

1. 合意事項点検にいたる経緯

(1) 成田空港問題の発生

問題の発端

成田空港問題の萌芽が見えはじめたのは、1961(昭和36)年ごろである。当時、唯一の国際拠点空港だった羽田空港では、航空需要が増大し続けており、早晚、空港容量が限界に達するだろうと予測されていた。

このため、政府は1963(昭和38)年に、新空港建設の方針を決め、候補地の選定に入った。この候補地選定をめぐるのは、さまざまな政治的思惑が入り乱れ、かなりの混乱が起きたが、航空審議会の答申を受けて、1965(昭和40)年1月、政府が内定したのが千葉県印旛郡富里村である。

しかし、この内定が千葉県知事に連絡することもなく行われるなど、きわめて唐突であったため、現地では大混乱が起きた。そうした状況のなかで、別の候補地として成田市三里塚地区が急浮上し、政府が新空港を三里塚地区につくると閣議決定したのが1966(昭和41)年7月のことである。

こうした混乱のなかで、空港計画は大幅に縮小され、空港面積は2,300haから1,065haに、滑走路も5本から3本になった。

反対闘争の激化

「空港が空から降ってきた」——農民の1人がそう嘆いた状況のなかで、反対運動が起きたのは当然の成り行きであったろう。当初は地方議会での反対決議、住民のデモ、陳情・請願が中心だったが、反対運動は次第に組織化されていった。1966(昭和41)年8月には、三里塚芝山連合空港反対同盟が結成され、やがて三派全学連と共闘するようになって、反対運動は反対闘争へと変貌していく。以来、実力行使が繰り返されるようになった。

こうしたなかで、空港建設は強行され、土地収用法に基づく立入調査を開始、1971(昭和46)年2月には第一次代執行、同じく9月には第二次代執行が行われた。その際、反対同盟と機動隊が正面衝突し、まさに「力と力の対決」の様相を呈した。双方に死者が出たほか、負傷者、逮捕者も多数にのぼり、地域は荒廃の極に達した。

成田空港の開港

一方、成田空港の建設は着々と進められ、1969(昭和44)年9月に4,000m滑走路の工事に着工し、第1旅客ターミナルビルも1970(昭和45)年4月に着工した。

予定より大きく遅れたのが航空燃料輸送のためのパイプライン建設工事である。結局、開港予定に間に合わないことが明らかになったため、1972(昭和47)年8月、暫定鉄道輸送(千葉または鹿島～成田空港)に切り替えることで、急場をしのぐことになった。

こうした曲折はあったものの、成田空港の開港は1978(昭和53)年3月30日と決定、その旨、告示される。しかし、その直前(3月26日)に、反対同盟とそれを支援する新左翼の活動家たちが警備の虚をついて管制塔に突入、機器を破壊したため、開港は5月20日に延期することを余儀なくされた。この開港と前後して「特定空港周辺航空機騒音対策特別措置法」(騒特法)、「新東京国際空港の安全確保に関する緊急措置法」(成田新法)が公布され、さまざまな波紋を広げながらも、成田空港は地域のなかへ組み込まれることになる。

開港後の成田空港の運用は順調であった。開港した1978(昭和53)年の1日平均航空機発着回数は167回、旅客は20,290人、貨物は1,042トンだった。翌年の1979(昭和54)年は航空機発着回数が177回、旅客が22,286人、貨物が1,218トンとなり、滑走路1本であるにもかかわらず、成田空港は日本の“空の玄関”としての役割を着実に果たすようになった。

続く閉塞状況

成田空港の開港後も、反対闘争が止むことはなかった。とくに成田新法を適用して、闘争の拠点だった団結小屋や要塞に対し使用禁止命令が出され、それに反発して放火や飛翔弾攻撃が続発した。

このような過激な闘争は世論からきびしく指弾された。反対同盟の内部では、長びく闘争によって立場や意見の相違が表面化し、それはやがて反対同盟を分裂に導くことになった。

また成田空港が開港した後、二期工事阻止をかけた反対闘争も長期化の様相をみせ、事態が進展しないことに閉塞感が漂い出した。

閉塞状況という点では、国や空港公団のほうも大同小異だったように思われる。航空機燃料輸送のための本格的パイプラインは1979(昭和54)年5月、ようやく着工にこぎつけたものの、残されたB、C両滑走路の着工は見通しが立たず、欠陥空港のそしりを免れない状態が続いた。

それでいながら、成田空港の運用は順調で、新規乗り入れや増便が相次ぎ、やがて空港容量が限界に近づくと予測が強まっていた。それに対し、有効な手だてを見出せない関係者の焦りは募る一方だった。

(2) 話し合い解決への転換

繰り返された模索

こうした閉塞状況をなんとか打破しようとする動きはそれまでにもなかったわけではないが、具体的に話し合い解決の糸口を探る動きが見られるようになったのは、1978(昭和53)年ごろである。千葉県の川上紀一知事が反対同盟に対話を呼びかけたのに対し、反対同盟が逮捕者の全員釈放、開港延期と二期工事凍結などを条件に、話し合いは拒まないとの態度を示したのは、その一例である。また新聞社の仲介で、福永健司運輸相と反対同盟の戸村一作委員長が会談したこともあった。

そうしたなかで、とくに注目されたのは、福田赳夫内閣時代の道正邦彦官房副長官と反対同盟幹部との水面下の折衝である。両者は会談を重ね、交渉を続けた。

それは大平正芳内閣になっても引き継がれ、1979(昭和54)年6月には、加藤紘一官房副長官と反対同盟の島寛征事務局次長との間で、いったん覚書を調印する段階に至った。その覚書の内容は二期工事を凍結し話し合いで解決する、土地収用法に基づく一切の強権発動をしない、というものである。しかし、このことが新聞報道によって明るみに出たため、大混乱となり、話し合いによる解決は立ち消えになってしまった。

その後、膠着状態が続くことになるが、その間、反対同盟側では、中核派との対立、内部抗争が起き、やがて熱田派、北原派、小川派へ分裂することになる。一方、国、空港公団側でも1986(昭和61)年11月には成田空港二期工事着工、1988(昭和63)年9月には千葉県土地収用委員会委員長襲

撃事件などがあり、混迷は深まるばかりだった。

そうしたなかで、1990(平成2)年1月、江藤隆美運輸相が現地(横堀公民館)で、反対同盟熱田派の農民と公開会談をした。これは前年から熱田派が運輸省に対し、再三、公開質問状を送っていたことの延長線上にあり、長い間、繰り返されてきた話し合い解決への模索が実を結ぶ予兆であったといえないこともない。

地連協の発足と提案

このように、話し合い解決の気運が徐々に強まるなかで、決定的な役割を果たしたのが1990(平成2)年11月の地域振興連絡協議会(地連協)の発足である。反対同盟青年行動隊員だった地元有志が空港周辺農村を活性化するためにつくっていた共同体作業の場「椎の木むら」のメンバーが中心になって、千葉大学の村山元英教授に働きかけて結成した組織だった。

地連協がまず最初に行ったのが鎮魂祭である。闘争の過程で死去した人々の霊を立場を超えて慰めようというもので、運輸大臣、千葉県知事らが追悼の言葉を述べ、成田空港問題を平和裡に解決する決意が表明された。

地連協は設立にあたって、趣意書のなかで「北総台地の振興を図る上で、成田空港問題は避けて通れない課題であるとの認識の元に」「協議会のもとで成田空港の問題に関して広く意見を出し合う場を設け、空港問題の解決を図るよう努めることにより、未来に開かれた活力ある豊かな郷土の振興に寄与する」と謳っていたが、11月17日の設立総会で、正式に成田空港問題に関するシンポジウムの開催を呼びかけた。

ここへきて、ようやく話し合い解決への道が拓かれることになったのである。

隅谷調査団の結成

1991(平成3)年2月に発表された地連協の『シンポジウム趣意書』では「空港問題に高い立場から見識と理解を示していただける学識経験者の方々に参加していただき」「高い見地から国民の立場を踏まえて、シンポジウムを取りまとめ、かつ御意見をいただく」としていたが、それに応えて結成されたのが隅谷調査団だった。メンバー

の選定には若干の曲折があったが、最終的に決まったのは、隅谷三喜男（東大名誉教授、元東京女子大学学長）、高橋寿夫（日本空港ビルデング社長、元運輸省航空局長）、宇沢弘文（東大名誉教授、文化功労者）、山本雄二郎（高千穂商科大学教授、航空政策研究会理事・事務局長）、河宮信郎（中京大学教授、エントロピー学会世話人）の5人である。

調査団は1991(平成3)年6月15日、「成田空港問題の原因を究明し、その現状を明らかにし、あわせて社会正義に適った解決の途を見出す」ことを目的とし、その解決策を「地域振興連絡協議会、国・空港公団、県、地元市町村など関係諸団体に提示し、その具体化を要請」すると同時に、「中立的な立場」に立つことを明らかにした声明を発表して、正式に発足した。

(3) シンポジウム、円卓会議の開催

成田空港問題シンポジウム

シンポジウムは1991(平成3)年11月から1993(平成5)年5月まで、15回にわたって開かれた。場所は成田国際文化会館、大ホールのステージの上に関係者が上がり、会議を主催する隅谷調査団を真ん中に、左側に国、空港公団、右側に反対同盟が着席する。400人近い傍聴者が客席で見守るなかで、両者が対峙する形で、討論を行った。

第1回と第2回は奥田敬和運輸相、沼田武千葉県知事、松井和治空港公団総裁、それに空港周辺市町村長、住民・団体の代表などが相次いで発言したが、とくに印象的だったのは反対同盟が発表した『徳政をもって一新を發せ』である。25年にわたって反対闘争を展開せざるをえなかった農民の無念の想いを訴え、仮死状態にある空港用地に再び生命を吹き込むために、地発(ぢおこし)の理念で徳政を行うとの決意を表明し、強い感銘を与えた。

第3回から第6回までは対立を生んだ事業認定について、第7回から第12回までは歴史的対立の根源について、第13回から第14回までは航空行政のあり方について、それぞれ討論し、成田空港問題の対立構造の究明とその解消をめざして、熱い議論が交わされた。

この結果、シンポジウムは

- ・国は土地収用裁決申請を取り下げる
- ・二期工事B、C滑走路計画は白紙に戻す
- ・成田空港問題解決のための新しい場を設けることを合意して終了した。

成田空港問題円卓会議

円卓会議はシンポジウムで合意された「新しい場」を具現化したもので、1993(平成5)年9月から1994(平成6)年10月まで、12回にわたって開かれた。円卓会議に参加したのは、シンポジウムの構成員だった隅谷調査団、国・空港公団、反対同盟のほか、千葉県、成田市、芝山町、多古町など地方自治体、それに地元民間代表で、参加者が多くなったため円いテーブルに着いて話し合うことになり、傍聴者も同じフロアに着席することになった点がシンポジウムと異なっている。

第1回から第3回までは伊藤茂運輸相、山本長空港公団総裁、長谷川録太郎成田市長ら関係者が理性あるコンセンサスを求めて発言し、第4回から第6回までは成田空港開港後の地域の現状の把握、空港と地域の関係、第7回から第9回までは共生をめざした空港づくり、第10回から第11回までは地域をいかに再建するかについて、それぞれ議論した。

こうした議論をふまえ、円卓会議は第12回で次のように総括し、全参加者がそれに合意して終結した。

- ・平行滑走路の整備が必要とする運輸省の方針は理解できる。ただし、用地取得はあくまで話し合いで解決する。横風用滑走路は平行滑



第2回成田空港問題シンポジウム



第5回成田空港問題円卓会議

走路が完成した時点で、あらためて提案する。

- ・ 地球的課題の実験村については、運輸省のなかに検討委員会を設け、具体化のための作業に入る。
- ・ 空港の建設・運営の公平を担保するための第三者機関として、共生懇談会（仮称）を設置する。
- ・ 騒音対策、地興振興策などについては、円卓会議の結論に従って、実現のために努力する。

「共生」の理念

シンポジウム、円卓会議を通じて、最も注目されたのは、共生の理念が明確に提示され、それが後に地域と空港の関係を決定的に方向づけることになったことである。その立役者は運輸省であった。

1994(平成6)年2月の第5回円卓会議で、運輸省は『空港と地域との共生に関する基本的な考え方について』と題する文書を提出した。これは運輸省が周到に準備したものである。

その準備は1993(平成5)年12月、運輸省内に中京大学の河宮信郎教授など環境問題、地域計画、農業政策の権威者を集めて懇談会を設置することから始まった。懇談会は6回開かれ、国内(関西)、海外(ミュンヘン)の空港やダム建設なども視野に入れて検討した結果を「共生の一般原則」として取りまとめた。

運輸省が提示した基本的考え方はその原則を成田空港に当てはめて、空港と地域の共生のあり方を示したものである。そのポイントは次のような

点であった。

- ・ 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。
- ・ 空港と地域との共生の問題は空港づくりの問題であると同時に、地域づくりの問題でもある。地域社会や環境にもたらす大きな負荷を受忍限度内に軽減する、つまりデメリットの圧縮にとどまらず、積極的なメリットを創出して、地域、環境に寄与するという考え方(ミチゲーション)に立たなくてはならない。
- ・ 国の事業として建設される場合であっても、空港と地域との共生をめざした空港づくりの観点から見ると、実体的には、国と地域がお互いに理解を深めながら進める共同事業と見るべきである。
- ・ 将来にわたって、どのような地域づくりを行っていくかという観点からも地域住民による地域としての十分な議論がなされ、地域の考え方が空港づくりに十分に反映される必要がある。このような地域の事情を尊重した空港づくりについて、住民福祉の観点も含めて地域全体を総合的にみる立場にある地元都道府県や関係市町村とも十分に相談しながら進めていくことが必要である。
- ・ そのための施策を進めるにあたっては、空港と周辺地域を一体的にみて、総合的に進めることが肝要であり、空港本体だけが空港ではないという気持ちで取り組んでいく必要がある。

る。

- ・施策の実施については、関係者の緊密な連携と協力の下に、総合的に進められなければならない。この場合において、施策の総合的な展開については、地域づくりは地域が主体であるという認識の下に、地元都道府県が関係市町村等と協議して、地域の意向を十分にくみ上げながら取りまとめ、国がこれに対し積極的に協力する必要がある。

この基本的考え方は円卓会議の参加者から非常に高く評価され、それ以降はこれをベースに話し合いが急速に進んだ。

共生懇談会構想

このような共生の理念と関連して、運輸省は基本的考え方のなかで、共生懇談会構想を提示したことが注目される。運輸省が示したのは、次のような見解であった。

「空港の建設・運営に当たり、空港設置者等に対しては、地域環境や地域社会との共生に関する情報を地域に適切に提供していくことが求められるほか、地域環境の問題や地域社会との関係について自己監査を行って改善を図っていく継続的な努力が強く求められるところである。特に大規模空港においては、空港の運営に当たり、空港側と地域社会で例えば共生懇談会のような組織を設けるなど、共生状況についての地域の評価や意見が継続的に反映されるような体制についても検討し、共生を支える相互理解や信頼関係を発展させていく視点が必要である」

この共生懇談会については、円卓会議の閉幕に際し、1994(平成6)年10月に示された隅谷調査団見解『成田空港問題円卓会議の終結にあたって』のなかで、次のように位置づけられた。

「問題を好ましい方向に解決し、地域住民のわだかまりを解くためには、空港を運営する主体に自主的な対応を求めるだけでは不十分であり、その外部に第三者機関として例えば共生懇談会というような組織を設け、空港の建設が共生の基本原則に沿って公正に行われているかを見守るほか、空港の運用に伴い発生するいろいろのデメリットについて耳を傾けると共に、それを解決する方策について討議する場とすることが必要である。そ

の構成員としては、空港をめぐる関係自治体、その住民代表、学識経験者を中心とし、運輸省、空港公団は説明者として参加し、その討議の結論については、国や空港公団など空港運営側は誠意をもって受けとめ、その実現を図る」

「地連協のカサの下に、独立の協議機関として共生懇談会を設置し、県が中心になって事務局を設けて着実な運営を期する」

「地域住民に対して情報が公開され、住民のすべてがその成り行きに関心を持ち、参加意識を抱いて、広い意味での地域民主主義の醸成機関の役割を果たす」

この共生懇談会については、引き続き円卓会議運営委員会でも実現に向けて検討されることになった。

2. 合意事項点検の展開

(1) 共生委員会の設立

共生懇談会から共生委員会へ

円卓会議運営委員会は1994(平成6)年10月から、共生懇談会の具体化について検討を始めた。

まず最初に問題になったのが名称である。独立の協議機関としてチェック機能を有する以上、懇談会ではなく委員会とすべきだという意見が大勢を占め、結局、正式名称は「成田空港地域共生委員会」とすることになった。

次に、共生委員会設置要綱の作成である。基本的に空港の建設・運営が適切に進められているかをチェックし、地域住民からの苦情を受け止める役割をもつ第三者機関であることを明確にしたうえで、その業務は円卓会議合意事項の実施状況の点検、地域住民からの要望、意見、苦情の取り扱い、空港公団が行う情報公開の点検とすることとし、12月10日の円卓会議拡大運営委員会で「共生委員会設置要綱」「円卓会議の合意事項」「空港公団における情報公開」の3点が承認された。

こうして共生委員会の骨格ができ上がり、12月19日の地連協総会で共生委員会の設置が正式決定されて、共生委員会は発足した。

隅谷調査団の見解

共生委員会の設立にいたる経緯、背景、その意義、目的などについては、1994(平成6)年12月の隅谷調査団見解『成田空港地域共生委員会の設立にあたって』に集約されている。そのなかで、とくに注目されたのは、次の点であった。

「内陸空港が地域社会に対して環境の激変等多大な影響をもたらす存在であるにもかかわらず、空港の建設及び運用について直接マイナスの影響を受ける住民との対話が尽くされておらず、したがってその意見が十分に反映されなかった」

「成田空港問題解決への道筋は空港の設置によって現在及び将来にわたってマイナスの影響を受ける人々や地域の視点にたつて、あらためて具体的問題を検証することであった」

「成田空港問題の基底にあった対立構造の解消が図られたとはいえ、原因者たる空港運営主体に自主的な対応を求めるだけでは、将来にわたって空港からマイナスの影響を受ける立場の人々を守るうえで不十分である。したがって、その外部に、空港の建設・運用が円卓会議の合意に従って進められているかどうかをチェックし、地域住民からの苦情等を受けとめる役割をもつ第三者機関・共生委員会を設ける必要がある」

「この委員会の任務は、円卓会議の結論を正しく実現することによって、将来にわたって空港と地域の共生をはかることである」

さらに調査団は共生委員会の任務遂行にあたって、次の点を基本認識として進めるべきだと強調した。

- ・円卓会議において、すでに成田空港問題の「社会的正義に適った解決の途」は合意されたことから、この委員会の運営はあくまでその結論に沿ってすすめられること。
- ・空港の設置によりマイナスの影響を受ける側の視点に立って、円卓会議の合意事項を運輸省・空港公団が確実に実行するよう点検すること。

また、この見解では「地域の振興等に関する事項については、関係する行政機関等に対応すべき事柄であるから、この委員会では扱わないものとする」とされた。



共生委員会後会見する山本代表委員(1999.11.9/毎日新聞より)

共生委員会設置要綱と円卓会議合意事項

共生委員会の設置要綱は全部で8条から成っており、第1条が設置と目的、第2条が業務の内容、第3条が委員、第4条が代表委員と代表委員代理、第5条が会議、第6条が事務局、第7条が改正、第8条が補則という構成になっている。

その特徴は第1に、円卓会議合意事項の実施状況の点検を主要業務と規定したことである。第1条では、その点検によって「空港の建設及び運用に関する民主的手続の確保と地域環境の改善を図り、空港と地域の共生の実現に資する」とし、第2条第1項で「空港の建設及び運用に関し、空港からマイナスの影響を受ける地域及び地域住民に対する合意事項の実施状況の点検」を業務の柱としている。

第2は点検に関し、かなり強い権限が与えられたことである。第2条第2項では「運輸省、空港公団の実施する施策が合意事項の基本的な考え方に照らして適当でないと認められたときは、共生委員会は運輸省、空港公団に対し、改善策を要請できる。この場合、運輸省、空港公団はその要請を基本的に受け入れなければならない。なお運輸省、空港公団はこの要請を実施できない正当な理由がある場合は、その理由を文書をもって回答しなければならない」とされていた。この項については、2001(平成13)年1月の改正で「要請を基本的に受け入れるものとする」「文書をもって回答するものとする」とやや緩和されたが、必要があれば改善策を要請するという構図は変わっていない。

円卓会議の合意事項は1994(平成6)年12月の拡大運営委員会で確認されたもので、7項目22事

項から成っている。その7項目とは、騒音問題、移転問題、落下物問題、環境問題、電波障害、滑走路計画、移転跡地である。

項目によっては、さらに細分化され、たとえば騒音問題の場合、民家防音工事再助成、防音工事の施工方法の見直し（サッシの軽量化など）、低周波騒音の実態調査・原因究明、飛行コースの遵守、騒音監視・観測・研究の体制整備、営業騒音（エンジンテストなど）の減少、防音林・防音堤の拡充、航空機の低騒音化、第1種区域コンター隣接区域対策の9事項が点検の対象となっている。

なお、この7項目22事項については、後に2001（平成13）年1月に、取り扱いについて微修正したほか、2004（平成16）年7月、進捗状況を勘案して「今後中心となる課題」として、5項目17事項に改められるが、重複した事項などを整理した結果であって、実質はまったく変わっていない。

また、空港公団が行う情報公開に関する点検については、同じく1994（平成6）年12月の円卓会議拡大運営委員会で公開基準が明らかにされ、積極的に公開するものとして、環境情報、運用情報、

共生施策実施情報、その他情報（空港利用客数など）が示されたほか、公開しないものとして、個人情報、企業内情報、安全を損うおそれのある情報、空港公団内部の意思決定前情報、他団体との協議に関する情報などが示された。

（2）合意事項の点検作業

共生委員会の部会、本会議での点検と見解

合意事項の点検は共生委員会の主要業務であるだけに、「点検日誌」に示すとおり、多くの精力を傾注して取り組んできた。その典型が作業部会あるいは地域部会での点検、本会議での討議と見解表明である。

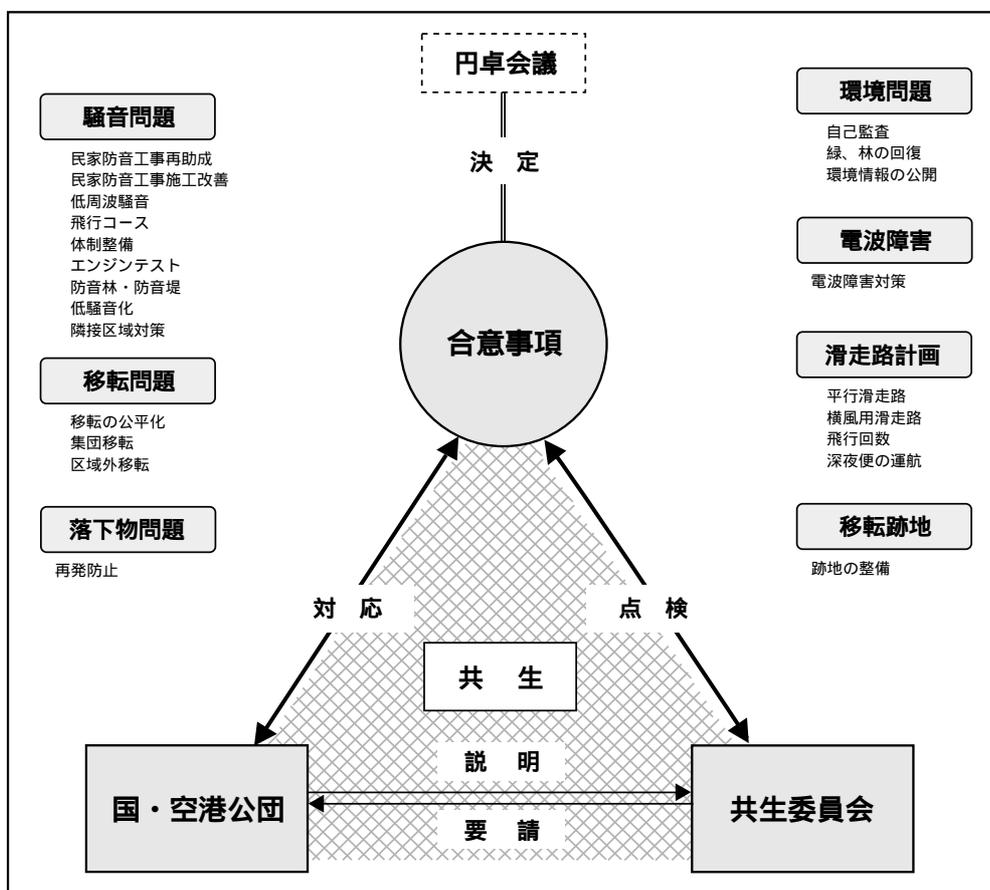
点検作業としては、まず部会が中心になって、あらかじめ点検事項を決めて、国、空港公団に対して取り組み状況について報告を求め、事項ごとに検証していくというパターンが一般的だった。

国、空港公団からは詳細な資料が出され、担当者が詳しく説明し、これに対し部会のメンバーの質疑、意見表明などがあって、その事項に対する施策の現状、当面する問題点、今後の課題が明らかにされる例が多かった。このような部会はか

りの頻度で開かれ、共生委員会の本会議が開かれるたびに報告した。

本会議では、その報告を受け、あらためて包括的に討議した。時には、報告された事項以外のことでも、共生委員会の立場から見て、検証する必要があると思われた事項について検討したことや、全体的な流れを受けて状況分析をしたことも少なくない。

この本会議での点検の特徴は必要に応じて、共生委員会としての見解を表明したことである。その主なものを例示すれば、次のようなものがあった。



1996(平成8)年8月20日の見解

共生委員会が発足して1年半を経過した時点で、作業部会での点検結果をふまえての見解である。

「運輸省・空港公団が誠意をもって対応し、実効をあげているものが少なからずあると認められるものの、全体としては、なお不十分といわざるをえず、まことに遺憾である。このような状況が改善されないまま、空港整備が新たな段階へ入り、平行滑走路の建設へ向かえば、空港からのマイナスの影響の拡大など将来に禍根を残すおそれがあると危惧せざるをえない」「合意事項の実施がかならずしも十分とはいえない状況のなかで、広く一般にその手順を明らかにせず、空港建設を進めようとするかのような印象を与える事象がみられ、地域の側に不安ととまどいがあるとすれば、ゆゆしい問題というべきだろう。これは空港整備と地域整備が一体的に行われていないことに起因すると思われる」と指摘し、次のような対応を求めた。

「運輸省・空港公団は共生の理念をふまえ、空港づくりのすすめ方を明らかにし、さらに地域づくりについても千葉県をはじめ関係地方公共団体と連携して、真摯に取り組むべきである。ここに、あらためて空港整備、地域整備の全体像とその手順を基本的に明示するよう要請する」

なお見解では、個別的事項として、民家防音工事再助成への新制度導入、飛行コース幅の検討が必要だと指摘した。

1998(平成10)年9月21日の見解

点検を開始して3年半を経過した時点での見解で、国・空港公団の共生策がかなり前進したことを評価する内容になっている。

「運輸省・空港公団が誠意をもって対応し、合意事項の多くはすでに実効を上げていると認められた。さらに共生策を着実に前進させつつあることは評価できる。成田空港周辺地域共生財団、エコ・エアポート基本構想など、いわゆる成田方式を導入したのは、その一例である。こうした運輸省・空港公団の取り組みについては、その労を多とし、引き続き尽力されることを期待してやまない」との見解を示した。

また共生大綱(案)が提示されたことについて「そのなかで空港づくりは地域づくりという考え方のもと、地域と共生する空港の実現に向けて、共生策、空港づくり、地域づくりをいわば三位一体のものとして相互に密接に関連させつつ進めていくとしているが、この基本的な理念は理解できるところであり、今後こうした考え方をふまえ、地域と空港の真の共生に向けて推進していくことを期待する」とした。

そのうえで「成田空港問題を総体として解決していくには、マイナスの除去・軽減だけでなく、マイナスを補って余りあるプラスの創出が不可欠であり、それによって地域に光と希望が甦ることが肝要である、と考える。その意味で今後、運輸省、空港公団は十分に地域の声に耳を傾け、さらに千葉県をはじめ関係地方自治体と強く連携し、地域と空港の真の共生に資するよう共生大綱を集大成するとともに、成田空港問題の総体的な解決に向けて真摯に取り組んでいくことを要請する」と述べた。

また見解では、個別的事項について、共生財団による民家防音工事再助成への対応と騒防法第1種区域の隣接地区対策、新消音施設の整備、飛行コース幅の設定、落下物対策としての着氷状況調査の実施などを評価し、その一方で民家防音工事施工改善でB工法の自己負担軽減、防音林・防音堤の計画的実施(とくに平行滑走路関連)、失われた緑・林の回復で100万本植栽の早期達成を求めた。



第29回共生委員会(1999.11.9/朝日新聞より)

2000(平成12)年11月13日の見解

発足5年を機に設置された今後の共生委員会のあり方に関する検討委員会の報告書では、合意事項の点検についても言及した。

そのなかで「成田空港問題は暫定平行滑走路の建設が進められるなど、新しい局面を迎え、現行の合意事項では対処し切れない問題が生ずる可能性も出てきた。こうした状況をふまえ、共生委員会が設立されてから5年余りが経過していることも考慮し、合意事項が持つ今日的意義について、あらためて検討した。この結果、合意事項には、空港が存続する限り実現をめざすべき項目が多く、加えて新たに追加すべき項目もあり、総じて合意事項の持つ意義は今後も変わらないと判断するに至った」と述べ、「共生委員会は合意事項の重みを真摯に受け止め、引き続き、その実現に向けて取り組んでいくことが必要である。合意事項については、手続上の問題もあり、現行のものを改訂することなく、そのまま継承することとするが、新たな局面のもとで地域と空港をめぐる諸問題に変化が生ずることが予想されるところから、柔軟に対応していくことが求められる」とした。

その後、この報告書は共生委員会本会議で了承されたので、報告書の内容はそのまま共生委員会の見解といえる。

2001(平成13)年7月5日の見解

東峰神社立木伐採問題に関連して、地域と空港の共生の実現という見地から黙過できないとの立場から示した見解である。

「今回の措置について、成田空港問題を解決し地域と空港の共生を実現するという見地から、共生委員会としては遺憾といわざるをえない。立木伐採が事前に説明がないまま行われたことについては、混乱を避けるためやむを得なかったという面があることも理解できないではないが、他方、一方的な強行措置との印象を残したのは残念である」「立木の所有権については、これが空港公団にある以上、その伐採が法的に問題はないとしても、他方、立木が神社と一体であるという受けとめ方があることは住民感情としては無理からぬことであり、住民感情

を無視した措置が成田空港問題の全面的解決の時期を先に延ばしてしまったのではないかとの不安を拭い去ることができない。成田空港問題を話し合いにより解決してきたこれまでの歴史を考えれば、立木伐採は期待に反する面が強かったように思われる」として、空港公団と所管官庁である国土交通省に節度ある対応を要請した。

一方、東峰区住民など関係者に対しても「今回の措置にしても、住民との話し合いの糸口を見出せない空港公団側が判断したことが発端になったことを考えれば、問題がないとはいえない。成田空港問題の早期解決は多くの空港周辺住民の悲願である。強い関心を寄せ、事態の推移を見守っているが、ほとんどの人が当事者間の話し合いによる解決を望んでいることを理解し、東峰区住民など関係者も地域社会の一員として、広い見地から問題解決への努力が期待される」と理性的な対応を求めた。

2003(平成15)年11月17日の見解

空港公団の民営化を前に出された見解で、それまでの合意事項の点検とそれへの対応を評価する一方、民営化後にも問題が残されていることを強調した内容だった。

「2004(平成16)年4月の空港公団民営化に象徴される新しい状況が顕在化しつつあるなかで、点検作業とその結果をあらためて振り返ってみると、よくぞここまで来たものだとの感を深くする」「合意事項の実施が着実に前進した例をあげれば、枚挙にいとまがない。これは国、空港公団が真摯に対応した結果であり、その点は高く評価されていいだろう。エコ・エアポート基本構想の展開、共生財団の設立、共生大綱の制定などにも、前向きに取り組もうとする姿勢がうかがえる」とした。

「しかし、こうして合意事項の実施が進んだにもかかわらず、地域には依然として不満の声が少なくない。その原因の1つは合意事項に盛り込まれていない新たな問題が発生してきたことに起因していると思われる」「そうしたなかで、今後、暫定平行滑走路の2,500m化、発着回数22万回化などの問題が具体化することが考

えられる。それに対し、新たに発足する成田国際空港株式会社はどうか。これは合意事項を超えた次元の問題であり、それ相応の対応が必要になろう。成田空港は他の国際拠点空港（関西、中部）と違って、内陸空港固有の懸案を抱えるという宿命を持つ。したがって、つねに合意事項の実施状況に等しい対応が不可避である。成田空港問題が新たな段階へ入り、地域と空港の共生のあり方があらためて問われるなかで、共生委員会としてこうした問題にどう対処すべきか、それを考えると、日暮れて道遠しの感が深く、肅然たる気持ちにならざるをえない」との見解を示した。

地域委員の取り組み

合意事項点検で中心的な役割を果たしたのは、地域委員である。地域委員とは、共生委員会の構成メンバーである「騒音地域等関係地域住民」（設置要綱第3条）のことをいうが、作業部会、地域部会では、国、空港公団から提出された資料を分析し、担当者と議論しながら、問題点を明らかにし対策を探ってきた。とりわけ地域委員の多くは騒音下の住民であり、自らの体験をふまえて発言するため、強い説得力があった。こうした地域委員の熱い取り組みがなかったら、点検作業が大きく進展することはなかったろう。

地域委員の役割はそれにとどまらない。特筆されなくてはならないのは、現地調査の実施である。実際に現地に出向いて行って、自分の目と足で問題の所在を確かめ、打開策を見出す努力を重ねてきた。こうした現地調査はきわめて広範囲に及び、数多く実施されたが、合意事項の点検を具体的に、

かつ実効あるものにするうえで、大きく寄与したように思われる。

数多い現地調査のなかで、代表例をあげるとしたら、落下物対策の一環としての航空機洋上脚上げ点検だろう。成田空港周辺では、開港以来、航空機からの落下物（多くは氷塊）があり、地上に危険を及ぼすと問題視されてきたため、共生委員会としては、そのための対策を確立するよう再三にわたって国、空港公団に求めてきた。国、空港公団もそれに応え、原因を調べて必要な措置をとるよう努めてきたが、その結果、実施されたのが航空機の洋上脚上げである。

国、空港公団の調査で、航空機から落下する氷塊は着陸寸前に胴体の中に収納されていた車輪を下ろす際に、はがれて落ちることが多いと分かったので、その防止策として、成田空港へ南側（太平洋側）から着陸する場合、洋上で脚上げして地上への影響をなくす方法がとられることになった。これは国際的に例がなく、航空機の安全かつ円滑な運航には問題が多いと反発もあったが、とくに国が強く働きかけて実現した。

しかし、実際に洋上脚上げが行われなくては意味がない。それを確認するために実施されたのが洋上脚上げ点検である。冬のさなかに太平洋に面した飛行コース直下の蓮沼海岸で、一機ごとに脚上げが行われているかどうかをチェックした。これは新東京空港事務所（当時）が行う点検に地域委員が同行するケースが多かったが、共生委員会が独自に行ったこともある。その回数は1995（平成7）年2月以降、全部で36回に及ぶ。

こうした地域委員の努力は国、空港公団の新たな対策（たとえば航空機氷塊付着状況調査）を導



農業用ビニールハウス汚染現場調査



地域交流会（多古町）



成田空港圏フォーラム
(成田国際文化会館)



き出すことになり、落下物は着実に減少した。ただ、絶無ということにならず、また北側から着陸する場合の対策が見出されていないなど、今後課題が残されていることも確かである。

このほか地域委員による現地調査としては、農業用ビニールハウス汚染実態調査、空港周辺地下水質調査、防音工事済住宅視察調査、新消音施設視察調査、騒音実体験調査、テレビ電波受信障害調査などへの参加、立ち会いなどの例がある。

また地域委員の取り組みのなかで、合意事項の点検をより深化させるため、さまざまな勉強会、説明会などへ参加したことも特筆されていだろう。たとえば、勉強会では航空機騒音(計5回)防音サッシ、説明会では航空機騒音健康影響調査、農業用ビニールハウス汚染調査などである。また外国の事例について、ライプツィヒ空港、ミュンヘン空港の勉強会に参加した。

地域との交流

合意事項を点検するうえで欠かすことができないのは、地域との交流である。これは点検の基底をなすものといってよく、交流を通じて地域住民の生の声を聞き、意見を交換することによって、相互理解と信頼関係が生まれるよう努めた。

このため、共生委員会は住民団体、地域住民と積極的に交流を進めた。時には、国、空港公団、千葉県などの担当者が交流の輪のなかへ入ったこともある。

住民団体では、早くから活動を続けてきた成田

空港対策協議会、成田空港騒音対策地域連絡協議会などが代表例で、毎年、総会に出席したほか、各種の勉強会などに参加し、意見を交換した。また空港周辺地域の住民団体など(たとえば騒音対策協議会)とも交流したが、その主なものは成田市(中郷)、横芝町(中台、大総東部)、芝山町(菱田、谷平野)、下総町、多古町、松尾町、大栄町(新田)などである。そのほか農事組合法人・椎の木むらとも交流会を開いた。

地方自治体では、富里町(市)、蓮沼村、地方議会では、成田市、芝山町、多古町、松尾町と交流し、広く意見を交換した。

なかでも1999(平成11)年6月の「周辺住民による成田空港問題フォーラム」、2004(平成16)年2月の「成田空港圏フォーラム」には、共生委員会は企画立案の段階から参画し、フォーラムの開催に積極的な役割を果たした。それぞれの時点での地域住民の声が集約され、成田空港問題の解決に向けて、その後の流れをつくることとなったのは特筆されていい。

広い意味での地域との交流では、先進事例視察調査で訪問した空港所在地の地域住民との交流がある。1996(平成8)年3月の山口宇部、同じく10月のミュンヘン、シュトゥットガルト、1997(平成9)年11月の新千歳、1999(平成11)年12月の伊丹、2003(平成15)年9月の新北九州がそれであった。

また、共生委員会を訪れた団体との交流も行った。2000(平成12)年5月の伊丹調停団、2002



先進事例視察調査（新北九州空港）

（平成14）年1月の九州整備新幹線問題を考える地元住民、同じく8月の愛知県東海商工会議所空港問題特別委員会などがそれである。

（3）合意事項点検への対応

運輸省～合意事項は羅針盤

合意事項の点検は共生委員会が各事項ごとに問題点を指摘し、改善を求めることで完結するものではない。国・空港公団がそれに応え、どのように対応するか、それによって結実する。その意味で、国・空港公団の役割はきわめて大きい。

運輸省はその点で確かな存在感を示した。円卓会議で共生の理念を提唱し、それ以来、主導的立場にあったこともあるが、1996（平成8）年10月の『今後の成田空港と地域との共生に関する基本的考え方』では、合意事項点検に対する対処方針が鮮明に示された。これは運輸省の点検に対する原点と解することができる。

この基本的考え方は直前（8月）に示された共生委員会の要請に応えるものだったが、次の点を強調した。

- ・ 空港と地域との共生に向けて、どう進めばよいかの羅針盤となるものが円卓会議の合意事項である。住宅防音工事の再助成、防音林・防音堤の計画的整備、落下物対策、電波障害対策等の具体的事項について、空港が周辺地域に多大のマイナスの影響を与え続けていることをできるだけ軽減するという、住民サイドにたつ、新しい観点から提示されたものと考えている。
- ・ 合意事項は地域と国・空港公団とが合意して具体的に示されたものであるから、国・空港

公団は単に実施すれば足りるものではなく、合意事項の背後にある共生の理念を自らのものとして実施して初めて、その価値が生きるものである。

- ・ 合意事項を国・空港公団が共生の理念のもとに確実に実行するかどうかを監視することが共生委員会の基本的役割である。共生委員会の点検を通じて多くのことを学んできた国・空港公団としては、今後とも共生委員会の点検に真摯に対応しながら、共生の実現を図ることがすべての基本であると考えている。
- ・ ただ、従来のやり方だけでは、マイナスの影響をカバーすることができず、地域の意向に適切に添うこともできない。従来にはなかった抜本的に新しい対応を早急に講ずることが必要である。運輸省としては、成田の実情にあった施策を実施するための新しい仕組み（例えば財団法人のようなもの）を地方公共団体の協力を得て創設したいと考えている。
- ・ この新しい仕組みは空港と地域の共生に係る諸問題を地域の側に立って点検するという日本で初めてのシステム、すなわち共生委員会の活動がこの新しい仕組みを含む共生の具体策を今後とも継続的にチェックしていくこととあいまって、はじめてその実をあげていくものである。この共生委員会の活動に支えられた新しい仕組みの導入こそ、空港と地域の共生問題を解決する、いわば成田方式ともいふべきものではないか、と考えている。

この運輸省の明解な方針を基盤に、その後の合意事項の点検は展開されてきた。この運輸省の方針は1996（平成8）年12月の『今後の成田空港と地域との共生、空港整備、地域整備に関する基本的考え方』に引き継がれ、さらに、それを発展させて作成した1998（平成10）年12月の『地域と共生する空港づくり大綱』（いわゆる共生大綱）では、空港公団と連名で、基本的な姿勢を明らかにした。

円卓会議の合意事項については「円卓会議の結論を受け、国・空港公団はこれまでの反省の上に立ち、地域と共生する成田空港の整備をめざして、共生委員会の点検のもとに円卓会議の合意事項の

実現に努める」と確認したうえで、次のような基本的な理念を示した。

「これからの空港の建設・運用にあたっては、何といたっても地域と空港との共生の実現を図ることが大切であり、そのためには地域の方々と十分に話し合い、それを通じて地域との信頼関係を築くことが重要です。円卓会議の場で示しましたとおり、空港づくりは地域づくりでもあり、国と地域との共同事業であると考えています。国・空港公団はこの空港づくりの原点に立ち返り、“地域と共生する空港”の実現に向けて、共生策、空港づくり、地域づくりをいわば三位一体のものとして相互に密接に関連させつつ進めてまいります」

「地域と空港との共生という理念は、成田空港がこの地にある限り続く永遠の課題です。そのなかでも、まず円卓会議の合意事項を着実に実施することがすべての基本であると考えます」

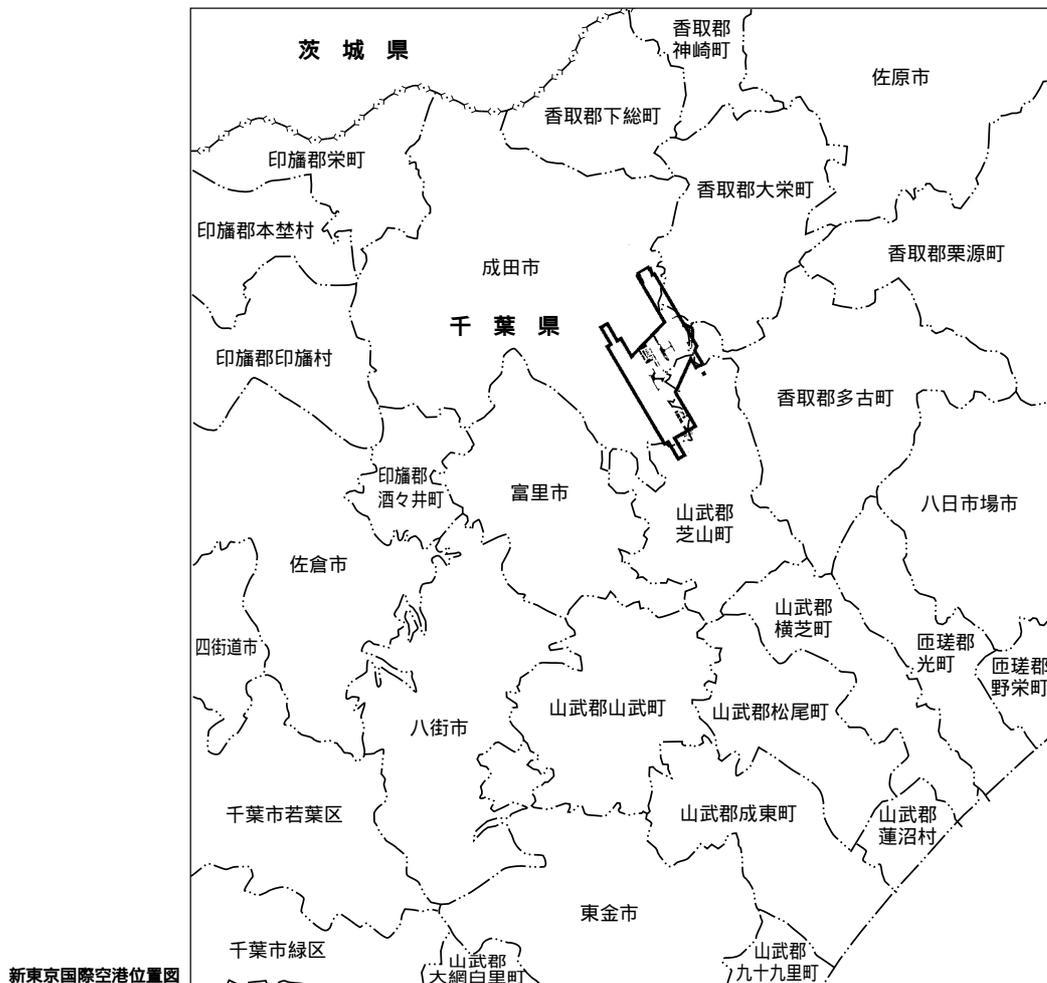
空港公団～共生財団、エコ・エアポート

合意事項の点検については、合意事項の大半が

空港公団の所管であり、共生委員会の点検に関し、膨大な労力と時間を費やした。時には、きびしい批判を受けながらも、一步一步前進を続け、総じて空港公団は一貫して誠意ある対応をしてきた、というのが大方の見方である。

共生委員会の本会議、作業部会や地域部会では空港公団の担当者が報告し説明することから始まる例が多かった。該当する事項が多いため、それに当たった担当者の延べ人数はかなりの数になったとみられる。

そうした直接的な対応に加え、空港公団自身として合意事項の点検に端を発して、新たな業務を展開してきた点はそれなりに評価されなくてはならない。その代表的な例は地域と共生する空港づくり大綱を運輸省とともに制定したことだが、そのほかにも1995(平成7)年3月の成田空港周辺緑化基本計画の決定、1996(平成8)年7月の空港公団本社成田空港内への移転、1997(平成9)年7月の成田空港周辺地域共生財団の設立、1998(平成10)年5月のエコ・エアポート基本構想の制



新東京国際空港位置図

定、同じく6月の地域共生部の設置などがそれである。

そのうち、共生財団の設立は画期的なことであった。騒音対策に関しては、空港公団はかねてから騒防法、騒特法に基づいて住宅や公共施設の防音工事を行ってきた。しかし、既存の法制では対応し切れないケースが出てきて、不満が高まってきたため、空港公団は千葉県、周辺市町村などと協力して、1997(平成9)年7月に共生財団を設立、よりきめ細かな対策を実施することになった。

財団が行う事業は民家防音工事助成事業、騒音対策周辺事業、航空機騒音測定事業、航空機騒音調査研究事業であるが、民家防音工事助成事業では、騒防法第1種区域の隣接地区の住宅防音工事、騒防法第1種区域内の改築済住宅・告示日後住宅・後継者住宅の防音工事、空調機追加工事、サッシ部品交換工事などが一定の条件のもとで可能になった。

これは地域との共生を重視した成田方式を具現化したものであり、高い評価を得ている。

エコ・エアポート基本構想は環境への負荷、エネルギー消費をできるだけ小さくする循環型の空港づくりをめざすもので、2つの柱から成っている。第1は地球的視野に立った循環型の空港づくり、第2は空港周辺地域の農業の再生への協力である。

循環型の空港づくりでは、水循環、エネルギーと大気質、自然環境、廃棄物の視点から、空港の建設・運用を見直すというもので、すでに中水・雨水利用、雨水の地下浸透、コジェネレーションシステムの導入、フロン対策、太陽光発電、低公害車導入、GPU整備・APU使用制限、100万本植樹、多自然型川づくり、山林の里山の整備などに着手した。

空港周辺農業の再生への協力では、移転跡地の適正な管理(レンゲの播種など農業に配慮した保全)新たな農業振興貸し付けなどが行われるようになった。

共生財団、エコ・エアポート基本構想などはいずれも合意事項の点検とかかわりが深く、地域と空港の共生に寄与するものだけに、今後の進展が期待されている。

地方自治体の協力

地方自治体の場合、合意事項の点検とは直接関係がないことが多いが、間接的には地方自治体の対応が影響する例がないわけではなく、その意味で地方自治体の協力は欠かせない。

その意味で注目されるのが騒特法の「防止特別地区」設定の際の千葉県の対応である。2001(平成13)年5月の都市計画決定で、移転にあたって集落が分断されるのではないかと地域住民の不安に対して柔軟に対応し、よりきめ細かな移転対策が実施できるよう措置したのは、その一例といっていだろう。騒特法が制定されるまでは騒防法によって空港周辺の騒音対策、たとえば移転希望者に対する補償や土地の買い入れなどが実施されてきたが、1978(昭和53)年4月、騒特法が制定され、成田空港だけが「特定空港」に指定されて、騒音対策がより一層、強化された。これによって、成田空港の場合、千葉県知事が騒音対策基本方針を定め、「防止地区」(75W以上)「防止特別地区」(80W以上)が都市計画決定された。

このうち、移転の対象となる「防止特別地区」について、千葉県は80Wから75Wの間の集落形成状況の調査、市町村による住民説明会の実施などで地元の実情を把握、住民の意見を聞きながら、80Wコンターによって集落が分断されないよう配慮し、80W以下の一定の地域を「防止特別地区」に組み入れるようにした。

また空港公団の民営化に際し、2003(平成15)年2月、国、千葉県、周辺市町村、空港公団の四者が交わした覚書では、地方自治体の主張が多くとり入れられており、そのなかで空港会社法の規定を整備し「現在の環境対策・共生策の実施を担保していく」としたことは評価される。

3. 合意事項点検の結果

合意事項は7項目22事項ときわめて多岐にわたっており、10年にわたる点検の結果を正確に記録するのは容易なことではない。まして、その結果を簡潔に記述することは至難の業である。

そこで、ここでは、3つの角度から、どのように点検が行われたか、その結果どうなったかについて記録

することにした。それが合意事項点検表、合意事項点検日誌、合意事項点検対比表である。

(1) 合意事項点検表 (p21~p115)

合意事項点検表は7項目22事項すべてについて、1995(平成7)年1月以降、いつ、どのような場で、どんな形で点検し、それに対して運輸省、空港公団がどう対応したかを表にしたものである。

構成としては、まず「合意事項内容」を掲げ、次に、いわば前文として「2004(平成16)年3月現在」の点検の経緯と結果、実施状況を要約して記述した。

以下は時系列的に、共生委員会の本会議、地域部会での点検、空港公団の報告、通知などを収録した。当然、その過程で多くの資料が作成、提出されたが、スペースの関係でそれらの一部が資料編に抄録されている。

その後、合意事項については、空港公団の民営化に際して、2004(平成16)年7月、見直しを行い、5項目17事項に整理され、とくに「今後中心となる課題」を確認したが、ここでは触れていない。

(2) 合意事項点検日誌 (p116~p136)

共生委員会が活動を開始した1995(平成7)年1月から、空港公団が民営化される直前の2004(平成16)年3月まで、合意事項点検の推移をまとめた日誌である。

左欄には、主として共生委員会の本委員会、地域部会の点検作業、運輸省、空港公団の報告、通知など対応状況が収録された。また、点検に関連のある動きについても、主なものを記述した。印がそれである。

右欄には、共生委員会が地域で行った活動の主なもの、空港公団が行った調査などを収録した。

なお、成田空港問題に関する1961(昭和36)年以降の動きについては、参考のために、資料編の年表に記載されている。

(3) 合意事項点検対比表 (p137~p154)

合意事項の各事項について、点検を開始する以前の1994(平成6)年末の状況と、2004(平成16)年3月の状況を、写真、図表などを混えて、わかりやすく対比したものである。

左欄は点検以前の状況で、多くの場合、合意事項に

関しては、効果的な対策はとられていない。右欄は空港公団民営化直前の状況で、点検が進み、運輸省、空港公団が対応した結果、かなり事態が改善されたことが示されている。

4. 合意事項点検の意義と課題

(1) 共生深化へ貢献

マイナスの影響減少

合意事項点検の意義を一言でいうとすれば、まず空港の建設・運用がもたらすマイナスの影響を減少させたことをあげなくてはならないだろう。

成田空港の場合、内陸空港であるために、周辺地域に騒音禍など、マイナスの影響が及ぶことは避けられない。加えて長い紛争によって地域が荒廃するという特異な状況もあった。

したがって、マイナスの影響の減少はいわば至上命令である。できれば、すべてのマイナスを除去することが求められていた。

合意事項の点検はそうしたマイナスを減少させる手だてとしては、きわめて有効だったように思われる。少なくとも、その点検に際し、共生委員会は空港の建設・運用からマイナスの影響を受ける地域社会、地域住民の立場に徹してきた。

これに対し、国、空港公団は誠意ある対応をして、合意事項は着実に実施されるようになった。空港と地域の共生が実を結びはじめたと感じた人は少なくなく、地域が明るさをとり戻しつつあることは事実として認められていいだろう。

しかし、すべてが解決したわけではない。地域には、いぜんとしてマイナスの影響の存在とそれへの対応について少なからぬ不満がみられる。その意味では、合意事項点検がたどってきた道程はようやく一里塚に達した程度ということかもしれない。共生の深化に向けて、さらなる前進が求められている。

共生策の前進

国、空港公団は合意事項の実施を中心に、マイナスの影響を軽減するための施策を共生策と位置づけ、かなり積極的に取り組んできた。そうしたなかで、合意事項の点検に対して、真摯に対応し

できたことは評価されてよい。

そうした姿勢は点検の過程でも、随所で見られた。その意味では、合意事項の点検が共生策を前進させる1つの契機になっていたと理解することもできる。

共生策の前進は地域にとってはもとより、空港にとっても次のステップへの跳躍台になる可能性があることを知らなくてはならない。暫定平行滑走路の供用にしても、それまでの共生策の積み重ねがあったからこそ実現したという側面があることを銘記すべきだろう。合意事項の点検とそれへの対応によって、共生策をさらに前進させていくことが望まれる。

(2) 今後に残された課題

民営化後への継承

成田空港が空港公団によって設置管理され、国が後盾になっていたから、共生委員会の合意事項点検を受け入れてきたというのでは、あまりにも虚しい。経営形態がどうであろうと、成田空港は建設をめぐって周辺地域を長く混乱させ、加えて内陸空港という十字架を背負っており、地域との共生は絶対的な命題である。そのことは民営化後も変わることはない。

その点、成田国際空港株式会社法は第5条の「事業の範囲」をはじめ、地域との共生を重視する条文が盛り込まれており、よもや後退する恐れはないと思われるが、問題はつくった仏に魂を入れることができるかどうかである。その意味で、民営化後も合意事項の点検とそれへの対応は継承されるべきだろう。

同時に、それは民営化後の空港会社の社会的責任(CSR)という見地からも重要なことであり、かつ成田空港の存立基盤をより強固なものにするためにも不可欠であると考えられる。

共生は永遠の課題

「地域と空港との共生という理念は、成田空港がこの地にある限り続く永遠の課題」と共生大綱は高らかに謳った。けだし名言である。いまあらためて、その重みをかみしめなくてはならない。

できれば理念にとどまることなく、実践面でも、それが貫かれることが望まれる。合意事項の点検

にしても、ともすれば一方通行的になりがちだったが、今後は地域と空港が真正面から向かい合っ
て、信頼関係を築き上げるなかで、双方向対話型の点検とそれへの対応となっていくことが期待される。

こうした多くの課題をのり越えていけば、地域と空港の共生が深化していくことは疑いない。そのうえに、成田の地で地域にとっても、空港にとっても明るい未来が拓けてくる。