

第二回 成田空港問題円卓会議

一九九三(平成五)年十月十九日(火)

芝山町「芝山文化センター」

隅谷三喜男（隅谷調査団团长）

ただいまから第二回の成田空港問題円卓会議を始めたいと思います。

円卓会議でありますから、第一回にやりましたように、本来ですと、平場と申しますか、傍聴の方、あるいはジャーナリズムの関係、新聞、テレビ等の方々も同じ平面において話をし、話を聞くということでもやりたいと思つたのですが、こちらの壇の上に座つておられる方々と傍聴その他の方々と一緒に同じ面を話をするような会場がなかなかみつかりませんで、そこで本日は、少々、何か我々だけがやつて、聞いておられる方は下のほうにということになっておりますが、これは会場の都合であつて、本来私たちの趣旨ではないということをお知らせ申し上げます。今後はなるべく平場の席でやりたいと思いますが、ことによりまして、そういう場所は、すべてといていいと思いますが、公共的な場所でもありますので、いろいろ市民・町民の方たちが利用されておる、そういう中に私たちが多少割り込むような形になりますので、必ずしも思うようになりません。こういう席になることは時々あると思いますので、あらかじめご理解を得ておきたいと思ひます。

本日の会議であります、最初に空港周辺の市長さん方、三人の方がおられるわけですが、意見発表をしていただきますが、それは一つの背景がありまして、これは各郡を代表するという形になっております。成田の市長さん、芝山の町長さん、大栄の町長さんということになります。次に地域の代表の方の意見の発表をお願いする。三人の方の意見を伺います。そして、千葉県のほうから総括的な意見発表をお願いいたします。最終には中野副知事さんをお願いいたします。千葉県のほうはかなり具体的なことがあつて時間を取るといふことも考えまして、時間の調整は私のほうでさせていただきます。

それでは、ただいま申し上げましたように市・町長さんたちから始めたいと思います。どうぞ席のままにご発言をいただきたいと思ひます。

最初に、長谷川成田市長さんのほうからお願いいたします。

長谷川録太郎（成田市長）

ただいまご指名をちょうだいいたしました成田市長の長谷川でございます。印旛地区を代表いたしまして一言ごあいさつを申し上げます。

まず空港問題シンポジウムは、第十五回をもちまして終了いたしました。その結論に沿いまして、新しい協議の場であります円卓会議が、隅谷先生をはじめといたします学識者の先生方、そしてまた反対同盟並びに関係者の方々の多大なご努力によりまして開催されますことは、誠に意義深く、平和的な話し合いに向けた第一歩であると確信し、感謝申し上げます。次第であります。私も地元代表の一人といたしまして円卓会議に参画させていただきましたので、この会議に臨む姿勢、考え方の一端を述べさせていただきます。

まず空港の必要性についてであります。日本の表玄関であります成田空港の必要性は、運輸省および空港公団から、国際的視野に立った役割や、現状と将来動向等について、第一回目におきまして、既に説明があつたとおりであります。

また、空港周辺自治体にとりましても、既に空港の存在価値は多大であり、したがつて切つても切り離せないものとなっております。今後とも、周辺地域の農業や、商工業の振興、新しい街づくり等、将来展望は空港との共生なしには考えられないものでありまして、完全空港化は実現させるべきであると、そのように思ひます。そのためには、空港があつての周辺ではなくて、周辺地域があつての空港づくりを目指していかねばならないものと考えております。

空港建設に当たりましては、まず土地所有関係者の

理解と、協力を得ることが大前提であります。このためにも関係農家の方々に、是非ともこの会議に参加していただきたいということでもあります。二十八年間にわたる空港問題は、十五回のシンポジウムで明らかにされました。しかし、個人個人が、この長い年月で、怨念にまで発展した状態が明らかになつたからと言つて、即座に解消するものでもないことは、十分承知しております。

人間の思いは多様性があつて当然であります。この感情を孫子の代まで継承させるお気持ちには、決してないと私は確信しております。どうかここに出席して、内なる感情を披瀝願ひまして、誠意をもって解決策を見出すべきであると思料しております。まず、今後のこの会を進めるに当たりまして、これがまず第一歩であるというふうにご考えます。

次に騒音下の環境対策であります。これまで運輸省、公団は、全室民家防音家屋の補助、空調機の機能回復工事の助成等、様々な措置を実施しております。しかしながら十分キメ細かな対応ということではございません。

例えば現在大きな問題といたしまして、民家防音家屋の再助成制度であります。早いもので既に二十年余りの年月を経過している家屋もありまして、また世帯構成も大変変化しております。そこで増改築工事に対しましては、再度助成すべきものであると考えます。

加えて、騒音地域に近似しております地域の防音対策等、いろいろありますが、住民の理解が得られる諸施策をすることが、共生するためにも基本姿勢ではないかと、そのように思ひます。法の整備の問題、財源確保の問題、他空港との兼ね合い等、難題があることは承知しておりますが、開港前、時の総理が「成田空港は前例にとらわれず、また前例としない」と当時発言されましたが、このような姿勢で是非取り組んでいただきたいと、そのように思う次第であります。

なお、私も地方行政に携わる者として、



最大の課題として今後とも騒音対策につきましては末長く対処してまいるべき大事なことでであると、そのように考えます。

次に地域振興についてでございますが、周辺地域にとりましては、空港は、産業、経済、教育、文化等に及ぼす影響は極めて広大であり、その波及効果は図り知れないものであります。前段でも申し上げましたが、その潜在力を最大限に活用した周辺地域の将来展望は、空港との共生なしには考えられないものであります。

そのためには、私がシンポジウムの意見発表の際にも申し上げたわけでございますが、空港は山武、香取、印旛の三郡にまたがっておりますので、例えば「成田空港圏」の認識を持ちまして、各地域の特性を活かした機能分担、また広域交通網の確立、都市基盤の整備等々、政府、各省庁一丸となって支援措置を積極的にご配慮いただきたいと考えるわけであります。

以上四点が、私の本円卓会議に臨む姿勢であります。今後数々の話し合いを進める中で、あの農家の方々が長年勤しんでこられました農業の厳しさ、常に自然との戦いがあり、また時には自然との語り合いというものがあったことと私は思います。そこで生まれた土への愛着、その心情を十分に理解して対処する所存であります。

いずれにいたしましても、この会議が自由で活発で、そしてまた公正な論議が尽くされることを心から望みます。私のあいさつといたします。終わります。

隅谷三喜男（隅谷調査団团长）

どうもありがとうございます。大変率直なご意見をいただきました。感謝をいたしたいと思います。

私は通例、ここでお話になったことに対してコメントをすることはしないのですが、一つだけ確認をしておく必要があると思いますのでちょっと申し上げますが、先程、今の市長さんの話の中で、その時の総理大臣が「成田空港は前例にとらわれず、また前例としない」と

いうふうに言われたと。これは、成田空港問題を一つの特別な重要なケースとして考えるのだと、こういう意図で言われたことと私たちは理解しておりますが、後のほうの「前例としない」というときには、私たちがとしては、ここで成田空港の問題を議論いたしまして結論が出てくるときには、やはり今後の空港の基本的なモデルというようなものをつくらなければいけないのではないかとというような願いを持っておりますので、そういう点だけ一言だけ私のコメントを申し上げます。市長さんには失礼になるかもしれませんが、申し上げます。

それでは次に、内田芝山町長さんのほうにお願いをしたいと思えます。どうぞよろしく。

内田裕雄（芝山町長）

ただいまご紹介いただきました芝山の町長の内田でございます。第二回の円卓会議におきまして発言を許されましたので、ごあいさつを申し上げます。

山武郡の代表として、空港と地域との共生の考え方などについて、意見を申し上げさせていただくに当たり、まず、成田空港問題シンポジウムに引き続き、この円卓会議を主宰し、空港問題の平和的解決にご尽力をいただいております。隅谷調査団の先生方をはじめ、関係各位に、深く感謝申し上げます。

また、隅谷調査団の最終所見の中で述べられておりますように、十五回にわたるシンポジウムを通じて、良識ある話し合いという当初の趣旨を尊重し、内部の様々な意見の調整・集約に努めながら、シンポジウムを実りあるものにしてきた、反対同盟の皆様の方々に高い評価をいたしたいと思います。

成田空港は、その突然の位置決定に端を発し、空港をつくる側と、これに反対する側のみならず、従来とも歩んできた地域の方々の間にも賛成、反対の対立をもたらし、一部には部落が崩壊するなど、地域社会に深い傷跡を残してしまいました。そして、そのもつ

れは、四半世紀を超える今日においても、なお若干解きほぐせない状況が続いております。

しかし、今日、この成田空港問題は、十五回にわたるシンポジウムの成果として、我々の世代がその責任において解決すべき問題であり、従来の対立の時代に終止符を打ち、広く関係者が理性的な対話を重ねて、その解決の道を探る以外にないという点で、関係者の共通の認識が形成されたものと思っています。そして、このことは、成田空港問題の歴史の中で画期的なことであり、問題解決へ向けた大きな前進であると、認識したところであります。

そのような意味において、私は、関係者がこの円卓会議において、過去のいきさつを乗り越えて理性的な話し合いを重ね、空港と地域との共生の道について、新たに合意形成ができるよう努力していくことが、大切であると思うところであります。そして、かつて空港問題の賛否を巡って生じてしまった地域社会の中のわだかまりが一日も早く解かれ、お互いに融和していくことを町の責任者として、強く心に念じながら、対処していかなければならないと考えております。

私は、成田空港は今後整備していく必要があると考えております。しかし、この成田空港が地域と共生していくためには、首都圏の国際空港として、広く国民にとって必要であるとの論理のみではなく、地域の方々が自分たちの空港として、肌で実感できる空港にしていくことが、必要であると考えています。

空港が地域社会に与える影響には、プラス・マイナス両面がありますが、中でも航空機騒音の問題は、地域に生活する方々にとって、大変深刻な問題であります。したがって、騒音の影響をできるだけ少なくしていくことは、極めて重要なことであり、騒音対策をきちんと実施していくことが、まず共生の第一歩であると考えます。国・公団は、これまでも地域の要望に応じて種々対策の充実に努めてこられました。しかし、実際に騒音の影響を受けながら生活している地域の方

々にとつては、民家防音工事の再助成・移転者対策等の問題など、まだ解決されるべき課題が多く残されており、必ずしも満足し得る状況には至っていないと思います。私は、国・公団が、関係地域の方々の痛みを自らの痛みとして理解し、血の通った騒音対策に全力をもって取り組むことを切望するものであります。

さらに、地元にとつては、農業・商工業の振興はもとより関連産業の立地、あるいは鉄道、道路等の公共事業の推進・地元雇用の優先拡大など、地域振興に資する事業の実現を図ることが必要であり、それが空港と地域の共生の道であると信ずるものであります。現在の成田空港の波及効果は、残念ながら地域間に大きな格差が生じているのが現状であります。今後は、周辺地域を一つの空港圏にとらえ、多様な可能性を秘めたこの地域を全体として、均衡ある発展のためには、少なくとも、第二回シンポジウム場において山武郡関係町長から提起された要望について、財源的裏づけをもって実現を図るべきであり、それが空港と地域の共生の大きな道筋であると信ずるものであります。

第一回円卓会議で、運輸省から、今後は地域に親しまれる空港づくりを進めていくとの説明がありました。成田空港が地域に溶け込んでいくためには、物々しいフェンスなど、地域の方々が異質なものと感じるものを一つ一つ改善し、地域の方々の空港に対する隔り感を、解消していくことが大変重要なことだと思います。

最近、公団は、地域住民の苦情や相談の窓口として、無料電話を設けるなど取り組んでいます。空港と地域との共生を目指すのであれば、フェンスと検問のある空港の中ではなく、地域住民が気軽に立ち寄れる場を設け、地域と密着した対応を図るべきだと考えます。

また、これにとどまらず、今後の空港づくりには、地域の声をもっとよく聞くべきであり、そのような機会が持てるよう町としても積極的に協力していきたいと考えています。

さらに、私は、空港アクセスや国内線などを、地域の方々が利用しやすいように工夫して、多くの方々に利用してもらおうことが、地域にとつて成田空港がより身近なものとして、実感されることになると考えています。私は、山武郡の代表として、この円卓会議に臨むに当たり、関係自治体の町長ともご相談いたしましたところではありますが、国・公団が先のシンポジウムで検証されたこれまでの空港づくり、殊に地域との係りにおける、反省を教訓として、今後の空港づくりに活かす、地域の真摯な意見を探り入れて、騒音対策をはじめとする地域との共生のための施策に、きちんと取り組んでいくならば、空港と地域は、将来にわたって共生していけると、認識したところであります。

国・公団においては、この円卓会議の場などにおける論議を踏まえ、地域住民の考えや気持ちを十分汲んで、血の通った取り組みをされるよう、お願いすると共に、地域の方々においても、過去のいきさつや立場を乗り越えて、この成田空港問題が、一日も早く解決できるようにご理解いただきたく願うものであります。

以上私の考え方を申し上げますが、平和で開かれた立派な空港をつくるべきだということでもあります。

特に騒音下の地域について言えば、騒音だけの町ではなく、騒音はあるが、経済的にも利便性の面でも、飛躍的に向上したと言える、魅力ある町になれば、空港も受け入れていくべきであるというのが、大多数の住民の声だと考えております。

最後に、この円卓会議が空港と地域との共生のために実りある場となりますよう切にお願いし、私のあいさつを終わらせていただきます。ありがとうございます。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

どうもありがとうございます。今後もこのようなご趣旨に立ってご発言いただければ、大変幸いです。

それでは次に、香取大栄町長さん、お願いいたします。

香取米藏（大栄町長）

ただいまご紹介を受けました大栄町の町長の香取でございます。ただいまから、香取郡三町を代表いたします。まして、謹んであいさつを申し上げます。本日、ここに第二回成田空港問題円卓会議が開催されるに当たり、香取地域三町を代表して、一言あいさつを申し上げます。

先に、十五回にわたり行われました成田空港問題シンポジウムは、隅谷調査団のご尽力によりまして、反対同盟と国側との間で三項目の合意に基づき、空港と地域との共生の在り方やその仕組みについて、関係者が相互に対等の立場でその感慨を述べ、空港と地域の共生の道を話し合う場と位置付けをされました。大変困難な状況の中で、同盟も終始真摯にこの問題に取り組み、自らの立場、あるいは地域全体の置かれた状況を、国に再認識させたことについては、高く評価し、敬意を表するものであります。ここに「成田空港問題円卓会議」が開催されまして、改めて空港と地域の共生の在り方について議論されることになりましたが、この会議が、国、同盟、千葉県、住民代表、各自自治体が公正で理性のある話し合いの場といたし、実りあることを心から期待するものであります。

成田空港が開港いたしましたから、既に十五年が経過をいたしましたし、滑走路一本とは言いながらも、空港周辺地域にとっては空港の存在が、経済的にも、社会的にも地域活性化に多大な影響をもたらしたものであり、特に空港の西側の地域においては目を見張るものがあります。

私も三町は、空港が一日も早く完成されることを願っており、空港と地域の共存共栄を目指す諸施策として「成田財特法」の延長を国にお願いすると共に、「成田空港周辺整備計画」を県に要望しているところで

あります。

具体的には、騒音対策をはじめ、農業対策、交通整備対策、生活環境整備対策等、多岐にわたっており、地域住民にとっては必要不可欠な課題であります。特に農業は地域産業の基本であり、その再生発展は基盤整備、リーダーを含めた後継者の育成、技術力の向上、販売ルートの確立、生産コストの低減など、多くの問題を持っております。

これらの諸問題を討議検討し、これが実現することにより、いわゆる空港西側と東側の格差是正、均衡ある地域発展につながるものと確信するものであります。成田空港問題が将来に向かって積極的に議論され、平和に解決されることを願ひまして、あいさつといたします。

隅谷三喜男（隅谷調査団团长）

どうもありがとうございます。香取の地域は香取の地域として問題をお持ちでありますから、そういう点からも、これからの円卓会議でいろいろご発言を願いたいと思います。

では次に、地域のほうを代表いたしましたして、先程ご紹介いたしました三人の方から意見の発表をお願いしたいと思います。

はじめに、成田空港対策協議会の鬼澤さんからお願ひいたします。

鬼澤伸夫（成田空港対策協議会）

ご紹介いただきました成田空港対策協議会の会長であります鬼澤であります。限られた時間でありまして、ちょっと早口になりお聞き取りにくい点があるかと思いますが、なるべく定められた時間の中で意見を発表を済ませたいと思ひますので、よろしくお願ひ申し上げます。

成田空港問題シンポジウムは、対立から話し合いの場へと歴史的な成果を得ました。過去四半世紀の歴史

的事実の検証および航空行政批判が行われました。しかし、空港問題の解決を願う一般市民の思いを述べる機会は限られ、この意味では大いに不満を持っていました。この円卓会議でやっと、市民代表が公の場に立つことができました。御礼を申し上げます。

一、円卓会議のルールを決めたい。

成田空港問題シンポジウムの終結に当たり、隅谷調査団所見で、「日本における民主主義をどのようにしてこの地域に根付かせ、社会的公正を実現していくのか、その壮大な実験がこの地域において展開されようとしている。」と述べられています。

私は、その流れの中で円卓会議は、「議論を尽くす場」、「地域の将来を拓く協議の場」と考えています。しかし、この場だけが、地域の民主主義を確立していく場でないことは言うまでもありません。市民が寄り集まって、力を合わせて町をつくっていくこと、コミュニティを形成していくことで民主主義は形づくられていくと考えます。議論だけではなく、市民が集まり力を合わせ、地域をつくる実践の過程を、地域の民主主義と呼ぶのではないのでしょうか。全国各地で、まちおこし、地域活性の行動が生まれています。このような行動の過程と成果の中に、市民が創り上げる本当の民主主義が見い出されるものであると考えています。

そのためには、よそ行きでなく、普通の言葉で、事実を隠さずに本音で議論することにより、はじめて本当の実験が開始できるのではないかと考えています。

まず、普通の言葉で討議しようではありませんか。

第一回の円卓会議は、シンポジウムの延長と感じた人は私だけではないと思ひます。円卓会議の目的を達成するためには、素人の論理で、アマチュアの言葉で十分なはずで、市民感覚のデイスカッションを始めましょう。そのほうがほかの人にもずっと分かりやすいはずで、

一、普通の言葉で議論すること

一、市民感覚を大事にすること

一、本音で議論を進めること
 一、ディスカッションを重視すること

この四つを円卓会議の発言ルールとして欲しいのです。この円卓会議について、隅谷先生には先生なりのルールがあると思いますが、これは私たちなりに隅谷先生のお気持ちを汲み取ったルールの要望です。

したがって、私は普通の言葉で意見を述べます。おかしいところは笑ってください。不賛成のところは後で反論してください。

二、市民感覚では、時間を最も大事にします。

約束とは、期限を前提とします。期限の入らない約束は意味のないものです。

市民感覚では、時間を最も大事にします。

私は酒が大変好きですが、「近いうちに飲もう」というのは、約束ではありません。外交辞令です。「いつ、どこで飲むかを決めること」、それが約束です。

私の稼業の自動車販売業から、時間の大切さを述べますと、たとえ乗らない新車でも、年数と共に償却され、見た目にはほとんど変わりませんが、価値は下がります。円卓会議は生産的な会議であるべきです。シンポジウムは、三つの提案を受け入れ、終了しました。これからの成田問題は、理性あるコンセンサスづくりの場である円卓会議に移りました。円卓会議が成田問題を解決していく議論をし、その道筋を探す場であるならば、その場には時間の観念を持った議論と具体的な施策が必要と、普通の市民は考えます。

また、地域を次の世代に受け渡すことの重要性を認識するならば、なおさら時間が大事です。それが、市民感覚です。時間を念頭に置いて、目標と手法を議論しましょう。それが、シンポジウムと違う円卓会議の役割であるはずで

ところで、冒頭に申し上げましたとおり、私たちはこれまで議論の自身について不満を持っています。それは国vs反対同盟の図式の討論に限られたため、一般の市民が普通に感じる疑問について、国からも、反対

同盟からも回答が出されていないように思います。これからもこの場で明らかにされるべきではないでしょうか。また、そのことが成田問題の本質的な解決への近道だと思いますので、本日は、我々の持つ疑問を率直に明らかにし、それらについてお答えをいただきたいと思

三、国民生活、文化の向上のためにも空港整備は必要

私たちは、当初から、空港受け入れ、二期工事推進の立場で成田空港問題に係ってきました。それは、空港が、この地域全体の発展、つまり地域に生活する人たちの経済的、文化的向上の核になるばかりでなく、予想される航空需要の増大に対応して整備された空港が、私たちの国や国民全体の発展のために不可欠であるという理解によるものです。

それに対して、反対同盟は、空港反対の理由として、バブル経済の破綻後、B、C滑走路を必要とする航空需要は生まれないからと主張されています。

そうでしょうか？ 航空需要の拡大は、経済拡大だけが理由でしょうか？

確かに、海外に行くのは一部の官僚やエリートだけの、そんな時代もありました。今は、隣のおじさんがサンダル履きで飛行機に乗る時代です。三十年前とは状況も、認識も変化しています。サンダル履きで飛行機に乗ることを、経済拡大だけの産物であると解釈するのは、あまりにも短絡的ではないでしょうか。

確かに海外旅行を手軽に行えるようになったのは、経済拡大によること大です。しかし、海外旅行によって、海外を知り、海外から学び、私たちの生活を向上させてきたのも事実です。百聞は一見にしかずの例えのごとく、五感で外国の文化、生活、産業などを知り、多くの日本人が世界を身近なものにすることににより、私たち自身が変化し、向上したことに目を向けるべきだと私たちは考えます。

あえて言えば、これからの航空需要は、経済拡大だ

けからでなく、今の国民一人一人が持っている自己実現的な向上欲求を理由とする増大を示すのではないのでしょうか。今や、空港は、経済を振興させるだけの基盤施設としてよりも、個人の生活を拡大させる基盤施設、言わば社会的、文化的な基盤施設として理解すべきというのが我々の見解です。

今、三、三〇〇の地方自治体が、国レベルでなく、地域レベルで海外と姉妹都市交流をしています。北海道が自治体レベルでサハリン州と交流を図ろうとしています。地域の草の根国際交流ネットワークを築こうとしている市民の実例も聞いています。国際的な協調、中でも市民レベルの国際交流が国を長続きさせる道であることを、今日本人は強く感じているのだと思います。

数年前のバブル経済に、我が国に不法労働者が大量流入しました。草の根レベルでは非常に刺激的な国際交流でした。私たちは、日常生活の中で世界から頼られる日本を実感すると同時に、国際化社会の意味を問い直されたと言えます。あれから、日本人の心は少し変わったように思うのです。

また、反対同盟が危惧される環境問題も、市民が外国から学ばなければならないでしょう。このような国際交流の動機からも航空需要は拡大します。航空運賃の規制緩和が検討されています。このようなことでまた飛躍的に航空需要は伸びるはずですし、このようなことが問題とされるのも海外交流が一般市民のものとなった時代的背景と裏腹の関係にあります。そして、市民の海外との直接的交流体験が、さらに私たちの民主主義を育てていくことになるはずで

このような観点から、反対同盟のご見解をお聞かせください。

四、環境は放っておいては守れない。英知と努力が必要なもの

また、反対同盟は、空港反対のもう一つの理由として、環境破壊をあげられました。私たちは、この理由

もあまり説得力を感じませんでした。

確かに、環境保護も現状の我々に課せられた重要な課題であることと認識しておりますが、一方で、開発と環境、産業と環境の両立を目指す様々な試みが、少しずつ成果を上げていることも事実だからです。自然を守ることは、一人だけの努力や姿勢だけでも無理なものです。多くの人に理解してもらい、行動してもらう方法が必要です。多くの人の力が必要です。また、地域の力も必要です。

水が低いところに流れるように、ゴミも公害も弱い地域に流れて来ます。寒村へき地に産業廃棄物が流れることをよく耳にします。自然だけを相手にするだけでは、環境は守れません。地域に力をつけること、活性化することも必要となります。空港によってホテルが建設され、森がなくなることを嘆くだけでは、自然は守れません。C・W・ニコル氏によれば、森も手入れをしないと元気にならないのだそうです。

反対同盟はシンポジウムの最終回で、一年に一五〇日しか自動車に乗れないようにするという規制案の国民投票を仮定して、問題提起をされましたが、私たちもたぶん反対投票をすることになるでしょう。ただし、私たちは、皆さんが言うようにガソリンを勝手に使いたいから反対するわけではありません。私たちは、太陽エネルギーの利用に取り組んだり、自動車NOX法による車種規制等を定め、大気汚染の改善に取り組む業界、市民のを知っているからです。また、二酸化窒素を土壌のバクテリアで分解させる研究など、新しい技術開発に取り組む人や企業も私たちは知っています。私たちは、社会全体の英知と努力を評価する故に、一五〇日の乗車規制に反対するのです。

私は自動車販売、整備業を営んでいますが、NOX法の車種規制は、貨物自動車やバスを利用する側も、これらを生産する側も、現状では大変厳しい対応を行っていることもよく知っています。

また、ゴミの再資源化や、プラスチックの再活用、

資源のリサイクルに取り組む市民や企業のことも知っています。資源の無制限な使用を是とする考えが、既に否定されていることだと思えます。私たちは、様々な人、企業の情報や技術を結集して環境を守ろうと思えます。悲観的な側面ばかりを強調した問題提起だけでは環境は守れないだろうと思うからです。

五、なぜ、地球的課題の実験村は、B、C滑走路用地でなければならぬのか。

地球的課題の実験村の試みは、私たちも賛成です。

私たちは、これ程壮大ではありませんが、この地域の農業の生き残りについて方策を検討してみたことがあります。私たちの研究では、空港予定地内である必然性はありませんでした。むしろ、立地としては、空港があったほうが良いとの検討もあります。もし本当に空港予定地内に作るべきとお考えであるならば、その客観的な理由を示していただきたいと考えます。

六、空港公団本社の成田への移転が共存への出発点。これまで反対同盟に対して厳しいものの言い方をし、てまいりましたが、国や空港公団に対しても私たちは疑念を持っています。国や空港公団は、地元との共存共栄を標榜されてきました。しかし、私たちが見てきた実態と比べると、どうもちぐはぐで、これらが問題をさらに複雑にしているように思います。

私たちは非常に多くの公団職員を近隣住民として受け入れ、空港公団は地元の企業と考えています。しかし残念なのは、本社が依然として日本橋にあることです。市民感覚で考えると、どうも納得がいきません。

空港公団は、成田という特定地域で空港建設とその運営を行う事業体であり、東京にある理由が元々薄弱です。しかも、空港公団の現在の最大の課題は、用地問題の解決のほうです。総裁、副総裁、役員全員が、全知全能を傾けて対策を図るべきときに、首脳部が東京にいて、成田からの報告を待つ感覚が理解できません。

空港建設の緊急性をシンポジウムでは主張されましたが、口先だけでなく、本当に緊急性を確信している

のであれば、公団は今すぐ本社ごと成田に移るのが当然ではないでしょうか。このような東京から離れられない感覚、裏返すと、地元より東京が好きという感覚が別の多くの問題を引き起こしているように思えます。

最近の例をあげれば、第二ターミナルビルの出店のケースがあります。地元枠として公団が成田市と芝山町に用意したのが、二つ合わせて二〇m²でした。しかも、販売品目の制限付きでした。これでどんな事業をしろと言うのでしょうか。一方で、出店枠は地元で説明される前に、中央資本の企業の出店ではほとんど決まっています。これで誰が公団の言う共存共栄を信じているのでしょうか。確かに、この地域は空港なしに生活できない構造に既になっております。逆に空港、つまり空港公団もこの地域から逃げていくわけにはいかないはず。どこかに勘違いがあるような気がします。

空港公団の地域依存性を明確にするために成田空港公団に名称を変えてみてはいかがでしょうか。同時に、新東京国際空港の名称も、そろそろ成田空港にしていかがでしょうか。そうすれば、このような勘違いもなくなるのではないかと思います。

私は、一九七五(昭五十年)にも成田青年会議所の活動で、このような公団の体質を批判し、当時、現状での開港に反対を唱えてまいりました。そのときの回答も、まさにお座なりのものでした。今もって、十八年前と体質が変わっていないように感じます。

七、過剰警備の解消と経営努力

くだいようですが、私は自動車販売、整備業を営んでいます。当然のように心掛けることは、コストの削減と収入の拡大です。弱小の事業者から指摘することは僭越ではありますが、成田空港は、このどちらとも未達成であると考えます。空港警備に費やす経費は莫大なものであると聞きます。過激派暴力集団対策をこのまま継続していくならば、空港本体の経営を脅かすことにはならないでしょうか。この過剰な警備は、単にその支出が経営を悪化させるばかりか、収入の減少も

生み出している状況があるのではないのでしょうか。

まず、過剰警備をやめてみようではないですか。我が国の他の空港並にしてみようではないですか。それで、過激派暴力集団が、仮に警備を必要とする行動を起こしたならば、その時は国民の力で、過激派暴力集団を、彼らの言葉を借りれば、センメツしようではないですか。不要な支出で経営の悪化を招くことは、経営者として歩むべき道ではないはずですよ。

成田空港は、空港としての競争力がないと言われてます。それは、先程述べたように、無駄な支出を抱えてきたこと、問題の解決に時間を必要としたためにより経費がかさんだこと、滑走路が一本で利用の余力がないこと、などによるそうです。

私たちは、地域経営論と空港経営論の観点からも、過剰警備の廃止、早期の完全空港化を主張したいと考えています。

先月オープンした羽田の新ターミナルビルのレストランは食材が営業中に不足したそうです。なぜ、レストランの専門家たちが仕入量を読み違えたのでしょうか。予測できなかった見学者の多さのためであったと聞きます。奇麗で、豪華な新ターミナルを見てみよう、食事してみようというお客さんが非常に多かったためです。多くの人を集める施設は、いろいろな消費を生みます。その消費によって、施設や設備も充実されます。多くの人を集めることが好循環を生み出すのです。空港自体で、このような好循環を持ち、立派な観光施設となっているところを国内にも海外にも見つけることができます。

成田市を中心に観光産業は、この地域の基幹産業の一つになっていきます。人を引き付ける空港は、その起点になっていくはずですよ。また、それによって地域へさらに人を集め、周辺産業を活性化していくでしょう。このことが具体的にになると、空港へのメリットがよく分かるようになります。地域にとっても、空港をつくる側にもいい循環が生まれることになると思います。

昔より、港には数多くの名曲があります。私もそれらを好んで愛唱する一人ですが、空港に引かれる人の数も多いものがあります。ましてや、その空港が全世界と結ばれているものであるならば、なおさら人を引き付けるものであるはずですよ。この意味で、空港および空港公団に対する地元の期待は大きいものがあります。空港公団が、このままの経営体質でいいはずがありません。空港公団が第二の国鉄と呼ばれる日が来ることは国民にとっても、地域全体にとっても迷惑ですよ。

来年度の警備予算を無くするのも、鉄条網をすぐに撤去するのも現実的には不可能でしょう。しかし、すぐに警備を縮小することが不可能ならば、その明確な理由の説明がなされるべきです。今の状態は異常なものです。その感覚を忘れる前に、過剰警備解消への具体案を示して欲しいと考えてます。

私たちは、段階的に警備を縮小していく案として、通行認識証の大量発行を提案します。ちなみに、かつて通行認識証より取得に厳密なチェックの必要である身分証明書の保持者によって爆破された事実があります。第一回の円卓会議で、伊藤運輸大臣が、成田問題は細川内閣の課題であると発言されました。過剰警備の廃止は、運輸省管轄でなく国家公安委員会の問題とも思われますが、この問題について内閣での早期の対応を要望いたします。

八、特定空港周辺航空機騒音対策特別措置法（騒特法）の現状は、どうなっているのか。
一九七八（昭五十三）年四月二日に制定された騒特法は、第一回の地元説明会が過激派によって妨害されそうだったということで中止され、その後説明会すら開かれていません。

また、千葉県では成田空港周辺を緑豊かな国際都市とすることを目指した「航空機騒音対策基本方針」を一九八二（昭五十七）年十一月二十五日に公表しています。現在、千葉県および関係市町でこの都市計画の手

法に基づいたゾーニングの実施や関連施設の整備のための諸々の準備が進められているそうです。

この法案の趣旨は理解します。
では、

・騒特法に基づき、地域の土地利用をどのようにしていくのか。

・空港周辺は都市計画法等でどのような地域指定となるのか。それによって、今後の固定資産税、相続税等はどうなるのか。

これらは、住民の生活設計において重要なことです。

騒特法は、土地利用法、土地規制法の両面をもっていと言われます。騒音問題は、成田空港の宿命です。私は、空港周辺住民の生活を良くするための法律であるべきだと考えます。もし、現状がそのようなものでないならば、住民の生活設計が立てられる、地域環境を良くなるものにする騒特法にしていくべきであると考えてます。

運輸省並びに千葉県の考え方をお聞きしたいと思います。
九、終わりに

私はシンポジウムの延長でない円卓会議に座っている重さを感じています。ようやく、我々市民代表も対等の立場になったと実感します。同時に、我々は責任の重さも感じています。多くの市民の声と空港建設の社会的必要性を理解し、自らの数々の思いが込められた所有地を空港に提供した三二七戸の方々の願いは、空港の早期完成と認識しています。協力していったあの人たちの大多数も農業であったはずですよ。

また、私は、三六の民間団体を代表するものですが、多くのボランティアの方々への援助もいただいております。言うならば、市民代表である私たちは、この円卓会議に参加する最大派閥であると自認しています。

本日は、その最大派閥を代表して、考えの一端を述べさせていただきますし、幾つもの質問も行いました。これらに対して関係各位の誠実なご回答をお願いします。

するものであります。逆に、私たちへの質問、そして反論もお受けしたいと思えます。これが、最初に述べた円卓会議の意義を高めるものと考えられるからです。近く円卓会議で環境問題、騒音法について、財特法、地域振興、農業振興についての議論がなされるでしょう。午後に千葉県より、これらの方向を示す地域振興策等の発表が予定されているように聞いておりますが、それについての質問と意見発表は、また次の機会に行わせていただきたいと思います。

本日、限られた時間の中では、私たちの思いは一端しか述べられませんでした。そういったことを併せて是非次の機会を用意していただきたいと思います。

最後に、この円卓会議で時間軸を念頭に置いた実りある議論がなされ、具体的な施策がいち早く実践されていくことを願っています、私の意見発表を終わらせていただきます。ありがとうございます。(拍手)

隅谷三喜男(隅谷調査団团长)

どうもありがとうございます。次に、ネットワーク芝山21の相川さん、お願いします。

相川勝重(ネットワーク芝山21)

ネットワーク芝山21を代表いたしました、成田空港問題円卓会議に対する私たちの考え方を述べさせていただきます。

一、はじめに

ネットワーク芝山21を代表して発言させていただきます。ネットワーク芝山21の説明をする前に、私ごとで恐縮ですが、自己史を振り返りながら、空港反対同盟を脱退し、ネットワーク芝山21に参加した気持ちの移り変わりについて、簡単に述べさせていただきます。

私も、過去二十有余年、空港反対闘争に参加してまいりました。家業である農業を生業にして、自分の将来をどうつくってゆくのか、これからこの地域でどう生き続けるのか、自問自答し続ける日々でした。

よく友人や知人から、空港問題で青春をなくしたと言われますけれども、私にとって空港闘争が私の青春だったと思うのです。私はこの闘いに青春をかけたことを誇りに思っています。今にして思えば、国の強権的な空港建設は、空港に反対するものに対して屈伏を強いるというものだったと思います。話し合って納得し合うという人間の最低限のルールすらなかったこと、既成事実の押しつけがあまりにも多すぎたのです。成田の歴史は国の都合だけで先行してきた結果がもたらしたものです。願わくば人の心の傷みを分る政府であつたらと思うとき、残念でなりません。残念な歴史の積み重ねが今日まで続いているのです。

そのような対立状態の中で二十年以上の月日が流れ、成田問題はドロ沼化してゆきました。このままの状態では、地域にとっても関係者にとっても不幸な事態が続くのではないかと思つたとき、何としても話し合いの場をつくりたいと考えたのです。そして反対同盟から離れ、反対同盟と行政側との橋渡し役をし、地域住民の立場から、空港問題の解決に努力しようと決めた、シンポジウムの運営委員と、改組前の地連協の副会長をお引き受けいたしました。過去のわだかまりを少しずつ埋めてゆくことで、信頼関係の回復に向かつて欲しいと願つたのです。

(ネットワーク芝山21について)

「ネットワーク芝山21」は、成田シンポジウムを契機にして名前のとおり、二十一世紀の町づくりのため市民の力を結集しようと結成された市民グループです。また、空港と共に生きる町づくりを進めるため、町の中だけで考えるのではなく、ネットワークの輪を空港を取り巻く他市町村へも拡げていきたいと思つています。

私たちのグループには騒音地域に住む者もいますし、空港関連の企業に勤めている者もいます。また私のようにかつては空港反対運動に参加した経歴を持つ者もいます。したがって空港を歓迎する者、敬遠する者、

立場は様々ですが、いずれも地域住民として空港とは深い係りを持ち、今後の地域と空港の在り方について強い関心を抱いています。

二、成田空港問題円卓会議について

長期にわたる空港問題は、芝山町全体に、様々な深刻ともいえる影響をもたらしました。その最たることは、空港絶対反対賛成という町を二分する程の争いを生んだことです。そのため、二十七年にもわたり、町全体で、議論し、合意を形成し、町の方向を決めるということが困難になってしまったのです。その結果、あちこちに産業廃棄物が不法投棄されるなど、様々な点で行政的な不備が目につきます。

成田空港問題シンポジウムの結論、すなわち収用裁決申請の取り下げ、B、C滑走路計画の白紙還元によって、過去二十七年にわたる力による対立の時代はようやく終わったと思います。そして空港反対同盟(熱田派)が空港絶対反対の看板を降ろしたことによって、芝山は、不毛の時代から、希望の時代に入ったのです。成田空港問題円卓会議は、政府・運輸省が今後の成田空港問題の解決について、空港を取り巻く地域全体に委ねるといふ画期的な決断によって成立した、全く新しい場だと思えます。つまり、公共事業を計画した側(国)と、それを受け入れる側(地域)の過去の前例にとらわれない新しい解決の手法が、ここでは問われているのです。ですから、地域の代表として参加している私たちの責任は重いと云えます。

第一回円卓会議では、成田シンポジウムを彷彿させる、運輸省と反対同盟の激しい論戦がありました。が、円卓会議は、運輸省と反対同盟の両者だけが議論する場でないことは言うまでもありません。私たちは積極的に提言し、発言することを通じて、地域社会と空港の共存共栄を求めて、努力してゆく所存です。

(私たちの基本的な立場)

成田空港問題円卓会議では、白紙還元された「二期計画」をどうするかが、最大の焦点になると思います。

この問題をさけて通ることができない以上、私たちの考えを明らかにします。

私たちは、シンポジウムで、二期計画が白紙に戻された以上、現在の段階で、二期計画に対して賛成、反対の意思表示をしたところで全く意味のないことだと考えています。それよりも現状における空港と地域の在り方について、また、二期計画の実現によって将来どのような問題が生じてくるのか詳細に検討することが、まず先決だと考えています。農業と空港の共存の在り方はどうなのかなど、様々な角度から地域と空港は共存できるのかを模索する場所こそがこの円卓会議であり、私たち自身も白紙で臨むべきだと思います。

さて、現空港と地域の在り方について具体的な問題点を指摘していきたいと思います。

三、空港と地域の在り方をめぐる問題点 (行政主体の地域づくりの限界)

これまでの空港周辺地域は行政が主体となって地域づくりを進めてきましたが、行政には構造的に国の次に県、その次に市町村という縦割りの構造があり、私たちが思うに必ずしも民意を反映した地域づくりが進められてきたようには思えません。国や県が決め、町を通じて地域に下ろすこのようなルートが今までの空港地域整備計画の執行形態でした。当然国益、県益が重視され、地域整備計画とは、「地域対策」という言葉が使用されていたことにも明白ですが、地域から出る不平不満に対処すること程度に留まっています。

もちろんこれには行政の構造に欠陥があるだけではなく、すべてを行政任せにしてきた地域住民の在り方にも問題があったのではないかと私たちは考えています。住民がもつと自分たちの地域の在り方を考え、不平を言うだけではなく、建設的な意見を主張していたならば、市町村の国、県に対する対応も違っていたのでしょう。

このような反省のもとに、私たちは積極的に地域で意見交換をし、自分たちの地域づくり計画をまとめて

いきたいと考えています。今回円卓会議に参加することになったのも、このように中央の押し着せではない地域の意見を期待されてのことではないかと考えています。

(現状での不備)

空港が開港してから既に十五年近くが経った今日、空港公団がよく口にする空港との共存共栄はまだ夢のままです。あるいはその夢も色褪せたり、消え失せてしまったという人も私たちの周りにはいます。

例えば、空港開港以前一万二、〇〇〇人だった芝山町の人口は今や八、七〇〇人に減少しています。バス路線は廃止され、そのことにより芝山町内の高校生は片道一時間もの道程を自転車通学を余儀なくされたりしています。

私たちのグループにも空港関連の企業に勤めている者がいるように、空港とその関連企業の進出により地域に雇用の拡大がありました。海外旅行に行くのにも確かに便利かもしれませんが、空き家が目立つ住宅街、人通りのまばらな商店街は、空港と共に生きる町の姿からは程遠いのが現状です。

(騒音問題)

空港がもたらす最大のデメリットは航空機による激しい騒音ですが、このデメリットを一番受けているのは私たちの住む芝山町です。これは単にうるさいというだけの問題ではありません。騒音対策特別法により土地の利用が厳しく規制され、騒音地域には住宅の新規建設は許可されません。芝山町は中心部を騒音地域によって縦断されていますので、土地ブームの時期ですら宅地開発がほとんど行われませんでした。もちろん人口が増えるだけで町が良くなるとは言いませんが、芝山町の現状を見てみると、騒音が過疎化を生み、過疎化が町の利便を一つ一つ奪っていきました。それは今や日常生活に支障を来すほどになっているのです。この上、二期計画が完成したら私たちの町はいったいどうなるのでしょうか。不安がつのるばかりです。

(地域格差)

「空港周辺地域の格差」という言葉が最近地域でよく使われます。空港周辺地域として一市七町の名があげられますが、これらの町の発展の度合いに大きな格差があることは先の空港問題シンポジウムでも明らかになりました。この格差は、一つは騒音との付き合い方から生まれてきます。現在航空路は空港から南北に伸びていますから、空港東西の町は割に条件が良く、南北に隣接する町は割が悪いことになっています。

もう一つは空港がもたらす経済効果も格差の原因となります。例えば町の税収の問題ですが、施設が所在する市町村に税が支払われるシステムになっています。つまり、空港に隣接して騒音を最大級に受けていても町に敷地が掛からない限り税収は望めないことになりました。その上、先程言った、地域よりも国益、県益が重視された空港周辺地域開発のため国の中枢部、県の中枢部に向かう方面、つまり空港西側に交通網等が整備され、一方的に発展してきました。

国全体を考えてある程度地域が犠牲にならねばならないことがあることも分かります。また地域格差を話題にして自分たちが最大の犠牲者であると言いたいわけでもありません。しかしながら、頭上を三分の一機ジェット機が通り過ぎていくのに、バスは一日三本しかないという冗談のような状態が、今までの空港周辺地域開発によって芝山町の中心部で生じていることを知っていただきたいと思います。これどううまくいっているとは誰も考えないでしょう。

例えば芝山町は成田市、佐倉市、栄町と共に国際観光モデル地区に指定されました。国際観光モデル地区指定は全国でも数箇所でしたから、空港隣接地域という地域性を考慮されたものだと思います。これも空港隣接のメリットということでしょうか……。ところが芝山町への外国人観光客は少しも増加しません。当然の話です。観光に来たくても来るための交通手段がないのですから……。

例えば芝山町の北端に、空港に隣接して運輸省の外部の財団法人が経営する航空科学博物館がありますが、ここまでは一時間に数本もバスが運航されています。

どうしてこれを外国人にとつてはさらに興味深い芝山町立古墳はにわ博物館や奈良時代からの名刹芝山仁王尊まで運行することができないのでしょうか？ そのことにより交通手段がない日本人観光客や地域住民も利用できるようになりませう。

現在の行政主導の周辺地域整備のやり方を続けていではこうした地域格差は広がる一方でしょう。抜本的な見直しが必要だと私たちは思います。

(騒防法の問題点について)

一九六七(昭四十二)年施行の騒防法については、何度が改正されましたが、騒音下の住民にとつていまだに解決されない点がありますので、指摘しておきたいと思ひます。

一度民家防音工事をする、いかなる場合であつてもそれ以上は適用を受けられないという規制があり、空港周辺の市町村から何度となく改善の申し入れがあつたと思ひます。例えば、火事などによる家屋の消失や、既に民家防音工事をした家屋が老朽化したため新築する場合、また増改築する場合など、適用されないという現状があります。開港して十五年以上経ちますけれども、早くに民防して二十年を経過する家屋が出てきているのが現状です。当然、耐用年数の問題が出てきます。少なくとも飛行機の騒音については、空港がある限り続くわけですから、住民サイドに立つた制度の確立が望まれます。

(移転問題について)

空港政策という国家的要請であつても、住みなれた郷土を離れることはつらいものです。移転という人生の転換を迫られた人々に対する空港公団の対応は、必ずしも十分ではなかつたと思ひます。

今、私たちの町では、いくつかの集落で集団移転という話が持ち上がつておりますが、移転希望者の中か

ら空港公団に対する不信の声が上がつています。

先の第一回円卓会議における山本公団総裁の発言を引用させてもらいますと、「今後空港を地域にお願いするに当たつては、まず、空港は地域に大きな影響を与えると共に、地域に支えられながら存在するものであり、周辺地域と空港の計画を同一レベルで考え、その考え方の下に、騒音対策や農業、商工業あるいは新しい地域づくりなどについて、地域とよくご相談して、空港と地域が両立できる道筋を見出す努力をしていかなければならないと考えております」とあります。

このことを踏まえて、「空港用地内移転者の場合と騒音地区移転者の場合では、条件が著しく異なつており、不平等なので以下あげていきます。

まず税金の問題があります。現行では、公団に売却した場合の所得税率は、用地内農家は二〇%、騒音地区移転農家は三九%、という格差があります。

次に、移転先の用地確保について。用地内農家の場合は、公団が必ず用意をしています。また、将来の移転を見越して、既に用意してあるという話も聞いております。しかし騒音地区の場合は、各人が確保するのを前提にして今まで進んできました。それでも空港をつくる上で重要な場所についてはこの限りではないとされてきたことも事実です。例えば、岩山などのようにはです。

公団のサジ加減で進めてきた今までの政策をすべて否定するものではありませんが、このような不公平さが、地域の信頼を失わせていることを指摘しておきたいと思ひます。

四、最後に

円卓会議は、国が公共事業を実現するときを生じる摩擦を解決するための、新しい手法を見つけ出す場であり、さらに一步踏み込んで、地域住民が空港と地域の在り方について、考えや意見を反映させる制度の確立に向けて検討する場でもあります。また地域と空港の共生の道を探るために、問題点を明らかにするに止ま

らず、具体的に解決策を打ち出す場でもあります。そして最終的には、白紙還元された二期計画に対する結論を出す場であると考えます。

そのような前向きな議論をするためには、従来持ち続けた立場、即ち空港賛成―反対の立場をいったん棚上げし、予断と偏見を排し、白紙の状態でも円卓会議に臨むことが前提になると思ひます。

隅谷調査団は、「成田空港問題シンポジウム終結に当たつて」という所見の中で、「日本における民主主義をどのようにして地域の中に根づかせ、社会的公正を實現してゆくのか、その壮大な実験がこの地域において展開されようとしている」と述べられました。

私たちは、この発言の持つ意味を、もう一度とらえ直す必要があると思ひます。そこでは現在日本の社会で大きな問題となつていける地方の時代を私たち自身の努力によつてつくり出すことが試されてるとも言えるでしょう。

隅谷調査団を中心として、実りある結論を目指して、一地域住民として積極的に参加していく所存です。

一九九三(平五)年十月十九日

ありがとうございます。

隅谷三喜男(隅谷調査団団長)

どうもありがとうございます。芝山という地域から見た問題の深刻さについて語つていただいたことを、感謝したいと思います。

それでは次に、大栄町の青年会議の高木さん、お願いいたします。

高木吉夫(大栄町青年会議)

私は、空港の東隣に位置する大栄町で農業を産業とする農民であります。大栄町は立町以来の方針として『農業立町』を掲げ、農業を主体とした町づくりをしてきました。茨城県に連なるここ北総台地は土地条件にも恵まれ、北海道に次ぐ大型の野菜産地として首都圏

の台所に直結し、首都圏の人たちと命の糧を通じて結びついてまいりました。日本農業の衰退が論じられている現状の中にあっても、野菜の一大供給基地としてその役割を担ってきています。しかしながら近年、農業生産を取り巻く環境の変化には著しいものがあり、目を見張るような変貌が現われてきています。

空港の隣町に暮らし、農業に係りながらも、否応なく空港に関連して派生する諸問題と向き合わざるを得ないことを、ここ数年来感じさせられてきました。

ここに成田空港問題円卓会議への出席に当たり、『農民』としての立場から、そして隣町に住む『住民』としての立場からの発言を行うに当たり、まさに隔世の感を抱かすにはおられません。シンポジウムにおいて繰り返し議論されてきたことではありますが、運輸省・公団と反対同盟が一種の戦争状態に一応のピリオドを打ち、現存する空港を含めた地域再生への道を、話し合いによって解決しようとしていることに感慨を覚えざるにはられません。私たちは空港の隣に住むという距離の近さと、同じ学校に学んだという人間的なつながり、また仕事を通じてのつながりなどを通じ、成田・三里塚、芝山等と交流してきました。

そこに突然、降ってわいたような空港問題は、成田、芝山のみならず地域全体を蜂の巣をつついたような大混乱の中に投げ込み、空港問題が一、〇六〇haという敷地内の問題にとどまらず、千葉県北総地帯全体の問題として住民に受け取られていったのです。

シンポジウムにおける空港問題の歴史を検証する過程を通じ、『民主主義社会においては、あつてはならないいくつかの行為が国の側にあつた』ことは国も認めるところであり、その反省の上に立つてこの円卓会議が開かれているわけですが、当時からずっと空港周辺の住民には、我と我が身に置き換えてみたときに、反対同盟に対する心情的な共感の広がり幅が広く存在していたのです。

その後の強制測量、強制代執行の過程を身近に見続

けてきた者の一人として、これから始まるうとしている地域再建の論議に格別の意義を感じているところで、空港建設を直接の契機として発生している多くの問題の根源的な解決を目指し、破壊した環境を復元し、空港の存在が地域住民に強いてきた過大な負担を解消させていく道筋が、この会議を通じてつくり上げられなければならない、と考えております。

私たちは、一九七五(昭五十年)年六月、自分たち町民の立場から町の在り方を考え、自らの力で町づくりを考えようとして大栄町青年会議を結成しました。当時、空港建設をめぐる大混乱の波は三里塚現地にとどまらず、周辺町村をも巻き込みながら、静かな農村を大きく変えようとしていました。

空港建設を目的とした大規模な山砂採取が各所で始まり、河川の汚濁、ヘド口の水田への流入、狭い農道にはダンプカーが往來して農道を破壊してしまいました。また産業廃棄物の投棄が始まったりして、成田の騒動は地域全体に波及していったのです。また当時の農地の平均価格の三倍を目どとして提示された用地の買収価格は地上げ屋の暗躍を助長し、ついには町会議員の八割もが不動産屋になつていくという、町内のもっぱらの噂を生むような有り様になつてしまいました。空港建設による混乱が、地域全体の姿に大きな変貌を強いていく過程の始まりでした。

大栄町青年会議は、町の行く末に深刻な危機感を抱いていました。様々な勉強会、啓発活動を重ねながらも、結局のところ、政治の有り様が変わらなければ何の力にもなり得ないことになりつき、その後町政の場に足がかりを求めていくことになりました。私たちは大栄町青年会議の活動を通じて、また町政への取り組みを通じて、政治と住民の係り方、政治の持つ決定権の重さ、政治に係る者の理念、姿勢によって、政治の在り方が決定的に変わってしまうものか、ということを学びました。政治は住民に何をなし得るのか、住民は政治に何をせねばならないのか、という民主

義社会における政治と住民の在り方を問い直す活動でもありました。

隣町に視点を転ずるとき、私たちはそこに、その規模と深刻さにおいて圧倒的に異なるとはいえ、政治ともろに対峙しながら自らの生活を見つめる農民がすぐ近くに頑張っていました。近隣町村に幅広く、深く存在した反対同盟に対する共感は、建設工事による混乱の拡大と同時進行のようにして、北総地域一帯に広がりを持つていったのです。

大栄町は成田空港の東隣に位置し、空港完成の際には、町の南西方向から北東方向にかけて町の中心線が飛行コースとなるC滑走路直下に位置するCラン直下の町でもあります。空港建設に伴う様々な間接的影響と共に、町への直接的影響も憂慮されてきました。Cラン直下に位置する多くの住民と共に騒音体験学習などを重ねながら、もし飛行機が飛び始めたとき、とても人間が住み続けることはできない、との認識を持ちました。また民家防音工事が既存の家屋になされた家庭を訪ね、民家防音が期待されるほど有効ではないことも確認してきました。またCランは横風分力が一三ノット以上のとき、またはAランが事故等により使用不能な場合のみ使用するため、その使用頻度は年間平均おおむね一・九六%と考えられる、と公団から説明されてきました。しかし、空港建設の過程を身近に見てきた住民にとって、この説明を真に受ける人はごく少ないのが実態です。また、一・九六%をもとに算出された騒音法に基づく民家防音工事の対象区域(WECPNL七五以上)のコンター内に騒音問題がおさまるとはとうてい考えられない、町中が騒音直下に置かれるのでは、という不安が町民共通の認識として存在しています。また、もつと突き詰めたときに一・九六%という使用頻度は約束として必ず守られるだろうか、という疑問を持ち続けてきました。そして、空港建設の閣議決定に始まり、強制測量、強制代執行、そして開港から現在に至る二十五年の長きにわたり国、公団

の姿勢、方法について地域住民が等しく抱いてきた不信の念は、徐々に身近に迫る環境の変化への困惑へと変わってきていました。

先に第一回円卓会議において運輸省、公団は共に『地域のことを忘れた空港づくり』への反省を述べられ、今後は『空港と地域との共生、共存共栄を目指したい』との方針を示されました。私たちは、この方針の変更が遅すぎた、という思いを持つと同時に、遅すぎたとはいえ英断であり、そして今後とられる具体的な対策によっては住民の生活の不安の原因に歯止めがかかるのではないかと、という希望を持つことができました。が、私たちはB、C滑走路の完成を図りながら、同時に空港と地域との共生の道を考えていこう、という段取りと方法に疑問を感じています。確かに、空港の立地はこの地域に多大な雇用を創出し、関連企業の立地を促し、居住人口の増加をもたらしました。大いなる人の集散の中に、一種の活力を生み出していることは否定できません。しかし、この地に住み続け、将来にわたって住み良い環境を引き継ぎたい、と願う私たちにとって、この地域にある『一種の活力』の中に大きな歪みのあることを感じています。B、C滑走路建設による空港と地域との共生を考える前に、開港以来十五年の間にこの地に発生し、住民への圧迫を強め続ける多くの問題に対して、実効性のある対策が講じられることが第一の課題と考えられます。

『共生』とはお互いに相手の生活に干渉、圧迫をすることなく、むしろお互いの生活を補完し合いながら共に栄えていくことだと思えます。一方の繁栄が他方への圧力となっている要因を取り除くことがまず第一に成し遂げられなければなりません。

現在、空港の存在そのものが発する巨大なエネルギーが、この地域一帯からかけがえのないものを奪いつけていっていると思えてなりません。

その第一に騒音問題があります。

内陸空港が不可避的に持つ騒音問題は、人がこの地

に住み続けるという基本的要件を脅かし続けています。騒音法に基づく騒音コンターによって第一種、第二種、第三種と区分けされ、それぞれに段階的な民家防音工事が施されつつあるとはいえ、家の中に居さえすれば日常生活に不自由はない、とはとても言い切れません。抜本的な騒音対策は発生源対策であり、発着時間の大幅な制限や、飛行コースの日常的逸脱を防止することも早急に検討されるべきであります。また次善の策としての民家防音も、静かなる居住空間を保証するとの立場に立てば、満足できる防音家屋への建て替えが検討されるべきであろう、と考えます。

また空港周辺におけるすさまじい乱開発は、住民の視点に立ち戻った土地利用規制の強化と、地域を守るための土地利用計画の練り直しが早急に求められている、と考えます。巨大な物流拠点の建設とかいう心踊るような表現を使って、畑の中に、そして住居の直近に建てられる倉庫群は異様な光景です。また人の少なくなった騒音地区をねらったかのような産業廃棄物の処分場が次々に設置されるのを見ると、将来に非常なる不安を覚えます。先祖がこの地に住み着き、子孫が生き続けることができるようにと願ってきたであろう意志をないがしろにしているように思われます。またこうしたことはかけがえのない地下水を汚染し、近い将来ますます人の住むことのできない地区を増大させるのではないかと懸念されてなりません。行政当局が騒音地区を中心とした土地利用計画を策定される努力には敬意を表する点もありますが、もっときちんとした哲学を持ち、将来にわたって後顧の憂いのない土地利用計画を望みます。何らかの土地利用計画をつくらねば、と思いつめるあまり、人が住みにくい、そして人がいない地帯でもできる計画に限定されるために、倉庫、産業廃棄物、ゴルフ場が進出し、それがさらにまた地域の将来に不安とマイナスの課題の種を蒔いている、といった悪循環に陥っているのではないのでしょうか。

このような、住民への配慮を欠いた土地利用計画を改め、とりあえず『何もしない、なにもさせない』土地利用計画もあつてしかるべきではないのでしょうか。もちろん何もしまま放置するのではなく、一定の手入れのされた緑地、山林としての多様な機能を活かした緑の空間をつくることは、乱開発に囲まれた空港よりはるかに優れた居住空間を住民に保証するのではないのでしょうか。

水、緑といった自然、それらが醸し出す静けさ、そして生まれてからずっと親しんできた人たちとの交わり、それら人が住んでいく上での掛け替えのない環境が、空港の発するエネルギーによって、地域を愛するのではなく、地域を食い物にするかのような状況を見るとき、今までの経過にこだわることなく、ゼロから考えてゆくことがあつても良いのではないのでしょうか。

過去から現在の私たちへ、そして未来へと長い時間の流れに身を委ねながら、自然の循環体系の中に生きる農村の生活サイクルを保証することこそが、周辺対策の第一歩、と考えます。

空港本体が、そして空港に伴われて派生する問題がいかにか農村の環境と異質なものであるか認識を新たにしたいと願わずにはおれません。私たちは、農村が健全であつてはじめて都市が成り立つ、と考えております。それは食べ物であれ、水であれ、空気であれ、緑であれそうした供給基地である農村が健全であればこそ都市生活が保証されるのであつてその逆ではない、と考えています。

今までの様々な対策が必ずしも十分な効果を果たし切れなかった事実を踏まえ、発想の転換を経て、地域住民との共生が見い出せる方法が編み出されるようになっております。空港を取り巻く地域経済にとって最も大きな歪みを受け続け、もはや立ち直りの機会を失うのではないかと懸念される問題が農業問題です。

日本が既に、世界最大の食糧輸入国であり、オリジナルカロリー計算による食糧自給率が三〇%台にまで

落ち込んでいることは広く知られているところであり、ほとんどの食糧品を輸入に頼り、円高、異常気象を背景とした生鮮食品の輸入も増大を続けています。今夏の長雨、低温による米不足は二〇〇万tにも及び世界米市場の二割にも及ぶ緊急輸入がなされようとしています。

私たちが農民としてその将来を考えたとき、この米不足の原因の多くが人災であり、今年だけの緊急輸入で来年以降の心配がない、とは決して言い切れません。わずかに数年前までトヨタ自動車一社の新卒採用者が四、〇〇〇〜五、〇〇〇人台に昇っていたときに、全国三五〇万農家の新規就農者は二、〇〇〇人を切っていました。全国一町村当たり一人の新規就農者しかいなかった計算になります。とても日本農業の拡大再生産を促す質量を確保することはできません。高度経済成長の華やかさを日本経済の表側とすれば、その裏側で日本農業が評価されないまま、自給率を下げ農業経済を下降させてきました。

かつて「富里、八街を中心とするこの北総台地の農業が成り立たないときがくるとすれば、それは日本農業の終わりの時だ」と言われるほど、この地域一帯は高い生産力と生産体制が認められてきました。日本農業が様々な問題を抱える中であって、とりわけ豊かな地味に恵まれ、首都圏の至近距離に位置する日本有数の野菜産地でありました。しかし空港の建設計画を契機として、農業の持つ本来的な不安定さに、巨大開発計画の波がこの地を覆い、通常の開発と農業といった問題だけでは済まない歪みの中にいます。

私たちの住む大栄町には御料地を開拓し、肥沃な土に恵まれた広大な、いわゆる優良農地が空港敷地に隣接して広がっています。大栄町はCラン直下の予定地とはいえ、騒音問題を始めとする空港の直接的な影響は今のところ、それほど感じることはありません。しかし、ここ数年来空港から発するエネルギーによって農業、農村の活力が吸い取られるかのように、第一級

の地域で後継者が育たず、むしろ離農者が目立ちます。ある集落では、二十代の農業後継者が数人にまで減ってしまい、農地の借り手すら見つからない状況が出てきています。つまり『優良農地』でさえ耕作放棄の可能性が出てきたのです。農業従事者の高齢化、後継者不足、農地の放棄化といった段階を経て数年の内には荒れ果てた田畑があちこちに見られるようになってしまっているのではないかと危惧されてなりません。

先人たちがこの地の田や畑、山に手を加え、その中に道路をつくり学校をつくり、町づくりをしてきました。それこそ町の一人一人が築き上げ整備してきたものです。宅地開発された荒れ地の現状を見て、将来田畑までもが荒れ地になってしまふことが予測されるほどになると、どうしても農業が健全でなければならぬ、と考えるのであります。空港周辺に見られる乱開発が、農業を続けたい、ここに住み続けたいと願う住民に直接的な圧力を加えると同じように、農業への意欲を失い、耕作するものを失った農地は農業の存続そのものを許さなくなってきました。

高度経済成長を達成するために行われた政策（いわゆる開発）が日本全国で農業と対立し、対立すれば農業をつぶす、といった手法でなされてきたのではないのでしょうか。とても共生と呼べるものではなかったことだけは誰もが認めるところのように思います。その端的な例がこの成田空港ではなかったでしょうか。

昭和三十年代以降、農業から工業へ、工業から第三次産業へと、あらゆる媒体を通じて国民を動員して社会の潮流を変え、果ては農業に就職することがさも変わり者であるかのような風潮をつくり出すにいたっては、言い様のない異常さを感じずにはおれません。農業の本質は自然と共生することであり、社会的には食糧を生産することです。そういう仕事があり、その仕事をやる人がいてこそ日本民族が存続してきたのです。

そういう観点から考えるのならば、今この国政に係る一角から『日本農業再建宣言』が出されても良いの

ではないかと考えます。そうした呼びかけが運輸省、空港公団を交えたこの場から発せられるとするのならば、格別な意味を持って国民に受け止められるに違いありません。

空港周辺の土地利用計画の根本的な見直しを通じて乱開発を厳しく規制し、優良農地の存続を図ることが肝要であります。

さらには、全国に点在する志を持った農民の交流の場を設置し、農業技術において現在の農業技術の限界を突破する限界突破型農業技術の開発拠点を設置することを提案したいと思います。

そして、空港周辺の土地利用計画が、民族の存続をかけた哲学を持ち、勝ち負けや、単に経済効果のみを追求するだけの価値観でなく、先人の歴史を受け継ぎ、国家と住民とが、自然と人間とが共生でき得る方向が見い出せるなら、これに勝るものはない、と思います。騒音があり人が住めないところだからと産業廃棄物の処分場にするのではなく、後継者がいないからと言って虫喰いの宅地造成を許可されるような乱開発を厳しく規制し、現状の空港と、農業地帯、自然環境の調和のとれたものにするために、この会議が一つの突破口となれば喜ばしい限りです。

先日空港公団から発表された『地域農産物の利用を推進する』という方針も、『地元農産物利用推進機構』ともいべき組織を整備し、組織的かつ有機的に行われるのなら、農業との共生の道が拓けるでしょう。あのフランスの都市と農村のように、農村の中に都市があり、都市を取り囲むように農村があり、文化と生産が、自然と人間がうまく調和した姿の日本版の土地利用計画ができれば、お互いに認め合った落ちついた地域づくりができるものと信じます。

最後に、今後の空港の骨格を決め、地域の在り方に決定的なインパクトを与えると予想されるB、C滑走路の建設問題に触れねばなりません。この地に生まれ

精魂を傾けて米をつくり、野菜をつくり、人の努力に敏感に応える生きた土を手のひらに感じながら、過去から未来へと綿々と受け継がれる農業の有り様を思い描くとき、農業が最も嫌うのが『激変』であると思わずにはいられません。農業の持つ本来的なキーワードは永続性、であります。数百年、数千年にわたって一つの耕作地を耕し続け、なおかつ未来へと引き継がれる土の生産性の高さと、そういう時の流れと共に生きる農民にとって、激変はなじまないものがあります。一度激変にさらされ、壊された農業の営みを復元することが大変に困難なことはいうまでもありません。空港周辺の農業は、日本農業が持つ矛盾と空港が地域にもたらした矛盾とが重層的に重なり拡大しているように思えます。

Aラン一本による供用開始以来、十五年の間にもたらされたこのような矛盾は、B、Cランの完成によるさらなる『重石』を加えられたとき、地域農業が受容の限界を越えてしまうように思えてなりません。この地域の農業、農村の崩壊の上に築かれる経済的繁栄であるとするのなら、とうてい納得することはできません。まして、シンポジウム開始以来、巷間流布されてきたB、Cパートナーによる安易な解決方法などがとられることはあってはならないことだと思います。

運輸省、空港公団が示した、『地域と共に生きる空港にしたい』との新しい方針は、膨大な人と物との集散を持つて経済的繁栄とするような表層的なものであってはならない、と考えます。この地に住み、この地に生きる人たちの健全な生活と仕事を基礎とすることによってしか、地域と共生する空港にはならない、ことは言われるとおりであります。巨大開発である空港であるが故に、地域に大きな矛盾と影響とを与えざるを得ない成田空港問題が、今後、真の意味で『地域と共生する』モデルとなることを念じてやみません。

以上です。ありがとうございます。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

どうもありがとうございます。

三つの地域組織の代表の方から、それぞれ大変率直な意見、従来シンポジウムなどでは出てこなかったような地域住民の立場からする問題の提起がございました。

そして、特に鬼澤さんはきちつと相手を名指して、このことについて答えてもらいたいということも言われたわけです。いろいろ問題が提起されましたから、今日の円卓会議の後で運営委員会を開き次回のことを決めますが、次回にそうした提起された問題などについて、それぞれ相手側のお答えとか、それをめぐっての議論というようなことをしたいと思います。今日直ちにお答え願うということは問題が重大なところもありますのでできないかと思いますが、全体的にそういうふうにしていただきたいと思います。この進め方などについてもご意見をいただきまして、なるべくさつくばらんに話し合おうではないかということに私たちも大変賛成であります。でありますから、今日の三つの市町、三つの組織から言われたことなども踏まえて、今後、議論を進めていきたいと思います。では、午前の部はこれでおしまいにさせていただきます。

（昼食休憩）

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

それでは、予定の時間がまいりましたので、ただいまから午後の円卓会議を始めたいと思います。

午後は、千葉県のほうから総括的な説明を伺うということになっております。

それではまず、中野副知事、よろしくお願ひします。

中野 晟（千葉県副知事）

「成田空港問題円卓会議」が、隅谷調査団の諸先生をはじめ、多くの関係者の献身的なご努力により円滑なスタートができましたことに對しまして、千葉県副知事として、また、地域振興連絡協議会長として、心から感謝を申し上げます。

さて、成田空港問題円卓会議は、シンポジウムにおける三項目の合意の上に設けられたものでありますが、この意味するところは、国側と地域が原点に立ち返って空港と地域の共生の道を話し合う場であると理解しております。このことは、地域の立場からすれば、空港建設が地域にとってどのような意味を持つものであるかということを考えていることであり、これを踏まえ、空港と地域の共生のための問題点や諸課題について論議し、整理していくことであろうと思っております。本会議は、地域を構成するそれぞれの立場から、反対同盟、地元民間代表、三郡代表として一市二町、さらに私ども千葉県が参加いたしました。既に基本となる意見の発表を終えておりますが、今後の論議を経て、地域自らの力で地域のための望ましい合意を得る努力が求められているのだと存じます。

去る九月二十日の第一回円卓会議において、知事から「国際空港として十分な機能を持つ空港として整備することは、将来にわたる均衡ある地域の発展のために大変重要である」という視点に立って、県としての基本の意見を述べさせていただきました。私からは空港を受け止める地域の代表の一つとして、各般にわたる考え方を述べると共に、検討すべき課題についても言及させていただきます。

一、まず成田空港は、一九七八（昭五十三）年開港以来十五年が経過し、我が国の空の表玄関として、また、国際空港ネットワークの拠点として、ますます重要な位置を占めてまいりました。

一九九二（平四）年度の成田空港利用客数は二、一

八〇万人、取扱貨物量は一三一万tとなり、世界で最も重要な役割を担う空港の一つに数えられております。これら国際空港の役割がより重要となる中で「人と物の交流の場」として成田空港は、千葉県にとつても、産業・経済・文化各分野にわたる発展の核として大きな役割を果たしております。

一九八〇(昭五十五)年度に策定した「千葉県長期構想」、一九八四(昭五十九)年に策定した「二〇〇〇年の千葉県」という長期ビジョンの中で、千葉県が産業・経済の均衡ある発展を遂げ、国際流通・文化の各分野において成熟するための要件として、成田空港がその中核的機能を担うと位置付けております。

さらに、一九八三(昭五十八)年に策定した「千葉新産業三角構想」においては、幕張新都心、かずさアカデミアパークと共に、成田国際空港都市を基幹プロジェクトの一つの軸として設定し、「学術・教育」「研究開発」「国際的物流」などの機能の整備を図り、県土の均衡ある発展を目指すことといたしました。ご存知のように、これらのプロジェクトは、幕張、かずさ共に順調に進捗し、成田の中心施設となる「国際物流複合基地」についても一九九一(平三)年度から着手しているところでありますが、いずれにいたしましても、国際化時代における成田空港の存在が、プロジェクト全体の展開を支える大きな要因の一つになっていることを認識しております。

また、成田空港を中心に県内各地と結ぶ幹線交通網の整備も一段と進められております。一九七二(昭四十七)年には東関東自動車道が開通したのをはじめ、周辺の国・県道および市町村道等の整備が急ピッチで進むと共に、将来的には空港東側に首都圏中央連絡自動車道が整備され、東京湾横断道路を経て首都圏の西側と直接に結ばれるルートが開かれることとなります。また、鉄道においても県北西部を通じて東京都心と結ぶ重要なアクセスとして、成田新高

速鉄道B案ルートの建設が検討されており、地域の路線としては芝山鉄道の建設が進められるなど空港を求心力とする整備が進展しようとしております。

これら交通網の整備は周辺の地域に大きなポテンシャルをもたらすばかりでなく、半島性を持つ本県全体の交通ネットワーク形成の一環として、大きな役割を担ってきたものと考えなければなりません。

このほか、成田空港が開港したことにより国際的観光・リゾート需要の道が開かれ、外資系企業の立地、国際物流の拠点形成、国際交流の拡大等が図られるなど成田空港の存在は、千葉県の新たな発展の源流の一つであると考えるものであります。

二、次に、空港周辺対策等につきまして申し上げます。成田空港の位置は、一九六六(昭四十二)年の閣議で決定されましたが、その際、本県から地域住民対策として四項目を申し入れましたが、一九六六(昭四十二)年六月に当時の総理から知事に対しまして、地元対策については「前例にこだわらず、また前例とせず」との約束がありました。

県としては、直ちに地元住民の皆さんの具体的な声を聞く場として、成田市内に「成田空港相談所」を設置すると共に、緊急かつ重要な案件を具体的にまとめ、「閣議決定に基づく新東京国際空港地元対策について」を作成し、国に要請いたしました。

この要請の内容は、交通網の整備、農業の振興、都市の整備など九章にわたりとりまとめたものでございまして、現在まで一貫して千葉県が進めてきた地元対策の基調をなすものとなっております。

それでは、ここで国および県がこれまで進めてきた空港周辺対策事業の主なものについて申し上げます。

(一) 一九七〇(昭四十五)年制定された「成田財特法」に基づく地域整備として、営農対策、道路整備、河川改修、生活環境施設・教育施設・消

防施設等の整備を進めてきたこと。

(二) 一九七八(昭五十三)年制定された「騒特法」により合理的な土地利用の実施を図るため、公園・緑地、上・下水道などの生活環境施設や農業施設、商業施設などの産業基盤施設の計画的整備を図ってきたこと。

(三) 県単独事業および補助事業として、成田ニュータウン事業の造成、芝山公園の建設、各種文化施設、学習・集会施設の整備、八つの臨空工業団地の造成、さらに芝山古墳・はにわ博物館、航空科学博物館等の建設助成。などであります。

三、これらの結果として、成田空港がもたらした経済効果について、その主なものを述べてみたいと思っております。

一九六六(昭四十二)年に空港建設に着手してから一九九二(平四)年度までの投資総額は、空港建設費のみで八、〇五三億円(名目価格)に上り、周辺整備のための関連公共投資も含めると一兆二、一六六億円に達しております。

一方、民間投資としても、臨空工業団地を中心とする産業の集積や物流関連の企業の立地、さらにホテル等の臨空型サービス業等の進出など企業活動も年々活発な展開を見せております。

このため、雇用機会が大幅に増大し、一九九二(平五)年六月現在で、空港内に立地している事務所で五一五社、その従業員数は三九、五四九人に達しております。

調査時期が、一九九〇(平二)年十一月と少し古い数字になりますが、空港外を含め、空港に直接関連する事務所を含めると、五八〇社、従業員数四二、〇〇〇人、県内雇用はこのうち八四%に当たる三五、四〇〇人となっております。

また、開港以来、一九九二(平四年)度までの総航

空旅客数は、二億三一五万人、貨物取扱量で一、二九二万tを数え、世界有数の空港として稼働してきましたが、これらは直接的には商業、サービス業の伸びとしてとらえられておりますが、今後さらに、第一次産業、第二次産業への波及効果を高めていくことが求められております。

いずれにいたしましても、開港以来十五年を経過した現在、成田空港はこの地域の産業、経済の中核的役割を果たしてきていると申せましょう。

四、ここまで、千葉県における成田空港の意義、さらに周辺対策と経済効果等について述べてまいりましたが、その内部を検討すれば、いくつかの課題があることも事実でございます。

第一には、地域間格差の問題であります。空港西側に属する成田市、富里町に比べ東側に位置する町は、経済的な側面をはじめとしてより一層の地域振興策が求められている現状にあります。

県といたしましては、臨空工業団地の造成や交通網の整備等の公共投資を進め東側地域の活性化を図ってきたところでありますが、この地域が空港を以て首都東京に遠い位置にあること、そのために民間の投資や、空港関連従業者の居住地が西側に集中したことなどがあげられると思います。現在、県単独の計画として策定を進めている「成田空港周辺地域振興計画」においては、この地域間格差の是正を重点課題の一つとして、関係市町の意向を承りながら均衡ある地域の発展のための具体的施策の検討を進めているところであります。

しかしながら、この問題には、もう一つ前提となる課題があると考えられます。第一回円卓会議の席上で知事から申し上げたことですが、成田空港問題は、「地域の中に対立や葛藤を生み出し」、これが「地域住民の皆さんにとっては将来の生活の見通しが立ちにくいという状況」に置かれ、「自治体にと

っても政策の計画的な推進を阻む要因」となってきたということであります。主として空港東側に位置する二期用地と周辺地域が長い間空白のままに放置されてきたという物理的な問題ばかりではなく、そこに生活している多くの人々が、自分たちの生活地域の問題について積極的に将来を考えようとする意欲を失わせてきたということであろうと思います。冒頭に申し上げましたように、円卓会議は空港と地域の共生の問題について、地域自らの問題として責任ある答えを出すことを問われております。ご参加のそれぞれの地域の代表の方々と共に、決して少数意見を無視することなく、理性的かつ真剣な論議がなされ、地域としての合意を目指していかなければならないと考える次第であります。

第二には、農業の振興であります。反対同盟の方々が空港問題の基本的な課題の一つに農業の問題を取り上げてこられました。北総地域とりわけこの空港周辺地域については、従来から産業の中心は農業であり、今後、均衡ある地域発展のために他の産業が立地していくにしても、将来にわたって、優良な農家を育成していくことはこの地域にとって大変重要な課題であると認識しております。

ご承知のように今日、農業の産業間格差が問題となり、農村地域の過疎化や専業農家の減少など大きな社会問題となっている中で、千葉県の農業は全国第三位の農業粗生産額を誇り、とりわけ野菜生産では、全国第一位という実績を持っております。これは、首都圏における近郊農業としての長所を活かし、野菜、畜産、稲作などバランスのとれた高度な農業経営を実施してきた県内農業者の努力の結晶であったと考えております。特に、空港周辺の農業については、成田用水事業など高度な農業を展開する基盤ができておりますし、また、空港需要につながる流通ルートの開発や、首都東京に直結する交通網を利用することにより、さらに成長する可能性を持つ地

域であり、そのために必要な施策については、市町村と共に県としても十分な支援をしてまいりたいと考えております。

また、既に提起されてまいりましたように、空港と周辺農業が共生していくための課題として、

- (一) 騒音区域内の土地利用について、農業としての高度利用を図ること。
- (二) 農村社会の人間関係を維持するため、民家移転等については原則として集団移転ができるように努力すること。
- (三) 空港隣接地などについて、新たな緑地の整備を図ること。

などの諸点について、さらに論議を尽くしながら、将来にわたって安定した農業の在り方を見出し、まいりたいと考えるところであります。

五、続いて、空港用地および騒音区域の状況について申し上げます。

空港用地の一、〇六五haのうち民有地は六七〇haで、移転対象となる戸数は三二五戸であり、(二期区域として一四五戸、二期区域として一八〇戸)のうち既に移転された方が三一七戸となっております。

次に、成田空港の騒音区域面積としては、県内で八、六三二ha(一期五、五一八ha、二期三、一一四ha)で、このうち二種・三種区域の移転対象戸数は全体で九〇四戸、このうち既に移転された方は五一戸となっております。さらに、民家防音工事の対象は四、八七六戸で、(二期三、五三八戸、二期一、三三八戸)、このうち防音工事の完了しているものが、三、八四九戸となっております。

このように、成田空港全体の計画は、総面積にいたしまして九、六九七ha、戸数にして六、一〇五戸という膨大な土地と家屋に影響を与えるプロジェクトであるという事実を、私たちは深く認識しなければならぬと思います。言うまでもなく、空港問題

の最も基本的な課題は、この移転対策、騒音対策をどのように確実に、誠意をもって進めていくかということにかかっております。

移転につきましては、当事者の意向を尊重し、将来の職業選択に応じてキメ細かな対応をしていくことはもちろんですが、単に経済的問題ばかりでなく、前述いたしましたように、集団移転を重視する視点や、その後の生活の見通しと生活環境などに配慮した血の通った対策が必要であります。これまで、県といたしましては、公団や市町村と連携し、代替地の確保や集団移転のための宅地造成、農業を継続する方々のための農地の取得などに取り組んでまいりましたが、国・公団におかれては、この円卓会議を通じて従来の移転の実績等について、改めて検討を加えながら、十分な対策の方針を示していくべきであろうと存じます。

また、騒音対策につきましては、一九七〇（昭四十五）年から学校、福祉施設、病院等の公共的施設等の防音工事を進めてまいりましたが、当初、民家防音工事についての法的規定がなかったために、一九七二（昭四十六）年から一九七六（昭五十）年にかけて県独自の事業として、五五八戸の工事を進めてきました。また、平行滑走路の中間に位置する谷間地域について、法的な補助対策となっていないため、地域の要望に応じ、公団と県・市町村の協力のもとに、いわゆる谷間対策として三三三戸の防音工事を進めてまいりました。

空港建設に伴う騒音の問題は、地域にとって将来にわたる課題として残っていくものであります。国・公団は空港建設の責任者として、谷間対策の例のように地域住民の立場に立ち、地域の痛みを共有しながら、将来に禍根を残さない抜本的対応を進める必要があります。成田空港は国内で他に類例のない平行滑走路を持つ内陸空港でございます。現行の法令にのみとらわれることなく、騒音対策のルールを

確立し、空港と地域の共生の道を求められるよう望んでやみません。

空港と地域の共生の在り方やその仕組みについて、これから本格的な議論が展開されるわけでありますが、その一環として、周辺対策と地域振興について、これまでの取り組みと今後の方針を、この後担当課長からご説明させていただきます。特に、県単独の事業として策定を進めております「成田空港周辺地域振興計画」については、単に従来の施策を継続発展させていくことにとどまらず、地域の目指す方向性を設定し、二十一世紀への展望を明らかにしてまいりたいと考えております。今年度末の策定を目指しておりますが、この円卓会議の経過を踏まえ、具体的なご提言があれば柔軟に対応してまいりたいと考えております。

最後になりますが、国側に一言お願いをいたしたいと思っております。これまで述べてまいりましたように、地元対策や地域振興については、基本的に県ならびに市町村がとりまとめて国に要望し、この実現を図ってきたという経過でありました。国側が地域の意向を尊重するという趣旨であったと理解いたしておりますが、この円卓会議が空港問題解決のために積極的な議論の場となるためには、国側として空港と地域の共生のための基本方向を明示する姿勢が必要であると存じます。このことよってはじめ、共生のために望ましい「空港都市圏」とはどのようなものであるのかといった点について、地域の視点に立つて論議する環境が整うものと考えられるのでございます。

長い間、ご静聴いただきましてありがとうございます。円卓会議が実りある論議の場となりますよう重ねてお願い申し上げます。私の発言を終わります。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

どうもありがとうございます。

それでは、ただいま副知事のほうからご説明があり

ましたように、より具体的なことについては担当課長から説明することになっていることとありますが、中野企画課長、お願いします。

中野英昭（千葉県企画課長）

千葉県企画課長の中野でございます。なお、「参考資料」三枚が別綴じで用意されておりますので、関連する箇所ではそれをご参照くださるようお願いいたします。

成田空港の周辺整備について

成田空港は、一九七八（昭五十二年）五月二十日の開港以来、本県の産業・経済の発展に大きく寄与しており、本県にとって欠くことのできない千葉県づくりの一大拠点となっております。そして、県は、空港周辺地域において空港の立地を前提とした地域振興のための各種重要プロジェクトを実施・計画しております。

そこで、成田空港は、県行政の中でどのような位置付けになっているか、また、県は、成田空港の周辺整備をどのように進めてきたか、さらに、今後、どのように進めていくのか等について、以下順次ご説明申し上げます。

まず、「千葉県における成田空港の位置付け」に関して申し上げますが、最初に、県の長期構想であります「二〇〇〇年の千葉県」でどのような位置付けがされているかについて、ご説明いたします。

本構想は、二十一世紀に向けて新しい千葉県づくりを進めいくに当たつての指針となる基本目標と課題を明らかにするため、一九八四（昭五十九）年十二月に策定したものであります。

計画の理念は「活力と希望に満ちた均衡ある発展」

であり、

・すべての県民が社会のあらゆる面にわたってその能力を十分に発揮できる社会をつくと共に、
 ・県土の骨格となる交通網の整備推進等と相まって、各地域の特性を活かした地域振興策を展開することによりまして、均衡のとれた県土全体の発展を進めていくこととしております。

また、「活力と希望に満ちた均衡ある発展」を進め、県民生活のより一層の向上を目指し、二十一世紀へ向けて新しい千葉県を築くため、福祉・健康、教育・文化、環境、さらには産業、交通等、幅広い分野にわたる六つの基本目標を掲げております。

その中の一つに「世界に開かれ、文化の香り高い千葉県」を掲げているところですが、房総の歴史と風土に育まれた優れた伝統文化を継承しつつ、新しい文化を創造していくと共に、我が国の空と海のそれぞれ表玄関である成田空港と千葉港を活かし、様々な分野における国際交流を積極的に推進し、文化的雰囲気にあふれ、国際色豊かな県づくりを進めることとしております。

そして、この基本目標に対応するため、「国際化の推進」を重要な課題として打ち出しているところでありまして、社会のあらゆる面で国際化が急速に進展していく中で、地域の振興・活性化を図るためには、地域における国際化を積極的に進めることが必要であります。

そのため、国際化の推進基盤となる、成田空港の整備促進、空港周辺における航空貨物の物流機能の充実強化をはじめ、千葉港の整備、幕張メッセ事業の推進さらには県民の国際的な文化・教育・スポーツなどの交流等を積極的に進めることとしております。

次に、県が技術革新と国際化に向けて進めております千葉新産業三角構想について、ご説明いたします。

成田空港は、現在、三八カ国、五一社の航空会社

乗り入れ、世界の主要な都市と結ばれております。一九九二(平四)年度におきましては、航空機離着陸回数一二万一、〇〇〇回、航空旅客数で約二、一八〇万人の方が利用しており、航空貨物取扱量は、約一三二万tに及んでおります。

このように、空港周辺地域は、空港を核として国際的な人の交流や物の流れが活発化しております。この効果を県全体に広めていくための振興策の一つといたしまして、県では、「千葉新産業三角構想」を策定し推進しております。

この構想は、地域の特性を活かしながら、幕張メッセを中心とする業務集積と新しい学術教育の『幕張』、高度な研究開発の『かずさアカデミアパーク』、また、国際的な人・物・技術・情報の交流機能の『成田』を中心としてそれぞれ連携の下に事業の推進を図っていくとするものであります。幕張も上総も、成田空港という人と物の国際的な結節点があればこそ、その実現が可能となるものでございます。

この三角構想におきまして、成田地域は、空港の機能を最大限に活用して、都市形成の先行的プロジェクトとして国際物流機能の集積と先端技術産業を中心とした臨空工業団地の整備を内容とする成田国際空港都市構想を推進しております。

本構想は、空港周辺地域の活性化を図り、国際交流の拠点性を高め、高次の都市機能を備えた国際空港都市の形成を目指すものであります。具体的には、二つのプロジェクトを推進しております。

その一つは、成田国際物流複合基地でありまして、このプロジェクトは、成田空港の国際航空輸送の拠点性を活かした国際物流機能の集積を図り、国際航空物流の円滑化、効率化を確保し、我が国の国際物流拠点としての役割を果たし、空港周辺地域等の立地条件の優位な地域へ段階的、計画的に整備を推進していくというものであります。

県では、一九九〇(平二)年十二月に基本構想および

事業化計画を策定し、一九九一(平三)年度から成田空港貨物地区に近接する東関東自動車道成田インターチェンジから一kmの「成田市駒井野地区」約七八haに、二〇〇〇(平十二)年度を完成目標として事業を進めております。導入機能としては、輸入生鮮貨物上屋・輸出入一般貨物上屋などの航空貨物ターミナル機能、配送センター・倉庫・生鮮二次処理場・流通加工施設・商品展示などからなる物流機能および流通機能、インフォメーション施設・福利厚生施設などのセンター機能、その他公園、緑地を計画しております。

なお、この基地の就業人口は、約四、四〇〇人と推計されております。

二つ目として、臨空工業団地があります。(ここで、資料一(資料編一五ページ参照)を、「臨空工業団地の状況」が表になっておりますので、ご覧になりながらお聞きいただければと思います。)

臨空工業団地の形成については、国際空港の有する優位性を活かし、工業構造の高度化を図るため、成田空港に近接する約一〇kmの圏域に、先端技術産業を中心とした工業団地を形成することとし、現在、八カ所の工業団地を臨空工業団地として位置付け、整備を推進しております。

これらの工業団地のうち佐倉第三工業団地をはじめ四団地が既に分譲を完了し、また、空港南部、横芝工業団地の二団地についても平成四年度から分譲をはじめ、既に一部契約済みとなっており、これまで六団地に九〇社の企業が進出し、雇用の場の創出や財政力の向上に貢献しております。

今後、残る多古第二、ひかり工業団地の二団地についても事業を推進し、雇用の促進を図ってまいりたいと考えております。

三番目に、「さわやかハートちば5か年計画」についてご説明申し上げます。

これは、先程ご説明いたしました県の長期構想であ

ります。「二〇〇〇年の千葉県」に基づく第二期の総合5か年計画として、一九九一(平二)年度から一九九五(平七)年度までの五年間で実施する事業を盛り込んだ計画でありまして、本県における具体的な行政運営の指針となるものでございます。

本計画は、県民一人一人が「豊かさを実感できるふさと千葉をつくる」を計画の基本目標に、時代潮流の変化等に対応しながら、福祉・医療、教育・文化、環境など県民生活により身近な施策の充実を図る「心豊かな暮らし」と先進性に富む多彩な産業の振興や交通網の整備、新しい地域づくりの推進等を図る「未来を拓くふさと千葉」を目指して、県民がさわやかな心で生き生きと暮らせる新しいふさとづくりを進めるものでございます。

地域整備の基本的考え方は、以下の三つであります。

①「豊かな自然と、生活・文化、産業等が調和した個性と魅力ある地域づくりの推進」

②「県内各地域の特色と発展可能性を活かし、それぞれの地域の活性化と発展を図る、均衡ある県土づくりの推進」

③「地域の交流基盤を構築し、地域間の連携のとれた県土づくりの推進」

また、本5か年計画では県内を四つの地域に区分し、それぞれの地域の課題に対応し、特性を活かしながら発展する四つの地域ごとにその将来像を描いております。その将来像のもとに、それぞれの地域の振興を図ることによりまして、そこで生活する人々のゆとりとるおいのある心豊かな暮らしの実現を目指しているところでもあります。(成田空港の周辺地域につきましても、ここで、資料一三(資料編一七ページ参照)に地図が出ておりますので、それをご覧いただければと思います。西地域、東地域、南地域、中央地域と分けたものでございます。)

成田空港の周辺地域については、この地図でお分か

りのとおり、東地域と中央地域に位置付けされております。

東地域の将来像は、「都市と田園の広がりの中で、活力ある産業が発展し、世界と結ぶ新ふさと文化圏」でありまして、臨空産業、農水産業、観光・リゾートなど活力ある地域産業が発展すると共に、幹線交通網の整備等により、伝統的な生活文化と新しい都市文化が融合し、国際空港を活かした新しい文化圏の形成を目指しております。

また、中央地域の将来像は、「県土の発展をリードする活力と国際性に富んだ文化と産業の中軸交流圏」でありまして、県都千葉市を中心とした首都機能の一翼を担う業務機能や国際交流機能等の充実をはじめ、多様なライフスタイルに対応した軸状地域やリゾートの整備など特色ある機能整備を図るとともに、幹線交通網の整備により、個性ある文化や産業が展開・交流し、県土の発展をリードする国際性に富んだ文化圏の形成を目指しております。

そして、この四つの地域区分とは別の観点から、(ここで、資料一三(資料編一七ページ参照)をご覧ください)だければと思えます。本5か年計画では、資料三のような七つの特性・機能ゾーンを打ち出しております。これは、自然や土地利用、産業機能等の特性や発展方向等の面から、その特性、目指すべき方向がおおむね同様であり、地域の活性化に向けて共通の政策や施策展開を図り、地域の個性を高める圏域(ゾーン)を示したものであります。

成田空港の周辺地域につきましては、次の三つのゾーンに含まれております。すなわち、

①国際空港を基軸に国際的業務機能等の高次の都市機能の集積を図ると共に、臨空産業や国際観光など地域の産業を振興し、地域の発展を図る「臨空国際交流ゾーン」

②二十一世紀へ引き継ぐ地域産業として、農水産業等の高度化・先端化を図ると共に、国際空港や広

域幹線道路の整備を活かした新たな工業や観光・リゾートなどを振興し、地域の発展を図る「北総・東総ふさと先端産業ゾーン」

③情報系産業など新たな産業機能等を導入すると共に、リゾートの整備やこれを活用した職・住・遊の近接した新しい市街地づくりを進め、地域の発展を図る「千葉東部新産業文化ゾーン」の三つのゾーンであります。

以上のように、さわやかハートちば5か年計画では、成田空港周辺地域を二つの地域、三つのゾーンの中に位置付け、地域の活性化を図ることとしております。

四番目に、成田業務核都市構想の概要について、ご説明いたします。

東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県の一都三県で構成される東京圏におきましては、住宅問題、交通混雑、環境問題等の大都市問題を解決するためには、東京都区部への一極依存構造からバランスのとれた多核多圏域型の地域構造に再編整備することが必要とされております。

本県は業務核都市等を育成整備することで、本県の均衡ある発展を目指すと共に、東京一極依存構造の是正を図っているところであります。

業務核都市とは、東京圏内の東京都区部以外の地域で、相当程度広範囲の地域の中核となり、諸機能の適正配置の受け皿となるべき都市のことでありまして、本県においては、成田、千葉、木更津が首都圏基本計画等で位置付けられております。

成田業務核都市は、豊かな自然と成田空港の立地を活かし、交通、情報通信両面で世界と直接結び付くことで、国内外から多様な人々が集い、国際的ビジネス、創造的な仕事が可能となる、世界に直結した業務核都市としての整備を目指しており、現在、多極分散型国土形成促進法に基づく業務核都市基本構想の策定に向け、調査検討を行っているところであります。

次に、成田空港、すなわち新東京国際空港の設置場所が、成田市三里塚に決定されて以来、県が成田空港の周辺整備にどう取り組んできたかについて、ご説明申し上げます。

先ず、県の新空港の建設受け入れに当たった際の基本的な取り組み姿勢についてですが、新空港の設置場所が千葉県以外に適地がないということであれば、県内に空港を建設することはやむを得ない、ただし、その場合は、地元の意向を十分尊重していただき、地域住民のより豊かな生活が保証される形でなければならぬというものでございました。このため、最低限必要な住民対策として、農地補償、代替地、騒音対策、転業対策の四項目を強く国に申し入れておりました。

また、県は、国と地元の間に立つて調整することが、県に与えられた役目と考えておりましたので、県内に空港を決定するときは、県と事前に十分協議するよう申し入れてまいりました。そのため、一九六六（昭四十一）六月、佐藤内閣総理大臣から当時の友納知事に対しまして、新たに成田市三里塚に新空港案が提示された際には、「地元対策については、『他の公共事業の先例にとらわれず、また前例とせず』誠意をもって実行する」との約束がなされました。これがその後の成田財特法の制定をはじめとする地元対策の出発点となっております。

次に、直接地域振興を目的としたものではありませんが、地元対策の中心的役割を果たしてまいりました成田財特法の制定経緯につきましてご説明いたします。一九六六（昭四十一）年七月四日に成田市三里塚に、国際空港を建設することが閣議決定されました。この閣議決定で、「新東京国際空港の位置および規模」と同時に「新東京国際空港の位置決定に伴う地元対策について」として、地元住民対策、道路、鉄道、用排水、新都市計画の各種施策を実施することが決定されたところであります。県はこの決定を受け、具体的にどの

ような事業が必要になるかについての協議、検討を開始し、一九六六（昭四十一）年八月に、「閣議決定に基づく新東京国際空港地元対策について」という地元対策をとりまとめた要望書を、国に提出いたしました。

地元対策と申ししましても、その当時は全国的に例のない立地条件下に空港をつくるわけでございますので、県といたしましても大変な努力が必要でありました。

例えば、空港と都心とをどのように結ぶのか、周辺地域にどのような施設が必要となるかなど、すべてが新しく必要となるものであり、同時に、県といたしましても、空港周辺の住民対策に万全を期すると共に、空港機能を活かした地域振興をどのような形で図っていくかという大命題があったわけでございます。その後、国はこの要望書に基づき事業の具体化に向けて、「関係閣僚会議」を設置し、検討を重ねた結果、一九六七（昭四十二）年十月に、空港関連事業計画の大綱を決定いたしました。

また、県は事業の実施に伴い、周辺市町村の急激な財政負担が増大することを勘案し、この財政負担を軽減するための対策を講じるための特別な財政措置を国に対して要望いたしました結果、一九六八（昭四十三）年十月、補助金のかさ上げを内容とします「新東京国際空港関連事業に関する国の財政援助等について」が発表され、具体的な方向が示されました。

このような経緯を経まして、一九七〇（昭四十五）年三月に「新東京国際空港周辺整備のための国の財政上の特別措置に関する法律」、いわゆる「成田財特法」が交付・施行されたところであります。成田財特法に基づき定められました「新東京国際空港周辺地域整備計画」（以下「整備計画」と申します。）においては、これまで検討してまいりました関連事業が位置付けられ、空港周辺地域の基盤整備が計画的、安定的に実施できる体制が確立されました。

三番目に、成田財特法に基づきます「整備計画」の概要について、ご説明いたします。

整備計画は、一九七〇（昭四十五）年三月三十日に決定され、三十九の事業が定められておりますが、そのうち一五事業について補助金のかさ上げ措置がなされる事業の推進が図られたところであります。整備計画は七項目で構成されており、その内容と主要事業をご説明いたしますと、

第一は、空港と都心とを結ぶ国道や県道および市町村道を整備するための『道路』事業であります。

道路は空港と都心または周辺地域と空港とを結ぶものとして重要であると共に、地域にとつても欠くことのできないものであります。今や成田空港と都心とは一時間ほどで結ばれており、地域のための大動脈となっておりませんが、これらの高速道路、すなわち、成田空港から東関東自動車道を経て京葉道路に至るまでの道路が整備されたことに併せ、国道の整備として五一号線、二九六号線、県道では、成田・松尾線、成田・下総線等の主要道路の整備として九路線が、また、市町村道にあつては、一市五町にわたつて五十二の路線を整備しているところであります。

第二は、空港や周辺地域の開発等から生じる雨水排水の増加に対処するため整備している根木名川水系の改修を行う『河川』事業で、この事業は、空港からの雨水を集中排除する根木名川水系を改修するものであります。

第三は、上水道や下水道、ごみ処理施設や公園等を整備するための『生活環境施設』事業で、この事業は、空港の上・下水道の整備や空港関連の住宅地区として整備した成田ニュータウンの上・下水道の整備やゴミ処理施設等を整備するものであります。

第四は、成田ニュータウン内に小・中学校や高等学校を整備するための『教育施設』事業であります。

第五は、成田ニュータウンや航空機の不慮の災害に備えるため周辺地域に消防自動車等を整備するための『消防施設』事業であります。

第六は、基幹産業である農業の振興策としての成田

用水事業や代替地の造成事業等の整備を行う『農地および農業用施設』事業で、成田用水事業は、周辺地域の基幹産業である農業の振興策として、人力中心の生産性の低い農業から近代的な農業への転換を図り、労働力の軽減、労働時間の削減と農業経営の安定化を図るため、全体面積として三、三二七haの農地に利根川から約二五kmの配水施設を整備し、また、水はけが悪く谷津田の多い水田を区画整理し、暗渠排水施設の整備を行う事業であります。

第七は、鉄道、職業訓練、保育所等の整備や成田ニュータウンの造成を進めるための『その地の施設』事業で、成田ニュータウンの造成、芝山鉄道の整備、成田・芝山職業訓練校の整備等の事業であります。

この計画により、現在までに約四、七三〇億円が投資され、一九九三(平五)年度末までの国庫補助金のかさ上げ額は、累計で約一六八億円となる見込みであります。

四番目に、特定空港周辺航空機騒音対策特別措置法、いわゆる「騒特法」に基づく施設整備計画について、ご説明いたします。

ご承知のとおり、「騒特法」は将来宅地化の進展が予想されず空港周辺地域におきまして、土地利用等に関する規制措置を講じ、騒音障害を未然に防ぐと同時に、騒音に配慮した合理的な土地利用を図ることを目的といたしまして、一九七八(昭五十三)年に制定された法律であり、現時点では、「成田空港」のみがその対象となっております。

同法に基づき、県では一九八二(昭五十七)年に国および関係市町と協議のうえ「新東京国際空港周辺地域における航空機騒音対策基本方針」を策定し、成田空港周辺地域について、騒音障害を防止し、適正かつ合理的な土地利用を図りながら、空港と調和のとれた地域振興を目指してきたところであります。

「施設整備計画」は、正式には「新東京国際空港周

辺地域における航空機騒音対策基本方針に基づく施設整備計画」と申しまして、この基本方針の土地利用の実現のため、土地利用の方向に即した施設を計画的に整備していくことを目的として、一九八三(昭五十八)年十二月に県が策定したもので、成田空港周辺一市七町すなわち成田市、富里町、下総町、大栄町、多古町、松尾町、横芝町、芝山町の広い範囲に、

- ・ 生活環境施設……………道路、公園、下水道等
- ・ 産業基盤施設……………農林業施設、工業団地等
- ・ 国土保全施設……………河川改修
- ・ スポーツ・レクリエーション施設……………スポーツ広場、サイクリング道路

など、

公共施設を中心に一五五事業にわたって整備を推進しているところであります。

五番目に、県が航空機の騒音対策にどのように取り組んできたかについて、ご説明いたします。

航空機騒音は、その与える影響が広範囲に、しかも生活環境全般に及ぶため、県といたしましても空港を受け入れる場合の極めて重要な住民対策として認識し、成田空港の「富里内定」当時から国に対して必要な対策を要請してきたところであります。

すなわち「富里内定」当時における「住民対策四原則」であり、また、その後には一九六六(昭四十一)年七月に閣議決定された、「新東京国際空港の位置決定に伴う地元対策について」に盛り込まれた経過の示すとおりであります。

一九六六(昭四十一)年と言えば、現在の騒音対策の根拠法令である、「公共用飛行場周辺における航空機騒音の障害の防止等に関する法律」いわゆる「騒防法」の制定前でもあり、この閣議決定の内容は具体性に欠けるものの一定の評価を受けたところであります。

また、その後の県の取り組み姿勢を示す例としては、いわゆる千葉県方式と呼ばれる民家防音工事の実施が

あります。当時の「騒防法」は学校等防音工事や共同利用施設の整備にとどまり、民家防音工事には適用されていなかったため、県が法の整備に先駆けて民家防音工事を実施し、その後の法整備を誘導したという画期的な事業であったわけです。騒音問題をいち早く極めて重要な住民対策として認識し、地域住民および市町村の立場から対策の実施について要請すると共に、必要な対策は法に先行しても実施していく、このような考え方で騒音問題に取り組み、基本的には、空港が建設され航空機が運航されるときには、十分とはいかないまでも可能な限りの対策を進めたい、というのが県の姿勢であったわけでありました。

現在では「騒防法」が整備され、同法に基づき国・空港公団を中心に各種騒音対策が推進されているところでありました。

したがって、県の対応は国・空港公団に協力して対策を進めると同時に、自ら国・空港公団と異なる観点から各種対策を実施することとなります。言い換えれば、空港周辺地域の騒音発生状況の実態の把握であり、また、硬直化しやすい法制度に対して実態にあった対策についての要望活動、また事業の実施等弾力的に対策を進めることであります。

具体的に主な例をあげますと、

一つに、騒音発生状況の調査であります。これは、一九七八(昭五十二)年の開港以来、毎年周辺市町村のご協力をいただいて冬期、夏期の年二回、周辺六七カ所において騒音の実態を調査し、この結果必要な対策は国・空港公団へ要請を行う方法で実施しており、要請の結果例えば飛行コースの是正や、深夜早朝便の抑制等の結果をもたらしております。

また、二つには、一九八六(昭六十二)年度から進めている谷間対策の事業であります。すなわち、A・B両滑走路に挟まれた地域への住宅防音工事の実施であります。計算上は法で定めた騒音のレベルに達しないものの、将来B滑走路が供用を開始した場合、A・B

両滑走路双方から騒音を受け、心理的な圧迫を受ける
と予想される地域（成田市、芝山町、下総町）の八二
七戸を対象に空港公園、関係市町と共に防音工事を実
施しております。これは、実態に即した画期的な地元
対策として高い評価を受けているところであります。

また、三つ目は「騒特法」に基づく移転対策の先行
実施であります。「騒特法」はご存知のとおり諸般の事
由によっていまだ防止地区、防止特別地区の線引きが
なく、予定地内の住民の方々に不安を与えているこ
ろであります。とりわけ、移転対策は住民の将来の生
活設計に大きな影響を与えることから、対策の早期着
手について住民の方々から要望を受けてきたところで
あり、県から国・空港公園に要請した結果、一九九〇
（平二）年度から法に基づく線引きを待たず集団移転を
中心に対策を進めることとなりました。

現在、県は住民の要望と空港公園からの依頼によつ
て、芝山町において一〇戸の農家の移転先の造成工事
を実施しておりますが、今後も、住民の立場に立つて
積極的に推進してまいりたいと考えているところであ
ります。このほかにも、移転者の通勤農業に対する助
成や、民家防音工事の借入金に対する利子補給などの
事業を実施しており、国・空港公園の対策を補完する
形で対策の充実に努めているところであります。

六番目に、空港周辺の農業振興についてであります
が、県では、空港周辺地域の農業振興を図るため、利
根川から水を引く成田用水事業を中心として、区画整
理や用排水路、農道、畑地かんがい施設などの土地基
盤整備を進めると共に、ハウス団地や集出荷場、畜産
施設、高性能農業機械など生産性の高い農業を展開す
るため必要な機械施設の整備に努めてまいりました。

また、一九七九（昭五十四）年に成田市に地域農業相
談センターを設置して、移転農家の方々や空港周辺地
域の方々の営農相談活動を行うと共に、空港公園等が
所有する騒音対策用地について、農業的な活用を図る

ため、農用地利用増進事業等により地域の農家の方々
に貸付を行うなどして、経営の安定を図ってまいりま
した。

さらに、一九八〇（昭五十五）年に成田市に花植木セ
ンターを設置し、地域における花植木の生産振興を図
ると共に、農業試験場北総営農技術指導所において、
用水を活用した地域にあった野菜等の新しい栽培技術
の開発を進めております。空港周辺地域をはじめ本県
の農業・農村を取り巻く環境が大きく変化する中で、
県では二十一世紀に向けて活力ある千葉県農業を築き、
次の世代に引き継いでいこうと昨年十二月に県農政の
長期ビジョンとして、「千葉県二十一世紀農業展望構
想」を策定しました。今後、この構想の理念に基づき
各種施策を積極的に展開し、空港周辺地域をはじめと
して、本県の農業振興を図ってまいりたいと考えていま
す。

また、七番目として県は地元要望などに基づきまし
て種々の空港周辺整備事業を積極的に推進してまいり
ましたので、その主な事業について、ご説明いたしま
す。

なお、成田国際物流複合基地と臨空工業団地の二事
業については、先程ご説明いたしましたので、その他
の事業について説明いたします。

まず、芝山公園ですが、これは航空機騒音下の地域
振興の一環として、芝山町の要望に基づき、一九七〇
（昭四十五）年度から県が整備を進め、一九八七（昭六
十二）年度に完成いたしました。同公園は、面積約一
五haを、地域住民のコミュニティ形成の場となります
よう、カルチャー（文化教養面）、スポーツ（運動面）、
ソーシャル（地域社会の活動面）の三つのゾーンに分
け、総合公園として施設を整備してまいりました。な
お、建設に要しました費用は、一五億三、八〇〇万円
であります。

また、同公園は、住民の利用はもとより、芝山古墳

・はにわ博物館等と併せ、観光拠点ともなっております。

次に、芝山古墳・はにわ博物館ですが、芝山町およ
びその周辺は、歴史的風土に恵まれ、考古・歴史に関
する貴重な資料が数多く存在しておりますが、中でも
古墳・はにわは、全国的にも有数の規模であり、これ
を適切に保存、展示、管理するため、芝山町が、一九
八五（昭六十）年度から建設に着手し、一九八八（昭六
十三）年三月に完成いたしました。同施設は、芝山公園
カルチャーコミュニケーションゾーン隣接地、約四、
三〇〇㎡の敷地の中にあります鉄筋コンクリート二階
建設に、「古墳時代とはにわ」に関する展示を行って
おり、同年五月一日に開館いたしました。同博物館建
設に当たりまして、県では建設事業費の町負担分等に
ついて補助を行っております。

また、同博物館は、千葉県国際観光モデルコースに
もなっております。観光客等も含めまして多くの方
々が訪れております。

次に、航空科学博物館ですが、この施設は、成田空
港のA滑走路の南側に位置しており、敷地面積は五一、
五三〇㎡で、地上二階一部五階建ての建物の中におけ
る複葉機、実機のエンジン等の屋内展示物とYS一一
等の屋外展示物で構成されております。

同博物館は、地元芝山町の要望に基づきまして、一
九八四（昭五十九）年度から着手し、一九八九（平元）年
八月に開館いたしました日本で最初の本格的な航空専
門の博物館でありまして、航空科学の啓発・普及を通
じ、成田空港と周辺地域の調和ある発展を目指してお
ります。

また、建設に要しました費用は、二三億八、六〇〇
万円であり、そのうち七億六、二〇〇万円の助成を行
ってまいりました。なお、同博物館は、一九九二（平
四）年度までに八二万人の方々に利用されております。
それでは、最後に、県が成田空港の周辺整備をどの
ように進めていくかにつきまして、ご説明申し上げます。

す。

今後、成田空港は、首都圏の国際空港として、また、本県の国際交流の拠点として、ますますその役割の重要性は増すものと見込まれております。県といたしましても、先にご説明いたしました成田空港を核とした重点プロジェクトの積極的な推進を図ると共に、周辺整備につきましても、周辺地域の均衡ある発展を目指して積極的に進めてまいりたいと考えております。

まず、一番目に、現在、国に要望しております成田財特法の期限延長であります。有効期限は一九九四(平成)年三月三十一日(平成五年度末)となっております。

整備計画に定められた三九事業の内、県道改修事業等一〇の事業は現在も推進中ですが、法の有効期限であります本年度末においても完了が見込めない状況にあり、また、新たに周辺地域の環境の変化に対応した事業も必要となつてまいりました。

これらの残っている事業および新たに必要となつた事業を円滑に推進するために、同法律の期限延長を国に要望しているところであります。

県といたしましては、昨年十月に「成田空港周辺地域振興推進本部」を設置し、関係市町村の協力をいたしながら、期限延長に向けて国にお願いしているところであり、厳しい経済状況下にあります。高率の補助による事業の推進を内容とした同法律の期限延長は厳しいものがありますが、今後も空港周辺の整備を図る上で非常に重要な法律でございますので、引き続き国に要望してまいりたいと考えております。

二番目に、騒特法に基づく「施設整備計画」の見直しについてであります。先程も説明いたしましたように、この計画は、「新東京国際空港周辺地域における航空機騒音対策基本方針」に基づきまして、成田空港周辺地域の合理的な土地利用の実現を目指して、各

種公共施設の計画的な整備を行う目的で県が策定した計画であります。

また、この計画期間は、「基本方針」がおおむね十年後における航空機騒音が及ぶこととなる地域、およびこれと一体的に土地利用を図るべき地域について定められていることから、この計画も一九八三(昭五十八)年度から一九九二(平四)年度までの十年間を、計画期間として各種事業の推進に努めてきたところであります。

しかしながら、空港周辺都市計画が中断を余儀なくされたことや周辺地域の急速な変化により、事業内容の見直しを実施せざるを得なくなつたことなどから計画事業の遅れが生じておりまして、計画期間の延長を含めた計画の見直しの必要性が生じているところであります。

このため、県では現在、関係市町と連携を図りながら、計画の見直し作業を進めているところであります。今後策定いたします予定の「成田空港周辺地域振興計画」や、先程ご説明いたしました「成田財特法」の整備計画との整合を図りながら、本年度中には地域の実態に即した新たな計画を策定したいと考えているところであります。

三番目に、航空機騒音対策についてでございます。先程ご説明いたしましたように、現在、航空機騒音対策は、騒防法に基づき国・空港公団が中心となり進められているところであり、県は国・空港公団に協力して対策を進めると同時に、国・空港公団と異なる観点から各種対策を実施しているところであります。

しかしながら、空港を取り巻く騒音対策の状況は、一九七八(昭五十三)年の一部開港、B・C滑走路の未整備等、当初予定されない空港建設計画の変化や、都市計画手続きの中断等、様々な問題によって対策の推進が十分図れない局面もあります。県といたしましては空港位置決定当初の認識を尊重しながら引き続き住民の立場に立つて必要な施策を積極的に進めてまい

りたいと考えているところであります。

開港から十五年が経過し、成田空港の騒音対策としては、これから対策を実施していくものと、既に実施した対策の更新対策をどうしていくのか、中断中の都市計画をどう進めていくかなど、解決していかなければならない様々な問題を抱えており、今後更に関係市町村と十分に連携を図りながら対策を早期に進めなければならぬものと考えております。

四番目に、空港周辺の都市計画について、ご説明いたします。

成田空港周辺都市計画については、既に、成田市が一九六九(昭四十四)年の都市計画法の改正により一九七〇(昭四十五)年に成田都市計画区域として市街化区域および市街化調整区域に区分した都市計画を決定し、また、その後、一九七七(昭五十二)年に栄町、一九七九(昭五十四)年に富里町が、成田都市計画区域に編入され、広域の都市計画区域が指定されているところであります。

経緯としましては、先程ご説明いたしましたようにいわゆる「騒特法」が制定施行され、第三条の規定により、県は、成田空港について、一九八二(昭五十七)年十一月、「新東京国際空港周辺地域における航空機騒音対策基本方針」を策定したところであります。この基本方針は、おおむね十年後における航空機の著しい騒音が及ぶこととなる地域、およびこれと一体的に土地利用を図るべき地域について、航空機騒音障害防止地区および防止特別地区の位置および区域に関する基本的事項、航空機の騒音による障害の防止に配慮した土地利用に関する基本的事項等について定めております。具体的には都市計画手続きによってこれらの区域を決定することとなっているため、成田市、富里町、下総町、大栄町、多古町、芝山町、横芝町および松尾町の八市町について一九八八(昭六十三)年七月に都市計画の原案を策定したところであります。その後、一

九八八(昭六十三)年度内に都市計画決定を行うべく一九八八(昭六十三)年十月から地元説明会の開催を予定いたしました。諸般の事情から当面延期することとしまして、現在に至っているとあります。

この間、関係市町からは、都市計画手法に基づく街地の整備や道路、公園等の整備のため、早期の都市計画決定手続き再開の要望も出されておりましたが、また、騒音下の住民対策上も十分な移転対策が図れないなどの問題も生じておりますことから、今後、騒特法の基本方針の見直しを含めて、都市計画決定の再開につきましても、関係市町の意向や空港周辺の今後の諸情勢を踏まえまして対応していく予定でございます。

次に、成田空港周辺地域は、現在、県が策定を進めております千葉東部ゾーン、北総・東総ゾーンの二地区の整備構想の対象地域となっておりますので、二地区の整備構想の考え方について、ご説明いたします。

先にご説明いたしましたように県の「さわやかハートちば五カ年計画」では、県土を、その特性や機能に応じた七つのゾーンに分けて、地域の特性を活かした振興の方向を明らかにしていくこととしております。

現在、そのうち、成田空港に係るゾーンとして「千葉東部ゾーン」と「北総・東総ゾーン」について、二十一世紀初頭を展望した地域づくりのための「構想」の策定作業を進めております。

「千葉東部ゾーン」の対象地域は、山武郡市、長生郡市の二市二町二村を中心とする地域としておりまして、そのうち五町一村すなわち成東町、山武町、蓮沼村、松尾町、横芝町、芝山町が、現在、策定作業中の「成田空港周辺地域振興計画」の対象地域と重なっております。

「北総・東総ゾーン」の対象地域は、香取郡市と海浜郡市の四市一三町の地域としておりまして、そのうち六町すなわち下総町、神崎町、大栄町、栗源町、多古町、光町が「成田空港周辺地域振興計画」の対象地

域と重なっております。

これらのゾーンでは、今後、東京湾横断道路や筑波研究学園都市と直結する首都圏中央連絡自動車道や東金海匝道路の建設が予定され、発展の可能性が高まっておりますので、空の拠点である成田空港との連携を強めると共に、既存の農林水産業の集積と、北総台地や海岸部などの豊かな自然を活かしながら、新たな産業の集積、より豊かな生活環境実現のための方策を明らかにしていきたいと考えております。

その際、「成田空港周辺地域振興計画」の対象地域については、当然ながら、その計画内容を十分踏まえますと共に、それ以遠の地域につきましても、道路網を整備することにより、空港周辺地域への通勤条件を向上させ、就業機会の拡大を図るなど、より広範囲の地域の人々が成田空港周辺整備の効果を受け止められるよう配慮していきたいと考えております。

「千葉東部ゾーン」につきましては、平成三、四年度に策定のための調査を行ってまいりまして、本年度「千葉東部新産業文化都市圏構想」として策定することを予定しております。

「北総・東総ゾーン」につきましては、昨年度から本年度にかけて「(仮称)香取地域整備構想」、「(仮称)東総地域整備構想」のそれぞれ策定のための調査を実施しております。来年度に正式の構想として策定することを予定しております。

最後に、現在、策定作業を進めております「成田空港周辺地域振興計画」の概要について、ご説明いたします。

先程からご説明いたしておりますように成田空港は、世界有数の一大国際航空拠点として、今後、本県はもとより我が国の経済社会の発展に多大な貢献を果たすものと期待され、また、道路、鉄道網等も整備されてきており、空港周辺市町村が発展する可能性は、さらに拡大していくものと考えられます。

そこで、県では、空港周辺地域の振興策については、空港と共存し空港と共に均衡のとれた発展の方策を検討する必要があると考えてまして、現在、県独自の「成田空港周辺地域振興計画」を策定中であります。

以下、その概要をご説明申し上げます。

まず、計画の目的についてであります。振興計画の策定に当たりましては、成田空港周辺地域において、国際化時代の日本の表玄関である成田空港の機能を活かし、「空港との共存共栄」を実現するための各種施策を明らかにすることを目的として考えております。

次に、地域振興の基本的な考え方ですが、「住みやすく、働きたいのある地域づくり」を目指すことといたしまして、産業振興と生活環境整備の二つの面から検討を行っております。

また、国際空港の特性を活かし、居住環境に優れ、各種産業のバランスのとれた「成田国際空港都市圏」の形成を最終的な目標といたしまして、その実現を段階的に図ってまいりたいと考えております。

対象地域といたしましては、空港への近接性、商圏および通勤通学圏から見たまとまり等を考慮いたしまして、成田市、富里町、下総町、神崎町、大栄町、栗源町、多古町、光町、成東町、山武町、蓮沼村、松尾町、横芝町、芝山町の一市二町一村としております。

対象地域の総面積は六四八km²、これは県全体の一三・一％であり、次に総人口は二六万三、〇〇〇人で、これは一九九〇(平二二)年の県総人口の四・七％であります。

対象地域の目指す方向性でございますが、空港周辺地域が活かすべき要素といたしまして、次の三つを考慮しております。

まず、第一として国際性であります。

すなわち、我が国最大の国際インフラであります成田空港を十分活用し、都市機能の高度化と新産業の創出を図ると共に、国際観光資源の整備を行います。

第二として複合性であります。

対象地域では、従来の主要産業である一次産業に加えて、工業団地や空港関連産業など二、三次産業が集積しつつありますので、これを活かしましてバランスのとれた産業構造を実現してまいります。

第三に田園性であります。

地域の恵まれた資源である豊かな自然を有効に活用して、アメニティとゆとりの創出を図ってまいります。以上の「国際性」・「複合性」・「田園性」の三つの要素を活かしながら、空港周辺地域の将来イメージとしては、成田空港が地域の生活や産業と密接に関連し、高度な都市機能を有し、一方ゆとりある田園生活が楽しめる「みどりの国際複合都市圏」の形成を最終的に目指していきたいと考えております。

最終の目標とします「みどりの国際複合都市圏」の実現を図ってまいりますには、長期的かつ段階的な取り組みが必要でありますので、西暦二〇一〇(平二二)年を目標年度とする長期的な基本構想と短期的な基本計画を策定したいと考えております。

現在、成田空港周辺地域振興計画は、策定の作業中でありませんが、本計画の策定に当たりましては、空港周辺地域の市町村の意見を十分踏まえ、そのアイデアを活かしながら策定したいと考えております。

以上、成田空港の周辺整備につきまして、成田空港が県行政の中でどのような位置付けになっているか、県はこれまでどのような考え方で周辺整備を行ってきたか、また、これからのように周辺整備を進めていくのか等の観点からご説明してまいりましたが、県といたしましては、今後とも、成田空港を核としたプロジェクトを積極的に推進すると共に、周辺自治体、住民の方々のご意見、ご意向を伺いながら、成田空港周辺地域の均衡ある発展を目指して周辺整備を進めてまいりたいと考えておりますので、関係の皆様のご後一層のご理解とご協力をお願いいたします。説明を終了させていただきます。ご静聴ありがとうございます。

た。

隅谷三喜男 (隅谷調査団団長)

どうもありがとうございます。大変詳細に、千葉県が考えてきたところを説明されたわけでありませんが、これは、私考えますに、六月までやりましたシンポジウムの場合には千葉県は少し横のほうにおられまして、シンポジウムの主役は反対同盟と運輸省・公団であったわけです。その歴史的な二十五年あるいは二十七年にわたる経緯は、十五回を要しまして、一つ一つの段階を踏んで検討されてきたわけでありますが、その間に千葉県が何を考えて、どうされたかというようにことは、ちよつと脇役におられましたから、そういうことにはほとんど触れなかった。そういう意味では、この円卓会議において初めて千葉県が表に出てきて、千葉県が空港問題等々に対してどのように考えて対処してきたかということをお話されたわけです。

しかし、この円卓会議は、二十年前にどういう法律ができてどうしたということ、基本的にはシンポジウムで取り上げて、それに対してはそれぞれの結論を得てきたというように私たちは考えております。ですから、今日いろいろ説明がありました。二十年前、十五年前にどうしたかというように一つ一つ一度議論しますと、シンポジウムをもう一度やることになりました。ですから、今日のことは、千葉県としては言っておきたいこととして説明をされたというように受け止めて、この円卓会議のテーマは「今日どういう問題があり、今後に向かってどのように考えたらよいか」ということでありますので、その重点が、ちよつと後ろのほうに戻りますと、この円卓会議の積極的な意味が少し混乱をいたしますので、今後議論するときは、千葉県のほうからそういう説明があつて、「現在においてどうか」ということで議論になることはいいですが、過去こうしたのはどうだったというようにすることは、ここではもう取り上げないということでご了解

は得ておきたいと思うんです。

そういう意味で申しますと、千葉県がいろいろ考えてこられたことを伺ったわけでありますが、私たちとして一番関心があるのは、最後に言われた「成田空港周辺地域振興計画」であります。それで、今日は大体時間もきましたので、これで本日の円卓会議を終わりにしたいと思います。私の特権をもつて一つだけ千葉県のほうに伺っておきたいことは、「成田空港周辺地域振興計画」というのは、どのくらい具体的になっているのか、ここで議論の素材にならないのかどうか、ということについてだけ聞いておきたいと思うのであります。

今泉由弘 (千葉県企画部長)

かなり具体的な部分もございますので、議論の対象になるかならないかという問題については、私どもが判断する問題ではありませんが、むしろ私どものほうは、このシンポジウムであるとか円卓会議のためにこの資料「振興計画」をつくったわけではございませんで、先程副知事からもご説明いたしましたように、いわゆる「地域格差がある」ということが一つの認識論としてありますので、この一帯をこれから二〇一〇(平二二)年にかけてどのように整備していったらいいかという視点で今進めておりますので、この円卓会議とタイミングに合うかどうかという問題が一つございます。今日説明したのは方向性でございますので、策定が今年度末ということでしたので、来年の三月いっばいぐらいということでございます。それから諸手続きを踏まなければならないこともございますので、むしろ私どものほうが、こちらのほうからのいろいろな議論がこの中に汲み上げられるかなということを基本的には考えております。それで、このテーマで振興計画そのものを叩くということについてはご勘弁をいただきたいと思います。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

これは千葉県だけではないのですが、ここで特に市町村、それから三人の地域代表の方から、かなり具体的な質問が運輸省、千葉県あるいは同盟のほうに対しても出されておりますから、それらのことについては、次回に議題としてここで議論をしていただきたいというように思います。

して、午後の千葉県の報告、あるいは午前中の意見発表についても、お互いに質問もあるかとも思いますが、先程申しましたように、これは次回ということにさせていただきますまして、本日は、これをもって成田空港問題円卓会議の第二回を終了させていただきたいと思えます。

皆さま、どうもありがとうございました。

―以上―

それから、なお、次回どうするかは、後で運営委員会を開いて決めさせていただきますが、今まで二回の円卓会議を踏まえまして、この円卓会議の進行あるいはスケジュールというものをどう考えるか、もちろん、これまた運営委員会の議題であります。皆さんのほうも大変その点に関心を持っておいでかと思いますが、まあ何よりも、今私が申しましたように「現在の問題」が第一の問題ですね。現在成田空港がどういう問題を持っているか、それを踏まえて将来計画を考えていくということでありますから、現在の問題を基本的に明らかにしていかなければならないだろう。それから、将来に向かってどう考えたらよいかということになりますと、いろいろただいままで議論がございましたように、例えば農業問題をどう考えたらいいか、これは現在の問題もあります。将来的な問題もあると思えますね。それから環境問題をどういうふうにかえたらよいか。農業問題もある意味では、日本農業そのものが非常に危機的な状態にありますから、成田の地域のことだけ考えて十分かどうか分かりません。環境問題はなおさらそうですね。それから航空全体の問題もどういうふうにかえていったらいいかと、そうした将来に向かっての問題も、もう一つ非常に大きな問題としてあると思います。こういう問題をどういうように円卓会議の中で具体化して進めていくかというようなことについては、運営委員会でもかなり時間をかけて議論しなければならぬかとも思いますが、そういうことでこれから進めさせていただきたいというように思っていますので、今日はそのことだけ申し上げま