

# 第一回 成田空港問題円卓会議

一九九三(平成五)年九月二十日(月)

成田市「成田国際文化会館」

## 隅谷三喜男（隅谷調査団团长）

ただいまから第一回の成田空港問題円卓会議を開会いたしたいと思います。

それでは、これはシンポジウムのようにいたしましたと同じようなスタイルにある程度はなると思いますが、本日のテーブルに着いておられる方々のご紹介をいたします。

まず、ここに座っております学識経験者ですが、向かって左のほうから山本先生、それから高橋先生、それから私、隅谷であります。それから宇沢先生、河宮先生。これはシンポジウムのときの顔ぶれであります。

次に円卓の皆さんであります。反対同盟のほうは、石毛さん、柳川さん、石井さんと三人の方です。それぞれですが、後ろのほうには陪席を立てている方がおられますが、陪席のほうは特に一々ご紹介はいたしません。

それからこちらのほうは、運輸省のほうから、今日は伊藤運輸大臣が見えなくなっております。それから土坂航空局長。それから空港公団の山本総裁、佐々木副総裁。千葉県のほうから沼田知事が今日お見えになっております。それから今泉企画部長。

それから、空港周辺の市町村、「三郡代表」とかいう名前をつけたりもしておりますが、周辺の市町村を代表しまして成田市の長谷川市長さんが見えであります。それから芝山町の内田町長さん、多古町の菅澤町長さんが今日はお見えであります。

それから地域の代表というのを、後でも申し上げますが、三人の方に入っていたということ、成田空港対策協議会の鬼沢さん、それから「ネットワーク芝山21」の相川さん、それから大栄町青年会議の高木さん、こういう方が今日はお見えであります。本日はよろしくお願いをいたしたいと思います。

本日のスケジュールといたしましては、初めに私のほうから、円卓会議の基本的な在り方、どういう意味で円卓会議を開くことになったかということについて

お話をいたしました。それから伊藤運輸大臣と沼田千葉県知事から、どうしてもこの内容に立ち入る点もあるかと思いますが、ご挨拶をお願いしたいと、こういうふうにしてあります。その次に反対同盟のほうから意見の発表ということになって、だんだん内容的な話ということになっておりますので、そういうスケジュールもあらかじめお知らせしておきたいと思っております。今日は初めての円卓会議ですから、いつもですとそういうことはあまり申し上げないでさっさと始めましたが、今日はそういうことで出発をさせていただきますと思います。

今日は、特に運輸大臣、それから空港公団の総裁、あるいは千葉県知事にご出席をいただき、また町長さん方にもご出席をいただきましてこの円卓会議を開くことができましたことを、第一回として大変ふさわしい出発ではないかというように考えております。

ところで、この円卓会議は、ご承知のように十五回にわたって開かれました成田空港問題シンポジウムの言わば結論を踏まえて開催されたものであります。そこで、私たちが円卓会議を今後進めていく基本的な心構えとしまして、念のために第十五回のシンポジウムで合意をいたしました、言わば確認事項とでもいうべきもの、それからそこに至る経緯をごく簡単にご紹介して、そしてこの円卓会議を出発させたいと思うわけであります。

## 円卓会議の開催に当たって

本日ここに第一回の成田空港問題円卓会議を開催することができましたことを、お集まりの皆さんと共に喜びたいと思います。本日は、今後もこの円卓会議を囲むことになる方々の外に、特に運輸大臣をはじめ、空港公団総裁、千葉県知事、関係市長、町長のご出席

もいただき、円卓会議を開き得ましたことを、第一回としてふさわしいことと思う次第であります。

ところでこの円卓会議は、ご承知のように、十五回にわたって開かれた成田空港問題シンポジウムの結論を踏まえて開催されるものであります。念のため第十五回のシンポジウムで合意をいたしました確認事項を、そこに至る経緯の部分も簡単に踏まえて読み上げさせていただきます。同盟側から第十四回シンポジウムで次のような提案がなされました。

「二十五年間の闘いの検証および航空行政批判の中で、空港が富里案の当初から、地元の農業のことや地域のことを考えずに計画されたこと、またコンセンサスを得ることなく位置決定を行い、強引に建設を進めてきたことが明らかにされました。運輸省もシンポジウムの中でそれらのことを認め、率直に反省し、今後の空港づくりに活かしていくことを表明しました。

運輸省が以上のことを具体的に施策化することで、『力による対決』の時代は終わり、空港問題の話し合い解決のための対等の立場が確立されると考えます。

さらに、歴史検証と一連のシンポジウムの中で私たちだけでなく、この地域の方々がそれぞれの立場で空港問題に係り、今後も積極的に取り組んでいけることが明らかにされました。

このようなシンポジウムの経過を踏まえて以下の提案をいたします。

- 一、運輸省、空港公団による収用裁決申請の取り下げ。
- 二、二期工事B、C滑走路建設計画を白紙に戻す。
- 三、今後の成田空港問題の解決に当たっては、「空港をめぐる、地域の理性あるコンセンサスをつくりあげる新しい場」が設けられ、そこに委ねられるべきである。」



「第十四回シンポジウムにおいて、国側もこの提案を前向きに受け止める旨を述べ、最終的な解決の仕方については、両者とも調査団の所見に一任されたのである。改めて両者の意見を確かめた上で、調査団としての所見を述べれば次のとおりである。

(一) 提案一「運輸省、空港公団による収用裁決申請の取り下げ」について  
成田空港問題をめぐる長期の力による対決に終止符を打つため、国側は、土地収用裁決申請を取り下げることとされたい。」

これはその後間もなく取り下げられ決着を見ました。

『(二) 提案二「二期工事B、C滑走路建設計画を白紙に戻す」について

過去における成田空港建設の経緯の中に、民主主義社会であるならばあってはならないいくつかの行為が国の側にあつたことは、シンポジウムの席上明らかにされたところである。国はその反省の上に立って、二期工事B、C滑走路の建設計画について、今までの行きがかりにとらわれず、ここで白紙の状態に戻すべきである。

この問題については、地域の人々と民主的に話し合いをすることにより解決の道を探ることとされたい。』

(三) 提案三「今後の成田空港問題の解決に当たつての新しい場を設けること」について

右記(一)および(二)を踏まえて、成田空港問題の解決のために、真に民主的、理性的コンセンサスを形成するための前提条件ができ上がる。

「この新しい協議の場をいかなる形でつくるかは、なお残された課題であるが、その具体策については、シンポジウムの経緯を引き継ぐ趣旨から、調査団に一任することとされたい。」

そこで第一の問題は「新しい協議の場」をどうつくるか、ということでもあります。この点はシンポジウムの最後の後始末でもありますので、シンポジウム運営委員会を開催し、名称を「成田空港問題円卓会議」とし、皆さんにお配りした「円卓会議の運営について」を決めていただきました。「設置の趣旨」「構成員」「協議の進め方」「地連協の役割」等はその中に記されたとおりです。

二十七年にわたり成田空港問題をめぐって生じた出

来事については、十五回にわたるシンポジウムで一切清算し、決着を見たわけであります。とは言え、成田空港が現存する故に今日も残っている問題はあります。地域社会から見れば紛争の故に停止状態にある事柄もあるでしょう。円卓会議はこれから討議し、解決すべき問題として受け止めています。

B・C滑走路の計画はここで白紙に戻し、「空港をめぐる、地域の理性あるコンセンサスをつくり上げる新しい場」として、この円卓会議を開くのだということとは、シンポジウムで確認したところでもあります。シンポジウムと異なる円卓会議の第一の特質は、地域の問題を全体的に話し合うという点で、したがって円卓に連なっている方たちの顔ぶれにも大きな変化があり、周辺市町村の代表、さらに地域の市民代表と申すべき方々も加わりました。

第二の点は円卓会議の目標で、円卓会議の「設立趣旨」に「空港と地域との共生関係を話し合う場」と明記しました。それぞれの立場と見解があるでしょう。簡単には一致しないかとも思うのですが、成田地域の全体的な「共生の道」を求めて話し合うのがこの円卓会議です。その点は常に念頭においていただきたい。空港にとってプラスであることは、あるいは地域にとってマイナスであるかもしれない。逆に地域にとってプラスのことは空港にとってマイナスのこともあるでしょう。お互いに視野を広げ、何とかそのマイナスをゼロに、さらにはプラスにする途はないか、これを討議していただきたいと思う。

今日、日本の農業は行き詰まっています。それを空港問題を契機にプラスに転じるような途はないか。これは地域の大問題です。飛行場をめぐる環境問題も大問題です。成田をその点で模範的な空港社会につくり上げる途はないか。国際化が進み空港が各地に形成されていくとき、成田が今後あるべき空港社会のモデルとなる方策はないか。問題はいろいろあると思うのですが、この円卓会議は唯ここに並ぶ構成員の利害を論

じ合う場ではなく、一段高い場にあつて、共生の途を求め、論じ合う場であつて欲しいと願います。

なお、最後に一言、円卓会議は議論を尽くす場であつて、多数決で事を決する場ではありません。どうかお互いの立場を認めながら議論を進めていただきたいと願います。我々調査団も必要な場合はお役に立ちたいと考えております。

一九九三(平五)年九月二十日

隅谷 三喜男

私のほうからは以上であります。

そこで、まず、本日おいでになりました伊藤運輸大臣のほうからお話を願いたいと思います。

**伊藤 茂(運輸大臣)**

皆様、伊藤でございます。

今日、この成田の地におきまして第一回成田空港問題円卓会議が開催されるに当たりまして、運輸大臣としてご挨拶を申し上げます。

ご承知のように、私は、この八月、私の所属する社会党など八党派によつて樹立をされたいわゆる連立内閣の運輸大臣に就任をいたしました。

新しい政権が目指す基本方向は、閣僚の私としても当然でございますが、前の細川総理の所信表明でも明らかにおきまして、冷戦時代が国内政治にもたらした傷痕を癒すための「国民的和解」の観点に立つて、「対立から対話へ」、「相互不信から相互信頼へ」と政治を転換していくことでございます。

そういう気持を持って、先程隅谷先生が述べられましたお気持ち、内容、しかと受け止めて努力をいたしてまいりたいと考えております。

成田空港問題につきましては、関係者の方々の多大のご尽力、反対同盟の方々の時代を切り開く勇氣ある行動のもとで、一九九一(平三)年から十五回にわたり成田空港問題シンポジウムが行われまして、その成果

として、力による対決ではなく、粘り強い対話によつて問題解決を目指すことが関係者の共同利益として確認されたところでございますが、このシンポジウムの成果は、新政権、また私が目指す方向と同じ考え方でございまして、成田空港問題二十余年の様々のことがあつた歴史を振り返りながら、新しい時代に向かつて努力をしてみたいと考えております。

とりわけ私といたしましては、運輸行政の責任者という現在の立場においてだけではなく、かつてこの問題に係つた経緯を有する者として、今日の対話の流れを見るにつけても、しみじみとした気持ちで時代の変化を実感し、同時に、これまでを振り返つて深い感慨を覚えております。

大変困難な状況の中で時代を先取りする形で対話の流れを進めていただきました隅谷先生をはじめとする隅谷調査団の先生方、また沼田千葉県知事をはじめとする関係自治体の方々、地元民間関係者の方々など多くの関係者の方々のご尽力に対し、心から感謝申し上げます。次第でございます。

また、私は、反対同盟の方々が、力による対決から、平和的に話し合いにより問題を解決するという視点に立つて真剣なご努力を重ねられまして、新しい時代を切り開いてこられたことに対して、深く敬意を表します。そして、農民の方々が抱いてこられましたお気持ちや長い間のご苦労につきまして、思いを新たにいたしているところでございます。

私は、自分自らの問題としても、このシンポジウムを通じて確かなものとなつた対話の流れを大切にしながら、問題解決に向かつて精一杯努力してまいりたいと考えております。この円卓会議につきましても、かつての時代の体験者の一人として、この会議の歴史的な意義を十分認識いたしております。そして実りあるものとなるよう、私どもも特段の努力をしてみたいと考えておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

なお、本日の会議には、残念ながら、いわゆる北原派、小川派の方々が参加されていませんが、私どもはこれらの方々とも粘り強い話し合いによりまして、問題解決の方向を見出ししていきたいと考えております。是非話し合いの機会がいただけますようお願い申し上げます。

今日の世界の状況は、東西の冷戦構造が崩れ、新しい国際社会の枠組みが模索されております。このような中で、これからの新しい時代の国際社会がどのような方向に向かつていくのか、まだ十分に見極められていない面もございしますが、今後の国際社会が、政治、経済、社会、文化など様々な分野で交流を活発にし、また国際的な相互理解と協力を拡大していかなければならないことは確かな事実だと思ひます。

このようなことを踏まえますときに、第十五回シンポジウムにおきまして越智前運輸大臣が申し上げましたように、首都圏の国際交流機能を担う国際空港として、また日本の表玄関と申しましょうか、そういう意味で成田空港の整備は必要と考えております。

しかしながら、このような成田空港について、シンポジウムにおける議論などを通じて認識を深めたことは、空港づくりに当たっては、地域の方々にその必要性をご理解いただくということに加えて、地域と両立できる空港づくりの諸課題、その対策の進め方について、丁寧な地域のコンセンサスづくりを進めていかなければならないということでございます。隅谷先生も繰り返し理性能あるコンセンサスとおっしゃいましたが、このようなコンセンサスづくりなくして空港づくりを進めることは行ふべきではないということでございます。

このため、私どもは、これまでの成田空港における空港づくりの反省の上に立ちまして、反対同盟からの三提案を隅谷調査団のご所見に従つてすべて受け入れまして、二十七年前とは異なる新しい考え方、また原点に還つてこれからの空港づくりを進めることといた



したところでございます。

私どもは、今後、この円卓会議の場などを通じまして、成田空港の整備の必要性や地域との共生を指し示した今後の取り組みについて、地域の皆様とよく話し合い、ご理解を得て、地域の将来につながるような空港づくりに初心に還った気持ちで取り組んでまいりたいと考えております。このことよって、地域の方々にとって、もっと親しみの持てる成田空港が実現し、空港の持つ可能性を地域の方々に十分活用していただける道が拓けていくことと思っております。どうぞよろしくお願いを申し上げます。

最後に当たり、本日の第一回円卓会議が開催されるなど、力による対決の時代がまさに終わろうとしてい

る今日の時代状況を踏まえまうときに、かつての厳しい対立の過程で不幸にも何人かの方が亡くなられ、多くの方が傷ついておられることに、改めて思いをいたさなければなりません。今日の新しい時代状況をお願いしますときに、誠に悔やまれる次第でございます。亡くなられた方々のご冥福を心からお祈り申し上げ、平和的な話し合いにより問題を解決していかなければならぬことを、私は改めて心に念ずる次第でございます。

原稿にございませんが一言気持ちを付け加えさせていただきますかと思いますが、私は、この仕事を担当いたしましたから、改めてこの問題の経過の様々の記録や、いわゆる隅谷調査団所見、あの文書を繰り返し読ませていただきました。特に十五回にわたるシンポジウムの結論として出されたあの文章の最後の部分は、非常に私は深い感銘をもって受け止めております。今日も持ってきておりますけれども、その中には、「過去四半世紀の歴史的事実の検証は終わったが、地域の将来の展望を開く協議の仕事はすべて今後の関係者の肩にかかっている。それは決して平坦な道ではないと思うが、シンポジウムを通じて得られた関係者相互の信頼感の上に立つて話し合いが重ねられるならば、必ずや良い成果が得られるものと信ずる。そしてそのときはじめて、成田空港問題という長い重苦しい問題から関係するすべての人たちが解放されることになるであろう」と書いてございますが、このような気持ちを私どもはしかとかみしめながら、実りある、また必ず成功できるこの円卓会議が持たれますように、心から念ずる次第でございます。

一言ご挨拶させていただきます。

**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。

大臣のほうから、十五回にわたるシンポジウムの結論の精神というようなことについて改めて確認してい

ただき、さらには伊藤大臣ご自身の大変真実あふれたご所見を伺うことができまして、大変うれしく思うわけであります。

それでは続きまして、沼田千葉県知事、よろしくお願いをいたします。

**沼田 武（千葉県知事）**

千葉県知事の沼田でございます。

第一回の成田空港問題円卓会議が開催されるに当たりまして、地元千葉県の知事といたしまして、今日まで寄せられました関係者の皆様の献身的なご努力に対しまして、心から感謝申し上げます。

とりわけ、隅谷先生をはじめ学識者の諸先生方には、公務ご多忙中にもかかわらず、一年半にわたる成田空港問題シンポジウムに引き続き、この円卓会議についてもご尽力いただけることとなり、大変心強く感じているところでございます。ここに改めて心から感謝を申し上げます。

また、国会開会中のお忙しい中、伊藤運輸大臣自らご出席いただき、空港の将来展望なり所見を含めたご挨拶をいただきましたことに、心からお礼を申し上げます。

さて、シンポジウムにおいては、成田空港問題二十七年に及ぶ歴史の検証を中心とした熱心な議論が行われ、収用裁決申請の取り下げなど三項目の合意が成立いたしました。その結果、これからの成田空港問題を話し合う新しい協議の場として、ここに「成田空港問題円卓会議」が設置され、空港と地域との共生の在り方について、改めて論議されることになりました。シンポジウムを通じて培われてきた理性ある話し合いの精神を堅持しながら、ご出席者の皆様と共に実り多い論議を尽くしていかなければならないと、心新たにしているところであります。

成田空港が滑走路一本で開港いたしましたから既に十五年が経過し、空港の存在によって、空港周辺地域

は経済的にも社会的にも大きな変貌を遂げてまいりました。この間、県並びに市町村といたしましては、空港と地域の共存共栄を目指して諸施策を進めると共に、騒音対策や農業の振興等地域対策を積極的に推進してきたところでございます。また、さらに今後の課題として、来年三月期限切れとなります「成田財特法」の延長を国にお願いすると共に、県単独の事業として「成田空港周辺地域振興計画」の策定を進めているところでございます。

このような視点から成田空港問題を考えてまいりますと、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、地域にとって経済的、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に、大変重要なことであると考えております。

しかしながら、既にシンポジウムでも明らかにされておりますとおり、空港建設は、地域住民の皆さん一人一人の問題として、生活に密着した諸課題について十分に論議を尽くすことが不可欠であります。

四半世紀を超える成田空港問題は、反対同盟の皆さんが歩まれてきた困難な道筋に見られるとおり、地域の中に対立や葛藤を生み出してまいりました。このことは、地域住民の皆さんにとっては将来の生活の見通しが立ちにくいという状況に置かれることであり、地域をあく自治体にとっても政策の計画的な推進を阻む要因となっております。ここに心新たにスタートする円卓会議においては、成田空港問題が積極的な将来像として論議され、これら地域の諸問題について一日も早く平和的解決の方向が開かれるよう、ご参会の皆様と共に努力していかねばならないと、改めて肝に銘じているところでございます。

この円卓会議は、開かれた話し合いの場として、広く地域の意見を聞くことになっておりますが、本日、このテーブルに参加されていないそれぞれの立場の方々につきましても、積極的に出席され、自由で公正な

論議が尽くされることを望んでやみません。

終わりに当たりまして、会議の参加者のみならず、関係市町村並びに地域住民の方々の一層のご支援をお願いを申し上げます。ご挨拶いたします。ありがとうございます。

#### 隅谷三喜男（隅谷調査団团长）

どうもありがとうございます。

シンポジウムの場合には、千葉県のほうは、いずれかと言えば少し後ろのほうからご参加を願ったわけですが、この円卓会議ではむしろ一番前のほうに出てきていろいろご意見・ご所見を伺わなければならないというように考えておりますので、よろしくお願いをしたいと思います。

その意味でも、ただいま知事のほうからお話がありましたので、ここで重ねて確認をし、お願いをしておきたいことは、先程私が申しております「円卓会議の運営について」、シンポジウムときにも関係を持つてはりましたが、地域振興連絡協議会、私たちは「地連協」と呼んでいます。この地連協が、円卓会議の円滑な運営を支援する、そして円卓会議で決定された方針に沿って空港と地域の共生のための具体的な施策を協議するという役割を地連協のほうが持とうと、こういうことになっており、その地連協はやはり千葉県が中核となって進めていただくと思っております。よろしくお願いをしたいと思います。

なお、事務局も千葉県のほうに全部お願いをしておりますので、ひとつよろしくお願いをいたしたいと思っております。

#### 石毛博道（反対同盟事務局長）

それではよろしくお願いたします。

## 第一回成田空港問題円卓会議参加に当たって

長い間解決の糸口すらなかった成田空港問題は、十五回に及ぶシンポジウムの結果、本日より「空港をめぐる地域の理性あるコンセンサスをつくり上げる新しい場」すなわち「成田空港問題円卓会議」に移されることになりました。開催に向けて尽力された関係者の皆様方に厚く御礼申し上げます。

本論に入る前に、先日判決が出されました小泉よね緊急裁判取消訴訟について一言触れさせていただきます。判決は、「特措法で代執行する緊急性があつた」、「仮補償金を受け取らなかった本人が悪いので補償は十分行われた」というものでした。この代執行については、昨年十二月の第十一回シンポジウムで激しく論議され、松井空港公団総裁は「空港建設の緊急性ということで特例的な手続きを受けて代執行まで行った。」

しかしながら開港までに七年を要した。これはもうどうしようもない事実だ。その事実は重いものとして受け止めざるを得ないし、反省すべきところは反省しなければならぬ。『大木さんの生活再建についても、公団なりの努力をしたことは分かったが、今顧みると、その努力は残念ながら血が通っていなかった』と発言しました。そして最後に隅谷調査団長が「公団・運輸省・千葉県の側に」大木さんに対して、それだけの圧力を加えるに対応する配慮なり、その全体の計画の進行ということに対して、いろいろ思慮が足りないところがあった。簡単に言えば、ずさんな点があつたということ、ここでお互い承認する」としめくくつたのです。明らかに今回の判決とは一八〇度違う内容です。円卓会議を始めるに当たって、シンポジウムの成果と現実、こんなにもズレがあることを会場の皆さんに知っていただきたいと思っております。

一、シンポジウムの中で、何が論議され何が確認さ

れたか。

シンポジウムを始めるに当たって、私たちは①事業認定処分失効論、②二十五年間の空港反対運動の意味、③航空行政批判および二期工事不要論、④二期予定地および周辺の地域再建計画について論述いたしました。

「事業認定問題」については、隅谷調査団の所見、「運輸省が土地収用法は形式的にはなお適用可能であるとする」ことは、社会的正義の視点からも問題があると言わざるを得ない」を双方が受け入れました。

「二十五年間の空港反対運動の意味」についての論戦で、運輸省は、①この空港が、富里案の当初から、『空の都合』だけで位置決定を行い、空港がつくられる地域のことを念頭に入れなかったこと。②そのことの裏に、事実上の農民軽視があったこと。③三里塚案の公表からわずか二週間たらずで、地域のコンセンサスを得ることなく閣議決定した。そのことが『ボタンの掛け違い』として二十五年以上の対立へと至ったこと。④本来なら出発点の誤りを正し、丁寧にコンセンサスを得る努力をすべき時に、機動隊を動員して強制的に測量を行い、地元住民との対立を決定的に深めたこと。⑤反対派農民の本来の訴えが何かを考慮することなく、土地収用法を発動し力づくで土地を奪おうとしたこと。⑥一九七一年（昭四十四）年のきわめて暴力的な代執行については、「二度とあってはならないこと、してはいけないことだった」と認めました。戦いの激しさについても、松尾航空局長は、「そこまで追い込んでいったのは運輸省の責任」、「力と力のエスカレートという形で現れた、当局の空港づくりへの批判として認識する」と述べたのです。

「航空行政批判と二期不要論」において、私たちは、①成田空港が内陸空港であるため、騒音問題の本質的解決が不可能なこと、②例え二期工事ができても、富里案の半分に削られた成田空港は、その『狭さ』を解消することができず、必然的に空港周辺の乱開発を誘発すること、③B滑走路ができて、ジャンボ機を有

効に飛ばすことはできず、B滑走路自体が時代遅れであることなどを論証し、成田空港がもっている性格が空港機能の拡張を自ら阻んでいるとの主張を行い、B、C滑走路計画を白紙に戻すべきであると提案いたしました。

「二期予定地および周辺の地域再建計画」では、私たちの土地に空港が来たことの本質的問題は、この地域の生態系を破壊したことにあることをまず指摘しました。さらに現在、地球的規模で問題となっている環境破壊の裏に、資源の無制限の使用や経済の無限拡大を是とする考えがあり、今求められているのは、環境をこれ以上破壊しないために、私たちの世代が、自ら進んである程度の不自由を引き受けざるを得ないのではないかという問題を提起しました。そして、空港問題の解決は、目先の要請よりも『次の世代に受け渡せる解決の仕方』が問われているのであり、元BC滑走路跡地に『地球的課題の実験村』を建設することを代案として提案しました。

シンポジウムにおける討論の結果、①運輸省・空港公団による収用裁決申請の取り下げ。②二期工事B、C滑走路建設計画を白紙に戻す。③今後の成田空港問題の解決に当たっては、「空港をめぐる、地域の理性あるコンセンサスをつくり上げる新しい場」が設けられ、そこに委ねられるべきである。以上の三項目を双方が受け入れました。この三項目は、言うまでもなく立場の違う者が粘り強い討論を続け、一つ一つ合意を積み重ねてきたことによって得られた『論理的帰結』であります。

## 二、円卓会議とは何か。

①当局の行政措置「収用裁決申請の取り下げ」と「B滑走路建設計画を白紙に戻す」によって、過去の過ちに対するけじめがつけられたと言えるのか。

運輸省・空港公団は、関係住民の同意を得ず、力によって強圧的に空港づくりを行ったことの反省の証し

として、収用裁決申請を取り下げ、BC滑走路建設計画を白紙に戻すという措置をとりました。確かにこの措置は過去に例のない画期的な決断と言えます。ただ、そのことをもって成田空港問題の誤った過去は清算された、と考えるのは間違いです。例えば、B国を侵略したA国が、「俺たちはもともと、B国を全部占領するつもりでいた。暴力的にやったのは悪かった。これからは話し合いでやるから、残ったところも明け渡してくれ」という論理が成り立つのでしょうか。つまり、謝った側が自分の思いを遂げ、被害にあった側が譲歩を強いられるということは、社会通念の上からも許さない話ではないでしょうか。この二項目は、自らの非を認めた運輸省・空港公団が、今後同じ過ちを犯さないためにとった具体的措置であります。

②円卓会議は原因がはっきりした成田空港問題を解決するための場所

十五回にわたる成田空港問題シンポジウムは、国と住民が抜き難い対立状態に陥った成田空港問題の原因がどこにあったのかを、一つ一つ解明してきました。ここで大事なことは、成田シンポジウムは大きな成果を上げて終了したと言われますが、その成果は原因を解明したにすぎないということです。問題は何ひとつ解決されないまま、今も私たちの前に立ちはだかっています。円卓会議は原因がはっきりした成田空港問題を解決するための場所です。運輸省・空港公団は、過去二十七年にもわたり、私たち空港反対同盟をはじめとする地元住民に多大な犠牲を強いてきました。その過去の誤りの責任をいかに組み込んで今後の空港問題を解決するか、その当事者責任が問われているのだといえます。

振り返ってみれば、三里塚闘争は国の横暴に対して人間の尊厳を主張する戦いでありました。同時に、身近で切実な生活の問題であるが故に、私たちは必死の思いでその解決方法を模索し続けてきたのです。私たちは、これ以上、政府と不毛な対決を続けることは何

も生み出さないとの思いから、四年前、事態の打開に向けて討議を開始しました。そして、第三者機関（中立機関）を設け運輸省にも呼びかけ、学識経験者の司会のもとで、公開討論を行うという手法を考えついたのです。

シンポジウムにおいては、空港問題の根本的原因を明らかにするため、自らの殻を破り、日本の航空行政を一年余り勉強するなど、様々な学習を行い問題提起をしてまいりました。また、シンポジウムの終結に当たっては、三項目の提案をし、後でも述べますが『仮死の土地に地発しを』の中で、国際性、公共性、地域性を視野に入れた成田空港問題の解決策を真剣に考え提案いたしました。そして真の解決を目指した円卓会議に至ったと思います。言わば、行政の失敗によって被害を受けた側が、すべての解決への道筋を提起したと言っても過言ではありません。当局は、この上、私たちにいったい何を求めるといのでしょうか。本場に解決方法を考え、その解決に責任があるのは成田空港問題という大きな誤りを犯した国の側にあるのではないのでしょうか。また解決能力は国にしかないと考えています。

空港建設によって農地が奪われ、森や川が失われ、地域が壊され、多数の犠牲者を出してきました。それは運輸省・空港公団が空港の必要論や面子にこだわらあまり、現実的見通しを持つことなく、空港建設を強行してきた結果であります。そのような姿勢を改め運輸省は、まず成田空港を取り巻く現実を直視し、それをきちんと把握し理解した上で、実現可能な解決の道を探るべきだと思います。もし空港の新たな拡張計画を語るならば、それを阻んでいる要因を的確につかみ、さらに解決に向けた確かなプログラムと成算について、この場で提示する義務があると思います。そのことを抜きにして建前だけの元BC滑走路必要論を言い続け、問題の解決を先延ばしにしようとする態度は、長い間空港によって苦しめられた住民に対して無責任である

ばかりでなく、日本の航空行政の面からも怠慢のそしりをまぬがれません。

### ③ 円卓会議への私たちの提案

円卓会議における最大の課題は、元BC滑走路跡地をいかに生かすかという問題です。私たちは空港問題発生以来、この土地で生活し、百姓を続けて行くという強い意志に基づいて、空港反対運動を続けてまいりました。一年半に及んだシンポジウムの議論の中でも、空港に反対してきた正しさを改めて確信いたしました。私たちは今後も末長くこの地で農業を続けていく所存です。空港の新たな拡張計画は、私たちのこのような意志と相いれないだけでなく、さらに解決のしようのない騒音地獄を拡大し、また、多くの農家の移転という問題を引き起こし、環境問題の側面からもこれ以上の生態系の破壊は許されるものではありません。長期的展望に立てば地域にとって大きなマイナスになります。

私たちは第十五回シンポジウムにおいて発表した『仮死の土地に地発しを』の中で、既に元BC滑走路跡地利用について「地球的規模での実験村」という具体的な提案を行っております。BC滑走路の建設は文明的にも行われるべきではないという見解のもと、この代案が提起されたのです。二本の滑走路があつて地球実験村があるものではありません。

シンポジウムの結論である三項目は、シンポジウムの議論を通しての論理的帰結であること、私たち農民がこの地で農業を続ける強い意志を堅持していること、そして、空港の拡張は環境問題の側面からも地域にとって大きなマイナスとなること、以上の論旨を冷静に判断するならば、運輸省・空港公団はこの円卓会議の場で、空港拡張計画の断念をすみやかに表明すべきだと思います。その上で、現空港と地域の共生の道を探っていくべきだと考えます。

### ④ 円卓会議を通して新しい価値観の創出を

円卓会議は、意見を異にする者が、対立をぶつけ合

い正否をつける形ではなく、その場に会したすべての参加者が学習によって認識を高め、また見聞を広めることを通じて現実に対する知識を共有し、共通の価値観『新しい価値』を創出し、地域再建への道筋を明らかにする場とならなければなりません。新しい価値観の創出とは、この地域の歴史や伝統を無視することなく、また農業や商業に蓄積された叡智を尊重し、幅広い分野において地域に潜む内在的な価値を引き出すことであり、それこそが「空港をめぐる地域の理性あるコンセンサスをつくり上げる」基本となると思います。すべての参加者に求められているのは、目先の要請よりも『次の世代に受け渡せる解決の仕方』を常に心掛けることだと思えます。

以上のことを踏まえ、私たちは円卓会議に臨むに当たって以下のことが双方において、また出席者全体の中で確認されるべきだと思います。

- ① 円卓会議では、《次の世代に受け渡せる解決の仕方》を論議の基本とすること。
  - ② 運輸省・空港公団は、過去の過ちに対する責任が問われていることを確認すること。
  - ③ 運輸省は空港計画の変更があり得ることを前提として円卓会議に臨むこと。
- 以上です。

### 隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

どうもありがとうございます。

同盟として十五回のシンポジウムの一方の責任者として行動され、いろいろ発言をされてきました。それを踏まえてこの円卓会議に対してどのような目標を設定して取り組むかということをもとめられたわけでありまして、最後の三つのことについては、また、改めてお諮りをし、議論をいたしたいと思います。

これは、今、同盟のほうから運輸省側に対するある問いかけがあったわけでありましたが、運輸省のほう、大臣、何かお答えに……。

**伊藤 茂（運輸大臣）**

今、反対同盟から述べられました言葉を伺っております。最後に三項目問いかけがございましたので、一言申し上げさせていただきます。

ご指摘の第一点、これは私どもは空港を地域にお預けにするに当たりましては、当然のことながら、今から将来にわたって調和のとれた地域と空港をどうするかという視点で考えなければならぬということ、言うまでもないと思います。そういう意味で、「次世代に受け渡せる解決の仕方」というお言葉がございましたが、この円卓会議の場などにおいて是非皆様のご意見を伺い、また私どものほうからも対応させていただきますながらその結論を見出していきたいというふうに考えております。冒頭に隅谷先生のお話の中にもございましたが、この円卓会議の場は、お互いに見解をぶつけ合うことから一歩進んで、新しい合意、共生の時代をどうつくるのかというお話がございました。私もそのとおりだと思います。そういう意味で考えますと、先程のお話の中でも、能力を持つのは国であり、国が責任を持っているのではないかというお言葉がございましたが、そういう気持ちもかみしめて対応をしていきたいというふうに思っております。

それから第二点のお話でございますが、これも私のご挨拶で申し上げましたように、過去の空港づくりについて地域の十分なコンセンサスづくりを行わないままに様々な事態が発生するということにつきましては、率直に私どもはこれは反省をし、またかみしめております。そういう認識の上に立って、地域のコンセンサスづくりを丁寧に行いながら進めていく。それ自体が当然過去への反省だと思えます。それを踏まえた努力をこの場でさせていただきますというふうに考えております。

第三の点につきましては、まさにこの円卓会議という大変大切な場におきまして、今後十分に議論を尽くさせていただきますというふうに考えております。

また、そういう気持ちで、様々な具体的な問題なども当然想定をされるわけでございまして、これは運輸省ということの責任で対応させていただいてまいりましたが、やはり関係省庁、特に今日ご出席をちょうだいしている千葉県をはじめとしまして地元の様々な自治体の皆さんなどを含めまして対応していくということだろうと思えます。

これは、先般、大事な問題ですから、私のほうから細川総理にもこの状況をご報告申し上げました。「二十日、第一回の円卓会議が開催されますので、私、行ってまいります。状況はこういう経過でございます、十五回にわたる公開シンポジウムがあり、円卓会議ということになりました。非常に大事な場であると思えますので、真剣に対応したいと思います」ということを細川総理にもご報告を申し上げましたら、細川総理のほうからも「関係者の皆さん大変ご苦労さまですが、どうぞよろしくお願いします」というお話がございました。そういう意味で申しますならば、私は、細川総理からこの新空港問題についての担当大臣を命じられておりますが、言うならば内閣としてそういう気持ちでやっていきたいということで、真剣な対応をいたしてまいります。

**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。

大臣から、同盟のほうから提起されました最後の三点のことについて一応のお話があったわけです。これは今後も具体的なことでいろいろ討議されることになると思っています。

**石毛博道（反対同盟事務局長）**

三点目の回答について、ほとんど要領を得ずに分からないという気がするんですけども、もう少し明確にお願いしたいと思うんです。非常に大事なことなんですね。もし計画の変更がないのであれば、我々

は円卓会議に出席する意味がないわけですね。双方にどちらも妥協点がないというのであれば、この円卓会議そのものがもう存在しない、進めていっても意味がないということになるわけです。この点についても少し明確にお答えを願いたいと思います。

**伊藤 茂（運輸大臣）**

率直に申し上げます。私、今の時点で、「見直す」「見直さない」というどちらかの言葉遣いで申し上げるのは、現時点では、私の立場も含めまして適切ではないと思っております。ただ、私が申し上げたいのは、隅谷先生が冒頭におっしゃいましたように、利害を論ずる場ではない、一歩高い次元から共生への道を切り開くことだとおっしゃいました。その言葉をしっかりとかみしめて対応したいと思います。また、そのことが持つ具体的な今後の展望というものを含めまして、きちんとかみしめて対応していきたい。是非その気持ちをご理解ください。

**隅谷三喜男（隅谷調査団团长）**

これはある意味ではこのシンポジウムの大変重要な点、ある意味では出発点かもしれませんね。ですから、同盟としてのお考えは、今、石毛さんが言われたことを踏まえて議論したいということでしょうが、円卓会議としては、運輸大臣が言われましたように、そのことも含めて議論する。それは問題外だということはない。ですから、そのことは十分踏まえながら議論をしていくということで円卓会議を進めたいと思っております。ですから、同盟のほうから繰り返しそういう問題が提起されることはちっとも問題ではないと私は思っています。

**石毛博道（反対同盟事務局長）**

我々としては、もう既に対立点は明らかだと思えますからね。つまり、残された二本の滑走路は是非とも



必要であると運輸大臣のほうも記者会見で述べておられますし、我々はそうであれば二期阻止というふうな立場を変えない。もう既にこの対立点は誰もが知っていることで、そのことをどうやって解決するのかということが円卓会議のまず最大のテーマだろうし、この機会を逃したらもう後はないと我々も考えていますからね。お互いに引く余地がないというのであれば、我々は円卓会議に出席する意味がないというふうに考えざるを得ませんからね。そういう曖昧な答弁で今後も終始するというのであれば、今後もう一回相談しまして、我々の対応を考えざるを得ないということですね。

#### 隅谷三喜男（隅谷調査団团长）

ただ、我々の立場と言いますか考えで申し上げれば、それは双方とも主張があるんですね。一方が絶対譲らない、他方も絶対譲らないとなれば、円卓会議はそもそも意味がない、おっしゃられるように。

#### 石毛博道（反対同盟事務局長）

そうですね。だから、運輸大臣は既に記者会見などで「残された二本の滑走路は必要である」と言っているわけですよね。「必要」というのは、必ず要ることですからね。それは国の基本的な立場として「必ずつくるんだ」という強い意志だというふうな我々は受け止めざるを得ないわけですね。そういうことで円卓会議に臨むのであれば、我々はもうこの会議自体が存在する意味がないと思いますからね。絶対に引く余地がないんだというのであればね。

#### 伊藤 茂（運輸大臣）

それでは一言申し上げますか。  
先日、こちらにお邪魔をさせていただきました。記者会見がございまして、記者会見の記事を私も見まして、あつと思つて、ちょっとひっかかったんですが、B、Cというのが見出しになっておりましたね。私が

言葉遣いが不十分だったのかもしれませんが、私が申し上げましたのは、白紙に返っております、その白紙の上から皆さんと議論をし、また共生の道を模索しながら次の空港をつくっていく、あるいはそれにふさわしい地域と町をつくっていく、という考え方を私の立場では申し上げたつもりでございます。ちょっとあの記事だけを読みますと、短い記事ですから私が思いました気持ち全体が表現されていないのかもしれない。

隅谷先生からお話ございましたが、この問題につきましては是非ご理解いただきたいと思いますが、第一点は、とにかく十五回シンポジウムで見られました三項目、これをスタートにして、これを基礎にして努力をしていくんだということ。そして、シンポジウムから円卓会議という場がつけられまして、私どもも責任を持って参加をさせていただいております。その参加の中でぶつけ合うというだけではなくて、共生の道を、そしてまた、妥協というお話がございましたが、平面的な妥協からもう一歩進んだ何らかの合意が得られることを期待したい。その具体的な内容を今すぐここで、今日第一回で申し上げるあれはございませんけれども、そういう気持ちでやっていきたいということでございますので、ご理解いただきたいと思います。

#### 宇沢弘文（隅谷調査団）

今の議論のやりとりの意味が理解しかねるのですが。第十五回のシンポジウムの結論として、B、C滑走路というか、成田空港の拡張計画を白紙に還元するという項目があったわけですね。同時に、裁決申請取り下げという手続を公団が取られたということとを合わせる、私は、反対同盟から出された三番目の質問の意味がちょっと理解しかねるんですね。運輸省を代弁するわけじゃないんですが、運輸省としては拡張計画を白紙に還元しているわけですね。これから具体的にどういう計画をつくって、それを実行に移すかというこ

とについて、この円卓会議で地元あるいは反対同盟の人々と討議を重ねながら、その計画を実際につくろうという形で私は第十五回の結論を理解してきたんですが、今日の反対同盟から出された質問の意味はちょっと理解しにくいんですね。伊藤運輸大臣から、具体的にどういう形で計画を変更するかということについてここで確言はできないというふうに言われたのではないかなと思うんですけど。私の理解がちょっと違っているのかどうか。これは第十五回のシンポジウムの結論の意味、あるいはその後を続けて開催されている円卓会議の意味について、私の理解が多少違っていているのかなという感じを、さっきからの議論のやり取りを聞きながら感じたんですが。

**柳川秀夫（反対同盟員）**

ただいま石毛がずつと発言しましたけど、基本的には隅谷先生が冒頭に申されたとおり、円卓会議はどうあるべきかという基本的な骨子に係る問題だと思ってるんですよね。したがって私どもは、この意見発表の中では、自分らの立場としては「二期計画を断念すべきだ」というふうに出していますけれども、それはその点でいけば、運輸省の「空港をつくりたい」というその問題と、両者意見は違うけど同じ立場だと思ってるんです。ただ、三点目の「計画の変更があり得るのか」ということに関しては、これは「空港を断念せよ」ということを今強く求めるという意味じゃないわけですよ。これはだから、円卓会議を進めるに当たっての、基本的にどうしても国は空港をつくる、反対同盟はどうしても空港をつくらせないという立場じゃないんで、そのためにはどういう基本的な立場が必要なのといったときに、最低限、空港問題が円卓会議でどういうふうに進むのか知りませんけれども、その場合、変更というのは、仮にそういう問題が出てきたときに、それに十分対応できるそういう立場を今現在持つておられるのですか、という質問をしておる

わけです。その点なんです。それは私どものほうとしては非常に大事だと思ってるんですよ。

**隅谷三喜男（隅谷調査団团长）**

だから、変更可能であるという、そういうこと。それは議論のプロセス。ですから、それはお互い、今ある考えを持って主張する。それは地域の方々も、ある考えを持って主張する。しかし、この円卓会議で話し合っているときに、お互いに了解し合って自分がこの位置において考えていることについて、変更の可能性をお互いに持つてここに臨まなければ、これは円卓会議は成り立たない。そういう意味においては、私は、同盟のほうからそういうふうに言われる背景、分からないわけなんです。大臣は、特に今日は大変慎重に言われましたが、従来、運輸省側から何となく出てきていた中に、B、C滑走路をもう一度つくりたいのだと言いますか、そういう計画で進みたいという言葉が非常に強く出てきている。けれども、それはある種の希望であって、だから一つの意見。それは不動のものと言いますか、これは変えることはできないというものであれば、円卓会議は成り立たない。それはおっしゃられるとおり。それは大臣もそういうふうに言われたと私は思っております。

**宇沢弘文（隅谷調査団）**

この「空港計画」という言葉が、多少曖昧に受け止められているのかもしれないと思うんですね。実際どういうことが第十五回シンポジウムの結論として行われたかという点、運輸省が成田空港の設計図をつくって事業認定を受けて、公共事業として空港をつくる、それに対して予算的な措置が取られてきたわけですが、その手続を一応ご破産にしたのが第十五回のシンポジウムの結論の意味だったわけですね。特に重要なものは、予算的な措置について白紙に還元しているわけですね。

そうすると、広い意味の空港計画というのは、これまで運輸省が持つて進めてきた成田空港の建設拡張計画、これは一応ストップしているんですね。一応というか、白紙還元とか、ここで止まっているわけですね。そして具体的にB、C滑走路を中心として空港の建設計画をどういう形でつくっていくかということは、私はこれからの作業ではないかと思うんですね。ただ、運輸省として、B、C滑走路をつくりたいということを外に表明して、一般の人々の支持を勝ち取るという意味で新聞その他で発言されていると思うんですが、それは既に空港のこれまでの計画がここでストップしているということを実際として認めた上の発言じゃないかなと思うんですね。

**河宮信郎（隅谷調査団）**

この点は、むしろ「空港計画の変更があり得ない」ということを前提とするな」というふうに言えば、非常に明快で当然のことになると思うんですね。と言うのは、白紙還元ということは、二期工事が単に中断され、そしてまた再開したいということではないわけですね。そういうふうな考えますと、空港計画が不変であることとを前提とするということはこの場で主張することは絶対できないし、運輸省も公団もそういう単純な工事の中断・再開の問題ではなくたのだという覚悟で計画を練り直すというか、そこから出直すということとは当然の了解でシンポを終えられたと思うので、こはむしろ議論になること自体が、ある意味ではこういう文言は同盟としては遠慮し過ぎた表現ではないか。単純な工事の中断ではないんです。空港計画不変ということが前提になることはちょっとあり得ないかと確認しているんじゃないでしょうか。例え新しく練られるものの中に、前と類似あるいは非常に似たものがある一回出てくるにしても、それは不変のものとして出されたということでは、あまりにもシンポの意味が薄れてしまうと、そういうふうな思うんですね。

**隅谷三喜男（隅谷調査団団長）**

それはあくまで、今までの計画が何かの意味で継続するということはありません。我々は白紙に還元したんですからね。だから、白紙になっても一度ここで議論をして、この成田地域の問題をどういうふうに考えようとするか、この辺は同盟が言わんとしているところとそう違っていない。大臣の言われたこともそういうことだと思いますけどね。

**宇沢弘文（隅谷調査団）**

もう一言。この経緯を国の予算執行の一般的な原則という観点から見ると、ある一定の期間にこの円卓会議で成田空港の拡張計画に対して明確な結論が出ないというときには、当然予算的な措置はこれ以上取られないというのが国の一般的な予算執行の原則だと思っんですね。つまり、ある一定の期間に例えば明確な結論が円卓会議で出されないとすると、当然そこで成田空港の建設関係に関する一切の予算的措置はこれ以上続けることは不可能になると思っんですね。これは予算執行の一般原則から、ですからそういう意味でも、空港計画というのは既に非常に大きな変更が加えられているというのが現実だと思うんですね。これは運輸省の意図とは無関係にですね。

**石毛博道（反対同盟事務局長）**

ではちょっと形を変えて聞きますけど、円卓会議の結論というものがどういう形で出てくるかというのは、もちろん多数決ではないし、分かりませんけれども、仮にこの円卓会議の結論は、新たな拡張計画はするべきでないというような結果になったときに、運輸省としてはそれに従うのかどうかという、そのことだけ確認したいと思っます。

**隅谷三喜男（隅谷調査団団長）**

この円卓会議を司会している者として言えば、円卓

会議でそういう結論になれば、それはそれに従うということですね。

**石毛博道（反対同盟事務局長）**

隅谷先生の答えじゃなくて、運輸省の答えを聞きたいわけですね。

**伊藤 茂（運輸大臣）**

先程宇沢先生から出ました話題で、予算措置、国のルールというお話がございましたが、一九九四（平土）年度（来年度）の運輸省としての予算要求という中には、従来の延長線でB、C滑走路をつくるための建設費用という項目は計上いたしておりません。やはりこの円卓会議での結論、より良い結論というものをベースにして、予算措置も含めて今後を考えていくことにしたいと思っます。これは当然の政府としての、あるいは私どもとしてのルールだと思っますから。

それから、率直に申し上げますと、「どういふ結論が出た場合、どう従いますか」という設問もあるのですが、私は、このスタートを私どもは非常に重要視をいたしております。非常に大事なところだと考えております。ですから、シンポジウムの大変なご努力の結果としての三項目をきちんと私どもは合意をし、踏まえてスタートをするんだということ、それから、隅谷先生がおっしゃいましたような、ここからお互いに非常に具体的なことに当然わたると思っますが、様々の提案をお互い出し合って、そして共生という形の次の時代というものを是非考えたいということも、私どもは真剣にそう考えております。ですから、そういう形でスタートして、この進行の中で、様々より具体的にご要望なり、私どもの具体的な対応なり、そういう十回回のシンポジウムの気持ちの上に立つたご議論というものができればと私どもも念じている。そしてまた、そういうことをどう考えるかということをそれぞれ出し合い、また私どもも出させていただきまして、従来ど

おり断固やるんだという姿勢という言い方は私もすることないと思っますが、とにかくこの円卓会議で具体的な私どもの提案、意見、皆さん方からの様々なご希望は当然出されると思っます。そういうものを真剣に議論して、新しい結論か出口を見つけていることがまさに円卓会議の課題であると思っますので、そういう気持ちでこれらに対応していきたい。そういう気持ちとてにかく申し述べたいということで、今日も第一回、私も参加させていただいたという気持ちでございます。是非そこはご理解いただきたい。

**宇沢弘文（隅谷調査団）**

石毛さん、円卓会議に参加するということは、当然、円卓会議で出された結論に従うということをして承した上で参加しているわけですね。石毛さんの質問は、「もしあることが結論されたときにそれに従いますか」というのは、「イフならばどう」という形で論理的には質問にはつきり答えられないのですが、しかし一般に言葉のやりとりの意味として、例えば運輸省にとって最悪の状況がもし円卓会議の結論として出されたときに、「それに従いますか」という形で出されると、そしてそれに対して運輸大臣が「イエス」と答えると、あたかも社会的にその状況を了承したというように受け取れかねないというような、おそらく心理的な抵抗があつて、はつきりお答えになれないんじゃないかなというふうに思っますね。石毛さんの言う意味はよく分かるんですが。

**石毛博道（反対同盟事務局長）**

では、もう一言言わせてもらいますけども、この円卓会議の最大の課題は、私は、B、C滑走路問題がどうなるかというのが一番の課題だと思っます。このことを結論づけられない限りは何の意味もないと思っます。それはなぜかという点、私もB滑走路の直下に住んで移転対象になっていきますけれども、自分の住んでいる

場所が移転するかどうか分からないときに、空港と地域が共生するというような問題を話し合っても、直下の移転住民にとっては何の意味もないということなんでしょうね。だから、円卓会議の最大の課題、最初に決めるべき話は、残された二本の滑走路問題をどうするか、これだけです。それがまず最初にあるべきだということふうに私は思っています。だから私はしつこく聞いているんですよ、そういう用意があるのかどうかということについてね。全く計画変更はあり得ないということふうに言うのであれば、我々は円卓会議に出席する意味がありませんからね。何の意味もありませんから。

**隅谷三喜男（隅谷調査団团长）**

分かります。

これは最後に言おうと思いましたが、今日は、これから運輸省側の積極的な考えを聞き、公団のほうからも意見を聞き、千葉県のほうからもあるいは言われるかと思いますが、そして、ここに参加されている地域の方々ですね、その方々の意見を何も聞いていないわけですから。聞かないうちに、同盟のほうが「おれは退席する」とかいうのは、ちよつとよくないと私は思うな。だからさちつと聞いてね……。

**石毛博道（反対同盟事務局長）**

論理的に出席する意味がないと。双方に全然計画変更の余地がないんだ、例えば反対同盟も「二期絶対阻止だ」と、それから運輸省のほうも「完全空港だ」と言っている限りは、円卓会議というのは出席する意味がないと言っているんですよ。

**隅谷三喜男（隅谷調査団团长）**

だけど、それは議論の出発点です。出発点ですが、議論をしている間に変わり得るといのが円卓会議の趣旨だと思いませんか。最初に自分の立場を言うこと

は。

**柳川秀夫（反対同盟員）**

円卓会議は確かに反対派と国の両者が向かい合っていますけど、これは私どもは、一般的には熱田派と言われますが、そういう意味では反対する側としては一部限られた部分なんですよね。そういう意味では、空港に反対するという意見を持った人は、私どもが全然関知できないところにも大勢いるわけですよ。それが総じて成田空港問題として実在していると思うんですよ。結局、だから、その問題を解決するというのは、熱田派對運輸省だけで合意したから一つの事項が済むということじゃないと思うんですよ。客観的に実在している問題をさちつと解決していく道はあるのかということを探るのが、円卓会議のほうなんです。そのためには、私どもは運輸省と対等であつて、二者がすべてを代表しているというふうに思っているわけじゃないわけです。

したがって、そういう意味では、国側としてきちつとした意見をまず言うというのは、これは私どもも同等に問われている問題じゃないと思うんですよ。私どもは意見を引つ込めて運輸省も引つ込める、どっちが譲り合つて五分だという話じゃないと思うんですよ。これはあくまでも国側の責任は大きいと思うんですよ。たまたま私どもは、空港問題の解決に当たつて、これはたまたま運輸省のお相手をしているわけでありまして、そしてすべてに、全責任を委任されているわけじゃないんですよ。したがって、そういう意味では、まず運輸省の側として、政策というものを全責任を持つている側なんです。それはやっぱりそれなりのさちつとした態度というものは必要だと思うんですよ。そこを明確にしてもらわないと、私どもは政治をやっているわけじゃないので、現実的に生の伝わる声というのは、やはり重要だと思うんですよ。決して、運輸省の意見をとらえて、我が意を得たと、

そういう考えは毛頭ないわけでありまして。

とにかく円卓会議を進めるに当たつての基本的な共通の価値観、それはまず「つくつていく」というのが前提になると思うんですよ。お互いにそういう共通の価値観なり理念がもう既にあるものだというふうに私どもは思っていないんですよ。まず、そういう共通の理念なり価値観をつくつていくための場が、これがやっぱり円卓会議の出発点になると思つていんですよ。その点は是非ともそういう基本的なところで、前回の「白紙に戻す」ということについての再確認という意味を含めて、もう少し明確な運輸省側の態度が欲しいなというふうに申し上げているわけです。

**隅谷三喜男（隅谷調査団团长）**

ですから私の考えは、非常に率直に言えば、白紙に戻すということについては、運輸省も同盟も同じであります。運輸省は白紙に戻したけど同盟は白紙に戻さない、そういうことはあり得ないですね。だから、そうしてここでお互いに意見を言い合つて、一つの価値観にまでなるのはなかなか大変だけど、とにかく話し合つて相手のそれこそ価値観をよく聞いて、お互いに理解し合い、できるだけその価値観を一致させて問題の解決のほうに向かつていこうというのが、この円卓会議の目標なんです。初めから、我々は価値観が違う、じゃあ話し合わないとなると、円卓会議の意味はない。今、柳川さんが言われたように、これは議論し合つて統一の価値観に向かつていこうと、そういうことだと思えますね。

**宇沢弘文（隅谷調査団）**

石毛さんのおっしゃること、僕は非常によく分かってすよね。ただ、騒音直下の非常に大きな犠牲を払つて、これからそのまま存在できないような状況に置かれていられる人たちの苦しみとかそういう犠牲をもつと



明確にして、それを超えて空港を拡張するだけの意味があるかどうかというのを討議しようというのが、円卓会議の一つの目的じゃないんでしょかね。単にこれまでの「空港反対同盟」という図式を越えて、空港と空港の置かれている地域全体との関連で石毛さんが提起された問題をここで討議しようということだと思っんですね。その討議の結果、例えば、それだけの犠牲を払って地域を破壊して空港をつくる意味はないということについて、我々あるいはこの円卓会議が合意をすれば、そこで当然空港の拡張計画は完全にストップすることになると思っんですね。あるいは、空港の存続を認めて、そして犠牲をどういう形で解決するか、そのために地域的にどういう手段があり得るのかということも、これからの議論の対象になると思っんですね。

そういう様々な視点なり解決の可能性をここで探

ってこういうことなんですね。今までは「運輸省・公団反対同盟」という対立の図式で、一つの力関係によって空港の問題を解決しようという図式だったわけですね。それに対して、円卓会議という席で双方あるいは関係される方々がそれぞれ自分の主張なり立場を主張して、そしてお互いに話し合いを経てあるコンセンサスをつくらうという場が、この円卓会議だと思っんですね。ですから石毛さんが言われることは、僕はよく分かる。

それをこの場で主張するのが、むしろ石毛さんのお考えをもっと明確にする。そしてそれに対して関係の方たちが同意すれば、そこで一つの結論が出ると思っんですね。しかし、ほかの地元の人たちの意見なり主張もあって、そういうものをお互いにつけ合いながら討議を続けていこうということじゃないんでしょか。

#### 大塚敦郎（反対同盟員）

空港の滑走路計画を白紙に戻して、この新しい円卓会議の場所で今後の空港問題の解決についていろいろ議論をして、道筋を捜していこうという会合なわけですね、この円卓会議というのは。だから私たちが、運輸省、それからこの場に参加している方々に確認していただきたい第三項目めというのは、何も無理難題を言っているのではなくて、AとBという対立する立場にある人々がいる場合にどういう議論の原理・原則があり得るべきかということに基づいて行っている基本的な合意事項なんで、僕はそれほどもめるような話ではないというふうに思っています。

だからこれについては、「議論の原則としてそういうことですね」ということで運輸大臣のほうで確認していただければ済む話でして、それを非常に防衛的にと言いますかお答えになると、やはり何か話はややこしくなるんじゃないでしょうか。僕は別に無理難題を言っているのではないというふうに。一般にお互いに

AとBという見解の違う者同士が粘り強い議論によって新たな到達点に行こうというのがこの円卓会議なわけですから、それは運輸省にしてみれば、運輸省が当初おっしゃられたB、C滑走路計画をいったん白紙に戻して、また新たに協議なすって、今後いろいろそういうことを提案なさるのだと思っんですが、その提案事項についても、今後の議論の推移によっては、円卓会議の帰趨に従ってお互いに譲歩もあり、柔軟性もあり、妥協の余地もあるというふうなこと、これは議論する意味では極めて当然のことではないでしょうか。だからそういうことをきちっと原理原則を確認していただきたいと言っているわけであって、僕らがこのこととやかく言われる筋合いは何もないのではないかと私は思っんですが。

#### 隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

今、大塚さんが言われたことは、大変よく分かります。だから、今言われた限りのことについては、運輸大臣、いかがですか。

#### 伊藤 茂（運輸大臣）

私も極めて、これ先程申し上げたとおりのことなので、とにかく白紙を含めた三項目に基づいて円卓会議がスタートする、そしてまたそこでは新しい次の合意を発見するために真剣に話をしようとおっしゃったとおり、そのとおり素直に受け止めておりますし、そのことを、例えば仮定の場合こうなったらこうするとかいう話をご勘弁いただきたいんですね。

そういう意味から言いますと、私は、お配りされている「設置の趣旨」、非常に明快にここに表現されているんじゃないだろうかと、今改めて読んでみるところなんです。

#### 大塚敦郎（反対同盟員）

つまり、我々がこういうことを主張するというのは、

運輸省の方々によく我々の真意を理解してもらいたいと思うんですが、私たちの一つの不信の表明だというふうに考えていただきたいと思うんです。私たちとしては、二期工事がいったん白紙になったのに、また同じような計画をすぐ、わずか数カ月も経たないうちに提案されて、完成されるのではないかとという危惧が私たち全体の中にあるわけです、正直なところ。だから私たちは、シンポジウムのいろんな議論を通してそれなりに信頼関係は勝ち取ったけれども、運輸省は本当に反省しているのだろうかという、やはり抜きがたい不信があつて、そういう意味でこのような表現としてきちっと確認していただかないと、我々は今、丸裸ですからね。わずか数十名の人間で国ときちっと議論しているという立場に、非常に厳しい立場に立たされているわけですから、当然このようなことぐらいは確認していただかないと安心して進めないよという、我々の不信の表明としてやっぱり理解していただきたいなと思います。

**隅谷三喜男（隅谷調査団团长）**

どうですかね。私は同盟の心情は分からないことではないんです。けれども、この円卓会議は、そういうふうにいるいろいろな思いがある。その思いは、お互いぶつかけ合ったらいいと思うんですね。だから、今言われたように、運輸省はこういう点についてはこういうことをもうちょっときちっとしてくれ、そういうことを言われること、そしてそれに対して運輸省側がある答弁をする、それではまだ不十分だとか、そういうことはあり得るでしょう。だけど、それはもう少し中身も詰めたながら。だから私は、問題の提起は、そういう提起があつたということは確認します、ここで。確認をして、それに対して運輸大臣のほうからこういうお答えがあつた。そのことがこれからの討議の中でどういうふうに変現していくかということについては、我々は十分配慮をしたいと思えますけどね。最初のときから

中身のことにあまり立ち入って「これはどうか」と言われると、運輸省もちょっと答えようがない。運輸大臣としても「ちよつとそこところはもう少し話が詰まっただけにしてくれ」と、こういうふうになるということは、ある意味ではやむを得ない。

**平野靖識（反対同盟員）**

今、中身という結論について私たちが譲らないというのではなくて、これから話し合いをしていく姿勢について確認をしようということですね。ここでは運輸省が空港計画の変更があり得ることも前提としてくださいということなんですが、大臣は先程からこのことについて非常にかたくなに受け入れを拒んでいらっしゃるわけですが、先程大臣がおっしゃったように、この円卓会議は運輸省の側も隅谷調査団の所見をすべて受け入れて始まったわけですね。隅谷調査団の所見は、二期工事B、C滑走路建設計画を白紙に戻すということについては、「国は反省の上に立って、二期工事B、C滑走路の建設計画について、今までの行きがかりにとらわれず、ここで白紙の状態に戻すべきである。この問題については、地域の人々と民主的に話し合いをすることによって解決の道を探ることとされた」と書いてあつて、それを国側が受け入れたわけですね。

ですから、もしもこの三項目について国のほうが拒まれるというのであれば、そのような「白紙の状態」という「白紙」とは一体どういうことなのかお尋ねしたい。つまり、延々十五回にわたってやってきたシンポジウムの結論で、B、C滑走路について白紙に戻す、それを国側が受け入れられました。白紙に戻すということは、今後変更があり得るということと同じ意味だと思ふんですね。この言い方を変えて、「変更があり得ることを前提としてください」ということを拒まれるのであれば、当局のほうはその「白紙」ということをどのような内容として受け止められたのかをお尋ねし

たいと思います。

**土坂泰敏（運輸省航空局長）**

隅谷調査団のご所見の中で、白紙の状態に戻す、その上で地域の人々と話し合いをして解決の道を探るようにと言われたわけでございます。これは、今までの空港づくりの進め方について、空港づくりを急ぐあまり地域のコンセンサスを十分得ないでやってきた、その反省点を踏まえてこういうご指摘になったもの、私どもは受け止めております。したがって、これからは原点に立ち返ってもう一回改めて地域のコンセンサスを得ながら物事を進めていかなければいけないと、そういう意味としてこれを受け取っておるところでございます。今までの空港づくりは一応白紙だ、しかし新たに一回原点に立ち返って、改めて運輸省としての空港づくりについてご説明をして、地域に受け入れていただくように努力をこれからしていきたい。そういう意味で、このご指摘があつたというふうには私どもは受け止めております。

**高橋寿夫（隅谷調査団）**

双方から意見のやりとりがあつて、もう尽くされていと思うわけですが。私は、シンポジウムの経緯から円卓会議に移るずっとそのプロセスなりその趣旨に立ち返って考えると、さつき石毛さんでしたか大塚さんでしたか、「丸裸だ」とおっしゃった。丸裸は、国のほうも全く同じであつて、白紙還元をした国も丸裸なわけですね。したがって、円卓会議に臨む少なくともシンポジウムを経た国と同盟、それぞれ丸裸のはずなんです。丸裸の上に立って、ここでひとつシンポジウムと違っているんな方をテーブルにお招きして、そこで議論していこうということが始まったわけですね。したがって、円卓会議で、例えば国の側が従来の二期工事の計画を一步も修正変更することなく計画どおりしゃくぶくするためこの場を使うのだと考えてい

らっしゃらないと思うけれども、それであれば石毛さんの言うように円卓会議なんかやる意味がないわけです。私は、国もそういうことにこだわっているわけじゃないで、やはり円卓会議を受け入れて出席された以上は円卓会議の結論に従うというスタンスだからこそ、国もテーブルを囲まれているんだろと思うますね。

しかしどんな意見が出てくるか、まだこれから二回、三回、四回続けて地域の方からもご意見が出るでありましょうし、そういった意見を全部総合して一つの方向づけができるものだろうと思うんですね。その方向づけがどういう結果になるか、これはやってみなければ分からないわけでありまして、国のほうも、自分の考えている方向に向かって円卓会議が結論づけられなければ意味がないと、こう思っていたんじゃないから円卓会議に臨む意味もないわけでありまして、そういった意味では、先程国の側からも再三話しておられるように、考えは持っているわけですね、国のほうもその考えをここへ出して批判を仰ぎながら進めたいと、こう言っているわけでありまして、裏返せば、その議論の結果どういう結論になるかということは、円卓会議の結論に任せるということに当然なるわけであって、論理的に言えば、その結論が国の望まない方向になることもあり得るかもしれない。

しかし、それだつて結論であれば従わざるを得ないわけであるということ認識をして、ここに臨んでいらっしゃると思うんです。ですからそういうことで、私が代弁するわけにはいかないんですけれども、おそらく当然この場へ出てこられる以上は、お国の立場もそういうことであろうと思うのでありますが、そういうことにして、一応論議にそろそろ幕を引いたらどうかと思っておりますけれども。

その辺については、私ども隅谷先生をはじめとする調査団のすべての人間が、同盟の心配していらっしゃるようなことにならないように努力をすることを約束させていただきます。

#### 宇沢弘文（隅谷調査団）

今、高橋さんがおっしゃったことをちよつと敷衍すると、反対同盟が一番心配されているのは、ここで議論を尽くして、もう二期工事はここで完全にやめろという結論が仮に出たとしたときに、運輸省は依然として最初の計画どおりB、C滑走路をつくります、そして大蔵省財政当局に概算要求を出す、予算要求をするんじゃないか、で工事を進めるんじゃないかという危惧をおそらく持っているんだと思うんですね。それは事実の問題として不可能だと思っんですね。仮に運輸省が、円卓会議でネガティブな結論が出ているにもかかわらず予算要求、概算要求を出したとしたときに、財政当局はそれを受けることはほほできないと思っんですね、これまでの経緯から考えて。そういう意味では反対同盟の持つていらっしゃる危惧は分かるんですけど、現実の、あるいはこれまでのシンポジウムの経過と最後の経緯から見ても、それはできないと思っんですね。

ところが、この場で運輸大臣がそういう場合を想定して何か答えるということは、おそらく非常に難しい。それでああいうお答えになつたんじゃないかと思っんです。

#### 隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

私はもつと端的に申しますと、同盟のほうはここでもつて多数意見がそうなつて運輸省が多数意見に従つてどうこうということまで心配されるとすれば、それは私は多数決ではありませんよと。ですから、意見がもし違つて、さて同じようなことになるかどうか分かりますませんが、例えば調査団のほうが見解を言つてくれと言われれば、調査団のほうで取りまてきちつと言ふべきことは言います。シンポジウムでもいろいろ山あり谷ありでやつてきましたけれども、そのことについてどうですか。

#### 石毛博道（反対同盟事務局長）

そうすると、今、高橋先生がおっしゃったことを全体が確認できれば、それでいいですけど。

#### 隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

それはいかがですか。何だつたら、この次のときまでにちゃんと文書にして。こういうふうな我々は了解して進めるといふように我々のほうで文書をつくつて、皆さんの了承を得るように。

#### 高橋寿夫（隅谷調査団）

もう一言。私は先程お話の最後に申しましたが、調査団としても責任を持って対処することをお約束すると申し上げたわけでありまして、今の点につきましては、どうでしょうか、運輸省の側も隅谷調査団に一任することでおさめていただければ、私ども善処したいと思ひますが、いかがでしょうか。

#### 伊藤 茂（運輸大臣）

結構でございます。よろしくお願いいたします。

#### 隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

それでは、そういう確認のことは次にきちつとするようにいたします。それでこの問題は今日は一応終わりということにさせていただきます。

これで午前の部は終わることにいたします。

（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午後の部を始めたいと思ひます。

午前は、最後のほうで、なかなか熱心な議論のやり

とりがありまして、私は、それはそれなりにお互いの立場をきちっと確認し、この円卓会議の在り方についての確認もしたと思しますので、午前の議論も大変有益であったというように思います。

午後の部に入りたいと思いますが、最初に、運輸省の航空局長のほうからご発言願います。

**土坂泰敏（運輸省航空局長）**

それでは、お許しをいただきましたので、私から総括的な発言をさせていただきます。

一九九一（平成三年）十一月から十五回にわたって行われた「成田空港問題シンポジウム」の結論に沿って、隅谷調査団の先生方をはじめ、関係者の方々の多大のご尽力により、本日、第一回成田空港問題円卓会議が開催されることになりました。先程、伊藤運輸大臣からも申し上げたところではありますが、改めて、関係者の皆様に深く感謝申し上げます。

とりわけ、隅谷先生をはじめとする調査団の先生方におかれましては、新しい協議の場をどのようなものにするかということについて、関係者が調査団に委任したことを受けて、このような画期的な円卓会議の場を設けていただき、また、シンポジウムに引き続いて、この円卓会議を主催し、導いていただくという大変困難な役割をお引き受けいただき、心より厚く御礼申し上げます。

私どもは、シンポジウムで培われた認識や相互の信頼関係を基礎として、地域の方々も広く参加する中で、関係者が円卓を囲んで理解を深め、議論を尽くしていくということ、この円卓会議の意義を十分に踏まえて、この会議が実りあるものとなるよう努力していかねばならないと考えておりますので、どうかよろしくお願いたします。

第十五回のシンポジウムにおいて、反対同盟からの三提案を隅谷調査団の所見に従って受け入れるに当たり、越智前運輸大臣からお話申し上げたところであ

りますが、私どもは、この円卓会議の場において、成田空港の役割やその整備の必要性について、よくご説明し、ご理解がいただけるよう努力していかねばならないと考えております。また、この円卓会議の場においては、私どもは、シンポジウムなどを通じて認識を深めた新しい空港づくりの考え方を踏まえて、成田空港におけるこれからの取り組み方や対策の進め方について、よくご説明し、ご意見を伺い、空港が地域に受け入れていただける道筋をなんとしても見い出していかねばならないと考えております。

このような観点から、後程、説明資料等により、具体的にご説明いたしますが、本日ご説明する事柄について、最初に私のほうから総括的に話をいたします。今日、我が国において、国際航空輸送は、経済面のみならず、広範かつ多様な文化面、社会面などでの国際交流を支えており、今後とも、そのような役割は増大していくものと考えております。また、このような国際交流は、我が国が、国際社会の一員として、相互依存関係を深めながら安定的な関係を保っていくためにも大変重要なことと思われまします。このため、その基盤となる国際空港の整備を進めていくことは、我が国経済社会や国民生活上の要請に加えて、国際社会の一員としても、必要不可欠なことと考えています。

このような中で、成田空港は、首都圏における国際空港として、一九七八（昭五十二年）五月の開港以来、その役割を果たしてまいりましたが、首都圏を中心とする国際航空需要は、質的にも量的にも極めて大きなものがあるにもかかわらず、現在の一本の滑走路では、その果たしていかねばならない役割に十分対応できないうような大変深刻な状況に立ち至っています。

現在、首都圏の国際空港能力の整備は緊急の課題となっておりますが、そのためには、成田空港の整備を進めていくことがどうしても必要であり、また、これをおいて他にないのが実情であります。

しかし、このような成田空港の整備を進めていくた

めには、その必要性をご理解いただくことに加えて、もう一つ大きな課題があります。それは、地域と両立できる空港づくりの諸課題や対策の進め方について、地域の方々によく話し合い、ご理解をいただかねばならないということでありまます。この点について、私どもの考え方を申し上げます。

第十三回のシンポジウムにおいても申し上げたところですが、空港は、空港をめぐる関係地域に影響を与え、また、地域に支えられながら存在するものであります。

私どもは、シンポジウムにおける議論などを通じてこのことを十分認識すると共に、これからの空港づくりは、空港本体の計画に加えて、騒音対策やさらには地域の整備といった事柄についても空港本体と同様あるいはそれ以上の位置づけで考えた、言わば広義の空港づくり計画ともいべきものを基本とすべきであるということについて、その認識を深めたところであります。

成田空港についてこれまでを振り返ってみるとき、私どもは、関係自治体のご協力を得て、これまでも私どもなりに懸命に対策に取り組んできたところであります。地域の方々との間に一部対立の溝を残したまままで空港づくりを進めてきたことや、空港だけに目が行き過ぎて、空港と周辺地域を一体的なものとして見る視点が必ずしも十分でなかったことなどから、私どもこのこれまでの取り組みが地域に十分に活かされていない面があったことを認識しなければならぬと思っております。

私どもは、このような過去の空港づくりの進め方に對する反省の上に立って、隅谷調査団の所見を受け入れ、成田空港について、新たな空港づくりを目指すことといたしました。今後は、この円卓会議の場などを通じて、関係地域の方々ともよく話し合っており、相互の理解を深めると共に、よくご意見を伺って、成田空港を真に地域に受け入れられる空港にしていかねば

ならないと考えるところです。

私どもは、このようにして、今後の空港づくりを進めていけば、成田空港の持つ様々な活力や可能性を農業や商工業、街づくり、さらには文化活動や日常生活などの面で、地域にもっと活かしていただくことができるものと思っております。また、空港と地域が活力や可能性をお互いに活かし合っていくことが、国際空港都市づくりなどの将来展望にもつながっていくものと思っております。

このような観点から、私どもは、これからの空港づくりを進めるに当たって、騒音対策などをはじめとし、農業、商工業などに関する諸問題や道路、生活環境等地域との係りを有する様々な問題について、関係地域の方々とよく話し合い、千葉県をはじめとする関係自治体のご協力を得ながら誠実に取り組んでいく考えでありますので、どうかよろしくお願いいたします。

私どもは、このような考えの下に丁寧な地域のコンセンサスづくりを行いながら、空港と地域が両立できるための課題について誠意をもって取り組んでいけば、空港が地域に及ぼす農業や環境などの面での影響を克服していくことはできるものと考えており、地域との共生の道は必ずや拓けるものと思っております。そして、この円卓会議などの場を通じて千葉県や関係自治体の方々のご協力を得ながら、空港と地域が両立できる具体的な姿を見い出せるよう努力していきたいと考えております。

私どもとしては、このような空港づくりの考え方に立って、改めて、初心に返って、成田空港の整備について、ご理解とご協力をお願いするものであります。どうか、よろしくお願いいたします。

#### 隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

どうもありがとうございます。

それでは、引き続き、山本総裁のほうから公団のお話を伺いますが、ただいまの航空局長のほうは言わ

ば総論でありまして、具体的な事柄については、その後で運輸省のほうから説明を聞くということにさせていただきますかと思っております。

それでは、山本総裁、よろしく願います。

#### 山本 長（空港公団総裁）

山本でございます。第一回の成田空港問題円卓会議が、本日、ここに開催されることになりました。振り返って、深い感慨を覚える次第でございます。

一昨年以來十五回にわたりシンポジウムに参加してきた者として振り返りますと、当時の厳しい状況の中で、対立の溝を対話を通じて解決していかなければならないとの考え方に立った関係者の多大なご尽力と反対同盟の方々の時代を切り開く勇氣ある行動によって開始されました。シンポジウムにおいては、当初は手探り状況の中で、隅谷調査団のご指導のもと、お互いの懸命な議論が交され、次第に、そのような議論を通じて信頼感が醸成され、成田空港問題の根本原因が過去にさかのぼって議論されました。そしてその成果として、成田空港問題の解決に当たっての新しい場を設けることについて調査団に一任され、調査団をはじめ関係者のご尽力により円卓会議が開催される運びとなりました。改めて隅谷調査団をはじめ関係の皆様方に深く感謝申し上げます。

また、私は、この円卓会議の場が、広く地域の方々に参加し、対等の立場で自由に話し合うという隅谷調査団の所見の趣旨に沿って、シンポジウムの壇上の討論方式から、参加される方全員が同じ円いテーブルを中心に一堂に会して議論する方式にかわり、理性あるコンセンサスをつくり上げる場として設けられたことに深い感慨を覚える次第であります。

私は、今後ともこの対話の流れを大事にし、空港と周辺地域を同一の視野で考え、丁寧なコンセンサスづくりを基本とし、そのような中で、空港と地域がお互いの可能性を十分に活かし合うことを目指した私ども

の新しい空港づくりについての考え方や取り組みを率直にご説明すると共に、反対同盟、地方自治体をはじめ地域の方々のお話を謙虚にお伺いし、そのような話し合いを通じて成田空港を真に地域に受け入れていただけるよう誠意をもって臨んでまいりたいと思っております。

先程運輸大臣および航空局長から、新しい空港づくりの基本的な考え方についてお話しがありました。私も全く同じ考えであります。空港づくりを直接進める者として一言申し上げさせていただきます。

シンポジウムにおいても申し上げたところですが、これまでの私どもの空港づくりは、空港を早くつくりたいとの強い気持ちから空港をつくることに目が行き過ぎ、空港問題についての対立を根源的に解消するような視点に十分でないところがあつたと思っております。当時私どもは、地域への取り組みにつきましても、私どもなりに努力したところではありますが、このような対立の溝を残したまま諸対策を進めたために、私どもの努力が一方通行的なものになり、結果として十分な実を結ぶことができなかったものと考えております。そして、今後の空港づくりに当たっては、丁寧なコンセンサスづくりに取り組み、地域の方々と話し合いをすることにより解決の道を探っていかねばならないとの考えをシンポジウムで申し上げました。

私どもは、このようなシンポジウムの議論を通じての反省に立って、隅谷調査団の所見に示された結論に従って、三項目の提案を受け入れ、本年六月に収用裁決申請を取り下げたところであります。

私どもは、今後空港を地域にお願いするに当たっては、まず、空港は、地域に大きな影響を与えると共に、地域に支えられながら存在するものであり、周辺地域と空港計画を同一レベルで考え、その考え方のもとに、騒音対策や農業、商工業あるいは新しい地域づくりになどについて、地域とよくご相談をして、空港と地域が両立できる道筋を見い出す努力をしていかなければな

らないと考えております。そして、具体的な取り組みについては、地域のご意見をよく伺いし、関係自治体のご協力を得て、地域の方々のお気持ちや生活実感にお応えできるものとしていきたいと考えております。また、このような私どもの考え方や取り組みについて、地域の方々に肌で感じていただけるような努力をしてまいりたいと思っております。

そして、御料牧場が多くの方々に桜の名所として親しまれ、今なお地域の皆様から誇りとして語られておりますように、成田空港も地域の皆様からそのような受け止めていただける空港にしていきたいと思っております。

以上のように、私共は、空港づくりの原点に立ち返り、地権者の皆様をはじめ地域の方々と十分話し合わせていただき、地域に親しまれる空港を目指して、誠心誠意取り組んでまいりたいと考えております。

私どもとしては、このような考え方のもとに、新たな気持ちで成田空港の整備を地域にお願いしてまいりたいと考えておりますので、どうぞよろしく申し上げます。

**隅谷三喜男（隅谷調査団団長）**

どうもありがとうございます。

それでは、先程申し上げましたように、運輸省のほうから具体的なお話を伺いたいと思うのですが、その前に、先程このテーブルに座っている方のご紹介をしたのですが、大臣は午後からご用があるので帰られましたが、その代わり、前のほうに運輸省から松浦審議官と伊藤新東京国際空港課長に出ただいておられますので、ご紹介しておきます。

それでは、伊藤さんのほうから、説明してください。

**伊藤鎮樹（運輸省課長）**

それでは、成田空港の整備および今後の地域課題への取り組みについて説明させていただきます。なお、

「資料」については、関連する箇所をそれぞれご参照くださるようお願いいたします。

「一」成田空港の整備について

先に終結した成田空港問題シンポジウムにおいて、私どもの航空行政については、様々な指摘をいただきました。これらのご指摘については、シンポジウムの場においてもそれぞれご説明申し上げましたが、改めて、国際空港および国際航空輸送の役割と共に、何故私どもが成田空港の整備を進めていかなければならぬのかということについて、以下、ご説明申し上げます。

一・国際空港および国際航空輸送について

（一）国際交流の意義と国際空港の役割

今日の世界は、いずれの国も他の国とのつながりを持ちながら、その中で存在しており、国際社会は相互依存関係を深めつつ展開しています。我が国も、国際社会の中で諸外国に依存しながら存在しており、政治、経済、社会、文化等の様々な分野での国際交流を促進していかなければならぬものと考えています。そして、このような国際交流は、相互依存関係を強める国際社会において、我が国が孤立せず、安定的な国際関係を保つていくためにも大変重要なことであると考えております。

国際社会とのつながりは、人や物の行き来、情報のやりとりを通じて具体化されていますが、周囲を海に囲まれた我が国の場合、人の往来を担う交通機関は、今日、航空輸送がほぼ唯一の手段となつています。また、近年、国際航空貨物輸送は、目覚ましい発展を遂げており、国際的な物流の中で航空貨物輸送は重要な手段となつております。そのため、国際航空輸送の基盤となる国際空港を整備することは、我が国のためのみならず、我が国と交流を深めていこうとする他の国々との関係

でも必要なことであり、我が国としては、その経済社会や国民生活上の要請に加えて、国際社会の一員としても、国際空港の整備を進めていくことが必要不可欠なことを考えております。

（二）我が国を中心とした国際航空輸送の現状と将来の動向

我が国を中心とした国際航空輸送の現状を見ますと、一九九二（平四）年度では、ヨーロッパ、北米等との人の往来は我が国の国際航空輸送全体の三割であり、一方、アジア諸国、ハワイ等とのそれは七割となつております。その伸び率を最近五年で見ますと、経済発展の著しいASEAN五カ国および中国やハワイ、グアム・サイパン、オーストラリア等への利用客が大きな役割で伸びています。（資料編九ページ参照）

また、国際航空貨物輸送は、輸出品の高付加価値化、製品、食料品輸入の拡大に伴う航空適合貨物の増大により著しく伸び、我が国発着の国際航空貨物料は、一九九一（平三）年度には一六七万七千に達しており、最近五年間を見ても年平均八・九％の割合で伸びております。（資料編一〇ページ参照）

長期的な国際航空輸送需要の動向を見ますと、一九九一（平三）年度に策定された第六次空港整備五カ年計画において、二〇〇〇（平一一）年度における我が国の国際航空旅客数は、年間五、七〇〇万人に達すると予測され、一九九一（平三）年度の三、四一五万人からの年平均伸び率は、五・九％となつております。（資料編一一ページ参照）

なお、国連の専門機関であるICAO（国際民間航空機構）では、一九八九（平元）年から二〇〇〇（平十二）年の世界の国際航空旅客の伸び率を年平均七％と予測し、また、アジア地域においてはさらに高い一〇・五％の伸びを予測しております。（資料編一二ページ参照）

一方、国際航空貨物輸送は、二〇〇〇(平十二)年度には年間約三〇万tに達すると予測され、一九九一(平三)年度の一六七万tからの平均伸び率を、年平均七・一%と見込んでおります。(資料編一〇ページ参照)

我が国を取り巻くアジア・太平洋地域は、世界的に見て、旺盛な活力を背景として活発に発展している地域であります。このことは必然的に、経済のみならず社会面、文化面等の様々な分野において、今後ともこれらの地域や国々と我が国との人や物の行き来を増大させていくものと考えます。

数字の面から見ても、例えば、我が国をめぐる人の往來の現状は、一九九〇(平二)年の我が国の海外旅行者は約一、一〇〇万人で人口の一〇%弱であるのに対し、米国一七・五%、英国五四・三%、独三九・五%、仏一九・七%等となっており、日本人が海外を訪れる割合は未だ少ない状況にあります。(資料編一二ページ参照)

また、同年の訪日外国人数も約三二四万人であり、米国を訪れた外国人数が約三、九七七万人、英国約一、八〇二万人、独約一、七〇四万人等と比べて少ない状況であります。(資料編一三ページ参照)

このことから見ても、我が国をめぐる人の往來は、今後、我が国の国民生活が充実し、質的に向上した成熟社会に向かう中で、着実に増加していくものと考えられます。

以上のように、我が国を中心とする今後の国際航空需要の動向は、現在の需要予測による定量的な傾向と共に、定性的に見ても、中・長期的に確実に増加していくものと考えます。

## 二、成田空港の役割と整備の必要性について

(一) 我が国における国際空港整備の考え方と将来の国際空港の姿

### ① 我が国における国際空港整備の考え方

航空機は、他の輸送手段にない高速性を有しており、これを生かすためには、空港へのアクセスを含めた全体の所要時間を短縮することが重要です。したがって、このような要請に応えるためには、国際空港は、航空需要が発生するそれぞれの圏域において立地されることが望ましいと言えます。とりわけ大都市圏では、大量の航空需要が発生するのみならず、特に、質的な面で時間価値の要求される需要が多いため、他の圏域とは異なり、その圏域内またはその近傍にこれらの需要に対応できる大規模な空港の設置が求められます。

また、国際都市と呼ばれる大都市では、世界各国との人や物の往來に対するニーズは、量的にも質的にも大きなものがあります。そのため、これを支えることができる多方向で多頻度の国際航空サービスを提供できる拠点的な国際空港が必要であります。さらに、このような拠点的な国際空港は、空港本体だけで機能するのではなく、アクセス交通等の公共投資やホテル、物流を含めた交通産業、機内食産業、観光産業等の重層的なつながりが必要であり、これらが空港と共に総体として、広いすそ野をもって形成され、機能する必要があるとあります。そして、このような総体としての国際空港機能を形成するには相当の時間が必要であります。

以上のことから、大都市においては、長期にわたって需要に対応でき、安定的かつ発展的に国際航空サービスが提供できる大規模、拠点的な国際空港の整備が求められることとなります。

なお、今日、国際定期便の就航する地方空港は一五空港に上っており、名古屋空港や福岡空港のように、二大都市圏の空港に次ぐ路線網を持った空港も育ってきております。私どもは、地方空港で対応できる需要は、地方空港の整備・充実により対応していくことが好ましいと考えており、こ

のような考え方で、政策的にも対応しているところであります。しかしながら、背後圏の規模からみて需要の量に限りがあることから、長距離国際線等、地方空港では路線が成立しないものもあります。このような路線に対する需要については、今後とも拠点的な国際空港が引き受けていかざるを得ないものと考えます。

### ② 我が国における国際空港の現状

我が国の空港における国際航空輸送の分担状況を見ますと、成田空港開港後、全国の国際航空旅客輸送に占めるシェアは、成田空港が六〇%台保っております。(資料編一一ページ参照)

その内訳は、一九九一(平三)年度では、成田空港の出国日本人のうち首都圏在住の利用者が七五%、東日本全体では八一%となっており、首都圏を中心に広く東日本にわたる需要を分担しております。(資料編一二ページ参照)

また、成田空港は首都圏から発生する大きな需要を背景として、現在、世界四〇の国や地域、九大都市を結ぶ多様な路線網と多頻度の便数を提供していることから、全国の方々にも利用されております。逆に、我が国を訪れる外国人については、成田空港が、訪日外国人の表玄関として大きな役割を担っております。(資料編一四ページ参照)

また、国際航空貨物輸送においては、首都圏という人口・経済規模のとりわけ大きな都市圏を擁していることや、全世界に張られた路線網、貨物専用便の発着、全体的な発着便数の多さ、その他国際航空貨物機能の集積があること等から、成田空港が全国の八割程度のシェアを占めております。(資料編一〇ページ参照)

他方、大阪空港の全国の国際航空旅客輸送に占めるシェアは一六%程度であり、関西圏を中心に西日本の広い範囲にわたる需要を分担しております。

す。しかしながら、関西圏を中心とする国際航空需要に対応していくには不十分であることから、現在、関西国際空港の整備を推進しております。

地方空港を見ますと、名古屋空港や福岡空港の国際線利用者は、全国の一三%近くに達していますが、それ以外の地方空港では、背後圏が地域的であることから極くわずかなシェアとなっております。(資料編一―ページ参照)

(二) 我が国の国際空港における成田空港の位置付け

現在、成田空港は、成田一極集中ともいえる我が国の一大国際航空拠点であると共に、国際的な交流の中継基地という役割も果たしています。

今後の国際航空輸送の需要とその分担の動向の状況を見ると、国際航空旅客輸送では、成田空港は、一九九一(平三)年度の利用実績二、二二〇万人に対して、一九九五(平七)年度二、四五〇万人(一・一〇倍)、二〇〇〇(平十二)年度三、〇六〇万人(一・三八倍)と見込まれます。これを全国シェアで見ますと、一九九一(平三)年度に六五%であったものが、関西国際空港の供用後である一九九五(平七)年度には五四%となり、二〇〇〇(平十二)年度もほぼ同じシェアで推移すると見込んでおります。これに対して、関西国際空港は、一九九一(平三)年度の大坂空港の実績である一六%から一九九五(平七)年度には二八%にシェアを伸ばすと予測しております。また、地方空港は全体で一九九一(平三)年度の一七%から若干ながら増加していくものと予測しております。(資料編一―ページ参照)

国際航空貨物輸送では、成田空港は、一九九一(平三)年度の利用実績約一三〇万tに対して、一九九五(平七)年度一六〇万t、二〇〇〇(平十二)年度二〇〇tと見込んでおり、全国シェアでは、一九九一(平三)年度に七八%であったものが、一

九九五(平七)年度には六六%となり二〇〇〇(平十二)年もほぼ同じシェアで推移すると予測しております。(資料編一〇ページ参照)

このように、一九九四(平六)年九月に予定される関西国際空港の供用や地方空港の国際化の進展は、今後、成田一極集中の状況の緩和に寄与していくものと考えます。そのような中で、将来的には、成田空港は、首都圏を中心とした東日本の国際航空需要に対応すると共に、地方空港では対応できない長距離国際線等に対する需要に対応していくようになっていくものと考えます。そして、首都圏においては得難い施設として、できる限り長期の需要に対応できるよう大切に利用していく必要があると考えています。

(三) 成田空港の整備の必要性

① 整備の考え方

先に述べましたように、今日、成田空港は、多方向の路線網の集積と多頻度の国際航空サービスを提供しておりますが、首都圏を中心とする国際航空需要は極めて大きなものがあるにもかかわらず、現用施設だけでは新たな路線網の拡充や頻度の向上など首都圏の国際空港として果たさなければならぬ役割に十分対応できないという深刻な状況にあります。そのため、首都圏における国際空港能力を整備することが喫緊の課題となっており、成田空港の空港能力を拡充するための平行滑走路の整備と、安全性の一層の向上、運航の安定性の確保等の問題に対応する横風用滑走路の整備がどうしても必要と考えています。私どもとしては、改めて、成田空港の整備について、初心に戻って、地域の方々にご理解をお願いしなければならぬと考えております。

② 他の方策で代替が困難な実情

このような成田空港についての整備の考え方に對し、先のシンポジウムでは、首都圏の国際航空

需要を成田空港のみで対応するのではなく、首都圏の複数の空港で対応すべきではないかとの考えを伺いました。このことは、私どもが現在行っている首都圏空港調査や大規模空港についての民間からの様々なご提案があることを背景としてご指摘されているものだと思います。

首都圏は、国際航空需要のみならず国内航空需要も今後一層増大することが見込まれます。そのため、羽田空港の沖合展開工事を進めています。その後も比較的近い将来、再び容量の限界に達することが予想されます。このため、運輸省では、一層の空港能力の拡充を目的として首都圏空港調査を行っていることは事実です。この調査では、国内航空需要に対応する空港能力の整備が必要であるとの考えの下に、幅広く空港設置の可能性を探るといふ観点から調査を行っていますが、しかしながら、このような国内空港の整備でも、整備主体、立地上的課題等これから検討を深めなければならぬ問題を数多く抱えており、目をつけるまでにはまだ相当の時間を要するのが現状であります。

また、民間団体等から大規模な国際空港として、海上空港等様々な提案がありますが、現時点では、仮に候補地があったとしても、技術上の様々な調査・検討をはじめとし、建設費、整備手法、地域との関係、アクセス等の見通しを得ながら総合に検討して行かなければならず、実施可能な計画づくりだけでも相当長い時間を必要とすると思われ

ます。さらに、横田、厚木飛行場等を活用すべきのご意見もありますが、これらは、現在、それぞれの目的で使われているものであります。仮に一部の民間航空機の乗り入れが実現しても補完的な利用に止まるため、抜本的な対策にはなり得ないと考えます。

今日、我が国は、国際社会において、他の国に依存し、依存されるという相互関係の中で、国際社会の一員として存在しております。そのため、我が国として、国際社会との交流の基盤となる国際空港の整備を適切に行っていくことは不可欠と考えられます。国際空港は、構想の段階から実施可能な計画とするために相当の期間を要するものであり、また、関連する事業や諸活動についての新たな集積も必要となります。このようなことから、首都圏の国際空港能力の整備のための対応としては、成田空港のあと二本の滑走路の整備が不可欠なものであります。どうかよろしくお願いたします。

## 〔二〕今後の地域課題への取り組みについて

シンポジウムにおける議論などを通じて、私どもが認識を深めたこれからの空港づくりの基本的な考え方は、空港は、地域に大きな影響を与え、また、地域に支えられながら存在するものであり、今後の空港づくりはそのことを十分認識し、騒音対策や地域の振興整備といった事柄についても空港本体の計画と同様あるいはそれ以上の位置付けで十分に考えた、言わば広義の空港づくり計画とも言わなければならないように思います。また、このような空港づくりの考え方の下に、騒音対策や農業、商業などに関する諸課題をはじめ、道路、生活環境など様々な地域との係りを有する問題について、関係地域とよく話し合い、関係自治体のご協力を得ながら誠実に取り組んでいく必要があると考えております。

このような基本的な考え方に基つき、地域との丁寧なコンセンサスづくりを十分にしながら、私どもは地域に親しまれる空港づくりに努めると共に、地権者の方々に対する生活安定策や補償などを適切に行うことはもとより、騒音対策や地域の振興整備に関する諸課題に取り組んでいく考えであります。

私どもとしては、このような課題について地域ときちんと話し合い、問題解決へ向けて一つ一つ地道に取り組むことにより、空港が地域に及ぼす農業や環境などの面での影響を克服していくことは可能と考えており、このような努力を通じて、空港と地域が両立できる道を見い出していかなければならないと考えております。そのため、この円卓会議などにおける議論を通じて、千葉県や関係自治体のご協力を得て、空港と地域が両立できるような具体的な姿を見い出せるよう取り組んでいきたいと考えております。

私どもは、このような観点から、これまでも、私どもなりにこれらの対策に積極的に取り組んできたところですが、今日の時点に立つて、これまでの取り組みを振り返り、地域の方々からのご指摘も踏まえながら、見直しを図っていきたくと考えております。以下、その概要を申し上げますが、私どもは、この円卓会議の場などにおいて、今後、具体的にご意見を伺う機会を是非いただきたいと考えております。

### 一．地域に親しまれる空港づくり

成田空港については、周辺地域約一四、〇〇〇人の方が空港内に就業され、空港関連産業まで含めた就業者総数では約三五、〇〇〇人にのぼっており、地域の方々に空港の持つ可能性を活かしていただいているところですが、地域の方々からは、空港と地域社会が隔絶されているとのご指摘も受けております。

私どもとしては、このような地域からのご指摘を謙虚に受け止め、まず、地域との隔たりとなつていくような問題について、できるだけ改善を図り、地域の方々にとつて、もっと親しみの持てる空港となるよう真剣に取り組んでいくことが、地域との共生を図っていくために大切なことと考えております。

このような観点から、フェンスの前面に可能な限り植樹を行っていくと共に、地域の方々が成田空港の施設をもっと利用しやすくなるよう改善をできる

だけ図っていきたくと考えています。

また、空港周辺の自然環境をできるだけ保全し、さらに、公団所有地を利用した緑地整備などにも取り組んでいくと共に、防音林についても、これを住民の皆様にもっと親しんでいただけるよう工夫し、整備を図っていきたくと考えています。

### 二．騒音対策

騒音対策の基本は、まず第一に発生源対策や空港構造の改良を行うことであり、騒音移転対策や防音工事は、このような措置を講じても影響が及ぶ場合のやむを得ない対策としてお願いするものです。

私どもは、このような認識の下に、地元住民の皆様方の生活実感にお応えできる騒音対策を実施していくため、地域の方々のご意見をよく伺いながら、改善のための努力を重ねていかなければならないと考えております。私どもとしては、以下のような方向で現行の対策を改善しながら、今後の騒音対策を進めていきたくと考えております。

#### (一) 騒音移転対策

騒音区域からの移転は、空港の事情でその必要が生ずるものであり、住居の移転に伴って生ずる様々な問題についても、一つ一つ真摯に取り組んでいく考え方が大切なことと思っております。このような観点から、地域の方々がまとまって移転することを希望される場合には、その意向を十分踏まえて、移転先や方法についてよくご相談し、関係自治体のご協力を得ながら代替地の造成や基盤施設の整備を行い、地域社会のつながりを維持した形での移転が可能となるよう取り組んでいくこととしております。

なお、その際には、騒音区域の線引きを形式的にあてはめるのではなく、地域社会の絆やまとまりにも十分留意して実施していくと共に、住居を移転された場合にも、営農の継続に支障が生じないように、地域の方々と十分ご相談していく考えで

あります。

(一) 民家防音工事

民家防音工事につきましては、

- ① 防音家屋の建替えに際しての防音工事の実施
- ② 防音サッシの経年劣化などによる防音家屋の修理・修繕
- ③ 空調機器の経年劣化に対する機能回復工事の実施

などの問題について、地域の方々から指摘を受けております。

私どもとしては、このような指摘に対してきちんと取り組んでいかなければならないと考えており、空調機器の機能回復工事については、既に措置を講じておりますが、残る二つの課題についても、防音家屋の現在の具体的な状況を把握するための実態調査を早急に実施することとしております。

(三) 谷間対策

いわゆる谷間地域については、両側から騒音が聞こえてくるといふ煩わしさが生ずるとの地域からのご指摘を踏まえ、関係自治体のご協力を得ながら民家防音工事の実施に取り組んできております。

しかしながら、騒防法上の騒音区域内の対策と比べて対策の程度に格差があるとのことご指摘も承っており、限度額の見直し等の施策の改善について関係自治体ともよく相談しながら検討を進めているところとです。また、隣接の騒音用地などを活用した地域振興についても、地域の方々ともよく相談しながら、取り組んでいきたいと考えております。

(四) 発生源対策

空港内で発生する騒音は、離着陸時の航空機騒音と異なりある程度地上で遮音できるため、今後防音堤や防音林の整備を進めていくほか、各種

の対策を講ずることによってその軽減に努めていくこととしております。

また、深夜・早朝便については、二三時から翌朝六時までの間、運航ダイヤの設定を行わないこととすると共に、この時間帯以外についても、できる限り就航便数が少なくなるよう航空会社の努力と協力を求めてきておりますが、今後ともこのような努力を積み重ねることによって改善に努めていく考えであります。

三、地域の振興整備

(一) 農業について

空港の周辺地域につきましては、シンポジウムにおいても議論されたように、農村社会の中に空港という異質な活動が持ち込まれたことにより、地域の方々の農業の在り方に大きな影響を及ぼしたことは否定できません。私どもは、この影響が全てマイナス面だけだったとは思いませんが、地域の方々の農業への志や思いに十分対応できなかったとのご批判は謙虚に受け止めなければならぬと思います。

私どもは、これまでも、千葉県や地元自治体のご協力をいただきながら、成田用水事業や騒音用地の農業的利用など様々な農業振興の課題に取り組んできたところでありますが、今後とも、地域の方々ともよく話し合い、地域の実情やこれからの農業の在り方などについてのお考えを十分にお伺いし、千葉県や地元自治体のご協力を得ながらこの重要な課題に取り組んでいかなければならないと考えています。

(二) 地域振興

国際空港は、単に航空機が離発着するだけでなく、人や物の移動に伴う経済、社会、文化等の様々な活動が発生することから、必然的に周辺地域に大きな影響やインパクトを与えるものと思っております。成田空港についても、空港の設置により、例

えば周辺地域の人口は他の地域を上回って増加すると共に、地域経済の拡大や雇用機会の創出、地元自治体の財政力の向上等について大きな影響を与えたことは各種調査でも明らかとなっております。また、私どもとしても、空港の活力や可能性を地域に活かしていただけるよう、これまでも成田財団法による公共施設等の計画的な整備の促進、周辺対策交付金を活用した施設整備、芝山鉄道の設立や航空博物館の整備などの取り組みを行ってきたところとです。しかしながら、一方では、地域における課題として、このような影響が一部地域に限られ、地域内での格差が生じていることが指摘されております。

千葉県では、「さわやかハートちば五か年計画」において、空港周辺地域を臨空国際交流ゾーンと位置付けて、国際物流複合基地や中核工業団地の整備等による成田国際空港都市の形成を目指すと共に、二十一世紀をリードする先駆的農業地域の育成を図るなど、周辺地域の均衡ある発展を目指すこととされており、また、本年度末が期限となっている成田財団法の期限延長にも取り組んでおられるところとです。私どもとしても、このような均衡ある発展という課題を十分認識し、地域の農業や商工業の振興、街づくりなどの諸課題に対応していかなければならないと考えますが、同時に、私どもは、地域に親しまれる空港づくりに積極的に取り組んで、空港の持つ可能性や活力をもっと地域に活かしていただけるよう努力しなければならぬと思っております。

このようなことを思うとき、私どもは地域の方々の間に一部対立の溝を残したまままで空港づくりを進めてきたことや、空港だけに目が行き過ぎて、空港と周辺地域を一体的なものとして見る視点が必ずしも十分でなかったことから、空港の活力や可能性が地域に十分に活かされていない面が



### 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。

この運輸省側の考えについては、あるいはいろいろなご意見はあり得ると思うんです、十分。しかし、議論をするのはもう少し先にしていた方がいい。というのは、ただいま私たちが考えていますことのひとつ、例えば千葉県の方から、県がどういような地域計画を持っているかというように十分伺い、さらにはそういうことをめぐって地域の方々のご意見を聞く、他の方々のご意見を伺って、そこから討論をするというふうな順序でやっていきたいというふうに思っておりますが、そういう議論をするについて、ここに書いてあることはどういう意味とかいいう、言わば質問と申しますか、内容を明らかにしておくということでも何か聞いておきたいというふうなことがあれば、どうぞ言っていたら結構です。あるいは、今日聞いて急にははっきりしないがとかいいうので、次回聞きたいなら次回に聞いても一向にかまいませんが、今日は自身に立入ったの議論というのは、もう少し皆さんの提案なり何なりをお伺いした上でやりたいと思っておりますが、何かございますでしょうか。少し立入り過ぎた表現があるのではないかと私もちょっと気になったりするところがないわけではないのですが、それはそれとして、よろしいでしょうか。

そうしますと、本日の第一回の円卓会議で話し合おうとした点は、大体以上で終わるわけでありまして、第一回の円卓会議は終了ということを申し上げなければならぬのですが、その前に、一つ、二つ付け加えておきたいことがございます。

一つは、今回のことですが、次回以降、今回のこと等については、この後、運営委員会を開きまして、運営委員会で次回のスケジュールのようなことを決めていただきたいと思いますと思っておりますが、今私の念頭にありますことは、ただいまも申しましたように千葉県のほうからその構想を言っていたこと、それから、市

町村の方々のご意見、地域代表の方々のご意見などを伺うということ、一応このテーブルに着いておられる方々のご意見を次回に聞きたいと思えます。時間があればその上で少し質問、質問はもちろんその時にしていただきたほうがいいですが、討議のほうに入る時間があれば討議のほうに入りたい。というように思っておりますが、この具体的なスケジュールは、後で運営委員会できちっと決めていただきたいと思います。もう一つ付け加えて申し上げておいたほうがいいかなと思えますことは、シンポジウムが終わりまして、次は円卓会議というふうなものをやるつもりだという段階において、シンポジウムの終了の時の状況を、一応、これに参加していなかった組織の人たちにも知らせ、もしできれば次の会合には出てもらいたいということとは述べたほうがいいと思ひまして、そういう書簡を出しました。

さらに、この円卓会議を今日ここで開くことになったということについても、小川派、北原派というふうな、ここに参加しておられない方々にも、こういうことをやりますから、できれば出席していただきたい。それが直ちに可能でなければ、どうかそういうことについて我々に対して何か考えがあれば言っていたきたい。というふうなことは伝えましたが、今までのところ特に回答をいただいたわけではありません。けれども、一応そういう努力だけはいたしておりますということをご報告しておく必要があるかと思っております、最後に申し上げます。

それでは、本日は、これもちまして、第一回の円卓会議を終ることにさせていただきますと思います。どうも今日のご苦勞様でした。

— 以上 —

あつたことを改めて認識しなければならぬと思ひます。

今後、私どもは、新たな気持ちで空港づくりに取り組み、地域の方々とよく話し合い、ご意見を伺いながら、空港と地域がその活力や可能性をお互いに活かし合うという空港本来の姿を目指していかなければならないと考えております。そして、国際空港都市づくりや先駆的農業地域の育成などの将来展望もこのような中で拓かれていくものと思っております、私どもとしても、これに向かって努力していきたくと思ひます。

以上でございます。