

広がる三里塚の炎



未来をつくる青年の友

民主青年新聞

《週刊》一部四〇円・月一五〇円(〒15)

青年には未来がある。その未来をよりよい未来とするために、全国の青年と語り、手をつなごう。「民主青年新聞」は、安保・沖繩・青年の生きがい、恋愛、文化・スポーツなど、青年にとって重要な問題を幅広くとりあげ、希望のもてる未来をめざし、社会の矛盾を真に変革する立場から編集されている日本で唯一最大の週刊紙です。

青年運動

《月刊》一五〇円(〒12)

青年運動は、青年の理論学習誌として、日本の軍国主義復活の動き、青年の生きがいについてなど、その時々の青年にとって重要で関心のある問題を集し、その核心をわかりやすく説明しています。国内外の政治・文化・スポーツなど、全体として青年の生き方を追求しています。青年の学習誌としてぜひ誌もう。

日本民主青年同盟中央委員会発行

民主青年新聞本局発売 東京都渋谷区神山町4の23 振替・東京106690

広がる三里塚の炎

—三里塚空港反対闘争の理解と—

前進のために—

安保反対青学共闘再開をめざす
中央青年学生代表者会議

— もくじ —

一、三里塚空港建設と反対闘争	3
二、三里塚に空港はいらない	18
三、SSTは実用化されない	27
四、四〇〇〇メートルは軍事偽装計画	35
五、農民と住民を犠牲にする三里塚空港建設	42
六、強制土地収用を許すな	48
おわりに	59
資料・年表	63

三里塚

今から三百余年前、現在の多古町の中村壇林（徳川時代にできた日蓮宗の坊さんの大学）が成田へむけての布教線上に一里ごとに「南無妙法蓮華経」の塚をたて、道しるべにした。

そこから三里塚の名がおこったのです。

ちなみに四里塚は、法ヶ塚といい、今も三里塚から一里ほど行ったところに法ヶ塚という部落があります。

この地、三里塚は徳川諸侯の放馬牧場として原野のままにされていましたが、明治以降入植者よって一部が開拓されたのです。

そして、さらに戦後復員軍人、外地引揚げ者近村の二、三男が原野を切り開き、木の根を掘りおこし、苦勞をかさねながら開拓し、今に

なつて、やっと営農ができるまでにしたものです。

こうしてやっと三里塚は、農村となり、全国の生産量の七〇%近くを占める落花生をはじめしょうが、サトイモ、スイカなどの作物がとれ東京、千葉など大都市への野菜のきょう給源として重要な役割をになうようになりました。また全国屈指の桜の名所でした。

そこへ、突じょ新東京国際空港が不時着し、今農民の生活と営農をねこそぎ破かいしようとしていのです。

その三里塚新国際空港とは、一体なものでしょうか。

新東京国際空港位置図



一、三里塚空港建設と

反対闘争の歴史

「国策」としておしすすめられた
新国際空港建設

一九六三年、政府は「世界の航空界の大型化
高速化にみあった空港が必要であり、羽田空港
が狭くなった」ことを理由に、新国際空港建設
を明らかにし、茨城県霞ヶ浦、東京湾埋立、千
葉県などを候補地としました。

一九六五年、さらに、につめた案として、千
葉県富里、八街を空港建設予定地と決定し、そ
の準備にとりかかりました。

富里、八街案が政府によって明らかにされる
と同時に、反対同盟が各部落ごとにつくられ、
集会、県庁抗議など大きな闘争が展開され、富
里、八街の議会で反対決議がおこなわれ、反対
同盟、共産党、社会党の三者共闘の力でついに
政府は、この案を撤回せざるをえなくなったの

です。

このたたかいに、東京原水協、平和委員会、民青同盟をはじめ、東京と近県の民主勢力が団結小屋をつくり、現地調査、集会、援農など、現地農民と共にたたかいにいち早くたちあがったことも勝利の大きな力となりました。

この空港建設案が出された時期は、アメリカのベトナム侵略戦争が急速に拡大されたときです。

即座に立ちあがった三里塚農民

一九六六年六月、富里、八街の農民のたたかいに押された佐藤首相は、友納千葉県知事に三里塚を中心に空港建設予定地を検討するよう要請し、正式決定がされました。

地元住民はただちに三里塚青年反対同盟、空港反対同盟を結成して、反対同盟委員長に戸村

一作氏、事務局長に石井幸次氏をえらびました。

反対同盟は、ただちに千名の県庁抗議をおこない、反対同盟も、三里塚、芝山連合反対同盟となり、三五〇〇名の抗議集会と大きな盛りあがりを見せ、成田市議会、芝山町議会も反対決議をせざるをえなくなりました。

この農民と住民の爆発的なたたかいを根幹としながら、共産党、社会党をふくめた共闘がつくられ、空港阻止のたたかいは前進しはじめたのです。

しかし、政府は執拗に空港促進の工作をおこない、新国際空港公団を正式に発足、成田努氏を総裁に決定し、地元では、成田市木の根を中心に成田空港条件連盟の結成、成田空港対策部落協議会結成などをおこない空港賛成の動きをつくりだしました。

三里塚空港建設案の概要

場所は、千葉県成田市、芝山町、多古町と千葉県北総台地の中心部に位置し、広さ一〇六五ヘクタールで羽田の約三倍の広さに当ります。

建設されるものは、四〇〇〇m、二五〇〇m 三二〇〇mの三本の滑走路、その他、コントロールタワー、旅客、貨物ターミナル等の施設、予算は、約五〇〇〇億円、というものです。

用地全体のうち、御料牧場（宮内庁所有）、県有地など約四〇％の公共用地が含まれていません。

民有地のほとんどは、農地であり、戦後開拓者が圧倒的部分をしめ、空港建設によって騒音などで影響をうける人々数千名、土地をとりあげられる農家約六八〇戸です。

広がる反対闘争の波

六六年十月二日の労働組合、民主団体、共産党、社会党を集めた五千名の決起集会がおこなわれたのをはじめ、第二回青年学生大集会、母親大会への参加、砂川への視察、運輸省への抗議、さらに、戸村一作反対同盟委員長の日本共産党中央委員会への要請をはじめとした、支援支持要請行動も活発にとりくまれました。

また、現地では、十二月に天神峯部落に反対同盟現地闘争本部がつくられました。翌六七年二月には、富里から運ばれた団結小屋が駒井野部落に建てられ、全県、全国からも援農、カンパ、激励など支援活動もすすみ、さらに、九月には、古込部落に共産党の現地闘争本部、十月には、東峯部落に安保破棄中央実行委員会の団結小屋がつくられ、支援体制も系統的にとられ



安破棄団結小屋開きて、よせ書きをする支援の人々

るようになりました。

一方的に空港建設を促進する政府

政府は、関係市町村に圧力をかけ、成田市議会では、反対決議を白紙撤回させることまでしました。

また、空港建設賛成、条件賛成の農民が組織され、買取価格など補償対策を決め、農民への工作をすすめました。

六七年に入ると、地元説明会を空港公団が開き、御料牧場の移転先も決定し、大橋運輸大臣は工事認可を強行し、八月には、空港公団によって、空港敷地立入り測量（外かく測量）を千葉県に通知、これをうけ友納知事は立入り通知を公告するにいたしました。

この外かく測量（タイ打ち）は、土地収用法適用の準備であり、政府は「土地収用法がか

られたら、ただ同然で土地は国のものになる」という宣伝を賛成派などを通じ大々的におこないました。

こうした宣伝によって、農民の動搖をねらい条件で折り合わずにいる農民をも屈服させようとしながら、権力によって土地をとりあげる第一歩を公然と実行にうつしたものです。

同時に、この時はじめて、十・八羽田事件をおこした全共闘一派（当時三派）が、この「外かく測量」阻止のたたかいに介入をはじめてきました。

クイ打ち阻止闘争

地元農民は、言うにおよばず、民主勢力もすでに八月末から現地泊り込み体制をとり、連日パトロール、農民支援の行動をつづけ、外かく測量阻止の体制をかためました。

六七年十月十日、突じよ、機動隊二千名の動員のもとに作業隊があらわれ、外かく測量のクイ打ちを強行してきました。

農民と支援の人々は、身をていして、この不当なクイ打ちを阻止するためにたたかい重軽傷者多数を出しましたが、三本のクイしか打てず公団はひきあげました。

この時、全共闘一派が、農民のたたかいが高揚し、国民から注目をあびているなかで、はじめて組織的介入をたくらみましたが、それは、反対同盟によって排除されたのです。

全共闘一派の介入と

反対同盟幹部とのゆ着

しかし、全共闘一派らは「日共、民青はたたかわなかつた」と宣伝し、農民の一部のなかに、空港反対といっているから、いっしょにや



クイ打ち反対闘争（'67.10.10）

ってもかまわないという意見が出され、十一月三日、全共闘一派の、空港粉碎集会に、戸村委員長もはじめて参加しました。

その後、急速に共産党批判が、反対同盟の一部から出されました。

これにたいして、共産党は、戸村委員長に抗議するとともに、全共闘一派の犯罪性について宣伝し、農民の説得活動を大々的におこないました。しかし、執拗な全共闘一派の反対同盟への働きかけと、反共宣伝により、六七年十二月十五日、反対同盟役員会で共産党排除がきめられてしまいました。

こうしたなかで民主勢力を心から支持し、共にたたかってきた農民が、反対同盟の役員をやめさせられたり、非難されはじめ、不幸にも、分裂状態がつくられてしまったのです。

団結と統一、空港阻止のために たたかう民主勢力

共産党排除が決定される直前に、空港阻止のねがいと、たたかいの象徴として、平和塔建設が反対同盟に提起され、満場一致で、建設を決めました。

ここで平和塔を中心とした、たたかいをふりかえってみましょう。

当時のことを、平和塔奉賛会会長、佐藤行通さんは次のように語っています。

この事業を推し進めるため、反対同盟のほかに、いわゆる条件派といわれる人々や、周辺住民、全国の民主勢力などにも働きかけて、平和塔奉賛会をつくること、会長には提案者の佐藤行通を、当面準備を進める世話人として、岩山台宿の区長、斉藤文雄氏、反対同盟から、副委員長小川明治氏、事務局長として、麻生禎一氏

を指名しました。

平和塔奉賛会の準備会は、そこで塔建立の目的を次のように規約にかかげました。

三里塚平和塔建立の目的

三里塚平和塔奉賛会は、①平和な農民の生活を破壊し、②周辺一帯におびただしい公害を与え、③日米安保条約のもとで軍事利用をさけることができない三里塚新国際空港の建設を絶対に許さないために、四〇〇〇m滑走路予定地の要点に平和塔（複数）を建立します。

この平和塔は、

一、空港絶対阻止のための降魔の法城（悪魔を降伏させる城）として

一、平和をねがう全国の同志の統一と団結の象徴として

一、「たたかいの勝利」の記念塔として

一、平和のために闘った犠牲者供養塔として

一、アジア不再戦誓願の塔として
建立され、永久に護持されるものです。

奉賛会準備会には、連合反対同盟の三里塚、芝山両地区から、それぞれ五名の役員が推せんされて来るはずになっていました。

しかし、こうした動きが持ち上って直後、十一月下旬には、反対反盟が、当時「三派」と呼んでいた全共闘一派を導入し、逆に、日本共産党を現地の反対闘争の中から排除するという非民主的な決定をしてしまいました。

一九六七年十二月八日、太平洋戦争開始の記念日、仏教徒にとっては釈尊成道の日（お釈迦様が仏になった日）に、平和塔奉賛会は四〇〇〇m北端、駒井野団結小屋の南側に盛大な定礎式を行いました。

この日、反対同盟の役員は戸村一作委員長はじめ全員出席し、社会党、共産党の代表、青年学生代表者会議の代表、宗教青年協議会の代表

（駒井野に平和塔を建てようと工事をする農民と支援の人、67年12月）



婦人の代表など数多くの代表者が、それぞれの立場から「必ずこの塔を完成して見せるぞ」と決意を表明しました。

この地鎮祭は、すでにひび割れていた社、共、

反対同盟、民主勢力の關係をなんとかして、回復させようとしたもので、今後のたたかいを再編するための貴重な足がかりとなるでしょう。

この地鎮祭の後、一九六八年元旦には成田初詣の人々の中を数十人の隊列で堂々と行進しながら、宣伝とカンパの活動をおこない、ひきつづき、役員達を中心に、千葉県一円を訴えてまわるなかで、集会に出て訴え、カンパ、協力を要請しました。

六八年三月十七日、安保破棄諸要求貫徹中央実行委員会は、「農地買収阻止、三・一七総決起集会」を三里塚公園で開催し、平和塔第一塔の建設工事を起すための起工式を計画しました。

ところが、その朝、早朝から準備にやってきた、奉賛会会員たちは、そこを占拠した暴力学生集団に包囲され、作業の妨害をうけたばかりでなく、事もあろうに、戸村一作氏、北原反対

同盟事務局長等が、地主に強制して、土地貸借の契約書を一方的に破棄させるという暴挙をうけました。

そして、四月二十二日、未明ふってわいたように平和塔奉賛会事務局長の麻生禎一氏ら四名の会員が寝込みをおそわれ不当逮捕がおこりました。理由は、査定闘争の時に暴行したというものです。

奉賛会は、駒井野の計画を断念した時点で改めて、副会長斉藤文雄氏、及び理事麻生已一郎氏、同、内田ふみさんの三人の所有地が一団をなして、買収完了地の真中にあたる東三里塚吉野台に、三者の等分拠出をしてもらい、およそ五アールの土地を借りうけ、四月二十九日、日本山妙法寺、山主藤井日達老師を導師にあおいで起工式をおこなうことをきめました。

この地点は、四〇〇〇m滑走路の南端にあり背後に岩山部落の強固な支援をうける屈強な拠

点です。

起工式は、午後一時よりおごそかにおこなわれ、白亜の塔の巨大な姿をここに完成しようという決意を固めました。

以来満二年、全国からの支援と激励をうけながら、現地の農民延べ三五〇〇人の動員と募金によって結集した資金六五〇万円、日本山妙法寺の十数人の青年僧尼、民青、全学連等の若者たちの献身的な勤勞奉仕によって、高さ、二二・五メートル、鉄筋コンクリート総重量約三五〇〇トンの巨塔は完成しました。

一九六九年七月七日、日中不再戦記念日めぐし豪雨の中で、農民の老人は尼僧とともにほらはらしながら完成をいのり、若い僧侶と民青の若者たち、農民が必死の工事をつづけたのです。

そして見事に一トンの九輪が塔にのせられたその時、手放して泣きながら抱きあってよろこ

びあいました。

七月六日、日曜日、落慶の式典をおこないました。

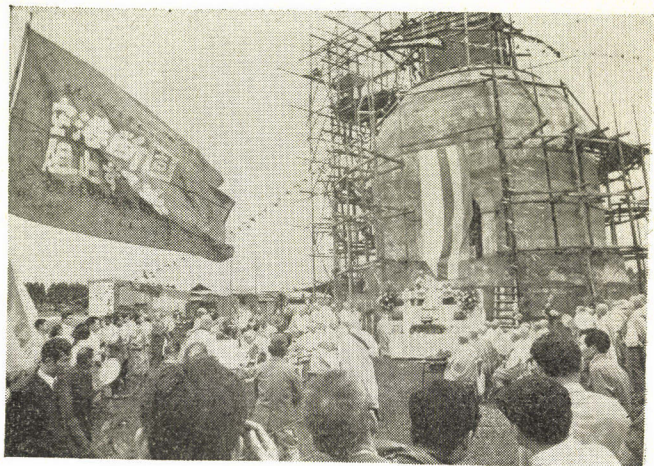
泥田の様になった吉野台に全国からはせ参じた同志たちがあつまっていました。

花咲くなかで、黄金仏を正面に祭り、セイロン伝来の仏舍利一粒を塔頂に収納したこの平和の塔がいま除幕されるのです。

民青のブルー、全学連のライトブルー、新婦人の赤、沖繩返還同盟の黄、そして日本原水協の緑と、色とりどりの旗がこの台上に折からの風をはらんで全国の仲間祝福をつたえました。

ここに数十万人の支持者たちの不動の決意が結集され、鉄筋コンクリートの大塊は、血と汗と涙と、そして四〇〇〇mをほおむって、農民のいのちを守り、世界平和を永遠に守りぬく団結のシンボルとなりました。

これが三里塚の平和塔です。



平和塔完成式 (1969.7.6)

今日、毎朝五時から、たゆみない数人の僧尼の祈りの声がひびきわたり、夜空にその姿はくっきりとてらしだされています。

一部農民をおい出し、闘争を弧 立化させた全共闘一派

反対同盟に巢食った全共闘一派は、空港反対闘争を実力阻止にしぼり、六八年三月三十一日いわゆる「成田事件」をおこしました。

この全国から動員をかけ、「オデンの食い逃げ」「無賃乗車」で知られる公団分室襲撃事件は、いわゆる条件派といわれる農民の不安を大きくかきたてました。

それは「軍事空港」であることから、この空港建設に、土地を売ろうとしたり、協力する者はすべて敵であるという全共闘一派の姿をみせつけられたからです。

この「成田事件」の時、条件派幹部が公団分室のとなりにある成田市役所にあつめられ、まのあたりに公団しゅうげきを見せられるということまでおこりました。

全共闘一派は、いわゆる条件派の畑の作物をふみつぶし、農家にデモをかけるなど追い出しをはげしく、くりかえしました。

これらの事件を契機に「条件派」農民は、公団に土地を売りはじめ、査定のための測量をうけいれはじめたのです。

その条件とは畑一反当り、百四十万円、田百五十三万円、宅地二百万円、山林原野百十五万円というものであり、代替地は、二町以上は七反五畝、二町未満は五反というものです。

しかも、これを九十万円で公団から買う形であり、いまでもこの買収条件はかわっていません。

エスカレートする挑発

こうした全共闘一派の挑発、暴力行為は「武装解放区」を唱え、一般通行人にたいして検問をし、県などの職員、資金貸付けのために、農家を訪づれる銀行員などに集団で暴力をふるうことが公然と行なわれ、三里塚無法地帯とまでいわれる状態になりました。

また、「条件派」農民の土地の測量を行なう「査定」にたいし、実力粉砕が各所で起こり、それらを理由に機動隊の常駐が行なわれ、今では、事あるごとに機動隊の検問、常駐は三里塚では、当然のことと化してしまっています。

一方民主勢力は、先きに述べた平和塔建設をはじめ、「条件派」農民の真の要求実現のためにたたかいました。

また必ず、国民平和行進、沖縄行進などでは

三里塚集会をひらき、原水禁大会への参加をはじめとした全国、全県へも積極的にはたらきかける活動を、活発におこないつづけてきました。

空港工事に手を

つけはじめる公団

六八年八月公団は、新空港のマスタープランを発表、第一期工事（四〇〇〇m滑走路）を七一年四月開港、第二期工事（二五〇〇、三二〇〇m）を七四年四月完成と発表し、六九年に入ると、空港関連事業として、高速道路、鉄道計画、用排水路、パイプライン、工業団地、ニュータウン等、北総一帯の開発とあわせて発表し、具体化をいそぎ、八月には、御料牧場を移転、九月十三日、土地収用法にもとづく空港建設事業認定申請を建設大臣に提出、同年十月空港工事用道路工事、地質調査のボーリング作業

にとりかかりました。

六九年十二月十六日、事業認定が認可され、土地収用法が本格発動されました。

民主勢力は、空港建設に反対し、敷地内外でも勇敢にたたかっている農民と周辺住民の要求実現をめざすたたかいと同時に、土地収用法を実施するための強制立入り測量を断固阻止し、空港建設阻止のたたかいをつらぬきとおしています。

ひきこもる全共闘一派

あせりをねらう政府、公団

七〇年二月、土地収用の準備の強制立入り測量がおこなわれ、民主勢力は測量を許さなかったが、全共闘一派は、バリケート内にたてこもり測量を許してしまいました。

十月、全共闘一派と反対同盟一部幹部は「実



支援の人々の援農活動

力、肉弾粉碎」の考えのもとに、駒井野の一坪運動用地の公開審理を、「実力で粉碎」し、土地収用委員、農民多数が、負傷しました。

七一年二月、駒井野の一坪運動用地、立木に強制代執行がかけられ、全共闘一派は、バリケードと穴ぐら戦術をとりました。これは、マスコミで大々的にとりあげられました。

七一年三月二〇日、二九日、平和塔の公開審理がおこなわれ、農民と民主勢力は、堂々と空港建設の不当性をバクロし、大きな反響をよびおこしています。

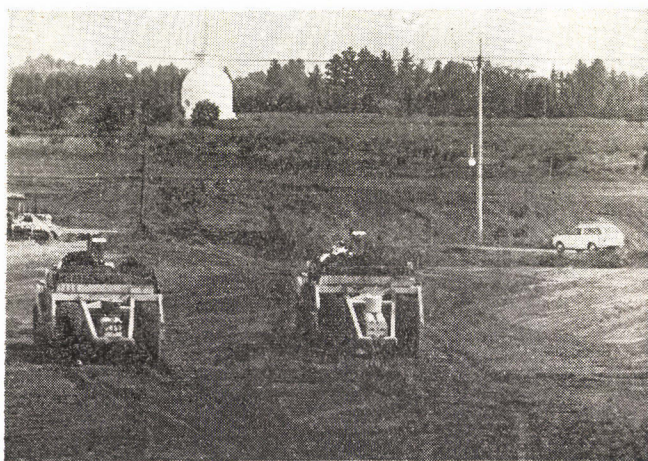
全共闘一派と反対同盟の「実力阻止」一本やりの考え方は、多くの人々の不安と不信をかっています。

ある反対同盟の農民は、「バリケードの次が穴ぐらとなったら、今度は、どこへもぐるのだろうか?」と語っています。

政府、公団は、今年五月頃から第一期工事分

の強制代執行をはじめ準備をしていますが、すでに空港工事は一年以上もおくれ、空港の機能をたすための関連事業も大幅におくれていることから、いつ一番機がとぶかも、わからない状態です。

しかも、今も予定地内には数十戸の反対農家があり、周辺でも反対運動の力が、強いことを考えるなら、工事の現状と、第一次の強制代執行だけを見て、空港がつくられてしまうというのは、決して論拠とはなりえないでしょう。



空 港 工 事 (平和塔附近)

二、三里塚に空港はいらない

破算した二つの理由

公団の言い分

「首都東京の周辺に新しい国際空港を設置する必要性は、現在の東京国際空港（羽田）の処理能力の限界が懸念されるようになり、また、航空機の超大型化、超高速化時代の到来が必ずと予想されるようになった昭和三十年代後半から、政府をはじめ、航空関係者の間で強く認識

されはじめた。」

これは、一九六九年十二月十六日、政府が土地収用法に基く公団の空港事業認定申請を認可した段階で、いわゆる「新東京国際空港」建設起業地にふくまれた土地所有者、成田市古込の石井幸次氏等二七名の地主によって千葉地方裁判所民事部に、空港公団を相手どって提訴された「空港事業認定取消請求訴訟の中で、被告（公団）から、裁判準備書面（一）、第一項、新東京国際空港設置の経緯、(1)「位置の決定」ということに関連して公的文書を以て引き出した、三

里塚国際空港建設の、「絶対・緊急な必要性」を裏付けた文書です。

これは、政府が政治的に急膨張を期待していた国際航空需要処理のために「新時代の国の表玄関」をつくることが緊要である理由を、いわゆる「羽田パンク論」と「手ぜま論」の二点にしばって出しているということです。

はじめに「手ぜま論」があった

当初、政府は、「航空機の超大型化、超高速化が必至であり、そうなると滑走路長三二〇〇メートル級の羽田では受け入れることができない」とし「新時代日本の表玄関にふさわしいものにするためにも「第二国際空港が四〇〇〇メートル級大型空港でなくてはならない」としてきたのです。

したがって、一九六四年に政府が初めて新国

際空港建設にふみきった頃や、一九六七年、事が三里塚に突然不時着した頃は、「羽田の処理能力が限界、飽和点に達したので」という「パンク論」は、むしろ副次的にしか触れられていませんでした。

というのは、「そんなに第二国際空港があるというのなら、手だてをつくして沢山ある関東平野の米空軍基地をかえしてもらって使えばいいではないか」「横田や厚木などは、羽田よりも大きく立派な飛行場ではないか」（大阪万国博の時、アメリカに交渉して、厚木米軍基地を臨時に使うとした例がある）、また、なによりも「羽田はベトナム向け米軍チャーター機で一杯ではないか。まずあれを止めさせろ」などと痛い腹にさわられて返答につまるからでした。

一九六六・六七年の頃といえば、アメリカのベトナム侵略戦争が最もエスカレートした頃で



アメリカ帝国主義と英雄的にたたかうベトナム人民

羽田はダナン向け将兵や前線がえりの負傷兵で
ごったがえしており、はては砂川で腹一杯武器
弾薬、軍需補給物資を呑みこんだ輸送機が燃料
をここで満タンにして目的地にむかうような中
継基地にさえ使われていましたから、「あの飛
行機をベトナムに飛ばすな」というスローガン
とともに、羽田国際線使用度数の四七%がこれ
ら米軍チャーター機によって占められているこ
とが大衆的に暴露される始末でした。

「羽田パンク論」はこうした世論の前で太刀
打ち出きないので、表に立てず、むしろ、航
空機超大型化、超高速化必至—SST導入すう
勢—四〇〇〇m滑走路必要—「羽田手ぜま論」
を主張し、それをもって反対運動を一切の科学
技術の進歩を否定したイギリス産業革命当時の
「機械打ちこわし運動」になぞらえて非難する
足がかりにしてきたのです。

入れかわった力点

ところが奇妙なことに、最近、政府も公団もマスコミも、かつて大宣伝した「航空界のすう勢はSST(超音速旅客機)の導入にむかっている」というキャッチ・フレーズは、今はすっかり忘れてしまったかのように、口をぬぐって言わなくなり、もっぱら、「羽田パンク論」によって武装された「空港国益論」で農民私権をおさえこみ、反対運動が、さも「反対のための反対」にいきり立っているようにいいふらし、攻撃を加えています。

政府、公団側がこのように、空港国益論を裏づける理由が時に、力点を「手ぜま論」においてみたり、時に「パンク論」にうつしてみたりこう動揺することの中にその論拠がまことにあいまいで、かつ薄弱である証拠があります。

「羽田パンク論」を破る

空のラッシュは国内線から

近年たしかに急速に航空需要は増大しています。この意味で、「羽田パンク論」はある程度論拠があると認めねばなりません。

世界的に権威のあるスエーデン王立航空技術研究所長、ルンドベルグ博士は、ICAO(国際民間航空機構)の調査をもとに、一九七〇年代航空需要のすう勢を分析し、推定した結果を次のように報告しています。

一八〇〇 km 以下	近距離線	70 ~ 79 年
一八〇〇 ~ 三二〇〇 km	中距離線	65 ~ 73 %
三二〇〇 ~ 七二〇〇 km	遠距離線	16 ~ 12 %
七二〇〇 km 以上		3 ~ 3 %

七〇年代末には、近中距離線を合わせた航空需要は、初期八一%から末期八五%と増加するの比べて、むしろ、国際遠距離線、世界一周線については一九%から一五%に割合いが減っています。

特に注目すべきことは、主として国内線の大衆的航空需要が六五%から七三%と大幅な伸びを示すであろうという権威ある推定です。

羽田も例外でなく、国際線の需要絶対量の増大もある程度あるとしても、「将来バンクしかねない」と宣伝される空のラッシュの最大の原因は、むしろ国内線における大衆需要のより急激な伸びによるものです。

(政府、公団の出しているデータは、この国内線と数少ない国際線需要、さらに米軍需要をコミにして発表している)

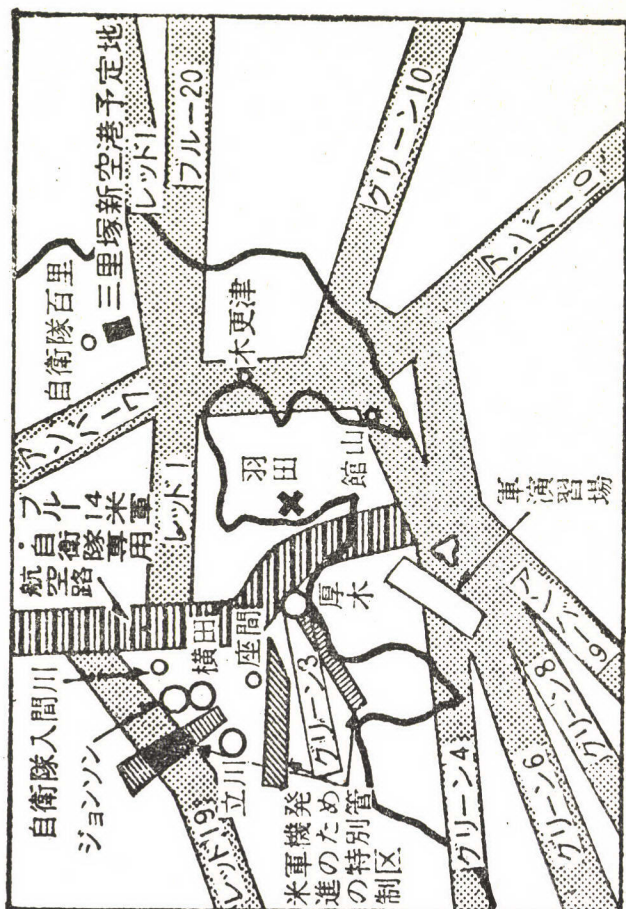
「基地エリア」とブルー一四の壁

私たちがたまたま航空機を利用して旅をする場合、羽田上空に接近してからおよそ一時間も着陸を待機されることがあり、空のラッシュらしきものを見せつけられることがあります。

しかし、この原因はほかでもない日米安保条約によって、わが国に駐留する米空軍が、首都西部のいわゆる「横田エリア」を中心にして数個の基地群をおおう空域、また北関東では自衛隊が「百里エリア」と呼ぶ不可侵空域をおさえ、しており、この二つの民間航空機の進入を許さない空域があることが第一の理由です。

その上、重大なことは米軍輸送機群のための専用航空管制帯域「ブルー14」が横田、厚木などをつつんで首都西部を南北に画して走り、羽田以西の空域を着陸待機域、および進入コース

東京付近航空路



として使用することを不可能にしていることです。

日米安保条約が存在することによって、第二国際空港を三里塚以外の地点に求めることができないかつとする前記、事業認定取消請求訴訟における被告（公団）側の論拠は、ただちにそのまま「羽田パンク論」の二つの弱点となっています。このことは自衛隊反対、日米安保条約廃棄のたたかひによって、このような米軍基地の撤去、日本領空の完全解放をかちとることやアメリカのインドシナ侵略戦争反対、三国人民支援のたたかひと深いかかわりあいをもっていることをも示しています。

（米軍チャーター機がどれだけ羽田の空のラッシュに「寄与」しているかを知っておけば「ここから米軍用機を飛ばすな」というたたかひを通して「パンク論」を破り、政府、公団側のいう「絶対的緊要性」の論拠を奪うことができる）

大衆的航空需要をどうするか

それにもかかわらず、大衆的近・中距離航空需要の必然的な増大をどうするかという問題が残ります。

これは第一に、近・中距離（国内）線にみあった、最も適切な速度と大きさの機種を開発しこれを導入することによって航空運航効果を大幅に引き上げること、第二に周辺住民の充分な納得のうえで米軍基地の国内線空港への転用を行ない、現在の羽田空港の負担を大幅に軽減し利用率の比較的小ない国際線専用にすることによって将来二十年の見通しを確立することができま

す。
わたしたちはこのような理由で羽田パンク論を認めることができませぬ。

「羽田手ぜま論」を破る

公団から出された

収用裁決申請書

空港事業認定に引きつづき昨年五月十三日、千葉県土地収用委員会に出された公団の収用裁決申請書には、「新空港に予定されている主要機種はDC-8、B747（ジャンボ）、SST2707-300、コンコード、エアバスL-500等であり」とのべられています。

ここでは「羽田手ぜま論」の「羽田のわくからはみ出す」機種として、SST二機種しかありません。既に就航しているボーイング・ジャンボやDC-8については問題にならないはずだからです。

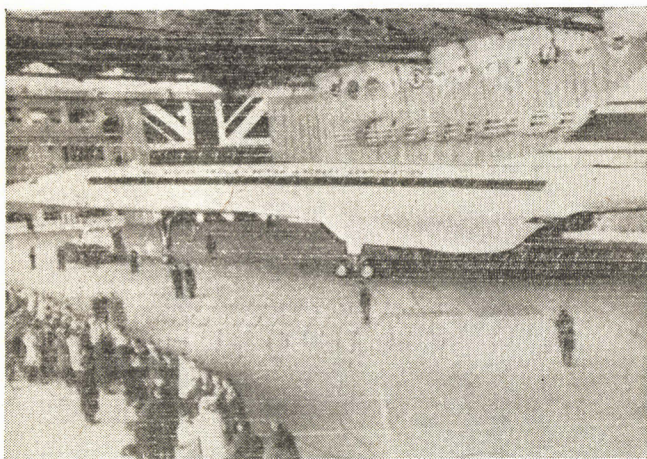
四〇〇〇メートル

空港はいらない

当時「手ぜま論」の主要な論拠として大宣伝された「将来、航空機の超高速化は必至」とはもっぱらSSTボーイングについてでした。

政府、公団はボーイング社が一九六六年滑走路を三七五〇メートルときめて、設計に入っていたことを根拠に四〇〇〇メートル滑走路の必要性をうたっていたのです。

わたしたちは、これにたいして、理論的に解明された権威あるSSTの有害、無益論を置き空港周辺の人口過密なわが国の事情では対農地を破壊するよりほかに敷地を収得することができないこと、その導入によって、おこる想像を絶する騒音公害が発生することを前面に立てて強く四〇〇〇メートル空港無用を主張してきま



S S T・コンコルド (英・仏協同開発)

した。

それにもかかわらず政府が、どうしても四〇〇メートル級の空港建設が国益になるとその必要をおしつけてきたことには、S S Tの不経済性、とりわけて運航効率の低いことや信頼性、安全性のないこと、国際的な衝撃波公害の問題を背景におしやってまでも、とらねばならない他の理由があるのではないか、それこそ国際空港をよそおってこれを将来軍事的に利用しようとするものではないかという疑念を世論に訴えてきました。

二つの理由が認められない以上四〇〇メートル級大型空港はいらないのです。

これらの事を次章以下に細論しましょう。

三、SSTは実用化されない

アメリカのSST論争

プロクシマイヤー法のショック

昨年十二月二日、合衆国上院で大変なことが起こりました。

それは、民主党のプロクシマイヤー議員などが*衝撃波(ソニック・ブーム)による公害を主な理由として提案した「SST米本土上空通過禁止法」が全世界の航空界の注目をあびながら

満場一致で可決されてしまったのです。

ついで十二月三日、政府提案のSST開発のための継続新規予算案、二億九千万ドルが賛成四一票にたいし、反対五二票で否決されてしまいました。

もたついたアメリカの

SST開発計画

これに先だって一九六八年より六九年にかけて、ヨーロッパより少し遅れて米国内には「S

S T無益論」が急速に高まっていました。

そこでニクソン大統領は「S S T開発過程のさまざまなもたつきをどうするか」ということを検討させるために、ベッグス氏を委員長に、N A S S A（航空宇宙局）、F A A（連邦航空局）ペンタゴン（国防総省）の空軍関係、商務省、司法省、内務省、労働省、財務省、国務省および経済顧問会議という十単位からそれぞれ一人ずつ参加し、十一人によって構成する委員会をつくりました。

そこで一カ月かけて討議した結果は、驚くなかれ、大統領の意図に反し、過半数の委員が開発計画に反対し、二名がテンポを遅くして継続ということとで保留、F A A、N A S S A、ペンタゴンの三者（それぞれ軍関係、あるいはその密接な関係者）のみが賛成したにとどまりました。

ニクソンはこの報告を頭から無視して強引に

開発継続にふみきました。これがS S T開発新規継続のため、一九七〇年度までの既支出分十二億ドルに加えて、二億九千万ドルを支出するという予算案でした。

ところが、十二月三日の上院総会では、与党のバシー議員までも、「どうしてもS S Tを開発したければ、したい会社に自費でやらせればよいではないか。これ程もたついたS S T開発計画に、これ以上国家予算をつぎ込むことは許されない」と、きついクレームをつけるしまつでした。

十二月二、三日のこうした事態に驚いたニクソンは、直ちに同五日、異例の大統領特別声明を発し、恥も外聞もなく、ボーイングG・E系列独占のむき出しの利益代表ばりに「計画がストップしたら一五万にのぼる航空機工業に従事する労働者の生活は大変なことになる」「この事業はアメリカ合衆国の権威と命運にかかわ

る問題である」と議会に圧力を加えました。それで米議会は、二億九千万ドルのうち七一年三月末までの分として一億五千六百万ドルの支出を認め、残りは保留と決定しました。

葬られた米SST

三月二十五日の各紙の夕刊は二十四日、米上院がSSTの開発追加予算（保留となっていた残りの一億三千四百万ドル）を五十一対四十六で否決したことを大きく報道しました。米下院は、その前の週にすでに二百十五対二百四で否決していましたから、これをもって、SSTの国庫支出は完全に道を断たれ、あとは民間金融にたよる道しかなく、開発はほとんど絶望視されています。

ここにいたって米SSTは、まさに「墜落」したのです。

「国の威信をかけた」この計画も、「国益」より「環境保護」を選んだ米国民の良識によって、ついに破算に追いこまれました。

SST問題の反対派の論拠は、第一に衝撃波による諸々の公害、第二にSSTがはきだす大量の水蒸気で、成層圏のオゾンが減少、紫外線が減って皮膚ガンの患者が出る心配がでていることなどです。要するにSSTをめぐる環境破壊が最大の問題となったのです。

イギリスのロールス・ロイス社の倒産とコンコード計画の崩壊

一方、SST米本土上空通過禁止をうたったプロクシマイヤー法の持つ重大な影響はただちに米国内のみにとどまらず、すでに大成功を収めたと宣伝された、英仏共同開発のコンコードSSTの量産をさえ、その一撃で粉碎する

程の偉力をもつものであったのです。

すなわち、ボーイングと競争し、中距離航空需要の最大のお得意先としてのアメリカ市場が同法によって閉鎖されてしまい、残された大西洋横断空路、その他若干の遠距離空路だけの需要では量産の採算がとれないことがはっきりしたからです。

コンコード用、オリンパス593ターボ・ジェット量産型エンジンの試作生産を受けもっていたかの有名なイギリスのロールス・ロイス社はこのあおりをうけて今年の二月倒産したのです。

中距離航空需要と

SSTの採算

基礎設計の皮算用

最初に基礎設計についての説明会が開かれた

時（一九六三・八・一五）、アメリカ政府は、SSTの世界需要を四〇〇機と踏んでいました。その根拠は、半数の二〇〇機が大陸間遠距離空路用、残り半数を大陸、亜大陸横断の中距離空路用（三、四〇〇km）に充てることができるであろうという見通しであり、その基礎の上に立って招集された会社側に採算を考えさせていました。

プロクシマイヤー法により、先ず期待していた米大陸横断空路からSSTが閉め出されたために、SST発注米国内航空会社は全部おろざるをえないということになりました。

始めから問題にならない

近距離需要

SSTは、当初から、次の理由で近距離大衆航空需要にむかないことがはっきりしていました

た。

第一に、現在進行中のSSTは、巡航速度における運航効率が悪音速機の七割を上まわることができないほど低いこと。

第二に、とりわけ、成層圏における巡航高度までの離昇燃料消費量が七万リットルに及ぶという不経済性があること。

第三に、SSTが近距離航空輸送にあたる場合には、「旅客の地上移動時間対全旅行時間」の比が非常に大きなものになり、超音速飛行によって得た貴重な時間を地上での交通時間があつまり帳消しにし、速く飛ぶことの意味があまりなくなってしまふという欠陥があることなどです。

さきにふれたように、そのうえ、衝撃波による公害を理由にした「SST米本土上空通過禁止法」(プロクシマイヤー法)によって中距離航空需要の道も閉ざされたのです。もはや、S

SST開発の採算は完全にとれなくなったといえます。

SST無用論の正しさ

SST開発競争が始まろうとしていた一九六一年から、さきに引用したスエーデンの王立航空研究所長、ルンドベルグ博士などは、SSTの有害、無益論を理論的に展開していました。

博士があげた、その問題の第一は、*運航効率の問題ですが、その他、時差と人間社会の活動時間の関係からくる利用率の問題、地上時間と旅行時間比の問題、旅行快適度の問題など、諸々の視点から指摘を重ねて、理路整然と大国のSST開発競争への傾斜に警告を発していたのです。

こうしたことから、SST就航はアメリカよりさきに当初から反対していたスカンジナビア

三国をはじめ、デンマーク、スイスと連鎖反応を示し、今やSST拒否は国際的なすう勢となつていきます。

注 運行効率とは、どれだけ多く、早く、安あがり
に運べるかという率

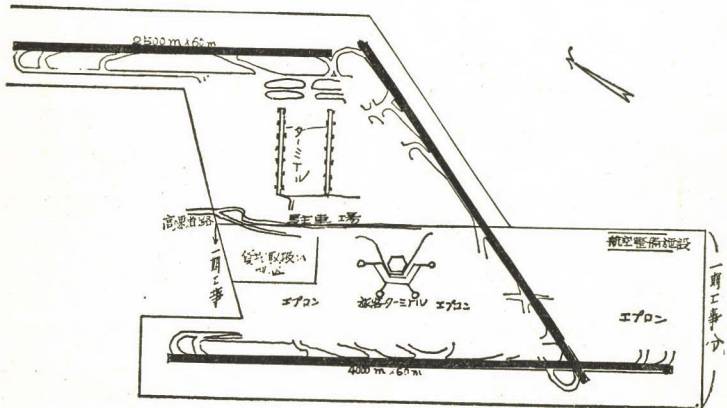
$$\text{運行効率} = \frac{\text{揚力} \times \text{速度} (\text{マッハ})}{\text{抵抗力} \times \text{燃料消費率}}$$

根拠のなくなった

大型空港国益論

すでにみてきたように、「SST導入すう勢論」したがって「四〇〇〇メートル大型空港国益論」はその根拠を全く失なっているのです。
むべなるかな、佐藤首相も、橋本運輸大臣も今井公団総裁も、もはや、SSTの問題には堅く口を閉ざし、一言もふれないままに根拠の全くなくなった「四〇〇〇m級国益論」をふりま

空港計画平面図



わしています。

「羽田バンク論」にはいささかの根拠らしいものがあるとしても、それは決して「四〇〇〇m必要論」とりわけ「一九七二年春、開港必要論」にはとうてい結びつきません。

逃げきれない嘘偽の宣伝

去る三月七日、三里塚に関するフジテレビのビジョン討論会において、「航空情報」社の青木氏は、ブロックンマイヤー法に一言ふれながらそれを単にソニック・ブーム（衝撃波）公害の問題という技術的な観点だけにしぼって発言し「大陸国家のアメリカやヨーロッパ諸国では、上空禁止の問題が起り得るが、日本のような海洋国家では、離陸したらすぐに太平洋に飛び出してしまふので、衝撃波公害の問題は起らない」という風に逃げていました。

青木氏は、日本と同じような条件にある北ヨーロッパ諸国で「SSTの上空通過禁止」ばかりでなく「就航拒否」（空港に着陸させないという）の態度をとっていることには一言もふれていません。青木氏のこうした態度は、事実上政府、公団の反国民的政策に手をかすことになるだけでしよう。

七一年度内開港は絶対不可能である

最後に、つけ加えておけば、四〇〇〇m滑走路をこしらえて見せることに躍起となっている政府は、SST用をめざす空港の開港に必要な条件の中で、何ひとつ完成したものを持っていないことを指摘しておく必要があります。もちろん空港関連事業は、ほとんど手つかずに残っています。

SSTに関連する施設の中で地上時間を最大限に節約するための諸施設、都心への交通機関などはどうか。

大量の燃料供給のためのパイプ、ラインはどうか。空港用排水施設はどうか。

SSTに特別に必要な諸施設である巨大な通信施設は？、気象観測と情報装置は？ 航空管制装置は？ 航空標示ビーコンは？ 航空保安施設は？ 空港アプローチ施設は？ 盲目着陸電子装置は？

これらのうち、何ひとつ手つかずです。これでどうして、七二年四月までに「開港」が可能だといえるでしょうか。

あたかも工事が進んでいるかに見えますが、決してそうではないのです。

注 (衝撃波) わたしたちは、超音速ジェット機が頭上を飛んだ時、「ドカン！」というとても

ない大きな音を聞く時がある。これが衝撃波で、飛行機が超音速で飛ぶ時、機体や翼が空気衝突して表われる強力な圧縮波をいい、地上の生物や建物に大きな被害を、およぼすことがある。

衝撃波は、低く飛ぶほど強烈で、大きく、重い機体ほど大きな衝撃波が生じる。

かりにSST2707の場合、一三〇〇m上空を超音速飛行すれば、航路にそって、巾二五kmの带状の地帯のすべての家の窓ガラスが破れるほどの被害を与える。

注 参考までに、ソ連で成功したSST・テュボレフ144型は、その離陸滑走距離が一九〇〇mときわめて短かく、空路問題では、人口分布の皆無に近い空路のため、衝撃波公害の影響はほとんど問題にならないと考えられます。

また、世界で最も広大なソ連においては、中距離空路での使用のため、それとエアフロートは国営であり、その理由からも、採算については、大きなウェイトはかからないでしょう。

四、四〇〇〇メートルは 軍事偽装計画

超大型化・超高速化に

名をかりて？

三つの疑問

第一に圧倒的日本国民の声を全く無視して「政府や、航空関係者」と称するものが、超大型化・超高速化必至論をどこまでも押し通そうとするからには、そのかくされた部分に、経済性や安全性や信頼性を背景におしやるだけの、よ

り危険な必要性が、「超大型化・超高速化」という言葉にたくされていと疑わざるを得ません。

第二に、今日、ニクソン大統領が国民のSST反対の世論の包围にあり、立法府の手かせ足かせにあいながら、なお恥も外聞もなく、ボーイング社やG・E社の利益代表として、この問題にひっかかっているのは、コンピューターが別の角度からたたき出したSST開発の必要性の何ものかがあるからではないでしょうか。

この二つの疑問とともに、第三にうたがわしいのは、大型空港建設をいい出した時期の問題です。一九六三年から六四年にかけて、ベトナム侵略戦争が泥沼に入り込んで行ったあの時期に「SST導入が航空界のすう勢である」と鳴物入りで宣伝し始めたことは、アジア、とりわけ極東一帯に、しやにむに大型空港の網を急速につくらなくてはならないという、ペンタゴンの軍事的必要に迫られて打ち出した、ケネディの大芝居ではなかったでしょうか。

日米安保条約のもとで

羽田空港が現に日米安保条約、行政協定に基いて、その機能の大きな部分を、軍事的な用途に明け渡している事実から考えて、新しく、三里塚に完成を急いでいる新東京国際空港が、それ以上に軍事的に利用されないという保障はど

こにもないということは明らかです。そのことは、前に述べた「空港事業認定取消請求訴訟」一九七〇年六月八日付の被告（公団）側指定代理人、弁護士によって提出された、「弁護士準備書面、第二項、『事件事業認定の正当性について』」の中で、公団自身が、「安保条約第六条と、地位協定第五条第一項の適用は当然である」と認め、「これは日本国中すべての港湾及び空港に適用されるものである」と自認しているのです。

ここで始めて、三里塚空港に関連して政府のむき出しな軍事利用の意図が肯定的に現われてきました。これを直ちに基地空港とか、軍事空港をきめつける条件にはなりません。しかし軍事偽装計画というのは、一見して軍事的性格は全々見えない所に偽装効果があります。宇宙開発がミサイル開発の、海底開発が海底陸棚基地開発の、原子力開発が核兵器開発の、それ

どれの偽装計画であると指摘することができません。(もちろん、これをそのものずばり軍事計画であると断定するのは行きすぎがありますが。) あるものは「このような角度からの反対は、イギリス近代化の過程で起った、機械打ちこわし運動と同じではないか」という疑問を投じます。そこで私たちは、そうでない理由を示す必要があるでしょう。

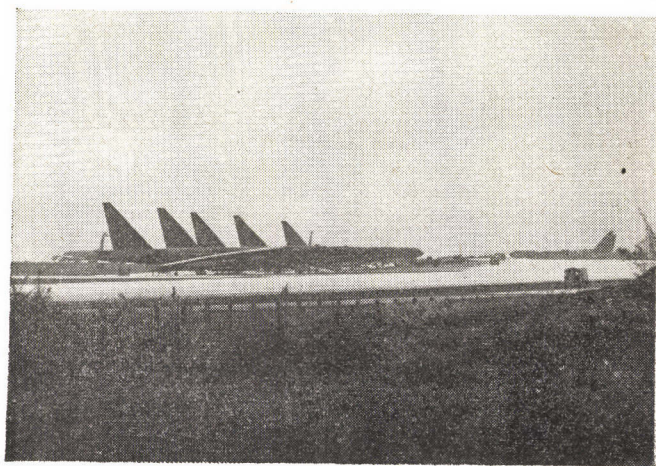
沖繩における

那覇国際空港の場合

ディエン・ビエン・フーと

金門馬祖の危機

沖繩において、一九五三年、五四年の両年にわたり、どのようにはげしい土地とりあげ、黙認耕作権取り上げが行われ、米軍基地が拡張さ



沖繩カテナ基地

れていったかを見てみましょう。

その当時はまさに、米軍が台湾海峡軍事介入インドシナ半島におけるフランス植民地軍支援介入——ディエン・ビエン・フー救援を準備し発動していった大変な時期でありました。在沖繩基地の拡張は、夜を日について行われていた頃です。

米軍政当局は前述の情勢の下で、新たに戦闘爆撃と輸送部隊のために新しい基地が必要となり、その候補地として那覇市南郊、最も農業の繁栄している小祿地区を選びました。小祿は那覇を消費地とした現金収入の最も多い畑作農業野菜生産で有名な地域でした。

しかし、南方インドシナ半島むけの多量空輸と、台湾海峡への緊急発進のために、米軍にとつてこうした基地の建設は、何ものをもふみにじって遂行すべき至上命令であったわけです。

小祿農民の抵抗

農民のし烈な抵抗を予想した軍政府は、この時、小祿に沖繩唯一の国際空港をつくるのだからという口実をもって合意をせまりました。

むろん、ほとんどの農民はそれを認めませんでした。

戦軍を出動させた完全武装の軍隊が両手で抵抗する農民を毛布でくるんで排除し、ブルトーザのキャタビラは亀甲型門中墓をさえ、祖先代々の白骨もろともふみにじりました。老婆がこの時、ブルトーザに身を投げ、墳墓とともに死にました。

こうして建設されたのが那覇国際空港と呼ばれるものです。

軍事偽装計画の証明

三里塚では

さて問題を三里塚にうつして、かりにここに四〇〇〇メートル級滑走路を持つ、アメリカのMAC（ミリタリー・エア・コマンド）の輸送中継基地をつくる必要があったものと想定します。

終戦直後の被占領状態であったならば、まだしも、戦後二五年もたった時点でそれが戦争のために直接使用されることが明らかな場合は、その時、日本国民の強大な抵抗にあうことは必ずです。

ここによい武器があります。日米安保条約、地位協定です。どんな空港でも海港でも、無制限に米軍の要求にしたがって使用できること

は、前記裁判準備書面の通りです。

超大型化・超高速化の必要

MACは、一九六三、六四年に行なわれた大西・太平洋横断の二大空輸作戦（ビッグリフトとクイックレリーズ作戦）の結果を総括して、第一に現有軍用輸送機の輸送能力に大きな限界があること、第二にヨーロッパ、アジア大陸に大型空軍基地、大型空港網の拡張新設を急ぐ必要があるという結論を得ました。

そこで、SST（超音速輸送機）及び巨人輸送機C-5A（ギャラクシー）等の急速な開発に拍車をかけさせることになったのです。

「航空機の超大型化・超高速化」の必要はここからはじまったといえます。

極東全域で、そして沖繩にも

まさにこの時点でアジア全域に、一斉に大型空港、空軍基地網の新設、拡張をいそぐべき至上命令が生れたことはいまでもありません。

すなわち、この超緊急の軍事的要求にもとづいて、タイ国のウタパオ（現在B52の基地）南ベトナムのダナン、フィリピンのクラーク・フィールド、台湾の台北、沖繩の嘉手納、本土の横田、三沢、南朝鮮の烏山などにおいて、一斉に滑走路を三六〇〇から四〇〇〇メートル級に新設又は拡張が開始されました。

これらの事実を傍証として提起したとき、四〇〇〇メートル級大型空港設計画こそは、「有事核持ち込み」「有事選択軍事介入、自由発進」「日米共同作戦による自衛隊海外派兵」などの要求に全くうってつけであることがわかり

ます。したがって、それらにそなえ、前もって積極的な意図をもち、考慮された軍事任務を穩密に偽装しながら、推進しようとしているのがこの空港建設であったとはつきりと指摘できます。

柔軟反応核、非核、戦略体制の発動を保障するものは、大空輸作戦、緊急発進能力の確保であり、それを約束するものこそは、大型空港群です。

わたしたちは、沖繩返還に言及した日米共同声明の中で、いわゆる「核抜き」を「有事核持ち込み、常時核かくし」と翻譯し、「本土並み」を「安保条約を沖繩並にして本土に適用」すなわち「基地施設無制限自由使用、自由出撃承認」の密約と認識しています。

三里塚の四〇〇〇メートル滑走路こそ、この密約に正しく答える回答ではないでしょうか。

この空港は横田の三九〇〇メートル滑走路と

ワン・セットにして有事の際に日米共同大空輸作戦基地として補用される偽装軍事計画（ミリタリー・シャドウ・プロジェクト）ではないでしょうか。なるほどこの目的には羽田は役に立ちません。

ワン・セット方式

一九五四・五五年代において、那覇国際空港の新設と嘉手納空軍基地の第一次拡張計画は、ワン・セットに組み合わされて押し進められました。私たちは今、一九六四～七年代においての横田米軍基地拡張計画と、三里塚空港建設とが、又もやワン・セットに組みあわされて、押し進められてきたことをあらためて指摘せずにはおられません。

前者ははじめて米軍がベトナムへの軍事介入を開始した時点であり、後者はそのベトナム戦

が、特殊戦争から局地戦争へと大きく拡大した時点に起っています。

新たなワン・セット方式

第一撃による航空基地の破壊を考えたとき、軍事基地と類似した民間施設を補用基地として戦略地域毎に適切に組みあわせて配置しておくことは、軍事上絶対に必要です。

ここで「横田と三里塚」の組み合わせとともに、今「嘉手納と下地島」（下地島は宮古列島の島でSST乗員訓練飛行場―五〇〇〇メートル）の組みあわせが新たに登場する日程となっていることをつけ加えておきます。

五、農民と住民を犠牲にする

三里塚空港建設

許せぬ、政府・公団

三月二十日行なわれた、平和塔公開審理で農民の齊藤文雄さんは、次のように政府・公団を追求しています。

「私は、政府が一方的に押しつけて来た三里塚空港予定地内に約五反一畝の農地を所有しています。」

しかし、大部分の農地は、空港予定地外であり、家屋や家畜小屋なども四千メートル滑走路

南側直下で激しい騒音が予想されています。

今後、実際にそこで生活できるかどうかかわからないといわれている所です。

私には、現在、家族四人のほか兄弟、親類が近くに住んでいます。

また、なによりも私にとって重要なことは飛行場がつくられれば、騒音などでひどい被害をうける部落の人々と共同した生活があることです。

私は、どうしてもいくつかの点で納得のゆく明確な回答を得なくてはなりません。

もし充分な話し合いもなしに納得のゆく回答も得ずに同意したら、自分の首を自分でしめ、家族を皆殺しにし、部落の人や空港周辺の広範な人々に多大な損害を与えることになるのです。

ですから、かんたんに審理を打ち切ったり、私の話しにまじめに回答しないならば私はつていつにたたかう決意をかためています。

これから発言する意見、質問はすべて私になんらかのかかわりあいがあり、どれ一つとってみてもゆるがせにすることはできないものばかりです。

どうかよく聞いて下さい。

一、まず最初に農村地帯である北総台地に空港建設をすることは農業破壊だと反対する人が多いが、どんなに犠牲を出しても強行するつもりですか！（世界各国、どの国でも政府、空港当局が公聴会などを開いて住民とじっくり対

話し、その理解の上に空港建設を進める姿勢です。朝日三月二〇日付）

二、政府が農民に一言の相談もなく一方的に空港建設を決定し押しつけたことに対し私をはじめ多くの人々が激しい怒りをもっています。この事にたいし、どのように説明し、納得させる対策を持っておられるのか、おききたい。

三、また、日米安保条約のもとで新空港の軍事利用を心配しているのは私一人ではありません。この心配をどう解消させるのか、全国民にどう説明するのか具体的な構想を、おききたい。

四、私は人権無視の強制代執行（二月に駒井野で行なわれた）をいかなる理由があろうと、ふたたびくり返してはならないと強く要請します。

政府や公団が飛行場をつくる事の公益性だけを強調するが、だからといって農民や周辺住民

が損をしいと言ふことにはなりません。

農民から、農地を取りあげようとする場合、当然の事ながら代替地などの補償が必要です。

しかし、地質、面積、地勢、位置、近隣の環境などが現況より悪ければ、これを拒否してもなんら不当な事ではありません。

農地は、農民にとって自分の体と同じであります。私のように敷地外に家屋と農地の大部分をもつ者が、たとえ一部であっても敷地内の農地を取り上げられることは、自分の体の一部を引き裂れる事と同じです。また、騒音被害をともなう空港建設のような場合の代替地は、敷地内の分だけでなく、騒音地域に住むひとびとの分をふくめて確保されていなくてはなりません。

騒音地域の分を含め、どこに、どれだけの代替地があるか明らかにするのは、取用法を適用したとき、すぐに明示されているのが当然で、

いまだに騒音地域にたいする補償政策がないのは不当なことだと思ふがどうか。

県や公団は代替地を確保していると言っているが、面積、場所など農民の希望も聞かず、かつてにきめたものを押しつけようとしているがとんでもない話です。

いま周辺住民の多くは、騒音公害で大変な事になると予想しながらも具体的に納得のゆく対策が示されておらないため、将来自分の生活や農業はどうなるのかと毎日不安な日々をおくっているのが実状だと思います。

五、具体的な問題として老人や乳児など人間が健康を害した時の診療、治療、生活費はすべて国家が負担すべきだと思うがどうか。

家畜にたいする被害や大気汚染、河川の水質汚染による農業や環境破壊を防止するにたてはたっているのか。

民家、学校、病院、保育所などにたいする防

音設備は、ごく一部にだけするようだが、これで万全と考えるか

なんら答えられない政府・公団

この齊藤文雄さんの追求にたいし、公団はなんら明確な回答をすることができませんでした。

公団は「地元の人と話しあおうとしつづけてきた」といっていますが、今まで、一度たりとも、こうした農民の心からの訴えをきこうとしたことはありません。三月二十日の公開審理で敷地内の農民は私が公団と正式に話し合う機会には五年たった今日、これがはじめてですと述べています。

政府・公団は、つねに、全共闘一派と反対同盟一部幹部の実力粉砕を理由にして、いかにも「農民が反対のための反対」をし、まったく話

しあう場にも出てこないというように、宣伝しつづけてきています。

そればかりか、今でも敷地内で、自らの生活を守るために条件を出し、交渉している農民にまでも、「いつまでもがんばるなら、代執行をかけるぞ!」というおどしまですています。

農民のたたかいは

まったく当然のこと

こうした、政府・公団の反農民的な態度にたいして、農民が満身の怒りをもって抗議したたかうのは当然のことです。

それは、単に、敷地内の農民だけの怒りではありません。

空港ができた場合なんら補償もなく、もっとも被害をうけなければならぬ周辺住民は「いったいどうすればいいのか、出ていく金もな

い」と訴えています。

条件派といわれて代賛地へ出ていった農民は「代賛地補償金の話しも、はじめとちがう」「もらった畑がひどい、掘りおこしてみなさい、すぐ石ころが出てくる」と語り、「しじゅう部落の人といっしょに、公団へ交渉している」状態です。

団結と統一をかちとり、新たな前進を

全共闘一派は、昨年（七〇年）頃から、「学生は反対同盟の指示に従う」ことを約束させられました。

二月に行なわれた、駒井野の代執行の時には全共闘一派をトリデに近づけなかった場所もありました。

これは、農民の全共闘一派にたいする鋭い批判としてあらわれているものです。

条件派といわれる人も「戸村（反対同盟委員長）は農民じゃない、学生（全共闘一派）をひ

きいれた。私は反対同盟といっしょにやりたかったけれど、畑をふみあらず学生の暴力がいやで、やめた、戸村には、農民のことは、わからない」と言い、「三里塚の農民が、みんな団結してやらなければならぬのに、外から学生（全共闘）たちをひき入れて、余計なことをするからだめだ」という気持は、圧倒的多数の、敷地内外の農民の意見です。

事実、全共闘一派は、三里塚空港闘争に介入してから、条件派の追い出し、県、市などの職員への暴行、ブルトーザーの焼き打ち、ボーリング実力阻止、等々の行動に反対同盟の農民の生活を無視し、大量、長期に動員し、逮捕者多数を出すなど農民の「生活と営農」を打ちこわす行動をとりつづけています。

「農地とくらしを守りたい」ことからたちあがった農民を、「農地とくらし」をなげすませてさせる全共闘一派にたいして、反発が出るのは当

然です。

今、農民と住民の要求を結集し、空港建設のねらいを徹底的に宣伝していくなら、全共闘一派を三里塚の地から放り出し、現地農民の団結をかちとり、民主勢力とともに三里塚空港反対闘争を、前進させることは充分可能なことではないでしょうか。



六、強制土地収用を許すな

残虐な強制代執行

二月二十二日から三月六日までの十三日間、駒井野の強制代執行は、丸太にクサリで首をしぼりつけた農民をロープで引きずるほどの残虐さで強行され、農民たちは「これが人間のやることか」と怒りの声をふるわせました。

これは、土地と経営を守ろうとする農民の意志と権利を真向から無視した、許すことのできない暴挙です。このような強権的なやり方を黙

認するならば民主主義の根底からの破壊が一層進められることを許すことになります。私たちは、再び強制代執行を許さない！という決意で国民の基本的人権、私有財産権をじゅうりんする強制収用反対の世論を高め結集するために奮闘しなければなりません。

土地収用法とは何か

強制代執行は土地収用法第百二条第二項と行政代執行法にもとづいて行なわれますが、この

土地収用法とは一体なんでしょうか。

公益上必要な特定の事業のために、私人の権利をその意に反してでも強制的にとりあげることを公用収用といいます。戦前はこの公用収用は非常に濫用されました。

憲法は第二十九条の第一項で「財産権は、これを侵してはならない」として、私有財産権の不可侵をうたつて、個人の財産権を保障しています。そしてその第三項で「私有財産は、正当な補償の下に、これを公共のために用いることができる」と定めています。つまり個人の財産を収用するためには、第一に公共のために必要な場合でなければならず、第二に正当な補償を与えなければならないこととされています。

この公用収用の中心をなすのが土地収用であり、土地収用法は、土地とりあげの手續を定めている基本法です。

この土地収用法は土地を必要とする「公共」

と称した大企業・独占資本の事業の推進のために、早く土地をとりあげることのできるようにまた、安あがりに土地をとりあげることのできるように、何度も改悪されてきた悪法中の悪法として名高いものです。

安あがりに土地を奪うために、補償金の算定基準まで、国民に不利益になる法律改正が行なわれたほです。

土地収用法は、土地の提供を長く拒めば、補償金は時価に相当しない額になるようになっていくとともに、どんなに拒んでも最終的には権力で強制的に収用してしまおうとするものなのです。

政府は、近年産業界の利益のための事業を「公共事業」として強制的に国民の権利をとりあげ生活をおしつぶそうとする、巧妙で、また暴力的なやり方を、新全総（後述）との関係からますます強めています。

三里塚に土地収用法の発動

|| 駒井野の強制収用採決 ||

一九六九年九月十三日、空港公団は、買収できない土地を強制収用するために土地収用法にもとづく空港建設の「事業認定」申請を建設大臣に行ないました。(五次に分割申請)

同年十二月十六日、建設大臣は、事業認定を告示し、土地収用法は本格発動になりました。

一九七〇年三月三日、空港公団は「第一次分割、収用および明渡し裁決」を千葉県土地収用委員会に申請しました。(都道府県の土地収用委員会は、公開審理を行ない、そのうえで強制収用の裁決を行なうことになっていきます。)

ここでいう「第一次分割」分が、先頃強制代執行が行なわれた駒井野の分で、土地収用委員会は「全共闘」一派や反対同盟一部幹部の「審



強制代執行 (駒井野・71.3)

理粉碎」策動によって、実質審理なしのまま、形式的な五回の審理で、一九七〇年十二月二十日六日収用および明渡し裁判を行ないました。千葉県当局は、今年二月二十二日から、強制代執行を強行しました。今後、残りの分が数次に渡って強制収用されることとなります。

平和塔などにファッショ的

「特措法」が発動

重大なことに、政府・空港公団は、この間に土地収用法に加えて土地の強制収用を急ピッチでやり抜くことのできる、恐るべき国権発動の法である「公共用地の取得に関する特別措置法」（以下『特措法』）の発動の方針を決めて

きました。

一九七〇年十一月四日、空港公団は、第一期工事区域について、「特措法」にもとづく「特定公共事業」の認定を建設大臣に申請。

政府は官庁の御用納めの十二月二十八日——第一次分割申請分（駒井野）の収用・明渡し裁判が出た二日後——「特定公共事業」の認可を行ないました。

この「特措法」本格発動により、第二次分割申請分（平和塔、木の根団結小屋、天浪団結小屋、その他）は、「特措法」により審理され強制収用採決されることになりました。

「特措法」は「公共事業」のなかでも、「公共の利益」に特に重大な関係があり、かつ緊急に施行することを要するものであるとされる場合に、土地収用法のほかに適用される特例法ということになっています。

この「特措法」は、これまで小さな事件で一

度適用されただけで、大衆運動がおこっている土地問題に対して適用されるのは初めてのことで、

「特措法」成立の経過

「特措法」は、農民や都市住民の「公用地取得」に対する抵抗や、基地拡張反対闘争のため、収用法による用地取得がうまく進まない事態が続いていたこと。また、高度経済成長政策を実行し、「国土開発」をやるための法的整備の一つとして収用法の特例措置という形で一九六一年成立しました。

その成立も、第三八国会の最終日(六月八日)社・共の反対を押しきって辛じて参議院本会議を通過したものです。

この「特措法」の立法を検討するための「公用地取得制度調査会」の設置を盛りこんだ建

設省設置法の一部改正案が決議されるとき、内閣委員会は自民党も含めて次のような附帯決議を採択しています。

「土地収用法の検討にあたってはいやしくも収用地その他の補償額決定以前に、起業者に対し、被収用者の意志に反して、その使用権を認めるがごとき公権力の強化により私有財産権を侵害することのないよう特に考慮せられんことを強く要望する」と。つまり、あらかじめ釘をさしたのです。しかし成立したものは、ここに指摘されたそのものズバリのものです。

特措法の反動的特徴「緊急採決」

「特措法」の特徴の一つは「緊急採決」であり、もう一つは「裁決の代行」です。この他に収用法とちがう点に「補償裁決」もあります。

(イ)第一の「緊急裁決」(第二十条)とは、起

業者（空港公団）が収用委員会に「緊急採決」の申立てをすると、「補償に関するものでまだ審理を尽くしていないものがある場合においても」つまり補償が決まらないままでも、ともかく土地、建物、立木等の収用明渡し裁決（従って強制収用）ができるというものです。

しかも、その裁決は、申立てのあった日から二カ月以内にしなければならぬというものです。つまり審理期間を二カ月以内と限定しているのです。なお、二カ月以内に裁決できなかつたときはその旨を建設大臣に通知しなければならぬことになっています。

このような緊急裁決の制度は、「正当な補償なしには収用はできない」という近代の土地収用制度の原則、憲法の規定を完全に踏みにじつて土地強奪を図る点で、国民の権利を無視した乱暴な違憲の手続きであるという批判の多い反動法です。先に引用した内閣委員会の附帯決議

もこの点を指摘しています。

（四）「裁決の代行」（第三十八条の二（六）は昭和三十九年、特措法の改悪によって追加されたものです。土地収用委員会が、二カ月以内に裁決をできない場合で、起業者（空港公団）が異議申し立てをすれば、事件は建設大臣に送致され、建設大臣みずから収用委員会に代わつて裁決をするというものです。

これこそ、まさに国家権力の強権発動を定めたもので、広く学会などでも憲法違反であると指摘されています。

都道府県議会の同意を得て、「公正な判断をすることのできる者のうちから」（収用法第五十二条）都道府県知事によって任命される地方自治体制度の一つである土地収用委員会（勿論実際は起業者ベッタリ）を否定し国権を発動するこの制度は、非常事態でなければ考えられないようなものです。

このように「特措法」は、国民の権利、私有財産権をまっこうからふみにじる憲法違反のフアッシュヨ的な性格をもった法律です。

平和塔などに第二次

強制収用の攻撃

さて、空港公団は昨年暮の「特定公共事業」認可にもとづいて、第二次分割申請分の「緊急採決」申し立てを、今年二月三日、千葉県土地収用委員会に行ないました。

これにより、二カ月後の四月三日迄に「緊急採決」が行なわれることとなります。

平和塔などのそのための審理を、収用委員会は三月二十日と二十九日の二回、わずか十時間でやるという通告をしてきました。これまで、空港公団は平和塔などと話し合いもしていないばかりか、二回の審理で緊急採決を行ない、反

対の意志を無視して、安あがり、土地の強制収用に移るといふ暴挙をやるうとしているのです。このようなやり方の「特措法」を適用した政府・空港公団を断固糾弾しなければなりません。もし、この緊急採決が収用委で行なわれなかった時、空港公団が異議申立てを行なえば、事件は建設大臣に送致され、代行裁決になります。ただし「特措法」第三十八条の二の②によって、建設大臣に事件が送致されても「収用委員会が異議申し立てがあった日から一月以内において裁決を行なうべき日を定め、これを起業者に通知した場合においては、収用委において当該事件について引き続き審理し、裁決を妨げるものではないという規定がありますから、場合によっては、一カ月以内の審理延長で収用採決が行なわれることもありえます。

そうでなかつた場合は、建設大臣の手によって採決が行なわれます。

いずれにしても、公団側は審理をつくさな
いまま「緊急採決」で強制収用にのりだそうとし
ているのです。

新聞報道によれば、政府は六月にも平和塔な
ど第二次分の強制代執行を行なう方針であると
伝えられています。

私達は、当面、土地収用委員会が緊急採決を
行なわないよう要求し、また空港公団に特措法
適用抗議と異議申し立てを行なわないことを要
求する抗議を集中し、何よりも憲法違反、民主
主義破壊の強権発動を許さない国民世論を高め
るために大奮闘しなければなりません。

三里塚空港闘争と土地収用問題は極めて重要
な局面を迎えています。三里塚農民の土地と生
活と権利を守り国民の権利と民主主義を守るた
めに、再び強制収用を許さない大きな世論をつ
くりあげ、佐藤内閣、空港公団に断固たる反撃
をくわえなければなりません。

新全総と三里塚空港

また、三里塚空港建設計画は、当然のことな
がら、一九六五年度を基準年次として一九八五
年を目標年次としている新全総（「新全国総合
開発計画」六九年五月三十日閣議決定）の中で
位置づけられています。

三里塚に「特措法」という強権発動による土
地の強奪という攻撃がかけられているとき、「
国土開発」計画である新全総の展開・実現との
関係で「特措法」を考へることは非常に重要な
ことだと思われます。

まず新全総の中での三里塚空港の位置づけを
みてみます。

日本の独占資本が、対米従属のもとで軍国主
義・帝国主義復活を大胆に追求するための日本
列島「大改造」計画といえる新全総策定の意義

として計画書は次のように述べています。

「わが国経済社会の基本的発展方向にかんがみ、情報化、高速化という新たな観点から国土利用の抜本的な再編成を図り、三十七万平方キロメートルの国土を有効に利用し、開発する」
（「新全総」九ページ）。

この「情報化、高速化」という観点から計画は、一番目に「国土開発の新骨格の建設」を提起しています。

そのための主要計画課題の第一に、広域的に体系化された「新しいネットワークを整備する」（同前、二〇ページ）ことをうたっています。この新しいネットワークをつくりあげるものが、国土開発の骨格の建設という訳です。

では、このネットワークとは何かというと、「高度の全国的な通信網と、航空を中心とする高速交通体系」（同前、二十ページ）の形成ということになっています。

また、もう一つ「わが国が世界における指導的地位を確立して、その活動を全世界に展開する」（同前、二十一ページ）という観点から、「国際間を流れる情報、旅客および貨物の増大と高速化に対処して、その門戸となる国際空港国際港湾および関連施設を整備する」（同前）必要性が提起されています。

以上のようにネットワークの形成および「国際化」への対応の基幹として「新東京国際空港等大規模な国際空港ほか」（同前）の建設・整備が位置づけられています。この意味では、三里塚空港は、新全総という「国土開発」計画のなかでは骨格を形成する重要な部分となっているのです。

「新全総」は土地の強奪を

基礎に展開される

極めて「膨大な国土開発計画」である新全総

の展開の基礎は、まさしく土地政策にありま
す。

政府は「土地利用の方向については、従来の
意識慣習にとらわれない超長期の視点に立った
フロンティア・スピリットを発揮する」（「新全
総」6ページ）という姿勢でのぞむ決意を明ら
かにしています。

そしてこの新全総を展開し、実現するための
土地問題の解決手段を、「公益優先の原則の徹
底」と、種々の特別措置で公共性の範囲を拡張
し、土地を取得するための法制の強制力を強め
て国家財政支出の節減を図りつつ進めようとし
ています。

それは、独占資本本位の大規模な「国土開
発」をやるための「公共用地の取得」を、ひと
つは、「公益優先の原則」の宣伝を徹底して行
なうとともに、区画整理（主として都市）や、
「地域整備計画」などで農村の破壊を進め、

「公益優先」といいつつ、安あがりに、土地の
強奪を図っていくものです。

このような土地収奪の方向は、農村や都市の
すべてで矛盾と抵抗を激化させずにはおきませ
ん。政府・独占資本は土地収奪を、様々な国民
の生活を破壊し、権力をふみにじる攻撃の一環
として強権的に進めようとしています。

政府・独占資本が、新全総を本格的に展開す
るうえで、一層土地収奪を巧妙かつファッシ
的にやってくるのが目に見えている現在、農
民の反対と意志を無視してやる三里塚の強制収
用——しかも「特措法」適用の——の暴挙を許
さないことは、非常に重要な意義を持っていま
す。

三里塚の強権的土地収奪を許さないたたか
いは、国民の生活と権利、民主主義を守るたたか
いの重要な一環となっているのです。

政府の新全総の土地強奪——しかも安あがり
の——推進の一つの突破口となつてゐる強権発
動による三里塚の土地強奪に断固反対しまし
う。

この点で、「全共闘」一派、挑発暴力学生集
団の策動は、強権発動による強制収用の不法不
当性を浮きぼりにするものではなく、むしろ「
暴力的衝突事件」を仕立て、国民の目を問題の
本質からそらせる有害な役割を持っています。
それどころか、たたかう「ポーズ」の一方で、
「特措法」を「引き出した」といい、自からを
「養美」していることの犯罪性は明らかです。

強制代執行をくり返させるな!!

政府・空港公団は、平和塔などの第二次強制
代執行を準備するとともに、第三次、第四次、
第五次と強制代執行を予定しています。

強制代執行がいかに非道なものであるかは駒
井野の時でも明らかです。

それがいかに、国民の生活と権利、民主主義
を破壊し、憲法に反するかも明らかです。

政府・空港公団は、現地農民に一言も相談な
く空港建設を一方的に押しつけてきました。し
かも内陸部の農村地帯に、農業破壊だと反対す
る農民の声を無視し、強行しようとしています
仕方なく農地を売った「条件派」といわれる
人達も、ほとんど「空港反対は当然だ」と述べ
ています。そして政府・空港公団のウソに対し
て、いま大きな怒りが燃えひろがっています。

このような状況のもとで、農民の反対の意志
を無視して強制代執行を強行することは決して
許されるものではありません。

政府・空港公団の暴挙を徹底的に糾弾し、政
府・空港公団を国民世論の力で追いつめるため
に奮闘しましょう。

おわりに

このパンフレットは、三里塚新国際空港建設反対闘争に、青年学生の関心がたかまり、空港闘争自身も重要な段階にきていることから、もう一度、空港闘争の当初にたちかえりながら作成したものです。

二月二十二日から十三日間行なわれた第一次強制代執行によってこれで三里塚空港反対闘争も最後をむかえたという宣伝がおこなわれ、土地と生活を守って、ねばり強くなったかっている農民の姿を青年の目から、書き消そうとする動きもあります。

同時に、空港闘争を支援し、共にたたかっているのは、全共闘一派だけということをはじめ



青年学生決起集会 (71年3月)

とした反共宣伝も、大学を中心にふたたびあらわれ、一貫してたたかいつづけてきた民主勢力と青年に攻撃をかけています。

三里塚空港反対闘争を前進させよう

このパンフレットでのべてきたように、三里塚空港闘争は、農民と住民の生活を守るたたかいと同時に、その軍事的ねらいと、土地取りあげの反動的突破口としてねらっていることからまさに、全国的な意義をもつたたかいです。

現地では、土地取りあげに強い怒りをもち自らのいのちとくらしを守り、三里塚の地を侵略戦争の拠点としないためにたたかい、そして周辺住民も、騒音をはじめとした多大な被害により生活が破壊されることに反対して勇敢にたたかっています。

さらに、不本意ながら土地と家をうり空港予

定地から出ていった農民も、時がたつにつれ、政府、公団の本質を知りはじめ不満と怒りを高めています。

私たちは、こうした現地と周辺の空港建設に疑問と不安と怒りをもっている人々の真の団結を勝ちとるために奮闘しなければならぬと考えています。

五月頃から、第二次代執行が準備されているいま、強制代執行そのものをかけさせず、さらに代執行を強行しようとも断固として、たたかうことが重要になっています。

読者のみなさんが中心となって、現地への援農、カンパなどをはじめとした支援、現地調査激励などの行動をまきおこし、同時に三里塚空港のねらいを、職場、学園、地域で宣伝、暴露し、全国的な反対運動を、まきおこすことを期待します。

最後に、このパンフレット作成にあたり、日

本山妙法寺の佐藤行通氏をはじめ、多くの方々の御協力をいただいたことを感謝します。

抗議・激励先

△抗議先▽

◎東京都千代田区永田町二の三

内閣総理大臣 佐藤 栄作

◎東京都港区赤坂葵町 共同通信会館内

新東京国際空港公団総裁 今井 栄文

◎千葉県千葉市 千葉県庁内

千葉県知事 友納 武人

◎同 右

千葉県収用委員会

△激励先▽

◎千葉県成田市三里塚 平和塔気付

三里塚平和塔奉賛会

◎千葉県成田市古込 田口誠次郎方

三里塚農民組合

◎千葉県成田市東峯 小林方

全学連現地闘争本部

青学代現地闘争本部

◎千葉県成田市古込45 石井幸次方

日本共産党現地闘争本部

(電話〇四七六(三五)〇二四七)

現地への連絡・行き方

上野——(京成電車)——成田

成田(京成)駅から栗源、小見川行きバスで
天神峯下車、進行方向徒歩二分で

安保破棄団結小屋(全学連常駐)

または

国鉄成田駅より三里塚行き国鉄バスで三里塚

下車し、共産党現地本部へ電話、又はタクシー
で共産党本部へ

電話 〇四七六(三五)〇二四七

平和塔への行き方

国鉄成田駅より、三里塚經由多古、八日市場
行き国鉄バスで桜台下車徒歩三分

資料

SSTの騒音問題

いわゆる四〇〇〇メートル問題とは

いまこそ四〇〇〇mに注目を集中せよ

三里塚に国際空港建設の問題が持ちこまれた当初、一九六六～六七年の頃、「三里塚空港問題の本命は、四〇〇〇メートルだ」ということについては、それを押しつけてくる側にとっても、これに対して「空港阻止」を叫ぶ側にとつ

ても、全く同じ認識をわかちあうことになりました。

この問題は今日でもいささかも変わってはいません。それどころか、公団側が一九六八年八月に発表した「マスター・プラン」の中から、一九六九年一月一六日にいたって、「四〇〇〇メートル滑走路とターミナル・ビル、その他附属設備」だけを切りはなして第一期工事分と名づけ、部分的に公共用地取得に関する特別措置法を発動して、用地を強制収用して建設を強行し、「本会計年度内に開港させる」という方針

が出されたことに注目すれば、いよいよ今こそ鮮明に「四〇〇〇メートル問題」にわたしたちの関心を集中させる必要があると思われれます。

農民の要求——「SST来るな」

一九六七年の頃は、今日ほど「SST有害無益」の実証論が大衆的な反対運動の条件としてそろっていませんでした。それにもかかわらず「四〇〇〇メートルを阻止しよう」という認識は、現地農民の誰彼を問わずしつかりとほいつていました。

「四〇〇〇メートル問題」ということは、航空機の「超大型化、超音速化」のことであり、それは今日では、英仏共同開発による「SSTコンコード機と、アメリカのボーイング2707—300型の導入」という問題に、わけても後者の問題について具体化し、焦点をしぼるこ

とができます。

元来、三里塚空港建設をめぐるSST公害について、直接的に現地農民や周辺住民に最も大きなかわりあいを持つ問題は、国際的に大問題となった、亜成層圏以下の飛行における衝撃波(ソニック・ブーム)による被害の問題ではなく、むしろどうにもたえがたい騒音問題です。

したがって、空港絶対反対の主張は、空港敷地の中の土地とりあげにかかる農民ばかりでなく、はるかに広汎な、いわゆる「騒音地区」の農民や補償ももらえず、騒音だけをかかえこまされる周辺住民の中からSST騒音のおそるべき被害を予測して発生したものでした。

全体の理解を深めるため少々専門的にたちらって騒音問題についてふれてみましょう。

何の科学的根拠もない

「騒音地区」の設定

まだ影も形もないボーイング2707—300の騒音分布のパターン（平面図）は、実測によって作図されてはいません。

ようやく、この頃実験的に飛んだ英仏共同開発のSST、コンコードに関して、大まかな離陸上昇プロフィール（横から見た図）と、騒音分布のパターン（平面図）が見られるようになっていきます。

したがって、今のところ、実際に飛んだこのコンコードの基礎資料を使って騒音分布を推定する以外に道はありません。

アメリカ合衆国の航空機生産の基礎諸元としてつくられた「離着陸騒音および測方騒音の規制」は、DC8やボーイング707等現用亜音

速機などについて適用できる一つの規準でしかありません。三里塚空港の場合は特にSST、ボーイング2707を相上にあげて、そのGE製の強化された大推力エンジン地上離昇推力一二〇トンを考慮し、かつ低空における高揚力発生性能が可変後退翼機に比して、はるかに悪い超大型三角翼SSTの騒音分布のパターンが現用DC8などに比べてはるかに広く奥行き深いものとなることをあわせて考えるべきで、前記のアメリカの規準などは始めから問題にならないということ指摘しておく必要があります。

現在、三里塚空港に関して政府が出してきている「騒音地区」の範囲はDC—8によるものといわれますが、基線（滑走路の中心線）両側に六〇〇メートル、敷地両端より二〇〇〇メートルの奥行きを持つ極めて意識的に狭くたったものです。（騒音が長方形に広がるか?!）

これは第八回閣僚協議会で一方的にきめて押しつけたもので、「公共用飛行場周辺における航空機騒音による障害の防止等に関する法律」(一九六七・八・一公布)に示された「東京国際空港については、周辺住民と協議してきめる」という原則は守られていません。

わたしたちは、今こそ三里塚農民に押しつけられた「騒音地区」の基本的考え方をくつがえさなければなりません。

そこで、全国の空港周辺騒音公害補償問題をめぐる全体のたたかいと結合し、正しい世論を形成することが求められています。

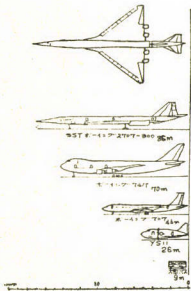
このたたかいを進めるためには、広はんな科学的知識を動員し、被害をうける大衆の側に立ち、発生源にたたかいをいどむ正しい基本的姿勢を貫ぬきながら要求を出す必要があります。

いうまでもなく、おしつけられた航空機騒音発生源にたいする正しい姿勢は、大衆航空需要

をみたく、最適運航効率の亜音速大型の追求をさておいて、意味のないSST導入や、その日本国内寄港禁止を要求することです。

この姿勢が貫徹された例として、日本と地形上大差のない北ヨーロッパ諸国で、すでに実現していることは注目し値するものです。

一方、科学的根拠を基礎に、人口がきわめて稠密な日本の主体的条件に合わせて抜本的な法改正を迫ることが、もうひとつの大切な課題ですが、わが国の政府は何一つ基準らしいものを出すことなく、被害がでてから相談するというやり方をとっています。



まず航空機騒音公害防止 の規準を定めよ

騒音比較のために周波数一〇〇〇サイクルの可聴音を規準とした単位「フォン」が使われていることにも問題があります。

これからの航空機騒音については、エンジン吸込衝撃波にかかわりあいのある高周波「前方騒音」、高圧縮比、高回転のコンプレッサやタービンの機械音からくる「側方騒音」、大推力発生のために導入された強化ターボジェットのアフター・バーナーからの猛烈な「後方騒音」(強烈な衝撃波をふくむ爆音)などそれぞれについて、対処することができるように、地上試運転、離陸、離昇時にわけてこまかくおさえた実効知覚騒音デシベル (EPNdB) 単位で比較しなければなりません。

三角翼 SST の特徴として、斜後下方に騒音が集中して尖鋭化する傾向も見逃すことはできません。

これらのことは将来のこととして、第一次に大まかな基準の一つの案を示しましょう。

公団側で四〇〇メートル級大型空港を、どうしてもつくるというなら、その必要の第一義的なかかわりあいのある SST ボーイング 2707-300 型についてまず騒音パターンを作図して示すべきです。

それがないからには、騒音地域を設定することは不可能です。

騒音発生源としてのボーイングが、コンコードの二倍と見て、空港周辺騒音分布パターンを基礎として作図し、読みを五デシベル加算、補正して騒音レベルを読みかえることとします。

これによって、空港周辺の代替地をもらった条件派の人々や、三里塚の市民、芝山町の農民

たちが長期にわたって生活するうえで、たとえ全戸に防音装置を施したとしてもなおたえがたい騒音被害地域のひろがりを見ることができません。

工事現場で、リベット打ちの音を聞いている程の騒音は一一〇デシベルですから、これをもって騒音地区の限界と定めるのは一応理由があります。

三里塚空港にあてはめて一一〇デシベルの等音圧線をたどると十五メートル飛越点（南北の滑走開始地点から三七五〇メートル）から飛行径路にそって三〇〇〇メートル離れた点を頂点としたキノコ型の図形になります。

いふなれば、この範囲をもって騒音下で住めないという絶対補償域とする必要があると思われず。

いづれにしても、「SSTは来るな」「四〇〇メートル空港はいらぬ」「国益のおしつ

けはごめん」ということが基本となつて、第八回臨時閣僚協議会が一九六八・一〇・一一の決定で「騒音地区」と定めておしつけてきた機械的基準をのみこむわけにはいかなぬというのが現地農民の要求です。

その上更に広域騒音パートナーを作図して見ると、教育施設、病院等について一方的に打ち出された防音規準の等級もきわめていいかげんなものであることがわかります。人命、健康、家禽、家畜類への被害を考えると、一般農家の個々がどんな防音施設を必要とするか、これもまた、法の定めるところに規準のない限り、大衆的な要求を基礎としながら、科学的知識を総動員して実証的に原則規定を迫る必要があります。

空港闘争年表

(一九六三年—一九七一年三月)

五月二六日 千葉県友納知事、木更津北から袖ヶ浦

以外はことわると発表

閣議の席上、東京湾埋立を主張する河野建設大臣と富里案の綾部運輸大臣の意見対立

一九六三年

七月 四日 政府、県会談し、新国際空港について

①東京湾内千葉県側に設置、②運輸、建設両省と千葉県で協議し、場所決定

③一九六四年度から着工を決める

九月十八日 富里村三区、立花の農民百名、県庁に

反対陳情、富里、八街に空港反対同盟が結成される

十二月十一日 航空審議会答申

第一候補地、富里

第二候補地、霞ヶ浦と決める

一九六四年

三月 四日 産業計画会議が羽田を廃止して東京港

埋立地に空港をつくれと勧告、木更津を最適とする

七月十八日 反対運動、町、村部落ぐるみに広がり

反対同盟、八街町、朝日、文達地区で血判署名、その日に四百名署名あつめる

十一月 九日 佐藤内閣発足

一九六五年

三月二三日 新国際空港公団法閣議決定

十一月十五日 富里村、農事研究会耕運機で県庁へ空港反対デモ百台で行う

十一月十七日 反対同盟千五百名、国会と中央各省及び千葉県に反対陳情

十一月十八日 富里閣議内定を公表

十二月二四日 共産党、社会党、民社党反対を表明
富里村反対同盟、五三五五名の反対署

名を村長に手渡す

十二月二十五日

富里村議会、空港に絶対反対の決議を
全員一致で可決

三月五日

事故六四名死亡
英国海外航空ボーイング707が富士
山に墜落一二四名死亡

八街町議会、「絶対に協力しない」と
多数で決議

三月三十日

三・二〇安保廃棄諸要求貫徹全国大統
一行動中央集会（晴海）に富里、八街
の農民一千名参加

十二月二一日

酒々井町議会空港設置反対決議

十二月二四日

芝山町議会で空港反対決議

三月二三日

新空港紛砕佐藤内閣抗議総決起大会、
共、社両党代表参加

一九六六年

一月九日

富里村で三市十二町村の住民と支援団
体二千名新国際空港設置反対決起集会
行う

三月二六日

東京原水協援農

三月二九日

富里で新空港即時撤回総決起大会、三
千名参加

二月四日

羽田沖に全日空ボーイング727がつ
い落、一三三名全員死亡

六月二一日

木島義夫参院議員（自民）佐藤首相に
三里塚案を申し入れ

二月七日

反対同盟、共産党、社会党、県労連、
その他民主団体で二千五百名参加で決
起集会、県庁デモ

六月二二日

佐藤首相、友納知事に新空港を三里塚
中心に建設する事に協力を要請、知事
検討を約束

三月四日

閣議で臨時新国際空港関係協議会計置
きめる

六月二五日

三里塚小学校で空港建設説明会開く、
成田市長途中退場

カナダ航空のダグラスDC8型羽田で

三里塚青年反対同盟結成

六月二十八日 三里塚新空港反対総決起大会一千名参加

七月三十日 新東京国際空港公団正式発足

三里塚空港反対同盟設立を宣言

八月二日 臨時成田市議会、空港建設反対白紙還元案を十七対二で可決、反対同盟二百

六月三十日 芝山農協主催空港粉砂全組員大会

名抗議、警官動員

七月四日 政府、閣議で建設用地を三里塚地区とすると決定

八月二日 第十二回日本母親大会に反対同盟の婦人参加

成田市議会空港反対を議決

九月二日 反対同盟八百名運輸省に抗議、立川基地周辺視察

県議会自民単独で空港建設促進決議を可決

九月十二日 政府買収価格畑地十アールあたり六十万〇百十万円にするなど補償対策決定

三里塚、芝山の農民など一千名県庁におしかけ抗議

七月十日 三里塚新東京国際空港閣議決定粉砕総決起大会、参加者三千五百名予定地内をデモ行進

九月二二日 成田空港対策部落協議会役員荒船運輸相に会い十アールあたり最低百万円以上を要求

七月十二日 成田努氏空港公団総裁に決定

十月二日 三里対芝山連合反対同盟主催総決起大会

七月二四日 沖繩返還同盟、沖繩人民党委員長頼長亀次郎氏（現衆議院議員）現地沖繩出身者を激励

名参加

七月二七日 木の根地区中心に「条件闘争連盟」結成

十月三十日 公団初の地元説明会千葉市で開く

十二月十三日 大橋運輸相新空港基本計画示す

十五日 天神峯部落で反対同盟現地闘争本部上

棟式

十二月二十七日

代替地買収始まる

芝山町議会空港反対白紙還元決議多数

で可決

芝山反対同盟四百名議会へおしかけ抗議

一九六七年

一月 十日

運輸省空港設置に関する公聴会県庁で
ひらく賛成十八反対十七の公述

反対同盟抗議集会デモ

二一日

反対同盟白紙還元十六議員のリコール
署名それぞれ三三三二人分の署名を町

選管に提出

二三日

大橋運輸相公団の工実施計画を認可
反対同盟固有代替地の現地測量に抗議

二月十五日

測量中止させる

二六日

反対同盟、安保破棄千葉県実行委員会
共催による団結小屋開き八百名参加、

富里の団結小屋駒井野へ移転反対同盟

に贈る

三月 五日

反対同盟戸村委員長のよびかけで千葉
県民大統一集会、三千名

三月 六日

成田市農協の呼びかけで成田空港地権
者会議設立総会、条件派二分化

四月二二日

反対同盟大橋運輸相を相手に工事認可
取り消し訴訟おこす

六月二六日

大橋運輸相成田訪問
反対同盟民主団体一千名抗議

七月三十日

第十三回日本母親大会反対同盟
婦人行動隊八〇名参加

三一日

反対同盟戸村一作委員長ら日本共産党
中央委員会訪問、支援を要請

八月 二日

第十三回原水禁日本大会三里塚特別集
会地元全国代表千名参加

八月 五日

三里塚空港強制測量阻止八・一五平和
集会参加者一千名集会後デモ県庁に抗議のすわりこみ

八月十五日

三里塚空港強制測量阻止八・一五平和
集会参加者一千名集会後デモ県庁に抗議のすわりこみ

八月 十九日

空港公団空港敷地立入り測量を県に通

知

八月二日 友納知事公団の土地立入り通知を公告

二三日 反対同盟支援労組県庁に押しかけ知事に抗議

共産党、古込部落に現地闘争本部設置し常駐オルグ配置

二四日 社会党、木村官房長官に会い反対同盟と政府公団の話し合いについて相談

二七日 安保破棄千葉県実行委と反対同盟、新空港強制外郭測量阻止三里塚緊急集会開く、八九団体六百名参加四百名泊り込む

九月 五日 安保県実行委反対同盟共催外郭測量阻止大集会一千名の参加

古込現地闘争本部小屋開く

十月 一日 ベトナム向け米軍チャーター機羽田空港にひんばんに飛来

安保破棄中央実行委員会現地本部東峯に開設

十月 六日 空港公団成田総裁やめ今井副総裁昇格

強制測量阻止演習

十月 十日 早朝機動隊千九百動員外郭測量強行クイ三本打つ、多くの青年学生の支援に

ささえられ反対同盟測量阻止行動重軽傷多数反対同盟員二名逮捕される

十一日 各報道機関権力の暴力を批判

十二日 クイ二本抜かれる

十六日 クイ打ちなおし機動隊導入

十一月 三日 反対同盟実行役員会総会満場一致で三里塚平和塔奉賛会結成支持決議

平和塔建設予定地駒井野に選定

五日 安保破棄中央大集会(代々木公園)に

反対同盟百五十名参加

十五日 大橋運輸相戸村一作氏ら反対同盟一部

幹部と話合う

十六日 大橋運輸相現地視察、戸村宅で反対同盟幹部と会う

(この頃から戸村氏の反共的姿勢強まる)

十二月 八日 駒井野平和塔地鎮祭舉行

十日 社会党、総評、大清水部落に団結小屋
開き決起集会

十五日 戸村一作「共産党排除」を公然と主張
反対同盟役員会にて戸村氏ら一部反共
幹部非民主的に「共産党排除」を押し
つける

四月 一日 各銀行さかんに個別訪問

十二月十八日 安保反対青年学生代表者会議現地で支
援集会関東各都県より五百名の青年学
生参加古込から十余三までタイムツデ
モ

「三派」ら「武装解放区」さげび検問
暴行

公団は農民へ切りくずし工作をつよめ
る

七日 公団「条件派」二団体と用地買収の同
意書取りつけ

一九六八年

九日 公団「条件派」農民所有地へ立入測量
を準備

一月 公団は農民へ切りくずし工作をつよめ
る

「条件派」内部に「条件」にたいし強
い不満出る

二～三月 「中核派」主流に挑発つづき、これを
口実に機動隊導入

「条件派」内部に「条件」にたいし強
い不満出る

二月二六日 「中核」主力に成田市の公団前で機動
隊と「ゲバ合戦」

十七日 成田市議会空港促進決議、流会
二二日 機動隊成東警察岩山部落麻生平和塔奉
賛会事務局長ら四名逮捕

三月十七日 安保破棄実行委員会「農地買収阻止決

平和塔奉賛会救援法廷活動準備

戸村一作氏「三派」とともに木ノ根団結小屋（民青現地闘争本部）より民青を立ち退かす策動

四月二三日

公団駒井野部落「条件派」農民所有地立入り測量開始

二九日

平和塔建設予定地東三里塚吉野台に選定起工式コンクリート打つ

四〇七月

立入測量ひんばん
「三派」公団職員へ投石挑発

「条件派」農民を「裏切者」と呼び農家に投石暴行

機動隊常に百〇五百名を動員、用地内をパトロール、以後公団機動隊にまもられ立入り測量

共産党現地闘争本部体制強化

共産党、民青同盟機動隊と公団に抗議

「条件派」農民へはたらきかけ強化

六月三十日
社会党「三派」反対同盟「立入測量阻止、ボーリング阻止、空港実力粉砕」

集会、用地内デモ

「三派」共産党現地本部で暴行

「三派」一部反対同盟員による「条件派」農民へ脅迫暴行続く

戸村氏ら「三派」などと木ノ根団結小屋より民青同盟おい出しにおしかける

七月十七日

二四日

公団横堀部落立入測量
日本原水協の国民平和行進三里塚平和塔から出発

平和塔基壇地上工事開始

八月

公団反対同盟農民切りくずし計る
「三派」Ⅱ「全共闘」一派「ボーリング実力阻止」「武装」をさげぶ

八月 四日

第十四回原水禁世界大会三里塚特別集会開く、代表現地調査、平和塔奉賛会大量宣伝組織的カンパ活動強化

七日

公団新空港のマスタープランを発表、四千、二千五百、横風用三千二百メートル滑走路付属施設、当面四千メートル一本及び付属施設を第一期工事とし

七一年四月開港予定、二期七四年四月
平和塔第一基壇まで完成

九月 四日 公団事業認定書類作成準備

十二月二四日

反対同盟社会党「全共闘」「革マル」
集会、「中核」「革マル」内ゲバ各派
対立深まる

一九六九年

一月 一日 青学代、民青、共産党、平和塔奉賛会

あかつきの大合唱

二月 二日 三里塚芝山平和委員会結成

空港周辺道路、河川改修等関連事業対
策すすめる

三月三一日 宮内庁公団の間に三里塚御料牧場の一

部と新設牧場の交換締結反対同盟「全
共闘」集会

五月三十日 「新全国総合開発計画」発表

七月 六日 三里塚平和塔完成高さ二二、五メート

ル、直径一三メートル、地下二メート
ル作業人員二千名

八月十六日 三里塚御料牧場移転始まる

御料牧場閉場式に「全共闘」一部反対

同盟員突入、八名逮捕

九月 九月 公団立木伐採開始

九月十三日 公団空港建設事業認定申請を建設大臣

に提出、土地収用法の適用

十月 十月 空港工事用道路建設開始

十月十六日 四千メートル滑走路予定地内ボーリン

グ調査

十一月十二日 駒井野にて道路工事抗議行動

「全共闘」「十一月決戦」叫ぶ

十一月二七日 共産党、現地農民公団に対し工事によ

る被害対策、生活上営業上の要求をつ

きつける

十二月十六日 政府土地収用法に基づく空港建設事業

認定を認可

一九七〇年

一月 一日 平和塔前にあかつきの大合唱

一月 米作減反で印幡沼入植農民苦境に

スクールバス運行かちとる

一月十五日

反対同盟「全共闘」「反戦」集会、

「全共闘」現場労働者に投石

公団土地収用法適用の立入り測量をおこなうと発表

三十日

空港建設予算六百億円確定

機動隊常駐

二月十五日

公団一坪運動共有地七ヶ所平和塔駒井野、天浪、木の根の各団結小屋強制立入測量を十九、二十両日おこなう旨地主に電報で通知

「全共闘」一派各団結小屋にバリケードをつくる

二月十八日

平和塔奉賛会、日本山妙法寺、青年学生六百名強制測量阻止体制かため泊り込む

十九日

測量員を平和塔及び周辺農地に一步も入れず測量を阻止

公団航空写真と外郭測量によって終了

と発表、機動隊三千名動員

三月 三日

公団県収用委員会に一坪運動敷地など

六ヶ所について第一次裁判申請

十一日

パンアメリカン・ジャンボジェット機

羽田に初乗り入れ

十四日

平和塔奉賛会現地農民、建設大臣を相手に事業認定取消し訴訟

三十一日

県、四千メートル滑走路周辺の騒音地区内九小学校の防音工事設計を始める
総額十三億円

四月 十日

事業認定取消し訴訟第一回公判

二十日

資材輸送専用列車が運転

五月 二日

公団二月十九日の強制測量にもとづき
県収用委員会に提出する書類の立会いもおこなう

平和塔奉賛会署名押印を拒否

十三日

公団、平和塔など第二次裁決申請を収用委員会に提出

十四日

公団、駒井野の山林畑一坪運動用地民

定二戸計六ヶ所に強制立入測量

強行

六月十二日

八月二十六日

収用委員会第一回公開審理、第一次申請分について反対同盟と対立審議できず

収用委、第一次申請分現地調査
一、二日にわたり第一次申請分の第二、三回の収用委員会審議、反対同盟の抗議で審議できず

二五日

九月三十日

平和塔奉賛会、収用委員会に公開審議の原則、平和塔を他の物件と区別して審理するよう申し入れる反対意見書五三〇提出

第一期敷地内に残る七八ヘクタールの立入り調査を行なう

三十日

十月 二日
七日

公団収用委員会に第三次裁決申請二一件をおこなう

機動隊二千五百名動員
公団、「公共用地の取得に関する特別措置法」の適用を決定

七月 一日

十二月 十二日

今井公団総裁四五年四月開港むりとの見解述べ

社会党、三里塚闘争は党の人気をおとしたと「反省」

七月 七日

十月十六日

平和塔完成一周年記念集会開く

第三国際空港の静岡県小笠台地案出る
公団、「特例法」の事業説明会十分で打ち切り

十一日

二二日

C5Aギヤラクシー横田に飛来

第四回公開審理（県体育館）

加

二二日

八月十九日

二三日

公団、反対派農民の農地を無断耕地としてブルドーザーでつぶし工事

第五回審理（すべて流会）
公団、第一期事業について「特定公共

事業」の認定を申請

十二月二六日 県収用委員会、駒井野地区六ヶ所の強制収用を裁決する

根柢建設相「特定公共事業」に認定することを告示

二八日

根柢建設相「特定公共事業」に認定することを告示

一九七一年

一月 一日 青年学生中心にあかつきの大合唱（平和塔前）

和塔前）

十四日 反対同盟副委員長小川明治氏（58才）

狭心症にて他界

二五日 公団、受納拒否のはっきりした八五人

分の反対派の補償金を法務局に供託する

二月 一日 公団、友納県知事に強制代執行を申請

十一日 少年行動隊総決起集会

十四日 空港から郷土とくらしを守る会結成

「騒音学習会」開く（成田）

十五日 少年行動隊七十名、芝山中占拠

県知事、政府と会談代執行決定

十六日 三里塚農民組合、知事に代執行中止を

要求

十九日 共産党県委員会代執行中止を知事に要

求

二月二日 駒井野地区で強制代執行、農民ら抵抗

～ 「全共闘」「反戦」ら挑発、機動隊三

三月 六日 千五百名動員

二月二四日 安保反対中央青年学生代表者会議一万

人余、日比谷野外音楽堂にて決起集会

現地オルグより報告、空港公団本社等

へ抗議デモ

三月 一日 「三里塚農民の決死のたたかいに支援

を」「政府、県当局、公団は、農民無

視の強制代執行をただちに中止せよ」

と安保反対中央青年学生代表者会議、

全日本学生自治会総連会連名の声明

ピラ二十万枚配布

三月 二日 千葉大学で抗議集会

千葉中心に東京などで支援行動

三月 六日

千葉県青学連主催三里塚農民支援集会
神奈川、東京、埼玉からも参加三千名

県庁、県警、自民党県連等に抗議

約百名の青年学生三里塚平和塔前にて
現地農民と交流

青学代・全学連現地本部体制強化

三月二十日

平和塔、公開審理開かる

三月二九日

第二回平和塔公開審理開かる

農民激しく公団を追求、収用委審理延長する。

広がる三里塚の炎

——三里塚空港反対闘争の理解と

前進のために——

一九七一年四月五日

定価一〇〇円

安保反対青年学生共闘会議の再開をめ
ざす中央青年学生代表者会議・編・発行

東京都渋谷区神山町四

(民主青年会館内)

電話(四六八)五三〇一

すべての住民は公害におかされている!!

公害(上)

— 公害とはなにか —

北田寛二・道家達将著

新書1 280円 丁45

「日本のなかに公害があるのではなく、公害の中に日本があるのかもしれませんが」

これは、ルーマニアの中央保健監督官のデイズマレスク技師の言葉です。このように現在では住民のだれもが公害問題を無視することができなくなっています。この本ではなぜこれほどまでに公害が増大したかまた、なぜ対策がなされずにきたのかを**社会科学・自然科学**を基礎としてわかりやすくときあかしています。

おもな内容—

公害とは何か／何故公害が生まれるのか／資本主義的公害対策の本質／自然の破壊と人間／独占による自然汚染の現状／公害の自然的原因と社会的原因／他

公害(下) — 公害の測定法 —

4月発売予定 予価 280円

上巻では公害の本質をわかりやすく解きあかしましたが、この下巻では、その実践面として公害の簡単な測定の方法とそのその摘発運動の経験がのべられています。これによって具体的な公害の摘発運動ができます。

日本青年出版社 東京渋谷代々木5-37-15
☎ 469-1387(代)



中央青年学生代表者会議 発行