

対立的環境運動とその分析に対する アストロターフィング概念の導入について —愛知万博問題、および、トヨタテストコース問題を 事例として—

Antagonistic Environmental Movements and Introduction
of Astroturfing Concept into the Analysis of Social Movements

- Through Aichi Expo case and Toyota test Course case -

井上 治子
Haruko INOUE

Abstract

The political process has changed rapidly in Japan today, by power change in 2009. In this changing non-western country, we pay attention especially to Aichi prefecture where COP10 will be held in 2010. In this paper, I will treat two antagonistic Environmental Movements; anti Expo Movement and anti Toyota Test Course Movement, mainly in relating with politics and bureaucracy in the region. On the process of analyzing those cases, we will find a new concept of behavior named 'Astroturfing'. The final goal of this paper is to consider the limitation of partnership view point on view point of.

Key words: Antagonistic Environmental Movements, Bureaucracy, Astroturfing,
Partnership view point

1 はじめに：時代遅れにも見える「対立的環境運動」とその論じ方について

今日環境問題を取りまく社会状況は変化し、環境社会学研究者の方法論や立場も多様化しており、現在の環境社会学が先行研究から受け継ぐべきものは何か、また新たにしていすべきものは何かが模索されている。本稿で特に意識されているのは、日本の環境社会学研究の社会運動論アプローチにおいて1990年代以降主流となっていた感のある、NPO と行政との協働、いわゆるパートナーシップに焦点を当てる視点の妥当

性である。本稿では、こうした視点によって見落とされてきた現象を再発見し、そこに光を当てるための分析概念を提出することが目指される。

事例として、現在愛知県企業庁が進めている豊田市・岡崎市にまたがる地域の開発問題と、2005年に開催された愛知万博を取り上げる。

1-1 「対立的環境運動」再定義の必要性について

現在、豊田市・岡崎市にまたがる地域で生じている開発問題とは、トヨタ自動車によるテストコースなど

の建設計画である。本稿では、これをトヨタテストコース問題と呼ぶこととする。

トヨタテストコース問題について、この問題に関する活動を行っている地元団体「21世紀の巨大開発を考える会」HPでは以下のように紹介されている。「愛知県豊田市（旧下山村）と岡崎市（旧額田町）の山の中でトヨタ自動車が生産・開発施設建設のため大規模開発を計画しています。山の中なので木を切り、山を削り、谷を埋めて作ります。作るのは自動車のテストコース、実験棟、研究棟、厚生施設などです。テストコースは2キロの直線コース、4キロの周回コース、6キロの周回コースなどを含め合計14コースです。

総面積は660ha、造成面積（山を切り崩す面積）は280haという大規模な開発（自然破壊）です。用地買収や造成は愛知県企業庁が行い、完成後、トヨタ自動車が購入します。対象地区の山はスギやヒノキを植林してあるところもありますが、いわゆる里山が6～7割を占めます。谷の部分はほとんどが水田（棚田）です。全てが完成すると5000人以上の社員が働く計画です。ちなみに2009年5月1日現在の下山地区の人口は5383人です。これだけの人が働くとなると、インフラの整備でも多大なる環境破壊を招くことが予想されます。対象地域の周辺にも極めて良好な自然環境が残されているので、これらについても喪失が危惧されます。この開発の一番の特徴は半端な面積ではないことです。今までにも短期間にこれだけの大規模開発が行われたことはあまり無かったのではないのでしょうか？二番目の特徴はトヨタ自動車のやることだけに、地元になればなるほど関係者が多くなり意見を言えなくなることです。」

つまり、この開発問題とは、現状では里山である地域における、トヨタ自動車株式会社のテストコース・研究棟等の建設計画に対し、野鳥の会会員である周辺地域の住民らが同地の自然環境を守ろうとする運動を立ち上げている事例である。そして、この住民らの主張するところは、当該地の豊かな自然を建設計画から守りたい、ということであり、本質的に、開発計画とこの環境運動とは対立的である。

ところで、環境社会学において主要な方法論の一つとされてきた社会運動論アプローチの研究が、従来積み上げてきた知見からも明らかなように、かつては多くの場合、開発計画に関連して生起する環境運動は開発反対運動であると認識されてきた。しかし、理論上

も現実の上からも、環境運動が常に関連する開発計画に対立的であるとは限らない。のみならず、環境社会学においては1990年代以降、NPOに運動を代表させ、それらと行政との協働に焦点を当てるアプローチが多く採られてきている。そこでここでは、関連する特定の計画に対し対立的な運動を、改めて「対立的環境運動」と呼ぶこととする（注1）。

このような再定義の必要性は、「環境のメディア化」（『フォーラム現代社会学』第8号）とすら表現されるようになり、「環境」概念が権力作用とともに想起されるようになる一方で、他方では「ネグレクトされる環境」（前出誌 p.86湯川論文）もあるという認識や、後述する「草の根運動」と「アストロターフィング」（astrourfing; 人工芝運動、あるいは人工草の根運動）とが区別されるべき状況があるとの認識に関わっている（注2）。

なお、本稿は事例研究を通して新しい分析概念が必要とされていることを見出し、必要な分析概念を提出する試みに焦点を当てているため、現代日本における環境運動のみに検討課題を限定している。しかし、その背景は、シャンタル・ムフが『政治的なものについて』において指摘しているように、「リベラル民主主義の最終的勝利と新世界秩序の歎呼」の中で、「政治的なもの」が看過される危険と直接に関係していると思われる。手短かにここで要約するなら、ムフが主張するのは、「ポスト政治的状況」に見えるものは、実は「リベラル民主主義」というヘゲモニーの勝利と、それ以外の価値の被抑圧（と、その暴走）でしかないという把握である。

さて、対立的環境運動の定義に従い本稿の課題を設定し直すなら、以下ようになる；対立的環境運動が起こされている愛知県企業庁による当該開発に関する紛争を、運動側の視点から理解し、運動が直面している状況を、「環境」や「生活者の視点」概念が普及した今日の社会状況における「巨大開発」に抗う運動の困難として論じることである。

1-2 対立的環境運動の「見えにくさ」への着目

開発計画が進められている場所は、一般に「奥三河」と呼ばれ、愛知県自然環境課がCOP10開催に向けて作成した『奥山環境カルテ』において「希少種の宝庫」とされている一帯の中に位置する、旧下山村地域である。旧下山村周辺は多くの山間地域同様、農林業を主要産業とし跡継ぎが育っていない。計画地のほとんど

の地権者は既に土地を手放している。

したがってこの問題は、こうも見える。希少種の宝庫とはいうものの「里山」や「野鳥の会会員」には、フレームや正当性という観点から見てインパクトがない。地権者は土地を手放したがっていたのであり、開発による「被害者」は特定できない。コウノトリやトキのようなアイコン的な生物もおらず、際だった文化的資源や歴史的経緯があるわけでもない。反対運動は少人数による活動にとどまっており、住民投票を目指す、あるいは反対派市長を擁立する、その他の政治的な動きは見られない。署名活動すら行われていない。地域の農林業は衰退に向かっており、開発計画がなくとも、このままでは現在の里山としての自然環境は維持されない。

対する愛知県は「愛 地球博」を成功させ、来年2010年にCOP10を開催して「環境先進地域」を目指す自治体であり、またトヨタはエコカーの代名詞プリウスを生産する企業である。代替地が更地の状態で存在するのだが、それはトヨタ本社からも名古屋からも遠い。こうした状況から、一般的な視点に立つなら、「総合的に合理的に考えて、今回の開発は仕方ない」と見えるのではないと思われる。

こうして、「環境」「エコ」のスローガンの陰で身近な自然環境が破壊されていくことを地元の運動の会員たちは嘆く。自治体も企業も「環境」を口にする「環境の世紀」に進められていく「巨大開発」について、わたしたちはどう論じ、どう取り組むべきなのだろうか。

以下では、愛知万博を中心として近年の愛知県における環境運動を検討し、運動の直面する困難が、同時に巨大開発と運動との対立構造を隠す要因でもあるとする見方を提示する。

2 「環境の世紀」に環境運動は困難になる、というアイロニー

2-1 開発計画と対立的環境運動との対立構造を隠す要因について

「はじめに」において、トヨタテストコース問題が、「環境」「エコ」のスローガンの陰で、市民の慣れ親しんだ地元の自然が破壊されていく問題であることを指摘したが、実は愛知県においては、この20年ほどの間に同じことが繰り返されている。愛知県における環境保護運動といえば、藤前干潟の保全運動がその成功とともに想起されようが、それと前後して進展した運動

の多くは、長良川河口堰建設反対運動、東海環状道路建設に関連した相生緑地の保護運動、東名阪自動車道反対運動、愛知万博での海上の森保護運動および長久手青少年公園保護運動など、運動参加者の目線から見れば負け続きである。結果として、運動側の人々が守ろうと努力した愛知県の「ありふれた」自然環境は次々に失われてきている（注3）。他方でこの間、環境運動研究のパースペクティブは、少しずつ焦点をずらしてきた。

かつて『高速文明の地域問題』はその冒頭において、1960年代末から1970年代半ばにかけて二全総を契機とした行政による「大規模開発プロジェクト」が行われ、それに対する反対運動が吹き荒れたこと、そして1980年代に再び四全総を契機とした環境破壊とそれに抗する運動との間の対立が生じたこと、を指摘した。当書は、80年代の運動は一見N I N B Yに見えながら、その実、「高速文明」に対するアンチテーゼを柱としていたことを述べている。また1985年『思想』no.737で高橋徹は、当時カステルが構造的マルクス主義から転身しつつあったことを解釈しつつ、「都市社会運動」のなかに「文化的アイデンティティを追求し、相互コミュニケーション、自立的に規定された社会的意味、対面的相互作用などを防衛しようとしている反テクノクラシー的な集合行為」のあることが発見されたことを述べている。

その後1990年代以降には、環境社会学会内において「NPO」に象徴される行政と運動との協働、パートナーシップの可能性を模索する方向の議論が盛んになった。このことは、問題の現実的な解決を目指す研究の深化に伴って政策志向が強まったこと、同時に、環境運動の側でも経験と知見を積んだ結果、代替案の提示を行うようになり、単に「絶対反対」のみを主張するものではなくなってきたことと呼応している。

しかし他方で、現実の環境運動において大規模開発による環境破壊とそれに抗する反対運動という構図が失われてしまったわけではないこともまた事実である。そのことは、山秋（注4）が調査してきた石川県珠洲市の原発問題においても、筆者が調査してきた神奈川県逗子市の米軍家族住宅建設問題においても明らかである。

仮に、研究上も一般社会における認知の上からも、これら環境問題における対立構造が等閑視される傾向があるとすれば、それは対立構造を見えにくくする事情があるためではないか。以降では、愛知県における

近年の環境問題のもうひとつの例として、愛知万博問題について検討し、開発計画と対立的環境運動との対立構造を隠す要因について考察する。

2-2-1 愛知万博問題に見る「環境フレーム」の浸透と「アストロターフィング」

結論を先取りして述べるなら、対立構造を見えにくくする要因として最も重要であると思われるのは、逆説的なことに「環境への配慮」や「生活者の視点」という価値観の一般社会への浸透、それ自体である。80年代には、環境保護と経済的合理性との二つの価値観が対抗関係にあった。この時点での運動側の困難は、一般社会において環境保護という価値が経済的合理性より劣位に置かれている点にあった。しかし2005年に開催された愛知万博においては、愛知県瀬戸市の里山である「海上の森」を開発する博覧会協会側が、「史上初の環境をテーマとする万博」を名乗った。こうして、少なくとも「環境」フレームの使用という点から見れば、開発主体側と対立的環境運動側との双方が、同じフレームをシェアするという事態になった。

ここで当然まずは、本当に運動側は「対立的環境運動」足りえたのか、そこに真の対立構造はあったのか、という点が問われることとなろう。

万博開催の経緯を反芻してみると（「愛知万博問題年表」参照）、この万博は、1990年に瀬戸市海上の森が候補地とされた時点で「海上の森」地域の宅地開発（新住計画）を跡地利用計画としており、同時に当時の鈴木知事が自ら県議会で述べた通り、中部新国際空港をはじめとする開発計画が遅れないための「押さえ」としての役割を持たされていたことがわかる。このことは、テーマの変遷を見ても明らかである。1994年時点には「技術・文化・交流—新しい地球創造」であった。この後1995年に、誘致合戦のライバルであったカナダのカルガリー市が「環境」をテーマとすることを発表、反対派住民が海上の森で立ち木トラストを開始したこと等が起きた後に、「新しい地球創造—自然・文化・技術の交流」へと変更され、さらに翌1996年博覧会国際事務局（BIE）への開催申請時には「新しい地球創造：自然の叡智」とされた。これが、単に表面上の衣替えだったのか、開発主体の本音までも変更されたのかについての厳密な検証は、外部からは容易でないが、複数あった運動団体のいくつか（瀬戸市「ものみの山観察会」や、名古屋市「相生山のホタルを守る会」等）は、これが表面上のものでしかないと見ていた。そし

て、後者の団体は、2003年、通産省からの働きかけで市民フォーラム21・NPOセンターというボランティア団体が主催した、開発主体と市民との対話のための会議（愛知万博をめぐる「市民参加の検証と拡充のためのフォーラム」）（注4）にも呼ばれない等、表面には見えにくいが厳しい対立があった。この対立は、日本野鳥の会・日本自然保護協会・WWF-JAPANのいわゆる環境3団体が万博容認に転じた後の2000年、先述の反対運動団体が自らの存在をパリのBIE本部へ知らせる水路としてグリーンピースに働きかけた時点でも（その結果、アムステルダムグリーンピース本部からBIE本部へ書簡が送られた）、さらに2005年万博が実際に開催された時点でも、WEB上での運動を継続するなどして残っていた。

もっとも、反対運動の存在に反応して実際に博覧会の性質が変化した面はあろう。それは将来的な環境問題の解決を目指すための展示の内容・施設の工夫などに現れている。また、実際に運動側との対話も「検討会議」を初めとして何度となく実施された。これは確かにこの万博の従来の開発計画や万博計画には見られなかった特徴である。

しかし注意して見てみると、ここには、さらに複雑な経緯が読み取れる。先に見た「市民参加の検証と拡充のためのフォーラム」が「ボランティア団体」主催で行われること自体が、この万博の「市民参加重視」を示す機能を果たすことについて、この会議の打合せに常に同席していた通産省職員が無自覚であったとは考えにくい。また、このフォーラムの参加者および、事務局員が筆者に語ったところでは、同時期市民フォーラム21・NPOセンターを通して、愛知万博に協賛するNPO団体への助成金や施設利用など便宜の供与がはかられたという。このことが、万博に協力的な団体と非協力的な団体との間の分断をもたらしたることや、環境関連団体が万博受け入れに転じる動機付けとなりうることも、気付かれていたはずである。さらに、瀬戸市の万博誘致運動団体「未来創造・21せと市民の会」成員が、当団体設立の経緯について、1996年に万博誘致団体の設立を開発主体のひとつである通産省職員から働きかけられた、と述べている（石原、2001）ことなど、素朴に開発主体の真意を理解するのが難しくなるような現象が観察されている。

これらから見えてくるのは、愛知万博における「市民参加」や「環境万博」の、アストロターフィング（注5）的な側面である。

愛知万博問題年表

1988. 10	鈴木愛知県知事、議会後の記者会見で万博誘致を発表。当時は豊田市八草地区が計画地。
1988. 12	国際万国博覧会事務局（BIE）総会にて、日本政府代表が万博開催の意図がある旨を表明。
1989. 4	万博誘致委員会が設置される。
1989	中部電力が翌年予定地となる旧山口村共有地を買収。
1990	万博会場候補地が瀬戸市南東部に決定される。
1990	瀬戸市在住の主婦ら、地元反対派市民団体「ものみ山自然観察会」結成。万博会場予定地で月2回程度の自然観察会を開始。
1990	瀬戸市市長公室に万博対策課が新設される。万博会場が「新住に準ずる事業」にされる。「海上の森」の見学者が増え、付近で迷惑駐車、トイレ問題が起き始める。
1991. 10	万博基本問題懇談会が基本理念・テーマを提唱。
1991	瀬戸市、都市開発部に東海環状対策課を新設。
1992. 2	開催地を瀬戸市南東部の通称「海上（かいしょ）の森」に決定。
1992. 6	万博構想を本格的に検討する組織として「21世紀万博基本構想策定委員会」（木村尚三郎委員長）設置。
1993. 2	日本野鳥の会愛知県支部の有志を中心として反対派市民団体「海上の森クラブ」結成。
1993. 12	愛知県選出国會議員、超党派で万博誘致推進議員連盟を結成。
1994. 6	基本構想策定委員会が基本構想を答申。テーマは「技術・文化・交流—新しい地球創造」。
1994. 8	参議院議員愛知選挙区再選挙、反万博派の牧野剛氏が立候補、落選。
1995. 2	愛知県知事選、牧野剛氏立候補、23万票で落選。鈴木知事5選。
1995. 9	カナダのカルガリー市が「環境」をテーマとして万博開催に立候補。
1995. 5	東京都知事選で青島幸男氏当選。公約通り世界都市博を中止する。
1995. 6	統一地方選挙。同時の瀬戸市長・市議選に地元反対派から丸山悦子氏が市長候補、加藤徳太郎氏が市議候補として立候補。市長選は現職井上氏が再選。市議選は加藤氏当選。
1995. 7	参議院議員選挙。愛知選挙区で反万博を掲げ末広まきこ氏が当選。
1995. 8	通産省、「国際博覧会予備調査検討委員会」（委員長は関本忠弘経団連副会長）発足。地元反対派、「海上の森立ち木トラスト」開始。
1995. 9. 28	愛知県議会で、鈴木知事が「万博は公共事業が遅れないための押さえ」と発言。6月の航空審まで事務当局が「二十一世紀当初」としていた中部新国際空港の関港目標に「二〇〇五年春まで」という明確な枠をはめた。（中日新聞950929）
1995. 10	通産省、検討委員会中間報告答申。基本構想より自然保全を強調。中間報告を受ける形で県主催の万博県民シンポジウム開催。地元反対派の一部、県の姿勢が信用できないと途中退場。
1995. 11	経済団体を中心に、万博全国推進協議会を設立。会長は豊田会長。地元反対派、霞ヶ関で「喪服デモ」。愛知県、中間報告で指摘された自然保全に配慮した万博構想の修正を行い、環境庁はこれを評価した。
1995. 12. 4	通産省、検討委員会最終報告答申。テーマが「新しい地球創造—自然・文化・技術の交流」へと変更された。同答申、19日に閣議了解。
1995年	瀬戸市工事課と用地課を廃止し、道路建設課と河川公園課を新設。
1996. 1	愛知県、森島昭夫氏（名大大学院国際研究開発科長）司会で、反対派と推進派との公開シンポジウムを月一回のペースで開催開始。反対派パネラーから、瀬戸市の「採土場跡地」「県森林公園」「木曾崎干拓地」など4カ所が代替地として出される。
1996. 2. 10	反対派市民団体「中部の環境を考える会」が「21世紀世界万博を考える」シンポジウム開催。通産省中部通商産業局と環境庁から担当者を招く。
1996. 3. 1	反対派団体「海上の森を万博から守りパリへ行く市民会議」発足。反対派、代表団をBIE総会に送るためのカンパを開始。
1996	日本政府、BIEへ開催申請。テーマが「新しい地球創造：自然の叡智」と改められた。

1996. 瀬戸市万博対策課を国際博覧会推進課に名称変更
1996. 反対派市民（宮永さんら）、パリでBIE前議長フィリップソンに面会、「海上の森を見に来て」と訴えた。
1996. 6 万博を受け入れ瀬戸市のまちづくりを進めようとする「未来創造・21せと市民の会」設立。同会設立は、同会代表世話人の一人によれば、「万博を支援する市民グループを作って欲しい」という通産相官僚からの内々の打診がきっかけとなった。この会の前身は「ふぞろいの市民たち」という名称で1991年から活動していた。
- 1997 国会、「環境影響評価法」成立。
1997. 反対派、県民投票の直接請求に向け賛同署名集めを開始。
1997. 市民団体「万博オンブズマン」、愛知県に情報公開請求を大量に送付。
1997. 6 日本自然保護協会、海上の森は万博の開催地としてふさわしくないとする報告書をまとめ英文版をBIEに送付。
1997. 6、13 BIE総会、愛知万博開催を決定。
1997. 10 「県民投票を実現する会」「県民投票を求める会」「革新県政の会」、県民投票の直接請求を実施。12万5千の有効署名が集まる。
1997. 10 財団法人2005年日本国際博覧会協会設立。瀬戸市、東海環状対策課を広域道路課と名称変更。
1998. 万博計画立案のための企画調整会議、結成。文化人、学識経験者が名を連ねたが、会場計画は博覧会協会が委託したコンサルタント会社と一部の委員によって作成され、他の委員は意見を言っても取り入れられなかったといわれる。
1998. 3 通産省、99年施行の環境影響評価法を前倒し万博のアセスメントに適用、瀬戸市南東部地区の整備事業アセスメントを連携して行うことを決定。
1998. 3 県民投票直接請求が愛知県議会にて否決される。
1998. 5 瀬戸市JCのまちづくり委員長（当時）を中心として、万博を瀬戸市のまちづくりと関連させようとする市民団体「地球市民交流会」結成。
1998. 6 企画調整会議、万博を「エコ万博」と位置づける。
1998. 6 愛知万博環境アセスメント計画書が発表され、自然保護団体の多くが予定地内でのオオタカ営巣の可能性と、代替案検討の必要性を指摘。しかし、代替案の検討はなされないまま、翌年準備書への意見書募集が終了。
1998. 8 計画地でのボーリング調査実施。貴重種であるシデコブシが伐採されたことを反対派市民が発見。ボーリング一時中断。その後再開されたボーリング調査について、日本野鳥の会愛知県支部がオオタカの営巣に影響を与える危険性が高い」と警告。翌1999年1月に再び中断。
1999. 2 愛知県知事選挙、万博を推進してきた鈴木知事から神田知事へ交代。この選挙で万博開催反対派の候補が80万票を獲得したが、同選挙をめぐる反対運動間の反目が生じた。
1999. 3 日本野鳥の会愛知県支部、オオタカ営巣への影響を懸念し、海上の森への入場制限を呼びかける。これをめぐり環境運動側の意見の相違が生じた。
1999. 4 環境影響評価準備書公開。同時期、日本野鳥の会愛知県支部が、予定地内でオオタカ営巣の確認を発表、5月に愛知県も確認。これにより、造成予定地の一部分で工事着工が不可能となる。その結果、計画地として長久手町の青少年公園が付け加えられることになった。
1999. 7、5 岩垂元環境庁長官（日本野鳥の会副会長）、海上の森を国営公園とする案を黒田真事務総長に提案。環境保護派が「万博を容認し国営公園により海上の森を住宅建設から守ることを目指す立場」と、「海上の森での万博開催自体に反対する立場」とに分かれる。その他「財政問題を理由に万博開催に反対する立場」もあった。「国営瀬戸海上の森里山構想をすすめる会」結成。
1999. 8、31 日本野鳥の会、世界自然保護基金日本委員会、日本自然保護協会の在東京環境3団体、国営公園案への支持を表明、各団体の会長が海上の森を歩き、愛知県に対し新住事業の中止と国営公園案の実現を申し入れ。
1999. 10 環境アセスメント評価書通産省に送付。ここに付け加えられている「青少年公園編」について、反対派から「青少年公園でのアセスメント手続きは実施計画書から行うべき」という指摘。
1999. 10 在東京環境3団体からの書簡を受け、世界自然保護基金、パードライフインターナショナルが、BIEに対し、愛知万博による環境破壊を懸念する内容の書簡を送付。

1999. 11	BIE 議長、事務局長が来日、予定地の視察。愛知県、通産省と協議。地元反対派市民の一部、事務局長らの乗る車の前に寝そべるなどデモンストレーションを行う。
2000. 1. 14	「BIE が新住計画を批判」との記事が中日新聞に掲載される。
2000. 2. 16	神田知事、会場計画の根本的見直しに言及。
2000. 3	在東京環境3団体、神田知事、深谷通産大臣と会談。
2000. 4. 4	愛知県、新住事業計画、および名古屋瀬戸道路の瀬戸市部分の建設中止を発表。
2000. 4. 6	「市民参加」を模索していた企画調整委員ら、「市民参加のためのファースト・ステップ・ミーティング」を開催。環境運動、地域活性化を目指す推進派市民、委員、学識経験者らが討議する場となった。
2000. 4. 22	通産省、愛知県、万博協会が市民参加の枠組み作りのため環境3団体と協議。事業者側、海上の森に限定して議論することを主張した。
2000. 4. 28	「愛知万博検討会議（海上の森を中心として）」の枠組みを定めた6者合意が成立。
2000. 5. 28	名古屋駅前2005年日本国際博覧会協会会議室にて「愛知万博検討会議（海上地区を中心として）」第1回会合開催。この後、合意に至る同年7月24日の第8回まで、ほぼ週1回という異例のペースで開催される。
2000. 7. 24	「愛知万博検討会議（海上地区を中心として）」第8回会合開催。海上の森の利用面積を縮小する海上計画案で合意にいたる。
2000. 8	「愛知万博検討会議（海上地区を中心として）」議長谷岡氏、合意案をBIEに報告。この後、検討会議は月1回のペースで開催され、同年12月21日第13回を持って終了。
2000. 9	グリーンピースジャパン、地元反対派市民の要請により計画地を視察、グリーンピースからBIEに意見書を送ることを約束。同年10月に実行。
2000. 12	BIEで愛知万博が正式登録される。
2001	愛知県「里山学びとふれあいの森検討会」を設置。国営公園化は実現されなかった。 堺屋太一氏、愛知万博プロデューサーに就任。検討会議での議論を無視したプランを提示し検討会議委員から批判を浴びて、辞任。
2003	「市民参加プロジェクト」
2004	神田知事、海上の森を県条例に基づく地域として農林水産部が所管、市民参加で保全することを明言。12月に「海上の森の会」設立。
2005	在東京環境3団体、検討会議での約束に則り、会場整備に伴う生物への影響の検討や万博終了後の環境修復を議論するための「モニタリング委員会」開催を求めるが開催されなかったため、同3団体とも愛知万博への参加を中止。
2005. 3	愛知万博開催。
2005. 9	愛知万博閉幕。

<年表部分のみに関する出典は以下の通り>

■文献

『科研費報告書 ローカルな調整様式』貝沼洵ほか、2001、2章、7章

『市民参加型社会とは』町村、石原、吉田、古南、各論文

■ウェブサイト

『昔のブログ愛知万博』（いしっと）

■直接情報源

筆者の聞き取り

■新聞

中日新聞

アストロターフィング (Astroturfing) は、Astrotuf というアメリカの人工芝の商品名から転じて作られた、マーケティング業界のいわゆる業界用語であり、この語の意味するところは、従来「やらせ」と呼ばれてきた行為のうち、一般市民/消費者による自発的なコミットメントを装って、企業等が宣伝目的で行う活動を指す。企業がこうした活動を行うのは、今日、消費者の消費行動は、企業によるあからさまな宣伝以上に、消費者同士の間の口コミやブログの記述などに左右される、という事実に基づいたためであろう。

反対運動の発生していた愛知万博の開催者にとって、説得したい相手は二者あった。ひとつはBIEであり、もうひとつは国内世論である。そのどちらを説得するにしても、「市民参加重視」である万博の姿を説得的に示すためには、地元で万博開催を望む声・団体のあることが必須である。企業によるアストロターフィングに引きつけて表現すれば、市民＝消費者による支持が、万博＝商品の正当性や魅力を裏付ける、あるいは、創り出す、という構造が、そこにはあったといえる。実際には、反対する声もあったが、それをかき消すほどの賛成の声が必要だった。そしてより本質的なことは、市民と開催者である行政とが一体である、という事実とは異なる前提があるために、アストロターフィングが必要とされたという点であろう。

以上の経緯の検討から、愛知万博問題においては、少なくともいくつかの運動団体と開発主体との間で対立構造があったこと、しかし、開発主体側の巧みな「環境」フレームにより、対立構造自体が成立しないかのように演出されたこと、開発主体に管理された「運動との対話」、「市民参加」によって、そこから排除された対立的環境運動は、存在しなかったもの、あるいは、取るに足らないものとされて、見えなくなってしまうことがわかる。こうして、「環境」フレームの社会一般への浸透が、「環境のメディア化」を招き、それが開発主体による「環境」や「市民参加」にまつわるはたらきかけの呼び水となってしまった結果、草の根環境運動による環境フレーミングを無効化してしまうという皮肉な現象が、アストロターフィングという用語の社会運動分析への導入によって、可視化されるのである。

2-2-2 草の根運動とアストロターフィングとの判別という課題

ここで気付かれることは、「環境」フレームの浸透

に伴い、それが単にかつてと同様の経済至上主義等の価値観に基づいて行われる行為の表面を糊塗するものである可能性が生じてきた、という新たな問題の存在である。ある主体が自分の行為は親環境的価値観によるものだと主張した時に、それが本当に「緑」なのか見極める試薬の開発は可能だろうか？

本格的な試薬の開発はこれからの課題であり、環境という価値観そのものの持つ幅・多様性の検討に加え、究極的には人間の信念のあり方を問うものとならざるを得ないため、困難が予想される。しかし既に先行研究の中に、簡易的な試薬として援用できる方法論もある。

最初に挙げられるのは、①紛争の経緯を、聞き取り調査・文献サーベイ等により開発主体側・運動側の双方の観点からできる限り詳細に調査し、年表等の形で整理することにより、各主体の行為の特徴を解釈する方法である。次に先述の石原が行った方法は、②資源動員論の普及によって定着した、運動の動員過程に着目する聞き取り調査によって「誰が誰に働きかけたのか」を明らかにする方法である。さらに、③価値観を、それが表現されるコードに着目して理解する方法も考えられる。

①と②については先に見たとおりである。さらに③の方法を、ここで簡単に試してみよう。愛知万博のマークであったモリゾー・キッコロは、25年前に神奈川県逗子市池子の森の保護運動において登場した「キツツキのアイドルマーク」と同様、たいへん愛らしいマークであり、「緑」を守ることの重要さとともに、堅苦しくない気さくさを、その可愛らしさによって表現していると思われる。アルベルト・メルッチによれば、行為や運動のマーク等は、その運動の打ち立てようとする「新しいコード」そのものである。この解釈と見合う形で、逗子市の運動では、マークを製作したのは運動の成員の一人であり、別の成員はこのマークを逗子市の運動の従来の労働運動とは異なる気楽さ、スマートさを表現している、と述べている。しかし、20年後の愛知万博で使用されたアイドルマークは、愛知万博開発そのものとは関わりのないプロのイラストレーターが創り上げた、宣伝のための手段であった。このように、かつて対抗文化運動において様々な風体がそれを装う人々の主張を示したのと変わらず、今日の運動にも主張や価値観の様々な表現が観察される。それらの形成過程を調査することで、主張や価値観が「草の根」的なものであるか、そうでないかを見分け

ることが可能であろう。

運動側のものであったはずのフレーミングを開発側がより巧みに使う例は、長良川河口堰問題における「魚」に優しい魚道のあるダム・塩害から「地域を守る」環境保護のためのダム、等のフレームにも見られる。また、同じく長良川河口堰の反対運動側が一般市民向けの資料室として建てた小さな資料館のすぐ前に、建設主体が建設した立派な資料館と大人向・子供向にそれぞれつくられた楽しいパンフレットにも見ることができる。こうして、何と何とが対抗関係にあるのか一見したところわからない状況が生まれた。研究者として事例に当たる際、こうした様々なコードを今まで以上に注意深く観察することが求められていると思われる。

2-2-3 フレーミング合戦がもたらした状況、という側面

また、環境運動分析を行う上で、わたしたち研究者自身が、様々な運動の正当性を理解・分析すべく、事実上、運動の「フレーミング」を行ってきたのではないだろうか。こうして、運動側・開発主体側・マスコミ・研究者が、環境運動のフレーム合戦が行ってきた結果、より刺激のあるフレームしか世間の興味を引くことができないう状況がもたらされてしまった面もあるように思われる。これが、「はじめに」で述べた湯川論文の指摘する「ネグレクト」であろう。このこともまた、「ありふれた」自然を守ろうとする運動にとっての困難な状況を生み出しているように思われる。

2-3 地域社会の変容と運動の正当性のゆらぎ

対抗関係を見えにくくしているもうひとつの要因は、地域社会の変容である。愛知万博の海上の森も、トヨタテストコース問題の旧下山村も、農林業の衰退にさらされ、跡継ぎの育っていない地域である。したがって、開発によって生活手段を奪われる人はいない。いきおい、対立的環境運動に関わるのは「なりわい」として自然と関わることの正当性や、地主として法的利害関係を持つことのない、周辺住民ばかりになる。

第一次産業従業者でもなく、地権者でもない、環境運動の主体とは、トヨタテストコース問題の場合も含め多くの場合、「野鳥の会」等いわゆる自然保護団体の会員である。日本においてこれら団体は、公共的な価値を訴える集団というよりは、「趣味的な」集団と

理解される傾向がある。そうなると、それら団体や会員による行為もまた、野鳥が好きの人だからという私的な行為と理解され、社会的・公共的な力をもちにくくなってしまふ（注6）。また、次項で述べるように、企業城下町においては当該企業に対立するような運動が署名運動など「人数」のもつ正当性、説得力を得ることも難しい。こうした状況は、これまで日本のいわゆる自然保護運動が、自らの言葉で自分達の価値観を公共的な価値として表現することをあまり経験してきていない（注7）ことと相俟って、地方都市における自然保護運動の自己表現をますます困難にしているように思われる。

2-4 巨大企業がもたらすマスコミの「自主規制」とマスコミがもつ運動への影響力

さらにトヨタテストコース問題における対立構造が見えにくくなる大きな理由として、この問題が、地域においても国全体においてさえ、非常に巨大な企業が相手である、という点がある。

このことは、ひとつには、地元団体代表の織田重己氏が指摘する通り、車に乗ることや自動車産業の地域経済や日本経済、世界経済にもつ経済的な因果関連を通じて、不特定多数の人々がトヨタ自動車による何らかの便益を享受しているという、受益権受苦圏構造があるためでもある。またそれとは区別される別の側面として、巨大企業であるが故に、マスコミがこの問題をほとんど報じないという現象もある。

そもそも、当問題に限らず、トヨタ自動車に関連する報道は、これまでマスコミにおいて困難とされてきた。このことは、トヨタ自動車社員の過労死問題を報じるマスコミがほとんど無かったことにも現れている。この事情は例えば、広告業界誌『GALAC』2009、2紙上の「誰でもできるのに誰もやらなかったスクープ報道」記事にも記されている。記事の冒頭、トヨタ自動車による「労災隠し」を暴いた毎日放送報道局番組センター記者の奥田雅治は、過労死被害者の妻から、取材の最初に「本当にトヨタを、実名で報道してくれませんか」と問いかけて強いショックを受けたと述べている。

また報告者が2009年1月に『週刊金曜日』誌上でトヨタ問題を取り上げてきた平井康嗣編集者にこの問題を尋ねたところ、「書いたら没になるなどの、はっきりしたタブーはない。あるのは自主規制。」とのことだった。こうした「自主規制」は、巨大企業がもつ莫

大な宣伝費用を通じ、広告代理店を経てマスコミに対してふるわれる影響力である。平井氏によると実際、「名古屋タイムズがトヨタ問題を書いた時、後で広告を下げられた。」とのことである（注8）。

これまで、高度情報化社会における運動は、マスコミを利用して運動を進めることを学んできた。それが可能だったのは、運動とマスコミとの間に互酬の関係があったからであろう。しかし、マスコミと巨大企業との間に、マスコミと運動との間にある以上の利害関係が存在すれば、運動とマスコミとの蜜月は簡単に崩れる。かつて『沈黙の螺旋理論—世論形成過程の社会心理学』は、情報化社会において、マスコミが世論形成に与える影響力を指摘した。マスコミは、多様な世論が「ひとつの」世論にまとまっていく過程で、多数派の意見を再提示して拡大し、他方で少数派の意見は採録しないことで、少数派を沈黙させる効果をもつとする仮説である。この仮説が今日の日本において適用可能であるとすれば、マスコミが取り上げないトヨタテストコース問題は、世論に取り上げられる見込みがほとんど無いことになる。

巨大企業のもつ巨大な宣伝費用がマスコミの寡黙の理由であり、それが世論に影響を与えるとすれば、研究者が世論に対象の価値決定を委ねるのは危険である。こうした可能性についても、私たちは充分気をつけていく必要があるだろう。

2-5 終わりに：環境社会学の蓄積から何を学ぶべきか

こうして、近年の愛知県における環境保護運動を検討してみると、環境運動の困難さの要因がますます複雑化していることがわかる。そのことが、問題分析のためにアストロターフィングのような新たな概念の導入が必要とされる理由である。

しかしまた、わたしたちは先行研究という利用可能で貴重な資源をもっている。今回の報告との関連に限って考えてみても、わたしたちが先行研究から、環境問題がテクノクラートに内包される問題点や、資本主義の弊害等、いくつもの異なる社会問題と関わって生起していることを学んできたことを思い起こさせる。こうした視点は、環境が「メディア化」したといわれるような状況において、環境問題のみに過度に集中することなく、多面的に問題の周辺を理解することを目指す上で欠かせない。また、未だ正当性を充分に説明できない運動、ありふれた自然を対象とする運動

を見逃すことのないよう、未知の価値観を発見してきた先行研究の先鋭さにも、今ひとたび学ぶべきであると思われる。

注

注1 Tilly1978の「抗議イベント」と理念型的に重なる部分があるが、抗議イベントは運動の手段としての、ある集合行為を指すものであり、これに対し「運動」概念はそれら行為の一連のまとまりを指す。

注2 『フォーラム現代社会学』第8号中島論文によると、1950年代の緑化運動において、「各種団体による植樹行事・記念造林は実際には自治体や農林事務所による「呼びかけ」や「割り当て」のもとで実施されたものが多」かったが、新聞誌上では「自発的な「下からの」運動と」して現れた。報告者も「環境政策形成における環境運動の機能—1968～82年の住民運動と公害対策の関連を中心に」（『地球環境研究 no.46』）において実施した新聞各紙の運動件数カウントの際、当初「町内美化運動」「国民健康運動」など通常イメージされる「草の根運動」とは異なる運動と草の根運動との間の判然としない区別に苦慮した。中島論文が指摘する通り、新聞等マスコミではしばしば行為者と発案者との区別が明確にされない上に、実態としても市役所-町内会間の関係等にいわゆる官製・草の根の境界領域があるためである。これら少なくとも50年代から60年代にかけて既に観察される状況と、「環境」概念が浸透した状況の中で起こるところで措定されているところの環境や市民的価値に関連した「アストロターフィング=人工草の根運動」との異同については今後の検討課題である。加えて「国民運動」の戦後の用法も労働運動と官製運動との双方あるとの指摘を査読にあたっていただいた中村麻里より受けた。併せて検討すべき課題であると考え。なお、アストロターフィングというアメリカのマーケティング業界で使用される用語の発見は、「やらせブログ問題」（企業から商品提供を受けた一般市民がブログで「クチコミ」を書く手法の当否に関する問題）を扱った筆者担当ゼミの卒論（名古屋文理大学2008年度卒業生、蟹江昌裕・

大石将輝)による。

- 注3 藤前千瀧、長良川河口堰、愛知万博以外の、ほとんどの「小さな」運動はこれまでのところ、研究や記録の対象となっていないことを、愛知在住の研究者としての反省を込めて記したい。
- 注4 これらの議論については山秋真(『ためされた地方自治』)との対話に多くを追っている。
- 注5 関連に、NHKが企業の紐付きブログを問題として取り上げた例がある。ただしアストロターフィングという用語自体は日本の広告業界においては一般に使用されるものとは今のところなっていないという。
- 注6 当会議に報告者はサブコーディネータとして参加した。
- 注7 欧米諸国と、日本を含めたそれ以外の地域における自然保護団体の地位の差異が、後者における自然保護運動への参加の壁を高くしているとする仮説を拙稿昭和堂に記したが、地域による自然保護団体の地位の差異に関しては研究方法も含め、さらに検討が必要である。
- 注8 拙稿「環境ボランティアの主体性・自立性とは何か—日本の環境ボランティアがおかれている立場から」(『環境ボランティア・NPOの社会学』)においては、環境ボランティアのアイデンティティ形成のために、「自分が正しいと思うこと」を公共的価値として自らの言葉で説明する必要のあることを指摘した。環境運動の主体としてのアイデンティティ形成と、環境保護の意味を語ることとの順序について報告者の理解は、今のところ鶏卵の状態にとどまっている。
- 注9 平井氏はこうした問題を「メディアタブー」と呼んだ上で、「裁判にでもなれば書きやすいが、よほどお膳立てがないと書かない」、と表現した。また同氏はそもそも「エコ」という言葉はGEの広報による造語であること、コクドという企業名の存在等、私たちの用語で言えば「環境」フレーミングをめぐる企業の活発さはかなり早い段階から見られることを指摘した。なお、トヨタ自動車奥田相談役は2008年11月12日首相官邸で開かれた「厚生労働行政のあり方に関する懇談会」において「正直言って、私はマスコミに対して報復でもしてやろうかと。スポンサーを引くとか」と発言したとされる問題が話題となった。

参考文献

- 『政治的なものについて—闘技的民主主義と多元主義的グローバル秩序の構築』シャンタル・ムフ、明石書店、2008年
- 『高速文明の地域問題—東北新幹線の建設・紛争と社会的影響』船橋晴俊・長谷川公一・島中宗一・梶田孝道、有斐閣選書、1988年
- 『思想』1985Ⅱ 新しい社会運動 その理論的射程、高橋徹ほか、1985年
- 『フォーラム現代社会学』第8号 2009、特集Ⅱ 環境メディアの誕生と社会、2009年
- 『沈黙の螺旋理論—世論形成過程の社会心理学』エリザベス・ノエル・ノイマン著、池田謙一訳、ブレーン出版、1988年
- 「環境政策形成における環境運動の機能—1968~82年の住民運動と公害対策の関連を中心に—」井上治子・成元哲・中澤秀雄・角一典・樋口直人・水澤弘光、『地球環境研究 NO. 46 第8回「地球環境財団研究奨励金研究成果報告書(1)」』、2000年
- 「環境破壊に抗する市民たち—「池子の森」を守る運動を通じて」井上治子、『環境の豊かさを求めて—理念と運動』鬼頭秀一編、昭和堂、1999
- 「環境ボランティアの主体性・自立性とは何か」井上治子、『環境ボランティア・NPOの社会学』鳥越皓之編、新曜社、2000年
- * なお本稿は、環境社会学会第39回セミナー(2009年6月)『企画セッション3-1 トヨタテストコース問題；「巨大開発」と対峙する環境運動の現在』の筆者担当部分を下地としている。

