追い越しと、グループの車どうしのジグザグ運転。時速は軽く150km/hを超える。エンジンが焼けるのだろうか、しばらくすると車内には金属の焼けるようなキナ臭い匂いがただよびだす。床が熱をもちだす。「これじゃついてこれない車がいるでしょ？」「だか

ら目的地が決めてあるんだよ」

つまり、彼らの「目的地」というのは、遅れてくる仲間を待ち合わせるための目的程度の意味しかないのだ。遠くまで、たとえば伊豆あたりに行く時はもう少しおとなしい走り方をするのではないだろうか。みんながバラバラになってしまう運転のしかたをするのは、

やはり彼らの本拠地周辺。道路も交通状況もよく知っている地域内に限られるだろう。横浜新道あたりまでは、完全に彼らのテリトリーに入るに違いない。

場所などはどこでもかまわない。要は一般道路で、他の車を尻目に突走ることだけが、彼らの目的なのである。辻堂出発午後11時、横

浜新道入口到着11時12分、通常なら30分は、かかる道のりである。道路に「ヘルズ・プリンセス」とスプレーで落書きしながら、遅れてくる仲間を待つ彼らは、今度はどこまで走ろうか、楽しそうに相談している。

(註 文中のグループ名、個人名はすべて仮名である。)