

三里塚闘争の歴史と現実

成田地区自发组织起来的农民“反对者同盟”与国家暴力机器警察机动队的多次冲突、与行政官僚漫长的交涉谈判、法庭斗争，还有民间学者介入召开公开研讨会等，使“成田斗争”远远超出了一般所理解的社会运动范围。



三里塚

战后日本的悲剧

何为“成田”

非外借

[日] 宇泽弘文 —— 著

陈多友 李星 —— 译

杨晓辉 —— 审订



战 后 日 本 的 悲 剧

何为“成田”



[日] 宇泽弘文 ————— 著

陈多友 李星 ————— 译

杨晓辉 ————— 审订

Simplified Chinese Copyright © 2019 by SDX Joint Publishing Company.
All Rights Reserved.

本作品简体中文版权由生活·读书·新知三联书店所有。
未经许可，不得翻印。

图书在版编目(CIP)数据

何为“成田”：战后日本的悲剧 / (日) 宇泽弘文著；陈多友，李星译。—北京：生活·读书·新知三联书店，2019.1
(世界)
ISBN 978-7-108-06361-8

I. ①何… II. ①宇… ②陈… ③李… III. ①社会运动—研究—日本
IV. ① D731.39

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2018) 第 145301 号

“NARITA” TOWA NANIKA:SENGO NIHON NO HIGEKI
by Hirofumi Uzawa
© 1992,2014 by Uzawa Kokusai Gakkan
First published 1992 by Iwanami Shoten, Publishers, Tokyo.
This simplified Chinese edition published 2019
by SDX Joint Publishing Company, Beijing
by arrangement with the proprietor c/o Iwanami Shoten, Publishers, Tokyo

责任编辑 叶 彤
装帧设计 薛 宇 朴 实 张 红
责任印制 徐 方
出版发行 生活·读书·新知 三联书店
(北京市东城区美术馆东街 22 号 100010)

网 址 www.sdxjpc.com
图 字 01-2015-5806
经 销 新华书店
印 刷 河北鹏润印刷有限公司
版 次 2019 年 1 月北京第 1 版
2019 年 1 月北京第 1 次印刷
开 本 635 毫米 × 965 毫米 1/16 印张 12.25
字 数 142 千字
印 数 0,001—8,000 册
定 价 42.00 元

(印装查询：01064002715；邮购查询：01084010542)



写在前面

距内阁会议决定将新东京国际机场选址定于成田地区，时间已经过去 25 个年头了。其间，爆发了激烈的以反对建设三里塚和芝山联合机场为宗旨的反对者同盟运动。成田机场的建设因此受到了严重的阻挠，直到如今，也仅仅完成当初规划的一半规模的建设工程。如此大型的机场，仅有一条跑道，的确算得上一道奇观。换言之，号称世界上规模最大的成田机场，其建设工程持续性地处于异常状态之中。然而，成田机场的问题并不单单停留在如此物理性维度的不足之上，在社会性、政治性方面存在着更为严重的问题。成田机场周围戒备森严，围满了一层又一层铁丝网，而且经常有多达千人的警察机动队把守，呈现出一种拱卫重点要塞之态势。生活在机场周边的居民、农户，要强忍无法抗拒的噪声与震动的煎熬，还要经常面对因警察机动队的盘查、询问而造成的困窘，他们身为市民的最基本权利都受到了莫大的侵害。更有甚者，体制方与公团法人乘机场建设之机，大肆破坏周边地区的社会、经济、自然生态之平衡，造成了令人惨不忍睹的荒废景象。

成田机场及其周边管辖范围内的荒废程度，不仅对日本来说难

以接受，甚至对世界上大多数国家的民众来说，都是无法直视的。日本一直引以为傲的经济发展水平，以及战后一直贯彻至今的和平国家理念，在这场“成田”荒废闹剧中都化为乌有。

“成田”的如此惨况，完全归因于至今为止日本政府及运输省的种种非民主主义、权力主义的行径。从内阁会议上做出新东京国际机场选址于三里塚的决定开始，政府及新东京国际机场公团法人便强行着手测量、强制执行拆迁，其间发生的林林总总的强权暴力性行为所造成的恶果就是无尽的牺牲、惨痛的代价以及难以疗救的伤害。现在，无论是在机场规划建设区域还是周边地区，当地的人们仍处在水深火热之中，其本应受到宪法保障的最基本人权都遭到无情的侵犯。

“成田”向我们提出了一个严峻的问题。这是从全国聚集而来的为了支持反抗斗争运动的青年学生、劳动人民所提出的一个共性问题。在1955年以来的政治体制（“55年体制”）规训下，有一股势力试图大力迫使既往的和平主义、民主主义政治潮流改道，提出了复辟日本军国主义、专制主义的主张。而“成田”仿佛成为前述这两股相互对立的政治思想潮流正面交锋之地，成田机场问题最后将以什么样的形式收尾，将密切关系到今后日本的国家命运。

“成田”因此具有可称为“昭和起义”意味的历史意义，同时它又成为象征战后日本政治腐败、社会不成熟的重大悲剧之一。

由于一些不为人知的原因，我和“成田”结下了不解之缘。可以说，这一年时间内，我在“成田”问题上几乎倾注了所有的时间、精力和热情。在此期间，我亲密接触了与成田斗争有着直接或者间接关联的人们，特别是青年行动队的队员们。通过与他们接触，我深深被他们身上具有的高贵精神和卓越的政治见识所感动。然而这

种高贵的精神，却被彻头彻尾的腐败、低俗精神诋毁着、困扰着。从这种意义上来说，这就是“成田”的悲剧。但是，“成田”的悲剧绝对不能以悲剧结尾。身为隅谷调查团成员的我们，对于一切与成田机场相关的问题，始终怀着不能让“成田”成为悲剧的心情，无论如何，我们都会恪尽职守，坚持不懈地寻找出符合社会正义的解决途径。

在这一年间，我发表了有关“成田”斗争经过的系列专题报告，它们被不间断地分五次在《世界》杂志上以“成田斗争的轨迹”为题作了连载。具体地说，1991年5月28日，运输大臣发表声明称：“为了解决二期工程的土地问题，（政府）明确承诺无论在什么情况下，都不可以使用强制性手段。”据此，我在报告中表达了一种确信：人们能够找到符合社会正义的途径来解决成田机场问题。然而，如此连续作战后来发生了位移：由最初的单纯探寻成田斗争经历，跨越到描写自己关于成田斗争的心情变化上来了。如此转变过程，使得我对“成田”有了自己更加深刻的理解，同时，作为经济专业科班出身的我，凭借职业的眼光，也从中吸取了许多宝贵的经验教训。通过探究成田斗争的经历，我想，自己能够探究出战后日本直面的最大悲剧——“成田”的本质，同时回顾一下自己心情的变化的经历也是很有意义的一件事情。本书中几乎原封不动地收录了这些论文，所以行文中多少可能有一些重复的地方，请读者见谅。

在这一年的工作过程中，我不仅从反对者同盟的人们身上学习到很多东西，同时也从参加援助并最终留在成田、积极扮演反抗斗争有生力量的人们那里学习、了解到很多事情，而且还从他们那里获得了很多宝贵的资料。我要特别感谢岛宽征先生、柳川秀夫先生、石毛博道先生、大塚敦郎先生等人长时间以来的鼎力相助，是他们

给我带来了与“成田”结下不解之缘的机遇，使得我更加理解“成田”。还有，佐山忠先生在关于“成田”的思想与哲学背景方面给予了我很多教导。借此机会向他们由衷地表示感谢。

同时，还要向出版社岩波书店的大塚信一先生和山口昭男先生表示谢意。

最后，向三宫文男先生、小泉米女士、东山薰先生等在长达 25 年的成田斗争中牺牲的人士致敬并为他们祈福。希望本书能够为“成田”问题的解决献上微薄之力。

1992 年 1 月

宇泽弘文

序

北总台地的根基是由火山灰经过数十万年堆积而成的关东垆姆层土壤，它化育出优美的自然风光，同时形成了肥沃的农耕地，自古以来养育着过农耕生活的农民，它赋予北总台地自豪与希望。1966年7月4日，这片土地突如其来地遭遇了命运中的转折点：日本政府内阁会议决定，在这里建设新东京国际机场。而且决定是单方面的、强制性的。关于成田机场建设的必要性，事前没有经过专门性、科学性的调查，也没有征得自古以来在这块土地上生活的农民的同意。连这些基本程序都没有履行，（政府）就强行开始了成田机场的建设，至今时间已经过去了四分之一世纪。

政府以如此鲁莽的反民主主义决定，在日本经济高速发展之幻想的诱使下，毫无批判性地推进着日本走向重化工业和都市化。这一切皆被正当化，被认为是顺应时代潮流的。因为从根本就存在着贬低和轻视农业的思想政治潮流，它矮小化农业经营，主张与工业相比，农业的市场价值相对低下，是次要的产业。

在过去的25年间，成田地区的农民全力以赴地、持续性地反抗着这种不正当行使国家权力的行为。换言之，就是坚守这块土地，

继续过着农民的生活；严厉批判并身体力行抵抗日本经济社会的空洞化与非伦理化。对于这场旷日持久的战斗，日本全国乃至世界多数国家的人民都给予了强有力的支持。政府、公团法人以国家权力为后盾，借助警察机动队的力量，力图强行完成机场建设，但是，他们最终没能达成预期目标，反而被迫放弃强制执行，处境甚为窘迫。成田机场自通航以来，时间已经过去十几年，然而，直到现在它仍然是一个不完整、有缺陷的机场，它不得不在持续进行危险作业的状况下，力图把整个机场建成完备的空中交通要塞。成田机场毫无疑问象征着日本政治性的、社会性的不成熟和缺陷，并向全世界彻底地暴露了日本最可耻的地方。

然而，自成田机场实现部分通航以来，光阴已经飞逝了十余年，机场周围地域的发展日新月异，状况超乎想象。特别是农业的处境发生了显著的变化。这就是出现了日本农业普遍发生危机的征兆。加之机场建设的搅局，如此危机就更加严峻了。特别需要强调的是，对于农民来说，重要的问题在于如何寻找到能够继承农业的人力资源。一方面，苏联戈尔巴乔夫政权开始推行的旨在实现社会重建的改革误入歧途，导致苏联、东欧社会主义各国纷纷变革、解体，这些变局都以完全超乎想象的速度进展着，残酷地冲击着社会主义的信念。另一方面，以越南战争为导火索，美国帝国主义逐步走向崩溃，如此过程渐进演变，最终历经了难以预期的海湾战争的曲折之后，走势越来越混乱。

置身于如此世界性与区域性相结合的大转换、大变革局势当中，我们有理由认为，有必要用发展的眼光来重新构建这场斗争的格局。换言之，就是要把重新构建、发展农民的生活作为焦点，寻求区域社会全面、积极、协调发展。该区域的人们，应该与周边相关市、镇、

村的人们共同努力，汇集力量，探索新的发展方向。这样，重新构建这场斗争的格局才能成为可能。

成田机场问题，历经了长达 25 年的岁月，波及日本全国，是“二战”后规模最大的社会性问题。个中历史原委错综复杂，酿成了许多人间悲剧。理性地解决问题的方法，并不是可以信手拈来的。如果你造访过成田，想必你会发现：在这块土地上，人们已经经受了 25 年的风风雨雨、酷暑严寒的考验，无论是人性方面还是思想方面都坚韧不拔的青年农民，与留在成田参加援助活动的、曾经的年轻人一起，坚强地生活着。在日本农业普遍面临危机的状况下，他们一边致力于恢复成田机场周边的生机，重新激活该地域的农业生计，一边不断探索新的发展道路。我认为，要想从根本上解决成田机场问题，就必须以这些抱有理想主义信念的人们为核心继续把运动推向深入，以实现大家共同的精神与价值诉求。

成田机场问题现在已经成为国际性的重要事件之一。尤其需要特别指出的是，日本与美国之间原本就存在着政治、经济上的摩擦，这使得成田问题变得更加严峻。美国政府屡屡向日本政府提出要求，增加美国民航飞机在成田机场中转的班次，以前成田机场皆以客观上存在流量极限为借口加以拒绝，但是，这种拒斥的态度事实上却变得越来越困难。在日本政府内部，也开始出现了反对为完成二期工程而采取强制性手段的声音。如果日本政府因片面重视与美国之间的关系而违背社会伦理，强行征收用于二期工程建设的土地的话，那么，将来无论在国内还是国际上，人们对日本政府都再也无法信赖。日本政府因此所蒙受的损害，势必会远远超出二期工程完工所能带来的好处，二者之间会有云壤之别。从这个角度来说，理性地解决成田机场问题，对于日本社会来说，是极其需要优先考虑的课题。

距第二次世界大战结束，时间已经过去半个世纪。其间，日本的经济、社会在日本悠久历史的长河中发生着显著的变化。“二战”前及“二战”期间，在军国主义强权统治下，人们受困于陈腐的封建制度之枷锁，在经济、文化、学术等一切方面，失去了自由的、人性的发展机遇。“二战”的失败，导致日本军国主义解体，联合国占领军开天辟地般地把日本国民从陈旧的封建制度的桎梏中解救出来，民主主义的政治思想渗透进了日本社会的方方面面。政治制度的改革，经济社会制度的民主化，学校教育、文化制度的现代化，等等，都与战后复兴的过程产生共鸣，极大地改变了日本社会的基本构造。及至 20 世纪 50 年代中期，经济发展的各项指标宣告“战后结束了”这一口号的提出是合乎事实的。不仅如此，与此同时，面向新的发展愿景，日本还逐渐完备了经济社会发展的各方面条件。从 20 世纪 50 年代中期开始，出现了一个对战后日本经济发展起决定性影响的新因素。那就是，以池田内阁提出“国民所得倍增计划”为契机，而引爆了经济高速发展进程。质言之，就是彻底推进重工业、化学工业的发展，重视日本经济结构各要件的现代化发展，提高国际竞争力。即通过这三个抓手，促进日本社会的快速发展。此后，日本果然实现了长期性、持续性的发展，年均经济增长率超过 10%，增速惊人。

日本经济的高速发展，其规模之大，时间跨度之长，恐怕是史无前例的。它给日本社会、文化带来了极大的影响。日本的经济高速发展达到顶峰是在 20 世纪 60 年代中期，国民的个人所得达到了前所未有的高水平，能够享受经济增长带来好处的生活条件也日臻完善。然而，撇开国民生产总值、国民所得、工矿业生产指数、进出口贸易额大幅增长等这些市场经济指标不看，当我们把目光转向人们实际生活，从社会性、文化性、人性的角度重新审视现实时，

我认为，又不能否定日本的经济社会中依然存在着极为贫困的状况。市场的浮华与实质的、文化的内涵之间存在着严重的背离，而且如此背离在经济高速发展期以及之后的调整期里日益扩大。裂隙如此之大，在某种程度上似乎意味着日本经济的特征。

关于日本经济，其市场的浮华与实质的、文化的内涵之间之所以存在着严重的背离，而且如此背离正以无可把控的态势逐渐蔓延，归根结底是因为，日本的政策决定过程中存在着一种根源性的问题症候群。正是这个原因造成了日本社会经济发展的表里不一。换言之，即其国家权力的行使依然是非民主主义的，时而甚至以专制主义的面目推行。全体国民是社会性共同资本，对他们而言，“至关重要的”公共财产，必须受到国民诚挚的信任与委托，而实施管理、运营。然而，宪法明令的如此要件并没有被体现。这种情况在名为“土地征收使用法”的法典中就有显著的反映，不仅如此，它还直截了当地表现在土地征用的实际操作过程中。如此行使国家权力的行径，显而易见是对市民最基本权利的明知故犯，因此，以反对者同盟为中心的国民们采取了针锋相对的态度，展开了激烈的抵抗、批判。

在土地征用问题上，体制方之所以胆敢无视宪法的条款，强行行使国家权力，其起因在于所谓的“55年体制”¹。质言之，当年保守

¹ “55年体制”指的是日本政坛自1955年出现的一种体制，即长期维持执政党自由民主党与在野党日本社会党的两党政治格局。一般认为该体制结束于1993年。“55年体制”一词最早见于政治学者舛味准之辅于1964年发表的论文《1955年の政治体制》（《思想》1964年4月号）。1955年，日本保守势力的各党派和革新势力的各派互相联合，形成了以代表保守势力的自由民主党和代表革新势力的社会党之间保持对立为特征的体制，这一体制，在日本历史上被称为“55年体制”。它在法治上虽然是两党制，实际上是两党制表层下的自民党一党执政的体制。“55年体制”是战后日本政治中的一个重要环节，在“55年体制”下，自民党长期处于执政党地位，牢牢控制了日本的政治经济，从而引导日本走上了一条经济优先的道路，创造了日本奇迹，但是在在一党长期专政的情势下，日本的政治经济以及社会的发展最后都走到了一个瓶颈，终于在各方面问题的爆发过程中逐渐显现出不可逆转的颓势。

的政治党派实现了大联合，这对战后日本政治体制结构产生了决定性的影响。所谓“55年体制”，一言以蔽之，就是自民党与日本大型企业粘连在一起，结成了牢固的利益共同体。行政官僚集团，尤其是国家，就像是某种催化剂一样，使得这种粘连更加牢固。这种情况下，大型企业必定会与骨干重工业、化学工业企业联合。不仅如此，包括土木、金融、房地产等所有一切产业，皆以五花八门的形式，依靠政府的介入甚至辅助，通过与政权政党之间的相互依存关系，有效地实现追求利益最大化的资本主义的原本目的。自民党、行政机构以及大型企业之间的结合，其结果是导致日本首次实现了经济高速发展。及至稍后的调整期，日本经济表现抢眼，甚至从国际上来看，都可以说是非常卓越、非常成功的。然而，从文化性、社会性的角度考察的话，日本经济的实质性内容还是极其匮乏的，而且，从伦理的角度来看，日本的经济、社会也隐藏着巨大的缺陷。

“成田”无疑是以最真实的状态表现出了“55年体制”的特征：仅仅为了一部分产业的利益，国家权力就可以无视宪法的明文规定，强制实施基建规划，甚至置巨大的生命财产及社会牺牲于不顾。因此，可以说，“成田”生动地刻画出了战后日本政治的不成熟性。

目录

写在前面 · 1

序 · 5

第一章 机场的社会成本 · 001

成田机场问题的严重性与深刻性 · 001

解决问题的前提条件 · 002

成田机场的社会性缺陷 · 004

何为机场 · 008

对社会文化环境的破坏 · 011

应该讨论什么样的问题 · 013

对国民的责任 · 017

第二章 成田斗争的轨迹（1）· 021

参加“公开研讨会”的愿望 · 022

完成二期工程的压力 · 025

“野游之歌” · 027

关于地域振兴联络协议会的问题 · 034

“隅谷调查团” · 038

运输大臣的声明 · 041

第三章 成田斗争的轨迹 (2) · 046

成田机场的地理位置 · 047

为什么选择成田 · 049

1966年7月4日，内阁会议的决定 · 053

反对者同盟的动向 · 056

建设大臣颁布的项目认定公告 · 058

首次强制代执行 · 063

第四章 成田斗争的轨迹 (3) · 070

第二次强制代执行 · 070

三里塚东峰十字路审判 · 073

三宫文男之死 · 074

成田机场的通航 · 076

《岛·加藤备忘录》事件 · 079

《岛·加藤备忘录》路线为什么失败 · 088

第五章 成田斗争的轨迹 (4) · 091

小川嘉吉先生的斗争 · 091

两个重要问题的提出 · 094

横堀墓地审判 · 098

对基本人权的侵害 · 100

青年行动队的现状 · 102

“袋装小组” · 103

佐山忠先生 · 105

为了保护人的尊严 · 107

第六章 成田斗争的轨迹 (5) · 112

致Q先生的信 · 112

公开研讨会在即 · 123

成田斗争的本质 · 129

第七章 以德政革新 · 134

以德政革新 · 134

尾声 · 152

成田年表 · 156

译后记 · 168

1. 事件概述 · 168

2. 历史经过 · 169

译者简介 · 180

机场的社会成本

成田机场问题的严重性与深刻性

成田机场问题是战后日本所面临的最深刻的问题之一，其思想、社会、政治意义之重大、之深远是无法估量的。政府轻视农业生计，无视自古以来生活在这片土地上以农民为主体的区域社会居民的最基本的人权，只重视与航空便利、利润、机场建设等相关的权益。面对政府的如此行为，许多人只能表示强烈的愤慨。同时，也有一些人公开反抗这种行为。为了保护人性的尊严，实现日本社会、政治的成熟，他们甚至赌上自己的性命参加抵制运动。他们的义举在国民中引起了强烈的共鸣，获得了广泛的支持。

成田机场问题经历了 25 年，现在仍然没有找到一个有效的解决办法。这个问题到底该如何解决，不仅仅关涉于成田机场及周边地区，甚至与整个日本社会将来的发展愿景密切相关。

1966 年 7 月 4 日，内阁会议通过了新东京国际机场建设的决议，与此同时，爆发了成田斗争，距今时间已过去半个世纪。如前