

第三回 成田空港問題シンポジウム

一九九二（平成四）年一月十七日（金）

成田市「成田国際文化会館」

隅谷三喜男（隅谷調査団团长）

おはようございます。昨日は、大変天気が悪くて、かなりひどい雨が降りましたが、今日はカラッと晴れて大変いい天気になりました。外気のほうも少し暖かいうようであります。

考えてみますと、成田空港問題も、二十五年間、大変悪い天候の中といえますか状況の中で過ごしましたが、昨年十一月以来このシンポジウムが開かれました、多少明るさを取り戻してきたのではないかと。この明るさが本物になれば大変幸いだと、こういうふうに思うわけでありませう。

ご承知のように、昨年十一月二十一日、この場において第一回のシンポジウムを開きまして、反対同盟のほうからの意見の発表があり、それに対して運輸省のほうからも運輸省としての考えが述べられた。その際は大臣が見えまして、大臣が心情を吐露するようなこともあったということをご承知のとおりであります。さらに航空局長のほうから説明があり、引き続き関係市町村のほうからの意見の陳述がございました。そして第二回のシンポジウムが十二月三日に開かれまして、関係市町村、さらに関係団体のほうからご意見をいただいたわけでありまして、関係者の皆様方が多数ご出席をいただき、そのような問題についてのそれぞれの見解をお聞きいただき、さらにテレビあるいは新聞等を通じて日本の世論に広く訴えてその判断をも求めるというように進みましたことを、大変シンポジウムの主催者として喜んでおるわけでありませう。

しかし問題はまだまだこれからであります、本日は第三回目ということで、第一回、二回と違ひまして、今日は皆さんご覧になりますように、反対同盟のほうも、運輸省、公団当局のほうも、この同じ壇上に立って意見を交えるということで、これがいわば本格的なシンポジウムの第一日といってもよいかもしれませう。そういう意味で、今日のシンポジウムを大変重要な日であると考へておるわけでありませう。そこで私のほう

から、出席者のご紹介をいたしたいと思ひます。

まず第一に、正面に座っておりますのは学識経験者でありまして、この五名については既に一回、二回のときもご紹介いたされたので、お名前だけを申し上げておきたいと思ひます。向かつて右側から、河宮先生、宇沢先生、山本先生、高橋先生と、私、隅谷であります。この五名につきましては、皆さんのお手元に「成田空港問題シンポジウムプログラム」というのがございますが、その中に記されておりますのでご覧いただきたいと思ひます。次に、本日検討をいただきます方々のご紹介をいたしたいと思ひます。

まず舞台向かつて右側ですが、反対同盟の皆さんであります。こちらの手前から、石毛さん、島さん、相原さん、石井さん、柳川さん。後列もおられますが、ご紹介は前列だけにさせていただきます。主としてご発言になるのは前列。もつとも後列の方々の発言を禁止しているわけではございませんから、あるいは討議の過程で後列の方も発言されるかもしれませんが、それはそのときにまたお名前を自己紹介するなり私のほうから申し上げるなりいたしたいと思ひます。

次に、舞台に向かつて左側ですが、前列右側から、運輸省の佐藤政務次官です。今日は実は大臣が外国にご出張でありますので、特に政務次官においてをいただきます。それから松尾航空局長、望月審議官。次は空港空団から、松井総裁、山本副総裁。後列は一人だけご紹介をしておく必要があると思ひますので、後列の一番こちら側において、内閣官房のほうから出席をいただかなくてはならないと思ひます。後列については石川審議官がご出席であります。

次にスケジュールですが、本日は、午前中は反対同盟から意見の開陳がございますが、その途中三十分ほどの時間をいただいて映画の上映をしたいということでございますので、初めにまず意見の開陳があり、映画を二十七、二十八分いたしまして、それからさらに

意見の開陳をして、午前中は反対同盟の意見を聞く。

そして、それから休憩に入りまして、運輸省から答弁をいただく予定でございませう。そうしますと、私たちのほうで考へておるところでは、まだ四十五分の時間は午後あると思ひますので、この運輸省側の答弁の後で再質問が行われまして討議をするということにしたいと思います。

なお、本日の質問はそのような時間の都合などありまして、この壇上の関係者の皆さんからだけ質問・討議を行うということにさせていただきます。あるいはここに参加の皆さんの中にも、是非質問をしたい、あるいは意見も言いたいという方もあるかもしれませうが、今日はその時間がございませうので、もしご質問等のある方は、次回でもそういう時間をできれば取りたいと思ひますので、後日事務局のほうに、こういうことについて質問をしたい、意見を述べたいということ、メモで結構ですから書いて出したいと思ひます。

以上が私の申し上げたい点であります。まず、反対同盟のほうから質問、ご意見の開陳をお願いしたいと思います。

相原亮司（反対同盟員）

それではただいまから私たちの意見を発表するわけですが、お手元にパンフレットが配られていると思ひますので、どうぞお開きください。

成田二期工事業認定失効論

二十年が過ぎていかなる意味でも事業認定は失効した。

三里塚芝山連合空港反対同盟

はじめに

成田空港用地が土地収用法に基づいて事業認定され

たのは、空港の位置決定から三年半後の一九六九(昭四十四)年十二月十六日のことでした。この日以来、空港予定地内の土地は、強制的に取り上げてよい土地とされました。また、そのために土地の形状変更が禁止され、財産権の行使について様々な制限を受けることになりました。《生殺与奪の権利》を政府に握られたまま二十二年が過ぎました。

シンポジウムは、今回から私たちと政府の本格的な論戦に入ります。最初に、私たちは事業認定失効の問題を取り上げます。政府は、シンポジウムの直前に強制収用しないと約束しましたが、この問題がなくなつたわけではありません、今も成田空港問題の最大の問題であるからこそ、私たちは最初にこの問題を取り上げるのです。

なぜならば、事業認定によって今も予定地内の農民は私有財産を制限され、生存権、生活権を脅かされ続けているからです。この事業認定問題が、空港問題の理性的な解決を阻んでいるといっても過言ではありません。さらに言えば、憲法に保障された民主主義の根本にかかわる国民的課題でもあるからです。ご承知のように、日本国憲法は、第二次世界大戦を経て、ファシズムを否定して生まれたものです。この憲法の理念に基づいて、空港問題の解決も実現されねばなりません。

憲法二十九条(※三一)は一項で「財産権はこれを侵してはならない」と規定しています。ただし例外として三項に「正当な補償の下に、これを公共の福祉のために用いることができる」としています。これを受けて土地収用法があるのです。本来不可侵の財産権を侵すのですから、土地収用法の適用は厳格に規定されなければなりません。

また憲法のいう「公共性」が民主的に議論され、広く認められること、収用に当たっては民主的で適正な手続きが不可欠です。

成田空港の場合、第一回シンポジウムで運輸大臣が

認めたとおり、位置決定にあたって民主的な議論がされず、民主的手続きを欠いたまま、土地収用法が発動されたものです。この収用法の発動と代執行までの適用の実態については、後日に譲ることとします。

ここでは、緊急かつ現在の問題として、私たちと政府が論争を続けてきた事業認定失効の問題について明らかにしたいと思います。

政府の今日の見解では、二十二年経った今でも事業認定は失効せず、永久に強制収用ができると言っています。殺人事件でも時効があります。なのに、罪もない農民が、当人ばかりでなく、孫子の代まで強制収用を強いられるのはあまりにも不公平です。政府の主張は、法の精神をないがしろにした、あまりにもお粗末なものです。この常識はずれな見解で、私たちの生活は縛りつけられています。私たちは、運輸省に対して何度もこの問題を質しましたが、らちがあきません。裁判所に訴えても門前払いされるだけです。裁判所は、強制収用とか、実際に事件が起こってからのでないと判断しないと断言しているのです。だから、私たちはこの問題を、このような場で解決する道を探りたいのです。

私たちは、第一回シンポジウムで次のように述べました。『強制収用放棄』は『対等の立場』への第一歩にすぎません。《対等の立場》が実現され、それが保証されるには、少なくとも次の事項が必要です。一つは、先のような予定地内に居住する農民たちの基本的権利・社会的活動に対する制限が取り払われることです。さらに、農民を長い間苦しめている行政的・法律的根源である事業認定の失効を、政府が勇気をもって認めることであります」と。対等の立場の実現とその保証がない限り、シンポジウムはその土台を失い、空港問題の解決はあり得ないと考えます。

以上冒頭に述べ、これから具体的な問題に入ります。

一 収用対象地にされ、制限された住民の暮らし

(一) 強制収用の恐怖は今も生きている。

政府は、強制収用の放棄を宣言しました。事業認定処分は、強制収用を目的としてなされたものです。にもかかわらず政府は、いまだ事業認定は失効していないと言いつつ、強制収用はできるけどやらないだけだと言っています。強制収用のために千葉県収用委員会に出された収用申請もそのまま、いつでも審理できる状態になっています。すなわち政府のいう「強制収用放棄」は、世論の歯止め以外は何の保証もないのです。このことは用地内農民の立場から言えば、またいつか強制収用されるかもしれないという恐怖と不信を残し続けるものとなっています。

私たち、とりわけ用地内農民は、政府が一九七二(昭四十六)年に行つた二度の代執行のすさまじい暴力行使を忘れることはできません。第一次代執行では、人の入った地下壕を生き埋めにせんばかりに重機で掘り崩し、人が登っている立木を切り倒しました。子供たちにもまでガードマンが暴力をふるい、怪我人が多数出ました。「国とはここまでやるものか」と身が震えたものです。

第二次代執行では、大木よねさんの家屋が、民家としては唯一強制収用されました。このやり方は、あとでフィルムを見ていただきますが、以下のようなものでした。九月二十日、千葉県は、「きょうは代執行は行わない」と記者会見で宣言しました。同盟や支援者が引き揚げた直後に、突然、機動隊がよねさん宅を取り囲み、代執行令書が当時の千葉県知事友納武人の名で読み上げられたのです。そして稲を脱穀していたよねさんの身体に数人の機動隊員が手をかけ、顔をなぐつて前歯を折り、機動隊の盾に乗せて敷地の外に排除しました。その後、作業員が家屋を跡形もなく破壊し

※三一 憲法第二十九条(財産権)

① 財産権は、これを侵してはならない。

② 財産権の内容は、公共の福祉に適合するやうに、法律でこれを定める。

③ 私有財産は、正当な補償の下に、これを公共のために用ひることができる。

ました。本来なら、家屋は移転先で再建可能な状態で撤去されるべきなのですが、よねさんの家は壊されたのでした。

収用委員会の審理過程、代執行の詳細については、シンポジウムの次の機会ですべてにしますが、ここでは運輸省に次のことだけをただしておきたいと思っています。

質問 過去の強制代執行について、とりわけ大木よねの強制代執行についてどう考えますか。

(一) 二十年以上も生活を縛り続けられてきました。事業認定のもたらすものとして重要なことは、その人の財産が凍結されることです。土地の形状の変更が禁止され、家の新築改築が制限され、不動産を抵当に入れることもままなりません。これらの制限は、農家の生活基盤全般にわたるもので、農家が生きていく上で死活に関わるものです。二十年も経てば、家族構成も仕事の仕方も変わります。住みやすい家を建てることや、農作業の改善のための作業所の新築改築は誰もが考えることです。憲法でも幸福追求権として保障されています。ところが土地収用法は、この権利を制限しています。

東峰地区にある《らっきょう工場》の例をあげて、この問題を少し説明します。

一九八九(平一)年四月、(有)三里塚物産は、営業上増改築の必要に迫られ、建築確認を受けるため準備として県の成田土木事務所を訪ねました。都市計画法、土地収用法、航空法上の問題点があるかを確かめるためでした。

収用委員会事務局から呼び出しがありました。「地下工造物をつくるのか」「基礎は何cmか」など収用法で禁じている制限事項のチェックを一つ受けた後、「問題はない」という結論に至りました。

同年七月、三里塚物産は、正規の書類を整えて建築確認申請書を成田市役所の都市計画課へ提出しました。

ところが、県の許認可事項だということで受理されず、県土木事務所に回され、そこでも受理されませんでした。

土木事務所は、正規の書類も整っており、違法もないことを認めながら、受理することを拒んだのです。

はじめ、「受け付けられない」「なぜかも説明できない」と言っていた土木事務所長は、最後に空港公団用地部長から出された「(三里塚物産)建て替えについて、手続き申請等があった場合、当分の間特段のご配慮賜りたく……」との書面を見せ、これが不受理の理由であるとの説明でした。

違法がない以上、空港公団からの横槍で申請が受理されないのはおかしいとの私たちの主張に、県は「やるなら勝手にやってくれ」という結論でした。これでは行政が、住民に無許可建築を指導しているようなものです。三里塚物産では、建築許可を受けられないまま増築しました。このため、融資を受けられず、担保にもできず、不利益をこうむりました。

また、東峰のある農家が、鶏舎の床をコンクリートにするために生コンを入れようとしたが、公団が周辺二〇kmの業者全部に圧力をかけて、長年工事ができなかつた例もあります。

日本の社会一般ではごく普通に通用することも、事業認定下の二期用地内では通らないのです。これで法治国家と言えるでしょうか。このようなことが永久に続くと言っているのが政府の立場なのです。

質問 憲法には、国民が家を建てたり自分の土地を改良することを、幸福追求権(十三三条)(※三二二)、生存権(二十五条)(※三二三)、財産権(二十九条)(※三三一)として保障しています。

運輸省は永久に財産を凍結できると言いますが、これは国民の基本的な権利を根本的に否定することになります。このことについて運輸省はどう考えますか。

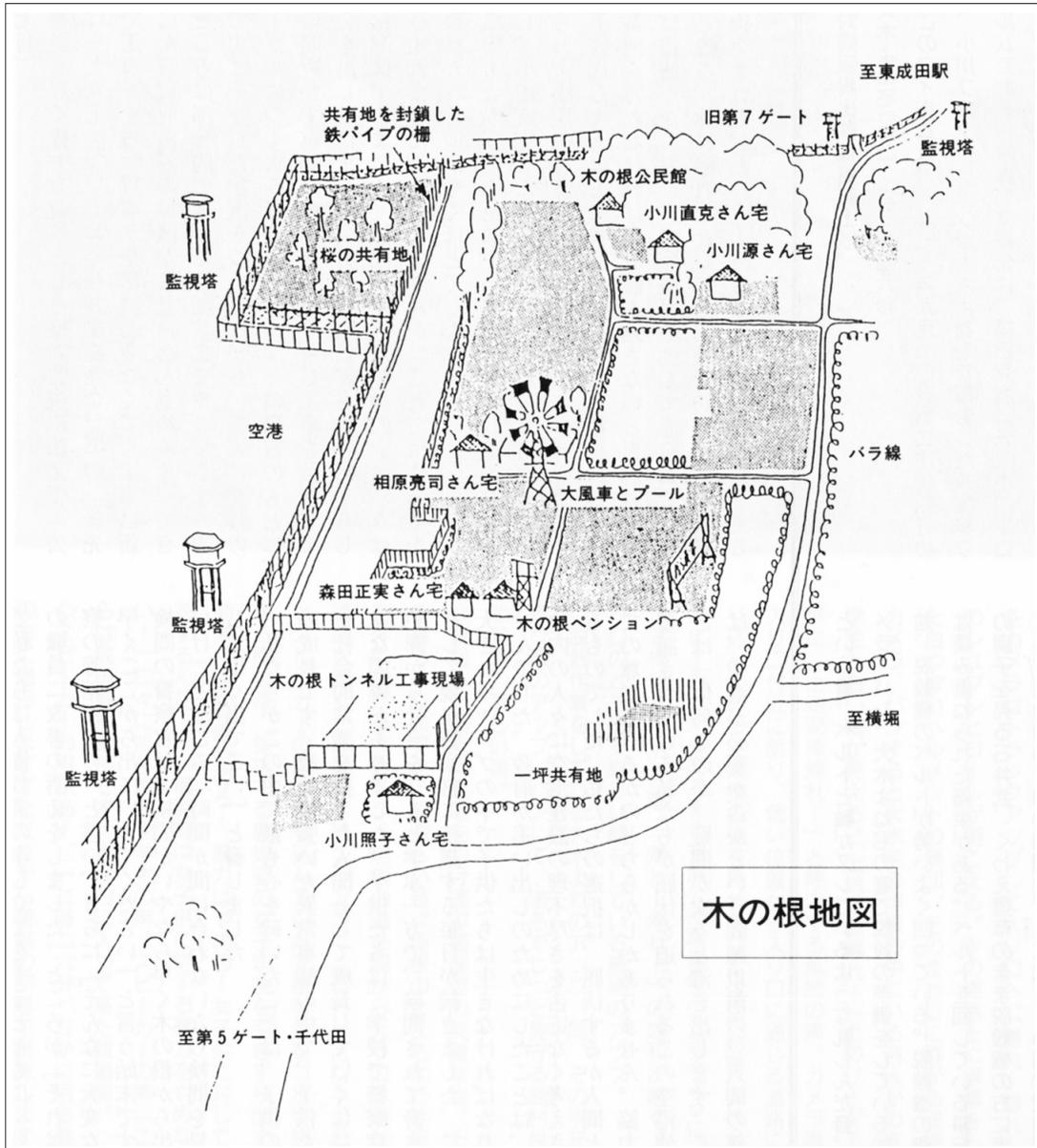
(三) 検問監視は強制収用することなく、農民を追い出そうとするものです。

空港警備の警察は、空港予定地に住む住民に対して検問監視を続けています。こうした事態は、強制代執行をすることなく、住民をいやがらせによって追い出そうとするものです。

実態は次のようです。住民への監視は、空港予定地の木の根、東峰、天神峰、横堀の各地区に対して行われていますが、ここでは木の根について述べましょう。まず木の根周辺の地図を見てください。木の根を出ると二つの監視塔から各ゲートへ連絡が行き、そこで検問が行われます。木の根を出る道は南北二方向しかなく、それぞれの方向に検問の警察官がいるので、どこへ行くにも検問されるわけです。これは住民に対してばかりでなく、木の根の住民を訪れた人に対してもすべて行われるわけですから、それは徹底したものです。そして三つの監視塔からサーチライトで村の隅々まで照らし、果ては家の中まで監視しています。さらに、村を機動隊が間断なくパトロールし、家の入口に車を止めては家の様子をうかがい、庭に止めてある車のナンバーを調べていきます。遠方からの客人でさえ、車のナンバーを調べられ自宅に警察が調査に来たこともあります。

これらの検問監視は、成田空港開港後、激しくなりました。一番困ったことは、子供の学校、保育園の送迎の場合です。飛行場のために通学距離が遠くなり、親が車で送っていました。そのたびに検問されるのです。検問は執拗をきわめ、二十分に及ぶことがありました。その間、二歳から七歳くらいの子供が車の中で脅えて待っているのです。

このことを重視した私たちは、市の教育委員会や市の空港対策課と交渉しました。私たちは「学校に行くのは一目でわかるのだから、止めてもすぐ通すべきである。そうでなければ通学のための通行証を出してほしい」と求めました。ところが、市役所の職員は「反



木の根地図

反対同盟提出資料

対派の農家が通行証を悪用する危険があるからだめだと警察は言っている。相手が警察ではとても力が及ばない」と答えるのみでした。そこで教育長が、教育上大変な問題だということで、バス通学のため尽力して、木の根バス停留所を設置させ、またバス通学費の補助

を提案しました。こうして学校への送迎問題は一応の解決をみました。しかし、保育園の送迎の問題は残されたままでした。また、トラクターを車に積んで農作業に出るたび、毎朝の出勤のたび、学校のPTA役員会への出席、病

院への通院など、例外なく検問が行われました。あまりのひどさに国会で問題となりました。

国会での議論を一部引用します。

新村勝雄議員の「……無辜の人が過剰な警備やあるいは過剰な検問を受けているということですよ」との質問に対し、地崎国務大臣は「どうしても安全にして厳格な警備をすることになると、その無辜の人いろいろな被害を受けることはやむをえないことで、むしろそのために事故を起こすことを防ぐためにはやむをえないこともあるのではなからうか……」と答えています。また政府側委員は、具体的な検問の事例をあげた質問に対して、「小川(源)さんの住んでおられる木の根地区には、いわゆる成田新法等により多数の暴力主義的破壊活動者の集合の用に供しておるといようなことで使用禁止にかかったような団結小屋もあり、多数のいろいろな関係者が出入りしているようなことから、そこから出てくるいろいろな地元の方々につきましても、ご面倒ですがいろいろご協力いただいて検問しておるといふ実態はございます……」(依田説明員・警察庁警備局警備課長)と答えています。ここでは国は団結小屋の存在を理由にあげています。しかしその後、国は成田新法により木の根から団結小屋を撤去してしまいました。にもかかわらず検問は前よりも徹底して行われました。新村議員は質問で「このような状況で果たして農民の納得が得られますか」と問いかけていました。(一九八〇(昭五十五年)年三月二

※三一 憲法第十三条(個人の尊重と公共の福祉)

すべて国民は、個人として尊重される。生命、自由及び幸福追求に対する国民の権利については、公共の福祉に反しない限り、立法その他の国政の上で、最大の尊重を必要とする。

※三三 憲法第二十五条(生存権及び国民生活の社会的進歩向上に努める国の義務)

① すべて国民は、健康で文化的な最低限度の生活を営む権利を有する。
② 国は、すべての生活面について、社会福祉、社会保障及び公衆衛生の向上及び増進に努めなければならない。

十七日)

根拠もなく権力を背景とした検閲監視に加えて、公団は一九八七(昭六十二)年松井副総裁(当時)の「軒先まで工事をする」買取が全部終わらなくても工事は新年度から買取済みの地区からどんどん進めます。できるところは部分的であっても舗装までやってしまう方針です。そうした状況をつくりながら、農家に交渉のテーブルにつくよう要請していく」との発言のもとに家の間近まで有刺鉄線を張りめぐらし工事を強行して騒音を出し続けました。村中有刺鉄線を張りめぐらした状況はすさまじく、住民の受けた精神的ショックは図り知れません。小川(源)さんが「これではまるでかごの鳥だ」とつぶやくほどでした。

こうした状況とともに、うち続く検問はさらに度を増し、小川直克さんは持ち物検査と称して弁当まで調べられ、小川一彰さんは農作業のためにトラックで一日五往復して五回とも検問され、私こと相原は行き先の番地を言わなければ免許証を返さないと言われ、それは違法だからといって免許証を返してもらおうとしたところ、体に触れたとして公務執行妨害で一時身柄を拘束された、というようなことが続きました。そこ

で私たちは人権救済の申し立てをするとともに、公団の職員に改善の訴えをしました。ところが「それは警察の管轄だから」と言い、さらに「そんなに大変なら早くここから出ていってください」と言う始末です。検問の警察官は「検問がいやなら早く木の根から出ていけ」とすこみ、「時間が間に合わないなら検問を見こして早く出ていけ」と脅しました。

私たちがこの中で最も心を砕いたことは、子供の心の成長です。政府の強い異常事態の中で、子供たちが社会的常識を持った人間として成長していくには様々な困難がありました。子供たちは、学校で警察官は犯罪から社会を守ると学ぶ一方で、検問されて脅され、そして親が警察官に抗議する毎日が続きました。この大きなギャップの中で子供たちは生きなければなりません。政府が追い出しのためにしたことは、用地内の人々に空港建設の理不尽さを否応なく考えさせるものでした。私たちの選択は、屈伏するか人間としての尊厳を守るかのどちらかありません。協力を要請されている私たちが屈伏を迫られるこの空港建設とは一体何なのか。疑問が次々と沸き出します。これは、空港が必要か否かという問題以前の、人間の尊厳

の問題です。

シンポジウムを前にして突然政府は事態の改善を図り始めましたが、この間に受けた用地内農民の傷は大きく、政府への不信は消えることはありません。

質問 ・一九八〇(昭五十五)年の国会で、木の根の住民に対する検問は、成田新法がかけられた団結小屋があるからとされていましたが、成田新法によって団結小屋が撤去された後も検問監視を続けたのは、いかなる理由に基づくものか。

・検問は、毎日、車の流れから木の根の住民や木の根に出入りする人だけを選別して停止させて行われてきたが、いかなる法律に基づいて行ったのか。

・家の軒先まで有刺鉄線を張るなど非常識なことが行われたが、それはいかなる機関がいかなる理由に基づいて発案したのか。

・監視塔の業務内容を明らかにせよ。あわせてその装備の一覧表を示せ。

ここで、強制代執行についてのフィルムを上映したいと思います。

反対同盟提出映像資料上映。

『大木よね宅にて』(三分四六秒)

このフィルムは、一九七一年九月二〇日第二次代執行の際、小川プロダクションが大木よね宅で撮影した未編集フィルムである。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。

◇高台にある大木よね宅の全景。家に登る道の横に大きな立て看板。

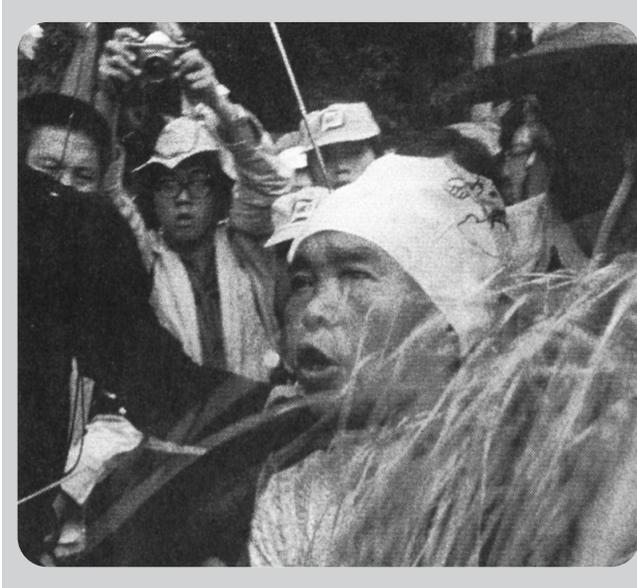
◇大木よね宅から田圃の方向を望む。垣根越しに報道陣のヘルメットがいくつも見える。脱穀機の回るキュンキュン

という音。ベルトと軸がズレているような軋しんだ音。カメラ、パン。大木よね宅の庭で脱穀の準備をしている加瀬勉、脱穀機のベルトが勢いよく回っている。脱穀機の側には積み重ねられた稲束がある。ベルトを回している耕耘機の調子を見る石井武、くわえ煙草のまま脱穀機の方に歩みよる。脱穀機の手前の加瀬勉、吠わに出てくる羽の脱穀状態を手にとりて見る。石井武の合図で脱穀機の位置を調整する加瀬勉。カメラ、パンして田圃の方向を見る、報道陣の姿が少し多くなっている。入り口付近でハンドスピーカーを持つ北原鏡治、脱穀機のほうに少し近づいてまた戻る。

◇大木よね宅入り口付近アップ。依然として大きな脱穀機

の回転音。入り口をはさんで報道陣のヘルメット姿がかなり多くなっており、盛んに中を覗こうとしている。その遥か後ろ、田圃の向こうの高台に公団関係と見られる黒い建物が見える。その辺りから坂道を下って動いてくる機動隊の群れ。

◇家のなかで地下足袋をはく大木よね。脱穀機の回転音が続けている。ゆっくりとハゼをはめていると、外から支援学生がきて大木よねに話しかける。立ち上がった大木よねおもむろに外に出て脱穀機の方に向かう。加瀬勉がやってきた脱穀作業の脇に来て稲束を持ち脱穀機の中にいれる。稲束から羽がはされるザーという音。加瀬勉はその横に



位置をずらし作業を手伝う。吠の中に勢いよく飛び込む脱穀された籾。脱穀機の中から飛び出して吠に入る籾の音。大木よね、加瀬勉による脱穀作業が続く。石井武、稲束を持って来てさらに積み上げ、その足で作業を見守っている島村良助と話をする。

◇一斗缶に詰められた糞尿がいくつも並んでいる。その間をカメラはトラックアップして入り口へ。「帰れ！帰れ！」のシュプレヒコールが聞こえる。下の道路上に横幕をもった白っぽいヘルメットの集団、そのまわりに群がる報道陣。カメラ、パンすると大木宅の垣根の中にいる何人かの支援学生と白い幟が見える。「土地泥棒帰れ！」とのリーダーの声に「土地泥棒帰れ！」と呼応する集団の声。カメラ再び入り口付近に戻り、低い位置から入り口に通じる道路に座り込んでいる支援者の姿を見せる。「作業の妨害にな……」スピーカーから聞こえる空港公団職員の声を遮るように「土地泥棒帰れ！」の合唱。「帰れ！帰れ！」の合唱が続く。入り口のところで厳しい顔をしている農婦のアップ。

◇脱穀作業をしている大木よねのアップ。同、その手元。再び顔のアップ。パンして、後ろでじっと見守る島村良助。脱穀機の激しい音。

◇脱穀した稲束に糞尿をつけ進む覆面姿の支援学生。上空を舞うヘリコプターの激しい音。垣根のところに行き稲束を外に投げる。カメラ、垣根の透き間から入り口へ通じる道路を覗く。「妨害しないで下さい。妨害しないで下さい」とスピーカーの声。座り込んでいた支援学生をゴボウ抜きする機動隊、抵抗する農婦姿の女子学生を引きずり出す機動隊。「機動隊やめろ！暴力はやめろ！女子供に対して何をするんだ！」「機動隊は女子供に対する暴力をやめなさい！」口々に叫ぶ農民や学生の声。スピーカーの声「こちららは成田警察署長です」入り口に入って来た報道陣。

◇スピーカーの声「あー、一二時二六分、なかに居る農民の方に通告します。ただ今から警察の部隊で排除しますか

ら、警察官の指示に従って……して下さい」入り口からジエラルミンの桶をもって入ってくる機動隊。平然として脱穀作業を続ける大木よね「どけよ、この野郎！どけよ、この野郎！」傍らの加瀬勉、大声を出し稲束を投げつける。

「ほか野郎、この！」加瀬勉時々機動隊のほうを見て稲束を投げる振りをするが、大木よねは口をしつかりと結び黙々と脱穀を続けている。脱穀作業を取り囲む報道陣の群れ◇「おい、何やってんだよ」「作業してるんじゃないか」という学生の声。脱穀を手伝っていた島村良助、機動隊に排除される。続いて支援学生が排除される。加瀬勉「危ないよ、危ないよ。どけ！どけ！どけ！危ないよ。危ないよ。危ないよ。危ないよ。ほら！何やってんだよ、危ないよ。何やってんだよ、ほら。何やってんだよ、危ないよ。機械だから！」大木よねに手をかけようとして機動隊に猛然と抗議する加瀬加瀬、大木よねを抱えるようにして守る。機動隊、加瀬と大木よねを排除しようとする。

◇機動隊、加瀬と大木よねを排除しようとする。大木よね頭に被っていた手ぬぐいが無い。機動隊、大木よねを引きずりこむ。よね後方に倒れ込む。「あっ！おい！」それを見た加瀬勉、大声を出し、大木よねに機動隊を触れさせないように覆いかぶさる。群がる報道陣。

◇機動隊と報道陣の壁。「通路開けて下さい」「排除！という機動隊の声。

◇機動隊の背中をまわりこむカメラ。大木よね宅前の井戸に巻き尺を垂らす公団職員。「一メートル、二メートル、三メートル」「オーケー」「一メートル、二メートル、三メートル」バタンバタンという音。屋根からはがしてきたトタンを叩く公団職員。小屋の戸を破壊する公団職員。小屋のまわりを巻き尺で測る公団職員。スピーカーの声「成田警察署長から報道陣の方にお願います。危険ですから余り近寄らないで下さい。すでに作業を始めていますから、余り近寄らないで下さい」カメラ、パンすると機動隊と報道陣の



群れ。「開けて」「ちょっと来いよ」という機動隊の声。その群れのなかから手を後ろにねじ上げられた加瀬勉が引きずられてくる。宅地の外へ出される。もうひとつの群れにカメラが近づくと、髪を振り乱した大木よねが両手両足を機動隊につかまれ、吊るされるようにして運ばれている。「危ないから通路を開けて下さい」というスピーカーの声。カメラさらに近づくと、大木よねを運ぶ機動隊の怒声が響く。「ちゃんと持て、ちゃんと持て、ほらー！」落とすなよ。落とすなよ。落とすなよ。「いいか、落とすんじゃないよー！」「もっとう道あけるよー」「ちゃんと持てー」「前にー！」「頭持てー！頭持てー！」「真ん中！真ん中！」大木よねのクローズアップ、乱れた白髪混じりの髪、怒りとあきらめの入り乱れた顔。大木よね宅下の道路、つれ去られていく大木よね

相原亮司（反対同盟員）

二 事業認定問題をめぐる私たちと政府の対立点

一で私たちは事業認定のもたらす事態を述べ、国が私たちにそれを永久に強いることの是非について問いました。次に、土地収用法の問題に入ります。

法律解釈など水掛け論のように見えますが、私たちがこの問題にこだわるのは、この法律の解釈が事業認定をかけられた人々の人権、幸福に生きる権利を直接左右するからです。併せて行政府の権力行使が民主的なコントロールの下に置かれねばならないと考えるからです。

(一) 現在の論点

これまで、私たちは三度にわたって運輸省に公開質問状を出しました。私たちの公開質問状と運輸省の回答から問題点を明示すればこうです。

反対同盟の主張 二期用地は十年間未収用のために買受権（※三二四）が発生し事業認定は失効する——しかも事業認定から二

後を追う機動隊と報道陣の後ろ姿。喧噪が遠ざかると、バタバタバタというヘリコプターの激しい音が浮き立つように響く。カメラ、パンすると、機動隊に両手をつかまれた石井武が排除されていく光景。石井武「後では分かんねえから、責任者に会わせろっていうんだよ！」激しいヘリコプターの旋回音。道路上に散乱する材木やトタンの破片。カメラ再び大木よね宅へ通じる道を行くと戦いの残骸と、樹木などを調査する公団職員の姿。脱穀途中の稲が上に置かれたままの脱穀機。

◇撮影を妨害する機動隊の楯によって後退するカメラ。

◇引き上げ始める報道陣。

◇下の道路付近に来たブルドーザー。すっかり垣根が取り払われてしまい家が丸見えになった大木よね宅全景。

十年が経ち、永久の財産の凍結——無期限の強制収用などは、人権と憲法に照らしていかなる観点からも許されず、事業認定は失効した。

買受権は発生しない——二十年が経っても法律に何も書いていないから、永久に財産も凍結でき強制収用もできさる。

(二) 十年——二十年そして無期限へと見解を変えてきた政府

事業認定失効問題については、既に十数年の歴史があります。まず最初に問題になったのは、次の記事です。

(イ) 一九七七(昭五十二)年八月三十一日付の読売新聞(夕刊)

「この規定(土地収用法百六条)(※三二四)は、強制的に土地を取り上げられる者に対する救済措置だが、この規定が問題になるのは、一九五一(昭二十六)年に同法が施行されて以来、今回の成田空港の例が初めて。

以上、事業認定の告示日より二十年を経過しても収用
 裁判を行うことができません」。

つまり買受権は発生しない↓期間についての却下事
 由はない↓強制収用権は無期限に有効だと主張し始め
 たのです。

この十数年の歴史を検討してみると、国は自分の都
 合のよいほうに次々と見解を変えてきたのがわかりま
 す。

(三) 収用権と買受権は表裏一体の関係にある。

事業認定から二十年経つても土地取得ができていな
 いという現在の状態は、土地収用法の予想していない
 事態であることは誰しも認めるところです。予想して
 いないから、現在の事態を規定した条項はありません。
 それを運輸省は「法文に何も書いていないから収用権
 は無期限である」というのです。そこで私たちは、土
 地収用法の全体の構造から考えて、収用期限をどのよ
 うに定めているかを明らかにします。

土地収用法百六条には、強制収用された土地が不用
 になったり事業に使っていない場合に、元の所有者が
 買い戻せる買受権という権利をうたっています。土地
 収用法の中でこの買受権は、国家の収用権に対する唯
 一と言ってよい国民の権利です。国家の収用権に対し
 バランスを図るものとして、この買受権があります。
 いわば、憲法二十九条の財産権保障から要請された権
 利として、土地収用制度の本質に根ざしています。収
 用権と買受権は表裏一体の関係にあります。

元最高裁判事の田中二郎氏も次のように言っていま
 す。所有者の意思にかかわらず強制収用するのだから
 その目的が消滅したら元の土地を買い戻すことができ
 るようにするのが当然である、と。

ところが運輸省は、買受権と収用権は無関係だと言
 います。買受権は国の恩情で定められた規定にすぎな
 いというのです。さらにまた、買受権は収用法による
 と二十年で消滅しますが、買受権と収用権は無関係な
 ので、収用権だけが二十年を過ぎても存続する、とい

うのが運輸省の主張です。しかしこれでは、二十年ま
 では国民の権利として買受権があったのに、二十年を
 過ぎると国の収用権だけがあって国民の権利が一切な
 くなるということになり、この不合理はどうしても説
 明できません。

(四) 買受権成立についての対立点

百六条には、次のように書いてあります。「事業の認
 定の告示の日から十年を経過しても収用した土地の全
 部を事業の用に供しなかつたときは買受権が発生する」
 と。成田二期用地は、事業認定から十年過ぎていて
 で、強制収用しても、収用したとたん買受権が発生し、
 収用そのものが意味をなさなくなります。だから私た
 ちは、事業認定は失効したと主張しているのです。

ここで問題となるのは「収用した土地」の範囲をど
 うとるかです。

私たちは「収用した土地」を一人の所有者の団の
 土地を指すと考えます。この一団の土地とは収用法に
 固有の土地の単位で、一人の所有者の土地を一まとま
 りの畑とか田圃、宅地というように、同じ経済目的に
 使用している土地を一まとまりにしたときに言うもの
 です。このように単位を取れば、収用される者も自分
 の土地がどうなるかの予測もつきます。

ところが、運輸省見解はそうではありません。これ
 を「収用地の全体」と言っているのです。収用地全体
 の一部分でも工事していれば、もはやどこにも買受権
 は発生しないというわけです。

では、なぜ運輸省の見解がおかしいかというと、所
 有者におかまいなく収用地全体を考えるから、自分の
 全くあざかり知らないところで工事がされたかどうか
 によって自分の土地の買受権の発生が認められなくな
 ってしまうからです。

これを成田問題にあてはめてみると、全く関連のな
 い一期工事分の強制収用地のごく一部で工事がされた
 ことによって、買受権の発生が阻止されてしまい、二
 期工事予定地内の農民は、永久に収用を運命づけられ

てしまいます。

これを一般化すれば、事業者の欲しいままに広く事
 業認定の網をかけ、そのごく一部でも工事すると、
 すべての収用予定地にわたって買受権の発生を阻止で
 き、永久に収用できるという化け物のような見解にな
 るのです。

これでは、国家の思うままになり、収用される者は、
 なすすべなく収用を受けなければならなくなってしまう
 います。今後の収用法の運用で広大な敷地を必要とす
 る国家的プロジェクトで、国の行うことに土地収用法
 の歯止めはきかなくなりそうです。

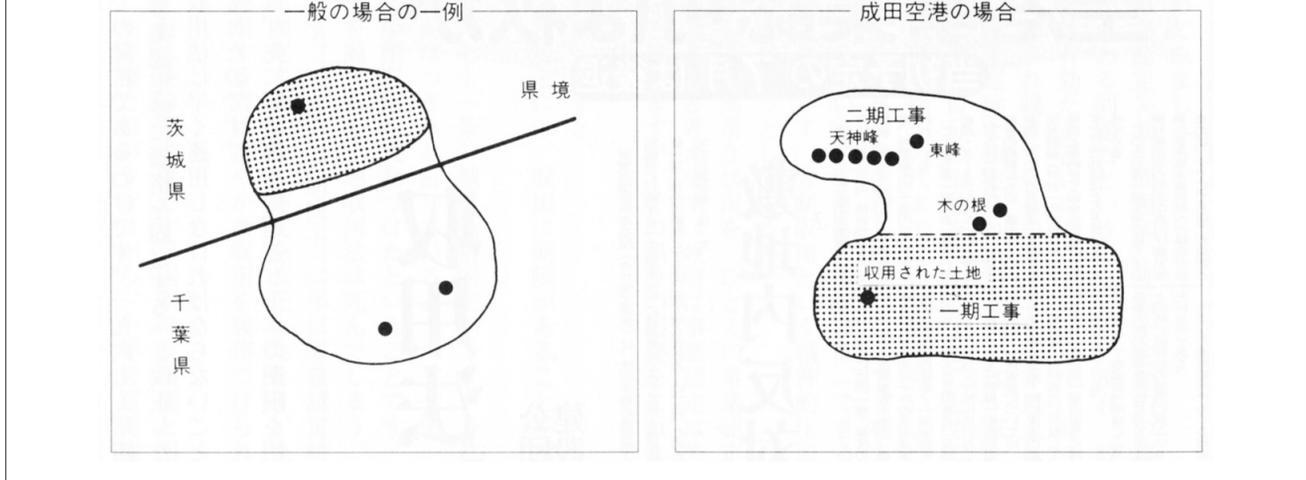
この買受権についての記述は非常にわかりにくい
 ので、しかし買受権は本質的な問題を含んでいるので、
 この図(77ページ参照)で簡単に説明したいと思
 います。

これが成田空港の場合です。ここが一期工事、これ
 が二期工事です。収用して使っている土地がここにあ
 ります。これが全体に事業認定をかけたがために、収
 用したのごく一部を使ったことで、このように遠く
 離れた天神峰、木の根の土地が永久に収用を運命づけ
 られるということになります。そしてこういう見解を
 もっと一般化すれば、今後、国家的プロジェクトは非
 常に大きくなるので、例えば千葉県や茨城県にまたが
 る事業があった場合に、それぞれ工事過程が違っても、
 全体を事業認定をかけてしまえば、こちらで収用して
 工事を始めれば、千葉県にいる人間が永久に収用を運
 命づけられる、そういう見解になるわけです。

この間、朝日新聞のインタビューで現在の建設省の
 土地収用管理官が、松富さんという方が、買受権は起
 業者の職務怠慢を戒める規定だと言っています。この
 ような場合、起業者が、工事計画が非常に曖昧でも、
 一遍ここを収用して工事を始めれば、あとは放ってお
 いて、永久にいつでもどこでも好きなときに収用でき
 る、こういう職務怠慢になってしまふわけです。買受
 権というのは、職務怠慢を戒めるならば、このときに

買受権の成立

「収用した土地」の場合



反対同盟提出資料

買受権が成立しなければ、あとは法文に書いてあっても成立する場合は一切なくなるわけです。こうした国家と国民の権利のバランスの中で土地収用法を考えるならば、現在の運輸省の見解では、国民の権利がゼロになって、国家の収用権だけが肥大化して残るという見解になるわけです。

ここに千葉日報の「収用法で食違い」という記事が載っていますが(78ページ参照)、字が小さく読みにくいので簡単に説明しますと、収用法事業認定を申請するときに、建設省が収用法の適用は慎重であるべきだと、そしてまだ空港計画が曖昧であるために一期工事だけを申請しろと指導したのですが、運輸省が一期工事と二期工事を曖昧な計画のままに申請してしまつた。申請したそういうやり方を今後一般化するというのが、現在の運輸省の見解です。この点が、買受権の成立がどういう意味を持つかといえば、今後の土地収用法の運用にも非常に大きな内容を持つたものだ。これが買受権についての核心的な私たちと運輸省の対立点です。

(五) 収用法の補償規定は収用に期限があることを示しています。

土地収用法では、補償価格は事業認定時に固定されます(土地収用法七十一条(※三一五)。これを価格固定制といいます。立法時には価格固定制は採用されていませんでしたが、一九六七(昭四十二)年に改正して採用したのです。改正時の法務省の立法担当者は、当時、次のように発言していました。「価格固定しておいて実際にやる工事は全域についてやらず、少しずつやっておいて、最後のほうは五年も後だということでは、これは納得いくわけないです。その場合には事業認定時価格の原則というものを適用するのはおかしい。…: 広く事業認定をかけて、保留地なしということをやってしまうと、この法律は死んでしまう。」(浦野雄幸・法務省民事局付検事)

成田の事業認定問題がまだ起きていない時点の発言

ですが、まさに現在の問題を予言しているようです。一九六七(昭四十二)年改正以前は、補償価格算定時点は収用委員会の裁決時でした。たしかにこのほうが合理的でした。というのは、収用に対する補償は近隣に同等の土地を買い取るだけの価格を補償するのが憲法の財産権の保障にかなうからです。つまり、収用前と収用後の生活が同じであることが憲法の要請だということ。このことは最高裁判所もはっきりと判例で示しています。

それにもかかわらず、「事業認定時に補償価格を固定する」と改正した理由は、東京オリンピックの公共事業で土地の買収がなかなかスムーズに進まなかったことを反省し、事業認定を下したあと地価が上がって、土地の所有者が地価上昇を期待してなかなか土地を手放さないと、以後、地価上昇の期待を地権者に抱かせないために、価格を事業認定時に固定したわけです。この立法理由には、当初、科学的根拠がないとの批判がありました。

この立法理由を考えていくと、どうしても早く収用しなければならなくなります。なぜなら、事業認定時に価格を固定すると、補償金の額は固定した価格に物価上昇率をかけた額でも、月日が経つにつれて周辺の地価上昇にどうしても追いつかなくなります。このことは誰でも経験から知っているはず。そうすると、収用前と収用後との生活が同等であるためには、事業認定から一定の期限内に収用しなければならなくなるわけです。

土地収用法では、事業認定から裁決申請書提出まで一年、明け渡し裁決申請まで四年となっていて、それ

※三一五 土地収用法七十一条(土地等に対する補償金の額)

収用する土地又はその土地に関する所有権以外の権利に対する補償金の額は、近傍地の取引価格等を考慮して算定した事業の認定の告示の時に定める相当な価格に、権利取得裁決の時までの物価の変動に應ずる修正率を乗じて得た額とする。この場合において、その修正率は、政令で定める方法によって算定するものとする。

一九九二(平四)年一月十七日
三里塚芝山連合空港反対同盟
以上です。(拍手)

隅谷三喜男(隅谷調査団団長)

どうも長時間、ご苦勞さまでした。

反対同盟としては、二十数年にわたる闘争を政府と対等の立場において立ち向かうということの論理、あるいはその法的な根拠として事業認定の問題を取り上げられた、その趣旨を述べられたわけです。これに対しての答弁は、午後、運輸省のほうからしていただきます。

佐藤運輸政務次官は、先ほども紹介いたしましたように、運輸大臣が外国出張中なので不在ということで、政務のご都合がございまして午後は退席される予定になっておりますので、ここでご挨拶をお願いしたいと思います。

佐藤敬夫(運輸政務次官)

隅谷先生のご承諾をいただきまして、ご挨拶をさせていただきます。

今日は、昨年に引き続いて第三回目のシンポジウム開催となりましたが、あらためて開催に伴う地元の皆様はじめ関係者の皆様の多大なご努力に対し、心から感謝を申し上げます。

昨年十一月二十一日の第一回シンポジウムにおいて農民の皆さんのご意見を直接伺うとともに、奥田運輸大臣から直接、成田空港問題についての意見を申し上げたところがございます。また、十二月三日には私自身出席させていただきました。ご高見を拝聴いたしました。それらを通じてあらためて、成田空港問題二十有余年の歴史を生きてこられた農民の皆様や、関係の地方公共団体、民間の方々の様々な重みのあるご心情に触れることができたと思っております。

さて、ただいま反対同盟より事業認定問題を中心と

した詳細な意見陳述と、運輸省、空港空団に対するご質問がありました。ご質問の一つ一つが長い歴史に立脚した大変に含蓄の深いものであり、また大変に厳しい指摘もありますが、その陳述は農民の方々の体験に根ざす深い思いがこめられているものと承ったところであります。ご質問の一つ一つについてはこれからお答えしてまいります。相互信頼を経て問題解決に至ることが心からお願いでございます。このため、反対同盟のご意見、ご質問にお答えするとともに、成田空港問題解決に関する私どもの気持ちや考え方についても、過去を踏まえ率直に述べさせていただきます必要があると考えております。ご質問へのお答えについては、少なからず専門的詳細にわたっておりまして、この後、松尾航空局長、松井空港公団総裁、及びそのほかの担当の者からお答えすることといたしますので、よろしくお願いを申し上げます。

なお、隅谷先生を初め学識経験者の方々におかれましても、双方の主張をよくお聞きいただき、これが成田問題の解決につながる対話となるようご指導いただければ大変に幸いです。

今後とも関係の皆様方のご協力とご理解を賜りながら、シンポジウムが意義あるものとなりますよう切にお願い申し上げます。ご挨拶とさせていただきます。ありがとうございました。(拍手)

隅谷三喜男(隅谷調査団団長)

それでは、これで午前の部を終わらせていただきます。時間が予定より十七分過ぎましたが、午後もなるべく充実してやりたいと思いますので、予定どおり一時から始めさせていただきます。

(昼食休憩)

隅谷三喜男(隅谷調査団団長)

それでは時間がまいりましたので、ただいまから第三回シンポジウムの午後の部を開始いたします。

午前は反対同盟のほうから意見、質問があったわけですので、それに対して運輸省のほうから答弁をお願いをいたしたいと思います。

松尾道彦(運輸省航空局長)

まず第一に「はじめに」でございますが、農民の方々は、成田空港問題の実質論議を行うにあたりまして、第一番目に事業認定問題を取り上げられ、私どもに質問を行われたわけでありまして、このもろもろのご質問に回答するに際しては、まず、成田空港建設についてなぜ土地収用法による事業認定を受けたかについて総括的にご説明を申し上げることが必要であると考えております。

そしてそれは、第一回のシンポジウムにおける農民の方々の主張の核心である、いわゆる「ボタンのかけ違い」や「問答無用の強行策」とされる事柄についても触れることとなりまして、事業認定問題をも含めた成田空港問題の論点が明らかになると考えるからであります。

第二に、事業認定に至る経緯について申し上げたいと思っております。

その第一点は、空港建設事業の一般的な進め方について触れたいと思っております。

一般に、新たに公共的施設である空港を建設する場合、事業主体が国であれ県であれ、事業の意思決定は、その必要性、技術的可能性、関係者の合意の見通し等を自らの責任において判断し、行うものであります。

しかしながら、事業を進めるにあたっては、地域への社会的・経済的な影響範囲が大きいことから、地方自治の精神に配慮して、関係地域の地元自治体に対し、事業主体としての意思決定の前後を通じてご説明、ご相談をし、ご協力を得ながら進めるのが一般的であり

ます。地元住民の方々に對しましては、計画決定後、自治体を通じて、あるいはご協力を得て、事業主体が直接ご説明し、ご理解をいただくよう努力することとなるものであります。その際に、事業主体としては、住民の方々から出される多様なご意見について、粘り強くご理解を得る努力を積み重ねることになるものであります。

仮に、計画に反対する地元の方々がおられる場合は、基本的には地方自治の精神に則り、地元自治体の中で議論され、地域の意見として、地元自治体を通じてその意見が表明されるものであり、また、地域として計画自体に反対のご意向が強く、地元自治体としての反対の意見を表明された場合には、事業主体は、地元のご理解をいただく努力をせず、意見を無視して事業を進めることは、通例ではございません。

二点目に、成田空港建設の場合について申し上げます。

まず一点、位置決定に至るまでについてでございます。成田空港につきましても、いろいろご指摘はあるものの、千葉県をはじめ地元自治体のご協力をいただきながら、事業を進めてまいったところでございます。

第一回のこのシンポジウムの場での発言でも触れましたが、成田空港の事業主体としての意思決定の経緯を振り返れば、一九六三(昭三十八)年の航空審議会の答申、その後の関係閣僚協議会の検討を経て、一九六五(昭四十)年十一月、新空港の位置を富里と内定したところ、その後地元から激しい反対運動が生じ、千葉県のご意見も踏まえ、位置等の再検討をせざるを得なかったところでもあります。そして、事前に千葉県ともご相談し、富里地区と技術的条件に差異がなく、かつ、国公有地をできるだけ多く活用でき、さらに空港の規模を半分にするにより、地域の方々への影響をできるだけ少なくできる三里塚地区を空港建設地として、一九六六(昭四十一)年七月四日に事業主体側の意思決定として正式に決定したものであります。これと同時に

に、千葉県からのご指摘も受けて、地元住民対策、騒音対策、職業転換対策、公共施設の整備等、当時としては異例の思いきった地元対策を決定いたしました。

この位置決定の前には、六月二十二日、千葉県に對し当時の佐藤総理から三里塚案への協力要請を行い、これを受けて、翌二十三日には千葉県から成田市長に對しご説明をいただき、同市長も同日、市議会に報告されました。引き続き二十四、二十五日には千葉県知事から、まず、成田市長及び同市議会並びに町村会に協力要請を行っていただき、これを受けて、二十五日には成田市長も多数の地元住民の皆様参加の下、三里塚小学校講堂で開かれた新国際空港説明会に出席され、経過報告を行われました。その後、市は、地域の区長等に對しご説明され、ご協力を要請される等あらゆる努力を重ねていただきました。

また、運輸省としても、位置決定前の六月三十日には県庁県民ホールにおいて、県、市、町の各首長及び議員のほか地元住民の皆様約一〇〇名が参加する中で説明会を開催し、計画の概要を説明するとともに、補償条件、住民対策、騒音対策等は県と相談し、納得のいくよう努力すること等、住民の方々の生活を十分配慮した対策を実施する旨ご説明申し上げ、関係の方々のご理解とご協力を求めたところであります。

二点目でございますが、位置決定後の対応について触れさせていただきます。

このような地元の皆様に対する説明の努力は、当然、位置決定後も続けてまいりました。運輸省は、成田市に航空局分室を設置して担当官を派遣し、県におかれましても、企画部、印旛支庁に空港対策のための組織を設けられ、関係者へのご説明と協力要請を行ってまいりました。例えば、運輸省は、一九六六(昭四十一)年七月九日に約五〇〇名の住民の皆様参加の下、大栄町において説明会を開催したのを皮切りに、中旬には成田山信徒会館で成田市関係住民の方々約六〇〇名に、そして順次各地区ごとの説明会を開催いたしました。

た。さらに、空港をご理解いただくため、羽田空港、伊丹空港等の視察会を開催させていただいたほか、他の大規模プロジェクトとして、鹿島臨海工業地帯、ニュータウン等についても視察いただき、これらの説明会には地元の方々延べ七、〇〇〇人に参加していただきました。

このような中で、一九六六(昭四十二)年七月四日、空港の位置決定が行われた日と同日に、千葉県議会において空港建設促進決議をいただきました。地元関係自治体の議会では、当初は空港反対決議を行っておりましたが、その後、ご理解を得まして、同年八月二日の成田市議会をはじめ、当該年度内にはすべて反対決議を白紙還元していただけるようになりました。この例については、前回第二回シンポジウムの真行寺芝山町長のご発言の中でも触れられておりであります。他方、地元住民の方々にも徐々にご理解が得られる状況になり、八月二十五日には条件賛成派の団体が結成され、これをきっかけに大方の方々が、十分な補償がなされるなら空港建設に協力していただけることになりました。位置決定後約三年経過した一九六九(昭四十四)年には、民有地面積の約九割、所在戸数で約八割の皆様のご協力を得るなど、私どもとしては、千葉県をはじめ多くの方々のご尽力を得て空港建設にご理解を得るための行動を積極的に行ってまいったことも歴史的事実であります。

三点目でございますが、空港反対運動の進められ方について申し上げます。

第一回シンポジウムにおいて、私どもは、反対同盟の方から「ボタンのかけ違い」「問答無用の強行策」について厳しくご批判をいただきました。

「ボタンのかけ違い」の認識については、当日、奥田運輸大臣からも申し上げ、また、それまでいただいた公開質問状においてもご回答申し上げておりますが、今日、成田空港問題がいまだに解決していないという状況から振り返ってみれば、空港の位置を富里から短

期間のうちに三里塚地区に変更したという異例な状況の中で、三里塚地区への位置決定にあたって、その後を通じて、地元への説明をもっといいいに行っていくべきであり、地元自治体を通じた地元説明だけでなく、異常な状況ではありましたが、必要に応じ、地元自治体と密接な連絡の下、事業主体として、直接住民の皆様にご理解をいただけるような努力を早期に何度も行うなど、私どもの誠意を肌身で感じていただけるような行動をさらに積極的に行うべきであったと思っております。

しかしながら、第一回のシンポジウムでの反対同盟のご主張で、政府・運輸省が農民に対して一貫して「一切の話し合い拒否」「問答無用」であったと主張されている点について言えば、その事実について、今の時点では真実が必ずしも明らかでないものや、水掛け論的になるものもあるかと思いますが、反対同盟の方々の行動は、軍事空港絶対反対の抗議行動の繰り返しや、問答無用の地区内立ち入り禁止、説明を行う者に対する身体・生命の危険を感じる言動を行うなど、話し合いを求めても応じていただけない状況にはなかったの考え方もあるかと思えます。千葉県知事や運輸大臣にも反対同盟の代表者等に理解を求めて接触したこともありましたが、話し合いの何らの糸口すら見出し得ずに終わってしまったこともありました。特に、一九六七(昭四十二)年秋以降、外部の支援組織との共闘関係を持たれて以降は、さらに話し合い無用の実力闘争の道に傾斜していかれた面もあろうかと思われれます。

このような中で、私どもとしては、自治体の方々にもご協力を仰ぐとともに、手紙によりご協力をお願いしたり、親戚や友人の方に依頼申し上げてご協力をいただけるようお願いするなど、当時としては私どもなりにできる限りの対応をとったものと考えております。

四点目に、土地収用への道について触れます。

このように、私どもとしては、位置決定後約三年にわたり、空港にご理解をいただき任意に土地をお譲り

ただけるよう、当時としては最大限の努力をしてまいりました。

一方、一九六九(昭四十四)年頃に至って、羽田空港の混雑状況は、上空待機を行わざるをえない等、極めて深刻な状態に至っており、成田空港の一日も早い開港が求められておりました。

しかし、先にも申し上げましたように、大半の地権者の方々のご理解を得ることができたものの、反対運動は、闘争の拠点としての団結小屋を各所に建設、外部の支援組織との共闘による「話し合いより実力闘争」の道に傾斜し、さらに用地取得を複雑困難にすることを目的とする一坪運動や一木運動を展開したことなどから、地元住民との話し合いは極めて困難な状況となっていました。

このような状況から、話し合いにより任意に用地を取得できない場合に備え、一九六九(昭四十四)年九月、土地収用法の事業認定を申請しました。その後、申請書の縦覧、一、六〇〇名に及ぶ空港反対派の方々を含む地元利害関係者からの意見書の提出がありました。同年十二月十六日事業認定を得たところでありました。

その後、収用法上の一連の手続きを経て、一九七二(昭四十六)年二月、三月には、地盤改良の必要性から長期間工期を要するA滑走路北側の谷地田部に隣接する一坪運動用地六件六筆、〇・一五haについて代執行をしていただきました。

さらに、一九七〇(昭四十五)年以降の羽田空港は極限状況となり、例えば、上空待機の恒常化と発着回数の制限にとどまらず、羽田空港の発着混雑時には名古屋空港に一時地上待機すること等、深刻極まる対策を講ぜざるをえなくなりました。このため一九七〇(昭四十五年)十二月、対象区域の一部について特定公共事業の認定を受け、一九七一(昭四十六)年六月、十四件について緊急裁決をいただいたところであります。

この緊急裁決は、団結小屋や一坪運動が中心でありましたが、一部の農家も含まれていたため、何とか話し

し合いで解決したいとの思いから、裁決後も任意に土地を明け渡していただけるよう、あらゆる努力を重ねました。しかし、まことに残念ながら、十四件のうち、団結小屋三件、一坪運動一件及び取香砦と呼ばれていた大木よねさん宅地の計五件については、話し合いにも応じていただけず、任意履行も期待することができなかったため、大木さんについては仮住居の用意をする等の配慮をしつつ、やむをえず代執行をしていたということになりました。

この過程で流血の事態が生じ、農民の方々とも私どもとの間に決定的な越えがたい溝ができてしまいました。

五点目、話し合い解決に向けてであります。

しかしながら、その後、私どもは私どもなりに、厳しい状況下ではありましたが、空港問題を何とか話し合いで解決することができないものかと、懸命の努力を行ってまいりました。反対同盟の方々も運輸省にお見えになりましたが、運輸省としても当時の運輸大臣をはじめ航空局・公団幹部の皆様との話し合いのきっかけを求めて何度も現地足を運びました。

結果としては、私どもと接触すること自体が反対同盟内で批判を招くということで、反対同盟の方々とも正常な形でお会いすることができず、また、このような努力が解決への十分なステップとならず、全体として実を結ぶことなく消滅し、むなしく時を経過せざるをえなかったことも事実であります。そして、結果として二十有余年の時が経過して、今日に至るといって極めて残念な歴史でありました。

第三に、成田空港問題の核心について触れたいと思えます。

これらの歴史を振り返るとき、多くの方々のご協力をいただいたものの、空港反対を堅持しておられる方々とひびきを交えて成田空港整備の必要性を十分ご説明する機会を持たせていただけに、また、成田空港に反対される方々の反対する理由を十分聴かせていただけないまま、早期に対立の構造となってしまうた

ことが不幸な歴史の始まりではなかったかと思われる。なぜ早い段階で、すなわち事業認定の申請に立ち至るまでの段階で、お互いに素直に話し合える場をもつことができなかったのか、また、その努力をお互いに尽くすことができなかったのか、実に悔やまれるところであります。そして、これこそ成田空港問題の核心ではないでしょうか。今、こうして皆様のご質問をお聴きし、お答えするにあたって、その思いを新たにす次第であります。

成田空港問題の長い歴史は、関西空港等其他の大規模プロジェクトにおいては歴史の教訓として生かされているところがございますが、今後とも私も今までの歴史を冷静に見つめ、反省すべき点は反省し、話し合いによる平和的解決へ向け努力したいということ、この場で重ねて申し上げておきたいと思えます。

成田空港の利用状況、成田空港の周辺地域の状況は大きく変化してきており、第一回シンポジウムで申し上げたとおり、年間二、〇〇万人を超える旅客の方々に利用される成田空港の二期工事の完成は、今や国民的課題でございます。空港周辺の自治体もすべて空港建設促進決議をしていたいております。皆様方におかれましては、是非このような状況についてもご検討に加えていただき、成田空港問題の話し合い解決のための実質的な話し合いに進ませただければ幸いであると考えております。私どもとしては、このシンポジウムの場等を通じて、地元農民の方々と徹底的に話し合い、地域に受け入れられる空港を目指し、なお、一層努力してまいりたいと考えております。

ご質問のありました各論点についてのお答えは、重複を避けるため、運輸省、空港公団の考え方を一括いたしまして、望月審議官よりご回答申し上げます。

望月鎮雄（運輸省審議官）

それでは引き続きまして、私のほうから先ほどご質問

いただきました諸点について順次ご回答申し上げますと考えております。

なお、ご質問の内容につきましては、公団に対するもの、公団のほうからお答えしたほうがいいようなものもあるように思うわけでございますが、繁雑を避けますために私のほうからまとめて回答させていただきますと思います。ご了承いただきたいと思えます。

それでは、まず初めにご質問の第一点目でございますが、過去の強制代執行について、とりわけ大木よね宅の強制代執行についてどう考えますかという点でございます。これにつきましては、まず過去の強制代執行についてでございますが、私どもは、位置決定の前後から、千葉県をはじめ関係自治体のご協力を得ながら、地元住民の方々への説明会や、羽田・大阪空港などの視察を行い、成田空港についてご理解をいただくための努力を重ね、その結果、一九六八（昭四十二）年四月には、大多数の地権者の方々によって組織された賛成四団体の方々と補償条件などについて合意に達し、これにより民有地の約九割についてご協力をいただけることとなったわけでありまして。

一方、反対派の方々の側におきましては、一坪運動や一木運動が広汎に展開され、また、空港予定地内外各所に闘争拠点としての団結小屋を建設して公団職員などを監視し、地権者宅への訪問を妨害するといった激しい反対運動が展開されていったのであります。さらに、一九六七（昭四十二）年秋頃の外部の支援組織との共闘以降、反対運動はますます実力闘争に傾斜していき、道路上にバリケードを築いたり、検問を行い、公団職員などの通行を妨害し、ときには竹槍などによる負傷者も出る状況でありました。特に一九六八（昭四十二年）二、三月の一連の成田市役所前集会では、数千人が動員され、角材、竹槍、火炎びん、石などで武装し、公団事務所などへの突入を図り、警備の警察官を主に多数の負傷者を出し、さらには付近の住居や店舗を破壊するといったように、闘争は一段と尖鋭化して

いったのもまた事実でございました。

このように、当時は、民有地の約九割の地権者の方々のご理解を得ることができたとはいえないものの、反対派の方々とはご理解を得るための話し合いもままならない現地情勢の中で、羽田空港の混雑はますます激しさを増し、極限状態になっていったことから、成田空港の早期完成が求められていました。このような事情からやむを得ず土地収用法を適用するという事態に至ったわけでございます。

そして、羽田空港の限界がいよいよ現実のものとなり、安全確保のため一日の発着回数を四六〇便に制限せざるを得ない状況となっていた一九七二（昭四十六）年二、三月に、地盤改良のため長期間工期を要するA滑走路北側谷地田部に隣接する一坪運動用地である六件六筆、〇・五ha、一period用地の〇・〇三%の面積の用地につきまして収用裁決があり、代執行が実施されたわけでございます。また、羽田空港における航空機の発着遅延が慢性化し、成田空港建設の緊急性が高まっていた一九七二（昭四十六）年六月には、A滑走路等の供用に不可欠な十四件、二・九八ha、一period用地の〇・五%の面積の用地について、公共用地の取得に関する特別措置法による緊急裁決をいただきました。この中には、団結小屋や一坪運動地の他、一部農家や農地も含まれていたため、何とか話し合いで解決したいとの思いから、裁決後におきましても任意に土地を明け渡していただけるよう努力を重ねたところがございます。これが実を結び、任意に明け渡していただいたものもございました。

しかしながら、十四件のうち団結小屋三件、一坪運動用地一件、そして当時既に取香砦と呼ばれていた大木よねさんの宅地の計五件、〇・五haにつきましては、努力を続けましても話し合いにも応じていただけぬ状況でなかつたというようなこともございます。一九七二（昭四十六）年九月、まことにやむをえず代執行に至ったということでございます。

次に、大木よねさんの強制代執行についてでございます。

大木よねさんのご自宅につきましては、その代執行が行われる二年ほど前から支援の学生が敷地内に小屋を建て、数人から多いときには二十人余りが住み込みさらに、先ほど映画のフィルムにもあったことでございますが、床下をくぐり抜ける地下壕が掘られるなど、既に団結小屋化していた状況であったのも事実でございます。私どもといたしましては、何とか代執行は避けたい、かように考えまして、地元の方々のご協力を得て説得に努め、県知事さんにも代執行手続きに入る前に、法律上は求められない任意履行の勧告をする等の努力をしていただきました。しかし、大木さん自らが「自分の体は反対同盟に預けた」と言っておりましたように、既に反対運動のシンボルとなっておりまして、常に反対同盟やこれを支援する人達に囲まれた状況であり、大木さん個人とお互いにお話し合いで解決するための機会を持ち得ない、そういった状況でございました。一方、先ほども申し上げましたとおり羽田空港の限界状況から、成田空港を緊急に完成させる必要があります、やむを得ず代執行によらざるを得なかったということでございます。

大木さんにつきましては、意図的に、か弱い老婆を見せしめとして選んでいじめたとか、当日は実施しないと新聞報道されていたため反対同盟や支援がいなかったところを狙い、抜打的にやったというようなことが言われているわけでございます。しかしながら、私どもといたしましては、ただ今も申し上げますとおり、何とか話し合いで任意に移転していただくように努力したのは事実でございます。お聞き入れいただけなかったためやむを得ず実施したということでございます。意図的に大木さんを選んでやったわけではございません。

また、代執行に当たりましては、事前に（一九七一年（昭四十六）年九月十六日）実施する期間といたしまし

て、一九七一年（昭四十六）年九月二十日から十月三日の間に代執行することでお知らせしていたわけでございます。当日も大木さんがおられないときに突然行ったということではなく、大木さんにはお断りして実施したということではございます。決して抜き打ち的に、だまし打ちという意図を持ってやったということではございませんでした。

さらに、家屋の解体作業につきましては、できるだけ丁寧に行うという方針であったわけでございます。跡形もなく破壊したというようなことではございません。

ただ、いずれにいたしましても、今日の時点において振り返ってみますと、何とか任意に移転していただくようにもつと時間をかけ、お願いすべきであったのではないかとご批判も承っております。また、私どもも同じ思いを持っているわけでございます。しかしながら、当時の状況といたしましては、おのずと限界があったということもまた事実でございました。

問題の核心は、当時は、今日のようにお互いに話し合いを行えるような状況にはなかった、相互の立場や考えを理解する場がなかったことではなかったか、かように考えるわけであります。これが、結果的に今日まで埋められない溝をつくった原因の一つであるとも考えているわけであります。お互いにこのことを教訓といたしまして、話し合いによる問題の解決に努める必要があるのではないかと考える次第でございます。

私どもといたしましては、成田空港問題の平和的解決のために、誠心誠意話し合いの努力を尽くしてまいりる決意であることを重ねて申し上げます。また、このご質問の回答とさせていただきますと思っております。

続きまして、質問の第二点目に移らせていただきます。

日本国憲法は、国民が家を建てたり自分の土地を改

良することを、幸福追及権、生存権、財産権として保障している。運輸省は永久に財産権を凍結できると言っているけれども、これは国民の基本的な人権を根本的に否定することになるのではないかと、ということでございます。

まず、事業認定後の財産権に係る行為制限についてでございますが、

まず土地収用法は、その第二十八条の三（※三一六）の規定によりまして、事業認定の告示後におきましては、知事の許可を受けなければ明らかに事業に支障を及ぼすような形質の変更をしてはならず、知事は起業者の同意又は災害の防止その他の正当な理由に基づき必要があると認められる場合に限り、許可をするものとされ、事業認定告示後は土地の保全義務を課しているわけでございます。

これは、事業の実施が不可能又は著しく困難となるような事態を防止するために、一定の限度を超える土地の形質の変更を禁止したものであって、これに当たらないものについては行うことができるものでございます。他の法律による規制は別といたしまして、一般的に申し上げますと、木造家屋の新改築、あるいは農業用の作業小屋、あるいは出荷場などの設置は、普通でありますれば本条に抵触することはないのではないかと考えられております。

また、本条の行為制限と同趣旨に立つものとして、まして、道路法の道路予定地に関する制限、河川法の河川予定地に関する制限がございます。さらに、一般的な制限として都市計画法あるいは農地法にも制限の規定が種々ございます。本条の制限をもちまして直ちに権利の侵害に当たるとは言えないのではないかと、かように考えているところでございます。

次に、ただ補償の増加のみを目的とした土地の形質の変更とか、工作物の新改築などを抑制されていますけれども、そもそも財産権の行使としてこれらの行為を行うこと自体は自由であるということでございます。

さらに、事業認定の告示後におきまして、新たに土地の所有権以外の権利、例えば地上権を取得した方で、既存の権利を承継した方以外の方はその権利を収用される場合に受ける損失を補償される関係人には含まれないということになっております。ここで関係人の範囲は確かに制限されているわけですが、しかし、このことによつてその権利自体が制約を受ける、侵害されるということではございません。権利の変動がございまして、その方が収用手続き上関係人として直接の補償対象として扱われないというだけでございまして、実態上の権利が否定されるということではございません。当然一般的な意味での権利者には変わりはないからでございます。

したがって、収用によりましてその方の権利に関して損失が発生いたしました場合は、補償金を受領した方、すなわち被補償者に対して当該権利見合の補償金の返還を求めることが可能であります。これは一般の法理論に従つた解決方法になるということでございます。

なお、この規定は土地の所有権に限り制限するのではなく、所有権の移動などは告示後も自由でございます。

いずれにいたしましても、私どもといたしましては、できるだけ早くこのような状況を解消できるように、話し合い解決へ向けて可能な限りの努力をいたしてまいりたい、かように考えていることは偽らざる事実でございます。

引き続きまして、次の問いでございますが、
 ・一九八〇(昭五十五)年の国会で、木の根の住民に対する検問は、成田新法がかけられた団結小屋があるからとされていたが、成田新法によつて団結小屋が撤去されたのちも検問監視が続けられたが、それはいかなる理由に基づくものか。

・検問は、毎日、車の流れから木の根の住民や木の根に出入りする人だけを選別して停止させて行われて

きたが、いかなる法律に基づいて行ったのか。
 ・監視塔の業務内容を明らかにせよ、あわせてその装備の一覧表も示してもらいたい、というご質問でございます。

まず、前段のところでございますが、開港を目前に控えました一九七八(昭五十三)年三月二十六日、成田空港粉砕を標榜いたします過激派は、火炎びんその他の凶器で武装して空港内に乱入し、管制塔を占拠し、各種の機器を破壊いたしました。開港を二カ月延期のやむなきに至らしたわけでございます。いわゆる管制塔乱入事件をはじめといたしまして、火炎びん、火炎車あるいは飛翔弾といった凶器を用いまして、空港施設はもとより、関連企業の事務所、重機あるいは個人の住宅に至るまで、正に無差別と言つてもよいほどの数限りないゲリラ活動を行つてまいりました。開港前後の成田空港周辺の治安情勢は、過激派の機関紙でいうように、まさに成田解放区といった観を呈しているのもまた事実ではなかつたかと存ずる次第でございます。最近では若干その件数が減少してきてはいると申しますものの、依然として継続しているわけでございます。例えば木の根の団結砦が除去されました後の一九八八(昭六十三)年におきましても、木の根の隣接地区、工事前の秋本牧場からですが、空港に向けて飛翔弾が打ち込まれました。また、昨年二月、空港へ向けて三発のロケット弾が発射されました。その際には、その一発が旅客が降り降りする駐機場(エプロン)に着弾いたしました。ほんの少し、あるいは時間がちよつと違つてはいる、あるいは場所もずれているというようなことになりましたときには、旅客や航空機に重大な損傷を与えかねない事態が発生していたわけでございます。

こういふように、成田空港周辺の情勢は、残念ながらお平穏な状況とは言えないところもあるわけでございます。
 このような情勢から、警備当局におきましては、不

法事案の予防、空港の安全、ひいてはこれを利用する国民や地域の皆様方の安全を守るために、空港周辺でご協力をいただきながら検問などの警備を実施してきただけでございます。このため木の根地区の住民の方あるいは出入りする方も検問されたと思ひます。ただ、それは木の根地区の住民や関係者を意図的に選別して検問を行っているものではない、かように聞いていますところでございます。

また、警備当局におきましては、治安情勢の変化などに応じて、現在では、車のナンバーなどで明らかに地域住民であると判明した場合は、検問は行わないこととして、かように聞いております。成田空港や周辺地域での安全を確保するため、住民の方々におかれましては大変ご迷惑なことで存ずる次第ではございますが、何とかご理解をいただければと、かように考えているところではございます。

なお、公団による監視塔からの監視につきましては、不審者や不審車両の警戒、不法事案の早期発見というものがこの監視の職務の中心でございます。使用いたしております機材といたしましては、詳細に内容を確認するためのサーチライトとか双眼鏡といったものを使用いたしまして、緊急の通報のためには無線機なども使用しているということでございます。これは、成田空港をとりまく厳しい治安情勢の中で、空港や工事区域の安全を守るために、やむを得ず実施いたしているものでございます。ただ、治安情勢の変化とかあるいは成田空港問題の平和的解決という機運を踏まえまして、できる限り住民の方々に迷惑をおかけしない

※三二六 土地収用法第二十八条の三(土地の保全)

1 第二十六条第一項の規定による事業の認定の告示があつた後においては、何人も、都道府県知事の許可を受けなければ、起業地について明らかに事業に支障を及ぼすような形質の変更をしてはならない。

2 都道府県知事は、土地の形質の変更については起業者の同意がある場合又は土地の形質の変更が災害の防止その他正当な理由に基づき必要があると認められる場合に限り、前項の規定による許可を拒否するものとする。

ように、改善に努力を払ってきてはいるつもりではございません。一例を申し上げますれば、サーチライトを直接住民の方々の家屋や車両には照射しないということにつきましては、再々現場の警備員に指導しているところではございます。また、昨年十一月からは、木の根・東峰地区につきましては、平穩時にはサーチライトを使用しないということにいたしております。

私もといたしましては、一日も早く検問などが不要となることを念願いたしているところでございます。そのためにも、空港問題を話し合いにより平和的に解決し、治安情勢を改善していくことが必要と考えているところでございます。

次に、家の軒先まで有刺鉄線を張るなど非常識なことが行われてきたが、それはいかなる機関が、いかなる理由に基づいて発案したのかというご質問でございます。

これにつきましては、昭和五十年代末から六十年代に入る時期は、国際航空需要が飛躍的な増大を示しまして、成田空港も現供用施設だけでは近く限界に達することが予測され、地元自治体をはじめ関係各方面から二期工事の早期完成が強く求められ、一日も早く完成させるために、できる限りについては工事を進めざるを得ない状況ではございました。

一方、成田空港をとりまく現地情勢は、一九七八(昭五十三)年の開港時と比べるとその件数は減少してきたとは申しますものの、過激派により火炎びん、時限式発火装置、飛翔弾などを使用した、空港施設などに対する年間数十件ものゲリラ活動が繰り返し行われ、また、国会などでも公団所有地が無断で耕作され、それが資金源の一部となっているのではないかとのお叱りを受けるというようなこともございました。

このような状況の中におきまして、公団といたしましては、公団所有地の管理の適正化を図るとともに、過激派による工事への妨害を防止し、建設作業員や資材や機材の安全を確保しつつ、工事を進めていくため

に必要なやむを得ず有刺鉄線の防護柵を設置することといたしたわけでございます。そのあたりの事情は何とかご理解いただければと、かように考えているところでございます。

また、柵の設置に当たりましては、可能な限り事前に地権者など関係者にもお話しを申し上げ、立ち会っていただける方には立ち会っていただき、しかも農作業などへの影響にも配慮いたしまして、境界ギリギリにはなく、ある程度余裕をもたせて公団所有地側に設置いたしましたわけでございます。

とは申せ、家の近くや道路の側に有刺鉄線の柵がありますことは、住民の方々から見ますれば誠に迷惑であつたかと存じます。誠に不愉快な面も多々あつたと存する次第でございます。

その後、一九九〇(平二二年)一月、運輸大臣が現地において皆様方と直接お会いするなど、成田空港問題の平和的解決の動きの中で治安情勢の変化が見られるようにもなり、また不法耕作の問題につきましても、大幅に状況が解消されてきたということでございます。

このような状況の変化と、関係住民の方々からの要望を踏まえまして、宅地・農地に近接しているもの及び通勤・通学等生活上の通行が頻繁な道路沿いにあるものにつきましては、順次刺のない番線柵に取り替えたり、撤去の改善措置を講ずることとし、現在では、改善すべき場所についてはほぼすべて取り替えが完了いたしております。

私どもといたしましても、検問・監視や防護柵のない状態が一番好ましいと考えております。空港周辺には未だ過激派が常駐しているという状況がございますので、やむを得ず空港の安全や工事への妨害を防止する上で行わざるを得ないものにつきましては、最少限度のつもりで行っているというところでございます。どうかよろしくご賢察いただければ幸いです。かように考えているところでございます。

次に、事業認定の効力につきまして、運輸省の解釈

は買受権との関連において、

(一) 一九七七(昭五十二年)八月、読売新聞記事で「十年で失効」

(二) 一九八〇(昭五十五年)大塚公団総裁の発言、

翌年建設省末沢課長発言「二十年で失効」

(三) 一九八九(平二一年)四月自民党成田空港建設促進特別委員会「永久に失効しない」

というような回答を通じまして、運輸省の解釈というものも二転、三転しているのはおかしいではないかというご指摘でございます。これにつきましてご回答申し上げます。

まず、ご指摘の各点についての事実関係でございます。

第一点目の、一九七七(昭五十二年)八月付けの読売新聞の件でございます。同新聞に「内閣法制局などの見解では、強制収用をしないまま十年を経過した場合でも、十年前の事業認定は無効になり……」という記事が載っていたことは承知いたしております。ただ、このような事実はないというのが私どもの調べた結論でございます。

第二点でございますが、一九八〇(昭五十五年)ではなく、一九七九(昭五十四年)十一月付けの朝日新聞の件だと理解いたしているわけでございますが、大塚公団総裁発言といたしまして、事業認定の失効について発言した事実はない、かように理解いたしております。

また、建設省からのご発言の件でございますが、これは一九八一(昭五十六年)四月、反対同盟の方々が運輸省へお越しになりました、話し合いが持たれた際に、収用のお話もおありだということでございます。急きよ建設省の担当の課長にも同席していただいた時のことかと思えます。色々なやりとりがあったようでございますが、その中で、二十年たてば事業認定は失効すると、かように断定的な見解が示されたことはないかと私どもとしては承知いたしているところでございます。

第三の一九八九(平二)年四月の件でございますが、これは従来反対派の方々が買受権との関係で、事業認定告示後十年を経過した時点で買受権が発生し、収用しても同時に買受権を行使できるため、事実上収用権が存在しない。また、二十年を経過すると、土地収用法上収用裁決ができなくなる旨の主張をなされていたことから、建設省などとも相談いたしましたして、自民党の特別委員会に法百六条などの解釈について申し上げ、そのようなことはない旨の説明をしたわけでございませぬ。

ただ今申し上げましたことからもおわかりいただけると存じますが、事業認定の失効に関する運輸省の考え方は従来から変わっておりません。かように私どもは考えております。反対同盟元熱田派からの三回にわたります公開質問状に対する運輸大臣からの回答や、一九九〇(平二)年、運輸大臣が成田に参りました際にお出しになりました「声明」に対する航空局長からの回答におきましても、これにつきましては重ねて申し上げておきます。

次に、買受権について内閣法制局が十年、建設省は二十年という解釈をとっているのに対し、運輸省は事業認定を網にかけるように広くかけ、そのごく一部でも工事をすれば永久に買受権は発生しないとしております。運輸省の解釈では不供用買受権の発生する場面はなくなり、被収用者が権利を守る手段はなくなると思っています。つまり土地収用法に買受権が規定されている意味がなくなると思っています。運輸省の解釈では、いかなる場面で不供用買受権が発生するのか、という質問でございます。

この買受権につきまして、内閣法制局、建設省、運輸省で見解が異なるというところはございません。

買受権につきましてはご承知のように、収用法百六条に事業の廃止又は変更などにより収用した土地の全部又は一部が不用となった場合と、収用した土地の全部を事業の用に供しなかった場合について定められて

いるわけでございます。このように、前者は収用した土地の全部又は一部と、後者は単に全部と書き分けられているわけでありませぬ。

ご質問されている後者の場合につきましては、「全部を事業の用に供しなかったとき」つまり「全部を全然事業の用に供しなかったとき」と解釈するのが妥当であると考えられます。

なぜならば、もし事業を継続している時であって、仮に収用した土地の一部に事業の用に供していない土地、すなわち工事をしていない土地がある場合に、十年経過したからといって買受権を認めるとすれば、例えば、大規模な公共事業などでは、事業に公共性があり、かつ事業の実施が現に必要であって、しかも収用した土地を含め相当程度工事が進捗しているにもかかわらず、収用した土地が買い戻される場合が生じ得、事業の完成が不可能となってしまう、当該事業による公益の実現あるいは国民経済の面からも極めて不合理な事態が生じることとなるのではないかと、かように考えるわけでありませぬ。不供用の場合(いいかえれば、未だ事業の用に供していない場合)の買受権は、将来事業の用に供されていることが予定されているにもかかわらず、敢えて買受けさせるものであるため、不用の場合に買受権を認める時に比べて「土地の全部」が事業の用に供されていない場合に限ったものであります。このように解釈することは、公共の利益の増進を図ることをその大きな目的とする土地収用法の考え方に合致すると考えております。

また、この規定につきましては、成田空港の例で見ますと、一九六九(昭四十四)年十二月十六日に全体計画について事業認定を受け、所要の一部の土地について適法に収用裁決申請などを行い、その一部分の土地について収用が行われました。この「収用した土地」全部を使用することにより、現供用区域が一九七八(昭五十三)年に開港いたしましたわけでございます。そしてその後、残る区域のうち任意でお譲りいただいた用地に

おいて工事を現在進めて参ったところでございます。現在では全体計画の九割を超える用地について工事を進めている状況でございます。したがって、収用裁決の申請が出されている未取得地が全体の二%残っておりますが、成田空港につきましては、以上の点からも買受権が発生する法的根拠も実態的な妥当性もないのではないかと、というのが私どもの見解でございます。

次に、土地収用法の七十一条は収用に期限があることを示していると考えられるが、これについてどう考えるかというご質問でございます。

この土地収用法第七十一条は補償金の額についての考え方を示した規定でございます。収用する土地又はその土地に関する所有権以外の権利に対する補償金の額は、近傍類地の取引価格を考慮して算定した事業認定の告示の時における相当な価格に、裁決の時までの価格変動に應ずる修正率を乗じて得た額としております。いわゆる価格固定制でございます。この制度は、一九六七(昭四十二)年の法改正によりまして、同法四十六条の二の補償金支払請求制度とセットで導入されたものでございます。

土地収用法上の規定と事業認定の効力とを関連付ける根拠は何ら存在していない、全く別個の問題である。私どもの見解はかようなものでございます。七十一条の制度は、あくまでも事業の実施による開発利益までも補償対象とすることのないように配慮いたしますとともに、いわゆるごね得を防止する趣旨で設けられたものでございまして、事業認定の効力の期限を定めたものではないということでございます。七十一条により算定しました補償金と周辺の地価との差が発生した時期をもって事業認定失効の期限とすることは適当ではないのではないかと、かように考えているところでございます。

次に、土地収用法百六条は、買受権が二十年で消滅すると規定しております。この二十年までは国の収用

権に対して国民に買受権が保証されているのに、二十年たつと国民の買受権がなくなつて国の収用権だけがあるというのは不合理ではないか、運輸省はこの点についてどう考えているかということでございます。

土地収用法の百六条に基づく買受権の制度は、いったん収用した土地が事業にとって不用となつた時又は事業の用に供されなかつた時に、旧土地所有者に、適正な補償金を得て新しい土地で生活を始めておられるものの、なおその土地に関しては特別の価値感情というものを持つていてということを考えていたしまして、補償内容とは別個のものとして、政策的に旧土地所有者に限つて、また、行使できる期間も限定して設けられたものでございます。したがういまして、憲法の要請によるものでも、収用権と一体の関係にあるものでもない、かように考えているところでございます。

当然ながら、土地収用法も買受権の存否と事業認定の効力の関係を規定した条項はなく、事業認定の告示の日から二十年を経過した後の収用裁決を、買受権の消滅ゆゑに排除する規定もございません。現在の成田空港の実態は、既に収用した土地についてはこれをすべて使用して一九七八(昭五十三)年に開港いたしております。また、その後今日までに、全体計画の九割を超える部分について工事を進めており、事業を遂行する意志があり、収用した土地が事業にとって不用になることや事業の用に供されなくなることはあり得ず、買受権の精神に照らしましてもこれが発生する余地はない、かように考えているところでございます。

次に、現在の事業認定問題の原因の一つとして、建設省が一期工事分だけ申請すべしと指導したのに対して、運輸省が無理に二期二期工事併せて申請したことがあげられるが、明らかに工事日程の違う工事単位を併せて申請したのはなぜかということでございます。

これについては、成田空港が長期にわたつて首都圏における主要な国際空港として機能し得るには、最小限度二本の平行滑走路及び一本の横風用の滑走路、並

びにこれらに対応するエプロン、誘導路、ターミナルビルなどの諸施設が必要不可欠であるため、敷地面積一、〇六五haの現計画が策定されたものでございます。工期につきましては、当時羽田空港が一九七二(昭四十六)年には限界に達することが予測されておりましたことから、とりあえずA滑走路とこれに対応するターミナルビルなどの諸施設を一期工事として一九七〇(昭四十五)年度中に完成させることといたしまして、引き続き、B、C両滑走路及びこれに対応する諸施設につきましては、一九七三(昭四十八)年度中に完成させるということと計画を立てたものでございます。成田空港は、この全体計画がすべて完成してはじめて名実共に主要な国際空港として、当初予定し又期待されておりましたのとおり、一体的なものとして機能し得るものでありますこととから、これら全体を一つの事業として事業認定を申請いたしましたして、建設省にもその旨のご説明をし、ご了解いただき、事業の認定をいただいたということでございます。

成田空港が全体として一つの事業であるという考えは、事業認定の申請に当たりまして突然に申し上げたということではなく、地元の方々にご協力をお願いするに際ししても、当初よりそのような形でご説明申し上げ、また大方の方々もそのようにご理解いただき、ご協力していただいていた、かように理解いたしているところでございます。もちろん航空法の諸手続き上も一つの事業として取り扱われております。したがういまして、工事完成時期が若干異なるということをもって、別の事業と主張されるのは適當ではないのではないか、かように私ども考える次第でございます。

以上、先ほどご質問いただきました諸点について、私のほうからご説明させていただいた次第でございます。

松尾道彦(運輸省航空局長)

個別の事案につきましては、今ご説明申し上げたと

おりでございますが、なお若干補足させていただきますと思います。

皆様方は、対等の立場の実現とその保障のために事業認定の失効を認めよとの主張をされ、また、私どもは、法律解釈論としては事業認定の失効はないと、今説明いたしましたとおりでございます。しかし、私どもはこのシンポジウムの参加の前提条件として皆様方のご要請に基づき、地域振興連絡協議会のご尽力を得て、昨年五月二十八日には私どもはあくまで平和的に話し合ひでこの問題を解決することを表明した前村岡運輸大臣回答を行い、さらには、昨年十一月十五日に、閣議において奥田運輸大臣より、このシンポジウムに臨むに当たり村岡運輸大臣回答を確認する旨報告し、これについて全閣僚の支援を得たところでございます。その際、隅谷調査団の先生方など関係の皆様方には大変ご尽力いただいたところは、皆様ご存じのとおりであります。

このように、あくまで話し合ひで解決することを表明した村岡運輸大臣回答は、反対同盟の皆様方が第一回シンポジウムでお認めになったとおり、成田空港問題の解決のため極めて重いものと位置付けられていることは周知のことでございます。また、警備上の措置などについても、最近ではありますが、大幅な改善を行ったところであります。

したがういまして、この問題の解決のためには、成田空港の意義、必要性とともに、皆様方が法律解釈問題を主張される背景にある、長期間にわたつて続けてこられた反対運動の意義の原点、核心についてさらに議論を深めさせていただくことが是非必要ではないかと考える次第でございます。

以上、所感を含めまして、ご質問に対して一通りの回答を申し上げてまいりました。よろしくご理解のほどお願い申し上げます。以上で私どもの所感を終らせていただきます。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

大変詳細に、反対同盟のほうから出されました質問に対して答えていただいたわけであります。こう答えられたわけですから、当初の予定では引き続き再質問というか、討議することになっておりますが、しかし、これだけ答えられたわけですから、同盟のほうもおそらく皆さん一度、どういふ点を再質問するか、今日残された時間はあと五十分ほどでありますから、その辺についてのとりまとめもされるほうがよいのではないかとふうに考えますので、これから十分ほど休憩をして、どこか席を変えて一度相談されたほうがいいですね。

それではここで十分ほど休憩をさせていただきます。

（ 休 憩 ）

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

それでは、予定の休憩時間が過ぎましたので、ただ今から再開したいと思います。先ほど運輸省のほうから同盟に対する回答があったわけでありますが、それに対して同盟のほうから、再質問というのかどうかわかりませんが、質疑あるいは意見を言っていたらいいと思います。

石毛博道（反対同盟事務局長）

私のほうから最初に、回答をお聞きした感想を述べさせていただきます。

まず最初に、運輸省側の全文として、事業認定に至る経緯、空港建設事業の一般の進め方、成田空港建設の場合、空港反対運動の進められ方というふうに、それぞれ初期成田問題の問題点、あるいは運輸省・国側が行ってきたそれぞれの手続きや地元対策ということについてかなり詳細に述べていただきましたが、これ

を聞いた限りでは、成田は何も問題がなかったんじゃないかというような印象を受けると私は思います。これだけ努力して、これだけ詳細にきちんと地元対策や地元民に対する説明を行ったにもかかわらず、なぜ成田がここまでこじれたのかということがいま現実問題として起こっているわけですから、この件に関しては、事実の間違い、双方で認識の違いが多々あるというふうに考えます。

しかも、この見解の中には、政治家がどういふふうに動いたのかとか、そういふどす黒い部分で、この辺の人たちが富里案から成田案に至る経過、富里案になるまでの経過については政治家の非常にたくさん動きがあったということについてはみなさん十分認識しているはずであります。そういうことについても国側としてはきちんとした反省が示されるべきだろうといふふうに私は考えております。ただ、このテーマについては、我々としてはこの大木よねの代執行問題も含めて、初期《ボタンのかけ違い》問題から代執行まで別テーマで議論したいといふふうに考えておりますので、本日はここには触れません。

それでは、時間の関係もありますので、再質問という形では何点か大事な問題点だけについて申し上げて、その後、時間になりましたら次回にということにしたいと思えます。

最初の質問として、一九七七（昭五十二）年八月三十一日付け読売新聞夕刊一面トップの「成田二期工事ピッチに」という問題について質問したいと思えます。

運輸省回答としては、記事が載っていたことについては承知しているが、そのような事実はありませんといふふうに、非常に簡単に答えられておりますが、我々の主張としては、新聞記事としては「内閣法制局などの見解などでは、強制収用しないまま十年を経過した場合でも十年前の事業認定は無効となり、この買戻権によって公団は任意買収以外に土地取得の途を失うために、公団政府は苦しい立場に立たされる」という

ふうに書いてありまして、それを受けて大塚茂当時の空港公団総裁の談話として、「一期開港後は買受権が大きな問題になるのは事実だ。公団としては来年度からこの対策に全力をあげるつもりだ」といふような話が載っております。これを全部「事実ではない、新聞報道は誤りである」といふふうな見解を示されるのか。こういう大塚茂空港公団総裁の話はあったのかどうか、その点についてお願いします。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

これからは一問一答のような形のほうがいいと思いますから、今の質問に対して運輸省のお答えをいただきたいと思えます。

松尾道彦（運輸省航空局長）

土地収用法の百六条に「事業認定告示の日から十年を経過しても収用した土地の全部を事業の用に供しなかつた時に、元の土地所有者は買受けることができる」と規定されておりますために、買受権問題が関心を招くということが予想されたわけでございます。そのために、農民の方々の話し合いが混乱をし、あるいは円滑に進まなくなるといふことも懸念されたことから、何とかそのような事態が発生しないよう、農家の方々に対しご理解、ご協力いただくために最大限の努力をしなければならぬといふことを大塚総裁が申し上げたわけでありまして、告示後十年経過すれば買受権が発生するといふ見解を申し上げたというわけではございません。

石毛博道（反対同盟事務局長）

そうすると、この前段の記事については、全くあずかり知らないことである、新聞が勝手に書いたことであるといふふうには、つまり「内閣法制局などの見解では、この買戻権によって公団は任意買収以外に土地取得の途を失う」とはつきり、しかもこれは読売新聞



の夕刊トップの形で出ているわけですね。

高橋朋敬（運輸省課長）

私、運輸省の新東京国際空港課長でございます。私どもの過去の資料も調べてみたんですが、私どもの仕事のルールからしまして、法制局が一方的にその見解を示すということは、通例ないわけです。法制意見照会として正式に公文書で内閣法制局の意見を聞く場合にはその回答がありますが、そうではない状態であったようでありまして、内閣法制局が法制局として見解を示すということはまず考えられないわけでありまして、それから、このような事実があるとはまず思えないということと、それから事実としてそういうのはないというふうにお聞きするのは建設省から法制局に相談することになると思いますが、そういうこともなかったようですから、先ほど回答申し上げたようなことになるわけです。

島 寛征（反対同盟員）

同じ新聞の記事ですが、引用として大塚茂公団総裁のお話載ってまして、一期開港後は買受権が大きな問題になるのは事実だ、そういうことがあるので収用委員会を動かして早期裁判をやる方針なんだというような談話記事が括弧でくくって出ておりますが、こういうことも全面的になかったことではないかというふうにおっしゃるわけですか。

松尾道彦（運輸省航空局長）

先ほどもお答え申し上げましたけれども、当時大塚元総裁が何か新聞記者にお話しになったかどうかという事実については、私はいま全く承知しておりませんが、先ほど申し上げた趣旨のとおりでございますが、混乱を招かないようにできるだけ早く任意で買収に応じていただくように努力をしたいということでございますので、それほどおかしな談話ではないのではない

かと思っております。

隅谷三喜男（隅谷調査団团长）

私が質疑に介入するのは必ずしもよくないのですが、これ以上この問題をやることはあまり生産的ではないのではないかと気がしますので……

石毛博道（反対同盟事務局長）

わかりました。それでは、一言だけ申し上げておきます。この大塚茂空港公団総裁の話というのは、買受権が大きな問題になるのは事実だと言ってるわけですが、その後「そのために県収用委員会にも早期裁判をお願ひする方針だ」というのは、強制収用を早めないと買受権の問題が大きな問題になるという文意ですね。

そういう意味で、大塚茂空港公団総裁の話としては、当時の空港公団あるいは運輸省の内部でこういう話がたぶんみっちりあっただろう、それでこういう発言になったのではないかとふうに思われるので、それは、答えられなければもう少し、当時の大塚総裁に参考人として出席をお願いするか、いろいろ隅谷調査団のほうでもご努力をお願いしたいと思います。

隅谷三喜男（隅谷調査団团长）

この記事の事実というか実態についてもう少しはっきりしてもらいたいというのが、同盟側のご意見ですね。ここにはそういう新聞の関係者の方々もおられると思いますが、一般に我々が議論をする時に、新聞記事にこういうのが出ていたということをあまり大きな根拠にされますと、なかなか結論が出にくい。ですから、おっしゃられるように私たちのほうで……

石毛博道（反対同盟事務局長）

わかりました。新聞記事をもとにしないで、本人を呼んで、本人にきちんとこの新聞記事をたずすという

のが…。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

まあ、ここに出てきていただくかどうかは別に、我々がきちつとお聞きするということは努力をいたします。

島 寛征（反対同盟員）

松井空港公団総裁にお伺いしたいのですが、十一年前のお話になりますから、お互いに頭の中や皮のほうももう少し若かったと思うんですが、思い出していただきたいんです。

一九六七（昭四十二）年四月に、反対同盟から運輸省に出かけまして、いろいろ私たちが疑問に思っていることをお聞きした際に、運輸省の回答にもありますが、「建設省の」担当にも同席願いました時の」と、建設省の方が出席して私どもの質問に答えているということは松井さんもご存じだと思うんです。その建設省の担当者の方というのは、どなたで、どういう責任を持たれていた方なんでしょうか。

松井和治（空港公団総裁）

当日、私、航空局長になりたてでございましたけれども、皆さん方とはじめてお会いするというチャンスを得まして、今後話し合いを進めていきたいということをお願いする良い時期だというふうに考えていたわけですが、収用問題が議題になるというお話を聞きまして、急ぎよ、建設省の担当の課長さんにおいてを願ったということでございます。

島 寛征（反対同盟員）

末沢課長さんということではよろしいですか。

松井和治（空港公団総裁）

私、今はつきり覚えておりませんが、記録によると

間違いないと思います。

島 寛征（反対同盟員）

先ほどは失礼しました。一九六七（昭四十二）年と申しましたが、一九八一（昭五十六）年の誤りです。

その回答の中に「事業認定は失効するという断定的な見解が示されたことはない」と書かれておりますが、その辺は、松井さん、当時のことは記憶にございますでしょうか。

松井和治（空港公団総裁）

お答え申し上げます。何ぶん十一年前の話でございまして、私、詳細な記憶を持っていないわけではございませんが、当日、収用法に関連する問題が何回か、確か二時間ぐらいの話し合いの中で繰り返し話し合われたことは記憶いたしております。非常に緊迫した雰囲気の中ではございましたが、主として建設省の課長さんがご発言になりました。中に、先ほどご質問がありましたような受けとり方をされるかなと思うようなご発言があったと思います。しかし、その何回かの収用法関連の建設省の課長さんのお答えの中に、当時のメモなどを見て記憶を呼び戻したんでございますが、こういう言い方もしております「事業認定の失効の規定は別に設けてあり、これに該当しない限り有効である」、こういう（ご）発言もございました。

そういうことを考え合わせますと、あの時の建設省の課長さんが、事業認定告示後二十年経過したら事業認定は失効するという行政庁の見解を明言されたというようなことではなかったというふうに私は感じており、また、そういうふうに記憶いたしているところでございます。

そちらのほうでも何かメモなどがとっておありでございましたならば、そういうくだりがあったかどうか、ご確認を願いたいと思います。

島 寛征（反対同盟員）

私どものほうでも一応記録があると思いますので、後日、詳しいやりとりについては皆さんで理解できるような形で提出したいというふうに思っております。

相原亮司（反対同盟員）

その点で補足になりますが、当時の建設省で土地収用に関連した方々がそれぞれ土地収用法に関連してコメントールとか注釈書を出しています。ここで読み上げましたように、新村議員が国会で質問した当時、政府側委員として建設省から計画局総務課長の川合宏之氏が出席しているわけですが、この方が注釈書で買受権について書いてあるんですが、その見解からすれば、成田問題では買受権は成立する。

それから一九八四（昭五十九）年五月から一九八六（昭六十一）年六月まで土地収用管理官（これは責任者ですが）をされていた小沢道一氏は詳しい注釈書を出して、成田問題をも意識しながら、買受権については成田の場合であっても、これは成田とは明言してませんが、成立するという見解を持っております。

つまり、当時の建設省の多くの担当官は、買受権は成立するという見解をそれぞれ発表されているわけですから、これについて末沢課長がそうした見解を発表するというのが間接的な証拠にはなると思います。もちろんこちらにはその当時のやりとりが記録されておりますので、それは出したと思います。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

ですから、その点は次回にでも、記録を少しきちつとして、公団総裁のほうもそれに関連したのをお持ちだということですから、出して、客観的に話し合いをしたほうがいいと思います。

平野靖識（反対同盟員）

成田市の東峰というところに三里塚物産という漬物

工場があるんですが、その平野という者です。

事業認定の下つた後は、用地内に住む人々にはいろいろな権利の制限が加えられているわけです。それはまた別の機会に一つ一つ説明することがあると思うんですが、ここでは私たちが被ったというか問題を抱えてしまった漬物工場の改築の時に、空港公団からの意見、横槍が入りまして改築がスムーズに出来なかつた。やむなく無許可で改築をしてしまったという件について少しお話しさせていただきたいと思うんです。午前中、相原さんの意見発表の中でも触れてもらつたんですが、私たちは、あらかじめ航空法とか都市計画法とか土地収用法とか、そういうなかなか難しい問題の中にあるわけですから、そこで建て替えをするといった場合にどのような問題があるだろうかということ、今仕事が暇で改築に最もいいという、七、八月から逆算して三カ月ほど前からお役所のほうに伺つて指導していただいたわけです。で、収用委員会の事務局からも呼び出されまして、収用法上に問題が生ずると言われる、例えば地下室をつくるのか、いわゆる形質の変更に当たるようなこともない、これは問題ないでしょうといふかなりはっきりした保証といふか指導結果をいただいた上で、建築士さんに書面を添えて提出したわけです。

今日、運輸省のほうからの回答では、普通であればこういったことに抵触するようなことはない、つまり木造住宅の新改築とか、農業用の作業小屋とか、出荷場などの設置はできるのではないかと考えておりますというお答えをいただきましたので、これはこれで一つのお墨付きが得られたというふうに考えるわけですが、それにしても逆に、それではこの間のことはどうなんだということになるわけです。

実を言いますと、土木事務所長さんは、はじめは「受けつけられない、なぜか」といふことの説明もできないんだ」といふふうにおっしゃっていましたが、私たちが粘りに粘つた挙句ですが、空港公団の用地部長さ

んから土木部長に出された「三里塚物産から改築などの申請があつた場合には特段のご配慮を賜わたくし」といふ書面が出されていまして、私たちのほうではそれをその場でコピーを要求したのですが、受け入れられませんでしたので、書面番号とか、それを書かれた方の名前とか、内容をすべて筆記して持ってきておりますが、そういうことが実際はあるんです。

それから、後ろのほうにも述べましたが、私たちの近くで養鶏場をやっている農家が、鶏ふんを堆肥にするための作業場としてコンクリを打つということ、長年計画・希望しているながら、どこの生コン屋さんに行つても「あそこはダメです」といふふうに戻事されるわけです。それは結局、公団のほうから、大きな建設会社のそのまた孫請になつていような生コン業者さんたちは、用地内の建築工事に協力しないようにといふような回し状のようなものが回つていまして、組合で自主規制しているかどうかその辺ははっきりわかりませんが、とにかくその地区はダメであるといふ返事が返つてくるわけです。

そういう、運輸省の方が法律上といふか制度上、通常であれば条文には抵触しないし、やっていただいて結構とおっしゃっているわけですが、現実の中で生活しているとそうともいえないわけです。

ここで空港公団の総裁にお尋ねしたいのですが、そのようなことがあつたということをご存じでしたでしょうか。

山本 長（空港公団副総裁）

二点のお尋ねでございますが、最初の三里塚物産の建て替えの件でございますが、当時、三里塚物産が建物が老朽化したので現地で建て替えたいといふふうな気持ちを持つておられるということも公団も知りまして、そして、用地交渉をやつておりますものですから、是非ともこの機会に、建て替えの機会に土地と建物を譲つていただきたいということ、三里塚物産に申し上

げたことがあると思います。

それで、建て替えますと、その土地あるいは建物を譲つていただくということについては、気持ちとしては急には決心できないといふふうなことにもなりますので、この機会にお願いをしたいということをお確かめ願ひ申し上げたいと思います、ご記憶かと思いますが、同時に、付近の方も勤めておられることでございますので、不便にならない近くでも公団は土地を代替地として用意いたしますといふふうなことも確か申し上げますように聞いております。

同時に、県のほうからも建て替えに関する申請があるということでご照会もあつたと、それに対して今ここのういふふうな交渉をしている、同時に県のほうについてのここのういふ事情を賢察されて、何ぶんさういふ公団がやつていふこと、でき得べくんば県からもさういふ三里塚物産にご納得いただきたいというご説得も口添えもしていただきたい、ここのういふふうな気持ちから用地部長からお願い申し上げた、ここのういふ経緯がございます。

第二点の、コンクリートの納入に対して公団が、関係のコンクリートを納入する事業者の方々に、ある特定の人の工事について納入しないようにといふふうな圧力をかけたといふふうなお話のように伺いますが、さういふ話は私は聞いておりません。

二つとも、空港の計画用地の中において家を建てたり工事をするといふことについて、何か法令なりそれを無視して、あるいは社会道徳を無視したような形で意地悪をしているといふふうなことにように受けとれたわけですが、公団としてはそんな気持ちは全くないということをご理解願ひたいと思つております。

平野靖識（反対同盟員）

事業認定の下つた用地内であっても、建て替えなどの場合に県知事に申請しますと、特段理由がない限りといふか、特に災害の防止その他の正当な理由に基づ

き必要があるような場合には、特に県知事さんのほうはその改築は許可するということが普通であるわけですね。今日ここには県の方はおみえになってませんが、私たちの場合には数年前に東金沖地震というすごい地震がありまして、その際に私たちの仕事場の階段部分などはサビのために登り降りが危険になるという事情であったんです。それで、そういった写真を相当の枚数を要請があったので写しまして、それで取用委員会、県のほうにも、両方の方面に資料として出したんです。で、窓口の方はよく了解していただいて、そして「問題はないでしょう」ということだったわけですね。

私たちは、あそここの場所で仕事をし続けていくということが、通ってきている人たちの便利とか原料を集めることの便利さとか、何もこれを機会によそに、公団の求めに応じて代替地のほうに移ることを全然必要としなくて、そこでやり続けていくことが一番理にかなっていたわけですから、そこで建て替えをしたい、問題がなければしたいんであるということは再三再四お願いしたんです。

それにもかかわらず、そういった文書が根拠となつて受理されなかったということは事実ですので、この次にはその文書の写しもお示しして、先生方にも見ていただきたいと思えます。

相原亮司（反対同盟員）

今の点に関してですが、私どもの主張の地図（71ページ参照）を見ていただきたいんです。上のほうに木の根公民館という建物があるわけです。これは、これ以前に木の根には公民館があって、開拓した方々が公民館を建てたんですが、これが強制代執行の混乱の時に焼け出された飯場の方々に燃されたという経緯がありまして、数年間公民館がなかったことがあるわけです。で、部落の寄り合いの中で公民館を再築するという計画が立ちまして、成田市役所に行ってそれぞれ助役の方を含めてお話ししたことがあります。再築という

ことですので、公民館ですから市のほうもある程度援助したいというような話があったわけですが、その後、数日後に、市役所の担当の方がみえて「この話は勘弁してくれ」という話をしてきたわけです。「どうして勘弁してくれ」と理由を聞きまして「そこ「それも勘弁してくれ」ということでしたので、これはらちが明かない、たぶんどこからの圧力だろうということ、木の根住民がそれぞれお金を出し合って再建したものです。」

こういう経過があったわけですが、これはたぶん陰に陽にいろいろな形で意見が中で動いていると思うのですが、こうした木の根公民館の再建について公団の方々はご承知なのかどうか、お聞きしたいと思えます。

山本 長（空港公団副総裁）

ただ今お話しのございました件について、木の根ペンションが建て替えられたということは知っておりますが、それ以外の件については存じておりません。

相原亮司（反対同盟員）

これはそのまま事実としてあった話ですから。しかもここに成田市庁の方もみえておられることですので、これは事実として、こういう形で実はこの用地と指定されたものは建築、再築、そういうことはできないという形になっているわけです。

もう一つは、木の根の中でも、例えば小川源さん宅に子供が生まれたとする。そうすると部屋をつくる。ところが建築確認がおりないから業者がやってくれないというようなことが何度か続いて、それで結局僕が業者から材料を買った領収書を切つて僕がつくる、そういうふうにしかならないわけです。結局、いつそう

いうふうに住居制限したとは証拠は残さないけれども、現実に生活している中ではそういう形で常に制限を受けているというようなことなわけです。しかも、法律上の条文で再築は許可がなければダメだというようにな

とになってますので、事実としてこういう状態が今も続いているということは認識していただきたいと思えます。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

それでは、今日はこの辺で、是非、今日どうしてもこれだけは言っておきたいということがありましたら、どうぞ。

相原亮司（反対同盟員）

ただ今の点についても一点申し上げたいと思えます。文書回答の中ですが、私どもが言っている財産権の制限については、この回答の①の後半部分に、一般的制限として都市計画法あるいは農地法などありますが、都市計画法などの制限の場合は、それぞれその地区の住民が建築をする場合に高さを制限したり、あるいは無駄な開発行為をさせないというその地区の住民全体の福祉のための制限で、私どもの強制取用をやる前提として財産権を制限するというのは自から性格が違うわけです。今問題にしているのは、強制取用をやるために財産を凍結するというそのことと、それが永久に続くことが果たして許されるものかどうか、この回答にはその点についての、永久に凍結できることについての答えがありませんので、これをまた回答を、後日でよろしいですが、提示していただきたいと思えます。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

これは運輸省のほうに対する注文ですね。

石毛博道（反対同盟事務局長）

時間がありませんので最後に一言申し述べたいと思えます。

我々、長い間、体を張った実力闘争ということで、それが二十年以上続いてきました、今日のように運輸

省の官僚の方々と論争した経験というのがあります。で、何ぶんにも不手際というか慣れない点があります。中々噛み合わない、会場の皆さんにも中々わかりにくいというところがあったというふうに思いますが、まあ、こういうやり方というのが成田問題の歴史上初めてのこととして、中々思うようにいかないということもありますので、お詫びしたいと思います。

なお、我々は今日事業認定失効論を最初にとりあげて、何が一番問題なのかということについては、永久の収用権が、憲法とかあるいは社会的な常識に照らしてそういうことが本当に人間に対して言えるのかどうかということがまずは大事なのであって、細かな法律の条文で皆さんの前でわかりにくい点についていろいろ争うというようなことは決して我々の本心ではなくて、成田問題がこういう強権力によってつくらざるを得ない、それで《ボタンのかけ違い》とか、最初の段階で非常にまずい点があってそれが抜き差しならない対立を生んだ、しかも収用法では予想していない二十年という長い時間がたったということについて、やはり問題なしとはしないというところがあるんだろうというふうに思うわけです。

それで、次回につなげるという意味で、我々としては今年一月十五日の朝日新聞の千葉版に建設省の土地収用管理官の方が記者のインタビューに答えているわけですが、二十年も放っておく事態は立法上も予想していない、成田は極めて例外だというふうに既に国側も認めている。しかも、成田のこういう混乱の問題のせいで収用法のイメージが悪くなったというふうに発言しているわけで、そういう意味では、一般的な法律論争だけでは補いきれない事態が今は生じているんだらうというふうに思うわけです。そういう意味で、やはり国の責任官庁である建設省のこういう問題に関する、こと成田に限って、立法上も予想していなかった二十年という年月の流れについてどう考えるのか、どういうふうにすればいいのかということについての建設

省のお考えを是非聞いてみたいというふうに考えております。

それから、先ほどあまり論争になりませんでした。末沢課長の件は我々としては非常に、国側がその当時、二十年で失効する、あとは買受権に頼るしかないですよというように見解は極めて常識的な意見であったのではないかと、この末沢課長さんが当時あるいは今どういうふうを考えているのかということについては、是非お話を伺いたいというふうに考えるわけです。

そういう意味では、建設省の見解と、末沢課長さんが実際にここにおいでくだされば結構なことですが、それもかなわないということであれば、隅谷調査団の方々に努力していただいて、お話だけでも伺っていただきたいというふうに考えております。

以上、よろしく願います。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

ただ今石毛さんから話がありましたように、今回のシンポジウムはいわば二十五年の歴史の中で初めて同盟のほうと運輸・公団当局とが同じ場に立って議論し合う、その議論の仕方そのものが大変うまくいったかどうか、これは聞いている皆さんにもいろいろご意見があると思いますが、ともかくもう二十五年やったことのないことがこの場で初めて実現したということ、成田空港問題にとつて非常に歴史的なことであろうというふうに思うわけで、これは次回に、次回をいつ開くかは後で運営委員会を開きまして取り決めますが、さらに立ち入った議論といたしますかそういうものができればというふうに考えております。

ただ今もお話がありましたように、事業認定問題というのが、私などが議論を聞いている限りでは、やはり同盟側が当局と対等の立場において議論できる問題、あるいは場としてそういうものが非常に重要視され、また事実のために長年戦ってきたというか、そうい

うことがあることも事実であります。しかし、同盟のほうから出されておりました相原さんが説明されたこの文書の最後のところにも、「本来は事前に告知を受け、意見を述べる機会を与えられるべきだ」、これが本来の筋で、行政処分を受けた後で救済の手立てを考えるのでは不十分だ。今事業認定問題はいわばその救済の手立て、そういうところで議論されるということにならざるを得なかったと思うんですが、「事前にその人の意見を聞かなければ人権の保護としては不十分だ」という認識のもとでこういう問題を展開している、こう言われているわけでありますが、できるだけそうした本質的な問題に立ち返ってこのシンポジウムを展開していけたら大変幸いであるというふうに思うわけであります。

ともかく問題は次第にはつきりしてきて、両者がその問題点について話し合うということになったことを、皆さんとともに喜びたいと思うわけであります。

ただ今申しましたように、次回は是非お知らせをいたしたいと思っておりますが、ご静聴どうもありがとうございました。

それでは、本日はこれで終りにさせていただきます。

―以上―