

## 運転行為におけるあそび性

鈴木 春 男\*

運転行為は、それが仕事として行われた場合にも、ある種のあそび性をその中に含んでいる。また逆に、あそびとして行われた場合にも、仕事性が含まれる必要がある。あそびとは何かということにふれながら、仕事とあそびの混合論の重要性を提示し、広く生きがいの問題にもふれる。また、仕事とあそびが混在しているが故に生ずる運転事故の問題についてもふれる。

### Recreational Factor in Driving Behavior

Haruo SUZUKI\*

Driving, even if it is performed as a part of work, always has a recreational aspect. Conversely, it can be said that when one drives for recreation it may be a part of work. First, I must explain the meaning of recreation and then I hereunder present the importance of coexistence of work and recreational aspects of driving. And Further, I will go deep into the meaning of "life worth". I also comment upon traffic accidents caused by coexistence of work and recreational aspects of driving.

#### 1. はじめに

道路を走っている車を見て、それが仕事に使われているのか、あそびに使われているのかを区別するのは難しい。車種による区別はもっとも一般的に行われるやり方であろうが、一般自家用乗用車に関していえば、その両方が常に存在しているわけであり、形態上の区別はつけにくい。運転者や同乗者の服装、同乗者の性・年齢等の組み合わせによる判断（例えば、一見恋人同士とか、家族づれとか、ゴルフ仲間とかといった具合に）、あるいは同乗者の座席の占め方、もち物（荷物）などからの判断といったことも多少の役には立とうが、もちろん完璧なものではない。運転には、仕事として行われる運転と、あそびとして行われる運転とがあることは確かであるが、両者を外見的に区別することは、実のところかなり難しいと思われるのである。

ところで、外見的に判断することは難しいとしても、それでは、運転者自身に「あなたの運転行為は仕事かあそびか」ときいたら、果たして正確な答がかえってくるであろうか。恐らく一般的には、勤務先や得意先、納入先といった仕事に関する目的地へ向う車の運転者は仕事だと答え、行楽地や知人宅等

あそびをめぐる目的地へ向う車の運転者はあそびだと答えるであろう。しかし本当にそうなのだろうか。運転という行為は、目的地がどこかといったことで、その性質が確定されるといったほど単純なものではない。

運転者自身のパーソナリティ、仕事と余暇をめぐる考え方の違い、運転経験年数、車種、その日の気分等々の条件によって、運転行為は時には拘束された仕事として意識されたり、また、時には自由なあそびとして意識されたりしていると思われるのである。問題なのは、運転者自身の個人的属性によって影響されることの多い、そうした運転行為の特性が、他車の運転者によって誤って判断されたり、誤解されたりして、時には大変な不協和音を招くということである。

いうまでもなく道路上では、仕事として運転されている車も、あそびとして運転されている車も混在して走行している。交通安全を守るためには、仕事として運転されている車も、あそびとして運転されている車も、運転形態としては同一のものでなければならぬはずであり、交通法規上も当然のことではあるが、両者を区別することはしていない。しかし現実には、両者には運転形態的にある種の違いが出てくることは予想できる。そうだとするならば、運転者は相手の異質性を許容するということが、時には必要になってくると思われるのである。

\*千葉大学助教授(社会学)  
Associate Professor, Chiba University  
原稿受理 昭和56年5月8日

そして、現実にもそうした許容は路上で頻繁に行われているといえる。「タクシー(仕事)だから仕方がない」、「ダンプカー(仕事)には勝てないよ」、「若いのが女の子乗せて(あそび)しょうがねえなあ」といった調子である。これらの例は外見上から、他車の運転行為の特性を予測し、それらの行為と自分の行為との異質性を許容しようという態度である。

ところがもっとも問題なのは、外見上から判断して、自分と同質だとか異質だとか思った相手の行為が予測に反した場合である。すでに指摘したように、運転行為の特性は個人的なものであり、外見上からは本来判断できるはずのないものなのであるが、一般に運転者は外見上で判断し、「生意気だ」「この野郎」といった不協和感をことさらに深めるのである。

このことは路上での安全性に大きな障害となっているように思われるのである。行楽地にドライブを楽しみながら行く運転者は、自分と方向を一にするすべての車を自分と同じと見てしまう。そうした予測の下での運転行為が、時には大きな事故の原因になることも充分考えられるのである。

ここでは、仕事としての運転とは何かという問題と、あそびとしての運転とは何かという問題をめぐり、運転行為のもつあそび性ということに焦点をあてて論じてみたい。

## 2. 手段としての運転と目的としての運転

車の運転が移動のための手段であることはいうまでもないが、一般に移動はまた、ある目的を果たすための手段である。その目的には仕事としての目的とあそびとしての目的があることはいうまでもない。ところが、目的としては仕事であっても、そこへ行くまでの行程(すなわち、ここでは運転行為)はあそびである場合や、逆に、目的としてはあそびであっても、行程は仕事であるといった場合が存在するのではないかと思われる。すなわち、ケースとしては次の4つが考えられるのである。

- ① 目的；仕事——手段としての運転；仕事
- ② 目的；仕事——手段としての運転；あそび
- ③ 目的；あそび——手段としての運転；仕事
- ④ 目的；あそび——手段としての運転；あそび

道路上では以上の4ケースが混在し、さまざまな対立や協調がくり返されていると見るべきなのであるが、それ以上に複雑なのは、②と④のケース、すなわち、手段としての運転があそび性をもっている場合には、手段が目的化する可能性をもっているの

ではないかという点である。すなわち、

⑤ 手段としての仕事——目的としての運転

⑥ 手段としてのあそび——目的としての運転  
が生ずる可能性が大きいのである。運転行為のもっているあそび性の故に、運転がメシより好きになり、車さえ運転できればそれで幸せだ、とする職業運転者は案外多いように思われる。これは他の職業に比較して、大変重要な特性だと思われるのである。

1975年SSM調査研究会の調査<sup>1)</sup>によると、自動車運転手の職業威信スコア(社会的評価)は、82の代表的職業のうち57番目にあたり、必ずしも高いものではないのである。また、平均給与の月額や、教育程度の高さといった観点からみても、職業運転者がとくに他の職業層よりも一段とすぐれているといった特性は見られないのである。ところが、それにもかかわらず、他の調査<sup>2)</sup>によると、運転者を多く含む運輸関係に従事する青年労働者の場合には、現在の仕事を将来とも続けたいとする者の比率は、他の職業層よりも高くなっているのである。

このことは、職業として運転をしている者が、職業のもつ社会的評価や収入の低さにもかかわらず、その職業に強い愛着をもっていることを示すデータであり、この背景には、運転行為のもつあそび性の問題が隠されているように思うのである。運転という行為には、それがたとえ本来は仕事のための行為として行われた場合でも、それが単に拘束された行為、賃金を得るための行為といったことにとどまらず、それ以上の誘因を含んだ行為として運転者に認識されることが多々あり、そうした場合には、運転行為そのものが目的化することになると思われるのである。このことは、別の言い方をすれば、結果重視か過程重視かということにもなるのであるが、運転のプロセスを重視するあまり、目的と手段が逆転するケースと見なすこともできるのである。

なお、これに類似することは、目的があそびの場合でも⑥のケースとして見られ、この場合は運転行為(ドライブ)が目的であり、行く先は二の次になってしまうのである。何故こうしたことが生ずるのか、といった問題を追求するために、あそび性とは何かということに次に検討し、それが運転行為とどれくらい深い関連をもつか、といった問題にふれることにしたい。

## 3. 運転行為のあそび性

カイヨワはその著「遊びと人間」<sup>3)</sup>の中で、あそび

は本質的に次のような活動として定義できるとして  
いる。

(1)自由な活動；あそびは自由で任意の活動であり、参加するように強制されれば、あそびはあそびであることをやめてしまい、解放されたいと考える拘束、苦役になってしまう。義務として課され、あるいは単に勧められただけでも、あそびはその根本的特徴を失ってしまう。あそびはあそびたい人が、引退、沈黙、創造的活動などの行動を、いつでも自由に選ぶことができるという条件を確保しながら、自発的に、自分の意志で、そして自分の快樂のために行う活動だというのである。

(2)分離した活動；あそびは生活の他の部分から切り離され、慎重に区別された活動であり、通常、時間および空間の厳密な限界の内部で完了する活動である。石蹴りの図形、チェス・ボード、競技場、リンク、舞台といったように、あそびには一定の空間があり、この空間の外で起ることは全く考慮されないのである。

(3)不確定の活動；あそびの場合、成り行き、結末がわからないところに意味がある。トランプの場合、結果が確定すれば終りとなり、運動競技では競技者の力が平均して、誰があるいはどちらのチームが勝つか予想できない時ほど楽しい。つまり、予想できない状況の更新があそびには絶えず必要で、それはサッカーでの攻勢や反撃のとき、テニスでは一球ごとに、将棋や囲碁では相手が一手動かすたびに起ることである。あそびは、ルールの範囲内で自由な応手を発見し、直ちに発明する必要によって成立する。あそぶ人のこうした自由、あそぶ人の活動に許されるこの余裕部分こそ、あそびの本質をなすものであり、また、あそびが与える喜びの一部を説明するものである。

(4)非生産的な活動；あそびは財貨も、富も、いかなる種類の利潤も作り出さない。所有権の移動（例えば賭けなど）はあるが、財貨の生産はない。あそびは純粋な消費の機会である。時間、エネルギー、金銭の消費活動である。プロ野球の選手、ボクシング選手、騎手、俳優などの場合、一見あそびが財貨の生産を行っているように見えるが、彼らはあそぶ人ではなくて職業人である。あそぶときは彼らは別なあそびをするはずである。

(5)ルールのある活動；あそびでは、日常生活の混乱し錯綜した法則に代わって、精密な、恣意的な、忌避できないルールが通用する。ゲームの正しい展

開を支配するこのルールは、それをそのまま認めなければならない。あそびのルールは、命令的、絶対的で、あらゆる異議申立てを許さないのである。

(6)虚構的活動；現実生活と対立する第二の現実、あるいは、全くの非現実という特有の意識を伴う。「……ごっこ」といったものがこれに当たる。この場合はルールの少ないあそびであることが多い。たとえば、人形あそび、兵隊あそび、警官あそび、泥棒あそびなど、一般に自由な即興的発明を前提とするあそびのように、一つの役割を演ずる喜び、あたかも自分が別の人あるいは別のものであるかのごとく振舞う喜びを、その主な魅力とするあそびは数多く存在するのである。

さて、カイヨワの以上の6つの特性を運転行為にあてはめたならば、どういうことになるのであろうか。まず、自動車の運転行為は、確かに自由な活動という側面を強くもっている。辻村明<sup>1)</sup>は、交通と通信とを比較しながら、汽車、電車はメディアの種類としてはマス・メディアであり、いわばテレビに相当するものであるのに対し、自転車、自家用車などの場合は、ポータブル・メディアであり、トランジスタ・テレビやトランジスタ・ラジオに相当することを指摘し、各個人が自由に持ち運びができることをポータブルと表現している。確かに、運転行為においては、行く先は決まっても、そこまでのルートのとおり方は自由であり、時間配分にもまた自由裁量の余地が残されているのである。

第2の分離した活動ということに関していえば、実のところ車の運転ほど限定された空間の中で行われる行為も類がない。車の中で運転者は外界と離れて独自の世界をつくり、それを楽しんでいる。カーラジオに合わせて音頭をとったり、大声で歌ったり、時には他車の運転ぶりを口汚くののしったりといったことを、それが分離した活動であるからこそ安心してやっているのであり、それをエンジョイしているのである。

車の運転の量大的魅力の一つにまた、次の不確定性があるように思われる。電車や汽車と違って、車は任意性(自由)と同時に、不確定性をもっていることは確かである。ちょっとした外出でも、車に乗ることによってさまざまな出来事に出くわすことが多いし、それはある意味では冒險的要素を含んでいるともいえる。いつ事故にまき込まれるかも知れないということを含めて、一寸先はわからないという予想の困難さが、車の運転には常に含まれているのである。

第4番目の非生産的な活動ということになると、これは車を仕事のために運転するのか、あそびのために運転するのかということによって、全く異なってくることはいうまでもない。あそびのための運転は確かに非生産的活動であり、仕事のための運転は生産的活動であることはいうまでもない。カイヨワによらずとも、それは誰も認める当り前のことである。

しかし、ここではあえてそのことを問題とし、あわせてカイヨワへの批判を試みたい。これはあそびに対していくつかの名著を残しているホイジンガー、デュマズディエ等々にも同じように見られる傾向ではあるが、カイヨワの場合、労働と余暇、あるいは仕事とあそびとを対立的ないしは、全く異質なものとして論じていることが気かりである。

これについてのより詳しい内容は後述することにするが、一言でいって労働は生産的、あそびは非生産的といった簡単な形でかたづけられるものであろうか、という点に大きな疑問を感ずるのである。前述したように目的は仕事であっても、運転するプロセスがあそびであるというケースは、現実には数多くあると思われるのであり、その意味では、生産的行為もあそびたり得る面をもっていると思うのである。後述する労働・余暇の混合論というのがこれに相当するのであるが、あそび的要素をもった労働、労働的要素をもったあそびというのが存在するはずである。あそび=非生産的活動という定義づけは、両者を異質なもの、排他的なものと考えたものであり、労働とあそびの範囲を非常に限定化するものであると思われる。

通勤や営業で出かけるとき、時間的にも経済的にも、明らかに電車で行く方が便利な場合でも、車を使うということがよくある。身体が楽だとか移動が便利だといったことの理由のほかに、カーラジオやカーステレオの楽しみとか、クシャクシャした気分を運転によってリ・クリエイトしたい、といった動機で車が選択されることは案外多いように思われる。こうした事例は、仕事のための運転というプロセスがあそび化しているケースだと思われる。

あそびには厳格なルールがあるというカイヨワの定義は、運転のように厳格な交通法規や道路標識に制約されている行為でもあそびたり得ることを示すものとして興味深い。

また、虚構的活動という第6の定義も、車がそうした使われ方をしていることが多くあることを思い

浮かばせる。車の運転者の中には、室内をことさらに飾り立てたり、外部にさまざまなシールやアクセサリをつけてたり、また、ボディをピカピカにみがきあげることのみに専念している、といった者がよく見受けられるものである。ところで彼らは、自分の部屋も車と全く同じように飾り立てたりしているのであろうか。詳しい調査をしたわけではないが、彼らの部屋はごくありふれた普通の部屋であるに違いない。車だけがピカピカにみがきあげられているのである。これは彼らが車に乗り込んだとき、彼らを現実の生活から分離させ、映画の登場人物にでもなった気分を彼らに味わせるのに、大きな効果をもつものなのである。

このように考えてみると、あそびとは非生産的活動であるという第4の定義を除いては、車の運転がいかにあそび的な面を多くもっているか、ということが明らかにされたと思われるのである。

さて、カイヨワはさらに、あそびに含まれる要素をアゴーン、アレア、ミミクリー、イリンクスの4つに分け、それを使ってあそびを分類しようという努力も行っていることは周知の通りである。

アゴーンとはギリシャ語で「競技」を意味し、あそびが競争を楽しむという面をもっていることを示している。多くのスポーツ、チェス、ビー玉など、この要素を主体としたあそびは数多く存在するのである。

アレアとはラテン語で「サイコロ」を意味し、あそびが偶然性を楽しむ、運を楽しむという面をもっていることを示している。相手に勝つことより、運に勝つことの方がこの場合は重要なのであり、ルーレットや宝くじはこの典型であろう。

ミミクリーは英語で「物まね」を意味する。われわれはあそびの中で現実の世界を離れ、幻想の世界に身を置き、それを楽しむことができるのである。子供はミニチュアの自動車をもったり、ままごとをしたりして大人の世界を味わうし、大人は映画やテレビドラマを見て自分を登場人物に置きかえ、現実とは異なったその世界を楽しむのである。これは前述の分離した活動や虚構的活動といったあそびの定義を集約化したものと見なすことができる。

イリンクスはギリシャ語で「渦巻き」を意味するが、ブランコやジェットコースターに代表される、一種のめまい状態の追求を基礎にするあそびの側面である。一瞬だけ知覚の安定を崩し、明晰な意識に一種の心地よいパニック、麻痺状態を引き起そうと

することである。

ところで、以上の要素をつかってあそびが分類されることは確かであるが、それと同時に、比較的多くの人々に好まれるあそびは、以上の要素を複数で含んでいるものが多い。例えば、麻雀はアゴーンが中心ではあろうが、配パイとつもパイでアレア、パイをかきまぜる音や打つ音でイリンクス、そしてあえていうならば、あの美しい色彩のパイは現実の世界を離れて、ある種の高貴な気分を味わせてくれるという意味でミミクリーも含んでいる。

ところで、運転行為についてであるが、スピード感を味わうことはまさにイリンクスであり、運転技術やクルマの外観あるいは車種、時にはスピードを競うといった点でアゴーン、そして、モビリティをもっていることによる冒険、あるいは偶然性への期待という点でアレア、しかも、密室で自分だけの世界をもちながら、自由にあの大きな物体を動かすことができるという意味で、さらに加えて、現実世界では味わえない第二の世界を体験するという意味で、ミミクリーの要素を同時にもっているのである。

このように運転行為そのものは、本来的にあそび性をもっているものであり、それがあそびを目的としている場合はもちろん、仕事を目的として行われる場合であっても、あそび性は決して消されるものではないはずなのである。

#### 4. 仕事とあそびをめぐる分離論と混合論

仕事として運転がなされる場合でも、その中にあそび性をもち得ることについて述べてきたのであるが、ここで仕事とあそびあるいは労働と余暇との関係をめぐって、一般にはどのような考え方がないし行動がなされているのか、ということについて整理してみよう。

すでに指摘したように、まず第1にあるのは労働と余暇との分離論、なかでもとくに二律背反の考え方である。すなわち、仕事とあそびとは全く別のものであり、仕事をとるか、あそびをとるかの選択を迫られるものである、という考え方がそこには存在するのである。<sup>5)</sup>「仕事は人間のつとめだ。余暇のことなど考えずに一生懸命仕事に打ち込みたい」という考え方や、「仕事は要するに生活の手段にすぎない。余暇を楽しむことが人間の生きがいだから、思う存分余暇を楽しみたい」という考え方が、この二律背反論に相当すると思われる。前者は「分離論仕事型」と呼ぶことができるし、後者は「分離論余暇型」と

呼べる。

ところが、同じ分離論に立ちながらも、両者は相互補完の係りに立つという考え方もある。「仕事が余暇を楽しくし、余暇が仕事に新しい力を与える。一生懸命仕事をし、思う存分余暇を楽しみたい」というのがこれに相当する。そこでは仕事と余暇とは別のものだという見方がなされてはいるが、つまり分離論ではあるが、しかし、両者は両立し得るものだという考え方が貫かれている。両者は異なった次元のものではあるが、機能的には補完し合っているということで、これを「分離論統合型」と呼ぶことができる。日本人にはこのタイプに属する人間がかなり存在しているのである。

さらに、「仕事は仕事、余暇は余暇だ。仕事は適当に片づけ、余暇は余暇でほどほどに楽しみたい」という考え方もある。この場合、仕事と余暇とは別の次元のものだと考えることではまさに分離論であるが、「分離論統合型」とは異なって、両者は決して相互補完関係には立っていないのである。むしろその逆で、仕事の存在が余暇を十分楽しむことを阻害し、また同時に、余暇の存在が仕事に集中することを阻害するという傾向を生み出しているケースなのである。つまり、このタイプは仕事からも余暇からも疎外されているわけであり、その意味では「分離論疎外型」と呼ぶことができる。

以上の4つのタイプはすべて、労働と余暇とは全く異なるという考え方では一致しており、その意味で分離論なのであるが、それに対して、労働の中に余暇あるいはあそび的なものが混在しうる、という考え方がなされてもいいはずである。仕事とあそびとが渾然一体となっており、両者を区別することは難しい、といった状態が現実には存在すると思うのである。この考え方はいわば仕事とあそび、あるいは労働と余暇の混合論というべきものであり、分離論とは明確に区分されるべきだと考える。

ところで、この混合論<sup>\*</sup>には混在しているが故に、仕事の要素とあそびの要素がお互いに相乗効果をもっているという場合と、混在しているが故に両者が足の引っっぱりあいをしているという場合の2つのタイプが存在するように思われる。前者は、「仕事さえしていれば楽しいから、仕事と余暇の区別はない。仕事から解放されて余暇を楽しみたいとは思わない」

<sup>\*</sup>労働と余暇との関連をめぐるタイプについては、これまで5つのタイプ、すなわち混合論は1タイプとして論じてきたのであるが、<sup>6),7)</sup>ここでは混合論に2タイプあることを新たに提起したい。

という考え方であり、「混合論統合型」と呼ぶことができる。芸術家などにはこのタイプが多いといわれるが、実は運転を職業とする人にも、案外このタイプが多いのではないかという気がするのである。

それに対して後者は、「仕事と余暇を両方充実させることは理想であっても、現実には無理だ。仕事をしながら余暇を思い、余暇の中で仕事のことを考えているのが実情だ」というタイプであり、労働と余暇とは確かに混在しているのではあるが、それ故に両者ともが充実していないタイプであり、これを「混合論疎外型」と呼ぶことができると思うのである。

以上6つの種類のうち、現実を意識調査を実施してみた限りでは、ほんの数パーセントぐらいしかでないのが「混合論統合型」なのであるが、それにもかかわらず、理想として考えるならば、この類型が最も望ましいタイプではないかと思われるのである。何故なら、労働からの逃避として余暇が存在するという考え方は、その限界が明らかであり、それは結局、余暇にも生きがいを失わせるという結果を招くように思われるからである。また、仕事とあそびとが対等に充足される中で、真の生きがいが見出され得ると思うからである。

私は以前\*、「生きがいの変化と労働」<sup>8)</sup>という論文の中で、タテ軸に余暇重視 $\longleftrightarrow$ 仕事重視の柱をとり、ヨコ軸に个人中心主義 $\longleftrightarrow$ 集団中心主義の柱をとって、2つの柱の組み合わせで生きがいの変遷の過程を検討したが、それによると、个人中心で仕事重視 $\longrightarrow$ 集団中心で仕事重視 $\longrightarrow$ 集団中心で余暇重視 $\longrightarrow$ 个人中心で余暇重視 $\longrightarrow$ 个人中心で仕事重視 $\longrightarrow$ … $\longrightarrow$ …という循環をしながら、最終的には原点に向って収斂するのではないかという考え方を示したのであるが、「混合論統合型」はこの考え方と連続しているのである。

このように考えてくると、あそびを含んだ仕事、仕事を含んだあそびというのがいわば理想なのであって、運転行為はそれが仕事として行われる場合でも、また、あそびとして行われる場合でも、この理想に近づき得る可能性を強くもっていると思われるのである。本論文ではあそびを含んだ仕事の面を主として論じ、仕事を含んだあそびとしてのドライブについては、あまり記述することはできなかったのであるが、一言でいえば、あそびがある種の社会性、

目的性、あるいは社会的に意味をもった行動として自己確認できたときに、あそびの喜びも増すものであるといったことを考えているのである。

## 5. まとめ

運転行為が仕事とあそびの両面をもっているということは、一方で仕事としての運転へのモラルを高めたり、また、あそびとしての運転にも飽きさせない何かを提供する、といったメリットを生み出すのであるが、他方、そのことが原因で重大事故が引き起こされるということも考えられる。例えば、仕事運転の営業車とあそび運転の乗用車間の事故は、異質なはずの両者に、あそび性という共通面のあることが原因しているということも考えられるのである。また逆に、行楽地へ向う2台の乗用車が事故を起こす場合には、あそびの中に含まれる仕事性の部分が異なることによる不協和の現れであるかもしれないのである。

しかし逆に、「混合論統合型」ですべての運転行為が統一された場合には、そこに全体的調和の生まれる可能性もまた存在するように思われる。今回とりあげたテーマは、正直のところまだ仮説そのものであり、今後、事故類型や個人意識調査などさまざまな実証的データの積み重ねを行い、その中から安全のための諸施策を模索したいと考えている。

## 参考文献

- 1) 富永健一：日本の階層構造(東大出版会), P.446, 1979.
- 2) 勤労青少年余暇活動研究会編：勤労青少年の生活の中における余暇の意義(労働省), P.112, 1979.
- 3) カイヨワ, R.:遊びと人間(岩波書店), 1958.
- 4) 辻村明：余暇メディア論—クルマの社会学—, 余暇時代と人間(講座日本の将来5, 潮出版社), P.296, 1969.
- 5) 尾高邦雄：職業の倫理(中央公論社), P.284以降参照, 1970.
- 6) 鈴木春男：勤労青少年の余暇—その現状と課題—, 体育の科学(日本体育学会編集, 体育の科学社), Vol.29, P.683, 1979.
- 7) 鈴木春男：小零細経営と家族, 家族と地域の社会学(青井和夫・庄司興吉編, 東京大学出版会), P.118, 1980.
- 8) 鈴木春男：生きがいの変化と労働, IE(日本能率協会), 通巻140号, P.83, 1970.

\* この考え方を導き出すにあたっては、辻村明教授の下で行った「車と現代社会」プロジェクトにおける実証調査から得られたものが大きかった。