紅軍

10.12三里塚空港
粉砕全国総決起
集会ー鉄塔決戦
準備集会に結集せよ！

反帝戦線（全国委）
三里塚現闘

10/12三里塚空港粉砕全国総決起集会と今秋期三里塚斗争に向けて

反帝戦線（全国西）三里塚現斗

全国の同志諸君！

今秋期、三里塚斗争はきわめて重大な転換点に直面している。

三里塚、芝山連合空港反対同盟は重大な決意を固めて本集会を鉄塔決戦準備会として位置付け、戦斗体制を確立すると共に、この10/12三里塚空港粉砕全国集会を全国の同志に向けて提起している。

、岩山大鉄塔を補強し、8月には、鉄塔共有者の団結小屋を建設し、鉄塔決戦に備えて井戸を掘り、再々度の鉄塔共有化運動と「共有礼」の発行をもって、全国の同志と共に斗う場の建設は着々と進行している。

鉄塔引きたおしに「緊急性」という大義名文をかざすためにも空港にとっても絶対必要条件としてあるジェット燃料輸送に対して、千葉市民、鹿島神栖町民の戦斗的部分と結合して阻止斗争を展開している。

更には兄弟同盟である高浜入干拓反対同盟は、干拓そのものを粉砕したその斗いの一切の成果をかけて、10/12集会へ全力動員を持って参加するという決意表明もとどいています。

この様な斗いの再度の高揚に対して諸党派とも明確な方針を持ちえず、第四インターの「障害者」差別事件にもみられる様な排外主義的傾向の進行、反スタ急進諸派の困迷の中にあって、はっきりと、日本共産主義運動反余気の歴

歴史的総括をかちとり農民運動の発展＝[illegible]へ向けた組織を、農業経営建設へ向けたオ一歩をふみ出さなければならない。

一切の開港策動を粉砕し

鉄塔死守戦準備体制を強化せよ

三里塚・芝山連合空港反対同盟はこの10年間北総台地の空に一機の飛行機もとばすことなく、斗いを堅持していきます。

66.7.4閣議決定以降、反対同盟を結成し、空港反対運動を展開して10年目に入った現在、71年オ一次、オ二次代執行という歴史上例を見ない土地の強制収容を経験し、それに対し、あの9.16斗争に表わされる様に、体をはって、実力でこれと斗ってきました。

「羽田ならパンクする」という「緊急性」を理由に延べ二万にものぼる機動隊を投入し、暴力の限りをつくし、数千名にものぼる重傷者を出してまで強行したオ一期工事は、今四千メートル滑走路と、ターミナルビル、管制塔などの工事を「完成」させてはみたものの、オ二期工区内の木戸の反対同盟を中心とした反対同盟の強力な斗いの中にあって二期工区の着工のメドすらたっていない現在、どうにかして、この反対同盟の切り崩しと破壊をねらって、「完成」した一本の滑走路を使って、ともかくも「部分開港」を強行しようとしています。

これをめぐって、ジェット燃料輸送問題・東京への交通問題、岩山大鉄塔撤去、地域周辺の騒音問題等々の「未解決」の問題を、なんとか強権を持ってでも押し切ろうとしているのです。

この一つ一つの問題についても、何一つ「解決」のメドすらついていないのが現状であるばかりか、「完成」したはずの滑走路は風化してしまいヒビが入って工事をやり直さないと使用不能でペンペン草が生え、昨年は、地表をコンクリートで被われ窒息しかかったミミズが大量にこの滑走路にはい上り、これを排除するのに機動隊一個中隊が出動するといったありさまです。

まして、当時は最新の設備といわれた空港管制塔などの設備のほとんどが使えなくなっているということです。

今までに空港公団・日航などの空港関連事業投資は、六千二百億円にものぼり、金利は、公団だけでも一日三千四百万にものぼる膨大な金額です。

更には、この四千メートル滑走路一本にし、南側から進入した場合三二五0メートルしか使用できない。これは滑走路の南側に巾六百メートル長さ千メートルにわたっての、アプローチ・エリアを事業認定からはずしているのです。このことは、建設大臣が認定した事業計画を満さない滑走路建設であり、誘導灯の設置ができず、結局のところ、四千メートルの滑走路を三二五0メートルにしか使用することができなくなっているのです。この場合、事業認定がされていないために非常手段としての土地収用法の適応が不可能であるということです。したがって反対同盟の土地を任意買収で用地買収するしかなく、全く見通しがつかないのです。

だからこそ、開港を問題にした時「国際空港」とはほど遠い、名ばかりのものでしかないことは明らかである。まして、部分開港をしたとしても何の役にもたたない。

これはただ全面開港へ向けた反対同盟の切り崩し、破壊をねらい、「斗う人民を「斗っても負ける」という敗北主義へと落しこめようとするものである。

「羽田パンク」の下に「昭和

四十六年度早々に空港の使用を開始することを緊急不可欠であるという理由をもって特別公共事業認定を行なったのである。しかしながらそれから四年以上たった現在一向に開港のメドすらついていないのです。

この緊急不可欠という理由の重大な一つに、ベトナム侵略に向けて、米軍が横田基地をフルに使用する必要があったことによって、羽田空港をあきらめ、世界にも例の少ない軍事国際空港を、この三里塚に造ろうとしているのです。当時の「羽田パンク」のその主要な原因は、その発着便の半数以上が米軍であったことを見れば「緊急不可欠」の内容がはっきりするではないですか！

岩山大鉄塔を守り抜こう！

三里塚空港の開港を阻止し反対同盟、全国の労働者、学生、農業民のつどいの場である岩山大鉄塔は、'72年3月から一本だけの「開港」をめざしたフライト、チェックを行うとしたのに対して、騒音監視塔として立てられました。

この鉄塔は、4000メートル滑走路の南端から約760メートルの丘の上に建っの行手をさえぎり、飛行機の発着陸を物理的に不可能にしています。

反対同盟、支援各団体の手によって、建設以後鉄塔直下にバリケードを建設し、千葉交通労組からカンパされた廃車バスの中で、支援諸団体によって組織された鉄塔防衛隊と老人行動隊、青行隊、反対同盟による24時間防衛体制をしいて、鉄塔防衛を行っています。

これに対し、政府、空港公団・機動隊は、連日の監視を行い、'73年10月鉄塔ぬりかえ作業中に襲撃し、山口義人君に瀕死の重傷を負せ、他女性同志の肋骨を三本折るという

暴挙を行ったのです。このことは、開港のメドが一向立たない政府・空港公団のあせりを表わすものです。日常的に現地を徘徊し、威圧して、反対同盟、支援諸組織の活動家に対して、テロ、リンチを加え団結小屋を襲撃するなどの白色地帯化をねらっています。

更に、昨年五月に「空港保安施設の整備と管理用道路」と称して、鉄塔破壊用道路建設の策動を開始しました。

芝山町農業委員会がこの道路建設用地の農地転用を機動隊の暴力をバックに強行採決を行い、鉄塔と公団の土地との間にあった田をうめたてて山フラットを長さ200メートルの鉄塔に至る道路の着工しました。

しかしながら、岩山区の反対同盟を先頭にして、農道、産土参道を守り抜くという斗いの前に、一時工事を中止せざるをえなくなっています。

一方、自衛隊の手によって、鉄塔引きたおし用に改造した76トンクラスの大型クレーン車を二台完成させたという話も伝ってきています。第二次代執行時の駒井野農民放送塔引きたおしのあの殺人的行為を数倍上回る攻撃をかけんとしているのです。代執行直前の反対同盟発言「多少の犠牲もやむをえない」と口、70メートルもの鉄塔の上に人が数人おり、ガソリンがあることを知りつくした上で一挙に引きたおした暴挙を、はっきりと裏付けており、だからこそ、権力は今、九月決戦管、周辺裁判の中でも、証拠写真の提出に際して、自らの殺人的行為・といわれ鉄塔引きたおし―の一切を抹殺し、事実をネジ曲げんと策しているのです。

この様な布石の上に現在自衛隊によって大型ヘリコプター、や大型重機クレーン車等を使って、何度かにわたって模擬鉄塔の引きたおしの訓練をなされてきています。

この様な鉄塔破壊策動に対して、反対同盟は、全国の斗う同志に対して、'73年10月以来岩山大鉄塔の10万人共有化

運動を提起しました。この運動は、都市労働者の中に三里塚斗争を身近なものとして提起し、昨年の中村参院選を通して更に全国化をかちとってきました。現在、三万人以上にのぼる鉄塔共有者を獲得しています。更に今回、鉄塔決戦準備集会を一つの期として第三次の鉄塔共有化運動を押し進め、更に「共有化」運動を展開し、全国から、三里塚へ向けての戦う体制の構築をよびかけています。

現在、鉄塔決戦へ向けて、鉄塔共有者の小屋が建設されています。これは、鉄塔中段に4000メートル滑走路の南端に鉄塔が行手をはばんでいることを確認できる位置に作られました。反対同盟は、単なる一坪の共有化以上に、共有者自身の三里塚斗争への参加をよびかけています。

ジェット燃料輸送を阻止せよ

現在、政府・空港公団が最も焦っている問題にジェット燃料輸送の問題があります。「部分開港」に向けて、岩山大鉄塔を破壊するためにも燃料輸送が完備しなければ、今までの「緊急不可欠」の理由を持っての「鉄塔撤去の仮処分申請」を、ブルジョア司法としても認めることができず「開港できないのは唯一妨害鉄塔だけである」という大義名分が立たないのです。

このジェット燃料輸送は、当初千葉港からのパイプラインで空港まで輸送するプランを立てたのです。しかし、このプランは、千葉市住民の猛反対にあい、その計画は一時中止せざるを得なくなったのです。成田市土屋の資材置場に燃料タンクを設置し、そこから「空港」まで暫定パイプラインを埋設し、そこまでは本格パイプラインが設置されるまでの間は、千葉港あるいは茨城県の鹿島石油コンビナートから貨車輸送して急場をしのぎ、一応ジェット燃料輸送が形だけでもつけておこうというものです。

この成田市土屋から「空港」までの暫定パイプ、ライン設置に対して、地元住民を中心にして、反対運動が展開されて、長期間にわたり、ここの着工を延期せざるをえませんでした。

しかしながら、73年10月た強行的に工事を着工してきました。しかしながら、この着工して、一ヶ月もたたないうちに農地法に違反していることが判明し、工事の全面ストップをよぎなくされました。

しかしながら、全く住民のこの斗いを全く無視し、成田市の農業委員会で強行し、農地転用を認めさせ、同年暮には、工事を再開してきました。しかしながら再度、74年3月になって、設置工事現場から出水し、この水をくみあげながら進行していったのです。

しかしこの水のくみあげに

ること、周辺住宅の井戸涸れが発生したのである。これに反対住民は、更に反対運動を強化して斗ってきました。

公団側はこれに対して凝固剤を使用して水をくみあげないで工事を進めるという方針を出してきました。

ところが今度は、この凝固剤から、ホルマリンなどの有毒物質や周辺住宅の井戸から検出されたのである。

これに対して、74年6月に成田市住民を中心にして、公団に対して凝固剤による汚染土壌い出しと、凝固剤を使用する工事をさしとめる仮処分申請を千葉地裁へ提出しました。

このことにより公団は、一時工事を中止せざるを得なくなり、又、井戸涸れと、凝固剤問題で二四〇〇万円にのぼる弁償を行いました。

しかしながら、8月末にはこの仮処分の判決が出る前に公団は、千葉県開発行政の中枢である千葉開発庁長官などを動かし、千葉県および成田市の同意を得るべく策動し、パイプ・ライン埋設工事を再び強行し「完成」させました。したがって一応、成田市土屋から「空港」までの間は暫定パイプラインは設置されています。しかし、この暫定パイプラインの暫定期間は、76年3月には切れてしまうこともあって、何とかして土屋までの燃料輸送に必死になっているのである。

千葉港からの本格パイプラインによる燃料輸送は、千葉市民による一万人訴訟などの斗いの前に全くメドのつかない状態である。したがって、鹿島石油コンビナートから貨車で輸送しようというプランである。パイプライン設置にあたって、危険だと公団自身が認め説明して回った貨車輸送を、今度は「危険がない」と言いくるめなんとかして燃料輸送のメドをつけようとするものである。

今回のジェット燃料貨車輸送の計画は、茨木県神栖町に基地を建設し、そこから鹿島町、潮来町を通り成田線ではこぼうというものである。

この鹿島には、地域開発という名の下に、61年石油コンビナート建設着工によって、農村が生活破壊され公害になやまされている中で、73年6月、鹿島町・神栖町・潮来町の三つの町議会でジェット燃料貨車輸送に反対する決議がなされました。このことにより、政府・空港公団は、大きな打撃をうけました。昨年末からにわかに、鹿島からの貨車輸送が日程にのぼり、木村運輸大臣、大場公団総裁、自民党成田空港設置特別委員会長佐藤文生などといったトップクラスが、竹内茨城県知事をだきこんで、この三町で議決された反対決議をなんとかひっくり返そうとしているのです。この裏には、鹿島地域整備という形で、60億にものぼる融資を行うということも話されているのです。

7月15日に、木村運輸大臣が茨城県庁に竹内知事を訪れ「早期開港・暫定輸送＝ジェット燃料貨車輸送」の協力を要請したとき県側から四項目の要望書が提出され、そのことを軸にして、8月29日の閣議でその四項目について守ることの確認と、これをもって三町の決議を白紙撤回させることになりました。その内容は、

新東京国際空港への航空燃料の輸送は、暫定的に茨城県鹿島港を経由する鉄道輸送とし

①その期間は開港三年以内にやめる。

②輸送する航空燃料は灯油と同じ燃えにくい「ジェットA-1」に限る。

③沿線の安全対策、住民対策については知事の要請に協力する。

④離着陸コースは、騒音の影響を少なくするよう配慮するとともに、飛行コース下の地域には、適切な騒音対策を実施する。

そのことを持って、三町のうち潮来町に於ては昨年末に町議会で白紙撤回されてしまいました。

この様な政府空港公団の攻撃に対して、空港反対同盟はこの町議会の決議を守り抜き

ジェット燃料輸送に反対する地元住民との連帯をかちとり斗いを進めてきています。

　この斗いの出発は「鹿島開発」の中で苦しめられてきた住民が「地元に何の利益もないどころか、千葉で危険だからと、ことわられたものに安全とはいえない」というところでした。これに対し政府・空港公団から提出された四項目の確認書によって切り崩そうと策動を開始したとき、この四項目が何の保償にもならないこと、空港反対斗争との連帯をなくして、前進がのぞめないことの中で、空港反対同盟との共同斗争が開始されました。こうして共同斗争の第一歩を踏み出しました。

とりわけ4月13日に開かれた鹿島町議会全員協議会でこの「ジェット燃料貨車輸送反対決議」白紙撤回をねらったのに対し、空港反対同盟は、婦人行動隊10名をはじめ30名を動員し、地元の鹿島ジェット燃料輸送に反対する会、鹿島公害対策協議会、鹿島町々職組を中心にした部分50名との結合をかちとり、県・公団の白紙撤回策動を打ち破りました。

　この全員協議会には、公団から、町田副総裁、丸井、西川理事など8名、県側から鹿島開発局から4名、千葉鉄道管理局から須賀という顔ぶれで"説明会"で「四項目の中である[illegible]といっているが、何の裏付けもないではないか」「本格パイプラインのめどなど全く立っていないのに確約はできない訳」等々の追求に対してただ「閣議決定されたものだから信頼いただきたい」の一点ばりである。成田空港が閣議決定されてから何年になると思っているのだろうか。「町から、要請した時は一度も来ないで、この様な時だけ"説明"に来るというのは、町議会無視・住民無視ではないか」「ジェットA1は安全といっているが、根拠がない」「安全対策の保償がない」という危険論と、更に、三里塚空港そのものの設置の根拠がないという空港反対の立場に立つ意見が住民の中から出され、空港反対同盟との共斗体制の構築に根ざしたものである。

　この様な斗いの中で白紙撤回のメドどころか、反対斗争の根強さと、ジェット燃料輸送など絶望的であることを政府・公団につきつけました。

　更に、その斗いの成果を持って、10月1日の神栖町議会の全体協議会を粉砕しました。

　ここでは、鹿島の同志と共に地元青年有志が、傍聴斗争に参加し、反対同盟との共斗体制も少しずつ築かれようとしています。

　最初のうちは、マスコミキャンペーンで「殺人者」扱いされた反対同盟に対して、距離を置いて話をしていましたが、具体的な斗争を通じる中で少しずつキャンペーンがでたらめであり、反対同盟の斗いの正当性が確信され共斗体制を約束したのです。

　そしてそのことが、10月6日に臨時議会を開いて白紙撤回をしようとしたのに対し反対同盟からの"支援"をおそれ、反対同盟が結集しにくいと思われる10・12集会の前日をねらって行なおうとしているのです。

しかし空港反対同盟はこの斗いを、空港粉砕の重要な斗争と位置付け鹿島・神栖現地との共斗体制をつくり斗いに備えています。

　この様に正に「戦線を広げ戦場を広げ、空港粉砕まで斗い抜くべく、反対同盟を中心とし、鉄塔共有化運動、「共有化」運動などを武器に全国の斗う同志を含めた戦斗体制を構築していこうではないか。

「開港促進」派にまわった　成田市職組

この様な、まさに「開港」か「廃港」かをめぐる状勢の

出で今春の統一地方選に於てあらゆる妨害をはねのけて反対同盟事務局長を成田市議会に送り込みました。この合法的な場も利用し斗う場として位置付け「空港」によりすがって成田市の未来を売ろうとする成田市政に対して前回、前々回の戸村一作反対同盟委員長に引き続き斗いを組織してきています。

ところが、三里塚空港建設問題が突然起きた10年前には空港建設に対して反対決議をしていた成田地区労に加盟している成田市職組は、今年の夏に、急転して「早期開港」を叫び出したのです。

彼らに言わせれば、「空港開港の遅れが成田市財政を極度に悪化させ、この財政難を理由に職員の給与を著じるしく圧迫している」というものです。

したがって、「空港が開港すれば、財政危機が解消され、市の財政の立て直し、しいては職員給与が引き上げられ安定する」というものです。

この財政難が現在の不況下で成田市独自のものでは決してないし、更には現在かかえている赤字が、開港によって一気に解決されるものでは決してないものである。だからこそ、開港がされれば財政問題が解決されて給与が上るわけでは決してなく、この「早期開港」を叫ぶことは、そのことによって成田市民がどれだけ苦難に落し込められるのかを全く無視した徹底した経済主義者であり組合主義者である。

これに対して反対同盟事務局長であり成田市議である北原氏が市職に対し、「農民、労働者、学生は、国際的にも矛盾の多い空港に対し、全てを投げうって斗っている。用地内75戸、北総台地20万人周辺住民が生命の不安、危険を受けようとしているのに対し、のうのうと生きようとする君達の位置付けがおかしい」との追及を行い、それに対し「まさにこういう問題になるとは思わなかった。安易であった」と言い、方針を変えるかに見えた。ところが、その

后、市職組は、日航・鉄労などの空港関連事業労組と共に9月初めに「早期開港」の集会を中心的にになって行ったのである。

そして、交運企業＝社労組と共に政府、運輸省に対し「開港促進」の行動をとっているのである。

これに対し反対同盟は、「労働者と言えども、共に斗えるものでは無い。この様な労組は、体制側の手先として断固として粉砕する」という方針の下にこの社労組による「早期開港」の集会に対してこれを粉砕すべく立ちあがりました。これを聞きつけた労組は、結局のところ「空港」内にあるビルで集会をもったにすぎない。

更には、この10、12集会に向けて空港公団労組は、公団当局から依頼があったデモ警備に対して「出動するかしないかは組合員の自主判断にまかせる」という。この10・12集会へ向けた真向からの敵対を表明している。

この労組は、73年5月10日からの第二期工区への立ち入り調査のときは、公団総裁名で全組合員に勤務依頼をしたとき、これを全面的に受けいれたという歴史をもっているのです。

更には、早期開港派の中心的役割を担ってきた「成田青年会議」は、9月初め「このまま開港したのでは成田市の発展にならない。駅前の区画整理、道路の拡張、騒音対策等が必要である」との表明を行い「早期開港」に反対の表明を行っています。「開港」に名をかりたこの様な部分の動きについては注意する必要があるし、その内容そのものが、住民の生活の犠牲の上にしかなりたたないということをはっきりとさせ斗いを組織しなければならない。

我々は、この様な部分との斗争を断固として押し進めると同時に、この様な排外主義の下に組織されている労働者の組織化の問題を、社・共排外主義との斗いを、戦線、労組の組織化を通じてなし切り

労仂者階級の任務の問題として、この三里塚斗争自身も位置付けてヨヘ組織を構築しなければならない

この様な労仂戦線の分裂、社会排外主義への導入は、帝国主義段階にあっては、自然発生的な組合主義、経済主義にとどまろうとすれば必然のことであり、この様な対立の中にこそ、プロレタリアートの真の任務と活動について明らかにしていく我々の必要性があるのであり、一般的に反動であり敵であるということによって粉砕の対象としてだけ見るのはあやまりである。

このことは、その様な労仂者の置かれている状況、農民の置かれている状況の把握を通じての資本主義批判の貫徹と全階級に対する任務を明らかにし、単なる労農同盟論や最も矮小なマル青の食いつきた「労農水の鉄の三角同盟」論に対して批判すると共に、日共の民族・民主統一戦線の下への、階級の独自の任務への抹殺に対しはっきりとした党派性を示す必要がある。

そのことを通じ、周辺の労組の再編の農民階級の任務を明らかにしていく第一歩を踏み出さなければならない。

開港をはばむ公団の失態

「開港」するためには、反対同盟のこの十年間にわたる闘いを圧殺することと同時に公団自身のミスによっていくつもの問題を解決しなければならなくなっています。

その一つは、「空港」と都心を結ぶ交通機関である。

国鉄線、成田新幹線、東関東自動車道路、どれ一つを取ってみても使えるものはありません。唯一通っているのは京成線だけなのです。

現在ある「空港」周辺の道路はこれ以上の使用は不可能といえます。

国際線、成田新幹線については、プランがあるだけで、具体的な用地買収は、たちのいた家族の土地をあわせて、数パーセントのみでこの予定路の中には、反対同盟の土地があり、開港の見通しなど全くたっていないのが現実なのです。

東関東自動車道路は、そのほとんどを「完成」させたけれども、唯一ヶ所、大木よねの畑によって五〇mを寸断され使用不可能である。99%完成していても、あとの1%を完成しなければ「完成」しない、使うことができないのだ。

唯一の交通機関としての京成電鉄は、今でさえ「殺人ラッシュ」として有名であり、その上に都心を結ぶノンストップの特急が何十本も割りこんできたら、事故が起こらないというのが不思議な位である。

この様に、「空港」と都心を結ぶ陸上交通は全く動くことができないのです。

又、ジェット燃料を輸送し、鉄塔さえ倒せば、開港できるなどと言っているけれども、その滑走路から何百メートルも離れない所に、反対同盟などの民家があります。当然、反対同盟では、防音家屋などは作っていません。

彼らは、「開港」ということによって、反対同盟を殺すか、この土地からたたき出すかのことしか考えていないのです。このことからも滑走路一本にする部分開港を急ぐのは、反対同盟の切り崩しを狙ったものであることははっきりするではないか。

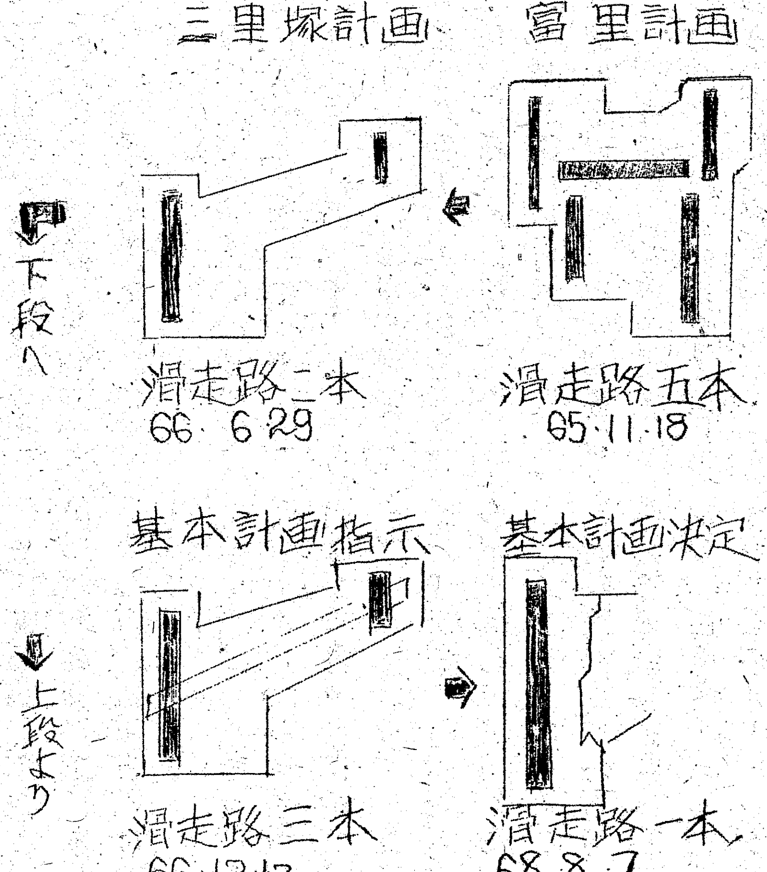
更には、今「完成」している四千メートル滑走路は、飛行機が着陸する際目やすとするアプローチライトを設置する、アプローチエリアの計画もれである。これによって、土地収容法の対象外になり、反対同盟の土地となっているので事実上買収が不可能であり、四千メートルの滑走路を三二五〇メートルしか使用不能なのである。この様な行きあたりばったりのやり方に対して、自民党の航空対策研

究会なら批判もあった位である。

場当り的であるばかりかこれをおし進めるために機動隊の暴力を使い力でねじ伏せ、農業でやっていけなくすること通じて、農村を解体し農民、反対同盟を追い出そうとしたのである。

又四千メートル滑走路南端は、滑走路から両側へ、安全性を考えて百メートル前后の緑地帯が必要であるのだこれがなかったのです。このことをひた隠しに隠して今ある国道を谷津を埋めて付け代え、これに数億をつぎ込んだのである。

この様な問題のみならず、この北総の地に「新　京国際空港」を持ってくること事態場当たり的であり、何の計画性もないものである。



このプランの変遷一つを取ってみてもいかにいいかげんなことが判ると思います。

しかも、世界に例を見ない内陸空港を、この人口過密地帯に作ろうというのだから、全くあきれるほどである。

しかしながら、一度決定したらメンツにかけてでもいくら金がかかろうとも押しの一手、機動隊、ガードマン、右翼の暴力から、社会排外日共まで導員し、一方では経済的に農民の首をしめ、なんとかしてゴリ押しをしようとするものである。

私達は、この様な政府・空港公団の失態を逆手にとり、これを武器として「三里塚空港」そのものを「廃港」に追い込むまで斗いぬこうではないか！

三里塚空港粉砕に向けて前進せよ！

66年7月4日閣議決定されて以降、ただちに反対同盟を結成して反対斗争を展開して十五年目が来ます。

62年11月池田内閣の下で「新国際空港建設が閣議決定されながら、木更津沖、富里、霞ヶ浦、羽田拡張、富士山麓などの候補地の中で一方は、横田基地を中心とした米軍用空域、マルーⅡと、茨城県の自衛隊百里基地を中心とした自衛隊専用空域にはさまれて65年11月18日千葉県富里村に二千三百ヘクタールで滑走路五本の空港建設を内定しました。これが根強い反対に合うと、この案を白紙撤回し、66年7月4日三里塚に決定したのです。

この空港そのものの目的は彼らの表現を使えば

「…わが国の国際的地位の向上に寄与することを目的にする」（公団法）

「国際航空網に占める日本の領域は、3%で、（略）このことが日本の信用にとって苦しい障害となった。（略）「今後の航空政策は

超音速巨大旅客機（SST）時代に備えること…（略）…66年度には東南アジア便が60便であったものを、5年計画で160便に拡大すること、そして、インド、アフリカ諸国へと進出をとげ東南アジアに於ける航空網の拡大を行ない、国際航空の環としての地位を築くこと」運輸省（航空の長期計画）

「羽田を使用する米軍チャーター機は総合的に使われている。この程度なら日米行政協定によって認めざるを得ない。新国際空港においては、米軍がどの様な使い方をするかを見た上で」43、3 中曽根運輸省答弁

大体この様なものを理由にして、空港の位置が定められている。「羽田の過密」の原因が、総発着機数の48%が米軍チャーター機であること一つをとってみてもこの空港の性格が判るというものです。

東南アジアに向けた航空便の増加はそのまま、日帝の侵略の重要な"道"であることははっきりしています。

更にニクソン、ドクトリング以降の日帝の国際権力要素としてのより一層の登場を明らわしているものです。

したがって、オ一には、日帝の海外への資本輸出にみあったアジア諸地域の経済的分割と政治的権益の拡大、即ち新植民地主義に基ずく侵略反革命ト他民族抑圧体制の構築であり、その決定的な重要環としての運輸、通信網体制の確立をめざすものである。

オ二にとりわけ金融独占を中心とした超巨大独占のために有利な産業構造の高度化政策、経済構造の転換を通じた技術革新なのを確保のため

オ三に社会資本の整備

オ四軍需産業の肥大化と日米安保を軸とした戦後世界体制の再編の中で共同軍事行動をを含んだ日帝の国際権力要素への決定的登場の足場確立のために

オ五に50年代後半の「高度経済成長政策」以降の重化学工業を中心として、オ一次産業

の切りすてをめぐる経済構造の転換のオ一歩としてありこのことが日帝自身の死活をかけた問題であるが由に強権的性格を表わしたものである。

（次ページの）

新全総ー総合農政の中に於②ける農業政策の中で表わされるこの芝山でも一つには農業振の問題をめぐっての政策であり、成田用水をめぐる問題である。（この問題については次回に著しくのべるとして）

10、12集会へ向けて諸党派参加してきているけれど、ある部分は、9、16斗争の戦斗性一般から三里塚斗争を評価しない部分や、農業問題からしか問題を立てない部分、あるいは、非合法党建設を空文句的にさけび、具体的な斗争や、三里塚斗争を斗う部分の階級的自覚を高める斗いを全く無視する部分、あるいは、反対同盟の事務作業に代行主義的に行う部分、反対同盟の自然発生性に全面的に依拠する部分と総じて「共産主義政治と農民運動との結合」という形で提起しながら、と（三里塚斗争を斗う反対同盟農民の政治的任務を一切明らかにできないものとしてありそしてそのことは我々自身が農業農民問題についてのオ一歩を）

結局のところ明らかにできなかったところの総括過程こそが、三里塚斗争を階級斗争の中に於ける位置を政治過程主義的にではなく提起し、党派再編の重要なカギとなるであろう。

我々は、この作業の困難性ゆえに我が現斗から、我同盟から逃亡を許していったことに対してこの作業の前進とそのことによる彼ら自身の階級的位置を明らかにすることによって解体してゆく決意です。この文章は、三里塚斗争を語りながら、現局面についてほぼしらないかあるいは意図的に切り捨てている諸党派に対してこのことの一つ一つの変革を通じ、政府ー公団を追いつめる斗いの中で階級的自覚任務を明確にさせ斗いを組織する武器として斗っていこうではないか。

今や都市労働者との結合ということが自然発生的に語られ運動における結合を語ろうとするものがある。戸村参院選の時のこの合言葉の中でプロレタリアートの任務の自覚、と農民自身がなぜ労働者階級との結合なくしては自の勝利がないかを全く無視した経済主義であることをはっきりさせなければならない。農業問題について少しふれるならば（前ページ一段目 ⑨へ

スロガン

一 開港阻止・鉄塔完全防衛！
二 二十五戸と共に二期工事を阻止するぞ！
三 デッチアゲ弾圧を粉砕し裁判斗争に勝利するぞ！
四 ~~六十~~十万人共有者は岩山鉄塔の破壊を許さないぞ！
五 十年の斗いの成果ふまえ更なる前進を勝ちとろう！
六 沿線住民と共にJET燃料貨車輸送を阻止するぞ！
七、斗うアジア朝鮮人民と連帯し三里塚空港を粉砕するぞ！

発行日　1975.10.10

カンパ　50YEN

発行　反帝戦線（全国委）
三里塚現闘

連絡先　千葉県山武郡芝山町
辺田2499番地
白樹団結小屋