

# 「横浜新貨物線反対運動」における 「住民エゴ」の再評価 ～発生源主義の市民性とその課題～

小林 由紀男

## はじめに

「横浜新貨物線反対運動」は、1964年に大綱が決定した“国鉄第三次長期計画”に基づいて小田原―東京間を複々線化するにあたり、付随して建設が進められた貨物線の新設に対する地域住民による反対運動である。東海道線を複々線化して旅客専用にする一方、既存の軌道に沿った貨物線の用地確保が困難な戸塚―鶴見間については、貨物線を新たに山側に建設することが計画された。しかし、住民への事前相談なく住宅専用地域に一方的に貨物線を新設する計画は、激しい住民の反発を招くこととなった。

この運動の特徴は、同時代の他の社会運動とは異なり、保革対立の構造から一線を画すだけでなく、住民間の合意形成を重視し、ナショナルな市民活動家の運動への関与を極力抑えることで、当事者による生活防衛の運動であることを貫いたことに見いだすことができる。彼等にとっての住民運動の基本理念とは、第1に憲法が保証する生存権、環境権、財産権の主張であって、これらの権利を無視して「公共性」を理由として開発と近代化を強硬に推し進める行政への反発・批判・対決であった<sup>1)</sup>。

しかし、およそ非政治的と思われた人々の開発政策に対する異議申し立ては、イデオロギー的な対立を背景として反米・反戦を掲げて反政府運動を展開する

---

1) [横浜住民運動連帯委員会 2008, 304-307]

勢力よりも、政府・行政にとっては遙かに厄介な存在であった。アメリカの極東における安全保障戦略と日本の経済開発政策は一体のものであり、この日米安保体制は、国民の自由な意思に基づいて選択された体制であるとの前提に立つものであった。もし、その開発政策を人々が望まないとするならば、吉田ドクトリンを継承する高度経済成長政策そのものが根底から掘り崩されてしまうからである。

住民運動の行動原理は、生活防衛を目的とする自然感情に発するものであり、公害問題をはじめとする開発政策の歪みが主たる原因であった。中央主導の開発政策は容易に転換することはできず、“発生源主義”を掲げて不安の根源を取り除こうとする住民側の主張に政府・行政は苦慮することとなる。

本稿の問題関心は、住民運動が持つ特徴がどのようなものであったかを、市民運動との比較において探ることにある。その上で、労使協調を基調とする55年体制にあって、革新自治体において住民運動がもたらした政治社会の変化が何であったかについて分析・検討することとしたい。

## 1. 研究の目的

高度経済成長期の市民運動は、「三島・沼津モデル」と呼ばれた学習会などを通じた対話を通して「市民的合意」の形成を目指し、民意の在りかを政治エリートに示すことで政治的に問題解決を図るスタイルと、発生源主義を掲げて、生活不安の元となる開発に対する強硬な反対を掲げる運動の2つがその典型として存在する。本稿の目的は、後者の代表格である「横浜新貨物線反対運動」を取り上げ、その特徴を分析することで、日本における市民社会の混迷の原因を探ることである。

今日の市民社会混迷の理由についての議論は多様であるが、戦後の焼け跡で広がった「コメよこせ運動」や1960年代の住民運動が、大衆消費社会に飲み込まれていった過程を分析することは重要なアプローチであると考えられる。1968年を中心とする1960年代後半は世界的に見ても歴史的な大きな転換期で

あったが<sup>2)</sup>、高度経済成長期の終わりには、一部の例外を除いて、一般民衆による大規模デモさえ生じない日本社会ができあがっていたのである<sup>3)</sup>。

単純化すれば、人々が異議申し立ての意思を表すために立ち上がることを“望ましくないもの”として社会から排除することに為政者たちは成功したのであるが、地域住民の生活防衛の権利と国の政策が相反する時、地域住民の意思をどのように政策形成・決定過程に反映させるかについての「市民的合意」は今日に至るまで成立していない。

米軍基地の辺野古移設をめぐる問題や、V-22“オスプレイ”の沖縄および本土基地への配備問題、原発の再稼働や核廃棄物の処理施設立地問題など、地域住民、地方自治体、国の三者が、討議と合意によって政治的解決にいたる道筋はいまだ混迷の中にある。1960年代の住民運動から学ぶものは大きいはずである。

## 2. 研究の方法と研究枠組み

### 2-1 研究方法と事例研究の対象

運動発生から時代が経っており先行研究も豊富であるため、研究の方法としては文献調査を主として採用する。先行研究に加えて新聞報道、当事者に対するインタビュー、行政資料も併せて分析する。

分析・研究は大きく3つの組織・グループが対象となる。その第1は国鉄の新貨物線新設計画についての経緯と行動、態度などであるが、そもそも公開されている資料が乏しく、組織変革が行われていることもあり一次資料が少ない。

---

2) [バディウ 2009]

3) 日本の高度経済成長期は、実質的な円の切り上げとなった1971年のニクソン・ショック、第四次中東戦争をきっかけに生じた1973年の第一次オイルショックという、相次ぐ国際環境の変化によって終わりを告げた。

反対運動発生初期における国鉄の主張や態度については、事実上、二次資料に頼らざるを得ない。そこで同時期の住民運動として代表的な「三里塚闘争」の資料を援用することで、当時の公共事業に対する政府・行政の姿勢を確認することとした。

第2の分析対象は、「横浜新貨物線反対運動」が生じた時代の飛鳥田市政誕生の経緯から公共政策に対する基本姿勢、執政構造、反対運動に対する態度などである。そして第3が、反対運動組織の国鉄および横浜市に対する態度、思想的発展の経緯と内容などである。横浜市側、反対運動側については一次資料が存在しており、主要な著述による分析を進める。

## 2-2 市民社会の定義と研究枠組み

研究枠組みを示すに先立って、本稿における“市民社会”の定義を確認しておきたい。今日的な市民社会論的モデルは、国や行政といった「政府セクター」、企業を中心とする「産業セクター」、人々の私的な生活領域である「親密圏」、社会全体からこれらの3領域を除いた合意形成を目的とする“対話の場”が市民社会であるとの理解である（図1）。この時、市民社会は市民社会組織などの非営利組織だけでなく個人も含むものとする。住民運動については、個人の公共空間での振舞いがきわめて重要となるためである。

Pestoffの三角形

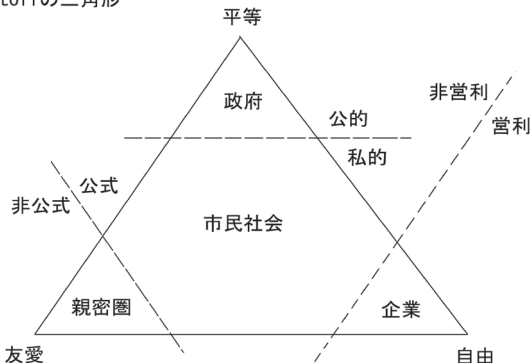


図1 ペストフの三角形

出典：坂本治也編『市民社会論－理論と実践の最前線』、2017、p.2を参考に筆者作成

しかし、このような定義はポスト産業社会へと社会が変容する中で生じた今日的なものであり、1960年代後半の同時代的理解は、社会全体を国家、企業、市民社会の“3領域論”で捉えることが一般であった。3領域論は、社会を国家と市民社会の2領域の対立関係で捉えるヘーゲル的な“2領域論”から市民社会を分離したものであり、市民社会を政府、企業の対立関係を媒介するものとして拡張したものである<sup>4)</sup>。しかし、これらの社会アクターが対立関係にあるとの理解に変わりはない。本稿では、ベストフの三角形で示される“対話の場”としての市民社会モデルと区別するために、“3領域の対立モデル”として示すこととする(図2)。

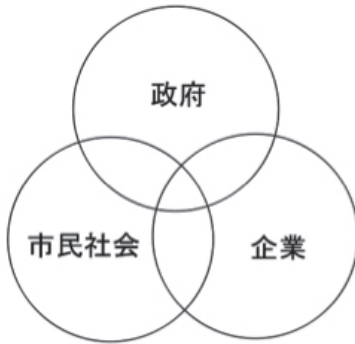


図2 市民社会の“3領域の対立モデル”

出典：篠原一『市民の政治学－討議デモクラシーとは何か』、2004、p.96  
を参考に筆者作成

本研究の枠組みは、社会全体が対立関係にあったとの同時代的理解に基づき、国鉄および政府・行政、地方自治体、住民運動の三者が横浜新貨物線の建設計画にどのように向き合ったかを時間軸に沿って振り返った。1960年代の住民運動を、“対話の場”としての市民社会の視点から再確認することによって、同時代的には「住民エゴ」として否定的に捉えられることの多かった住民運動の再評価が可能になると考えたからである。

“3領域の対立モデル”との相違点は、本来、産業セクターに属する国鉄が、国有であったために限りなく政府・行政セクターに近い立場にあったこと、本

4) [篠原 2004, 92-98]

質的には政府・行政セクターに属する地方自治体が革新自治体であったために、中央政府と部分的に対立関係にあり、地域社会とも対立する結果になったことである。本稿では、このねじれた関係に着目して分析を進めることとする。

多くの先行研究が既に多様な視点から「住民エゴ」については検討し、その再評価も行っている。しかし、そのほとんどがある特定の視点から住民運動や開発行政を捉えたものであり、そのすれ違いの原因を探ろうとした研究は数少ない。住民運動は衰退する過程で過激化した学生運動と一体のものとして批判される傾向が強いが、この点「横浜新貨物線反対運動」は純粋な地域住民の運動であり、住民運動の特徴を純粋な形で持つ事例である。

民衆の権力に対する自然発生的な異議申し立ての集合行為を広義の「市民運動」とするならば、住民運動も、規範的な性格をもつ「市民」による活動であることを重視する狭義の市民運動も、そのサブカテゴリーに過ぎない。社会運動的要素を強く持つ住民運動が“望ましくないもの”として排除されるならば、市民運動全体の力が削がれるのは当然といえる。しかし現実には、住民運動は孤立無援の闘いを10年以上も続け、やがて一つ一つ力尽きて、人々は日常へと戻っていった。

結論を先取りするならば、すべてのアクターが民主主義の名の下にその正当性を主張して対峙し、裁判闘争の期間を含めれば、足かけ15年にもわたる長期間、「横浜新貨物線反対運動」に携わった住民は、毎週集会を開き、ビラを配り、国鉄・行政に対して絶対反対を叫び続けたのである。その悲痛な叫びを「住民エゴ」とした革新自治体の首長を含む為政者たちの主張は、高度経済成長政策を唯一無二の基本政策とする「公共性」の論理であった。住民運動はこの論理に押しつぶされ、同時に、市民社会運動も大きく変容した。その過程を本稿では分析・叙述することとした。

主権者である国民／市民、地方自治体政府、中央政府という三者の関係は、戦後、日本国憲法を中心とした民主主義体制に移行してからも、必ずしも明確になったわけではない。1960 - 1970年代という時代は、その関係性が不分明であったがために、力と力のぶつかり合いで、その境界線がどこにあるのかを模索していたともいえる。さらに、日米安保体制下において日本政府の権限が

どこまで安全保障上の枠組みにおよぶのかも不透明であった。このような混沌とした政治社会状況にあって、アクター間の関係を明らかにするためには、愚直に事実関係を追って行く以外に見あたらないのである。

構成としては、次節で先行研究によって本研究の立ち位置を確認した後、第4節で「横浜新貨物線運動の概要を、第5節で運動の舞台となった1960年代の政治環境について確認を行う。続く第6節から第8節までが「横浜新貨物線反対運動」をめぐる3アクターの分析であるが、第6節については、その多くを「三里塚闘争」からの推論に拠っている。

「三里塚闘争」と貨物線反対運動の大きな相違は、新左翼系学生の介入の有無であり、候補地選定をめぐる政府・行政内のドタバタにはまったく関係がない。三里塚が新国際空港候補地に選ばれ、その後撤回されることがなかった政府・行政内の政策決定のパターンについては、横浜の新貨物線反対運動にも基本的に共通するものと考えて問題ないものとする。

最後に、結論にかえて若干の考察を加えたが、「三島・清水・沼津等コンビナート反対闘争」について行った考察から後、新たに生じた疑念や問題点をまとめたものである。

### 3. 先行研究

#### 3-1 「横浜新貨物線反対運動」資料について

反対同盟連合協議会の宮崎省吾事務局長が所蔵していた「横浜新貨物線反対運動」関係の資料は、住民図書館を経て埼玉大学共生社会研究センターに保管された。同資料は横浜市史編纂の過程でマイクロフィルム化されており、現在、「横浜新貨物線反対同盟連合協議会資料」として横浜市史資料室でも閲覧することができる。また、『戦後日本住民運動資料集成』には、「巻原発反対運動」「志賀（能登）原発反対運動」「三島・沼津・清水町石油コンビナート建設反対運動」「奄美群島住民運動」資料などとともに、埼玉大学共生社会研究セ



ンター監修の『横浜新貨物線反対運動資料』全9巻が収められている<sup>5)</sup>。

各巻はそれぞれ、第1巻「計画と批判・反対同盟ニュース」、第2巻「反対同盟ニュース」、第3巻「内部資料」、第4巻「共闘関係・公害対策協議会資料」、第5巻「対国鉄・対県・対国関係資料」、第6巻「対横浜市関係資料」、第7巻－9巻「裁判・収用委資料」となっている。

本研究では、このすいれん舎版の『横浜新貨物線反対運動資料』を一次資料として事実関係の確認等に用いている。また、宮崎省吾による『いま、「公共性」を撃つ』は1975年3月に新泉社から出版され全国の住民運動に影響を与えたが、2005年には創土社から道場親信の解説が加えられた復刻版が出版されている。他に三里塚、富士公害、水俣病闘争といった60－70年代の住民運動の著作がシリーズ化されており、昨今の住民問題への関心の高まりがうかがえる。本研究では、反対運動内部の動きとその理論展開については主として本著作に拠っている。

復刻版解説者の道場は2006年にも住民運動と「公共性」をテーマとする論文<sup>6)</sup>を発表しており、近年の市民社会論的な議論から、しばしば市民運動や住民運動が社会運動として展開してきたことが捨象されていることに懸念を示している。「1960－70年代の『市民運動』『歴史運動』が持っている歴史的な意味の再検証」が「近年の『市民社会』論や社会運動研究に対しても有益な歴史的パースペクティブを与え」という道場の指摘に疑問の余地はないだろう。道場が当該論文で示した「運動史の誤った『段階論』的理解」の検討についても、本研究のテーマときわめて近い問題意識であり、本稿で分析を進めるにあたって重要な出発点となっている。

### 3-2 革新自治体、飛鳥田横浜市政についての資料と先行研究

「横浜新貨物線反対運動」が飛鳥田一雄による横浜市政の時代に生じた事実

---

5) [埼玉大学 2008]

6) [道場 2006, 240-258]



はきわめて重要である。飛鳥田は社会党の公認を得て 1963 年の統一地方選挙で当選し、1964 年には全国革新市長会を結成した「革新自治体の時代」の有力政治家である。当選後は横浜市長として公約であった「1 万人集会」を企画するなど、「直接民主主義」を公約に掲げて住民主体の政治を標榜していた。公害問題にも積極的に取り組み、「横浜方式」と呼ばれる、企業と地方自治体が公害防止協定を結ぶことで公害を抑止する手法を実践した。

拙稿、「三島・清水・沼津コンビナート反対闘争における直接民主主義と公共政策」<sup>7)</sup> では、三島市におけるコンビナート反対闘争が政策転換を勝ち取った理由の一つとして革新系の長谷川市長の態度をあげた。コンビナート誘致についての決定を住民に任せたことが、住民運動の展開を容易にしたのである。同じ革新市長、しかも後に社会党委員長となる飛鳥田が率いた横浜市において激しい住民運動が生じた経緯を明確にすることは、市民運動と住民運動の関係を分析する上できわめて重要である。

しかし、革新勢力による重要な資料とされてきた『資料 革新自治体』<sup>8)</sup> への信頼が近年になって揺らいでいる。「革新自治体の時代」成立に対する飛鳥田の影響力が過剰に評価されているとの指摘が、歴史学者の功刀俊洋から示されたのである<sup>9)</sup>。このため本稿ではその引用を避けることとした。しかし、飛鳥田市政の実態を検討・分析しない限り、「新貨物線反対運動」の本質を明らかにすることはできない。そこで、政治家の発言には党利に配慮したものが含まれていることを理解しつつ、飛鳥田の政治思想と政治理念について、飛鳥田自身の回想録を参考としている。その他、飛鳥田の著作としては『自治体改革の実践的展望』<sup>10)</sup>、『経済評論』（日本評論社）に連載された「革新市長日記」などの著述内容を参考とした。

---

7) [小林 2017]

8) [全国革新市長会 1997-1998]

9) 2008 年から 2012 年にかけて、併せて 6 本の論文が『行政社会論集』に掲載された。[功刀 2008-2012]

10) [飛鳥田 1971]

これらの飛鳥田自身の著述の真偽を確認する上で、飛鳥田のブレーンであった船橋成幸による証言が2013年に得られたことの意味は大きい<sup>11)</sup>。部分的には飛鳥田の著述を裏付けることを意図して発言された可能性も否定できないが、飛鳥田は既に故人となっており、飛鳥田市政の内実を明かすことへの抵抗は少なくなっている。船橋証言の信頼性は高いと思われる。

もう一人、飛鳥田のブレーンとして横浜市政にかかわった人物に鳴海正泰がいる。鳴海は都政調査会に属していたが、飛鳥田が引き抜いて自身のブレーンとした。“市長の申し子”と周囲に思わせることで存分にその手腕を発揮させた飛鳥田は回想録に記している<sup>12)</sup>が、「横浜方式」をはじめ、飛鳥田市政の実力者として鳴海の存在は大きい。鳴海は飛鳥田が社会党委員長を引き受けて横浜市長を辞任した後、1980年に研究者に転向し、地方自治に関する著作を数多く著している。市政に携わっていた時代の1972年の『都市変革の思想と方法』<sup>13)</sup>は、飛鳥田市政の都市行政に対する姿勢を知る上で重要な資料である。1991年の『地方自治を見る目』は、鳴海の地方自治に対する理解と姿勢を示すものである。最後に革新自治体および地方自治全般についての先行研究だが、同時代のものとしては、宮本憲一『日本の都市問題』<sup>14)</sup>、産経新聞地方自治取材班による『革新自治体』<sup>15)</sup>、自治体問題研究所編の『地域と自治体 第7集』<sup>16)</sup>などを理解の参考とした。高度経済成長期以後の著作としては、大嶽秀夫『戦後政治と政治学』<sup>17)</sup>、中村浩爾『民主主義の深化と市民社会』<sup>18)</sup>、渡辺治(編)『高度成長と企業社会』<sup>19)</sup>など多数の研究があるが、本稿の主たるテーマである住

---

11) [船橋 2013a,b]

12) [飛鳥田 1987, 52-53]

13) [鳴海 1972]

14) [宮本 1969]

15) [サンケイ新聞 1973]

16) [自治体問題研究所 1977]

17) [大嶽 1994]

18) [中村 2005]

19) [渡辺 2004]

民運動と市民運動の相克にまで踏み込んで論じているわけではない。道場が指摘する通り、住民運動へのアプローチは「地域エゴイズム」に対する批判によって、あたかも思考停止したかのように中断されてしまっている。この分野についての今後の新たな研究が待たれる。

### 3-3 国鉄および政府・行政についての資料と先行研究

既に述べた通り、「横浜新貨物線反対運動」に関する政府・行政側の資料は限られている。しかも、その資料のほとんどすべてが反対運動発生後のものであり、ルート選定の過程、事業の公共性の認定にかかわる議論などについては想像の域を出ない。一方、事業内容やルート決定についての政府・行政側の態度についての理解を抜きにして、住民運動発生メカニズムや、アクター間の対立構造の本質に迫ることはほとんど不可能である。

そこで、同時期の公共事業である成田空港建設事業と反対運動に関する内部資料ともいえる、佐藤文生の著作『遙かなる三里塚 インサイド・レポート成田空港』<sup>20)</sup> に政府・行政および事業体<sup>21)</sup> の関係についての情報を求めることとした。佐藤文生は第2次田中内閣で運輸政務次官を務め<sup>22)</sup>、その後「臨時成田空港建設促進特別委員長」の肩書きを得て、成田空港問題にあたった政府側の中心人物である。政治家の内幕ものを資料として採用するにあたっては、表現上の誇張などを覚悟せねばならないが、空港立地の地元、東京新聞千葉支局による『ドキュメント成田空港 傷だらけの15年』の記述と付き合わせても事実関係に齟齬は見あたらない。佐藤が“あとがき”で毎日新聞政治記者に資料収集などの助力を得たことを記していることもあり、この著作については一定の信頼を置くこととして参考資料として採用した。

20) [佐藤 1978]

21) 成田空港の場合は「新東京国際空港公団」、横浜新貨物線の場合は「国鉄」であるが政府・行政との関係についてはおおよそ同じであると考えられる

22) 政務次官在任期間は1972年12月28日から1973年11月25日まで

その他、反対運動が生じてからの国鉄と反対同盟とのやりとり等については、前述のすいれん舎版、『横浜新貨物線反対運動資料』第1～第9巻に収められた資料を用いている。

### 3-4 市民運動と住民運動の定義と概念について

同時代的な事実を積み上げることなく、その時代の市民社会を正しく捉えることはできない。本稿は、住民運動の実践研究を通してその実態に迫ることを方法論としている。しかし、市民社会についての多様な思想と理論を検討することは、その実践が生じた背景を理解する上で不可欠である。理論研究は本稿の主たる目的ではないが、主要な先行研究を確認することで、活動家たちが拠って立った思想にアプローチした。

具体的には、市民運動と住民運動の概念整理が研究を進めるにあたっての第一の課題であった。本稿の問題意識の中心であるところの「市民運動」は、“一般民衆の権力に対する集合行為”という広い概念である<sup>23)</sup>。しかしこの時代の「市民運動」は、地域社会の生活防衛を主たる目的とした住民運動と、国際派に代表される規範的な存在としての「市民」による狭義の市民運動の両方を含んでおり、社会運動に携わる人々の中で、その境界がどのように引かれていたかは大きな問題であった。

「三島・清水・沼津コンビナート反対闘争」の分析では、議論の焦点を絞り込むために、住民運動と市民運動の概念を峻別して分析する事をあえて排除したが、「横浜新貨物線反対運動」では、この問題を避けて通ることができなくなった。「市民運動」のもつ多義性や、異なる立場や視点からの公共性をめぐる議論を無視することは、大きな歴史的事実の誤認の上に理論を積み上げる過ちを犯しかねないからである。

先行研究としては、都市問題と市民参加については篠原一の『市民参加』<sup>24)</sup>

---

23) 本稿では広義の市民運動を指す場合にのみ、「市民運動」と「」付で表記する。

24) [篠原 1977]

が運動から制度化までを包括的に論じており、本稿の基本的な立場を定めるにあたっては篠原の研究に負うところが多い。篠原の著作としては、『市民の政治学』<sup>25)</sup>、編著者としてかかわった『討議デモクラシーの挑戦』の第5章「市民討議会」<sup>26)</sup>も参考にしている。

冷戦時代の先が見通せない時代にあつて、政治思想の幅は現代から想像もできないほど多様であった。この時代の理論的指導者としては、久野収<sup>27)</sup>、鶴見俊介<sup>28)</sup>、日高六郎<sup>29)</sup>、藤田省三<sup>30)</sup>、高畠通敏<sup>31)</sup>などが知られているが、理論面については稿を改めて詳細に検討することとする。

#### 4. 「横浜新貨物線反対運動」の概要

現在の東海道線は、総延長 589.5 キロの旅客線のうち、東京・神奈川近郊では、東海道線（複線）に加えて横須賀線（複線）京浜東北線（複線）、貨物線（複線）が並行に走っている。小田原以西は、旅客ダイヤの合間を縫って東海道線の線路に貨物列車が走っているが、小田原以東、東京の貨物ターミナルまでの区間は貨物線が旅客線から分離・独立されている。この貨物線事業の整備・拡張によって得られるとされた公共的価値が、地域住民の権利を制限するだけの価値がないとして住民による激しい反対運動が生じたのが、「横浜新貨物線反対運動」の発端である。

具体的には、東海道線から貨物線が離れ、トンネルを抜けて横浜羽沢駅に

---

25) [篠原 2004]

26) 第5章の著者は篠藤明德である。[篠原 2012, 99-115]

27) [久野, 佐高 1998]、ほか

28) [鶴見 1996a]、[鶴見 1996b]、ほか

29) [日高 1968]、[日高 1974]、ほか

30) [藤田 1996]、「藤田 2006」、ほか

31) [高畠 1977]、ほか

向かい、その後再び鶴見駅の手前で東海道線に沿うルートに戻るまでの区間が反対運動の舞台となった地域である。激しい反対運動によって、この区間20.2キロの営業開始は1979年の10月1日となった。汐留－東京貨物ターミナル－塩浜操（現・川崎貨物駅）間が開業した1973年から6年遅れの開業であった。

そもそも住宅専用指定地域に貨物専用線を建設する計画そのものが異例であり、その結果として、ルートのほとんどすべてが地下トンネルか、屋根付の防音シェルターに覆われた構造となった。駅周辺を除いて露出部分はほとんどない。地下トンネルの上には個人住宅だけでなく、学校のグラウンドや校舎も建っており、地上の風景には地下に貨物列車が通っていることをうかがわせるものは何もない。当該区間13.7kmのうち、その70%にあたる9.5kmはトンネルである。これは反対運動の影響で変更されたのではなく、初期計画の時点でトンネルを多用することは盛り込まれていた。駅周辺をのぞけば地上区間は大口地区の延長約0.6kmの高架部分であり、反対運動はこの高架部分への不安を集中させた。1971年には、飛鳥田市長がこの高架部分を地下方式に変更することを国鉄に申し入れているが、技術的な理由によって拒否されている。

周辺住民らが高架部分を不安視したのは、この区間での事故を想定していたからである。反対運動のビラやポスターを見れば、ひとたび高架部分で事故が起これば大惨事になるとの認識があったことがわかる。日常的な騒音や振動についても貨物列車が通過する事による影響が皆無ということはないであろう。低周波振動の問題や長年にわたる振動や騒音が建物や人体に影響を及ぼす可能性もある。しかし、それ以上に住民が不安視したのは「万が一」の事故であった。

このような視点で「横浜新貨物線反対運動」の主張をあらためて点検すれば、この運動もまた、同時期の他の住民運動と同じ構造を持っていた。在日米軍立川飛行場の拡張に対する反対運動の途上で生じた「砂川事件」、成田空港開設に反対した「三里塚闘争」、沖縄における米軍基地問題、原子力発電所の建設や核燃料処分場の立地問題など、万が一の事故などを想定しての不安が常に住民運動の中心にあった。

これらの不安が杞憂でないことは繰り返される悲劇が証明している。米軍基地関係では、1953年6月18日に立川基地を離陸して韓国に向かったC-124輸

送機が墜落し、乗員 7 名搭乗者 122 名の計 129 名が死亡しているほか<sup>32)</sup>、毎年のように重大事故が相次いでいる。鉄道事故についても 2005 年 4 月 25 日に福知山線塚口駅と尼崎駅間のカーブで通勤列車が脱線し、沿線のマンションに激突する事故が発生している。この事故では運転士を含む 107 名が死亡、460 名が負傷した<sup>33)</sup>。新たなリスク要因が追加されることへの住民の不安や反発は理のあることとされねばならない。

横浜の新貨物線についても、高架部分での脱線事故が生じた場合、大惨事が予想されることが住民の不安の第一であった。立ち退きによる補償は実際の工事に必要な用地に限られ、周辺住民が従来と同様の環境、安心できる環境に移住することに対する補償はまったく用意されていなかった<sup>34)</sup>こともあって住民の怒りは爆発したのである。

## 5. 1960 年代の政治運動の背景 ～ 60 年安保と住民運動の市民社会論的意味

60 年安保後の高度経済成長期には数多くの住民運動が生じたが、地域の意思が公共政策におよぼした影響は限定的である。この時代の運動の特徴を見れば、横浜の事例をはじめ、激しい実力行使の応酬の末に計画が強行されたケースが多い。戦後の社会運動史を紐解けば、この時代を境に暴力的な実力行使を伴う社会運動は影をひそめ、大規模なデモ行動さえほとんど見られなくなる。1960 年代後半は、日本の政治社会にとって大きな画期であった。

本稿の目的や枠組みとは異なるため本論では詳しく触れないが、1955 年体

---

32) “ASN Aircraft accident Douglas C-124A-DL Globemaster II 51-0137 Tachikawa Air Base”, Aviation Safety Network, 2018 年 8 月 1 日閲覧

33) 「JR 福知山線脱線：救助の女性死亡、犠牲者 107 人に」、2005 年 5 月 1 日、毎日新聞大阪朝刊

34) 八木貞太郎はこの権利を「居住選択権」と名付けた。



制という枠組みの中では、「革新国民運動」が進展していた。「保革対立」の構図は、1960年以降、労働運動を中心とする「革新国民運動」を、革新勢力がどのように引き継ぎ、展開したかという問題意識を抜きに語ることはできない。“声なき声の会”に深くかかわった高島通敏は、この「革新国民運動」から逸脱したのは、実力闘争路線をとった全学連、その指導部としての共産主義者同盟(ブント)と、“声なき声の会”に代表される市民運動であったとする<sup>35)</sup>。「革新国民運動」が、国民会議の指導の下に整然と行動する「既成団体の〈丸抱え闘争〉であった」<sup>36)</sup>のに対し、「組織に所属しない独立した市民の自発的集合によって生まれた市民運動は、機構内集団のセレモニー的運動方式への厳しい批判をはじめから内包していた」<sup>37)</sup>のである。

この“声なき声の会”の流れをくむ代表的な市民運動に“ベ平連”がある。日本の高度経済成長の影には朝鮮半島やインドシナにおける悲惨な戦争があるが、日本がその前線基地であったことへの一般市民の認識は乏しかった。この状況に対し、“声なき声の会”の関係者であった鶴見俊輔等が1965年に「ベトナムに平和を！市民文化団体連合」＝ベ平連を組織したのである。“ベ平連”を反米・反戦運動への入り口として左翼運動にかかわる学生は多かったが、少なくとも“ベ平連”そのものは既存の左翼政党とは関係のない無党派の運動であった。

しかし大多数の国民は、高度経済成長政策によって、総力戦体制にも擬せられる<sup>38)</sup>“貿易戦争”に邁進した。冷戦を含む安全保障上の問題は自分自身の生活とは関係のないものと考える人々が増え、政治問題への関心は薄らいだ。政治や社会運動に関心を持ち続けたのは、学生や文化人、労働組合の関係者などの限られた人々となり、いわゆる一般市民の参加を失った社会運動は力を失っ

---

35) [高島 2009, 61]

36) [高島 2009, 60]

37) [高島 2009, 61]

38) [山之内 2015]

て行く<sup>39)</sup>。

このような社会変化の中で最後まで活発な活動をつづけたのが学生運動と「市民運動」であったが、広く一般民衆が直接参加したのは、“ベ平連”のような国際派と呼ばれた活動ではなく、身近な生活防衛を目的とする住民運動であった。”ベ平連”を入り口として学生運動に傾倒していった学生活動家の多くが過激な社会主義革命思想に染まっていったが、社会運動=左翼という図式はステレオタイプな偏見によるものである。多くの住民運動は保革対立とはまったく無縁であった。

「横浜新貨物線反対運動」が生じた1966年は、池田内閣が推進した高度経済成長政策への批判を政権獲得とともに封印していた佐藤栄作が首相の座にあった。「所得倍増計画」によって政治の時代から経済の時代へと大きく国政の舵を切った池田内閣の路線は、その副産物である公害問題を含めて佐藤によって引き継がれており、保革対立の構図の中心には、開発と公害問題が常にあった。住民の不安は、あらたな科学技術が産業分野や安全保障分野で次々と実用化される一方で、安全技術や環境保全技術が未発達であることによって引き起こされていた。国や企業の想定を超えるリスクが公害問題や事故などの形で立ち現れ、生活を脅かし始めたことによって、人々は国や企業の説明を鵜呑みにすることの危うさに気づき、受け入れることを拒否し始めたといえる。

この時、国政の場では労使協調路線を採ることで国土開発計画に一定の理解を示していた革新勢力は、地方自治体においては開発に慎重な姿勢を示すことで勢力を拡大していた。なかでも革新自治体の中で指導的な立場にあった飛鳥田市政は“直接民主主義”の推進を約し、住民のための政治を掲げて公害問題に取り組む姿勢を示していた。そのため、反対運動側は市の対応に期待し、新貨物線問題は社会の注目を浴びた。

---

39) 戦後、1949年から1967年までの衆議院総選挙の投票率はすべて70%台であったが漸減し、1969、1979、1983年は60%台であった。1993年以降は70%台を回復することなく、2012年には50%台にまで落ち込んでいる。(総務省 HP「国政選挙における投票率の推移」2018年8月1日閲覧；([http://www.soumu.go.jp/senkyo/senkyo\\_s/news/sonota/ritu/](http://www.soumu.go.jp/senkyo/senkyo_s/news/sonota/ritu/))

結論を先取りすれば、飛鳥田の政策理念の基本は都市計画に基づいて公害を抑止しつつ開発を進めることであった。飛鳥田が掲げた“直接民主主義”は公聴活動の域をでるものではなかったことには留意が必要である。

## 6. 1960年代における公共事業計画の策定過程の実態

迂遠ではあるが、反対運動が生じた最大の原因である、住民不在の政策決定が生じるメカニズムを成田空港開設に対する反対運動である「三里塚闘争」との比較で確認してみたい。

まず、両事業ともに高度経済成長の歪みがある背景にあることが共通点である。人口の急激な増大と貿易の拡大は既存のインフラによる旅客・物流の需給関係を逼迫させ、首都圏の鉄道旅客輸送ダイヤや、羽田空港の離着陸数は限界に近づいていた。池田内閣が第2国際空港の建設を閣議決定したのは1962年11月、国鉄の第三次長期計画の大綱が決まったのは1964年8月のことである。しかし、三里塚案が公表されたのは1966年の6月、横浜の貨物線は1966年9月のことである。この間、住民にはその計画地選定についての事前相談はおろか、候補地となっている事さえ知らされていない。

成田空港の場合、計画の大枠決定から建設予定地の発表まで4年近くもかかったのは、綾部運輸相が推す浦安沖案に対し、河野建設相が木更津案を主張して譲らず、閣内不一致のまま膠着状態に陥り時間を空費したからである。しかし、後に両案ともに非現実的であることが判明する。浦安は羽田に近すぎて障害があり、木更津は首都圏上空に広がる米軍専用空域や自衛隊の空路・訓練空域などとの関係で不適であった<sup>40)</sup>。

運輸省の官僚たちが残る候補地としてあげたのは茨城県霞ヶ浦や静岡県日本平などであったが、いずれも首都圏から遠すぎた。残った候補地は千葉県富里周辺の内陸部で、既に1963年に航空審議会が浦安案や木更津沖との比較で

---

40) [佐藤 1978, 31-38]

“最適”と答申していた場所である<sup>41)</sup>。政府は当初この富里案を最終候補地として進めたが、移転農民が多すぎたことが最大の障害であった。候補地発表の時点で既に反対運動が激化しており、治安問題に発展しかねないとの懸念まで取りざたされた。

そこで注目されたのが富里の近隣に位置する三里塚である。三里塚には御料牧場という広大な公用地があり、買収が相対的に容易なゴルフ場なども存在した。三里塚であれば空港の規模を半分にすれば短期間に開港にこぎ着けられるとの楽観論が、新空港の開港を急ぐ政府内部に生じたとされる<sup>42)</sup>。

もう一つの横浜の貨物線問題と「三里塚闘争」の共通点は、両事業ともに“前例”がない計画であったことである。それまでの日本の空港は、すべて軍用空港の転用や民間への開放であり、用地買収の方法は有無を言わせぬ強制収用であった<sup>43)</sup>。民主主義的な手続きで用地買収を進めて、民間の国際空港を建設するのは政府・官僚にとっても初めての経験であり、官僚たちは用地買収業務に精通していたわけではなかった。横浜の場合、住宅専用地域に貨物線を新たに敷設するなど前代未聞のルートであり、合法ではあったが、常識的には考えられない計画であった。用地買収業務を担当する官僚たちが不慣れであっただけでなく、最新の防音技術などについても未経験であった<sup>44)</sup>。

加えて、両事業ともに“理想の計画”でなかったことも災いした。新国際空港事業の場合、国際空港としての条件が整っていないとして「航空政策研究会」などで問題とされ<sup>45)</sup>、開港を待たずして「第3国際空港」の必要性が関係者の

41) 運輸省事務当局は候補地として富里に固執し、真面目に検討したのは富里だけだといわれている。[大坪 1978, 34]

42) 佐藤は、富里から三里塚への移転の“仕掛け人”が誰であるか「正確には分らない」とする。[佐藤 1978, 45]

43) 戦後、連合国に接收された羽田空港では、その拡張のために 1200 世帯・3000 人に 48 時間以内の強制退去が命じられたとされる。[京浜急行 2008, 26-29]

44) コンピューター・シミュレーション技術が未発達時代にあつて、前例のない騒音防止策は説得力に乏しく、地下トンネル工法の採用を反対派が主張する根拠となった。

45) ①敷地が狭く、特に、今後飛躍的に発展するであろう貨物をさばく能力がないこと、②

口の端に上るほどであったという。横浜の新貨物線の場合、トンネル区間を多くし、地上部分も防音シェルターで覆うなどコスト高の工法を選択せざるを得なかったのは、近隣住民への影響が懸念されていたことの証左に他ならない。両事業とも、住民たちが「なるほど、確かに理にかなった計画だ」と納得できるような事業ではなかったのである。

では、誰がこのような無理な計画にゴーサインを出したのだろうか。既に政権与党内の重要政治家の中で、党人派の大物議員、河野一郎と綾部健太郎が空港建設候補地の選定にあたって混乱を招いたことは述べたが、最終候補地決定に彼ら党人派の意向は関与していない。綾部は第2次・第3次の池田内閣で運輸大臣を務めたが、1967年の選挙では、後に運輸政務次官として成田問題解決の政府側の中心人物となる佐藤文生に敗れ、日本鉄道建設公団総裁となっている<sup>46)</sup>。その後綾部は1972年3月に他界したが、河野一郎は綾部に先立ち1965年9月に他界、佐藤栄作との確執があった大野伴睦も1964年5月に死去していたため、1960年代の後半には与党自民党の勢力図は官僚派が大勢を占めるようになっていた。

高度経済成長政策は、池田・佐藤の“吉田学校”出身者が中心となって推進されたが、新空港の建設や鉄道輸送の増強などは、まさにその一環として計画されたものである。池田内閣の時代には綾部、河野の党人派が大臣として大きな影響力を持っていたが、その後の計画推進は自民党主流派の強いイニシアティブの下、官僚組織がその遂行責任を握っていた。

木更津や浦安を候補地として主張した時、河野や綾部は米軍の専用空域や

---

滑走路が三本しかないこと、③東京一空港間の適切なアクセス（交通手段）がないことなどがあげられた。[佐藤 1978, 54]

46) 日本鉄道建設公団は1964年に国鉄に代って新線建設を行うことを目的に設立された国と国鉄の出資による公団。完成された鉄道施設は国鉄に貸し付けまたは譲渡された。建設路線の大半は地方開発線および地方幹線（AB線）であったが、これらは黒字化が見込めないローカル線であり、国鉄の経営圧迫のもととなった。また不正の温床ともされ、1979年には不正経理問題が発覚している。国の特殊法人改革によって2003年9月に解散。

自衛隊基地空路の存在を意に介していなかったように見える。単に迂闊であったと断じてしまえばそれまでであるが<sup>47)</sup>、米軍との折衝や自衛隊との調整は二義的な問題であり、政治的に処理可能であると考えていた可能性もある。一方、空港建設予定地の選定過程において、事務官僚は安全保障上の制約を不可避のものとして捉え、変更不可能とのスタンスで望んでいる<sup>48)</sup>。これまで“政府・行政”との表現を用いてきたが、正確には、党人派の有力政治家の発想は、官僚や官僚派の政治家たちとは異なっていた。党人派が政治の表舞台から消えたことの意味は少なくない。“官僚内閣制”と揶揄されたような官僚機構が政策決定のイニシアティブを握るようになったのである。

政府与党の有力政治家の意向や、安全保障上の制約を不可変のものとして、がむしゃらに無理な計画を推し進めた官僚たちの振る舞いは、政権内の意思統一が成立するや「政府部内の意見調整さえすめば、即、空港建設にとりかかれると“誤認”」<sup>49)</sup>した意識と同根であろう。上に弱く下に高圧的な官僚たちの態度は、戦後の民主主義改革によって官僚機構が解体されなかった事実を想起させる。

その一方で、民衆の意識は 60 年安保を境に確実に変わり始めていたために行政とのギャップが広がっていた。佐藤文生は、「昭和三十年代から四十年代にかけ、中央政府と自治体の力関係には、『住民パワー』の台頭とともに、微妙な変化が生じ始めていた」と述懐し、「今日では、住民に近い方の立場ほど強い、大臣より知事、知事より市町村長といったぐあいにね」<sup>50)</sup>との、千葉県友納知事の言葉を紹介している。

この中央官僚の意識変革の遅れは住民との感情問題を引き起こし、政府と

---

47) 成田空港問題では、用地取得の代執行も終わり 1972 年夏の開港を目ざしていたが、燃料供給のパイプラインの敷設が間に合わないという基本的な問題が新たに浮上し、開港が 6 年も遅延した経緯がある。

48) [佐藤 1978, 29, 35]

49) [佐藤 1978, 40]

50) [佐藤 1978, 40-41]

行政が協力して住民の説得にあたれば生じなかったと考えられる“ドタバタ劇”が繰り広げられた。官僚制に対抗する形で族議員が力を持つようになるのは高度経済成長後のことである<sup>51)</sup>。

この「三里塚」の政策決定過程から推測できることは、横浜における新貨物線の建設をめぐる国鉄内部と運輸省の間でも同様の“ドタバタ劇”が繰り広げられ、住宅地の真ん中に貨物線を通すという前例のない政策決定がなされた可能性である。その後の反対住民との交渉経緯を見れば、条件闘争には対応できても、計画の撤回とルート変更だけは絶対回避の姿勢が国鉄側の態度にみえてとれる。政治決定は官僚組織にとっての制約の枠組みであり、そこに官僚主導の公共事業の限界をみることができる<sup>52)</sup>。

## 7. 飛鳥田横浜市政における“直接民主主義”と開発政策

「横浜新貨物線反対運動」をめぐる2番目のアクターとして、第7節では革新自治体の雄とされた飛鳥田一雄による横浜市政の振舞いを分析し、他のアクターとのすれ違いの原因を探ることとする。

### 7-1 飛鳥田市長の支持勢力の構造

まず、飛鳥田が新貨物線の事業計画に対して示した態度を理解するには、飛鳥田の支持勢力の特徴を理解しておく必要がある。一般的には革新勢力の支持層の第1は公務員や大企業の正規労働者であるが、安定した政党支持者に限

---

51) 官僚制の影響力が後退し、政党や政治家の影響力が増すこととなった「族議員」現象を直接的に助長したのは「1973年の第1次石油危機による経済成長の大幅な鈍化」だとされる。[猪口, 岩井 1987, 21]

52) 佐藤文生は、「政治家にしかできないこと」として、利害の異なる当事者間の調整業務を繰り返している。



れば、社会党の支持層はほぼ労働組合員とその家族などの関係者である。飛鳥田の場合、社会党県連を中心とする党を介して労働組合からの組織票が期待できたが、1963年当時、社会党本部が総力を挙げて統一地方選挙に力を注いでいた様子はない<sup>53)</sup>。

第2の支持層は新たに都市部に流入した「中流」都市住民であり、相対的に教育レベルが高くリベラルな思想を持つ。飛鳥田市政の権力構造分析を行った遠藤智世は、飛鳥田の得票が多かった地域が保土ヶ谷、磯子、戸塚など人口増加地域であり、現職の半井市長が健闘した地域が人口減少地域であったと指摘している<sup>54)</sup>。地方から労働者が多数流入し、社会インフラが急激に整備されつつあった地域の、相対的にリベラルな思想を持つ住人から飛鳥田は支持されていたことになる。

しかし、高度経済成長時代を通して中央の政治構造は「1.5大政党制」と言われた保革の比率を保っている。首長選挙で革新勢力が勝利した場合でも、少数派与党となったケースは多い。革新勢力が保守勢力を逆転したことによって革新自治体が生まれたわけではない。飛鳥田一雄の場合も、組合票やリベラルなインテリ層の支持だけでは当選することはできなかった。飛鳥田自身が横浜市議会議員、神奈川県議を経て衆議院議員に当選、「安保の論客」としての知名度があったことも大きな要因だが、父喜一が保守系の横浜市議会議員であったことも忘れてはならない。飛鳥田の後援組織である「市長と市民の会」は保守系の有力者や町内会・自治会の役員なども含んでいた<sup>55)</sup>。

保守勢力からの一定の支持を得たことで市長に当選した飛鳥田は、一般的な「革新自治体」の政策イメージとは異なる政策を採用した。その代表が積極的な開発政策である。「6大事業」と称された開発政策が知られているが、飛鳥田が社会党委員長就任のために退陣した後もこれらの計画は継続され、現代にいたる横浜市の原型を形作った。保守勢力と変わらぬ開発政策を推進したの

---

53) [岡田 2016, 60-64]

54) [遠藤 2017, 28-29]

55) [船橋 2013a, 58]

が飛鳥田市政であった。

留意すべきは、飛鳥田が「6 大事業」推進を決定するにあたって、市民社会勢力と協議したり合意形成を図ったりした形跡がないことである。都市計画の専門家である田村明をプレーンとして登用し、官僚主導で開発計画を推進したのである。このような飛鳥田の開発事業推進の姿勢は、開発を進めるにあたって住民の合意を条件とした美濃部都知事の「橋の論理」<sup>56)</sup>と好対照であるといえる。しかし「革新首長」という枠組みを取り払って客観的に評価するならば、飛鳥田の政治家としての手腕は際だっていた。

『首長ってというのは、その土地の権力を握ってんだもの。市民を背景にして、その権力を突っ張れるんだ。市民が背景にあるということを忘れちゃだめだ』<sup>57)</sup>という飛鳥田の言葉には、選挙で選ばれた以上、首長は権力者として独自判断で政策推進をすべきとの自信が垣間見られる。飛鳥田の横浜市政は15年にわたる長期政権となったが、その原動力は保守勢力との協力関係を維持し続けたことである。飛鳥田は市議会議長と良好な関係を保ち、「飛鳥田自民党」と揶揄されるほど、自民党勢力の一部と強い協力関係にあった<sup>58)</sup>。

革新自治体の代表格である美濃部東京都政における“ゴミ戦争”や、飛鳥田横浜市政における「横浜新貨物線反対運動」はその代表的なものであるが、革新自治体においても住民運動は生じだし、安定した支持層を持たない革新首長だからこそ、その対応にはより慎重な対応が要求された。この時代、革新自治体の政策方針がきわめて多様であった事実は、革新自治体の舵取りが容易ではなかったことを物語っている。

---

56) 1971年の東京都議会 第二回定例会で美濃部が行った、フランツ・ファノンの『地に呪われたもの』を引いたとされる演説の中の『その橋の建設がそこに住む多くの人々の合意が得られないならば、橋は建設されない方が良い』との言葉が独り歩きし、多くの批判が浴びせられた。美濃部の真意は、続く『住民にとって大切なことは、何よりも住民自身が考え、納得することが必要だということでもあります』の部分である。

57) [飛鳥田 1987, 114]

58) [遠藤 2017, 37-38]

## 7-2 飛鳥田政権の「新貨物線」問題に対する態度

飛鳥田が、国が定めた基準よりも厳しい公害防止協定を企業と結ぶことによって公害被害の抑止を図る、「横浜方式」を主導したことは広く知られている。地方自治体が協定の当事者となることで、企業の無責任な行動に直接対応することができるという点でその利点は大きい。しかし、そもそも「横浜方式」は開発そのものを否定するものではなく、開発によって生じる公害を最小限に抑えることを企図したものである。本質的に「横浜方式」は反対運動を条件闘争に導くものであり、“発生源主義”を掲げて絶対反対を掲げる反対同盟はこれを激しく嫌った。

公害防止策を講じながら開発を進めるという飛鳥田の「横浜方式」は、国鉄と反対派住民の直接の話し合いを促し、あるいは第三者的機関<sup>59)</sup>を設けることで合意を導こうとするものである。少なくとも、飛鳥田の提案で国鉄側と反対同盟は複数回にわたって力による衝突を休止して話し合いの場を持っており、その意図は半ば成功したといえる。結果として双方の溝は埋まらず合意には至らなかったが、対話による問題解決の場を生み出したことは評価するべきであろう。

しかしそのような話し合いが、市民社会論的な意味での“対話の場”であったかは疑問である。55年体制の一翼を担う社会党の一員であってみれば、飛鳥田は国策に基づく政策を、地方自治体レベルで覆すことの困難さをおそらく理解していた。米軍に対するデモンストレーションを行うことはできて<sup>60)</sup>、

59) 飛鳥田は1970年4月10日に「公害対策協議会」を設けることを示したが、反対同盟への参加は要請されなかった。

60) 1972年、アメリカ軍が横浜の補給廠で修理した戦車を横浜ノースドックから積み出すのを阻止するため、飛鳥田は途中の村雨橋の重量制限を超えると、市長権限でその通行を96日間にわたって阻んだ。この“戦車闘争”について飛鳥田は「安保を無効にするような大革命やるわけじゃないもん」として「部分的にある程度の効果があればよい」と述べている。[飛鳥田 1987, 68]

安保体制を覆すことの不可能性を飛鳥田は国会議員として身をもって経験していたのである。飛鳥田が目ざしていたのは革新自治体の勢力を増やすことで中央政治を揺るがすことであって、地方自治体の決定が中央政治の決定に優先させること、いわゆる“補完性原理”<sup>61)</sup>の導入までは企図していなかった。

反対同盟が批判した通り、飛鳥田の煮え切らない第三者的態度が、形式的な対話の場を提供していただけであった可能性は否定できない。その理由の一端は、不安定な飛鳥田の支持層に求めることができる。保革両勢力に配慮しなければならぬ飛鳥田の支持者構造は、草の根保守勢力を全面的に“敵”に回すことを許さなかったのである。

反対運動発生初期に、反対派住民が飛鳥田に期待したのは、飛鳥田が“直接民主主義”を公約に掲げていたからに他ならない。しかし、飛鳥田の言葉が意味したものと、反対派住民が期待した民主主義とは質的に異なっていたといえる。地域住民は、自分たちの生活にかかわる政策決定の権利は住民の意思に委ねられるべきであると考え、その実現を飛鳥田市政に期待した。次項では、このすれ違いの原因となった飛鳥田の“直接民主主義”について検討する。

### 7-3 飛鳥田市政における“直接民主主義”の実態

飛鳥田が“直接民主主義”と呼んだ一連の取り組みの一つが「市民相談室」である。市役所の正面玄関ホールに「市民広場」というコーナーを設けたもので、市民の行政への要望を直接吸い上げることが目的であった。政府・行政への要望を仲介することが議員の重要な役割であったことを考えれば、その役割を肩代わりするこの政策を“直接民主主義”と呼ぶことには一定の妥当性があるだろう。この取り組みは、市内12の区役所に広げられ「区民相談室」に拡張された。

「1万人集会」はその実効性はともかくとして、より知名度が高い政策である。

---

61) 政策決定をできる限り住民に近い自治体などの単位で行い、その決定をより大きな単位の政治単位は尊重し、小さな単位でできないことのみをより大きな政治単位が保管していくという概念。

選挙パンフレットにも記載され、公約としてその実施が掲げられていた。構想としては、市民から無作為に抽出した1万人の集会を開こうとするものであり、いわゆる「ミニ・ポピュラス」を形成しようとする発想は市民社会論のものである。しかし、その実態は市民社会論的な市民の政治参加とはかけ離れたものであった。その具体的な内容は、多数の市民が集う中で飛鳥田がその政治理念を述べ、ごく少数の市民がその意見を述べるだけのものにすぎなかった。

「一万人集会」について、ブレインの一人であった船橋成幸は、「10人、20人の発言者の声を聞いてもそれは市民の声を聞いたことにならない」として「厳しく言うと虚構なんです」と述べている<sup>62)</sup>。「ミニ・ポピュラス」を作るという発想までは市民社会論的な発想であったもののそれは実現せず、市民の意見を直接政治に反映させるための精緻な計画が欠如していた。さすがに船橋は「直接民主主義の理念を実際に生かすためには、もっと別の方法を考えなければ」と気づき、飛鳥田も同じ感想をもったという<sup>63)</sup>。

その結果行われたのが「区民の集い」である。参加者を200～300とした「区民の集い」では住民が発言する機会は多くなる。そのことに飛鳥田は期待した。しかし「一万人集会」でだされた市民からの問題提起が、ゴミ問題など生活周辺の問題ばかりだったことに失望した飛鳥田だったが、「区民の集い」についても、「ありきたりな発言が多くて駄目だった」と述懐している。飛鳥田の期待はもっと“次元の高いもの”であり、政治的な飛躍であった<sup>64)</sup>。

一方、実際に「区民の集い」に参加した反対同盟の宮崎は「実態は役所側のお手盛」であるとして厳しく批判している。その目的が総合計画の策定にある点は、ドイツのプラumnクスツェレや、三鷹市などで実践されて注目されている「市民討議会」などとの共通点が期待されるが、実態はまったく別物である<sup>65)</sup>。宮崎によれば、肝心の討議がまったく行われていないのである<sup>66)</sup>。累計で

62) [船橋 2013a, 59]

63) [船橋 2013a, 59-60]

64) [飛鳥田 1987, 61]

65) [篠藤 2006]、[一條 2013]などを参考として比較した。

66) [宮崎 2005, 254-261]

約 2,000 人が意見を述べたとされるが、一人の持ち時間は 3 分、発言は原則一度であり、現実問題として“熟議”とはほど遠いものであった。

司会役を務めた船橋は、「エゴとエゴが格闘していき、それが止揚されてより高い次元の要求になり、行政が受け止め、それに基づいた政策が作られていくというプロセス」が「区民会議」<sup>67)</sup>では確認されたとする。そして、だからこそ「その際に行政の指導性が非常に問われる」<sup>68)</sup>とするのだが、どこまでこの方針を生かすことができたかは疑問である。現実には、飛鳥田は市民の生活に根ざした行政への要望を「エゴ」と捉えるなど、市民社会への信頼を欠いていた。同様に、縦割り行政組織についても問題視した飛鳥田は、「ブレーン政治」を志向している<sup>69)</sup>。専門性を重視した飛鳥田が市民に政策決定のイニシアティブを委ねることを躊躇ったのはある意味当然であったといえる。

## 8. 反対運動の理論的展開

ここまで、国鉄と国鉄の背後にあった中央政府・行政と、飛鳥田市政の公共事業に対する姿勢とその背景を分析してきた。ここからは、反対派住民が絶対反対を貫き、“条件闘争”を忌避した理由について整理を行い、反対運動側の理念とその問題点を探ることとする。

### 8-1 運動発生のメカニズム

1960 年代の後半、公害発生が懸念される“公共事業”を進んで引き受ける地元住民やコミュニティは皆無であった。第 2 国際空港建設計画の舞台となった千葉県友納知事の持論は、「国際空港なんて、火葬場みたいなもの」であ

---

67) 船橋はインタビューで「区民の集い」ではなく、「区民会議」との用語を用いている。

68) [船橋 2013a, 60]

69) [飛鳥田 1987, 186-188]

ったという<sup>70)</sup>。事業候補地が公表されるやいなや反対運動が生じるのが通例で、新国際空港の場合、1965年11月18日に関係閣僚協議会が新空港の立地を千葉県富里に内定するや、早くも11月25日には富里村および八街町議会が反対を決議している。候補自治体に事前説明を行えば反対運動が生じて政治決定ができず、反対運動を恐れて候補地決定を密室で行えば、反対運動がより激化するという悪循環が各地で繰り返されていたのである。

横浜の新貨物線計画の場合、1966年5月に運輸大臣に事業認可を申請して認可され、8月には神奈川県市議懇談会で横浜市の計画局計画部長が線増計画を説明しているが、この間、住民に対する正式な説明は国鉄、横浜市のいずれからもされていない。反対運動が激化する最悪のパターンであった。新貨物線予定地の住民の間には正式発表に先行して“噂”が広がり、9月3日に港北区仲手原二丁目の主婦ら30人が地元選出の市議の説明を聞いた上で、翌9月4日に第1回の住民集会を開いた。参加者は約60名。早くも9月11日には第2回住民集会を開き「篠原菊名地区貨物線反対期成同盟」を結成している<sup>71)</sup>。

地域における新旧住民の結束はすばやく、政治的イデオロギーとは関係なく反対運動は一気に広がりを見せた。9月25日の第1回住民総決起大会への参加数は約600名、組織世帯数は約2,200であったが、周辺の保土ヶ谷区上星川等でも反対期成同盟が誕生したことで反対派の数は急激に膨れあがった。「横浜新貨物線反対同盟連合協議会」が結成された1967年6月には、組織世帯数約8,700に達している。貨物線予定地域のほぼすべての地域が形式的には反対期成同盟に組み込まれたとあって良い<sup>72)</sup>。

事前に当該地域の住民等に対して事業の公共的意義を説明して説得し、協力を仰ぐという手続きを踏まなかったことが反対運動を激化させたそもそもの原因であるが、政府・行政側の問題意識は希薄であった。政策決定の過程に、

70) この発言に、佐藤は“NIMBY”的批判を加えていないことは興味深い。[佐藤 1978, 46]

71) 反対運動側の集会等の記録については、原則としてすいれん舎版『戦後日本住民運動資料集成 3』、別冊の「横浜新貨物線反対運動年譜」に拠っている。[埼玉大学 2008]

72) [宮崎 2005, 307-316]



一方の当事者である住民を参加させないという官僚の発想は、いわゆる“お上意識”といわれるものの典型であるが、この上意下達式の公共事業の進め方が1960年代に入って急激に通用しなくなっていたことに中央の官僚は気づいていなかった。

この官僚組織の意識の遅れを示すものとして、空港予定地をめぐる参議院運輸委員会での運輸省高官の答弁が残っている。「空港問題はまだ白紙で、答える必要はない。騒音防止については、どこでも地元負担でやっている」<sup>73)</sup>との発言に、非公式に候補地と噂されていた富里の住民は激怒して態度を硬化させ、最終的に富里への建設は断念せざるを得なくなっている。

いわゆる“要求実現型”の運動は、交渉による問題解決という選択肢を排除することが多く、住民運動批判の理由ともなってきた。しかし、この批判は“政策決定後の絶対反対”であることを考慮していない。市民社会論における政策決定の原則は対話による合意であるが、政策形成および政策決定段階での“対話拒否”と、「公共性」を理由として中央の政策を押しつけることを同一視するのは誤りであろう。現実問題として、政策決定の場から排除された住民たちの要求は白紙撤回以外にはなかったといえる。

反対運動が激化するなかで争点の一つとなった、当該事業に「公共性」があるかないかという議論は、いわば後付けの理論武装である。公益のためなら、当事者に相談なしに家を強制的に取り上げ、生活を破壊する権限が行政にはある、といわんばかりの非民主主義的な手続きに対する反発が、反対運動側住民の怒りの本質であった。

## 8-2 「横浜新貨物線反対運動」の特徴とその問題点

1960年代に生じた多様な社会運動をどのように整理するかは重要な研究課題であるが、本稿の主たる目的ではないため、詳細な分類と分析は他稿に譲る

---

73) [佐藤 1978, 47]

こととする。ここでは、民衆による社会運動一般という広義の「市民運動」のサブカテゴリーとして、市民運動と住民運動という理念形があることを念頭に置き、「横浜新貨物線反対運動」の特徴と問題点の分析を進めることとする。

論者によって市民運動と住民運動の相違点についての理解は大きく異なるが、ナショナルな反体制運動や反米・反戦運動などのインターナショナルな運動を指して市民運動と呼ぶことが同時代的には一般に行われていた<sup>74)</sup>。これらを住民運動よりも“高級なもの”とした点である種の偏見であるといえるが、1960年代においては、住民運動を擁護する議論は平野謙などの少数派であった<sup>75)</sup>。反対期成同盟の事務局長であった宮崎省吾は、このような偏見に強く反発し、彼らの運動が「地域エゴイズムと評価されること」を極端に嫌っていたのである<sup>76)</sup>。

加えて、当時の世相として住民運動、市民運動を問わず社会運動は「アカ」であるとする一般民衆の感情も根強く、敬遠されることが多かった。そのため運動を成功に導くためにはイデオロギー的な主張と決別する必要があるとして、宮崎省吾は「戦後二十四年間に支配してきた『保守対革新』の問題解決のスタイルは、ここではまったく役に立たない」<sup>77)</sup>と、保革対立の政治構造への依存を一刀両断に切り捨てている。

このような「アカ」、「エゴ」という偏見に抗して世論を味方につけることが、住民運動を成功に導く為には必要だと考えられた結果、運動方針は固有の性格を有することとなった。宮崎が示す「横浜新貨物線反対運動」の特徴は、以下の5要素であったと道場親信は整理している<sup>78)</sup>。

74) 当時の「市民運動論者」にとっては「住民」(運動)は「地域エゴイズム」を克服して終局的には「自治体市民」、「国際市民」に「成長」することが期待される存在であった、と中村紀一は指摘している。[中村 2008, 19]

75) [安田 2008, 27]

76) [宮崎 2005, 101]

77) [宮崎 2005, 102]

78) [宮崎 2005, 337]

- ①運動の目的が貨物線反対の1点に集中
- ②運動の形態として「保守対革新」のカテゴリーを棚上げ
- ③敵の設定を「国鉄」に限定(他のアクターはすべて味方になり得るとの認識)
- ④認識の深まりや政治意識の高揚よりも勝ち負けに関心を集中
- ⑤徹底した「現地闘争主義」

②を除く①、③、④は運動が“要求実現型”<sup>79)</sup>であることを意味しており、②は政治的イデオロギーによって賛同者を区別しない“起ち上がった市民”との共通の特徴である。少しわかりにくいのが、⑤にあげられた「現地闘争主義」とは、事実上、外部者を運動体に入れないことを意味している。この点では同時期の「三里塚闘争」と対照的な選択である。新左翼勢力が運動のイニシアティブを握ったことで過激化し、警官の殉職という悲劇を招いた「三里塚」の経緯を考えれば妥当な選択であった。しかし、結果として運動が“閉じて”しまったことの弊害も検討する必要がある。

この中で核心と呼ぶべき特徴は、“要求実現型”の運動であることだが、「横浜新貨物線反対運動」の場合、「国鉄とのケンカに勝つ」<sup>80)</sup>ことを掲げながら、そもそもケンカ相手の国鉄がルート変更や事業計画を白紙撤回する権限を持っているか否かについての検討がきわめて少ない。反対運動の資料を調査した限りでは、政治決定の重みに対する理解が決定的に不足しているように見える。戦後の「政治の時代」を通過した運動として、あまりにナイーブであったとの印象は拭えない<sup>81)</sup>。

いうまでもないが、国の行政機関や地方自治体の官僚たちは万能ではない。

---

79) “要求実現型”に対比されるのは、地域住民同士の連帯が生まれることや、権利意識の高まりなど、運動参加者の“市民性”の向上などを評価する考え方であり、いわゆる「ソーシャル・キャピタル」の考え方に近いものである。

80) [宮崎 2005, 41]

81) 反対運動の内部資料を見れば、国会対策なども行っていることが理解できる。しかし、運動方針として「徹底した現地主義」を掲げるなど、全体として整合性がみられない。

空港や鉄道などの建設を行う国鉄や建設公団などは、その目的を超えた領域については何一つ権限を持っていない。行政機構は縦割りになっており、その調整は政治マターであるが、利権などが絡み一筋縄では行かないのは周知の事実である。他方、当時の自治体行政は急激に膨れあがった人口増で財源不足に苦しめられており、「自治体の長が、その地域に発生する市民要求にこたえられる限界というのは、三割どころか一割もない」<sup>82)</sup> のが現実であった。

国鉄第2工事局長による「新貨物線に関する皆様へ」と題したメッセージには、話し合いの場が「いつの間にか国鉄の第三次長期計画の分析、批判から都市交通行政、果ては政府の施策まで問題を発展させ止まるところを知らぬ有様となってしまいました」<sup>83)</sup> との戸惑いがみられる。国鉄、都市交通行政、政府施策の問題点を議論することで問題解決を図るならば、これらの代表との“討議の場”を設けることが不可欠であった。

## 9. 結論にかえて

### ～2つの市民的合意と地方自治の論理についての考察

拙稿『『三島・清水・沼津コンビナート反対闘争』における直接民主主義と公共政策～住民運動から市民的コンセンサスへ』では、「市民運動」が公共政策の転換を促すためには、当該事業について“民意の在りか”を明らかにするだけでは不十分であり、政府・行政が地域住民の意思を受け入れることが必要であることを確認した。異なる利害や思想的立場を超えて地域住民が公共政策について合意に達することの難しさは、行政単位が大きくなればなるほど困難さを増すことも確かめられ、市町村合併による基礎自治体の規模拡大が孕む問題点も明らかとなった。

本稿では、「横浜新貨物線反対運動」を取り上げ、地域住民と政府・行政の

82) [鳴海 1972, 255]

83) [埼玉大学 2008, 第5巻, 34-37]

合意形成が暗礁に乗り上げた原因を分析したが、これまで見てきた通り、ひとたび政治決定した公共政策を転換・撤回させることの難しさは政策決定過程に原因があり、住民運動による“下からの”アプローチで容易に転換できる類いのものではない。「市民の意思に政府・行政はしたがう」というテーゼは、1960年代にあっては市民的合意に達していなかったからである。

三島・沼津等での事例はあくまでも例外であり、開発計画そのものが、全国総合開発計画に地方政府が応募する形で進められたために、誘致計画の中心となった県は基礎自治体の意思を尊重するほかはなかったのである。公募案件である以上、県が取り下げた案件を国も無理強いすることはできなかった。形式として、開発計画が地域社会のボランティアな意思に基づくものであったがために、「市民の意思に政府・行政はしたがう」結果になったのである。

一方、中央の官僚組織が推し進めた新国際空港建設や横浜新貨物線建設事業の場合、事業が要請された理由は国家レベルの経済・社会的需要によるもので、ひとたび政治決定が下されると、官僚機構は愚直にその実現に邁進した。その態度に対し、「国鉄のごとき“天皇の官僚”の片リンが残るモノと戦うのは民主主義の原点」<sup>84)</sup>として、住民は絶対反対の意志を固めて団結した。

しかし、市民社会を異なるアクター間の“対話の場”と捉える視点からは、このような硬直的な対立構造は社会全体にとって、より望ましい政策を発見する助けにはならない。政府や事業体（企業）、個人がそれぞれの異なる属性からの発言を繰り返すだけでは、問題解決を目的とする対話にはなり得ないからである。政府・行政は公平性を重視する立場から、企業体は営利上の観点から、個人としての地域住民は、同じ基本的人権を持つ人間としての互惠関係を重視する立場から発言し、いわば“落としどころ”を探るための妥協を前提として歩み寄らない限り、膠着状態は永続する。

しかし、このような“対話の場”が、住民運動の次元で成立する可能性は限りなくゼロに近かったことは、これまでの分析で明らかである。なぜならば、

---

84) 『神奈川新聞』、1975年4月9日

既に政策決定のプロセスは地域住民抜きで行われており、“官僚制民主主義”においては、この過程は不可逆的であるからに他ならない。市民社会論的な問題解決のための“対話の場”は、政策形成および政策決定過程で有効に機能する。根源的な問題は、「住民エゴ」にあったのではなく、住民を排除した政策形成・決定過程そのものにあった。

ここで生じる素朴な疑問は、60年安保で“敗北”を喫した市民運動が、自然発生的な権力への異議申し立てであった住民運動と、ベトナム反戦運動などに代表される市民運動とに乖離していった理由である。70年安保は学生運動を中心としたより過激なものとなり、一般民衆は社会運動一般から距離を置くことになった、というのが通説ではあるが、人々の生活のすぐ近くで、数多くの住民運動が権力に激しく抵抗していたのである。

「横浜新貨物線反対運動」が加盟していた「横浜住民運動連帯委員会」だけでも、22もの団体が加盟しているが<sup>85)</sup>、その団体名には、自然、緑、文化財など環境保護のキーワードが多く、反対の対象としては、地下鉄、道路、鉄道などの交通インフラが並ぶ。住民運動の異議申し立ての本質が、政策形成・決定過程への参加と住民意思の尊重にあったとするならば、ナショナルな、あるいはインターナショナルな市民運動と、いわゆる“スーパーゴール”は共通のものである。この時期、全国でどれほど多くの住民運動が開発事業への反対を表明していたかを考えれば、過激化した左翼系の学生運動はともかく、住民運動と市民運動が分裂して協働できなかったことは不可解でさえある。

少なくとも、「横浜新貨物線反対運動」の姿勢が、独善的な生活保守主義であったとするのは明らかな誤りである。反対同盟の八木貞太郎は、生活環境を損なわれることなく維持する権利という概念を「居住選択権」と名付け、基本的人権と結びつけて主張したが、1970年代以降に確立されて行く入浜権や環境権などの権利概念は、さまざまな住民運動の主張が基礎となっている。住民運動は、市民一人一人が持つ生活防衛の権利の中に「市民性」を見いだしてい

---

85) [埼玉大学 2008, 第4巻, 307]

たのであり、民主主義の本来あるべき姿を模索していた。

反対同盟が飛鳥田市政に見切りをつけ、直接民主主義の思想に基づき構想した「新しい町づくり」の政策決定についての基本概念はきわめて先進的なものである。安田常雄は、その構想が以下のような内容であったと紹介している<sup>86)</sup>。この構想に、段階論者が批判するような利己主義的な私権優先主義は見られない。複雑な“革新市政”とのしがらみを脱し、あるべき住民自治の姿を求めた時、彼らが見いだしたのは熟議民主主義であったといえよう。

- ①弱い者及び少数者の立場を尊重することを基本に、町民が必要と認めたことのみを実行し、必要を認めないことはやらない
- ②弱者救済ではなく、相互援助を根本原理とする
- ③多数決制度は望ましくないので、やむを得ない場合を除き採用しない

特に①については、宮崎省吾がたびたび引用したとされるファノンの「橋の論理」を想起させる。東京都知事的美濃部もまた「橋の論理」をあげて、公共事業の抑制を行ったために政敵から批判を浴びたが、植民地問題を背景とする「橋の論理」<sup>87)</sup>をそのまま民主主義国家の地方自治に当てはめるには慎重さが要求される。

いかに議論をつくしても、当事者である住民が納得せずに議論が決裂したのならば、「橋は作らぬが良い」と考えるのは市民社会論的、あるいは熟議民主主義的な思考ではあるが、ファノンがコミュニティの中に閉じこもることを勧めてはいない。専門家や技師といった外部者の意見を排除するのではなく、外部から持ち込まれる新しい技術や資本などを盲目的に受け入れる態度に警告を発しているにすぎない。

植民地解放運動を背景に発せられたこの言葉は、最終判断を下す権利と義務が、今や独立国の国民となった住民自身にあることを示し、利便性や一時の利

---

86) 安田常雄「横浜新貨物線反対運動が遺したもの」より引用、[安田 2008, 25-33]

87) [ファノン 1969, 113-114]



害に惑わされ、旧宗主国の企業や政府と結託する植民地主義者に新しい国家が搾取されることを警戒しているのである。加えて、ファノンの警告は「大衆の政治化」について発せられたものであることにも留意が必要だろう。「橋をわがものとする」べきだとされた「市民」は、必ずしも橋が架けられる場所の住人のみを意味しない。その橋を利用する人、その橋を使って運ばれる物資の影響を受ける人々、つまりは市民すべてが“当事者”なのである。この意味で、ファノンの「橋の論理」は“開かれた”ものである。

川を泳いでわたったり渡し船を使ったりする中で、橋の必要性を市民自身が感じ、どのような橋が必要かを議論することをファノンは「政治の大衆化」との言葉で示しているのであって、狭義の当事者の意思のみが政策決定権を持っていると述べているわけではない。他者から“与えられた”橋は住民のものとなり得ず、その橋がもたらす利便性によって、橋を与えた他者の支配を受けることになることを、植民地支配の実質的な継続につながるものとしてファノンは警告しているのである。

一方、「横浜新貨物線反対運動」の場合、新左翼勢力の介入や政治イデオロギーに基づく保革対立からの影響を回避するために、純粋な住民による運動を展開した結果、運動体は“閉じられた”ものとなった。「住民エゴ」を主張することの正当性を精力的に伝えることで住民運動の広がりにも貢献した宮崎らであるが、「国際市民」の視点から市民社会のグローバルな連帯を模索していた市民社会論者からみれば、やはり地域主義に絡め取られていたのである。

宮崎らの住民運動は保革対立のイデオロギーから距離を置くことで、多様な地域住民の連帯を獲得したが、地域外の人々の豊かになりたいという欲求や、広域自治体が抱えるアンバランスさの問題などには目と耳を塞いでいたとの批判には一定の理がある。宮崎は運動を振り返り、新左翼系セクトからの接触に対しては「先ず住民になっていただくことが先決だ」として事実上拒絶してきたことを明かし、「この問題は私の中で未解決のままである」として、他の選択があったか否かについて自問している<sup>88)</sup>。

88) [宮崎 2008, 41]

それでもなお、宮崎や美濃部が「橋の論理」を住民運動や民主主義の論理として用いた意図は的確である。ファノンによる「橋をわがものとする」この意味は、「橋が、細部においても全体としても市民によって考え直され、計画され、引き受けられるようにすべきなのだ」との主張に明確であり、飛鳥田や美濃部が「交通渋滞が酷いからなんとかしてくれ」といった請願に淡泊であったことと、宮崎や八木等が国鉄の「第三次長期計画」の内容にまで踏み込んで問題を指摘し、計画の白紙撤回を要求したことは表裏一体のものとしてファノンの「橋の論理」に適ったものである。

社会運動が、制度化された民衆の政治参加の道を切り開くことと、権力の横暴に対する抵抗という二つの意義を持つとするならば、住民運動は抵抗運動としての側面を圧倒的に強く持っている。広義の「市民運動」が後の時代に発展・飛躍するためには、住民運動が持っていた現地主義にもとづくバイタリティが必要だったのではないだろうか。人々の社会参加の形が法人化されたNPO・NGOを中心とする市民社会組織の時代になると、「市民運動」は後退し、社会貢献活動という言葉に代表される概念が市民社会を支配するようになる。しかしそれは、必ずしも“進化”とは呼べないだろう。

市民社会論的な立場から見れば、「住民エゴ」批判からNIMBY批判へと続く望ましい市民像に立脚した「市民社会モデル」が作り上げられてゆくことには警戒すべき点が多い。市民社会組織は政治参加の制度化を目指す過程で政府・行政との対話の場を模索したが、同時にそのことは、市民社会組織が体制に取り込まれるリスクも増大させた。市民社会組織は必ずしも体制に対抗するものではなく、体制が推し進める社会変革を推進する勢力の一部にもなり得るのである。

政府・行政の理不尽な権利侵害に「住民エゴ」を掲げて徹底抗戦を挑んだ住民運動の時代から半世紀を経て、私たちはいまだに日米安保体制の尻尾を引きずったまま、憲法改正論議が空回りするのを傍観している。沖縄、原発、限界集落と、開かれた市民的議論を必要とする深刻な政治課題は山積しているが、かつての地域社会にみなぎっていた“住民パワー”は失われたままである。市民討議会などの制度化された市民参加は確かに進んだ。しかし、行政や政治エ

リートにお膳立てされたアジェンダにしたがって住民が討議することが、本当の意味での“市民”の政治参加だと果たして呼べるだろうか。1960年代の住民運動が私たちに投げかける課題は小さくない。

## 参考文献リスト

- 飛鳥田一雄、『自治体改革の実践的展望』、1971、日本評論社
- 飛鳥田一雄、『飛鳥田一雄回想録 生々流転』、1987、朝日新聞社
- 阿部昌樹『訴訟化する地方自治』、2003、勁草書房
- 一條義治、『これからの総合計画 人口減少時代での考え方・作り方』、2013、イマジン出版
- 猪口孝、岩井奉信、『「族議員」の研究』、1987、日本経済新聞社
- 遠藤智世「革新自治体は、その政権をいかにして維持・安定させていたか」『グローバル都市研究 10号』、2017、立教大学グローバル都市研究所
- 大嶽秀夫、『戦後政治と政治学』、1994、東京大学出版会
- 大坪景章編、『ドキュメント成田空港 傷だらけの15年』、1978、東京新聞出版局
- 岡田一郎『革新自治体』、2016、中央公論新社
- 功刀俊洋「革新市政発展前史—1950～1960年代の社会党市長」(1)～(6)『行政社会論集 20巻2号－24巻3号』、2008年1月～2012年3月
- 久野収、佐高信、『市民の精神』、1995、ダイヤモンド社
- 久野収、佐高信、『久野収集Ⅱ 市民主義者として』、1998、岩波書店
- 京浜急行グループ、『京急グループ110年史 最近の10年』、2008、京浜急行グループ
- 小林由紀男、「三島・清水・沼津コンビナート反対闘争」における直接民主主義と公共政策～住民運動から市民的コンセンサスへ～、『立教大学大学院法学研究 49』、2017、立教大学大学院法学研究会
- 埼玉大学共生社会研究センター（監修）、『戦後日本住民運動資料集成 3 横浜

「横浜新貨物線反対運動」における「住民エゴ」の再評価～発生源主義の市民性とその課題～  
(小林 由紀男)

新貨物線反対運動資料』第1巻～第9巻+別冊、2008、すいれん舎  
坂本治也編、『市民社会論－理論と実践の最前線』、2017、法律文化社  
佐藤文生『はるかなる三里塚 インサイド・レポート成田空港』、1978、講談社  
篠藤明德、『まちづくりと新しい市民参加－ドイツのプラヌンクスツェレの手法－』2006、イマジン出版  
サンケイ新聞自治問題取材班、『革新自治体』、1973、学陽書房  
自治体問題研究所（編）『地域と自治体 第7集』、1977、自治体研究社  
篠原一『市民参加』、1977、岩波書店  
篠原一『市民の政治学』、2004、岩波書店  
篠原一（編著）『討議デモクラシーの挑戦』、2012、岩波書店  
スコッチボル、シーダ、『失われた民主主義－メンバーシップからマネジメントへ』、2007、慶應義塾大学出版会  
全国革新市長会、地方自治センター（編）、『資料 革新自治体』、1997.7～1998.5、日本評論社  
高島道敏（編）、『討論・戦後日本の政治思想』、1977、三一書房  
高島通敏「大衆運動の多様化と変質」、『高島通敏集 1 政治理論と社会運動』、2009、岩波書店  
鶴見俊輔、『民主主義とは何だろうか』、1996a、晶文社  
鶴見俊輔、『近代とは何だろうか』、1996b、晶文社  
中村紀一、「70年代 住民運動の地平－横浜新貨物線反対運動の提起したもの」、『横浜新貨物線反対運動資料』別冊、2008、すいれん舎  
中村浩爾、『民主主義の深化と市民社会－現代日本社会の民主主義的考察－』、2005、文理閣  
鳴海正泰、『都市変革の思想と方法』、1972年、れんが書房  
バディウ、アランほか著、『1968年の世界史』、2009、藤原書店  
ハーバーマス、ユルゲン、『公共性の構造転換』、1973、未来社  
ハーバーマス、ユルゲン、『事実性と妥当性－法と民主主義的法治国家の討議理論に関する研究』、2003、未来社

- 日高六郎、『1960年5月19日』、1960、岩波書店
- 日高六郎、『戦後思想の出発』、1968、筑摩書房
- 日高六郎、『戦後思想と歴史の体験』、1974、勁草書房
- ファンロン、フランツ（著）、鈴木道彦・裏野衣子（訳）、『地に呪われたる者』、1969、みすず書房
- 藤田省三、『戦後精神の経験Ⅰ、Ⅱ』、1996、影書房
- 藤田省三、『藤田省三対話集成』、2006、みすず書房
- 船橋成幸、「証言 戦後社会党・総評史 飛鳥田一雄さんとともに歩んだ社会党：船橋成幸氏に聞く（上）」『大原社会問題研究所雑誌（661）』、2013a、法政大学大原社会問題研究所
- 船橋成幸、「証言 戦後社会党・総評史 飛鳥田一雄さんとともに歩んだ社会党：船橋成幸氏に聞く（下）」『大原社会問題研究所雑誌（662）』、2013b、法政大学大原社会問題研究所
- 道場親信「1960-1970年代「市民運動」「住民運動」の歴史的位罫：中断された「公共性」論議と運動史的文脈をつなぎ直すために」、『社会学評論 57(2)』、2006、日本社会学会
- 宮崎省吾、『いま「公共性」を撃つ [ドキュメント] 横浜新貨物線反対運動』（復刻版）、2005、創土社
- 宮崎省吾、「新横浜貨物線反対蘊奥—そのスタイル・構造・組織・資金・人…」、『戦後日本住民運動資料集成3 横浜新貨物線反対運動資料 別冊』、2008、すいれん舎
- 宮本憲一、『日本の都市問題』、1969、筑摩書房
- 安田常雄、「横浜新貨物線反対運動が遺したもの」、『戦後日本住民運動資料集成3 横浜新貨物線反対運動資料 別冊』、2008、すいれん舎
- 山之内靖、『総力戦体制』、2015、筑摩書房
- 横浜住民運動連帯委員会、「住民運動の論理」、『戦後日本住民運動資料集成3 横浜新貨物線反対運動資料 第4巻』、2008、すいれん舎
- 渡辺治、『高度経済成長と企業社会』、2004、吉川弘文館