

# 50 Jahre Sanrizuka: Aufstieg, Niederlage und Transformation einer Widerstandsbewegung

*Gesine Foljanty-Jost*

## **50 years of Anti-airport-struggle in Sanrizuka: Rise, Failure, and Transformation of the Protest Movement**

*In 1966, peasants in the rural area around the city of Narita were confronted by the declaration of public authorities that their land had been designated as a site of construction for the new international airport for Tokyo. The top-down decision-making process without any prior consultation with local farmers invited strong protest, and the formation of the »Sanrizuka-Shibayama Union to Oppose the Airport« in the same year. The resistance never has totally stopped. After 12 years of confrontation between the state and the local landowners, supported by organizations and individuals of the New Left, the new international airport was finally opened in 1978. However, the militant resistance continued for another 10 years. In 1993 the conflict parties settled on a coexistence agreement. In 1995, the then Prime Minister Murayama apologized for state failure in the violent confrontations with local farmers during the years of open conflict. Today, there are still some landowners filing suit against the state to prevent the construction of a third runway, supported by new and old groups of activists.*

*This article analyzes 50 years of resistance in an attempt to answer the question as to how we can contextualize the protest movement within the emerging post-war state-citizen-relationship. By employing the protest cycle theory of Tilly (2011) as a structuring guide, the article will explore the rise, failure and transformation of the protest movement since 1966 taking, in particular, changes of framing, opportunity windows, and activism into consideration. The analysis will come to the conclusion that, due to frequent re-framing, the anti-airport movement has contributed to the nation-wide movement for supporting postwar democracy, offering new views on female participation in politics, organic farming, and supporting Article 9 of the constitution. The movement has successfully transformed into part of the current movement against*

*atomic energy and for safe food. The mediation process between parts of the anti-airport movement and the Japanese state may serve as a model for conflict solving between the state and protest movements and makes the movement unique among the various democratic mass movements since the 1960s.*

## 1. Einleitung<sup>1</sup>

Wenn man im Anflug auf den Internationalen Flughafen Narita unmittelbar vor dem Aufsetzen hinausschaut, sieht man Reisfelder, Bauernhäuser und viel Grün. Die wenigsten Reisenden dürften heute noch von den Kämpfen wissen, die den Bau des Flughafens zwischen 1966 und 1978 begleitet haben.

Zentrum des Kampfes gegen den Flughafenbau war die an den Flughafen angrenzende Gegend um das Dorf Sanrizuka in der Nähe der Kleinstadt Narita, das dem Kampf seinen Namen gab, obgleich weitere Dörfer wie z. B. Tennami und Kinone ebenso beteiligt waren. 1978 wurde der Flughafen eröffnet und unter schwersten Sicherheitsvorkehrungen in Betrieb genommen. Der bewaffnete Kampf setzte sich dennoch nahezu 10 Jahre fort. 15 Jahre nach Eröffnung des Flughafens einigten sich Teile der Widerstandsbewegung mit Staat und Flughafenbetreiber (Shin Tōkyō Kokusai Kūkō Kōdan, New Tokyo International Airport Authority, im Folgenden: Betreiber) als Ergebnis gemeinsamer Vergangenheitsbearbeitung auf ein Koexistenzabkommen. Die letzten Sicherheitskontrollen an der zentralen Zufahrt zum Flughafen wurden 2015 eingestellt. Heute, nach nunmehr 50 Jahren, protestieren noch immer Bauern mit Parzellen innerhalb des Flughafengeländes sowie ihre Unterstützer gegen weitere Ausbaupläne.

Anlässlich des 50-jährigen Jahrestages der Bekanntgabe der Baupläne soll hier der Frage nachgegangen werden, wie der lange Kampf zeithistorisch einzuordnen ist. Hinter diesem Interesse verbirgt sich die Wahrnehmung, dass die neuen sozialen Bewegungen wie die zum Schutz des Artikels 9 der Japanischen Verfassung sowie die gegen Atomkraftwerke, die seit der nuklearen Katastrophe von Fukushima an Sichtbarkeit gewonnen haben, selbst wenig Bezüge zu der Geschichte sozialer und politischer Kämpfe in Japan herstellen (vgl. z. B. SEALDs 2015). In neueren wissenschaftlichen Beiträgen insbesondere zur Anti-AKW-Bewegung wird wiederholt der Neuigkeitswert dieser Initiativen hervorgehoben, ohne differenziert auf Bewegungen der 1960er und 1970er Jahre zurückzugreifen. Dort, wo der historische Bogen explizit so weit geschlagen wird, handelt es sich um Beiträge, die von japani-

<sup>1</sup> Die Autorin dankt Frau Friederike Saretz für ihre Kommentare und Hinweise.

schen Autoren der 1968er Generation verfasst sind. Deren Interesse richtet sich auf die »Lehren«, die aus den Bewegungen für heute zu ziehen sind (Nishida und Umezaki 2015: 5–7; Takakusagi 2016). Der vorliegende Beitrag soll mit der Aufarbeitung der Geschichte einer der neuen sozialen Bewegungen der Nachkriegszeit einen Zugang anbieten, die aktuellen Protestbewegungen als Teil der Entwicklungsgeschichte des Bürger-Staat-Verhältnisses in Japan zu verstehen. Der Anti-Flughafenkampf in Sanrizuka eignet sich aufgrund seiner Dauer und seiner Komplexität für dieses Anliegen. Der Kampf ist ausgezeichnet dokumentiert. Soweit Bewertungen vorliegen, lassen diese sich in drei Aussagen zusammenfassen: mit Fokus auf die Handlungslogiken und Argumente der Bauern und Bäuerinnen wird argumentiert, der Kampf sei ein Bauernaufstand (z. B. Fukuda 2001: 129). Im Hinblick auf Anlass und Ziele sowie die Zusammensetzung der Protestgruppen sprechen andere von dem Anti-Flughafenkampf als Teil einer landesweiten Demokratiebewegung (z. B. Uzawa 2006: 9). Schließlich ließe sich in Fortführung des Arguments von Andō (2013: 264) davon sprechen, dass der Kampf – vermittelt durch die mediale Pauschalisierung als gewalttätig und kriminell – den politischen außerparlamentarischen Protest generell so stark diskreditiert hat, dass dieser bis in die jüngste Vergangenheit negativ konnotiert ist.

Zur Bearbeitung der Fragestellung wird der Widerstand gegen den Flughafen in Narita zwischen 1966 und heute rekonstruiert. Die Analyse basiert im Wesentlichen auf Dokumenten, Selbstrepräsentationen und Selbstreflexionen von Zeitzeugen, die in unterschiedlichen Formen publiziert worden sind, sowie auf Gesprächen der Autorin vor Ort.<sup>2</sup> Aufgrund des langen Untersuchungszeitraums von 50 Jahren wird als Strukturierungshilfe der Protestzyklusansatz von Tarrow (2011) genutzt, d. h. es wird zwischen Phasen des Aufstiegs und des Abflachens, sowie des Wiederaufflammens bzw. der Transformation unterschieden. Dabei wird davon ausgegangen, dass sich eine Bewegung über einen so langen Zeitraum nur halten kann, wenn Gelegenheitsstrukturen, Bezugsrahmen, Akteurskonstellationen und Ressourcen immer wieder neu definiert und an Veränderungen der Umwelt angepasst werden.

Ich werde zu dem Ergebnis kommen, dass der Flughafenkampf in zumindest dreierlei Hinsicht eine herausgehobene Stellung unter den oppositionellen Bewegungen der 1960er und 1970er Jahre einnimmt: es handelt sich bis heute um einen Bauern-

<sup>2</sup> Wichtigste Primärquellen stammen aus folgenden Titeln in der Literaturliste: NKMSKHI (1995a, 1995b), Fukuda (2001), Haryū (1980), Norasha (2005) sowie Awazu (1971). Zusätzlich wird auf Gespräche mit dem Vorsitzenden der Widerstandsliga, Issaku Tomura 1977 sowie mit Vertretern des »Narita Airport and Community Historical Museum« im Oktober 2015 sowie März und September 2016 Bezug genommen. Die Autorin dankt insbesondere Frau Hatano und Herrn Arai für Zeit und Gespräche.

kampf, der die Grenzen des traditionellen ländlichen Konservatismus überschreitet und gegenüber sozialen Veränderungen und neuen Bündnissen offen war und ist.

Durch ein mehrfaches Reformulieren des thematischen Bezugsrahmens stellte und stellt er sich in einen Zusammenhang mit den oppositionellen Bewegungen der jeweiligen Zeit und ist dadurch integraler Teil der politischen Bewegungen für Demokratie und Pazifismus geworden.

Schließlich repräsentiert die kollektive Aufarbeitung des Kampfes durch alle direkt Beteiligten ein bis heute einmaliges Modell der Konfliktbeilegung zwischen Bürger und Staat und der Aushandlung der Bedingungen für Koexistenz und regionale Entwicklung. In den genannten drei Aspekten spiegelt der Flughafenkampf politische und soziale Erfahrungen wider, die heute aktueller denn je sind.

## 2. Kontextbedingungen: Die Widerständigen 1960er

Die 1960er Jahre in der japanischen Nachkriegsgeschichte lassen sich mit zwei Schlagworten umschreiben: *ampo* und *keizai kōdō seichō*, also der Kampf gegen die Verlängerung des Amerikanisch-Japanischen Sicherheitsvertrags und wirtschaftliches Hochwachstum.

Auf Seiten der Regierung war unter dem Slogan der späten 1950er Jahre »die Nachkriegszeit ist vorüber« ein staatlich gelenktes Wirtschaftswachstum initiiert worden, das programmatisch durch den sogenannten Einkommensverdopplungsplan von Premierminister Hayato Ikeda als Wohlstandsversprechen vermittelt wurde. Der erste Shinkansen, die Olympiade in Tōkyō, vor allem der Aufstieg zur weltweit zweitstärksten Wirtschaftsmacht, symbolisierten den erfolgreichen Aufbruch in die neue Zeit. Gleichwohl blieb – so Uzawa (2006: 7) – das demokratische System durch die Allianz aus Großunternehmen, Bürokratie und regierender konservativer Liberal-Demokratischer Partei (LDP) defizitär. Wirtschaftlicher Erfolg wurde durch Arbeitsplatzvernichtung aufgrund von Rationalisierungen, einer Zunahme des Stadt-Land-Gefälles, der Zerstörung landwirtschaftlicher Strukturen und Inkaufnahme dramatischer Umweltzerstörung konterkariert.<sup>3</sup> Durch die si-

<sup>3</sup> Seit Mitte der 1950er Jahre traten erste Quecksilbervergiftungen in der Bevölkerung im südjapanischen Minamata in der Präfektur Kumamoto als Folge von quecksilberhaltigen Industrieabwässern auf, einige Jahre später wurde das gleiche Phänomen in der Präfektur Niigata beobachtet. Als Symbol für die Verallgemeinerung des Zusammenhangs von industriellem Hochwachstum und ökologischer Krise steht die Stadt Yokkaichi, wo erstmals Atemwegserkrankungen als Folge der Luftverschmutzung als Umweltkrankheit anerkannt wurden, nachdem die Erkrankungen ein epidemisches Ausmaß erreicht hatten. Vgl. als noch immer eine der eindringlichsten Beschreibungen der Umweltkatastrophen: Huddle und Reich mit Stiskin (1975), begrenzt auf Minamata vgl. auch Harada (2011).

cherheitspolitische Anbindung an die USA, die bereits im Korea-Krieg offensichtlich geworden war, konnte der Rüstungsetat zugunsten der Wirtschaftsförderung begrenzt, gleichzeitig durch ein offensives Bekenntnis zu den USA als Militär- und Rüstungspartner kompensiert werden – ein Phänomen, das als Wachstum unter dem »Atomschirm« der USA beschrieben wird (u. a. Takakusagi 2011: 4).

Es ist diese Widersprüchlichkeit der Nachkriegszeit, die 1960 in der Massenbewegung gegen die Verlängerung des Sicherheitsvertrags mit den USA erstmals kulminierte. Sie war der Auftakt für Jahre starker außerparlamentarischer Bewegungen gegen die konservative Regierungsmehrheit. Die Verbindung zwischen allen Bewegungen bestand in der Infragestellung des Primats wirtschaftlichen Wachstums, der Kritik an dem Militärbündnis mit den USA und der Forderung nach Einlösung des Demokratieversprechens von 1946. Thematisch und personell überlappten sich die Bewegungen teilweise, teilweise lösten sie sich ab, teilweise unterstützten sie sich wie das Anti-Vietnam-Bündnis (Beiheiren), die Studentenbewegung, die Bewegung für die Rückgabe von Okinawa an Japan, die Bewegung gegen Atom- und Wasserstoffbomben (Gensuikin) und die Ökologiebewegung (Andō 2015: 308–316; Tanji 2006: 93–105; Yoshikawa 2011: 39–69).

Die Vielzahl der oppositionellen Bewegungen war getragen von einem breiten Spektrum von Organisationen der traditionellen »Linken«, den Gewerkschaften und Gewerkschaftsverbänden, deren Jugendvereinigungen, den etablierten linken Oppositionsparteien SPJ und KPJ sowie von Organisationen der sogenannten »Neuen Linken« und Individuen, die sich als »Bürger« (*shimin*) freiwillig und unorganisiert jenseits der etablierten Parteien und Verbände engagierten (Peuckert 2015).

Diese zahlreichen Kämpfe<sup>4</sup>, die in ihrer Dichte und ihrem Umfang die 1960er Jahre aus der gesamten Nachkriegszeit herausheben, markierten eine fundamentale Krise des demokratischen Systems. Sie waren Teil eines gesellschaftlichen Verständigungsprozesses über das Wesen des demokratischen Systems der Nachkriegszeit, der bis heute anhält.

Der Kampf gegen den neuen Flughafen in Narita ist in diesen Kontext einzuordnen.

<sup>4</sup> Die Verwendung des Begriffs »Kampf« entspricht der japanischen Bezeichnung »tōsō«. Er durchzieht die Geschichte der Neuen Linken zwischen 1957 und 1977 wie ein roter Faden (Kurata 1978: 408–415) und erscheint in Zusammenhang mit den Protesten gegen die amerikanischen Basen in Sunagawa/Tachikawa (1957) und Okinawa, gegen den Koreanisch-Japanischen Grundlagenvertrag (Nikkan tōsō) (1965), gegen die Nutzung japanischer Häfen und Flughäfen durch amerikanische Truppen in Sasebo (1968) und in Haneda (1967). *Tōsō* – Kampf – meint hier Kampf zwischen Volk (*taishū*) und Staat.

### 3. Der Kampf in Sanrizuka: Die Initialphase

Am 4. Juli 1966 entschied das Kabinett unter Premierminister Eisaku Satō, den neuen Internationalen Flughafen für Tōkyō im Raum Sanrizuka zu bauen, nachdem der ursprüngliche Standort im benachbarten Tomisato aufgrund des dortigen Widerstands aufgegeben worden war. Die Notwendigkeit wurde vom Transportministerium mit der Expansion der internationalen Mobilität und dem Anspruch, ein asiatisches Flugkreuz in Japan zu etablieren, begründet. Die Entscheidung war auch innerhalb des Kabinetts nicht unumstritten: nach Uzawa (1992: 79) zeigte sich auf Staatsseite das klassische Konfliktmuster mit dem Transportministerium als korrupt und wirtschaftsnah, das sich als »Fortschrittstreiber« profilierte, und dem Landwirtschaftsministerium als Gegenspieler, das sich als konservativer Bewahrer ländlicher Räume und Interessenvertreter der Bauern verstand. Der Konflikt spiegelte sich vor Ort wider: auch die Stadtverwaltung von Narita und die Präfektur Chiba waren in der Frage des Baus gespalten. Während die Stadtverwaltung aufgrund ihrer Nähe zu den örtlichen Bauern zunächst den Bauernverband und die von ihm vertretenen Bauern in deren Skepsis unterstützte, im Folgenden aber auf die Linie der Präfektur einschwenkte, folgte die Präfektur von Beginn an der Logik der Modernisierung durch Wachstum und damit dem Transportministerium (NKMSKHI 1995a: 20–38).

Die Bauern waren ebenso gespalten. Einigkeit bestand in der Kritik an dem undemokratischen und intransparenten Entscheidungsprozess sowie in dem Anspruch, in Fragen der Nutzung der Anbauflächen konsultiert, als Produzenten der Nahrungsgrundlagen der Bevölkerung gewürdigt und in die Planung der Zukunft ländlicher Entwicklung einbezogen zu werden. Elementar verschieden war allerdings ihre Betroffenheit: die Dörfer innerhalb des geplanten Flughafengebiets wie Sanrizuka, Kinone und Tennami waren unmittelbar von Enteignung und Umsiedlung bedroht. Dörfer außerhalb wie Shibayama, Totsukō oder Komaino fürchteten vor allem die Lärmbelastung durch den neuen Flughafen. Die unterschiedliche Betroffenheit deckte sich laut Fukuda (2001: 129–130) mit der unterschiedlichen Geschichte der Dörfer: bei den Dörfern außerhalb des eigentlichen Standorts handelt es sich um traditionelle, »alte« Dörfer, die schon immer vom Nassfeldanbau auskömmlich lebten.<sup>5</sup>

<sup>5</sup> Katsuhiko Fukuda (1943–1998) wurde während seines Studiums an der Waseda Universität 1966 erstmals wegen Behinderung der Staatsgewalt verhaftet, zog nach Abschluss des Studiums 1968 als Mitglied des Teams des Dokumentarfilmers Ogawa nach Sanrizuka, lebte ab 1978 dauerhaft in Sanrizuka und dokumentierte den Kampf in Filmen, Videos und Texten. Er war als Vertreter der Widerstandsliga Mitglied im Herausgeberkomitee für die »Runden Tische« 1995. Seine Erinnerungen (Fukuda 2001) erschienen 2001 posthum.

Sie repräsentierten eine tief konservative Agrargesellschaft, die vor allem eine Würdigung ihrer Bedeutung als Produzenten der Nahrungsgrundlagen des Volkes erwartete. Bei den direkt Betroffenen handelte es sich demgegenüber vor allem um »Neuankömmlinge«: Menschen aus Okinawa, die nach 1945 nicht in ihre Heimat zurückkehren konnten, Kriegsheimkehrer und Menschen, die in Tōkyō ihre Existenzgrundlagen verloren und in der Regel keine Erfahrungen mit Landbau hatten. Sie siedelten auf öffentlichem Land, das zu diesem Zweck urbar gemacht worden war und nur Gemüseanbau zuließ, da der Boden unfruchtbar und wasserarm war (NKCKI 1999: 12–13).

Der tiefe Riss zwischen beiden Gruppen war in dieser unterschiedlichen Geschichte begründet. Laut Fukuda (2001: 225–284) war er durch Diskriminierung und Ausgrenzung der neu Hinzugekommenen geprägt, die bis heute nachwirken. Beide Gruppen gründeten zunächst eigene Protestgruppen, die sich jedoch nach nur zwei Monaten unter dem Dach der »Sanrizuka – Shibayama Widerstandsliga gegen den Flughafenbau« (Sanrizuka. Shibayama Rengō Kūkō Hantai Dōmei, im Folgenden (Widerstands)liga) zusammaten. In der Gründungserklärung der Liga vom 28. Juni 1966 wird der Widerstand damit begründet, dass es um den Schutz der Landwirtschaft und der Lebensgrundlagen der Bauern ginge sowie um den Erhalt des heimatlichen Friedens (*kyōdo no heiwa*) (abgedruckt in: Awazu 1971: 167). Nach Aussagen von Toshihiko Maeda, einem der führenden Vertreter der Liga, war der Einfluss der Kommunistischen und Sozialistischen Partei zunächst stark (Maeda 1977: 179).<sup>6</sup> Vorsitzender wurde Issaku Tomura. Tomura, geboren 1909, war Künstler, Händler von landwirtschaftlichen Geräten, Mitglied der Sozialistischen Partei Japans und Methodist. Er hatte während des Krieges die Unterdrückung von Christen ebenso wie die Autoritätshörigkeit der Landbevölkerung erfahren und formulierte vor diesem Hintergrund als handlungsleitendes Prinzip »Politik für das Volk durch das Volk« (Haryū und Kase 1980: 9–14). Er repräsentierte diejenigen in der Gruppe der »Neuankömmlinge«, die bewusst die Werte der Nachkriegsdemokratie »aufgesogen« hatten. Sie alle argumentierten mit dem Recht auf Einlösung demokratischer Rechte, dem Selbstbestimmungsrecht der Bauern und den Eigentumsrechten des Volkes (persönliche Kommunikation 23.5.1977). Diese Position prägte die Widerstandsliga bis zum Tod von Tomura 1979.

<sup>6</sup> Toshihiko Maeda, Jahrgang 1909, war während des Krieges in der Gewerkschaftsbewegung und der Kommunistischen Partei aktiv gewesen. Er wurde nach eigenen Angaben aus politischen Gründen 1932 verhaftet und zu sieben Jahren Gefängnis verurteilt. Er beteiligte sich von Beginn an dem Widerstand gegen den Flughafen und lebte ab 1977 fest in Sanrizuka (Maeda und Ishida 1980: 42–43).

Ein Teil der alt eingessenen Bauern, aber auch Gemüsebauern, die 20 Jahre nach Erschließung ihres Bodens noch immer nicht über eine ausreichende Existenzgrundlage verfügten, entschieden sich nach Bekanntgabe der Standortentscheidung für Verhandlungen mit der Präfektur und dem Betreiber. In vier getrennten Gruppen konferierten sie bis 1968 und erreichten Einigungen im Hinblick auf Umsiedlung, Entschädigung und Verkauf. Damit reduzierte sich der Kern der Widerstandsliga um 80 % (Fukuda 2001: 79).

#### 4. Mobilisierungsphase: Die Ausweitung der Aktivisten

Durch die führende Position von Demokraten aus den »neuen« Dörfern in der Widerstandsliga, allen voran dem Vorsitzenden Tomura, legitimierte sich der Widerstand von Beginn an durch direkte Betroffenheit und die Verletzung demokratischer Rechte der Bauern durch den Staat. Sie setzte sich damit in Verbindung zu anderen politischen Bewegungen der Zeit. Die Aktionen knüpften an die Erfahrungen des erfolgreichen Widerstands im benachbarten Tomisato, das ursprünglich als Standort vorgesehen war, an. Sie richteten sich zunächst auf die Nutzung konventioneller Partizipationsformen, d. h. die Bauern reichten Petitionen ein, führten Unterschriftenkampagnen durch und bereiteten ein Abwahlverfahren gegen diejenigen Vertreter im Landrat von Shibayama vor, die sich für den Flughafenbau ausgesprochen hatten (AJH 1977a: 12–19).<sup>7</sup> Wie die Bauern in Tomisato organisierte die Widerstandsliga die Ein-Tsubo-Bewegung, d. h. Mitglieder der Liga waren aufgerufen, jeweils 3,3 qm<sup>2</sup> große Parzellen ihres Landes an Unterstützer zu verkaufen, um durch Fragmentierung der Eigentumsverhältnisse Enteignungen und Verkäufe zu erschweren. Ziel war die Verhinderung der Umsetzung des Bauplans, legitimiert durch das als undemokratisch verstandene staatliche Vorgehen.

Der unangekündigte Versuch von Vertretern des Betreibers, durch Vermessung der Grundstücke der Bauern Standortbegehungen vorzubereiten, markiert den Übergang von konventionellen zu militanten Aktionsformen. Tomura, Mitglied der SPJ, plädierte – enttäuscht von der zurückhaltenden Haltung der SPJ und der KPJ, die sich gegen gewaltförmiges Vorgehen einschließlich militanter Protestformen ausgesprochen hatten – als Antwort auf illegales Eindringen der Betreiber auf ihr Land nun dezidiert für den militanten Widerstand (*jitsuryoku*

<sup>7</sup> Hierzu gehörten auch Mitglieder der SPJ. Diese stand dem Flughafenbau nicht ablehnend gegenüber, sondern kritisierte lediglich das Verfahren, mit dem die Standortentscheidung zustande gekommen und kommuniziert worden war. Vgl. AJH 1977a: 30–31.



tōsō). Toshihiko Maeda, Kommunist und Weggefährte von Tomura, begründete die Entscheidung für den aktiven Widerstand wie folgt (Maeda und Ishida 1980: 62):

Der Staat hat die Baupläne nicht mit den Bauern verhandelt, sondern einseitig durchgesetzt. Staatlicherseits wird dies als »normal« (*seijō*) bezeichnet [...]. Normal (aber) ist es, wenn sich die Menschen in Sanrizuka in einem direkten Kampf wehren. Warum würden sie denn sonst leben?

Die Liga folgte dem Plädoyer für den militanten Kampf 1967 mit einem formellen Beschluss und trennte sich offiziell von der KPJ (Awazu 1971: 168–169).

Die Trennung von der KPJ war strategisch weitreichend und kann als Wende- und Ausgangspunkt für die Expansion der Bewegung gesehen werden: während einerseits durch diesen Schritt die materielle und politische Unterstützung der Partei wegbrach, war genau diese Abtrennung die Voraussetzung dafür, dass sich neue Gruppierungen beteiligten, die sich gegen eine Zusammenarbeit mit der KPJ positioniert hatten.<sup>8</sup>

Der Weg zu einem Bündnis der Bauern mit der Allianz von drei Flügeln des Studentendachverbands Zengakuren und anderen Organisationen der sogenannten Neuen Linken, linksliberalen Intellektuellen und Gruppierungen der Friedens- und Frauen- sowie der Jugendbewegung war damit geebnet. Mit der Fokussierung auf die mögliche militärische Nutzung des geplanten Flughafens für den Vietnam-Krieg wurde der Bogen zu den großen Themen der damaligen Zeit wie Widerstand gegen den Vietnam-Krieg und die Militärallianz Japans mit den USA sowie für die Sicherung der Demokratie geschlagen und der Kampf der Bauern von Sanrizuka als Kampf für Demokratie und Frieden an andere demokratische Bewegungen in der damaligen Zeit anschlussfähig gemacht (vgl. Maeda und Ishida 1980: 68–70). Damit wurde der Flughafenkampf zu einem Teil des militanten Kampfes gegen staatliche Machtausübung.

Die Abspaltung von der KPJ führte somit zu einer Ausweitung der Bündnispartner und Ausbreitung des Widerstands.

<sup>8</sup> Zu dem Prozess der Distanzierung der sog. »Neuen« Linken von den etablierten linken Parteien SPJ und KPJ vgl. Derichs (1995: 60–81).

## 5. Expansion und Radikalisierung

Entscheidend für die Expansion der Bewegung war die Redefinition des Kampfes der Bauern als demokratischer, anti-imperialistischer Kampf. Die Begründung und die Vermittlung der Strategie des militanten Widerstands formulierte Issaku Tomura gegenüber der Liga unter dem Eindruck seiner Reisen nach Vietnam und Palästina. Er stellte den Kampf der Bauern in Sanrizuka in eine Reihe mit dem Kampf des vietnamesischen Volkes gegen den US-Imperialismus. Er erklärte, dass der Kampf um das Land durch den Kampf gegen den Vietnam-Krieg abgelöst werden müsse (persönliche Kommunikation 21.05.1977). Mithilfe der Identifikation mit den vietnamesischen Bauern wurde einerseits die Bewaffnung legitimiert, andererseits das Bündnis mit den militanten Organisationen der Neuen Linken, aber auch der Friedensbewegung, der Anti-Vietnambewegung und der Okinawa-Bewegung festgeschrieben.<sup>9</sup>

Die Ausweitung des Orientierungsrahmens der Bewegung war funktional integratives Moment der Kohärenzbildung und begünstigte die Zunahme von unterstützenden Gruppierungen und Individuen. An dem Kampf in Sanrizuka beteiligten sich Gewerkschaften, Organisationen der Landfrauen, der Landjugend, Gruppen der Friedensbewegung, eine Vielfalt von Studentenorganisationen und Intellektuelle in einem Umfang, der in diesen Jahren Tausende umfasst haben dürfte.<sup>10</sup> Sie wurden durch ein Unterstützernetz getragen, das medizinische Versorgung der Verletzten bei Zusammenstößen mit der Polizei, Rechtsbeistand bei Verhaftungen bis hin zu technischer Hilfe beim Bau von Unterkünften, Tunneln und Stahltürmen garantierte, vor allem aber entscheidende mediale Unterstützung leistete. Mit der *Asahi Shinbun* als größter überregionaler Tageszeitung, Nichibenren als Anwaltsverband, den linksliberalen Intellektuellen an den nationalen Eliteuniversitäten und Unterstützungsvereinigungen im ganzen Land war der Kampf gegen den Flughafen auf seinem Höhepunkt Teil des landesweiten Protests gegen die Verletzung von Persönlichkeitsrechten durch staatliche Übergriffe, vor allem aber gegen die Aushöhlung der Nachkriegsdemokratie durch die Regierung unter Premierminister Satō (AJH 1977a: 117).

<sup>9</sup> Zum Verhältnis zur Anti-Vietnam-Bewegung und zur Bewegung in Okinawa vgl. das Gespräch zwischen den Aktivistinnen Shima, Ishige, Ishii und Sannomiya (Norasha 2005: 359–362).

<sup>10</sup> Die Teilnehmerzahlen schwanken nach Ereignis, Zeitpunkt und Quelle. Hier wird auf die in verschiedenen Chronologien der Bewegung angegebenen Zahlen zurückgegriffen. Demnach lagen bei den großen Konfrontationen die Teilnehmerzahlen bei 3.000–10.000 (AJH 1977a: 38, 62–65, 134–135, 160–162, 182).

Die Bewegung bezog ihre Legitimation aus der aktiven Beteiligung direkt betroffener Bauern, wenngleich diese quantitativ eine Minderheit darstellten. Die mediale Präsentation einer für ihre Bürgerrechte kämpfenden Landbevölkerung mit *hachimaki*<sup>11</sup> und Bambusstöcken erinnerte an die historischen Bauernkämpfe, und war anschlussfähig an intellektuelle Diskurse der kritischen Öffentlichkeit über Modernisierung, das Bürger-Staat-Verhältnis und die Legitimität von Widerstand gegen staatliche Willkür.

Zentrales Ziel der Aktionen war die permanente Überwachung und ggf. Verhinderung von Bewegungen der Polizeikräfte und des Betreibers, die auf die Vorbereitung von Baumaßnahmen abzielten. Mit der Ausweitung der Teilnehmergruppen diversifizierten auch die Formen kollektiven Handelns. Zum einen ist eine Orientierung und Lernen von Aktionsformen anderer Kampagnen feststellbar, andererseits die Neu- und Weiterentwicklung von Aktionsformen. So finden sich ab etwa 1968 im Flughafenkampf die gleichen Aktionsformen, die als typisch für andere Protestbewegungen der Neuen Linken in der damaligen Zeit gelten können wie öffentliche Großveranstaltungen mit mehreren Tausend Teilnehmern und Teilnehmerinnen und in diesem Kontext unbewaffnete, gleichwohl in Kauf genommene Kollisionen mit Sicherheitskräften. Die Sitzblockaden schlossen an die Erfahrungen im Ampo-Kampf 1960 an. Sie wurden in Sanrizuka im Zuge der Auseinandersetzungen durch gleichzeitiges Anketten an Bäumen weiterentwickelt. So wurden neue Formen der Radikalisierung erprobt, die Selbstgefährdung als Druckmittel einbezogen, auf eine Selbstbewaffnung aber verzichteten. Die militanten Demonstrationen mit Helmen, Stöcken (*gebbō*) und Steinen erinnern an den Kampf gegen den Korea-nisch-Japanischen Grundlagenvertrag. Straßenkämpfe mit Bambusspeeren und Barrikaden, wie sie z. B. bereits im Tōkyōter Universitäts- und Intellektuellenviertel Kanda im Zuge von Massendemonstrationen erprobt worden waren, kamen auch in Sanrizuka zum Einsatz.

Die Eskalation der Auseinandersetzungen wird in den Zusammenstößen zwischen Polizeikräften und Widerständlern sichtbar, die in Photos und Filmen festgehalten worden sind. Eine große Bedeutung für die Mobilisierung der öffentlichen Meinung dürften vor allem die eindringlichen Dokumentarfilme von Shinsuke Ogawa und seinem Team gehabt haben. Ogawas Gruppe lebte mit den Bauern in Heta, einem Dorf in der Nähe von Sanrizuka und drehte zwischen 1968 bis 1977 insgesamt acht Filme über Leben, Arbeit und Kampf

<sup>11</sup> *Hachimaki* sind Stirnbänder, die als Zeichen des entschlossenen Einsatzes für ein Ziel getragen werden und in der Regel mit einer Kampfparole und ggf. dem Namen der Gruppe/Organisation, als dessen Teil man sich fühlt, beschriftet sind.

der Bauern. Sie setzte damit gleichzeitig neue Standards für den japanischen Dokumentarfilm (Nones 2006: 40–42). Die Filme zeigen kämpfende Bauern, vor allem aber Bäuerinnen, die in ihren traditionellen dörflichen Gruppierungen der Alten, Frauen und Jugend an der Spitze des Widerstandsblocks ihr Land mit Bambusstöcken, Barrikaden und Sitzblockaden verteidigen und Polizeikräfte, die ihnen bewaffnet mit Schlagstöcken, Gummiknüppeln und Schutzschildern gegenüber stehen. Berichte über die schweren Verletzungen, die Polizisten Tomura – dem unbewaffneten Sprecher der Liga – während einer Demonstration zufügten, ließen sein Plädoyer für den militanten Kampf auch in der Öffentlichkeit als notwendige Antwort auf staatliche Gewaltausübung legitim erscheinen.

Issaku Tomura selbst stellte angesichts von Zwangsenteignungen und der regelwidrigen Zerstörung von privaten Wohnhäusern auf dem Baugelände die Frage nach dem öffentlichen Interesse, das Premierminister Satō im Zusammenhang mit der Zwangsbegehung in Sanrizuka geltend gemacht hatte. Tomura formulierte (abgedruckt in: Awazu 1971: 181–182):

Das, was die staatliche Politik als öffentliches Interesse legitimiert, ist nichts weiter als die repressive, die Anwohner (*jūmin*) ignorierende Politik des Staatskapitalismus. Das öffentliche Interesse muss ein universelles öffentliches Interesse sein, das seinen Ursprung im Alltagsleben des Volkes (*minshū*) hat und auf den Freiheitsrechten des Volkes basiert. Dies ist das eherne Gesetz der Demokratie – egal zu welcher Zeit.

## 6. Eskalation und Abflachen

Als Höhepunkt der Kämpfe und Beginn der langen Phase des Abflachens der Bewegung sieht Yamaguchi (2011: 241) das Jahr 1971. Als Antwort auf den zunehmend massiven Druck der Polizei und des Betreibers und ihre Versuche, durch Zwangsmaßnahmen die Baumaßnahmen umzusetzen, intensivierte sich der Widerstand in bis dahin kaum da gewesener Form. Der mehr als dreiwöchige Kampf gegen die Zwangsvollstreckungen ist durch eindringliche Photos von Tadao Mitome dokumentiert (Awazu 1971): Bäuerinnen in ihrer traditionellen Arbeitskleidung an Bäume gekettet, in der ersten Reihe des Widerstandsblocks vor den Männern und als militante Demonstrantinnen. Es waren ungewohnte Bilder, die erstmalig Landfrauen als öffentlich agierende Bürgerinnen zeigten und zumindest auf Seiten der Polizeikräfte für Irritationen gesorgt haben dürften.

Ihre Beteiligung beeinflusste den Alltag in den Familien der Widerstandsliga, Beziehungen zwischen den Familienmitgliedern veränderten sich durch die Neuordnung weiblicher Arbeitsabläufe, auch eingeheiratete Schwiegertöchter erhielten durch ihr politisches Engagement eine bis dahin unbekannte Anerkennung in der Familie (Muno 1977: 131–134). Die symbolische und faktische Bedeutung der Frauen im Kampf war Grundlage für Verständigungsprozesse zwischen den Frauen der Widerstandsliga über ihre Rolle in Familie, Gesellschaft und Politik, die jenseits der damaligen explizit feministischen Diskurse die Emanzipation der Landfrauen zum Thema hatten (Fukuda 2001: 415–418, vgl. auch Apter und Sawa 1984: 192–194).

Der Kampf radikalisierte im Zuge der staatlichen Zwangsmaßnahmen, die durch Bulldozer unterstützt wurden und auf die Räumung bzw. Zerstörung von Gebäuden, Hütten und Wohnungen der Aktivisten abzielten. Er kulminierte in der gewaltsamen Zwangsräumung des Hauses der alten Bäuerin Yone Ōki, die sich erfolglos widersetzte, und dem Tod von drei Polizisten während der Zusammenstöße. Die Medien titelten am nächsten Tag »Studentische Guerillas ermorden drei Polizisten« (*Yomiuri Shinbun* 17.09.1971) bzw. »Tote bei Zwangsmaßnahmen in Narita« (*Mainichi Shinbun* 17.09.1971). 467 Aktivisten wurden verhaftet, 200 zum Teil schwer verletzt. Gegen 55 Aktivisten wurde Anklage erhoben.<sup>12</sup> Insbesondere die Jugendliga war durch Verhöre zu den Todesfällen und durch Hausdurchsuchungen einem besonderen Druck ausgesetzt. Der Bauernsohn und Widerständler Fumio Sannomiya, der in dem Dorf Heta großgeworden war und sich aktiv an den Kämpfen beteiligt hatte, nahm sich im Dairokuten Schrein in seinem Dorf nur kurz nach den Todesfällen das Leben. In seinem Abschiedsbrief an seine Mutter heißt es: »Warum werden Menschen, die unter menschenwürdigeren Verhältnissen leben wollen, unter unmenschlichen Bedingungen gehalten? Die Staatsgewalt ist wirklich furchterregend« (NKMSKHI 1995b: 50).

Die Todesfälle können als Wendepunkt gesehen werden. Zum einen diente der Tod der Polizisten einer medialen Stigmatisierung des Kampfes als gewalttätig und stützte damit die generelle Tendenz in den Medien der frühen 1970er Jahre, direkte Aktionen mit Gewalttätigkeit gleichzusetzen (Andō 2015: 322). Zum anderen machte der Suizid des Bauernsohnes Sannomiya dramatisch die psychischen und physischen Kosten des Kampfes deutlich. Beide Faktoren sowie die zunehmende Repression des Staates begünstigten Selbstreflexion der Aktivisten

<sup>12</sup> Der Fall ist nach dem Ort des Ereignisses als sogenannter »Zwischenfall an der Tōhō-Kreuzung (Tōhō Jūjiro Jiken)« bekannt geworden. Er hatte einen Prozess zur Folge, in dem gegen 55 Aktivisten wegen Mordes Anklage erhoben wurde. Der Prozess dauerte 14 Jahre und endete 1986. Die Angeklagten wurden schuldig gesprochen und auf Bewährung freigelassen (Fukuda 2001: 189).

und interne Debatten über die weitere Strategie. Auf Seiten der Liga bedeuteten die zahlreichen Verhaftungen von Mitgliedern der Jugendbrigade nach Aussagen von Hiromasa Shima (Shima und Kamata 1980: 82)<sup>13</sup> Arbeitskräftemangel auf dem Feld und damit die Sorge um die Zukunft, falls es zu langen Haftstrafen käme. Diese Situation war laut Shima der Anlass für grundlegende Diskussionen über die Zukunft und die Verbindung von Kampf und Landwirtschaft. Unter den ca. 200 Bauernfamilien der Liga taten sich zunächst 17 Familien zusammen, um als Alternative zu einer immer stärkeren Technisierung der Landwirtschaft ihre Betriebe auf organisch-biologischen Landbau umzustellen. Durch das Engagement vor allem der Jugendbrigade bildeten sich unterschiedliche Gruppen, die mit neuen Anbaumethoden, Kooperationsformen und Vermarktungsformen experimentierten und damit die Logik einer industriellen Landwirtschaft in Frage stellten.<sup>14</sup>

Auf Seiten der studentischen Gruppierungen war die weitere Eskalation von Gewaltanwendung eine nahezu zwangsläufige Strategie der Selbstbehauptung, sollte das Ziel nicht aufgegeben werden. Die großen realpolitischen Themen der 1960er Jahre verloren an Bindungskraft. Die erneute Niederlage im Kampf gegen die Verlängerung des US-Japanischen Sicherheitsvertrags 1970 hinterließ ein Vakuum in den militanten Gruppierungen. Nach der Rückgabe von Okinawa 1972 an Japan und den erfolgreichen Prozessen der Opfer industrieller Umweltkatastrophen in Minamata, Niigata und Yokkaichi war nur noch Sanrizuka ein unentschiedenes Kampffeld. In diesem Kontext von Demobilisierung und Fragmentierung wurde der Flughafenkampf ab Mitte der 1970er Jahre organisatorisch, thematisch und strukturell zum Kristallisationsort der militanten Kräfte der Neuen Linken, die dort eine Verbindung von konkreten politischen Zielen, Klassenkampf, Überwindung von Klassengrenzen und internationaler Solidarität suchten (Yamaguchi 1978: 110). Die Hütten der Aktivisten auf dem Baugelände und ihre Beteiligung an der Landarbeit verkörperten die Identifikation mit der Landbevölkerung. Die Fraktionen unterhielten Beobachtungstürme und eigene

<sup>13</sup> Hiromasa Shima, Jahrgang 1943, kam mit seinen Eltern aus Tōkyō 1946 nach Sanrizuka. Nach dem Studium entschied er sich, in Sanrizuka Bauer zu werden. Ab 1966 war er aktives Mitglied der Liga. Er gehörte zu der kleinen Gruppe, die sich mit organischem Landbau auseinandersetzte, die zur Keimzelle der Umstellung von Betrieben auf ökologischen Feldanbau wurde (Shima und Kamata 1980: 83–85).

<sup>14</sup> Beispiel für ein Zusammenführen von politischem Kampf mit alternativen Konzepten für die Landwirtschaft war die »One-Pack-Bewegung«, eine Initiative, bei der in kollektiven Arbeitszusammenhängen organisch angebautes Gemüse in einer Bio-Gemüsebox (One-Pack) je nach Saison und verfügbarer Menge vor allem an Unterstützer in Tōkyō verkauft wurde, versehen mit Flugblättern, die zur Unterstützung des Kampfes aufriefen. Die ersten Gemüseboxen wurden 1976 nach Kanagawa geliefert (Shima und Kamata 1980: 83–88).

Festungen, sie arbeiteten aber auch zum Beispiel in der One-Pack-Bewegung und unterstützten die Bauern auf dem Feld (Andō 2013: 180). Die Verbindung mit den Bauernfamilien bot ihnen die programmatisch geforderte Praxisnähe und die Möglichkeit der praktisch gelebten Solidarität. Derichs (1995: 164) spricht von einer wechselseitigen Abhängigkeit, d. h. die Neue Linke hatte in den Bauern eine Legitimation für den praxisnahen Kampf und einen Zugang zum Volk gefunden, die Bauern suchten die Unterstützung in den Auseinandersetzungen mit Betreiber und Polizei. Die erneute Reformulierung des Orientierungsrahmens kann insofern als Antwort auf die sich abzeichnende interne Schwächung und die Gefahr des Abflachens der Bewegung gesehen werden: unter Beibehaltung der politischen Einordnung als anti-imperialistischer Kampf wurde nun der bewaffnete Guerilla-Kampf als zusätzliche Strategie formuliert. Während die Liga in der folgenden Zeit weiterhin mehrheitlich mit erprobten Protestformen in der Öffentlichkeit agierte, operierten Gruppierungen vor allem aus dem Umfeld von Zengakuren nun verdeckt im Untergrund.

Als Legitimation für die Fortführung des Widerstands diente zu diesem Zeitpunkt das Ergebnis einer Umfrage des Jugendverbands von Narita unter der Bevölkerung. Danach gaben noch 57,4 % der Befragten an, dass sie gegen die Eröffnung des Flughafens seien. Als Gründe wurden u. a. Fluglärm und die ungeeignete Verkehrsinfrastruktur für einen Flughafen im Raum Narita genannt (ZKKSZRDI 2006: 47).

Es ließe sich argumentieren, dass die Doppelstruktur des Kampfes für die Bewegung intern einen integrativen Wert hatte und den Zerfall noch bis zur Eröffnung des Flughafens aufhalten konnte. Dafür spricht, dass 1975, also fast 10 Jahre nach Beginn des Kampfes an einer Vollversammlung aller Aktivisten in Sanrizuka rund 7000 Leute teilnahmen (Kurata 1978: 324). Die zunehmende Radikalisierung des verdeckt operierenden Teils führte jedoch in die Spirale von Gewalt und Gegengewalt.

Auf der Vollversammlung 1976 sprach sich die Mehrheit der Widerständler dafür aus, als Volksfront gegen den Staat weiterzukämpfen. An der Großversammlung anlässlich des bevorstehenden »Entscheidungskampfes« (*kessen*) im April 1977 nahmen 20.000 Menschen teil (Yamaguchi 1978: 112). Laut Fukuda (2001: 460) handelte es sich um die größte Mobilisierung seit Beginn des Widerstands. Die anschließenden Auseinandersetzungen eskalierten nochmals dramatisch. Yamaguchi (2011: 241–242) beschreibt als Zeitzeuge den letzten – spektakulären – Schlag gegen den Flughafenbetreiber 1978: Aktivisten drangen auf das Flughafengelände durch einen Tunnel ein und besetzten (und zerstörten) einen Tower mit dem Ziel, die Eröffnung zu verhindern. Die Komplexität dieser

Aktion im Hinblick auf Planung, Notwendigkeit technischen Know-hows und Material demonstriert, dass zu diesem Zeitpunkt immer noch Wissenschaftler und Planungsbüros aus dem Raum Tōkyō als Unterstützer eine beträchtliche Rolle spielten.<sup>15</sup> Bei der Räumung kam ein Student ums Leben, ein weiterer wurde verhaftet und nahm sich nach jahrelanger Haft 1982 das Leben. Der Flughafen wurde mit einer zwei-monatigen Verzögerung am 20. Mai 1978 eröffnet. Sichtbar war damit das Ziel des Kampfes, nämlich die Verhinderung des Flughafens, endgültig verfehlt.

Die Bindungskraft der gemeinsamen Zielsetzung der Gruppierungen innerhalb der Bewegung war damit verloren. Die Möglichkeit, durch Reformulierung des Aktionsrahmens Kohärenz zu wahren, war nicht mehr gegeben. Ein Teil der Bauern aus der Widerstandsliga ging auf die Verhandlungsangebote der Betreibergesellschaft ein. Ein anderer Teil beschloss, weiter zu kämpfen. Es handelte sich um Aktivisten auf Parzellen mit Gemüseanbau, die teilweise den organischen Landbau bereits erfolgreich praktizierten (Fukuda 2001: 199–214). Die Fortführung des bewaffneten Untergrundkampfes wurde nur noch von einem kleinen Teil der Liga mitgetragen.

In der Öffentlichkeit wurde die Rede vom Existenzkampf der Bauern durch die Kriminalisierung der städtischen Aktivisten als Gewalttäter, die mit Brandstätten und Sprengladungen in Autos operierten, weiter verdrängt. Insbesondere die Medien reduzierten den Kampf gegen den Flughafen nunmehr auf einen Kampf der radikalen Neuen Linken (Andō 2013: 180). Die Stigmatisierung als gewalttätig war wirksam. Sie wurde nicht nur vom Staat praktiziert, sondern prägte auch die Debatten innerhalb der Bewegung. Letzteres führte zu weiteren internen Spaltungen bzw. zu völliger Abkehr von Aktivisten (vgl. auch Steinhoff 1984: 207–209).

Der staatliche Druck nahm in der Nakasone-Ära durch eine konsequente Anwendung des Gesetzes zur Verhütung von subversiven Tätigkeiten zu und verfolgte das Ziel, den radikalen Flügel zu eliminieren. Parallel agierte die staatliche Seite im Sinne einer klassischen Doppelstrategie mit Verhandlungsangeboten an die verbliebenen protestierenden Bauern. Sie war erfolgreich. Die Widerstandsliga spaltete sich 1983 aufgrund unterschiedlicher strategischer Vorstellungen in die Kitahara-Fraktion, deren Mitglieder mehrheitlich direkt von der zweiten Bauphase betroffen waren und von der Chūkaku-Fraktion unterstützt wurden, und der Atsuta-Fraktion, die für eine erneute Parzellierung des Landes

<sup>15</sup> Eine bedeutende Rolle spielte Jinsaburō Takagi. Er wird bis heute als Vorbild eines solidarischen Wissenschaftlers, der seine Expertise in den Dienst des Volkes stellt (*shimin kagaku-sha*), gewürdigt (Yamaguchi 2011: 243–246).



in 3,3qm<sup>2</sup> große Flächen plädierte und von der 4. Internationalen unterstützt wurde.<sup>16</sup> Eine weitere Gruppe verkaufte ihr Land und nahm Umsiedlungsangebote an.

Die Doppelstruktur von öffentlichen Widerstandsformen und nicht öffentlichen Guerilla-Taktiken flackerte im Zusammenhang mit dem Baubeginn des Terminal 2 sowie dem Zwangsabriss der Aktivistenhütten auf dem Gelände immer wieder auf, endete faktisch jedoch mit dem Beginn direkter Kontakte zwischen der Atsuta-Fraktion und dem Transportministerium 1989.

## 7. Verständigung und Transformation

Laut Uzawa (2006: 37) war die Erklärung des Transportministeriums 1991, bei zukünftigen Erweiterungsbauten am Flughafen auf jegliche Zwangsmaßnahmen verzichten zu wollen, ein Wendepunkt im Verhältnis zwischen den Aktivisten und den Institutionen des Staates. Nach Fukuda (2001: 375) hatte das Ministerium das Interesse, die als notwendig erachteten noch ausstehenden Erweiterungsbauten ohne Konflikte durchzusetzen, auf Seiten der Bauern gab es keine einheitliche Position in der Frage des Landverkaufs mehr und die Angst vor einer Wiederholung von Zwangsenteignungen war vorherrschend. Unter diesen Bedingungen einigten sich beide Seiten, unter Moderation einer Expertengruppe und unter Wahrung demokratischer Verfahrensregeln, auf gleicher Augenhöhe den Konflikt aufzuarbeiten und so zu einer Verständigung zwischen den Konfliktparteien, also Bauern, Ministerium, den betroffenen Kommunen und Präfektur sowie dem Betreiber des Flughafens, zu gelangen. Hirofumi Uzawa, emeritierter Professor für Ökonomie an der Universität Tōkyō, hatte sich als bekannter und engagierter links-liberaler Intellektueller gegenüber der Liga für deren Teilnahme an Vermittlungsgesprächen mit Betreiber und Transportministerium ausgesprochen und angeboten, sie als Sachverständiger zu unterstützen. Nachdem das Ministerium der Vorbedingung der Atsuta-Fraktion für Gespräche, nämlich dem Verzicht auf Zwangsmaßnahmen, nachgekommen war, beschloss die Atsuta-Fraktion ihre Teilnahme, die Kitahara-Fraktion sowie die von ihr abgespaltene Ogawa-Fraktion verweigerten hingegen die Beteiligung (NKMSKHI 1995b: 160–161).

<sup>16</sup> Beide Fraktionen beriefen sich auf Issaku Tomura als Leitfigur, beide unterstützten Experimente mit alternativer Landwirtschaft, die Kitahara-Fraktion verweigerte aber den strategischen Verkauf von 3,3qm<sup>2</sup> Flächen, weil sie daran festhielt, dass Kern des Widerstands der Schutz des privaten Bodens sei.

Die Aufarbeitung hatte das Format von »Runden Tischen«<sup>17</sup>, die von einer Expertengruppe unter dem emeritierten Professor für Ökonomie der Universität Tōkyō, Mikio Sumiya, moderiert wurde.<sup>18</sup> Die Kommission begann 1991 mit ihrer Arbeit. Anlässlich der Eröffnung des ersten Runden Tisches formuliert Sumiya in seiner Grundsatzrede (NKMSKHI 1995a: 13):

Ich glaube, dass man sagen muss, dass Ausgangspunkt des Flughafenproblems die Missachtung von Demokratie und Menschenrechten durch den Staat gewesen ist ... Der grundlegende Zugang für eine Lösung liegt meiner Meinung nach in der Etablierung von Demokratie und sozialer Gerechtigkeit.

Der Konflikt wurde in diesem Verfahren als Auseinandersetzung zwischen Widerstandsliga als Vertreterin der kämpfenden Bauern und Bäuerinnen einerseits und Betreiber, Kommune bzw. Präfektur und Staat andererseits definiert. Die Kräfte, die aus dem Widerstand eine nationale Bewegung, aber auch ein Kampffeld gemacht hatten, waren zwar Gegenstand der Aufarbeitung, waren aber als Teilnehmer nicht angesprochen.

Die »Runden Tische« oder »Symposien« dürften bis heute als Form der kollektiven Konfliktbewältigung zwischen Staat und Bürgern bzw. Bürgerinnen einmalig sein. Insgesamt trafen sich die Beteiligten zwischen 1991 und 1993 15 Mal in öffentlichen, protokollarisch wörtlich dokumentierten Sitzungen (vgl. NKMSKHI 1995a: 13). Thematisch gegliedert in Konfliktaustragung, Standortentscheidung, Bauplanung und -genehmigung, historische Wurzeln des Konflikts sowie Betrieb des Flughafens verliefen die Sitzungen als moderierte Diskussionen, in denen die beteiligten Gruppen ihre Sicht auf einzelne Ereignisse, ihre Motive und Erinnerungen präsentierten, mit Dokumenten untermauerten und Fragen an die Gegenseite stellten, bzw. selbst Nachfragen beantworteten.

Die Protokolle aller Sitzungen mit Namensnennung der Sprechenden und ihrer jeweiligen Affiliation dokumentieren auf eindrucksvolle Weise die großen Konfliktlinien wie Fragen nach der sozialen Gerechtigkeit des Staates gegenüber allen Bür-

<sup>17</sup> Im Japanischen wird von den Vermittlungsgesprächen synonym von *entaku-kai* (Runde Tische) oder *shinpojiumu* (Symposien) gesprochen.

<sup>18</sup> Mikio Sumiya, geboren 1916, war Ökonom und Christ, der 1937 wegen Verstoß gegen das Gesetz zur Wahrung der Öffentlichen Ordnung unter Arrest gestellt wurde und nach dem Krieg Professor wurde. Mitglieder der Kommission waren daneben der Wirtschaftswissenschaftler Hirofumi Uzawa, der als linksliberaler Wissenschaftler die Seite der Liga vertrat. Nobuo Kamiya, Jg. 1937 und Ingenieur, nahm als Sprecher der Kommission für Koexistenz im Umfeld des Flughafens (Narita Kūkō Chiki Kyōsei Iinkai) teil. Das Transportministerium wurde von Hisao Takahashi, ehemaliger Beamter im Ministerium und Firmenchef der »Japan Airport Terminal Co., Ltd« vertreten. Für den Betreiber nahm Yūjirō Yamamoto teil, ursprünglich Journalist bei der Zeitung Sankei (ZKKSZRDI 2006: 55).

gern und Bürgerinnen bei der Standortentscheidung, nach der Diskriminierung der »neu erschlossenen« Dörfer (*kaitaku*) durch Betreiber und Staat sowie Fragen nach der Rechtmäßigkeit von staatlicher Gewaltausübung. 25 Jahre Kampf wurden so akribisch Schritt um Schritt gemeinsam rekonstruiert. Die jeweiligen Handlungslogiken der verschiedenen Seiten wurden über den gesamten Verlauf in den einzelnen Phasen dialogisch erschlossen. Die Protokolle belegen einen komplizierten, emotional aufgeladenen Prozess, der Betreiber und Staat in der Defensive und die Widerstandsliga in der Position des anklagenden Opfers zeigt.

Das Ergebnis wurde von der Sumiya-Kommission auf der Grundlage der drei Forderungen der Widerstandsliga formuliert und von allen Konfliktparteien gebilligt (NKMSKHI 1995a: 423):

1. Staat und Betreiber verzichten auf die Umsetzung der Baugenehmigungen durch Zwangsmaßnahmen.
2. Weitere Ausbaupläne werden für null und nichtig erklärt. Stattdessen wird in Gesprächen mit den Bürgern und Bürgerinnen gemeinsam nach einer Lösung gesucht.
3. Es wird ein neues Forum geschaffen, das als Verständigungsort für alle den Betrieb des Flughafens betreffende Fragen dient.

Allein der erste Punkt übertraf die Forderung der Widerstandsliga schon bei weitem: mit dem generellen Verzicht auf Zwangsmaßnahmen wurde dem Protest gegen gewaltsame Übergriffe des Staates gegenüber Eigentum und Leben der betroffenen Bauernfamilien Rechnung getragen. Die beiden anderen Ergebnisse sind als Antwort auf den Vorwurf mangelhafter Beteiligung und Transparenz zu lesen. Kommunikation und Verständigung beider Seiten wurden verstetigt, um – wie Sumiya es ausdrückte – kooperativ die Zukunft zu gestalten.<sup>19</sup> In seinem Schlusswort entschuldigte sich der Transportminister für das Leid, das den Bauern durch staatliches Handeln zugefügt worden sei (NKMSKHI 1995a: 425).

Sumiya bewertet die »Runden Tische« als historisch, weil sie die gesellschaftliche Bedeutung des Kampfes der Bauern sichtbar gemacht hätten, die Selbstkritik der Staatsseite umfänglich anerkannt worden wäre und aller, die im Kampf umgekommen oder verletzt worden seien und Schaden erlitten hätten, gedacht werden konnte (NKMSKHI 1995a: 433).

1995 entschuldigte sich Premierminister Murayama bei der Widerstandsliga für das ihnen durch den Staat zugefügte Unrecht.

<sup>19</sup> Sichtbares Ergebnis der gegenseitigen Verpflichtung zu Kommunikation und Koexistenz ist das »Narita Airport and Community Historical Museum« (Sora to Taichi no Rekishikan), das am Rande des Flughafens zur Erinnerung an den Kampf als gemeinsames Projekt entstanden ist sowie der Ausschuss zur Koexistenz im Umland des Flughafens Narita (Narita Kūkō Chiiki Kyōsei Inkai), der alle Fragen der Umsetzung und weiteren Entwicklung des Gebiets kooperativ beraten soll.

## 8. Sanrizuka heute: Zwischen Koexistenz und Konflikt

Die Spaltung der Betroffenen in der Frage einer Beteiligung an den »Runden Tischen« wirkt bis heute nach und hat eine fragmentierte Landschaft von ehemals Betroffenen hinterlassen, die nach Aussagen von Yukie Hatano<sup>20</sup> kaum noch Kontakt miteinander haben.

Für die Mehrheit ist der Kampf vorbei. Der Schatten der Vergangenheit wird durch den Tod der Generation der Väter und Großväter und das tagtägliche Leben am Flughafen lichter. Während vor 50 Jahren die Umwidmung von Anbauflächen Anlass für Widerstand war, wird sie jetzt im Zeichen von Bevölkerungsrückgang und Abwanderung der jungen Generation deutlich differenzierter gesehen. Der Flughafen garantiert Steuereinnahmen, der Ausbau des Flughafens Haneda bedroht heute die Landbevölkerung im Raum Narita stärker als die Ankündigung des Flughafenbetreibers, eine dritte Start- und Landebahn bauen zu wollen. Der Planungsprozess hierfür läuft und wird von einem Freundeskreis zur Realisierung der 3. Start- und Landebahn (Narita Daisan Kassōro Jitsugen o mezasu Yūshi no Kai) unterstützt. In seiner Informationsbroschüre heißt es (NDKJMZK o. J.: 9):

Der Staat hat aus dem Kampf gegen den Flughafen Narita gelernt. Aufgrund des heftigen Widerstands in Narita hat der Staat seither nur noch Flughäfen auf dem Meer (Aufschüttungsland) gebaut und ist damit dem Willen der Standortgemeinden gefolgt. Die staatlichen Akteure haben die Fehler ihrer Vorgänger erkannt und sich (vor den Widerständlern, GFJ) verneigt. Sie verzichten auf Zwangsenteignungen. Dies ist in der Geschichte der Bürokratie seit der Meiji Restauration einmalig.

Unter den Mitgliedern des Freundeskreises sind auch ehemalige Aktivisten.

In den Formulierungen der Hochglanzbroschüre sind die Ergebnisse der »Runden Tische« präsent. Zugesagt werden Transparenz, Kommunikation und Diskussion sowie Suche nach Kompromissen bei der weiteren Entwicklung des Flughafens und seiner Umgebung.

Der Teil der Widerstandsliga, der 1991 eine Teilnahme an den Vermittlungsgesprächen verweigert hatte, kämpft weiter. Die Aktionsformen folgen heute wieder den Formen konventioneller außerparlamentarischer Proteste wie Demonstrationen, Kundgebungen u. ä. (Sanrizuka Dōmei 2015). An der Oberfläche geht es Akti-

<sup>20</sup> Frau Hatano ist 1971 von Tōkyō nach Sanrizuka gezogen und hat die Auseinandersetzungen, aber auch den dörflichen Alltag und seine Menschen als Photographin begleitet. Die Autorin dankt ihr für die intensiven Gespräche.

visten und Unterstützern um den Schutz der verbliebenen kleinen Parzellen, die heute als »Inseln« im Flughafengelände noch immer existieren und vor allem für den Gemüseanbau genutzt werden. Symbol des Kampfes für den Erhalt der ökologischen Landwirtschaft und Wahrung des Erbes des widerständigen Vaters ist der Bauer Takao Shitō, der seit Jahren gegen die Zwangsenteignung klagt. Die Widerstandsliga unterstützt seinen Prozess mit Veranstaltungen, Demonstrationen und einer Unterschriftensammlung, die bis Juni 2015 von rund 28.000 Menschen unterzeichnet wurde. In der zweiten Instanz in Tōkyō wurde am 12. Juni 2015 die Berufung zurückgewiesen. Das Räumungsurteil des Landgerichts Chiba wurde bestätigt. Shitō nannte das Urteil ein »Todesurteil« für ihn als Bauer und kündigte an, er werde den Obersten Gerichtshof anrufen. Die Solidaritätskampagne ist angelaufen (*Chiba Nippō* 15.06.2015).

Die bemerkenswerte Zahl der Unterstützungsunterschriften bestätigt die Bedeutung der erneuten Modifikation des thematischen Orientierungsrahmens als Mittel der Mobilisierung: der Widerstand gegen den Bau der dritten Startbahn lebt. Er wird nun eingebettet in die großen Themen der Gegenwart wie Zukunftsängste der Landwirtschaft, die Bedeutung gesunder Ernährung und Ablehnung einer Militarisation Japans und damit der Möglichkeit einer militärischen Nutzung des Flughafens in Narita. Die Liga stellt sich mit diesen Themen in einen Kontext mit den Aktivitäten der Landbevölkerung in Henoko (Okinawa) und Fukushima (Kase 19.12.2015).

Shitō führt Traditionsbewusstsein und Verantwortung der heutigen Generation sowie den Schutz des Bodens der Vorfahren als Motiv für seinen Widerstand an. Gleichzeitig ist mit der Fokussierung auf die Zukunft der Landwirtschaft der Anschluss an die Themen TPP, Wirtschaftspolitik der Regierung Abe und atomare Gefährdung der Bevölkerung gegeben. Alte Unterstützer wie der lokale Bauernverband sind dadurch ebenso angesprochen wie neue Unterstützer aus der Anti-Atombewegung. Mit der Kritik an den sogenannten Sicherheitsgesetzen der Regierung Abe und der möglichen militärischen Nutzung des Flughafens Narita schlägt die Liga wie früher den Bogen zu dem Studentendachverband Zengakuren und spricht gleichzeitig als neue Unterstützer Menschen aus der aktuellen Oppositionsbewegung gegen die Regierung Abe an.

## 9. Sanrizuka: Versuch einer historischen Würdigung

Wie ist der Kampf von Sanrizuka einzuordnen? Vorliegende Bewertungen bewegen sich zwischen zwei Polen: Sanrizuka als Bauernaufstand und Sanrizuka als politischer Kampf. Tsutomu Kase hat als Vertreter der Widerstandsliga jüngst den Kampf

in die Tradition der Bauernaufstände gegen staatliche Machtausübung im Norden der heutigen Präfektur Chiba gestellt (Kase 08.03.2016).

Fukuda (2001: 14) bezeichnet den Kampf gegen den Flughafen als »letzten Bauernaufstand« Japans. Anders als Kase, der die historische Kontinuität des Kampfes in seiner Bezugnahme auf das Widerstandsrecht der Bauern bei staatlichen Willkürhandlungen betont, stellt Fukuda die Kontinuität des tiefgründigen Konservatismus der lokalen Gesellschaft ins Zentrum seiner Bewertung. Er belegt die Einschätzung mit den beiden Kernslogans der Bauern, nämlich »Schutz des Dorfes« (*buraku o mamore*) und »entschiedene Verteidigung der Anbauflächen« (*nōchi shishu*). Irokawa (nach Smith 1986: 170) betont die Autonomie der Bauern als Gemeinsamkeit des Sanrizuka-Kampfes mit dem Bauernaufstand in Chichibu 1884 und weist dabei die Kritik an der modernitätsfeindlichen Ausrichtung beider Bauernaufstände zurück.

Für die »Außensicht« des Kampfes vor allem von Unterstützern der städtischen kritischen Linken ist die Bewertung von Hirofumi Uzawa (2006: 9), der – wie angesprochen – selbst als Tōkyōter Hochschullehrer und Sympathisant an Aktionen und später als Vermittler für die Aktivisten an den »Runden Tischen« teilgenommen hatte, durchaus typisch. Er bezeichnet den Sanrizuka-Kampf als die größte politische und soziale Auseinandersetzung in der japanischen Nachkriegszeit. Er fokussiert damit auf die Bedeutung des Kampfes für die demokratische Entwicklung Japans. Die Einschätzung deckt sich mit der des Verhandlungsführers Mikio Sumiya, der die Bedeutung des Sanrizuka-Kampfes darin sieht, dass dieser für die japanische Gesellschaft die Frage nach Wert und Perspektiven der Demokratie aufgeworfen und die gesellschaftliche Bedeutung von Protestbewegungen bestätigt habe (Sumiya 1996: 433). Ähnlich bewertet auch Yamaguchi (2011: 221–271) den Flughafenkampf als maßgeblichen Teil der Bewegung für Demokratie und Frieden sowie gegen eine Remilitarisierung Japans im Rahmen des Militärbündnisses mit den USA.

Ausgeklammert bleibt bei diesen Positionierungen die Bewertung der Bewegung unter dem Aspekt der Gewaltförmigkeit. Andō (2013: 180) verweist darauf, dass die Flughafenbewegung unter den Bewegungen der Neuen Linken im Hinblick auf die interne und externe Gewaltintensität eine Sonderstellung einnimmt. Er verbindet diese Aussage mit der Kritik an den Medien, die durch die Kriminalisierung der Bewegung eine positive Bewertung behindert hätten.

Angesichts von 50 Jahren Bewegung sollen die Einschätzungen mithilfe eines knappen Rückblicks auf den gesamten Zeitraum des Kampfes überprüft werden, um zu einer Gesamtwürdigung zu gelangen.

In der Frühphase der Mobilisierung folgte die Rahmung des Widerstands der Logik des Widerstandsrechts des Volkes im Falle eines Normverstößes des Staates. In der Gründungserklärung der Widerstandsliga hieß es: »Sofern der Flughafen tat-

sächlich notwendig ist, ist es die Verantwortung von Regierung und Bürokratie, Ort und Umsetzung so zu bedenken, dass er keine Schäden für die Anwohner bewirkt.« (Awazu 1971: 167). Als Schäden definiert wurden Bedrohung eines gesunden Lebens durch Lärm, Umweltverschmutzung und Verlust an Anbauflächen. Der Bezug auf die Verletzung der Fürsorgepflicht des Staates gegenüber der Landbevölkerung, sein Ignorieren des Volkswillens und die als ungerecht wahrgenommene staatliche Machtausübung gegenüber der Bevölkerung machten den legitimatorischen Rahmen für den Widerstand aus und legen den Vergleich mit den Bauernaufständen der Meiji-Zeit nahe. Auch die Legitimation des Protests durch den Verweis auf die spezifische Bindung des Bauern an seinen Boden, in den seine Seele (*damashi*) eingeschrieben sei und der ihm niemals entzogen werden könne, nimmt explizit auch begrifflich Bezug auf die Bauernaufstände der Feudalzeit (NKMSKHI 1995a: 19–20). Die Solidargemeinschaft des Dorfes, wie Irokawa sie als treibende Kraft in den Bauernunruhen sieht, galt jedoch nur für die Alteingesessenen. Traditionelle Formen der Ausgrenzung von Fremden, die Nichtanerkennung von Neuankömmlingen und die Beharrungskraft überlieferter Zugehörigkeiten blockierten den gemeinsamen Kampf. Wenn von einem Bauernaufstand gesprochen werden soll, so muss eingeschränkt werden, dass es sich vor allem um den Widerstand der nicht über Generationen mit dem Land verbundenen, ursprünglich ressourcenarmen Neuankömmlinge handelte, deren Biografien immer wieder Brüche aufwiesen. Gerade weil sie nicht seit vielen Generationen dem Boden verhaftet waren, waren sie – so ließe sich argumentieren – offener gegenüber Bündnissen mit den städtischen Bewegungen und bereit, ihr Anliegen, ihre Dörfer und Anbauflächen zu schützen und in grundlegende Fragen von Herrschaft, Demokratie und Verfassung einzubetten. Maßgeblich für die Verbindung von konservativen Werten der Landbevölkerung mit den demokratischen Werten der Nachkriegszeit waren politische Führungspersonlichkeiten wie Tomura und Maeda, die als Mitglieder der lokalen Gemeinschaft die »neue« Demokratie verkörperten und als Identifikationsfiguren dienten. Sie waren aufgrund ihrer Vergangenheit authentische Protagonisten der neuen Demokratie und akzeptierte Vermittler zwischen den kämpfenden Bauern und ihren städtischen Unterstützern. Sie waren es, die den systematischen Zusammenhang von mangelnder Wertschätzung landwirtschaftlicher Nutzflächen und Missachtung elementarer Grundrechte der betroffenen Landbevölkerung mit dem Wesen des japanischen Kapitalismus formulierten und als Konsequenz die Solidarität des ganzen japanischen Volkes mit dem Kampf der Menschen in Sanrizuka als gemeinsamen Kampf für Demokratie einforderten.

Durch die Verbindung städtischer und ländlicher Aktivisten kamen soziale Veränderungsprozesse in Gang, die bis heute nachwirken: aus den studentischen Orga-

nisationen siedelten Aktivisten in den Raum Sanrizuka um, so dass Sanrizuka zu einem Erfahrungsraum für Stadtbewohner werden konnte, um Alternativen zu der vorherrschenden Industrialisierungslogik experimentell zu entwickeln und neue Lebensentwürfe zu erproben. Die Rolle der Frauen im ländlichen Raum veränderte sich. Sie traten aus dem Bereich des Privaten heraus, vernetzten sich und wurden zu einem aktiven Teil des öffentlichen Lebens.

Die Einordnung des Kampfes von Sanrizuka als demokratischer Kampf wird von den großen Erzählungen über Kampf und Gewaltförmigkeit überlagert. Die Position von Andō (2015: 322), wonach durch die öffentliche Gleichsetzung von Widerstandskampf und Gewalttätigkeit in den 1970er Jahren direkte politische Protestaktionen dauerhaft als Form öffentlicher Meinungsäußerung verunmöglicht wurden, ist empirisch zwar nicht belegt. Steinhoff (2013: 158) geht auf der Grundlage von drei Fallbeispielen, die allerdings Sanrizuka nicht einschließen, jedoch auch davon aus, dass sich durch die Fokussierung der Medien auf die Gewaltförmigkeit der Neuen Linken in der kollektiven Erinnerung von staatlichen und zivilgesellschaftlichen Akteuren ein negatives Bild der Protestbewegungen der 1960er und 1970er Jahre eingebrannt hat. Die zeitliche Koinzidenz des Todes von Polizeikräften in Sanrizuka 1971 mit Fällen brutaler interner Gewalt in Teilen der Roten Armee Fraktion 1972<sup>21</sup> löste in der Öffentlichkeit den legitimatorischen Nexus von Gewalt durch den Staat und Gegengewalt durch das Volk auf. Sie wandte sich ab. In den Erinnerungen der Zeitzeugen (Fukuda 2001; Haryū 1980; Yamaguchi 2011) spielt die Gewaltfrage direkt kaum eine Rolle. Allerdings erinnern alle Beteiligten an ihre Toten. Wenn man argumentiert, dass die Toten auf beiden Seiten Zeichen der Entzivilisierung der Auseinandersetzungen waren, die den Weg zu einer pauschalen Stigmatisierung der Neuen Linken als gewalttätig geebnet haben, dann ist zumindest nicht auszuschließen, dass der Kampf gegen den Flughafen als abschreckendes Beispiel für politischen Protest in die kollektive Erinnerung eingegangen ist.

Dies ist jedoch nur möglich, wenn man die dialogische Aufarbeitung des Kampfes durch Staat und Bauern ignoriert. Die Verständigungen an den »Runden Tischen« der Jahre 1991–1993 sind faktisch in eine Rehabilitation des Widerstands gemündet, indem sich Premierminister Murayama für die staatlichen Übergriffe entschuldigt hat. Hierbei dürfte es sich bis heute um einen einmaligen Vorgang im Umgang des Staates mit Protestbewegungen handeln.

<sup>21</sup> 1972 wurde das Versteck von Mitgliedern der Roten Armee Fraktion (Sekigun-ha) in den japanischen Alpen von Polizeikräften gestürmt. Dabei wurden nicht nur zwei Polizisten und ein Unbeteiligter getötet, sondern 14 Mitglieder, die Opfer interner Gewalt geworden waren, tot aufgefunden (Steinhoff 2013: 152–154).



Der Kampf gegen den Flughafen in Narita war und ist in seinem Kern eine Bewegung von Bauern. Diese sind mit ihrer Bindung an Dorf und Boden der bewahrende Teil der Bewegung, ohne jedoch dem traditionellen ländlichen Konservativismus zu verfallen. Die Liga hat sich in allen Phasen des Kampfes zu den großen politischen Fragen der japanischen Gesellschaft und damit als Teil der großen demokratischen Volksbewegungen positioniert.

Der Widerstand stellte Bezüge zu den ökologischen Folgen von Hochwachstum und der Problematik des konventionellen Landbaus her. Die Aktivisten haben neue Perspektiven für die Landwirtschaft sowie für das dörfliche Leben entwickelt, die nach der Atomkatastrophe von Fukushima und der steigenden Nachfrage nach Produkten aus nachhaltigem Landbau aktueller denn je sind.

Der Widerstand richtete sich gegen das Militärbündnis zwischen den USA und Japan. Damit war schon frühzeitig die Verteidigung des Artikels 9 der japanischen Verfassung angesprochen, die heute noch immer Teile der Öffentlichkeit bewegt.

Wenn in den heutigen Diskussionen über die aktuellen Protestbewegungen der Rückgriff auf die Bewegungsgeschichten der 1960er und 1970er Jahre kaum stattfindet, mag dies zumindest im Falle des Kampfes von Sanrizuka konsequent sein, solange man den Kampf auf seine zeitweilige Gewalttätigkeit reduziert. Er ist jedoch mehr: der Kampf gegen den Flughafen in Narita repräsentiert vermutlich eine der längsten, intensivsten und vielschichtigsten Auseinandersetzungen zwischen Bürgern und Staat im Nachkriegs-Japan über die Einlösung des Demokratieverprechens von 1946 und ist der einzige Widerstandskampf, der in einem bislang einmaligen Dialog zwischen Staat und Bürger rehabilitiert worden ist.

## Literatur

- AJH (Asahi Jānaru Henshūbu) (Hg.) (1977a), *Sanrizuka*, Tōkyō: Sanichi Shobō.
- AJH (Asahi Jānaru Henshūbu) (Hg.) (1977b), *Tatakau Sanrizuka* [Kämpfendes Sanrizuka], Tōkyō: Sanichi Shobō.
- Andō, Takemasa (2013), *Nyū Refuto Undō to Shimin Shakai: »60 Nendai« no Shisō no Yukue* [Bewegungen der Neuen Linken und Zivilgesellschaft: Auswirkungen der Ideen der 1960er Jahre], Kyōto: Sekai Shisōsha.
- Andō, Takemasa (2015), »Nihon – Zenkyōtō to Beiheiren« [Japan – Zenkyōtō und Beiheiren], in: Makoto Nishida und Tōru Umezaki (Hg.), *Gurōbaru Hisutorii toshite no »1968«: Sekai ga fureta Tenkanten* [1968 als Globalgeschichte: Wendepunkte, die die Welt bewegten], Kyōto: Mineruba Shobō, S. 301–328.

- Apter, David E. und Nagayo Sawa (1984), *Against the State: Politics and Social Protest in Japan*, Cambridge: Harvard University Press.
- Awazu, Kiyoshi (Hg.) (1971), *Sanrizuka: Moeru Hokusō Daichi* [Sanrizuka: Brennende Hochebene Hokusō], Tōkyō: Shinsensha.
- Chiba Nippō (15.06.2015) »Daidai no Tochi mamoritai: Narita Kūkō Yōchi Soshō de Shitō-san« [»Ich möchte das Land unserer Väter schützen« Herr Shitō beim Prozess wegen der Grundstücke für den Flughafen Narita], <http://chibanippo.co.jp/news/national/261863> (23.07.2016).
- Derichs, Claudia (1995), *Japans Neue Linke: Soziale Bewegung und außerparlamentarische Opposition, 1957–1994*, Hamburg: Gesellschaft für Natur- und Völkerkunde Ostasiens.
- Fukuda, Katsuhiko (2001), *Sanrizuka Ando Soiru* [Die dunkle Erde (Andosol) von Sanrizuka], Tōkyō: Heigensha.
- Harada, Masazumi (2011), »Minamata to Miike« [Minamata und Miike], in: Kōichi Takakusagi (Hg.), *Renzoku Kōgi: 1960 Nendai Mirai e tsuzuku Shisō* [Die 1960er Jahre: Ideen, die in die Zukunft reichen], Tōkyō: Iwanami Shoten, S. 91–123.
- Haryū, Ichirō (Hg.) (1980), *Shinpojiumu: Sanrizuka no Shisō* [Symposium: Die Idee »Sanrizuka«], Tōkyō: Tsuge Shobō.
- Haryū, Ichirō und Tsutomu Kase (1980), »Tomura Issaku o kataru« [Über Issaku Tomura], in: Ichirō Haryū (Hg.), *Shinpojiumu: Sanrizuka no Shisō* [Symposium: Die Idee »Sanrizuka«], Tōkyō: Tsuge Shobō, S. 7–39.
- Huddle, Norie und Michael Reich mit Nahum Stiskin (1975), *Island of Dreams: Environmental Crisis in Japan*, New York: Autumn Press.
- Kase, Tsutomu (19.12.2015), »Hōkoku: 12.13 Sanrizuka – Tōhō Genchi Kōdō« [Bericht: Sanrizuka am 13. Dezember – Aktionen vor Ort in Tōhō], veröffentlicht von Kyoyutisanri am 19.12.2015 um 13:04 Uhr auf *Sanrizuka Shibayama Rengō Kūkō Hantai Dōmei Daichi Kyōyū Iinkai* (2) (Blog), <http://blog.livedoor.jp/kyoyutisanri/archives/9115887.html> (17.07.2016).
- Kase, Tsutomu (08.03.2016), »Sanrizuka Tōsō 50 Nen o kinen shite« [Erinnern an 50 Jahre Kampf in Sanrizuka], veröffentlicht von Kyoyutisanri am 26.03.2016 um 11:21 Uhr auf *Sanrizuka Shibayama Rengō Kūkō Hantai Dōmei Daichi Kyōyū Iinkai* (2) (Blog), <http://blog.livedoor.jp/kyoyutisanri/archives/9211486.html> (31.05.2016).
- Kurata, Keisei (1978), *Shin-Sayoku Undō Zenshi* [Geschichte der Neuen Linken], Tōkyō: Ryūdō Shuppan.
- Maeda, Toshihiko (1977), »Tatakau Sanrizuka no Jinmin Tengoku« [Das kämpfende Sanrizuka: Paradies des Volkes], in: Asahi Jānaru Henshūbu (Hg.), *Tatakau Sanrizuka* [Kämpfendes Sanrizuka], Tōkyō: Sanichi Shobō, S. 174–191.
- Maeda, Toshihiko und Ikuo Ishida (1980), »Minshū Undō-shi no naka no Sanrizuka« [Sanrizuka in der Geschichte der demokratischen Bewegungen], in: Ichirō Haryū (Hg.), *Shin-*

- pojiumu: Sanrizuka no Shisō* [Symposium: Die Idee »Sanrizuka«], Tōkyō: Tsuge Shobō, S. 41–74.
- Muno, Takeshi (1977), »Fujin Kōdō-Taiin to no Kaiwa« [Gespräch mit den Aktivistinnen], in: Asahi Jānaru Henshūbu (Hg.), *Tatakau Sanrizuka* [Kämpfendes Sanrizuka], Tōkyō: Sanichi Shobō, S. 131–134.
- NDKJMKZK (Narita Daisan Kassōro Jitsugen o mezasu Yūshi no Kai) (o. J.), *Kō naru »Narita Daisan Kassōro«: Miryoku aru Kūkō to Chiiki-zukuri no tame ni* [So wird die »Startbahn 3 von Narita« für einen attraktiven Flughafen und eine attraktive Regionalentwicklung], o. O.: Eigenverlag.
- NKCKI (Narita Kūkō Chiiki Kyōsei Iinkai) (1999), *Rekishi Denshō Bukai: 1999 Nendo, Rekishi Denshō Iinkai Chōsa Hōkoku-sho* [1999: Untersuchungsbericht des Ausschusses für historische Überlieferung], Narita: Eigenverlag.
- NKMSKHI (Narita Kūkō Mondai Shinpojiumu Kirokushū Henshū Iinkai) (1995a), *Narita Kūkō Mondai Shinpojiumu Kirokushū* [Dokumentation des Symposiums zum Problem des Narita Flughafens], Narita: Eigenverlag.
- NKMSKHI (Narita Kūkō Mondai Shinpojiumu Kirokushū Henshū Iinkai) (1995b), *Narita Kūkō Mondai Shinpojiumu Kirokushū, Shiryō-hen* [Dokumentation des Symposiums zum Problem des Narita Flughafens, Materialband], Narita: Eigenverlag.
- Nishida, Makoto und Tōru Umezaki (2015), »Naze ima ›1968nen‹ na no ka« [Warum jetzt »1968«?], in: Makoto Nishida und Tōru Umezaki (Hg.), *Gurōbaru Hisutorii toshite no ›1968«: Sekai ga fureta Tenkanten* [1968 als Globalgeschichte: Wendepunkte, die die Welt bewegten], Kyōto: Mineruba Shobō, S. 1–18.
- Norasha, Dōjin (Hg.) (2005), *Eshi suru Fūkei: Sanrizuka Nōmin no Sei to Kotoba* [Eine absterbende Landschaft: Leben und Worte der Bauern von Sanrizuka], Tōkyō: Sōdōsha.
- Nones, Abé Mark (2006), »Ogawa Productions: Eiga Seisaku Shūdan toshite no Ogawa Purodakushon« [Ogawa Productions: Ogawa Production als Filmemacherteam], in: Zaidan Hōjin Kōkū Kagaku Shinkō Zaidan Rekishi Rentsū Iinkai (Hg.), *Tsuchi, Kurashi Kūkō: »Narita« 40 Nen no Kiseki 1966–2006 (Land, Livelihood, Airport: Traces of 40 years in Narita, 1966–2006)*, Narita: Eigenverlag, S. 40–42.
- Peuckert, Marianne (2015), »Politisierung der Bevölkerung und Entideologisierung des Bürgerbegriffs: Bürgerkonzepte während des Anpo-Kampfes 1958–1960«, in: Manfred Hettling und Tino Schölz (Hg.), *Bürger und Shimin: Wortfelder, Begriffstraditionen und Übersetzungsprozesse im Deutschen und Japanischen*, München: Iudicium, S. 255–281.
- Sanrizuka, Dōmei (15.2.2015) »Shitō-san: ›Kesshin yurusanai‹« [Shitō: Wir akzeptieren (dies) nicht als letzte Instanz], in: *Hantai Dōmei Nyūsu*, 17, <http://sanrizuka-doumei.jp/home/documents/doumeinews017.pdf> (2.8.2016).
- SEALDs (2015), *Minshūshugitte kore da! – This is what Democracy looks like*, Tōkyō: Ōtsuki Shoten.

- Shima, Hiromasa und Satoshi Kamata (1980), »Tatakau Nōgyō« [Kämpfende Landwirtschaft], in: Ichirō Haryū (Hg.), *Shinpojiumu: Sanrizuka no Shisō* [Symposium: Die Idee »Sanrizuka«], Tōkyō: Tsuge Shobō, S. 75–110.
- Smith, Beverley (1986), »Democracy Derailed: Citizens' Movements in historical Perspective«, in: Gavan McCormack und Yoshio Sugimoto (Hg.), *Democracy in Contemporary Japan*, Sidney: Hale & Iremonger, S. 157–172.
- Steinhoff, Patricia G. (1984), »Student Conflict«, in: Ellis S. Krauss, Thomas P. Rohlen und Patricia G. Steinhoff (Hg.), *Conflict in Japan*, Honolulu: University of Hawaii Press, S. 174–213.
- Steinhoff, Patricia G. (2013), »Memories of New Left Protest«, in: *Contemporary Japan*, 25 (2): 127–165.
- Sumiya, Mikio (1996), *Narita no Sora to Daichi: Tōsō kara Kyōsei he no Michi* [Himmel und Erde von Narita: der Weg von Kampf zu Koexistenz], Tōkyō: Iwanami Shoten.
- Takakusagi, Kōichi (2011) (Hg.), *Renzoku Kōgi: 1960 Nendai – Mirai he tsuzuku Shisō* [Vortragsreihe: Die 1960er Jahre – Ideen, die in die Zukunft reichen], Tōkyō: Iwanami Shoten.
- Takakusagi, Kōichi (2016) (Hg.), *Beiheiren to Shimin Undō no Ima: Yoshikawa Yūichi ga nokoshita Mono* [Beiheiren und die jetzigen Bürgerbewegungen: Das Erbe von Yoshikawa Yūichi], Tōkyō: Kadensha.
- Tanji, Miyume (2006), *Myth, Protest and Struggle in Okinawa*, London: Routledge.
- Tarrow, Sidney G. (2011), *Power in Movement: Social Movements and Contentious Politics*, Cambridge: Cambridge University Press.
- Uzawa, Hirofumi (2006 [1992]), »Narita« *to ha nani ka? Sengo Nihon no Higeiki* [Was heißt »Narita«? Das Drama Nachkriegsjapans], Tōkyō: Iwanami Shoten.
- Yamaguchi, Takeyoshi (1978), »Sanrizuka Kūkō Hantai Tōsō« [Der Kampf Sanrizuka's gegen den Flughafen], in: Yasuo Kondō (Hg.), *Nōgyō Hakai e no Teikō: Nōmin Undō no Genjō to Mondaiten* [Widerstand gegen die Zerstörung der Landwirtschaft: Aktueller Stand der Bauernbewegung und Probleme], Tōkyō: Ochanomizu Shobō, S. 93–118.
- Yamaguchi, Yukio (2011), »Sanrizuka to Datsugenpatsu Undō« [Sanrizuka und die Anti-AKW-Bewegung], in: Kōichi Takakusagi (Hg.), *Renzoku Kōgi: 1960 Nendai – Mirai he tsuzuku Shisō* [Vortragsreihe: Die 1960er Jahre – Ideen, die in die Zukunft reichen], Tōkyō: Iwanami Shoten, S. 221–271.
- Yoshikawa, Yūichi (2011), »Gensuibaku Kinshi Undō kara Beiheiren e« [Von der Anti-Atombombenbewegung zu Beiheiren], in: Kōichi Takakusagi (Hg.), *Renzoku Kōgi: 1960 Nendai – Mirai he tsuzuku Shisō* [Vortragsreihe: Die 1960er Jahre – Ideen, die in die Zukunft reichen], Tōkyō: Iwanami Shoten, S. 37–69.
- ZKKSZRDI (Zaidanhōjin Kōkū Kagaku Shinkō Zaidan Rekishi Denshō Iinkai) (Hg.) (2006), *Tsuchi, Kurashi, Kūkō: »Narita« 40 Nen no Kiseki 1966–2006 (Land, Livelihood, Airport: Traces of 40 years in Narita, 1966–2006)*, Narita: Eigenverlag.