

第八回 成田空港問題円卓会議

一九九四（平成六）年五月二十六日（木）

芝山町「芝山文化センター」

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

時間がまいましたから、ただいまから第八回成田空港問題円卓会議を開催いたします。

振り返ってみますと、この円卓会議の前段階であったシンポジウムは、昨年の五月下旬ですから、ちょうど一年前に終わったわけです。そういう意味では、今日は一周年と言ってもよいのかもしれませんが。

第二幕目でありますこの円卓会議も、今日で第八回目になったわけで、何とかこの円卓会議も順調に展開をさせていきたいと考えております。

本日の日程ですが、問題になっておりましたA滑走路の問題についての質疑が前回も行われましたが、それに関してさらに反対同盟のほうから質問もされまして、運輸省又は空港公団からそれぞれ質問に対応して答えていただくということ、これがまずはじめにあります。これは今日のくらしい時間がかかるか、これは質問の本身とその回答によりますが、一応の私の心づもりとしましては、A滑走路に関連することでありますので、A滑走路に関係して今日お一人だけ是非意見を述べさせてもらいたいという申し出がございまして、一般住民の方ですが、A滑走路に関連する問題でありますので、これはできれば午前の部の終わりのところでお願したいと思っております。そこまで何とか午前中にいたしまして、昼食の後、午後の部を再開いたします。

午前はA滑走路をめぐる問題を中心に行いますが、午後は、運輸省のほうから、前回、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の説明がありました。その関連して追加的な説明が行われることになっております。これもいろいろなご意見が出てくる。それに続いて質疑があると思いますが、前回考えましたときには、B、C滑走路を中心に問題が出てくることに対して、芝山の町長さんと大栄町の住民の方からの発表をお願いすることになるであろうと申し上げて、多少そういう準備をしていただいたので

ありますが、どうも今日は午前中も十二時に終わるかどうかわからないいろいろな議論が出ますので、午後のほうもちょっと時間が取れそうにないので、芝山町長さんなどのB、C滑走路についての意見の発表は次回にお願いしなければならぬだろうと考えておりました。一応そういうご了解を得てありますので、今日は多分できないと思っております。

大体今日はそういうスケジュールで、意見の発表があり、議論が行われるというように考えております。

A滑走路の問題点に関する質疑について

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

それでははじめに、スケジュールで申しましたように、反対同盟のほうから、A滑走路の問題点に関する質問をお願いしたいと思います。

石毛博道（反対同盟事務局長）

質問というよりも議論になると思いますが。前回おおまかに内容を申し上げましたが、お手元にお配りした「現空港に関する問題点」という簡単な資料をつくりましたので、それに基づいてやっていきたいと思っております。

この間、円卓会議では現状把握調査というものを行いました。その後、現地調査なども行って、現在、四、〇〇〇m滑走路が運航されていることによつてどういう問題点があるのかということについて、全体の認識を深めると共に、その基礎資料をもとに議論をしたいとやってきましたのが、そういう問題点の改善と、その改善策として具体的な方法がまずは明らかにされるべきであると思っております。そういうことがない限り、次の新たな拡張論へは進めないだろうというの、我々の基本的な考え方です。やはりそういう議論を含め

て、新たな提案にはその中身がきちんと盛り込まなければならぬというふうに考えています。ですから、この議論を踏まえて、さらに運輸省としては付け加えるべき問題が多々あるだろうと思っております。よろしくお願したいと思います。

最初に、騒音問題から入っていきなさいと思います。騒音問題の中に、もう一つ落下物の問題も同時に加えたいと思っておりますので、よろしくお願したいと思います。

まず最初に、騒音問題です。

騒音問題というのは、もちろん海上空港でも発生しますが、内陸空港の宿命として、こういうところに飛行場をもつてきてしまったときに、やはり行政に照らしてどういう問題解決の仕方があるのかということが大事だろうと思っております。

騒音を解決する問題としては、根本的解決は周辺の無人化以外にないと考えられます。しかし国土の狭い日本としてはこれは不可能ですし、最後までこの問題は解決不能な部分が残るのではないかと考えます。それでその対策として、一つには移転、二つ目が防音工事などを施すというのがあります。それから発生源対策として、ジェットエンジンの改良や、うるさい飛行機の乗り入れを規制するという問題が考えられます。さらに、運輸省は、運輸省が提出された文章で言及していませんが、もう二つ我々はあると考えます。それは、四番目に飛行時間の短縮、五番目が飛行便数の制限というふうに、もう二つ加えられるべきだろうと考えています。

飛行時間の短縮については、この農村地帯で飛行機が民家の上を飛ぶというときには、農村の労働条件、あるいは肉休労働者としての睡眠時間を確保するという観点から考えれば、我々はどうしても八時間の睡眠時間を主張せざるを得ないというふうに考えます。そういう意味で、成田空港というの、内陸空港の宿命として、夜間飛行の制限として十時から六時までが当

然取られる処置だろうと考えております。

もう一つには飛行便数の制限ですが、これは第五回円卓会議のWECPNLの議論でも問題にしましたが、低騒音機の導入によって住民が受ける騒音被害は軽減されるというふうに説明されましたが、結局、低騒音機の導入と同時に飛行機数が増えていくということで、騒音直下の住民の生活実感からしても、低騒音機が導入されたはずなのに騒音被害は拡大している感じがするというのがおおまかな見方です。それはなぜかと言えば、飛行便数が大幅に増えたからです。これはやっぱり、数値としてWECPNLを取るかどうかということも問題になりますし、この前議論しましたけれども、一〇〇機まで飛んだ段階で数値が八〇とすれば、倍の二〇〇機では数値として三しか増えない。こういう基準が果たして妥当なのかどうか。つまり、住民の生活実感から言って、倍の便数が飛んだほうがはるかに騒音被害は拡大したというふうに言われるわけですから、低騒音機の導入と同時に飛行便数も枠内いっぱいが増やすことができるという飛行場の使い方自体に問題があるのではないかと。つまり、運輸省が共生を言うならば、当然そういう規制も含めて、運輸省の考え方どおりに飛行場が目いっぱい使えるという考えは無理があるのではないかと。それからもう一つ、共生の議論を踏まえて検討するとすれば、WECPNLという基準値を使うということ、それは一方的に運輸省が持ってきた基準値であって、住民が同意した基準値ではないということ。そういう意味では、その基準値を使うかどうかということについても住民との議論が必要ではないかと考えられます。そういう意味で、さらに二つの騒音対策が追加されるべきだろうと考えます。飛行時間の短縮と、飛行便数にも自ずと制限が加えられるべきであるという二つが、我々の主張です。

次に営業騒音対策ですが、この点に関しては、議論の中で再三指摘されましたが、この前の第五回WECPNLの議論でも、営業騒音については基準値が何もないということが明らかになりましたし、対策もいまだ十分ではないと。「防音林、防音堤の拡充」と言っておりますが、これも実際にどのくらいの効果があるのかということについて、きちんとした調査がないのではないかと思います。そういう意味で、例えば四、〇〇m滑走路の西側の空港公園の宿舍付近がどのくらい効果があるのかという問題についても、自分たちの住むところはきちんとした防音堤をつくって、そうでないところはなかなか対策が進まないというのでは説明のしようがないと思いますので、やはり防音堤の効果とその実現という意味ではかなり真剣に取り組むべきだろうと思います。それで、やはりこの営業騒音についてきちんとした対策の見解を出すべきだろうと考えます。

次に低周波振動対策ですが、開港当初から戸がカタカタ揺れるという問題を含めて住民に大変不安を与えています。原因についてはいまだに究明されていませんし、その対策もなかなか進まないという意味で非常に不満はありますが、少なくとも原因を究明して対策を立てていくような機構がきちんと必要なのではないかと思われまます。

次に、音のうるさい飛行機の乗り入れを規制するという問題については、前回、運輸省が説明されましたが、これについてももう少し具体的にお願いたしたいと思います。

この項の最後ですが、落下物対策です。落下物対策については、飛行直下の住民の移転なども始まっていますが、脚下げ時点での水塊の落下については、海上で脚下げするということが大変大幅な改善をみましたが、例えば今までにたくさんさんの落下物がありますが、幸い人家を直撃するとか人に当たらなかったというふうに、非常にきわどい状態で直下の住民は暮らしているわけです。そういう意味では、いつまで経ってもこういうことが繰り返されるというのは、何かどっかに欠陥があるんじゃないかと思えます。そういう意味で、これはどうしたって人が住んでいる上を飛行機が飛ばざるを得ないというのであれば、部品を落としたり飛行機会社にペナルティを課す。罰則を課して、例えば乗り入れを一定程度禁止するというような重いペナルティを課さないと、なかなか航空機会社も真剣に取り組まないと。話し合っていて通告して注意するというようなことだけでは、絶対に前へ進まないと思えます。少なくとも直下の住民にとっては人命に係る重大な話なんです。もう少しきちんとした対策が必要だろうと思います。もちろん日本の飛行場と外国の飛行場の立地条件の違いはありますけれども、少なくとも人口密集地の上を飛ばなければならぬという日本の現状、そこへ乗り入れたいというのがあれば、そういうきちんとした心構えとかそういうものが、外国の航空会社にも、もちろん日本の航空会社にもあつてしかなるべきだと思えますので、やはり罰則を含めて検討すべきではないかというのが我々の主張です。

以上、最初の騒音問題という項目で一応回答をお願いしたいと思います。

伊藤鎮樹（運輸省課長）

それでは、運輸省と空港公団のほうから、ご質問に対してそれぞれ答えさせていただきますと思います。まず最初に、運輸省のほうから答えさせていただきます。

最初は夜間飛行の問題でございました。

その夜間飛行につきましては、私どもも、空港から航空機騒音をゼロにできないという現実があることは、そのとおりであると思っております。そういうことで、発生源対策に積極的に取り組んでいかなければならないと、そういうふうな認識しております。また、そういうふうな私どもは取り組んで来たところでございますし、今後ともそういう考え方で取り組んでいきたいと思っております。

特に、その発生源対策の一つとしてございます夜間

飛行の問題につきましては、基本的には夜間便をできるだけ少なくするべきであるという、そういう周辺地域の生活環境上からの要請と、国際都市である首都圏の国際空港として成田空港に求められている航空輸送上の接点や兼ね合いをどこに求めていくかということ、この夜間飛行の制限の問題であるうと思っております。

そういう観点で、この問題については、空港開港前から、地元千葉県、地元の成田市をはじめとする関係市町村と真剣にご協議させていただきながら、そういう中で開港を迎えたというのが、これまでの経緯でございます。その経緯の中で、一つのお互いの接点と兼ね合いのところで、夜十一時から翌朝六時までの間、発着制限（子どもの専門用語では「カーフェュー」と言っておりますが）を行うということが一つでございます。すし、それ以前の夜間便についてもできるだけ少なくするよう努力していく、そういうことでやってきたわけでございます。

今石毛さんがおっしゃいました十時台の夜間便の状況を申し上げますと、開港当時の一九七八（昭五十三）年が一日平均一〇・一便でございます。一九九二（平四）年度の一日平均の実績は、十時台を申し上げますと九・七便ということで、一九七八（昭五十三）年から現在まで、成田空港は発着回数で申し上げますとほぼ二倍になっているわけでございますが、この夜間便ということに対してはできるだけ少なくするということが取り組んでおりまして、現在も横ばいの状況で推移してきたというのが実情でございます。

しかし、一方で、先程申し上げましたように、国際都市でございます首都圏というのは、非常に活発かつ多様なそういう経済活動や社会活動もございます。そういうことで、成田空港の役割を踏まえまして、午後十時台の発着便をなくしてしまうということは、私どもは、率直に申し上げまして困難だと思っております。したがって、私どもとしては、時差のある国々とな

がっているという、こういう国際空港の性質上やむを得ないものもございまして、午後十時台の夜間便の発着については、今後とも是非地域の方々のご理解をお願いしたいと思っております。

ただ、それにつきましては、先程石毛さんのほうから、そういうことをやっていくに当たって当然いろんな意味で改善していく努力がもつと必要であるというお話があったと思いますが、私どももそういうふうにご考えておりまして、この発生源対策という問題については、単に発着制限だけということではなくて、トータルとして考えていくこともまた必要なことだと思っております。そういう意味で、また後でご説明させていただきますが、航空法を改正して航空機の低騒音化を進めるといような新たな今後の私どもの取り組みをやっていくということもございまして。

また、住宅防音工事や騒音移転の今後の在り方ということについても、前回の円卓会議でも、そしてこれまでの円卓会議でも相当議論させていただいておりますが、そういうことを踏まえて地元自治体とよくご相談しながら適切な新たな取り組みを検討していきたいと思っております。

そういうことで、全体として騒音の影響をできるだけ軽減するように、私どもも一所懸命取り組んでいくつもりでございます。そういう考え方の中で、国際空港の性質上どうしても必要最少限のものについては今後ともお願いしてまいりたいというのが私どもの気持ちでございます。どうかこの点よろしくお願いしたいと思っております。

それから、第二点の飛行便数の制限の問題でございます。

まず私どもの事情から申し上げますと、成田空港といたっては、非常に強い諸外国からの乗り入れの要請があるわけでございます。現在の状況で言えば、一本の滑走路で大変厳しい状況でございます。こういう状況のもとで便数をより少なくしていくとか制限してい

くとかいうことは、率直に申し上げて困難であるうと思っております。

その関係で、先程WECPNLに関連してお話ございました。航空機の騒音対策の一つの歴史といえますか経緯をずっと見ていきますと、やはり一番最初に出てきた問題は、大きな音、これがうるさいということにあってわけでございます。そしてその後、それに回数という要素も加わっているのではないかとといううなことから、エネルギー量で比較していくという騒音のものの考え方が出てきたというふうに、私どもはかつてこのシンポジウムでご説明したところでございます。これは運輸省が勝手に決めたということではなくて、我が国の場合、環境庁も、それから運輸省も、エネルギー量でこの騒音を比較していくというもので対策をやっているところでございます。ただ、これは、特に成田空港の場合、このWECPNLだけで評価できないものもあるのではないかと、そういう地元からのご指摘もあって、そういうこともいろいろと議論していく中で、谷間対策というような形の騒音対策も生まれてきたことも事実だと思います。したがって、私ども、確かに「航空機騒音防止法」という法律で「WECPNLで騒音対策をやる」となっているので、これは住民に国が押しつけたんじゃないかという議論もあるかもしれませんが、それは成田の経緯として見れば、私どもは騒音対策の基準としてWECPNLというものをこういう考え方で使っていきたいと思っております。そういうご説明を地域の方々にもし、その中でそれだけで対応できないような問題もあるのではないかと、そういう地域からのご指摘も踏まえて、谷間対策のようなこともしていくという形で、むしろ地域と話し合っ騒音対策を進めてきた経緯はあると思っております。今後ともそういうふうな地域とよく話し合いをさせていただきながら、きめ細かな騒音対策に取り組んでいかなければならないと思っております。

それから三番目の問題といたしまして、落下物の問題で指摘がございました。

この点に関して、前回もお答えしたところでございますが、今回新たにご指摘になられた事項として、ペナルティを課すと、そういうぐらいい取り組んでいくべきではないかということでございます。その点について、ペナルティを課してやっていくというやり方がいいか悪いかということは、私ども議論があると思っておりますが、気持ちとしては、人命に係わる重大な話であるということをこの問題に関してきちつと踏まえてやっていかなければいけないと思っております。

それで、前回も申し上げましたが、最近相次いで二件の落下物事案がございました。私ども、それについて原因調査ということで、航空会社にごこの航空会社かということも含めて調査をしたのでございますが、残念ながら航空会社から返ってきた回答としては、どこも該当がないという回答が芝山町のケースについて返ってまいりました。しかし私ども、これでこの調査を打ち切ってはだめだというふうに思っております。また別の観点から引き続き調査を今続けているところでございます。

それと併せましてこれからやっていかなければいけないことは、従来、どちらかといえば、落下した場合に航空会社の担当窓口を通じていろんな注意をしていくというような形でやってきたわけでございますが、やはりこれは現場の整備をする人、運航をする人、いろんな人たちの理解をきちつと得ていくと。これは内陸空港の成田空港で運航していく場合に変重大な問題なんだということの理解を得ていくことが非常に大事なことだと思っております。そういうような研修とかそういうことも強化していきたいということで、今そういうことにも取り組もうとしております。それと併せて、落下事案、特に氷の場合の原因とか、そういうものについても技術的なそういう勉強を進めていく。そういうようなことを通じて、落下物が生じない

ような取り組みについて真剣に取り組んでいきたいと思っております。そういう努力を、私ども、まずさせていただきますたいと思っております。

私どものほうからのお話で質問のところについての回答は以上でございますが、それと併せまして、ちよつと飛びますが、航空機騒音の低騒音化ということについての運輸省の考え方ということで、どういう施策を取るのかをご説明したいと思っております。お手元に資料として「航空機の低騒音化について」という四枚紙を用意させていただいております（資料編一六六―一六八ページ参照）。ご覧いただきたいと思っております。専門技術的なこともいろいろ入ってまいりますので、資料を使ってご説明させていただきたいと思っております。

このペーパーは、最初の一枚が言ってみれば要約的なもので、あと三枚が関係資料という形になってございます。適宜、本文と資料の「参考」というところを使いながらご説明をさせていただきます。

まず騒音基準適合証明制度というのはどういう制度かということでございますが、この制度は、国際民間航空機関、国連の専門機関でICAOというのがございますが、そこにおいて航空機騒音基準適合証明の国際標準が採択されましたことに伴って、一九七五（昭五十五）年に航空法を改正して創設したものでございます。その制度は、航空機騒音について一定の基準を設けて、これに適合する航空機に対して国が騒音基準適合証明を行うという制度になっております。そして、この証明を受けていない航空機は航空の用に供してはならない、使ってはいけないと、こういう制度になっているわけでございます。これが、先程申し上げました、音のうるさい航空機の乗り入れを規制するような行政が施策を講じる制度の基本になっているというところでございます。

また運輸省文書についての指摘ということで下のほうにご質問がございますので、その際に全体についてはご説明いたしますが、そういう形で行政としてはこ

ういう制度を設けて音のうるさい航空機を規制していく、そういうシステムを持っているということでございます。もしよろしければ、併せてご説明していきたいと思っております。

この制度が一九七五（昭五十五）年にできたわけですが、その後、この制度のもとで、環境対策の強化という観点から騒音基準を強化したわけでございます。しかし、経過措置と言いますか、旧基準で飛んでいる航空機も多い実態を考へまして、旧基準で既に騒音基準適合証明を受けている型式の航空機、いわゆる旧基準機というものについてはなお使用できるというふうにして、現在も使用できることになっているところでございます。

それで、今回、航空法を改正して取り組もうとしているのが、二の「段階的な旧基準機に対する運航制限の内容」でございます。

今回の航空法改正案は、航空機騒音の発生源対策をさらに進めるといふ観点から、関係各国との協調のもと、特にヨーロッパ、アメリカとの協調のもとに、来年四月一日以降の七年間に段階的に旧基準機の運航の制限を行い、二〇〇二（平十四）年四月一日以降は旧基準機の運航をすべて全面的に禁止する、ということの内容としております。

この改正案での概要でございますが、一九九五（平七）年四月一日以降の運航が禁止される航空機は、バイパス比と狭胴機か広胴機かということで見ていくことになっております。

次のページ（資料編一六七ページ上表参照）に、航空機のエンジンは大きく分けて、高バイパス比であるか低バイパス比であるか、広胴機であるか狭胴機であるか、こういうことで分かれていくわけでございます。

下の「注2」を見ていただきたいと思います。客室内通路が、縦の通路が一行である航空機、これが狭胴機といわれているものです。広胴機というのは二列以上ということになるわけでございます。

低バイパス比が高バイパス比かということにつきましては、次のページ(資料編一六七ページ下図参照)を見ていただきたいのですが、航空機のエンジンを比較したものでございます。低バイパス比の航空機が上のほうの航空機で、取り入れた空気がほとんどエンジンの燃焼室に使われて、ほとんどエンジンからの噴射でジェット機の推力を得ていくという型の航空機でございます。それに対して高バイパス比の航空機は、取り入れた空気を、まず真ん中のエンジンの燃焼にも使いますが、同時にエンジンの外側に空気を流してやる。一種のプロペラで風を送って推力を得ると、こう分と、真ん中のエンジンを使って推力を得ると、こういう二つで飛んでいくという航空機でございます。高バイパス比の航空機のほうが、外側の空気が一種の遮音効果をもちまして、空気の流れがエンジンの音を相殺するという効果がございまして、一般的に高バイパス比の航空機のほうが低バイパス比の航空機より音が小さいと言われております。

そういう四つのカテゴリーで見ていただきまして、一九九五(平七)年四月一日から禁止されるのは、低バイパス比でかつ狭胴機、四つの四角の中の右側の下にある型式の航空機、こういう航空機が禁止されるわけでございますが、そのうちさらに機齢が二十五年に達したところで使えなくなる。こういうのがまず第一段階の制限でございます。

本文へ戻っていただきますと、②でございますが、そういうことで一九九五(平七)年四月一日以降の運航が禁止される航空機は、低バイパス比の狭胴機で、機齢が二十五年以上の航空機であります。現在、成田空港に乗り入れている低バイパス比の狭胴機としては、ボーイング七〇七・三〇〇がこれに該当するということとであります。

③でございますが、それ以外の旧基準機は、二〇〇二(平十四)年四月一日以降運航を禁止することになっております。現在、成田空港に乗り入れている航空機

でこれに該当するものは、ボーイング七四七・二〇〇、初期のジャンボでございます。それからイリュージン七六などがございます。

そして三、これによる効果でございますが、この措置による具体的な改善例を挙げますと、旧基準機であるボーイング七四七・二〇〇Bがほぼ同等の輸送力を持つております新基準機のボーイング七四七・四〇〇に代替される場合には、離陸の場合には八dB、着陸の場合には約三dB、音が下がるというふうに考えております。

その点について最後の資料(資料編一六八ページ参照)を見ていただきたいと思います。そのあたりのところをご説明申し上げたいと思っております。

ボーイング七四七・二〇〇B型の場合、離陸騒音はEPNdBで一〇八・二でございます。進入騒音が一〇六・三。それから新基準機である七四七・四〇〇型でございますと、離陸が九九・八EPNdB、進入が一〇三・三EPNdBです。これは下のほうに測定点を書いてございますが、芝山町で申しますと、進入、離陸ともに、岩山なり朝倉の辺りで大体こうなるということですね。なお、これはEPNdBでございますので、これを通常我が国で使っておる単位のdBに換算する場合には、大体ここから一三引いていただければいいかと思えます。このようになりますので、離陸騒音で八dB、着陸で三dBぐらいの騒音軽減効果があると思っております。

成田空港の将来についてどう考えるかということでございますが、一つの考え方といたしまして、成田空港につきましましては、現在、旧基準機が全体の約三割でございます。七年間にこれが新基準機に代替していくということになるわけですので、これは発生源対策としては大きな効果があると思っております。音の場合、確かに機数と音の大きさと二つの側面で見えていくということになっておりますが、特にその場合に大きな音が人間にとって非常に煩しさを増すということが言えますと、音そのものが下がるということがやはり騒音

対策の基本でございますので、そういう意味で大きな効果があるということになると思っております。そしてそれは、これは午後の議論かもしれませんが、今後の滑走路整備、国として前回提案したわけですが、こういう騒音対策を講じていくことにより、将来、発着回数成田空港の滑走路処理能力のピークというところまで達しても、騒音の影響は現行の騒音法で騒音対策を行っている区域内にほぼおさまるといふふうに私どもは見込んでいるところでございます。

以上が、運輸省からの先程来のご質問に対する答えでございます。

隅谷三喜男(隅谷調査団団長)
では、公団のほう。

板橋 孝(空港公団室長)

それでは空港公団からお答えいたします。いわゆる営業騒音の問題、あるいは低周波振動の問題につきましては、私どもの考え方等についてこの円卓会議でも既に何回かお話を申し上げたところであります。私どももいたしましては、飛行機の飛行に伴う騒音のほか、いわゆる営業騒音につきましても、これをできるだけ軽減するように取り組んでいかなければならないと認識しております。

いわゆる営業騒音と言われるものとしては、APUとかエンジンのテストによる音、そしてまたそれにさらに派生して起こっていく低周波、こういう問題があるかと思えます。

私ども従来行ってまいりましたことをかいつまんで申し上げますと、まずAPUについて申し上げますと、APUと言いますのは、航空機がエンジンを停止している際に電気や空調のための空気を供給したり、あるいはエンジンをスタートさせる場合に使用するものでございます。APU自身が航空機自体の動力でありますから、従来その使用が一般的に行われていたわけ

ですが、半面、これによる音の問題とか排ガスによる空港周辺へ与える影響全体の軽減という観点から考えますと、少しでもこれを改善しなければならぬということ、私も成田空港におきましては、それを制限するという考え方から、手はじめに、第二PTB地区においてはこれに代るものとして地上にそういう設備を設置しまして、そちらのほうを使用するということで、APUを極力使用制限するということをしております。もちろん今後一ビルについても、改修に併せてこういうことをしていく考えであります。ただ、航空機は飛行中には当然自前の電力で計器を起動させますので、飛ぶ前に自前の電力の状態で作動させることが結局より安全につながるということから、出発前の三十分から一時間についての航空機の計器点検のためのAPUの使用は、これは使用せざるを得ないという状況でございます、この点についてはご理解いただきたいと思っております。

次にエンジンテストの関係ですが、これについては極力音を軽減するということが、ノイズサプレッサーというものを設置いたしました、それによって試運転をするということで、特に夜間においては絶対にこれを使用しなければならぬという義務付けをいたしております。また、それと同時に、ノイズサプレッサーを使用した場合であっても、できるだけ低出力でしかも短時間に終わらせるようにということで、極力、空港外への騒音の影響を減らすという考え方でやってきております。

そしてまた低周波の問題につきましても、ノイズサプレッサーに補助ダクトをするというようなことで抑制を図ってまいったわけでございます。先般もこの円卓会議でご指摘がありましたので、早速これは、四月十二、十三日だったと思いますが、低周波の問題につきまして現地で調査を行いました。そのときは結局そのガタ鳴りに至るまでのレベルに達していなかったわけでございますが、今後とも私どもとしては十分注意

していくと共に、エンジンの試運転は必要最少限にとどめるということで航空会社を指導してまいりたいと思っております。

また、先程のご指摘として、空港のいわゆる営業騒音についての基準の問題のご指摘がございましたが、空港の騒音に関する基準と言いますか、数値とか、そういうものにつきましては、主として航空機の飛行による騒音がメインになっているわけでございます、いわゆる営業騒音について地上音という意味でのトータルした形での基準は現時点ではございません。ただ、例えば整備工場であれば、これは環境基準として工場の基準というものがございまして、したがって個々にはそういうものが及ぶということがございますが、いわゆる営業騒音、空港が発する地上音全体をトータルした形での基準は明確になっておりません。

それから防音堤、防音林の問題ですが、今申し上げたようなこういう地上音を軽減するために、私どもとしては当然、従来から申し上げておりますように、防音林、防音堤というものをきちんと計画的に進めていくという考えを持っているわけですが、先程石毛さんから、私どもの三里塚の宿舍付近の実情についてお話があり、あそこの場合、空港側には防音堤があつて、裏側と言いましようか、三里塚の市街地側（西側）には旧御料の既存林が相当にわたつていい形で残っておりますので、ああいう形がいいと言いましようか、そういう形できちんと防音林、防音堤の整備に取り組んでいくべきではないかというご指摘がございまして、まさしく私どもとしてもそういう形でやっていかなければならないと思っております。当然、防音林、防音堤というものはきちんと真剣に取り組んでいかなければならないわけですが、それに合わせ、先程お話がありましたように、三里塚の宿舍付近の場合と同じように、まだ相当量既存林が残っておりますので、防音林、防音堤プラス既存林という形で真剣にきちんと取り組んでまいりたいと思っております。

前後しますが、低周波の原因の問題についてでございますが、私ども、これにつきましては、きちんと原因を究明して対策を立てていかなければならないということ、低周波の問題は開港直後から地域の方々からいろいろご指摘がございました。私どもとしましては、実は一九七一年（昭四十六）年から、騒音の問題につきましては学識経験者や専門家の方々のご協力をいただきまして、いわゆる騒音調査研究会というようなものを設置しまして、ずっと騒音関係の諸問題についていろいろ調査してご議論を願つてまいつたわけですが、開港に伴いまして低周波の問題も発生してまいりましたので、この研究会におきまして、その原因や対策について検討を行いました。そしてその結果として、ノイズサプレッサーの改修を行ったわけでございます。

また、今後のこういう問題に対する取り組みの考え方としましては、地域との共生の実現を目指す観点に立ちまして、先程申し上げました騒音調査研究会が、実は一九八〇（昭五十五）年で、まさしくノイズサプレッサーの改修後における低周波の効果の評価と確認というところを行いました後、中断していたわけですが、今申し上げました共生という観点から、本年の二月からまた再開いたしました。そして今後も、この研究会等の場におきましてきちんと対応をしていきたいと思っております。私どもといたしましては、地域の方々の声をきちんと受け止めて、問題が発生した場合には、その原因について、あるいは現状について調査を速やかに行っていつて、そしてさらに専門家の協力なども得ながら、自ら現状についてきちんと点検し、必要な調査を実施するなど、継続的に取り組んで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（隅谷調査団団長）

議論を提起された同盟のほうは、多少まだ言いたいことがあるんじゃないかと思っております。

石毛博道（反対同盟事務局長）

もう少し今のところで議論したいと思います。

今の低騒音化の問題で、もう少し言わせてもらいたいと思います。

結局、私が問題にしているのは、住民感情として、例えばジャンボ化率が高くなったために、それは低騒音機だ、それによって住民の騒音は軽減されるはずだとなつていますが、結局それは、便数がどんどんどんどん増えていくために、開港当時よりも騒音がひどくなつたというふうに実感として感じる住民が増えていくことは確かな話なんです。便数がどんどん増えて、それでも騒音基準の枠内におさまるのだというのであれば、住民としては低騒音化しないほうがまだいい。つまり、回数として何機も飛行機が飛ばれるよりも、多少うるさくても便数が少ないほうがまだ救われるという感覚だつて、住民としてはあるわけですよ。しかも、基準値内におさまっているのだからいいんだというのであれば、住民の感覚としては、何も騒音問題から少しも前進がないということになるわけです。つまり、八五が例えば八〇になるというような前進の仕方が地区によってなければ、それは騒音対策を施したということにならない。つまり、八五の枠内だからその中でどんなに飛行機を飛ばしたっていいのだというのであれば、住民としては低騒音化などしてもらいたくはないというのが実情だと思うんですね。つまり、目いっぱい使つて、それで基準値内におさまっているのだからいいんだというのでは、少しも進展しない。しかも共生というものの考え方に立つて飛行場の問題を考えれば、これは内陸空港の宿命として、運輸省や空港公団の勝手で飛行場を使うというわけにはいかない。これは住民と話し合つて、使い勝手も含めて大幅な規制というものがあるだろうと我々は考えます。

そういう意味で夜間飛行の問題も、少なくとも農村地帯に飛行場を持ってきてしまったという宿命からいけば、農民というのは肉休労働をしているわけですか

ら、少なくとも八時間睡眠だけは確保したいというのは、これは当たり前のお話ですね。だから私は十時から六時までが妥当な線だろうと。それは内陸空港の宿命なんだというふうに考えなければ。少なくともこういうところへ飛行場を持ってきてしまったのは、運輸省なんですからね。それは、使い勝手も含めて、そういう規制が当然加えられるべきだろうと考えます。

伊藤鎮樹（運輸省課長）

確かに成田空港は内陸空港ということでございます。先程私は申し上げたところでございますが、何も枠内であれば自由に使うとか、そういうことじゃなくて、先程申し上げましたように、輸送上の要請とその地域の要請、そういうものの折り合い接点をどうしていくか、これがこういう問題の基本にあるだろうと思っております。それについて真剣に地元とこれまでも議論させていた中で、夜間便の制限について十一時から六時というものが決まってきた経緯があるわけです。

それと併せまして、何も夜間便の問題だけが騒音対策ということではなくて、静穏な環境を維持するという観点から、低騒音化の問題、それから先程申し上げましたように防音工事の問題、そういうものを総合的に進めていくことによって接点を見出していく、そういう努力をこれまでもさせていただいてきたところでございます。そして具体的に、農村地帯に空港を持つてきたということ、これはかつてシンポジウムでも申し上げたところでございますが、全室防音工事というの他の空港に先駆けて成田が取り組んでいく、そういう一つの流れがどうしてあったのかという、やはりこういう成田のような農村社会で静穏な環境の維持のために、いわゆる都市的な基準とは違う防音工事がなされていかなければならないというところからこれは出発していった議論だつたと思います。それからまた、そういう中で谷間対策のような議論もあつたんだと思っております。したがって、そういうことで全体としての対策

に取り組んでいく中で影響を軽減していくということで、国際空港としての要請にもできるだけ対応していくと。そういうことでやっているわけでございますので、この点については是非ご理解をいただきたいと思っております。

それから、これは実際に、先般、芝山で飛行直下で「さくらコンサート」というものが開かれたわけであります。そのときにも飛んでくる飛行機の機種によって音の聞こえ方が違うことは、その会場におられた方はお分かりいただいたと思うんですが。先程ちょっと石毛さんがおっしゃったように、少ない航空機で大きな音がしたほうがまだましだという議論は、これは今の騒音対策の議論として言ううちよつと違うと思えます。やはり基本にはエネルギー量というものがあつて、その上で、しかしそれだけではカウントできないものをどういうふうにもた斟酌して、その地域の実情に合ったきめ細かいものにしていくか、これがやっぱり騒音対策の基本だと思っております。

そういう騒音対策をやっていくことがまた国際空港の役割を果たしていることになるのだと、こういう物事の理解があつて、利用者も騒音対策に対しての負担については、それは利用者負担というものもなされていくとか、そういう全体の大きな物事の考え方の中でこういうことをやっていくのが私どもの考え方でございます。

そういう意味で、先程申し上げておりますように、前回の円卓会議でも議論がございましたように、これから今までの取り組みだけを単純に繰り返していくだけではない、そういう反省という評価も含めて、これから新たな取り組みも入れていرونなことをしていくことによつて、何とか接点というのを見出していききたい。その際に、運輸制限という議論は、これはある意味では航空輸送上の問題として言うところ一番難しい問題でございますので、そういう意味でそういう努力をしていく中で問題解決を図っていききたいという

のが、私どもの率直なお願いでございます。

大塚敦郎（反対同盟員）

そういうふうに向きにきちっと検討していくというのであれば、飛行時間の制限とか便数の制限だつてその対象になるというふうに考えられないんですか。そういうことを置いておいて、以外のことはいろいろやりますというのでは、話が通らないじゃないですか。

伊藤鎮樹（運輸省課長）

便数の制限についても、私ども申し上げましたように、例えば夜間便については、一九七八（昭五十二年）の開港時の一日平均一〇・一便に対して、現在九・七便ということで、横ばいで維持しているわけです。この間、成田空港は二倍の発着回数になっている。現在の非常に厳しい状態の中でこういうことで運営しているということ、できる限りの努力もさせていたいただいでいるということを、一番最初に申し上げたところでございます。

隅谷三喜男（隅谷調査団長）

今、大塚さんの質問は、こういうふうには私は理解したい。今までこれだけ努力をしましたということ、もうこれでおしまいでありますということではなくて、今後でもできる限りの努力はしたいと思う、そのことはもうちょっとよく検討もし、お話し合いたい、こういうことだと私は理解をします。

木内 順（反対同盟員）

先程から伊藤課長のお話をずっと聞いていますと、地域対策というか、どんどん地域に何かをして、地域のほうが空港に合わせていくというか、そういう感じが非常に、空港自体が地域に合わせていく、そういう謙虚な態度がひとつも見られない。空港自体が変わらないので、地域が空港にどんどん合わせていくと

いうか、そういう考え方が根本にあるんじゃないか。共生、共生と言いつつ、地域は空港に無理やり共生させられている。今からどんどん共生を強いられているというか、そういう感じが非常にするので、そこら辺のところを根本的な問題じゃないかなと考えます。

石毛博道（反対同盟事務局長）

私は、騒音対策といったときに、例えばW八五のところは八〇になるとか、そういう前進がなければ何かならないと思うんですね。八五のところは八五のままだというのは、何もならない。しかも住民感情としては、ジャンボ化率が少ないときのほうがまだよかつたというふうな思っているわけです。便数が増えた分だけ騒音はひどくなったというふうな騒音直下の住民は思っているわけですからね。そのところはやっぱり改善してもらわなければいけないわけですよ。

高橋寿夫（隅谷調査団）

飛行場と騒音の問題というのは大変難しい問題で、私どもは、大阪の伊丹空港で大変苦い経験を積んでいる歴史があるわけでありまして。

騒音問題というのは、地域の住民がそれを感じる問題なんです。したがって、どんなに対策を講じてても、感じる人が「ちつとも改善されていない」ということになる、対策は効果が出てこないわけです。ところが、感じる住民の住んでおられる場所によってもいろいろ違うとか、その種のことがある、非常に解決が難しい問題ではあるのですが、基本的にはやはり感じ方の問題であるという原点を踏まえなければいかんと思っております。

それから、地域というものがあつたところへ空港が後から来たわけだから、木内さんが言われたように、その地域が空港にすり寄るのではなくて、空港のほう地域にすり寄っていくというのが基本だと思います。そういった基本はきちんとしてから踏まえなければい

かんと思っております。この問題は、いろんな総合的な対応を必要とする問題だと思っております。ですから、発生源対策を講じると同時に、防音対策等のごとをやっていく。そういったことを全部バランスよくやっていった上で、そこに住んでいらっしゃる方々が感じる音の問題としてどう軽減されるのかということが一番最後の結論でなきゃいかんと思っております。

したがって、これはバランスの問題がかなり大事だと思います。したがって、国際空港ですから、相手の外国空港の事情、外国空港には外国空港の周辺に住民がいらして、そこはそこで飛行時間というものについて大変強い関心を持っていることがあつたりすると、そこどう兼ね合いをつけなければならぬかという問題もあつて、国内だけですと飛行時間が短いですから見当がつくのですが、外国空港の場合を考えると、時間がかかりかかるといことがあつたりするものですから、なかなか成田空港だけの事情で決めるわけにもいかぬ。そういったこともあつたりする。しかし、そういったことを、騒音対策が難しいからといって、これをやらないとか、あるいはさぼるとかいう口実に絶対にしちやいかん。これは当然でありますけれども、大変難しい問題である。そこで、やはりこれは、地域との話し合いの中で良い解をみつけない方法しかないと思っております。

伊丹空港の場合には、周辺に一一市あるんです。一一市協議会という一一市の代表の方が集まった協議会があつて、一一市協議会と空港当局とが話し合ひをした中で、発着制限の問題等も議論されて、施行されているわけです。したがって、今日伊藤課長のほうから説明がありました、これは今の運輸省の考え方の説明ということでありまして、今後ではどうしていくのかということについては、基本的には空港当局と地域自治体がまとめた地域の意見との話し合いの中で決めていかれるべき問題だと思っておりますが、差しあたりは私ども円卓会議の中でこういった議論が出され、

かつ今の運輸省の説明に対して必ずしも同盟は一〇〇%納得しておられないということも事実であります。この辺は私たち調査団としては、地域の立場、今発言された同盟の立場に立って、立場を十分理解しながらバランスの取れた良い解を求めるといって形で私たちも努力をしなければいかんと思っておりますので、何かそういうことで、「私たちに預けてください」という言い方は大変申しわけない言い方になるのですが、そんなふうなことで先へ進めていただければありがたいと思っております。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

一言だけ付け加えますが、運輸省の伊藤課長の話は、いろいろ問題がある、問題に対しては今日まで運輸省としてはこういう努力をしましたという説明をされたので、しかし今でも問題があるのにそれじゃちっとも問題解決していないじゃないかというのがむしろ同盟側の反論であったと思うんですね。ですから、今高橋さんがおっしゃられたような意味において、過去の努力は努力として、今日ある問題についてこれから先どういう展開の可能性があるかというようなことについては、おそらく運輸省として今答えるということとはなかなか難しいだろうと思えますから、我々のほうも中に入りまして、これは前向きに検討したい。

平野靖識（反対同盟員）

これでこの話が終わっちゃうんでしたら、ちよつとその前に運輸省と公団にお尋ねしたいんですが、深夜十時以後十一時までの飛行機は、全部離陸便なんですか。

伊藤鎮樹（運輸省課長）

一九九二（平四）年の実績で申しますと、一日平均九・七便が十時台に飛んでおります。そのうち六・〇便が貨物便の出発です。残りが旅客便となります。これ

を細かくダイヤなんかで見えていきますと、出発便がもうございます。ほとんどが出発便だと思います。

平野靖識（反対同盟員）

分かりました。

ラッシュ時には相当過密なダイヤをこなしているわけですね。それでお尋ねするわけですが、九時半から一〇時までくらいのところの一〇分刻みの離発着の状況と、一〇時以後一一時までの。一九九二（平四）年と言うと大体九・七便の離陸便があるということですが、これは離陸便ですから定時のダイヤに沿って離陸していると思うんですが、一〇分刻みで言うとうとう配列になつていっているんですか。今後の議論のためにちよつとお尋ねしたいのですが。

伊藤鎮樹（運輸省課長）

詳細の一〇分刻みのところは空港公団のほうからお答えすると思いますが、一九九二（平四）年の実績で申しますと、二一時から二二時、いわゆる九時から一〇時が、到着が年間で一、〇一一便、出発が五、一九二便で、一日平均で言うると一七・〇便で、一対五の割で、出発が九時台は多いということになります。

それから一〇時から一一時は、到着は年間で一・九便で、出発が年間で三、四五一便でございます。平均すると九・七でございますので、この九・七のほとんどは、一〇時台は出発便ということになると思えます。これが大きなマクロの数字になると思えます。

板橋 孝（空港公団室長）

それでは公団のほうからお答えします。

先程の一〇分刻みのデータのございますけれども、実は持ち合わせておりませんので、もしあれでしたら後日ご説明にあがるということでお許しただければと思うのですが。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

夜間便、八時以降とか九時以降、その辺の問題はある意味では住民にとって大きな問題ですから、その辺の数字などいろいろご質問もありますから、きちつとした数字を。今日は無理と思えますから。不正確なことを言っていたかどうかよりは、正確な数字をなるべく早い時期に示していただきたい。

平野靖識（反対同盟員）

その資料はよろしく願います。

柳川秀夫（反対同盟員）

今まで運輸省なり公団のほうからいろいろお答えをいただいたわけですが、なぜ現空港に関する問題点をきちんとやる必要があるのかということが、ちゃんと認識されていないんじゃないかというふうに思うんですね。円卓会議の進行の問題からいきますと、この問題が終われば次にB・Cというような表現で言われていますが、いわゆる空港の拡張という問題があるわけですが、そういう円卓会議のスケジュールの問題からいきましたも、現空港というのが結局空港すべての問題を含んでいるわけでした、そのところの問題をきちつとクリアできないわけです、次に新しい滑走路をつくるという話は当然行きようがないわけですね。その問題をまさに私どもとしては問題にしているわけです。

だから現空港を、ただの技術的な問題点を問題にしているわけじゃないわけですよ。解決できるもののはちやんとやる、できないものではないかというような基本的な視点に立って、どういうふうな解決を図るのか、次に進めるのかという、そういう認識がなくちゃ、全く先へ進めないわけですよ。したがって私どもとしては、現空港のきちつとした問題点の解明が納得いかない限りは次に進めないというのが率直な考えなんです。そういう意味で、きちんとして認識されてお

るのか聞かせていただきたいと思うんですけど。

伊藤鎮樹（運輸省課長）

先程の夜間飛行制限の問題についての認識として、最初にも申し上げたところでございますが、このレジユメでは解決不能な問題であるというご指摘でございますが、空港から騒音はゼロにできないという認識で発生源対策に取り組んでいかなければならないと、私ももそういう認識しております。そしてその際に、夜間飛行という問題についても、一〇時台をできるだけ少なくするように、そういう努力はこれまでも続けてきております。そして、今後もしそういう努力は続けていきたいと考えております。

それからもう一つは、生活環境の改善という観点から、夜間飛行について努力すると共に、これからの取り組みとして、エンジンの低騒音化、それからもう一つ、周辺地域の対策としても防音工事や移転という問題についてもっときめ細かな対応についても真剣に検討していきたいと考えております。

それからもう一つ、これは柳川さんと以前の議論としてさせていただいているように、音の問題というのはもう一つ感情の問題とも重なるものもあるわけです。そしてそれは、やはり地域とよく話し合っ理解をしていただく努力をこれからもっときちんとやっていくということをもう一つ合わせて。その一つが共生懇談会という議論でもあると思いますし、そういうことをきちつとやって、こういう対策がこういう効果があるのだということをお互いに認識しながら、そしてまた、どういう問題がまだ残るのか、それはどういう克服の努力をしていくんだと、そういうことも率直に話し合えるような信頼関係を構築しながら、今後この空港の運営をやっていく。そういうことが、一つの私どもの先程申し上げている考え方のベースでございます。

高橋寿夫（隅谷調査団）

あまり具体的なことを私はここで議論をしないつもりにしているのですが、例えばさつき騒音基準証明の話がありました。航空法を改正して高騒音機の乗り入れ制限にだんだん踏み切っていくという提案があったわけですが、大変私はいい提案だと思います。早く実現してもらいたいと思うのであります。このように、同じ騒音と言いつても、飛行機によってかなり出方が違うという問題があるわけですね。乗り入れてくるエアラインの都合、あるいはその国の技術水準等によって、大変迷惑な高騒音機が飛んでいる現状もあるわけです。

そこで、例えば夜間発着時間の問題を考えるときにも、例えば「すべての飛行機について」という議論は別として、やはり音の問題でありますから、使う飛行機の騒音レベルによって発着時間についてもあんなばいしていくと。もちろん相手空港の時間等の関係もあるでしょうけれども、日本の空港に乗り入れする以上は、外国の航空会社もその点は理解してもらわなきゃいかんというふうなスタンスに立って、騒音の高い飛行機についてはある時間以降はだめよというふうなことも、もっときめ細かく対応しながら今の問題を乗り切っていくことも一つのアイデアじゃないかと思うのであります。それが、それらを含めて円卓会議全体の中の決着として考えていきたいと、こう私は思っております。

石井恒司（反対同盟員）

先程から運輸省のほうは、騒音問題についてはいろいろ努力している、これからも努力していく、と言われましたけれども、私どもは運輸省に「努力」と言われても、全く意味不明というか、実態のないものであって、いくら「努力」を連発されても非常に困るわけですよ。今までの空港建設の歴史を見ても分かりませんが、努力が足りないから今の現状になっているわけなんです、その努力に期待することはできない

わけですよ、基本的に。先程高橋先生からも言われましたが、騒音問題は感じる人によっても違うのだと。つまり住民感情にもよるわけです。そうであれば、運輸省だけがいかにか努力してみたとところで、それはむなし話になるわけですね。そうすると、騒音問題の解決というのは、ある種、運輸省と地域がきちつと話

なりするか、一つの結論を見るまで物事を詰めていかなければいけないわけですね。そういうことを抜きに努力、努力というふうなことを言われても、解決は全く不能だと思いますので、もう少し努力が実るような具体的な策を提示してもらわないと、努力に期待することは私どもとしては無理だと思いますので。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

ただ、問題を整理するところというふうになると思います。今までのA滑走路について言えば、同盟などが繰り返されるように、住民の考えなど聞かないで運輸省の計画に従って建設した、それについても住民側からいろいろ批判があり、問題の提起があり、それに対しては運輸省は今までこういう努力をしてみましたというの、大体伊藤課長の言われた論旨の中心だと思っております。しかし、この円卓会議で我々は、今後の空港問題についてはお互いに共生の視点に立って話し合っ進めようじゃないかと、こうなっていますから、運輸省のほうから何か言われるかどうか知りませんが、これからのことについては十分住民の人たちと話し合っ進めていこうと。それについて運輸省が先取りして「こうします」「あします」ということは、運輸省は言いくいことがあるんじゃないかと思ってしまう、ちよつと運輸省に同情して言っています。今までこういう努力をしてきたことは一応評価してもらいたいというのが、運輸省側の言い分。それに対して、まだまだそれだつて問題はちよつと解決していかないじゃないかというのが、同盟側が言われていることだと思っております。その辺のことは、今後の問題として話し合

いをしていって解決を。どういう解決が出てくるかわかりませんがね。今から、これだけのことをしますあれだけのことをしますというの……。ですからそこを整理して、あるものは今後の話し合いの内容として考えて、努力したと言いながら今でもこういう問題はあるじゃないか、これについて運輸省側がどういう見解を今持っているのかということは、いろいろ聞かれたらいいと思いますね。けれども、「これはどう解決するつもりか」と言われると、「それはいろいろこれから話し合っていきたい」という回答が出てくるんじゃないかと思うんですが。

大塚敦郎（反対同盟員）

先程うちのほうの柳川から話が出ましたが、結局、私たちが現空港の問題について議論ができるのは、これが最後なわけですね。現空港の問題というのは、今後予想される拡張問題について非常に大きな影響を与える問題なわけですね。現空港の問題というのは、まさしく現在進行形の様々な諸問題についての私たちの提案なわけですね。だから、飛行時間の制限とか、あるいは便数の制限ということについての議論は、将来にわたる問題ではなくて、今まさに進行している問題であって、そのことについて将来協議して決めるという話には僕はならないと思うわけですね。それは、例えば早急にどこかの機関を設けて、一方的に、例えば飛行時間はどうしても短縮できないという態度ではなくて、地域の人と協議してきちっと決める用意があるとか、そういうふうなことはきちっとした回答としてなければ、我々は「はい、そうですか」と言っていて、「では次の拡張問題に移りましょう」というわけにはいかないですよ。

私は、伊藤さんの説明は、徹頭徹尾、非常に腹立ちを覚えますね。今まで自分たちは頑張ってきた、これから一所懸命やりますと。では、なぜまだこういうふうに我々は騒音のことを問題にするのか。やはりそ

こには問題があるから、我々は問題にしているわけじゃないですか。

一所懸命やってきたことなんて何の役にも立たないわけですよ。問題は、具体的にどういうふうに見ええる形で施策として出すかということが一番大事な問題なんです。そのことを我々は問うているわけです。このことを先生方が「我々に任せていただいて」と、いつもなら我々はそのとおりだと思ってしまうわけなんです。事この問題に関しては「はい、そうですか」と言うわけにいかないような、今日的な現在進行形の中身を含んでいると思います。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

ですからそれは、今言われたように、今後、空港問題についてはきちっとした話し合いをしていこうというのですから、話し合いの現にある問題についても話し合いの重要なテーマだと私も思いますね。

大塚敦郎（反対同盟員）

だから、態度が不動でないということをやっぱり表明してもらわないといけないですよ。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

それは今後話し合って決めていこうというのだから。

大塚敦郎（反対同盟員）

今、この場で、これは協議に応じる柔軟な態度をちゃんと持っているというふうに言ってもらわなきゃ。

柳川秀夫（反対同盟員）

先生、これは今後の問題でも、今のような問題が結局問題になるわけです。同じなんです、結局は。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

そうそう。それはそうです。それを含んでいるから

ね。だから、今言われた中で、A滑走路の話は今日で終わりだと、私は必ずしもそうは思っていないですが。次のステップの中でも、A滑走路で現にある問題は、ある意味では繰り返し関連して出てくるだろうと。A滑走路のことだから過去の話だというふうには、円卓会議について私は考えていません。それはそうとして、運輸省側がそのことについては、「今まで努力しました」「今後も努力します」だけでは、ちょっと……。それでは共生とかいった非常に大きな転換点がはっきりしないじゃないかというのが、同盟側の皆さんの意見ですが。そこはどういうふう……。:

土坂泰敏（運輸省航空局長）

今、A滑走路の議論をしているわけですが、A滑走路は羽田と同じ運用時間でございます。これは開港に当たりまして、地域の方々、県なり関係市のご要望その他いろいろありまして、十分ご相談をしてそういう運用時間に決めたと承知しております。私ども空港を運用する側からいたしますと、国際空港でございますから、羽田と同じ運用時間というのは大変厳しい条件でございますが、これは地域のほうとぎりぎりの折り合いということで今の線になった。それ以後は、私どもはそれをきちんと守って、十時台の便も増やさないでやっていかなければいけないということで今までやってきました。これからもそういうふうにしていかなければいけないと思います。

今、私の立場でA滑走路について申し上げたいことは、やはり地域の方々と今までこういうことでお話し合いをしてやらせてきていただいた、私としてはこれからもこの線でご理解をいただきたいと、そういうお願いを申し上げたいと思います。ただ、この点について別のご意見があるのは、先程から十分承っております。それに関して、高橋先生あるいは隅谷先生からご意見の発表もありました。私どもとしては、隅谷先生、高橋先生のご意見に最終的には従ってやってまいりた

いと思っております。

隅谷三喜男（隅谷調査団团长）

これからのことについては、またそれなりの機会なり何なりを検討させていただきたいと思いますが、やっていくので、これをもって終わりとするつもりはないですが。

石毛博道（反対同盟事務局長）

では、もう一言言わせてもらいます。

我々はなぜ自分の頭の上を飛行機が飛ぶということについて拒否して頑張っているかという点、例えば一度飛行機が飛び始めれば、これを住民が制限を加えるというのは大変な能力がいるわけですね。それは例えば横田基地の騒音訴訟にしても、大阪空港訴訟にしても、大変な年月と労力がかかるということは、我々はずっと見て知っているわけです。そういう意味で、法律やそういうものに訴えて住民の権利を守ったり使用者側に規制を加えていくということについては大変な労力がかかるのだ、だったら飛ばないほうがいいやというの、本当の住民感情なんです。そういう意味で、今四、〇〇〇m滑走路の問題を議論しているのは、さらに滑走路を増やしたいと言っているときに、今残っている問題を積み残したまま、結局またそういうふうになるという意味では、我々は我慢できないと。つまり、どういう状態になるのかということについて、やはりきちんとした話し合いによってそういう問題がクリアされていくということがなければ、例えば夜間飛行時間の問題についても、結局、自治体と長い間協議して結局は短縮が実現しなかった、十時以降という強い地元の要求があったにもかかわらずそういうふうにはならなかったという経過もあるわけですから、やっぱりそういうことについて我々はないがしろにはできないということですよ。

宇沢弘文（隅谷調査団）

先程の局長のご発言は、こういうふうな受け止めてもよろしいのでしょうか。例えば、関係市町村との間に協議的なものを設けて、この問題あるいは騒音その他の問題を協議するというようなことを、高橋先生は大阪空港の例を出しておっしゃったのですが、例えばそういった形の空港と地域との共生の在り方についての組織をこれからつくるといふことを意味されていたらと理解してもよろしいのでしょうか。

土坂泰敏（運輸省航空局長）

私が申し上げたのは、現在の滑走路は一九七八（昭和三十三）年以来使っておること、その運用時間については当然地域の方々とお話し合いのもとに決められるべき問題であり、お話し合いの上、運用時間を決めて今までやってきたというふうなことを考えております。地域の方々のご理解は私どもは得ているというふうな考えておったということでございます。したがって私どもは、今後ともこの線で引き続きお願いをしたいということをおっしゃっておるわけですが、今、反対同盟の方々から別のご意見があるわけございまして、これは私として十分承りました。

では、これからA滑走路をどうするかということにつきましては、これは私は今申し上げましたように引き続きお願いをしたいという立場でございます。同盟は違うことをおっしゃっているわけですから、最終的に、隅谷先生なり高橋先生が「これからのことについては今後よく相談をしましょう」と言っておられるわけですから、その相談の中で物事が決まってくるようにしたいということでございます。具体的にどうするということをおっしゃっているわけではございません。

石毛博道（反対同盟事務局長）

もう一言申し上げておきますが、これは地域の皆さま

んにもきちんと認識しておいてもらいたいと思うんですけれども、共生という新たな考え方に立って、仮に今後成田空港が完全空港になるとしても、空港公園や運輸省がはじき出した便数は絶対に達成されないということですよ。つまり、話し合いによって滑走路ができるということになれば、飛行時間の制限とか便数の制限は当然問題になるということですから、そういう枠をはめられた空港であるということをきちんと日本中のみんなが私は認識するべきだと思います。

それからもう一つ、落下物ですが、結局、何の対策、何の実行もない。つまり、洋上での脚下げによって氷は減ったけれども、罰則がないわけですよ。例えば素人が簡単に考えても、落下しやすい部品に対してすべて航空会社の名前を入れるとか、そういう対策がちょっと考えれば取れるはずなんです。それもしない。つまり、「努力します」と言ったって、じゃあ何をやるのか。今までと違う対策がなければ前進しないという話じゃないですか。落下しやすい部品に全部ネーミングしたらどうですか。予測くらいはつくでしょう。

伊藤鎮樹（運輸省課長）

落下しやすい部品にネーミングという点については、例えば部品の一部が剥れて落ちてきたようなケースがこの間の芝山のケースだったと思えますが、ネーミングをするとかそういうことで解決できる問題ではないと私は思っているわけです。

ただ、基本的に落下物を防止していく場合は、氷の問題は洋上脚下げを徹底していくことによって、確かに効果がきちんとあったと思っておりますし、それからもう一つ部品の問題については、これはやはり出発前の点検をきちんとやることが非常に大きな意味を持つわけですので、それは現場の整備する担当者一人ひとりにそういう問題点を分かってもらおうということが非常に大事なことなわけです。

実は、航空機の落下事案について、原因者が特定さ



れているケースは非常に少ないことは事実でございませぬ。水の場合、溶けちゃうことと、時間帯でいつ頃落ちたというのとは分かるのですが、その時間帯に二分に一回ぐらい例えば着陸しているような状況ですので、十社とか十五機とかある中でどれだという議論になっていくものですから、なかなか特定がしにくいという問題があります。

それから部品については、はっきり分かるような部品の場合は、それは当然特定できていくわけですが、逆にどの航空機にも付いているような部分が剥れてしまったというケースについては、非常に特定しにくいわけですが、逆に言うと、そういうことについて整備の関係者が問題を持っていくること、そしてまたその上の経営者が問題を持っていくること、これが非常に大事だと思っておりますので、この点について徹底していくような努力を、単に形式的におごなりに調査とか何とかをやるということじゃなくて、一人ずつその担当者にやっていくという努力をしておりますので、その点よろしくお願いいたします。

高橋寿夫（隅谷調査団）

落下物の問題は大変難しい。それが犯人捜しが難しい問題であることはよく分かるのですが、落下されちゃうほうの地上の人間にとつてはもうとんでもない話であって、飛行機が落っこつてくることを含めて大変な話ですね、上から落っこつてくるということは。そこで、いろいろ努力をし関係者に注意を促しというのはよく分かるけれども、落下物がゼロになる日まで当局はあらゆる努力、あらゆる知恵を絞って対策を講じることが、ここで断固約束すべきだと思います。そうしないと、地域の人は納得できない。そこは難しいことは分かるけれども、あらゆる知恵を公団と一緒に出し合ってやるという決意を表明してもらわないと、引っ込めないんじゃないでしょうか。

柳川秀夫（反対同盟員）

それと、騒音問題というのは、直下という問題だけじゃないんですよ。もう一つは、対策というのは、防音対策を万全にやれば対策ができたという問題じゃないんですね。騒音というのは、特にこの成田においては農村ですから、私どもなんか空港のすぐ近くですから一番分かるわけですよ。畑で仕事をやっていても、疲れたらちよつと静かに。ラジオとかいろいろな音だつてうるさいと思います。そういう意味では、年じゅう音がしているわけです。そういう現状が事実あるわけですよ。そこから問題を見たときに、防音林の問題とか、防音堤の問題がありますよね。さっき板橋さんがおっしゃいましたが、そこから問題を見たときに、三里塚の空港の西側の現状を見ますと、公団の宿舍の辺は森がこんもりしていますよ。

しかし、あれをはずれると、防音堤の間際まで民家が建っている。現状は、滑走路の上を雷が走っているような音がしているわけですよ。そういうことが現状あるわけですよ。結局そういう空港のつくり方をやってきたわけですから、それでなおかつ問題が残っているわけですよ。東側のことを言わせてもらえば、この前の円卓会議で相川さんが質問しましたが、千代田地区についても全然防音堤という考え方はないわけですよ。そういう意味では、実際に住民がこうむっている現状があるわけですよ。

そういう騒音対策は、家屋とかそういうものを防音すればいいという問題ではなくて、要するにそこに生活していて、そこに居住しているという一つの空間なんです。そこに対処するどういふ対策も含めたきちつとした配慮が必要なのか、そういう問題を言っているわけですよ。結局は、そのところの問題としてどういふ解決方法があるのかというところまできちつと説明してもらわないと、私どもとしては納得できないんですよ。そうすると先に進めないんですよ、私らとしては。

伊藤鎮樹（運輸省課長）

この点に関しては、柳川さん、地域とこれから空港がきちつと継続的に話し合っていく、相互理解をしていく、そういうものの考え方が私どもはこれからの共生の基本的考え方と想っております。共生懇談会というようなものがそういう形で機能していく必要があると思っております。

もう一つは、それと併せて、確かに三里塚側に比べて東側とかそういうところに緑が少ないとかいろいろな問題が、現実としてこれは事実として把握をしなければいかにことだと思っております。そういうことをどうしていくかという議論が、いわゆる地域環境との積極的調和、ミチゲーションと言われている、そういうことをこれからどういうふう具体的にものとしてやっていくかということ、我々も真剣に今勉強をし検討しているところでございます。そういうふうな空港づくりを、今使用中の滑走路関係のところについてもきちつとやっていきたいというのが、運輸省のほうの考え方でございます。

高橋寿夫（隅谷調査団）

気持ちの問題だけ一つ言うと、やっぱりご当局は、空港の建設運用は我が事である、それによって受ける被害の問題は他人事であるというスタンスを転換しなければいけない。

空港をつくって運用する以上は、その運用に伴って起こる様々な問題も我が事であると。上から物が落ちてくればためえの頭も痛いんだ、死ぬかもしれないという気持ちで、是非すべての議論を進めていただきたい。そうしないと、なかなか地域の人たちも、理屈では分かっても心情的に納得できないところがあると思うので。これはお願いですが、もちろんその点についてはご当局の人は十分踏まえていらっしゃると思うけれども、是非そういう気持ちで今後もすべての対策を講じていただきたいと、これが私のお願ひになります。

ます。

柳川秀夫（反対同盟員）

対策といっても、住民から言われたら対策をすればいいというわけじゃないですよ。対策の根源は何かということ、運輸省や公団自身がきちんと把握しなければならぬですよ。伊藤さんは今、東側に緑が足りないとか言いましたけれども、私はそんなことを言っているわけじゃないですよ。問題はどこにあるのかということ、それを当局がきちつと把握することから始まるんじゃないですか。そこが全然ないわけですよ。だから、住民から苦情が出れば、それに対して「対策を万全にやります」「最大限努力します」、そんな答えで。結局、原因自身を探ることから始まらなくちゃならないわけでしょう。それをやらないんですから。そのところを現空港でどこまで皆さんが努力するかということ、私は言っているんですよ。

土坂泰敏（運輸省航空局長）

さつき高橋さんから二回にわたってお話がありまして、大変私どもは心にしみる思いで聞きました。落物についても因果関係の特定は技術的に大変難しいし、それに対応する措置も法的に大変難しい問題があります。しかし、ありとあらゆる知恵を尽くして努力をしていくべきである、その決意を持つべきであるというの、私はそのとおりでございます。具体的な中身を今すぐここで申し上げられませんが、そういう気持ちで落物物の問題については取り組みます。

それから騒音の問題についても、これも私は先程高橋さんがおっしゃったことが心にしみたわけでございます。自分の痛みと思つてやりなさいということであるろうかと思つています。私はそのとおりで。先程から運用户としての立場でのお願いを申し上げましたけれども、同時にそういう気持ちで騒音の問題をやつていかなければいかんというのは、これは私は全くそのとお

りだと思つています。ただ、具体的な中身について、ここでこれ以上詰めることはなかなか難しい。今隅谷先生も、これで終わりではない、私たちも入つて考えようとおつしゃつておりますので、その場に預けて今後とも議論をさせていただきたいと思つていますし、お願いをしたいと思います。

河宮信郎（隅谷調査団）

実は「マーフィーの法則」というのがはやってますが、その中に「可能なことは実現される」という法則があるんですね。そうすると、B滑走路や何かできると、またまたそれは目いっぱい使われるという意味では、可能なことが実現されてしまったら非常に怖いことになる。そういうことを恐れているわけですね、同盟側は。そうじゃないんだ、今あるA滑走路でこれだけ運輸省側も身を切る努力をするということを見れば、可能なることは実現される」という言わばオートマチックなプロセスではなくて、本当にそこに血の通つた心のこもつた対策が行われるのだという確証を得ることができるとも思つていますね。そのことを一言お願いしたいと思います。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

大体この話し合いはそういうことに向かつていたと思つています。具体的なことについてはまだ問題が残つておしまひ、今後はA滑走路には全然触れない、そういうことを私たちは考えていませんのでね。とにかく今日出された問題、一番はじめの騒音問題、落物物をめぐることは、ここでおしまひにしておいてもらいたいと思つています。これで午前の部はおしまひにします。

（昼食休憩）

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

午後の円卓会議をたゞいまから開催したいと思
います。最初に東京にお住まいの伊藤英一さんからご
意見をいただきますが、書かれたものが皆さんのお手
元にあると思いますが、読むのは代わりに原田さんに
読んでいただきます。

伊藤英一（成田空港構内に常設の国・公立病院の設置を進める会 代表）

皆さんの大変貴重な時間をいただきました伊藤でござ
います。今日は思うところを述べるといふことでござ
いますから、不遜ではありますが、

天空裂けよ 地もまた動揺め 妻昏倒る

成田空港救急車すらなし

定めなく頼りなき世に頼りなる

病院欲しと署名頼りて

イカオなる 協約あれば一時間

保たざる生命顧みざるか

空港の中に病院が欲しい。あの中に病院があれば、
現在助からない人たちでも助かることができるであろ
う。先程来何っておりますと、空港の中で働く人たち、
それから空港を利用する人たち、この人たちに関する
安全と生命の保障に関する論議が一つもなされておら
ないということに私は気がつきました。どうか、皆様
方がこの点にも配慮されて今後の論議を進めていただ
くように、また、私の願いといたします。空港構内に
駐車場にはエレベーターがあります、あの診療所に
降りるエレベーターはございません。
書いてありますから、原田君が書いてくれましたか
ら、読んでもらいます。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

それでは、読んでください。

原田弘実（成田空港構内に常設の国・公立病院の設置を進める会 支援者）

それでは、現空港の欠陥について、医療施設の不備
ということ意見を述べさせていただきます。

「はじめに」ということで経過報告を書かせていた
だきました。昨年十一月二十八日の朝、伊藤さんの
奥さんの光江さんが、オーストラリアから帰る途中、
飛行機のトラブルを降りたところで倒れられ、救急車
で成田空港から日赤病院に運び込まれ、救急処置が間
に合わず帰らぬ人になりました。

伊藤さんは奥さんを失った悲しみとやり場のない怒
りの中で「このようなことが一度とあつてはならない」
と決意し、成田空港の中に、救急患者対策を目的とし
た国・公立の病院を設置してもらいたいという署名活
動を一人で始めました。伊藤さんは奥さんの「菩提を
弔いたい」という気持ちで、ただ一途に、すべての日
本人の署名を集めるといふ意気込みで二万人を超える
署名を集めました。

私も、二十年前に仕事を独立したときから面倒見て
もらってきておりますので、お手伝いしたいというこ
とで、くつついて、一緒にやってみました。

現空港の医療体制

現在、一日に六万人の利用客がいて、二十四時間四
万人の労働者が空港の中で働いています。詳しいこと
は分かりませんが、お見送りの方や納入業者まで入れ
ると約二十万人の人たちが空港の中におられるわけだ
が、この人たちに対して医療的にはまったく見捨てら
れているのが現状であるというのが、私も伊藤さんの
奥さんの件を通して分かりました。伊藤さんの奥さん
が朝飛行機から降りて、六時二十五分、それから十分
後に救急車が要請され、二十五分後に救急車が到着、
日赤病院に到着したのが七時二十六分、約一時間かか
っています。さらに十分ぐらいは処置されるまでにかか
っていると思いますので、優に一時間以上の時間がか
かっています。

五分、十分を争う救急患者に対して、十数キロ離れ
た成田日赤病院で空港内の二十万人の人の命と安全が
守れるでしょうか。昨年一年間で、伊藤さんの奥さん
を含め七名の方が亡くなっているようですが、今現在
でも伊藤さんの奥さんのように手遅れで、助かる命も
みすみす失ってしまうかもしれない危険性があるわけ
です。

そして、この二十万人の人々の命と安全に対して、政
府・公団は「救急患者は救急車で日赤病院に運ばばよ
い」という形で見捨ててきました。別の言い方をすれ
ば、現在まで成田空港は乗客や構内で働く労働者の生
命と安全を守るために一円のお金もかけてこなかった
ということではないか。この点を主張したいわけです。
この不備を補ってきたのが、一九九二（平四）年から
日本医科大学の「新東京国際空港クリニック」が二十
四時間診療体制をとり、赤字経営の中で頑張っておら
れるということを知りましたが、もともと緊急医療を
想定した設備ではなく、スペースも狭く、診療台も三
基あるだけで、電気設備も医療器具を想定していな
いために最新式の機械が満足に使用できないそうです。
エレベーターもなくエスカレーターで、前にお医者さ
ん、後ろに看護婦さんという感じで、担架で浮かせる
ようにして運んでいるのが現状だそうです。一私企業
がテナントとして家賃を払いながらの状態です。十分な緊
急医療活動ができるはずがありません。

日本の表玄関がいつまでもこんな状態で良いはずが
ありません。一九九四（平六）年四月二十六日の小牧国
際空港での中華航空の大惨事に対応できるような設備
をつくってくださいとは申し上げません。せめて緊急
の患者を収容できるベッド数五〇〇〜一〇〇〇ぐらいの国
・公立の施設を是非設置していただきたいというのが
伊藤さんの希望です。

最後に、伊藤さんの「成田空港構内に救急患者対策
を求めた国・公立の病院の設置」を求め運動に
携わってきた私自身、私情がないわけではありません。

二十年前から事業の良き相談相手として私を育ててくれたオヤジさんが「もし空港内にちゃんとした病院があり、三十分以内に緊急処置をしていたら、ウチのカアチャンは助かっていたかもしれない。だから本当言つてウチのカアチャンを殺したのは運輸省だとオレは言いたい」。これがもし外国のお客さんだったら、政府・公団は「責任がない」というふうに言い切れるでしょうか。

私事はともかくといたしまして、成田空港の中に救急対策を目的とした、集中治療室、入院施設のある国・公立の総合医療機関の創設を是非お願いしたいということ、今日ここまでやってまいりました。よろしくお願いいたします。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

ただいま、大変深刻なお話を聞いたわけでありますが、この点について直接対応すべきところは公団だと思うのですが、公団のほうから、どうぞ。

佐々木建成（空港公団副総裁）

ただいま伊藤さんから、成田空港で奥様がお病気で亡くられたという経緯についてしみじみとお話を聞かせていただいたわけでございます。成田空港において旅客の方が救急患者になられたりあるいは負傷されたというような状況が発生した場合に、第一ターミナル、第二旅客ターミナルの両方に医療施設、空港クリニックと称するものがございます。特に第二ターミナルビルの中にあるものは二十四時間体制になっているわけでありまして、救急患者や負傷者が発生した場合には、そこから医師、看護婦による救急医療の初動対応がなされるということになっております。

初動対応の一般的な形としては、現場あるいはクリニックにおいてお医者さん、看護婦さんが血圧計、心電計のほか所要の薬剤を用いて診察をしたり、治療し

たりされまして、状況に応じて人工呼吸器あるいは点滴等を使用して、血管系や呼吸器系の確保を最優先として処置を講ずるといふふうに伺っております。さらに、その患者さんの状況によって、必要に応じて医療体制の整った空港外の近隣の病院へ移送されるということになっているわけではあります。

今回の伊藤さんの奥様のケースですが、現場で初動対応がクリニックによってなされまして、医師の判断によりまして、医師が救急車に同乗の上、空港外の病院へ移送されたわけでございますが、先程お話がございましたように、残念ながらお亡くなりになられたものでございまして、私どもとしましても心からお悔やみを申し上げたいと思っておりますし、また、今言われた空港内に病院の設置を求められる伊藤さんのお気持ちもよく理解できるところでございます。

成田空港における救急医療体制の整備につきまして、その整備の必要性を十分に認識しております。従来より体制とその内容の拡充を図ってきたわけですが、今年の四月一日には、できるだけ短時間で病院に移送できるように、成田市消防の三里塚消防署空港分室が設置されまして、そこで救急車一台が空港内に常駐するという体制になったわけでございます。

こういったケースについて諸外国の国際空港がどうなっているかということですが、救急患者が発生した場合の対応としては、空港の中でとりあえず応急処置を行いまして、空港外の設備の整った病院へ移送するというのが通例だと承知しております。

やはり急病の方が発生した場合に、空港公団としては急患に即応して一種の初動対応が大変重要であると認識しております。空港内の医療機関等と協議しまして、その体制や救急器材等の強化を引き続き図りたいと考えております。ご要望のありました成田空港内に急患対策を目的とした集中治療室とか、あるいは入院設備を整備した病院を、国・公立の総合病院とおっしゃっておりますが、そういった医療機関を設置する

ということ、それはそれでいろいろと難しい問題があるといふふうに考えております。大変難しいのではないかと思っておりますが、医療機関など関係者と、どういふ方法があるのか、より良い方策としてどんなことが考えられるのかということについて、とりあえず相談してみたいといふふうに思っているわけではあります。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

今日まで必ずしもそういう救急患者の方についての対応が十分ではなかったということ、伊藤さんの奥さんを亡くされるという大きな要因になったであろうというふうに考えられるわけですが、これは、やはりこういう大規模空港がつくられて、これに関連する人々が多数になる、特に長時間の飛行機の旅などをされてきた方々にはそういう危険性もいろいろあるわけですから、公団・運輸省としても十分そういうことについては対応を考える、伊藤さんの要望を一つの契機にしてそれはきちつと対応していただければ幸いであると思っております。伊藤さんもいろいろ考えられて署名活動もされ、この場に出てきて是非意見を言いたいと言われたこと、そのご趣旨は受け止めていただけたと思っております。どうもご苦勞様でございました。

伊藤英一（成田空港構内に常設の国・公立病院の設置を進める会 代表）

一言、公団又は運輸省にお聞きしたいでしょうか。今救急車が配備されたと言われました。救急車が配備されて何分短縮できますか。私の家内が飛行機から降りて二十五分に倒れ、三十五分に依頼して、お医者さまが四十五分に来てくれて、「これはいかん」と思っただが、いかんせん車も搬送手段もない。救急車が来るまで待つて七時。七時七分に救急車が発車して、七時二十六分から二十八分にここに着きましたと日赤の看護婦さんは言うのですが、着いただけで処置はできま

せん、処置室まで連れて来る時間があるんです。この間に既に心停止になりました。

そうすると、成田の市内から救急車を呼んで二十五分かかってます。今空港の中に整備、常駐しておりますといいながら、省略できるのはわずか二十五分です、一時間二十分かかっている患者に二十五分短縮できて何分になるでしょう。クリニックのお医者さまは、「今の状態ではどうしても五分から五十分かからにゃならんだろうな。が、心臓、血管、脳、これだけはどんなにかかっても三十分以内、できれば五分以内、十分ならば何とかなるだろう」と。そうするとどうすれば良いのですか。今のお医者さまはガラス器具の救急医療器具を看護婦さんと二人で、あれ一五kgあるそうです、抱えて、それでエスカレーターをカタンカタンと上って行って、それも駆けるわけにいきません、あの通路を歩いて患者の所まで行って容体を按配して、それから救急車を持って来るか、診療所へ下ろすか考慮しなければならぬ。

先程申し上げましたように、駐車場には何トントラックが降りるだけのエレベーターがありながら、患者を下へおろすのに二人がかりで前と後を支えながら降りなきゃならないということで、果たしてお上は、政府は、行政は、人命を何と心得ているのでしょうかと私は反問したい。もしあなた方が自分の奥さんなり、娘なり、孫なり、そういう目に遭ったら、あなたは「あの中に常駐してますから」と済ましていますか。いままし人命ということに関して、ただ機能性、能率だけでなく人命ということに関して配慮していただきたいと思うのは、私たち国民全部ではないでしょうか。

しかも、あの中に四万人の人がいます。偉い人は知りませんが、公団の職員の方々もあそこにいるわけです。飛行場でだけ小牧の状態が起きるわけではないんです。建物の上に落ちても飛行災害になるわけです。私がこの運動を始めまして、一月二十八日に初めて一步を踏み出しました。二月二十四日ですか、あの頃成

田でエンジンが火を吹いています。御巢鷹山、羽田の災害は二度と起きないという保証はないという一文を書いた途端に小牧で起きています。小牧は航空自衛隊の根拠地だったから、あれだけの人数とあれだけの救急体制が即座にとれました。成田でどれだけのことができますか。

この辺をいまい少し、地元の方々、携わる機関の方々、すべて考えていただきたい。あそこを通る利用者は普通の省線に乗るような気持ちで、ただ乗って降りている。しかし一度災害が起きたらどうということになるかということ、皆さん方いまい少し真剣に考えていただきたい。終わります。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

今伊藤さんの言われた言葉というより叫びですね。それは皆さんもここでよく聞いていただいたと思います。今後のこともそういうことを頭にいれて考えていただくように。

原田弘実（成田空港構内に常設の国・公立病院の設置を進める会 支援者）

もう一点、簡単に言います。今空港公団のほうから説明された、現在、医療体制としては日本医科大学の新東京国際空港クリニックが二十四時間診療体制をとっているから十分だというような説明をされましたが、空港公団としてはこれに対して一円のお金も払ってないし、何もしてないということと私は同じだと思えます。一私企業が赤字経営の中でやれるのは限界があるし、それで何ができるか。実際はほとんどできてないのが現状だし、私企業がやっているから空港公団としてはそれで十分だというふうに聞こえるのですが、公団として命と安全のためにお金を使って今取り組んでいるのはゼロだ、きちんと取り組んでくださいということ、これが私たちの主張です。以上です。

佐々木建成（空港公団副総裁）

ただいま伊藤さんと原田さんからのお話にありました点の一部になるかと思いますがお答えしたいと思います。四月一日から成田市消防の救急車が入ったことによつてどれぐらい時間が短縮されるかということですが、従来は外に消防署があったわけですので、そこから、道路の混雑状況にもよりますが、十五分とか、あるいは先程お話のように二十五分かかるという場合もあるかと思いますが、空港内に消防署の分署ができたことによりまして、制限エリア内のターミナルに到着するのに、大体五分ぐらいで到着するというようになるかと思えます。その意味で短縮されていると思えます。

そこからさらに外の病院に患者さんを運ぶという場合ですが、これも道路の混雑状況にもよると思いますが、標準的には十五分程度で着くと思われる病院が成田市内に四カ所ぐらいあるというようなことでございます。もちろん空港内に総合的な治療ができる病院があるのが一番望ましいことですが、現状はそういうことでございます。

また、エレベーターの点がありました。第二ターミナルビルのエレベーターにつきましては、一階から二階、三階という方向には一つのエレベーターで担架ごと乗れるエレベーターがありますが、直接それが一階に降りるのではなくて、一階でもう一度乗り換えてB一のエレベーターに降りる。これも担架で入れる大きなエレベーターがあるということをちょっと申し上げておきたいと思えます。

また、二十四時間だから十分ではないかというふうな公団でお答え申し上げたように原田さんからご指摘がございましたが、私が申し上げたのはそういう趣旨ではありませんで、一応二十四時間体制になっているということと、とりあえずの応急対応をする体制になっている。しかし、その中身はできるだけ充実していかなければならないだろうということをお願いいたします。

けでございます。

クリニックに対しても、例えば賃貸料について一種の軽減措置を講ずるとか、入りやすい体制にはさせていただいているということでございます。決して今の体制がベストだと思っているわけではありませんで、伊藤さんの言われた集中治療室、入院設備を整備した総合医療機関が設置されることは願わしいことでもありますので、関係機関とよく相談させていただきたいというふうにお答え申し上げたわけでございます。以上です。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

個々のことについてはいろいろ伊藤さんの不満というか不信があると思いますが、ここで一つ一つ「この設備はどう」というようなことを議論する場でもありませんから、伊藤さんの言われた趣旨を公団がきちんと受け止めて、今後責任を持って対処していく、こういうことでご了承ください。

伊藤英一（成田空港構内に常設の国・公立病院の設置を進める会 代表）

お願いいたします。ありがとうございました。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

どうもご苦労さまでした。

発言のことですが、地域の方々等の中でも、このことだけは是非一言言っておきたいということがあれば、事務局のほうなり私たちのほうなりでも言っていたければ、そういう機会を何らかの時に取って、お話は聞きたいというふうに思います。

A滑走路の問題点に関する質疑について

（午前の続き）

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

それでは、午前のことを私のほうで総括いたしましたので、その続きに移りたいと思うのですが、先程私のほうから、A滑走路の問題はここだけで終わるわけではない、今後の空港計画の中でもこの問題は折りに触れて問題として議論しなければならぬだろうというふうに申しました。

その場合にもう一つ、私たちがちょっと配慮しなければならぬというか、この円卓会議として考えていかなければならないと思いましたが、前回の運輸省側の説明に対して、同盟のほうから厳しい批判なり質問なりがあったわけでありますが、それに対して運輸省側のほうから、あるいは公団のほうから答えられたことについても、今までどういうことをやったか、これも一つのことですが、今までやったことについては皆さんかなりの程度知っておられるのではないかと思うのです。そういうことを踏まえて、今後どういうふうにしていくかというようないろいろなA滑走路についての今日の成田空港の問題でもあろうと思うのですが、その場合に、一つ私たちが考慮しなければならぬと思つて、ちょっと私が申しましたが、当面に至るまで反対同盟として、何もA滑走路だけではなくて成田空港そのものについていろいろな発言をしてこられたわけで、それとの関連において今日も意見の発表があったわけですが、と同時に地域もこれに深く係っている。シンポジウムと円卓会議の違いというのは、このように円卓にして地域の人たちの意見も聞き、それに対して空港公団も答え、同盟も意見を言うというようないろいろ進めたい、というのが円卓会議の基本的な趣旨である。その意味においては、地域の方

ちの意見も聞いて、おそらく運輸省としてもそういうものを全体の声を聞きながら、何かの事を積極的に考え、答えていかなければいけないと考えられていると私などは思っていますが、そういう意味において、そうした機会をきちつと持つていく、あるいはこの円卓会議において、従来、折りに触れて地域の方たち、これは同盟以外の方たちの発言も伺ったわけですが、そういう機会をもっと具体的な形で考えなければならぬいかなというふうにも思ったりいたしました。

そういうことで、同盟のほうも決して、何となく今日で滑走路の問題は終わりのような発言もなかったわけではありませんが、そういうことではない。地域の人たちの考えも聞いて、まさに円卓会議としてこの問題はこれから先の計画も踏まえながら話し合いをしていこう、そういうニュアンスを持って、まあ航空局長は遠慮がちにそう言われたと私は思っておりますが、そういうふうに考えてこれから先、今まではA滑走路をめぐるいろいろな問題についても十分に話し合い、何らかの解決の道があるかどうか。それは当面やろうと思えばできなくはないこともあるかもしれませんが、あるいは相当に慎重に運輸省としても考え、公団としても考えないと、簡単には「イエス」「ノー」とか「こうする」ということは言えないような問題もあるだろう。そういうことはお互いに了解し合つて、話し合いを進めていくのだということをお互いに了解していただきたいと思いますので、運輸省のほうもそういうことで今後進めていくということで、局長が言われたこともたぶんそうだろうと私は思っているけれども、どうですか。

土坂泰敏（運輸省航空局長）

私の言葉が足りずに言い尽くせないところを今先生に整理していただいたような気がいたします。そういう意味で、仰せのとおり運輸省としてはさせていたいただきたいと思えます。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

公団も同じように考えていただきたいと思ひます。だから、そういうことを踏まえて、同盟のほうも、まだ残った問題があることは重々分かりますが、そういうことは今後機会をとらえて議論していこうということで、騒音問題をめぐるいろいろ活発な議論がありました。そういうことで一応了承して前に進んでいいですか。

それでは、そういうことにいたしましたして、これからの問題も同じであります。だいたい時間がたちましたが、同盟のほうから出された文書の続きをやりまして、その後で、今日は三時に終わらないと思ひますが、運輸省のほうからの改めて見解を聞きたいと思ひます。それでは、石毛さん、どうぞ。

石毛博道（反対同盟事務局長）

それでは、二番目の「環境監査について」ですが、共生のものの考え方でいくと、内部監査、外部監査という言葉が出てきましたが、それが今後具体的にどういふふうにされていくのかということをお答え願ひたいのですが、例えば空港が気や水にもたらす影響について、本来ならば、四、〇〇〇m滑走路が計画された段階で地域の実情を、例えば農家戸数とか、人々がどういふふうに暮らしているか、自然との調和とか、そういう全体的な問題について環境調査があるべきだろうと思ひますが、成田空港に限ってはそれがなかったと言えらると思ひます。

それに加えて、開港後にもそういう調査がきちんとなされていなくというのが現状だと思ひます。それは例えば共生を目指した今後の成田空港づくりの考え方についても、本来ならばそういうことがきちんと盛り込まれて提案されるべきだろうと我々は考へています。それで、開港後すぐにこの滑走路直下で非常に問題になったビニールハウスの汚れなどについても、結局十分な原因が解明されず、あれはカビではないかと、

いろいろな話が出ましたが、結局原因が分からない。そういう問題についても、例えば事前にきちんとした滑走路直下の環境調査が国によってなされていれば、完全な原因は分からなくても、状況証拠的なものとしては住民の側に有利に働くようなことがあったのではないかと考へておられます。そういう意味で、事前にこの地域の事柄が少しも調べられずに開港してしまつたということが住民に対する不利益を生んでいるのではないかと考へておられます。そういうことを含めて、今後、第三者機関による外部監査、運輸省が提案した共生の中身の問題について、具体的にどういふふうに考へていくのかということについてお答え願ひたいと思ひます。

さらに、「空港内における環境状況について」の問題ですが、例えば機体の洗浄にどういふものを使つていのか。かなり前ですが、融雪剤に使つた薬剤がそのまま何の処理もなされずに空港外に、根木名川方面に流れ出ているという問題もありましたが、そういう意味で、空港内でもどういふ化学物質や様々な薬剤が使われて、それがどういふふうに処理されているのか、あるいはどういふふうにリサイクルされて使われているのかということも、全然情報公開がないわけでも、もちろん空港内部に働いている人の問題もありますが、全体的な空港内の環境基準についてきちんとした情報の公開があるべきだろうと考へます。そのような問題について内部でどういふ基準が設けられて、それを点検するシステムがあるのかという事柄について、外部監査、内部監査の問題についてお答え願ひたいと思ひます。

山本 長（空港公団総裁）

最初に公団としての姿勢とか考へ方をお話したほうがよいと思ひます。ご質問のようなことについては、後刻、説明させていただきます。

アセスメントというものが公団発足時あるいは空港

建設当初時に、そういう思想で事前の調査をやり、評価をし、対策を講ずるといふ制度がなかつたということとは事実でして、アセスメントを事前にやつていなかつたということは事実でございます。事後的なことではあります。開港以来、騒音や大気汚染、水質、いわゆる公害と呼ばれるものについて公団自らが調査して、騒音対策委員会などにおいてこれをお知らせし、また外部の批判を受けるといふようなことはやつてきているわけですが、調査の範囲とか調査の方法あるいは評価の方法について、公団がやつてきたことだけで十分かどうか、外部の意見を聞いて、それを取り入れて調査をする。その調査の結果を受けてさらに改善していくといった、継続的なシステムとでも言ひましようか、こういふことがなかつたということは事実でございます。この点については、円卓会議におけるいろいろな議論の場で反省しているところでございます。

今後は、騒音、水質、大気、あるいはそれで十分でなければさらに付加するなり、とりあえずは公団がやつてきたものをよく理解していただくことが重要ですが、調査の方法、範囲、評価の方法、さらにこれを公開していく、こういった方法について第三者の意見が関与し、さらに反映されるようなシステムを考へていきたいと思ひます。項目も多岐にわたることかと思ひますし、さらに学識者とか第三者のご意見を聞く、それをまた反映させていくということについても、複数の人にお願ひすることにならざるを得ないと思ひます。委員会的なものになるというふうにお願ひしております。これについてはできるだけ早く詰めていきたい、かように考へております。

阿部洋一（空港公団室長）

機体の洗浄、融雪剤などに何をどのぐらい使つていのかというご指摘ですが、まず機体洗浄の状況については、航空機の洗機というのは、整備地区に専用で設けました機体洗機場で洗つております。ここの洗機場

で使われている洗浄剤としては、界面活性剤、珪酸塩、微量の燐酸、腐食抑制剤を含むアルカリ溶剤というようなものが使われておりまして、頻度としては年間五〇〇回から五五〇回、一日に換算すると約一・五回ぐらい使われている。所要の時間としては一機当たり一・五〜二時間ぐらいかかっております。使用量としては洗浄剤が一ℓ、洗浄水が一機当たり三〇tという状況です。

これらの使った溶剤並びに水はどうしているかと申しますと、すべて専用下水道施設に放流することを前提としておりまして、洗浄した水が雨水排水溝に流れないように排水施設を設けて、その施設を通して回収した水を処理施設を通じて下水道に流している。その処理施設の基準としては、下水道法に基づく「除外施設の設置」がありまして、この条例に水素イオン濃度とか、ノルマルヘキサン抽出物質含有量といった四種類の基準が用意されておりまして、これらの基準に合致するように処理をした上で下水道に流している。この下水道は専用下水道でありまして、印旛沼流域下水溝を通じて花見川のほうへ行って、流末処理されて東京湾に流れるということで、洗浄に用いられた水等が雨水排水に行くって河川に流れることは全くないということでありまして。

融雪剤については、道路には塩化カルシウムとか塩化ナトリウムといった塩化物が使われているのが一般的であります。成田空港では尿素を使っております。この成分は農家の方々が肥料として使っているものと同じでして、中性に近い弱アルカリ性であります。

これをどのぐらい使っているかということですが、散布した尿素は、大雪が降った時とか翌日凍ると想定された時に使うということで、一九九二(平四)年から一九九四(平六)年まで見ますと、一月三十日と二月二日といった一年間に一回もしくは二回、今年は三日間ありまして、大雪が降った二月十二日、一月二十二日と二十九日の三日間使っております。この時の量を計

算すると、総量で一〇tから二〇tぐらい使っている。特に二月十二日の場合は二三cmという大雪が降りまして、この日だけで二六t使ったという実績があります。これを散布量で換算すると、散布面積で散布量を割ると一㎡当たり二〇gぐらいが使われているということですが。肥料としての散布は平均で五〇g/㎡程度であるというふう聞いておりまして、空港で用いている尿素はちよつと純度が濃いいということで、農業用に使った使用量とほぼ同じぐらいかなという感じでございます。

これは、先程申しましたように、冬の一時的なことでありまして、河川流域に与える影響はあまりないのではないかと考えております。

これは雨水排水に流れて河川に流れていくわけですが、成田空港の場合は溜水池に一度集めて、そこで希釈して上澄みを流すという方式を取っておりますので、雨水排水溝を通じて集約された水は、希釈されて下流河川に流れていくというふうな考えてよいのではないかと思います。

空港内の環境基準はどうなっているかということですが、これについては先程来お話がありましたように、水質と大気と騒音の三つぐらいに大別されるのではないかと思います。この中で環境基準値があるものとは無いものがありまして、我々としては無いものについては極力その影響を小さくするように留意して対応を図っていくことになっております。

水質について言いますと、空港外に排出される水の対応としては、降雨水と下水に分けておりまして、降雨水については下流河川に流れていかなないように配慮する、汚れた水が流れないようにということで、溜水池でいったん溜めて浮遊物質を沈降させて下流に流下させているということです。

河川の雨水排水の水質としては、現在、生活環境項目と健康項目がありまして、生活環境項目の中では水素イオン濃度とかBOD(生物化学的酸素要求量)大

腸菌等の測定を一九六八(昭四十三)年以来ずっと行ってきたております。健康項目については、有害物質(カドミウム、シアン等)についても一九七八(昭五十三)年以来実施しているわけですが、限界を越えるというか、この調査結果からはほとんど不検出の状態で見られているということでございます。生活環境項目の中でも特に大腸菌などが基準を若干上回る例がございます。これは県全体の河川についても同様の傾向が見られておりまして、空港を運営していく者の姿勢としては今後水質改善の対策を検討していかなければいけないのではないかと考えております。

空港内で発生する汚水は、直接下水道を通じて印旛流域下水道に流しております。この下水道に関する排水の基準では、先程申し上げましたように水素イオン濃度とかノルマルヘキサン含有量といった四種類の項目がありまして、これにすべて合致するように処置して流しているということです。

大気につきましては、空港だけを単独要因として引っ張り出すことはなかなか難しいのですが、空港内を含めて周辺九地点を選択して、二酸化炭素、一酸化炭素、浮遊粒子物質というようなものについて一九七四(昭四十九)年以来調査を実施してきております。各地の項目は、今のところ環境基準、公害対策基本法に基づく大気汚染に関わる環境基準を上回るものは出ておりません。

騒音につきましては、先程営業騒音のところでご説明したとおりでございます。APUの問題であるとかエンジンテストのノイズサプレッサーの問題、この話については先程板橋のほうからご説明したとおりでございます。

今後これらの項目についての情報の公開という件ですが、これは一九七四(昭四十九)年とか一九七八(昭五十三)年以来、開港前から開港後の供用条件に応じて調査したデータも相当ございますので、経年変化も含めて積極的に公開していきたいと考えております。以

上です。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

これは何かありますか。

石毛博道（反対同盟事務局長）

いいです。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

私ちょっとお聞きしたいのですが、これは空港公団全体に対して、空港公団は営業的なことも含めて、今のようないいこともあって、年報なり季報なり、仮に公開のことがなくても、何か報告書は出ているのですか。騒音は別にしてもいいですが。

板橋 孝（空港公団室長）

おっしゃるのは何か、全体に環境白書とかあるいは業務なども含めてですね。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

環境白書ではなくて、飛行機がどのぐらいどういうふうに飛んでいるかとか…。

板橋 孝（空港公団室長）

私も俗に「グリーンブック」と言ってますが、毎年資料集という形で出しております。これはどなたでも手に入るという形になっております。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

その中に、今言われたような、「公開してくれ」と言われるようなものも、後のほうでも何でも関心を持つ人はそれを見れば分かるような形にできるだけして…。

山本 長（空港公団総裁）

今先生が言われたのは一つの良い方法だと思います。

別冊資料集にするかどうかはともかくとして、できるだけ広く見てもらえるようにしていきたいと思います。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

それでは、それはそれまでにしまして、その次、同盟のほう。

石毛博道（反対同盟事務局長）

それでは、運輸省文書はありませんので、これが最後になると思いますが、地域と空港の共生論に基づく問題点ですが、失われた緑・林の再生ということで、共生の考え方で「前よりも良くする」とおっしゃってますが、具体的にどうするかということについて、四、〇〇m滑走路ができたことによって失われたものについてなるべく回復していくという姿勢については、例えば花壇などを少しずつつくっていくというのではなくて、もう少し全体的にきちんとした計画を出して仕事がなされるべきだろうと思うんです。御料牧場があつて、その御料牧場に対して地域の人は非常に愛着を持って、例えば反対同盟の老人行動隊なども明治大帝発祥の地だというようにして、それが空港反対運動の動機になったという経緯もありますので、その御料牧場がなくなつたことを非常に残念に思っている人は成田空港周辺に非常に多い。御料牧場で働いていた人もたくさんいるわけです。そういうことを全く考慮せずに牧場は移転してしまつたわけですが、例えば牧場の景観が残る部分はきちんと残して公開するとか、御料牧場記念館もあります。もつと国なりがお金を出して整備する、成田市に任せるといだけではなくて、そういう全体的な回復の方策についてきちんとした考え方を知らせるべきだろうと思います。

うと思しますので、その二点についてお答え願いたいと思います。

佐々木建成（空港公団副総裁）

まず緑の回復の点について私からお答え申し上げます。今ご指摘のように、空港づくりに伴って大変多くの立木が伐採されて、それが地域に大きな影響をもたらしたということが、シンポジウムや円卓会議でもしばしばご指摘があつたわけですが、成田空港の建設によつて失われた立木は、正確に把握は難しいかと思いますが、大雑把に言つて四〇万本ぐらいになるのではないかと一応推計しているわけです。その大きさとその大切さを私どもとしては改めて認識して、地域との共生の観点から、今後、この失われた緑をいろいろな形で再生していかなければならないと考えております。ごく一部、沿道の植樹とか花壇などを始めておりますが、今石毛さんご指摘のように、計画的にやるべきじゃないかということも私どもも考えておりまして、例えばミュンヘン空港では環境保全の観点から灌木等を含めて約一〇〇万本の樹木を植栽したというような話も聞いておりますので、実は私どもとしては成田においても騒音用地がありますから、そういった所などを利用して、例えていうと「緑の再生一〇カ年計画」というような形で空港周辺の緑化を積極的に推進していきたいという考え方を持っております。具体的にどうするかということについては、本年度、緑化のための調査をすることにしておりまして、周辺地域の植生の状況とか、あるいは対象地域の地形が、土壌がどうなっているのか、関係自治体の整備計画との関係など、計画を立てる場合に必要な基礎的な調査を行いまして、その結果を踏まえて、もちろん地域とよくご相談しながら、緑地整備の基本計画的なものを作成して、これに基づいて計画的に進めていきたいというふうに考えております。後のほうは総裁から…。

山本 長（空港公団総裁）

共生懇談会設置についてのお尋ねというかご意見ですが、運輸省から出されました共生に関する基本的な考え方の中で述べられておりますように、空港側と地域社会でこの共生の状況についての地域の評価や意見を継続的に反映させるような体制が必要だというふうに述べられておりますが、こういう考え方、こういう体制をとるということは、地域と空港が本当に信頼関係の下に将来共に生きていくという観点からは、空港サイドとしてもこれは必要だというふうに思っております。この趣旨、この線に沿って「共生懇談会」、名前は仮称とさせていただきますと思いますが、考えていきたいと思えます。

これについて一つだけ申し上げておきたいと思えますのは、同じような思想だと思えますが、また満足かどうか分かりませんが、「騒音対策委員会」が開港以来できておりまして、地方公共団体の執行部側、議会側、地域の代表、特に各地区からの代表、これは主に騒音の被害を受ける地域が中心であります、その人たちが構成する委員会がございます、それが地区部会があり総会があり、それを定期的にずっと行ってきています。そこで騒音の調査の状況とか大気の状態、あるいは対策面について、やっていること、また地域からなお意見を受ける、このような会でございます。そして会としては、そこで協議が整ったことは公団は実施する。公団の守備範囲でないということについては関係の機関に要請していく、そんな役割を持った約束事の中で運営されているわけでございます。非常に網羅的に構成されております、構成員が六〇人ぐらいという大組織であります、それだけに話す時間が短いとか、どうしても形式的、スケジュール的な会議になるといったこともございます。実はそういうものがあるということも承知おき願いたいと思えます。

というのはこの組織と共生懇をどうさせるか、並存していくのか、あるいは調整を図るかという問題があ

るわけでございます。この辺のところについて、これは地域の方々が集まっておられる機関でもございまして、今日ご出席の方でこの中に入っておられる方もございます。よく相談をしてその辺のところの調整をとりながら、その構成、在り方を検討していきたいと公団は今考えているところでございます。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

公団も大いに頑張っていたのですが、共生懇談会の場合には地域ですから、公団の守備範囲よりももう少しと広い問題がどうしても出てきますね。ですから、これはむしろ千葉県などがかなり積極的に取り組んでいたかなければならない問題、農業問題とかいろいろの問題が出てくると思えますので、その辺は何でしたら運営委員会とかかのようなところで少し話し合いをさせていただいて、もう少しと枠組みのことを議論する必要があるのではないかと私などは思いますがね。そういうことで、とにかくそういうものを何とか作るように、先々へあまり延ばせませんから、円卓会議が終わるまでには何とかそういうものをきちんとつくることにしていきたいと思えますが、よろしく願います。

それでは、このくらいでよろしいですか。午前に申しましたように、A滑走路自体の問題は今後にもいろいろな形で議論されると思えますので、今日のところはそこまでいたしました、あと残った時間、最初に申しましたように三時を過ぎると思えますが、運輸省のほうから、前に言われたことに付け加えているところ、ここで発言したいことがあるということですので、運輸省、よろしく願います。

今後の成田空港の整備および地域づくりについて

土坂泰敏（運輸省航空局長）

今後の空港整備と地域づくりにつきまして、前回いろいろと議論があったことを踏まえまして、運輸省としても一度この場で考え方を整理したものを提出いたしました。お聞き取りいただきたいと思えます。説明は文書がありますが、せっかく書いたものがございますのでそれを段落ごとに区切って読み上げまして、それから簡単なコメントをしてご説明する、そういう格好でやらせていただきたいと思います。

まず最初に、基本的な考え方の整理をさせていただきます。

一、提案に当たっての基本的な考え方

1. シンポジウムを通じて、成田空港問題の原因が究明され、過去の空港づくりの反省の上に立って、収用裁決申請の取り下げ、二期工事B、C滑走路計画の白紙化および新しい話し合いの場づくりの三点について合意が行われ、力による対決の時代が終結した。

円卓会議では、現空港が地域にもたらした影響の調査、空港と地域の共生に関する基本的な考え方の整理、現空港の問題点とこれに対する対応策についての議論が行われると共に、国として今後の空港整備および地域づくりについて提案した。

ここで申し上げておりますのは、シンポジウムで過去の反省をしたということ、円卓会議で現状の反省をし、将来どうやっていくかということについての方法論の議論をした。それを踏まえていよいよ将来の自身の議論になっている、そういう受け止め方をしてい

るということでございます。将来の中身の議論は大きく言って二つございまして、一つは空港整備をどうするか、もう一つは地域づくりをどうするか、この二つであろう。このように考えているということでございます。

2. この提案中、空港整備に関する部分は、シンポジウムで白紙化されたB、C滑走路計画を再提案したのではない。

B、C滑走路計画は、一九六六(昭四十一)年に決めた計画であり、その後、我が国の経済社会も国際社会の動向も大きく変化した。したがって、国際空港の意義および役割という点で、当時と現時点では大きく異なっており、この意味でもB、C滑走路計画は文字どおり白紙になっていると考えている。

しかしながら、現時点において成田空港のおかれている状況や今後の我が国の経済社会の目標、それを踏まえた国際航空輸送の見直し等を考えると、成田空港が現在のままで推移していいとは考えられない。より良い国際空港を目指して整備を進める必要があると考える。

この提案は、このような考え方から、改めて検討の上行ったものである。

このくだりは、さつき申し上げた二つのうちの空港整備について考え方を述べております。空港整備は一九六六(昭四十一)年にB、C計画が決まったわけですが、それからもう既に三十年近い年月がたちました。その間に世の中は非常に大きく変わっているわけございまして、そういう意味で、当時考えた国際空港の意義とか役割というのは、これも当然大きく変わっているわけでありまして、昔決めたB、Cというのは今の時点ではもう無いというふうに私どもは考えているということでございます。

しかし、成田空港が今置かれている状況、あるいは今後我が国の経済社会のことなど考えますと、滑走路一本の今のままで将来とも推移していく、それが良いとは思いませんということでございます。やはりより良い国際空港を目指していきたい、そういうことでございます。そういう考え方で提案させていただきます。そういう意味でいわゆるB、Cの再提案ではありませんということをお願いしております。

3. 国際空港の整備は、地域に光と同時に影をもたらすものであることは否定できない。

光の部分については、地域と力を合わせて空港の活力を活用したより良い地域づくりを進めていくことによつて、これを増幅させていかなければならない。

一方、影の部分については、騒音問題がその典型であるが、空港設置者の責任において、空港が地域に受け入れられるようにその軽減を図る努力をしていかなければならない。

このようにして、今後の国際空港づくりが全体として、長い対立の歴史の中で引き裂かれた地域社会を再建し、将来の繁栄をもたらすように取り組んでいくことが必要と考える。

民主的手続きにより、このような地域と共生する空港づくりを進めていくことこそ、今後の新しい空港づくりの在り方と考える。

このくだりは、二つあるうちの地域づくりの部分について述べております。空港が地域に光と影をもたらす。光の部分については増幅させる努力をしなければならぬ。ただ、これは国だけでできることではありません。県なり自治体と協力をして一緒にやっていくべきことであると思えます。一方、影の部分は、これは騒音問題が典型ですが、これは空港設置者の責任で、軽減する努力をすべきだと思います。そして、全

体としてやはりマイナスよりプラスのほうが多い、それによつて地域の繁栄がもたらされていく、そういう姿を目指していくべきだろう、というのが考え方でございます。そして、それを民主的な手続きによつて進めていく必要がある、それが今後の地域づくりの考え方と思えます、ということでございます。

4. この提案における滑走路の位置や長さは従来の計画と同じものとなっている。

しかし、この提案は、以上のように、現時点において、国際空港の意義および役割について改めて検討すると共に、シンポジウム、円卓会議の議論を踏まえ、民主的手続きにより地域と共生する空港づくりを進めていくという従来と異なる新しい考え方に立つて行ったものである。

この提案は、滑走路の長さ等において従来のものと同じものになっておりますが、今私が申し上げましたように、改めて検討もし、新しい考え方にのつとて提案させていただきました、ということでございます。以上が、基本的な考え方でございます。

次に、空港をどのようにつくっていくかということについてご説明申し上げます。

まずそれに先立ちまして、日本の経済社会がこれからどうなっていくかということがあります。

二、成田空港の整備について

一、我が国経済社会の今後の動向

(1) ① 我が国は国民の努力によつて豊かな国になつたが、近年、経済社会全体が成長至上主義的な考え方から、生活者重視の考え方に重点が大きく変化してきている。

このため、経済成長がより直接的に国民生活の質の向上に向けられて、国民一人ひとりがゆとりと豊かさを実感できる生活大国を实

現し、「もの」の豊かさに偏重した社会を「もの」の豊かさと「心」の豊かさとの調和がとれた社会に変えていくことが重要になっている。

② これからの経済社会では、豊かな生活と環境保全の両立を目指し、持続可能な発展を図ることが進むべき道と考える。そのためには、我々は、簡素なライフスタイルの実現、成長と環境を両立させる技術開発等を促進し、豊かな暮らしと良好な環境を次の世代に受け渡せるよう、地球的規模で考え行動していかなくてはならない。

③ 以上のように豊かさの内容や前提条件が変化し、新しい豊かさを実現していく中で、新しい価値観の充足を求めて海外へ出かける国民の数も増え、その内容もより個性的で多様なものに変化していくと考える。

これは、経済成長というものに対する考え方の変化ということについて述べたくざりでございます。日本は国民の努力によって豊かな国になりました。しかし、これからも引き続き国民の努力で豊かな国になっていかなければならないと思えます。ただ中身が問題だ。経済成長一本やりではダメだ。生活というものを大事にするようにしなければならぬ。「もの」ばかりではダメだ、「心」の豊かさも求めていかなければいけないということをお初めに言っております。

二番目に言っておりますのは、「豊かさ」と環境が両立しなければならぬということ、そのためには、自分の生活・ライフスタイルをもっと簡素なものに変えていかなければいけないし、新しい技術も開発していかねばいけない。こういうことによって良い環境と豊かさを両方も次の世代に受け渡していかねばいけない、ということでございます。

三番目に言っておりますのは、このようにして豊か

さと言うものが変わっていく中で、やはり国民が新しい価値観の充足を求めて海外へお出かけになるだろうし、そのお出かけになる中身も今まで以上に个性的で、また多様なものに変わっていくであろうということをお言っております。

(2) 今や人類の活動は地球規模のものとなり、世界は一つの交流圏に入っている。日本は既に経済的に大国となり、国際社会の中でそれに見合う行動をしていかなければならないようになっている。

このような観点からすると、我が国が今後国際社会の一員として生きていくためには国際交流が不可欠であり、その拡大を図っていくことが重要になっている。

特に我が国は、アジア・太平洋諸国と深いつながりがあり、相互に切り離しては存立できない状況にある。我が国の高度成長時代は転換点を迎えているが、これらの諸国はこれから大きく成長していく国々である。

このため、我が国とこれらの諸国との交流は特に重要であり、今後とも拡大を続けていくと考えている。

これは国際交流ということについての考えを述べております。人間の活動は地球規模のものになっているというの、そういうことであろうと思えますし、日本が長い間の努力によって世界の中でも羨む大きな国になったということも事実でございます。そういう観点からいいますと、日本が今後国際社会の中で生きていこうと思うと、国際交流が非常に大事だし、それはやはり拡大していくであろうという認識でございます。また、アジア・太平洋諸国と日本は歴史的に大変古いつながりがございます。相互に大変密接につながって発展してきました。日本の高度成長はもう終わり

である。バブルは終わった。しかし、アジアの諸国はこれから発展していく国でございます。そういう観点からすると、これらの国との交流は大変大事だし、これは拡大していくであろうという見通しを述べたものでございます。

以上が、経済社会の動向についてでございます。次に、こういうことを踏まえて成田空港をどうしようかということがございます。

まず成田空港の現在の状況ですが、

2. 成田空港の現状および今後の整備について

(1) 成田空港の現在の運用状況

① 以上のような背景のもとで、成田空港は、首都圏の拠点的な国際空港として、国際航空需要に適切に対応していかなければならない。成田空港は、現在一本の滑走路で運用しているが、ここ数年来既に処理能力の限界を超える状況が続いており、新たに増便を行う余地はなくなっている。

② 成田空港については多くの国から乗り入れ要請があるが、滑走路処理能力の問題からこのような要請に応えられない状態となっている。

また、一九九一(平三)年三月以降は、既に乗り入れている航空会社からの便数増増加の要請等にも応じられなくなっている。

航空当局間協議において、成田空港の整備後、成田への増便又は新規乗り入れのための協議を行うことを相手国に約束している国の数は、現在、二七カ国にのぼっている。

成田空港には、現在三八カ国五一社が乗り入れているが、諸外国の主要都市の国際空港をみてみると、ロンドンには七四カ国八四社、ニューヨークは六三カ国七四社となっており、諸外国の主要都市の国際比較から見ても、成

田空港は、拠点的な国際空港としてさらに充実させていく必要があると考える。

ここで述べておりますのは成田空港の現状でございます。成田空港は首都圏の拠点的な国際空港として国際航空需要に対応すべきものだと思えますが、既に現時点でオーバーフローしている。そのために、他の国からの新規乗り入れの要請なり増便に対応できなくなっております。つまり現況で既にオーバーフローしている状況でございます、ということとを述べております。

二番目に、今後どうするかということの前提としての需要予測でございます。

(2) 成田空港の今後の国際航空需要の予測

① 成田空港は、現状でも需要に十分対応できない状況であるが、今後の状況を予測すると、次のとおりである。

なお、この予測は、一九九一(平三)年度に策定した第六次空港整備五カ年計画の予測をもとに、最近の状況を踏まえて経済成長率や為替レートの見直しを行い、また、直近の輸送実績も加えて、改めて、二〇〇〇(平十二)年の需要予測を行ったものである。

として、一九九三(平五)年度と二〇〇〇(平十二)年度の需要予測を対比して掲げてございます。二〇〇〇(平十二)年度の数字は上限と下限と二つ書いてございまして、したがって、幅になっている、「〜」が幅の意味でございます。その後ろのほうに「()」で書いてありますのは、見直す前のいわゆる六次空港の一九九一(平三)年度に予測した数値でございます。いずれもそれよりも見直し値は低くなっているということでございます。

② 本年九月に関西空港が開港するが、関西空港は、基本的には、関西圏を中心とする需要を分担し、成田空港は首都圏を中心とする需要を分担するものである。

また、地方空港の国際化も進んでいるが、地方圏で発生する国際線需要は限られていることから、地方空港からの国際路線網には限界がある。このため、地方空港で対応できない国際線需要は、アクセス交通や国内乗継便の状況などに応じ、成田と関西で対応していく必要がある。

このような考え方の下に、この予測では、関西国際空港開港後の成田、関西および地方の対全国シェアを次のように予測している。

というところで、一九九二(平四)年度と二〇〇〇(平十二)年度で成田、関西、地方空港に分けて、旅客、貨物ごとにシェアが書いてございます。これの自身は、要約すれば、関西空港はシェアが高まって、その分、地方と成田のシェアが減っているということでございます。

なお、関西の一九九二(平四)年度というのは、これは現大阪伊丹空港のことでございます。

ここで申し上げたことは、現時点でオーバーフローしているということに加えて、今後、低成長下に入っておりますが、先程申し上げましたような経済社会の動向などを考えると、やはり需要は増えていくのではないだろうかということと、関西空港、地方空港ができた後も、首都圏という大きなマーケットを抱えた成田空港が、一定のシェアの中で役割を果たしていかねばいかんと思えます。こういうことを申し上げているわけでございます。

それが現状と需要予測でございます。今度は整備の基本的な考え方でございます。

(3) 今後の成田空港整備の基本的な考え方

以上のような成田空港をめぐる国際航空輸送の動向を踏まえ、今後の成田空港の滑走路整備について、次の二つの視点から、今日の時点に立って将来を見通しながら改めて検討した。

① 首都圏の拠点的な国際空港として、今後の中・長期的な需要に十分対応できること。また、多頻度の離着陸が行われる空港として、安全性と運航の定時性が安定的に確保できること。

② 一方、成田空港は、大規模な内陸空港であり、周辺地域との共生という視点を考えれば、新たな滑走路の整備は、成田空港の今後の機能と安全性を確保する上で必要最小限のものであるべきこと。

ここで、空港整備の基本的な考えとして二つを言っております。一つは、需要に対応でき、かつ安全が確保できること。もう一つは、内陸空港でございますので、必要な機能と安全の確保のために必要最小限のものにしなければならぬ、そういう考え方を言ったものでございます。

こういう基本的な考え方を踏まえた滑走路整備の内容が、次に出てまいります。

(4) 成田空港の滑走路整備の内容

① 平行滑走路

(イ) 成田空港は、現在、一本の滑走路で既に限界状況に達しているが、今後とも首都圏を中心に需要が伸びていくことが見込まれるため、輸送力拡充の観点から、現在供用中の滑走路と平行する滑走路が必要である。しかし、周辺地域との共生を考えると、その規模を必要最小限にする必要があり、そのため、長さを二、五〇〇mとする。

(ロ) 現在の航空機は、一九六六(昭四十二年)当時と比べてその離陸能力が向上してきていることから、二、五〇〇mの滑走路の意義やその果たす役割が大きく変化した。

成田空港を利用する航空機の今後の主力機種となるB七四七―四〇〇は、二、五〇〇mの滑走路で、条件によってはオーストラリア、米国西岸まで飛行可能となっていること等から、二、五〇〇mの滑走路はハワイ、シンガポール等の中距離路線の離陸機に十分対応できるものである。また、着陸については、二、五〇〇mの滑走路ですべて対応できる。

このため、四、〇〇〇mの滑走路と二、五〇〇mの滑走路を適切に組み合わせなければ、成田空港の中長期の需要に対応できない。

ここで言うっておりますことは、成田空港が今一本の滑走路で限界に達しておりますので、将来の需要増に備えた輸送力の拡充のために、平行してもう一つの滑走路が要る。その滑走路は、本当は長いにこしたことはありませんが、先程申し上げたような必要最小限ということを考えますと、二、五〇〇mにする必要があるということでございます。もう一つは、二、五〇〇mの滑走路は、着陸機についてはすべて対応できるけれども、離陸機は中距離に限定されます。ただ、現在のA滑走路とこの二、五〇〇mの滑走路を組み合わせていけば、中長期の需要には対応できるようになりますし、そのようにしていきたいと思えます、こう言うております。

以上が平行滑走路です。次に、横風用滑走路。

② 横風用滑走路

(イ) 成田空港のように多数の航空機が離着陸

する空港において安全性と運航の定時性を確保していくためには、横風用滑走路が必要である。

この場合、横風用滑走路は、成田に離着陸する航空機の全てが横風時に使用できることが基本である。このため、横風時に想定される気象条件の下で、成田空港の長距離便の離陸機にも対応できる滑走路として、その長さを三、二〇〇mとする必要がある。

a, b, cと書いてございます。

a. 航空機の離着陸は風に向かって行うことが基本であり、ICAO(国際民間航空機関)の滑走路に関する基準においては、滑走路が濡れた状態では一三ノット、乾いた状態では二〇ノット以上の横風分力がある場合は航空機の離陸および着陸は妨げられるものと推定すべきであるとされている。

これはICAOに書いてあるのをそのまま引用したから、分かりにくくなっているわけですが、そうなっているわけでございます。

この基準に照らし、一三ノット以上の横風分力を採ると、成田空港では一三ノット以上の横風の発生実績は年間平均で約二%あり、横風用滑走路の整備が必要である。

b. なお、最近の航空機の性能からみると、航空会社の内規における滑走路の濡れた状態での横風分力の制限値である二〇ノットを採用すれば十分であり、ICAOの一三ノットという基準値で横風用滑走路を整備するのは、不必要なものをつく

ることになるのではないかとの意見があるが、航空会社の内規では、ICAOの飛行場基準より詳細に定められており、滑走路が濡れている状態のうち最も良好な状況の下では二〇ノットまで許容されているが、さらに多量の雨などの気象条件によって滑りやすい状況の下では一〇ノットまでしか許容されないこととなっている。このため、こうした幅のある状況に全体的に応じられるようICAO基準によって空港整備を行うべきであると考えている。

c. また、風の強さや雨量は刻々変化するものであり、限界に近い状態での航空機の操作は操縦士に多大な負担を課することとなるため、安全性向上の観点からは、ICAOの基準を採用することが望ましいと考えている。

なお、実際に成田空港で離着陸している何人かのベテランパイロットに聞いたところでも、例えば、
・ 国際線を長時間飛行してきたパイロットにとつて、横風は心理的に大きなプレッシャーとなる。

・ 成田においては、横風の強い時には突風を伴うことが間々見受けられるが、突風に際しては、航空機の頻繁な制御が必要となることから、心理的なプレッシャーは大きい。

とのことから、可能な限り横風時の着陸は避けたいとしており、横風用滑走路の整備を強く望むということであった。

d. なお、現在の成田空港は、一本の滑走路で運用していることから、強い横風時には念のために消防車を近くに待機させ

ているが、横風用滑走路が整備されればこのような状態を解消できることとなる。

さらに、現在の成田空港は、横風の強い場合には出発機の出発を遅らせたり、到着機が風が弱まるまで上空で待機するなどの状況であり、着陸機の進入復行や他空港へのダイバートというような事態も生じている。このような状況を解消し、運航の安定性の向上を図るためにも横風用滑走路の整備は必要である。

(ロ) 横風用滑走路の使用頻度は、これまでの横風の発生実績から見て、最大で年間平均二〇程度と考えている。

ということ、ちょっと長くて申し訳ありませんでしたが、横風用滑走路というものは国際空港の安全性と定時性の確保のために必要と考えます、ということ。そういうことですから、すべての航空機の離着陸に対応できなければいけません。そこで、横風時の気象条件をもとにして計算いたしますと、三、二〇〇mが必要であるということになります。それをもう少し詳細に説明したのがa, b, cでございます、aは、国際規格があるのでそれに従ってやる必要があるということ。

bは、性能が向上しているけれども、天候によつては滑走路が滑りやすい時もあるので、どんな場合にも対応できるということになると国際基準どおりにやる必要があるということ。

cは、実際にパイロットに聞いて見ると、やはり心理的な負担が大きいので、横風用滑走路を望みますということでありましたということ。

dは、強い横風がある時は、上空に待機してもらったり、下ろす時に消防車を待機させたりしておりますが、これは本来の国際空港としてはこういうことはいないようにすべきであるということ、そのためにや

はり横風用滑走路が要ると思えますということであります。

最後に、その横風用滑走路の使い方としては、年間平均で二〇程度を考えます、ということでありまして、以上が、滑走路二本をという説明でありまして、

③ 滑走路整備後の全体処理能力

平行滑走路および横風用滑走路の整備後の成田空港の全体処理能力は、年間離着陸回数二二万回程度まで対応可能と考えている。

ただし、比較的無理なくダイヤ設定等ができるのは、年間一八万回から一九万回程度の段階までと考えており、それ以降は、あき時間帯の有効活用等のやりくりをしながら年間二二万回程度まで対応していくこととなると考えている。

ここは、文字どおり、この二本の滑走路整備後の成田空港全体の処理能力は、年間二二万回程度を目としますということでございます。

以上が、空港づくりのほうのご説明でございます。もう一つの大事な柱であります地域づくりについて、次にご説明申し上げます。

三、地域づくりについて

1. 成田空港が地域に及ぼした光と影

円卓会議における議論や千葉県が行った現況把握調査結果等をもとにして、成田空港が地域に及ぼした影響を検討してみると、概ね、次のように総括できる。

① 空港の立地に伴う騒音などの問題により、騒音地区の居住者等の生活環境や将来の生活設計に影響を及ぼしている。また、農村の人間関係や風景の崩壊等の問題のほか、緑地の減少、スプロール開発などの地域環境上の問題も生じている。

② 一方、空港の立地は、この地域において過疎

化傾向に歯止めをかけ全体的に人口が増加すると共に、交通網の整備、工業立地、第三次産業の拡大、雇用機会の増大などのインパクトを地域に及ぼしたものと考えられる。また、地元自治体の財政基盤の強化にも寄与したものと考えられる。

しかし、地域振興への影響については、そのインパクトの及び方に地域間較差が認められ、空港周辺地域全体にバランスよく及んでいない。

これは、光と影の今までの総括でございます、①の部分が影の部分の総括、②の部分が光の部分の総括でございます。

以上が現況の総括でございます、今後地域をどうつくっていくか。まず基本的な考え方でございます。

2. 今後の地域づくりの基本的な考え方

今後の成田空港の整備に当たっては、このような空港立地に伴う「光と影」を十分認識し、単に騒音等のマイナス影響を緩和するにとどまらず、空港の持つ活力を積極的に活かして地域と共生できる空港づくりに取り組んでいく。

この場合、国としては「空港と地域との共生に関する基本的な考え方」に沿って、地域と相談しながら取り組んでいく。

ここは、要するにマイナスの面については空港設置者の責任で緩和するように努力いたします。プラスの面については地方公共団体と一緒にこれを伸ばしていく努力をいたします。それをこの間申し上げました共生の基本的な考え方に従って、ご相談しながらやってまいりたいと思えます、というのが基本的な考え方でございます。

それで、マイナス面への取り組みというか、具体的には環境問題への取り組みが3番に書いてございまして、

3. 空港の立地に伴う環境問題への取り組み

① 空港から騒音をゼロにすることはできず、空港の立地は、周辺地域に騒音の影響を及ぼさざるを得ない現実がある。このため、発生源対策や空港周辺地域における環境対策等に取り組み。

② 発生源対策については、現在行っている直進上昇方式等の対策のほか、前回の円卓会議でも説明したように、航空法を改正して運航規制を行い航空機の段階的な低騒音化に取り組む。

③ このような対策を進めることにより、成田空港については、全体処理能力が前述した二二万回のピークに達する将来の時点においても、騒音の影響は、現在の騒防法の第一種区域の範囲内には納まるものと見込まれる。この発着回数二二万回程度の将来時点の騒音予測コンタールについては、現在、作成作業を進めており、次回の方卓会議で概要をお示しできるよう努力したい。

④ 発生源対策を行ってもなお騒音の影響が生じることとなる地域については、騒防法に基づき、第一種区域(七五W)、第二種区域(九〇W)、第三種区域(九五W)を指定して、住宅防音工事や移転補償等の周辺地域における騒音対策を実施している。

また、騒防法の予測コンタール(一九万一千回想定)に基づき、防止特別区域(八〇W)について先行的に移転対策を行っている。

その結果、現滑走路についての住宅防音工事等は九〇%を超える実施状況となっている。今後ともこれらの施策を進めると共に、建替え時の防音工事や移転希望者へのより適切な対応等の問題についても地域とよく相談しながら検討していきたい。

④ 以上のほか、騒音の問題については、これに携わる空港関係者が関係住民等と継続的な接触

を保ちながら相互の信頼関係を築いていくことが重要であり、そのような取り組みを積極的に行っていく。

⑤ 大気、水質については、開港以来の測定データをもとに検討すれば、騒音の問題に比べて地域への影響は少ないものと考えられるが、この問題についても、地域とよく相談しながら、地域緑化等に積極的に取り組んでいく。

⑥ 以上述べたことに加え、今後の新たな取り組みとして、環境問題についての自己監査を充実すると共に、共生懇談会の設置などについても積極的に取り組んでいく。

また、地域環境との積極的調和を図るため、地域と相談しながら、騒音用地を活用した地域緑化等に計画的に取り組んでいく。

となっておりまして、騒音問題が一番大事であると認識しておりますが、騒音問題は、残念ながらゼロにできません。しかし、できる限り、本当にその身になって努力すべきだと思っております。中身は二つありまして、まず発生源対策、発生源対策を行ってもなお影響が残るところの周辺対策、この二本立てでございます。

発生源対策が最初に書いてありまして、まあいろいろごたごた言っておりますが、新しい施策として航空法の改正をして、午前中にご説明したような施策をやりたいと思っております。これは三月に閣議決定して、現在、国会に提出いたしました。私どもとしては今国会中に成立できるようにということで関係方面にお願いたしましたしております。

それから、周辺対策については、新たな施策としては、一〇ページの上の方(資料編二二二ページ参照)ですが、関係機関との調整等もあつて若干歯切れが悪く書いてございますが、ここで言っておりますのは、いわゆる民家防音工事の再助成の問題であるとか、移転

補償のご希望者に対して今まで以上に範囲を広げて対応できないかというようなご指摘がありました。そういったようなことについての対応を考えますということでございます。これは運輸省だけでできることではありませんのでこういう表現になっておりますが、運輸省としては最大限の努力をさせていただきます。

4番目の、空港関係者が云々というのは、これだけではちょっとあれですが、これはかねがねいろいろなところでご指摘がありました。公団などの担当職員がいろいろな対策をやる時に、やる前だけでなく、やった後も誠意を持ってアフターケアをしなければならぬというようご指摘がありました。そういったことについてきちんとこれから対応いたします、という意味であります。

大気と水は、影響は騒音のように大きいとは思いませんが、やはり自治体と一緒に、我々としてできる緑化等に積極的に取り組んで、そこで改善をしていきたい。

あとは、自己監査、共生懇談会、これは先程公団総裁からも申し上げましたし、もう少し運営委員会で相談もしろというご指示もありました。きちんと対応させていただきます。

以上がマイナス面への対応というつもりで書いたものでございます。

次は、プラス面のつもりで書いてあるわけですが、

4. 空港の可能性を活かした地域づくり

① 地域づくりの観点からみると、空港の立地が地域に対して騒音等のマイナスの影響を及ぼすことは避けられないものの、一方では、空港は、若者をはじめとし、老若男女のバランスのとれた雇用の場として大きな可能性を持っている。

② 農業との関係においても、農家子弟や兼業農家に雇用の場を提供することなどにとどま

らず、騒音用地を活用した農業振興のほか、今後は、空港およびホテル等の関連産業が地域農産物をもっと活用していくことも可能である。

③ 商工業の面でも、空港の可能性を活かしながら、物流産業の新たな展開、空港活用型の工業立地、観光などの第三次産業の拡大等が今後とも進んでいくものと考ええる。

④ 地域の交通網については、今後、新たな基幹交通網の整備と相まって、その整備が促進されるよう、地元千葉県等とも緊密な連携を図りながら取り組んでいく。これに加えて、地域と空港の出入りアクセスなどを改善していけば空港の持つ可能性や活力を空港の東側や南側の地域の今後の地域づくりに活かしていくことができるものと考ええる。

⑤ 以上のほか、国際空港の立地は、国際社会の結節点としての空港を介した多様な情報・文化交流等により、北総地域の自然や歴史・文化と相まって、将来的に、特色ある調和のとれた多様な地域づくりを可能にしていくものと考ええる。

⑥ このような認識の下に、地元自治体と緊密な連携を図りながら、空港の持つ可能性や活力が地域に活かされていくように努力したい。

こうなっております、まず①で雇用機会の提供ということ、②で農業の振興、③で産業の発展、④は交通網の整備とこれによるいわゆる地域間較差の解消のことを言っております。⑤はちょっと意味がとりにくいかも知れませんが、私どもが考えておりますのは、例えば横浜とか神戸というのは港を核にして独自の特色ある文化を持った都市に発展しました。成田は空港を持つているわけでございまして、空港が将来発展していく大きな可能性を秘めておりますので、空港が情

報や文化の交流の拠点になっていっているのは間違いございませんので、これを活かしたこの地域独自の地域づくりができていくのではなからうか、そういうものを目指していくべきではなからうか、ということを書いてございます。

いずれにしても、①から⑤まで、運輸省だけの力ではできませんので、運輸省も一所懸命やりますが、共生の考え方に従って、自治体と力を合わせてこういう方向に地域整備が進んで、この地域の繁栄がもたらされるように、そういう気持ちで努力させていただきましますという、そういうことでございします。

以上が、私の申し上げたことですが、誠に申し訳ございませんが、ちょっと時間が気になります、資料をちょっとご説明、伊藤さんから簡単に…。

伊藤鎮樹（運輸省課長）

それでは、資料について簡単に説明させていただきます。

まず資料一（資料編一三四ページ参照）のところでございますが、これは我が国におみえになる方、また我が国から外へ行かれる方がどこを指しておられるかという数字で、アジア・太平洋地域を合わせると大体七割、七二・三％になるというところでございます。

次のページは資料二（資料編一三五ページ参照）で、国民の生活意識というか、最近意識変化があるということですが、大きく分けると、余暇生活、住生活、食生活、この三つが国民の生活意識として大きい、関心が大いということ。これは総理府が毎年五月五日に調査しているものの抜粋でございます。

次のページ（資料編一三六ページ参照）ですが、そのうち我が国の状況の中でどうい変化が生活意識において起こってきたかということを示したもので、四十年代から五十年代は、点線で書いてある住生活に一番関心が高かった。食生活は四十年代の終わりから関心

事としてはだんだん下がってまいりまして、六十年代ぐらいからは横ばいの形になっております。一方、余暇の活用の視点が、五十年代の終わりぐらいから住生活を上回る傾向が生まれて、それが平成の時代にはいって大体四割弱の人の一番の生活の力点という形で現在に至っているという、最近の状況変化をグラフにしたものでございます。これも総理府調査をベースにしたものです。

次が資料三（資料編一三七ページ参照）ですが、これは成田空港の運用の実績で、これまでの状況を、発着回数と旅客数と貨物量で示したものでございます。特徴的なところを若干申し上げますと、一九七八（昭五十三）年から一九八三（昭五十八）年八月の段階まで、いわゆる燃料輸送が暫定輸送で行われていて、燃料輸送自体の制約で、発着回数がほぼ六五、〇〇〇回程度に抑えられていたというところでございます。その間、旅客、貨物、貨物雑貨は伸びていくわけですが、これは航空機の機材の大型化、あるいは搭乗率の増大というかロードファクターが大きくなるという形で伸びていった。そして、一九八三（昭五十八）年ぐらいを境にして燃料制約がなくなることによって、今度は旅客、貨物の伸びが一九八九（平元）年ぐらいまで続いているところ。その後、特に一九九一（平三）年あたりからはもう発着回数自体が、滑走路の容量の関係でこれ以上伸ばせなくなるという形になり、一二万二、〇〇〇回のところで横ばいになっております。そういう中で、旅客数についても、若干景気の動向による変動はありますが、増加傾向が一九九二（平四）年から一九九三（平五）年あたりまで続いているということが見て取れると思えます。

以上が資料三でございます。

資料四（資料編一三八ページ参照）については、成田空港の時間帯別の発着回数の分布を示したもので、一番下の一点鎖線が一九七九（昭五十四）年度の分布でございします。特徴的には、どちらかというと朝九時台ぐ

らいからずと十一時台にちよつと減りますが、あとは横ばいの発着回数でいつて、九時以降は少なくなっていく。こういう姿ですが、これが需要が伸びだしている昭和六十年代のグラフを見ていただきますと、伸びたところが十五時から十九時の夕方の時間帯と、十時の当たりが伸びてくる。一九八五(昭六十)年度当たりはそういう姿である。その後、十六時から二十時当たりの発着回数が頭打ちになることよつて、むしろ十時から十四時の昼間の空き時間帯に発着回数の増を吸収して、ほぼ高原状態の形で成田空港を運用しているという状況になって、このグラフの変化がなくなつたという状況です。

次が資料五(資料編一二九ページ参照)ですが、これについては諸外国からの成田の新規路線開設、増便要求で、航空交渉がどんな状況かということをも簡単にまとめたいのですが、時間の関係もありますので、ページをめくっていただいて三のところ、成田空港の整備が完成した後に、増便又は新規乗り入れのために当局間協議を再開しましょうということと合意している国が、現在こういう形で二七カ国ほどあるというところがございます。

次に資料六一(資料編一四〇ページ参照)、これは成田に現在乗り入れている航空会社数三八カ国五二社ですが、諸外国の主要都市の空港と比較したものでございます。

資料六一(資料編一四二ページ参照)は、現在乗り入れている国とその概要です。

資料七(資料編一四二ページ参照)ですが、現在日本乗り入れ希望を表明している国で乗り入れが実現できてない国が四五カ国ある。これらの国の希望第一優先順位が成田になっているということです。

次に資料八(資料編一四三ページ参照)は、需要予測でございます。どういう形で需要予測をしたかということですが、これについては最初にフロー図を示しております。ここはちよつとご説明させていただきます

と、まず過去の趨勢を分析するところから始まつて、GNPの伸び率と今後の伸び率と円為替レートの予測をして、需要予測の全国値を出す。そこから、その全国値がどういふ地区から発生してくるかという地区別の予測を行ひまして、国内の地区別およびどこへ行くかという海外目的の別需要の予測を行ひ、その需要が今度はこの空港を選択するか。東京の需要であれば成田空港ということになりますし、関西の需要であれば関西空港ということになっていくわけですが、例えば東北地方などで発生した需要等を考えた場合に、その需要がその地域の地方空港で対応できない場合、成田を使うのか、関西を使うのかというのは、交通アクセスとか乗り継ぎ便によつてある程度決まつてくることが多いものですから、そのようなことを考へて成田と関西に需要を振り分けていく、地方空港へ振り分けていくというような作業を行つて、成田空港における旅客および貨物需要の予測を行う。その後、どんな機材を使うか、どういう搭乗率、ロードファクターであるかというのを過去の趨勢および今後の動向で予測して、そして国内便数を加へて成田空港における発着回数を算出する。大きくいふとこのような需要推計になっております。

それから、今回の予測条件ですが、先程局長から幅で申し上げたわけですが、その幅のベースになっているのがこの予測条件でございます。下の方に(参考)の形で書いてありますが、第六次空港整備五カ年計画の予測条件は、年間平均四%、対ドル為替レート一・二〇円ということをやつていたわけですが、最近の経済成長率の二・〇〇(平十二)年当たりまでの見通しということになると、経済企画庁が一九九二(平四)年度に出した生活大五カ年計画では三・五という予測をしております。ただ、これはちよつと高過ぎるのではないかと。日本がバブルが崩壊し、リストラをやつて、さらに安定成長の形になつたとしても、三・五%まではいかないのではないかと意見も、最近、民間シ

ンクタンク等で大変強うございます。そういうところが出しているのが大体二・八という数字でございますので、ケース二では二・八を使つてゐる。対ドル為替レートは一・〇〇円ということですが。

その詳細については、後ろの三枚(資料編一四四ページ参照)の紙でも少し詳細に書いてありますので、ご参考までにお読みいただきたいと思ひます。

一五ページ(資料編一四五ページ参照)ですが、これが先程数字で申し上げたものをグラフ化した予測結果です。点線が入つてゐるのが第六次空港整備五カ年計画の予測値でございます。それに対して斜線で幅で出しているのが今回の、経済成長率を二・八で見ると三・五で見るとの幅で出したものがこの表でありまして、年平均伸び率を三・二、四・二で見込んでゐるという姿になっております。これが旅客数の予測でございます。

貨物予測については、同じような形でグラフ化してございますが、最大で三・〇%、最小で二・四%、下の注に書いてありますが、このあたりになるかというのが今回の数字でございます。

一七ページ(資料編一四七ページ参照)には発着回数、これについては最小で三・三%、最大で四・一%というふうな数字になっております。

一八ページは資料九一(資料編一四八ページ参照)ですが、これは県別出国率といて、下の※のところ注がありますが、県別の出国日本人数を県民人口で割つたものということです。この出国率を平成四年度で見ると、首都圏では埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、この四都県が一〇%以上の出国率という数字になっております。特に埼玉一〇・五、千葉一二・七、東京一九・五、神奈川県一四・六ということですが。

これを他の圏域で見ると、東海地方については平成四年度で見ると、愛知が一〇%を超えてゐるの、愛知県だけでございます。近畿圏については、一〇%を超えてゐるのは京都、大阪、奈良、しかも一〇%ぎりぎり

りのところということです。首都圏はそのように海外需要が相当あるということが一つです。また、もう一つ、この数字では、平成二年度一人当たり県民所得で見た場合、大阪は非常に高い県民所得があるけれども出国率はそんなに高くない、このあたりが空港制約との関係かなと思っております。関西空港ができ上がってくると、このあたりが変わってくるというふうに見ております。

資料九一二(資料編一四九ページ参照)は、どこからの利用者が成田を使っているかということで、関東が七割以上を占めているという形になっております。これがポイントです。

資料一〇(資料編一五〇ページ参照)は、平行滑走路との関係で、先程の局長の説明を図で示したもので、ちょっとご説明させていただきます。下の(二)に「東京から主要都市への飛行距離」とあります。大体、近距離路線、中距離路線、長距離路線という場合の目安として、四、〇〇〇km未満のところにソウルから香港が入ってくるわけですが、このあたりが従来から近距離と言われているところです。これが成田空港の場合の路線網を構成するものの一つのグループでございます。それから、六、〇〇〇kmのところを前後してバンコク、シンガポール、ホノルルがあります。これが現在の中距離に当たるところでございます。八、〇〇〇kmの手前あたりまでが中距離路線になると思います。今度は右側の一〇、〇〇〇kmのところを軸にしてロスアンゼルス、ニューヨーク、このあたりまでを長距離という一つの路線として考えていただくとよいと思います。

平行滑走路二、五〇〇mですが、今度は(一)に戻っていただきます。この表は二、五〇〇mから離陸した場合の航空機の飛行距離を示したものです。一番厳しい条件、通常の旅客が満席で、貨物が一五tで、気温も一番高い三四度、こういう厳しい条件で飛行機が一体どこまで飛べるかというのが白い棒グラフで出

ていく線です。例えばボーイング七四七四〇〇ですと、八、〇〇〇kmのちょっと手前の七、九〇〇kmまで飛べるということです。

次が、通常の成田空港利用形態の厳しい条件が、大田成田空港の旅客搭乗率はロードファクター七割が平均的なところですので、そういうものをベースにして気温三〇度ということをやった場合にはどうかというのが斜線のところで出てくるのですが、ボーイング七四七四〇〇でいくと九、三〇〇kmあたりまで飛べる、ロスアンゼルスをちょっと越えたあたりまで飛べるということになるわけです。

もう少し条件を緩和して、旅客満席、貨物なしという状態であれば、九、九〇〇kmのところまで飛べるということになります。

同じような形でDCI一〇を見ていただきますと、これは厳しい条件ですと四、〇〇〇kmのところまで飛べなくなってしまうということになるわけです。そして、ボーイングというところから、だんだん長く飛べる航空機が出てきているところをこれで理解していただけるかと思えます。

次は資料一一(資料編一五一ページ参照)ですが、これは成田空港の旅客便の方面別発着回数を示したものでございまして、先程のグラフでいうと中近距離路線、中距離と近距離のところ全体で全体の五五%であるということになります。残りの四五%がいわゆる遠距離と言われるところに入っていくということになります。そういうことを前提にしますと、貨物便のことも想定しますと、七割から八割の航空機は成田空港の二、五〇〇mの滑走路で離着陸ができるということを示すための表でございます。

次は資料一二(資料編一五二ページ参照)ですが、これは局長から横風用滑走路の関係で説明したものを表にしたもので、ICAOの基準と、航空会社の内規としてあります運用規定の基準です。運用規定について

はこの基準の範囲内で機長が最終的には離着陸を判断する、そういう運用規定の考え方をここに述べたものでございます。

二三ページ(資料編一五三ページ参照)ですが、その運用規定の運用限界が示されたもの、我が国の代表的航空会社の運用規定の数字を表にしたものでございます。DRYが乾いた状態、WETという湿った状態の中で、WET、WATER、SLUSH、三つに分かれておりまして、WETは通常の濡れた状態、WATERは強い雨が降っている状態、SLUSHは雪等によってシャーベット状になっている、融雪剤をまいたような状態でシャーベット状になっているものと思っただけだと思います。ですから、WETは一〇から二〇の幅で、あとは機長がその時の状況判断で降りるか降らないかを決めるという形になっております。

次が資料一三(資料編一五四ページ参照)ですが、これはシンボジウムの際に反対同盟のほうから質問があったので、お出しした資料に最近の実績を補充したものでございます。説明は省略させていただきます。

資料一四(資料編一五五ページ参照)は、今回の平行滑走路と横風用滑走路の位置をお示したものです。

次の二六ページ、資料一五(資料編一五六ページ参照)ですが、これは現在の騒防法と騒特法でどういう形で区域が示されているかということをお示したものでございます。騒特法については区域はまだ決まっておきませんが、こういう形でコンターは千葉県のほうにお示しているというものでございます。

次は二七ページ、資料一六(資料編一五七ページ参照)ですが、そういう中で騒防法の現在の実施状況です。

二八ページ(資料編一五八ページ参照)が、住宅防音工事の実施状況でございます。

二九ページ(資料編一五九ページ参照)ですが、これは先程来議論されております大気、水質について、一九七四(昭四十九)年以降行っている調査のデータを表

にしたものでございます。二酸化窒素、一酸化炭素、SPM（大気浮遊物質）について調査しております。環境基準を上回る数字は出ていないということです。

三〇ページ（資料編一六〇ページ参照）がその測定点九箇所の位置を示したものでございます。

三一ページ（資料編一六一ページ参照）、これは水質についての調査でございますが、網で囲ってある部分が環境基準を上回っているものということです。先程空港公団から説明がありました。県全体の河川と傾向的には同じような傾向になっているところがございます。

水質の調査を四箇所やっておりますが、その位置を示したものが三二ページ（資料編一六一ページ参照）です。

三三ページ（資料編一六三ページ参照）、これは空港内の事業所の雇用状況の推移で、一九九三（平五）年六月一日という一番右下の欄の合計を見ていただきますと、六月一日現在で三九、五四九人、そのうち男性が二四、八七人、女性が一人ほど少ない一四、六七二人ということになっております。今後どうなるかということについては、はっきりした推計はありませんが、空港公団などが堅めに見積もったのでは六万から七万の間ぐらいまでは雇用は増えていくのではないかと議論もしております。千葉県の場合は七、八万というふうに見ておられるというお話を伺っております。

三四ページは資料一九（資料編一六四ページ参照）ですが、これは騒音用地の農業への活用状況ですが、現在農用地一〇〇haを一六六名の方にご利用いただいております。農業用施設については一・五haの方二団体が借り受けて、活用していただいているという状況です。

資料二〇（資料編一六五ページ参照）は、成田空港関連産業ということで取り組みまして、空港公団のほうでアンケートで調べたものでございます。これは一九

九二（平四）年十二月、一九九三（平五）年三月、六月、

九月ということでも三ヶ月おきに一年を見たもので、例えば典型的にはレタスですが、ほとんど使用量が一定しているところが特徴かと思っております。

以上、資料関係について簡単に説明させていただきます。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

かなり詳細な資料、これは今日だけでは全部をきちつと見きれないかと思いますが、機会をみてご覧いただきたいと思います。

ただいままで、航空局長と伊藤課長のほうから説明がありました。これについて多少議論にわたるようなことは、今日はとても時間がありませんからできませんが、とりあえずこの説明のことで聞いておきたいというようなことが何かございましたら、いかがですか。

いろいろなことが書かれているから議論の論点が多いかと思いますが、それはまた、質問も含めて意見を言われる機会は次のときにも持ちたいと思います。よろしいですか、特にはございませんか。

それでは、今日局長のほうから説明されたことは、前回の運輸省からの説明に対してかなり具体的になり、また、これからの見通しなどについてもかなり話されましたので、次回あたりにいろいろな議論があると思います。

それは次回にいたしましたして、今日はいろいろ大議論がありました。局長にも大変お急ぎいただきましたが、もう二十三、二十四分過ぎましたが、それでは、本日の円卓会議はこれをもって終了することにしたと思います。予定よりもだいぶ長くなりました。それぞれの席に座っている方にも、いろいろご用もあると思いますが、午餐からやっております。ありがとうございました。

それでは、これをもって終わらせていただきます。

どうもありがとうございました。