

# 第三回 成田空港問題円卓会議

一九九三(平成五)年十二月九日(木)

成田市「成田国際文化会館」

## 隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

ただいまから第三回の成田空港問題円卓会議を始めたいと思います。

昨日はかなりひどい雨でしたが、今日は大変天気が良くなった。我々の円卓会議のほうも、ときどき曇り空になったりするかもしれませんが、今日のようになるべくいい空気で進行させたいものだと思っております。

本日の会議のことですが、まず、これからの円卓会議をどう進めていくかということについて、かなり基本的なことにわたりますので、私のほうからご報告をしますが、その後で、それをめぐって千葉県、運輸省のほうからちよつと追加的な発表をいただきまして、それについて今日は地域の方々のご意見を聞こうということ、それが本日の主要な議題であります。七名の方々の意見をお伺いするというところであります。これは、大体午後二時かその前にできれば終わりたいと思っております。その後、残った時間で、前回（第二回）の円卓会議で地域代表の方のほうから運輸省、公団、あるいは同盟、あるいは千葉県もあつたかと思っておりますが、そういうのに対してご質問がありました。そのことはその場では時間もありませんでしたし、答えるほうも用意もなかったところもあるかと思っておりますので、本日それについては質問に対する答えをお願いしたいとお話をしております。それが今日のスケジュールであります。

そこで、私、申しましたように、最初に皆さんに、円卓会議の進め方について二通りのことを申し上げます。と思います。

皆さんのお手元にお配りしてあると思いますが、まず第一は、「円卓会議の基本的な進め方について」、資料一というのがございますが、これを私が読みます。

これは、第一回るときからどういうような方向で進めるかというご議論がありまして、第一回その場でも大体申し上げ、第二回るときは口頭でも申し上げた

のですが、せっかくのことは文書にしておいてくれというご要望もありまして、こういう文書にいたしました。

## 円卓会議の基本的な進め方について

## 隅谷調査団

二十七年間にわたり成田空港の建設をめぐって生じた様々の紛糾については、十五回にわたるシンポジウムにおいて一応清算され決着をみたところである。その最終回に当調査団の提示した所見の趣旨に基き、成田空港問題に関係のあるすべての人々が、対等の立場で円卓を囲み、地域と空港との共生のあるべき姿について、理性の光のもとに自由な意見を述べ合うことを通じて、共通のコンセンサスを得るための場として、成田空港問題円卓会議が設けられたのである。

参加される人々には、その立場や今までの成田への係りの歴史の違いに応じて、様々の意見があり、一致した結論を得ることはそれほど容易ではないであろう。しかしながら、参加される人々の間でのねばり強い話し合いを重ねることにより、地域社会のあるべき姿を築くための共通の認識に達することは、決して不可能ではないと信ずる。

参加されるすべての人々が、このような趣旨を十分理解して行動されることを希望する。また、そのようにして形成された結論については、会議の構成員のすべてがこれに従い、その実現に努めるべきであることは言うまでもない。調査団としてもこのことについて責任をもって対応していく考えである。

これが基本的な考え方。この趣旨はもう繰り返し申し上げてありますので、これ以上申し上げることはないといたします。

これが基本的な考え方。このことは今日も改めて確

認をしておいていただきたいと思えます。

それからもう一つ、二番目は資料二でありまして、これは一応私の名前「運営委員長隅谷三喜男」という名前で出ておりますが、「円卓会議の今後の進め方」。これはより一歩具体的なことであります。これも、この前、口頭では大体こんなことを今考えているということも申し上げたのですが、きちつとした形でご説明をしておいたほうがいいだろうということで、こういう文章をつくったわけでありまして。

一、現在の成田空港の出現が、周辺の地域社会にもたらした影響に関する fact finding（現状把握）のための調査を行い、これをまとめて円卓会議に提出し、その評価を行う。この調査は県、関係自治体を中心となって行い、国、公団はこれに全面的に協力する。

二、国が、空港と地域との共生に関する基本的な物の考え方をまとめ、円卓会議に提出して議論する。その際、国は地域計画、環境問題、農業政策等に関する数名の学識経験者の意見を徴するものとする。

これが基本的な考え方。これがどうということになっているかということは、これまた後で運輸省のほうから説明を聞くことにしております。

三は二のことに関連するわけですが、  
三、右記二を踏まえた上で、この基本的な考え方を成田にあてはめた場合に、どのように物事を進めたら良いかについて、円卓会議で議論する。（その際に一の調査結果が重要な参考資料になることは言うまでもない。）

この二と三のことについてはちよつと抽象的なので、私のほうから一言コメントをしておきたいと思うのですが。二の最初のところで「国が、空港と地域との共生に関する基本的な物の考え方をまとめる」というよ

うになっておりますが、それははじめから成田をどうしたら良いというようなことを議論するのではなく、もちろん成田のことを念頭には置きながら、しかし成田をどうするということではなく、もっと広い視野で地域計画、環境問題、農業政策ということについて議論をしていただいて、この円卓会議にその結論を出していただいて、それをより具体化することについては、ここでもいろいろご意見があるでしょうからご意見を伺う、そういう趣旨だということをお願いしておきたいと思っております。

そこで、まず一のこと、千葉県のほうから説明をしてください。

**吉崎 満(千葉県空港地域振興課長)**

千葉県の吉崎でございます。

それでは、たいま資料二の「成田空港が地域にもたらした影響に関する現状把握のための調査」ということにつきまして、ご説明を申し上げます。資料三をご覧くださいと思います。

まず、この調査の内容につきましては、第四回円卓会議運営委員会で指名がなされました「調査内容を検討するためのワーキンググループ」というのがございまして、そこにおいて協議されたものでございます。

調査では、空港周辺の一市七町につきまして、公表されている統計資料等によりまして、一九六五(昭四十年)年から現在までを経年的に比較いたしますことにより、空港の建設と地域への影響について、その客観的な把握に努めるものと、空港等からの移転者および騒音区域居住者に直接アンケート調査を実施するものと、二つの方法で実施いたす予定となっております。

次に資料三の調査項目でございますが、これは主なもののみを記入してございます。

まず一番といたしまして、一般指標として一市七町の基本的なデータを調査いたします。

(一)といたしまして、その中の基本指標として、

世帯数、人口をはじめ、個人所得、地元自治体の財政状況などの基本的な状況を調査いたします。

次に、主要産業の農業について、農業粗生産額、農作物収穫量をはじめといたしまして、農地面積、農業所得、専業・兼業別農家数等を調査いたします。

(三) 次に、商工業でございますが、商業・商品販売額、工業・製造品出荷額をはじめ、商店数、従業者数などを調査いたします。

(四) 日常生活に関してでございますが、これは交通、病院をはじめ、住民の生活に密着しているバス路線、鉄道、併せて航空機の離発着便数および教育・社会施設等について調査いたします。

(五) 環境問題といたしまして、周辺の大気、水質、騒音をはじめ、産業廃棄物に関し調査いたします。

二番、土地利用といたしまして、空港の出現によりまして周辺の土地利用の状況がどのように変化したかを調査いたします。

三番、移転関係でございますが、空港および騒音地区からの移転者の状況を調査いたします。特に、移転者の現況調査については、対象者の中からサンプリングを行いまして、転業の状況や移転後の生活などについてアンケート調査を実施し、その状況の把握に努める予定でございます。

最後に、騒音対策等といたしましては、防音工事の概要等、騒音区域居住者の現況をはじめ、騒音対策の概要・実績などについて調査をいたします。特に、騒音区域居住者の現況につきましては、移転者と同様、サンプリングを行いまして、航空機騒音や民家防音工事などについてアンケート調査を実施する予定でございます。

なお、この調査につきましては、先程委員長からご説明がありましたとおり、県、関係自治体を中心となつて早急に行うことといたしております。

以上で私からの説明を終わらせていただきます。

**隅谷三喜男(隅谷調査団団長)**

これについては、今後、ここにお集まりの方々のご協力をいろいろな意味でお願いをしなければならぬと思っておりますので、よろしくお願いをしたいと思っております。

それから、具体的な項目についてはいろいろ検討を進めてほぼでき上がってきておるのですが、最終的なことはまた委員会を開いて決めるということになって、近々この調査はスタートをしたいと思います。

それでは、今後の進め方の項目の二の学識経験者の研究会といえますか、そういうことについては運輸省のほうから。

**土坂泰敏(運輸省航空局長)**

今の進め方の二番にあります「基本的なものの考え方」でございますが、これにつきましては、運輸省のほうで勉強いたしましたのでこの会議に提出してご議論をいただくようにしたいと思います。そのために、ここにありますように、地域計画と環境問題と農業政策、この三つの分野からそれぞれ一人ずつ、全体で三人の先生方をお願いいたしました。三人の先生方のご指導を受けて、私どもとしてはなるべく早く、かつなるべくいいものができますように最大限の努力をいたしたいと思っております。どうかよろしくお願い申し上げます。

**隅谷三喜男(隅谷調査団団長)**

なお、この項目の一、二について皆さんのほうから何かご希望なり何なりありましたら、私のほうなりあるいは運営委員会のメンバーのほうに言っていたければ、なるべく皆さんのご希望に沿ってできる範囲内においてはいたしたいと思っておりますので、よろしくご協力をお願いしたいと思います。

それからもう一つ、本来でしたら私があらかじめ申し上げておいたほうが良かったのかもしれませんが、

前回の第二回の円卓会議から今回までちょっと時間がありまして、それから今後どうするかということをご報告したように詰めなければなりませんので、運営委員会を少し拡大をしている議論をいたしました。そこで調査項目の検討と、そのための委員会をつくる、これは千葉県の方からご報告がありました。これが、そういうような準備を少しさせていた。これはもちろん今後この成田の問題をどうするかという中身のことでなくて、進め方について運営委員会で少し立ち入った議論をして計画をつくらせていた。だいて、ただいま私が報告し、県や運輸省の方からご報告があったようなことを進めようということにいたしましたので、ご了承をお願いしたいと思います。

#### 宇沢弘文（隅谷調査団）

二の地域計画、環境問題、農業政策、一つ一つが非常に重要な問題で、基本的な考え方をまとめるのは大変な作業になるんじゃないかと思いますが、どのくらいの時間的な目どを持っていらっしゃるんでしょうか。

#### 隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

これはお願いをした方々のご意見もあると思います。私の了解するところでは、基本的に日本における地域計画をどうしたらいいか、環境問題をどうしたらいいか、農業政策、農業問題はお米の問題なんかで今はてんやわんやの大騒ぎですね。こういうことについて非常な一般論を議論するとなると、これはちょっとなかなか大変。ですからそういう意味では、私はちょっとと申しましたように、成田のことを念頭に置きながら、しかし成田をどうしたらいいということではなく、成田は念頭に置きながら、今日のそういう諸問題を整理して大体の方向を考えようということ。ですから、月に二回とかいうふうにお願いをして推進をしておるわけですが、まあどうでしょうか、一月いっぱいぐらいにできれば議論は終わって。そしてこれは、大

体三人くらいの方にお願することにしております。十人も二十人もなったら、これはてんやわんやの大議論になってしまつていつ結論が出るか分からないですが、比較的我が「この方なら」と思われる方にお願いをします。一月いっばいくらいには大体の結論らしきものが出てきて、二月くらいにそういうことを整理しながら何とか書いていただいて、二月中くらいにできれば報告書を出していただきたいなと思っております。

そんなことでありますので、よろしくお願いをしたいと思います。

それから地域のほうにお願いしておきます。項目一のほうは、大体一月の下旬くらいまでには調査をお願いして報告書を出していただきたい。

### 空港周辺住民意見発表

#### 隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

それでは、空港周辺の住民の方々の意見発表という本来の主題の問題に入りたいと思います。

それでははじめに、これはアイウエオ順といいますが、そういうのでお願いをすることにいたしましたので、最初は宇都宮高明さんからお願いをいたします。

#### 宇都宮高明（成田市議会空港対策特別委員長）

ただいまご紹介いただきました、成田市議会空港対策特別委員長の宇都宮でございます。

第三回円卓会議において意見発表をさせていただくに当たり、これまでシンポジウム・円卓会議と、成田空港問題解決のためにご尽力をいただいております。隅谷調査団の先生方をはじめ、関係者の方々に對して心から敬意と感謝を申し上げます。

成田市議会におきましても、空港問題は最重要課題

として空港問題の当初より論議を交わしてまいりました。私はこれらを踏まえ所信の一端を発表させていただきます。

#### 「隅谷調査団所見を空港圏づくりの原点として」

「空港の必要性などについて、農民たちに十分な時間をかけて説明もせず国の決定した方針だからといって空港づくりを強行したことは、許されるものではなかった」と述べられているシンポジウム終結に当たって出された隅谷調査団所見は、今後私ども議会が空港と空港圏づくりを進めていく上での原点としなければならぬと考えております。特に当時空港公団職員として直接、代執行、用地買収等に従事した私にとって、その責任を強く感じているところであります。

#### 「空港の早期完全化は大多数の市民、国民の声」

さて、前回の円卓会議において、成田空港対策協議会の鬼澤会長は一般市民の声として、「国民生活、文化の向上のためにも空港整備は必要」との見解を述べられています。

空港をつくる側の国、公団の完全空港化ではなく、市民の代表として述べられた鬼澤会長の見解は、多くの市民、国民の考えであることは、反対同盟も認められるところではないかと思えます。

確かに二十七年間の言葉には言いあらわせない厳しい背景のもとでは、第一回円卓会議において反対同盟が述べられた「二本の滑走路があつて地球実験村があるのではない」という論理にならざるを得ない面はあるにしても、「次の世代に受け渡せる『社会づくりのためには、現在の滑走路一本の中途半端な空港ではなく、二十一世紀を見据えての空港の整備が必要であること』は、大多数の市民、国民の望むところであり、市議会としても空港の早期完全化に向け今後とも努力してまいりたいと考えております。

#### 「共生への前段―住民の生活権を守る騒音対策を」

そこで地域のコンセンサスを得ての空港づくりを行う上で、まずやらなければならないこととして積極的

な騒音対策があげられます。

基本的な考え方としては、ある程度広い範囲の騒音区域において、芝山・中郷地区のような集団移転を含め、移転をするのか、民家防音工事を行って住み続けるかの選択を、これまで以上に住民の方々の考えで行っていくことにしなければならぬと考えています。

議会におきましても、

○民家防音工事の再助成

○七五WECPNLに近い地区の民家防音工事の助成

○騒特法の早期線引きなど

騒音対策のより充実を図るべく検討しているところでありますが、騒特法に基づく土地利用においても、区内住民が活用しやすい方向での実施方を望むところがあります。

第一回円卓会議において、運輸省も騒音対策の改善として「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留意し、地域の方々と十分相談していく」と述べられています。内陸空港成田の宿命である騒音について、是非この運輸省の考えを幅広く運用され、前例等にとらわれることなく、地域住民の生活権を守る観点に立つての政策実施こそが、地元を受け入れられる空港への前段であると考えています。

〔空港関係地権者の実態調査を〕

さて、騒音対策を共生への前段としてとらえ、今後の空港と周辺地域の共生の在り方を模索する時、私は「やれることからまず実行する」ことが、その第一歩だと考え何点か意見を述べさせていただきます。

まず、空港公団に対しては、空港予定地内から移っていたいた三十七戸の地主さんをはじめ、空港建設のためいろいろとご協力をいただいた地権者の方々の実態調査を行うと共に、常にこれらの方々の良き相談相手となり続けるよう望むところであります。

このような公団の流れが見えてくるようになれば、

いまだ空港に反対されている農民の方々も、何らかの考えを示していただけるのではないかと、またそのように希望するところでもあります。

〔皆が参加する地球にやさしい運動―地球実験村〕

反対同盟が提案されている『地球実験村』については、ここに参加されている全員がその趣旨には賛成であろうと思います。「地球を救える」という本のなかに「環境問題ほど、ふつうの人がやる気になりさえすればやれることの多いテーマはない。問題はその気になることである」と書かれていました。

反対同盟の皆さん、地球実験村を元BC滑走路跡地だけに固守するのではなく、空港周辺で今からすぐ利用できる土地において、一緒に始めようではありませんか。

「仮死の土地に地発しを」で提案されている有機農法の実験農場をはじめ、やる気になればできることがいろいろあると思います。公団、反対同盟をはじめ周辺住民の参加による地球実験村公社等設立し、共に地球にやさしい運動を展開していきたいものです。

〔我々も使える空港に〕

また、空港は存在しているけれども身近に感じないということがよく言われます。そこでいまだ未利用の騒音区域に周辺住民が気楽にスポーツ等を楽しめる原っぱの公園の整備や、旅客ターミナル内広場での定期的なイベント等の開催を地元住民と共催していくことなどを通じて、周辺住民にとって『我々も使える空港』に近づけることは十分できると思います。

〔広域連合、成田空港圏の確立を〕

最後に、これらの共生策を施行していく空港公団や千葉県・地元市町村について述べさせていただきます。前回提案されました公団本社の地元への移転と共に、現在の公団を国・地方公共団体・民間の出資により設立されている関西国際空港株式会社のように、地元が参加できるようにすることも、地元のコンセンサスを得ての空港づくりへの一つの姿勢だと思います。千葉

県をはじめ、関係市町村も成田空港を自らの手でつくっていくためにも積極的な参加を望むところであります。

また、当議会として空港問題の当初から取り組んできて感じていたことは、印旛・山武・香取という郡の壁の厚さでした。このような中であって本年四月に地方制度調査会から内閣総理大臣に出された「広域連合及び中核市に関する答申」は、郡の壁を越えた広域的な成田空港圏づくりへの新しい形態として、今後の空港と周辺地域との共生を考える上で一つの指針になると考えています。

〔自らやれることから、実行を〕

二十七年におよぶ成田空港問題を思う時、この問題に係るすべての人々が自らやれることから、少しずつ実行していくことが『次の世代に受け渡せる解決の仕方』の第一歩だと考えます。今後とも円卓会議をはじめいろいろな機会を通じて、農業・航空はもとより教育・福祉・安全等々、多方面の分野の方々からご意見をいただき、みんなが参加してつくりあげた成田空港圏が一日も早く完成することを願ひ、私の意見発表と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）

どうもありがとうございます。

ご意見を伺いながら、これは後々この円卓会議で議論をしていく大変大切なアイデアがいろいろ含まれているという感をいたしました。どうもありがとうございます。

それでは次に、真行寺和夫さんをお願いいたします。

真行寺和夫（芝山町丸朝園芸農業協同組合長）

ただいまご紹介をいただきました芝山町の真行寺でございます。私は、今日の円卓会議に、市民の一人として参加させていただきました。

その理由の第一点として、私は、一九四三(昭十八)年、民間航空のパイロットを目指して、通信省の航空機乗員養成所に入り、卒業後は戦争の最中でしたので、隼戦闘機隊に所属して、南方戦線にあって一年半を経過し、本土決戦に備えての帰国直後に終戦となり、今日に至っております。短期間でしたが、航空界に身を委ねた一人として、成田空港は大きな関心の中に、過ごしてまいりました。

数少ないとは言え最近の大きな航空機事故は、万人の胸を痛めておりますが、成田空港の現状は非常に危険な状態で運用されていることを、大勢の方々に知っていただきたいと思つたからです。国際空港は、第一に、人命尊重に基づいて施設を完備し、日本国民は、もちろん、文字の示すとおり、国際的な信頼を得ることが肝要と思ひます。

このような観点に立つて、私が今日特に、訴えたいのは、横風着陸が、いかに難しく危険なものであるかということとです。今年に入り、花巻空港において横風着陸の失敗があり、幸いに死者は出ませんでした。飛行機は大破炎上いたしました。報道では、資格に達していない副操縦士に着陸操縦をさせた機長並びに航空会社の、人為的なミスが大きく取り上げられました。私は、このことは否定はしませんが、機長が操縦しても、強い横風着陸は、技術的にも難しく、予期し得ぬ突風とのからみによって、不測の事態が生ずる危険があります。

横風着陸とは、横風の風向き、強さに応じて、ちょっと模型を持つてまいりましたが、滑走路の方向に對しまして、風向き、強さに応じて、横向きに着陸してまいります。そうしませんが、滑走路からはみ出します。着陸寸前に機首を滑走路の方向に直すわけですが、車と違ひまして、水平では直りません。必ず傾きます。この傾けた際に、突風の煽りを受けますと、非常に危険な状態になります。こうしたことを考えて、特に私は申し上げたいわけがございます。

今の旅客機は、性能が良く高空にあつては、時速八〇〇km、九〇〇kmと高速で飛行し安定は良いのですが、着陸態勢に入ると徐々に減速し、着陸時には、時速二五〇km前後で、機は、最も不安定な状態となります。特に横風はパイロットにとり、異常な負担となります。

十一月には、香港の啓徳空港において、気象的悪条件、雨と横風の中での着陸で、一流の機長の操縦にもかかわらず、海中に機を、突っ込んだことは、まだ皆さんの記憶にも新しいはずで、成田空港は、内陸空港で、特に横風の多い北総台地にあり、開港以来、今日まで無事故ということは、旅客機の性能の向上、空港管理者の努力、パイロットの努力等の総合的な結果ですが、どんな悪条件が生じて安全という保障はありません。航空機は、現在、最も安全性の高い交通機関となつていますが、いったん事故が発生した場合は、悲惨なものとなります。政府、空港公団によるボタンの掛け違いから生じた、長年にわたる空港反対闘争も、隅谷団長のリードのもとに、政府、公団は反対同盟の意向を容れ、非を認め、円卓会議により、話し合いの中に新たな方向を見出すべく譲歩された現在、成田空港が強制取用によつてつくられたとはいへ、四、〇〇mの滑走路一本により、国際空港として運用されている以上、万全を期せずして横風による大惨事を生じたら、多くの人々の悲劇をもたらし、国際的な信頼を失ひ、ひいては地域社会に対しても、冷たい視線が集まることと思ひます。

私は、この際、反対同盟の方々にも、過去の苦難の歴史を乗り越えて、新たに、人道的観点に立たれて、横風用滑走路の役割についてもご理解を示されるよう、一市民として、お願いするものであります。

また、今日までリーダーシップを取つてこられた、石毛事務局長にも前向きにご努力いただけるよう、お願いし、期待いたします。と同時に、政府、公団に對しましてより一層地域対策に、地域住民の意向を十分に、理解した施策をされるよう、お願いいたします。

私の今回の発言は、誰に頼まれたものでもなく、私がかくして志した民間航空の世界で、多くの同志が戦争という悲劇の中に、日本の繁栄と平和な空を願つて青春を捧げて逝つた歴史の上に立つて述べさせていたものであります。

第二点は、現在、農協運営に携わる一員として、特に憂慮されるのは、就農者の高齢化と後継者の少ないこととあります。この地域の主たる農業は、蔬菜園芸ですが、高谷川、木戸川、根木名川等の、流域の農業は、水田中心の方も多く、基盤整備は急を要します。灌排水設備が完全なものとなれば、二〇町歩、三〇町歩等の大型経営が可能となり、後継者のいない農家でも委託なり、協業経営の道が拓けてまいります。これらの方途は稲作農業の足腰を強くし、米の輸入に対する抵抗力を強めます。

現在、日本の食糧自給率は大幅に減少しており、農地の荒廃は絶対に避けなければならぬ大切なことです。特に兼業農家の多い地帯では、水田の借り手のない現象が随所に生じつあります。直接的ではないにせよ、空港建設による地域開発が、これらの現象に拍車をかけていることは明らかです。情勢をご理解いただいた上で、成田用水事業等今後の地域農業合理化に向けて、政府、公団により一層のご支援をお願いしたいと思ひます。

今日日本は、世界に誇る文明社会を形成し、新幹線を軸とする鉄道網、高速道路線等の整備は着々と進み、企業はもちろん、ビジネスに旅行に、その恩恵は大きく、欠くべからざるものとなっております。その背景には、多くの人たちの善意による土地の提供、協力があつて、また犠牲も生じております。そして国民全体が等しく、その恩恵に浴びております。

今や時代は、空の交通網が脚光を浴びるようになりました。要はその協力あるいは犠牲に對し、物心両面にわたるため政者の対応が、どうあることが適切であるかが問われるところであり、適切な対応なくしては



空港完成の展望や地域との共生の具体的な姿は生まれてこないのではないかと思います。成田空港の今日までが、如実にそのことを物語っているのではないでしようか。

円卓会議の持つ本来の意味を、お互いに理解し合い、大きな進展が得られますよう期待して私の発言を終わりといたします。どうもありがとうございました。

**隅谷三喜男（隅谷調査団団長）**

どうもありがとうございます。

今まであまりシンポジウムにおいても、あるいは、円卓会議は始まったばかりですが、円卓会議においても、航空パイロットという専門の立場からのご意見は伺ったことがないので、今日は大変貴重なご意見を伺うことができたというように思います。そしてなお農業問題についてもいろいろ思うところを言っていたら、どうもありがとうございました。

それでは、三人目の方として、大栄町の高柳功さんをお願いいたします。

**高柳 功（大栄町）**

大栄町の高柳でございます。円卓会議に当たりまして、一言申し上げたいと思います。

私は、土着民としての生活をしている、あるいは農業をしている者の立場から、意見を發表させていただきます。私の言う土着民とは、自分の住む土地と空間に愛着を持ち、自然と一体となって生きている人たちだ、という意味です。

私は、この自然と環境に生かされていることを感じながら、生きてまいりました。山あり川あり、そして田圃や畑があり、そこには我々の命を支えるお米がとれ、野菜がとれ、そのことによる安心感があり、畑や田圃を先祖が開墾し豊かにしてきた歴史があり、何よりも数十年、数百年の間、我々がその子孫として生きることと保障する基盤と環境がありました。それは、

お金という価値観からすれば、さほどではないかもしれませんが。しかし、川の水は澄み、何よりも、この地でこの自然と時には対決し、時にはその恵みに感謝し、自然と一体となって生きてきた歴史がありました。

かつて私は恩師から「人間は自然がなければ生きて行けないが、自然は人間がなくとも生きてゆける」ということを学びました。真理であると思います。道路一つを考えても、昔は道と言いました。道をつくるにもみんな用地を出し合い、今みたいに補償金や買い上げということとは、あまりありませんでした。そして道路関係者みんな手間を出し合い、道路づくりをしました。今でも道普請という形で村の中に生きていますが、そうしたことが道を大事にし、郷土を大事にする、郷土愛を育くんできました。

今はどうかといいますと、道路の計画があれば、買収価格は幾らか、といった話が先行し、道路に雑草がはびこれば、それは管理者の町あるいは市がやるべきだ、という考えが先行してしまいます。自分たちの道路でもあり、自分たちの町であることの意識がなくなってきたように思えます。自分たちの、という考えがなくなると、あとは、いくら自分が利益を得るかといった方向にだけ関心が増大してしまい、そして郷土愛などというものは、どこかへいつてしまっているように思えます。自然への畏敬の念がなくなり、自然を経済的視点からしか見えなくなってしまうようになってから、郷土愛がなくなり、自然に感動したり、自然に親しむ、といった人間の謙虚さがなくなってきたように思います。自然が私たちを生かしてくれているのであって、その逆ではありません。

日本、というスケールで考えるならば、この日本の土地と自然があったればこそ、一億二千万人の人間が生き続けることが可能であった訳です。サウジアラビアのようにお金はたくさんあっても、砂漠や、不毛の地であったのなら、生存条件に恵まれた今の日本のようにはなり得ませんでしたでしょう。

行政は、土地利用計画を策定しています。しかし、経済効果優先主義が先行し、我々人間をはじめとした生命あるものの環境の保持、という観点はほとんど考慮に入れてられないように思います。幾らになるかという経済主義が先で、その結果の地下水系の汚れや環境がどうなるかといった点は、あまり省みられない状況が進行しています。

また、農村における水の問題を考えてみますと、水をととても大事に、そして上手に利用してきました。申し上げるまでもなく、水質を汚さず綺麗なまま、先祖は私たちに引き渡してくれました。水がなぜ綺麗なまままでこられたか、ということは、一つは水を汚さなかった、ということ、もう一つは汚れた水がでもそれを浄化するだけの環境があったということだと思えます。私は水の専門家ではありませんが、農村に生活していて、農村の水と都市の水は違う、と感ずるのです。農村の水は循環する水ですが、都市の水は一方通行の水です。恵みは雨となって降ってきますが、降った雨は表流水となって、水田や畑、そして山野を潤します。そして水をその流れの間に浄化します。また地下にしみた水は、やがて私たちの飲料水や非常の井戸水として、浄化され利用することができます。また植物や地表から蒸散した水は天に昇り、やはり浄化されて空中に降り注いで、これも浄化いたします。

一方、都市の水は、汚れを川から海へと一方的に流し込むだけで、循環して元の綺麗な水にするという作用はありません。最近では下水道が発達し、だいぶ綺麗になっては来ましたが、自然の浄化作用にはとうてい及びもつかないでしょう。都市部で汚れた水がでも、農村や山村で浄化されていたおかげで、ある時点までは水も綺麗であったでしょう。農山村が健全であることが、健全な都市でいられることの原因であったように思います。

一九六〇年代頃までは私たちの大柴町も川の水が綺麗でした。一九七〇年代に入り宅地化や、土砂の採取

等が活発になり、さらに生活用水の汚れで、川の水は汚れてしまっています。それに輪を架けるかのように、最近では産業廃棄物などという正体の訳の分からないものの処分場があちこちにできてきております。地下水一〇〇%の大柴町に住む私たちとしては、非常に将来の不安を覚えているものであります。

水の問題にこうしてこだわるのは、命に係わる問題であると考えられます。いわゆる都市用水があったとしても、それは消毒された水であり、弱い植物はそうした水では枯れてしまいます。命が永続できないのです。生命存続の最低条件さえ、維持することのできない環境悪化が、都市を中心として、日本全体に拡散され続けているように思えます。このような時期だからこそ、私たちを生み育ててくれた郷土、自然に感謝する気持ちを持つことの大切さを子々孫々に伝えなければならぬと思うのです。

そして、今進行する環境の悪化は、将来に対し大きな禍根を残すのではないかと、危惧しております。今の時代を生きる私たちは、次の時代の人たちに、生命が永続できる、自然と環境を引き渡せるだけの努力が必要ですし、責任があると思えます。先祖はそれをしてくれましたし、発達した今の時代の人間にそれができぬ訳はない、と信ずるものでもあります。

日本中がそうでしたが、この北総台地は、成田空港を契機として、宅地開発やらが始まりました。昭和四十年代は一反歩五〇〇六〇万円であったものが、今は坪数万円、数十万円とその値を釣り上げてきました。土地は人間が作れるものでなし、土地と自然環境によって、人間が生かされてきたということが大本であった、その逆ではないと思えます。それを人間社会が勝手に、人間の都合で値段を付け、舞い上がっているのは異常な現象ではないかと考えております。

日本の土地政策の無策が、東京の地価全体でアメリカが買える、などということさえ言わせました。逆に言えば、日本以外の国々は土地の大切さを知り、その

絶対的価値を認識していることなのかも知れません。土地を財産と見たり、投機の対象とする考えは、神様がいるとすれば、土地を作った神様から罰が当たるように思います。お金でしか、物の価値を計れぬ発想であるし、無策の象徴であるように思います。土地価格の上昇が経済効果の一つ、とする考え方そのものが間違っているように私は考えております。

土地と人間が住めるだけの環境があつてはじめて人間が生かれます。人間が土地を喰って生きていく、というのは本末転倒で、現代はまさに本末転倒の様相になっているようにも思われます。人間は海には住めません。土地があつても砂漠ではいくらも生かされません。言わば土地のおかげで、生態系が形成され、人間がそこに住むことができ、集落を生活圏として、そして国家が形成されているのでしよう。これも当たり前前のことです。しかしこの当たり前のことが、どこかで失念してしまっているように思われてなりません。

また、日本の土壌は三〇cmの土ができるのに一千年の月日がかかっている、ということを何かの本で読んだことがあります。ドイツのある州では、表土三〇cmの土はその地形を変えようとする場合、埋め込んではいられない、つまり捨ててはならない、表土は利用できるどころに移しても大事にしなければならない、という法律があるということです。これは、土地を大切にすることを共に、土を大切にしようという思想でもあります。土地があり、作物が育つ土があつてはじめて民族が繁栄する、という哲学がそこにはあります。俗っぽい言い方をすれば食糧物がなければ民族の繁栄はない、ということでしょう。

こうしたことを長々申し上げるのは、この円卓会議のはじまりとなつて空港問題の根っこの部分で、こうしたことが全く考慮されず、矛盾が拡大され、人間の生存基盤が脅かされてきているように、考えるからです。この二十五年間の空港問題と反対運動は、いろいろ問題提起がされたように思います。国家と地

方行政、そして住民との関係はどうあれば良いのか、農業と開発の一致点をどこに見出すか、自然環境と人間の係りにはどのようなことであれば良いのか、そうしたことが次々と提起されたように思います。

私は、農業を始めて二十数年になりますが、考えてみますと農業を始めると同時に空港問題があり、それがずっと続いております。反対同盟の皆さんは、当事者として、隣町に住む私たちには想像もできない体験をしてきました。同盟のかつての青年行動隊の皆さんは、私の高校時代の先輩や同輩、そして後輩がかなりおりました。しかし、これまでの間、顔を知っている、かつては時々話したことがある程度の関係であって、ここ十数年間はほとんど交際もありませんでした。しかし彼らに共感を覚える。これは何だろう、と考えました。その末に、私たちと同じような土着民的な考え方で生きているからなのではないか、というふうに考えるようになりました。土着民はその土地にしがみついているという一面もありますが、それよりもこの土地を愛し、その恵みに感謝し、先祖の生きる知恵や経験を大事にして、それらを抛り所にして生きる人たちがであります。

そういうふうと考えていきますと、我々は土着民で、空港を決め、それによって経済が発展する、と考えている人たちが善意の侵略民族、ということになるかも知れません。かつて日本帝国が、朝鮮を併合し、満州というカイライ国家をつくり、やがてアジア全体を第二次世界大戦に巻き込んでしまったと同じような論理、そのほうがお前たちのためだから、という論法と全く同じように思えます。

誤解なきように、言い訳いたしますと、これは非常に乱暴で、飛躍した論理だと思えます。ただこの土地で、自分たちの力で生き抜こうとした人たちからすれば、突然、一言も話がなく、空港にする、と言われたら土着民としては、黙っていられたかった、と思うのです。地元のため、と言われてもそれは大きなお世話

であり、そこに住む者にとっては主権の問題であった、と思います。

土地を愛し、その恵みに感謝し、先祖の知恵や努力をもとに歴史を刻み、将来を見ながら生きてきた土着民としては、それらが根こそぎ否定されてしまうのですから許せない、と考えるのは当然のことであつたと思います。『国家というものは、漠然とだが、自分たちの国家だと思っていたが、決して我々の国家ではなかつた。』という反対派の一農民の心情は、よくよく理解できます。

しかし、賢明にも、今回の反対同盟と運輸省のつた判断は、非常に民主主義に則った決断であつたと思えます。当時の日本に国際空港は必要であつたかも知れません。しかし、ここに住む土着民の生活や生きようを、無視して良いということではありません。したがって、できてしまったものは仕方がないとしても、白紙に戻して話し合おう、という一致点を見出したことは、すばらしいことだと思います。成田問題二十五年の大きな犠牲をもとにしてはありますが、民主主義の道を、健全に選択できましたことでは、ひとまず一段落いたしました。

成田空港建設の計画は、巨大な開発でした。開発と農業、開発と自然環境は相対立する形で取り上げられてきました。実際対立することが多いと思えます。日本のエコノミスト、評論家の皆さんはその多くが、経済の問題をあげます。経済効果を上げ、農地より他の産業が経済効率が上がりが高率だ、と言われます。しかし、そういう考え方そのものが、我々としては良いのだろうかという疑問をずっと持ち続けております。人間のための経済なのか、経済のために我々が生きているのか、どちらが本當なのだろうか、ということです。

反対派の皆さんや私たちは土着民であり、生きるために経済行為があつたように思います。一方推進派の皆さんは経済がないと生きられないとする考え方であ

り、侵略ではないにせよ、一部の人たちの犠牲があつて成り立つ考えではないのか、とも思うのです。そうした双方の考え方がぶつかっているのが、この成田問題であるように思います。過疎化が進んだ芝山町の経験と実情を見ても、そう思います。

これは日本全体の問題でもありますが、今の日本は動物にたとえれば、農地をつぶすことによって、自分の餌場を荒しつぶしているようでもありますし、自分の生かしてくれた環境を、自分で破壊しているようにも思えます。

先日反対派の皆さんから話しを聞きました。土づくりをし、無農薬の野菜作りに一生懸命に取り組んでおります。無農薬が目的ではありません。無農薬が売れるから、などという経済主義からくるものではなく、農薬漬の化学肥料に頼った農法では、農業の継続性は図れない、継続できる農法を、そして食べる人たちにも安心して食べられる物を、というのが主旨です。それはとりもなおさず、アメリカの有機農業法の成立と全く同じ主旨のことです。化学肥料等農薬に頼った農法では、二十年後にはアメリカの食料は自給できなくなる、したがってそれに代わる農法を確立せんがために、一九八五(昭六十)年有機農業法が成立しました。二十一世紀になつてもアメリカ国民が生き残れるよう、とアメリカ議会は決断したのでです。それは、二十年後、四十年後を予測しているからでもあります。

生命が永続できるような農法をし、食料を安定生産、確保することは民族の問題でもある、と思うのです。少なくとも、土着民の、土地を愛し、自然と共存しようとする生き方に間違いはないし、人に迷惑をかけるようなことはないと思います。人の命を支え、自然環境の保全を仕事にしているのですから。

今、二期工事はどうするのだ、という声があちこちからありますが、何もそう私は急がなくても良いのではないか、と思います。私も大栄町長を二期八年勤めさせていただきました。政治は買収選挙が当たり前の

ような風潮があり、行政では、補償金がいくらか、といったことばかりが問題になり、住民の話題は、誰が幾ら儲けたとか、そんなことばかりで、お互いの腹をさぐり合い、経済的に豊かになったとしても、それがどれほどの価値があると言えるのでしょうか。それよりも、多少経済的には我慢しても、心が通いあい、お互いの考えの違いを認めつつも地域づくりができることのほうが、よほど価値があるように思えます。今の時代、私だけが感じるのかも知れませんが、急ぎすぎること、真面目に話し合うことができなくなってきたという風潮が感じられ、良くないように思っています。二十五年の長き間、賛成、反対、とやってきたのですから、その何分の一度の時間をかけて、何がお互い問題であったのか、どうすれば良かったのか、率直に、お互いの考えが違って、将来のことを信頼し合えるまで、とことん話し合う場がここにあったな、という歴史の一コマがあっても良いと思うのです。

この円卓会議も話し合いますが、国と、地方行政そして住民が、より深く話し合っても良いのではないのでしょうか。いったん休み時間があっても良いし、十分に価値ある行為だと思います。心から、この日本を、誇りある、同じ日本民族として生きてゆくために、今までの歴史を振り返り、守るべきものと、そうでないもの、推進すべきものとやらなくとも良いもの、を腰を据えて、納得がゆくまで話し合ってもいいんじゃないでしょうか。それくらい時間をかけたからと言って日本がなくなるわけじゃない、と思います。

稲は、最低五ヶ月かけないと実りません。お米にならないのです。種から芽を出し、分けつをし、それから穂を伸ばし、花を咲かせ、夏の暑い陽射しを浴びて、太陽エネルギーを体いっぱい受け止め光合成をし、お米にします。これで、五、六ヶ月はかかります。どんなに科学が発達したからといって、工業のように時間を短縮する訳にはゆかないのです。太陽エネルギー以

上の仕事はできません。それは時間をかけるしかありません。時間をかけ、実りを待つ以外ないのです。

ゆっくりと、時間をかけ、この二十五年の経験と、その後の話し合いは、実りある経験だった、良い教訓だった、と言えるものにしていただきたいと、切に切にそう願うものであります。

以上、私の申し上げてきましたことは、直接この成田問題に関係がないように思われるかもしれませんが、何を言っているのだ、というお叱りを受けるような気がいたします。支離滅裂で、大げさではないか、と思われるかもしれませんが、また、侵略などという言葉も使いましたが、どのような考え方の人も善とか、悪とか簡単に決められるものでもないし、そんなつもりも全くありません。また、反対同盟の皆さんを一方的に土着民などと決めつけてしまったことも、深い意味はありません。一言で言えば、この国が、我々の国だ、と堂々とやる国であって欲しい、という願いを持って申し上げます。率直に、考えていることを、思うがままに申し上げさせていただきました。ありがとうございます。

最後に、大栄町の一農家である私が、このような場で、まとまりのない、しかも遠慮のない発言をさせていただいたことに、関係者の皆さんに、深く感謝し、終わらせていただきます。ありがとうございます。

#### 隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

どうもありがとうございます。

私もこの中で批判をされました経済学をやっておりますが、しかしこの円卓会議においては、そういう経済学を超えた世界、今おっしゃられたような意味でより深い視点に立って問題を考えていきたいと思っております。どうもありがとうございます。

それでは次に、園芸のことをやっておられます土井脩司さん、お願いをいたしたいと思います。

#### 土井脩司（財）花と緑の農芸財団常務理事）

今、紹介にあずかりました土井と申します。

私は、ここに來るとき、今あまりにも警備がものものしいのでちょっと驚いて、しかもこの会場で花も水もなく、何かこう……と思っていたら、あの緑（窓の外の景色を指して）が全くきれいで、今の高柳さんの発言なども聞きながら、あの緑がずっと喜んで微笑んでいるような感じも。高柳さんの今の発言を受けていたのですけれど。

頭で考えるといろんな考えがあるけれど、とにかくこの円卓会議の基本は、心だと思ふ。心一つにすると、一応心の窓を開けて一緒に聞いていただきたいということで、ラフだけを持ってまいったわけです。時間だけは厳守させていただきますので、よろしくお願ひします。

私は今、隅谷先生からお話があったように、地域社会のあるべき姿を築くための共通の認識に達するには、決して不可能ではないと信ずると言われておりますが、私、ここに本当に期待する者として、もう不可能じゃなくて可能、もつとと言うと絶対しなきゃいけないんだという思いで、いつもここに期待を持って出席をさせてもらっているわけですけれども。この必然、この反省と決意があれば絶対大丈夫だ、これは間違いない、それからこの場所に、この過程でいろんなものを学んできたし、この叡智を未来につないだら、非常に新しい、ここからの、日本国内だけじゃなくて世界に對してのメッセージができるんじゃないかと。

私なども、今園芸をやっているのですが、念ずれば花開く。いい種は必ず花が咲く。冬来たりなば春遠からじとか、いつもは未来に向かって演繹的じゃなくて考えていく人間なので非常に樂觀的などころもあるかと思ひますけれど、是非そこら辺を必ず必然にして欲しいと。この場所はもう二十七年、二十八年、また

日本中のいろんな人、また世界の人にまでいろんな面で影響を及ぼしている大事なテーマであるし問題である故に、今日お集まりの人たちは非常に大事なところにおいてになるし、是非そういう意味でこれを必然に持つていていただきたいと。

私が、まず今日出してもらった結論なんですけれど、この空港を持つてきたのも人間、それからこれを「いけない」と反対したのも人間、それに戸惑って一部はしらけたり、又は挫折したりした人たちも人間。それから、飛行機は横風に危ないじゃないかと一生懸命に今真行寺さんもおっしゃったけど、これも人間。みんなそういう考え方で、人間がつくった結果である。

それと同時に、よく「天地創造」という言葉がありますが、これは神がつくったのを天地創造と言いますが、人間がつくったのだったら、人間が今度創造することができるのじゃないか。この天地を今度新しい創造できる場所にするんじゃないかと。同盟の人も一応『地球的課題の実験村』という言葉を使っておられました。ここを本場に地球創造の場所につくれないじゃないか。ただ、先程宇都宮高明さんが言っていたように、この場所だったらいけないとか、ここだったらいいとか、そんな小さなことを言わないで、ここを全体を含んでどうすべきかということを考えるべきだと、一応私は思っています。今、駆け足でお話をさせていただきます。

それに先立って、私も実は、成田闘争の闘争本部といわれている東峰のところ、今から二十一年前、花の種を撒きました。このとき私たちが成田の問題に対しては非常に苦しい思いをして、とにかくここで花の種を撒こうということで現地に入りました。その裏には、芝山町、特に山中部落などがバックしてくれてあそこに入れたわけですが、そのときに私たちは常に、「空港公園の手先」とか、そういうふうに見られたり、あるときは逆に「過激派だ」と見られたり、いろんな

見方をされてきました。だけど僕たちは「違う」ということを常に語ってきました。それは、特に私たちがこの原点だった「フラワー・レボリューション」という言葉のもとで現地に入ったわけですが、思想とかそういうもの、また経済を超えた心の革命が必要だということで一応現地に入って、そのためには私たちがベトナム戦争というものを通しながら、成田問題も同じ部分も含んでいるんですが、とにかく正しい思想、平和な思想と平和な心、これが新しい平和な経済をつくっていく、その平和な思想と心と経済をきちっとつくなきゃいけないのではないかと。これを常に花を通してながら、生命とか愛というものを考えながら今日まで来たわけです。

そこで、よく二匹のゾウが喧嘩すると一番被害を被るのは草だ、地面だと言われていますが、この地面はある意味ではグサグサになっていると。今、私は、芝山町の山中というところに住んでいます。うちの父がここで生まれ育ったわけですが、この場所は、今、私たちは春と秋、U字溝と言いましてドブざらいに出るわけですが、道端に空き缶、それから食べ残したゴミ、もつとひどいときは紙おむつなどをボンボン捨てている。大体三六人ぐらいで出るわけですが、U字溝を洗ってそれを捨てると、ごみ袋で大体一五〇から二〇〇出るといふ非常に情ない状態です。それと同時に、産業廃棄物を捨てようという人間が出てきたりとか、非常に情ない状況を今そうしています。

同時に、木がいつぱいある、こんなものより金が欲しいんだ、木なんて切ってもいいから金が欲しいとお金が常に先にある、非常に心が貧しくなってきたり、本当に豊かさとは何かということに忘れてきている。そういう状態になっているということを現状認識の中にまず入れさせていただきました。それ程までして空港をつくらう、これ程までして反対をしてきた、こういった中ですべてが中途半端にならないかという懸念が私の中に常にありました。

空港を堂々とつくればいいじゃないか。いい空港をつくって欲しい。先程真行寺さんがおっしゃったように、安全な空港を、世界から信頼されるきちっとした空港をつくって欲しいと。確かに過去の経緯はあります。けれども、つくって欲しい。きちっとした。それと同時に、その周辺に新しい本場に豊かな地域、先程言いました天地創造の地を、何とかして叡智を使って、これだけの時間とお金と人がいればできるはずですから、それをつくって欲しいと。これが大きな願いです。

とにかく燎原の火ということがありますが、一つは風向き、一つは草が枯れているということ、それから火が消えないという三つがあれば燎原の火となるという言葉がありますが、このシンポジウムで本場にいろんな勇気ある努力と決意でここまで引っぱっていたことに敬意を表するものですけれど、その火をこれから本場の燎原の火としてつけて、ここから国内、世界に流し込める、メッセージできる場所にして欲しい、これが大きな願いです。そのために出直し、やり直し、立て直し。とにかくその時に大事なものは、いろんな頭に汚れたもの、いろんなものがあるけれども、とにかく純粹な心、精神にもう一回立ち直って、そこからスタートする。一刻も早く、すべてのエネルギーを未来に向かって欲しいと。もちろん過去も大事です。だけど未来はもつと大事だということをよく含んで、この円卓会議を進めていただきたいというのが大きな願いです。

特に高度成長と工業化社会は、愛とか誠とかいろんなものを切ってきました。人間はロボット化してきました。その中で今、農業とか教育、環境、福祉などは非常に悲痛な思いをしています。ここら辺を今もう一度木や緑などと同じように中心に置いて、そしてここを本場に豊かな天地創造、新しい創造の場にして欲しい。そのために叡智を使って欲しい。小さなことはいいから、とにかくそこら辺に大きなコンセプトを持って進めていただきたいというのが、大きな願いです。



時間はあと一分か二分になってしまいましたが、とにかく着眼は大局、着手は小局と、まずできることから始めて欲しい。

ちょうど一九九五(平七)年は終戦の年からちょうど五十年になるわけですから、「緑化フェア」が千葉で行われます。このときに何か緑の時代の幕明けが、心の和みから一緒に並行できないかという願いも、今持っているものなんですけれど。

とにかくこの円卓会議に願いたいことは、とにかく堂々とした、きちっとした、ここまで来た以上悔いのないように賛成してくれて、あのところを離れた農家の人たちのためにもきちっとした空港をつくってもらいたいということと、それと同時に、福祉の行き届いた平和で美しい、本場に地域、地球の創造をここで徹底的に徹底的に力をかけてやっていただきたい。それを二つをやるための大きなコンセプト、それをいわゆる上位コンセプト、考えをつくらせ、その上位コンセプト、フィロソフィ管理をきちっとして、ここを新しい天と地の創造の場につくっていただきたいというのが願いです。

これは運輸省だけの問題じゃない。空港の問題は運輸省だけの問題じゃなくて、農業行政にも大きな問題があったし、その他いろんな問題がありました。マスコミもあった。でも今マスコミも、一生懸命、今度どうしたらいいかと一緒に考えてくれている。この世論と共に、新しい風に乗せて燎原の火としてこの火をどんどん広げていただきたい。

とにかく過去も大事ですが、未来はもっと大切だということによく気づいて、大きく自然と歴史と文化をつくった先祖への詫びと反省、それから続く子孫に向かって大きな決意をもって、是非ここを輝かしい場所に向かってやっていただきたいと思っています。ありがとうございます。

#### 隅谷三喜男 (隅谷調査団団長)

時間を大変制約をいたしましたので、非常に情熱的な成田空港問題についての基本的なお考えを述べていただいたのですが、もしより具体的なことでこういうことも気をつけてやったほうがいいということがあったら、文書でも何でも書いて出していただければ、またそれはそれとして参考にさせていただきますと思います。どうもありがとうございます。

この成田空港問題は、シンポジウムもそうでありま

したが、ただ単に成田空港の問題にとどまらない、日本の戦後社会におけるいろいろな問題の在り方についての反省と批判というものも踏まえながらシンポジウムもやってきたと思いますし、円卓会議もそういう姿勢で、それなりの哲学というものを今おっしゃいましたが、理念を持って解決をしていかなければいけない。今日の四人の方々がほぼ共通して言われたことは、経済的な利害関係とかそういうものを乗り越えてより高い視点で問題を考えるべきだということであったと思います。これは成田問題、このシンポジウムから円卓会議へかけての基本的な私たちの考えであると思っております。皆さんのご意見を大変有益なご発言であったと考えて感謝をいたします。

ここで午前の部は一応終了させていただきます、一時から再開をいたしたいと思います。

では、どうもありがとうございました。

(昼食休憩)

#### 隅谷三喜男 (隅谷調査団団長)

それでは、時間がまいりましたので、ただいまから午後の部を始めたいと思います。午前は大変熱のこもったご意見をいただいたのですが、これから午後の部ですが、まずはじめに芝山町で農業をやっておられます藤城英明さん、お願いします。

#### 藤城英明 (クラブコミュニティ椎の木むら)

ただいまご紹介いただきました芝山町の藤城です。私は、クラブコミュニティ椎の木むらを代表して、一言意見を述べさせていただきます。

はじめに、成田空港問題シンポジウムを成功裡に実現して下さった隅谷調査団をはじめ多くの関係者の方々の努力に心から感謝申し上げます。過去の検証を通

して、これからの地域づくりはどうあるべきかを見つけ、また、成田問題の平和的解決に向けて大きく前進したことは言うまでもありません。

私たちの郷土は、空港建設をめぐり二十七年にもわたり不幸な状態が続きました。しかしながら、ようやくその暗雲が去ろうとしております。申すまでもなくシンポジウム、そして成田空港問題円卓会議の開催は、空港問題の根本的な解決に向けて大きく扉を開いたばかりでなく、地域社会と空港の共生の道を見出すべく討議がなされるという段階を迎えました。地域社会・空港という在り方について、今こそ一人一人が議論をし、どうあるべきかを真剣に考えなければならぬときがきたものと思います。

### 共生について

最近よく「共生」という言葉が使われています。これを辞書で引いてみますと「二種類の動物が一緒になり、互いに助け合って生活すること」とあります。好むと好まざるとにかかわらず今の成田空港は存在しています。空港と地域の関係には『互いに助け合う』という真の共生の精神が残念ながらなかったと率直に思います。空港という物体をつくることを優先させた国・公団、物取り主義に走ってきたように見える行政、問答無用を通してきた反対同盟、今思えば、そんな図式の中に地域と空港の関係があったようです。それぞれ被害者意識を持つことを優先させて地域や空港を見てきたのでしょうか。互いに、相手があって自分も生きられるし、相手に自分が何かをすることによって繁栄して、自分も豊かになっている関係が真の意味での共生だと思えます。それぞれの立場、役割の違いを尊重しつつ共に力を合わせてつくり上げる、そんな時代が訪れたのだと思えます。

私は、過去において反対運動に参加し、一九七一年（昭四十六）年駒井野闘争で逮捕された経緯もあります。その後、四、〇〇〇m滑走路の直下ということで、現在の宝馬という所に移転いたしました。多くの人々に

支えられながら、尊重し合って生きてこられたことに感謝したいと思えます。

### 空港づくりとは何か

先のシンポジウムで、今後の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ということが確認されたことは記憶に新しいところであります。この円卓会議は、その上に立って「今後の空港づくりはどうあるべきか」を討論する場であると思えます。国家がプロジェクトを進めるとき、賛成・反対という意見は当然のことのように出てきます。過去十五回にわたるシンポジウムを踏まえて、国は一方的な空港づくりの姿勢を転換したということが確認できます。国家主導型の空港づくりの限界が今の現状ではないでしょうか。空港をとり巻く地域の人々が直接・間接に参加できるプロジェクトへと当然変わっていくべきであると考えます。

私たち『椎の木むら』は、四年前に「まちおこしをやるう」ということで会員を募り、活動を始めました。みんなですぐすば地域が良くなるのか話し合い、いろいろ知恵を出し合ってきました。その中で、自然を大切にすること、特に産業廃棄物の問題を通して自然の生態系の大切さを学びました。また、それを守るには、住民が積極的に様々な問題に参加し、意見を述べることが必要だということが分かってきました。そのような積極性が地域をつくり上げることだと思えます。一人一人の人間が自立し、かつ他人を思いやり、豊かな人間性を形成していく、それが地域づくりの根本であると考えています。その意味でも私たちは、円卓会議に積極的に参加し、空港と地域の問題に発言していきたいと思っています。私たちを含む地域住民が参画することによって、地域にとってどのような空港がベターなのか、まず議論されるべきだと思います。その議論が深まることによって「自分たちの空港」という意識が芽生えてくるのではないのでしょうか。

さらにその先には、空港そのものの経営を官民一体となった第三セクター形式に転換し、より深い地域との共生を図るということも考えられます。常に自由に見が言える関係と環境をつくり上げ、地域に開かれた空港経営が今後は不可欠となってくると思えます。具体的な提案として、五項目程意見を述べさせていただきます。

### 一、国内線の確保について。

今国内線の飛行機を利用するとすれば、片道二時間以上もかけて羽田まで行かなければならないという現実があります。車で十分くらいの距離の成田空港が目の前にあるにもかかわらず、利用できない不便さとその配慮のなさに、空港との一体感を感じさせなくさせています。地域の人々が身近に利用できる空港を目指すべきだと思います。

### 二、空港関係の雇用優先について。

空港という大きな職場が目の前にもかかわらず、地元雇用の拡大は実現されていません。豊田広島などの企業は地元雇用に優先させています。成田空港関連企業もこのような雇用方針をとれば、地域の大きな意識変革につながるのではないのでしょうか。

### 三、夜間飛行の見直しについて。

航空機の騒音は、今でも私たち住民の安眠を妨げています。一時間でも二時間でも夜間飛行を縮めて欲しいというのが住民の本音です。この円卓会議で空港づくりが議論されますが、騒音の問題も基本的問題と考えて討論をするべきだと思います。

### 四、公団用地の土地利用について。

空港公団は膨大な土地を所有しております。その活用は地域住民に委ねられ、多くの関係者がそれをそれぞれ知恵を出し合って豊かな郷土づくりを目指すために活用されるべきと考えます。

### 五、公設民営の空港に。

成田空港反対運動二十七年の歴史、今なお続くそれらの思いは、日本民主主義の礎となる郷土の財産と思

います。住民にはそういうパワーがあります。それぞれの立場で空港づくり、地域づくりを進めていけたらと思うとき、未来が大きく開けると言うことは言うまでもありません。国・住民というサイドをいま一歩踏み込んでコンセンサスを確かめ合いながら、成田空港づくり、地域づくりを目指すべきだと思います。さらに開かれた空港となるには、第三セクター方式による経営が不可欠になってくると思います。空港の民営化が考えられて良いのではないのでしょうか。

最後になりますが、空港問題が解決しない限り本来の地域づくりを実現するのは大変だということが、私たち『樫の木むら』四年間の経緯から学んだことです。三年前、シンポジウムの提案をさせていただきましたが、話し合いによる空港問題の解決を強く希望いたします。以上で私の意見を終わります。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。非常に具体的なことにわたってご提案がありました。

それでは、次に、成田の青年会議所を代表して、どういうふうに表示されるかは分かりませんが、成田市の村島義則さん、お願いします。

#### 村島義則（成田青年会議所）

それでは、発言させていただきます。私、社団法人成田青年会議所に所属しております村島でございます。第二回公開シンポジウムに発言の機会をいただき、また、円卓会議に発言させていただきまして、本当にありがとうございます。

前回申し上げましたとおり、現在の空港問題、これを起こした世代で解決していただき、この地域を私の世代や次の世代へより良い形で引継ぎさせて欲しいと述べさせていただきます。シンポジウムの経過を見ましてもその考え方は何ら変わっておりません。是非

この円卓会議でより良い形で解決をお願いしたいというふうに思います。本日は、それに加え意見と提案を述べさせていただきます。

私は社団法人成田青年会議所に所属しています。青年会議所は二十歳から四十歳までの青年で構成され、全国には市町村を中心に七五六の青年会議所があり、それぞれが独立した組織であり、中央に本部を置くという中央集権型でなく、地方分権型の組織として活動しています。そしてその目的は『まちづくり』と『ひとづくり』です。まちづくりはそれを実現するために『明るい豊かな社会』を築くことを目標としています。社団法人成田青年会議所もこの地域に空港ができるということで発足し、以来この空港問題に取り組んでまいりました。本日は、まちづくり、地域づくり、地域の活性化等であらえた考え方を述べさせていただきます。

現在、地域が地域の問題としてまちづくりをとらえ、運動が全国で展開されてきています。それにより、地方分権、規制緩和が強く打ち出されたのです。その中で明らかなことは、これからの地域や地方のまちづくり、または自立経済循環の確立、人的資源の開発、地域活性化等を目標に進んでいかななくてはならないというものです。竹下内閣で行った「ふるさと創生資金一億円」は、全国約三、三〇〇の地方公共団体のうち三、〇五九の地方公共団体に交付されました。逆説的に言うならば、この三、〇五九の地方公共団体は何らかの形で国の補助なしではやっていけないことを示しています。成田市はこの交付団体から幸せなことに含まれています。それは空港があるからです。地域の発展において最も重要な要素は、財政の自立であり、福祉、教育の充実、社会資本の整備もこれが絶対に必要であり、成田市は空港ができてこの自立ができたと思えます。また、地域経済の発展は、直接的に雇用を促進し、人口を増加させます。すると他の周辺部分、地域の産業も地域経済の循環により活性化してきます。このこ

とは成田空港が雇用を促進し、人的資源をこの地域に流入させ活性化に導いたということとは間違いないことと思います。現在では、空港周辺地域での東西南北では経済、人口流出入等の格差がありますが、このことも空港をなくすることで解決できる問題ではなく、二期工事完成により、より良い方向に転換でき、空港圏として充実できるものと思います。この地域の発展のために、次世代のためにも空港はより良い形で絶対必要なのです。

シンポジウムの始まった一年半前、空港問題が少しでも前進するものと考えましたし期待もありました。話し合いは重要でありましたが、それでは空港をどうするのかと疑問が湧いてきます。考え方によっては、現在この空港のためにすべての人が不利益を被っていると思います。国、公団、同盟の方、地域も我々もそして利用者を含め国民全体をも、やはり次世代も不利益を被っていると思います。それはこの空港が現在のままですと余計なところへ莫大なお金がかぎ込まれるということとです。警備の費用、工事が止まっているためのランニングコストなども、もし空港の二期工事が終わっていればそれらの費用を他に転換できるはずだからです。また空港が完成していれば、空港自体の収益性が良くなり、その結果国からの負担の軽減につながり、これらも他に転用できているはずだからです。これらのことを考え、この円卓会議での国、空港公団、同盟の話し合いは必要だと思いますが、その他少しでもできることを議論し進めていくべきだと思います。そのため次のことを提案させていただきます、この会議での議案として取り上げていただき議論し、できること、しなければいけないことを経済的観念や空港圏という広域地域であらえて推進していただきたいと思えます。

#### (一) 入場制限改善について

空港の入場制限については、家族連れ、一般の方の見学、私も含めてですが若者のデートスポットとして

自由に入場できることとしていただきたい。検問は現在のまま行うとしても、身分が分かるようなもの提示により開放していただきたい。団体の見学も特に受け入れていただいて、また特に小中学校等の見学を強化し、成田山新勝寺、宗吾霊堂、航空博物館、芝山古墳、風土記の丘を含め、修学旅行コースと観光ルートを開発し、この地域の集客を推進して欲しいと考えます。細かいことではありませんが、このために例えば空港の駐車場料金の半日、六時間まで値下げをする。これは第二ターミナルの駐車場の利用率などを考えても逆に収益率が上がるのではないかと思います。また、ある程度ターミナルの中等での空港利用者と見学者に分けることにはなると思いますが、これにより出店している店舗の売上げもアップしていき、周辺をもそのために潤ってくることを考えます。

(一) 空港公園へ

空港公園は、自らが地域のための空港、地元との共生を掲げています。しかし言葉ではそのとおりでありませんが、では具体的にどうするのかということですが、騒音対策等を行うことなどは公団の当然の仕事であり、共生の道とは違うことと思います。我々青年会議所のOBでもある鬼澤空港対策協議会会長の第二回円卓会議でのご発言にもあったとおりでと思います。本社の成田移転は当たり前のことだと思えますし、公団が考えている周辺地域というのは空港に接するところや騒音地域しか考えていないように思います。もつと地域を広め空港圏という考え方に立っていただき、先程の観光ルートの開発のことや、地域開発の企画など地域振興の軸の役割を担って、空港公園がデイベロップパーとなつていただき、より地域に出てきて欲しいと考えます。そのためにも、空港公園の組織の中に周辺地域住民により諮問委員会や住民会議の設置と、少なくとも公団の理事の方三、四名は地元代表が務めるべきと考えます。他にあるような公団や協会の天下り体質で

は、特殊な問題を抱えたこの地域ではダメだと考えます。これもこの円卓会議の議案として具体的に進めていただきたいと思えます。そして何よりも空港公園の自己革新に大いに期待いたしますし、空港公園と地元の共生のためのこれからの事業と企画、行動を示していただきたいと考えます。

(二) 円卓会議での空港圏の研究と提言

この地域を空港圏としてとらえた地域のあるべき姿や理想をこの円卓会議でも話し合っていたいただき、空港圏形成のための研究や提言を行っていただきたい。それは必ずこの空港問題の解決をも早めることだと考えますし、空港が地域にもつと受け入れられることと思えます。既に民間というより市民レベルで、特に若い世代が勉強会や座談会をこのことを議題として行っています。これらの若者たちを含めそれぞれの課題に合った分科会を設置し、話し合いを行い、またそこで出た意見を円卓会議の全体で議論してみたいかがでしょうか。国と公団、同盟の皆さんの話し合いも当然進めていくわけですが、市民レベルで分かるように少しでも問題を提起し解決し、具体的に行動していくことが必要なのではないでしょうか。調査団の先生方、国、公団、行政、市民で構成される分科会と専門部会の設置と会議を提案いたします。

この空港問題には環境という問題も係っているとします。前回も申し上げましたとおり、空港を他の地域に移したり海上空港としたとしても、そこで環境の問題が発生いたします。環境の問題についてはただ保全するということや開発をやめるということではなく、創出することも大切な課題であると考えます。今日の社会では環境をそのままにし、限定された地域社会の中で生活だけがすべての考えにあるような状況は『離島の暮らし』以外には考えられません。このことを公団と同盟の方に理解と議歩をお願いしたいのです。

環境問題に配慮した『持続可能な経済発展』をこの地域で実践し、空港圏をデザインし、より明るい豊かな地域を創ることとしようではありませんか。是非このことも検討されることを提案いたします。

ただいまの提案や私以外の意見が取り上げられたり、すぐに反映することはないかと思いますが、最後に申し上げたいのは、他の地域の人々や関係者以外の大多数の人は、この問題や現状について何をやっているんだらうか、分らないとあきれているのが大多数です。また反対の声は大きく聞こえてきますが、賛成の声や早く完全空港への声はかき消されているようにも思えます。国、空港公園、行政はもつと本気で行動していただきたいと要望します。具体性がないからそう見えるのだと思います。現実的に考え、具体的に議論し、行動を起こし、空港が完成し、新たなこの地域の発展を望みます。

今後も私を含め成田青年会議所もこの空港問題と積極的に取り組み、この空港圏の明るい豊かなまちづくりに邁進することを表明し、提案と意見発表とさせていただきます。大変僭越でございました。ありがとうございました。

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。地域の立場から地域の開発、あるいはそれをめぐる問題についてご発言をいただいたわけでありませぬ。

それでは、最後になりましたが、米須さん、お願いいたします。従来あまり富里の方の意見を聞いたことないので、富里のほうからおいでくださいました。

米須 博（成田空港転業対策協議会事務局長）

私は、空港用地を提供し、移転・転業した者です。過去十五回にわたる空港問題シンポジウムと二回の円卓会議を傍聴させていただきましたが、本日、用地提供者の一人として発言の機会をいただきましたこと

に、深く感謝申し上げますと共に、順次意見を述べさせていただきます。

一九六六(昭四十二)年六月に、空港建設予定地が、一転して富里から三里塚に変更されました。私たち住民になんの説明もなく行われたこの決定は、私たちの将来の生活に対する大きな不安と国に対する深い憤りをもたせました。結果として、部落全体で反対の決議を行い、国と対決することになったものであります。こうして、反対運動に参加した私たちが、なぜ、用地を提供するに至ったかをまず明らかにしていきたいと思ひます。

一つには、空港建設は、国策・公共事業だから協力したということではなく、私たちの全生活をかけた問題であったからであります。終戦後、私たちはこの地に入植しましたが、当時の生活実態は、耕作面積も少なく、平均一町二反歩程度の畑作中心の零細農家でありました。友人の多くは、農閑期には東京や千葉方面に出稼ぎに行かなければ、農業だけでは生活が成り立ちませんでした。反対運動をするようになって、冷静に考えると、空港が来る来ないは別として、これからの生活をどうするのか、生活そのものが最大の悩みであったわけであります。悩みに悩み毎日部落の人たちと話し合い、その結果、当時の生活状況を将来にわたって変えるためには、空港を受け入れ、その波及効果のもとに、生活環境を変えるしかないということになりました。

もう一つには、私たちの反対運動は、自らの生活をかけた運動として進めてきました。そのような中に、左翼系の政党が介入し、指導するようになったことから、政治的・イデオロギー的な色が強く感じられるようになり、明日の生活をどうするかという私たちの悩みと、運動の在り方や方向性をめぐる主義主張とは、本質的に相容れることができなかつたからであります。こうして反対運動に危機感を持った私たちは、空港に関することや今後の生活のことなど毎晩のように話

し合い、自分たちの力で、自らの生活の問題を解決していくことといたしました。

一九六六(昭四十二)年八月、成田空港部落対策協議会が発足したのをはじめ、住民の中にも次々と自分の生活を顧て、生活の転換を考える人も多くなり、翌年三月に成田空港対策地権者会が、七月に多古・一鉄田新東京空港対策委員会、十月には芝山空港対策連絡協議会が発足し、一九六八(昭四十三)年四月には、これら四団体と公団の間に、用地売り渡しについての基本的な交渉が成立し、調印が行われました。この時点で、空港用地の民有地の九〇%程度が確保されたと伺っております。

次に、移転にあたっての私たちの考え方を述べさせていただきます。

一九六七(昭四十二)年九月の反対派集会から三派系全学連が反対同盟に加わり、反対運動も過激となり、私たちは様々な妨害や嫌がらせを受けながら、苦しい移転交渉を進め、一九七〇(昭四十五)年秋にはようやく移転することができるようになりました。代替地については、専業農家を希望する人にはそれなりの農地が配分されましたが、移転者の中でもそれを希望した人は全体の二割ではなかつたかと思ひます。多くの人は空港周辺に部落単位の代替地を希望しました。そのため、用地提供面積に対し代替地の量的確保ができませんでした。きなかつたこともあって、代替地の配分基準を定め、互助の精神をもって皆でゆずりあい配分をしたものであります。それだけ私たちは空港との係りで生活したいという思いが強かつたのであります。そういう意味で申し上げるならば、私たちは空港に運命を託した、まさに運命共同体の道を選んだのであります。

こうして私たちは、一九七二(昭四十七)年四月開港を待ちました。しかし、目標は次々と延期され、ターミナルビル内に新店を希望し契約した者は、契約金を納めても店を開くことができず、その間は細々と他の仕事で食い繋ぐ状態でありました。私たちは何回も政

府・公団・千葉県に窮状を訴え、開港促進の陳情をいたしました。また、神社仏閣にも開港促進の祈願をいたしました。その時の私たちの気持ちは、筆舌に尽くし難い苦労と悔しさでありました。このような状況の中で、千葉県が私たちの窮状を察し、生活安定資金貸付け制度を設け、利子補給等の援助措置をとってくれまして、本当に助けられたものであります。

私たちは、国は空港を本当に開港させる意思があるのかと、不安になったこともありましたが、一九七八(昭五十三)年三月開港が決まり、いよいよ本格的に営業ができると喜んでおりましたところ、開港直前の三月二十八日に管制塔破壊事件が起こり、そのため開港ができなくなつたことにより被害を受け大変なショックでありました。しかしながら、五月に無事開港され、ほつとしたのも束の間、度重なる過激派の妨害に空港の警備は嚴重になり、見学者が制限され、これを対象に転業した地元の店は閉古鳥が鳴く有り様でした。そのときにも、私たちは、幾度となく、公団に何らかの改善策を講ずるよう強く要請をしましたが、有効な手段はとられませんでした。もう少し転業者に対する配慮があつても良かつたのではないのでしょうか。

現在、第二ターミナルが供用され、多くの地元の人も入り、賑わいを見せております。一方、第一ターミナルビルでは、せつかく、ここ四、五年、店に活気が出てきたにもかかわらず、第二ターミナルの供用によって、再び開港当時のように営業が落ち込んでまいりました。資力のない地元の出店者は、本当に苦勞の連続であります。開港までは地元対策、地元優先と言われながら、開港後は我々を一業者としてしか見てくれず、地元の人の中には不満を持っている者もおります。これが、大資本の店のように閉店、撤退することができれば問題はありませんが、私たちのような零細企業ではそれができないのが実情であります。

前回のシンポジウムで、国・公団は、空港を核として地域の振興を図り、地元の協力を得ながら共生した



いと表明されました。空港との共生を図るならば、私たちが空港に協力して本当に良かったといえるような血の通った、もったときめ細かい具体的な施策を早急に実施していただきたいと思えます。真の共生は、空港の外だけではありません、内にいる私たち転業した者に対してもあるのではないのでしょうか。

終わりに当たって、一言お願い申し上げます。空港に用地を提供した者は、用地内三二七戸をはじめ

め、敷地外の方を含めれば、大変大勢の方がおります。

この円卓会議が、それぞれの立場の意見を広く聞き、空港と地域との共生の道を求めるという主旨であるならば、私の意見を聞いていただいただけではなく、私たち用地提供者の意見を反映させていただき、この円卓会議において、空港問題が一日も早く解決され空港周辺全体が空港と共に繁栄されることを心から願って、私の意見発表を終わらせていただきます。ありがとうございます。

**隅谷三喜男（隅谷調査団団長）**

どうもありがとうございます。シンポジウムからその後、円卓会議においても、移転をされていった方たちのことを直接取り上げることはほとんどありませんでしたが、ただいま米須さんのほうから移転された方々の直面した問題について何うことができたことは、今後そういう問題を考えるいく上にも大変有益であると思えます。

また、千葉県のほうがやることになっております、午前中に申し上げました調査の中でも、出て行った方々のことなどは調査項目にも入っておりませんので、いずれその点についてはまた議論をする機会があると思えます。

そこで、本日、地域の方々七名の方からいろいろご意見をいただきました。今後、私たちがこの成田の問題を考えていく上に大変参考になることが多かったと思えますが、どうかそれらの方々も今後も積極的にご関心を持っていただいて、どうしてもこれは一言言いたいということでもあれば、何らかの機会をつくるようにもいたしますので、一緒にこの成田空港問題のこれからの在り方、地域との関係、そういうようなことについて話し合いを進めていきたいと思います。そういう意味について、午前からのたまたまに至りますまで、意見の発表をしていただきました七名の方々に改めてお礼を申し上げます。

**関係者による討議**

**隅谷三喜男（隅谷調査団団長）**

それでは、ここで問題を転換させていただきました、第二回の円卓会議の際に、地域あるいは市町村のほうからいろいろご意見を伺いましたときに、運輸省・公団あるいは千葉県、さらには同盟のほうに対しても、質問と言ってよいような発言がございました、それに対する回答というのでしょうか、問題を提起されたほうからの話というのはその場ではお聞きしませんが、今日残された時間で、この点についてそれぞれの立場からの回答というか意見を伺って、時間があれば多少の議論をしたいというふうに思います。

それでは、はじめに運輸省のほうからお願いします。伊藤さん。

**伊藤鎮樹（運輸省課長）**

それでは、第二回のシンポジウムにおいて鬼澤さんから国のほうにご質問がございましたので、その点についてお答えしたいと思います。

これは、お答えという形で申し上げるわけですが、他の意見発表者の方々のご意見につきましても、今後いろいろとご議論させていただくことになるのだらうと思えますが、とりあえず本日はご質問に対してお答えするという形にさせていただきますと思えます。

鬼澤さんのご質問の第一点は、空港公団本社の成田への移転ということについてでございます。空港公団の移転ということにつきましては、一九八八（昭和六十三）年七月十九日に「国の機関等の移転について」という閣議決定が行われておりまして、そこで空港公団については将来的に現地に移転する方針が決められ

ております。この方針に沿って、現在、空港公団のほうで移転先の事務所スペースの確保などの具体的な諸課題について検討を進めているところでございます。

なお、正式の移転が行われるまでの間におきましても、現在の状況を申し上げますと、公団の組織や職員の重心というか、移転できることから成田に移していくというようなことが進められております。職員の七割は既に成田で勤務しているというのが実情でございます。また、最近でも、公団本社にありました部局や職員を成田に移しているというようなことも行われております。それから、鬼澤さんからもご指摘がありました総裁、副総裁という公団の責任者ができるだけ成田に駐在するようにということについても、そういう視点で公団としては取り組んでいるという報告を受けております。

次に、空港と空港公団の名称のご指摘がございました。この点については、成田空港の正式の名称、法律上の名称は確かに「新東京国際空港」になっております。これは成田空港だけではなく、例えば現在建設しております「関西国際空港」も同じような視点からつけられているわけですが、その空港の後背圏や役割、機能を念頭に置いた名称のつけ方であるわけです。しかしながら、我が国の場合、一般的に申し上げますと、成田空港のような大きな空港の場合、例えば東京国際空港の例ですと「東京国際空港」と共に「羽田空港」という名称が、「大阪国際空港」については「伊丹空港」という名称が同時並行的に使われている、その目的に応じてその名前が使われているというのが今の実態ではないかと思っております。「成田空港」という名称も、このような意味で既に併用的に使われておりまして、また實際上、国際的にも定着している名称となっております。そういう意味で私どもは「成田空港」という名称を、千葉県はじめ関係者のご協力をいただきながらさらに広く定着していくよう努力していきたいと思っております。その具体的な例ですが、例えば空

港内の表示においてもそういうことに十分留意しなければいけないと思っております。また、道路表示等については、関係機関のご協力をいただいで、ほぼそういう形で現在も表示されていると思っておりますが、いずれにしてもそういうことがもつと広く定着していくような努力を続けていきたいと思っております。

そういう気持ちでおりますが、これは鬼澤さんのご質問の背景になっている考え方を付度いたしますと、それは成田空港が地元サイドの発想に立って、地域と密着した空港になるよう努力していくこと、この具体的な例示として、今申し上げたような二つのご質問があったというふうに認識しなければいけないと思っております。そういう意味で、私どもこれからのそういう視点に立って『地域に親しまれる空港』となるように努力していくという考え方でおりますので、よろしく願います。

それから三点目の問題は、空港の経営努力、公団の経営体質という観点から、公団の警備員や施設警備の問題についてご質問がございましたので、この点について私どもの考え方を申し上げます。

成田空港については、確かに他の空港に比べ嚴重な警備が行われていることは事実でございます。これは、かつての空港への突入事件や飛翔弾などの過去の様々な事件等を背景として行われてきているものですが、成田空港をめぐる現在の状況においても安全や人命の見地から見ても必要な状況は解消していかないというふうには私どもは考えております。しかし、このような状態はできるだけ早く解消される必要があることは言うまでもないことではございまして、私どもとしては、そのためにもこの空港問題の平和的解決を目指して一層の努力をしていかなければならないと考えております。また、その間と申しますか、この前鬼澤さんの言われた「他空港並み」というところまで成田空港がいく、その間におきましても、地域の方々のご意見もよく伺いながら、例えば空港見学者への対応についての

改善とか、そういうことを引き続きできることから着実に取り組んでいきたいというふうに考えております。そういうことを通じて、地域に開かれた空港、地域に親しまれる空港づくり、そういうような方向へ向かって努力していきたいと考えております。

それから、四日目ですが、騒特法についてのご質問がございました。国への質問の主旨は、騒特法の概要について少し説明するようにということであったと思っておりますので、その点についてご説明させていただきます。

騒特法は、空港の周辺地域について、都市計画の手法を用いることにより、航空機騒音による障害を防止すると共に、適正で合理的な土地利用を計画的に推進するということを目的としております。法律の概要ですが、政令で特定空港として指定されますと、知事が「航空機騒音対策基本方針」を定めることとなっております。また、基本方針を定めるに当たりましては「関係住民や関係公共団体の意見を聞く」とこととされております。

成田空港について申し上げますと、一九七八（昭五十三）年十月に特定空港として指定されました後、このような手続きに沿って一九八二（昭五十七）年十一月に千葉県知事により基本方針が定められております。この基本方針が定められますと、次にこの基本方針に基づいて、都市計画において「航空機騒音障害防止地区」および「航空機騒音障害防止特別地区」が定められることとなっております。この両地区が定められますと、これらの地区で一定の土地利用規制というものが生じてまいります。同時に、防止特別地区については住民の方々のご意向に沿って土地の買入れ、移転補償などの諸施策を講じることとなっております。また、これら両地区については、基本方針に基づいて施設整備などが図られることとなり、国公有地や村用地などを積極的に活用し、乱開発などを防止しながら、全体として地域の計画的・合理的な土地利用

を実現していくということになっていくわけでございます。

なお、この法律の概要と直接は関係ありませんが、実は今から十五年以上前のことですが、この法律が国会審議をされました際、一九七七（昭五十二）年十一月の衆議院運輸委員会ですが、ご質問のございました鬼澤さんが参考人として意見陳述をしておられました。その意見陳述の要点は、「成田空港とその周辺地域社会とが良き隣人関係を保ちながら、調和のとれた形で発展していくことが重要である。そのためには、法律さえできれば良いというものではなく、血の通った政策の決定と国・県等の積極的なバックアップがなければ、このような制度は絵に描いた餅に過ぎない。要は運用の問題が極めて大切である」ということでございます。この十五年前の鬼澤さんのご発言は、本日常見発表された方々何人かがおっしゃっておられたこととも相通するわけでございますが、私どもとしては、今後空港と地域の共生を図っていくに当たっても、なお改めて肝に銘じておかなければならないことだと思っております。そういう意味で今後ともこのご発言の趣旨を十分踏まえながら取り組んでまいりたいと考えております。以上でございます。

**隅谷三喜男（隅谷調査団团长）**

それでは、千葉県から。

**今泉由弘（千葉県企画部長）**

それでは、千葉県のほうから、鬼澤さんのご質問の中の県に対する部分について、お答え申し上げます。思います。

鬼澤さんの県に対するご質問は、騒特法に基づく地域の土地利用と、都市計画法に基づく地域指定およびそれに関する税制の問題であったと考えております。

まず騒特法に基づく土地利用ですが、先程運輸省のほうからご説明がありましたように、一九八二（昭五

十七）年に県としては国および関係市町と協議の上「航空機騒音対策基本方針」を定めまして、空港周辺一市七町を範囲とした将来の土地利用の方向を定めたとところでございます。この基本方針は、大きく分けると三つございまして、一つは、住環境に適さない八〇WECPNL以上の防止特別地区ですが、この地区は、住宅等の新規建築が禁止され、住民の皆さんの申し出によつて住宅地等の買上げの対象となっている地域です。基本的には、農業の活用を基本としながら緑地や公園、さらに騒音の影響を受けにくい工業、レクリエーション等の用地として活用を図るという考え方でございます。

二番目としては、住宅の防音構造をすべきであるとされる七五WECPNLから八〇WECPNL未満の防止地区ですが、ここは、農地や林地について防止特別地区と同様に保全整備を図りながら、工業、商業、流通業務、レクリエーション等の用地としての活用も併せて図っていくという地域でございます。

三番目としては、七五WECPNL未満の地域ですが、ここは、防止地区と一体的に農地や林地の保全整備を図りながら、商業地や流通、工業、レクリエーション用地としての活用を目指すと共に、良好な居住環境の保持に配慮しつつ、移転者のための住宅用地や空港関連従業者のための住宅用地としての利用を図ってまいりたい。

このように基本方針を定めておりまして、これに伴つて道路、公園、緑地、上下水道、教育・文化施設等関連する公共施設の整備を図っていくこととしたものでございます。

次に、都市計画法に基づく地域指定およびこれに伴う税制の問題についてお答え申し上げます。

ご指摘のとおり、都市計画法決定作業は一九八八（昭六十三）年に中断したところでございますが、この都市計画法では、騒特法に基づく地区の決定（線引き）のほかに関係市町の意向によりまして住居地域、商業

地域、工業地域などの用途地域や道路等の都市施設の決定を行うこととなっております。

また、公団の税制の問題でありますが一九八八（昭六十三）年当時の都市計画法では、既にその当時、都市計画法により都市計画法決定されておりました成田市と富里町以外の六町については、市街化区域とか市街化調整区域という区分としてのいわゆる都市計画法決定ではなく、用途地域のみを都市計画法で定めるというような形をとったものでございまして、したがって、これに伴う固定資産税、相続税の評価額の基本となる地価が直ちに変動するという可能性は少ないというふうにご考えておりました。

最後に、なお騒特法に基づく地区の決定や都市計画法決定については、今後円卓会議の推移を見守りつつ、関係市町の皆さんのご意見により対応していくべきものであると現在考えておりますが、鬼澤さんが言われましたように、基本的に住民の生活設計が立てられる地域環境を良くする騒特法にしていくべきであるという趣旨につきましては、私どもとしても大変同感でございますので、これからの基本的方向として、環境の保全を図りながら合理的な土地利用を進めると同時に、住民の皆さんが安心して生活設計が立てられる土地利用を進めるよう考えてまいりたいと思っております。以上でございます。

**隅谷三喜男（隅谷調査団团长）**

鬼澤さんの質問に対してお答えするというところで運輸省と千葉県のほうからご回答いただいたわけですが、それでは、次に空港公団のほうから。

**板橋 孝（空港公団室長）**

引き続きまして私ども空港公団からは、相川さんからご指摘のございました移転問題に関して、空港用地内移転者と騒音地区移転者の場合の不公平という点についてお答え申し上げます。

まず第一に税金問題ですが、確かにご指摘のように、現状では騒特法によるいわゆる線引きが行われてないことから、制度上用地内と騒音地区では適用税率に差異がございますが、この問題は、基本的には将来騒特法による線引きが行われれば解消する性格のものであると思っております。しかし、それ以前においても、線引き後と差異が生ずることのないよう、私どもの責任としてきちっと対応させていただくことによりまして、関係住民の方々に不公平の生ずることのないようにしてまいります。

また、移転先の用地確保の問題については、今後、農村地域のつながりを尊重し、集団移転を原則としてまいる考えであり、その際には移転をお願いする方々のお考えやご要望を十分伺いして、用地内移転の場合と同様の姿勢で対応させていただく考えであります。最近、集団移転が決定した事例がございますが、この移転に当たりまして、ただ今申し上げましたような考え方に立って進めさせていただいたところであります。私どもとしましては、今後とも、第一回の円卓会議においても申し上げましたように、用地内と騒音地区を同一の視野において取り組んでまいる考えでございますので、どうぞよろしく願います。

それと、鬼澤さんの関連の質問の中で私どもに関連する部分につきましては、運輸省と同じ答えでございますので、省略させていただきます。

#### 隅谷三喜男（隅谷調査団团长）

そうしますと、あとは、一応質問があったという形で申し上げますと、同盟のほうにもありましたが、これはどうですか。

#### 石毛博道（反対同盟事務局長）

基本的な回答というふうに考えますと、それは今後の議論の中で行っていきたいというふうに考えますが、今簡単に述べさせていただきますと、鬼澤さんの質問

については、我々としては、シンポジウムの最後の局面で航空行政批判を展開しました。その後「仮死の土地に地発しを」という文章を読み上げまして、その中でも「二本の滑走路は要らない」という論法を展開しています。それから今回の円卓会議の最初の文章でも、B・C滑走路があって地球的課題の実験村があるのではないというふうに申し上げております。これをきちんと読んでいただければ、もう少し違った形での質問になるのではないかと思います。

それから、鬼澤さんの質問は、そういう全体的な反対同盟の主張の中から部分的な問題を取り上げて質問なさっておられるというふうにも思われます。特に航空需要の拡大の問題については、我々はシンポジウムの最後の航空行政批判の中で、「テンミリオン計画」を取り上げて、航空政策によって航空需要はある程度人為的な操作が可能だったのではないかとという論点も展開しておりますので、その辺のところをもう少しきちんとお読みになって質問していただきたいというふうに思います。

それと、じゃあ、航空需要は無限に発展していくのかというふうに考えれば、人間は欲望のままに人間の生活があつて、その欲望を満たすためにいつまでも航空需要は拡大するというのであれば、どこに歯止めがあるのか。自制する心を人間が失つてこの狭い日本の国土で生きていくということになれば、どこかで自分によって歯止めをかける精神の構造というのが必要になるのではないかと思います。そういう意味では、エネルギー問題、環境問題を含めて、そういう視点が我々にはあるということですね。

それから、現状の航空業界の話を上げれば、成田が全面開港して、大量に外国から航空会社乗り入れてくるというふうになれば、大阪新空港の経営も危くなる、日本の航空会社も大幅な合理化を迫られて、競争力のない日本の航空会社は経営危機に陥るのではないかとという現状もあるわけですから、その辺のところ

をどう考えておられるのかということも、もう少しきちんと提示していただきたいと思えます。

それから、隣のおじさんがサンダル履きでという部分もありましたが、そのサンダル履きで出かけていった日本人が例えばフィリピンでどれだけ女の人を買ったのかということについても、一局面だけを取り上げてそういう航空需要があるとおっしゃるのではなくて、そういうマイナス面もきちんとらえ返してなおかつ航空需要があるというふうにおっしゃったほうが良いのではないかと思います。フィリピンに行つて女の人を買いあさつたというこの事実はみんなが知っている話で、しかも、それは一旅行者が行つたのではなくて、日本の航空会社ぐるみでそういう観光旅行が行われていたという事実も我々はつかんでいるわけで、そういうことも含めて、サンダル履きの中身がやはり大事なのではないかと思うわけです。そういうふうにして外国へ出かけていく日本人の質そのものが問われているのではないかと思います。

狭い国土の中でどういうふうにみんなが折り合つていくのかということもきちんと考えること。それから、環境問題という問題について今後、もちろん議論をするという基本的な考えは捨てませんので、今日は多少荒っぽい見解表明になりましたが、できますればもう一度、我々の労作である「航空行政批判」と「仮死の土地に地発しを」を読み返されて、再度論戦をしたと思います。以上です。

#### 隅谷三喜男（隅谷調査団团长）

この際多少何か意見を言っておきたいという方もおありかと思いますが、その前に一つ、これは運輸省や千葉県のほうにお願いすることになると思いますが、例えば騒特法云々が今日の回答の中で非常に大きな問題ですが、関係者は騒特法というのは自らの生活にも関係してますからある程度のご存じと思えますが、騒特法のここぞだと言われても、ちよつと分

かりにくいところもあると思うので、次回までに騒特法の、法律の文言というのは、私も多少法律の勉強をしたけれども、なかなか分かりにくいところがあるんですね。だから、なるべく分かるような形において、騒特法はどういうふうになっていて、質問されたことに関連するところは「こういうところはこういうふうになってます」と、今日答えられたようなことをもうちょっと何か、皆さんが後で議論をする、あるいは考えるときの参考になるようなものを、この次までにひとつ作っていただきたい。これは千葉県も、騒特法ばかりでなくて、他の都市計画法とかいろいろありますね。そういうときに、都市計画のほうではこうなってますと言われても、ちよつとすぐには頭に入らないところもあると思いますから、そういうのはこの次までに、この点はプリントして皆さんにご理解願ったほうがいいなというところは、やっていただいたほうがよいと思います。お願いします。

**鬼澤伸夫（成田空港対策協議会）**

私の発言に対する回答というお話がだいぶ出てましたので、今日すぐここでまとめて全部私なりに反論とかするつもりはありませんが、せつかくの機会ですので二、三お聞きしておきたいと思います。

今またまた隅谷先生のほうから出ました「騒特法」についてですが、要するに一九八八（昭六十三）年から線引きも行われていないとか、一九八二（昭五十七）年に基本方針が県によって策定されている、それは今日のお話あるいは私どもも承知していることですが、実際に策定されているもの、あるいは線引きが行われないうという現状の中で、基本的には私どもは、この騒特

法によって成田空港の宿命である騒音対策を解決していく、そのために作られた法律だというふうに理解しておりますので、それではいつになったら、例えば都市計画にのつとるもの等々で実施されていくのか。騒特法そのものがいつになったら施行されるのかということも実際は聞きたかった話でありますし、それが騒音問題の一つの解決策だというふうに私どもは認識しております。

それから、例えば空港公団本社移転問題について、先程お話がありましたが一九八八（昭六十三）年七月十九日の閣議決定事項で既に了解事項であるというようなお話がありましたが一、それは私どもも承知した上で、そういったことが行動に移されていないので、あえて質問させていただいたのでご理解いただきたいと思えます。

かいつまんで申し上げますが、先程石毛事務局長さんのほうからもありましたが、例えばサンダル履きでフィリピンへ遊びに行くということを私どもは言ったつもりはありませんし、それは一事例として挙げましたように、幅広い議論はこれからの円卓会議でのやりとりで、現在お互いに見解が違っているのは事実だと思いますので、これからの円卓会議の議題の一つにして進んでいきたいというふうに考えております。とりあえず以上です。

**隅谷三喜男（隅谷調査団团长）**

今の鬼澤さんの質問に対して…。

**今泉由弘（千葉県企画部次長）**

今鬼澤さんのほうから、騒特法に基づく都市計画法定はいつごろ、どういう形でやるのかということをお聞きしたかったというお話でございましたが、私の言葉がはっきりとしておりませんでした。私はこの問題については「今後、円卓会議の推移を見守りつつ、関係市町の意見により対応していくべきであるというふうに

考えております」とお答えいたしました。ご存じのように、はつきり申し上げれば、都市計画の決定は、前一九八八（昭六十三）年のときに案を作ったものについてはA・B・C滑走路の線引きを基本として、その周辺地域の用途地域を一応案として盛り込んだものから、ただいま円卓会議でご意見を交している中においてこの問題に関して私どもが申し上げられるのは「見守りつつ」という問題であらうかと、このようにご納得いただきたいと思います。

**高橋寿夫（隅谷調査団）**

私がこんなことを質問するのは失礼なのですが、私は騒特法を作ったときの航空局長をしておりまして、大変関心も持っているわけですが、一九八八（昭六十三）年に線引きが中止されたままになっていると、今日初めて聞いてびっくりしたわけですが、なぜ線引きができなかったのかという事情を、事実関係だけですからお答えいただければと思います。

**今泉由弘（千葉県企画部次長）**

この問題について詳しく述べればたくさんのことがございますが、実は、一九八八（昭六十三）年の都市計画法決定の少し前でしたが、問題となっておりまして収用委員会の問題がございました、収用委員会が過激派の襲撃に遭いまして、委員が全員辞任されたということがございまして、これに伴って再建が難しくなっており、そのまま現在まで推移しているという状況でございます。

実は、ほとんど同じ時系列で進んでおりました都市計画法決定でございましたが、ご存じのように都市計画法決定は千葉県全域にわたるものであり、通常的に稼働していなければ大変な支障を来すというものでございまして、同じような状況が多々予想される、又は部分的には発生した事件もございまして、いわゆる都市計画審議会そのものが収用委員会と同じような状況に



なつては困る、運用できなくなつては県民生活に大変ご迷惑をおかけすることになるといふことで、中断のやむなきに至つたといふふう聞いております。

高橋寿夫（隅谷調査団）

分かりました。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

その他でございますか。公団の成田への移転のことは閣議決定されたのでこの線に沿つて前進しているといふお答え、それは事実そうなのでしょう。けれども、皆さんのお考えからすれば、閣議決定があつたからするのだというような姿勢が実は問われている。もつと公団が本当に地域と共に歩もうといふのであれば、もちろん閣議決定がないとなかなか動きにくいということはあるでしょうけれども、閣議決定ということとは一応別にしても、空港公団としては積極的に成田に来て、空港と一緒に、あるいは地域と一緒に問題を考へていきたいといふ、そういうことを皆さんは希望していると思つたので、言わばその姿勢の問題ですね。それをひとつ…。

山本 長（空港公団総裁）

公団の事務所は大きく分けて三つの地域にございまして、東京と、この地成田と、千葉市（千葉の港）、この三つの場所に仕事の本拠があると申し上げて良いと思つた。そして、形の上では本社は東京であるといふことになつてゐるわけでございます。人的な配置はこの成田の地が約七割、約一、〇〇〇人弱ですが、そのうちの七割が成田にゐるわけでございます。本社の登記上の場所はどこといふよりは機能、公団の仕事の機能といふか全体的な働きの重心は成田にあるといふことは事実でございます。

もう一つは、それをさらにできるだけ集合する、公棟の事務所を集合することはちよつと無理だと思いま

すが、今のお話は、そのうちの東京にある所を持つてきたらどうかという、というよりはむしろ、東京で仕事がある限りは事務所が必要だといふことがありますから、登記上の問題をどうするかといふことが鬼澤さんのお話かと思つますが、さらにその前に、公団の仕事の姿勢が成田を中心にしてある、その姿勢が必要だといふ趣旨だと思つてございます。

機能を集めることについては物理的な問題も一つございまして。成田の事務所といつても、成田空港の中に四箇所ばかりに分散しているといふ問題もありますし、これも非常にやりにくい。入れ物自身の問題が一つございまして。大きなビルをつくりましたが自分のビルはつくつておりませんので、その問題をどうするかといふことについて、今ある場所について、そこに集めたらどうかと検討していることが事実でございます。

もう一つは、本社がどう、事務所がどうということ他に、一つの形として仕事の重心が成田にあるんだといふことを知つていただくという意味で、一番キューピタルな形は総裁がどちらに常駐しているか、副総裁がどっちに常駐しているかといふことであると思つた。東京に居る場合もありますし千葉に居る場合もあります。東京に居る場所であるかといふことが重要ではないかと思つてございます。そういう意味で、成田の地に私および副総裁が居るだけ居るといふことが重要だと思つております。その点につきましては、会いたいといふときに東京に居るといふことがあるかもしれませんが、できるだけ成田に居るといふことで心がけてゐるつもりでございますし、さらに、こういうふうな状況になりました地元との共生が、「共生」といふ言葉で代表されておりますが、非常に重要な時期でもございまして。今だけではございませぬが、こういう地域との共生問題を考へた場合に、各理事は担務がありますから一番適当な場所に常駐しているといふのが事実ですが、担務を持たない、しかも最高の責任者である総裁、副総裁が成田に常駐している時

間を長くする、できるだけ長くする、こういうことを心がけてまいりたいと思っている次第でございます。

**隅谷三喜男（隅谷調査団团长）**

問題は、総裁が言われるように姿勢の問題だと思いますから、これは基本的には賛同していただいているわけですが、共生するという時に、外にいて「共生する」というのはちょっと、あまり中身が良くないですから、公団のことでなくて、空港自体のこともそうですし、地域相互の間でもお互いに相手のことも自分と同じように考慮しながら共生していくということが、何とか具体的な姿において円卓会議の中で話し合われ、結論が出ていけば問題は解決に向かっていくのではないかとというように願っておりますので、よろしくお願いします。

**高橋寿夫（隅谷調査団）**

総裁のお答えが、当面現実の対応としてはそれしかないと思いますが、鬼澤さんあたりがおっしゃっているのは、総裁、副総裁が成田の地にあつて、仮に毎日居たとしても、他のヘッドクォーターが東京にあるということでもいいのか。したがって、総裁、副総裁ができるだけ成田に長く居たい、これは大変よく分かるわけだけれども、この問題は、地元の人とよく話し合うとか、度々会うとかいう次元のことではなくて、空港公団の基本的な運営の軸をどこに置かかということが問われていると思うんです。ですから、当面は今の答えでいいのですが、やはりヘッドクォーターをどこに移すか、これは成田がいいか千葉がいいか知りませんが、そういうことではないのかなと思います。

それから、政府決定があるのでいづれそれに従わなければならぬ、これはそのとおりだと思いますが、政府の決定も、例えば道路公団は全国の高速度道路をやっていますから東京に居るのが一番機能的だということで東京に居ることを認められているのでしようが、成田

の空港公団あるいは本四連絡架橋公団というような地域で仕事をするのが主になつていっているものは地域の近くに行けということ、ああいう政府決定も出たとするんです。政府決定というのはどちらかということ、そういう問題以外にも、首都機能の分散ということもあつてあれは決まったと思いますが、基本的に何となく、登記上の事務所がどこにあるかということではなくて、やはり原則的にヘッドクォーターがこっちにあつて、むしろ東京には事務所がある、分室があるという形のことを鬼澤さんたちは望んでいらつしやるのだらうと思ひますが、まあそのことは、今すぐにどうということではありませんが、将来の方向としてはそういう方向に徐々に近づけていくべきじゃないかと思ひています。

ただ、共生問題を考える上でも、公団だけでなかなか判断できない、将来は別として、当面の間は予算にも縛られているし、他の省の政策にも縛られているから、共生問題などを能率よく進めていくためにも、地域のことを考えるためにも、むしろ軸足をしばらく東京に置いて、「他の中央官庁等ともやらなきゃならないことが多いですよ」ということは私もあると思うんです、今過渡期ですからそういうことは否定しませんが、めでたくその辺のところをうまく回っていった暁には軸足を現地に置く。現地は千葉がいいか成田がいいか知りませんが、そういうふうなことで考えていかれると鬼澤さんも納得されるのではないかと思ひますので、余計なことですが。

**石毛博道（反対同盟事務局長）**

一つだけ提案したいのですが、前々から運営委員会では出ています勉強会の話ですが、やはりいろいろな問題について視野を広げるといふ意味もありまして、私は山本先生にお招きいただいて、この間二回ほど、ミュンヘンに関する話を聞く機会がありました。ミュンヘン空港の問題については、空港をつくらうとする

起業者の姿勢の問題と、それを受け止める住民はどういうふうにあるべきかということについて、かなり重要な示唆を与えてくれると思うんです。そして、制度として住民の意見をどういうふうに取り上げていくのかという問題についても、かなり重要な問題を含んでいるのではないかと。もちろんドイツと日本の国民性とか地域の問題とか違いはありますが、ヒントになる部分が多いのではないかと思います。

円卓会議はごく少数の、地域の限られた代表の人で構成されていますけれども、本当は空港の問題は、地域全体がある程度同一の認識に立つということが必要ではないかと思ひますので、例えば講演会とか勉強会という形で、どの程度にまで呼びかけるかというのは今後議論がありますが、広く住民に参加を呼びかけて、そういう講演会、勉強会を開催したらどうかと思ひます。それは、例えば「空港とはどういうものなのか」とか「飛行機、航空機とはどういうものなのか」というような事柄についてでもいいと思ひます。そういうごく基本的な事柄については、住民としてもきちんとした基礎知識が必要だろうと思ひますので、そういう勉強会の開催については是非検討をお願いしたいと思います。以上です。

**隅谷三喜男（隅谷調査団团长）**

ただいまご提案のあつたことについては、これは運営委員会で一度もうちよつと具体的に相談して、ご趣旨に沿える限り沿うような形で、我々も勉強するといふようなことでやっていきたいというふうに考えます。

それでは、よろしいでしょうか。次回をどうするかということとは、この後、運営委員会を開きまして運営委員会のほうで決めますが、大体考えておりますことは、最初に申しましたようにいろいろ調査が進むということがありますので、そうしたことを踏まえて次はやりたいと考えております。できれば一月の末頃までにはやりたいというふうに思っております。

それでは、本日は、これで第三回の円卓会議を終  
るということにさせていただきます。どうも今日はご  
苦労様でした。

―以上―