

いかにして空港誘致は挫折したのか
——関西国際空港（淡路国際空港）の
用地選定過程における住民運動の役割

**How the New Airport Project Stalled:
The Impact of Local Opposition on the Site Selection Process
for Kansai International Airport (Awaji International Airport)**

林 凌*

Ryo HAYASHI*

要約

1994年に開港した関西国際空港の建設・運営にあたっては、様々な問題があったことは既によく知られている。他方で、この空港の用地選定過程においては、初期には積極的な誘致活動を背景として、淡路島北部へ建設する案が有力であったこと、それが住民運動を契機として挫折したことについてはほぼ知られていない。本稿は、この淡路島北部における空港誘致がいかに挫折したのかを、行政の取り組みと反対運動双方の観点から描き出すことを目的として、以下の作業に取り組む。

第一に、私たちはどのような思惑のもと、淡路島北部への関西国際空港の誘致が行われたのかを明らかにする。具体的には、兵庫県と神戸市による誘致活動に焦点をあて、彼らがなぜ淡路島への空港誘致に取り組んだのかを、当時の行政資料やマスコミ報道などを通じて分析する。

第二に、私たちはこの誘致活動が住民運動によって暗礁に乗り上げた理由を明らかにする。具体的には、空港反対運動がいかなる背景のもと登場し、かつそれがなぜ誘致にあたって致命的な影響を与えたのかを、当時の反対運動に関する文献などを通じて分析する。

以上の分析を通じて本稿は、関西国際空港という巨大公共プロジェクトがその初期に辿った挫折の経緯を、複眼的観点から描き出すものである。

*武蔵大学社会学部専任講師

1 序論

1.1 問題の所在

淡路島北中部に、常隆寺山という標高 515m の山がある。この山の頂からほど近いところにある常隆寺は、麓にある久野々集落から伸びる山道を通してしかアクセスできない。片道 1.5 車線、コンクリート敷きの道を駆け上がること数十分。木々の濃い緑が少しばかり途切れた先に、立派な寺が突如姿を表す。奈良時代に建立され、淡路島山岳三名利に数えられるこの寺は、未だにその命脈を失っていない。きれいに整備された広場の存在は、ここが地元住民によって集いの場としても用いられてきたことを示唆している。

かつて、この寺が消失の危機に瀕していたときがあった。この常隆寺山の標高約 350m から上を丸ごと削り取って、13 平方キロメートル¹⁾ の巨大な土地を生み出そうというプロジェクトが、この地を抹消しようとしていた。とはいえ、おそらくこのプロジェクトの遂行者は、常隆寺について気にもとめていなかっただろう。この地を削り取ることの論拠を、彼らはその「後進性」に求めている。

この巨大プロジェクト。それは関西国際空港と呼ばれる。1987年に着工、1994年に開港したこの空港が、その立地に際して様々な問題を抱えていたことはよく知られている(塩川 1987; 佐藤 1994)。しかし、そもそもこのプロジェクトは当初、陸上空港案が基調であり、その案が紆余曲折の末に葬り去られた結果、海上空港へと移行したという経緯を持つ。そしてこの陸上空港案の最有力地として取り上げられていたのは、この淡路島北部の中山間地域だった。

しかし、なぜこの淡路島への陸上空港案は葬り去られたのか。本稿で取り上げるのは、このプロジェクトの設立経緯と、それが挫折していく過程である。この過程を、本稿は以下の形で説明する。

第一に、私たちはそもそもなぜ淡路島北部における空港立地が有力視

されたのかを説明する。関西国際空港の設立経緯に関するドキュメントは多く残されているが、この淡路島北部案に関する議論は数少ない²⁾。その理由は、本案が1960年代後半という、関西国際空港開港当時から見てあまりにも過去に有力視された後、なし崩し的に1974年の航空審議会答申において事実上廃案とされたことによると考えられる（運輸省航空局1974）。しかし、この事実は、過去の淡路島案が、現実味のない一構想に過ぎなかったことを意味するものではない。本稿は、1960年代後半において淡路島案が最有力とみなされており、かつ具体的な計画も相当のレベルで進捗していたことを、種々の資料を介して明らかにする。

第二に、私たちはこの案がなぜ廃案へと追い込まれたのかを説明する。地方行政と中央政府双方の合意を得る形で決定しようとしていた本事業を食い止めたのは、住民の力であった。つまり、激化する反対運動によって、地元の合意などというものが事実上存在しないことを明るみにすることによって、本案は頓挫に追い込まれたのである。本稿では、この地域における空港反対運動のうねりを、おおむね1966年から1969年、すなわち本空港案の顕在化ののち反対運動が生じた過程に焦点を絞る形で明らかにする。

以上の議論を通じて本稿が目指すのは、ある巨大公共プロジェクトが様々な諸力を通じて紆余曲折の末挫折していく過程の記述である。結論部では、この記述の内容をまとめた後、本研究の今後の可能性について述べる。

1.2 本稿の分析の対象と視角

本稿は空港反対運動や、行政による誘致キャンペーンに関する事例記述を優先するが、その理由は本運動に関する記述がこれまで散発的なものにとどまってきたことに起因する。先述したように、本運動は空港立地の廃案という、戦後日本における社会運動としては一級品の成果を勝ち取っている。しかしその活動については、後述するように当事者による回顧録や

いくつかの同時代的なルポルタージュを通じて一定の記述がなされてきたものの、同時代的な時代情勢を踏まえた、第三者的観点からの、運動史の学術的蓄積はほぼ存在しないと見て良い^{3) 4)}。

よって本稿では、本運動の社会運動史・住民運動論的位置づけを検討する以前の作業として、まず淡路島への空港誘致がいかにかに生じたのか、その結果として空港反対運動がいかなるかたちで生じたのかに関する、歴史的全体像の獲得を優先する。そのために、本稿では分析対象となる資料体の全体的布置について、一般的な論考に比してより紙幅を割いて説明したい。

1.2.1 資料体①運動家の回顧録

本運動において、1970年以降主導権を握った淡路国際空港淡路町反対期成同盟のリーダーであった永井満は、2000年に『三里塚と共に三十年一淡路島住民の成田・関西空港闘争』と題された回顧録を出版している。同書は本運動に関わった当事者の記録としては随一のものであるが、彼が所属していた同盟の設立時期が1969年後半であることもあり、どちらかといえば後年の三里塚闘争への支援が記述の中心となっている。そのため本稿では、同書を参照しつつも、その他の媒体に記載された情報を主として用いた。

1.2.2 資料体②運動団体が発行していた資料

他の団体と比較した際の淡路国際空港淡路町反対期成同盟の特徴は、1969年の結成以降、数十年に渡って定期的な会報を発行していたという点にある。たとえば運動関係者(数百名)に配布していた『同盟ニュース』は、1968年の発行以後、少なくとも1990年代まで継続的に発行されており、その号数は150号を超える。また、これと並行して、本同盟は播淡連絡船乗り場などでのピラ配布の活動を継続的に行っていたほか⁵⁾、本稿の分析対象とは重ならない時期の発行であるが、地元集落にポスティングしていた『空港反対新聞』、関西国際空港開港後発足した「淡路の空を守る会」の会報である『淡路の空を守る会ニュース』など、様々な資料を残している。

ただしこれらの資料は、そのごく一部が立教大学共生社会研究センターに所蔵されている他は、公共図書館には一切所蔵されていない。幸いなことに、これらの資料の多くは、淡路国際空港淡路町反対期成同盟にて長年事務局長を務めておられたA氏が現在所蔵している。筆者はA氏より資料一式を現在貸与され、その資料を全てデジタル化した。本稿はこの資料をもとに分析を行っている。

1.2.3 資料体③運動当事者に対するインタビュー結果

とはいえ、これらの資料体の中には、そのみでは解釈が難しい部分も存在する。たとえば『同盟ニュース』は、媒体単体ではその発行・運営・編集体制などについては、資料から類推できない部分も多く、その内容の解釈については慎重を要する箇所がある⁶⁾。また、掲載されている活動記録についても、詳細については資料からでは判断できない部分が多々存在する。こうした具体的な運動の内実や、組織の運営体制などについては、先述したA氏ならびに、永井満氏のご子息であるB氏⁷⁾にインタビューを行うことで、その内容について理解を深めた。

1.2.4 資料体④主要紙の地方版やローカル新聞における記載

淡路島におけるマスメディアの特徴は、主要紙や地元紙は言うまでもなく、昭和期においては洲本市を中心に地元ローカルの新聞社が多数存在していたという点にある。これらはいずれもほぼ一人の記者が記事を執筆し、新聞の購読料ではなく地元企業による広告料によって運営されていた⁸⁾。これらの新聞は散逸的であるが、兵庫県立図書館・洲本市立図書館などに所蔵されており、当時の地元の声をしる貴重な手がかりとなる。なお、本新聞の性質などについては、紙面のみでは判断がつかない部分もあるため、洲本市で神主を務め、地域社会の歴史に詳しいC氏にお話を伺った。

表1 淡路島で流通していたローカル新聞の概要

新聞名	所蔵先	紙面の性質
淡路新聞	洲本市立図書館にて所蔵あり(データベースに非登録)	<ul style="list-style-type: none"> ● 関西圏における淡路島出身者のネットワーク事業を担っていた株式会社淡路新聞社の新聞部門。明治期にも同名の新聞があるが、直接のつながりはない ● 主たる執筆者の石上稔はその後独立し、『淡路島新聞』を創刊している。 ● この3紙の中では最も穏当・中道側
洲本タイムス	兵庫県立図書館に縮刷版あり 晩年のごく一部の民国国会図書館に所蔵	<ul style="list-style-type: none"> ● 戦後に発刊。発行者兼記者である中谷彰男は、県立洲本実業学校の卒業生 ● スモト公論としばしば洲本市政を巡って対立し、別の候補を応援 ● 比較的左派・反体制側
スモト公論	洲本市立図書館にて所蔵あり(データベースに非登録)	<ul style="list-style-type: none"> ● 神戸新聞の折り込みチラシとして本新聞を配布。最もイエロージャーナリズム的 ● 主たる執筆者の牧野史郎は陸軍軍中の陣中新聞作成からこの道へ ● 比較的右派・体制側

1.2.5 資料体⑤行政が発行した空港誘致関連報告書

関西国際空港の淡路島誘致は、後述するように兵庫県・神戸市主導により行われたため、この両自治体は、多数の空港誘致関連の報告書を残している。これらの資料は、誘致当事者にとっての誘致の思惑が記されているだけでなく、誘致に際しての詳細な空港立地・造成計画や、大規模社会調査をもととした地域開発計画など、具体的かつ大規模なものが多い。本稿ではこうした資料を介して、当時の行政の誘致活動やその思惑を分析している。

1.2.6 資料体⑥ルポルタージュや新左翼団体によるレポート

1960年代後半から70年代にかけて生じた本反対運動は、同時代的な左派ジャーナリズムの中で、しばしばルポルタージュという形で取り上げられている⁹⁾。また、本運動に参加した新左翼団体(中核派¹⁰⁾、京大ノンセクト)のうち、京大ノンセクトについては運動に関するレポートや時代情勢の所感に関するエッセイを種々の媒体にて残している¹¹⁾。これらの資料は、本同盟の外部から本運動に関わった人々の貴重な観察記録であり、

本稿ではこれらの資料を、特定のイデオロギー的背景をもとに、同時代的な情勢や運動の方策に関する記載が残された資料としてみなし、分析に用いている。

全体として、本運動に関する資料は散逸的であり、行政/運動当事者双方がテキストをそれぞれの思惑により産出してきたものの、それらの資料が総体としてまとまった形で理解されてきたとは言い難い。そもそもそれぞれの立場に依拠した歴史記述すら、これまで十分に整理されてこなかったことを踏まえるならば、当然のことながら、当時の空港誘致/反対運動の総体的流れは、現状ほぼ歴史資料の中に埋もれた状況となっている。

本稿はこの問題を踏まえ、まずこの全体像の獲得を目指す。そのために、当時淡路島国際空港案がいかに積極的に誘致されようとしていたのかを示したうえで、この空港誘致に対する反対運動がいかに遂行されたのかを描き出すことをその目的とする。

2 淡路島への空港誘致の経緯

2.1 現空港逼迫に伴う新空港立地構想の登場

そもそも淡路島への空港誘致はなぜ顕在化したのか。この点を理解するうえで、1960年代日本における航空行政をとりまく状況を理解する必要がある。当時の日本においては、大都市部を中心に、航空機による騒音公害と潜在的な航空需要への対応が困難だという2つの問題が存在していた。そしてこの2つはいずれも、既存の大規模国際空港（羽田・伊丹）の拡張の困難性という根本的問題に依存していた。

ゆえに、当時の日本政府は一貫してこれら空港に代替される、新空港の立地を検討していた。しかし、先行する東京新国際空港の立地を巡って、様々な反対運動が生じたことが、この流れに暗い影を落とす。富里・八街に一旦内定した後、地元で強い反対運動が起きたことで、土地接収をめぐ

るコンフリクトを軽減する目的から、御料牧場の土地を利用可能な三里塚への立地が急転直下決定する。このプロセスにおいて、一貫して地元住民に対する懐柔策がなされなかったことから、激烈な反対運動が生じたことは、多くの議論が指摘している（例として牧 2025）。

このような情勢の急激な悪化は、必然的に関西における新空港立地をめぐる議論に影響を与えた。1966年5月に省議決定された「交通施設整備の長期構想」においては、近畿地方に新国際空港を建設する旨が記載されているが、具体的な候補地が設定されていたわけではなかった（運輸省 1966）。そして、この1966年夏は、まさしく先述した富里・八街案から三里塚案へと移行する時期であり、数多くの反対運動と異論が噴出していた（牧 2025: 25-40）。いわば関西圏における新国際空港をめぐる動向は、激変する東京新国際空港の情勢の影響を常に受けており、ゆえに安直な立地決定が困難な状況に追い込まれていた。

しかし、逆にこのような状況だからこそ、関西新国際空港の立地にあたっては、地元自治体による誘致キャンペーンが強い力を持った。淡路島案の浮上は、兵庫県と神戸市による強い後押しがあったからこそ、可能になったものだったのである。この点を、1966年8月22日発行の『金融財政事情』——大蔵省系の外郭団体が発行していた業界誌——は以下のように伝えている。

淡路島国際空港構想というのは、1970年に開かれる万国博覧会の記念事業の一つとして考えられたもので……昭和48年には限界に達すると見られる伊丹大阪国際空港に変わる国際空港にしようというものである。この構想は工学博士市長と知られる原口神戸市長の構想に基づいており……新東京空港の富里案が流産して以来自選[ママ]組もしり込みしはじめ、難航気味であった。結局、兵庫県の強い要望から万国博覧会実行委員会が明石鳴門架橋とともに“万博記念事業”とすることに決定したことによって、関西財界も一致してこの案をあと

押しすることになり、「今や淡路一本にしぼられた」（兵庫県庁）という感がある。

（金融財政事情研究会 1966: 33）

この記述は、当時の関西新国際空港の立地にあたり、どのような思惑が存在していたのかを明確に示している。もともと「交通施設整備の長期構想」においては、本空港への「大阪湾埋め立て」や「湾上」への「浮かぶ飛行場」、「琵琶湖埋め立て」などが示唆されていた。だが技術的・社会的問題も大きく、また成田空港における反対運動もあいまって、誘致の具体案は「難航気味であった」。しかし、ここで具体的な構想とともに、兵庫県と神戸市が淡路島案を強力に推進することで、「万博記念事業」としての淡路国際空港政財界の議論が一致を見ることとなる。

そして兵庫県庁筋の取材によってこの記事が構成されていることからわかるように、本記事の認識はおおむね兵庫県・神戸市の認識に沿っていた。兵庫県企画部が作成した年表を見ると、ちょうどこの時期は、同年5月に金井県知事と原口神戸市長が共同発表した淡路島案に関する、県議会や地元自治体、大阪府、関西財界への説明がほぼ終わり、運輸省との具体的な折衝が始まろうとしていた時期であった（兵庫県 1971: 247）。この記事はその状況を端的に表しているわけだが、それは当時兵庫県・神戸市が積極的に、本案を推進しようとしていたことを示している。

2.2 原口市長による淡路島空港構想

しかし、なぜ兵庫県・神戸市は本空港の立地を拙速に進めようとしたのか。この点については、一般には本四架橋の明石・鳴門ルート of 優先着工を期待してのものだったのだろうという意見が一般的である（例として田中 1982: 46, 塩川編 1987: 32-33）。つまり、淡路島に関西新国際空港ができてしまえば、必然的に明石海峡大橋が優先着工されざるを得ず、それは一刻も早い架橋を望んでいた兵庫県・神戸市側にとって最も期待される展開

だった、というものである。

この考えは決して間違っていないが、他方で当時様々に蠢いていた、空港立地をめぐる様々な思惑を一種単純化したものであることは否めない。彼は1967年3月31日に、ある座談会にて、この点を考えるうえで興味深い発言をしている。

神戸という港は日本で第一番の港でございますので、やはり阪神を中心に、国際空港を持たなうそじゃないか。将来のいろいろな系統から考えまして。だからそういう意味でも、ぜひとも淡路に国際空港をつくってもらいたいというのが私の考え方なんです……そうしますと、またこういうことをいうやつがあるんです。私は年来、神戸港のヒンターランドを広げる意味もありまして、淡路の橋をかけて、四国を神戸のヒンターランドに入れるという考え方が一つの理由であるんですが、ほかに淡路の国際空港をいい出したのは、橋がどうしてもいるんだということのために、あんなことをいうんだ。こういうふうなことをいわれました。しかしそれはうそなんです。国際空港をつくれば橋をかけにゃいけませんから、それで橋も必要だから一つの理由として言ったんですが、かえってそれがために反対されるような変なことになるんですけれども

(原口1967: 130-131)

本座談会が掲載されているのは、1964年から1970年にかけて神戸市が発行しており、明石架橋・淡路島国際空港関連の資料やオピニオンを掲載していた『調査月報』という雑誌である。本雑誌はその発刊・終了経緯双方を踏まえても、原口市長肝いりのものであったと見てよいだろうが¹²⁾、ゆえに本誌での知事や職員の発言は、非常に率直なものが多い。特に、この文化人・大学教授・官僚などの有識者を呼んで行った連続座談会においては、本音とも取れる議論が展開されている¹³⁾。

まず、彼は空港立地の必要性を、神戸港との関係から説明している。彼によれば、日本における港湾整備費の伸びは、他の公共投資と比較しても悪く、これは経済自由下に伴う輸出の増加を考えるべきは憂慮すべきである。そのため彼は神戸の港湾設備への大規模投資を訴えるのだが、それだけでは十分ではない（原口 1967: 129-131）。というのも、航空機による貨物輸送の伸びが非常に著しいことを踏まえるならば、現在はそうでないとは言え、「空港と港湾というものが……有機的関連に立たなければいけない」以上、日本においては世界の玄関口となるような大規模港湾のすぐ近くに、空港も立地しなくてはならないからだ（原口 1967: 131）。そして、淡路島はまさにこの神戸への近接性と、「飛び出したらすぐ海」であるという地勢上、伊丹空港のような騒音問題が発生しにくいというメリットを抱えている。ゆえに、淡路島北部は空港適地である、と（原口 1967: 131）。

そしてこの後、彼は一般に吹聴されている、「橋がどうしてもいるんだということのために、あんなこと〔関西新国際空港の淡路島誘致〕をいうんだ」という主張を退ける（原口 1967: 131）。もちろん、この空港がその能力を十全に発揮するためには、明石架橋が必須である以上、この空港誘致は橋の誘致もセットである。しかし、架橋が先にあり、空港が後にあったわけではない。彼にとって重要なのは、神戸市の経済的中枢性の要である「神戸港のヒンターランドを広げる」ことなのであって、架橋や国際空港誘致は、その一方策に過ぎない（原口 1967: 131）。いわばこの2つは主従の関係にあるのではなく、この神戸港のイニシアティブ拡大を主軸とした都市計画の遂行にあたり、ともに等しく求められるピースなのである。

この点は、彼が打ち立てた他の計画を参照すればよりはっきりする。神戸市が1965年に発表した『神戸市総合基本計画 1965』は現代から見ても非常に出色のマスタープランだが、その特徴は都市計画学者の広原盛明（2001: 31）が強調するように、30年の超長期にわたる具体的計画が、神戸市周縁の「関連対象区域」——神戸市を取り囲む6市2町ならびに淡路

島全域——まで含みこむ形で検討されている点にある。本プランは冒頭において、「神戸の広域的役割」を「西日本の中核たる阪神都市圏の西の核(柱)であり、また、将来我国経済の重心となるであろう瀬戸内経済圏の東の核となる」と定式化しているが、これはそのままこの広域的な検討の正当化の理由としてみなせる(神戸市 1965: 1)。実際、本プランは「広域計画との関連」と題されたセクションにて、この点を明確に主張している。「神戸市が大都市であること、国際港都として広範な背後地を有すること、東の京阪大都市圏に匹敵する西の阪神大都市圏の一中核都市であることから、周辺都市はもとより、瀬戸内経済圏、西日本経済圏、大阪湾沿岸都市圏について、それらの計画のあるなしにかかわらず、またひとり神戸市の自己主張としてではなく、広域的観点から計画立案に至った(神戸市 1965: 38)」。この記述は、神戸市のような巨大自治体は、周辺に与える影響が大なのだから、全体最適の見地から自治体外の取り組みに対し口出しする権利を持っているという主張として読みうるだろう。

この考えを踏まえるならば、神戸市が関西新国際空港の淡路島誘致に対し強い執着を見せた理由がわかる。空港誘致は、戦後彼が市長として主導していた、神戸港の影響力を拡大させ、その影響下に瀬戸内一円を取り込もうとする動きの一つを構成していた。そしてこのような見地から広域的計画を神戸市が立案していたという事実は、空港立地が問題になるやいなや、彼が迅速に具体的な計画案を、国家に対し提示可能であったことを意味している。彼は同座談会において、1966年の春から夏にかけて¹⁴⁾ 経済企画庁長官の藤山愛一郎に対し陳情をした際に、図面を広げて説明した旨を話しているが(原口 1967: 131)、この図面はおそらく1965年に神戸市から竹中工務店に依頼された、淡路島国際空港の建設計画図であったと考えられる¹⁵⁾。つまり、彼は本空港案が国家行政内において具現化する前から、すでに誘致のプランを検討していた。こうした取り組みは、彼が神戸市や阪神圏の将来像に対するテクノクラートのビジョンを一貫して保持していたことを示している¹⁶⁾。事実、1968年に上述『調査月報』に掲載

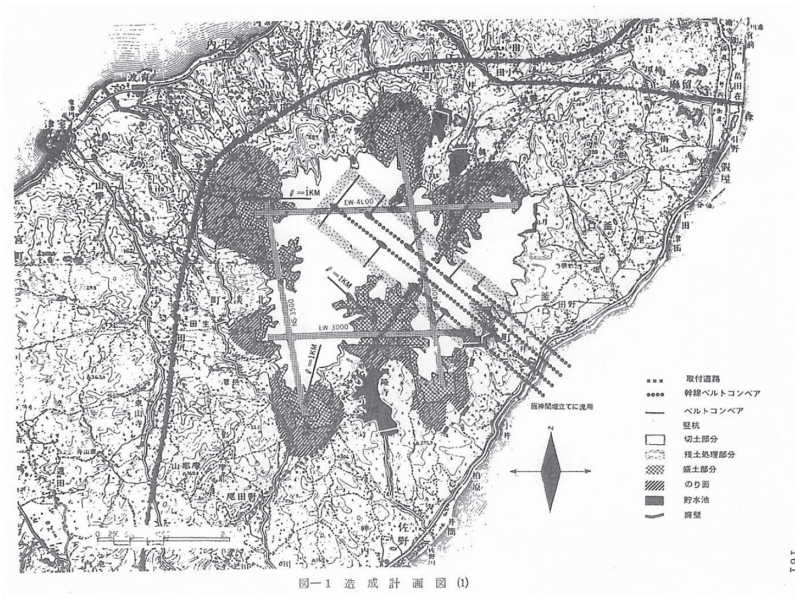


図1 神戸市による淡路国際空港の計画案（『調査月報』1968.8: 77）

された、竹中工務店資料を基礎とした淡路島空港の計画案は、具体的な造成計画や施設配置計画にまで及ぶ、極めて精緻かつ広範なものとなっている。

2.3 兵庫県庁の思惑

では、このような神戸市の思惑に、兵庫県が相乗りするメリットはどこにあったのか。この点を考えるうえで重要なのは、しばしば神戸市発行の資料でも度々参照される「後進地としての淡路」というフレームである。淡路島を対象とした兵庫県の開発行政は、元をたどると1949年に淡路島並びに北但（現但馬地域）が特定地域総合開発計画調査対象地域に編入されたことに起因しているが（近畿開発資料集成編集委員1962: 59）、この編入は「未開発地域」に対して行われるものであった（兵庫県1960: 9）。

この地域総合開発計画に関する初めての本格的報告書である、1961年7月に発行された『ひらけゆく淡路』においては、序文にて以下のような記述がある。「淡路島は……現在は、どちらかという、地理的条件が起因して、経済的後進性が強く感じられ、これに対処する強力な経済基盤の確立が県政の重要課題の一つになっている(兵庫県 1961: 序)」公的言明の中で、淡路島の経済的後進性は解決されねばならない課題として受け止められていた¹⁷⁾。

しかし重要なのは、少なくとも1960年代中盤以前において、空港立地は兵庫県の開発行政において前提されていなかったということである。たとえば先述した『ひらけゆく淡路』において、提案されている後進性の解決策は「全島公園化」、すなわち「京阪神・播磨地区の住民を中心に、勤労者及び青少年の健全なレクリエーション活動の基地たらしめるよう、関連施設(国民宿舎、ユースホステル、キャンプ場、ロッジ等)の整備を拠点主義に基づいて推進し、「園芸・畜産・軽工業・観光などの部門を重点的に助長育成する」ことにあると記されている(兵庫県 1961: 5, 22)。すなわち、当時の兵庫県の開発プランはあくまでも、周辺地域に比して優位性がある、第一次産業に立脚した観光産業の育成なのであって、空港という巨大インフラの誘致や、それにとまなう臨海工業地帯の開発は想定されていなかった。これは、この『ひらけゆく淡路』の開発案をより具体化した1963年の報告書、『淡路島——植物園化の構想——』でも同様であり、原口案を実質的にパラフレーズしたものである、1966年8月に作成された『関西新国際空港資料』以前に、兵庫県が淡路島の空港立地を前提とした開発計画を立てていた痕跡はない。

このことを踏まえるならば、淡路国際空港の誘致においては、まず阪神圏・瀬戸内圏における、神戸市のヘゲモニー確立のために、神戸市近辺への国際空港誘致を画策した原口市長の動きが先にあり、その後「後進地としての淡路島」の開発を企図していた兵庫県がその案に相乗りした、と考えるのが妥当であろう。実際、1967年以降になると兵庫県は活発に新空

港立地に必要な地域開発計画や騒音被害等に関する調査を相次いで研究機関に発注しているのだが、こうした動きは兵庫県の空港誘致が、この時期に本格化したことを示唆している（兵庫県 1971：248-249）。

3 淡路島における空港反対運動の成立過程

3.1 淡路島案の「第一候補」化——地元行政による誘致攻勢の成功

このように、兵庫県と神戸市は 1966 年以降、それぞれの思惑の元、淡路島への空港立地を目指すこととなる。だがこの段階においては、地域住民による反対運動は本格化していなかった。本章では、主に 1966 年から 1968 年における行政と反対運動の動きに着目することで、いかに当地における反対運動が形成されたのかを確認していく。

1966 年における淡路島空港誘致案は、当然のことながら、地元社会に強いインパクトを与えるものであったが、当初は比較的穏当な形で受け止められていたようである。もっとも兵庫県が作成した関西新空港関連の年表によれば、1966 年 10 月に総評淡路地区評議会、日本社会党淡路総支部、日本共産党淡路地区委員による淡路国際空港建設反対共闘会議が開催され、空港反対決議が（兵庫県 1971：248）、また 1967 年 5 月には県議会に「淡路国際空港建設に反対の決議をするよう要求する請願書」が、洲本市議会議員を中心として提出されるなど、散発的に反対運動が生じている（兵庫県 1971：250）。だがこれらの活動はマスメディアにも取り上げられておらず、地域住民を巻き込む形での展開にも波及していないことから、特段の影響を及ぼしたとは言い難い。事実、マスメディア報道は 1968 年の後半に至るまで、基本的に淡路島空港の誘致に関する新聞記事は、ほぼその有用性や実現可能性を伝えるものに終止している。

この理由としてはいくつか考えられるが、特に地元の合意形成が、表面上は上手くいっていたように見えたことが挙げられるだろう。成田空港立地における土地買収の困難さが問題視されていたこともあってか、本空港

の誘致に当たっては当初より地主層の合意形成が意識されていた。もともと当該地域を代表する代議士である原健三郎が、架橋・空港立地促進派であることもあってか、一般住民よりも先んじて地元有力者層への説明会が開催されるなど、地主層の取りまとめは比較的円滑に進行した。1967年秋には、地主層の意思表示団体である淡路国際空港促進連盟が結成。この連盟は用地買収に関する自主的な推進組織であり、促進本部前には壁に綱領として、「北淡路の開発国際空港の建設から」「国家国民の要請にこたえて、祖先伝来の山林を喜んで提供する」といった文字が描かれていたという(『朝日新聞』1968.8.31)。この促進連盟が、地主の組織化をどこまで成功させていたかは疑わしい点もあるものの、いずれにせよこのような組織の存在は、中央政府には心強いものに見えたに違いない¹⁸⁾。1968年10月10日の『読売新聞』の記事には、当時空港建設の旗振りを担っていた淡路総合開発促進協議会会長・洲本市長である山本安郎の発言が紹介されている。「地元ではとみに淡路空港大歓迎の空気がみなぎっている。とにかく絶対に“第二の成田”にならないよう努力する」と¹⁹⁾。

しかし、1968年後半になると、このような地主層・有力者層を重視した合意形成にほころびが見え始める。すなわち、空港建設により直接的な利益を享受することができない一般住民層に対しても、情報が漏れつたわるにつれ不信感が急激に醸成されていくのである。空港立地の具現化は同時に、空港反対運動の機運の具現化にも貢献した。先述した朝日新聞の記事は以下のように続ける。「しかし、近所の商店主に聞いてみると『賛成しているのは、地主だけ。成田であればどもめているのだから、連盟のいうように“いいことずくめ”ではないはず』と警戒の色を隠さない……どうも、県庁や、市役所で聞いた総賛成の話とは、微妙に食い違う。」(『朝日新聞』1968.8.31)。

このような反感は、いくつかの出来事のなかで反対運動の組織化へとつながっていく。まず1968年7月になると、後年の反対運動においてしばしば焦点化される(例として淡路国際空港淡路町反対期成同盟 1978: 12)。

「西山レポート」が発表される。正式名称『関西新国際空港建設に伴う土地利用調査及び地域計画構想研究報告書』というこの報告書は、京大工学部教授である西山卯三を主査とした地域調査ならびに計画報告書であり、淡路島北部の大規模な空間改変——特に淡路島東北部への空港立地とそれにとまなう臨海工業地帯化——を示唆するものであった（都市科学研究所 1968）。本調査にあたり淡路島全住民への意向調査が、地元自治体職員と高校生を実査として動員したうえで、1/25の無作為抽出調査として実施されたこともあり、この調査結果は全島に知れ渡る（都市科学研究所 1968: 139）。本調査を元とした開発プランそのものに関する地元住民の理解は乏しかったという同時代の報道はあるものの（『日本経済新聞』1968.12.7）、こうした調査とともに特段の地元住民への説明もなくマスコミ報道が繰り返されたという事実は、地元住民の反対感情を煽るのに十分なものであったろう。

しかしこの調査よりも重要であったのは、中曽根康弘運輸相による決定打とも取れる一連の発言であった。1968年10月9日に彼が来島。ヘリコプターで新空港予定地を視察し、「淡路島は関西新国際空港の第一候補である。きょうの視察は本格的調査の一環であり、予定を繰り上げ、拡張後の大阪国際空港が限界に達する〔昭和〕50年頃までには新空港を完成させたい」と発言。「淡路については政財界のほか地元が強力なスクラムを組んでいるのは、これまでの空港建設にみられなかったことだ」と高く評価したのである（『神戸新聞』1968.10.10）。この発言は空港誘致だけでなく、本四架橋の着工にあたって明石鳴門架橋の着工を約束させるものとして映った。原口市長の夢はまさに目の前に具現化するように見えた（淡路国際空港淡路町反対期成同盟 1978: 12）。

しかし、このような早急な決定の背景に、地元の合意という前提が置かれていたことを考えるなら、このプロセスは一種の危うさをはらむものであった。「地元の協力姿勢、受け入れ態勢に対する高い評価」が、「成田の二の舞い」を繰り返したくない運輸省により生じていたとするなら

(『神戸新聞』1968.10.10)、反対運動はまさにこの「二の舞い」を再生産することで、自らの運動の価値を最大化することが可能であったことを意味した。早急な地元合意の形成は、結果として反対運動の激化をもたらす要因として機能したのである。

3.2 地元合意の有名無実化としての反対運動

このような背景のもと、生じたのが1968年11月13日のデモであった。この日、北淡町にて実施される予定だった「移動県民相談室——実質的には空港立地に関する説明会——にデモ隊の一部が乱入。妨害・中断させた(『神戸新聞』1968.11.14)。本デモ隊には、北淡町の室津地区・育波地区の住民が主となり、約1000人が参加したが、この出来事は空港誘致に際してそれまで描かれてきた「地元の協力姿勢」が絵空事であることを、政府や地元自治体だけでなく、地元住民にも露見させることとなった。この後、1968年後半から1969年にかけて、北淡町、津名町、淡路町などで反対運動が次々と結成されていくが(兵庫県1971: 253-254; 淡路国際空港淡路町反対期成同盟1978: 12)、この流れを生み出したのは、この二地区の住民を主体としたデモだったのである。

こうしたデモはなぜ生じたのか。これまで見てきた文脈を踏まえるなら、いくつかの背景が指摘可能である。第一に、誘致を早急に進める中で、地元住民に対する合意形成が不足していたことが指摘できるだろう。これまで見てきたように、淡路島北部における地元住民の合意形成は、空港立地の直接的受益者である地主層を中心に行われていた。しかし、そもそも淡路島北部の人口がまばらな中山間部を切り崩すという計画の都合上、その受益者は決して多くはなかった。淡路国際空港促進連盟の所属者は約400名であったが(『朝日新聞』1968.8.31)、これは当時の津名郡の人口と比しても圧倒的少数派である²⁰⁾。つまり、そもそも地元住民の合意形成が、それまでの自治体の取り組みには圧倒的に不足していた。

そして第二に、この非地元層にとって、空港立地は決して歓迎される事

象ではなかった。本空港の誘致が、買収対象者となる地主の少なさと、「飛び出したらすぐ海」という地理的条件によって推進されてきたことを、すずで見えてきた。しかしこの推進体制は、用地買収の対象にならない、沿岸部に居住している住民層の意見を無視したものであった。津名郡の人口の大半はこの沿岸部に居住しており、その多くは用地買収という直接的利益を与ることがないにも関わらず、騒音被害のリスクを潜在的に抱えていたのである。特に、北淡町の室津地区・育波地区はこの空港による騒音被害リスクが最も現れる地域に所在していた漁業集落であり、生活だけでなく生計維持において、空港立地が甚大な影響を及ぼす恐れがあった²¹⁾。彼らにとって、上から突然降って湧いた話である淡路国際空港は、自らの生活基盤を根底から破壊するものであり、その誘致が自らの合意なしに行われることが許されがたかったと考えられる。

そしてこの流れは、次第に開発の本丸となる中山間部にも波及していく。冒頭で取り上げた常隆寺が、反対運動の拠点の一つとなるのはこの流れである。常隆寺山を背景とした集落である久野々地区は、典型的な淡路島の中山間地帯にある農村であり、空港立地による用地買収が見込める、いわば直接受益者であった。しかし、この地区は他の用地買収対象地区と異なり、1969年初頭以降、反対運動組織が活発に活動していた（兵庫県 1971: 256）。北淡町久野々部落会空港設置反対期成同盟会の代表であった裏井良平は、1971年1月19日の兵庫県庁での知事への抗議イベントの際に、この地区の概要を以下のように述べることで、反対理由を示している。

空港地主としての久野々とは①標高 260m。淡路で最も標高の高い部落。空港は 350m だから僅か 90m 上に設置される。すぐ上の常隆寺山は 515m、元真言宗の中本山、後部天皇勅願所、淡路東北旧 12 カ町村、170 柱の英霊供養塔が建立され、周囲の山々が国立公園に編入されている。その霊峰がちょんぎられることは、親子三代に渉り [マ]寺の総代をつとめている私にとってこよなき痛手であるとともに、

限りなき抵抗を感じる。②北淡町は空港全敷地の7割を占めると言う。そして久野「ママ」は三割位を占める。有力な空港地主地帯である。

(裏井 1971: 13)

造成されるべき無人地帯として統治者が捉えていた場所は、その地に住む人にとっては「霊峰」だった。裏井は、テクノクラートの合理性が持つ根本的欠陥を、その土地の記憶を呼び覚ますことで指摘したのである。本地区は、北淡町の他の地区が1970年以降、次第に空港反対運動に消極的な姿勢をとるようになっていく中でも、淡路国際空港淡路町反対期成同盟と協力姿勢を貫いたが、その背景にはこうした土地の記憶をめぐる問題が存在した。A氏によれば常隆寺はしばしば、これら反対運動の集会場として用いられていたという。

こうした情勢下において、淡路国際空港誘致の機運は急激にしぼんでいく。自治体や部落ごとに組成された反対運動が、1968年から1970年にかけて反対デモや陳情行為を行っていくにつれ、地元自治体の議会も空港立地による騒音被害の恐れを真正面から引き受けざるを得なかった。1968年12月19日には北淡町が、1969年1月11日には津名町議会が、各自治体の空港誘致反対運動団体から出された反対請願を採択するなど、地元自治体を中心とした合意形成のほころびが、この時期明確に顕在化し始める(兵庫県 1971: 256-257)。

このような受け入れ態勢の変化は、淡路国際空港誘致の構図を根底から突き崩した。これまで見てきたように、淡路国際空港誘致案を中央政府が積極的に歓迎したのは、その協力体制あつてのことであり、地勢的条件からみた場合、いくつかの難点が存在していた。陸上空港ゆへの技術的可能性の高さを評価し、騒音問題を無視するとしても、標高350mより上の全面的に造成するという大規模土木工事により発生する土砂の行き先、技術的難易度が高い明石架橋を前提とした案であること、兵庫県以外の近畿圏からのアクセスの悪さなど、淡路島案は兵庫県・神戸市はともかくとして、

他の関西の政財界にとって完璧に首肯できるものではなかった（『朝日新聞』1970.9.22）。

このような異論を封印することが出来たのは、原口市長により作成された、事前によく検討された開発プランの存在と、喧伝された地元の協力体制によるわけだが、その体制が有名無実であることが明るみになった以上、歓迎ムードは急激に退潮せざるを得なかった。阪和、神戸沖、泉南、播磨といったそれまで顕在化していなかった各案が様々な思惑を介する形で提案されると同時に、運輸省側も「関西新国際空港候補地は必ずしも淡路島に決定したわけではない」と手のひらを返し始める（『神戸新聞』1969.1.18）。

このように、淡路島空港案は、1966年夏の提案後、1968年にほぼ本決定とも取れる政治的発言が繰り返された後、1969年になると急転直下し白紙に戻されるというプロセスを踏んだ。この後淡路島案は1974年の航空審議会答申にて、「当初の予想に反し、淡路島候補地周辺には意外に人口の集積があり」として棄却されるが、この帰結に決定的な影響を与えたのは、地元の協力体制が存在しないことを明示した、地元住民の反対運動だったのである。

4 結論

本稿が主として取り上げた時期以降についても簡潔に記しておくべきだろう。1968年後半から1970年にかけて急激に勃興した淡路空港反対運動は、結果として極めて大きな動揺を中央政府や地元自治体にもたらした。この後淡路島案は、依然有力候補の一つとして検討されながらも、代案が他地域の政財界により提案されることで、事態は混迷を極めていく。1969年2月には当初淡路島案を推進していた「大阪・神戸空港問題懇談会」が、大阪側の態度変容により淡路島案にこだわらない方針に転換。この余波を受ける形で、1970年2月には現関西空港が立地する泉南沖案が大阪商工

会議所より提出され(塩川編 1987: 33), その対抗措置として1971年7月には神戸沖案が神戸市から提出。8月には神戸市長を退いた原口より、泉南沖・神戸沖どちらでもない第三の案として播磨灘案が提示される(兵庫県 1971: 271-272)²²⁾。1974年の航空審議会答申で投票対象となった3案は、1970年から71年にかけて相次いで提案されているのだが、このような取り組みは淡路島案の挫折の結果生じたものだった。成田闘争に引き続き、淡路島北部における反対運動が沸騰したことによって、陸上空港の設置が困難であるという認識が、日本最初の海上空港立地に向けた動きを加速させていくのである。

この意味において、淡路島北部における空港反対運動は、短期間の間に極めて大きな成功を収めた住民運動であると評価できる。本稿は、この観点よりこの住民運動がいかなる形で生じたのかを、淡路島案の浮上過程と同時に描いてきた。関西国際空港の淡路島誘致案は、神戸市のイニシアティブ維持/拡大のために、港湾機能の拡大を重要視していた原口にとって、1960年代中盤から腹案として構想されていた。この案が中央政府による、成田闘争を背景とした地元の意向重視の態度と結びつくことで、淡路島案は急激に既成事実化していく。1968年の夏から秋にかけて、淡路島案が政財界一致した形で推進され、またそれを地元自治体も積極的に受け入れるように思われた。

この状況を180度変えたのが、1968年11月以降の反対運動の結成であった。そもそも住民の合意形成が不足していた淡路島において、本空港立地案は、その拙速な導入過程も手伝い多くの不信を潜在的に生み出していた。同年10月の中曽根運輸省の来島にとまなう、数年後の空港開港というポジショントークは、空港立地が現実に進行しているものとして移り、ゆえにそれまでの不信感が反対運動という形で広範囲に結実する。そしてこの反対運動が短期間に極めて浸透したことによって、「成田の二の舞い」を恐れる運輸省はトーンを急激に落としていき、それと呼応する形で一旦淡路島案にて合意したはずの関西圏の政財界は、代替案の提示へと舵を切る

こととなる。反対運動は、一旦抑え込まれていた人々の不信感を解放し、関西新空港の立地を混迷化させる役割を果たしたのである。

しかしこの成功に終わった反対運動は、それゆえに急激に忘れられていく。淡路島空港案への代案が出揃うにつれ、淡路島案が持つ技術的欠点のみが淡路島案棄却の唯一の理由であるかのように述べられ（例として『朝日新聞』1969.3.3）、かつての有力案は「うわさ」として処理されてしまう（『朝日新聞』1970.8.10）。淡路島の空港反対運動はその成果ゆえに、1970年代以降、しばしばあたかもそれが存在しなかったかのように語られた。1974年の航空審議会答申にて、「当初の予想に反し、淡路島候補地周辺には意外に人口の集積があり、航空機による騒音の影響が……1万人にも及ぶと考えられるからである」という淡路島案の棄却理由は、この語り口を見事に反映している。人口集積は1968年当時すでに自明であった以上、当地で生じた問題は、にもかかわらずこの地に空港が誘致されようとされ、そしてこの地に生きる人々が、こぞって反対に回ったという事実には他ならない。この事実は答申案に書かれることなく、淡路島案は廃案に追い込まれた。

もちろん、この住民運動の勝利が、誰の気にも留められなかったわけではない。この点を最も理解していたのは、当地が輩出した自民党代議士の原健三郎であったろう。あるローカル新聞は、1972年に原が洲本市の市民名刺交換会に顔を出した際の発言を書き取っている。「淡路国際空港は絶対反対だ……架橋誘致促進で一寸アドバルン [ママ] をあげただけでそのため5千票淡路島で減票した」と（『スモト公論』1972.1.11）。架橋を自らのライフワークとした彼にとって、空港誘致を進めることは当然のことであったが、その取り組みは住民の投票結果によって棄却されたのである。ここに私たちは、戦後日本社会における、開発主義とデモクラシーの間の微妙な関係——開発主義が集票を支えるイデオロギーとして機能するが、他方でそのイデオロギーがある閾値を超えると拒絶されるという関係——を見て取ることができる。

最後に今後の課題を述べる。本稿では、1968年から69年という非常に短い時期に生じた住民運動に焦点を当てるとともに、1966年ごろから顕在化した、神戸市主導の淡路国際空港案の形成過程についても検討を加えてきた。しかし1969年以降、淡路島案が後景に退いていくとは言え、反対運動が終了するわけではない。特に、本稿が主たる分析対象とした諸資料を発行していた、淡路国際空港淡路町反対期成同盟の活動が本格化するのには1970年代以降であり、また彼らの運動方針はその他多数の反対運動団体とは異なり、単なる「地域エゴイズム」にとどまらず、他地域の反空港運動団体との連携を絶えず模索したという点、またその後の淡路島における空港以外の開発計画に対する反対運動の主たる担い手となったという点において、注目すべき部分を多々備えている。しかし、本稿では紙幅の都合もあり、彼らの運動について十分に取り扱い出すことが出来なかった。この点については次稿の課題としたい。

淡路国際空港関連年表 (1966-1971) *, **

年月日	出来事
1966/5/30	淡路島の津名郡北淡、津名及び東浦の3町にまたがる敷地約490万坪の新国際空港建設構想が金井県知事と原口神戸市長より発表される。
1966/7/2	自由民主党万国博覧会対策特別委員会が万国博覧会関連事業として淡路島北部の新国際空港の早期実現を決議する。
1966/7/26	神戸商工会議所の神戸振興対策委員会、交通観光合同会議で関西第2国際空港の構想を説明する。県部長会議において関西第2国際空港の名称を「関西新国際空港」とすることを決定する。
1966/10/27	総評淡路地区評議会は日本社会党淡路総支部、日本共産党淡路地区委員による関西新国際空港建設反対集会在開催され、空港建設反対決議をする。上記3者による淡路国際空港建設反対共闘会議が結成される。
1967/2/27	兵庫県、新空港の構想について津名郡各町の各種団体役員に対する説明会をつぎのとおり開催する。2/27 一宮町 一宮中学校 120名、2/28 五色町 都志小学校 680名、3/1 淡路町 中ノ町公会堂 80名、3/2 東浦町 学習小学校 90名、3/2 北淡町 富島小学校 180名、8/4 津名町 志筑公会堂 200名
1967/5/16	洲本市議会議員堀井博ほか108名から、県議会に「淡路国際空港建設に反対の決議をするよう要求する請願書」が提出される。
1967/5/25	兵庫県、淡路国際空港建設反対共闘会議代表20名と懇談し、新空港の構想と各種調査の結果について説明する。

1967/7/21	兵庫県、関西新国際空港関連都市計画調査を京都大学工学部西山卯三教授ほかに委託する。
1967/9/13	県議会が1967年5月16日堀井博外108名から提出された請願を不採択と決定する。
1968/1/18	中曽根運輸大臣が来県し、知事より新空港の早期調査を要望する。
1968/1/24	近畿2府6県知事会議が開催され、明石架橋、新空港建設促進を決議する。
1968/3/4	京阪神3会議所懇談会を開き、関西新国際空港用地として淡路島北部から最適と申し合わせる。
1968/3/23	川島副総裁ほかが来県し、ヘリコプターで淡路島北部の新空港予定地を視察し、同副総裁は「関西に新空港を建設するかどうかは、政府でもまだ決めていない。しかし、大阪国際空港が限度にきている以上建設はぜひ必要だ。淡路島は、地元民が乗り気だと聞いているので、非常に有利だ。騒音など公害の心配もあまりなく土地も広いので大型機発着の立地条件にも恵まれていると思う」と語る。
1968/4/25	兵庫県、当初予算に淡路空港調査費530万円を計上。金井県知事、淡路の予定地を視察。
1968/5/24	近畿2府4県の77市による近畿市長会が新空港建設促進を決議する。
1968/7/3	佐藤首相は神戸で記者会見し「地元側で淡路国際空港の構想があるが大阪第2国際空港については50年ごろから検討したい」と語る。
1968/7/10	兵庫県、淡路島の土地利用構想及び関西新国際空港関連都市計画について委託調査（西山レポート）報告会を開催する。京都大学工学部西山卯三教授ほか
1968/9/27	手塚運輸省航空局長は記者会見で「候補地としては淡路島が最適だが、同島に本土-四国連絡橋がかかることが必要だ。空港の開港より連絡橋の完成が遅れる場合、海上交通による阪神-空港間の連絡方法を検討したい」と語る。
1968/10/9	中曽根運輸相、空から淡路を視察「淡路は第一候補地、75年頃には完成させたい」と語る。
1968/11/1	北淡町育波浜部落会空港設置反対期成同盟会（代表者柳川重夫）が設置される。
1968/11/4	中曽根運輸大臣は、姫路での記者会見で「淡路新国際空港問題は、これまで地元の話聞くだけだったが、運輸省としては今後積極的に取り組み、本格的な調査をすることにした。あと1-2年でメドをつけ、5年ぐらいの間に完成させたい」と語る。
1968/11/5	津名町国際空港反対協議会、「淡路空港を候補地の段階で計画廃止させよう」と声明。
1968/11/10	北淡町室津地区空港設置反対期成同盟会（代表者浜野覚二）が設置される。
1968/11/10	津名郡医師会が新空港建設反対の決議を行なう。
1968/11/13	北淡町室津、育波地区住民、漁民、主婦ら千人が海上デモ、ムシロ旗デモ。県移動県民相談室（空港説明会）を中止させる。
1968/11/17	北淡町斗の内浜部落会空港設置反対期成同盟会（代表者神田顕庸）が設置される。
1968/11/21	兵庫県、新空港の構想及び各種調査の結果についての説明会を、津名町内で開催する。
1968/11/28	淡路町住民有志、「空港設置に反対します」声明を発表。

1968/12/2	原田運輸大臣は、記者会見で関西新国際空港建設についてつぎのように語る。「現在の大阪国際空港はもう拡張の余地はない。早急に第2国際空港の建設を迫られている。私は淡路島に新空港をつくるべきだと思う。本四連絡橋の完成を待っているだけでは空港はかなり遅れる。大阪-淡路島間にホーバークラフトなど海上交通機関を整備すれば、連絡橋がなくても問題はないので、架橋とは切り離して新空港建設を促進したい」
1968/12/6	県知事、運輸省へ空港架橋の促進陳情。
1968/12/11	北淡町育波浜部落・室津地区・斗の内浜部落・富島地区の4団体を一本化した「北淡町空港設置反対期成同盟会(代表柳川重夫)」が設置される。
1968/12/13	同会、神戸市内デモ、県・神戸市へ空港反対を申し入れ。共斗会議も神戸市内デモ。
1968/12/13	北淡町反対期成同盟代表12名と8者共斗会議65名が知事、副知事に対し新空港建設反対の陳情を行なう。
1968/12/17	津名町佐野地区反対同盟結成。
1968/12/17	津名町に淡路国際空港設置佐野反対同盟(代表者堀池茂雄)が設置される。
1968/12/19	兵庫県、明石市議会議員に新空港の構想を説明する。北淡町議会が室津地区代表浜野覚二よりだされた空港設置反対請願を採択する。
1969/1/3	北淡町久野々部落会空港設置反対期成同盟会(代表者裏井良平)が設置される。
1969/1/4	津名町佐野地区(約600人)が空港反対デモを行なう。1,700人署名の反対請願書を津名町長及び議会議長に手渡す。
1969/1/8	兵庫県、新空港の構想及び各種調査の結果についての説明会を五色町内で開催する。
1969/1/10	津名町生穂地区連合部落正副会長が、津名町長あて地区役員会の反対決議書を提出する。
1969/1/11	津名町議会が淡路国際空港設置佐野反対同盟代表堀池茂雄よりだされた空港設置反対請願を採択する。
1969/1/13	北淡町空港設置反対期成同盟会(約500人)が洲本市、津名郡4町(淡路、北淡津名、東浦)の市町長を訪問し、新空港反対の同調を要請する。
1969/1/27	津名郡佐野地区堀池茂雄ほか12名が知事と会談し、淡路国際空港設置反対を陳情する。
1969/2/19	北淡町議会が富島地区代表阿部真次よりだされた新空港建設反対請願を採択する。
1969/3/3	兵庫県、新空港の構想及び各種調査の結果についての説明会を、一宮町内で開催する。
1969/3/12	洲本市議会に、淡路国際空港建設反対共斗会議より新空港建設反対請願が出される。(3月26日継続審議となる)
1969/4/24	北淡町反対期成同盟と同町および同議会が初の鼎談会を開く。
1969/4/30	経済企画庁発表の新全国総合開発計画の中で、関西新国際空港は「構想」から「計画」に格上げされる。
1969/5/17	原田運輸大臣は、神戸市での記者会見で「淡路島は立地条件上有利」と語る。
1969/5/31	運輸省は、新航空政策策定のため基本構想を発表し、新関西国際空港については昭和50年までにする計画で、今年中に候補地を決めるべきだとしている。

1969/6/18	淡路青年会議所で新空港の構想等を説明する。
1969/7/19	岩屋教会青年部、淡路町（片浜公会堂）で「三里塚の夏」上映、空港問題を討論。
1969/7/20	三里塚芝山連合空港反対同盟の戸村委員長を迎え淡路各地で集会。
1969/7/24	津名町佐野地区の淡路空港設置反対同盟が運輸省に反対陳情し、航空局飛行場部長らに約 2,000 人の反対署名簿を渡す。
1969/9/16	関西財界代表が原田運輸大臣に新空港の早期建設を陳情する。
1969/9/27	北淡町議会が「西新国際空港北淡建設反対決議」を可決する。
1969/11/15	淡路町住民、反対同盟結成準備会として空港問題懇談会を開催（約 70 名）。
1969/12/12	北淡町の空港反対期成同盟（約 800 人）が津名郡各町をデモ行進する。津名郡連合町内会長会議で「空港設置の賛否を決めるのは時期尚早」と決める。
1969/12/14	「淡路国際空港淡路町反対期成同盟会」結成される。結成集会を開く。
1969/12/15	洲本市議会が空港反対を継続審議する。
1969/12/16	反対同盟、カベ新聞 No.1、「全日空、岩山上空で接触事故」を町内にはり出す。
1969/12/21	三原郡淡路国際空港建設反対同盟準備会が新空港問題討論会を開く。
1970/2/4	運輸省は昭和 45 年度空港整備事業費と事業内容を発表する。新関西国際空港調査費は約 1 億 5 千万円程度。橋本運輸大臣は、神戸での記者会見で「本年中に調査を終り、来年早々には設置場所を決めたい。46 年度から着工し、7 年以内に完成させたい」と語る。
1970/2/5	反対同盟、同盟ニュース No.1 発行。
1970/2/11	淡路町反対同盟第 1 回決起集会を開く（約 60 名）。大阪空港騒音訴訟原告植田精吾氏らを迎え、支援を決定。
1970/2/25	大阪財界、「泉州沖空港案」を発表、自民党が後押し。
1970/2/25	運輸相、「46 年着工、45 年中に各候補地の調査を終る」と語る。
1970/2/26	北淡町の陳情団（町長、議会、反対期成同盟）が金井知事および運輸省関係者に空港設置反対の陳情をする。
1970/3/12	反対同盟、淡路町内各地区で部落集会を開く。
1970/4/26	反対同盟、「騒音体験バス」を川西市高芝へ、交流集会を開く。
1970/4/26	淡路国際空港淡路町反対期成同盟の約 50 人が「騒音体験バス」を川西市高芝へ。住民との交流集会を開く。
1970/5/2	津名郡北淡町の久野々地区淡路空港設置反対同盟主催で三里塚芝山連合反対同盟の長谷川婦人行動隊長らを招き、岩屋と久野々で意見交換する。
1970/5/15	反対同盟、淡路町、東浦町にて署名運動を展開、約 5 千名の署名を集める。
1970/5/23	北淡町淡路空港設置反対期成同盟は、町会の反対特別委員や正副議長の出席のもと住民反対集会を開き、町当局の反対運動の行詰りを追及。
1970/6/4	北淡町淡路空港設置反対期成同盟は、町会空港設置反対特別委員会および町長らと今後の運動方針などについて話し合う。
1970/6/13	淡路 6.13 行動委員会主催の 6.13 安保粉碎空港設置阻止淡路総決起集会が洲本市で開かれ、市内をデモ行進。
1970/6/15	橋本運輸大臣は記者会見で「関西国際空港の完成は遅れる」と発言。

1970/7/6	淡路国際空港淡路町反対期成同盟は第2回 決起集会を開き、町議会の反対決議を要望する住民の署名簿の提出、三里塚闘争支援を決める。淡路町民 3,769人 一般 1,081人 計4,850人
1970/7/7	三里塚視察へ代表を派遣、三里塚、立川、田子の浦など視察と交流。運輸相、「大阪湾(阪神沖)有力」と語る。
1970/7/23	大阪商工会議所、関西経済連合会など阪経済5団体と神戸商工会議所など中神経済3団体の阪神の経済8団体は、新空港促進を一致して進めることを決め「新関西国際空港実現促進に関する要望」をまとめる。
1970/7/30	橋本運輸大臣は、大阪陸運局で記者会見し、関西新国際空港の候補地について「騒音問題があるので内陸部につくるのは無理だと思う。海上を埋め立て建設することになる」と語る。また関西政・財界との懇談会では「45年度内に建設予定地をはっきりさせるつもりだが、早期実現を図るには地元の一一致協力が先決なので、建設促進の母体となる“関西新国際空港建設準備委員会”のようなものを早急に設立してほしい」と地元の誘致体制を強化するよう呼びかける。運輸省第3港湾建設局が、土質調査の結果、大阪湾の海上都市建設は可能と発表。
1970/8/12	砂野神商会頭は芦原関経連会長、市川大商会頭と会談し、「神戸財界としては淡路島に必ずしもこだわらない。他に適当な候補地が決まれば神戸財界も建設の促進に協力する」と述べる。中馬大阪市長は新空港問題について「淡路北部を推す考えに変わりはない。しかし関西財界が候補地を淡路島その他として決定を運輸省にまかせると決めたことは妥当だと思う。空港建設促進のための協議会には参加するつもりだ」と語る。
1970/8/15	淡路町議会に空港反対決議の陳情、5千名の署名を添える。
1970/8/17	淡路国際空港淡路町反対期成同盟が役員会を開き、空港建設予定地を購入する“一坪登記運動”を呼びかけることを決める。
1970/8/28	運輸省は46年度予算の概算要求をまとめ発表。関西新国際空港については、46年度から建設に着手し、52年に開設の予定で、来年度から用地取得にかかる計画で4億円要求。また、46年度を初年度とする第2次空港整備5ヵ年計画をまとめる。関西新国際空港の建設に1,900億円を予定している。
1970/9/28	兵庫県企画部長は、県会総務企画常任委員会で「県としては従来通り淡路案を優先的に考えているが、架橋の完成時期や気象条件などで不適格との結論が出されれば断念もやむを得ない」と答弁。
1970/9/29	宮崎神戸市長は、市議会本会議で「候補地の一つに神戸港沖があげられているが、公害がなければ反対はしない」と発言。
1970/10/20	久野々地区反対同盟に淡路国際空港淡路町反対期成同盟が援農。
1970/11/17	淡路国際空港淡路町反対期成同盟が岩屋で決起集会を開き、これまでに468人が“一坪地主”として登記したことを報告。
1970/11/20	宮崎神戸市長は市会本会議で「神戸市はまだ淡路案を取り下げてはいない。神戸港沖に決まる場合、事前に国から連絡があるはずなのでよく研究し、市会にも相談して決める」との態度を明らかにする。
1970/11/26	反対同盟、「非常事態宣言」の下、年内決定阻止のたたかい開始。
1970/11/28	運輸省丸尾飛行場部長、「阪神沖、明石沖、泉南沖、淡路島」を候補にあげる。

1970/12/5	坂井兵庫県知事は、県議会本会議で、関西新国際空港について「関西新空港はどうしても必要であり、一日も早く建設地を決めてほしいと考えている。建設地が決定すれば全関西が協力して空港建設に取り組む姿勢が必要と思う。県は淡路島が最適と考えているが、それ以上に良い条件の場所があれば淡路島にこだわることはない」と答弁。
1970/12/10	淡路町議会は、淡路国際空港淡路町反対期成同盟から出されていた「3項目の要求」を検討した結果、淡路にできるかどうかははっきりしない現状では要求に応じる必要がないなどの理由で要求を取り上げない方針を決める。
1970/12/15	淡路空港設置に反対する津名郡淡路、東浦、北淡3町の住民約50人（運動側は100名と記載）、第一次県庁抗議、県庁内に座り込み、神戸市内デモ。貞永対策室長と新田県会議長に「空港より学園都市を…」という陳情書を渡す。
1971/1/19	津名郡北淡町の淡路空港反対期成同盟（柳川重夫会長）と淡路国際空港絶対反対住民抗議団（永井満代表）が第二次県庁抗議、神戸市内デモ。坂井知事に新空港反対を訴える。県知事「空港は必要、住民の賛否にかかわりなくつくる」と回答。住民抗議団はムシロ旗を立てデモ行進。
1971/2/5	政府は閣議で、新しい空港整備5ヵ年計画（46～50年度）を策定することを了承。県は新年度予算で空港調査費2,000万円計上を決める。
1971/2/18	宮崎神戸市長は市議会で、「科学的な調査をして騒音公害や港湾機能への影響を検討、その結果によって協力するか反対するか判断したい」と述べる。
1971/3/10	橋本運輸大臣は衆院運輸委員会で紛糾する成田空港問題に関連して「今後の大型空港の建設は、陸上は不適當で、海上に場所を求めることになる。当面する関西国際空港の場所も大阪湾上に求めることになる」と答える。
1971/3/11	反対同盟、宣伝カーで島内300カ所で空港反対を訴える（第一次宣伝カー作戦）。
1971/5/9	第二次宣伝カー作戦開始。島内各地に空港絶対反対のポスターを貼る。
1971/7/1	神戸市、神戸市試案（神戸沖案）を発表。
1971/7/3	反対同盟、住民総決起集会を開催（80名）。四日市堺より講師を招き、津名石油基地反対を決める
1971/7/8	日本港湾協会会長原口忠次郎氏は、神戸沖の空港建設は港湾機能をまひさせるおそれがあると反対態度を表明。
1971/8/3	関西新国際空港の建設に反対してそれぞれ独自の運動をしてきた14団体が集まり「関西新国際空港建設反対神戸市会請願団体連絡会議」を結成。
1971/8/7	原口忠次郎日本港湾協会会長は「神戸市試案に基く海上空港では港内の船舶航行は危険に陥り、神戸港の機能を大きく阻止する。技術的にも問題が多い」とし、独自に「播磨灘空港プラン（加古川市から18キロ沖合）」を作成。
1971/8/27	運輸省は関西新国際空港についての来年度予算として事業費100億円を概算欲求し、300人程度の規模の空港公団を設置、本格的な空港建設にとりかかると決める。出資金は国30億円、地方公共団体15億円の計45億円である。
1971/9/20	運輸省、「関西新空港に関する調査概要」を発表。
1971/9/23	大阪府、兵庫県、大阪市、神戸市が、関西新空港の建設促進で合意（「四者合意書」）。
1971/9/26	第一回空港反対県民集会（1,200名）
1971/10/10	反対同盟、「非常事態宣言」下、航空審へ抗議のハガキ運動開始、3日間に岩屋で3千枚、17日までに北淡路から7,500枚が航空審へ。

1971/10/13	航空審議会 新空港部会はじまる。新空港の答申へ作案はじまる。
1971/10/13	神戸市議会, 空港反対請願を採択。
1971/11/3	久野々地区反対同盟, 「400戸に告ぐ」パンフ発行。
1971/11/8	第一回騒音調査, 反対同盟, 淡路町でも調査を実力阻止。
1971/11/8	淡路, 神戸, 明石の空港反対住民, 「神戸住民運動連絡会」を発足させる。

* 典拠は、兵庫県（1971）ならびに淡路国際空港淡路町反対期成同盟（1978）であり、本年表はこれら資料からの抜粋である。ただし、兵庫県（1971）については、1971年9月初旬までの記載にとどまるため、その後の動向については淡路国際空港淡路町反対期成同盟（1978）のみに依拠している。

** 複数日にまたがる記載の場合は、その初日を記載している。

謝辞

インタビューに協力いただいた方に厚く御礼申し上げます。また資料整理にご協力いただいた、武蔵大学社会学部の鈴木詩織・塚越慎司両名の協力に感謝いたします。本研究はJSPS 科研費 21J00046 の助成を受けたものです。

注

- これは現成田空港の総面積におおむね匹敵する。
- 例えば佐藤章（1994）『関西国際空港』においては、淡路島案の棄却理由が航空審議会答申を参照する形で簡潔に記されるのみで、神戸沖・泉南沖が焦点化する前に、淡路島案が主流だったことは一切触れられていない。また、塩川正十郎編（1987）『関西国際新空港：時代を拓く！』においては、淡路島空港案がかつて有力視されていたことが述べられているが、政治家による回顧録的性質があるためか、その背景にあった反対運動については記載がない。
- 社会運動論の領域において、本反対運動に触れたものとしては、管見の限り黒川（2025）が唯一であるが、神戸べ平連に関わった人々がその後辿った道筋の一つとして取り上げられているのみであり、詳述はされていない。
- 住民運動論が勃興した1970年代中盤の社会学における特徴は、同時代において極めて深刻な社会問題／運動であった空港反対運動に関する議論がほぼ見られない点にある。この空港立地問題に対する忌避感は、おそらく淡路島の反対運動が同時代的に分析対象とならず、やがて忘れられていった理由の一つを構成するものだろう。この学説史的特徴については次稿以降で検討したい。
- この同盟が本拠地としていた淡路町岩屋集落は、明石港へ向かう連絡船が頻発

しており、本土へと働きに行く人も多い。

- 6) 本同盟の特徴は、その運営や活動を、新左翼団体（中核派・京大ノンセクト）が補助していたという点にある。そのため、紙面上にはペンネームでの署名記事が時折散見されるのだが、これは新左翼活動家のものであるという証言がA氏よりされている。
- 7) B氏は運動にコミットしていた訳では無いが、本運動は一種の家族ぐるみの運動であったため、その内実についてはよくお知りであった。永井満氏当人は、諸事情によりインタビューが困難な情勢である。
- 8) このようなビジネスモデルは、少なくともスポーツ淡路を除く三社については、企業や役所に対するイエロージャーナリズムによって可能になっていた。これら新聞社はほぼ代表が取材記者も兼ねる小規模会社であり、彼らは取材先の企業・役所に対し取材を行う際に広告掲載の依頼もしていた（当然、断った場合のリスクは大きい）。また、新聞の販売チャネルについても、いわゆる書店などでの販売ではなく、大手新聞への折り込みチラシとしての頒布や、役所や企業への押し売りが主であったという。なお、これらローカル新聞はこの性質ゆえに多数の読者を獲得していたとは言い難く、事実、洲本市中心部以外ではほぼその存在が認知されていないようである。ゆえに本稿はこうした新聞を、記事内で取り上げられた事件に関する客観的評価というより、当時の淡路島における知識人層＝取材記者の、事件に対する利害関係込みの反応を記載した資料であると考へ、分析対象としている。
- 9) 例としては、小桜（1969）、『月刊キリスト』編集部（1972）など。なお、永井満は運動のスポークスマンとして、たびたび雑誌などにルポルタージュを寄せていることにも留意されたい（例として永井1973）。特に、ロシナンテ社が発行していた『月刊地域闘争』に、永井は創設期より立ち上げ人として関わり、しばしば記録やルポルタージュを寄稿している（例として永井1970）。
- 10) 中核派の文献については調査中である。
- 11) 例として淡路島闘争委員会（1970, 1971, 1973）など。なお淡路島闘争委員会（1970）は彼らのイデオロギーの立ち位置並びに活動の詳細が書かれた記録冊子である。
- 12) 原口市長は1969年に神戸市長を退任しており、本誌の終刊年は概ね次期市長の宮崎辰雄が空港誘致について消極的な姿勢を見せ始めていた時期にあたる（兵庫県1971: 269-270）。なお本誌の発刊期は、ちょうど神戸市が明石架橋関連の調査費を拠出していた時期であり、本誌はその調査結果の公開場所という性質を持っていたと考えられる。
- 13) この連続座談会は「『港湾と地域開発』懇談会」と題されたもので、1967年の2月から4月にかけて計3回実施されている。具体的には京都大工学部の天野光三、SF作家の小松左京、京都大人文学研究所の加藤秀俊らを主軸としつつ、梅棹

忠夫や原口忠次郎、港湾整備について著名であった近畿圏整備本部調査官の小合彬生をそれぞれのゲストとして、神戸-阪神圏の開発について議論するというものとなっている。

- ¹⁴⁾ 本座談会においては藤山との面会時期について記載はないが、藤山愛一郎が経済企画庁長官を務めていたのは、1965年6月3日から1966年11月4日であることを踏まえるなら、1966年の春から夏にかけてであると考えるのが妥当である。
- ¹⁵⁾ なお、竹中工務店側の資料によると本業務は竹中工務店の自主提案という形を取っており、その後の都市計画コンサルティング業務のための種まきであったと書かれている(田中1982: 45)。
- ¹⁶⁾ これを傍証するものとして、1965年5月8日の『淡路タイムス』には、「淡路に是非か 北淡新国際空港建設 費用が三千億-四千億円」と題された記事にて、原口案と相似のプランが紹介されている。時期を踏まえるとこれは竹中工務店が作成したプランを土台とした記事と思われる。
- ¹⁷⁾ このような後進性フレームは、たびたび空港立地を正当化する資源として用いられた。たとえば神戸市の発行していた『調査月報』においては、市職員による以下のような巻頭言が記載されている。「新しい関西空港が、ようやく淡路島に決まりそうである。淡路は、大都市近郊に位置し、花とミルクとオレンジの島といわれながらも、離島性からくる貧しさや、高い乳児死亡率、トラコーマ、小児くる病といった後進性に悩まされてきた。それだけに、地元の人たちが新空港建設に寄せる期待は、ひとしおだと思われる(大河原1968.11: 目次)。」
- ¹⁸⁾ なお、本連盟の会長である坂井朋三は、阪神急行自動車株式会社(鉄道会社と関係はなく、主要株主は松下電器産業である)という運送会社のオーナー社長であり(輸送経済新聞社1963)、当時自民党公認候補として大阪府議会議長を務めていた(新大阪新聞社1970: 52)。彼の出生地は淡路であることから(酒井1960: 278)、一種の不在地主であったと考えるのが妥当だろうが、このことを踏まえるなら本連盟が地元住民を完全に代表していたわけではなく、一種の官製団体であった可能性が高いことには留意されたい。実際、その後淡路国際空港淡路町反対期成同盟が主導する形で、当地では一坪地主運動が行われ、少なくとも500名弱が一坪地主となっている(『朝日新聞』1971.9.8; 兵庫県1971: 266)。
- ¹⁹⁾ 淡路島における空港立地に対し、全島の住民が反対であったわけではない。特に、空港騒音に関する被害があまり発生せず、大規模な地域開発に巻き込まれるおそれも少なかった淡路島中央部以南(現洲本市・南あわじ市)の自治体や地域住民は、反対運動が北淡町や津名町で盛り上がった際にも、おおむね静観のスタンスを取っていた。特に、洲本市長は淡路島に対する地域開発全般に責

任を持つ、淡路総合開発促進協議会の会長に就任することが通例であったので、この山本の発言は驚くべきものではない。

- ²⁰⁾ 津名郡の1970年当時の人口は約6万人である。
- ²¹⁾ たとえば、宍波浜部落の反対期成同盟会の会長を務めた後、その合併組織である北淡町空港設置反対期成同盟会を務めた柳川重夫は、1967年に当該海区の漁業調整委員会委員に選ばれており、こうした問題に対処する責任を有していたと考えられる（兵庫県選挙管理委員会1967）。
- ²²⁾ 原口がこの播磨灘案を提示したのは、神戸沖案が神戸港の港湾機能を阻害すると考えていたためであった。つまり、従来からの阪神圏における神戸市イニシアティブの確保を前提としつつ、神戸港の機能拡大を企図していた原口にとって、泉南沖・神戸沖双方が、望ましくないプランと捉えられていたのであった（兵庫県1971:272-273）。

文献リスト

- 淡路国際空港淡路町反対期成同盟, 1978, 『トドメ刺すまで——淡路空港絶対反対！10周年記念誌』淡路国際空港淡路町反対期成同盟。
- 淡路島闘争委員会, 1970, 『「パルチザン」合併号』淡路島闘争委員会。
- , (雛元昌弘) 1971, 「都市と農村の対立のなかから」『現代の眼』12(5): 254-263。
- (山中守), 1973, 「中央を包囲する地域闘争」『現代の眼』14(4): 94-101。
- 兵庫県, 1960, 『総合開発の理論と実際』兵庫県。
- , 1961, 『ひらけゆく淡路：淡路地域総合開発計画書』兵庫県。
- , 1963, 『淡路島——植物園化の構想——』兵庫県。
- , 1966, 『関西新国際空港資料』兵庫県。
- 兵庫県企画部, 1971, 『関西新国際空港計画資料集(1) 展望編』兵庫県。
- 月刊キリスト編集部, 1972, 「カメラ・ルポ 淡路国際空港淡路町反対期成同盟 ジェンボ・ジェット飛ばすな!」, 『月刊キリスト』24(4): 5-12。
- 原口忠次・天野光三・小松左京・加藤秀一ら, 1967, 「第二回会合議事録」『調査月報』33: 117-153。
- 広原盛明, 2001, 「開発主義とテクノクラシー」, 広原盛明編, 『開発主義神戸の思想と経営——都市計画とテクノクラシー』日本経済評論社, 49-108。
- 近畿開発資料集成編集委員, 1962, 『近畿開発の計画1962第3分冊』大阪都市協会。
- 金融財政事情研究会, 1966, 「浮かび出た淡路島国際空港構想=近畿」『金融財政事情』17(33): 33。
- 小桜義明, 1969, 「新国際空港建設と淡路の住民運動」『住民と自治』7(5): 42-49
- 神戸市, 1965, 『神戸市総合基本計画1965』神戸市。

- , 1968, 「(3) 関西新国際空港の施設計画」『調査月報』45: 76-95.
- 黒川伊織, 2025, 「『ベトナムに平和を!』神戸行動委員会からベ平連こうべへ——神戸のベトナム反戦運動八年の経験」市橋秀夫・大野光明・平井一臣編『可能性としてのベ平連: 地域の運動経験と未完の記憶』ミネルヴァ書房, 37-69.
- 牧久, 2025, 『成田の乱——戸村一作の13年戦争』日本経済新聞出版.
- 永井満, 1970, 「淡路島を第二の三里塚に(Ⅱ)」『月刊地域闘争』1(2): 85-86.
- , 1973, 「くたばれ! 列島改造 = 淡路島からのレポート」『ビーいん』25(1): 36-42.
- , 2000, 『三里塚と共に三十年——淡路島住民の成田・関西空港闘争』御茶の水書房.
- 大河原徳三, 1968, 「今月のことば」『調査月報』51: 目次.
- 酒井朋三, 1960, 『生活に直結する政治へ 第10編』酒井朋三後援会.
- 佐藤章, 1994, 『関西国際空港——生者のためのピラミッド』中央公論新社.
- 新大阪新聞社, 1970, 『大阪府年鑑 昭和45年版』新大阪新聞社.
- 塩川正十郎, 1987, 『関西国際新空港: 時代を拓く!』旭屋出版.
- 田中孝, 1982, 『企業のこころ: 物語竹中工務店下』日刊建設通信新社.
- 都市科学研究所, 1968, 『関西新国際空港建設に伴う土地利用調査及び地域計画構想研究報告書』都市科学研究所.
- 運輸省, 1966, 『交通施設整備の長期構想』運輸省.
- 裏井良平, 1971, 「『淡路島住民抗議団』坂井知事への抗議要旨」『同盟ニュース』8: 13-15.
- 輸送経済新聞社, 1963, 『日本のトラック事業 1963年版』輸送経済新聞社.