

〔研究ノート〕

## 社会学的思考の事例研究

— 尼崎 JR 脱線事故の原因報道をめぐる新聞記事の言説から —

西 脇 和 彦

### 1 はじめに

社会学は、社会とそれを構成する人間との相互関連を基軸に、時間的推移にともなう構造変動やパーソナル変容も考察対象とする社会科学の1つと定義することができる。この場合、前者の空間軸、後者の時間軸、この2軸を前提とする社会事象を考察することになるが、その位置づけを思考する社会的方法論の性格をもっている。したがって、他の諸科学とも横断的に関連させることが可能となり、そこには〇〇社会学が成立することになる。社会学は学際的で応用性や実践性に満ちた学問ということができる。

また、社会学における人間は、社会的存在としての人間（ホモ・ソシオロジカン）であり、これは自明視されてきた。社会、集団、組織、そして、それらが創り出してきた文化の影響を受けると共に、影響をあたえる存在でもある。すなわち、社会との相互過程のなかで、人間をとらえるのである。社会学ではこの過程を「社会化」といっているが、この過程は、静止的なものではなく、ダイナミックなものである。社会的存在としての人間は、社会に適応（順応）するだけでなく、変革をもたらす存在でもある。また時には反社会的、さらには脱社会的な性格を示すことさえある。

このような社会的存在としての人間による行為は、有意味的で、他者との関係性や規範性を多少とも内包することになる。たとえ人間というマイクロな視点でも、背後に社会性をもっている。また、マクロ社会学では必然的に、社会の構造や機能、システム（体制、制度）、それらが創り出した文化的特質（慣習、伝統）がテーマとなる。この関連を比喩的に述べると、「木—林—森」という相互関連となろう。「木を見て森を見ず」でも「森を見て木を見ず」でも、どちらも社会的には好ましくない。そして「林」は、木と森との媒介項として、メゾ的諸集団に相当し、これらが人間と社会を結節していると社会学は考える。

本稿では、このような社会学的思考の事例を、メゾ的資料の新聞記事をもちいて追体験してみたい。2005年4月25日午前9時過ぎに尼崎で発生したJR福知山線の脱線・転覆・マンション激突事故の原因をめぐる新聞報道について、事故発生から5月末日まで、1月余りにわたる新聞3紙（毎日・朝日・讀賣）の記事を考察した。3紙とも時系列にしたがって、事故原因（含その責任所在）に関する記事の言説に変化がみられる。すなわち、空間軸において、マイクロからメゾを経由しマクロな視点への移行（木→林→森）がみられ、人間個人のレベルから集団、組織、そして社会レベルへと責任の所在が転換していくことがわかる。このような言説の変容は、社会学的思考の事例とみなすことができる。

以下では事故原因に関連する3紙の報道を、時間軸に沿って記事を引用することから具体的に検討してみたい。

## 2 『毎日新聞』の記事から

4.25 「直前の伊丹駅でオーバーランした」「いつもよりもスピードが出ていた気がした」。

(夕刊) 乗客たちが不審に感じていた…

4.26 車掌「通常より速かった」 捜査本部は置き石の可能性も調べる。

背景に軽量化と混雑 速度超過と複合か 重心高くバランス崩し

ATS 更新の直前

JR 西日本によると、事故のあった区間に設置された自動列車停止装置 (ATS) は路線途中での速度オーバーには対応しない古い型だった… (中略) JR 西日本の内規では半径 250 メートル未満のカーブとして同ガードを設置したが、事故区間は半径 300 メートルのカーブで、ガードはなかった。

[社説] 徹底究明と安全の総点検を

23 歳の運転手は経験 11 カ月で、オーバーランは 2 度目だったという。事故につながる人的要因はなかったのか。(中略) 運輸省 (現・国土交通省) は急カーブの区間に脱線防止ガードレールの設置を指導した。しかし、現場には設置されていなかった。(中略) ダイアの編成や定時運行励行などに無理はなかったのかどうか、改めて検証してみることが欠かせない。

4.26 制限超え 100 キロ走行 オーバーラン虚偽報告

(夕刊) 今回の事故を巡っては、運転士が遅れを取り戻すため、制限速度を超えるスピードを出していた可能性が出ている。(中略) ある社員は「若手職員にとって時間の遅延を許さない無言のプレッシャーになっていたのではないか」と話している。

4.27 「競合脱線」の見方 速度 30 キロ超過に悪条件重なり

[安全崩壊 ㊦] 同じ失敗許さぬ重圧

「日勤教育」。社員向けの研修は社内です、こう呼ばれる。事故やミスを起こすと、反省レポートや就業規則の書き写しを課され、乗務員手当もカット。「今度やったら運転士を辞める」と「決意書」を書かされる社員もあり、若手社員は恐れる。(中略) ある社員は「〇〇運転士はオーバーランによる遅れを取り戻そうと必死だったのだろう」と言った。オーバーランの距離が長いと処分は厳しくなる。伊丹駅でのオーバーランの距離を虚偽申告した理由を関係者は「同じ失敗は許されないというプレッシャーだ」と口をそろえる。その重圧が事故を導いたのか。「ダイヤ優先は露骨だった」と証言する社員もいる。

4.30 運転士オーバーラン隠ぺい依頼

(夕刊) 捜査本部は、〇〇運転士が相次ぐミスを隠すために遅れを取り戻そうと猛スピードでカーブに進入したとみて、当時の状況について調べている。

5.1 利便追求の陰 コース変更… 急カーブ発生

97 年、事故現場のカーブが急カーブになったことが、大惨事の遠因になったとみる地元住民は多い。(中略) 大阪・都心部を横断する東西線 (尼崎-京橋) の開通に合わせ、同線に乗り入れる福知山線も上り線コースを変更。これに伴い、現場のカーブは半径 600 メートルから半径 300 メートルになった。(中略) 福知山線が乗り入れる東西線には、速度オーバーに対応できる最新型の ATS (自動列車停止装置) が設置されているのに、現場カーブには旧型しか設置されていなかった。

## 運転士再教育の“恐怖”

JR 西日本では、ミスをした運転士は処分を受け、「日勤教育」という名の再教育が待っている。(中略) 日勤教育の内容や期間は、職場長任せだ。ホームにずっと立たせたまま、入って来る電車すべてに「私はこういうミスをしました」と言わせるものまでであるという。

### 5.2 速度超過主因と断定 事故調兵庫県警 運行担当者ら聴取

半径 300 メートルカーブ

現場で運転経験のある JR 運転士は「何とか遅れを取り戻そうというプレッシャーの中で運転していたはず。100 キロであるカーブに入るのは普通ならまったく考えられない」と説明する。

### 5.2 直線制限速度 20 キロアップ ダイヤ改正停車駅増加所要時間を維持

(夕刊) JR 福知山線の直線区間の制限速度が一昨年のダイヤ改正で、時速 100 キロから 120 キロに引き上げられていたことが分かった。快速の停車駅を 1 つ増やし駅間距離が短くなる一方で所要時間は変更されず、事故現場の急カーブに入る直前には、ブレーキをかけて減速しなければならなくなったという。(中略)

福知山線の運転経験を持つ運転士は「保安設備もそのままに突然 2 割増して走ってくれという話で驚いた。サービス競争は必要だが、停車時間などに余裕のないダイヤでは定時運行自体が危険な運転になってしまう。無理なダイヤ改正をもっと問題視すべきだった」と話している。

### 5.5 空気バネ、異常振幅 バランス崩す誘因? 急制動 2 度、不安定に

2 度にわたる急ブレーキが車体を不安定にし、横転しやすい状況につながったとみられている。

### 5.7 [社説] 鉄道マンの誇りはどこに

JR 西日本の垣内剛社長は、一連の社員の行動について謝罪し、「会社の風土に問題があった」と述べた。他の職場のことにかまわず、自分の仕事だけ無難にこなせばいい、というセクショナリズムが会社全体にまん延していた、と言わざるを得ない。(中略) 安全より収益、効率を優先してきた企業の体質が、誇りの欠如を招いたといってもいい。こういう現状を見過ごしてきた歴代トップの責任は重大である。

### 5.8 カーブ直前、時速 120 キロ台 県警調べ 回復運転、減速しきれず

### 5.9 事故は「最速列車」 JR 内通称 ダイヤ最も厳しく

この電車が同線の快速電車のなかでも所要時間が最も短く設定された「最速列車」だったことも判明。

### 5.10 [新聞時評] 文化活動団体「熟塾」代表 原田彰子

拝金主義的な利益優先、成果を重視するだけの競争社会や便利さだけを追求しているのは、日本人の体質であり、つまり私たち 1 人ひとりの心の中に宿っている“ひずみ”が、日本社会の大きな“ひずみ”となっているのではないか。(中略) 我々は“より速く、より便利に”ばかり求め過ぎてこなかったか。そんな社会の気風作りに加担していなかったか。心の緩みはなかったか…。国民 1 人ひとりが 107 人の犠牲と向き合わなくては、社会は何も変わらず、安全が遠いものになってしまうと思う。

#### 5.14 [社説] 国土交通省は何をしていた

他の大手私鉄や JR 東日本などと比べ、新型 ATS の普及が大幅に立ち遅れていた以上、JR 西日本の姿勢には問題があったと言わざるを得ない。(中略) 監督官庁として JR 西日本などに新型 ATS 設置などの徹底を促す機会は何度もあった。(中略) 旧国鉄と旧運輸省の力関係が尾を引き、同省内の一部に JR 各社への遠慮が残っているとされるが、安全を守るためにいささかのしゅん巡もあってはならない。

#### 5.15 ATS 設置基準 JR に甘く旧型放置 国交省 私鉄との差見直さず

速度照査型 ATS を活用していれば事故を防げたとの指摘もあり、専門家は JR に対する旧運輸省の監督の甘さを批判している。

#### 5.20 事故後も「日勤教育」

運転士らからは「会社の体質はまったく変わっていない」という声が上がっている。

#### 5.25 非常ブレーキ 4 回 事故調解析「運転士、負い目に」

過密ダイヤも書類審査だけ 国交省に負い目

#### 5.26 [社説] 地道に安全対策を尽くせ

事故につながったとされる企業体質の改善に、一層真摯な努力を求めたい。(中略) 事故の背景には、余裕のないダイヤで遅れの回復を急いだ運転士の心理的な要因があった、との見方が強い。

### 3 『朝日新聞』の記事から

#### 4.25 ダイヤ遅れ 速度上げる 現場、きついカーブ

(夕刊)

#### 4.26 競争激化に落とし穴 速さは武器 運行分刻み

競合する阪急宝塚線に対抗するため、複線化や通勤時間帯の快速列車の高速化や増発で、輸送力を急速に引き上げてきた。(中略) 宝塚-大阪間は最速で 23 分。阪急を 7 分上回る速さを武器に客を取り込んできた。(中略) 列車に遅れが出ると、接続する他線の列車も遅れることがあり、影響も大きい。私鉄関係者は「1 分の遅れが後続のさらなる遅れを引き起こす。運転手は焦るはず」と指摘する。

[社説] 大惨事はなぜ起きた

事故の原因はわかっていない。鉄道の専門家によると、電車が脱線する原因はスピードの出し過ぎか、線路に問題がある、車両自体に問題がある、の 3 つが考えられるという。現場は半径 300 メートル、制限時速 70 キロのかなりきついカーブだった。(中略) この電車は手前の伊丹駅で通常の停車位置を 8 メートルほど通り過ぎていた。電車はバックして乗客を乗せ、1 分半遅れで出発したという。(中略) 1 分半の遅れが運転士に重くのしかかった可能性は否定できない。(中略) 車両自体に問題はなかったろうか。電車は JR 西日本が 90 年代に導入した「207 系」というステンレス製だった。専門家によると、軽くてコスト削減や省エネの利点がある。ただ、強度という点ではどうだったのだろうか。

関西は私鉄王国と言われていた。JR と私鉄が競合する路線も少なくない。しかし、JR 西日本は民営化ののち車体の軽量化などでスピードアップを図り、大阪と、神戸や京都などを結ぶ路線は私鉄よりも短時間で運ぶことに成功した。(中略) いまは、あらゆる角度からの原因究明に全力をそそぐほかない。

#### 4.26 カーブ手前 非常ブレーキ痕

(夕刊) 運転士が速度超過を認識してブレーキを作動させた可能性もあるという。

オーバーラン虚偽報告 実際は40メートル 乗務員ら口裏合わせか

#### 4.27 加速・脱線 裏に何が

ダイヤ優先の同社の運行管理のあり方が、運転士歴約11カ月の若手を焦らせた可能性もある。

13日間の再教育後、復帰

これまで3度の処分を受けていた。(中略) JRの運転士経験者は「23歳で3回も処分を受けているのは多すぎる」と話す。

「速度以外にも要因」事故調見方

#### 4.29 JRの責任 県警追及へ 運行や指導に問題 「置き石」説事故調否定

「遅れ」おびえる運転士 厳しい「教育」、自殺者も

運転士たちがここまで遅れを恐れるのには理由がある。ミスをした運転士に課される「日勤教育」だ。7分差が売り 過密なダイヤ

尼崎駅は、97年に開通した東西線(京橋-尼崎)や神戸線(東海道, 山陽線)との乗り継ぎ駅。ラッシュ時は3~5分間隔で、宝塚-大阪間は快速で23分。一方、競合する阪急宝塚線は快速急行で30分かかる。この7分の差が利用者への売りだ。

#### 4.30 [社説] 運転士が背負う重荷

兵庫県警は事故を起こした運転士だけでなく、運転士の指導、教育にあっていた管理部門の職員についても刑事責任を追及するという。(中略) 民営化以降のJR西日本がどう歩んできたか、組織に深くメスを入れてもらいたい。(中略) 会社は遅れを報告させながら、遅れたときの対応は運転士個人の責任にゆだねたままだ。

#### 5.1 ルート変え急カーブに JR脱線 8年前まで半径600メートル

現場は、線路の付け替えでカーブが急になっていたことがわかった。同線は約1年半前のダイヤ改定で快速電車の停車駅が増えたものの、一部の車両は所要時間が変わっておらず、運転が難しくなっている区間で、運転士は走行時間短縮を迫られていた。

#### 5.2 運転士 ひずむ育成 年齢偏り「促成栽培」 4割が20代

87年の民営化の前後10年間、人員削減策で高卒社員採用がストップ。あおりで30代の運転士の割合は全体の0.5%にすぎない。(中略) 一方、JR西は20代の若手を大量養成し、「空白」を埋めてきた。技術の継承断たれ 相次ぐミス

ミスをすると再教育を課されることも、若い運転士にはプレッシャーだ。「日勤教育」と呼ばれ、反省文を書かされたり、草むしりや窓ふきをやらされたりすると恐れられている。

#### 5.7 [ゆがんだレール ⑤] ミス隠す無責任の輪

私鉄との競合で、宝塚-尼崎間の1日の本数はこの10年で4倍となり、宝塚-大阪間の最速の所要時間は8分短縮された。現場では定時運行が最優先され、遅れやミスが重なれば「日勤教育」で反省文を書かされる。(中略) 「スピードアップ、コストカットという会社の方針に抵触することは受け入れられないと思った」と運転士の1人が話した。

5.9 カーブ直前、120キロ超か 脱線、速度超過が主因 兵庫県警調べ  
(夕刊)

5.10 [社説] 企業風土が問われる

今回の事故の後、JR 西日本の社員らがボウリングやゴルフ、宴会などを職場単位などで催していたことが次々に明らかになっている。こうした個々の社員を非難するだけでは、この本質を見失うことになるだろう。事故のときに被害者に思いをいたさないような企業風土やシステムこそが問われているのだ。

5.11 遅れを許さぬ日本社会 三戸祐子 経済ライター

(夕刊) 列車が1、2分遅れたからといって、人生が変わるはずがない。しかし鉄道のこのリズムは日本社会にすでに刷り込まれてしまっている。(中略) もはやアイデンティティーの問題になっていると思うのである。

5.16 JR 西 宝塚線新 ATS 後回し

5.18 [経済気象台] 鉄道事故と CSR

(夕刊) オーバーランに伴う遅れを取り戻そうと、運転士が規定を大きく超えるスピードで走行していたことが主因であると報じられている。同時に、そのような人為的ミスを引き起こした背景も注目され、過密なダイヤ設定や、運行の遅れに対する厳しい措置と運転士への強いプレッシャーなどが指摘されている。不謹慎な言い方になるが、この不幸な事故は、CSR (企業の社会的責任) の本質を考える上で大きな示唆を与えてくれている。

5.25 非常ブレーキ4回

「大企業病が隠蔽体質に」 JR 西・井手相談役

#### 4 『読賣新聞』の記事から

4.25 制限速度超過か かなりのスピード超過?

(夕刊) 一命を取り留めた乗客たちは、「スピードが出過ぎていた」「速度を上げていた」などと証言した。

4.26 速度超過主因か 運転士3度の処分歴

旧型 ATS 速度超過防げず 車体構造 想定外「側面衝突」 脱線防止ガード 現場は設置基準外  
[社説] こんな大惨事がなぜ起きた

乗務員の教育・訓練体制や、電車で遅れが出た場合の対処方法の指導などが適切だったかどうかもある必要がある。(中略) 並行して走る私鉄とのスピード競争もあり、JR 西日本のダイヤ優先姿勢が以前から批判されてきた。

4.26 オーバーラン実は40メートル 脱線前の伊丹駅 車掌ら「8メートル」とウソ報告

(夕刊)

4.27 電車100キロを超えていた 複合要因の見方 事故調委員ら

急げ症候群? 交通機関おおう定時運行の“呪縛” 安全優先へ利用者意識の変化も必要

4.28 運転士教育 2年で処分3回▶私鉄関係者「聞いたことない」 「反省すべき点あった」JR西日本

4.28 特異な「転覆脱線」か 右車輪浮き傾く

(夕刊) 「置き石なし」見方強まる 捜査本部 不審者情報など得られず

5.2 運転士が非常ブレーキ 事故調断定 転覆脱線誘発か

(夕刊) 40キロ近い速度超過 「あまりにも無謀」 同僚が指摘 遅れでパニック？

「ミスをして怖いのは、運転台から降ろされること」と漏らす運転士もいる。「新幹線を運転してみたい」と語っていた〇〇運転士も、運転士になって2度目のオーバーランの瞬間、そんな思いがよぎったのか。

5.3 運転士に負担「再教育」

再教育は社内で「日勤」と呼ばれ、缶詰め状態で、上司から厳しく事故防止の重要性や基本動作の確認などを徹底的に教えこまれる。

軽量化 被害を拡大

ステンレス製車両の導入を、JR西日本は、1987年の分割民営化以前から始めていた。鋼鉄製より軽量で加工しやすく、塗装不要、メンテナンスも安上がりにすむため、同社の在来線は現在、6割がステンレス製だ。

過密ダイヤ ルート変更で急なカーブに

「東西線」(97年開通)の建設が計画され、東西線と福知山線を尼崎駅で接続するために、R300の急なカーブに付け替えられていた。

5.6 非常ブレーキ カーブ直前に操作 尼崎事故調査委 脱線原因と断定

(夕刊)

5.8 カーブ手前時速126キロ 事故調調べ 非常ブレーキ5秒前

事故調では、速度超過が転覆脱線の主要因となったことが、ほぼ裏付けられたと見ている。

[検証 電車転覆 2] 遅れ直線で取り戻す

「私鉄王国の関西で、民営化後も生き残るには、高速化とダイヤの密度、利便性を高めるしかなかった」と、JR西幹部は言う。

5.9 運転士なぜ異常操作？ 心理解明 専門部会 事故調設置へ

ミスを犯した運転士に懲罰的な「日勤」教育を行う過酷な労務管理のほか、過密ダイヤで運転士に無理な「回復運転」を強いるなど、JR西日本の管理体制そのものに問題があった可能性が高いと見ている。

5.9 JR西指令所 遅れ回復日常的に指示 伊丹駅でのオーバーラン 非常ブレーキで停車

(夕刊) 県警が快速電車の始発駅からの運行状況を調べた結果、伊丹駅に到着した時点で、すでに定刻より約30秒遅れていたことが判明。同駅では約70メートルオーバーランし、非常ブレーキで停車させたという。手前の川西池田駅でもオーバーランしたとの証言や、乗客の乗降に手間取っていたとの情報もある。県警では、こうしたミスの連続が〇〇運転士に動揺、焦りを与えたと推測。同線で回復運転が常態化していたことが事故の要因の1つとしており、運行管理の実態について、指令員らからも事情を聞く方針。

#### 5.10 ダイヤ編成, 集中捜査

兵庫県警捜査本部は9日, 私鉄と競合する関西都市路線網「アーバンネットワーク」で高速化を進めたJR西日本のダイヤ編成について集中的に捜査する方針を固めた。

#### 5.17 JR西日本 運転ミス賞与減額 一律5万・10万円 労基法違反指摘も

JR西日本が, オーバーランや発着時刻の遅れなどミスを犯した運転士らに対し, 「出勤停止処分」で10万円, 「訓告・戒告処分」で5万円をボーナス支給額から一律カットしていたことが16日, わかった。(中略) 過酷な日勤教育と合わせ, より厳しい処分とボーナスカットなどへの恐れが, 運転時の心理面に影響を与えた可能性も指摘されている。

#### 5.18 「日勤」事故後も命令 安全確認で遅れた運転士に 抗議受け撤回

#### 5.19 始発駅でも非常ブレーキ 乗り入れ時, 赤信号

#### 5.21 尼崎脱線運転士 反省文13日で19回 日勤教育 上司, 繰り返し詰問

#### 5.21 「日勤」でうまくなるはずない 運転名人の教え

(夕刊) 国鉄の分割民営化後, 新規採用が一時見合わされたため, 30歳代の運転士がほとんどおらず, 先輩から若手への「技能伝授」が不足気味だという指摘が, 現役運転士の間でも上がっている。

#### 5.24 赤信号警告無視 オーバーラン ▶ATS2度作動 始発前降格級のミス

(夕刊) JR福知山線事故で, 事故を起こした快速電車が始発駅の宝塚駅に到着した際, 赤信号の警告無視とオーバーランによって, 駅構内の自動列車停止装置(ATS)を立て続けに2度作動させていたことが24日, 国土交通省航空・鉄道事故調査委員会の調べで明らかになった。

## 5 おわりに

本稿では, 尼崎の脱線・転覆事故の原因に関連する新聞記事を, 事故から1月余りにわたるスパンで抜き出してみた。その結果事故原因として, スピード超過やブレーキ操作ミスなど運転士個人に起因するもの, 営利優先のダイヤ編成や運転士の養成・再教育システムなど, 電車区や支社を含めJR西日本の体質やその大企業病に責任ありとするもの, また, 利用者をはじめ国民の利便性を最優先する性格や遅れを許容しない社会全体の特性を指摘するもの, これらが3紙に共通して見られた。さらには『毎日新聞』(5月14日付)の紙面に, 「国土交通省の監督責任」を指摘する言説も登場した。今回の事例では, 事故発生当初は運転士個人の責任を追及する言説がほとんどであったが, 翌々日からは, JR西日本の組織や体質に言及する記事が見られるようになった。そして, 『読売新聞』では早くも27日に, 他紙では半月経過後に, 利便性を重視する日本人の国民性を問題視する言説まで登場したのである。

また3紙を比較してみると, 『朝日新聞』では, JR西日本の責任を追及する言説が多く, 『読売新聞』では, 運転士個人に関する言説が多い。ちなみに, 『毎日新聞』は「国土交通省の監督責任」のほか, 事故車両が快速電車のなかでも「最速列車」であったことを, 『朝日新聞』は「運転士の年齢構成に偏りがあり, 技能の伝承が上手くいっていない」ことを, 『読売新聞』は「ミスを犯した運転



士に対して賞与の減額をしていた」ことを、それぞれ指摘している。これらは、他紙にはほとんど見られない各社独自の論点といえる。なお簡単ではあるが、今回引用した3紙における「事故責任の所在」に関する記事の構成比(%)を示しておく。数字は順に、運転士・JR西日本(含電車区、支社)・国交省・社会全体となっている。

3紙項目別「責任所在」記事構成比(%)

	運転士	JR西日本	国交省	社会全体
毎日新聞	14	67	14	5
朝日新聞	23.5	70.5	0	6
読売新聞	48	48	0	4

最後に、今回の言説をミクロ<メゾ<マクロの社会学的思考にあてはめてみると、3紙の関係は、読売新聞<朝日新聞<毎日新聞の順になるであろう。また、今回の記事においては、運転士の家族関係や利用者の居住地域性=沿線の郊外性についてはあまり触れられていない。掲載できない事柄、事由もあるだろう。しかし、社会学的思考は、明示するか否か、重視するか否かは別として、その間隙を埋める可能性をもっている。すべての社会事象は、社会的存在としてあるのだから(なお、『日本経済新聞』5月23日付夕刊に、運転士の家族に対して事情聴取が行われた旨の記事がある)。

時間の経過と共に言説も変容を遂げていく。時間軸と空間軸とは相互に関連し、認識に必要なこの2軸が社会学的思考を構成している。社会学的思考の理解には時間を要することが多いが、総合的認識のために社会学的思考の重要性は増している。社会学的思考の有効性は今後ますます高まるだろう。

**参考文献** (入手しやすく、テキストとしても使用される、社会学の入門書から)

- 秋元・石川 他『社会学入門 [新版]』有斐閣新書, 1990
- 姫岡 勤『社会学 [改訂版]』ミネルヴァ全書, 2000
- AERA Mook『社会学がわかる [新版]』朝日新聞社, 2004
- 奥井 智之『社会学』東京大学出版局, 2004
- 見田 宗介『社会学入門—人間と社会の未来—』岩波新書, 2006
- 宇都宮 京子編『よくわかる社会学』ミネルヴァ書房, 2006

(にしわき かずひこ 文化創造学科)