

第七回 成田空港問題円卓会議

一九九四（平成六）年四月二十六日（火）

芝山町「芝山文化センター」

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

時間がまいましたので、ただいまから第七回成田空港問題円卓会議を開催いたします。

本日の会議の進行であります。前回いろいろ議論がございまして、今日は、まず運輸省のほうから、「共生を目指した今後の成田空港の空港づくりの考え方」ということで、今後どういふふうにしていこうと考えているかという意見の発表があります。その後、これは皆さんに重ねて頭に入れてこの円卓会議に参加をしていただきたいのですが、円卓会議の主役といえますか、いろいろなことの取りまとめについては千葉県知事にお願いをしておりますが、そこで今日は、運輸省の意見の発表の後で、千葉県のほうから意見発表があります。午前は今のところの予定では大体その辺かと思っておりますが、進行の具合では多少の変更があるかもしれません。一応午後、前回から問題になつて残っておりますA滑走路の問題点についての質疑と言いますか、A滑走路問題について議論をしたいと予定しております。一応そういうスケジュールになつておりますので、お知らせしておきたいと思っております。

共生を目指した今後の成田空港の空港づくりの考え方について**隅谷三喜男（隅谷調査団団長）**

では最初に、最初に申しましたように、運輸省のほうから、共生を目指した今後の成田空港の空港づくりの考え方について説明をお願いいたします。

土坂泰敏（運輸省航空局長）

それでは、運輸省から空港づくりの考え方についてお話をさせていただきますが、内容は資料になっておりますので、後程伊藤課長が読み上げてご説明させて

いただきます。私からその前に、経緯なり基本的な考え方を若干申し上げさせていただきますと思います。

まず経緯でございますが、成田のB・C計画につきましては、シンポジウムが終わった時点で白紙の状態に戻したわけでございます。これにつきましては、この円卓会議の場で民主的な話し合いを積み重ねる中で解決を図っていくべきものだといふふうに考えているわけでございます。この円卓会議が、地域の方のご意見の発表もあり、県のほうからの現状調査のご報告もあり、また私どもの共生の基本論についての説明も聞いていただき、その議論もありました。そういう経緯を踏まえまして、今回は運輸省から空港づくりの基本的考え方について説明をするようにというご指示でございます。それを踏まえまして、今回、私どもで取りまとめたものを説明させていただく、こういう経緯であるといふふうに思っております。

それから、中身でございますが、今からご説明しますが、三つ申し上げたいと思っております。一つは空港整備の考え方、もう一つは共生策の内容、それからもう一つが地域とどういふふうに話し合いを進めていくかということでございます。この三点について後程お聞きいただきたいと思います。

私がある前に申し上げたいと思っておりますのは、そういう説明の前提になっている基本的な視点でございます。まして、二つ申し上げたいと思っております。

第一は、空港整備に関するところでございますが、現在、ご承知のように成田は一本の滑走路で共用して使わせていただいております。この点につきましては今後とも引き続き地域のご理解をお願いしたいと思うわけでございますが、今日は、それに加えて、横風用と平行の二本の滑走路の整備についてご説明させていただきますと思います。これは一九六六（昭四十一）年当時の考え方をそのまま出してきたというものではございませんで、現在の時点で国際需要の動向なり、成田空港がその中で果たしていくべき役割という

ようなものを私どもなりに考えまして、もう一回検討を加えた上で、改めて提案させていただいたものでございます。

また、その進め方につきましても、今までの円卓会議の場で民主的な手順ということについてご議論がございましたが、そういう手順に従ってこれから進めさせていただきたいといふふうに思っているところでございます。

もう一つ基本的な視点として申し上げたいと思えますのは、共生策のことでございます。共生策というのは、本来、地域とのお話し合いの中でその内容が固まり、また深まっていくものだと思いますが、今日は、今まで円卓会議でいろいろ指摘がありましたが、これを、私どもなりにどう受け止めて対応していこうかという視点から整理させていただきました。言わば最初の提案でございます。今申し上げましたように、これから皆様方とご議論を尽くし、内容を深めて、良いものにしていきたいと思つて提案させていただいておりますので、その点、お含みおきいただきたいと思います。

以上が基本的な視点として冒頭に申し上げたい点でございますが、さつき隅谷先生からお話ございましたように、今日はA滑走路についての質疑も行われるということでございます。私ども、いずれの問題についても円卓会議の精神というものを大事にいたしまして、運輸省として誠心誠意、最大限の努力を尽くして議論をしていきたいと思っております。どうかひとつよろしくお願い申し上げます。

それでは、今から伊藤課長が読み上げながらご説明させていただきますので、お聞き取りいただきたいと思います。

伊藤鎮樹（運輸省課長）

それでは、読み上げさせていただきます。

共生を目指した今後の成田空港の 空港づくりの考え方

平成六年四月二十六日
運輸省航空局

I. 成田空港の整備について

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発展しています。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、このような諸外国との相互依存関係は、我が国の国民生活の日常と深く係わり今後とも政治、経済、社会、文化等の様々な分野での国際交流を促進して行かなければならないものと考えています。

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っており、航空輸送は、情報交換、観光、文化交流等を通じて国際的な相互理解を深める上でも大きな役割を果たしています。また、近年、国際航空貨物輸送は、目覚ましい発達を遂げており、国際的な物流の中で航空貨物輸送は重要な手段となっており、このようなことから、国際航空輸送の基盤となる国際空港を整備することは、我が国の国民生活の向上にとって不可欠なものであり、さらに我が国が国際社会の一員としての役割を果たす上でも必要なものと考えております。

(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については、ヨーロッパ、北米等との人の往来が我が国

の国際航空輸送全体の三割であり、アジア諸国、ハワイ、オーストラリア等とのそれが七割となっております。特に最近では、経済発展の著しいASEAN諸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割合で伸びています。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量は、大きな割合で伸びております。

我が国を取り巻くアジア・太平洋地域は、世界的に見て、おう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。このため特にこれらの地域や国々と我が国との人や物の行き来は、経済のみならず社会面、文化面等の様々な分野において、今後とも増大していくことになると考えております。

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

国際空港は、航空需要が発生するそれぞれの圏域に立地されることが望ましいと言えますが、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、質的な面でも時間価値の要求される需要が多いため、その圏域内またはその近傍に、これらの需要に対応し、多方向で多頻度の国際航空輸送を提供できる国際空港の設置が強く求められます。

また、このような国際空港は、空港本体だけでなく、機能するものではなく、アクセス交通等の整備や航空機の整備、機内食等の関連産業、ホテル、物流を含めた交通産業、観光産業等が総体として、広い分野をもつて形成され、機能する必要があるが、このような機能を熟成していくためには相当の時間が必要であります。

以上のことから、大都市圏においては、長期に

わたって安定的かつ発展的に国際航空需要に対応できる拠点的な国際空港の整備が求められることになり、成田空港や関西国際空港についてもこのような考え方で整備を進めているものであります。なお、今日、国際定期便の就航する地方空港は一六空港に上っており、名古屋空港や福岡空港のように、相当の路線網を持った空港も育ってきております。しかしながら、背後圏の需要の規模からみて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で対応していくことになるものと考えております。

(二) 我が国の国際空港における成田空港の位置付け

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、成田空港が六十％台を保っており、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。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、世界四〇ヶ国九六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見ますと、主たる目的地的八〇％程度が首都圏であり、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。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、成田空港が全国の八〇％程度のシェアを占めております。

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％程度であります。関西圏を中心とする国際航空需要に対応して行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、本年九月四日に開港する予定になつていきます。

なお、関西国際空港の開港後は、我が国の国際航空輸送に占める成田空港のシェアは、旅客で五〇％台、貨物で六〇％台へと変化していくものと見込んでおり、現在の成田一極集中の状況が緩和されていくものと考えておりますが、首都圏を中心とした国際航空輸送需要は大きなものがあり、成田空港の航空輸送需要は今後とも着実に増加していくものと見込まれます。

私どもとしては、成田空港は、主に首都圏を中心とした東日本の国際航空輸送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する国際空港として、できる限り長期の需要に対応できるよう、地域の方々のご理解のもとで、大切に利用していく必要があると考えております。

(三) 成田空港の滑走路整備の必要性

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輸送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であるにもかかわらず、現用施設だけは諸外国からの新たな乗り入れの要請や路線網の拡充、頻度の向上など、首都圏の国際空港として求められる役割に対応できないという深刻な状況にあります。このため、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、中・近距離路線の離陸機と長距離路線を含めたすべての路線の着陸機に対応できる平行滑走路(二、五〇〇m)の整備が必要であります。

航空機の離着陸は風に向って行うことが基本であります。しかしながら、現在の成田空港は一本の滑走路で運用しているため、横風の強い場合には、出発機の出発を遅らせたり、到着機が横風の

弱まるまで上空で待機するなどの状況であり、さらに、他空港へのダイバートというような事態も生じています。また、横風の中での離着陸については、横風が強い場合、地上に消防車を待機させている状況であります。このような状況を考え、安全性を高め、運航の安定性の向上を図るためには、横風用滑走路(三、二〇〇m)の整備が必要であり、成田空港が首都圏の国際空港としての期待される役割を果たしていくために、その整備については是非ご理解いただきたいと考えております。私どもは、以上のことから、現在供用中の滑走路についてのご理解をお願いすることと併せて、成田空港のあと二本の滑走路の整備について改めて地域の方々にお願ひする次第であります。

なお、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的に検討していかなければならず、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。

また、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が、これが完成した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、運輸省では首都圏空港調査を行っております。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もとに、幅広く空港設置の可能性を探るという観点から調査を行っております。しかしながら、このような国内空港の整備でも、整備主体、立地上の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る

ります。

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。仮に一部民間航空機の乗り入れが実現しても補完的な利用にとどまるため、抜本的な対策にはなり得ないと考えます。

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、成田空港以外では困難であり、あと二本の滑走路の整備が必要なものと考えております。

II. 地域との共生を目指した取り組みについて

一・成田空港における共生を目指した新たな取り組み

「空港と地域との共生に関する基本的な考え方について」(以下「共生に関する基本的な考え方」という。)で申し上げたとおり、空港は、空港用地として広大な敷地を地域に求めることになるほか、騒音等によって周辺地域の生活環境などに影響を及ぼさざるを得ない現実があります。このような関係にある空港と地域が共生していくためには、相互の信頼関係に根ざした取り組みを、継続的に積み重ねていくことが重要であります。また、その取り組みは、空港と周辺地域を一体的にみて、空港本体だけが空港ではないという取り組み姿勢で進めていかなければならないと考えております。私どもは、このような共生という新しい視点から、改めて、これまでの取り組みを見直し、地域のご意見を十分に踏まえながら、千葉県をはじめとする関係者との緊密な連携・協力のもとに取り組んでいく考えであります。

このような観点から、私どもは、関係省庁とも

調整しながら、「共生に関する基本的な考え方」で申し上げた施策体系に沿って、今後の取り組みの方針を取りまとめていきたいと考えています。この場合、空港立地に伴う直接的な影響への取り組みや、地域環境、地域社会との積極的調和に関する取り組みは、空港設置者が地域の方々のご意向をお伺いしながら、地元自治体の協力を得て、主体的に取り組んでいくものであり、基盤施設や公共施設整備、地域おこしの取り組みなどにつきましては、地元自治体や関係者など主に地域が実施主体となって取り組みが進められ、国はこのような取り組みが促進されるよう最大限の努力をしていくべきものと考えております。

このような考え方のもとに、今後、地域の方々のご意見を十分お伺いしながら具体的な施策について検討していきたいと考えておりますが、これまで円卓会議でご指摘等をいただいた事柄について、私どもとしての現時点での考え方を以下のとおり申し上げます。

二、空港の立地に伴う直接的な影響への取り組み

(一) 地権者の移転等に伴う諸課題に対する取り組み

「共生に関する基本的な考え方」で申し上げたように、空港の立地に伴い移転等を余儀なくされる方々については、移転等に伴う諸課題について十分話し合い、その話し合いを踏まえて血の通った取り組みを行っていく必要があると考えています。そのため、私どもは、地権者の方々のご意向に沿えるような代替地を整備し、提供させていただくなど地権者の方々の立場に立ったきめ細かな取り組みを行うことが基本になるものと考えております。このような観点から、最近の土地利用の多様化等に対応できるよう、一九九四(平成六)年度に、代替地についての新たな予算措置を講じることをしております。

また、移転等に当たっては、それぞれの方々が希望される将来の生活設計に応じて、きめ細かな取り組みを行っていかねばならないと考えております。例えば、引き続き営農を継続される方々に対しては、地味や水利など営農条件にも十分配慮した代替農地を整備すると共に、千葉県等のご協力を得て、営農資金の融資や技術指導などの諸施策が円滑に進められるよう努力してまいりたいと考えております。また、移転等を機会に転業される方々に対しては、空港関連事業への参加や空港関連企業への就職の斡旋など、職業の転換が円滑に行えるよう積極的に取り組む考えであります。

(二) 騒音対策

①発生源対策

航空機エンジンの低騒音化については、これまでも航空法において航空機騒音基準適合証明制度を導入して積極的に取り組んできたところですが、低騒音化をより一層促進するため、初期のボーイング七四七型機などのいわゆる旧基準適合機については、一九九五(平成七)年四月一日以降段階的に運航の制限を行い、二〇〇二(平成十四)年四月一日以降その運航を禁止することとし、本年三月にそのための航空法改正案を国会に提出したところであります。

②空港構造の改善

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ことから、防音林や防音堤の整備を進めてきたところですが、今後とも引き続きこれらの整備を積極的に進めていくこととしております。

③周辺地域における騒音対策

民家防音工事につきましては、防音家屋の修理・修繕および建替えに際しての防音工事の実施などの問題について、円卓会議における議論や千葉

県が実施されたアンケート調査をはじめとして地域の方々から多くのご指摘をいただいております。現在、空港公団において防音工事実施家屋の現状を把握するための調査を実施しているところです。

私どもとしては、この調査結果や農村家屋が多いという成田空港周辺地域の特殊性などを踏まえながら、この問題に適切に対応していかねばならないと認識しております。このため、具体的な取り組みの在り方について地元自治体等地域の方々と早急にご相談させていただきたいと考えております。

騒音区域からの移転につきましては、昨年実施した芝山町中郷地区の集団移転の一つのモデルとして、地域のご意向や実情を十分踏まえて、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、騒音コンタナー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等、地域の事情に十分留意して取り組んでいくと共に、今後の騒特法の線引きに当たっても、そのような地域の事情をできるだけ反映していく必要があると考えております。

谷間対策の防音工事につきましては、関係の方々から騒音区域内の対策との格差についてご指摘をいただいておりますが、関係自治体のご協力を得て昨年十一月に助成の限度額の改訂が行われたところです。今後とも地域とよくご相談させていただく中で、適切に対処してまいりたいと考えております。

このほか、学校、病院等公共施設の防音工事や共同利用施設の整備についても、これまでと同様、関係自治体等のお考えを十分に踏まえながら取り

組んでいく考えです。

(三) その他の環境対策

テレビ電波受信障害対策につきましては、抜本的な改善策として、フラッター障害の生じにくいUHFテレビ中継放送局を四箇所に設置することとし、順次その建設を進めてまいりましたが、このうち一箇所が昨年十一月に開局し、現在、空港公団において各家庭のUHFアンテナへの切り替え工事を行っているところです。

航空機の排ガス、大気汚染等の問題につきましては、空港公団において毎年定期的に測定調査を実施してきております。今後とも引き続き測定調査を実施していくと共に、その測定データについては、騒音の測定データも含めて、自己監査の考え方に沿って、適切な方法で地域の方々に公表してまいりたいと考えております。

航空機からの落下物の問題につきましては、新東京国際空港長の下に落下物対策委員会を設置し、航空会社に対して機体の整備・点検等を厳重に行うよう指導すると共に、南側からの進入機の脚下げを洋上で行うよう指導したところ、一九九一(平三)年以降は落下物件数が減少し、相当な効果が認められたところです。しかし、本年三月、相次いで二件の航空機部品の落下事案が発生いたしました。このため、落下物対策委員会を開催し、成田空港乗り入れ航空会社五社に対して、落下物防止に対する取り組みを徹底するよう強く要請したところです。今後とも、適時適切な取り組みを行い、落下物の防止に努めていくこととしております。

三、地域環境や地域社会との積極的調和

(一) 地域の自然環境等との積極的調和

私どもとしては、円卓会議における騒音用地の活用という観点からの議論も踏まえ、地域の方々にも利用していただけるような緩衝緑地帯の整備

を積極的に進める考えであり、まずその第一歩として、一九九四(平六)年度において、航空博物館周辺等の緑地帯整備を地元とよくご相談しながら実施していきたいと考えております。

また、防音林・防音堤についても、今後は遮音効果という機能面のみに着目するのではなく、その緑地公園的な機能を活用していけるような方策を工夫しながら整備を図っていく考えであります。

さらに、一九九四(平六)年度において、地域住民の方々の憩いの場としての機能、地域の景観や環境保全等を勘案した今後の計画的な緑地帯整備の在り方について、空港公団で調査を実施することとしております。

(二) 地域社会との積極的調和

地域の基幹的な産業である農業については、私どもは、これまでも騒音用地を農用地としてご利用いただいたり、成田用水事業に参加するなどの取り組みを行ってきたところであります。今後とも、空港のもつ可能性を活かした地域農業の展開が促進されるよう、一九九四(平六)年度に空港公団において空港関連の農産物に対する需要を地域農業に活かしていくことなどについて具体的な調査を実施するなど、地元自治体等との連携のもとに、このような地域農業の課題に積極的に取り組んでいくこととしていきます。

次に、地域に親しまれる空港づくりの一例として、円卓会議において、公団本社機能の移転問題が議論されたところですが、この問題については、一九九四(平六)年度から、本社事務所ビル購入および改修のための予算措置を講じて積極的に取り組んでいく考えであります。

空港警備や入場検問をめぐる問題についても円卓会議で議論されました。警備や検問は、空港利用者等の安全確保のために行われているものであり、成田空港をめぐる現在の状況においても、安

全や人命尊重の見地から見ても必要な状況は解消されておりません。しかしながら、このような状態ができるだけ早く解消されるべきことは言うまでもなく、そのために成田空港問題の解決に向けて努力していかねばならないと考えておりますが、その間においても地域に親しまれる空港づくりの観点から、できることから着実に取り組んでいく考えであります。

また、地域と空港との隔たり感を解消していく観点から、昨年来、外周フェンスの前面に植栽や花壇の設置を実施してきておりますが、今後とも植栽地域の拡大などにより景観に配慮した地域に親しまれる空港づくりに取り組んでいくこととしております。

以上のほか、地域の方々のお考えをよく伺いながら、地域から空港へのアクセスの改善などに努力していくと共に、従来から実施している書道絵画展や空の日等のイベントについてもより地域と密着したものとなるよう取り組んでいく考えであります。また、地元住民の子弟の方々の就職相談や雇用の場の確保、地元企業の空港内出店の促進等の取り組みについてもより一層努力していかねばならないと考えております。

四、空港の立地により生ずることとなる地域社会の変動等に対応するための基盤整備や施設整備

私どもは、地域が空港の立地により生じた急激な変化や影響に適切に対応していくため、周辺地域において新たに必要となる農業基盤の整備、河川改修、道路整備等の公共施設整備等を進めるに当たっては、地域特性を踏まえながら、空港周辺地域の均衡ある発展が図られるよう配慮していくことが必要であると考えております。そして、このような認識に立って、地域の農業や商工業の振興、国際空港都市づくりなどの諸課題への取り組みについて努力していかねばならないと考え

ております。

今後についても、地元千葉県等とよくご相談し、千葉県が現在検討しておられる「成田空港周辺地域振興計画」とも十分な連携をとりながら、諸課題に積極的に取り組んでいく考えであります。なお、懸案でありました成田財特法の期限延長についても、五年間の期限延長と新規事業の追加が行われたところであります。

五、地域特性を活かしたいいわゆる「地域おこし」的な取り組みの促進

私どもとしては、「共生に関する基本的な考え方」にあるような地域おこしの取り組みが広範に進められることにより、全体としての共生が実りあるものになっていくものと考えております。特に、農業については、これからの方向として、地域の個性を活かした内発的な取り組みが重要な役割を果たすものと認識しており、そのような観点に立つて、地域の方々の取り組みに積極的に参加すると共に、これらの取り組みが促進されるよう最大限の努力と工夫をしていきたいと考えております。

六、その他の取り組み

以上のほか、「共生に関する基本的な考え方」で述べた空港運営についての共生懇談会の在り方につきましても、地域の方々ともよく相談し、成田空港の事情を勘案しながら検討していきたいと考えております。

Ⅲ、地域との話し合いについて

以上、私どもは、共生を目指した今後の成田空港における空港づくりについて、成田空港の整備の必要性および地域との共生を目指した新たな取り組みの考え方を申し上げました。このような今後の成田空港における空港づくりの考え方について、この円卓会議においてご議論いただきたいと考えております。

また、私どもは、今後、円卓会議の議論を十分踏まえて、成田空港整備の考え方と共に、騒音等の環境問題への取り組みや地域環境との積極的調和についての具体的な施策、および地域振興や地域整備等への取り組みについての具体的な施策を取りまとめ、地域に提示してよくご説明したいと考えております。そして、これをもとに、空港と空港周辺地域の将来の在り方について、地域と十分に話し合い、共生に関する基本的な考え方」の趣旨に沿って、地域の意見との調整を行わせていただき、地域との調整が調った段階で国の方針として決定し、これに従って今後の成田空港の整備を進めていきたいと考えております。このような今後の空港づくりの進め方につきましても、円卓会議において十分ご議論いただきたいと考えております。

以上でございます。

意見発表

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

ただいまの運輸省のほうからの考え方のご提示については、あるいは議論がいろいろあると思いますが、議論のことは別にしても質問などあるかと思いますが、そこに入ります前に、今日は千葉県のほうから意見の発表がありますので、それを先にいたしましてから、今申しましたようなことをいたしたいと思います。それでは、千葉県、お願いします。

中野 晟（千葉県副知事）

ただいま運輸省から、現在供用中の滑走路に加え、平行滑走路、横風用滑走路につきまして整備したい旨の発言がございましたが、地域振興を進める立場の千

葉県といたしまして、基本的な考え方を申し上げたいと思います。

ご承知のように、成田空港は開港から十五年を経過し、今では年間二、一八〇万人の利用と一三一万tに及ぶ航空貨物を取扱い、我が国有数の国際交流拠点として大きな役割を果たしていると共に、空港内だけでも約四万人に達する雇用の場を提供するなど、周辺地域の経済にも大きな波及効果を生んできたところであります。

しかしながら、現在、周辺地域においては、第四回円卓会議において県が発表しました「現状把握調査結果」でも明らかなように、成田空港を境として西側地域と東側地域の地域間格差が顕著となってきたこと、交通体系についても基幹整備は進んでいるものの、地域間交通網の整備が予定どおり進まず、地域交流が十分に果たせていないこと、さらには、東側地域について県や町が計画的な公共投資のできなかったことなどにより、空港の機能や近接性といった有利性を生かし切れず、開港以来現在に至っていることも事実であります。

このような状況を踏まえたとき、平行滑走路や横風用滑走路が整備されることによって、今まで主として空港の西側に働いてきた経済効果を東側に波及させ、周辺地域全体の均衡と調和のとれた発展を図る必要があると思います。

今後の空港整備につきましては、第一回円卓会議で知事から申し上げましたように、「国際空港として十分な機能を持つ空港として整備することは、将来にわたる均衡ある地域の発展のために重要である」ということが、県としての基本姿勢であります。

県は現在、二十一世紀初頭（二〇一〇年）を目標とする「成田空港周辺地域振興計画」を策定中でありますが、この中では、環境に配慮した産業振興を目指し、生活環境の保全対策はもとより、空港を中心とした道路、鉄道等交通網の整備や、この整備と相まった人口

の適正配置、さらには地域の主要産業である農林業の積極的な振興をはじめとする空港を核とした新たな産業の育成を図り、真に成田空港が地域と共生し「共存共栄」できるよう努めてまいりたいと考えているところであります。

特に、この計画の策定に当たりましては、関係市町村のご意向を十分に踏まえると共に、円卓会議でのご意見についてもきめ細かに反映できるよう立案してまいりたいと考えているところであります。

第六回までの円卓会議では、まさに空港と地域との共生に関して、関係の方々からご意見が発表され、その中で多くの問題点が浮き彫りにされたところでありますが、この議論を通じて感じましたことは、立場や考え方に違いこそあれ、「地域を良くしていこう」という参加者全員の熱い思いであったと考えるところであります。

また、先般、芝山町で「SHIBAYAMA桜コンサート」が開催され、本日ご出席されている関係者の多くが実行委員や関係者として参加されました。まさに、今後の共生に向けた具体的な行動のスタートであり、非常に意義深い催しでありました。これからの地域を支えていく子供たちが、過去の苦しみを乗り越え、明るい未来につなぐために作られた曲「時は風のように」を合唱する姿を拝見し、この子供たちには新しい調和のとれた地域社会の中で立派に成長して欲しいと願うと共に、円卓会議の議論が、子供たちの将来の生活をも左右する使命を持っていることに責任の重さを痛感したところであります。

このように、内外から地域再建に向けた熱い思いが盛り上がっており、改めて円卓会議の責任の重さを認識するところであります。

本日運輸省から提案されました整備計画についての議論と併せまして、地域のために何が多く求められているか、について真剣に議論を尽くしていただけるようお願いいたします。私の意見発表を終わらせてい

たきます。
以上でございます。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

どうもありがとうございます。

今、副知事のおっしゃられた「SHIBAYAMA桜コンサート」、私もご招待を受けたのですが、ちょうどほかの用がありまして、残念ながら出席できませんでした。

それはさておきまして、千葉県のほうは、運輸省がやろうとしていることについてはより積極的に行っている実施に当たるといって決意を示されたわけですが、先程運輸省から出されてまいりました「共生を目指した今後の成田空港の空港づくりの考え方」は、具体的には、空港問題のシンポジウムの最後に、成田空港のB・C滑走路等の将来計画については白紙に戻すという結論でシンポジウムは相互に了解し、終わったわけでありました。そこで、白紙に戻した後、これから成田空港あるいはその周辺地域についてどうするかということがこの円卓会議の課題であったわけで、そこで今日に至りますまでいろいろな議論があり、その中で運輸省のほうから、「共生」という視点でこの成田空港問題というものを今後考えていきたいというようなご提言がありましたし、千葉県のほうとしては、今までA滑走路の建設をめぐるという問題なり結果があったかということについての調査をしていただいた、その報告もあったわけでありました。

その調査報告はそれなりに現状把握ということで、これは午後、先程申しましたように、残された問題についていろいろな質疑、意見というようなことを交したいと思っておりますが、成田空港、この地域の問題についてはどう考えるかということについて、今日は運輸省のほうから、空港自体の将来像と、それを進めていくについて、大きく言えば二つの視点、一つは民主的にどうするか。これはシンポジウムでいろいろ議

論されて、民主的な手続は十分でなかったということで一応白紙に戻したわけですが、この民主的な手続をどうするか。それから、空港建設の理念といいますが、そうしたものを基本的に考え直して地域との共生を考えなければいけないということを、前の円卓会議で発表されたわけですから。そういうことを活かして成田空港の今後の計画をどうするかということの発表が先程あったわけでありました。したがって、今後の円卓会議は、この問題を中心に展開することになると思うのですが、これは相当の議論があると考えています。しかし、それは、今日はちょっとそこまですなかなかな立ちはたないと思います。

午前中、あと四十分ほどありますので、運輸省のほうからの発表、それに対して千葉県のほうからもそれを踏まえたご意見の発表があったわけですが、そうしたことめぐるって、何かこの際もうちょっとはっきりしておきたい、ここで言わんとしているところの真意をもうちょっと聞きたいとかいう、言わば質問ですね。議論のことはまた次回にやっていただきたいと思いますが、問題ははっきりさせるために、質問があるということであれば、どうぞ。同盟でも、あるいは地域代表の方でも、あるいは関係市町村でも結構ですが。

石毛博道（反対同盟事務局長）

運輸省に質問いたします。

先程読み上げられた文章の一一ページ（一六九ページ中段の「（六行参照）」最後の部分、上から四行目からは最後まで）の文章がちょっと意味不明とか、我々には非常に分かりにくいわけです。これを読み上げますが、円卓会議の議論を十分踏まえて、成田空港整備の考え方と共に、騒音等の環境問題への取り組みや地域環境との積極的調和についての具体的な施策、および地域振興や地域整備等への取り組みについての具体的な施策を取りまとめ、地域に提示してよくご説明したいと考えております。」と。これは今後という話です



が、その後の文章も、これはそうすると、円卓会議では何を議論するわけですか。ここの文章の意味が非常に分かりにくいのですが。

伊藤鎮樹（運輸省課長）

私ども、本日、成田空港整備の必要性と地域との共生を目指したそういう取り組みの考え方を申し上げたわけでございますが、私どもの理解では、こういう考え方について円卓会議のご議論もまたあると思っております。特にまた、地域との共生を目指した取り組みにつきましては、事務局等からお伺いしているところでは、地域からいろいろな問題点をご指摘いただく、お考えもいただくというふうにお伺いしております。

そういうことを踏まえて、私どもとしては、今後、円卓会議の中でそういう議論が行われるということとを踏まえて、「成田空港の整備の考え方と共に」というところ、これは狭い意味の空港計画案ということになるのだろうと思います。それから、その後の「騒音等の環境問題への取り組みや地域環境との積極的調和策についての具体的な施策」というところは、円卓会議等いろいろな形で地域からご指摘を受けたという問題点に対応するような具体的な取り組み施策というものを取りまとめる。そしてそれと合わせて、同じように地域振興や地域整備への取り組みの課題というようなことの具体的な施策そのものをご意見を踏まえながら取りまとめる。そういうものを全体としていわゆる広義の空港づくりの考え方という形で、私ども、地域にご相談し、成田空港整備についてのご説明をしてまいりたいという考え方でございます。「共生に関する基本的な考え方」での「今後の共生を目指した空港づくり」というところでの一つの手順というものを念頭に置きながら、成田空港の場合、地域とお話し合いをさせていただく場合の、私どもとしての一つの大きな広義の空港づくりの考え方というものをきちんと取りまとめ、地域にご説明したいという、私どもの希望を述べた

ものでございます。「そして」以下につきましては、そういうものをベースにして地域と空港と空港周辺地域の将来の在り方について話し合いをさせていただきたいと、これもまた私どもの希望を述べたものでございます。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

これは、私も、先程読まれたときに、今同盟のほうで言われたように、どういうことになるかなと思っっているんですが、こう理解してよろしいですか。共生という視点で、それならどういう事態、騒音なら騒音とか、その他土地問題ということについて、基本的にはこういう方向でやりますということをご議論する。しかし具体的に何町のどこかはどうかということになるかということになると、ここで議論するには適当でない。今の五行目、六行目に「積極的調和について具体的な施策」、その行の終わりのほうにも「具体的な施策を取りまとめ」というふうに言われている場合に、具体的なことがどこまでかということについて、ある程度ここに出たことについては具体的に答えますけれども、しかし、より具体的なことは必ずしもこの円卓会議でそこまで立ち入ることはできない。そういうことは、次のそれこそ具体的な話し合いの場でやることであって、そういうことについてのそれこそ具体的な考え方はここで答えると、こういうふうな意味で考えてよろしいですか。

土坂泰敏（運輸省航空局長）

はい。地域との共生策といってもいろんな程度があるわけですが、今、先生が言われましたように、共生策のうちのも、もちろん具体的な話ではあるのですが、具体的な話の中でもある程度基本的な部分をここでご議論いただいて、それを何丁目何番地まで落としした固有名詞の話はこの円卓会議の後で具体的な計画としてお示しする、そういうふうにご考えているものでござい

ます。

大塚敦郎（反対同盟員）

そうすると、その後に「地域と十分に話し合い、『共生に関する基本的な考え方』の趣旨に沿って、地域の意見との調整を行わせていただき、地域との調整が整った段階で国の方針として決定し、これに従って今後の成田空港の整備を進めていきたいと考えております。このような今後の空港づくりの進め方につきましては、円卓会議において十分ご議論いただきたいと考えております。」というのは、これはどういう…。もう少し具体的に説明していただけますか。

伊藤鎮樹（運輸省課長）

一般的な民主的な空港づくりの進め方、手順というものにつきましては、第五回円卓会議において運輸省から提出した「空港と地域との共生に関する基本的な考え方」でお示ししたような考え方で進めていくという考え方でございますが、成田空港の場合には白地に絵を描くわけではないという部分もあるわけでございまして、成田の場合に、ああいう考え方を当てはめて議論していく、地域と空港側とでその話し合いをさせていただく場合に、どういう手順で進めていくのがあるのか、その考え方を踏まえた、そういう考え方に沿った進め方なのかということを考えていただいておりますが、そういう考え方に基づいて、私どもとしては、本日お示ししたような「今後の空港づくりの考え方」について円卓会議での十分なご議論をいただいた上で、具体的に地域との話し合いをさせていただくに際しては、こういう形でまず『基本的な考え方』において大綱案をお示しして」というふうに書いてあるところに対応するのが、こういう具体的な施策を取りまとめた地域等にご説明するというのが第一段階かなと。

そしてその後、地域との十分な話し合いをさせていただくというのが次の段階かなと。その場合に、空港

と空港周辺地域の将来の在り方について十分地域の意見等の調整をさせていただくことになるわけですが、そういうものが整った段階で国の方針として決まっていくということ、あの「基本的な考え方」の手順というものを成田に当てはめた場合にそういうふうになっていくのかなというものの、私どもの考え方を申し上げたところでございます。

高橋寿夫（隅谷調査団）

端的に質問しますが、文脈上、私はこう思うんですけれども。

一番最後の二行というか二行半（一六九ページ中段一三行参照）は、「このような」以下は文脈上要らないのではないですか。「考えております。」でいいのであって、その次の「このような」云々というのは蛇足ですよね。僕はそう思いますけど。国の方針、考え方は「整備を進めていきたいと考えております。」までで十分なんであって、その次のが入りますと、進め方をまた円卓会議でやるのか、方法論の議論はどうかとなっちゃうのですね。そうではないんじゃないかと私は思いますから、最後の二行はないほうが…。

大塚さんが「意味がよく分からない」と疑問を持ったのも、そんなことに関係があるんじゃないかと思うんです。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

もうちょっと端的に言えば、ここで運輸省としてはかなり基本的なことを言いました、これでやりたいが、それについては地域のほうでいろいろ意見があるのでないか、その意見を聞いて議論をした上で、もう一つそれに対する回答をして、こういうことをはっきりしようということをはっきりして、その相互の了解を得たところで国としては具体的な政策として決定していきたい。そういうことじゃないですか。

土坂泰敏（運輸省航空局長）

二月に共生の考え方についてご説明させていただいた時に、まず共生の基本的な考え方、それから共生策の体系、もう一つ三番目に、どういう手順で進めるのかというのが一番最後にございましたね。あの時に、三点セットと言ってありますが、そういう三つの内容を含んだ大綱というものをお示しいたします、そして議論して、大綱というものを政府として決定して、あといろんな法律の手続などを進めますという、一般論として考えたときの手順をご説明したわけですが、今回は、それを成田に当てはめたときに、その一般論の手順が具体的に成田ではどんなやり方がいいだろうかということをお私どもなりに考えて、それがここに書いてあるのです。したがって、あの一般論の手順を成田に当てはめたときの手順としてはこれでいかがでしょうか、これについて皆様方のご意見を承りたいと思います。これが一番目に書いてあることの趣旨でございます。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

大体そういうように理解をしてこれは受け止めていただきたいと思います。

相川勝重（ネットワーク芝山21）

二点ほどお伺いしたいと思いますが、五ページ目（一六六ページ下段一五行参照）の「地域との共生を目標とした取り組みについて」の「六行目に『継続的』という言葉が載っているのですが、この『継続的』という言葉の意味については、『空港ができるまで』なのか、『空港ができてからも』という意味合い、両方とも取れるのですが、そこらはどれに該当するのかについてお尋ねしたいということ。

それから一〇ページ（一六九ページ上段二行参照）ですが、「その他の取り組みについて」ということで、ここに「共生に関する基本的な考え方」というこ

とが書かれておりますが、前回、私、四つあげた一番目で共生懇談会についてお願いという形で申し述べさせていただいたのですが、これによりますと、これから「成田空港の事情を勘案しながら検討していきたい」ということになっているのですが、「検討」ではなくして、「地域の方々とよくご相談し、つくり上げていきたいと考えております」という形ではないのか。このままですと、地域の共生懇談会がどうなるのだろうかという非常に不安がございますので、この辺の文章の書き方についても、できましたら直していただければいいんじゃないかと思っております。この二点についてお願いいたします。

伊藤鎮樹（運輸省課長）

それでは私のほうから答えさせていただきます。

まず第一点の「相互の信頼関係に根ざした取り組みを継続的に」というその「継続」というのは、空港ができるまでかということ、それともその後ずっと運営段階も含めてかという質問につきましては、私どもの考え方としては、「継続的」というのは当然に運営段階も含めて末長くという意味での継続的ということでございます。これは「共生の基本的な考え方」でもそういうことで使っております、そういう意味で「継続的」という言葉を使わせていただいております。

第二点目の「検討」という意味は、地元の方からよく言われることですが、「検討三年、やります何年」とか、そういう意味の「検討」とは違います、私どもここで「検討」という言葉は、地域の方々ともよくご相談し、成田空港の事情を勘案しながら「検討」という言葉を使わせていただいております意味は、「共生に関する基本的な考え方」において申し上げております共生懇談会の機能の一部は、成田空港の場合、騒音対策委員会という形で既にずっと一つの積み重ね、実績があるわけでございます。そういうものとの関係とかそういうことについてもどうしていくのかという具体

的な検討というものを、地域の方々ともご相談し、ご意見を伺いながら、意義のある共生懇談会を設置していきたい、そういう意味での「検討」ということでございます。

相川勝重（ネットワーク芝山21）

そうしましたら、実現の可能性じゃなくて、共生懇談会が実現するという形で理解の仕方です、よろしいでしょうか。

伊藤鎮樹（運輸省課長）

はい、結構でございます。

ただ、機能等については、先程申し上げましたように、基本的な考え方というのは、騒音対策委員会みたいなものがないという一般的な白地の場合のことでございますので、成田でどういう形が一番機能するかということについては、地域とよくご相談させていただきたいということでございます。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

ですから、つく成ることはこれはつくりま、けれどもその中身のことについてはもう少しよくご相談しましょうと、そういうことだと理解しています。

相川勝重（ネットワーク芝山21）

はい、わかりました。

河宮信郎（隅谷調査団）

せっかく出たのだったら検討していきたいというのは、「成案を得たい」という表現に改めれば、そういう意向がピッタリ表わせるんじゃないかと思うんですが。

伊藤鎮樹（運輸省課長）

そういう意味とお読みいただいて結構でございます。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

私、一つの質問と一つの希望があるのですが。

それは、四ページ目（二六六ページ下段「二行（参照）」の一番下のところに横田、厚木飛行場のことが書いてありまして、その二行目の「仮に一部の民間航空機の乗り入れが実現しても」というのは、現在の横田、厚木の機能は基本的にそのままということを前提にして、その中に多少民間航空機のものがある部分について乗り入れと書いてありますが、そういうことになる可能性があったとしても、そういう意味ですか。

伊藤鎮樹（運輸省課長）

そういうご意見をおっしゃる方もあるのかなということで、横田、厚木両基地は基本的には別の目的で使われている、そしてそれが今の政府の方針であるということでございますので、そもそもここに書くこと自体があまり意味のないことかもしれませんが、ただ、そういうところにかつて羽田が満杯のときに緊急に乗り入れたということはございましたものから。

しかし、それは仮にあったとしても補完的なものであると。そういう意味で申し上げたということでございます。

高橋寿夫（隅谷調査団）

一部の民間機が乗り入れた場合には、ダイバートのことだけを言っているという取り方はやっぱり無理がある、今は無理だけれども、将来はいわゆる軍民共用というんですか、全国にありますね。そういうたものとしてひよつとすると若干の発着回数を使わせてもらうことがあるいは出るかもしれない。かもしれないけれども、それはほんの補完的なものであって、とても頼りにならないよと、こういうことでしょうか。ダイバートだけじゃなくて、ここで言っているのは、もうちょっと広い意味の軍民共用的なものだと思います。

伊藤鎮樹（運輸省課長）

そのとおりでございます。今申し上げたのも、そういう趣旨でございました。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

これについては、私は意見はあるけれども、今日は意見は言わないと言っていますから。

それから希望と言いましたのは、これから先、成田空港というものを航空行政の中でどう位置付けて、私たちが考えていくときにどういう責任という役割を成田空港は考えていかということについて、かなり抽象的には三割だとか六割だとか、何が何割だとかいうようなことをずっと書かれていて、非常に一般論というか抽象論としては分かるのですが、前にもシンポジウムの段階で多少こういう数字を教えていただいたことがあるように思うのですが、この際、成田空港問題というものの持っている社会的な役割ということについても少し立ち入って議論するとすると、これのもうちょつと背後にある数字ですね、細かいことは必要ないですが、そういうものをこの次のときにでも我々のほうに提示していただきたい。

伊藤鎮樹（運輸省課長）

はい、分かりました。

河宮信郎（隅谷調査団）

ここで空港整備の考え方とその内容とが出ているわけですが、共生の考え方を受けた文章としては、これは例えばシンポジウムでもこの程度の必要性の主張はなされていたのであって、必ずしも我々にとってはじめて聞くことではない。とすると、運輸省、空港公団側がどういうふうに必要なとしているのかということはむしろ周知のことであって、そうすると、共生コンセプトを受けるとすれば、言わばこの必要性が満たされたらどうというインパクトを地域に改めて及ぼすか、あ

るいは付加するかということ、運輸省、公団なりの立場から考える。地域社会になり代わってではないにしても、ある程度その必要性が満たされたとすればどういうインパクトが新たに加わるかということを書き込んでから始めて、共生の考え方を受けた文章という事実が整うような気がするんですね。そういう点では、ここで必要性という形で言わば書きっぱなしになっているのは、少し足りないのではないかと気がするのですが。

伊藤鎮樹（運輸省課長）

河宮先生がただいまおっしゃられた意味は、それは滑走路の整備をお願いするとすれば、それは騒音とかそういう影響が地域に具体的にどう及ぶのか、そしてそういうことによつて範囲がどうなるのか、そしてそれはどういう問題が生じてくるのか、そういうことについてどう把握しているかという段落がないのではないかとこの指摘だろうと思っております。

その点につきましては、今回、基本的な考え方というところで申し上げたものですからこういう形になってございますが、私どももそういう意識を持って、Ⅱの「共生を目指して取り組み」というところで騒音対策とかそういう取り組みを進めていく考え方というものを申し上げて、こういう考え方で地域との両立の問題に取り組んでいくというものの考え方を申し上げてつないだつもりでございます。

高橋寿夫（隅谷調査団）

今の点に関連しまして、僕はこう思うんですけれども。滑走路二本という話は、言ってみれば一九六六（昭四十一）年の閣議決定にもあったではないかということとだけども、私は、シンポジウムを経て、またこの間の「共生基本原則」を経て、今日出てきた今日のものの考え方に入っているのは、単純なそういう必要性、輸送需要の面から平行滑走路が要りますよ、安

全の面から横風が要りますよという必要性の問題を超えたものがなければいけない。必要性のことだけで言うのであれば、一九六六（昭四十二）年の閣議決定と変わらなくなっちゃうわけですね。私流に言えば、一九六六（昭四十二）年は、あえていやない方をするところ、空の都合から見た計画であった。ところが、これから共生を目指しながらつくろうとする空港というものは、むしろその空港ができることによつて地域が発展してまいりますよ、地域発展のためにはどうしてもこういう計画ができないといけないですよという考え方から、どちらかというと空港というものを包み込んだ地域全体の発展のためにも要りますよということではないのか、そう思うんですね。そういうふうに理解しなきゃいかん。もう一つは、手順として、前のときは大変非民主的な手順でやったけれども、これからは民主的にやるという、この手順の問題。

ですから、実質の問題と手順の問題と二つあるのですが、実質の問題のほうで必要性の議論だけじゃなくて、どうやったら地域のためにプラスになるかということ、基本的な視点があって、そこから立論するということでない、二十何年前の亡霊が再びこの地域を這うということになつては大変だと思うので、考え方としてそういうふうにしたい。それだけの長い長い間の体験から発想が転換されたというか、心が入れ替わったというか、そういうふうな受け止めたいと私は思っていますけど。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

ただいま高橋さんから言われたことは、おそらく今後の議論の中で、もう少し地域のほうからも積極的なご発言があるのではないかと思ったりいたしております。

大塚敦郎（反対同盟員）

最後に一つだけ質問なんです。先程私どもの事務

局長が指摘した点に関して、もう一度質問いたします。

一〇ページのⅢ（六九ページ上段二八行（参照）の「地域との話し合いについて」というところの、「また、私どもは、今後、円卓会議の議論を十分踏まえて」云々かんぬんというところは、大綱案の提示に当たる、その次に来るのは地域との合意形成の言わば共生論の議論に当たるのだ、というふうな説明が伊藤さんのほうからあったわけですが、ここで私が質問したいのは、ということとは、この文章の前提として、円卓会議の第一回目に私どもの事務局長の石毛が「滑走路の拡張問題についてきちっと踏み込まなければだめだ」ということをきちっと言ったわけですが、これは、円卓会議の結論として空港の新たな拡張の問題についての合意形成がなされた後、空港づくりのもしも運輸省が望むような形でその案がお互いに合意されたとして、その場合にこういうふうな手続でやりたいというふうなこととして理解してよろしいのか。それとも、円卓会議は滑走路の問題についてはおさなりに終わり、その後、こういう大綱案、地域での合意形成づくりという手続を踏んで、地域社会の中でよく検討していただいて滑走路をつくっていくというふうな考えているのか。その前提となるところをはっきりさせておいていただきたいと思うのですが。

高橋寿夫（隅谷調査団）

私は、滑走路の必要性云々、それとさつき申し上げた、それが地域の発展のために必要であるかどうかということも含めて、そういったことの議論というものは、私は、円卓会議できちんと始末をつけるべきものだと思うんです。今日の作文の今大塚さんが言ったあたりのことになりましたと、円卓会議が終わった後、こういう手続を経て大綱案が出て云々云々となるんだけど、私は、共生策というのが出てからいつも疑問に思っているんだけど、この間説明された共生策というのは、およそ日本の国の中で大規模空港をつくるとき

にどういう手順でやるべきかという考え方だと思うんですね。

ところが成田空港というのは、既にAランがあつて供用しているわけです。ですから、あの基本的考え方を頭に置きながら、これは応用問題だと思うんですね、成田空港というものは。でなければ、大騒ぎして円卓会議をやつて、ここで平行線に終わっちゃつて、あとまた何かやるというのでは、永遠に終わらんです、成田問題というのは。私は、円卓会議はこれだけ時間をかけてシンボジウムの経緯を受けてやっている限りは、少なくとも今日提案されたような平行滑走路、横風用滑走路の必要性云々についての議論は円卓として決着をつけるべきだ。計画大綱案というのはまあ尾ヒレをつけた耳の揃ったものであつて、基本のところは円卓会議でやらなければ、やる場はありませんよ。僕はそう思います。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

この点が、多少か、あるいは大きな行き違いがあるんじゃないかと思うんですね。シンボジウムでは一応「白紙に戻す」と言ったから、今は白紙なんです。運輸省から今日出されたのは、横風用と平行滑走路が必要でありますという説明がなされているわけですが、それではそれを認めた上でこの話し合いをやるのかどうか、これは一番の出発点。おそらく次回のとき、そういうことをめぐって議論があると思うんですね。運輸省としては、「共生のことについて今まで議論をしましたから、共生という姿勢で、さらに民主的な手続きをもつて横風用と平行滑走路をつくりたいと思っております」、非常に簡単に言えばそういうことじゃないですか。

土坂泰敏（運輸省航空局長）

白紙の状態に戻っているわけでございますが、いろんな経緯があり議論もあつて、今日の段階で運輸省と

してはどう考えるかを言いなさいと言われましたので、運輸省としては横風用と平行が要ると思います、それをお願いしたいと思います、ということをお願い上げたという段階だと思います。今、大塚さんがおっしゃっているのは、私どもをお願いをしていることについてどういう結論が得られるであろうかということに想定しないとお答えができないわけですが、私どもは、それはこれからの議論ではないかと。

第三回円卓会議で隅谷先生も言われましたように、意見の違う人がコンセンサスを得るための場でございますので、なかなか合意を得ることは難しいかもしれないけれども、粘り強く努力をしましょう、合意が形成されたらそれに従わなければいけないというふうな裁かれたわけですが、私どもはそのことを念頭に置いてこれからコンセンサスを得るための努力を尽くしたい。そのための提案を今日はさせていただいた、これからはコンセンサスを得るための努力を運輸省としてとにかく尽くしていきたいと、そこまででございます。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

ですから、その提案をされるについて、十分手続きは踏んでやるつもりでございますというのが運輸省の姿勢だと思えます。その前提条件のことはまだきちつと議論も何もしていないじゃないか、こういうふうな同盟のほうは言われたと思います。ですからそれは、次回のときにそのところから議論をしたらいいと思うんですね。しかし、それを含んで運輸省としては今日ここで言わば提案をしたというか、運輸省としての考えを正面切つてここで提示した。こういうふうな受け止めて、これからの議論を進めたいと思います。

ちょうど十二時になりましたので、この辺で午前は終わりました、午後は、最初に申しましたように、A滑走路の問題点に対する質疑であります。これもいろいろ議論をしますと時間が足りなくなる。A滑走路のことはできるだけ今日でおしまいしたいと思います。

ります。もともと、残れば次回にもやってちつともかまわないですが、一応はそういうふうにしたいと思っていますので、その手順等については多少昼の休みの間に調整させていただいた上で、午後、私のほうから発言者を指名して進めさせていただくことにしたいと思います。

午後は一時から再開いたします。以上をもって午前を終わることにいたします。

（昼食休憩）

A滑走路の問題点に関する質疑について

隅谷三喜男（隅谷調査団团长）

それでは、一時になりましたので、午後の円卓会議をただいまから開きたいと思えます。午前のはじめに私が今日の予定を申し上げましたが、その時に申しましたように、午後は、前回から問題になっておりますA滑走路に関する問題点、これは前にいろいろ議論がございまして、公団や運輸省に対する質問があったりいろいろしたわけですが、そこで、これは多面的な問題がありますので、バラバラに出てくるという点に時間をとるといように私どもでちょっと心配をいたしまして、千葉県のほうにお願いしまして、A滑走路に関するこれまでのことは、どういうことがあったか千葉県に調査を依頼して、その調査結果なども出てくるわけですが、そういうことも踏まえまして、千葉県のほうにこのA滑走路に関する問題点の整理をお願いしました。

その点について整理した結果というか状況について、

まず千葉県のほうからお願いします。

石塚碩孝（千葉県空港地域振興課長）

それでは、事務局から申し上げます。これまで円卓会議でご提案、ご議論されました事項のうちA滑走路に関する問題について、事務局として主なものをまとめましたので、これからの議論の参考までにその項目を申し上げます。

一、民家防音工事関係については、

①再助成の実施について

②施工方法等の見直しについて

③対策区域の拡大について

二、発生源関係については、

①夜間飛行の改善および飛行コースの遵守について

②エンジンテストによる騒音、低周波対策について

三、移転関係については、

①用地内移転者と騒音地区移転者間の格差是正について

②転業者に対する具体的施策の実施について

③騒特法の線引き（A滑走路のみ）について

四、その他の環境問題関係については、

①落下物対策の強化について

②電波受信障害対策の強化について

五、親しまれる空港づくり関係については、

①空港入場検問の改善

②フェンス等による隔たり感の解消

③苦情相談窓口の設置について

六、地域問題関係については、

①騒音用地の有効利用について

②騒音による過疎化について

③乱開発の防止について

以上でございしますので、よろしくお願いいたします。

隅谷三喜男（隅谷調査団团长）

ずらざらと並べましたから、聞いておられる方はちよつと分かりにくかったかもしれませんが、大きく分けて六つの項目がありました。

まず、民家防音工事のこと、防音のことはいろいろ問題がありました。

二番目に発生源、例えばエンジンテストの騒音がひどいじゃないかというようなことがありました。

三番目は、騒音と関係しますが、用地内の移転者と騒音との関係をめぐっての具体的ないろいろな問題、転業者に対する施策の問題、あるいは騒特法の線引き問題がありましたね。

四番目が落下物、先程運輸省のほうからも説明がありました。それから電波受信障害、そのような言わば環境問題ですね。

五番目に、空港づくりについて少し、地域との間の共生と言われたような事例をめぐる問題と言っているかもしれませんが、ありません。

それから、また騒音問題に返ってくるかもしれません。それが地域の問題、これは乱開発の問題などもあります。が、そうした地域開発などの問題。

このように六つあるわけです。それで、少々強引ではありますが、あまりあれこれというふうになると最初に申しましたように問題が紛糾するだけです。で、以上の六つの大きな項目について、それぞれに一、二の方々から、これは前にこういうことが問題になったときに発表された、意見を述べられた方のことを念頭に置いて、今日もそれに対する発言をお願いしたいというふうに思っております。そういう方法で進めてゆきますが、あるいはやっている間に、多少関連して「そのことについては、ちよつと自分も意見を言いたい」という方もあるかもしれませんから、それは声をかけていただきたいと思います。

まず、民家防音工事関係のことについては、先程の説明で三つほどあると言われてますが、一つ一つやる

のは大変ですから、民家防音工事の関係は一括して相川さんのほうから発言していただき、さらに成田市長からもそういうことについてご意見もありましたので、相川さんに続いて成田市長から発言をしていただきます。

相川勝重（ネットワーク芝山21）

それでは、私から、A滑走路に関する問題点について、この間、この円卓会議の中で何度かご質問又は発言させていただきましたので、それをまとめたものについて今日この場で議論していただきまして、決めるべきところについては決めて欲しいと思っておりますので、よろしく願います。

まずはじめに、民家防音工事関係で再助成の実施についてですが、民家防音工事は、一九七一年（昭四十六）年から工事を受けている家屋がありますが、その中には年数の経過によって壊れたりして、老朽化や家族の構成の変化によって家屋の建替えを希望する者が出てきたわけです。その時に、再助成制度がないために具体的な生活設計の目安が立たない状況に現在あるのですが、騒音対策は、生活環境保全の観点から地域と空港の共生の根幹を成すものであり、将来を見据えた対策が必要であろう、現行の補助制度と同様に住民の負担のない再助成制度を早急に確立すべきであると思うが、これについてお答えいただきたい。

これについては、防音組合等々の中で私も何度か「発言して欲しい」と要請されましたので、早急な問題ですので、是非お願いしたいと思います。

次に、施工方法の見直しですが、先般、千葉県から実施された「防音工事実施済家屋へのアンケート」で、約六八％の方が「不満を持っている」との回答があったのですが、このアンケートの結果や、実態調査を実施し、その問題点を分析した上で、生活の多様化、ニーズに合った施工方法を見直すべきであると思うが、これについて是非お願いしたいと思います。

また、対策区域の拡大ですが、これは、騒音区域外の近傍地域でも、WECPLでいくと七五に近い騒音が発生しておりまして、住民は目に見えない線で格差がつけられていることに不満を感じている人たちがいると思うのです。こんな機械的な考え方で対応していることについて、改めて欲しいと思っていますが、以上三点について、まずお伺いしたいと思います。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

おそろく成田市長さんからも、それと本質的には違う問題が出てくると思いますので、答えを二重にするのはあれですから、成田市長さんのほうから続いてお願いします。

長谷川録太郎（成田市長）

ただいまご指名いただきましたので、私からもご要望申し上げたいと思います。

これは、過去の円卓会議その他で何度も発言させていただいておりますし、ただいま芝山の相川さんからご発言がありまして、全く同じ問題になると思います。が、いずれにしても、私もとしましては住民の日常生活上、騒音というものは常につきまといっているわけでありまして、これをできるだけ力で何とか緩和してもらいたいと思っています。あるいは二重になることもあると思いますが、申し上げます。

民家防音工事を実施して既に二十年になるわけですが、いまして、防音家屋も今日建替えざるを得ないという状況に入りつつございます。また、先程お話がありましたように、家族の世代交代あるいは増加というようなことで二十年のうちに様々な変化が出てきておりまして、このような状況は今後さらに増加してくるに違いないと思われま。

しかしながら、現行制度では改築あるいは増築に対して再助成がされておられませんので、民家防音工事は

航空機の騒音を軽減して生活環境の保全を図るための制度であると同時に、これは永久に続く問題である。空港がある以上永久に騒音は続くわけでありますから、その辺を十分に心していただきまして、将来ともそれで悩ませることのないよう、再助成の制度を確立していただきたいということです。

本日の運輸省からご発表になりました文書の七ページ（二六七ページ中段三三行（参照））ですが、「周辺地域における騒音対策」のところでは民家防音工事のことは既に書いてございます。千葉県はもちろんのこと空港公団においても「防音工事実施家屋の現状を把握する」ということ、それについての調査を既に実施していると同つておりますので、なおさら結構なことでございますが、どうかひとつその辺のところはよろしく願います。

第二点は、同じく防音工事に関係することでありますが、やはり七ページ（一六七ページ下段一二行（参照））の中ごろに芝山さんの集団移転等についていろいろと書いてありますが、騒音法が実施されているにもかかわらず、いまだ騒音コンタールの線引きがなされていないために、「空港周辺の合理的な土地利用の確立」あるいは「空港のもつ稼働性を最大限に活用」した地域振興を図る上からも重大な支障になっているのが現在でございます。

また、当地においても集団移転の動きがありますが、線引きが行われていないために住民の方々が非常に不安に思っているという事実もありますので、このような観点から、一日も早く騒音法の線引きをすべきであると思われま。この点をお伺いしておきたいと思えます。

もう一つは、騒音対策区域の拡大ということで申し上げたいと思いますが、先程も相川さんから出ましたが、ご承知のとおり空港公団においても騒音の測定を実施しておられることも事実でございます。私どもも騒音測定局を二〇局ほど設置して二十四時間体制で測

定しておりますが、ややもすると、公団さんのほうは毎年夏季と冬季の実態調査をしておられまして、WECPNLはその測定で出た結果を基準として対応しているのではないかと思っておりますが、二十四時間測定する中には、区域外でも七五WECPNLを超えてしまうという事実もあるわけです。このため、周辺住民が騒音に悩まされながらも、騒音区域のそばの人たちは騒音区域内との格差を非常に感じて生活している方々もおられるので、このような実態を十分にご認識いただきまして、騒音区域にはされた地域に対する対策をお考え願いたい。

それには、七ページの下から一〇行目（一六七ページ下段二六行「参照」）ぐらいに「谷間対策の防音工事につきまして」とうたつてありまして、これは騒音区域と、そこからちよつとはずれた所、これは同じ部落でありまして、農家の方々の今日までの歴史を考えますと、同じ部落において、古村の方々は何代にもわたってそこに居住しておられて、あらゆる習慣を共に生活しているわけでありまして、これはむしろ農村地域の特性である。農村地区の方々は何ひとつするにしても運命共同体というぐらいで共同生活をしているという実態がございます。こういった農村、農家の住民の心情を十分にご認識いただきまして、先般やられた谷間対策と同じような形で良いと思うところもありますから、そういったことを十分に活用していただいて、格差のないような手法をお考え願ひ、またそれを実行していただきたいということを切にお願い申し上げます。

いずれにしても、私ども航空機の騒音対策というのは、空港が存在する限り永遠に続くものでありまして、空港と地域の共生の基本はまずこの辺にあるのではないかと思いますので、欠かすことのできないことであるということをよく認識されまして、今回よろしくお願い申し上げたいと思います。以上です。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

全部の問題についてご意見を伺ってから、それに対するの返事を運輸省や公団に聞くということになりますとちよつとゴタゴタしますので、騒音問題についてまだ他のところと関連するところはありますが、今の限りについて一つ一つ答えておいていただいたほうが、何か関連したことがあったら「先に言ったとおり」でもかまいませんから、そういうふうにして、今のお二人の議論について、多少は意見的なこともありますから、意見についても何か言うことがあれば言っていたくし、質問について、これはなるべくはつきりと答えていただかないと、抽象的になるとまた重ねて質問したいとかいうふうになりますから、問題についてはなるべくはつきりお話しいただきたいと思います。それでは、どちらから、運輸省…。

鬼澤伸夫（成田空港対策協議会）

委員長、これは関連ですので、一緒にお願ひします。ただいま成田市長のほうから出ました騒音関係で騒特法の線引きについてですが、これも横風用あるいは平行の全体計画ができないと線引きあるいは説明会も開けないという答えが出るかもしれませんが、Aランというか現状使われている滑走路についてだけでも線引きができないものか、それに関係する線引きができないものか。あるいは、できないのであれば、それに準じた方策で対応すべきではないか、その点だけでございます。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

それでは、運輸省、お願ひします。

伊藤鎮樹（運輸省課長）

それでは、運輸省からは、民家防音工事の再助成に関係するところについてお答えいたします。防音工事については、相川さんのお話にも市長さん

のお話にもございましたように、実施後も継続的にフォローアップしていくことは、共生の考え方がらいつて私どももそう認識していかなければならない課題だと思っております。そういうことで、午前中にも申し上げましたように、現在、空港公団において実態把握の調査を行っているところでございます。こういう調査結果を踏まえて、具体的な取り組みの在り方について、千葉県をはじめ地元自治体の方々と早急に相談させていただきたいと思っております。私どもの認識といたしましては、相川さんのほうからもございましたように、この成田における防音工事が、騒防法の制度が一九七四（昭四十九）年にできたわけですが、その以前に千葉県のご協力を得て既に始まっていた。そういうことで成田においてはこの再助成というような問題が全国より早くいろいろな形で提起されてきたというような認識でございます。その意味で私どもこの問題については、成田における問題として、大変深刻な問題として受け止めなければいけないと思っております。そのような考え方で早急に相談してまいりたいと考えております。以上でございます。

板橋 孝（空港公団室長）

それでは、私のほうから二点目と三点目、要約して申し上げますと施工方法の問題と区域拡大についてお答えいたします。先程相川さんから、あるいは市長さんから、防音の施工関連の問題について公団のほうで今実態調査をしていること、それに対して「それは良いことだ」というお話がありました。まずお話しするに当たりまして、今その実態調査がどういうふうになっているかということをお話し申し上げて、お答えしてまいりたいと思います。

これは前の円卓会議でもちよつと触れたところですが、今年一月から実態調査を開始して、約三〇〇戸について行っております。これは六月中に結果をとりまとめるとの予定でございます。今まで約八割の調査を

完了しているわけですが、その中で一〇〇戸ぐらいサ
ンプリング的にその結果をおよそ眺めてみますと、問
題として非常に多いのが防音サッシの関係についての
ご意見というか要望でございます。これは大変重い
防音サッシですから、それによって若干隙間というか
歪みというか、そういうものが出てくる部分、あるいは
サッシそのものの軽減化等についてお話が出ており
ます。

私もとしては、こういうご意見あるいは実態調査
の概要なども踏まえまして、当然、防音効果がきちつ
と維持されていくことが大事ですから、施工に当たっ
てもそういうことに留意して、例えばサッシの軽量化
とか、あるいは種類をいろいろ増やして、この地域は
農家が多いわけですから、そういう住宅にピッタリ合
ったような形での施工というものも考えていかなけれ
ばならないと思っております。これについてはできる
だけ早く取り組みたいと思っております。

三点目の、区域の拡大に関するのですが、私も
としまでも地域の方々への騒音の影響というものは
最大限軽減していかなければならないという認識を持
っております。そして、振り返ってみますと、この民
家防音工事の対象区域である第一種区域の指定とい
うか、そういうものを決めるに当たりましては、これは
運輸省からも午前中にあったことですが、単に騒音コ
ンターというものを現地に形式的に当てはめるとい
うなことではなくて、地域の自治体あるいは住民の
方々ともいろいろご相談申し上げて、現地の地形・地
物とか、あるいは集落の状況なども考慮して決定した
わけですが、この円卓会議あるいは他の場においても
地域の皆様方から、地域の生活実感に根ざした騒音対
策としてもう少し拡大すべきではないか、あるいは第
一種区域に隣接する地区についてもいろいろと工夫・
配慮すべきではないかというご指摘をいただいております。
これは、まさしく農村社会の絆というような意
味も含めてそういうお話があると理解しております。

ただ、このような区域指定というか、これは一般論
ですが、何か線を引いて範囲を決めるというようなこ
とになると、どんな指定というか線引きをしても、ど
うしてもその境界付近の方からはいろいろなご指摘
が出てくるわけですが、私どもとしてはできるだけ多
くのお宅について防音工事ができるようにというお話
と受け止めて、今後の課題として、関係自治体あ
るいは地域の皆様方ときちつとご相談させていただき
たいと思っております。以上です。

相川勝重（ネットワーク芝山21）

今伊藤さんと板橋さんのほうから、成田の問題とし
てこの再助成の問題については深刻に受け止めるとい
うことでお話がありました。実際に今耐用年数とか
建替えについて全く決まっていな状況にあると思うん
です。確かに実態調査の中で三〇〇戸、また一〇〇戸
という形でサンプリングしてその声を聞いているとい
うことですが、私がお願したいのは、この円卓会議
が終わるぐらいまでにはその方向性を示して欲しい。
そうでないと、いつまでたってもこの問題について決
着がつかないと思うんです。だから一定の時期を明確
に出して欲しい、このように考えております。

施工方法のことですが、先程板橋さんからお話があ
りました。県で出された報告書の一六ページ（資料編
八四ページ参照）の中に、「思ったほど効果がなかった。
期待が大きかったからかもしれない」という形で書
いてありますが、いろいろ二十〜三十人分書いてあり
ますが、皆さん防音家屋に期待するわけです。だから
「期待が大きかった」ではなくて「期待に応えなければ
ならない」というのが防音家屋、防音サッシの任務で
はないかと思っておりますので、それが六八%の方々
に不満を持たれているような防音家屋であれば当然ど
こかに欠陥というか足りない部分があるのではないか、
配慮の足りない部分があるのではないかと私自身は感
ずるわけですが、そこら辺も含めて実態に見合った方

法の見直しをして欲しいと思っておりますので、お願
いたします。

それから、対策区域の拡大ですが、現在WECPN
L九五が移転区域、九〇も移転でしようが、WECPN
L七五までが騒音区域（騒防法の関係で）だと思
います。その中で、何を答えて欲しいかというと、対策
区域のコンターを広げるということではなくて、七五
のコンターの中の人でも「かなりうるさい」と。人間
というのはうるささの感じ方は本質的に変わると思
うんです。今だと九〇、九五については移転できる対象
になっておりますが、七五まで含めて、法律とか規則
で決めるのではなくて、人の思いはそれぞれ千差万別
ですので、七五の方々も希望があれば移転の対象とし
て、一つの方法論としてそういう方法はできないだろ
うか、そんな声がかかなりあるのではないかと。先程板橋
さんからお話がありましたが、範囲を決めるというこ
とではない、その付近の方々についても防音したけれ
ば配慮しているということですが、それについてはよ
ろしくお願いしたいのですが、今申し上げた七五まで、
個人の意志を尊重するという観点に立つて、七五まで
含めて「移転したい」という人については、是非そう
いう方向で検討して欲しいと思っております。三点お
願いたします。

伊藤鎮樹（運輸省課長）

防音工事関係のことについては「早急に」というふ
うに申し上げたことについて、相川さんから、円卓会
議が終わるまでには一つの方向なり目どなりをもう少し
はっきりするようにというご指摘だったと思います。
その点については、そうするように私どもも努力して
いきたいと思っております。

第二点目の、具体的にはWECPNL七五〜八〇の
区域にお住いの方でも移転を希望される方については
対策を、そういうことも対応できるように方策を検討
したらどうかというご指摘でございます。それは、む

しる制度として検討するというよりは運用上何かそういうことを頭に置いて対応しなさいという意味と受け止めさせていただきましたが、率直に申し上げて、これを制度として七五〇の区域について移転の対象にしていくという制度が設けられるかということを考えますと、困難でございます。

ちよつとその事情について申し上げますと、現在、騒音防止の制度は九〇以上の区域について移転補償の対象になっております。成田については、地元千葉県さんをはじめいろいろな所からの指摘がございまして、私どももいろいろな可能性を検討してみたわけでございます。その中で都市計画を活用した騒特法という制度を導入して、将来騒音がWECPL八〇以上の地域について移転という制度が導入できるようにしていきたい、というのが現在のところでございます。これをまた七五までということは、騒特法の制度とかそういうものとの関係で言うところと難しいだろうと思いますし、騒防法の制度で七五まで拡大できるかというところ、これもまたちよつと難しいと思います。

そうするとどうするかという議論になるわけですが、一つは午前中に申し上げた集団移転の制度、従来移転の際には金銭補償等を中心としておりましたが、昨年、芝山町の中郷地区で集団移転を実施しているわけですが、この集団移転の場合には集落の絆を維持するという観点から、八〇のコンターから少しはずれる方についても一つの運用上の考え方も加味して、対応しているわけです。

そのようなことで、実際七五〇の間で移転を希望される方のうち、集団移転という仕組みの中では相当程度の対応は可能かなと思っておりますが、それ以外について、制度でということとちよつと難しいと思いますので、あとは個別のご事情を伺いながら何か工夫がでないか、そういう観点からの検討になっていくのだらうと思います。その点については私ども、千葉県さんとか地元の自治体の方とか、そういう方々と

いろいろまたご相談していかなければならない今後の課題というふうに受け止めさせていただきたいと思えます。

相川勝重（ネットワーク芝山21）

今のことですが、私は先程「制度にしないでいい」と申し上げました。制度にするとまたそこに強制権みたいなものが介入してきますから、そのことについては逆に制度にしないほうがよいのではないかと。しかし、希望者がいれば、弾力的な配慮の仕方があると思うんです。九〇〇九五については別格ですが、七五〇の場合、騒音のエリアの中に民家が少ないほうが防音工事をしなくていいわけですから防音効果が高くなるわけですね。その観点からすると、七五の地域も運用面で柔軟な対応ができないかと考えるのですが、その辺については是非お願いしたいと思います。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

それは希望ですね。

もう一つ、私などの考えからすれば、確かに運輸省・公団としては制度的というのか何かそういう限界を設けることはやむを得ない点があると思いますが、地域の自治体などがそこに入り込んで、自治体が公団なり何なりと話し合うというような体制を地域としては今後ともずっとつくっていくべきだ、この騒音問題だけでなくてね。その辺は自治体はかなり弾力的に動けると思っているので、千葉県のほうも…。

今泉由弘（千葉県企画部理事）

そのような方向で、また国ともご相談いたしたいと思っております。

それでは、線引きの話についてご回答いたしたいと思えます。

騒特法の線引きがまだされてない、これをしてないといろいろな支障が起こるということをご指摘を受けた

わけございまして、千葉県としてもこの点については確かにいろいろな支障が出ている、早期に線引きをしなければならぬということについては認識しているわけでございます。

ただ、実情をちよつと申し上げますと、一九八八（昭和六十三）年に前の線引きを断念した経緯がございしますが、Aコンターだけの、いわゆるコンター自身の線引きということ考えたわけではございませんで、いわゆる公共用地、道路であるとか住宅地等の線引きも兼ねて計画的な土地利用に供するということを目的に都市計画を決定しようというふうに考えたわけでございます。Aコンターだけということの意味も十分分かりますが、実はこの作業はかなり長い年月を要しまして、Aコンターだけで周辺全部をカバーするというわけにもいきませんので、現実にはいわゆるB・C部分とか、その周辺部分に乱開発とかいろいろな問題が起こってきているということでありますので、この円卓会議の議論が尽くされて、それなりのいわゆる横風用あるいは平行滑走路についての結論が出次第、一体的に、できるだけ早い時期に、市町村の意向を十分踏まえながらやっていきたいと考えておりますので、ご理解いただきたいと思います。

板橋 孝（空港公団室長）

一点だけよろしうございましょうか。今の線引きの関連として、先程鬼澤さんから、極力そういうものを前倒しにというお話がございまして、私どもとしては、今千葉県さんから話がありましたように、騒特法の線引きはまだですが、中郷地区の集団移転などもそうですが、そういう線引きがされてなくても極力できる施策については前倒しでやっていきたい、このように思っております。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

それでは、一の防音工事関係のことは一応以上にし

まして、順序からいうと二番目に発生源があるのですが、これまた騒音に係わってきました、六の地域問題の中でまた騒音のことがかなり出てまいりますので、ちょっとここで順序を変えまして、騒音のことであちこちするのはうまくないので、二は後にして、三の移転関係のほうに飛ばさせていただきます。移転関係はいろいろある。移転のことも今の騒特法などとひっかかっているわけですが、これは騒音というよりはむしろ移転との関係で、これは鬼澤さんのほうからいろいろ問題が指摘されていること、成田市長さんからも発言のご希望がありますので、まず鬼澤さんから。

鬼澤伸夫（成田空港対策協議会）

移転関係の中で用地内移転者と騒音地区移転者の間の格差についてお尋ねしたい。考え方によりますと、事業認定が無くなったのだから用地内も用地外もないのではないかと考え方が一つあるかと思っています。現状、今までの話を聞いてますと、用地外の移転対象者が相談をかけると、現在住んでいる家屋や土地は規定によって補償するが、移転先については自分たちで見つけてこいという姿勢であったという、このことは是非というか事実かどうかということです。

私も、成田市の十余三、五一号線沿いの移転対象者話し合いがついたそうですが、実際には土地は探してくれなかった。お金でもらうんだけれども、それでは同じような場所には買えないんだという話を、生で昨日聞いたばかりでございます。

それから、今まで協力してくれた用地提供者や騒音区域からの移転者の人たちには、いろいろ将来設計に不安を抱えながら転業した方が多いと思います。公団は現在その生活状況をどの程度把握しているのでしょうか。空港内の営業者のこれまでを見ても、必ずしも順調にいつている方ばかりではないと思います。この際、改めて実態調査などをしてはいかがかという提案です。

移転関係については、先程線引きのことはお尋ねしましたので、以上二点でございます。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

成田市長さん、何かございましたでしょうか。

長谷川録太郎（成田市長）

先程のダメ押しということではないのですが、いずれにしても、今日発表のこの文書を読みますと、騒音についても大変農家の実情などを、別に言葉尻をあれするわけじゃないんですが、「騒音コンター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等を地域の実情に十分留意して」と、ここまでお考えになっっているのですから、この点についても十分、それから谷間対策の手法をもつて考えてもらいたいということを一言つけ加えたいわけですが、まともは「いずれの問題も、今後とも地域とよく相談させていただく中で適切な対応をしてみたいと考えております」という文章になっておりますから、そういった気持ちで私どもも共にご相談申し上げていきたいと思っておりますので、それだけ申し上げておきます。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

それでは、移転関係のことについてお答えを…。

板橋 孝（空港公団室長）

それでは、移転関係についてお答えいたします。これは今までも何度もの円卓会議で申し上げていることでありますが、私どもとして空港と周辺地域を一体的に見ていく、取り組んでいくという観点から、ご指摘のように空港の中の移転者と騒音地区からの移転者の間に格差が生じないように取り組んでいくということとは、大変基本の考え方であるというふうに認識しております。

そして、形というか考え方を申し上げますと、用地

内の移転の方も騒音移転の方についても、言うならば同じ補償基準ということで取り組んでおりますので、その意味においては差はないわけですが、しかし、そのやり方というかそういう点でみますと、用地内移転者については代替地を中心とした施策を行っており、一方騒音移転については、代替地で実施したケースもあります。多くは個別に金銭で補償してということから、補償のやり方が異なるというご指摘、そういう意味での格差と申しましようか、そういうことは事実だろうと思っております。このため、私どもとしては、去年、中郷地区で行った集団移転を一つのモデルとして、地域のご意向や実情を踏まえながら取り組んでまいりたいと思っております。

もう一点、移転者の実態調査の関係ですが、これもまさしく私ども継続的にフォローアップしていくことが大変必要なこととございますので、転業者の方々を含めてきちんと実態について把握するようにいたしたい、こう思っております。

鬼澤伸夫（成田空港対策協議会）

一つよろしいでしょうか。代替地の問題ですが、例えば用地外の移転対象者が希望した場合にはどうなですか、金銭ではなくて代替地ということ。

板橋 孝（空港公団室長）

そういう場合につきましては、極力ご意向に添えるようにご斡旋するというような方向で今取り組まさせていただきます。

鬼澤伸夫（成田空港対策協議会）

極力ということはお願ひすればできるということですか。

板橋 孝（空港公団室長）

個々の事例によっていろいろ難しいこともあろうか

と思いますが、最大の努力を払っていききたいと思っています。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

これは希望される条件などがうまく合うかどうかだから、全面的に対応いたしますと言っても、最後の最後になって希望条件が合わないというようなことはあり得るでしょうね。

それでは以上にしまして、次が、その他の環境問題関係というのと、五番目の親しまれる空港づくりの関係、これはある意味ではかなり関係してしますので、四と五と一緒にしまして、その中で落下物のことは運輸省の今日のご提言の中にもありましたが、このことについては相川さんのほうから聞きたいことがあるということですが、その他は大体鬼澤さんのほうから出ている問題なので、鬼澤さんのほうは電波障害の問題とか一切含めて「親しまれる空港づくり」と考えて全部やっていただくほうがいいと思うんです。ですから、相川さんのほうから、どうぞ。

相川勝重（ネットワーク芝山21）

落下物対策の強化について、もう一つお願いしたいのですが、防音林と防音堤についても含めて二つほどお尋ねしたいと思います。

落下物対策の強化について。航空機からの落下物はここ数年減少しているということは、この前データの中で明らかにりましたが、今年に入って、ノースウエストの航空機から空港内でエンジンの脱落事故、あるいはタイヤのパンクなどが引き起こされております。先般（四月二十一日）も騒音区域内（山中）で部品の落下事故を起こし、住民の不安を招いております。航空会社に対する徹底した指導、あるいは事故が頻繁に発生する地域の移転対策などを講ずる必要があると思うが、これについてはどうですかというお尋ねです。

それと、二十一日の落下物ですが、先程「落下物対

策委員会」みたいなものができたという話を聞いたのですが、これも委員会で取りあげられたのかどうかについてもお尋ねしたいと思います。

防音林と防音堤についてですが、東側いわゆる芝山側にかなり少ない。特に千代田近辺については、先般空港内の視察の時にいただいた資料をご覧いただくと分かりますが、非常に少ないのではないかと。特に芝山の千代田近辺については少ないという印象を私自身持っているのですが、これについて改善できないか。あるいはやれないのか、やらないのかということも含めてお尋ねできればと考えております。

また、中台という地域がありますが、そこは移転対象区域ではないのですが、頻繁に落下物が落ちるということがあつて二軒ほど移転した事例もあるというふうに聞いておりますが、そういう地域の移転についてはどういう形でとらえているのか、あるいは認識しているのかについてもお願いしたいと思います。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

私は四番と五番の問題を一緒にすると言ったのですが、今の相川さんから出された問題は、鬼澤さんの問題とちよつと違っていると思いますので、今の二つのことについてまず、落下物は運輸省関係ですね。

伊藤鎮樹（運輸省課長）

それでは、私から落下物の問題についてまずお話しさせていただきます。この三月に相次いで二件の落下事故が発生いたしました。この点に関しまして、空港周辺の住民の方々に大変不安なお気持ちを与えてしまったと思っております。大変遺憾に思っているところでございます。まず最初にそのことを申し上げたいと思います。

それで、私どもは、午前中にも申し上げましたように、この問題を大変深刻に受け止めて、直ちに対策委員会を開催して関係者と再発防止について話し合

い、また原因の糾明も今行っているところでございます。

四月二十一日に新たな落下物が発見されております。この落下物については、どうも三月にあった事案の同じ部品が二つに分かれて落ちて、発見の時期が違ったというふうに今のところは推定しております。この落下物の事案につきましては、三月の二件については、私自身も実際に落下した部品も見て、四つくらいの大変大きな部品でございまして、その点については極めて深刻に受け止めたところでございます。

いずれにしても、この問題は、定期の点検整備を徹底すること、水が落ちていくような件については洋上の脚下げを徹底していく、そういうことによつて再発防止を図っていくということがまず第一だと思っておりますので、その点について全力をあげたいと思っております。

また、横芝町の中台の件ですが、中台のあたりにそういう落下事案が、特に氷ですが、多かったというのは確かにそのとおりでございまして、住民の方とも移転の問題も含めて、空港公団のほうでいろいろな意味でご相談させていただいているというふうに報告を受けております。

板橋 孝（空港公団室長）

私どもからは、先程横芝町の中台地区について落下物が頻繁にあるということで移転の問題が出ていたというお話がございましたが、これにつきましては、ご指摘のように大変そういうご要望がありまして、現在、横芝町のご協力をいただきまして関係住民の方々の移転に取り組んでいるところでございます。

もう一つ、千代田地区についての防音堤、防音林の件ですが、これはちよつと位置関係を確認したいと思いますが、千代田の交差点というか、私どものほうから見ると整備地区の東側というふうに理解してよろしゅうございますか。

相川勝重（ネットワーク芝山21）
そうです、東側です。

板橋 孝（空港公団室長）

分かりました。あそこにつきましては、いわゆるAランウェイあるいはその他のランウェイとの関係で、地域と空港側の間に防音林ないし防音堤を整備してまいったわけですが、大体その当たり、距離的に申し上げますとランウェイから三二〇～三五〇m当たりの距



離の所について防音林や防音堤を整備しているわけですが、千代田のほうになりますとかなり離れた距離、つまりランウェイとの間に整備地区が入っております、いろいろ大きなハンガーなどがありまして、ちょっと離れた位置関係にあるのかなということ、あの地区については昔から人家がいろいろある場所でございます。まして、現時点で申し上げますと、物理的にあそこに防音堤を築くというようなスペースがちよっと考えにくいのかなということがあるわけですが、いずれにしましても、私どもとしてあの周辺一帯に植樹をするというような形で、景観を踏まえてそういうものも配慮し、現在実施しているところでございます。以上です。

相川勝重（ネットワーク芝山21）

落下物についてですが、落下物は頻繁に言われて、洋上脚下げをしますので水についてはかなり緩和されたと思いますが、確認されただけでもそれだけあるわけですから、確認されないものとなると無数ではないかという思いもしてしまうんです。そういうことがありますから、国内において徹底的に整備をしてもらって、落下物は出さないという方向で指導していただかないと、その近辺の住民は不安でしょうがないと思います。先程中台の話がありまして、町の協力を得ながら全戸移転だという、そういう話も今されているということですので、是非そういう方向で進めていただきたいと思っております。

防音林と防音堤について、先程「物理的に困難だ」と言われましたが、実際にAランについては現在運用しているわけですから、防音堤なり防音林についてはできる方向というか、できる所からやっていくしかないのですが、「物理的にできないから、やらない」ではなくて、できる方向性でやって欲しいと思っています。そのことが周辺住民の音の緩和あるいは自然との調和というか、そこら辺も含めて防音林、防音堤の役目が

果たせるのではないかというふうに考えますので、これについては方向性だけでも、今後やれる方向性でいくという形を私はとって欲しいのですが、いかがなものでしょうか。

板橋 孝（空港公団室長）

防音林、防音堤につきましては、まさしく地域住民の方への影響というものを最少限にしたいというのは基本の認識でございますので、実態を踏まえつつできることから進めさせていただきます、これが私どもの基本方針でございますので、そういうことでご理解いただきたいと思います。

相川勝重（ネットワーク芝山21）

是非そういう方向でお願いしたいと思います。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

せっかく運輸省のほうは「地域との共生」ということを基本方針にしようとしているのですから、今相川さんの出された問題も、従来の視点からすれば公団としてできるだけのことをしたかもしれないが、もう少し基本的に考え直して、相川さんの要望されるような点について、公団側のほうももう一度きちっとそういうことは再検討していただきたいと思えますね。

落下物については、私など素人が見てましても、最近の航空業界、アメリカなど特にそうですが、非常に競争激化して、経営的に難しい会社がいくつもできてしまつて、どうもそういう経営上で整備・点検をちょっとサボっているところがあるんじゃないかと私などは睨んでますがね。そうすると、運輸省としてはそういう点は厳重に、管理するとかやっていたらいいというように特にお願いしたいと思えますね。住民の人にとっては非常に不安だと思いますから。

それでは、環境問題も含めまして、親しまれる空港づくりというようなことで、電波障害のことも含めて、

鬼澤さんのほうから、どうぞ。

鬼澤伸夫（成田空港対策協議会）

先に電波障害のことだけ区切らせていただいてよろしいですか。

公団としては、電波障害の抜本的な障害対策という意味で、先立ってオープンした大袋のサテライトをつくられたわけですが、膨大な費用だと伺っております。その対象世帯が相当あるかと思いますが、聞くところによりますと、実際にはあまり実施してないという現実があるというふうに聞いてます。これはアンテナを全部交換するわけですが、さらに千葉テレビを見る場合にはもう一本別なアンテナを立てなければならぬ、その費用負担はどうなっているのか。各家庭に大体二、三台のテレビあるいはビデオがありますので、その全部に手を加えなければならぬ方式があるサテライト方式だと聞いております。希望者があるのか、あるいはやる業者までいないという話も聞いております。それで抜本的な解決になるのか。これも騒音と同じで永久に続く問題だというふうに考えます。

さらに横風用、平行滑走路ができた場合にはこの被害区域はもっと広がるはずですので、抜本的な対策がこれでよいものかどうか、とりあえずそれだけお伺いします。

吉行洋雄（空港公団部長）

今鬼澤さんからのご質問で、まず一点は、対象世帯がまだなかなか進んでいないのではないかとのお話がありました。これは、現在成田地区の中継局で、従来のフラッター障害を受けておられる方が約八、〇〇〇世帯おられました、十一月から中継局が供用いたしました、その直後から切替え工事を始めさせていただいておりまして、現在二、〇〇〇世帯は既に切替え工事を終わっております。引き続き残りの世帯につい

て切替え工事を進めているところです。一軒当たり今のところ三台ぐらいのテレビは平均的に持つておられますので、そういう方々に対して全部切替えができるようにということでやりますと、一回行きますと、体制は強化しますが、半日以上かかるということで、そういうことも考えながら、今後、地域の業者の方々、電気商工組合等の方々とも相談しながら対応を進めていきたい、そのように考えております。

また、千葉テレビの問題でございますが、確かに千葉テレビについてはアンテナが、あの地域は船橋に千葉テレビの親局がございまして、千葉テレビさんが親局の範囲にまた子局をつくるということになりますと、相当の障害があるとか、谷間で映りが悪いとか、そういったエリアであれば郵政当局から子局をつくる許可がおりるわけですが、UHFの放送自体についてはそういった障害は起こらないということで、なかなかあのエリアの中に子局をつくるのが難しいような状況でもございます。しかしながら、基本的には千葉テレビさんの放送事業者自体のご企画の問題ということでございますので、そういうことも今後相談していただければならない問題だというふうに受け止めております。

鬼澤伸夫（成田空港対策協議会）

大体その程度だということは分かっていたのですが、膨大な費用をかけて、あるいはこれが永久的ではないわけですね、当然全部消耗品ですので、サテライトそのものも消耗品だと思えます。各家庭のアンテナも消耗品ですし、抜本的な解決にはなっていないと思います。それにつきましては、今後のお話の中でご提案申し上げていきますので、よろしく願います。

それでは、親しまれる空港づくりということで、前から申し上げておりますが、空港入場検問の改善について、午前中の運輸省からの説明にもありましたが、また、情勢が厳しいというお話がありました、私ど

もの感じとしては周辺地域の情勢は安定していると思っております。いずれにしても、どんなに検問を厳重にしてもやられる時はやられるということです。できるだけ地域の人たちが入りやすい、その意味では先立って公団が実施してくれた子供たちへのパスポート、非常に結構なことだと思っております。ただ、先日私どもが提案しました、我々民間団体の証明ではダメなのかということについてご返事をいただいております。

それから、フェンスなどによる隔たり感ということがありますが、これは空港としての一つの仕切りは当然各空港にあらうかと思いますが、成田以外の空港に近いフェンスに漸次切替えていったらどうかというのが提案でございます。

これは項目にないのですが、午前中に公団の本社移転の問題がありました、ちょっと運輸省のほうで私どもの提案を勘違いしているのではないかと考えます。

と言いますのは、建物をこれから購入する予算をつけるとか、そういうことを言っておられました、私どもとしては現在成田にある空港公団の設備、もちろんそれで足りると思っておりますが、空港公団としての精神が、何も建物を買ったから本社が移転するということではないと思っておりますので、それは午前中のことに關して申し上げておきます。

次に、苦情窓口相談ということで四月一日に地域相談センターが開所されましたが、これが本当に機能してくれば、運輸省・公団がこの地域相談センターを本物として設置してくれたのであれば、極端に言えば、私どものような空港対策協議会も反対同盟も不要になつてくると思えます。その辺を、せっかく設置したのですから、「つくった」「話しに來い」ということだけではなく、その十分な機能発揮をお願いいたします。以上です。

板橋 孝（空港公団室長）

ただいま何点かご指摘がありましたので、ちょっと順序が入れ変わってしまうかもしれませんが、まず、前回ですかご提案のありましたバスボートの発行について、住民団体の方に任せられないかということでございますが、このご指摘は、私どもの入場証がありますが、その入場のための手続きの発行を空港の場内でやっているということもありますし、また手続きが煩瑣だということがありまして、なかなか交付を受けにくいというような点からのご指摘だろうと思うのですが、これにつきましては私ども、先程も出ましたが、地域相談センターを空港の場外に四月一日から設置しまして、ここに地域の方が気軽に越えたいだけけるようにという願いで開設したわけでございます。それで現に、この入場証のような問題についても何件か既にお問い合わせがございまして、私どもとしてはこのセンターでそういう手続きも進めさせていただきたいと思っておりますので、是非そういう意味でご利用いただければと思っております。

それから、センターそのものの機能の問題でございますが、形だけ外に置くということではなしにということですが、私ども自身もそういうことであつてはならないということで、四月一日から芝山町のご協力をいただいて千代田地区に開設したわけでございまして、これは形だけということではなしに、言うならば私どもの強い願い、地域と仲良くと言いましようか受け入れていただくために、地域の方々のいろいろなご意見や苦情などにも迅速に対応できるようにということをやっているわけでありまして、これからもそういう方向で努力してまいりたいと思っておりますので、決して形だけ云々ということではございません。

それから、順序が入れ変わって申し訳ありませんが、認識証の発行について地元にお任せという件で追加的に申し上げますと、認識証というのは空港の安全という観点から発行しているものでございますので、事柄

の性格から、私どもが直接発行するということで、地域の団体の方に任せというのには困難ではないかと思っております。

佐々木建成（空港公団副総裁）

お尋ねのあった本社の移転の件であります。予算上建物を購入するか改造するという形が外に現われているわけですが、私どもはあくまでも空港と地域とが共生するためには地元空港公団の経営の軸足を置くことが大切だというふうに思っております。その意味で従来からかなりの機関を成田に置いておりまして、最近もまた東京の本社にあるものを移したということもございします。

加えて申しますと、総裁と副総裁が週のうちの半分は必ず成田の管理ビルにいるというようなことも最近始めておりまして、できることからやっていっているわけですが、東京の本社機能を移すということ、空港の中に分散しております他のいろいろな組織をこの際一つにまとめるというようなこともありまして、新たな入れ物が必要だということで、今その準備をしているということでございます。

なお、もともと空港公団につきましては、いずれ東京から成田のほうに移転するという方針が政府として決まっておりますので、それに基づいて今進めつつあるというところでございます。よろしくお願いいたします。

鬼澤伸夫（成田空港対策協議会）

先程の認識証の件ですが、安全のためにそれがないと入れないということは理解できるのですが、今度は相談窓口でも手続きができるというような話をしておりますが、それも「交付してやるんだ」というような姿勢では絶対に困りますので。今までそういう姿勢でしたから、だからこういう話が出てきたのも事実だと思えます。よろしくお願いします。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

言わば空港と地域との関係の新しい理念が根を下ろすことになってきているわけですから、今おっしゃられたことも当然に公団さんの姿勢その他に反映すべきだろうと思います。

それでは、先程ちよつと残しました二の「発生源問題」となっております夜間飛行、飛行コースのこと、エンジンテストの騒音もあり、あるいはそれに関連して騒音用地の問題、その用地の問題の逆の問題としては乱開発の問題などがあると思いますが、これは発言される方がお三人というか、反対同盟が入ってますから人ではくれないのですが、多古町の平山助役のほうから夜間飛行あるいは飛行コースのことが出ており、相川さんのほうから騒音用地関係の問題が出ております。反対同盟のほうからそういうことについての、それだけでない問題もあるのかもしれませんが、幾つかの問題が出ております。

まず多古町の平山助役から言っていたように、それに関連して同盟のほうで、それでは自分のほうもそれについて言っておきたいということがあれば、あるいは後のほうで一括して言いたいということであれば、どちらでも結構ですが、まず平山助役に言っていただけましよう。

平山幸男（多古町助役）

飛行コースの乱れの問題は、我々多古としても住民の皆さんから、空港開港当初から乱れがあつてそれがなかなか改善されないというようなお話があつたわけですが、もはや長い間の一つの慣性というか慣れと申しますか、比較的高いところを飛ぶ関係で、特別それがどうこうということではありませんが、確かに飛行コースでないところを現実には飛ぶ。それはパイロットが燃料を節約するためにコースでないところを飛んでしまふとか、巷間いろいろ言われていますが、確かに改善されない面がございますので、私ども町の「空港

対策特別委員会」でも「飛行コースの遵守について」ということで時折問題になりますので、その辺のところを、コースに定められたとおり飛んでいただきたいということをご要望する次第でございます。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

同盟のほうも何かそれに関連して発言したいというようにご希望を聞いているのですが、それだけ分けて、せっかく平山助役が言われたから、さらにつけ加えることが何かあれば…。

石毛博道（反対同盟事務局長）

いいです。後で一括してのほうがいいです。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

それでは、今のことはちょっと他とは違うことなので、運輸省のほうから…。

伊藤鎮樹（運輸省課長）

飛行コースの問題でございますが、この問題については、今ご指摘がございましたように決められた飛行コースが守られるように取り組んでいくということは、私も当然しなければいけないことだと思っております。そういうことで、現在も騒音対策委員会などの場においてもこの飛行コースの問題は相当活発な議論を常にいただいているところでございます。そして私どもが、航空機が飛行コースをずれないようにという観点からやっておりますことは、無線標識施設を整備するということが一つございます。また監視という観点からは、現在、供用中の滑走路の南北四箇所に固定自動測定施設を設置して監視をしているというのが実態でございます。その監視をもとにして、無線標識施設の電波の発射角度の改善とかもしているところでございます。そういうことで今後ともこの飛行コースの遵守の問題については、基本的に住民の方々に空港を信

頼していただくという観点でも大事なことだと思っておりますので、そういう気持ちで取り組んでいきたいと思っております。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

コースをはずれて入ってきたとかいう時には、後で何か注意をするのですか。「もう入ってきたから、しょうがないな」ということになっているんですか。

伊藤鎮樹（運輸省課長）

飛行コースで一番問題になりますのが、風とかいろいろな影響で少しずれていくわけですね。農家の方々が同じ畑で作業をしていると、その日によってとか時間によって、飛行機が上がっていったり下りてくるコースが違っているとか、さっきお話がありましたように少しシヨートカットするような形で入ってくるとか、常にそういうご指摘があるわけです。そういうことで監視をしているわけでございます。

それで、一番難しいのは、ずれたのが安全を確保するために緊急動作としてずれていつているのかどうかとか、そういう関係もございますので、一概に「ずれたからダメ」ということもなかなか難しいところがございます。

したがって、対策としては、先程申しましたように監視をして、こんな実態にあるということを航空会社によく知ってもらうこと、これが第一点。

第二点としては、そういう時にパイロットの人たちが、こういう形で無線標識があれば、自分たちなりに確認がしやすいとか、この角度で電波を発射することによってコースにより乗りやすいとか、そういうことなども聞きながら改善して、少しずつでも、でもと言うと申し訳ないのですが、なるべくそういう事態が発生しないように努力していくという取り組みの仕方になるんだらうと思っております。

ただ、先程申し上げましたように、実際に地元の方

の立場から言えば、ずれているということ、それが風の影響とか安全との関係とかいろいろな関係等というよりも、やはりずれているということ自体が一つの空港への信頼という問題にもつながってくる側面もございまして、そういう視点も含めてこの問題についてはきちっと取り組んでいきたい、そういうことを申し上げた次第でございます。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

ですから風の方向などで多少ずれるということ、これは安全の面からも技術的にもやむを得ない。ただそういうことは地域の人たちが理解してなければ困ると思うんです。本来こういうふうに決まっているはずだというのがずれていけば、やっぱり「おかしい」「変なことする」というふうになるから、そういう点については地域の人たちの理解を得るような努力はしなければいけないと思いますね。

伊藤鎮樹（運輸省課長）

理解をいただくということと、どうしてそういう飛行コースが決められるかという点、騒音の問題とかいろいろな問題との関連で決められていく問題でもございますので、基本的にはそのコースを守るように航空会社やパイロットに努力を促していくことが基本だろうと思っております。そういうことがないと、騒音の問題とかいろいろ議論したこと自体が、ある意味では前提が変わってくる部分にもなるわけですので、そういう意味でコースを守ることが大事なことで私どもは思っております。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

それでは、次に相川さんのほうから、地域における騒音をめぐる、騒音自体より騒音地域における過疎、乱開発ということについて、どうぞ。

相川勝重（ネットワーク芝山21）

地域問題関係について三点お尋ねしたいと思っています。はじめに、騒音用地の有効利用について、公団でお待ちになっている土地の利用についてですが、現在、空港公団は移転者跡地などでは多くの土地を持っています。一部農地の貸付け等では地域の農業振興に協力しているという面があります。今後、具体的に周辺地域の土地利用計画ができた場合には、この計画促進のために、これらの土地の有効利用を図っていくべきと思うが、どうかということですが。

二つ目に、騒音による過疎化についてですが、騒音法の騒音防止特別地区は、住宅の新規の立地規制がありまして、また一方では移転が進んでいるために、これらが相まって過疎化が進展すると思うのですが、今後どういふような形で対応していくのかについてお聞きしたいと思っています。これは県のほうにお願いいたします。

乱開発防止について、騒音下の土地利用計画がなく、現在、乱開発が進んでいるわけです。早急にこの土地利用計画を策定するべきと思うが、どうでしょうかということ、これも県にお願いしたいと思っていますが、以上三点についてお尋ねしたいと思っています。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

これは土地の問題で、県のほうが主として係りがある。県のほうで答えられるだけ答えていただいて、公団からあれば公団のほうから答えていただく。

今泉由弘（千葉県企画部理事）

それでは、県のほうからお答えします。最初の過疎化の問題ですが、おっしゃるとおり特別地区の内部については移転等が進んでおりまして、その意味での過疎化が進んでいるということが言えると思います。しかしながら、県のほうで発表した「現状把握調査結果」をご覧いただきますと、町のエリア、いるゆる行政区

域の中でのエリアで見ると、空港関連の人口減少傾向は大体五十年代で止まっておりまして、むしろ空港の開港による経済波及効果と見られる人口の増加傾向が出てきているなというふうに感じているわけです。しかし、全体として西側、東側地域の問題もありますし、現在策定中の成田空港周辺地域の振興計画の中においても、この人口配置の問題を非常に重点的に考えております。いわゆる道路・鉄道等のネットワークを整備して計画的な人口配置、あるいはそれをフォローアップする産業の配置というものを基本的に考えていきたい、このように考えているわけでございます。

また、乱開発防止の問題ですが、実は土地利用計画については、先程ありました都市計画の決定の問題とも基本的には係ってくる問題でございまして、土地の利用計画を基本的に定めて、それによって都市計画決定をしていくというシステムになるわけです。先程お答えしました方向でこの地域については十分考えておりますので、円卓会議の推移の中で進めてまいりたい、このように考えているわけでございます。

板橋 孝（空港公団室長）

私からは、私どものもっております騒音用地の活用についてお答え申し上げます。私どもとしても騒音用地を地域環境の改善や振興のために活用していく必要があるという点では、全く同じような考えを持っておりまして、こういう観点から、これまでも成田用水事業あるいは農振貸付けというような形で農用地による利用、あるいは子供の広場、その他航空博物館、自治体の一般廃棄物処理場などの用地としてご活用いただいてまいったわけですが、今年度は、私どもとしては地域環境の改善という観点から、航空博物館周辺の騒音用地について、できるだけ自然を残した状態で、かつ地域の方々の憩いの場にご利用いただけるようにということで、緑地帯として整備してまいりたいと思っております。また、空港の西側の防音堤、防音林、

あるいはそれに隣接する土地についても、地域の方々が散歩などをしてご利用いただけるようにという形で、これも今年度、整備してまいりたいと思っております。それから今後としまして、地域の自然への積極的調和の観点から、今年、地域住民の方々との憩いの場としての機能とか、地域景観や環境保全等を勘案した今後の計画的な緑地帯整備の在り方について調査を行うこととしておりまして、この調査結果を踏まえて、地域の自治体あるいは地域の皆さん方ともご相談しまして、騒音用地を活用した新たな自然の創出というようになことに取り組んでまいりたいと思っております。

また、騒音地区の集団移転の跡地等につきましても、移転された方々が営農を継続しやすいように、あるいは地域の方々のコミュニケーションの場として共同作業場や集会所の用地として活用していきたいと思っております。このような騒音用地の活用に当たりましては、千葉県をはじめ関係自治体の「まちづくり」の方向と整合がとれていなければなりませんので、今後とも地域とよくご相談させていただきたいと考えております。

相川勝重（ネットワーク芝山21）

騒音用地の有効利用ですが、考え方としてはかなり前に進んでいるのではないかと考える方はよく分かるのですが、先程副知事さんからお話がありました、先般「さくらコンサート」に使わせていただきました。ああいう形で地域の方々が自由に出入りできるような箇所にながら使っていくという方法、あるいは空港の滑走路と同じように、その周辺地域も緑で包んでいく、そういう方向性はかなり大事になってくるという、共生の論理にあてはめて是非これからも進めていくって欲しいということはあります。実際に「共生」という高い観点に立つて、このことについては地域としてもかなり重要な問題だと思いますね。今までですと、公団は買い上げると、保全はするがそのままにしておく

という、私などの目から見ると、偏見的な目かもしれないませんが、感じがしてしかたなかったんです。どんなに良いことをやっても、全く相談しないで勝手に公団なり国なりがやってしまうと、それは他人事に見えてしまうんです。是非地域の人たちと相談し合って、自治体なり地域に住んでいる方々がいるわけですので。実は先般のコンサートですが、岩山地区は七五戸あったんですが、現在一戸になっている。その一戸の人たちが全員実行委員に参加してくださって、地域が一つにまとまるのかなというきっかけにもなってきたと思うんです。その点では、そういう方々とよく相談し合って、これからの空港南側の土地利用、あるいは北側の土地利用を含めて、是非相談し合ってやっていくって欲しいと思っています。

あと、土地の有効利用ですが、経済至上主義の観点から共生の観点に立って、今までは経済を優先にしてやってきましたが、午前中にもありましたが、前回に出された共生を含めて、本当に共生していくという、そういう観点に立って今後の公団用地の有効利用を、地域もそれによって再生するのではないかとというカリスマ的なもの、あるいは期待感を地域が持たないと、いつまでたってもよそ者扱いというかそういう形になってしまうので、公団・運輸省あるいは県の指導で本当に「共生」の意味をここで出して欲しい。公団は四〇〇町歩あるいは六〇〇町歩とも言われるほどの用地を抱えているわけですから、それをこれからどうやっていくのかについては、是非地域の方々と相談してやっていただきたいと考えておりますので、その辺の考え方についてまた答弁をお願いしたいと思います。

二つ目の騒音による過疎化についてですが、確かに騒音による過疎化はありました。今まで何度も、騒特法ではありませんでしたが、こういった絵柄を一〇回、二〇回、三〇回という形でかなりの土地利用というか、そういう形でやっていたのですが、結局現状、ここで、先程言われましたが、芝山の地域では減少傾向が止ま

っているというのですが、これからB・Cを含めてありますと、またまた減少傾向になるのではないかと非常に心配される面があるんですが、今まで何度も策定された中でそれは本当は止まるはずだったんですが、現実には止まらなかったということがあります。そのことについては是非策定方法をもう一度見直していただくとか、いろいろな方法があろうと思いますので、お願いしたいと思っています。

乱開発の防止ですが、先程Aランの騒特法のこともありました。あの中で一期分のコンターの中でやはり確定させていただいて、それを行政指導を徹底するしかないんじゃないかと思っています。そういうことも含めて土地利用は考えられるのではないかと思います。ふうんには思っております。実際に私などは、この乱開発については円卓会議の結論の中に一つ入れて欲しいなと思っておりますので、その辺についてお願いしたいと思っています。

もう一つ、この円卓会議にそぐわないかもしれませんが、実は「今日言って欲しい」と地域の方々からご相談を受けました。

それは何かというと、空港の滑走路の直下は大体工業団地やゴルフ場ということで計画されているのですが、愛時資という会社が倒産して、そこには地域の方々、空港公団用地を含めてかなりの用地があるのですが、もう再建のメドが立たないというような状況にきておりまして、そこは騒音直下ですから移転区域で空港に協力して移転したのですが、実は倒産してにつきもさっちもいかないという現状があるので、そういうことも含めて、乱開発や土地利用について再考してもらって、何とか他の方法がないだろうかという相談を受けたのですが、そういう実情を知っていただいて、これからの土地利用を考えていって欲しいと思っています。この三点、もう一度、すみませんがお願いいたします。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

これは、まず公団のほうで言っていたいて、足りないところを千葉県から。

板橋 孝（空港公団室長）

第一点の、私どもの騒音用地の土地利用についてきちつと前向きに取り組んでいくべきだというご指摘につきましては、私も空港が地域と共生していく、そして空港と地域が一体だということで地域に受け入れられるような空港をつくっていくことを目指しておりますので、当然、周辺にあります私どもの騒音用地についても、地域と十分相談して、それが地域の環境あるいは振興その他の関係に役立つ、そういう方向での利用をしていきたい。そのためにきちつとご相談申し上げていきたいというふうに思っております。

今泉由弘（千葉県企画部理事）

それでは県のほうからお答えいたします。騒音地域というか芝山町のことを中心として言っておられましたが、過疎化の問題について、何度か絵を書いてきたけれども、そういった形できちつと実現していただきたいというふうに伺いましたが、私もまさにそのとおりだと思っています。

過去の経緯を申し上げてなんですが、第一回の円卓会議で知事からも申し上げたとおり、確かに南側並びに東側についてのいろいろな問題がありますということは認めてきたわけでありまして。その原因のすべてとは言いませんが、いわゆるB・C滑走路をどうするかという問題が必ずしも十分な決定をみなかったということが、そこに葛藤と申しますか対立と申しますか、そういった問題が起ってきたためにきちんとした対応ができなかった部分もございますというのを、これは言い訳がましくなりますが申し上げてきたわけでございます。本円卓会議において理性的な結論をいただきまして、その結果あの地域がどうなるべきである

という結論をいただければ、県といたしましても一
所懸命きつちりとやらせていただきたい、このように
考えているわけでございます。

乱開発の防止の問題ですが、都市計画決定というの
は基本的には土地利用の原則であるということを先程
申し上げました。それ以外に手法があるかと言われれ
ば、現実にはございません。これは民有地が主体にな
りますから、民有地の使い方の問題について、いかな
る権限をもってしても法体系以外のところで何らかの
指導を行うというのは許されている状況にはないわけ
です。

一言に乱開発防止と言ってもいろいろな問題がござ
います。ゴルフ場を乱開発ととるのか、あるいは単な
る倉庫の乱立みたいなものを乱開発ととるのか、いろ
いろな議論があるかと思いますが。いわゆる騒音地域
の土地利用の一つの方向としてゴルフ場の誘致をし、
また町のほうが意向として示しておりましたので、そ
れも一つの方向であるということで県としてはゴルフ
場設置についての認可をするという形をとってきたわ
けでございます。

これが挫折した問題についてはいろいろ複雑な問題
がありますが、その辺の問題も含めて、今後どのよう
に土地利用をしていくのか、あるいは乱開発を防止し
ていくのかという問題については、検討させていただ
きたい、このように思っております。

高橋寿夫（隅谷調査団）

乱開発問題に関連してちょっと感想を申し上げたい
と思います。今泉理事のお答えになったことはそのと
おりだと思います。理屈の上では、また現在の国の法
体系はそのとおりになっていると思うのですが、
実は、だいぶ前に皆さん方と一緒にマイクロバスを連
ねて空港周辺を見学いたしました。その時に、第一期
の空港をつくる時に移転対策用地ということで移転し
ていただいた場所があるわけですね。そのそばを通

ったのですが、私は愕然としまして、大変なスプロ
ールなんです。こんなことのために苦労して移転対策を
講じたんだろうかということを考えて唖然としたわけ
ですが、この基本には、今、今泉さんの言われた民権
には係れないという基本原則があると思うんです。移
転対策によって土地を取得した方は、自分の用地、所
有権は絶対だから、行政権は係れない。全くそうだと
思うのでありますが、ではスプロールしてしまうこと
を放っておいてよいのか。これは自ずからまた別の問
題があると思うんです。

例えば東京の成城学園という街がありますが、あそ
こは高級住宅地ですが、住民たちがみんな協定を作
って、コンクリート塀をつくらない、生垣にしようと
いう住民協定を作って守られているわけです、ほとん
ど完全に守られている。

そのことを思い出しまして、今までのものはしよ
うがないけれども、これから移転対策等で計画的に居住
していただくような場所については、やはり自治体の
ご指導によって、移転してきた方、いろいろな所から
移転してきて新しいコミュニティをつくるという方
々、この方々の自主的な協定によって、所有権は絶対
だからという形でスプロールさせないというぐらいの
ことを、是非やっていただきたい。

空港と地域の共生というのは、空港の側が地域に低
姿勢で「全部やりますよ」ということだけが共生では
ないのであって、地域の側も地域の責任において自主
的に今のようなくとも考えていただくということがな
いと、片手落ちになるような気がするもので、二十一世
紀を控えて大変理想的な空港づくりをしようというこ
とでやっているわけでありますから、少し理想主義的
かもしれませんが、これから行われるそういったもの
については、できるだけそういう手法を、法律上の問
題ではなくて、何らかの形で誘導していった、自治体
の誘導行政の中でそうやっていくと大変よいのかなと、
そういう意味でも成田空港の周辺は模範的であるとい

うふうな町づくりを是非お願いしたい。乱開発とい
うのは法律だけでなくとも防ぎきれものではない。住民
の強固な意志がないとできないということをこの前痛
感しましたので、ちょっと蛇足を加えました。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

今高橋さんが言われたことはある意味で大変重要な
ことなので、地域の中でも、確かに古い共同体がどん
どん壊れた、飛行場建設のためにもずいぶん壊れたと
思いますが、そういう中で新しい共同体をどのように
つくっていくかということはもう一つの課題だと思
いますので、ひとつそのことを頭に置いて進んでいくよ
うにお願いしたいと思います。ちょっと余計なことを
申しましたが。どうでしょうか、最後に反対同盟から
言いたいことがあると言われているのですが、その前
に高木さん、今日は発言されなかったけれども、何か、
今までと重なることではなくて、こういうことをもう
ちょっと言っておきたいということがあれば…。

高木吉夫（大栄町青年会議）

農業の問題についていろいろ考えてきたわけですが、
この地域の農業も大変な状態になっている。これは今
までいろいろ指摘されたりしておりますが、その中で
基本的には、これから考えていかなければならない問
題は土地利用規制だろうと思っていたわけです。その
ことについて質問させてもらおうかと考えていたわ
けですが、相川さんの話、今泉さんの話、それと高橋
先生の話聞いて大変参考になりました。農業を続け
ていこうという時には周辺に大変影響されますし、一
人農業を支えようと思っても周りで耕作放棄され
たり、倉庫が建ったり、住宅が建ったりして、やりた
くてもできないような状態が非常に強く出てきている
ものですから、その意味ではやはり土地利用の規制の
問題を今後真剣に検討していくべきだろうと思ってお
りました。

もう一つ農業問題について、今日の文書の中でも取り上げられているわけですが、地域産品を空港需要に活かしていくというようなこと、あるいは内発的な取り組みを行って農業振興を図っていくというような表現があるわけですが、この地域内発的なという発想が今後非常に大事なポイントになっていくだろうと思うわけですが、いまだに漠然としてイメージが湧かなくて、地域産品を空港需要に活かしていくということについての具体的な話がないのですから、いま一度その二点について、考えていることがあればお聞きしたいと思います。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

これは千葉県の方が一番関係があるんじゃないですか。あるいは公団のほうから何か言うことありますか。

今泉由弘（千葉県企画部理事）

農業の問題については、地域振興計画の中で今策定中ですが、この間、共生論の中で国のほうが内発的な形で「この地域の特性ある農業」ということを言っておられました。県としてもこの件については同感でございまして、この地域の特性については、基本的には都市近郊型農業としての野菜生産、あるいは水田ももちろんありますが畜産、かなりバラエティに富んでいることが非常に高いウエイトで野菜があるだろうということがあります。それと有機農業というものも非常に伸びてきているということがありまして、こういったところの農業の振興をきちんとやっていかなければならないというのが県としての基本的な認識でございます。

ただ、これをどのように市場開拓していくか、あるいは先程話のありました空港関連の施設にどのように結びつけていくかという問題については、また公団等とも十分協議してルート付けをしていきたいというふう

うに考えているわけでございます。

板橋 孝（空港公団室長）

地域農業の活性化については、まさしく地域と空港の共生という観点から極めて大事なことでおっしゃいます。また、地域特性を活かしたいいわゆる地域内発的な取り組みも必要な分野であろうと思っておりますし、こういう観点から、空港関連の農産物に関する需要を地域農業に活かしていくことが重要だということで、今年（平成六年度）私どもにおいても具体的に調査するということで、そして地元自治体等との連携を十分とって取り組んでいきたいと思っております。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

地域の農業問題については、前に宇沢さんから多少の意見を言われたように思うのですが、今日は宇沢さんは見えてませんが、だから共生とか、こうした新しい事態の中で、農業について地域としてどういうふうなことを考え、あるいは実際にやってみたらどうかというようなことは大変大きい問題なんですね。ですから、次回くらいまでに我々のほうも何か考えてみますけどね、何か言えるかどうか分かりませんが。

そうしますと、残ったのは反対同盟のほうですが、反対同盟はいろいろ言いたいことが、今までのことにも関連しますが、言いたいことがあると言っておられますが、どうですか、今日の例えば共生論のようなことだと次回にやって、もう一度、我々としては運輸省のほうからももう少し具体的なことを言っていたきたいと思ったりもしていますが、原理的なことは次回で、今日の問題はA滑走路の問題なので、A滑走路のことで騒音問題、排気ガスとかいうようなことに限ってやるということではできませんか。

石井恒司（反対同盟員）

元をただせばみんなA滑走路問題なんです。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

全部A滑走路なの。そうすると、これから一時間ぐらいいかかるぞ。（笑い）

全部A滑走路だから切り離せないと言われると…、ある意味では大議論しなければならない、それは確かにそうなんです。

大塚敦郎（反対同盟員）

質問項目だけ会場に分かりにくいので石毛さんから説明してもらって、次回回しということにしたいだけませんか。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

どういう問題として提起しようとしているかということだけ。根本的に答えなければならぬ問題もあるでしょうから、ここで問題提起していただいて、次回に、それに対する答えと、多少議論をする。今日はどちらかという質問をして答えるということでありましたが、今回は少し議論をしたいと思えますから、そういうことで多少議論にわたることもあると思いますので、今日は「こういう問題だ」ということだけ、問題を提起しておいてもらいましょうか。

石毛博道（反対同盟事務局長）

それでは、どういう問題があるかということだけ簡単に説明しておきます。

一番目が騒音問題です。我々の問題意識としては、成田空港が内陸空港ということで、内陸空港の宿命として騒音問題は根本的には解決が不能だと。住民がある程度受忍し続けなければならないという立場にあるということ。それで、根本的な解決というのは周辺の無人化ということしかないだろうと考えています。国土の狭い日本として、内陸に空港を設置した宿命を運輸省は負うべきだろうと考えています。

そう考えると、発生源対策が運輸省の努力としてな

されなければならない。例えば夜間飛行の短縮や、営業騒音をどうするか。開港当初から問題になりました。低周波振動とか、音のうるさい飛行機の乗り入れを規制するような行政施策というものがどれだけ効果のあるものかということ。また、先程出ました防音林、防音堤の問題等について議論してみたいと思っております。

次に、排気ガス、大気汚染、水問題についてですが、共生についてのものの考え方にもありますが、第三者は別としても、自己監査の考え方等に照らしても、現空港は環境アセスメント等何の調査もなしに空港が強制的につくられたという経緯がありまして、その後、それを補完する意味での調査とか、その後の継続的な調査というものがあつたのかどうかというのも非常に疑問になるところで、それもやはり遅ればせながらきちんとしなければならないだろうというふうに考えていますので、例えば現供用空港だけでもまだまだ不備な点があるだろうと思っております。それは、地域と空港の共生論の問題でも、緑をどのように再生するのかとか、環境監査のための具体的なシステムとして内部監査あるいは外部監査というシステムをどのように実現していくのかという問題。それから、先程話に出ました「共生懇談会」の中身と具体的な方法、これも前例のないことを空港と地域がやろうということですから、大変に難しい問題があらうかと思しますので、この辺の議論もきちんとしなければならないと思っております。

これはまた別なんですけど、今日の運輸省の成田空港の空港づくりの考え方の六ページ（一六七ページ中段一五行「参照」）にあります「発生源対策」のところの中身が、素人には非常に分かりにくいということがあります。航空機騒音基準適合証明制度とか、法制化によって二〇〇二（平十四）年四月一日以降旧型機の運行は禁止されるというふうに書かれてますが、具体的な経緯と、それによって住民がどのぐらい救われるのか

という問題についてもきちんとして説明をお願いしたいというふうに思います。

大雑把に言って以上のような事柄について、質問あるいは議論をしたいというふうに考えておりますので、よろしく願います。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

それだけの質問が出ておりましたので、それに対する回答というようなものは用意をできる限りのことはしておいてください。特に最後に言われたような問題は、もうちょっと数値的にはっきり、どういう騒音をどの程度以上出す飛行機については、これから七年でしようか、かかって廃止するというようなことについて、抽象的過ぎると分らないから、そういうことはもう少し具体的に書いて答えてもらわないと「納得いかない」ということになる。そのようなことがいろいろあると思いますね。

そうしましたら、次回をどうするかということは、後で運営委員会を開きますから、運営委員会で次の具体的なプログラムのことは議論することということで、今日は予定の三時を少し過ぎた時間になっておりますので、本日のところはこれをもっておしまいにしたいと思えます。

今日ある程度前進したと思いますが、さらに次回も前進して、結論のほうに何とか少し近づきたいと思っております。そのことだけを最後に申し上げまして、これをもって本日の円卓会議をおしまいにいたしたいと思えます。皆さん、どうもありがとうございます。

―以上―