

# 三里塚闘争における 主体形成と地域変容

Agency Building and Regional Transformation during the Sanrizuka Struggle

相川陽一

AIKAWA Yoichi

はじめに

①歴史的評価の定まらない運動としての三里塚闘争

②地域概要

③近現代の北総台地の開発史

④北総台地における戦後開拓の推移

⑤新東京国際空港の建設構想と候補地における反対運動

⑥三里塚闘争の歴史的推移

おわりに

## 【論文要旨】

成田空港の計画・建設・稼働・拡張をめぐって長期にわたって展開されてきた三里塚闘争は、学問分野を問わず、運動が興隆した時期の研究蓄積が薄く、本格的な学術研究は1980年代に開始され、未開拓の領域を多く残している。

先行研究を概観すると、歴史学では近年の日本通史において戦後史の巻等に三里塚闘争に関する言及が複数確認でき、高度成長期における諸社会矛盾に異議を申し立てた住民運動の代表例や住民運動と学生運動の合流事例として位置づけられている。近年は、地域住民と支援者の関係に着眼して運動の歴史的推移を論じた研究も発表されている。だが、運動の盛衰と運動展開地域の政治経済構造の変容を関連づけた研究は手薄であり、地域社会の構造的把握と反対運動の歴史的推移の接続関係を明らかにする研究が必要である。

そこで、本稿では、三里塚闘争に関する既存研究や既存の調査データの整理と検討を行った後に、空港反対運動の展開による地域社会構造の変容と空港開発の進行による地域社会構造の変容の2視点から、三里塚闘争の歴史的推移を跡づけた。反対運動が実力闘争化する1960年代末には、空港建設をめぐる衝突が繰り返されたが、同時期の運動展開地の議会において反対派が多くの議席を獲得するなど多様な抗議手段が試みられており、空港反対運動の開始以前から農民運動等の経験をもつ住民層が参画した。しかし、1970年代後半からは空港開発の進行とともに交付金や税収増などによる空港城下町化が進行し、地方議会選挙における多数の候補者擁立といった制度的資源を介した抗議が困難化する傾向も認めることができる。地域社会内の政治経済構造の変容をふまえた運動の歴史的推移をまとめた後には、空港建設にかかる利害を直接に共有しないにもかかわらず多数の支援者が参入した経過や支援者の動員構造を明らかにする課題が残されている。

【キーワード】 社会運動, 成田空港, 三里塚闘争, 地域社会変容

## はじめに

### (1) 成田空港問題を歴史として捉える

高度経済成長期の日本社会において生じた様々な社会問題の中でも、成田空港問題は、発生した事態の深刻さと長期化において、教訓と一言で表現するにはあまりに重い問いを同時代、そして後世に生きる我々に投げかけている。2017年に国立歴史民俗博物館で開催された企画展示「「1968年」—無数の問いの噴出の時代—」では、1960年代後半から1970年代にかけての日本における社会運動を住民運動等の一般社会運動と学生運動に分類し、「三里塚闘争：戦後民主主義と農政への問い」と題したコーナーが設置されたが、成田空港問題は公共事業システムに住民が対峙する過程で、住民運動と学生運動の両者が合流した事例であり、継続期間の長さや関与した主体の複雑さ等からみて、また、空港建設の観点や反対運動の観点など、複数の観点から問題を定義し得ることからも、その歴史過程の解明には文書資料の専門家である歴史学、アーカイブズ学、オーラルヒストリーの手法に長じた社会学など、複数分野の研究者による学際的な共同研究が必要である。このような問題意識のもと、2018年度より、同問題に関する多様な資料を収蔵する成田空港 空と大地の歴史館<sup>(1)</sup>での資料調査が開始されている。

成田空港問題の全体像を解明するためには、色川大吉によって主導された不知火海総合調査団のように、経済学、法学、哲学などの分野も加えて人文・社会諸科学の知を統合して向き合うべきであるが〔色川編 1983a, 色川 1983b〕、筆者が取り組んでいる研究は、成田空港周辺地域の戦後史を跡づけた後に、資料学的研究の緒についた段階である〔相川 2011〕。このような状況をふまえ、本稿の目的は、成田空港問題の歴史的推移に関する研究を進めるための基礎的な知見の整理を行うこと、そして、この闘争に関する従来の研究において十分な検討がなされてこなかった地域社会の政治経済構造と三里塚闘争（成田空港反対運動）の展開との接続関係の一端を明らかにすることにある。以下、成田空港問題という用語を定義し、成田空港問題の空港反対運動としての側面に着目して、先行研究を整理し、運動展開地域の特質を記述したうえで、三里塚闘争の歴史的推移を運動展開地域の政治経済構造の変容をふまえて跡づける。

成田空港問題、そして、三里塚闘争の研究とは、膨大な出来事の連鎖の記録を収集し、それらの中から有意な記録をつなぎあわせていく営みとなる。これは歴史的事象に向き合う研究に共通した課題であるが、三里塚闘争史に向き合おうとするとき、多くの人々が懊悩し、犠牲となってきた出来事に触れていくことには、ためらいやおそれの念をもたざるを得ない。それでも取り組もうとする背景には、「歴」として存在しながらも「史」となり得なかった出来事を掘り取りたいとの動機づけが存している。

自由民権運動の研究に取り組みながら、1997年から現在に至るまで、成田空港問題に関連した史料収集や資料整理を進め、この問題を歴史学の対象として捉えていく研究に携わってきた新井勝紘は、現代史は自治体史において取り落とされる傾向がある、との問題設定から、三里塚闘争に接近し、歴史という言葉のもつ本源的な意味をめぐる考察をもとに、このように問う。「地域のなか

で生きてきた人びとや地域の歴史をとらえようとした時、「歴」として存在しながら「史」になりえなかった人びとの生にどれだけ目を注ぐことができているのかが問われているのではないかと〔新井2008:33-34〕。ここで、「歴」とは「経てきたこと」や「起きたこと」であり、対して、歴史の「史」とは「書かれたこと」や「書いたこと」を意味する<sup>(2)</sup>。三里塚闘争は、資料調査や聞き取り調査の過程で、学会内外からときに「まだ歴史になっていない」という意見も寄せられる事例だが、資料の散逸や当事者の記憶の記録化の営みを進めていくうえで、本稿もまた、ここで挙げた先達の経験や思考の軌跡に学びながら、出来事や人びとの胸中において、「歴」として存在しながら、「史」になりえていない膨大な出来事の連鎖を記録化し、もとより、すべてを「史」とすることはできないのではないかとこの限界を認識しつつも、何を「史」と捉えていくことが必要なのかという問題意識を、研究者自身が生きる同時代の課題を自らの研究に反映させていくなかで醸成していきたい。

成田空港問題は、紛争の長期化と深刻さに反比例して、先行研究の蓄積は学問分野を問わず、薄いと言わざるを得ない。紛争の長期化が研究者のアプローチをはばんできた可能性もある。繰り返されてきた衝突の深刻さは、同時代経験の無い筆者にとっても、資料を通じて過去をふりかえることに、ためらいや心理的な負荷をもたざるを得ない事例である。しかしながら、同時に、過去を再現し得る資料の散逸や経験を語り得る当事者の物故といった事態が日々進行することにより、現代や未来への教訓となる可能性を胚胎した過去が再現不可能となることへの懸念ももたざるを得ない。歴史を記述するということが出来事の再現を通じて現在を生きる人々への抑圧と化すことや、歴史として記述されるということが出来事を「過ぎ去った過去のもの」とみなし「無害化」させるおそれがあるということを心に留めながら、おそろおそろであっても、進んでいかねばならないと考える〔相川2018〕。

## (2) 研究対象の定義

本稿における成田空港問題の定義を分節化して整理する。本稿では、成田空港問題を「新東京国際空港（現成田国際空港。以下、成田空港と略記）の計画・建設・稼動・拡張をめぐる紛争総体」と捉える。そのうえで、この紛争を反対運動と開発問題という2つの問題系から捕捉し、前者を「同空港の計画・建設・稼動・拡張に伴って生じる被害や被害の予期に基づいて実行されてきた空港反対運動の慣習名である三里塚闘争（成田空港反対運動）」と呼称する。後者は、「同空港の計画・建設・稼動・拡張に伴って生じた空港経営と地域社会の自治や地域維持との間における利害対立と調停行為の総体」を指し、これを「開発問題としての成田空港問題」と呼称する。このような定義づけは道場〔2002a〕に着想を得たものである。

両者の違いは、同一の現象を異なる観点からみた際の「見え方」の違いでもあり、「新東京国際空港の計画・建設・稼動・拡張をめぐる紛争総体」の中からどのような主体に着眼して歴史過程を記述するのか、という記述対象の選択基準にもあたる。成田空港問題、三里塚闘争、開発問題としての成田空港問題という問題系に分けて対象を把握することにより、地域内外で多様なアクターを糾合して約半世紀にわたって展開されてきた紛争の総体に迫り、空港建設にかかる紛争をめぐる、主体ごとに構築されたであろうリアリティの多様性を掘り取る志向性を保持することができると思われる。

### (3) 主要な先行研究

成田空港問題に関する先行研究は、範囲を学術研究にとどめず、反対運動や紛争調停にかかわった人々自身によって発表された思考の軌跡まで含めれば、数多くあるとも言えるが、その歴史過程や紛争の特質について言及した学術研究は、分野を問わず、蓄積の途上にあると言わざるを得ない。

前述の定義による成田空港問題に関する学術研究としての嚆矢は、デヴィッド・アプターと澤良世の著書にさかのぼる [アプター・澤 1986]。同書は前項に示した問題の定義では、三里塚闘争に比重が置かれながらも、開発主体への調査も行っていることから、開発問題としての成田空港問題も視野に入れた書籍であり、1984年に英文出版がなされた後、1986年に邦訳版が出版されている。アプターは政治学者であり、1980年代に同書の著者らは成田空港の周辺地域を訪れて、現地住民や支援者への聞き取り調査をはじめとした現地調査を行っている。同書はモノグラフ的な価値をもつ研究であるが、後に道場親信も指摘したように [道場 2002a]、運動の意味に関して提示した理論図式と実際の運動過程との間に乖離もみられる。アプターらは、三里塚闘争において、「政治家」「農民」、「新左翼活動家」の3主体を設定し、それぞれへ面接調査を行っている。しかしながら3アクターへの調査結果はそれぞれが有機的に結びついているとは言えず、個別アクターの特性、とりわけ思考様式の記述を並置するにとどまる。しかしながら、国内の研究者がほとんど学術的なアプローチを試みなかった1980年代前半（現地では反対同盟分裂の混乱期）にあつて、現地調査によるモノグラフを残し、開発主体と異議申立て側双方を研究対象として設定した点は成田空港問題や三里塚闘争に関する学術研究の嚆矢として重要である。

1970年代から1980年代にかけて日本国内の研究者によって書かれた成田空港問題や三里塚闘争に関する学術論文は少ないが、その一つに梶田孝道による受益圏-受苦圏モデルを用いた研究がある [梶田 1980, 梶田 1988]。成田空港問題と三里塚闘争は、問題の規模の大きさや国内外の社会に与えた影響から考えると、1960年代から同時代的に研究が蓄積されてこなかったことが惜しまれるが、運動が激化した渦中にあつて研究を試みることの困難さも想像せざるを得ない。その中にあつて、梶田の研究は、受益圏と受苦圏という概念を日本発の社会学概念として導出するうえで成田空港問題を事例にしたところに特徴がある。やや単純化した定義であるが、受益圏とは、ある開発行為によって利益を受ける人々の居住する領域であり、受苦圏とは、同行為によって被害を受ける人々の居住領域を指す。受益圏-受苦圏は、公共事業による地域変容を分析するうえで汎用性の高い概念として、現在も環境社会学の分野において彫琢が進んでおり、その端緒に成田空港問題の研究があつたことは、概念の成立史の観点から見ても重要な知見であろう。そして、受苦圏に居住する人々として成田空港建設地付近の住民だけでなく、同空港を稼働させるための航空燃料パイプラインの敷設予定地沿線の住民の存在に言及し、空港建設予定地付近の住民以外にも被害が及ぶことから、空港建設の進行に伴って、受苦圏の居住者という意味において成田空港問題の当事者が多様化していることを指摘したことは、1970年代以降の成田空港の開港をめぐる紛争過程を論じるうえで示唆に富む。しかしながら、成田空港問題を三里塚闘争の観点からみたとき、受益圏と受苦圏の概念装置では説明し得ない支援者の参入現象に突き当たる。受苦という要素を運動の潜在的、顕在的な動因に求める際には、空港建設にかかる利害を直接に共有せず、また空港予定地周辺への

定住を伴わない支援者の大量参入という現象を説明することが困難である。受益と受苦というモデルの汎用性を認めながらも、三里塚闘争の歴史的推移を説明するうえで捨象できない支援者の大量かつ長期にわたる参入という現象を説明するためには、他の説明原理も加えていく必要がある。

成田空港問題を三里塚闘争の観点から論じる学術研究は、2000年代以降に、道場親信によって本格的に開始された。道場は、三里塚闘争を住民の生活世界の記録化を通して表現しようとした記録映画作家、福田克彦の未完の遺著『三里塚アンドソイル』への書評論文において、三里塚闘争の特徴として「住民運動としては破格の共闘体制」、「運動の規模」、「運動の期間」、「闘争戦術の多様性」、「多様なアクター」、「死者の数」、1990年代の国との対話を通じた強制収用権限の放棄や住民への謝罪などの「闘争における『成果』」を挙げる〔道場2002a〕<sup>(3)</sup>。そのうえで「上に述べたような特質は、すべてが三里塚に特有の現象である、ということは必ずしも言えないが、これらをより詳細に解明・分析していくとき、三里塚闘争の固有性は明らかになるだろう」と述べている。

その後、道場は1960年代から1970年代にかけて広域での支援運動が展開された三里塚闘争と水俣病患者闘争の比較研究を行っており、横浜新貨物線反対運動の研究も連動させながら、住民運動に固有の原理を探求することに注力してきた〔道場2002b;2009〕。社共両党と労組等の関連組織を主体とした革新国民運動とも、これらへの批判として出現した新左翼運動とも異なる異議申し立ての論理をもった主体として住民運動を捉え、その思考形態や行動様式を個別の住民運動の記述として展開しながら、同時に、同時代の住民運動の特質としても取り出そうとした〔道場2015ほか〕。

道場は、前記の福田克彦氏が急逝した1998年に、福田が事務局長を務めていた成田空港地域共生委員会歴史伝承部会の調査研究員となり、和光大学准教授に就任する2009年まで、空港周辺地域において、様々な立場で同空港問題にかかわった人々の資料調査や聞き取り調査に関わった。筆者も道場とともに調査研究を行っていた時期があり、ともに国立歴史民俗博物館における企画展示「1968年」の準備に携わっていたが、展示が本格的な準備段階に入り、おそらくは三里塚闘争の本格的な研究に踏み出そうとしていたであろう時期に道場は病に倒れ、同展示は氏の無念の思いを想像しながらの準備となった。社会諸科学の該博な知見をもとに、1960年代から1970年代の住民運動の特質を社会運動セクターの全体像の中に位置づけようとした道場の研究を引き継ぎながら、三里塚闘争と同時代に発生した住民運動との間にみられる共通点を探り、同時に三里塚闘争固有の特性を明らかにしていく、という研究課題が遺されている。筆者のみならず、多くの研究者によって、こうした研究課題を引き継いでいく必要があろう。

例えば、水俣病患者闘争との比較でいえば、当該の問題に直接の利害をもたない人々による現地支援参入という現象が水俣でもみられており、各地域の歴史的固有性を重視しながらも、同時代性や共通性、学生運動との接続関係などをさぐることで、戦後日本の社会運動史研究の上で重要な課題になろう。両地域は、近代以降、漁民や開拓農民などの外部者を域外から受け入れてきた地域でもあり、支援者の地域定着が起きている。例えば、色川大吉の不知火海総合調査において鶴見和子は、地域住民といったさいに、地付きの「じごろ」、近代以降に定着した「ながれ」、公害問題の発生以降に支援者として定着した「新人」の三類型があり、かれらの協力関係が内発的な地域づくりに展開していった過程を記述している〔鶴見1983〕。支援者の地域定着の観点からの研究には、別稿を記さねばならないが、三里塚と水俣という同時代の住民運動の特質にアプローチするうえで重

要な論点といえよう。前述の道場は、三里塚闘争と水俣病患者闘争を対象に、地域住民運動の比較研究を試みている〔道場2009〕。

近年の日本通史においても、三里塚闘争への言及がなされており、高度経済成長期の日本における代表的な住民運動あるいは地域紛争として位置づけられていることがうかがえる。また、1960年代末に交流した学生運動との連携関係についても言及がなされている。例えば、三宅明正は、高度成長期の労働運動と市民運動に関する通史記述において、一節を割いて三里塚闘争を取り上げ、戦後の農民運動の系譜への位置づけを試みるとともに、空港建設に反対してきた農民の主張内容と足尾鉍毒事件における田中正造の主張との間に類似性を指摘した〔三宅1995〕。高度成長期における同時代性のみならず、戦後史あるいは近現代史という時間枠で三里塚闘争の意味を考える発想は、多くの研究蓄積のある農民運動史と三里塚闘争の接続という観点からみて重要な研究課題を提示している。また、アンドルー・ゴードンも、高度成長期の社会運動に関する通史記述において三里塚闘争に言及し、日本政府による巨大空港建設プロジェクトへの教訓となった点等を指摘している〔ゴードン2005〕<sup>(5)</sup>。ジョン・ダワーやジェームス・ホワイトも戦後日本を対象とした通史記述において、三里塚闘争に言及している〔Dower 1993=2001〕〔White 1993〕<sup>(6)</sup>。

通史記述における三里塚闘争について、現時点において、最もまとまった言及と考察を行ったのは荒川章二である。荒川は三里塚闘争を、1966年に開始され、現在も最終解決をみることなく、戦後最長に属する社会運動として位置づけ、「経済成長型・都市型社会への深みのある問題を投げかけ続けた運動」として、戦後民主主義と戦後農政への問いについて考察している。ここでいう戦後民主主義とは、戦後の議会制民主主義と地方自治を指し、本稿で後述するように、空港建設によって移転や騒音などの被害を受ける当事者である地域住民が空港建設の意思決定過程から排除され、地方議会や官僚制システム内に完結した手続きによって空港建設が進められることへの疑問や怒りが空港反対運動の基底にあることを指摘するとともに、農政へのオルタナティブを提示した運動としても、三里塚闘争を位置づけている〔荒川2009〕。1990年代に宇沢弘文や隅谷三喜男らが調停役となって進行した対立の歴史的根源をさぐる成田空港問題シンポジウムにおいても、手続き的な瑕疵はないとする運輸省の姿勢が住民側から批判され、農業のもつ公共性が住民によって示された〔宇沢1992、隅谷1996〕。農政へのオルタナティブを提示した運動としての観点から、筆者も三里塚闘争の渦中で支援者を介して地域に導入された有機農業の営みに着目し、三里塚闘争における有機農業の導入と展開過程を跡づけた〔相川2011〕<sup>(7)</sup>。

#### (4) 空港反対運動と地域の政治経済構造への着目

本稿では、成田空港問題の歴史的推移を三里塚闘争の観点から記述し、地域社会の構造との接続関係に言及する。成田空港問題の歴史的推移を三里塚闘争の観点から記述する研究は、加藤泰輔によって、成田空港 空と大地の歴史館の収蔵資料等をもとに、1960年代から1990年代までなされており〔加藤2017:149-281〕、前述の道場〔2002a;2009〕は三里塚闘争の特質と同時代の住民運動との比較に踏み込んでいる。成田空港周辺の自治体史のなかでは『成田市史 現代編 資料集』全791ページのうち128ページが成田空港の建設推進と建設反対をめぐる歴史的推移を示す資料で占められており〔成田市史編さん委員会編1984〕、千葉県史料研究財団編〔2007〕にも関連資料が収録され

<sup>(8)</sup> ている。対立の調停役として動いた宇沢 [1992]、隅谷 [1996] らの研究成果も加えて、これらの先行研究や資料集を参照することで、1990年代末までの三里塚闘争の歴史的推移の概略を把握することが可能である。成田空港問題に関する資料の収集、整理、保管、展示、レファレンスなどを行う成田空港 空と大地の歴史館の常設展示図録や同館の前身である航空科学振興財団歴史伝承委員会が実施した企画展示の図録も、同問題の歴史的推移を捉えるうえで重要な資料である [財団法人航空科学振興財団歴史伝承委員会編 2006] [NAA 歴史伝承委員会 2015]。

本稿では、これまでに言及した先行研究や参照可能な資料集等の内容をふまえたうえで、同空港の計画・建設・稼動・拡張への空港反対運動が長期にわたって続き、空港建設に伴って空港立地地域の産業構造や社会構造も変容したことを重視し、運動内在的な要因のみならず、地域社会の構造変容も運動に影響を与えてきたとの視座から、地域社会の政治経済的な構造変容が運動の展開過程に与えたと思われる論点を示すことを意識して、三里塚闘争の歴史的推移を示していく。

三里塚闘争は、多くが農民である地域住民によって担われた運動であるが、運動を担った農民層の社会的な位置づけに関する研究は手薄であり、運動を取り巻き、その方向性を決定づける外部要因との関連づけを行わなければ説明しきれない出来事もある。また、運動の中で発行されたビラ等の一次資料に基づいた記述は、運動体外へのアピール文という性格ももつことから、これらに依拠した歴史記述は、運動が位置づく地域の社会構造との関連が等閑視されやすいことにも注意が必要である。とりわけ、運動の衰微を説明する際には、空港開発の進行による地域社会の空港城下町化という契機は看過し難いが、既存研究では、こうした論点は後景化されている。

例えば、数度にわたる延期を経て、1978年の開港前後からは、空港を機能させるためのインフラストラクチャーとして、1970年代には成田ニュータウンをはじめとした都市が成田市および近接地域に建設され、関連産業への従事者の居住空間が形成されるとともに、空港運営にかかる官民の諸機能が地域社会に埋め込まれた。開港後は、空港周辺対策交付金などの財政措置が新東京国際空港公団から同空港の周辺自治体へ実施されており、自治体の財政構造も変化している。従来の研究は、運動過程の記述に多くが割かれているが、住民運動をコアにもつ空港反対運動の展開過程を分析するうえで、地域住民の生活の本拠である地域の社会構造の変容という観点で反映されていたとは言い難い。そこで本稿は、成田空港問題を三里塚闘争の観点から捉える際の歴史的推移を整理するなかで、地域の社会構造の変容を示すデータを用いて、地域の政治構造と経済構造の変化が三里塚闘争に及ぼした影響を論じることとする。

## ①……………歴史的評価の定まらない運動としての三里塚闘争

### (1) 記憶の中の三里塚闘争

「はじめに」で定義した成田空港の計画・建設・稼動・拡張をめぐる紛争総体としての成田空港問題の端緒は、後述するように、1960年代前半期に、羽田空港に代わる新国際空港の建設計画が首都圏に浮上したことにさかのぼる。候補地とされた地域では、主として千葉県東京湾側では漁民、同県内陸部では農民による反対運動が展開された。構想・計画段階から数えれば、成田空港問

題は発生から既に半世紀が経過している。

同空港の計画・建設・稼動・拡張への反対運動は、長期にわたって続き、空港建設に伴い、空港立地地域の産業構造や社会構造も変容した。前述のように、空港反対運動が継続しながらも、立地地域の空港城下町化は進行した。従来の研究は運動過程の記述に多くが割かれているが、住民運動をコアにもつ空港反対運動の展開過程を跡づけるうえで、地域社会構造の変容という観点を加味する必要があることを再度確認しておきたい。

また、三里塚闘争は1960年代末から1970年代にかけて全国に叢生した住民運動の中でも大規模であり、一地域の局地的な土地闘争というレベルを超えて、多くの人々の知るところとなった。例えば、住民運動が退潮傾向にあると言われた1970年代後半の1977年には2万人を超える集会が現地で開催され〔成田空港問題シンポジウム記録集編集委員会編1995〕、開港予定期とされた翌1978年3月26日に反対運動の支援者が空港の管制塔を占拠した事件は国内外に報道された<sup>(9)</sup>。地域構造変動の影響を受けやすい住民運動であると同時に、一地域の局地的な土地闘争にとどまらなかったことが成田空港問題や三里塚闘争において指摘できる。

## (2) 三里塚闘争への社会的注目度

空港構想の公表や建設の閣議決定から50年以上が経過する中で、成田空港問題への社会的注目度や人々の認識も変化していることが予想される。そこで、同問題への社会的注目度をはかる指標として、国内主要紙のひとつへの成田空港に関する記事の掲載数の年ごとの推移を概観する。

図1は、1966年から1999年までに、朝日新聞に掲載された成田空港関連の記事数の推移を年ごとに集計し、グラフ化したものである<sup>(10)</sup>。新東京国際空港の通称名として成田空港が使用されたのは1966年以降であり、同年を起点に年ごとの記事掲載数の推移を概観すると、記事数が急増する時期が5つある。

時期順に、1967年から1969年にかけての時期は、空港外郭測量への反対同盟の阻止行動に対し

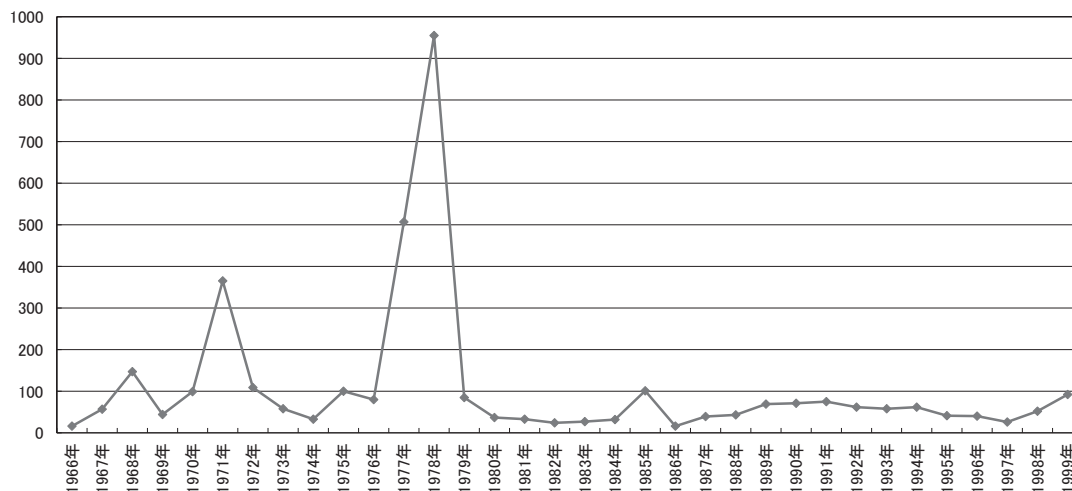


図1 『朝日新聞』における「成田空港」関連記事数の推移 (1966→1999年)

出典：『朝日新聞戦後見出しデータベース1945～1999』(CD-ROM)



で警官隊が動員され（1967年10月10日）、新左翼勢力が参入し、反対同盟、支援者と警官隊の間で衝突が相次いだ時期にあたる。1970年から1973年にかけての時期は、空港用地とされた区域への土地収用が行われ（1971年2月から3月に第一次収用、同9月に第二次収用）、収用を阻止しようとする反対同盟、支援者と警官隊との間に激しい衝突が起き、1971年9月16日に3名の警察官が命を落とし、翌月に反対同盟員の青年が自死する事件が起きている。1985年は、成田市三里塚において支援者と警官隊の衝突事件が起きている。記事数が増加する時期は、土地測量、土地収用、開港等をめぐって支援者と警官隊の衝突が起きた時期である。新聞記事は事件報道の媒体としての性格があり、地域社会の変容などの社会構造レベルの変化は反映されにくい。したがって、新聞記事数の多寡をもって社会的注目度を図る決定的な指標とみなすことには留保も必要だが、成田空港問題が衆目を集めたと思われる時期の目安として示しておく。また、本稿では1紙のみを取り上げたが、新聞各紙により論調も異なることが予想されるため、報道の中の成田空港問題という研究視座からより精緻な知見を得るためには、今後、複数の全国紙から同じ手法でデータを作成して比較する調査方法が必要になる。

### (3) 戦後の諸社会運動における三里塚闘争の評価

成田空港問題を三里塚闘争という観点から見たときに、人々は現代においてどのような評価をもつのであろうか。図2は、首都圏の運動・活動団体の「リーダー層」による戦後の諸社会運動への評価を尋ねた結果を集計したものである。

調査は、一都三県（東京都、千葉県、神奈川県、埼玉県）に事務所を置く運動体（任意団体）と法人（NPO法人、財団法人等）の「リーダー層」に、戦後日本の主要な社会運動の評価について

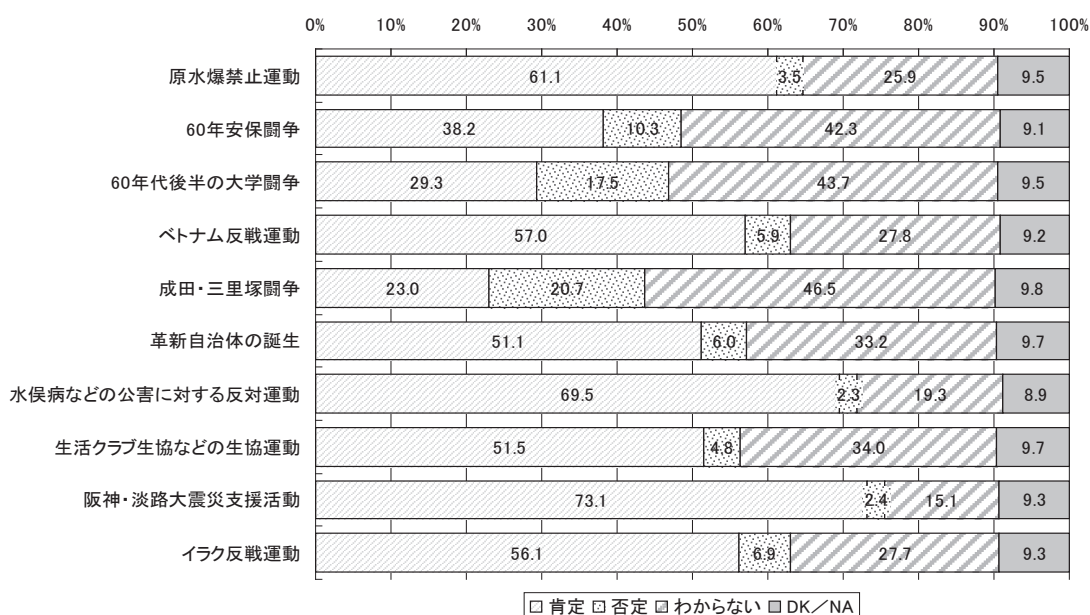


図2 首都圏の運動・活動団体「リーダー層」による戦後社会運動の評価 (N=931)

出典：山本 [2007] 収録図をもとに筆者再掲

尋ねた回答結果を集計している<sup>(11)</sup>。調査時点における価値判断のため、諸社会運動が展開されていた同時代の評価ではないことに注意が必要だが、この点に留意しながら、図2の解釈を試みる<sup>(12)</sup>。

三里塚闘争の評価に関して、3つの傾向が読み取れる。第一に、否定評価の割合の相対的な高さである。各運動の回答結果を比べると「成田・三里塚闘争」(20.7%)は、「1960年代後半の大学闘争」(17.5%)、「60年安保闘争」(10.3%)と並んで否定評価の割合が相対的に高く、肯定的評価は最も低い。第二に、「成田・三里塚闘争」は肯定評価と否定評価が拮抗している。そして第三に、これら3事例については「わからない」という評価も40%台と相対的に高く、特に「成田・三里塚闘争」について「わからない」という回答は46.5%と最も高い数値を示す。断定することはできないが、これらの傾向から、三里塚闘争は学生運動と類似した事例として認識され、闘争への否定評価の高さは学生運動への否定評価と連動している可能性がある。そして、「わからない」という回答割合の高さからは、この闘争が調査時点(2006年)でも未だ評価が定まらない論争的な事例となっていることが示唆される。

図2の調査回答者の7割は調査時点において50歳以上の年齢層であり、いわゆる「団塊の世代」を含んでいる。三里塚闘争の闘争初期から実力闘争への移行期に(1960年代後半から1970年代)青年期を生き、同時代経験を有する人々である。同時代経験を有する人々の間でも、この運動への評価は未だ定まっていないことをうかがわせる。その理由は、郵送法での質問紙調査のみでは十分に明らかにすることはできていないが、三里塚闘争が規模や形態を減じながらも現在進行形で継続されていること、そして、運動の過程で衝突が何度も繰り返され、人命が失われるほどの事態を生み出したことなどが想定される。

## ②……………地域概要

### (1) 近代以降の地域概要

本論文における研究対象地は、千葉県北東部であり、なかでも成田空港が建設された成田市、芝山町が中心地域である。主な研究対象地の呼称について用語を整理しておきたい。

成田空港への反対闘争は、三里塚闘争という名称でひろく知られている。そして、成田空港反対闘争が展開されてきた地域を指して三里塚という地名が、ひろく慣習的に使用されている。三里塚という地名の指す範囲は、福田克彦が著書で既に整理しているように、時代と共に変化してきた。以下、福田[2001]をもとに地名呼称を整理する。

三里塚という地名の指す範囲の変化を歴史的に追いかけるためには、明治期に建設され、1969年まで成田市南部に存在した下総御料牧場について記す必要がある。三里塚という地名の中にある「三里」という言葉は、成田市の隣の多古町にある日本寺から三里の地点を指すとも、佐倉城から三里目に位置するとも言われており、成田市三里塚という住所表記の付近に、その塚が現存する。「三里」の語源は、他にも諸説あるという。そして「時代とともに三里塚と呼ばれる範囲は変化する」と福田は言う。三里塚という地名は、上記の塚周辺を指す地名だった。その後、江戸幕府の軍馬の放牧場であった取香牧が、明治期に宮内省(戦後は宮内庁)の御料牧場となり、同牧場の周辺に牧

場街が形成されてからは、牧場街の名称となった。第二次世界大戦後には、御料牧場が戦後開拓地として解放され、三里塚という地名は、住所表記上の固有名詞であると同時に、戦後開拓地帯の総称となった。そして、1966年に成田空港建設計画が閣議決定され、空港反対闘争が開始されると、闘争の展開地となった成田市南部と芝山町北部にまたがる領域を指して三里塚という地名が使用されるようになった。これが、三里塚という用語が示す領域の歴史的な変遷である（以上の記述は福田 [2001: 55-56] による）。

地域の慣習名とは異なり、成田市には三里塚という住所表記があり、三里塚交差点に程近い区域を指す。住所表記上の三里塚は現在、戸建住宅やアパートなどが林立する住宅地である。牧場の跡地や農地が住宅地に転換されており、航空写真で見ると、馬場のトラック跡に沿って道路が作られている様子などを確認することができる（馬場の外縁に沿ってU字型に道路が延びているなど）。住所表記という意味では、上記区域のみを三里塚と呼称するのが正確だが、住民の多くは、それよりも幾分広い領域を指して三里塚と呼んでいる。御料牧場の周辺にできた牧場街を指して三里塚と呼称していた時代の呼称法の指す範囲とほぼ同じと思われる。

## (2) 地域における集落の成立時期と特徴

本稿で主な研究対象とする地域の地勢や人々の暮らしのあり方について述べる。この地には、集落の成立時期ごとに古村、開墾、開拓と呼ばれる3つの集落類型がある。古村は明治以前から続く集落、開墾は明治大正期に拓かれた集落、開拓は第二次世界大戦後の入植によって拓かれた集落を指している。本論文でも同様の呼称を用いる。

次頁の概念図で示したように、この地には、集落の成立時期ごとに古村、開墾、開拓とよばれる3つの集落類型がある。後に建設された成田空港を中心に地域を鳥瞰すると、空港用地とされた民有地の大部分は東峰、天浪、古込、桜台、木の根の戦後開拓集落と天神峰、横堀の開墾集落であり、成田市南部と芝山町北部を中心に広範囲が騒音地帯となった。台地上の開墾開拓地は畑作、低地に位置する古村は稲作地帯であり、古村部の水田には、台地に谷が食い込んだ谷津田地形を形成しているところも多い。

開墾・開拓と古村の境目は基礎自治体の区分線に重なっており、前者は成田市遠山地区、後者は芝山町菱田地区と千代田地区、岩山地区<sup>(13)</sup>である。古村と開墾・開拓の境界、そして成田市と芝山町という現在の基礎自治体の境界が重なっており、この境界は分水嶺でもある。古村と開墾・開拓では人々の住まい方や暮らし方も異なる。数キロしか離れていない地域間で、同じ農業を営む人々の間において、住まい方や暮らし方に地域差がある。以下、自然地理的な条件が人々の暮らしを形づくる様態を、古村と開墾・開拓に大別して説明していく。

自然地理的な区分に加えて、両者には、集落の成立時期と営農形態に違いがみられる。開墾・開拓は台地上に位置し、畑かん水設備が普及する以前は農業用水を天水に頼っていた。このような自然条件により、台地上の開墾・開拓地は、水田がほとんどみられず、畑作を主とした営農形態である。他方、谷津からの水が豊富に手に入る低地の古村部は、稲作を主にした営農形態である。1970年代に減反政策が実施されてからは、古村においても水稲から野菜への転換や施設栽培を行う動きがみられた。古村部の水田は台地に谷が切れ込んだ谷津田地形を形成しているところも多い。分水

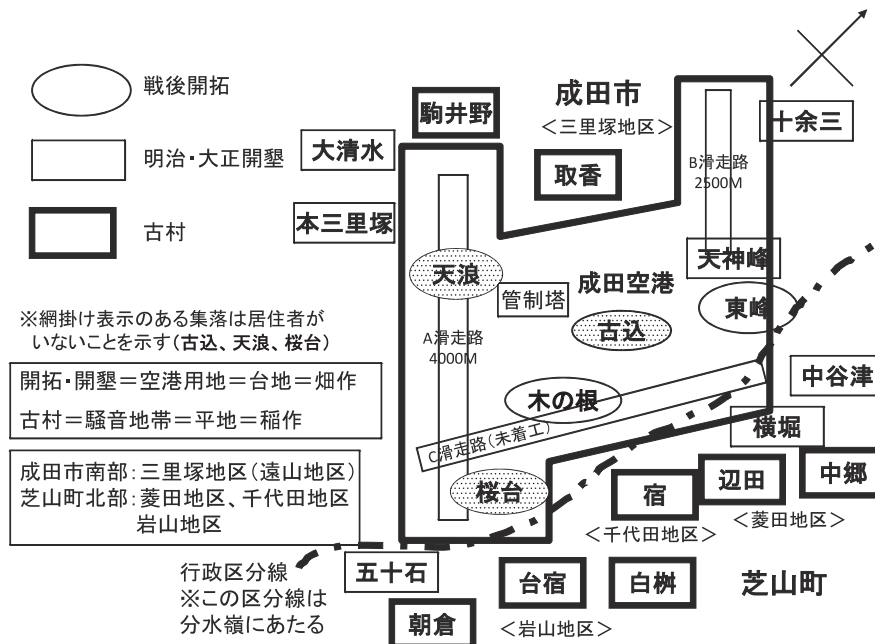


図3 成田空港周辺地域の概念図 (筆者作成)

註: 本図は2010年時点の概念図として作成, 掲示した(相川 [2011] より筆者再掲)

嶺からは、台地の最高部に沿って川が低地に向けて延びている。自然地理的な境界が、人びとの暮らし生活単位や自治単位の境界と重なっていたといえる。

古村部では、10数メートルほどの小山(丘)上や水田と小山の境界に沿って集落が点在し、10数戸から50戸ほどの家々が集落を構成し、家々は隣り合って建つ。台地と低地の境目に位置する丘のふもとは水の便と日当たりが良く、家を構える際に適地であったのではないか。家の裏手にある斜面に竹の棒を水平に突き刺すと清浄な水が湧く地域もある。芝山町菱田地区の辺田集落には、「横突き井戸」と呼ばれる井戸が現存する。辺田では、井戸水を動力ポンプで汲み上げる方式が主流となった時代でも横突き井戸と動力ポンプの2方式を使用する家がみられた(辺田集落は1990年代末に空港騒音に伴って移転し、旧家屋は解体され、現在は横突き井戸跡が残る)。水田は多くが基盤整備されており、北総東部用水(延長42キロメートル、灌漑面積: 水田2732ヘクタール、畑5676ヘクタール)<sup>(14)</sup>や成田用水事業(延長33キロメートル、灌漑面積: 水田1889ヘクタール、畑1438ヘクタール)<sup>(15)</sup>が導入され、利根川から揚水場を経由して、田畑に農業用水が送られている。用水の導入された水田には一枚ごとに蛇口が取り付けられており、水道のように使用する。水が豊富な低地でも、山水や天水に頼った田は少なく、遠く利根川から水を引いて主に稲作農業が営まれている。成田用水事業は、空港関連事業として高率の補助金が付いたことから、受益地にあたる芝山町で空港反対運動に参加した農家の中には同用水導入を拒否して自主基盤整備を行い、近くの川に小型ポンプを設置して農家数戸で共同管理するケースもあり、空港反対運動から離脱した後もこうした水利システムを続けている数戸の農家グループもある。

古村が低地に位置するのは対照的に、開墾・開拓地は台地上に位置しており、晴れた日には、

地平線の先に筑波山や富士山が見渡せる台地上に家々が点在する。家の裏手や周囲には四角形の畑が広がる。開墾・開拓地では家と畑が隣接し、家の後ろに畑が短冊状に広がる幾何学的なパターンを描く。台地上は強風が吹き、風をさえぎるものがない台地では冬場の体感気温は古村よりも低い。低地の古村と台地上の開墾・開拓地の間では、冬場に温度差によって濃い霧が発生する。春先には火山灰土の関東ローム層の土を巻き上げる強い風が吹き、赤みを帯びた土埃が舞飛ぶ様子から「赤っ風」とも呼ばれる。強風による家屋や作物への被害を軽減するため、家や畑の周囲に防風林をめぐらせる家も点在する。

以上、古村と開墾・開拓に分けて、自然条件に規定された住まい方や暮らしぶりについて概観してきた。次に、歴史的・社会的要因によっても規定される人々の暮らしの特徴を概観する。ここでも、古村と開墾・開拓という2つの集落類型が対比的に存在する。

### (3) 古村，開墾，開拓における生活慣行の相違

古村は、江戸期以前に成立した集落である。いわゆる自然村にあたる集落もあり、小字に重なることもある。この単位が、冠婚葬祭をはじめとする社会的共同生活の基礎単位である。この居住単位は地域では部落や区と呼ばれる。

集落の中に相互扶助のための小単位が数戸単位で形成されており、現在も葬祭時に機能している集落もある。例えば芝山町北部のある集落では、冠婚葬祭時の相互扶助の仕組みが2010年代でも機能している。同集落の伝統行事は水田農事にちなんだものも多く、田植え上げ、子安講、女おびしゃ、男おびしゃ、初午、ホウラクなどがあり、子安講やおびしゃは形を変えながら現在でも執り行われている。この集落は集落内に日蓮宗の家が4戸あり、毎月輪番制で「七日講」が行われている（2009年からは3ヶ月に1回となった）。もっとも開催回数が多いのは遊散講（高齢女性の寄り合い）であり、世代ごとに2班を編成して、月1回集う。

開墾集落は、明治・大正期に、開拓集落は第二次世界大戦後に成立した集落である。古村に比べて伝統的な相互扶助は薄いとされるが、明治期に成立した開墾集落には、集会所をはじめ、神社や舞台などが設置されており、祭りなどの行事も執り行われている（例えば芝山町中谷津集落など）。

開拓集落は、成田市東南部の台地上に位置し、敗戦直後の混乱期の中で、戦災者や引揚者、周辺次三男等によって厳しい環境下で御料牧場や竹林等を農地に変えてきた地域である。多くが、入植から20年ほどで成田空港の建設用地となり、公民館や神社などの施設は建設されることは少なかった。開拓にあたり、母村からの援助を受けることのできない遠隔地からの入植者は特に厳しい環境下にあった。開拓を断念した入植者の土地を買い足して農地を広げ、専業農家として経営を確立した人々が営農を続けることができたという〔福田2001〕。厳しい生存競争下において、集会所や神社等の社会的共同生活を営む施設が設置されないまま空港開発に直面した集落が多く、空港用地内では、木の根と東峰が神社を建立し、木の根には集落の公民館も建設されたが、古込、天浪、桜台には神社も公民館も建設されることがないまま、空港建設に伴う移転によって3集落の住民は0人となった（古込などの住所表記は空港内に現存している）。

### ③……………近現代の北総台地の開発史

北総台地の土地利用の変遷は、政治・社会体制の激変期に生じる都市の過剰人口問題に対応した国内移民政策としての開墾・開拓政策と結びついてきた〔相川 2011〕。第一の政治体制の激変は明治維新であり、第二の激変はアジア太平洋戦争における日本帝国の崩壊である。町村敬志が指摘するように「開拓事業は実際には、既存の社会経済システムや国土では支えきれなくなった「過剰人口」の処遇というねらいと連動していた（例えば、明治初期における士族授産事業、昭和恐慌期における満蒙開拓、敗戦後における引揚者開拓）」〔町村 1999:83〕。成田空港の建設をめぐる長い反対運動の展開を論じる際には、前史として、国内移民政策としての開墾・開拓政策の展開という地域の近現代史を紐解かなくてはならない。

第一の政治・社会体制の激変期にあたる明治維新时期には、維新に伴う身分制度の撤廃と士族身分を失った人々への授産事業が展開され、そのひとつに北総台地への入植と開墾があった。維新後に、軍馬の生産地「牧」のあった台地上には、いくつもの開墾地が拓かれていった。明治開墾期の入植地には数字が冠され、それらは順に、初富、二和、三咲、豊四季、五香、六実、七栄、八街、九美上、十倉、十倉一、十倉二、十倉三の名称で現在も地名として残る。これらの開墾地には、さまざまな地域から人々が入植していった。

入植者たちのルーツは、例えば地名に表れる。後に新東京国際空港の有力な候補地とされる富里市十倉内地区には、武州や両国といった地名が現存する。1966年に成田空港の建設地とされる地域には、天神峰、横堀の開墾集落が形成された。開墾が進む中、軍馬の放牧地であった取香牧は明治政府によって牧場とされた。官立牧場は下総牧羊場から下総種畜場、下総御料牧場へ変わり、皇室の牧場と同時に近代畜産の試験地とされ、羊飼育などが全国に先駆けて実施された。牧場開発に伴って牧場街が形成され、北総台地の西部には広大な軍用地が建設された〔上山 2002:71-99〕。

第二の政治・社会体制の激変期にあたるアジア太平洋戦争後の時期には、敗戦に伴う植民地の喪失と引揚者の増加、1945年の凶作等によって食糧不足が深刻化し、食糧増産と治安対策を目的にした開拓事業が全国各地で展開された。ここではまず、戦後開拓農政を国政レベルにおいて整理し、その後、北総地域に焦点化した整理を行っておきたい。

まず、国レベルの動向を概観する。食糧増産のための開拓政策は敗戦前から準備されており、敗戦から約3ヶ月後の1945年11月9日には「緊急開拓事業実施要領」が閣議決定され、戦後開拓農政が始まった。当初の戦後開拓農政は、食糧増産のみならず、戦災による工業部門の破壊によって離職した人々や引揚者などを抱えた都市の過剰人口問題を、農村部への人口再配置政策としての帰農政策によって解決するねらいをもち、被災民や農家の次三男層による入植が開始された。その後、1947年10月24日に「開拓事業実施要領」が農林省で決定された。

「緊急開拓事業実施要領」段階では内地1.5ヘクタール、うち東北2.5ヘクタール、北海道5ヘクタールだった一戸あたりの経営面積が、「開拓事業実施要領」では内地1年1作地は4ヘクタール、2年3作地は2.5ヘクタール、1年2作地は2ヘクタールに大規模化され、適地適作主義と畜産導入重視の方針となり、入植者は非農家よりも農家の次三男、地元農家の増反も認めることになった。

戦後開拓地は、土地条件等に恵まれないところが多く、離農者も出しながら1950年代には不振開拓地問題が顕在化し、貸付け等の補助事業によって穀類中心から酪農化への誘導が進められた。

高度経済成長期の入り口にあたる1950年代半ばには、食糧事情の改善、農産物消費の戦前並み回復、穀類の消費減少、鉱工業生産のための農村労働力の都市流出などの社会諸条件の変化が生じ、穀類中心だった開拓農家の7割が経営不振となった。農業基本法の施行から2年後の1963年には、新振興（第2次振興）対策が実施され、戦後開拓農家を第1類、第2類、第3類に分け、類型ごとに対策を進めた。第1類は開拓農家ではない既存農家と同水準にある開拓農家であり、一般農政への移行を進めるとされた。第2類は営農の基礎が確立していないが援助措置によって経営基盤の確立が見込める開拓農家であり、営農対策を講じるものとされた。第3類は営農確立が困難な開拓農家であり、「開拓者離農助成対策」を実施して離農助成金を交付し、負債償還が困難な者には履行延長や減免等の措置を講じるものとされた。その後、1968年に国は開拓農政の収束を明示し、1973年3月31日をもって戦後開拓農政は一般農政に移行した。<sup>(16)</sup>

1945年から1970年代初頭までの時期は、農政面では、食糧増産体制の開始と終焉、そして先と重なり合う時期をもつ基本法農政（1961年）から総合農政へ向かう政策潮流によって、農地解放や戦後開拓によって増加した小規模農家が、選択的拡大の名のもとにふるい分けられ、離農と兼業化が進行した。

#### ④……………北総台地における戦後開拓の推移

続いて、千葉県および北総地域東部の戦後開拓の推移を概観する。千葉県では1945年11月の「緊急開拓実施要領」閣議決定に伴い、県庁経済部農務課と耕地課が担当部署となり、1946年に経済部開拓課が新設された。1956年2月末時点において、千葉県の総開拓面積は9,937ヘクタールに及んだ。そして、1950年代半ばの高度経済成長に伴い、過半数の開拓地が都市化された。入植戸数は1945年から1946年度が3,480戸、1947年以降が950戸であり、大半の入植者は戦後開拓の当初期に入植した。入植者の多くは復員軍人で、他は多くが戦災者や疎開者、海外引揚者だった。成田市周辺地域がそうであったように、まず入植、開墾の事実があり、土地配分等の事務手続きが後追いでなされることが多かったという。県内には113の開拓組合が設立された。<sup>(17)</sup>

さらに、1966年に成田空港建設地および近接地とされる地域における戦後開拓の推移を概観する。この地域には、1948年～1951年にかけて多くの開拓組合が設立された。<sup>(18)</sup>この地域の戦後開拓は、宮内庁下総御料牧場の解放と牧場への入植という形態を取った。入植活動は御料牧場の正式解放前から開始され、入植者同士の紛争と調停を経て、牧場敷地の約1400ヘクタールのうち、約900ヘクタールが入植者に解放された。1945年に始まる御料牧場の開拓によって、後に空港用地とされる地域には、古込、天浪、桜台、木の根、東峰の5つの戦後開拓集落が拓かれ、開拓組合が設立されていた。

前段落で叙述したように、北総台地の土地利用のあり方は、時の国策に深く構造化されながら、めまぐるしい変転を遂げてきた。<sup>(19)</sup>近現代における北総台地の開発史の中でも、成田空港の建設は戦後最大規模の国策開発であり、空港建設地はもとより、周辺地域社会に今も多大な変容を及ぼし続けている。成田空港開発とは、どのような計画だったのか、同開発は地域社会からどのような反応を呼び起こしたのか、そして同開発は地域社会をどのように変えていったのか。以下、これら3つの問いに応えたい。

## ⑤……………新東京国際空港の建設構想と候補地における反対運動

### (1) 高度経済成長期における首都圏第二国際空港の建設構想の浮上

成田空港建設が開始された背景には、国レベルの動向として、敗戦直後の資源開発期（1950年代）から、全国総合開発計画による拠点開発期（1960年代）をへて、高速度交通網建設を掲げた新全国総合開発計画（1969年）に向かう国土開発の政策潮流があった。1960年代半ばには、東海道新幹線や高速道路をはじめとした高速度交通網の建設が進み、1964年の東京オリンピックの同年には海外渡航が自由化された。千葉県レベルの開発政策では、高度成長期に農業県から工業県への移行が図られ、湾岸部の京葉工業地帯開発から内陸開発部へと地域開発が東進し、成田空港の建設閣議決定の3年後に策定された千葉県新長期開発計画（1969年）では、県内の人口分布や産業集積面での東西格差が問題化され、北総地域には成田空港建設を中心に、関連事業としてニュータウン、内陸工業団地、高速道路などの開発事業が国、県、市町村等によって推進された。<sup>(20)</sup>

以下、時期をさかのぼり、新東京国際空港（後の成田空港）の1960年代前半における建設構想から1966年に建設が閣議決定されるまでの経過を記述する。<sup>(21)</sup>1960年代前半に運輸省航空局は、羽田空港の航空機処理能力が1970年度中に限界に達するとの予測を示した。この頃から、羽田空港に代わる第二国際空港を首都圏に建設しようとの動きが、運輸省同局と政府の間で開始された。安保闘争後に「国民所得倍増計画」を掲げて登場した池田隼人内閣は、1962年11月16日に首都圏への第二国際空港の建設方針を閣議決定する。以後、建設地をめぐる、政官財の争闘が繰り返される。1963年から1966年前半期までの動向を以下に概説する。

候補地をめぐる争闘は、東京湾岸を舞台として開始され、湾岸案対内陸案の様相を呈した。まず、1963年6月に、綾部健太郎運輸大臣は浦安沖埋立て案を、河野一郎建設大臣は木更津沖埋立て案を、それぞれ提示した。同年7月4日には、運輸大臣、建設大臣、国務大臣、千葉県知事による四者会談が開催された。この会談で新空港は東京湾内千葉県側に建設するとの合意が形成された。しかし、早くも同年7月30日には、運輸省が浦安と木更津沖案が航空管制上難しいとの説明を各省連絡会議で行い、東京湾内千葉県側への建設構想が困難という判断がなされた。同年8月20日に、綾部運輸大臣は航空審議会に対して「新東京国際空港の候補地及びその規模」について諮問する。航空審議会は同年12月11日に、第一候補地として富里村（現富里市）付近が、第二候補地として茨城県霞ヶ浦周辺が適当との答申を出した。富里案に対して、翌日の12月12日に綾部運輸大臣が不賛成を表明し、佐藤栄作総理大臣が閣議で再調査を指示する。その後、1965年11月18日の関係閣僚懇談会で新空港建設地は千葉県富里村付近との内定が出された。<sup>(22)</sup>官僚派の佐藤栄作と党人派の河野一郎の対立、千葉県選出の自民党副総裁川島正次郎の影響力など、候補地選定の政治力学には政府部内や産業計画会議のような経済団体も絡み合い、候補地は短期間で二転三転した。<sup>(23)</sup>

一方、候補地とされた地域では、漁民や農民を中心に、激しい反対運動が巻き起こった。1963年の浦安沖埋立て案には漁民の反対運動が展開され、1963年に富里村・八街町・山武町一帯への空港建設案（以下、富里案と略記）が浮上すると、農民層を中心に激しい反対運動が起き、社共両



表 1 富里空港案への千葉県内の市町村長の見解概要

態度	市町村名	小見出し	態度	市町村名	小見出し
賛成	千葉市	動かすことはできぬ	条件つき賛成	茂原市	一方的犠牲許されぬ
	市川市	羽田の現状からぜひ実現		木更津市	木更津沖でもよい
	船橋市	後顧の憂いがないよう		佐原市	地元民対策明示せよ
	習志野市	反対住民の意思無視するな		八日市場市	じっくり話し合え
	柏市	被害対策に万全を		大栄町	町では賛成六、反対四
	松戸市	設置やむをえない		松尾町	住民福祉、守られれば
	市原市	地元交渉を早く		大佐和町	国は誠意ある補償を
	勝浦市	住民の立場考えよ		海上町	賛成せざるをえない
	旭市	政府も歩み寄れ		浦安町	富里だめなら浦安へ
	天津小湊町	県の飛躍の好機		和田町	県内誘致には賛成
	鴨川町	国策に反対できぬ		富津町	地元町村長に同情
	千倉町	反対の反対はダメ		大網白里町	納得いく補償を
	岬町	ゴネ得ないよう配慮		平川町	国は誠意を示せ
	長狭町	補償に特例つくれ		大多喜町	麻綿原高原はいかが
	丸山町	表裏関にふさわしいものを		夷隅町	住民意思をよくみて
	富山町	補償、出し惜しみするな	富栄田町	流血の建設意義なし	
	御宿町	国家的見地で	栄町	地元民に深く同情	
	鋸南町	地元民も努力して	印旛村	四原則みた上で…	
	小見川町	周辺の公害に配慮を	印西町	県同様いまは“静観”	
	下総町	三十万都市が実現	三芳村	政府の出方しだい	
	栗源町	北総発展のためにも	銚子市	賛成も反対もできぬ	
	神崎町	一日も早く設置を	光町	強引な建設には反対	
	山田町	空港公害に万全を	成田市	具体案なければ	
	鎌ヶ谷町	強行は避けよ	多古町	ほかに適地はないか	
	君津町	やむをえない	九十九里町	現状では建設に無理	
	沼南町	公害防止の対策を	江見町	住民感情を考えよ	
	大原町	住民感情を考えて	東金市	反対が強ければ第二適地を	
	白子町	住民を犠牲にせずに	白浜町	紛争を避けよ	
	本納町	隣接地に特別交付金	南総町	ほかの県内適地捜せ	
	一宮町	国会議員の仲介を	館山市	海面埋め立てでいけ	
	長生村	犠牲なくして建設を	長柄町	海面埋め立てで	
	睦沢村	知事のあつせんを	長南村	町村長の労苦を察す	
	流山町	立地上最適の富里へ	野田市	住民意向無視するな	
	八千代町	犠牲出さずに設置せよ	八街町	内定は一方的暴挙	
	土気町	ぜひとも誘致したい	富里村	政府は地元情勢見よ	
	上総町	時代の要請だ	芝山町	隣接地は迷惑千万	
	我孫子町	根気よく話し合え	成東町	騒音被害は多大	
	小糸町	具体策で納得得よ	山武町	政府信頼できぬ	
	袖ヶ浦町	最小の犠牲で	酒々井町	建設の機会すでに逸す	
	本埜村	納得のいく条件で	四街道町	町村の議決を無視	
富浦町	補償だけで解決するな	天羽町	木更津沖が最適地		
飯岡町	飯岡発展のためにも				
野栄町	十アール二百万円の補償				
小櫃村	地元とよく話し合え				
清和村	知事を信頼せよ				
加茂村	地元民の不安除け				

出典：千葉日報社 [1966：33-44] をもとに筆者作成

註1：見解欄には、上記書籍内に掲示された富里案への市町村長の見解を転記した。見解は、賛成、条件つき賛成、中立、条件つき反対、反対の5カテゴリに分類されている。見解の分類は千葉日報社によるものと推測される。

註2：小見出し欄には、出典の書籍内に収録された各市町村長のコメント冒頭の一文（小見出し）を転記した。同文は、千葉日報社側で付したものと推測される。なお、市町村長のほかに、地域の経済団体等の代表者の見解も記されているが、本稿では割愛した。

党の支援のもと運動は地域に広がっていった。1965年の関係閣僚会議で富里案が閣議内定された後には抗議が一層激化し、農民による千葉県庁への突入も発生した。激しい反対運動に直面して、千葉県知事は静観声明を出し、事態はこう着状態を迎えた。<sup>(25)</sup>

新国際空港の建設是非や建設地の選定は、政策担当者や候補地とされた地域だけでなく、全県レベルで注目を集める事態となった。1966年6月に千葉日報社が刊行した『新国際空港—その苦悩

と希望』内での県内市町村長への意向調査によると、回答した87名の市町村長のうち、賛成46名、条件つき賛成15名、中立8名、条件つき反対9名、反対9名である。多くが空港建設に賛同しているが、空港予定地や騒音甚大と予想される地域の市町村長は軒並み反対姿勢を取っており、補償や交付金のような収益を目的にした賛成はあまりみられない。県南地域の自治体も条件つき反対や中立の姿勢が目立つ。一方、建設予定地や騒音地帯の外縁部には、空港建設に伴う利益享受への期待が表現されている。賛成の見解は、騒音等の被害を受けずに利益を享受する範囲からのものが多数だが、富里案以前に建設候補地とされていた浦安町（現浦安市）や木更津町（現木更津市）の2町のように積極的誘致の姿勢を示す見解もあった（表1）。

しかし、1966年6月には事態が急展開する。これまで公に検討が進められていなかった成田市南部地域が有力候補地として急浮上し、6月末の新聞紙上で報道され、7月4日に閣議決定された。閣議決定前後の新聞に、新東京国際空港の通称として、成田空港の名が登場する。急変更を機に、<sup>(26)</sup>空港反対運動の展開地は富里村・八街町を中心とした地域から成田市周辺地域へと移る。初期段階における候補地選定および閣議決定までの過程の拙速さは、この後、約半世紀たっても空港をめぐる紛争が収束しない要因として繰り返し指摘されることとなる。

以上、新東京国際空港の建設構想から建設地の閣議決定までの過程を概説した。次節では、三里塚案への地域社会の反応を追っていく。

## ⑥……………三里塚闘争の歴史的推移

### (1) 地域社会の動揺と陳情・請願型の運動展開（1966年6月末～1967年10月）

#### 自治体ぐるみの反対運動の開始

1966年7月4日の閣議決定に先立ち、同年6月末に新聞紙上等で三里塚案が明らかにされると、三里塚案の建設地および騒音地帯とされる地域では、市町議会や住民を糾合した反対運動が起きた。反対運動は、集会やデモ、陳情・請願等の制度的資源へのアクセスを介して空港建設計画の撤回を要求する運動として開始され、翌1967年の空港外郭測量時の建設推進側による警官隊の導入と物理的な強制力の行使を契機に、住民側に身体を張った実力阻止が抗議手段として実行されるようになり、同時代に都市部で運動を展開していた新左翼勢力を支援者として迎えるようになり、その後、開発主体と住民の間で衝突が繰り返されていく。ここでは、7月4日の閣議決定から翌1967年10月の空港外郭測量までの動向を追う。まず、三里塚案の公表を受けて寄り集まり、抗議に向けて動き出した地域社会の動向を概観する。<sup>(27)</sup>

1966年7月4日、佐藤内閣は千葉県成田市の御料牧場を中心とした一帯を新東京国際空港の建設用地とする三里塚案を閣議決定した。地域住民は三里塚案を6月末に新聞等の報道で知り、直ちに反対運動に動き出した。空港用地の大半を占める三里塚南部（遠山地区）と騒音直下にあたる芝山町北部（千代田地区）を中心に、住民は市町ごとに運動体を形成し、空港設置反対運動を開始した。反対同盟に参加した住民の大半は農民であった。遠山地区では6月28日に「三里塚新空港設置反対同盟」が結成された。同同盟の委員長には三里塚十字路近くで農機具商を営むキリスト者の戸村

一作が選出された。芝山町では6月30日に「芝山町空港反対同盟」が結成された。「芝山町空港反対同盟」の委員長には開墾集落にあたる横堀集落の瀬利誠（農業）が就任した。両同盟の結成から約1ヶ月後には、2つの反対同盟が合流し「三里塚・芝山連合空港反対同盟」となったが、1960年代後半から1970年代にかけて反対同盟や関連組織が発行した各種のビラ等からは運動体の表記は一定せず、名称には揺れが見受けられる（以下、反対同盟と略記）。

市町挙げての反対運動は長く続かず、市町議会における反対決議は1年ほどの間に白紙撤回され、反対運動は成田市南部の遠山地区（旧遠山村）と芝山町北部の千代田地区（旧千代田村）の住民を主体に自治体をまたいで展開された。

反対同盟結成から2ヶ月後には、条件つき賛成派の組織が結成され、反対同盟結成から2ヶ月後には成田市遠山地区に「成田空港対策部落協議会」が、翌1967年には同地区に「成田空港対策地権者会」が形成され、用地売買価格や転業対策等の条件交渉に動いていく。

### 三里塚・芝山連合空港反対同盟の基本構成

反対同盟が連合空港反対同盟と呼称した背景には、市町をまたいで各個に運動体が結成され、その後には連合した背景が想定される。反対同盟は集落（地域では部落と慣習的に呼称されている）を基礎単位に結成され、辺田反対同盟、中郷反対同盟のように、集落ごとに反対同盟を名乗った。各反対同盟は、<sup>(28)</sup> 実行役員と呼ばれるメンバーを選出し、かれらが空港反対運動における集落代表となった。反対同盟には幹部会があり、戸村一作委員長のほか、成田市と芝山町の双方から複数名の副委員長が選任され、他に行動隊長や事務局長などの役職者で幹部会が構成された。

空港建設に向けた行政手続きが進行し、空港外郭測量が実施された1967年ごろから、集落別の反対同盟に加えて、属性別の行動隊組織が結成された。高齢者による老人行動隊、女性による婦人行動隊、長男層による青年行動隊、小学生から中学生による少年行動隊、高校生による三里塚高校生協議会等である。

老人行動隊は1967年8月30日に「明治行動隊の結成について」とのビラを発行し、芝山町に住む4名の発起人によって結成呼びかけがなされた。呼びかけ文には「芝山町は空港問題発生以来反対同盟を組織して空港阻止のため壮青年、婦人は申すに及ばず家族総出で涙ぐましい奮闘努力を重ねております。今、又、政府、公団は立入強制測量の公示をし、その実施が目前に迫っております。このような重大な時機に於て吾々はたとえ老いたりとも芝山町の存亡、部落崩壊の危機を黙視するには忍びず明治行動隊を結成し三里塚空港を粉碎し芝山町を泰山の安きにおくとともに農家百年の計のために立上るものであります」（1967年8月30日）と記されている。老人行動隊は隊長の死去に伴う交代が一度あり、1980年代まで活動を続けた。

婦人行動隊は、農家の壮年女性を中心に結成され、成田市方面での動きは不明だが、芝山町では婦人会を母体として結成され、集落ごとに結成された例も<sup>(29)</sup>あった。辺田集落の婦人行動隊は小川プロダクションの記録映画にたびたび登場し、団結力の強い行動隊として近隣に知られた。青年行動隊は、農家の後継ぎにあたる（同地域は男性長子相続が主である）長男の連合体であり、成田市、芝山町の両地域で組織形成された後に連合した。青年行動隊員有志による1970年の座談会記録によれば、成田市側では4Hクラブが、芝山側では青年団が母体となった。芝山町方面の青年同盟は

幹部が日本共産党の影響下にあり、1967年末に反対同盟が同党と絶縁宣言を行った後に残ったメンバーが青年行動隊を結成し、1990年代に「成田空港問題シンポジウム」等の国との対話を主導していく〔のら社同人1971〕。

少年行動隊は1967年8月5日に結成され、本三里塚（成田市）、中谷津、中郷、東、辺田、坂志岡、岩山、朝倉、白柵、宝馬の各集落に部落少年行動隊が確認できる〔三里塚芝山連合空港反対同盟少年行動隊1971:6,8〕。三里塚高校生協議会は、1968年11月24日に開催された「ボーリング実力阻止全国集会」に反対同盟の高校生数名が栃木・群馬から来た高校生に交じって参加しスクラムを組んだことが結成契機となり、1969年3月30日開催の「三里塚軍事空港粉碎集会」に20数名が「三高協」の旗を掲げて独自のデモ隊列を組んだことが初の独自活動として記録されている。その後、メンバーの卒業や自家が条件賛成派となるなどの状況を経て1970年代に再編された〔三里塚芝山連合空港反対同盟少年行動隊1971:168〕。

上記の属性別組織に所属しない壮年層は親同盟という呼称のもと、集落ごとの反対同盟として動いた。反対同盟は、役員会や幹部会を有していたが、各同盟や行動隊は反対同盟の支部組織ではなく、独自の意思決定に基づいて動いていた。アプター・澤〔1986〕の掲載図を基に、加筆等を行って反対同盟の組織構造を図示したのか下記の図である。

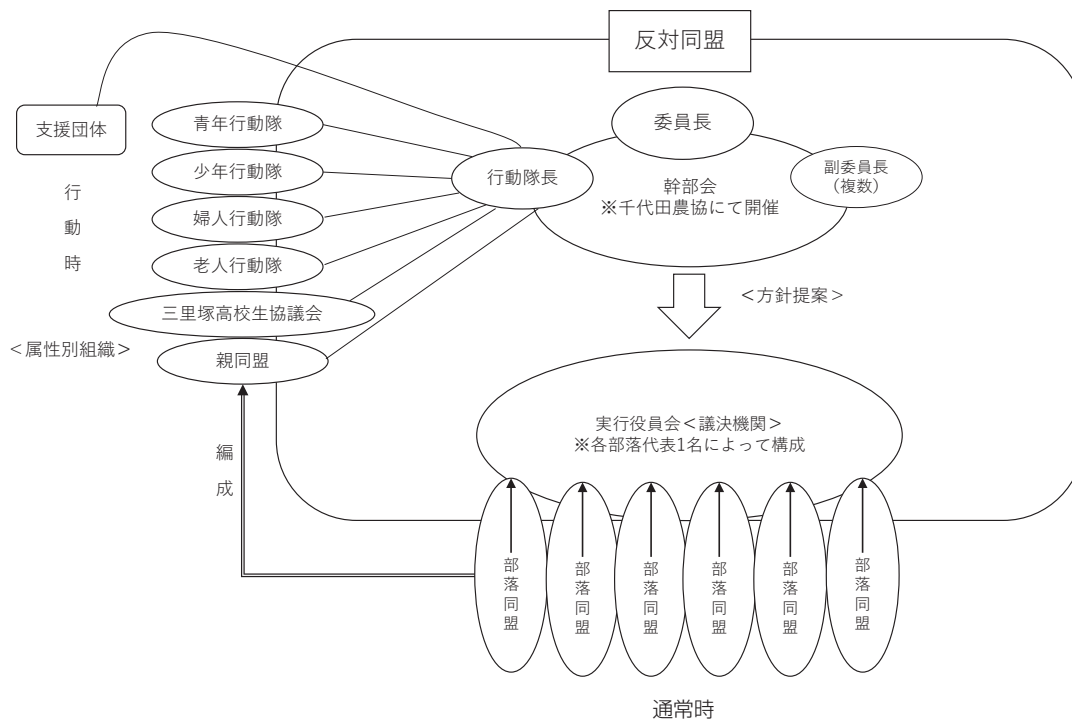


図4 三里塚・芝山連合空港反対同盟の組織構成

出典：アプター・澤〔1986：193〕掲載図に加筆修正を加えたうえで筆者再掲

### 集落ごとの反対同盟の自律性

具体的に、古村にあたる芝山町辺田集落の反対同盟の事例を取り上げる。辺田は、反対同盟の中でも最も結束が固いと言われた集落である。1968年に東京を離れて記録映画集団小川プロダクションの一員となり、芝山町辺田集落に住み込んで住民と共に暮らしながら記録映画製作に携わった福田克彦氏によれば、1960年代後半から1970年代半ばまで、辺田集落では月に1回以上の部落集会所が開かれ、実行役員2名、行動隊長1名、救援対策部員2名、事務局員、集落成員が交代で日雇い仕事に出て闘争費用をねん出するための労力カンパ要員などを連合反対同盟に送り込んでいた。このほかに、地域行政の末端として区長（町内会長にあたる）、会計、農家組合、納税組合などの平時の役職もあり、30戸の集落成員の多くが役職をもつ体制であったという〔以上 福田 2001〕。

1970年代半ばまでは、部落集会所は実行役員によって運営され、行政代行的な業務は後景に退き、芝山町当局からの伝達が返上されることもあったという。さらに、区長などの行政代行的な役職が年齢や家格によって決定していたのに対し、反対同盟の役職は徹底した平等主義が貫かれており、輪番制で役職が回り、金銭負担も平等であったことを福田は驚きをもって記している〔福田 2001〕。

行政代行事務の返上は、筆者も芝山町中谷津集落（明治・大正期の開墾により成立）での聞き取り調査で確認した。闘争開始期に、中谷津では区長職の返上が行われ、同時期に集落の集会所にあたる中谷津青年館の建設が行政の支援を受けて進んでおり、当時は親同盟であった語り手は、区長職返上によって集会所の建設が滞らないように苦心したとのことである（T氏聞き取り、同氏宅にて2005年4月5日）。運動の展開過程、とりわけ住民運動体である反対同盟の動向は、地域社会の統治構造との関連抜きに論じることはできない。また、反対同盟が結成されていた各集落では、町議会において空港反対決議の白紙撤回が行われた後に、これに関与した副団長の指揮には従えないとして、1967年1月9日の出初式への参加を拒否するなど、空港建設をめぐる、地域社会内に亀裂が生じていたことも確認できる〔のら社同人 1971:479〕。親同盟世代は、反対運動を担いながら、同時に地域自治をめぐる責任者の立場にあって、空港建設をめぐる地域住民間の対立の調停に苦心していたことがうかがえる。

### 閣議決定直後の地域動向

以上、三里塚案の浮上時期における反対同盟の基礎的な構成等について記した。続いて、空港閣議決定直後の三里塚案に関係した市町の動向を記す。市町議会の動向は、当初期における反対決議から、まもなく、その白紙撤回へと進んだ。1966年7月の空港設置閣議決定の直後には、周辺市町議会において空港設置反対決議が相次いでなされた。しかし、その数ヶ月後には、空港設置反対決議は次々と白紙撤回された。成田市議会は閣議決定日にあたる1966年7月4日に行った空港設置反対決議を早くも同年8月2日に、遠山地区選出議員の欠席のもと、白紙撤回した。芝山町議会は1966年7月20日に行った空港反対決議を12月27日に、町民の傍聴を認めず、白紙撤回した。<sup>(30)</sup> 反対同盟名で同年12月30日に発行された声明書には、このとき、90余名の警官隊が議場に導入されたと記されている。<sup>(31)</sup>

芝山町では、町議会の空港設置反対の白紙撤回に対して、白紙撤回に賛成した議員へのリコール運動が反対同盟によって開始され、1967年1月21日には、空港賛成派の町議会議員へのリコール

署名が規定数に達した。しかし、選挙管理委員会によってリコールの手続作業が引き延ばされ、その後、選挙管理委員会が辞任したことで、リコール署名が規定数に達していたにもかかわらず、リコールは実現されなかった。このことは、閣議決定からまもなく、空港建設を推進する勢力が議会などの町要職の中に形成されていたことを意味する。<sup>(32)</sup>千葉県は閣議決定から2日後の7月6日に国際空港相談所を設置し、成田市内に拠点を設けた。7月30日には新東京国際空港公団が発足し、用地買収に向けて動き出した。

### 先行形成された地域諸資源の運動体への投入

反対同盟は、1966年末ごろから各所に運動拠点を建設した。空港用地とされた集落に反対運動の指揮所となる現地闘争本部や反対運動に関する会議等を行うための団結小屋を建設し、現地闘争本部は第二滑走路予定地にあたる天神峰集落に設置された。この時期の反対運動は日本社会党、日本共産党の支援を受けており、芝山町での反対運動の拠点は、社会党勢力の強かった芝山町北部の千代田農協（現山武郡市農業協同組合千代田支所）に置かれた。

芝山町には、反対運動以前から社会党の支持基盤が一定程度形成されており、旧千代田村は同党の国会議員であった実川清之の出身地で、同氏は旧千代田村の村長や千代田農協の組合長も務め、芝山町には社会党を支持する「実川党」と呼ばれた住民層が存在し、同盟の初代行動隊長を務めた人物は当時社会党員だった。<sup>(33)</sup>

閣議決定の翌年には、空港建設の行程が本格化し、反対同盟による組織的な抵抗がなされた。1967年1月10日、新東京国際空港工事実施計画に関わる公聴会が実施され、反対同盟員360人が公聴会入場を要求したが実現せず、反対同盟が公聴会に参加できない状態となった。6月26日には大橋運輸大臣が成田市を訪問し、条件派組織の「成田空港対策部落協議会」と「成田空港対策地権者会」と会談した。このとき反対同盟は京成電鉄成田駅にて阻止行動を行った。

## (2) 陳情・請願型の抵抗から実力阻止への移行(1967年10月～1971年9月)

### 用地買収と土地収用法手続きの進行

請願活動や陳情を主たる抗議手段とした反対運動は、1967年10月10日に始まる空港外郭測量への機動隊2000名の本格投入と抗議の座り込みを行った反対同盟員の強制排除を境に、農民の身体を張って建設を阻止する実力闘争へと変化した。同時に、既存研究では十分に言及されていない論点として、町北部に地域ぐるみの運動を展開していた芝山町において町議会議員選挙が行われ、反対同盟の推薦候補が多数当選し、議会を通じた反対運動と議会外での身体を張ったスクラムなどの抗議行動が並行して行われた。「実力闘争への移行」は全面的な移行ではなく、議会制民主主義の発想から、自治体を動かすことで空港建設を阻止しようとした試みが並走していたことに言及する必要がある。ここでは1967年10月の空港外郭測量から1971年9月の第二次強制代執行までの動向を追う。

反対同盟が陳情・請願といった制度的資源へのアクセスを介した抗議手法によって、空港計画の撤回要求の提示を試みていた時期に、新東京国際空港公団（以下、空港公団と略記）は空港基本計画を作成し、市町村議会は反対決議を白紙撤回し、1967年8月21日に友納千葉県知事は、土地収

用法に基づいて空港公団の事業準備のための土地立ち入り測量を公告した。土地収用法に基づく私有地への立ち入り測量と強制収用にに向けた動きが始まりつつあった。

土地収用法は、成田空港をめぐる紛争において争点となった法律である。日本国憲法は第29条において「財産権は、これを侵してはならない」と定めている。同時に第29条第3項には「私有財産は、正当な補償の下に、これを公共のために用ひることができる」とも定められている。土地収用法における土地収用がこれにあたる。土地収用とは、公共の福祉の論理に基づいて、公共事業等の推進にあたり、土地の所有権等の権利を国や地方公共団体等に強制的に取得させる行為を指す。土地収用法第1条には「この法律は、公共の利益となる事業に必要な土地等の収用又は使用に関し、その要件、手続及び効果並びにこれに伴う損失の補償等について規定し、公共の利益の増進と私有財産との調整を図り、もつて国土の適正且つ合理的な利用に寄与することを目的とする」とある。そして第2条には「公共の利益となる事業の用に供するため土地を必要とする場合において、その土地を当該事業の用に供することが土地の利用上適正且つ合理的であるときは、この法律の定めるところにより、これを収用し、又は使用することができる」とある<sup>(34)</sup>。地権者の同意を得ずに、公共団体が土地を取得することを可能にする法的根拠であり、土地収用までのプロセスには、立ち入り測量や特定公共事業認定などの諸段階がある。土地収用法が市民生活に及ぼす影響は、私有地が公共団体によって強制的に取得されるだけでなく、土地収用の前段となる特定公共事業認定が告示された地域では、家屋・土地の改変等ができなくなるなどの私権の制限が加えられる。事業認定は本来このように長期にわたることが想定されておらず、この点が1991年に始まる「成田空港問題シンポジウム」において追及された。

### 外郭測量から特定公共事業認定へ

1867年10月10日の外郭測量に戻ろう。この時期を境に、スケジュール化されていく空港建設に対して、反対同盟による身体を張った阻止行動が展開されていく。下記の表は、成田空港の建設にあたって進められた土地収用に関する手続きとそれに対する反対同盟の阻止行動を時系列的に整理したものである(表2)。収用に向けた手続きが進む各段階において、反対同盟も阻止行動を展開していたことが読み取れる。

1967年には、反対運動の支援構造が変化する。8月16日に、反対同盟の定例集会となっていた金曜集会において戸村委員長は、砂川基地拡張反対同盟の宮岡政雄副行動隊長の紹介状を持参した三派系全学連の代表と会談をもったことを明らかにし、「あらゆる民主勢力との共闘」を行うとの基本方針を再確認し、これまでの「無抵抗の抵抗」路線を変更せざるを得ないことを示唆した。9月11日には北富士演習場に反対する山梨県忍草村の「忍草母の会」が成田を訪問して反対同盟と交流集会をもち、同月13日には砂川基地拡張反対同盟の宮岡副行動隊長と成田市内で交流集会を開催した。同月25日には、老人行動隊が結成され「決死団結」のはちまきを締めた130人の高齢者が「流血を避けるため、最前線に立って空港建設を阻止する」ことを決めた。8月10日には条件派団体の「成田空港対策部落協議会」が空港公団による立ち入り調査を認め、10月10日に測量と反対同盟による阻止行動が展開され、身体を張って測量阻止を試みた反対同盟員は、約2000名が動員された機動隊によって強制的に排除され、反対同盟として阻止を試みた芝山町議会議員など

表2 空港建設過程と反対運動の動向 (1966年-1971年)

---

1966年 7月 4日	空港建設の閣議決定 ⇒ 自治体、国等への陳情・請願
1966年 12月 13日	工事実施計画の作成・認可申請 (空港公団)
1966年 12月 27日	芝山町議会における空港反対決議の白紙撤回 ⇒ 反対同盟の抗議
1967年 1月 10日	公聴会の開催 ⇒ 公聴会での反対意見陳述
1967年 1月 23日	工事実施計画の認可 ⇒ 認可処分の取り消し訴訟 (1967年 4月 22日)
1969年 9月 13日	特定公共事業認定申請 (空港公団)
1969年 12月 16日	特定公共事業認定・告示 ⇒ 事業認定取消訴訟 (1970年 2月 18日)
1970年 2～10月	立入測量・土地物件調書作成 ⇒ 測量・調書署名拒否 (1970年 1月～)
1970年 5月 14日～1973年 5月 11日	調書代理署名 (自治体首長)
1970年 3月 3日	第一次収用裁決申請 (空港公団)
1970年 6月 12日～10月 23日	第一次審理 (千葉県収用委員会)
1970年 12月 26日	第一次審理 (千葉県収用委員会)
1971年 3月 20日～5月 4日	緊急裁決申請審理
1971年 6月 12日	緊急収用裁決 (千葉県収用委員会)
1971年 2月～9月	強制代執行 (千葉県)

---

出典：財団法人航空科学振興財団歴史伝承委員会 [2006] 掲載表に筆者が加筆のうえ再掲

が逮捕された。この前後から、新左翼諸党派の支援参加が活発化し、三派系全学連の支援参加が始まっていく。新左翼勢力の支援参加によって、当初期からの支援団体であった社共両党、とりわけ共産党との対立関係が生じていき、同年末に反対同盟は同党の排除声明を出す。反対同盟側の声明によれば、共産党は、反対同盟幹部が運輸省に会談を申し入れた、富里村に移転用地を買ったなどの虚偽の情報を流し、それらなどを根拠に、12月15日付「声明書」によって「共産党がこのような態度を改めない限り、支援並に一切の介入は断固として排除するものであります」と反対同盟は声明した〔のら者同人1971:383-385〕。以後、支援者の主力は、新左翼勢力へと移行していく。

1968年には、2月から3月にかけて、機動隊と反対同盟・新左翼勢力の間で激しい衝突が起き、多数の逮捕者が出た。2月26日には反対同盟の主催で「三里塚空港実力粉碎現地総決起集会」が、3月10日には「三里塚空港粉碎・ベトナム侵略反対3・10成田青年集会」が開催され、機動隊との衝突の中で多数の負傷者、逮捕者が続出し、2月の衝突では戸村委員長も重傷を負い、反対同盟の入院者33名、機動隊の入院者19名が出た。2月29日に反対同盟は各集落から2名のメンバーを出し、計90名で「救援対策委員会」を設置し、逮捕者や負傷者の援護体制を敷いた。3月10日には、デモ終了後の解散集会に機動隊がラッパの合図とともに突入し、198名もの逮捕者が出た。1968年を境に100名を超える逮捕者や負傷者が続出する衝突が繰り返されていく。

反対同盟は集会等の現地行動に加えて、陳情や請願も継続しており、1968年4月18日に、反対同盟老人行動隊は御料牧場の存続を宮内庁に請願に赴いた。老人行動隊は「上 青生(世)の安寧と幸福を旨とせられる天皇陛下の御仁慈にすがり奉らず冀くは政府をして新東京国際空港建設地選定を再調査せしめ賜らんことを」(1968年4月18日)で始まる直訴文を持参した。同



文内には「明治大帝によって創立された三里塚御料牧場は八十年余の歴史を経、その間時代と共に幾多の変遷を重ねながら、今尚健在し宮中の御用に供する傍ら地方畜産振興に寄与されたことは私達隣接住民として無上の喜びとする処であります」と記されており [のら社同人 1971:391-392]、こうした思考様式は、支援者として参入した革新政党や新左翼勢力とは異なるといえよう。新左翼党派との共闘関係をもちながらも、このような動機づけで、明治生まれ世代の老人行動隊員たちは、実力阻止行動に参加していった。

4月20日以降には、土地売渡同意書を提出した約300戸の家屋への立ち入り調査が開始され、7月19日までの間に反対同盟は連日の阻止行動を展開した。4月21日は、土地収用の対象地とされる地帯の一坪共有の登記が完了し、土地の所有権を細かく分散して、買収を防ぐ体制が取られた。6月から7月にかけて、空港公団による条件派農家への財産査定を阻止する活動が展開された。8月には成田空港の基本計画が予定よりも4ヶ月遅れで決定し、4000メートル滑走路一本のみの計画となり、1963年当時の構想にあった滑走路5本の巨大空港から大幅な縮小となった。

老人行動隊の直訴は実を結ばず、1969年には7月に御料牧場の栃木県高根沢への移転が開始され、御料牧場の伐採が開始された。9月13日、空港公団は土地収用法に基づく事業認定申請を建設省に提出し、強制収用に向けた本格手続きに入った。10月にはボーリングやブルドーザーによる敷地工事が開始され、11月には駒井野で反対同盟がブルドーザーの前に座り込み、阻止行動を展開し、戸村委員長ほか6人が逮捕された。同年12月16日、建設省が土地収用法に基づく事業認定申請に対して、認定の告示を行った。この年の末に事業認定が公示される。この事業認定公示によって、空港予定地内の反対同盟員の所有地が測量対象となった。

### 空港用地内集落の衰亡と騒音地区における集落ぐるみの反対運動の展開

三里塚闘争史は、反対運動における各種の表出的な集合行為や衝突などの事件史を軸に記述される傾向にあるが、本稿冒頭に述べたように、地域の社会構造との接続により、反対運動の展開と地域社会の変容を捉える必要があり、このような視点からの歴史的推移の把握は十分に行われてこなかった。

表3は、世界農林業センサスに基づいて作成された農業集落カードの記録をもとに、成田市東南部の旧遠山村と芝山町北部の旧千代田村における農家構成の1960年から1970年の変化を確認するために作成したものである。農業集落カードにおける農業集落の単位は、一律ではなく、自然村（藩政村）以来の自治単位であるところもあれば、複数の自然村が行政の自治単位の末端として統合されたものもあり、開墾・開拓によって近代以降に成立した集落などがあり、単位が一定していないが、地域自治の最小単位に近似した小地域レベルの動向を把握する際に有用である。表内の網掛け部は、集落のすべてもしくは大部分が空港建設用地とされた集落である。1960年から1970年の10年間に於ける農家戸数の変化は、旧遠山村域の空港建設用地とされた集落における農家戸数の減少が著しく、空港建設に伴う移転が進行したことを示しており、1970年の時点で戸数1桁台に急減した集落がある。これに対して、騒音地域とされた旧千代田村域の集落には、農家戸数の変化がほとんどみられない。経営規模に関しても同様である。

しかしながら、農家経営の内実を確認すると両地域において兼業化が進行しており、いずれの地

表3 遠山村と千代田村における経営耕地規模別農家戸数の推移 (1960→1970年) 単位: 戸

集落名	1960年											1970年										
	総農家戸数	例外	0.3未	0.3-0.5	0.5-1	1-1.5	1.5-2	2-2.5	2.5-3	3-5	5以上	総農家戸数	例外	0.3未	0.3-0.5	0.5-1	1-1.5	1.5-2	2-2.5	2.5-3	3-5	5以上
本城	48	0	0	1	21	19	4	3	0	0	0	45	0	2	2	24	15	2	0	0	0	0
三里塚	39	0	17	5	15	2	0	0	0	0	0	18	0	9	2	5	2	0	0	0	0	0
本三里塚	54	0	2	3	29	12	3	3	2	0	0	48	0	5	6	24	5	3	3	2	0	0
南三里塚	42	0	2	2	5	15	8	5	3	2	0	36	0	1	1	3	13	6	6	4	2	0
天浪	59	0	0	4	5	28	15	7	0	0	0	7	0	5	0	0	2	0	0	0	0	0
木の根	46	0	3	1	20	15	6	1	0	0	0	15	0	0	0	4	2	5	1	3	0	0
古込	38	0	1	0	1	21	10	3	1	1	0	7	0	0	0	2	2	1	0	0	0	0
東峰	48	0	1	3	5	24	11	4	0	0	0	42	0	0	1	9	23	8	1	0	0	0
天神峰	30	0	0	0	5	9	7	6	1	2	0	10	0	0	0	2	2	2	1	1	0	0
十余三	174	0	16	10	36	40	35	25	7	5	0	137	0	2	6	32	33	35	14	9	5	1
長田	30	0	1	3	3	10	7	3	3	0	0	29	0	1	2	6	9	5	3	3	0	0
畑ノ内	31	0	0	5	7	8	8	3	0	0	0	30	0	1	4	6	7	9	2	1	0	0
取香	45	0	4	2	10	15	10	4	0	0	0	42	0	3	3	8	13	10	4	1	0	0
駒井野	93	0	4	10	29	23	18	9	0	0	0	68	0	6	6	33	10	9	4	0	0	0
久米野	19	2	3	10	3	1	0	0	0	0	0	15	0	0	2	9	4	0	0	0	0	0
大清水	54	0	7	2	15	13	7	6	4	0	0	43	0	2	0	13	10	5	8	5	0	0
畑ヶ田	31	0	0	1	4	3	11	8	3	1	0	32	0	1	4	6	6	9	5	1	0	0
川栗	42	0	4	3	14	14	6	1	0	0	0	40	0	3	2	17	8	9	1	0	0	0
東和田	43	0	2	6	16	13	6	0	0	0	0	42	0	4	7	13	15	3	0	0	0	0
吉倉	50	0	5	7	8	16	12	2	0	0	0	50	0	5	6	15	14	9	1	0	0	0
山ノ作	28	0	3	4	11	6	2	2	0	0	0	25	0	3	4	9	6	2	1	0	0	0
久米	16	0	1	4	2	4	2	1	2	0	0	15	0	2	2	5	2	2	1	1	0	0
大山	19	0	0	1	5	8	3	1	1	0	0	26	0	1	3	5	5	7	3	2	0	0
法華塚	24	0	2	5	5	6	3	1	1	1	0	18	0	0	0	6	6	3	1	2	0	0
小菅	44	0	1	3	16	14	10	0	0	0	0	42	0	3	2	14	16	6	1	0	0	0
飯・浅・稲	38	0	3	2	5	8	12	6	2	0	0	35	0	0	5	5	5	11	6	3	0	0
中谷津	26	0	2	1	1	5	9	5	3	0	0	26	0	3	0	1	5	9	2	6	0	0
横堀	37	0	1	1	9	11	6	5	4	0	0	32	0	1	2	6	11	4	6	2	0	0
東	25	0	1	2	2	7	6	5	1	1	0	27	0	2	1	4	6	9	5	0	0	0
中郷	23	0	2	2	2	8	5	4	0	0	0	22	0	1	3	1	9	4	3	1	0	0
辺田	33	0	2	3	5	10	11	1	1	0	0	30	0	0	2	7	9	10	1	1	0	0
宿	33	0	0	3	2	16	7	4	1	0	0	32	0	1	1	1	15	7	2	4	1	0
加茂	49	1	1	3	18	15	7	2	2	0	0	44	0	1	4	9	7	15	4	3	1	0
住母家	14	0	0	1	3	3	5	2	0	0	0	13	0	0	0	1	2	7	1	0	0	0
千代田	17	0	8	0	5	2	2	0	0	0	0	7	0	0	0	3	1	3	0	0	0	0
坂志岡	31	0	3	5	7	10	4	1	1	0	0	25	0	2	3	7	4	5	3	0	1	0
白旗	51	0	3	3	11	18	15	0	1	0	0	47	0	5	2	11	15	11	2	0	1	0
小原子	41	0	1	1	10	21	7	1	0	0	0	39	0	1	1	8	21	6	2	0	0	0
谷平野	32	0	2	0	6	8	14	2	0	0	0	24	0	0	0	2	7	8	7	0	0	0
台宿	68	0	3	2	8	16	17	18	2	2	0	58	0	2	1	6	14	15	17	1	2	0
川津場	57	0	1	0	5	11	12	12	8	8	0	53	0	0	0	4	8	8	21	7	5	0
朝倉	29	0	0	2	7	11	8	1	0	0	0	26	0	1	0	5	12	7	1	0	0	0
山田	68	0	2	6	16	21	18	4	1	0	0	63	0	2	6	14	19	13	8	1	0	0

出典: 世界農林業センサス農業集落カード (各年度) をもとに著者作成  
注: 網掛け部は戦後開拓集落を指す (集落内に開拓区域を持つ古村集落等もあるが集落全体が戦後開拓にあたるものを対象とした)

表4 遠山村と千代田村における専業別農家戸数の推移 (1960→1995年) 単位: 戸

区分年	遠山村				千代田村			
	専業農家	第1種兼業農家	第2種兼業農家	総農家数	専業農家	第1種兼業農家	第2種兼業農家	総農家数
1960年	729	214	241	1184	501	96	75	672
1965年	416	425	259	1100	351	223	77	651
1970年	304	326	252	882	305	183	113	601
1975年	190	197	329	716	187	197	130	514
1980年	126	167	343	636	163	140	163	466
1985年	128	79	327	534	148	124	172	444
1990年	87	69	281	437	123	92	183	398
1995年	72	40	247	359	114	88	168	370
2000年	48	62	132	242	95	75	138	308
2005年	53	34	122	209	85	62	118	265

出典: 世界農林業センサス (各年度) をもとに著者作成  
注: 2000年度より総農家ベースの調査項目が限定され、総農家数内に自給的農家が含まれないなど、データの経年比較が困難化していることに留意する必要がある。

域も1960年から1970年にかけて、専業農家戸数は半減しており、農業収入を主とする第一種兼業農家への移行の後に、第二種兼業農家へと移行していく様子が見て取れる。住民生活のなかでも生計確立の手段として農業を基盤としてきた地域が、基本法農政に加えて、空港建設に伴う移転等により、基礎構造を変化させている様子がうかがえる（表4）。

### 空港反対運動の展開と地域における政治構造の変容

空港反対運動の展開は、集落の農家戸数に変動の少なかった芝山町において、反対同盟という組織ぐるみ、集落ぐるみの反対運動を成立させ、長期にわたって維持させることとなった。この過程において、地域の政治構造も変化している。表5は、芝山町議会における町議会議員の構成を示したものである。

芝山町を構成する旧2村にあたる千代田村と二川村では、戦前に小作争議が展開されており〔林1994〕、戦後初の千代田村の村長選挙では、後に社会党の代議士となった実川清之が当選し、千代田村農協組合長を兼任した。実川はその後1958年に社会党から衆議院議員に初当選し、4期当選後に1971年に千葉県知事に立候補し落選する。1973年には山武郡内の12農協を合併し組合長となった（現山武郡市農業協同組合）。千代田農協は地元選出の実川の影響下にあり、芝山社会党の拠点として、反対同盟の拠点となった。前述のように千代田地区において社会党勢力は通称「実川党」と呼称されており、彼らは社会党の末端組織である以上に、実川の支援組織という性格を有していた。遠山村の遠山農協は、閣議決定後に条件つき賛成派へと移行し、対照的な動きを見せた。

1960年代末の反対同盟の動向を確認すると、事件史的な記述では前記のように複数の集会において支援者として新規参入した新左翼勢力と反対同盟が警官隊と衝突し、反対同盟の戸村一作委員長を含めて負傷者や逮捕者を出す流血の事態となっているが、反対同盟は1968年の芝山町議選に多数の支援政党の候補者も含めた反対同盟推薦候補を擁立して選挙戦を行い、議員定数の20名中、9名を当選させている。過半数には届かないが、町議定数のほぼ半数が反対同盟の推薦者となった。当選者のなかには集落ぐるみの反対運動が展開されなかった旧二川村域の候補者もあり、町内で空港建設への反対票が一定数存在したことがうかがえる。当選者のうち瀬利誠は反対同盟の副委員長、

表5 芝山町議会の構成と反対同盟系議員の動向

任期	1956- 1960年	1960- 1964年	1964- 1968年	1968- 1972年	1972- 1976年	1976- 1980年	1980- 1984年	1984- 1988年	1988- 1992年	1992- 1996年
反対同盟系議員数/議員定数	—	—	3/20	9/20	3/20	3/20	4/20	3/20	3/20	1/20
反対派議員数*1/議員定数	—	—	3/20	9/20	4/20	4/20	5/20	4/20	4/20	3/20

資料：『芝山町要覧2001』収録の町議会議員名簿をもとに、2004年に芝山町内で実施した元反対同盟員への聞き取り調査によって筆者が作成した。町議会議員は公職者であるが、名簿内には存命者もあり、また、成田空港建設への態度を途中で変更した人物も複数いるなどの理由から議員氏名一覧表は非公開とした。

註1：反対同盟系議員とは反対同盟に所属するか推薦を受けた議員を指す。反対同盟と日本社会党の所属を兼ねる場合には、反対同盟の所属を優先表記した。

註2：反対派議員とは、反対同盟系議員、日本社会党系議員、日本共産党系議員の総称と定義した。

註3：2004年に実施した聞き取り調査から、成田空港の建設が始まる以前の時期の議員構成については、1956-1960年の議員数は26名であり、うち社会党系議員が2名、1966年以降に反対同盟の老人行動隊員となる議員1名（町議会議員は1960年で引退）との聞き取り結果を得た。1960-1964年の議員数は22名であり、うち日本社会党系議員が2名、日本共産党系議員が2名との聞き取り結果を得た。2004年の聞き取り調査は、空港反対運動と町議会との関連に主題を絞り込んで実施しており、空港建設計画の浮上以前と以後における地域権力構造の変容等に関しては、更なる調査が必要である。

内田寛一は反対同盟の行動隊長（現場指揮者）、三浦五郎は戦前の小作争議の経験者、手島正爾は芝山町発祥の丸朝農業園芸組合の創設者で組合長であり、反対同盟候補の中には日本社会党芝山支部の機関誌『芝山新報』の発行者だった小川仁一郎といった日本社会党系の候補者もいた。1968年時点の三里塚闘争は、いわゆる実力闘争期への移行として記述される傾向にあるが、そうした抗議手段だけでなく、議会という制度的資源へのアクセスを介した抵抗がみられたことは、三里塚闘争のもつ多様な抗議手法の同時展開という特徴をあらわすものといえる。

### 空港建設のスケジュール化と反対運動の展開

1970年には、前年末の事業認定を受けて空港建設予定地内の反対同盟員所有地へ強制測量が3回実施された。これに先立って、反対同盟は、天浪と駒井野に建設された「団結小屋」の周りをバリケードで囲い、強制立ち入り測量への備えを固めた。2月19日～20日、5月14日、9月30日～10月2日の3度にわたり、反対同盟員の所有地に対する強制測量が実施された。機動隊、ガードマン、空港公団などの測量側と反対同盟、支援者の双方で激しいぶつかり合いとなり、測量の際には空港公団職員の前面に機動隊やガードマンが配置され、畑の中や路上で抗議を行った農民との間で衝突が繰り返された。反対同盟はスクラムを組む、竹やりを構える、くい打ち目標点に身体を重ね合わせて横たえる、糞尿を使用した「黄金爆弾」を自身の身体にかぶるなどの様々な手段を取って測量阻止を試みた（この模様は記録映画『三里塚一 第三次強制測量阻止闘争』に克明に記録されている）。特に第3次強制測量における抗議行動は大規模に展開され、空港公団は当初1週間の測量期間を3日で打ち切り、航空測量に切り替え、10月2日に空港公団は測量終了を宣言した。

1970年の6月12日、9月1日、9月2日、10月22日に千葉県収用委員会が開催され、公共用地の取得に関する特別措置法に基づく緊急採決に向けた手続きが開始され、11月4日に空港公団は、特定公共事業の認定を建設大臣に申請した。この特別措置法は第1条に「この法律は、土地等を収用し、又は使用することができる事業のうち、公共の利害に特に重大な関係があり、かつ、緊急に施行することを要する事業に必要な土地等の取得に関し、土地収用法（昭和二十六年法律第二百十九号）の特例等について規定し、これらの事業の円滑な遂行と土地等の取得に伴う損失の適正な補償の確保を図ることを目的とする」と定められ、第20条に「収用委員会は、特定公共事業に係る明渡裁決が遅延することによって事業の施行に支障を及ぼすおそれがある場合において、起業者の申立てがあつたときは、土地収用法第四十八条第一項各号及び第四十九条第一項各号に掲げる事項のうち、損失の補償に関するものでまだ審理を尽くしていないものがある場合においても、まだ権利取得裁決がされていないときは権利取得裁決及び明渡裁決を、すでに権利取得裁決がされているときは明渡裁決をすることができる」と明記されている。同法に基づいて建設大臣は、12月28日、成田空港第一期工事業に対して、特定公共事業の認可を行った。

1971年は、反対運動で最も激しい衝突が展開され、2度にわたる強制代執行の渦中で多数の負傷者と逮捕者、そして死亡者が出た。この年、空港公団は4000メートル滑走路予定地内の反対同盟員の土地に対して特定公共事業認定に基づく緊急採決の申し立てを千葉県収用委員会に行った。県収用委員会は収用対象地の権利取得および明渡しの採決を行い、対象となった土地の明渡し期限を1971年1月31日と定めた。反対同盟は、滑走路予定地と付近に残された土地にバリケードを張り、

壕をめぐらせて砦を築き、収用対象地点に穴を掘って立てこもった。多数の支援団体や非組織の個人が参集し、大規模な攻防戦が展開された。収用対象地は2月1日をもって空港公団の所有地とされ、2月1日に友納千葉県知事による行政代執行が行われ、第一次代執行阻止闘争が2月22日から3月6日にかけて行われた。機動隊とガードマンによる実力行使が砦に対して行われ、2000名から3000名の機動隊が動員されたという。反対同盟も大規模な動員をかけて阻止行動を展開した。反対同盟は2月22日に「無抵抗の徹底抗戦」を全同盟に指示したが、3月5日に初めて火炎瓶を使用した。3月6日に第一次強制代執行は終了し、反対同盟が建設した主だった砦が破壊された。翌日に橋本運輸大臣は「これで反対派の農民も、いくら抵抗してもだめだとわかったろう」と住民の抗議を軽視する発言を行い、反対同盟に怒りを呼び込んだ<sup>(35)</sup>。

第一次強制代執行後も、収用対象地に残った地点の攻防が続き、7月には撤去された。前後して、4月27日には、第二次強制収用対象地への収用委審理が開始され、天浪団結小屋や取香集落の大木(小泉)よね宅、天浪墓等が収用対象となった。9月16日から20日にかけて、第二次強制代執行が行われ、阻止闘争の中で、9月16日に3名の機動隊員が成田市東峰十字路付近で何者かに襲撃されて死亡する事件が発生した。国内の地域開発をめぐる紛争において、このような死者が出る事態は異例である。また、第二次強制代執行では家屋が収用対象となり、9月20日に居住者が現住する状態で強制収用が行われた。この家屋に住んでいた大木(小泉)よねは強制収用によって家屋と田畑を失った。代執行における激しい衝突は地域住民に動揺をもたらし、同年10月1日に、芝山町辺田集落の青年行動隊員であった三宮文男が「空港をこの地にもってきたものをにくむ」との書き出しで始まる遺書を残して集落の神社で縊死した。同年12月8日には、青年行動隊員への逮捕が始まり、翌1972年10月まで断続的に支援者と青年行動隊員が多数逮捕された。

### (3) 対立の激化と長期化(1971年10月～1990年代)

#### 土地収用をめぐる衝突前後における犠牲者の続出

1971年の9月の東峰十字路事件によって、その後、約15年にわたる東峰十字路事件裁判が始まった。1971年末からの青年行動隊員と支援者に対する大量逮捕の末に、青年行動隊員30人、支援者27人が起訴された。反対運動は長い裁判を抱えたものとなった。

強制収用以後、空港建設工事に對抗するために、反対同盟は1972年3月12日芝山町岩山集落に、高さ62.26メートルの岩山鉄塔を建設した。岩山は空港南端のA滑走路(4000メートル滑走路)の直下に位置し、鉄塔は飛行阻止という実的な役目を担うと同時に反対運動のシンボルとなった<sup>(36)</sup>。

1971年は、反対運動の展開地が成田市および芝山町の一帯から、空港へ航空燃料を運ぶパイプライン敷設計画地へと拡大した時期でもある。2度にわたる強制収用以降、成田空港第一期工事は進行しつつあったが、千葉港から空港へ航空燃料を供給するパイプラインの敷設計画が公開された1971年8月19日直後に、パイプライン沿線に居住する住民によって敷設反対運動が開始された。その結果、空港施設は完成しているが空港が稼動しないという状況が出現し、空港公団は当初予定していた開港期日を延長した。パイプライン敷設を争点とする反対運動は、三里塚闘争の現地を三里塚と芝山以外の地域へと拡大したといえる。同時期に、空港予定地周辺の反対運動は新たな運動形態を模索し始めた。裁判が始まり、反対運動が長期化せざるを得ない見通しとなり、反対同盟農

家の中には、自身の営農基盤を見直し、持続的な農業経営を実現するために、営農基盤の強化策として有機農業の導入を試み、支援者への有機農産物の販売などを通じ、有機農業を媒介とした動員構造の形成がこの時期から試みられていった〔相川 2011〕。

### パイプライン敷設反対運動による開港の連続遅延

1972年以降、公共用地の取得に関わる特別措置法を用いて強制収用を行ったにもかかわらず、空港の完成時期は何度も遅れた。当初、空港公団は「46・4」という目標を立て、1971年4月の開港を目標にしていた。この目標は崩れ、1972年1月に今井空港公団総裁は「6月中に開港の見通しがついた」と記者会見したが、成田市から千葉港に伸びるパイプライン計画への都市部における反対運動に直面し、航空燃料の供給手段に窮して、8月3日に今井総裁は運輸大臣に年内開港の困難に言及し、12月21日には1973年3月の開港も断念したと発表した。空港公団はパイプラインの敷設が反対運動に直面すると、貨車を使用した暫定燃料輸送計画やタンクローリーを使用した鹿島港からの暫定輸送計画を打ち出したが、これも佐原市、鹿島町、神栖町、潮来町の各議会で反対決議が出され、ジェット燃料供給をめぐる沿線住民の反対運動に直面して、空港建設の見通しの甘さと関係住民との合意形成の不十分さを露呈する結果となった。

この間、反対同盟は、飛行阻止のために建設した岩山鉄塔の共有化運動を開始し、成田市および芝山町内の反対同盟集落には、支援者の常駐拠点である団結小屋が多数建設された。1974年には戸村委員長が参議院議員選挙に全国区から出馬し、約23万票を獲得したが落選した。1975年には、千葉市でパイプライン工事差し止め訴訟が起こされたが、鹿島・神栖の町議会が暫定燃料輸送の条件つき賛成に転換し、反対同盟は岩山鉄塔の撤去阻止の準備を始めた。

### 岩山鉄塔撤去をめぐる攻防と死傷者の続出

1976年から1983年までの時期は、再び反対同盟、支援者と機動隊の間で衝突が生じ、死傷者が続出した。1976年10月3日に反対同盟は「鉄塔決戦総決起集会」を開催し、翌1977年4月17日の「鉄塔決戦全国総決起集会」には、主催者発表で反対運動史上最大の2万3千人の参加をみた。しかし同年5月6日に空港公団の仮処分により岩山鉄塔が警官隊の奇襲によって倒された。同日、反対同盟は抗議集会とデモを行い、常駐支援者であった東山薫氏が機動隊によるガス銃の水平射撃によって頭部にガス弾を直撃され、5月10日に死亡した。5月9日には、新左翼党派によって芝山町長宅前の警察官詰め所が襲撃され、火炎瓶によって警察官1名が死亡し、5名が重軽傷を負った。同年12月には、1971年に家屋を強制収容された大木(小泉)よねの畑が<sup>(37)</sup>高速道路の建設地として強制明渡し執行がなされた。

### 武装闘争下での開港延期と開港

1977年11月28日に空港公団は、1978年3月30日を空港の供用開始期日と告示し、12月3日に運輸省はICAO(国際民間空港機関)および関係50か国に開港に関わる航空情報(ノータム)を發出し、開港に向けて大詰めの作業に入った。1978年2月に反対同盟は横堀集落にコンクリート要塞を建設し、屋上に鉄塔を建設した。空港公団は、鉄塔を航空法違反で告発し、攻防が繰り返

され、28日に撤去された。3月2日には、鹿島からの航空燃料暫定輸送が開始された。反対同盟は、3月26日から開港阻止闘争を展開し、初日に新左翼党派による管制塔占拠が決行された。3月28日に、関係閣僚会議は開港日延期を決定し、4月4日の閣僚会議にて、5月20日開港を決定した。

管制塔占拠を受けて「新東京国際空港の安全確保に関する緊急措置法」が議員立法で5月13日に公布、施行された。この法律は、運輸省を所管とし、成田空港から一定距離内に存在する建造物の中で空港の運用を妨げると判断した施設を使用禁止にすることができるものであり、緊急措置法と銘打たれているが現在まで存置されている。第1条において「この法律は、成田国際空港及びその周辺において暴力主義的破壊活動が行われている最近の異常な事態にかんがみ、当分の間、成田国際空港若しくはその機能に関連する施設の設置若しくは管理を阻害し、又は成田国際空港若しくはその周辺における航空機の航行を妨害する暴力主義的破壊活動を防止するため、その活動の用に供される工作物の使用の禁止等の措置を定め、もつて成田国際空港及びその機能に関連する施設の設置及び管理の安全の確保を図るとともに、航空の安全に資することを目的とする」と定められ、規制範囲は第2条において「成田国際空港の範囲内の区域及びその範囲の外側三千メートルの線までの区域」、「成田国際空港における航空機の離陸若しくは着陸の安全を確保するために必要な航空保安施設又は成田国際空港の機能を確保するために必要な施設のうち第一項の政令で定めるものから三千メートルの範囲内で政令で定める区域」とされている。この法律を根拠に、空港周辺の支援諸組織の団結小屋の使用禁止などの措置が法的に取られるようになった。5月20日、成田空港は4000メートル滑走路一本で部分開港した。

### 開港後の反対運動と反対同盟の分裂

開港後には、従来の運動目標である空港廃港の他に、空港二期工事の着工阻止が加わり、反対同盟と空港公団との間でいっそう対立が深まった。だが、対立の激化と同時に、反対同盟員と政府関係者との間で水面下交渉によって空港問題の政治決着を図ろうとの動きもみられた。水面下交渉をめぐっては、交渉の事実が表面化した後に、反対同盟の内外では是非をめぐる議論がたたかわされ、反対同盟の幹部や事務局員の辞任となった。

その後、1980年代初頭の反対運動は運動体の分裂という画期を迎える。運動体分裂の原因は複合的であり、先行研究も支援党派間の主導権争いが原因であるとするもの〔アプター・澤1986〕や空港用地内に居住する農民と用地外の騒音地域に居住する農民同士の間における利害対立にあるとするもの〔福田2001〕まで様々ある。この時期における反対同盟内の利害対立の面からこの時期を跡づける。

1980年代の初頭から反対同盟内においては、成田空港周辺の農地の基盤整備事業の受け入れと反対運動の初期に行った一坪共有運動をもう一度行うかどうかをめぐる議論がなされていた。二期工事の着工をめぐって反対同盟が空港公団や運輸省との対立を深めている状況で、国や自治体からの資金援助を受けながらの反対運動が可能かというのが争点であった。また、この基盤整備事業の対象地から空港用地内部が外されているという点をめぐっても、空港用地内外の農家の間に軋轢が生じた。また、1982年2月9日には反対同盟幹部が水面下交渉を再度行っているが、交渉は失敗し、石橋委員長代行と内田行動隊長が辞任している。上述の基盤整備事業に賛成した反対同盟

員は、新左翼支援党派や用地内農民から抗議を受け、反対同盟内外での対立が深まり、1983年には反対同盟が熱田派と北原派の2派に分裂した。その後1987年には北原派から用地内農民を主体とする小川派が分裂し、3派が並立する状況となった。以前から反対同盟の青年行動隊と中核派との関係は対立を深めていたが、反対同盟の分裂を機に、支援党派も熱田派支援、北原派支援に大きく分かれ、どちらの派を支援するのかという「踏絵」状況が生じ、反対同盟が支援党派間の利害対立を抑えていた構図が崩れ、支援党派同士の暴力行使が発生し、地域外では10年前から発生していた「内ゲバ」構造が三里塚に持ち込まれた。外には、廃港と二期工事着工阻止という課題を抱え、内には農民と支援者同士の対立構造を生じ、反対同盟は苦境に直面した。

分裂から3年後の1986年12月4日には、1971年から続いた東峰十字路事件裁判の判決が千葉地裁でなされた。この判決では被告となった反対同盟員と支援者55名のうち3名が無罪となり、他の被告には執行猶予がつき、収監者は一人も出すことがなかった。他方で、事件の事実経過が明らかにならないまま今日に至っている。社会運動をめぐる暴力の行使や暴力の制御をめぐる重い問いが現在に残されていると言わざるを得ない。

#### (4) 空港城下町化する地域社会

1970年代後半の開港見通しが付く時期までは、開港時期や地域対策をめぐって、自治体や経済団体も空港公団との間に緊張関係をもっており、成田青年会議所が空港建設には賛成の立場から、拙速な開港に反対する動きを見せたこともあり、地域社会の空港開発の受け止め方には、賛否の二元論では解釈しきれない「おれ」が存在する。自治体や経済団体が空港開発の積極的な誘致へと動き出したのは、1978年の開港後に新東京国際空港周辺対策交付金が空港周辺に交付され、空港敷地や関連施設の立地する自治体に歳入増がみられたことが関連していると思われる。また、空港勤務者や空港関連事業に従事する人々が域外から移り住み、成田市のみならず、隣接する富里村や酒々井町では人口が急増した。これらの自治体は、空港への鉄道路線の沿線であり、空港関連の従業者の定住等による直接、間接の受益を得ている地域である(表6)。これに対し、空港への鉄道路線には含まれない空港東南部の地域では、空港建設に伴う人口減少が顕著であり、芝山町は空港敷地が存在する隣接自治体であるが、開港後に騒音直下となり、今日まで2度の過疎指定を受けることとなった(表7、図5)。

空港反対運動が展開されてきた芝山町の財政資料では、1970年代初期から固定資産税の収入額がほぼ一貫して増加しており(図6)、開港後に開始された新東京国際空港周辺対策交付金の歳入総額に占める割合はおおむね10%ほどであり、同交付金と固定資産税を合わせた歳入割合は1970

表6 成田空港周辺自治体から同空港への通勤者数と就業人口に占める割合

	成田市	富里市	芝山町	下総町	大栗町	多古町	神崎町	佐原市	横芝町	山武町	光町	松尾町	蓮沼村	成東町
A) 空港内従業員数	14,366	3,527	374	285	482	634	206	955	236	300	169	157	64	201
B) 15歳以上就業者数	51,576	27,571	4,535	3,917	6,727	9,147	3,310	22,909	7,189	9,802	5,912	5,697	2,308	12,090
A/B(%)	27.9%	12.8%	8.2%	7.3%	7.2%	6.9%	6.2%	4.2%	3.3%	3.1%	2.9%	2.8%	2.8%	1.7%

出典：A) 空港内従業員数は「成田空港内従業員実態調査」(調査対象日：2005年11月1日)、B) 15歳以上就業者数は2005年国勢調査(調査対象日：2005年10月1日時点)による。

註：B)は2005年国勢調査より「常住地による就業者数」を使用した。このカテゴリには15歳以上の従業者が含まれる。



表 7 空港周辺地域における人口推移

	成田市			佐倉市			八街市			酒々井町			富里市		
	総人口	増減	指数	総人口	増減	指数	総人口	増減	指数	総人口	増減	指数	総人口	増減	指数
1955年	44,969		100	35,464		100	25,754		100	6,207		100	12,889		100
1960年	43,149	-1,820	96	36,869	1,405	104	25,387	-367	99	6,093	-114	98	12,307	-582	95
1965年	42,407	-742	94	40,941	4,072	115	25,173	-214	98	6,040	-53	97	11,524	-783	89
1970年	42,514	107	95	60,433	19,492	170	25,357	184	98	6,259	219	101	12,116	592	94
1975年	50,915	8,401	113	80,804	20,371	228	28,511	3,154	111	8,465	2,206	136	14,852	2,736	115
1980年	68,418	17,503	152	101,180	20,376	285	31,939	3,428	124	12,807	4,342	206	23,315	8,463	181
1985年	77,181	8,763	172	121,213	20,033	342	37,532	5,593	146	17,463	4,656	281	33,291	9,976	258
1990年	86,708	9,527	193	144,688	23,475	408	50,036	12,504	194	19,298	1,835	311	42,852	9,561	332
1995年	91,470	4,762	203	162,624	17,936	459	65,218	15,182	253	20,019	721	323	48,666	5,814	378
2000年	95,704	4,234	213	170,934	8,310	482	72,595	7,377	282	19,885	-134	320	50,176	1,510	389
2005年	100,426	4,722	223	171,231	297	483	75,728	3,133	294	21,385	1,500	345	51,373	1,197	399

	下総町			神崎町			大栄町			多古町			松尾町		
	総人口	増減	指数	総人口	増減	指数	総人口	増減	指数	総人口	増減	指数	総人口	増減	指数
1955年	7,956		100	6,176		100	11,993		100	21,578		100	11,690		100
1960年	7,426	-530	93	5,857	-319	95	11,294	-699	94	20,042	-1,536	93	10,923	-767	93
1965年	6,980	-446	88	5,553	-304	90	10,397	-897	87	18,339	-1,703	85	10,374	-549	89
1970年	6,850	-130	86	5,381	-172	87	10,001	-396	83	17,367	-972	80	10,129	-245	87
1975年	6,820	-30	86	5,570	189	90	10,134	133	84	17,141	-226	79	10,258	129	88
1980年	6,990	170	88	5,645	75	91	10,489	355	87	17,133	-8	79	10,463	205	90
1985年	7,001	11	88	5,639	-6	91	10,867	378	91	17,429	296	81	10,690	227	91
1990年	7,457	456	94	5,620	-19	91	11,690	823	97	17,683	254	82	11,005	315	94
1995年	8,315	858	105	6,156	536	100	12,877	1,187	107	18,201	518	84	11,418	413	98
2000年	8,115	-200	102	6,747	591	109	13,079	202	109	17,603	-598	82	11,336	-82	97
2005年	7,702	-413	97	6,705	-42	109	12,722	-357	106	16,950	-653	79	10,896	-440	93

	横芝町			芝山町			蓮沼村		
	総人口	増減	指数	総人口	増減	指数	総人口	増減	指数
1955年	13,455		100	10,721		100	5,574		100
1960年	12,865	-590	96	9,969	-752	93	5,117	-457	92
1965年	12,262	-603	91	8,925	-1,044	83	4,801	-316	86
1970年	12,150	-112	90	8,198	-727	76	4,717	-84	85
1975年	13,042	892	97	7,873	-325	73	4,693	-24	84
1980年	13,912	870	103	7,971	98	74	4,703	10	84
1985年	14,277	365	106	8,331	360	78	4,649	-54	83
1990年	14,456	179	107	8,347	16	78	4,585	-64	82
1995年	14,682	226	109	8,517	170	79	4,648	63	83
2000年	14,554	-128	108	8,401	-116	78	4,751	103	85
2005年	14,129	-425	105	8387	-14	78	4,646	-105	83

出典：国勢調査（各年度）

注：指数欄の数値は1955年を100とした場合の数値である。

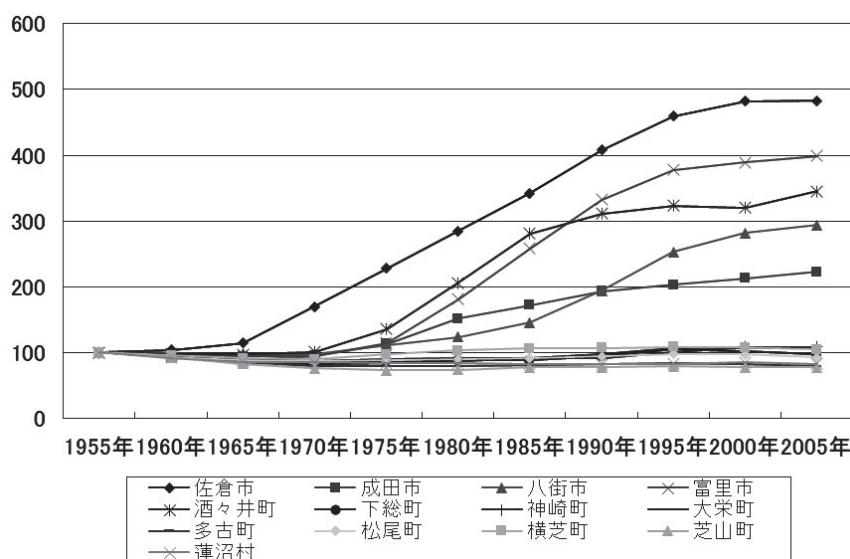


図 5 空港周辺自治体の人口推移（1955年を100とした場合の指数）

出典：国勢調査（各年度）

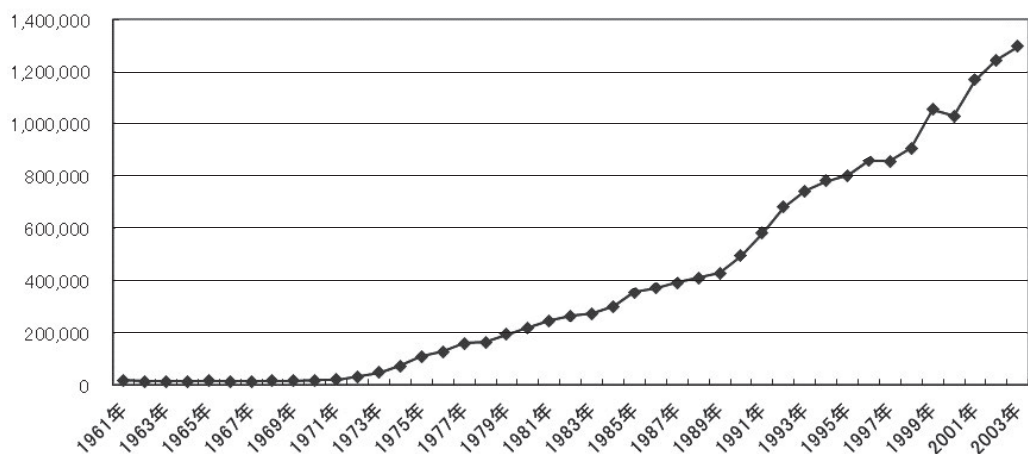


図6 芝山町における固定資産税収入額の推移(単位/千円)  
出典:『芝山町歳入歳出決算書』(各年度)

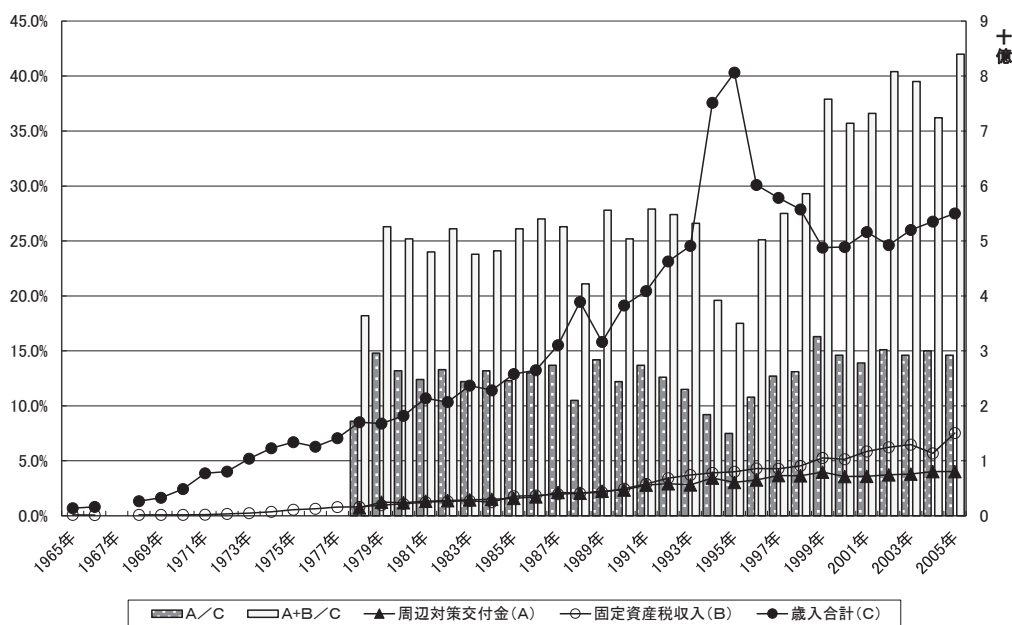


図7 芝山町の歳入に占める周辺対策交付金と固定資産税の規模  
出典:『芝山町歳入歳出決算書』(各年度)

年代後半で25%に及び、町財政の基幹部分を占めるようになった(図7)。空港二期工事の促進に向けた決議を町議会が行った背景には、地域社会の空港城下町化という現象があり、空港反対運動の住民主体での継続的な展開が困難化する背景には、こうした政治経済的な要因を置いて考える必要がある。

## (5) 対立の歴史的根源を探る対話の試み

### 公開討論への動き

東峰十字路事件裁判判決の直後、1986年11月26日に二期工事が着工された。二期工事の着工と同時期に、用地内部には鉄条網が張りめぐらされ、集落への出入りにあたって、住民も検問を受ける状況が続き、反対同盟各派と空港公団、運輸省の間で緊張関係が続いた。

このような状況下で、長年にわたる武力衝突の時代を経て、1980年代末から、3派に分裂した中でも反対同盟熱田派は、青年行動隊員と常駐支援者有志と共に、武力によらない解決の途を模索し始める。

他方、中核派を主力支援団体とする反対同盟北原派は、空港廃港という反対運動当初からの運動目標のもと、反対同盟分裂以降も支援党派を主体とする実力闘争を継続し、1985年10月20日には北原派の支援党派が空港突入を試み、機動隊との間に激しい武装闘争を展開した。1988年9月には、千葉県収用委員会の小川会長が新左翼党派に襲撃され、9月24日には収用委員全員が辞任する事態が発生した。土地収用法に基づいて強制代執行を発動する権限は各自治体の収用委員会にある。これ以降、千葉県収用委員会は2000年代まで再建の目途が立たない状態が続いた。

反対同盟熱田派は二期工事着工以後も、横堀集落の団結小屋「労農合宿所」の火事に乗じて機動隊が乱入する事態を阻止するなど、身体を張った反対運動を展開していたが、並行して、20年にわたる事業認定はもはや失効しているという法理論を創り上げ、政府当局と言論をもって対峙する準備を進めた。熱田派は、1969年に公示された事業認定は空港が完成していない以上もはや失効している、という論拠に基づいた事業認定失効論を支援者とともに構築し、空港公団と運輸省に対して法理論闘争を開始した。熱田派は1989年3月26日に事業認定失効論を記した『時間のバクダン』と題したパンフレットを発行し、この小冊子の中で熱田派は1969年12月の認可から20年が経過した事業認定はもはや効力をもたず、土地収用法では正当な補償ができないと主張した。その根拠は成田空港問題シンポジウム記録集編集委員会編 [1995: 74-75] と福田 [2001: 381] によれば以下の論理である。事業認定の告示から20年以内に事業が廃止になった際と事業認定から10年が経過しても収用した土地の全部を事業に使用しなかった場合には、強制収用された土地を元の地主が買い戻すことができる「買受権」が発生する。熱田派は後者のケースに着目して、成田建設に際して強制収用された二期工事予定地の土地は、1969年の事業認定の告示以来20年が過ぎても空港建設事業に使用されていない、したがって事業認定はもはや失効していると主張した。成田空港建設に際して「買受権」が行使できるか否かをめぐる事業認定失効論はシンポジウムの争点のひとつとなった。

翌1990年には、1月30日に江藤運輸大臣が三里塚を訪問し、横堀集会所で熱田派と公開会談を行った。歴代の運輸大臣で、紛争現場で公開会談を行った初めての人物だったが、「あのね、39か国の代表が来るとね、こう言いますわな。わしらの国だったら戦車をもって行って一時間であんなものは整理するって」と発言し、熱田派との間で場が激論となった。その場にいた福田克彦氏によると「みなさんも私が誠心誠意申し上げたことを、一回かみしめて受け止めてほしい」という大臣の去り際の言葉に対して、青年行動隊員の柳川秀夫は「大臣個人のね、誠意の問題じゃなくて、政策の誠意の問題ですよ」と反論した [福田 2001: 352-353]。

その後、熱田派は5月15日に小冊子『20年が過ぎた成田事業認定：私たちは政府と公開討論を続けています』を発行し、6月4日に地域再建のための構想を話し合い、前述の柳川氏が「これからは地球規模」と発言したことから「柳川構想」との名称で検討を進めていった。11月には、熱田派同盟員の働きかけによって千葉県、空港周辺自治体を主要構成員とする「地域振興連絡協議会」（以下、地連協と略記）が発足し、熱田派同盟員が事務局長と副会長に就任した。12月8日には熱田派は航空行政の勉強会を始める。熱田派は公開討論や法理論、地域再建の検討会を開始していたが、他方で北原派は関連施設に「成田新法」が連続適用され、支援者との機動隊との間で武力衝突が続発した。

### 成田空港問題公開シンポジウム、成田空港問題円卓会議の開催

1991年4月9日、地連協は運輸省、空港公団、千葉県、反対同盟3派に公開シンポジウムを呼びかけた。熱田派は、同日に、強制的手段を用いた空港建設を行わないなどの5項目条件を地連協に申し入れ、10日に運輸省と空港公団、千葉県は参加を決定した。北原派は「シンポジウムに協力する脱落派を徹底糾弾する」と声明し、小川派は不参加を表明したが、熱田派は5月28日に村岡運輸大臣から地連協に宛てた「いかなる状況のもとにおいても強制的手段を取らないことを確約する」との文書回答をもって参加を決定した。

紆余曲折を経て、成田空港問題シンポジウムは1991年11月から1993年5月まで15回にわたって開催された。この一連の話し合いの結果、1993年6月13日に強制収用の裁決申請は運輸省によって取り下げられ、強制収用の発動は凍結された。そして、成田空港問題シンポジウムに引き続き、成田空港問題円卓会議が1993年9月から1994年10月まで計12回にわたって開催された。この会議の結果として、反対同盟（熱田派）は二期工事予定地内の滑走路予定地上に「地球的課題のための実験村」を作ることを提案し、「地球的課題のための実験村」構想具体化検討委員会が設けられた。同時に住民と空港公団の間に相互監視機関としての成田空港地域共生委員会が発足した。

### 反対運動の終息と再燃

成田空港問題シンポジウムと成田空港問題円卓会議の終了後、熱田派の主力を構成していた青年行動隊から熱田派を離脱する人びとが出た。また、成田空港問題円卓会議の後1995年～1998年にかけて運輸省に設けられた「地球的課題のための実験村」構想具体化検討委員会は、その建設地を滑走路跡地（同シンポジウムで白紙とされた後、このように呼称された）にするか、その他にするかという争点が生じた。また、運輸省側がシンポジウムや円卓会議の折の姿勢とは打って変わって、実験村の建設の交換条件として運動の取り下げや一坪共有地の解消などの交換条件を提示したことなどから紛糾し、結論を出すことなく解散した。その後、国と熱田派の間での実験村構想をめぐる議論は平行線をたどり、熱田派と元熱田派の間でも見解の相違がみられるようになった。実験村は、その後、熱田派メンバーを中心に任意団体として再出発し、NGOメンバー等と連携しながら現在に至る。

円卓会議において「話し合いにより解決すること」と結論づけられたB滑走路の拡張計画は、1990年代末に成田一羽田間の「空港間競争」言説が過熱化するなかで、騒音直下となる東峰地区の同意を得ないまま着工された。羽田空港への国際空港機能の移転に危機感を覚える地域財界が主

導する形で展開された早期建設署名キャンペーンは、成田市の総人口を超える数の署名を集めた。周辺自治体もこうした動きに歩調を合わせていく。こうした動向を梃子に、空港公団は本来計画でのB滑走路の工事着工を断念し、空港の基本計画を変更して、滑走路を北にずらして本来計画よりも350メートル短い2150メートルの「暫定滑走路」建設計画を提示する。

1999年には二期工事予定地に反対同盟各派の所有地を避ける形で暫定滑走路を建設する計画がもち上がった。同年末には工事が着工され、2002年4月18日には供用が開始された。供用に際して、東峰地区の神社である東峰神社の神社林が航空法上の高さ制限に抵触するという理由で、地区住民への事前通告なしで伐採が行われ、暫定滑走路が建設された後に、同滑走路が北伸された。その後も、2010年代には空港を拡張する計画への地元合意をめぐる議論が続き、新たな滑走路建設に向けた動きがみられる。

成田空港問題シンポジウムから暫定滑走路供用開始までの間には、空港用地内外で断続的に住民が移転しているが、2018年現在、滑走路直下にあたる天神峰、東峰地区では、激しい騒音のもとで住民が生活しており、新たな滑走路の建設に伴い、騒音区域は多古町、横芝光町に拡大することから、各自治体内外で議論が続いている。

## おわりに

本稿では、成田空港問題を主として三里塚闘争の観点から跡づける作業を1990年代まで行い、三里塚闘争における主体形成と地域社会の変容の観点から、いくつかの論点を打ち出した。

第一は、1966年以降の反対運動の過程において、住民による反対同盟および関連組織の形成がみられたが、これらは地域で先行的に構築されていた社会集団（自治組織、農業を中心とした経済組織等）が運動体に転化したものであり、行政執行上は地方自治の末端組織として位置づけられた集落（村落）が運動体としての機能を長期にわたって果たしてきたことを記述したことである。このような動きは主として騒音地域とされた芝山町側においてみられ、空港用地の多くを占める成田市側では戦後開拓集落の移転による戸数減少により集落単位で反対運動を行い得た集落は限られた。こうした分岐の背景には、農業協同組合等の経済団体の動向も作用しており、反対運動にかかる種々のインフラ提供者としての農協の役割などが浮かび上がる。住民動向を深掘りするためには、戦前の小作争議等との連続性と非連続性の検証や村落を単位とした歴史過程の記述が必要になる。

第二は、反対運動をとりまく政治経済的な要因をふまえて、反対運動の盛衰の記述を試みたことである。成田空港の建設は、1960年代末に支援者として参入した人々との間に、政治スローガンとしての共振をもたらし、一地域の局地的な土地闘争を超過した紛争規模となったが、地域社会で歴史的に形成されてきた政治構造をふまえた地方議会の構成分析からは、戦前からの小作争議の流れや戦後の農協運動の流れを組む地付きの農家らの動きもふまえた多面的で複合的な抗議手法が取られたことが確認された。他方で、空港建設に伴う問題を住民とは異なる解釈で捉えた現地外からの支援者の動向については十分な検証ができておらず、同空港への反対運動が局地的な土地闘争を超過した要因については、今後の検証課題としたい。

付記：本稿はJSPS科学研究費（課題番号15K17199）による研究成果の一部である。

## 註

(1)——2018年度より、JSPS科学研究費(課題番号18K00969)による三里塚闘争の資料学的研究プロジェクトが進行している[研究代表者:相川陽一]。

(2)——新井は鹿野[1998]の記述に基づいて、「歴」と「史」の対比的記述を行っている。鹿野[1998]は、黒羽清隆と教え子の矢沢涼子による対話を引きながら、矢沢が「「歴」として存在しながら「史」となり得なかった人々の生を求め、確認する事こそが、その時代を生きてきた人びとへの敬意と愛のかたちである」と述べたことを紹介している。

この記述を読むたびに、「歴」を「史」としていく営みの中には、地道な資料収集と整理やオーラルヒストリーを聞く活動があり、オーラルヒストリーとは資料を対話的に生成し、ときに資料を託されることもある現場の営みであり、研究者は歴史を創る現場に働きかけていく一人の主体でもあることを認識させられる。

(3)——同年に道場は、戦後開拓史の観点から三里塚闘争や百里基地への農民の反対運動にアプローチした論文も発表している[道場2002b]。

(4)——1990年代初頭に宇沢弘文や隅谷三喜男らの研究者が調停役となって開催された成田空港問題シンポジウム等の後に設置された千葉県管轄の第三者組織の一部局である。

(5)——本文への言及ではなく、写真とキャプションであるが、渡辺[2004]も通史記述において、60年安保闘争後の運動状況に関して三里塚闘争に言及している。

(6)——White[1993]は同書の邦訳文献には未収録である。なおDower[1993:21]は、三里塚闘争が1968年に開始されたと記しているが、新東京国際空港の成田市三里塚付近への建設に反対する運動は、正確には1966年に開始されている。

(7)——三里塚闘争に関する先行研究としては、闘争が集落ぐるみで展開されていた芝山町菱田地区の辺田集落に住み込んで記録映画を製作した小川プロダクションに関する映画学からの研究成果がアベ・マーク＝ノーネスにより発表されている[Mark Nornes 2007]。

(8)——成田市史編さん委員会編[1984]に収録された資料は、1966年の空港建設閣議決定から1978年の開港までに発行されたものである。市史刊行の直前期までを現代史として捉えた成田市史の積極的な姿勢は、自治体史における現代史、そして、現代社会運動史に関する資料の収集、整理、活用のあり方として今後も参照される

べき事例であろう。

(9)——米国の主要紙であるThe New York Times紙は、1978年3月26日の管制塔占拠事件を報じる記事を翌日に掲載した。“PROTESTERS IN JAPAN STORM NEW AIRPORT, RAVAGE CONTROL UNIT” *The New York Times*, MARCH 27, 1978.

(10)——図1は、『朝日新聞戦後記事見出しデータベース1945～1999』(CD-ROM)を使用し、検索キーワードを「成田空港」に設定し、「全検索」モードで検索を行い、記事数を一年ごとに集計したものである。検索対象は『朝日新聞』縮刷版の索引見出しである。複数のキーワードで検索を試みた結果、キーワード「成田空港」がもっとも多くの記事検索が可能であり、集計にはこのキーワードを採用した(キーワード「成田空港」で検索できた記事数は3655件。同様の検索方法で「新東京国際空港」は135件、「三里塚」は86件であった)。ただし、記事内容を確認していくと、キーワード「成田空港」だけでは、闘争の渦中で発生した事件や裁判に関する記事が検索にかからないなど、検索の網羅性という点等では課題を残している。

(11)——本図は、一橋大学大学院社会学研究科町村敬志研究室が2006年9月に実施した質問紙調査「首都圏の市民運動団体に関する調査」の集計結果の一部である。筆者も調査員として同調査に参加した。図2を解釈するにあたり、同調査における調査対象の選定方法を概略的に以下に記す。

調査対象団体の選定では、(1)社会運動関連の少部出版物を多数取り扱う書店「模索舎」(東京都新宿区)にて一括購入したミニコミ誌、(2)埼玉大学共生社会研究センターにて閲覧したミニコミ誌、(3)東京都、千葉県、埼玉県、神奈川県の一都三県のNPO法人リスト(特定キーワードで定款を検索し、確認できた団体を抽出)、(4)市販の団体ディレクトリの4データソースから、調査対象団体をリストアップし、約3000団体に調査票を発送した。調査対象団体の選定方法の詳細や調査結果の概要に関しては、本調査の報告書[町村編2007]を参照。また、回答者の戦後の社会運動への評価に関する詳細な分析は山本[2007]を参照。なお、本報告書はデジタル化されており、一橋大学附属図書館が運営するリポジトリにてオンライン閲覧が可能であるURL:<http://hermes-ir.lib.hit-u.ac.jp/rs/handle/10086/13727>(2018年9月27日最終閲覧)。

(12)——図2の解釈にあたっては、回答者の社会的属性、なかでも回答者の団体内での役職地位と年齢構成に留意する必要がある。団体内での役職地位については、調査票に「回答は、代表者、事務局長、または団体の事情に明るい方をお願いをいたします」と記載し、回答者の7割以上が回答団体の代表もしくは事務局長で占められたことから、回答者を団体の「リーダー層」とみなしている。

また、回答者の年齢構成は、20-30歳代：8%（75名）、40歳代：13%（120名）、50歳代：29%（266名）、60歳代：27%（255名）、70歳代以上：18%（164名）、不明：5%（52名）である。全回答者の約7割が50代以上であるが、回答者の中には、これらの運動が開始された時期に生まれていなかった人々も含まれている。このほか、回答者の性別は男性：55%（511名）、女性：40%（370名）、不明：5%（50名）である。より詳細なデータは町村編 [2007] の単純集計結果を参照。

(13)——ここでいう地区とは小学校区を指す。

(14)——独立行政法人水資源機構ウェブサイト内「北総東部用水」より。

URL：http://www.water.go.jp/kanto/chiba/hokuso/hokusoutoubumain.html（最終閲覧日：2018年9月27日）。

(15)——独立行政法人水資源機構ウェブサイト内「成田用水」より。

URL：http://www.water.go.jp/kanto/chiba/narita/naritayousuimain.html（最終閲覧日：2018年9月27日）

(16)——本項の以上の記述は千葉県戦後開拓史編集委員会 [1974：1-17] による。

(17)——当該段落における記述は千葉県戦後開拓史編集委員会編 [1974：19] による。

(18)——千葉県戦後開拓史編集委員会編 [1974：182-183] には「戦後、三里塚御料牧場の解放が行なわれた。解放と共に御料牧場職員、復員軍人、海外引揚者、戦災者、疎開者、地元出身者、沖縄出身者が入植し14開拓農協が設立された」とある。

(19)——めまぐるしい土地利用形態の変遷は、現在の成田空港建設地のみにとどまらず、その周辺地域においても同様であった。一例として、成田空港から20キロメートルほど離れた富里市に、江戸期にあった高野牧の近代以降の土地利用の変遷事例を紹介したい。

高野牧は、江戸期の新田村落である高野村に隣接した牧であり、明治期に入ると約240ヘクタールが現在の山口県岩国市を拠点にしていた華族橘川家の所有地となり、明治10年代に馬や羊の放牧場とされた。その後、

牧場は経営不振となり、スギやヒノキの造林地に変わった。この造林地を管理するために旧高野村の秋葉家が管理人に登用され、以後、アジア太平洋戦争期まで造林地として活用されたが、戦中に一部が旧軍八街飛行場とされて滑走路の下となった。敗戦後の農地解放による平地林解放の中で、造林地は開拓地となり、240ヘクタールの造林地は跡形もなく消えた。そして、高度成長期に、開拓地の一部は工業団地となった。

今日では、高野地区の一角に、江戸期に野馬を捕獲するために人為的に造成した野馬土手が残るのみである。幕府牧から明治初期には牧場へ、明治末期には牧場から造林地へ、戦時期には造林地から軍用飛行場へ、戦後には造林地と飛行場から開拓地へ、高度成長期には開拓地から工業団地へ。富里市の一角においても、めまぐるしい土地利用の変遷が展開していた。そして、旧高野牧の一角は、高度成長期の工業団地化の前に、佐藤榮作内閣時の関係閣僚会議において、新東京国際空港の候補地として内定し、同空港の建設検討が進められ、当地では激しい反対運動が展開されたという歴史ももつ。

現在は、ひっそりとした高野牧だが、この土地もまた、新東京国際空港をめぐる用地問題と無縁でなく、空港問題の当事者であった。橘川氏の所有林の管理を任された農家林家の当主で、当主としての最初で最後の仕事がこの林の処分であったという秋葉岩男氏（1920年生）は、150年にわたるめまぐるしい土地利用の変遷の背景を筆者が尋ねた折に、「平地林ゆえの運命でしょうね」と述べ懐した（2012年1月4日、筆者による聞き取り。なお、秋葉岩男氏は筆者の祖母の兄にあたる人物であり、橘川家所有林に関する貴重な資料と野馬土手跡をいまも大切に管理しておられる）。

(20)——宇沢編 [1992] 所収資料内より、以下の資料を参照した。小川プロダクション（1970）「千葉県新長期計画と北総開発計画：三里塚新空港の隠された意味」小川プロダクション編『日本解放戦線・三里塚 シナリオ全編』たいまつ社。

(21)——歴史的推移の記述のうち、特に出典が付されていないものは、次の文献に基づいている。[宇沢1992：73-78、成田空港問題シンポジウム記録集編集委員会編1995：140-143頁、隅谷1996：12-16]。

(22)——三里塚に限らず、空港候補地とされた富里村および隣接の八街市、霞ヶ浦では新空港建設への反対運動が発生している。また、1964年3月には日本社会党千葉県本部が新空港設置反対決議を行っている。

(23)——空港建設地の選定にあたっては、在日米軍およ

び自衛隊の空域が関東地方の上空にあり、このことが候補地選定において制約要因として働いた。1963年12月に、航空審議会が運輸大臣綾部健太郎に宛てた答申では、「新空港の候補地」の節が設けられ、以下の記述がある。「新空港の候補地の選定にあたって第一に考慮すべきことは空域の問題である。それは航空機の安全と空港の使用効率に重大な影響があるからである。首都圏の上空はいくつかの既設飛行場によってすでに相当部分を占有されている。特に、首都圏上空の西部一帯は、入間川、横田、立川、厚木の各軍用飛行場によって完全に占有されているので、現時点では考慮の余地はない」〔成田市史編さん委員会1984:667〕。成田空港の建設時期はベトナム戦争が展開されていた時期にあたり、空港が軍事利用されることに反対する軍事空港論が革新政党にも新左翼党派にもみられた。

(24)——浦安沖案に対する漁民の反対運動の動向については若林〔2000:356-359〕を参照。

(25)——富里案への地域社会の対応については、同時代の『広報とみさと』などの公的資料では、ほとんど様子をうかがうことができず、自治体史でもわずかに触れられるのみである（空港建設地が成田市三里塚付近に移って以降は、富里案時期の地域社会内での不和の修復をめぐる記述が『広報とみさと』内に散見される）。

富里は閣議内定時点では富里村であり、古村と開拓の両地域を併せもつ地域である。その後、成田市に空港が建設されて以降、急激に人口増加し、短期間に都市化した。同時に、ディヴェロッパ―主導の宅地開発によりスプロール化が生じ、郊外の混住化地域の抱える地域問題が顕在化した地域でもある〔空港問題合同研究会1981〕。

富里では、1970年から専業農家戸数が第一種兼業農家戸数や第二種兼業農家戸数を上回る構造が形成されており、全国有数の畑作農業地帯として発展してきた。富里案への地域対応や古村と開墾との関係、空港開発の余波を受けた都市化とその問題など、空港と地域社会という問題系にて今後、本格的な研究が必要な地域である。

(26)——候補地が急変し、拙速な閣議決定がなされた意思決定過程については、いまだ明らかになっていない。1990年代に初期に空港問題の歴史的経緯を反対運動の担い手と国の双方が相互検証する目的で開催された「成田空港問題シンポジウム」でも、詳細な検証作業が行われたが、決定的な資料や証拠は発見されていないのが現状であり、新東京国際空港建設計画が成田市及び周辺地域に決定していく意思決定過程の解明は、現代史におけ

る重要な検証課題の一つである。

(27)——この時期の反対運動の動向を記すにあたり、のら社同人〔1971:473-474〕、隅谷〔1996:18-24〕、福田〔2001:129-130〕を参照した。

(28)——福田によれば、実行役員という役職名の由来は、三里塚地区、芝山地区で別々に運動体が形成されたさいに、それぞれの運動体において使用されていた役職の名称「役員」と「実行委員」による。「三里塚・芝山連合空港反対同盟」の結成以降、反対同盟は2つの役職名を統合して実行役員という役職名を考案したという〔福田2001:118〕。

(29)——婦人行動隊が基本的に集落単位で編成されたかどうかについては不明であり、調査の必要を残している。芝山町東集落の婦人行動隊員であったO氏によれば、芝山町では婦人会を基礎単位にして婦人行動隊の結成が促されたが、空港への賛否をめぐって婦人会内でも議論があったという（筆者聞き取り、2005年2月6日-7日）。

(30)——芝山町は当初、空港反対決議として可決された決議を「強く反対する決議案」として反対の程度を段階的に弱めた後に白紙撤回している。

(31)——芝山町空港反対同盟「声明書」1966年12月30日（成田空港 空と大地の歴史館収蔵資料）。

(32)——当時の芝山町議会議員の小川英氏は、後に朝日新聞の取材に答えて「ちょっと言いにくいんだけど、私らは選管委員に『署名簿の審査は一日に有権者五人だけにしとけ』とか言って圧力をかけた。一年後の町議選まで遅らせればいいと思ったしね」と語っている〔朝日新聞成田支局1998:24〕。正規の手続きを取ったりコール署名に対して妨害工作が行われていた。

(33)——空港反対運動以前の実川清之の政治活動については実川〔1979〕、菱沼〔1986〕を参照。

(34)——土地収用法の条文は、総務省が管理するデータベース「法令データ検索システム」より引用した。URL: [http://elaws.e-gov.go.jp/search/elawsSearch/elaws\\_search/lsg0100/](http://elaws.e-gov.go.jp/search/elawsSearch/elaws_search/lsg0100/)（最終閲覧日:2018年9月27日）。

(35)——成田空港問題シンポジウム記録集〔1995〕より、『朝日新聞』1971年6月7日号の収録記事。

(36)——この鉄塔の建設は裁判闘争の開始によって沈滞した反対運動の打開策として高木仁三郎氏によって発案され、ベトナム反戦運動を相模原で展開していた市民運動組織「ただの市民が戦車を止める会」の協力のもとに進められたことが関係者によって明らかにされた〔『市民の意見30の会・東京ニュース』第64号2001年2月1日〕。



(37)——自宅と農地を収容された後に補償金の受け取りを拒否して東峰集落の島村氏宅近くに小屋を建てて生活し、1974年に死去した。大木よねの生涯や強制代執行後の生き方については、養子となった小泉英政が多くの著作を発表している [小泉 1989; 2004; 2013; 2016]。

---

**参考文献** (文献は著者名のアルファベット順に配列した)

---

- 相川陽一 (2011) 「成田空港建設と地域社会変容：巨大開発下における農民主体の形成と展開」地方史研究協議会編『北総地域の水辺と台地：生活空間の歴史の変容』雄山閣：201-222.
- 相川陽一 (2018) 「『1968年』の記録と記憶」『現代思想』2018年2月号.
- Apter, David E. and Sawa Nagayo (1984) *Against the state: Politics and Social Protest in Japan*, Harvard University Press (=1986, デヴィッド・アプター・澤良世 (澤良世 訳) 『三里塚：もうひとつの日本』岩波書店).
- 朝日新聞成田支局 [石毛博道 述] (1998) 『ドラム缶が鳴りやんで：元反対同盟事務局長石毛博道成田を語る』四谷ラウンド.
- 新井勝紘 (2008) 「成田の現代史の「歴」と「史」：「成田空港問題」の歴史伝承」『成田市史研究』32号：16-34.
- 荒川章二 (2009) 『豊かさへの渴望：一九五五年から現在 全集 日本の歴史 第16巻』小学館.
- 千葉県戦後開拓史編集委員会 (1974) 『千葉県戦後開拓史』千葉県.
- 千葉県史料研究財団編 (2007) 『千葉県の歴史：資料編 近現代9 (社会・教育・文化3)』千葉県.
- 千葉日報社編 (1966) 『新国際空港：その苦悩と希望』千葉日報社.
- Dower, John W. (1993) *Peace and Democracy in Two Systems: External Policy and Internal Conflict*, in Andrew Gordon eds., *Postwar Japan as History*, University of California Press: 3-33 (= 2001, 「二つの「体制」のなかの平和と民主主義：対外政策と国内対立」アンドルー・ゴードン編 (中村政則監訳) 『歴史としての戦後日本』みすず書房：40-91).
- 福田克彦 (2001) 『三里塚アンドソイル』平原社.
- ゴードン, アンドルー (2005) 「五五年体制と社会運動」歴史学研究会・日本史研究会編『日本史講座 10 戦後日本論』東京大学出版会：253-289.
- 林邦美 (1994) 『米はこうしてたたくい守られてきた：戦前の千葉県農民運動史』筑波書房.
- 菱沼達也 (1986) 『農魂の人：山本源次郎と実川清之』崙書房.
- 色川大吉編 (1983a) 『水俣の啓示：不知火海総合調査報告 (上)』筑摩書房.
- 色川大吉編 (1983b) 『水俣の啓示：不知火海総合調査報告 (下)』筑摩書房.
- 実川清之 (1979) 『農魂：実川清之の自伝』千葉県農業協同組合中央会・編集委員会.
- 加藤泰輔 (2017) 「三里塚闘争史論：支援勢力と運動主体としての「住民」像」伊藤陸編『三里塚燃ゆ：北総台地の農魂』平原社：149-281.
- 梶田孝道 (1980) 「国家・地域社会問題の日本の展開：地域紛争としてみた成田空港問題」『経済評論』29 (6)：226-241.
- 梶田孝道 (1988) 『テクノクラシーと社会運動：対抗的相補性の社会学』東京大学出版会.
- 鹿野政直 (1998) 『歴史を学ぶこと』岩波書店.
- 小泉英政 (1989) 『百姓物語』晶文社.
- 小泉英政 (2004) 『みみず物語：循環農場への道のり』コモンズ.
- 小泉英政 (2013) 『土と生きる：循環農場から』岩波書店.
- 小泉英政 (2016) 「大木よね：三里塚の一本杉」杉田敦編『ひとびとの精神史：第6巻 日本列島改造 1970年代』岩波書店.
- 空港問題合同研究会 (1981) 『幻想の巨大開発：関西新空港』汐文社.
- 町村敬志 (1999) 「『豊かさ』の語りの行方：『地域開発』という思考の転機」『都市問題研究』51 (2)：78-108.
- 町村敬志編 (2007) 『首都圏の市民活動団体に関する調査：調査結果報告書』一橋大学大学院社会学研究科町村敬志研究室.
- Mark Nornes, Abé (2007) *Forest of Pressure: Ogawa Shinsuke and Postwar Japanese Documentary*, University of Minnesota Press.
- 道場親信 (2002a) 「三里塚闘争への社会運動的アプローチのために：『三里塚闘争アンドソイル』への応答として」『社会学論叢』No.144, 日本大学社会学会.
- 道場親信 (2002b) 「戦後開拓と農民闘争：社会運動の中の『難民』体験」『現代思想』2002年11月号, 青土社.
- 道場親信 (2009) 「地域闘争：三里塚・水俣」岩崎稔・上野千鶴子・北田暁大ほか編著『戦後日本スタディーズ』紀伊
-

- 
- 国屋書店：103-124.
- 道場親信（2015）「戦後日本の社会運動」大津透・桜井英治・藤井譲治ほか編『岩波講座日本歴史 第19巻 近現代5』岩波書店：113-148.
- 三宅明正（1995）「労働運動・市民運動」朝尾直弘・網野善彦・石井進ほか編『岩波講座日本通史 第20巻 現代1』岩波書店：113-145.
- 成田空港問題シンポジウム記録集編集委員会編（1995）『成田空港問題シンポジウム記録集』成田空港問題シンポジウム記録集編集委員会.
- 成田市史編さん委員会編（1984）『成田市史 現代編 史料集』成田市.
- NAA 歴史伝承委員会編（2015）『フロンティアーズ：Narita since 1966』NAA 歴史伝承委員会.
- のら社同人（1971）『壊死する風景：増補版』のら社.
- 大字別地域の事典編集委員会（成田市立図書館）2011『成田の地名と歴史：大字別地域の事典』成田市.
- 大谷貞夫〔大谷貞夫遺稿集刊行委員会編〕（2009）『江戸幕府の直営牧』岩田書院.
- 三里塚芝山連合空港反対同盟少年行動隊編（1971）『闘うぼくらの砦』合同出版.
- 隅谷三喜男（1996）『成田の空と台地』岩波書店.
- 鶴見和子（1983）「多発地区の構造変化と人間群像：自然破壊から内発的發展へ」色川大吉編『水俣の啓示』筑摩書房.
- 上山和雄（2002）「『軍郷』における軍隊と人々：下総台地の場合」上山和雄編著『帝都と軍隊：地域と民衆の視点から』日本経済評論社：71-99.
- 宇沢弘文（1992）『「成田」とは何か：戦後日本の悲劇』岩波書店.
- 宇沢弘文編（1992）『三里塚アンソロジー』岩波書店.
- 山口幸夫・福富節男・河邊岸三（2001）「三里塚の出会い：鼎談 高木仁三郎さんを追悼して（2）」『市民の意見 30の会・東京ニュース』第64号.
- URL：http://www1.jca.apc.org/iken30/News2/N64/N64-18.htm（最終閲覧日：2018年9月27日）
- 山本唯人（2007）「リーダー層の個人的経験：運動・活動の記憶」町村敬志編『首都圏の市民活動団体に関する調査：調査結果報告書』一橋大学大学院社会学研究科町村敬志研究室：56-61.
- 若林敬子（2000）『東京湾の環境問題史』有斐閣.
- 渡辺治（2004）「高度成長と企業社会」渡辺治編『高度成長と企業社会：日本の時代史27』吉川弘文館：8-126.
- White, James W. (1993) The Dynamics of Political Opposition, in Andrew Gordon eds., *Postwar Japan as History*, University of California Press: 424-447.
- 財団法人航空科学振興財団歴史伝承委員会編（2006）『土・くらし・空港：「成田」40年の軌跡 1966-2006』財団法人航空科学振興財団歴史伝承委員会編.

（長野大学環境ツーリズム学部，国立歴史民俗博物館共同研究協力者）

（2018年5月20日受付，2018年10月1日審査終了）

---

## **Agency Building and Regional Transformation during the Sanrizuka Struggle**

AIKAWA Yoichi

The Sanrizuka Struggle has been unfolding for years, over the planning, construction, operation, and expansion of Narita Airport. Regardless of the academic discipline, no substantial research was conducted on the Struggle when the movement emerged. Full-fledged academic investigations began only in the 1980s, and a number of areas remain unexplored.

A review of past research yields that multiple references to the Sanrizuka Struggle can be confirmed in texts in the field of history studies in recent overviews that pertain to the post-war period of Japanese history. In these, the Struggle has been positioned as a representative example of resident movements that have challenged various social inconsistencies at the time of rapid economic growth, and as an instance of the confluence of resident and student movements. In recent years, research initiatives that discuss the historical changes in the movement have also been published. These focus on the associations between local residents and supporters of the resistance. However, research that relates the rise and fall of the movement with the transformations observed in the political and economic structure of the region within which the movement developed is insufficient. There is thus a need for scholarly investigation that clarifies the adjacency relation between an understanding of the structure of the local community and the historical transition of the protest movement.

In this paper, therefore, the authors traced the evolution of the Sanrizuka Struggle after collating and evaluating existing studies and available research data. The assessment was effected from two perspectives: the changes that became visible in the structure of the local community because of the expansion of the airport opposition movement; and the transformations that occurred in the structure of the local community as the development of the airport progressed. In the late 1960s, when the protest movement transformed into a competent activist faction, there were repeated clashes over the construction of the airport. During the same period, the opposition won a large number of assembly seats in the regions where the movement was expanding, and varied means of protest were attempted, including the participation of residents who had gained some experience in the political action of protest during the peasant movement that happened before the drive to oppose the airport began. However, since the late 1970s, along with advancements in the development

---

of the airport complex, a progressive transformation of the airport castle town has taken place owing to subsidies and increased tax revenues. Protests conducted through the intervention of institutional resources such as the fielding of candidates in local parliamentary elections also tend to face difficulties in the present socio-economic context. After summarizing the historical changes in the movement on the grounding of the transformation of the political and economic structure of the local community, future research must still contend with the issue of elucidating the process of eliciting the participation of citizens in the movement: Why would such a large number of supporters join such a drive? What mobilization structure made the large-scale public protest possible despite the absence of any direct sharing of stakes related to the airport construction?

Key words: social movements, Narita Airport, the Sanrizuka Struggle, regional transformation