

# 第十一回 成田空港問題シンポジウム

一九九二(平成四)年十二月十五日(火)

成田市「成田国際文化会館」

**隅谷三喜男（隅谷調査団团长）**

ただ今から第十一回のシンポジウムを開会いたします。十回までいろいろな経緯を持ちながらシンポジウムを続けてこられました。今日は第十一回ということで、前回に引き続きまして空港建設の経緯についていろいろ問題が起こったことについて討議をするということになっております。

今日は、特にそういう状況を目でも明らかにすること、ということだと思いますが、午前中にはビデオの上映があり、午後は映画の上映をするということになっております。

それでは、本題に入りたいと思います。

まず同盟の石毛さんのほうから始めたいと思います。

**石毛博道（反対同盟事務局長）**

最初に、新運輸大臣の越智さんの就任の件ですけれども、我々は確認をしておきたいと思えますけれども、当時の村岡運輸大臣が「二期工事の土地問題を解決するために、いかなる状況のもとにおいても強制的手段を取らないことを確約いたします」という画期的な表明がありました。このシンポジウムの土台が固まったわけですが、我々はこの発言を根拠にして現在のシンポジウムがあると考えておりますので、この村岡声明を新運輸大臣もきちんと確認されのかどうかということについて、これがシンポジウムの土台ともいえるべきものですので、確認しておきたいと考えますので、よろしく願います。

**隅谷三喜男（隅谷調査団团长）**

では、まずそのことだけ。

**松尾道彦（運輸省航空局長）**

この問題については踏襲をするということを確認されておりますので、申し上げたいと思います。

**石毛博道（反対同盟事務局長）**

それでは本日の議題に入りたいと思います。最初に「第十一回シンポジウムにあたって」というふうな、いつものようなやり方で進行させていただきま。

**第十一回シンポジウムにあたって**

第二次代執行では、小泉よねさんの家が民家として初めて強制代執行されました。また代執行の攻防で警察官三名が死亡し、仲間の三ノ宮文男が自らの命を断つという忘れることのできない事態が起こりました。

重軽傷者多数、逮捕拘留された者は四七六名に達しました。当時の状況は重く、それを検証することもきつ作業であります。しかしながら、これは、現実起こった事であり、この犠牲を無にしないためにも、本日の作業を進めていかなければならないと思います。

第二次代執行の対象となったのは、一九七二（昭四十六）年六月十二日に「公共用地の取得に関する特別措置法」によって緊急裁決された一四件三〇筆、二万九、八二〇㎡の内、駒井野団結小屋、天浪団結小屋、木の根青年行動隊団結小屋、社会党一坪用地、小泉よね宅地および田圃であります（295ページ図参照）。

これに対して、第二次代執行を迎え撃つ私たちの陣形は、団結小屋の戦い、外周闘争、それと小泉よねの宅地防衛とに大きく分けられます。

取用地点にある団結小屋は、第一次代執行の経験から、砦を強固にし、地下壕はコンクリートによって固め、長期戦に耐えるように計画しました。反対同盟の戦術は、前回のシンポジウムでも述べましたように「包囲・逆包囲」という形態をとっていました。いわば七月の仮処分闘争で試みた戦術をより徹底化したわけです。砦や地下壕も強化し、また、外側から砦を包囲す

る機動隊の囲みを破る外周部隊も組織化しました。しかし、代執行の直前に台風による豪雨に襲われたため、コンクリート製の地下壕は水びたしとなり、作戦の遂行に重大な支障をきたしたまま、闘争に突入しなればなりません。

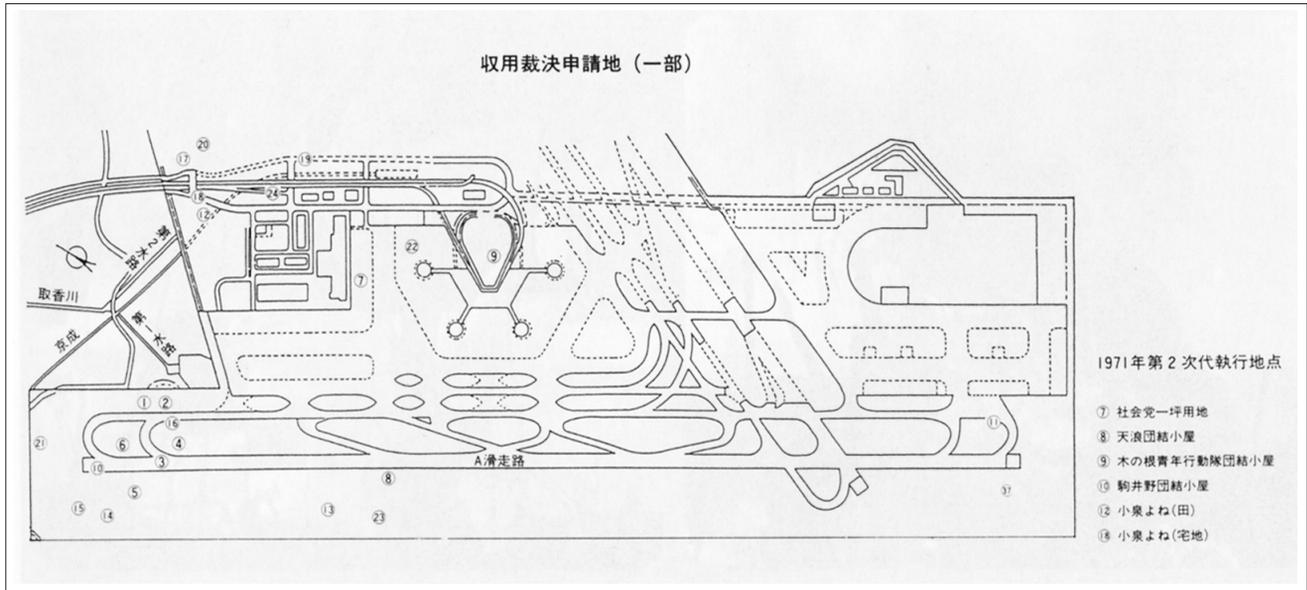
初めての民家に対する強制取用である小泉よねの宅地では、これとは違った戦術をとりました。砦やバリケードを組むことをせず、あくまでも、代執行は農民の生活を破壊するものであることを内外に示すため、小泉よねさんの日常の農作業をみんなで支援するという形態を取りました。

さて、ここで当時の状況を振り返ってみます。時の橋本運輸大臣は第一次代執行直後に次のように述べました。「これで反対派の農民もいくらか抵抗してもだめだとわかっただろう。二、三日すれば農民も話し合いのつて来るだろう。絶対反対ではどうしようもないというのがわかってきているからな、今度で諦めたさ。」

今を去るおよそ百年前、明治政府は、公害問題の原点とされる足尾銅毒事件を引き起こしました。そして、その銅毒を封じ込めるといふ名目で立てられた遊水池計画のために、谷中村の農民を住み慣れた村から強制代執行によって追い出したのです。銅という国家の戦略物資のために、地域住民を犠牲にし、反抗するものは許さないという明治以来の政府の民衆に対する姿勢は今に繋っているのです。

私たちはこれまでに国家の横暴に異議申立てをし、反省を迫ろうとしてきました。第一次代執行阻止闘争や七月の仮処分に対する戦いの中では、立木に身を縛り付けたまま引き倒され、地下壕の中では酸素は欠乏し、ろうそくの炎がだんだん小さくなって、マッチに火がつかないような状態で、落盤の恐怖を乗り越えてきました。そしてその中で私たちは権力の『殺意』を感じたのです。

第十回シンポジウムでは、第一次代執行の記録映画「第二砦の人々」を見た後、石井恒司は「二度とあのよ



反対同盟提出資料

うな凄まじいことにならないようにひとつ話し合いで物事を進めていく態度を堅持してほしい」と発言しました。これを受けて公団総裁は「先程の映画に見られた様はなんて言いますかもう戦争といったほうがいいような状態です。こういうものは二度と繰り返すべきではないという感想を持った次第であります」と述べました。

しかし、第二次代執行闘争では、民家の代執行が行われるので、これはもう戦争状態であるというよりは、国家が総力を上げて私たちに仕掛けてきた『戦争』であると受け取ったのです。大木よねの身の上を起こることは、「明日は我が身に起こること」でありました。では当時応援に駆けつけた支援の人々の気持ちはどのようなものであったのでしょうか。

七月仮処分阻止闘争の直後に三里塚に来て、その後十二年にわたり取香部落の一坪用地に住みついたある青年は手記の中で次のように書いています。

「七月の中旬、新聞会の合宿から帰った昼近く、ある知らせが来た。この一つの事件が私の運命を変えることとなった。

三里塚の農民が助けを求めている、助けに行こうではないか。帰って来られないかもしれないから、よく考えて決断してくれ、と言い渡された。そして、身の周りの整理を終え、午後三時に集まった。あるものは遺書を書き、また警察に捕まるのは当然といった当時の雰囲気だった。持ち金僅か二、〇〇〇円。本道の片道切符で三里塚へ向かった。」

空港建設を阻止する戦いで、いつも眼前に立ちほだかる機動隊の壁をどう突破するか、武装せざるを得なかった戦いは、一地域の住民運動が背負うには、あまりにも重すぎた選択であったと言わざるを得ません。本題に入る前に、本日の検証の概略を説明いたします。

まず、最初に第二次代執行の様子を記録したフィルムをビデオにしたものを上映いたします。これはおおよそ八分あります。

次に、小泉よねを中心とした代執行の問題点を以下のとおり検証します。

(一) ①小泉よねの生い立ちと生活  
②公共用地の取得に関する特別措置法の概略説明  
③強制収用の不平等性について  
④小泉よねの代執行後の生活補償の問題  
⑤小泉よねの代執行に緊急性があったか

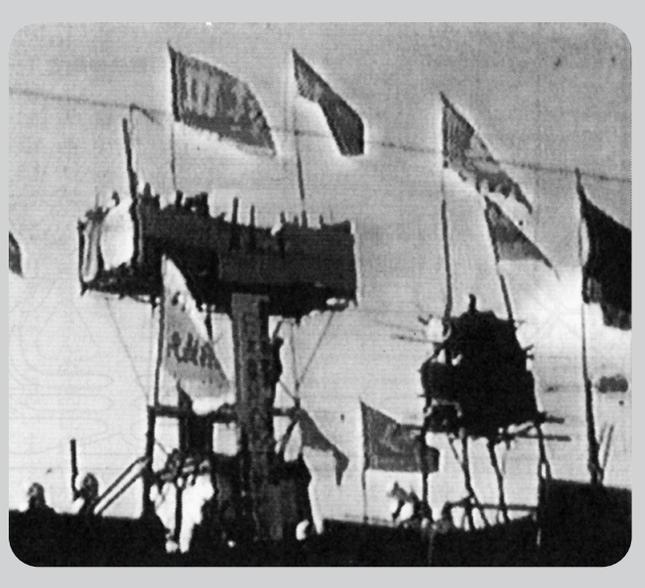
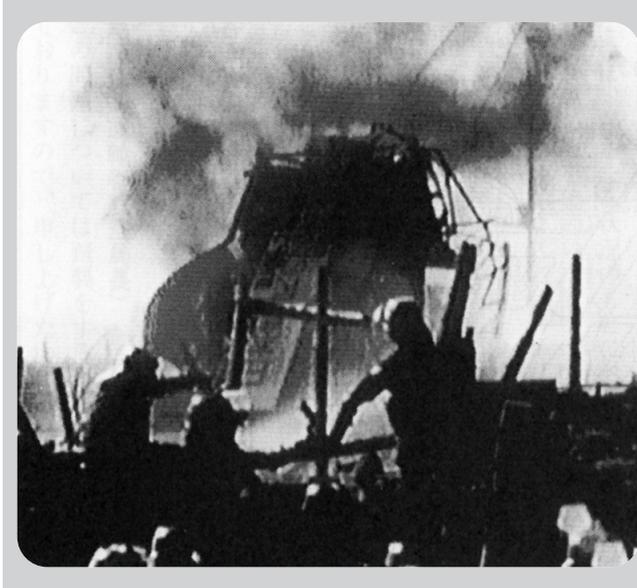
さらに、東峰十字路事件と裁判について取り上げます。

(二) ①事件の発生  
②映画「追跡 自白調書」の上映。これは事件の概要と捜査の状況を視覚的にわかりやすくつくったもので、三十分上映いたします。

③東峰裁判について  
では、最初にビデオの上映をお願いします。

**福田克彦 (元、小川プロダクション・スタッフ)**  
これから上映します映像は、成田市の農民の方が撮影されたものです。その後、成田市に寄贈されたため、現在は成田市立図書館視聴覚室で保管されているものです。今回、成田市のご好意でこのように上映することができるようになりました。

なお、今日はビデオに直したものをご覧いただきませんが、オリジナルは八ミリフィルムで撮影されたもので、音声も入っております。一九七八(昭五十三)年に「抵抗の大地」という作品として編集され音声やナレーションが入れられましたが、今日は、成田闘争の検証という趣旨から、撮影された当時と同じ音のない映像でご覧いただくことにします。



反対同盟提出映像資料上映。

ビデオ作品『抵抗の大地』から。(八分二五秒)

映像の文章化は、福田克彦(元)、小川プロダクション・スタッフ)が担当した。

◇駒井野。ヤグラが林立しており、そこに赤旗がへんぼんとひるがえっている。

◇機動隊の後ろ姿。ガス銃を背中にしよっている。カメラ、パンすると機動隊の群れ。

◇鉄骨でつくられたヤグラの中段。ヘルメット姿の学生たちが乗っている。

◇道路を進んでくるおびただしい数の警察車両。

◇駒井野砦。ヤグラとたくさんの赤旗。

ナレーション「ここは駒井野の団結小屋に作られた砦で

す。九月二六日から代執行が始まるのですが、九月十日に県警は家宅捜査といつて駒井野団結小屋に入り、建てるばかりになっていた、鉄製ヤグラの資材を押し回してしまいま

す。その結果、急遽、代用の資材をもってヤグラを建てたため、細い鉄材でもってヤグラが建てられました」

◇警察の放水車から水が勢よく飛び出して、砦のヤグラにかけられている。

◇はげしい白煙のなかからヤグラが姿を見せる。『この必死の農民……』と書かれたスローガンが見える。

◇ヤグラのアップ。トタン板の上にスピーカーをしつらえ、学生たちがアジテーションをしている。はげしい煙がその光景をも白くしてしまう。

◇消化器をもちながら、ウンボの後ろに身を隠し後退する公団作業員。

◇ヤグラのアップ。火炎瓶を持つ学生。

◇放水車の後方に火炎瓶が落ち、火の手があがる。

◇ウンボの爪が砦の方に伸びる。

◇砦に向けてはげしい放水の嵐。

◇ウンボの腕を伝わって機動隊が、ヤグラの中段に飛び込む。

◇ヤグラの中段のアップ。機動隊員に胸倉をつかまれて悲鳴をあげている学生。

◇砦の下。火炎瓶の火の手があがっているなか、ヤグラの中段目がけて激しい放水がつづく。

◇機動隊に逮捕され引きずられていく学生。

◇木製のヤグラを、ウンボの腕が振り回すようにして叩き折る。崩れるヤグラ。

◇二つのヤグラが放水を浴びている。真っ赤な旗がそれぞれのヤグラにひらめく。ズームアップ、一番大きなヤグラの頂上。物見台の下から水がしたり落ちていたりしている。

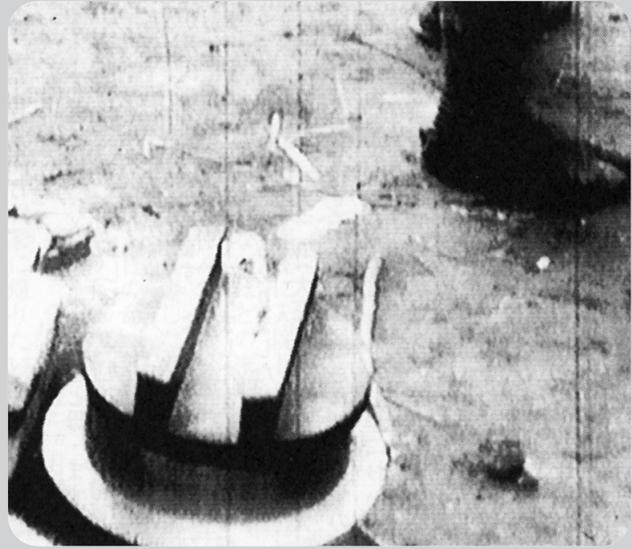
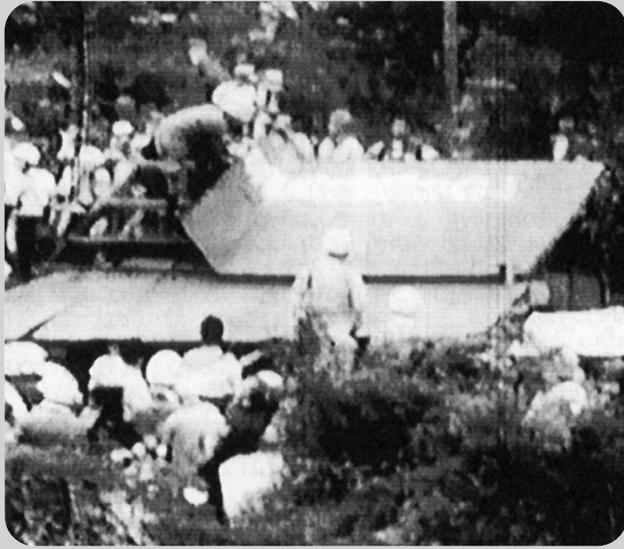
ナレーション「その当日は六千名の機動隊が動員されたという話です。一番大きいヤグラが意外と細い鉄材で建てられておるんですが、それが本来はもう少し頑丈な資材でヤグラを作る予定でしたが、それが家宅捜査という形で押

収されたために、ヤグラにしては非常に細い鉄材で作られて、それが放水等で途中で折れてしまうというような事件がおきたわけです」

◇ヤグラの頂上の物見台。何本かの赤旗。ヘルメットの学生が弓矢をかまえている。空にむけたり方向を定めかねていたが、斜め下に向けて矢を放つ。

◇ヤグラの頂上のアップ。学生が再び弓矢からほぼ平行にして矢を放つ。

◇細い鉄骨で組み立てられたヤグラ。その頂上に大きな物見台が作られている。そこに何本もの激しい勢いをもった放水の列。背後に真っ青な空。ときおりヘリコプターが横切る。ヤグラの後ろに来た大型のクレーンから、ロープが



ヤグラ中段付近に結ばれているが見える。

◇クレーンからのロープがピンと張られると、ヤグラは中段からボッキリと折れ、物見台もろとも地上に叩きつけられる。その瞬間ものすごい火の手があがる。遠巻きしていた機動隊が駆け寄る。

◇農民たちが抗議する光景。

ナレーシヨン「先程のヤグラには十一名の方が乗っていたのですが、全員が火傷という傷を負い、そのうち重症が四名、そのうちひとりの人は肺から出血が続き、三日間にわたって危篤状態となっていました。かろうじて命をとりとめたというような状況でした。続いて大木よねさんの代執行に入ります」

◇スチール。椅子にすわってくつろぐ大木よね。

◇スチール。大木よねのアップ。

◇大木よねの家。ズームバック。何人かの人間が屋根に乗りたりしている。

◇放置されたお金のアップ。

◇稲が無造作にかけられた脱穀機。

◇カメラを下げた測量班が談笑している。

◇遠く路上に座っている農民たち。

◇火消し壺、一升瓶、漬物桶が何種類か並んでいる。

◇壁に張られた『三大規律』と書かれた紙。カメラ移動して壁板、床に敷かれたゴザ、そして窓のカーテン。

◇スチール。機動隊の楯にはさまれた大木よね。

◇スチール。地面に髪を垂らし逆さまにされている大木よね。

◇その顔へカメラ、ズームアップ。

ナレーシヨン「さて、九月二〇日は小泉よねさんの代執行は行わないということが言われておりまして、これを撮影された方はかなり遅れて現場にきました。何回か前のシンポジウムで小川プロのフィルムを上映しましたが、そ

ここでは小泉よねさんが連れ出されていくシーンが映っておりまして。現在見ている映像では、その部分はスチール写真で代用されています。しかし、この映像では逆に、撮影者が遅れて着いたため、よねさんの生活が破壊されていく場面が、偶然といえますか、収められております。漬物の種類の多さなどが、ここにひとりの農婦の生活があったというように示しているように思います」

◇スチール。髪を振り乱し連はれる大木よね。ズームアップ。

◇踏みにじられたピンク色のコスモスの花。

ナレーシヨン「小泉よねさんは、ここで連れ出されるときに、前歯を二本折られています。直接、機動隊によって引きずりだされたということが、非常に印象的な事件だったように思います」

◇山の斜面に座っている同盟。

◇お釜などを運び出す公団作業員たち。

◇遠くからそれを見守る同盟の農民たち。

ナレーシヨン「駆けつけた反対同盟の方々も中に入ることとはできず、遠巻きによねさんの家が壊れていくのを眺めているという状況です」

◇楯をもった機動隊に排除される農民たち。

◇スピーカーをもった指揮者。

◇谷間を越えて立ち去る農民たちの群れ。

◇トタン屋根がはがされる大木よねの家。つぎつぎにパーンでトタンがめくられる。

◇稲や材木を運び出す公団作業員。

◇大木よねの敷地。作業のためか砂煙がまっている。

◇野に咲く白い花のアップ。

◇森のなかに夕陽が静かに沈んで行く。

終了いたします。どうもありがとうございました。

### 石毛博道（反対同盟事務局長）

では、(一)の①小泉よねの生い立ちと生活を、佐山が担当いたします。

### 佐山 忠（反対同盟員）

それではここで、大木よねについて、その生い立ち、取香部落での暮らしぶりについて述べたいと思います。

よねさんは、取香で所帯をもった連れ合いが大木実さんという人だったので、自分では「大木よね」と名乗り、地元でもそのように呼ばれていました。入籍しませんでしたので、法律上は「小泉よね」ということになるのです。空港問題の過程で、当局側は「小泉よね」と扱い、その後の法廷での争いなどでもそのようになっています。よねさんについての評伝、聞き書き、写真集は、ほとんど彼女の気持ちのほうを尊重して「大木よね」としています。ここでも「大木よね」とさんと呼ぶことにいたします。

大木よねさんは、父・小泉馬之進と母・ますの間に七人きょうだいの三女として、一九〇七(明四十)年十一月二十五日、千葉県印旛郡八街で生まれたという記録が八街市役所にあります。よねさんの父は、とび職と馬車引きで生計を立てていましたが、わずかな畑を借りて耕す小作農民でもありました。

よねさんは、一九一四(大二三)年、第一次世界大戦が勃発した年、七歳で子守奉公に出されていますので、学校へ行くことはなく、六十五年の生涯において、文字を書くことはもちろん、ひらがなを読むことさえできませんでした。

一九二五(大十四)年、十九歳のよねさんは、親許を離れて横浜の旅館で女中奉公を始めました。初めて結婚したのはその頃で、二年間同棲し、別れてからは立川や佐原へ行き、そして成田へたどり着きました。

成田では、旅館の女中、露店の商いをして生活の糧

を得るのですが、やがてアサリを売り歩く行商人と知り合い、再び所帯を持ちました。そのアサリ屋が死んでからは一杯飲み屋に勤め、そこで取香に住んでいた大木実さんと知り合います。年代がはっきりしないのですが、おそらく一九四二(昭十七)年、よねが三十五歳の頃、大木実さんと結婚し、取香に住むようになりました。このとき実さんは五十五歳くらいでした。実さんは、プロカーや密造酒をつくるなどするかたわら、農民運動の活動家でもあったようです。

この大木実さんも、一九四八年、戦後間もない昭和二十三年ですが、患っていた中風が悪化して亡くなりました。よねさんが四十一歳の時です。

実さんが死んでからは、最低限食べるだけの野良仕事や手間仕事をし、楽しみといえはタバコをふかすだけという生活を取香で送っていました。やがて住まいが腐り雨漏りがするようになったので、村の人たちが手伝って小さな家を建てました。これが一九七二(昭四十六)年九月二十日に強制執行されたよねさんの家です。成田に空港がつくられることが決まり、一九六六(昭四十一)年六月に反対同盟が結成されすと、大木よねさんは東峰部落に住んでいた染谷かつさんとのつき合いから反対同盟に入りました。よねさんは集会には欠かさず出席するほどの熱の入れようでした。後に代執行を前にしてのよねさんの闘争宣言にもあるように、よねさんにとっては六年間の三里塚闘争が一番楽しかったのです。

取香部落は、その後、よねさんを残し全員条件派になっていくのですが、一人よねさんは空港反対を続け、東峰部落と反対運動をともにしていきました。この頃のよねさんは、家の前にある田圃(295ページの地図上12番地点)をつくり、自分で食べる米は自分で賄っていました。また、畑(同じく24番地点)には、サツマイモやサトイモ、カボチャ、ナス、キュウリ、ホウレン草などをつくり、野菜はほとんど自給していました。庭にはイチジクやカキの木その他の植木があり、

いろいろな花も咲いていました。庭先にはニワトリがいて卵を産んでいましたし、イヌ、ネコなどもいて、貧しくてもどかで心豊かな生活をしていました。

よねさんの敷地には、一九七〇(昭四十五)年頃から、後によねさんの養子になる松浦英政夫妻や支援のグループがそれぞれ別棟を建てて住んでいました。しかし、このように一緒に住むとよねさんの家が団結小屋とみなされるといって、一九七二(昭四十七)年八月中旬、これらの人たちは大木よね宅を出て、代りに反対同盟の農民が当番制でよねさん宅に詰めて土地収用の攻撃に備えました。そして、一九七二(昭四十七)年九月二十日、当日は中止と報道されたにもかかわらず、よねさんの住んでいた千葉県成田市取香字馬洗七〇番二の敷地七三四㎡(約二〇坪)、住宅三棟、付随する風呂場、トイレ、井戸、物置などが代執行されるのでした。

当日、よねさんは稲を脱穀していました。午前十一時四十分頃、機動隊を先頭に執行班がやってきました。このとき一緒に脱穀作業をしていた加瀬勉さんはとっさによねさんの身をかばいましたが、その加瀬さんもゴボウ抜きされてしまい、よねさんは機動隊員に拉致され、盾の上に乗せられ運び出されてしまいました。二十人くらいの機動隊員が一人の老婆に対応したのです。住むところと生活道具の一切を失った大木よねさんは、東峰部落の島村さんの家に身を寄せました。その後、よねさんは島村さんの畑の一角に反対同盟が建てた六畳一間と台所のプレハブの家に住むことになりました。代執行によって奪われたすべてに対しての補償金は九一万円ほどでしたが、よねさんは、この代執行は泥棒行爲だということで、この金を受け取ることは決してしませんでした。

住まいはこのように強制収用されたのですが、高速道路予定地にあつた一五a(一反五畝)のよねさんの畑のほうは、名義人がよねさんでなかったため収用されずそのままになっていました。そしてこの畑に入

るときには、あらかじめ公団に電話をして扉を開けてもらい、空港の敷地を通って入らなければなりません。一九七三(昭四十八)年六月三十日に反対同盟の動員でこの畑にサツマイモを植えたのですが、よねさんにとってはこの日が自分の畑に入る最後の日になったのです。なお、この畑については、一九七七(昭五十二)年十二月二十六日に仮処分により強制執行されています。

一九七三(昭四十八)年九月六日、よねさんは黄疸症状が悪化して成田日赤病院に入院しました。病名は胆管癌です。手術もできないほどの末期症状でした。取香でよねさんの敷地に住んでいた松浦英政、美代夫妻が小泉よねの養子として入籍したのは十月十七日、医者から「もうあと二、三日の命」と言われた時でした。しかし、反対同盟と支援の手厚い看護体制のもとでよねさんの病状は一進一退し、入院から三ヵ月以上経ちました十二月十四日、「家に帰りたい」と言い続けていたよねさんの望みをかなえるため東峰の家に連れて帰りました。既に意識は混濁していました。支援の一人でもある成田日赤病院の医師が付き添い、家族、同盟、支援の者が三日三晩看病しました。この時付き添った者全員が血圧を測れるほどになっていました。最後の人工呼吸もむなしく、一九七三(昭四十八)年十二月十七日、大木よねは帰らぬ人となったのです。六十五歳でした。

ここで一つ質問をしたいんですけども。

ただ今の映画にもありましたが、質問にあたってよく考えてみますと、大木よねさんというのとは一体どういう犯罪人であったのかなというふうに考えざるを得ないのです。というのは、令状もなく、あるいは任意同行を求められたかどうか知りませんが、代執行という過程の中で警察官が直接に大木よねさんの身柄を拘束して連れ出したという映像は、ただ今も三回の時の大木よねさんの映像でも確認できたと思うんですが、代執行法をいろいろ読んでみても「諸手続は行政執行

法の手続による」となっています、どこを見ても警察官が直接身柄を押さえていいというような項目はございません。そこで、このような直接強制というものがなされたことに関する見解を、直接の責任者ですから千葉県、または空港公団のほうからご意見、感想をお聞かせ願いたいと思います。

**隅谷三喜男 (隅谷調査団団長)**

これは千葉県のほうに質問ですけれど。

**種岡弘明 (千葉県企画部次長)**

ただ今よねさんの人となりをいろいろご説明をいただいたわけでございます。千葉県としては、今ご説明のあったような、よねさんに対して第二次の代執行をせざるを得なかったという立場にあったわけでございます。お話を聞いた後でやや法律的な議論をお答えをするのもなかなか辛いところではあるんですが、今ほど、どういう犯罪人であったか、どういう根拠で警察官が直接強制をしたのかというお話でございました。これにつきましては、確かに警察官の方がお連れをしているわけでございますが、法律といたしましては警察官職務執行法の四条というのがございます、ご本人の安全確保ということで連れ出したというふうに承知をいたしております。

**隅谷三喜男 (隅谷調査団団長)**

それでよろしいですか。

もうちょっと具体的に、警職法四条というのはどういう規定ですか。

**種岡弘明 (千葉県企画部次長)**

警職法四条といえますのは、例えば災害でございますとかそういうものがあるときに、近辺におられる方の安全を確保するために、その方に……。今、条文を……。人の生命もしくは身体に危害を及ぼし財産

に重要な損害の恐れのある天災とかそういうものがあるときに、危害を受ける恐れがある方に対して、その危害を避けるために必要な措置をとらせ、あるいはそういう方に必要な限度においてそれを引きとめ、もしくは避難させることができる」と、もう少し長い条文でございますがそういう条文でございます、大木よねさんの安全という観点から警官の方が外にお連れしたと、こういうことであると承っております。

**隅谷三喜男 (隅谷調査団団長)**

私が質問するのは適当ではないんですが、もう一つだけ聞いておきたいのは、身体等が危険にさらされるということは、家を撤去するので危険があると、こういうことですか。

**種岡弘明 (千葉県企画部次長)**

どういう危険があったかということでございますが、これは一つには、十二時に代執行が始まっているわけですが、十二時三十分頃に代執行班が入りまして、家屋の撤去ですとかの作業を開始いたしております。そういう撤去工事といえますかそういうものが行われている。外にお連れしたのは三十六分と私どもの記録に残っておりますけれども、そういう工事がある。それから、十八番地点といえますか、よねさん宅そのものにつきましては火炎ビンが飛び交うというようなことではなかったわけでございますが、近くで、学生といえますか過激派の集結があるというような話もございまして、どういう事態になるかわからない、そういう危険があるということで、よねさんを外にお連れしたというふうに承知をしております。

**佐山 忠 (反対同盟員)**

三回の映像をご覧になった方もこの中には大勢おられると思うんですが、第三回目のシンポジウムの映像の中で、大木よねさんは脱穀の作業をしていたんです

ね。そして何人か一緒にいた加瀬さん、あるいは石井武さん、そういう方と一緒に脱殻の作業をしております、そこに機動隊が先頭になって入ってきたというのが当時の状況であったと思います。そこに、私の記憶もはっきりはしていませんが、執行班の方が来て、何らかの処分の内容を伝えるとかそういう作業はそこでは行われずに、直接機動隊が包围して行って、そして倒れ込んだよねさんを連れ出したということが事実経過だと思いますが。つまり、先に執行班なり何なりが手をつけた、あるいは説得したというようなことはうかがい知れなかったと思います。その点で私たちは、直接執行が警察によって行われたというふうに主張しているわけです。その点についていかがですか。

#### 種岡弘明（千葉県企画部長）

今のご質問へのお答えになるかどうかあれでございますが、当時の状況は、私どもの記録によって調べてみますと、先ほども申し上げましたように十二時に執行開始宣言をしております。これはたぶん外でハンドマイクのようなものでやったのではないかなと思います。字幕も立てて始めたわけでございます。当初、通路に座り込みの方が何人かいらっしやいまして、警告をいたしましたけれども立ち退いていただけなかったというところで、排除方を警察のほうに依頼をした。いわゆるゴボウ抜きでございますけれども。それが終わりました後に、三十分頃に執行班が入って作業を開始したというふうに記録に残っております。その後、三十六分という記録になっておりますが、警察官がよねさんを映像でご承知のような形で連れ出しておりましたが、いまして、入ったのが三十分頃でございますが、この段階でよねさんとどういうやりとりをしたのかという記録は残っておりません。実際上数分しかございませんので、この段階でのやりとりは、事実上もあつたとしても本当に一言二言というようなことであつたかなと思います。ただ、執行開始をするということは、

宅地の外で一応ハンドマイクなりでやっている形になっております。

#### 河宮信郎（隅谷調査団）

根拠が当人の安全確保のためという根拠だとしますと、前歯を折ったりするというやり方はちょっと奇想天外といえますか、まるつきり本来の根拠になったことと自体を無にしてしまうような行為ではないかという気がするんですが、どうでしょうか。

#### 種岡弘明（千葉県企画部長）

確かに私どもの記録でも、よねさんはけがをされたということ、こちらのほうで用意をしておりました救護班といえますか医師といえますか、そういう方への手当についてお話をしたような経緯もあるようですので、先ほどビデオの中で解説の方がおっしゃられておりましたが、確かにそういうことが起こるような状態で、どこでどういうふうになって歯を折られたのかということとはちよつとよくわかりませんが、代執行が開始をされたといえますか、行われたというのは事実であろうかと思えます。

#### 佐山 忠（反対同盟員）

今の点ですけど、見解の相違になるかもしれないませんが、代執行される当人というのは大木よねさんなんです。周辺の状況がどうであるかということ、先ほども述べましたけれども、あくまでもよねさんの家が生活の場であるということから、私たちの闘う姿勢も、大木よねさんの生活を守っていくんだということ、脱殻作業や、日常の生活を続けるという戦いの姿勢を取ったわけです。今の説明にもありましたように、わずか五、六分のうちに機動隊が直接入ってきて連れ出したということは、これはもうまぎれもない事実であります。その倒れているときにどういう状態であつたかということは詳しくは検証できませんが、

結果として何らかのもみ合いか何かがあつて前歯が二本折られたというような中で引きずり出されたというふうには私たちは主張しているわけですが、その点について今の千葉県のお答えとやり合つてもしようがありませんので、感想を空港公園のほうから一言お聞かせ願いたいと思います。

#### 中野 晟（千葉県副知事）

小泉よねさん宅に対する代執行は、ただ一人の住居に対する代執行でございます。そのために事前に知事から手紙を差し上げたり、任意の明け渡しをお願いし、また執行に際しましても慎重を期して行つたところでございます。

執行の方法についていろいろとお話ございましたが、確かによねさん方への代執行に際しましては、火炎ビンが飛びかうような、そういう状況のものではなかつたわけでございます。しかし当時、県は、十六、十七日の代執行の直後でもあり、警備体制も万全でない中で、時間がかかれば何が起きるかわからないという不安と緊張の中で代執行を行ったものと考えられるわけでございます。したがって、まずよねさんに最後の説得を試みるとか、節目節目でよねさんにゆつくり説明するなりお話をするなりということではなくて、法に従つて的確に手順を進めていく、そういう形にならざるを得なかつたものと考えます。

本来、県は、地元の方々の気持ちをよりよく理解しまして問題の解決に当たるべき立場にあつたわけでございますが、代執行に際しましては、地元の方々に對して県が前面に立つて対立するという立場に立たざるを得なくなつた。こういう背景のもとで、県民の一人であり、また空港問題がなければ平和な生活を送られたであろうよねさんに非常に辛い思いをさせる結果となつたことにつきまして、私どもとしましては、まことに申しわけないというふうに考えております。

**隅谷三喜男（隅谷調査団団長）**

一応、千葉県側からもそういうご発言がありました。公団のほうもということですので。

**松井和治（空港公団総裁）**

今、副知事から県としてのお気持ちについてのご説明がございました。私もその気持ちは全く同一でございます。したがってあまり付け加えることもございませんが、あえて付け加えますならば、公団というのは代執行をお願いする立場であり、また代執行の一連の作業に従事するという立場でございます。そもそも代執行というものがあまり人間性のある仕事ではないのかもしれないのですが、公団としてやはりもう少し人間味のある対応ということができなかつたらどうか。先ほど副知事のお話にございましたように、非常に緊迫した情勢であったと思いますし、かなり警察官のほうも、もちろん反対同盟のほうも非常に緊張した場面、そういう場面において公団として何ができたのかなかなか難しいと思いますが、しかし私としては、もう少し執行を受けるべき小泉よねさんに対する配慮といえますか、さつき言いました人間味といえますか、そういうものを公団としてはもう少し努力すべきではなかつたかなということ、先ほどのビデオあるいは第三回の映画を思い起こしながらしみじみと感じた次第でございます。

**相原亮司（反対同盟員）**

今の点に関してなんですけれども、千葉県は代執行の直接の担当者ということなんです、それは運輸省や公団のほうからの申請でやむを得ず国家的な事業というのを千葉県が負って、警察は千葉県が管轄するということ、千葉県が全面的に責任を負うような形になっていて、そういうふうな構造になっていて、警職法四条がこういう形で使われたのは意外というか予想

もしないことだったわけですが、法律というのはすごく便利に使われたんだと思います。

ただ、ここで一言言いたいことなんですけれども、今いろんな理由を付けて収用される側の人間のことに ついて言われたわけですが、あの小泉よねの代執行で警察官がそれぞれ脇を抱えて盾に乗せるようにして出していった。しかもそれが全国に報道されるという中で、その後、空港の予定地内にされた農民の方々が、あのような形の代執行を目撃して、今後自分たちが頑張っているところ、あのような形になるんじゃないかと危惧を持って、その後、さらしものにはなりたくないとか、あるいは、あのようににはなりたくないということで、日々不安と精神的な葛藤をずっと続け、途中それに耐えきれず移転していった方もいるし、そういう当時の第二次代執行のあのやり方が、その後、反対を続けている農民、特に起業地内にされた農民に非常に精神的な影響を与えたわけで、それを今さら「遺憾であった」と言われても、取り返しのつかないような影響を与えたわけなんです。

以前、運輸省のほうからの回答では、小泉よねの代執行は団結小屋化された民家に対してやったんだというようになくだりがあつたわけですが、これはまぎれもなく民家に対する代執行で、しかもその影響は非常に大きかつたと思うわけです。今言われた、特に空港公団と運輸省のほうにお聞きしたいんですけども、あの代執行が起業地内の人々にそうした精神的な影響を与え続けたということをお聞きしたいのか、ひとつお聞きしたいんです。

**伊藤鎮樹（空港公団室長）**

さらしものにはなりたくない、そういうようなお気持ちをよねさんの代執行を通じて起業地の方々が持たれたというお話でございます。そういうことを考えたことがあるかという質問でございますが、私どもは、よねさんの代執行につきましても、先ほど県のほ

うからもお話ございましたように、やむにやまれない、やむを得ずお願いしたという性格のものでございまして、もしそういうふうなお気持ちを持たれたことがあるとしたら、先ほど総裁のほうからもお話がございましたように、やはり私どもの配慮が足りなかつた面があると、そういうふうにお聞きしたいと思います。

**高橋朋敬（運輸省課長）**

運輸省のほうからお話を申し上げたいと思います。第二次代執行をやつていった時の当時の私どもの状態というのは、空港を早くつくりたい、完成させたいという気持ち、いうなら懸命な気持ちで作業をしていたわけで、そういう中で第二次代執行をお願いをいたしましたということになるわけでございます。そういう意味で、その進め方の中に、今相原さんがおっしゃつたようなああいうやり方が他の裁判申請がなされている方々にとって一種の見せしめ的な効果を持つたというように趣旨のお話でございますが、そういうふうな受けとられたとお話があつたわけですが、そういうことに次々なつていって大きな対立の溝を深めることになつたのではないかと、今までの気持ちを保持していかどうかということになると、それは必ずしもはつきりしないし、私は明確にそのことを意識してやつていなかつた、形の上ではあまりなかつたと思つています。今の時点でおいおいとお話を伺うことによつて、ああいう形での代執行を進めたことが非常に大きな問題を生じさせてしまったということについて思いをいたさなければいけないと考えている次第です。

**隅谷三喜男（隅谷調査団団長）**

行政当局としては、警職法四条という法律の枠組みの中で今までの問題の点は理解をしていく以外にはないというわけですが、しかし、私は法律家ではありませんから法自体についてここでどうこうと言うつもりはさらさらありませんが、法の適用ということにつ

では、いろいろ社会的な状況があるわけですから、そういう点について今日から見ればいろいろ考えなきやならない点があったというふうな、千葉県あるいは公団の総裁、運輸省側のお考えも、その適用のあり方について大変残念なことだった、こういうことだったと思うんです。

一応そういうことで、この問題はよろしいですか。

#### 佐山 忠（反対同盟員）

最後に一言だけ。私たち大木よねの問題をここでしつこく何回もやっているんですが、それは大木よねさん一人のところであらわれてきたことが三里塚闘争全体にとって象徴的な出来事であると思いましたが、また民主主義を語るときにも、たった一人だからということでも済まされない重要な問題を含んでいるなとずっと感じ続けてきたので、この問題を取り上げているわけです。そして当日も千葉県知事さんのほうは「代執行はやらない」と言っていたということはあちこちの資料で確認できるんですが、現実に私たちのほうも闘争体制を解いていったし、当日はだから農作業をやっていたというような主張を私たちはずっとしてきました。ですから、だまし打ちで見せしめ的にやられたと、それが当時の政府の姿勢だったんじゃないかというのが、私どもの強く思っている感想であります。そういう思いが国のやっていることに對する不信感を増幅させていく結果につながっていると思います。私たちはですから、この議論の締めくくりの中でその点だけを指摘しておきたいと思えます。

#### 隅谷三喜男（隅谷調査団团长）

それでは次の点に入りましょう。

#### 石毛博道（反対同盟事務局長）

では、次の検証に進ませていただきます。

(一)の②、公共用地の取得に関する特別措置法の

概略説明、(二)の③、強制収用の不平等性について、(二)の④、小泉よねの代執行後の生活補償の問題についてを、相原のほうから行います。

#### 相原亮司（反対同盟員）

それでは続きまして三つの項目について続けてやっていきたいと思えます。小泉よねに特別措置法がかけられた（資料編44ページ参照）ということですが、それについて概略説明して、その後の緊急裁決に至る経過を説明したいと思います。

小泉よねは土地収用法史上仮補償金の供託だけで住居からたたき出された唯一の人間であり、この国の仕打ちが以後の成田問題に重大な影響を及ぼした。

公共用地の取得に関する特別措置法、これは制定一九六一（昭三〇）年六月十七日ですけれども、これは野党の反対を押し切って制定された経緯があります。

この法の目的は、公共の利害に特に重大な関係がある、かつ緊急に施行することを要する事業、これは特定公共事業といいますが、これに必要な土地の取得に関する特別な措置法ということで、土地収用法があって、その特例として規定されています。

土地収用法に対して何を特例としてやったかという法の特徴ですけれども、これは何ととっても緊急裁決制度を採用したという点にあります。これは大体三つに内容として分けられます。これは、起業者より申し立てがあればまず二カ月以内に裁決しなければならぬ。普通、収用委員会に裁決を申請すると、それぞれ意見を述べたり補償金の算定等々で一年近くかかるというのが普通なんですけれども、これは申し立てより二カ月以内という期限を切つてやるわけです。そうするとどうしても補償額等々で算定しきれないところが出てくるので、それが二番目の「裁決までの資料で概算見積りをして仮補償金を支払うか供託して裁決できる」と。「その後継続して審議して遅滞なく確定補償金の決定をして補償裁決をしなければならない」となっ

ています。もし二カ月以内に収用委員会が裁決しない場合には、起業者が申し立てて建設大臣に送付する。で、建設大臣が代行して裁決してしまふ。収用委員会という独立した審議委員会ではなくて、起業者と関係のある建設大臣という一行政機関が裁決をするという形になっていて、ただしこれには「公共用地審議会の議をへる必要がある」となっています。

こういうふうな緊急裁決制度という特別な制度を採用したのが公共用地の取得に関する特別措置法で、これを小泉よねの宅地に適用したというのがこの第二次代執行の大きな特色です。

小泉よねに関する緊急裁決の経過、これを年代別にやっていきたいと思えます。

一九七〇（昭四十五年）の十二月に特定公共事業の認定を建設大臣がやっている。

これについて翌年、反対同盟が異議申し立てをする。一九七一年（昭四十六年）二月には、公団が小泉よねに関する宅地、田、畑のうち二筆、宅地と田に關してのみ緊急裁決の申し立てをしています。これに關しては一五件の三三筆がなされています。

次に三月に至つて特定公共事業認定取消訴訟が提訴されて、これは後、事業認定取消訴訟と合体されて、この間、高等裁判所の判決が出されたところなんです。

それから五月に建設大臣が異議申し立てに對して棄却を決定して、棄却決定後、千葉県収用委員会が緊急裁決をしています。実のところ、申し立てから二カ月以内というところなんです、これは約四カ月過ぎるから緊急裁決をして、本来、法の「二カ月以内」というそういう期限が切れた形で裁決をしているわけです。七月にこの緊急裁決に對して建設大臣に審査請求。

これは行政不服審査法に基づいて審査請求をしました。八月に緊急裁決に基づいて公団が代執行を請求して、九月十六日、緊急裁決に基づく第二次代執行が開始されたわけです。それで小泉よねに關する収用がなされたわけです。

ところが、これに関して七月十三日に反対同盟が建設大臣に審査請求したわけですが、約七年間放つておかれて、建設大臣がなかなか審査請求に対する決定を出さないで、反対同盟が一九七八(昭五十三)年に審査請求補充書を提出して、さらに建設大臣の不作為違法確認請求訴訟を提訴して、それでやっと八月に建設大臣審査請求に対する棄却決定の裁決書が渡されたわけです。それを受けて反対同盟が緊急裁決処分取消等請求訴訟を提起したわけです。

なぜこういうふうが遅れたかといいますと、審査請求を出した後に建設大臣が決定を出さなければ緊急裁決に関する裁判を起せないと法の構造になっていたわけです。ところが建設大臣がそれを放つておいたわけで、裁判に持ち込めないという状況が約七年続いたわけです。これに関しては国会でも問題になって、建設大臣が一部陳謝するような回答をしています。

一九八八(昭六十三)年六月に緊急裁決取消訴訟に関する第一審判決が出され、この緊急裁決処分取消訴訟の第二審が今継続中です。

さらに一步、千葉県取用委員会が仮補償という決定を出して緊急裁決をして小泉よねを取用したわけですが、本来、この仮補償金の後にそのまま継続して審議して確定補償額を出さなくちゃいけないとなっているんですが、これに期限が切られていないことから、現在まだ取用委員会のほうの補償裁決はないわけで、小泉よねに関しては仮補償金のまま、いわば宙ぶりの形のまま現在に至っている。この仮補償金が妥当かどうかという訴訟もできない。これは特別措置法に仮補償金に関する訴訟はできないような構造になっているわけです。そして仮補償金についての裁判での検証が取用委員会の補償裁決がないとできないような構造になっているので、未だもって小泉よねの仮補償の問題は宙ぶりの形になっているというのが現状です。

これが小泉よねに関する特別措置法の適用上の法の特色と裁決に至る経過です。

次に、取用裁決に関する不平等性について述べたいと思います。

これは資料集を参照しながら見ていただきたいと思えます(資料編44ページ下参照)。

本来、土地収用法では補償は前払いが原則になっているんですが、先ほど述べましたように、特別措置法では「概算見積りをして仮補償金を支払い、あるいは供託をして収用ができる」と。その後精算すべき期限はなくて未だもって宙ぶりというふうに言ったわけですが、この収用ないし仮補償に関しての前提として、先ほど小泉よねの生い立ちと生活のことを述べましたが、これについても一度簡単に収用問題との関連で小泉よねの生活を振り返ってみたいと思います。

一九七二(昭四十七)年九月二十日までの小泉よねの生活は、先ほど述べましたように非常につましいものだったわけです。誰の援助も必要としなくて、自立したもので、電気もガスも水道もないという生活でしたけれども、裏山で薪を拾って炊事をしたり風呂を炊いた、あるいは家の庭や畑で野菜をつくり、田圃で米をつくって、あるいはタバコや調味料を買いお金は近所の仕事に出て稼ぐという暮らしだったわけです。宅地、田圃、それから裏山、小川、畑という取香の自然環境を巧みに組み合わせて生活を維持していったという、そういう生活があったわけです。

ところが、緊急裁決の申請というのは、宅地、田、畑、これは小泉よねの生活を支えていたわけですが、このうち二筆、宅地と田について行われたわけですが、その結果、今述べましたような小泉よねの生活は破綻を余儀なくされて、結局こういうように被収用者の生活とは無関係な緊急裁決の申請というのは非常に恣意的なものじゃないかというふうに思われるわけです。

この小泉よねの残された一筆、畑については、公団は一九七六(昭五十一)年、土地明け渡しの訴訟を提起して、翌一九七七(昭五十二年)十二月に仮処分によって強制執行しています。すなわち小泉よねの代執行か

ら残された一筆、起業地内にある畑ですけれども、六年後に土地の取得がなされている。そうすると、三筆のうち二筆を緊急裁決で申請したことは一体何のためだったのかという問題があると思えます。

さらに、資料の表(資料編45ページ右上参照)にありますように、同じ起業地内の土地の状況を見てみますと、12番、18番地点が小泉よねの關係で宅地と田、これが緊急裁決で代執行されていますが、24番、これは小泉よねの畑ですけれども、これは一九七六(昭五十一)年に訴訟が提訴されている。それ以外にも空港内の起業地内に37番地点という道路予定地のところがあるわけですが、これは一九七五(昭五十)年六月に任意買収されている。それからほか藤崎恒治、あるいは平和の塔グループですけれども、これは緊急裁決一年後に公団は土地を取得しているわけです。

こうやって24番あるいは37番のそうした土地の状況を見てみると、なぜ小泉よねだけが12、18番のその地点だけを緊急裁決、あのような強制代執行をするような理由があったのか、これは非常に一つ問題があるんじゃないかと思えます。そうしてみると、小泉よねに対する緊急裁決の申請は全体の平等というかバランスを欠いた恣意的なものじゃないかと考えられるわけです。

これが強制収用に関する、特に特措法の運用上の不平等な問題点について述べたわけです。

次に、四番目として小泉よねの代執行後の生活の補償について述べたいと思えます。

これに関しては、先ほど述べましたように、小泉よねの生活というのは、収用前は非常に自然環境の中で暮らしていた。財閥とは全然違うような生活でしたけれども、それ自体自立した生活を営んでいたわけです。それに対する仮補償の実態が資料の第二表(資料編45ページ右下参照)、土地に対する損失の補償です。それから土地以外の建物等に関する補償の額(資料編45ページ左参照)です。

まず第二表の中で、本来土地収用法上補償というのは、土地所有者あるいは借地人がいた場合に、それぞれ別個に算定していくのが原則で、そうすると借地人は自分に算定された金額の補償を受け取ることができるようになっているわけです。そうすると12番の田圃に関しては、これは小泉よねと土地所有者で別々に算定されているわけです。すなわち、本来、収用法上補償は各人に個別的になされるのが原則で、一括して供託ないし補償を算定するというのは本来許されないわけですが、小泉よねに関しては、18番に関して、これは宅地ですけれども、一括して補償して供託しているため、当事者での話し合い、あるいはいろいろな算定ができない場合には、小泉よねと所有者の岩沢氏、それが一括した供託のために小泉よねは受け取る状況にはなっていない、個別的には算定していないのでそういう状況になっているわけです。

次に第三表ですが、今の土地の補償と併せて小泉よねに関して約九十万円の補償なわけです。今まで生活していたものが、九十万円を供託されるということでそのまま放り出されるという結果になるわけで、こうしたことが収用以前の生活を果たして補償するものかどうかというのはいくつか問題があると思います。実際のところ、収用物件の財産的価値だけを物理的に算定してこのように弾き出すことが、今まで周囲の環境と一体となって生活していた小泉よね、一老婆にとつて、今後全く異なった環境に放り出されたときに、こうした物理的な換算による補償額で果たして自立した生活が営めるかどうかといえば、それはできないだろう。そうすると、法律上こういうふうな収用額を算定すれば強制収用し、しかも仮補償だけでできるといった場合に、一体犠牲を受ける人間の今までの生活補償はどうなのかという問題が出てくると思います。

さらに一点付け加えますと、第三表の小泉よねの關係で「建物の移転」というところがありますが、備考欄に便所、これは補償金額ゼロとなっています。これ

は木造の平屋建てであったわけですが、これは実際のところ、事業認定後につくったためにこれはゼロ補償というふうになっているわけです。

現在、小泉に関しては仮補償のままで、法律上、先ほど述べましたように仮補償の段階では訴訟ができないために、しかも収用委員会の補償裁決がないという状況で、いわばこの問題は宙づりの形になった状況のままです。

以上が小泉に関する代執行後の生活補償の問題です。以上、三つの項目について述べましたが、第二点に関してですが、特別措置法に関しては前回シンポジウムでも問題点を述べましたので、今回はその運用に関して述べたいと思います。

先ほど言いましたように、小泉よねの生活にとつて宅地と田のみを申請したことが非常に破壊的な影響を及ぼしたと。295ページの地図を見た場合に、12番と18番地点は起業地の中でも非常に重要なところにあつて、そして全体の工事の中で重要なところとも思われないうわけですが、なぜこのようなところを、しかも緊急裁決というような形で無理して取ったのかということについて、公団のほうから回答していただきたいと思っています。

#### 伊藤鎮樹（空港公団室長）

よねさんの12番の水田と18番の宅地につきまして、なぜ緊急裁決の申し立てをしたかということですが、この地点は空港の入口付近の構内道路施設用地ということで予定されているところがございます。全体としてまさに空港と空港に来る方との接続点という場所に位置するような場所でございます。そういうところで一期区域の供用に欠くことのできない大変重要な土地であつたということでございます。そしてまた工事の問題で申しますと、この水田は谷地田部にございまして、地盤改良工事とかいろいろあることとして、そして土盛りしておか

なきやいけない。そしてまたそれに接続するような形でよねさんの宅地があるということで、よねさんの宅地自体は谷地田部ではございませんが、一体のものとして工事が進められるという場所でございますので、緊急裁決の申し立ての対象としたものでございます。

なお、24番の畑については、それではなぜ緊急裁決の申し立てをしなかつたのかと。これは平等という観点から、また、よねさんの生活という観点から、また他の一期地区の土地で緊急裁決の申し立てをしていない土地もございしますが、そういうものとの関係のご質問だと思います。

まず24番の畑のところでございますが、ここはよねさんと同じ地区に住んでおられました農家の方々がよねさんに事実上の耕作を認めていたと、そういう位置付けでございます。12番の水田とは異なりまして農地法の許可はなく、法律上の小作権はありませんでした。そこで私どもの考え方といたしましては、24番の土地については、よねさんには土地収用法の対象となる権利はないものと判断いたしましたところでございます。

しかし、なぜ一期地区内にある24番の土地は緊急裁決の申し立てをしなかつたかという事情でございますが、この24番の畑の所有者の方からは、既に必要な時期には必ず譲っていたらと、そういう確実な見通しがございます。それは私どもが持つていたということでございます。それからこの場所は、ちょうど先ほどよねさんのところが谷地田部といたしまして、ほぼ山のあたりといひまして、現在の空港の大体標高四〇mのところにある平らなところでございます。しかも構内道路でございまして、谷地田部のように地盤改良工事でございますとか土盛りとかそういうことをほとんどすることなく、若干平らに均してそのままアスファルトを敷けば使えるというような場所でございます。ですので、工程上は最終段階の工事で可能だという判断もございました。そういうことで確実に所有者の方からは取得できるという見込みがございました

ので、緊急裁決の申し立ての対象にはしなかったというところでございます。

ただ、そのご指摘の中で、ひとつ、よねさんの生活は、水田と畑とそして宅地と、三つが一体となつてつまい自立的な生活が営まれていた、それを破壊することになったのではないかとご指摘でございます。この点につきましては、私も事前に、例えば知事さんから手紙を出していただいたり、それから地元の方を介しまして、単に補償というだけでなく、生活再建についても代りの耕作地はちゃんと考えますからと、それから仮住居も私も用意しますのでご協力いただきたいということも何度も申し上げてお願いしてきたわけでございます。しかしながら、当時は、私も、直接よねさんにこういう気持ちを十分にお伝えできる機会というものも限られておつたという状況でございます。

それから代執行後補償金の供託という形にはなっておりませんが、私も代執行後も、地元の方々の方、またいろんな方を介しまして、何とかよねさんのお気持ちを解いていただいで生活再建についてご相談させていただきたいという私もかなりの努力はいたしましたと思っておりますが、結局最後までよねさんのお気持ちを解くことができませんでした。そして結果的に事後的にもよねさんの生活が成り立つような補償的な実態上の措置というものは十分に講じられなかったということも事実でございます。この点については大変残念に思い、努力が足りなかったというふうにも思っております。

**相原亮司（反対同盟員）**

それでは、24番のところに関しては、所有者のほうから取得できる見通しがあるということでは、取得できる見通しがあると思いますが、僕らが考えるには、取得できる見通しがあったならばそれを先に取得して緊急裁決が後になるんじゃないか、緊急裁決してから約六年後にその

土地を取得するというのは本来逆なんじゃないかという気がするんですが、どうでしょうか。

**伊藤鎮樹（空港公園室長）**

一九七一年（昭四十六）年、緊急裁決を申し立てをし、また代執行をお願いした、そういう時点での考え方としては、もつと早くこの24番の土地についても所有者の方から取得する、そういう考え方で私どもはあつたと思えます。ただ結果的に、またこれは後でいざれ議論になると思うのでございますが、その後の事情である程度大幅に開港という事態も遅れてきた事情がございました。

それからまた、先ほどお話がございましたように、よねさんのご遺族の方もなお畑での耕作もされておられるような事情もございました。ご承知のように24番の土地の横の地主の方は、その横の土地は相当早い段階で既に、24番の土地をちよつと申し上げますと、その土地の横に農地もございまして、その農地と24番の畑は基本的には同じ所有者の方であつたわけでございます。やはりいろんな事情がございまして、穏便に私ども事を進めたいということもございまして、そういうことでこの24番の土地の取得については切り離して進めたという事情があるわけでございます。

そういう過程等を通じ、私どもは私どもなりにこの土地については、諸環境を整えたいということになるわけでございますが、地主の方にもご迷惑をおかけしないような形での取得ということも必要でございますし、そういうもろもろの事情の中で、取得の時期はただ今ご指摘のあつたような時期でございますが、客観的な私どもなりの判断といえますか、そういうものは持つておつたと、そういうことは申し上げておきたいと思えます。

**柳川秀夫（反対同盟員）**

18番地点、12番地点の場所についてですけれども、

図面上は確認できるわけですけど、今現在、18番地点、12番地点、24番地点、その場所の現状とその地点の正確な場所についてちよつとご説明願いたいんですけれども。

**伊藤鎮樹（空港公園室長）**

現在の施設の関係で申し上げますと、18番というのは、ちよつと一般の自動車道から入ってくる第一検問所があるあたりでございます。それから12番は、その西隣で続いてくる道路施設ということで、どこかにある。どこかと申しますと、道路施設に含まれたところでございます。

**柳川秀夫（反対同盟員）**

そうすると、18番については今は道路にかかっているとということですか。

**伊藤鎮樹（空港公園室長）**

すいません。18番は、今私は第一検問所と申しましたが、私どもの内部では第三検問所と言っているそうです。検問所でございます。18番は検問所のあたりということで、道路と一体となった検問所でございますので、道路と言って差し支えないと思えます。

**柳川秀夫（反対同盟員）**

12番はどうなっているんですか。

**伊藤鎮樹（空港公園室長）**

12番は、その検問所から続いてくる道路の一部ということになるかと思えます。

**柳川秀夫（反対同盟員）**

道路の一部ということは、道路にかかっているということですか。

**伊藤鎮樹（空港公団室長）**

道路というのは道路等の法面<sup>のりづら</sup>とできてきているわけですが、そういう端のところという感じだと思います。

**柳川秀夫（反対同盟員）**

法ということですか。

**伊藤鎮樹（空港公団室長）**

今ちょっと正確な図面とかございませんのであれですが、道路の端のほうというような感じだろうと思います。この番号の付け方でもそうなっているわけでございますので。

**柳川秀夫（反対同盟員）**

道路の端というより法の端じゃないですか、実際には。

**伊藤鎮樹（空港公団室長）**

道路と道路の法面、そういう位置だと思っております。

**柳川秀夫（反対同盟員）**

先ほど、ここは谷地田で工事の都合上時間がかかるようなことをおっしゃいましたけれども、ただ今の説明からしても、これはどうしても急いで取用しないとならないと、場所的な問題も含めまして必要性があったと、今現在判断されますか。

**伊藤鎮樹（空港公団室長）**

開港が大幅に遅れたという議論は別の議論として、工事という観点から申し上げますと、12番の水田につきましては、その土地の標高は大体二〇mでございます。空港の現在の平面は、大体三九〜四〇mということだと思います。そうしますと、約二〇mほどの嵩上げといえますか埋立が必要になってくる、そういう

ことがございます。特にこの水田につきましては、地盤改良を施した上で空港計画の地盤面である標高約四〇mまで盛土工事をやっていくことになる土地でございますし、また18番の土地は、どちらかという丘陵地帯になってまいりますので地盤改良は必要ありませんが、水田から三m上の山裾という場所でございます。

したがって、これも相当の盛土工事を必要とする。しかもこれは一体の一連の流れの中で行わなきゃならない工事ということになるわけでございます。しかもこの場所は一連の入口に接続する一番およぎにくい場所ということもございます。そういうことでこれらの土地をできるだけ早く取得することが工事を進める上で非常に重要であり、それが早期開港という要請に応えることにつながっていくと、そういう考え方で緊急裁決、代執行をお願いしたという事情でございます。

この点については、結果的に遅れたという議論についても、また議論は別といたしまして、私も空港を建設するという観点では、工程とかいろいろあるものを考えた場合、この時期はぎりぎりの時期だったのではないかなと思っております。

**河宮信郎（隅谷調査団）**

ちよつと質問があるんですが。もしこんな小さな局所的なところでも地盤が悪いということであれば、それだけ十分な工事期間を見込む必要があるということをお団がご存じであったとすると、パイプラインのような危険物を大規模に輸送する、そういう広域の工事が必要な場合には、地盤の悪いところもいろいろあつて大変な工事になるだろうと。そういうふうなリスク・アセスメントがきちんとなされていけば、これの工事期間が非常に長くなるだろう、あるいは予想外の障害や遅延も生じるだろうという予測もなされてしかるべきであつて、そうだとすると全体の日程のかけかり具

合は相当長くなるというふうには当然見込むべきであつて、ここだけを急ぐというのはちよつとおかしくなるんじゃないでしょうか。

**伊藤鎮樹（空港公団室長）**

当時のまず成田の土地の形状でございますが、成田の土地というのは、四〇mくらいの丘の部分と二〇mくらいの谷の部分とで構成された場所がこの三里塚の土地だったと思います。

したがって、先生、今「こんな小さな場所の地盤改良工事」とおっしゃいましたが、基本的には空港の地盤改良工事はここだけが特殊な地盤改良工事ではございませんで、谷地田部と丘陵地は、谷地田部については同じような地盤改良工事を実施していつて全体として空港の平面をつくっていくこととでございます。それが工事のやり方でございます。

それからパイプラインについて遅れましたのは、当初のパイプラインの工事につきましては、一部私ども十分把握できなかったような軟弱地盤のところも確かに後に出てきたことは事実でございますが、全体として言えば、当初のパイプライン計画が遅れたのは別の要因でございます。工事で時間がかかったから遅れたということではないと私は思っております。

**相原亮司（反対同盟員）**

先ほど、24番地点の畑について、つくらせてあげているから小泉よねに関しては算定しなくてもいいような発言だったわけですが、それは実際のところ所有者は違つたけれども大木實さんが開拓してつくつた、それが占有する形で耕作を続けてきて、それなりの法律上の権利も生まれているということ、実際それは裁判で争われたわけですが、その当時、そうしてみると、公団のほうの見込みというのは少し一方的過ぎたんじゃないかと思えるんですけどね。

**伊藤鎮樹（空港公団室長）**

一方的だったかどうかということは別といたしまして、またこれ結果論も入ってきちゃいますのでなかなか議論が合わないところも出てくるかもしれません。例えば滑走路の建設でございませぬけれども、この時点で申し上げますと、もう既に滑走路自体も、用地を取得できるところについては、工事でいいますと最終段階の舗装工事に可能なところは入っていたというような状況がございました。実際、滑走路の完成は、その後、先ほど相原さんが指摘されました藤崎恒治さんの土地とかそういう土地の取得が最終的に遅れたというような事情もあって少しは延びましたが、一九七三（昭四十八）年の四月段階ではもう滑走路もでき上がっていたというような状況もあわせて勘案していただきますと、この一九七二（昭四十七）年九月の時点でよねさんの土地を代執行をお願いしたというのは、工事という観点から見れば、私は決して、工事の進捗なんかと関係なくやっただか、そういうことではないということだけは申し上げておきたいと思えます。

**相原亮司（反対同盟員）**

当時の状況で緊急裁決することが妥当であったかどうかは、午後、飛行場の建設、全体の状況の中からも一度検証しますけれども、いま議論になったところの一つの感想を申し上げますと、公団あるいは運輸省のほうの言われることは、工事の運行上そういう都合があった、あるいは地盤を盛る必要があったとなるわけですが、これはやはり一方的な起業者のほうの計画に基づく事情であって、収用される側の生活はそれによって分断される、あるいは畑だけが残されてあとは物理的に換算して放り出されるという状況は、国がそういうものをした場合に、当時は収用される人間の生活の状況を一切考慮に入れなかったんじゃないかと思えるんですね。いま議論された中で、公団あるいは運輸省のほうがそうしたことをしたについて、現在の時

点から立ってどのような感想を持たれるかということをお聞きしたいと思います。

**伊藤鎮樹（空港公団室長）**

まず公団のほうで答えたいしますと、私ども、当時、代執行をお願いしたのは、先ほど申し上げましたような事情でやむにやまれずお願いしたというのが実情でございます。よねさんの生活再建の問題ということについてどう考えていたのかということについては、ご指摘、これは当時私どもなりに記録を見ましても努力した部分もございませぬ。しかしながら、結果的にその後よねさんの生活が実質的に成り立つような事後的な補完措置を私どもとして十分に取れなかったということも、先ほど申し上げましたようにそのようなことは事実だと思っております。そういう意味で、今のご指摘は、要するに犠牲を強いられる者の立場に立って考えるという視点で公団がもっと努力すべきであったという批判というふうに私どもは受けとめて、そういうことがないようにこれからの業務に生かしていかなければいけないと思っております。

**河宮信郎（隅谷調査団）**

一点だけ言いたいですけれども、代執行を要請する理由があったかかったかということではなくて、このことが律速であったかどうかということでも今から検証し直す必要があるんです。律速というのは、そこがないと先に進まないという絶対的な制約という意味ですね。もしも公団側がギリギリまで待つという姿勢を堅持していたら、むしろほかの工事やほかの事態のほうで次々に律速になってきて、そしてとことんギリギリまで待つということになりますと、そういうほかの障害のほうで律速になってきて、ここはいわば律速ではなくなる。そうしますとまた待てる。またほかのところでも障害が起こってきてそれが律速になるとまたこの収用は待てるという形で、かなり延期できたんで

はないかということなんです。本当にここが律速だったらここをやるといことがいければ根拠になるけれども、律速ではない、しかし早く収用したほうがいいという程度であれば、決して律速とは言えない。律速でなければギリギリまで待つという姿勢をとることによってほかのところでもいろんな律速過程があらわれてくれば、そこが解決するまではここは収用しなくていいという態度が取れたはずだということなんです。

**伊藤鎮樹（空港公団室長）**

お答えになっているかどうかわかりませんが、先生のご指摘について申し上げますと、私どももそのような考え方は全く当時もなかったわけではないと思えます。そういうことで、例えば24番の畑について言いますれば、これは先ほど申し上げましたように比較的短期間で済む工事でございますので、そういうものもあるものはなるべく後にするような工事工程を組んでいくと。ただ、空港の工事の場合、ご理解いただきましたところでございますが、実は地上部に出てくる工事はほぼ最終段階の工事になりました、その前に、例えば滑走路でございませぬと、先ほど申しましたように道路も同じでございませぬと、谷地田部と四〇mくらいの標高差のある山の部分とこれを一体としたものを将来の陥没とかいようなことのないようにまず地盤改良工事を行います、その後、地下埋設物とかいようなものの工事を行って、そしてその後上物が付いていくということ、クリティカルな工事として時間がかかるのは、そういう地盤改良でございませぬと、そういう敷地造成のところになるわけでございます。そういう意味で、あるところだけがポカッと地盤改良ができませんと、全体ができてこそはそこでもまた長い期間の工事期間が必要になるということもございませぬ、工事の内容とかそういうものも総合的に勘案しながらこの時期にしたということだと思っております。結果的に遅れたということ、なんとなしに機械的に何か

事を進めたんじゃないかというご指摘については、それはどこまでどうだったかというとは別として、また今の時点で考えればもつというんなことが考えられたじゃないかという議論はもちろんあるとは思いますが、当時は当時なりにそういうことも全体に配慮しながらそういうことも考えながらやっていったと、そういうことだと思っております、その点だけご理解を賜りたいと思っております。

#### 石毛博道（反対同盟事務局長）

では私のほうから一点だけお聞きしますが、強制収用の不平等性についての問題ですけれども、大木よねの強制収用について特措法まで持ち出して至急に取らなければならなかった根拠となった当時の工事完成予定時期というのはいつなんでしょうか。

#### 伊藤鎮樹（空港公団室長）

一九七二（昭四十六）年時点では既に一九七二（昭四十六）年四月の開港目標は不可能になっていたわけですが、そのときの気持ちといたしましては、既に一九七〇（昭四十五）年段階で、羽田空港に降りられない飛行機は緊急の場合は名古屋に一時着陸するというような非常に厳しい緊急指示も出ていて、一九七二（昭四十六）年にはそういう状況が顕在化していった。そういうことで早くという要請が非常に強かったということもあって、一九七二（昭四十六）年当時の気持ちとしては、また対外的にも申し上げていたのは、「一九七二（昭四十七）年の初頭」ということだと思っております。

#### 石毛博道（反対同盟事務局長）

それは気持ちじゃなくて、きちんとした計画があった大木よねは代執行されたわけですからね。「気持ち」という言葉が入るのは本来おかしいんじゃないですか。もう一つ聞きますけれども、では開港予定期日はい

つですか。

#### 高橋寿夫（隅谷調査団）

一九七二（昭四十六）年四月という開港予定日を決めて進んでいたと。それは結果的にかなえられなかった。とすれば、開港予定日というのは、一九七二（昭四十六）年四月以降一日も早くということであったんじゃないんですか。それが責任ある態度じゃないですか。その言い方しかできないんじゃないでしょうか、逆に言うと。それは一九七五（昭五十）年でもいいとか、一九七三（昭四十八）年でもいいとか言えないんじゃないですか。一日も早くということじゃないんでしょうか。

#### 伊藤鎮樹（空港公団室長）

そのような意味で、一九七二（昭四十六）年当時には代執行をお願いして用地が確保できれば、そしてまた工事が順調に進めば、何とか進めて一九七二（昭四十七）年初頭に開港したいということで、対外的にも一九七二（昭四十七）年初頭ということをお願いしていたと思っております。

それから開港期日というのは、全体の工事が完成して検査を受けて具体的に期日を決めていくということでございます、まだこの時は工事中でございますので、一つの目標を設定していたということでございます。

#### 石毛博道（反対同盟事務局長）

つまりそれは、大木よねはそんな根拠の薄いことで強制収用されて、しかも特措法まで持ち出されて追い出されたわけですか。つまり、大木よねの代執行から何年何カ月かかって開港に至りますという先の根拠というが見通しがあつて初めて、それで緊急性があるから大木よねをたたき出してほしいということになるんじゃないですか。先の見通しがまるっきりないのにね。そこから逆算して、大木よねはこの時点で代執行して

もらわなければ困りますよという計算が初めて成り立つのであつてね。先の見通しはそんなに曖昧だったんですか、当時。

#### 伊藤鎮樹（空港公団室長）

曖昧ということではなくて、用地が取得できれば工事を進めて一九七二（昭四十七）年初頭には完成できると、こういうふうなことでお願いしたものでございませう。先ほど申し上げましたように、実際には任意解決の見通しがあるところについて、そのために時間をかけたいろいろなことがあつて、全体としては用地取得が遅れていたことは事実でございます。ただ、よねさんについて申し上げれば、時間をかけて事態が開けるような状況と当時私も認識していなかったことも正直なところでございます。

#### 石毛博道（反対同盟事務局長）

どうも話がよくわからないんですが。一九七二（昭四十七）年初頭つまりよねさんに特措法を持ち出したときには、一九七二（昭四十七）年初頭というのはほぼ一年しかないわけですね。つまり、そんな短い期間でさえ工事は計画は立たなかったですか、当時、空港公団としては。

#### 伊藤鎮樹（空港公団室長）

工事の計画としては、ですから、よねさんの土地の谷地田部の地盤改良工事を実施し、盛土工事も実施し、そういう工事を実施していったら、ほかの工事も並行して進めていって、一九七二（昭四十七）年初頭までには全体としての施設も完成できるという工程を当時持っています、その工程でお願いしたということでございます。

#### 石毛博道（反対同盟事務局長）

では続きでお聞きしますけれども、その一九七二（昭四十七）年初頭という工事完成期日をあきらめたのはい

つですか。

**伊藤鎮樹（空港公園室長）**

あきらめたといいますが、実態上、よねさんの土地以外で、例えば任意で一年くらいで話し合い解決が結果的にできたわけですが、平和の塔のような施設もございましたので、そういうところで全体としては工事としては当初予定した工程よりは遅れぎみになっていたことは事実でございます。ただ、一九七二（昭四十七）年初頭の開港が事実上困難となったのは、やはり燃料輸送の工事を一時中止しなければならぬような状況が出て、また暫定輸送のためにも時間を要するということが明らかになっていた時期だと思っております。

**石毛博道（反対同盟事務局長）**

それはいつですか。

**伊藤鎮樹（空港公園室長）**

厳密にいつというより、幅のある時期で言いますと、一九七二（昭四十七）年の六月には既に千葉の住民の方からパイプラインについて工事差し止めの申し出が出て、一九七二（昭四十七）年八月には工事を一時中止するというような形になっておりますので、大体一九七二（昭四十七）年初頭の時期、燃料輸送だと思っております。

**石毛博道（反対同盟事務局長）**

どうもよくわからないんですがね。つまり、大木よねさんは特措法まで持ち出して土地を取られていて、例えば37番地点とか、藤崎恒治さんの13番、14番とか、平和の塔というのが、ではなぜ一九七五（昭五十）年の五月とか、あるいは37番地点に至っては一九七五（昭五十）年の六月というふうにずれ込むわけですか。少なくともこの時点で一九七二（昭四十七）年初頭に工事が完

成するというふうには計画を立てていたならば、用地取得は少なくとも一九七一（昭四十六）年いっぱいには成立しているんじゃないわけでしょう。だから「どの時点であきらめたのですか」というふうには聞いていくわけですね。年内にあきらめたんじゃないですか。一九七一（昭四十六）年内に。つまりパイプラインの問題なんかじゃなかったんじゃないですか。工事実施計画上もう無理だという判断が、どっかにあったんじゃないですか。そんな曖昧な形で期日は先延ばしされるわけですか。どっかできちんと話し合って、全体の工事の実施計画状況を全部見て、この時点でこれは無理だという結論を誰かがどっかで出すわけでしょう。そんなこともされてないんですか。

**伊藤鎮樹（空港公園室長）**

確かに一九七一（昭四十六）年四月の開港目標をもう既にこの時期越えてしまっているような状況であったわけですが。したがって、先ほど高橋先生のほうからありましたように、「一日も早く」というのが本当に一番正確な言い方かもしれないような状況で工事を進めていたという状況だと思います。

一方、先ほどちょっと藤崎さんのケースと平和の塔のケースについて申し上げましたが、この二つについては代執行ではなくて任意で解決したわけでございます。よねさんのケースについては何とか代執行を避けたいということをお願いしていたのでございますが、なかなか私ども時間をかけてよねさんに接触する機会もままならなかったような状況がございました。それと比べますと、この二つのケースについては、少なくとも緊急裁決の前後の段階から少し具体的に移転条件とかそういうこともお話ができるような状況も出てきたと思っております。したがって、県等とも相談した上だと思えますが、穏便にできるものは穏便にというのが基本的なことだと思っておりますので、こういう何とか任意の努力をしていくということがなされて、

そういうことの結果、用地取得も少し遅れていったって工事全体に影響していったということは、そのとおりだと思っております。しかしながら、この時期のものと考え方は、やはり工事としては一日も早く完成するということをベースにしていろんなものは考えていったというふうには思っております。

**樋ヶ守男（反対同盟員）**

先ほどから空港公園のほうは、工事上の理由を主に大木よね代執行のことを言われているわけですが、さつき相原さんが言われたように、畑の部分はもととは大木さんが開墾して、大木さんのところはほかに農地がなかったから、五反歩以上農地がないと登記ができないということで、名義上の所有者をほかの方にしていたのだ。だから、その土地の隣のところは代執行直後買収の了解を得たけれども、畑が買収の了解を得られなかったのは、その土地の所有者自身がこれは実は大木さんのものだということを了解していたから、彼自身が買収交渉についてはその時点で応じてないということの証だと思えます。

それと、さらに一生懸命手紙を書いて説明をした、説得をしたと言われますが、先ほどの大木よねの生涯のところの説明したように、大木よねさんは文字が読めないわけですね。文字を読めない人に手紙を書いたって、通じるわけはないんです。つまり生活補償のことも全部含みますが、代執行される側の生活とか人間性とかそういうことについて、当時、公団はどこまで熟知して認識していたのか。認識していた上で、これ以上話し合いができないとか、説得に感じていただけの状況ではないという見切りをつけたのか、そこは極めて疑しい。あそこに住み続けたいから反対している、反対しているから支援の学生さんをそばに置いたりしている、そういう状況だけを見て大木よね代執行を決定されていたんじゃないかということがどうしても残るわけです。いかがですか。

## 伊藤鎮樹（空港公園室長）

当時のいろんな記録を見てみますと、小泉さんの場合、敷地内に支援の方が常駐というような形ではお会いできないというようなことは、これは本当にあって、十分に大木さんのお話を伺えなかったことは事実だと思います。先ほどの24番の畑の権利関係についても、私どもは私どもなりに相当慎重にいろいろ調べておりますが、私どものお聞きし、調査できた権利関係というのは、先ほどのようなことだったわけでございます。

それで、こういう言い方が果たしてこういう場でのいかどうかわかりませんが、ほかの農民の方のケースについても、支援の人が横にいる時とそうでない時とは、具体的なお話の仕方とか、腹を割った話し方とか、そういうことも実際に違っていたということは事実です。それで大木さんについても何とか大木さんと直接お話できるような機会を見計えないかということとは、当時の記録を見ても一生懸命担当者は担当者なりに努力しております。しかしながら、もうほとんど二十四時間一緒に生活しておられるというような状況の中で、今、樋ヶさんのおっしゃったような、そういう調査というところまではなかなか無理があったんじゃないかなと、私は当時の記録なんかを見ながら思うんですけれども。

## 木内 順（反対同盟員）

先ほどから何回も言ってますけど、よねさんの強制収用をする前に、伊藤さんの話では、任意の買収に応じてくれそうな人がいたという話ですので、なぜその任意の買収が済んでから最後の最後に強制収用というものでこなかったのか。一番最初に強制収用があつておまえらは反対していれば取っちゃうよ、大木よねの二の舞になるよというよな、さっき「見せしめではない」と言いましたけれども、かなりそういう見せしめ的なところがありまして、この前にもありますが、

当時の橋本運輸大臣も「これで反対派の農民もいくら抵抗してもだめだとわかったろう」というような、こういう姿勢があるわけですよ。こういう脅しをしながら、ちよんどのいいというか、天涯孤獨という身寄もない一人でポツンと取香のところに住んでいる年寄だからいいんじゃないか、これがもつと大地主とか、ある程度名のある人とか、そういう人であれば絶対にそういうことは公団としてもやらなかったらうし、そういうよねさんに対する差別というか、さっきも伊藤さんが言ったように支援の人たちがいて団結小屋化しているとか、一方的にそういう目で見ると、これならばやってもいいだろう、見せしめのためにやろうというよな考えが我々には非常に強く伝わってくるわけです。小泉よねさんは強制収用によって初めて取られたわけですが、取られたものは家屋敷、田畑だけではなかったわけです。よねさんはそこでもって生活をして、そこに生きる場所というんですか、そういうものをそこに持っていたわけですよ。そういう生きる場所を取られた人間が、ほかの場所へ移って果たして生きていけるのか。結果的によねさんは、強制収用されて二年ちよつとの間のうちにこの世を去っているわけです。そういう自分の生きる場所を取り上げられてしまった人間というか、そういうところを強制収用する側も考慮に入れて、命までも取る、結果的にそうなるってしまった、そういうところを考慮して法を運用するものはいくらいたいたいと思うわけです。

## 柳川秀夫（反対同盟員）

いろんな問題点があると思いますが、この位置の問題ですけれども、先ほども申し上げましたけれども、18番、12番、この収用された土地については、位置からいってどうしてもこれは空港の真ん中でなしに、私どもの判断からすればそんなに緊急性も必要性もないというよな、これは単純な考えなんですけれども、

そういう位置にあるんですよ。しかもこれは取香の谷地田の続きで一番突端に近い部分にあります。この位置が丘陵地の真ん中であつて、その丘陵地に囲まれた谷地田、それで埋立をどうしてもやらなくちゃならないという場所でもないわけですね。そういう意味では、代執行を考える前に、道路が必要、あるいはそういう必要性に応じてその可能性をいろんな角度、いろんな方途が考えられていたと思うんですが、そういう意味では代執行をやらなくても済んだ場所にあるんじゃないかと思うんですけれども。そういうあらゆる可能性を探るといふことにおいて、この位置は代執行の必要性が果たしてあつたのかという疑問があるんですよ。そういう意味で、現在、もろもろの情勢も含めて、それらを考えた場合どうなんでしょうね。やはりどうしてもやらなくちゃならない場所であつたというふうには判断されるわけですか。

## 伊藤鎮樹（空港公園室長）

先ほど既にそのところについて、私どもの施設として、そしてまた工事として必要なことだということについてはお答えしたつもりであつたわけですが、現に今もその土地については、法面ということも含めて道路施設として使用しているということは申し上げさせていただきます。そういう形で、かつそこへの接続部の場所、一番入口付近の場所はなかなかほかにおよぎようのない場所であるということもあわせて申し上げさせていただきます。

ただ、結局、先ほどから再三申し上げているところでございますが、よねさんの生活が成り立つような措置、そういうことを事前にも事後にも努力をしたというかも知れないけれども、実態として十分に講ずることができなかったんじゃないか、そして結果としてそれはよねさんの生活を破壊したまま放置したというように指摘をされなければいけないような状況をつくってしまったこと、そしてまたそういう状況を見た農

民の人たちの気持ちというのが、あのようにはなりたくないというような見せしめ、あるいはそういうふうにごちらが考えているんじゃないかというふうに思われる不信の原因になったことは事実でございます、私どもは努力が足りなかったということを私どもの立場で反省しなければいけないとともに、もう一度あらためて、前回シンポジウムにおいて総裁が申し上げたところだと思いますが、どんなに対立していても農民の方は私どもが空港づくりをしていくに当たってお願いをしていかなければならない方々だと、こういう原点を忘れないような仕事の仕方をしていかなければならないと私どもは今あらためて思っているところでございます。

**隅谷三喜男（隅谷調査団団長）**

12、18という地域が現在においてどういうところに位置しているか、そういうことについてかなり曖昧なままで議論がありますので、これはこれ以上議論してもあまりプラスはないので、この次までに12、18は現在の状況の中で具体的にどこに位置しているかということについて公団のほうもちゃんとした図面を出していただいて、その上でなお何かあれば次回の時にその点を問題にするということにしたいと思います。そうでない、よくわからない事情でこれ以上議論することとはあまり意味がない。

（昼食休憩）

**隅谷三喜男（隅谷調査団団長）**

先ほどの続きで、一五の「小泉よねの代執行に緊急性はあったか」という問題に入りたいと思います、その前に、私が先ほどの討議の最中に、大木よねさんの所有地で家屋について、18、12ということについて、

説明と問答の時に少々お互いの食い違いというか、私たちにはつきりしない点があったので、次回にでも図面でも出してちゃんと説明してくださいと申しましたが、今回はまた次の別の問題に入っている問題がある、次回に今回の問題が入り込むことは必ずしも適当ではないであろうということで、これは公団のほうからもう一度、もう少しきちっとどういう状況になつていてということを書いていただいて、同盟のほうも当面それでいいならいいということで、一応の決着をつけたいと思います。

**伊藤鎮樹（空港公団室長）**

先ほど十分ご理解いただけないような言い方をしておし訳ございません。もう一度改めて18番の宅地と12番の水田の現在の状況について申し上げます。

18番の宅地は、国道二九五号線につながるメインの港内道路の敷地でありまして、また同時に第三検問所の敷地の一部でもございます。

それから、12番の水田は、メインの港内道路を構成する法面になっております。以上でございます。

**隅谷三喜男（隅谷調査団団長）**

とにかく関連地であったということですね。

**石毛博道（反対同盟事務局長）**

次の（一）の⑤をやつてからまた全体的にやりたいと思っておりますので、（二）の⑤「小泉よねの代執行に緊急性はあったか」を、石井から発表してもらいます。

**石井恒司（反対同盟員）**

それでは、私から発表します。その前に、これに関する資料（資料編46、48ページ参照）がありますので、これが今からやる内容の資料集ですので、目を通しながらお聞き取りいただければと思います。

（二）の⑤ 小泉よねの代執行に緊急性はあったか

特措法二〇条では、次の三要件がすべて成立する場合に限り収用委員会が緊急裁決できるとしている。

- 一、特定公共事業にかかる明渡し裁決が遅延することによって事業の施行に支障を及ぼす恐れがある場合
- 二、建設省令で定める様式に従い、書面による起業者の申立てがあった場合。
- 三、その申立てがあった日から二カ月以内であった場合。

この三つである。この三要件のいずれが欠けても緊急裁決はできないことになっている。また、その時、「事実誤認」「目的違反」「動機の不正」「平等原則違反」「比例原則違反」のいずれもがあつてはならない。裁決の前提となる事実が存在しなかったり、その認定が全く条理を欠くような場合、その裁決が違法もしくは無効となるのは言うまでもない。とりわけ位置について事実認定がどのようになされたのかは極めて重要な問題である。

「明渡し裁決が遅延云々」とは、この場合「他のほとんどのことは開港までに何とかなりそうだが、小泉よねの土地や家についてはその見込みが立たない。このままでは開港が決定的に遅れてしまう」というようなことだと私たちは理解している。

周知の事実として、小泉よね宅を含む一期工事用地への特措法適用、緊急裁決は、一九七二年（昭四十七）年初頭の開港のためになされたものである。それは、代執行後の十二月半ば、今井空港公団総裁が羽田空港に乗り入れていた二五カ国に一九七二（昭四十七）年六月開港を宣言。開港日は二月までに改めて連絡すると通知した。このことから明らかである。本当にこのとおりであったら、歴史上唯一の特措法による民家の代執行も、まだその名分だけは保てたであろう。

しかし、結論から言えば、空港の開港は、大木よねを代執行で叩き出してから七年目の一九七八（昭五十三）年五月のことだった。特措法や緊急裁決でなく、

普通の土地収用法の手続きでも十分な時間があつた。

そもそも土地収用法で収用裁決申請が出されている土地に対して、公団・運輸省はさらに特措法を適用し緊急裁決を求めたのだ。とすれば、収用法に従った手続きと特措法に従った手続きとの期間の差、せいぜい数ヵ月から一年の用地取得の遅れが事業、この場合は開港という事業に決定的な支障をもたらすという事実や、高度の因果関係がなければならぬ。その高度の公共性と緊急性のゆえに仮補償、緊急裁決という、土地を奪われる側には極めて理不尽なやり方が法として存在しているはずなのだ。しかし開港は七年後だつた。

では、代執行の後、誰が見てもやむを得ない理由があつて、例えばとんでもない事故Ⅱ不測の事態などがあつて、一九七二(昭四十七)年開港が不可能になつたのだろうか。そうではなくて、もともと緊急裁決をした時点、あるいは代執行の時には、一九七二(昭四十七)年初頭ないし六月開港の現実性が失われていたのではない。それがここでの検証事項である。たつた数機の飛行機が離発着するだけなら、空港は滑走路と管制塔をはじめとした幾つかの建物、いわば飛行場本体があれば事が足りる。しかし、国際空港として日常的にその機能を果たすにはその他にも絶対的な要件が幾つか存在する。

- 一、航空機の膨大な燃料を空港まで輸送し、給油できるか。
- 二、大量の旅客や貨物を空港まで、あるいは空港から円滑に運ぶ交通機関はあるか。
- 三、航空機の安全な空域や飛行コースは確保されているか。
- 四、騒音問題をはじめとする周辺住民対策はなされているか。

この四点が整い、あるいは整う確実性があつてはじめて飛行場本体の完成が開港の要件となるはずなのだ。そのようなものとして小泉よねの代執行は臨まれたの

だろうか。そうでないとすれば、小泉よねは何のために代執行され、生涯の住家であるはずの取香の家から叩き出されねばならなかつたのか。小泉よねは、代執行から二年余の一九七三(昭四十八)年十二月に、失意のうちにこの世を去っているのだ。

順を追つてみていくことにいたします。

#### 一、影も形もなかつた燃料パイプライン

七年かけた結果は貨車輸送による燃料暫定輸送。公団が千葉港から空港までのパイプライン計画を発表したのは一九七二(昭四十七)年八月十九日のことだつた。四四kmの間を直径三五cmの管二本を埋める計画だつた。ほとんどは東関東高速自動車道路の脇に埋められるのだが、千葉港から東関道までは幸町、稲毛、朝日ヶ丘など住宅団地がある所で、通称水道道路ルートと呼ばれる所を通る。パイプライン計画は、かなり早い時期から存在したらしいのだが、なぜか市議会や住民には公表されなかつた。

公団にとっては、六月に収用委員会で緊急裁決がされ、代執行も翌月に決まり、空港用地確保のメドが立ったというところでパイプライン計画を発表したかもしれないが、沿線の住民にはそのようなことは関係ないことだ。空港への賛否ではなく、ただ軒先を通るパイプラインが安全かどうかが問題だつた。臨海団地自治会連絡会が結成され、住民たちは安全性の確認と反対の声を高めていった。

一九七二(昭四十七)年一月十四日、千葉市議会は機動隊に守られ、パイプライン埋設賛成を強行裁決した。そして、四月十四日には、荒木千葉市長が市道への埋設工事を認め、県も同日、県道、県有地への埋設を認めた。これを受けて公団は即日埋設工事に着手した。

五月八日、公団は成田分室工務局内にパイプライン建設実施本部を設置し、「池田本部長(工務局長)は、全ルートを四ヵ月で完成させると言った」とある。

しかし実際には、技術者が全ルートを実地に調査し

て、それがとんでもない話だとわかるのである。当初の設計図では、埋設できない難しい工事が三つの河川や国道一四号線、総武本線など二〇カ所もあることがわかつた。さらにひどいことには、東関道の建設予定地で約3ha、肝心の用地買収さえ済んでいなかった。

そして、沿線住民たちの「埋設禁止仮処分」への判決が事態を決定的なものにした。仮処分申請は却下されたが、その中で裁判所は「なぜこのルートを選んだのか理解に苦しむ。市・公団とも住民感情への配慮が欠けている。住民と十分協議せよ」と市と公団に勧告したのである。六六〇m埋めたところで工事はストップし、市道占用許可期限が過ぎた。公団がどんなに甘く見積つてもパイプライン工事はあと一年はかかり、開港が一九七三(昭四十八)年夏以降にずれ込む公算が大きくなつた。

そこで、運輸省・公団は、パイプライン完成まで燃料を国鉄の貨車とタンクローリーで運ぶ「暫定代替輸送計画」を打ち出した。貨車やタンクローリーでの輸送は危険だからパイプラインを埋設するのだと昨日まで言っていたのは、ほかならぬ政府・公団自身である。この実に手軽なその場しのぎの方針変更は、関係自治体、住民らの政府不信、公団不信を決定的なものとした。とりわけ、二回も議場に機動隊を入れ、自ら泥をかぶつてパイプライン埋設に協力してきた荒木千葉市長の怒りは凄まじかつた。「もう公団には協力できない。勝手にしろ」と、公団との密約をバラしてしまった。

公団と千葉市が秘密裡に結んだ確認書、覚書きでは、  
一、地元環境整備費として公団は千葉市に一一億一、二〇〇万円を支払う。

二、水道道路ルートは暫定三年とし、その後は東関道に埋め替える。  
などとなつていた。このパイプラインとは直接関係のない一億円を支払う約束を公団がしたということが、その後の暫定輸送ルートでも大きな問題を引き起こすのである。

パイプライン計画が宙に浮いたままの状態で、以後は暫定代替輸送をめぐっての諸問題がさらに大きく開港時期を遅らせてゆく。関係自治体が自ら携わったことでもあり、詳しく述べることは控えたい。ただ、成田市土屋から吉倉まで二・七kmの暫定パイプライン埋設に二年半以上(一九七五(昭五〇)年四月七日完成)。

さらに、茨城県、千葉県の貨車輸送沿線自治体説得のために二年以上の月日(最後の千葉市との協定が結ばれたのは一九七七(昭五二)年九月十四日)が費されたこと。

また、貨車輸送やその安全性確保とは直接関係のない数百億円が住民対策費の名目ではまかれたいことは確認しておきたい。

一例を挙げれば、茨城県が見返り条件とした水戸までの国鉄鹿島線の早期完成、神栖町への国鉄新線建設国道一二四号線の全線開通、空港からの東関道の建設などを政府はほぼ認めた。当時の大塚公団総裁でさえ「鹿島開港のやり残しを公団が引き受けるんですかね」と顔を歪めて語ったと言われるが、関係自治体につきり足元を見透されての大判振舞いで貨車輸送が実現した。しかも、住民への言い訳で、実は上のほうでは誰も信じてない三年間の期限つきであった。予想どおりパイプラインは三年で完成せず、期限は延長され、また政府・公団の住民対策費が上乘せされたの言うまでもない。

ここまでの経過を見て、政府・公団の身から出た錯とはいえ燃料問題の解決に七年以上も費やしたのは、あくまでも結果的にそうだったもので、そんな様々なことが見通せるものではないと政府・公団を弁護する意見が出るかもしれない。そういう意見のために、極めて技術的な数字を挙げてみたい。

一体、本格パイプライン工事は実際どれほどかかったかである。すべての沿線自治体や関係機関との協定諸手続きが済んで、本格パイプラインの着工は開港一年後の一九七九(昭五四)年五月十五日、妨害などの

中断もなく完成したのは、B系施設が一九八二(昭五十七)年十二月七日、A系施設が一九八四(昭五十九)年二月七日のことである。工事だけでそれぞれ三年半以上、四年半以上を費やしたのである。このことをも見通せなかったと言ひ張るならば、公団は空港建設の技術的能力が皆無だったことを自ら告白するに等しい。

一九七二(昭四七)年八月にルートを発表して、沿線住民は自治体の理解と協力を得、翌年夏までにパイプラインが完成するなどと考えるのはどだい無理な話だったのだ。とすれば「一九七二(昭四七)年初頭から夏の開港」ということで大木よねを叩き出したあの代執行は何のために行われたのだろうか。

## 二、空港アクセスのこと

大量の旅客や貨物を運ぶ鉄道や道路網、いわゆるアクセスの整備はどうなっていたのだろうか。

まず閣議決定の時にうたわれた成田新幹線計画は、沿線自治体住民に騒音公害しかもたらさないと拒否され、あつげなく挫折した。それに代わる唯一の鉄道はターミナルから遠く離れた駅しかない京成電鉄で、この成田・空港間の完成は一九七二(昭四七)年十一月二十五日だった。鉄道があまり見込みないとすれば道路輸送に大幅に頼るしかない。空港への高速道路である東関東高速道路は、成田までは一九七二(昭四七)年八月十九日に完成していたが、空港まで全通したのは、一九七七(昭五二)年十一月二十六日に大木よねの残された畑の明渡し仮処分が行われた以後のことである。

しかも、この高速道路は千葉市宮野木で京葉道路と接続していて、新空港分の交通量が加われば京葉道路が大変な渋滞を引き起こすのは目に見えていた。それゆえ、一九七六(昭五十一)年十一月八日に川上千葉県知事が政府に提出した二八項目の地元対策要望書のトップは東京湾岸道路の整備だった。そして、湾岸道路の大井埠頭から幕張間の開通は一九七八(昭五十三)年

一月のことだった。さらに、その二八項目のうち九項目がアクセス関係であり、中でも国鉄成田駅から五一号への連絡街路の建設、市役所下から寺台までの五一号線の拡幅は、成田山新勝寺という大観光地と空港が共存するには絶対必要なものであった。しかし、その連絡街路の完成は一九七三(昭四八)年三月三十日、五一号線の拡幅はそれまでには完成しなかったが、同日概成と発表された。

これらを見ても、一九七二(昭四七)年初頭から夏に開港したとしたら、高速道路も一般道路も大渋滞を引き起こして身動きのとれない状態が日常化したと思われる。アクセスの面でも開港への要件が整うのは代執行からはるか先のことだったはずである。

## 三、飛行コース 空域

現在、成田空港への離発着は、南側は九十九里海岸の方向でほぼ直進するが、北側は利根川上空を通過して太平洋へ(あるいは逆のコース)となる。その航空機を誘導する無線標識施設がボルタックというもので、銚子市上野町に立てられている。この建設に協力を依頼された銚子市長が「それによって銚子市上空が成田空港の航路となることがなく、他にも悪影響のないものであれば協力してよい」と回答した。それに対して運輸省は、市当局の広報資料掲載のために「銚子市に騒音の心配はないものと思われます」という文書回答と、飛行コースはすべて九十九里を通過することになっている添付図面を送ってきたのである。しかし、これが真赤なウソであった。

そのために、市長、市議会、住民たちの「銚子上空を飛ばさせない」という反対運動が起こり、これが開港直前まで運輸省や千葉県当局の頭を痛めた問題となった。銚子上空飛行コース問題の行政的決着は、中村運輸事務次官が市役所で頭を下げた後、一九七七(昭五十二)年十一月十八日に市と運輸省の覚書調印によってである。

表に見えた飛行コース問題とは別に、住民たちからは見えない密室での飛行コース、空域問題も未解決だったはずである。運輸省が防衛庁に対して閣議決定当初示した空域・飛行コース案では、成田空域と百里空域の重複することも、格別の影響を与えることもなかった。しかし、その後、一九七二(昭四十七)年開港を睨んだ運輸省案が百里空域を大きく制限するものだったために、防衛庁側が反発。双方がそれぞれの空域案を突きつけ合つての折衝が六年間続けられた。百里空域と成田空域が重なって、高度差でそれぞれの空域を確保してしか成田の飛行コースをとれない危険極まりない現在の空域が合意されたのは、一九七七(昭五十二年)八月八日、運輸省、防衛庁の事務級協議のことであつた。これについては、当時の新聞がありますので、ちよつと読み上げます。見出しは「空域分離に合意 成田空港と百里基地 運輸省、防衛庁事務級協議」とあります。

「成田空港が開港した場合、発着する民間機が隣接の航空自衛隊百里基地の自衛隊機と接触する危険をどう防ぐか、六年越しで運輸省と防衛庁が協議していた成田・百里の空域分離問題は、八日事務レベルで合意に達した。関係筋によると、百里空域を南側約十六kmの幅で削減。西側の高度を約三、〇〇〇m以下に下げ、成田空港からの民間機と百里基地の自衛隊機のすれ違い高度差を約三〇〇m以上に設定するなどが骨子。狭い空域をやりくりし、民間機と自衛隊機のコースを共存させる点が特色になっている。これによって、羽田空域と百里空域の間に割つて入つた成田空港の空域・飛行コースが確定することになり、運輸省は成田空港十二月開港の空の部分の準備がほぼ整う。」とあります。一九七二(昭四十七)年初頭から夏、成田は未だ自らの空域・飛行コースを確保していなかった。

#### 四、騒音問題

成田空港は内陸にある空港である。騒音問題の克服

は、こんな内陸に位置決定した政府側の是非ともなきねばならぬ課題であり、一九六六(昭四十二)年七月の閣議決定の中にも取りあげられている。しかし、当初の開港予定とされた一九七二(昭四十六)年四月時点では、騒音区域として指定されていたのは滑走路先端から二km、幅六〇〇mの俗に言う危険区域だった。

また、航空機騒音防止法では、国が防音工事に金を出すのは学校、病院、保健所、公民館などの公共利用施設に限られていた。民家防音は無しである。法改正などが遅々として進まず、千葉県は独自で、全室防音ではなく、一室、二室の民家防音に取り組まざるを得なかった。「航空機騒音防止法」いわゆる騒音法が一九七四(昭四十九)年三月に改正されてから、やっと公団・国が民家防音に金を出せることになったのだ。そして、新たな騒音区域が指定されたのは一九七六(昭五十一)年一月八日のことだったのである。もし公団の言うように一九七二(昭四十七)年開港になっていたら、反対派ばかりでなく、空港に条件賛成している人々も、凄まじい騒音の下の生活を余儀なくされたことである。地元を交えた「新東京国際空港騒音対策委員会(※十一一)の第一回会合はやつと一九七二(昭四十七)年四月、第二回はその年の十二月であり、そのいずれもが顔合わせ程度で、具体的なものではなかったという事実を見ても、公団の騒音対策への熱意が計り知れよう。周辺はどうあれ、とにかく滑走路から飛行機が飛び立てばよいという姿勢で開港の緊急性が語られていたのだ。

以上みてきたように、小泉よね代執行を正当付ける唯一の言葉「開港の緊急性」は、願望はともかく、現実としては全く根拠を欠いたものだった。開港に必要な基本的なことはまだ山のようにあり、その山を一つ一つ崩して開港へ道を開くには多大な時間がかかることは十分予想されたはずである。結果としてではなく、本当に七年の歳月を必要としたかもしれない。

その中で、私たち反対同盟が直接かかわった主なもの

のは、岩山に建てた大小二基の鉄塔と、最後の開港を五十日ほど遅らせたあの戦いである。この鉄塔も破壊道路の建設に約一年、実際の破壊にわずか半日かっただけである。政府・公団は鉄塔と反対派のせいにして、実はもつと開港に必要なことをみんなの目から隠そうとし続けた。

ここではそのことはひとまず置くとしても、数ある山の中で小泉よねだけが特措法、緊急裁決、代執行という処断を下されたのだ。羽田の危機的状況は「緊急性」一つの構成要因かもしれない。しかし、それは小泉よねだけでなく、パイプライン用地にも、アクセス問題にも、その他の問題にも適用されねばならないはずである。小泉よねだけを代執行する論理の構成要因とはならないのだ。さらにいえば、パイプラインや暫定輸送問題に顕著に見られた法外な地元要求に対し政府・公団がとつた対応の何と寛大なことか。

それらに比べて小泉よねは何も要求してはいない。ただ取香のある土地、あの人に住み続けたいと願つただけだ。自らのあざかり知らぬ空港決定によつて年来の土地を追われる者こそが、空港建設の最初の被害者であることは言を待たない。とすれば、もともと法制度の保護と恩恵にあずからねばならぬ者が最も苛烈かつ無慈悲な扱いを受けたのだ。取香の家を叩き出され、失意のうちに世を去らざるを得なかった小泉よねの魂に対し、政府・公団はまず謝らなければならない。以上です。

それで、質問がございます。簡単な質問です。小泉よねは一九七二(昭四十七)年六月開港のため強制収用されましたが、なぜ開港ができたのか具体的に述べていただきたい。

#### 伊藤鎮樹(空港公団室長)

開港できなかつた一番大きな原因というのは、いま振り返ってみますと、燃料輸送問題だと思っております。

**高橋朋敬（運輸省課長）**

今振り返ってみると、この言い方で大変恐縮ですが、用意された年表もございしますが、開港予定期日を一歩遅らせてしまったのは、パイプラインの建設が大変遅れてしまったということが大きな原因だと思っておりますが、なぜ遅れてしまったのかということも含めて考えれば、端的に言うと、私たちの空港づくりのやり方に、成田で起こったことがパイプラインの沿線でも一種の不信感という格好で認識されまして、なかなか事が進まなかったこととございしますので、単に物理的に工事が出来なかったということだけに責めを負わせるつもりはありません。

**石井恒司（反対同盟員）**

障害になったのは、パイプラインだけができていればすべてクリアされたわけですか。他は全然問題なかったという趣旨でよろしいのですか。

**高橋朋敬（運輸省課長）**

問題なかったというふうに申し上げるつもりはございませんが、いま幾つか指摘があった点についてもいろいろと私どもなりに開港に間に合わせて工事を進めておりましたし、それから調整もしておりましたが、パイプライン工事が遅れることに伴ってその決着のほうも引きずられていったという面もございしますので、その意味では、例えばアクセスの関係についても少し延びてはおりますが、要は全体完成の時期に合わせて少し延びていったという面もございしますので、このアクセスとか飛行ルートとか騒音問題とかいったことについて私は問題なしとは申し上げませんが、一番大きな要因はパイプラインではないかというふうに思っているところでございます。

**石井恒司（反対同盟員）**

質問について協議したいので、ちょっと時間をいた

だきたいのですが。

**隅谷三喜男（隅谷調査団団長）**

その前にちょっと私のほうから質問しておきたいだけども、パイプラインというか石油は飛行場を動かすためには絶対必要なものであることは百も承知されていることで、それについての計画というのは事前にももちろんあったわけでしょうね。そしてそれがどうなっているかということも、大木よねの問題のその時点においてはもう十分わかっていたのではないですか。

**高橋朋敬（運輸省課長）**

これからご質問を受けて説明をしてみたいのだからと思いますが、パイプラインについても、当時は当時なりに、比較的そう長い期間をかけなくてもできるという見通しを持っていったということなわけです。それを工事にいく中でいろいろな問題が起きてしまっ、それが遅れにつながっていったということとござい

**隅谷三喜男（隅谷調査団団長）**

それは二、三カ月か半年もあればできると考えていたわけですか。

**伊藤鎮樹（空港公団室長）**

その点についてはまた後でご説明するつもりでございます。比較的短期間でできるという考え、工事自体は比較的短期間でできるという見通しを持っていたということは事実でございます。

**隅谷三喜男（隅谷調査団団長）**

我々でもちよつと納得できないな。工事自体って、工事をするための前提条件がいろいろあるわけですからね。それはパイプを設定するというのなら一カ月もあればできるでしょうが、土地を使用しなきゃなら

んし…。

**高橋朋敬（運輸省課長）**

それはまた申し上げますが、先ほどの同盟側の詳解にもございましたが、私も事前の地元への説明とかいうことも始めてはいたわけですね。で、用地取得の見通しと合わせながら工事をどう着工していくかということとございまして、その意味では、物理的な工事の期間という意味では多くの年数をかけるというようなものとしては当時は考えていなかった、というふうに申し上げます。

**石毛博道（反対同盟事務局長）**

それでは、今の続きをやりませう。つまり今の説明だと非常に大事なところが抜けているのではないかと思っています。例えば池田本部長と言われる工事局長が「全ルートを一カ月で完成させる」と言ったわけでしょう。ところが、その時には四カ月で完成させるという根拠は何もなく、結局、技術者が現場を歩き回っては何も「そんなものではないよ」というふうになつたわけでしょう。いま我々が読み上げたこの部分は事実ですか、まず最初に。

**伊藤鎮樹（空港公団室長）**

若干その点について私ども、たぶんこれは当時の一九七二（昭四十七）年報道がなされているわけですが、ちよつとその点、まず第一点、本部長が池田と言われ

※十一― 新東京国際空港騒音対策委員会

騒音対策委員会は、一九六六（昭四十二）年閣議決定「新東京国際空港の位置決定に伴う施策について」をうけて、航空機の騒音により生ずる障害を防止し、又は軽減するための必要な措置について協議するため一九七二（昭四十六）年十二月一日に空港公団の副総裁を委員長、運輸省、千葉県、関係市町村の長・議長、地元住民代表、学識経験者等を委員として発足した。翌年四月十七日に第一回騒音対策委員会が開催され、その後、毎年一回開催されている。

てますが、本部長は山本副総裁でございます。

それから、今言われたように「全ルートを四カ月で完成させる」という言い方、しかも、その後に二〇カ所ほどの問題点が出てきたと、そういうお話になっているわけですが、少なくとも当時の新聞で見ると、それから私どもの当時の状況で、若干推測も入るわけですが、既に一九七二(昭四十七)年のこの時点では工事に着手しておりまして、あとどれだけかかるかという精査の議論をこの本部でやっているわけです。それで、その際に二〇カ所の軟弱地盤等のところが出てきたので「あと四カ月以上はかかる」と、こういうのが一九七二(昭四十七)年五月の時の本部での議論だった。少なくとも新聞報道でもそんなふうな報道でございまずし、そういうことだと思えますので、ちょっと工期間だけが、全工事が四カ月で、かつその後二〇カ所のそういうものが出てきたということであると、ちょっと私どもの認識とは違っているということだけは申し上げておきます。

#### 石毛博道(反対同盟事務局長)

そうすると、例えば小泉よねの代執行を申請した時には、もうパイプラインの工事に何カ月とか詳しい工程表がきちっとあるわけでしょう、開港に向うスケジュールというものが。その時はどうだったんですか、どのぐらいで完成するという予定だったんですか。

#### 伊藤鎮樹(空港公団室長)

その点について申し上げますと、当初のパイプライン計画は、ご承知のように現在のパイプライン計画とはルートが異なっております。現在のパイプラインルートは花見川の川底を約八kmにわたって二〇m以上の地下をトンネルで抜くというような非常に難工事が入っているわけでございます。当時のパイプライン計画は、工事そのものとしては、後に軟弱地盤とか少し時間がかかるという所も二〇カ所ほど発見されたという

議論は別として、全体としては、現在のパイプラインの工事に比べますと、相当時間的には早く完成できる工事でございます。

それで、パイプラインについて申し上げますと、全長が長いとそれだけ期間がかかるように一般的には思われるかもしれませんが、実際には、何か一つの、一番長くかかるクリティカルな部分、そこに合わせて全体の工程管理をして、工区を設定して、何カ所かで同時並行的にやっているといるという事でございまして、一番大きな難工事というのが全体の期間を支配していく、そういう性格があるわけです。

そういう意味で申し上げますと、当初のパイプライン計画は、大部分道路にパイプを埋め込んでいくという計画でございますので、期間としては短期間に完成できる、そういう認識で当時だと思います。

それから、先ほど隅谷先生からお話ございましたが、その前のいろいろな準備ということで、私どもも当時認識しておりました一番大きな問題は用地の確保ということですが、これも道路用地が中心で、ほとんど道路用地ということでございまして、ここは道路管理者のご了解がいただければ確保できるということでございますので、一部民有地もございましたが、全体としては比較的短期間で確保できる、そういう見通しだったと思えます。

実際の当初のパイプライン計画の進捗状況でございますが、一九七〇(昭四十五年)年末ぐらいの段階では既にいろいろな形でルートや工法という点については、事務的にはいろいろなところと打ち合わせを始めさせていただいておられますし、一九七二(昭四十七)年五月、そういう中で、道路公団とは東関東自動車道ルートについてパイプラインの埋設協定も締結できております。そして、一九七二(昭四十七)年夏にルートの公表も行っており、同時に沿線自治体や関係住民の方へのご説明も始めているわけです。そして順次、一九七二(昭四十七)年末から一九七二(昭四十七)年初頭にかけて、関係自

治体のご同意もいただき、工事に入ったということで、当初は比較的順調な滑り出しだったと思っております。そういう意味では、私は一九七二(昭四十七)年当時の状況としては、パイプライン工事というのは比較的短期間でいうことで、いわゆる空港本体が完成するのに合わせて完成できるという見通しでこれに取り組んでいたというふうな認識しております。当時の考え方はそういうことでございます。

ただ、工事のことですからどういことがないとも限りませんが、そういう際にも、航空機の燃料というのは基本的には灯油と同じものだというところで、ガソリンなどに比べて危険度は小さいわけですので、もし工事が少し遅れるようなことがあっても、短期的な措置としては、ガソリンでも行われている貨車輸送やタンクローリーという輸送手段も可能性としては考えられるということ、最悪の場合でも開港には支障は出ない、そういう考え方で一九七二(昭四十七)年当時見通していたということでございます。

ただ、その後の経過で申し上げますと、一九七二(昭四十七)年六月、先ほどご指摘がありましたように、千葉市の住民の方々から「工事差止の仮処分申請」が出されました。この申請そのものは、裁判所は「差止を認めなければならぬような急迫した危険はない」という考え方で却下されているわけですが、その却下の決定の中で「さらに住民と公団が十分話し合う必要がある」とのご指摘もいただいたわけでございます。

そしてまた同じ六月、「石油パイプライン事業法」が成立いたしました。従来進めておりました技術基準とは少し異なってくる、事業規制に伴う技術基準が付加されてくることなど、そういうことで技術基準の見直しも必要になるのではないかと見通しも出てまいりましたので、一九七二(昭四十七)年八月に千葉市内の工事を一時中止するというようなことになったわけでございます。そして、それと並行して、この間の代替措置として検討いたしました貨車輸送方式による

「暫定輸送方式」ですが、これも工事が遅れているからということではなくて、工事が中止になっちゃったという混乱状況の中で結果的に関係者にお願ひするということになつたわけでございます。その結果、ご理解をいただくためにこれが大幅な時間を要しまして、結果的に、第二次代執行時から見れば開港が七年後に遅延することになった、というのが事実経過と一九七一年（昭四十六）年当時の認識を合わせたご説明ということになるかと思ひます。

**相原亮司（反対同盟員）**

今のお話ですが、パイプラインを埋設する場合に二つのことが考えられると思ひます。一つは同意を取るための期間の問題と、それから実際に技術的に埋めていって時間がかかる問題、この二つがあると思ひます。同意を取る問題は、本来事業をやるためには取っておくべき問題ですが、当時そういうものは考えなかつたということかもしれません。ただ、今ここで當時を検証してみても、技術的に見て果たして短期間にできたかどうかということがあると思ひます。普通なら、計画を立てる時に技術者がちゃんと調査して「大体何カ月でできる」というふうになるわけなのに、「大体できる」と言った後で調査をしたら非常に延びてしまつた。そういうのは非常におかしいのではないかと。

その例証として、成田市の土屋から吉倉までの約二・七kmの暫定パイプラインを埋めた。ところがその二・七kmは、同意とかそういう障害はなくて、物理的に埋める技術的な条件だけでこれが二年半以上かかつているということから考えれば、たつた二・七kmの分の調査、たぶん一區間、一區間を区切つて同時に工事を始めるならば、そういう短い単位が同時進行的になされるのに、二・七kmという一つの単位であつても二年半以上かかつたということを考えれば、技術的な見通しそのものがかなりいい加減だつたのではないかと、というふうにご事から推測されるのですが。

**伊藤鎮樹（空港公団室長）**

今暫定パイプラインの工事そのものに二年半かかつていたということですが、こちらの資料で出てくる表でもそうなつていっていると私思ひますが、一九七三年（昭四十八）年十二月二十一日に暫定パイプライン敷地工事を着工しておりまして、そして暫定パイプラインが完成したのは一九七五年（昭五十）年六月ですから、一年半だと思ひます。二年半ではないと思ひます。それがまず第一点です。

それから、この資料にもあるのですが、実際に工事が一年半かかつたのではなくて、工事を一九七四年（昭四十九）年四月に一回中断して、工事の再開が十一月一日になつていゝる。これは川の下をシールドで抜く工事をやつていゝる際に井戸枯れ等の問題が生じて、そして住民の方々から問題提起されたということもあつて、半年ほどここで中断しております。したがつて、実際にこの工事自体は、工事そのもので要した期間は一年ということではないかと思ひます。

したがつて、このパイプラインの工事を、暫定パイプラインで何年かかつた、二・七kmに、私どもは工事延長二・九kmだと思つてますが、二・七kmに例えば何年かかつた、だから四〇kmであれば何年だと、こういう演繹といゝるのは、工区でものを考えていきますので、必ずしも当たらないということだけはご理解いただきたいと思ひます。

それから、この工事の時には、暫定パイプラインと当初のパイプライン計画では工法というか工事内容が若干異なつておりまして、この暫定パイプラインはすでに施行されておりました「パイプライン事業法」にのつとつてやつておりますので、そのパイプに付加する検知装置とかいろいろなものも合わせてやつていくということ、工程的には当初の工事よりは時間がかかるわけでございます。だから、私はむしろ暫定パイプラインのこういう工事の状況を見ていただいて、そして工区割りのできる工事であるということもご理解

いただければ、工事そのものとしてはそんなに時間がかかる工事ではないということもご理解いただきたいと思ひます。それを前提にいたしましたして…。

**石毛博道（反対同盟事務局長）**

そういう細かい話は本題とあまり関係ないので、つまりその程度のことには我々だつて当然予想しているわけだからね。それでも工事の実施計画といゝるのは、プラスアルファで不測の事態といゝのも何カ月かみるんじゃないですか。そういうのは全然みないのですか。特に土木工事などの場合は、不測の事態はプラスアルファできちんと算入されるでしょう。だから、そういう言い訳をしていても全然問題の本質に迫らないと思ひます。どうなんですか、結局、大木よねの代執行をやつた時に、一年間で開港にこぎつけられるといゝる確かな見通しがあつたのか。そうじゃなくて、きちんと反省すべき点が公団側にあるのかどうかと我々は聞いているわけですよ、言い訳じゃなくて。

**伊藤鎮樹（空港公団室長）**

それでは、その点について、まず最初にちよつと技術的なところから入つて申し訳ございませんでした。特別措置法の緊急裁決といゝる特例を使つて第二次代執行を行つたわけですが、にもかかわらず開港を七年も遅らせてしまつたといゝことは、これは事実だと思つております。これらの事態といゝのは、先ほど言ひ訳だとおつしやいましたが、そういう当時の事態の中で予想しなかつたことであるといゝことは事実でございますが、私ども、先ほど運輸省からありましたように、今振り返つてみますと、当初のパイプライン計画も位置決定の問題と同様の問題があつて、沿線の自治体のご同意をいただくといゝようなことには相当熱心だつたわけですが、それに比べれば、住民の方へのご理解をいただくような事前の努力は十分でなかつたこと。そしてその中で工事を進めていゝたことが問題を

こじらせて、悪循環に陥り、大幅に開港を遅らせてしまったというふうに思っております。その点についてはそういう考え方で、これを今後の業務に生かしていかなければならないというふうに考えております。

#### 松井和治（空港公団総裁）

ちよつと補足をさせていただきます。パイプラインの問題について議論が行われてきて、いまこの問題の細かい経緯とか事情については伊藤君のほうからいろいろ申し述べましたので、それはまた弁解だということではなく、避けられても困りますし、私は繰り返すことは避けませんが、少なくとも当時の関係者は、何が何でもやらなければいけないし、またやれると思っていたことは私は事実だと思います。しかし、そういうことをどんなに申し上げても、空港建設の緊急性ということで特例的な手続きによる緊急裁決を受けて代執行まで行った。しかしながら、開港までにその後七年を要した。これはどうしようもない事実であります。

そうであるとするならば、それで原因をいろいろと弁解がましく言うのはやめまして、率直に、如何に結果論とはいえ、代執行をしてから現実の開港まで七年たったというその事実は、私は非常に重いものとして受けとめざるを得ないし、また、反省すべきところは反省しなければいけないというふうに考えています。

そして、途中で法律が変わったとか、基準が変わったとか、いろいろな問題はあるにしましても、さつき伊藤君がちよつと最後に申しましたが、やはりこの問題がこじれた根本の原因を今から反省し突きとめていきますと、結局は、私どものその空港づくりに対する世間一般の不信感、あるいは成田問題に関わり合いになると過激派その他の攻撃を受ける恐れがあるんじゃないかという漠然とした不安感、そういうようなものが問題の背景にあるということをおもひが体で感じてなかつたというところにあるのではないだろうか。川上前知事が著書の中でもそのような指摘をしておら

れるわけですが、私も今になって振り返りまして、川上知事のご指摘というものもごもつともだなというふうに考えるわけでありませう。

第九回のシンポジウムで私は申し上げたので繰り返しません、こういう空港建設のみならずパイプラインの建設という、これも一つの事業でございます。そういう事業を進めるにあつたての段階的なきちんとした進め方というものが如何に必要かということをおもひが体で感じているところでございます。これから、公団としてもそういう点については常に肝に銘じていきたいというふうに考えております。

#### 石毛博道（反対同盟事務局長）

すみません、ちよつと打ち合わせをしたいので…。

#### 隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

それでは、ここで二、三分休憩します。

（休憩）

#### 隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

それでは、途中で休憩など入りましてお待たせいたしました、ただ今から再開をいたしたいと思います。それでは、同盟のほうからどうぞ。

#### 平野靖識（反対同盟員）

先ほど伊藤さんが、空港建設の位置決定と同様にパイプラインの問題についても地域住民の理解を得るような努力がなかつたということが問題の発端であるというようにおっしゃることを言われましたね。結局そういうことだと思つたのですが、「空港障害案件年表」（資料編46ページ参照）を見ていただきますと、大木よねさんの代執行が行われたのは一九七一年（昭四十六）年九月二十日

です。それで千葉市をはじめとしてパイプラインのルートそのものの発表が、それに先立つわずか一カ月前でしかないわけですね。それからその住民の方々の理解を得ることが始まるわけですね。

どんな事業であつても、ルートがこれから発表されて、それからその部分について工事をして出来る上であるというの、四カ月とか半年といったものではとても考えられないというのが常識だと思つておられます。結局こういうことを杜撰というのではないのでしょうか。どのようにお考えになりますか。

#### 伊藤鎮樹（空港公団室長）

住民の方々への説明は、一九七一年（昭四十六）年のルート公表後少しは行つていたというふうに私どもは思つてはいるわけですが、その当時の考え方という認識としては、パイプライン輸送は当時はまだ日本でもなじめが浅いということもあつて、当初は様々な不安が住民の方々から出てくることは致し方ないと思つても、いづれご理解いただけるというふうに考えていたと思つておられます。そして、ご理解をいただく中心はやはり自治体だと、自治体の一つのメルクマールにして考えていたんだと思つておられます。

そういう意味で申しますと、当初計画についても、ルート公表と前後して説明に入つて、地元自治体のご理解というのは早い時期にいただいているわけでございます。まあ今から考えてみますと、同じぐらいの密度で住民の方々にもご説明していればということはあると思つておられます。しかしながら、当時としては「自治体のご理解」のところは頭がいついていたんだと思つておられます。

#### 隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

よろしいですか。どうもちよつと納得ができないんじゃないかと思つておられます。パイプラインを八月十九日に公表して、その一カ月後にもう第二次代執行するでしょう。どうして一カ月後にこういうような処置をし

なきやならないのか。同盟の人たちが非常に疑問に思ったのも、パイプラインを敷きますよと言って数カ月後に出てくれば、私などでも「そこまで待つてやったか」となるけれども、「なんだ、全然待たないでやったんじゃないか」というような印象をどうしても持つんじやないですか。そのところが納得できないと思いませんよ、基本的には。

**伊藤鎮樹（空港公園室長）**

今の時点で見るとそういう指摘はあるかと思うのですが、先ほども申し上げましたように、当時の状況で言いますと、一九七一年（昭四十六）年五月には既に大部分のルートを決める道路公園との協定も締結され、そして夏にルートを公表し、順次説明会をやっているわけです。その際には、大宗の流れとしてはむしろご理解いただける流れになっていったというふうにも私は認識していただきたいと思います。現に、一九七一年（昭四十六）年のその説明後の状況をみましても、一九七一年（昭四十六）年末から一九七二年（昭四十七）年初頭には関係自治体すべてで了解いただいているというふうな状況がございますので、説明も順調にいったという理解だっただけだと思っております。もちろん一九七一年（昭四十六）年一月の段階で、確かに「反対する市民の会」が結成されていたということはそのとおりですが、また、それが一年後に、一九七二年（昭四十七）年六月の段階で「仮処分申請」という形で住民のほうの動きはそういうことになっていくわけですが、しかし当時の、一九七一年（昭四十六）年のルート公表した前後の状況でいうと、むしろ流れとしてはご理解いただくような流れだったんじゃないかなというふうにも思っているわけでございます。総体としてはですね。そういう中で燃料輸送問題については、先ほども申し上げましたように、パイプライン工事のほうも概ね順調にいくだろうという見通しと、そして万が一工事が少し遅れるようなことがあっても、代替手段も全く考えられない

いわけではないわけですので、そういう意味で最悪の場合でも開港には支障は出ない、そういう考え方が当時の判断だったと思っております。

**島 寛征（反対同盟員）**

当時どうだったかというふうにも公団のほうはおっしゃっておりますが、私たちは当時の状況を考え、普通に考えて大木よねさんのあの代執行がどうしても納得できないわけです。その納得できない理由は今こちら側で申し上げたとおり、歴史的にもそうですし、さつき石井恒司さんが読んだように、大木よねの生活・生命、財産が壊されてもいい、代執行されて壊されてもいいと、それでもやむを得ないような準備があり、計画があり、結果も非常に厳密に検討されていたということであれば、私たちとしては空港のつくり方、持っているいき方について一番大きな批判を持っている、抗議をしたわけですから、でもなおかつ私どもが大木よねの代執行を、公共とまで言わなくてもいいですが、日本の国民のためにやむを得ない措置だったんだなというふうにも思えればいいんですが、今までの伊藤さんの説明を聞いてみますと、やはりあの代執行はおかしかったんじゃないか、とても無理な状況でやられたんじゃないかなという気がしているんです。

それは、いま平野さんが言ったように、この空港公団で作成された歴史年表を見てもそのような時間の関係になっているわけでしょう。ですから、当時の状況がやむを得なかったというのではなくて、現に行われてきた事実が、大木よねさんが代執行されてしまった、しかも開港はそれから七年もできなかった、パイプラインも計画どおりではなかった。大木よねさんの強制代執行が九月二十日に行われたわけですから、もし空港公園のパイプライン計画が伊藤さんが言われるような性格のものであれば、七年間も開港が延びるわけがないと思うんです。だから、その事情をまだ空港公園のほうは私どもに納得いくような説明がないと思っ

ているんです。

それで、中野副知事にもお伺いしたいのですが、私どもとしては、当時千葉県は、先ほど種岡さんは大木よねさんの強制代執行について千葉県がやらざるを得なかった事情を説明されたと思えますが、でも、いま空港公園のほうで説明していただけるようなこと、あるいはいま私たちが見ていただきたいと言っている空港公園がつくった歴史年表（「空港公園二十年」の歴史年表史）を見ても、こういう計画あるいは実行が、もし千葉県によって、国と地域住民との間に立って地方自治体というものが本当に主体性を持って住民の立場も十分考慮しながら、この問題をもっときちんと正確に検討しておられれば、この問題は千葉県の力によって止められたんじゃないですか。そのところはいかがでしょうか。

**種岡弘明（千葉県企画部長）**

答える前にちょっと、島さんのご質問の主旨が十分とれてないところがあるんですが、私ども一九七一年（昭四十六）年九月に代執行をやったわけですが、その後、開港が実質的には一九七八（昭五十三）年にまで延びたわけですが、それについての県の考え方をぜひご質問されたというふうにご受けとってよろしいのでしょうか。ちょっと質問の主旨がとれなかったものから、申し訳ございません。

**島 寛征（反対同盟員）**

代執行のことについてお伺いしているわけですが、二月に第一次代執行があつて、それから九月にも代執行があつたわけですね。それから実際に開港されるまでに七年間の時間が様々なことでありました。はつきり申し上げて千葉県は運輸省や空港公園の要望や指示に従って動いてきてしまったために、こういう事態になることを、住民の立場に立つ自治体の本来の姿として、どの辺までこういう計画そのものを検討して、そ

して強制代執行をやってももらいたいという要望を履行したのか。あの時にもう少し住民のほうを、空港の敷地にされてしまった成田の芝山町の住民のことをもう少しきちんと考えながら、この開港計画を千葉県が主体的に検討していたならば、この事態は避けられる可能性はあったのではないですかと聞いています。

#### 中野 晟（千葉県副知事）

第二次の代執行ですが、一連のこういつた措置が一九七二（昭四十七）年のはじめ頃に開港するために逆算すると、九月頃までには工事に支障がない程度にまで一期区域内の用地問題が解決されなければならぬという考え方を前提に行つたものでございます。

おっしゃる通りに県の立場として県民を守る立場にあるんじゃないかということですが、これを進めていくに、県が代執行という形で県民の前面に立たなきゃならぬという立場になつたということから、先ほども申し上げましたが、誠に残念な結果になつたというように考えております。

#### 河宮信郎（隅谷調査団）

その点に関してちよつと質問があるのですが、先ほどから議論になつていっているように、パイプラインルートの確定、工事日程というふうなものがかなり強引なところかと思ひ込みでしかなかつたということも、もし県の側が十分に知らされていたら、ここまであわてる必要がなかつたのではないかとことも言えるのではないのでしょうか。

#### 中野 晟（千葉県副知事）

先ほども申し上げましたように、開港の時期が一九七二（昭四十七）年の初めということで、国から支障があるということの説明を受けておりましたので、それを前提に県としても行動したということです。

#### 種岡弘明（千葉県企画部長）

若干補足いたしますと、これは県の立場と収用委員会の立場と二つあるわけですが、この一連の収用裁決、代執行、ここに至る手続きは基本的には収用委員会が審理をし、収用裁決をして、それで行われているわけでございます。これは司法的な機関でございますので、起業者（空港公団）なり国からそういう説明があり、その前提での申請があれば司法的な手続きの中で結論を出すということではございます。

ただ、県のほう、収用委員会を離れた県という立場に立つてみますと、本来であればそういう全体の動きはどうなっているのだろうかということをおかしくも、もちろん国の工事計画なりに例えばおかしなところが見つかれば、それはご指摘申し上げるといのはやるべき立場にあると思います。

ただし、空港の工事にしても、パイプラインの工事にしても、県は専門家ということではありませんので、然るべき機関が「大体こんなことで計画が進んでいる」というご説明でございましたので、そういう説明に基づいて代執行まで至つた。

ただ、そういうことでやったわけですが、実際問題として一九七八（昭五十二）年まで開港が延びているわけですので、代執行をやつた立場としては非常に残念だというふうに思っているのは事実でございます。

#### 島 寛征（反対同盟員）

結局千葉県が、収用委員会のことを言われましたが、その総責任者は知事なり副知事なりになるわけですから、そこには単に行政的な手続きではなくて、様々な判断が入る要素を持っているわけですから。そして事実、第一次代執行と第二次代執行を千葉県が断行してしまつた、そのことによつてその後の空港問題の解決、千葉県の能力という因果たすべき責任がこの代執行で失われていったという事実があると思うんです。

から、先ほどから代執行とパイプラインの問題、あるいは代執行と開港までの問題を申し上げてきましたが、基本的に、この代執行が千葉県の手によって行われたという事実のために、空港問題を解決すべき立場のものではなくて、運輸省・空港公団と地元農民がどのように長い対立を続けてきたということになつていふと思うんです。

#### 種岡弘明（千葉県企画部長）

今言われたように、第一回のシンポジウムで知事からも「県は国・公団と地元との間に入るというのが本来の業務である」と申し上げたわけでございます。ただ、先ほど来副知事から申し上げておりますように、この代執行を契機として県が本来の機能を十分に果たせないような立場になつてしまつた、あるいは追い込まれてしまつたというのはそのとおりでございますが、今このシンポジウムという動きがあるわけですので、県が間に入るという機能を喪失せざるを得なかつたその事実は事実としても、その反省に立つて、県としても、もう一度県は地元と国・公団の間に入るんだという基本的な考えに立ち返りながら、私どもとしてもそれを一つの教訓、第二次代執行の結果として生じたいろいろな問題についての県の反省点として、あるいは県がもう一度考え直してみなければならぬ点として踏まえて対応していきたいという考えであることは、これは間違いないところでございます。

#### 石毛博道（反対同盟事務局長）

どういふふうな答えを聞いても、どうも何か反省してないなという気がするんですね、悪いけど。つまり一九七一（昭四十六）年八月十九日にパイプラインのルートを発表して、その時点で空港公団として一九七二（昭四十七）年初頭、それから一期工事の完成予定日を六月三十日としていたわけですね。それで、我々がさつき指摘したように、空港が開港するた

めにはパイプラインとかアクセスの問題、騒音の問題、飛行ルートの問題と、問題はたくさんあったわけでしょう。大木よねの代執行を特措法で申請する時に、それだけの案件を机の上にズラッと並べて、これが例えば一年で片がつくと考えるのはよっぽど馬鹿じゃないですか、はっきり言って。もちろんあの当時は一生懸命やったというのはわかりますよ、熱意は。しかし、その一生懸命さが評価されるのは結果ですからね、最後は。事実として七年もかかっているわけだし、その当時の計画自体が杜撰だったというのははっきりしているわけでしょう。だから私はさっきもしつこく聞きました、一九七二(昭四十七)年六月開港を諦めたのはいつですかと聞いています。そういうことさえわからないわけでしょう、はっきりした期日があった。一年先の完成期日も開港期日も確定できない、しかもそれをいつ諦めたのかということさえも言えない。言えないわけでしょう。それはあるんですか。つまりみんなが会議をやって検討して、何月何日にこれは無理だから諦めますと決定しましたというのはあるんですか、はっきり言って。

**高橋朋敬(運輸省課長)**

はじめの事業認定、緊急裁決の申請の時には「いつ」と思っていたかということについては、一九七二(昭四十七)年の初頭というふうに申し上げたわけです。これは一つの計算できる目標期間ということでもって設定したのを、一月というか二月というか三月というか幅があるだろうから「初頭」と言ったという意味だと思っっているわけですね。その後、夏頃の時点だと思いが、一九七二(昭四十七)年六月とかいう具合に申し上げるようになってきたわけですね。

じゃあ、なぜそこで変わったのか。それは、当時の私どもの考え方としては、物理的な工事工程は計算できるわけですね。用地の問題については、任意買収のところについては一生懸命頑張るけれども、うまくい

かないと思うところについては裁決をお願いした、こういう状況なわけですね。だから、用地買収のメドがどうつくかということがその開港時期というものを決める要素だったというふうなことが当時の実情で、それが、これは結果論かもしれませんが、うまくいかない時に期間を延ばしていくということをやったわけですね。つまり空港をつくる側としては、とにかく四六・四を踏みはずしているわけですから、一日も早くつくりたいという気持ちで精いっぱい、ネットは用地問題と違っていたわけですから、解決する見通しができればその時点を目標にしたいということを言って、それが何回も変わった。変わっているうちにパイプライン問題に端を発して大幅にずれざるを得ないという時期になってしまった。

そのことをどう思うかと聞かれています。その時の説明についてどう考えていたかと言われれば、それはまたる言わなきゃならないのですが、いま問題となっているのはそういうことではなくて、結果的にみれば七年間かかったじゃないか、となればその計画そのものが杜撰だったんじゃないか、こういうことを素直に認めろということかもしれません、私もなりに一生懸命やっていたことは申し上げたい、申し上げなければいけないけれども、ただ、結果から見れば、そこまで急いで事を進めて「うまくいきましたか」と言われれば、「そうではありませんでした。それは歴史の反省でございます」というふうに申し上げなければいけないと思うわけですね。

**佐山 忠(反対同盟員)**

どうも先ほどから議論を聞いてはつきりしないのですが、きょうのテーマは第二次代執行、非常にきつい重い状況だったということは先ほどからずっと確認できていたわけですね。しかも緊急裁決によって非常に急ぐからやったんだ。そして犠牲者もたくさん出した。その結果開港に結びついたのかというと、全然

結びついてなくて、様々な問題がたくさん残っていて、パイプラインも一つでしようし、空域の問題も一つでしようし、飛行コースも一つでしようし、騒音問題も一つでしようし、空港へのアクセス、交通手段、成田から空港へつなぐ道路とか、成田の駅前で混雑する問題とか、五一号の問題とか、いろいろな問題がたくさんあって、パイプラインの問題をたえ解決したとしても、まだ解決しなければならぬ問題が並行してある。パイプライン計画自身も途中で見直しになるような杜撰なものであったし、それをできないとなつて今度は暫定貨車輸送ということに事態は発展して、東京都の江戸川区から市川市から沿線一帯の各自治体がある反対になって、千葉市から茨城県の鹿島、神栖町、茨城ルートも各自治体がみな反発して、そういうたくさんの方々の反発が、大急ぎでやったというあの緊急代執行の後に全部起こってきたということが実際の姿じゃないかと思うんです。そして、その結果として七年の歳月を要した。

七年の歳月を要したことに対して、私たちは、あの成田よねの代執行の時に緊急性があつたのかということとを聞いています。どこに原因があつてこの七年の遅延が生み出されたのかということはこのシンポジウムの場で検証しなければ、他に検証する場がないわけですね。しかも、きょうのこの場合は、その最も重要なテーマを、原因を明らかにしなければならぬ。

もしかしたら当時の運輸省・公団のほうは、一群のあの憎らしい反対同盟さえやつつけてしまえば、あとは開港には支障がなくなるんだというふうな考えられていたのかもしれないし、我々の一部ではそういうふうな受け取ったわけですね。二期工事の中ではみんな取用裁決申請されている、だから身寄りのない老婆一人ぐらい模範を示して、我々の強硬な姿勢を皆さんにわかしてもらいたい、ということがもしかしら本意かもしれない。そのようにはおっしゃっていませんが、つまりそういう問題に対して、その緊急性を解き明

かす時に、きょう午前中いっぱいから今までかかって一生懸命私たちが言っていることは、第二次代執行という特措法の緊急裁決まで使ってやるべきような事態ではなかった、その政治手法にはやはり誤りがあったのではないか、そのところを反省してくださいよと、こういうふうには私たちが申し上げているわけです。それについての見解をお聞きしたいと思います。

#### 松井和治（空港公団総裁）

それでは、私から先にお答えして、あと運輸省からお答えしていただきます。私、先ほど、午前の終わりのころにも申し上げたわけですが、細かい事情は一切繰り返しません。いろんな事情があったということではあります、緊急措置法の適用をして代執行までして、それにもかかわらず開港まで七年間かかったという、その事実は私は大変重いものとして受けとめますということをお申し上げたわけであり、繰り返すという事柄はありますが、この問題につきましては訴訟が継続しているということでもございますし、ちよつと歯切れの悪い言い方になるかもしれませんが、私自身としては、この代執行までしたにもかかわらず開港が遅れたということについては、非常に重いものと思っております。

それからもう一つ、これはご質問からややはずれるかもしれませんが、先ほど午前中に相原さんがご説明になりました一四という問題について、一言だけ申し上げます。要するに大木よねさんに対して代執行をしたその善し悪しは別として、その後の生活再建ということについては配慮がなかったのではないかとご指摘だったと思います。私はその点に関し、当時の記録を調べ、当時の関係者に聞き、そして公団は公団なりの一種の努力をしたという事はわかりましたが、今顧みると、その当時の公団の努力というものには残念ながら血が通ってなかったと、私はそう思います。その点の反省も含めて一言申し上げさせていただきます。

#### 石毛博道（反対同盟事務局長）

それでは、長くなりますので、私から一点だけ聞いて、この問題は終わりにしたいと思いますが、これは今後の問題とも言えると思いますが、公共事業で強制力を使う場合に本来手順的にはどうあるべきかということについて、この問題は非常に大きな教訓を示しているのではないかと思うわけです。

それはどういう意味かという、例えば大木よねさんが特措法まで持ち出されて強制代執行された。ところがそれから七年もかかって、いま我々が指摘したように、当時開港に至るまでにはまだまだたくさん障害があったというのは厳然たる事実なわけですね。その事実を見た時に、本来であれば、大木よねさんが代執行される状況になるということは、我々がいま取りあげたパイプラインとか空港アクセスの問題とか、騒音や飛行コースの空域の問題とか、全部の条件がすべて整って「さあ、これでもうすぐ開港ですよ。大木よねさん、あなたしか残ってませんよ。申し訳ないけれども代執行させてもらうしかありません」というのが本来の強制力の使い方ではないかと思いますが、あなた方はどうですか。

#### 高橋朋敬（運輸省課長）

今石毛さんが言われたことについて、特別措置法の事業認定まで取ってかつ緊急裁決まで行うという、相当緊急な事態だということをお説明して事を行うわけですが、じゃあ、その時に「大木よねさんだけが残っています」という状態であったかという、それはそうではなかったことはそのとおりです。その意味では、特措法という最後の手段を適用する時の私どもの行政の心構えとしては、本当に諸条件が整って、ぜひお願いしなければならぬというところまで自分たちのやるべきことをやってから、万やむを得ない時に行うというふうな考え方でいくべきだということに今思っております。

#### 樋ヶ守男（反対同盟員）

先ほどの高橋さんの発言の中で、空港問題を用地問題だけにしぼって考えていた、いわゆるパイプライン燃料輸送とか他の問題が開港に決定的に影響を及ぼすということではなくて緊急代執行をやってしまったということをおっしゃるわけですが、実際に結果的に七年かかったとはいえ、当時具体的な計画的なものがなかったとはいえ、やはり一軒の民家に対する代執行を行ったとはいえ、その生活を根こそぎ奪ってしまった、結果的には命まで奪うような打撃を与えてしまったという、非常に酷いことをしてしまっただけですね。そのことに対して空港公団あるいは運輸省はどう認識しているかという、今まで大木よねの家は団結小屋だから代執行をしたんだという言い方をずっと通して来た。この年表にもありますが、（資料編46ページの下段参照）の九月十六日のところに「第二次代執行（九・二〇、五件六筆一坪運動共有地、団結小屋）」と。つまり「大木よね宅」とは一言もないわけですね。民家を代執行した、老婦を叩き出したという自分たちの歴史的な反省をしていただきたし、そして、今後もし公団が歴史を語るのであれば、きちんとそのことをみんなにわかるように、酷いことをしてしまっただけということがわかるように記録していただきたし僕は思うわけです。

#### 石井恒司（反対同盟員）

午前中も申し上げましたが、隅谷先生も質問したわけですが、18番、12番地点の問題で、午前中の伊藤さんのご意見では回答をもらってないと思っておりますが、先ほど18番地点については二九五号へのメインルートで、12番地点については港内の法面だと言われましたが、つまり代執行という問題を考える前の問題ですよ。結局18番、12番地点の位置は重要な地点ではないわけですね。その際にどうして緊急裁決が妥当なのかという問題を検討しなかったのか。第一次の時

代からいけば当然大変な混乱が予想されるというふうに想像はつくわけですから。にもかかわらず執行せざるを得なかったということについてはやはり理解できないわけです。これは可能性からいってたら迂回して通るとか、午前中に言いましたように、谷地田であつてそれを埋めなければならぬというなら、用地内よりはずれた下のほうも全部が大きな谷地田ですから、そこだけ埋める必要はないわけです。埋めなくても橋を架けたりトンネルにしてその場所を避けるということでも事業には支障はなかったというふうに思うんです。しかしながら代執行、強制収用しなければならぬかたということについては、十分なご意見をお聞かせいただけるとか知りませんが、私どもとしてはその問題点があるのではないかと思います。

それと、開港に向けた緊急な必要性という問題から大木よねの代執行を考えざるを得なかったということでしょうが、代執行の問題からすれば、一期工事の分としてはほぼこれで終わるわけですから、次には二期の起業地の中の収用申請されている土地が当然順番としてはあつたわけですね。だとすれば、大木よねさんの代執行は次につながる問題でなかったのか。当時はそう思っていましたから。そういう意味で開港に向けた緊急性という問題は大木よねさんから出発した次の代執行というふうに考えざるを得ないのですが、その辺の見解はどうなのでしょう。

**伊藤鎮樹（空港公団室長）**

先ほどからの繰り返しになるかもしれませんが、当時代執行をお願いした趣旨は、谷地田部の工事の必要性からということでございます。そして、それがどうであつたのかということについて、何かやりくりの方法はなかつたのかということ、今からみて例えば私どもの今のターミナルなどの供用に当たっては、用地の制約の中でできるだけのやりくりはしているというよ

うな形で、この間も第二ターミナルの供用をして

**隅谷三喜男（隅谷調査団団長）**

どうでしょうか両者の問と答えを聞いておりますとどうも同じような問題が繰り返されていて、あまり前進がない。それで、むしろここで、私の今までの議論を伺つての所見を申し上げますので、当面はそういうことできょうはおしまいにしようということにしていただければ一番良いと思うのですが、それはこういうことであります。

いま問題になっている時点においていろいろな問題があつた、アクセスの問題もあればエネルギーの輸送の問題もあつた、大木さんの土地家屋の問題もあつた、そういう状況の中でなぜ大木よねさんの問題だけが権力を用いて解決をするという手段に訴えられたかということについては、同盟のほうはそれが必ずしも納得できない。事態が一九七二(昭四十七)年初頭の開港というようなことを千葉県なりに特に公団はそういう課題を与えられて、それに向かつて前進しなければならなかつたという、当事者にとつてみれば非常な緊急性があつた。これは一方では確かですね。また、そのために当事者としてはいろいろな努力をされたということも確かなわけですが、しかしそういうことを考える時にいろいろな問題、今申し上げましたような問題、またここに提起されているような問題が非常に多面的に

ある中で、そういうことに対して十分な配慮というか、あるいはその時点においての、一九七二(昭四十七)年初頭までの間にどこまでのことが実際に可能であつたんだらうかという点について、いろいろ検討する点において杜撰な点があつたのではないかと。そこで、そういう問題を残しながら大木さんのところに対する代執行が強行されたということに対しては、同盟、農民の人たちは非常に大きなショックを受けた、ということ自体は否定することができない事実だと思

うんです。ですから、そういう点では公団、さらには千葉県、運輸省のほうも、こうした計画を実施するについて配慮が不十分な点があつて、そのために大木さんに対して非常に大きなプレッシャーがかかることになり、強制代執行がなされる、そして大木さんの、大木さんが三十年四十年とかかつて非常に困難な中で打ち立てた生活というものを破壊してしまう。それに対する事後の処置に対しても必ずしも十分な配慮がなされなかつた。これは公団のほうも繰り返し言うておられるわけですが、そういうことはいろいろな問題をそこに残してしまつた。その結果は、結局空港の開港がそれからさらに数年延ばされなきゃならないということになつてしまつたというわけだと思つておられます。

ですから、そういう意味で、公団、その背後にあります運輸省、あるいはそれに協力いたしました千葉県、のほうで、大木さんに対してそれだけの圧力を加えるに

**高橋朋敬（運輸省課長）**

いいです。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

同盟のほうは…。

石毛博道（反対同盟事務局長）

はい。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

それでは、今のようなことで、今日大変長い時間かけて討議しましたことは終りにいたします。

時間はだいぶ過ぎておりますが、残されたもう一つの大きい問題がありますので、これをやりましょう。

石毛博道（反対同盟事務局長）

次の「東峰十字路事件と裁判の経過」ですが、これは質疑がありませんので、大変ですが今日終りにしてしまいたいと思います。

まず読み上げがありますので、木内から（二）の①として「事件の発生」という文書を読み上げます。そして映画の上映をして、（二）の②「東峰裁判について」という順序で進行していきたいと思えます。

木内 順（反対同盟員）

それでは、「東峰十字路事件の発生」に入りたいと思えます。

（二）① 東峰十字路事件の発生

第二次代執行の初日、一九七一年（昭四十六）年九月十六日早朝、成田市天神峰、通称東峰十字路付近でひとつの事件が起きました。第二次代執行の応援警備のために配備された、神奈川県警機動隊約二六〇人の部隊が壊滅し、三名の警察官が死亡、重軽傷者一〇〇余名、炎上車両七台等の被害が生じた事件です。いわゆる東峰十字路事件と、それから十五年にわたった東峰十字路裁判は、私たち反対同盟だけでなく、成田闘争全般に深い影響を与えたと思えます。第一次代執行で、想

像をはるかに超える、国家暴力を体験させられた私たちは、屈伏することを拒否し、結果的には力には力をもって対抗するという方向を歩みました。そこで生じた東峰十字路事件に対して、国家権力は、こんどは

「冤罪」という陰湿な暴力で、私たち農民や支援者を十五年の長きにわたって、被告として縛りつけたのです。しかし、被告という立場に置かれた以上、第二次代執行の攻防は終結することがなく、私たちの心の中で脈々と生き続けました。そのことが厳しい現実を乗り越える力となつて、長い戦いを耐え抜けたのだといえます。逆にいえば、裁判が続いている間は、私たちに

とって第二次代執行が続いていたのです。これから、国家が仕かけた「冤罪」という暴力の過程を、映像をふくめて簡潔に提示したいと思えます。

まず、事件後の捜査のことです。

① 裁判の過程を通じて明らかになったのですが、この事件に関する捜査は、事件直後の現場の実況見聞から始まりました。

しかし、二日間にわたった実況見聞からは、死傷警察官に対する直接の実行行為者に結びつくものは、何ひとつ発見できませんでした。

また、被害を受けた警察官の証言からも、自己もしくは同僚に対する加害者を特定することもできませんでした。

その後、捜査本部は、現場付近での聞き込み、目撃者探し、団結小屋の捜査・差押え・検証を行いました。目撃者は、いずれも、単に漠然と集団が警察官と戦っていた、ということとを述べるにすぎず、具体的な証言は得られなかったのです。

② 捜査本部は最後の手段として、何とか被疑者をつくり白を獲得しようとしていました。

しかし、被疑者を特定するだけの材料がありません。そこで、捜査本部がとったのは、見込み捜査と

いう違法な手段でした。

事件参加者が通ったコースなどの分析から、現場の地理に明るい地元青年行動隊員が道案内をしたという推測をたてたわけです。

こうして、一九七一年（昭四十六）年十二月八日、一名の青年が別件で一齐に逮捕されました。東峰十字路近くに住む農家の青年が中心でした。この第一次逮捕の一名は、のちに公判廷に提出できる証拠がないまま、逮捕・拘留されたのです。

③ それ以後、約十カ月に及ぶ連続逮捕が行われました。逮捕・拘留された者は延二二一名、なかには、同一事件で二回、三回と逮捕された者もいました。

このうち、地元青年行動隊員、三里塚高校生協議会は七三名を占めています。

④ 千葉県警捜査本部は、いままでの経験から、闘争経験が浅く、思想的にも鍛えられていない地元の青年行動隊や高校生に的を絞り、大量逮捕を繰り返す、長時間で脅迫的な取り調べ、あるいは利益誘導による取り調べを行ったのです。

どのように自白調書がつくられ、どのように検察側がストーリーをでっちあげていったか、言葉で表現するのが非常に困難ですので、映像でもってご覧いただきます。映画の題名は「追跡 自白調書」、制作は三里塚工房です。上映時間はおよそ三十分ですのでご覧ください。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

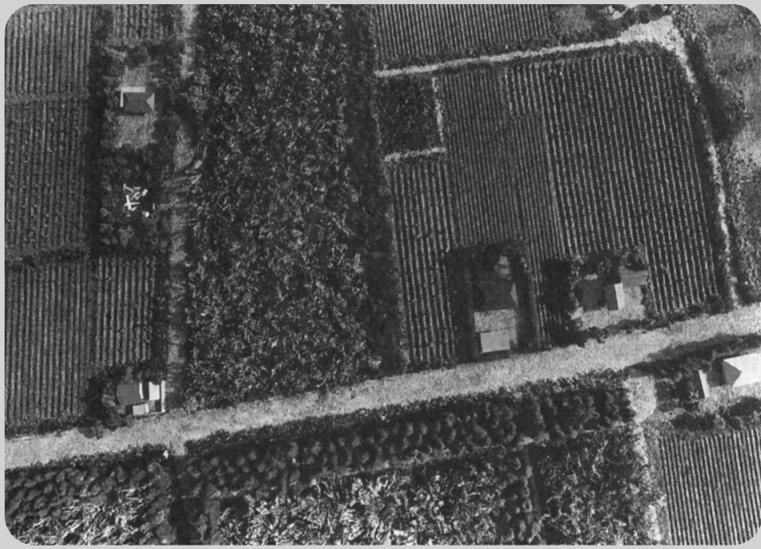
ちょっと遅くなりますが、ここでは是非ご覧ください。

反対同盟提出映像資料上映。

「追跡、自白調書 ー東峰十字路裁判ー」（三〇分）

一九八五年、三里塚工房製作。

（映像の要約）この作品は東峰裁判の被告、秋葉憲一の自



白調書を綿密に検討し、自白の変遷にともなう矛盾を明らかにしたものである。東峰十字路付近の精密な模型の上に、紙で作られた警察側・同盟側の部隊を調査通りに動かすという手法で作られている。九月一六の当日、秋葉憲一が行動したコースは調査によって三通りに変遷している。映像は各コースの状況を細かく点検していく。その積み重ねの上、秋葉憲一が三警官死亡現場に行ったという検察側の主張に疑問を提起する。

なお、「追跡、自白調書」については映像の文章化を省略、右記の要約は福田克彦（元、小川プロダクション・スタッフ）が担当した。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

それでは、続きを始めてください。

木内 順（反対同盟員）

それでは、続きまして、

(二) ② 東峰裁判について

① 東峰十字路裁判は、一九七二(昭四十七)年十二月十二日に開始され、一九八五(昭六十)年三月六日まで、一三八回の審議を重ねて結審しました。判決は一九八六(昭六十一)年十月六日に出されましたが、私たち被告人とされた農民及び支援者は、逮捕以来、実に十五年の長きにわたり、様々な拘束と、精神的負担を強いられました。

一九八四(昭五十九)年十一月に、検察官が行った、私たちに對する求刑は、懲役十年が四人、八年が二人、七年が四人、六年が一人、五年が二三人、それ以下の者が二人です。だが判決は、以下の結果となりました。

三名については無罪。それ以外の者については、障害致死についての直接関与を認めず、全員執行猶予つきの有罪判決。もう少し具体的に言うならば、十年の求刑をされた者が、懲役三年執行猶予四年、五年求刑の者が、懲役二年執行猶予三年になったのです。

東峰十字路事件に参加したということで、共謀が認定され、有罪判決となったわけです。

② 第二次代執行の戦いは、本日の最初に述べましたように、駒井野・天浪・木の根青行団結小屋などの取用地点を守る戦いと、初めての民家に対する強制収用である小泉よねさんの宅地での戦い、それに青年行動隊や支援者の多くが参加した外周闘争がありました。東峰十字路事件は、いわゆる外周闘争のさなかに起きた事件でした。

③ 裁判所は、判決の理由について、要旨次のとおり

述べています。

(一) 本件東峰十字路事件は、被告人ら約六〇〇名以上の者が福島小隊所属の警察官に暴行を加えて、三名の警察官を死亡させ、七名の警察官に傷害を負わせたことは明らかであるが、起訴された被告人らが右事件についての実行正犯であると特定するに足りる客観的証拠はなく、一三名の共犯者、被告人らの捜査段階における自白が、本件事件の成否を左右する証拠となっているのが本件の特徴である。

(二) 右一三名の自白は膨大な量にのぼるが、厳密な意味での「秘密の暴露」に当たるものはない上、客観的事実に反する供述部分、不合理、不自然な点が多く、また、様々な変遷を辿り、その中には激しい訂正もあり、最終的な自白ですら、自白相互に矛盾があるばかりでなく、検察官においてすら認めているような過剰自白、虚偽自白がある。さらに、自白の伝播性が顕著で、取調官の介在、誘導を抜きにしては説明できないものがあり、自白の信用性には疑問がある。

先ほど上映した映画で指摘していたことが、裁判所の判決でも認められたのです。

④ さらに裁判所は、「確かに、新空港の建設については、その位置決定の当初から問題をはらんでおり、とりわけ、当時推進されていた農業振興策を反故にして、突然、現在地に決定した経緯には、地元農民の理解と協力を求めようとする姿勢が必ずしも十分であったとは思われず、また、その後、本件当時までの建設過程における公団等関係諸機関の対応も、反対同盟やこれを支援する諸セクトの激しい抵抗があったにせよ、ほぼ同様と言わざるを得ず、このような点からすれば、事情のわからないまま、突然の決定により農地を失い、あるいは生活に重大な影響を受けることになる地元農民らが、新空港の建設に反対するに至った心情には、当裁判所としても理解

し得ないわけではない。……そして、諸々の原因があったにせよ、本件審理が長期にわたり、事件発生から既に十五年もの歳月を経、この間、当時十八歳であった少年が三十三歳の二男一女の父となり、一家の支柱となっていたり、あるいは反対運動から離れて通常の社会人として生活しているなど、それぞれ生活に大きな変化を来している上、それぞれに有形無形の社会生活上の不利益を受けてきていると認められる」

と政府の姿勢を厳しく批判し、私たちが受けてきた十五年の長きにわたる、被告人として被った迫害に同情すら寄せているのです。

しかし私たちは、判決について満足しているわけではありません。むしろ有罪判決という結果に、大きな怒りを覚えています。でも十五年間の長い裁判が、被告団に与えた影響を考慮し、鉾を収めることにしたのであります。

⑤ 逮捕や裁判の過程で、何人もの被害者が出ました。一九七二(昭四十七)年の春には支援の逮捕者が、多くの供述をってしまったことを苦に、自殺しています。裁判が始まって早々、やはり支援の者が一名、失踪しています。親しい者の話は、自殺らしいとのこと、今日に至るも消息は不明です。詳しい理由はわかりませんが、東峰事件で逮捕されたことが、影響していないはずがありません。また一人の農民は、裁判の途中から精神に異常を来し、出廷に耐えられなくなりました。面接した裁判長は、「極度の被害妄想で、口に出して言うのが、はばかれるようなことを言っていました」と弁護士に説明し、分離を決定したのであります。

こうして二名の者が逮捕、裁判の途中で死亡し、一名は精神の障害から被告団を離れました。⑥ 五五名の被告団のうち、三〇名が農家の青年です。そのほとんどが供述調書を取られ、一三名が嘘の自白をつくってしまいました。各人それぞれの方法で、

自白に追い込まれています。ある者は、リーダーとしての責任を取れと迫られ、仲間を逮捕させないために罪を背負わされ、またある者は、ほとんど精神錯乱の中で、嘘の自白をしてしまいました。

警察官、検察官に追い詰められ、屈してしまつた弱さを私たちは恥じます。互いに供述し合い、仲間を権力に売ってしまったという悔恨は、いかに権力の弾圧による不可抗力だったと慰めても、今も胸の底に拭い難い澱となつて、こびりついていきます。

しかし本来やつてもいない『警官殺し』の責任を取れと、私たちを責めたて、拷問とも言える苛酷な取り調べをしたのは警察官、検察官です。彼ら取調官の違法な捜査、取り調べこそが、嘘の供述を生み出した元凶なのです。

法律知識に疎い、私たち農村青年が、戦前の特高のような取り調べに、耐えられるはずありません。様々な手を用い、私たちの間を裂き、嘘の供述を強いた取調官を、私たちは今も、許しておりません。同時に、一時的ではあれ、権力に屈伏し、迎合してしまつた自分たちを思い出すと、権力に腹が立つというより、叩きのめされ、卑屈になつてしまつたおのれに、怒りが湧くのです。

⑦ 執行猶予が切れたのは、早い者が一九八九(平二)年の秋、遅い者は一九九一(平三)年の秋でした。こうして振り返れば、一九七一(昭四十六)年の第二次代執行が最終的に終了したのは、実に昨日のことであつたのです。長い長い裁判から、ようやく私たちは、解放されたのです。

死亡した警察官に対し、私たちが哀悼の念を捧げます。でも当時、代執行を強行する先兵としてやつて来た彼らを、私たちが歓迎するはずもなく、戦わざるを得なかつたのです。ましてやその『犯人』としてデッチ上げられ、十五年もの長い間、裁判を強いられた恨みを、決して忘れてはいませんし、許してもおりません。終ります。

隅谷三喜男(隅谷調査団団長)  
これ自体はこれでおしまいということですが、何か最後にありますか。

石毛博道(反対同盟事務局長)

本日はどうもご苦勞様でした。大木よねの代執行に緊急性があつたかというテーマが主な議題でしたけれども、このまゝに關しては、先ほど隅谷先生がきちんとまとめてくださいましたので、重複しますので、本日は、私からはその点については何も言いません。それから、第二次代執行をめぐる問題点については、これで終りにしたいと思います。

なお、つけ加えますが、資料集の一番最後に三ノ宮文男の遺書の原文のコピーを載せましたので、是非目を通していただきたいと思ひます(資料編49～51ページ参照)。

それから、次の作業のことですが、第七回から始まつた「二十六年間の戦いの意味」の検証作業も、我々の予定としては、次の一回で終りにしたいというふうには思っています。次に取りあげる予定としている主な出来事としては、一九七七(昭五十二)年の岩山大鉄塔の撤去と、そのすぐ直後に起こつた東山黨の死をめぐる、それから一九七八(昭五十三)年の開港阻止闘争について、それから、二十六年間の戦いの意味」の最後のまとめとして非常に大事な問題ですが、一九七八(昭五十三)年から始まつた「島・柳川による対政府交渉」と、一九七九(昭五十四)年にまとめられました「島・加藤覚書き」の問題について検証を行つていきたいと思います。一年を経過して、ついに年末になりましたが、また来年もひとつよろしくご支援、ご協力のほどお願いして、終りにしたいと思います。どうもご苦勞様でした。

隅谷三喜男(隅谷調査団団長)

運輸省のほうは、何かありますか。

松尾道彦(運輸省航空局長)

最後に、今のご指摘の点で、東峰十字路事件その他の問題につきましていろいろとご指摘がございましたので、私もなりに考えをちょっと申し上げてみたいと思いますので、お聞きいただきたいと思っております。

先ほどの問題で、第二次代執行の過程において、東峰十字路におきまして過激派などが警察部隊を襲撃いたしました。非常に不幸なことに警察官三人が死亡し、多数の方々が重軽傷を負うという大きな事件が発生したわけですが、私どもの立場で代執行の警備をお願いしたわけですが、大変なショックを受けたところでございます。

当時政府としては、官房長官の記者会見がございまして、「今回の事件は、代執行の現場ではなく、その周辺で起こったゲリラ活動であるだけに、今後一層過激派学生の嚴重な取り締まりをしなければならぬ」、こういった旨の談話が発表されております。東峰十字路事件は、過激派学生を中心とする一部グループによる第二次代執行への極めて重大な妨害行為というふうに受けとめたわけでございます。

しかし、今日、私どもがこのような場でシンポジウムを行っているわけですが、成田空港問題の原因を十分議論することができるとは思いません。これまでのシンポジウム、あるいは本日のシンポジウムの中で反対同盟の皆様のお気持ちを十分伺うことができませんでした。前回のシンポジウムにおきましては、第一次代執行において運輸省・公団が進めました一連の土地収用手続きの開始によりまして、結果として農を奪われる農民の気持ちから、土を手段として生命を賭けて運輸省・公団の一方的な空港づくりに抗議したものの、このような思いが全く顧みられず、むしろ凄まじい取り扱いを受けてしまった。こういうお話も直接伺ったところでございます。

また、本日は、第一次代執行後、運輸省・空港公団が、空港建設の緊急性があるということでも収用手続き

を促進するためのいわゆる特措法の適用に踏みきって、かつ現実に人の住む民家そのものをその代執行の対象とするに至りまして、このことが収用裁決申請がなされてきた二期工事区域の農家の方々にとって、ご発言の中にもありましたが、明日はわが身に起こると受けとめられた、こう伺ったわけでございます。このため、運輸省・公団の空港建設の進め方をどうしても認めるわけにはいかないの思いから、第二次代執行により強く抗議するためのいろいろな行動を求めざるを得なかったと、こんな話も伺ったところでございます。

この結果、農村青年の方々などは、罪を追及され、長期に及ぶ裁判などの重荷を負うことになりました。また、この中で、仲間が空港をこの地にもつてきた者を恨んで死んでいったというお話も、今回しみじみと伺ったところでございます。

私どもも、この話と併せまして、一方で大変無念の思いのままに殉職されました警察官や、あるいは負傷された警察官、さらにはご家族の方々についても思いをつくづくためらせているところでございます。皆様方は、殉職された警察官に対し、最後に哀悼の意を示していただきました。しかし、戦わざるを得なかった事情があり、また東峰十字路事件は「冤罪」であるとして、十五年もの長い間裁判を戦って、恨みは決して忘れない、許しもしていない、このように主張されているわけでございます。私どもは、捜査の過程の話とか、あるいは裁判において判断された事柄について、この場でものを申し上げる立場にはございません。しかし、これは要するに皆様方の主張の真意というものが、このような状態にまで農民を追いやっていったというのには私ども運輸省・公団ではないかというふうな認識をされていると思えますし、私どももそのような認識を受けたところでございます。

このような平和的な対話の場におきましてこのようなご指摘を受け、また皆様方が長い間そのような気持ちを持ち続けておられたことを大変重く受けとめて、

その趣旨を十分理解しなければならぬと、このように考えております。そして、ご指摘の趣旨を踏まえて、無念の思いのまま警察官が殉職されたことや、あるいは農村青年が恨みをもって自らの命を断られたというふうなことを、しっかりとこの機会にも受けとめまして、今後、二度とこのような事態は繰り返させたくないということを中心に念じたいと思っております。そして、成田空港の問題の反省の原点に立って、空港づくりにあたりましては粘り強い対話の精神を肝に銘じながら、とにかく関係地域のまずコンセンサスづくりを丁寧に行うこと、これが大変大切である。このことは今までのシンポジウムでも申し上げたわけですが、この回の最後に、改めてそのような思いをつくづく感じたいと思っております。大変ありがとうございました。

隅谷三喜男(隅谷調査団団長)

ただ今の航空局長のご発言は大変重要な発言であったと思うのです。これは同盟のほうの方々も同感であると思えます。

それでは、本日は、大木よねさんの問題を中心に、少々時間をとりました。しかし、今日のことはこういうことで、東峰十字路事件までのこととおしまいにさせていただきます。どうもありがとうございました。

― 以上 ―