

# 第十回 成田空港問題円卓会議

一九九四（平成六）年七月二十六日（月）

芝山町「芝山文化センター」

## 隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

それでは、時間がまいりましたので、第十回成田空港問題円卓会議をただいまから開催いたします。

本日のスケジュールを大体お話ししておきたいと思いますが、前回もしていただいたのですが、今日も引き続き地域住民代表の意見ということで、最初に芝山町の区長会長の小菅さんから意見の発表をしていただきます。それに対する何か質疑があれば質疑をしたいと思います。その次に、六月末から七月初めでありましょうか、この運営委員会で話がありまして、空港と地域の共生という問題でいろいろと歴史的な経緯を持ったミュンヘン空港を中心にしてヨーロッパの事情を視察するというところで空港視察が行われましたので、その視察報告を団長をされました成田空港対策協議会の鬼澤さんから伺いたいと思います。その次に、円卓会議運営委員会事務局として千葉県の方から、第一回から第九回、この前までの円卓会議における問題の整理をすることをお願いしてあります。その後で、事務局の整理について、今までのことに関して、調査団と言いますか我々のほうで一応考えていることを簡単に申し上げたいと思っています。それでたぶん午前は終わると思います。午後は、反対同盟から地域再建に関する提案がございますので、それを述べていただき、それに対して運輸省や千葉県などのほうから質疑なり意見、それに対する見解を発表していただきたいと考えております。大体、本日はそういうスケジュールで進めたいと思っています。

## 地域住民意見発表

## 隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

はじめに芝山町区長会長の小菅清さんから、地域住民を代表しての意見の発表をお願いしたいと思います。

す。

## 小菅 清（芝山町区長会長）

ただいまご紹介をいただきました、芝山町区長会長を仰せつかっております、小菅清でございます。発言の機会をいただき、感謝申し上げます。

また、隅谷調査団をはじめ運営委員の皆様には、私も住民にとっても深刻な問題である成田空港問題の解決に向け、「シンポジウム」から「円卓会議」にわたり、精力的にお取り組みいただき、深く敬意を表すると共に厚くお礼申し上げます。

この間の関係者の大変なご努力により、地域が空港と共生していくためには、何が大切なのか、立場を越えて理解が進んでまいりました。このことは、地元住民といたしましても、大変喜ばしいことと思っております。この場であります。また、私は立場上、各界・各層の意見を聞く機会に恵まれておりますが、「こんなに長く方向付けができないとは思わなかった」、「一日も早く希望のもてる合意に達し、地域の活気を取り戻したい」という意見が圧倒的に多いということも事実であります。本日、私は、地元住民を代表して、このような地域の声を率直に申し上げてみたいと思います。

まず思いますことは、正直申し上げて、「円卓会議」では、もう少し分かりやすい現実的な議論ができないかな、ということがあります。「円卓会議」は、地域と空港とのより良い共生の在り方を議論し、関係者の理解のうえで成田空港の円満な解決を図る場であると思えます。そうであるとするならば、この地域の長いわだかまりや対立の解消に向けて、国や反対同盟はじめ関係者もつとはっきりと問題を提示し議論すべきではないでしょうか。

第七回円卓会議では、国は新たな滑走路の提案をし、その中で「空港づくりは地域づくりから」として様々な課題の解消に全力を尽くすと言われましたが、国自ら具体的対策を示しているとは思えません。成田空港

の建設をはじめるとき、時の総理大臣（故佐藤総理）は、成田空港は前例にとらわれず、また前例としない」と明言し、地元対策について閣議決定をし、国を挙げて取り組む姿勢を見せました。

また、千葉県におきましても「北総の朝あけ」と題して我々に新時代の到来を感じさせられましたことは、私一人ではないと思います。この意味から、今回の提案や議論の中でも、住民が安心できるような姿勢と対策を打ち出していた良かったと思うのであります。前回、内田町長は、地域と空港の共生のための当面する課題について、運輸省や千葉県に対し、要望いたしました。が、地元住民といたしましても、これらの課題が確実に実現していただけるよう、改めてお願い申し上げます。

なぜならば、町長が要望いたしました、鉄道問題・人口の適正配置の問題・水対策等については、騒音区域が六四％を占める私どもの町にとっては、単なる地域の振興対策というだけでなく、私どもが生きてきたこの地域を、将来にわたって守っていくための死活問題として提案したものと、考えるからであります。また、騒音直下でのまちづくりは、私どもにとっても最大の課題でありますので、この点についても国や関係機関も真剣に取り組んでいただくことを期待するものであります。

さて、反対同盟の皆さんは、二期用地内に、滑走路ではなく別の構想を持っているやに聞き及びますが、その構想は二期用地内に進めなければならぬのでしようか、よく理解できません。先の国の再提案に問題があるにしても、双方の折り合いのつけられる方向で協議を進められないかと、思っております。

ここで私が申し上げたいことは、二期用地は多くの地権者が、断腸の思いで、地域の発展のため、空港建設に協力し提供した土地であります。さらには、開港から十五年を経て、空港内に約四万人の方々に従事し、芝山町の多くの人も空港を生活の場としており、また、

空港周辺地域においては、空港を中心に工業団地等も整備されてきております。そういうことを考えれば、二期用地を他の目的に利用することは、用地提供者はもとより、多くの住民の理解を得ることは難しく、地域に新たな問題が生じる恐れさえあるのではないかと思うものであります。

反対同盟の皆さんも、より現実的な議論を出してもらいたいと考えますが、いかがでしょうか。同盟の皆さんは、これまで騒音問題・環境問題・交通問題など成田空港の抱える多くの課題について、的確に指摘されました。これらの指摘は、よくここまで問題点を整理し、検討されているな、と感心させられると共に、私どもも、やはりこれらの課題をきちつと解決していかなければ地域と空港の共生はないのではないかと思っています。

この課題については、国はもとより、関係機関の最大限の努力と、地域の方々の理解とによって解決していかねばなりません。そのためにも、皆さんの英知と英断によって、一日も早く現状を打開し、真に空港と地域が共生に向けて具体的に歩み出すことを強く期待するものであります。

次に、住民の立場から、いくつかの課題についての考えを申し上げますが、二十有余年の永きにわたり前町長の真行寺さんからも強い要請があり、前回、内田町長が整理して指摘、要望されておりますので、私からは「住民の声」としてその思いを聞いていただけたら、と思います。

芝山町は、一九八四(昭五十九)年三月に、空港の早期完成を議会で決議し、以来建設促進に協力してまいりました。一方、このことは、航空機騒音やその他の障害をも今後生活の一部として受け入れていくという道を、住民自ら選択したとも言えると思います。

しかしながら、この「円卓会議」の流れの中で、この受け入れ方にも住民に変化がでてきたように感じます。「国家プロジェクトであるから仕方ない」、「空港が

開港しているのだから騒音も我慢しよう」という消極的な考え方から、「空港を地域の一部として受け入れ、私どもの生活も共に向上させなければならぬ」と思うようになってまいりました。このような観点から申し上げると、町長やその他の方々からも強く要望しておりましたが、騒音対策等住民の生活に直結する問題については、画一的な対応ではなく、個々の立場に立った、弾力的な対応を取っていただく必要があると考えています。

例えば民家防音工事にしても、一度しか防音工事を実施してもらえないということでは未来永劫騒音下で生活していく住民にとって、到底理解のできない考え方である、と言わざるを得ません。将来にわたり、不安のない生活が実現できるよう、騒音対策やその他の住民対策が早期に確立されることを、切に願うところであります。

また、地域振興について申し上げます(これは私個人としての考え方でありますが)円卓会議等において要望された課題を実現に向けて努力していただくことも不可欠なことであります。これまでも各種計画に基づいて様々な事業が実施されてきたことも事実であります。しかし、例えば、基幹的な道路整備などの遅れにより、結果的に地域格差が顕著となるような事態になってきたことも事実ではないでしょうか。私は、その根本的な原因は、やはり二十八年間に及ぶ地域内の対立の構造が影響していると考えられるわけであり、計画どおり都市計画が決定され、道路の整備が進み、成田用水事業が完成していれば、あるいは地域住民が一丸となって地域振興を進めていけば、現状の課題も必ずや違うものとなっていただかずであります。この観点からも、一日も早く対立構造が解消されることを切に願うものであり、「円卓会議」の結論に大きな期待をするものであります。

次に、農業の振興について申し上げます。元来、芝山町は、近郊農業地帯として、北は畑作、

南は水田を中心とした広大な農地に恵れ、「丸朝園芸農業協同組合」に代表されますように、野菜を中心とした農作物の首都圏への一大供給地であります。しかしながら昨今では、後継者不足等の構造的問題に加え、空港建設に伴って農地の半分が騒音区域となったため、農業者の移転や、工業団地への農地転用が進み、農地・家屋の減少が目立ってまいりました。

国・県・市町等のご尽力により、成田用水が整備され、地域の農業は、より採算性の高い農業に変わってきたことも事実であります。さらに農業の抱える現状にご理解をいただき、いまだ自然に親しみながら真剣に農業に取り組んでいる多くの農家のため、例えば農業技術者の養成や有機農業の促進など、時代の変化に対応した地域の農業発展のため、具体的な振興策を実施していただきたいと願うものであります。

次に商業の振興について申し上げます。ご存じのとおり、芝山町の商業は、中小の業者で占められております。最近では、特に、成田・富里商業圏への中央資本の進出、とりわけ大規模店が進出してきたため、芝山町もこの商圏に組み込まれ、商店等が減少し、町の活気が徐々に失われて来たように思われます。ここにも西高東低の格差が出ていることは明白であります。これらの解消のためには、商業者自らが努力しなければならぬのは当然であります。先に町長から要望いたしました、人口の適正配置等の対策について、消費人口の確保の意味からも、積極的に推進されたく、関係機関の特段のご配慮を、お願い申し上げます。

最後に、地域振興のための財源確保についてであります。

この問題は、芝山町だけでなく周辺町村全体の問題であります。今後いろいろな対策を、計画的に進めるためには財源の安定した確保が必要であると思われまます。私にはよく分かりませんが、これまでの「円卓会議」のなかで周辺対策交付金や税収の配分見直しと

いった議論がされてきました。「空港本体だけが空港ではない」と言われたきた中で、現状の空港からの収益は、一部の地域にかたよっており、住民の間には、空港からいたくのは騒音だけという声も聞かれます。この際このようなアンバランスを見直すことからできないでしょうか。素人が申しあげることですので、多少無理があると思いますが、関係機関の特段のご配慮をお願いするものであります。

永々申し上げましたが、最近では、私どもの仲間の中に「いつまでもこのままで良いのか」という声も出てまいりました。この話し合いは、ここに集まっている関係者のためではなく、後ろで見守っている多くの住民のための話し合いであることを銘じなければならぬと思います。地域の住民は、次の段階の具体的な共生策をどうしていくのかの議論が早急に進められることを期待しております。

どうぞ、関係者の相互理解によって、空港建設前のような平和で穏やかな地域が一日も早く再建され、地域の住民が一丸となって、真に地域と空港が共生できるまちづくりが実現できますよう、強く念願し発表とさせていただきます。

ご静聴ありがとうございます。

#### 隅谷三喜男（隅谷調査団团长）

どうもありがとうございます。

ただいま小菅さんのご意見の発表の中で、各方面にわたって問題の提起というか、あるいは質問といえますか、そういうものがありました。これは個々にわたりますと非常にたくさんさんの答えが必要ですが、当面お答えしておいたほうがいいと考えることがありましたら。

反対同盟に対してもかなりはつきりした意見がありました。反対同盟のほうは午後大いに議論を展開しようとしていますが、この際一言答えておこうというのがありますか。それとも午後……。

石毛博道（反対同盟事務局局長）  
午後には。

#### 隅谷三喜男（隅谷調査団团长）

では、反対同盟のほうからは、午後かなり詳細な意見発表がありますので、そのときに。  
それでは運輸省あるいは公団のほう。

#### 土坂泰敏（運輸省航空局長）

大変多くの提言をお聞かせいただいたわけですが、一つ一つお答えするのはいかかと思いますが、全体をお伺いして国としての決意のようなものだけ述べさせていただきます。

今のお話の中で、芝山町という地域が六割以上が騒音区域になるといふことと、それにもかかわらずこれを受け入れて空港と一緒に生きて発展をしようという選択をなさった、したがって芝山町の要望は単なる地域振興対策ではない、これは地域の生活を守るための提案である、その部分は私どもとしては大変心を深くうたれる思いがいたします。そのお気持ちを私どもは大切にしなければいけませんし、これに報いるためにも、今、例えば鉄道問題なども含めまして、この地域のまちづくりが円滑に進むように、運輸省としては最善の努力を尽くしていかなければいけないと思つた次第でございます。どうもありがとうございます。

#### 隅谷三喜男（隅谷調査団团长）

それでは千葉県のほう。

#### 中野 晟（千葉県副知事）

農業の振興の問題、それから人口の適正配置対策などについてのご意見がございました。農業振興および人口の適正配置対策につきましては、県としても、本地域におきます最も大きな課題であると認識しております。前にも申し上げましたが、県が現在策定してい

る地域振興計画の中で、時代の変化に対応した地域農業の振興、それから新規産業の育成など、人口の増加の施策を反映するよう検討しているところでございます。

#### 隅谷三喜男（隅谷調査団团长）

ご意見の中にはかなり具体的なことがいろいろ述べられておったわけですが、それはあるいは次回につきそういう地域の問題などについても少し立ち入って議論する機会もあるかもしれませんので、本日のところは以上のことで。どうもありがとうございます。  
それでは次に、先程申しましたように、この地域の様々の組織の方が一緒になってミュンヘン空港を中心に視察旅行をされたわけですが、その視察調査の報告を、团长として行かれた鬼澤さんからお願いたします。

#### 鬼澤伸夫（成田空港対策協議会）

隅谷委員長をはじめこの円卓会議運営委員会のご了解の中で、成田空港周辺住民によるミュンヘン空港調査団を組織しまして、团长を仰せつかったわけでございます。顧問に山本雄二郎先生をお願いいたしました。同盟の大塚さん、大栄の高木さん、芝山の相川さんを团长補佐ということでお願いいたしました。六月二十七日から七月三日まで、新ミュンヘン空港を中心に調査してまいりました。

山本先生のご手配によりまして、現地にいられる日本人でございますが、既にドイツ語のほうが上手だと言われるシュミット・村木さんという女性の方に、通訳というよりも、先導と言いますか、すべての現地の手配をしていただきました。成田空港で言わせていただければ千葉県という感じになると思いますが、バイエルン州の協力のもとに、ミュンヘンが東京とするならば、例えばミュンヘン新空港の隣に位置するのは、成田市はどの辺かなということ、フライジング市という人口四万人ぐらいの市でございますが、この市長

さん、あるいは芝山、多古ほどの辺かなという感じで見たとときに、アイジングという町、これは人口一、〇〇〇人ぐらいの町でございますけれども、それでは富里はどの辺かなといったときに、ノイファレンという町、これは人口一万六、五〇〇人ぐらいでございますが、この三市町の首長さん、あるいは住民の方々と、ある意味でひざを交えて話げできた。一つの成果だと思えます。

ミュンヘンは、空港公団という呼び名がどうか分かりませんが、ほぼ日本の空港公団のような形でありますが、これは千葉県に相当するバイエルン州が五％の出資、ドイツ連邦が二六％の出資、ミュンヘン市が二三％の出資で成り立っている組織だと聞いてまいりました。まずその辺の説明を伺って、フライジング、アイジング、ノイファレンという各市町を訪ねたわけでございます。

細かい話はまた次回に述べさせていただきますが、行く前に我々の知識では、失ったグリーンベルトなどを取り戻してすばらしい周辺環境を整えているのだ、あるいは水を取り戻してとか、空港建設でなくなった緑をイザール川沿いに戻しているとか、いろいろな話を聞いていったのですが、実際に現地の声を見ると、「それでもおさなりだよ」というような声も聞かれました。こういうことも一つの参考になるかと思えます。当局は一生懸命やっているようですが、端から見ればおさなりの形式であるという声も実際に聞きました。ただ大事なことは、ミュンヘン空港公団はすべての情報を公開しているということ。それから、誰でも知りたい、あるいは考えたい、そういう展示ルームを公団が用意してありまして、討論できる場も設けてありました。それが一つの参考だと思えます。

一つの感想でございますが、各首長は、もう党派とかそういうものを超えまして、いわゆる地域のため、住民のための第一線の行動をしているのが現状だといふふうに感じました。議会議員なんかはもちろん無給

でありまして、地域のため、市民のために全く無給で仕事をしているという議会議員の姿もつぶさに拝見させていただきました。いずれにしても、同じような戦争を経てきたドイツと日本でありますが、民主主義の歴史の違いということを改めて感じたのが一言でございます。

この詳しい報告につきましては、こういう大事な場をまた別にいたしました。私も過去二回開いてまいりました勉強会、第三回目を八月下旬に用意したいと思っております。そのときに詳しいミュンヘン空港調査団の報告はさせていただきたいと思えます。以上でございます。ありがとうございます。

**隅谷三喜男（隅谷調査団団長）**

どうもご苦労さまでした。

**相川勝重（ネットワーク芝山21）**

ただいまの関連になるのですが、私もミュンヘン空港調査団として参加させていただきました。大変その節はお世話になりました。その中で三点ほど騒音問題に関して意見という形で述べたいのですが、よろしいでしょうか。ミュンヘン空港調査の実感を踏まえまして、騒音問題に関しましての意見を述べさせていただきます。と思います。

三点ありまして、第一点目として、これまでの円卓会議の中で運輸省は、現在の騒音値WECPNLは国際民間航空機構（ICAO）の定めた基準であり、航空機騒音のレベルを示す値として世界的に使用されているとの説明がなされてきました。ミュンヘン空港、またヒースローについても同じでしたが、WECPNLは使用されておりませんでした。先程団長からお話がありました。アイジングという町に案内されまして、成田で言えば松尾、蓮沼に位置するところでありますが、学校、民家の防音についてはもとより、牛舎まで防音家屋にするなど、むしろ住民の方々の騒音の

実感に基づく騒音対策がなされていたように思えます。このことを考えますと、A滑走路のように頻繁に使用されている滑走路に対する騒音値の基準としては一定理解はできても、緊急避難的な利用を目的とする横風滑走路は、使用頻度二％といっても、緊急避難的な使用を余儀なくされる場合には集中して利用されるわけですので、その時点の住民の騒音に対する実感はA滑走路、平行滑走路と同様に生ずると理解するべきであるかと思えます。この観点から、現在示されている横風滑走路の騒音区域の設定は単なる計算値に過ぎず、地域住民の立場から考えますと大変な不安を覚えるのは事実であると思えます。

二つ目といたしまして、また横風滑走路についてはどのような使用形態によって利用されるのか。例えば最も危険とされる着陸と離陸を同レベルで考えているのか。このような騒音対策の不十分な地域に対して、本当に必要な使用形態を検討されているのか。同様に飛行コースについても、いまだに明示がされておられません。多くの不安点を指摘せざるを得ないと思えます。

第三点目といたしまして、住民との生きた話し合いと対策について。ミュンヘンでは一定の音に対する基準はありましたが、当局と関係者で構成されているミュンヘン空港騒音委員会をつくって、騒音対策や土地や生活などに不利益をこうむるであろうと予想される問題など、様々なジャンルにわたって関係者同士納得いくまで話し合いをすることによって、ほとんどの問題を解決したと聞いてまいりました。成田においても騒音対策特別委員会があると聞いていますが、ミュンヘンとは大きな差があるように思います。人それぞれの価値観や考え方の違いを認め合うことをごく当たり前と思う、そんな思いを感じてきました。今までの成田との大きな違いを感じるような、そんな思いをいたしました。この一週間考えてきましたが、これからの円卓会議や空港や地域のつくり方の中で少しでも参考にしていきたいなど、このように考えておりました。

意見とさせていただきます。よろしくお願いいたします。

### 隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

大変重要な指摘があったと思いますが、これは、この円卓会議では最後に向かって何とか結論的なことを言う機会があれば、その中において十分考慮しなければならぬと思っております。どうもありがとうございます。

## 第一回から第九回までの円卓会議における課題整理等について

### 隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

それでは次に、円卓会議の運営委員会の事務局であります千葉県から、第一回から第九回までの円卓会議における課題の整理、これはこちらからお願ひした点でもありますが、それについて報告をしていただきたいと思ひます。これについては、これまでの円卓会議での議論について、ワーキンググループ、運営委員会でいろいろ討議をしてまとめられたものでありますので、その点、報告の一部にそう入ることが入っていると思ひます。それではお願ひしたいと思います。

### 石塚碩孝（千葉県空港地域振興課長）

それでは、事務局から課題整理について報告いたします。

二つのペーパーをお配りしてあります。一つは、円卓会議の主な推移と申しますか経過をまとめたものがございます。もう一つは、個別課題の整理という形になっております。これはそれぞれの課題をまとめたものでございます。

まず円卓会議の主な推移についてから説明いたします。

す。

これは回ごとに追っているわけですが、第一回、これは昨年九月二十日に開かれたところですが、円卓会議開催に当たつての意見の発表等でございます（資料編一六九ページ上参照）。

はじめに隅谷委員長から、「論点」に書いてございませうが、

①シンポジウムの合意に基づき、「空港をめぐる地域の理性あるコンセンサスを作り上げる新しい場」として円卓会議を開くものである。

②構成員の利害を論じ合う場ではなく、一段高い場にあつて共生を論じ合うべきである。空港と地域との共生関係を話し合う場である。空港と地域との所見が述べられました。

引き続きまして伊藤運輸大臣から、

・成田空港の必要性や地域と共生策をよく話し合い、地域の将来につながる空港づくりに取り組んでいきたい。

また千葉県知事から、

・成田空港を整備していくことは地域の発展のために大変重要であり、一日も早く平和的解決の方向が開かれるよう努力しなくてはならない。

さらに反対同盟のほうから、

①円卓会議では《次の世代に受け渡せる解決の仕方》を論議の基本とすること。

②運輸省・空港公団は、過去の過ちに対する責任を問われていること。

③運輸省は空港計画の変更もありうることを前提として円卓会議に臨むこと。

引き続きまして運輸省航空局長のほうから、

- ・初心に返つて、成田空港の整備について、千葉県や関係自治体の協力を得ながら空港と地域が共生できる具体的な姿を見出し出したい。

さらに空港公団総裁のほうから、

・空港づくりの原点に立ち返り、地域と十分話し合

い、地域に親しまれる空港づくりに取り組むたいとの発言があつたところでございます。

第二回（資料編一六九ページ下参照）ですが、円卓会議参加者および関係者の空港問題に対する基本的な意見発表がそれぞれ行われたわけでございます。

地域代表として鬼澤さんのほうから、過剰警備の廃止とか早期完全空港化などについて、またネットワーク芝山の相川さんから、現状の空港地域の在り方や計画実現による問題点の検討がまず先である、あるいは大栄町の高木さんから、優良農地の存続および乱開発の規制等についての発言がありました。

また三郡代表といたしまして、長谷川成田市長さんから、民家防音工事の再助成問題、空港圏への支援措置等について、さらに内田芝山町長さんから、騒音対策および空港圏への財源的裏付けについて、香取大栄町長から、騒音対策、農業対策等の問題を討議し実現することが均衡ある地域発展につながる等の意見の発表がございました。

千葉県からは、

①空港は県にとつても産業、経済、文化、各分野にわたる発展の核として大きな役割を果たしている。

②地域間格差の是正や農業振興等を旨指して「成田空港周辺地域振興計画」を検討している。

③国として空港と地域の共生のための基本的方向を明示する必要がある。

隅谷先生から、

・今後の議論に当たつては「今日どういう問題があり、今後に向かってどのように考えたら良いか」に力点を置いて進めたい。

とのまとめがございました。

第三回（資料編一七〇ページ上参照）ですが、これは所見の提示・関係者による意見発表となつておりますが、隅谷調査団から、拡大運営委員会で確認したことを踏まえまして、円卓会議の基本的な進め方につい

ての話がございました。

まず基本的な考え方として、

・シンポジウムで提示した所見に基づき、成田空港問題の関係者が対等の立場で円卓を囲み、地域と空港との共生のあるべき姿について自由な意見を述べ合うことを通じて共通のコンセンサスを得る場として円卓会議が設けられている。

・参加者の粘り強い話し合いにより、地域社会のあるべき姿を築くための共通の認識に達することは不可能ではないと信ずる。

・会議で形成された結論については、構成員すべてがこれに従い、その実現に努めるべきである。

そして具体的な進め方として、

・県は、空港周辺の現状把握調査を行い、これを円卓会議で議論する。

・国は、学識経験者の意見を徴しながら空港と地域との共生に関する基本的な考え方をまとめ、これを円卓会議で議論する。

・その考え方を成田にあてはめた場合、どのように物事を進めたいか議論する。

という基本的な進め方についての見解がありました。

二つ目として、空港周辺住民による意見の発表がございまして、宇都宮さんをはじめ七名の方から完全空港化への努力等について種々ご議論がありました。これらにつきましましては、後で説明いたします個別課題の整理の中で整理してございます。

反対同盟から、地域全体がある程度同一の認識に立つ必要があるのでは、講演会や勉強会などを開催したらどうかという提案がありまして、これは運営委員会です承されたものでございます。

第四回（資料編一七〇ページ下参照）ですが、これは第三回の具体的な進め方を受けまして、千葉県から「成田空港周辺地域現状把握調査」および「騒音地区居住者空港関係移転者アンケート調査」の結果についての報告がありました。さらに反対同盟からの提案等が

ございました。

一つは「成田空港周辺地域現状把握調査」についてですが、これは右の「論点」にありますように、

①地域全体としては、県平均を上回って社会的、経済的な発展や基盤整備が図られた。

②空港の西側と東側に地域格差が見られた。

また「騒音地区居住者・空港関係移転者アンケート調査結果」につきましては、

①航空機騒音が大変気になる、あるいは気になる人が全体の七七％を占める。

②民家防音工事に不満がある、やや不満と答えた人が全体の六八％を占める。

などの内容でございます。

反対同盟のほうから、  
・数字的な基礎資料が出たが、空港がどうなっているのかは現場を見るのが一番よいと思うので検討を願いたい。

ということがございましたが、これは結果として三月一日にバスによる見学を行ったところでございます。

それから成田空港対策協議会から、  
・前回の円卓会議で提案のあった勉強会として「第一回空港と地域の共生をめぐる勉強会」を開催すること。

ということがございましたが、これは二月一日と去る四月十八日に実施されたところでございます。

第五回（資料編一七一ページ上参照）ですが、これは県が行いました「現状把握調査およびアンケート調査」に対する質疑が一つでございます。もう一つ大事なことは、運輸省から「空港と地域との共生に関する基本的考え方について」の提案がございました。

はじめに、千葉県から、成田財特法の五年間の期限延長が認められた旨の報告がございました。

二番目として、アンケート調査に対する質疑ですが、出山助役さんをはじめ八名の方から、「論点」にござい

ますような質疑がなされております。これはあとの「主な個別課題」のほうで整理されております。

三番目として、運輸省から「空港と地域の共生に関する基本的な考え方について」の提案がございました。これは、

①共生の問題は地域づくりの問題でもあり、大規模空港の建設は国と地域がお互いに理解を深めながら進める共同事業である。

②施策を進めるに当たっては、空港と周辺地域を一体的に見て総合的に進めることが肝要である。

③大規模空港の建設に当たっては、計画大綱案の提示、意見調整、環境アセスメント等段階ごと話し合いを深めながら進めることが必要である。

というような基本的な提案がございました。

さらに成田空港対策協議会のほうから、白紙となったB・C滑走路計画について早く具体的な計画を出すべきである旨の提案がございました。

引き続きまして第六回（資料編一七一ページ下参照）ですが、国の共生論に対する意見発表が行われたわけですが、その前に、伊藤運輸大臣の名前で掲載された論文についての航空局長の発言が右のようにありました。

それから「空港と地域との共生に関する基本的な考え方について」の意見発表につきまして、中野千葉県副知事はじめ五名の方から右の「論点」のような議論がなされたところでございます。

反対同盟から、  
・共生論の諸手続については、法制度の裏付けが必要ではないか。

との指摘があったところですが、これにつきましては、調査団の高橋先生から、

①同盟から空港建設に当たった行政上の手続について法的担保がないのは不安であるとのことだが、運輸省がこの場でやると発言・約束していることは大変重い意味がある。調査団もその実行につい

て責任を持つ。

②法制度の有無にかかわらずやっつけいこうとする意志を皆で確認していただく。

旨のお話がありました。

引き続きまして第七回(資料編一七二ページ参照)ですが、これは今年の四月に入ってからのご提案が一つございました。もう一つは、A滑走路に関する問題点についての議論。これが第七回円卓会議で行われたところでございます

まず国のほうから、「共生を指した今後の成田空港の空港づくりの考え方」についての意見発表がございました。論点の詳細ははしりませんが、

○横風用と平行の二本の滑走路の空港整備に関しては、今日の時点で改めて検討の上、提案したものである。

○新たな乗り入れの要請や路線網の拡充、頻度の向上などに対応できるよう、必要最小限のものとして中・近距離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)の整備が必要である。

○安全性を高め、運航の安定性の向上を図るには、横風用滑走路(三、一〇〇m)の整備が必要である。

また、地域づくりの取り組みについての考え方が示されたところでございます。もう一つ、この回ではA滑走路に関する問題点について議論が行われたわけです。これは一回から六回までの円卓会議で提案・議論されたA滑走路に関する問題点の整理を行った上で質疑が行われたわけですが、民家防音工事の再助成および騒音区域の拡大等々につきまして、相川さん、高木さん、鬼澤さん、長谷川市長、平山助役さんからそれぞれ質疑を行ったところでございます。これも個別課題のほうに整理させていただいております。

千葉県からは、

B・C滑走路の整備で空港東側に経済効果を波及

させ、均衡と調和のとれた発展が必要である。

というような国の提案に対する意見を述べております。第八回(資料編一七三ページ参照)でございます。

これは第七回に引き続きましてA滑走路の問題点に関する質疑が行われたわけですが、さらに国の「共生を指した今後の成田空港の空港づくりの考え方」の提案がございました。

反対同盟のほうから、騒音・落下物対策や、あるいは飛行便数や夜間飛行の制限等についての質疑がA滑走路において行われたところでございます。

それから伊藤さんという方から、空港内の救急医療体制が不十分である旨の意見発表がございました。

そこで隅谷先生のほうから、具体的な問題が残っていることは確かであるが、これでA滑走路問題を終わりにするというのではなく、今後とも話し合いをしていくという旨のお話がありました。

引き続きましてこの回では、国の「共生を指した今後の成田空港の空港づくりの考え方」の提案がございました。詳細ははしらせていただきますが、現在の運用状況、今後の国際航空需要の予測等を踏まえまして、首都圏の拠点的な国際空港として平行滑走路、横風用滑走路の整備が必要である。その今日的意義および必要性等を具体的な数字や資料に基づき説明されました。地域づくりにあたって発生源対策や周辺地域における騒音対策等を充実するほか、新たに、自己監査の充実、共生懇談会、地域緑化等に積極的に取り組む旨の提案がございました。

引き続きまして第九回(資料編一七四ページ参照)、前回ですが、七回、八回を踏まえた国の提案に対する議論が主な内容でございました。これは意見に対する議論が展開されたところでございます。

内田芝山町長から騒音対策や地域振興について、大栄町住民の飯笹さんから騒音対策や農業の振興について、成田空港周辺市町村議会連絡協議会の相川議長さんから環状道路の設置や国内線の増便について、八角

松尾町長さんからは空港周辺の都市計画、芝山鉄道等について、また反対同盟の石毛さんから、基本的なB・C滑走路を再提案したものでないというがこれは再提案ではないか、白紙の状態に戻す意味は全体で確認することが必要である、等の意見と議論が行われたところでございます。

そこで、隅谷委員長から、

①滑走路などを含めた空港問題の将来について、裏取引があったというようなことは、絶対にあり得ないことを言明しておきたい。

②事務局は、次回までに円卓会議の問題点の整理をすること。

③成田空港をめぐる対立構造と元二期計画跡地についての最終決着という二つの課題は、共通の認識だと思いが、それに対してそれぞれの経緯や立場が違うので、意見は必ずしも一致しない。それをどこで、どこに接点がどういう形でできるかというところが、ここでの一番中心の課題である。旨の発言がございました。

併せて高橋先生から、  
・日本を取り巻く国際情勢なり、そういったものを受け止めて日本の国際航空の将来というふうな観点もいれて二、五〇〇mの議論をしていただきました。

というようなご発言がございました。

以上、これまでの円卓会議の推移を大まかにまとめてご説明させていただきました。

次に、引き続きまして円卓会議の主な個別課題の整理について説明いたします。これは、ただいま説明した円卓会議の議事録などを中心に可能な限り拾えるものを拾ったものでございます。まとめ方として、大項目として騒音問題、移転問題、環境問題等八つの項目に分けて整理したものでございます。また問題点あるいは回答の中の括弧書きの数字がありますが、これは円卓会議の回数を示したものでございます。

それではまず騒音問題からですが、民家防音工事に  
関連して、「問題点等」として、

民家防音工事の再助成を具体化すべきである。  
これに対して、

住宅の修理修繕、増改築、あるいは継続的なフォ  
ローアップなど、いわゆる民家防音工事の再助成  
については、来年度の空港公団予算で措置できる  
よう概算要求していく。

航空局として腹を固めて取り組む。  
という回答でございました。

ここで、例えば「問題点等」のほうで「五回」「七回」  
「九回」とありますが、これがそれぞれの回で発言ある  
いは指摘されたということです。回答欄の「九回」は、  
第九回の円卓会議で運輸省が回答したという形になっ  
ております。以下、括弧書きについては省略いたしま  
す。

民家防音工事の設計基準、施工方法を含めて再検  
討が必要ではないか。  
これに対し、

サッシの軽量化や種類を増やすなど施工方法の検  
討を行う。  
という回答がございました。

低周波騒音についての実態調査および原因究明、

さらには、対応について検討すべきである。  
これに対しては、

調査および原因究明については、継続的に取り組  
んでいくと共に適切な対応をしていきたい。  
という回答がございました。

使用規制に関してですが、  
成田空港は、十時から六時までの夜間飛行制限を  
行うべきである。

また、飛行便数の制限も加えられるべきである。  
に對しまして、

国際空港として午後十時台の発着便数をなくして  
しまうのは困難だが、必要最小限にするよう努力

する。

また、便数の制限についても同様に困難である。

航空機の低騒音化・住宅防音工事などトータルな  
騒音対策により対処していきたい。

このように運輸省の答弁がございました。  
これにつきましては、

今後とも、継続して円卓会議の中で議論してい  
くべきである。

このように委員長の発言がございました。  
音のうるさい飛行機の乗り入れを少なくするよう  
努力すべきである。

これに対し、  
高騒音機の乗り入れを段階的に規制していく。こ  
のため、先般航空法の改正を行った。

という回答でございます。  
飛行コースは遵守してもらいたい。  
これに対して、

飛行コースが守られるよう取り組んでいく。  
という運輸省の回答でございます。

騒音区域に関連して申し上げます。  
共同生活をしている農村の実態を踏まえて、機械  
的な騒音区域の範囲を改めると共に、第一種騒音  
区域コンターに隣接している外側区域に対する対  
策も併せて検討すべきである。

これに対しては、  
今後の課題として、自治体等と相談してまいりた  
い。

と公園のほうからの回答でございます。  
C滑走路の騒音コンターがA・Bに比べて小さい  
との心配がある。

これにつきましては、  
C滑走路は、年間を通じた平均的な使用率を二%  
程度と想定しており、これに基づいたコンターで  
ある。

という公園の回答でございます。

七五W以下でも谷間対策が行われているのだから、  
C滑走路についても同様な対策が講じられないか。

これに対して、  
C滑走路については、谷間地域のような特殊事情  
はないので、同様の対策を講じることは困難であ  
る。

という答弁でございます。  
騒音区域について、現在の対策の問題点を整理し、  
今後行うべき対策について検討すべきではないか。  
との意見がありました。

WECPNLの基準値は、騒音を受ける側の実感  
とかけ離れているのではないか。

これに対して、  
WECPNLは、航空機騒音の特性を踏まえ、人  
が感じるうるさを適切に評価し、反映できるよ  
う学識者による専門技術的な検討が行われた上で、  
航空機騒音のうるさを表す単位として用いられて  
いるものである。

なお、実際の騒音対策を行うに当たっては、基準  
値を形式的にあてはめるのではなく、例えば谷間  
対策のように地域の事情等を踏まえて行っていく  
ことが必要と考えている。

という運輸省の回答でございます。  
営業騒音に関連しまして、  
エンジンテスト等営業騒音について、きちんとし  
た対策をとるべきである。

これは、  
極力、騒音を減らす考えで努力していきたい。  
ということでございます。

防音林・防音堤の拡充を真剣に取り組むべきであ  
る。

これは、  
計画的に進めていく。  
なお、千代田地区についてはスペースの関係で物  
理的に困難であるが、植樹するなど周辺地区の景

観を改善していく。

これは、  
計画的に進めていく。  
なお、千代田地区についてはスペースの関係で物  
理的に困難であるが、植樹するなど周辺地区の景

観を改善していく。

観に配慮していくこととしたい。  
公団からの回答でございます。

二として移転問題でございますが、移転対策として、空港用地内移転者と騒音地区移転者では税金や移転先用地の問題で不公平である。

これに對しまして、

税の問題は、騒特法の線引によって解消されるが、線引以前についても線引後との不公平が生じないように対応する。

移転先用地等の問題については、不公平のないよう取り組んでいく。

という答えがございました。

W E C P N L七五〇の区域に居住している方も移転を希望すれば移転できるような方法はないか。

これに對し、

制度として設けるのは困難である。対応については、県・市町村の意見も聞きたい。

という答弁でございます。

集団移転対策については、移転者の側に立った対応をすべきだ。

これにつきましては、

地域社会のつながりを維持した集団移転を基本的に取り組んでいきたい。

という答弁がございました。

三の落下物対策でございますが、落下物対策について、航空会社に対する徹底した指導、さらには罰則を課すことも含めて検討すべきである。

これに對して、

点検整備の徹底、洋上の脚下げの徹底など再発防止にあらゆる知恵を尽くして努力していきたい。これは運輸省の回答でございます。

また、事故が頻繁に発生する地域の移転対策を講

ずる必要がある。

に對して、

地域との話し合いの中で、横芝町中台地区について、現在移転対策に取り組んでいる。

という回答がございました。

次に四番目に、大きな問題として環境問題をまとめてみました。

今後、環境監査の問題を具体的にどのようにしていくのか。

これにつきましては、

調査を継続的に行うと共に、調査の方法、評価の方法、情報公開の方法について、第三者の意見が反映されるようなシステムを考えていく。

という回答。

空港内で様々な薬剤が使われているが、どのように処理されているのか。

これにつきましては、

洗浄水等については、空港内で個別に処理し専用下水道を使用しており、その基準は下水道法に基づく基準に適合している。

という回答。

失われた緑・林の回復は、どのように考えているのか。

これに對して、

緑の大切さを改めて認識し、計画的な推進を図っていく。

これは公団のほうからの回答でございます。

ビニールハウスに付着した油煙について追跡調査しているか。

これに對しまして、

調査した結果はカビであり、航空機との関連は認められない。その後調査していないので、調査の要望があれば直ちに対応する体制を整えたい。

これは県のほうからの回答でございます。

五番目のくくりとして「空港づくり」ということで整理させていただきましたが、

地域の理解が得られる空港とするため、国内線の増便を考えるべきである。

これに對しまして、

滑走路の整備を行う中で国内線の拡充に取り組んでいく。

という答えでございます。

共生懇談会の位置付け、役割、権限等が明確にされる必要があるのではないか。

これにつきましては、

円卓会議が終了するまでに具体的な枠組みについて結論を出す。

これは委員長からの見解でございます。

共生論の中に出てくる諸手続きを法制度以外にどのように保証していくか。

これは先程も説明いたしました。

反対同盟から空港建設に当たつての行政上の手続きについて法的担保がないのは不安であるとのことだが、運輸省がこの場でやると発言・約束していることは、大変重い意味がある。調査団もその実行についての責任を持つ。

という高橋先生からの発言がございました。

(三)の空港整備の問題ですが、これが何問かございますが、これにつきましては意見および提案が示されたのみでございます。

他の市町村は空港のデメリットの部分、あるいは滑走路を受け入れる用意があるかどうかというの

が一つの問題ではないか。

共生の仕組みとして、

公団は、空港と地元の共生のためのこれからの事業と企画、行動を示して欲しい。

空港の経営を官民一体となった第三セクター形式に転換し、より深い地域との共生を図るべきである。

「共生論」の趣旨を十分に生かしていくためには、縦割り行政の仕組みを超える新しい行政の進め方

を作りあげていくべきである。  
第六番目のまとめとして、地域振興でございます。

まず公団用地の利用につきましては、  
空港周辺地域の公団用地の有効利用を図るべきである。

これにつきまして、  
緑地等の地域環境の改善や農業振興などの地域の振興に活用していきたい。  
公団からの答弁でございます。

振興財源確保問題ですが、  
周辺対策交付金の使途について、ハード面だけでなく住民税の減免等自治体にあった使い方を検討したい。

これにつきまして、  
航空機燃料譲与税に準じて設けられたものである  
ので、その趣旨を理解願いたい。現在でもハード面だけでなく、ソフト面についても使用されている。

という公団の回答でございます。

地域振興のための安定的な財源の確保のできる制度を確立されたい。

これにつきまして、  
成田財特法や特別交付金制度を十分に活かすと共に、騒特法に基づく補助制度の活用に取り組みたい。  
という答弁がございました。

また、これは意見でございますが、  
航空機事故のような大規模災害に対応できるような医療施設整備についての、公団交付金規定の適用枠の拡大をお願いしたい。  
地域振興の(三)として道路網の整備等ですが、  
空港を核とした環状道路および放射線状道路を整備すべきである。

これに対して、  
環状道路および放射線状道路として現道整備に当たっている。今後とも運輸省とも協議しながら関

係省庁へ働きかけ、できるだけ早く実現していきたい。

これは県の回答でございます。  
県道成田・小見川・鹿島港線は、現在整備が遅れているので、早期に整備すべきである。

これに対して、  
空港からのインパクトを地域に及ぼす重要な道路と考えている。財特法の中でも一部盛り込まれており、整備の促進に努力したい。

これは県の回答でございます。  
成田空港と周辺地域を結ぶ公共交通機関の整備が必要ではないか。  
これにつきまして、  
地元自治体と相談しながら、できることから取り組んでいきたい。

これは公団の回答でございます。  
運輸省は、南東側地域の地域づくりをにらんで、圏央道の事業化、南側からの空港への導入路について、早急に基本的な考えを関係省庁と詰められたい。

それにつきまして、  
千葉県と連携をとりながら、関係省庁と相談するなど取り組んでいく。  
という回答でございます。  
それから、

空港周辺地域を成田国際空港都市と位置付け、機能整備をし、成田と羽田を鉄道で結ぶなど他の地域から利用しやすい交通システムを充実させるべきである。

この意見がございました。  
都市計画の問題でございます。  
都市計画について早期に対応すべきである。  
これにつきましては、

滑走路全体の議論が尽くされ結論が出た段階で、  
早急に関係市町村と協議し、その意向を生かしな

がら進めていきたい。  
県の回答でございます。

それから、  
積極的に地域と空港の共生を図るためには、「成田空港圏」という一つの枠を作り、行政的配慮をしていくべきではないか。

国の示した共生の概念を具体化するための空港周辺地域のマスタープランづくりが急務である。  
との意見発表がございました。

芝山鉄道に関連しまして、  
人口の適正配置を視野に入れた芝山鉄道の延伸、さらに九十九里方面への延伸について検討すべきである。

これにつきましては、  
今後の課題として、事業化の可能性等について地域と一緒に勉強していきたい。という運輸省の回答でございます。

物流基地に関連しまして、  
物流基地を空港南部に整備されるべきである。  
これにつきまして、  
交通網の整備と併せ、本地域の拠点性を活かした国際物流、生産、業務管理、商工業サービス等の機能を集積した物流基地の整備を検討する。

これは県の回答でございます。  
水対策について、国自ら解決を図るべきである。  
これに対し、  
地元千葉県とも連携しながら、関係省庁とも相談するなど取り組んでまいりたい。

という運輸省の回答でございます。  
人口配置につきまして、  
住宅の移転等により過疎化が進展するので、人口の計画的かつ適正な配置をすべきである。

これに対し、  
町全体でみると、地域間の格差を是正し均衡ある発展を目指すためにも、農業をはじめとする既存

産業の振興や新規産業の育成、さらには空港関連従業者を受け入れるなど、人口の定着・増加の施策を進めることが必要である。

これは県の答弁でございます。

乱開発の防止関連でございますが、

乱開発の防止のため、早急に土地利用計画を策定すべきではないか。

耕作放棄と投機対象としての農地等に対して、保護か規制か、何らかの措置が必要ではないか。

これに対して、

乱開発の防止や農地の保護等のため、都市計画の線引きや農地法等による農地の保全を図ると共に、空港周辺地域振興計画の中で計画的な土地利用を推進していく。

これは県の答弁でございます。

その他、

周辺地域のあるべき姿や理想を円卓会議で話し合い、空港圏形成のための研究や提言を行ってほしい。

との意見がございました。

七番目は農業問題でございますが、

農産物等の地域産品を空港需要に活かしていくことが必要ではないか。

これに対して、

今年度、農産物需要の現状や将来動向、周辺地域の農産物の現状や空港関連企業への供給の可能性などについて、実態調査を行う。この結果を踏まえ、地域農産物を空港の需要と結びつけるシステムづくりを積極的に取り組む。

という公団の答弁でございます。

二番目以後継者問題等の言わば農業問題の振興策でございますが、これらは意見や提案として示されたものでございます。

農業は地域産業の基本であり、基盤整備、後継者育成、技術力の向上などに多くの問題を持って

いるが、これが実現することにより均衡ある地域発展につながる。

大学の農学部を誘致を。

戦後、日本農業が抱え込んでしまった、技術的な様々な問題（収量の低下、農薬の多投、土壌の劣化等）を解決し、併せて、従来常識的に考えられてきた品質、収量の限界を突破する新しい技術の可能性を追求していくための、限界突破型農業技術の開発拠点を設置することを提案する。

近郊都市型農業の確立について、地場産業を推進し、併せて農業団体および農業後継者の育成を図る等農業の振興策を講じてほしい。

農業振興のため、空港への供給施設、農業加工団地、加工研究センターの設立を検討したらどうか。等のご意見がございました。

最後に八番目の「その他」でございますが、これは「視点」というとらえ方をしましたが、

成田空港をめぐる対立構造の解消こそが、最大かつ最終の目標と考えている。

その視点を持ちながら、元二期跡地問題について理性あるコンセンサスの下で、最終決着を図る必要があると思う。

これに対して、

成田空港問題が解決されて、この地域に平和がもたらされるような視点を持ちつつ、滑走路問題の最終決着を図る必要があると考えている。

これは運輸省からのお答えです。

公団の本社移転につきまして、

空港公団本社を成田に移転すべきである。

これは、

一九九四(平土)年度からビルの取得および改修のための予算措置済みである。(一九九六(平八)年度本社機能移転予定)

という答弁がございました。

空港の警備につきまして、

成田空港の過剰警備をやめるべきである。

入場制限を改善してもらい、自由に入場できるようにしてほしい。

に対して、

安全や人命尊重の見地からみて、なお必要な状況は解消されていないが、できるだけ早く解消すべきことと考えており、できることから取り組んでいく。

また、

空港への入場証の発行は、住民団体に任せられないか。

に対して、

空港の安全という事柄の性格上、住民団体に任せるのは困難である。

という答弁がございました。

雇用につきまして、

空港関係の雇用に当たっては、地元を優先すべきである。

との意見がございました。

以上、大変雑駁ではありますが、報告とさせていただきます。

**隅谷三喜男(隅谷調査団団長)**

今日、我々、こういう大きな成田空港問題円卓会議記録、これ非常に膨大な資料になっておりますが、それを整理していただいたのですが、この整理の仕方について質問か意見か何かありますか。

実を申しますと、私、一つ質問があるんです。それは、個別課題の整理というときに、騒音問題から始まりまして、いろいろ移転問題とか議論されたことが整理されていますが、その前に、平行滑走路と横風用滑走路問題を運輸省のほうから提案され、その前に一体空港をどういうふうにも再建するつもりかという質問があったりして、結局、運輸省のほうから、平行と横風用の滑走路、前と大体同じことでやりますということ

に対して、かなりの議論があったんですけど、それはどうしてここからなくなっちゃったのですか。

**今泉由弘（千葉県企画部理事）**

その点について答えさせていただきます。

ワーキンググループと運営委員会の中でこの課題を整理してきたわけですが、実はこの課題整理につきましては、これまで行ってきたものの中で、ある程度形になるものと申しますか、具体的なものになる形を平板に整理しようというのが一つの考え方でございます。実はワーキンググループとか運営委員会の席上でも、今先生がおっしゃったような視点での整理の仕方は話題になりました、ある程度の議論を重ねたわけですが、その点については考え方とか今後の進め方とかいう問題にも関わってくる問題であるので、隅谷先生方にひとつ整理をお願いしてはどうかという形で、ちよっと複雑な問題でございましたので、個別課題のところでは整理をしないという形でこの運営委員会の席では一応ご決定いただいております。

**隅谷三喜男（隅谷調査団团长）**

こういう大きい資料も今ここにあげるわけですが、後々の議論のためには、この円卓会議におけるある意味では大変重要な論点であったということが記録の中から抜けてしまっていないかどうか、ちよっと……。これから多少私の整理を申し上げたいと思っておりますがね。それはまた何でしたら整理をされて……。

**今泉由弘（千葉県企画部理事）**

分かりました。後でまたその点ご相談させていただきますと思います。

**隅谷三喜男（隅谷調査団团长）**

そのほか、何かございませんか。  
そうしますと、今までの円卓会議における議論の展

開状況を各回ごと追って説明があり、さらにそれを問題別に整理をしていただいたわけで、この整理をしてくださいとお願いをした意図は、だんだんいろいろ議論が展開をしていく中で、一方では問題がたかさんあるので議論が広がっていくということ、これはある意味では問題が多ければ多いほど当然だと思っておりますが、しかし円卓会議において基本的にどの点を押えて議論をまとめていくかということが、実を言うと円卓会議としては中心的な課題ではないだろうか。そういう意味で議論の展開過程とその問題別整理をお願いしたわけでありまして、そういうことを踏まえまして、私のほうから今までの円卓会議についての考え方を申し上げたいと思うわけです。皆さんのお手元に「隅谷調査団 六年七月二十六日」という文書が渡っているのではないかと思います、それを中心にして少し申し上げたいと思います。

円卓会議は、十五回に及ぶシンポジウムの成果を踏まえまして、地域社会と空港との共生の在り方、この共生論というのは、先程の報告にありましたように、大規模空港をつくる場合に基本的にどういうことを念頭に置いて建設を進めるべきかということとを専門家にお願いをして、それらの一応の結論を頂戴いたしました。これは、皆さんも含めまして関係者が、今後の基本的な方向として高く評価したと言ってよろしいと思っております。この円卓会議においても、そこで提起された問題が「共生の在り方」ということであつたわけです。その共生の在り方の構築をメインテーマとして、特に共生論というものはこれから大規模空港をつくる場合の基本的な考え方でありますが、それが一体成田空港においてどういうふうな適用され得るか、こういうことが大変大きな問題であつたわけで、既に九回に及ぶこれをめぐつての議論を重ねてきたわけでありまして。議論の概要はそういうことで、ただいま事務局から整理をされて報告をされたとおりであります。

そこには、一、二、三、四と大きな番号を振つてあ

りますが、騒音問題、環境問題、農業との関係の問題、あるいは地域振興の問題等々、広範な問題が議論されたということが記されておるわけです。そういう議論の中で今後さらに検討を進めなければならない基本的な問題は何か、それが残された問題だということもあつて、この報告の問題別の整理の中に必ずしも載せられなかったという点もあるのかなと私は理解をしておりますが。

基本的な問題というのは、シンポジウムでの合意を経て、横風用と平行滑走路を白紙還元する、旧二期計画は白紙還元するということがシンポジウムで合意に達したわけですが、しかし、その用地あるいは成田空港というものを今後どのように展開をしていったらいいか、その用地の活用というようなことをめぐつて、まだまだ議論をしなきゃならない問題が残っていると思うわけがあります。

ところが、用地の活用について、国・運輸省のほうは改めて旧二期計画と同じ平行滑走路、横風用の滑走路という二本の滑走路を建設したいと。これは現在の成田空港の置かれた状況等を踏まえてそういうことにしたいというのが運輸省側の提案であつたわけですが、反対同盟はそれに対して、それでは白紙還元前の計画の再提案にすぎないではないか、ただ計画推進について改めてここでそういう意見を述べることによつて手続を民主的にやるといふこと、これは共生の在り方の中では一つの基本的な視点ですが、そういうことをするといふだけでは承服できない、というのが同盟側の意見。またさらに同盟のほうは、「旧滑走路予定地に地球的課題の実験村を」という構想を持って、これは午後また改めてより具体的に意見の開陳があると思っておりますが、そういうことで、基本的な点でこの滑走路問題が一番大きな課題として我々の前に置かれておると思うわけです。

ただいま申しましたように、今日は時間がちよっと早いですが、この辺で午前の部は終わりにしたいと思います

いますが、午後には反対同盟のほうから地域再建計画について具体的な提案、議論が提起される予定になっております。これに対して運輸省あるいは千葉県の方からそれに対する意見の発表、そして時間の許す限りにおいて討論をしたいと思っております。午後の問題提起とそれに対する議論で、この円卓会議の一番中心的な論点がさらに明確になると考えております。

この基本的な問題のほかに、地域と空港の共生のための様々な提案がなされて、それは様々の方から、あるいは様々の立場の方からそういう提案がなされておることは、先程問題の整理をしたところに一つ一つ出ております。それらのうちかなりのものは、旧二期用地の取り扱いの問題と関連しております。ある点では議論が先に進まなかったというのは、成田空港の二期の計画が大筋で見えてこないとなかなかその先の議論が詰まらないという問題もあると考えられるわけでありまして、その意味では滑走路問題と併せて総合的な観点から判断をしなければならぬだろう。そうでないと議論が進まない、今までの九回の議論を整理をして、さらにそういう感を強くしたわけでありまして。

我々調査団としては、円卓会議を設置した趣旨を正しく踏まえた上で、これらの問題についてさらに検討・調整の努力を重ねなければならぬ。それによって反対同盟、国、その他円卓会議のすべての構成員が、この円卓会議をスタートさせるときに使った言葉であります。理性の光のもとに考えを展開するというところで、そうした立場に立って何らかのコンセンサスが得られるように努力をしたいと、こう思っておるわけでありまして。

最後に、これはまた繰り返し申し上げなければならぬことだと思っておりますが、いろいろ議論をして生み出された結論に対しては、会議の構成員、この構成員という点では、この円卓会議の大きな特色は、シンポジウムはどちらかというと国・運輸省と反対同盟、それに對して我々が第三者として両者の言い分を聞いて何か

のことを言うことでしたが、円卓会議の場はもう一つ地域社会の行政組織や市民組織というものがあるわけですが、会議構成員すべてが意見を言い、それによって得られたコンセンサスについては関係者すべてが尊重するというか、その結論に従って、その内容の実現に向かって誠意を持ってやっていたかどうかということにならなければならぬと思うわけです。

今日は午前中は、地域の方の意見と、一つの報告を聞いた上で、今までの九回にわたる円卓会議の一応の総括を試みてみたいわけです。それに対して調査団のほうとして考えることを、今申し上げたわけです。午後は、先程申しましたように、反対同盟のほうから積極的な意見の開陳があり、それをめぐっての議論をするということ、論点がより一層明確になり、明確になったことの故に何らかの解決の道がないかということ、さらには考えてみたいと思っておるわけです。次は反対同盟からの見解の表明でありますので、それに入る時間はともありませんので、午前の部はちよつと早く終わります。そのかわり、午後のほうはちよつと時間がかかるかもしれませんが、再開の時間を十五分ほど早くさせていただいて、十二時四十五分から午後の部を始めるということで、午前の部はこれをもって一応終わりにさせていただきたいと思っております。勝手なことを申しまして、ひとつご了承をお願いしたいと思います。

(昼食休憩)

## 地域再建に関する提案について

隅谷三喜男(隅谷調査団団長)

それでは、予定の時間十二時四十五分と申しました

が、四十五分になりましたので会議を再開したいと思っております。午前に申しましたように、今日の午後のスケジュールとしては、反対同盟から地域再建に関する提案がございますので、それをまずお願いしたいと思います。その後で、それをめぐって時間の許す限り議論をしたいと思っております。それでは、石毛さん、お願いします。

石毛博道(反対同盟事務局長)

それでは、読み上げさせていただきます。

### 児孫のために自由を律す

—— 農的価値の回復を ——

三里塚芝山連合空港反対同盟

はじめに

昨年は思いもかけぬ歴史的な冷害となり、久しく経験したことのない米の大不作にみまわれました。おそらく江戸時代なら大飢饉、予想できぬほどの人々が飢えて死んだであろうことは、識者の一致した見解でありました。高い高いと言われていた日本の米の値段がさらに高くなり、それでもお米屋さんやスーパーには人々の行列が続きました。余り過ぎていと言われ、田圃の面積の三分の一を減反してしまつたこの国の稲作りが、これほどよろしくもパニック状況を起こすことを誰が予想したでしょうか。

この機会に都会の人々が、この国の食料自給率の異様な低さを憂い、いままで忘れていた農業の大切さを改めて思い起こしてくれませんか、私たち農民は心ひそかに期待したものでした。しかし米をめぐるいつとときの喧噪の嵐も、電器店で米を売る売れないというニュ

「スを最後に知らぬ間にしぼんでいきました。やがて今年の天候は「稲にはまずまず」とのニュースが流れると、何事もなかったかのように『飢饉』の本質は覆い隠されてしまったようです。

もはやこの国の人々は、米が農産物であるということとを忘れてしまったのでしょうか。米が田圃という大地に生まれ、私たち農民が手塩にかけて育てあげたものであることに気づく感性を失ってしまったのでしょうか。一年前、真夏のプールに閉古鳥が鳴くという異常な寒さのなか、私たちは足しげく田圃に通い、稲の花が咲きいつものように豊かに穂ってくれることを祈りましたが、収穫のときがやってきても、多くの田圃では穂並みは垂れることなく天を指したままでした。その横で『休耕田』と称する元田圃が、青々と雑草をたたえているのはなんと不思議な光景だったのでしょうか。人々は昨年の米不足の奥に、日本農業の深刻な危機を感じとらなかつたのでしょうか。自動車やコンピュータを輸出するように、米は単なる輸人品となつてしまったのでしょうか。食料が工業製品と同等の貿易品目となり、豊饒な大地から生み出される農作物であるとの意識が完全になつていたとしたら、私たち農民はこの国の教育の根本にどこか誤りがあると思わざるを得ません。また国内の農業を大切に扱わずに、国際的な依存関係の名のもとに、食糧を輸入に頼るこの国の方針にも、農民として深い憂いを感じざるを得ません。

### 一、円卓会議は何を目指すか

「気持ちとしては、静かな環境でのんびり農業をやりたいというだけだよな。」円卓会議に向けた私たちの会合のなかで、農民の一人、三ノ宮廣がポツリともらしました。彼の兄三ノ宮文男は、空港がやってきたときのことをこんなふうに語つたことがあります。「閣議決定したときによ、百姓もうできねえんじやないかと

思つたんだよな。もうダメだと思つたんだよな。ここで百姓やってけねえってことは、オレはもうダメだなという感じだよ。オレ、百姓まだ一年しかやってねえけど、オレの生活とられちゃうと思つたよな。」三ノ宮文男は『オレの生活を取り戻すため』に青春をかけて戦い、そして力つき自らの生を閉じました。そのとき私たちは彼の墓標に誓いをたてたものです。

『君のこい願つていた野辺の楽園を、かならずや実現させてみせましよう。』

この誓いは今も私たちが円卓会議に臨むときの基本的な精神です。空港の不時着によってこの地域の平穏が乱されてから、既に四半世紀が過ぎていきます。私たちの目の前には乱開発によって汚された故郷の風景が横たわっています。空港と飛行機の轟音、機動隊の異様な巡回警備が続いています。引き裂かれたままの村の姿があります。戦い半ばで倒れた同志の無念を背負いながら、私たちはこの円卓会議を最後の機会と思ひ、いまなお続く異常事態に終止符を打ち、三ノ宮文男が願つていた『野辺の楽園』を創りだす新たな出発点にしたいと願っています。

昨年の九月、第一回円卓会議において、私たちは一年余にわたつて行われたシンポジウムの結論を踏まえて次のような提案を行いました。

① 「謝つた側が自分の思いを遂げ、被害にあった側が譲歩を強いられるということは、社会通念の上からも許されない」

② 「(運輸省・空港公団は)過去の誤りの責任をいかに組み込んで、今後の空港問題を解決するか、その当事者責任を問われている」

③ 「円卓会議における最大の課題は、元BC滑走路跡地をいかに生かすかという課題です」

④ 「(円卓会議の)参加者が学習によって認識を高め、共通の価値観『新しい価値』を創出し、地域再建への道筋を明らかにする場とならなければな

らない」  
「すべての参加者に求められているのは、目先の要請よりも『次の世代に受け渡せる解決の仕方』を常に心掛けることだ」

円卓会議を始めるに当たつて私たちがこのような提案を行ったのは、シンポジウムにおいて運輸省・空港公団は自らの非を認めましたが、それはあくまでも成田空港問題の原因を解明したにすぎず、問題は何一つ解決されていないことを参加者全員に確認して欲しかったからです。運輸省や空港公団は空港建設過程における手続きの誤り、いわゆるボタンの掛け違いを陳謝することによって、すべての問題がクリアされたかのような誤解を抱いているように思えますが、それは余りにも現実を直視しない態度であるとしか言えませんが、手続きの誤りはもとより、四半世紀にわたる強権的な手法によって、この地域の農地は壊され、樹木は失われ、なによりも築きあげてきた人間と人間とのつながり、村の絆がズタズタに破壊されたことはいまだに回復されていないのです。

現在も成田空港は二重三重のフェンスと、機動隊の警備に守られて存在しています。それは裏を返せば、運輸省の強権的な手法に抗して歴史的に形成されてきた対立構造が、いまだに解消されていないことの証明とも言えます。円卓会議はこの対立構造を解消することが第一に求められています。それは円卓会議で運輸省・空港公団がシンポジウムで陳謝したことを、具体的な形で表現することによって可能となります。そのことを織り込まず、運輸省がひたすら『完全空港』を追い求めたとしたら、今まで戦つてきた魂は解放されず、対立の火種はこの地に永遠に残つてしまいます。機動隊の警備がなくなり、団結小屋も姿を消し、地域が新しい出発点にたつためには、この円卓会議で議論を尽くすしかありません。議論を尽くさず、いたずらに円卓会議の結論を急いで、そのことをもって地権者や関係者に対する圧力となすような姿勢は、絶対に避

けなければなりません。それこそ本末転倒ということになってしまいます。

このように円卓会議を通して地域再建の足掛かりをつかむためにも、私たちは円卓会議の議論を進める前提として、『次の世代に受け渡せる解決の仕方』を参加者全員が心がけることを提案しました。「(円卓会議)では、多数者の利益のために少数者の存在が侵害されたり、人間的な尊厳が冒されたりすることはあってはならない」(「隅谷調査団最終所見」という基本理念を生かすためにも、私たちは私たちの世代の欲求や利害関係を絶対的な基準とせず、常に未来世代のことを理性的に考慮して議論を進めるべきだと思えます)。

## 二、運輸省の「共生論」をめぐる

運輸省から『空港と地域の共生に関する基本的な考え方について』(一・二二)、「共生論」が提出されました。四半世紀にわたって成田空港問題に係らざるを得なかった私たちにあって、運輸省の提案は当初の体験に照らしてみれば、画期的な変化であると評価しております。しかしながら、私たちが空港反対闘争の中で主張し続けてきたことが、国の考え方に投影されるまでに要した時間の長さをおぼろげに思わすません。

ここではまず、「共生論」に対する私たちの理解を整理し、その後、現空港および運輸省の「空港拡張計画」に対する「共生論」の適用について考えていきたいと思います。

### 「共生論」は民主主義的手続きを約束した

「共生論」の一つの軸は、「地域との大きな軋轢を生じさせてしまった成田空港の建設の経緯」に対する深い反省の上に立って、今後は地域と空港の共生を基礎とする空港づくりを進めていくこと。そして、地域と空港の間に共生の関係を形成していくためには、「その

基盤として、空港と地域社会や地域住民との間に相互理解を基礎とした信頼関係を築いていくことが重要であり」「空港と地域との共生の問題は、空港づくりであると同時に地域づくりの問題でもある」との考え方を示したことです。そして、「共生論のもう一つの軸は、「共生を目指した空港づくりの在り方」として、「地域の納得を得るための丁寧なプロセス」を経るために、立地から建設までのすべての過程に民主主義的な手続きを踏むことを約束したことにあります。

民主主義的な手続きについて評価すれば、まず、「空港の問題と空港の立地に伴って生じてくるいろいろな地域の問題は、公的な問題と公的な問題の話し合いであり、この二つの公共性をどう調和させていくかというところがこの話し合いの課題である」(第六回円卓会議、運輸省説明)という認識にみられるように、空港建設における「公共性」の絶対的な優位を退けたことがあげられます。次に地域との調整が空港計画決定の要件とされたこと、必要に応じて「当事者のみならず関係者や中立の第三者を交えた話し合いの場」を保証したこと、空港の建設・運営に当たり、地域環境や地域社会との共生に関する情報公開と自己監査を約束したことなどがあげられます。そしてもう一つ、第六回円卓会議の議論のなかで、運輸省は、地域住民との話し合いのなかでは『空港の是非』をも含めて検討されるものであることを確認しました。

空港づくりにおけるこのような民主主義的手続きを公に宣言したことを、私たちは高く評価します。その上でこの手続きが実際の場で実効力をもつためには、さらにいくつかの条件が必要であると考えます。

それは、第一に、立地を含め計画の策定過程に地域住民が参画できる制度の保証、第二に、事前の環境アセスメントだけでなく、事前事後を問わず、地域住民を含む第三者機関による監査の制度の保証、第三に、空港がその内部に、自己監査と自己抑制の機能をもつこと、そして、地域と地域住民に係りのあるすべての

情報が公開されること、です。これらの条件は、現在日本において通常行われている環境アセスメントの基準から見れば、かなり厳しいものですが、「共生論」が、成田空港建設の経緯に対する深い反省の上に提出されたものであり、地域と空港の共生を目指すものである以上、是非とも実現させなければならぬ前提であると考えます。

### 共生関係を最初に壊したのは空港だった

そして当然のことながら、「共生論」において示された内容は、成田空港についても適用されなければなりません。したがって、私たちはこれから、空港という存在が、この地域にもたらしたものを、共生という視点からながめてみたいと思います。

私たちの素直な印象を言えば、この地域の共生関係を最初に破壊したのは『空港』だったのです。空港はこの地域の分水嶺にあつた広大な樹林を伐採し、水源の涵養機能を破壊しました。円卓会議の調査でも明らかのように、空港周辺の民家の多くが地下水の低下を訴え、その半数の家で井戸の掘り直しが行われていました。また東峰地区では以前に見られた夕立の現象に変化が認められました。さらに一九七二(昭四十五)年に菱田地区では今までに経験のない鉄砲水に襲われ、オダ架けしていた稲が根こそぎ流されてしまったことがあります。水との係りだけでなく、御料牧場の広大な樹林や開拓された畑を含め、その地域に住む住民と様々な動植物との共生関係が空港建設によって壊されたのです。御料牧場があつた頃、いつでも出会えた野兎やリスに会うことは今では至難の技になってしまいました。運輸省が共生という言葉を使うとしたら、まず、空港がこの地域の共生関係を破壊した最初の存在であることを、痛みをもって語る義務があるのではないのでしょうか。

空港の設置によつてもたらされた地域の変化は、自然の破壊だけではありません。空港建設の経緯のなか

で、村落共同体の様々な人間的つながりが壊され、今も修復されないままになっています。また、畑や住宅のすぐ近くに建てられた倉庫群をはじめ、空港周辺にはみ出した空港関連施設は、良好な農業環境や居住環境を破壊しています。移転によって多くの集落が消え、その跡地は荒れたまま放置されています。人影のなくなった村は産業廃棄物の格好の投棄場になっています。地域社会とりわけ農村にとって、空港や空港から派生する様々な現象が、どれほど異質で受け入れ難いものであるかを認識することが、共生を語る際の出発点ではないかと思えます。

円卓会議に提出された現状把握調査の数値が、なに故に地域住民の実感とかけ離れているのかを、もう一度考えてみるべきではないでしょうか。調査の方法や数値の読み方に問題があるのではなく、農業あるいは農村が、自然や人間関係のなかで育んできたものは本来数値に現れにくいものなのです。しかも、現空港の建設過程において、環境アセスメントがまったく行われなかったために、大気汚染、水の循環、森林や農地の破壊の影響について、私たちは比較すべき数値をもっていない。それ故にこそ、今、地域住民の実感に基づく環境の変化の実感について、丁寧な調査を行い、抜本的な対策を講ずる必要があると考えます。

その際、私たちが危惧するのは、日本における環境アセスメントの実態が、開発を前提とした単なる一手続きとして位置付けられており、多くの場合、事業の実施主体にとっての一種のアリバイづくりになっているということ。アメリカやヨーロッパにおける環境アセスメントでは、計画における代替案の考え方が基本であると聞いています。つまり、国や自治体、あるいは民間の事業体が、唯一無二のものとして自らの事業計画を立てず、計画の変更や場合によっては中止もあり得るということ前提にしているということ。そして、計画の策定過程を含むすべての過程への住民の参加を義務付けており、これは、情報公開制度

によって補完されています。すべての計画が固まった後で、おざなりに行われる公聴会、というこの国の状況との違いに改めて驚かされます。運輸省は、良好な地域環境の存在こそが、空港と地域の共生関係の前提であるという考え方に立って、世界的な流れに対応する環境アセスメントを行って欲しいと思えます。

それにしてもこの「共生論」の上に、どのように考え抜かれた計画が出されるのかと期待していた私たちにとって、運輸省の提出した「空港拡張計画」(「共生を目指した今後の成田空港づくりの考え方」(四・二六)、および「今後の成田空港の整備および地域づくりについて」(五・二六)には失望を禁じ得ませんでした。「共生論」と成田空港への適用の間にある落差は、なに故に生まれたのでしょうか。その理由は、運輸省にとつては共生が空港建設という目的達成のための手段として位置付けられているからだと思われれます。「よい国際空港をつくりたい、そのためには一本の滑走路でいいわけではない」(第九回円卓会議)という発言にみられるように、運輸省にとつて「よい空港」とは、滑走路の整備という一点に集約されているようです。「よい空港をつくりたい」というのであれば、運輸省が拡張計画案で提起しなければならなかったのは、どのように滑走路を建設するかという「空港のつくり方」ではなく「空港の在り方」を問うことではなかったのでしょうか。

私たちは、従来から再三にわたり、現空港の問題点が整理され、それに対する解決策が「共生論」の視点に基づいて地域との間で合意されない限り、空港と地域の共生関係は生まれないと指摘してきました。例えば、騒音については、現在の技術では根本的に解決することが不可能であるということが確認されています。騒音に対して住民は我慢を強いられるだけです。つまり、地域と空港の関係が、現状では空港による地域への一方的な我慢の押しつけによって成り立っていることを、改めて認識していただきたいと思えます。ここ

では、共生とは、『強いられた同時存在』に他ならないのです。その上に立って、共生の在り方を問うのであれば、運輸省がまずやるべきことは、『我慢に足る空港とは何か』という空港の在り方への真摯な問いかけではないでしょうか。

私たちは、BC滑走路の完成を図りながら、同時に空港と地域との共生を考えていこうという運輸省の段取りと方法に疑問を感じています。空港とそれに伴って派生する様々な問題が、この地域に与えた計りしれない負の影響を直視し、その一つ一つに対して実効性のある対策を講ずることが共生の第一歩となると考えます。「一方の繁栄が他方への圧迫となっている要因を取り除くことが、まず第一に成し遂げられなければならない」(第二回円卓会議大栄町青年会議)。

もし、現空港の問題を解決することなしに、空港拡張計画が実施されるならば、二十八年という歳月を経てようやく手にした成果を一瞬にして失わしめることになりそうです。そのとき空港は、地域の中でまったく異物として孤立を強いられ、共生への道は永遠に閉ざされることになるでしょう。

#### 共生を可能にする『断念の思想』

では、共生を可能にするためにはどのような考え方が必要なのでしょう。

『共生』の関係を形成していくためには、その基盤として、空港と地域社会や地域住民との間に相互理解を基礎とした信頼関係を築いていくことが重要である(『空港と地域の共生に関する基本的な考え方について』) 運輸省は共生の基盤として相互理解をあげていますが、相互理解とはどういうことでしょうか。言うまでもなく、まず、他者つまり相手の存在を認めるということが第一歩であると思います。そして相手の主張に謙虚に耳を傾けるということが、相互理解への前提となるでしょう。では、双方が相手の主張を分かりあえば、相互信頼という関係に進めるのかという問題にな

ります。謙虚に相手の主張を聞いた結果、双方の利害が対立するということが確認できたとき、相互理解から相互信頼へと直線的に進めるのであろうかという疑問がでてきます。もし、相互理解から相互信頼への道が連続的なら、世界中の難問は国際連合が解決できることになるでしょう。しかし、現実がそうでないことは誰しもが知っています。議論の場が保証され、双方が意見を言う場があったとしても、簡単には相互信頼は醸じだされないので。相互理解から相互信頼への道程は、意外と険しいということをお互に素直に認めるべきだと思います。相互理解から相互信頼への道は連続的ではなく、一つの飛躍が必要なのではないのでしょうか。双方が自己の主張を一〇〇%展開していたのでは、相手の主張が入り込む隙間がないと言っているでしょう。そのとき自己主張のある部分を断念すれば、そこから相手の主張が染み入るように理解される回路が生まれ、相手がたとえ部分的にであれ『断念』を示したことへの信頼から、関係としての相互信頼が生まれてくるのではないのでしょうか。本当は庶民感覚では誰しもが知っていて、誰しもが普通の生活で実行していることなのです。

しかもこの場合、圧倒的な権力をもつ行政機構と、権力をもつことのない普通の民が対峙するとすれば、『断念』の幅を権力をもつ方がより広くとることによって、はじめて均衡が得られるのではないのでしょうか。運輸省がより多くの『断念』を示すことによって、はじめて相互理解から相互信頼への飛躍の扉が開かれるのです。

三、なぜ「仮死の土地に地発しを」を提案したのか

『断念の思想』の展開は後にゆずりまして、私たちがシンポジウムの最終回に提案した『仮死の土地に地発しを』という文章について説明したいと思います。それは白紙となった元BC滑走路跡地へのプランニン

グであり、また空港問題が解決しない故になおざりにされ勝手気ままな乱開発にさらされてきた、この地域全体の再建指針を示すことであります。この提案のなかに成田空港問題解決に向けた、私たちの基本的な考え方が示されています。ここで、この提案に至る私たちの考えを、多少の重複を許していただいて述べさせていただきます。

それは空港問題が始まった当初にさかのぼります。当時、私たちの地域は議会も含めてすべて空港反対で塗りつぶされてきました。しかし、それもつかの間のことで、次第に《条件派》と言われる集団が形成されてきました。反対同盟が日を追って少なくなっていくことに、口惜しさと苛立ちがつのり、私たちは条件派のことを裏切り者と罵っていました。しかし、その一方で《なぜ条件派が生まれるのか》という疑問は、私たちの頭のなかから離れませんでした。なぜなら『明日は我が身ではないか』、そんな不安が私たちの『強がり』の裏にはりついていたからです。彼らが空港に賛成して条件派になったのなら、何も恐れることはなかったのです。そうではなく、もっと別の理由で土地を手放していったことを、私たちは感じていました。

数年がたち、私たちは《百姓が土地を売るの、自分たちがやっている農業に問題があるからだ》とようやく気づきました。農業の未来に自信をもてないと思ったとき、土地に固執する精神は急速に崩れていくのではないかと。条件派と言われた農家も空港に賛成したのはごくわずかで、農業の将来への展望と「へいっときの大金」とを比べさせられたとき、農業を続ける意思は砂が崩れるように失せていったのではないかと。そのような目でみると、当時の時代の波のなかで、多くの農家が淘汰されていくのがよく見えてきました。時はちょうど高度経済成長の真っ只中、すべての価値が工業へ都会へとたぎっていた時期です。私たち自身ですら、空港問題がなく、また農家の後継ぎとして生まれていなければ、まがいなく都会へ出奔していた

だろうと思います。

この頃から、農業の価値は坂道をころげ落ちるようになり低くなっていくのです。しかも、本来農業を守るべき存在である農協は、農業をいかに工業的な手法に近づけるかに腐心していました。能率だけを考えた大規模経営、単一作物栽培による作物別産地化、収穫物の均質化と農協による大規模流通のすすめ、そしてそのための機械化、化学肥料、農薬の大量使用のすすめ、どれをとってもそこには農業のもつ固有性を生かそうという姿勢は見られず、工業的な能率主義を指向したものでした。私たちはそのようなことに気づかず、国や農協の指示に従って農業をやり、懸命になって空港反対を戦っていました。そして年々土が痩せ細り、作物が穫れなくなり、しかも穫れた作物は目にみえて貧弱になっていくという現実が直面したのです。このまま国の農業政策に乗っかっていたら、自分たちの農業が見えなくなり、空港に反対する根拠も見えなくなってしまうと思いました。

それが私たちが有機農法と出会うきっかけでした。そして土づくりからやり直していったのです。極端な言いかたをすれば、空港反対を続けていく本場の根拠を探るために、有機農法への転換を行ったのです。空港反対の政治理論よりも、『ここで百姓を続けていく、強い意志を持てるかどうか』が問われていると私たちは感じていたのです。そのことの自覚が、その後政党や党派との大きな分かれ目となっていきました。

有機農法を選択するということは、いままだ疑問に感じていた農業の一つ一つをやり直し、点検していくという作業にはかなりませんでした。それは明治以来すすめられてきた、近代農法、合理的農法に対する根源的な批判を含んでいると思えました。例えば、必要以上に大きな機械や大規模な施設を導入するために、借金や出稼ぎでまかなったりすること、自分の身体を悪くするほど農薬をかけること、いたるところでビニールを使って季節はずれの作物をつくることなど枚挙

にいとまがありません。次第に、農民が土と向かい合う時間が少なくなっていくのです。

当時は水俣や四日市などで公害の問題が深刻な事態を迎えていました。工業化一辺倒の政策にはじめて疑問が出されていました。そのような中で有機農法への試行錯誤を続けていた私たちは、『空港』がまったく違った姿で見えてくるように感じました。きわめて直感的ですが、空港は合理性と能率性の哲学に導かれた、工業化時代の一つの象徴のように見えました。成田空港も新幹線や高速道路と共に、高度経済成長によって膨張した経済を支える交通革命の一環だったのです。

また、私たちが選んだ産地直送という流通方法は、生産者と消費者が顔の見える関係を結ぼうというものでした。そのふれあいと討論のなかで、今まで当然のように使っていた農薬の使用をやめ無農薬栽培を実践してきたわけですが、それは高度成長の嵐のもとでどちらかと言えば被害者意識ばかりが濃厚であった私たちに、加害者という視点を学ばせてくれた貴重な体験でした。さらにその頃から始まった減反政策の結果、次第に村の中にも田圃が荒れたまま放置されるようになってきました。古くからの集落は家の前に田圃があります。昔から百姓は稲を作るとは言わずに田圃をつくると言ってきました。田圃が荒れるとスキヤマコモやセイタカアワダチソウという草が出て、稲の背丈より高くなって見通しが悪くなり、子供の遊びとか通学に大人の目が届かなくなってしまう。丈の高い雑草の奥から子供の声が聞こえても姿が見えない、今まで経験したことのない不安が村人のなかに漂うのです。私たち農民は田圃を作ることによって同時に風景を守り、そのことによって村の秩序を維持してきたことを強く自覚しました。

農業は合理性、能率性、採算性という側面からだけでは、割り切れないものをたくさんもっているのです。むしろ、農業的な価値を工業と比較すること自体が、何か根本的に間違っているのではないか、農業にはも

っと別の深い意味がある、そんな確信が土を大切にする農業を試みているなから少しずつ育ってきました。

それでもその頃から急速に叫ばれてきた地球環境破壊の問題を、身近で切実なものとして受け止める姿勢は、まだできていなかったように思います。八十年代の後半に至り地球温暖化やオゾン層の破壊など、環境問題が世界的規模で問題にされてきたとき、私たちは自分たちが選択してきた有機農業や産直運動が、時代と大きく係っていることをしみじみと感じました。

シンポジウムが続いているさなか、一九九二(平四)年六月、リオデジャネイロで開催された地球サミットで、アメリカのブッシュ大統領は「我々はこの地球を先祖から受け継いだのではない。子供たちから借りているのだ」と言いました。一九七二(昭四十七)年、ローマクラブが公表した『成長の限界』という報告では、環境問題の基調は地下資源の有限性とされています。しかし、それから二十年後に開かれた地球サミットにおいては、人類が進めて来た文明の規模が、温暖化やオゾン層の破壊に象徴されるように、地球がもっている生命圏の許容度を超えてしまっているのではないか、という深い危機感が共通の認識となりました。未来世代のために地球を破壊の危機から救うための行動が、世界的な緊急課題であることを地球サミットは示しました。

地球環境問題は国家だけでなく企業や自治体の方針変更、そして私たち一人一人の生活様式の変更を迫る重大な問題を含んでいます。公害の発生は技術開発によってかなり抑えられてきましたが、地球環境問題は技術で乗り越えられるという問題ではなく、特に先進国においては、これまでの経済成長至上主義の抑制が大きな課題となってきました。私たちが細々と始めた有機農法の実験は、私たちの暮らし方やものの見方を根底から変え、空港問題や地球環境の問題を共通の視点でとらえるところまで、ようやく到達したという気がします。

#### 四、地球的課題の実験村とは何か

人類は環境革命の時代に突入した

それでは、私たちが「仮死の土地に地発しを」で提案した『地球的課題の実験村』について、掘りさげていきたいと思えます。人類の時代は農業革命、産業革命を経て、今や環境革命の時代に突入したとみてよいと思えます。そのような観点にたった上で、なぜこのような地球規模での環境破壊がなされたのか、環境破壊を許した思想的な根拠は何かを問う必要があると思えます。

狩猟・採取文明から、人類が最初の大規模な自然に対する挑戦を行ったのは農業革命でした。それまで自然に対して受け身的に生きていた人類が、はじめて自然に介入したのです。植物を畑や田圃という特定の区画を作り、人工的に管理して『作物』に変えてしまっただけです。稲にしろ麦にしろ、野生種は稔ると粒が落ちて大地にかえる性質(脱粒性)をもっていました。人類は長い経験のなかから稔っても粒の落ちない変異種を発見し『栽培種』として育成してきました。農業はその意味では、植物に対する世代を超える探求から生まれた高度な管理技術と言ってもいいと思います。しかし、植物が大地でその生を育まれる以上、それととりまく風土や気候、また他の動植物との関係まで人間が完全にコントロールすることは不可能でした。むしろ、農業は作物をとりまく自然の環境に謙虚に耳を傾け、そこに内在する様々な性質を伝承的に語り伝え、その総合的叡智を『農法』へと高めてきたと思えます。ところが、人類の第二の挑戦とも言える産業革命において、人間の自然に対する感覚は一変してしまいました。農業において土地は作物を生み出す神秘的な力をもったものとして考えられていましたが、産業革命が生み出した工業においては、極端な言い方をすれば土地は工場のための敷地へと転化し、その神秘性を剥ぎとられてしまったのです。それに代わって土地を広



さと価格でみる『土地神話』が生まれてきます。人間の自然に対する謙虚さは失われ、自然は人間に役に立つか否かという観点でのみ評価されるようになり、限らない自然破壊の出発点ができてしまいました。

また、農業においては生産と消費の過程で生まれる廃棄物、例えば稲ワラや糞尿は大地に戻され微生物によって分解され、再び農業生産の過程に組み込まれておりました。ところが役割を終えた工業製品、例えば使用限度を超えた自動車やテレビは、単なる廃棄物すなわち『ゴミ』として埋め立ての対象とされました。夢の島のような広大なゴミ捨場が空いているうちは問題とならなかったのですが、どこかのゴミ捨場も満杯になつてしまい、不燃物、粗大ゴミ、産業廃棄物などの処理は大きな社会問題になりました。それどころか、工業は大地では分解できないPCBや放射性物質をも廃棄物として生み出してしまったのです。

農業は生産と消費の後に、土による分解と水による熱吸収という行程を経て、循環する系をなしています。しかし工業は生産と消費の間に金銭的な循環はあつても、物質的な循環は考慮に入れていないのです。工業は地球が何億年とかかって蓄積してきた地下資源である、鉄鉱石や石油などを自由に使うことによつてはじめて成り立つ産業です。貴重な地下資源に込められた年月の重みを考えず、それを掘り出すコストのみを計上し、加えて、廃棄されたものの処分や、処分にかかるコストを考えないことによつて、工業は農業をはるかに凌ぐ生産性を誇つたのです。私たちは学習の積み重ねによつてこのような工業と農業の構造的な差異をつかんできました。しかし、私たちが農業をやりだした頃は、ちょうど高度経済成長のさなかでしたので、あらゆる情報は「農業の生産性は工業よりはるかに低い。したがって農業は工業より劣つた産業である」と宣伝していました。それだけでなく、あるいはその風潮によつて、農業や農民に対する蔑視感覚が、私たちのまわりで『常識』へと育て上げられていったのです。

反論する理屈が分からず、心のなかで『どこか間違っている』と思いつつ、どれだけ口惜しい思いに臍を噛んだことでしょうか。

**地球的課題とは『自らの自由を律する』ことである**

私たちは今では、農業は循環という観点から見れば、工業より優れた産業であるということを確信しています。そして農業の回復が地球環境を救う重要な道であると考えています。しかし、なぜ工業優位の思想が世界的に信じられてきたのか、それにはもう少し人間の精神の問題が係っていると思います。一年前私たちは、『仮死の土地に地発しを』のなかで「子供や孫など次の世代の生存権を考えるならば、私たちの世代は、資源の自由な使用や経済のさらなる拡大に対して、なんらかの制限を課さなければならぬのではないか。簡単に言えば、環境をこれ以上破壊せず、次の世代の生存を保証するために、私たちの世代は自らすすんで、ある程度の不自由を引き受けざるを得ないのではないか」と提起しました。環境問題を『自由』という問題と関連させて提起したのです。それは産業革命以降の工業の発展・市場経済の発達と、『自由』あるいは『自由主義』という考え方は密接なつながりがあると感じていたからです。

オイルショックが世界を襲つたとき、人々は石油の有限性をはじめ知りました。それまで人々は地下資源が無限に存在すると思っており、そのことが生産の無限の拡大という夢を生み、とどまることを知らない経済成長と欲望の開発を促してきました。『経済の発展』と『自由の拡大』ということは、同じことを表裏の関係で表現しているのです。たしかに『自由』という問題は、思想・信仰の自由、表現の自由、職業選択の自由など、封建社会から少しずつ勝ち取られてきたわけですから、誰しもその価値に疑いをもつことがなかったと言えます。しかし、オイルショックによつて地下資源が有限であることが認識され、また八十年

代になって急速に浮上してきた環境問題によって、その考え方は大きな転換点に遭遇しました。分かりやすい例ですが、フロンガスは人間に無害と言われ自由に使用されてきましたが、そのことがオゾン層の破壊を招き、次世代・未来世代では大変な事態になるであろうことが予測されています。地球環境問題は私たちがごく普通に慣れ親しんできた『自由』という考え方に決定的な変更を迫っているのです。

もともと『自由』という考え方はヨーロッパで発展した思想です。《人間が自分自身の生命を保つために自分が持っている力をどのように使ってもよい、そこにはいかなる道徳的規制もない》というのが『自由』の原初的形態と考えられています。しかし、すべての人がそのように考えて自由を主張したら、《万人の万人に対する戦争》状態となってしまうので、人々は死の恐怖から戒律としての自然法（道徳的規制）を発見したと言います。ヨーロッパの哲学者たちが考察した『自由』は、このような意味で、常に《抑制を内包していることが前提》の思想でした。ヨーロッパにはその伝統は根強く、第二次大戦で戦火にあった都市が、戦前とまったく同じ姿で復興されていることはよく知られています。そこには建築の自由よりも『建築不自由の原則』が人々によって認知されているようです。やがて、その『自由』の思想は功利主義と結びつき、『自由』の基準はもつとも多くの人々が、もつとも幸せになること、つまり《最大多数の最大幸福》に変遷し、アメリカン・ドリームを生み出したと言われます。しかし、今度はヨーロッパ思想の伝統をもたない戦後の日本にそれが伝わると、『自由』の基準はほとんど欲望とか快感と同じ次元で受け取られてしまったと言えます。アジアやアマゾンの熱帯雨林の無制限の伐採、世界のひんしゆくを買った買春観光、バブル時代を煽った必要な土地ころがし、プライバシーを全く考慮しない芸能取材、世界各国へずかずかと踏みこむ限度を知らないグルメリ志向など、そこには倫理感覚が少しも

感じられませんが、そのことを規制することは、私たちの国では『自由』を犯すことだと受け取られかねません。

地球温暖化の問題、オゾン層破壊の問題など、急速に進んでいる地球環境の破壊という問題は、結果的な現象であり、真の原因は『抑制を失った自由』という思想だと私たちは思うのです。そのように考えると現代社会の最大の課題は、私たちの世代が『自らの自由を律する』ことができるかという問題だと思えます。現代科学でも近年になって同じことが指摘されています。地球という生命系もっている循環のシステムを断ち切ると、生命が存続の危機にさらされることから、循環システムを守るため『自由の制限』をしなければならぬという主張です。はじめて科学技術に限界が設けられたのです。自らの自由の制限があるいは自らの自由の抑制、これこそが切迫した『地球的課題』であると言えます。全世界とりわけ今まで経済成長を謳歌してきた先進国は、この課題を率先して遂行する義務があります。すなわち、地球的課題の実験村とは、《私たちの世代が享受している『自由』を、未来世代のことを考えて、自ら制限することができるか》という問題に挑戦する場と言っていでしょう。その試みを通して、新しい価値観を創造することなのです。そのことによって、私たちの子供や孫の世代に選択の幅を残すことができ、未来世代の自由を確保することができるのです。

《自らの自由の制限×自らの自由の抑制》という表現を使うと、非常に厳しいことを要求しているように受けとられることと思えます。しかし、現実には様々などころで、このような約束事は進行しているのです。もつともよく知られているのは核使用の抑制です。そして身近なところでは、多くの自治体が黒いゴミ袋から半透明のゴミ袋に切り替え、しかも分別収集を強化しています。北海道の伊達市ではゴミ収集の有料化に踏み切っています。それは市指定のゴミ袋を一枚六十

円（周辺地域では十円前後）にすることにによって行っています。このような規制も《自らの自由の制限》を促していると言っていでしょう。フロンガスの製造が二〇〇〇（平十二年）を目に全廃されることもよく知られています。これは国家や企業による自主規制ということです。また、地球温暖化を防ぐために、技術的な改良だけではなく、二酸化炭素を排出しないようなライフスタイルの変更が環境庁からも提案されています。言うまでもなく言外に自動車の勝手ままな使用をも戒めようとしています。一九七〇（昭四十五年）八王子市は光化学スモッグ対策としてノーマイカーデーを導入しました。その後、東京都や大阪府でも《車自粛の日》を設けましたが、「お願い」のために効果は薄く、大阪府では当日に道路改修工事をぶつけて実施したところ交通量が半減したという話もあります。『自らの自由を律する』、この問題は、成長至上主義への反省が世界的に現れて以来、様々などころで、直接的な表現をとらずとも実施に移されている、きわめて現実的な課題なのです。

## 五、実験村の三つの仕事

——まず、空港が『断念の思想』を受け入れる——

先に私たちは運輸省の「共生論」に対して、共生のベースには『断念の思想』がなくてはならないと言いました。そもそも成田空港問題が起きたのは、運輸省が地元の関係者に何の相談もなく位置決定をし、その後も強権的な手法で空港建設を強行してきたことに原因があります。空港の「公共性」を絶対視し、そのためには地域住民は我慢をすべきであるという論理が先行し、そこで生じる軋轢はすべて『対策』という次元で処理されようとしてきました。空港は常に地域の上位に存在していたのです。その結果、現在に至るまで空港と地域の関係は、空港が地域に対して一方的に我慢を押しつけている状態となっています。地域住民は

『静穏な生活の断念』を将来にわたって強いられています。しかも「完全空港」ともなれば、芝山町のおよそ半分が住めないような状況となり、『居住の不自由』も強いられます。今まで農業をする自由を断念させられ、村の平和を維持することを断念させられ、御料牧場のような憩いの場をもつことも断念させられてきました。空港は常に地域の上にたち、防音工事も施してやるという姿勢で臨んできました。我慢と断念は四半世紀にわたって一方的に地域住民が背負わされてきたのです。このような状態から共生という高次元関係に高めていくためには、我慢を双方向とすべきです。すなわち、空港側が断念の思想を受け入れる必要があるのです。空港側が完全空港を断念し自らを制限することによって、空港は地域住民が一方的に我慢をし続けていることに対する倫理性をはじめて示すことができるのです。空港は地域住民の『我慢に足る空港か』という声に、今後もその倫理性を問われ続けるのです。

また、運輸省・空港公団が一貫して強権的な手法を採ったことよって、四半世紀を超える空港反対闘争が現在に至るまで続いています。運輸省はこの円卓会議の場において、自らが引き起こしたこの対立を完全に終息させる強い意志を内外に表明すべきです。成田空港問題の原因を探るシンポジウムにおいて自らの非を認め、運輸省はどのような方法をとれば対立の構造を解消できるか、解消するかを明示すべきなのです。しかしながら、円卓会議に提出された運輸省の一連の文章では、更地に空港をつくる場合の民主的手続きについては述べられていますが、成田において現在も続いている対立を解消する手立てについては全く触れられていません。航空需要の増大による拡張必要論と二十八年前のBC滑走路計画が単に組み合わされているだけです。

運輸省がこのような姿勢をとるかぎり問題は何も解決しません。私たちが断念の思想をもって空港の制限を主張し、地球的課題の実験村を元BC滑走路跡地に

建設するよう提案するのは、すべての面において対立の火種が残らないようにという祈念からに他なりません。空港の不時着によっていわれもなく引き裂かれた村人の気持ちや、運輸省の強行策に怒り全国から駆けつけ、そして傷ついた無数の若者たちの精神は、元BC滑走路跡地が地球的課題の実験村として開放されたとき、はじめて落ち着くのではないのでしょうか。その意味では、地球的課題の実験村自体が、成田空港問題の不幸な歴史の鎮魂碑の役割を担っていくことになると思います。

私たちのこのような提案に対して、「これだけ金をかけてきたので引き返せない」という論理がいつも立ちばかりです。しかし、これは運輸省が成田空港問題について重大な決断を迫られたとき、いつも使ってきた論法です。根本にたちかえっての判断・決断を避けて、既成事実という言葉を使って解決を先送りしてきたことが、いかに事態を悪化させ、国家的損失をも大きくしたか、それは強調してもし過ぎることはないと思います。今度の円卓会議は運輸省にとって最後の決断の機会になると思います。既成事実を地域に押しつけることなく、将来を見通した勇氣ある決断をする時期にきているのではないのでしょうか。

#### 五―① 空港は自らを制限しなくてはならない

そもそも、成田空港が騒音をはじめとする負の影響を及ぼす内陸空港であり、しかも現空港が運用されているという事実がある以上、この地域における共生関係をつくるうとすれば、それぞれが『自らの自由を律する』という倫理を持たなければならないことは、当然の理です。したがって『地球的課題』は、次の三分野において考えられなくてはなりません。

- ① 空港が自らの自由を律するということ。
- ② 実験村が自らの自由を律するという課題を探索すること。

③ 地域が自らの自由を律するという指針に基づき、地域再建に取り組むこと。

最初に空港が自らの自由を律するという問題を考えたいと思います。まず、内陸空港が地域に与える最大の苦痛である騒音の問題です。共生という考え方をベースにする以上、住民が耐えられる限度を超えた騒音を発生させることは、許されないことになるでしょう。運輸省による航空需要の予測と飛行便数、絶対的なものとして地域に提示することは、共生の論理と矛盾し地域無視ということになります。飛行便数についても夜間飛行についても、地域との合意が図られた上で決定されるべきであります。そして合意された次元では必要飛行便数が確保できないならば、他の空港との組み合わせなどの手段を講じてそのカバーを行うべきです。

さらに今までも確認されてきたことですが、騒音の発生源を研究して、騒音の軽減に真剣に取り組むことが必要です。航空機本体および飛行場の営業騒音、原因が不明ながら周辺に迷惑をもたらしている低周波振動、これらを研究して少しでも騒音を減らすべきです。また航空機の飛行は夜間制限が行われていますが、飛行場本体の営業には制限がなく、営業騒音は二十四時間絶え間なく周辺に撒き散らされています。この営業騒音についても治外法権的な処置にするのではなく、地域との合意によって時間制限も含め軽減に努力すべきです。まず最初に、きわめて貧弱なものでしかない防音堤・防音林の造営に、空港公団は本腰を入れる必要があると思います。少なくとも幅一〇〇m程度の防音林を設置して、騒音の軽減はもとより、地域と空港との間に精神的な緩衝地帯をつくるべきだと思います。地域と空港がフェンス一つで接しているのは、そこで働き生活している者にとっては、常に違和感に襲われ耐えられないものです。少なくとも空港の周囲を緑でおおうことは、空港建設の過程で三十万本余りの樹木を伐採した者の義務でもあります。

次に円卓会議の後に設けられるであろう《共生懇談会》について、私たちの考える最低限の規範を述べておきたいと思えます。《共生懇談会》の組織構成などについては円卓会議の場において決められると思えますが、問題は討議される内容と権限です。私たちは《共生懇談会》においては、成田空港と地域に係るあらゆる問題が討議の対象になると提案します。そこでは騒音の問題、周辺の環境回復の問題と並んで、空港内環境の内部および外部（第三者機関）からの監査という課題が大切な位置を占めると思えます。もし、運輸省が言うように空港が地域の一員になると言うなら、空港はその内部の環境などに関する問題を地域に情報公開すべきです。地域にとって今後の重要な課題となる環境回復の問題に、空港内部も何らかの義務を負うことになると思えます。そして《共生懇談会》で合意されたことが、空港や空港内企業の営業も含めて規制できる権限をもつことが必要であると提案します。

そのようなことを踏まえて、元BC滑走路跡地に、「騒音軽減に関する研究機関」「森林復元研究機関」および空港内ことは空港が処理すべきであるとの原則から、「空港内廃物・廃熱リサイクル研究所」などの設置が考えられます。また現在では空港内に降った雨は排水施設を通して一か所に集められ、そこから川に捨てられています。本来は御料牧場の樹木の作用によって保水され、少しずつ地域の地下水脈に流れ出していました。かつて御料牧場もっていた水の涵養機能の代替として、大量の雨水を再利用することが考えられてしかるべきだと思えます。

次に国際交流の在り方について意見を述べます。私たちは運輸省の空港拡張論の背景に航空需要の無限増加仮説があり、その奥には経済成長の無限拡大仮説が潜んでいることを指摘しました。経済成長至上主義が地球環境をこれほどまで痛めつけてきたことが分かっている以上、航空需要増加説もこの問題に正面向か立ち向かわなくてはならないと主張しました。既に

時代は開発・経済成長至上主義から地球環境保護、発展の抑制へと大きく転換しました。航空需要は量的拡大から質的深化へと転換させていく時代となっているのです。

例えば外国人労働者に無条件・無制限に働く場を開くということが考えられるでしょうか。無条件・無制限ということでは草の根国際交流がなされるという立場に立つたら、日本の経済はパニックに陥ることは目に見えています。国際交流といっても、実際にはどのくらいの数が適切か、どのような条件を設けるかが検討されるべき問題となっているのです。むしろ国際化の進展、よく言われるボーダレスな状況というのは、逆に国家としての境界を適切に設定するということが要請されているのだと思えます。そのことに対する敏感さを失うと、外国人労働者の排斥というような運動が起ころかもしれないのです。そのようなときのほうが、はるかに危機は深刻なはずです。今冷静にそのことを予測しながら、国際交流の量的拡大から質的深化へと理性を働かせることが、ボーダレス時代の国家の重要な課題となってきたと言えます。

さらに国際化ということとは、そのことによって生じる困難な側面、外国人労働者の就労問題や難民の問題なども含むものです。元BC滑走路跡地に「外国人のための簡易日本語学校」「外国人労働者相談センター」「外国人女性の駆け込み寺」というようなものが設営され、困難な問題に対処する最低限の姿勢を示し、それを地域が一体となって支えていくことが考えられます。

## 五② 実験村は農的価値の回復を目指す

次に「実験村が自らの自由を律するという課題を探求する」という項目に移ります。『自らの自由を律する』ことによって目指す目的は、『これ以上の自然破壊を防ぎ、物質循環のシステムを回復する』ことが基本になります。私たちの世代の生命維持と、次の世代の生

命の再生産を保証する地球環境を、いかに保存し後世に伝えていけるかということです。そのことを根底において、さらに家族、夫婦、共同体、男と女、生活と労働など、他者との関係あるいは集団の生存様式の新たな在り方、個人の精神の新たな有り様が、『自らの自由を律する』という課題を軸として探求されていくでしょう。実験村はそのことの可能性を探る、あらゆる試みを行う場として開放されるでしょう。

ここでは基礎となる物質循環について述べてみます。海の水が蒸発して水蒸気となり、やがて大気のおかげで雲となり雨となって地表に降り、今度は川となって再び海にそそがれる、物質循環にはこのような水や大気が地球レベルで動いている大循環と、動物、植物、微生物が行う食物連鎖と言われる小循環があります。動物はふつう植物や他の動物を食べ、糞尿を排泄して生きています。生命を終えた動物は遺骸となって糞尿と同じように、土中の微生物によって分解されて土に戻ります。土は再び植物を育てるという食物連鎖の循環が行われています。この循環のシステムが維持されることによって、地球上のあらゆる生命は生存が可能になっていくのです。環境破壊がもたらしている基本的な問題の一つは、この循環のシステムに分解されない廃棄物が混入し、システムそのものが断ち切られつつあるということです。したがって、『物質循環のシステムを守る』ということは、この二つの循環システムに混じってくる廃棄物（廃物・廃熱）を、いかに少なくするかという課題なのです。このような観点から見ると、農業は循環を基本に据えた産業と言えます。したがって農業と農業に内在する叡智を学ぶことから、私たちは現在の物質循環システムの危機を救う方向を見いだせると思えます。

しかし、産業革命以来膨らんできた工業的価値優先の考えは、第二次大戦後の石油文明の爆発と結びつき、誰もが疑問をはさむ余地のない絶対価値のように今でもなっています。その流れのなかで、農業は最近では

三K（きつい・汚い・危険）職種と言われるようになり、農業を選択する学卒者は限りなくゼロに近づいています。大量生産・大量消費を謳歌した高度経済成長と、農業を生産性の低いものと認め、それを克服するために『農業を限りなく工業化』しようとした農業基本法によって、日本の農業は存続の危機にまで追い込まれていると言つてよいと思います。

一貫してすすめられてきた近代農法によって、『農業の工業化』は進み、農業の中からも土に返せない廃棄物がたくさん出てきています。促成栽培のためいたるところで使われているビニールも、農業の内部では分解されません。化学肥料のみの栽培によって、土中の微生物が減少し、土の分解の能力は著しく低下しています。農業はいわゆる害虫と天敵という生態系の関係を、一方的に破壊しています。工業の大量生産方式をまねた作物の画一栽培は、植物の多様性の範囲を狭め、植物が本来持っている遺伝的な抵抗力を弱めていると言われます。また水耕栽培は土を介させないので、土による分解という循環のサイクルをその内部に持っていない。さらに最近では、地球温暖化の原因となる温室効果ガスを発生することによって、農業そのものが環境悪化へ直接加担していることが指摘されています。それは収量の増加をはかるために、多量に投下された窒素肥料によって生まれる酸化窒素や、生ワラをそのまま水田に鋤こむことから生まれるメタンのことを指しています。収量を増やすために肥料を多く入れる、それが環境の悪化を招いているとしたら、農業も根本的などころで発想の転換を迫られていると言えます。

実は増収のためにたくさん肥料をやるとするのは、明治政府がヨーロッパから農学者を招き、その農学者の指摘を受け入れてから行われてきたことと言われます。それ以前は江戸時代の『農業全書』に「我身上の分限をよくはかりて田畠を作るべし。各其分際より内ばなるを以てよしとし、其分に過ぐるを以て甚だあし

とす」とあるように何事にも控えめであり、少ない肥料で低い収量ながらも比較的安定した収穫が維持されてきたようです。外国の農学者が勧めた肥料を多くやるという農法は、当時の稲作先進地であった北九州の老農たちの猛反発にあります。その老農たちに学んで明治農学の第一人者となった横井時敬は、増収目的で肥料を多くやると『生長しすぎ』になるとの考えから、多肥化・多収穫の政府方針のなかで、ひたすら生長抑制の理論を作りだします。ヨーロッパの乾燥地帯の農法である多肥主義を、湿潤なモンスーン型の日本にそのまま適用することへの疑問があったのだと思います。江戸時代の小肥主義も生長を抑制するためだという説もあります。今流行りの有機農法も、化学肥料や農薬を使わないということを除けば、多肥・多収穫主義という点では、意外と近代農法と同じ方向を向いているのかもしれない。日本農法の流れのなかに、増収一本槍とは違った考え方があるのは、今の私たちに貴重な示唆を与えていると思います。

本当は『ゆとりあるのんびりとした農業』が求められているのだと思います。その意味では、環境の違うヨーロッパ型の農法に引きずられることなく、アジアのモンスーン型の農法がもっていた知恵を、もう一度探ることが必要なのかもしれない。環境への悪影響を伴わず、アジアのすべての人々が食べていけるような農の在り方が模索されているのだと思います。

実験村は基本課題である物質循環のシステムを守るために、中心的なテーマを『農的価値の回復』に置くこととなります。農業を本来の循環型に戻すこと、土が分解できる廃棄物は極力土に返し、土が分解できない廃棄物は少しずつ使用を控えるべきです。そこでは、今まで行われてきた農業、農法の見直し、国内だけでなく国際的な農業および農民との交流によって、農の復権を目指すこととなります。

しかし、農業が農業の枠内でどんなに頑張っても、農的価値の回復はなされなれないと思います。冒頭に述べ

たように、米が農産物と感ぜられず、輸入品目の一つとして受け取られ、国産米とタイ米をセットで買ってきて、平気でタイ米を捨てるという精神が国民の大部分にある限り、農業や農的価値の復活は望めません。農業が今も衰退を続けているのは、工業的価値が優位だとする社会構造が今も続いており、経済成長によってまだまだ夢が膨らむと信じている人の方が多いからです。農業の位置が低く見られている限り、農業の側がどんなに夢を描いたプランを提出しても、農業に『人』が戻つてこないのです。工業的価値が優先するという考え方は、その背後にある経済成長の理論、そして自由の思想、そこに鋭いメスが入れられない限り農業は復権しません。もし今後も発展を続けようとするならば、地下資源を今まで以上に使つて、しかも廃棄物の捨て場をどこかに確保しなければならなりません。日本のような国では、資源にしる廃棄物の捨て場にしろ、国内では多くは望めないわけですから、必然的に『発展途上国』に求めていく以外なりません。このパターンを繰り返すことは国際信義上からも許されません。『発展の抑制』が常識となる社会を築くことが必要なのです。それは世界に先駆けて国民全体をへんげから解放したこの国が、率先して取り組むべき課題です。つまり価値観の転換の問題であり、本質的には『教育の問題』なのです。

そのようなことを踏まえれば、元BC滑走路跡地の実験村に、例えば関東一円の小中学生がカリキュラムとして農業体験できる場、集団で一定期間体験すれば『農業と循環のシステムが学べる場』を創りだすことが考えられます。また、明治以来一貫して続いていた増収一本槍の近代農法からの転換を模索するため「アジアの農業との交流の場」も考えられるでしょう。さらに「都市と農村の交流の場」誰もが農民になれるシステムの研究「農業と工業、農業と商業の新しい関係を探ること」などの試みを通して、二十一世紀の農業と農村の在り方が模索されることとなります。

## 五―③ 地域再建を実現する『地域主体』の創出を

それでは最後に「地域が自らの自由を律するという指針に基づき、地域再建に取り組む」という課題に移ります。その前に、この円卓会議で言われている『地域』という言葉について私たちの考えを述べさせていただきます。水田農耕をベースとする私たちの国では、ふつう一つの河川（関西の一部では溜め池の場合もある）にそって展開される、水利を中心とした生産・生活の範囲を地域と呼んできたと思います。もちろん狩猟の民や漁村や商人世界では、それとは異なる概念があると思いますが、農村部においては村落共同体が地域と呼ばれる最低限の単位であったことは間違いないと思います。この北総台地においても、成田市から利根川にそそぐ根木名川水系と、芝山町から九十九里浜にそそぐ高谷川水系はそれぞれ別の地域感覚を形成してきており、昔の国の名前でも下総と上総と国の名を違えていたほどであります。今、この円卓会議において『空港圏』とか『エアーフロント』という言葉によって、成田空港を中心とした一つの地域が以前から存在するかのようになっていますが、こうした地域概念が生じたのは、いわゆる空港問題が発生してからで、わずか二十数年の歴史しかないことを忘れてはいけません。確かに、あまりにも大きな成田空港という『新住民』の存在があったからこそ、それを取りまく市町村や住民は、その痛苦も含めて協力しあってきたのであり、その作業を新しい地域という概念でくくっていくことは今後も必要であると思います。しかし、その際忘れてはならないのは、この新たな地域概念は、それまで農村地帯で慣行的になじんでいた生態系を根本とする地域概念とは異なるということです。そのことを肝に銘じておく必要があると思います。

その上で地域の再建というテーマを考えてみます。空港が自らを制限し、元BC滑走路跡地が地球的課題の実験村として開放されたとき、地域と空港ははじめて共生の可能性を探る対等の位置にたつことができず。それには幾つかの基本があると思います。まず、空港が及ぼす経済効果のみに依存するのではなく、あくまでもこの地域が、経済的な自立を成し遂げることを目標とすることです。地域のなかに潜在的、伝統的に存在する内発的な力を掘り起こすことによって、地域自身が独自のパワーを持つことが何よりも大切なことになるのではないのでしょうか。

次に空港はこの地域が持っていた広大な樹林と農地を破壊して出現したことを考えなければなりません。そのため、この地域の再建を考える場合の基本の一つに、自然をこれ以上壊さず、できうる限り自然の回復に力をそそぐということが据えられなければならないと思います。そのためには、乱開発の禁止および空港関連施設の農村部への無制限な進出を許さない、という基準がまず確立される必要があるでしょう。空港の影響が大きいため、私たちはややもすれば空港との関係だけでなくものを考えがちになります。しかし、この地域の自然回復にとっては、前述したような河川や生態系を軸とした歴史的な地域概念が、貴重な指針として蘇ってくると思います。この地域の最大の産業である農業の持続にとって何よりも大切なのは、農業をやりやすい環境を積極的に維持することだと思います。

さらに、地域が自立していくには、地域再建をリードしていく新しい『地域主体』の創出が不可欠だと思います。仮にここではそのような組織を『地域協議体』と名づけておきましょう。地域再建の計画を自治体などの公権力だけが行うのではなく、地域に生活の本拠をおく住民主体の協議に委ね、それを自治体等が支えるという新たな組織、『地域協議体』を創り出す必要があると思います。物質的な豊かさから、精神的な充実を求める時代の変化に敏感に感じるには、地域住民の声を主体とする『地域協議体』のような組織が必要なのです。そこには従来の組織の枠を超えて、農民、商業者、情報産業関係者、公務員、教員、医者、芸術

家などの自主的参加が求められます。そして重要なのは、海外も含め、この試みに関心のある様々な人々を門戸を開いておくことです。

このように形成された『地域協議体』は二つの方向で仕事をします。その一つは元BC滑走路跡地に開放される実験村運営の重要な一翼を担うことです。実験村では「騒音軽減研究施設」などの空港の制限分野、「外国人労働者相談センター」などの国際交流の質的深化をめぐる分野、「農業と循環が学べる場」など農的価値の回復に関する分野などの幅広い空間が展開します。その運営に参加することは、地球的課題の最先端の試みを共に担うことになるでしょう。

もう一つは、実験村で得た成果を地域に還元し、その指針をもって地域再建を行うことです。そのことによって、ふつうの市場経済や公的な地域計画が、ややもすれば見落としがちなる「廃棄物と分解」という問題を、地域に生活をもつ者の立場から見直していくことができると思います。『地域協議体』は、森林や水資源の保護、循環を旨とする有機農業への支援をはじめ、地域環境を保全するための教育的役割も担うこととなります。さらに地域内の企業（空港内も含む）と、地域環境の保全のための情報公開や相応の負担の協定を結ぶことも考えられます。また背後からそれを応援するために、自治体は物質循環を阻害する行為を禁止する条例をつくるべきです。このように『地域協議体』の仕事は経済活動の側面をもちますが、それは市場経済と競争できませんので、国や自治体は財政的にも支えなければならぬと思います。また、地域住民も自発的にその活動を支える必要があると思います。

そのためには、ドイツのフランクフルト市民がつくりだしたエコ・バンクという考え方が大いに参考になります。これは、市民が地域内の環境や教育、女性問題などに関する事業や企業に対して融資する銀行であり、預金をする市民は目的別に投資先を選ぶというシステムになっているそうです。それに加えて最近唱え

られているのは、そのような市民銀行ないし信用組合のような組織がプリペイドカードを発行し、資金の地域内循環を図るということです。地域内の資金を外部に流出させないで、環境保護などの有効な目的に使うために考えられたシステムとして注目されています。エコ・バンクのような発想には、門前町をはじめとする商業者に蓄積された叡智が役にたつように思います。

国内の例では、宮崎県東諸郡綾町で、一九八八(昭和三十三)年に有機農業を奨励する条例を制定しています。自然の生態系を壊さない農法ほどランクを上にし、それを農産物に表示していると言います。岡山県でも同じ年に有機農産物の認定制度をつくり、年間三千万円の補助金を出していると言います。また河川の氾濫を防ぎ水田のもつ遊水機能を維持するため、水田農家に補助金を交付する制度を設けているところもあります。

《地域協議体》は様々なところで行われている(試み)を参考にしながら、地域再建に取り組みることになります。

## 終わりに

私たちがこの提案をまとめているさなか、大蔵省が『環境保主型の経済発展の在り方』という財政金融研究所のリポートを発表しました。そのむすびに「今後我々が目指す文明の在り方とは、最小の生産・消費・廃棄により、一定の富のストックを維持していくというものであろう。……行政、企業、個人のそれぞれが、将来の世代を念頭においた長期的視点に立って、それぞれ必要な負担をしていかなければならない。それは、制度改革に向けての努力や、費用の増大、生活上の不便など様々な形で現れよう。……あらたなシステムへの移行を先延ばしすることは、結局、将来の世代に一層大きい負担を残し、選択の幅を狭めることになる」とあります。(成長の抑制、廃棄物の減少)へ将来世代

を考えての不自由さの甘受)は、既に政府の方針になろうとしています。運輸省が時代の変化を無視して、元BC滑走路跡地を地球的課題の実験村に開放するという決断を先延ばしすることは、将来の世代に一層大きな負担を残してしまうこととなります。円卓会議全体の力で地球的課題を共に担っていくことを提案いたします。

一九九四(平六)年七月二十六日

どうも長いことありがとうございました。

## 隅谷三喜男(隅谷調査団団長)

一時間余にのぼる時間を取るだけの内容をもった意見の発表がありました、これは今後、成田空港地域の問題を考えていく場合の非常に重要な一つの問題の提起であるというふうに思います。

この内容は既に外に向かつて発言されておりまして、そういうことで我々も数日前にこれを読ませていただいたのですが、それをめぐって既に運輸省や千葉県の方から発言を求める声を聞いておりますので、はじめに運輸省の方からお願います。

## 縄野克彦(運輸省審議官)

それでは、運輸省の考え方につきまして、お手元に資料を配布させていただいておりますので、これによりましてご説明させていただきます。

反対同盟の主張は多岐にわたり数多くの事項が含まれておりますのでそれらの全てについてコメントできませんが、主張の主旨は全体として理解できました。運輸省としては、次の点は重要な問題と考えますので、この際、運輸省の考え方を述べさせていただきます。

一、対立構造の解消についてでございます。

円卓会議の最大の課題が対立構造の解消にあること

は同意見でございます。シンポジウムにより国と反対派農民との力による対決構造を解消しましたが、空港をめぐる賛成・反対の対立構造は終結されておりません。対立構造が生じた原因は、空港が必要であったとしても、空港づくりの過程において、そこに住んでおられる方々の農業の現状および将来について十分な話し合いが行われないうまま、空港建設を進めてしまったことにあります。その結果、戦後開拓された農地の農民や空港周辺の農民を中心に、空港への用地提供や空港からの影響によって、将来への夢を砕かれたと思う人が数多く生じ、これが対立構造の始まりになると共に、空港建設が進む過程で力と力の対決へと拡大していききました。

一方で、様々な事情があったにせよ、空港建設のために用地提供を行った人や騒音地域から移転していった人も少なからぬ数が存在しており、空港が当初に計画した形ででき上がるのを待っており、空港が当初に計画されています。その結果、国と地域の間が生じた対立構造のほかに、地域の中に生じた賛成・反対の対立構造が、シンポジウムを経た今日に至っても解消されずに残っており、この事実および歴史の重みは、十分認識されなければならぬと思っております。

反対同盟は、これらの対立構造を解消するため、双方が自己の主張を一〇〇%展開するのではなく、お互いに自己の主張のある部分を断念するべきであると主張されました。また、その場合に権力をもつ側が権力を持たない側に対し、より多くの断念を示すことが必要であるとされています。

私どもとしては、対立構造が上述のような経緯と性格を有していることに鑑み、これを解消するためには国と反対同盟のみならず地域の代表も参加した円卓会議の場において対等の立場で理性ある議論を尽くし、その結論に従うことが必要と考えます。反対同盟の主張する断念の意味がそのような円卓会議の結論に従うということであれば、私どもも理解できるところであ

ります。したがって、運輸省は権力を持った者としてではなく、対等な立場にある構成員として円卓会議に臨んでいるものであります。

二、地球的課題の実験村についてでございます。

反対同盟は、空港反対運動を通じて、農業の在り方そのものについて問うに至り、有機農業と出会い、またそのことにより、工業優先の考え方に對し、農業には工業と比較することのできないもつと別の深い意味があるという認識に至り、さらに自分たちの進めている農法が地球的規模で問題となっている環境問題に深く係っていること、またこれまでの経済成長至上主義を抑制するという考え方にまで到達したと述べています。その中で成田空港が、合理性と能率性の哲学に導かれた工業化時代の一つの象徴のように全く違った姿に見えてきたと述べておられます。この主張は既に第十五回のシンポジウムで「仮死の土地に地発しを」で述べられておりますが、今回この認識を發展させて、地球環境問題が、経済の發展や自由の拡大、抑制を失った自由との係りがあるとなりました。地球的課題の実験村は、この認識を踏まえて、未来世代を考えて自由を自ら制限できるか否かに挑戦する場と述べられています。そしてこれ以上の自然破壊を防ぎ、物質循環のシステムを回復することを目指して、実験村の中心テーマを農的価値を回復することにあるとし、工業的価値が優位だとする社会構造にメスを入れ、發展の抑制が常識となるよう価値観の転換を求めるための活動をするとしてあります。

い関心をもつて理解する努力を行わなければならないということですが、今日の経済社会は、これまでの経済成長至上主義から地球的規模の環境問題の視点を持った持続的発展が可能となるような経済社会に發展することが求められていると思います。その意味で反対同盟が主張される未来世代のために自由を制限するという考え方は理解できると思います。また、そのような観点から、農的価値の回復が求められていることも理解できるものと思います。

このような意味で、この実験村は、反対同盟の一步踏み出した新しい目標を示したものと受け止めますが、その具体化のためには、運営主体、事業内容、設置場所など、なおいくつかの問題を抱えていると思います。以上のような地球的課題の実験村を元B、C滑走路跡地に建設するという反対同盟の考え方に對し、私どもとしては、首都圏の将来にわたる国際交流の基盤となるあと二本の滑走路をもつた国際空港をつくる必要であると考えております。成田空港をより良い国際空港にしていくことは国民の願いであり、また地域が豊かになるための重要な計画として支持して下さる方も多いと思っております。

地球的課題の実験村をどう受け止めるか、成田空港の整備をどう進めていくかは、共に地域としても大きな問題であると考えています。したがって、国と反対同盟のみならず地域の代表も参加した円卓会議の場において、この二つをどのように関係者全員のコンセンサスに導いていくかが重要であり、そのために今後関係者全員が努力を尽くしていくことが必要であると考えています。

三、空港運用の制限についてでございます。

反対同盟や地域の方々から現空港について様々な問題点が指摘されましたが、この際、それらの問題点を含めて空港運用の基本的な考えを申し上げます。飛行便数については、私どもとしては空港が国民全

体の貴重な社会資本であることから、滑走路の適正利用の限度まで利用できることを前提に決めることが望ましいと考えています。また、その際生じる騒音問題については、私どもとして最大限努力していくことが必要と考えます。このような考えに對し地域からご意見がある場合には、私どもとしては、便数を減らすという方法だけでなく、騒音対策を充実するという面も併せて総合的に対応させていただきたいと思っております。

いずれにしてもこの問題については、地域と相談のうえ決定すべきものと考えています。夜間飛行の制限についても、地域と相談のうえ決定すべきものと考えています。成田空港については開港に際し、千葉県と協議した結果、同空港が国際空港として運用されることおよび地域の静穏を確保することという二つの要素を考慮し、当時の羽田空港と同様の条件で、二十二時台までの運用が決まったという経緯があります。したがって、私どもとしては飛行時間については、今後とも二十二時台まで運用させていただきようお願いと共により、二十二時台の便数を必要最小限とするよう努力していきたいと思っております。

以上に加え、円卓会議で要請のあった移転対策の充実や今日、反対同盟が提案した騒音の軽減に関する研究機関の設置については、具体的な内容、方法は今後の検討課題としても、その趣旨は受け止めたいと思っております。また、反対同盟は空港建設の過程で多くの樹木が伐採された経緯を踏まえると、少なくとも空港の周囲を緑で覆うべきであると提案されました。私どもも空港建設の過程で失われた緑を回復することは空港設置者の努めと考えており、このような観点から、空港の周囲のみならずその周辺を含めて緑の回復のための具体的な計画を定め、その推進に努めていきたいと思っております。

反対同盟は、共生懇談会の内容と権限について空港と地域に係るあらゆる問題を討議の対象にすることを提案されました。私どもは、共生懇談会での討議の対

象は共生に係る問題が中心になると考えますが、その具体的な内容については、今後、同懇談会の組織、構成等と併せて相談させていただきたいと思っております。以上でございます。

#### 隅谷三喜男（隅谷調査団团长）

また後で、ご意見があれば言っていたらごにしまして、次に千葉県の方から…。

#### 中野 晟（千葉県副知事）

「児孫のために自由を律す」に対する件の発言要旨をお配りしてありますが、これによりまして発言させていただきまます。反対同盟の今回の提案について、県としての考え方を述べさせていただきます。

シンポジウムの最終回到同盟が提案した「仮死の土地に地発しを」から、円卓会議での多くの論議を経て今回の提案がされたわけでありましたが、これらを通じて明らかにになったことは、空港反対運動が「自らの農地を守り、農業を守る」という視点から始まり、「農業を中心とする村の連帯」「自然環境と共に生きる農業」、さらには「工業を中心とする経済成長に対する農業の位置付け」という課題に導かれ「地球的問題の実験村」を提起するに至った道すじについては、広く理解されるべきものと考えるところであります。

確かに、戦後農業は、指摘されているように、「合理性、能率性、採算性」を重視する道を歩んできました。これは、農業がかかえていた古い制度からの脱皮や、農村における生活レベルの向上という命題のもとでは、必ずしも否定されるべきことではなかったにせよ、農業の歩みをこのまま進めていくことができるのか、と言えば、楽観的にそうだとはいえ切れない状態にあることも事実でございます。

同盟の提案でも、「農業的な価値を工業と比較すること自体が、何か根本的に間違っているのではないか、農業にはもっと別の深い意味がある。」と言っているよ

うに日本人が農業との深い係りをもって生きてきた、という歴史を踏まえるならば、単なる産業としての農業を超えて、新たな農業のかたちを模索する時期にきていると考えます。

以上のような意味で、同盟が、基本的な農業の在り方としてとらえた有機農業、さらには今回提案された「地球的問題の実験村」の構想については、農業の将来の方向についての一つの重要な選択肢と考えなければならぬと思います。県としても、これまで地方ある土づくりや有機物主体の土づくり、農業試験場での無農薬栽培の研究などを進めてまいりましたが、単にこれら施策的な意味の問題としてではなく、農業者自らが進めていこうとする主張において、さらには、その主張が世の中の仕組みを変えようとする抽象的な主張ではなく、自ら土を育み、耕すという行為を伴った精神のもとに提起されたことに、意義があると思うのであります。

県としても、自ら農業問題を考えていくという検討の一つのよすがとして、「地球的問題の実験村」の構想については、農民の皆さんの主体性を大切にしながら、バックアップしてまいりたい、と考えております。この提案ではその具体的な形は明らかにされておませんが、さらに論議を重ね、より具体的な提案として明らかにされるよう、期待しております。

次に、円卓会議において解決すべき課題である「対立構造の解消」について述べさせていただきます。

同盟は第九回円卓会議において「成田空港をめぐる対立構造の解消（空港問題が起る前の平穏な地域に戻すこと）こそが最大かつ最終の目標である」との考えを示すと共に、今回の提案でも対立構造の解消を主要な課題としてとりあげています。県としても、「この地域の中に対立と葛藤がある」ことを認め、この二十八年間の歴史の当事者の一人としての責任を痛感しつつ、対立構造の解消が、地域として最大の課題であることを改めて深く認識しているところでありまます。

しかしながら、同盟が主張する、元B・C滑走路跡地に「地球的問題の実験村」を建設するという提案は、「対立の構造」を「空港」対「地域」という関係に限定することにはならないでしょうか。このことは、この円卓会議を支え、注目している方々に対してともすれば円卓会議が、国対同盟という図式で進行されているように誤解され、地域とは何かという視点をあいまいにさせることにならないかと思っております。もちろん、対立の構造が、空港建設という国の動きから始まっているということは事実であります。二十八年間に及ぶ歴史の中で、地域の中に、空港建設を問題視する人、これを期待する人という対立をも生み出してまいりました。また、メリットを受ける側の人と、メリットを受ける側の人とは、必ずしも同じではありませんが、元B・C滑走路跡地についても、やむなく生活の場や方向を転換して、移転された多くの方々がいることも忘れてはならないと考えます。空港をめぐる地域というとならえ方は大変複雑であるという認識をもたなければならぬと思うのであります。したがって、私どもは、円卓会議が目指すべき「対立構造の解消」とは、二極対立という単純なものではなく、多極的な構造を持っているという認識を持たなければならぬと考えるところであります。

この地に、どう「地球的問題の実験村」を実現するのか、また自然環境をどう回復し、地域コミュニティを維持していくかという課題と共に、一方で、地域の均衡ある発展のために空港整備が必要であるという考え方や、単なる経済発展の延長上に空港があるという視点ではなく、国際交流の高まりや、国際相互依存の強まりをどう受け止めていくか、といった総合的な視野から問題解決の糸口を見い出すのであれば結果的に対立構造の解消はできないのではないかと、考えるものであります。この点で、反対同盟では、地域ということをどのようにとらえているのか、また、対立構造の解消という点について具体的にどのような対立を



**高橋朋敬（運輸省首席安全監察官）**

お答えさせていただきます。河宮先生の整理は大変明快だと私は思います。運輸省が「いい空港」をつくりたいということにおいて、今までいろいろなことを申し上げてきていること、そのこと自身が決して国民の支持を得ていないとは思っていません。また、実験村について今主張されたことは、私も評価いたしたように、そのこと自身は非常に高い理念を持ったものでありますので、幾つかの課題はあるとは思っています。そのことはそのこととして、どう実現すべきかということになるんだらうと思います。

問題は、B・C滑走路跡地にそれをつくるということにおいて競合しているわけですから、そこに問題の焦点があるということになります。その意味で、じゃあ、そのいい目的のためにどう空港をつくっていくかということに関し、私もは、これまでいろいろと説明してきているわけですが、先生はいい空港をつくることに関し、いろいろと地域と共生する過程でどういうふうな主体的取り組みがあったのかということが問題になるだろう、このように言っておられるわけです。その中で、「いい空港」の場合にはもっと敷地がたくさん要るにもかかわらず、狭くしたことで「いい空港」をつくる条件を放棄してしまっただか、あるいは手続き面においていろいろあった面で、それもまた「いい空港」をつくる条件に影響を与えてしまったというふうに言われましたが、むしろ私は、その点については、いい空港を地域に対してどうつくっていくか、地域と共生するという観点からどう主体的にその問題を説明していくかということをご説明していく中で、B・C滑走路用地に空港をつくるのが地域と共生し、受け入れられるような形のものにしていくということをもう一度説明していくこと、論点を明らかにして関係者と議論していくことの中で、その主張というものがきちんと理解されていくべき余地がまだ十分あると思いますので、そういうふうな形で議論を整理し

ていくべきだろうと私は思います。

それから、同盟の実験村についても、これは対抗するような形でとらえて良いのかどうか分かりませんが、同じB・C滑走路跡地ということであるならば、地域との関係ではいろいろな課題があるはずですし、県の方からも提案された「地域」という問題をどうとらえるか」といった問題もありますので、そういった点についてもやはり議論を尽くしていかなければいけないのではないかと思います。その意味では、これからの円卓会議で論点を整理しながら深めていくべきだということに思っております。

**隅谷三喜男（隅谷調査団団長）**

まだ必ずしも議論は煮詰まっているとは思いませんが、まだ次回がありますから…。

**柳川秀夫（反対同盟員）**

今河宮先生が意見を言われましたが、隅谷先生も後で感想を言われると思いますので、その他の先生にもちよつと感想をお聞きしたいという気がしますが。

**隅谷三喜男（隅谷調査団団長）**

私は最後に少し申し上げますから…。

**山本雄二郎（隅谷調査団）**

今日の同盟の「児孫のために自由を律す」という、非常に格調の高い文明論を印象深く聞きまして、円卓会議が終盤を迎えるに当たって同盟の考え方というか、思想といったほうが良いかもしれませんが、明確になつてきたような気がします。

今河宮先生から話がありまして、私もB・C滑走路跡地問題に限って申し上げますが、「いい空港」が錦の御旗である、私もそうだと思います。河宮先生は、今まで用地を十分に取得していないとか、手続きに問題があったので「いい空港」をつくること自体が既に難し

いのではないかと。難しいとは言いませんが、その辺に問題があるということを言われましたが、私はそれを否定はしませんが、出直す余地は私はあると思っっているんです。高橋監察官も言っておられました。共生文書の中で「空港づくりは地域づくりである。国と地域が行う共同事業である」という言い方が明確にされております。

そこで、今たまたまB・C滑走路の跡地について、同盟側は「地球の課題の実験村」だと言い、運輸省はかねてから「あと二本の滑走路」だと言っているわけですが、そのところが、もちろん議論を尽くさなければいけませんし、簡単にいくかどうか、問題は残ると思いますが、「空港づくりは地域づくりである」、「言い換えて「地域づくりは空港づくりである」というような、あの共生の基本的な考え方に立って言えば、私は、接点があるはずで、それを一体どのようにやっていくかということがこの円卓会議の終盤の問題点だと思います。

同盟の今日の文書にありましたように「地域協議体」といった考え方は、この文書の中では一つの方向付けが行われていますが、私に言わせると、もうちよつと広いというか、地域協議体的な状況とでも言いますか、そういうものがつくり出されて、そこで議論が尽くされた時に解決の糸口が見えてくる、というふうに期待したいと思えます。今日の時点で同盟の考え方が明確になった点は非常に印象的でしたが、次へのステップがあるのかなというのが私の印象です。

**高橋寿夫（隅谷調査団）**

多少抽象的になりますが私の感想を申し上げます。同盟から地域再建論の提示があり、これに対して国あるいは県からの見解も表明されたわけですが、先程調査団の見解で述べましたように、同盟と国、県との論点にはかなり大きな隔たりがあるということが分かったわけでありまして、これをこのままにしておく限

り、円卓会議の目指すところの「地域と空港との共生の在り方」の構築はこのままでは不可能になってしま

う。

今日、同盟から提案されました「地球的課題の実験村」構想は、現下の社会全体を覆っている大変深刻ないろいろの問題を解決しようということのための提案として考えるとき、極めてこれは次元の高い、そしてまた極めて緊急性の高い課題であるというふうに思いまして、私はこの提案は高く評価するものであります。

ただ、問題は、皆様方も十分お分かりのように、同盟がこの提案を旧二期用地に建設するということがだわられる限り、空港の建設計画とは当然相入れないものとなっているわけで、これがこれからの大変頭の痛い問題になるわけでありまして。

他方、九回に及ぶこの円卓会議のテーブルには、はじめのうちに県の方から整理・報告されたところからも明らかのように、関係自治体あるいは地域住民代表の方々から、空港の建設を前提として地域社会の振興・発展を求める提案が数々あったのも事実であります。また同時に同盟からも、地域の自治体や住民からも、空港と共生するためには騒音その他の軽減の方策、あるいは空港によって失われつつある緑、あるいは地域社会の崩壊を復元し、その保全を図るべしという提案もたくさんなされました。これは大変大事な課題であると思います。

そこで、先程の調査団の見解でも述べましたように、旧二期用地の活用の方途につきましては、このようにいろいろの考え方があり、またこの考え方の間には両立の困難なものも当然含まれております。私たちとしては、今日の同盟からの提案の精神を正しく把握した上で、今申し上げたような、一見二律背反に見えるようなこの問題をどうやったら総合的見地から解決できるのかという点を探っていきたいと思っております。単に一つの場所に二つの提案があつて、それがぶつければ、殺し合うということではなしに、何かこれをア

ウフヘーベンしていく方法はないのだろうかということを考えていると思っております。

その際に、かなり大事なことでして考えなければならぬのは、地域社会が果たして何を望んでおられるかということだと思っておりますが、今までにもかなり地域社会からのご提案等もございましたが、今日の問題に絞られたように、この旧工場地帯をどうするかということについての地域社会の考え方、今日冒頭に小菅区長さんから提案されましたが、あの種の声が地域社会からこのテーブルに出されて、その上で、この困難な問題のいわゆる弁証法的解決と申すのでしうか、総合的な解決と申すのでしうか、それができて地域のために未来が開かれるようになることを心から願っておりますので、これからは大変難しい問題に取り組んでいかなければならないというふうに考えました。

**隅谷三喜男（隅谷調査団团长）**

その他、この際、一言でも二言でもいいですが、発言しておこうという方は特にございませんか。

これはまたいざ、次回にももう少し立ち入って、今日同盟の方から出された大議論、これは現代文化の批判から始まって空港問題に及ぶ非常にはつきりした立場というか思想というものを持っているわけで、そういうことに関しては私などは大いに議論したいと思う点もありますが、しかし、今ここはそういう場ではありません。ですから、私としての見解などは申しませんが、しかし大きな問題の提起がなされた。これを運輸省、千葉県の方から意見の発表がありました。そのほか地域の方々などの発言は、是非次回までに想を練って発言していただきたい、ということをお願いしておきます。

特にございませんでしたら、私が最後に、今日までのことを、調査団としてのというほど調査団の中で意見の交換をしているわけではないのですが、一応調査

団を代表した形でとりまとめをしたいと思っております。この席におられる方々には、午後のはじめに「今後円卓会議の取り扱う基本問題」というプリントを皆さんの机の上に置いておいていただいたいと思うのですが、これをご覧になりながら、私の今日の締め括りの言葉を聞いていただきたいと思うわけでありまして。

今日は、午前中、まず地域の方からの発言を小菅さんに伺ったわけで、これまた一つの問題の提起として私たちは伺ったわけです。

それに続きまして千葉県から、これまでこの円卓会議において議論された問題、課題の整理をしてもらいまして、その発表があつて、大体今までの議論がどの辺にどうなっているかということ、今日かなりはつきりしたと思うのであります。

そして、午後は反対同盟から、これまでの同盟の主張の背後にあつたと言つてもよいかもしれませんが、その現代文化論あるいは現代社会論というようなものも踏まえた意見を記した文書が出されて、それを発表されたわけでありまして。

これで、この円卓会議における空港問題の基本的な点、論点はおおむね出揃つたというように言つてよいと思ひます。その意味では、次回以降、円卓会議の議論を問題解決に向けて円滑に進めていくために、これまで出されました意見や議論を踏まえて、今後の論点のための共通認識を整理しておきたいと思つて、皆さんの前に置いたようなプリントを、昼の休みの間に大急ぎでつくつてもらいました。ですから、表現等々については不十分な点もあると思ひますが、その趣旨をお汲み取りいただきたいと思ひますので、私なりにそれをまとめて整理してみたいと思つて、皆さんの前に置いたようなものをつくつたわけでありまして。

まず、これまでの議論を踏まえて申したいのですが、午前中に私の口から調査団のとりまとめを一言申しましたが、それと多少重なることもあると思ひますが、

問題は四つの点に絞ったわけです。

I 今後の論議のための共通認識のための確認事項と書いてありますが、これを関係者の共通認識として確認しておきたいと思うのです。

(一) 旧二期計画は、白紙になっている。

旧二期計画というものは、シンポジウムでの結論としても、また円卓会議の出発点でも確認した点でありますが、これは白紙になっているということです。

(二) 円卓会議の最大の課題は、空港をめぐる対立構造の発展的解消。

たくさん課題があったことは、午前の県の方のとりまとめでも出てきたわけですが、最大の課題は、空港をめぐる対立構造をどのようにして発展的に解決できるか。先程高橋先生が言われた言葉を使えば、アウフヘーベンできるか。対立の意見があるわけですから、それを総合的に解決できるか。その中では特に、旧二期計画用地問題が一番問題であることは皆さんが十分承知しておられると思います。これを理性的に判断してコンセンサスを得るべく努めるというのが、円卓会議の最大の課題というように考える。

(三) 円卓会議は、シンポと違い大きく言って三つの立場が存在する。

円卓会議は、シンポジウムの場合と非常に大きな点で一つの違いがある。シンポジウムの場合は運輸省が空港を完成したいという主張があつて空港計画を進めた。それに対して反対同盟の方が、この空港建設二期工事については全面的に反対、そういうことが過去、当時は二十五年とか言っていました。今になってみれば二十八年も経ったその両者の対立をどのように、過去の歴史を整理し直して、同じ立場に立つことができるかということできたわけですが、この円卓会議では、今度は大きく分けて三者構成になった。国（運輸省・空

港公団）が一方にあり、それに反対の反対同盟が

ある、もう一つ地域社会、これは県からはじまって市、町もありますし、その中における住民の皆さん、住民の皆さんといえどもいろいろ意見が違ふこともあると思いますが、地域社会というもの、これは有志の組織であつてもいいのですが、その代表の方々もここに並んでいただいているわけですが、そういう三者構成になって、しかもこの三者構成はそれぞれに緊張関係を持っているんです。国と同盟の間に非常に大きな緊張がある。これはシンポジウムのとく以来ずっとある。それと今度は国（運輸省・公団）と地域の間、特に騒音問題等をめぐって非常に大きな緊張関係がある。それと今度は反対同盟と地域の人たちの間にも、地域はかなり大きな声は、空港の建設を進めてもらいたいという主張がかなり、いろいろな関係を十分配慮した上でもなお進めてもらいたい。それに対して同盟の方はそういうことに対しては反対。このように三者の間にそれぞれ緊張関係がある。緊張関係を持った大雑把にいつて三者構成。こういうふうになっているというのが円卓会議の構成の大きな要素であります。その間で何とか議論を一つの結論に向かって進めていくことができなかつたということですね。

(四) この会議で形成された結論には、構成員はこれに従い、その実現に努める。

これは同盟が先程用いた言葉で言えば、それぞれ自己の主張のある点については断念する。これは三者に向かつて言われていると我々は考えますが、それぞれ自分の望む方向があるわけですが、それへのある種の断念ということも内包させながら、でき上がっていった結論には、それを断念した時には「あれを断念したことは残念だ」とかいろいろの思いが残るかもしれませんが、しかしそれはそれとして、構成員はこの結論に従って、そ

の実現に努める。

この四つのことをここで確認しまして、さらに結論を得るべく次のステップに入りたい。これが、共通認識についての確認事項であります。

それを踏まえまして、

II 今後の議論の焦点は（これは今まで申し上げたことと半ば重複しますが）

(一) 運輸省の提案である平行滑走路と横風用滑走路問題

このことが一番深刻な問題ですが、これをどのようににこの三者が考えて、その中で結論が得られるか。その議論であります。

(二) 反対同盟から提起されている地球的課題の実験村

今日反対同盟から提起されました地球的課題の実験村、これなどは、大変古い日本の伝統的な農業社会における問題から説きおこされて論じられたわけですが、そして、工業化の中でそれが非常に歪んでしまったというようなこと、現実には日本の農村は今日崩壊の危機にあるのではないかと私は個人的には考えておりますが、そういうことに対してこの成田空港問題を契機にして問題を考える。これはアメリカでもどこでも似たような問題、アメリカ農業もある意味では崩壊過程にありますから、その意味ではまさに地球的課題、これを問題として意識して、この成田の空港問題を契機にして、この地域にそうした実験村をつくってほしい。これはなかなか規模が大なことであつて、そのこと自体についてはある意味でかなりのコンセンサスができてくるのかもしれないと思うわけです。これが二番目の論点。

(三) 空港建設に伴って生じている大きな問題

a. 騒音問題—飛行便数、飛行時間、移転対策、騒音軽減の研究等

現に空港建設に伴っていろいろな問題が起こ

っているし、さらに二期工事というか、平行滑走路、横風用滑走路をつくりますと、一層そのことは深刻になるわけですが、騒音問題。これは繰り返し論じられた点ですが、これについての何らかの抑制措置であるか、解決策か、円卓会議としてはその見通しもつけていかなければならないのではないか。

b. 空港周辺の緑化

空港周辺の緑化問題、三十万本の木が伐られてしまったと先程同盟の方から話がありました。が、この空港地域は緑に囲まれ、緑自身の中にあるような空港というものを何とかつくっていききたい、そのこと自体も比較的コンセンサスはできているのではないかと思います。そういう問題をもうちよつとはつきりする。

c. 共生懇談会の組織

これは運輸省の方から今後の大規模空港をつくるについては、そうした懇談会、地域と空港当局との間の懇談会をつくって話し合いによって進めていこう、また出てきた問題についても、そうした懇談会を基盤にして問題を解決していこう。しかし、この共生懇談会とは具体的にどういうものとして構想されるかということについては、まだ立ち入っていませんので、これも我々が結論を得るまでにはもう少し具体的な姿を構築しなければならぬのではないかと思っています。

大体そういうことをめぐって次回には議論をしていただければと思うわけです。

あるいは、Ⅲ「以上に関連した地域開発関連事項」、これは、たかさんのことが出てきておりますが、そのあるものは共生懇談会の議題として論じてよいことではないか、必ずしも円卓会議でそれについての結論を出すということではなくて、問題として確認して、その解決を目指して進むというようなことではないかと思

うのであります。

以上のように、今日の議論、さらには今日までの議論を一応とりまとめて、次回、さらにそうした問題について議論を進めていただければ良い。その意味ではあまり議論が拡散すると結論的なものがなかなか出てきませんので、議論の焦点といった問題について、今後さらに議論を詰めていただければ幸いだと思っております。

大体以上のことを申し上げて、今日の一応の締め括りの言葉にさせていただきますと思います。

それでは、ちょうど三時、予定の時間になりましたので、本日の円卓会議はこれをもっておしまいにさせていただきますと思います。

―以上―