

オートバイの乗られ方——カミナリ族誕生まで——

章立て

第 1 章 本研究の前提	第 3 章 第二次世界大戦中におけるオートバイの乗られ方
第 1 節 関心の所在	第 1 節 戦中のオートバイを取り巻く環境生産規制
第 2 節 先行研究からみる本研究の位置付け	第 2 節 娯楽としてのオートバイ
第 3 節 オートバイの普及状況の概説	第 3 節 実用としてのオートバイ
第 4 節 本研究における「オートバイ」「乗られ方」 「カミナリ族誕生」「娯楽と実用」「戦前・戦中・戦後」	第 4 章 第二次世界大戦後における オートバイの乗られ方 (1950 年代末期まで)
第 2 章 第二次世界大戦前におけるオートバイの乗られ方	第 1 節 戦後のオートバイを取り巻く環境
第 1 節 オートバイの黎明期	第 2 節 娯楽としてのオートバイ
第 2 節 戦前のオートバイを取り巻く環境	第 3 節 実用としてのオートバイ
第 3 節 娯楽としてのオートバイ	第 5 章 カミナリ族誕生の要因考察
第 4 節 実用としてのオートバイ	第 1 節 カミナリ族の概要
	第 2 節 カミナリ族誕生の要因の考察

第 1 章 本研究の前提

第 1 節 関心の所在

本節は、本論文を書き始めるにあたって、本研究を行うキッカケとなったオートバイに対する筆者のイメージと世間のイメージを著した節である。

筆者のイメージは以下の通りである。

初めに、乗り心地の面からオートバイを見てみると、自動四輪車と比較して、囲いがないために、冬は寒く、雨が降ると直接雨に打たれて濡れる。夏には直射日光を受け、冷房機能はもちろん存在しないために非常に暑い。運転姿勢についても自動四輪車が椅子に腰掛ける姿勢であるのに対して、オートバイは前傾姿勢で腰痛になりやすい姿勢であり、座面についても自動四輪車のようなクッション性は無いためにお尻が痛くなることも多い。

次に、運輸の面からオートバイを見てみると、オートバイは最大でも 2 人しか人を乗せることは出来ない。また、荷物を載せるにも、旅行に行くには、せいぜい 1 泊 2 日分の着替えを乗せるのが限界であろうし、買い物に行っても、お米を 20 kg も買えばバランスを崩しかねない。たしかに、細い道路を通る際には、オートバイは便利であると思われるが、オートバイでしか通れない細い道というものが現在どれほど存在しているかといえば、それほど多くないように感じられる。

次に、安全性の面からオートバイを見てみると、自動車のように守ってくれるボディーは無く、エアバックのような安全性能がついているイメージもない。また、当たり前であるが、タイヤが 2 本しかないためバランスも悪く、凍結した道路や雨の日のマンホールなど滑りやすい場所では転倒の危険性も高い。筆者も原動機付自転車に 1 年ほど乗っていたが、雨の日のマンホールでは幾度となく転倒した。平成 29 年の状態別致死率を見てみると、自動四輪車が 0.32% であるのに対して、自動二輪車は 1.45% で約 5 倍、原付でも 0.61% で約 2 倍の致死率である。このことから、オートバイは危険な乗り物であると思わずにはいられない。

次に、手軽さの面からオートバイを見てみると、現在オートバイに乗車する際はヘルメットを被ることが義務づけられており、衣服は夏場においても肌をあまり露出しない格好が推奨されている。自動四輪車が普段着に車のカギと免許証さえあれば発進できることと比べれば、オートバイは大変な準備が必要な乗り物である。

次に、音の面からオートバイを見てみると、自動四輪車と比較してエンジンが小さいので、高回転になり甲高い音を発しながら走ることや、「地元のヤンキー」と呼ばれるような若者が、マフラーを改造してバリバリという音を鳴らしながら夜に走っていることから「うるさい」というイメージを抱く。

本論文においては以下において筆者と同じようなオートバイに対する世間のイメージについても記しているが、紙幅の都合上省略する。

こうしたことから、自動四輪車が普及している昨今においてオートバイに乗ることは、わざわざ非合理的な手段を選択しているように思われる。これが本研究に当たっての筆者の関心の所在である。

第 2 節 先行研究からみる本研究の位置付け

本節では、オートバイの乗られ方に関する先行研究が、自動四輪車や鉄道といったその他の交通機関の研究の影

に隠れて充分ではないこと、カミナリ族についての先行研究が、オートバイという乗り物に着目して、その乗られ方の歴史や当時の状況から発生要因を考察したものは、管見の限り見当たらないことを指摘した。(以下省略)

### 第3節 オートバイの普及状況の概説

本節では、大正期からカミナリ族誕生までの「乗られ方」を第2章以下において論じるにあたり、オートバイが誕生し、日本にオートバイが入ってきてから、今日までどのような変遷を遂げたのかという歴史を、保有台数を軸として概説した。(以下省略)

### 第4節 本研究における「オートバイ」「乗られ方」「カミナリ族誕生」「娯楽と実用」「戦前・戦中・戦後」

本節においては、「オートバイの乗られ方——カミナリ族誕生まで——」という題目について、論を展開するにあたって前提となる「オートバイ」「乗られ方」「カミナリ族誕生」「娯楽と実用」「戦前・戦中・戦後」という言葉が具体的に何を指すのかということを示す。

はじめに、本研究における「オートバイ」とは、時代ごとにその定義や種類は変化するものの、基本的には「排気量を問わずガソリンをはじめとする燃料を用いて動く二輪車」とする。

具体的に言えば、今でも用いられる「オートバイ」「バイク」「モーターサイクル」「モーターバイク」「単車」はもちろんのこと、戦前に「自動自転車」と呼ばれたものや、多くは用いられなかったが漢字が異なる「自働自転車」、さらに大正期の法令にも登場する「オートペッド」と呼ばれたものも本研究における「オートバイ」である。

戦中においては、戦前のものに加えて「オートバイ部隊」として使用された側車付のものについても本研究では「オートバイ」とする。

戦後では、原付やスクーターと言われる排気量の小さな二輪車も「オートバイ」であり、原動機とペダルの両方が付いた「モペット」と呼ばれるものも「オートバイ」とする。

また、本研究の範囲から、特段に論じることはないが、今日走っているところをよく目にする「電動自転車」や「電動アシスト付自転車」といったものは、原動機を持つものの燃料では動いていないため本研究の「オートバイ」には含めない。さらに、原動機を持たない普通の自転車はもちろん、オートバイから派生したと言われるオート三輪についても「オートバイ」の範疇とはせず、それぞれの名称にて用いるものとする。

そして、「自動車」や「くるま」という表記は「原動機の付いた四輪車」以外にも、「オートバイ」をはじめとする様々な車輛を含むこともあるという点に配慮して、可能な限り使用を避け、明確に「自動四輪車」と表記することとする。

次に、本研究における「乗られ方」とは、乗り手に関することとその用途を表したものである。具体的には、どのような状況で乗られていたのか、どのような職業の人に乘られていたのか、どのような年齢の人に乘られていたのか、どのような用途で乗られていたのかといったことである。本研究においてはこのような「乗られ方」を、当時実際に乗っていた人の書き物や、新聞記事、写真といった史料を用いて論じる。

3つ目に、「カミナリ族の誕生」については、「あぶない“カミナリ”族 急にふえたオートバイ青年」(朝日新聞1959年4月24日夕刊)という見出しの記事が掲載されていることから、1950年代末頃であると推定される。本研究においては、暴走族の前身としても語られることも多い、この「カミナリ族の誕生」を、オートバイが若者の手へと渡り引き起こした最初の社会問題であると見定めて、これを研究対象とする。

4つ目に、本研究においては、乗られ方を戦前・戦中・戦後の各章の中でそれぞれ「娯楽としての乗られ方」と「実用としての乗られ方」の2つに大別した。

「娯楽としての乗られ方」とは、オートバイを見ることや乗ることそのものに「楽しさ」を感じているものを指す。具体的には「オートバイレース」や「ツーリング(以前は遠乗りとも呼ばれた)」といったものが挙げられる。

「実用としての乗られ方」とは、オートバイを一つの手段として用いたものを指す。具体的には「商品輸送」や「通勤・通学」「軍隊や自衛隊、警察での使用」といったものが挙げられる。

最後に、本論文における「戦前・戦中・戦後」が具体的に何年を指すのかを示す。以下は、日本織物株式会社(1954)においてみられる文章である。

昭和9年、日本内燃機が、軍用車試作について、設備の増強を土岐の陸軍行政本部に申入れた。之に対して軍は、「そんなに設備を増やしてどうするのか」と反問しこれを却下した。昭和13年、支那事変に入ると共に、軍は大声して設備の増強を命じている。(日本織物株式会社1954:23)

この引用文より、1938（昭和13）年に起こった支那事変によって、政府の、軍用車に対する考え方が大きく変わったことが見て取られる。このことから本研究においてはこれ以前を戦前、これ以後から終戦の年である1945年までを戦中、さらにそれ以後を戦後として論じる。

これらのことをまとめて、研究題目である「オートバイの乗られ方——カミナリ族誕生まで——」とは、「1950年代末頃までの、排気量を問わず燃料を用いて動く二輪車が、どのような状況でどのような職業・年齢の人に乘られていたのかについて、当時の史料を手掛かりに、娯楽と実用という用途に分けて、明らかにする研究」である。

## 第2章 第二次世界大戦前におけるオートバイの乗られ方

### 第1節 オートバイの黎明期

本節では、本研究の中心である大正期からのオートバイの乗られ方の前提である、日本におけるオートバイの初めと国産オートバイの初めについて述べ、政府機関へと納入された大正期までのオートバイの様子について論じた。

日本におけるオートバイの初めは、諸説あるものの齋藤（1997:121）や道路交通問題研究会編（1919:19）にあるように、1896年1月19日の朝日新聞に掲載された「石油発動機自転車試運転」という見出しの記事が、日本のオートバイの始めであるという説が有力とされていることを示した。

国産オートバイの初めについても、諸説あるものの、「明治42年（1909）、大阪の弱冠21歳の青年技術者島津檜蔵（1888～1973）によって、初の国産オートバイが誕生した」（齋藤1997:122-3）という島津檜蔵が作った写真1のNS号とする説が有力とされていることを示した。

政府機関への導入では、陸軍ではアメリカからの輸入車であるハーレーが、警視庁では写真2の宮田製作所のアサヒ号が納入されたことを示した。（以下省略）

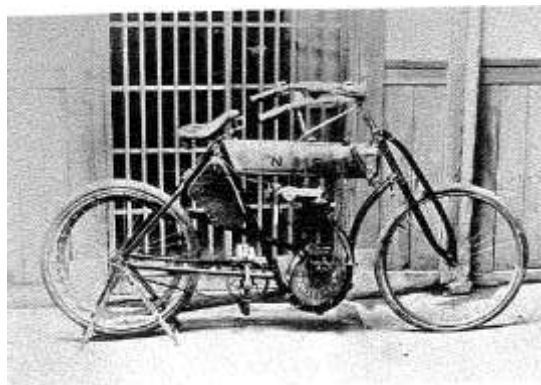


写真1 日本で最初の国産オートバイ NS号  
（自動車史料保存委員会編 2012:8 より転載）



写真2 警視庁に納入されたアサヒ号  
（自動車史料保存委員会編 2012:8 より転載）

### 第2節 戦前のオートバイを取り巻く環境

本節では、この時代のオートバイは、政府機関に導入されてはいたものの、大変に高価であり、課税額についても同様に高額なものであったが、免許制度上はオートバイに有利な条件であったということを論じた。（以下省略）

課税については、第1表より、小学校の教員の初任給<sup>1</sup>が40円～55円であったこの時代に、オートバイが32円50銭、自家用四輪車で馬力が大きい物となると724円という高額な課税額であり、趣味として所持することはやはり難しい状況であったことを示した。その一方で、この比較からもわかる通り、自動四輪車に比べればオートバイに対する税金は約20分の1から10分の1程度と安価であったことは、庶民へのオートバイ普及の足掛かりとなっていたとも考えられる。

免許制度においては、1919年の自動車取締令によって自動四輪車に対する規定が厳格に示された一方で、オートバイについては、その殆どを適用されず、免許は車両点検は必要でなかったことを示した。（以下省略）

車種	一律 府税市税合計	二十馬力以上 府税市税合計	十五馬力以上 府税市税合計	十馬力以上 府税市税合計	五馬力以上 府税市税合計	五馬力未満 府税市税合計
自転車	7圓46銭					
自動自転車	32圓50銭					
自動車 (自家用)		724圓	564圓	372圓	275圓	128圓
自動車 (運輸営業用)		334圓	278圓	167圓	132圓	

<sup>1</sup>本研究における小学校教員の初任給は、森永（2008:398）の表を参照

第1表 1923年の東京における乗り物への課税額  
(1923年4月28日朝日新聞夕刊より筆者作成)  
※?については原資料の文字の擦れのため解読不可能  
※紙幅の都合上引用注を次ページに記載

### 第3節 娯楽としてのオートバイ

本節では、当時オートバイに乗っていた人々の記述を通して、この時代の娯楽としてのオートバイについて、雄大な自然の中、風を切りながらエンジンの力で、ワイルドに走ることにたのしさを感じていた、ということ論じた。(以下省略)

### 第4節 実用としてのオートバイ

本節では、品物輸送と政府機関への導入という二つの実用としてのオートバイの乗られ方について論じた。  
品物輸送においては、「道の狭いのは我國一般のことで、これは固より道路の欠点であります」(山田輪盛館館主1919:31)からわかるように道路状況が良くなく、狭かった当時の日本の道路状況下で、「馬車では速力が遅し、自動車では持ち込みに時間を取る。この調和を計るためにオートバイを使用し出したのです」(柄澤1919:24)からわかる通り、馬車や自動四輪車の欠点を補う形として、オートバイが利用されていたことを示した。(以下略)  
政府機関への導入においては、「鹵簿の護衛を嚴重に オートバイやサイドカーで」(朝日新聞1923年12月28日朝刊)という新聞記事の見出しや、首相が移動する際の護衛として使われていたことがわかる新聞記事から、オートバイが天皇や首相といった公人の護衛としての役割を担っていたことを論じた。(以下省略)

## 第3章 第二次世界大戦中におけるオートバイの乗られ方

### 第1節 戦中のオートバイを取り巻く環境

本節では、戦争の影響で民間におけるオートバイの生産が規制されたことや、オートバイの燃料である石油が規制され、「燃料統制の時代のためガソリンが用いられず、松根油を使用したからなかなか爆発せず、始動するのに30分位かかった」(本田技研工業1955:16)ということ論じた。  
その一方で、「免許証を持っていると一般の人よりも早く戦争に召集される」(道路交通問題研究会編2002:67)といった理由や戦禍によって、運転者不足に陥ったことで、「運転者不足に対処し要員確保の見地から免許交付資格年齢の引下を行ひ普通免許満15歳(現行満18歳)小型免許満14歳(現行満16歳)とし」(朝日新聞1944年5月5日朝刊)とあることから、免許年齢が引き下げられ、オートバイは単車(側車付でないもの)であれば満14歳から乗ることが可能になったということ論じた。(以下省略)

### 第2節 娯楽としてのオートバイ

本節では、娯楽としてオートバイに乗るどころではなかった戦中において、娯楽としてのオートバイの乗られ方であるオートバイレースを、「機械的装備の増強に寄与するもの」という大義名分を得てまで開催していたことについて論じた。(以下省略)

### 第3節 実用としてのオートバイ

本節では、戦中の実用としてのオートバイについて、「品物輸送」「移動手段」「軍用」という3つの乗られ方を論じた。  
品物輸送や移動手段では、当時の史料から石油規制の中でオートバイに対しては殆どガソリンの配給は行われていなかったのではないかとこの考察のもと、「身軽で積載可能量が少ない」というオートバイの特徴からこれらの乗られ方はあまりなされていなかったということ論じた。  
軍用では、第一次世界大戦中には、その機動力・軽快さを活かして通信用として使用されていたこと、第二次大戦下では、機動力を活かして、実際に戦地で戦うための部隊として使用されていたことを論じた。(以下省略)

## 第4章 第二次世界大戦後におけるオートバイの乗られ方(1950年代末期まで)

### 第1節 戦後のオートバイを取り巻く環境

本節では、この当時、日本においてオートバイメーカーが乱立し、その結果世界一のオートバイ生産国になったことや、免許制度上において、オートバイが乗りやすい環境であったことを論じた。  
免許制度については、1952年7月より運転許可制度が導入され「4サイクル90cc、2サイクル60cc以下の『原動機付自転車』については、14歳以上であれば試験を行わず『審査』だけで『運転許可』を与えようという制

度」(社団法人日本自動車工業会「Motorcycle Information」編集委員会編 1995:188)になった。

さらに、「新たに『軽自動車免許』(二輪の場合4サイクル150cc・2サイクル100cc以下、四輪の場合4サイクル360cc・2サイクル240cc以下が運転可能)が生まれることになった。この軽自動車免許は、当時普及しはじめた360ccクラスの四輪トラックの免許や、150ccクラスのオートバイの免許を取りやすくするために設けられたもので、中小商工業者にとっては、大きな福音となった」(社団法人日本自動車工業会「Motorcycle Information」編集委員会編 1995:188)からわかるとおり、商工業者に用いられやすい排気量のオートバイについても、免許制度上の補助があったことを論じた。(以下省略)

## 第2節 娯楽としてのオートバイ

本節では、オートバイレースとツーリングという二つの娯楽としてのオートバイの乗られ方について論じた。

オートバイレースでは、この時代のオートバイレースがギャンブルとしてのオートバイレースであり、現代においては「オートレース」と呼ばれるもの(写真3)と、企業の宣伝やスポーツとしてのオートバイレースであり、現代では「オートバイのロードレース」と呼ばれるものという二種類のオートバイレースが盛んに行われていたことを論じた。

ツーリングでは、戦前と同じく、雄大な自然の中、風を切りながらエンジンの力でワイルドに走ることに楽しさを感じていたことや、男性だけでなく女性についてもツーリングを楽しむようになったことを示した。(以下省略)

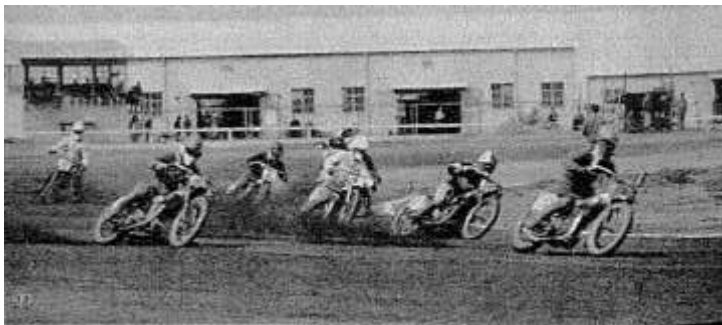


写真3 オートバイレース

(日本織物株式会社 1954:33 より転載)

## 第3節 実用としてのオートバイ

本節では、移動手段と品物輸送という二つの実用としてのオートバイの乗られ方について、これまでの「身軽で積載量が少ない」というオートバイの特徴を覆し、広く人や荷物の輸送に使われたことを論じた節である。

移動手段では、この当時、男性が運転し、女性が後ろに横向きで腰掛けて乗る(写真3)というのがオートバイの乗られ方のひとつとして、浸透していたことを論じた。これは「街で見かける風景に、危険な一コマがある。それは二人乗りの場合に、横に腰掛け乗りしている図である。特に、女の場合に多い。ちよつと横つちよに腰掛けしているのは粹で好ましいに違いないが、急ブレーキや急カーブを切る場合、ほうり出される可能性が非常に多いとされている」(日本織物出版社 1954:47)からわかる通り、危険であるとは考えられながらも、「粹で好ましい」ものであったことを示した。

品物輸送では、オートバイが多業種にわたって用いられた(写真5)ことを論じた。そしてその背景として、本章第1節において論じた免許制度の変化があったことを論じた。



写真4 オートバイの二人乗り

(日本織物出版社 1954:31 より転載)



写真5 酒屋とオートバイ

(日本織物出版社 1954:11 より転載)

## 第5章 カミナリ族誕生の要因考察

### 第1節 カミナリ族の概要

本節では、先行研究や新聞記事からカミナリ族の特徴について論じた。

カミナリ族の特徴は、見た目や出自に着目すると「戦時中の特攻服のように、ヘルメット、ゴーグル、革ジャン、革ズボン、白いマフラーあるいはネッカチーフ、半長靴のいずれかを身にまとい、単車を所持できる、比較的富裕な家庭の高校生や自動車修理工を中心とするオートバイマニアの若者」であり、行為に着目すると「当時の東京の道路や街灯の状況から、決められた広い場所で爆音を鳴らしながら、時に後ろにガールフレンドを乗せたり、逆立ちや宙返りといった曲乗りを行ったり、オート・レーサー気取りでものすごいスピードを出す若者」であったことを示した。

### 第2節 カミナリ族誕生の要因の考察

本節は、前節のカミナリ族の概要を踏まえて、カミナリ族誕生当時の様々な状況からカミナリ族誕生の要因について考察を行った節である。

まず、免許制度からカミナリ族誕生の要因を考える。第3章第1節において示した通り第二次世界大戦中、運転手のなり手不足によって、オートバイの免許年齢が引き下げられ、第二次世界大戦後の1950年代前半には原付に限るものの、免許制から14歳以上であれば許可制へと変化した。このことは、少なからず終戦直後の若者にオートバイが身近になる機会を与えたと考えられる。

さらに、1950年代には、第4章第1節にも登場した通り、「新たに『軽自動車免許』（二輪の場合4サイクル150cc・2サイクル100cc以下、四輪の場合4サイクル360cc・2サイクル240cc以下が運転可能）が生まれることになった。この軽自動車免許は、当時普及しはじめた360ccクラスの四輪トラックの免許や、150ccクラスのオートバイの免許を取りやすくするために設けられたもので、中小商工業者にとっては、大きな福音となった」（社団法人日本自動車工業会「Motorcycle Information」編集委員会編1995:188）ということから、150ccクラスのオートバイは乗りやすい状況にあった。「60年安保直後、僕は、カミナリ族だった。ベンリー号やコレダ号やドリーム号にまたがって、まだいたるところ穴ぼこだらけだった東京の街を疾駆していた」（馬淵1989:10）とあることから、当時のカミナリ族は、ベンリー号やコレダ号、ドリーム号に乗っていたことが分かる。

そこで自動車史料保存委員会編（2012）をみると、ベンリー号、コレダ号、ドリーム号それぞれの中にも種類があり、排気量が異なることがわかる。しかし第5表のとおり、ベンリー号を詳しく見てみると、1953年発売のホンダベンリーJで4サイクル89ccであり、1955年発売のホンダベンリーJBで4サイクル124cc、1959年発売のホンダベンリー125C92、同年発売のホンダベンリーSSCB92でも同じく4サイクル124ccと、いずれにおいてもこの当時免許を取得しやすいとされた「軽自動車免許」の範疇であった。コレダ号、ドリーム号については、軽自動車免許の範疇を超える排気量のものも存在するものの、軽自動車免許の範疇のものも存在しており、カミナリ族の各人の経済状況や運転技術といったものによって選択がなされていたと考察される。これらのことから、第二次世界大戦中からカミナリ族誕生当時における免許制度は、オートバイが若者にとって身近な物となる状況であり、カミナリ族誕生の要因の一つであったと考えられる。

次に、オートバイに乗ることに対するイメージからカミナリ族誕生の要因を考える。すると、第4章第3節にも登場した通り「街で見かける風景に、危険な一コマがある。それは二人乗りの場合に、横に腰掛け乗りしている図である。特に、女の場合に多い。ちよつと横つちよに腰掛けているのは粋で好ましいに違いないが、急ブレーキや急カーブを切る場合、ほうり出される可能性が非常に多いとされている」（織物出版社1954:47）とあり、オートバイの後ろに女性を腰掛け乗りさせて走る姿は、カミナリ族誕生直前の人々にとって「粋で好ましい」と考えられていたことが分かる。そして本章第1節において述べた通り、カミナリ族は、時にその後ろにガールフレンドを乗せて走っていたという特徴がみられる。これらのことから、カミナリ族誕生の直前、オートバイに女性を乗せて走ることへの世間のイメージは、粋で好ましいものであり、カミナリ族は、この世間のイメージに乗っかってガールフレンドを後ろに乗せて走っていたということが考察される。

また、世間のオートバイに対するイメージでは、1950年に公開された黒澤明監督の『醜聞』における主人公のセリフである「僕がオートバイを好きなのは、あの傍若無人な所なんです」や1954年に日本で公開されたラズロ・ベネディック監督の『乱暴者（あばれもの）』において描かれた、「自由気まま」・「自分勝手」な振る舞い、主人公のセリフである「週末はパッと楽しむんだ」といったものに代表されるとおり、オートバイは身勝手さや日常のストレス発散の象徴のようなものであったことが考察される。そしてこれは、オートバイが「2人しか乗れず、荷物の積載可能量も少なく身軽」という独自の特徴を持っていたからこそ生まれた世間のイメージであると考えられる。カミナリ族の構成員は、このようなオートバイに対する自由や身勝手という印象に憧れてオートバイに跨ったと考

察される。

3番目に、カミナリ族の行為に着目して、その誕生の要因を考える。本章第1節の通り、カミナリ族は「逆立ちや宙返りといった曲乗りを行ったり、オート・レーサー気取りでものすごいスピードを出す」という特徴があったことがわかる。この当時は、第4章第2節において示した通り、ギャンブルとしてのオートバイレース（現代で言うオートレース）とオートバイメーカーの宣伝という目的も含んだ観戦物としてのオートバイレース（現代で言うオートバイのロードレース）という2種類のオートバイを用いたレースが盛んに行われていた。このように、当時オートバイレースが盛んに行われていたことは、カミナリ族の一つの特徴である、「ものすごいスピードを出すこと」の一つの要因であったと考えられる。

また、カミナリ族が行っていたとされるオートバイの上で逆立ちや宙返りといった曲乗りについては、「二輪車は重力に反抗する奇蹟の乗物である。一見不安定な二輪車ではあるが、自ら安定を保つ秘密を持っている。曲芸師は一輪車を、そしてオートバイすらも巧みに操つて見せてくれる」（日本織物株式会社 1954:33）とあることから、この時代、曲芸師がオートバイの曲乗りを行っていたことがわかる（写真5）。これに憧れや楽しそう、スリルがありそうという影響を受けた若者が真似をしてカミナリ族は曲乗りを行ったことが考察される。

4番目に、カミナリ族のファッションに着目して、その発生要因を考える。まず、カミナリ族のファッションは、本章第1節からもわかる通り、ヘルメット、ゴーグル、革ジャン、革ズボン、白いマフラーあるいはネックチーフ、半長靴のいずれかを身にまとった戦時中の特攻服を意識した服装である。第二次世界大戦下において、第3章第3節からわかるとおり、オートバイは戦争の道具の一つであった。カミナリ族の構成員となった若者は、この第二次世界大戦中に幼少期を過ごした世代である。このことから、新聞などで報じられるオートバイ部隊の活躍に目を輝かせていたことが考えられる。こうした幼少期の記憶が繋がり、「特攻服を意識した服装」での「オートバイ」を用いた暴走へと繋がったのではないかと考察される。

これらのように、1950年代末においてカミナリ族が誕生した要因は、様々な視点から考察を行うことが可能であり、「これが要因である」と決めつけることはできない。しかし、免許制度や世間のイメージ、戦後という状況等々1950年代ならではの状況が、カミナリ族を生み出したということは、確かであろうと考察される。

名称	ホンダベンリイJ	ホンダベンリイJB	ホンダベンリイ125C92	ホンダベンリイSSCB92
発売年	1953年	1955年	1959年	1959年
サイクル	4サイクル	4サイクル	4サイクル	4サイクル
排気量	89cc	124cc	124cc	124cc

第5表 ベンリイ号の発売年と排気量  
(自動車史料保存委員会編 2012 より筆者作成)



写真5 オートバイの曲乗りを行う曲芸師  
(日本織物株式会社 1954:33 より転載)

## 【参考文献】

### ○先行研究（五十音順）

- ・尾崎正久 1955年 『自動車日本史』 自研社
- ・片山三男 2005年 「明治・大正・昭和初期の道路交通史:二輪車を中心に」『国民経済雑誌』192(3):41-58
- ・齋藤俊彦 1997年 『くるまたちの社会史 人力車から自動車まで』 中央公論社
- ・佐藤郁哉 1984年 『暴走族のエスノグラフィー—モードの叛乱と文化の呪縛』 新曜社
- ・佐藤郁哉 1985年 『ヤンキー・暴走族・社会人 逸脱的ライフスタイルの自然史』 新曜社
- ・高田公理 1987年 『自動車と人間の百年史』新潮社
- ・戸井十月 1979年 『止められるか俺たちを』 第三書館
- ・中部博 1979年 『暴走族100人の疾走』 第三書館
- ・難波功士 2007年 『族の系譜学—ユース・サブカルチャーズの戦後史』 青弓社
- ・廣岡治哉 1987年 『近代日本交通史 明治維新から第二次大戦まで』 法政大学出版局
- ・馬淵公介 1989年 『「族」たちの戦後史(都市のジャーナリズム)』 三省堂
- ・森永卓郎 2008年 『物価の文化史辞典』 展望社

### ○参考資料（五十音順）

- ・自動車史料保存委員会 2012年 『二輪車1908-1960』 三樹書房
- ・社団法人日本自動車工業会「Motorcycle Information」編集委員会  
1995年 『モーターサイクルの日本史』 山海堂
- ・道路交通問題研究会 2002年 『道路交通問題政策史概観 論述編』 理想社
- ・道路交通問題研究会 2002年 『道路交通問題政策史概観 資料編』 理想社
- ・東洋経済新報社 1991年 『昭和国勢総覧』 東洋経済新報社

### ○社史（五十音順）

- ・川崎重工業株式会社百年史編纂委員会 1997年  
『川崎重工業株式会社百年史:夢を形に:1896-1996』 川崎重工業株式会社
- ・鈴木自動車工業社史編集委員会 1970年 『50年史』 鈴木自動車株式会社
- ・日本楽器製造株式会社 1982年 『社史』 日本楽器製造株式会社
- ・本田技研工業 1955年 『社史:創立七周年記念特集』 本田技研工業株式会社
- ・本田技研工業株式会社社報部・社内広報ブロック 1999年  
『語り継ぎたいこと:チャレンジの50年』 ホンダ技研工業株式会社

### ○当時の史料（年代順）

- ・三越呉服店外壳部主任 柄澤正三 1919年 『自動車馬車オートバイの比較』 帝国自動車保護協会
- ・山田輪盛館館主 1919年 『オートバイの愉快と實用—何人も一台ぐらいは所有せよ』 帝国自動車保護協会
- ・中村正三郎 1932年 『運送経営と会計管理』 運輸社
- ・藤原延 1940年 『オートバイ競争大会に就て』 モーターファン社
- ・赤木直 1941年 『第三回機械化国防訓練オートバイ競争大会観戦記』 モーターファン社
- ・小松崎茂 1942年 『機甲整備とオートバイの話』 山海堂出版部
- ・本田恒雄 1942年 『機械見本市展示船とメグロオートバイ』 モーターファン社
- ・薬師丸進 1942年 『国防とオートバイ』 モーターファン社
- ・モーターファン社 1940年 「小型自動車の戦闘的的使命」『モーターファン.16(6)』 モーターファン社
- ・池田源治 1952年 『東亜戦雲録』 共同出版社
- ・日本織物出版社 1954年 『モーター・サイクル:現代人の足』 日本織物出版社
- ・野田経済研究所 1954年 『野田経済.5(10)オートバイ評判記』 野田経済研究所

### ○参考映画（五十音順）

- ・黒澤明監督 1950年 『醜聞』 松竹株式会社
- ・ラズロ・ベネディック監督 1954年(日本公開) 『乱暴者(あばれもの)』 コロンビア映画

### ○参考インターネットサイト

- ・朝日新聞記事は朝日新聞記事データベース聞蔵Ⅱビジュアルにて検索



・モーターマガジン社 HP 最終閲覧日 2018.01.09 <https://www.motormagazine.co.jp/aboutus.html>