

# 第六回 成田空港問題円卓会議

一九九四（平成六）年三月二十九日（火）

芝山町「芝山文化センター」

## 隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

それでは、ただいまから第六回の成田空港問題円卓会議を開会したいと思います。天気予報では、今日はあまり天気がよくないかもしれないようなことでしたが、大変よいお天気に恵まれて、だいぶ暖かい空気の中でこの円卓会議を開くことができることを大変喜んでいますが、ただ、この自然の天気と違って、成田問題については多少の荒模様になったりいろいろいたしますが、今日はそういうことも少し問題になるかと思っております。

それで、本日ははじめに、少々成田としては社会的にどうか成田の空港問題をめぐっての一つの問題であります。今月七日に出ました『週刊東洋経済』に、これは経済の専門誌であります。伊藤運輸大臣の名前で論文が掲載されたわけで、これは新聞などに報道されましたので皆さんもご承知のことと思います。これをめぐっていろいろ地域のほうでの声もあつたりいたしますので、その件について、まず運輸省のほうから事情の説明を聞くということ、これが第一であります。

次は、第五回の円卓会議で運輸省から発表されました『空港と地域との共生に関する基本的な考え方について』という文書、これは前回読んでいただいて少し議論がありました。これについての質疑が反対同盟のほうからあります。

たぶんそこまでぐらいで午前は終わるかと思いますが、とすれば午後になると思いますが、空港と地域との共生に関する基本的な考え方についての意見発表を、千葉県、それから地域代表の方々からしていただくということ、今日の午前と午後のスケジュールを考えております。

それでは、まず運輸省のほうから、先程申しました大臣の論文についての事情の説明、運輸省側のそれに対する態度、姿勢、そういうことについてお願いしたいと思います。

## 土坂泰敏（運輸省航空局長）

三月七日に発売されました『週刊東洋経済』で、大臣の名前の論文が掲載されました。この点について事情をご説明させていただきたいと思っておりますが、この件に関しまして、大臣の、円卓会議の皆様方に対する親書をお預かりしてまいりましたので、それを読み上げることで説明させていただきたいと思っております。

## 円卓会議の皆様方へ

私は、第一回の円卓会議に出席させていただき、地域の方々と共に、「共生の空港づくり」を目指して誠意ある努力をしていきたいとの自らの思いを皆様方に率直に申し上げました。今般、運輸省として円卓会議に提出した空港と地域との共生に関する基本的な考え方は、このような私自身の空港づくりに対する考え方を明らかにしたものであります。地域の方々との精神で話し合い、二十有余年に及ぶ不幸な歴史に終止符をうって、「共生」の新时代を築くことは、私の終始変わらぬ気持ちであります。

三月七日発売の週刊東洋経済（三月十一日付）に私の名前で論文が掲載されました。この論文は、私の友人が書いたものであります。私のチェックが不十分で意を尽くせぬところがありましたので、三月十九日発売の週刊東洋経済（三月二十六日付）において、私の気持ちをインタビューの形で述べさせていただきました。その中でも申し上げましたが、成田空港は、主として我が国の国際航空旅客需要に対応するために整備を進めているものであります。エア・カーゴ基地等に転換するというようなことは私の考えとは異なるものであります。私の不注意で地元の方々や関係の方々にご迷惑をおかけし、誠に申し訳なく、遺憾に存する次第です。

私は、今後とも、円卓会議などを通じて皆様方のお

話を伺いながら、地域と共生できる空港づくりを一所懸命進めていきたいと思っております。そして、対話を通じて問題を解決していこうという今日の流れを大切にしながら、一日も早い成田空港問題の解決を目指して積み重ね、新東京国際空港担当大臣としての責務を果たしていきたいと思っております。

ここに改めて、長年にわたる空港問題の解決に向けての私の思いをお伝えし、皆様方のご理解とご協力をお願い申し上げます。

平成六年三月二十九日

運輸大臣 伊藤 茂

以上でございます。

## 隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

伊藤大臣のほうからこのような「遺憾に存じます」という文書を読みました。これについては多少何かご意見をお持ちの方がおいでようですが、鬼澤さん、何かあります。

## 鬼澤伸夫（成田空港対策協議会）

私どもの考え方もパンフレットにしてお手元についているかと思いますが、これを読み上げる形で申し上げさせていただきたいと思っております。

その前に、ただいまの大臣の一つの言葉がございましたが、本質的にあの七日付け、あるいはその次の弁明のインタビュー記事を拝見させていただきました。今の大臣発言の代読をお伺いしたところ、大臣の最初の論文に対する内容についての釈明というか、そういうこと

※伊藤茂運輸大臣名で発表された論文掲載誌

「週刊東洋経済」（東洋経済新報社発行）

一九九四（平六）年三月七日発売（三月十一日付）

※伊藤茂運輸大臣のインタビュー記事掲載誌

「週刊東洋経済」（東洋経済新報社発行）

一九九四（平六）年三月十九日発売（三月二十六日付）

を言っていないという真意が表われていないのは事実だと思えます。貨物空港化はあり得ないということは確かに述べられておりますが、そういう意味で運輸省当局と空港公団とは考え方は一体なのでございませうね。一体だとすれば、運輸大臣として、担当大臣にしても当然考え方は一体だというふうに理解してよろしいですね。その辺を確認しておきたいわけでございます。

そしてまた、遺憾であった、自分のチェックが不十分であったと。不十分であったと言うならば、基本的な考え方については不十分でなかったというような考えを、改めていただきたいと思えます。あの論文そのものが、実際に大臣はノーチェックであった、あるいは事前に一切聞かされていなかったとするならば、大臣が東洋経済で裁判でも何でもやればよいのではないかと。そういうふうに思いますし、基本的な考え方についてそういう考え方をもちの大臣では困る、というのが我々住民の声だというふうに理解していただきたい。私どもの会合を通じて「罷免運動を起さすべきだ」とか、いろいろな議論が出ております。ただ、今の大事な時期に、この円卓会議の持つ本当の意味は何なのか、こういう話をあまり続けていきたくはないというのが私どもの心情でございます。

以下、ちよつと述べさせていただきます。大臣の週刊東洋経済での修正文、ただいまの陳謝文でも、成田の貨物空港化の修正のみ言及しているだけでございませう。しかし、ハブ空港論について、そういったことを何も答えられていません。以下、私どもが感じた大臣論文についての考え方を申し上げます。

伊藤運輸大臣は、週刊東洋経済で、我が国の空港の発着料の高さを問題にしております。空港経営の観点から、どれだけの努力をした結果からの発着料の高さなのでしょいか。例えば、過剰警備の問題は、市民にとって常識を超えるものであります。また、過剰警備

によって、一般市民の利用を制限するために空港全体の収入を減らしています。

また、伊藤大臣は、羽田空港の拡張の必要性を述べられていますが、どのようなプランをもって、発着料を低減する空港づくりを羽田で考えているのでしょうか。昨年オープンした羽田空港のターミナルは非常に質の高いものでした。同時に、テナント料金や駐車場の料金も高いものとなっております。また、本場に海上の埋め立てでローコストの空港がつくれるものでしょうか。財投資金や一般会計資金を投入すれば、発着料は下げられるかもしれませんが、それは、国民の負担による見せかけの発着料の低減だと思います。

アメリカでは、デンバー空港やオレンジカウンティ空港でローコストの空港づくりが既に始まっております。発着料の低減には私どもも賛成です。しかし、空港の建設と運営でのローコスト化を図るプランや努力を見ないうちは、財投資金や一般会計資金を投入すれば、というだけでは賛成できる話ではありません。

伊藤大臣は、交通政策においては航空、道路、鉄道の密接な連携の必要性を提言されています。正しい見解だと思えます。またハブ空港建設の緊急性も提言されています。現在ある成田と羽田をより強力な連携を行えば、鉄道網や高速鉄道網の発達した我が国の交通体系にあつては、極めて大きな効果が生まれると考えておりますが、いかがでしょうか。あらゆる交通機関を活用して空港に到達する時間距離を短くすると共に、そのために必要な料金も下げることで、またその空港を利用する価値を膨らませていくこと、これがハブ空港につながることでないでしょうか。そのためには航空、道路、鉄道の密接な連携を行うことや、経営的な視点でのコスト低減等、足下の努力が必要と考えます。

そこで、この大臣論文について、私どもは地域の声を集めました。かなり極論も出ております、罷免運動を起こせとか、私ども突き上げをくっております。た

だ、この問題を本当に陳謝するという形であるならば、この円卓会議の本来に沿った議論に戻すべきだと思います。そういう意味で、いたずらに大臣発言を追及することはもうやめにして、建設的なディスカッションに戻るべきだというふうに思います。

**隅谷三喜男（隅谷調査団団長）**

ただいまの鬼澤さんのご意見について、運輸省なりから、何かありますか。

**土坂泰敏（運輸省航空局長）**

大臣のお気持ちは、今日読み上げました文章に尽きていると思えます。チェック不十分で皆様方にご迷惑をおかけした、大変遺憾に思うということでございませう。しかしながら、共生を目指した空港づくりのために、この場を通じて、これから一所懸命に努力をしたい、こう言っておられます。私どもも大臣のお気持ちに沿って事務当局としてこれから最善の努力を尽くしてまいりたいと思えます。どうか皆様方、私どもに対しましてよろしくお願い申し上げます。

**隅谷三喜男（隅谷調査団団長）**

その他の方、ございませんか。よろしいですか。

それでは、この伊藤運輸大臣の論文は、いろいろな意味においてかなり大きな反響というか意見が出てきたわけで、書かれた内容について言えば、私たちが大変遺憾に思っているわけでありませうが、その点は伊藤大臣も「これは、大変うまくなかった」というか、この論文自体について不注意があつて非常に迷惑をかけた。伊藤大臣、その翌日でしたか、私のところにも電話をしまして「どうもすまん、すまん」と言っておられました。こういうような問題は、これをどういふふううに受け止めるかということによって『雨降って地固まる』と言いますか、むしろ伊藤大臣が

これを契機にして、さらに積極的に成田空港問題と取り組んでいこうという契機になるということを私は願っていますし、そういうことに向かっているのではないかと、いろいろに思っております。

これは皆さんご記憶があるかと思いますが、前の運輸大臣の時に、運輸大臣就任時に記者会見においてこの伊藤大臣の署名入りの論文とはややニュアンスが違います、成田空港の解決のことについて非常に問題のある発言をされて、そのために、前のシンポジウムは発会の第一回目ができませんで、その処置を巡って私は大臣とかなりの議論をいたしました。そういうこともありましたし、また運輸省の関係者の方も非常に心配をして、大臣とよく話をすること、運輸大臣はその点をよく考えて、その姿勢をある意味では根本的に改める。そういう意味においては『雨降って地固まる』、そういうことでシンポジウムの期間においても運輸省の姿勢はある意味ではさらに前向きで前進をするということになって、シンポジウムは一応の成果を上げたと思っております。

ですから、今回のことも、こういうことを言っています。伊藤運輸大臣にちょっと気の毒な気もしますが、大変不注意でこういうことになりましたが、これが先程申しましたように『雨降って地固まる』というか、運輸大臣がさらにそういうことをきちっと問題をすべて認識して、この空港問題について前向きに積極的に取り組んでいくという大きな契機になるということを私は望んでおり、そういうことは非常に大きな可能性をもって私たちの目に出てくるであろうと思っておりますので、また何かありましたら私、伊藤大臣と直接お話してもちっともかまわないのでありますが、今回のことについては、ただいまも鬼澤さんが言われましたように、その処置のことについてはきちっと、考えをあとに書かれた点について言えば、これを取り消されて、そして空港問題について積極的に取り組んでいくというように私たちは了解して、この件は一応一

件落着くということにさせていただきたいというように思いますので、ひとつよろしくお願いいたします。

## 空港と地域との共生に関する 基本的な考え方についての質疑

### 隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

それでは次は、同盟のほうから、前回運輸省から出された「空港と地域との共生に関する基本的な考え方」についての質疑ということでありまして、同盟のほうは誰が…、石毛さん、お願いします。

### 石毛博道（反対同盟事務局長）

それでは、私から、質問および見解ということ、発表させていただきたいと思っております。

前回示されました運輸省の「空港と地域との共生に関する基本的な考え方について」私は記者会見でも申し述べましたように、国の側の文章としては画期的なものであるというふうに述べましたが、その真意は、成田の空港問題を当初より体験してきた者の目から見ると、こういう国の変化というのは、その当初の体験に照らして非常に画期的なものだというふうな感想を覚えたということです。

しかし、その後の新聞報道などでも見ますように、大阪空港のつくられ方あるいは地方空港のつくられ方等を見ますと、もうこういう考え方は地域の住民にとっては、あるいは日本の社会のほぼ常識であるというふうな声も非常に多く聞かれたわけです。そういう意味では、そういう時代なのかなという気もしますが、もう一つには、こういう文章は、更地に空港をつくる場合には問題のない文章だろうと思えますが、この成田のように非常な混乱という両者の対立が極まって、そして途中で止まった事業についてはどうなのかなと

いうような問題もあるわけで、そういう点も含めてなお、これはあくまでもその前段の基本になるべき文章ということでありまして、そういう意味でも、次の段階として成田に適用された場合にどういうことになるのかということは、議論として置いておきまして、それはまあ段階を踏んであるべきだろうというふうに思いますので、その前に、評価はするけれども、文章の問題点としては多々あるのではないかと思いますので、その点に関して少し質問させていただきたいと思っております。

何点かありますが、分かりづらくなりますので順を追って質問したいと思います。

最初に、二ページ（第五回一三三ページ上段三一行（参照））の最初の部分です。最初の段落の真ん中ごろですが、「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」という部分がありますが、この文章の主語が非常に曖昧だと思われまして、この文章の主語はどこにあるのか、お答え願いたいと思っております。

### 伊藤鎮樹（運輸省課長）

お答えいたします。確かにご指摘のとおり、この文章はちょっと主語が曖昧なことはそのとおりでございます。文脈的に見ますと、この「急激な変化に適切に対応していくことが求められる」という文章の主語は、その前に「地域の人々の生活や地域社会の営み」ということが出ておりますので、文脈的には「地域の人々や地域社会」が主語になるのではないかと考えております。

### 石毛博道（反対同盟事務局長）

つまり、急激な変化に適切に対応していくことが求められるのは、もちろん地域社会がそうですが、それを空港設置者がどうフォローするかという点については全然述べられてなくて、突然地域社会に「お前ら適切に対応しろよ」と言われても困ると思うんで

すがね。

**伊藤鎮樹（運輸省課長）**

この文章はそういう趣旨ではございませんで、空港が立地した場合に地域社会にどういった影響が出てくるか、そういう空港と地域との関係というのを客観的に見ていこうというところで書いている、まず前段のものでおっしゃいます。そういう意味で、ここで申し上げておきますのは、まあ言葉が「急激な変化に適切に対応」ということで、何となしに地域にそういう対応を押しつけるような意味で受けとられたのかもしれないが、私どもがここで申し上げたかったのは、空港が立地すれば否応なくその地域の人々に大きな影響を及ぼすということ、一つの大きな波紋と申しますか影響を及ぼす、空港というのはそういう存在になるということをおっしゃっています。

**隅谷三喜男（隅谷調査団団長）**

だから、そういうふうな解釈の下で我々はこれを読むというように言っておかないと、一般的に読むと、確かに同盟の人たちが心配するように「お前たち適切に対応しろ」というふうな受け取られかねないので、これは決してそういう意図で書いたものではないと思います。客観的にそういう状況になるであろう、こういうものだと、そういうふうな理解をして受け取る。

**石毛博道（反対同盟事務局長）**

それでは、次に移らせていただきます。二番目に、二ページ（第五回一三三ページ中段一六行（参照））の下の段ですが、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なければならぬ課題であるという関係当事者の一般的な認識と共に」とありますが、この「一般的な認識」とはどういうことですか。前段にある「丁寧なプロセスが求められ……民主主義社会の基本的な在り方を踏まえたい

んとした対応が必要である」という過程を経て、はじめてそのような認識が合意形成されるかどうかの問題であって、無前提に「一般的な認識」と規定するのはおかしいと思われませんが、どうでしょうか。

**伊藤鎮樹（運輸省課長）**

無前提に「一般的な認識」と申し上げるということではなくて、ここで書いておきますイメージは、まず実際は空港の立地に当たっての話し合いというのは、まず最初は空港の必要性や地域の問題、その問題についてお互いに議論し合って理解を深めていくことが第一段階としてあるという前提で、そういう相互理解を深めていく中で空港と地域の両立の問題を話し合っていくということになる、そういう考え方に立って書いてございます。

そして、ここで「一般的な認識」と書いている趣旨でもあります、懇談会においてもこの点について先生方からもいろいろ議論があったわけですが、その懇談会での議論を若干ご紹介させていただきますと、一般的にいつ、成田の、特に過去の経緯等も思ってみると、空港の立地に当たっての話し合いに当たって、当事者として持つておかなければいけないことというのは、空港の問題と空港の立地に伴って生じてくるいろいろな地域の問題は、公的な問題と公的な問題の話し合いなんだ、そしてこの二つの公共性をどう調和させていくかということがこの話し合いにおける課題である、そのようなお話があったわけでございます。公的なものと私的なものとの関係の調整ということではなくて、公的なものと公的なものをどう調和させていくかという、そういうことがこの話し合いの中における課題である、そういう指摘、ご示唆とかご教授もいただいております、そういうことをここでこういう形で表現させていただいたというのが真意でございますので、よろしくお願いたします。

**石毛博道（反対同盟事務局長）**

それなら、そういうふうな書いてもらうと非常に分かりやすいんですが。（笑い）

**隅谷三喜男（隅谷調査団団長）**

ちょっと抽象的過ぎるのね。

**石毛博道（反対同盟事務局長）**

それでは次、三番目です。一番下（第五回一三三ページ中段二三行（参照））のほうですが、「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。」とあります。これは、前段の「空港の立地に当たっては」を受けた文章と思われるが、「関係者や中立の第三者を交えた話し合いの場など」が立地の段階で設けられるというふうな、文章どおり理解してよろしいでしょうか。

さらに、「その状況を踏まえながら必要な場合」とは、どのような状況を想定しておられるのか、お答え願いたいと思います。

**伊藤鎮樹（運輸省課長）**

二ページ（第五回一三三ページ中段一六行（参照））の第二パラグラフの下のほうの「また、その話し合いにおいて」から始まる段落は、すべて空港の立地に当たっての話し合いの段階でのことを想定して書いている。原則としてはそこを想定して書いている、文章的にもそのとおりでありますし、そういうものだと思います。

それから、実際の「その状況を踏まえながら必要な場合」とはどういう状況を想定しているのかということですが、私ども一般的にここでイメージしております空港の立地についての話し合いというのは、

原則的には地元都道府県等とご相談しながら、空港と地域の双方の当事者同士で話し合うということになると考えております。しかし、当事者同士の話し合いというのは、これまでの事例に鑑みますと、お互いの議論が平行線をたどったり、膠着状態に陥ってしまうということも予想されるわけでございます。

そういう場合に「もうこれで話し合いがついた」というような議論で考えていくのではなくて、一つの知恵として関係者や中立の第三者を交えて、もう少し広い観点から話し合いが行われるような、そういう場が形成されていくということも想定していかなければなりません。そういうものも考え方でここに書いたものがございます。したがって、立地の段階における話し合いにおいて「必要な場合には、関係者や中立の第三者を交えた話し合いの場」が設けられることになる、そういうふうな考えてこれを書いているということでございます。

#### 石毛博道（反対同盟事務局長）

それでは、三ページ（第五回一三三ページ中段二九行～参照）に移らせていただきます。三ページの上段に「このような共生という新たな視点に立った考え方」とありますが、文章の頭に突然「このような」とありますが、この「このような」とはどういうことなのかという質問です。

#### 伊藤鎮樹（運輸省課長）

文章の頭に立っているということとで分かりにくいという指摘でございますが、文章の頭の「このような」は、私どもとしては前の二ページの第二段落を基本的に「このような」という形で受けたという考え方でございます。したがって、「このような共生」という新たな視点」とはどういう視点なのかということになりますと、私どもが言わんとした趣旨は、二ページの第二段落の核心的な部分ということであると、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ことを共生の関係と考え、そして、そのためには地域と、地域社会や地域住民との間に相互理解を基礎にした信頼関係を築いていく、これが共生というものの考え方の核心であると考えまして、その信頼関係を基礎とした共生の関係を築いていきたいという視点、それが「このような共生」という新たな視点」であると思っております。

#### 石毛博道（反対同盟事務局長）

三ページの二番目（第五回一三三ページ下段七行～参照）ですが、「一方、空港と地域との共生の問題は」で始まる文章の中ほどに、「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。」という文章があります。この文章の意味についてもう少し詳しくお願いしたいと思います。

#### 伊藤鎮樹（運輸省課長）

これは成田空港のかつての経緯の中で、国策であるということであるいろいろな形で空港づくりについて、地元の方々にそういう形でお願してきたような経緯があるとか、そういうことについて従来シンポジウム等の場でもいろいろご指摘をいただいたところがございます。そういうことを私どもなりにどういうふうに受け止めて今後の空港づくりを行っていくのかを考えたところでありますが、大規模空港というものについては、成田空港もそうですが、制度的には国が行う事業ということになっていくわけでございます。しかし実体を見ますと、空港づくりというものが、二ページ（第五回一三三ページ上段二二行～参照）の第一パラグラフでそこるところも述べているわけですが、否応なく地域に多大な影響を与えていく、そういう事業であるわけでございます。したがって、必然的に地域づくりに係っていくという側面があるわけです。そこをきちっと私どもとして認識しながら空港づくりを行って

かなければいけない。そういうふうな考えていくべきだという観点から、空港づくりに関して地域づくりという視点からの地域の主体的なご意見を伺い、そして空港づくり事業を行う国と地域がお互いに理解し合いながら事業を進めることが必要だという認識を持っているところでございます。そういう考え方を私ども、このような事業の進め方を総称した形で「実質的な国と地域の共同事業」という言葉で申し上げたところでございます。

#### 石毛博道（反対同盟事務局長）

次に、三ページ（第五回一三三ページ下段一九行～参照）の三番目にあたりますが、今の文章の下のほうに、「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」とありますが、この「住民福祉の観点」が非常に唐突な感じがするわけですが、この意味というか真意についてお伺いしたいと思います。

#### 伊藤鎮樹（運輸省課長）

この文章のところでの懇談会における若干の議論も申し上げたいと思いますが、この文章に至っていく議論として一つございましたのは、前回、河宮先生から既にご紹介もいただいているわけですが、要するに、国の方針を実施する自治体という趣旨ではなくて、地方自治というのは総合的に地域のことを考えていくというものなんだ、そういうことを前提にして「地域の実情を尊重した空港づくり」というものを考えていくべきだということでございます。そういうご指摘も踏まえまして、単に地域の振興の担い手としての立場のみならず、地域住民の福祉の向上とか、地域の人たちの生活とかも含めて総合的に見るという立場が地方公共団体の立場で、そういう立場で地方公共団体が空港づくりに係ってくるという趣旨を明確にするために、地域全体を総合的に見る立場の例示として「住民福祉

の観点も含めて」というふうに申し上げた、一つの例示としてそういう言葉を使わせていただいたということとでございます。福祉という言葉がちょっと耳慣れない言葉であったということ、そういうご指摘になったのかもしれないですが、趣旨はそういうこととございます。

**石毛博道（反対同盟事務局長）**

三ページ（第五回二三三ページ下段二四行（参照）の四点目です。三の「共生を実現していくための取り組み」の（一）「取り組みに当たっての基本姿勢」の文章の中に「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。」とありますが、ここで言う「空港」の概念についてきちんと説明していただきたいと思えます。

また、この場合、「気持ち」という言葉を使うのは、我々としてはちょっと安易なのではないかと思えますので、その点についてもお答え願いたいと思えます。

**伊藤鎮樹（運輸省課長）**

これまでシンポジウムでも十三回のシンポジウム、あるいは第十回のシンポジウムだったと思いますが、そのあたりから「空港」とはどういうものなのかということが議論されてきたと思っております。その中で、お互いに整理し合ってきた空港概念のイメージは、狭義の空港という概念と広義の空港の概念があるのではないかとということだっと思えます。そして、狭い意味の空港の概念は、滑走路やエプロン、ターミナル等の飛行機が離発着できる施設というものの総体ということになると思えますが、一方、空港は、そういう狭い空港の概念を超えて、周辺地域や関連産業とも一体になって実際には機能している。そういう意味では広義の意味での空港の概念もあるということだったと思えます。そういうことを踏まえて、ここで同じように空港という言葉を使っているわけですが、「空港本体だ

けが空港ではない」という意味は、この空港というのは「空港本体」と言っているものが狭い意味の空港に当たるのかな、「だけが空港ではない」というところで広義の意味の空港の概念を念頭に置いているわけとございます。したがって、「空港本体だけが空港ではない」とか、その前の文章にもあります「空港と周辺地域を一体的に見て」という「一体的に見て」までを広義の空港という形でとらえているというふうにご理解いただければと思います。

それから、これを「気持ち」と表現した理由ですが、空港というものは広い係わりを持つものなんだということとをきちんと空港関係者が頭に置いて、主体的に取り組みをしていかなければならないということ、主体的に取って、客観的にどうなんだというよりも、空港関係者の主体的な取り組み姿勢というものを「気持ち」という言葉で表現したかったということで、書いたほうの気持ちとしますと、決して安易なつもりはなかったのですが、そういうふうな受け止められたとしたら、言葉としては「主体的な取り組み姿勢」というような意味でご理解いただければありがたいと思えます。

**石毛博道（反対同盟事務局長）**

それでは、四ページ（第五回一三四ページ上段一六行（参照））に移らせていただきます。先程の運輸省の説明の「地元都道府県や関係市町村」の部分にも関係しますが、一番目は、二つ目の段落の文章ですが、「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。」という文章について、前回の円卓会議で河宮先生が説明されましたが、その中で、議事録の五九ページ（第五回二三三ページ参照）に「成田で行ってきた反省の上に立って云々」という文章がありますが、この河宮先生のお話しになった説明のとおりであるというふうな受け取ってよろしいかどうか、お答え願いた

いと思えます。

**伊藤鎮樹（運輸省課長）**

河宮先生は、前回、議事録の五九ページ（第五回一三六ページ参照）の核心的なところでは、ちょっと読み上げさせていただきますと、「本場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、地方公共団体に對しても要望しているのである」というふうな言い方でおられるわけですが、私どもとしては、地方公共団体というのはまさにそうした役割を果たしていただいているというふうな思っております。そのような観点で、共生の問題について地方公共団体にご相談し、ご協力をお願いするというつもりで書いていますものがございます。

**河宮信郎（隅谷調査団）**

ちょっとその点、補足させていただきたいのですが、事実として本場に自治体の活動が、望まれることと、ことをやり得てきたのかどうかということに対しては、大変問題があるという反省は当然その議論の中に含まれている。そういう点では、あるべき活動スタイルというか自治体の活動としての要望というのがそこに入っているという点で、当然、成田における過去の経緯というものの反省がそこに含まれているということは確認していただきたいと思います。

**伊藤鎮樹（運輸省課長）**

その点につきましては、私ども、これまでも地元自治体の方々からは大変主体的な態度で対応していただいたと思っております。ただ、それをうまく私ども自身がこなしきれないままにきたというところに、成田空港の問題の基本があったというふうな私どもは考えているところがございます。そういう意味で、今後につきましては、地元自治体のそういうお立場を尊重し

ながら、よくご相談しながら進めていきたいというふうに思っているところがございます。

#### 河宮信郎（隅谷調査団）

その点、運輸省としてはそこまで言えばよいかもしれませんが、県としては、シンポジウムの席上でも、やはり県の対応に不十分な点があったということは県のほうからきちんと言ってくださっているわけで、そこは、そういうことをここで確認することを躊躇すべきではない、というふうに言っただけだと思います。

#### 隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

ただ、文書としては、これは運輸省の文書ですから、運輸省としてはそこまで立入った表現はできないことは了解するけれども、しかし、我々の了解としてはそういう含みがあるということは確認しておきます。

#### 石毛博道（反対同盟事務局長）

四ページ（第五回一三四ページ上段二三行（参照）の二つ目の問題点ですが、段落の三つ目、「以上のほか、空港の建設・運営に当たり」から始まる文章の一番最後の部分です。「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」という文章がありますが、この時に、「発展させていくこと」が必要であるのか、それとも「発展させていく視点が」必要なのか、どちらの意味なのか、お答えいただきたいと思えます。

#### 伊藤鎮樹（運輸省課長）

「こと」と「視点」ということで、私どもの言わんとした意味は、私どもはそんなに違わないのではないかと思います。

ただ、ここで「視点」と書いた意味は、ここは共生懇談会というような体制を検討していくという文脈のくだりでございまして、どういう観点からそういう懇談会というような体制を検討していくのか、そういう

ことを申し上げたかったものではないかと、そういう意味で、相互理解や相互信頼を発展させていくという観点と申しますか、そういう観点がこういう体制を検討していく目的である、そういうような趣旨を申し上げたかったということだけで、深い意味はございません。

#### 石毛博道（反対同盟事務局長）

それでは、五ページ（第五回一三四ページ中段三〇行（参照））に移らせていただきます。五ページの①「空港の立地に伴う直接的な影響への取り組み」という文章の最後の部分です。「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」とありますが、この文章も、前回の円卓会議で河宮先生が説明しているとおりと受け取ってよろしいでしょうか。

#### 伊藤鎮樹（運輸省課長）

この文章をもう一度読ませていただきますと、「国の方針だけに協力するということであってはいけないですね。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、そういうふうに読んでいただきたいと思えます。」と河宮先生は言っておられるわけでございます。私どもとしても、地方自治体がまさにそういう形で厳しく私どもにもいろいろな指摘もいただきますし、そういうこととお互いに真剣な緊張関係を保って議論をしながら、そしてまたよくご相談しながら進めていくということによって実りある共生というものができていく、というのが私どもの考え方でございます。

#### 石毛博道（反対同盟事務局長）

次に、七ページ（第五回一三五ページ中段六行（参照））です。四の「共生を目指した空港づくりの在り方」のところですが、「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。」という文章があります。この場合、住民の意見はどのような形で保証されるのでしょうか。具体的に大綱の決定に関与できるのでしょうか。それから、法制度上の保証についてはどのように考えておられるのか、お答え願いたいと思います。二ページ（第五回一三三ページ中段二六行（参照））の下から二行目で先程私たちが指摘した「話し合いの場」がこれに相当するものと考えてよいのかどうかということですが。

#### 伊藤鎮樹（運輸省課長）

この基本的な考え方でお示した今後の空港づくりの在り方ですが、それはまず立地選定の案の段階で私どもが大綱案を作成して、地域にこれをよくご説明するということがございます。そして、その次に、この大綱案をもとに「関係地域・地区および住民の方々の話し合い」を十分に行うということにしているところでございます。そして、地域の意見との調整が整った後に空港計画の大綱を決定していく、そういう段階を踏んでいくこととしておられるわけでございます。したがって、住民の方々の意見や、その意見の、最終的に決定していく大綱への反映ということについては、このような意見との調整の過程で、何段階かにわたって行われている調整の過程で十分行われることになるのではないかと考えております。

法制度上の保証の問題につきましては、このような進め方について円卓会議の合意が形成されることは、私どもは法律を上回る重みを持った保証になるというふうに思っております。第三回の円卓会議において、円卓会議の基本的な考え方として、この会議で形成された結論については会議の構成員のすべてがこれに従い、この実現に努めるべきであるということが確認されたわけでありまして、そのような確認というのは社



会的に大変重い、重みを持った合意であることを確認し合ったものというふうに理解しているところでございます。

それから「話し合いの場」の議論ですが、この段階で大綱案について地域の意見との調整を行っていく過程で、いわゆる議論が膠着状態に陥る、あるいは平行線に陥るといふ状態が出てきた時には、当然のことながら、二ページに述べているような考え方で、「関係者や中立の第三者を交えた話し合いの場」を設けていくことになると考えております。

#### 石毛博道（反対同盟事務局長）

よく分からないのですが、つまり昔の話に戻りますが、第八回シンポジウムの段階で、航空局長が「私どもの制度というものは現在ございますので、この中で具体的に意見を聞く機会とか、あるいは空港づくりについての具体的な行政上の手続きというふうなものについても、今後こうした場でご意見を伺いながら、新しい仕組みを少しでも前進させたい」というふうに言っておられるわけですが、こういうものは、今のご意見も含めて、どういうふうにきちんと保証されるというか、例えば議論が突然打ち切られたりするという危険性もあるわけですね。きちんとしたルールとか法制度の裏づけがない限り、その場に出席したお役人や、その時の官僚の恣意的な気分とか、そういうものによって「もうこれで終わりだ」というようなことだつてあり得るわけですから、そういうことのないようにする制度とか、法の裏づけができる可能性があるのかどうか。

#### 伊藤鎮樹（運輸省課長）

今の石毛さんからのご質問は二点あると思うんですが、まず第一点は、今回の手続きの中でどういう形で、議論を未成熟のまま打ち切らないような仕組みがどういふふうに入っているのかということが一点あつて、そ

の仕組みがどういふふうな制度として担保されていくのかという、二つのご質問だというふうに理解したいのですが。

まず、未成熟のまま打ち切られないというものの考え方でこのプロセスが書かれているということは、まず大綱案を地域に提示してご説明します、そして、その上で地域の意見との調整を行います、そして、調整のものの考え方はこういうことです、ということをごに書いてあるわけです。

そして（三）で「空港計画大綱の決定」というのは「上記の調整が整った後」となつて、整った後に国の方針として決定していくんだ、つまり整うということがないと、未成熟のまま打ち切ること国の方針として決定していきませんということ、役人言葉です、短い文章で書いてありますが、未成熟のまま打ち切ることではなくて、「上記の調整が整った後」にやっけていきます、と。

じゃあ未成熟かどうかというものの判断はどういうことかというのは、（二）のほうで、どういうことがここで話し合われるかといえ、七ページ（第五回一三五ページ中段三四行）参照の（二）の一番下のあたりに述べていると思いますが、「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ての考え方を踏まえながら」と、ここの「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」が要点とされるべきであると申し上げているわけです。

そして、「このため、既に述べたような」ところで、実は、ちょっと分かりにくいといえ、分かりにくいのかもしませんが、二ページ（第五回一三三ページ中段一九行）参照に書いてあるような「共生」という考え方に立った空港立地に当たつての話し合いの基本

哲学、そういうものが前のほうに述べてありますので、そこに述べたような基本哲学というものを踏まえながら話し合つていくということで、未成熟の議論ではない、十分に議論を尽くすということが（二）の中に入っているというふうに理解していただきたいと思ひます。そして、そういうものが整った後に決定するんだということ（三）のところに入っていると書いていたいただきたいと思ひます。

それでは、それを制度的にどう担保するかという議論につきましては、法制度上の保証ということのご趣旨で言っておられるのかと思ひますが、率直なところを申し上げたいのですが、法制化の問題につきましては、公共事業全般の進め方にも係つてくる問題でございます、運輸省だけで対応しかねる問題であるわけでございます。今後の課題というようない問題だと思つております。しかしながら、運輸省としては、法制化いかんにかかわらず、この基本的な考え方に即して今後の空港づくりを實踐していきたい、また、そういうふういきちんとやっけていきたいという考えです。そしてまた、そういうことをこの円卓会議の中で合意していただければ、それは社会的に私どもが受ける状況としては法律以上の重みのあるものとして私どもは受け止めるところでございます。

したがつて、法制化の問題という同盟からのご指摘については、私どもの立場でお願いとして言わせていただきますと、これからの実践を積み重ねていく中で検討されていかなければならない将来課題を同盟のほうからご指摘いただいた、そういうふうな受け止めさせていただきますと思つております。以上です。

#### 石毛博道（反対同盟事務局長）

そういうふうな考え方でいきますと、この文章に書いては、今後の議論全般も踏まえて、あるいは書き換えとかして確定された時に、運輸省内部あるいは国にとつて空港づくりのマニユアルというか、公共事業を

進める上での重要な、手続きも含めて、こういうふうに進めるんだという確たる文章になるわけですか、これは。

#### 土坂泰敏（運輸省航空局長）

公共事業全般について申し上げることは私どもできませんが、少なくとも空港に関する限りは、この場のご議論を踏まえて、円卓会議としてのご結論というところで整理していただければ、私どもはそれを法律以上の重みをもって受け止めて、誠心誠意必ず実行いたします。

#### 隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

これを法制化しろとか言われると、運輸省としてもここでちょっと答えられないことがあると思いますが、今後空港をつくらうとする時には、大体こういう手続きでやっていきますというところは、運輸省としては、そういう慣行なり何なりを積み重ねていくということでは、まあひとつここで確認してくださいよということも言っていると思います、すぐ法制化しろと言われるとちょっと困るがあると思いますね。それはまた最終的にちょっと話しましょう。

#### 石毛博道（反対同盟事務局長）

それでは、次へ移らせていただきたいと思えます。八ページ（第五回一三五ページ下段4行目（参照））で一番上の「地区および住民と十分に話し合い」の次に「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」とありますが、この文章は、今までの成田空港の経過やシンポジウムの反省を踏まえるならば、空港の是非、あるいは空港と空港周辺地域の将来の在り方というふうな、問題点としては並列になるものがあるのではないかと、問題点として考えますが、どうでしょうか。

#### 伊藤鎮樹（運輸省課長）

先程、一番最初に、二ページ（第五回一三三ページ中段一六行（参照））の議論のところでも同じ議論を少し申し上げたと思いますが、この立地の際の話し合いというのは、最初は空港の必要性ということとをまずご説明し、そして理解していただくところから始まるのだと思います。その際に同時に、地域の側からは、そういうふうな空港がきた場合にどういふ問題があるのかということが問題提起されてくる。そして、お互いにまず問題を認識し合うということがあると思います。その意味で当然に空港の是非というのも議論になると考えております。そして、文章上「是非」とあえて書いてないではないかという指摘については、これも役人的だとお叱りを受けるかもしれませんが、ここは単に地域問題を議論するのではないという意味で「空港と空港周辺地域の将来の在り方」と書いてありまして、私どもは「空港と」ところに空港の是非も入っているというふうな理解で整理したところでございます。

#### 石毛博道（反対同盟事務局長）

それでは次に移ります。八ページ（第五回一三五ページ下段六行（参照））の二つ目の問題点ですが、今問題にした部分の次です。「今後の共生を指した空港づくりの要点とされるべきである」とありますが、この文章は、ここでは手続き論を言っているというふうに思われますので、「今後の民主的な空港づくりの要点とされるべきである」というのが本来の文脈というふうに思われますが、いかがでしょうか。

#### 伊藤鎮樹（運輸省課長）

私どもがここで「今後の空港づくり」ということで申し上げたかったことは、今後の空港づくりというものは地域と共生するものでなければならぬこと、そのためには地域と十分話し合って、相互理解、信頼関

係を築いていかなければならない、そういうことが空港をつくる側としての、我々としての要点というふうになっている、ということをおし上げたということでございます。そして、全体の手続きが、ここに掲げた共生のためという視点で整理した手続きが、別の角度で見てみたら民主的な手続きということになるのではないかと、ご指摘については、それとおりでと思いません。それはシンポジウムの際に山本先生が言われた茶碗を上から見ると、横から見ると、どう見るといふ議論とも近いのかもしれませんが、ただ、私どもとしては、共生を指した空港づくりの在り方というものを検討していく中で、その要点はこれとこれですという意味を言いたくてこの文章を整理した、そういうことがあるということでございます。したがって、特にそれ以上の意味はございません。

#### 石毛博道（反対同盟事務局長）

それでは、八ページ（第五回一三六ページ上段三行（参照））の三つ目の問題点です。（六）の「航空法に基づく空港設置の手続き」の部分の「公聴会」ですが、「公聴会については、反対意見を含め、幅広く意見を聞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。」と書いていますが、私たちは過去に成田問題で公聴会において苦い経験を味わっています。そのようなことを繰り返さないために、どのような具体的な方法を考えておられるのか、お答え願います。

#### 伊藤鎮樹（運輸省課長）

石毛さんが先程シンポジウムの時の議論を引かれている部分は、確か位置決定から公聴会に至るような時間のいろいろな問題があった、過去の検証の時のやりとりの部分だと思えます。そういうシンポジウムにおける私どもの成田空港建設経緯を検証していく中で、位

置決定のやり方というものが背景にあって、その後進んでいく中で公聴会が開かれ、混乱が発生した、そういう議論があったと思っております。そういう時の議論というものも私ども十分に念頭に置きながら、今回空港づくりに当たったの進め方、手順というものを整理したわけでございます。

その整理は、まず立地選定の案の段階で、七ページ(第五回一三五ページ中段一八行「参照」)ですが、空港計画の大綱案というものを地域にお示しし、これをよくご説明するということを出発点にして、地域との意見の調整を、先程来議論しておりますようなやりとりで十分に行っていく。そして三番目、その後に空港計画の大綱の決定ということになるわけですが、それは上記の、そういう調整が整った後に行うという段階を踏んでいくわけです。そしてその後、地域整備計画に関する方針の決定と実施というものが行われて、ここで地域の将来の在り方についての具体的なイメージが確定していく。地域振興とか、地域のいろいろな整備の問題についても確定していく。そういうことを経て環境アセスメントというものが、これからの空港については事業の前にあるわけですが、そういうものを経て、いろいろな問題を段階を経て調整していった、そこで計画決定の手続きというものが進んでいく。そしてその後、航空法に基づく空港設置の具体的な手続きに入っていくという段階を経ていくわけでございます。

過去の成田の状況を見ますと、この(一)から(四)までが一気に凝縮されて行われて、航空法の設置に基づく手続きに入って、公聴会のところでその調整を全部やるような形になっていた。それが非常に大きな混乱をまた生んでいったというふうに理解しているわけでございます。

そういうことで、私ども今回は、こういうふうなきちんと段階を経た手順を踏んで、その後、航空法の手続きに入っていくということにしたところでございます。

す。私どもとしては、したがって、こういう形で地域の意見等の調整を十分に行った上で航空法の手続きに入っていくことによつて、公聴会にそういう計画決定手続きの問題点を持ち込まれるということではなくなっていくのかなと思っております。そういう意味で、過去のそういう経験に対して、そういうことを繰り返さないような具体的な方法というのは、こういうふうな空港づくりをしていくということが一つの具体的な方法だと思っております。

そしてまた、公聴会そのものにつきましても、そこで計画をめぐる調整があったとしても、調整を行った後でも、具体的な設置計画というものについてはいろいろなご意見が出てくる。これは実際にそういうふうな思っております。その際にも、反対意見も含めまして、そういう意見が適切に表明されるような形の公聴会にしていき、また、そういう意見に対する見解を私どももきちんと申し上げていくという形で適切に対処していきたい。そういうのが八ページの下段二行から九ページの一行目(第五回一三六ページ上段八行「参照」)のところ整理している考え方でございます。

そして、この公聴会の運用についても、この円卓会議で今後決めただけならば、私どもは法律あるいはそれ以上の重みがあるものとして受け止めて、誠実に対処していきたいと思っております。

#### 高橋寿夫(隅谷調査団)

今の伊藤課長の説明でほぼ尽きていると思うのですが、私がおう少し別のサイドから感想を言いますと、航空法の公聴会、これは各種の法律に公聴会の規定がずいぶんありますが、こういうものがつくられた時代は、成田以前というのでしょうか、シンポジウム以前というのでしょうか、言わば少し古くさい時代の制度なんです。したがって、公聴会に出てくる人はかなり制限的に考えてますよね、利害関係人というふうな

ことで絞っているものですから、ちょっとこれが狭くなっているということ。

それから、航空法について問題があるとすれば、空港計画が告示されてから公聴会をやることになっているんですね。したがって、どうしても公聴会で意見を述べてもらう人、あるいは出る意見については非常に制約のあるものしか出てこない。そこに、かつての成田問題での公聴会の混乱の一つの原因があったと思っております。

先頃来議論されている、この共生のための一連の連続の中で、空港の計画大綱を決める前に十分地域の方々の話を聞く。これは公聴会を飛び越えたというか、公聴会の利害関係人という狭い範囲を越えた、もって広い地域社会というところの意見を聞くということになっているわけですね。したがって、この共生手続きで言われている「地域社会の意見の聴取」は、現行の制度の公聴会よりはかなり広い、そしてまた、かなり前広に行われるべきものだと思います。したがって、そういうものが行われると、地域社会トータルとしてのいろいろな意見というのは、かなり場所を決める時の議論の中で議論され、そういったものをすっかり包含した上で総合的に、さっきから問題になっている立地を決めるということになると思っています。

そうしますと、具体的に立地が決まりますと、その土地の中に権利関係を持っている人たちが現におられます。このことを無視して計画は進められないものですから、そこで航空法にあるような公聴会という形で利害関係人の意見を十分聞くという、言わば二段構えというのでしょうか。前のほうで、法律にありませんが、今日運輸省がずっと約束しているような「地域との話し合い」の中でマクロの議論が進められて、「こんな場所につくろう」となれば、それによって具体的な空港の場所とか大きさが示される。そうすると利害関係人が特定されますから、そこで公聴会を開く

という、マクロ、ミクロという二段構えでやっていくということだと思えます。

そういったことでも分かるように、この「共生」に関する運輸省の基本方針というのはかなり先取りをしているわけですね、先程の手續き論、法制論もありませんが、現在公共事業でやってないことをこの大規模空港で先取りをしていくということでありますので、どうしても法制度がないのに運輸省はやる。

では一体、法制度がないのにそれは担保できるのか。当然ご疑問が起ると思いますが、そこはまさにこういった場で、天下周知の、観衆が見ている所で、みんなの前で運輸省がお役所の責任を賭けてものを申し、かつ約束するということは大変重いだろうと思えます。国民が見てますから、大臣が代わった、担当局長が代わったということでも簡単に変えられるものではない。その意味では「法律がないから不安」という点は確かにそのとおりですが、実は法律があつたって潜ろうとすれば潜れてしまうわけですから、そういったことよりも、むしろ法律の有無にかかわらず、法制度の有無にかかわらずやっていくという意思を皆さんで確認していただいて、今後も監視するというふうにしていただく。我々調査団の人間ももちろん、十分それの実行については責任を持つ、監視をするということにしていけばよいのではないかと。そういう気持ちで読んでいただきたいと思はし、運輸省もそういうつもりでおります。

地方公共団体とお国の関係等々についても、この考え方はかなり現行の制度よりも進んで書いてあるものから、なかなか分かりにくい点があつたり、大丈夫かなというところがあると思うのですが、その点については十五回のシンポジウムで確認された相互の信頼関係というか、そういったものをベースに前向きに理解をし、かつ担保を求めていくというふうにご考えていただけると、非常に建設的な話が進むかなと思えますので、ちょっと蛇足を加えました。

#### 石井恒司（反対同盟員）

一点だけ質問させてもらいます。この文章全体を通じて様々なところに地域という言葉が使われておりますが、この地域の概念について伺いたい。

#### 伊藤鎮樹（運輸省課長）

地域の概念についてということですが、この文章で基本的にはだかだか地域と使っております時は、原則として地域社会および地域住民という趣旨で使っているというふうにご理解いただきたいと思えます。そのところが明らかになるようにということで、幾つかのところに、特に文脈上、地域住民ということをはっきり言いたいところで中心に使って、地域社会・地域住民が同じ概念だということが分かるようにということ、例えば二ページの第二段落の「また」以下のところ、下から六行目（第五回一三三ページ中段一九行）参照ですが、「自らが地域の一員として地域社会や地域住民に」というふうには、地域と地域社会、地域住民を同じ概念を同じような形で入れる、こういうことをしております。

それから、特に地域社会や地域住民をはっきり書きたいという気持ちから、例えば第二パラグラフの段落の上から三行目ですが、「空港と地域」という言い方が、これは空港と地域の基本的な考え方ということですが、同じ地域ということをや地域社会や地域住民との間でというふうには言い換えているわけですが、こういうことではだかだか使っている時は基本的には地域社会と地域住民と両方を包含したものとご理解いただきたいと思えます。

それから、周辺地域とかいう使い方をしているとこれは、まさに地勢的な周辺地域というふうな形になるかと思えます。

基本的にはそういう形で使っているというふうにし上げたいと思えます。

#### 石毛博道（反対同盟事務局長）

もう一点だけ私のほうから。地域の環境問題について、何点かにわたってバラバラにあります。一つは、「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うことで改善を図っていく継続的な努力」という言い方と、「事前に環境アセスメントを行い、その手續き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云々」という部分とありますが、この環境の問題についても少し詳しく説明をお願いしたいと思えます。この自己監査とはどういうことなのか。あるいは環境アセスメントを行って、それをどういうふうにご利用していくのかという問題についてです。

#### 伊藤鎮樹（運輸省課長）

まず自己監査、これは監査という言葉で耳慣れないということだと思っておりますが、これについては最近環境の分野で言われている問題として、誰かに指摘されて改善していくということではなくて、自らの問題としてきちんと対応していくという視点が、環境監査という形で二十一世紀の考え方なんだというふうなことが懇談会でも指摘がありました。その時の、これからの問題は、一つは空港設置者などが自ら自己規律的にきちんとやっていくことがあつて、その上で外部からそういうものがきちんと評価され、その意見がまた設置者のほうへ反映されていく。そしてまたそれがという、自らの自己規律と外部からの意見を見ていくという二つの組み合わせの中できちんとした環境問題への対応ができていくんだ。これは地域社会との共生ということでも同じことだと思っておりますが、言われてやるのではなくて、それが当然なのだということの考え方をどういうふうにきちんとしていくか、ということをお願いして自己監査という言い方をしております。そして、こういう考え方に至る背景としては、懇談会の先生のほうから環境監査というものの考え方を指導いただいた。そういうものも十分踏まえて書いて

ているということだとご理解ください。

それから、五ページ（第五回一三四ページ下段四行（参照）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関係者と十分話し合っていく」というところについての石毛さんのご指摘ですが、これも懇談会の中であつた議論を若干ご紹介させていただきますと、環境対策というのは、何か対策を一方的にやればよいということではなくて、それが対策になっているかどうかということと地域と相互に信頼し合うというか話し合う中で、これが対策として機能するんだということも理解していただいた上で、その対策が行われることによって対策が対策として機能していく。そういう意味で環境問題についてどのように対応していくのか、そういうことについてよく関係者と話し合っていくということが、相互信頼、相互理解というものをベースにした物事の考え方であるというご指摘をいただいたわけですが、そういうところをこの中で表現したつもりでございます。

**石毛博道（反対同盟事務局長）**

一つだけ意見を述べさせていただきます。今の環境問題ですが、この問題については私たちはシンポジウムの最後でも申し上げたとおり、地球的規模で生じている環境問題を解決する方向でこの空港問題も考えられていかなければならないというふうな認識を持っています。今回運輸省が提起された環境に対する考え方とは、もちろん今の説明は非常に我々としても納得するところではあります。そういうこととは別のこととして環境問題を我々が考えているところがあります。ここではあまり深く言及しませんが、今後改めて、私たちがこの問題については見解をまとめて提案する予定ですので、そのことを申し添えておきたいと思ひます。

以上で、質問を終わります。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）**

それで、地域のほう、県をはじめとして周辺市町村等のご意見は午後お聞きすることになっておりますが、今いろいろ立ち入って文言などについての質問がありました。一つだけちょっと運輸省のほうにお聞きしておきたいことは、この空港と地域との共生に関する基本的な考え方、これは同盟のほうも、基本的には従来の経緯に鑑みれば非常な前進で、大変結構だということですが、しかし個々の表現についてはもう少しはっきり表現してもらいたいとか何とか、これは他のほうからあるいはご意見が出るかもしれません。この文書そのものはこれ以上手直しするとかいうことはない、あとは解釈上というか我々の了解として了解しておくとか、その辺はどういうふうな運輸省はお考えですか。

**土坂泰敏（運輸省航空局長）**

この文書は、円卓会議のご要請で、運輸省として円卓会議の議論の素材という意味で出させていただいたものでございます。したがって、ここでいろいろな議論が行われて、この文書とはまた別に、皆様方のコンセンサスとして基本的な考え方が決まるのであるというふうな私どもは考えております。したがって、この文書をどう手直しするかということではなくて、皆様方のご意見を踏まえて基本的な考え方を円卓会議としてお決めいただくことになるのではなからうかと考えております。

**隅谷三喜男（隅谷調査団団長）**

そうですね。まあその辺は次の課題として、ですからこれは議論のための基本的な素材として出されたというふうな受け止めていいわけですね。

**土坂泰敏（運輸省航空局長）**

そのとおりでございます。

**隅谷三喜男（隅谷調査団団長）**

これは、同盟の方々もそういうようなことでこれを受け止めて、基本的に運輸省としてはこういう新しい姿勢をもって空港問題には係っていく考えであるということをご提示された、こういうふうな受け止めておいていただきたいと思います。

それでは、午前の円卓会議はこの辺でおしまいにいたしまして、午後一時から再開をいたしたいと思います。

（昼食休憩）

**隅谷三喜男（隅谷調査団団長）**

それでは、予定の時間がまいましたから、ただいまから午後の会議を始めたいと思います。午後は、前に申し上げましたように「空港と地域との共生に関する基本的な考え方について」の各方面から意見発表をしていただくことになっております。

そこで、まず最初に、千葉県の中野副知事からお願ひいたします。

**中野 晟（千葉県副知事）**

去る二月二十二日の第五回円卓会議において運輸省から発表され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、県としての所見を述べさせていただきます。

この共生論については、第三回円卓会議の指示に基づき、運輸省が各方面の学識経験者の意見を聞きながら、空港と地域との共生の意義について新たな視点に立って議論を行い、大規模空港建設についての基本的な考え方をまとめられたものでございまして、成田空港問題の歴史の教訓を十分に踏まえながら、地域に深く係って行くという姿勢が打ち出されているものとし

て、高く評価されるべきものと考えられます。

共生論の前提において、空港と地域の共生の意義や基本姿勢について述べられておりますが、その中では、「空港と周辺地域を一体的にみて、空港本体だけが空港ではない」との視点に立ち、「空港づくりは、地域づくりの問題でもあり、国と地域がお互いに理解を深めながら進める共同事業である」との考えを示しております。これまで国は「成田財特法」や「騒特法」等により、周辺対策や地域振興について、積極的な財政的援助を進めてきたところでありますが、基本的には、地元自治体の要望を受け止めるという受動的立場に立ってまいりました。この共生論の中では「自らが地域の一員」として地域づくりに進んで取り組んでいくという前向きな姿勢が示されたものでありまして、地元では好感をもって迎えられているところでございます。

これに伴う施策につきましても、①移転対策と騒音対策、②基盤整備や施設整備、③「地域おこし」への係り等体系的にとらえ、具体的方向を明らかにすると共に、特に空港建設については、自然との調和や地域の歴史や文化を尊重していく考え方に加えて、地域特性を生かした地域振興への取り組みなど「前よりも良くする」という新たな姿勢を打ち出しております。さらに、農業については、地域の個性を生かした方向に向かって地域内発的な取り組みを積極的に促進していく考えを強く打ち出しております。

「空港づくりの在り方」につきましては、空港建設に着手までのプロセスを整理したものであります。成田空港問題シンポジウムにおいて、反対同盟から納得のいかない空港づくりとして、多くの指摘がなされた諸課題に対応するものであり、また、空港問題二十八年の歴史を総括する大きな意味での結果として、地域の納得を得るための話し合いを重視しています。民主的な社会における大規模空港建設の手續きの進め方について、勇気ある決断をなされたものと評価し、敬意を表したいと存じます。

しかしながら成田空港は、既に滑走路一本が供用されておりますし、あと二本につきましても建設の途上で「白紙の状態」におかれているわけでございます。

この空港につきましては、現実の問題といたしまして、これがどのような形で行われるべきかということが大変重要な点であろうと存じます。この点につきまして、今後の円卓会議の中で十分議論されるものと思われませんが、このプロセスの趣旨が十分に活かされていくよう努力していく必要があると考えているところでございます。

最後になりますが、この共生論を通じて述べられていることについては、単に国・公団の責任のみならず、これを受け止め、参加していく側としての県や自治体などの役割が、広い意味で問い直されていることを痛感するものでございます。

県といたしましては、空港建設を受け入れる地域の代表として、また一方、地域振興等を推進する担い手として、この共生論を基本として、心を新たに空港問題の解決に向けて取り組んでまいりたいと考えているところでございます。以上です。

#### 隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

これは後で私の感想か意見かというようなこと一言申し上げたいと思っておりますが、ただいまの御しませぬのほうで、こういうような共生論ということになれば、参加していく側としての県や自治体などの役割も広い意味で問い直されるということを感じると言っておられます。こういう姿勢で運輸省のほう、あるいは空港公団のほう、さらに県、自治体などが問題に取り組んでいくということになれば、大変結構ではないかと、これは私の一つの感想ですが、申し上げておきたいと思っております。

次に、地域住民であります土井さんからお願しいたすと思うのですが、これは前回からちよつと取り残して、土井さんのほうから希望があったのですが、今日

に回していただいたわけでありまして。土井さん、よろしくお願いいたします。

#### 土井脩司（財花と緑の農芸財団常務理事）

これから原稿を読ませていただきますが、この原稿をつくるのに当たって数々の人たちにいろいろ助言を受けたたり、「提言」と書いてはありますが、限りなく私たちの願いだということを読ませていただきます。

#### はじめに……私たちの願い

先の円卓会議ではありがとうございました。これまでの隅谷先生はじめ諸先生方、関係される皆様のご努力、それを支えられる正義感と勇気を私たちも学び、新しい力が湧いてきました。また、この円卓会議で国が発表した空港と地域との共生に関する基本的な考え方は、相互理解をベースにして、空港と地域を一体的に考えていこうという方向がはっきりと示されております。取り組みの考え方としても、地域環境や地域社会との積極的調和や地域おこしへの積極的参加を打ち出すことなど私たちが注目すべき内容となっております。

私たちも、このような考え方と軌を一にするような気持ちでこれまで地域づくりに取り組んできたつもりですが、そのような立場で未来への創造に向けて提言させていただきます。

私たちが、ベトナム戦争当時いちはんの被害者であったであろう農民や母親や子供たちへの救援活動を通じて痛感したのは、大切な「生命」や「心」を踏みにじる争いを続ける資本主義や共産主義といったイデオロギーに対する不信でした。それはまた西洋近代化文明の流れに代わる新しい理念と行動の必要性を想起させました。二十二年前のちよつどそのころ、「第二のベトナムにしろ！」という叫びが三里塚で起こっていました。私たちは平和な業としての「花」をテーマに選び「花の革命」、当時は「血の革命」とか「赤い革命」とか言われてましたが、「花の革命」を唱え、多く



の人々の応援を受けて天神峰に花の農場をつくらせていただきました。

その後、『花の心』に思いを寄せる各方面の方々に支えられて、活動を続けてまいりました。そして八年前の春、千葉県知事により公益事業を目的とする財団法人・花と緑の農芸財団が認可され、ここ芝山に発足しました。

現在、市民の人たちや子供たちと共に、地域や学校に『花の心』を育て広げる『花の輪事業』、青年たちを中心とした『研修事業』、新しい地域づくりを地元の人たちと展開する『フラワービレッジ事業』を実践しています。フラワービレッジとは、環境、教育、福祉を

総合的、関連的にとらえ、よりよき生産と生活を導き出す花と緑の農芸村とらえています。これまで群馬県の倉瀬村等の地域づくりに協力させていただきました。今、日本の玄関である当地においても財団の理念に従い、地元の人たちと共に喜んで地域づくりに参加協力させていただこうと心の準備をさせてもらっています。

さて、過去も大事ですが、未来はもっと大事だ。私たちの願いは、成田シンポジウムを契機にして蓋が開き、出直し建直しのきっかけをつかんだ今、すべてのエネルギーを未来への創造に向けていただきたいということ。それは、過去の多大な損失を埋め合わせるのみならず、過去の教訓を最大に活かしたものであり、そのような未来への構築を本円卓会議の総意によって行うべきだと思います。

#### 今一度、現状認識から

今日も私は一番機六時に目を覚ましたのですが、とにかく日本の玄関であるこの地域は、騒音に包まれ、ゴルフ場と工業団地が先行し、山を削り産業廃棄物が捨てられるという自然破壊は、心の荒廃をも生み出しています。故郷を愛する愁者はただその流れに必死で抵抗し、ゴミや空缶を拾いながら（たくさんの空缶が捨てられています）地下水を守る運動や桜の苗木を植えたりしているのが実情です。また交通の不便さ、閑古鳥が鳴くと言われる商店街、後継者や嫁不足の問題は深刻です。また、部落などは分断されたり、散りぢりになった家族もあります。これほどの犠牲と浪費を生んでつくりあげられた滑走路一本とターミナルビルは『飛行場』としての機能と安全性に不安を与え、地元地域とは近くて遠い存在です。

#### 地の人が主人公に

村社会が崩壊に向かいつつあるという荒廃した中、地の人は挫折感としらけに見舞われています。「この災いをどうしてくれる」という被害者の立場から離れることができず、原因は加害者にある故、責任をとって

くれというのが過去の態度でした。沈黙し運命として諦めている人たちもいたのです。その様をダム建設で沈む村の様相に似ていると指摘する人もいます。そして、過去突然に災いを受けたと思っている人間にとつては、その代償を「福」として返してもらいたいというのが最後の必死の叫びだったかもしれない。つまり、空港問題の当事者でありながら長い間脇へ追いやられていたのです。

今大切なのは、地域の具体的なビジョンの構築と共に、自治体および住民が被害者意識を脱却して、未来への新たな一歩を踏みだすことだと思うのです。現在、地域の中にはポスト工業化社会に向けた新しい世界をつくり出すために献身したいと願う人がいます。開発において重要なことは、人間の「欲望」を満たすことではなく「必要」を満たすことです。エネルギー浪費型の社会に疑問を抱き、地球社会の一員としてより高い満足感を得る社会の創造を望んでいる人々もいます。

ここでうれしいニュースを報告させていただきます。地の人たちが主体的に考え、語り合い、様々な立場の違いを超えて、地域の環境と空港の共生を創出しているという思いが、具体的な行動として現われました。この四月十日に騒音直下の芝山町岩山地区において、十一弦ギターのスペシャリストとして国際的に活躍なさっている辻幹雄さんを迎えて、『SHIBAYAMA桜コンサート』が開かれることになりました。芝山町は国際田園文化というのを願ってまして、ローマ字でSHIBAYAMAとしました。現在、地元岩山の人たちをはじめ、芝山の町長、助役、議長以下、地域を愛する多くの町民が気持ちを新たに、騒音から逃げる意識を捨てて、大きくスクラムを組んで準備が進められております。

また、国や県、空港公団もこの未来を開拓する試みに、一つの小さな試みですが、深い理解を示していただいており、町民の一人としてこの場を借りて心から感謝を申し上げます。また、理解ある記事を紹介して

くださった新聞社の方にも、委員の一人としてお礼を申し上げます。

### 地域から空港を考える

日本の玄関、顔でもあるこの北総の地は山や川、田や畑といった自然に恵まれ、都会や海外との交流にも充分な役割を果たす場所です。近くて遠い存在の「空港」を、近隣の地域と共生するものとして再生しなければなりません。「空港」は、「飛行場」としての機能を越えたもっと広範囲なものであるべきだと思います。「空港」が存在するこの地域は、お年寄りや子供、障害を持つなど様々な人々が花や緑の豊かな環境の中で多様な生産活動に従事し、活力あふれる生活を、これは精神的にも経済的にもですが、育んでいける地域であるべきです。「空港」はこの地域と包括し合う「空の港」として計画されるべきです。

さて、私たちが考える国際空港を抱える地域にふさわしい総合性と関連性を考慮した空港計画の大筋は次のようなものです。

①「空港」とは滑走路、ターミナル、駐車場を含む「飛行場」としての機能と、日本の玄関、日本の顔にふさわしい「平和で美しい地域」としての存在を兼ね備えたものである。このように空港を定義づけたいと思っております。

②その「飛行場」とは世界に誇れる安全性と機能を完備したものである。

③「平和で美しい地域」とは、この地の自然と歴史文化を大切にし福祉の行き届いた未来のモデルともなり、都市や海外とも積極的に交流でき、新しい風が地域に活力を与え、子供たちにも夢を与える場所である。『平和なメッセージを発信する地球実験村』として世界的な視野と認識を持って存在する地域である。

④以上の概念は、(a) 自然・歴史・文化システム

(b) 交通システム (c) 経済システムという三つの観点から総合的に検討がなされ有機的に結合

することによって、実現への道筋が開けてくると考えられる。例えば、千葉県二十一世紀農業展望構想や世界子供交流村構想などが、その中核になりうると思われる。

私たちは、国の共生に関する基本的な考え方から、このような「空の港」としてのイメージを感じ取りました。そして、具体的な展望を早急につくり上げなければならぬと思います。

### 新しい未来のために

成田闘争は、経済大国への高度成長を一途に走ってきた日本のあらゆる矛盾に対峙して展開されました。この闘争が直面した矛盾とエネルギーを創造に変えて未来へつなげていくべきです。

円卓会議は、高度工業化文明を象徴するともいうべき国際空港の建設が地域社会とどのような折り合いのつけ方が可能なかを模索する場所でもあります。繰り返しになりますが、この地域は平和で美しい二十一世紀に向けて「科学技術文明」と「地域」が共生するための新しいモデル、言わば、日本における地域社会の在り方を象徴する「実験村」として最適の場所ではないでしょうか。

円卓会議に強く期待するのは、未来の展望を示すグランドビジョンと具体的計画のスケジュールを明らかにし地域住民、国民に示すことです。そして地域が、ここに暮らす人々がその役割を理解した時、砂漠に水を得たようにすべてが生き返り、過去の忌まわしいことを未来の光が包み込み、新しい春への準備が始まると確信しております。どうぞよろしくお願いいたします。ありがとうございます。

### 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。今まで私たち、もう三年近くもいろいろ議論してまいりまして、多少暗い思いやギスギスしたこともありまして、どちらかというとといういろいろと難しい問題について議論をするとい

ようなことが、シンポジウムからこの円卓会議にかけてもそうであったと思うのですが、ただいまの土井さんのお話は、この地域をこういう状況の中でもっと明るいものとして、その意味では未来に向かって理想的な社会というようなものをつくってゆくべく、そうした展望をもって私たちは進んでゆくのではないですか、という意味では大変力強いご発言であったというように思うのです。ですから、この「空港は日本の玄関だ、日本の顔にふさわしい平和で美しい地域というものをつくらうではないですか」というような叫びは、これからの成田を考えていく場合の一つのスローガンであろうというふうにも思っています、大変明るい気持ちで伺うことができました。どうもありがとうございます。

それでは、次に、大栄町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）

それでは、このたび運輸省より示されました「空港と地域の共生に関する基本的な考え方」について、私の感想といくつかの提案を述べさせていただきます。

ここに至るまでの成田の経過を思いをいたしながら、この「考え方」を通読してみると、この円卓会議に至る三年余に及ぶ関係者の努力がここに形として結実しつつあることをみる思いがします。ここに示された考え方が具体的な形となり、四半世紀にわたってこの地域が抱え込んだ、様々な矛盾を解消してゆくよりどころとなることを願ってやみません。国が公開の場での議論を通じ、民主的に施策を実行しようという決意を明示されたものであり、今後、この主旨が運輸省のみならず、各方面に及ぶ行政の在り方にも波及されてゆくことが期待されます。

また、この考え方が一つの時代を画する画期的な内容を含むものであり、戦後五十年に及ぶ行政の在り方に対し中央官庁である運輸省が自らに向けた深い反省



の念と、新たな決意の意志を読みとることができません。しかしながら、この「考え方」が単なる手続き上のプロセス論を明示したのものとなってしまうことも警戒しなければなりません。大規模プロジェクトの是非を含め、国民の自立的な意思を最大限に尊重するという視点から、常に見直してゆくという観点も含め深い自省の念が常に求められていると思います。

と同時に、戦後五十年を経てなお、未成熟と言わざるを得ない民主主義の有り様が問われているのだとも思います。民主の主であるべき市民が一つのプロジェクトに参加する課題を投げかけられていると考えます。しかし、この「基本的な考え方」は、まだ概要が示されたに過ぎず、形を整え、実質的な機能を有するものとなるまでには、今までの粘り強い努力が積み重ねられねばならないことを肝に銘じていくことが肝要であろうと思います。

以上意見を述べましたが、この「基本的な考え方」を実施していく具体的な各論の段階においては、いくつかの課題があると考えられますので、以下いくつかの点について提言させていただきます。

一 縦割り行政の仕組みを超えるための方法について  
地域の生活は、官庁の役割区分を超え、すべての領域にわたるものであり、実効性のある施策をとるうとするとき、従来からの縦割り行政の仕組みを超え、担当部署の垣根を超えた密接な連絡が不可欠であります。

したがって、「基本的な考え方」の主旨を十分に共有した新しい行政の進め方を作りあげていくことが必要だと思えます。  
二 現場に対する権限の委譲と当事者能力の強化について

空港と地域との共生に、継続的、積極的に取り組もうとするとき、第一線の現場を担う組織に十分な当事者能力が不可欠であります。第一線が意欲的に行動するためには天下一や出向等の人的往来を改善

しながら、権限を委譲していくことが必要であり、そのための具体的な検討が始められるべきだと思えます。

三 農業問題について  
具体的な例として、「空港関連需要を生かした農業の展開」をあげられています。しかし、過去においても、この課題が取り上げられながら、効果はさほどあがっていません。単なる呼びかけにとどまらず、具体的な措置が必要であると思えます。  
四 農業への「地域内発的な取り組みが必要」との指摘について

この指摘は、非常に重要なことだと思います。従来、ともすれば、地域の個性、農家の個性がさほど重視されず、農家の創意と工夫が生かされないきらいがあり、この事が意欲的な農家の負担とさえなっています。

全国画一的な基準、規格等の弾力的な運用が求められており、政令の改善等も含めた幅広い検討が必要だと思えます。また、農水省との意思の疎通も充分にされなければなりません。

そのための方法、内容、施策の具体化が必要だと思えます。  
五 「共生懇談会」について

継続的な話し合いの場としての共生懇談会が提唱されていますが、この場が単に話し合いをする場とならないためにも、その位置づけ、役割、権限等が明確にされる必要があると思えます。

六 公聴会、意見の調整等が単なる事務的なセレモニーとなったり、空港建設の通過儀礼とならないように十分な配慮をしていくことが必要だと考えます。以上です。

**隅谷三喜男（隅谷調査団団長）**

具体的な問題の提起あるいは提言というべきかもしませんが、それを含めていろいろ示唆に富むことを

言っていたのですが、どうでしょうか、これ一つ一つやると大変ですから、一応皆さんのご発言をいただいた後で、今日、こういうことについては一言二言でも何か答えておかなければならないことがあれば、最後に運輸省のほうで、あるいは空港公団で、こういうことについてはもっと今後の討議に任せたいということもあるでしょうし、あるいは具体的なことについては「これはこういうふうに考えてます」とか「こういうような経緯でこうなってます」というようなことを、もし言うことがありましたら最後の時に一括してお願いしたいと思います。どうもありがとうございます。

**鬼澤伸夫（成田空港対策協議会）**

それでは、意見発表をさせていただく前に、午前中、運輸大臣論文についての意見を申し上げましたが、ちよつとマイクの関係で聞きとりができなかったという方がいらつしゃいましたので、その部分だけでも一度復習させていただきます。

例の東洋経済での二度目のインタビュー修正部分、そして、今日の謝罪文等を拝見いたしましたも、冒頭の大臣論文についての一部しか答えられておりません、反省がないというふうに受け止めております。というのは、貨物空港化については自分の考えではないというふうなお答えであります、それについて私どもの見解として、今日私の文章にしてある面が一つの反論であります。

しかしながら、私どもの周囲では、大臣が書いたものでないといつても、これは大臣としての責任を取るべきであるという強い意見が出ているのも事実であります。しかし、たまたまあの論文が発表されました前日の朝、某テレビ局で竹村健一なる方が同じことを言っておられます。突然の切り込みで言っておられる。

したがって、大臣が書いたものでないということは、出所が他にあるということは、そういったことをかみ合わせるとある意味では理解できます。したがって、私どもとしては、こういったものをむしろ相手にせずというか、無視した形で、前向きな姿勢できちんとした話で進めていきたいという趣旨で申し上げます。

したがって、運輸省・空港公団が一体であるならば、当然、大臣も一体であるべきだと思いますので、事務局の大臣へのレクチャーをしっかりと行っていただきたいというふうにお願ひ申し上げます。以上であります。

#### 隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

ちょっと申し上げますが、今鬼澤さんの言われたことは、今日そちらにおられる方にはよく聞こえたようですが、実は円卓のこちら側ではちょっと聞きにくかったんです。それで、今鬼澤さんは重ねて、今度はマイクを使わないで、分かるように言われた。どうもありがとうございます。ございました。

#### 鬼澤伸夫（成田空港対策協議会）

それでは、本論に入らせていただきます。私たちが成田空港対策協議会は、成田の民間団体三五団体の参加で構成しております。三月十七日に臨時総会を開き、前回の円卓会議で運輸省航空局から示された「空港と地域との共生に関する基本的な考え方について」検討いたしました。

円卓会議でこれまで、時間が大事であること、具体的な各論が必要であることを述べました。今の成田問題に対して、時間の観念と各論が必要であることを、成田の民間団体の会議で確認いたしました。

これからは、私たちの総会で出た意見を踏まえて発表させていただきます。

一、敷地内協力者である三一七戸の農家は、国際空港、国際旅客空港ができることを理由に、長年住みなれた土地を離れ、住みなれない土地に移りました。三

一七戸の願ひは、一日も早い完全空港化であります。また、空港建設関連事業として、成田ニュータウンが建設されました。ニュータウン建設に協力した住民は、何も文句を言わず、代替地もなく、コミュニティセンターの一〇坪の店舗をもらっただけです。彼らの願ひもまた、一日も早い完全空港化です。

二、羽田空港をうらやましいと思つた人がいます。三里塚に暮らし、たまには空港のレストランに行こうとしたとき、警備の方に入場を断わられたそうです。それも非常に不快になる断わられたようです。空港に隣接する三里塚に暮らし、食事にも行けないのは一体どういうことなのでしょう。

空港と地域との共生を唱えるならば、当然改善されるべきであります。

最近、空港周辺地域の小学生に空港入場のパスポートなるものが配布されました。私の知り合いの小学生はパスポートを手にして鼻高々であります。

このパスポートを、私たち成田空港対策協議会に参加する三五団体が認定する人にも配布することを提案します。

確かに現在も空港公団に申請すれば、入場許可証は配布されます。しかし、その配布をどうも許認可と勘違いしている節があります。申請する民間側には大きい不満があります。それとも民間人が認める人では信頼できず、私たちの三五団体にはまかせられませんでしょうか。

三、成田は遠いという意見があります。では、首都圏に暮らすすべての人にとって、羽田空港は近いのでしょうか。あの混雑する東京モノレールは快適なんでしょうか。空港を利用する人は、送迎の車で空港に行ける人ばかりではありません。

確かに国際線と国内線が近いということの便利さは否定できません。現在、成田と羽田が遠いことの問題はあります。

遠い、近いは時間距離です。時間距離が短くて、

快適な交通機関が望まれます。成田と羽田の両空港を鉄道で結ぶ計画が必要と考えます。

東京の過密解消を目指した首都改造計画があります。多核多圏域型の地域構造を目指した国の計画です。それを受けて、千葉県の新産業三角構想があります。

これらは、機能、交通を分散し、快適で豊かな生活を実現していく計画です。成田の位置付けも国際空港都市というものです。これらの計画は変わりないものであるはずですが。空港周辺地域を成田国際空港都市と位置付け、機能整備をし、他の地域から利用しやすい交通システムを充実させていくべきであると考えます。

東京の過密解消を目指す国の計画があるにもかかわらず、羽田に機能を集中させる考え方を最近耳にしました。あえて運輸省に質問します。国と言え、運輸省も国土庁も建設省も自治省も、そのほかの省庁も同じと考えていいのですか。首都改造計画は変わってはいませんか。

四、前回の円卓会議で空港と地域との共生についての考え方が示されました。

共生は、まもなく迎える二十一世紀に必要な概念と言われています。共生とは、個人と家庭の共生から、家庭と地域、地域と国、国と国、また個人と企業の共生、企業同士の共生まで広がるものと言われています。例えば、自動車業界でも、環境保全に対して企業間で、また国を越えて自動車メーカーで共生が模索されようとしています。空港と地域との共生の在り方について述べられた運輸省航空局の考え方は、共生のこのような概念を具体化するものであり、高い評価を得るものだと思います。

都市は、自然、農業との共生が必要です。また、農業地域の中にも文化創造、観光、研究、居住機能が盛り込まれるべきであると考えます。このような共生の概念を具体化する空港周辺地域のマスタープ

ランづくりが急務です。

空港周辺地域が同じコミュニティとして共生し、豊かな地域となっていくことが我々の課題と考えています。

また、前回説明された共生の考え方の中で、空港の立地には事前に環境アセスメントを実施することが必要であると述べられています。

環境アセスメントの実施は、民間、これには第三セクターも含まれますが、五〇ha以上の規模の開発では、何年の前から義務付けられています。また、五〇ha未満の大規模な開発であっても、環境アセスメントに準ずる環境影響調査が義務付けられます。数百ha、それ以上の開発規模である空港建設においては、環境アセスメントの実施は当たり前前のことであり、既に世の中の常識となっているはずで

成田には、既に環境の変化が現実であります。

これに対する対策を立て、実行することが今の成田に必要なものだと考えます。

五、成田空港での環境問題の最大のものに騒音問題があります。空港周辺地域の騒音問題に対応するものとして、一九七八(昭五十三)年四月二日に制定された騒音法があります。いまだに説明会が開かれていません。説明会を開かない理由として、警備の問題をあげ、運輸省も、公団も、県も、成田市も自分たちの仕事とは思っていないように受け止められます。他人のせいにするべきことではないはずであります。どのように考えられますか。

先程述べた私も成田空港対策協議会の臨時総会で私は会員から詰問されました。本当に空港をつくる気があるのかと責められました。背景には、空港公団に対する不信感が成田市民の中にあるからです。以前にも述べましたが、第二ターミナルビルの開業に当たり、地元で用意された店舗床が二〇m<sup>2</sup>(六坪)で、しかも成田と芝山と併せたものであり、販売品目の制限つきでした。

市民は、何も店舗の権利が欲しいのではありません。空港を建設していく具体的なプラン、行動が見えない故に、不満を持っているのです。

六、私たちが地域に空港をつくることをまかせていただけのならば、私たちが引き受けます。

いつまでも抽象論ばかりでは、私たちは納得いかないのです。国もB・C滑走路の白紙撤回以降のプランを早く出すべきです。B・C滑走路を前提にするか、しないかを決めなければ、地域振興計画はつくれないのではないのでしょうか。A・B・C滑走路を前提に各論に入るべきだと私は考えます。以前にも述べましたが、時間が大事です。

騒音法の説明会も、例えば二〇戸単位で二〇〇回開けばいいではないですか。騒音下の土地利用計画も私たちにまかせてくれれば、まとめてみせます。アクションプランをつくるべきです。

騒音軽減のための航路工夫、航空機運行の安全性、航空機事故への対応、電波障害対策、道路整備等について、より良くなることを速やかに実行すべきです。

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。いろいろ運輸省あるいは公団に対しても、具体的な質問もありますので、これは後で答え願いたいと思います。

#### 鬼澤伸夫 (成田空港対策協議会)

今先生に言っていたいただきましたが、これは質問形式はとっておりませんが、答えられない部分は答ええないでも結構です。

#### 隅谷三喜男 (隅谷調査団団長)

だから、今日答えられない部分は、また後でもいいですから。

それでは、最後になりますが、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)

私たちがみんなで集まりまして、運輸省から出されました共生論について検討させていただきました。その中で、字句等については分かりづらい面がかなりあったのですが、これについてはかなり突っ込んだ表現の仕方だなというところで、一様に評価はされておりますが、これがどういう形で公正に運用されるのかという、そんな一抹の不安を抱えながら、私たちの見解をまとめてみましたので、読み上げたいと思います。よろしく願いいたします。

◇ 第五回円卓会議において、運輸省から出された「見解」は、大規模空港を地域に建設する場合の原則的なことを論じております。そして、内容は「地域と空港との共生」についての考え方と、「建設の入口としての手続き論」という二つの観点から言及されています。

特に、手続き論については、前回、調査団の先生方が指摘されたように、これからの大規模公共事業の進め方の道しるべとして評価できると思います。二十七年にも及ぶ成田空港問題をとおして、ようやくたどりついた本質的な成果であり、空港に対する立場の違いを超えて、歴史的に重みのある「認識」だと言えます。

しかし一方、今日の民主社会の視点から、冷静に運輸省の「共生論」を見つめてみれば、極めて当然な手順であり、一種の常識論と言えなくもありません。この当然のことが二十七年前にこの地で行われていれば、これまで地域がはらってきた多くの犠牲がなくて済んだかもしれないと今更のように悔やまれてなりません。

また「共生論」は、今の所言わば絵に書いたモチ

に過ぎず、私たちが抱えている、より現実的で深刻な課題に目を向ければ、手放して喜ばないというのが正直な気持ちです。つまり、この「共生論」は、成田空港のようなケースの場合、どのように適用されるのか等々、現実の諸問題との関連において、疑問が付きません。

今、この成田空港をみれば、A滑走路は既に使用されている一方、B・C滑走路は建設の途上で放置され、無残な姿をさらしています。第四回円卓会議の千葉県の発表資料の中にもあるとおり、騒音地域に住む人々は、将来に対して不安感をつのらせ、中には移転を検討している人もいます。空港本体が南北に縦断し、地域全体の交通やコミュニケーションを分断しており、B・C用地やその周辺は、その多くが無目的のまま、公のために活用されていません。そして、何よりも、空港裏側の地域は出口のない空港問題の象徴として、地域の対立の場となり、取り残されたままです。このような状況を抜本的に改善しないで、共生を語っても何の意味もありません。

さらに言えば、地域住民にとって抽象的な共生論よりも、今眼前にあるこの現実の課題をどうしてくれるのかということが、最も切実な課題だということとを、認識していただきたいと思っています。

◇ 空港周辺地域の現状や問題点について、その課題を整理し、成田空港周辺地域の将来像を、子々孫々のためにも、的確に方向付けていくことが、円卓会議に参加している私たちの使命であると思っています。地域の人々は円卓会議を、大きな期待をもって見守っています。その期待に応えていくために、次回からの会議では、次の点を主要課題として議論を展開すべきです。

以下提案します。

・第一点として、「共生懇談会」の設置について

運輸省の「共生論」を生かす意味で、現空港にあ

てはめて、「共生状況についての地域の評価や意見を継続的に反映されるような体制」すなわち「共生懇談会」が直ちに設けられるべきだと思います。そのための具体的な内容を検討したいと思っています。

・第二点として、騒音区域の抱える課題とその対策について

滑走路がある限り、永久的に存在する騒音区域について、現在の対策の問題点を整理し、今後行うべき対策について検討するべきです。

・第三点として、地域に開かれた空港づくりとはどんなことか

治外法権的につくられてきた空港が、真に地域住民に親しまれる空港として存在し、今後つくられることが可能なかどうか。その手法や具体策について、考えたいと思います。

・第四点として、空港周辺地域振興の方向はどうあるべきか

空港の持つデメリットをどのように解決し、良い面を地域のために生かしつつ、住民のためになるべき地域振興の方向について検討したいと思います。

円卓会議が開催されてから、既に六回目を迎え、多くの意見や議論が交わりましたが、「地域と空港の共生」について、これを見守る多くの地域住民の前で、的を絞って集中的に問題を煮詰めていくとさきにかけていると思います。

「地域と空港の共生」が真に可能なかどうか、具体的な諸問題の討議を提案するものです。

最後に、

国や公団は、一刻も早く空港をつくりたいがための妥協を排し、一方また地域も地域エゴ(物取主義)に陥らぬよう公正な論議を尽くすべきであると思います。円卓会議は、今後の日本の社会のより良いモデルを作り出すという大きな社会的使命を持っているという認識に基づいて、広い視野に立って議論がつくられる場だと思います。さらに具体的な議

論の活性化を熱望いたします。  
以上です。

**隅谷三喜男(隅谷調査団団長)**

ありがとうございます。相川さんのほうから出された問題は、この運輸省から示された「空港と地域の共生に関する基本的な考え方」自体は大変結構で、ある意味で言えば、むしろ前からやっていただかなかないならないような点と認識しているということだったと思います。そういう空港と地域の共生という点ではほぼ意見が一致するので、さらに具体的に成田のことを取り上げてそれを議論してもらいたいということだと思いましたが、これは最後に、次回からのことを私のほうから申し上げたいと思っておりますが、次回からはまさに相川さんが言われたようなこういう基本的な考え方を具体的に成田にあてはめてどうするかということに移っていくと思います。その場合には、今相川さんから示されたような論点を具体的に取りあげてここで議論をしていくということになっていくと思うわけでありました。

それで、運輸省に対して、あるいは中には多少空港公団も含まれますが、いろいろなことが問われたわけですが、中には大問題もありまして、今日ここですごくどうこうという意見を、おそらく運輸省側としても言えない点もあるかと思いますが、とりあえずこれだけのことはお答えしておく、あるいは運輸省としての考えを言っておこうということがありましたらば…。

**土坂泰敏(運輸省航空局長)**

運輸省に対するいろいろな質問がございましたし、いろいろなご提言もあつたわけがございます。運輸省への質問に対しましては、本来この場でお答えするのが筋であると思いますが、やはりもう少し私どもとして実態を調べたいところもございまして、関係のところとも調整をさせていただきたいので、できましたら

お答えは次回以降にお願いできないだろうかというふうに思います。

また、ご提言について運輸省としてどう考えるかということも申し上げなければいかんところもあると思いますが、これも先生が最後におっしゃいましたように、次回以降、これを成田にあてはめた時の具体論についてのご議論が行われるということになれば、その段階でまた私どもの考え方を、全体の議論の整理で許していただける範囲で、そこで申し上げさせていただきますければというふうに思います。

#### 隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

それでは、いろいろ大きな問題を提起されたりもしておりますから、運輸省としても今日直ちに答えないで、もう少しよく検討してからお答えしたいということでもありますので、そういうことを念頭に置いて、今日発言をしていただいた方からは、いろいろなお考えなり、提案なりいただいたわけですから、これはこれとして大切にしまして、今後の議論の展開の重要な素材にしていきたいというふうに考えております。

そこで、先程ちょっと一言申し上げましたが、今日のこの会議で運輸省のほうから出されました「空港と地域の共生に関する基本的な考え方」については、発言者の方々にほぼ共通していることは、基本的には大変結構な考え方であって、成田二十五年の歴史を振り返ってみれば、大変大きな前進がここに見られ、あるいはシンポジウムから円卓会議にかけての議論の成果というものをかなりよく踏まえてつくられているということでは、皆さん大体見解は一致したわけで、運輸省のほうもこれを作るのにはいぶん苦労されたと思いますが、我々としても前進のために大変良い考え方を示されたと思って。その意味では感謝をいたしたいと思います。

しかし、これを成田の問題に具体的に適用した場合、成田はもう既に二十五年の歴史がありますから、既成

の事実関係のようなものもたくさん出てきてしまっておりまして、ここに書かれたとおりに進むというわけにもいかない点がある。そういう意味では、次回からは、共生に関する基本的な考え方を念頭に置きながら、成田空港の問題をこれからどういうふうにご考えていくかということに問題の焦点を絞っていききたいと思いますが、よろしいでしょうか。ご了承いただきたいと思っております。

もう一つ、最後に、私のなかば感想であり私の希望意見と言ってもよいのですが、申し上げておきたいことは、運輸省のほうとしてはこのようにして空港と地域の共生についての基本的な考え方を示され、国の責任というものを表に出されて、これを共生という視点に立ちながら民主的に事態を展開するように進めていく考えだということをおっしゃられたわけですが、そうなりますと、民主的というのは国だけの問題ではなくて、地方自治体の問題でもありますから、地方自治体としてはそれだけの発言の機会を持ったという意味においては、大いに歓迎する点も少なくないと思うのですが、逆に言えば、地方自治体もまたそれだけの責任を共に負うことになる。ということは私たちとしては確認しておく必要があると思うのです。

もう一つは、先程「地域とは何か」というような質問と答弁がありました。地域の住民、特に関係者としても、共生という視点に立ってこの問題を考えるということがここで論ぜられたわけで、したがって、そういう地域住民の人たちにとっても、いろいろな意見を言い、主張を展開する機会が与えられる、そういう機会を必ずつくりなさいということをおっしゃられたわけですが、そういう発言をし、主張をするという限りにおいては、逆に言えば、それだけの責任が生ずるといって、お互いに意見を言い合いい、それに対して責任を負っていくということ、新しい社会ができていく。その時に、先程の土井さんの意見にありましたように、ただ規制するとかいうことで

はなくて、一つの理想を持って地域社会をつくっていく。今後、そういうことに成田が一つのモデルとして進んでいければ、これにこしたことはないのではないかと。円卓会議がそういう役割を演じ得るならば、この円卓会議の役割は非常に重要であると共に、大きな意味を持つというふうに思うわけでありまして。

今日は、大変早く終わりましたが、次回からは、そういう意味で、もう少し立入って成田自身のことを踏まえながら議論を展開していきたいと思っております。以上をもって、本日の円卓会議をおしまいにしたいと思います。

―以上―