

# 私の（住民運動）思想史における一橋大学 時代（1957—1961）

宮崎 省吾

1957 年一橋大学入学組

## ・はじめに

昨年（2017）、国立歴史民俗博物館（千葉県佐倉市）で、ベトナム反戦運動や三里塚闘争・水俣病闘争などの市民運動・住民運動、全国的な大学闘争を中心にした、『「1968 年」—無数の問いの噴出の時代—』と題する企画展示が行われ、大きな関心が寄せられた。当時の当事者同窓会程度かと思われていた来場者は尻上がりに若者が増加し、全体で 2 万人を超えた。10 月 21 日と 11 月 11 日の講演会には 300 人の定員をはるかに超える聴衆が集まり、中継室を設けるなどの大盛況となった。展示自体は 2 部構成で、第 1 部がベ平連運動、地方都市（神戸）から、三里塚闘争、水俣病闘争、横浜新貨物線反対運動。第 2 部が（大学）全共闘運動となっていた。このうちの「横浜新貨物線反対運動」は、「多数の住民運動の代表格」とされていた。

私は、自宅が至近距離にあったという全くの偶然からこの「横浜新貨物線反対運動」（1966~1981）のごく初期から終結まで 15 年間にわたって運動の中心部分にかかわり、計画の不当さと反対する住民の正当性を主張し、かつ工事を実力で阻止する行動をとってきた。1968 年、『朝日ジャーナル』（朝日新聞社）の「私にとっての市民運動」の「論文募集」に応募した「横浜新貨物線に反対して」が準優秀作になり、これを受けて翌 1969 年、住民運動の構造と論理を私なりにまとめた「地域エゴイズムのすすめ—不毛な保守対革新の構図」が同じ『朝日ジャーナル』に掲載され、大きな反響を呼んだ。3000 あったといわれた住民運動の現場から支持されただけでなく、宇井純氏（公害学、『公害原論』）から最高の理論的成果と評価され、また高島通敏氏（政治学）からは、私の文章に言及しながら「住民運動固有の論理を明らかにし、それが日本の革新勢力によって吸収しきれないものだということを明確にした」（『戦後日本の政治思想』）と評価された。一方、既存の政治勢力、行政、一般市民からの「地域エゴイズム礼賛とは何事か」というごうごうたる非難が集中した。

この小文（エッセイ）は、私が「横浜新貨物線反対運動」を通じて得た住民運動の思想、「お上としての戦後民主主義と下々の（地域）住民自治」を追求してきた過程で、貨物線問



題の発生以前にかかわった私の社会運動との関連、なかんずく 60 年安保闘争を中心とする時代の一橋大学内外の諸状況、特に学生運動から受けた影響の内容と位置を明らかにしようとするものである。従って、時系列的な陳述ではなく、私の住民運動論の形成過程をまず述べ、そこから逆照射する形で一橋大学時代を探っていく方法になると思われる。また、こうした作業は私の全く個人的（内部的）なものであり、普遍性を求めるものではない。その意味でこの小文が、編集者・読者の意図に添うものかどうか疑問がある。原稿依頼を受けるべきか否かを大いに悩んだのは事実である。しかし大学同期の加藤幹雄（以後同期の友人には敬称を付けない。付けると他人行儀になってしまう。）の「住民運動はよく知られていないから是非書くべきだ。」との強いすすめで、お引き受けすることにした。同時に 80 才を超す私が書く最後のまとまった文章になるであろうことも、執筆の動機の一つである。この機会を与えてくれた加藤とご担当の大月康弘先生に深く感謝したい。

・住民運動はどういう時に、どのように発生するのか。（以下「横浜新貨物線反対運動」と「住民運動」は、前述歴博の紹介に甘えて、ほぼ同義のものとして使わせていただく。）

横浜新貨物線反対運動が発生したのは 1966 年 9 月である。横浜市港北区の一角で、この辺を貨物専用の鉄道が通るとの噂が飛びかい、地元の自治会の役員が選挙系列の市議に知っていることを地元の住民（主婦が中心）に説明させるということから始まった。30 人ほどの路上の集まりで、一人の男性がこれは大きな問題だから、明日の日曜日に旦那方にも集まってもらって、みんなで相談した方がいいと提案し、翌日近くの高校の教室で同じような集会がもたれた。市議も何処を通るか細部にわたって知っているわけでもなく、結局正確な情報を自分たちで調べて、その結果をみてどうするか決めようということになり、活発な発言をした人を中心に 7 人の世話人を選んで散会した。世話人は地元自治会役員一市議一国会議員（いずれも保守系）という系列で国鉄（現 JR）との面会をセット、計画が「東京一小田原間線増工工事」として実在すること、既に運輸大臣の認可を得て、細部の最終決定の寸前であることがわかった。翌週の日曜日に約 60 人が集まり、すったもんだの末「篠原菊名地区貨物線反対同盟」を結成した。9 月 11 日だった。最初の 7 人の世話人が、そのまま反対同盟の組織化の世話をすることになった。

その後の経過は全て省くが、住民の貨物線問題の受け止め方、あるいは拒絶反応は二つに集約される。一つは、閑静な住宅地である地域に、こともあろうに貨物専用鉄道を敷くとは何事か、どんな理由があればこれは許されない。もう一つは、こういう無謀な計画が、関係住民に一言の挨拶もなく決められるとは何事か、の二点につきるといってよい。この二つは全国に存在した住民運動の発生のほぼ共通した原点である。これに対する起業者（土地収用法の表現）の対応はこれまたほぼ共通している。第一は「公共性」を旗印にした計画の必要性



の強調である。曰く通勤ラッシュ緩和のために既存の貨物専用線を客用に転用し、このため新しく貨物専用線を作らなければなりません。お住まいのところが第一種住居専用地区であることは承知しておりますが、法律上鉄道を新設してはならないという規制はございません。どこかには通させていただかなければならず、直接関係される方には大変ご迷惑をお掛けしますが、正当な補償もいたしますので、よろしくご協力をお願いいたします。ごね得は許しません。騒音・振動等の鉄道公害、工事中の被害等については最小限にとどめ、万一被害が発生した場合は、金魚一匹死んでも補償いたします。第二に一言の挨拶もないというご批判ですが、民主主義日本の法制にのっとり、国鉄が立案し、運輸大臣が民主的に認可なされたもので、住民無視というご批判はあたりません。

これを無礼といわずとして、何というか。言葉尻を捉えるようだが、国鉄は新設貨物線で買収（地上権設定を含む）の対象となる家屋を事業計画上「支障家屋」（建設大臣宛の土地収用法の事業認定申請書の文言）と表現してはばからない。冗談ではない。先住民の家に挨拶もなく土足で入ってきて、支障（邪魔）だから出ていけとは何事か、いくら口でうまそうなことであっても、聞く耳持たぬとなるのは当然である。電柱を始めありとあらゆるところに貼られたポスターは両手を広げてストップをかける住民と「黙っていれば貨物線が通る」「通せ住民の声・通すな貨物線」のスローガンが書かれていた。これが住民のもつ感覚であり、常識だった。

#### ・住民の気持ちをどのように訴えていったらいいのか。

しかしこれをどのように世に問うていくか、難しい問題だった。1960年代の初め頃までは、保守対革新の政治構図が定着していたように見えた時代だった。中央・地方を問わず政治・行政は保守に独占されており、60年安保闘争直後の総選挙でも保守は微動だにしなかった。住民が問題を革新に持ち込めば支援が得られると思うのも無理はない。例えば有名な砂川闘争は、米軍の滑走路を延長する計画が町を分断することに反対する保守系町長が先頭に立つ（今からみれば立派な）住民運動だが、全学連を中心とする革新勢力が反米軍基地闘争・反戦平和闘争として支援し、勝利した。他にも蜂の巣城で有名な九州下笠ダム建設反対運動に九州地評が反独占闘争の一環として支援したような事例がある。

起業者側の運動への対応（つぶし方）は基本的には二つあり、一つは「アカ」攻撃、もう一つは「地域エゴイズム」攻撃である。「住民無視の・・・反対」の大義名分あるいは支援ほしさに「アカ」武装するケースは多々あった。三里塚空港反対運動は「空港問題」という降りかかった火の粉を払うのが原点だが、既存の全政治勢力・行政からの弾圧と孤立のなかで、新左翼諸派の支援を受け入れ、その政治路線での方針を掲げた。三里塚闘争は最後の百姓一



揆（福田克彦）であったと同時に最後の左翼主導型住民運動であった。三里塚農民は農民運動の経験から革新支持のものもいたが、菅沢老人隊長のように三里塚御料牧場を三里塚の誇りとし、筋金入りの明治天皇崇拜者であった農民は多数いた。彼らが新左翼顔負けの超過激派として、反対運動の先頭に立ったのである。しかし「三里塚空港反対」は共有されても、「佐藤内閣打倒」、「日米安保体制打破」、三里塚を革命の根拠地に「全国を第2の三里塚に」という路線に完全に同化できるわけがない。起業者側の一般市民の共産主義アレルギーに便乗した、「アカ」は「革命」を目的にしており、「空港反対」は手段に過ぎない。「アカ」は「空港」よりも怖いから止めとけ、という宣伝が一定の影響を持つのは根拠のないことではない。これが内部分裂と社会的孤立化を図っていく卑劣きわまりない誹謗中傷であることは言うまでもない。少なくとも「三里塚空港反対」の一点に関するかぎり、新左翼諸派が命を懸けて闘ったのは紛れもない事実である。にもかかわらず、既成/新左翼の主要命題である、共産主義/社会主義革命路線に引っ掛かってこないものには無関心だったといつてよい。社会運動=社会主義運動というのが通念だった。例えば、ごみ処理場反対、火葬場反対などになると手も足も出ないというより、理解そのものが出来ない。三里塚でも新左翼諸派は空港を「三里塚軍事空港」（傍点筆者、以後同じ）と規定したが、こうでもしないと彼らの名分が立たないことをよく示している。ダム建設反対運動などでも、蜂の巣城のように九州地評が反独占闘争として支援したが、行政に対する闘いの戦闘性に同調することが主な動機であって、住民の生活擁護に同調するものではなかった。住民運動の原点とは、無縁のものだった。

さて、この「アカ」攻撃を克服あるいは回避しても、次の敵の手、「地域エゴイズム」攻撃が待っている。「公共の福祉」のための事業、ごみ処理場、火葬場、道路、鉄道、ダム、空港、火電、原発、軍事基地・・・に反対する運動は、みんな（公共）のことを考えない、自分たちさえよければいいという「地域エゴイズム」であり、「けしからん」という攻撃である。どこかに空港は必要であり、原発はなければ真っ暗闇になり、ごみ処理場がなかったら一体どうなるのか、少しはみんなのことも考えよ！ この攻撃はまことにもっともに聞こえ、簡単に反論できるようなものではない。かといって大義名分を求めても、「アカ」武装に逆戻りするだけである。こうして「アカ」攻撃と「地域エゴイズム」攻撃に挟まれ、社会的に孤立し、個々バラバラになった地権者が個別に撃破されてご協力を強制されてきたというのが、大方の結末だった。しかし、どう考えなおしてみても、計画が無謀なものであること、住民無視の一方的な決定と強行であることに変わりはない。住民の怒りは強くなるばかりである。われわれの言い分はもっともであり、誰もが分かってくれるはずである。丁寧で情理を尽くした陳情、請願が国鉄を始め、横浜市長・市会、神奈川県知事・県会、代議士、諸政党などありとあらゆるところに行われた。



### ・「地域エゴイズム」への居直り

前述の私の「地域エゴイズムのすすめ」（このタイトルは『朝日ジャーナル』編集部が付けた）で、私はこの運動の特徴を以下の五項目にまとめている。

1. 運動の目的が「貨物線反対」の一点に集中、限定されていること。
2. 「保守対革新」を棚上げし、「貨物線反対」の一点に結集する全住民を組織したこと。
3. 敵の設定を国鉄の「横浜新貨物線計画」に、あるいはたかだか上位計画の「第三次長期計画」に限定していること。
4. 認識の深まりや政治意識の高揚より勝ち負けに関心が集中していること。
5. 従って徹底した「現地闘争主義」、現地で勝つことに全力を挙げていること。

「地域エゴイズム」の語感に私が全く違和感を持たなかったわけではないが、上述の「地域エゴイズム」攻撃にさらされていただけに、ジャーナル編集部の命名に異存はなかった。要するに売り言葉に買い言葉、売られた喧嘩を買っているに過ぎない。「地域エゴイズム」の何処が悪いというのか。同様の発想は九州豊前火力反対の『暗闇の思想を』（松下竜一、作家）などにみられる。

こうした構造と意思をもつ運動に対して、もっとも身近な自治体、横浜市はどう対応したか。時の飛鳥田一雄市長は、1960年代半ばから林立した革新自治体のエース中のエース、保守自治体と違う住民本位の自治体を標榜していた。（当時の自治労のスローガンは「地方自治を住民の手に！」であった）。われわれも大いに期待した。ところが、飛鳥田市長は騒音・振動などの科学的調査をしてはどうか（その上で態度を決めたらどうか）と提案してきた。飛鳥田市長は「横浜方式」と称する公害対策の提唱者でもあった。四日市コンビナートのような全面誘致でも、三島沼津コンビナートのような全面拒否でもなく、一定の公害基準を設けて起業を規制する方式である。われわれはこれを「公害すり替え」であるとして反対した。繰り返しになるが、われわれの主張は、静かな住宅地に深夜がピークになる貨物専用線を通すという国鉄の頭のおかしさ、非常識さであり、それを公害の多い少ないに解消されてはたまったものではない。世に全く騒音・振動のない鉄道など存在するわけもなく、今さら科学的調査もへったくりもあるものかというのが、率直な気持ちである。既に新幹線公害は解決できない大問題になっていた。これも、国鉄の事前の説明では、「列車はひかりのようにアツという間もなく通過してしまうから、騒音・振動など感じる暇はない（同じ港北区綱島の被害者の話）」筈のものであった。それにこの「横浜方式」は、直接の権利者（支障家屋）と周辺住民を対立・分裂させるきわめて悪質な陰謀である。国鉄は権利者さえ落としてしまえば後は野となれ山となれであるから、権利者を「ご近所」「地域」から切り離し、ご自分の財産の処分はご自分でお決めにならないといけません。どんなに反対なされても最後は土地収用法でいただきます。「ご近所」や「反対同盟」は責任をとってくれませんかよ、と



各個撃破に全力を挙げてくる。「横浜方式」は、国鉄が直接の権利者のみを対象とするのにたいし、逆に地権者の消滅後の周辺住民だけを対象として、公害の多い、少ないだけを問題にするのである。この両者に共通するのは「権利者」と「周辺住民」の分離・分断であり、事業（の完成）を前提にしている点である。われわれはこれを「国鉄・横浜市連合軍」と呼んだ。

此所は横浜という大都会の一住宅地である。そこにはさまざまな位相を持ったひとびとが居る。宅地開発を狙っている地主、大企業やお役所のお偉いさん、右翼、左翼、保守、革新、トロッキスト、サラリーマン、アパートの経営者、専業主婦、農家、新参者、古参住民・・・ありとあらゆる人種が居るといっても過言ではない。居ない方がおかしい。貨物線の被害は金持ちと貧乏人を差別しない。右翼もトロッキストも差別しない。老若男女も差別しない。隣にどんな人が居ようとも、火の粉は平等に降りかかる。敵が差別しないものをこちらが差別するのは愚の骨頂である。逆に敵が差別する権利者と周辺住民をこちらが差別するのも馬鹿げた話である。かくして「貨物線反対」だけを目的とし、これに賛成する全ての住民を結集する「地域エゴイズム」運動が発足する。この原点は全く当たり前のものであり、その正当性をなんとしても言葉にし、論理化し思想化しなければならぬ、そして「地域エゴイズム」攻撃を撥ね返したいという想いが私の社会観と人生を変えた。

#### ・「公共性」の実態

そもそも、住宅地に貨物専用線を通すという非常識な計画が、なぜ立てられたのか。調べてみると、全長 13.7 km のうち実に 91.3% が横浜国際港都建設法の住居地区・住居専用地区に指定されていることが分かった。また、途中の神奈川区羽沢（高速道路第三京浜に隣接）に面積 12 万㎡、年間取り扱い高 120 万トンの巨大な貨物駅があることも分かった。計画と立地の無謀さはますます明らかになってきた。一体この計画は何なのか。まさか国鉄が美女を膝枕に線引きするわけもなく、お節介にも国鉄側の必然性を追いかけてみると、実に驚くべき事実が浮かび上がってきた。国鉄によれば、「第三次長期計画」は都市部における通勤ラッシュを抜本的に緩和することを目的にしている。首都圏では、東海道・中央・東北・常磐・総武の客線を複々線化し通勤輸送力を倍増する。東海道では、大船―品川間に既にある貨物専用線を客用に転用し、その代わりに山側に新貨物線を作るというのである。一見もつともである。これを国鉄は車内広告などで五方面作戦として大々的に宣伝し、新貨物線に反対するわれわれを「通勤緩和に反対する」一部住民に仕立て上げる。ここでもくわしい内容の分析は省かざるを得ないが、結論的にいえばこれは嘘であり、実体はシェアの落ち込みの激しい貨物輸送の抜本的近代化計画であった。国鉄の荷主向け PR パンフには、いつ着くか分からない「荷馬車時代」の鉄道貨物を、コンテナ化・コンピューター化・定時運行の高速



フレイトライナー化などによって、それこそ抜本的に近代化する大計画であると力説している。このためには、従来の貨車の繋ぎ換えを前提にした設備は全く役に立たず、全部新設する。広大な新鶴見操車場を廃止し、代わりに広大なコンピューター操作の羽沢貨物駅を、トラック輸送の高速道路脇に作る。ここと既存・新設の貨物専用線との接続地点を最短距離で結ぶと現在の立地となる。単純明快すぎて、開いた口がふさがらない。通勤緩和は不要となった貨物線の廃物利用でしかない。しかも新貨物線の工事予算 420 億円は、通勤対策費として計上されているのである。予算の粉飾も堂に入っていて盗人猛々しいというしかない。

この厚顔無恥のペテン構造は現在沖縄で進行しつつある辺野古の新基地建設の理由付けと酷似している。政府は普天間基地の撤去に伴う唯一の移転先として辺野古をあげているが、新辺野古基地は、その全体計画を垣間見るだけで、水深の深い大浦湾に巨大な軍港と最新の（オスプレイ）ヘリ基地を含む最新鋭の総合軍事基地の新設であるのは明らかで、普天間の単なる移転先などというものでは全然ない。米軍の近代化はロシア・中国などに比べて後れているとの批判は以前からあり、既存の基地の改善などでは達成しえない命題がまずあり、それが辺野古新基地に他ならない。そしてこの新総合基地の建設によって不要となる普天間を返還するとするにすぎない。普天間が都市のど真ん中にある「世界一危険な基地」であることは間違いない。しかし米軍は、それが沖縄住民にとって「危険」であるという認識を持っていない。そうでなければ、住民が要求するせめて隣接する小学校や保育園の上空を飛ぶなという声を無視し続け、事故を連発させるわけがない。普天間が「危険」なのは、第一に狭いうえに拡張・改善の余地がないこと、内陸であるため軍港の機能がないなどで、基地そのものが、他ならぬ米軍にとって重荷になっていることが「危険」なのである。同じことは、本島の北部訓練場でもいえる。ここでも最新鋭のヘリコプター訓練場、ヘリパッドの建設が至上命令であり、その新設を条件に不要になる一定面積の返還が実現する仕組みである。高江の爆音の激増はすざまじい。「横浜新貨物線」と「辺野古新基地」に共通する「公共の福祉」の増進のための公共事業の「住民無視」・「住民不在」は健在である。「戦争は究極の公共事業」と言ったのは沖縄を訪れた元長野県知事の田中康夫氏だが、これは名言である。安倍首相は、「国の役割は国民の生命、財産と幸せな生活を守ること」だと言う。そのために国を守る「安全保障」が大事であり、「公共の福祉」のためにさまざまな「公共事業」が必要であることになる。これが「住民無視」・「住民不在」の上に成り立っていることは既に述べた。住民の反発・抵抗は必然である。

#### ・「公共」の住民襲撃に抗して

この事態を乗りきるには法的強制力＝暴力が必要だが、そのための方便として使われたのが「公害対策」（現在の用語は環境対策）と反対勢力の抹殺である。ここでもまた、くわ



しい経過を省略せざるをえないが、1972 年横浜市と国鉄は 7 項目の「公害防止協定」をむすび、同時に国鉄は「反対同盟は解体したものと見做す」という最後通牒（<sup>みくどりはん</sup>三行半）を發した。これをもって横浜市は貨物線問題は「基本的に解決」したとし、土地収用法による申請書類の縦覧に踏み切った。われわれはこれを「三行半・七項目体制」と命名、その打破に向けて全力を挙げることになった。

やや詳しくなるので恐縮だが、この「公害防止協定」（環境アセス）路線は、体制側の住民運動対策の基本をなす方法であり、その内容と狙う効果などを具体的に明らかにしていく必要がある。第一に、「七項目協定」に即して言えば、規制値そのものが努力目標となっていて強制力を持ってないことをまず上げなければならない。騒音、振動、日照、緩衝地帯などに対してそれぞれ数値が列挙されているが、それらは全て「目標値とされたい」、「設置されたい」と表現されており、国鉄はそれを「努力目標といたします」という線を一步も譲っていない。中身は何もないというしかない。これを裏側から実証するのが、例えば協定が謳う夜間の貨物列車のスピードを時速 50 キロにする制限である。もし上述の「規制値」に強制力（拘束力）を持たせようとするれば、騒音 55 ホン、振動毎秒 0.3 ミリなどとすれば済む筈である。それが不十分なことを補強するために、一見多方面からの規制であるかのような「見せかけ」である。時速 50 キロなら騒音は 55 ホン、振動は 0.3 ミリ以下になるという保証は何もない。こうして「七項目協定」は、公害「防止」の効果を、名目上も全く持っていない。しかし一般には起業者と自治体の間の「公害防止協定」には遵守すべき規制値が設定されているのが普通である。勿論自治体が「公害対策路線」をとるのは、反対運動を押さえ込みもしくは回避するためのものであるし、規制値の設定に対しても「責任ある行政」として技術的に達成可能な範囲を超えることはないから、そもそも、住民や農民、漁民にとって具体的にどの数値なら影響があるのかないのかといった観点は存在しない。「受忍限度」といったものを勝手に設定し、「公共の福祉」のための「滅私奉公」が強制される。しかも一見拘束力を持つかに見える規制値も、破られても被害者たる住民が何も出来ないのが、「公害防止協定」の実態である。札幌地裁は、北海道電力と伊達市の伊達火力発電所建設に関する「公害防止協定」についての住民の権利について以下のように判断している。「公害防止協定に基づいて地方公共団体が取得する権利は、当該地方公共団体に専属し、他に譲渡することもできないし、行政主体でない他の法主体が代って行使することもできない性質のものであると解する」（中略）「住民は、当該地方公共団体に属しているということのみをもって、当然に、公害防止協定に基づいて地方公共団体が有している権利をみずから代位行使しうる地位にあるとはいえない」（中略）（従って住民が）「伊達市及び伊達漁協に代位してする請求は、当事者適格を欠くものであり、不適法といわなければならない」（伊達火力発電所建設等差止請求訴訟第一審判決、1980.10.14）。完全な門前払いである。「公害防止協定」が守られなかった場合、つまり規制値が破られた場合、住民が自らの被害を「公害防止協定」





違反に求める法的権利がないことを宣言している。「公害防止協定」が、誰のために、何を目的にするものかがはっきりする。前述したように、「公害防止協定」は、反対する住民を押さえ込むことを主たる目的にしたものであるから、起業者も自治体も規制を守る意思など持っていないのが普通である。従って、規制値の測定などが記載されていても、ただやっているだけのものになっている。

もう一つ指摘しなければならないのは、この「公害防止協定」が謳う「緩衝地帯」である。具体的には、貨物線の地上部分の両側のそれぞれ10メートルを新たに買収し、空き地にして公害の波及を減少させるというものである。一見もつものようであるが、これは貨物線の至近距離の地帯が住民の生活が出来ないものであることを自ら認めたことに他ならない。そうでなければ「緩衝地帯」などという発想が出てくるわけがない。だとするとこれは明治以来の近代日本の行政がとってきた「公害対策」の基本的パターンの繰り返しに過ぎない。明治中期、足尾銅山の鉱毒に苦しむ谷中村農民が大規模な抗議運動を起こすと、これを徹底的に弾圧すると共に、土地収用法を使って谷中村自体を廃村にして住民を強制排除し、跡地を巨大な沈殿地にして鉱毒問題の「解決」としたのである。戦後も四日市コンビナートなどに、後から「緩衝緑地」が制度化されている。三里塚でも「騒音地帯」が設定されいくつかの集落が無人化され、壊死した風景になっている。この方法の基本的特徴は、公害の発生源をそのままにして問題を被害者側に転嫁し、強制排除することによって「解決」とすることにある。言うまでもなく、これは加害者救済そのものである。と同時に日本の公害行政が、「公害防止」を標榜することによって、実は被害（者）（地域）の存在そのものを無視・抹殺することによって不可視化することだけを目的とすることを示している。国鉄と「公害防止協定」を結んだ横浜市は、当事者としての責任上、依然として続く反対運動に対してますます強硬な攻撃を加えていくことになる。単なる無視/黙殺ではなく、市長に抗議し、面会を要求する住民を機動隊を使って排除し、特別の市広報紙を79万部印刷し、通常の町内会などを通じての配布ではなく、新聞販売店を使っての各戸配布したりで、その狂態ぶりは半端ではない。1974年市長は国鉄の土地収用のための土地物件調書に署名押印を拒否した地権者の「代理署名」を行って、住民を国鉄に売り渡した。国鉄はこれによって土地物件の強制収用の条件の全てをクリアした。反対同盟は市役所内で抗議集会を行い、飛鳥田革新市政との訣別を宣言、横浜市から分離・独立し、住民による、住民のための、住民の自治体を目指すことを明らかにした。

1976年（昭和51年）度の会計検査院決算検査報告は「横浜新貨物線の建設について」と題する以下の「特記事項」を掲げている。「この新貨物線は鶴見駅より横浜方1.9kmの地点から戸塚駅より東京方約4.6kmの地点までの延長13.7kmにわたって地上部分3.9km、トンネル部分9.8kmを建設するもので、昭和41年5月に運輸大臣の認可を得て



46年10月の使用開始を目途として工事費325億円余（52年2月改定後795億円余）をもって43年11月に工事に着手している。しかして、新貨物線の建設状況についてみると、51年度までに、延べ13.1kmにかかわる用地の取得等（450,212m<sup>2</sup>）に187億6868万余円を要し、地上部分延べ3.8km及びトンネル部分延べ9.3kmに係る路盤、橋りょう、トンネル等の諸施設を286億3672万余円で建設しており、本件建設工事に要した費用は総額474億0541万余円に上っているが、これらの鉄道施設はほぼ完成しているのに、現在（52年11月）においてもいまだにか働するに至っておらず、しかもか働の見込みも立っていない。また、この新貨物線に関連して施行した線路増設などの建設に232億2844万余円を投入しているが、これらの施設についても上記と同様の事態となっている。（中略）このようにこの新貨物線建設が当初の使用開始の計画年次から6年余を経過した現在なおか働することができないのは、新貨物線が主として住宅地を通過することとなっているため地元住民の理解を得るのに長期間を要したことに加えて、未解決となっている点在する延べ約600mの用地4,650m<sup>2</sup>の取得等がいまだに著しく難航していてこれらの箇所工事の着手できないことによるものである。

国鉄にとって「横浜新貨物線」が見込みのつかない泥沼化していたことをはっきりと示している。この時点（1977年11月）は、前述の横浜市政との訣別宣言から3年、運動開始からは11年が経過している。既に国鉄による土地収用法による神奈川県収用委員会に対する収用裁決申請（1975年1~7月）が行われており、収用委員会の審理が始まってから2年半以上も経過していた時期である。にもかかわらず、反対同盟の審理に対する大衆動員をはじめとする執拗な抵抗が続き、いつ収用裁決が出来るか全く見通しがつかない状況だった。国鉄は「反対同盟は解体」したとの最後通牒を出し、横浜市長は、「代理署名」という最後の一線を越していたから、事態の收拾などが出来るわけがない。がむしゃらに審理を強行、採決させるしかない。結局収用委員会は実質審理を全く行わず採決を強行した。1978年6月だった。収用採決件数17、権利者数190、収用面積4300m<sup>2</sup>、補償金額2億4,700万円。神奈川県史上最大の収用事件だった。その後も権利者の補償金受取拒否、供託などの段階などはあったが、国鉄は全用地を取得、工事は翌1979年完成、試運転を経て1980年10月営業運転を開始した。事前運動は敗北した。しかし反対同盟は多忙だった。新たに収用裁決取消訴訟などが加わり、各種裁判への動員、突貫工事の強行による広範な工事被害への対応など多忙を極めた。工事被害への責任と補償は工事差止裁判のなかで追求、裁判官の実地検証（異例だという）を経て、国鉄は全面補償を表明した。一方貨物線（工事を含む）による不動産の減価による固定資産税（市税）の減免（3年に一度）を横浜市「固定資産評価委員会」に申し立てた。これも現地調査を経て最高50%の損耗を認めさせた。これは、貨物線による不動産の減価を、税額に反映させるという当然の要求であると共に、飛鳥田横浜市長に対して、この市税収入の減少は市長の貨物線賛成によるもので、減収金額を市に返還せよ



という訴訟、事後運動への一つの伏線でもあった。

### ・貨物線は出来たものの・・・

さて、1980年10月、貨物線は営業を開始したが、貨物列車の運行は予想を遙かに下回り、騒音振動などはあるが、これまた予想よりかなり少なかったのが正直なところであった。反対同盟は諸裁判と資金稼ぎの共同購入（1974年開始、年間供給高4000万円）など日常活動を継続、騒音・振動の測定など事後運動への手がかりを求めていた。ところが裁判所から、「聞くところによれば、騒音・振動などの公害もあまりないとのことだから和解をしたらどうか」という提案があった。国鉄との和解などんでもないというのが反対同盟内の大勢だったが、工事差止訴訟のように事実上意味を失った訴訟もあり（これは万一勝訴しても、損害賠償請求事件になってしまい、われわれの訴訟原点とは全く異なる）、すったもんだの末、反対運動の継続を前提として、公害問題についてだけ一応和解のテーブルに着いて見ようかとなり、和解交渉に入った。裁判上「和解」という言葉しかないので、われわれも和解と表現したが、実態は激烈な団体交渉であった。狙いを国鉄と横浜市の「三行半・七項目」体制の実質的打破におき、その表現としての発生源規制の実現、被害者からの規制値の強制執行力の保障を確立することとした。そもそも和解交渉は前述の通り「国鉄」と「反対同盟」の団体交渉であり、国鉄が、「解体」したはずの「反対同盟」を正面から相手にせざるを得なかったのは、皮肉である。「三行半」体制は崩壊した。残るは「七項目」体制であるが、既に詳述したように起業者と自治体の間の「公害防止協定」は無内容なばかりか、肝心の被害住民が発生源を訴えようにも原告適格を待たないわけであるから、きわめて悪質なペテン以外の何物でもない。これを中身のある規制値化すること、住民が被害を直接発生源に訴えうる原告適格性を法的に確保することに全力を挙げた。10ヶ月間の交渉の結果、騒音55ホン、振動0.3ミリなどの数値を「・・・とする」と規制値化し、1511人の原告がそれぞれ「和解」の当事者となった。裁判の「和解」構造が幸いしたともいえるが、「七項目」公害防止協定に束縛されない反対同盟と地域の当事者化を事実上獲得した。1981年8月、「和解」は成立した。運動発足からちょうど15年だった。反対同盟は前述の共同購入組織を公害監視網として維持することを中心に反対運動の継続を決めていた。しかし貨物列車の運行が余りに少なく、騒音・震動などが殆ど発生しない状態の中で、運動は事実上流れ解散状態になっていった。定着し過ぎていた共同購入は、折からのインフレ傾向のなかで止めるに止められず、公害問題の再発に備えとして維持したが、ウィークリーに行われていた事務局会議（意思決定・執行機関）は82年に、必要なきときには再開することを条件に閉会した。「反対同盟」は、最後までニュースの発行部数2,000、工事差止訴訟の原告数1,500を維持していた。



元横浜市長となった飛鳥田一雄氏は 1987 年、『飛鳥田一雄回想録』（朝日新聞社）のなかで次のように語っている。「これ誤りだったね。大騒ぎしてつくっても、今はあの貨物線、ほとんど使っていないだろう。まさか貨物がこんな状況になるとは思ってもみなかったよ」。語るに落ちるとはこのことであろう。われわれは貨物線を「無用の長物づくり」・「巨大なスクラップづくり」（『反対同盟ニュース』）と主張してきた。日本の鉄道貨物輸送のシェア低下は、設備の老朽化もあるにせよ、基本的には日本の鉄道が狭軌で、広軌を前提にした国際的なコンテナ規格から外れ、国際的のみならず国内貨物輸送（鉄道・トラック・海運を一つのコンテナで繋ぐ）のドア・ツウ・ドアコンテナリゼーションからもはじき出される運命にあったことである。国鉄規格のコンテナは国内輸送のごく一部にしか需要の見込みがないのである。いくら金をつぎ込んで近代化しても駄目なのである。一方廃物利用とはいえ、線路が倍増した通勤電車も、もともと貨物専用設計されていた路線をそのまま客用に転用する無理（例えば横須賀線が川崎駅を迂回するなど）が障害となり、東海道線の混雑率は全く変わらなかった。横浜新貨物線は建前としての通勤緩和にならず、本音としての貨物輸送のシェアも拡大どころか、低下に歯止めがかかっていない。皮肉にもこれらの事実はわれわれの敗北によって初めて実証され、目に見えるものになった。ただわれわれもこれほど酷いものになるとは「思ってもいなかった」。今日「横浜新貨物線」は事実上廃墟となっている。この巨大なスクラップ作りに対する責任を政治も行政も全くとろうとしていない。横浜新貨物線部分だけでも多分 1,000 億円近く、上位計画である第三次長期計画（予算総額 2 兆 9 千億円）全体では多分ウン兆円規模の無駄遣いである。その後の会計検査院決算報告には「横浜新貨物線」に関する言及は一切ない。

#### ・飛鳥田革新市政との訣別と横浜市からの分離・独立・・・われらが公共性

われわれは貨物線の建設を阻止することが出来なかったという意味では敗北した。運動の最大の目的である「勝つこと」が出来なかった。しかし、われわれは計画そのものの欺瞞性、立地の不当性、公害対策の虚構性及び立法、行政、司法の手続き・実態の反住民性、反地域性を実証的に明らかにし得たと自負している。われわれの運動は金と権力によって圧殺されたのであり、道理はわれわれにあり、現状は無理が通っているにすぎない。だが、これらの理論的勝利をいくら強調しても、政治・行政による「公共性」の完全独占をいくら暴いてみても、その「問答無用・切り捨て御免」の「暴力性」をいくら明らかにしても、それで理論的問題の全てが解決するわけでもない。少なくとも私にとってはそうであった。「公共の福祉」と「地域エゴイズム」を対立するものと考えるかぎり出口はない。これは動かすことの出来ない出発点である。かと言って、この両者を並立するものとしたり、天秤にかける考え方にも賛成できなかった。伊達火力反対の農民が、北電は盛んに「公共の福祉」のためというけれど、俺たちがうまいもの作るのも「公共性」あるんじゃないか、三里塚の農



民が空港の公共性より農業の公共性の方が大事だというとき、私は彼らが無条件に支持するが、何かスッキリしないものが残っていた。「官の公共」と「民の公共」（福沢諭吉）がそれぞれ存在し、天秤にかけたり、中間点（妥協点）を見いだす考えにはどうしてもなれなかった。「一人の人間の命は地球より重い」という言葉はあるにせよ、これも天秤論だと感じた。宇井純氏の言う通り、公害に第三者はない、あるのは加害者と被害者だけである。「住民運動」に関するかぎり「加害者」は「公共（性）」であり、「被害者」は「住民」である。この事実には疑いはない。出口は「地域エゴイズム」に固執し、その上に「われらが公共」を構築する以外にない。しかしそれを構築するプロセスはどうなるのか。「われらが公共」の具体的イメージはどんなものなのか。おまえは車に乗らないのか、ごみは出さないのか、電気はいらないのか、これらの内なる疑問を何とかしなければ、「地域エゴイズム」攻撃に完全に対抗出来る理論、思想にはなり得ないと私は感じていた。敵を論破し、打倒するだけでは駄目だ、問題はむしろその後にある。

#### ・フランツ・ファノンとの出会い・・・一橋大学時代への回帰

このジレンマを一挙に打ち破ってくれたのが一橋大学時代の鈴木道彦先生だった。鈴木道彦評論集『政治暴力と想像力』（現代評論社、1970）を偶然近くの書店で見つけて買ったのは、先生が私にとって忘れられない存在であったことによる。先生は私の前期のフランス語の先生であった。怠け者の学生であった私はフランス語は全く駄目であったが、先生は2つの強烈な印象を残された。1つは教科書にサン・テクジュベリの『星の王子さま』を使われたことである。岩波書店の内藤濯氏の日本語訳を読んだときは感動した。人間について、愛についてこれほど深い印象を受けた本はない。それまで私はこの本の存在自体も、それがロングベストセラーであったことも知らなかった。私事だが、私が今は亡き家内と結婚することを決意したとき、私はまずこの本を彼女に贈った。もう一つは、当時学生運動に夢中になっていた私が書いたビラを、的確かつ痛烈に批判されたことだった。確かな記憶はないが、警職法反対のビラに「間違いに刃物」といったタイトルを付けたことへの批判もあったように思う。アジビラとはいえ、その非論理的、非科学的感情操作に対する鋭い批判であった。生意気だが、この教師は怖いなと思った。以後ビラの内容は、鈴木道彦先生が読むことを前提に、きちんとした内容をもつものにと意識せざるを得なかった。手前味噌だが、私のビラの質は向上したと思う。後期になってからだが、1960年初頭に国立校門で配ったビラは私が担当し、「ゴールデン・シックスティーズを迎えて」と題した。内容は全て忘れたが60年代全体を見通そうとするものだった。かなり力を入れて書いたし、同期の畏友中島寛（故人）から絶賛されたりした。卒業後も鈴木道彦先生が金嬉老問題などで活躍されていることは、新聞紙上などで存じ上げていた。とにかく、『政治暴力と想像力』は鈴木道彦先生の本であるというだけで買って、帰ってきてその中の一文「橋をわがものにする思想」のフランツ・



ファノンの引用部分を読んだ時、目から鱗が落ちたショックは絶対に忘れられない。「地域エゴイズム」と「われらが公共」を見事に繋ぐ構図がそこには見える形であった。「橋をわがものにする思想」はもともと先生と浦野衣子氏の共訳であるフランツ・ファノンの『地に呪われた者』(1968)の「後書き」として書かれたものである。後書きのなかで本体から引用されたのが、下記鍵括弧書きのうち下線部分を除いたものである。《下線部分は鈴木先生が本文から省略された部分の全部、傍点部分は私がさまざまな場合に引用した際に復活させた部分である。》

「一つの橋の建設がもしそこに働く人びとの意識を豊かにしないならば、橋は建設されぬがよい。市民は従前どおり、泳ぐか渡し船に乗るかして、川を渡っていればよい。橋は、空から降って涌くものであってはならない、社会の全景(パノラマ)にデウス・エクス・マキーナ(全知全能の神)によって押しつけられるものであってはならない。そうではなくて、市民の筋肉と頭脳とから生まれるべきものだ。なるほどおそらくは技師や建築家が必要となるだろう—それもときには一人残らず外人であるかも知れない。だがその場合でも党の地区委員がそこにおいて、市民の砂漠のごとき頭脳の中に技術が浸透し、この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。市民は橋をわがものにしなければならない。このときはじめて、いっさいが可能となるのである」(フランツ・ファノン、アルジェリア独立戦争の闘士)。

この部分を読んだとき、これだ、これでいける、私は嬉しくて躍り上がった。早速大きな書店に行き、原本から引用部分が何処にあるか探したが、なかなか分からず、足が棒のようになったのを覚えている。言うまでもなく、橋は公共性が非常に明らかなものである。その橋ですら、いな、公共性が明らかであるからこそ、一つの橋の建設が計画から施工まで、誰によって喜んで担われなければならないのかが重要なのだ。私はそれ以後、ありとあらゆるところでファノンを引用し、「公共」による「橋」の押し付けに反対する住民運動の正当性を訴え続けた。私の引用がどのくらいの力を持っていたかは分からない。しかし、少なくとも結果として、ファノンのこの言葉は全国の住民運動の中に浸透していった。オーストラリア国立大学の Simon Avenell(日本近現代史)は、“Regional egoism as the public good”(2006)という日本の住民運動に関する論文で、ファノンのこの部分を冒頭に掲げて、アルジェリアから遠く離れた日本で、なぜこの言葉が行きわたったのかを論じている。もっとも、私の引用(解釈)が、ファノンや鈴木先生の本来の意味に合致しているか否かは別の問題である。私の引用(解釈)が唯一のものではない。鈴木先生が「橋をわがものとする思想」で省略された部分の一部だけを私が復活させたのはなぜか、なぜ技術家や専門家、政党の部分だけを省略し続けたのか、「そこにはファノンにあった技術者、専門家と政党の積極的な意味を否定している」「すなわち、政党に対する強い不信、専門家、理論家を排除する「ウチ」意識、徹



底した政治不信の表明である」（中村紀一、政治学）という批判があったのも事実である。宮本憲一氏（財政学）も同様の批判をしておられる。この指摘は当たっている。この時期までに政党は言うに及ばず、土木工学関係の学者、技術者は国鉄や建設省（当時）によって完全に押さえられており、われわれも何とか知りたいと思った、工事被害を含む貨物線の被害の「科学的立証」などは、夢のまた夢といった感じであった。専門家、理論家を排除する前に、排除されている現実がまずあることを骨身に徹して知ったのである。私はこの選択を意識的に行った。我田引水といわれても仕方がない。

我田引水はこれだけではない。ファノンと同じ『地に呪われたる者』のなかで、次のようなことも書いている。「自己意識はコミュニケーションを閉ざす鎧戸ではない。哲学的考察は、逆に自己意識はコミュニケーションの保証であることを教えている。民族主義（ナショナリズム）ならぬ民族意識は、われわれにインターナショナルな広がりを与える唯一のものだ」。これは私が考えていた個々の住民と地域との相互関係、社会構造の全体をとらえる、また他の住民運動などとの紐帯的共感を得る唯一のチャンネルとしての地域意識、に呼応するものとして受け取った。この問題と一橋大学時代の関わりについては後述するが、とにかくファノンとの劇的な出会いは、一橋大学での鈴木道彦先生との出会いがなければ絶対に存在しなかった。このことだけでも、一橋大学と先生にいくら感謝してもしつこくことはない。しかも、今改めて振り返ってみると、私の思想形成過程での、一橋大学時代の影響の大きさへの自覚は日に日に強まっているように思う。

私が一橋大学を志望したのは、国立で授業料が安かったこと、自宅が東京で通学が出来ること、理科系が駄目だったので受験科目に理科が一科目と、いわば消去法だった。当時の授業料は年 9000 円で、家の経済状況から国公立以外は選択の余地がなかった。が、同時に面白そうな先生がいるなというものもあった。映画気違いだっただ私は南博先生の映画評論のファンだったし、伊藤整先生訳の『チャタレイ夫人の恋人』（わいせつ物公然陳列罪で発禁）を、回し読みで熟読したり、ベストセラーになった『女性のための 12 章』について、これまで実力の三分の一しか評価されてこなかったから、この本が三倍の過大評価を受けて、やっと勘定が合うとの伊藤先生ご自身のコメントを面白がったりして、受験動機の不純さは覆うべくもない。しかし 1957 年に受けた入学試験の国語の問題に接したとき、私は感動した。正確には覚えていないが、ラ・ロシュフーコー（フランスの箴言家）の愛という言葉から万葉の大和三山の「香具山は畝傍ををし」を導く問題だった。こういう問題で落とされるなら悔いはないと思った。出題者は亀井孝先生だった。亀井先生の入試問題は難しいので有名で、私のゼミの岡義達先生（政治原論）は、一橋の学生は亀井さんが難しい入試問題をだすので勉強せず、国語の学力がないので困るとよくぼやいていた。しかしこの問題はなまじの受験勉強などが通用しない、考える力を重視したものであったことは間違いない。大体大



学ともあろうものが、受験産業に「傾向と対策」を立てられるような問題しか作らなくてどうするというのが生意気盛りの私であったし、お陰で2年も浪人した。この年の一般社会の問題には、2年前に開催された「バンドン会議（アジア・アフリカ会議）の歴史的意義についてと論ぜよ」という問題があって、これもいわゆる受験勉強ではどうにもならないものだった。多分これらの問題によって私は辛うじてビリで合格した。入学してみて同期の連中の受験知識の豊富さと受験技術の高さ（点の取り方のうまさ）には舌を巻いた。とうてい敵わなかった訳である。

もう一つ入学して分かったのは、一橋大学は「社会科学の総合大学」と称してはいるものの、実態は単科大学だということだった。入り口こそ4学部に分かれているが、入ってみれば浴槽は1つで、混浴そのものだった。語学は別として、それ以外は学部の区別もなく、入学年度の違いもない。びっくりしたがこれは非常によかったと思う。友人関係でも授業でもこの混浴性は心地よかった。学部の別がなく、出欠が自由だった。後にふれる蓼沼先生の問題意識も、授業をとった覚えはないから、ふらっと出席したか、何か別のきっかけで知ったのかもしれない。上原専禄先生の最終講義にも顔を出した。内容はちんぷんかんぷんだったが、ヒストリア・ムンディを、力を込めて講義されていた。最後は涙ぐまれていた。出席者には先生方も多く、何人かの方がやはり涙ぐまれていた。冷やかし気分だった私は自分を恥じた。めったに講義にも出なかった私だが、なるほどと感銘を受けたことは沢山ある。数え上げればきりが無いが、山田欽一先生の「現代数学」では、公理への疑いが非ユークリッド幾何学から現代数学への道を開いたことを教わったし、岡義達先生の「政治学」では、権力の正統性の根拠、例えば王権神授や主権在民は全て「神話」とする論趣は、新鮮だったし、ショックだった。これまで、当たり前なこと、正しいものだと思っていた諸前提を疑うことを知ったのは大きかったと思う。岡先生は「大学」を「エリートの再生産構造」とされていて、この規定の仕方に感心したりもした。また蓼沼謙一先生の「労働法の民事免責の構造」という問題設定にも興味を持った。内容については何にも知らなかったし、なぜこの設定に関心があったのか私自身が全く分かっていなかったが、後に公害・環境問題や住民運動に対する行政の対応の仕方を見て、その原型がここにあったのではないかと思うようになった。一般的に言えば、資本主義体制外あるいは反体制運動を体制内市場（経済）取引に吸収もしくは転化していくやり方がそこにあったのではないかと思う。『共産党宣言』や『空想から科学へ』などを読むかぎり、初期の労働運動が労働者（階級）の解放、労働の疎外からの解放を目指していたことは明らかだと思う。だからこそ資本主義打倒が目標だったのだと思う。反体制労働運動を直接弾圧する反面、労働者の団結権を認めて、労働組合に（法）人格を与え、団体交渉権、争議権を認めることによって労働運動を労働組合運動に吸収・転化していく体制内制度化である。こうして労働組合は労働条件の市場（経済）取引の一方の当事者になり、労働の疎外からの解放は放棄される。よく言えば資本主義の柔軟さだが、悪く言えば貪欲さ





である。飛躍もしくは短絡との批判は覚悟しているが、再び我田引水すれば、行政による「住民」は「地域エゴイズム」から、より広い高い視野をもつ「市民」へと向上しなければならぬ」というお誘いが繰り返され、拒絶型住民運動から提案型市民活動へと進歩しなければならないというコースが、特定のNPOに（法）人格を与えて、これまで行政が把握・コントロール出来てこなかった体制外の諸運動を「市民活動」に集約、変身させることによって把握可能なものとし、補助金操作行政による自立性の破壊、補助金たかりへの体質作りが制度化されている。環境問題におけるCO<sub>2</sub>の排出権の売買なども発想は似ている。（法）人格化は体制外及び反体制運動の体制内制度化への資本主義の常套手段であると感じている。

いつ頃からか分からないが、私は資本主義は良くないと思うようになっていた。左傾していたといってもよい。私が中学に進学したのは1949年であるが、世の中はまだ戦後の混乱期であった。1950年朝鮮戦争が勃発し、占領軍の命令で自衛隊の前身である警察予備隊が発足した。実態は旧軍出身者を寄せ集めての軍隊の復活であった。私のいとこの一人は若き旧職業軍人であったが、戦後は戦犯扱いで職もなく浮浪者同然だった。が、旧軍の復活に喜んで復職していった。朝鮮戦争による軍需（朝鮮特需）が発生し、日本経済は急速に復活していった。再軍備反対、逆コース反対の左翼の運動は華々しく、私は共感を持っていた。1951年サンフランシスコ講和条約が、「全面講和と永世中立」という左翼の反対を押し切って調印され、同時に日米安保条約、日米行政協定（現日米地位協定）が調印された。いわゆる日米安保体制が確定した。左翼は以降この「日米安保体制」打破をメインスローガンに全ての運動をこれに集中させることになった。1952年、アメリカのビキニ環礁での水爆実験で第五福竜丸が被爆して久保山愛吉さんが死亡し、原水爆禁止運動はものすごい広がりを見せた。このとき私は高校2年生だったが、積極的に原水禁運動に参加した。反戦平和の感覚からだったとは思いますが、同時にそれを推進する左翼への共感があったことは間違いない。左傾していたと思う。反戦平和運動と社会主義革命運動が無理なく接合された、ある意味幸せな時代だった。こうして左翼シンパ感情を持ちながら入学した私は、当時前期自治会委員長だった白石武夫先輩に、自治会はメーデーに行くかどうかをたずねた。特別の意味はなく、ただ聞いていただけだったが、ものすごくびっくりされた表情にはこっちがびっくりした。これが前期自治会との最初の接触であった。白石さんはたしか東京の下町の高校（上野？）の出身で、下町っ子そのものの人なつっこい雰囲気を持っていた。私も同じ東京生まれだが、山の手育ちだったせいか私にはないものを感じ、好きだった。私は1957年度後半から、自治会のクラス委員になり、本格的に自治会活動（学生運動）に打ち込んでいくことになる。一橋は前・後期自治会とも全学連加盟校だった。1958年はイギリスのクリスマス島水爆実験があり、原水禁運動が一層の広がりを見せ、他方教育公務員（先生）に対する勤務評定の実施に反対する勤評闘争が日教組を中心に燃え上がった。私は特に勤評闘争に力を入れ、後で



振り返ってみても在学4年間でもっとも集中したテーマであった。戦前の「忠君愛国教育」、「軍国主義教育」、「皇民化教育」などが否定され、少なくとも国家権力が教育に介入するのは御法度とされてきた。戦後初期は、校長は（管理職ではなく）同等者中の第一人者とされ、日教組の組合員で組合の指令に従っていた。ここでも教育委員の公選制廃止などの途中経過は省略するが、要するに校長に先生一人一人の勤務評定を義務づけ、国家権力が教育を人事上も内容上も介入・管理するというものであった。これは絶対に阻止しなければならぬと私は思った。当時の総評・日教組は、これは日教組つぶしであり、総評労働運動つぶしであるとして、総評全体の闘争として闘うとしていた。全学連もまた、ちょっと言葉は違うが、単に日教組だけでなく全労働者階級に対する攻撃であり、それ故全労働者階級が一丸となつて対抗しなければならぬとしていた。これに異議を唱えたわけではないが、何か足りないと思っていた。それは労働現場における労働の内容を含む支配権のあり方に関する方針がない点だった。少なくともその辺に触れる言及がないと、民間企業の労働者に波及していく根拠がないのではないかという思いだった。企業が企業労働の支配権を完全に握り、労働組合は労働条件のごく一部の条件闘争にしか関与しない状況が生まれていた。民間労組に、あるいは民間労働者に勤評闘争の共闘を呼びかける場合に、労働の支配のあり方に触れなにかぎり、なぜ教育現場だけが民間企業では当たり前になっている勤務評定に反対するのか、ひるがえって、会社が勤務評定によって労働者を完全支配している現状はいいのかを提起しなければ、本当の意味で勤評闘争が総評全体の闘争になり、労働者階級全体の闘争にはならないのではないかと思った。当時、都学連（全学連の下部組織）の委員長の塩川喜信氏（一橋のオルグ）と二度ほど可成り突っ込んだ話をしたが、不調だった。全学連のみならず、左翼全体の情勢分析の仕方、運動方針の立てかたなどに、漠然としてはいたが基本的な疑問を持つようになった。もっと広げていけば、彼らの考えている「共産主義革命」・「社会主義革命」とはどんなものなのか、もっと縮めて考えれば、彼らの人間に対する認識の仕方に大きな問題があるのではないかと思うようになってきた。資本主義政権を倒し、社会主義政権が成立すれば、それが革命で万事はうまくいくのか。革命の後のイメージは必要ないのか。また人間の認識の仕方についても、「存在が意識を規定する」という規定には反対だった。基本的人権の尊重とは個人の尊重というよりは個人差の尊重であると私は感じていた。こうした疑問を内包しながらも私は勤評闘争に全力を挙げた。天王山となった和歌山には執行部全員に動員を掛けた。同時に私は全学連の政治闘争一点張りの方針に、これは疑問といった程度ではなく、はっきりと批判的だった。勿論政治闘争を否定するものではなく、むしろ積極的に展開すべきだと思ってはいたが、ただ、学生生活は政治だけではなく多面性を持っており、学生自治会を名乗る以上、政治以外の分野もカバーすべきだと思っていた。記憶に残っている1つは小平祭（文化祭）の盛り上げである。私の入った年の小平祭はひどいものだった。学生の生活態度に受け身の態度が目立ち、学生運動に限らず、何事にも低調だという印象だった。翌年の小平祭は、新しい文化の創造をと銘打って、全クラス、全サークル



に何らかの参加をと呼びかけた。エスカレーターに乗り、ところてん式に2階3階に上っていくことを止めよと訴えた。これはある程度成功し、少し学内の空気が流動化した感があった。もう一つは小平学食の改善だった。生協が運営していたが、汚くて不潔だった。皿などの什器備品も足りなくて、途中で回収したら一回ししている有様だった。同じクラスに学食で働いていた落合正令がいたので話を聞いたりして、保健所に何回も通い、実情を話し改善策を聞いた。学校側の学生委員会との会合で何とかしないと大変だぞとがんがん文句を付けたが、学生委員会は、要するに大学側の学生運動対策部で、大学側も学生側も政治運動への弾圧であるとかないとか言いっ放し聞きっぱなしの会合であったから、学食問題を持ち出すと、学校側を攻撃する新戦術かと疑われたのも無理はない。自治会側の代表は徳江和雄だったが、彼もきょとんとしていた。でも最後には何人かの先生がそれは問題だと言って下さった。また生協の理事会の席にも出席し、理事長に皿の枚数を増やせとか、煮沸の設備を作れとか、いくつか具体的提案を可成り強い調子で行なった。結果がどうなったかは覚えていないが、近年落合から宮崎の印象は学生運動より学食で世話になった方が強いと言われて、正直嬉しかった。落合にはその返事もしてなく、申し訳なく思っている。

ともあれ1957年入学組は一橋大学としては異例の学生運動活動家を持っていた。執行部に約10人、その周辺に20人ほど計約30人の常連活動家がいた。時代が影響したのかも知れないが、一年先輩にも、一年後輩にも一桁台の活動家しかいなかったから、やはり異例というしかないだろう。しかも非常に優秀な連中ばかりだった。革命への志の高さ、正義感の強さは抜群だった。中枢は加藤幹雄、中島寛、平尾光司、飯沼健真といったところだが野口英次、川岸近衛、水藤真樹太、千野亘、酒井武史といった非常に個性的なメンバーを抱えていた。川岸は一橋新聞の名編集長で、後に読売新聞の論説副主幹になった。彼の編集長時代かどうかは知らないが、一橋新聞は「スペシャリスト論争」を手がけ、大手メディアでも話題になったりした。当時の一橋新聞のレベルは非常に高かったと思う。中島は登山家でもあり後に日本山岳会のエベレスト南壁のアタッカーになった。酒井は朝日を定年前に止めて小さな出版社を作り、2005年に拙著『いま、「公共性」を撃つ』を復刊してくれた。加藤はブンドに属していたし、政党、セクトに属していたものもいた。私は前期の委員長を務めたが、ノンポリだった。とにかくこの30人がこの4年間の一橋学生運動を牛耳った。加藤がこのニューズレター3号で述べたように、このメンバーは「終生変わらない堅い友情で結ばれることになった」。ここで述べた以外の学生運動については、加藤の上述のレポートに詳述されており、私が付け加えることはない。ただ一橋大学のスローガン、キャプテンオブインダストリーとか、如水会のもつ一種のエリート臭さは嫌いだった。私はエリートになる意思も能力もないと思っていた。如水会には入らなかった。また成績が悪くて、卒業できるかどうか心配でたまらなかった。ただ放っておかれたただけだとは思いますが、とにかく異端児に寛容だったことに助かったし、感謝するしかない。



卒業直前、私はこの 30 人ばかりのつながりを維持したいと思い、サロンダンポンという同窓会を立ち上げた。定期的に集まり、顔を合わせるだけでなく、機関誌を発行した。6 年ほど、10 号ぐらい続いたのだろうか。読み返してみるとマルクスボーイのキャプテンオブインダストリーへの「転向」がうかがえて面白い。サロンダンポン機関誌は、平尾光司が全冊保有している。卒業後、私は総合商社に 2 年ほど勤めて止め、ルンペン風に過ごしてきたが、結婚して横浜に移住し、平尾光司の叔父さんの経営する横浜の小さな貿易会社に就職した。2 年もたない時に、貨物線問題が起きた。その後 2 年ほどたって、スポンサーになってくれる人があって、事実上自営の貿易商人になった。これは有難かった。貨物線反対運動も忙しくなってきたし、とにかく自営業は時間のやり繰りができる。事務所も横浜の中心部にあり、市役所や反対同盟ニュースの印刷所にも近く、誰に気兼ねすることもなく自分の商売と反対運動のメッセンジャーボーイを両立させることができた。

#### ・「われらが公共」の構図作り・・・現代革命論

さて話は再び「横浜新貨物線反対運動」に戻る。くどいようだがもう一度原点に戻りたい。神奈川県松見町の小さな商店のおかみさんは、「貨物線なんかが来たら、お金持ちのウチのいいお客さんは何処かへ（引っ越して）行っちゃいますよ。そんなことになったら、ウチ（の商売）はどうなっちゃうんですか」。ある港北区仲手原の地上権設定（トンネルの上）の地権者の奥さんは、「貨物線の騒音・振動の被害は皆さんも同じなのに、ウチだけがいくらでもない補償金をもらうなんて、ご近所の手前そんなことは出来ませんよ。ウチはこれからもここに住んでいかなきゃならないんですから」。これが横浜新貨物線反対を 15 年間継続させ、2 億 4,700 万円の補償金の受取を拒否した原動力である。ここには生活のよりどころとしての地域の意識が存在している。そしてそこに住み、生活している住民としての立場が鮮明に意識されている。この住民と地域の概念が近代社会の構造には全くない。先に引用した札幌地裁の判決は環境権について、次のように判断している。「環境管理の問題は、すぐれて、民主主義の機構を通じて決定さるべきものであるといえる。もとより司法救済は、現在、環境破壊行為が住民個人の具体的な権利、すなわち、生命、固有の健康、財産の侵害のおそれにまで達したときには、後記のように個々人の人格権、財産権の妨害予防ないし排除として発動されるものであるから、これをもって足るものと考えられる」。完璧な個人還元主義である。そこに想定されているのは、完全に独立した全知全能の個人であり、そうした強い個人が、たとえ相手が国であろうが、大組織であろうが、対等・平等の立場で契約を結び、その双方が「合意は拘束さるべし」とする社会システムである。よく近代の特徴は「主体と客体の分離」であるというが、ここで想定された主体は文字通り客体（周囲）から完全分離された個体である。しかし実際には、完全に自立した個人などというものは存在しない。処



女懐胎などあるはずもなく、一人では生まれてくることが出来ないどころか、生存することも生活することも出来ない。上述した二人の女性の言葉は、このことをはっきり示している。私はこうした生活意識が当たり前、常識であることを運動の初期から痛切に感じさせられてきた。この生活意識を前近代的であるとして、個の確立を求める方式は実態に合わないばかりでなく、間違っていると確信する。70年代住民運動が明らかにしたのは、戦後民主主義の諸制度が、地域・住民を問答無用、切り捨て御免と抹殺していくお上である事実である。私は既に資本主義か社会主義か、近代的前近代的か、民主的か非民主的かといった視点ではなく、お上下々の視点で社会を見るようになっていた。

「横浜新貨物線反対運動」は、飛鳥田革新市政との訣別宣言のあと、横浜市から分離・独立する住民の、住民による、住民のための自治体の具体的プランの作成に入った。この内容の詳細については、この小文の目的からそれるので省略するが、地域エゴイズム運動の思想の一つの最終的な到達点であり、反対同盟代表、八木貞太郎（公認会計士、故人）の手になる構図は、地方自治法上の手続きからはじまり、町の規模、財政、インフラ、交通、火葬場、小中学校など公的施設、女性町長を含む複数町長制など町内運営のガイドラインを詳細に描ききった傑作であることを明記させていただきたい。おそらくこれは、秩父郡一帯の独立を企図した秩父事件以来のことであり、その元号「自由自治元年」になぞらえていけば「自由自治」町構想である。もとよりこれは「貨物線反対」というシングル・イシュー運動の勝利のための戦術として考えられたものであり、運動の流れ解散によって画餅に帰した。一般的な住民自治のための戦術にはなり得ない。しかしその構想にいたる思想の流れや運動内の諸実務の運営技術は、日常的な住民自治の獲得手段として役に立つのではないかと思っている。一般的に言えば、グローバリゼーションに対して地域を、国民・市民に対して住民を対置していくことである。あらゆる社会的・技術的単位を小型化・地域化し、住民自治の下で地域循環型の生活システムを作っていくこと、これが現代における革命だと思っている。

当たり前のことだが、「横浜新貨物線反対運動」は、昔からの下々の諸運動の歴史に学んで出発したものではない。個体発生は個々であり、それぞれははっきりした個体差を持っている。しかし15年の歴史を振りかえってみると、住民運動は百姓一揆以来の系統をなぞっていることに気づかされざるを得ない。私なりに特徴をあげれば、それはシングル・イシュー運動であり、体制打倒を求めない点である。百姓一揆は封建制度を打倒することを目的にはしなかった。現権力を打倒する政治権力になろうとしないのである。政権交代はお上下々の関係をいじるものではなかった。明治のご一新も、戦後の日本国憲法もそれまでの政治を全面否定し、全てが新しくなることを告げるものになっているに過ぎない。お上は依然として存在した。これまで藩民であった下々は、これからは天皇陛下の臣民になると告げられ、



新憲法はこれまでの臣民が主権者になりましたと告げたに過ぎない。勿論この背景には下々がいわゆる「市民革命」に立ち上がらなかったことがある。しかし「市民革命」後の、あるいは植民地からの「独立戦争」勝利後の権力が、下々の上に君臨する権力でなかった例はあったのだろうか。時の権力者が「お上」として振る舞うとき、下々は「下々」として、お上と付き合うのである。これを下々の生活防衛（住民自治）の知恵と見るのは穿ち過ぎであろうか。その証拠が、お上が生活を破壊しようとするときの拒絶の強さである。70年代住民運動はこのことを余すことなく示したと私は考える。住民運動の若き研究者、仲田教人氏（政治学）は2009年の日本社会思想史学会で「革命としての自治」というタイトルで「横浜新貨物線反対運動」をレポートした。同じ清原悠氏（東大博士課程）は2011年修士論文「住民運動の社会学」で住民を当事者概念であると指摘し、体制外概念であることを明確にした。「勝てば官軍、負ければ賊軍」という権力に対する醒めた目を持ち、近代社会の論理では決して動いてこなかったのが下々である。政治とは、権力を持っているものと権力を持つとうとする「お上」相互間のゲームであり、いかに主権者としての自覚がないとか、政治的無関心はけしからんとお説教されても聞く耳はもともとない。今は選挙に行けば景品が貰えそうな時代である。尻をたたかれるから選挙には行くが、投票先は地縁、血縁あるいは自分の属する業界や団体などの見返りが現にあるか、あるいはありそうなどころにすることになる。配当が全く期待できない馬券を買う馬鹿はいない。此所にも政治や選挙の市場（経済）取引化を見るのは僻目であろうか。にもかかわらず、若者を中心とした投票率の低下はすすんでいる。これは政治や選挙に対する下々の批判的かつきわめて健全な対応である。戦後民主主義礼賛派はこの下々の持っている政治意識、投票行動の様式を（知ってはいても）全く分かっていない。凋落は当然である。

#### ・おわりに

所詮自慢話にしかないことは分かりきっている。筆者が唯一の読者であるような馬鹿馬鹿しいことが出来るか。自分史を書く気は昔からなかった。今度の原稿依頼に対しても、大いに迷ったのは冒頭に記した通りである。しかし書き終わってみて、書いてよかったと本当に思う。たとえ筆者が唯一の読者であっても、これは筆者にとって、また唯一の読者にとっても必要な作業であったことを痛感した。余命幾ばくもない私にとって、これは一つのまとめであり、自己確認の作業だった。読者を意識した自伝などを考えていた私は馬鹿だった。書いてよかったと書いたが、書かせていただいてよかったというのが本音である。改めて加藤幹雄と大月先生、それに一橋大学に心から感謝したい。

