空と土と

第二部　夢みて

▷9◁

幻のタクシー会社

免許お預け八年、出資者も脱落

車両ゼロ

「成田空港交通」は、ただ今車両ゼロのタクシー会社。免許も、事務所もない。社長の成毛操さん(六三)が、二年に一回、登記の更新で法務局へ行くのと、毎年五月、税金の申告で税務署へ行くのが会社の存在を示す。税金は、申告書に0の数字が並ぶ。むなしさの象徴みたいに、である。

夫婦で土ふやす

成田空港が開港したら、空港旅客相手のタクシー業をやろう、と集まったのが成毛さんら地権者十二人。資本金二千万円。会員の出資金はいまのところ五百万円。成毛社長はこのうち百六十万円投資している。計画では、当初十台のタクシーを使い、空港客輸送に当たる。むろん、将来、車の数をふやし、事業を拡大するつもりだ。

四十四年、事業免許の申請を東京陸運局に出した。公聴会の結果は「開港の告示があってから処分する」。タナ上げにされて丸八年はすぎた。「公団総裁、市長、県知事の意見書もつけて最優先してくれるよう申請したので、不許可にならんと思うが……」。処分の行方に不安がないわけではない。

成田市十余三に生まれた。家は二㌶の畑作農家だったが、八人兄弟の七番目。昭和九年、フジさん(六四)と結婚して、近くに独立したものの、土地は一握りも分けてもらえない。近所の農家を手伝い、夫婦とも死にもの狂いで働いた。「日雇いでね、食うのがやっと。冬は百姓やれねえから土木工事。当時は救済事業ってのがあってね」。暮らしをギリギリにつめながら小銭をため、借金を繰り返しながら土地を少しずつ買った。

一年半の兵役で終戦。農家から落花生を買って小売りをしたり、ヤミ屋まがいのことをして食いつなぎながら、農地解放を恐れて安く売りに出た山林一・五㌶を手に入れた。「人生で一番充実したところ」という。本格的農業が始まる。手がけたのは、このあたりでだれもやっていなかったナシ栽培。二十五人で組合を作り、三十八年ごろには県の特産地指定を受けるまでに育てた。それが……

「終戦の詔勅を聞いた気持ちだった」。四十一年六月二十二日、ナシ畑で二回目の袋かけをしていたとき、空港の内定を聞かされた。「ひざがガクガクして仕事に手がつかなかった」という。あと二日で終わるはずだった袋かけが、だらだら何日も続いた。

資本金は目減り

初めは反対運動に参加した。だが、県議会が「閣議決定支持」を決めたのを傍聴して、あきらめた。「どうせできるものなら仕方ない。だが犠牲にはなりたくない。夢中で築いた財産を減らすわけにはいかん」。公団と交渉する一方で、仲間と会社を作り、空港後に備えた。

三里塚の代替地に移転したのが四十五年夏。二・八㌶の畑を手放したので代替地は七十五㌃。一部に貸家八戸を建て、五十㌃の畑でサトイモ、落花生、サツマイモ、植木苗を作る。起伏をなくすため表土を削った畑は、いまでもよその二、三分作。「肥料代がやっと。ほうっておけば雑草で周りに迷惑をかけるし」だが、作物の出来が悪いのは土のせいだけではない。「いずれ車屋をやるのだからという意識があるから、百姓に身が入らない。中途半端なんだなあ」

「空白の十年」と成毛さんは表現する。この間、出資者の三人が会社から去った。一人は、がんで死に、一人は別の働いている会社に専念するため。会社勤めのもう一人は、経済的にゆとりがなくなり、出資金を引き揚げて仲間からはずれた。「そのうち開港して自分の会社が忙しくなる」と、定職を求めなかった仲間が多く、みんな中ぶらりんの生活。移転の補償金で食っている人もいる。タクシー会社の資本金は、利息を生まないまま、実質目減りした。開業のときは、五割方増資せねばならないが、自己資金で調達できるかどうか。

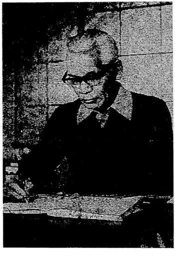
転業農家でもうひと組タクシー会社をもくろんだグループがいた。それも「空白」を保ち切れず、立ち消えになった。

夢託す湾岸道路

「一日も早く開港してほしい」と願う一方で、そのあともまた不安だ。まず道路事情だ。「東京まで三時間も五時間もかかって、商売になるだろうか」。成田市には既存のタクシー会社が四社、百十台が動いているが、同じ恐れから、まだ空港に入るかどうか決めかねている。「湾岸道路を一番先にやってもらわんと」。それに転業農家以外にも空港を当て込んでタクシー会社の申請が六、七件出ている。マチうちの仕事もふえるだろうが、共存できるか――心配のタネはつきない。

年齢的には「夕日」だという。だが、ヒマなとき早足で三㌔から四㌔歩くことにしている。心にハリがないから、精神と体にガタがくるのを警戒して。

「十年は取り戻せないが、悔んではいない。開港遅れは情勢がこうだから、仕方ないと思っとります」。自分にいい聞かせる風に話した。



タクシー会社はいつ始動する。貸家の帳簿をつけながらも心は「開港」を考える成毛操さん
＝成田市三里塚の自宅で

〈メモ〉成田空港への輸送の需要は一日四万人（片道）近い。四割が国鉄成田線と京成線を利用、六割の二万四千人前後が東関東自動車道―京葉道路―首都高速道路のルートでバス、タクシーを使うとみられる。首都圏で最も混雑がひどく、渋滞が慢性化している京葉道路は、開港後マヒ状態は必至。現在でも成田―都心間が二時間半かかることもあり、地元タクシー業者のなかでは「一日一往復できるか」の声もある。湾岸道路の完成が待たれているが、部分開通でも五十四年になる。