

〈研究論文〉

過剰同調社会論の試み（下）

——探究のためのノート——

小 沼 堅 司

- I. 「管理民主主義」のなかでの保守回帰——分析の視点——
- II. 同調の培養基盤——同調社会における「個性」と「自治」の貶価——
- III. 「甘え」社会とその病理——閉塞化と不安における原理感覚の喪失と〈タレ流し〉の精神——
- IV. 日本人の「進歩」性——危機のセラピーかそれとも「ドレイ文化」か（以上5月号）
- V. 歴史意識の「古層」（丸山真男）——「牧人司祭型」権力（M・フーコー）との対比において——
- VI. 日本語の人称詞における私的二人称的關係——「われ」の過剰と個人の埋没——
- VII. 「豊かな」社会あるいは「消費社会のテロル」——ボードリヤールの分析の意味——（以上10月号）
- VIII. なぜ「中流」か——「中間」色を分泌するメカニズムと「管理された自主管理」の矛盾——（本号）

VIII

総理府の国民生活に関する世論調査によれば、現在国民の9割以上が、自己の生活水準について「中流意識」をもつといわれる。その限りでは日本は、歴史上稀有な同質的な「中流」社会になっているように見える。だが意識は、自らの生活実態だけでなく、社会的にはいわゆる「世間」一般との比較によって、歴史的には自己が育った家庭を含めた過去の生活の水準との対比によって規定されているが故に、常に比較相対的である。さらにまた、調査における設問の仕方や回答の選択肢の範囲、比較基準のとり方によって大きく変動しうる性格をもっている。例えば、過去の自己の所得水準や住宅水準と較べて現在の所得や住宅の水準を位置づければ「人

並」といえるとき自己了解する時、その人は自己の生活水準を「中流」と意識するであろう。あるいはまた、「世間一般」から見て自己を規定する際、多くはフローのレベルでの消費支出の均質化の現象の中で、うちにもかっては「3種の神器」といわれたカラーテレビ・クーラー・自動車（の全部あるいはそのいずれか）があるとあれこれ数えて、自分も「世間並」になったと考えるにちがいない。さらにあなたの生活水準は「上・中の上・中の中・中の中・下」のどこに位置するかという設問の仕方と選択肢の範囲のとり方は、回答者に「下」とは答えたくないという心理的抵抗あるいは反撥と、幾つかの世間並の耐久消費財を所有しているから「下」ではないなどの心理的正当化とを引き起すであろう。この心理的抵抗や正当化の意識はまた、じゅうず繫となって連続体をなしている日本の社会構造を反映している¹⁾。「余暇開発センター」（財団法人）のある調査員の報告によれば、麻布^{こうがい} 筈町のお屋敷街の人々に“あなたの家は社会階層のどのランクに位置すると思いますか”と質問すると、ほとんどの人が“中流の中”と答え、“では上流階級とはどのへんだと思いますか”と尋ねると“元華族のような人たち”とのことであったという。同じ質問を麻布の商店街の住民にすると“自分たちは、中の中。上流階級は、筈町のお屋敷に住んでいるような人たち”という回答であり、さらに下町の江東区で同じことを尋ねると“私たちは中の中。上流は、港区に住んでいる人”と答えたという。この報告によく示されているように、日本社会では人々は、客観的な比較基準によって全体の中でどの辺に位置しているかを認識するのではなく、自己の局部的基準によって隣接する他者との相対的な順位を認識して、社会階層内での自己の位置を確定しているのである。つまり「元華族」—「麻布筈町（お屋敷町）」—「同市商店街」—「江東区（下町）」というタテの系列において、それぞれ一つのクラスターをなしている各部分は、自分を中心として隣接する前後の部分との相対的な差（順位）によってじゅうず繫のように連続体をなしつつ皆「中流」と位置づけられているのである。この「じゅうず繫の連続体」は、既に第六節で、日本社会における自他の言語的關係に即して考察した「私的二項関係のアモルフな集合体」としての社会のあり方によって規定されている、とみていいだろう。あたかも、著しく対象依存的な言語的自己規定の論理と倫理が、「関係の親密性」と「関係の垂直性」という私的二人称関係によって規定されているように、「じゅうず繫」の「連続体」としての日本社会は、このような私的二項関係の分節の構造を欠く累積にその基礎をもっているのである。

それ故、例えば外国の住宅の質や広さについての客観的な比較基準によって、日本社会の圧倒的多数の人々の抱く「中流」意識は幻想だと逆規定しても、その批判は中流意識を抱く本人にとっては何の意味もなさないであろう²⁾。ここでの課題は、したがって、「中流」意識がその生活実態と乖離しているかどうかという問題でも、社会的成層（および階層帰属意識）の社

会学的分析でもない³⁾。そうではなくて、上述のようなじゅう繫の「中流」意識を生み出す現代日本社会の中でいかなる事態が進行しているのかを、ある象徴的な事例 (case) に即して考察することにある。私はそのケースを、我国の基軸的な産業であるとともに最も重要な輸出産業である自動車産業の最大メーカー「トヨタ自工」に求めようと思う。自動車それ自体、現代日本の文明論的な問題を孕んでいることも、このケースを選択した理由の一つである。だが具体的なケーススタディに入る前に、——そのケーススタディに必要な範囲で——「中間」意識を分泌する基本的なメカニズムを原理的に考察しておきたいと思う。

なぜ現代社会において、人々の間に「皆んな同じ」という形での中間意識が把大化するのであろうか。私は、一般的に言えば、そのような中間色を分泌する最も規定的な根拠を、発展した資本制社会の組織原理それ自体の裡に求めることができると思う⁴⁾。「発展した」という意味は、資本の存在形態の変化、いいかえれば資本の法人化の第2形態 (法人による株式の相互持ち合いとしての資本の〈入れ子型構造〉) が一般化したという意味と、そのような段階において資本制社会の固有のメカニズムに胚胎していたものがより鮮明に顕在化してきたという意味との双方を含んでいる。周知のように資本とは生産手段 (労働対象と労働手段) と労働力という種類を異にする所有の結合体であるが、その組織原理は労働力を資本化することにある。即ち資本は異種所有を組織するに際して、労働力を資本化することによってはじめて資本として機能することができる。逆にいえば労働力の本源的所有者である労働者は、自己の労働力を自分で使うのではなく資本の化身として労働しなければならない。この労働力の資本化には原理的な矛盾が内包されている。即ち第一に、資本の化身として労働せざるをえない労働者は、自己の労働の目的と意味を自ら設定しあるいは確認することを原理的に否定されている。資本制社会の下ではこの労働の目的とその遂行方法を決定するのは、資本の側の排他的な権利であるからである。他方第二に、資本の側もこの矛盾の「解決」を強いられているといわなければならない。資本は高い生産力を発揮するためには、生産力の主体的基礎である労働者の意思の自由を抑圧し尽すことはできない。労働力は個体としての人間に宿る能力であり (労働力の本源的自己所有性)、この能力はかれの自発的な意思の自由という条件の下で主体的な創造的な力にまで高められるからである。しかし同時に資本は、この労働力所有者の意思の自由をそのものとして認めるならば資本の意思を貫くことはできなくなる。資本は、さきの矛盾の「解決」のために労働者の意思の自由の「承認」と否定という相矛盾する行動をとらなければならない。しかしだからこそ資本は、不断にこの矛盾の「解決」に努めるのであって、労働者の自発性をさえも操作・管理し、「生きがいのある職場」というスローガンのもとで〈生きがい〉

さえ企業組織に包摂して管理しようと全力をあげるのである。「操作された自主性」とは矛盾したコトバであるが、必ずしも失敗するわけではない。むしろ労働力の資本化にどうしてもつきまとう次のような事情の下では、しばしば最も有効な矛盾の解決方式でさえありうる。即ち労働者は、資本との原理的な対抗関係という双極構造の一方の極に位置しておりながら、資本の化身として労働する存在として容易に資本の原理に同化し利害認識を同じくする面をもつという事情である。両極構造の一方の極に縛られておりながら同時に他方の極の力として機能せざるをえないという分裂性を刻印された存在として、その利害も意識も両極の色彩が混りあって〈中間色〉をおび易くなるからである。否さらにより極端な場合には、我国のいくつかの企業＝労働組合の「労使運命共同体」のスローガンにみられるように〈単色〉で塗りつぶされ、企業への過剰忠誠と労使の過度の協コラボレイション調主義に陥ることさえありうる。事実Q・C運動、Z・D運動、目標管理などの生産性向上運動として行われている小集団型企業参加が、極端な場合には擬似「宗教化」的集団帰属意識および組織内一体化のエトスの培養とその強制によって支えられているように、また「生きがいのある職場」というスローガンのもとで個人の生きがいも企業組織に包摂し、かれらの自発性、自主性を管理して〈操作された自主性〉に墮さしめてしまうように、日本型経営はしばしば、機能的に合理化された組織化社会における「心情の噴出」を吸収し、実質的非合理性の情念をも組織戦略の一翼にからめとっていくのである。ここでは職場単位の小集団型自主管理は、〈管理された自主管理〉という形容矛盾の事態に転落し、参加は包絡 (involvement) でしかなくなるであろう。

このような労働力の資本化という資本の異種所有の組織化原理を通じて、「雇われる側」の労働者が対極にある「雇う側」の機能を担い、自ら体現しなければならないという資本制に固有のメカニズムは、「雇う側」の力が株式で組織され、しかも「入れ子型」の法人所有（法人による株式の相互持ち合い）という形をとるようになるにつれて、より一層頭在化してゆくことになる。なぜなら資本は、もはや個人の生産手段所有に根拠をもった権力ではなくなり、その意味では資本という組織原理の枠の中で所有の「共同化」が進展したとみることができるからである。このような資本所有形態が一般化した段階においてこそ、かの両極性を曖昧にさせ、中間色をにじませる労働力の資本化の作用がそれだけ強まってくるといってよい。とりわけ我国のように伝統的な終身雇用制と年功序列制の慣行に支えられた企業一家主義の風土にあっては、それだけ利害の同一化の意識が根強くなるといえよう。人々は資本（家）および経営管理層と労働（者）との対極構造よりも、他企業との猛烈な競争関係にあって同じ運命を担った企業人（会社人）としての立場を強く自覚するからである。こうして競争圧力に促進されて企業組織内での同調志向と同調の強制が強化されるのである。しかも「疎外」が深化すればするほ

ど、労働の意味と組織内での役割の自己確認を求めてそれだけ「参加」への欲求が噴出する。例えば鎌田慧氏の次のような指摘をみよ。氏によって指摘されている事態は、最も過酷な〈管理社会〉である我国のほとんどの企業に通例みられる現象である——

単純反覆作業に従事している労働者は、最初から熟練の埒外にはみ出して存在し、その意味もない労働のためにニヒルになりながらも、どこかに参加したい心情を抱き続ける。その精神的飢餓感と存在としての不安感から、企業の行なり運動にからめとられやすい。真面目であれば真面目なほどそうであるし、また、新しい組長の帽子と辞令に象徴される階層への脱出を夢みているのも事実なのだ。企業参加意識をかきたてる運動への抵抗力は、その押しつけられた存在自体において逆に弱い。企業危機の宣伝には乗りやすい⁵⁾。

確かに数々の労働者意識調査が示しているように、現代日本の多くの企業において、若年労働者層を中心に企業への帰属心と組合への帰属心が薄らぎつつあるのも事実である。しかし企業への帰属心の稀薄化が同時に「組合離れ」として進行するという事態こそ、日本型企业社会の閉鎖性（企業内組合）を最もよく示している。そしてこの閉鎖性を強化してきたものが、終身雇用（凝集性）と年功序列（序列性）を内容とする日本的経営であったことは周知のことに属する。「二重の帰属心」の喪失状況もじつは、企業がその従業員にとって社会生活の全てだという構造それ自体を突き崩してはいない。なぜならそれは、経営層・中間管理層・末端職制と組合幹部とによる「二重の抑圧」に対する受動的抵抗であるにすぎず、合理化による管理の強化や生産性向上運動への包摂と自覚的に対峙する職場闘争からの離脱でしかないからである。さらにまた既述の私の「管理された〈自主管理〉」という矛盾の分析や、さきに引用した鎌田氏の指摘は、私生活主義の滲透によるこのような二重の帰属心の稀薄化傾向のなかで、企業によるQ・C活動、Z・D運動などの小集団型〈自主管理活動〉が広がってきたという事実に対応するものなのである。この〈自主管理運動〉は、「私生活型合理主義」の滲透による企業帰属意識の稀薄化にたいする資本の対応策であって、小集団活動を通じて作業現場での生産の方法、作業の仕方などへの労働者の創意工夫を生かすことによって、それを企業の利潤動機のうちに取り込もうとするものである」からだ。言わば「私生活型合理主義のうちに取り込みをいやそうとした労働者は、労働組合よりも先に資本によって作業現場で組織されはじめていた」といっていい⁶⁾。ある意味では、このような包摂（involvement）に成功したからこそ我国の多くの企業は、欧米諸国におけるような労働者の高率の無断欠勤（absenteeism）や離職率、意図的な不良品の生産や〈機械破壊〉、山猫ストなどの「現代の重要な産業病」⁷⁾を免れえたといえよ

う。しかし同時にまた、この成功にもかかわらず、否成功の故にこそ、労働者は〈汗〉だけでなく〈魂〉をも収奪されていないか、という根本的な問題が存在する。その最も極端な形は、企業参加＝包摂を自覚的に拒否する人々への末端職制と労組幹部による排他的攻撃——しばしば人権侵害の事実を伴う——としてあらわれる⁸⁾。

しかしさらに私たちは、「生きがい」をも管理して「企業を支える従業員一人ひとりからやる気をおこさせる」「全員参画経営」が、どのような社会的、政治的論理を孕んでいるかを検討しなければならない。その典型的な例を、自動車排ガス規制に対する対応と企業の地域社会＝地域政治支配の中に見い出すことができる。後者の事例からみてみよう。

既に指摘したように、トヨタ自工の社員は、職場・寮・社宅など生活の各領域においてさまざまな会やサークルに組織されている。例えばQCサークル、安全運動、交通安全運動サークル、各種インフォーマル組織、親睦会、そして寮に帰れば「明るい寮づくり運動」や寮自治会の各種の会や催しがある。また出身別に、豊栄会（自衛隊除隊社員）、豊隆会（登用社員）、豊生会（高卒社員）、豊進会（大卒社員）、豊養会（養成工出身社員）・・・など、さらに各県人会、同窓会、各職場グループがある。その他にも教養部会や運動部会にさまざまなクラブがあり、レクリエーション部会もある。また職制別に班長会、組長会、工長会から部長会までがある⁹⁾。このようにフォーマル、インフォーマルな活動を綱の目のように組織することは、会社と従業員各層との間の意思疎通の円滑化、参画意識と役割意識の強化、リーダーによる無関心層の動員と意識の健全化などの「効用」をもつと位置づけられている。G・オーウェルの逆ユートピア小説『1984年』で描かれた徹底した管理社会にまさるとも劣らない全般的な生活の組織化は、労使一体となった生産性向上運動＝「創意工夫提案制度」ともあいまって、全従業員の意識の管理（「モラル・サーベイ」）を強化する。この生活と意識の管理は、更なる収益増大という必ずしも道徳的ならざる目標に向けて、全般的操作可能性のシステムを精緻にする。それは、「超モダンタイムス」の苛酷な作業条件のもとで疲れきった労働者の意識（自発性）をも収奪するメカニズムである。合理化の極限ともいふべき「かんぱん方式」で有名な「トヨタ式生産システム」も、「それこそトップから従業員の一人一人にいたるまで理解と積極的参画が得られないことには」¹⁰⁾不可能だからである。

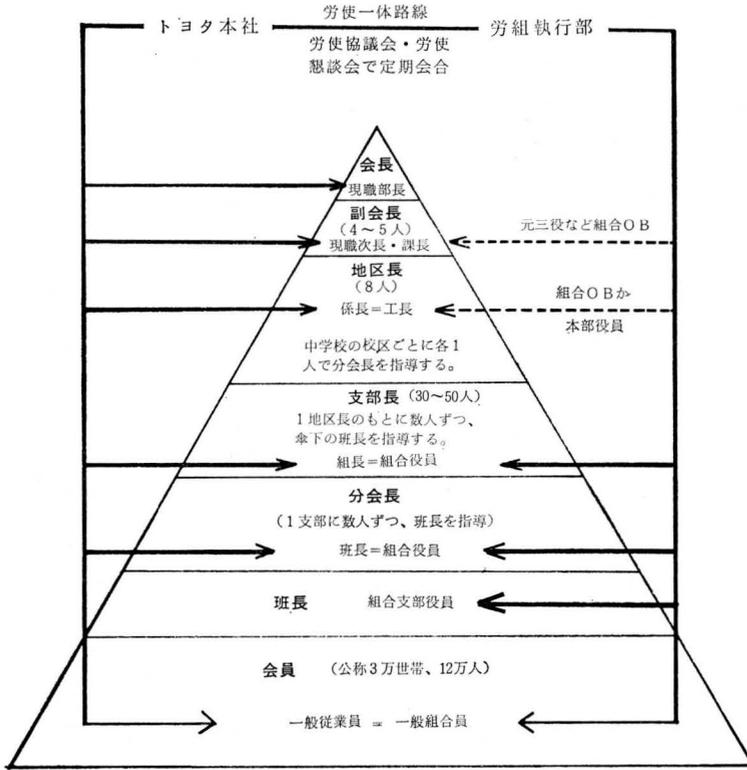
このような企業内統合戦略の延長上に、トヨタの地域住民と地域政治支配の戦略は位置づけられる。なぜならトヨタの工場内外の全一的な管理と支配は、直接的には一体となったトヨタ労使によって、間接的にはトヨタ労使に支えられた豊田市行政と議会によって、推進されているからである。ここでは、50年代末の旧挙母市から現在の豊田市への市名変更問題をめぐる政治

闘争、60年代から70年代にかけてのトヨタ自工主導型の地域開発政策の推進¹¹⁾については省略して、地域住民と地域政治支配のメカニズムを最もよく例証している〈市民団体〉＝「ゆたか会」を検討するだけにとどめる。

1975年の統一地方選挙で、豊田市の市議員定数40人のうち32人が「ゆたか会」推薦で全員当選を果たした。うち7人がトヨタマン、25人が自民党系で、両方合わせて市議会絶対多数の与党クラブ「恩政会」を結成している。79年の統一地方選挙では、公認候補をトヨタ自工社員の7人にしぼった。今度は、自民党系(24人)にしぼりをかけなかったことになるが、逆にいえばこれは、「ゆたか会」の組織自体の力が強くなり、地域と市政を動かす自信がついたことを物語っている。とはいえ町内会・自治区といった地域組織を基盤とする自民党系候補を配慮して、トヨタの社員は、うちに2票あれば、「ゆたか会」と自民党系に1票ずつ投票するようにした、といわれている。地域支配という企業戦略の新しいノウハウともいべきこの「ゆたか会」とは、一体いかなる組織か¹²⁾。

「ゆたか会」は、ほとんどトヨタ自工、関連および下請企業の従業員によって構成され、会員数は公称3万世帯、12万人といわれている。この数は、豊田市の全有権者約16万人の75パーセントにあたる。各地区ごとに地区組織があり、その下に支部・分会・班とピラミッド型の組織を形成し、最末端の班は30軒の世帯を総括している。これらの組織は、その地域単位に地域の未加入在住者への加入活動を進め、トヨタと無関係の一般市民も加入させられており非会員は少数派である。「ゆたか会」の会員でないものは、孤立してしまうという悲哀をかこつことになり、近所づきあいをスムーズにするためにも加入していた方がよいという状況さえ生れている。いわばトヨタの「全員参加・全員参画」の経営戦略の地域社会版である。じつは「ゆたか会」が結成されたのは73年11月、その前に71年4月の市議選において、トヨタの工場の「フルライン体制の地域政治版」(渡久地政司)が実施に移されていた。「フルライン体制」とは、「デーリー・オーダー・エントリー・システム」つまり「省力化と注文車の性能維持のバランスをとって多種大量生産方式をコンピュータと数値制御システムによってなすオートメイション工場」において、「生産に関しての指示は人間＝職制からではなく機械が行ない、人間は本[・]当[・]にただ部品を組み付けるだけ」のシステムである。71年の市議選においてトヨタは、(1)各工場代表的性格をもたせるために1工場から1人、(2)世代代表的意味をもたせるための年齢別候補者、(3)従来「草刈場」であった下請企業からの2人の立候補、(4)自民党系候補へのテコ入れ、の基準をもって候補者を選出し、トヨタ労組の推薦を行ってトヨタと関連・下請企業の組織された従業員を動員した¹³⁾。このような経緯からみれば、「ゆたか会」は、「フルライン体制」の地域社会・政治における組織化であるといつてよい。もちろんこの組織も、外面的には「明る

「ゆたか会」役員機構



(注) 青木慧, 前掲書 195 頁による。ただし矢印を付け加えた。

い地域社会づくり」のための市民参加の団体という市民運動の顔ももっているが、その実体は、市民が自発的に参加し民主的に運営される運動組織ではなく、特定の団体の組織運営と意図を隠しもっている。じっさいこれは、トヨタ労組が組合員に総会への参加を呼びかけたり、会長がだれで地区・支部・班の責任者がだれなのか会員自身が知らなかったり、また知っていても口を割ろうとしないという事実、会の運営費や活動資金もどこからでているのか明らかでなく総会なのに会計報告も議題としてあげられていないこと、活動方針や新役員も討議や選挙抜きでであり、どこかでだれかに決められた方針や役員が一方的に紹介されるにすぎないことなどからうかがわれるように、トヨタの地域支配の組織化である。「ゆたか会」の役員機構をみれば実体はさらに明らかになる。図に示した通り、役員機構は文字通りトヨタの職制機構と労組執行部をそのまま地域組織に移したものである。すなわち、会長(会社現職部長)―副会長(現職次長・課長=元三役など組合OB)―地区長(係長・工長=組合OBか本部役員)―支部長(組長クラス=組合役員)―分会長(班長クラス=組合役員)―班長(組合支部役員)というピラミッド型になっている。そして「ゆたか会」の本部そのものが組合会館内にあり、労働組

合内の地域福祉局が「ゆたか会」の事務局となっていることから分るように、実際の活動は組合が手足となって支えている。「自動車絶望工場」(鎌田慧)において続発する自殺(1979年の1年間だけで20人以上を数える)、ノイローゼ、頸肩腕症候群その他の職業病(企業はこれが労災と認定されることを極度に嫌う、とくに末端職制は自己の成績査定に直接ひびくためさまざまな妨害を行って阻止しようとさえする)など、ギリギリのムダの削除の名において強行される苛酷な合理化による肉体の摩滅と、縦・横にはりめぐらされた各種組織への強制された「自発的」参加による“魂”の収奪に呻吟する労働者のあたりまえの要求を抑圧する労働組合が、企業経営層と一体となって地域社会=政治支配にのりだす事態を、私たちはどう受けとめるべきか。次にこのような日本型ビジネス・ユニオニズムの病理現象の一つの——だが極めて深刻な——事例を、自動車排ガス規制への対応に則して見てみたい。まずはじめに「日本版マスクー法」の制定経過をごく簡単に述べ、そのあとトヨタ労使の対応をみることにする。

1970年7月18日、東京都杉並区立正高校の生徒が光化学スモッグで倒れたことに端を発し、自動車の排気ガスによる大気汚染が社会問題となった¹⁴⁾。同年夏だけで17,887人、環境庁の発足した翌年には被害者はさらに増えて48,118人に達した。一方アメリカでは70年3月にマスクー上院議員が大気浄化法改正案を提出、年末に成立した。翌年6月、このマスクー法に基づいて自動車の排ガス規制値が定められた。71年9月18日、発足直後の環境庁(大石武一長官)は、内外の排ガス公害への世論の昂揚に支えられ、自動車排出ガス中の一酸化炭素(CO)、炭化水素(HC)、窒素酸化物(NO_x)の許容限度の設定について、中央公害対策審議会に諮問した。中公審は、大気部会に自動車公害専門委員会を設け、技術的な検討を開始した。専門委の10人のメンバーには、運輸省から1人、通産省から2人、石油連盟、自動車工業会から各1人、半数は業界代表と企業寄り官庁の役人であり、残りの半数は3人が大学所属の学者、2人が政府直轄の研究所(科学警察研究所、国立衛生試験所)の技術者であった。のちに、いわゆる「51年度規制」をめぐるメンバーの1人自動車工業会安全公害委員長・家本潔氏が審議内容をメーカー側に筒抜けにしていたことが、衆院予算委員会(75年1月31日)での不破哲三(共産党)書記局長の「爆弾質問」によって暴露されたように、住民代表も自治体の代表も入っていない専門委のメンバー構成、審議過程も議事録も非公開という運営方法などの点において、審議会の科学性・客観性、民主性・公開性に重大な疑義のある委員会であった。それはともかく、専門委員会は約1年の検討を経て、1972年8月18日に中間報告、10月3日大気部会は原案通り了承、小山環境庁長官に答申した。これを受けて環境庁は、間髪を入れず10月5日、規制方針を官報に告示した。この「50年規制」は、アメリカのマスクー法を「翻訳」したもので、

1キロ走行平均でCOは2.1グラム、HCは0.25グラム、NO_xは1.2グラムただし51年度には0.25グラムまで減らす、というものであった。その間トヨタ、日産の大手二大メーカーは、8月18日の中間報告に対して「技術的に達成不可能」と抵抗したが、GM社が技術開発を公表するや9月末に「ある程度見通しがついた」と態度を豹変させた。しかし73年2月、ホンダのCVCCエンジン、次いで東洋工業のロータリ・エンジンが世界ではじめて「50年度規制」基準に合格したというアメリカ環境保護庁（EPA）の発表にもかかわらず、大手メーカーは、アメリカでのマスキー法の1年延期の決定に力を得て、各車種別の段階的規制の実施および暫定基準の設定を要求して抵抗し続けた。だが二大メーカーとホンダ・東洋工業などのメーカー間の足並みのみだれ、世論の強い圧力もあって、環境庁は、50年規制を、新型車については75年4月1日から、継続生産新車については12月1日から実施することを決定、74年1月21日官報に告示した。

こうして排ガス規制の焦点は、51年度規制（NO_x = 0.25グラム）に移った。この51年度規制の政策決定をめぐる政治過程の分析は省略して、結論のみを記すことにしたい。（この51年度規制をめぐる展開された、審議会、衆院公害・環境特別委員会、同予算委員会、環境庁を舞台とする政治・行政過程は、とくに興味深いものである。それは、通産省対環境庁、国会対業界、「七大都市自動車排ガス規制問題調査団」対メーカー・自民党、専門委対調査団、環境庁対革新自治体、毛利環境庁長官対環境庁事務当局、専門委対環境庁事務当局、をめぐる展開された。）複雑な攻防の過程を経て、また田中内閣から三木内閣への政権交代を避けるようにして、74年12月5日、自動車公害専門委員会は、(1) 51年度規制は2年間延期、(2) その間の暫定規制値は大型車0.85グラム、小型車0.6グラムとする、(3) 小型車の範囲は等価慣性重量11.2トン以下とする、の3点を骨子とする中間答申を決めた。12月10日三木内閣発足の翌日、大気部会は専門委報告を承認、これを大気部会答申案として和達中公審会長に報告した。しかし和達会長は、これまでの慣例に反して、これを直接環境庁長官に答申することを見合わせ、中公審の総会に諮ることとした。12月17日、高田主婦連副会長、福田総評幹事、助川横浜市公害対策局長らの厳しい批判と反対意見の表明のうちに総会審議は暗礁に乗りあげ、和達会長は答申をまとめることを断念して今後総合部会にかけるとの決定を下した。27日、総合部会は、9時間に及ぶ激しい意見の応酬ののち、暫定期間を2年間以上ではないと一層明確にし、低公害車の優遇税制措置のための具体的な基準を示して、大気部会案を承認、和達会長より環境庁長官に答申書を提出した。翌75年2月22日、環境庁は、51年度暫定規制のNO_xの許容限度を、小型車0.84グラム、大型車1.28グラム、実施期間については、新型車は51年4月1日から、継続生産車は52年3月1日から、輸入車は53年3月1日から、と官報に告示した。つづく4月22日、53年度規

制のために、環境庁長官の私的諮問機関として「自動車に係わるNO_x低減技術検討会」(通称「4人委員会」)を設置、1年半にわたってメーカーの技術聴聞会などを中心に技術的な検討をへて、76年10月20日最終報告書を提出、つづく12月16日、環境庁、運輸省はこの報告書にもとづき、NO_xの排出基準0.25、許容限度0.48グラム、実施時期国産新型車は53年4月1日、継続生産車は54年3月1日、という自動車排ガス規制を決定した。

以上極く簡単に51年度暫定規制、53年度規制の決定の経緯をみてきたのであるが、この間メーカー側とくにトヨタと日産は、通産省(機械情報産業局)、自由民主党、全日本自動車産業労働組合総連合会(略称自動車総連)などのバック・アップを調達しつつ、さまざまな抵抗と「恫喝」を試みた——いわく「技術開発のめどが立っていない」、「国際競争力やエネルギー問題にも重大な影響を及ぼす」、「価格、燃費の増加で消費が冷えこみ、GNPで0.9パーセント落ちこむ」、「外国から非関税障壁だという反撥をうける」、「51年度規制によって自動車生産は4割縮小し、その結果自動車関連の労働者300万人の1割ないし2割について雇用問題が発生する恐れがある」、などであった。これらの抵抗や「恫喝」に対しては、既に「七大都市調査団」、革新自治体、日弁連、住民運動団体、多くの専門研究者、ならびに技術開発の点でホンダ・東洋工業(および各労働組合)などによって厳しい批判と反論が寄せられてきたが、何よりも事実それ自体——価格・販売量(産業政策上の問題)、燃料消費量(エネルギー問題)、雇用問題、非関税障壁、輸出などの実績——が、これらの反論の正当性を証明している。1976年から77年にかけて、OECDが行った日本の環境政策レビューの報告書が述べているように、「公害防除の分野における日本の経験は、技術が政策選択を制約するのではなく、政策選択が技術を制約するという考え方を支持するものである¹⁵⁾」(傍点は引用者)

さて次に、トヨタ労使の自動車排ガス規制に対する具体的対応をみてみよう。まず第一に、審議会や議会での聴聞会でみずから何度も「告白」しているように、排ガス技術開発の立ち遅れの問題がある。これは、技術水準の低さの問題もさることながら、七大都市調査団が指摘したように、トヨタの排ガス技術開発研究費が東洋工業・本田技研に比べて率において少ないこと、広告宣伝費が開発研究費を上回っていることなど、公害に対する社会的責任の姿勢の欠如に起因するといつてよい。いわば自らの低技術によって排ガス規制の政策選択を制約し誘導しようとしたのであった。そして50年規制の延期あるいは車種別の段階的規制、暫定基準の設定という「政策選択」への誘導に失敗するや、恥をしのいで本田技研のCVCC方式を借りて対処しようとした(トヨタはこれを「複合渦流方式」とよび、あたかも自前の技術であるかのよう¹⁶⁾に宣伝した)。第二に、この全くの裏返しであるが、50年規制を逆用して未対策車を「かきこみ生産」し売りまくった。低公害車の価格上昇、走行性能・燃費効率の悪化を宣伝しつつ、

50年規制の実施時期のズレ（新型車4月1日，継続生産車12月1日）をフルに利用したわけである。当時の『朝日新聞』は，次のように伝えている——

新造車（継続生産車—引用者注）への適用時期を8カ月ずらしたのは，多くの車種を持つメーカーに順次生産ラインを変更していくための準備期間を与える趣旨で，「まあ，おなげのようなもの」（小林育夫・環境庁自動車公害課長）。

ところが豊田英二トヨタ自動車工業社長や山本定義トヨタ自動車販売副社長は最近の記者会見で，この準備期間をフルに利用し，低公害車への切り替え後も未対策車を並行生産していく方針を明らかにした。その理由を山本副社長は「低公害車は値段が高いうえ，燃料消費も走行性能も悪い。当然売れないだろう。メーカーは安く性能の良い車を提供する義務があるし，販売店を含めた従業員の暮しを考える義務もある」と説明する。（以下略）¹⁶⁾

大手メーカーでは初の低公害車なので，業界は注目していたが，販売台数は両車種（トヨタのコロナとカーリーナー引用者注）合わせて月間わずか300台の予定。「低公害車を出したというかっこうをつけるだけのものではないか」という声が関係者の間から出ている。

（中略）販売台数がわずかなことについて，東京で記者会見したトヨタ自工の森秀太郎常務は「できるだけ急いで出すことが社会の要請に添うと考えたので，量産設備が完成しないうちに発売したためだ。いつから本格的に量産するかはわからない」と説明した。

また，この低公害車の性能については「同じ大きさのエンジンを積んだ未対策車に比べて出力は20%落ち，燃料消費は15%悪くなる」と，この種の発表には珍しく“正直な”説明¹⁷⁾。

こうしてトヨタは，50年規制の11月末までの猶予期間が生産面のことであり販売面では期限がないのをいいことにして，未対策車を“かけこみ生産”して歴大な在庫をつくらうとしたのであった。このことは，75年4月から11月末までの未対策車の猶予期間中の各メーカーの販売台数を，未対策車と低公害車とに分けてみると，より一層明らかになる——同期間中のトヨタの低公害車販売台数6,703台，総販売台数735,175台の0.9パーセント，以下パーセントだけでもとめると，日産8.4パーセント，三菱2.2パーセント，東洋工業46.0パーセント，本田技研53パーセント，富士重工15.8パーセントである¹⁸⁾。

第三に，トヨタは，さまざまなパンフレットを用意して文字通り全社あげて，排ガス規制を求める世論に挑戦する運動を展開した。当時の『トヨタ新聞』（75年8月2日付）は，「排ガス問題を理解——全社あげて啓蒙活動」キャンペーンの様子を次のように報じている——

“考えよう 車社会と環境問題”をスローガンに、現在、各職場や寮、社内各団体など、全社をあげて「みんなに知らせよう 正しい排ガス問題」のキャンペーンが展開されている。これは、当社の命運を左右する問題である排ガス規制問題について、まず従業員自らが正しい認識をもち、一部にある自動車に対する誤った考えを取り除くと同時に、われわれの努力と、正しい排ガス規制のあり方を、家族、友人、知人などに正しく理解してもらおうというもの。説明会や懇談会などを通じて、まず従業員に対する理解活動が行われている¹⁹⁾。(傍点は引用者による)

「NO₂ 0.02 ppm の規制値は科学的に算出されたのではない」とか、「この基準値の決定の仕方に科学的技術的根拠がない」、「日本は環境至上主義だ」と、それこそ一方的＝一面的に自らの「科学性」と「正当性」を僭称しつつ、「従業員」に「正しい認識」をもつよう強制する——そこにみられるのは、企業の反社会性の論理だけでなく「正しさ」の独占的管理を貫ぬこうとする意志の怖しさである。労働力管理だけでなく「従業員」の市民としての社会的判断原理の操作と収奪までも、労使一体の「全員参画経営」のもとで貫ぬこうとする事態——それは、「聖なるエゴイズム」(久野収)優位のもとで市民的自由と人権を圧殺する管理型産業社会の縮図である。既に分析したように価値の多元性と選択の自由というタテマエのもとで、「個性」化と「自由」(移動の自由、空間の自由など)という擬似的な「絵画的言語」(ライヘンバッハ)をもって販売される最大の商品＝自動車の生産の場では、苛酷な企業内労働者の「合理的」管理のもとで、価値判断の一方的操作化とその判断の社会性の破壊が進行している。この管理的操作は、経営層と労組指導部の二重の抑圧によって推し進められているだけ、その危険性も倍化するといつていい。逆にいえば、これに抵抗する闘いも二重の困難をふくむものとならざるをえないことになる。

トヨタ自工労組のある副委員長は、全トヨタ労連の機関誌の排ガ斯特集号(『全トヨタ労連』75年4月号)において、組合指導部の見解を次のように述べている——

私たちが働く自動車産業は、日本の経済と社会活動を支え、自動車はあらゆる人々の足として、その生活を支えています。私たちはこの重要な自動車を造り販売することを通じ、社会に貢献していることを誇りに思っています。しかし、今日私たちが直面している排出ガス規制に関する一連の世論は、私たちの日夜をわかつた心血を注いだ開発努力には耳をかさず、都市における環境破壊の根源は自動車であるときめつけ、自動車を製造販売する企業と労組

が社会的責任を果していないと批判しています。

これらはいずれも真実の欠落した粗悪情報の増幅によって起きた心理的パニックの現象であり、換言すれば“情報汚染”といえます。排ガス規制問題にまつわる一連の世論に、私たちの努力や姿勢を正當に評価した公正な報道がどれほどあったでしょうか。むしろ一部の人々によって「たくみに誘導された報道」のはんらんのみちているといっても過言ではないと思います。

私たちの中にはタバコを吸う人が多くいます。NO₂は物が燃焼すれば空気中の78パーセントも占める窒素が反応して必ず発生するものですから、タバコもその例外ではありません。比較のおだやかな吸い方で紙巻きタバコを吸うと、タバコの吸い口からは350~450ppmものNO₂が口中に吸い込まれています。このNO₂濃度は環境基準0.02 ppmの約20,000倍にも相当するものです。同じく日常生活を営む家庭の中でも、台所、石油ストーブなどからNO₂は発生しており、これらはすべて環境基準よりもはるかに高濃度であることを考えると、その必要性和根拠に大きな矛盾というか、大きな片手落ちを感じざるを得ません。

排出ガスの問題は私たち自動車産業に働く者にとっては本当に他人事ではありません。国民一般の生活に関係するばかりでなく、私たち組合員自身の生活・メンのタネに直接結びついていることです²⁰⁾。(傍点は引用者による)

この「メンのタネ」というエゴイズムが透けてみえる文章の論理構成と倫理水準は、驚くべきほど低いといわざるをえないが、それだけに既述の二重の抑圧と管理の実態をよく物語っている。なぜなら、価値判断の市民的理性の感覚を喪失した指導部がおし進めようとしている「管理ファシズム」運動(久野収)の問題意識とその推進メカニズムが、あざやかに示されているからである²¹⁾。そこでは、——ファシズムの正系のコトバを用いていえば——「企業内コーポラティズム」が見事に完成している、と^{いい}。このコーポラタイゼーションは、労働者の「犠牲の合理化」の反面で、「メンのタネ」という自己保存、自己拡大の欲求をバネとしつつ上からかきたてられる非合理的な「憎悪の哲学」に依拠している。企業コーポラティズムの裡に私たちが見るのは、テクノストラクチュアを組織の構造原理とする巨大企業の戦略的意思決定と管理の「合理性」ではなく、非合理的な反社会的憎悪の増幅のメカニズムである。そして主観的なひとりよがりによがりによせよ、危機の意識が深ければ深いほど、この憎悪の平等化(=全

員による共有の強制)は、「メシのタネ」と結びついた「サクロエゴイズモ」の様相を呈してくるのである。私は、「聖なるエゴ」が、「今や自動車産業は、日本経済をリードする重要な立場にあります。自動車産業の健全な発展は、日本のためであり、国民のためであり、私たち自身のためであります」という大義名分と結びついて、やがては一巨大企業の枠を越えて社会的に一般化し、リジッドな「危機管理の体制」の確立へと赴く危険性をぬぐい去ることはできない。否それは、いくつかの学校(大学を含めて)の現場では、〈反日教組〉と〈反戦後民主教育〉の憎悪を増幅しつつ、実行に移されつつあるのである。

注(1) 日本社会における「じゅず繫」の「連続体」的構造とその動的法則については、中根千枝『タテ社会の力学』を参照せよ。

(2) もちろん、「中流」意識を支えている「豊かさ」の実体を検討することは必要である。この「豊かさ」意識は、既にフロー経済における消費行動の均質化の問題に即して述べたように、「生活程度」が上昇したという事実とその心理によって支えられているからである。しかし、この「豊かさ」の事実と心理にもかかわらず、人々が依然として「不安」と「あせり」に襲われているのはなぜなのだろうか。例えば、西欧先進諸国と較べて一貫して高いといわれている貯蓄率に示されている不安は、何を意味しているのだろうか。貯蓄に関する多くの世論調査が教えているように、人々は第1に、病気や不時の災害に備える、第2に、子供の教育や結婚資金にあてる、第3に、老後の用意、第4に、土地や住宅の購入あるいは新增改築のための資金、という「病・教・老・住」の四大目的をもって貯蓄に励んでいる。そしてこの「病・教・老・住」の充実こそ、真の「豊かさ」をなすといえてよい。たしかにいくつかの耐久消費財を購入し利用することによって、生活程度は上がったといえるであろう。しかし「高・狭・遠」の劣悪な条件下にある公団住宅の中に電化製品をいっぱい並べ、車を所有している多くの平均的な「中流」階層を思いうかべてみればよい。かれらは、真に豊かでありうるか。フローの面では生活程度は世間並に上がっているとはいえても、ストックの基盤に支えられた豊かさの實質を欠いていることは、明らかであろう。また文明の利器である自動車を所有することによって、移動の迅速性、行動範囲の拡大と便利さなどの点では、はかり知れないほど生活程度は上昇したといえていいかもしれない。しかし騒音、振動、排ガス、事故など、自動車交通によって生みだされる社会的費用を内部化する努力を怠ったまま進められたモータリゼーションは、ストックとしての豊かさの基盤を充実するどころかこれを掘り崩してきたのが実状であり、しかもこれらの外部負経済は、しばしば社会的弱者に転嫁されて実質的な国民所得の配分を不平等化しさえしてきたのである。これらの点については、岸本重陳『中流の幻想』、石川・梅澤・高橋・宮島『みかけの中流階級』、早川和男『住宅貧乏物語』、宇沢弘文『自動車の社会的費用』等を参照されたい。

(3) 大多数の「中流」社会論者は、総理府その他の世論調査に依拠して、「中流」層とその意識の解釈学を展開しているが、富永健一氏グループは、「地位の非一貫性(status inconsistency)」論による「社会階層と社会移動」全国調査(SSM調査)によって、「多様な中間層」の成立を実証しようとしている。富永健一「社会階層と社会移動の趨勢分析」(同編『日本の階層構造』第2章)、同「社会階層構造の現状」(『朝日新聞』1977年6月27日付)、今田高俊・原純輔『現代日本の階層構造——地位の一貫性と非一貫性』(『現代社会学』8. 第4巻第2号, 1977年)。ただこの調査における六つの「地位変数」(威信, 学歴, 所得, 財産, 生活様式, 権力)の五点区分の設定の仕方(とくに権力変数について)の有意性についていくつかの疑問が残るとともに、五点法評価が余りに細分心され

ていて（とくに所得変数について）「上」, 「中の上」の方との対比が不鮮明になっているように思われる。後者の点については、柴田弘捷氏のすぐれた実証的批判を参照されたい。柴田弘捷「〈中流〉意識と〈中間層社会〉(?)」(『専修大学社会科学月報』No.215, 1981年7月20日所収)。

- (4) 以下の「中間」色分泌のメカニズムについては、岸本氏の前掲書第5章を参照。なお「操作された自主性」については、拙稿「My Stay in England as a sort of 'Rehearsal' (〈リハーサル〉としてのイギリス留学記)」(Mill Society Bulletin, Japan, Vol. 1, No. 3, April 1982)を参照されたい。
- (5) 鎌田慧『職場に闘いの砦を』206ページ。
- (6) 兵藤剣『現代の労働運動』(東京大学出版会)102ページ。だが同時に私たちは、この小集団型参加運動への内的吸引が、「疎外」された状況における自己存在の確認＝証明の内的欲求に根ざしていることを忘れるべきではないと思う。兵藤氏も、“私生活型合理主義”の滲透が、歪んだ私生活への理没を意味しているとしても、なおその情念の背後には企業の利益やナショナル・インタレストなどの外的な価値観の強要を拒否する思想、つまり「労働者としての私を大切にす思想への一つの回路」をみてとるとともに小集団活動への参加の欲求の裡に——それが資本のイニシャティブによって組織されたものであるにせよ——私生活主義のもつ「エゴイズム」が「連帯の一契機へ転化しうる可能性をはらんでいる」ことを鋭利に剔抉されている。私は、この「可能性」の途を切り拓くためには、さきに指摘した「二重の抑圧」に抗する職場闘争の展開に加えて、〈欲求の買収〉構造の破壊、つまり私生活主義における生活の質の見直しを通じて生活思想のレベルでの自立を獲得すること、が必要不可欠であると思う。この問題は、既に第3節で分析した「私民化社会」における閉塞化状況とその状況の裡に内蔵されている「ある特有の不安」というキイ・イシューと深い関係をもっているからだ。
- (7) デニス・ガボール(林雄二郎訳)『成熟社会』(講談社)14—5ページ。
- (8) 私はさきに、「管理された自主管理」, 「操作された自主性」という原理的矛盾について述べた。だがこの矛盾は、利潤極大化を至上命令とする目的社会にして高度の分業と協業に編成された官僚性社会である企業内での労働の疎外＝「無力性(powerlessness)」と「無意味性(meaninglessness)」という矛盾を克服するべく、労使一体となって推進している企業内統合戦略の所産である。いわば矛盾の上に重畳的にかさね合わされた矛盾である。それ故私たちは、資本の論理と官僚制の論理に支配された企業社会内の労働過程そのものにまで目を向けなければならない。この点については、熊沢誠氏らの一連の著書を参照せよ。熊沢誠『労働のなかの復権』(三一書房), 同『労働者管理の草の根』(日本評論社), R. Blauner, *Alienation and Freedom: The Factory Worker and His Industry* (The University of Chicago, 1964), 佐藤慶幸監訳『労働における疎外と自由』(新泉社), 中岡哲郎『工場の哲学』(平凡社), 同『コンビナートにおける工場と社会』(平凡社)。ブラウナーの労働疎外の四つの類型(無力性, 無意味性, 社会的孤立 isolation, 自己疎隔 self-estrangement)の哲学的意味については, M. Seeman, "On the Meaning of Alienation," in: Ada W. Finifter, *Alienation and the Social System* (John Wiley & Sons, 1972). を参照せよ。
- (9) 青木慧『トヨタ その実像』130, 189ページ参照。
- (10) 大野副社長の『プレジデント』1977年3月号での発言。
- (11) トヨタと関連部品会社は、60年代後半から70年代にかけて、工場敷地の買収、公害問題、河川と排水、工業用水道、工場立地計画、ジャスト・イン・タイムを可能ならしめる道路交通対策——下請とトヨタの工場を結ぶ道路もまた、下請企業のコンベアとトヨタ各工場のコンベアのあいだを走るもう一つのコンベアであり、「ジャスト・イン・タイム」の下請への強制としての「かんぱん方

式」に不可欠のものである——などのためばかりではなく、従業員定着のための住宅・リクリエーション施設の建設、技術インテリの知的欲求の充足のための教育文化施設の建設などのためにも、新たな地域政策の展開を必要としていた。

そのために、専任の地域問題担当者を二人置いて、地域政策を組織的に調査・研究し、豊田市とその周辺市町村に対して各種政策や施設建設を積極的に働きかけていく体制を固めた。『朝日新聞』（名古屋版）1968年10月26日参照。当時のトヨタの地域政策と住民（労働者）管理政策の推進者は、この専任地域問題担当者の他に、トヨタ総務部次長から豊田市長に立候補して当選した佐藤保氏、現職（当時）のトヨタの課長である市議会議員の秋本正太郎氏、その他トヨタ系議員7名、トヨタ出向の県議と衆議院議員、それにトヨタ労組である。渡久地政司・小林収「企業都市『豊田市』からの報告」（松下圭一編『現代に生きる 6 市民参加』1971年所収）118ページ参照。このような「工業都市」から「住みよい都市」への転換の背景には、「収容所群島のような豊田市」の現実があった。それは、誘拐、婦女暴行、集団主婦売春、マルチ商法などを含む犯罪と非行の多発、全国の倍ちかい自動車普及率と公共輸送機関の廃止ないしは減少に伴う全国有数の交通事故、非文化的環境に医者がそっぽをむくために生れた「医療砂漠」、人口増の重圧をもろにうけた教育問題など、「トヨタの社宅の無秩序な集積」でしかない利潤追求一辺倒の企業城下町の矛盾である。平澤正夫『TOYOTA—オートアニマル』（1980年）第IX章参照。

- (12) この組織については、青木慧『トヨタ その実像』第9章に詳しい。以下の記述も主にこのすぐれた報告に負っている。また平澤正夫、前掲書、渡久地政司・小林収の前掲論文、『週刊東洋経済』（1971年3月6日号）「カンパニー・タウン物語」、岩田弘「豊田市——市民的反資本闘争の主戦場」（『現代の眼』1971年4月号）、佐木隆三「働く若者は何を考えているか」（『月刊エコノミスト』1971年7月号）、『週刊エコノミスト』（1971年6月22日号）「男と車が氾濫する豊田」などを参照。
- (13) 渡久地政司・小林収の前掲論文参照。
- (14) 以下の日本版マスキー法の成立過程については、本郷滋『ドキュメント0.25』（1978年）、平澤正夫氏の前掲書第5章、『朝日新聞』各年版、岩波書店『公害研究』第6巻3号、『環境白書』各年版、OECDレポート『日本の経験——環境政策は成功したか』（1978年）を参照。
- (15) OECDレポート『日本の経験』112頁。
- (16) 『朝日新聞』1975年1月22日付。
- (17) 同、1975年2月8日付。
- (18) 平澤正夫、前掲書、93ページ。
- (19) 青木慧、前掲書、146—7ページ。
- (20) 同、148—150ページ。
- (21) 管理ファシズム化のメカニズムとその対抗戦略については、久野収『権威主義国家の中から』、同『戦後民主主義』、栗原彬『管理社会と民衆理性』を参照せよ。

[編 集 後 記]

早いもので、私が専修大学にきてから2年近くになる。この間にわが国の産業社会をゆり動かすようなできごとは数多く生じてきたが、「マイコン革命」はなかでも特筆すべきことの1つである、と私は思う。コンピュータについて何の素養もない私が、まがりなりにもその扱い方に慣れ、ソフトウェアのみならず、ハードウェアについても関心を示す(もちろんホビイストとしてである)ことになるとは、私自身予想もしなかったことである。安価で優秀なマイコンが登場し、自宅で思いのままに触れることが可能となったがために生じた事象である。

かくして最近では、私の脳裏からコンピュータが離れなくなっている。そこで「体験的コンピュータ考」を一席。

①購入してマニュアルをみながら操作をし、体で覚えていくこと(いくら強調しても強調しすぎるといふことはない)。

②プログラム言語は実に多様な機能を有している。第1に、それは言語一般のもつ役割(とくにその論理的ないしはシステムの役割)に再考を迫る。第2に、それは論理といふいわば「哲学」が現実のコンピュータに指令を与えるという意味で、文系の領域と理系の領域を媒介する(このことを通じて、文系の人間でもハードウェアに興味がでてくる。たとえば「記憶」するとはどういうことなのかなど)。

③マイコンはコンピュータとして完全な機能を有している。したがって、その操作に慣れることを通じて、大工場のコンピュータ制御、企業のOA化といった今日の社会現象を把握する上での非常に有益な視座が提供される。

ともすれば、科学技術計算、統計的処理、事務処理といった側面からのみ、コンピュータは語られがちである。②や③の側面に、多様な分野の社会学者が、より積極的に乗り出していく必要があるのではないかと私は考えている。

(と書いてきて、いまだ専門とする領域にコンピュータを活用することのできない自分に、改めて気が付くのです。)

(T・H)

神奈川県川崎市多摩区東三田2丁目1番1号 電話(044)911-8480(内線33)

専修大学社会科学研究所

(発行者) 三輪 芳郎

製作 時 潮 社

東京都文京区本郷2丁目12番6号 電話(03)811-8024
