

共生委員会を終えて

— 共生委員会の思い出 —

共生委員会での議論を顧みて

河宮 信郎 (代表委員代理)

最終の共生委員会とその後の懇親会(2009年1月9日)で各委員から様々な感想が出された。共通する感慨は、国交省・空港会社・空港地域自治体・地域住民の相互理解が格段に深められたことである。

空港会社のある委員はこう述懐している、「合意事項の点検が始まったばかりのころは“次の会議で何を言われるか”という心配で、会議期日が迫ると胃が痛くなる思いだったが、どんな問題にも立ち向かうという信条で出席を続けていた。ここでの議論が深まるにつれて、他の場では得られない貴重な経験を積んでいることがわかり、人間としてかけがえない成長の機会となった」。他の委員からも重要な指摘があった。すなわち、「相互理解」というとき「権限上より強い立場」にある側が積極的に相手の主張に耳を傾け、説明責任を果たすことが必要である。

一般的には、この責めは行政当局や起業者に帰せられる。しかし、強制収用認定が取り下げられた成田では用地内地権者が空港建設に関する権限上「強者の立場」に移った、つまり滑走路位置の決定権を握る。この場合には、地権者にも「空港のあり方に対する考えを地域社会に説明していく」責任が生じる。この懸案は、地権者さらには反対運動の支援者に今後課せられた課題といえよう。

委員会の議論で私の印象につよく残っているのは、「洋上脚下げ」の導入をめぐる議論であった。当初は、飛行安全上の観点から空港管制官が「脚下げ反対」を主張し、空港公団(当時)の共生担当者が板挟みになった。このとき、管制官に直接共生委員会に出席してもらい、脚下げに反対する意見を聴いて、それをもとに議論をした。

この件が円満に解決できたのは、①「航路下の住

民の安全に対する配慮」を管制官、さらにはパイロットにも共有してもらい、そのうえで、②「脚下げ」に伴う飛行上のリスクを軽減する方策を考える、という方向を見出したからである(この歴史的経緯が新任の管制官にもただしく理解されるように要望したい)。

また、当委員会は騒音の影響評価や騒音規制の在り方についても研究・提言をしたが、これに関しては、成田市が京都大学・松井研究室に委託して行った騒音影響調査が貴重な知見を提供した。つまり、従来騒音の評価・規制を「騒音レベル指数」一本で行ってきたことに対し、実感にそぐわないという不満が続いていた。この調査は「安眠妨害による健康負荷」という「実感できる要因」を浮き彫りにし、今後の対策に指針を与える。この知見は、騒音対策に関して普遍的な貢献であろう。

さて、成田では「空港会社の民営化」が進行中であるが、世界では大規模企業の破綻・国営化が進んでいる。顕著な例として、世界最大級の金融機関である米ファニーメイ(連邦住宅貸付金庫)が姉妹機関のフレディーマック(連邦住宅貸付公社)とともに国有化された(2008年9月)。同社は、政府系機関の「民営化」の先駆け(1968年)であり、「債権の証券化」の創業者であった。それが大破綻に終わった事例は、「民営化」も「外資導入」もそれ自体では成功の保証にならないことを示す。成田空港会社がこの轍を避けるための要諦は、「歴史に学ぶ」ことではないか。

民家防音対策・改善活動への22年間

岩澤 寛（地域委員／成田市）

1995年(平成7年)に共生委員会が発足して、円卓会議合意事項の実施点検の中で特に重視された事項の一つが「民家防音工事の再助成」でした。騒音対策については全国の空港に共通した問題であるため、騒防法などの現行法の壁が立ちはだかり、対策の改善が遅々として進まない状況が続いていました。

この難問題が共生委員会の活動開始後僅か2年6ヵ月という短期間で、1997年(平成9年)7月に「成田空港周辺地域共生財団」が設立されたことによって大きく前進したことは、平行滑走路問題の解決に大きなインパクトを与えたものであり、国・空港公団・地方自治体など関係者のご努力と英断に最大の賛辞を贈るとともに、最も強い印象として記憶に残されたことでした。

私が最初に騒音地域の民家防音工事の補修問題に取り組んだのは、1986年(昭和61年)のことでした。A滑走路の騒防法第一種区域でB工法の防音工事を実施した近隣の住民の方たちから、「サッシの故障が多くて困る」とか「空調機の調子が悪い。故障した」などの苦情が目立ち始めたからです。

この年の6月と11月の2回にわたって実態調査を行った結果、防音工事実施後わずか7年から3年程度しか経過していないのに、防音サッシでは調査実

施の24軒すべてが、また、空調機も50%の家で不具合又は修理を行ったという驚くべき事実でした。翌年成田市も同様の実態調査を実施して事実を確認した上で、成田空港公害協(現在の成田騒対協)とともに、「防音サッシ・空調機・テレビアンテナ」の補修交換工事の制度化に動き始めたものです。

1990年(平成2年)にようやく空調機のみ10年経過時の交換工事が制度化されたものの、苦しい要望活動が続きます。

1994年(平成6年)1月、空港公団は防音工事実施済み住宅の実態調査を実施し、翌平成7年10月に「防音サッシの修理」「電波障害対策の改善」「騒特法にかかる民家防音工事の再助成」の制度化を開始しますが、要望への対応が十分とは言えず、住民側としては国・航空会社・空港関連企業・地方自治体などが拠出する基金による運用益で、きめの細かい騒音対策の補完を提案していました。

10年余りにわたって長期化していたこの問題が一挙に解決できたことについて、共生委員会が果たした役割は多大なものがあります。しかし、まだ制度的には進化させなければならない問題もありますし、空港が運用されているかぎり財団事業は不可欠です。事業継続のための財源の保持に、関係者のご尽力を願ってやみません。

私と「成田空港」そして「共生委員会」



杉原 文哉（地域委員／下総町）

思い起こしてみると、成田空港の歴史は、我が杉原家の歴史にも大きな転換期を与えた一大要素であった。

私の住む成田市西大須賀(旧下総町)の通称新川地区には、根木名川の派川として川幅20m弱の新川があった。対岸は成田市安西地区で、どちらの子供たちにとってもこの川は釣りや水遊び等、絶好の遊び場であった。

昭和42年、新東京国際空港(成田空港)の建設が決まり、その一環として根木名川の拡幅・改修工事が開始された。新川もその対象となり、戸数60軒の新川地区で8軒が移転対象となった。我が家を含め4軒は当地に残ったが、残り4軒は遠方に越して行った。この移転が、前述した我が家の転換期となるわけである。

生業であった酪農業を廃業し「牛」を中心とした生活から解放され、父は日雇い労働者、母は一主婦として再スタートしたのである。昭和45年3月、河川改修・家屋移転工事が進む中、私は進学のため当地を一時期離れることとなる。

私の記憶の中では、当時の「学園闘争」と成田で繰り広げられていた「空港反対闘争」を同一映像の中で見ていた気がする。問題の本質を見つけるための努力がなかったのか、思想的に馴染めなかったのか、今となってはわからないが端的に言えば「傍観者」的立場でいたのかもしれない。

年に数度帰る我が家とその周辺は大きな変化の最中にあり、特に根木名川と改称されたその川の利根川出口に造られた「新川水門」の巨大さには驚いたものである。

昭和49年4月、実家に帰った私は社会人としてのスタートを切ったわけであるが、所謂「空港問題」については新聞・テレビ等での情報でその動きを知るのみで、特段の感慨は持っていなかったような気

がする。ただ、憶えているのは昭和53年5月20日、近くの上空を飛ぶ航空機の「音」であった。(ああ！とうとう飛び始めたか)

結婚、子の誕生と成長、父との別れ等々、極当たり前の人生の中で地域社会との繋がりは次第に広まっていった。そんな中で平成9年1月頃だったと思うが、当時下総町の幹部から「杉原さんを共生委員会の委員に推薦」との打診を受けた。委員会の活動については報道等である程度認識はしていたが、果たしてその任務を完遂出来るのか不安はあった。

結局「成田空港問題」を勉強するには貴重なチャンスと考え応諾し、初の会議に臨んだが、会場に入った途端、その雰囲気の異質さに我を忘れた感があった。委員会を構成する方々の肩書き、会議内容の重大性、報道、警備等、今までの経験を遥かに凌ぐことばかりだった。

過去の勉強不足を取り戻すべく、定例会議、勉強会、交流会、視察、点検等の委員会活動には積極的であったと自分自身は思っている。

都合により1期2年でその任を終えたが、この2年の前と後とでは「空港」を見る目が大きく変化したことは確かである。現在は地域の地区役員として活動しており「空港対策」について意見を述べる時もある。そんな時念頭に置いておくのは『成田空港が続く限り「音」は無くならない。それならば「音」の弱小化を見極める中で、空港と共に生きる一人として新たな策を見出すべきだ』ということである。

一地域住民として「共生・共栄会議」の持つ大きな使命に期待しつつ筆を置きます。

追伸 本文を書き上げている最中の1月3日、山本雄二郎代表の訃報に接しました。「成田空港」に対する代表の深い想いとその功績に感謝申し上げるとともに、ご冥福をお祈りいたします。 合掌

「真の共栄」を目指して



相川 勝重（地域委員／芝山町）

今日、成田空港は地域と空港との「共存・共生」から「真の共栄」を目指して大きく前進してまいりました。そこには問題解決に向けて多くの方々の問題提起と努力があったことは言うまでもありません。

これまで、7期14年という長きに亘って努力・ご尽力くださいました、山本先生をはじめ、多くの方々に心から敬意と感謝を申し上げます。

共生委員会設立の背景には、何としても空港問題を解決したいという思いが、地域側にも建設する側にもあったのでしょうか。

平成2年から開始されたシンポジウムは、空港問題の原因を究明し、対立構造がどこにあるのかを参加者一同が確認し、新たな協議の場を作り上げてきました。

そして、平成5年からは円卓会議へと移行し、空港と地域の共生のあり方を話し合う場が設けられていったのです。そこでは過去の不幸な歴史に学び、空港建設や運営の公正を担保するための第三者機関として、共生懇談会の設置が決定したのです。

このような努力によって、空港問題を解決する具体的な道筋が明らかになり、力と力の対決の時代から、希望の時代へと向かうことができたのだと思います。

この共生懇談会（仮称）ができた背景には、平成6年のミュンヘン空港視察の際に、ミュンヘン空港と

地域の発展や問題解決のために、第三者機関として「騒音委員会」が組織され、中立・公正な意見を取りまとめて、それぞれに提案しているとの現実を知り、参加者一同大きな興味を持ち、それが今日の共生委員会に発展していったのだと思います。

円卓会議の終盤には、「空港と地域との共生の問題は、空港づくりの問題でもあると同時に、地域づくりの問題でもある」「実態的には国と地域が互いに理解を深める共同事業」という共生の基本的な考え方が示されたのです。

このような考え方に沿って、委員それぞれが意見を示し、しっかりとした理念の下に進んでくれたことが、今日に繋がっているのだと思います。

平成7年から9年までの、一期半という短い間ではありましたが、私も共生委員を務めさせていただきました。在任中はまだ対立構造が覚めやらない中でありながらも、それぞれの立場からしっかりとした意見を述べることによって、施策が着実に前進したと感謝しています。

これから新たな共生スキームに向かうことになりますが、今日までのご苦勞に対しまして、心より感謝申し上げます。そして、空港と地域の真の共栄を目指して、より一層充実した形で取り組んでいただけるものと期待いたします。

関わっていただきました、多くの方々に衷心より感謝申し上げます。

終わりに近い区切り



石毛 博道（地域委員／芝山町）

半藤一利さんの「幕末史」の中に、こんな記述があります。元治元年に勝、西郷、龍馬の三人が会おう場面を語ってこう続きます。〈どうも歴史には「こういう大事な時にこの人とこの人を会わせておきたい」といった意思があるのではないか、私はときどきそう思うのです。〉また少し後に、〈歴史というものは、まったくうまいところでうまい人が出てくるもんです。〉

共生委員会が設立された契機となった、成田空港問題シンポジウムの過程で、人知を超えた大きな力が働いているとしか思われなことが、次々と起こってゆくのを目の当たりにして、この記述はそのとおりだと頷きます。

横堀公民館にやってきた江藤さん、第一回シンポの奥田さん、土地収用法の裁決申請取り下げの決断をされた越智さん、三里塚闘争にかかわった農民出身の社会党の伊藤さんは第一回円卓会議に出席。政治が目まぐるしく変わる中で奇跡と思う巡り合わせは、円卓会議最終の亀井大臣でした。1971年9月16日、東峰十字路のゲリラ部隊の中にいた私と警察庁警備課長補佐として、現場にヘリコプターでおりた亀井さんが、対立の時代の終わりを印象づける握手をするという役割を与えられたのです。

久々の山田太一脚本ということで、ドラマ「あり

ふれた奇跡」を見ました。戦災孤児だった祖父の生きる基準は苦しかった戦後焼け跡の日々にあります。「他人っていうのは単純じゃないんだ、人間が怖いんで皆用心し合って生きているんだ、信じたら騙される、そう思って丁度いいんだ」孫の主人公が反論します。「こっちが信じたから、向こうも信じるってことないのかよ。用心のし過ぎだよ、それじゃずっと一人じゃないか、誰かに心を開くってことがない。」

私たちの焼け跡は、1971年の代執行の日々、文男に死なれた日、呆然として俺たちはどうなってしまおうのだろうと思った東峰十字路事件傷害致死罪で逮捕が始まった時。

祖父がラストで話します。「どん底時代の猜疑心に満ちた生き方はどん底の常識でね、今はどん底ではない。どん底じゃないときにどん底の常識で生きちゃいけないよね。」「用心なんかつまらない、人を好きになれば乗り越えられる。用心なんかするな、心配の種なんか幾らでもある。」

奇跡が連続して起こったように進んだ、シンポジウム、円卓会議、そのよりよい結果として生まれた共生委員会も、今はありふれた日常の中にあるものとなって、一つの区切りをむかえた。

8年を振り返って

鈴木 勲（地域委員／多古町）



成田空港地域共生委員の委嘱を受けたのは2期目の平成9年1月よりであった。成田空港シンポジウムの記録集と成田空港円卓会議の記録集に目を通し、委員としての役割の重要性を認識し、心の引き締まる思いがした。その後の会議等での空港関係用語を聞いても分からないことが数多く、勉強のために広報の編集委員をさせていただきました。

第1回目の共生委員会議では、歴史伝承の場の在り方、テレビ電波障害の問題、共生策としての地域整備問題、また今後の共生委員会活動について等の説明と検討から始まったのではなかったかと思えます。その後の委員会の活動では、7項目22事項の点検や検証として防音サッシの改良のために直接地域の住宅を見学に行き、お話を聞いたり、騒音測定の立ち会い、落下物を無くすために蓮沼海岸での冬の寒い中での脚下げ点検、ビニールハウスのビニールの汚れの点検等、直接地元皆さんの所に行き、その状況を見たりお話を聞いたりしてきたこと、こうして合意事項の点検をし、その結果を出していただくと共に検討し地域の人たちにお知らせすることによ

り、共生への実現の基盤が築かれてきたのではないかと思います。私自身地域の皆さんの立場にたって真剣に取り組み、また空港関係の方々も解決のために努力されたことに感謝したいと思います。

5期目は空港公団から民営化問題が提起され、民営化に伴う今後の共生委員会のあり方と方向が定まった時に共生委員を退任することになりました。地域住民の立場にたって努力してきたつもりですが、そうできたかどうかは疑問です。

先日平成21年4月に入って第1種地域の住宅にお伺いする機会があり、「防音サッシを入れてもらった」として明日が検査の日なんだということを知り、見せてもらうことにしました。サッシの動きや鍵の引き付けの具合等を見せてもらって非常に軽くなったし、良くなったし、改良されてきたことを実感させてもらいました。

まだまだ思い出すことはたくさんありますが、共生委員会が発展的解消され、今後は共生共栄会議が発足され、地域と空港が共に更に発展することを願っております。

共生委員会に携わって



山辺 智治（地域委員／多古町）

私は共生委員会第6期・7期の2期4年間、多古町の地域委員として、共生の仕事をさせていただいた。

委員就任前は、当時多古町騒対協(多古町航空機騒音等対策協議会)のメンバーだったこともあり、共生委員会との交流会に参加したり、前職の鈴木氏からお話を伺っていたものの、委員会に対する知識は恥ずかしながらほとんどないに等しかった。私が描いていた共生委員のイメージは、ある種、空港反対派の延長上にあり、国・県・空港会社(当時は公団)などと、喧々囂々、丁々発止の論戦を戦わせている、そんな感覚を勝手に持っていた。そんなこともあり、初めての本会議はかなり緊張したことを覚えている。

そんな私の緊張とは裏腹に、本会議だけでなく、各部会の諸会議は驚くほど紳士的であり、いささか拍子抜けの感まで持ったものだった。委員経験の長い方にそのことを言うと、「いや、当初はまさに口角泡を飛ばしての議論だった」と振り返っておられた。この紳士的な雰囲気も、双方が対話することでより深まるとする地域共生の基本的理念が確実に実を結んだ一つの結果かと自身納得した。

共生委員会の内容を徐々に理解していくに従って、空港と地域の共生という課題が壮大で難しいものであるか思い知ると同時に、自分がそのことについて、いかに無知であるか痛感した。自分なりにいろいろと勉強したつもりだが、地域委員にとって知

識だけでなく、身につけるべき重要なものがあったと感じている。

それは共生委員としての“感覚”だと思っている。共生委員として目で観、委員としての感覚で発想する。そんなの当たり前だと言われそうだが、才ない私にとっては大きな課題だった。ベテラン委員の方の的を射た質問に感心しながら、どうすればそのセンスを身に付けられるかと苦悩した。

発展的に解散した共生委員会に代わり、「成田空港共生・共栄会議」が発足することとなった。成田空港は今後平行滑走路の完成・完全民営化・あるいは航空機騒音評価の変更など、大きなエポックを控えている。我々平行滑走路側の住民にとっても発着回数的大幅増など今後はまさに未体験ゾーンである。それらの抱える課題を地域と連携して解決して行くことは基より“共栄”という新たなテーマに踏み込む新組織の役割は大きい。新たに委員になられた方々にはお骨折り頂くが、心からご活躍を期待している。

成田空港に隣接するこの地に生まれ、そして終の住処とする自分にとって、共生委員会の一員として短い期間ではあるが活動させて頂いたことは、空港と地域のあり方を改めて見直し、勉強し考える良い機会となった。今後の人生の糧としたいと思う。山本代表はじめ各位に改めて深謝申し上げるとともに、地域に愛される成田空港になることを心から願う。

共栄への新展開に思うこと

林 正一郎（地域委員／横芝町）

地域共生委員会が7期14年の活動を経て発展的解消され、新たに地域共生・共栄会議が発足されますことは、意義深いことであり、空港づくりは地域づくりの基本的方向を踏まえて、共栄への道が進められるであろうと、地域住民の一人として期待して止みません。

これまでの共生委員会では、山本先生をはじめ各委員、事務局の皆さんにお世話を頂き、6期12年間務めさせて頂きましたが、個人的にはどんな役割を果たせたか甚だ疑問であります。また国交省・空港会社・県当局の皆様にも、マイナスの影響をもつ地域の軽減のためとは申しながら、問題解決のためにご尽力を頂き、多くの合意事項が進展を見ており、厚く感謝申し上げさせて頂きます。

さて、成田空港が開港し31年、紆余曲折の道を経て、共生への道は地に着いた歩みを見ております。開港した当初は航空機事故がありはしないかと飛行直下の誰もが心配をしておりましたが、過日の空港内で発生した着陸事故以外大きな事故はありませんでした。

しかし飛行直下地域では氷塊の落下があり問題となりました。住民の庭に、屋根に、畑等に落下が確認され、当時の空港公団に善処方を陳情し再三に亘り出向いておりました。一步間違えば人命にも係わる大問題となりますが、幸いにして物損事故に滞り、大事には至ってありませんでした。その後、洋上脚下げ方式により減少の一途を辿りはしましたが、完

全に無になったわけではありません。

近く平行滑走路が2500mとなり、便数も増加することは目前であり、氷塊以外の落下物、そして北側落下物対策を含めて万全を期した上での共栄への道に、当然のことながら進まれるようお願いいたします。

今一つは騒音問題であり、三里塚に空港がある限り騒音問題は離れることのないことであります。30万回時代に向かって、その対策に万全を期して頂くことは申し上げるまでもありません。これまでの点検事項でも民家防音から低騒音化、隣接区域対策に至る項目が主たるものであり、合意されてきました。

その中で航空機の低騒音化は今後の重要な課題となると思います。低騒音化することが騒音問題の解決に大きな役割を果たすこととなります。現在チャプター4の時代となり、更に低騒音化されることを強く望みたいと思います。また騒音格付け指標による着陸料金のシステムは、低騒音化に拍車を掛けることになっています。

これまでの一連の点検事項を精査した上で共栄への道が開かれるものと思います。今後空港に対する見方、考え方に変化が生じてくることが予想され、その時こそ地域づくりの根幹をなす姿として、共栄の時代が生まれ育つものと思います。お互いに知恵を出し合った結果が空港の存在感として地域に根ざすことを期待したいと思います。

共生委員会を終えて

今関 紘（地域委員／蓮沼村）

忘れられない言葉があります。

2006年、成田国際文化会館で「土、暮らし、空港」展が催された折に上映された、小川伸介監督のドキュメント映画「三里塚第二砦の人々」の中で、柳川初枝さんが語った言葉です。

この映画は、空港の成り立ちの背景「成田空港反対闘争」を克明に描写した記録で、凄まじいまでの闘争に次ぐ闘争の映像の後、数名が車座になって語らう場面で柳川さんがこう言ったのです。

「この怒りをどこへ持って行ったらいいのか、何とか戦ってみる。これは自分の意志で戦う。権力の横暴がしみじみほんとに骨の随まで分かった。これをずっと語り継がねばならない」と。

圧倒的な闘争の情景が眼に焼き付き、私に重く沈む柳川さんの言葉を反芻しながらの帰路、空港道に広がる成田空港が夕べの薄暗がりの中に、強力な光に照らし出されてまばゆいばかりに輝いていて、肥沃の地からの空港、時の経過をまざまざと実感させられたのでした。

思い起こせば開港当初、航空機が爆音を空から降りまきながら頭上を通過した衝撃に立ちすくみ、「この騒音をどうすれば良いのだ」と、私も不快感を覚えたものです。

1978年の開港から、打開策のない、出口なしの状況が長く続きましたが、1991年、時代の転換点だったので、それからの成田問題は話し合いの歴

史になりました。国がその権力の行使に、細やかな説明をしながら理解を得る手法が求められる時代になったのです。実際、共生委員会の一人として活動して感じたのは、国、そして空港の対応は丁寧で真摯、それが私の印象でした。

共生委員としての私は当然ながら騒音下の人々の視点でしたし、騒音区域に暮らす一人ひとりの感情をどう受け止めるかでありました。任期中、騒音について多くの人からの苦情を受け、その度ごとに騒音測定値や航空機の平均高度、飛行制限、騒音負荷に対する規制などを説明し、理解を求める自分を発見して、「私の立ち位置はどこなのか」と、自問自答し苦笑したこともありました。もともと、騒音の許容範囲は人それぞれの人生観に由来する感情であって、この感情に騒音を数値化して理解を得ようとする自体が困難なことなのです。共生の道の探求は道半ば、どこまで行っても多分そういう事柄なのでしょう。

今、私たちを取り巻く社会では、環境が主要な関心事となっています。内陸空港である成田空港は、騒音によってこの地域に暮らす人々の環境に深刻な影響を及ぼしています。この事実を認識し、厳しい意見に耳を傾け、地域社会に支持されているかを絶えず検証して運営される空港であるよう願っています。

更なる「共栄」へ向けて



佐瀬 孝一（地域委員／山武市）

昨年、成田国際空港は開港30周年の記念すべき節目を迎えたところですが、そうした中で円卓会議の合意事項の点検等を行ってきた成田空港地域共生委員会の果たした役割は非常に大きく、多くの実績を残すことが出来たと認識しております。

私自身、この共生委員会(7期、14年)の最後の1期2年を務めさせて頂きましたが、その重責を十分果たすことが出来たか危惧するところですが、大変意義深い2年間であったと感じております。本委員会も所期の目的を概ね達成できたということで発展的解散をし、新しいスキームによる組織が立ち上がる予定となっております。しかしながら“空港が存続する限り共生の理念は永遠の課題”であり、今後とも継承されていかなければならないと思います。

そして開港後30年余りを経過した今日、成田空港を取り巻く社会状況も大きく変化し、開港時には想像も出来なかった空港の完全民営化、発着回数30万回への増便問題等、また2008年2月に周辺市町で構成される成田国際空港都市づくり推進会議が設置され、「共存」「共生」から新たな「共栄」の動きも周辺地域に出てまいりました。これらを踏まえ成田空

港は我が国の国際拠点空港として、その役割を将来的にも持続していくことが期待されております。

今後、成田国際空港が地域社会と「共存」「共生」「共栄」していくには、隅谷調査団の所見にもあるように「空港を運営する側が、空港によるデメリットを受ける住民に対しどのような理解を示し、血の通った対策を講ずるかが、空港がその地域社会の一員として存在し得る必須の条件になる」という共生の理念を堅持していくことが不可欠であると思われま

す。これからも、双方向対話型の展開のなか、成田空港地域共生委員会14年間の中で懸案事項であった、W値の逆転現象、22時台の便数の遵守等、マイナス面の軽減の具現化、と同時に成田国際空港の持つポテンシャルを最大限活用し経済波及効果等、地域創りの上でプラス面についても地域と空港が切磋琢磨し前向きに取り組み世界の国際空港ネットワークの一大拠点として、重要な役割を果たす成田国際空港が地域住民に愛される空港となるよう切望いたします。

共生委員会のメンバーになって



木川 義光（地域委員／富里市）

富里市、蓮沼村は、4期目から加わり活動の内容も分からぬまま、かつ期待しメンバーとなりましたが、私の考えていた共生委員会とは少し違い、内容を理解するまでは苦労しました。

私は今まで、商工会長という立場上、成田空港の経済的効果を利用し、地域の経済を発展させることを進めてきました。ところが委員会では、内陸空港の悩み、騒音問題などのマイナス面への会議内容が

多くなり戸惑いました。特に騒音問題は大きな事業でした。これから先も騒音には、防音はもとより、精神的にも軽減することができるか……。

“成田空港の発展は地域の発展”

これからも成田空港を有する地域住民としてマイナス面もしっかり考え、そして地域の益々の発展を願うものです。

共生委員会の再スタートに当たって



木皿木 元（委員／成田市助役）

私は、平成7年6月21日から平成15年6月20日まで、成田市助役の任期中8年間、共生委員会関係市町村委員を4期務めさせていただきました。空港問題の解決に向けて、シンポジウム、円卓会議を経て、委員会が設置され、合意事項の点検とその対策が主要な業務であったと思います。

なかでも、騒音区域の第1種・第2種区域の線引きに当たっては、空港の南側と北側の考え方の違いや地域住民の意見の調整で大変だったことが思い出されます。

また、地域自治においては、街づくりは当然のことではありますが、平成10年12月に国・公団から、空港づくりは地域づくりという考え方の共生大綱が

提示されたときは、地域と空港の共生の実現に大いに期待したものです。

共生委員会を7期14年の長期間、山本先生・河宮先生をはじめ、委員各位のご努力により、空港も完全化に向けて進展する中、委員会が地域共生から共栄へと衣替えしていくことに感慨深いものがあります。空港が成田に依存する限り、地域との共生は永遠の課題であり、新しい組織においても共生の理念を基本に、マイナスをプラスにする新しい課題にも取り組まれ、真の共存共栄の実現に向けてご活躍されることをご期待申し上げます。

共生委員の皆様におかれましては、大変ご苦労さまでした。

共生理念を踏襲し、共栄を確実なものに



伊藤 丈（委員／芝山町助役）

成田空港地域共生委員会が、平成20年度をもって7期14年にわたる活動を終了し、新たな組織へと発展的に解消することとなったと伺い、共生委員会の発足時に係わった一人として、大変感慨深いものがあります。

私は設立当初の平成7年から2期4年、山武郡の行政の代表として、芝山町助役として委員を務めたわけでありますが、思えば共生委員会は「シンポジウム」「円卓会議」と続いた流れの中で、空港のマイナス影響を受ける側からの視点で、地域と空港の共生のための課題を点検していくという画期的な役割を担うものでした。

点検事項は、空港建設・運用・騒音問題など22項目に及び、委員の質問に対して、国・空港公団(現在の成田国際空港株式会社)が、真摯に対応し考え方を述べるといった方法がとても新鮮で、早くこのような会話が出来ていれば開港当時のような混乱は、回避できたのではないかと強く思ったものでした。

さて、私の活動で最も思い出に残っているのは、落下物事故対策であります。当時、飛行ルート直下の芝山町や横芝町では、タイヤ片など機体の一部や氷塊など落下物事故が多い年で年間約15件も発生し、直下の住民の安全な生活を脅かしていました。

国・NAAの調査で、落下物事故は車輪を降ろす時が多いことが分かり、共生委員会での検討の結果を踏まえて、国が航空会社を指導したことによって洋上で脚出しを行う方法に変更されました。共生委員会もこの洋上脚下げ点検に立ち会ったわけですが、その結果、落下物事故は大幅に減少し、まさに地域にとってのマイナスの解消として共生委員会活動の大きな成果であったと思っています。冬のさな

か、九十九里海岸で行うこの点検は冷たい北風にさらされ、双眼鏡で1機1機の飛行機を確認するといった大変な作業で、私自身の委員会活動の大きな思い出の一つとなっています。

共生委員会は、その時代ごとに多くの方々に支えられ、7期14年にわたり活動してきたわけですが、特に設立時から代表委員を務められた山本雄二郎先生のご指導には、敬意と感謝を申し上げたいと思っています。先生の「共生」に対する熱い思いが空港と地域を動かし、今があると思っております。

成田空港は、わが国の国際競争力の維持・強化のため、極めて大きな役割を担っており、更なる発展が期待されますが、これまで培ってきた共生の理念の下で地域と空港がともに歩んでいくことが不可欠であると考えており、後継組織の「成田空港地域共生・共栄会議」は、まさにこの視点から新たな取り組みをスタートさせると伺っております。

私も2期4年の短い期間でありましたが、地域が受けていた難問の解決に努力することが出来たことを誇りに思っているとともに、更に騒音下の地域から選出された県議会議員として、共生・共栄の理念を次の世代に引き継いでいくことが責務であると考えております。

最後に、歴史の重みを痛感し「共栄」という新しいステージに向けて歩み出す「共生・共栄会議」の限りない発展を祈念し、結びの言葉といたします。

共生委員会の思い出

伊藤 敬典（委員／芝山町助役）

私と共生委員会との関わりは、私が平成11年1月1日付で県職員から芝山町の助役として派遣された時から始まります。実は、その前月に相川勝重町長と県庁で初めてお会いし、幾つかのお話をさせていただきました。その時申し上げたのは「芝山町といえば、成田空港の問題は切っても切れない問題だと思いますが、私はこれまで空港については一切関わったことがない、その私でよいのですか」ということです。それに対し、相川町長は「空港のことについては私がいるから私がやります。あなたにはそれ以外で力を発揮してほしい」ということでした。

いよいよ芝山町に赴任すると、共生委員になりました。当時、共生委員会には、学識委員や地域委員のほか、市町村からの委員として、成田市、下総町とともに芝山町から助役が入っており、県からは今泉企画部長が入っていました（不思議なことに、最初のころは運輸省や空港公団の方たちは、回答者のような立場だったように記憶しています）。

こうして、概ね2月に1回程度で開かれた共生委員会に出席していましたが、私の場合、発言する能力もなく、むしろ、この場でこれまでの歴史や経緯、空港とともに地域振興を図ろうとする考え方などを学ばせていただいたように思います。

委員会では、毎回、最後に会長の山本先生がその日の概要をまとめられながら、共生委員会としてはこのように対応していきたいと確認的にお話をされていたのが強く印象に残っています。

懐かしい思い出ですが、芝山町では当時毎月、議会の全員協議会が開催され、町政報告が行われていました。そこで、稲垣議員からの要請もあって、私から共生委員会の報告をしておりました。初めのころですが、報告が終わると、ある議員さんから突如

「共生委員会とは何ですか、どのようなものか」と意地悪な質問をされたことがありました。後に融和することになる議員さんでしたが、全体として、当時の議会の雰囲気の一部を知る場面だったと思います。

話がそれてしまいましたが、私にとっての共生委員会は決して堅苦しいばかりのものではなく、よく委員会が終わってから懇親会が開かれ、山本先生や地域委員の皆様や事務局の大塚さんとも、それぞれ胸襟を開いたお話をさせていただきました。空港公団の地域共生部長だった小堀さんや伊藤齊さんも懐かしい方々です。何度かは共生委員会を中心とした皆様とのゴルフの機会もありました。

当時も多くの課題を抱え、関係する皆さんが真剣に議論しながら、望ましいひとつの方向に向かって努力をしていたように思います。

共生委員会は共生・共栄会議と形を変えましたが、その意義は変わらないと思います。成田空港の発展をお祈りするとともに関係する皆様のご尽力に感謝申し上げます。

共生委員会終了によせて

今泉 由弘 (委員/千葉県)

「共生委員会」が7期14年の活動を終了すると聞いて、もうそんな年月が過ぎたのかと今更のように驚いています。円卓会議から共生委員会へという、緊迫した転生の場面を思い出すと、ついこの間の出来事のように、生々しい記憶としてよみがえってきます。

力の対決から話し合い解決へ、という動きの中で、成田問題の歴史は、シンポジウムから円卓会議、そして共生委員会へと焦点が絞り込まれ、予測できないドラマが展開されていました。その中で県は、円卓会議の事務局として、また共生委員会の立ち上げとその運営母体として、のっぴきならぬ役割を担ってきました。生々しい記憶といっても、思い出される場面は、重苦しく、時には苦々しいものばかりです。

さて、円卓会議の結論は、C滑走路は当面凍結、B滑走路は強制的手法を排し、話し合いによって建設すべしということでしたが、会議の行事役としての隅谷調査団は、会議終了後の展開について、国・公団側の対応には必ずしも信用置けないとして、第三者機関(共生懇談会=共生委員会)の設置を求め、空港建設の公正を期するとともに、地域へのデメリットを解決する場とされたいという意向を示されました。元々力と力の対決によって行き詰まり、反対運動も空港建設も身動きができない状況の中で開かれたシンポジウム・円卓会議は、両者にとってぜひ必要なものであり、それだけに求心力が働いてい

たものですが、引き続き共生委員会に求心力が保たれるかは大いに疑問がありました。その後反対同盟熱田派は、事実上運動を解消し、滑走路建設のお墨付きをいただいた公団だけが残った形になり、公団幹部の一部には、共生委員会を邪魔者扱いする言動が出るなど、心配は現実となって行ったのです。

しかし幸い、隅谷調査団から山本先生、河宮先生が委員会の代表者として残られ、この困難な状況に耐え、委員会を軌道に乗せられたばかりでなく、14年もの長きにわたり誠実な論議の場を維持されてきました。この間、円卓会議合意事項の点検、地域の問題点の掘り起こし、成田問題の歴史の検証など数多くの実績を重ねてこられました。今回、公団が会社組織となるなど、情勢変化により委員会の終了となったと聞きましたが、改めて両先生のご努力に感謝と敬意を表したいと存じます。

先般、かつて成田に関与していたジャーナリストから、B滑走路の延伸や、飛行回数の問題などについて、共生委員会はなぜ論議のホットコーナーにならなかったのか、と聞かれました。委員会はこの点についても十分努力したと聞いていますが、むしろこの問題は空港をつくる側の姿勢の問題に帰すると思います。もし、最初に委員会でホットな議論がされていたら、もっとより良い結果が得られたのでしょうか。そうでなかったのでしょうか。仮定の問題には、解答が用意されていないのです。

はじめの頃、参加して

石塚 碩孝（委員／千葉県）

10月に円卓会議の最終回が開かれていましたが、その結論を具体的に詰める必要があり、「共生委員会」についても、何度かの調整を経て、12月の拡大運営委員会で空港を外部から監視する第三者機関としての骨格が決定されました。そして、それは地連協のもとに置かれたことから、設置・運営の現実的な詰めは県に委ねられたので、私どもは、まずは1月早々の発足に向け、上司・担当共々原案作りや関係者との調整にてんてこまいであったように思います。

そんな頃か、あるいは事務所開きの前か、山本先生に共生委員会の具体的な業務を細かいフロー図などを作ってご相談しましたが、「かえって分かりにくい絵だが、君が説明するんだから了とするか」というような変なご了解を得た記憶があります。

円卓会議の終結直後は、県や地域だけでなく、社会的にも何か濃密な風がふいているようでした。話し合いによる成田空港問題の解決は戦後民主主義の展開の中で歴史に残るものとされたし、空港問題にかかわった人々の周辺には、達成感や開放感、あるいは虚脱感などの複合的な空気がただよっているような気がしました。若干の不安は残ったものの、これで「成田の未来は拓けた」と感じた人も多かったのではないのでしょうか。

私どもは、もちろん共生委員会の設立や運営に積極的に取り組みましたが、同じ頃動き出した「実験村検討委員会」にもいろいろな形で参画しました。

この二つは、円卓会議合意の現実化の道すじでありますから、これらを丁寧に押し進めることによって、きちんとした、且つ開かれた国際空港と明るい地域が出来ると考えたからです。

しかし、共生とは、隅谷先生が語られたように「見解を異にし、立場の違うものが〜一つの方向を見出していくこと」であるのですから、これは、緊張した関係の中で双方がギリギリの折り合いをつけていくことであります。円卓合意の実施状況の点検を行う共生委員会は、まさにそのことを担ってきたと思います。

その後、実験村が抽象的な形で終結をみたことから、共生委員会の方により加重がかかったような、気の毒な状況となりました。それでも、共生委の活動がいろいろな影響を周辺に与えてきたことも事実であると思います。財団の設立や今ある平行滑走路への道すじは、関係する方々の御努力によるものでありますが、共生委員会の存在と無縁ではありません。

空港は未だ完成していません。共生委員会存在の根となっていた厳しい折り合いをつける努力はこれからも必要であろうと思います。

15年にも及ぶ活動を支えてこられた山本先生、河宮先生はじめ共生委員等関係した方々に、そして共生の相手方である国交省、空港会社の関係した方々に深い敬意を表します。

共生委員会の思い出



北村 隆志 (国土交通省)

私は平成7年7月から4年間航空局の新東京空港課長をしておりましたので、その立場で共生委員会に何度も出席しました。平成7年当時は成田シンポジウム、円卓会議が終了して半年位たった頃です。山本雄二郎代表委員はその前から顔を存じていましたが、その他の委員の方々は初めてお目にかかる方でした。

共生委員会では、航空局、さらに空港公団は円卓会議の合意事項をきちっと実行しているかどうかのチェックを受ける立場でした。どの委員が何を言われるか想定できず、また、皆さん率直に端的に問題を指摘されるので、あの頃は相当事前勉強もしましたし、身構えていたことを覚えています。また、委員会が終了すると成田の飲み屋で懇親会、その場でも急に自分の意見を述べろということになりますので、その間合いがわかるまで共生委員会が開催され終わるたびに、あーあ疲れるなと思いました。

住民の視点でチェックされるということの意味が回数を重ねる度に徐々にわかってきました。例えば、航空機が着陸前に脚下げをする際に機体に付着した氷が空港周辺の人家に落ち屋根を破損するなどの被害が時々発生しましたが、その状況を改善するために、共生委員会の指摘を受けて、空港にはまだ相当距離のある太平洋上で航空機に脚下げをさせることとなりました。従来から人家に被害が生じればもちろん航空側で補償していましたが、航空会社からすれば、脚下げの状態で長く飛行することは燃料効率が悪くなることですのでやりたくない事柄です。補償すればいいのではなく、被害を未然防止し万が一にも住民の安全が損なわれないように、という住民サイドのご意見を採り入れたものでした。

また、A、Bの2本の滑走路に挟まれたいわゆる谷間地域の民家防音対策もそうです。成田公団が空港設置管理者として防音工事補助を行う対象となる地域は、WECPNL(航空機の騒音基準)75以上の地

域ですが、この谷間地域の騒音は75未満。従来の基準では補助対象とはなりません。しかし、2本の滑走路からくる騒音の頻度は1本の滑走路だけに係わる地域に比べて2倍になるという住民感情を踏まえて、きめ細やかな対策を関係市町が行っていたところですが、航空機騒音防止法適用外区域で空港に隣接している地区については、空港公団と地元自治体が共同出資の公益法人を設立し、その法人の事業として民家防音対策を行うこととなりました。

前述の航空機氷落下防止策もこの谷間対策も従来から言われていたものです。私自身、新東京課長になる10年前に同じ課の補佐をしていましたが、10年前ではとてもこれらの対策を行うというマインドはありませんでした。恥ずかしながら住民の切実な想いがわかってなかったということです。共生委員会がこういうことを雄弁に指摘してくれました。はじめは疲労感を覚えた共生委員会も「空港づくりは地域づくり」という考えが共有できるようになり、私からすればよきアドバイザーとして、勝手に空港と地域の仲間のように感じた次第です。

でも、翻って考えると、共生委員会って不思議な組織です。民主主義では、住民の意思は首長や議会の選挙を通して表される訳であり、首長や議員は住民の代表です。共生委員は、千葉県知事から確か委嘱はされていましたが、制度上の位置づけはファジーです。でも、そのファジーな存在が住民の意思をくみ上げ行政に反映させていくとは興味深いものがあります。そして、航空機洋上脚下げや谷間対策のような地道な対策の積み上げや空港関係者の不断の努力があって、空港への地域の理解が深まり、今や発着回数を年間30万回を目指して進まれようと言われていると聞きます。本当に隔世の感があります。

最後に、共生委員会ははじめ空港に係わられた方々のご努力に心から敬意を表します。

共生委員会の持つ意味とこれを引き継ぐもの

高橋 朋敬 (国土交通省)



私は、成田空港問題の話し合い解決を模索したシンポジウム、円卓会議に係わった関係で、引き続き、共生委員会の設立、初期の共生委員会業務の立ち上げに係りました。委員会は、まだ、円卓会議等の雰囲気を残し、円卓会議で決まった空港と地域の共生に関する合意事項の確定、実施状況の検証といったことから始まりました。当時の空港公団は説明役として、自ら意識変革を行いながら、地域との共生の案件について一生懸命ついてきてくれたと思っています。

その後、空港内用地問題、騒音対策が進展し、また、滑走路北伸ばしの動きの中で、共生委員会は、その節目節目において、円卓会議等話し合い解決のいわば申し子とも言うべき立場から見解表明を行い、世論に方向性を示す等大きな役割を果たしてこられたと思っています。また、行政と地域の間で挟まってしまった共生の課題が持ち込まれる等段々とその活動は定着していったと感じております。

私は、1998年6月に航空局から異動し、成田空港問題に直接係わることは無くなりました。共生委員会の仕事は、山本雄二郎先生にお願いし、その後のご苦勞を先生におかけすることになってしまいました。しかし、共生委員会は、先生の存在、お人柄を支えとし、有意義な活動を継続されていったと思っています。

昨年1月に、共生委員会は、その活動の目的を達成したとして共生・共栄会議と発展解消され、一方、千葉県等自治体も成田空港のあり方、発展を自分の問題としてとらえる動きを示しておられ、隔世の感を感じ、また望むべき空港と地域の関係になったものとうれしくも感じております。

現在、私は旧運輸省を退職いたしておりますが、3年ほど前に、人事院公務員研修所から、成田空港建設の失敗と教訓について、国家公務員になったばかりの1年生に講義をして欲しい、その後、彼らの研究発表を聞き、討論に加わって欲しいと頼まれました。故山本雄二郎先生や当時の職場の仲間の協力

を得て講義等を行っております。その中で、成田空港建設問題の歴史を語ると共にシンポジウム、円卓会議、共生委員会、地球的課題の実験村などについて、それが何だったのか、何故そのようなことが行われなければならなかったのか、行政の課題は何か、地域とは何か等について話をし、また、君達だったらどうする等の問いかけをしております。

若き国家公務員達は、私の話を聞いて、成田空港問題の本質をよく分析・整理し、隅谷調査団の活動を高く評価し、その結果を受け継いだ共生委員会の活動に期待を込めてレポートをまとめてくれています。これは、私が成田空港問題の歴史をわかりやすく、きれいに総括しているからそのような感想になるのかなとも思っています。

そこで、私は、成田空港建設の反省を踏まえて、国の計画策定に手続きにおける民意の反映のためにどのような制度を設ければよいか、シンポジウム、円卓会議、共生委員会等法的制度にない話し合い解決の手段を行政が自ら提案し、選びとって行ったことをどう思うか、強制収用という道をとらずに過去を背負って新しい話し合い解決という困難な道を模索したことをどう思うか、そして共生委員会が直面されたように、自治体と地域とは同じようで違うという課題が存在することを認識すべきではないか等を説明し、再度考え直してもらおうようにしております。いい議論をしてもらっています。きっと、話し合い解決の遺伝子は受け継がれて行くものと思っています。

思い出となってしまいましたが、共生委員会は話し合い解決の中でその役割を十分果たしていただきました。故山本雄二郎先生に合掌し、歴代の関係者のご努力に感謝し、また、事務局の方々にもお礼申し上げます。そして、共生・共栄会議が、グローバル競争に巻き込まれた成田空港の変化・発展の中で、運命共同体として、一緒になって新しい将来を切り開いて行かれることを心から期待したいと思います。

共生委員会の思い出



伊藤 斉 (成田国際空港株式会社)

私が、N A Aに入ってから40年以上が過ぎました。会社人生の半分以上を地域と接する部署で過ごし、シンポジウム、円卓会議、共生委員会の立ち上げ時に担当者のひとりとして携わりました。平成6年11月にはN A A内に「共生」を目指して取り組む新組織が設置され、その部署で情報センターと共生委員会事務所の建設に取り組みました。限られた時間の中で大急ぎで立案して翌年2月には施設を何とか完成させたことを思い出します。3月1日に開催された開所式では、事務所に共生委員会の看板が掛けられ、第2回共生委員会以降7期14年にわたり、共生委員会の真剣な議論が交わされる場所となりました。共生委員会の発展的な解消にともない、その場所が再び地域と空港の新たな関係を模索する場所になることは非常に感慨深い気持ちです。

成田空港は、この地域に後からやってきました。地域からすれば、空港は何をするか分からない未知の怪物のような存在だったと思います。地域は、共生委員会の活動を通して、この怪物が円卓会議で約束した7項目22事項をきちんと実行するのか、信頼できる相手なのか、そういう目で見えていたと思います。

共生委員会が始まった当初のN A Aの立場は、江戸時代におけるお白洲の場で求められたことに答える被告人のようなイメージでした。共生委員会でのやり取りを通じN A A社員のなかには、良い空港をつくりたいという意識に加え、地域の一員として空港づくりをするという意識が芽生え、地域との約束を果たすべく必死になって課題の解決に臨みました。関係者の皆様のご協力により様々な課題が解決し、空港からのマイナスの影響は確実に軽減されていきました。特に(財)成田空港周辺地域共生財団が

設立されたことで、いわゆる成田方式によるきめ細かな環境対策が実現したことは画期的なことだったと思います。

個人的な話では、山本代表にボキャブラリーが足りないということを随分言われました。共生委員会では、「双方向対話型」、「成田方式」、「共生から共栄」などの言葉が次々と生まれ、勉強させてもらいました。これらの言葉は、地域だけでなく、空港をつくる側の私たちにとっても向かうべき理念や施策を分かりやすく方向づけるもので言葉の持つ力や大切さを実感しました。また、もともと人前で話すことが苦手で、共生委員会の前には想定問答を用意しましたが、原稿の棒読みでは地域に気持ちが伝わらないと思い、自分の言葉で話すよう努めました。話すことについては、共生委員会で鍛えられ、だいぶ度胸がついたと思います。

空港と地域の関係は、双方の関係者が「共生」の理念を実現しようと懸命に努力して形成された信頼関係を基に、非常に良好になりました。今後は、「共栄」に向けた試行錯誤が始まりますが、共生委員会で培われた「共生」という土台が確固たるものでなければ「共栄」が成り立たないことは言うまでもありません。「共生」の実現は、成田空港にとって永遠の課題です。「共生」の理念をN A Aのなかで継承していくことは、非常に重要なことであり「共生」を肌で感じてきた私の果たす役割であると考えています。

雨降って地固まる

吉田 和夫（事務局長）



共生委員会初代の事務局長として、在任中の思い出を語る機会を与えられましたが、委員会を離れてちょうど10年の歳月が過ぎ、かなり記憶が薄れています。

まず思い起こすのは、やはり平成7年1月の共生委員会発足時の記者会見の場です。大勢の記者とカメラのフラッシュで大変緊迫した雰囲気の中で行われ、私も随分緊張していました。「どうして事務局長になられたのか？」との質問に「県庁でかつて空港行政に携わっていたから……」などと在り来りのお答えをしたと思います。実は平成6年末、事務局長の就任要請があった時は正直迷惑な話だと思いました。が、県庁OB組織の枠の中にいる限り、無下に断ることも出来ないと判断し、その役を引き受けることにしました。翌日の新聞は各紙とも大々的に報道され、自分の名前が大きな活字となって載っていることにビックリもし、共生委員会に対する世間の注目度の高さを改めて認識させられました。

平成7年3月1日、「成田空港地域住民相談所」の開所式が相談所前の広場で多数の関係者の出席を得て行われました。式典を始めて間もなく黒雲から俄に雨が降り出し、しかも横なぐりの風雨となり中断を余儀なくされ、相談所2階へ式典の場を移すことになりました。司会進行役の私は、晴れの儀式ゆえ新調したばかりのスーツで臨みましたが、ズボンに雨水をたっぷり吸い込み、靴の中へ染み込んでくる始末と相成りました。急遽移動した2階式場の人の多さに床が抜けやしないかと、余計な心配をしたものです。式典は続行され、来賓の隅谷先生からご祝辞がありました。言うまでもなく、シンポジウムから円卓会議へと真摯な議論を経て共生委員会の

設立に多大なご尽力をいただいた先生から「雨降って地固まる」という格言を伺いました。実質的スタートとなったこの時に極めて含蓄のあるお言葉であったと未だに忘れることはできません。これから始まる委員の活動が地域と空港の共生に向けて如何に貢献できるか熱い議論が展開されるものと確信しました。

「共生委員会住民相談所」という看板を掲げ、周辺住民からの要望、苦情などを受けることになりました。電話で理解いただいた軽易な案件もありましたが、騒音、飛行コース、電波障害など、特に合意事項に関する問題や歩道の整備、雑草の除去、近隣騒音など日常生活上のトラブルについても取り扱うことになり、基本的には現地に赴き苦情などの内容を検証し、対応することになりました。問題処理に当って空港事務所、空港公団又は土木事務所など、公的機関の迅速な対応によって苦情者の理解が得られ、強いては共生委員会の存在も認知されたのではないかと思います。改めて関係者のご協力に感謝いたします。

最後に共生委員会が今日まで7期14年に亘り素晴らしい活動を続けてこられたことに対し、共生委員会の皆様には只々頭の下がる思いで一杯です。山本代表委員の成田空港に寄せる熱意に対し、心から敬意を表するものです。

感謝

成毛 正廣（事務局長）



私は2年間、共生委員会に勤務させていただいた。離れてかなり年月が経過しているため、記憶の方が少々心もとないが、当時を振り返り、思い出を記してみたい。

私は10年前、平成11年4月1日に山本代表委員から任命辞令をいただき、共生委員会生活の第一歩を踏み出した。

事務局では、大塚次長をはじめ、優秀な職員が私を迎えてくれた。新米の私は、この方々を頼りにし、よく支えていただいた。その上、山本代表委員と河宮代表委員代理には、折にふれ、大局的見地から私を導いていただいた。特に山本代表委員には、その時その案件について、ご自分の考え方をまとめられたペーパーを東京の事務所からファクシミリで送っていただき、ご指導を賜った。こうした恵まれた職場環境の中で、私の視界も少しずつ開けていく感じだった。

同年7月、「情報公開の在り方(内容と方法)を検討する部会」が設置され、「空港公団の情報公開の在り方」についての検討が、運輸省・空港公団・県・共生委員会の共同作業として始まった。私は部会長の役割を負った。山本代表委員からは、部会の開催に当っては、検討作業の内容及びその流れを十分にイメージして臨むことが大事であるという趣旨のアドバイスをいただいた。

私は都合6回の部会開催のうち、後半の2回の部会で、進行役を部会長代理(大塚次長)をお願いしたことがあった。イメージ不足と力量不足を感じたからであった。検討作業の結果は、部会として報告書にまとめ、翌年1月の共生委員会に報告することができた。ここまで到達できたのは、部会顧問の河宮代表委員代理のご教示と部会各委員のご尽力、さら

に山本代表委員のご指導のお陰であった。私は感謝するとともにほっとした気分を味わった。

私はこの2年間、地域委員の方々に本会議はもちろんのこと、地域交流会、共生委員会だより発行作業、洋上脚下げ点検等各種の部会活動で大変お世話になった。今でもその場面を思い浮かべることがある。また、経験と日頃の研鑽で培われた貴重なご意見には、いつも勉強させられ、私も自己啓発に心掛けなければと刺激を受けたものである。

以上幾つかの思い出を記したが、たわいないものもあり、汗顔の至りである。心に残る思い出は、他にもたくさんある。これらの思い出は、共生委員会に勤務させていただいたからこそ、経験できた事柄であり、私の掛け替えのない財産になっている。

退職して既に8年が経っているが、多くの思い出をいただいた共生委員会並びに、そこで出会った方々、触れ合いを重ねさせていただいた方々に、私は今も心から感謝している。

共生という理念のゆえに

大塚 敦郎 (事務局次長)

4月初旬、夜桜の宴をした。久しぶりの三里塚第二公園。満月の光を浴びながら、七厘を囲み、愉快な一夜を過ごした。この公園は私にとって、思い出深い所だ。私が漠然と広がる未来への不安を抱え、三里塚の地を訪れたのは19歳の秋だった。その頃空港反対同盟の集会は第二公園で開かれていて、ここへ来ると、当時の騒然とした状況を思い出す。

1977(昭和52年)年5月、団結小屋のリーダーである東山薫さんが、ガス弾の直撃によって死亡した。以来、私は忙しい日々を送った。見通しのつかぬ長い裁判、開港、そしてシンポジウム、円卓会議、共生委員会活動と、走り続けた。しかし、ついに私の心が死にかけるという事態に至った。すべては、己の弱さが原因である。私は10年程続けた仕事(共生委員会事務局)を辞め、村の片隅で静かに暮らした。そうしているうちに、少しずつ身心が回復し、現実と向き合う気力を取り戻した。

共生委員会設立の委員をした縁で事務局に入ったのは、開設の半年後だった。関係者は立場の違いを超えて、「合意事項」の実現に向けて、具体的課題に取り組んだ。何しろ類例のない役割を期待された機関なので、苦労も多かったが、その分やり甲斐のある仕事だった。民家防音工事再助成制度の確立、旧運輸省と練り上げた「共生大綱」などが、印象として残っている。

しかし、空港をめぐる状況は変化し、発足の6年目位から存廃の議論が、非公式にされるようになった。廃止を求める側の主張は幾つかあったが、私が特に気になったのは、共生委員会を続けていても用地問題の解決にはつながらない、という考えだ。共生委員会の設置目的と余りにもかけ離れているので、その指摘は当たっているとは言えない。だが、用地問題の膠着状況(平行滑走路建設の遅れ)が関係者全体に暗い影を落としていたことは確かだ。そしてそ

の後、空港公団の民営化にともない、共生委員会は最大の危機を迎えることとなった。この時は、歴史伝承部会を航空科学振興財団に移管し、さらに共生委員会設置要綱を「改正」という大きな譲歩をした。そして、組織存続の意義は改めて確認された。

空港のマイナス面に対応する公的機関が、共生委員会である。この仕組みは、いわゆる共存共栄と切り離れたから機能した。つまり、空港の及ぼす経済効果(プラス面)とあくまでも一線を画した。そして「合意事項」の点検業務に特化することで、社会的権威を保ち、信頼を得た。

その共生委員会が幕を閉じた。元々存立基盤が弱く、14年も続けたことがむしろ驚きである。とは言え、大きな節目を迎えた。このことによって、空港会社は自らの「安全装置」を失い、地域は空港に抑制を求めることができる有力な武器を手放した、と私には思える。

今後予想される諸問題、例えば航空機の増便、飛行時間制限の緩和、滑走路の拡張について、国・空港会社は、公開シンポジウム以前のように、行政(県・市町)との協議で決定することが可能となった。

空港会社はこれからどこに向かうのか。「共生の理念」は未長く受け継がれてゆくのか。地域が再び揺れることはないのか。

私は、騒音下に住む一人の人間として、事態の推移を見続けてゆこうと思う。

成田空港問題の平和的な解決に関する中で、多くの志ある人々と出会った。学識経験者、国の役員、旧空港公団の職員、千葉県・関係市町の職員、地域住民、報道関係者、こうした人々の、言葉に尽くせぬ努力が実を結び、今日の状況がもたらされた。

成田国際空港が、ゆるぎない地位を築き、地域の信頼を得、地域を勇気づける存在になることを願っている。

惜しまれる「地球的課題の実験村」の失敗

佐藤 仁志（共生SG員）



円卓会議終了後の成田は、「共生委員会」と「地球的課題の実験村」という両輪によって動くはずだった。共生委員会は空港のもたらすマイナスの影響を抑制する立場だが、いくらマイナスを埋めてもプラスにはならない。実験村には空港を活用し、積極的にプラス価値を創造することが期待されていた。

実際、実験村構想の端緒となる論文「児孫のために自由を律す」では、実験村の具体的内容として「騒音軽減に関する研究機関」「森林復元研究機関」「空港内廃物・排熱リサイクル研究所」「外国人のための簡易日本語学校」「外国人労働者相談センター」「外国人女性の駆け込み寺」「農業と循環のシステムが学べる場」「アジアの農業との交流の場」「都市と農村の交流の場」「農業と工業、商業の新しい関係を探る」など、煌めくような理想が謳われていた。

円卓会議の最終盤では、地域社会からも「実験村構想の諸施設・機能を、空港周辺地域に広く分散配置したい」との希望や期待が語られた。地域住民の大多数は、共生委員会が担保する民主的な手続きによって平和的に平行滑走路を完成させ、同時に「実験村」が提起した諸構想を地域興しの起爆剤にしたいと考えていた。もし、その通りになっていれば、「成田空港問題」は最終的に解決し、日本社会全体に大きな貢献ができただろう。惜しまれてならない。

実験村の検討委員会は、一見、無事に社会的な大任を果たしたように見えるが事実上、失敗した。国側にとっての「実験村」は、平行滑走路の建設を具体化するための場だった。しかし実験村検討委員会に参加した反対同盟メンバーにとっての「実験村」は最終的に平行滑走路を国側に断念させる場だった。かたちを変えた用地交渉だともいえる。

共生委員会では国側・反対同盟・地域住民が、緊張感をはらみながらも相互理解から相互信頼へのステップを着実に踏んで行った。しかし実験村検討委員会では、「地球的課題」が「用地問題」に矮小化された結果、相互理解すら失われた。実験村参加メンバーが関与する成田市東峰地区の地権者との交渉も暗礁に乗り上げたままになっている。

成田空港問題は「用地問題」に矮小化すると、とたんに解決しなくなる。空港問題の当事者は国側や反対派住民だけではない。空港を取り巻く地域に生きるすべての人々も当事者だ。ところが国側・反対同盟とも先祖がえりしてしまい、「実験村を空港用地内に作るか、用地外に作るか」をめぐる、堂々巡りに陥った。シンポ・円卓では国側と反対同盟の緩和剤としての役割を果たし、問題の主体者となった周辺地域住民は、用地交渉の場と化した実験村では機能できなかった。

実験村関係者にお願いしたいことがある。当時の約束で非公開とした議事録を、合意のうえで公開してもらいたい。実験村をめぐる論議の内容を開示し、社会的に検証する機会を与えてほしい。そうすることで、より広範な社会的合意形成への道が開かれると期待している。