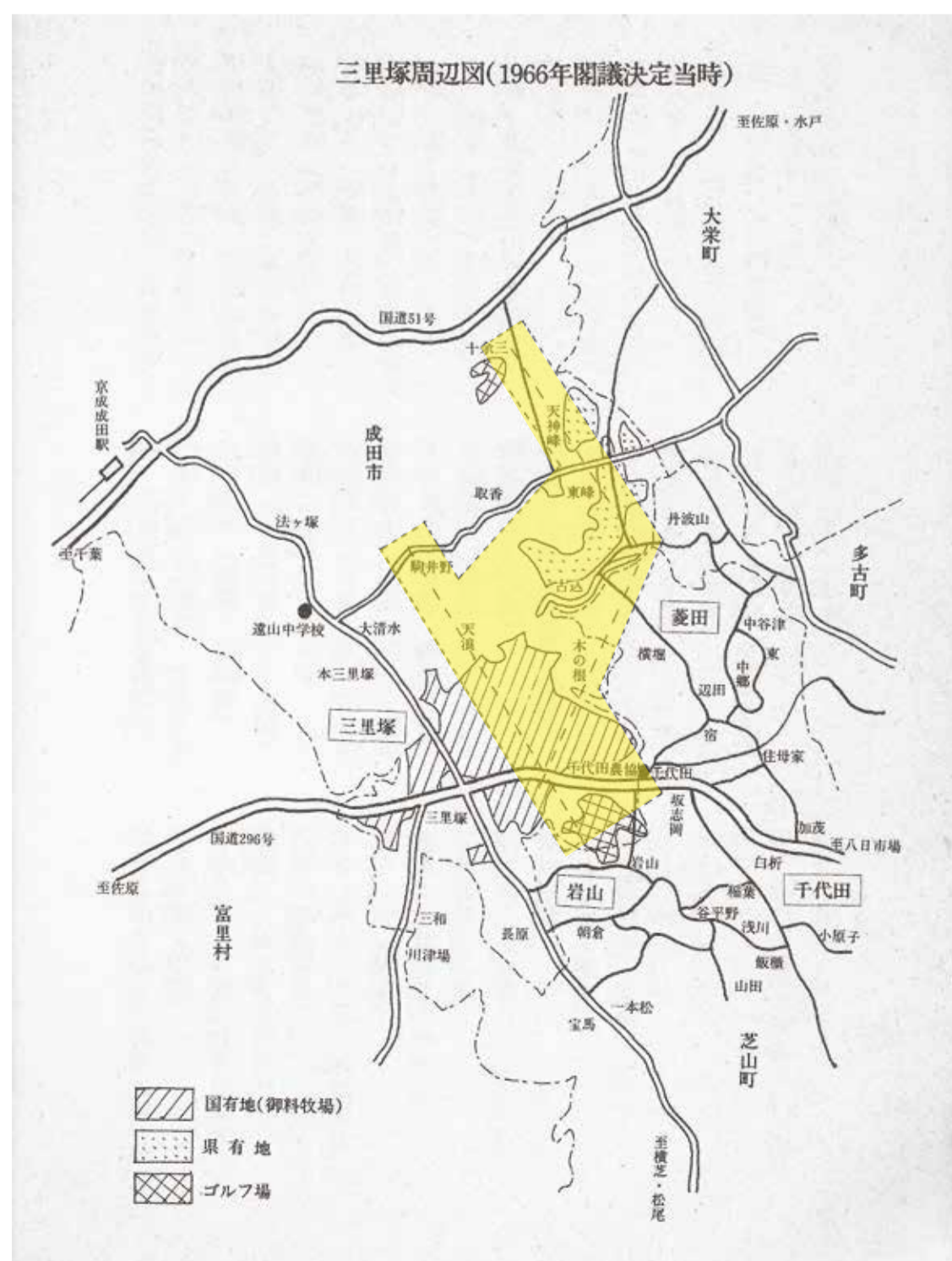
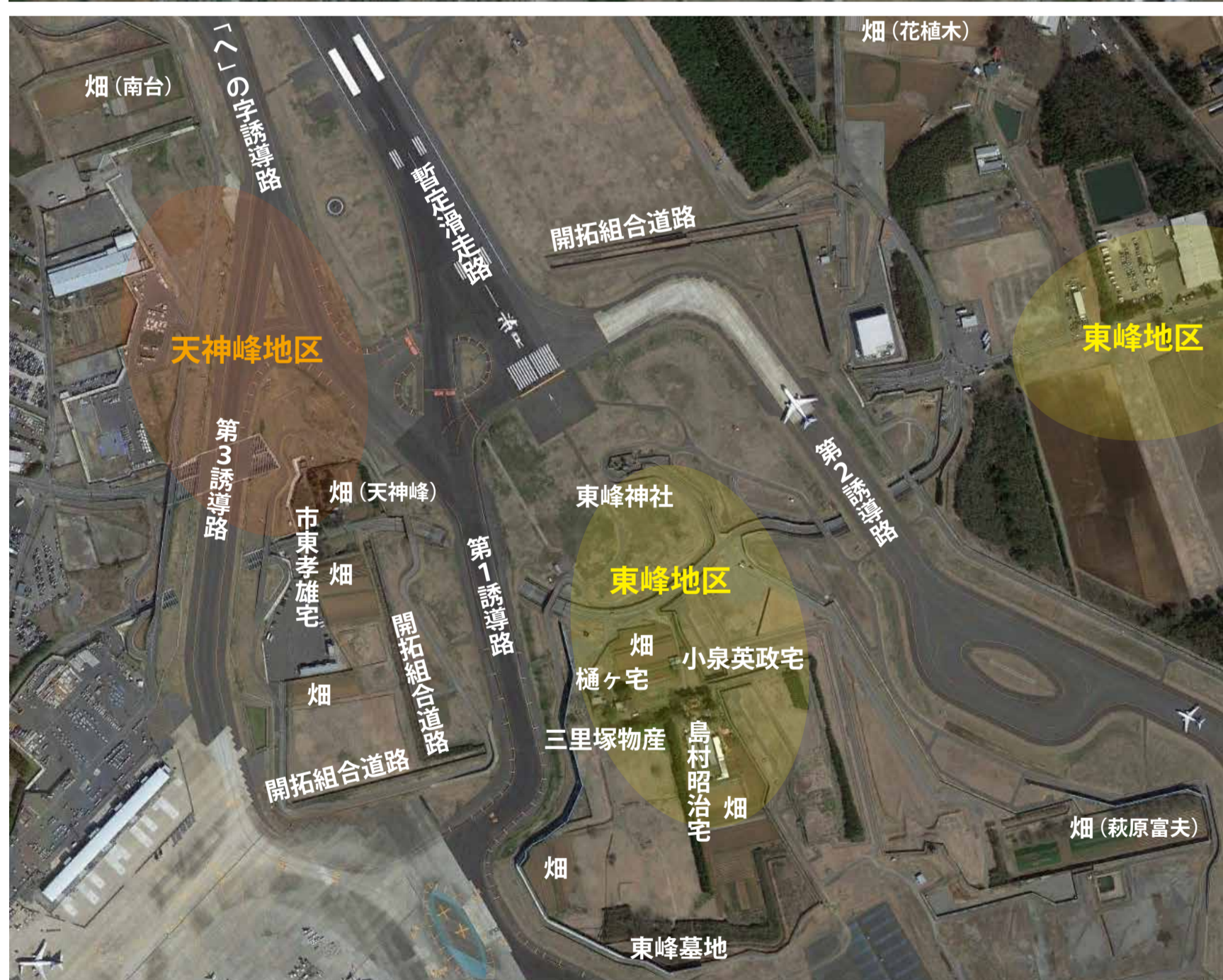
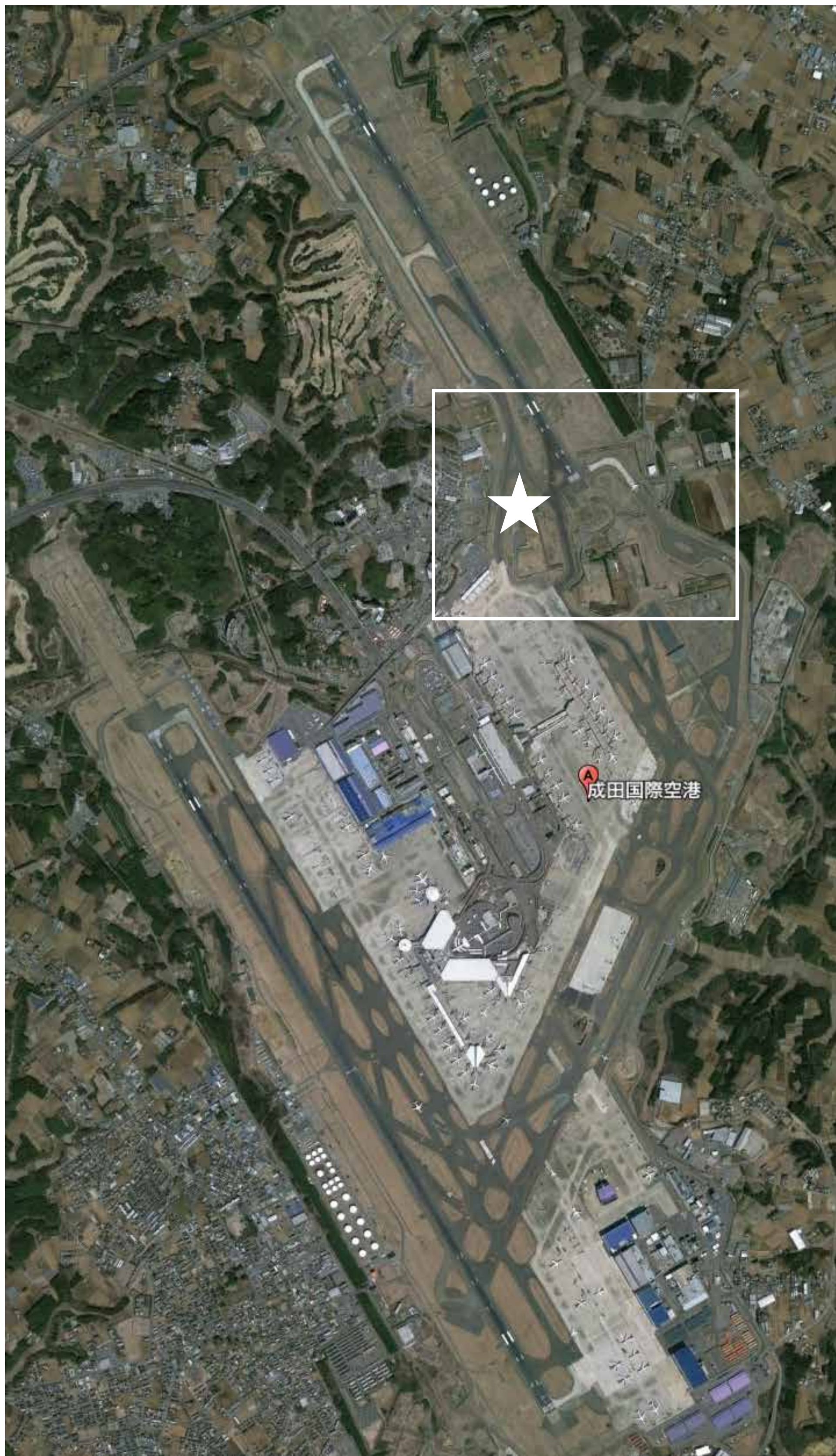


1. 誘導路に囲まれる家と畑 (Google Earth 画像取得日: 2014.3.23)



2. 天神峰・東峰と空港との位置関係



【写真上】現在の成田空港。白線で囲ったところが天神峰・東峰地区
 【下】天神峰・東峰地区の民家と畑、墓地、神社と共有地
 【左図】空港設置の閣議決定（1966年）のころの様子。黄色のところが空港敷地予定地

前掲の上空写真（Google Earth）は、千葉県成田市の専業農家・市東孝雄氏の家と畑である（一部は島村昭治氏の畑）。その生活環境がいかなるものかは、誰もが容易に想像できる。

バブル時代、「地上げ屋」なるものが横行し、生活を脅かす暴力が行使されたが、この成田の状況はまさに国家ぐるみの犯罪といっても過言ではない。

場所は、成田空港暫定滑走路の南端近く（左図★印）。この写真の畑を含む市東孝雄氏の2カ所の農地が、いま成田国際空港株式会社（旧空港公団）による取り上げ対象にされ、裁判で闘われている。

●「国策」が生み出した負の歴史

戦後初の家屋・農地の強制収用に対する農民の激しい抵抗闘争で、空港建設は大幅に遅れ、1978年になって成田空港はA滑走路1本で開港した。

しかしその後も二期工事（B・C滑走路建設）区域の用地買収は進展せず、90年代に入ると政府は懐柔へと方針を転換、成田空港シンポジウムで過去の歴史を謝罪し、「強制的手段を放棄する」と社会的に公約したが、なおも空港完成ありきの姿勢に住民の承諾は得られなかった。

再度の方針転換をもたらしたのは、「アジアのハブ（基幹空港）」からの陥落と羽田国際化への政策転換だった。

追いつめられた旧空港公団は、B滑走路を2180mに短縮し、北に800mずらす暫定滑走路計画を一方的に決定した。これによって天神峰・東峰地区では、村落内に空港施設が浸食し、人家上空40mを航空機が飛ぶ事態となった。

●際限のない人権侵害

その後、空港会社は暫定滑走路をさらに北へ320m延伸するなどの手直し工事を繰り返し、昨年からはLCC（格安航空）のためのターミナル工事を進めて敷地をさらに広げている。

ゆがんだ「公共性」のもと、場当たりの際限のない拡張工事がいまでも続いているのが成田の現実である。

3. 生業としての農業_無農薬・有機栽培

市東孝雄氏の祖父・市太郎が天神峰で暮らし始めたのは、空港がやってくるよりはるか以前、明治の末のことである。

千葉県山武郡蓮沼村に生まれた市太郎は、14、5歳のころ茨城県稲敷郡長竿村の雑貨商のもとに丁稚に入り番頭になった。33歳の時に、宮内省の土地を借りて天神峰の街道筋に移り住み、下総御料牧場の従業員を相手に商売を始めた。

大正に入り、天神峰には周辺地域から次々と農民が入植するようになった。市太郎は長男・東市が小学校にあがる大正10年頃に店を閉め、宮内省から土地を借りていた二人（後に地主）からまた借りして開墾し、農耕を始めた。

●農地改革で解放されずに残された小作地

市東家が大正末から耕し続けてきた小作地は、敗戦直後の農地改革で自作地となるべきものだった。ところが東市の復員が遅れ、不利な扱いのまま、地主の保留小作地として扱われ、解放から取り残された。

東市は小作地で落花生、里芋、サツマイモ、麦を栽培する一方、農閑期には川崎製鉄で働き、妻・ときとともに4人の子どもを育て上げた。

●農地は私たちの命

休むことなく耕してきた小作地は、「ピロードのようだ」と評されるほどの見事な黒土である。

東市は1987年、東峰地区の萩原進らとともに有機農法を始めている。たゆまぬ土作りは孝雄氏に受け継がれ、改良が重ねられている。



【写真上】市東孝雄氏の祖父・市太郎
【下】父・東市の軍隊時代。東市は20歳からの2年間と26歳からの6年間の計8年間、招集されている

「親父の時代を含めると26年、私になって14年、有機の土作りを続けています。農薬や化学肥料は一切使わず、除草はすべて手作業です。露地栽培ですから、天候に左右されるしたいへんですが、促成栽培では味わうことができない本物の野菜ができるんです」

「農業は、土が命です。乾燥鶏糞や蛎殻、糠などを一反歩あたり毎年2トンから4トン鋤き込みます。一口に北総台地というけれど、水はけや土質などが微妙に違って同じ畑はありません。その微妙な違いに合わせて土づくりも変わっていく。その土地に応じた工夫をしないと美味しくいきません」

「もうひとつ大事なことは、消費者との顔の見える関係です。一年を通してその家族が食べる野菜のすべてを担う、という考えでやっています」

——市東孝雄氏

●有機農業の先進地

空港反対運動の中心地域は、有機農業の先進地である。近代科学・技術が水俣病に象徴される公害として認知され、農薬や化学肥料の弊害が指摘された60代後半から70年代、成田市東峰地区や芝山町菱田地区では、有機農法の産直グループがいくつもできた。現在、天神峰・東峰地区で農業を営む農家はすべて有機農法を行っている。

4. 裁判—公共性と農地・農業

市東孝雄氏に対して、空港会社が明け渡しを求めている小作地は、天神峰と南台の2カ所である。

そこは市東家三代が、100年近く休むことなく耕してきた肥沃な農地。面積は合計すると約1.3haであり、全農地の約4分の3に及ぶ。出荷場や農機具置き場など作業に欠かせない建物を含む。

1988年、旧空港公団はこれらの畑を耕作者の東市に無断で地主から買収した。翌89年、成田空港の事業認定の期限が切れ、土地収用法は失効した。

奪われれば生計がたたないこれらの農地を、失効した土地収用法に代えて、農地と農民の権利を守るための農地法（20条解約制限）を使って取り上げる空港会社。市東孝雄氏はこの横暴と闘っている。

●空港会社の違法の数々

小作地をめぐる空港会社（旧空港公団）の農地法違反は枚挙にいとまがない。

- ・耕作者である東市の同意なき農地買収
- ・15年間にわたる地代のだまし取り
- ・小作地の位置の誤認と証拠の偽造

さらには関係証拠の隠匿など、裁判では空港会社の悪質な姿勢がつぎつぎに明かされた。

●農地闘争が訴える2つの核心——

1) 農地の大切さと農の価値

全国の農家はいま、廃業の危機に立たされている。政府と財界は農地法を解体し、企業の農業参入と農地所有をもくろんでいる。TPPと国家戦略特区はこの動きとウラオモテの関係にある。

農地を公用収用するために農地法を違法に使う異例の措置は、農地法解体の先取りであり、これに立ち向かう裁判の意義は大きい。

2) 本来の公共性とは人間社会の存立・生存の根拠となるべきもの

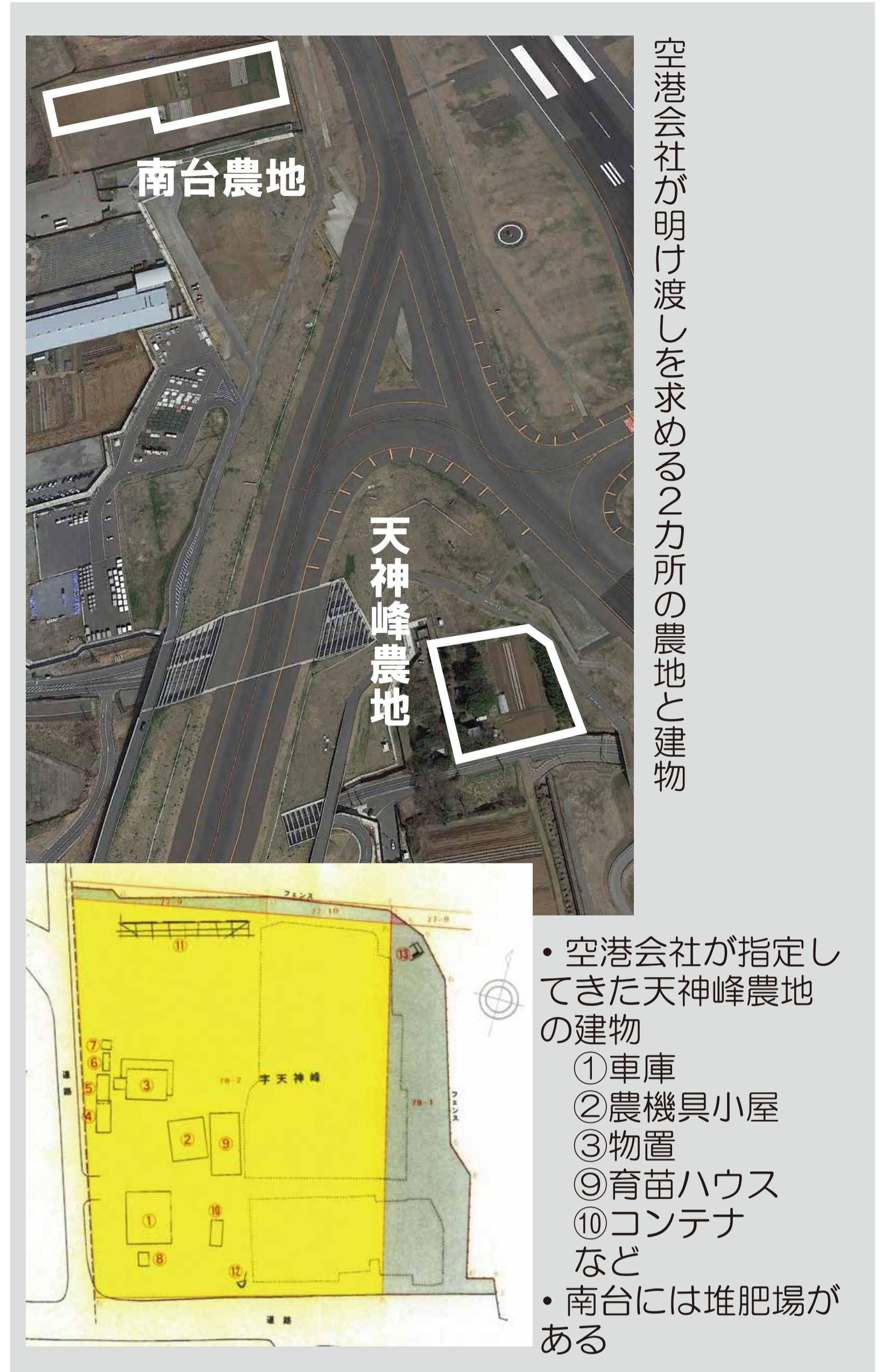
2011年3月11日の東日本大震災と福島第1原発の爆発で、日本社会は「国策」「公共事業」の本質を問い直すことになった。「人の生命を超える価値を他に見出すことはできない」（大飯原発差し止め判決）は、これによって闘いとられた地平に違いない。

本来あるべき公共性とは、人間社会の存立・生存の根拠にこそあり、「国家＝公共」の図式はまやかしかである。半世紀に及ぶ「成田」の歴史はこのことを鋭く突き出している。

「空港会社が起こした裁判は、私に農業をやめろというものです。私はそれと闘っています。でもなにか気負っているわけではなく、それが空港との関係で闘いになっているだけなんです」

——市東さんの空港会社との闘いには気負いが無い。虚勢・虚飾など全くない。きわめて自然体なのである。

成田空港反対闘争というと、何か特定のイデオロギー的主張に基づく反権力闘争だ、というイメージでとらえている人は、なお多いであろう。しかしこの闘いは、権力側のイデオロギーに対抗するイデオロギーというレベルを超えている。いま鮮明に突き出されているのは「カネか生命か」の闘いだ、といえよう。（鎌倉孝夫『成田空港の「公共性」を問う』序文から抜粋）



※農地をめぐる裁判は二つの法廷（東京高裁と千葉地裁）で争われている。

5. 関連年表

1912年 (M44)	市東市太郎が天神峰に食料品・雑貨・飲食を提供する店を開く
1921年 (T10)	御料牧場が規模を縮小。市太郎、小作地を借り農業を始める
1946年 (S21)	自作農創設特別措置法施行 (農地改革)
1947年 (S22)	市東東市がビルマから復員
1952年 (S27)	農地法成立
1966年 (S41)	市東孝雄、遠山中学校を卒業し船橋の洋食レストランで働き始める
1966年 (S41)	佐藤内閣が新空港の位置を成田市三里塚に閣議決定
1969年 (S44)	新東京国際空港 (現・成田空港) の事業認定を告示
1971年 (S46)	第1次・第2次強制代執行
1978年 (S53)	A滑走路のみで成田空港が暫定開港
1986年 (S61)	空港公団 (現・空港会社) が2期工事に着手
1987年 (S62)	東市、萩原進らと有機農業に転換し産地直送を開始
1988年 (S63)	空港公団が秘密裏に、地主から天神峰・南台の小作権付き農地を買収
1989年 (H1)	事業認定が期限切れで失効し、土地収用法が適用できなくなった
1991年 (H3)	成田空港問題シンポジウム (~ 1993年) → 円卓会議 (~ 1994年)
1993年 (H5)	空港公団、収用裁決申請を取り下げ
1999年 (H11)	東市逝去、市東孝雄が天神峰の実家に戻る
1999年 (H11)	運輸大臣、B滑走路の事業認定を変更 (北側に800mずらし、2180mに短くして暫定滑走路とする)
2002年 (H14)	暫定滑走路と「へ」の字誘導路の供用を開始
2003年 (H15)	空港公団が、1988年に買収した小作農地の所有権を移転登記
2004年 (H16)	空港公団が「民営化」し、成田国際空港株式会社に
2006年 (H18)	空港会社、天神峰・南台の小作地につき千葉県に対して農地法20条の解約許可を申請 → 千葉県知事が解約を許可 暫定滑走路を北側に延伸し2500mとする施設変更許可を申請 → 国交大臣が許可
2006年 (H18)	空港会社、市東孝雄に農地明け渡し訴訟を提訴①
2007年 (H19)	市東孝雄、知事による農地賃貸借解約許可処分に対して取り消し請求の行政裁判を提訴
2008年 (H20)	空港会社、市東孝雄に農地明け渡し訴訟を提訴② (後に行政裁判と併合)
2009年 (H21)	東側誘導路、北延伸した暫定滑走路の供用を開始
2010年 (H22)	第3誘導路の変更許可、成田市道 (通称・団結街道) を封鎖
2013年 (H25)	第3誘導路の供用を開始 → 7/29 農地裁判判決: 千葉地裁民事3部 (多見谷寿郎裁判長) が、耕作中の農地を空港会社に明け渡すよう命じる不当判決
2014年 (H26)	3/26 東京高裁 (貝阿彌誠裁判長) で農地裁判・控訴審始まる

(表中敬称略)

■	前史
■	閣議決定と暴力的な空港建設
■	土地収用法の失効と懐柔攻撃
■	再度の暴力、土地取り上げ
■	裁判闘争