

第七回 成田空港問題シンポジウム

一九九二(平成四)年七月十六日(木)

芝山町「芝山文化センター」

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

第七回のシンポジウムをただ今から開催したいと思っております。今日は、空港のこの土地への決定過程が大きな問題ですので、千葉県から出席をしていただいております。千葉の中野副知事、種岡企画部長さんをご紹介いたしておきます。

本日のスケジュールであります。まず反対同盟のほうから「第七回シンポジウムにあたって」ということについての見解の発表がありまして、それに続いて、きょうは多少ビデオで皆さんに知らせたいことがあるという同盟側の申し出もありますので、少し進行の様子が変わるかもしれません。その上でそれに対する同盟側からのいろいろな意見の発表に対する運輸省なり空港公団なり千葉県からの意見の発表も、時間によりありますがあるかと思っております。そしてその上で、お昼頃になると思いますが、途中で休憩をいたしまして、いつものように三時まで今回のシンポジウムを終わる予定であります。

それからもう一つ申し上げておきたいのですが、会場の皆様から意見などを言いたいというご希望も聞いたりしてはおります。そして以前にも私はそういうことを申し上げたりしましたが、二、三文書でそういうものをいただきました。私もできれば文書にして出していたいただきたいとお願いをしてあるわけですが、いろいろ運営委員会などで討議をし考えまして、シンポジウムの中でご意見を伺うのが必ずしも適切ではないのではないかとということがありまして、秋になりまして適当な日あるいは時間を設定して皆さんのほうからご意見を伺うというようにしてはどうかということになっておりますので、そのようにご了承を願いたいと思っております。特に本日の意見の開陳のようなことについては是非聞いておきたいということがありましたら、文書で出していただきましたらば、次回のときにでも、これは特に答える必要があると当方で考えましたらお答えをするようにしたいと思います。

（それでは早速、討議に移りたいと思います。初めに、「第七回シンポジウムにあたって」ということで、石毛さんのほうから。

石毛博道（反対同盟事務局長）

今日は、関係者の皆さんにはお忙しいところを会場へおいでいただきまして、ありがとうございます。

このシンポジウムも第七回を迎えることになりました。新しいテーマに入るわけですが、若干、反対同盟の今日の作業の進め方についてご説明申し上げます。最初に、新しいテーマに入るにあたっての心構えやこの中間点で特に確認をしておきたいことと考える反対同盟の考え方について、「第七回シンポジウムにあたって」という文章を読みあげます。次に「二十六年間の闘いの意味 その一 成田空港の位置決定について」、これも同時に我々反対同盟の木内が朗読をさせていただきます。次に、東峰に住んでおられる反対同盟の梅沢勘一さんにこの位置決定にあたっての前後と自分が当時考えていたこと等を語っていただきましたので、それについていろいろ方法を考えたのですが、リラックサとして自由にしゃべっていただけというようなことも含めてビデオで流すのが最良の方法だろうと我々は検討しまして、そのビデオが約十五分間ございます。それが終わった後、質疑に入りたいと考えておりますので、よろしく願います。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

それでは木内さんをお願いいたします。

木内 順（反対同盟員）**第七回シンポジウムにあたって**

前回の第六回シンポジウムで、隅谷調査団は事業認

定問題について所見を発表されました。所見は、「土地収用法自体が事業認定後二十年も収用が行われないことを予測していたとは考えにくい」としたうえで、「そもそも空港公団が、事業認定後二十年以上を経過してもなお用地を取得できていないという事態は極めて異常であり、前に述べてきたような状況に対して、運輸省が土地収用法が形式的にはなお適用可能であるとするのは、社会正義の視点からも問題があると言わざるを得ない。一九九一（平成三年）五月二十八日の村岡運輸大臣による『二期工事の土地問題を解決するために、いかなる状況のもとにおいても強制的手段をとらないことを確約いたします』という政府の方針は、前記のようなわれわれの認識と同一線上のものであると理解する」とされ、もはや強制収用はいかなる意味でも社会的に許されることが明らかにされました。私たちは、この調査団の所見を高く評価いたします。その上にあたって、私たちは今回から「二十六年間の闘いの意味」という新しいテーマに入ります。

ご存じのとおり、三里塚に空港がきてこの夏でまるまる二十六年が経過しました。先日亡くなった木の根の小川源さんは七十七歳でしたから、人生の三分の一を空港問題のためについやし、解決を切望しながら人生を閉じざるをえなかったということになります。たぐさんの時や、かけがえのない生死がこの空港問題の中にはあります。

私たちは「二十六年間の闘いの意味」を、単に闘いの日々を振り返ることや、その顕彰のために行おうというのではありません。私たちが対立してきた二十六年間の闘いの事実を双方が明らかにすること、そして私たちが向き合わされた機動隊の壁や政治の建前を裏側で支えた法制度や政治決定システムの不備と欠陥を明らかにし、成田空港問題の原因を探ることにこそ、その目的があります。そのことを抜きにして、成田問題の社会正義にかなう解決の道を求めることはできません。ぶつかりあいの中で二十六年間を経た今

となつては、私たちと政府・公団、そして周辺の自治体・関係者は、立場を異にしています。しかし、立場の違う者たちが、問題のよつてきた原因を明らかにする作業を真摯に行うなかで、「信頼を担保すること」はできません。失われた信頼を回復することは一朝一夕にはできなくても、それを担保することで将来へのかけ橋とすることはできるはずで。

今は空港用地内だけではなく周辺地域のすべてが空港問題で傷をうけ、回復の道は容易ではありません。それらはもとも空港計画が地域との関係を欠いて計画され、空港の機能を果たすために周辺地域が虫食いに侵されているからです。このような地域の荒廃を防ぎ止めるためには、二期工事をいったん白紙に戻し、空港計画が見直し可能なものとして提示される必要があります。その上になつて、私たちと政府側だけでなく関係する周辺地域のすべてが参加し、共に空港問題解決の方向と新たな地域展望を生みだす基盤がつくりあげられねばなりません。

私たちは過去の検証作業に臨むにあたり、ただ自分たちだけの正当性を声高に述べることは慎みたいと思います。もちろん政府の非道や不正を見逃すつもりはありませんが、やはり双方が事実を明らかにし、真の原因を究明することに力をさきたいと思っています。

過去六回のシンポジウムで、ほのかな希望は見えてきたものの、現状はまだまだ闇の中にあります。対立する双方が論争し問題を詰めていくといった方式を進めれば進めるほど、問題はそれを越えて、今ある法律や社会制度で成田問題が解決できるのかという疑問さえわいてきます。しかし、関係者すべての粘り強い努力と未来への意志がそのことを可能にするはずであり、シンポジウムはそのおおいなる可能性を秘めています。それが実現されたとき、不幸な歴史であった成田空港問題は、「成田方式」ともいふべき新たな政治システムとして実を結ぶことでありましょう。私たちはそんなことを真剣に願っています。

以上を冒頭に述べ、「二十六年間の闘いの意味」の最初の課題、「空港位置決定をめぐる問題」について入っていきたいと思います。

「二十六年間の闘いの意味 その一 成田空港の位置決定について」

位置決定過程の問題は、大きく分けて二つの側面があります。一つは適正で条理にかなった手続きが踏まれたかどうかという問題、もう一つは富里・成田という位置の選定が新東京国際空港として適当であったかということについての評価です。この二つは分かちがたく結びついたものですが、論議をわかりやすくするために二つに分け、今回はまず適正で条理にかなった手続きが踏まれたかどうかについて、主に検討してみたいと思います。そのために、以下、成田空港位置決定までの歴史を概略的に追っていきます。ただ、この時期、特に私たちが晴天のへきれきのような「佐藤・友納会談で三里塚に空港決定」の報道に接するまでは、ほとんど私たちのあずかり知らぬところでした。そのため主に以下の資料や文献を参考にしながらのものとなったことを最初にお断りしておきます（※文献七一）。

実力者たちの対立で空港問題が幕開け

「第二国際空港建設の方針」が閣議決定されたのは、一九六二（昭三十七）年十一月、池田内閣の頃であった。羽田の東京国際空港が一九七〇（昭四十五）年頃には発着能力の限界に達すると予想されたこと、羽田拡張では二〜三割しか能力が増えないとみられたこと、そして「今のうちにどこかに飛行場を新しくつくっておかないと、つくる機会を失うだろう。羽田空港の拡張は、場所が海ですからやりやすいだろう。だからもう一つ——その時分は東京第二国際空港という名前前で言っていました。それを東京の近辺のどこかに新しくつくって、そしてその後で羽田の埋め立てをやるときは、

後日やればいい」。そういう運輸省の考えが原動力になり、既に一九六二（昭三十七）年度予算では新空港調査費が計上されていた。そして、新空港の規模や位置についての考え方、諸外国の飛行場の例などを盛り込んだ小冊子「新東京国際空港」を航空局が作成したのが、一九六三（昭三十八）年六月頃であった。しかし、その月には早くも綾部健太郎運輸大臣が「新空港は浦安沖に建設したい」とぶちあげ、その後を追うように河野一郎建設大臣が「新空港は木更津沖を埋め立てて造成する」と発言。政府内の意見不一致の表面化が世間にとつての新空港問題の始まりだった。

最初は「東京湾の千葉県側」で合意

そして七月四日午後、国会内で、川島正次郎國務大臣の招集による第一回四国会談が行われた。出席者は川島氏のほか、綾部運輸相、河野建設相、そして友納武人千葉県知事であった。会議は半畳分の青写真を用意した河野建設相の木更津沖埋め立て案に、綾部運輸相が「木更津上空は羽田の進入コースにあたり、航空管制上問題が多いし、都心との連絡についても『五〇km以内』という方針に反している」と反対、浦安沖を主張した。これに対して河野建設相は「それじゃ、羽田など、青果市場か流通ターミナルにでもしてしまえばいい」と発言、会議は険悪化したという。三時間にとつての会議でも対立はとけず、川島氏のとりにしでやると「①新空港は東京湾千葉県側に設置する ②運輸省、建設省と千葉県で協議し、設置場所を検討する ③三

※文献七一

- 千葉県企画部国際空港調査室作成「新東京国際空港問題の経過」
- 友納武人（元千葉県知事）著「疾風怒涛」 ●川上紀一（元千葉県副知事）著「成田空港」 ●加瀬完（元参議院議員）著「まぼろしの国際空港」
- 佐藤文生（元運輸政務次官）著「はるかなる三里塚」
- 飯高春吉（元成田警察署長）著「北総の朝明け」 ●大坪景章（元東京新聞千葉支局長）編「ドキュメント成田空港」 ●運輸省航空局飛行場部監修「飛行場部二〇年の歩み」 ●小原吉苗著「源さんの木の根物語」
- 事業認定取消訴訟記録 ●各新聞記事

十九年度から着工する」という三点を決めて散会した。この綾部氏と河野氏の対立は、一方は飛行場建設の所管庁、一方は池田総理から「新空港候補地の決定」を指示された首都圏整備委員長という、立場上の対立にとどまらない。党人派の総帥河野氏と官僚出身の主流派佐藤栄作氏の確執の反映であり、この両者の微妙なバランスの上に乗っていたのが、当時の池田政治とも言われていた。

運輸省航空局が内陸空港案をすすめる

しかし、この四者会談の基本方針に大きく首をふつたのは、一方の運輸大臣の足元であるはずの航空局であった。「青本」作成当時、既に航空局には「羽田との航空管制上、東京湾内ではまずい」という強固な思いがあったようだ。また、関東地方の地図に首都圏西側から北へと伸びる米軍専用空域、東関東の自衛隊百里空域、そして羽田空域をあてはめるとポツカリあいているのは北総台地から九十九里海岸一帯だけである。とすれば、この北総台地を中心とした地域のどこかに新空港とその空域を確保しておきたいという内陸空港案が既に腹づもりとして存在していたとみられる。七月三十日に運輸省で新空港関係各省の実務者会議が行われたが、その時の意見として運輸省は従来どおり浦安沖を主張しながら、「内陸部の候補地として千葉県富里村付近と茨城県江戸崎町付近はどうだろうか」という意見を出している。そして八月二十七日の第二回四者会談で、綾部運輸相は「富里村付近と霞ヶ浦を候補地として加えたい」と発言。航空局などの同席を求めた。それに対して河野氏が「君は吏僚がいなくて何もできないのか」というと、綾部氏は「埋め立て屋のいうようにはいかないよ」とやり返したといわれる。それは、この河野埋め立て案をつくった小川英一氏が浚渫業であり、木更津沖埋め立てにはその利権との絡みが噂されていたからである。結局第二回四者会談でも結論は出ず、以後、四者会談は開かれなかった。

航空審答申は出たものの

こうした動きの一方で運輸省は八月二十日、空港建設の位置と規模について「航空審議会に諮問を行い、この中で富里案が公式に浮上してきたのである。九月十二日、友納知事は県議会全員協議会で富里村付近を候補地として検討するよう提案を行い、新しい候補地として、内陸部の八街町・富里村にまたがる地域を運輸省に申請する考えを明らかにした。これにより富里・八街地区住民はいっそう動揺をきたした。九月半ば過ぎからは賛成・反対の住民が連日県庁に陳情に出向くようになり、十一月四日には大挙一、〇〇〇名の反対住民が反対陳情を行った。

一九六三(昭三十八)年十二月十一日、航空審議会は富里村付近を第一候補地とする規模二、三〇〇ha、滑走路五本の空港について運輸大臣に対して答申した。しかし、諮問から答申まで四カ月足らず、審議会では四回の小委員会が行われただけである。そして実質的な審議会事務局長として答申原案を執筆したのは航空局丸居幹一飛行場課長、内容はもちろん丸居氏らのつくった「青本」に酷似していた。このような審議会答申に何を説得する力を持つてというのは酷であったかもしれない。

答申を受けた閣議では、まず河野建設相が反対の声をあげた。「富里、霞ヶ浦とも東京まで一時間もかかり、建設に八〇〇億円以上かかるのでは賛成しがたい」と。池田首相までが「東京に集中している官庁や人口の疎開を検討しているとき東京周辺に大きな飛行場をおくことはどうか」と綾部運輸相に再検討を求めると、池田首相は考えられる候補地として浜名湖周辺、河野建設相は琵琶湖の埋め立て案と富士山麓をあげたと言われる。政府部内の混乱は極に達していた。

はてしない政争の中で

友納知事は、十二月十九日、綾部運輸相と栃内航空局長を訪ね「答申まで出たいま、それを否定する意見

や再調査し直すという発言は、閣内の不統一のそしりを受けよう。これでは地元も困る」と、詰問したという。

しかし、友納知事の意向など全く無視されて、一九六四(昭三十九)年に入っても政府部内の不協和音は高まるばかり。五月、河野建設相は衆議院建設委員会に「空港建設は埋め立て方式がよろしい。東京湾一、三二〇万m²を埋めて建設したい」と発言。建設省町田計画局長も「各方面からみて浦安沖が有力」とバックアップ。五月二十六日の閣議で綾部運輸相は「河野君は候補地が浦安に決まったような発言をするが、空港の所管大臣はいつたい誰とと思っているのか」とかみつき、河野建設相は「私は首都圏整備委員長として発言しているのだ。新空港は首都圏整備の一環として建設されるべきものだ。運輸省の一部局が軽々しく決めるべきではない」と突っぱねた。

政府と与党幹部による新国際空港問題閣僚懇談会が設けられた後の十一月、池田総理は病気のため退陣。十一月十日、佐藤内閣が誕生した。翌十一日に佐藤総理は松浦運輸相に「予算関係からも候補地の決定を急ぐよう」指示。十三日の閣議では河野氏を新国際空港問題閣僚懇談会の座長として、すべての取りまとめを一任する。その席上、河野氏は「答申案に名の出た候補地や羽田拡張案などをすべてを白紙に戻す。広い視野で考え直す。五〇〇戸以上移転させることは不可能」と爆弾発言。中央の成り行きをみつめていた県当局を困惑させた。友納知事は「河野大臣が内陸部不適当ということ自体は納得できる。だが政府の意見のとりまとめ方に地元の迷惑を考慮しない点があり残念だ」と不満を表明した。

高まる空港反対の声

いっぽう地元では、中央政界の動向に振りまわされながらも、空港反対の声が高まっていった。富里はその名のとおり農産物に恵まれた穀倉地帯であり、関東のデンマークとも言われていた。東は山武郡芝山町と

山武町、北は成田市、西は印旛郡酒々井町、南は同八街町に接し、面積五三・五km²。当時の人口一万一、五〇〇人。世帯数二、三、七、四、その九割が農家である。耕地面積も一戸あたり平均一・四二haと県平均を大幅に上回り、農業粗収入五二万五、〇〇〇円と県平均よりはるかに恵まれていた。この「空港最適地よりも農業最適地を守れ」と農民たちは続々と反対に決起した。一九六四(昭三十九)年には富里・八街・山武町の反対住民が新国際空港反対同盟を結成、空港反対の血判署名を呼びかけ、暮れの十二月二十三日には血判署名付き反対嘆願書を佐藤首相、友納知事に提出した。この間、八街町・富里村では新空港問題世論調査を実施、両町村とも反対が第一位をしめた。

翌年二月三日、友納知事は佐藤総理と会見。「新空港建設にあたっては地元意向を無視しないでほしい」と切り出し、佐藤総理は「政府としては、まだ新空港の設置に結論を出す段階にきていない。設置決定の際は地元知事の意見を十分尊重し、事前に相談する」との約束をかわした。

公団法だけがまず成立した

候補地問題が先行き不明なこの頃、政府は新東京国際空港公団法の国会提出を決定。この公団法が一九六五(昭四十)年六月一日、第四十八国会で成立した。これで、運輸省直轄でない空港建設・運営主体の法的下地はできたが、公団法二条(※七一)では「位置決定の仕方は政府が政令で定める」となっていて、地元抜きで位置決定の法的根拠もこれで与えられた。しかし、もう一点、この法律には注目すべき付帯決議が六月一日、参議院においてなされている。これは、富里・八街住民の声を背景にした千葉県選出の加瀬完社会党議員ら野党の強い法案反対の声に、「新空港は富里にはしないから法案だけは通させてくれ」と自民党が申し入れ、栃内航空局長もまじえた協議でできたものである。《新東京国際空港公団法案に対する付帯決議

政府は新東京国際空港の建設に当たっては、いやしくも当該地域住民の生活権をそこなうことのないよう万遺憾なきを期するとともに、当該地域における農業の振興ならびに産業経済の伸展を阻害しないよう配慮すべきである。右決議する。この決議の提出者は、自民党の江藤智議員であり、「住民の生活権をそこなうことのないよう」「農業の伸展を阻害しないよう」「これが、富里の歯止めです」と、加瀬議員らに説明したという(資料編18ページ参照)。しかし、国会決議が政府にとってどれほどの重さがあるものか、ほどなくして人々は知ることになる。

県知事も知らされなかった富里内定

一九六五(昭四十)年七月八日、空港問題で台風の日となってきた河野一郎氏が急死した。新空港理め立て案の中心人物が亡くなったことに力をえた運輸省当局が中心となり、候補地問題は一挙に加速した。十一月十八日、新空港問題関係閣僚協議会は「新空港を富里に内定した。明日閣議決定する」と橋本官房長官の記者会見の形で発表したのだ。総理から事前相談を約束されていたはずの知事は胃潰瘍手術の予後治療のため熱海温泉に滞在中で何も知らされず、川上紀一副知事も車の中でこのニュースを聞いたのである。「果たせるかな現地は仰天、大混乱、激高その極に達した」と川上氏の手記にはある(資料編19ページ参照)。富里村・八街町・酒々井町・芝山町の議会が相次いで富里空港に反対の決議をした。そして県庁は、地元住民の連日の抗議行動の波に揺さぶられたのだ。

千葉県は「総理と知事の堅い約束を無視した行為である」とし「閣議決定に持ち込まれでもしたら空港反対運動が暴動化する恐れさえある」として、閣議決定の延期を要請。一応中村運輸相の「一方的に決めた『落ち度』を陳謝し、『決定』は見送られた。県知事は「県が地元を説得できると判断される補償・代替地・騒音対策・転職対策」の四つを原則として政府に示し、具

体案の返事を待ったが、いっこうに返事は得られなかった。反対運動は激化するばかりである。一九六六(昭四十一)年二月七日、富里・八街地区の空港反対の抗議団一、五〇〇人が千葉県庁正面入り口を破壊して県庁内になだれ込むという事件が起こった。また二月二十三日、山武町では空港反対派の鈴木重夫氏が町長に当選。こうした情勢の中で、ついに友納知事は、二月二十八日、県議会での次のような表明を行うに至る。

「最近の現地情勢は、政府よりの条件の提示があっても、既にその時機を失し、現時点においては、説得は不可能に近いと判断せざるを得ない。私は今後においては、政府に対しても条件の提示を求めず、地元住民に対しても説得の態度をとらず、事態の推移を慎重に静観注視したい」と発言。この「静観発言」や自民党県議団の富里返上の声の高まり、自民党新東京国際空港推進本部での富里見直しなどが相次いだ三月、富里案は事実上廃案となった。富里案が浮上してからここまでで約二年八カ月、最初の着工予定はもうとつくに過ぎ、政府当局はもはや待ったなしともいえる状態に自らを追い込んでいた。

木更津案再浮上の陰で

五月十三日、川島副総裁は院内総裁室に、中村運輸大臣、若狭運輸事務次官、綾部新国際空港推進本部長、森自民党県連会長らを招いて空港問題について協議した。この席で、「富里に空港をつくるのは困難だ。時間も金もかかり過ぎる。次善策として羽田を拡張し、木更津と一体とした空港建設を検討すべきだ」と提案した。翌五月十四日、佐藤首相も川島副総裁の木更津案

※七一 新東京国際空港公団法第二条 新東京国際空港

新東京国際空港は、次の要件を備える公共用飛行場として、東京都の周辺の地域で政令で定める位置に設置するものとする。

一 長期にわたっての航空輸送需要に対応することができるものであること。
二 将来における主要な国際航空路線の用に供することができるものであること。

の調査検討を了承した。そこで運輸省は川島提案を補助空港という形で調査を始めることにした。橋本官房長官は「調査結果により新空港は富里でない場合もありうる」と語り、木更津市長は「政府の方針が木更津と決まれば反対派を説いても協力する」と語った。友納知事も「川島構想の木更津案再検討は歓迎である」とし、六月一日、自民党本部で川島副総裁に会った際には、「富里は反対が強く、規模を半分に縮小しても土地買収に五年はかかるだろう」と述べ、木更津沖を再検討する川島案に賛意を示した。

川島副総裁はさらに、六月二日、自民党政調会交通部会においても木更津沖への建設を急ぐことを強調し、さらに「羽田空港を撤廃しても建設できると思う」との考えを明らかにした。しかし、六月七日、中村運輸大臣は記者会見で「新空港問題については大詰め段階を迎えたが富里地区に建設されるものと思う」と述べた。

六月十七日、中村運輸大臣は川島副総裁と会見し、木更津沖に新空港を建設することは①航空管制上重大な難点がある、②都心まで七十七kmと遠いこと等のために不適当であることを報告した。ところがその夕刻、川島副総裁は友納知事を招き、中村報告を説明するとともに、「自民党政調会交通部会があっせん案として三里塚に空港を建設したい。この問題で二十二日佐藤総理が知事に会う」と言ったのだった。

木更津案再浮上の陰で、いつの間にか三里塚案が総理も承知で周到に準備されていた。

若狭次官・友納知事の水面下の協議

富里案が事実上廃案になった後の、三里塚案に至る過程はわかりにくい。当事者が誰もちゃんとしたことを言っていないのだ。

友納氏によれば、「自民党政調会交通部会で運輸省を招いて議論しているうち、皇室から御料牧場を提供してもらえば、周辺の県有地を合わせれば民有地にかか

る面積を圧縮できるとの結論に達し、佐藤首相の命を受けて若狭運輸事務次官が足繁く友納知事のところへ通った。そしてその線で六月二十二日の佐藤・友納会談になった」とする(資料編21ページ参照)。

若狭氏によれば、「この時期、四、五回千葉県の市川市付近まで出向いて、友納知事と会った。その際、三里塚の御料牧場を空港用地に使うことについて、友納知事のほうから提案があった。会談結果については逐一運輸大臣および橋本官房長官を通じて佐藤総理に連絡し、佐藤首相のほうからも、誰々に会うようにといった指示を受けて行動した」と裁判で証言している(資料編22ページ上参照)。

最近の報道では、当時、自民党政調会交通部会の田辺議員が「自分たちが三里塚案を言い出した」とも言っている。真実はいまだヤブの中である。

いづれにせよ、一九六六(昭四十二)年三月から六月の間に若狭次官と友納知事はひんばんに県内で会見し、三里塚御料牧場用地を含め周辺の県有地・ゴルフ場等を合わせて、民有地にかかる部分を圧縮して、富里の約半分の新空港用地とするプランを水面下でつくり上げていた。千葉県の公式記録でも、六月九日から「県空港調査室が三里塚案について検討、戸数、騒音地区、代替地の見通しについて調査を始めた」とある。既にここまでに、二人の間で大方の話はついていたと思われる。

何も知らされなかった地元

当時の成田警察署長の手記などによれば、三里塚案を地元の藤倉成田市長、小川市議会議長らが初めて知ったのは、六月十七日夜、川島副総裁から話を聞いた友納知事からの連絡によってである。しかし、予定地となる農民達はまだ露ほどもそういう想像をしていない。空港は富里にできると信じこんでいた。事実、六月二十一日まで、中村運輸相は「新空港は富里・八街以外にはない」と記者会見をしている。この頃富里闘

争を支援していた多古町の農民加瀬勉氏が木の根部落の小川明治をたずね、「空港が富里から三里塚に変わるかもしれない」と言ったところ、明治に「この日本では、天皇陛下の財産に手をつけるなんてことはねえ」と一言ではねつけられたという。「闘魂必成正剣破邪木の根明居士」の戒名をまとうまで、同盟副委員長として東奔西走する闘いの日々が数日をへずして始まることを、このときは小川明治自身もまわりの誰も予想していなかった。

三里塚のある成田市旧遠山村は、関東ローム層の台地上にあつて、成田市の中でも畑面積の多いところである。一、四四四haあつた御料牧場のうち九二五haが、食糧不足の危機を救う国策のもとで開墾地として解放されたのは戦後すぐの頃である。成田市の記録では、一九五一(昭二十六)年当時で、三里塚第一など十四開拓組合、二八九戸の開拓組合員戸数を数えている。開拓生活の苦勞は筆舌に尽くしがたく、離農者もあつたが、雑木と竹林におおわれていた土地は徐々に耕地に、そして豊かな農地へと二十年の間に姿を変えていった。そして当時はこの地域一帯が、落花生、西瓜、里芋、しょうがなどの特産地として形成されるほどになっていた。また一方で、協業で大規模な近代養蚕業をめざしたシルクコンビナート計画が、千葉県農林部の応援をえて農林省の第二次構造改善事業として認定され、前年から一七五haの桑園がこの地域にできていた。また三里塚に隣接した芝山町でも丸朝園芸農業協同組合、丸菱出荷組合などがつくりられて、換金野菜の生産高が飛躍的に増加し、丸朝組合の一九六六(昭四十一)年度の販売高は前年度の約五倍にもなっていた。しかし若狭証言(資料編22ページ下参照)による友納知事の言葉、「ここは非常に千葉県でも地味のやせた」「地質が非常に悪くて」「南京豆と西瓜しかできないところ、しかも満州からお帰りになった方々が非常に多いというような状態から、この買上げ価格を相当思い切つてやっていたらさえずれば、その空港建設は可能であ

ろう」という判断で、もはやまったなしの空港予定地とされたのだった。

佐藤・友納会談で三里塚案が突然に

六月二十二日、佐藤首相は、友納知事を首相官邸に招き、「新空港を三里塚に建設したい。建設にあたっては規模を富里の半分以下にしたい」と協力を要請した。これを受けて友納知事は「この問題がこれほどこじれ、混乱した原因は、運輸当局の無準備、無計画にあるので深く反省してほしいこと。この問題は国が主体で県が協力、あっせんの立場をとるべきであるので、国は県との意思統一に十分留意すること。不測の事態をさけるため、羽田空港の拡張を並行して行うべきこと」を要請し、総理は全面的に了承した。移転補償など地元対策も「前例にとらわれず、前例とせず」行うという合意もなされた。

反対同盟結成

私たち地元住民のほとんどは各マスコミのニュースでこの重大な決定を初めて知りました。自分たちの誰も何も知らないところで自分の家や土地が空港にされるなんて、昔と違って今の世の中で許されるわけはない。何かの間違いであってほしいとは思いましたが、木の根、天浪、古込、東峰、天神峰など各部落は、すつぽりと、テレビ画面の空港予定地図の中に入っていたのでした。三日後の六月二十五日、三里塚小学校での成田市による新国際空港説明会は市議・区長・役員らを対象に行われたのですが、二百人以上の住民が

反対同盟提出映像資料上映。

ビデオ作品『成田市東峰 梅沢勲一さん』（四分三〇秒）

映像の文章化は、福田克彦（元、小川プロダクション・スタッフ）が担当した。

たまらずに押しかけました。しかし、市長は「政府は三里塚に空港建設を内定した。皆さんの理解と協力をお願いする」と挨拶しただけで、質問に対しては「答える用意がない」と早々に退席したのです。もちろん残った職員たちも何も答えられません。混乱のなかで説明会は二十分足らずで終わりました。市長も何も知らないし、何もできないのだとわかった私たちは、自分たちの空港反対の意志をあらわし、関係当局に伝えるために、反対同盟の結成を決意しました。

市長説明会の三日後、六月二十八日、約一千名が遠山中学校グラウンドに参集し、「新国際空港反対総決起集会」を開きました。建設反対を決議し、同盟委員長には戸村一作を選出いたしました。そして翌日から千葉県や関係機関への抗議団・陳情団を編成し、絶対反対の申し入れを行いました。同様に六月三十日、芝山町では芝山農協主催の「三里塚空港設置粉砕全組合員大会」が一千人の参加で行われ、終了後五十人の抗議団が千葉県に出向いています。瀬利誠を会長とする芝山町空港反対期成同盟がこのとき結成されました。同日、成田市農協が空港反対を表明。また、芝山町議会議長宮野雄亮氏は知事に絶対反対の陳情書を提出しています。

二週間足らずの閣議決定

しかし、政府・運輸省の動きは早く、六月二十九日には広さ一、〇六〇ha、滑走路は四、〇〇〇m、一、五〇〇mの二本とする空港計画図を発表。敷地は、三里塚御料牧場の三分の二、県有林の大半、二つのゴルフ

場の一部、成田市天神峰、東峰、十余三、大清水、古込、天浪、東三里塚の八地区と芝山町横堀の一部を含んでいました。敷地内の民家は二五〇〜二六〇戸とされ、民有地は約六割の六〇〇ha。この計画図策定にあたって運輸省は当初、取香、駒井野、三里塚市街地も含めた設計図を県に示したといえます。しかし、県が「取香、駒井野は伝統ある古村で住民の土地への愛着心が強い。三里塚市街地は戸数がまとまっている」と反対。最終的には前日の若狭次官と川上副知事との最終

会談でこの三地区は除外されたといえます。そして六月三十日には地元から遠く離れた千葉市の千葉県民ホールで「新空港説明会」を行い、出席した若狭次官が「首相が裁断を下し、各県庁も既に建設に向かっているので、三里塚の変更はまったくありえない」「不転の決意でやる」と強調したそうです。これが、決定前に運輸省が行ったただ一度の「説明会」でした。

そして七月四日、政府は閣議で「①新東京国際空港の位置は、成田市三里塚町を中心とする地区とする。②新東京国際空港の敷地面積は一、〇六〇ha程度とする」ことを決定しました。閣議決定当日、成田市議会は「空港絶対反対」を決議しました。以上です。

隅谷三喜男（隅谷調査団团长）

それでは次にVTR。最初に石毛さんのほうから説明がありました梅沢さんの見解をテレビ画面で紹介するというのであります。

畑の真ん中に立つ梅沢さんにカメラは寄っていく。

◇字幕『成田市東峰 梅沢勲一さん』
◇広々とした畑。そこにはこの地域の特産であるイモ類の苗が風を受けて伸び伸びと育っている。カメラがゆっくりと畑をパンする。
スーパーインポーズ『梅沢さんが開拓した畑』。

「昭和十九年の三月十八日に、国の命令によって今の中国に行ったわけなんだよ。そこで二十年の八月十五日、終戦になるまで作戦部隊で、これは着たまま、はいたまま、夜昼作戦部隊で行動してきたわけなんだけど、二十年の八月



十五日に終戦、そして二十一年の四月三日、家帰ってきたわけなんだ。

で、一番大変だと思ったのは食料不足。この食料不足で、おめえ、東京の方から食料を求めて買い出しに来て、一日歩っても何も買えないで、夕方、家に来た人があった。それで、床イモといって、サツマイモの苗を仕立てるイモ、こう捨てて、芽を出して、この、苗を取った後に残った、そのイモは、イモの恰好はしていても、もう味も何もない。ただ筋、水っぽいばかりだね。本当に、食って食えないことはないけど、味も何もない。そういうイモでも、そのイモを見て、『よかったらこれを』と買いたしに来た人が、夕方になって何も買えないでいた、で、『これ、よかったら持っていきなさい』と言ったら、そのときのその人の顔を見た場合にはね、これは異常な食料不足だ、これは普通じゃ考えられないことだと、そう思ったたよ、俺」

◇字幕『そのころ梅沢さんは成田市十余三に住んでいた』
◇梅沢さんのバストカット。背景に畑、その奥に梅沢さんの家が見える。

「その復員軍人優先という名目のもとに国有地、国有地の払い下げというアレ、なったわけなんだよ。で、俺もこの開拓者に。来た年の、復員してきたのが四月三日であったけど、その年の八月十六日ですよ。この東峰に開拓者として始まったのは」

スーパーインポーズ『昭和二十一年、東峰に入植』
カメラは梅沢さんに寄り、今度はパンをして綺麗にうなわれた赤茶色の畑と、その後方の森を見せていく。さらにカメラは畑の土にぐっと近寄り、一列に植えられているサツマイモの苗を写す。風に揺れるサツマイモの葉。カメラ再び梅沢さんのバストへ。

「まず、八月十六日といったら、もう暑くて。それこそムツとするほどの草や竹の息で。この木を切つてきれいに掃除して、一鍬一鍬起こして。その起こしたものをまた方

能でたたいて、その土を落として、その根っこを燃して、それで残ったのが畑になった。そういうふうになって、この、ふつつ、戦災者、いろいろな名目のもとに入った開拓であるけど、半数ぐらいの人はやれないで帰った。できなかった。そういうのをみんな手に入れて、それで、やってきたわけなんですがね」

◇字幕『入植者の半数は、開拓に失敗した』
◇梅沢さんのバストカット。しばらくしてわずかにスームバック、畑が広く見えるようになる。

「で、政府から五年据え置き十五年償還、そういう融資を受けたの。それはどういう名目の融資かというと、営農資金、住宅資金、そういうような融資を受けたの。で、この融資は五年据え置きの十五年償還。こういう具合に融資を受けて。

その住宅資金を受けたって住宅建てるどころじゃなかっただよ。みんなその資金は食料になっちゃっただよ。その資金も。そういう状態で開拓したわけなんだが、ちょうど、あれかな、開拓融資資金返済の年に、この空港問題。返済の年、昭和四十一年、二十一年に入植して五年据え置きの十五年償還。ちょうど、この、空港発表された年が融資金の返済の終える年であった。

◇字幕『借金を返し、開拓に成功したと思つた年に空港がきた』

◇畑を背に話を続ける梅沢さん。カメラがゆっくりズームアップ。

「ここに空港が来るちゆうことは全然考えていなかった。これは富里にできるもんだと思つていたもん。富里でできるちゆうことについては、ま、うっかりすると、この辺は代替地に、あとの残りの土地は、なんか、代替地にされるかなと、こういう考えはあつたわけなんですよ。

しかし、テレビで三里塚に決めると思されたときに、まず十日か十五日ぐらい前だと思つたなあ、やっぱり新東京



国際空港は富里以外にはないと、そういう具合にニュースで言ったことも聞いたことがあるわけなの。そういうことを言って、突然テレビに映して、こういう予定で三里塚に空港を作ると、こう言われたの。これは異常だと思った」

◇字幕「なぜ、三里塚に来たのか、わからなかった」
「三里塚に変更した理由は、県有地、国有地がある。富里の人は犠牲にはさせたくない、あまりにも犠牲が大きい」と」

◇畑で話す梅沢さんのアップ。

「三里塚では、予定地内に住んでいるのは開拓農民だと、そういう口実であったの。三里塚の農民だって、富里の間だってだよ、開拓者だって、開拓者でねえだって、あの、同じなわけ、やっぱり、日本人として。それ、開拓者だから三里塚を作る、これは異常な、うー、三里塚に変更した考え方だと、こう思ったわけなんだけども」

◇字幕「開拓に入ったのは、食料増産という国策に協力したからだった」

◇話を続ける梅沢さん。開拓当時の様子を身振りを含めて話す。

「竹林、竹林が一番大変な開拓作業であって、大体、荒れているところを今見えますとおり、こういうところを掃除して、その掃除に一反歩十人手間くらいはかかる。そしてきれいにして、それからトンビ鋤という鋤で、一鋤一鋤起して、まずトンビ鋤で起すだけが一日二十五坪くらい起こせるわ、そのぐらいなの。それで、こんどはあの、トンビ鋤で起こしたものを、こんどは万能で、その上に乗せて、土を落とすわけだ。その土を落として、その上に乗せたのは、また、燃して、はじめて畑になるわけなの。」

そういう苦労っていうのは、百人かかっても二百人かかっても、おそらく今の人らではできないでしょう。そりゃ、今はいい機械があるから、そりゃ、今ではそんなまねしないだってできるよ。当時は、その道具を買ってさえ大変

だっただもの。だから道具を二丁買ったって、こりゃ、ものすごい大事にして使わなければならぬ状態であつたわけだよ。そういう思いはね、こりゃ、俺も戦争中に中国に行つてただけ、でも、ここに来て苦しんでいくら骨折つてやつても、どなたと会つても話だけは通ずる。これは、あの戦争中の思いをすれば、こりゃ何だと、そういう気持ちで頑張つてやつてきたから、これ、仕上げられと思うの。それなければね、ふつ、竹山っていうのは、一町歩以上の竹山を畑にするというのはふつうじゃできないの」

◇梅沢さんが丹精を込めた奇麗な畑のカット。

「これ、松山とか何かと、そういうものならね、みんな当時もあつたけど、竹といつたらみんな恐れたの」

◇ふたたび梅沢さんの話。

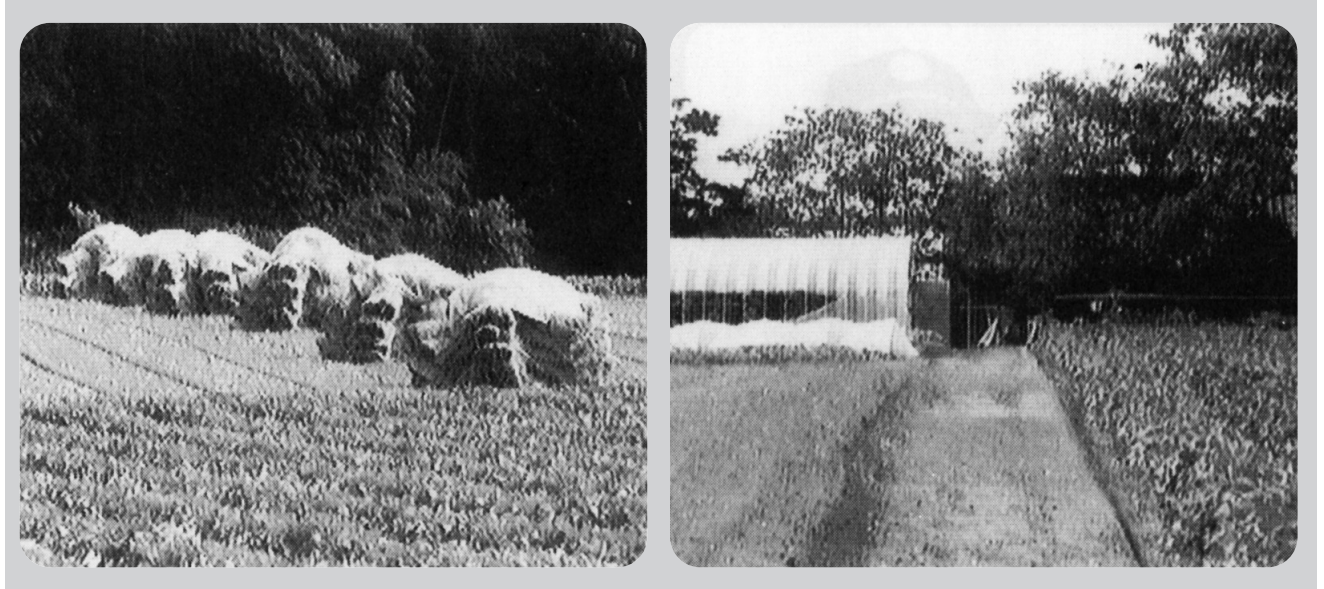
「そういう竹山を起こしたのを、開拓農民が住んでいるから」っていうのは、ちよつと、この、政府の言い方にもあまりにもひどい言い方だ、こう思うわけなんですよ。ですから、われわれだって日本国民として、日本国民の義務を果たしていたにもかかわらず、富里では犠牲が大きい、三里塚なら県有地と国有地があつて、あとは開拓農民だ」っていう、この言葉が、まあ、情けなくなつたですね」

◇草一本ない畑に、高畝のマルチから勢いよく育つサツマイモの葉。カメラがズームバックすると、遙か長くまで伸びた何本かの畝の列。そこに一陣の風が激しくサツマイモの葉を揺する。

◇字幕「入植して、まず作つたのは」

◇今度はサツマイモ畑を背に話す梅沢さん。

「当時はな、もう、それこそ腹の足しになるものはサツマイモ、落花生とか、麦、そういうもんだな。ほかのものはほとんど作らない。だって、麦、落花生、サツマイモ作るだけ、ま、もう、麦っていうのは、米がなければ、挽いてうどんにして食つても団子にして食つてもよかつたんだからよ、その当時はみんな粉挽いて食つたんだから」



◇字幕「住む家もままならずー」
◇後ろに梅沢さんの家が望めるところで。

「いろいろな家があったの。あの、オガミ(材木を合掌型に土に建て、その上を藁で覆った家)もあるし、それから掘って小屋って、穴を掘って柱を立てて、それで住んでいた者も、いろいろあって。」

ま、島村さんなんかは、今の家を建てた明るる年に、この空港問題になった。島村さんは努力家であってね、「この上ない生活の状態に入った」ということを言っていたわけなんだよ。それでこの空港問題がここに始まって、ものすごい残念がっていた人なんだよ。当時、開拓に入った当時は、住宅資金って借りても、家を建てることはできなくて、みんな食ってしまったけど、そのころ努力をして家を建てた人らがほとんど、ま、今、反対してる人らで、残った人らで、そういう人らだけが残ったんだよね」

◇梅沢家の赤い屋根。庭に見える物干し。風に揺れる洗濯物。畑に通じる手前にビニールハウスが見える。

◇同ロングカット。家から畑へ一本の道が通じている。その両脇に畑が広がる。

「俺の家は昭和三十八年か、昭和三十八年に建てたの」
◇ローリング字幕「こは、非常に千葉県でも地味のやせたところでございます、水のないところでございます、成田というところは。地質が非常に悪くて、水田には全く適さないと、したがって、南京豆と西瓜しかできないところで、しかも満州からお帰りになった方々が非常に多いというような状態から、買い上げ価格を、相当、思い切って

隅谷三喜男 (隅谷調査団団長)

これからどうするかですが、同盟のほうは今日は一人一人発言する内容を持ってと言われますが、その前に今までのことで何か総括しておくことはありますか。

やっていただけさえすれば、空港建設は可能であろうということ、友納さんのご意見として、私は聞いたことを記憶いたしております。(若狭証言から)」

◇話を続ける梅沢さん。

「こんなに貧乏ということは、なめられるのか。とにかく、この貧乏な農民にですよ、二十五年も頑張られちゃったということ、これ、やっぱり、あまりにもやり方が異常であったでねえかっていうことも、はっきり。そりゃ、人数は少ない、少ない人数だって、今の政府だってどうしようもなくなったということ、これも事実だからね。これが、一番、あまりにも困る人のところ、だから空港作るんだという、そういうやり方が、そもそもまずかったですよね」

◇陽がふりそそぐサツマイモ畑。風がそよぐ。カメラ、パンしてサツマイモの葉の波の向こうの森の姿を写しこむ。

◇サツマイモ畑の遥か遠くに、ゆったりと並んでいる麦の畝。

「開拓農民だっちゅうことが、一番、あまりにもひどい言い方だよな。富里でできないものを、ここにもってきべえといたって、ここでさういうふうになるのは当たり前だものよ、うん。だから、現実はこの農民を、それこそバカにしたやり方でやってきたということが、二十六年にもなって目鼻がつかないちゅうことだよ」

◇畑の真ん中の道。その道の行き着く先に梅沢家の森。初夏の陽があたりたく畑をつつむ。

◇字幕「一九九二年七月撮影」

石毛博道 (反対同盟事務局長)

今まで簡単にですが富里から成田に至る経緯について説明を申し上げましたが、ここで一言きちんと言っておきたいのは、我々がこの検証過程を通じて気がついたことは、第三回シンポジウムで運輸省、空港公団

が発言されました最初の「はじめに」あるいは事業認定に至る経緯と空港建設事業の進め方等の文書がありますが、その内容と我々が調べたこの空港が決まるまでの経過、あるいはその後の事実については非常な開きがあるのではないかとというのが、まずこの作業をしている経過の中の感想です。我々としては、この第三回シンポジウムで運輸省、空港公団が述べたという手続きについての認識のされ方については絶対に承服できないし、これについては、今日も含めまして、こういうきれいな事ではなかったということについてはきちんと明らかにしていきたい。そういうことも含めまして、さっきの梅沢さんの発言にもありました。が、どんなに現地の農民あるいは開拓民をバカにした決め方であったのかということも明らかにしていきたい。そういうことを明らかにすると同時に、運輸省、空港公団がなおこの三回シンポジウムで発表された内容について確信を持って「このままで」と言い張るのであれば、やはり空港問題の解決は遠いだろうと申し述べておきたいと思えます。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

同盟から同盟のほうの位置決定についての見解が述べられたわけですが、具体的なことについておそらく運輸省、公団、あるいは千葉県のはうはどうでしょうか。時間をかけて言いたいとお思いますが、どうでしょうか。午前はそういきませんので、とにかく今までの話を聞かれて、どういうふうにかこれからのシンポジウムで答えるかということも含めて、一言ご意見を言っておいていただいたほうがいいのではないかと思います。

松尾道彦（運輸省航空局長）

今あらためまして過去の長い歴史の中で具体的なご発言の中身がありまして、大変真摯な対応につきまして私どもは深く思いをいたすわけでございますので、

後ほど具体的な問題についてご指摘があるかと思いますが、その段階に至りまして私どもの考えをまた表明させていただきたいと思えます。大変いい画像で参考にさせていただきます。ありがとうございます。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

公団のほうは何かございますか。

松井和治（空港公団総裁）

ございません。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

千葉県のほうは、千葉県もいろいろ今までのシンポジウムについては配慮していただきましたが、壇上で答えられるのは最初のことでありまして。何かありましたら、どうぞ。

中野 晟（千葉県副知事）

それではちょっと申し上げたいと思えます。ただいま同盟のほうから三里塚の位置決定に至るまでの経緯についてのお話がありました。個々のご質問につきましては後ほど担当者から答えさせていただきますと思えますが、その前に総括的な点についてお話をさせていただきますと思えます。

一九六三（昭三十八）年頃、新しい国際空港をという話が出てから今日まで、県としての基本的な考え方は第一回のシンポジウムにおきまして知事からも申し上げたとおりでございます。千葉県の基本的な取り組み姿勢は、新空港の設置場所として千葉県以外に適地がないということであれば県内に空港を建設することはやむをえない、ただしその場合は地元の意向を十分尊重してもらい、地域住民のより豊かな生活が保障される形でなければならぬというものでございます。また県は、国と地元の間で調整することが県に与えられた役目とも考えておりました、というものでござ

いたします。

こういう観点から、様々な調整、斡旋の努力をしてみたいと思います。また三里塚への位置決定までの間、県としても強く国に対し申し入れたのは、地元対策の四原則（177ページ下段参照）であります。富里内定に際しては、この四原則について国から具体的な回答がなく、県としても静観の態度をとることになったものでございます。

三里塚への位置決定に際しては、いわゆる佐藤・友納会談を経て、七月四日の閣議決定に際しては、県からの要請によるとして位置決定とあわせ地元対策が決定されたものであります。こういう形で国の最高意思決定機関である閣議において地元対策が決定されたのは、当時としては画期的なことであり、県の強い働きかけが国を動かしたものであるというふうにご覧いただいております。

位置決定に際し、地元の住民あるいは農家の方々の話し合い、あるいは説明の仕方などについて、これからのご質問、ご指摘に対しては誠意をもってお答えし、また受けとめてまいりたいと考えております。しかし県の基本的な姿勢なり対応がどのようのものであったかにつきましては、議論の前提としてまずご理解をいただきたいと思います。

なお、一九六三（昭三十八）年から一九六六（昭四十一）年のころの事実関係につきましては、相当古くなっておりますので資料もほとんど残っておりません。これからのご質問に対してはつきりした形で十分お答えできない点もあるかと思えますが、このような事情についてのご理解をいただければありがたいと思えます。以上簡単に述べさせていただきます。個々の質問につきましては必要に応じて担当から答えさせていただきます。と思えます。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

運輸省のほうも千葉県のほうも反対同盟の具体的な

質問に対して具体的に答えていきたいと言われておりますので、十二時ちょっと前ですが午前はここでおしまいにして、午後いろいろ問題を提起して答えていただきたいと思えます。

それでは午前の部はこれでおしまいにして、午後は一時から再開したいと思えます。

(昼食休憩)

隅谷三喜男 (隅谷調査団団長)

それでは、ただいまから午後の部を開催したいと思えます。予定は一時と申し上げたんですが、当方のちょっと事情がありまして、十五分ほど遅くなりましてが、別に非常に深刻な理由があつて遅れたというわけではありませんので、ご了承いただきたいと思えます。それで、午前で同盟のほうからの基本的な意見の開陳があり、運輸省、千葉県の方からも一応のお話をいただいたわけですが、午後は、同盟はどうしますか、一人一人の意見か何か。

石毛博道 (反対同盟事務局長)

質問に入ります。

隅谷三喜男 (隅谷調査団団長)

それでは、誰にといいので断わつて発言をしてください。

石井恒司 (反対同盟員)

それでは、私のほうから質問させていただきます。位置決定にあつたということですが、初期の段階においては県もかなりこの問題について深く関与していたというふうに思われますので、主に県の方に質問したいと思います。

先ほど副知事さんから簡単に述べられたようですが、県は間に入って斡旋するというような、そういうような簡単な立場みたいなことを言われましたが、いろいろ当時の状況、あるいは資料等を調べてみますと、かなり空港問題のいわば誘致というか、設置にあつた誘致したようなそういう感じも非常にありますので、非常に重要な役割を持つていたというふうに思われます。そういう意味でもう少し深く、県の立場とはどういうものだったのか、お伺いしたいのですが。

隅谷三喜男 (隅谷調査団団長)

ちょっと待つてください。今の石井さんの質問に関連しても同盟のほうで質問したいということがあれば、一緒に聞いてもらつたほうがいいのではないかと、問題が違つていけば別々のほうがいいですが、石井さんだけでいいですか。

石井恒司 (反対同盟員)

いや、その都度、順番に受け答えしてもらつた方が私としてはやりやすいんですが。

隅谷三喜男 (隅谷調査団団長)

それでは、今の石井さんの質問に対して、県のほうから、どうぞ。

種岡弘明 (千葉県企画部次長)

今の石井さんからのご指摘にお答えさせていただきたいと思えます。今、石井さんから、深く関与してきたのではないかと、あるいは誘致というようなことであつたのではないかというお尋ねがございました。

県の基本的なポジションというか基本的な対応といえますのは、午前中に副知事が申し上げたとおりでございます。国と地元との間に立つて調整をするというのを、県の役割ということで指導してきたのではな

いかというふうに思っております。

もちろん一九六三(昭三十八)年頃から、空港が話題になりましてから、県内にも空港の設置について賛成・反対いろいろな意見が出ていたわけでございまして、賛成の考えの下にいろいろな誘致活動をやつたという方もいらつしやると思えます。ただ、県庁というか知事をトップに置いての県庁という組織で、いわゆる誘致活動みたいなものをやつたというのは、私ども承知しております。

初期の段階でございますが、例えば一九六三(昭三十八)年九月二十六日ですが、県議会で知事が、積極的に誘致しているのではないかと、あるいは誘致すべきじゃないかというふうな質問に対して、誘致するという積極的な運動はしない。しかしながら国が是非にということであれば受け入れるように努力するというようなことを申しております。国のほうで「千葉県に」ということであれば受け入れる、あるいは受け入れるように努力する。こういうことは再三にわたつて言つていたようですが、いわゆる誘致活動というふうな形はやつてなかつたんじゃないか、というふうに思っております。

石井恒司 (反対同盟員)

当時、候補地そのものは、木更津、浦安に限らず霞ヶ浦のほうまでありましたね。茨城県知事は空港に対して難色を示していたというのが当時あつたと思うんですが、それに比べると県としては何か誘致したみたいな感じを受けるんですが、かなり富里の反対というのがありますし、その辺のところがじっくり聞かえにくいんですけれども。

種岡弘明 (千葉県企画部次長)

県庁で誘致といえますと、普通、陳情書のようなものを持って国なり何なりにまさに誘致活動でいろいろ活動するというのを、誘致活動と言っているわけでご

ざいます。そういうようなことはやってないというふうに、まあ、いろいろ調べてみましたが、思います。

それから、石井さんから、茨城県知事と千葉県知事で少しニュアンスが違っているのではないかと、いうようなこと、私もこれまでこの経緯を勉強している間で霞ヶ浦がどちらかというところ千葉以外では唯一出た所でございますが、茨城県知事さんの当時の発言と千葉県知事の言い方が少し違っていて、千葉県知事のほうは少し積極的なような言い回しをしていたというようなのは、どこかで読んだ記憶がございます。

それから、千葉県知事に対しては、当時いろいろ深入りし過ぎだというような批判があったというようなことも記録に残っておりますので、そういった深入りをし過ぎるといって批判を受けるような形で、国が是非にということであれば受け入れに努力するという立場ではございますが、そういう形での活動をしておりますので、あるいは外からご覧になった方がどういふふうに考えたかというのはあるかと思いますが、県としての誘致というようなことは、これはやってなかったというふうには思っております。

石井恒司（反対同盟員）

それでは、まあ、誘致活動そのものはなかったというふうなことは思えるんですが、釈然としないものはあります、富里に内定して、富里を諦めますね。富里をなぜ諦めたのかということを具体的に。

種岡弘明（千葉県企画部長）

富里の空港のことについては、まあ諦めたといいますが、一九六六（昭四十二）年二月二十八日ですか、これで静観を表明しているわけでございます。このとき、なぜ静観表明というふうな事になったかということについては、幾つかの理由があったと思います。

一つは、当時、地元の方々に話しているにも、地元対策としてどういふものがあるのかということ、四

原則を国のほうに早急に出してくれということと、つとて言い続けていたわけですが、それが、一月中に出してくれというふうなことも言っていたんですが、結局出てこなかった。それから、その直後ですが、県庁への乱入事件が起きるといふような形で、非常に反対運動が強いものがあつたといふようなこと。

それから、これは三里塚との比較みたいな話になるかもしれませんが、当時、富里の空港の場合には非常に大規模な案になっておりました、影響を受ける人の数が多いといふようなことから静観と。当時の話を見ますと、四原則について回答がない、あるいは反対運動が多い、といふようなことがいろいろなところで書かれているところでございます。

石井恒司（反対同盟員）

それで、三里塚へ候補地が変わるわけですが、三里塚に決定する段階においては、県としては富里以上に積極的な姿勢が見られるわけですが、そこで富里に対する何らかの総括なり反省なりがあつたわけですか。

種岡弘明（千葉県企画部長）

三里塚の時に富里以上に積極的であつたかどうかというふうなことはよくわかりませんが、三里塚の話が出てまいった時にやはり一番考えましたのは、四原則というふうな形で、要するに地元対策をどうするのかということが、国のほうからはっきりした形で出てきた。もう一つは、空港の規模が縮小され、県有地なり御料牧場等々を活用して、影響を受けるほうが富里と比べて非常に少なくて済む、こういうふうなところを評価したというか、そういうところを考えて三里塚であればやむを得ない、こういうふうな判断をしたのではないかというふうには思っております。

石井恒司（反対同盟員）

農民の戸数が少ないとか国有地を利用するとか、話

はわかりやすいのですが、農民に具体的に気持ちを持って対策を立てたとか、準備を進めたとか、そういうことは具体的にありませんか。

種岡弘明（千葉県企画部長）

三里塚が浮上してきて決まるまでの経緯というのは、同盟の最初のお話の中でも、非常にわかりにくいといふところがあるわけでございます。

今、三里塚の農民の方なり農業の状況なりどんなことを考えたのかということですが、詳しい資料はあまり残っておりません。ただ、県は一般的な行政として、農業の実態といふものについてはかなり詳細な地域を、三里塚に限らず取っております、したがって、三里塚の農業の実態といふようなものも、そういった既存の資料などをいろいろ整理し直すことで、ある程度は押さえていたのではないかと思えますが、具体的にどんな作業をやつてどういう検討をしたかというふうなことは、あまり資料が残っていないというふうな実態でございます。

平野靖哉（反対同盟員）

第二国際空港の設置について最初の千葉県の態度のことですが、先ほどこちらからの説明というか事実経過の中で、一九六三（昭三十八）年七月四日に、川島副総裁に友納さんも呼ばれて、そこで第一回の四者会談が行われますね（資料編20ページ参照）。その時には浦安とか木更津とかいろいろ思惑はありましたが、東京湾内東北部地区に新空港をつくるということで、まあ思惑はあつたけれども皆さん一応異議なくこれで結論が出たということだったようです。その時に、その当日ですが、友納さんは、六ヶ月以内に浦安か木更津かは結論は出るだろう、そして県の将来を考えるとこれは受け入れるということは当然である、その方向で努力したい、このように言っておられるわけですね。

確かに県庁挙げての誘致運動とか、県民を動員して

の誘致運動というのはなかったかもしれない。しかし、県のトップは確かにこの時から、新空港が設置されるのであれば千葉県に持ってきてほしい、このように考えていた節は十分あるんです。

これは、この第一回の四者会談だけでなく、その後、運輸省のほうで、この第一回四者会談は、運輸省航空局の方たちの意見というのがもともと富里とか内陸部につくりたいとしているところを、大物政治家が出てきてそれぞれの思惑でもって東京湾内東北部としたわけですから、これでは内陸部は無理であるといったことから、運輸省サイドでは新たに富里と霞ヶ浦を候補地として加えたいというふうに提案されました。

これは事実の経過に沿って申し上げてますから同意されると思いますが、その時に友納さんは、どうも木更津・浦安は遠いということか、浦安については市川市など住宅密集地を控えていて騒音問題など起こるとかんばしくないということ、霞ヶ浦という案が出てきたので、いつてみれば飛行場が茨城のほうに持つていかれちゃうかもしれないということから、同じ一九六三(昭三十八)年の八月十六日ですが、ホテルニュージャパンで千葉県出身の自民党の国会議員団総会が開かれました時に、どうやら運輸省の意向は霞ヶ浦に傾いているようである、そして浦安の可能性も、先ほど言ったような事情から、薄い。県ぐるみの誘致運動をしたいので国会議員も協力してもらいたい。これは千葉日報新聞に出ているんだと思いますが、こういう要請を県選出の自民党の国会議員団の先生方に友納さんは言っているんです。このことは、どうですか、調べてありますか。

種岡弘明(千葉県企画部次長)

最初のほうの、六ヶ月以内とか、受け入れるべきというふうに申し上げたことですが、六ヶ月以内というのは、たぶん当時の見通しの下にそんなことを言ったんだと思いますが、受け入れるべきということ

については、県としては空港がくるということにつきましては、国のほうで「千葉県に」ということであればということですが、そういうことで空港がくれば県の発展には非常に大きく貢献すると思う、そういうプランスの側面もあるということは考えていたわけですし、そういうことをこの時期だけじゃなくてそれ以外の時期にも言っておりますし、また今でも空港が来たという前提でそれをどういうふうにするの発展に役立てていくかということ、県としての仕事になっていくわけでございますので、そういう考え方は当時もあつたし、いろんな形で変わりながらも今もあるというふうに思います。

それから、ご指摘の八月十六日、ニュージャパンの件ですが、私も当時携わったわけではございませんので、当時のことを書かれた書物をいろいろ読んでみました。そういう記述を確か見つけましたので調べてみました。これについては県のほうの記録には残っておりませんでした。

それから、同じ本の中で、同盟の最初のお話の中にも引用されておりますが、同じ年の九月十二日に、県のほうから富里・八街を提案したというような記述があるんですが、こちらのほうは記録が残っておりまして、ただ、こちらの九月十二日のほうは、県の議員の全員協議会、要するに県会ではないのですが県会議員全員が出てくる会議で、四者会談以来の経緯を説明したというのがどうも真相のようでございます。ここで県として富里・八街を働きかけることを決意したとか、あるいは了解したというような事実関係ではなかったように思います。八月のニュージャパンのほうについてはよくわかりません。

平野靖識(反対同盟員)

今県のほうから九月十二日のことについても指摘がありました。この日には友納知事は、県議会の全員協議会で富里村付近を候補地として検討するような提

案をしましたね。それ以前は、県は誘致の気分とか、そのように国のほうに受け取られてもやむを得ないというか、そういう言動もあるわけですから、県として富里に持つてくるということははっきりと断言してなかったわけですね。で、国のほうで富里案というのが構想としてあるというふうな雰囲気の下に、富里農民は反対運動を起こして、もちろん賛成の人たちもいたようですが、賛成派、反対派それぞれが運動するということがあることがありましたが、この九月十二日の友納知事が全員協議会で富里付近を候補地として検討するような提案を行つて後、富里闘争はいわば火に油を注ぐ形で盛り上がるわけですよ。

そうすると、富里問題がそのように勢いを得るといふか、富里の人にとってみれば、県がそのように言うのであれば「これは大変だ」ということになった。こういう経過が、私たちが経過をたどって浮かび上がってきたことですが、この辺は県としてはどのようにお考えになりますか。

種岡弘明(千葉県企画部次長)

最初の同盟のほうからのご説明にもありましたように、第一回の四者会談では海側というかそちらのほうで、その後、運輸省との事務的な話の中で内陸案、富里・八街なり霞ヶ浦なりが出てきてという経緯であると理解しております、その段階で国のほうから候補地としての話が出てきたということはあります。たぶん、またその頃になってはじめて地元にも、どうも自分たちの住んでいる所に空港をという話があるらしいということが伝わっていったと思いますので、九月十二日はその直後の話です。で、県のほうではこの九月十二日は報告会みたいな形でやっているわけですが、地元も相前後して、富里案が伝わってきていると思いますので、そういう中で反対運動も起きていったのではないかとこのように思っております。

平野靖識（反対同盟員）

九月十二日の友納さんの県の全員協議会での発言は、これはやはり八月十六日にホテルニュージャパンで県選出の自民党国會議員団に対して、運輸省の意向は霞ヶ浦のほうにいつてしまっているかもしれない、県ぐるみの誘致運動をしたいので議員の先生方も協力してほしいと言った、この線上にあると思うんです。で、県もそのような態度を県議会でトップが発言したということが、それまでの国の段階で案としてあった富里案がよいよ現実のものになったということで、富里の人たちは反対運動に勢いがついたということだと思わうんですが、そのようには考えませんか、この流れの中で。

種岡弘明（千葉県企画部次長）

七月、八月、九月という非常に短い間の話なわけですが、先ほど申しましたように八月のニュージャパンについてはまったく記録が残っておりませんので、私どものほうでは、私もたぶん同じ日本で勉強したのではないかと思いますが、その本は読みましたが、この事実関係はちょっと調べようがないという感じでございます。

ただ、ずっと七月、八月とあったわけですが、九月に県の議会がございまして、ここでやはり空港の話がいろいろ質問されているわけですが、これは与野党の議員がいる前で知事は、誘致をするというような積極的な運動はしない、ただ国が是非ということであれば受け入れるように努力すると、こういうふううに答弁をしておりますので、あるいは地元の方々が聞いていると、「是非にといううことであれば受け入れる」という、こういう言い回しだったかはいろいろな機会と違うと思いますが、「受け入れるよう努力する」という言い方が、県が非常に積極的なものではないかということと心配をされたということはあったかなというふうに思います。ただ、繰り返しになりますが、いわゆる誘致と

いうようなことはやってなかったのではないかと、ふううに思っているところですよ。

佐山 忠（反対同盟員）

私たちが今この質問をなぜ冒頭にもってきているかといいますが、私たちはシンポジウムが始まる一番最初の石毛さんの報告の中で、空港のつくり方が一貫して上で決めて下に押しつけるという姿勢に貫かれてきたのではないかと、このように深く感じていたわけですね。それで、県の姿勢としても、地元の利害関係、住民の心情から出発するのではなくて、やはり国の決めたことをそのままストレートに受け入れて、そして地元を押しつけてくるような、態度としての至らないところは、思わうわけです。ですから、富里案の経過をずっと見ていっても、首都圏第二空港をつくる過程の中でも、千葉県としては、千葉県しかないんじゃないか、千葉県でもし国がやるというなら受け入れるというふうな、はじめから国サイドに立った考え方が基調にあったのではないですか。これはお認めになりますか、どうですか。

種岡弘明（千葉県企画部次長）

昭和三十年代の終わり頃ですから、国の事業に対して自治体として意見を言わないということではございませぬが、国の事業に対して自治体としては国家的なプロジェクトであれば協力しなければいかん、そういう気持ちというのは、今の時代から比べれば相当あったんだと思えます。したがって、「国が是非にということであれば、受け入れるように努力する」というようなことをいろいろ言いついて何回も言っていたんだと思えます。

ただ、若干蛇足になるかもしれませんが、当時の資料を見てみましても、候補地として挙がるということであって、候補地になつてから地元との議論なども

なければいけないんだというふうなことも言っていた経緯はあります。ただ、いま佐山さんが言われたように、当時はやはり国の政策に対して自治体はある程度、間に立つてということではあります、協力しなければいけないという意識は今よりも強かったのではないかと、これは推測できるところでございます。

樋ヶ守男（反対同盟員）

先ほど石井さんの質問に答えて、千葉県が四原則を出したがそれに対する返答がなかったということと言われたわけですね。千葉県の四つの原則というのは、文書の中に簡単に書いてありますが、

一は、土地などの補償価格の基準は、県知事が住民の納得を得られると判断した価格である。

二は、代替地は一対一を原則として、国有地は全部提供する。

三は、騒音被害区域は、一般住家九十ホン、学校・病院などは八十ホン以上の区域、この区域内の住宅については原則として移転先を国が措置し、移転料を支払う。

四は、離職者の職業斡旋は国が責任を持つてする。これが四原則だということをお知らせが県議会で答弁されていると思えますが、実をいえば非常に簡単な

というか、この四原則というのは極めて、空港の敷地にされる、あるいはその近辺にされる人に対する補償としては、最低限の補償だと思わうんです。ところが、そういう補償を四原則として出さなきゃいけない、つまり「国に教えてやった」と友納さんは言うわけですが、これは国の側から最初はそういう考慮が一切入ってこなかったということを受け取つていいわけですか。

種岡弘明（千葉県企画部次長）

国の段階でどういうことになつていたのかは詳しく調べてきておりませんが、富里の空港の話が閣僚協議会で内定してから、この四原則を国に申し入れたのが

一九六五(昭四十)年十二月十三日と記録が残っており
ます。しかもその後も、四原則にして具体的に国のほう
に求めたのですが、なかなか出てこなかったという
ことです。当初の決定というか内定の時に、そう
いった四原則、あるいはそういったようなことが十分
国のほうから出てきたということではないと思います。
なかったからこそ県知事のほうから国のほうにそれを
申し入れたということだと思います。

佐山 忠(反対同盟員)

先ほどの説明の中では、地元対策として四原則を入
れて、そしてそれが閣議の決定にまで反映されたとい
うふうになっておられて、千葉県としてはこれだけ地
元のことを考えて、地元の立場に立って国に対して政
策の選択を迫ったというふうな受け取れるんですが、
今から振り返ってみて、この四原則というのは、私
どもは当然過ぎるぐらい当然、当たり前なことをた
だ当たり前で言っているぐらいのことだと思っ
て、空港問題全体から考えたら、これだけで地域社会全体
に対する施策として通るといふような筋合いのもの
ではないというふうに考えるんですが、その点はいかが
でしょうか。

種岡弘明(千葉県企画部次長)

確かに四原則として出した補償とか代替地というの
は、本当に移転せざるを得なくなる方々、こういっ
た方々への、何といひますか、まさに対策という色彩の
ものであろうかと思ひます。ただ、当時としてそれも
出てこなかったという状況の中で、県としては国に
対して相当強い働きかけなりをしてこれを出した。

じゃあ、四原則でカバーしている範囲だけでよか
ったのかというふうな話になりますと、またこれからの
ご議論になるのかもしれませんが、いろいろ議論する
ことはあると思いますが、当時としては、県としては
ここに非常に、「少なくともこれは」ということで国に

申し入れた、こういう経過でございます。

相原亮司(反対同盟員)

今千葉県の話を聞いてますと、千葉県が国に協力す
るのは当然だし、原則を出すのも当然だと、ごく当
り前のような話になってますが、この資料をいろいろ
調べる過程と、それから現在、例えば裁判の中で国側
を代表して若狭次官が「これは千葉県が誘致したも
のだ」と、一方、友納知事のほうは「国が言ってきた
と、そういうなすり合いがあるわけですね。これだけ
の大きな事業で誰も責任を明確にしないところがある
わけです。

たぶん、成田空港がスムーズにいつてうまく機能し
た場合には、千葉県は「これは私たちの手柄だ」と、
あるいは国は「私たちがやったんだ」と、あるいはそ
の中の政治家が「これは私が誘致したんだ」というふ
うになると思っ
てます。

ところが、現在の成田空港が非常に問題が多い、一
体誰がこれを誘致したんだというような社会的な雰囲気
があつて、それをたどっていくと、千葉県は「私た
ちは積極的でなかった」、国は「千葉県から言われた」。
一体この責任はどういう形で明らかにしていくかとい
うことがあるわけです。だから、そういう簡単な、ご
く当たり前の発言ではこの問題は解決しないと思っ
てます。つまりいろいろ資料を調べれば、千葉県はや
り積極的に誘致した。ところが、この誘致の仕方にい
ろいろ問題があつた、それで現在の成田空港の状況を
来たしているということですから、この一体誰が責任
があるかということをつぶさに調べていく上で、千葉
県が、今こちら側の提起した問題について、いろいろ
な方の、友納知事を含めて言動が残っているわけ
から、その点を含めて答えていただきたいと思っ
てます。今聞いた限りでは、これは一応国が決めて、千葉
県はそれを受ける形だといふふうにとつていいの
か、これをお答え願ひたい。

種岡弘明(千葉県企画部次長)

県といひますか自治体として「誘致」といふ言葉に
ついては我々かなり普段の仕事で使っている言葉でござ
いまして、だから「誘致」といふと何となく陳情書
を持つて、さつきも言ひましたが、国を回るといふよ
うな、あるいはいろいろな働きかけを積極的になつて
いく、こういうのを「誘致」といふふうになつて
わけでございます。そういう形での誘致というのは、
記録もないし、当時のいろいろな記録を見る限りも、
やつてないんだらうといふふうに思ひます。

ただ、今ご指摘がありましたように、積極的とい
うか、県としても受け入れに対して非常に前向きな姿勢
といふか、積極的な姿勢があつたんじゃないかとい
ふことであれば、そこは県は、繰り返しになりますが、
空港が県にくるといふのは県の発展のために非常に役
に立つだらうといふことは当然考えておりますし、こ
れもまた繰り返しになつて恐縮ですが、当時も知事が
深入りし過ぎるというふうな批判を受けているくらい
ですから、そういった形での、空港がくるかこないか
国が決めればいいといふような、いわば第三者的な立
場で空港問題に取り組んでいたといふようなことでは
ないのは事実であらうかと思ひます。

大塚敦郎(反対同盟員)

一言、千葉県に言つておきたいと思ひます。私たち
この質問項目、全体で十五項目ぐらい考えているん
です。それで、いま第一項目について一時間近く、四〇
分ですか、かかったわけですが、これは極めて単純な
質問で、千葉県が空港の誘致に積極的だったかどうか
といふことについて聞いているわけですね。これは誰
が考えても、空港を誘致するといふことは、敗戦後十
五年ぐらいたって、時代は高度経済成長の時代にだ
ん入つてまして、農業から工業化社会への転換の時
代ですね。だから飛行場がくるといふことについては、
別に千葉県に限らずどの地域でも新しい産業構造をつ

くろうという機運が非常に盛んだったわけですから、そのことについて積極的だというのは極めて常識的なことだと思わなければなりません。だから、そのことについてあまり無駄な議論をしたくないというか、この調子でやると三日も四日もかかってしまうという感じですので、もう少し端的に答えていただきたいというふうに思います。

種岡弘明（千葉県企画部長）

今大塚さんが言われたように、空港がくれば県の発展のために非常に大きく貢献する、誰が考えてもというか、県として当然そういうことを考えていたはずでございます。そういう意味で、空港がくることに對しては積極的な態度といえますか、そういうことであつたのは当然のことだと思ひます。

大塚敦郎（反対同盟員）

すみません。県の副知事さんがいらつしやつてますので、同じことを副知事さんの口から確認していただきたいのですが。

中野 晟（千葉県副知事）

さつきお話がありましたように、誘致したのかどうかということですが、状況からみましてやはり空港がくるというか、空港をつくった場合にその地域にいろんな影響を与えるわけです。それは県全体としてのプラスの意味もあるでしょうし、あるいはそれ以外の違う面での問題も出てくると思ひます。

それから、もう一つは、空港というのは国として、例えば都心からの程度の距離で、しかも空港としてつくられるような適地であるかどうかとか、そういう判断も国としてしなければならぬ問題があつたと思ひます。したがつて、誘致するといつても、工場団地に一つの工場を持つてくるような形の誘致とはだいぶ話が違ふ問題だと思ひます。仮に誘致する気持

ちがあつたとしても、その気持ちだけではおさまらない、決定までに至らないという問題もあるんじゃないかと思ひます。

だから、今度の場合に、いろいろ客観的にも常識的にも問題はあつたかもしれませんが、少なくとも公の席上では、当時の知事は、国際空港を誘致するという積極的な動きはしないという言い方をしておりますから、そういうことをご理解願ひたいと思ひます。

平野靖識（反対同盟員）

これは、加瀬完さんという社会党の参議院議員の方が書かれた『幻の国際空港』という本の中に、先ほど言つた九月十二日の県議会の全員協議会で、富里村付近を候補地として検討するように提案しまして、こゝまでは県の記録に載つてゐることですから認めるわけですね。

種岡弘明（千葉県企画部長）

「提案し」というのがどういう意味かによるんですが、これはあくまでも報告会としてやつたというふうな我々のほうは記録が残つておりまして、県のほうから国に對して提案するといふようなことは議論してないと思ひます。

平野靖識（反対同盟員）

そこまではまだ私は言つてませんが。それで、今まで言つた「候補地として検討するように県議会の全員協議会で述べた」、これは千葉県の「新東京国際空港問題の経過」という年表に出ているわけですから、いいわけですね。

その後なんです、これは今言ひました加瀬完さんが書かれた本の中で言つてゐることです。その日の全員協議会の後の記者会見で友納さんがきつと新聞に言つたんだと思ひますが、「新しい候補地として内陸部の八街町・富里村にまたがる地域を運輸省に申請する考

えを明らかにした」という記述が本にあるんです。

これは、県の記録に載つてないからとか、公の席では県知事さんは別のことを言つてゐるからというふうにおつしやられても、ちよつとこれは納得いかない。それから、公の席か公でないかわからないが、それよりも先に、先ほど言ひましたように自民党国会議員団総会で、県選出の自民党の先生たちに対して「県ぐるみの誘致運動をしたいので、国会議員も協力してもらいたい」といふふうにも言つてゐるようなんです。それを別のところで、まあ公の席でいふんでしようか、知事さんが別のことを言つてゐるからといつて、大きな流れをそのことの一事でもつてひっくり返すといふことはできないんじゃないですか。

種岡弘明（千葉県企画部長）

繰り返して恐縮ですが、ニュージャパンの話は私どももまったく記録がなくてわからないんです。ただ、県の仕事のやり方といたしまして、加瀬さんの本でも、自民党の国会議員なりに対してそう言つたといふことになつてゐるんですが、仮にそういうことを言つていたとすると、それから一カ月ちよつとの議会でそれと全く違ふような答弁をするといふことは、普通私どもの仕事のやり方としてやらないものですから、したがつて、具体的な資料があつて言つてゐるわけではございませんが、八月に言つて、九月にそれと全然違ふことを議会で答弁するといふことは、これは普通私どもは仕事のやり方としてやらないものですから、それで申し上げてゐるわけですね。

柳川秀夫（反対同盟員）

先ほどからいろいろ県側のご意見を伺つてますが、積極的に誘致した覚えはないといふようなことで終始されてゐると思ひますが、これは当時の富里の問題といふことよりも、それに端を發した成田の三里塚の問題が私たちにとつては重要なわけであつて、そういう意

味で、時間の都合もありますので次回以降に回すという事で、次の質問に入りたいと思います。

運輸省に伺いたいわけですが、富里が内定して、結局、結果的には変更せざるを得ないということで廃案になったわけですが、その際、富里の反対運動が激しい勢いで起こったわけですね。結局、富里というのはご承知のとおり農村地帯でして、富里の九割以上が農民・農家であるということで、おのずから反対運動も農民・農家の方々が中心だったわけです。そういうことから、富里の農民がなぜ空港に反対したのかということの理由についてのよう認識されたのかということをお伺いしたいと思います。

高橋朋敬（運輸省課長）

富里案ですが、一九六三（昭三十八）年に空港の位置のことが話題になって、早い段階から富里という名前が出ていたと思います。その富里という名前が出るのと同時に、午前中の同盟側の主張にございましたように、運輸大臣のほうから浦安なんていうような言葉が出てみたり、河野建設大臣のほうから木更津案という言葉が出てみたり、非常にいろんな案が出まして、空港について科学的な位置の議論をする前にいろんな名前が出てしまった。このために富里あるいは八街の地域の方々が影響を受けるわけですが、大変お気持ちとしては不安定な状態に置かれていたというふうに思っています。それが将来の不安感とか、あるいは政治とか行政への不信感といったものにつながっていったのかというふうに思うわけです。

で、特に今お話がございましたように、富里地域は有数の農業地域であるというふうには承知していただのですが、その農業地域に空港ということをお願いするにあたりまして、まあ、土地を空港に提供していただくということならば、その地域の農家の方々に将来農業をどうやって形を変えてやっていただくのかとか、あるいは、お願いするわけですから、その補償の条件

とか代替地の問題とか、空港がくれば音がございませぬので、その問題はどうか、そういう点の当然しなければいけない点についても、先ほど県のほうからお話ございましたが、早い段階からそれがお示しできていなかったということもございまして、そういう当然というふうな点について具体的な案が示されていなかったということが、富里の方々に空港のことを議論していただく素材を十分提供できていないということ、その点においてもご不満があったわけじゃないかと思えます。

ということ、今思いますならば、私ども国側ですが、その対応が不十分であったために地元の方のお気が持ちが汲みずけに反対運動を激しくさせてしまった、というふうなことではないかと思っております。

樋ヶ守男（反対同盟員）

先ほど高橋さんが言われたわけですが、実際に空港がつくられるのは、いろんな形がありますが、例えばこの前できた小笠原空港のように離島でつくるとか、あるいは地方で県でつくるとか、いろんな形がありますが、基本的には自分たちの生活だったり、あるいはこれからの経済の発展や社会のあり様を見通して、地元の産業とか経済生活にとつて役に立つものを自分たちで考えて誘致していく、あるいはお願いしていく、大半の場合は空港の場合はお願いする形が多いと思うんです。

ところが、新東京国際空港、いわば当時考えられていたことは、東京の金持あるいはサラリーマンたちが会社の人たちが使う空港ということで千葉県の内陸部に持つてこられた。先ほどから出てますが富里は農業地域で、そういう空港の目的とか空港の使われ方が、富里・八街の人たちの生活とか将来の展望とはまるつきりかけ離れたものがやってきたというふうな受け取られたということが、大きな原因じゃないかと思うん

です。例えば東京湾でいえば千葉市のほうから見ても浦安の向こうに東京は見えるわけですね。ところが、内陸部で富里あるいは成田あたりまで来てしまうと、もう東京という概念は、特に当時は非常に遠くて、それから自分たちの生活とも全くかけ離れたものとしてあって、そしてそのために使われる空港がくると。だから空港のつくられ方が非常に違っていたことが、いわば富里の人たちが反対をした大きな原因だったという具合に僕は考えるわけですが、その辺はどうですか。

高橋朋敬（運輸省課長）

その点について二つのことをお話ししたいと思います。空港自身は、第三種空港のように地方公共団体がつくる空港の場合には、その地域の発展にとって必要だということ、地元でその必要性について議論をいただき、どういうふうな空港と共に地域が生きるということが決まってくるんだらうと思いますが、第一種空港のような国際航空輸送需要に対応するものとか、あるいは幹線航空需要と申しますか大都市圏を結びつけた、そういった航空需要に対応する空港という場合は、空港をお願いする地域の方々、周辺の方々もご利用にはなると思いますが、ほとんどは大都市の需要に応えたものということになるわけです。そういう意味で、地域との関連性についてはなかなか直ちには理解し難い点があるということがございます。

もう一点は、空港というのは飛行機を相手にしているものですから、見えない空のことではございますが、飛行機同士の安全を考えるとある程度、既存の空港を前提とするならば相当程度距離的に離れた所につくらなければいけないという要請がございまして、空港だけではございませぬ、空には高速道路のようなものですが航空路がございまして、それを避けるということもございまして。そういう意味で、空の安全の観点からある意味では位置が決まってくるということ

がございました、これまた地元にはなかなか理解できない要素になると思います。そういう意味で、空港自身が持っている特殊性というのがございまして、なかなか地域にはおわかりにくい点があったんだろうと思います。しかし、国全体の立場からは、お願いをしなきゃいかんという気持ちで空港をお願いしたわけでございます。

それから、二つ目の点について申し上げますと、先ほど県の方も話しておりましたが、だいぶ昔、三十年代のごときから、三十年代というのは、日本が一九六〇(昭三十五)年から高度経済成長が始まってきていて、その成長に伴うところの公共投資というものを多く整備しなければならぬという時代背景がありまして、公共事業をとにかく進めていくという背景があったと思います。そういう中で当然の如く地元をお願いをしましたという時代背景もあるのかなと思います。当時という意味では多少当たり前という言葉は不適切かもしれませんが、天下りのようにして空港を地元をお願いしてしまったということではないかと思えます。今の常識というか、あるいは第三種空港とはちょっとその点の違いがあるかなというふうに思っています。

柳川秀夫(反対同盟員)

富里というのは、ご存じのように北総台地の畑作地帯ですね。しかも、これは日本全国からしてもたぶん数少ない畑作地帯ということですね。そういう所に空港を持つてくるということは、さつき高橋さんが言われましたように、補償とか代替地の問題と違っておられました。結局、農業地帯であつてしかも富里の古村と開墾地帯、開拓地帯がありますが、開拓というのは明治から大正時代に開拓に入つたんですね。それで約三代にわたつて、午前中の梅澤さんのビデオじゃないですが、やはり苦労してやっと食えるようになったわけですね。だから、私も加瀬完さんの『幻の国際空

港』をちょっと読んだんですが、加瀬さんが当時現地に調査に入つてまして、その時に農民の方はどう言つたかというところ、「ここは草の種のない畑だ」とよく言つてゐるんですね。「ここまでは草の種のない畑だ」と。それはどこに代替地があるかとそれに代わるもの、「草の種のない畑」というのはあるものじゃないんだ」と言つたんですね。そういうふう書いてあつたんですが、結局そういう、何といいますか、ただ代替地をどうするとか、補償をどうするかという問題ではなくて、やはりそういう農業地帯で数限りなく働かされたという所に空港を持つてきたということについて、どう考えられますか。

高橋朋敬(運輸省課長)

富里の場合は明治からの開拓ということで、三代にわたるご苦労がある地域だということ、それは私も承知しているわけですが、それで、今おっしゃつた加瀬完さんの本にも、ここまで丁寧に入れをした畑というのは他に代替地がないようなものだということ、しかも、その当時において日本全国的にも有数の畑作地帯になつていたということも、当時も私も承知していたと思います。

そういう意味で、地元がそういうことで生業を立てておられて、将来もそういうふう生きていきたいというふうな思つておられた地域に空港をお願いしたわけですが、空港をお願いする理由というのは、空の論理と申しますか、空港をつくる以上は安全上あるいは技術上の観点から一定の地域というものに絞らざるを得ないことから、お願いする地域が限定されてくるという事情があるわけです。

で、その空港をつくるということも一つの日本国民全体の幸せというか福祉のためには要するということであるならば、当時はその空港・航空を利用する人は多くなかつたかもしれませんが、将来の日本の発展を考えた場合に必要だというふうな考えたんだと思えます。

そういう空港が必要とした場合には、土地のそれぞれの事情はございますが、空港をお願いせざるを得ないというふうな運輸省は当時は思つたわけでございます。

その際に、今私が申し上げた補償とか代替地の問題とか、そういったことがきちつとしていなかったからだというふうな申し上げたわけですが、そのことをもう少し引き詰めて言うならば、今おっしゃつたような営農を続けておられる現状とか、そのお気持ちというものをどうやって代わつて実現させていただけかということについてお話を、県とか地元の市長さん、あるいは地元の方々とお話をしながら、私どもの事情もお話しさせていただき、あるいは地元の方のお話も伺いながら、その国の必要性というものをわかつていただきながら進めていくといったことをお願いをするというやり方をしていきたいと思つて当時はいたんじゃないかと思ひますし、そういうような進め方でやろうと思つていたんだと思ひます。しかし、まあそれを途中から断念したという経緯になるんだろうと思ひます。

河宮信郎(隅谷調査団)

ちょっとその点、質問があるんですが、そこら辺で非常に微妙にすれ違つているような感じがあるんですが、端的に我々がこの事態を今から見返す時に、非常に気になる点は、もともと富里案が廃案になつていく過程というのは、これは地元を無視した計画というのが進められて、それに対して反対が激しくなつて、その結果廃案になつたと、そういう経過があるわけですね。で、そういう経過を受ければ、地元の納得を得ることが一番必要な先決条件になるはずだという教訓をその経過から学ぶべきであるのに、むしろ反対運動をする余裕を与えないように地元徹底的に情報を与えないで、抜打的に決めようと、そういう方針を決めてしまつた。つまり富里案から汲み取るべき教訓といわ

ば逆の方向で事態を乗り切ろうとした、そういう印象が非常に強い、そこが一番気になるところで、やはりこここのところをきちんと今からとらえ返すというか、そういうことがないともまずいんじゃないかという気がするんですが、どうでしょうか。

高橋朋敬（運輸省課長）

富里案の場合、むしろ全く地元のことを考えていなかったのかということに関して言うならば、航空審で空港の位置を議論している時に富里地区が絞られてきた、まあ最終段階ではございますが、一応運輸省のほうから地元の方に説明会に行っている経緯は実はあるわけです。で、富里決定答申後もそういった努力を続けようとした経緯はございます。ただ、それがうまく実を結んでいないということですし、そこをどう評価するのかと実は僕らも思うんですが、言うならばそれを不十分というふうに言うのか、まあ決定後は、特に富里内定後はもうとても、反対運動の中で説明に行こうと思っても入れないような状態になってしまったんですが、内定の位置を決める前後というか、前は前として当然はじめにあるんですが、そういう段階でどういう地元の納得を得る方法をとるかということについて、これは一般論はなかなかないとは思いますが、地元の合意を丁寧に得ないと反対運動が激しくなってしまうこともさっちなことになるといったこと、そのことは教訓としてあるということになるんだろうと思います。

宇沢弘文（隅谷調査団）

富里で非常に反対運動が激しくなっていて、そこを中止して、今度は三里塚に変えたわけですが、三里塚でも結構反対運動が強かったわけですが、三里塚の場合はあくまでも強行するというふうにお決めになったわけですね。それはどうしてなのでしょうか。富里では反対運動が強くて変更して、三里塚では反対が非常に強

かったわけですが強行する、その違いはどういうことになるんでしょうか。

高橋朋敬（運輸省課長）

出発点というか富里内定以後、地元の反対運動が強くなりまして、先ほど県のほうからのご説明がございまして、地元対策についての具体策がないということ、地元の反対運動が高まる中で知事さんが静観発言をされるということで、動きが止まってしまいうわけです。そこで、運輸省としては、ここでいろいろとまた触れられてくるんだろうと思いますが、地元の知事さんに何回かお会いして「どうしたらこの道が開閉できるんだろうか」ということをお話を伺ったりお気持ちを持っていただく中で、こういった案ならば地元を受け入れていただけるんじゃないかというような心証を形成して、ちよつと途中の出来事を省略しますならば、総理の所に知事さんが来ていただいて、現在の三里塚案ですが、それをお願いするという事で知事さんに正式にお願いして、知事さんも地元対策の条件をきちつと決めていただけるならばということはおっしゃられました、それを調整・検討いたしました、その中身を決めて、位置決定とともにその対策を決めた。つまりそういった地元対策についての、地元対策というのは土地を空港に譲っていただくための対策だけではなくて、関連の航空事業も含んでおりますが、そういったことが同時にきちつと決めてあるならば、地元としては受け入れられるといったことにつき、知事さんとの間でもって合意が得られるというか、ということになったので、そこで運輸省としては「これでいける」というふうな当時としては判断したわけなんです。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

こちらのほうから二人の質問が出ましたが、おそらく今の問題は、同盟のほうでも具体的に質問したいことがあると思うのですが、どうですか。

柳川秀夫（反対同盟員）

内定とはいえないったん富里に決まった、そしてそれが成田に移るといって、それについてはどう思いますか、まずいと思いませんか。

高橋朋敬（運輸省課長）

運輸省という立場でものを考えることになるんですが、空港づくり、国際空港づくりということも、これも一つの国の仕事になるわけですが、これからの時代を見通した時には是非必要だ、大勢の国民のために将来ともども必要になるものだと思っていたものですから、技術上、安全上の問題を譲ることはできないけれども、その幅の中で富里以外の代替地をぜひ探したい。しかも、受け入れ可能なものになることも結果としてはやむを得ないというところまで、いうなら当時の運輸省としては腹を決めて、しかも、知事さんにも国際空港づくりの必要性についてのご意見も聞きながら、運輸省としてはこれでは是非お願いしたいという案を、やはり地元にはお願いせざるを得なかったということなわけです。これは空港づくりという一つの、地域にとってはよそ者かもしれないが、日本国全体にとつてはなきやならないものをお願いするという意味での地元に対するお願いをやはりせざるを得なかった、こういう認識であると思います。

柳川秀夫（反対同盟員）

そうしますと、富里から変更したというのは、やはりまずかったということですか。その辺がよくわかりません。

高橋朋敬（運輸省課長）

端的に申し上げますと、富里については、知事さんのほうから静観発言がございまして、これ以上は富里では空港づくりを地元にお願しても無理だということなご判断があったんだと思います。そうした場合に、

運輸省としては、それ以上その地域にお願いを続けても見込みのない話になってしまいますので、そこで何とか打開策がないかと思って考えたわけです。つまり地元の反対運動が強く、また私どもが不手際な点もあるわけですが、そういう中で、その地域においてさらに空港づくりをお願いすることについては、地元の知事さんとしては「難しい、もう無理だよ」に近いような判断もあったので、それを受けて、航空上安全の幅の中で次を考えたということが理由でございます。

相原亮司（反対同盟員）

一言だけお聞きしたいのですが、いま運輸省が言われたことをいろいろ総合すると、富里の場合は開拓じやなくて、三代にわたってかなり営農意欲も強い、人数も多いというようなニュアンスがあったと思うんです。ところが、この三里塚に至っては、反対運動の過程で言われてきた、あるいは歴代の運輸大臣、あるいは公団総裁が言われたことは、農民には「エゴをもちやいけない、国の公益のためには国民としての義務が必要だ」というようなことを何度も言われてきているわけですね。そうすると、三里塚の場合、成田空港の場合は、同じ営農意欲を持って、それを続けたという希望を持っていたわけですよ。富里で反対した理由と成田の場合も同じだったと思うんです。その辺について運輸省は、例えば歴代の運輸大臣、公団総裁がそう言われたけれども、運輸省は富里空港を反対した農民がどういう気持ちを持っていたかということについて一言だけ、そして、いま僕らが思っていることが同じものかどうかということについて、どのようなお考えをお持ちか、一言だけお願いしたいと思います。

高橋朋敬（運輸省課長）

富里であろうと三里塚であろうと、その地域で営農という形で生業をしておられる方に違いがあるはずがないわけですね。そういう意味で、その方たちに対して

空港に土地を譲っていただきたいということをお願いするに際し、どのような方法をとるべきなのかということについては、両者についての私たちの取り組む姿勢については違いがあるはずがないというふうに思っております。

しかしながら、今私どもの言葉として整理するとそういうふうになります。ちょっと議論として先へ進み過ぎてしまうのかもしれませんが、当時の私どもが三里塚にお願いをした時の認識がどうであったのかということに関して言うならば、同盟のほうの資料、配布された資料の中にございますが、若狭証言という格好で出てくるわけですが、開拓農民の方たちがおられるということに関して、そういうことを念頭に置いての発言がありますので、当時そういうことを、若狭証言に従えばですが、友納知事からそういうことをお伺いし、運輸省もそういうことを頭に思っていたのかなと思います。それが具体的にどのような形で現われたかについては、もう少し議論が先になるうかと思えます。

石毛博道（反対同盟事務局長）

それでは、私から質問します。運輸省と県の両方に質問しますが、かなり昔の話をいま議論しているわけで、当事者がいないということもあって非常にどこかしい面があります。それで、私の質問は、友納さんと若狭さんがいろいろやりとりをして成田市三里塚に空港の位置を決めたという経過があるわけですが、この真相というのは両者食い違っておりまして、友納さんはその手記の中で「佐藤総理の決定を、三里塚につくりたいという意志を受けて若狭さんが私のところへ来たんだ」というふうに言っておられるわけですね。若狭さんは「富里から三里塚にしたらどうかという話は、むしろ友納さんのほうからございました」というふうに言っており、両者の言い分は真っ向から違っている。さつき相原さんも言いましたが、この成田という空港が

不幸な歴史をたどらなければ、彼らはどちらも「私が持ってきたんだ」「成田をつくったのは私だ」とたぶん言い合っただろうと。そういう積極的な喧嘩ならいいんですが、非常に消極的な、我々から見ると非常にみっともない言い合いをしているというふうになるわけですが、私らとしては、どうしても、富里がダメになった後、なぜ三里塚だったのかということの核心部分がないかにはあるのではないかとこのように思うわけですね。

それで、どうしてもその真相についてはきちんと知りたい。幸いなことに友納さん、若狭さん、どちらもご存命で、友納さんなどはすでに過去の自分がやってきたことについて手記までお書きになっている。我々はまだやってきたことの決着もつかないで、ここで過去の検証をしているというふうな、非常に隔った立場の違いがあるわけですから、そういう意味では、過去の総括して手記までお書きになった人の責任もあろうかと思えますし、若狭さんも当時の責任者としてこういうことと真相についてはつきりさせるといような責任もあろうかと思えますので、その辺は運輸省としても千葉県としても十分調査可能な範囲ではないかと思えますので、よろしくお答えをお願いします。

高橋朋敬（運輸省課長）

同盟が出された資料（資料編22ページ上段）に、事業認定取消訴訟控訴審の若狭証言の資料がございますが、これによれば、若狭証言の6行目になりますが、「実は、まあ御料牧場を使ったほうがいいだろうという提案と、友納知事のほうからむしろそういう提案がございます。それからここに今四〇万坪の県有地がございます。それから三里塚牧場というのは一三〇万坪でございます。それで、実はその七〇〇万坪の構想でございますけれども、これを半分にしたらどうですかという提案が、友納知事から私と二人だけの間でこういう提案がございました。」ということがありま

して、若狭さんは、その次の証言の部分で「運輸大臣を通して総理には常に説明をしていたと思います。」ということ、いうならば友納知事の意向は総理はよく知っておったというふうにとれるような証言をしておられるということでございます。

この点の理解なんですが、まあ富里案が事態の変化の中で難しいということになって以来、若狭次官は友納知事と何回かお会いしたということは事実だろうと思います。その点については、その一ページ前の友納さんの回顧録の中にもございますので、その点は事実だろうと思います。その二人がお会いする中で、地元の理解を得られる空港ということにつき当然話があったんだらうと私も推測します。ただ、どちらが言い出したかということになりますと、二人の証言が違っているわけですが、私どもはいずれにしても空港をつくる立場ですから、友納さんから「どうですか」と仮に言われたとしても、自分自身が納得して「じゃあ、ここにしましょう」と思うことによつて案が決定されるわけなので、その原案と申しますか、それがどちらから出たかは、証言が違っているのでつまびらかにできないわけですが、運輸省としては、この案を自分の案として「是非お願いしたい」というふうに思ったということとは事実ではないかというふうに思っているところでございます。

種岡弘明（千葉県企画部次長）

若狭・友納会談というのが何回か、五、六回というようなことなのですが、行われたというのは間違いないことのようにございます。ただ、当然のことながら、会談の内容については県のほうにも全く記録はございません。したがって、同盟の皆さんと同じように裁判での証言を基本的にはもとにして考えるしかないわけですが、その証言の中で、若狭さんのほうは「友納知事から提案があった」というふうに言っております。それから、同盟のほうで『疾風怒涛』の中で、逆

に友納さんが「若狭さんから提案があったんだ」というようなことを書いている部分があるわけですが、裁判での友納さんの証言を子細に見てみますと、友納さんは裁判では「若狭さんのほうからあった」ということは言っていないようにございまして、『疾風怒涛』の記事については不正確かもしれないというようなことをおっしゃっているわけですが、ただ、いずれにしても友納さんは「自分から言ったことはない」ということを言っているわけでございます。ただ、当時の友納さんの証言を見ますと、三里塚案というのは、いろいろな人が頭の中に描いていた案だということも言っております、そういう雰囲気の中で話をしてる中で、いろいろ議論が煮詰まっていたのかなという感じをいたします。

ただ、最終的にこの三里塚といえますか空港の位置決定というのは、これは国の事業でございますから、国で最終的にはやったということでございますし、県としては正式な形で国の意思というものを聞いたのは、六月二十二日の佐藤総理との会談であったということでございます。

相原亮司（反対同盟員）

どうも話が藪の中にまた入ったような気がするんです。これは運輸省のほうが言われたので、国が最終的に決定するのは当たり前の話でね、それを言っても何もならないわけですよ。

つまり若狭証言の中には、友納知事は「三里塚がいい」として、しかも三里塚がいい理由まで言っているわけですね、こうやればうまくできると。それを受けて運輸省が「それなら出来そうだな」というふうになったのか。そうすれば、提案した千葉県のほうにその理由を含めた提案理由があったわけだし、それを受けて国が決定したならば、国がいろんな資料を集めて三里塚に決定したと言いきれないのではないかと思うんです。つまりどういう根拠で三里塚を決定したのかという

ことを考えた時に、国はどういう根拠で三里塚にしたのか、それとも、友納知事がこういうふうにと千葉県は根拠を挙げて言ったわけですから、これは千葉県は積極的につくり方までいつてることですから、静観していたとか、積極的でなかったというふうには言えないと思うんです。社会的な常識としては、だから最終的に国が決めたということは答えにはならないと思うんです。

種岡弘明（千葉県企画部次長）

国が決めたというのは当たり前のごさいます。ご質問の趣旨は、若狭・友納会談でどういうことが話されたのかということだと思います。私もこの証言記録を何回も読み返してみているわけですが、お互いそれぞれ違っているところがあるものですから、推測でしかものが言えないわけでございます。

ただ、最後に私が国が決めたと申し上げましたのは、友納さんと若狭さんがいろんな話をした中でこういう案が煮詰まってきたのではないかということは推測として言えるわけですが、どういう形でそのアイデアが出されたかということも一つ重要なことかとも思いますが、これは実は証言が食い違っていたりして、わからないわけです。どういう形で出てきたのかということと、もう一つ、誰がどういう形で最後に決断をしたのかということもやはり重要なことではないかということ、国が決めたということを申し上げたわけでございます。どういう形で出てきたのかということについては両者の証言が食い違っている。まあ友納さんの証言をよく見てみますと、友納さんの言い方は、自民党交通部会、六月の七日とか八日とかと証言に出しておりますが、私どもの記録では六月七日となっているんですが、ここではじめて聞いたというようなことを言っております、それはかなり何回か繰り返しおっしゃっておられますので、友納さんの考え方としては、そこではじめて出てきたというふうに理解をし

ているのではないかなというふうに思います。

佐山 忠（反対同盟員）

会場でお聞きの皆さんも、何だかボヤーンとしていて、どこに実際上の核心があるのかなかなかつかめな
いと思うんですが、私自身も今のようない説明を聞いてもよくわからないというふうに思います。

この議論のはじめしたところ、何となく薄暗い感じで、闇から闇へ決められたような感じで、どこが責任を持ってスパッと政策決定をやったというようなこともあまりなくて、今の関西でやっているように公明正大に審議会を開いて、そして多くの意見を集めて、地元のコンセンサスをとって進めるというような、そういう経過でもなくて、佐藤・友納会談で、ある日急に、突然この成田案が決められたと。

これだけの大きな問題であり、日本の表玄関をつくろうという重要な政策決定が、それまでの準備というものがほとんど公明になってなくて、そしてこの一発で決められているという事態について、どのようにお考えになりますか。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

これは、運輸省、どうぞ。

高橋朋敬（運輸省課長）

一九六三（昭三十八）年から一九六六（昭四十一）年にかけての動きになるわけでございますが、いま佐山さんの言われたこと、つまり国際空港という国にとって大変大事なことが、この資料を両方見る限りにおいては誰の責任で決まったかわからないというように言い方をされたわけですが、かつ、それを今の時点で言い直してみれば、公明正大と言われたわけですが、まあオープンな形で決められていないということだと思えますが、それについてどう思うかというふうに聞かれました場合に、今日のように経済の様子も大きく変わり、

人や国のものの考え方も変わってきた時点でこの動きを見た場合には、確かに極めて今風なやり方で決まっ
てはいないなというふうには思います。

そういう決め方をした背景というものは、やはりあの時代のことを考えてみないと理解できないのかもしれないと思うわけですが、この時の時代背景としては、戦後の日本経済がやっと高度成長に乗ることができた時代であり、公共投資優先の時代であったと思います。でも、ものの考え方の中に地域の人たちの考え方を取り入れるとか、丁寧に聞いていくといったことについては、まだこの時代にはなかった、この公共事業の中にもなかったように思いますし、それから、運輸省の側からしてみれば、空が日本の政府の下に返ってきたのは確か一九五二（昭二七）年ぐらいだったと思いますが、空港自身はまだアメリカの影響下にあつて、日本政府として自由に空港を使えるようになったのは一九五八（昭三十三）年以降、羽田とか大阪という大きな空港ですが、したがって、運輸省としては空港づくりというこの公共事業をやるに際してはじめての問題に取り組んだということだと思います。

そういう時代背景の中において、運輸省は空港という、安全の観点から位置を決めたけれども、その決めた場所において空港の位置決定をしていくためにどうしたらいいかということについて、率直に言えば、地元
の県知事さんに相談するしかないという状況だったと思うんです。千葉県知事さんのご判断というものを参考にしなが自分自身のものの考え方を決めていった、というのが当時のものの決め方だったんじゃないかと思うわけです。それを今の時点から、批判すればもちろん批判できるわけですが、当時のことを言えといわれれば、この資料とか、当時の時代背景とかいうことを考えると、そういうことで物事が決まっていたのかなと思わざるを得ないわけです。

石毛博道（反対同盟事務局長）

当時のことを、本人がいないところで、調べられたことを延々とやるわけですが、我々が新しいテーマに入る時に、なぜ三里塚だったのか、どういう経過で富里があり三里塚があるのかということについては、千葉県も運輸省も十分これが重要なテーマになるだろうというのをご存じだったと思うんです。

それで、どちらも、すでにある資料で勉強してきたというふうに言われますが、私は、友納さんにしても若狭さんにしても、公人として引退してからもこういうことについてきちんと真相を明らかにする義務はあるだろうと思います。

もう一つには、なぜ彼らが過去に言った話だけこの場所で答えようとされるのか、いま一つわからないんです。もう一つ踏み込んで「友納さんを訪ねてお話を聞いてきましたら、こういうふうについておりました」というような回答があつて当然じゃないですか。だって、明らかにあつてないわけですから、資料だけでは、資料では両者とも食い違ったことを明らかに言っているという事態を前にして、なおかつ当時の真相をきちんと調べてほしいというのは当然の話で、それはまだお二人ともご存命なんですから、きちんとお話を聞ける機会はあるだろうと私は思うんです。そういう作業がなされて当然じゃないかというふうにお考えですが、どうでしょうか。

種岡弘明（千葉県企画部次長）

私もここに臨むにあたりまして友納元知事のお話を特に伺っております。といますのは、この証言が、裁判で出た証言ですので、非常に重い証言としてあるわけでございます。しかも、友納さんは「若狭さんはこう言ってますよ」という質問の中でなおかつ答えた証言ですので、そういう意味で、あえて友納さんと接触をするというようにすることはしてこなかったというのが正直なところでございます。

高橋朋敬（運輸省課長）

いずれにしても、確認を取れということであれば、もちろん確認を取ってこの場に臨むべきではあるという反省を込めてであります。次回には運輸省は確認を取りたいと思います。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

私のほうから千葉県の方にも希望を申しませんが、はじめてここに出てこられて、今までの経緯を必ずしも承知しておられないかもしれませんが、こういうふうには言っているのです。この場でいろいろ言われたことは裁判では絶対使わない。この証言はすでに過去に言ったことですから、そのことをどうこうということとは関係ありませんが、裁判でこういったので、そのことから一言半句出ることはいかぬかということでは、シンポジウムをやる意味がありませんね。裁判の上ではいろいろな考慮もあるでしょうから、そうしたことで、何も真実でないことを言ったとか私は言っているわけではないですが、まあ言われなかつたこともあるかもしれないね。で、シンポジウムでは自分の思っていること、客観的にこのように判断するとかいうようなことも、ぜひ率直に言っていたください。

しかし、そのことを、今度は裁判の上で使うとかいうようなことは絶対しないということは両方で確認しました。ですから、もう裁判の上で証言したのだからこれ以上のことはちょっと聞くわけにいかないと、裁判で言ったことと違ったことを言ってくれなんていう必要はどこにもないですけどね。やはりそこところは、一応このシンポジウムを尊重するという意味において努力をしていただきたい、ということは私の方からお願ひしておきます。

種岡弘明（千葉県企画部次長）

先生のおっしゃった方向で努力をさせていただきます。

石毛博道（反対同盟事務局長）

それでは、もしきちんとした調査がなされるというようなことでしたら、やはり事実関係としてはつきりさせておきたいものは、足しげく通って会われたというようなこともありますので、いつ、どのぐらい会ったのか。もちろん若狭さんと友納さんが千葉県と東京の中間あたりで何回か会ったと言われているわけですから。その点と、そこでどのようなお話がなされたのかということ詳しく我々としては知りたいというふうに思いますので、よろしくお願ひしたいと思います。

松尾道彦（運輸省航空局長）

今の石毛さんのご発言は、そのように努力はいたします。ただ、おそらく古い話でございますので、本人自身も記憶にどの程度残っているかということもあろうかと思っております。その辺はご容赦いただきたいと思いますが、いずれにしても最大限、精いっぱい確認をしてみたいと思います。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

時間は今三時ですが、この際このことだけははっきり言っておきたいとかいう、あるいは質問して次回でもいいからはっきり答えてくれてもいいんですが、何かそういうことがありましたら、同盟の方。

石毛博道（反対同盟事務局長）

全体の見通しについてちょっと申し上げたいのですが、まだ質問のとは口と口というか、千葉県に主に質問したわけですが、まだまだこの三里塚位置決定に至る経過というのは、非常に不明な点や不明な点というのがある、特に政治家の動きとか、保守政権の中でどうだったのかという綱引きとか、利権に絡んだ話というのがありますし、富里、三里塚の農業実態や地元への配慮の点についてどういふ綿密な調査がなされたのか

かということについても若干質問したい。もう三分の一ほど終わったかなという程度だと思っております。今後とも、若干長くなるかなと思っておりますが、お聞きの方さんもよろしくお願ひしたいと思います。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

そうしましたら、後でちょっと打ち合わせしますが、ここで次回のことをちょっと申しませんが、六月はいろいろな事情があつてこのシンポジウムはできませんので。そこで、六月はできないので七月中旬やろうというので今日になったわけですが、七月に何とか二回やりたい。第一回目は中旬で今日、したがって第二回目は下旬ということになっておりますが、あるいはその時に、午後二時半やるのが大変であれば、ちょっと早起きして午前十時からということで、少し時間をとってやりませんか。

それでは、次回は十時からやるということでご了承ください。非常に具体的なことがたくさん出てきますので、どうしても時間がかかるので、そういうことで会場の皆さんも、それだけの熱意を持ってやるということでご了承願ひしたいと思います。

今日は、そういう意味ではやや入口のところは止まりましたが、しかしお聞きのように大変、一問一答ではないですが、一つ一つの問題について話し合いというか討議をするということになりました。次回のことについても、もう少し我々のほうも問題の立て方など整理できればして、次回は開きたいというふうに思いますが、今日は、これで予定の時間でありまして、これをもって第七回のシンポジウムは終わるといふことにいたしたいと思います。どうもご苦勞様でした。

― 以上 ―