

暴走族と高校生に見る車接近の背景要因の研究(中間報告)

国際交通安全学会004プロジェクトチーム*

暴走族の諸特性を明確にするには、暴走族のみに焦点をあてるだけでなく、彼らの背後にいる多くの青少年全体を捉え直し、それとの関連において暴走族を浮きぼりにする必要がある。我々の研究グループは本報告以前に、いわゆる“西日本型暴走族”の実態研究を行ってきたが、今回は暴走族と同年代の高校生を比較集団にとり、車接近の背後要因に関する質問紙法調査を実施し、分析した。本報告は、興味体系と車志向、友人関係、行動や性格の特性等における高校生と暴走族の異同を明らかにし、あわせて、車社会の未来予測に資する諸種のデータを提出しようとする。

Characteristics of Today's Youths as Related to their Inclination for Vehicles an interim report

IATSS 004 PROJECT TEAM*

To clarify characteristics of hot rodders' clan or boso-zoku, it is necessary to focus not just on the boso-zoku alone but on other youths who inconspicuously comprise the bulk of the generation as well and understand the boso-zoku in comparison with the rest. The present project team who had, prior to this study, carried out a fact-finding survey on the boso-zoku of the "western Japanese type," this time conducted a questionnaire survey on boso-zoku and comparative groups of high school students in the same age range concerning background factors for access to vehicles and then analyzed the results. This report will try to clarify differences and similarities between high school students and boso-zoku in terms of their interests and inclinations for vehicles, friendly relations, behaviors and personality traits and, at the same time, provide various data that might help cast some light on the future motorized society.

1. 問題提起

モータリゼーションの発展、そして道路整備にもなって、特異な車の運転の仕方を楽しむドライバーが出現してきた。昭和30年ごろから散見されたカミナリ族、音キチ族、カーキチ族などがそれである。時代とともに盛衰があったし、日本各地でのパターンの違いがあったりするが、今日の若者集団が展開する暴走族の暴走行為はそれらと連続性をもっていることは疑いないところである。¹⁾²⁾

警察庁の定義によると、「暴走族とは、自動車を運転し、集団で最高速度違反、信号無視、整備不良車

両運転等の暴走行為を行なうものをいう」。

暴走族は一般には土曜の夜から日曜の明け方にかけて集団で特殊な運転の仕方を楽しむものをさしているが、それとともに派生する2次の現象で大きな社会問題となってきた。

暴走行為のパターンに関して東日本と西日本の間に違いが明瞭に認められる²⁾。集団でツーリングを楽しみ、その間に互いにテクニックを見せ合い、競い合うのが東日本型であり、急回転可能な比較的限定された区間で急発進、急停止、急回転、連続2回転などのサーカスマがいのサーキット行為を繰り返すのが西日本型である。

これらの行為そのものに危険がともなうだけでなく、一般車両の安全な通行を著しく妨害し、付近住民の静かな夜を奪うという点からも反社会的行為であることは疑うまでもない。

さらに2次の派生現象として、東日本型では一般車両への集団暴行、いくつかのグループで結成した連合間での暴力団まがいの抗争事件があり、西日本

*メンバーは以下の4名である。

長山泰久 大阪大学助教授(交通心理学)
Yasuhisa NAGAYAMA Associate Professor, Osaka Univ.
長町三生 広島大学助教授(人間工学)
Mitsuo NAGAMACHI Associate Professor, Hiroshima Univ.
鈴木昭弘 愛知医科大学教授(眼科学)
Akihiro SUZUMURA Professor, Aichi Medical Univ.
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

なおこの報告は長山が執筆した。

原稿受理 昭和52年1月17日

型ではサーキット行為にもなって起るであろう何かを期待して集まった暴走族仲間と一般群衆が暴徒化し、警官、消防士、カメラマン等に対する投石、極端な場合には死にいたらしめた暴行、店舗破壊の上での商品掠奪、通行中のタクシー転覆、放火など無法の限りをつくす事件が起ってくる。

国際交通安全学会 004 プロジェクトチームは、昭和50年度研究報告書「西日本における暴走族の実態と問題点」²⁾の中で、東日本型との比較で西日本型暴走族の歴史と実態を詳細に描き出し、問題点を指摘するとともに暴走族発生メカニズムに関する図式を提出してきた。

長山試案では西日本型暴走族の問題要因系統図 (Fig. 1) で暴走族と暴走行為 (図の左半分)、そして野次馬行為 (図の右半分) の背景にある諸要因の関連を示した。

ここでは主として個人を中心とした諸要因、諸条件が考えられているが、もちろんそれらの背景には現代日本がもっている社会的・経済的構造があることは否定できないし、それらが生み出してきた社会規範、行動規範が大きくかわりをもっていることも否定できない。

暴走族、暴走行為の背景となる基本的要件として長山試案では次のように考えている。

車への欲求をもつ個人的特性の存在、それを促進する友人関係、家庭環境、抑制的作用なしに直接的に示される車欲求、個人の経済レベルアップ、刺激的な宣伝広告、欲求の誘因となる車の存在、容易に車が入手できること、遊びとしての車の運転、道路整備にともなうサーキット条件、暴走に関する各種情報の氾濫、一般ドライバーの暴走的運転の仕方、仲間同士でのグループ形成による違法行為に対する感覚麻痺、暴走行為にともなうスリル、冒険等の感

性満足、暴走行為に対する仲間、野次馬の賞讃にともなう顕示欲の満足等々の複合的要因の複雑なからみ合いである。

004 プロジェクトチームはかかる西日本型暴走族の実態研究をふまえて、暴走行為の最も基盤となると考えられた個人の車接近の背後要因である欲求・興味体系、友人関係、各種行動特性、パーソナリティ特性などに焦点をしばって暴走行為成立の要因の実証的研究をとり上げた。

以上のごとく本研究の第1の目的は、車接近、車志向のプロセスとその背景要因の解明である。

暴走族の諸特性を明確にするためには暴走族のみをとらえるだけでは不十分で、同年代の若者全般の車接近、車志向の実態とその背景要因とを組織的に比較することによって可能となる。これまでの暴走行為を行なう者の年齢分布を見ると、17歳が最も多く、16歳、18歳がそれにつづき、16~18歳で全体の63%強を占めることが認められる。暴走行為者*には有職少年が多いことも認められているが、16~18歳と同年代の青少年を組織的に調査できる可能性として、高校生を比較群として考えた。

高校生集団を研究対象とする場合、その中でも車志向の強度に程度があることが考えられる。暴走族、あるいは暴走行為者は、高校生グループの中にもある車志向性の強い者と、本質的には同質の集団であるのかどうかということもわれわれの関心を持つところである。なぜならば、暴走行為者と、同年代の一般高校生の間に連続性があるのか、それとも不連続のものであるのかによって、当然今後の暴走族の盛衰が予測されるし、おのずから対策の考え方も異なってくるからである。

高校生の車志向に関する背景を知ること暴走行為者との比較を可能にするだけでなく、将来の車社会のあり方を予測させるデータも提出してくれることになる。これはまた一面で現在欠落している学校での交通教育に対しての問題提起をも含んでくることになる。

われわれは暴走族の研究をきっかけとして、非常に幅広い青少年の車問題を研究する領域にふみ込んできたことになる。

高校生の車志向の実証的研究を行なうに当たって、本プロジェクトチームは愛知県を研究対象県として選択することにした。それは次の理由による。

(1) 西日本型トラブルが最近発生した。昭和50年5

* 暴走事案に加わった暴走的運転者と群衆のひとりひとりをさして暴走行為者という。

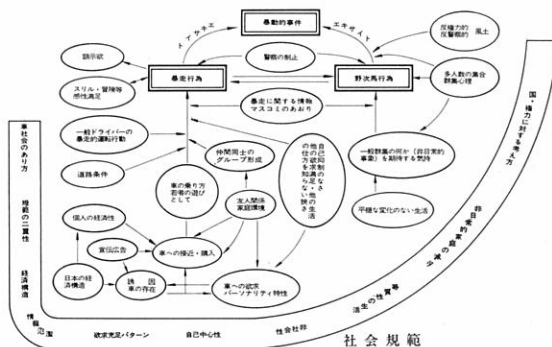


Fig. 1 西日本型暴走族の問題要因系統図
Problem factors of western Japanese type boso-zoku

月に岡崎でかなり大きな暴走事案が発生している。
 (2) 日本の中央に位置し、西日本型暴走パターン
 の最東端である。
 (3) 自動車工業の中心地であり、車普及率に関
 して先端を行く県のひとつであり、今後の日本
 全体の車社会の趨勢を予測するデータを得る
 のにも適している。
 (4) 組織的調査協力が最も得られやすい。教
 育委員会・長岡指導主事がプロジェクトメン
 バーの1人であり、本調査が最もスムーズに
 実施できる。

われわれは質問紙法により暴走行為者と高
 校生に調査を実施し、第1次解析結果を51年
 6月に開催された研究報告会で中間報告した。
 ここに発表する分析結果はその時点までの研
 究成果をまとめたものである。

2. 目的

以上述べてきた如く、本研究においての目
 的は、暴走行為者の特性を明確にするため
 に、同年代の青少年群として高校生を比較
 集団として選び、車接近と使用の実態、車
 志向の背後要因としての興味体系、行動特
 性、性格特性などのもつ意味を明確にする
 ことにある。

3. 研究方法

3-1 調査対象者と調査方法

今回の目的に沿った調査を行なうために、
 暴走行為者と、それと比較対照するグルー
 プとして高校生を選んだ。

[Table 1] 属性別みたサンプル抽出比率
 Sampling rates by attributes

a: 学年・性別

	男 性			女 性			合 計		
	全生徒数	調査数	%	全生徒数	調査数	%	全生徒数	調査数	%
1年	21,483	575	(2.7)	20,029	384	(1.9)	41,512	959	(2.3)
2年	20,659	553	(2.7)	19,333	469	(2.4)	39,992	1,022	(2.6)
3年	18,437	324	(1.8)	17,294	166	(1.0)	35,731	490	(1.4)
計	60,579	1,452	(2.4)	56,656	1,019	(1.8)	117,235	2,471	(2.1)

b: 学科別

	生徒数	調査数	%
普通	68,963	1,431	(2.0)
工業	15,348	511	(3.3)
商業	18,658	159	(0.9)
農業	4,732	99	(2.0)
家政	8,178	271	(3.3)
計	115,879	2,471	(2.1)

c: 地域別

	生徒数	調査数	%
都 市	32,091	572	(1.9)
地方都市	47,134	805	(1.7)
農 村	30,117	624	(2.1)
山 村	3,557	470	(13.2)
計	112,899	2,471	(2.2)

a) 高校生群

対象高校生は愛知県立全日制高校生であり、
 教育委員会の協力のもとに各学科高校13校、
 2577名に対して調査を実施し、有効回答数
 2471名を得た。これは全県下高校生の2.1%
 に当る数値である。高校生のサンプル特性
 はTable 1、Table 2に示すごとくである。

調査方法を詳しく記したインストラクショ
 ンペーパーに従って、担任教師により集団
 法で調査は行われた。

b) 暴走行為者群

西日本1府5県の暴走行為者リストにより、
 575名に調査票を郵送して136名の回答を
 得た。暴走行為者のサンプル特性はTable
 3~5に示すごとくである。

3-2 調査実施期日

高校生群に対する調査は昭和51年1月15
 日~2月20日に行ない、暴走行為者群に
 対する調査は2月5日~3月15日の間に
 行なった。

3-3 調査用紙の構成

調査用紙のタイトルは高校生に対しては「
 高校生の興味についての調査」、暴走行為
 者に対しては「現代青年の興味についての
 調査」として、車あるいは運転に関する
 調査であるという印象を極力持たせない
 ようにした。また無記名で率直な回答を
 求めた。

調査の構成は以下の通りである。

(1) フェースシート

a) 高校生用

①学科 ②学年 ③生年月日 ④性別 ⑤定期
 購読雑誌名の5項目

b) 暴走行為者用

①結婚有無 ②生年月日 ③同居者 ④住
 いの種類

類 ⑤職業 ⑥定期購読雑誌名の6項目。それ以外に回答票からどの府県の回答であるかチェックできた。

(2)調査内容

高校生用、暴走行為者用ともに調査内容は同一である。次の5つの問題を内容として含んでいる。

- 1) 興味について 日常の各種興味・趣味など34項目について、興味度を5段階で評定させる。
- 2) 教科について 学校における7教科に対して好き嫌いの割合を5段階で評定させる。
- 3) CDPA (性格テスト) 日常の考え方、行動の仕方に関する8項目の間に対して、対となった2選択肢のいずれかを選んで回答させる。この場合、理想としてはいずれであり、自分の現実はいずれであ

るかの2通りの回答を求める。(本論文では扱わない)

[Table 2] 属性別に見たサンプル構成比
Sampling rates by attributes

a 学年別

	男(%)	女(%)	計(%)
1	575 [39.5]	384 [37.7]	959 [38.8]
2	553 [38.1]	469 [46.0]	1022 [41.4]
3	324 [22.3]	166 [16.3]	490 [19.8]
計	1452	1019	2471

b 学科別

	男(%)	女(%)	計(%)
1 普通科	841 [57.9]	590 [57.9]	1431 [57.9]
2 工業科	463 [31.9]	48 [4.7]	511 [20.7]
3 商業科	49 [3.4]	110 [10.8]	159 [6.4]
4 農業科	99 [6.8]	0 [0.0]	99 [4.0]
5 家政科	0 [0.0]	271 [26.6]	271 [11.0]
計	1452	1019	2471

c 地域別

	男(%)	女(%)	計(%)
1 都市	308 [21.2]	264 [25.9]	572 [23.1]
2 地方都市	679 [46.8]	126 [12.4]	805 [32.6]
3 農村	253 [17.4]	371 [36.4]	624 [25.3]
4 山村	212 [14.6]	258 [25.3]	470 [19.0]
計	1452	1019	2471

[Table 3] 府県別に見た暴走行為者群の特性
Characteristics of boso-zoku groups, by prefectures

府県名	送付数	回収数	回収率(%)	構成比
愛知県	133	30	(22.6)	22.1
大阪府	150	36	(24.0)	26.4
岡山県	50	14	(28.0)	10.3
広島県	112	19	(17.0)	14.0
福岡県	100	30	(30.0)	22.1
香川県	30	7	(23.3)	5.1
計	575	136	(24.0)	100.0

[Table 4] 暴走行為者の年齢構成
Breakdown of boso-zoku by ages

●回収分			●調査対象分		
才	人		才	人	
16	2	1.5%	16	16	3.0%
17	16	11.7	17	63	11.7
18	8	5.9	18	56	10.4
19	21	15.4	19	114	21.1
20	32	23.5	20	82	15.2
21	17	12.5	21	74	13.7
22	15	11.0	22	49	9.0
23	8	5.9	23	30	5.6
24	4	3.0	24	18	3.3
25	6	4.4	25	15	2.8
26	4	3.0	26	5	0.9
27	2	1.5	27	6	1.1
28	0	0.0	28	4	0.7
29	1	0.7	29	7	1.4
計	136	100.0	不明	218	
			計	757	

[Table 5] 暴走行為者の職業分類
Occupational breakdown of boso-zoku

職業	人	%	人	%	職種	
中学生	0	0			学生	
高校生(全日制)	17	12.5	29	21.3		
高校生(定時制)	4	3.0				
大学生	8	6.0			公務員	
公務員	4	3.0	4	3.0		
会社員	監督職	1	0.7	23	17.0	ホワイトカラー
	事務・販売	15	11.0			
	その他	7	5.2			
	機械工	6	4.4	32	24.0	
組立工	4	3.0				
板金修理等	10	7.4				
店員	その他	12	9.0			店員
	ガソリンスタンド	5	4.0	12	8.8	
	飲食・喫茶	1	0.7			
	商店	3	2.2			
新聞等配達	1	0.7	15			11.0
その他	2	1.4				
職人	大工	5	4.0	9	6.6	運転手
	左官	6	4.4			
	その他	4	3.0			
	タクシーハイヤー	3	2.2	6	4.4	
バス	0	0				
トラック	3	2.2				
運転手	その他	3	2.2			無職
	農漁業	0	0	3	2.2	
	自営業	6	4.4			
無職	3	2.2	2	1.5	その他	
その他	2	1.5	2	1.5	その他	

4) 行動特性について 日常の生活の仕方、仲間関係、健康状態等に関する55項目の質問に対して、ハイ、イエエの2件法で回答させる。

5) くるまについて 車の有無、免許の有無、免許取得の理由、車の乗り方、将来の免許取得への展望等を回答させる。

3-4 分析の基本

今回の調査データ分析の軸を次の点に置いた。

1) 男性のみにしぼった。

暴走行為者は全員男性であり、それとの比較で高校生を扱うので、分析の対象を男性にしぼった。

2) 高校生は車接近度を分類の基準とした。

くるまについての回答から次の3つの分類を設けた(分析の一部ではさらに細分して5分類とする場合がある)。

A 免許所有者、免許取得中の者

A₁ 免許有り・自分用の車有り

A₂ 免許有り・自分用の車なし

A₃ 免許取得中

B 免許なし、将来取る意志ある者

C 免許なし、将来取る意志もない者

3) 暴走行為者は年齢を分類の基準とした。

Y (16~18歳) 高校生との比較を可能とするために同年齢段階の者を **younger** グループと命名する。

E (19歳以上) **elder** グループと命名する。

4) 各群ごとに各調査内容の各項目別の反応傾向を知るために、頻度分布に基づいた解析、平均値の比較検討、因子分析、各群間の距離の推定等を行なった。

4. 結果および考察

4-1 各群別にみた車に対する反応の特徴

1) 高校生における免許所有率

男子高校生の3分の1は免許所有が現在取得中で、車への強い志向性がうかがえる。

愛知県立全日制高校では農山村部の一部を除いては車での通学が禁止され、また免許を取らない方向への指導がなされているのが現状である。また、愛

(Table 6) 性別にみた高校生の車接近度

High school students' access to motor-vehicles, by sex

		男 %	女 %	計 %
A	1 免許有・自分用車有	245 (16.9)	21 (2.1)	266 (10.8)
	2 免許有・自分用車無	211 (14.5)	33 (3.2)	244 (9.9)
	3 免許取得中	33 (2.3)	4 (0.4)	37 (1.5)
B	4 免許無・将来取る意志有	846 (58.3)	751 (73.7)	1,597 (64.6)
C	5 免許無・将来取る意志無	117 (8.1)	210 (20.6)	327 (13.2)
	計	1,452	1,019	2,471

知県教育委員会が実施している「県立高等学校生徒の交通実態調査」(9月1日を調査日)からみた51年度免許取得率は原付7.5%、自二1.2%、普通0.6%となっているが、³⁾われわれの行なった匿名による調査では、原付26.1%、自二8.3%、普通5.9%と大きく異なった値を示し、免許所有あるいは現在免許取得中のA群が男子高校生の33.7%を占めることを示した(Table 6)。もちろん調査が1月~2月に行なわれているので、学年のほぼ終わりの時期の実状であることは考慮に入れておかなければならない点である。

ちなみに、全国的にみて昭和50年10月1日現在の16~18歳男性の運転免許所持率は39.8%と高く、本調査の数値に近いものであった。⁴⁾ 全国調査での16~18歳男性の場合、有職青年も含まれていて高校生を母集団としているわけではないが、最近の全日制高校への進学率が男性で90.3%であることを考えると、一応16~18歳の免許所有率は全国高校生の所有率と近似であると考えられることができる。

男性で将来においても免許をとる意志のないC群は8.1%に過ぎず、現在は免許を持たないが将来とる意志のあるB群58.3%とA群33.7%をたした92.0%が今後の車社会の担い手となってくることが想定され、車人口の増大が予測される。現在最も高い免許所有率は25~29歳台で、87.9%である。

女子高校生の免許所有あるいは、現在免許取得中のA群は5.7%と低く、将来も免許をもととしないC群は20.6%もいて、車に対する姿勢が男性と非常に違ったものであることを示している。

A群の学年別比率はTable 7に見られる如く、1学年16.5%、2学年40.7%、3学年52.2%と学年進行とともに所有率の高まりが認められるが、2学年における取得が特に目立っている。全国免許所有率を男性について年齢別にみると、16歳23.6%、17歳43.1%、18歳53.1%と、これもまた本調査と非常に近似した比率を示している。

学科別に接近度をみるとTable 8の如くなる。普通科ではAの比率が低いのに対し(24.0%)、職業科

では高く、特に農業科において著しく高い(61.6%)。これは農山村で車を必要とする交通事情による車の普及の高さが、高校生の生活にも影響している事実を物語っているであろう。

2)免許取得時期について

免許所有者が免許年齢(原付・自動二輪16歳、普通18歳)に達してから何ヵ月後に免許をとるにいたるかは興味のあるところである。なぜなら車志向性の強い者ほど免許年齢に達した後の早い時期に免許をとろうとすると考えられるからである。

免許年齢後何ヵ月で取得したかの取得月数(取得年月-生年月-16年または18年)について累積曲線を高校生A₁、A₂と暴走行為者YおよびE別にFig. 2~4に示したが、グループ間に明確な差が見られた。暴走行為者Y群では免許への急ぎ傾向が最も強く、メディアン値で示すと普通免許で1.1ヵ月、原付で1.8ヵ月、自二で3.0ヵ月であるが、高校生では普通3.0ヵ月、原付で3.6ヵ月、自二で8.8ヵ月と約2ヵ月~6ヵ月程度おそくなっている。

暴走行為者E群でのそれをみると、普通・原付では高校生よりもやや遅い程度で、Y群との比較でみた場合、同じ暴走行為者でありながら車接近のタイミングにかなり大きな違いがみられる。

早くとった者は早い時期にすでに暴走行為を終了し、ややおそく免許を取った者が年齢が高くなってから暴走行為を行なっているのかも知れないが、その理由は不明である。

また、どのグループにおいても普通免許が最も急ぎ傾向を示し、次いで原付であり、自二は免許取得

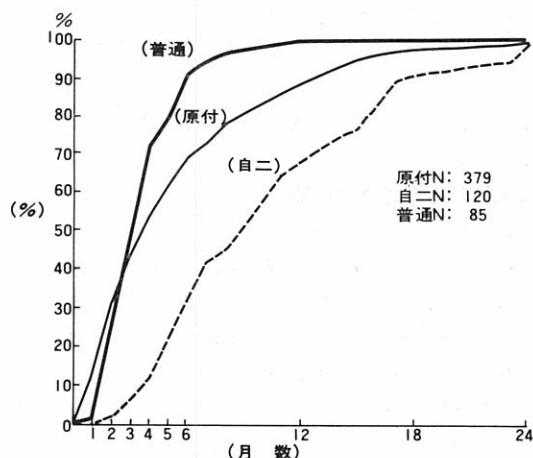


Fig.2 高校生群の免許種類別免許取得時期累積曲線
Cumulative curve of number of months needed by high school students to get licenses

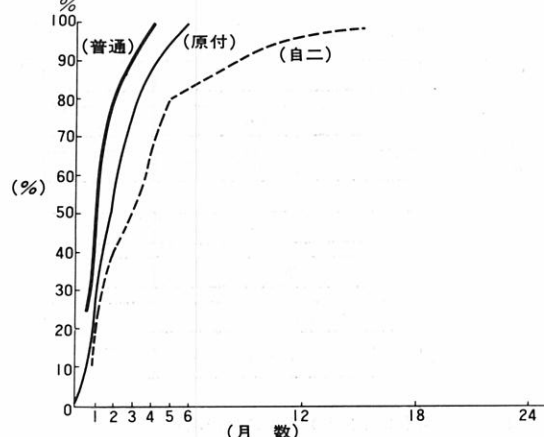


Fig.3 暴走行為者Y群の免許種類別取得時期累積曲線
(YOUNGER)
Cumulative curve of number of months needed by Y (younger) group of bosozoku

〔Table 7〕 学年別にみた車接近度(男性)
Male students' access to motor-vehicles, by school years

	1 学年		2 学年		3 学年	
	実数	%	実数	%	実数	%
A	95	16.5	225	40.7	169	52.2
B	415	72.2	294	53.2	137	42.3
C	65	11.3	34	6.1	18	5.5
計	575	100.0	553	100.0	324	100.0

〔Table 8〕 学科別にみた車接近度(男性)
Male students' access to motor-vehicles, by courses

	普通		工業		商業		農業	
	実数	%	実数	%	実数	%	実数	%
A	202	24.0	189	40.8	19	38.8	61	61.6
B	555	66.0	228	49.2	28	57.1	35	35.4
C	84	10.0	28	6.0	2	4.1	3	3.0
計	841	100.0	463	100.0	49	100.0	99	100.0

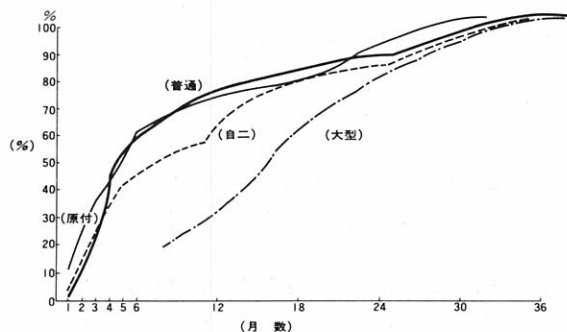


Fig.4 暴走行為者E群の免許種類別免許取得時期累積曲線
(ELDER)
Cumulative curve of number of months needed by E (elder) group of bosozoku

時期が最もおくれる傾向を示している。

これは原付等で車への動機が駆り立てられていて、18歳になればすぐにでも普通免許をとる態勢ができることによるのであろう。また自二のおくれ傾向は今日の自二の免許取得試験のむずかしさと関連があると想定できる。

3) 家庭の車の有無の影響

各群別に家庭の車の有無を示したものがFig. 5である。ここでは四輪車も二輪車も、また自分の車も他の家族の人の車もこみで、家にあるかどうかの回答を求めた結果である。この結果からみると、Y、E、A群では高い所有率が示され、B、Cとなるに従って所有率は低下し、家庭に車があることが若者の車接近と関係をもつことが認められた。

家庭の車を四輪車と二輪車に分けてみるとFig. 6とFig. 7の如くなる。Fig. 6で見られるように四輪

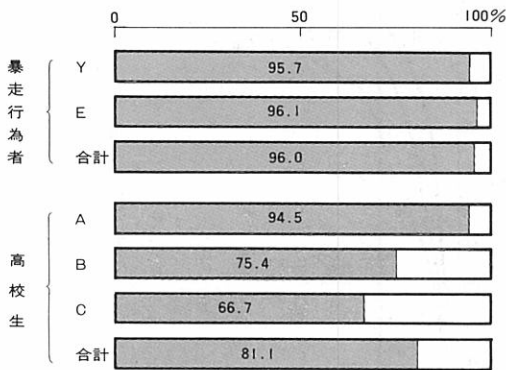


Fig. 5 各群別にみた家庭の車保有の比較
Ownership of motor-vehicles at home, by groups

車では、C、B群の家庭での所有率が高く、A、Y群では低い。それに対し、Fig. 7で見られる如く二輪車に関してはY、Aは所有率が高く、B、Cは低い。ここには車志向と平行な関係が認められた。この両方の結果から、家庭に四輪車があっても若者の車志向は必ずしも直接駆り立てられないが、家庭での二輪車の存在は16~18歳の年齢の青年にとって車志向への大きな契機となり得るものであると結論できそうである。

4) 免許取得の理由と免許をとらうと思わない理由

免許取得の理由をグループ別に示すとTable 9の如くなる。

アルバイト、家の手伝い、通学など車の用務的使用の理由をまとめてみると、Yで22.3%、A₂(免許有

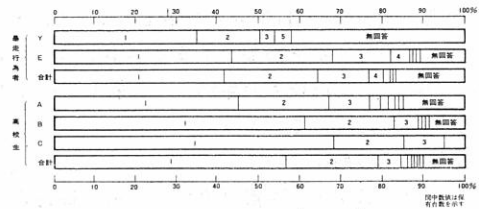


Fig. 6 各群別にみた家庭の四輪車保有の比較
Ownership of automobiles at home, by groups
(the figures show number of automobiles owned)

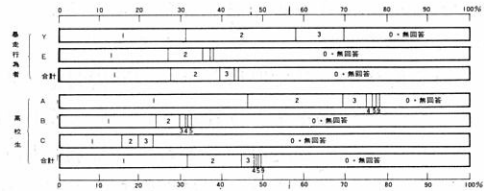


Fig. 7 家庭の二輪車保有の比較
Ownership of motorcycles at home, by groups

り・車なし) 24.7%、Eで24.8%、A (免許有り・車有り) 47.7%と高校生の車所有群で最も高く、その他ではほぼ同じ比率である。その意味ではA₁が車を生活の必要上やむを得ず購入し使用している感が強いが、一方「遊びのため」という理由をあげているのがY 72.2%、A₁ 56.7%、E 41.6%、A₂ 34.1%とA₁の半数以上が遊びのためという回答をも示している。免許をとり車を持つという背景は用務が享樂かというような二極、あるいはその他の極も含めた多極を用いるとしても、理由はどれかに明瞭に分けられる性質のものでなく、用務としても必要であったが、楽しみとしての車の運転も同時に味わっているというように同時多面的特性をもったものであると考えなければならない。

A₂は用務性は低いし、遊びのためという目的性も他のグループに比べて低く、「ただ何となく免許を」という明瞭性を欠いた回答が最も高い。免許を取らうとしないC群に対して、何故とらうとしないかその理由を聞くと、「免許の必要がない」「運転することは自分の性に合わないから」「運転には危険が伴うから」が主な理由である。これを全体的に見ると、男子1452名中、免許の必要がないと考えているのは46名(3.2%)、性に合わないと考えているのは29名(2.0%)、危険と考えているのは26名(1.8%)にすぎず、今後の世代の車に対しての志向性を想定できるし、これだけ反くるまがとなえられていながら、車のもつ誘引性が非常に強いことを示している。

現在は免許をもっていないが将来において免許をとらうとする高校生では、ほとんどの場合、2~3

〔Table 9〕 免許取得の理由の比較
Reasons for getting licenses

	暴走行為者				高 校 生			
	E		Y		A ₁ 免許有・車有		A ₂ 免許有・車無	
1 あそびのため	42	41.6%	13	72.2%	139	56.7%	72	34.1%
2 友だちがとったから	16	15.8	8	44.4	64	26.1	55	26.1
3 アルバイト	2	2.0	1	5.6	18	7.3	16	7.6
4 家の手伝い	10	9.9	1	5.6	54	22.0	23	10.0
5 通学のため	13	12.9	2	11.1	45	18.4	15	7.1
6 なんとなく	26	25.7	1	5.6	60	24.5	79	37.4
7 そ の 他	30	29.7	3	16.7	30	12.2	42	19.9

〔Table10〕 各群別にみた運転接触頻度
Frequency of riding vehicles, by groups

	暴走行為者				高 校 生			
	E		Y		A ₁ 免許有・車有		A ₂ 免許有・車無	
1 の ら ない	2	2.0	1	5.6	23	9.5	115	56.4
2 月 1 ~ 2 回	0	0	0	0	11	4.5	23	11.3
3 週 1 回 程 度	0	0	0	0	59	24.3	27	13.2
4 週 2 ~ 3 回	4	4.0	2	11.1	61	25.1	24	11.8
5 毎 日	95	94.0	15	83.3	89	36.6	15	7.3
合 計	101	100.0	18	100.0	243	100.0	204	100.0

年以内(35.5%)、いつか(38.9%)とかなり先に目標を設定している。具体的に時期を設定している場合は、大体高校卒業時期においているといえる。免許を取ることを禁じている学校の姿勢との関係からみて、希望をもちながら免許取得を一時期おくらせる遅延反応を示す学生が全体の中で圧倒的に多いことが見られた。

5) 車運転の頻度

車をどの程度運転し接しているかを示したものがTable 10である。暴走行為者ではEもYも非常に高い率で「毎日乗っている」という回答が出ているが、Eは職業的に接する機会が多いことにもよるのだろうが94.0%と高く、高校生が大半であるY群でも83.3%に達している。一方高校生では毎日乗るのが36.6%と暴走行為者と比べてみた場合、比較にならないほどその比率は低い。同じ年齢の同じ高校生でありながら暴走行為者として検挙されたY群の特質は、車使用頻度からみる限り、免許を持ち車を持っている一般の高校生のグループとはかなり違った面をもっていると結論できる。「車が命だ」「車なしの生活など考えられない」と口にしてしている車好きの彼等の実態をいかに示す数値である。

4-2 定期購読雑誌

フェースシートで「あなたがとっている雑誌名は」という形で自由記入させた。これに対して種々雑多

の雑誌名が記入されてきた。それを92種類に分類しコード番号を記して分析したが、多種類記入したものに關しては記入順位3位までのものに分析を限った。分類コード化に當って、分析の時期關係から高校生のもので行なったので、暴走行為者の読書傾向の強い、車に關しての分類が十分でなかつたといえる。

各群の購読傾向は上位10位までを示すとTable 11の通りであるが、各群間に顯著な差が認められ、次のように結果をまとめることができる。

(1) 暴走行為者群Y、Eともに車雑誌購読の傾向が強く、しかもそれへの集中度が高い。特にYでは雑誌から入ってくる情報は車關係が圧倒的に多く、接する情報は車中心であり、生活そのものも車を軸として動いていることがうかがえる。

(2) 高校生B、Cでは車に關する雑誌はもちろん出てこないが、Aでは6位8位に入ってきて、A群の特性を示す。ただしY、E群にくらべると顯著に少ない。

(3) Aに見られる顯著な特性は上位を「少年ジャンプ」「少年マガジン」「少年サンデー」などの漫画雑誌が占めていることであり、また他の群には見られない「プレイボーイ」の名が見られる点である。これらの雑誌は性、車、暴力などが基調となつたものだといえる。

(4) Cでは学習關係、趣味關係が上位を占めて、漫

[Table11] 各群別にみた定期購読雑誌傾向の比較
Regularly subscribed magazines — comparison by groups

Y				E			
	雑誌名	%	分類		雑誌名	%	分類
1	くるま・その他	22.58	くるま	1	くるま・その他	33.58	くるま
1	少年ジャンプ	22.58	漫画	2	MEN'S CLUB	9.70	その他
3	ドライバー	16.13	くるま	3	少年ジャンプ	8.90	漫画
4	モーターサイクリスト	12.90	くるま	4	プレイボーイ	8.21	その他
5	オートバイ	9.68	くるま	5	少年マガジン	5.97	漫画
6	スポーツ・その他	3.23	スポーツ	6	週刊誌・その他	5.22	その他
6	ミュージックライフ	3.23	音楽	7	ドライバー	3.73	くるま
6	スクリーン	3.23	趣味娯楽	7	平凡パンチ	3.73	その他
6	MEN'S CLUB	3.23	その他	7	その他	3.73	その他
6	週刊誌・その他	3.23	その他	10	少年サンデー	2.99	漫画

A				B				C			
	雑誌名	%	分類		雑誌名	%	分類		雑誌名	%	分類
1	少年ジャンプ	12.7	漫画	少年ジャンプ	6.7	漫画	高1時代	6.8	総合		
2	少年マガジン	7.7	漫画	少年マガジン	6.4	漫画	リーダーズダイジェスト	6.8	総合		
3	プレイボーイ	6.5	その他	高1コース	5.4	総合	FMレコパル	6.8	音楽		
4	少年サンデー	5.0	漫画	リーダーズダイジェスト	4.8	総合	ミュージックライフ	6.8	音楽		
5	リーダーズダイジェスト	5.0	総合	FMレコパル	4.5	音楽	文芸・その他	5.1	趣味娯楽		
6	くるま・その他	4.7	くるま	少年チャンピオン	3.7	漫画	鉄道ファン	5.1	趣味娯楽		
7	FMレコパル	4.1	音楽	趣味・娯楽その他	3.4	趣味娯楽	ラジオ講座テキスト	3.4	学習		
8	月刊ドライバー	3.8	くるま	明星	3.4	総合	少年チャンピオン	3.4	漫画		
9	MEN'S CLUB	3.8	その他	高2時代	3.3	その他	少年ジャンプ	3.4	漫画		
10	明星	3.6	その他	少年サンデー	3.1	漫画	趣味・娯楽その他	3.4	趣味娯楽		

画の順位が低くなる。Bは読書傾向から見てAとCの中間に位置し、両者の特徴がミックスされたものと考えられる。

(5) 雑誌の購読傾向について考えた場合、関心を持つことによってその方面の情報を求めるために購読するというだけでなく、逆に雑誌に接することによってある種の情報が注入され、それにとまって関心が強められ、生活の構造が規定されてくるという面を無視することは出来ない。

4-3 興味特性について

34項目の日常の一般的興味関心についての回答を接近度別に分析するとFig.8の如くなるが、そこから次のようなことが言える。

(1) 当然のことながら暴走行為者Y、Eのドライブに対する興味度は高い。Aでもドライブに対する興味度は高いが、B、Cになる程低く、Cでは「ほとんど興味がない」というあたりに平均がくる。34項目中最も顕著にグループ間の差を示したのは、ドライブに対する興味の項目であった。

(2) 「機械をいじる」という項目も「ドライブをする」項目と類似の傾向を示し、Y、Eが高く、A、Bと興味度が低くなるが、その落差はドライブほど

大きくはない。

(3) 「パチンコをする」と「マージャンをする」も各群ごとの関係は、前二者と類似のものである。パチンコに対する興味度とマージャンに対する興味度の差は高校生では非常に小さく、Aでは両者ともある程度興味があるより少し積極的、Bではある程度興味があるよりも少し消極的、Cでは両者に対してほとんど興味がないという程度を示す。Y、Eではパチンコとマージャンにはやや興味の差があって、マージャンより活動的なパチンコを好んでくる。

(4) 高校生の興味の主体は「レコードを聞く」「旅をする」「テレビをみる」「スポーツをする」「スポーツをみる」の5項目で、どのグループをとっても上位を占めていて、興味の程度にもグループ間で殆ど差がない。

(5) 「小説などを読む」ことに関してはY、E、Aは興味は低く、B、Cとなるほど興味度が高くなる。

以上の点から考えると、車の接近度と興味関心とはかなりの関係が認められ、一見直接かわりがないと見える項目とも車への興味関心とは根でつながっている可能性を示した(一層の分析は因子分析の項を参照)。

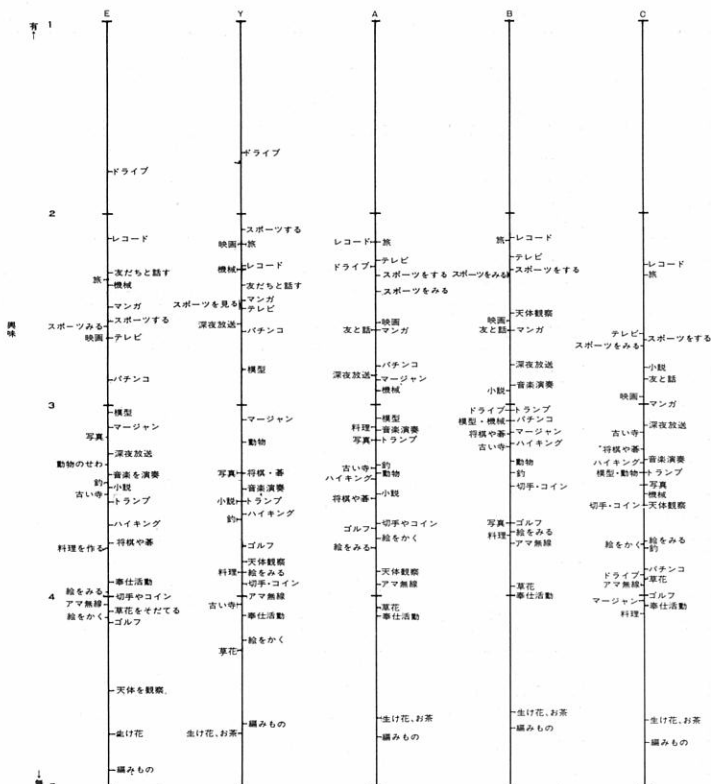


Fig. 8 各群別にみた興味傾向 Interest trend, by groups

4-4 教科の好悪度

学校での各種教科に対するすき—きらいの程度を回答させ各群ごとに平均値としてまとめたのがFig. 9である。分析結果から次のことが言える。

(1) 暴走行為者はY、Eともに非常に近似した値とパターンを示している。すきとした体育ときらいに傾く英語・数学など好悪の差が顕著である。

(2) Aの回答結果をパターンとしてみると、平均化されたものであるが暴走行為者両群との近似性が認められる。Bでは平均化の傾向が一層高く、Y、Eにくらべて好悪の落差が小さくなる。

(3) Cでは体育・芸術を除くと他の群に比べると教科を「すき」とする傾向が強い。そして教科による好悪の落差は最も小さなものとなる。

(4) 一般に考えられているように暴走行為者が学校嫌い、勉強嫌いの傾向が強いとは必ずしも言えず、むしろA群の方が全般を通して教科に対して消極的な傾向を示している。

4-5 行動特性について

日常の生活の諸側面の質問の回答の中から車接近につながる多くの問題が見出せた。Yを軸として分

析するため各質問に対する「ハイ」の回答率の高いものから順に並べるとFig. 10の如くなる。順序に従って見ていくと、暴走行為者としてのY群がイエス回答をする、すなわち暴走行為者の特徴点が浮きぼりにされてくるし、また他の群のイエス回答群に表われる凹凸を見ることによって各群の特徴を知ることができる。このことはまたY群の特徴を際立たせることに役立っている。

以上の観点から結果を整理すると次の如き特徴点がまとめられた。

(1) 車志向性の強い者ほど子どものころ乗物に乗るのが好きであった。

Yでは100%の者が自転車に乗るのが好きであったと回答するし、90%の者が遊園地でゴーカートに乗るのが好きであったと答えている。自転車好きは全体を通しての一般的傾向ではあるが、それでもA、B、Cとなる程その傾向が弱くなり、Cでは約75%にとどまる。

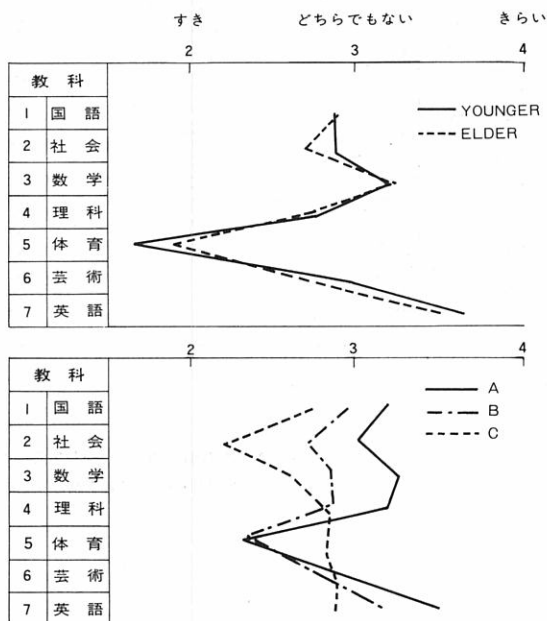


Fig. 9 各群別にみた教科のすき—きらい Liking and disliking of subjects, by groups

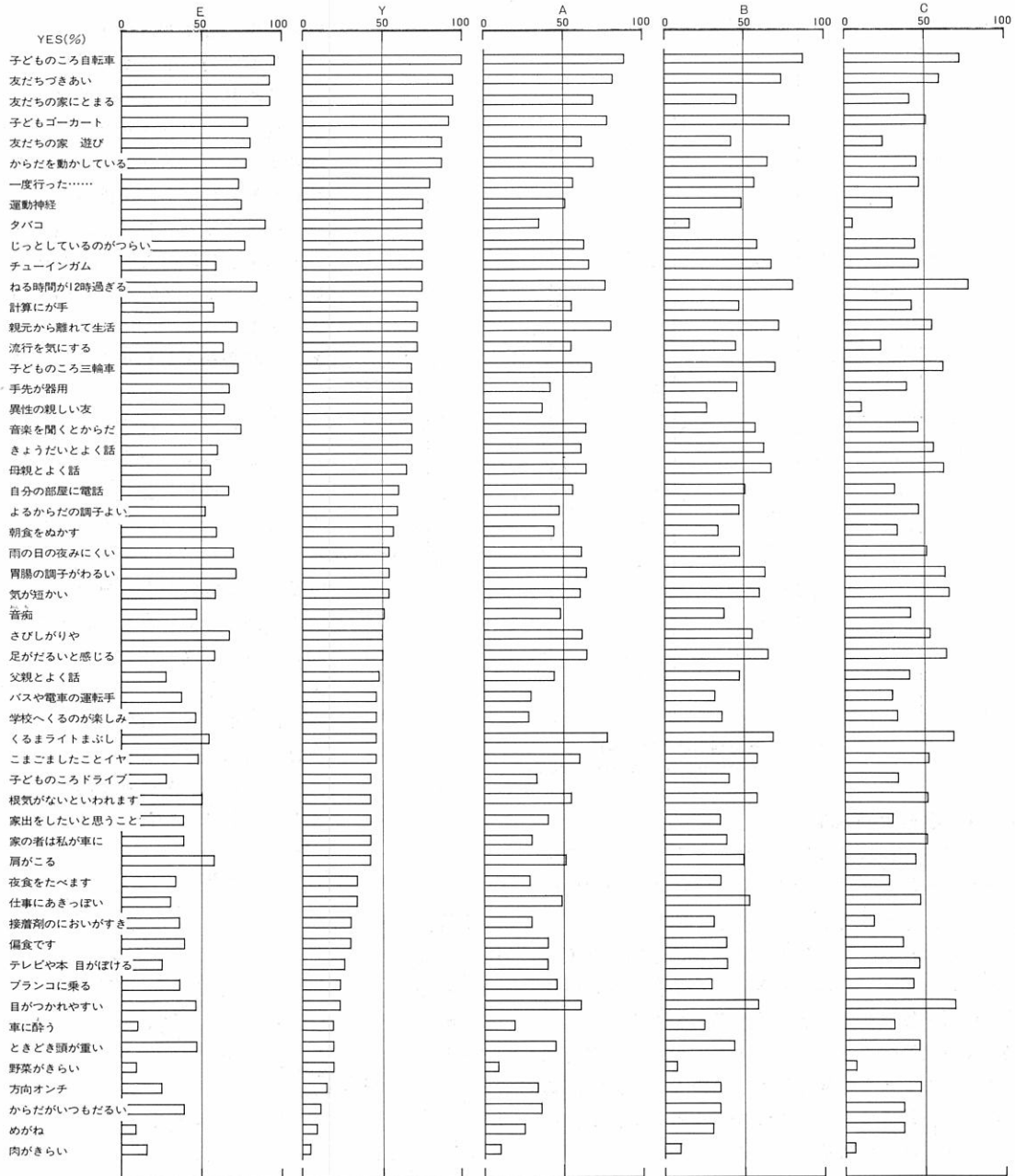


Fig.10 各群別にみた行動特性項目への反応傾向(イエス率)
Rates of approval of behavioral characteristics, by groups

ゴーカートについても全く同様の傾向があり、Y、E、A、B、Cの順序となり、Cのみ他と離れたイエス率を示す。

(2) 車志向性の強い者ほど友だち関係が良い。

質問紙に対する回答からの分析であるから友だちづき合いの内容、深度など質的な側面までは把握できないが、少くとも自己評定をさせた場合、暴走行為者ほど友だち関係の強さを示す反応をしてくる。そして高校生ではAほど強く、Cに向うほど弱い。「友だちづきあいは良いほうです」「友だちの家にとまったことがあります」「友だちの家によく遊びに行きます」の3項目が友だち関係を示す項目であるが、Fig. 10から明らかのように、いずれもY、E、A、B、Cの順でイエスの率が減少する。グループ間の落差が特に顕著な項目は「友だちの家によく遊びに行きます」に表われ、Cは25%程度のイエス率であるのに対し、暴走行為者は85%近くのイエス率を示している。「きょうだいとよく話をします」「母親とよく話をします」「父親とよく話をします」など家庭内の人たちとの関係についての回答を見た場合、いずれの質問に対しても各群のイエス率はほとんど差が見られない。

車志向性の強い者は家庭内でのコミュニケーションの点では車志向の弱い者と同程度を保ちながらも、所属集団を家庭外に求める外部志向性の傾向が強い者であるといえる。

(3) 車志向性の強い者ほどタバコ、異性の友人との関係が深い。

グループ間で最も顕著な差がみられる項目はタバコとの接触である。「タバコをときどきすいます」という項目に対してのEのイエス率が高いことは年齢の点から考えて当然首肯される場所であるが、Y群でも非常に高く、A、B、Cとなるほど極端に率が低下する。また「異性の親しい友だちがいます」に対するイエス率もY、E、A、B、Cという順で低下し、これまでと同じ傾向性を示す。

(4) 車志向型は行動的、活動的的特性が強い。

「いつもからだを動かしているほうがよい」「じっとしているのがつらい」など活動的的特性に関する項目もYでは上位に位置するし、これらはCになるほどイエス率が低下し、車志向型の特質と考えることができる。同様に「一度いったことのあるところへは迷わず行きます」「運動神経は人より発達しているほうです」などの行動的的特性も同様の傾向を示してきた。

4-6 因子分析にみられる特徴

各質問項目の意味を明確にし、各群の回答の特徴をその意味に関連させ、車志向に関する各群の特性の背景を把握するために、高校生男子の回答をベースにして因子分析を行なった。ここでは興味、教科、CDPA、行動特性のすべての項目103を用い、各項目間を最も明瞭に区分して項目のクラスターを明らかにすることを狙って直接バリマックス法を用いた。結果はFig. 11に示すごとくである。

各因子ごとの項目のまとまりは円で囲んで示してあるが、各円の中で四角く囲んだ項目は特に因子負荷量の高いものである。

各まとまりをあえて命名すると次のようになる。

1. 静的趣味の因子 2. 享樂的遊びの因子 3. 機械操作の因子 4. 数学、理科の因子 5. スポーツの因子 6. 芸術の因子 7. 健康の因子 8. 国語・社会の因子 9. 家庭内対話の因子 10. 根気の因子 11. 孤独の因子 12. ゲームの因子 13. 音楽の因子

Fig. 8、Fig. 9、Fig. 10をもとに各因子ごとに車志向との関係を考察すると次のごとく理解することができる。

(1) 静的趣味の因子

草花をそだてる⁽⁺⁾、動物の世話をする⁽⁺⁾、奉仕活動に参加する⁽⁺⁾などに見られるように静的で保護的態度、社会奉仕型行動を示す因子であるが、この因子と関連する各項目に対する各群の反応の間にはほとんど差がなく、車志向とは直接かかわりをもたない因子だと考えることができる。

(2) 享樂的遊びの因子

パチンコをする⁽⁺⁾、マージャンをする⁽⁺⁾、ゴルフをする⁽⁺⁾、に代表されるように享樂的遊びの因子であるが、ドライブをする⁽⁺⁾こともこの中に明確に位置づけられる。前述したごとく、パチンコ、マージャン、タバコ、異性の友だち、友人関係など車志向と明確なかかわりをもった項目がこの因子を構成しているところから考えて、車志向の一側面として享樂的な遊びにかかわるベースがあると考えることが可能である。またタバコ、異性の友だちなど非行性の指標とされているものとのつながりもこの次元から想定される。

(3) 機械操作の因子

機械をいじる⁽⁺⁾、模型を作る⁽⁺⁾、アマチュア無線などがひとまとまりとなるが、道具を使い、手先を使ってメカをいじっていくことへの興味の背景となる因子だと考えることができる。一般に高等学校では車に接近するのは工業科生徒だと考えられている面が



Fig. 11 因子分析結果からみた項目のまとめ
Clusters of characteristics as derived from factor analysis

あるが、本調査でもFig. 8にみられるように、機械いじりに対する興味は明確に車接近と関連のあることが示されている。その意味でこの因子も車とのかわりを想定できるものである。

(4) 数学・理科の因子

数学が好き⁽⁺⁾、理科が好き⁽⁺⁾、計算が得意⁽⁺⁾という項目がまとまることから考えて、いわゆる理数科系の興味を示す因子といえる。高校生のC群はA群にくらべこれらをより好きと答える点からみて車志向とマイナスの関連をもつように考えられるが、Y、Eは数学は別として理科を必ずしも嫌っているわけでもない。この因子の車志向との関連は明確に述べることはできない。

(5) スポーツの因子

スポーツを観る⁽⁺⁾、スポーツをする⁽⁺⁾、体育が好きな⁽⁺⁾

どの項目がまとまったものであり、運動神経の発達や、また体をいつも動かしていなければ落ち着かないなどの特性と結びついて、どちらかという車志向とある程度関連する因子であると判断できる。

(6) 芸術の因子

絵をかく⁽⁺⁾、絵をみる⁽⁺⁾、教科としての芸術がすき⁽⁺⁾、という心的傾向を示す因子である。これはひとりで音楽をきいたり、あるいは小説を読んだりという落ち着きのある生活特性を示し、車非志向型の背景をなす因子だと考えられる。

(7) 健康の因子

ときどき頭が重い⁽⁺⁾、肩がこることもある⁽⁺⁾、はじめ胃腸の調子が悪い⁽⁺⁾、からだがつもだるい⁽⁺⁾、偏食⁽⁺⁾、目が疲れやすい⁽⁺⁾、など身体の不調の訴えの項目がまとまったものである。暴走行為者のYとEとでかなり

傾向が違うがYでは不調の訴えが少なく、Eでは多くなり、高校生ではC群になるほどやや訴え率は高くなる傾向を示すので、どちらかという車志向型は身体的健康タイプと見ることができる。

(8) 国語・社会の因子

国語が⁽⁺⁾すき、英語が⁽⁺⁾すき、社会が⁽⁺⁾すき、そして小説を読むのが⁽⁺⁾すき、計算は⁽⁺⁾苦手、という項目がひとかたまりとなる。このまとまりは一般に文科系と理解されているものである。だが、それらは「接着剤のにおいがきらい」というやや唐突な項目とのつながりを示した。この因子は車非志向型との結びつきを想定させるものである。

(9) 家庭内対話の因子

父親とよく話す⁽⁺⁾、母親とよく話す⁽⁺⁾、きょうだいとよく話す⁽⁺⁾、などの項目がまとまると共に、学校へ行くのが楽しい⁽⁺⁾、家出をしたいと思うことがときどきある⁽⁻⁾、親元から離れて生活をしたいと思うことがある⁽⁻⁾、などがひとまとまりになるところから考えて、特に家庭内の良好な関係、家庭を関連集団とした因子と考えることができる。このうち親元から離れて生活したいという希望は車志向型と結びついているが、対話をはじめ学校志向は必ずしも車志向-非志向と結びついていない。一般に考えられるように、車志向、特に暴走行為者の学校からのドロップアウト、家庭内不適応の事実は本調査では認められないところである。

(10) 根気の因子

仕事にあきっぽい⁽⁺⁾、こまごましたことをするとすぐイヤになる⁽⁺⁾、根気がないと人からいわれる⁽⁺⁾、などのまとまりである。一般的なイメージとしてこれらは暴走行為者の特性の如く感じられるが、回答ではむしろY群は根気がある方へ傾き、高校生各群が同程度に根気のなさを示す回答を行なっている。

(11) 孤独の因子

ひまがあれば一人で本を読んだり音楽を聞いたりしたい⁽⁺⁾、友だちづきあいは良いほう、じっとしているのがつらい⁽⁻⁾、友だちの家によく遊びに行く、流行を気にするほう⁽⁻⁾、などのまとまりから非社交性、孤独性の特性を示すものであると理解できる。ここに示されるすべての項目は車志向型-車非志向型と明瞭な関係を持ち、車非志向型は非社交型であり、孤独性が強いという傾向を示す。

(12) ゲームの因子

将棋や碁をする⁽⁺⁾、トランプなどのゲームをする⁽⁺⁾、のまとまりに従ってゲームの因子を名づけたが、車志

向との関係は認められない。

(13) 音楽の因子

レコードをきく⁽⁺⁾、音楽を演奏する⁽⁺⁾、音楽をきくとからだを動かしたくなる⁽⁺⁾、などのまとまりが認められる。同じ芸術的特性を持ちながら他の項目との関係から言うと、6番目に示した芸術の因子は静的な好みと結びつきのに対し、ここでのまとまりは動的な好みと結びつきを示している。それ程明瞭な関係ではないが、この因子にはやや車志向と結びつく感覚が存在する。

以上の如く、各因子の特性を理解し車志向との関連を想定してきた。各群ごとに因子得点を算出した上で明瞭に示したわけではないが、各因子群に含まれる項目から次の関連が想定できる。

車志向性 = 享乐的遊びの因子、機械操作の因子、スポーツの因子、健康の因子、音楽の因子

車非志向性 = 芸術の因子、国語・社会の因子、孤独の因子

4-7 各群の相対的距離の分析

以上の各項目の分析から、A、B、Cは反応の特性の点で直線関係を示している。すなわち、興味の点でいうと「パチンコをする」に対する興味度の点ではA、B、Cの順で低下していくし、「子どものころ自転車に乗るのが好きでした」に対するイエス率もA、B、Cの順で低下するなどほとんどの項目でその関係は認められた。

Y群はC、B、Aの延長上に反応特性がくることが見られるが、E群は必ずしもY群と同じ傾向を示すものでないことも項目分析からは見られた。

一般的傾向としての各群の位置づけは以上の如き感を与えるが、一体、A群は高校生としてB群により近い関係をもつのか、それとも、車志向型としてむしろY群に近親性をもつものであるのか、あるいは暴走行為者としてのY群は年齢を同じくするA、B、Cとの関係からみて、あまり本質的に異なる特性をもったものであるのか、それともこれら各群とは本質的に異った何かをもつものであるのかなどは不明であった。

これを明らかにするためにOsgoodのD法に準じて各群間の距離を算出した。興味に関する34項目をベースにした場合と、行動特性54項目をベースにした場合の2通りで相対的距離を算出した結果は、Table 12、Table 13、とに示した通りである。

Table 12はD法に準じた座標位置を示すが、特に第3座標では相対的距離が示されたと考えられる。

(Table12) D法による相対距離の位置づけ
Relative distances under D method

		興味項目による			行動特性項目による		
		因子1	因子2	因子3	因子1	因子2	因子3
1	Y	19.19	.0	3.30	10.74	.0	1.87
2	E	19.59	2.12	2.82	10.63	.44	1.44
3	Aa	19.02	1.94	2.62	10.81	.38	.82
4	Ab	18.80	.80	1.69	11.19	.23	.67
5	Ba	18.54	.93	1.36	11.13	.26	.61
6	Bb	18.89	.44	.72	11.28	.18	.34
7	C	20.22	.0	.0	11.57	.00	.00

(Table13) 三次元座標による各群の相対的距離
Relative distances by third-dimensional co-ordinates

		興味項目による						行動特性項目による					
		E	Aa	Ab	Ba	Bb	C	E	Aa	Ab	Ba	Bb	C
Y		2.21	2.06	1.84	2.24	2.63	3.46	.62	1.11	1.30	1.35	1.63	2.05
E			.62	1.91	2.16	2.78	3.58		.64	.97	.98	1.30	1.77
Aa				1.52	1.69	2.42	3.47			.42	.58	.70	1.18
Ab					.45	1.04	2.35				.10	.35	.80
Ba						.88	2.35					.10	.79
Bb							1.57						.48

それによれば、興味に対する反応および行動特性に対する反応から推定された距離からみても、いずれもC-Bb-Ba-Ab-Aa-E-Yという順位に並ぶことが推定される。ここでのAa群は免許取得理由が遊びのためであり、Ab群は用務的取得理由をあげているものである。またBa群は近日中あるいは1年以内あるいは2-3年以内に免許をとりたいとするものであり、Bb群はいつか免許をとりたいと時期不定のものである。

興味に関する各群間の距離からみると、A群でも免許取得動機により位置づけが異なり、遊び的動機による免許取得群はY、Eに近い特性を示してくる。それに対して用務的な理由による車志向型は暴走行為者群とは異った特質をもっていることをうかがわせる結果を示した。

行動特性から見た位置づけからは、A群はいずれもB群に近くなり、暴走行為者Y、E群とは距離的に離れた存在であることを示している。

Table 13は三次元の座標に位置づけした場合の各群ごとの距離を示すものであるが、これからみると興味項目からはEとAa、AbとBaとBbの距離の近さ、行動特性項目からはAaとAb、AbとBaとBbの距離の近さが認められ、これら各群同士の近似性が推定できた。これから考えると、Y群とC群は両極端に存在だけでなくこの二群は他の群から離れた存在であると結論できる。

5. 結論

中間報告的段階ではあるが、これまでの分析によって多くの結果が見出された。その重要な問題についてのみ項目別にまとめて示す。

- 1) 暴走行為者群の車接近はもちろんのこと、高校生においても車接近群は全体の3分の1と想像以上の数にのぼっている。
 - 2) 車接近群別にみると雑誌購読傾向に顕著な差がみられ、暴走行為者は車雑誌、高校生車志向群はマンガ雑誌、車非志向群は学習、趣味の雑誌に接している。
 - 3) 車志向-非志向群の間には、興味、行動特性の面に明確な差が認められる。車志向群は享樂的遊びを好み、機械操作を好み、仲間関係が良く、非行的特性をおび、身体的活動を好む傾向が見られるのに対し、車非志向群はそれと丁度正反対であり、静かな孤独的特性を示している。
 - 4) 行動特性の点から言うと、暴走行為者Yは他の群と離れた存在であると考えられることができし、高校生で車非志向群Cもまた他の群とはかなりへだたった所に位置する群であると言える。
- 最後に、本研究にご協力いただいた愛知県下高等学校はじめ、愛知県教育委員会、警察庁交通局交通指導課、愛知県警本部、大阪府警本部、岡山県警本部、香川県警本部、広島県警本部、福岡県警本部、文部省体育局学校保健課の方々に深く感謝いたします。皆様のお力添えによってはじめて本研究が可能となったことをあらためて考え、ここに深甚の感謝の意を表するものです。

参考文献

- 1) 滝沢武源「暴走族の実態」月刊交通1975 第6巻第8号、p36-56
- 2) 国際交通安全学会「西日本における暴走族の実態と問題点」昭和50年度前期004プロジェクトチーム研究報告書
- 3) 愛知県教育委員会「オートバイ問題の動向をさぐる」教育時報66 209 p2-3、51年11月
- 4) 警察庁交通局監修「交通統計」昭和50年版、全日本交通安全協会