

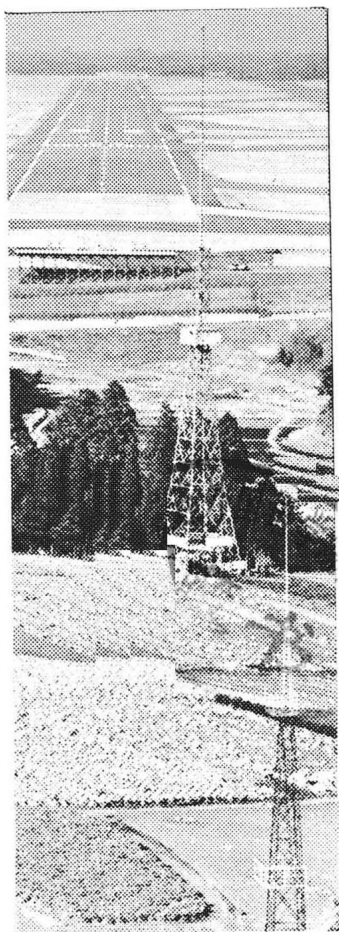
大宮新聞
昭和二十五年
九月五日

新田文井



昭和二十五年

東京新聞出版局



ドキュメント 成田空港

傷だらけの15年

東京新聞千葉支局／大坪景章編

ドキュメント 成田空港

傷だらけの15年

1978年4月5日第1刷発行

編 者	大 坪 景 章
発行者	真 野 義 人
印刷・製本	図書印刷株式会社
発行所	東京新聞出版局
	東京都港区港南2-3-13
	振替口座(東京) 5-5497
	電話 03-471-2211 (代表)

ドキュメント 成田空港

傷だらけの15年

目次

第一部 三里塚前夜

浦安か木更津か 四者会談 あらしの前 羽田は限界 「富里」登場 日本一の
農耕地 政府内の対立 総理の約束 抜き打ち内定 猛烈な反対 急転着陸 若
狭と合作 前例とせず

7

第二部 苦悩する農民

火事はわが家 反対同盟結成 県議会は促進 反対決議 町ぐるみの芝山 七人
の侍 白紙還元 条件派 団結小屋 公聴会 代替地 大臣、成田へ 少年行動
隊 総裁更迭 初のクイ打ち

39

第三部 流血の闘争

怨念 三派全学連 激突 覚書調印 関連事業 成田裁判 町長辞職 平和の塔
事業認定 立ち入り調査 同盟休校 収用委員会 代執行前夜 泥にまみれて
鉄塔立つ 16地点 情勢緊迫 第二次代執行 三警官殉職 崩壊

79

第四部 開港延期

139

パイプライン 青年行動隊 6月開港 岩山大鉄塔 暫定輸送 幻の11億円 騒
音対策 暫定パイプ 銚子ボルタック 合法闘争 二期区域 足かけ四年 成田
新幹線 鹿島ルート 空中団結小屋

第五部 地方の論理

187

政治不信 独自の条件 現状では反対 副委員長除名 福田大号令 鉄塔決戦迫
る 抜き打ち撤去 血の日曜日 東山事件 死の火炎びん 市長の死 騒音テス
ト トップ会談 年内開港断念 千葉ルート解決 年度内開港へ 銚子上空 大
安吉日

補遺

243

五百億円のムダ 不気味な要さい 遠、高、狭

年表「傷だらけの15年」のあと

255

あとがき

264

見返し写真Ⅱ 一期区域が完成した成田空港

装幀Ⅱ 横山宏輔

ドキュメント 成田空港

傷だらけの15年

第一部 三里塚前夜

41年当時の三里塚。手前が三里塚ゴルフ場、中央が御料牧場。そのまんなかを今は主滑走路が走っている



航空審に諮問なし

昭和三十八年六月のその日は雨であった。東葛飾郡浦安町の総務課長金川義雄（現助役）は同町欠真間の自宅の玄関を出た。コウモリがさを広げながら「また雨か。梅雨とはいえ憂うつなことだ」と思わずつぶやいた。役場まで歩いて五分。ゼロメートル地帯を流れる境川は、もう十日も降り続いた長雨であふれんばかりに、音を立てて流れていた。金川はその川べりに近い古ぼけた役場のドアを重い気持ちで押し開けた。梅雨や増水どころではない重苦しい問題が浦安町の頭上に覆いかぶさってきていたのだ。

これより前の三十七年十一月、池田内閣は「第二国際空港建設の方針」を閣議で決定した。狭くなった羽田の東京国際空港に代わる大空港を建設しようというのだ。空港建設には、まず閣議決定に基づき敷地面積や飛行場の青写真、立地条件、建設主体などについて担当の運輸大臣から航空審議会に諮問することになっている。ところがどうしたことか、まだ諮問もないのに三十八年の六月のその日、運輸相綾部健太郎は「浦安沖に建設したい」と発言。また建設相河野一郎は「木更津沖を埋め立てて造成する」とぶち上げたのだ。

この放言にも似た両大臣の発言は、空港が東京湾内千葉県側に建設されることを表面化させた第一声であった。同時に新空港の問題がそもそもの初めから政治がらみであり、実力者対運輸省の抗争という様相をのぞかせていた。

十四年後のいま、金川は述懐する。「浦安沖に飛行場を造るといわれても、いったい住民の生活環境がどうなり、町の懸案である海面埋め立てとのかかわり合いはどうなるのか——地元無視の一方的な発言には驚きました。このままではすまないといった予感がしました」

県にも大ショック

一方、河野発言の対象となった木更津市は、浦安町ほどの切実感でこれを受けとめていない。当時、八幡製鉄（現新日鉄）が木更津市に新工場建設の計画を進めていた。しかし、米軍木更津基地との関係で、高層建造物の建造がむずかしいところから、米軍基地を沖合埋め立て地に移すという話がかかなり具体化してきていたため、市当局、住民とも関心はもっぱらそちらに向いていた。

当時秘書課長だった村田義三郎（現収入役）は、「自民党県連などでは大きな話題になっていたらしいが、こちらにはまだうわさ程度にしか流れてきませんでした。もちろん市民の間に空港建設の賛否の論議もほとんど起こっていなかったし、市議会でも取り上げられたこともありませんでした」という。八幡の進出と、米軍基地の移転問題をかかえ、河野放言などにかかわってられないという時期だったのだ。

ところで、県当局はどうだったろう。

「浦安沖、木更津埋め立て」は県にとっても大変ショックな発言だった。その数日後の七月三日、知事友納武人（現衆院議員）は副知事、全部長、審議室主幹を集め、空港問題についての初庁議を開いた。しかし、建設場所が決まったわけではない。とにかくその場所について政府

の統一見解をただすことにするとともに、今後とも尾を引くこの問題は総務部審議室で担当することとした。

■ 四者会談 ■

川島氏がとりなす

国務相川島正次郎は自民党の後の副総裁で、千葉一区選出の大物政治家である。友納は、その年の四月の知事選で初当選したばかり。新空港の建設場所として東京湾の千葉県側があげられている以上、友納は川島を通じて政府と接触しなければならぬ。県の庁議の翌七月四日、川島の口ききで、運輸相綾部、建設相河野、それに川島、友納の四者会談が、院内大臣室で開かれた。

浦安を主張する綾部、木更津以外に耳を貸さない河野、会談は最初から気まずいものだった。それに河野は新空港建設方針の閣議決定のあと、池田総理から候補地の検討を指示されたいきさつがある。綾部は綾部で空港建設は行政上、運輸省の所管事項であるとの理論を持つ。四者会談はなかなかみ合おうとはしない。

突然河野はどなり出した。「綾部君、君は事務当局がいけないとなにもできないのか」激しい口調である。「実力者というのでしょうか。すさまじいふん囲気の会談となった」と友納は語っている。副総理格の川島のとりなしでやっとのこと①新空港は東京湾内千葉県側に設置する②運輸省、建設省と千葉県で協議し、設置場所を決定する③三十九年度から着工する——の三

点にしぼり、この日の会談を終わった。友納は帰庁後、さっそく全部長と関係課長を集め「新東京国際空港対策協議会」を設け、今後の運輸省、建設省との話し合いの進展に応じられる体制づくりをした。

実務者会議を開く

そして七月三十日、四者会談のあとを受け運輸省で新空港関係各省の実務者の打合会が行われた。これには県から副知事渡辺一太郎（後に参院議員）と総務部審議室主幹高橋良平（現北総開発鉄道会社常務取締役）が加わった。審議室は友納が知事になってすぐ設けられたもので、主幹二人がそのスタッフ。空港問題は知事の信任が厚い高橋が担当した。高橋はその後、県に設置された「国際空港調査室」の主幹となり、県の空港対策の窓口の責任者として、初白髪が一度にどさっと出たほどの苦勞をすることになる。

「巨大な空港を県のどこに建設するにせよ大変なことになる——。しかし、国が必要なものを造るということになるなら、その調整役にならなければ……」高橋はそんな気持ちで打合会に臨んだ。

会議は大臣の主張そのままにしょっぱなから荒れもようだった。集まったのは運輸省航空局長の栃内一彦、建設省計画局長の町田充、それに農林省の首都圏整備委事務局関係課長ら十数人。運輸省側は航空管制上から木更津沖より浦安沖を強く主張、一方建設省側は埋め立て工事の面から木更津が適地と言い張り一步もひかない。その結果両者は木更津、浦安双方の調査をさらに行うとともに「内陸部も検討しよう」ということになった。このとき運輸省側から「内

陸部の候補地として千葉県富里村付近と茨城県江戸崎町付近はどうだろうか」という意見が出た。

なにげないふうに出された意見の一つであったが、実はこれこそ運輸省がかねてから温めていた「切札」だったのである。

■あらしの前■

航空局の動き活発

運輸省はかなり前から「富里」を最有力候補として極秘裏にため、検討していたフシがある。三十七年の「第二国際空港建設方針」の閣議決定以前のことである。当時の運輸省航空局飛行場課長丸居幹一（現新東京国際空港公団理事）は、ちょいちょい千葉県庁を訪れていたといわれる。千葉市内の銀行の二階応接間で、丸居は学友でもあった県首脳の一人と会い、「富里空港」について、アクセス対策まで含めた突っ込んだ話し合いを重ねていたらしい。だが関係者は「さあ、古いことだし記憶がないので……」と答えをにごしている。

しかしこのことは当時の運輸省航空局の動きからみても考えられることである。当時同局は、急激な伸びをみせている羽田空港の運航量と、遠からず就航が予定されている超音速旅客機やジャンボ機の発着に対応できる滑走路を持つ大空港の必要性に迫られ、第二国際空港の建設を計画していた。これは「新東京国際空港建設計画案」と名づけられ、この新空港は日本が

極東における航空交通路の中心としての地位を保つに足る諸条件をみたす内容のものとされていた。

六項目の立地条件

そして計画では、将来の空港の諸条件をみたすためには、まず面積が羽田空港の約七倍の二千三百ヘクタール（約七百万坪）を必要とするとした。また立地条件として①用地の取得が比較的容易である②空港と都心との距離が（高速道路の建設を前提として）自動車で一時間以内③障害物がないか、ある場合は除去が可能である④気象条件が良好である⑤用地造成と空港基本施設、ターミナルビルなどの建設が容易な地形、土質である⑥近くの飛行場や航空路との関係で、航空機の発着に支障がない——の六項目をあげた。

新空港の広さやこの六項目をみると、運輸省当局は最初から北総台地を念頭におき「富里村周辺こそ新空港にマッチした最有力候補」と、計算していたといえる。

両大臣が調査了承

それはともかく、運輸省は富里や江戸崎町の名をあげたが、この新候補地名を出すことは四者会談の「制約」をうけるので、さらに八月八日、運輸省に航空局長、港湾局、建設省、首都整備委事務局関係者、茨城県知事岩上二郎、そして県からは主幹高橋が集まった。

席上、運輸省側は「建設、運輸両相の了承を得たので千葉、茨城両県の内陸部について調査をしたい」と切り出した。岩上は「この問題で千葉県と争う気持ちは全くない。茨城県側にき