

第十二回 成田空港問題シンポジウム

一九九三(平成五)年二月九日(火)

成田市「成田国際文化会館」

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）
ただ今から第十二回のシンポジウムを始めたいと思
います。

前回はもう二カ月近く前になりますが、代執行を中
心にいたしました大変熱烈な議論が行われましたが、
一応その結末もついたというように考えております。
そして今日は、できるならばそういう歴史的な検証の
最後にしたいと思っておりますが、しかし進行によつて
どうなりますかわかりませんが、皆さんお忙しいとこ
ろをお集まりいただきましたので、ここで今までの問
題を何とか処理していきたいと思っております。

本日のスケジュールですが、まず同盟のほうから話
がありまして、そしてその質疑を十二時頃を目途にし
まして一度休憩をして、いつものように三時には終り
たいと思っております。空港公団の総裁がお代わりにな
りましたので、山本総裁。

山本 長（空港公団総裁）

去る一月四日に松井前総裁の後を受けまして総裁に
就任いたしました山本でございます。本日のシンポジ
ウムの開催に際しまして、ご挨拶を兼ねて一言申し述
べたいと思います。

成田空港問題につきましては、二十有余年の歴史の
中で十分な対話の場が持ち得ない状況の中で時が経過
をしていったわけでございますが、その状況の中で隅
谷調査団の先生方を初め多数の関係者の方々のご尽力
によりまして、成田のこの歴史上画期的ともいえるシ
ンポジウムの場、対話の場が形成されまして、一昨年
以来既に十一回を経過したわけでございます。

これまで私は、副総裁の立場におきましてこのシン
ポジウムの最初から参加をさせていただいております。
そしてこのシンポジウムの意義というものも十分に認
識をしておるつもりでございます。関係者の方々に對
してこの場を借りまして厚く感謝の気持ちを申し述べ
たいと思っております。

（このシンポジウムの場におきましていろいろ皆様方
のお考えやお気持ちを伺いまして、空港づくりにあた
りましては粘り強く地域のコンセンサスづくりをして
いかなければならないと、そしてきちつとした段階を
踏みながら進めることが重要であるということを感じ
ておるところでございます。このような考え方に
立ちまして、私どもは今後とも、皆様方を初め地域の
皆様方との話し合いによりまして成田空港の平和的な
解決に向けて誠心誠意努力を続けてまいりたいと思
いますので、よろしくお願いを申し上げます。
なお、皆様方から見られまして私の左隣に座ってお
りますのが、私と同じ日に副総裁に就任いたしました
佐々木副総裁でございます。私同様よろしくお願いを
申し上げます。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

公団のほうに対してもいろいろきつい発言などある
ことと思っておりますが、よくお聞きをいただきたいと思
います。

それではただ今からシンポジウムの具体的な討議に
入りたいと思います。

石毛博道（反対同盟事務局長）

それでは私のほうから、第十二回シンポジウムにあ
たって、いつものように前回までのおおまかなまとめ
と、本日討議したい内容について説明をしていきたい
と思っております。

第十二回シンポジウムにあたって

昨年七月の第七回シンポジウムから「二十六年間の
闘いの意味」ということで、成田空港問題の歴史的検
証を続けてきたわけですが、前回までにおおむね以下

のことが全体の認識となってきたと思っております。

それは、まず、成田空港の位置決定が、地域住民、
地元自治体等の事前のコンセンサスのないまま行われ
たことに根本的な問題があったこと。更に、それに対
する私たち農民らの当然の抗議、反対運動に対して、
運輸省・空港公団はきちんと対応せず、形骸化した公
聴会など制度上の問題も含め、私たちから言えば無視
同然のまま、機動隊の力を要請しながら、測量や工事
を開始してしまつたこと。第九回シンポジウムの松井
公団総裁の言葉で言えば「当時は第一段階と第二段階
の残された部分について努力を尽くすべきだったが：
：同時並行的にいわば第三段階の空港づくりのための
手続き作業のほうに気持ちが行ってしまつた」ことの
問題です。

この力での空港建設に対応し、反対運動も実力闘争
化していきました。決定後わずか三年で「伝家の宝刀」
と呼ばれた土地収用法が発動され、一九七一年（昭四十
六）年には二度の代執行が行われ、相互に大量の犠牲
者を出す激しい戦いが行われました。これらについて
も、運輸省松尾航空局長は前回シンポジウムで、「第
一次代執行に対して）農を奪われる農民の気持ちから、
土を手段として命をかけて運輸省・公団の一方的な空
港づくりに抗議したものの、このような思いがまつた
く顧みられず、むしろ凄まじい取り扱ひを受けてしま
つた、…：運輸省・公団の空港建設のやり方をどうし
ても認めるわけにはいかないという思いから、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
めざるを得なかつたこと。…：（東峰十字路闘争や裁判
まで含んだ）このような状態にまで農民を追いやって
いったというのは、私ども運輸省・公団ではないかと
いうふうな認識を（皆様方）はされていると思ひます
し、私もそのような認識を受けた」と、政治的責任の
所在が政府側にあることを明らかにし、反省の弁を述
べられました。

もし、一九七一年（昭四十六）年当時、これらの認識が

運輸省・公団側であれば、話は違ってきたはずだ。引き返したかどうかは別として、少なくとも立ち止まるか、進み方を変えるかはできたはずだ。しかし現実には、第二次代執行までの双方の多大な犠牲にもかかわらず、「空港をつくり運営する」ためにのみつくられていた空港公団だけでなく、政府・行政当局はひたすら旧来のやり方で空港建設に邁進したのである。

代執行の後、現地では機動隊員らによる農民・支援者への暴行等が多発しました。そのもつとも端的な例は、一九七三(昭四十八)年十月二十九日、岩山鉄塔下で白昼公然と行われた山口義人君への集団暴行事件で、山口君はすい臓破裂という瀕死の重傷を負わされました(この件では、千葉地裁、東京高裁での民事損害賠償勝訴という形で機動隊の暴行が立証されています)。「巡回」と称して部隊で来た警察官らが、留守中の団結小屋に鍵を壊して入り込み、布団に小便をひっかけたり、掘り井戸に洗剤やガラクタを投げ込んで帰るなどの、とても常識では信じられないことも起こりました。

東峰事件での青行隊大量逮捕——裁判とあいまって、「反対運動の圧殺こそ空港建設であると、政府・公団は考えている」としか、私たちには思えませんでした。その一方で、運輸省・公団自身は、反対闘争への対処だけではなく、パイプライン、暫定燃料輸送、騒音飛行コース問題などで、方針変更や「不手際」を繰り返し、当事者能力の欠如、「公団不信、政治不信」が声高に言われるようになります。国会での野党の追及は

もちろんのこと、秦野章参議院議員や外務省職員組合、本多勝一朝日新聞編集委員をはじめ、官民間問わず、「成田空港見直し」の意見も公表されました。もし、当時前回の松尾局長のような反省があったなら、政府はこの時期に、成田空港問題の歴史的見直しと「ボタンのかけ直し」が要請されていたことに気がついたはずだ。

しかし、代執行後の数年間、政府部内でもそのような事はついに一度として行われませんでした。成田空港

問題は、いわば政治不在のまま、空港公団(運輸省)の「開港への既成事実」だけが遅々としてであれ徐々に積み上げられて行きました。そして、その「既成事実」にのり、福田内閣は成立後一月たらずで、内政の目玉として「成田年内開港」を打ち上げたのです。一九七七(昭五十二年)一月十七日、「金に糸目はつげず」「政府すべての力を総動員して」という引き返しようなない大号令がかかったのです。

金と力による強行開港を宣言した政府に対して、私たちも考慮の余地はありません。それまでのことを考えれば、「降伏か、死か」と突きつけられたわけですから。当初からみれば減ったとはいえ騒音下や二期用地内に未だ多数の農民をかかえる私たちが、圧殺に抗して存在を主張し続けるには、開港阻止の実力闘争を選ぶしかありませんでした。

今回は、一段とエスカレートした力と力が対立した強行開港前後の出来事を取りあげたいと思います。

テーマとしては、一つ、岩山大鉄塔撤去の問題。それから東山事件について。開港阻止の戦い。これは副題として、横堀要塞戦から三月二十六日の管制塔占拠まで。次に、暫定強行開港の検証。最後に、同盟と政府の覚書をめぐってという順序で本日は論を展開していきます。考えています。

それでは最初に、岩山大鉄塔撤去の問題について、石井恒司のほうから始めていきたいと思えます。

石井恒司(反対同盟員)

岩山大鉄塔撤去の戦い

一、鉄塔建設の背景

一九七二(昭四十六)年、反対同盟は、第一次・第二次代執行を最後にして、ほとんどの一期工事区域内の

拠点を失うことになりました。そして空港建設に異議を申し立て、開港を阻止するため、同盟は、一九七二(昭四十七)年二月に、航空保安施設であるアプローチエリアである岩山に鉄塔を建設しました。

ご存じのように運輸省・空港公団は、当初から空港用地の中にアプローチエリアを含めないで事業認定をしたという経緯がありました。滑走路の南側及び北側には岩山部落あるいは駒井野部落といった歴史の古い大きな村落があり、したがってこれらの村落を事業認定下に入れると非常に広大な地域の住民を追い出さなければならぬということがありました。それと、反対運動が強いと予想される古村を用地内に入れてしまおうということがもう一つの理由としてあります。したがって、岩山、駒井野地区を除いて事業認定を運輸省・空港公団のほうではしたというふうに思います。本来空港用地と機能的に密接不可分の関係にあるアプローチエリアを事業認定の申請に入れなかったということは、後に運輸省・空港公団も「適切でなかった」というような表現で認めていることです。そのためにアプローチエリアは任意買収地域となってしまうわけです。

そのようなわけで、四、〇〇m滑走路南側の岩山に反対同盟は大小二つの鉄塔を建設いたしました。当時は三里塚闘争のシンボルとして開港を拒んでいた鉄塔を、全国の三里塚に心を寄せる人々に共有してもらおうということでありました。そしてその存在を知らせ、その意義を覚えてもらうために、鉄塔の共有化が約四万人以上の人々の賛同を得て行われたという経緯があります。

二、鉄塔撤去前後の事実経過

一九七七(昭五十二年)四月二八日

反対同盟弁護団、仮処分について「審理は口頭弁論手続きを採用してほしい」旨の上申書を千葉地裁に提出。



岩山大鉄塔

五月 二日 新東京国際空港公団、航空法四十九条一項（※十二一）の規定に違反するとして、同条二項により鉄塔撤去の仮処分申請を千葉地裁に提出。

五月 四日 千葉地裁、書面審理のみで仮処分決定。
五月 六日 鉄塔撤去。千葉県警は、航空法違反の

検証として、二、一〇〇人の機動隊員を動員、午前三時頃鉄塔周辺を制圧。

鉄塔及び近くの団結小屋内にいた反対派学生を強制排除。四時過ぎ現場に到着した北原事務局長（当時）に千葉地裁執行官が鉄塔の検証終了と鉄塔の撤去を一方的に通告、反対派を周辺から排除し午前十一時過ぎ鉄塔の撤去を完了。航空法違反部分だけでなく、鉄塔を根元から切断撤去した。この過程で、午前五時頃機動隊と反対派が衝突。機動隊は放水、催涙弾の水平撃ちを行い、反対派に数人のけがが出た。

以上のようなことにつきまして、問題点としまして、
（一）仮処分手続きの不当性

裁判所は、公団からの「仮処分申請」を所有者である反対同盟及び鉄塔共有者に通知せず、審理に参加させず、公団の書面のみを審理しただけで撤去を秘密裡に決定し、強行した。

（二）仮処分の緊急性

空港が開港のための要件を満たしていない状態で、鉄塔撤去の緊急性はあったのか。

特に、航空燃料輸送の目的は全く立っておらず、当の運輸省も「航空燃料輸送の千葉ルートの同意を得てから仮処分申請をする」との方針を明らかにし、空港公団の町田副総裁も「ジェット燃料暫定貨車輸送ルートの目途をつけてから」仮処分申請をする旨の発言をしている。

（三）更なる力と力の衝突

反対同盟は、鉄塔撤去の仮処分に際して、運輸省・空港公団は最低限の手続きは順当なものを行うというふうに関係は信じておりました。しかし、行政・司法が一体となった問答無用のやり口でそれが強行されたということです。当日、撤去後の集会の中で戸村・北原両氏の発言に見られるように、これは無差別、無制限の実力闘争、あるいはあらゆる手段が許されるんだという、そういう旨の闘争方針が表明されて、それが全体の中で確認されていたということがあります。そのようにして怒りというものは更なる力と力の衝突という形でエスカレートしていった。そのため、五月八日に機動隊のガス銃によって東山薫君虐殺事件、あるいは更には五月九日の芝山町長警備警察官へのゲリラ襲撃事件などが起こってしまった。その後一年間にわたって開港を阻止しようとする反対派と警察機動隊との間で激しい衝突が続いてしまう。これらのことは今日まで修復しがたい憎悪の歴史となっていきました。

以上です。

質問が関連してございますので。

運輸省にお聞きしたいんですけれども、当時の新聞を見ますと、鉄塔撤去に關しましていろいろあったわけですが、公団幹部は鉄塔撤去に際しては「ウルトラCがなければ難しいだろう」というようなことを新聞で見ましたけれども、そのようにして運輸省・空港公団は秘策を弄して鉄塔を何とか取っ飛ばさなければいけないというふうなものを考えていた節があるわけで、物理的に撤去は成功しましたけれども、結果的には警察と反対同盟のぶつかり合いという激しい戦いという形で問題がエスカレートしてしまったわけですが、そういう事態になったことについて鉄塔撤去そのものやり方をどのように考えていらしたのか、ちょっと伺いたいんですが。

高橋朋敬（運輸省課長）

とりあえず私どものほうからお答えしたいと思いますが、当時、年内開港というようなことの号令がございまして、開港に必要な燃料輸送その他の条件を早急に整えるべく大車輪で準備を行っていたところだと思えます。それぞれそれなりに一定の目的をつけていくわけでありまして、A滑走路の南側のアプローチエリア、航空保安施設用地の中にあります岩山の大鉄塔というものにつきましては、滑走路完成後、実際の飛行機で離着陸の安全性を確認するという作業にとつて障害になるという認識をしていたわけでございます。早い段階から鉄塔は建っていたわけでございますが、代執行を決めない時点から建っていたわけでございますが、いずれはこれが今申し上げました実際の飛行機によるチェックにとつて障害になるところで心配をして、その旨申し上げていたような状況だったと思います。いよいよ開港のいろんな諸条件を整えていく中で、大鉄塔のところも、工程的と申しますか、開港の条件の中の飛行検査に関する工程という面におきまして支障になってきたということから、何とかして、あるいはどうしてもというような気持ちもあつて、大鉄塔について、航空法違反という状態でありましたので撤去したいと思つていたわけでございます。そういう意味で、工程的に成田の開港条件との関係で五月の初旬に仮処分申請を行ったわけでございます。

この鉄塔を処分することに関して、何かウルトラCとか秘策があるか、考えていたのではないかとというご指摘があつたわけでございますが、私どもは仮処分を申請したわけでございますから、早くこれが認められて実際に仮処分が執行されるということをお願ひは裁判所にしていただきたいと思いますので、その関係で裁判所が最終的にご判断されましたわけですが、速やかに、五月二日に申請して五月四日に仮処分をいただくというふうなことになつたわけでございます。そういう意味で、裁判所におかれましては私どもの開港準備の状

況などを判断されて速やかにしていただいたということなんだと思つています。このことが今石井さんからご指摘になりました「余りにも速やかに行き過ぎる」ということのご指摘を受けたということになるわけですが、これは私どもとしては裁判所がその事項判断をしていただいたのだというふうな当時は思つていたと思つています。

また、その仮処分に先立ちまして警察のほうも航空法違反の現場検証に入るわけでございますが、このことについては警察のご判断になるわけでございます。それについては警察の強制執行の先に行われたことになりまして、結果的に仮処分に基づく強制執行が私どもとしては大きな混乱がなく行えたということになつたわけでございまして、皆様方のご主張はあるわけですが、私どもとしてはある意味では大混乱に陥らなくてよかつたなというふうな当時は思つたと思つています。しかしこのことは、今お話がございましたように、その後の反対運動をよりエスカレートする原因になつてしまつたということなんだと思つています。その意味では秘策を何か講じたということではなくて、大車輪でやつていくことにつきまして、結果として裁判所のご判断があり、また結果として警察当局の現場検証がされたことからそのような事態になつてきたというふうな思つてるところでございます。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

ただ今同盟のほうからの質問の中身の中にも一つ、公団の当時の町田副総裁の発言のことが言われておりますが、公団のほうはただ今ご質問に対して何かあります。

伊藤鎮樹（空港公団室長）

基本的には仮処分申請をした空港公団の考え方は、今運輸省のほうからお話があつたとおりでございます。特に当時の私どもの気持ちを申し上げさせていただけ

れば、やはり年内開港という目標に向かひまして、この時期は一番大きな障害はやはり燃料輸送問題と鉄塔の問題だつたというのが私どもの認識でございます。そして燃料輸送問題につきましては、四月二十五日に暫定輸送ルートが、これが一番難関であつたわけですが、地元との合意をみた。特に鹿島ルートでございますが、そちらが地元との合意をみた。千葉ルートについても、私どもとしても順調に合意に向かつて進んでいると、そういう総合的な判断がございました。

※十二 航空法第四十九条（物件の制限等）

何人も、公共の用に供する飛行場について第四十条「公共用飛行場の告示等」第四十三条「飛行場又は航空保安施設の変更」第二項において準用する場合を含む。の告示があつた後においては、その告示で示された進入表面、転移表面又は水平表面（これらの投影面が一致する部分については、これらのうち最も低い表面とする。）の上に出る高さの建造物その他の物件の設置し、植栽し、又は留置してはならない。但し、仮設物その他の運輸省令で定める物件（進入表面又は転移表面に係るものを除く。）で飛行場の設置者の承認を受けて設置し又は留置するもの及び供用開始の予定期日前に除去される物件については、この限りでない。

2 飛行場の設置者は、前項の規定に違反して、設置し、植栽し、又は留置した物件（成長して進入表面、転移表面又は水平表面の上に出るに至つた植物を含む。）の所有者その他の権原を有する者に対し、当該物件を除去すべきことを求めることができる。

3 飛行場の設置者は、第一項の告示の際現に存する物件で進入表面、転移表面又は水平表面の上に出るもの（同項の告示の際現に存する植物で成長して進入表面、転移表面又は水平表面の上に出るに至つたもの及び同項の告示の際現に建造中であつた建造物で当該建造工事によりこれらの表面の上に出るに至つたものを含む。）の所有者その他の権原を有する者に対し、政令で定めるところにより通常生ずべき損失を補償して、当該物件の進入表面、転移表面又は水平表面の上に出る部分を除去すべきことを求めることができる。

4 前項の物件又はこれが存する土地の所有者は、同項の物件の除去によつて、その物件又は土地を従来利用していた目的に供することが著しく困難となるときは、政令で定めるところにより飛行場の設置者に対し、その物件又は土地の買収を求めることができる。

5 第三項の補償すべき損失の額並びに前項の買収及びその価格等の条件は、当事者間の協議により定める。協議が調わないとき、又は協議することができないときは、運輸大臣が裁定する。

6 前項の裁定中補償すべき損失の額及び買収の価格については不服のある者は、その裁定の通知を受けた日から三箇月以内に、訴をもつてその金額の増減を請求することができる。

7 前項の訴においては、飛行場の設置者又は物件若しくは土地の所有者その他の権原を有する者を被告とする。

8 第五項の裁定についての異議申立てにおいては、買収の価格についての不服をその裁定についての不服の理由とすることができない。

いう意味で、ジェット燃料暫定貨車輸送ルートのもほぼついたと、そういう時期がこの時期でございました。

一方、早期開港という点に関しては、やはり完成した施設をフライトチェック等で検査していくということがその前提として必要でございますが、その際には南側はこの鉄塔が障害になるというようなことがございまして、やはりこの時期に全体として開港の用途がほぼつきつあつたという状況で、そういうことを緊急性として申し上げまして、この仮処分の決定をご判断いただいたというふうに思っております。

以上でございます。

相原亮司（反対同盟員）

いろいろそういう問題、長くなりますが、要するにこの問題は、前回、例えば大木よねの代執行で警職法を使って人身保護という名で人身保護をする時にかえて、なぐって前歯を折るとか、そういう法の運用とか、今回の鉄塔撤去での抜けがけ的なやり方、それはある意味ではうまくいったとかそういう考えかもしれませんが、やった当の機動隊員の中にも、これもたぶん「リメンバー・パールハーバーになるんじゃないか」というふうな感想をもたらしただけです。実際、その当時、二万数千人も動員した反対同盟が、これ無差別・無制限、国がそういうやり方を取るならば我々は何をやってもいいんだというふうな状態をもたらしただけです。

それは、法をどういうふうな運輸省が運用して、その当時はうまくいったかもしれない、短期的な目途ではうまくいったかもしれないという考え方じゃなくて、全体から見ればかえってその後の対立の構造をもたらししているんじゃないか。その点をきつちりと反省してもらいたいというふうなことを、本当は言いたいわけなんです。

山本 長（空港公団総裁）

先ほど来、石毛さん、石井さんから話がございましたけれども、この岩山大鉄塔の撤去をめぐる対立、あるいはその後の開港に至るまでの激しい対立というものが、修復したいような決定的な溝をつくってしまった。反対同盟としては実力闘争を選ぶしかないと考えるに至ったという趣旨のご発言がありました。そういうふうなお話を伺い、また過去を振り返ってみますと、空港をつくっていくという私たちの一つの行動がリアクションを呼び、それが新しい対立の火種になり、さらに対立の溝を深めていく、そして相互の不信の念をさらに深めていくというふうな結果になっていったというふうに思うわけでございます。開港というものを一日も早くしなければいけないという公団の思いが強くて、このような対立を、あるいは衝突を根源的に解決するにはどうしたらいいか。何と申しますか、問題の本質をもうちょっと広い観点から考えて、その対立を根源的に解消するような方法がないかという視点といえますか、それに欠くところがあつたのではないかと。「あつた」というふうに率直に思わなければならぬと思います。そういった歴史を踏まえまして、やはり対話と意思疎通というもののチャンス絶えず探っていくかなければならない、努めていかなければならないという思いを深くいたしておるところでございます。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

以上の総裁からのその件は、よろしいですね。ですから一言だけまとめて申し上げておきますと、この事件については政府側、特に警察のほうは、正面衝突をすることによって死傷者を生ずるということは大変心配をして、そういう事態が生じないような形で事態を処理しようと思われたのですが、その状況の中で多少の行き過ぎがあつたとかいうことはあろうと思いますが、ところが大きな視点から成田空港

についての事態の推移全体から見れば、そこでさらに背後にある状況等に対する判断において十分な配慮ができなかった、こういうふうな理解をして、この問題は一応いいですね。

それではその次、お願いします。

石毛博道（反対同盟事務局長）

次に、東山事件について木内のほうから行いますが、当時、機動隊によるガス銃の水平撃があつたという記録フィルムがありますので、それを五分ほど上映させていただきたいと思います。それから木内のほうから東山事件の概要の説明に入っていきたいと思っておりますので、よろしく願います。

木内 順（反対同盟員）

これから上映する映画の説明をちよつとしたいと思います。これから上映しますフィルムは、小川プロダクションの「三里塚 五月の空 里の通り路」という作品の一部でございます。一九七七（昭五十二）年五月八日、反対同盟が千代田農協前の広場で集会を行っていたところ、機動隊がガス銃を水平撃しながら襲ってきたところです。このフィルムは、これからやります東山裁判に証拠として提出されたもので、上映時間は五分少々です。短い時間ですので、よろしく願います。

反対同盟提出映像資料上映

三里塚 五月の空 里のかよい路 から。(三分)

このフィルムは一九七七年五月八日、芝山町の千代田農協前で小川プロダクションが撮影したものである。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。



木内 順（反対同盟員）

それでは続きまして、東山事件についてやりたいと思います。

資料に、先ほど見ました映画ではちょっとよくわからないところもあったと思いますが、水平撃ちという写真が載っております（資料編52ページ右上参照）。それと、今回、東山薫に当たった新型ガス弾及び模擬弾と称されるものが写真でやっぱり載っております（資料編52ページ左上参照）。ご参考にしてください。

◇遠くに空港施設の見える小さな丘。たくさんの人がその上に乗っている。カメラ、パンをすると千代田農協の建物に通じる道。奥に農協が見える。カメラ、ふたたび、小さな丘のほうにパンすると、丘を越えて機動隊が進んでくる。◇機動隊の部隊が農協の方に突入していく。ガス銃を発射する白い煙りがいくつも見える。

◇ガス銃をもった機動隊員、前にいる機動隊からガス弾をとろうとするがうまくいかず、自分の腰にさげた入れ物からガス弾を抜き出し銃に込める。

◇楯を構える機動隊の横から、ガス銃をもったひとりの機動隊員が、ガス銃を水平に構えて発射する。カメラ、パンをすると農協の建物や倉庫にへばりついてガス弾の直撃を避けようとする学生たちの群れ。

◇散らばる旗竿、火の手が上がる地面。背後で学生たちが中腰で身を守る。指揮者が下がるように指示している。カメラ、パンすると道路の奥に楯を並べた機動隊。すでに後方に退いている。

◇黒いヘルメットに覆面姿の学生たち。うずくまっていた恰好から、少し息を抜いている姿。

東山事件

一、事件の概略

五月六日の鉄塔破壊に対する抗議集会が地元芝山町千代田農協で五月八日に開かれることになった。国・警察・裁判所が一体となって最低限の民主的手続きさえも無視したやり方に反対同盟の怒りは収まるところはなかった。政府・空港公団も機動隊の圧倒的な物量

で反対派の声を押しつぶそうとする姿勢を更に強めていき、既に集会場周辺は一触即発の状態にあった。警察は反対同盟に対し無届け集会であるとして集会場付近を規制し、集会場へ参加者が入ることを阻止しようとした。集会開会前にデモ隊が警察阻止線を突破しようとして衝突が始まった。機動隊は、直接対峙しているデモ隊だけでなく、集会場内に集まっていた参加者たちにも無差別に催涙弾の水平撃ちを行った。反対同盟支援部隊は、国道二九六号線上で警察部隊と一進一退を繰り返しながらしだいに後退し、臨時野戦病院（救護所、反対同盟員宅の庭先）前で、ちょうど入口を挟んで二〇〜三〇mの間隔で警察部隊と対峙していた。一瞬ガス弾、投石、火炎ビンも飛ばず、にらみ合いの時間ができる。この時午前十一時三十分頃、野戦病院の任務についていた東山薫君は他の仲間と一緒に機動隊の野戦病院への乱入を阻止しようとして入口でスクラムを組む。（なお彼はヘルメットを被っていなかった）スクラムの東山君の左隣の人が後ろを振り返って「後ろからマルキが来るぞ！」と叫んだ直後、東山薫君は同じく後ろを振り返る。その瞬間国道上左手約一〇m先の機動隊の中から一発のガス弾が発射され、東山薫君は頭部に直撃を受けその場に昏倒する。受傷の瞬間意識はなくなり、成田日赤病院に三十分後に到着するが、頭蓋骨陥没骨折による脳死と診断され、五十九時間後の五月十日午後十時十四分死去。

二、裁判闘争

東山薫君が殺されたことについて二つの裁判が行われました。一つは、告訴による刑事責任の追及ですが、これは一九七八（昭五十三）年三月に千葉地検による不起訴処分、一九八四（昭五十九）年四月の最高裁の付審判請求棄却によって不起訴処分が確定し、刑事責任を追及する道は閉ざされてしまいました。もう一つは、国家賠償請求訴訟による民事責任の追及ですが、一九八五（昭六十）年十月二十二日千葉地裁において一審判

決が出されました。裁判では、国・県はデモ隊の投石によって東山薫君が死亡したと主張し、死因が新型ガス弾によるものか、あるいはデモ隊の投石によるものが争われました。司法解剖では、陥没骨折の形状から、表面が滑らかで、半球状の先端を持つ物体が、斜め下方から頭部に衝突した可能性が高いとされました。そこで主な争点は、①通常、人の投石によって頭骨陥没骨折という大きな損傷が生じる可能性があるか、②ガス弾と同じような形状をした石が現場にあったか、③下手投げによる投石が行われるかどうか、の三点でした。それに対する一審の判決は、「丸い石が無かったとはいえない」、「下手投げがいなかったとはいえない」ゆえに「投石ともガス弾ともいえない」として、私たちの主張を退けました。全く非常識な判決であったといわざるを得ません。一九九〇(平一二年)十二月二十日東京高裁において二審の判決が出されました。二審判決は、東山薫君の死因を機動隊のガス弾と認定し、一審判決を破棄、千葉県に約四、〇〇〇万円の賠償を両親に支払うよう命じました。十三年かけてやっと「ごく自然であたり前の判決」を勝ち取ることができましたが、その後千葉県は高裁判決を不服として最高裁に上告し、現在に至るも係争中です。

高橋朋敬(運輸省課長)

形式的には運輸省は裁判の当事者ではないわけですが、この東山事件につきまして、この話し合いのためのシンポジウムをやるという時点で、今お話がございました民事のほうの高裁判決がございまして、おっしゃるとおりの判決が出たわけでございます。その際に私どもは、裁判のことは裁判というふうな気持ちもあつたわけですが、その時に同盟のほうからこの問題の重さということを声明という格好で出されたわけでございます。

こういった歴史の中で出てきた重い問題についてのシンポジウムに参加する人間としての認識がなければシンポジウムは開けないという趣旨のお話だったと思います。私どもはそこで深く考えさせられたわけでございますが、とにかくこれはやはり話し合いで物事を解決していこうという以上、このことをどうやって自分たちとしてとりあえずまず理解したらいいのかということ、千葉県あるいは当時の地連協の方々や相談をいたしまして、まず東山さんのご両親のところへ参つて素直に今の自分たちの話し合い解決に向かう気持ちをお話し、ご霊前にそのことを報告するということが大事だということに思い至りまして、当時の地連協の会長の村山先生、それから千葉県からも中野副知事、地元の真行寺町長さん、運輸省からは運輸大臣の代理ということでもってお子さんである政務秘書官がお宅にお邪魔いたしました。自分たちの平和解決に対する気持ちをご霊前に報告させていただきました。そういう気持ちで今日のシンポジウムの出発点になっているということをおもう次第でございます。

隅谷三喜男(隅谷調査団団長)

直接の相手方になっていきます千葉県の方は、何かこの際ご発言はありますか。

中野 晟(千葉県副知事)

今お話があつたとおりでございますけれども、県が上告いたしておりますのは、警察としましてはこれは司法問題であるので最終的に最高裁の判断を仰ぎたいという意向で、それに県としましては従つたという形でございます。

ただ、今、運輸省のほうからもお話がございましたように、私も東山さんのお宅に伺いましてご両親にお会いしてお見舞いを申し上げたという経緯はございます。

隅谷三喜男(隅谷調査団団長)

事態はそんなことになっておつて、私たちここでは直接裁判のことには立ち入らないということに一応なっております。そういう当局側の姿勢は、今言われたとおりでございます。

龍崎春雄(反対同盟員)

それに関連して質問がございます。

私がこの手に持っているのが、硬化プラスチックでつくられている、通称「模擬弾」といわれてガスが入っていない、いわゆる催涙ガス弾ではないものですが、私はその当日、現場周辺で拾つて十六年間大事に持つておいたものですが、これは通常は訓練用に使われるということなんですが、あの当時使われたガス弾の中には主に旧型ガス弾と新型ガス弾、模擬弾というものがあったそうなんですが、この模擬弾というのは非常に飛ぶ精度が、まっすぐに飛んで命中率が非常に高いといわれるものなんですが、こういうものが使われる状況はガス弾の使用とちよつと違うんじゃないかなと思つております。どういう状況になったときに使われるものなのか、また、この銃口の狙いはどこに向けられて発射されるのかということについて、千葉県のほうに聞いたらよろしいですかね。もしわかつている方がおられればひとつご回答をお願いしたいんですが。

高橋朋敬(運輸省課長)

申しわけないんですが、お答えするだけの資料とか状況とか判断とかございませんで、お話を伺うだけでございます。

種岡弘明(千葉県企画部長)

今のお話、運輸省さんと同じでございます。今のお話にお答えするだけの材料を持ち合わせておりませんものから、そういうことで恐縮でございますがご了解を願いたいと思つています。

河宮信郎（隅谷調査団）

知識云々ということではなくて、この状況から見ると明らかに人身殺生自体を目的とした使い方がされているというふうに見えるわけですが、この点常識的に見ればそう思われるということに対して、全くテクニカルな知識の問題に換言するのはちょっとまずいんじゃないか。こういう使われ方をするような状況というものをご考えるかということについてのコメントを求められていると考えて答えていただければと思うんですが。

高橋朋敬（運輸省課長）

こういう状況で模擬弾とかガス弾とかあいうものを使うかどうかという点について、私は、その現場の状況というものがあつたと。警察の側にはそれなりにそういうものを使わなければいけない状況があつたというふうなご説明があるんだろうと思います。この点について厳密な訴訟に耐え得るような議論は私にはできませんが、むしろそういう模擬弾とかガス弾とか、そういういったようなものを使わなければならないような相当厳しいような状況があつたと。本来ならば使わなくてもいいということが望ましいのかもしれませんが、当時の状況が厳しかったんだと私は思わざるを得ません。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

どうですかね、これは。

石毛博道（反対同盟事務局長）

この問題はかなり難しい問題ですが、結果として非常に力でどんどん押しまくるといふ状況が反対派をも必死にさせて、しかも警察もエスカレートしていく。結局は相手を倒すために、武器もそれ自体もエスカレートして、通常使う方法じゃない方法、つまり本当は催涙弾は上方に向かって相手の頭の上から落ちていく

ように撃たなければならぬのに、さっきのフィルムでもそうですが、結局、切羽詰まれば相手に直接向かって撃つというふうになってくるわけで、人間が正常な状態でなくなっていくという状況が生まれるわけで、そういうふうにしてどんどん開港に向かっていくということ自体非常に不幸なことだと思ふんですね。そういうことが当時の状況としてあつて、そこに対するきちんとした反省とか深い認識がないと、物事はそういうふうになっていくんだということだろうと思います。だからそういうことについてきちんとした認識を持っていただいて、今後の成田問題に取り組んでいただきたいと思ひます。

それでこの件については終りにいたしましたので、次のテーマで、開港阻止の闘いについて、横堀要塞戦から三月二十六日の管制塔占拠までを取り上げたいと思ひます。担当は、龍崎のほうから行っていききたいと思ひます。

龍崎春雄（反対同盟員）

開港阻止の闘い、横堀要塞戦から

三・二六管制塔占拠まで

福田内閣の号令だった「年内開港」が「年度内開港」にずれこみ、開港日が一九七八（昭五十三）年三月三十日と発表されてのち、反対同盟は芝山町横堀の三ノ宮武二さん所有の畑に、第二要塞の建設を開始しました。この畑は、空港予定地ではなく、二期工事区域二、五〇〇m滑走路の南側アプローチエリアの中にあります。同盟としては、開港後に予想される二期工事と戦うための拠点として建設を開始したものです。そして、一九七八（昭五十三）年二月五日、要塞の屋上に二〇mほどの鉄塔が完成しました。その夜十時、千葉県警は空港公園から航空法違反の告発を受けて、差し

押さえ、捜査、検証の令状を取り、翌朝六時には、機動隊八〇〇人が、横堀要塞を急襲。二日間をかけて、要塞にたてこもった六名の同盟幹部を含む四〇人を逮捕。鉄塔を「差し押さえ」、除去し、もち去ったのです。

先に述べたように、この要塞と鉄塔は何ら直接的物理的に「開港」の妨げとはなっていない。強行開港という攻撃に対しても同盟が不屈に戦っていることの証であったり、政府・公団には目障りではあつても、それ自身は精神的なものでしょう。しかし、公団や警察には、開港前に反対派を徹底的にたたいて戦意を喪失させ、二期用地内農家の動揺を誘う意図があつたといひます。「違法」物件である鉄塔の即時撤去の方針を打ち出したのです。しかし、いかに「違法」物件とはいえ、それを撤去するには本訴訟か、仮処分という裁判所の決定をへなければなりません。本訴には数年がかかります。仮処分申請を出しても、二期用地には滑走路の影も形もなかったから、肝腎の「緊急性」を満たす要件がありません。そこで、違反証拠の差押えという名目で、鉄塔を破壊し撤去するというむちゃくちゃな方法がとられたのです。

これに対して、中央大学法学部の渥美東洋教授は、朝日新聞紙上で次のように語っています。「刑事手続きという捜索、押収は、違法な状態を凍結して、証拠を保全するのが目的。妨害鉄塔が航空法違反だというのなら、写真撮影をしておけば、警察は十分に違反事実を立証できる。むしろ違反状態を凍結して、鉄塔を放置しておくことこそ、証拠保全の目的にかなう。証拠を保全するために、鉄塔を撤去するのは自己矛盾ではないか。こんな例は過去に聞いたこともない。」（二月八日付朝日新聞）

「三里塚II過激派」というキャンペーンによりながら、「三里塚では何をやっても許される」といわんばかりのやり方が、私たちの戦いにむけられたのです。この件では、一九九一（平三）年一月二十一日、東京地裁で、「差押え方法は、証拠保全などの点からみて違法」

として、警察のやり過ぎを指摘した判決が下されています。また、その時の機動隊の暴行で受傷した石井節子さんの談話も資料として添付しますので、併せてお読みください。

私たち反対同盟は、強行開港に抗議し、開港を阻むためには、「空港施設」を攻めるような戦いもしなければなりません。しかし、同盟の戦いは自分たちの土地により、拠点をつくり上げ防衛する戦いを主としていました。さらに、同盟の若き行動力である青年行動隊は、ほとんどが東峰裁判の被告としてあり、公然と実力闘争を戦うことにはなかなか無理がありません。したがってそのような「攻撃的」な戦いの担い手は支援党派・団体を中心としたものとならざるを得ず、報道の映像などでもヘルメット姿ばかりが目立つようになりました。しかし、二月横堀要塞戦では六名の同盟幹部がたてこもり、二晩目には同盟の指示で鉄塔戦が収束しました。そして、同盟は全国に向け三月二十六日から八日間の開港阻止決戦を呼びかけました。

三月二十五日、三人の同盟幹部らが横堀要塞に立てこもり、再び鉄塔が建てられました。機動隊は警備の主力たる千葉県警の部隊を再びこの鉄塔撤去にさしむけます。三月二十六日、警備陣は横堀要塞、三里塚の本集会警備、そして各所での「遊撃戦」に分散されました。そして、三方から空港内に部隊が突入し、その内、マンホールから出た部隊が管制塔を占拠、機器を破壊しました。「力」にたよった強行開港は、最後はその力に溺れ、三・三〇開港はできなくなったのです。国際公約でもあった「三・三〇開港」が破綻したことで、政府・自民党をはじめとして、「過激派憎し」の大合唱が行われました。すべてを「過激派」に転嫁することで、政府は窮地を脱することをはかったのです。農民の戦いと過激派は別だと言いたい方もありました。閣議の席上、中川一郎農林水産大臣はこのように言ったと言われます。「これまでの反対派の動きは農民運動というものから革命運動へと質的に変化している！」。

しかし、石橋政次同盟副委員長はNHKのテレビ討論で、「彼らは我々農民の佐倉宗吾郎だ」ときっぱり言い切りました。また、東峰の染谷かつさんは大木よねさんの墓にこう報告していたと言います。「学生がえらいことをやったよ。命差し出しただよ。高いところ登った学生の心、百姓の心と変わらねえよ」と。あの開港阻止の戦いは、同盟・支援が部署・分担を別にし、時に重なりながら、一体となって行った戦いでした。その戦いで山形大学の学生の西山幸男君がとうとう犠牲にもなりました(資料編53ページ左参照)。

三・二六で日本政府の国際的信用失墜という事態が起きて、政府当局は、福永運輸大臣の「ボタンのかけ違い」という言葉で、空港建設の最初の段階から問題があったことをはじめ認めたのではなかったでしょうか。

以上のようなことなんです。三・二六の戦いは非常に重いものがあるわけなんです。その点に關しまして運輸省のほうはどういう感想をお持ちになつていらっしゃるかお聞きしたいと思います。

高橋朋敬(運輸省課長)

お答えしたいと思います。

今、横堀要塞をめぐる件、それから管制塔襲撃に關する件のお話があったわけですが、横堀要塞の物事の進め方についてかなり厳しいものがあつたのではないかとということがあつたわけですが、それはそれで私ども、当時の状況から見れば、要塞なるものが新しい闘争の拠点というような感じで受け取れていたのだらうと思います。こういった拠点が幾つも出てくるというような主張もございましたので、こういうような拠点がたくさんできてはうまいという気持ちがあつて公団のほうも告発をしたというようなことがあるのだらうと思います。

それから、管制塔襲撃事件に關しましては、そういった流れの中で開港を止めるというような意味で皆様

方がその動きを見ておられたというようなお話を今伺ったわけがございます。これは先ほど公団の総裁のほうからお話もございましたわけですが、岩山鉄塔撤去に關する私たちの進め方というものは、農民の皆様にとつては、また問答無用の強行策の繰返しと受け取られて、それが新しいリアクションと申しますか、「実力闘争」というような言葉を先ほど使っておられました。そういうものも許されるという気持ちにまでリアクションが出てしまい、それが次々とエスカレートした動きにつながつていったというような認識を申し上げて、私どもの空港づくりの進め方がその背景にあるということをお聞きしたいのですが、そういう意味で個々の事象につきましては、また事件性のあるものでございますからその評価は別としましても、そういう事柄が次々と起きてくる背景については、私どもの第二次代執行以降の物事の進め方についての空港づくりという面での反省がない中でまた同じようなパターンで事柄を起こしてしまつたことに対する皆様方の異議申し立てと申しますか、抗議と申しますか、それがエスカレートした形のものというふうなご認識については、私どももその認識をきちつと受けとめなければいけないんじゃないかと思つています。

石毛博道(反対同盟事務局長)

私は、この管制塔占拠事件というのは、今日の三里塚の状況というか成田の状況を切り開いた大きな事件だというふうに考えています。それはなぜかということ、やはり今まで力をもつて力ですつと押しつけてきた事柄が初めてここで挫折して大きな打撃を受けたわけですね。それによつて管制塔事件というのは政府に力を押していくことを躊躇させる一つの大きな機会になつて、成田問題というのはこの事件によつて初めて政治的問題として大きく社会に浮上してきたと思つています。そのために政府は、一期工事を反対派の武力から、つまり開港した飛行場を守りながら、同時に二期工事も強行

しなければならぬという状態に初めて置かれて、そこで、つまり常に歴代内閣が第三次強制収用を躊躇していくという事態が生まれたと思うんですね。そのためにやはり今日、反対派の声にも耳を傾けなければならぬ、物事は話し合いで進めなければならぬという気運が初めて政府部内にも生まれてくるという大きな状況をつくり出した偉大な闘争であったんじゃないかと私は評価しています。今日のこのシンポジウムというきっかけをつくったのも、すべてはこの管制塔事件に収束していくのではないかと、さういふふうに私は認識していますし、それだけのことをしなければさういふ話し合いの気運が生まれなかったということについて私は非常に残念に思うし、もう一つには、我々の反省からいけば、ああいう軍事的優位性を政治的な力に転嫁することなくまだ軍事力で廃港にもっていけるんだという誤った運動の方向性をもつくり出したというふうには思っています。さういうことで、管制塔というのはどちらの側にしても非常に大きな契機ではなかったのかというふうには思っています。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

余計なことですけど、今、石毛さんは「私はさう思う」と言われたけど、「私」という時は同盟……。

石毛博道（反対同盟事務局長）

今は私の個人的認識です。討論を経て発表した意見じゃありませんので。私がさう考えている。どうもすいません。余計なことを言いました。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

いやいや、余計でもない、大変重要なことを言われたからね。

これは個人的意見だと言われたが、だから当局側のほうも、私の個人的な意見になるかもしれませんが、

今、石毛さんは大変大切なことを言われたと思っております。どうでしょうか、何かご発言があれば。

高橋朋敬（運輸省課長）

当局側には個人的意見というのはいらないものですから、歯切れが悪くなって、私はいつも申し訳ないと思うんですが。

石毛さんのおっしゃっていることは私はわかります。でも、私は、起きた事件は事件としてやっぱり受けとめなければいけないと思いますので、切り離せないとおっしゃるかもしれないけれども、私どもは二つの事柄を認識して、しかし歴史の反省と話し合い解決という視点から見たときの皆様方の評価を受け止めたいと思います。

石毛博道（反対同盟事務局長）

それでは次のテーマに移っていきたいと思います。暫定強行開港の検証。担当・相原が行っていききたいと思えます。

相原亮司（反対同盟員）

それでは「成田空港の暫定強行開港」というテーマについて述べたいと思います。

これまで武力的な対決の問題がずっと続いていましたが、この年表を見ると、各地方自治体、あるいは千葉県、それが開港をめぐるぐつていかに動いたかという流れがあると思います。

大体の流れをザッと言いますと、一九七六（昭五十二）年に鉄塔撤去の道路が着工されて、一九七七（昭五十二年）一月十七日に福田首相が年内開港を指示した。その時大蔵大臣は、「そのためには予算面では不自由はかけない」というようなコメントがなされて、そしてその五月六日に鉄塔の抜き打ち撤去、それ以後開港に向けた各パイプラインのルートをめぐる要望、それに対する公団の答え等々のもろもろの問題が、例えば千葉県

の二十八項目要求とかさういうもろもろの問題があった、年内開港がだめになり、年度内開港ということになり、一九七八（昭五十二年）三月三十日に予定され、それが三月二十六日の管制塔の占拠ということだめになる。そして五月二十日の出直しの開港、さういふ流れがあるわけです。

開港へ向けた激しい武力対決、その中で、ではこうした多くの犠牲者が出た対決が一体この強行突破の開港の中に本当はどのような問題が含まれていたのかということをおぼろげに検証してみたいと思います。

その問題は大体八点到りたりますが、まず第一点は燃料問題。

当初、パイプラインということは予定されていたんですが、それは前回に検証しましたようにだめになる。これで代替輸送の開始があるわけです。これは二つのルートがあつて、これは千葉県から成田市の土屋までの千葉ルートという鉄道ルートです。それから鹿島港から成田市土屋、これは鹿島ルート、これはそれぞれ三月に供用になって備蓄が開始されます。

当初、これは「三年に限る」と言明されたわけですが、杜撰なパイプラインの工事の遅れから、一九八三（昭五十八）年まで約五年間この代替輸送が続きます。当初、公団は燃料輸送の貨車輸送は非常に危険だということ、パイプラインをやるといふことでかなり強硬な姿勢を見せたわけですが、実際それができない。完成できないために、今度は自分たちで危険だと言った貨車輸送に頼らざるを得ない。さうした矛盾した行動が、多くの沿線自治体の反対にあつた。逆に言えば、それを逆手にとつて空港を人質にしてお金を取るという、一つの成田空港をめぐるお金の動きのパターンをつくっていくことになるわけです。自治体の要望に金をバラまいて、とにかく開港へいく。これがその後の見返り事業四、〇〇〇億円の支出の始まりだったというふうには思われるわけです。

さうした見返り事業四、〇〇〇億円の支出の始まりが、

実は運輸省が成田空港を持ってきたときに、内陸空港は埋立工法の約三分の一、約二、〇〇〇億円程度で済むということ成田あるいは富里に持って来たわけですが、既にこうした歪んだ構造のために酷い状態に、金食い虫の空港というパターンができていったと思います。

一方のパイプラインは、当初の計画をやめて新ルートが開港直前の一九七八(昭五十二)年に発表されるという事態です。これが燃料問題です。

次にアクセス、いわゆる交通手段の問題ですけれども、成田空港は「世界一遠い」と言われた空港です。この時に二つの輸送手段が考えられたわけです。一つは鉄道で、これは新幹線ルート。それから道路は高速湾岸線。一九七六(昭五十一)年六月に成田市議会が「アクセス問題を解決しない限り開港は認めない」というような決議をしたわけです。

では一体このアクセス問題はどのようなふうになったかというところ、まず新幹線構想は、沿線の反対にあつて一切だめになった。ではどうなったかというところ、空港アクセスの構想からはずされて、ターミナルから一番遠くに建設された京成空港駅がただ一つの鉄道ルートとなる。したがって、当然のごとく利用者からは「不便だ」、あるいは「遠い」という不満が続出します。

そして高速道路のほうは、これは前回やりました小泉よねの畑を仮処分で奪って、一気に開港、完成を目標されたわけですけれども、一九七八(昭五十二年)、つぎはぎの状態で湾岸ルートができるというような状態です。実際のところ、これは以後、道路が慢性的な渋滞で飛行機に乗り遅れるという状況で、中には車から降りて荷物を持って走り出す者まで出るという状況が続いたわけです。この状態は約十数年間続いて、現在やっと在来線を使って、その当時十数年間地下に眠っていた新幹線駅に乗り入れるということをやっているわけです。

第三番目は、滑走路一本による開港という問題でこ

ざいます。

これはやはり暫定開港を一番象徴するような事態だったと思います。とにかく開港するというようなことと。ところがこの滑走路一本自身も、アプローチエリアが未買収だったために、航空の灯火が滑走路に食い込むということで、当初自慢の四、〇〇〇m滑走路は三、二五〇m滑走路というふうな状態になったわけです。ともかくこうした一本でもいいから開港するというところで、とにかく飛行機を飛ばせばこれで既成事実であるのだというので反対派はあきらめるのではないかと、そうした政府の願望が込められているのかどうかわかりませんが、しかしこのこと自身が、これはいろいろ言われることですが、滑走路一本で強行開港しながら未だ完成の見込みのない成田空港と、一方でドイツのミュンヘン空港のように事前に地元住民との合意形成のために長く時間をかけて、着工が大幅に遅れながらも一気に完成にこぎつけた、そうした空港との対比、いわゆるウサギとカメに対比されるわけですが、こうした一本での強行開港という暫定性を含んでいたと思うわけです。

それから四番目は騒音問題です。

成田空港は、これは内陸空港です。したがって騒音はもう宿命的な課題なわけです。騒音対策の基本は、広く緩衝地帯を設けて、外に騒音を受けることがないような状態をつくる、そして周辺対策を事前に図るというのが、これが騒音対策の基本です。しかし暫定空港として成田空港は考えられて、しかも規模を縮小するというところで三里塚案をつくったわけですが、こうした発想の中では騒音対策というのは一切みじんもないというままでの強行開港の状態です。

当初の騒音対策は、学校や公民館等の公共施設に対する補助金のみというのが公団の騒音対策の基本です。一方、民家の防音は、これは県が一部屋か二部屋のみを補助するという状態で、当時一部屋、二部屋をつくっても、それなら飛行機が飛んだら家の者をみんな一

部屋に閉じ込めればいんだというようなことを言っているんじゃないかということで、非常に不満が出されたわけです。もちろん騒音の発生源は公団ですから、これに対する不満が続出して、ようやく公団のほうも民家の防音へ腰を上げる。一九七六(昭五十二)年六月に周辺の説明会が行われたのですけれども、これも一部屋か二部屋のみで、新築は除外されている。当初、住民のほうはあまり受け入れなかったというところが当時の状態だったんです。ところが飛行機が飛んでみると、あまりの酷さにほとんどみんな防音工事に踏み切る。いろいろな要求で全室の防音に入っていくわけです。

そこに当時の防音にどのようなふうな工事がなされたかというのが出てくると思います。一九七八(昭五十二年)が開港時ですから、それまでは大してやってなかったんですが、一九七九(昭五十四)年から一九八三(昭五十八)年まで一気にピークになっていくという、そうした騒音対策の状況です。

こうしたことから問題点を見れば、成田空港が内陸空港とされたときから宿命としての騒音問題があるわけですが、騒音問題をほとんどないがしろにしたままの強行開港という状況の中で、以後、周辺住民の要求に押されて次々に仕方がなくやっていくという公団の騒音対策が未だもって続いているというのが状況です。次に五番目ですけれども、これは飛行コースと空域問題です。

なぜこれを取り上げるといいますと、空域問題というのは、当時、様々あった飛行場計画の中で北総地帯を取り上げたただ一つの理由は空域問題であつて、空域問題から考えれば北総以外にない、だから三里塚もということになつてきたわけです。ところが、一九七七(昭五十二年)十二月に、諸外国にこれから飛行場を供用するという航空情報、ノータムという通知があったわけですが、その時出された内容は、成田空港の空域は自衛隊の百里空域、あるいは米軍の横田空域、

あるいは羽田空域、米軍の訓練空域に挟まれて、一部は重なるという状況で、非常に狭い。空域の重なった部分は、それぞれ、何フィートはどこどこ、何フィートはどこどこという高度差を保って、それぞれあたたかも階段を上り下りするよう飛行機が上っていくという非常に厳しい操縦を強いられる。その複雑さに当時の操縦士や管制官から不満が出されるとい状況のままに突入していく。さらには、外務省の職員組合からも成田問題の状況についても不満が出されるといような状況のもとで、開港に踏み切っているわけです(資料編54〜55ページ参照)。

六番目としては、地元の合意形成がどうだったかという問題があると思います。

これまで二期工事区域内には当時一七戸の反対農家が約四一haということで、これとの合意形成。今までシンポジウムでは反対同盟との合意形成ということが問題とされてきたわけですが、さらに広く地元自治体あるいは地元の住民が広くどういふうに考えていたかということが開港時と関連して問題になると思います。

これは資料集(資料編56〜59ページ参照)を見ていただきたいと思います。そこに「成田空港問題アンケート」という、当時一九七六(昭五十一)年開港前に成田青年会議所が行ったアンケートが出ています。「成田空港の開港をどう考えているか」というその丸いグラフの中に、「絶対反対」が八・四%、「できれば廃港してもらいたい」が一八・八%、「開港させるべきだけれども現状のままではよくない」が三〇・二%、全体で五七・四%が現状のままの開港に反対している。何が何でも無条件に開港賛成というのはわずか〇・九%というよう結果が出ています。

それから、反対の理由について述べているわけです。反対の理由の中で、開港に批判的な人の理由、それは「騒音対策に問題がある」が第一位、「市内の交通網が不備である」が第二位、「国や公団に誠意がない」が第三

位、「成田に来る交通機関が不備である」が第四位、「内陸空港には問題が多過ぎる」が第五位等です。

さらに成田青年会議所が声明書を出しています。当時、成田青年会議所は早期開港に賛成する立場だったわけですが、当時、このアンケートを取って空港問題に関する声明を出して現状の中での開港に反対しています。この声明の中では、騒音対策、あるいは市内交通問題などの解決すべき問題がまだ山積みしているのに公団は成田市民を無視してなしくずし的に開港しようとしていると批判しています。また、なぜ鹿島、神栖の反対を押し切ってまで暫定開港に固執するのか、そのために費される巨大なエネルギーや資金を地元で振り分けて正々堂々と本格的な開港を目指すべきだ、というよう意見が出されています。

こうした広く見た地元のコンセンサスの形成なしで暫定開港ということで強行突破を図ってきたわけです。これで第七点に関わるわけですが、これらの問題にも関わらず強行突破を図ってきた、一方、金に糸目をつけずに見返り事業をやり、成田空港をめぐる様々な利権、あるいは周辺自治体が成田空港を人質に取る形で環境整備を図るとい歪んだ構造、本来ならば成田空港があつて、周辺の対策があつて、それに周辺自治体が考えるということ、全体を考えるとこの構造ではなくて、しかもそうした成田問題がこじれるということ、逆に開港のためには金に糸目をつけないう一つの歪んだ構造がこうした強行突破の中でできていくんじゃないかと思えるわけです。

第八点になるわけですが、この暫定強行開港が一体いかなるものを生み出したかということになると思えます。確かに強行開港に踏み切ったわけですが、これが武力ということ踏み切つて、最終的には管制塔占拠ということ頂点を画し、ほぼここで一つの区切りが本当はつくわけだったわけです。これで国際的な信用が失墜して、日本のお得意の外圧としての政治問題ということやと成田空港が政治問題として解決す

る糸口ができたわけですが、ではこの事態は当時の政府はどのようにとらえたかということを検証してみたいと思います。

一つは、治安問題に一切を絞り上げる方向と、それから国際信用を回復するためにはともかく空港を安全に機能させるために反対同盟との政治的な解決を図ろうと、その道を模索する道が一方で生まれてくる。この二つの流れの中で、多くの流れはほとんど治安問題に絞り上げ、成田問題を治安問題優先で臨むという視点が取られたわけです。

それは二点ありまして、その後の徹底した治安対策強化と行き過ぎた警備・検問による人権侵害という状態をもたらし、以後、十数年間の人権侵害の続きで、かえって成田問題の解決を遅らせる。これは当初第三回以来のシンポジウムでやった事業認定下の人権侵害あるいはそれぞれの取用をめぐる行き過ぎた検問の問題等々で明らかにされたことだと思えます。

もう一つは、成田新法が強行に成立されたといううなことです。この成田新法に関しては、当時は多くの人が「前代未聞の法律だ」ということで一致していたわけです。当時、この法律の制定過程では、田村運輸大臣が、運輸大臣自身が「恐れがある」と認定すると建物を除去できるという内容は広義の治安立法であつて憲法違反の疑いがあるという議論の中で言っているわけですが、これがこの法律の的を得た指摘だろうと思えます。

様々にこの法律の問題点はあると思いますが、三点ほど簡単に申しますと、行政機関の運輸大臣が警察や公団の情報に基づいて独断で団結小屋の使用禁止、封鎖、除去の処分ができる、ここに裁判所や第三者機関の関与がないということ憲法違反じゃないかということ。それから、封鎖あるいは除去される、そうした処分を受ける者に一切の反論の機会がない。それから運輸省の職員が団結小屋の立入調査に出るときに、そこにいる人間が質問に答えなかったり、あるいは嘘を

言ったりすると、たちまち起訴されて五万円以下の罰金を加えるという、とつもない状況もあるわけです。全体として条文が不明確で拡大解釈の恐れがあるという指摘があったわけです。これらの問題は野党の政治家を含め法学者からも指摘されたわけですが、ただ一点、空港の安全を確保するためこの異常な事態に対処するものだという理由だけで、すべて合理化され強行的に成立が図られたわけではあります。

これらの全体を見ますと、確かに法律上の問題は裁判所で争われているので、現在成田新法の運用は運輸省が責任を持ってやっているのですが、この点について問題を挙げたいと思います。

当初、警察や運輸省は、これで団結小屋を撤去できるから成田問題の解決の糸口がつかめるというような期待を持ったのかもしれませんが、しかし、たとえ団結小屋を撤去したとしても敷地自身は反対同盟員のものであって、一切の解決にはならないだろうし、中には、たとえ撤去されてもおれの土地なんだからもう一回別な目的の集会所を建てるのだから何とも痛くも痒くもないんだという受け止め方を反対同盟のほうではしたわけです。もう一つは、こうした治安一点張りの無茶苦茶な法律で一転強行にいくということですが、逆に政治的な解決を阻害していくんじゃないか。だからこの新法が成立した時点で、反対同盟の幹部は、これで話し合いの余地は全くなかったんだと。政府は結局、話し合いムードを煽りながら一方で世論操作をしていたにすぎないのだというように述べています。

それで結局この問題を見ていきますと、この法律は運輸省が責任を持ってやるわけですが、実際にこれを執行したり、あるいは情報を流すのは警察です。結局この法律を使えば使うほど運輸省は警察に依存せざるを得ない構造をこの法律は持っているわけで、「成田問題が治安問題だ」という構造から、この法律から手を切らない限り運輸省はこの「成田問題イコール治安問題」という泥沼から出られなくなるんじゃないかとい

うような悪法であると思います。

そこでやはり、この成田新法に関して我々から指摘したいことは、成田新法は問題点はかなりある。ただ裁判所が異常な事態に対処するからやむを得ないということ、最高裁も成田新法の問題点は目をつぶっているというような、ほとんど判決文は政治判断に近い判決文になっているわけです。この法律の運用は運輸省に任せられているわけです。ただ、一点、この法律は乱用を防ぐために一年ごとに更新するわけですが、運輸省は現在も団結小屋あるいは集会場に適用の更新を続けているわけです。我々から言えば、この悪法から早く手を切って「成田問題が治安問題だ」というような考え方から脱却を図ることが今後の運輸省の取るべき道ではないかと思うわけです。

以上、この成田空港の暫定強行開港が、武力対決、多くの犠牲者を出しながら、実はその中に様々な問題、杜撰な問題、あるいは現在まで引きずる問題を含んだままのものであったということで、この点、強行をすることの責任を運輸省は自覚してもらいたいと思うわけです。

以上です。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

これに対して、運輸省のほう。

高橋朋敬（運輸省課長）

広範囲なご指摘を受けましたけれども、要するに強行開港によっていろいろな問題が起きてきて、そういう状況の中で開港せざるを得ないことがまた次の問題につながっていくんだというようなご指摘だったと思いますが。

私どもも、現在の成田空港というものが警察のご協力でもって守りながら運用をしなければならぬ空港であるという現実に対しては、本来の姿ではないという認識は持っております。しかしながら、開港前後に

関する事態が極めて異常なまでに暴力的になってしまったということに対し、空港をとにかく安全を確保していかなければならないというギリギリのその一点で、今空港を守りながら運用する、あるいは新東京国際空港の安全確保に関する緊急措置法を運用しながら空港の安全を確保するという状況なわけです。その点について申し上げるならば、私どもは、例えば成田新法と通常言われております緊急措置法に関して言うならば、空港の設置管理に関する暴力的な行動は本来はなるべくものと思っておりますし、現在もこの法律を運用しているわけですが、この法律自身が今ご指摘にあったように緊急性に配慮して強い処分を行うことができるとなっているわけですので、その運用にあたりましては慎重を期しているというつもりでやっております。

しかしながらこの法律が成田問題の全体解決の中でその歴史的役割を終えることが社会的に認知される状況ができることが私は望ましいと思っておりますし、そういった状況をつくるべくみんなで努力していくべきなのかなと思っております。とりあえずまずお答えいたしました。

相原亮司（反対同盟員）

それでは一点聞きたいことがあります。成田青年会議所のアンケートが資料に出されているわけですが、こういうアンケートが公表されたということに関してはご存じですか。

高橋朋敬（運輸省課長）

存じております。

相原亮司（反対同盟員）

そこに五七・四％の方が現状のままの開港に反対しているという結果が出ているわけですが、こういう結果が出たことについて、当時はどういう認識を持っ

いたんですか。

高橋朋敬（運輸省課長）

このアンケート調査自体が、一九七六（昭五十二）年ということになるのですが、その当時の私どもの諸対策の状況について一般市民の方々のご認識を表わしているものとして私どもは受けとめたと思います。

そこで、ここで指摘されたような問題点などに対応すべく千葉県とか周辺自治体とご相談いたしまして、開港に当たりまして地元として開港に伴ういろんな問題があるからそれについて政府・公団はこの問題を解決すべきであるということで、確か七十四項目に及ぶご指摘を受けたわけでございます。この辺広範囲にわたります交通問題、騒音問題等を入れてございまして、それにつきまして一つ一つ対応させていただきまして、そのご指摘に答えている努力していたわけでございます。そのうちにも継続するような事例もございました。例えば騒音対策の問題、民家の防音工事のような問題が、その後も継続するような問題がございましたし、まだ幾つかございましたけれども、とりあえず開港という点にしましては自治体としてのご了解をいただける点まで努力したつもりでございます。

そういう意味で、対策という意味では一生懸命一九七八（昭五十二）年までの短い期間ではありましたが、頑張ったということではあります。このアンケートの中で見ますと、国・公団に誠意がないとか、内陸空港は問題が多過ぎるといったご意見が相当あるわけでございます。そう思いますと、一般市民の方々にさえも空港づくりにつきましての私どものコンセンサスづくりの努力が十分でないというご認識を持っておられたということでありまして、単に対策を進めればよいというだけの発想ではないといけないというご指摘を受けたものとして受け止め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）

同盟側からの資料にも出されているように、用地を非常に絞ったということから騒音緩衝地帯が全部周辺地域に出てしまったと。そうなると思っ先に騒音問題が出てくるはずなのに、随分、騒音問題の対策が完全に後手に回った。これは空港と地域ということを考える時に非常に重要な問題だと思ふんですが、原因として幾つか考えられるのですが、一つは、こういう騒音対策の調査・分析の能力において公団に欠けるところがあつたんじゃないかと。当然、飛行機なりエンジンなりは決まっているわけですから、どういふ騒音が出るかということは簡単にわかるはずのことであつて、そういうことを調査し影響を分析するというのがきちんと行われていたら、これほど後手を踏むことはなかつたんじゃないか。それからもう一つの可能性としては、そういうことはわかつていたけれども、当然これは住民の受忍限度に入るといふふうに勝手に受忍限度を高く設定してしまつたということ。一体どちらなのか。あるいはそういうことを深く検討すること自体しなかつたのか。そこら辺の事前の公団内部での議論をちよつと知りたいと思うのですが。

伊藤鎮樹（空港公団室長）

騒音対策ということについてでございます。騒音対策ということについては、単に成田だけじゃなく、全国一律のある意味では問題でもございます。そういうことで、日本の騒音対策を見ていきますと、一九六七（昭四十二）年に航空機騒音防止法というものができまして、ここで学校とか共同利用施設の防音工事とかそういうことが制度化されてまいります。そして一九七四（昭四十九）年になりまして法律が大幅に改正されまして、民家防音工事とかそういうものが施策として取り入れられてまいります。これはWECPNLをもとにした騒音コンターということであつたという施策が取り入れられてまいります。

それからまた、防音工事を行う基準が一九七四（昭四十九）年から五十年代の半ばにわたりました。だんだんにWECPNLが、最初は八五でございましたが、それが八〇、七五というふうに変わってくるわけがございます。ちょうど成田空港の建設というものは、先ほど先生は受忍限度ということをご指摘になりましたが、そういうものについての社会の考え方が変化していき、そういうことと成田空港の建設が、何といひますか、ちょうどオーバーラップするような形で進んだわけでございます。そういうことがございまして、単に数字と年度だけを見てもいけますと、何か後手後手を踏んでいるという見方もまた一つの見方としてあるかもしれないんですが、私どもの理解としては、動いていくという社会の考え方、そういうものに沿って対策は進められたと思っております。

進められ方としては、例えば全室防音は成田空港が全国に先駆けて始めているというふうなことで、これは別に自慢できるという意味で申し上げるわけじゃないんですが、やはりこうやって地元の方々のお話を伺いし、そういう中でどういふ騒音対策がいいのかという試行錯誤の中から、成田が一つの我が国の騒音対策の先端と言つたらおかしんですが、いろいろの意味でモデルケースと申しますか、成田から始まつていった対策も幾つかあるということも是非ご理解を賜りたいと思います。

したがって私ども公団として何か後手を踏んだとか放つておいたとかそういうような認識はございませんで、これについては私どもの認識としては、本当に誠心誠意取り組んできたという気持ちは持つております。ただ、騒音対策の性格上、その対策を受けるかどうかということ、住民のほうのご意向によるという側面もございまして、そしてまた、ちょうどその頃は対策がそういうことでどんどん変わっていく時期でもあつたので、飛ぶまで様子を見てみようと、そういうふうにお考えの方も現実にはあつたというふうには、

私どもは過去の資料等から見られると思っております。いずれにしても今後とも騒音対策という問題については、これは空港と騒音というのはある意味では切っても切れない問題であり、またそういう騒音というマインスを空港は持つておりますが、そういうものをどういうふうにして対応していくか、これはこれからも私ども一番大きな課題の一つだと思っております。そういう気持ちでやっていきたいと思っております。以上でございます。

松尾道彦（運輸省航空局長）

今、全体の話について非常に詳しい歴史的な検証のご説明をいただきました。具体的には、岩山大鉄塔撤去に対する抗議行動から非常に不幸な管制塔の襲撃事件に至るまでの行動、さらには最後にお話のございました開港に対するいろんな不備の歴史的な検証が行われたわけでございます。私どもがこういう長い歴史的な反省がないまま力による空港建設を進めてきた、これに対する同盟側の異議申し立ての実力闘争であった、こういうお話を伺ったわけでございます。

第二次代執行以後の私どもの率直な姿勢というものを反省いたしますと、羽田空港が極めて混雑の極致にあったということをご理解いただけたと思いますが、こういうご要請の中で新空港早期建設という社会的要請があったことも事実でございます。こういう社会事情の中で、早期開港という私ども運輸省にとりましても公団にとりましてもそういう強い思いの中で、幾つかの残された諸問題の解決のために全力を挙げて取り組んできたわけでございますが、結果的にはその間に七年という長い経過があったわけでございます。しかも成田空港建設の歴史が、不信から対立、さらには決定的な対立構造へと事態がだんだんと悪循環を重ねてきた歴史であった、このようにしみじみと感じております。

前回のシンポジウムでも私は申し上げたところでご

ざいますが、二次代執行から七年の歳月を経まして、なおかつ本日皆様からご指摘の騒音対策を含めていろんな諸問題において暫定的だというご指摘をいただいたわけでございますが、こうしたことでの開港しかできなかつたことは私どもとしても率直に認識をし、また今しみじみとあらためて感じておるということでございます。

ただ、一つだけ誠に残念でございますが、一方で暴力的な紛争という不幸な事態、まさに管制塔の事件でございますが、その背景についての主張というものはよく認識はできるわけでございますが、今日まさにこうした場でシンポジウムを通じて平和的な話し合いによつて問題の解決を図ろうという精神からすれば、運輸省等の反省も含めまして、やはりこれは無縁なものではないかなというふうに考えます。

いずれにしても私どもはこのシンポジウムを通じて粘り強い対話の中でこの成田空港問題の解決を是非実現したいと、こういう意欲を切実に持つておりますし、今後ともそのように努力を傾けてまいりたいと感じているところでございます。

以上でございます。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

航空局長から、ただ今まで同盟から出された問題等々に対するまとまったご意見をいただいたわけです。

それでは開港に至りますまでの様々な問題について一応の意見の交換が行われましたので、午前の部はこれでおしまいにさせていただきますと思います。

（昼食休憩）

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

時間がまいりましたので、ただ今から本日の午後

部を始めたいと思います。

午後のほうは「同盟と政府の覚書」を中心にしてということになってます。

それでは、石毛さんからお願います。

石毛博道（反対同盟事務局長）

それでは、二十六年間の戦いの意味の最後のテーマになりますが、「同盟と政府の覚書をめぐって」に入らせていただきます。

◆反対同盟と政府の間で、今から十五年前に、成田空港問題の解決へ向けた交渉がなされたことがありました。私たちはその事実をできるだけ正確に再現し、冷静にその意味を把握して、今行われているシンポジウムに生かす必要があると思われました。年表を追う形で進めていきたいと思えます。なお、敬称はすべて略させていただきます。

一九七八（昭五十二）年

三月二六日 開港阻止闘争。管制塔占拠破壊。

二八日 政府、開港延期を決定。

◆開港延期は日本の国際的信用を失墜させる大事件でもありました。これを契機に様々な団体・個人が事態の収束を目指し動き出しました。政府も安定開港を実現するために同盟との接点を探る行動を始めました。また、財界、政党、労働団体、マスコミ、さらに三里塚闘争の支援者などが、何らかの話し合いの必要を感じ、同盟と政府の仲介役を果たそうとしました。その動きは公然、非公然を含め、かなりのルートがあったようですが、その全体像を把握することは、今とっては不可能といえます。なぜなら、失敗した動き、あるいは途中で挫折したものは、その当事者たちが記録を残すことなく、今でも歴史の奥にそっとしまひ込まれたままになっているからです。

◆その動きのひとつに財界首脳が、戸村一作反対同盟委員長、島寛征事務局次長に宛てた話があります。政府の開港延期決定がなされた直後、財界の桜田武（日経連会長）、中山素平らは秦野章とともに、①佐藤内閣が三里塚に空港をつくるという判断をしたことは、戦後、最大の失政であると私たちは思っている。②日本の世の中があまりよくないということもよくわかっている。しかし、焼け野原の中から何とかみんなが腹一杯食べて寝ることができるように仕上げてきたつもりだ。多少の矛盾は我慢してほしい。③そこで、二期工事を中止するように政府に働きかけるので、滑走路一本を認めてほしい。貨物空港ということで政府の顔を立ててもらえないだろうか。そのための条件として、戦いの休戦協定を結び、その間に話し合う、こういうふうにならないでしょうか。概略、このような内容だったようだが、ほんの少し前、管制塔を占拠して開港を阻んで、意気の上がついている同盟側勢力に休戦を呼びかけるといふことは、とても無理だという判断が働いたようで、この動きはこれ以上の進展はなかった。なにしろ、滑走路一本認めてほしいというのが、まだ飛行機は一機も飛んでいない状況だった。しかし、財界首脳が三里塚空港を戦後最大の失政と認識し、運輸行政に批判的姿勢をもっていることを、同盟側ははじめに知ったのです。なお秦野章は自著『何が権力か』の中で次のように述べておられます。「私は最近の政治には二つの大きな失政があると思う。一つは警察官四名を殉戦させた成田空港の片肺建設であり、もう一つがロッキード事件の処理である。この二つは現代政治の生んだ十年に及ぶ『壮大なるゼロ』といつてよい」と。

◆また、政府、反対同盟の直接的な動きとして次のような行動がありました。

三月二十八日 石橋副委員長ら農民、運輸省へ抗議。運輸省から中村運輸次官が対応。

四月 二日 川上千葉県知事、反対同盟に対話を呼

四月一七日 反対同盟は、左記の条件を前提にして「話し合いは拒まない」との態度を決定し、政府にその旨を伝えた。

- ①逮捕者全員の釈放
- ②開港延期と二期工事凍結
- ③成田新立法の撤廃と機動隊の撤退

◆この間の動きは、同盟が提起したこの三条件をめぐる動きとなってきました。

五月 八日 自民党千葉県連は千葉地方検察庁に対して、反対同盟の三幹部（北原事務局長、石井武実行役員、秋葉救援対策部長）の早期保釈を申し入れた。申し入れによれば、（成田空港をめぐる憂慮すべき事態は、県民の立場から静観を許さないものがある。県知事の話し合いの呼びかけを円滑にすすめるため三幹部の早期釈放を）とある。

五月 九日 総評の富塚事務局長、千葉県知事を訪れ、政府と反対同盟の仲介を申し入れる。

五月一〇日 千葉日報社が、戸村委員長と福永運輸大臣を招き空港問題について座談会を行う。同盟の三条件をめぐる議論であったが、終始平行線であった。

五月一一日 石橋副委員長宅へ三塚運輸政務次官が訪問。三塚を案内したのは、後の対政府交渉で重要な役割を担う松岡秀雄。

五月一二日 成田新法、スピード成立。成田新法は、団結小屋、要塞などの撤去を最大の狙いとするもので、成立にあたり国会において憲法違反の疑いがあるというこ

五月一七日 反対同盟幹部会。

「一切の話し合い拒否」

◆同盟と政府との対話の動きは、成田新法の成立によって、その可能性を閉ざされました。少なくとも、事態の打開を探っていた人々は、これによって動きがとれなくなりました。同盟は五月一八日から五日間を《開港阻止五日間闘争》と名付け、出直し開港を阻む戦いを準備していました。その折しも折り、三塚が石橋宅を密かに訪問したことが知れ、また、戸村委員長が単独で福永と会見したことが知られ、急遽、幹部会を開きました。そこでは、《対話》と《戦い》の混乱によって戦線不統一が起ころぬよう、「一切の話し合い拒否」という姿勢で意志一致を図り、翌日からの戦いに備えることとしました。

◆これ以外にも、様々なグループ、個人の動きがあったようですが、そのほとんどは途中で水面下へと沈んでいったようです。次に内閣官房と同盟側との「覚書」調印まで進んだ動きをここで検討したいと思います。この動きの仲介をしたのは、三里塚闘争を支援し、遠方からの手紙」という機関紙を発行していた松本礼二、長崎浩を中心とするグループ、それと三里塚の行政訴訟に特別弁護人として協力していた、東京大学宇宙航空研究所の松岡秀雄などの人々です。松本礼二、長崎浩がそれぞれに書き残したものの、および島寛征が同盟に提出した「経過報告」をもとに構成しますが、内閣官房との直接会談以前の動きは長崎浩しか残していないので、その部分は長崎浩の「三里塚『話し合い路線』当時の松本礼二」という文章によりります。

五月 六日 松本礼二グループ定期会合。この時、三里塚闘争を対政府交渉の場に乘せるべきとの結論に達する。

九日 松本グループは、彼らの意図を松岡秀雄に伝える。以降、松岡独自の動きが始まる。

◆この松岡独自の動きというのが、三塚博運輸政務次官の石橋副委員長宅訪問という形をとったわけです。五月二〇日 成田暫定開港。

◆鳥によれば、日時ははっきりと覚えていないが、鳥、石井新二宛ての手紙が松本より届き、柳川秀夫を加えて三人で話し合いをもったと言います。そこで話された内容はおおよそ次のようなことだったと言います。「一期工事ができて酷い状況になった。とりわけ、岩山地区の騒音は想像を絶するものだ。同盟としても岩山の農家のことを真剣に考えなければ、無責任といわれるだろう。このまま何もしないで二期用地の強制収用でも迎えるようになったら、同盟の存在が問われてしまう。かりに一期四、〇〇〇mを認めても、二期工事を阻止できるなら対政府交渉もやる価値があるのではないか」

そこで、鳥、柳川が折衝役をやるということが話し合われたといえます。

さて、再び、長崎文章に移りますが、五月二四日 鳥、柳川、この問題で初めて松本と会う。

二五日 松本グループ、松岡と会談。ルートの一本化を求める。

◆そして五月末頃には、この動きの任務分担ができるとあります。同盟からは鳥、柳川。松本グループから松本、長崎浩。技術スタッフとして、松岡、それに三里塚の収用法裁判の研究をしていた針谷明。同盟と政府官房の間になって、両者の直接折衝への条件を煮詰める役割（補佐官）として、西村明（前高知空港公団の理事、当時は高知県土地開発公社参事）。西村は政府側にも話を通せる人物として、松本が人を介して選んでもらったようです。こうして、西村が上京するまでの間、鳥、柳川と松本、松岡らで会議を重ね、政府に対する同盟側の提案が練り上げられていきます。なお、

この動きの特徴として、ひとつには徹底した秘密主義があげられます。そしてもうひとつは、問題解決の当事者能力として運輸省・空港公団の能力を疑い、国家の意思決定機関である政府を直接の相手としていることとです。

七月二〇日 西村上京。長崎らを交えて三里塚闘争の勉強会を始める。

八月 四日 松岡も加わり第二回勉強会。鳥、柳川、この勉強会に参加し西村と初会談を行う。

鳥六項目について西村に説明。①岩山騒音下農民の処遇。②第二期工区凍結。事業認定解除。③裁判問題（刑事）の将来。④工区内農民への将来保障。⑤三年間の国家による賠償。⑥第一期工事開港についての対処。以上の点について対政府工作を要請する。

◆①と②がポイントでしたが、①の岩山騒音下農民の処置というのは、一期工事四、〇〇〇m滑走路南端、岩山地区に残った反対同盟農家の問題です。暫定開港によつて飛行機がものすごい音をたてて飛ぶようになり、とても騒音に耐えられるような状況になかったのです。それと、滑走路南端はアプローチエリアとなつていますが、空港公団が事業認定の範囲からはずしていたため、その地域は任意買収地区となっており、開港しても南側のアプローチエリアは未完成という状況でした。南側から飛行機が進入する場合は、進入灯が滑走路に食い込むように設置されていたため、四、〇〇〇m滑走路は実際上、三、二五〇mしか使用できないという変則的な形しかとれなかったのです。②の第二期工区凍結はこの交渉の中心の課題となつていくものです。事業認定解除については、このシンポジウムの初めのころの議論を思い出していただければ、同盟がこの問題をいかに重要に考えているか了解できると思います。

八月一七日 鳥、柳川、松本、長崎、松岡、対政府交渉のための同盟案を詰める相談。

◆この時まとめられたのが、次のような内容のもので、文章にまとめ註をほどこしたのは長崎ということとです。

「合意案 八月一七日」

「二」 第二期工事の「凍結」。具体的処置として、土地収用法起業地指定地域から二期工事予定区域をはずすこと。

（註1） 五月二〇日前後の運輸官僚及び政府（三塚氏）の合意事項であった。

（註2） 反対同盟との合意のためのキイポイントがここにある。

（註3） 同盟側が一期工事（現開港分）を事実上承認することが、これには含まれる。

「廃港」からの歩みよりである。

（註4） 指定地域解除の方法はいくつか考えられるが、要は起業者（政府）の都合のいい方法をあみ出すことである。

「二」 岩山地区の同盟員（三〇〇戸）の家屋・土地を、二期工事区域内に移転させること。

（註1） アプローチエリアにあり、騒音が極端に耐え難い。これら三〇〇戸の問題は、現在、同盟内部で、最も緊急かつ重要なものとなっている。

（註2） 二期工事区域内（元県有地）へ移転させることで、これら農家が同盟から「脱落」するのでないことを内外に示しうる。

（註3） 二期工事「凍結」の、政府側の証になりうる。

（註4） この移転によって、公団はアプローチエリアを、正式に、滑走路の外に延長しうる。（これまで、この地域は任意買

収区域であるがゆえに、行き詰まっていた)

〔三〕 二期工事地域農民(家屋のあるもの一七戸、土地のみを含めて約四〇戸)への、戸別の、《損害賠償》を行うこと。

(註1) 名目は「農業振興」等でもよい。

(註2) 個別農家の実情に応じて、一戸一戸検討のうえ決定する。

―以上―

◆これ以降、西村はこの合意案をもって政府側との折衝に当たったとされています。そして、「八月末頃(松本メモでは二六日、長崎文章では三一日)、福田首相、安倍官房長官がこの提案を一括了承したと記録されています。なお、この過程のなかで、西村の責任範囲を巡って次の覚書が島、西村間で交されています。

九月 七日 覚書。

「次の両署名者は、過去十三年間に成田空港建設過程で発生した不幸な事態を早急に解決するため、三里塚芝山連合空港反対同盟と政府の間で誠意ある話し合いに入る事が適正かつ合理的な解決をもたらす唯一の手段であるとの共通の認識に達した。又、左記記載事項が話し合いに入る必要不可欠の前提であることに意見の一致をみた、よってこのことを確認し、覚書を手交する。

一、第二期工事の「凍結」、具体的処置として政府は土地収用法起業地指定地域から、二期工事予定区域を除外すること。

二、政府は、岩山地区同盟員の土地家屋の移転については、該当事者の意志を尊重したうえ(ママ)で、二期工事区域内へ受け入れること」

◆九月になってから、同盟、内閣官房の直接折衝方式が浮上していき、十月になって内閣官房からは道正邦彦

副長官が責任者となることが決定されました。こうして、成田空港問題が始まってから初めての交渉が行われることになりました。

一〇月一六日 島、柳川、松本、松岡、西村、道正

邦彦内閣官房副長官と初会談。同盟側の考えを説明する。二期工事凍結、事業認定解除、及び岩山地区農民の処置について道正大筋で了解。

◆なお、この会談はあくまでも予備折衝として位置付けられていました。すなわち、同盟と政府は会談を重ね、同盟が提起している二期工事凍結、事業認定解除、岩山地区農民の二期用地内への移転を中心に、基本的な合意に達し「覚書」を交わす。これを第一段階とし、その後、第二段階で将来にむけた成田問題の公開の話し合いに入るという構造でした。同盟と政府が対等の立場にたつて公開の討論を行うためには、何が妨げとなっているか、逆にいえば、いかなる問題をクリアすれば、同盟と政府は対等の立場を確保できるかということが、第一段階であるこの予備折衝の課題でした。

十一月二四日 第二回会談。

同盟「覚書(案)」を提示。

◆これは、八月一七日の同盟側でつくった合意案を、対政府用にまとめなおしたものです。資料に添付されていますが、重要な内容なので読み上げます。

「覚書(案)」

政府及び三里塚芝山連合空港反対同盟(以下「同盟」という)は、両者の誠意ある話し合いによって、成田空港建設をめぐる過去十三年間の不幸な事態に終止符を打つため、以下の覚書を交し、その実行に合意する。

(一) 政府は、成田空港建設過程で、関係住民との誠意ある対話によって問題を適正かつ合理的に解決するという民主的手続きの基本的要件が欠如していたこれまでの経過を率直に反省し、かつ、土地収用法発動下

の現状が、対等の立場にたつた話し合い実現の障害になつている事実に鑑み、対話に入る前提として次の四項目を実施する。

(イ) 第二期工事を凍結すること。

(ロ) 土地収用法にいう起業地計画から第二期工事予定地域を除外する法的措置を講じること。

(ハ) 岩山地区等進入路直下に居住する同盟員に対する移転補償に、同盟を介して緊急かつ誠意をもって対処し、第二期工事予定地域内の公団用地への農地・家屋の移転希望があれば、これを受け入れる用意をすること。

(ニ) 起業地内同盟員が、土地収用法発動下で、これまでこうむつた不利益を適正に賠償する用意をすること。

(二) 政府は、過去十三年間の関係住民の苦労に謙虚に耳を傾け、また、新東京国際空港設置という行政権の行使(議院内閣制を媒介とした行政権による立法権の行使を含め)が、適正手続きを欠いていたことを認め、かつ、成田空港建設に伴い発生した行政権の乱用の実態を具体的に明らかにするため、前記(一)項の実施の確約を結論の一部とする公開の対話集会を開催する。

但し、対話集会は、国民の批判に耐えうる公正な結論が導き出されるよう、あらかじめ政府及び同盟で予備交渉を行い、手続および内容につき合意するものではない。

(三) 前記(二)項の対話集会で合意された確約事項の誠実な実施が確認される中で、政府及び同盟は、成田空港の将来をめぐる全般的な諸問題に関し、誠意ある話し合いに入る。

一九七八(昭五十三)年一月二四日

道正は「覚書(案)」については基本的に了承するが、

以上

- ① 政府として法律問題に介入できない。
 ② 政府は政治責任を明白にする用意がある。
 ③ 政府内の意思統一は道正が責任をもつ。
 ④ 覚書については至急検討し二七日に修正案を示したい。
 ⑤ 嚴重秘密事項として取り扱う。と述べる。
- ① について島、柳川は法律問題抜きでは責任の所在が明確にならないと反論。同盟側も二七日までに修正案を渡すので、それをもとに二八日第三回会談をもちたいと提案。

◆ところが、思いもかけなかったことが起きたのです。

一月二七日 福田内閣倒壊。道正から西村へ、第三回会談キャンセルの申し入れ。後継者にバトンタッチするとの話。

一月二〇日 道正との第三回会談。道正、事態の変化と今後の努力を表明。今までの経緯は福田と安倍しか知らないから、事務引き継ぎという形はとれないが、申し送りという形で伝えると約束。

◆このように、島、道正会談は具体的な詰めに入ろうとしたときに中断せざるを得なくなりました。約五カ月にわたる中断の後、大平首相の了解のもと、内閣官房からは加藤紘一副長官が道正からこの問題を引き継いで担当することになりました。

一九七九(昭五十四)年

四月一九日 加藤紘一官房副長官が道正から引き継ぎ参加。

同盟側は島、柳川、松本、松岡、長崎、道正と西村が立ち会う。道正、加藤に経過概要を説明。加藤、正式に引き継ぎ、覚書を基本に検討すると表明。島、柳川、覚書要旨について説明。二月に鈴木善幸から三里塚の勉強をするよう

にいわれ、四月に大平からメモを渡された。三里塚問題は農民の身体を刻むようなものだったし、政府として反省しなければならぬ。農林関係者が始めからタッチしていれば、こんなことにはならなかった」と加藤が述べる。

五月一五日 第二回会談。加藤、過去の誤りにつき、政府の代表が陳謝する意志があることを表明、さらに二期凍結については検討を開始したと説明。

五月二三日 第三回会談。西村との打ち合わせの時、二期を前提としなければ事態が進まない」と西村発言。同盟側、この発言の取り消しを求め、以後、折衝への介入をやめるように要求。西村了解。

加藤、同盟側の「覚書」につき「すべて実質的に了承するが、このまま公表したのではぶち壊しだ」という。次回から公表できる案文の協議に、ただちに入ることになった。

◆なお、ここで加藤官房副長官が「このまま公表したのではぶち壊しだ」といったのは、同盟の提起した問題は、政府として基本的にすべて受け入れる。しかし、このままの表現では政府部内がまとめられない。各省が了解し、政府の面子も保てる文案にさせてほしいという意味です。

五月三一日 第四回会談。同盟案(ロ)項(土地収用法)にいう起業地計画から、第二期工事予定地域を除外する法的措置を講ずること)で対立。島・加藤双方譲らず。島、柳川、千葉県取用委員会に出されてる権利取得裁決の申請及び明け渡し裁決の申し立てを取り下げる法的処置を講ずることを申し入れる。

六月 六日 第五回会談。加藤より政府側修正案提示。その中に「同盟は成田闘争を終結させる」等の文案があったので、同盟側は拒否する。

加藤は林大幹運輸政務次官を参加させ、経過と内容について説明し運輸省の検討を依頼する。

一一日 第六回会談。林のほかに上田運輸省参事官も参加。覚書案に対する運輸省の理解を求める。

一五日 第七回会談。「覚書」調印。

林、「覚書」の文書であらかじめ運輸大臣を縛ることに反対を唱える。また、二期凍結にも難色を示す。同盟側二人の退席を求める。加藤、二人を退席させ調印に持ち込む。

◆こうして、政府から加藤官房副長官、同盟から島事務局長の両名の署名がなされた「覚書」が成立しました。資料の中にある手書の覚書とあるのがそうです。それでは読んでみます(資料編61～62ページ参照)。

一九七九(昭五十四)年六月一五日

同盟と政府の「覚書」

覚書

政府及び三里塚芝山連合空港反対同盟(以下「同盟」という)は、両者の誠意ある話し合いによって、成田空港建設をめぐる過去十三年間の不幸な事態に終止符を打つため、以下の覚書を交し、その実行に合意する。

第一項

政府及び同盟は、成田空港建設過程で「公共の必要

性」と「農民の権利」の対立が、適正に解決される事なく、暴力的な紛争という不幸な事態を招くに至った過去の経緯につき、相互に率直に反省する。

ことに政府は、空港建設過程において、関係農民の営農実態に対する配慮が不十分であり、また住民との誠意ある対話により事態を解決する努力が十分でなかったことを認め、今後は、同盟との話し合いにより問題を解決する方針を確認する。

第二項

政府は次の各項の実行を確約する。

(イ) 第二期工事は凍結して話し合いにより解決する。
 (ロ) 土地収用法発動下の現状が、対等の立場にたった話し合い実現の障害になっているとの同盟の主張を認め、第二期工事予定地内の土地所有者、関係人、同盟員の土地については、土地収用法に基づく一切の強権発動をしない。
 一坪運動については、同運動が解消された段階で同様の処置を講ずる。

(ハ) 起業地内同盟員に関し、土地収用法適用下で生じた、あるいは今後生じる種々の不利益については、具体的事例に応じて、誠意をもって対処する。

(ニ) 岩山地区等航空保守施設用地は、本来空港用地と機能的に密接不可分の関係にあることを認め、かつ、A滑走路に関わる第二種騒音区域の現状が緊急避難を要求している点に鑑み、その処理については早急かつ誠意をもって結論を出す。

第三項

同盟は次の事項を確約する。
 (イ) 第五項にいう対話集会のあと直ちに政府との誠意ある話し合いに入る。

(ロ) 話し合いは、成田空港の将来及びこれに関連する全般的諸問題を議題とする。

第四項

政府及び同盟は、空港予定地内及び空港周辺の不正

常な状態を正常に戻すよう、相互に努力することを確約する。

第五項

政府と同盟は、前記第一項の精神を確認し、かつ、第二項、第三項の確認事項を結論の一部とする目的をもって、公開の討論集会を実施する。

この集会において、政府は、関係農民を始めとする住民の過去十三年にわたる苦勞と、住民に対する説得が十分でなかったが故に、引き起こされた混乱の実態に謙虚に耳を傾けるとともに、双方は、今後の信頼関係の礎を確立する。

但し、右の対話集会は、国民の批判に耐えうる公正な結論が導き出されるよう、あらかじめ、政府及び同盟で、予備交渉を行い、手続き及び内容につき、合意するものでなければならぬ。

昭和五四年六月一日

内閣官房副長官 加藤 紘一
 三里塚芝山連合空港反対同盟 島 寛 征

「覚書」成立後は、交渉を仲介した松本、長崎、松岡等の人々は以後の会談に出席することを止めました。任務終了との認識からそのようにしたと松本メモには記されています。この日以降、同盟、政府ともに内部の意志一致に力を注ぐこととなります。

一七日 島、柳川、松岡、同盟幹部の内田寛一、石井英祐に経過を説明。
 二一日 島、柳川のほかに内田、石井も加わって加藤と会談。

二六日 島、柳川、内田、石井、森山運輸大臣と第一回会談。

加藤、林が同席。森山「私はもともと話し合い論者、『十月に二期工事を着工する』という大臣就任時の声明は撤回する」という。それとともに「二期凍結は言葉がよくわからない。一年間期

限をつけた《休戦》ではどうか」とも言う。さらに、「手順として、七月半ばに大臣声明を出す。案文は事前に協議する。そして、同盟員二〇人ほどが大臣室に押しかけて、『対話集会』となる。その場で双方から運営委員を出して話し合いの実現に向かう。この線ではどうか」という。

◆「覚書」調印以後は、秘密裏に行われてきたこの問題を、いつどのようにオープンするかが検討されていたといえます。

二六日の森山運輸大臣を交えた会談で、森山は七月半ばに声明を出すと言っていますが、同盟はその声明を「二期着工の撤回声明」と受け取っています。本来、運輸省には問題解決の当事者能力がないと判断し、あえて福田、大平両首相の了解のもとで、内閣官房と直接、交渉していたわけですから、森山の「凍結でなく、一年休戦はどうか」という発言も相手にせず、無視したということになります。そして加藤が、「覚書内容と違う話も大臣から出たが、これは責任をもって調整する」と同盟に釈明したため、同盟は森山の不見識な発言を無視したのでした。同盟としては、まず二期着工を宣言していた運輸大臣が、それを撤回し話し合いを呼びかける。それから政府内閣官房から、覚書にのつとった具体的提案を発表するという正当な筋道を考えていました。

七月 六日 同第二回会談。森山、再び「二年休戦」を申し出る。同盟、再び無視する。ついで七月半ばの森山声明案を示す。

◆まだ、声明を出す日程は合意できていませんでしたが、森山声明の内容が提示されます。それは次のようなものです。

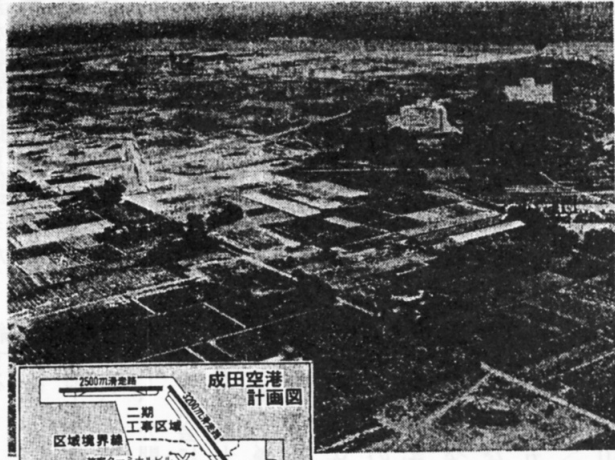
「私は、本年三月、成田空港二期工事の年内着工

「成田」一転、話し合いへ

闘争休戦を条件

関係者、中でも、関係者も「種別が異なる成田空港問題を解決するため、森山運輸相はきょう十六日、成田空港に到着する三里塚山道高野寺御願田村(作楽)を代表とする反対派代表と話し合いを行った。森山運輸相はきょう十六日、成田空港に到着する三里塚山道高野寺御願田村(作楽)を代表とする反対派代表と話し合いを行った。森山運輸相はきょう十六日、成田空港に到着する三里塚山道高野寺御願田村(作楽)を代表とする反対派代表と話し合いを行った。

二期工事「一時凍結」も



成田空港の二期工事区域内に点在する反対派農家(手前)と向こうはオープンした一期区域

対話 開始 運輸相きょう声明

予備協議は五日から六日、成田空港に到着する三里塚山道高野寺御願田村(作楽)を代表とする反対派代表と話し合いを行った。森山運輸相はきょう十六日、成田空港に到着する三里塚山道高野寺御願田村(作楽)を代表とする反対派代表と話し合いを行った。

予備協議は五日から六日、成田空港に到着する三里塚山道高野寺御願田村(作楽)を代表とする反対派代表と話し合いを行った。森山運輸相はきょう十六日、成田空港に到着する三里塚山道高野寺御願田村(作楽)を代表とする反対派代表と話し合いを行った。

予備協議は五日から六日、成田空港に到着する三里塚山道高野寺御願田村(作楽)を代表とする反対派代表と話し合いを行った。森山運輸相はきょう十六日、成田空港に到着する三里塚山道高野寺御願田村(作楽)を代表とする反対派代表と話し合いを行った。



森山運輸相

凍結の解釈になお差

「凍結」の解釈になお差。森山運輸相はきょう十六日、成田空港に到着する三里塚山道高野寺御願田村(作楽)を代表とする反対派代表と話し合いを行った。

「凍結」の解釈になお差。森山運輸相はきょう十六日、成田空港に到着する三里塚山道高野寺御願田村(作楽)を代表とする反対派代表と話し合いを行った。

「凍結」の解釈になお差。森山運輸相はきょう十六日、成田空港に到着する三里塚山道高野寺御願田村(作楽)を代表とする反対派代表と話し合いを行った。

「凍結」の解釈になお差。森山運輸相はきょう十六日、成田空港に到着する三里塚山道高野寺御願田村(作楽)を代表とする反対派代表と話し合いを行った。

「凍結」の解釈になお差。森山運輸相はきょう十六日、成田空港に到着する三里塚山道高野寺御願田村(作楽)を代表とする反対派代表と話し合いを行った。

「凍結」の解釈になお差。森山運輸相はきょう十六日、成田空港に到着する三里塚山道高野寺御願田村(作楽)を代表とする反対派代表と話し合いを行った。

について言及しましたが、その後の推移を見てお
りますと、政府・空港公団と千葉県及び関係市町
村との間にも、まだまだ解決してゆかなければな
らない問題がありますし、関係農民の皆さんに対
しても、必ずしも十分な意思疎通が図られている
とは申せない実情であります。

そこでこの際、私としては、県及び市町村との
連携を更に一段と緊密にして、農民の皆さんとも
一層の意思疎通を図るよう全力を尽くしたいと思
います。

農民の皆さんにおかれても、胸襟を開いて話し
合いに応じられるよう、切に要望いたします」

◆この時期、島、柳川は内田、石井だけでなく青年行
動隊のメンバーや主要な幹部に少ずつ経過を話し、
内部的な固めを進めていました。しかし、思いがけな
いことには、政府部内の意思統一がなされていないかっ
たのです。

七月一六日 読売新聞朝刊、「成田一転話し合いへ、
闘争休戦を条件。二期工事『一時凍結』
も。対話開始、運輸相きょう声明」と
いう見出しで、同盟と政府の交渉を暴
露。

◆この読売の見出しは「覚書」の文章にない「闘争休
戦」「《一時》凍結」という表現が使われていることか
らわかるように、「二期凍結」を「一年休戦」に変えよ
うとした運輸省筋の意向であることが明瞭です。少な
くとも、二期工事阻止、空港廃港のスローガンのもと
飛行阻止闘争を行っていた同盟や支援の当時の状況で
は、「闘争休戦」という言葉は、突如、同盟が降参した
かのような印象を与えています。長崎文章では、「
これは運輸省幹部が読売にリークした内容に基づいて
いることを、後に加藤が確認した」という趣旨で書か
れています。

同日 森山運輸大臣、記者会見を行う。

◆この声明は、先程の声明内容と同じですが、読売の
暴露記事が出された後では、全く意味不明のものにな
ってしまいました。

同日 反対同盟は緊急幹部会を開き、次の内
容を記者会見した。

「一、森山発言の内容については、幹部
会の席上、林大幹運輸政務次官から電
話が入り『運輸大臣の要請により、直
接文書を届けたい』との申し入れがあ
りましたが、幹部会は、これを断り郵
送するよう伝えました。

したがって、森山発言についての検討
は、文書が到着した時点で慎重に討議
することになりました。

二、一連の読売新聞の記事については、
反対同盟は一切関知しておりませんし、
反対同盟と政府の間に伝えられるがご
とき秘密交渉はありません。そもそも
「闘争休戦」なる条件など反対同盟か
ら出るはずがありません。さらに反対
同盟は過去十三年の間、正当な戦いを
つら抜いてきているのであり、この戦
いにおいて『過激な行動』なるキャン
ペーンをはられる筋合いもありません」
七月一九日 反対同盟拡大幹部会。声明を出す。

「七月一五日(ママ)より一九日にわた
る森山発言をめぐって各報道機関紙・
テレビ等の報道によれば、同盟はあた
かも和平組、過激派とか、二派に分裂
して行動があるよう印象付ける記事が
報道されたが、反対同盟は一体の組織
で、そのようなことはない。読売新聞
に記載された記事等については事実無

根である。七月一七日、森山運輸大臣
発言の文書が送付されたが、差出人不
明封書であり、内容は単なる呼びかけ
文にすぎぬ。

また、森山運輸大臣、加藤副官房長官
ほか関係者と、さる四月より十数回に
及ぶ交渉があったように書かれた紙面
があったが、同盟は調査の結果、その
ような事実は全くないことが明らか
になった。反対同盟は基本どおり、二期
工事阻止、空港廃港へ向けて戦い抜く
ことが拡大幹部会で確認され、今後こ
のような呼びかけには応ぜぬことにし
た」

◆読売新聞の事実を歪曲した記事は、反対同盟を混乱
に陥れました。同盟は事実を冷静に検討する時間的余
裕もなく、記事が全国に与えた衝撃に対して、とにも
かくにも態度表明を迫られてしまったといえます。そ
の結果、同盟は頑なに、交渉の事実をも否定する声明
を出し、内部の結束を図ろうとしたのです。同盟内部
で理性的な討論がなされなかったことは、厳然たる事
実といわざるを得ず、今なお断腸の念を禁じ得ません。
「覚書」調印にまで至った同盟側と政府の交渉は、
政府部内の不一致、とりわけ運輸省のマスコミへの事
実をねじ曲げたりくによって、それ以上の進展を阻
まれました。

今まで運輸省は、空港の位置決定において地元との
コンセンサスを得ることをしなかった誤りを認めまし
た。さらに空港建設過程においても、公聴会の問題、
また外郭測量における早期の土地収用法の適用、さら
に代執行における大木よねさんに対する配慮など、そ
のやり方は、同盟がなぜ反対しているかを理解する方
向に向かわず、ひたすら空港をつくることのみを追い
求め、農民から見れば『強行策』ととられてもやむを

得ないと認めてきました。それとともに運輸省は、成田空港問題の平和的解決の可能性をも、マスコミへのリークという姑息な行為で自ら潰しているのです。

◆この二七年に及ぶ成田闘争の中で、運輸省が一回として話し合いを呼びかけたことはありません。もちろん言葉の上では数知れず、話し合い、話し合いと言っておりませんが、このような民主的な方法や、対等な立場を設定し、その次に諸問題を話し合うという戦略を考えるなど、成田闘争が置かれている現実を冷静に分析し、また、空港問題の真の原因を探り、それを解決する方法論を伴って提起したことは一回としてないのです。いつも、空港完成を前提にした、その場しのぎの「話し合い」の呼びかけでしかなかったのです。一五年前の対政府交渉も、そして今回行われているシンポジウムも、いずれも私たち空港設置によって被害を被る側が、その方法を考え提起したものです。

以上です。

それでは、この件に関して、もう一方の当事者であります加藤紘一前官房長官に宛てて反対同盟より六つの点について質問書を提出いたしました。それを隅谷調査団のほうにご足労願って、回答をいただいておりますので、その回答書を隅谷先生のほうから発表していただきたいと思っております。

隅谷三喜男（隅谷調査団团长）

それでは、ただ今の石毛さんの話の後に続きまして、私たちが処置をいたしましたことについて、私のほうからお話しいたします。ただ今言われましたように、同盟のほうから加藤紘一前官房長官（当時は官房副長官でありましたが）に対して、この「覚書」をつくったことについて、次のようなことをお聞きしたいという文書をいただきました。それを加藤さんのほうにお伝えして、こういうようなことになりました。

「さる二月四日、隅谷調査団の隅谷三喜男、高橋寿夫

の二名は、同盟の依頼により加藤紘一代議士と会い、同盟の石毛博道、島寛征の二名より、二月三日付けで、加藤代議士に要請のあった六項目の質問項目について、質問を行い、次のとおり回答を得ました。

質問一 当時、この仕事に臨んだお気持ちをお聞かせください。

この点についての加藤代議士の回答であります。

回答 「当時、成田空港の開港は、政府として緊急の課題であった。しかし、成田問題の発端は、行政側で農民の心情に配慮するところが欠けていたことであつた。一方で、農民の闘争で警察官が死んだこともあり、相手も悪いという反発もあつた。

このような状況の中で、自らの否を認めることは、運輸省としてはできないと思われたので、官邸が総理の了解を得て政治的に乗り出し、農民の心を聞いてもらいたいと思つた。」

質問二 どのような解決を考えておられたのでしょうか。

回答 「信頼に基づいて話し合うためには、二期を凍結し、土地収用法を用いないことを約束することが必要である。これを書き込むだけの決断がなければ解決しないと思つた。そしてまず、行政の否を認め、無理のない形で公開討論を行い、その中で信頼が生まれるかどうかやってみようということだった。彼らのほうからも、闘争至上主義を反省するという言葉も出てきた。要はお互いのコミュニケーション不足であるので、まずその間を埋める必要があるということだった。」

質問三 あの新聞記事が突然出されたことについて、当時の感想はいかがでしたか。

回答 「末端から積み上げていくと潰されるので、極めて秘密にやってきました。発表する時は電撃的に行う必要があると思つていた。農民を代表するような青年や壮年の人たちはよく話してきました。第三者を介することなく、直接現地の人々と話することが大事と思つた。覚書の方向に沿って話し合いを呼びかけることとしていたが、その呼びかけをすることとなった前日の双方の判断は八割程度のとりまとめだということだった。

それでも呼びかけは行つたほうが良いということになった。しかし、ある意味では賭けだった。政府サイドについては、自分としてはまとめきつたつもりだった。呼びかけを行うことを予定していた日、読売新聞の朝刊に、突然、覚書の内容が不正確な形で一部公開され、現地は大騒ぎになってしまった。現地サイドと話をして、ゆきかがり上「覚書」はなかったことにしようということになってしまった。私は、二割の危さが残っているとは認識していたが、あのような内容で記事を書かれて、潰されてしまったことを残念に思つた。」

質問四

「覚書」が目指した内容が実現できたら、成田問題はどのようになつていたとお考えですか。

回答 「その後、一、二年で成田問題は解決できたのではないかと思う。」

質問五

あの交渉がそれ以上進展しなかつた原因をどのようにお考えでしょうか。

回答 「当時を振り返れば、直接のきっかけは読

売新聞にあのような内容で記事が書かれたことにあると思うが、一方、支援の力が強かったことや、同盟内での世代間のギクシヤクなどがあつたことなどもあつたのかなと思う。」

質問六 今行われている成田空港問題シンポジウムについての感想をお聞かせください。

回答 「覚書の中で『討論集会を行う』と書いてある。互いの信頼を醸成させるためには不可欠のプロセスである。今のシンポジウムは、手順は逆のようだが、同じことをやっていると思う。困難な状況の中で、皆さん大変よくやっておられて、ありがたいと思つている。良い結果が出てくると思うし、そのよう期待している。」

一言だけ、最後のことに注をいたしますと、「今のシンポジウムは、手順は逆のようだが、同じことをやっている」というのは、この覚書の時は、はじめにごく秘密裏に政府と同盟のほうで話し合いをしたわけですが、今回はそういうことはありません、何も事前の話し合いというのではありません。それで、このシンポジウムの中でいろいろな話し合いが行われているというのがこのシンポジウムの意味です。それによつてお互いの信頼を醸成させて、何らかの方法において解決を求める、こういう意味で「手順は逆のようだ」と言っている和我々は理解しております。

石毛博道（反対同盟事務局長）

それでは、運輸省への質問に入らせていただきます。最初に、この事実に対する全般的な感想をお聞かせ願いたいと思います。

高橋朋敬（運輸省課長）

それでは私のほうから。当時、話し合い解決の糸口がなかなか見つからないような状況の中で、話し合い解決の方法だとか、条件だとか、運輸省自身が汗を流さなきゃいけない事柄につきまして、官邸が、政治責任という形ではございますが、ご努力されたことは大変ありがたいと今思いますし、当時もそのような気持ちもあつたのかなと推測する次第であります。今の私もからいたしますならば、先ほどの加藤代議士の話にありましたが、この流れが進展していれば、成田空港問題は大きく様相を変えていたのではないかと、素直に思うところでございます。

石毛博道（反対同盟事務局長）

もう少しあるかなと思つたんですが、ちょっと予想外でしたね。（笑）
それでは、次に移つていきたいと思つています。
二番目の質問として、内容と壊れた経過については細かく展開いたしました。交渉がこれ以上進展しなかつた理由を、どういうふうにかかっているか、お聞かせ願いたいと思つています。

高橋朋敬（運輸省課長）

加藤代議士のご回答は別といたしまして、私どもの中でこの一連のことを考えた時のことを申し上げたいと思つています。この流れが実現しなかつた直接のきっかけというものは、やはりご指摘のあつた新聞、読売新聞に記事が七月十六日に出たことにきつかけがあるというふうに思つています。

記事が出された当日というのは、運輸大臣から農民の方々に対して話し合いを呼びかける日でもありまして、運輸大臣もこの呼びかけは成功させたいと思つてはたばすでございまして。私もからすれば、こういう微妙な問題について、運輸大臣の呼びかけを無にするような、あるいは面目をなくするようなことを、運輸

省幹部といえども意図的にマスコミにリークするとは考えられないというふうには思つておられるわけでありまして、

しかし、当時の運輸省としては、正直いいまして、運輸省と同盟が今日のように何度も対話ができていく状況でもありませんし、開港直後の現地情勢も大変厳しかったことでもあります。「うまく話し合いが進むのかな」と不安な面があつたことも事実だと思つています。しかし、最終的には、運輸大臣の呼びかけを成功させたという気持ちであつたはずで、記事の自身を見ますと、事前に運輸省に何らかの取材があつたことは十分推測できます。その記事のうち、どの時点のどこまでの内容を取材したのか、不明ではありますが、表に出すべきではない、途中の私たちの不安を何か記事にして、それが出たしまったというような気がいたします。

しかし、このような微妙で、関係者が薄氷を踏む思いでご尽力されていることについて、私どもが十分なマスコミ対応ができていない、そういうことご批判は甘んじて受けなければいけないと思つています。これが結果として事態を混乱させて、成田空港問題の平和的解決の可能性を潰してしまうことになつた大きな原因であるということとは認めざるを得ないというふうには思つておられるところでございます。

石毛博道（反対同盟事務局長）

それでは、次に松尾さんのほうにお聞きしたいと思つていますが、松尾さんは確か当時課長さんであつたわけですが、その当時の記憶としてどう思つておられたか、お伺いしたいと思います。

松尾道彦（運輸省航空局長）

今加藤先生のお言葉の中にもございましたが、末端からの積み上げではなくて秘密でやってきたというお話もございまして、私のほうは、当時といたしましては、開港直後の地元への約束事項について、その具体

的な中身についてのいろいろな約束事項の実現に最大限努力をしていたのが私の当時の問題であったわけですが、今から考えてみますと、運輸省としては、同盟と直接何度も対話を積み重ねている状況ではなかったわけですが、開港直後の現地情勢というのが極めて混沌として、大変厳しい状況であった、こういう客観情勢の中でございました。しかし、話し合いについては当然うまうまいききたいなと、こう思いつつも、本当にそれがうまうまいくのかどうかという不安感もあつたと考えております。

いずれにいたしましても、最終的に七月の中旬の時点で、当時運輸大臣から直接同盟に語りかけよう、こういうことがあつたわけですが、その問題が一つの端緒になってうまく話し合いの糸口ができればと、こういうふうな期待をし、また考えていたというのが当時の心境だつたと思います。

石毛博道（反対同盟事務局長）

もう二点ほどありますので。当時の状況の中で、一九七九（昭五十四）年七月十六日付けで、結局、森山運輸大臣は声明を発表して、「二期工事の着工を撤回して、関係農民の皆さんに対しても必ずしも十分な意思疎通が図られているとは申せない実情であります。一層の意思疎通を図るよう、全力を尽くしたいと思います」というふうな声明を出されたわけですが、つまりああいう読売の記事によって事態がダメになつたとしても、その「覚書」に交された内容とか、大臣から発せられた声明というのは、一定程度運輸省の認識とかその後の行動に何らかの影響を与えたというふうな思うのですが、我々としては、その後の経緯を見ると、あの中に盛り込まれた精神も、運輸大臣が発した声明の中に盛り込まれた精神も、何ら具体的には実行されなかつたというふうな感じを受けているわけですが、運輸省としては、あの声明も含めて「覚書」の内容に盛り込まれた精神と一緒に、その精神を生かすために具体的にその後ど

のような努力を払われたのか、お聞かせ願いたいと思います。

高橋朋敬（運輸省課長）

大臣声明を出した後、先ほど同盟のほうからお話がございましたように、大臣声明を当時の林政務次官が直接同盟にお届けするということで、きっかけをつかみたいということで思っておられたわけでございます。その「直接現地にお持ちしよう」ということについて現地とお話をした結果、現実には、書留速達というか郵送という格好で、差出人なしの郵便物として出すということになりまして、それが現地に届いたことになると思いますが、このやり方で現地にその大臣声明をお届けしたことになるのですが、先ほど同盟からのお話の中にございましたように、これは話し合いのきっかけにならなかつたわけでございます。それで結局、一時この話は頓挫するということかダメになるわけでございます。

運輸省としては、その時に、大臣声明を出した時に言ったことですが、「二期凍結」という言葉の運輸省なりの表現という意味で、一九七九（昭五十四）年度において二期工事について一部予算がついていたわけですが、それについても執行を中止するという措置をとりました。それで話し合いのきっかけをつくるということだと思つていたわけでございます。

この「二期工事を着工しない」ということにつきましては、その後、一九八六（昭六十一）年度まで工事をしないという状態が続くわけでございます。一九八六（昭六十一）年十一月になってまあ事情があつて着工するわけですが、その間は、「二期凍結」という言葉の私どもなりの表現として工事を着工しないような状態を続けているということでございます。

その間につきましては、また話し合いのきっかけをつかみたいということで、加藤代議士のラインにと申しますか、この話し合いの動きを復活させてもらいた

いということ、話し合い解決の動きに参加していただいたということでございますし、また同時に、先ほどの説明にもございましたが、高知の西村さんという方も間に立って、当時「覚書」の関係について努力していただいた方でございますが、そういった方々のご仲介もいただきながら、同盟の方々と話し合いのきっかけがつかめないものかということで、まあ努力ということに言葉としてはなるのですが、何とかきっかけを求めたいと思つて動いていたと思つています。

しかし、この動きは一九八一（昭五十六）年～一九八二（昭五十七）年ぐらいの動きになるわけですが、この動きは結局うまうまきませんで、これも壊れてしまうということがございました。

その後、一九八三（昭五十八）年になって同盟が分裂されるわけですが、そこで農民全体としての話し合いというのが難しくなつたというふうな運輸省のほうでは思つたわけでございます。そこで、同盟というよりも関係農民と申しますか、と話し合いをしたいということ、何とか道がつけられないものかということ、農民との直接の話し合いの機会を求めていくという動きをいたすわけでございます。そういった対話に応じてくれる農民の方々の輪を広げていくことによつて、反対派という農民の方々の対話の輪を広げていくことはできないものだろうか、という動きをしていくわけでございます。と同時に、県とか周辺市町村のほうからもそういったご理解の態度の表明をいただく努力もしながら、二期工事問題についての話し合い解決の空気を醸成していこうと、そういう行動をとつていったわけでございます。

今の時点でいろいろと考えますと、それもまたうまいかないわけではございますが、運輸省としてどういうことをやってきたのかと言われれば、そういう歴史を今日までたどつてきているということをまず申し上げておきたいと思つています。

石毛博道（反対同盟事務局長）

私は、島寛征と加藤絃一官房副長官との間に交された覚書の内容は、その後一度として生かされたことはなかったというのが私の認識なんです。

それで、今、その後も対話の努力をしたというふうな話が出ましたので、その点について若干申し上げさせていただきますが、今話に出た、もう一回西村さんと加藤さんが登場して話し合いのきつかけをつかもうとした話というのは、一九八一（昭五十六）年の夏に行われた石橋政次、当時の副委員長と内田寛一行動隊長との話し合いだと思います。このことについては、一九八一（昭五十六）年八月三十一日に、西村明と石橋内田、岩沢、飯田、呼びかけは空港公団の前田で、前田宅で行われて、その次に、この間にもう何回かあったというふうな思うのですが、我々としては事実の全部を把握してませんので、わかっている範囲で申し上げますが、同十月二十三日に、石橋、内田、岩沢、飯田と西村、服部運輸省審議官、松井航空局長、加藤元官房副長官、公団の前田ですが、岩山共同利用施設で行われたものだと思います。この内容は、西村の覚書というか西村メモによると、空港内のあらゆる物件等に対し適用した収用法を撤回するとか、東峰地先の三警官殺害事件に関連する起訴の免罪を実施する、管制塔乱入事件に関連する起訴の免罪及び被害補償請求額の免除を実施するなど、かつて島・柳川が行った政府との交渉のとき最も困難と思われた収用法の法的措置ばかりでなくて、刑事事件に関しても免訴という、とてもあり得ないような、三権分立を否定するような内容の条件を石橋、内田さんに提示して二人の関心を誘うというふうにしてしているわけですね。

この中でさらに、二期工事を前提として用地内の移転先のことまで言及して、先の交渉が、先の交渉というのとは島・加藤「覚書」にある「二期工事内に土地を持っている農民の土地についてはその自由を尊重して、その件については触れてない」ということに比

べても、用地内農民の土地についても何事かを決めるんだというようなことも入ってますし、さらに肝腎なことは、島・加藤「覚書」にある「対等の立場の確認」とか「その後の公開の対話集会によって成田問題の解決を図るんだ」という二段階の戦略ということの形跡も何もないわけですね。

これは、成田闘争の実情を完全に無視して、はじめから壊れる構造をもった話し合いの呼びかけであったというふうな思うわけです。それで、石橋さん、内田さんに「政府は力があつて法的措置ができるんだ」というような幻想を持たせて、用地内農民の土地所有者に言及したり、闘争の現実を無視して二段階の戦略路線を放棄したりしているというふうな構想を思っています。この話し合いというのは、こういう構想を持っていたがゆえに当然壊れる構造だったし、我々はその時に「石橋さん、内田さんはひっかけられたな」というふうな誰もが思ったわけですね。つまりそれは、私らがその話を聞いた時に一番最初に思ったのは「何だ、この話は。島・柳川がやったレベルよりはるかに低いじゃないか」。こんなことで人をひっかけて次々と戦線から人を追い出していく、引きずり下していくというようなことしか、その後、運輸省としてはできなかったというふうな思うんです。

つまり私が言いたいのは、島・加藤「覚書」の精神というのは十五年間にわたって一度も生かされたことがないというふうな思うんです。加藤さんも答えの中で「一、二年で解決したかもしれない」と言ってますし、我々はそのために十五年間も長い空白を無駄にしてきたと思うんです。それは我々ばかりではなくて、成田空港を取りまく周辺の人たちもそうですし、移転したり、部落が二つに割れたり三つに割れたりというように人も含めて、そういうことでもう少しきちんとした反省があつて然るべきではないか。私は加藤さんに質問書を出す時に、この「覚書」に含まれた内容は、今後の成田問題の解決にとつて非常に大きな問題とか

基準を含んでいるのではないかというふうな書きましたが、運輸省としては、一般的な感想を求めた時に、そういう全般的な問題についてももう少しきちんとした答弁があつて然るべきではないかと思うのですが、どうですか。

高橋朋敬（運輸省課長）

私どもがお答えするのは、歴史検証という意味もあるわけですから、当時どういうようなことをしていたのか、それについて今どう思うのかということに話がいくことになると思いますので、私は当時どういふことでこれが行われていたのかということをお申し上げた趣旨です。石毛さんの批判は批判として私は今この時点でわかるわけですが、当時運輸省がやっていたことが、加藤さんの覚書のラインから比べてみた時に違ふじゃないか、精神が生かされてないじゃないかというご批判は、それはそれであるとしても、歴史の中で行ってきたものがどういふものであるかということでお話し申し上げたわけでございます。そういう意味で、西村さんの示された和解項目とかいったものの動きが事実としてあつて、それはそれとして農民の方々の中で一つの動きがあつたという歴史を申し上げたわけです。もちろん、今私どもが歴史検証として見る限り、この動きがおかしいということで批判する動きがあつたことは私も承知いたしております。

そういう意味で、逆に政府側の立場で考えてみた時に、私どもとしては加藤代議士のやっておられたラインと、それから西村さんのやっているラインと、結果的には地元は二つのラインで解決するための糸口を求めた動きをしていたことになるわけなので、そのことが当時「なぜ政府側は一本にまとまらなかったのだからか」というのは歴史的反省としてあるわけですが、その二つの流れがありまして、この両方の流れがあるがゆえに同盟の中が混乱をして、結局これが、いずれもと言ったら語弊があるかもしれませんが、この流れ

も壊してしまったことになるんだらうと思いません。そういう意味では、事実として申し上げる結果としてこれがやはり壊れる原因になってしまったということをおもは歴史的な反省として申し上げたいというふうに思います。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

私が加藤代議士とお会いして、今までの経緯のことでも勉強しまして、事態がどういうようなことで進んだのか、今石毛さんの質問とも関連する点ですが、こう考えておられます。それは、加藤代議士が言われたことで、先ほど繰り返し私が言ったことですが、「このような状況の中で自らの非を認めることは運輸省としてはできないと思われた」。これは行政官庁というものの行動のある種の限界というように考える。限界といっても何も固定したものでないですから、それはいろいろな状況に応じて弾力的には私などでも適応できるだろうと思うのですが、まあ広い意味ですね。加藤代議士も、行政官庁としての運輸省としては「自分は間違っていた」ということは言えないだろうと。そこで「官邸が総理の了解を得て、そして政治的に乗り出した」。この問題は政治的に間違っていた、農民に対してどうも申し訳ないことをしたと、こういうことを言い得るのは政治的な判断と政治的な行動だ、こう考えて総理の了解を得て官房が乗り出した。

それで、これは逆にいえば島さんにも聞きたい点でもあります。運輸省をいわば正面の相手にしないで官房と交渉したという時に、やはりそういうような判断が、どこまで明確にあったかは別にして、少なくとも潜在的にはあったのではないか。ですから、運輸省としての対応はいろいろ不十分というか、なつとらんではないかというようなことは、客観的にはそういうことが言い得る余地はいくらもあると思うんです。

けれども、加藤代議士も言われるように、運輸省としては自分の非を認めることはできない。これは広く

いえば、今までの行政官庁は自らの非を認めたことはいないと言つてさえないのではないかと思うくらいです。それについて「あれはまずかったな」とかいうことはかなり政治的な判断が入ったであろうと思えますが、しかし、政治的判断というのは必ずしも道理にかなつたというわけではない。そういう意味で、ここでシンポジウムを開いてこういうふうな話し合つて問題の解決を探つていこうじゃないかという時は、これは政治的ではないですね。もっと客観的な公正さ、そういうことを考えながら事態の解決を図つていくという意味では、我々もずいぶん、今回で十二回もなつて、長い長い時間、一年半もかかつてやってきましたということの持つている一つの積極的な意味があるだろうと思つておられます。これで何とか解決の道を見出しつていこうというふうな思つており、そして、その中で運輸省のほうも改めて「あのところはうまくなかった、その点は申し訳ない」ということを今までこのシンポジウムでは言っているわけですね。

ですから、十年前なり何なりのことについていろいろ言えば、運輸省としてもちよつと、まあ歴史的な過程としてはそういうふうになりました、それは今考えてみれば非常に不十分だったというように感じますが、なかなか言えないのかなと、私も聞きながら思いますが、そのところをお互いに了解して、このシンポジウムの中で運輸省・公団などが農民のきちつとした理解を得ないまままで進行したことに對して、いろいろな反省の言葉も述べられているということの持つている意味は非常に重要で、そのとき加藤代議士は政治的に乗り出した、しかし政治的に乗り出すことにある種の失敗があつた。そういうふうに事態を理解すべきではないかと思うのですが、どうでしょうか。

石毛博道（反対同盟事務局長）

そういう国側の立場というのわかりますが、住民の側にしてみれば、国がどんなふうに分かれていよう

と「そんなのは俺の知つたこつちやない」というのが住民の側の問題だし、もう一つ言わせてもらえば、こちら側が真剣になつて話し合いを模索したり、対話を模索したりする時というのは、内部的に何らかの苦しい事情があつたりして、切羽詰まつた状況があつてそういう状況が生まれてくるわけですから。そうすると、そういう話が壊れる度に被害を受けるのは住民の側になるわけですね。この場合もそうだったし、これは島さんや柳川が全力投球してやつて、それも壊れた。次に石橋さんや内田さんという当時の最高幹部が、当時彼らが一番真剣に考えていたのは、東峰十字路裁判で捕まつて傷害致死で起訴されている連中を何とか助けたいという、そういう一途な思いがあつたわけですね。そういう人たちのところに話し合いを持ち込んで、引つ張り込んで、そのレベルというのは島・加藤「覚書」に示されたレベルよりはるかに低いものだった。西村メモなんて酷いものですよ、免罪を何とか働きかけるというふうな。つまり彼らが困っている一番甘いところとか大事なところに餌をぶら下げるといふ方法を使って、遂にそれで二人の幹部は戦線から追い出されるハメになつたわけですね。

そういうふうにして切実な要求を持つて対話や話し合いに臨んだ人間が、壊れる度にいつも被害を受けるのはその人たちだということについてもつと考える。たしてもらわないと、我々はたまつたもんじゃやない。それで、十五年間の非常に長い空白があつて、その長い間に一度も島・加藤「覚書」に示された精神というのは実現されなかった、働きかけもなかったというふうな我々は思うわけですから、その点について我々たちはきちんとした分析と、この中に示された精神や手法とかが今後の解決にどういふふうな生かされるのかということについて、もう少しきちんとした感想なり何なりがあつてもいいのではないかと思うわけですね。以上です。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

なお一言、私が加藤代議士と会った後から考えたこと、そしてここに書かれている経緯ですね。そうすると森山大臣は運輸大臣として行政の上に乗っかっていくけど、同時に彼も政治家。だから政治家としては加藤ラインのほうに片足を乗せる、けれども片足のほうは行政の上に乗っける。そこでちょっと同盟から見れば大切なところを抜いているというような批判が出てきた。しかし、行政のほうに乗っかっている片足のほうには必ずしも政治的な解決という意図は伝わらない。だからあるいはそれに対して多少批判的な空気さえもなかったとは言えないのではないか。こういうことから、その後の、石毛さんが大いに憤激して言われるように「運輸省の姿勢の中にそういうものが入ってこないじゃないか」というような事態になってしまった。それは非常に残念なことです。残念なことだけど、事実はそういうことになったのではないかなと私などは判断しております、良いかどうかはわかりませんが。その辺はどうでしょうか、運輸省側、先ほど局長も当時の課長としての感想を言われましたが。

松尾道彦（運輸省航空局長）

今いろいろとご指摘をいただきました、反省の点があるございます。いずれにしても、今日こういう格好で成田空港問題全般的な解決という観点から私ども相互のシンポジウムをやらせていただいているわけでございます。私どもはこの中で今までいろいろとご指摘いただきました事業認定問題、あるいは二期計画の地元コンセンサスづくりの問題、こうした成田空港問題についての長い討論をしてまいりましたわけでございます。それに対する厳しいご指摘も伺ってまいりましたわけでございます。このような長い討論の中で反対同盟と私どもとの信頼関係をつくり上げる、これが一番大事だと思います。いろいろの問題については確かに私ども反省すべき点が多々ございます。

何といつても、そういった過去の長い問題の中で、今後あるいはこれからも信頼関係の確立によって成田空港問題をめぐる不幸な事態、これを解決する必要があるかと、こういうことでございます。今隅谷先生からもご指摘いただきましたが、運輸省だけで十分でなかったことを加藤先生がもつと高い立場から入っていただきまして、何らかの解決ができないだろうかというふうなことで、貴重な加藤・島「覚書」というものが出てまいりましたわけでございます、これを私ども今非常に深いものとして再認識をいたしております。

当時と現在、状況はかなり変わってまいっておりますが、いずれにいたしましても今の話し合いの中で粘り強い双方の対話を現在やっているわけでございます。まずそこで何といつても相互の信頼関係を確立する必要があります。その信頼関係をもとにして成田空港問題の解決に取り組む、これが恐らく当時の覚書の精神だと私は理解いたしておりますので、こうした精神を今日においても当然尊重していくということから始めていくわけでございます、これが現在のシンポジウムの中に生かされているのではないかと、こういうふうに理解をいたしております。

河宮信郎（隅谷調査団）

やはり当時相互信頼がなかったという現実があつて、その現実に対する唯一の解決策という形で官邸が出てくるということになったんだと。そうしますと、官邸と運輸省というふうな国の内部での調整がきちんと行われることが、信頼関係がない状況だからこそ大切だったのではないかと。その点が、実は国内部の調整の不十分さが結局は現地農民に負担をかける形でその確執が露呈してしまうということになった。このことに対する責任というか慚愧の念というか、そういうことをもう少し感じてというか再確認していただきたいという、そういう趣旨じゃないかと思うのですが。

高橋寿夫（隅谷調査団）

私の感想を申し上げますが、ずっと島・加藤「覚書」をめぐる経緯の話をもう一度復習して聞きながら、その当時やはり運輸省の頭の中で一番ひっかかっていたのは二期工事凍結の問題とか、あるいは事業認定の取り下げという問題だったと思うんです。運輸省の立場にこだわる限りこのことについては一歩も進めない状態になっていった。しかし、これでは解決にならないというところで、運輸省のいわば事務的、行政的立場を越えて官邸が乗り出されて、いわば政治的な解決をしようとなさったのが島さん、加藤さんのあの会談だったと思うんです。それで、それがそのまま、仕掛けたままです。それで、加藤さんも述懐しておられたように、一、二年で相互の不信が解けて話し合いが始まったんじゃないかとおっしゃっていたわけですが、まさにそのとおりであつたんですが、これが崩壊したためにそれができなくなつてしまつた。つまり成田問題の解決を政治的な手法でやろうとしたことが破綻してしまつた。

そうすると、運輸省側は政治的手法に乗っかるチャンスを生かしたのか壊れたのか、それはまあ別として、問わないこととして、結果的にやはり政治的手法に乗るチャンスは失つてしまつた。そうすると残るのは従来のような二期工事にこだわり、事業認定にこだわるという、いわゆる行政官としての立場しか残らなかつた。したがって、その後、課長が説明しましたように、いろいろなことをやってみるもの、それは「覚書」の精神を生かすための行動ではなくて、「覚書」の精神から一歩退いた依然として運輸省の枠内の考えから行動していたから、同盟から今指摘されるように実らなかつた、その都度いろいろな迷惑を同盟にかけた、ということがやはりあつたのではないかと思うんです。

そうやって、運輸省のこだわる二期問題が片付かないままだんだん日がたっていく。日がたてばたつてい

くほどもすすそれにこだわるといふ逆作用になってきてしまつて、全く膠着状態になつていた。そのことは、「これは大変なことだ。こりゃいかん」ということが、今から三年ほど前に同盟の中に大変素晴らしい動きとして起こされて、それで今のシンポジウムの呼びかけが行われて、運輸省はここで十五年前に失つた足がかりをもう一度取り直す、これを取り戻すチャンスを得たと思ふんです。この十五年間のうちに運輸省もずいぶんいろいろものを考え、まあ成長してきたと思ふんです。ですから、今日この壇上にいる政府・公団当局者はずいぶんそういった意味では学習をしたと思ふます、同盟のお陰かもしれません。そういうことで、私をして簡単に言わしむれば、当時大変残念ながら壊れてしまつた「覚書」の精神というのを前向きに生かしていくのはこのシンポジウムしかないのではないか。そういう意味で、運輸省側はもちろん、同盟のほうの側もひとつ一緒になつてこの「覚書」をもう一遍復権させて、この線に沿つて解決をしよう。これが私はこのシンポジウムの狙いだったと思ふますので、是非そういうことで同盟側、当局側、双方にお願いしたいという気持ちであります。以上です。

島 寛征（反対同盟員）

今高橋先生が私たちの気持ちをほとんど言つてくださったので、あまり言うことがなくなつてしまつたのですが、先ほど石毛さんが言つてるように、石橋さんとか内田さん、反対同盟の事務局長をやつていた菅沢さんとか石井英祐さんとか、あの頃、反対同盟の直面している課題について平和的に理性的に解決しようと思つて、当時の気持ちとしては精いっぱい頑張つた幹部の方々が、結局「話し合い」という運輸省や空港公団のやり方に、信頼関係が必要だということもあるでしょうが、そういうことに気持ちを移した段階で、結果として話し合いが進展するのではなくて、良い方向が編み出されていくのではなくて、結局一本釣

りという結果で同盟から対立の中でその立場をお辞めになつていくという、この「覚書」以降、事態は非常に不幸な方向に向いちゃつたと思ふんです。確かに運輸省のほうは「話し合いの努力をした」と言いますが、やはり今高橋先生がおっしゃつたように、単に信頼関係を回復するための話し合いとかいう情念的、情緒的なことではなくて、もっと理性的な、ないしは公正を期すための具体的なルールを持つた、ないしはきちんとしたシステムというものを目指して空港問題を根本的な構造から考え直していく、そういう考え方が当時はなかなかなくて、しかも僕達がい出すのはやはり強制代執行とか、開港の強行とか、鉄塔撤去とか、そういう時に直接手を染めてきた運輸省という立場の方々が、当時どうしても私たちにとつて直接の問題解決に当たるべき相手だというふうにはなかなか認識できませんでしたね。

しかも、二期凍結の問題、あるいは事業認定の失効を認める問題、これはとても運輸省という立場でできるものではない、やはり政府がもっと高い立場から全体として事態を冷静に見極めて判断すべき内容ではないか。したがつて、当時私たちは運輸省を直接の当事者ということでは考えることはできなくて、それで政府の責任のある官房というところへお話を持つていったわけです。

ただ、今日においては、シンポジウムも始まりましたし、事態はかなり変わつてきたというふうには認識してありますが、当時としてはどうしても、そういう様々な厳しい状況の中では、運輸省を私たちが相手にするという交渉の相手側というふうには認識することができなかったというのには実際の感情だと思ふますね。ですから「話し合い」という言葉を何回使つても、それは結果としては犠牲者が出るだけ、特に住民の側で大きな損失を重ねるばかりで、本当の問題を解決できるルールとかシステムとか、そういうものを私たちはこのシンポジウムで非常に大切な課題として目指すべきじ

やないかというふうに感じております。

高橋朋敬（運輸省課長）

私どもこのシンポジウムを経験することによつてわかつてきたことがすごく多いということで、その意味ではお叱りを受けるかもしれませんが、この一年間ぐらいシンポジウムをやる中で、成田空港問題が何なのかというのを私たちは反省をしながら今回までできたと思うわけです。今石毛さんのご指摘もあつたわけですが、要するに私たちとしては、成田空港問題を解決するということは、すぐ二期をやらせてもらうことにつながるのだというふうな視点をずっと持ち続けているわけです。このシンポジウムの中で議論されてきたことは何かというと、要するに紛争を解決することなしに次の話はないだろうということと皆さんはおっしゃつていらっしゃると思うわけです。それはこの「覚書」の構造というか精神だろうと思ふわけです。それで、紛争を解決するということはどういふことかというのと、自らやつてきたことを反省して、それでもとに戻つて普通の関係で話をするという、そういうふうに戻す構造だろうと思ふわけです。そのことにこのシンポジウムの中で私たちはだんだん気がついてきたわけです。だから、そんなことは一九七九（昭五十四）年の時にどうして気がつかなかつたんだと言われれば申し訳ないけれども、少なくとも私としてこのシンポジウムで一年間やつてきた中で考えるならば、その問題点を運輸省はなぜ気づかなかつたのかということを描かれているのだと思ふます。だから、私が二つのルートがあると途中段階のことを申し上げた時に、客観的に言うのではなくて、それがこの成田空港問題を解決するという視点からどういふふうな反省しているのかということまで話せという意味だと思ふますが、そういう意味では、この紛争を解決してからの、信頼を確立した上でなければ次の話はないよということをお私たちはこのシンポジウムの中で学び、今までの話し合い

に関する私たちの流れというものを反省してみたいというふうに申し上げたいと思います。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

私などこの成田の二十六年に及びます闘争をずっと振り返って見た時に、行政側のほうが多少というか大いにか手続きを省略したりして、農民たちの了解を十分に得ないままに事態が進んだ、そういうことに対して農民の側の怒りがあり、それを突破しようというので実力行動が出、実力行動が出たことに対して農民がさらに憤激をする。そうしたところから権力が暴力を呼び起こし、暴力が権力の暴圧を呼び起こすというような、大変不幸な事態で発展してきた。そういう中で多くの被害者、特に農民の人たちの間に非常に大きな被害というものを生み出し、また、その平和的な解決のために努力をしなければならぬというように考えられて努力された方たちに対してさえも客観的に見ていろいろな被害が生ずるというような、非常に不幸な事態が進んだということであつたと思うんですが、それを何とかこのシンポジウムにおいてそれこそ討論とか話し合いによつて解決をするという努力を私たちはしてきたわけでありますが、こうした話し合いが様々な議論としては対立をしたり、意見の行き違いが生ずる、これはある意味ではやむを得ないことと思いますが、このような事態で進展して、歴史的な検証というのは今日をもってほぼ終了したと私たちは了解しておりますが、これをどういうふうに総括をして問題を考えていくか。これは私たちの今後に残された課題であるというように思っております。

―以上―