

成田空港による農業破壊と闘う農民たち

——農業の公共性の復権をめざす人たち

望月信光

(MOCHIZUKI Nobumitsu 「航空・空港研究会」会員)

はじめに

成田空港問題の特徴は「長い歴史」と「農地取り上げの深刻さ」にある。前者は後者の結果と言えるから二つの特徴は裏表の関係にある。歴史の長さという点で言えば、当初の富里空港案を打ち出した航空審議会答申（一九六三年）から今年で五〇年になる。要するに半世紀かかって成田空港は未だに完成していない。これ自体が驚くべき事態と言つてよいのだが、これは成田空港建設のための農地取り上げをめぐる政府・空港公団（二〇〇四年四月から空港会社）と農民の攻防がいかに深刻なものであったかということを示している。換言すれば、成田空港建設という空港側の攻撃は本質において「農業潰しと農民殺しをもたらすもの」であり、「非人間的で、残虐なもの」だったのだ。

ところで、いま成田空港問題を考察する場合、同時に取り上げるべき問題が二〇一一年三月に始まる東京電力福島第一原発事故だ。福島原発事故は文字通りの一大衝撃を日本社会全体に与えた。ヒロシマ・ナガサキで被曝し、ビキニで被曝した日本において、今度は全国に五〇基以上稼働している原子力発電所の事故で一般市民が放射線に曝されたのである。その結果、二年を経た現在も一五万人以上の福島県民が高濃度汚染地域となった故郷から他所に避難し家財も使用できないという事態が続いている。その他にも子どもの被曝問題など深刻な事態が無数に発生している。

言うまでもなく原子力発電を推進してきたのは、日本社会を主導的に支配してきた巨大独占資本であり、それと利害を一致させてきた保守政党だ。従つて今回の福島原発事故は、大資本の利益至上主義やそれを支えてきた政治的・経済

的・社会的なシステムのあり方など、これまで日本社会で通用してきたあらゆる支配的価値観や認識を根底から揺るがしている。

今や私たちは「ポスト福島」に相応しい社会観を確立し、それを実践すること抜きには生き残ることが不可能な時代に生きていると言える。成田空港問題についても、福島後の社会観に基づいてこれを考察し取り組んで行くことが求められているはずである。

そこで本稿では、まず現時点で成田空港建設に反対している農民たちが直面している具体的な課題（後述する市東孝雄さんに対する約一・三ヘクタールという広大な農地取上げ攻撃）について経過や農民たちの思いを紹介し、次に空港建設に反対する農民たちが日々実践してきた農業生産の意義とその公共性の復権の必須性についても考察してみたい。

簡単な自己紹介をさせていただと、筆者は成田問題を長く研究してきたわけでもないし、成田闘争に深く関わってきたわけでもない。ただ、現在、経済学者鎌倉孝夫氏が始められた成田空港問題に関する研究会（名称は「航空・空港研究会」）に参加し、成田空港問題全般について調査研究を行っている。本稿には同研究会における鎌倉氏や他の共同研究者（例えば農業経済学者の石原健二氏）との討論で示唆を受けたものも反映していることをお断りしておきたい。

① 成田空港反対運動の通史

1 成田空港建設に関する長い経過についてわかっていなければ、後述する市東孝雄さんに対する農地取り上げ問題に関わることができないわけでは決してない。とは言え「長い歴史」は成田空港問題の特徴の一つであるから全くふれないわけにはいかないだろう。

成田空港問題の五〇年に及ぶ経過については、まず年表を参照されたい。年表では富里案の時期を前史とし、成田空港建設の過程を五つの時期に分けているが、少し説明する。

成田空港は、A滑走路（四〇〇〇m、主滑走路）、B滑走路（二五〇〇m、平行滑走路）、C滑走路（三三〇〇m、横風用）の三本の滑走路をもつ空港として一九六六年七月に閣議決定されたが、現在までに次の三回の滑走路の供用開始があった。

- ① 一九七八年五月のA滑走路供用開始
- ② 二〇〇二年四月のB'滑走路（二二八〇m）供用開始
- ③ 二〇〇九年一〇月のB'滑走路（二五〇〇m）供用開始

右の三回の滑走路供用開始が時期区分の目安となるが、右の①から②の間が長いのでこれを二分する。そうすれば年表の通り五つの時期に区分される。

最近、第一期の成田空港反対運動の様子を知ることができ、貴重な本が出ている。一つは、DVDブックとして出