

第十一回 成田空港問題円卓会議

一九九四（平成六）年九月十三日（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、時間がまいりましたので、第十一回の成田空港問題円卓会議を、ただいまから開会いたしたいと思います。

本日の円卓会議について、始めるに当たりまして一言、私のほうから申し上げておきたいと思えます。本日は、前回ははじめに私から、円卓会議も終わりのほうに近づいてきた、論議を問題解決に向けて円滑に進めて、今後の論点をきちっと整理し、共通の認識を持つて七月の円卓会議の時から始めたいというようなことを申しまして、その時に、円卓会議の終盤に向けてというような文書をここで皆さんにお示ししたわけで、その七月二十六日には、同盟のほうから、これは言わば最後の意見陳述であるということで、「児孫のために自由を律す」という、実を申しますと、私は今日出て来るについても一度読み直したのですが、いろいろな点をよく整理されて、今後の在り方の同盟としての見解を述べられたわけであります。

そういう意味で、同盟のほうから言わば最後の陳述があり、今日はそれに引き続きまして三つの市町の長のほうからご意見をいただき、さらに、地域の代表者三人おられるわけですが、三人の方がいろいろ協議されたその所見を伺う、ということで大体午前は終わるといように考えております。

そして、午後は運輸省のほうから、運輸省としても最後の意見発表というか所見を発表されるということになり、一番最後に千葉県のほうから、この円卓会議のことについて千葉県に運営等々についてお願いしてあるわけですが、その意味で千葉県のほうから最後に所見の展開、発言をお願いすることになっているわけでありませう。

ところで、昨日、皆さんご承知のように、新聞、テレビに、今日の論述の中身についていろいろな報道がなされました。これはジャーナリズムとしてみれば、今日の円卓会議は非常に重要な会議、したがって、そ

こにおいて何が論ぜられそうかというようなことについて、大変な努力をして取材されたと思うのですが、取材をされた方は職業上そういうことをやらざるを得ない、問題が重要であると考えれば考えるほどそうされたと思うのですが、しかし、この円卓会議を展開していく我々のほうからすると、大変困ったことになりました。本日議論されるようなことが必ずしも正確ではない形で報道されるということになると、今日の会議自体もちょっと困ったことにもなりかねないのであります。今後のことについても多少心配をしております。そういう意味においては、いずれ後で記者諸君とは話し合いをしたいと思っておりますが、本日のこの円卓会議についても十分理解をしていただいて、正確な報道をお願いしたいと思います。それをはじめに当たりまして一言申し上げておきたいと思えます。

「今後円卓会議の取り扱う基本問題」に基づく関係者の意見発表について

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

そこで、先程も申しましたように、これからは、三郡代表の各市町のほうからまずご意見をいただき、それに引き続いて地域三団体の代表ということで鬼澤さんから意見発表をお願いすることにいたしたいと思えます。そして、午後には、運輸省と千葉県のほうから、これも言わば最終的と一応言ってよろしい意見の、あるいは見解の発表をしていただきたいと思えます。

そして、当然のこととして意見には様々な内容が含まれていて、意見が一致しているというように言うことは必ずしもできないと思うのです。そうしたことについて、最後に我々調査団のほうとしてこれをどのようにとりまとめていくかというようなことについては、皆さんのご意見を伺った上で、最終的に我々の所見、所見というのは今後どういふふうにしていくかという

ことについて申し上げたいと思っております。本日は、大体そういうスケジュールで考えております。

それでは、ただいま申しましたように、最初に関係の市長、町長さんからの意見発表ということで、成田の長谷川市長さんから始めていただきたいと思えます。

長谷川録太郎（成田市長）

ただいまご指名いただきました成田市の長谷川でございます。

円卓会議も真剣な討議の中で、終結に向かってご努力をなされておられる隅谷調査団並びに関係された皆様方に対しまして、深く敬意を表すると共に、厚く御礼を申し上げる次第であります。

さて、現在白紙の状態下にあります空港二期用地の利用につきまして、同盟側からは、地球的課題としての実験村構想が提案されております。また運輸省からは、二、五〇〇mの平行滑走路と三、二〇〇mの横風用滑走路の建設構想が提示されておりました。

しかしながら、聞くところによりますと、運輸省は当面は平行滑走路のみとし、横風用については今後の地域との共生の中で、騒音対策等をきちっとした上で、改めて地域と協議しながら対処することとございます。過密化した成田空港の現状を一日も早く解消したいという現実的な対応策としては、運輸省の考えを理解できないわけではございませんが、ご承知のように、成田空港は一九七八（昭五十三）年に一本の滑走路が開港され、現在に至っているわけでありませう。よくぞ今日まで事故もなく運用されてきた事実に対しましては、関係各方面のご努力に心から敬意を表するものであります。

成田空港は日本の表玄関として国際航空輸送に対応し、我が国の国民生活の向上、国際交流等、国際社会における役割を果たす上で、今や一本の滑走路では限界に達しております。新たな乗り入れ、国内線を含めた路線網の拡充等、アジア又は日本における拠点的な

国際空港として国内外から期待されており、平行滑走路の整備は急務となっております。

また、運航の安全性を図る上からも、横風用滑走路の整備も必要欠くべからざるものと認識いたしております。地域社会の多くの方々が騒音問題等についてはいわゆるマイナスの部分があるにせよ、空港の立地によってもたらされた地域発展の効果は否定し得ないものがあると考えます。さらには、空港に用地を提供された多くの方々の存在も忘れてはならないことでもあります。用地を提供された方々は、ただ国策だからというだけで用地を提供したわけではないはずであります。自らの将来の生活設計に不安を持ちながら、悩んだ末に、空港のもたらす地域発展に夢を抱き、土地を提供した方も多いと思います。これらの方々の協力を報いるためにも、地域との共生を大前提として、平行および横風用滑走路を具現化させるべきであると私は考えます。平行滑走路につきましては、地域振興および周辺住民の利便上、また空港機能の充実の上からも、国内線の増便も当然考えられるべきであると思います。しかしながら、この具現化に当たっては、元計画予定地内の土地所有者の理解と協力を得ることが大前提でありますので、私は地元市長として最大限の努力をしてまいりたいと、そのように存じているわけであります。

以上、滑走路問題について私の考え方を申し上げますが、だからといって、同盟側が提案しておられます地球的課題の実験村構想を否定するわけではありません。前回の円卓会議において「児孫のために自由を律す」と題した意見発表の中で「実験村は農的価値の回復を目指すもの」と述べておられますが、今回の構想は農業の将来の方向性を考えるうえで、我々自治体としても重要な課題であると考えます。

既に同盟の方々が手掛けられ、また推奨しておられる有機農業については、将来の自然環境を保全する上からも、また我が国農業の進路の一方策とも考えられ

ます。

しかしながら、「実験村構想を元B・C滑走路跡地ににおいて展開すべきであり、運輸省が時代の変化を無視して実験村に解放するという決断を先延ばしすること」は、将来の世代に一層大きな負担を残してしまう」という主張については、この構想を他の土地利用計画の中でも実行でき得るものではないかと考えます。二本の滑走路を整備し、さらに実験村構想をいわゆる空港と地域の共生という中で一つの施策として実現できるように、国、県、空港公団、関係機関が緊密な連携を取りながらバックアップすべきであると考えます。もちろん滑走路さえできれば良いという考えは毛頭ありません。この建設に伴って生じる騒音対策等、この円卓会議の中で出されている多くの問題に対しても、国、空港公団は積極的な施策を展開し、空港と地域との共生を図るべきであります。このことが、運輸省が述べておられる「良い空港づくり」の原点になるはずであります。

一九六六(昭四十一)年の閣議決定以来、三十年になんなんとする年月を対立の状態のまま経過させてしまったということは誠に残念であり、これによって失われた損失は計り知れないものがあるかと思えます。率直に申し上げます、このような事態を招来した原因の一つとして、当初における国、公団の対応のまさにあつたことは否めない事実であると思います。しかし、これらのことは、既に数度のシンポジウムから円卓会議を通じて、議論の中で検証され、国・公団もこれを謙虚に受け止められ、反省すべき点は反省し、今後においては同じ轍を踏まぬことを明言されたことについては、高く評価すると共に、これからのさらに高度な対応を大いに期待してやまないと考えております。

そこで、特に私といたしましては、第一騒音区域コンタナーに隣接している外側区域に対する騒音対策について、真摯に受け止め、対処されますよう、再度要

望しておきたいと存じます。また、今後周辺の振興策として基本となる環状道路および連絡道をはじめとして、諸々の事業を展開していく必要があると思料いたします。この事業等を実施するに当たっては、空港公団所有地の利活用の問題が浮上してくることは必至であります。その際は、騒特法第一〇条第二項(※一参照)並びに騒防法第九条第三項(※二参照)の規定を広義に解釈の上運用され、地域との共生の姿勢を態度で示していただきたいと思います。

最後になりますが、成田空港問題の円滑なる、円満なる解決を念じて、私の意見発表を終わらせていただきます。

隅谷三喜男(隅谷調査団团长)

どうもありがとうございます。大変よく配慮されたご発言をいただいたわけで、重ねてお礼を申し上げます。次には、多古町の平山助役さんから意見発表をお願いいたします。

平山幸男(多古町助役)

ご紹介いただきました平山でございます。本来は多古町長菅澤重矩が意見発表する予定でございましたが、

※一 騒特法第十条(買入れた土地の管理等)
2 国有財産法(昭和二十三年法律第七十三号)第十八条第四項及び同法第十九条において準用する同法第二十二條第一項の規定にかかわらず、国である特定空港の設置者は、第八条第一項又は前条第二項の規定により買入れた土地を地方公共団体が公園、広場その他政令で定める施設の用に供するときは、当該地方公共団体に対し、当該土地を無償で使用させることができる。

※二 騒防法第九条(移転の補償等)
2 特定飛行場の設置者は、政令で定めるところにより、第二種区域内に所在する土地の所有者が当該土地の買入れを申し出るときは、予算の範囲内において、当該土地を買い入れることができる。
3 特定空港周辺航空機騒音対策特別措置法(昭和五十三年法律第二十号)第十条の規定は、前項の規定により買入れられた土地について準用する。

本日より九月定例会が開会され、出席できませんので、代わって私より発表いたします。

第十一回円卓会議意見発表

一九九四（平六）年九月十三日
多古町長 菅澤重矩

一. はじめに

今回同盟より、地球的課題の実験村の提案がされたが、まさに今や人間が生きるか、地球が減るかという、予断を許さぬ時代に突入した感がある。

今まで我々は漠然と、この生産社会が無限に続いて、無限の富を享受できるバラ色の世界を抱いていたが、資源有限、地球的規模の生活環境の悪化で破綻をきたした。そして、価値の中心は富でなく、精神的な価値を中心に据えた公平・公正な社会の実現が世界的な命題となったのである。

「人間は心によって栄え、物によって亡びる」という言葉が、現実味を帯びてきた感がある。まさに量的拡大社会から質的向上社会への転換を、それぞれの地域の特性を生かし、創意工夫をこらし、ふるさとづくりを進めている各自治体にとっても、今回の提案は多くの示唆に富み、等しく評価できるものと考えているところである。

二. なぜ実験村は、B・C滑走路か

同盟は、今日の問題の根本原因は「抑制を失った自由」という思想であり、我々は「自らの自由を律することにより、これを克服する」という大きな課題の下に理論を展開しているが、その求めているものは、戦後貧乏からの脱却を目指し、市場経済主義の中で、地果てまでも利潤を求めてきた日本的経営主義への批判でもあり、また確実に豊かになった日本であったが、一方で生じたひずみの中で、最大の負を受けて、今な

お呻吟している農業の再生・再建築でもある。

かつての日本は「楽しみは春の桜に秋の月、夫婦仲良く三度食う飯」のように、庶民の夢はつましくそれなりの節度があり、武士の世界には、清貧を誇り、恥の美学を尊ぶ高い道徳観があった。本来は、このような徳や倫理観に裏打ちされた行動規範が、人間生活の基本であり、それを要素にし、能率性や合理性を加えた経済活動が、本来の姿であろう。「土魂商才」「片手に論語片手に算盤」の先人の至言は、これからの時代の中で、心の豊かさと呼びある成熟社会をつくるべき経済活動の心すべき教訓である。これからは、まさに同盟が指摘するように、我々の生活に「足るを以て富となす」という思想を復活せねば、地球の未来はないと思われる。しかし、ここで考えねばならぬことは、実験村はあくまでもB・Cラン上に設置しなければならぬという論理である。同盟は「空港が地域に一方的に我慢を押しつけている状態」、そして「静穏な生活」「村の平和」「憩いの場」を断念させられたと主張する。

多古町は、「空港は光と影を創出するものである。」と主張した。まさに同盟は、二十八年間影の部分に身を置き、多くのものを失い、断念させられてきた。言わば空港の負の部分を一身に受けてきた立場であった。その意味からすれば、同盟の主張は理解できるものである。しかしその一方で、空港をより充実した形に発展させることによって創出される、新たな光を待望する声も、地域にあることもまた事実である。経済性、効率性の上に価値を置き、これによって生ずる負の部分をおおざりにする開発は、厳に慎むべきは当然であるが、土地がなく、生産のすべを持たざる者にとって、空港は大きな雇用の場であり、経済的な拠り所となっている。本町においても、このような意味から、今後の空港の発展に期待する声は大きい。空港づくりを断念することは、地域の期待や希望を断念させることにならないかと思うのである。

また同盟は「空港側が完全空港を断念し、自らを制限することによって、空港は地域住民が、一方的に我慢を続けていることに対する倫理性をはじめて示すことができる」と主張している。これは『断念させた者』に対しては、断念することによって倫理性が示されるという意味に解せるが、本当にそうだろうか。断念に断念で答えることが、真の意味での倫理性の回復になるのだろうか。むしろ、断念させたものを回復し、復活させるこそが、倫理性を示すことではないか。

もちろん、言うは易く、行いは難しで、一度失われたものを復活させることは、非常に困難を伴う作業ではある。しかしこの作業こそ、地域全体で取り組まねば、本当の信頼関係は永遠に生まれてこないのではないか。「目には目」「断念には断念」では、地域に残るのは信頼ではなく、不信であり、失望ではないだろうか。怨讐を超えて、暗く長いトンネルの先の一筋の光明に、活路を見出すべきではないだろうか。

以上の点から、B・Cランに実験村をつくるという提案には賛成できない。しかし、実験村の構想やコンセプトは、当然評価するものである。価値観の転換や、我慢の哲学、自由を律する抑制の思想などは、今生涯教育と言われる学校教育、社会教育の広範な分野で、我々は学び、実践することが必要なのである。その意味からも、実験村には多くの人々の参加を期待したい。そして、同盟が提唱する種々の研究機関は、むしろそれぞれの地域の特性を生かした周辺自治体が機能分担をしたらどうか。

例えば「騒音軽減研究機関」は芝山町、北総で随一の森林がある多古町が「森林復元機関」を、成田が「廃物、廃熱リサイクル研究所」を、有機農法は、畑作が多い大栄町、富里町など、その他地域の実情、特性を考え、下総、横芝、松尾などが分担するなど、周辺の連鎖的な機能分担システムを構築し、その上に全体をコントロールし、リードする地域協議体の組織をつく

った方が、効果的であり、共生の理論を実現でき、成果が上がるのではないだろうか。

三・農的価値の回復について

農業が、農業の枠内で頑張ってみても、所詮農的価値の回復はなされないという、同盟の主張があるが、まさに正鵠を射ていると思われる。我が国が明治維新の開国により、欧米列強に伍していくための富国強兵策以来百三十年余り、農村は民族の苗代場として、それぞれが教育という資本を投資し、国家有為の人材を、あまりにも多く都市に送り出したツケが、今農業の衰退という形で現れている側面がある。優秀な人材は、その持てる才能を、小さなムラ社会では存分に発揮できなかった。伝統的な閉鎖社会が農村にはあったし、長子相続という厳然たる家長制度も要因の一つであった。

農業は昨年、今年天候をみても分かるとおり、大げさに言えば、自然と一蓮托生とも言える職業で、経済的には計画性や能率性では、律しきれぬものがある。江戸時代のように厳しい階級制度の下なら、この体制は維持できたが、職業選択の自由の制度では、まず経済性の点から、維持するのが困難である。「この年は風か雨かは知らねども、毎年の業に田の草取るなり」このように農業には諸観の思想が、常につきまよってきたのも事実である。したがって、農業の価値の回復は、農村ばかりではできない。今や都市の人たちが農業を知り、体験実習などしながら、国民全体で農業を維持するという基本政策の確立が必要である。これは年月をかけ、国家百年の計として、学校教育の形からも考えていく問題であろう。

また現在の法制度では、農業は農家、又は農業法人（色々制約がある）でなければ耕作できないようになってきているが、これを根本的に改正し、農業に意欲を持ち、職業として従事したい者は誰でも、どこでもできる制度にすべきである。これが本当の意味での、職業選択

の自由という憲法の趣旨にも沿うし、農業後継者問題の解決策にもなる。農的価値の回復の理想の灯は高く掲げ、現実的な対応は、国民がいろいろな形で農業を知り参加し、豊かな自然環境の保全や調和を図りながら、かつ生産の場所としては、合理的かつ能率性も保持した農業を構築していかなば農業の未来はないのではないかと。

四・騒音問題について

騒音については、内陸空港の最大の負の部分であるし、騒音下の住民にとっては、空港のある限りその被害を受けることとなる。したがって、根本的な解決策は、騒音下の住民の移転であるが、これはムラ社会を維持できる集団移転が一番望ましい。多くの住民が思い思いに移転し、人口が激減する形では、地域振興は図れない。

また騒音コンタマーの問題では、例えばBラン南側の本町の牛尾区など、集落より若干の田圃を越えた、六戸のみが民家防音の対象となり、連たんする集落はそっくり対象外になるなど、理論上からいってもそんなに都合良く騒音のすみ分けができるはずがなく、一たび飛行機が飛ばせば、問題になる線引きと思われる。これと似たケースは、外にもあつては困るが、杞憂であれば幸いである。またCランについても、本町の一畝田、大栄町の住民にとつても、現在のコンタマーでは問題になると思われる。供用されれば、たとえ回数も少なくても、激しい騒音直下になるだけに、検討を要する問題である。

騒音対策の基本は、法律に基づく教条的な考え方に固執することなく、いわゆるうるささ指数よりも、住民の立場を考えた、感覚騒音レベルに力点を置き対処しなければ、騒音問題は永久に解決しないというのが、内陸空港の宿命的課題と言えよう。

五・空港周辺の緑化について

失われた緑の資源を回復することは必要である。しかし、空港周辺の北総台地は、肥沃な平坦地が多く、昔から農地や採草放牧地として利用されてきた。山林部分は、斜面景観を形成する谷津田の傾斜地が多い。多古町は、現在約一、六〇〇haの山林があり、一団地一〇〇ha以上の森林がある北総地帯唯一の町であるが、これを維持できたのは、基本的にゴルフ場を町の方針として抑制し、また町単独事業として、山林の下刈事業に長年補助をしたという、地道な努力の結果である。それでも、ゴルフ場が二か所はある。それは、時代の流れと共に、森林から燃料供給の機能が消え、加えて後継者不足から手放していった結果である。

このように森林は毎年手入れをし、数世代単位で考えねばならぬ長い仕事であり、所有者が「子孫に美林を残す」という思想がなければ、保全できぬ事業である。周辺の緑化も都市計画の中で、地域全体の振興計画を含めた視野の中で用途地域を指定し、検討すべきであろう。また緑化の保全管理は、後代にわたる性質の森林機能の特性から、公的機関が担当すべきである。そして、経済性の高い杉松を民有林、常緑樹を中心とした雑木を公有林としたらどうか。

六・共生懇談会の組織について

組織については、一般的に国、公団、地方自治体、住民代表、あるいは学識経験者、専門的な学者等が考えられるが、この組織に国の各省庁の代表の参加ができないものか。

なぜならば、今後の空港と地域の共生を考えると、種々の問題は、すべて財政的な面につながるし、その手続きや手法については、当然法律上の問題がある。縦割行政の我が国の組織からいって、我々はその厚い壁に阻まれ、どうすることもできなかったのを、成田財特法の延伸や事業追加で経験している。成田のような内陸空港は、今までに検証されたように、様々な問題が提起され、解決せねばならぬ課題が山積して

いる。騒音問題をはじめとし、格差を生んだ周辺自治体の不満やいらだちを根本的に解決し、同盟のいう合理性、能率、採算のみを考えた農業から、根本的な「ゆとりあるのんびりした農業」という、農的価値の回復を目指す大きな命題もある。既に運輸省の領域を超えたものが、数多くある。財政一つをとっても分かれるとおり、多くの省庁に及んでいる。したがって、国は成田空港に関しては、関係省庁を網羅する横断的なプロジェクトチームを組織して取り組んでいかねば、このような国家的大事業は成就しないと思われる。

七・おわりに

多古町は、かつて明治維新の際、多古藩一万二千石の城下町として、北総南部の政治、経済、文化の中心的な存在であった。県内に鉄道が計画された時、現在の総武本線は、八日市場より多古を経由し、八街、佐倉に通じる予定であったのを、土地の有力者が、機関車の煙から山火事を起こすと反対し、成東経由になったと言われる。また裁判所（刑務所も一緒）も、多古が候補地であったのを、治安が悪くなるということで反対し、これも八日市場へ決定し、今の地裁八日市場支部ができたと言われる。国内二番目の耕地整備を実施したと言われる先覚農業を取り入れた反面、時代を洞察する経済的視点を持った有力者が、旧多古にはいなかったという不幸が、町を衰退させた一因をなしていると思う。

海路の時代となり、一寒村であった横浜、神戸が今のように繁栄したという歴史的経過がある。今空路の時代に、首都圏の国際空港は成田のみである。これがローカル空港並みの一本の滑走路でよいのかは、自明の理である。我が町の轍を踏まぬことを、後代のためにも、我々は個々の利害を越え冷静に判断するときである。国際的に見れば、アジアの中心は東アジアであり、そこには日本、韓国、そして巨大な中国と三極を形成しており、二十一世紀のアジアをリードしていく

であろう。

現在韓国が、ソウル空港の拡張（一応ここでお断りしておきますが、これはすなわち新ソウル、メトロポリタン空港の建設を言います）を行っており、中国があの広大な土地を利用して、巨大な国際空港を建設したならば、確実にアジアの中心は、中国そして韓国となる。今我々に求められていることは、千載に悔いを残さぬよう将来を見据えた洞察と、共生の理念実現のために、高さハードルを越える決断をすることではないだろうか。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

どうもありがとうございます。多古町のご意見も大変内容のあるもので、これについてはまた後で一言申し上げたいと思っておりますが、最後の方で言われたことについて、一言だけ私の所見を申し上げておきますと、明治の初年まで鉄道が一般的に敷かれなかった段階では、北関東から南の地域の交通の中心は利根川でした。利根川がほとんどすべての物資を、北関東の方の生糸とか、あるいは米などもそうですが、運んできて、そして銚子まで行っている行き過ぎなので、大体この地域の北の方あたりの町で荷を下ろして、この辺はそういう意味では北と江戸との、あるいは東京との間はかなり交通の頻繁な地域であり、いろいろな意味で展開があったと、私の経済的な知識では思っているのですが、それが鉄道ができる時に、いろいろなところで手遅れになったわけですね。ですから、そういうことをここで大いに反省されているというのを、ただいま拝聴して、非常に興味がありましたので、余計なことではありますが、一言申し上げさせていただきます。

それでは、次に芝山町長の内田さんからご意見の発表をお願いしたいと思います。今日はここ芝山で円卓会議をやっておりますが、いろいろご迷惑をおかけしたりしておりますので、改めてお礼を申し上げておき

たいと思います。

内田裕雄（芝山町長）

ただいまご紹介いただきました内田でございます。芝山町長として、これまでの円卓会議の議論並びに、前回の円卓会議で隅谷調査団から提示されました共通認識と、今後の議論の整理に沿って意見を發表させていただきます。

はじめに、元B、C滑走路予定地に提案されており「平行滑走路および横風用滑走路の整備」と「地球の課題の実験村」について意見を述べたいと思

まず「平行滑走路および横風用滑走路の整備」については芝山町として、既に第二回および第九回円卓会議で、首都圏の国際空港としての必要性のみでなく、地域の再建や、これからの均衡ある地域振興を図る上からも必要であるとの考え方を表明いたしましたところであり、前回提言いたしました騒音問題等、芝山町の抱える多くの問題点について、今後関係機関が真剣に取り組んでいただけることを前提として、基本的に受け入れたいと考えているところであります。しかし、国が「空港づくりは、地域づくりから」そして「空港は地域の一員である」という認識を示している以上、今後の空港整備に当たっては、国自ら地域の考え方を不断に取り入れ約束したことは必ず守り、実現する必要があると考えます。同時に、地域も隣人として空港を迎え入れるという新しい地域と空港の関係をつくっていく責任もあると思

次に、前回の円卓会議で反対同盟より提案のありました「地球の課題の実験村」構想について、私の考えや意見を述べさせていただきます。

芝山町は、千葉県の調査結果を見てもお分かりのように、産業の中心は農業であります。また、私は芝山に生まれ、芝山に育ち、長年農業に携わってきた者として、戦後農業の推移を、私の経験も踏まえて振り返

ってみたいと思います。皆さんも存じのとおり、終戦直後は食糧の自給体制を確立することが最大の課題であり、私も農民は、国民を支えるために懸命な努力をしてみたい。さらに、戦後経済が復興し、成長するなかで、農業の近代化が叫ばれ、省力化、能率化により所得が向上し、生活の改善が図られてまいりました。このことは、工業化と共に歩んできたといえ、当時の生活実態からみれば、時代の趨勢であったことも事実であり、過去を一概に否定することはできないと思います。しかし、今日のように国民全体の生活が豊かになって、心にゆとりが生まれたことにより、我々は過去を振り返り、次世代を案ずることができるようになってまいりました。

このような観点から、反対同盟より提案のありました、地球に、そして人に優しい農業の考え方は、今日的課題として時機を得たものであり、今後の農業の在り方への重要な指針として、評価されるものであります。しかしながら、これを元B・C滑走路跡地に限定して実現したいという考え方については、断腸の思いで空港建設のために用地を提供された方々や、既に多くの方々が空港と生活を共にしているという現実から見ると、一般の住民の方々には理解を得ることは困難であると考えます。空港と地域との共生・対立構造の解消という目的からすれば、むしろ騒音用地等、他の地域で実現することを望むものであります。そのような考えであれば、関係者の理解が得られるものと思いません。

ここで、原稿にはございませんが、若干つけ加えさせていただきます。

何度も申し上げましたが、我が町は、空港が整備されるとその六四％が騒音を受け入れる地域となります。その中で、行政と住民が一体となって新しいまちづくりを進めなければなりません。そのために、飛行便数を減らすことや夜間飛行の制限など、可能な限り騒音軽減の努力、さらには、国自らが現状を見据えた移動

者対策に真摯に取り組んで欲しいと思います。

また、こうした地域であるが故に、新しい視野から町の再編・活性化を計画的に推進する必要性に迫られており、このための積極的地域振興策の柱として、高規格道路の早期実現と空港南側からの空港への導入路を確保すると共に、芝山鉄道の延伸や地域の活性化のための人口の適正配置等の対策をお願いしてまいりました。この実現に向けては、町自身も自らの問題として積極的に取り組む覚悟でありますので、改めて、国等関係者のご理解をお願いする次第であります。

去る八月十五日、空港に隣接する菱田地区の「盆踊り大会」が菱田小学校において、実に二十八年ぶりに開催されました。この盆踊りは空港問題から、部落に対決構造が生じた一九六六(昭四十二)年以来開催されていなかったものであります。しかしこの度は、九区の区長をはじめ多くの地元の方々が、わだかまりを越えて尽力され、千人近い住民が参加され、大成功を収めることができました。私も参加させていただきましたが、お年寄りの多くは、長い間、地域内の対立で分断されていた交流が復活したことに「ああ良かったね」と涙を流して喜んでおられました。私も町政を預かる者として、一日も早く対立の解消を図らなければならぬと痛感したところでありました。このような実情を、皆様にご理解いただき、芝山町としてのコミュニティを再生し、活力溢れる地域を再建していくために、成田空港問題の早期解決をお願いするものであります。

私は、運輸省から提案されました空港と地域との共生論の実現を前提に、新たに提案された平行および横風用滑走路の整備計画を基本的に支持しており、地域住民の多くも同じ意見であると考えております。第一回円卓会議が開かれてから間もなく一年になろうとしています。この間、大勢の関係者から十分意見が出されておりますので、空港問題に一日も早く方向づけをしていただきたいと思います。同盟の皆さんにも地域住民としてのご理解をお願いいたします。

今後とも隅谷調査団をはじめ、国、公団、千葉県のご指導とご尽力をご期待申し上げます。私の意見発表とさせていただきます。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)

どうもありがとうございます。これで三郡代表の市長さん、町長さんたちのご意見の発表が終わりまりました。

次に、この地域に住んでおられる方を代表するといふような意味で、地域代表の三団体を、前からここに代表として出てきていただいているわけですが、その三団体の方からの意見発表がとりまとめられましたので、それをお願いしたいと思います。団体を代表して鬼澤さんが発表されるのです。よろしくお願ひします。

鬼澤伸夫(成田空港対策協議会)

ご指名いただきました鬼澤です。成田空港対策協議会、ネットワーク芝山21、大柴町青年会議、三団体を代表して意見発表をいたします。

「成田空港問題円卓会議」終結に向けて

円卓会議は、十五回のシンポジウムの成果を受け、幅広い層の参加のもとに既に十回にわたる討議がなされた。地域の民間三団体は、円卓会議に参加し、また運営主体の一翼を担い、成田空港問題および地域の望ましい在り方について意見を述べ、空港問題の平和的解決についての検討を重ねた。

ここに、「成田空港問題円卓会議」終結に向けての統一見解を述べる。

一、基本的な考え方

成田空港問題は、国と反対派農民との力による対決

を生み、地域に長い歳月の間、空港をめぐる賛成、反対の対立構造の存在をもたらした。この結果、地域社会も近隣関係も崩壊の危機に瀕し、地域住民として耐えたい日々が続くことになった。そうした状況の中で、反対同盟が地域にある対立構造の解消を主眼としたことは画期的なことであり、地域住民としてそれに共鳴し、同意するの言うまでもない。

しかし、空港をめぐる対立構造は、複合的かつ重層的なものであり、地域のみならず我が国全体の社会、経済環境の様々な課題を内包しているとの認識に立つて対処しなくてはならない。賛成派は、総じて自分たちの当面の都合を主張し、早く空港の拡張がなされることを望むことに性急で、成田空港問題が持つ社会全体の課題への考慮が不足がちであった。例えば、国レベルのニーズを地域がやみくもに受け入れることが地域にとって望ましいかどうか、また受け入れるならば、地域には何が必要かなどの点を熟考し、真に地域に望まれる方向を明らかにし、それを具体化する努力を欠いていたらしいがある。

また、反対派においては、地域の将来に向けての現実解を地域に提示してきたと言いたい。反対派に今望まれることは、賛成派、反対派の垣根を越えて、地域を共に創る建設的な主張と行動である。国は、シンポジウムでの合意を経て旧二期計画の白紙還元の後、改めて旧二期計画と同様の平行および横風用滑走路の建設を要望した。しかしながら、国策の遂行として進められてきた成田空港建設で生じた問題を止揚し、解決するための方法論をいまだに地域に提示し得ていない。今、国に求められることは、国家事業を地域に展開するに際して必要なコンセンサスを築いていく基本理念と方法論、そして真摯な態度で臨む姿勢、地域との信頼関係の確立である。

地域三団体は、成田空港問題の平和的解決とより良き地域を求め、「成田空港問題円卓会議」終結に向けて、次の基本的な見解を提示する。

① 地域と空港の共生の在り方について理想的な姿を追求し、実現すること。

② 成田空港問題は、国、反対同盟の両者がそれぞれ主張の一部を譲ることなくして解決できないとの立場に立つこと。

以上の基本的考え方に基づき、国と反対派、賛成派と反対派の対立構造を速やかに解消し、四半世紀を超えた反対運動がもたらしたものを正當に評価し、それによって地域と空港の共生構造の構築、次の世代に受け渡せる地域づくりに向かうべきである。

二、「児孫のために自由を律す」に対する評価

反対同盟は、第十回の円卓会議で提示した「児孫のために自由を律す」において、騒音、環境、農業、地域振興など多岐にわたる問題指摘と課題提起を行った。また、工業的価値が優位だとする社会構造にメスを入れ、発展の抑制が常識となるような価値観の転換を求めた。四半世紀を超える反対運動の成果を結集した地に根を生やした哲学と文明論の展開がなされた。

この主張は崇高な理念に基づいており、これからの空港と地域の在り方を追求していく上で基軸に据えなくてはならない。しかし、事業提案である元B・C滑走路跡地に地球的課題の実験村を建設することについては、少なからず問題があると考えられる。なぜならば、地球的課題の実験村は、元B・C滑走路跡地に限定するのではなく、むしろ地域と空港とが共生構造に立ち、地球の課題の実験村を地域全体に展開することが望ましいからである。次の世代がもつであろうコミュニケーション、生活を念頭に、この理念の実現を元B・C滑走路跡地にこだわらず、地域全体で展開することは可能であり、地域全体の拡がりの中で環境問題、農業振興、地域整備を実験的に取り組んでいく意義がある。

また、地域全体のより良き姿を追求する立場に立つならば、地域産業の活性化、生活基盤の充実、地域文化の醸成など、「児孫のために自由を律す」で主張され

た環境問題、農業振興などにとどまらず、それ以外の地域の課題に幅広く取り組むことも必要である。現在、空港のもつ巨大な経済活動について言及すれば、巨大資本が地域産業を脅かしているのが実情である。経済分野においても地域産業を育成するという考え方に基づいた施策が望まれる。特に、生き生きとした商業、工業、サービス業の振興、文化、教育、医療、福祉、余暇等の生活環境整備、さらに交通、情報網等の基盤整備も、長期的かつ着実に実現すべきものである。

その実践に当たっては、対立構造から、地域が協力、融合して取り組むべきである。農業者、商業者、工業者、サービス業者等が協力し、国、空港公団、地方自治体が補完、サポートし、地域経済の活性化、地域振興が実践されるべきことは言うまでもない。

成田空港問題は、様々な見方について様々な立場から議論される場となった。例えば、土地に関するところから「土地は先祖代々から受け継ぎ、後世に受け渡すもの」という考え、空港周辺住民で組織したミュンヘン空港調査団の報告によるところの、ミュンヘンでの基本的な考え方である「土地は神のもの、神から借り受けているもの」という考え方、反対同盟が「児孫のために自由を律す」の中で引用した、一九九二（平四）年六月の地球サミットでのアメリカのブッシュ大統領の「我々はこの地球を先祖から受け継いだのではない。子供たちから借りているのだ。」というスピーチの一説、これも土地に対する考え方であろう。土地に限らず、何事につけて多様なとらえ方、見方があるのであって、それを見解の相違、対立に終わらせることなく、議論を尽くして収斂していかなくてはならない。

成田空港建設をめぐる、様々な事情を抱えながらも賛成した人、条件付きで賛成した人、闘争という事態にまで追い込まれ反対した人、様々な思いと願いが入り交じった四半世紀であった。しかし現在、四半世紀にわたる反対運動の問題提起を受け止め、それを成果

とし、平和的解決の道筋を見出しうる段階に達しつつあると考えられる。次の世代により良き地域を受け渡すため、地域の民主主義に基づいた具体的な解決策を用意すべきである。公平に、客観的に、建設的に地域の将来を築いていく行動を、今、未来の人々は待ち望んでいる。その行動様式こそ「成田方式」と位置付けられるべきものであり、今こそ、成田空港問題解決の時期を迎えたと判断する。

三、今後の成田空港整備について

前述した「成田空港問題円卓会議」終結に向けての基本的な考え方に基づき、成田空港問題、とくに滑走路問題解決に当たり、以下の認識を前提とする提案を行う。

- ① 空港の拡張に当たっては、あらゆる強行手段をとらないことを再度確認すること。
- ② 円卓会議の結論をもって、空港予定地内地権者に對して、圧力と感じさせることのないよう厳に戒めること。
- ③ 滑走路建設の進め方が民主的に、公正に行われているかを第三者が確認できるシステムをもつこと（後述する共生懇談会の機能に組み込む）

○ 平行滑走路について

・ 「国際空港の機能を保持するためには平行滑走路空港への乗り入れ希望、今後の需要見直しから早急に整備されなくてはならない」とする国の主張は前向きに受け止めざるを得ない。

・ ただし、平行滑走路により生ずる騒音問題等デメリットを具体的にクリアー、対策していくことが前提である。

・ なお、平行滑走路整備に当たっては、過去の空港問題の経緯を考えれば、空港予定地内地権者および騒音直下の人々をなるべく少なくする工夫が必

要である。

○ 横風用滑走路について

・ 横風用滑走路はつくるべきでない。
・ 安全上から横風用滑走路が必要であるという主張は理解できるが、想定利用頻度の二%からみても、横風用滑走路は絶対不可欠というものでもないと考ええる。

・ 成田空港が内陸空港であるが故に騒音等の問題を抱えること、横風用滑走路整備により騒音等の被害区域が広がること、また過去の空港問題の経緯を考えれば、横風用滑走路の整備を行わないことが妥当である。

・ このように横風用滑走路の整備は、現時点ではメリットよりもデメリットの方が多と思われる。

○ 騒音防止対策について

「飛行回数について」

・ 四、〇〇〇m、二、五〇〇mの滑走路が両方使える時点での年間の飛行回数は、地域と空港の共生の考え方に基づき、何らかの方法で制限すべきである。

「夜間飛行制限について」

・ 現在、午後十一時を限度としているが、四、〇〇〇m、二、五〇〇mの滑走路とも現在以上に夜間飛行を制限すべきである。

「民家防音工事について」

・ 民家防音工事の再助成制度を確立すべきである。
・ 八〇W E C P N L以下の地区の移転においても助成を受けられるようにすべきである。

○ 地域振興について

・ 空港周辺の東西格差解消のための施策を実施すること。

・ 地域振興のための恒常的な財源を確保すること。

○ 空港機能の有効活用について

・ 国内線の増便を行うこと。
・ 羽田空港とのアクセスをより円滑にすること。

○ 共生懇談会について

・ シンポジウム、円卓会議の成果である地域と空港の共生の考え方に基づいて、空港の有り様を点検するシステムの役割を担う。

・ 上記の事項について共生懇談会の提言を空港公団は基本的に受け入れる義務をもつ。

・ 構成員は、地域住民と関係市町村、県、学識経験者とする。運輸省、空港公団はオブザーバー参加する。

・ 共生懇談会が要求する空港に関するすべての情報を公開する場とする。

・ 地域と空港がより良くなることのための提言と勧告を行う。

以上が、我々の共生懇談会へのイメージである。今後、しかるべき場所で中身について討議していただきたい。

おわりに

成田空港問題シンポジウム、円卓会議は準備期間を含めて約四年を経過した。成田空港問題は、四半世紀を超える歳月と共に人々の注目も薄れ、シンポジウムは成田空港問題の風化状態からのスタートであった。しかし、この四年間において国、空港公団、地方公共団体、反対同盟、民間団体が話し合い解決に向けてのテーブルにつき、望ましい空港の在り方を追い求め、討議を重ね、風化の後に新しい姿を築き上げた。

それは、地域民主主義の確立であり、成田にとどまらず、我が国全体、地球的規模における課題を提示し、解決を模索することでもあった。この四年間の積み重ねを受けて、成田空港問題の解決策を導き出さなければ、平和的解決の見通しは全く立たなくなる。四年間の努力を絶対に水泡に帰してはならない。

本日の滑走路問題を中心とする成田空港問題についての提示は、四年間におけるシンポジウム、円卓会議での議論、地域自らが主催した勉強会、ミュンヘン空

港視察調査等を通して試行錯誤の末、地域自らが導き出した現時点での成田空港問題への実現可能な解答と確信し、地域三団体が行ったものである。空港建設は、滑走路整備だけでないことは言うまでもない。環境問題、産業振興、基盤整備のほか、文化、風物、生活像、コミュニティ等幅広い課題に取り組むことである。それは、とりもなおさず、次の世代へ地域を受け渡せる努力を継続することである。

最後に、本日提示した地域三団体の統一見解は、次の世代のための最善策と信ずるものである。私たちは、空港賛成・反対の立場を越えて、新しい価値観をつくり出そうと最大限の努力を払ってきた。今後は、その努力が実を結ぶべく、より良き地域社会づくりのために、共に行動を開始しようではありませんか。

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。

我々調査団といたしまして、この円卓会議を構成する際に、地域の代表の方に入っていたことが適切であるというように考えて、三つの比較的空港と関係の深い地域の団体、組織から、それぞれ入っていたわけですが、ただいま意見の陳述がございましたように、いろいろ論議され、討論され、この文言によれば「試行錯誤の末」と書いてありますが、今も言われましたが、地域の中で大いに議論して成田空港問題への、これこそ実現可能な解答だというように確信をしてここに提起されたというわけでありまして、先程は三つの市町の首長さんたちからそれぞれの地方自治体としてのご意見を伺う。これはこれとして、地域の地方自治体としてのご意見として私たちは尊重して聞かなければならないと思っておりますし、また、そのことについては次に少し申し上げたいと思っておりますが、地域代表の方たちはそれと違った意味で、言わばそこに住んでおられる市民としての立場からのご意見で、これはこれとして大変重要であるというよ

うに私たちは思っております。

そこで、今までいただきましたご意見を、私は大変、こんなことを言っている意味では失礼なのですが、高く評価するというか、この空港問題解決に向かって大きく前進をしたのではないかとこのように思っています。

皆さんここでお聞きになって、直ちにお分かりのようになり、七月の円卓会議で報告された同盟の「児孫のために自由を律す」という、言わば総括的、そして同盟の言葉で言えば最終的な意見の陳述というものを、各自治体の長の方も、今の三団体の方々も、それを十分受け止めて、そういうものを踏まえて議論をされた。

そういう意味で申しますと、私などの印象では、シンポジウムの時はちょっと円卓会議とは性格を異にしておりましたが、円卓会議になってから、この地域の方たち、各関係市町、地域の住民の方たちもこのように席を同じくして議論をするということの成果が、意見についてはまだ必ずしも一致したとかいうことはあり得ないわけで、意見についてはまだ多少の違いがあるということでは確かではありますが、しかし、こういう一つの座において、お互いの意見を踏まえながら議論をする。私は「共生」ということが、この円卓会議において非常に重要な概念になってきたと思うのですが、今日の円卓会議のご意見の発表など伺いますと、まさに共生の場における討議、いろいろ意見は違っても、相手の立場も考え、自分の意見もあるところは抑えて、そしてお互いに議論をするということが、もう既にその第一歩を踏み出したといっても良いのではないかと、というように感想を得たわけでありまして。

少し具体的なことに踏み込んで申しますと、例えば、ただいまの意見発表の中で、私のいたおいてあります文書の一ページ目の一番下（二九八ページ上段一行）（参照）のところに、「賛成派は総じて自分たちの当面の都合を主張し、早く空港の拡張がなされることを望むことに性急で、成田空港問題が持つ社会全体の課題

への配慮が不足がちであった」というように言われておりまして、多少そういう感想を持たれたかもしれないということ、それはそれとして理解できるのであります。しかし、今日の市長さん、町長さん方の意見の発表を聞きますと、もう既にこの段階は通り越したというように言ってよろしいと思うのです。多古町の町長さんの文書、助役さんが代読されましたが、これなども、何と申しますか、現在の地域、町村が、あるいは市町村が置かれている問題について、非常に深く立ち入って思想的な面、あるいは文化的な側面も踏まえて議論を展開しようとする。これはもともと反対同盟の方の意見の中にも非常に強く出ている点、「児孫のために自由を律す」という一文の中でもその点は非常に語られていたと私は思うのですが、そういう意味で私は、意見は違っても、共生の場における討論、そこにおける意見の調整というものは可能ではないかという希望を、本日の話を伺いながら非常に強く感じたわけでありまして。

そういう意味で申しますと、前回の「自由を律す」の文書の中でも、これは相互に断念の思想を持たなければならぬ。自分の利害関係なり思想としてはいろいろなことがあるけれども、相手の意見も聞いて自由を律す、自分たちの考えであくまで押し通すというのではなくて、そういう中で自分の利害、意見ということも言われたい、抑えていく。あるいは「断念の思想」とも言われましたが、それは権力側が大きく断念すべきであるとか、それはまたいろいろ意見はあると思えますが、とにかくお互いに議論を交わして、断念すべきところは断念する。ということによって円卓会議、さらには今後の共生懇というところで意見の調整がなされ、話し合いの上で空港の前途が決定され、展開されていくという可能性を非常に強く感じたわけでありまして。その意味において、地域での対話は基本的に成立するという確信を、私は今日のご意見を伺いながら痛感したわけでありまして。



ですから、具体的なことを申し上げますと、例えば、地球的規模での実験村の問題についても、同盟の方からそういう提言があり、それについては、今日発表された皆さん、その提言自体は高く評価すると言われた。しかしそれが、B・C滑走路という言葉は私はあまり使いたくないのですが、平行滑走路・横風用滑走路に拘泥する必要はないのではないかとというのが、今日午前中になされたご意見にほぼ共通に見られる点ではないかと思うのですが、その辺での話し合いが今後どのように展開されていくかということに、大きな期待を持った次第であります。

それで、次のスケジュールは運輸省であります、運輸省の意見発表をこれから聞くのは、整理上ちよつと適當ではないというように思いますので、まだ時間はちよつと早いのですが、ここで午前の部は終わらせていただく。少しそれぞれに検討すべきこともございますので終わらせていただいて、その代わり、午後の部は少し早く始めさせていただいて、そうですね、十二時四十五分、一時十五分前から再開させていただきます。甚だ勝手なことを申しますが、それで皆さんよろしいですね。

それでは、そういうことにさせていただきますかと思えます。少々早いのですが、午前の部は、ただいまで終わりにさせていただきます。

(昼食休憩)

隅谷三喜男 (隅谷調査団団長)

それでは、時間がまいりましたので、ただいまから午後の会議を開催したいと思います。午前に申し上げましたように、午後は、運輸省と千葉県のほうからであります、今日は公団総裁もお見えになりますので、運輸省からの意見発表の後、公団のほうか

らも発言していただきたいと思っております。それでは、運輸省、お願いいたします。

土坂泰敏 (運輸省航空局長)

円卓会議が最終段階にさしかかったわけでございます。大変大切な時期であると思えます。全員の合意形成に向けて、運輸省として最善の努力を尽くしていきたいと思っております。本日は、こういう観点から新しい提案を含む運輸省の考え方を説明させていただきますかと思えます。運輸省の考え方は、ただいまから審議官が読み上げさせていただきますが、その前から、昨日の朝の報道に關しまして一言ご説明させていただきますかと思えます。

昨日の朝の報道のポイントは、運輸省が横風用滑走路の建設を「凍結することを決定した」ということであります。これは必ずしも正確ではございません。運輸省の新たな提案は、今からご説明を聞いていただきますが、正確には、横風用滑走路の整備については「平行滑走路の整備と切り離す」、その上で考えたいということでありまして、その理由でございますが、

第一に、対立構造を解消するという観点から、ぎりの決断をする必要があるということでありまして。

第二は、横風用滑走路の騒音対策についてはさらに勉強する必要があるということでございます。横風用滑走路は、風向きのかんにかかわらずダイヤどおりに離着陸できるための滑走路でございます、重要な意味を持つものがございますが、今申し上げました理由によりまして、この際、平行滑走路の整備と切り離したうえで考えることにしたいと思います。

以上が、昨日の朝の報道に關する運輸省の真意でございます。なにとぞ、皆様方のご理解を賜りたいと思えます。

なお、当然のことでございますが、地域との調和を目指すための各種の諸施策につきましては、誠心誠意今後とも取り組ませていただきたいと思いますので、

この点も併せて申し上げたいと思います。それでは、以下、説明をお聞きいただきたいと思えます。

縄野克彦（運輸省審議官）

それでは、ご説明させていただきます。

成田空港が地域と共生するために

前回の円卓会議に隅谷調査団より示された「今後の円卓会議の取り扱う基本問題」の整理に基づいて、これまでの円卓会議における議論を踏まえた私どもとしての総括的な意見を述べさせていただきます。

一、「見孫のために自由を律す」の理解

1. 対立構造の解消について

反対同盟は、空港をめぐる地域の対立構造の解消が、円卓会議の第一の課題であり、また最大、最終の目的であると述べられましたが、私どもも、地域の対立構造の原因となった者として、この円卓会議において対立構造の解消を図るという決意で会議に臨んでいるところであります。反対同盟は、長期にわたって地域を重く覆っている対立構造を解消し、併せて反対運動を昇華させる意図を持つものとして、従前の二期計画用地に地球的課題の実験村を提案されました。確かにこれによって争いの種はなくなり、反対運動を解消することになるという意味で、従来の反対運動の理念を超えたより高い次元からの提案と理解いたします。

一方、冷戦構造が崩壊し、新たな国際関係が模索される中で、国際交流の重要性が益々高まり、拡大していくことも疑い得ない現実だと思えます。したがって、従前の二期計画用地に新たに平行滑走路および横風用滑走路の整備を行うことも重要な国民的課題であることも否定できません。しかしながら、このような提案を行うためには、空港拡張計画が、

地域における対立構造を解消する視点を含んだものとなっていないければいけないことは言うまでもありません。

シンポジウム、円卓会議で議論されてきたように、成田空港問題の原因は、空港計画の決定に際して地域の十分な合意を得ず、一方的な空港づくりを行ってきたことにあり、これが地域の対立構造を生む一つの大きな原因でありました。さらに空港の整備、運用に当たっては、大規模かつ急激に地域環境に影響を与えること、騒音被害の発生が不可避である内陸空港であること等を十分踏まえて、地域と丁寧に合意を得ながら進めるべきであり、地域との共生の視点から見ると反省すべき点があるとの指摘を受けたことを、重く受け止めなければならないと思えます。

したがって、空港拡張計画を提案する場合には、今日までの成田空港の空港づくりやその運用の反省の上に立って、このような事態を二度と生じないようにするための措置や計画を具体的に示すことが当然必要であり、そのようにすることによって地域における対立構造を生じさせないようにして空港づくりを行うことが可能になるものと考えるところです。そして、以上のような観点から提案された空港拡張計画と、文明的視点に立った地球的課題の実験村が共に実現される道を模索することが、極めて重要なテーマとなるのではないかと思います。

このような問題を解決する視点として、反対同盟は、意見の異なるものが、対立することなく共生関係に入るためには、双方の自己主張を一〇〇％展開するのではなく、お互いに自己の主張のある部分を断念するべきと主張されましたが、極めて重要かつ意義深い考え方と理解するものです。しかもその場合に権力を持つ側が権力を持たない側に対し、より多くの断念を示すことが必要であるとされています。成田空港問題のように対立構造が長く続いてしまい、

しかもその原因が国側にあることがシンポジウムで明らかにされたことを踏まえると、このことは十分念頭におかなければならないことと認識するものです。

2. 地球的課題の実験村

(一) 実験村の提案が意味するものについて

反対同盟の農民は、反対運動において「土を守る」ことを追求するなかで有機農法と出会い、何年もの努力の結果、土の蘇生、豊かな稔りを復活させることができたと言われました。そして、有機農法の実践のなかで、物質循環のシステムの大切さ、現在および将来の世代が共に恵み豊かな環境を享受することの大切さなどを学び、それが地球的課題となっている地球環境問題と基本的繋がっていることを見い出されました。さらにこのような認識が経済成長至上主義に対する警鐘として極めて文明的な高い次元の問題に繋がっていることを確信され、その視点から、社会的な問題提起と実践の場である地球的課題の実験村の提案を行うこととなったものであると思えます。このことは、土に生きる農民が有機農法の実践を通して到達したこととして高く評価されるべきことと思えます。

そして近代工業文明の産物と言われる成田空港についても、地球的課題にどう係り、どのように取り組んでいくかが問われており、実験村が提案しているような地球的課題の理念を、私どもが正面から適切に受け止め、現時点での解決の道を模索しなければならぬと思う次第です。

(二) 地球的課題の提案について

今日、経済社会の運営の在り方が、従来のいわゆる経済成長至上主義型の運営から地球的規模の環境問題の視点を持った持続的発展が可能となる

ような運営に変わってきたことは事実です。政府としては、このような視点等も踏まえて、一九九三年(平五)年十一月に「環境基本法」を制定し、その具体化のための環境基本計画を策定すべく、現在、年内答申を目地に、中央環境審議会が審議が行われているところです。

このような流れの中で、反対同盟が取り組んできた有機農業については、本年六月に環境庁より公表された「環境基本計画検討の中間とりまとめ」においても、「農林水産業は、他の産業活動と異なり、生産力の基礎を自然の物質循環の中に置いており、……農業においては、……家畜ふん尿等のリサイクル等を基礎とする環境保全型農業を推進する。」と位置付けられています。

また、一九九二(平四)年六月に農林水産省がとりまとめた「新しい食料・農業・農村政策の方向」においても「農業の有する物質循環機能を生かし、生産性の向上を図りつつ環境への負荷に配慮した持続的な農業(環境保全型農業)の確立を我が国農業全体として目指さなければならない。」と位置付けられています。

運輸省としても、本年六月に環境の保全に関する行政指針を策定し、自動車の排気ガスの規制の実施、大量輸送機関への転移の促進等環境と調和した運輸の実現に向けて積極的に取り組んでいるところです。

以上のように、国としても地球的課題に対して本格的な取り組みを始めているところであり、実験村の提案した地球的課題は、まさに重要かつ喫緊の国民的課題として認識されなければならないと考えます。運輸省、空港公団も地域と共にこの地球的課題の実験村の取り組みに積極的に参加し、実現に協力していきたいと考えております。

なお、空港公団としては、まずその最初の取り組みとして、空港内から生じる刈り草、生ゴミの

有機肥料化および地域への提供、コジェネレーションシステムの整備、中水の利用の推進、空港構内自動車の電気自動車化の推進等を具体的に検討、推進していきたいと考えております。

また、同盟の提案された実験村の構想の具体化を、地域の一員として地域の皆さんと共に進めていきたいと思いますが、そのためには、運営主体、事業内容などの課題がありますので、今後、関係者の自主性を尊重しつつ、関係者で検討委員会を設ける等により取り組み体制を整えていかなければならないと思っております。

二、成田空港の新たな整備

1. 国際交流の拡大の意義と成田空港の役割

今日、国民の価値観は「もの」の豊かさだけではなく「心」の豊かさをも求めるように変化してきています。国民の活動は、社会的、文化的に意味のあるもの、あるいは生甲斐を指したものを求める時代に变化していくものと考えられ、今後、国際的な文化活動やボランティア活動、地球環境問題に関する国際交流等の中に生甲斐を見出だす国民は増加していくものと考えられます。単に量的拡大だけでなく、最近ではエコリズムという概念も誕生する等国民の国際観光に関する意識が変化してきていることも事実です。

また我が国は、アジア、太平洋諸国とは深いつながりがあり、これら諸国との交流は重要です。我が国とこれら諸国との交流は、これら諸国の国際収支の改善に寄与する等これらの諸国の国民経済を支えるという効果も大きく、今後これら諸国の発展に伴ってこのような国際交流は引き続き拡大していくものと考えられます。冷戦構造が崩壊し、新たな国際関係が模索される中で、我が国も否応なく国際舞台においてその国力に応じた役割を果たし、活躍せざるを得なくなっています。そして、私たちは今後、

国際社会において期待される日本および日本国民の活動、国際交流を支えていかなければなりません。

しかしその際、日本の国際交流の在り方は常に諸外国から注目されていることを意識すると共に、我々も常に自問することが大事であろうと思えます。このような中で、成田空港は、発展する首都圏の広範な国際交流の動きを支えると共に、多様な国際路線ネットワークの形成を通じて、東日本のみならず日本全体の表玄関としての役割を担い、さらにはグローバル化の進展により国際航空ネットワークのアジアの結節点という新たな国際的役割をも担うことが期待されています。

2. 成田空港の整備と地域との共生

上記1.で述べたように、国際交流の拡大の意義や成田空港の役割は今後とも認められるものであり、これは多くの国民の期待するところでもあると思います。成田空港を日本の表玄関、国際拠点空港として拡大、整備することは、まさに喫緊の国民的課題であると考えます。しかしながら、成田空港の整備に当たっては、まず、成田空港問題に関する長きにわたる対立構造をこの円卓会議において解消するという決意を持ち、そして騒音をはじめ地域に多くの影響を及ぼす内陸空港であるとの内省の上に立って、第五回円卓会議において発表した「空港と地域との共生に関する基本的な考え方について」の精神に基づいた空港と地域との共生関係の樹立への努力が必要であります。

その意味から、実験村の提案の中で述べられた空港に関する地球的課題について積極的に取り組むと共に、「断念の思想」についても、共生論の視点からこれを具体的に受け止める必要があると考えます。

3. 成田空港整備を進める上での基本認識

下記4.以下において本日私どもが提案する空港

拡張計画は、これまでの提案と異なり、円卓会議の議論、反対同盟の主張、運輸省の共生論を踏まえたものであり、以下の点を基本認識として改めて提案するものです。

(a) 単に経済成長を前提にした高い航空需要の増加に基づいたこれまでの計画に対して、上記1のように我が国経済社会の質的变化や今後の国際社会の動向をも念頭に置き、国際交流の拡大の意義を十分認識した上で作成したものであること。

(b) 上記2.のように、空港の整備、運用に当たっては、我が国の貴重な社会資本という視点をもちつつも、空港に関する地球的課題の思想も踏まえて、自己抑制的な視点から、騒音問題等に関し、最大限の配慮が必要との認識に基づくものであること。

(c) これまでの計画を白紙にした上で、新たな観点から行ったものであり、かつ地域の合意を形成した上で進めたいと意図するものであって、従来とは異なった考え方に基づくものであること。

(d) 今後、用地問題の解決に当たっては、粘り強い話し合いによる解決を目指すものであること。

4. 平行滑走路と横風用滑走路の整備内容

以上を踏まえ、私どもとしては、成田空港の滑走路整備については以下のように提案いたします。

(一) 国際交流の拡大に應えるため、二、五〇〇mの平行滑走路を建設することとします。また、その整備の過程において用地の取得や工事の進め方に関する公正性を担保するために必要な事項について、後述の共生懇談会において協議を尽くしていく考えです。

(二) 風向きのかんにかかわらずダイヤどおりに離着陸できるための横風用滑走路を持つことは

重要ですが、その整備について、この際、平行滑走路の整備と切り離すことが適切と判断いたします。

その理由は、第一に、地域の対立構造を解消していかなければならないという視点からギリギリの決断をすることが重要であると判断されるからであり、第二に、円卓会議における、実際の飛行時の騒音の実感と異なるので対策を見直すべきとの地域の方々のご意見を真摯に受け止めるべきと判断するからであります。

なお、横風用滑走路部分は平行滑走路と現滑走路の通路として整備し、使用することは認められるべきものと考えます。

横風用滑走路の整備は、諸外国の運用、騒音対策等の調査、研究を行い、その成果を受けた新たな騒音対策等を改めて提案、これについて地元の関係者と十分話し合いを尽くし、その合意を得た上で、進めることとしたいと考えます。

5. 騒音問題への対応

空港の存在が騒音等のマイナス面をもたらすことは不可避であり、騒音軽減のための積極的努力や研究は引き続き行わなければなりません。それと同時に、空港運用については、これまでの円卓会議での議論を踏まえると共に、地球的課題の実験村が空港に関して行った提案や共生論の視点も念頭に置いて、騒音問題等への対応について、地域からの評価を大事にするという観点に立つて進めてまいりたいと思えます。

このような観点から、飛行回数について当初から運用の限度までの使用を求めず、また、夜間飛行についても国際空港の機能は保持しつつも、制約的な運用を行うよう努力してまいります。また騒音防止については、従来からの対策を充実すると共に防音林の計画的整備等を推進してまいります。

具体的に申し上げると以下のとおりであります。

(a) 飛行回数

騒特法に基づく都市計画決定等騒音対策については、総飛行回数を二二万回として対策を順次実施していきたいと考えます。しかし、騒音対策の実施状況・定着状況を評価する必要があること等を勘案して、平行滑走路の供用開始時における飛行回数は二十万回程度を限度とし、その後の回数増加については、地元と協議させていただきます。

(b) 夜間飛行

① A、平行両滑走路とも飛行時間は二十三時までとしますが、両滑走路とも平行滑走路の供用時点で、二十二時台の便数はそれぞれ現在のA滑走路の便数(一〇便/日)以下とします。

② 二十二時台の運航機材は、平行滑走路の供用時点で新騒音基準適合機による運用となるように努めてまいります。

(c) 騒音防止対策

従来の対策に加え、民家防音工事の再助成、八〇W E C P N L以下の一定の地域からの移転に対する対策の実施を図ることとします。

また、空港の違和感を軽減し、心理的緩衝地帯の効果をも期して、防音林、防音堤を計画的に整備いたします。

(d) 騒音等の監視・研究体制

騒音等の監視・観測および今後の騒音対策の研究の推進のための体制を整備します。

6. 地域との積極的な調和

成田空港が地域と共生するためには、上記に述べたことその他、空港の持つ可能性や活力を広く地域が活用できるような施策を進めることを通じて地域との積極的な調和を目指すことが必要であります。またこのような方策を進めることを通じて、いわゆる

空港をめぐる地域格差を解消すべきものと考えます。

具体的に申し上げると以下のとおりであります。

(a) 農業については、周辺が農業地域であることに踏まえ、空港およびホテル等の空港関連企業による地域農産物の活用を推進します。また公団用地の農業的活用も推進します。

(b) 町の六〇%以上が騒音地区となる芝山町については、円卓会議での議論を踏まえ、地方公共団体の協力を得て、芝山鉄道を町の中心部まで延伸することとし、同時に人口配置の見直し等を行うことによって地域の活性化を促進します。

(c) 御料牧場の緑の回復等地域の緑の回復のため、空港公団が中心となって、基本的構想を策定し、これに従って計画的な緑化を推進します。

(d) 移転跡地など騒音対策用地の環境については、そのまま放置することなく、例えば、伝統的な農家を保存し博物館のように整備する、湿地帯については自然保全型公園として整備する等の活用が考えられ、今後具体的に地域と相談いたします。

7. 共生懇談会

成田空港が地域と共生していくためには、上記4.から6.までの事項をはじめ、空港と地域の共生に関する様々な事項について、地域の方々と協議を行うてまいらなければなりません。このため地域住民、学識経験者、自治体、公団等による意見交換・協議を行うため、「共生懇談会」を設置したいと思っております。その具体的内容については、今後、懇談会の組織、構成等と併せて関係者と相談させていただきたいと考えます。

三、おわりに

私どもは、この円卓会議での討論や地域の皆さんからの意見発表を通じて多くのことを学んでまいりました。

た。今回、私どもは、皆さんから学んできたことを踏まえ、成田における対立構造の解消、空港と地域との共生、そして成田空港問題の解決に向けて考え得ることを全て述べさせていただきました。まだ議論の余地はあるかもしれませんが、私どもの主張の主旨についてはどうかご理解を賜りたいと思っております。

多くの人々の様々な思いが込められている成田空港問題は、日本の歴史にこれからもその名をとどめることになるでしょう。同時に、不幸にして力と力の対決に至った成田空港問題が、シンポジウム、円卓会議という民主的な話し合いの場において解決され、この地に再び平和と平穏が蘇えるとすれば、そのことも歴史にとどめられることと思っております。そして私どもは、この二度と繰り返してはならない経験を次の世代へ受け渡していくための努力を惜しんではならないと思っております。

また、シンポジウム、円卓会議を通じて成田空港問題から得た様々な教訓を、十分理解し、今後の行政に反映させてまいりたいと考えております。以上でございます。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

どうもありがとうございます。これまでの円卓会議では、運輸省は繰り返し「共生」という理念の上に立って、今後の空港建設を進めていきたいと言われてきたわけですが、しかし、その中身がはっきりしないではないかという批判が周囲からいろいろあったわけでありまして、本日は、非常に具体的な点にまでわたって意見を述べていただきましたので、これまた午前の地域のほうの発言と合わせるといふか、まあ両者は立場が非常に違うわけですが、私たちは非常に大きく前進することができているのではないかと非常に思っています。

それで、午前中に皆さんにお示しした午後の進行では、次は千葉県ということになっておりましたが、先

程もちょっと申しましたように、公団総裁はじめ出席でありますので、そして今運輸省のほうからも公団の今後の課題について多少触れたところがあるので、そうであればこそ、なおさら公団のほうからも一言言っておいていただきたい。

中村 徹（空港公団総裁）

空港公団の総裁になりました中村でございます。今回、円卓会議にはじめて参加させていただきました。いろいろな感銘を受けておりますが、ひとつよろしくお願いたします。

それでは、お許しを得ましたので、空港公団として一、二発言させていただきたいと思っております。ただいま運輸省から、前回の円卓会議で隅谷調査団が「今後円卓会議で取り扱う基本問題」として整理された事項について、考え方が述べられたわけでございますが、私ども空港公団といたしましても、全く同じ考え方でございまして、同じような考え方に基づいて今後進めてまいりたいと、このように考えているわけでございます。したがって、同じことを繰り返して申し上げることは避けさせていただきますが、直接現場で成田空港の建設・運営に携わる立場にある者として、私どもの心構えというものを一、二申し上げたいと思っております。

まず、成田空港をめぐる対立構造が長く続いたこと。しかも、その原因が、空港をつくる側にあつたこと、このことを反省し、今後このような事態を二度と生じさせないようにするという認識を新たにすることが必要である、ということを経験したという認識を銘じてまいりております。私ども空港公団は、今後とも、地域の一員として空港と地域の共生を目指して全力を尽くしていく考えであります。そのためには、シンポジウムや円卓会議のご議論、あるいはご意見を真剣に受け止めることはもちろん、今後空港の運用・整備について地域とよくお話をさせていただき、それらを踏ま

え、私どもとして具体的にその取り組みを示して、地域のご理解と信頼を得ていかなければならない、かように思っております。特に前回、反対同盟が対立構造の解消、成田空港問題の解決の視点を踏まえて提案された地球的課題の実験村については、その意義をきちんと受け止め、誠実に取り組んでいくことが必要と、かように私どもは考えております。

一方、私どもは、先程運輸省が申し上げましたように、成田空港を日本の表玄関、国際拠点空港として拡大整備することは喫緊の国民的課題であるということとを認識し、そのような認識の下で成田空港を運用し、整備していかなければならないということとを肝に銘じているところでございます。いずれも、国民的課題である実験村と成田空港拡張計画の二つが、共に実現し、成田空港をめぐる対立構造を解消し、問題を解決するということが是非必要であると私どもも考え、そのように努力していくつもりでございます。

次に、今後、私どもの従来の空港づくりへの反省と、空港と地域の共生の視点に立って、騒音や緑の回復等、地域の環境の維持、改善、あるいは地域の農業・商工業・観光等、地域振興に対する取り組みについて、私どもとしてなすべきことを着実に実行していかなければならない、このように考えております。ことに、新たな滑走路を整備し、運用していくに当たっては、地域のご意見を十分に伺い、これをきちんと受け止めて取り組んでいくというプロセスが大事であると思っております。そのため、適切な情報公開、共生懇談会の場での十分な話し合いというようなことで誠実に努力していくつもりでございます。また、今後、用地問題の解決に当たっては、粘り強い話し合いによる解決を目指す考えであります。

私どもは、この円卓会議の実りある議論等を通じて、関係者のご理解、ご協力のもとに、成田空港と地域との共生の道が大きく開かれるよう、懸命に努力してまいる所存でありますので、どうぞよろしくお願いいた

します。

隅谷三喜男（隅谷調査団团长）

どうもありがとうございます。

それでは、最後になりますが、千葉県のほうの意見の発表をお願いいたします。

中野 晟（千葉県副知事）

前回の円卓会議で、隅谷調査団から、今後論議すべき事項として整理された課題について、県としての考え方を述べさせていただきます。

はじめに、元B・C滑走路用地に同じく提案された「地球的課題の実験村」と「平行滑走路および横風用滑走路」の問題について申し上げます。

前回にも申し上げましたが、「地球的課題の実験村」については、農業の立場からの地球環境への基本的提言として、また、制約のない経済成長への警鐘として十分理解されるものであるというだけでなく、自らの実践を通して、農業の価値の再建を目指すと共に、広く社会的啓蒙を果たしていこうとする意図において、この構想を評価するものであります。また、この提案は、反対同盟が長い空港反対運動の展開の結果到達した一つの総括であると理解しておりますが、農業の原点を見つめ続けながら、二十八年間にわたる運動を高次の社会的意義を持つ構想へと陶冶してきた努力に対し、敬意を表したいと思っております。さらに、この構想が、元B・C滑走路用地に提案されたということは、反対同盟がかねてから主張してきた、平和的な地域づくりを目指すために「対立構造の解消」を図るべきであるという合意を求めたメッセージでもあり、このために、反対運動のカテゴリーを越えて、高い理念のもとに提示されたものと受け止めております。

県としても、地域の立場から、この地域に平和を取り戻すことは最も重要な視点であると考えるところでありますので、円卓会議として成田空港問題解決のた

めに、この点を大きな課題として重く受け止めていく必要があると、認識しているところでございます。

したがって、「地球的課題の実験村」については、この地域において実現されることが大変重要であると考えられるものであります。県として、農業や環境行政を進める立場から、この構想の実現に向け、参与してまいりたいと考えております。

さて一方、同じく国から提案された「平行滑走路および横風用滑走路の整備」について申し上げます。

滑走路問題について地域の立場から申し上げますと、第一回円卓会議で知事から「国際化時代の空港として十分な機能を果たすことができるよう整備していくことは、地域にとつて、経済的・文化的機能の充実を図り、将来にわたる均衡ある発展を目指すため、大変重要なことと考える。」、また、第七回円卓会議では、「滑走路が整備されることによつて、今まで主として空港の西側に働いていた経済効果を東側に波及させ、周辺地域全体の、均衡と調和のとれた発展を図る必要がある。」と述べてまいりました。

しかし、一方、これまでの円卓会議を通じて、現滑走路の持つ騒音問題等について、理性的な指摘がされるところに、先に述べました「対立構造の解消」という課題も提起されたところであり、県としては、これらの諸問題に対して、国側が正面から受け止め、空港と地域の共生を誠意をもって進めようとすることを前提として、滑走路整備を進めていくべきである、と考えるところであります。

振り返って見ますと、成田空港問題が起こった昭和四十年代初頭は、我が国経済の急成長期に当たり、空港整備は経済的な国際戦略の基盤的施設として位置付けられていたことも事実であろうと存じます。しかしながら、今日「日米経済摩擦」に象徴されるように、我が国経済も大きな転換期を迎え、穏やかな調和ある発展を目指す一方で、「国際平和」「環境問題」「食糧問題」「エネルギー・資源問題」など自ら問題を抱えつつ、

開発途上国への「多角的援助」や「貧困・疫病対策」など、国際協力の中で解決していかなくてはならない、地球的課題が山積しているというのが現状でございます。国際依存の枠組みを一層強めてきた我が国にとり、国内問題は多くの場合、国際問題として解決策を見出し、出さなければならぬというのが現実であり、国際交流をさらに増大させていくことは、官民あげての課題であると考えられるところであります。したがって、新たな時代認識に立つて客観的に判断すれば、これら国際交流の基盤となる国際空港の整備については、国民的課題として取り組みざるを得ないと思うのであります。

環境を守るために、開発やエネルギー消費が総体的に抑制されるべきであるということは当然であります。しかしまた、環境問題をはじめ、今日の文明が抱えている諸問題を積極的に打開していくためには、何を開発し何を抑制するかという正しい選択が迫られているのだと、考えなければなりません。

以上のことから、私どもは、「地球的課題の実験村」も「成田空港のあと二本の滑走路の整備」も、共に実現させなければならないと考えます。一方の実現のため、一方が否定されるといふ対立関係ではなく、共に公的な目的を持つプロジェクトとして積極的に推進されることを期待するものであります。むしろ、双方のプロジェクトは、その一部に同じ目標をも内包しているのではないかと考えられるところでございます。

隅谷調査団を調整役としたご出席の方々、シンポジウムと円卓会議を通じて、成田空港問題をめぐる対立点や問題点について理性的話し合いを進めてまいりました。また、反対同盟からは、空港問題解決の視点として「対立構造の解消」といふ大変原理的な提案がなされました。これは、成田空港問題二十八年度の歴史を、不毛な歴史として終わらせたくないという関係者の強い熱意であろうと存じます。円卓会議の終盤に当たり、提案された二つの計画について、新たな時代

認識のもとに双方が理性的な判断を下し、ともにこの地域の中で「共生」していくということが、後世に引き渡すことのできる結論ではないかと考える次第であります。

しかしながら、滑走路整備に関して、県としてはさらに一点だけつけ加えさせていただきたいと存じます。県もまた、当事者の一人であった成田空港問題の原点の一つは、農地を中心とする用地買収について、十分な説明と理解を得る手順が尽くされなかつたということにあります。この二十八年度の歴史の重さと、シンポジウム、円卓会議を進めてきた関係者の努力を尊重するためにも、今後の成田空港の用地問題については、話し合いによる解決を原則とし、すべての面で強制的な手続きを用いることがないよう、強く望みたいと思います。

次に、空港整備に伴う騒音対策について申し上げます。

成田空港は、四、〇〇〇m滑走路が稼働して十六年を経過いたしました。したがって、円卓会議を通じて、地域から提起され論議された騒音問題については、切実で現実的な意味を持つものであつたと理解しております。また、本年一月、県が実施した「アンケート調査」の中でも、騒音に対する地域住民の方々の不安がはつきり現れているということを確認したところでございます。

特に、円卓会議の論議では、空港建設によつてもたらされるメリットとデメリットについては、これを受け入れる人々が必ずしも同一ではない、ということが明らかにになり、メリットを主張することによつてデメリットを受ける人々の声が消されることがあつてはならないということでありました。このことは、国側が空港を整備する基本的姿勢として、十全な騒音対策を打ち出すことが前提であり、その上に立つて、新たな滑走路整備の問題が論議されるべきものであると考えるところであります。国は先に、「成田国際空港は国民

的財産である」と述べましたが、真に良き財産とするためにも、後世に問題を残さない騒音対策を実施することが条件であると存じます。

そこで、県としては、A滑走路・平行滑走路および横風用滑走路について、次のような騒音対策を行うべきであると考えます。

- ① 民家防音工事の再助成と従来の防音工事の施工方法の見直しを行うこと。
 - ② 八〇WECPNL以下にあつても、その状況を調査し、騒音を理由として移転を希望する人々に対して、移転の助成を行うこと。
 - ③ 総飛行回数、地域の事情を勘案し、一定の制限を設けること。この制限以上の回数を必要とする場合は、民家防音工事の施工方法の見直しや、新たな移転助成の成果を見極めた上で、改めて地域と協議すること。
 - ④ 深夜便の運航については、極力便数の制限に努めること。
 - ⑤ 横風用滑走路の騒音対策については、具体的な運航形態が明らかになつていない段階であり、騒音カウンターについてもその実感との差が問題視されているので、改めて抜本的検討を行うこと。
- この他、「緑の回復の計画的推進」、さらに円卓会議での合意事項等について、空港と地域の共生を図っていくための「共生懇談会の設置」等については、これまで十分な論議をされたところであり、国側が誠意ある対応を図るよう、注目してまいりたいと思ひます。
- 以上申し上げましたが、国が提案した滑走路整備計画が、時代を的確にとらえた目標を持ち、共生の論理に基づいて進められると共に、A滑走路を含めて、住民の実感に込める騒音対策が図られるのであれば、私も県といたしましては、生まれ変わった新たな計画として、これを受け止めたいと存じます。
- 最後に、この地域の振興の考え方について述べたい

と存じます。

成田空港周辺地域の活性化については、空港の持つインパクトを広い範囲に波及させ、地域全体の生活環境の向上と産業振興とを実現することが、重要な課題であると考えております。

周辺地域の現況につきましては、「成田空港周辺地域現状把握調査」でも明らかなように、空港の西側にについては、空港建設に伴って、人口の増加・産業構造の多様化が進む一方、空港の南東側にあつては、一部乱開発が見られるものの、都市近郊型農業への転換が進むなど、変化は比較的穏やかであり、根強く農業が進められ、田園や緑等、自然要素が色濃く残っている地域であります。

格差是正として取り組むべき南東側の地域振興については、これら地域の特性を十分に生かし、農業を主軸としつつ、農業とその他の産業、及び住民生活の融和した地域づくりが必要であると思っております。そこで、農業については、生産物の高付加価値化や、消費者需要動向に適合した対応が必要ですが、そのためには、生産基盤の整備や後継者の育成に努めるほか、有機農業等特色ある農業生産の推進も重要と考えます。さらに、農業の魅力と公益性を、都市住民にも周知させる機会をつくると共に、これを新たな観光資源とするほか、研究・研修機能をも併せ持った多機能型の農業公園の整備を進めてまいりたいと考えます。

また、前述の調査でも明らかなように、この地域は、本県の他の地域と比べて離農率が低く、空港を中心とした働く場の増加による兼業農家が維持されており、このため農業の生産性が高く、本県の農業の中心を担っている地域となっていることも事実であります。

したがって、こうした点からも、この地域には、他産業の育成も必要と考えるところであります。今後、空港の整備に伴って増加するであろう関連産業等の立地や、新たな住宅の整備、これに対応する商業・サービス業の充実など、現状のそれぞれの地域の特色を生

かして進めてまいりたいと考えます。そのためには、地域の交通網の整備や、上・下水道など、生活基盤の強化が必要であります。こうしたことを、現在策定中の「成田空港周辺地域振興計画」に生かしていくと共に、地域の調和ある土地利用を進めるため都市計画決定も今後の展開により進めてまいりたいと考えております。

一方、周辺地域の振興を全体的に進めるためには、基幹的な交通網の基盤整備が極めて重要であります。このため、首都圏中央連絡自動車道の建設や、これに伴う空港南側からの進入路の確保、さらに芝山鉄道の延伸など、国レベルでの対応を行うべきであると考えます。

いずれにいたしましても、成田空港周辺地域の振興は、我が県といたしましても最大の課題の一つでありますので、地方自治体をはじめ、国・公団の主体的協力を得ながら、積極的に進めてまいりたいと考えております。

そこで、千葉県が提出しました発言要旨には入っておりませんが、先程国から発表された内容につきまして、県の考え方を述べさせていただきます。

今回の国の提案は、反対同盟から提案された「地球の課題の実験村」の趣旨と考え方について高く評価し、この考え方と空港整備を調和させる努力が見られること、また、滑走路問題については、対立構造の解消の視点や騒音対策の問題点を踏まえ、理性的な提案がなされていること、これは国のプロジェクトとして、かつてない英断であると評価されること、また騒音対策については、我が国のモデルとなるような対策が示されていること、などが注目されるところでございます。このことは、空港と地域の共生の問題、対立構造の解消の問題、空港がもたらす負の影響に対する全面的な取り組みを行うなど、これまで国が示してきた姿勢を大きくイメーゲンジエした新たな提案として受け止めたと思います。

したがって、本日地域の方々から意見が述べられたことと併せて、本日の国の提案を、解決の基盤として円卓会議で検討していただくべきものと思っております。

以上でございます。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

ありがとうございます。すぐ前の運輸省の所見にも触れてご意見をいただきました。大変ありがたく思っております。

そこで、以上をもちまして、本日予定していた意見の発表はすべて終わるわけですが、何か、終わる前に、今日発言しなかった一つは同盟ですが、何か、今日の話聞いて、一言言っておきたいということがあります。

石毛博道（反対同盟事務局長）

意見表明の前に、二つほど質問しておきたいと思っております。

一つ目は、先程からの意見表明の中でも度々問題になっておりますが、強制力の問題ですが、運輸省が提案された新たな計画の下で、さらに今後、成田問題の発端となったような事業認定の問題、あるいは時限立法による用地収用というようなことが絶対にならないか、確認があるかどうか、ということについてお聞きしたいと思います。

二つ目は、平行滑走路をつくるというふうな提案されておりますが、平行滑走路をどのようなタイムスケジュールでつくるのか、あるいは日本の航空需要その他を勘案しても、タイムリミットがあるのかどうかというような問題について、その二点についてお伺いしておきたいと思っております。

土坂泰敏（運輸省航空局長）

円卓会議の前身であるシンポジウムの開催に先立ち

まして、当時の運輸大臣が「いかなる状況の下においても強制的手段はとらない」ということを確約いたしました。その点については考え方は変わっております。

それから、スケジュールのことでありますが、空港の整備につきましては、共生論で申し上げましたように、民主的な手続きを進めていかなければならないと思います。民主的な手続きというのは話し合いを尽くすということであろうと思います。したがって、まだ話し合いをしていない今の状況において、これからのスケジュールを申し上げることはできませんし、また適当でないと考えます。

ただ、運輸省としての希望を言わせていただければ、なるべく早くやらせていただきたいというふうに考えております。

石毛博道（反対同盟事務局長）

そうすると、事業認定等の手続きについては、絶対に無いと理解してよろしいですか。

土坂泰敏（運輸省航空局長）

そういうふうにご理解いただきたいと思っております。

隅谷三喜男（隅谷調査団团长）

この点については、地域あるいは県のほうからも、強制力を伴ったようなことはやらないでもらいたいという強い要望も出ていますし、運輸省のほうもそういうふうにご承知です。それは我々が信頼して進めていきたいと思います。

石毛博道（反対同盟事務局長）

それでは、運輸省提案について、反対同盟として四つほど述べさせていただきます。

一番目ですが、この運輸省提案は、これまでのシンポジウム、円卓会議を通しての議論を踏まえて、とり

わけ民主的手続き論、共生論の考え方に基づいた、かつてない、行政の提案としてはこれが限界ではないかと思われるほどの、画期的な内容であるというふうに我々は考えております。

二番目ですが、我々の「児孫のために自由を律す」についても、正確に理解され、多くの紙数を割いて述べられたことに感謝したいと思います。

三番目ですが、なお、民主的手続き論、共生論に基づいて具体的にどう実現していくのかというプロセスについては、はっきりとは明示されていないという点で、今後の課題として残るのではないかとこのように考えます。

四番目に、滑走路計画についてですが、対立構造を解消し、成田空港問題を解決するための具体案として誠意を持って提案された努力は評価いたしますが、しかし、同盟内には多数の用地関係者が存在すること、それから、騒音を広範囲な周辺にもたらすという現実を考慮すると、我々としてはこの提案を受け入れることができないというふうに考えます。以上です。

それから、個人的に少し感想を述べさせていただきます。最初は、地球的課題の実験村についてですが、我々の提案が、特に運輸省、千葉県、周辺市町村、住民団体の方々、それぞれに真剣に読み込まれて、意味のある評価を与えてくださったことに感謝したいと思います。特に多古町の意見については、実験村の実現の方法等について、我々が考えの及ばなかったアイデアを示される、あるいはその前段で述べられました農業の問題、地球環境の問題などについても、深い思想を示されました。

次に、運輸省提案ですが、この運輸省提案は、広く地域に示されたものであるというふうにも言えると思います。マスコミ的には反対同盟の対応に多くの目が注がれることは仕方のないことですが、中に示されま

した地域を含む多くの点で、全体的な検討や議論をしなければならぬ点が多々あるという意味で、なお議論の必要があるだろうというふうに考えます。

次に、反対同盟の円卓会議参加メンバーというのは、その総意として反対派の一つの意思を表明するに過ぎないというふうにも言えると思います。それで、反対同盟元熱田派というグループの性格は、多数決によって意思を決定しないということでも長くやってきました。例をあげますと、一つの方針を提案する時でも、多数決によって決しない。昔であったならば、ゲリラをしようという時でも、提案者は常にその行動の先頭に立たなければならぬというふうな重荷を背負ってある行動を提案するというようなことをしてきました。それに反対する者は、そういう行動に参加しないけれども、邪魔はしないというふうな行動方式をとって、やってきて、やはりその方式は今でも変わりがないというふうに思います。同じ目的を持つ人々の緩やかな結合体であるとも言えます。

最大の争点であります滑走路問題ですが、これは、個人の財産権の問題や、騒音下に住む人々の多くの移転者の問題など、我々の権限を越える様々な問題を含んでおり、そのような意味からも、滑走路問題の諾否について、慎重な姿勢で臨まざるを得ないというふうに言う以外ありません。

対立構造の解消については、これが円卓会議の最大の課題であるという提案が広く理解されたことは、喜ばしいことです。国と反対派との力の対決については、シンポジウムを通じて社会的には一定の結論を見たというふうにご承知ですが、なお反対派という範囲でいえば、結論を見ない、あるいは見たくないとする人々が残っていることも事実です。対立構造は、国と反対派という関係ばかりでなく、空港周辺地域の中に複雑に入り組んでるというふうにご承知です。むしろ生活のレベルではその傷のほうに深いのではないかとこのように思います。

そういう意味で、憎しみや恨みというものは、時間の流れるままに放置しておけば解消されるというものではないかもしれませんし、お互いがそれを取り除くために懸命に努力しなければならぬものであるというふうに考えます。それは、相手に対する自分の気持ちを変えろという大変な作業を伴うものですし、自分の家や立場に閉じこもって叫んでいるだけでは、なし得ないことだというふうに思います。そういう双方の努力が、これからは地域の中でも必要になってくるのではないかと考えています。

その努力が滑走路問題にも求められるのは当然のことだというふうに言えます。そのような国、反対派、地域の人々の総合的な理解への努力が、空港問題を解決の方向へ向かわせるだろうと考えます。問題は一気に解決されず、なお先送りになるだろうと思いますが、それは、第一回の円卓会議で我々が主張した「すべての決着を円卓会議で」ということからすれば非常に残念ではありますが、それも、成田空港問題の「力による対決」という長い経過からすれば、仕方のないことだと思います。今後も皆さんともども努力していくことを表明して、私の感想としたいと思います。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

どうもありがとうございます。大変率直に考えられるところを言われたと私は受け止めております。

これで、一応すべて終わりなのですが、どうですか、こちらに並んでいる方は今日は何も発言を…、特にスケジュールはないのですが、一言言っておきたいということがあれば、せっかくなので機会ですから、どうですか。

山本雄二郎（隅谷調査団）

あえて申し上げるほどのことはなくて、午前中の終わりの部分で隅谷先生が言っておられたことを、私も大変共感を持って伺っております。

私の、今日いよいよ大詰めに来た円卓会議の印象を含めて申し上げますと、総論ではほとんど一致することが出来るレベルまで来たのではないかと思います。各論ではどうかというと、今石毛さんが最後に言われたように、実験村にしても、提案されている共生懇談会にしても、これを具体的にどうやっていくかという問題が残されていることは事実でありまして、今日の時点で全部がクリアされた、あるいはクリアされるころまで来たという段階ではないと思います。

そういう意味で、一気に解決というところへ今すぐ行かないということはある得ると思いますが、別の言い方をすると、私はこの問題は、円卓会議で一〇〇%、全部が全部解決できるかどうかは別として、先へ送っていく、時間をかけるということはやらないほうがよいと思うんです。せっかくなので総論の段階で合意ができそうなレベルまで来て、あと各論として何をどうするかということ、これはそんなに時間をかけなくてもできるのではないかと思うし、また時間をかけないでやる努力が要るのではないかと思えますので、この後どういうふうになるか分かりませんが、感想を申し上げます。ばそういうことです。

宇沢弘文（隅谷調査団）

前二回ほど欠席しましたので、余計印象的だったのかもかもしれませんが、今日の皆さんのお話を聞いていて、円卓会議が最初に意図していた「対立構造の解消」という目的に向かって非常に大きく進歩していて、基本的な問題（対立構造の解消）という点ではほぼ解決されているような印象を受けました。

シンポジウムの始まりから四年近くたつと思うのですが、その間に、成田の周辺、反対同盟の方々、あるいは地元、あるいは関係の方々の方々が非常に大きく変わってきて、何か隔世の感があるという印象を非常に強く持ちます。私たちも含めて、この四年近くの努力が、もつと広く日本の民主主義的な、基本的な

ールの確立ということの一つのサンプルというか見本になればと、そういう可能性もあるような気がしますが、もちろん細かいことについて、これから詰めなければいけない問題はたくさんあると思いますが、しかし、どういうふうに解決したら良いのかという、その基本的な方向は示されているように思います。そういう意味で、四年近く私たち成田に係ったのですが、係りがいることだったと、過去になることを願って言っているのですが、そう思います。

河宮信郎（隅谷調査団）

この問題は、もう一つ広い枠組みから考えると、都市と農村というものが相互に共生できるのかという問題の一つの現れであるというふうにも思えます。

都市の機能のためには農を犠牲にしてよいのだということと突っ走った時期があったということが、そもそも発端であったわけですが、それでは農というのは都市を排除して、それとは別個のところ自立するべきものかということ、決してそうではない。そうすると、どこかで都市と農村は互いに補い合うということ、もちろん都市は農的な営みの中から水と作物という、生きていくための一番基本的なものを得るわけですが、また逆にそのことによって、相互作用を通じて農を支えるものもある。

しかし、それが、まかり間違うと、都市がすべてに優越するということになっていきかねない。ゆくゆくは農を潰すかもしれないが、一時的には都市のエゴイズムで突っ走ることが可能である。そのことに対する根源的な反省というものを通じて、改めて都市と農の営みとを共生させる。そういう大枠に対する非常に真剣な試みが、関係者すべてによってなされてきたというふうに思います。そういう枠組みの中に置いてみただけに、非常に実のある議論が詰められてきたというふうに思います。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

皆さんの感想的なことも含めてご発言いただいたわけですが、そこで最後に、今日のことについて多少総括的なことを申し上げ、今後どうしたら良いだろうかということについて、私、調査団の見解を申し上げます。

午前のことについては、午前中に既に私の感想的な意見を申し上げましたが、午後、運輸省のほうから、先程もちよつと触れましたが、非常に具体的な提言というか意見の開陳がございまして、これは聞いておられた皆さんよくお分かり、その後の発言の中にもありましたが、従来日本の役所がずっとやってきたことについて、そこにある種の間違いがあつたということをお言われたことは、まず無いですね。それはシンポジウムの終わりの時に、それまでのところでもそうですが、運輸省はそれを非常に虚心坦懐にそういうことの見解を言われましたが、さらに具体的な政策の展開というもの、これは成田空港の完成に向けてのいろいろな仕事であります、このために既に二十五年と言つてもいい年月を費やしてきて、巨額のある意味で言えば国費が既に支出されてしまっているわけですね。そういうことについて方針を転換するということは、私は従来の行政の中では無かつたと言つてよいと思つて、そういう意味で、シンポジウムからこの円卓会議にかけてのいろいろな話し合いの中で、運輸省が問題を非常に深刻に受け止められて、先程のような横風用滑走路について、これを切り離すとされた。切り離すだけではまだ不安があるとか、いろいろな批判があるかもしれないませんが、これは、そういう意味では非常に画期的な提案と言いますか、あるいは発言であつた、このように評価しなければならぬと思つておられます。

そこで、先程同盟の方が言われましたように「これを評価する」ということにもなつたと思つたのですが、そうなりますと、こちらに座っている方々が最後に言われたことでもあります、対立構造というものは基

本的にはかなり解消された、基本的な点です。ただ平行滑走路をどうするかというようなことで意見の相違があるということは、皆さん聞いておられてお分りのとおりであります、しかし、基本的な姿勢において是非常に接近したことは間違いない事実であります。最後に千葉県副知事が言われたと思つて、イメージチェンジが行われたというような表現がございましたが、ここで十一回の円卓会議を開きまして、最初の頃と今日では、確かに非常に大きなイメージのチェンジが全体的に行われた、これは運輸省の提案も含めて、そう言つてよいと思うのですが、私たちもこの円卓会議を開催してまいりまして、それなりの大きな意味があつた。これは宇沢さんが言われたように、ただ成田空港だけではなくて、日本の社会における一つのモデルとさえもなり得るかもしれない。何も自分たちがやったから威張つて言うということではなくて、そういうことを考えるわけがあります。

しかし、これは同盟のほうで最後に言われましたように、そこに係る個々の人にとつてみますと、総体としてはかなり意見の対立というのは無くなつて、相互に理解し合う点にまで到達してきたけれども、中に置かれた個々の人にとつてみると、なかなか割り切れない問題が残つているというようなことは確かだと思つたのであります。それをどういうふうに処置していったら良いかということ、残された課題と思つて、いづれにせよ、非常に具体的な話し合いがこれで可能になつたというように思つておられます。

それで、七月の円卓会議のときにも、もうそろそろ円卓会議は終わることになるということで、これをどのように最終的に整理したらよいかというようなことも申し上げて、それに応えて、今日それぞれの組織の方などが意見をとりまとめて発表して下さつたわけでありまして、今日その課題はかなり実現したというふうに思いますが、まだ残された具体的な問題が少しあるように思つておられます。先程申し上げたこともあり

ますし、共生懇談会であつたの具体的なことを話し合おうという時に、共生懇談会の組織をどうしたらよいか。共生懇談会というものをつくりたいというところは皆さん意見が一致しているわけですが、その枠組みをどうしたらよいかというようなことを、もしここで決まらないうまいますと、さて共生懇談会をどうするかというふうなことでまたいろいろの方が集まつて相談しなければならぬ。はじめから議論しなきゃならぬということになると、これまた大変でありますので、そういうことについても少し具体的なことを私たちから提言させていただいたほうがよいのではないかと。

そういう残された問題が幾つかございますので、それは必ずしもこういう所で議論するのがよいとは思いませんので、拡大運営委員会のようなものを開いて、具体的なことは話し合うということ、今日ここでこの席に並んでいる方々が「じゃあ、そういうことでやる」ということをご了承くだされば、この日時の設定等は後の運営委員会で決めさせていただきますと思つて、拡大運営委員会でもう少し話を詰めて、十月もあまり遅くならない時期に、初旬というほどにいかどうか分かりませんが、十月の円卓会議を開いて、できればその時にすべての結論を得たいものだ、このように願つているわけでありまして、その拡大運営委員会を開くことによつて細かい点で詰めるべきところを詰めようということは、いかがですか、よろしいですか、運輸省、千葉県の方は、（一回了解の態度を示す）それでは、そういうことで十月の円卓会議を迎えたいというように思つておられます。

それでは、本日の円卓会議は、これをもって終わることとさせていただきますと思つておられます。どうもありがとうございました。