

第五回 成田空港問題円卓会議

一九九四（平成六）年二月二十二日（火）

成田市「成田国際文化会館」

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

おはようございます。私のごあいさつをちよつとさせていたただきたいと思えます。昨日は、東京もそうでしたが、成田も嵐で、ひどい雨が降り、風も相当吹いたんじゃないかと思いますが、まだ風はここもかなり残っておりますね。私は今日こちらに来るときつらつら考えたのですが、成田空港問題も随分激しい雨風である意味ではいろいろな被害もありましたけれども、その嵐は一応過ぎ去って、基本的に言えばシンポジウムで大体嵐は過ぎ去ったと。けれども、今朝はまだ風が残っています。この円卓会議はその風の中でやっている。円卓会議が終わるときは風もないで、外は大変春めてきました。そうした春を暖く迎えることができれば何より幸いです、そういうことを大変感じながらここにやってきました。

今日は、第四回円卓会議の中にあつた質問などについてお答えをするということですが、関係者のほうからまず答弁をしていただきまして、その後、成田空港周辺地域の現状調査、アンケート調査を去年の暮れにいたしました。それに対する地域からの意見の発表を、自治体のほうから、あるいは地域代表、反対同盟という順番で意見を言っていました。私の予定としてはそこまで午前でやりたいと思っておりますが、別に絶対午前中にやらなければならないということにも思っておりませんが、しかし私のほうの予定としては、午後に、運輸省が専門家の方をお願いをしていろいろ話し合いをしていただきました結果が「空港と地域との共生に関する基本的な考え方について」というのでまとまりましたので、それを報告していただく。これはそのときにも申し上げたいと思えますが、ある意味では非常に重要な文書であります。必ずしも成田のことを直接論じたということではないですが、大規模空港の在り方の基本的な問題をご議論いただいた。我々として、成田の問題を考えていく場合の非常に基本的な考え方がそこで展開されると期待をして

おりますので、午後は主としてそのことでやりたいと思っております。

そこで、第四回円卓会議での質問に対する回答というところに入るわけですが、その前に、皆さん新聞などでも多少報道されてご承知かとも思いますが、成田の財特法の期限が延長されるようになりました。そのことについて、はじめに千葉県の中野副知事さんからお話を願いたい。ひとつよろしく。

中野 晟（千葉県副知事）

成田財特法の期限延長につきましてご報告申し上げますと思えます。

この成田財特法、「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」、これが正式な名前でございますが、この期限が今年の三月三十一日で切れるわけでございます。したがって、まだ事業も残っておりますので、この法律の期限延長につきまして、もう既に新聞報道でご承知のことと思えますが、本県の平成六年度の国の予算編成に関する要望事項として、国に対して要望を行ってきたところであります。去る二月十五日の予算の政府案決定により、一九九九（平十一）年三月三十一日までの五年間の期限延長がされる旨の方針が示されたところでございます。

今回の期限延長にあつた新規追加事業として要望してまいりました事業につきましては、県道、市町村道の整備事業、それから農業集落排水施設整備事業、消防施設の整備事業、および根本名川土地改良事業の五つの事業が追加され、その事業費として約二九六億円追加が認められたところでございます。また残事業につきましても、ほとんどの事業について認められ引き続き事業の推進が図られることとなりまして、事業費としては約一五八億円となっております。

今回の期限延長に際しましては、国の財政状況が厳しく、成田財特法の期限延長は特に困難な状況でございましたが、知事をはじめとして関係の市長、町長さ

ん方から度重なる要望、陳情が積極的に行われ、周辺地域の整備の必要性を強く訴えてまいりました。さらに自治省、運輸省から熱心に大蔵省への説得を行っていただいたというふうな伺っているところでございます。

いずれにいたしましたとしても、今回、成田財特法の期限延長が認められましたことは、国におきましても、空港の現状と周辺地域整備の重要性につきまして深い理解が示されたものと思っております。成田空港問題の解決に向けての積極的な姿勢が示されたものとして評価いたしております。

千葉県としても、今後、成田財特法に基づく整備計画の改定を経て、関係市町と共に、今回認められた事業を着実に実施し、空港周辺地域の施設整備を積極的に進めてまいりたいと考えております。さらに、現在策定を進めております千葉県独自の成田空港周辺地域振興計画により、調和のとれた地域づくりのための施策を展開してまいりたいと思っております。今後ともご協力を賜りますよう、よろしくお願い申し上げます。以上でございます。

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。

ただいま副知事からお話がありましたように、財特法が五年延長になるということで、ここで我々がいろいろ議論し要望するようなことについての財政的な基盤のようなものかなり準備されているということは大変喜ばしいことだと私も思っております。

前回質問に対する回答等について

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

続きまして、前回、騒音問題に関する質問がありま

して、少々テクニカルなこともありましたが、そのことについて運輸省の伊藤課長さんのほうから。

伊藤鎮樹（運輸省課長）

それでは、お手元に「WECPNLの算式について」という二枚の紙がございます。それからその後ろに「航空機騒音に係る環境基準について（報告）―抄―」（資料編一二ページ参照）という中央公害対策審議会の特殊騒音専門委員会の報告書の抜粋がございます。この二つについて説明させていただきます。

お手元の「WECPNLの算式について」というところを読み上げる形で説明させていただきます。前回の報告でご質問のありましたWECPNLの算式をめぐる事項についてご説明いたします。

WECPNLは、航空機騒音が他の一般騒音に比べて間欠的であり、かつ、ピークレベルが高く、また、特異な音質を有するという特質を踏まえて、ICAO（国際民間航空機構）が提案した一日当たりの平均のうるさを表す航空機騒音の評価単位です。

我が国においては、WECPNLは、一九七三（昭四十八）年十二月に設定された航空機騒音に係る環境基準の基準値の単位とされ、これを受けて、運輸省においても、航空機騒音防止法による住宅防音工事等の騒音対策を実施するための評価単位として用いているところです。

なお、WECPNLを我が国の航空機騒音の評価単位として用いることについては、一九七三（昭四十八）年十二月の環境基準の設定に先立ち、中央公害対策審議会の特殊騒音専門委員会において、学識者による専門技術的な検討が行われております。その報告書の該当部分について、参考までにお手元に配布させていただきます。これが先程申し上げました「航空機騒音に係る環境基準について（報告）―抄―」で、特殊騒音専門委員会の抜粋でございます。

この中でWECPNLを採用した考え方が、「航空

機騒音に係る環境基準の設定の基礎となる指針の根拠等について」という別紙資料を付けて報告されてございますので、それを参考までに配布させていただきます。

次でございますが、これは前回、宇沢先生や河宮先生のほうからご質問があったところでもございますが、我が国で採用されているWECPNLの算式は、測定上の便宜等を考慮し、 $dB(A)$ から求める略算式として決められたところです。

その算式は、

$$dB(A) + 10 \log N - 27$$

となっております。

この算式について、前回の円卓会議においてN（時間帯補正を行った回数）を対数表示することの意味が議論されたところでありますが、この算式の $dB(A)$ は、各々の航空機騒音のピークレベルのエネルギー量の平均（各ピークレベルのエネルギー量の総和を実際の発生回数で除したものを）を対数で表示したものであり、 $dB(A)$ の中で航空機騒音の発生回数の要素が対数化されています。このように、WECPNLの算式は、エネルギー量と回数の要素を共に対数で見えていくものであり、航空機騒音の発生回数を時間帯で補正したNについても対数で表示される算式となっております。

WECPNLについては、航空機騒音の一日のうるさを表す単位として様々な検討が行われた上で用いられることとなった評価単位です。しかし、これはあくまでも一つの基準であって、実際に騒音対策を行うに当たっては、基準値を形式的にあてはめるのではなく、地域の事情等を踏まえて行っていくことが必要だと考えております。

このような観点から、現在も、区域の指定に当たっては、形式的に線引きを行うのではなく、WECPNLのコンター図を基準としつつ、周辺地域の集落のまじりや、地形、地物等を勘案して区域の指定を行うこととしているほか、成田空港では、地元自治体の協

力をいただきながら、いわゆる谷間対策なども行っているところでございます。

また、さらに、前回も議論になったところでございますが、騒音は、音を受ける人々の気持ちや、音を受けるときの状況というような特殊な要因にも関係する面があると思っております。そのためにも、私どもは地域の方々の相互理解や信頼関係の土壌を継続的に築いていくという視点が、こういう騒音という問題のさらにベースの問題として重要と考えております。

私どもは、これらのことを十分念頭におきまして騒音対策に取り組んでいかなければならないと考えておりますので、よろしくお願いいたします。

隅谷三喜男（隅谷調査団团长）

大変技術的な問題でありまして、今の説明を聞かれても、計算式などをどういふふうの評価してよいかということはなかなか簡単には理解できないと思うんですね。これは私などもいろいろこのことをめぐって聞きました。この算式算定に当たっては、何か一方的な利害を念頭に置いてやったとかいうことはなくて、ある意味では極めて科学的に客観的に環境問題を考えながらこの算式をつくったというように評価をしてよいのではないかと思います。その点について、あるいはこちらにおられる河宮さんなど専門家でもありますし、ですから後で何かコメントがあったら一言言っていたらいいと思います。

なお、非常にテクニカルなことについてどうしても聞きたいということがございましたら、ここで非常にテクニカルなことを議論するのは、この円卓会議の趣旨から必ずしも適当ではないと思っております。もしそういうことについて、このところはどうかという非常に技術的なご質問があれば、そういう方々に対してお答えするような機会をつくったほうがいいんじゃないかと思うんですが。

それはさておきまして、河宮さんか宇沢さんか、何

かご意見ありますか。

河宮信郎（隅谷調査団）

ありません。

宇沢弘文（隅谷調査団）

誤解があったみたいです。

(B/A)のところは、実はNで割ってあったんですね。それを元へ戻すという意味で100%Nがたざれているということがちよつと分からなかったもので、ああいう質問しましたけれど。ただ、伊藤課長が今おっしゃったように、科学的な指標といっても、それを受け止める人たちの心理的あるいは社会的な条件によって非常に違っている。むしろそういう数字を出して「これは科学的だ」と言って主張をすること自体に多少問題があるように思います。むしろ騒音の被害を受ける人々の心理的、社会的な反応なり条件、むしろそのほうに重きを置いたほうがいいんじゃないかなという感じですよ。

河宮信郎（隅谷調査団）

そうですね。これは被害を受ける人が音波エネルギーをどれだけ受けるかということに関しては科学的な評価式であるけれども、その受ける音波エネルギーと受ける心理的なうらさ感とが比例するという保証は何らないわけですね。そこにずれがあるということを確認した上でこの式は使われるべきであるということだと思います。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

その点は伊藤課長のこの表現の中でも触れられておりますので、具体的な問題の処理に当たっては。しかし、そういう騒音の測定については、これは世界的に認められた客観的なもので、それを日本の状況に適合した数値となっていると、そういうふうには

解をしていきたいと思えます。

宇沢弘文（隅谷調査団）

そういう点で、実は、世界の空港はこういうふうな基準でつくれているのがあるんですね。ここは非常に起伏があって、谷あり山があるということで、非常に難しいわけですね。その基準をそのまま成田に適用するということに何か問題があるような感じがいたします。こういうところにあまり空港はつくられてないですね。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

ですから、そんな点は、いろいろな地域の問題を処理していく場合に考慮をするということでご了承をいただきたいと思います。

どうもありがとうございます。

次に、千葉県のほうでアンケート調査をしました。その調査のクロス集計の結果、それから物価の動向について、もう少し資料をお願いしたいということが前回ありましたが、千葉県の今泉企画部次長からその説明をお願いします。

今泉由弘（千葉県企画部次長）

それでは、前回宿題になっておりました件につきましてご報告いたします。

お手元の資料の中の「騒音地区居住者アンケート調査」空港関係移転者アンケート調査「補足資料」のものをご覧いただきたいと思えます。前回指摘されました件について、クロス集計をさせていただきます。中身は簡単明瞭なことですので、長い説明をよめますけれども。

まず一ページ(資料編二二三ページ上参照)を開きをいただきたいと思えます。航空機騒音について、家族が空港関連事業に勤務している人が航空機の騒音の状況をどのようにとらえているかというクロス集計を

していただきたいという要請でございました。一番左側の数字を見ていただきたいのですが、総数七三名のうち、関連事業に従事している方が一五名おりました。この方たちが航空機騒音をどういうふうにとらえているのかというのが、そこから右側にいく数字でございます。「大変気になる」という方が三名、「気になる」という方が七名、「あまり気にならない」という方が五名。総体で申しますと、「気になる」と答えた方が一〇名、「気にならない」と答えた方が五名ということになっております。これは関連事業に勤めていないという方の割合から比べると、「気になる」という部分がやや少ないという傾向は出ておりますが、全体としてはやはり「気になる」というほうが多いという結果が出ています。

二ページ(資料編二二三ページ下参照)を開きいただきたいと思えます。これは、騒音が最も気になる時間帯を答えた方々が、それぞれの時間帯を指摘された方々がどういうことで気になるのか、その騒音の内容についてどういう傾向を示しているのかということをクリック集計したものでございます。例えば、見ていただきたいのですが、二〇時から二三時の間が一番気になると答えた方が最も多かったわけですが、この方が二七名ございます。この内訳がその右側にずっと出ております。これは逆に見ますと、この表はこういうふうに見ることもできます。例えばテレビ、ラジオや電話の音が聞き取りにくいと答えた方四六名のうち、どの時間帯の方が最も多いかと、そういうふうに見ることもできる表であるかと思えます。中身はさほど顕著な例を示しておりませんので、ご覧をいただければ分かるかと思えます。

三ページ(資料編二二四ページ上参照)を開きいただきたいと思えます。これは、移転前の職業、移転直後の職業をそれぞれクロスしたらどうなりますかということでございます。これに対して、主に農業が問題でございましたので、農業の専門の部分を見ていただ

きたいのですが、農業専業に移転前に従事していた方は四五名ございました。これが移転直後の職業の選択がどのようなになったかと申しますと、そのまま専業に従事された方が一九名、それから兼業という形に変わった方が六名、その他農業以外の事業者に変わった方が一〇名、勤め人になった方が七名、その他の職業を選ばれた方が三名、このように大きく変更したことがこの表の中から認められます。その他、兼業とか農業以外の方の状況もそこに記されているとおりでございます。

それから四ページ(資料編一二四ページ下参照)を開きいただきたいと思えます。同じようなことを耕作面積でとってみたらどのようなことになるのかなというところで、農業部門でクロスしたものでございます。耕作面積が一・九haの方が八名おりましたのが移転前ですが、この方は、移転後、一ha未満という格好に耕作面積を減らされた方が三名、それから依然として一・九ha、そのままおられるという方が五名という数字が出ております。

もう一枚めくっていただきたいと思えます。五ページ(資料編一二五ページ参照)ですが、今度は移転直後の耕作面積から現在の耕作面積へのクロス集計でございます。ここを見ていただきますと、同じようなところを見ていただきますと、移転直後一・九haの間におられる方が七名おりました。この方が現在の状況はどうなっているか見ますと、一ha未満に耕作面積を減らされた方が一名、同じく一・九haそのままでありますという方が五名、二・二・九haに耕作面積を増やされたという方が一名、こんな形でございます。これは、先程見ましたように、逆の方から、現在のところから過去を振り返る表としても見る事ができるので、ご参考にしていただければと思えます。

クロス集計については以上でございます。もう一点、この前、隅谷先生からお話がございました、私どものほうで提出した資料の中の数字が、基本

的に物価指数と経済の全体的な動きの中でどんな位置付けをされているのか分からないというところでございましたので、これは千葉県消費者物価指数でございますが、調べさせていただきました。一九六五(昭四十)年を一〇〇としたときに、一九九二(平四)年の平均を三八〇・七という、これは物価変動と言ってもよろしいかと思えますが、消費者物価指数になっております。

参考ですが、その下に農産物の平均価格の変動を入れてございます。これは年平均の価格を入れたものです。一九六五(昭四十)年をそれぞれ一〇〇としております。うるち米、大豆、キャベツ、馬鈴薯、さといも、大根、にんじん、以上七種類についてつけてございます。一九六五(昭四十)年と一九九二(平四)年の平均の対比で申しますと、消費者物価指数の三八〇・七を超えておるものが、馬鈴薯、さといも、大根でございます。消費者物価指数以下になっておるものが、うるち米、大豆、キャベツ、にんじんとなっております。

これは、たまたま一九九二(平四)年度ということでございまして、この表は必ずしも物価指数のようには動いておりません。ご覧になっていただければ分かると思えます。例えばキャベツのところをご覧いただきたいと思えます。キャベツは、一九六五(昭四十)年と一九九二(平四)年の対比が一〇〇対三三二になっておりますが、その途中の数字の一九八〇(昭五十五)年平均を見ていただきますと四六八・四という数字が出てきているところもございまして、農産物の場合は、凶不作等あるいは自然災害等によってある年がかなり高い数字を示すことがございますので、必ずしも安定的な数字にはなっておらないということをご理解いただきたいと思います。以上でございます。

隅谷三喜男 (隅谷調査団団長)

これは事実の報告でありますから、ご質問はたぶんないと思えます。なお、全体的に何か問題があれば、

別の機会にひとつご質問をお願いしたいと思います。私の数値を見ての感想というか見解からすれば、私が物価指数などを尋ねましたのは、農産物価格、各町村の収穫高はかなり価格で増えている。増えているというけど、かなり物価が上昇していますから、本当の意味で農家が豊かになったか、農村が豊かになったかどうかということとは指数を見なければいかんということ、これをお聞きしたわけです。

それからクロス集計のほうも、我々が特別全体の数値と違ったことになったという印象はないのではないかと思っております。以上、私の考えだけを申し上げます。

それでは次に、二月一日に「空港と地域の共生を考える勉強会」、これは勉強会をやっていただけたら大変幸いだということからこういうふうになったのですが、勉強会が開催されました、これのいろいろ面倒を見られました鬼澤さんからひとつご報告を。

鬼澤伸夫 (成田空港対策協議会)

二月一日、夜だったんですが、六時半からこの会場で、いらっしゃいます山本先生と東工大の屋井先生にお願いいたしましたして、「ミューンヘン空港について」という勉強会を開いたわけです。当初、どれほどの人が集まってくれるかなと心配したわけですが、一応二〇〇人くらいを目標に会場設定したわけですが、ちょっと増えそうだったので二八〇席用意しましたところ、ほぼ満席になりました。

当日、参加者にアンケート等を行ったんですが、約半数の方から回答がありました。

その内容につきまして主なことを申し上げますと、「具体的テーマの話が聞いて満足いく内容であった」という感想が非常に多かった。そして「成田の事情に関連した内容を望みたい」という声もありまして、最後に山本先生から提示されました「成田の教訓を成田に生かす」ということを今後考えて実行していくこと



が必要だという感想も多くありました。

不満の点として、参加者がもつと意見を述べる時間が欲しかったということがあります。そして警備が厳重過ぎるのではないかと指摘もありました。時間帯も、今までシンポとか円卓に参加できない昼間仕事を持っている方等、公務員の方も非常に多かったわけですが、夜の時間設定も良かったんじゃないかなというふうに感じました。

これからの展開は、これからまた世話人で相談してまいります。今日午後からあります運輸省側の考え方とか、それを具体的に成田についてどうしていくか、成田についてのプラン、ビジョンについてどうしていくかということをやっていききたいなど。勉強会の趣旨は、参加が自由で、ギスギスしたものじゃなく、楽しい話し合いの会にしていきたいなと。

以上が感想でございます。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

ご苦労さまでした。山本先生にもご苦労をおかけしました。今後も続けていかれるようですので、ひとつよろしく願いたいと思います。

現状把握調査およびアンケート調査に対する意見発表等について

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

それでは、本来の今日の議事の中身に入っていきます。と思います。意見発表であります。はじめに成田市の出山助役さんから成田市についてお願いいたします。

出山 隆（成田市助役）

成田市の出山でございます。

冒頭お断わり申し上げますが、実は市長が今日はと場組合議会の定例議会がございまして、市長がその招集権者でございますので、どうしても抜けることができないということでございますので、僭越ではございますが、私のほうから意見発表させていただきますしたいと思います。

成田空港の出現による、周辺の地域社会にもたらした影響に関する現状把握のための調査について申し上げますが、この調査結果を見ますと、総体的に成田市のポイントが高くなっておりますことは、各数字が示すとおりでございます。しかし、本市がここまでになったというのも、いろいろな経過がございまして、紆余曲折があったわけでございます。私（市長）も閣議決定後の一九七一年（昭四十六）年以来、現在まで地元市長といたしまして、成田空港と深く係ってまいりました。開港前までの成田市は空港関連によります公共投資が大幅に増高いたしました。財政状況は極めて逼迫いたしました。最悪の状況であったわけでございますが、この難局を乗り越えたのも、多くの市民の皆様方、あるいはまた市議会の皆さんの、この地域の将来のためにはどうしても成田空港を完成させたいと、そういう強い信念があったからこそであります。そして、一九七八（昭五十三）年の開港後、空港の大半が成田市域であったため、固定資産税等の税収が伸びたわけであり、またその後、鉄道や道路網が整備され、また国際旅客の好調な伸びに伴いまして、空港関連の事業所数が増加し、雇用の場が広がり市民の所得が増えてくるというように、必然的に好循環を生み、このような調査結果になったものと思えます。

今後、成田空港が完全化されることとなれば、波紋が広がるように、自然とこのような状況が周辺地域に波及するものと思われ、さらには積極的に地域と空港の共生を図るためには、私が常々申し上げておりますとおり、「成田空港圏」という一つの枠をつくりまして、行政的な配慮をしていくべきではないかと思

わけでございます。そしてこの空港圏の中で、空港環状道路の整備や広域的な公共施設の建設等、諸事業を一体的に進めていくことによりまして、それぞれの地域特性を生かした、均衡ある調和の取れた発展が図れるものと確信しております。そのためにも人、物、情報の集積する場であり、経済波及効果の計り知れない空港を、当初計画どおり完全な形で完成させることが先決であると考えております。

次にアンケート調査について申し上げますが、騒音地区区居住者アンケートでは内陸空港の最大の欠点でございます。騒音区域が浮き彫りにされたように思われれます。騒音対策につきましては運輸省、千葉県、空港公団も積極的に対応され、改善されておりますが、調査結果では八割弱の人が「気になる」と答えております。別の角度から対策の方法を再考してみることがあるものと考えてます。また我々行政といたしまして、最重要課題として空港がある限り今後とも取り組んでいかなければならない問題であると、そのように認識しております。

また空港移転者アンケートにつきましては、農業後継者問題がやはり深刻であることが分かります。空港建設協力者の方々でございますので、公団といたしましても、後継者問題だけではなく、いろいろな問題に対しまして手を差し延べ、でき得る限り協力するといった姿勢を、さらに前面に打ち出していただきたいと考えてます。もちろん、私も自治体といたしましても協力してまいる所存でございます。いずれにいたしましても、空港地域振興策につきましては、地元住民の意向を十分尊重し対応されることが前提でございます。それが二期用地問題、ひいては空港建設を推進するための大きなエネルギーになるものと確信するものがございます。またあえて、今回の調査とは関係ございませんが、用地内の八戸の農家対策が第一条件であると考えております。このことにつきましては、隅谷調査団の先生方のご労苦に対しまして深く感謝申し上げます。

ける次第であります。これを機に、八戸の方々の実情を深く掘り下げて考えるべき時であると判断しておるところでございます。私は地元の市長といたしまして、胸襟を開いた話し合いにより解決ができるよう、あらゆる対応をしましる所存でございます。

以上のことを踏まえまして、次の事項につきまして、この席をお借りいたしました提案したいと思います。まず第一点目といたしましては、近郊都市型農業の確立でございます。

空港周辺の肥沃な北総台地を合理的な方法により生産基盤を整備し、自然の摂理を利用した無農薬野菜等の栽培により地場産産を推進し、併せて農業団体および農業後継者の育成を図る等、農業に対する振興策を講じていただきたい。

次に第二点目といたしましては、民家防音家屋の増改築に対する再助成制度の確立でございます。

家族構成の変化や、あるいはまた築後年数による老朽化等によりまして、増改築する際に防音工事費用を再度補助していただきたいということでございます。

なお、この件につきましては、去る十八日に行われました騒音対策委員会の席上で空港公団のほうから非常に前向きな考え方というものがあつたようでございますので、それを高く評価すると共に、一日も早くこの制度が確立されるように期待してやまない次第でございます。

次に第三点目といたしましては、第一種騒音区域コーナーに隣接している外側区域に対する対策でございます。外側区域におきましても七五W E C P N Lに近い騒音がございます。コーナー線一本で騒音対策に大きな格差が生じているのが実態でございます。そこで、県の環境基準に見合う線を公表いたしまして、区域内に準じた対策、現在やっておる谷間対策等でございますが、それらを講じていただきたいということでございます。

次に第四点目といたしましては、騒音法に基づく都市計画の早期決定でございます。

騒音法の都市計画決定、いわゆる騒音コーナーの線引きがまだに決定されておりませんので、空港周辺の合理的な土地利用を推進するという法の趣旨、さらに地域と空港の共生策を図る上からも重大な支障になつておりますので、住民の意向が取り入れられた計画決定が早期に実現できるようお願いする次第でございます。

なお、この線引きの決定に当たりましては、是非ご留意いただきたいことは、既存の集落を防止特別地区と防止地区に分断しないでいただきたいということでございます。騒音下の集落、いわゆる古村の人たちは、何代にもわたりましてそれぞれ独自の慣習の中で生活を営んでおります。そして、一つ一つの集落そのものが、共同体という形で機能しておるわけでございます。このことは、住民からの強い要望でもございますので、是非ご配慮いただきたいと、このように思う次第でございます。

最後に五項目といたしましては、空港環状道路および空港を起点とした他の幹線道路へのアクセスの対応策でございますが、空港周辺地域の振興を図るため、まず基本的事項である道路網の整備を講じていただきたいということでございます。この道路整備こそが空港周辺の地域格差を解消するための大前提であると、このように確信するからでございます。

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。いろいろご意見あり、ご提言もあるわけですが、これは今後の課題として議論をしていきたいと思っております。

それでは次に、芝山町の伊藤助役、お願いします。

伊藤 丈（芝山町助役）

ただいまご紹介をいただきました芝山の伊藤でございます。

います。

第五回成田空港問題円卓会議の開催に当たりまして、意見発表の場をいただきまして、誠にありがとうございます。

前回の円卓会議で、発表がありました空港周辺地域現状把握調査報告書および騒音地区居住者と移転者へのアンケート調査等膨大な資料作成に携わられました、ワーキンググループの皆様方のご苦勞に對しまして、冒頭に心から感謝を申し上げる次第でございます。

一九九〇(平二)年十一月一日、地域振興連絡協議会が設立され、発足以来三年有半になろうとしております。

この協議会は、空港問題の解決と地域振興という大きな目的を持ち、この目的達成のために、永年にわたる対立をして来ましたがそれぞれの立場の方々と話し合いをして、お互いの誤解を解きながら解決を計ろうとスタートをし、度重なる協議会の議を経て、協議会の最大の事業目的に掲げるシンポジウム開催ということで意見の一致を見て、準備を進めてまいりましたところでございます。

幸いにいたしまして、隅谷調査団の先生方の深いご理解と運営委員会をはじめ関係者の努力により、一九九一(平三)年十一月二十一日、隅谷調査団の主催により第一回シンポジウムが開催されたのであります。

以来、会を重ねること十五回、空港設置者である、国、公団、また千葉県、反対同盟、関係市町村、各種団体および個人それぞれの立場の方々による適切な発言がなされ、シンポは極めて有意義な中で運営され、お互いにかなり理解を得る段階に到達したと思われれます。

さらに、千葉県におきましては、冒頭に申し上げましたように現状把握調査、アンケート調査も実施され、参考資料も整ったものと思われまじ、前回の円卓会議により、議論がつくされておるように思われます。

このような状況の中で、社会情勢を見ますときに、

景気の低迷はあると申せ、空港周辺の地域振興は停滞しており、その原因の一つとして、話し合いの最終まで本腰が入らないというように思われておりますが、そのようなことでは地域の苛立ち不満は積もるばかりだと思えます。

ここで、ご提言をさせていただきますと思います。

今まで申し述べてまいりました理由により、話し合いは将来とも続くものといいたしましても、シンポを通して、また、円卓会議の機会をとらえてできるだけ早く結末をつけるために努力すべき時期にきていると思われまじ。

隅谷調査団に取りまとめをお願いをするといいたしましても、関係皆様方の大きな勇氣と決断が必要だと思えます。

そのためには、国、空港公団におきましては、地元に対する認識が甘かったという大きな反省の上に立つて、千葉県とも力を合わせて大英断により地域振興策や、最大のネックになっておりますところの騒音対策に万全を期して進んでいただきたいと思えます。

二点ほど要望を申し上げます。

第一点は、日本の表玄関としてふさわしい、均衡のとれた地域振興策を早急にお願いを申し上げますということでございます。関係自治体の意思を尊重しながら、早急に地域振興策を策定し、示すと共に、早期実現できるよう親身の努力をして欲しいものであります。むしろ反対同盟の立場に十分配慮も尽くすようにお願いを申し上げます。

県の調査報告書の中で明らかになっております西高東低型の現実についてですが、私どもは以前より空港をとりまく実態を見てきた中で常々西高東低については感じ取っていたつもりですが、今回、人口、予算規模および財政力指数等々の推移を知りまして、改めてその格差の大きさに驚いておるところでございます。

空港と地域の共生を図るために、関係機関におかれましては、これらの現実を直視されまして、特段の配慮

をお願いを申し上げます。

第二点といたしまして、早急に再補助制度の確立をお願いをするものであります。

ただいま成田さんのほうからも強い要望がなされているようでございます。騒音対策については、千葉県のアンケート調査では、設問の関係もありまじょうが、多くの住民が「気になる」「不安である」との回答をいたしております。

民家全室住宅防音工事については、騒音地区の住民は大部分が実施済みであります。再補助制度がない点で、住民の不安、不満も出て来ております。この件につきましては、先般行われました騒音対策委員会におきまして、空港公団のほうから「前向きに対応する」というありがたいご回答をいただいております。早急に再補助制度の確立を強くお願いを申し上げます。私の意見発表を終わらせていただきます。どうもありがとうございました。

隅谷三喜男(隅谷調査団団長)

ありがとうございます。大変大きな問題、深刻な問題を提起されたわけでありまじ、これもまた、具体的に成田問題をどういうふうに処置していくかということをめぐって、議論の大きな素材にさせていただきましたと思えます。

次に、多古町の平山助役にお願いたします。

平山幸男(多古町助役)

冒頭お断わり申し上げておきますが、本来は多古町長・菅澤重矩より意見発表をする予定でありましたが、やむを得ぬ用事のため県外出張をいたしておりますので、私、助役の平山が代わって発表いたしますので、ご了承いただきたいと存じます。

一. はじめに

(二) 地方自治体(市町村)の在り方

法律では自治体の構成要件として、場所、人、法

制度と三つの要素を条件としている。現在の市町村は、町村合併等によって大きく変遷しているが、元々は、地形、水利、地縁など、諸条件の中から一つの集合体（集落）が形成され、それを包括、統合したのから成立している。

そして、戦後の高度成長により、都市と農村に過密過疎という社会的乖離が生まれ、その対応策として地域の特性を生かしたふるさとづくり、地方分権など今日的な政策課題となっている。これは高度成長の矛盾の弥縫策の一面もある。

そして、さらに地方の中に小さな過密過疎という現象を出現させている。それは全国的に県庁所在地又は地方の中核都市の人口は伸び、その周囲にベッドタウン的な市町村が介在し、遠距離ほど過疎化現象が止まらない。

このように多くの人たちが都市に住む原因は、大都市ほど持つ「選択肢の多様性」にある。そこには過密の弊害はあっても仕事が多様で豊富なこと、世界の商品が並ぶ、娯楽も多様、大学をはじめ教育、カルチャーの選択肢も各段に多い。そのようなことから考察すれば、地方自治体に求められている望ましい地域社会の姿とは、最低限次のように要約される。

基本は、そこに住む人たちが住んで良かった、あるいは、住みたくなるような場所の実現であるが、その条件として、

- (イ) 雇用の場があり、所得に不安がないこと。
- (ロ) 生活環境、教育、医療、文化、福祉、治安の面で一定水準（シビル・ミニマム）が保たれていること。
- (ハ) 自然景観もほど良くあり、醇風良俗、そして排他性がないこと。

二、空港の存在

(一) 北総にとって、空港は働く場所、定住の場所を

創出する光の部分であったが、今では、光が空港以西（首都圏通勤圏の要素もある）に、東、南はその影の部分となった。

(二) 臨空工業団地は、影の部分を薄らげる作用をしたが、抜本的な改善策に至らなかった。つまり、働く場所に過ぎず、人口の流出を押さえることで新しい定住の場所になり得なかった。

(三) 今後の空港は、拠点都市として重層的な機能を創出する努力をし、地域全体の農工商の調和のとれた、発展に寄与するものでなければならぬ。

(四) 空港は、自然を破壊する負の部分があるが、農業もある程度自然を破壊しなければ成り立たない（土地改良、河川改修、農道、林道等）産業であり、共に自然との調和、接点をどこにとどめ、求めるか、そして、規制、制約していくかが課題である。

三、現状把握調査結果について
現状把握調査結果については、短期間で各分野にわたってまとめあげた県のご労苦に感謝申し上げ、以下所見を申し述べたい。

(一) 人口について
多古町、芝山町の増加比率の低いことは、鉄道および主要道路がないため、高度成長期に人口流出が多く、それが空港開港まで止まらず、その後の増加数が以前の減少にまだ追いついていないためである。本町においては、一九五四（昭二九）年町村合併時約二万二、〇〇〇人の人口が約五、〇〇〇人の減少をみた。

戦前は鉄道もあり、城下町として香取南部の中心として一つの日常経済圏の形成をしていたが、一九四三（昭十八）年に鉄道が撤去され、通勤手段がバスのみとなったことから、高度成長期には若者を中心として激減し、それに歯止めがかかり微増に転じたのは、正に空港と工業団地に起因したと思われる。県内では多古町に類似した町に大多喜町がある。城下町で夷隅中央部に位置し、鉄道があっても依然と

して人口減の状態である。もしも空港がなかったら本町も似た状況下にあることは十分推定できる。同じ鉄道がない大栄町は、東関東、五一号線という二本の国道と成田市に近接する地理的条件が幸いしていると思われる。

現代の交通手段の優位性は、距離よりも時間の克服であり、人、物が「より速く」「より安く」「より快適に」と言われている。

したがって、今後は圏央道の早期着工、成田商工会議所が提言する環状道路など、空港を中心として新交通ネットワーク網の整備が共生のための重要な施策である。

(二) 財政について

一市七町の財政力指数の推移が示されているが、説明にあるとおり、指数は市町村の基準的な財政収入額を基準的な財政需要額で除した過去三カ年の平均値であるが、これは地方交付税算定に用いられる数値で、需要額＝収入額÷交付税となる。そして、この行政的経費を計算する数値は人口（国政調査）を単位としたものが多い。人間が多ければ経費も多くなることは当然だが、逆に人が増えず税収が増えればその数値は極端に上がる。全国の中で、山間にダムを持つ過疎の村で財政力指数が一以上あるのはその例である。

東側の芝山、松尾、多古と工業団地を持ち、人口増が比例しない町にはその傾向がある。成田、富里のように人口が増え、税収も伸びるといふ全体のボリュームが大きくならない。人間でいえば背丈（税収）も横幅（需要＝人口）もある堂々たる偉丈夫ではなく、背丈だけ伸びたスリム型といえよう。

したがって、東側には政策的な人口増対策が、それに伴う生活水の確保と共に、較差是正のためか

らも是非必要である。と
ということで別途参照（資料編一二七、一二八ページ）

ジ参照)ということで一市七町の税収および人口の状況でございますので、後程ご覧になっていただきたいと存じます。

これは、県発表の資料から取っております。

(二)農業について
農業粗生産額について言えば、本町は一九七〇(昭四十五)年から一九七五(昭五十)年にかけて倍増し、以後伸び悩んでいるのは、畜産の低迷と思われる。本町は酪農は北総では随一を誇り、県内一位の三和酪農協の事務所があり、また養豚も盛んであるが、牛肉の自由化によりそのシェアが大きいだけ粗生産額では悪いと言える。また、水田、畑がほぼ同面積のため、畑作の多い富里、大栄、芝山より劣る。水田も米価低迷状態から多くは望めない。この傾向は、水田比率の高い下総、横芝も同様ではないかと思う。

(四)商工業について
従来の商工業は小売業を中心として成り立っていたが、近年大型店の進出や車社会に伴う日常経済圏の拡大、加えて消費者がショッピングを生活の一部として考え楽しむなど、嗜好が多様化したことから従来の小売業中心の商工業は伸び悩みになっている。これは全国的な傾向で、従来の商店街は駐車場がなく、道路幅も狭く、国道又はバイパスの大型店、小売店に客層を奪われているのが実態である。行政上からもこれは大きな課題であるが、消費者ニーズに対応した新たな商業地区を作っていくより解決策はないと考える。

四・社会施設について
(一)病院について
当地域で自治体病院を経営しているのは、多古(単独)、横芝、芝山、松尾(共に組合立)であるが、空港周辺に立地しているのは多古と横芝(組合立東陽病院)である。

自治体病院は、地域住民の生命と健康を守るため、それぞれ厳しい財政事情の中から単独又は組合立で

設置したものであるが、地方の中核都市などは民間あるいは他の公立病院があり、あえて赤字必至の病院経営は少ないのであるが、過疎的要素のある市町村ほど地域医療を守るために設置しているのが全国的な実状である。

空港周辺の病院については、騒防法による補助制度があるが、これはあくまでも騒音下に病院があった場合であり、新設する場合は当然病理的な態様からも静謐を要する病院を騒音下に設置することは考えられない。

しかし、万々が一空港周辺での飛行機事故が仮に多古町に発生した場合、「多古町地域防災計画」の第二七節、航空機災害対策により、事故対策本部長に町長が当たり、その指揮下で消火活動、救出救護が実施される。そして負傷者は、救急病院に収容されることとなる。当然周辺病院にも収容されるのであるが、やはり当該町の病院は収容の核的存在になる。

その場合、事故対策本部長と病院の管理者が共に当該市町長であるので、文字どおり自治体あげての消火、救出、治療等全面的な救援活動が行われるシステムとなっている。

しかしながら、空港周辺市町村の医療設備の現状を見れば、航空機事故のような大規模災害に対応できる十分な設備が整っているとは言えない。前述したように自治体病院は、その構成市町村が苦しい経営を続けており、設備改善もままならない。これを改善するため、公団交付金規程「空港又は航空機の災害に備えるため、空港の周辺に配置される消防施設」に加えて、病院施設の整備にも適用の枠を広げていただきたい。

五、騒音について
成田空港の負の部分の最大は騒音問題である。北総地帯は肥沃な農地、森林、そして集落が点在している。そして、ヨーロッパと違いほとんどが木造家屋であり、しかも高温多湿の気候風土から開口部が多い。したが

って、騒防法の適用だけでは必ずしも問題解決に至らない部分があるので、補完的な処置も必要であるし、根元的な解決策としては騒音下の移転事業を進めなくてはならない。

この問題は我が町としても等閑視することなくできる限りの協力をしたい。

六、農業振興について

農業は工業と違い自然を相手とする産業だけに計画生産、計画出荷がままならず、生産即ち所得の向上につながらない面がある。全国粗生産額の三位を占める本県にとって北総地域の農業の占める位置は大きい。やはり、空港と地域の共生を考えるとときに農業振興は、重要な柱の一つである。

東側には下総農校と多古高校の農業科があるが、本町の多古高校は一九〇七(明四十)年に多古農学校として開校、一九二三(大十二)年県立多古農学校となり、一九四九(昭二十四)年普通科が増設された後も含め、百年余、北総農業を担う優秀な人材を輩出してきた。一九九四(平十)年度より、従来の農業科が空港等に対応する農業、流通産業の人材育成ということから、生産流通科と名称が変更された。農業の名称を変えた是非はともかく、農業振興の基本はやはり後継者、特に強力なカリスマ性を持つリーダーがなければ発展しない。

本町では一九七六(昭五十一)年に農業後継者育成条例を制定し、資質の優れた後継者、組織の育成を図ってきたが、現状では遺憾ながら先細りの感がある。しかし施設園芸を中心とした東総地域には後継者の定着があることから考えれば、やはり農業の経済性の問題である。他産業に遜色のない高所得があれば、後継者も配偶者もあるはずである。高生産農家育成の手段として、本町では「多古米」といわれる良質米の産地でもあるので本年度より南部の島地区で一haの区画の圃場整備を実施し、生産コストを引き下げ、自由化の中の低コスト、兼業化が顕著な水田単作の中核

農家の育成、そしてこのまま放置すれば遠からず良田が荒田となる現状を改善し、二十一世紀の水田農業のモデル地区を作る予定である。また、畑作には付加価値の高い作物を導入し、流通経費を省き、空港の需要に供給できる施設の展開、生産団体と空港食品関連産業が共同で運営する農産加工団地、あるいは第三セクターによる農産物加工研究センターの設立なども検討したらどうか。

また、本県農業の中心は北総、東総地域であることに着目し、立地条件から言って東側地域に大学の農学部等の誘致も検討に値すると思われる。

七・おわりに
今、国道二九五号を走ると、林立するホテル群がそこにある。僅かの間の変貌はバブル経済に乗じた側面もあるが、まさに隔世の感がある。そして、今日もそこで若いカップルが大勢の人たちに祝福され、新しい人生の旅立ちをし、成田空港より海外に飛ぶ。そんな日常の繰り返しの中に知らず知らず成田空港も我々周辺住民にとって当たり前の存在へと変化して来ている。「歳月は一つの歴史を作る」そう感じざるを得ない。

歴史は遡及せず、現実を直視し、今や我々は不毛の論議を戒め、未来に展望を開かなければならない時である。そして、前回、中野副知事の発言の中の「現状把握調査の結果、東西格差が生じたのは事実であり、今後は地域全体が調和のとれた一体的発展が課題である」ということを柱にし、空港と地域の共生のために、隅谷調査団の先生方と共に、関係者が心をひとつにして、後世の史家の批判に耐え得る立派な結果をつくることを念願し、意見発表といたしたい。

どうも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。多古のほうから大変具体的なデータに基づいて具体的なご意見、ご提言があり、最後には、こういうことを実現するのはこの

円卓会議、我々調査団の責任でもあるとまでおっしゃられたわけで、そういう意味では我々も責任を感じるところであります。

以上が三つの市町からの意見の発表であります。次に、成田空港対策協議会の鬼澤さん、お願いします。

鬼澤伸夫（成田空港対策協議会）

成田空港対策協議会の鬼澤でございます。意見発表をさせていただきます。

未来を予測することは大変難しいことであります。しかし過去を分析することはできます。ひよっとしたら、未来から現在をみつめることができるかもしれませぬ。

私は、円卓会議の役割は、成田空港と地域の共生を実現していくためのマスタープランづくりであると考えます。

共生のためのマスタープランとは、

・ 農業、工業、商業、サービス業等この地域の産業論

・ 世代や職種等によって異なる暮らし方、生き方などの生活像やライフスタイル論

・ 開発と保全の方法、都市、自然、農業ゾーン等の棲み分け論

・ 規制緩和、施設共有化、情報公開等による効率の良い行政、民間の資本、活力の導入等の地域経営論

・ 地域の独自性や個性を蓄積していくための地域文化論

・ 安全性、快適性を実現し、地域全体を活性化していくための騒音対策や道路等の生活基盤施設の在り方論

などを検討し、目標フレームと達成する時間のスケジュールをもつ計画です。

また、マスタープランづくりに当たっては、行政と地域住民、民間が参加し、コンセンサスをつくること、

科学的、技術的な解析やプランニング手法の導入、財源の確保と工夫が必要となります。特に、財源については恒常的な確保を望みます。マスタープランに基づき、官民それぞれが役割を確認し、その実現に向けての目標をもつことが必要ではないでしょうか。

前回、千葉県から空港周辺地域の社会経済指標の分析と住民アンケート調査の結果が報告されましたが、この地域を知る上で大変貴重な資料でした。しかし、ここで提案しているマスタープランづくりのためには、まだまだ不十分なものではないでしょうか。私は、今回の解析は不十分なものであるのは当然ではないかと考えます。なぜならば、現状分析は、計画策定の段階から現状分析にフィードバックし、さらに解析を加え、的確なものになるはずであります。

空港周辺地域では、東西間の格差があるという考え方があります。しかし、将来の目標によっては、格差のとらえ方も変化します。社会経済指標だけで、本当の豊かさを把握できるものでもありません。この意味からも、計画論からのフィードバックが大切です。

円卓会議では、共生の概念だけを検討するのではなく、具体的な共生のための計画とそれを実行するプログラムを確認すべきです。その段階から現状の分析に帰り、またその分析から計画を見直し、それぞれの担務を確認する。このような過程をもっていくことが必要です。航路直下における騒音の問題、騒音軽減のための航路工夫の問題、航空機運行の安全性の問題、航空機事故に速やかに対応できる医療体制の問題、さらに、地域の活性化を図っていくための生活および都市基盤施設の不足の問題、特に道路やゴミ処理施設不足の問題等、空港周辺地域が直面している問題があります。また、B、C滑走路の白紙撤回以降の将来像を早急にもつ必要があります。

これらに対応する方向性を定める計画を具体化し、また長期的な視点を加味した共生のためのマスタープランづくりが急務だと思います。将来、このマスター

プランの実践に当たっては、空港公団が官、民および地元の調整をし、推進母体となる役割を担うことを提案いたします。

空港と地域との共生のためには、官主導や外部機関に頼ることなく、地域自らが底上げ方式で地域を築いていく活動が重要です。この面で円卓会議に参加している地元自治体の役割は大きいものがあります。特に、リーダー的な役割をもつ成田市では、空港と地域との共生を考え、どのような行動をなされているかお答えいただきたいと思えます。

私たち民間人も、完全空港化を目指して二十年間運動を続けています。最近では、円卓会議で提案された「空港と地域の共生を考える勉強会」をミュンヘン空港をテーマに開催しました。

また、空港周辺地域を空港圏としてとらえ、自治体の境界を超えて地域の活性化を目指す民間人のネットワークが生まれています。これまで、数多くの会議を重ね、完全空港化を前提にして地域の将来像を描き、その実現に向けての行動を続けています。空港と地域との共生を目指し、今後もこの行動を継続していきます。円卓会議で空港周辺地域の将来像と、それを具体化していく各々の役割が明確になれば、民間側の行動もより活発なものとなっていくと思われまます。以上であります。

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。鬼澤さんのほうからは、ある意味では大変哲学的な問題のとらえ方の方性と言いますか、そういう点が提起されておるわけです。成田市のほうにお尋ねしたいところもありますが、それはまた後で、成田のほうがどうお考えになるか、今日でなくて別の機会に是非その点は言いたいとおっしゃられるか、それはまた後でやりたいと思います。

それでは次に、ネットワーク芝山21の相川さん。

相川勝重（ネットワーク芝山21）

それでは、ネットワーク芝山21を代表いたしましたし、前回提案がありました調査結果、また報告につきまして、意見、また質問させていただきたいと思えますので、よろしくお願いをいたしたいと存じます。

空港周辺地域現状把握調査結果で明らかなのは、空港周辺地域の経済的地域格差が著しく隔りがあることです。芝山町を例にとってみますと、人口の減（一ページ（資料編二二ページ参照））につきましては甚しい減少が見られ、また商業につきましても、ここ十数年来、減少の一途をたどっています。さらにバス路線の廃止、減便、これは二二ページ（資料編四三ページ参照）にあります。こういうことによりまして、買物、通学、通勤等、日常生活の大幅な支障を来すことになっておられます。人口の流出により商業が成り立たなくなり、さらに交通の便が奪われるような悪循環が重なっております。

一方、財政につきましては多少の伸びがうかがえますが、工業団地やゴルフ場などの誘致によるものだと思います。工業の推移（一八ページ（資料編三九ページ参照））に見られますように、県の平均製造出荷額が約一六倍、地域が五五倍、成田市が三五倍ですが、芝山町は一、〇〇〇倍近く伸び率を示しています。

このように調査の結果をつなぎ合わせてみますと、芝山町に関しては、工業だけが飛躍的に発展し、一方、商業が激減するなど、開発に著しい隔りがあります。

こうした中で千葉県と芝山町は、過去数回にわたりました。芝山町の未来図や基本構想を発表してきました。その中では、開港後十年後には芝山町の人口が一五五、〇〇〇人から二万人まで伸び、さらに商工業が著しく発展し、町民が豊かになるというバラ色構想を述べられてきました。

そんな中で、二つほど県また国へ質問なんです。一つは、現在、このような状況の中で地域の未来図をどのように考えているのかということ。二つ目と

いたしました。東西の地域格差、先程来から申し上げられておりますが、これにつきまして、空港はあたかも関所になっていくような、そんなように思われます。これらを満たすためにも、各自自治体と民間が協力し合い、調整機能を持つ機関をつくっていかねばならないと思えますが、どうお考えでしょうか。この二点につきましてお伺いをしたいと存じます。

それから第二点の民家防音工事。民防と書いてありますが、報告書の一五ページに載っておりますが、約六八%の方々が不満を示している。「やや不満だ」という方々がありますが、その原因、個人的な思いについては調査結果で明らかになっておりましたが、アンケート調査によりまして、六八%の人々が現在の民家防音工事に対して不満を持っているが、その理由についてはどのようにお考えになっているのかということをお聞かせ願いたいと存じます。

それから、もうそろそろ民家防音工事がされて約一七年、一八年と経って、約二十年近く経った民家があるわけですが、先程芝山町からもありました。建物というのは耐用年数があるんですが、まだ騒防法の中では耐用年数が決められておりませんが、その耐用年数はどのくらいのところになるのかなということになり町民の方々が心配なさっておりますので、是非その辺についてお聞かせ願いたいということ。

それから、今、騒音直下の何千戸かを抽出してサンプリングして調査をしていると思えますが、その調査の進捗の状況につきまして、お答えできる範囲で結構ですので、是非お答えをいただければありがたいと存じます。

それから三番目の大気についてであります。オキシダント濃度等につきましてはそんなに問題ないと思えますが、現在、広範囲にわたって、芝山町、成田市あろうと思えますが、ビニールハウスに油煙がつくというのを聞いております。このことを是非質問して欲しいと私は農家の方々に頼まれてまして、現在聞いて

おるわけですが、新設してピニールを張って二週間くらいしますと油煙がついてしまっているんですけども、そのことはかなり広範囲にわたっているわけですから十年くらい前には、その調査結果について、「カビだ」というお答えがあったのですが、現在もその考えに変わりがないのかどうかについても伺いたいなと思っております。その後、たぶん追跡調査等をされておると思いますが、追跡調査をされているのかどうかについても是非お聞かせ願いたい、このように思っております。

それから第四番目の周辺対策交付金についてですが、これは別紙の資料の中に若干載っておりますが、公団の方々に伺いたいと思いますが、この周辺対策交付金が自治体に支払われる根拠並びに財源について、現在どういう形で周辺対策交付金が載せられているのかということについても伺いたいなと思っております。今まで、その縛りの中で空港周辺対策交付金の中では道路や、あるいは消防施設ということになっておりますが、すべてが何かを建てるというハードな面にしか使えないようになっておりますが、実際に、『ウ』で言っておりますが、住民税の減税や国保の低減など、その自治体に合った使い方ができないのかどうかということでございます。よろしくお願ひしたいと思います。

それから財特法についてですが、先程中野副知事さんのほうからいろいろなお話ございましたが、五年の延長が確かに認められましたけれども、今後このような形で五年延長、十年延長ということであるということではなくして、空港があり騒音があるうちは必ず手当をしなければならぬということは確かだと思います。そういった中で恒久的な財源の確保がどうしても必要ではないかなど。今後の財源確保についてどのような考えを持っているのかということをお聞きしようと思つたんですが、先程中野副知事さんからありましたので、これについては私の意見といたしまし

て、これからは恒久的な財源の確保が必要ではないかということで見解として申し述べさせていただきます。以上四点についてお答えいただきたく存じますが、よろしくお願ひいたします。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

ご質問を今すぐというのが適当かどうか。すぐに答えられる点もあるでしょうし、少し考えなきゃならぬということもあると思います。これはどういうふうにご処理するか後回しにさせていただいて、ほかの方のご意見なども伺った上で、どうやるかちょっと考えさせていただきます。いろいろ重要な点、あるいは非常に具体的な点でのご質問があったわけでありま

す。それでは次に、大栄町青年会議の高木さん、お願ひします。

高木吉夫（大栄町青年会議）

それでは、空港周辺現状把握調査について、いくつかの感想を述べたいと思います。現状把握調査の数字は、この地域一帯が人口、所得、工業製品出荷額の伸び率等に見られるような、経済的伸長を見せていることは確かであり、さらには成田をはじめとする地方自治体の財政基盤の向上、生活基盤の整備も進んでいることを確認することができます。

しかしながら、私たちが日常の生活の中で感じ、仕事の先行き等について考えている矛盾も確認することができます。それは、歴史や伝統と言ったことが断ち切られつつあること、我々を生かしてくれてきた自然環境が徐々に破壊、あるいは悪化の道をたどっていることです。

まず、数字において確認できたこと、数字の裏側にあって、表に出てこなかったいくつかの点について、感想を述べたいと思います。

まず第一に今まで言われてきたところの、空港の表

側と裏側の落差の大きさを改めて目の当たりにした思いがします。社会施設の建設、多額の費用をかけた日常生活基盤の整備等を行いつつ、なおかつ町勢の停滞を止めることのできない地域住民の苦悩に、真剣に思いをいたすことからしか、共生への道は始まらないのではないかと改めて考えさせられます。

農業は、様々な問題を抱えながらも、この地でしっかりと息づき、高い生産力を維持していることが分かります。昭和四十年代、農業に夢を託し、意欲を持って近郊農業地帯として産地を形成した農民の成果を見ることが出来ます。

しかし、この高い生産力を担う主力は、四十代の半ばを越し、様々な矛盾と先行きへの不安に囲まれています。調査に見られるとおり、農村は今、ごく少数の専業農家と大多数の第二種兼業農家に二極分解をしております。農業生産力はごく少数の農民だけに頼って維持してゆくことはたいへんに難しく、大きな農家、中位の農家、そして小さな農家がそれぞれの事情に即した農業を営むことによつて、はじめて農地が全体として守られ、農村地域として、健全に存続しうるのだ、と私は考えています。それが結果として、都市部を支える力となってゆくでしょう。今までの日本の農村の果たした役割から考えるとよく分かると思います。

村民共同の道普請、水路掃除等によつて生活の基盤が維持され、農村が維持されます。また、生産組合、水利組合等が集落単位で運営されることによつて、人間関係と自然との共生の方法が、生み出されていることから見ても、農村の健全化は必要なことです。村の中に農業をする少数の農民と、農業をしない大多数の村民になったとき、本来の農村は維持できなくなり、生産力の基盤が弱体となり、農村の健全化が阻害され、都市を支えるという機能がなくなってしまうように思えてなりません。

また調査書一三ページ（資料編三四ページ参照）の経営耕地面積と三五ページ（資料編五六ページ参照）の土

土地利用の現況（土地課税台帳）による数字を見ると、地域全体では水田で一、四九五ha、畑では三、一八八haもの差があることに気づきます。私たちは近い将来、借地により労力の限界まで生産面積を拡大した専業農家が、新たな借地が不可能になり、耕作者を失った田畑が出てくることを予感していました。

しかし、統計による誤差を見込んでも尚、四、〇〇〇ha前後の耕作放棄地が既に存在しているのではないかと推察されます。また最近は多少落ちついたとはいえ、乱開発にも足下を洗われ続けています。自然と農村、都市、そして空港が荒地もなく、整然と有機的に機能している姿であって欲しい、と願わずにはおられません。

若年労働力の、他産業への流出に伴う後継者不足が深刻になってきていますが、これは空港問題と言うより、政府の問題です。我が国の意志が、我々の代表である五〇〇名の国会議員の意志によって決まるのではなく、いつの間にか、それが決定されてしまう、というような農業情勢であるが故に農業をやる人がいなくなってしまう。そういう情勢だからこそ農業の大切さを改めて議論する必要があると思うのです。

そうしたことと、空港という大規模開発による乱開発の圧力が、農村を内と外から脅かしていることも、銘記する必要があります。しかし、この地帯がなお千葉県農業の主要な位置を占め、生産意欲の高い農民が数多く存在していることを思うとき、この円卓会議を契機として、時期を失うことなく、適切な対応がなされるならば、新たな飛躍の芽を育てる可能性があることも確認することができます。

騒音問題については、いくつかの疑問な点が調査によって明らかになった、と思います。アンケート調査によれば、民家防音工事に不満を持っている人が六八%に及んでいます。WECPNL八〇以上の地区においては、二〇デシベルの音量を下げることを目標に工事がなされてきた、といわれていますが、果たしてそ

の目標は達成されているのか疑問が残ります。

民防の効果についての調査資料がなく、断定することはできませんが、設計基準、施工方法を含めて、民家防音工事そのものが再検討が求められている、と考えられます。

さらにまた、騒音は増えていると考えている人が六〇%にもなることに注目しています。かねて聞き及ぶところによれば、大騒音機種であるDC8やB727が退役し、低騒音のジャンボ機が主力になったために、WECPNLは正規の計算式によれば縮小するところでありますが、地元対策のために線引きは動かさずに騒音対策を進めている、と言われておりました。

一九八六(昭六十一)年当時、八六・五%の農家が民家防音工事を終了しています。一九八五(昭六十)年の発着回数は、七万七、〇〇〇回であり、一九九二(平四)年には一二万回を越える離発着が行われていることを考えると、騒音は増えているという人間の感覚は理解できます。低騒音機の導入によりWECPNLが低下している、という説明と、騒音は増えている、という住民の実感の落差は、この数式が住民の日常生活の平穏を確保することを主眼とした数式なのか、という疑問を抱かせます。

次に環境問題であります。調査によれば水質、大気とも環境基準をクリアしているだけでなく、改善されてきている、と見ることもできます。しかしこれもまた、私たちの実感とは違う、と言わざるを得ません。私たちの周囲には多くのビニールハウスがあります。十年ほど前、ビニールは二年に一回新しい物に取り替えていました。しかし現在、新しいビニールは半年ほどで黒くすすけ、一年間の使用後は、ハウスの中で作物が正常に育つことができなくなるほど薄暗くなるために、一年間で新品に交換せねばならない状況が生まれてきています。また春先から秋にかけて、作物の上に煤煙状のすずが付着し、ときには油状の斑点が点々と付いてしまうことすらあります。そうになると、特に

葉を販売するハウレン草やコマツナ、レタス等に被害を及ぼしています。発生の回数がまだ少ないとはいえ、一時的な強い汚れが作物等に大きな影響を与えたことを考えると、単に農業、農産物にとどまらず、人間にも影響が出るのではないかと危惧いたします。年平均の数値は良好である、という測定結果を農家、住民として素直に受け取ることができません。大気は確実に汚れてきているというのが、農家、住民としての実感であり、実態に即した判断が必要だと思えます。

住民の生活を不安にし、農業への意欲をそがれさせる大きな要因の一つに、土地政策の無策の結果があります。それは、管理されず、不動産投機の対象となったりして、荒地地となっている現状です。

空港周辺の土地利用の結果は、畑、山林の大幅な減少(合計二、五八七ha)と、宅地その他(原野、雑種地)の大幅な増加(合計四、九五七ha)を示しています。この中には、計画的土地利用による地目変更とは別に、膨大な面積が無秩序な開発行為、耕作放棄と、投機対象となったために荒れ果てた雑種地として住民に心理的、具体的な悪影響を及ぼしております。

調査結果に表れておりませんが、それらの具体的な姿を私たちは日常的に目にすることができます。また、騒音地区の公団所有地六二一haの内、三三一haもの土地が未利用地として放置され、その多くが荒れていることも私たちは目にしています。空港敷地内が近代的で一見綺麗さを装っていても、空港の周辺は荒れ果てている、という現状は、同質の文化レベルの裏表であり、無秩序さの表れと思われれます。空港周辺の乱開発としか思えない土地利用の惨状は、空港との共生、空港との有機的な結合による地域づくりの思想とは相容れないものと言わねばなりません。

空港内外を問わず、空港の存在が地域社会のマイナス要因であることをやめようとするのなら、耕作放棄と投機対象としての土地に対する保護か規制か、何らかの措置が必要であると思えます。

温故知新、という言葉がありますが、かつて数十年、数百年もの長い間、畑も田圃も山林も人が入り、みんな手入れがなされてきました。人と土地が一体となっており、郷土愛といったことも自然に身に付いてきたように思いますし、郷土を語れたようにも思います。荒れ地が目立つようになったのはここ二十年くらいの間です。今のような惨状では、そうしたことはおぼつかなくなってきました。

温故知新か又は、土地利用方法についての新しい価値観の創造か、我々一人一人が、そして行政が、皆でこうしたことを反省しつつ、本物の地域づくりが、緊急に求められているように思われます。以上です。

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。県のほうが大変苦勞して調査をされた現状把握のことを基底にしながらこれに対して大変大きな問題の提起をしていただいたわけで、これを今後我々が議論の大きな素材としていかなければならないと思うのであります。

予定からしますと、もう一つ、反対同盟のほうの意見があるのですが、これは午後でもいいか、午前中に続いてやってしまったほうがいいと考えるか……。

それでは、反対同盟のほうのは午後に回させていただきます。ただいままで、主として県と公団に対して多少質問があったわけです。ここですぐというのは必ずしも適切ではないと思いますので、これから昼の休みにしたいと思います。

それでは、午前の部はこれもちまして終了させていただきます。午後は一時に再開させていただきます。

（昼食休憩）

隅谷三喜男（隅谷調査団团长）

それでは、時間がまいりましたので、午後の部を再開したいと思います。

午前中いろいろご質問のあった件については、それなりに問われたほうで答えするということですが、その前に、午前中に残りました地域のほうのご意見を伺いたいと思います。

石毛博道（反対同盟事務局長）

前回の現状把握調査について、反対同盟として意見を述べさせていただきます。もう既にたくさんの方々が指摘されまして、重複する箇所もあるうかと思いますが、お聞き願いたいと思います。

第四回円卓会議での千葉県による「成田空港周辺地域現状把握調査結果とアンケート調査」は、今後議論していく際に基礎的な資料の一つになると考えます。

しかし、空港の設置によってもたらされたこの地域の変化には、数値によってはとらえきれないものもあります。また、今回の調査は、短期間にまとめるという時間的な制約があったために、本来長期間にわたる調査によってはじめて現われるものが除外されていることに留意する必要があると思います。

まず、数値によってとらえきれない例をあげてみます。

第一に、空港が来たことによって地域の人間関係が壊されたことです。

これまで何度も指摘したように、空港建設の経緯の中で、村落共同体の様々な人間的なつながりが壊され、いまだに修復されていません。

第二に、空港およびその関連施設、さらに空港建設に伴う人口の急激な増加がもたらした地域環境への影響の問題です。

例えば樹木の伐採によりどのくらいの森林が削られたのか。それが地域環境にどれくらいの影響を及ぼしたのかは調査されていません。昔、三里塚地区では、

夏になると御料牧場には雲が立つと言われていました。豊かな水が牧場の樹木や草地、県有林によって保持されており、夏の暑い陽射しで夕立雲を発生させていたのではないかと思います。最近、そのような雲を見たことがないと言います。

また、樹木の伐採が地下水に与えた影響も調査されていません。

以上のように、人間の精神に与えた影響および自然環境に与えた影響は数値によってとらえることが困難な問題として残っていることを指摘したいと思います。次に、現状把握調査とアンケート調査について、私たちの感想と質問に移ります。

一、一般指標について

人口の変化や空港への就業者数などを見ると、空港ができたことによる経済効果には地域格差があることが読み取れます。成田、富里では伸びています。他の地区では減少したり停滞しています。商店数を見ても、成田、富里では増えています。いわゆる空港裏側地区では減っています。とりわけ下総と芝山での減り方は顕著です。

空港周辺地区は、農家の平均耕地面積が大きく、また、一戸当たりの農業粗生産額も多く、今もなお全体的に見て屈指の農耕地域であることが分かります。水田地帯の農業収入の伸びに比べ、空港周辺の富里、大栄、芝山の畑作地帯の農業収入の伸びが著しいことも分かります。

環境についての調査結果は、地元で暮らしている実感とかげ離れています。空港に隣接して生活している人々が実感する騒音、排ガスは、とてもこの調査の数値のようなものではありません。また、エンジンテスト、低周波振動などの影響についても調べられていません。夜間の飛行制限はありますが、空港の活動は二四時間絶え間なく続いているので、近くに住む人々にとっては二四時間空港と言っても過言ではありません。また、大気と水質調査では、空

港が建設される以前の調査資料がないので、空港建設による影響を比較しようがないということを指摘しておきます。

二、土地利用について

土地利用の状況を見ると、田畑・山林の占める割合が高く、空港周辺地域が昔も今も農業地帯であることが分かります。騒音用地の利用状況を見ると、防音林、防音堤としての活用が圧倒的に少ないことが分かります。

三、移転関係と空港関係移転者アンケート調査について

移転者調査の中で、移転して便利になったという回答が多数あります。しかし、この調査は、最初の移転が始まってから二十年以上が経過して行われたものです。この間の時代の変化による生活の向上との相違が不明確であると思います。

四、騒音対策等と騒音地区居住者アンケート調査について

アンケートによれば、騒音地区居住者の八割弱の人が、航空機騒音は「気になる」「大変気になる」と答え、そのうちの六一％は「騒音は増大している」と答えています。また、五〇％を超える人々が騒音に対して「将来に不安を持っている」と答えています。騒音対策についての具体的意見の中では、航空機の改善、便数の削減、夜間飛行・深夜工事の自粛など、発生源に係る対策を望む声が多くなることが分かります。民家防音工事をした人の七割近くが、防音工事の効果に「不満を持っている」と答えています。本来なら空港公団が定期的な独自調査を行い、現状の把握をし、改善に努めるべき責任があるにもかかわらず、このことを怠ったことが読み取れます。

以下、若干の質問をいたします。

一、土地利用についての項目ですが、現状把握調査の一三三ページ(資料編三四ページ参照)の経営耕地面積

種類別内訳と、三五ページ(資料編五六ページ参照)

の土地利用の現況を見てください。三五ページの成田市の畑の面積を見ますと一、四八二ha(平成四年)となっておりませんが、一三三ページを見ますと、経営耕地面積としての畑は六四四ha(平成四年)となっており、数値にずれがあります。これは、畑の約半分が、台帳としては畑になっているが耕作はされていないと解釈してよろしいのでしょうか。この数値のずれについてご説明ください。

二、エンジンテストについては、現在時間の制限を設けているのでしょうか。夜間でもエンジンテストをやっていますが、どのような方法でエンジンテストを行っているかご回答ください。

また、低周波振動と思われる振動が、地域住民に与える影響についての調査をしたことがありますか。三、WECPNLについては、前回に行いましたが、

「反対同盟として再度意見を述べさせていたいただきたい」と思います。これは樋ケのほうから行いますので、よろしく願います。

樋ケ守男(反対同盟員)

グラフがありますので、張らせていただきます。

午前中の運輸省のほうの説明もありましたので、今日は議論をするということではなくて、WECPNLの単位のとりの考え方とかそういうものについて、意見を申し述べたいと思います。

まず、前回千葉県が出された「成田空港周辺地域現況把握調査結果」をお持ちの方は、その三二二ページ(資料編五三三ページ参照)を開いていただきたいと思えます。それから、同じく二五二ページ(資料編四六六ページ参照)を見ていただきたいと思えます。

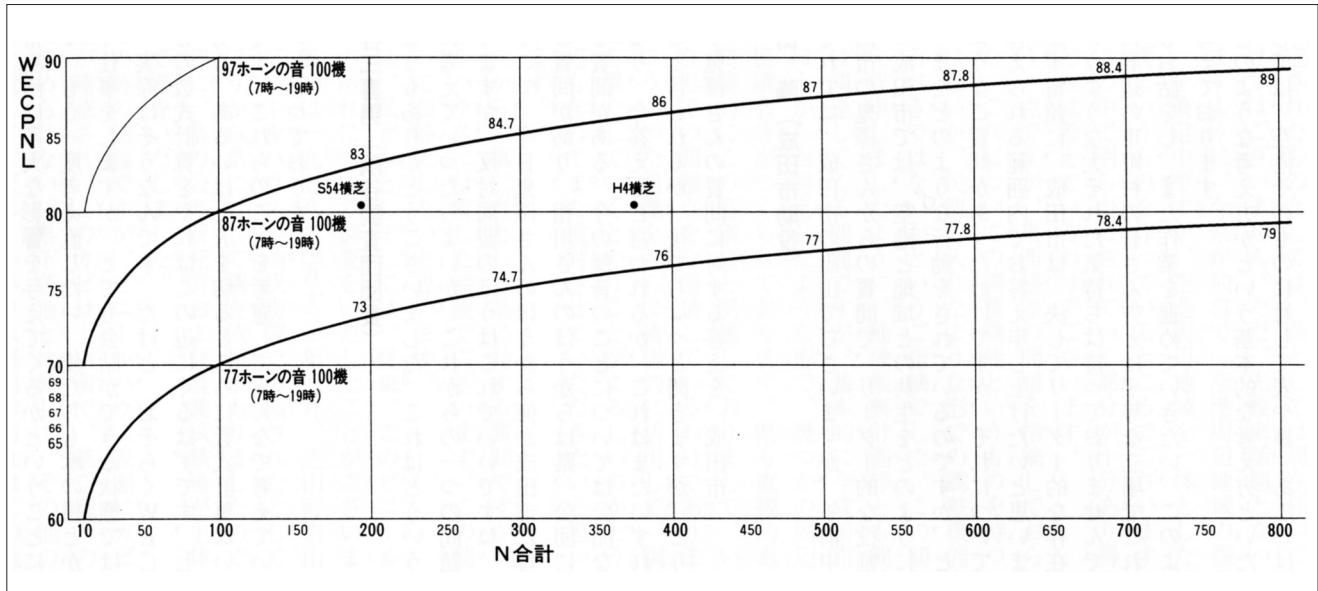
三二二ページのWECPNLの変遷について、九番目の横芝町中台局の変遷を考えてみたい。一九七九(昭五十四)年度では、中台局はWECPNLは八一だった。一九九二(平四)年度には八〇・三に減っているわ

けですね。

それで、二五二ページの航空機発着回数を見れば、一九七九(昭五十四)年度は六四、九二五回、これは一日に直すと一七九回になると思います。一九九二(平四)年度は一二〇、九三七回で、一日に直すと三三三回になります。つまり航空機の機数は一・八六倍、約二倍に増えているにもかかわらず、WECPNLはほぼ変わらないか若干減っているということになっています。そして、今日も再三言われていますが、騒音地区の住民のアンケートで言えば、約六割の人は開港時よりも「騒音は増えている」と感じている。つまり明らかに、この数値の示すところと住民の実感がずれているわけですね。なぜずれがあるのかということについて言えば、騒音下の住民が受けている騒音をこのWECPNLという数式で表わすことが果たして妥当なのかどうか、ということに考えがいくわけです。

前回、簡単な略算式を見せられまして、河宮さんは、WECPNL七〇から八〇に行くには一〇〇機から一〇〇〇機の間があるというふうにスパッと言われたのですが、僕は専門家でもないし、理数系はあまり得意ではなかったもので、そもそもこのlog対数というのはどういふものかさっぱり分からなくて、近所の高校二年生の人に教科書を借りて、もう一度読み直してみました。

そうすると、log10(常用対数)の曲線はこういう増え方をしていきます。これは朝七時～一九時までの間に八七ホンの音が一〇〇機。八七というとほぼうるさい工場の中の音といわれますが、一〇〇機飛んだ数がWECPNLでは八〇です。これが二〇〇機に増えたとしても、八七ホンの音を出しているものが二〇〇機に増えたとして八三になります。つまりエネルギーは倍になる、一〇〇機と二〇〇機で明らかに倍になっているわけですが、WECPNLで表示すれば八〇から八三になる。さらにもう一〇〇機増えて三〇〇機になった時には八四・七。一・七だけ増えます。こういう



反対同盟提出資料

数値を示していくわけですね。そうすると、例えば一九七九(昭五十四)年の横芝で、南北ありますが、約五二%が横芝の上空を通過しますから、一日当たり大体九一機ですね。その九一機を、騒防特法で第一種区域を指定した告示の前提条件によって、昼間六八%、夜七時から一〇時まで二四%、一〇時以降、翌朝六時〜七時までは八%という分で計算すると大体この辺になります。つまり、これは八五ホン程度の音が九一機飛んだという形になります。

そして、一九九二(平四)年で横芝は八〇・三で、一日当たり大体一六九機です。そうすると、最大値八一・六の平均が一六九機に増えたという計算になるわけですね。数値にしてしまえば八一と八〇・三で、これはほとんど同じだ、あるいは減っている。だけど、住民の実感とすれば、一日九一回「うるさいな」と思っ

て空を見上げる、会話が途切れる、電話が聞こえなくなる、それが一日九一回が一六九回に、倍に増えたことによって、人々はよけいに音がうるさくなったと感じるのではないか。

ということ、エネルギー計算でやっていく場合に、これは朝倉の上空を飛んだ飛行機の波形ですが、考え方は、この頭の一〇秒のエネルギーをとって、それを全部足して平均化していくという考えなので、それが、実際に言うと八五ホンと八二ホンの違いは人間の耳にとっては、比べて聞けばどうか分かりませんが、ほとんど同じに聞こえるわけですね。それが、九一回が一六九回に増えたということは実によく分かるわけですね。騒音を感じている人間の実感とWECPNLの数値が果たして正しいかどうか。今日午前中に河宮さんが言われましたが、人間の感じる騒音をこのエネルギーの足し算でそれを割っていくということが、その考え方が果たして、それを受ける側にとって妥当なのかどうか、実感と合っているかどうかということをもう一度考え直していただきたい。今後騒音問題を考える時に、空港の周りに住んでいる人と、発生源で

ある運輸省・公団の側とで共に考える必要があるのではないかと、というのが意見の第一です。

さらに、第二で言います。

これは先程言った芝山町朝倉ですから、空港直下です。ここはどのように高くなって八〇から一〇〇に上がって、また下がっていきます。大体二〇〜三〇秒だと言われてますね、音がうるさくなってまた静かになるまでに。

これは、空港のターミナルビルの脇にある木の根でとった騒音のグラフです。ちょっと見づらいかもしれませんが、七〇から始まってズーッときて振動、地響きが高くなって、さらに金属音・エンジン音が入って地響きが高くなって、窓ガラスが振るえて八〇に上がって、またザッと下がって七〇になる。実はこの時間帯は一分近くある、あるいは二分もある。あるいはもし南ウイングでそのままエンジンテストなりアイドリングなりをやっているとすれば、これが何十分も続くという形になります。

ところが、WECPNLの計算式、略算式でいうと、これが何十秒続こうが何十分続こうが、この頭のところは八〇だけおこってくるわけです。つまり空港周辺に必ず残っていくわけですが、空港がどういう形になるか分かりませんが、その持続時間が考慮されない、騒音の持続時間が考慮されない式としてWECPNLはあるわけです。今の略算式の話でいきますと。

これを見てもらうと、先程言った点ともう一つ持続時間が続いていく、このことがどうなるかという、木の根の場合、例えば一九九〇(平二)年十二月十四日と言うと、上空音、飛行機が飛び立つ秒数は平均二一秒です。ところが、自走したり、空港の周りでエンジンが鳴ってる、そういう平均音でいくと六二秒、約三倍ぐらい平均が違いますね。

そうすると、高さは八〇までしかないかない、デシベルでもそんなに増えませんが、朝倉のように一〇〇になつたりはしませんが、どちらがうるさく感じたり、

日常生活に多大な影響を与えてくるかということについて、もう一度考え直したい。僕たちも木の根とか東峰で仕事をしますが、とても会話ができる状態ではない。実際はそうなんです。だけど、おそらくWECPLNLの数式計算をやればこの辺にくるはずで、七〇を切る、あるいは七五を切るところに数式計算はいくんです。これらのことを考慮してみんなで考えていきたいと思っております。

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。これはどういうように考えていったらよいか、これからの一つの問題であります。反対同盟のほうはこれでいいですね。

そこで、今日鬼澤さんのほうから何か成田市に対してご質問があり、相川さんのほうからは県、公団に対する質問がある。今の騒音のことについては公団なり何なり、今答えると言われるか、これはまたいずれ答えると言われるか、後でちよつと聞きますが、とりあえず鬼澤さんの質問に対する答えを、成田市。

出山 隆（成田市助役）

それでは、成田市の出山でございますが、午前中の成田市の鬼澤さんからの質問で、リーダー的な役割を持つ成田市では、空港と地域との共生をどのように考え、またどのような行動をされているのですか、というようなご質問があったわけですが、それについて私の答えられる範囲内でお答え申し上げたいと思います。まず冒頭に、成田市は、決してリーダー的な存在だというような大それた気持ちは持っておりませんで、常に周辺の市町村の皆さん方とは平等な立場でこれからもお話をし、また作業を進めていきたい、このように考えております。

どのような考え方かという基本的な考え方といたしましては、空港そのものに対して表や裏、あるいは光る部分、陰の部分とかそういうものがあってはいけな

い、これが基本的な考え方でございます。

現在までに共生策としてどのようなことをしてきたかという点、一九七八（昭五十三）年五月に、空港周辺の市町村と県も交えまして「空港関連事業推進協議会」というものを設立いたしました。関連事業に広域的な立場で対応してまいったわけですが、最近、この「共生策」という言葉が陽の目を見るような言葉で浮上してまいりましたので、現在は「空港圏自治体連絡協議会」というふうに変更して、平成六年度からは、新たに松尾町と横芝町が加入して、一市七町と県というような形でこれからの共生策を研究していきたい。これは市町村長（首長）の会議ですが。

その他には農業の担当者関係で、これも一市七町ですが、それに県と公団を加えて「成田空港周辺農業対策協議会」をつくりまして、これからの空港周辺の農業はどのように進めるべきか、在り方はどうしたらいいのか、そういう問題を現在研究しているところでありますが、これからますますこの共生策というものが大きな問題になってくるわけですので、これは私見になりますが、これらの組織をもう少し足腰を強める必要があるのではないか。でき得れば空港周辺で一部事務組合とか、あるいは公社的なものをつくりまして、組織の基盤そのものを固めて、これからの共生策を広域的に展開していく必要があるのではなからうか、これからの問題だろうと思っております。

以上でございます。お答えになっていないかと思いますが、ひとつよろしくお願いいたします。

鬼澤伸夫（成田空港対策協議会）

一言だけ。

表現が悪かったのかもしれませんが、リーダー的な役割を持つ成田市という意味ですね。もしそういうことでないというのであれば、持つべきであるというふうに提案します。

出山 隆（成田市助役）

持つべきだということですが、他の市町村との関係もございまして、たまたま現在ある組織の会長にはなっておりますので、そういう形になってしまっているのかと思いますが、皆さん方の了解を得られれば「持つべきだ」ということであって、別に拒否する考え方はございせんが、市長でもございせんので、この辺はまた市長のほうから答弁いただきたいと思っております。以上でひとつご承りいただきたいと思っております。ありがとうございます。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

それでは次に、相川さんのほうからありました質問について、まず県のほうから答えていただきますようか。

今泉由弘（千葉県企画部次長）

それでは、県のほうからお答えしたいと思っております。

相川さんのご質問は、大きく分けると二つございまして、一つは、芝山町の未来図というのは一九六七（昭四十二年）当時つくられていて、その中身について、バラ色の未来図というものが描かれているが、それが具体化されていないのではないかということ、現在の地域の未来図を持っているかというご質問であったと思っております。

前半の話ですが、ご指摘のとおり、その時描かれた芝山町の未来図がそのまま実現されている状況ではないことは認めざるを得ないと思っております。

原因について申しますと、いろいろございまして、基本的に言えば、行政の努力もさることながら、芝山町、いわゆる裏側をめぐる空港問題の難関という問題がそこに横たわっていたのであろうということを確認しないわけにはいかないだろうと思っております。

これからの地域の未来図ということですが、芝山町

の限定されたものとしては、県としては現在係っているわけではございません。ただ、先般来話題となっておりますように、今県が独自で「空港周辺地域の振興計画」を策定中ですが、空港周辺地域を一体とした振興計画というものを作っているところでございますので、この中で明らかにされていく部分が十分あり得ると私どもは考えているわけでございます。

もう一点ですが、東西格差の問題を指摘しておられました。これについての調整機能というものを持つべきではないか、民間を入れたような形での調整機能をつくるべきではないかというご指摘でした。この問題は、先程申しましたように、地域振興計画等とも間接的には関連してくる問題ですが、基本的に今成田市さんのほうからお答えしたような形で、幾つかの周辺地域の協議会等がつくられております。県も直接的あるいは間接的にこの協議会と関連しております。いろいろな形での問題点を今協議しているわけでありまして、こういった組織をさらに積極的に活用して、調整機能を果たしていくということがよろしいのかどうか、この辺も含めてまた検討させていただきたいと思っております。

それから、第二点として県に対する質問ですが、ビニールハウスに付着した油煙でございます。この問題についてお答えしたいと思います。

実は、私どもとしましては、従来、このビニールハウスの汚れについて調査をいたしたことがございます。まず最初は一九七八(昭五十二年)八月、芝山町岩山地点のビニールハウスが油状物質で汚染されたとして、町のほうから県に対して調査依頼がありましたので、この時に、県の公害研究所および農業試験場が主体となって調査いたしました。

この時の結論ですが、ビニールハウス表面にカビの繁殖が確認され、このカビは土壌菌で、航空機との関連は認められない。県下各地と比較して、その他の地域と比較して、ビニールハウス表面の汚れはこの地域

に特異性は認められなかった。というのがこの時の結論でございます。

その後、一九八七(昭六十二年)九月に横芝町、一九八八(昭六十二年)四月に芝山町、一九九二(平四年)年に下総町と類似した苦情が出ておりますので、その都度、同じような体制で検討して現地調査を行ったところでございます。

その調査の結果については、一九七八(昭五十二年)当時のとはほぼ同じでございます。特異性が認められたというような結論が出ておりません。しかしながら、ご指摘のような問題の可能性がないとは言いきれるわけではございませんので、その後追跡してこの問題を確認しているわけではありませんが、ご指摘のある部分につきましては、町を通じて県のほうに調査依頼をいただければ、直ちに対応するような体制を整えたいと思っておりますので、よろしくお願いしたいと思います。

反対同盟のほうからの質問が一点、県にあったのですが、併せてお答えしたいと思います。反対同盟からは土地利用についてのご質問がございました。

現状把握調査の一三ページ(資料編三四ページ参照)の「経営耕地面積の種類別内訳」と「土地利用の現況」の数字のずれがあるが、これは「台帳」となっている「畑」と耕作されている現状が違うというふうに理解してよろしいのかということでした。

おっしゃるとおりでございます。「経営耕地面積の種類別内訳」については、農林水産業の統計調査員が現実に県下の農家を回っておりまして、この時の面接・聞き取りですので、ほぼ実情に合った形での耕作面積となっております。ところが、一方「土地利用の現況」のほうは、市町村の土地課税台帳、基本的には、その大本は登記簿上の地目が参考になっているわけですが、土地課税台帳ということになっておりまして、こちらは、どちらかという登記簿上「畑」になっているものが畑になっているという傾向が強い数字ですので、

そこで差が出てくるということがございます。現実には耕作されない農地等があるということでございます。

特に成田市の場合には、この形が顕著になっております。県全体で申ししてもこの傾向は強うございまして、例えば経営耕地面積と土地利用の割合ですが、県全体でいうと経営耕地面積は三九、四二七ha、土地利用上の「畑」となっている部分については六九、七〇七haでして、この対比で申しますと、経営耕地面積一〇〇に対して土地利用のほうでいうと一七六という数字になります。ところが、成田のほうで申しますとこの割合が一〇〇対二三〇という形になりまして、かなり大きな傾向があります。

ただ、この周辺地域全体で申しますと、先程ちょっと計算しましたが、一〇〇対一五三ということで、県全体の割合よりは低くなっている状況でございます。以上です。

隅谷三喜男(隅谷調査団団長)

それでは、今度は公団のほうから、お願いします。

佐々木建成(空港公団副総裁)

相川さんのほうから民防の効果の問題と周辺対策交付金の二点のご質問がございました。まず民防の点ですが、民家防音工事を行ってお宅で六八%が防音効果に不満を持っているというようなことについてどう考えるかというお話でございましたが、私も民家防音工事を実施する場合には、室内で六〇デシベル以下になるように施工しているわけですが、その後経年劣化するというようなことも考えられるわけでございます。

それで、先程石毛さんのほうから「定期的調査をすべきではなかったか」というご指摘もございましたが、現在、経年した建物について防音効果がどうかということについて調査を始めております。これは別途、ご

意見のございました民家防音工事の再助成のご要望に
関連して「民家防音工事実施済み住宅に関する調査」
を、今年の一月から三月までの間を調査期間として実
施しているわけですが、その中で、今ご指摘のありま
した防音効果が実態的にどうなっているのかというこ
とも併せて調査をいたしております。

その調査結果につきましては、この六月ぐらいまで
いろいろ分析等がかかると思いますが、その結果をで
きるだけ早くまとめまして、また関係機関といろいろ
ご協議をして、検討してまいりたいと思っております。

なお耐用年数のお話があったように思いますが、民
防のサッシの耐用年数は建物と一体として取扱われる
ことになるので、それは建物の耐用年数が何年かとい
うことになるわけですが、物理的な耐用年数は材料と
か構造等で違ってまいりますが、税法上の耐用年数を
申し上げますと、木造モルタルで二二年、木造で二四
年となっております。以上が民防の関係でございます。

それから、交付金の関係ですが、周辺対策交付金と
申しますのは、交付の目的としては航空機の騒音によ
る障害の防止、空港周辺の整備、その他の空港周辺対
策といった費用に当てるために設けられたものであり
まして、国内線が発着する空港で徴収されております
航空機燃料譲与税というのがあるわけですが、それに
準じて設けられた制度でございます。財源は公団の着
陸料が財源になっていくということです。

この周辺対策交付金の使途について、すべてがハー
ドの面に使われているというお話もありましたが、航
空機燃料譲与税にせよ周辺対策交付金にせよ、これら
は空港周辺対策として公共団体が実施する行政上の措
置ないし行政サービスの財源の一部を補填するという
形で用いられることを原則としておりまして、ハード
のみならず、調査その他のソフトの面にも使われてい
るのが実態でございます。

それから、私どもとしましては、空港と地域との共
生の実現に向けて交付金を有効に活用していただきた

いと思っておりますし、それがこの制度の趣旨に合致
するものではないかというふうに考えておりますので、
どうぞよろしくお願いいたします。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

それから、先程のエンジンテストの問題。

板橋 孝（空港公団室長）

それでは、同盟のほうからご質問のございましたエ
ンジンテストあるいは低周波の問題についてお答え申
し上げます。

ご承知のようにエンジンテストは、整備したエンジ
ンの整備状況等をチェックするために行うものでござ
いまして、その実施状況を平均して申し上げますと、
一日大体三回程度実施されております。そのうち夜間
は一回ないし一回強というところでございます。エン
ジンテストはノイズサプレッサー、消音機と言っても
よいと思いますが、そういう装置のある所ないしブラ
ストフェンスのある所で行われているわけですが、音
の影響の大きい二時から翌朝の六時までの間は、こ
のノイズサプレッサーのある場所でしかテストができ
ないという形になっております。

このノイズサプレッサーの機能についてちょっと申
し上げますと、空港周辺の住居地域と言いますか、
例えば千代田とか三里塚とか、こういう地区において
大体六〇dBあるいはそれ以下になるように設置されて
おりまして、これは実態として私どもが測定調査して
もそのような数値が出ております。

次に、低周波の影響についての調査の問題ですが、
これまで六回程度実施してまいりました。その中で、
当初周辺の方々から低周波の影響についていろいろ問
題というか、ご指摘がございまして、その後ノイズサ
プレッサーに補助ダクトをつけて、その機能の補強と
いうか、そういうものを行うなど改善してまいったと
ころでございまして、その後は、この問題について住

民の方々から、まあ一時ほどには、あまりお聞きしな
いようになってきたのではないかと思っています。

しかしながら、私どもとしては、今後とも引き続き
こういう測定調査などを行いまして、チェックすると
共に、周辺住民の方々のお話を伺うなどして、周辺の
方々に不安がないように努力していかねければならな
いと思っております。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

午前の時に河宮さんなどからもお話がありましたよ
うに、六〇とか八〇とかいう数値は数値としても、そ
れが例えば深夜に行われるかどうか、心理的な反応が
いろいろ違いますから、その辺は考慮していただきた
いというのが住民の側からの声だというふうに思いま
すが。

伊藤鎮樹（運輸省課長）

最後に、樋ヶさんのWECPNLについてのご意見、
この点についてはまた別途樋ヶさんに対面して、こ
れは図でご説明したりしなければならぬ部分もあり
ますので、できれば一回きちつとご説明したいのです
が。

それとは別に、若干コメントだけ申し上げさせ
ていただきますと、第一点、騒音が年々増大している
という県の調査結果とWECPNLの調査結果の表が
合っていないのではないかとのお話ですが、私はむしろ
この見方としては、県の調査結果は、アンケート
調査のほうは、音について「気になる」とお答えにな
った方について、その音の経年変化がどうかとい
う質問をしておられるわけです。したがって、七三の
母数のうち五六人の方に、音に若干批判的な気持ち
を持っておられる方に聞いておられる。そこで出てきた
結果が、「年々増大している」というのが、「多少増
えた」が、「あまり変わらない」というのが、「どうい
うなバラつきだと思えます。これを三三二ページ（資料

編五三ページ参照)ですか、調査結果のWECPNLの経年推移と合わせていくと、例えば芝山町の小池局などは一九七九(昭五十四)年度に比べて三ぐらい減っているし、逆に成田の飯岡などは一ぐらい増えているとか、そういうバラツキの数字だと思っんです。そういうものと併せて見ると、私はむしろWECPNLの数値と今回のアンケート調査の数値は比較的合っていると見るべきだと思つてます。これが、六割の人が「騒音が増大している」と言つてるとするのは、七三人の方ではなくて五六人の方、音がうるさいと感じる方についてそういう数字が出てくるということは、むしろ逆に比較的合つて見るといふふうに見るのが素直じゃないかと思つております。これはまたご議論させていただきます。

それから、真ん中のグラフのところ、音のエネルギーの山を一〇秒間だけとつていふふうになつたのは、たぶんEPNLのことだと思つたのです。EPNLというのは、その音の山全部を、例えば二〇秒飛行機の音が聞こえたとする、それを全エネルギーを一〇秒の矩形に置き替えるわけです。そうするとどういふことが起こるかという、長く続いた音は、ピークレベルが例えば六〇であつても六三とか六四とか、そういうふうには補正されるわけです。したがつて、一〇秒だけをとつてやつていふのではなくて、音の性格として例えば「あ」といふ音と「あー」といふ音が同じようにピークレベルが六〇だつたとしても、「あー」と長く続く音のほうが後に耳に残つてうるさく感じる、そこをどういふふうには補正するかというところで、一〇秒の矩形にそのエネルギーの山を置き替えるという作業をして、むしろ高い補正値を出していく、そういうことに使つていふ一〇秒であるということだけ、誤解しないでいただきたいと思つたわけです。

三番目にご指摘になつた定常音の問題、これは確かにWECPNLをそういう定常音のような音にこの算式をそのまま使つていくということは、本来WECPNL

NLが予想している考え方とはちよつとはずれるといふことは、そのとおりでと思つます。これは非常に間欠性の音でかつピークレベルが高い、そういう航空機騒音の特徴をベースにして考えておりますので、ある程度定常的に出ていく音という場合には、それに一定の換算の数値を加えてやるのか、そういうことをしないで、正しい比較にはならないと私も思つます。以上でございます。

隅谷三喜男 (隅谷調査団団長)

なおまだきつと何か意見があると思つますが、これ以上立ち入りますと、非常に技術的な点にもなりますから、それはまたよく話をして、その上で、ここで論ずべきことがあつたら問題を提起していただきたい。

空港と地域の共生に関する基本的な考え方について

隅谷三喜男 (隅谷調査団団長)

それでは、午前の部に引き続きました地域のいろいろな方々からの、千葉県のほうの調査についてのご意見については、以上をもつて終わりました、もう一つの問題がございます。これは運輸省のほうからご説明があると思つますが、「空港と地域との共生に関する基本的な考え方」について、運輸省のほうで専門の方の研究會というかそういうこと、いろいろ話し合ひをされて、まとめられたものがある。これは今後の成田の問題を考へていく場合にも非常に重要な問題の提起と思つますので、まずはじめに土坂航空局長のほうから総括的に願ひします。

土坂泰敏 (運輸省航空局長)

それでは、お許しがありませんので、ご説明申し上げます。

一、昨年の第三回の円卓会議において、今後の円卓会議の進め方として、国が空港と地域の共生に関する基本的なものの考え方をまとめて、これを円卓会議に提出するようご指示がありました。運輸省としては、これを受けて、昨年十一月以来、地域計画、環境問題、農業政策に関する学識経験者のご指導を得て、この問題の検討を行つてまいりました。

検討に当たつては、まず、空港と地域の共生の意義について、新たな視点に立つて議論を行うと共に、これを踏まえて、今後の取り組みや新しい空港づくりの在り方を検討いたしました。

本日、円卓会議に提出いたしました「空港と地域との共生に関する基本的な考え方」は、このような検討を経て、運輸省として、特に国際空港として国が主体的に設置していく大規模空港の建設を念頭に置いて、共生を目指した新しい空港づくりの基本的な考え方をまとめたものであります。

二、後程伊藤課長がこの基本的な考え方の全文を読み上げますが、その前に私からその要旨をご説明いたします。

(一)まず、空港と地域の共生の意義について申し上げます。

今日の我が国において、空港は、国際交流および国内各地域間交流の拠点として欠くことのできない役割と機能を果たしております。

しかし、一方では、空港は、空港用地として広大な敷地を地域に求めることになるほか、騒音などによって周辺地域の生活環境などに影響を及ぼさざるを得ない現実があります。また、空港の立地により、地域社会は様々な面でその急激な変化に適切に対応していくことが求められます。

このような関係にある空港と地域が、対立する関係ではなく、両立しながら共に発展し、お互いの有する可能性や活力を活かし合う、いわゆる「共生」の関係を形成していくためには、その基盤と

して、空港と地域社会や地域住民との間に相互理解を基礎とした信頼関係を築いていくことが重要です。

このため、空港の立地に当たっては、地域の納得を得るための丁寧なプロセスが求められるところであり、段階を追って話し合いを深めていくという、民主主義社会の基本的な在り方を踏まえたきちんとした対応が求められると考えます。

また、共生の問題は、地域づくりの問題でもあり、国の事業として行われる大規模空港の建設についても、実体的には、国と地域がお互いに理解を深めながら進める共同事業と見るべきであると考えます。このため、地域社会や地域住民による十分な議論がなされ、地域の考え方が反映される必要があります。また、地域全体を総合的に見る立場にある地元都道府県や関係市町村とも十分に相談しながら進めていくことが必要と考えております。

(二)次に、共生を実現していくための取り組みについて申し上げます。

施策を進めるに当たっては、空港と周辺地域を一体的にみて、総合的に進めることが肝要であり、また、地域の実情に即した創意工夫やきめ細かな対応に心がけることも必要です。

施策の実施については、各施策の実施主体が中心となって各々の施策を実施することは当然のこととありますが、これらの施策は相互に関連するものであり、関係者の緊密な連携と協力の下に総合的に進められなければならないと考えます。

また、空港の建設・運営に当たっては、空港設置者等による適切な情報の提供や共生状況についての自己監査、さらには、空港側と地域社会で例えば共生懇談会のような組織を設ける等、共生を支える継続的な努力が必要であると考えております。

このような観点から、共生を実現していくため

の施策を、

- ① 空港の立地に伴う直接的な影響への取り組み
- ② 地域環境や地域社会との積極的調和
- ③ 空港の立地に伴う地域社会の変動等に対応するための基盤整備や施設整備
- ④ 空港周辺という地域特性を活かしたいわゆる「地域おこし」的な取り組みの四つに体系化した上で、それぞれの施策ごとにその意義や進め方を整理いたしました。

(三)最後に、共生を念頭に置いた空港づくりについて申し上げます。

特に大規模空港の建設については、次のような手順に従って、段階ごとに話し合いを深めながら進めることが必要と考えます。

まず、空港の立地選定の案の段階で、空港設置計画案、環境に対する影響の評価とこれに基づく地域環境との調和に関する基本的事項および地域整備の考え方を盛り込んだ空港計画の大綱案を空港計画者が作成し、これを地域に提示して丁寧に説明することが必要です。

次に、空港計画者は、この大綱案について地域社会や地域住民の意見との調整を十分に行っていくことが重要です。すなわち、大綱案をもとに、空港と地域が両立できるための方策などを、関係地方公共団体のみならず、関係地域・地区および住民と十分に話し合っていくことが、空港づくりの要点とされるべきであると考えております。

また、地域の意見との調整を行っていくに当たっては、地元都道府県等と十分相談しながら進めていくことが必要です。

空港計画の大綱の決定は、このような調整が整った後、大規模空港の場合においては、関係閣僚会議等により行われることとなります。

こうして空港計画の大綱案が決定された後に、地域整備計画に関する方針の決定、環境アセスメ

ントや航空法に基づく空港設置の手続き等が進められていくこととなります。

三、只今、その要点をご説明しました「空港と地域との共生に関する基本的な考え方について」は、冒頭に申し上げましたように、円卓会議のご要請を受けて運輸省の考え方をまとめたものでございます。運輸省としては、これを素材として今後円卓会議において議論が深められ、空港と地域の共生に関する円卓会議としての考え方が、この会議の構成員皆さんのコンセンサスのもとに形成され、成田空港問題の解決につながっていくことを心から念願するものでございます。

伊藤鎮樹（運輸省課長）

それでは、私のほうから全文を読み上げさせていただきます。

空港と地域との共生に関する基本的な考え方について

運輸省航空局

平成六年二月二十二日

目次

- 一 はじめに
- 二 空港と地域との共生の意義
- 三 共生を実現していくための取り組み
- 四 共生を目指した空港づくりの在り方
- 五 おわりに

1. はじめに

◎ 一九九三(平五)年十二月九日に開催された第三回成田空港問題円卓会議において、今後の進め方として、国が、空港と地域との共生に関する基本的なものの考え方をまとめ、これを円卓会議に提出して議論することとされた。このため、航空局長のもとに

「空港と地域との共生の在り方についての懇談会」を設け、地域計画、環境問題、農業政策に関する学識経験者の参加を得て、運輸省としてこの問題の検討を行った。

◎ 空港と地域との共生を考えるに当たっては、まず、我が国における空港整備の先鞭をつける形で昭和三十年代末にその建設が検討された新東京国際空港（成田空港）、大阪国際空港の騒音問題が深刻化するなかで昭和四十年代後半から検討が始められた関西国際空港および昭和四十年代以降のジェット化の進捗を背景にその整備が進められてきたいくつかの地方空港の建設経緯等を検討した。そして、これらの事例や海外の空港づくりの事例などをもとに、特に国際空港として国が主体的に設置していく大規模空港の建設を念頭に置いて、空港と地域との基本的なものの考え方について、地域との共生の意義を新たな視点に立って検討しながら、以下のように整理した。

二、空港と地域との共生の意義

◎ 今日の我が国において、空港は、国際交流および国内各地域間交流の拠点として欠くことのできない役割と機能を果たしている。

しかし、一方では、空港は、その立地に当たっては空港用地として広大な敷地を地域に求めることになるほか、騒音等によって周辺地域の生活環境などに影響を及ぼさざるを得ない現実がある。また、空港の立地により、地域が新たな発展の可能性を有することになるとしても、地域社会は大きくその姿を変えていくことになり、地域の人々の生活や地域社会の営みなど様々な面でその急激な変化に適切に対応していくことが求められることになる。

さらに、空港のような広域的な役割・機能を有する施設については、その立地により騒音等のマイナスの影響を受ける地域や地域住民と、その施設によ

って便益を受ける人々とは必ずしも一致しない。この傾向は、地方空港に比べ大規模空港の場合、特に顕著に現われてくる。

◎ このような関係にある空港と地域が、対立する関係ではなく、両立しながら共に発展し、お互いの有する可能性や活力を活かし合う、いわゆる「共生」の関係を形成していくためには、その基盤として、空港と地域社会や地域住民との間に相互理解を基礎とした信頼関係を築いていくことが重要である。

このため、空港の立地に当たっては、基本的に、地域の納得を得るための丁寧なプロセスが求められるところであり、相互理解を深めながら段階を追って話し合いを深め議論を尽くしていくという民主主義社会の基本的な在り方を踏まえたきちんとした対応が必要である。

また、その話し合いにおいては、空港と地域の問題は共に両立させて解決していかねばならない課題であるという関係当事者の一般的な認識と共に、特に空港関係者に対しては、自らが地域の一員として地域社会や地域住民に受け入れられるよう積極的に取り組んでいかなければならないという認識が求められるところであり、そのような自覚をもって話し合いを尽くしていくことが必要である。さらに、このような話し合いにおいては、その状況を踏まえながら必要な場合には、当事者のみならず、関係者や中立の第三者を交えた話し合いの場などが設けられ、このような場を通じて広く意見の交換を行っていくことなども考慮されるべきである。

◎ このような共生という新たな視点に立った考え方の下に、地域にとつての空港の在り方や、空港と地域が両立できるための方策などが地域との間で十分に話し合われていくことが、地域住民との信頼関係を醸成し、地域として、空港を異物ととらえる見方から共に生きる道を互いに求めることを可能にするものと考ええる。そして、相互理解や信頼関係の土壌

を築きながら地域との間で話し合われた方策などが具体化されていく中で、また、このような信頼関係に根ざした継続的な取り組みが積み重ねられていくことを通じて、地域にとつて親しみのもてる空港となり、空港と地域との実りある共生の姿が実現されていくものと考えるところである。

◎ 一方、空港と地域との共生の問題は、空港づくりの問題であると同時に、地域づくりの問題でもある。我が国では、大規模空港の建設は一般的に国の事業として行われてきているが、このような国の事業として建設される場合であっても、空港と地域との共生を目指した空港づくりの観点から見ると、実体的には、国と地域がお互いに理解を深めながら進める共同事業と見るべきである。

このため、将来にわたってどのような地域づくりを行っていくかという観点からも地域住民による地域としての十分な議論がなされ、地域の考え方が空港づくりに十分反映される必要がある。このような地域の事情を尊重した空港づくりについて、住民福祉の観点も含めて地域全体を総合的に見る立場にある地元都道府県や関係市町村とも十分に相談しながら進めていくことが必要である。

三、共生を実現していくための取り組み

(一) 取り組みに当たつての基本姿勢

◎ 空港と地域との実りある共生の姿を実現していくためには、相互の信頼関係の土壌の上で、継続的な取り組みが積み重ねられていくことが必要であるが、そのための施策を進めるに当たっては、空港と周辺地域を一体的に見て、総合的に進めることが肝要であり、空港本体だけが空港ではないという気持ちで取り組んでいく必要がある。

また、施策を効果的に進めるためには、地域社会や地域共同体が施策を実施するままとりとして十分に機能することが必要であり、特に、農業関

係等については、地域の絆を十分尊重しながら施策を進めることが求められるところである。

さらに、地域の実情に即した創意工夫やきめ細かな対応に心がけ、また、制度のすき間等により問題が生ずることとならないよう十分配慮する必要がある。このような観点から、柔軟な対応が可能となるような実施体制や制度面の工夫等についても検討していく必要がある。

◎ 施策の実施については、各施策の実施主体が中心となって各々の施策を実施することは当然のことであるが、これらの施策は相互に関連するものであり、関係者の緊密な連携と協力の下に総合的に進められなければならない。

この場合において、施策の総合的な展開については、地域づくりは地域が主体であるという認識の下に、地元都道府県が関係市町村等と協議して地域の意向を十分に汲み上げながら取りまとめ、国がこれに対し積極的に協力する必要がある。また、空港設置者は、自らが実施主体となって進める施策と併せて、総合的な施策の展開が促進されるよう、地元都道府県等と協力しながら積極的に取り組んでいく必要がある。

◎ 以上のほか、空港の建設・運営に当たり、空港設置者等に対しては、地域環境や地域社会との共生に関する情報を地域に適切に提供していくことが求められるほか、地域環境の問題や地域社会との関係について自己監査を行って改善を図っていく継続的な努力が強く求められるところである。特に大規模空港においては、空港の運営に当たり、空港側と地域社会で、例えば、共生懇談会のような組織を設けるなど、共生状況についての地域の評価や意見が継続的に反映されるような体制についても検討し、共生を支える相互理解や信頼関係を発展させていく視点が必要である。

(二) 施策の意義および体系

空港と地域との共生という観点から、これまで地域に対して講じられてきた施策の方向を見てみると、当初は、移転者に対する施策への取り組みや、騒音など空港が地域にもたらすマイナスの影響を軽減することにその主眼が置かれていたと思われる。これらについては、移転者に対しては、地域の事情を踏まえながら、代替地の造成・提供、生活再建築等の諸施策が実施されてきており、また、騒音等の環境対策についても、一九六七(昭四十二)年の航空機騒音防止法の制定等による公共施設に対する防音工事の実施や移転補償等の施策、さらにはその後の住宅に対する防音工事や空港周辺整備のための施策の推進等、その時々々の状況等に対応しながら拡充されてきている。

他方、同時に、空港周辺地域においても、空港が地域に対して及ぼす様々な影響を勘案した上で、両者の両立を目指した地域施策への取り組みが進められてきた。

その結果、現在では、地域に対する施策は、地方公共団体等の関係者の協力を得ながら、相当広範な内容を含むものとなっているが、従来、ややもすれば地域に対し対策を積み上げる面が重視され、空港と地域との共生という観点からの相互の信頼関係に根ざした取り組みが継続的に積み重ねられていくという質的な面が十分ではなかったと思われる。

そこで、空港と地域との共生を図るといふ新しい観点から地域に対する施策を体系的にとらえ直し、改めてその今日的意義を検討すると、おおむね次のようになると思われる。

① 空港の立地に伴う直接的な影響への取り組み
 空港の立地に伴い移転を余儀なくされる関係住民等と補償に関する問題のみならず、移転等に伴う諸問題について十分話し合い、その話し合いを踏まえて血の通った取り組みを行っていくことが必要である。

また、騒音等のマイナスの影響に対する取り組みを地域の実情に即しながら十分に講じていく必要がある、事前に環境アセスメントを行い、その手続を通じて具体的な環境対策の在り方などについて関係者と十分話し合っていくことが基本的に必要である。

② 地域環境や地域社会との積極的調和
 なお、こうした施策は、空港設置者が責任をもって実施していくべきことは言うまでもないことであるが、実施に当たっては、地域の実情に即したきめ細かな施策の展開等の観点から、地元地方公共団体の積極的な協力を得て進めていくことが必要である。

これまでの環境対策では、騒音等のマイナスの影響を緩和する対策に重点が置かれてきたが、それだけでは、地域環境や地域社会への影響に対する対策として十分とは言えない。また、空港の持つ可能性や活力についても、地域がこれを十分に活用することができるような施策を進めることが重要である。

このため、総じて「前よりも良くする」という姿勢で、例えば自然や景観との調和、地域の歴史・文化等を活かした施設設計、地域特性を活かした地域振興等の積極的な施策を進めることが必要である。

③ 施策の検討や実施に当たっては、地域とよく話し合って、その意向を十分汲み取りながら進めることが求められるが、特に大規模空港においては、これらの施策は、地域が親しみのものである空港づくりのためにも極めて重要なものである。空港設置者の積極的な取り組みのみならず、地元都道府県や市町村等の関係者との緊密な連携や協力を得て、総合的に推進していくことが必要である。

また、農業関係については、地域における持

続可能な農業を確立することに資する観点からも、良好な地域環境の形成・確保への取り組みと共に、空港や地域の関係者の幅広い参加を得ながら空港関連需要等を活かした農業の展開を促進するなど、地域環境や地域社会との積極的な調和策が一体的に取り組みられていくことが強く求められるところである。

③空港の立地により生ずることとなる地域社会の変動等に対応するための基盤整備や施設整備

空港の立地により周辺地域で新たに必要となる基盤整備や公共施設整備については、従来関連事業として取り組まれてきたが、今後は、これらの公共施設整備等も空港整備事業と計画的かつ一体的に取り組む視点が必要である。またこれらの整備を進めるに当たっては、地域特性を踏まえながら、空港周辺地域の均衡ある発展が図られるよう配慮していく必要である。

これらの事業については、基本的には、地元都道府県が中心となって市町村等と協議しながら取りまとめ、それぞれの事業実施についての枠組みに従って責任ある主体が実施していくこととなる。

④空港周辺という地域特性を活かしたいわゆる「地域おこし」的な取り組み

上記①～③の施策とあいまって、地域の人々が主体となつたいわゆる「地域おこし」の取り組みが広範に進められることにより、さらに、全体としての共生が実りあるものとなっていくことが考えられる。このため、こうした取り組みに空港設置者や地元地方公共団体等の関係者が参加・協力し、あるいはこれを支援することが求められよう。

特に、農業関係については、これからの施策の方向として、全国一律的なものから、地域の個性を尊重した施策の方向へと変化しており、

上記の積極的調和策や施設・基盤整備策を活かしていくためにも、地域内発的な取り組みが重要であり、これらの取り組みについて関係者が一体となって促進を図っていく必要がある。

四、共生を目指した空港づくりの在り方

我が国の空港づくりについては、地域との大きな軋轢を生じさせてしまった成田空港の建設の経緯等を踏まえて、その後、関西国際空港等の空港の建設においては、地域の納得を得るための丁寧なプロセスが重視されてきていると思われるが、これらの事例や海外の空港づくりの事例を参考として、これまで述べてきたような新たな視点に立って、空港と地域との共生を念頭に置いた今後の空港づくりの在り方を検討すれば、特に大規模空港の建設については、以下に示すような考え方に沿って、段階ごとに必要な話し合いを深めながら進めることが必要不可欠と考ええる。

(一)空港計画の大綱案の地域への提示

空港の立地選定の案の段階で、空港計画者は、関係省庁間や関係地方公共団体等との調整を十分に行った上で、空港設置計画案、環境に対する影響の評価とこれに基づく地域環境との調和策についての基本的事項および地域整備の考え方を盛り込んだ空港計画の大綱案を作成し、これを地域に明らかにして丁寧に説明することが必要である。

(二)地域の意見との調整

大綱案をもとに、空港計画者は、地域との話し合いを十分に行う必要がある。これまでの空港づくりの事例を参考にしながら検討すると、立地選定の案の段階で地域に大綱案が明らかにされ、地域の意見との調整を十分に行っていくことがその後の地域との相互理解や信頼関係を形成する上で重要であると考える。

このため、既に述べたような空港と地域との共生の意義や共生を実現していくための取り組みに

ついでに考え方を踏まえながら、地域にとつての空港の在り方や空港と地域が両立できるための方策など、関係地方公共団体のみならず、関係地域・地区および住民と十分に話し合い、空港と空港周辺地域の将来の在り方を地域と共に検討していくことが、今後の共生を目指した空港づくりの要点とされるべきである。

また、このような地域の意見との調整を行っていくに当たっては、空港計画者は、地元都道府県等と十分相談し、その考え方を尊重しながら進めていく必要がある。

(三)空港計画大綱の決定

空港計画の大綱の決定は、上記の調整が整った後、大規模空港の建設については、国の方針として関係閣僚会議等により行われることとなる。

(四)地域整備計画に関する方針の決定とその実施

地域整備計画に関する方針については、大綱案についての地域との調整の結果等を踏まえ、これを具体化するための施策を総合的に取りまとめるものとし、政府が一体となって取り組む観点から、空港計画者の関係省庁との調整を経て、国の方針として決定されることとなるが、その決定に当たっては、地元都道府県等の間に十分な調整を行う必要がある。

事業の実施については、関係者の緊密な連携と協力の下に、それぞれの事業実施の枠組みに従って責任ある主体が実施していくこととなるが、その総合的な展開については、地元都道府県が中心となって関係市町村等と協議しながら取りまとめ、国がこれに積極的に協力していくことが必要である。

(五)環境アセスメント

空港計画の大綱の決定後、空港設置者は所要の環境アセスメントを行うこととなるが、空港設置者はこの手続きを通じて具体的な環境対策の在り

方などについて、地域社会や地域住民と十分に話し合っていく必要がある。

(二) 航空法に基づく空港設置の手続き

環境アセスメントの実施後、空港設置者の申請等により、航空法に基づく手続きが開始されることとなり、この手続きを通じて空港設置計画が決定されることとなる。この手続きにおいて、特に公聴会においては、反対意見を含め、幅広く意見を聴けるよう適切な運用について十分配慮することが必要であり、公聴会で示された意見等に対しても適切に対処していくことが必要である。

五. おわりに

空港と地域との共生については、以上に述べたとおり、空港と地域との共生の意義を検討し、その意義を踏まえて、共生を実現していくための取り組みや共生を旨とした今後の空港づくりの在り方について、新たな視点に立つて検討したところである。

空港と地域との共生については、既に述べたように、地域社会や地域住民との間で相互理解や信頼関係の基盤を築いていくことが重要であり、この共生についての基本的なものの考え方を踏まえて、関係者と共に、適切な対応を図っていくことが必要であると考えられる。

以上でございます。

隅谷三喜男（隅谷調査団团长）

これは、私、読まれるのを聞いてますと、少々抽象的なところがありますね。ですから、これからの議論の中で、一体これは何を言わんとしているのかというようなことについていろいろ質問があったり、議論があったりすると思いますが、今日はそういうことについてすぐ議論するのは大変かと思えますから、もし質問があれば質問していただいて答えていただくほうがいいと思いますが、その前に、「はじめに」のところ

書いてあります、「懇談会を設け」てこれを運輸省で取りまとめ、運輸省の考え方として出したというのですが、その懇談会で地域計画、環境問題、農業政策に関する学識経験者、その中のお一人として、主として環境問題の専門ということでしようか、ここにおられる河宮先生がその中でいろいろ意見も言われたと聞いておりますので、もし何かこの際言っておくことがあれば……

河宮信郎（隅谷調査団）

それでは、ここに非常にきれいにまとめられているわけですが、こういう案に至るまでの多少の議論の紹介も交えながら、この文章の理解を側面から照らすというふうな形で、多少のコメントをさせていただきますと思います。

まず三ページの上段に「共生という新たな視点に立った考え方」（一三三ページ中段一〇九行目、参照）ということが述べられているわけですが、これは、既に運輸省にしても、成田以降の空港建設ではああいうことは、ああいう失敗はしていないわけですね。しかし、それではそこでやられたことは、経験的に「ああいうまずいことをやっちゃいけない」という思いでいろいろ工夫がされたわけですが、それは地域の問題を空港が主体的に考える、あるいは運輸省が主体的に考えるというところまではいってなかった。つまりヤバイことが起こらないようにうまく手当てをするというふうな、非常に経験的な取り組みであった。それは、シンポジウムが始まった段階でも、空港公団の方が始終「皆さんのご理解をいただく」という言い方をしていた。ということ、やはり運輸省なり公団なりの立場をみんなに理解してもらおうんだということであって、空港公団や運輸省が積極的に地域の問題を取り上げ、主体的に理解して、自分なりに責任をとって対処しているという態度ではなかったわけですね。それが、そこを一步踏み越えて、地域の問題に主体的に係ることを

一種の責務と考える、そういう考え方の転換を表わしているわけです。

それから、四ページ中段に「空港設置者は云々」（一三四ページ上段一九行目、参照）ということが書いてありますが、これも、一方ではそういうことを繰り返しつつ、もう一つは、「地元都道府県と協力しながら積極的に取り組んでいく」という言い方、これは後にも出てきますが、これはかつて成田で行われたことの反省の上に立って、つまり地元の都道府県や市町村は、国の立場だけを代弁してその建設に邁進するということでは決してその責めを果たしたとは言えないんだ、本当に地域社会の問題をきちんと取り上げて、言うべきことは国に対しても言う。そういう主体的な態度を自治体、地方公共団体に対しても要望しているのではありません。これは国の文書ですから、命令することはできません。しかし、そういう地域社会の問題をきちんと汲み上げる働きを地方自治体に要望している、というふうにとらえていただきたいと思います。

その次に書いてある項目は、そういうことに関していろいろな情報を逆に空港設置者も主体的に提供していくんだと。これは、「これについて情報を出せ」と言われて渋々出すということではなくて、本当に地域社会の一員として、ためになると思われる情報は積極的に出していく、あるいは環境問題に関しても問題になりそうなことを主体的に自己監査をしていく、そういう態度の表明であるわけです。

その後「共生懇のような組織を設ける」というふうなことは、空港ができたらもう目的は達せられた、できたからおしまいだということではなくて、むしろできてからこそずっと継続的に問題が起こっていきんだ、そういうことをきちんと引き受けるという決意の表明である、というふうな読み方でいいと思います。それから、五ページの下段にある「地元公共団体の積極的な協力」（一三四ページ下段一一行目、参照）というのも、これは国の方針にだけ協力するというこ

であってはいけなわけですね。地域社会の問題を取り上げつつ、きちんと国にもそういうことを言っていくということを含めた、地方公共団体の総合的な活動というものを促している、というふうに読んでいただきたいと思います。

それから、六ページの上段に書いてある「前よりも良くする」(一三四ページ下段二行目参照)というふうなこと、これもやはり、何といっても空港がつくられるというところに対していろいろなインパクトが生じてくる。そうすると、そのインパクトをなるべく過少評価して対策をサボるといふか、そこまで言うと思いがれども、そういうことではなくて、インパクトを十分に理解し、それをカバーする、あるいは十分にリカバーして、できればも以上にするといい、そういう主體的な立場からこの問題に取り組むべきであるということの表明であるわけです。

それから、六ページの下段のほうに書いてある、「『地域おこし』的な活動への取り組み」(一三五ページ上段二四行目参照)ということも、これも従来では「地元対策」というレベルでは項目として挙げられていたわけですね。しかし、それはやはり、先程言ったように、言われて洪々というふうなところがあるわけで、空港というものが地域の一構成員として主體的に地域の問題に係っていくんだという、そういう新しい態度の表明であるというふうに理解していただきたいと思っています。

それから、七ページの「大綱案の地域への提示」(一三五ページ中段一八行目参照)というふうなこと、これも従来は、地域との係りというのは決定事項を伝える、あるいは理解させる、地元を理解してもらうという方向が圧倒的に強かったわけですね。そうではなくて、地元の理解を求めるところから一歩進んで、積極的に地元からの意見を受け止めるという、そういう態度の表明であるというふうに見ていただきたいと思います。

あるいは、八ページの「空港計画の大綱の決定」(一三五ページ下段二行目参照)の仕方、これは言わば成田では(一)(二)を飛ばして(三)から始まってしまったわけですね。そして次に(五)に飛んでいく。つまり(一)から(六)までのことを(三)(六)だけしかやらなかった。

そういうことに対する痛切な反省の上に立って、こういうステップが決められてきた。そういうふうな理解していただければ、この文章は非常にサラリとまとめているわけですが、その真意と言いますか、まあ伊藤さんからはこういうふうにはざつとばらんに言いくいと思えますので、私のほうから少し、そういうオブラートに包んだ表現を、もう少し生の形に戻して、皆さんの理解を深める一助にさせていただきたいと思えます。以上です。

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。この文書の一歩はじめにありますように、十二月九日の第三回成田空港問題円卓会議の時に、今後どうするかというので、一つは、県のほうに今までの、空港が開設されてからどういうふうな地域が変わったかというふうなことにしているの具体的なデータを出していただいで議論する。

もう一つは、運輸省のほうに対して我々は「空港と地域との共生」ということを言ったわけですから、この「共生」ということについて運輸省が基本的にどういうふうな今考えて、あるいは今後考えていこうとされるかということを書いていただきたいということ、運輸省のほう、先程来、局長や課長のほうから説明がありましたように、一生懸命に研究会などされて、こういう文書が出てきたわけで、ですから、これはある意味で言えば非常に原理的な問題ですね。これは、成田の経験を踏まえてやっているわけですが、成田にこういう考え方を具体化したらどういう問題が起こるのか、どういうようにしたらよいかということは、今後成田

問題、我々が結論を何とか出していこうとする時に、これを踏まえて議論をするようなものとしてあるわけですね。ですから、これから、まだ三十分くらい時間がありますから、これは一体何を言おうとしているのかとか、何かご質問があれば、どうぞ遠慮なしに質問を、どうぞ。

宇沢弘文(隅谷調査団)

このドキュメントを読んで、一つ感想を述べさせていただきますと思います。

私は、この成田問題に関係してもう三年になるので、今回の運輸省から出された基本的な考え方というのを聞きまして、何か三年間の努力がこういう形で実ったということ、いささか大袈裟ですが、感動を込めて聴きました。

それは一つには、最近一橋大学の野口悠紀雄教授が面白い考え方を述べておられて、それは、普通、我々「五十五年体制」、つまり自民党大合同の五十五年体制が現在の政治的、制度的な条件を規定しているというふうに理解しているのですが、野口さんはそうではなくて「一九四〇年体制」という考え方を新しく出しておられるんです。それは一九四〇(昭十五年)、日本が戦争に突入する直前に、軍と官僚とが組んで様々な規制、抑圧的な規制の法律、制度を強行的に導入した。当時の首相が非常に弱体であったために政治的なチェックがきかなくて、そうした。それが現在の日本の政治的あるいは制度的条件を規定している。

実は、土地収用法自体には私はあまり大きな問題はないと思うのですが、それがこういう形で大きな問題を起こしてきたのも、やはり広い意味の野口さんの「四〇年体制」の一つの特徴ではないかと思つて、今回の運輸省が出された所見あるいは基本的な方針は、言わば大袈裟に言う、それを否定するものであるように私は受け止めたわけです。

それと同時に、一つ注目したい面がありまして、そ

れは七ページの上のほうに(一三五ページ上段三三行目)参照、農業について簡単ですが書いていますのですが、私が間接的に聞きしたところでは、この考え方は、現在の農水省のある意味で基本的な姿勢をこの言葉の中に反映しているというふうに聞き及んでおります。それは、結局は、農業基本法の廃案とか、あるいは抑圧的、搾取的な組織である農協の解体ということに現在考えられているわけですが、その特徴をここにさりげなく出されていて、つまり基本法その他を通じて全国一律的な中央官僚支配的な農業から、地元利益、特徴、意思を活かしながら新しい農業の在り方を模索していくという動きがあつて、それがこの言葉の中に反映されていて、これから成田で反対同盟の方々が中心になって新しい農業の在り方を模索されるという時の、あるいは一つの大きな方向性を与えるものというふうに理解して、その意味でも、先程申した「四〇年体制」を崩す一つのきっかけになるということも期待したいと思ひます。運輸省の方はそこまでは思つていらつしやらないと思ひますが、私はそういうふうを受け止めました。

高橋寿夫(隅谷調査団)

宇沢先生から、現役の運輸省の方が聞いたら涙が出るような高価な言葉をいただいて、私もOBの一人として大変ありがたく思つております。

その前に、これを運輸省がまとめるのに当たつて深く係つてご指導いただいた河宮先生から、ここはこう読むんだよというふうなお話を伺つて、この会場の方々は大変読み方について示唆を得られたと思うのであります。

そこで、私は、シンポジウムに係つて、十五回のシンポジウムを終わつて、取用申請を取り下げた、白紙還元にしたというあたりから、昔からの常識で言へばできないことをずいぶん一生懸命やつてきて、苦勞を重ねてきていると思うのであります、その一つの中

間報告的な成果物がこれであると思うのであります。今宇沢先生が言われたように、もう三年前には考えもつかなくなつたようなことであるのかもしれない。そういうことだと私は思つております。

ただ、読みますと、隅谷先生が「ちよつと抽象的になつています」と言われた、これは運輸省の公式の見解として天下に出すわけですから、どうしてもお役所は、この辺、喉まで出かかつていても、グツと飲み込んで抽象的に表現せざるを得ないというところがずいぶんあると思うのです。この文書を今日出すについても、やはり関係のある省庁でかなり気にする人もいるわけですので、そういったところも配慮しながら、天下に問う文章としてはどうしてもこういうふうな若干抽象的なものにならざるを得ない。役人の作文だなというふうに読んでいらつしやる方もあるかもしれませんが、そういった事情があつたのではないかと思ひます。

私は、「卵の殻がまだくつついてるね」というふうな言い方をしてるわけですが、卵の殻をつけないければこういう所に公式のものとして出せないという事情があることはご理解いただきたいと思ひますが、そこへ河宮先生からかなりご指導いただいた立場からざつとばらんなコメントがございまして、河宮先生のコメントを込めながらも一度読み返していただいて、そして、これはあくまでも運輸省が、円卓会議でこれから議論をする、さらにこれを下敷にして具体的に成田空港問題をどう考えるかということを展開していくための一種の素材として提供されたと思ひるのであります。

したがつて、せっかくの素材が今後、卵の殻も取れて、本当に完成品になるようにできるかどうかというのは、私たち五人を含めて円卓会議の皆様方の一つの仕事ではないかと思つておりますので、どうかひとつ河宮先生や宇沢先生のおっしゃつた言葉を参考にしながら、この行間を読んでいただいて、運輸省の意図

するところを踏まえながら、本当に地域と空港との共生問題について一つのきちんとしたものにでき上がるというふうには是非したいし、そういったものを作り上げるのがこの円卓会議の大事な仕事であるというふうに思ひますので、是非、皆様方のこれからのこのペーパーを中心としての活発なご議論の展開を私からはお願いいたしておきます。

山本雄二郎(隅谷調査団)

今皆さんからお話がありました、私も一言感想を申し上げたいと思ひます。

評価としては、先程宇沢先生が言われたのと同じ評価でありまして、私も、この文書は画期的な文書になるものだろうというふうには理解いたしております。タイトルにあるように「空港と地域との共生に関する基本的な考え方」ということでありますので、成田について具体的にどうするかは、今高橋さんからお話のように今後の問題ですが、方向性は非常にはっきり出てきたと思ひます。

私は空港整備に限つて申し上げますが、実は運輸省としては、空港と地域の関係については、以前からも視野に入れていたことは間違いないと思ひます。例えば、確か一九九〇(平一二年八月)だつたと思ひますが、現在の第六次空港整備五カ年計画をつくるに当たつて、航空審議会で審議をして、その中間取りまとめをした時に、今後の空港整備に当たつての留意事項ということで別紙というか、一枚の紙にまとめた文章を作つたわけですが、その中には、今日ここで明らかにされた「国家的な見地から空港を整備する場合も地域との係りを考えなければいけない」とか、あるいは「大都市圏で新たなプロジェクトをする時にも地域の創意工夫を反映させる」とか、「特に地方空港の場合には、空港が地域に果たす役割の重要性を踏まえて、地域の関係者が地域の…」とか、何回も「地域」が出てくるような一文がまとめられておりますので、それを踏まえてやっ

てこられたことは確かだと思えます。

ただし、この時の留意事項は、空港をより効率的につくるため、あるいはトラブルをより少なくするためのものであって、今日ここで明らかにされたように、総合的に、全体的に地域と空港の共生というところまではまだ到達していなかったと思えます。それが、今日一歩か二歩か踏み込んで、文字どおり空港と地域の共生という段階にきたという意味で、私は大変これは大きな意味を持つと思いますし、これをいかに今後成田に実際に当てはめていくかということが問われるだろうと思います。

私は、この成田空港問題に係った直後に、これは何となくというか勘で申し上げたのですが、成田空港問題というのは土から出て土に帰るということじゃないかなと何となく思っていたわけです。それが、今にして思えば、やはり地域の問題を地域の問題としてとらえて地域で解決していく、こういうことになるのかなと、後講釈ですが、今自分で直観的に思っていたことが、今日こういう形で実を結んできたことに非常に深い感慨を覚えております。これがより具体化されて、成田問題が本場に成田で解決されるというところに行くよう、私もこれからできる範囲で努力してみたいと思います。よろしく願います。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

いかがでしょうか。私、このことについて最初に「少々抽象的だ」というふうに申したのですが、例えばこの文書の中で主体は国となっているのですね。「国は」と書いて、「運輸省は」とは一言半句も書いてないのではないのでしょうか。

それは、これを読んでいただいて感じたことは、もちろん運輸省が実際には責任を持ってやる、そういうことを「国」と言っているとも一方では思いますが、他方では、「国」と言った時に農業問題は大変積極的にとり上げられた。農業のことは役所で言えば農水省の

仕事ですから、そういう農業問題などに対して運輸省が発言したらちよつといろいろ摩擦が起こる、「なんで、運輸省が農業のことなど、余計なおせっかいを焼くか」ということになることを、大規模空港の建設の場合には主体は国なんだという時に、これはある意味では、運輸省は責任を負うでしょうけれども、それはきちつと農水省等との話し合いも踏まえて責任をもってやりますという覚悟を表現していると我々は読むべきではないか、というようにこれを読んだりしたわけです。

それから、これは農業だけでなく、六ペーじのところでは農業関係のことがずつと書いてありますが（一三五ページ上段8行目）参照、農業関係に続いて③がありまして、そこに「基盤整備や施設整備」とこれも非常に抽象的に書かれていて、「基盤整備、公共施設整備」とは一体何を言おうとしておられるのかと思うのですが、例えば道路問題とか、環境問題とかいうようなこと、道路について何か言えば建設省の関係、環境については縦割りになっておりますから、そういうことに対して従来は、どうも私の今までの印象でも、運輸省がそういうことを言う時にはかなり遠慮しいい多少言及されたりしたと思うのですが、ここではわりあい胸を張って、公共施設の整備についても一生懸命やりますと書いているのは、そしてそれを全体を国というふうに主体を設定しているということも、我々としてはかなり積極的に受け止めてよいのではないかなと、これは抽象的でどこに責任があるのか分からなくなっちゃうという面も、まごまごするといけないのではないのですが、我々としてはこれをそういうふうには受け止めて、政府としてこういう大規模空港をやる時は積極的に取り組む。地域との話し合い、地域を対象にしながら積極的に取り組まます、それについてももちろん中心に責任を負うのは運輸省でありますということをし、しかし「運輸省」と言うときと他の省のほうが「なんだ、運輸省ばかり大きな顔をして言うか」というこ

とになるので、これは「国」というふうになっているのですが、その辺のところは、我々として呑み込んで今後のことを議論したら良いのではないかなと、私はこれを読んでおります。

そういうことでしょうか、何か質問とかいうことはないでしょうか。

にわかにはこういうものを出されて皆さんも、これはよく読めば「いろんなことを言ってるな」ということになると思いますが、これを下敷にして成田問題をどう考えていったらいいか、これからのかなり大きな問題。そういうことを議論する時のある判断の基準みたいなものになっていくと思いますから、他の方々が言われたように大変重要な意味を持つているというふうに思います。ですから、これは地方自治体、地元の都道府県とかいろいろ言われておりますが、一度よく読んでいただいて、逆に言う地域社会の責任を問うているんですよ。地域のほうもただ反対するとかいうことではなくて、空港建設について積極的に発言し、問題があれば問題があると指摘し、協力すべきところは協力するというようなことを要請しているわけですから、その辺も踏まえて、今日明日ということでも、よくお読みいただいて、そして、次回にこのことを主としてとり上げながら、あるいはそれをさらに展開して、成田の場合だったらこれはどういうふうにか考えたらいいかというふうなことで議論できるかどうか、これは後で運営委員会を開きまして、次回のことはもう少し皆さんのご意見も聞きながら詰めたいたいと思います。

それでは、そういうことでよろしいですか。何かこの際は非言っておこうということがあれば、どうぞご遠慮なしに。

鬼澤伸夫（成田空港対策協議会）

基本的な考え方については、まだ読んだばかりで、全体としては申し上げませんが、こういうことは非常

に結構だと思っておりますが、実際の成田に当てはめてということは次回からやってみていくとおっしゃってありますが、今空港計画者の立場で例えば大綱をつくっていくということですが、午前中に申し上げましたが、B・Cラインが白紙になったようですね。計画者はそういうものをどう考えているのかということ、そのプランニングは進んでいるのかどうか、ということだけお尋ねしたいのですが。

土坂泰敏（運輸省航空局長）

B・Cラインにつきましては、シンポジウムの結論を受けまして運輸省としては計画を白紙に戻した段階でございます。今後、この問題をどういふふうに進めていくかにつきましては、これは円卓会議の取り仕切りとして、まずその問題を議論する前にファクトファイディングの調査もしよう、空港と地域の共生の哲学についても議論をしよう、その上で成田の問題をどう進めるかまた議論をしよう、その中で初めて出てくる話であるというふうに私どもは理解をしております。今の状況の下では全く白紙でございます。

隅谷三喜男（隅谷調査団团长）

ですが、希望されているのは、適当な期間に、運輸省側としては「こういうふうになればいいと思ってる」とか、そういうことは適当な期間に言ってもらいたい。こういうことだと思えますから、これは、このことを議論をして、この成田への適用というように時に、適用するなら運輸省は滑走路についてどう考えて、成田空港をどのようにしようと思っているのかということなどはやはり言ってもらわないと困る、ということだと思いますから、それはその段階に…。

土坂泰敏（運輸省航空局長）

いづれそういう段階がきて、お許しがあれば、国としての考え方をそこでご説明させていただきたいと思

います。

鬼澤伸夫（成田空港対策協議会）

というのは、そういった実際の計画、皆さん「完全空港」という言葉を使っていますが、私も使っていますが、それぞれ完全空港の思いが、いわゆる目的が違うと思うんです。ですから、それが合わない周辺整備にしても環境整備にしても出てこないと思うんです。環境整備の例えば騒音問題をやって、それが終わった後で滑走路はこうあるべきだということが出て、まあそれはそれでいいのかもしれませんが、基本的な計画に沿った問題解決をしていくのが一つの道ではないかと思えますから。

隅谷三喜男（隅谷調査団团长）

ご意見の中にも「早く具体的な計画を提示しろ」というようなご希望もあったわけですから、これから議論していくプロセスで皆さんのほうから「なるべく早く出せ」というようなご希望があれば、それはそれでプログラムをそういうふう設定していきたいと思いますが、まだちょっと、いろいろな意見が言われませんが、前に空港はこうするとかないと、かえってゴタゴタするかもしれない。

それでは、よろしいでしょうか。

では、最後に、私の感想的なことを一言申し上げますが、ここに並んでおります我々、皆さんほぼ同じような見解でありましたが、この文書は、内容的にはなかなか重大な問題を提起していると思うんです。こういうようなことを運輸省側が提起されたということは、この成田問題について二年近いシンポジウムがあり、その後円卓会議が開かれているというように、そういう成田問題のことを背景にして、ある意味で言えば初めて出てきた、個人的にはちょっと遅いかなとも思ったりはしますが、しかし初めて出てきた考え方で、その意味では大変前向きに問題に取り組んでいる。それ

は、まあこういうことを言って良いかどうか分かりませんが、我々、それから同盟、その他ここにおられる方々の努力の一つの表われというふうには評価していいのではないかと思います。また、これを作るについては運輸省も大変苦労されたと思いますが、これはお互いにこの次に議論して、基本的にこれで大変結構じゃないかというふうにもなれば、問題の処理としてはかなり前進するのではないかとふうに思います。その意味で大変、運輸省のほうもこれをまとめるについてご苦労されたと思いますので、そのことだけは私としても感謝しておきたいと思えます。

それでは、今日はこれをもって終わります。次回、先程申しましたように、これをどう受け止め、これをどういふふう具体的にいかかというふうなことにしては、今後やっていきたいと思えます。どうもご苦労様でした。

―以上―