

同時代史学会 NEWSLETTER

第13号 (2008年11月) ISSN 1347-7587

長崎崎戸行・断章

代表 安田常雄

今月のはじめ、仕事の関係もあって、長いこと行って見たいと思っていた長崎県崎戸を訪れた。長崎県西彼杵郡崎戸町、現在は西海市に編入されているが、ここは海底炭坑の島であった。そこは1907年から九州炭坑汽船会社によって開発がはじめられ、1940年には三菱鉱業の支配下に入り、年間産出量100万トン余り、労働者7500人を擁する巨大炭坑に発展した。戦後はエネルギー革命の波のなかで、1964年に一坑が、1968年に二坑が閉山して、その幕を閉じたのである。戦時中からこの炭鉱で働いた、作家の井上光晴はその最盛期の情景を次のように書きとめている。「長靴島はS軍港から汽船で二時間の沖にあり、晴れた日には五島列島と東支那海がかすかに見えた。十月。長靴島には波と石炭と暖竹（イネ科の多年草一註）の風が吹いた。闇夜の晩には周囲二八キロのわずかなボタ土まじりの面積の中に、二万五千の坑夫とその家族たちが呻き、ヨークスの火柱が天に燃えた」（「長靴島」1953年4月）。

かつて苛酷な労働条件によって「一に高島、二に端島（軍艦島）、三に崎戸の鬼が島」と歌われたように圧制山として恐れられた時期もあったが、三菱鉱業の近代的労務管理によって県内有数の炭鉱にのし上がった。現在でも、この島には炭鉱時代の遺跡がかなりそのままの形で保存（放置？）されており、この島に渡った途端に、戦時戦後の同時代史の現場に直接触れることになる。たとえば、蠣浦一坑の坑口、油倉庫、福浦坑揚座、発電所煙突、選炭工場、ボタホッパーなどが残っている。崎戸町歴史民俗資料館まえの高台に登ってみると、これらの遺跡の全景がパノラマのように広がり、晴れた日には夕陽が東シナ海に落下していくという。

私のこの島への関心は、第一に戦時中、中国や朝鮮半島から強制的に連行された労働者が集積していたことであり、三菱系鉱業所では最多の数を記録したともいわれている。一説には、6000人以上の朝鮮人の連行労働者がいたという。この時代の崎戸炭鉱の実像については、その翌日に会った前川雅夫さんの著書『炭鉱誌』（葦書房）が、当時の新聞を復刻しながら克明に叙述している。また崎戸の歴史民俗資料館の尾崎さんによると、朝鮮人労働者と家族は島影に小さな集落を作って生活しており、そうした集落が島内のさまざまな場所に点在していたと語っていた。さらに被差別部落の人々も別の地域に集って暮らしていたという。その意味で、この崎戸島はいわば日本近現代史の縮図のような場所であり、それが一つの島に凝集しているのである。

第二の私の関心は、崎戸のモダニズムについてである。かつて外海を一望できる高い崖の上には美崎アパートという鉄筋4階建てのアパートが建ち、700人を収容できる独身者用アパート「平和寮」も建っていた。そして一坑と二坑のあいだには、広大な住宅地（炭住）がひろがり、商店街、デパート、魚市場、生協もつくられていた。また中学校、体育館、野球場、プール、総合病院（医師十五人程）なども完備されていたという。さらに最盛期には3つの小学校があって、たとえば昭和小学校は1959年には51学級2720人が学ぶ長崎県で一、二のマンモス小学校であったといわれている。頂上近くには二千人収容の崎戸劇場があり、労組と共楽館食堂が鼎立し、食堂の二階はダンスホールであったという。尾崎さんの話によれば、崎戸劇場は労組の大会の場所であるとともに、有名芸人や地方回りの旅芸人などが絶え間なくやってきていたという。これはひとつのモダン都市であったことは間違いないのである（山崎英昭「上野鋭之進さんの崎戸」『追悼 上野英信』同刊行会、1989など）

第三に、これは私の個人的関心に傾斜するが、戦後思想と文化の発火点の一つであったのではないかという関心である。前にふれた井上光晴の文学がこの崎戸で開花したことはよく知られており、それは原一男の記録映画「全身小説家」のなかにも克明に描き出されている。さらに筑豊の上野英信が1950年4月から52年1月まで働いていたのがこの崎戸炭鉱であった。ただ作業中、軽便軌条を足の上に落として負傷し、図書館勤務に代り、のち崎戸文化連盟で文化運動に関わったといわれているが、詳細は不明である。いわば上野英信の崎戸時代は空白のままになっているのである。この関心は、文化の発火点とは、おそらく地底の炭鉱労働の凝集された瞬発力と深く関わっているのではないかという仮説に根をおいている。

駆け足で島をめぐり、静かな風景を見ながら、そんな想像が頭を駆けめぐる。11月に入り、すすきやコスモスの季節も終わり、農家の庭に咲く真紅や黄色や橙の鶏頭の花が青い空と海にむかって屹立していた。今年、直木賞を受賞した井上荒野さんの小説「切羽へ」は、この崎戸を舞台にした作品であり、父親であった井上光晴の思想の発火点を継承しながら描かれた高度な恋愛小説であった。「トンネルを掘っていくいちばん先を、切羽と言うとよ。トンネルが繋がってしまえば、切羽はなくなってしまうとぼってん、掘り続けている間は、いつも、いちばん先が切羽」。そんな小説のなかの言葉が、秋の風景のなかに沈殿する。

(2008年11月12日記)

同時代史学会 2008年度年次大会

大会テーマ **消費からみる同時代史**

午前の部 **高度経済成長期を見直す**

北山幸子氏(立命館大学)

「滋賀県の零細小売業による大型店対応—「エキセン」と
「アスピー」の事例から—

友澤悠季氏(京都大学大学院)

「『公害から環境へ』を問い直す」

コメンテーター 西野肇氏(静岡大学)

午後の部 **消費生活と社会運動—現代社会の形成を問う—**

趣旨説明：原山浩介氏(国立歴史民俗博物館)

中村広伸氏(更生施設千駄ヶ谷荘)

「消費活動の組織化の歴史的意義—日鋼室蘭争議における
生協分裂の考察を通じて—」

横関武氏(元同志社生協)

「高度成長期の生協運動を語る」

コメンテーター 中野敏男氏(東京外国語大学)

小澤弘明氏(千葉大学)

日時 2008年12月14日(日)10:00~17:30(9:30受付開始)

12:45~13:30まで総会を開催します。ご参加下さい。

会場 東京学芸大学(JR中央線国分寺駅より徒歩18分、武蔵小金井駅より小平団地行バス乗車約10分、学芸大正門下車)

南講義棟(S棟)410番教室

キャンパスマップをご参照ください。

<http://www.u-gakugei.ac.jp/npdf/2007/gakugeimap.pdf>

※周辺には正門付近にコンビニがありますが飲食店はありません。駅周辺の
ご利用、または昼食のご用意をお願いいたします。

東京における自動車排ガス汚染の変遷

—東京大気訴訟をめぐって—

傅 喆(一橋大学大学院経済学研究科)

1. 問題の背景と本報告の目的

07年8月、96年に提訴された東京大気汚染訴訟は東京高裁において和解した。

自動車排ガス汚染公害は決して最近始まったものではない。長い間、問題が継続し、解決されないまま推移する中で、自動車排ガス汚染による健康被害者は96年になってなぜ訴訟を提起しなければならなかったのか。この問題に答えるためには自動車排ガス汚染問題の発生と対策について検討し、なぜ深刻化・長期化せざるをえなかったのか、その要因あるいは原因構造を明らかにしなければならない。

本報告では、東京における自動車排ガス汚染の顕在化、深刻化、長期化という変遷において、自動車排ガス汚染とそれに関わった政策主体等(国・東京都・首都高・自動車メーカー)がどのような役割を果たしたか(あるいは果たさなかったのか)について、訴訟の議論を整理し、検討することで自動車排ガス汚染の変遷の要因あるいは原因構造を明らかにすることを目的としている。

2. 自動車排ガス汚染の変遷の概略

東京の自動車排ガス汚染の顕在化としての象徴的事件は、新宿区牛込柳町の鉛中毒患者の発生(70年5月)、杉並区立正高校生のオキシダント被害(70年7月)、そして環7喘息(72年)である。しかし、東京都では既に61年に自動車排ガスによる大気汚染の調査、65年には世田谷区大原交差点における自動車排ガス汚染と健康被害の調査が行われている。

66年に一酸化炭素の濃度規制が行われ、70年には一酸化炭素の環境基準が設定された。自動車排ガス汚染の重大な汚染物質の1つである二酸化窒素については78年に環境基準が設定された。

日本の高度経済成長期に東京の自動車排ガス汚染は顕在化の頂点を迎え、排ガス規制が開始された。そして自動車排ガス汚染の問題は、高度経済成長期以降、速やかに解決することができなかったというところにある。

高度成長期以降(70年代後半から80年代前半)の排ガス規制と大気汚染問題は次のように展開される。この時期日本では有名な日本版マスキー法が制定されるが、窒素酸化物については、2年延期されたのち78年度に規制が実施された。他方、二酸化窒素の環境基準が達成されないまま、78年にその環境基準は緩和されてしまったのである。

環境基準が緩和され、窒素酸化物規制が実施されたものの、新たな環境基準を達成することはできなかった。国は、環境庁大気保全局を始め、その原因を分析し、相次いで対策を講じた(「中期展望」(85年)、「新中期展望」(88年)、「自動車NO_x法」(92年)等)。排ガス汚染の顕在化以降、こうした規制強化が行われたのであるが、必ずしも大気汚染の改善に直ぐには結び付かなかったのである。

高度経済成長期以降、排ガス対策を実施してきたにもかかわらず、長期にわたり大気汚染を改善することができなかったことは、多くの健康被害者を生み出す結果になった。73年にいわゆる「公健法」が制定されたが、88年に公健法が改正され、新規認定が打ち切られたことにより、未認定患者が増加した。

3. 自動車排ガス汚染を深刻化、長期化させた政策要因

自動車排ガスによる大気汚染は、自動車交通量が集中するところ（例えば交差点）で、排ガスの集積により引き起こされた。自動車排ガスによる大気汚染問題を考えるとき、この「自動車交通の集中」と「汚染物質の集積」が自動車排ガス汚染の顕在化・深刻化・長期化の起点となっていると考えられる。

以下では、東京大気訴訟の第1審で争われた争点を基本的枠組みとして、3つの政策要因を検討した。①道路整備政策の失敗、②交通量抑制の失敗、③自動車単体からの排ガス低減の失敗の3つである。自動車排ガス汚染問題を深刻化、長期化させた原因の1つが個々の政策対応による失敗の積み重ねであったことが明らかになる。

3.1 道路整備政策の失敗

戦後、52年に「道路法」、56年に「道路整備特別措置法」が制定された。そして、56年のワトキンス報告書を契機に、戦後日本における一般道路の建設・整備が本格化した。

その中で、54年に始まる「道路整備五箇年計画」が日本の道路建設の基本となる。道路整備五箇年計画は「道路交通需要の急速な増大」を理由に、計画途中で何度も改定された。これら計画は高速自動車道路の建設・整備に向けられ、東京への自動車交通をますます集中させることになった。中でも87年の第4次全国総合開発計画は、「多極分散型国土の形成」を目標に「東京一極集中」の是正を唱えたが、その実体は東京を中心とした高速道路延長の拡大にあった。

東京都の戦後の道路整備計画は、シャープ勧告により独自の道路整備計画を行うことが制限され、問題を抱えながら始まった。65年に東京都心部の交通が麻痺するとの予測が56年に予想されるなど、交通混雑は60年代以前より問題になっていた。そうした状況を受け、59年に東京都は高速道路の必要性を訴え、首都高速道路公団が発足した。

都市高速道路は道路の交通能力をあげることが目的であって、高速化が目的ではないとされた。従って、日本道路公団が作る国内の縦貫高速道路とは異なる性質のものとして構想され、都市間を結ぶ高速道路とは直接繋げないことを原則としていた。しかしオリンピック終了後、東名高速道路が首都高に接続されたことで、都心への交通集中が加速した。以降、前記の道路整備計画により東京への交通集中が一層加速されたのである。

自動車交通需要の増大、あるいは東京における自動車交通の集中を改善するために道路容量を拡大する政策が取られたが、自動車交通の集中は長い間改善されなかった。その理由として、道路が建設されたことにより、自動車交通の潜在的需要が顕在化したという見方がある。すなわち、道路建設と自動車需要の「イタチごっこ的な「悪循環」」でしかなかったのである。

道路整備政策の失敗は道路容量拡大政策だけにあったわけではない。道路構造・沿道対策の立ち遅れと道路構造改善の矛盾が挙げられる。東京都もこの点を理解し、「二酸化窒素濃度の高い地域は立体交差の交差点で交通量が多いこと。周辺建物が高層建物で占められている」ことを指摘している（例えば、板橋区大和町交差点）。すなわち、交通流円滑

化対策として、道路整備の早い段階から実施してきた立体交差化などが汚染の深刻化を引き起こしたのである。

3.2 交通量抑制の失敗

自動車交通量の集中を制御する伝統的方法は道路交通規制である。交通流の円滑化、交通量の抑制、交通量の削減のために、道路交通規制を実施することができる。

警視庁は75年度、76年度に交通総量の削減対策を行ったが、環境基準を達成することができなかった。これは、交通規制は交通量を抑制することができず、結局大気汚染を改善することができない、というわけではない。89年の大喪の礼に伴う交通規制は強力な交通規制であり、一時的だが大気汚染も改善されたことが伝えられている。要は、交通量を抑制する有効な交通規制が実施されてこなかったということである。交通量抑制の施策については、交通需要マネジメントの考え方もある。東京都は00年にそのプランを策定したが、いまなお実施されるには至っていない。

3.3 自動車単体からの排ガス低減の失敗

78年の二酸化窒素の新環境基準は目標年度（85年）までに達成できないことが明らかとなったことを受け、環境庁大気保全局は「中期展望」を発表した。達成できなかった原因として、ア）普通貨物車等窒素酸化物排出量割合の多い車種で走行量の伸びが大きかったこと。イ）より新しい規制適合車への代替が遅れたこと。ウ）貨物車等を中心にディーゼル車の割合が増加したこと。エ）窒素酸化物排出量の多い直噴式ディーゼル車の割合が増加したことを挙げた。対策としては、(1)自動車排ガス低減技術の一層の開発、低公害自動車の普及、(2)物流対策、人流対策、交通流対策等を挙げた。しかし失敗に終わり、「新中期展望」（88年）を発表することになった。この「新中期展望」でも、同様の原因分析と対策を講じるのであるが、失敗を重ねる結果に終わった。

大気汚染の改善が見られない中で、新たな対策の必要性（自動車走行の総量規制）が求められ、いわゆる「自動車NO_x法」が制定された。

「自動車NO_x法」は目標として、二酸化窒素の環境基準を概ね00年度までに達成することを挙げていた。しかし、この自動車NO_x法も環境基準を00年度までに達成することはできなかった。自動車NO_x総量削減方策検討会は、その原因を分析し、「ディーゼル車対策の一層の推進が求められる」と繰り返された分析で終わっている。結局、貨物ディーゼル車を中心とした有効な排ガス規制を速やかに実施することができなかったのである。

ディーゼル車が増加するに至った経緯は、73年、78年の石油ショック以降の省エネルギーの推進にある。すなわち、軽油を利用したディーゼル車の経済性が重視されたことにその原因を求めることができる。特に81年以降、8トン以上の大型トラックは、全て直噴式エンジンのディーゼル車になってしまった。ディーゼル貨物車全体では、89年頃には、直噴式と副室式のエンジン割合が拮抗するに至っている。

特に指摘しておかなければいけないことは、85年の「中期展望」でその問題が指摘されたものの、直噴式ディーゼル自動車生産が相変わらず増加したことである。

他方、ディーゼル車の窒素酸化物の排ガス規制は、ガソリン車に比べて低い目標水準のまま推移してきた。これは、自動車メーカーの技術的可能性の枠内で規制をただけで、自動車メーカーの都合に合わせた排ガス規制が実施されてきたことを裏付けるものである。

以上の分析により、自動車排ガス汚染が深刻化、長期化したのは、その要因あるいは原因構造が複合的であり、対策としても総合的かつ有効な（強力な）施策を採用することが遅れたことによると考えられる。

4. 東京大気訴訟による問題提起

東京大気訴訟はそれまでの訴訟とは異なり、自動車排ガス汚染による都市型・生活型公害のみを取り上げた裁判であった。道路設置管理者だけでなく、自動車メーカーを被告としたことにも大きな特徴がある。

裁判では、自動車メーカーの損害賠償責任を立証する上で環境政策論での汚染者支払原則と製造物責任法に依拠した。自動車メーカーを汚染者とみなすことには異論が存在する。しかし、汚染者支払原則をめぐる議論の中で、自動車排ガス汚染の費用負担者として、OECD モノグラフは自動車メーカーを挙げ、費用負担者は汚染に対して決定的な役割を担う主体であればよいと論じている。これは次のようにも言い換えることができる。自動車排ガス汚染に関与する諸主体は、それぞれの機能と役割をもってその汚染に関与しており、その中で決定的に関与している主体が費用を負担すればよい、と。東京大気訴訟はまさに自動車メーカーの機能と役割に照らして、自動車メーカーが自動車排ガス汚染に関与したことを論証しようとしたのである。

他方、東京大気訴訟は自動車排ガス汚染に関わる主体すべてを列挙したわけではない。自動車排ガス汚染に機能と役割を持って関与する主体は他にも存在する。自動車排ガス汚染の責任と費用負担を追及する上では、東京大気訴訟で取り上げられなかった関与主体（自動車ユーザー、荷主、輸送事業者、燃料メーカー等）が排ガス汚染に決定的な役割と機能を持って関与したかを明らかにすることが必要となる。そのためには、さらに要因あるいは原因構造の解明が必要となる。

<第19回研究会報告2>

「日本における自動車排気ガス規制の変遷」

北海学園大学経済学部 板垣 暁

本報告の課題とインプリケーション

本報告の課題は、1960～70年代に、日本で実施された、ガソリン乗用車を対象とした排ガス規制の変遷を概観し、その特徴を明らかにすることである。

周知の通り、日本の自動車メーカーは、1970年代に、当時、世界で類をみないほどの厳しい基準を設定された「日本版マスキー法¹」をクリアした。

日本の自動車メーカーが早くから環境技術の分野において世界をリードすることができた最大の要因は、技術水準の高さや開発努力等、メーカー側に帰属する様々な要素であ

¹ 「日本版マスキー法」という用語自体は通称であり、正式な法律名ではない。その定義は、各研究によって異なるが、ここでは、アメリカのマスキー法を意識した規制値が設定された1975年から1978年の時期における一連の規制のことを指すこととする。

ることはいうまでもない。しかし、規制を実施する側—日本でいえば運輸省や環境庁—に要因が求められないわけではない。なぜなら、ポーターが指摘するように、イノベーションの原因の一つとして政府の規制があげられるからである。さらに、政府規制もただ実施するのではなく、適正な時期に適正な水準で実施する必要がある。早すぎる規制や厳しすぎる規制では、結局メーカーが規制を達成することができず、かえって技術発展を遅らせ、環境への負荷を高めることとなる。逆に遅すぎる規制や緩すぎる規制は、メーカーの技術発展を促進させることができず、環境への負荷を減らすことができない。つまり、規制を実施する側が適正な規制を実施することが、メーカーの技術発展を促す要素の一つとなる。

これまでの自動車産業史の分野でも、日本の環境規制によって、日本の自動車メーカーの技術水準・品質が高められ、その結果、メーカーが70年代後半より国際競争力を得た点が指摘されてきた。しかし、既存の研究の多くは、排ガス規制政策は所与のものとして扱われており、その設立経緯や特徴を実証的に検討した研究は少ない。また、その点について実証的に行った研究でも、日本の排ガス規制政策の特徴を明らかにする、という本報告と同一の観点を有していない。以上、本報告では、1960年代から70年代の排ガス規制の変遷を考察することにより、その経緯を明らかにするとともに、その特徴を明らかにする。

事例の観察

1966年、日本で、国単位としては、世界で初めての排気ガス数値規制が実施された。この規制では、新型車から排出されるCO濃度を3%以下にすることが規定された。翌1967年には、新造車についてもCO3%以下にするよう、規制が課せられた。これにより、軽自動車をのぞき、新たに市場に出るガソリン車については、CO3%規制が課せられることになった。

その後も、自動車排気ガスを管轄する運輸省は、順次規制を強化していった。まず、1968年12月、「排気ガス対策点検整備基準」を通達し、使用過程車の排気ガス対策を実施した。これは、使用過程車を点検整備することによって、排気ガス抑制装置の劣化を抑えることを企図した通達であった。また、1969年9月より、CO規制値が3%から2.5%に引き下げられた。さらに、1970年8月からはアイドリング時に排出されるCO濃度を、新車4.5%以下、使用過程車5.5%以下することとなった。

一方、CO規制と異なり、規制が遅れていたHCやNO_xについても1973年4月から、規制の対象となった。（「73年規制」）

以上、「日本版マスキー法」以前に実施された、一連の規制は、以下の二つの特徴を持っていた。第一に、汚染物質の排出低減という点において、これらの規制は、一定の効果を持った。「73年規制」までの一連の規制により、自動車排出ガスからの有害物質の排出は一定程度抑制することができた。

第二に、「73年規制」までの一連の規制は、自動車メーカーの技術や状況を配慮して実施された。上述したように、「73年規制」までの一連の規制は一定の効果をもつものであった。しかし、これらの規制は、自動車メーカーに配慮したものであり、それゆえ、後述するように、アメリカでのマスキー法の成立によって運輸省の基本方針は大幅な見直しが図られた。また、各成分ガスの規制は、研究の深化やメーカーの対応能力を考慮して

実施された。例えば、先述した1973年5月の使用過程車に対する排出ガス低減装置の義務付けについて、政府は当初、この規制の実施に消極的な姿勢を示していた。しかし、東京都が、国の実施が遅れた場合、都の条例を改正し、単独で規制を実施することを決めるなど、強硬な姿勢を示した。そのため、政府も1973年5月からの規制の実施を決定したのである。（ただし、規制の対象地域・実施時期は、限定的・段階的なものであった。）

このように、漸進的に規制を実施していく運輸省の方針が変更を余儀なくされたのが、1970年12月におけるアメリカでのマスキー法の成立であった。同法の成立を受け、1971年、環境庁は、中央公害対策審議会に自動車排出ガスに関する長期設定方針を諮問した。これは、それまでの長期計画である「自動車排出ガス基本計画」の見直しを図ったものであった。

1972年10月、環境庁は規制方針を告示し、1975年、1976年より、マスキー法と同レベルの規制が日本でも実施することを決定した。（「75年規制」、「76年規制」）これに対し、1973年5月に、環境庁が実施した公聴会では、一部を除く自動車メーカーが、リードタイムの不足と量産車の対応が難しいことを理由に、①実施時期の延期、②車種別の段階規制、③暫定基準の設定を求めた。しかし、結局、「75年規制」の実施が予定通り決定した。

続いて、環境庁は、「76年規制」を実施すべく、1974年6月、乗用車メーカー9社と輸入組合の代表者に対する聴聞会を開催した。しかし、ここでは、「75年規制」時と異なり、規制への対応が不可能である、という結論で、各メーカーの意見が一致した。この結果、当初の予定であるNOx：0.25g/kmの実施を延期し、暫定的にそれより緩やかな基準で規制が実施された。

実施が延期された、NOx：0.25g/km規制を1978年より実施するため、環境庁は、「自動車に係わる窒素酸化物低減技術検討会」（以下、「検討会」と略。）を設置した。「検討会」では、1975年8月及び9月に自動車メーカーに対する聴聞会を行い、「76年規制」への対応策と「78年規制」に対する見通し及び問題点について意見を聴取した。この聴聞会では、4社が規制基準の達成に自信を示した。

一方、通産省は「78年規制」の経済的影響と実施にあたっての問題点を中間報告としてとりまとめ、この段階での規制の実施に難色を示した。

しかし、メーカー各社の研究開発状況の調査やメーカーへの聴聞会を行った「検討会」は、1977年度中にメーカーによる対策が可能である、と表明した。これを受け、1976年12月、環境庁はNOx：最高値0.48g/km、平均値0.25g/kmを規制値とすることを告示した。また、運輸省も道路運送車両法の保安基準を改正し、適用時期を新型車は1978年4月1日から、新造車は1979年3月1日から、とする旨告示した。これにより、当初予定した規制と同様の規制が、予定より2年遅れたものの、実行されることとなった。

これに際し、通産省が懸念した①乗用車価格の上昇による国内需要の減少、②輸入車防遏による輸出減少、については、それぞれ対応がとられた。まず、乗用車価格の上昇懸念については、優遇税制の実施による対応がとられた。すなわち、「78年規制」対策車に対して、①1977年度の物品税の課税標準を2万円減額するとともに、1978年4月から同年8月末までの課税標準を1万円減額する、②1977年度の自動車取得税率を現行より0.25%引き下げ、1978年4月から同年8月末日までの同税率を現行より0.125%引き下げ

る、③自動車税率を据え置きとする、という施策がとられた。また、輸入防遏については、特に反対の強かった EC 代表との協議の結果、外国車への適用が3年間延期された。

「日本版マスキー法」といわれた、1975年からの一連の規制の結果、それ以前の規制と比べた時のみではなく、その間の4年の間でも大きな排出ガス低減効果がもたらされた。このような厳格な基準の設定は、一見それまでの自動車メーカーに配慮した規制値の設定とは一線を画すように思われる。厳格な規制値が設定された背景には、既に指摘したアメリカでのマスキー法の成立という要素以外にも、革新自治体を初めとする地方都市やマスコミ・世論等による突き上げ等が背景にあったことはよく知られている。一方、「日本版マスキー法」以前の規制実施時期には、それらの「外圧」が比較的緩やかな時期であった。それゆえ、もし、それらの「外圧」が存在しなかった場合、比較的緩やかな規制が続いた可能性が高い。その点においては、「日本版マスキー法」とそれ以前では明確な差異があるといえる。

しかし、一方、環境庁や運輸省が「外圧」に一方向的に沿う形をとり、それまで行ってきたメーカーへの配慮を欠いた規制を実施した、という評価は適切ではない。先述したように、中央公害対策審議会は、自動車メーカーの対策状況や自動車メーカーへの聴聞会を数回行い、規制の達成が困難と判断した場合は、「外圧」を押し切る形で規制実施時期の延期、暫定規制値の設定を行った。また、通産省が懸念した国産車需要の減退や実質的な輸入制限による報復的措置については、優遇税制を実施したり、外国車を規制の対象から除外するなどの対策を行った。このように、「日本版マスキー法」においても、それ以前の規制と同様、メーカーへの配慮は行われたのである。

ところで、メーカーに対する一定の配慮が行われながらも、厳格な規制が実施可能であったのは、メーカーの技術革新努力が行われ、それが実現したからである。メーカーがタイトな日程の中で、技術的に困難な規制に対処する技術革新を実現できた理由として、①ホンダや東洋等、中位メーカーが技術革新を早期に実現し、それがトヨタや日産等の技術革新を促したこと、②自動車の排出ガスが社会問題化する中、それへの対応が企業・製品イメージを高める働きをしたこと、などが挙げられる。

このように、「日本版マスキー法」といわれた規制が実現したのは、政府によるメーカーへの配慮を伴った着実な規制の実施とメーカーの競争を通じた技術革新がうまくみ合った結果であり、そのどちらが欠けていても規制の実現は難しかったといえよう。

結論

日本の排ガス規制は、「日本版マスキー法」といわれた一連の規制とそれまでの規制とでは、規制値の厳しさと達成の難しさという点では一線を画していた。「日本版マスキー法」は、それまでの規制と異なり、日本のメーカーの技術力や達成可能性ではなく、アメリカのマスキー法の基準が考慮され、そのまま採用されたのである。

とはいえ、「日本版マスキー法」が、メーカーを全く考慮せず実施されたわけではない。環境庁や政府は、自動車メーカーの技術水準やコストを考慮しながら、規制実施の延期や規制値の暫定値への変更を実施した。また、コスト増による価格の上昇を原因とした需要減や結果的に規制値をクリアできない外国車を制限することによる報復措置に対する懸念については、優遇税制の実施や外国車の規制対象からの除外等により、その懸念を払拭した。

日本の排ガス規制は、メーカーを一定程度考慮しながら、実施可能な範囲で段階的に厳格な規制を実施する、という特徴を有していた。このことが、規制の実現性を高め、結果、日本の排ガス規制は着実に強化されながら、確実に実施されていったのである。

第 19 回研究会参加記

三村 達也(千葉大学・院)

2008年7月5日(土) 14:00より、立教大学池袋キャンパス12号館地下1階第1・2会議室にて、同時代史学会第19回研究会が開かれた。今回の共通テーマは、「高度成長期の環境問題」であった。報告者と各論題は、傅喆氏(一橋大学院)「東京における自動車排ガス汚染の変遷 — 東京大気訴訟をめぐる —」、板垣暁氏(北海学園大学)「日本における自動車排気ガス規制の変遷」であり、共に高度成長期における自動車排気ガスの問題を論じた内容であった。なお、コメンテーターは尾崎寛直氏(東京経済大学)と渡辺純子氏(京都大学)、司会は西野肇氏(静岡大学)であった。

報告の詳細は各氏の報告概要に譲ることとし、以下で各氏の報告や質疑応答の様子について触れたい。まず傅氏の報告は、東京における自動車排ガス汚染の顕在化、深刻化、長期化という変遷において政策主体がどのような役割を果たしたのかについて検討されていた。それにより、自動車排ガス汚染の変遷の要因あるいは原因構造を明らかにすることを目的とするものであった。次に板垣氏の報告は、先行研究において「環境規制により、日本車の国際競争力が得られた」ことを指摘した点を評価しつつも、環境規制を「所与のものとして扱って」いるとし、規制そのものの変遷や特徴を明らかにすることを目的としていた。

両氏の報告内容における最大の特徴として、傅氏が排ガス汚染(それに対する規制)の過程について概ねマイナス評価をしているのに対し、板垣氏は排ガス規制の過程をプラス評価している点であろう。この点についてはコメンテーターの一人である渡辺氏からも指摘が挙がった。両者の考察対象が多少異なるとはいえ、排ガス規制の過程をさらに掘下げて検討していく上で今後この点をしっかりおさえる必要があるのではないか。

両氏の報告の後、コメンテーターの尾崎寛直氏(東京経済大学)、渡辺純子氏(京都大学)によって各報告のまとめとコメントがなされた。

まず尾崎氏は傅氏の報告に対し、初めて東京大気汚染訴訟に焦点を当て、その観点から掘下げた考察がなされたことを評価すると共に、以下5点を指摘された。具体的には、①自動車排ガス汚染の「複合性」を強調するあまり、固定発生源型の大気汚染を単純化しすぎではないか、②自動車排ガス公害の長期間の失敗を考える上で、東京大気汚染裁判に縛られすぎている、③排ガス規制の変遷の区分は妥当か、④なぜディーゼル車が増加したのかを分析すべき、⑤環境費用負担論の「限界」について検討すべき、というものであった。続いて板垣氏に対するコメントとして、板垣報告内で自動車排気ガスの「着実な規制」とする評価に対し、規制内容の不徹底さを指摘された。さらに疑問点として、①ディーゼル車規制の緩さ(格差)をどう考えるか、②1990年代後半のガソリン車(日本)の排出規制の進展をどうみるか、が挙げられた。

次に渡辺氏からは既に触れたように、政策効果に関する評価が両者ともに異なるのは何故かという疑問点が出された。その問題を考えるために、①政策目標設定の妥当性をどのように評価するか、②政策手段の妥当性をどのように評価するか、③政策効果をどのように評価すべきか、等の観点を考慮すべきではないかとするコメントがなされた。さらに板垣氏に対しては、①排気ガス規制を検討する上で省庁間の対立にも着目する必要性、②「企業間競争が日本における排気ガス規制のメリットを引き出す」という結論は補強の必要性があるのではないかと、等のコメントがなされた。

その後フロアーを巻き込んだ質疑応答に移った。そこでも活発な議論が展開されたが、ここでは特に印象に残ったものをいくつか紹介したい。まず、コメンテーターの渡辺氏の問題提起（「環境問題を「同時代史」的にとらえることの意義：歴史分析によって、現在の環境問題・環境経済学にどのようなインプリケーションを与えたか？」）に対して、同時代史学会としてはもっと独自性の強い問題提起を打ち出す必要があるのではないかと意見が出された。これは「専門分野を横断し、市民・研究者を問わず垂直性・排他性のない開かれた学会」という志高い設立趣旨が学会員に強く意識されていることを象徴しているものといえよう。

その他には、今回の報告の中心テーマでもあった「排ガス規制」に対して、その切り口によりどのような視角が出てくるのか、という視点こそが最も必要ではないかと、とするコメントがあった。具体的には「規制」とは被害者のために行われるべきものであり、それは時代固有の特徴を確認する作業であるというものであった。これらはまさしく「排ガス規制」の問題を考える上で、本質的な指摘であると思う。

最後になったが、今回の研究会全体を通して感じた私の感想を述べたい。初めて同時代史学会の研究会に参加させて頂いたが、複数の研究領域の研究者や市民が集い、活発な議論が交わされたことで、今回の報告者だけでなく研究会参加者にとっても各々の研鑽の場となったことをまず素直に喜びたい。と同時に一点だけ不満が残った。それは研究会テーマと報告テーマとの整合性の問題である。具体的には、研究会テーマが「高度成長期の環境問題」という大きな枠組みで用意されていたにも関わらず、二報告とも「排ガス規制」に関わる報告内容であり、特定の環境問題について議論する結果になってしまった。もっとも、一度の研究会で「高度成長期の環境問題」を議論しつくすことは不可能であるなどと考慮された上で設定されたものかもしれない。だが、研究会テーマに期待して参加した身であっただけに私としては少々心残りであった。この点は次回以降の研究会に期待したい。

【投稿論文】

戦後サークル運動——国民文化会議の活動を中心に

清水克郎

1. はじめに

戦後の文化運動はサークル運動。なしには考えられなかった。サークルは憲法の主権者意識、自由、平等の主体として、自主性、開放性、方向性、専門性の内在的要求と結びついた。人間性を回復し近代的人間関係をうちたてるための、文化的思想的あるいは生活面

の反封建的闘争表現であった。サークル的集団は直接民主主義的討論の成果として創意ある行動様式を発揮させた。しかしサークル内部で自己完結しやすい。55年体制、高度成長の始まりとともに、ヨコ型で後に市民運動、住民運動に発展するネットワーク的な社会運動と、タテ型で自発性と人間関係を日本的集団主義が特質の企業社会の能力主義管理に組み込まれる小集団主義に分化していった。

戦後のサークル運動とは何であったかを、国民文化会議、サークルの歴史、企業社会、うたごえ運動、サークル村といういくつかの視点を通して考える。

2. 国民文化会議

国民文化会議という文化団体があった。創立された1955年にサークル運動は高揚期を迎え、敗戦直後にもまして多種多様のサークルが生まれピークをなした。サークルという言葉は戦後民主主義のシンボルのようにジャーナリズムでも扱われはじめた。また同年には技術革新や生産性向上運動を自発的に推進しようとする「トヨタマネジメント研究会」のような企業内グループが各企業で生まれた。国民文化会議は、生産性向上という名の合理化やヒューマンリレーションズという名の新しい労務管理に対抗するため労働組合を基盤として無数につくられた職場のサークルや全国のさまざまな地域サークルの自律的な交流が活発化し、知識人、芸術家、労働組合とが協力した横断的な文化サークル連合であった。文学、演劇、音楽、教育、言論、生活文化、美術、映画、科学技術、宗教研究、写真、舞踊などの部会がある総合文化団体であり、第一線の芸術家、研究者、ジャーナリストがそれぞれの部会に属していた。研究・調査・協議・創造・普及の活動を重視した。初代事務局長は創立に深く関わった南博。

2000年に解散するまでの主だった活動を列挙すると、1958年芥川也寸志、林光らによる「君が代」は国歌でないことを確認し、新しい日本国歌をつくる運動、1960年の安保条約反対運動以後の反戦平和運動における事務局的作用、1963年からの木下順二を中心とする「働くものの文化祭」（「東京働くものの演劇祭」は1998年まで続いた）、1964年にシンポジウム『知識人の思想と行動』の単行本化、1965年から始まった8.15集会、鶴見俊輔の表現で「政党の支配に身を委ねることのない自発的な独立したサークル連合によるベトナム戦争に反対する大衆運動」、1967年「紀元節」復活反対運動、1980年代日高六郎の連続講座「戦後日本を考える」、1990年代高島通敏による研究シンポジウムなどが挙げられる。

赤澤史朗が書いているように、戦後知識人や文化人が、新たに政治や社会の指導者として登場した。特に雑誌「世界」を舞台に平和問題談話会が講和問題に関して大きな世論の喚起力を持ち、分野や領域を超えた交流や結びつきが出現したことは、国民文化会議に受けつがれた（平和問題談話会には鶴見俊輔、南博、日高六郎、宮原誠一らの文化部会、自然科学部会があった）。文化人による啓蒙が組織の目的の一つとなった。戦後民主主義、平和と民主主義型知識人と労働組合運動とのフェアな連帯、共闘関係を形成し、その後の運動パターンとなった。啓蒙が組織の目的であった。1956年から61年まで議長としてリードしたのは上原専禄であった。国民の自主的自立的な文化創造力を取り戻し、働く人々にふさわしい文化をつくろうとした。安保後、市民運動が大きな役割を果たすようになり、高島通敏が書いているように、平和と民主主義に取り組む超党派で、市民結集のための知識人や芸術家の文化組織となった。

国民文化会議の「国民」という言葉は1965年頃から違和感があると批判される。日本が再びアジアの諸国に大きな迷惑をかける力を持ち出した頃からである。日高六郎は「国民」運動と言わず、「市民」運動と言うようになる。しかし国民文化会議という名称は最後まで変わらなかった。国民文化の創造が会議の目的であり、理論的に支えたのが、「国民」という言葉は主権者意識を徹底することであり、働く日本人である主権者国民が創り出すのが国民文化運動であるという上原専祿「国民文化論」であった。また福田敏一は会の名称をガヴァメンタルでない＝政府に関係がないと解釈した。しかし日高も上原も政治や経済の領域だけでない民衆にとっての文化、生活を問題にしたことは共通している。

3. サークルの歴史

「サークル」という言葉をはじめて使った「プロレタリア芸術運動の組織問題」（機関紙『ナップ』、1931年）で文化サークル結成を促した蔵原惟人たちが、戦後プロレタリア文化運動再建を目指して、上からの指導で全国的に職場、地域、学校で自発的に起こって活動している無数の学習サークル、文化サークルを組織化した。1946年2月、これらのサークルと文化、芸術各分野の専門家が集まり組織化された12の文化団体とが結合して、労働組合を基盤にして結成されたのが日本民主主義文化連盟（文連）である。吉田茂の文化国家建設への対抗でもあった。1949年から50年にかけてのレッドパージで大きな打撃を受けてから、政治的ひきまわしが批判され、組織から多くの人を離反させた。サークルと文化団体との結合もとどえた状態になったが、多種多様な自発的サークルが自然発生的につくられ、政治組織からの文化の自立化が模索された。文連も国民文化会議も総合文化団体であり、労働者を新しい芸術創造の主体として位置づけ、生活現実から問題を組み立てていく新しい文化運動であり、大衆の思索や経験に向き合いそれを汲みあげていくような活動を生み出した。大串潤児は戦時期の文化運動の諸潮流を（1）生活改良型文化運動（2）芸能型文化運動に分けられるとすれば、主として（2）の性格を戦時期から連続させたものと書いている。また「一人が百歩前進するより、百人が一步前進する」の大衆路線方式が受け入れられた。

4. 企業社会

日経連の方針で1950年代後半からサークル対策が弾圧、圧迫から抱き込みに入り、労働組合のなかのサークル運動が企業の労務政策の方にとられていった。たとえば会社の御用コーラスサークル代表者を末端職制にすることで厚生施設の使用はじめ様々な恩恵を与えたりするという職制強化と労働組合きりくずしに使われただけでなく、兵藤金りの書いているように、仕事の場における従業員の自立性を生かしたQC（クオリティコントロール）サークル、ZD（ゼロディフェクト）グループなどの小集団活動は生産現場で組織され、能力主義管理に活用された。忠誠心・帰属心を求める日本的集団主義による全従業員の「自主的・積極的参加体制」をつくることがめざされた。しかしサークルには共同で具体的仕事を実現する方向があるが、効率の論理を推し進めると手段化してしまい、組織集団・企業体・制度へと転化するとサークルではなくなる。小集団とサークルは異質なものである。

5. うたごえ運動

うたごえ運動は1948年のちにレーニン平和賞を受ける声楽家関鑑子の指導で20人の中央合唱団として結成され（今年60周年を迎えた）、やがて全国各地の職場、地域、学校に合唱サークルができた。一部知識層のものだった音楽を全国民の文化として位置づけられ、ともにうたう生活と習慣がつき、歌唱指導により会場全員が合唱するやり方がひろがった。さらに歌を武器に社会問題にアプローチしていこうとする試みをするようになった。特定組織から独立して離れ、レッドパージで暗く抑圧された時期に組織拡大し、51年自主的な全国的カンパによる「音楽センター」を建設し、世界青年学生平和友好祭に参加し国内的国際的に知られた。1952年から「うたごえは平和の力」のスローガンで「日本のうたごえ」祭典が開かれ、また「うたはたたかいと共に、うたごえは団結の力」というスローガンのもとに、内灘基地、近江絹糸、日鋼室蘭、原水爆禁止、砂川基地、安保、三井三池などの闘争のなかで大きな役割を果たした。大衆の音楽創造性を引き出し、作詞作曲運動をすすめた。三池争議で労働者の闘いを励ます歌をつくった荒木栄などの労働者作曲家があらわれ、「原爆許すまじ」「砂川」「もやせ闘魂」「沖繩を返せ」「がんばろう」などの歌が生み出された。勤労者音楽協議会（労音）を通じてひろがった。しかし「カチューシャ」などのロシア民謡や労働歌、日本民謡を中心とするうたごえ運動から、60年代ワシントン大行進などの公民権運動やベトナム反戦運動から生まれたメッセージ性の強いフォークソングのようなアメリカ文化の影響が強くなった。1969年ベ平連の人たちがはじめ、新宿駅西口地下広場という空間に多いときは7000人集まったフォークゲリラたちにうたわれた岡林信康「友よ」は象徴である。

6. サークル村

鶴見俊輔は市民運動あるいはサークルは村の生活に根をもち、広く自由に解釈された村の伝統に根づく抵抗運動であるとして、1955年5月の米軍軍事基地に対する砂川の農民の抗議運動をあげている。農村サークルは生活の場からの抵抗となった。サークル村

(1958~61)は戦後サークル運動の到達点とされる。筑豊炭鉱地帯で谷川雁、上野英信、森崎和江がはじめた機関紙「サークル村」「創刊宣言——さらに深く集団の意味を」でサークルの自律性を保証し、議論を奨励することで、創造的エネルギーを生み出すことをめざした。単なる個人の創造性ではなく、むしろ集団の創造性を育てることだった。サークルを共同体の下部にあった民衆の連帯とその組織にあるとし、サークルを協同組合と同じ生産共同体、一つのコミュニオンとした。創造と生活（労働）の律動が一緒の、精神革命をめざす文化創造運動をめざした。1959年、国民文化会議のよびかけた〈全国サークル交流誌〉提案に大きな役割を果たした。日高六郎は「サークル村」の創刊の言葉を評して、村のなかに県があり、村のなかに日本があると書いている。

むすび

現在、サークルについて神野直彦は、学習サークル運動は自分たちで学ぶための組織であり、民主主義を活性化するための、自発的協力にもとづく非営利組織である。インフォーマルな機能の減少によりボランティアな機能が拡大し、生産の場と生活の場で活動していると書いている。自由、平等、自主、友愛のもとに意見を言い合う、自分たちで学ぶための組織である。また市民運動、住民運動、NPO活動にも影響を与えている。サークル

は家、村、会社、学校などの秩序や役割からはみだしているが、横断的に自由、平等な人間関係をつくり、直接民主主義的討論による創意ある行動性に富むものである。

参考文献

- 赤澤史朗「戦中・戦後文化論」『日本通史 近代4』岩波書店、1995年。
井上頼豊『うたごえよ翼をひろげて』新日本出版社、1978年。
大串潤児「戦後の大衆文化」『日本の時代史26』吉川弘文館、2004年。
神野直彦『人間回復の経済学』岩波書店、2002年。
思想の科学編『共同研究 集団』平凡社、1976年。
鶴見俊輔『戦後日本の大衆文化史』岩波書店、1984年。
同時代史学会編『占領とデモクラシーの同時代史』日本経済評論社、2004年
特集「戦後60年」『思想』（第979号）2005年12月。
『日高六郎教育論集』一ツ橋書房、1970年。
日高六郎『戦後思想を考える』岩波書店、1980年。
兵藤金り『労働の戦後史』東大出版会、1997年。
増岡敏和『サークル運動入門』東邦出版社、1978年。
『労働運動史研究』（61号）1978年7月

(しみずかつろう 岩波書店勤務)

同時代史学会のあゆみ—事務局から—

浅井 良夫(成城大学)

本号では、2008年4月から10月までの本学会の歩みを記す。

研究会

第18回研究会が開催された。

第18回研究会 2008年7月5日(土)立教大学池袋キャンパス

「高度成長期の環境問題」

傅 喆(フ・テツ) (一橋大学大学院) 「東京における自動車排ガス汚染の変遷 —— 東京大気訴訟をめぐって ——」

板垣 暁(北海学園大学) 「日本における自動車排気ガス規制の変遷」

コメント: 尾崎 寛直(東京経済大学)、渡辺 純子(京都大学)

会誌の刊行

第2号の、投稿原稿エントリーの期限(12月末)、原稿締め切り(3月末)の日程を、会員に連絡した。

ニューズレター

第12号が、2008年5月31日に刊行された。

理事会

2008年度第1回理事会 2008年1月26日

(ニューズレター前号の記載が、2008年度第8回理事会と誤記されていました。)

2008年度第2回理事会 2008年3月24日

会誌刊行の件、今年度大会の件、ニューズレターの刊行体制の件など。

2008年度第3回理事会 2008年5月31日

本年度大会の件(「2008年度大会素案」にもとづき、大会テーマについて議論を行った)、会誌の編集状況報告など。

2008年度第4回理事会 2008年7月5日

大会の件(報告者について)、会員の件など。

2008年度第5回理事会 2008年10月11日

本年度大会の件(テーマ、報告者、コメンテーターが確定した)、会誌の編集状況報告など。

『同時代史研究』第2号の投稿論文の募集について

現在、編集委員会では、本年11月末の『同時代史研究』創刊号の刊行に向けて作業を進めていますが、会員の皆様のご協力により、順調に行われています。

さて、第2号の投稿論文を募集いたします。奮ってご投稿くださいますよう、お願い申し上げます。また、スケジュールと投稿原稿の提出先が変更されましたので、ご注意ください。

2008年12月末日 投稿原稿のエントリーの締め切り

電子メールで編集委員長宛(nakakita@rikkyo.ac.jp)に名前・所属・題名をご連絡ください。

1週間以内に返信いたしますので、万が一到着しない場合には、必ずお問い合わせください。

投稿原稿を提出する段階で、題名を若干修正することは認められます。

なお、会員以外の方は投稿できませんので、ご注意ください。

2009年3月末日 投稿原稿の提出の締め切り

原稿の提出は事務局長ではなく編集委員長宛(下記)をお願いいたします。

〒171-8501 東京都豊島区西池袋3-34-1 立教大学法学部 中北浩爾

2009年11月末日 刊行

編集規定、投稿規程、執筆要領などについては、同時代史学会のホームページをご覧ください(<http://jachs.hp.infoseek.co.jp/>)。なお、投稿原稿の提出先の変更を含め、若干の修正が今年中に行われる予定ですので、ご注意ください。

編集後記

世界の注目を集めたアメリカの大統領選挙は、アフリカ系のバラク・オバマ氏の当選で終わりました。選挙後に実施されたギャラップ世論調査によれば、アメリカ国民のうちオバマ氏が良い大統領になると考える人は、リベラル派で88%、中間層で72%にも達し、保守派でさえも45%が同様の意見です（全体では65%）。選挙戦中はヒラリー・クリントン氏の支持者の離反が懸念され、白人層からの根強い反発も指摘されていたにもかかわらず、オバマ氏がこうした高い支持率を得ている要因の一つは、漢字の読み間違いの多いどこかの国の首相とは異なり、彼の演説が多くのアメリカ国民の心をとらえたからでしょうか。支持不支持にかかわらず、オバマ氏の当選を67%の国民が「誇りに思う」と回答したという数字に示されるとおり、初のアフリカ系大統領の誕生はそれ自体アメリカの歴史にとって大きな「変化」であり、アメリカを研究対象とする者にとっても実に感慨深い出来事でもありました。これがアメリカの人種関係史において真にエポックメイキングな出来事になりうるのかどうか、歴史が評価するまでにはもうしばらく時間が必要でしょう。しかし世界がより関心を持っているのは、アフリカ系であれ何系であれ、アメリカの新大統領が単独行動主義と批判されたブッシュ外交に「変化」をもたらせるのかどうかです。ヨーロッパでは65%の人々がアメリカの大統領が誰になるかによって自分たちの国が影響を受けると感じ、63%の人々がマケイン氏よりもオバマ氏の勝利を望んだそうです。日本でも66%がオバマ氏支持でした。またブッシュ大統領に対する反発の強かったムスリム国家の多くでは、オバマ氏に対する評価の方が概ね良いようです。国内外のこうした高い期待に応え、実質的な「変化」を政策によってもたらすのは、大統領選挙で勝利するよりもはるかに困難な仕事であるように思われます。今では30%を切るほどの「歴史的な低さ」に落ち込んだブッシュ現大統領の支持率も、就任直後には60%、9.11事件後には80%をそれぞれ超えていました。今後もオバマ氏の動向を注視していきたいと思えます。

ニューズレター第13号は、『同時代史研究』創刊号と一緒にお届けいたしました。今後は、大会および研究会の報告・参加記、および学会のあゆみといった、常日頃の活動内容をお知らせするという従来の役割に加えて、『同時代史研究』の投稿規定にうまく合致しない短いエッセイ、書評、時評など、様々な文章をニューズレターに掲載していくことが望まれます。会員の皆様からの積極的な投稿をお願いいたします。今号では、今年3月に開催された研究会の報告を掲載できず、7月研究会の報告を先に掲載させていただくことになりました。ここに不備をお詫び申し上げるとともに、ご協力いただきました皆様にお礼申し上げます。

(伊藤裕子)

同時代史学会 News Letter 第13号
発行日 2008年11月27日
同時代史学会
連絡先：〒157-8511 東京都世田谷区成城 6-1-20
成城大学経済学部 浅井良夫研究室