

(3) 最牛钉子户在日本

从 1962 年日本政府决定兴建成田空港到现在时间已跨半个世纪，然而时至今日，世界最牛钉子户仍昂首盘踞在日本成田机场跑道旁。

实际上，成田空港的修建与当地农民保卫家园的拉锯战现在也没有完全结束，它被作为资本主义私有制下兴办公事业的失败典型广为诟病。由于当局操之过急和缺失民主的决策，机场建设工作从一开始就处处碰壁，直到 2011 年 7 月，为躲避钉子户的机场弯曲助跑道尚未直起腰杆，形成全世界空前绝后的机场奇观。

鉴于东京羽田机场飞机起降扰民严重，日本政府 1962 年决定在千叶县成田市修建新的国际空港，然而该机场的修建决定与当地农民在战败后好不容易开始的田园梦产生了巨大矛盾。

(一) “可歌可泣”的家园保卫战

1968 年 4 月，机场当局经过说服工作与占机场用地 86% 的当地农民签署了土地买卖协议。此后，机场当局对其他拒不搬迁的农民失去了耐心，不愿花更多的时间去做说服工作，遂以“国家重点工程”为后盾偏重于强拆手段。

强拆过程中，当局有时动员上万警察的强大阵势，欲“集中优势兵力”将“破坏国家形象”的“坏分子”彻底清除。

然而剩下这少部分钉子户有很多人都是“保卫家园”的铁杆战士，软硬不吃，面对“敌军围困万千重”，“我自岿然不动”。他们的态度是——“原则问题绝对不能让，如把田地交出去将对不起列祖

列宗”。时值 20 世纪 60 年代末 70 年代初，日本国内主体舆论仍处于对过去战争的反省，社会主义国家人民当家作主形象成为资本主义日本很多底层群众的理想楷模。他们把保卫家园提升到反对“日本帝国主义及其垄断资本”斗争的高度来认识。

1966 年，在成田机场附近的三里塚地区，当地 1000 多户农民组建了“三里塚空港反对同盟”，其中包括“老人敢死队”，“妇女行动队”，“少年行动队”等，最多时 12000 多人云集旗下。

进入 70 年代以后，社会主义革命运动在日本波澜迭起，“三里塚空港反对同盟”的活动得到了国内“革命共产主义者同盟”，“全国学生共斗会议”等组织的大力支持。

在反对拆迁活动中，敢死队将汽车拖拉机改装成轻型土坦克，冲向机场当局建筑工地办公楼，妇女将自己身体用锁链锁在自家土地的树上，誓与土地共存亡，少年行动队将自制燃烧瓶投向工程车辆，“老子英雄儿好汉”。

1978 年 3 月 26 日，阻止空港当局 3 月 30 日举行开通仪式的活动达到高潮，“战旗”、“共产主义同盟”、“无产阶级青年团”等反对派组织在空港内十几处举行“武装起义”，其中 20 名“铁血”突击队员冒着警察的威胁射击从排水沟钻进机场，并有 10 人成功冲进机场调度指挥塔，用榔头斧子把塔内通信设备砸了个稀巴烂。“大涨了革命人民的志气，点燃了资本主义走向灭亡之火”。

为此，成田空港的启用被迫推迟近两个月。当然，突击队员中 14 人以“破坏航空设施罪”被逮捕并被判刑，其中“领刑”最重者

在监狱服役 11 年。

（二）成田机场对后人的启迪作用

成田机场从计划到开港用时长达 16 年，创造了世界之最。在与反对修建机场团体之间的拉锯战中，先后有 9 人成为牺牲品。其中大部分是警察和施工人员，创新了又一项世界纪录。

经过血的教训，进入 20 世纪 80 年代以后机场当局转为采取温和政策，对“顽固不化”又不要命的钉子户采取“惹不起绕开走”的无奈对策，遂造就出成田机场拐脖型助跑道的奇特景象，宛如该机场曲折坎坷的建设历程，观赏科研价值无出其右。

但是，成田三里塚农民斗争的结果，其后涉及私人土地的公共事业在兴建过程中再没发生过强拆和重大流血事件，彻底协商的温和路线渐成主流。与日本产业工人罢工逐年减少，90%以上国民陶醉于中产意识遥相呼应，社会更趋于和谐稳定。

旷日持久且代价昂贵的成田空港建设作为失败的例子，在各国，特别是发达国家被广泛研究。其后德国在建设慕尼黑机场时充分接受了日本成田机场的教训，经过长期且大量的与当地农民协商后才正式进行，避免了拆迁过程中的刀光剑影和流血。

		
钉子户旁曲折的助跑道	反对派在“天神峰斗争总部”旁游行	
		
棍棒与警棍的对决	警察车辆在燃烧	占领机场指挥塔