

# 第九回 成田空港問題円卓会議

一九九四（平成六）年六月二十三日（木）

成田市「成田国際文化会館」

## 隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

それでは、十時少し過ぎましたので、ただいまから第九回成田空港問題円卓会議を開会いたします。

本日の円卓会議であります。前々回と前回、運輸省のほうから、「今後の成田空港の整備および地域づくりについて」の説明と、資料がここで示されたわけでございますが、それに対する、前回もありませんが、意見発表、質疑などを行いたいと思います。

今日の予定をあらかじめ申し上げておきますと、はじめに芝山町長の内田さんと大栄町にお住まいの飯笹さんから意見発表をいただきますが、飯笹さんは実は前回の円卓会議のときに意見を言いたいというお申し出があったのですが、時間の都合で本日に変えさせていただきますましたので、芝山町長さんの次にお願しいたいと思っております。引き続き、意見発表のお申し出がありました成田空港周辺市町村議会連絡協議会の会長をしてられる富里町議会の相川議長さん、それから松尾町長の八角さんから意見発表をしていただきます。それから続きます。それに続いて、反対同盟のほうから意見を述べるといってお申し出がありまして、討議を進めたいと思っております。意見発表をしていただいた後で、その質問なり意見に対し、運輸省、公団、あるいは千葉県の方から、それぞれに回答をしていただきます。と思っております。

## 「成田空港の整備および地域づくりについて」に対する意見発表および質疑応答

## 隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

それでははじめに、芝山町長の内田裕雄さんから、芝山町を代表して意見発表をお願いいたします。

## 内田裕雄（芝山町長）

ただいまご指名をいただきました芝山町長の内田でございます。早速、発表をさせていただきます。

今回で九回目の円卓会議を迎えるに当たりまして、隅谷調査団の先生方をはじめ関係各位の、今日までのご尽力に心から感謝を申し上げます。この度発言の機会をいただきましたので、七回・八回の円卓会議で運輸省から説明のありました「空港の整備の必要性」と空港との共生を目指した取り組み、さらに補足説明につきまして地元町長としての意見を発表させていただきます。

当初に示された運輸省の共生論については、この円卓会議において今後大規模空港の整備を進める上で的一般論として高く評価されたところでございますが、この共生論の背景には、周辺地域における賛成派、反対派、多くの住民の二十八年間の長い苦しい歴史を踏まえ、反対同盟がシンポジウムで主張してきた様々な論議が、これを生み出す役割を果たしたことも事実であったと認識しているところであります。

この共生論を踏まえ、第七回の円卓会議で、運輸省から横風用および平行滑走路の建設計画が提案され、第八回の円卓会議で、また補足説明がされたわけですが、私はこの新たな計画について、基本的に支持してまいりたいと考えております。しかし、私ども地元の立場から言えば、空港の建設は単に国の政策上必要であるだけでなく、反対同盟、各自自治体、また多くの住民の皆様が主張してきた、地域の再建や、均衡ある地域振興を、どう実現していくかという切実な問題でもあります。そのため、空港を造る側の国も地元と一体となって財政措置をはじめ、地域が安心できる具体策を取りまとめたいと思っております。地域にとつては、これからの空港づくりはとりもなおさず「成田空港問題の解決である」と同時に、対立してきた地域の絆の、再建でなければならぬと考えるからであります。

このような視点から考えますと、既に使用中のA滑走路に関係する残された対策を明確にし今後の騒音対策に万全を期すことは当然であります。空港の設置

により厳しい環境の中で、余儀なく生活する多くの住民に思いをいたし、経済的、文化的、利便性などの、マイナス面を補える、共生の論理に基づいた具体策を取りまとめたいと、反対同盟の良識ある決断と、世論の動向を踏まえ、早期に空港問題解決を図ることが、私たちの責務であると考えます。そして、開かれた立派な空港の完成と、空港ができて良かったと周辺住民から評価される、地域社会の実現に向け、次の世代に問題を残さないよう、努力してゆかなければならないと思っております。

このような観点から、芝山町として当面する主要な問題について、この際特にお願しておきたいと思っております。

最初に、「騒音対策」について三点ほど申し上げます。

まず第一点は、「民家防音工事の再助成」の問題であります。

成田空港は、シンポジウムにおいて議論のありましたように、それまで平穏で静かな農村地帯であった地域に突然決定されたものであり、そこに長い間住み続けている住民の感情からすれば、現行の「防音工事を一度受ければ再助成はしない」という対策には強い不満を持つことも当然のことです。

この点につきましては、従来から空港公団が主催する「騒音対策委員会」の席上などでも再々にわたって請してきたところでありますが、速やかに具体化されるよう強く望むものであります。

第二点は、「発生源対策」の問題であります。

前回の運輸省の説明では、低騒音型航空機の導入等に関し主として法的な説明がなされましたが、「共生」の観点からは、さらに地元に着目した問題点に言及して欲しかったという感があります。

私どもの芝山町では、これから夏を迎えますと、騒音の影響の大きい離陸便が多くなり、冬季に比べて騒音の影響が大きくなってまいります。

このような中で、第八回円卓会議で議論のあった住民生活に影響のある深夜早朝便の飛行制限や、飛行コース等の問題については、当町としても開港前から強く要請してきたところでありますが、特に深夜便の減便については性格上運輸省の指導と責任によって対応できると考えられますので、実行してくださるようお願い申し上げます。さらに低騒音エンジンの開発について関係メーカーに依頼することも、急務であると思っております。

第三点は、「集団移転対策」の問題であります。

この問題については、既に県、空港公団のご尽力によって当町の「中郷地区」の集団移転対策が実現しており、町長として深く感謝しているところであります。しかしながら、当町には、移転対象となる地区がまだまだ相当数存在いたします。運輸省のご説明でも地元の意向を踏まえて取り組むとの姿勢は示されておりますが、対策を進めるに当たっては、歴史が刻まれた住み慣れた思い出の多い住居を棄てて、移転する気持ちに思いをいたし移転して良かったと言われるように、血の通った対応をお願いするものであります。

以上、「騒音対策」の問題について、当面する三点の重要な課題について述べさせていただきましたが芝山町は、空港が完成すると町の約六四％が騒音区域になることが予想されており、この問題の解決なしに、共生はないとの認識をいたしておりますので、運輸省の積極的な対応をお願いするものであります。

次に、「地域振興」の問題について何点か申し上げます。おきたいと思っております。

成田空港が位置決定した一九六六(昭四十二)年の芝山町の人口は、約八、八〇〇人であり、空港建設過程の一九七五(昭五十)年には、約七、八〇〇人と大きく減少してまいりました。幸いにも空港の開港を契機に、徐々にではあるものの増加の傾向にあります。ただ決定時の人口に至っていないのが実情であります。申し上げました減少傾向は、騒音地域からの移転を他

の市町村に実施したことも原因の一つと考えられますが、交通網の整備がはなはだしく遅れを来したことが主な原因と考えるところであります。

そこで、今後地域間格差の是正はもとより地域の振興を図るためには、都市計画を決定し、空港関連従業者等の定住できる街づくりが必要でありますので、以下そのための対策を申し上げます。

まず第一点は、「芝山鉄道の延伸」についてでございます。

芝山鉄道の現在の計画は、空港から千代田地区までの二・七kmとなっております中で、第一期計画二kmで現在進めておりますが、現状のままでは、地域振興につながることは考えられないので、さらに南側へ延伸し、空港と周辺地域との時間距離を詰めることによって、利便性の向上が図られ、それが地域振興の大きなインパクトになると考えますので、真剣に検討するようお願いいたします。

第二点は、「人口対策」についてであります。

私の記憶によると、空港決定時の推計では、空港が完成した場合、空港関連従業者は四八、〇〇〇人になると言われておりました。現在では、既に約四〇、〇〇〇人に近い従業者がおると聞いておりますが、今後仮に空港建設が進むとすれば、関連企業等の立地とあいまってさらに増加すると考えられます。

前回、県から現在策定中の「成田空港周辺地域振興計画」において適正な人口配置に努めてまいりたいとの発言がありましたが、増加する人口を計画的に配置することによって地域へ分散し、このことにより地域が活性化することが必要であると考えております。この点につきましては、先程申し上げました芝山鉄道の延伸によって人口の適正配置が可能となる面もあると思われまますので、この問題と併せて検討をお願いいたします。

第三点は、「物流施設の整備」についてであります。現在空港南側では、国道二九六号線およびはにわ道

路の整備が進められており、さらには首都圏中央連絡道路の計画が明らかにされ、基幹的な道路網の整備が促進されようとしております。

そこで、これら交通網の整備と地理的近接性を生かした、物流施設を空港南側に整備することによって、北側に集中する機能の分散を図ると共に、雇用の拡大、人口の定住化、税収の増加等、地域間格差の是正にもつながるものと考えておりますので、実現に向けて特段のご尽力をお願いいたします。

第四点は、「水対策」についてであります。

これまで、人口対策や物流施設の整備など地域振興の重要課題について申し上げてまいりましたが、これらの施策の具体化に当たり大きな課題となるのが、水の問題であります。

この問題は、芝山町に限らず多古町、大栄町についても同様であり、主に地下水に頼っているのが現状であります。したがって水の安定した供給体制が確保されなければ地域の積極的な振興は極めて困難であります。そこで、国は空港整備と併せ地域振興のための根本的な課題である、この水対策について自らの手で解決を図っていただきたくお願い申し上げます。

第五点は、均衡ある地域振興を図るため、新たな財政処置についてであります。財特法の延長、特別な財金等、ご配慮をいただいているところですが、真の共生を具体化するためには、思い切った新たな財源の裏付けが必要です。また空港に隣接しているにもかかわらず厳しい財政状況に置かれておるのが現状であります。きめ細かい部分の騒音対策や地域の振興の一端を自ら担ってゆくには、安定した財源確保ができるよう制度の確立をお願いするものであります。

第六点は、騒音地区の移転跡地の有効活用についてであります。

今まで有効活用を図られてきたところではありますが、いまだ未利用地が多く残されております。またこれからも増加してゆくものと予測されますので、空港関連



施設の立地をはじめ、地域発展の核となる有効な活用を図ると共に、景観整備への対策も含め、積極的な対応を進められるよう要望いたします。

第七点は、道路整備であります。首都圏中央連絡自動車道の計画が進んでいるところですが、空港に近い部分の横芝く大栄間の路線がまだ決定されていませんので、なるべく早期に基本計画の策定、着工へと進められるよう要望いたします。なお、国道、県道等の整備についても、空港アクセスとしても重要と思われるので、積極的な対応をお願いするものであります。

以上、前回の運輸省からのご説明に対し、芝山町として当面の主要な問題について意見を申し上げます。成田空港の問題は、二十八年の長い歴史があり、当町はその渦中に置かれてまいりました。その結果、地域社会の絆が失われ、それが行政にも歪みが生じ、今日に推移してきたことも事実であります。

これらを是正し、地域の再建と新たな均衡ある発展を図るためには、早期に空港問題を円満に解決していただくことが急務であると考えます。

空港と地域が共生するためには、既成概念にとらわれず、時代の変化や住民のニーズに対応した諸施策が必要であります。当町といたしましても空港と地域の共生のために真剣に考え取り組んでまいり覚悟でございますので、国、空港公団、県の特段のご指導とご尽力をお願い申し上げる次第であります。

以上で発言を終わらせていただきます。ありがとうございます。

#### 隅谷三喜男（隅谷調査団团长）

大変念の入ったご意見を伺いました。ありがとうございます。

このご意見に対して一括して答えていただくことも一つの方法、あるいは時間節約のためにはそのほうがいいのかもありませんが、せっかくなのでいろいろ考えてご

発言になった点でありますので、お一人お一人について運輸省、公団、千葉県それぞれに対してご要望があるわけですから、これからの一つ一つについても一件一件お答えを願ったほうが具体的にいいと思いますので、そういうふうにお願いをしたいと思います。

それでは、運輸省のほうからまず言っていただけですか。

#### 伊藤鎮樹（運輸省課長）

それでは、内田町長さんのご発言に対して、運輸省からまずお話し申し上げます。

最初の点は、民家防音工事の再助成の問題でございます。民家防音工事の再助成につきましては、私ども、来年度の空港公団予算で措置できるよう、概算要求に盛り込む方向で現在作業を進めております。そして、その具体的な内容をできるだけ早く固めて、千葉県および関係市町とご相談していきたいと考えております。

次に、発生源対策のご指摘でございます。深夜早朝便の減便の実行についてということでございますが、深夜早朝便につきましては、今後とも必要最少限にする努力を私ども続けていきたいと思っております。しかし、やむを得ないものは引き続き地域にお願いせざるを得ないと考えております。どうかよろしくお願いいたします。

それから低騒音エンジンの開発についてのご発言でございます。航空機の低騒音化を進めることなどを内容といたします航空法の一部を改正する法律が、昨日、六月二十二日でございますが、参議院本会議で可決・成立いたしましたところでございます。この法律の趣旨に沿って、高騒音機について段階的に運航を禁止し、二〇〇二（平十四）年四月には高騒音機である旧基準機の運航を禁止するなど、航空機エンジンの低騒音化に積極的に取り組んでいきたいと考えております。成田では、この旧基準機に該当する航空機が、現在、約三割程度を占めております。したがって、これらの高騒音

機がなくなることによりまして、この規制の効果は大きいものがあると私どもは考えております。

それから集団移転についてのご指摘でございます。集団移転の問題につきましては、これまでも芝山町に一方ならぬご尽力をいただいております。「移転して良かった」と言われるように血の通った対応が必要であるとお話を肝に銘じて、これからも取り組んでいかなければならないと思っております。この問題につきまして、詳細につきましては、後で空港公団のほうから答えさせていただきます。

次に地域の振興の問題でございます。町長さんが先程おっしゃられましたように、立派な空港の完成と、「空港ができて良かった」と周辺住民から評価される、そういう地域社会の実現、これが今回私どもが提案させていただいた趣旨でございます。趣旨と同じことを町長さんもおっしゃったと思っております。そのように受け止めさせていただいて、地域振興の問題についてお話しさせていただきます。

まず最初は、芝山鉄道の延伸の問題でございます。芝山鉄道の延伸につきましては、そのようなご要望があることを私どもも承知いたしております。そして、これは私どもにとっても、今後の地域づくりの課題として受け止めているところでございます。今後、千葉県の地域振興計画との関係や、先程お話にありました人口の配置の問題、あるいは採算性の問題などを踏まえました事業化の可能性等について、地域の方々と一緒によく勉強させていただきたいと考えております。

また、人口の問題や物流施設の整備の問題と共に、道路整備や水の問題が今後この地域の地域づくりにとって大変大きな課題であるというお話ございました。私どももその点を十分認識し、地元千葉県とも連携しながら関係省庁と相談するなど、私どもとして積極的に努力していきたいと考えております。

それから財源の問題でございます。財源の問題につきましても、地域の均衡ある発展に資するよう、成田

財特法や特別交付金制度を十分に活用していくと共に、騒音法に基づく農業用施設や緑地帯等の整備に対する補助制度、そういうものもございまして、そういうことを活用しながら取り組んでいきたいというふうを考えております。以上でございます。

**佐々木建成（空港公団副総裁）**

空港公団のほうから二点お答えを申し上げます。

まず第一点は集団移転の問題でございますが、日頃、芝山町に大変この点ではお世話になっております。現在、騒音地区に居住される方々が移転される場合には、私どもは、地域社会のつながりを維持した集団移転というものを基本として今後とも取り組んでまいりたいと考えております。このため私どもは、昨年実施した芝山町中郷地区の集団移転一つのモデルといたしまして、移転される方々のご意向や地域の実情を十分に踏まえて、移転先や移転方法についてよくご相談を申し上げ、関係自治体のご協力を得ながら代替地の造成や道路などの基盤施設の整備を行うなど、移転される方々の立場に立った移転が可能となるよう取り組んでまいりたいと思っております。そして、集団移転、個別移転の別なく、移転者の方々にご納得いただき気持ちよく移転され、結果として「良かった」と思っているように努力してまいりたいと思っております。

現在、芝山町では加茂地区、住母家地区の方々より集団移転のご要望を受けておりまして、実施に向けて公団としては取り組んでおるところでございますけれども、今後とも、今申しましたような考え方に基づきまして、集団移転について積極的に取り組んでまいりたいと思っております。

それから第二点の移転跡地の有効活用の点であります。騒音地区の移転跡地の有効活用は大変大事な課題だと思っております。地域の方々と関係自治体とご相談の上、共同作業場とか、あるいは出荷場といったような共同利用施設を整備するというようなことを

やりまして、移転に伴って通勤農業ということが余儀なくされるということになるわけで、その通勤農業の利便を確保いたしますと共に、騒音用地全体につきましては、緑地の整備による環境保全とか、あるいは空港関連施設の立地による地域の振興などに役立つように活用してまいりたいと考えております。以上でございます。

**今泉由弘（千葉県企画部理事）**

それでは千葉県のほうからお答えをいたします。

まず人口の計画的かつ適正な配置をお願いしたいという点でございますが、千葉県といたしましては、地域の格差を是正し、均衡ある発展を目指すためには、農業をはじめとする既存産業の振興とか、あるいは新規産業の育成、さらにはご指摘のありました空港関連従業者受け入れなどの人口の定着増加対策が大変重要であると考えております。このような意味から、人口の適正配置を目指すための住環境の改善を行いつつ、住宅開発等も行っていく必要があると認識しているところでございます。

それから物流施設を南部にも整備されたいという件でございますが、空港周辺の物流施設につきましては、既に成田市側で現在計画を進めているところですが、南および東側地域にあつては、現在、倉庫等の乱立が見られるような状況でございます。このため、南側の基幹的な交通網の整備と併せまして、本地域の拠点性を生かした国際物流とか生産とか業務管理、商工業サービス等の機能を集積した物流基地の整備が空港の整備と併せて必要であると考えておりまして、現在それを検討中でございます。

それから最後の国道、県道の整備でございますけれども、この問題につきましては、私どももいたしましたし、例えば国道二九六号線のバイパスであるとか、県道成田松尾線のバイパス等について今後積極的にこれを推進していくつもりでございますので、よろしく

お願いいたします。以上でございます。

**隅谷三喜男（隅谷調査団団長）**

一つ一つお答えをいただいたんですが、中には必ずしもまだ答えのないところもあるような気もするんですが、芝山町長さんから、この際、もうちょっとこの点ははっきりしておいてくれということがあれば。

**内田裕雄（芝山町長）**

一つは、防音工事に対する再助成であります。これはもう確定というふうには解釈してよろしいですか。再助成制度は、来年度、予算要求はするということができれば、できれば今日ここで「やれる」と発表していただければ、大変ありがたいと思っております。

**伊藤鎮樹（運輸省課長）**

確定というのをどういう段階で確定と言うかということはいろんな段階のことがあると思うのでございますが、今、私どもが考えておりますのは、これを来年度の概算要求に盛り込みたい。来年度の概算要求というの、この夏ぐらいに私どもが概算要求案をつかって、財政当局に秋に要求することになるわけでございますが、そういう概算要求の中にこの再助成というものを盛り込んで行いたい、そういうふうな考えているということでございます。

**隅谷三喜男（隅谷調査団団長）**

そこはもうちょっとはっきりね。それは予算ですから、最終的に言えば来年にならなきゃ決まらないわけですが、運輸省としては、これは予算要求をしますとか、それに近いような答えをもらいたいというのが町長さんのお願いだと思います。

**伊藤鎮樹（運輸省課長）**

予算制度という性格がございまして、今申し上げ

ましたことを申し上げますと、運輸省航空局としては「やる」という考え方で決めていると。しかし、これは予算制度でございまして、政府全体としては、そして最終的には予算が国会に承認されて決まると、そういう性格のものであるというふうにご理解いただきたいと思っております。

#### 高橋寿夫（隅谷調査団）

予算ですから、それは国会を通らなければ確定しないのは当然であります。この制度は従来の制度に一つ上乗せをする新しい制度です。そういうものの一つの制度改正にもなるだろうと思いますが、そういう意味を含めて、単なる金額を増やすということだけじゃなくて、制度として突破口を開くということについて、少なくとも航空部局としては腹を固めたというふうにご考えてよろしいんですか。

#### 土坂泰敏（運輸省航空局長）

航空局として腹を固めて努力をいたします。

#### 隅谷三喜男（隅谷調査団团长）

そのほかに。

#### 内田裕雄（芝山町長）

それから、鉄道の延伸の問題でございしますが、開港の条件として、交通の不便な芝山町に騒音だとかいろんな迷惑をかけているので、当時、田村運輸大臣が、二・七kmを約束した。ここに高橋先生もおられますが、航空局長さんであったときでございまして。とにかくせめて芝山の中央までという要求を、絶えず運輸省、空港公団、県にも話してまいりました。

しかし、田村運輸大臣は、C滑走路をこの際トンネルを抜いておかないと、とにかく将来一気にいけないので、とりあえず首を出しておくという約束をした。された。

しかし将来に夢を残した約束であったわけでございますので、今回のいろんな共生論の中で、せめて芝山の中央まで、九十九里までと一般的には私は申ししておりますが、そういう延伸計画を、国、県、公団の皆様方にお骨折りをいただいて、一つの長期計画に計画として乗せてもらおう。鉄道だから明日すぐ敷けるという状況ではございませぬけれども、これはきちっと将来に夢を残しておくという延伸をひとつ強くお願いをしたい。高橋寿夫先生はよく知っておりますよ。

もう一つは、水対策について回答がはやけていたという感じがしますけれども、これは……。

#### 今泉由弘（千葉県企画部理事）

国のほうから、水対策については国としても十分取り組むというご返事をさっきいただいたわけですが、県といたしまして、水問題は基本的には県のほうも受けなければならぬ問題でございまして、国と協力をしながら努力をしてみたいと思っております。

それから芝山鉄道の問題でございしますが、これは先程国のほうからお答えいただいたわけですが、鉄道、これははつきり申し上げまして、乗らないところには鉄道が敷けないわけでございますけれども、私も県のほうの考え方といたしましては、先程申し上げました人口の適正配置ということと併せて、そういうことが実現するプロセスの中で可能性というものをきちんと考えていかなければならないと認識しております。そういう意味では芝山の鉄道の延伸というものについても促進をしてみたいという考え方でございまして、町と併せて国、公団ともまたきちんと相談をしてみたいと、このように考えております。

#### 隅谷三喜男（隅谷調査団团长）

これは町の振興計画と裏腹の問題でもありますからね。

#### 柳川秀夫（反対同盟員）

ただいまの意見の中で、水対策の問題がありましたよね。あれは上水道の問題ですか。下水道も含まれているところの質問でしょうか。

#### 内田裕雄（芝山町長）

主に上水道の問題でございまして。それは、飲料水と併せまして、いろいろな施設ができてきますと、現在、工業用水もみんな地下水を頼っておりますので、広い意味の上水というふうに申し上げました。下水道も、ここに書いてありませんが、当然一緒のものでありますけれども、今日の発言内容はそういうことでございまして。

#### 隅谷三喜男（隅谷調査団团长）

それでは、町長さんのほうからの意見と質疑は以上にしたと思います。

それでは次に、大栄町にお住みになっておられます肉牛などの生産をされていると伺っていますが、飯笹さん。それではお願いをします。

#### 飯笹雄次（大栄町）

第九回円卓会議において、周辺地域の一住民として意見発表の場を与えていただき、ありがとうございます。

成田空港問題シンポジウムを機に、「対立」から「話し合い」にかわり、現在は成田空港問題円卓会議として空港と地域との共生の道について自由な話し合いが行われていることは、空港の影響を受ける地域住民として、関係者の皆様に心から感謝を申し上げます。

成田空港は、現状においても地域の環境や住民の生活に大きな変化をもたらしています。私たちの地域の空港としてその存在を積極的に認識し、私たちの住む地域との共生を住民自ら積極的に考える時代に入るべきであると感じています。空港問題が、従来の人間関



係まで影響を与えたことは、非常に残念なことであり、早い時期にこの話し合いにより、空港問題がきちんとした形で解決されることを望むものであります。既に、A滑走路は、多くの人々に利用されており、国際化時代の中で我が国の表玄関として大きな役割を果たしていると思いますが、また一方では、騒音問題という大きなデメリットを抱えていると思います。

第七回円卓会議において、運輸省は、改めて空港整備の必要性を提案され、今後空港整備するに際しての地域との共生の道を示されました。良く申せば、空港の開港によって、交通網の整備や工業団地の整備等が徐々に進み、住民の就職機会が増加し、地域に定住する人も増えてきました。

また、一方では、東側と西側あるいは北側と南側で発展の度合いが明らかに違うというアンバランスな状況にあるのも事実であります。先程も申し上げましたが、これら不完全な状況にある空港の存在を積極的に認識し、公害の少ない完全な機能を持った空港とするために関係者が一体となって考える必要があると思います。一日も早く相互の理解が得られ、完全な機能を有しながら環境にも優しい空港をつくりあげることによって、平和で均衡ある町づくりを目指さなければなりませんと思います。そのためには、当然運輸省は、第七回円卓会議において示した共生への取り組みを積極的に実現していく責任があると思います。

そこで、大柴町の抱える問題について何点か申し上げます。

#### 一、騒音対策

私の町の騒音区域は、B滑走路とC滑走路に関係するものであり、現状の中から具体的な騒音対策について申し上げることはできませんが、その騒音対策については少なからず不安を感じています。

それはA滑走路やB滑走路の騒音コンターに比べC滑走路のコンターが小さく、民家の防音工事もこのコンターで行われていることから、それを超える

地区の民家が、騒音に耐えられるのか非常に心配するところですが、C滑走路については、横風用ということで、その使用頻度が少ないため、このような小さなコンターになっていると思いますが、飛行機が一回飛ばせばその一回の騒音はAもBもCも同じではないかと単純に思います。

A滑走路とB滑走路に挟まれた地域については七五WECPNL未満でも「谷間対策」として防音工事を実施しているようですが、C滑走路についても同様に、その騒音の実害が発生することを予測し、対応を講じることはできないものではないでしょうか。

#### 二、地域振興

空港と地域の係りを論ずると必ず出るものの一つに、地域間の格差があります。特に最近、顕著だと感じているのは空港の西側と東側の格差であると思います。

地域格差を是正し、空港とその周辺が共に発展していくためには、地域の魅力を創出することが不可欠だと考えます。地域の魅力を創出し、十分に活用するための基盤として地域交通網の整備があげられると思います。道路網の整備に当たっては、空港を核として空港を取りまく地域が短時間で往来できるような環状道路と主要地域や空港地域の外の市町村にもその利便性等を供与できるような放射線状道路が必要であると思います。

空港周辺道路網の整備ですが、本町の南側にある成田・小見川・鹿島港線は栗源町、小見川町を経由し鹿島に至る路線で、空港のメリットを多くの地域に波及するために重要な路線だと思えます。現在は、クランク状の場所に二カ所の信号機がある状態から渋滞などが発生しており早期の整備が望まれます。

また、成田空港利用者が空港周辺のすべての地域に行くことができるような公共交通機関の整備も重要であり、これは地域住民の利便性の向上にも寄与するものだと思います。

地域交通網の整備と共に、空港周辺地域が協調して発展していくための総合的な振興策を計画し、確実に実行することが本町の空港周辺地域の振興に結びつき、結果として地域の魅力を創出することになるのではないのでしょうか。

#### 三、農業振興

成田空港は、計画の決定から現在に至るまで様々な影響を及ぼしてきましたが、特に周辺地域の土地利用に与えた影響は大きなものがあると思います。特に大きな問題は、無秩序な開発行為にあります。

本町は、空港に隣接するほか、東関東自動車道のインターがあることから、バブルの際にはその影響をまともに受け、将来を見込んだ土地の投機により土地の価格が急騰したり、小さな倉庫が散在するように建設されたり、残土埋立が行われたり、私たちの農業経営の規模拡大等に大きな影響を与えています。このような環境から、農地を守り、農業経営を守るためには土地利用のルールを早期に確立する必要がありますと考えます。

成田空港周辺には騒音法に基づいた、都市計画が敷かれるというのを聞いていますが、空港がある事実とその事実からくる、地域の開発の問題、騒音対策などのために早期に土地利用のルールを定め、守るべき農地を守り、開発すべき土地をきちんとした計画のもとに開発することは、商工業の発展にも増して、地域の農業を守ることにつながると考えます。土地利用の秩序が保たれないところに、生産性の向上、機械施設の整備だといって投資しても、結果として農業が衰退していくことは目に見えて明らかです。まず、農業の基盤である土地の保全に努め、魅力ある農業を目指すことが必要と考えております。私たちの地域には、空港とその周辺地域という大きな消費地があり、前に申し上げた土地利用のルールが確立され、商業や工業の発展やそれに伴う優れた住宅地の増加により消費地はますます増加すると

思います。

私は、この消費地を地元生産者がうまく活用できないかと思っております。見てくれにとらわれず、味、鮮度を重視した農産物、農産加工品を近接する消費地で大量消費することができれば、農業の経営の安定にきつとつながると思います。生産と販売を総合的に見つめた農業振興策を早期に確立していただきたいと考えております。

おわりに

大栄町の一住民である私が、このような席で非常にまとまりもなく、思うがままの意見をお聞きいただいたことについて感謝を申し上げ、私の意見発表を終わらせていただきます。

#### 隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

どうもありがとうございます。

それでは、ただいまのご意見の発表について、まず公団のほうから。

#### 佐々木建成（空港公団副総裁）

空港公団のほうから三点お答え申し上げます。まず。

まず第一点のC滑走路の騒音コンターの問題でございますが、飯笹さんのご指摘としましては、C滑走路の騒音コンターがA・B両滑走路に比べて小さい、AもBもCも一回一回の音の大きさは変わらないではないかというようなことであつたわけでございますが、ご承知かと思いますが、C滑走路の使い方としましては、横風時に使用することを目的としておりまして、C滑走路の年間を通じた平均的な使用率が、これまでの横風の実績から見ますと二％程度というふうに想定しております。現在のコンターはこれに基づいて描いたものになっております。したがって、ご指摘のように狭いということになっているわけではございません。

またC滑走路についても、今のお話ですと、谷間対策と同様な対策を講じられないかというようなご意見でございましたが、谷間対策と申しますのは、谷間地域で、つまり七五WECPNL以下の地域であつても、A滑走路とB滑走路の両方に挟まれた地域であるがゆえに両方から頻繁に音が聞こえる、通常の音のうるささとは別の煩しさがあるということから、地域の方々のご意見を踏まえまして、地元の自治体のご協力を得て対策を実施してきているわけでございます。

C滑走路につきましては、二つの滑走路に挟まれているというような谷間地域のような特殊な事情はないわけでございますので、C滑走路の七五WECPNL以下の地域について谷間地域と同様の対策を講じるということは、現在のところ考えておられないわけでございます。

いづれにしても、騒音対策につきましては、いろいろ音を感じられる人の気持ちということもあるわけでございますので、きめ細かな対応に心掛けて、地域とよくお話し合いをさせていただいて、引き続き地域との間の相互理解を深めさせていただくというふうに考えておるわけでございます。

それから空港公団の関係の第二点でございますが、公共交通機関の整備のご指摘がございました。空港公団としましては、成田空港周辺地域の公共交通機関の整備の観点から、先程からお話に出ております芝山鉄道計画に取り組んでおりますほか、バス路線と空港アクセス鉄道との接続を円滑にするための乗り継ぎ施設が便利になるような格好で取り組んでいるというようなことがございます。

またバス路線についても、その充実などにつきまして関係方面にご要望を申し上げているところでありまして、すけれども、実際には利用者が少ないということから、路線によっては、現在ある路線を維持することもなかなか難しいという状況が一部に見られるという現状でございます。今ご指摘のありました公共交通機関の確

保という点は、公団だけですべてを解決することはなかなかできない問題でございますけれども、私どもとしましては周辺市町村とよくご相談申し上げて、例えば周辺対策交付金という制度がございますが、これを活用しまして、バス路線の走る道路を整備することとか、バスの利用率を高める方策としまして、例えばバス通勤を奨励するか、空港周辺の観光名所を紹介するパンフレットを配布したり、あるいは地元の町の観光地を紹介するビデオを作成・上映したり、あるいはバス停留所の案内表示を充実して乗りやすくするというような事柄について、できることから積極的に取り組んでいきたいと思っておりますので、ご理解をお願い申し上げます。

それから空港公団の三つ目の点としましては、農業振興策と空港との関係の点でございますが、私どもとしましては、空港周辺の地域で生産された農産物を空港などでの消費に結びつけていくことは、地域の農業の振興にとつて大変意義があることと考えております。前回の円卓会議で「成田空港関連産業の農作物の需要の現況」という資料をご提出申し上げまして、農産物の種類別の年間需要量をご報告申し上げたところでございます。

本年度は予算措置を講じまして、空港関連企業で消費されている農産物需要の現状や将来動向、空港周辺地域の農産物生産の現状と空港関連企業への供給状況及び供給の可能性などにつきまして調査を行うことといたしております。そして、その調査の結果を踏まえまして、千葉県や関係市町と十分連携を取りまして、また農家の方々や需要者側ともよく話し合っていたり、また農家の方々に需要者側ともよく話し合っていたり、ただ中で、どのようにすればうまく地域農産物を空港の需要に結びつけていくことができるか、このシステムづくりに積極的に取り組んでいきたいと思っております。

公団のほうは以上であります。



**今泉由弘（千葉県企画部理事）**

それでは千葉県のほうからお答えいたします。はじめに交通網の問題でございますが、環状道路、放射線状道路の必要性についてでございますけれども、空港を中心とした周辺地域内の交通ネットワークの整備の一環といたしまして、環状道路および放射線状道路につきましては、こういう構想をもとに道路整備をしていく必要があるというふうに県としても認めているところでございます。そのようなわけでございますので、現在の県のこの周辺の道路整備の方向もこのような方向で行っております、少し時間はかかりますが、基本的にはそういうことの成立を目指してまいりたいというふうに考えておるわけでございます。

それから鹿島港線の問題でございますが、ご指摘のようにクランク状態にございまして渋滞が発生しておりますのは承知しておるところでございます。この鹿島港線、実はこの一部につきましては、既にご承知のとおり、財特法の中でも盛り込まれておりまして、このクランク状態を最終的には解消し、改良を重ねていくことを基本にしておるわけでございまして、これも少し時間がかかりましたけれども、やがてそういう形で完成するものと考えております。

それから、いわゆる農業経営に影響が出るので土地利用のルールを確立して欲しいということでございます。都市計画の話もございましたので、最初に都市計画の話申し上げますと、現在中断しておりますが、一九八八（昭六十三）年当時の都市計画案と申しますのは、航空機騒音に配慮した合理的な土地利用を進めるために、航空機騒音の障害防止区域および航空機騒音障害防止特別区域の地区決定をまずやるということが原則でございます、そのほかに住居地域、準工業地域といった用途地域でございますとか、あるいは都市計画道路、公園等の都市施設を定めようとしたものがございます。したがって、近郊整備地帯の中に敷かれますいわゆる都市計画の場合は、市街化区域とか

市街化調整区域という区分を設けたものでございませぬけれども、この周辺地域については基本的にはこれと考えていなかったわけでございます。

このようなわけで、この決定により直ちに農地保全が可能となるような直接的な効果というものは必ずしも期待できないというふうに考えております。そういうことでございますので、これから進めていく都市計画にどういう考え方を盛り込んでいくかということもひとつの課題になるかと思っておりますが、本当に農地を守っていくというためには、例えば市町村が定め残す農地であるとか、あるいは農地法からの問題であります農振地域の指定であるとか、そういったものを総合的に進めていく必要があるのではないかとこのように考えるわけでございます。

しかしながら県といたしましては、現在策定をしております空港周辺地域振興計画の中で計画的な土地利用というものをやっぱり進めていかなければならないということは最大の課題にしておりまして、そういう意味からは、恵まれた自然を保全し、農地についてはその保全活用を通じて地域づくりをしたいということ、どのように進めていったらいいかというものを現在検討中でございます。以上でございます。

**隅谷三喜男（隅谷調査団団長）**

一応ご意見についての回答がありました。何かこのことだけでもうちょっとはつきり聞いておきたいということがありましたら。

**飯笹雄次（大栄町）**

道路網の計画ですが、おそらく計画にはあると思いますが、特に大栄はいろいろ発展に遅れておりますので、早期によりしく願いたいと思います。

**今泉由弘（千葉県企画部理事）**

承知いたしました。

**隅谷三喜男（隅谷調査団団長）**

農業振興のことを切実な訴えとして言われたわけでもともと農業中心の地域であったわけですから、そのことは共生問題としては重要な点だと思いますので、ただいまのご意見は十分聞いて今後のことを進めていきたいと思っております。

それでは次に、空港の周辺市町村議会連絡協議会の会長をされておられます相川さんに、ご意見の発表をお願いしたい。

**相川堅治（成田空港周辺市町村議会連絡協議会長）**

ただいま紹介を受けました相川でございます。

隅谷調査団をはじめとする、関係各位の長い間のご苦労に対し、心から敬意を表するものであります。またこの度、発言の機会を与えてくれたことに対し、衷心より感謝をいたします。

ありがとうございます。

我々成田空港周辺市町村議会連絡協議会（以下「連絡協議会」という）は、一九七八（昭五十二）年十一月一市五町で発足し、成田市の議長を会長として活動をしてまいりましたが、その後加盟町村が増えて、一九九四（平五）年度現在では一市十町村（成田市、大栄町、多古町、芝山町、下総町、蓮沼村、松尾町、横芝町、神崎町、栗源町、富里町）のそれぞれの議会の代表者四名ずつトータル四四名で組織をされている連絡協議会であります。この間、シンポジウムが開催され、新たな局面を迎えるに至ってまいりました。

「今までの目的を変えた形にしようではないか、いわゆる地域振興について連絡協議会で話し合っているうではないか」といった話が出され、成田市の議長が中心となって、一九九三（平五）年六月二十八日、富里町で総会が開かれ、新体制が決まり新しい目的に向けて活動を開始いたしました。

一九九三（平五）年度は、総会の決定に従い、市町村に要望事項を提出していただき、連絡協議会として要

望していく事項、即ち全体として要望していく必要がある事項を選択して、それぞれの上位機関に対し陳情活動をしてまいりました。

その事項は次のとおりであります。

- ◎ 圏央道の建設促進とインターの設置
- ◎ 臨空環状道路の設置
- ◎ 空港周辺河川の整備
- ◎ 芝山鉄道の早期延伸
- ◎ 騒特法に基づく早期線引
- ◎ 航空機騒音対策の充実
- ◎ 国内線の増便

以上の七項目であります。

一九九四(平土)年度の総会は、五月二十七日富里町で行われ、多くの人々の誠意と努力によって、長きにわたる確執が円満に解決され、新滑走路の早期完成と開かれた国際空港成田が、近い将来実現するものと信じて、空港に大きな希望をもち、周辺市町村のすべてが、共に活力のある発展を遂げるための、努力をしていくことで意見の一致を見、分科会等を作り活発な活動をしていくことが決まりました。今回の意見発表もそのとき決まったことの一つであります。

以上が、連絡協議会のごくおおよっぱな歩みと概要であります。私は連絡協議会の会長として、周辺市町村を何度か訪れ、また役員会、総会等で話し合ったこと、また私なりに考えたことを申し上げ、意見発表とさせていただきます。

まず現実を素直に見つめたとき、四、〇〇〇mの滑走路一本ではありますが、利用する人の数も貨物の量も、上位にランクされる国際空港であります。この現実を否定することは、誰もできないと思います。このまま一本の滑走路で運航していくのか、新しい滑走路をつくり空港を完成させていくのかは、これからの話し合いに、かかっているのだらうと思っております。

我々連絡協議会は、その話し合いに加わるわけにはいきませんが、要望をいたしてまいりました事項のう

ち、臨空環状道路の設置と国内線の増便について提案をさせていただきます。

五月二十六日の円卓会議において、今後の成田空港の整備および地域づくりについての骨子が提案されました。国際空港の整備は、地域に光と同時に陰をもたらすものであることは否定できません。としたうえで、今後の国際空港づくりが、全体として長い対立の歴史の中で、引き裂かれた地域社会を再建し、将来の繁栄をもたらすように取り組んでいくことが必要と考えます。いわゆる滑走路の位置や長さは、従来の計画と同じとなっているが、国際空港の意義および役割、手続やつくり方が従来と異なる新しい考え方に立ったものである。としてあります。

連絡協議会が提案するこの臨空環状道路は、空港周辺市町村を結び、将来の繁栄と夢と希望を運ぶ、場外につくる四本目の滑走路として計画に入れてもらいたい、という提案であります。

まず第一に、実際は道路ではあるけれども、滑走路と同じ考え方で取り組むことによって、従来の計画と異なるものであるということがはっきりする。

第二に、市町村における繁栄の格差が少なくなり、陰の部分に光が射すことが期待されること、それはそれぞれの市町村の特徴を表した道路とし、特産物の販売コーナーを設ける、その道路に沿って住宅団地や工業団地を適切に整備する。

第三に、遠い将来この道路に新交通システムの導入により、格差も陰の部分もなくなりすべての市町村の繁栄が期待できる。また国内線の増便は、新しく計画される滑走路が、民主的な話し合いによってできる滑走路であるからであります。

千葉県にも茨城県にも地方空港がない、地域に親しまれ、理解の得られる滑走路としていただくため、是非とも国内線の増便を考えていただけるようお願いいたします。

我々連絡協議会が、七項目の要望を上位機関に陳情

してきた中で、なぜ二項目に限って円卓会議にご提案させていただくかというと、以上述べたほかに地域社会を再建し、将来の繁栄をもたらすような滑走路でなくてはならない。それは、地域の人々による地域のための滑走路を、賛成反対の壁を乗り越えて、みんながつくっていかうということであるならば、運輸省からの提案だけでなく、地域からの提案があっても良いのではないかと考えたからであります。したがって新しくつくられる滑走路のうち一本は、千葉県を中心とした、周辺の人々に歓迎される滑走路として、国内線増便も含む滑走路にしてください、という提案であります。

横風用滑走路は、使用目的が決まってしまうので、仕方がないとしても、もう一本の場外につくる滑走路は、引き裂かれた地域社会を再建し、将来の繁栄をもたらすための滑走路、周辺市町村を友情で結び、国・県・公団そして地域が一つとなって知恵を出し、力を出し合っつくる共生滑走路、すなわち臨空環状道路の提案をさせていただいた訳であります。これからつくられる滑走路は、話し合いによって生まれる滑走路であります。運行時間も、四、〇〇〇m滑走路と同じでなくても良いのではないのでしょうか。防音林、防音堤、その充実は特に必要なものであると思われれます。関係市町村はこれらについて、独自の提案をしてもよろしいのではないのでしょうか。

以上が、連絡協議会の提案であります。

皆様方のご賛同をいただければ幸いです。シンポジウム十五回、円卓会議も今回で九回目を迎えるに至りました。力がなく、話し合いによって地元住民の理解を得、国策を遂行していくという姿は、地方行政においても正に手本とすべきことであります。最初から、このような形で行われていれば、既に空港は完成していただけないか、と思うと、残念でなりません。与えられたせつかくの機会でありますので、成田空港問題円卓会議の委員並びに関係者の皆様方に、

一つの要望をさせていただき、意見発表を終わりにしたいと思います。

それは、もし空港が完成されず、四、〇〇〇mの滑走路一本のままでは終わらしたたら、高くして不便、騒音と落下物、大気汚染と電波障害、賛成反対の確執を持ったままの、単なる飛行場としてのイメージで終わってしまうのではないか。空港需要がますます多くなっていくであろうと思われる将来に、大きな不安を感じます。隅谷調査団、反対同盟、運輸省、県、空港公団、これらの空港に対する熱心な取り組み方は分かりませんが、地元としての取り組みがもうひとつ見えてこないのが残念に思います。

周辺市町村は、自らが話し合いの場を作り、それぞれが立場を超え空港の在り方を考え、すべての周辺市町村が格差のない均衡の取れた発展がなされるよう、協力し合うべきであります。我々連絡協議会も、加盟市町村議会の代表組織として、共に協力していくことを惜しまないものであります。四、〇〇〇mの滑走路が、一本のままでは終わってしまうことがないよう。円満にお互いの話が進み、開かれた国際空港成田が、一日も早く完成する日が迎えられるようお願いして、連絡協議会の意見発表とさせていただきます。

**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。ただいまの相川会長さんからのご意見については、まず運輸省。

**伊藤鎮樹（運輸省課長）**

まず運輸省のほうからお答え申し上げます。ご提案の第一点は、国内線の増便の問題でございます。成田空港の国内線は、現在、札幌、名古屋、大阪、福岡の各主要都市と結ばれております。この国内線につきましては、国際線の乗継者の利用だけにとどまら

ず、私ども実態を調べてみましても、地域の方々が多くご利用になっておられまして、地域の足という役割も果たしていると思っております。その意味で、成田空港は、国際空港としての役割と共に、十分とは言えないまでも地域の空港としての役割も果たしているということだと考えております。

国内線の増便という点については、現在の一本の滑走路ではこれ以上の対応は困難でございますが、今後、滑走路の整備を行う中で、今ご指摘のございました国内線の拡充という問題についても取り組んでいきたいと思っております。

それから環状道路についてのご提案でございます。また後で千葉県のほうから具体的なお話があると思うのでございますが、私どもはその問題については広域的な地域計画に関連してくる問題であると思っておりますので、千葉県のお考えもよく伺い、千葉県とよく連携を取りながら関係省庁と相談するなど、私どもとしても積極的に取り組んでいきたいと考えております。それから三点目でございますが、防音林・防音堤の充実という点でございますが、この点については、これまで空港公団のほうから、これからの空港づくりについてはそういうふうなきちつと地域との緩衝ゾーンをつくって空港というものをつくっていくという考え方を説明しているところでございますが、そういう観点からその充実に取り組んでいくということといたしております。以上でございます。

**今泉由弘（千葉県企画部理事）**

それでは千葉県のほうからお答えをいたします。臨空環状道路の計画でございますが、これは先程お答えいたしましたと同じように、基本的には県といたしまして、空港というものが中心となります。臨空環状道路は必要であると考えております。また、そのような方向で、現在、道路整備を行っておるということでございます。今後とも交通渋滞の解消のために早急

に手をつけるところから始めまして、将来にわたってこれを完成してまいりたいと、このように考えておるわけでございます。以上でございます。

**隅谷三喜男（隅谷調査団団長）**

もう一つ、最後のところで、私たちはそういうご意見があるということは全然考えておりませんでした。この円卓会議そのものについて要望がございましたから、私から一言だけ答えさせていただきますと思います。

シンポジウムを昨年の五月に終わりました、昨年の秋から会議のやり方を変えました。従来は、運輸省、公団、あるいは千葉県（千葉県はあまり表に出てきませんでした）があつて、他方で反対同盟の人たち、その両者による意見の交換といえますか、いろいろな議論が行われたのはご承知のとおり。それを円卓会議に切りかえましたときに、ここにおいでの方長さん、市長さんに入っていた。これは周辺市町村のいわば代表という意味で、多古町、芝山町、成田市から入ってきていただいた。そのほかに市民組織というものを代表して入っていただきたいということで、大栄町の青年会議、ネットワーク芝山21、成田空港対策協議会の三つの組織に入っていたわけで、それで十分だったかどうか確かにご意見があると思いますが、そういう形にこの円卓会議は組織を変えたわけですね。ですから、住民の方たちの、あるいは地元の方たちのご意見は、なるべくここでは十分に言っていた。そういう意味で今日も会長さんに、ご意見を言いたいというのでそれをお願いしたわけです。ですから、地域のご意見は十分この円卓会議では聞きながら話を進めていきたいと思っておりますので、何かご意見があれば、町長さん、あるいは市長さんなり、あるいは直接私たちでもかまいませんから、どうぞ言っていたきたいということです。

なお、ただいまの回答について、もうちょっとこの



ことを聞いておきたいということがありましたら。

#### 相川堅治（成田空港周辺市町村議会連絡協議会長）

まず最初に環状道路なんですけど、非常に加盟している市町村に格差がある。ただ、格差をどこで見るとかというのには、非常に疑問がございます。例えば人口で格差を見るのか、個人個人の豊かさで格差を見るのか、いろいろな見方はあると思います。どこの地区に行っても、非常に静かで自然に恵まれ豊かなはずまいを持っております。しかし、どうしても、一見して人口が多くなっていくところのほうが活力が満ちているというふうに見えてくるのであろうと感じております。

ただ、芝山の町長さんからも発言があり、ただいま私の前の人からも発言があったのでございますが、空港に入ってくる皆さん方を均等に各市町村に人口を張りつけようといった場合、やはり計画というものが、内面的に、精神的に、これは同じなだけけど違うんだよという精神的なものと、その精神的なものが良くなれば形もやはり良くなって表われてこないとなかなか本物にならないというような感じもするところがあります。

したがって、この臨空環状道路そのものを、いわゆる空港の中の新しい滑走路をつくる、それと同じような計画に入れて運んでいってもらえないかという要望があります。そうすることによって、精神も表面も違う、話し合いをやったことによってこの環状道路をすべての人に提供するんだよという姿を見せてもらえば、各市町村の議会としても両手を上げるところではないか。今まで提案なされてきたことについても、非常に前進的で進歩が見られ、議会の皆様方は非常に進歩があるということで共鳴はしているんですけども、もう一步、姿として何が表わされるかというのを是非考えていただいて、これから反映させていただけばと思います。

それから国内便ですけども、これはおっしゃった

とおり、国際空港でございますので、今までの一本のままでそれはやむを得ないことですので、もう一本できましたら増便していただくという要望、こちらもそう考えておりますので、そう思っていたいただきたいと思っております。

以上でございます。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）

どうもありがとうございます。ただいまのご発言は要望というふうにして、これはまともにきちつと受け止めていただきたい。ですから、特に回答をしていただく必要はないだろうと思っております。

それでは次に、意見発表としては最後になりましたが、空港問題について松尾町の八角町長さん、お願いいたします。

#### 八角文雄（松尾町長）

松尾町長の八角であります。

第九回の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、誠にありがとうございます。私は、当面する空港南側の現状を踏まえ所見を申し上げます。存じます。

松尾町は、成田空港A滑走路の太平洋側いわゆる南側の延長線上約一三kmに位置する町であります。成田空港のかかえる諸問題についての論議は、ある面では共通の問題として受け止めております。特に、騒音対策や落下物につきましては、ただいま申し上げましたように太平洋側から成田空港に向けて細長く広がる町の中心がA滑走路の延長線上にあるわけですから太平洋側からの離発着便はすべて町民の頭上を飛来することになります。時にはその騒音は通常の会話が困難になることもあります。

また、航空機からの落下物は松尾ばかりではなく横芝町、芝山町、蓮沼村等の共通の問題であります。これらの問題につきましては、関係機関の努力は評価を

するところではあります。今後の推移に重大な関心を寄せており、その改善を強く要望するものであります。

ところで、国に限らず私ども自治体におきましても、地域に影響を及ぼす重要な構想や計画の策定と、その実施に際しましては多くの人々の合意の上で進められるべきであり、この空港問題の解決に当たり改めてその必要性を示されたシンポジウムや、今回で九回目を迎えます円卓会議に要した時間は大変貴重なものであります。その企画、運営と相互の調整に尽力されておられる隅谷先生をはじめ関係各位に深甚なる敬意を表します。

当町といたしましても空港問題の解決が町づくりの根幹に係る重要な問題と認識しております。先の円卓会議におきまして、改めて国が二本の滑走路をつくるという空港の全体計画を提示しましたが、当町といたしましても、これに賛意を示すものであります。

そこで、私は次の三点について申し述べ関係機関のご理解をいただきたいと存じます。

第一は「空港周辺の都市計画について」であります。この問題は、周辺町村にとりましても空港と共生できる最大の関心事であります。

一九八二（昭五十七）年十一月に決定されました航空機騒音対策基本方針により進められました都市計画が一九八八（昭六十三）年十月に予定された住民への説明会に至らず、諸般の事情により延期を余儀なくされて以来七年になり、いまだ、具体化を見ない状況にあります。その間、千葉県北西部の著しい発展とは逆に忘れられた東部の感がありました。しかし、新産業三角構想をはじめ、千葉県の積極的な姿勢の影響が徐々に現われ、東部、いわゆる空港の裏側と言われる地域にも昨今ささやかではあります。希望をもてる条件も整いつつあります。

東京湾横断道の着工に関連いたします首都圏中央連絡道の県内における動向、特に、これと共用されるこ

とになっております東金有料道路二期工事の着工や、九十九里および東総地域の道路網の整備、促進等の動きが活発になり、国際空港に近い立地条件が改めて見直されてまいりました。その証として、県企業庁による工業団地や民間レベルでの企業誘致も他に比べて順調に進展しております。しかし、半面規制の根拠がない乱開発が各方面で行われ、これを防ぐ手段がないため関係町村はその対応に苦慮しているのが実態であります。

一九八二(昭五十七)年十一月に決定した航空機騒音対策基本方針には、無秩序な開発が懸念される中で空港と一体的な調和のある地域社会を形成するため、航空機騒音により生ずる障害防止に配慮しながらこの地域における土地利用区分を明確にし、活力ある地域農林業の確立、都市機能の適正配置等、有効かつ合理的な土地利用を図ることが明記されております。これは、おおむね一〇年後を目にいたしましたものでありますが、既に一〇数年を経過しております。

そこで一九八七(昭六十二)年都市計画原案作成完了時と現時点では、環境、条件等が大きく変わっており、当時の原案をたたき台にはできませんでしたが、改めて都市計画を策定しなければならぬ状況に至っております。過去をふり返ってみますと都市計画の連絡協議会を設けてから、三年八ヶ月を要して原案作成が完了し、さらに住民説明会までの諸手続に一年八ヶ月の時間を要しております。スプーロー化の著しい現状では各町村独自の土地利用計画の策定に入りつつありますが、その基本である都市計画に早期着手できるように関係機関の特段のご配慮をお願いする次第であります。

次に「芝山鉄道の九十九里海岸までの延伸」であります。この件につきましては別の会議等で度々要望をいたしておりますが、空港ができたことにより地域が分断されたり極端な地域格差が生じ、それが今や住民生活、経済、産業等あらゆる面におよび、住民から

見て容認できないほど不合理なものとなってまいりました。先に申し述べましたように道路一本の計画が地域に大きなインパクトを与えることを考えていただきたいと思います。

私は、空港周辺地域、とりわけ空港南側地域には空港と共生し、地域振興を図るためにはどうしても芝山鉄道の延伸が必要、不可欠なものと考えております。九十九里地域一帯の発展のための延伸ならば、関係自治体も応分の負担を含めてその計画に参加すべきであり、参加させるべきものだと思います。他省庁ならまだしも地域と共生する運輸省自体が芝山鉄道の延伸につきまして「鶏が先か卵が先か」の論議をすることが果たして本当に共生になるのか再考を願いたいと存じます。

もし芝山鉄道の発想そのものに無理があるのなら発想の転換をしたらいかかと言いたしたいと存じます。この件につきましての具体的な発言は控えますが、その進展に向け、なお、一層のご努力を望むものであります。

次に「交通網の整備について」申し上げます。

東西格差の要因は、基幹的な交通網の整備に問題があります。

すなわち成田、富里側には、東関東自動車道をはじめ、鉄道等の整備が行われ空港のインパクトを受けるにふさわしい条件が整備されています。しかしながら裏側である南東側には圏央道という基幹道路構想があるにもかかわらず計画や事業化がまだ示されていないのが現状です。圏央道は、東京湾横断道路および千葉東金道路に通じる空港のアプローチとして有力な道路であり地元として大きな期待を寄せているものであります。南東側地域づくりを考慮し圏央道の計画事業化、さらに南側からの空港への導入路については、芝山町、芝山町議会においても要望しているところでありますが、早急に関係機関は具体化すべきであり、二本の滑走路の整備を提案するのに合わせてこれを明示

していただくべきものと考えているものであります。

以上当面する重要な三つの課題につきましてご要望申し上げますが、さらに周辺地域の整備につきましても、千葉県におきましても「空港周辺地域振興計画」を策定し、地域の調和のある発展を目指そうとしているところでありますが、これらの事業を計画的に推進するためには関係省庁の安定的な財源措置が確保されなければならぬと考えますので、この点につきましても国の特段のご配慮をいただきたいと存じます。

いずれ、これらの問題については円卓会議終了後何らかの形で取り上げられることになるでしょうが、去る、一九九四(平六)年五月二十四日付読売新聞紙上のインタビューで「調査団」は「できれば秋までにこの会議を終了したい意向」を述べられております。さらに、今般の円卓会議のポイントにつきまして「地域の人たちの具体的な考えが出てくることを期待している」とのご発言に私どもも大きな期待を寄せているところでありました。

そして、これまでのシンポジウムや円卓会議を通じて、関係の皆様から寄せられた貴重な意見や提案が現実のものとなり、空港と地域が一日も早く共生できることを切望し、私の発言を終わらせていただきます。ありがとうございました。

**隅谷三喜男(隅谷調査団団長)**

どうもありがとうございました。  
 それでは、八角町長さんのご意見について、まず運輸省のほうから。

**伊藤鎮樹(運輸省課長)**

八角町長さんのご意見につきましてお答え申し上げます。

まず最初に、芝山鉄道の延伸の進展に向けなお一層の努力を望むというご指摘でございます。この問題につきましましては、先程芝山町の内田町長さんからのご質



問でお答えいたしましたように、地域の方々と一緒によく勉強させていただきたいと思っております。

それから二番目が交通網の整備についての話でございます。前回の運輸省が申し上げました「今後の成田空港の整備および地域づくり」につきましても私どもにおいても申し上げたところがございますが、地域の交通網については、今後新たな基幹交通網の整備と相まってその整備が促進されるよう、地元、千葉県等とも緊密な連携を図りながら取り組んでいく。これに加えて、地域と空港の出入アクセスなどを改善していけば、空港の持つ可能性や活力を空港の東側や南側の地域の今後の地域づくりに生かしていくことができると思えるということを申し上げたわけでございます。

このような認識のもとに、これらの問題につきましては、千葉県のお考えもよく伺い、連携を取りながらまた関係省庁とよく相談しながら、私どもとして取り組んでいきたいというふうに考えております。

それから三点目でございますが、関係省庁の安定的な財源措置が確保されなければならないという点でございます。この点につきましては、先程芝山町長さんのお話の際にお答えいたしておりますように、成田財特法や現在の特別交付金制度というものを適切に活用していく。そういうようなことによりまして地域の発展に資するよう取り組んでいくと共に、また騒特法という制度が動いていきますと、農薬用施設等の整備に対する助成制度とか、そういう新しい制度も機能していくというふうになると思っております。そういうようなことを併せまして総合的に取り組んでいきたいと考えております。以上でございます。

#### 今泉由弘（千葉県企画部理事）

都市計画についてでございますが、ご指摘のとおり、都市計画についての必要性は十分認めておりまして、成田空港周辺地域は、今後は恵まれた自然環境と都市機能の調和のとれた地域づくりを行わなければなら

ないと思っております。計画的な都市計画を進めていく必要性から、空港等周辺地域全体の均衡のとれた振興を目指すためにも、都市計画決定をしていかなければならない。しかしながら、現在、円卓会議が開かれておるところでございますので、この円卓会議等について滑走路全体の論議が尽くされ結論が出た段階で、早急に関係市町村と協議をいたしてまいりまして、その意向を十分生かしながら都市計画を進めてまいりたいと、このように考えておるわけでございます。以上でございます。

#### 八角文雄（松尾町長）

一言二言付け加えさせていただきますが、一つは芝山鉄道の延伸、それから道路網の整備も、私の言わんとするところは、この裏側、南側から空港に入るものをつくってくださいますと、まずこれが一つのポイントです。

芝山鉄道も、芝山の町長さんのご発言をさらに延長したものとご理解いただきたいと思います。私もお願いするのは、まず総武本線と接続させてもらうこと。さらに、延伸して九十九里の海岸線に沿って太平洋岸に今道路計画がされております。また中間の平野部も一三mの南北の道路が計画されて、九月から発車することになっております。そういった条件、そういうものを考えた場合には、芝山鉄道は九十九里の飯岡一宮線の道路周辺まで延伸したほうが、採算性とか、よく論議されます「鶏が先か卵が先か」の論議、これは論外だと思いますが、そういった意味でそこまで延伸しなければ何も意味がないと思うんです。

もう一つは、芝山鉄道は、先程も申し上げましたが、今の計画では二kmか二・七km、これは何の意味もないわけです。これを維持しなかったら何の意味もないわけで、どうかこの点、再考していただきたいと存じます。

それから圏央道ができますが、先程、議長会だった

ですか、芝山の町長さんもおっしゃっておられました。大栄と横芝間を事業化したしまして、結局は広い範囲の首都圏の連絡道ができるわけです。東京湾横断道は木更津へ来るわけです。それから空港の南側を通っていくわけです。当然のことながら、圏央道から空港に入るためにグルッとわざわざ北側から入る必要はないわけです。どうかひとつ南側から圏央道から入る入り口をつくっていただきたいということでございます。

また、都市計画ですけれども、どうかひとつ早期に我々もその作業に入れるようにご配慮賜りたいと存じます。以上です。

#### 高橋寿夫（隅谷調査団）

芝山鉄道のことでちょっと感想を申し上げますが、内田町長さんからもちよつと私の名前が出ましたので。実は開港前の時点で、田村元さんが運輸大臣の頃でありましたが、芝山鉄道というのをつくりましようというふうなことを運輸省が約束をしたような形になった。おそらく運輸省の公約というのは、今の二・七kmですが、そのところは公約だったと思うんですね。そこから先、九十九里まで行くということが一般的に認識されているわけですけれども、当時、芝山鉄道を九十九里まで持つていくということは、主として京成電鉄（当時川崎さんが社長でしたけれども）が言い出した話なんです。九十九里大規模レクリエーション地帯をつくらうという構想があったのを踏まえて、成田から九十九里に至る沿線の住宅開発等々を兼ねながら九十九里という一大リゾートに向かって京成電鉄を延長しようという壮大な計画がありまして、それとちよつと芝山町まで延伸する芝山鉄道というのがうまくつながりそうなものから、芝山鉄道というのを運輸省でもその構想に乗っかって打ち上げたわけですが、実は九十九里まで持つていくということになると、これは主として京成電鉄の考えたことであつた。ところが京





成電鉄がその後会社の状況がガラッと一変しまして、とてもじゃないけどそういう力はなくなっちゃったということ、九十九里延伸という話は、今おそらくもう立ち消えに近くなっているんだろうと思うんですね。

しかしながら、今、町長さんのお話のように、芝山鉄道の九十九里延伸という話を、当時の京成電鉄が考えた一つの電鉄の中で開発鉄道という考え方から、

この空港の南側の九十九里まで至る全地域の開発、あるいは南から空港に入る鉄道という意味で位置付けようと話になれば、自ずから別の発想を持たなければいけない。したがって、今日以後の芝山鉄道、特に九十九里まで延伸への議論というのは、もう京成電鉄の話は棚上げして、むしろ、ここにも「関係自治体も応分の負担を含めて計画に参加すべきであり」と書いてありますが、こういう発想でなければもうできないと思うんです。ですからこの発想をこれから県、国、関係のところを受け止めて、どういう知恵があるのかというところでいくべきではないかと思えます。

私は、九十九里一帯は首都圏に残された大変貴重な地帯であると思えますし、自然を保護しながら人間がそこに住み、あるいはレジャーを楽しむという大変いい地帯だと思うので、その引き金に芝山鉄道がなれば、特に九十九里延伸というものがなれば大変結構だと思うので、これは県の開発計画の一環だと思いますので、私からも県に特にお願いをしておきたいと思えます。よろしく願います。

**隅谷三喜男（隅谷調査団团长）**

将来の都市計画等については、成田空港がどのように展開していくかということはある程度踏まえないと計画は具体化しない。そういう意味で、計画の具体化がちよっと立ち止まるとは思います。しかし、今日の町長さんのご意見は十分踏まえて、千葉県のほうも、ただいま高橋さんから大変具体的なお話がありました。そういう地域開発の構想というものは何らかの形で具体化していかないと、いかに必要とは思いますが、よろしくお願いたします。

**石毛博道（反対同盟事務局長）**

一言意見を言いたいと思えます。今までの市町村の意見を聞いてみると、おおむね運

輸省の提案を受け入れて残り二本の滑走路を受け入れるというようなご意見が多かったと思えます。それから、周辺市町村の議会の代表の方の意見もそうでしたけれども、例えば歴史的な経過から踏まえて、絶対これは言えないということが私はあると思えます。

それは、例えば富里町は、三十年前に空港を追い出したわけですね。三十年前に富里が空港を受け入れてもらえれば、我々は二十八年間苦しまなくて済んだという経過もあるんですから、よその地域に行つたものに「完全空港が良い」と言うのは、私はいかなるものかと思えます。

それからもう一つは、他の市町村が空港のデメリットの部分、あるいは滑走路を受け入れる用意があるのかどうかというのが一つには重要な問題ではないかと思えます。先程芝山町の町長さんも言いましたが、芝山町は完全空港になれば実に町の六四%が何らかの騒音被害を受ける。しかもそれだけに止まらないという一つの自治体が三本の滑走路を引き受けてしまうというのは、大変重いものがあるわけですね。それは住民も非常に苦しみますし、町の六四%が騒音地帯になるというようなことは本当は考えられないことではないかと思えます。

そういう意味で、例えば他の市町村が完全空港と言うのであれば、自分もそういうデメリットを引き受ける用意があるんだということをまず提案する勇氣があるかどうかというのが本当は問われているんじゃないかと思えます。例えば、CランをAランとクロス使用して富里町と大栄町が一本分の滑走路の騒音被害を引き受ける用意があるかどうかという話だつてあるわけですから。そういう可能性もきちんと検討してみた上で、周辺市町村は完全空港を言えるのかどうかということが、私は重要な問題だろつと思えます。技術的にはAランとCランのクロス使用は十分可能なわけですから、もちろん大栄町と富里町が引き受けてもらえればそういう使い方だつて十分できるということも言え

るわけですからね。そういうことを含めて周辺市町村が完全空港を主張なされるかどうかということが、今後の空港問題にとって非常に大きな意味を持つだろうと思います。以上です。

#### 隅谷三喜男（隅谷調査団团长）

これはどうでしょうか。特に芝山町は大変な問題を抱えているが、というご意見があったわけですが。

#### 内田裕雄（芝山町長）

運輸省が計画しているあと二本の滑走路ができますと芝山全体の六四％が厳しい騒音下にさらされるといふのは、もう誰も知っていることであるし、そのとおりであります。やはり騒音対策を十分に、そのデメリットをどういう形でその地域の騒音下の住民に施策をしたらいいかということだと思います。そういうことで私としても非常にこの問題は頭の痛い問題でございますし、町自体で財源も乏しいし、できることも少ないわけでございますけれども、自ら汗を流しながら、関係機関、国、県、あるいは公団、十分な施策をして、納得できる形で平行滑走路あるいは横風滑走路の建設と併せて施策をきっちりと具体化してもらいたいということでございます。いろいろ端的に一言では申し上げられませんが、考え方の基本としてはそのように考えております。私が答弁したみたいなき感じでございますが、委員長さんのおっしゃることでございますので、考え方を申し上げます。

#### 柳川秀夫（反対同盟員）

今、石毛事務局長が発言しましたのは、感想ということで述べたわけです。たぶんそこら辺の問題が基本的にあると思いますから、それは今後の空港づくりというところでたぶん再度問題になろうかとは思いますが、ただいまのは一応感想ということで。

#### 隅谷三喜男（隅谷調査団团长）

今、皆さんのご発言を伺った上での感想だと言われたわけですが、そういうこととして、しかし今後の確かに一つの問題ですから、そのことは念頭に置いてこの円卓会議は結論に向かって進みたいと、こういうふうに思います。

ちょうど十二時にもなりますので、午前の部はここで終わりました。午後、同盟のほうの意見の発表から始めたいと思います。

私は、今日お話を聞いていて、円卓会議としていいと思いましたが、円卓会議らしくお互いの意見の交換なり質問が行われまして、そういう意味でこういうような進行は私は円卓会議としては非常に好ましいと思いましたが、その感想だけ一言最後に申し上げます。午前の部はこれで終わります。

（昼食休憩）

#### 隅谷三喜男（隅谷調査団团长）

それでは、ただいまから午後の円卓会議を開催したいと思えます。午後は反対同盟のほうから意見を述べていただくことになっていきますので、石毛さん、どうぞ。

#### 石毛博道（反対同盟事務局長）

それでは、はじめさせていただきます。前回、前々回の円卓会議に提出されました運輸省文書「共生を指した今後の成田空港づくりの考え方」、次の補足説明の形で出された「今後の成田空港の整備および地域づくりについて」という二つの文書に対する私たちの考え方および質問をさせていただきます。

運輸省の拡張計画案はシンポジウム・円卓会議における度重なる議論の末によりやく到達した、『共生論』

の視点に基づいて検証して見ると、共生論の考え方がまるで生かされておらず、滑走路をつくりたいという気持ちばかりが表に出た、欠陥の多い提案だと言えます。提案内容についての具体的な反論（例えば横風用滑走路の必要性の根拠の希薄な点等）は、次回私たちが発表する地域再建構想の中で述べる予定です。

ここでは二期跡地問題を議論するに当たり、円卓会議としてどのような共通の認識が培われてきたのかを改めて確認したいと思えます。そのうえで拡張問題に踏み込んで行きたいと考えます。議論の軸はともかく反対同盟と運輸省ということになりがちですが、自治体および住民団体の方々には積極的に発言していただき、共に論議を深めて行きたいと思えます。共通の合意に至るといふ意味では、運輸省と反対同盟のやりとりだけでは不十分でありますし、もとより円卓会議というものが地域住民を含めた全体での合意ということを最大の目標にしているわけですから、そういう姿勢で、皆様方にも積極的な意見をお願いしたいというふうに思います。

問題点を三つに分けてありますが、とおして読まずに一つ一つ区切って議論していきたいと思えますので、よろしく願います。

一 番目です。今回の拡張計画案はシンポジウムの経緯をどのように踏まえて提案されたのか。

私たちは運輸省が第七回円卓会議で出した「共生を指した今後の成田空港づくりの考え方」が二十七年前の計画案（BC滑走路案）を、そのまま再提示したものであることに対して、驚きと共に深い失望の念を禁じ得ません。第八回円卓会議での補足説明「今後の成田空港の整備および地域づくりについて」で、「BC滑走路計画を再提案したものではない」と述べていますが、偽りとつじつま合わせに満ちています。運輸省は、シンポジウム最終時における「白紙の状態に戻す」の意味をどう認識しているのでしょうか。単なる心構えとしてこれからは白紙のつもりで臨むといった精神



論として受け止めたのでしょうか。そうした疑念すら湧いてきます。

(問題点)として、「白紙の状態に戻す」の意味を全体で確認することが必要なのではないかと思えます。立場によって「白紙の状態」をどうとらえるのかということについて、この間の議論でも意見の違いが見られますので、やはり円卓会議としてシンポジウムの結論として行われた「白紙」の意味について、きちんとした全体の認識が必要なのではないかというふうに思っていますので、この点について議論をお願いしたいと思います。

**伊藤鎮樹 (運輸省課長)**

「白紙の状態に戻す」という意味の確認ということですが、私どもは、シンポジウムの終結に当たりまして二期工事、B C滑走路の建設計画は白紙の状態に戻すということになった、そういうふうな認識しております。その意味としては、私どもは、これによりB C計画は文字どおり白紙になったものだというふうに理解しております。

また前回、運輸省から「骨子」という形でご説明しましたが、B C滑走路計画は一九六六(昭四十一)年に決めた計画でございます。その当時と現在では我が国の経済社会も国際社会の動向も大きく変化しております。したがって、単にシンポジウムで白紙になったというだけではなく、このように大きく変化しているという点からも旧計画が持っていた意義は現時点では既に失われている、その意味でもB C計画はもう無いと考えているところでございます。

しかし、私どもは一本の滑走路で運用している成田空港の現状を見る時、また、今後の我が国の経済社会の行く末を考える時、成田空港が現状のまままで推移して良いとは思っておりません。国民のためにも、また地域のためにも成田空港をより良い国際空港にすることが必要と考えております。このような観点から

新しい空港整備計画について今回提案いたしたところでございます。以上です。

**石毛博道 (反対同盟事務局長)**

ただいま運輸省としては文字どおり白紙になったというふうな発言がありました。この点に関しては全体できちんと確認しておく必要があるだろうと我々も思いますが、委員長、その辺はどうですか、確認ということでは…。

**隅谷三喜男 (隅谷調査団団長)**

そうですね。それはシンポジウムで「白紙に戻す」と。白紙に戻したからまさに白紙ですよ。しかし、今運輸省のほうから説明があったように、成田空港は滑走路が一本では今後とてもやっていけない、これは現実にあるでしょう。ただ、その時に、それならばどのように拡張したらよいのかということについては全く新しい発想…、ですから運輸省のほうもいろいろな、日本経済の状況も変わるし、将来のこともあるし、いろいろ空港をめぐる状況も変わってきているから、そういうものを含んで新しいのをつくるのだ、こういう説明だと思えますがね。それがどのような形で出てきたか、そこは私たちもちょっと定かでない。

**石毛博道 (反対同盟事務局長)**

ですから、「白紙」の意味について円卓会議としてきちんと確認したいということですよ。

**隅谷三喜男 (隅谷調査団団長)**

だから、それは白紙。(笑)

**石毛博道 (反対同盟事務局長)**

それでは、次に進めさせていただきます。シンポジウムの結論として拡張計画は白紙になったにもかかわらず、円卓会議において白紙になる前の計

画が全く変わることもなく、しかもその検討の経緯をつまびらかにすることもせず提案されたことに対して、私たちの地域の人々は運輸省と同盟の間でシンポジウム最終時に裏取引があったのではないかとというふうな疑念というか、そういう声も地域からは聞こえてきたわけですが、また、そういう裏取引に基づく次のステージである円卓会議は「茶番」であると指摘をする人もおります。そういうことで、このことの結果、円卓会議全体が地域から権威を損なうこととなったというふうにも言えると思えますので、その点について運輸省はどう考えているのか。

**伊藤鎮樹 (運輸省課長)**

シンポジウムの結論として「白紙」になったにもかかわらず、前の計画が全く変わることもなく、検討の経緯をつまびらかにすることもせず提案されたということが円卓会議の権威を損なうこととなるのではないかと、そういうお尋ねだと思います。

検討の経緯についてはまた後の機会にご説明させていただきますますが、私どもは、今回の提案の趣旨は、一つには、良い国際空港をつくること。二点目は、その空港整備が良い地域づくりにつながるように地域と力を合わせて取り組むこと。

第三点目は、このような空港づくりを民主的な手続きで進めたい。

こういうことでございます。そういう意味で私どもは新しい提案をさせていただいていると思っております。また、こうした新しい提案は、これまでの十五回のシンポジウムや円卓会議における真剣な議論を経て出てきた一つの成果と申しますか、そういうものだと思います。したがって、私どもは、こういう新しい提案をさせていただくということは、円卓会議の権威を損なうというよりは、むしろ円卓会議をやった一つの成果が現れた、そのように受け取っていただきたい、そのように切に思います。



**隅谷三喜男（隅谷調査団団長）**

どうですか。運輸省のほうはそう言われるけれども、同盟はどうか知りませんが、我々が聞いておりました、どうして前と全く同じものが出てきたのか、これは理解できないですね。例えばC滑走路ならC滑走路は、あるいはB滑走路でもいいですが、本当を言えば、今日の状況からすればもう少し距離を三〇〇mでも四〇〇mでも延ばしたいところだけれども、それはいろいろ検討して、この際は、前からの関係もあるから、まあ前のところまで抑えざるを得ないかとか何とか、そういうことがあればまだ「いろいろ検討したんだろな」と思いますが、とにかく前と同じ結論をパツと言われますから、ちよつとなかなか納得できないんですね。それは検討して「成田空港を理想的な形にするために新しく提案しました」、それが前と全く同じというのは、簡単には理解できないですが、そこはどうですか。

**伊藤鎮樹（運輸省課長）**

全く同じというふうにも同盟の方も委員長も言われたわけですが、私も、確かに滑走路の位置と長さは同じでございます。それから、その両滑走路に持たせる機能は同じですが、シンポジウムの議論を踏まえ、また円卓会議の議論を踏まえ、そういう空港づくりをどういうふうにやっていくかということで航空局長の下で懇談会を開き、その中で専門家の方の意見も聞きながら、新しい空港づくりの考え方も整理したわけでございます。そういう整理に基づいて今回の空港づくりを進めていきたいということで提案させていただいております。

したがって、滑走路の施設の長さとか位置が同じであるということ、その滑走路をつくっていくつくり方、これまでこの円卓会議でも議論されておりますが、地域との共生という観点からの緩衝ゾーンや、周辺地域と一体的に考えた広義の空港づくりを行っていく、そういうことの計画全体としてご理解いただければ、

私は考え方も空港のつくり方も、またその空港を使っていく考え方も、新しい考え方に基づいて出てきていくというふうにも思っております。内容的にも新しいものをたくさん加味していきたいというふうにも考えております。それを一言で申し上げると、良い国際空港をつくること、その整備が良い地域づくりにつながるよう地域と力を合わせて取り組むこと、そういう空港づくりを民主的な手続きで進めること、ということでありまして、全く同じということは、滑走路の位置の議論、もちろんそういうところについては同じものであるということは前回も申し上げているわけですが、全体としての空港のつくり方、空港というものの考え方、そして成田空港が今後将来にわたって果たしていく役割の考え方、こういうことについてきちんと現時点で検討し、新しいものとして提案したということでございます。

**隅谷三喜男（隅谷調査団団長）**

私がいま発言するのは本当は良くないのですが、先程ちよつと言いましたからついでに言いたいのですが、確かに前の計画の時には全然かどうか知りませんが、出てきていなかったいろいろな諸条件について運輸省がいろいろと考えて新しい提案をされた。それはよく分かります。よく分かりますが、B C滑走路を含めて成田空港を白紙に還元するといった時はBもCも入っております。BもCも白紙に戻したのです。だからそのB Cは元のままで、周りのことは全部考え直しましたということ、「B Cはどうしましたか」ということが残ってしまったんです。答えてないんですから。他のことをいろいろやったことはよく分かります。けれども、B Cは今の答えの中でも全然、カッコの中心の回答もないですね。それはどうなんですか。

**土坂泰敏（運輸省航空局長）**

一九六六(昭四十一)年当時の事情と今とでは全く違

う、今の状況で将来を見据えていろいろ考えたということでありまして、輸送需要が増えていくから輸送力を増やすための滑走路が要る。それが平行滑走路で、平行滑走路は本来ならば、隅谷先生がさっき言われたように三、〇〇〇m以上欲しい。しかしながら、成田空港でございますして、長い経緯もあり、いろいろな制約もあります。

そうすると、必要なものをそのとおり書くことはできない、必要最小限にするという配慮も同時に考えなければいけないことだと思います。したがって、需要から考えて必要であるということ、同時に地域のことも考えて必要最小限にしなければならぬこと、この二つを考えると二、五〇〇mしか選択の余地がなかったということでございます。

それから、この次に伊藤君がご説明することにしておりますが、例えば滑走路の角度を変えてみる、あるいは滑走路の位置をずらしてみる、あるいは滑走路の交差の角度を考えてみる、いろいろな言わばシミュレーションのようなことも検討してみました。しかしながら、非常に内陸でいろいろな制約の下で滑走路をつくろうとしますと、結果としてやはり同じものになつてしまったということでございます。

したがって、私どもは、経緯は十分にご説明させていただきますが、結果として同じものであるからいけないということ、これはまた別の問題であろうというふうにも思います。

**隅谷三喜男（隅谷調査団団長）**

私が残計なことを…、本来、反対同盟のほうから意見なり見解を言うところで…、何かありますか。

**石毛博道（反対同盟事務局長）**

それでは、先程から出てますように、検討の経緯についてご説明をお願いしたいと思います。

伊藤鎮樹（運輸省課長）

それでは、これから検討の経緯についてご説明させていただきます。

まず最初に検討の基本的なところでございますが、現在、成田空港は一本の滑走路で運用している、しかしこのままでは良いとは思われない、そういうことで検討したわけでございます。BC計画は白紙となったが、国民のためにも地域のためにも成田空港を良い国際空港にしていけることが必要である。そのためには、現時点において、将来の我が国の社会の動向等を見据えて、その中で成田空港の果たすべき役割を考え、それにふさわしい空港整備を行っていく必要がある、そのようにまず大きなところを考えたいわけでございます。またそれと同時に、共生という視点からこの地域が空港と共に良い地域になっていく、そのように取り組んでいく必要があるということでございます。

今回の提案は、そういう二つの観点から運輸省として新しい空港整備と地域づくりについて検討しているものでございます。

具体的なその概要を申し上げますと、まず大きな我が国の今後の経済社会の動向ということでは、前回も申し上げたところで簡単に申し上げますと、我が国は国民の努力によって物の面では豊かな国になったわけですが、これからは心の豊かさを求めていく時代になっております。そういう中で、新しい価値観の充足を求めて海外に出かける国民も増加しておりますし、その内容もより個性的対応になっているという現状がございます。そしてまた、人類の活動が地球的規模に広がっている今日、我が国が国際社会の一員として生きていくためには、やはり幅広い国際交流が必要であるということでございます。首都圏の国際空港として成田空港がそれに対応していくためには、現在の滑走路一本で運用されている状況で既に限界を越えております。輸送力の拡充が必要であるということ、もう一本の平行滑走路が必要であると考えたところで

ございます。

そしてまた、こういう拠点的な国際空港については、航空機が安定的に離着陸を確保することができるようになる必要があります。そのためには、横風が強い時でも安全かつ確実に離着陸できるように横風用滑走路が必要であると考えております。

また、先程来議論になっておりますが、今回の検討に当たりましては、滑走路の位置や方向の変更の可能性についても検討いたしました。

まず平行滑走路の角度、平行ではなくするということになるわけですが、角度を変更することについては、それを行いますと、二本の平行滑走路の出発・進入コースが交差することになりまして、このような変更はやはり困難でございます。それでは平行滑走路について位置をずらすことができるかというようなことの検討も行ったところでありますが、一番大きなことは騒音区域が変わってしまうので別の新たな問題が出てくるということですが、そのようなことがあって、やはり困難と判断したものでございます。

また、横風用滑走路と平行滑走路の交差の角度、今斜めの形になっておりますが、これを変更するとか、位置を変えるとか、そのようなことが可能かどうかも検討いたしました。交差の角度をこういう形に変えていけばやはり新しい用地が必要になりますし、三里塚の人家密集地への騒音の影響も生じてくるというようなことがございます。そういうことで、これもやはり困難と判断したところでございます。

次に、地域づくりについては、空港が地域に光と同時に陰をもたらすものであることを踏まえて、マイナスマ面である騒音等の陰の部分についてはこれを極力軽減し、プラス面である地域の活性化等についてはこれを極力増幅する、そういう地域づくりを進めていくという考え方の下に、騒音対策や地域整備などの基本的な考え方を検討したところでございます。ただし、これはあくまでも基本的な考え方でございまして、今後

その具体的な内容を決めると共にその実現に最大限の努力をしていきたいと思っております。

今回の地域づくりについての提案は、このように共生という視点に立って検討したものでありまして、どちらかと言えば地元対策としての色合いが濃い従来の対策とは私どもは本質的に異なっているというふうに考えております。

以上のような検討とシミュレーションを経て今回の提案はお出ししたものでございまして、先程来申し上げておりますように、従来の計画や対策の再提出ではないというふうには私どもは認識しているところでございます。

高橋寿夫（隅谷調査団）

私からちょっと感じだけ申し上げますと、滑走路の平行を平行ではなくするとか、あるいは交差の角度を変えるとかいうことは、言わば変えるために変えるかという小手先の細工であって、あまり意味がないと思っております。もし意味のある変更があると思えば、さつき隅谷先生もちょっと言われましたが、二、五〇〇mという滑走路は使い勝手が悪いんじゃないか。いっそこれをこの際三、〇〇〇mにするとかいうことを考えたかどうかというふうな案は実質的な変更ですから意味があると思うのですが、ただ、これについては一九六五（昭四十）年当時と今日とでは航空機の性能が格段に変わってきているので、かつて二、五〇〇mの滑走路であれば運用は非常に限られたものになるはずであった。しかし、今日の機材の性能から言うと二、〇〇〇mでも、三、〇〇〇mかどうかは知らないが、二千数百メートルから三千メートルに近い滑走路であるような性能を持ち得る。これは滑走路の長さとも機材の革新との相乗作用ですが、そういったことでは、長さは二、五〇〇mだけでも、歴史的にはかつての計画が拡張されたと同じ効果を持つんだ、そういった意味でこれは昔の計画をそのまま出したものではありま

せん、こういうふうに理解して良いのでしょうか。

#### 伊藤鎮樹（運輸省課長）

前回資料でご説明させていただいたところですが、二、五〇〇mの滑走路は昔は近距離用の滑走路の機能だったと思いますが、最近の航空機材の進歩によりまして中距離用の滑走路として十分に機能する滑走路になっております。この間も、飛行機の性能と機種と飛ぶ距離についての相関の表でご説明したところですが、二、五〇〇mの滑走路でハワイ、シンガポールという中距離まで十分に行きます。また、最近の機材ではアメリカ西海岸まで行ける機材も出てきております。そういう意味で二、五〇〇mの滑走路の意義は大きく変わっております、そういうことを念頭に置いて、現在の四、〇〇〇mの滑走路と二、五〇〇mの滑走路を組み合わせていけば、成田空港は中長期の需要に対応できる、そういうふうに判断してその長さを二、五〇〇mにいたしました。そういう滑走路として新しい意義をつけるものとしてお願いしているものでございます。今高橋委員が言われた考え方で私どもも出してあります。

#### 柳川秀夫（反対同盟員）

ただいま伊藤さんのほうから角度の問題とか位置の問題、そのシミュレーションもやったというような話がありました、それが最初のBC滑走路を提案する段階でなぜ出なかったのかという点について私どもは疑問に思いますね。

それと、特にBC滑走路を新たに提案する、全く新たにだと運輸省はお考えでしょうかけれども、その際に、BCのあの位置は、成田の空港問題が三十年にならんとする年月、要するに成田空港問題の本質的な問題として続いてきた経緯がありますね。それらを加味した時に、石毛が冒頭の意見の中で述べましたが、運輸省と反対同盟が裏取引があったのではないか、あるいは

その上で円卓会議が茶番ではないかというような問題として出されましたが、滑走路の位置とか角度とか、滑走路の性質上の問題とかそういうところで必要性を言われると同時に、成田問題として基本的にある現状、それらも踏まえた上でどう提案すべきかということとは当然考えられるべきだと思うんです。その点について全然考えておられなかったのではないかとこのように私どもとしては思うのですが、いかがでしょうか。

#### 伊藤鎮樹（運輸省課長）

今柳川さんが言われたことは、大きく三点のご質問かと思えますが、

第一点は、今のような位置とか角度についてどう考えたかということ、これまでの説明の中でどうして最初からさちんと言っていないのかという点。

第二点としては、地域の方々が茶番と受け取っているという指摘があるという点。

第三点としては、成田の過去の経緯等も念頭に置いて提案したとは思えないという点。この三つの点だろうと思います。

第一点の、どういうシミュレーションをしたかということについてさちんと最初から言っていないではないかという点については、そのようなご説明を最初に申し上げてないことは、そのとおりでございます。私どもは、円卓会議の議論としてご説明する際に基本的なところをご説明するというところでペーパーを用意したという経緯がございます、検討のシミュレーションとかそういうことは議論の中でご説明していく事柄だ、そのように考えてお出ししたわけでございます。それが第一点についてのお答えでございます。

第二点目としては、茶番ではないかというご指摘ですが、それは先程来ご説明しておりますように、私どもはシンポジウムの結論を踏まえて、BC計画が白紙になったという前提で、空港のつくり方も懇談会というものを持って基本的な考え方をまとめて、円卓会議

で議論していただき、また、現在の滑走路によって生じているいろいろな現況についての調査も行い、そういうものも踏まえて今回の提案をさせていただいているということでございます。

したがって、決して茶番ということではなくて、新しい考え方に基づいて滑走路の計画と地域づくりの計画とを一体のものとして考える、そういう考え方で提案させていただいております。この点については、午前中の議論でも地域の方からのお話もございましたが、地域の方が茶番として受け取っておられるかどうかについて私は分かりませんが、しかし、新しいものの方で提案しているということをご理解いただければ、この場を借りて是非そういうことをご理解いただきたいと思います。というふうに思っております。

それから、位置が同じになったことについて過去の経緯をさちんと頭に置いて出してきたとは思えないということですが、確かに成田空港についてはかつてのいわゆる厳しい対立の経緯があるわけでございます。そういう中で、そういうことも十分踏まえなければいけないということはそのとおりだと思っております。それと同時にかつての計画、そういうものを前提として騒音移転をされた方、あるいは用地を提供してくださった方、そういう方々も多数おられるわけでございます。そういう経緯もございます。そういう中で私どもの国際空港都市という場合に、地域に良い国際空港をつくっていくという観点で地域にお願いする、そういう滑走路として二、五〇〇mの平行滑走路と三、二〇〇mの横風用滑走路をお願いいたしましたものでございます。

#### 河宮信郎（隅谷調査団）

運輸省のほうから再三、新しい考え方に基づいての提案であると強調されているわけですが、その新しさ



が伝わってこないといううらみが非常にあるわけですね。その新しさがきちんと見て取れるような形で提案して欲しいという、そういう要望が強く出されているんだというふうに僕は理解するわけです。

これは全く一つのヒントというかそういう形で聞いていたいただきたいのですが、その新しさが盛り込まれていないというのは、必要だから第二、第三滑走路をつくりたいという論理と地域づくりということが依然として別のことである。つまり必要だからつくりたいんだ、しかし地域のこととも考えますよという形になっている。地域を良くするということが第二、第三滑走路をつくることの中に練り込まれていないといううらみが非常に強いと思うんです。本当は「どう練り込むか」ということで知恵を出してもらいたいということと、ろろが大きな問題だと思うので、これは全くのヒントとして申し上げるのですが、もしも第二、第三滑走路ができて、今一二万回であるのが二二万回の容量になった、しかし、二二万回目いっぱい使うことはしません、二割カットして一八万回までしか使いません、そのかわり一二万回で今A滑走路の直下で騒音を一身に負っている人の負担を軽減する、一二万回から一〇万回に軽減します、そのかわりBの所で六万回、Cの所で二万回の騒音は負担してもらいましょう。そうすると、横風の時に最低限使うよりはCをたくさん使うから騒音コンターも広がるし、その分だけの手当てもしなければいけない。けれどもAの人たちが今騒音の被害を一身に負っている、それを明らかに軽減するんだ、しかしその分は他の地域の人に負ってもらわなければいけない、負担の分散という形になると思いますが、それが地域にとって良いかどうかはまたそれぞれの地域にとっての新しい利害が生じてきますが、そしてそれは相互に調節しなければいけないが、しかし、ともかくそういう形で、地域の人にとってのインパクトを言わば組み込んだ形でB、Cの運用というか、それは国内便の増設まで含めて、そういうことまで踏み込

んで初めて「B、Cをつくるのが地元のためにもなるんです」ということを言わば主張し得ることになるわけで、やはり今までのところでは、第二、第三滑走路の必要性からつくりたいという論理しか出てこないというか、少なくとも外から見るとそこしか見えないという、そういう苛立ちがあるんだと思うんですけど。

**伊藤鎮樹（運輸省課長）**

私ども「共生」ということで空港をつくっていく場合には、空港と地域がそれぞれ持っている問題を出し合って、その中で議論して、良い解決の道を見い出していくというのが共生の話し合いの核心だと思っております。そういう観点から私どもこの提案を行うに当たりまして、先程先生は、例えば目いっぱい使わないうことが良いことだというふうに言われましたが、それは騒音の軽減が今後どうなっていくのか、発生源対策とか、そういうものとの関係もあると思うんです。

そういう観点で運輸省としては今回、午前中にもご説明しましたように、航空法を十何年振りに改正して、騒音基準適合証明制度を拡充して、確実に航空機一機ごとの音を低減させていく、そのような努力と利用者ごとの音を調和させていく、そういう考え方で取り組んでいくということをお願いいたします。そういうふうな空港の運用というものを空港だけの必要性で考えるのではなくて、地域との共生ということとを考えて、その考えた答えはこういうこととさせていただきますと私どもきちんと地域に説明し、そして地域からのご意見も聞きながら、そういう中で私どもは空港づくりを進めていきたい、そういう考え方で提案させていただきます。いただいたものでございます。

**大塚敦郎（反対同盟員）**

先程の議論に戻って私たちにちょっと整理しておきたいのですが、先程航空局長から、結果が同じであるということは、きちんと検討した結果同じだった

ということとは十分にあり得るわけだというふうなご説明がありまして、このことについては、私は個人的にはそういうことはあり得るだろう、つまり同意できる話なんです。

問題は、更地に今度拡張工事をするのではなくて、長い反対闘争の末に現空港が運用している成田、芝山というあの地域において、計画途上でつくるといふその提案をする時に、人間として、その地域の反対派の農民の心情や気持ちといったもの、そこに置かれていく状況等についてやはり十分に配慮しながら、相手の気持ちを尊重しながら提案するということを基本的に前提にするのであれば、その検討の経緯をつまびらかにしないで出すということは、地域に激しい拒否反応を巻き起こすということをあらかじめどうして予想できなかったのかと我々が問うているわけです。

そのことを伊藤さんは、そんなことは後できちんと議論の中で説明しようと思いましたが、そういう発言の中にあなただは、地域と共生型の空港をつくらうと言葉では言いますが、態度としてやはりその地域の持っている歴史的な伝統を踏まえないでやっているということが何えるわけです。私たちはそのことを指摘しておきたいと思つて、非常に細かいことですが、これはあえてこの場所で問題にせざるを得ないということで、だから私は、もつと率直に「それは配慮が足りなかった」と一言言ってくれば、この議論は終わらせて次にいきたいと思つていたのですが、言い訳に終始するのでなかなか先へ進めないわけですよ。

**土坂泰敏（運輸省航空局長）**

成田というものを良い国際空港にしていきたいと思つているわけでございますが、将来の日本のことを考えると今のままでは良くない、これからの整備も必要だ、こういうふうな思つたわけでございます。それが一定の制約の下で考えていくとこういう姿になったと

いうことでありまして、私たちは、その結果が同じだからいけない、あるいは違えば良いというものではない。良い国際空港をつくるという見地からその中身が果たして十分なのかどうかという実質の議論をしていただきたいというふうに思っております。

それから、今大塚さんの言われた、長い歴史的な経緯があって、そういう現実がこの地域にある、それを踏まえた解決策でなければならぬというのは、これは当然のことでありまして、それを踏まえない解決はないと思いません。実はさつきシミュレーションの話がいろいろ出しましたが、私もなりにそういうことも踏まえてどういう解決策があるだろうかということでも変更の可能性を探ったということでもございまして、変えるために変えるということではありません。そういうことは私は意味がないと思いません。実質的に必要があつて変えるのでなければ意味がない。そういう意味であのシミュレーションもしたということでもござい

ます。

ただ問題は、私どもの前回あるいは前々回の提案の仕方が、そういう私どもの検討の過程まで詳細にご説明もし、私が今申し上げているような気持ちもご説明した上で提案しなかつた。そのために今のようなご批判を受けたということだと思います。この点は私どもの提案の仕方が不十分であつたというふうに私は思います。ただ、これからの議論といたしましては、前回の提案の不十分さはここでお詫びいたしますが、この私どもの提案が果たして実質的に本当に良い空港と言えるのかどうか、これを地域と全体の見地からここで十分にご議論いただきたい、そういうふうに私は願います。

#### 隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

一言申し上げたいと思うのですが、第六回くらいの円卓会議の時に、実を言うと、運輸省側が空港を白紙に還元した。これは私は運輸省は白紙に還元したと

思っていると思うんですよ。そこで空港の共生については、いろいろ運輸省は討議をして「共生」の論議をここに提起したわけですが、それに基づいて滑走路、空港そのものをどうするかということについて言うことをちょっと躊躇していたと私は思うんですね。しかし問題は、やはり成田空港をどうするかということが円卓会議の中心的な課題なのだから、運輸省としてはいろいろ検討してみても、「空港はこうしてもらいたい、あるいはこうしたい」ということは言ってくれ」ということをかなり強制したのです。

そこで運輸省としては、やや強制された点もあつて、それを言う時に、そこに至る運輸省なりの苦悩のようなものが飛んでしまつて、何か結論を突如として言われたから、私などもちょっと、さつきも私の意見を申しましたが、ちょっと理解できないというようなことになつてきたと思ひますが、今までのやりとりで分かり、航空局長が言われたようなこともあつて分かります。ですから、その点ではちょっと行き違ひがあつたろうというように思うので、まあこの辺で同盟のほうはその点はそれで良いということであれば先に進めたいと思ふのです。

その前に一つ言つておきたいと思うことは、滑走路等を含めた空港問題の将来について、運輸省と同盟がシンポジウムの終わりの時に何か裏取引をして白紙還元とか言つたのではないかというようなことが言われている、そのことを同盟のほうは非常に心配しておられるわけですが、私どもは両者の言ひ分を聞きながら最終的な結論を言つたわけですが、その時に、そういう裏取引というようなものは絶対にあり得ないということはこの場で言明しておきたいと思ひます。そういうことは絶対ないのだということ、ここにおられる方たちもそれははっきりと認識していただいで、問題の解決について話し合ひをしたいと思ひますので、その点は心配しないでやっていただきたい。

#### 鬼澤伸夫（成田空港対策協議会）

今まで聞いてますと、午後の部に入りまして、またどうも反対同盟対国というような図式だけで進んでいくのはちょっと面白くないと思ひまして、一言述べますが、先程河宮先生が言われたような考え方、私も賛成ですが、例えば午前中に大柴のほうからC滑走路というか横風についてのコンタマーがちょっと不満だというような話がありました。また、石毛さんが午前の最後に言つた言葉の中に、三十年前に富里を追い出したから今の状況になつた、そして我々は二十八年間取り返せない時代を過ごしてきた。その思いは非常によく理解できるんです。ただ思ひますと、三十年前の富里の人たちと今の富里の人たちに問ひかけたら、どんなやつてくれ、騒音は騒音で解決すればいいじゃないか、そんな声が聞こえてきそうな気がするわけですが、その辺の時代の変化も理解しなければならぬ。今までの感想を一言述べただけです。

#### 相川勝重（ネットワーク芝山21）

大変素朴な疑問ですが、ちょっと運輸省のほうに伺いたいのですが、これからたぶん各国で空港ができると思います。まだ計画途上あるいは計画されているところがあると思いますが、ローカル便とか国内線は別にかまわないのですが、国際空港として供用する時に二、五〇〇m滑走路で計画する国が、私は勉強不足で分からないのですが、国際空港の中で二、五〇〇m滑走路がこれから計画されるのかどうかについてお尋ねしたいのですが。

#### 伊藤鎮樹（運輸省課長）

これは詳しく調べたわけではありませんが、今私の知っている限りでは、これから計画する国際空港で二、五〇〇mという滑走路で計画しているところはない。私は聞いておりません。二、五〇〇mの滑走路というのは、先程も申し上げましたように、昔はいわゆる近

距離の滑走路という位置付けだったと思いますが、機材の進歩によって現在では中近距離の滑走路として、場合によっては長距離にも手が届く滑走路として機能している、私もはそういう判断もして今回新しい提案として二、五〇〇mの滑走路をお願いするものがあります。

**相川勝重（ネットワーク芝山21）**

確かに前回の円卓会議の中で二、五〇〇m滑走路の機能について、あるいは国情についてご説明がありました。私も、たぶん二、五〇〇m滑走路がこれから計画される所は国際便としてはまず無いのではないかと思っておりますが、それでは何ゆえに無いのかということも含めて、パイロットの安全あるいは四、〇〇〇m滑走路にアクシデントがあった場合にどうするかという問題も含めて詳細に検討すれば、当然二、五〇〇mでは不備だという認識に至るのではないかと思いうわけです。そういう意味で、何ゆえに前回B滑走路が二、五〇〇mで出てきたのかについて私自身も疑問を感じざるを得ない。

確かにシミュレーションなどの中で検討に検討を重ねた結果だと思えますが、これからの国際空港とすればかなり不備が生ずるのではないかと疑問も私自身感じるし、いろいろな方もたぶん感じると思うんです。そういう意味でどういった検討を、先程検討については聞きましたが、国際社会の中あるいは国際空港の中でという位置付けに至れば、そういう意味ではちょっと不備ではないかという気もしますが、これは私の意見で結構でございます。

**隅谷三喜男（隅谷調査団团长）**

ですから先程私が言ったように、本当は三、〇〇〇mにしたいんだけど、いろいろな事情があるからまあ二、五〇〇、二、五〇〇mでも何とかやれるのかとか、そういうあれがあればもう少し分かったかと思

思うんですが、まあそれは…。

**樋ヶ守男（反対同盟員）**

シミュレーションの話でもう一つ聞きたいと思えます。B滑走路を整備すれば中長期の国際需要に耐えられるという提案ですが、前提として、とにかく今のところ首都圏に国際空港をつくる予定は成田しかないから、需要が増えるからBCをつくりたいというふうにしか、シンポジウムからですが、どうしても聞こえてこなかったのですが、その感想は今でも僕としては変わらないわけです。

それで、飛行場とか航空業界の話ですから、短期と言えは五年、十年、中期と言えは最低でも一世代、二十年、三十年、長期的に言えば五十年、百年というふうに考えるのだろうと思うわけです。例えば二〇一〇年代の終わりと二〇二〇年代の初めの頃の航空業界がどういう状態になっているかというところをある程度想像しながらこの話を出されてきたのかなと考えるわけです。つまり当面は間に合うという形の言い方以外ではないのではないかと。

例えば今まで僕たち素人が聞かされてきている話は、成田が仮に三本できたとしても、羽田で国内線の需要が足りなくなるから首都圏第三空港として国内線の専用空港が必要になる。おそらく二〇一〇年代の終わりから二〇二〇年あたりにはHSTですか、超超音速旅客機なるものが現れて来て、例えばニューヨーク・東京を二、三時間、ロンドン・東京を二、三時間という形で結んで、いわゆるアジアのハブ空港を日本が取るか韓国が取るか、当然そうなれば今の成田空港の大きさでは国内線の乗り継ぎもままならないくらい狭い空港ですから、どうしても成田の他にアジアを含めてハブ空港を展望した大きな国際空港が必要になるだろうという具合に、素人的に外から見る限りではそういう話がある聞こえてくるわけです。

そうなった場合、やはり成田は、伊藤運輸大臣の提

言じゃないですが、将来的には貨物便を中心とした地方空港、ローカル空港になってくるのではないかと、つまりどの程度までのイメージを想定して中長期の需要に耐えられて、その時の成田空港の姿はこうなんだという具合に考えておられるのか、もうちょっとは聞き聞きたいということが一つあります。

もう一つは、ずっとシンポジウムの過程でも言ってきたわけですが、例えば航空機産業は、将来も今のように燃料を、アメリカへ一回飛ぶのに一三〇tかかるとかいう形で多量な資源消費型の産業であり、中長期の将来もそういう形であると考えられているのかどうか。この二点を聞きたいと思えます。

**隅谷三喜男（隅谷調査団团长）**

これは詳細に言ったらなかなか大変な大議論だから…。

**伊藤鎮樹（運輸省課長）**

要点的に申し上げます。成田空港の将来をどう考えているのかという点につきましては、前回資料でもご説明したとおり、二〇〇〇年度で発着回数が大体一五万、一六万回というふうに伸びていくであろうと考えております。したがって、二〇〇〇（平一十二年）を超えて二〇一〇（平成二十二年）といったところまでの需要には十分対応できる、そのような見方で私ども今回の提案をさせていただいております。

それから、航空機というのは非常に大きな燃料消費型の産業ではないか、それについて資源の効率的な使用という観点からどう考えるかというご指摘でございます。

私ども、交通機関の場合のエネルギー消費についてのとらえ方ですが、ある人がある距離乗る、それを人（ジン）キロと言います。また、ある荷物がある距離運ぶ、これをトンキロと言いますが、一人キロ、一トンキロ、これをエネルギーの原単位として、その一人キ



口、一トンキロを運ぶに当たってどれぐらいのエネルギーを消費するかを指数化しております、一九七〇（昭四十五）年と現在を比べてみると、一九七〇（昭四十五）年を一〇〇とすると、現在は大体五〇ぐらいに下がってきております。それは効率的な輸送体系、航空機の大形化等によって効率的な輸送体系にするというのが一つ。また、航空機エンジンが環境に負荷の少ない省エネルギー型、低燃費のエンジンにどんどん切り替わってきている。そのようなことで、航空機輸送の分野においてもエネルギー消費の効率化に取り組んできております。

その中で、輸送需要は、一九七〇（昭四十五年）年から現在ということで、大きく伸びておりますが、その伸びよりはカーブが少ない形で、エネルギー消費としてみればそのカーブが少ない形で現在に至っているということでございます。今後ともこういう傾向は続いているかと思っております。

#### 隅谷三喜男（隅谷調査団团长）

先程の二、五〇〇m滑走路のこともあり、今のこともそうですが、今日数字を挙げて議論するというようなことはとてもできないことですから、次回くらいまでに多少、そのようなデータをちよつと作っていただいて、必要があれば多少の時間で説明するというようにさせていただきたい。

#### 高橋寿夫（隅谷調査団）

今の隅谷先生のご指示の作業をする時に是非考えておいてもらいたいと思うのは、この間の「二、五〇〇mでも大丈夫ですよ」という説明では、例えばハワイとかアメリカ西海岸などが例としてあがっているわけですが、私は今から十年、二十年、三十年ということでも考えた時に、圧倒的にシェアが増えるのは東南アジアだと思っております。中国大陸がこれだけ皆の耳目を集めて、また、東南アジア各国が世界で一番成長率が高

い地方になると言われている時でありますので、おそらくこれからヨーロッパとかアメリカ東海岸へ行くという便のシェアと中国、東南アジア等へ行く便のシェアとでは、十年二十年したらうんと変わってくると思っております。

したがって、言わば超長距離路線のウェイトよりも近距離、中距離のウェイトが高まると私は考えておりますので、それは僕自身の考え方ですが、もうちよつと日本を取り巻く国際情勢なり、そういったものを受け止めての日本の国際航空の将来というふうな観点もいれて二、五〇〇mの議論をしていただけるとありがたい。補足です。

#### 龍崎春雄（反対同盟員）

一つだけお聞きしたいことがあるのですが、素人考えですが、羽田空港の場合、滑走路の先端に誘導ランプ、ここが滑走路だよという、進入路だという誘導ランプがありますね。この二、五〇〇mの計画だと南側に保安施設、アプローチの計画は入っていないはずでしょうから、夜間に太平洋側から着陸する場合の滑走路の使用の限界というのは、実際は二、五〇〇mではなくて、一、八〇〇とか一、七〇〇mぐらいの距離しか滑走路は使用できないのではないかと思うのですが、その辺はどうなんでしょうか。

#### 板橋 孝（空港公団室長）

お答えいたします。いわゆるB滑走路の南側の、俗に私どもアプローチと言っていますが、進入灯のことだろうと思いますが、これについては今ご提案しております計画では正規の灯火がきちつとついておりますので、また、つけるように計画しておりますので、夜間でも進入は可能でございます。

#### 龍崎春雄（反対同盟員）

それは滑走路の外に計画しているということでしょうか。

うか。

#### 板橋 孝（空港公団室長）

いわゆる空港本体の敷地のエリアがございますね。あれと外側にまたがる形で計画いたしております。

#### 隅谷三喜男（隅谷調査団团长）

あとはちよつと技術的なことになりますので。それでは、次へいきましよう。

#### 石毛博道（反対同盟事務局長）

この項目も一つだけ質問したいのですが、私の午前中の感想にも係ることで、クロス使用は困難というふうに説明されましたが、地元との経緯とか騒音問題等を全く抜きにして、純技術的にクロス使用は困難かどうか、もう一つだけお聞きしたいと思います。

#### 板橋 孝（空港公団室長）

一般論として滑走路のクロス使用というのは、これは他の例もございまして、可能でございます。ただ、運用上の制約を受けるといことが前提になります。

#### 石毛博道（反対同盟事務局長）

実際にどのぐらいまでいくわけですか、成田空港の場合。クロス使用をした場合の年間最大使用率は。

#### 板橋 孝（空港公団室長）

言っておられるのは、例えばAランウェイとCランウェイをフル稼働する、V使用としてフル稼働するという意味ですね。

#### 阿部洋一（空港公団室長）

詳しい数字は今持ってきておりませんが、クロス使用した時に、開いている側に飛ぶ時の倍率は相当多くなるのですが、クロスする側に飛ぶ時は交差しますの

で、これは非常に少なくなっていますね。ですから、入る方向と出る方向の風向きがもちろんございまして、それを足し合わせると、例えば四割とか三割とかそういうアップしか望めなくて、倍にはなりにくいという性格を持っていると思います。それはもちろん角度の大きさによって多少変動しますが、クロスする側に離着陸する時がむしろ問題になると言えると思います。

**石毛 博道（反対同盟事務局長）**

分かりました。それでは、次に移らせていただきます。

もう一つこの項目の中で質問が残ってましたので、若干前の質問と関連するところもありますが、シンポジウムの結論によって収用裁決申請を取下げた際に、空港公団は予定地内の関係住民に報告に行ったという経緯を踏まえるならば、運輸省はBC滑走路案の提案に先立って改めて関係住民に誠意を尽くす何らかの行動が必要ではなかったのかというふうにご我々は考えますが、その点についてお考えをお聞かせ願いたいと思います。

**伊藤鎮樹（運輸省課長）**

空港づくりを進めるに当たりまして関係住民の方々に誠意を尽くすということは大変大切なことと、先程局長も申し上げたところですが、大変大切なことだと思っております。今回の提案については、円卓会議の場で議論が進んでいく中で、私どもとしての基本的な考え方を円卓会議に対し明らかにしたというものでございます。関係住民の方々の関係で具体的にこれをどうやって実現していくかということは、円卓会議の結論を受けて考えていく事柄であろうと思いますが、その段階で、ご指摘の点については十分留意して進めたいかな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）**

この点は、今運輸省が言われたように、この円卓会議で「じゃあ、そういうことでお互い納得するか」ということにならない前から、今度は運輸省のほうがある地域の人たちに「こうするから了承してくれ」というと、また逆に「話もきまらんうちから、なんだ」ということになるから、これは運輸省・公団としても辛いところですから、その点は「十分心がけてやります」ということ以外には、ちょっと言えないでしょう。

**大塚敦郎（反対同盟員）**

今の点について、要するに言いたいことは、用地内の旧予定地内農民にしてみれば、新聞で読むことが円卓会議の事実を知り得る機会なわけですよ。彼らにしてみれば、滑走路計画を白紙にしましたよ、収用裁決申請も取り下げましたよという報告が一回あって、今度は新聞で見た時に、円卓会議でBC滑走路計画が提案されたというのを聞けば、それが円卓会議の議論の結果として決まってくいというふうにはなかなか受けとらないわけです。

つまり「この前白紙と言ったのに、しばらくしたらまたそれが復活したのか」と。そうするとそれは「なんだ、あいつらは前に白紙と言ったのに、嘘つきやがったじゃないか」というふうなことになるわけです。それは円卓会議全体の問題ですが、円卓会議にはすべての派が参加しているわけでもないし、また、予定地内農民が円卓会議の議論の帰趨について必ずしも詳しく知っているわけではないので、どうしてもそういう限界があるわけです。

ということをよく知っているということを認識すれば、運輸省として「今度、円卓会議にこういう提案をしますが、これは別に決定ではなくて、円卓会議の中できちつと議論していくことなのですよ」と言うことぐらいは、そこに関係する住民の所に説明に行こうとする態度が最低限必要ではないのかというふうなことを

を言っているわけですが、私たちの主張は。そういうこととです。

**隅谷三喜男（隅谷調査団団長）**

ですから、ここで議論されているようなことを、利害関係を非常に強く持っている所に対しては、情報を与えるべく親切に流しなさいよ、と。

**佐々木建成（空港公団副総裁）**

今の点に関連してちょっとご説明申しますが、私ども公団で地域の住民の方と接触するセッションがございます。用地交渉をするという意味ではなくて、いろいろ意思の疎通を図るということで、日常的に関係住民の方の所に入入りしているわけです。

そういう際に、例えば昨日なり一昨日なり円卓会議があつて、「こういう資料が発表されました」とか、あるいは「こんな感じの議論でしたよ」とか、そういうことは私どもが出した資料に限らず、運輸省の資料とかそういういたものも場合によっては、相手の方のお気持ちに反しない範囲でいろいろお話し上げたりして、できるだけ情報が伝わるように日常的にやっていると、いうことをご理解いただきたいと思います。

**隅谷三喜男（隅谷調査団団長）**

同盟のほうが言われているのは、聞きに来たら教えてあげるといっているのではなくて、こちら側から積極的に出ていってという…。

**佐々木建成（空港公団副総裁）**

私どもの職員が向いて、それぞれの家でお話するという形を取っております。

**隅谷三喜男（隅谷調査団団長）**

分かりました。それでは、これはそのくらいで…。

**石毛博道（反対同盟事務局長）**

それでは二番目、現空港の問題点について。

私たちは、現空港の問題点の整理がつき、解決策が示され全体で合意された上でなければ、元二期跡地問題の検討には進めないとの考えを再三にわたり表明してきました。なぜなら、問題解決の見通しのないままでの空港拡張は、内陸空港の矛盾点を単に拡大するだけだと考えるからです。それにもかかわらずひとまず運輸省が全体計画に言及することを受け入れたのは、運輸省が現空港の問題点には全体計画の中でなければ解決できないものもあると説明したからです。そうした経緯を踏まえるならば、現時点において現空港の問題点が整理されてしかるべきではないでしょうか。

ところが、前二回の円卓会議での運輸省の提案を見る限り、現A滑走路においてどのような問題点があるのか、全体計画の中でそれらがどのように解決されていくのか、新たな拡張計画では地域に具体的にどのような影響を与えることとなり、運輸省が出した「共生の考え方」（第五回円卓会議）に照らしてそれらにどのように対処し解決していこうとしているのか、何ら具体的に語られていません。

問題点として、これは運輸省だけの問題ではないと思いますが、現空港の抱える問題点とその解決の見通しについて今までの議論を整理する必要があるのではないかと、というふうに考えます。

この円卓会議では現状調査、次に現地調査というふうにして多少の議論は行われましたが、それについてきちんとした整理がなされていない。それがまず第一段階の作業だろうと思います。その次に、その現状調査、現地調査を踏まえて現空港の問題点を、次になされる運輸省の提案にどう取り入れていくか、というのが次の空港公団なり運輸省の作業になるだろうというふうに我々は考えていたのですが、実際にはそうはならなかった。つまり運輸省側の提案にそのことが十分に反映されていないかつというふうに我々は思うんで

す。そういう意味で、現空港の抱える問題点の整理は円卓会議全体として必要ではないかというふうに考えます。

**今泉由弘（千葉県企画部理事）**

それでは、県が事務局をあくまでおきますので、整理の問題についてちょっとお答えしておきたいと思っています。

事務局でも、その件については必要ではないかという考え方のもとに、現在まで整理は進めてまいりました。ただ、本日は新たに整備計画が出された分についての意見発表等もございましたが、本日の中にもまた整理すべき問題が全体にあるのではないかとということもございまして、A滑走路あるいはA、B、Cすべてに係る問題も含めて今どうなっているのかということもきちんと整理すべきであると思います。途中まで整理したことはありますが、本日のもも含めて、この次の冒頭にでも私どもから整理の仕方についてはまた運営委員会等でご協議いただくとともに、整理して発表させていただきたい、このように思っております。

**石毛博道（反対同盟事務局長）**

反対同盟として、運輸省の二回の新たな滑走路の提案について何が不十分なのか。ちよつと言いますが、現地調査した時に、高橋寿夫先生からスプロール化がひどいというような話も出ましたが、運送会社の倉庫とか事務所が周辺にどんどん建つ。これは午前中の内田町長さんなどの指摘にもありましたが、自治体としてなかなかそういうスプロール化を止める手立てがないというのは分かりますが、空港公団としては周辺に買い上げた土地がいっぱいある、例えばそういう所へ運送会社とか倉庫群をまとめるという計画自体がなぜ成田空港にはなかったのかと思うわけです。

ボージョレヌーパーの騒ぎの時も、アメリカカのサクランボの時も、住宅地の中がたくさんの大型トラック

でいっぱいになるということがあったわけです。それはやはり空港の中に空港としての機能が入り込めない、つまり十分な機能がきちんと計画的になされていないかつというふうに思うわけです。そういうことをきちんとして、二本の滑走路を提案する時に反省点なり改善策なりを具体的に言うべきだろうと思います。

もう一つは、例えば岩山地区はたくさんの人が移転して村が一つ消えたわけですね。その後どういうふうになったかという、非常にひどい状態が長いこと続いて、ごみ捨て場になったり、建ち腐れた家屋がそのまま潰れて残ったりというふうになったわけです。最後には整地されて工業団地になりましたが、その間、長い間ひどい状態が続いた。移転した人はそれを非常に残念に思っているところがあるわけですね。

そういうことも踏まえて、例えば今後二本の滑走路ができた時に、たくさんの人家が移転した跡をどういうふうにするのか。岩山のように放っておくのかどうかという、そういうきちんとした反省点と対策が、二本の滑走路を新たに提案する時に具体的に語られるべきだろうと我々は考えるわけです。それが物事を提案する時の筋ではないかというふうに思っているわけです。だから、そういうことについてどういうふうに考えるのかということも含めて、きちんとして現状の問題点と反省点、それから具体的にそれを今後の空港づくりに活かすのかということが、この二本の滑走路の提案の前にきちんと語られるべきだろうというのが住民感情なんです。

**山本雄二郎（隅谷調査団）**

今のことに関連して、石毛さんが言っていた問題点の整理というのは、私は二つあるのではないかと思っています。一つは、言っておられるように現滑走路があつて、これは十何年前からあるわけですから、それによつてもたらされている問題がある。円卓会議になつてから現地調査もやつたし、それを整理してみたらど



うという問題があつて、一度に対策までは出ないかも知れませんが、必要とされる対策はこうだと。これが一つだと思つてます。

それからもう一つは、この円卓会議の場かどうかという議論をしたかということ整理しておかないと、現状ではこういう問題があるというのに議論してないなかつたとか、それは済んだとか、二つあるのではないかと思つたのですが、これはむしろ石毛さんに聞きたいのですが、そういう意味で言つておられるのですか。

**石毛博道（反対同盟事務局長）**  
もちろん二つありますね。

**山本雄二郎（隅谷調査団）**

さっきのお答えではそういうふうに関心なかつたのですが、私の誤解ですかね。

**今泉由弘（千葉県企画部理事）**

二つということの認識が成立すれば、二つという形で整理させていただきたい、このように思います。事務局は単に受けるほうの話ですので、そういうことであればそのような形で整理させていただきたい。

**石毛博道（反対同盟事務局長）**

私は二段階あるというふうに、つまりきちんとした整理をして、その整理に基づいて次に提案する側の運輸省がそれを取り入れてどういう具体策なり反省なりを示すかという、段階があるだろうと言つたんです。

**隅谷三喜男（隅谷調査団団長）**

それは公団側がやらなきゃならないこともある。

**今泉由弘（千葉県企画部理事）**

整理の仕方については運営委員会でご相談いたしますが、整理させていただきます。

**隅谷三喜男（隅谷調査団団長）**

そうですね。そして、そのことについては次回に報告してください。

**石毛博道（反対同盟事務局長）**

では、三番目に移らせていただきます。円卓会議の解決すべき課題。

私たちは成田空港をめぐる対立構造の解消《空港問題が起る前の平穏な地域に戻すこと》こそが最大かつ最終の目標であると考えています。その視点を持ちながら元二期計画跡地問題について理性あるコンセンサスの下で最終決着を図る必要があると思うのです。ところが、前二回の円卓会議で運輸省が出した提案は、もっぱら空港づくりが頭にあつて、地域のことは二の次になっていきます。運輸省にとつて、成田問題とは滑走路問題であるかのようにです。これでは、対立構造を解消する方向には進めません。例え滑走路ができて反対同盟が存続し、団結小屋が点在し、二重のフェンスで囲まれ大量の機動隊・ガードマンで守られた、地域に受け入れられない空港となるでしょう。そして、そのことは地域にとつても不幸な状態が続くというふうに考えます。

問題点としては、円卓会議の解決すべき二つの課題について共通の認識として了解できるのかどうかという点です。

**伊藤鎮樹（運輸省課長）**

今円卓会議の解決すべき二つの課題について共通の認識として了解できるかということですが、二つの課題というのは、この前のお話でいきますと、成田空港をめぐる対立構造の解消ということと、その視点を持ちながら元二期計画跡地について最終決着を図る、これが二つの課題であると言うことの趣旨ということであるように思います。

**石毛博道（反対同盟事務局長）**

はい。

**伊藤鎮樹（運輸省課長）**

私どもも、成田空港問題を解決するためには、対立構造が解消されて、この地域に平和がもたらされるようにならなければならない。そして、そういう視点を持ちながら、同盟の言う元二期計画跡地問題について、私どもで言えば滑走路の整備問題ということになるわけですが、この円卓会議の理性あるコンセンサスの下で最終決着を図る必要があるということは、私どもも同じ認識を持つものでございます。そして、私どもは、そのためには良い国際空港と良い地域を民主的な空港づくりによってつくっていくということが必要であるというふうに考えております。

**柳川秀夫（反対同盟員）**

今の伊藤さんの回答についてですが、運輸省とすれば良い空港をつくりたいという立場、それは運輸省ですから分かります。しかし、私どもは反対同盟ですから、私どもは空港は要らないということになるわけです。そうすると、お互いに立場が違うわけですから、話をどこで噛み合わせるのかという問題になってくるわけですね。

シンポジウムなり円卓会議の場というのは、そういう両者の対立構造で問題を言い合うということではなくて、共通の認識、共通項ですね。これは両者に限らず地域ということですが、地域全体が共通項をきちつと確認して、成田問題の解決という上立つて最大限努力するということですから、私ども反対同盟はそういう認識で一步踏み出しているわけですよ。反対同盟の立場でいくと「空港粉砕」ですよ、はっきり言ってまだ変えてませんから。もつと言えば廃港を、私ども熱田派ではなくて他の派は言っているわけですよ。私ども

もは熱田派の組織として解決を図ろうとしているわけではない、熱田派の組織が円満解決できれば良いという問題ではないわけです。これはやはり二十数年間の不幸な歴史をきちつと整理して解決することが私どもがやるべきことだというふうに認識して、シンポジウムなり円卓会議に臨んでいるわけです。

そういう意味からいうと、私どもはただ空港が潰ればいいんだ、BC滑走路が潰ればそれでいいんだということだけ考えているわけではないんです。それで、その跡地をどのように利用すれば、地域も、もちろん国も、将来にとって社会的にもどれだけ有益であるのかというところに、一步反対同盟から踏み出したわけです。というふうに私ども自身は認識しているわけです。

その立場から今の伊藤さんの意見をお聞きしていると、運輸省としてはどうしても良い空港として空港をつくりたいんだという自分らの領域から全然離れてないように私どもとしては聞かざるわけです。そうすると結局、じゃあ、どこに歩み寄りの接点があるのかという問題に帰ってしまうんです。そこが、今日の円卓会議でも一貫して問題としている本質的な問題なんです。その辺を、運輸省に限らずこの円卓会議の場としてどう確認できるのか、私どもにとつてすごく重要なんです。その点を、隅谷先生、何とかうまく話を進めるようにお願いしたいと私は思っているのですが。

#### 隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

これはなかなか運輸省としては答えにくいところだけど、局長、何か…。

#### 土坂泰敏（運輸省航空局長）

やはり成田が一本だけだという現状が、将来の日本なりこの地域の将来の姿を考えた時に、今のままで将来とも良いとは私どもにはどうしても思えません。やはり良い国際空港にしていく必要があると私どもは考

えます。良い国際空港にしていくためにその中身をどうするか、そこを議論していただいて、その議論のコンセンサスの中で対立構造が解消していく、そこを私どもとしては目指したいということを願うものであります。

#### 隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

これは反対同盟としてもある意味では大変深刻な問題で、柳川さんが「一步踏み出してここで話をしているんだ」と言われていること、これは私などが考えますと、運輸省側として空港以外のことについて、「共生」という考え方はここで提起されたわけですが、共生する場合、空港以外のことについてなかなか積極的な発言は運輸省側としてはできないだろう。そうすると、これは県がすぐやるべきかどうかもちょっと分からないですが、地域がそういう問題を全体としてどう受け止めて、その問題点がどこにあるか、何ゆえに反対同盟が今日まで反対をし闘争してきたかということも踏まえながら、地域がもう一度その問題をきちつと受け止めて、「成田空港をめぐる対立構造の解消こそが最大かつ最終の目標である」、この対立構造の解消とは一体どういう形でできるのか、これはかなり範囲の広い問題だから、運輸省としては「できるだけ協力します」と、まあその協力するという発言についても、私どもうちよつと何か言ってもらいたいなということはあるんですが、それは別にしまして、だからこれはまさに円卓会議の課題なんです。

#### 今泉由弘（千葉県企画部理事）

県は必ずしもオールマイティーではございませんので、先生が言われたような意味で、この二十八年間の空港問題を全部私どもがお引き受けするとか、その方向を示すということは、これは全くできないことではございます。

ただ、今反対同盟と国のほうが論点がございました

が、空港問題というよりは、ここに成田問題が存在するということは認識しなければならぬというのが反対同盟の意向であろうと思います。それを解決するという視点がなくてはならないことだと思っております。

ですが、このことをもう一度振り返って見ますと、千葉県知事が円卓会議の最初の時に、この周辺地域には対立と葛藤がございましたということで、その事実を認めてございます。その問題を解決しなければならぬというのは千葉県としての基本的な姿勢でございます。ただ、空港問題が依然として存在するという一つの大きな柱の中に、いずれ国は二本の滑走路をつくるのではないかと、そういうプレッシャーがこの問題を常に維持してきたという問題もござい

ます。ここで石毛さんのほうは「二つの課題」と言っておられますが、基本的には有機的につながった一つの問題であろう、このように認識するわけです。ですから、問題の解決というのは、空港問題が現実ここに存在するという視点と、その解決の方法というのは、どのような形で出されるにせよ、滑走路問題の解決が同時に行われなければ解決しない問題である。それをどのようにしていくかというのが与えられた問題なのですが、そのようにお互いに認識し合うこと、それが当面でできることではないかというふうに考えるわけではございません。

#### 隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

その解決を求めて今円卓会議をやっているわけですけどね。

#### 高橋寿夫（隅谷調査団）

ちょっと違った角度からの感想ですが、円卓会議で「共生」という言葉、考え方が出てきたのは大変な収穫だったと思うのですが、私は私なりに「共生」と言う

時にこういうふうを考えているのですが、地域と空港、あるいは空港と地域との共生と言われますが、私は、空港をつくるんだから、そのためにいろいろな迷惑もかけるだろう。したがって地域にいろいろなことをしてあげなきゃいけない、そして共生するんだ。そういうことであってはいけないと思ってるんだ。共生という場合に主体になるべきものは地域社会であると思ってるんです。地域社会がこの空港というものを自分たちの枠の中に抱え込んで繁栄していかれるか、いけないか。繁栄していかないというなら止めさせたらよいのであって、もし繁栄していけると思うのであれば、どういうふうにしたら地域社会と一緒に繁栄していかれるのかという、その方法論の問題になると思うんです。空港という迷惑施設を持つてくるんだからいろいろなことをして頭をなでなきゃいかん、こういうことが共生論ではないと私は思うんです。あくまでもそのイエス・ノーの選択するのは地域社会であるというふうに考えます。

そういう視点で、周辺自治体あるいは県のこれからの力に期待するところが私自身としては非常に大きいわけでありまして。この対立構造の解消なり、跡地問題と言われている問題等についても、まさにそここのころの視点がきちんとされてなければいけないのではないかと思うのであります。

そこで一つだけ私の杞憂を申し上げますと、午前中も各自治体からお話がありました。今までもも自治体からそれに似たような意見の発表がありました。もちろん中には私がこれから申し上げることと違うものもあります。中に含まれている問題については私も悪い記憶があるものですから。成田空港開港前に県がおまとめになった一四〇項目という各自治体からの要望事項があつて、これを政府としては各省を渡り歩いて、私も各省に頭を下げ回って一四〇項目を全部クリアした。そして、これで地域との問題は全部クリアされた、なくなった、完全解決だ、というふう

考えて開港宣言を出した。ところが、ふたを開けて見るとそうではなくて、一九六六(昭四十一)年以降のいろいろな問題がわだかまったまま開港してしまつたということがあるわけですね。

したがって、円卓会議のこれからの成り行き、その先の成田空港の将来を考える時に、今度こそ一九七八(昭五十三)年の過ちを繰り返してはならない。今度はやはり各集落の末に至るまで、今後の成田空港計画、地域社会の中における成田空港計画というものについて「こうしよう」という方針についてはしっかりコンセンサスがあつて、それに向かってあらゆる知恵と金と力を投入するというのではないと、またもういっぺんあれになったら何もないなど。杞憂であれば幸いですが、そのためにはやはり地域社会、特に周辺自治体、県等のお立場の方が主体性を持つてまともてくださることが大事ではないか。

反対同盟の方々あるいは反対運動もこの地域の中で住み、地域の中で起こつた運動でありますから、地域社会全体としていかにこれを大きく包み込んで、良い方向にみんな話し合つて持つていくかということが大変期待されるわけでありまして、円卓会議の私たち、運営している隅谷先生以下の立場としては、それをスムーズにまとめていくための触媒作用は果たしたいと思ひますが、触媒は触媒にすぎないのであつて、化学変化を起こすエネルギー源泉は地域社会にあるのではないかと思ひますので、当たり前のことを言つて申しわけないのですが、これからだんだん議論がまとめの段階に入つていくに従つてその点が強調されなければならぬと思ひますから、一言駄弁を弄しました。

#### 山本雄二郎 (隅谷調査団)

今高橋さんの言われたこととほとんど同じ意見になると思ふのですが、結論的に言つと、この問題の解決の糸口があるとしたら、やはりその糸口は地域が握つ

ていると思ふんです。その地域とは何ぞやというところの話がややこしくなりますが、その前に成田空港という一つの、確か「巨大な異物」という表現が行政文書の中にあつたような気がしますが、異物かどうか知りませんが、非常に大きな施設がそこにあることは事実として間違いないわけですから、それが欠陥空港と言われるようにパーフェクトなものでもないことも事実として間違いないと思ふんです。

それでは、一体この空港をどうするかといった時に、ちよつと言葉遊びが過ぎるように聞こえるかもしれないが、空港のつくり方を論議するというよりも、空港の在り方を論議する必要があるのではないかと思ふんです。現に存在している、前の言葉で言えばA滑走路を使った空港がある。私は死んでもBとかCという言葉は使わないようにしようと思つておられるのですが、今日は不思議にその言葉が飛び交つておりますのでそれに乗つて言えば、元のBとCをどうするかという話にいつてますが、そういうつくり方が問題ではなくて、この成田空港を結局どうするのか。運輸省の立場で言えば「良い国際空港」ということで滑走路を増やしたいと言つてしようし、これもある意味で当然だと思ふのですが、しかし、地域はそれをどのように受け止めるか。これは賛成とか反対とかいうことを超えたところにある問題ではないかと思ふんです。

そうすると、地域として、ここに現に存在している空港、さらにその先どうなるか定かでない空港をどう受け止めるかということについて、それこそコンセンサスをつくり出していくことが大事であつて、さつき隅谷先生が「空港以外のことについて運輸省は積極的に言えないかもしれない」と言われたのは、そうかもしれないので、そういうコンセンサスがあれば、それに即して運輸省のほうも今度は空港のつくり方を一緒にやっていくのではないかと思ふんです。

だから、今の段階では、繰り返すようになりますが、どういう空港にするのか、あるいはどういう空港である



べきだということに力点を置いて一度議論してみたかどうか。同盟の方では地域再建構想を用意されているとさつきご説明がありました。これも私の期待では、たぶんそういうことを含めた新しい問題提起だろうと思うので、それが同盟の立場からの問題提起であるとするれば、地域、これは自治体であったり市民団体であったり、個々の人間も入るかもしれないが、そういうところでも同じようにそういうものを出しているのが必要ではないかと思いましたが、基本的には高橋さんの言われたことと同じですが、ちょっと蛇足をつけ加えました。

#### 隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

ですから、同盟のほうから出されている問題点としての、円卓会議で議論されている内容は同盟の言われた二つの課題であるということは、これは共通の認識だと思えます。それに対してそれぞれの経緯や立場が違いますから、意見は必ずしも一致していません。それをどこで、柳川さんから言われたように、どこに接点があるかという形でできるのかということが、ここでの一番中心的な課題。

それに対して、今高橋さんや山本さんが言われたのは、やはり地域、これは県も市町村あるいは市民組織も含めて、そういうような地域の人たちの積極的な考え方の提起、まあ午前からあったわけですが、そういうことも含めてやる。それがこの円卓会議だと思えますが、そこに何らかの接点ができないかなと期待しているわけですね。

それで、次回に同盟は同盟なりの考え方を積極的に言うと言われているわけですが、だから、他のそれぞれの組織の方もそういう問題を踏まえてこの次は積極的に発言していただきたいと思いますがね。

その他に、何かありますか。

#### 石毛博道（反対同盟事務局局長）

それでは最後に、四番目「おわりに」がありますので、終わりに当たって、かなり活発な議論をしていただいてありがとうございます。

私たちは運輸省の新しい提案にある種の期待を持っていたのです。それは共生の考え方に基づいた新しい空港計画案が提示され、そこでは当然空港の拡張に伴うマイナス面が明らかにされ、かつそれを補う具体的な施策も明示された提案になるものと受け止めていました。その提案に対して、私たちの方からは拡張を前提としない地域再建計画を提示して、元二期計画跡地問題に関する十分な議論をしようと思ったのです。

今この円卓会議の席には、隅谷調査団の先生方を中心に、県・市町村代表、地域代表が参加し、成田問題解決に向けたコンセンサス作りの努力を重ねているところですが、言うまでもないことですが、今後これほど可能性を備えた議論の場はあり得ません。この場で解決できなければ孫子に火種を残すことになるでしょう。運輸省が「空港と地域との共生に関する基本的な考え方」で示した見識に沿った、自らも身を切るような、実のある提案を再度されるように切望します。

以上で終わります。どうもありがとうございました。

#### 伊藤鎮樹（運輸省課長）

先程来、具体化の議論とちよつとございましたので、今の石毛さんのお話に対応して、私どもの気持ちだけお伝えしておきたいと思えます。

私どもは、今回の提案は国としてのそういう空港計画案をお示しすると同時に、空港のみならずプラス面だけではなくてマイナス面を十分認識して、それをできるだけ軽減するような方策について基本的な考え方をお示しした、というのが今回の提案の位置付けだと思っております。

そして、これは、私どもとしてもいろいろな専門家の方々のご助言もいただきながら真剣に検討して提案

したという性格のものでございます。今後これを具体化していく作業があるわけですが、具体化に当たっても私どもは誠意を持って最大限の努力をしていきたいと考えております。そういう点をよくご理解いただきまして、私どもの提案について引き続き議論を深めさせていただきます。

それから、私どもも、この成田空港問題の解決に向けて円卓会議以上の議論の場はあり得ないということ、そして、この場で何としても問題解決を図る必要があるというふうに考えております。そういう観点から最大限の努力をしていきたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

#### 隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

その他に、この際発言しておきたいということはございませんか。

それでは、今日は活発な議論をいろいろと展開していただきました。運輸省に対してもちよつと宿題をお願いし、千葉県の方にもお願いいたしました。次回までにさらに問題が前進するように、よろしく願っています。

それでは、今日の円卓会議はこれをもっておしまいにさせていただきます。どうもありがとうございました。

― 以上 ―