

第一回 成田空港問題シンポジウム

一九九一（平成三）年十一月二十一日（木）

成田市「成田国際文化会館」

開 会

事務局

皆さん、おはようございます。私は、今回のシンポジウムの運営委員の一人であります成田市の出身と申します。本日は、皆様方、非常にお忙しい中、早朝よりご参集賜わりまして、本当にありがとうございます。厚く御礼申し上げます。

会場の地元の運営委員ということで、学識者の先生方のご紹介と、本日のスケジュールにつきましてご案内申し上げます。

まず、先生方のご紹介でございますが、ご経歴等につきましては、先ほど受付で配布いたしましたプログラムに掲載しておりますので、それをご覧いただくことにいたします。私からは先生方のお名前のみをご紹介します。

皆様方から舞台に向かひまして左側から、

山本雄二郎先生でございます。(拍手)

高橋寿夫先生でございます。(拍手)

隅谷三喜男先生でございます。(拍手)

宇沢弘文先生でございます。(拍手)

河宮信郎先生でございます。(拍手)

以上、五名の先生方でございます。どうぞよろしく願ひいたします。

次に、本日のスケジュールについて申し上げます。

まず最初に、今回の運営委員会の委員長でございます隅谷先生から基調報告をお願いすることになっております。

次に、反対同盟からの意見発表が行われまして、その後続いて、運輸省と空港公団の意見発表がそれぞれ行われます。なお続きまして千葉県の見解発表がござ

います。若干時間が延びるかもしれませんが、千葉県の意見発表をもって午前の部は終了させていただきます。

なお、午後は、地元の市と町の意見発表がございまして、本日の日程はそこで終了させたい、このように考えております。終了時間は二時四十分頃を予定しております。なお、スケジュールの詳細についてはお手元のプログラムをご覧いただければありがたいと思っております。

最後に、一言申し上げたいと思いますが、今回のシンポジウムは、二十五年間に及ぶ成田空港問題、長い歴史の中で初めて関係者が一堂に会して、平和解決に向けてそれぞれの立場から意見を積極的に発表するという、極めて画期的なシンポジウムでございます。私どもは、このシンポジウムを有意義なものに終わらせたい、このように考えておりますので、ご参列の皆様方の格別のご協力をお願いする次第でございます。

それでは、ただ今から、第一回目の成田空港問題シンポジウムを開催いたします。

隅谷先生、よろしく願ひいたします。

基 調 報 告

隅谷三喜男(隅谷調査団団長)

私が、今回のシンポジウムの座長を仰せつかったというわけですが、はじめに、学識経験者を代表いたしまして、私から基調報告をいたします。

本日は、成田空港の土地収用をめぐる二十五年間、憎しみ合い、対立を続けてまいりました農民、具体的に申しますと三里塚芝山連合空港反対同盟元熱田派と言われる方々と、運輸省、今日は運輸大臣がおりみえであります。空港公団、さらに関係自治体が集まりまして、この一つの会場に会して、多くの方々の

前で話し合う場を持つということができま



隅谷三喜男
(隅谷調査団団長)

したことに ついて、心からお喜びをともにしたいというように考えております。

その話し合いがどのような展開を見せるかということについては、今日、ここで明白に語ることはできません。いろいろな要因があったとはいえ、政治的な権力による強制的な手段がとられ、誠に悲しむべきことではありますが、何度も血が流され、農民と支援の団体の中から、さらには警察の側からも、死者が出るということになり、自殺者さえも出るようになってしまったわけです。成田問題にかかわる者の中に憤りが積み重なり、憎悪が支配する状態が二十五年続いたわけです。そのような深い傷を負いながら、逆に言えば傷が深いゆえに、成田空港問題は一向に解決に向かわなかつたわけです。

他方、東京の窓口としての成田空港は、一九七八(昭五十三)年強行開港以降、年とともにその利用度は急速に高まりまして、今や極限的な状況に立ち至っているということも、多くの人々に知られているとおりであります。

このような深刻な事態の解決の道を求めて、昨春秋以来、地域振興連絡協議会がシンポジウムの開催を構想いたしました。依頼を受けました私たち学識経験者のグループも、その後、いろいろ問題がありました。今年五月二十八日、村岡前運輸大臣は、反対同盟元熱田派の要請にお応えになって、「如何なる状況のもとにおいても強制的手段はとらない」という声明を出されたわけでありまして、ここに至ってこれが大きな契機となつ



偶谷調査団基調報告

て、元熱田派の人々の間で、シンポジウム開催の機運が急速に形成されるということになったわけでありま

す。
そこで、この夏前から、元熱田派の人々、運輸省、関係の地方自治体、それから我々学識経験者の代表によって「シンポジウム運営委員会」がつくられまして、ようやく、対立する反対同盟元熱田派の農民と運輸省空港公団が一つのテーブルに着いて問題を討議するという具体的な準備が進められてまいって、今日このよ

うな会合が開かれることになったわけでありま

す。
ところが、大臣はじめ関係者の大変な努力で、先の五・二八運輸大臣声明が、閣議報告の形で承認される、内閣官房の内政審議室も政府側のメンバーとしてこのシンポジウムに出席するということになりまして、い

わば雨降って地固まるという姿で今日のシンポジウム開催の運びとなったわけでありま

す。
成田空港問題の全面的解決は決して容易ではありま

せんが、今日のシンポジウムは、解決へ向けての決定的な第一歩であるというように関係者一同は考えてお

ります。長年対立し、平和的解決への対話が不可能であった関係当事者が一つのテーブルについて話し合い、解決の道を求めることは、一九八九(平一)年十二月、米ソ間の東西冷戦解消のためのマルタ会談以降、世界的、さらには世界史的な流れとなっておりまして、ご承知のように、アジアにおいては、同胞相戦うとい

う不幸な南北朝鮮の間においても度重なる首脳会談が持たれることになり、さらに血にぬられた悲惨な歴史を持つておりますカンボジアでも和平協定が成立するということになり、また、互いに憎しみ合い、殺し合

ってまいりましたアラブ諸国とイスラエルとの間でも中東和平会談が持たれるということになったことはご承知のとおりであります。

日本国内において、これらの状況に類比される対立というものがあるとすれば、それは二十五年のこの悲しむべき歴史を持った成田空港問題以外にはないのではないのでしょうか。

なお、中東和平会議については、いろいろ反対の動きもありまして、和平会談の傍らで銃火が交わっているというような地域もあるというように報道がされて

おりますが、成田空港問題の現状を考えますと、甚だ心安からぬ思いが往來いたします。

心安からぬ思いだというふうに申しますと、成田空港には嚴重な鉄条網が取り囲んでいるわけで、ベルリンの壁が崩されたように、この鉄条網が取り去られて、平和な成田空港となることが、ここに集まっ

ておられる関係者の切望するところであることは改めて申し上げるまでもないことであると思うのであります。我々がその解決に苦闘してきた成田空港問題とは、

そもそも如何なるものであるのか。それは、本日から空港反対同盟と運輸省、空港公団の側から、また関係市町村の方々から、それぞれ所信が述べられるわけでありま

すが、シンポジウムを開催した我々学識経験者の所見も開陳しておくべきではないかと考えて、一言これから申し上げたいと思

憤りというものに十分配慮し、応えるものではなかったということも否定できません。そういう意味において当局の努力は空回りをしてしまった、というように私などは見ております。

ところで、二十五年の時の流れの中でこの成田空港問題が風化してきたことも否定できません。日本人の大部分は、空港を利用する際、警備の厳しさを異様に感じたりするほかは、成田空港問題は忘れ去られたと言っても過言ではないと思うのであります。

いわゆる成田闘争も、「二期工事反対」ということは十分な論拠を持っていると私たちも考えますが、空港に関連を持った人々の家、あるいは時には関係のない方の家までが焼かれるというような、異様な姿をとることになった、こういうことは大変残念に思うわけでありませぬ。

この際、シンポジウムにおいて成田空港問題の原点に立ち帰り、二十五年の年月を闊してなお解決できなかった問題の本質、あるいは論点がどこにあるかを明らかにし、問題解決の基底を構築すると同時に、これを日本社会に、人民と人権に根ざした民主主義というものの再確認を求める契機としたいということを願ってやまないものであります。

それが明らかにされることによって、このシンポジウムに参加しなかった成田空港反対同盟の他派の人々にも、成田空港問題解決への道を開くものとなることを心から願っております。

この際、もう一つ忘れてならない点は、種々考慮の上、人によっては大変な苦汁の思いで成田空港の開港に賛意を表しまして、協力してきた人々のことであります。

我々が憂慮することは、成田空港をめぐる見解と対応の相違ということから、二十五年の紛糾の中で、村社会、言いかえれば部落共同体の中に危機が、あるいは亀裂が生じているのではないかとということでありませぬ。その再構築も含めて、地域の方々の声も聞き、北

総地域の発展の基盤形成を志していただきたいということ望むものであります。

シンポジウムは、以上述べましたような問題意識を持って、成田空港問題解決の土台をつくることを目ざすものであります。闊達な議論が展開されることを願ってやまないものであります。

当面のシンポジウム開催予定は、本日と、来たる十二月三日の第二回のことを予定しておりますが、第二回は、本日常見を述べられない自治体、関係団体等のご意見を聞く予定でありまして、立ち入った議論は第三回以降というように考えてまいりました。

そこで、解決の入口に到達するためにも、できるだけ早い機会に第三回を開きたいという協議を進めておりまして、十二月三日の第二回の時点での状況も踏まえまして、その後の計画を立てるといふことにいたしております。

シンポジウムの目標は、これまで私が述べましたように、あくまでも解決の基盤をつくることであり、言葉をかえて言えば解決への入口を開けるということだと考えております。

話し合いの路線がそこでできてまいりますと、具体的な問題をとり上げて論議することはこのシンポジウムの場ではない、解決への入口と申しましたが、解決への出口のほうについては地域の関係の方々、地連協なり何なりの場で話し合っていたいただきたいというように考えております。

およそ歴史の転換には、もちろん時の流れとか、社会の動きというようなものを無視することはできませんが、人知れない背後の努力もあずかって力があるといわなければならぬと思うのであります。成田空港問題の解決にも、今後も苦悩と対立を伴った関係者の努力が必要であるということ私は信じて疑いません。

今日に至るまでの血と汗とを實のあるものとするために、関係者の一層のご尽力を要望するとともに、ここに集う皆さんをはじめ、報道を通じて成田空港問題

を見守っておられる国民の皆さんのご支援を切に願ってやまないものであります。

以上をもって、本日の私の基調報告とさせていただきます。どうもありがとうございました。(拍手)

反対同盟の意見発表

隅谷三喜男(隅谷調査団団長)

それでは、また座長の席に戻りまして、座長として会を進行いたしますが、本日は、先ほどお話しがありましたように、反対同盟、運輸省、空港公団、さらに千葉県知事までの意見発表をいただきました。午後は、地元の方々の意見を発表していただくということにしたいと思います。

それでは、まず反対同盟から意見発表をお願いいたします。

石毛博道(反対同盟事務局局長)

意見発表をさせていただく前に、この困難な仕事のきっかけをつくっていただきました地域振興連絡協議会の皆さんにまずお礼を申し上げます。

さらに、非常に難しい役割を引き受けることになりました隅谷調査団の皆さんにもお礼を申し上げます。

それでは、意見発表をさせていただきます。全体の表題を「徳政をもって一新を發せ」とさせていただきます。この意味については、

最後に出て

きますので、それを、耳慣れない言葉ですが、農民の気持ち



石毛博道
(反対同盟事務局局長)

の象徴としての言葉であるというふうに解していたきたいと思います。

徳政をもつて一新を発せ

三里塚芝山連合空港反対同盟

はじめに

気持ちのことから

この夏は、八月初旬から十月の間に、北総台地には四つの台風が接近して、雨の日が何日も続きました。普通は平坦で豊かな畑地と、その間を谷地田が走る美しい田園地帯なのでありますが、三カ月にわたる大量の雨は、この地形ゆえに排水が悪く、多くの田畑が長期的冠水あるいは浸水してしまいました。稲の不作は全国規模で伝えられるところでありますが、この北総台地の大根、人参、白菜などを筆頭とする畑作物も大きな被害を受け、生き残った作物たちも今後の生育が危惧される状況であります。

今年の台風は、常日頃、自然と接している私たち農民に、改めて自然の恐ろしさを身にしみるほどに感じさせました。科学技術万能といわれる世の中は、いつかは崩壊の日を迎えるのではないか、科学の発達によって世界は了解されるのではなく、科学が発達すればするほど、自然はその未知なる世界をますます広げていくのではないか……。そんな思いが沸々と湧き起こってくるのです。

台風の被害を知った青果市場や農協の担当者、また産直運動を手がけている人々から、「年度末までの野菜の供給量をできるだけ正確に伝えてほしい」との連絡が絶えません。私たちは、今年のような不運な天候に直面してか、農民として、ひとつ深く感じていることがあります。

それは、私たちの農耕と生産活動は、自分の家族の生計の礎であるばかりでなく、たくさんの方から

委ねられた業なのだ、ということ。そしてさらに、この業の重要な構成要素である土地は、単に、私が所有権を有する土地であるばかりでなく、公の生命を育む共生の大地であり、生命を維持していくための、最低限必要な社会的共有の財産だったのだということに、改めて思いをいたしているところであります。

二十五年の無念

シンポジウム参加にあたって

新東京国際空港（以下、成田空港という）の問題が発生してから、初めての公開シンポジウムが、本日、ここに開かれることになりました。私たち地元農民は、この公開シンポジウムが一九九一（平成二年）の今日開催されることに、〈無念〉の思いを抱かざるを得ません。なぜなら、二十五年に及ぶ私たちの空港反対闘争が、常に指摘してきたように、運輸省と関係住民、関係市町村の公開討論の場は、空港の位置決定の時に、当然開かれるべきであったからです。

もし、一九六六（昭四十二年）にこのような公開討論の場が設定されていれば、私たちは、かけがえのない友人を失うこともなかったし、この地域の村々が味わった、いわれもない苦悩を和らげることができたかもしれないのです。また国家にとっても、警察官の生命を失うことなく、貴い国民の税金を、これほどまでに無駄にすることはなかったはず。

そのことに思いを馳せるとき、いま、ここでやっている公開シンポジウムが、〈二十五年遅れ〉で開かれていることを、そこには行政の限らない怠慢があったことを、そしてその結果、数えきれないほどの不幸を生んでしまったことを、特に政府・運輸省の方々には銘記していただきたいと思えます。

問題はどこにあるのか

『ボタンのかけ違い』と『問答無用の強行策』

周知のように、成田空港の問題は、富里八街案から

三里塚案の閣議決定に至るまで、地元住民に対する説明が全くなされないまま、突然決定されたということに端を発しています。それは、この地域の農民にはかりしれない衝撃と不安を与えました。

特に空港用地内とされた農家の多くは、戦後の食糧難を救うために、国の勧めによってこの地に入植した開拓農民であり、国家のために艱難辛苦を乗り越えて、食糧増産に励んできた民であります。彼らの多くは、太平洋戦争で兵役に駆り出され、青春の貴重な一瞬を、中国大陸や東南アジアでの侵略に加担させられ、言い知れぬ苦しみを味わった体験の持ち主でした。赤紙一枚で人生の決定権を奪われた人々ではありませんが、荒廃した国土を眺め、飢えに泣く子供たちの姿を見て、再び国の要請を受けて、御牧場の解放地に開拓に入ったのでした。耕耘機もない時代、とんび鋤といわれる鋤一本で、陽が昇ってから月明りの夜まで、松林や竹林を伐り倒し、少しずつ少しずつ畑をつくっていったのです。

そこへ、突然、空港が降ってきたのです。国のために汗を流していた農民に、「飛行場になるのだから出ていけ」と言ってきたのです。当時のことを、東峰部落に住んでいた染谷かつさんは「ようよう畑の気持ちわかってきたら、飛行場がきた」とその無念さを語ります。またある農民は、『兵役』『開拓』『空港』と国家の身勝手に翻弄される人生に愕然とし、「三度目の赤紙だ！」と吐き捨てるようにつぶやいたといいます。農民たちは困惑し、不安に陥り、そして怒りの声をあげました。

開拓農民と騒音地区とされる農民は、結集して空港反対同盟を結成し、何度も請願行動を起こし、何度も陳情活動を続け、政府・運輸省に対して位置決定の見直しと、話し合いを要求いたしました。それは夥しい回数にのびります。しかし、政府・運輸省が私たち農民に対してとった態度は一貫しておりました。それは、『一切の話し合い拒否』『問答無用』であります。

六月二十二日の佐藤・友納会談から、僅か十日余りで三里塚案の閣議決定がなされました。そこには、政府・運輸省が、関係住民の声を傾ける姿勢が全くなかったことが、如実に示されております。

そして、政府・運輸省のこの態度は、二十五年間の成田空港建設過程を通じて連綿と続けられてきたのであります。位置決定における《ボタンのかけ違い》と、その後の《問答無用の強行策》が、成田空港問題を二十五年にもわたってこじらせてきた根本的な要因であります。

問答無用の空港建設の一つの例として、小泉よねさんへの強制代執行を挙げてみます。一九七二(昭四十六)年九月二十日、千葉県は「きょうは代執行は行わない」と言いながら、同盟が引き揚げた直後に、騙し討ちのように代執行を強行しました。稲を脱穀中だったよねさんを強引に排除し、その家屋を一方的に破壊してしまつたのです。「今日は代執行を行わない」という千葉県の言葉は、同盟や支援者に対する戦術的駆け引きだったのでしょうか、肝心なことは一人の人間が住み慣れた家や田圃を失つただけでなく、薪を拾った裏山や洗濯をした家の前の川など、自然や人間の関係のすべてを断られたということなのです。

空港公団は、この老婆の全生活を九十万なにかしという補償金と、成田市に用意した小さなプレハブと引き換えにしようとしたのですが、一体、隣近所との関係をすべて断たれて、老婆一人、見知らぬ町でどのように生きていけようつもりだったのでしょうか。

代執行から二年後、不治の病に冒されたよねさんは、同盟が建てた東峰部落のプレハブの家に戻ってきました。「家に帰れてよかつたね」と慰める私たちに、よねさんはうわごとのように「家に帰りたいよ」と言い続けたのです。よねさんにとっての家は、代執行で取り壊された取香部落の家以外になつたのです。一九七二(昭四十七)年四月に開港するから、という理由でよねさんの家は壊されました。しかし、実際の開港は、

よねさんの死後四年以上も過ぎた一九七八(昭五十二年)五月のことでした。

この二十五年間、私たちが見てきたものは、常に人間の心を無視し、人間が他の人間や自然との関係によって成り立っているということを考えもしない、傲慢な行政の態度でした。

私たちの人間としての存在を無視し、国民の基本的権利を踏みこじつて、国際空港としても全く欠陥の多い、杜撰な計画を遂行するために、多額の国民的財産を無駄使ひして、私たちをはじめ、多数の犠牲者を出してきた成田空港問題二十五年の責任は、政府の側にあることを、私たちは改めて明らかにしたいと思えます。そして、このような事象の背後に見え隠れする、政府の政策決定のシステムに私たちは、強い疑問を感じます。

《ボタンのかけ違い》と《問答無用の強行策》が、どのように行われてきたのかを、私たちは一つ一つまじらかにしていく所存でおります。そして、そのような理不尽な行為がなぜ行われたのかを、徹底的に糾していくことが、このシンポジウムの課題であり目的であるとも考えております。

なぜシンポジウムか

もはや力によつては空港問題は解決できない

私たちがシンポジウムに参加する大きな理由は、お互いに武力によつては、いかなる解決をも生まない状態に、空港問題が立ち至っているからであります。

一九八九(平一)年十二月十六日をもって、成田空港の事業認定は九二十年をへて、いかなる解釈によつても、強制収用で私たちの土地を取り上げることは不可能になりました。政府は事業認定の失効を認めてはいません。しかし、事業認定処分は最大眼目である土地強制収用がもはや不可能であることは、政府自身も重々承知のはずで

同年十一月三十日付けの公開質問状回答において、

「当初の成田空港の位置の決定に当たり、地元住民に事前に十分説明し、その理解を得るための努力が必ずしも十分に尽くされたとは言えない状況下において、その決定が行われた……その結果として一部地権者の理解を得ることができず、今日まで用地問題の円満な解決を見るに至らなかった原因の一つであることを率直に認め、極めて遺憾に思うものであります」と、時の江藤運輸大臣が述べました。

これは、私たちの土地を奪い取る社会的道義が、もはや政府の側にならぬことを公的に明らかにしたものと考えます。

理由の第二は、私たちがこの地域に生きる民であるということ

農民と政府がいつまでも、このような状況のまま睨み合いをつづけていて、一体何が残るのでしょうか。現空港は何十年も二重三重のフェンスと機動隊の不愉快な検問によつて守られ、日本の恥を諸外国にさらし続けるでしょう。買取済みの二期用地は、空港予定地として朽ち果てたままでありましょう。そして、千葉県や周辺自治体は、空港の形も未来も決まらず、それを織り込んで地域の開発計画を立てることもかなわず、思惑がらみの乱開発にこの地域は荒れ続けることでしょう。それは、ここ数年の二期工事がらみの土地高騰や、虫食いな土地利用を見ても明らかです。

私たちは座してこの状態を見過ごすわけにはまいりません。空港がどうなるにせよ、私たちはこの地に生き続けなければならぬのですから。

そして、第三の理由は、いうまでもなく、国民の大多数が成田問題の《平和的な解決》を望んでいるからであり、東西冷戦の終結や中東和平会談の開催にも見られる、世界の流れにも合致したことだからであります。こうした流れは、成田空港問題の解決の仕方について、私たちが政府の両当事者に、一つの示唆を与えていると感じます。多くの人々の前で、二十五年間政府が何をしてきたのか、私たちはなぜ戦ってきたのか、

何を求めているのかを堂々と主張し、成田空港問題の本質を明らかにするつもりです。

『強制収用放棄』は政府の不動の態度

シンポジウムがその目的と課題を達成するために、私たちは参加への条件を提示しました。その大前提は、「運輸省が二期工事の土地問題を解決するために、いかなる状況のもとにおいても、強制的手段をとらないことを確約すること」でした。

五月二十八日、村岡運輸大臣が「強制収用放棄」を回答されたことは、政府があくまで平和的な手法で、成田問題の解決を旨とする歴史的な決意を固めたものと、私たちは評価いたしました。そして、奥田運輸大臣が就任会見の発言を撤回し、五・二八回答が改めて閣議で了承されたことで、「強制収用放棄」が政府の不動の態度であると、国民の前に明らかにされたものだと私たちは受けとめます。

隅谷調査団の皆様、千葉県や周辺自治体を代表する方々、地域振興連絡協議会など、多くの方々がこのような政府の歴史的決意を生み出すために尽力され、保証する立場にあることについても、感謝し、高く評価するものであります。

シンポジウムは二期用地問題を討議する場ではない。私たちは「シンポジウムを、相互の意見発表と議論の場と位置づける」と述べました。ごく当たり前のことをわざわざ言ったわけは、シンポジウムに参加することが、二期用地問題を討議し解決を図ることであるとの誤解が広くあるからです。政府や空港公団は、未買収地取得のために《話し合い》をと呼びかけてきたわけですから、《シンポジウム》イコール《用地問題》だという宣伝は、政府側の意を体して流布されているものと思われまます。

政府と私たちは依然戦争状態であり、その私たちが政府に質したいのは「なぜ空港が成田にきたのか、な

ぜ地元住民に知らせなかったのか、なぜ問答無用で建設してきたのか、なぜ用地取得の見込みもなく二期工事を始めたのか、等々……」であり、そのことを今、どのように考えているのかということでありまます。

政府が二十五年間の非道の歴史を反省せず、流血の事態を引き起こした手を洗おうともせず握手を求め、「二期用地問題の解決は話し合いで」ということは、絶対に許されません。シンポジウムは用地問題を討議する場ではありません。用地問題がすべてであるかのようにはねじ曲げられた、成田空港問題の根源をたえず場でありまます。隅谷調査団は、私たちの提起に応え、シンポジウムは「成田空港問題の原因を糾明し、その現状を明らかにし、併せて社会正義にかなった解決の道を見出すことを目的とする」と結成声明で述べておられます。私たちはこの態度を信頼して議論を進め、シンポジウムの成果をあげたいと考えています。

さらに、私たちが「同盟と運輸省が対等の立場であることを保証すること」をあげたのは、シンポジウムで立場と力が明らかに違う者同士の議論が正しく進められるためです。また、「我々は、シンポジウムにおいて、適正な議論が行われない場合は、シンポジウムのどの時点においても参加を拒否する権利を有する」というのも、同じ意味を持っています。

シンポジウムを通して追求されるべき、真の対等の立場とは

例えば、事業認定の問題でいえば、二十一年前の事業認定処分によって、用地内に置かれた農民は、すべての財産を凍結されたままです。土地の形状変更が許されず、家屋の新築、増改築にも大きな制限が加えられたままです。そのうえ、当局は予定地内を《危険区域》と勝手に称して、有刺鉄線を張り巡らし、予定地内農家への出入りは、家族であれ客人であれ、いちいちチェックし、児童の登下校の送迎えを厳重な検問監視下に置いてきました。最近、農民の要求をやつと受

けいれ、一部解除されたところもありますが、予定地内外農民の置かれている立場、その基本的人権、生活権、生活環境が大きく阻害されていることに、基本的な変化はありません。さらに、これらの土地家屋は二十年近く昔に強制収用裁判の申請が出されたままになっていまます。反対同盟の故石橋政次副委員長は、「政府は何の科もない百姓を、何の理由もなく死刑台に つないだままだ。何年間も死刑台に乗せられたままの人間の気持ちかわかるか」と話したことがありました。

「強制収用放棄」は《対等の立場》への第一歩にすぎません。《対等の立場》が実現され、それが保証されるには、少なくとも次の事項が必要で

一つは、先のような予定地内に居住する農民たちの基本的権利、社会的活動に対する制限が取り払われることです。さらに、農民を長い間苦しめていた行政的・法律的根源である事業認定の失効を、政府が勇気を持って認めることでもあります。

もう一つは、政府が犯した住民無視の位置決定、数々の強権的手段による問答無用式の空港建設の誤りと責任を認め、農民の土地・権利・生活への新たな侵奪行為を停止し、《二期工事を含む空港計画が見直し可能》なものとして国民の前に提示されることでもあります。

二期工事を中止し地域を再建する

シンポジウムを通して、この相互対等の立場が実現され保証されたとき、成田問題は平和的解決への次の扉を大きく開けるでありません。私たちは今、その歴史的な、それゆえに重く大きな扉の前に立っています。しかし、何としてもこの扉を開き、《成田問題の平和的解決》の緒につくために、私たちは、シンポジウムにおいて主に以下の内容を主張いたします。

- 一、二十五年間の空港反対運動の意味
- 二、事業認定処分失効論
- 三、二期工事不要論及び航空行政批判

四、二期予定地及び周辺の地域再建計画
 私たちは、これらを柱として主張し、主には運輸省との討論形式をとって、成田空港問題の本質を国民の前に明らかにしていく所存です。

シンポジウムのもう一つの意義

国と住民が対等である新しいスタイルを

これからのシンポジウムにおいて、私たちは成田空港の問題が、なぜこのようにこじれ、不幸な状態が続いてきたかを、総力をあげて究明するつもりであり、《ボタンのかけ違い》と《問答無用の強行策》、このような安易な運輸省の姿勢が、二十五年にわたって、一つの反省もなく続けられてきた根本的原因は何か。私たちは、そのことを突き詰めるまで何事にも納得することができません。私たちは、いま必死の思いでこのシンポジウムに参加しているのです。なぜなら、私たちがこの機会を有効に生かすことができず、成田空港問題がこじれた根本的原因の追及をおろそかにし、国家の反省を促すことができなかつたら、再び、どこかの地域で国家の安易な政策によって人々が不幸を背負う事態が必ず起きることは、火を見るより明らかだからです。私たちは成田の教訓を、日本の国家と日本の民衆に分ち合って欲しいと、心から願っているのです。成田空港の建設過程で生じた数々の不幸な事態を、この国においても、アジアの地域においても、繰り返すことのないようにすべきだと思っております。

思えば、今をさる百年の昔、自由民権運動の時代、人々はこの国の行く末を真剣に考え、それぞれの創意工夫を凝らし、日本国憲法の草案を提起しました。今なお残るたくさんの自主憲法は、民衆が国家と対等にものを考え、発言していただくことを示しております。しかし、民権運動の弾圧によって、この国では国家と民衆は上下関係のように置かれ、人々はお国のために滅私奉公する存在とされてきました。その行き着いた先は、太平洋戦争による大日本帝国の敗北でしたが、成

田空港の位置決定における政府・運輸省の住民無視の姿勢には、明治国家以来の伝統的な『お上』意識が、一向に改まることなく存続していたことを示していると思えます。

今、世界は大きく変わろうとしています。少なくとも、国家が強大な権力を持っていて、国民との間に乖離が生じていた国は、民衆次元の活力が生まれず、自ら瓦解していきました。武器を持って対峙していた国同士が対話を通して新しい世界を開こうとしている時代です。このような時期だからこそ、政府が「公共事業だ、国益だ」といって国民をへ犠牲ないしは私権の制限の対象」としてしか見ない態度を、根本的に改める必要があると言いたいのです。たとえ一歩遅れても、二歩遅れても、丁寧に合意を形成しながら進むべき時代がもうきていると言っているのではないと思えます。

今後、国が何らかのプロジェクトを考えると、それに関係する住民は国家と対等であり、国はそれら関係する住民と十分に討議を重ね、時間をかけて合意を形成していくというスタイルを、このシンポジウムを契機につくり出していけたらという思いを、私たちは抱いているのです。

私たちの基本的な主張

空港問題は八戸の農家の問題ではない

今回のシンポジウムにおいて、私たちはまず政府・運輸省との《対等の立場》の実現に向けて論陣を張り、同時に、私たち農民がなぜ成田空港の建設に反対してきたか、その論拠を展開していくつもりであります。

その前に、運輸省・空港公団が主張している誤った言説をただしておかなければなりません。それは、「成田空港二期工事ができないのは、用地内八戸の農民が買取に応じないからだ」という論理です。二期工事ができない理由を、反対派農民の存在に転嫁する論調を運輸省・空港公団は盛んにふりまいておりますが、本当にそうでしょうか。《買取に応じない》ことが、あ

たかも国賊のような言い方ですが、事実上、運輸省のボタンのかけ違いと強行策に敢然と抗議の意志を貫いた八戸が残っているのです。

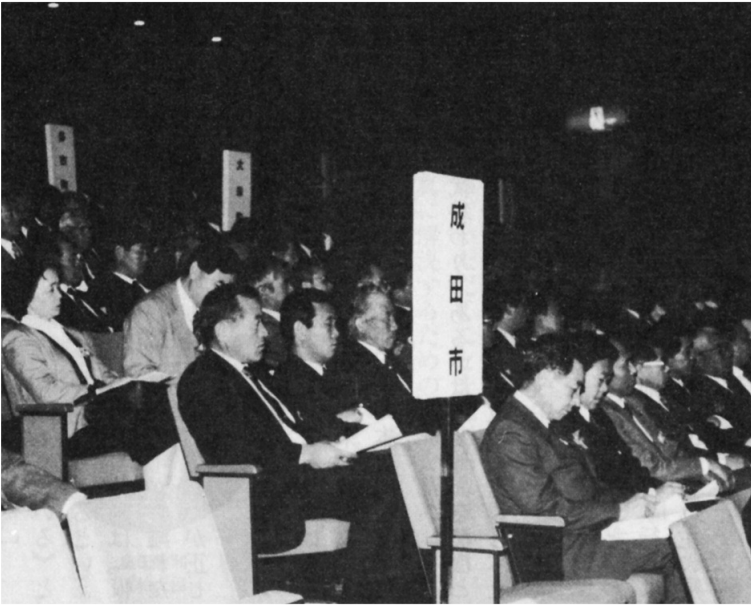
そもそも成田空港問題は、一、〇六〇haの、いわゆる空港予定地に限定されたものでなく、事業認定の範囲から故意に落とされたアプローチエリアをはじめ、空港敷地のおよそ八倍、八、〇〇〇haにも及ぶ騒音地域や立退き地域、さらには燃料パイプラインの建設、高速道路の敷設、輸送に伴う貨物や倉庫の基地建設、ホテルや新たな住民のためのニュータウン建設など、非常に広範囲の開発行為を伴う事業なのであります。だからこそ、私たちは用地内外の農民、関係者が一体となつて二十五年の戦いを展開してきたのであります。

二期工事予定地内には、八戸の農家以外にも、数十名の者が用地内を生活の基盤として、また用地内に権利を持って存在していることは周知の事実です。空港問題を「八戸の農家の問題」と矮小化する裏には、空港を《滑走路とそれに付随する建築物》としか考えない、運輸省・空港公団の誤った思想が透けて見えます。

私たちは日本農民として誇りをもって戦ってきた

私たちが空港反対闘争に立ちあがったのは、国家による民主的権利の破壊に激しい怒りを感じたからです。また、政府・運輸省が、私たちの『農民としての存在』を徹底的に蔑視する態度に終始したからです。

空港の予定敷地は、宮内庁の御料牧場と県有林、それに戦前戦後開拓農家の土地によって占められています。当時の計画案作成者の一人は「ちよつと変な形をしているでしょう。四角じゃなくて凹んだ所がある。あれは五百年以上つづいている旧家があって、土地を売るのをウンと言わないだろう、と削ったんです。」『文藝春秋』昭和四十六年六月号」と語っています。開拓農民なら簡単に土地を売るだろうという行政サイドの農民蔑視の感覚は、この発言で証明されていますが、私たちは一貫してこのような姿勢に対する怒りを



感じてきました。

運輸省や空港公団は、私たちの農地を、いつも一ha 幾らとか、一反歩幾らという、広さと価格の問題で考えてきたのではないのでしょうか。工業生産においては、機械の能率化や製造時間の増加によって、飛躍的に製品量を増やすことができるかもしれませんが、農業においては、どんなに機械化や労働時間の増加に励んでも、一反歩八俵の米の収穫量が、十六俵や三十二俵になることはありません。なぜなら、私たち農民の生産活動の基本は、どのように変化するか予測のつかない自然という大地にあるからです。ですから、私たち農民の精神も、太陽や水や風や、動物や植物という自然のあらゆる形象との関係によって形成されています。また、共同で行っていた田植えや稲刈り、葬式や結

婚式、宗教的な講（こう）や様々な寄り合い、それらを包み込む村落という人間、知縁の関係によって、農民は生き、また生かされてきたのです。

何の相談も話し合いもなく、農民から大地を奪うというものは、農民一人一人が固有に持っている自然との関係、村落との関係を突然断ち切ることで、これは農民の人格権への攻撃、といっても過言ではないといえます。農地を奪われ、村を壊される危機に直面したとき、私たちは、当時の高度成長政策の中で、村から都会へ怒涛のように出奔してきた、出稼ぎ農民の奥深い苦悩を共有し、また、過疎化する農村の不安に思いを寄せることもできました。工業優先、能率化への偏重という政策の中で、あのとき、政府は日本農業の根っこを崩してしまっただけではないのでしょうか。だからこそ、私たちは第一次強制代執行に反対する戦いの中で、突き動かされるような気持ちで『日本農民の名において収用を拒む』と叫び、黒枠の日章旗を掲げたのです。

そして、現在、環境問題が象徴するように、工業優先、生産力至上主義の社会は、自然の生態系を破壊し、人間と地球の生存を脅かしています。私たち人類は、いま大きな岐路に立っていると感じます。産業社会と自然との折合いを模索する中で、農業と農地の持つ役割が評価し直されるべきだと考えております。空港の問題も、目先の需給関係や、五年、十年という短い範囲でものを考えるのではなく、文明の行く末をしっかりと見つめて、真剣に考えていくべきだと思います。

徳政をもつて一新を發せ

かつて岩山大鉄塔の真下に住んでいた岩沢なかさんは、当時の運輸政務次官佐藤文生氏に次のように語ったそうです。

「ミニミズも棲まないような土は農業には向かない。あれが棲みつく土を育てるのに四十三年かかった。親子二代がかりです。その間の百姓の辛抱と苦勞、政府はそ

このところがわかっていて立ち退けというんですか。」
また、いまも芝山町菱田地区に住む龍崎計三さんは言います。

「一枚の田圃でもな、あそこは水が湧いていて冷たい、あそこは肥料が溜まりやすいとか、みんな顔が違うだよ。田植えのときは、冷たいところは苗を少し多く植えるとか、考え、考え植えるだよ。目をつぶっても全部の田圃の地図が頭に浮かぶだよ。それを公団は、代替地がありますからって、百姓のことを何もわかってねえだ」

私たち農民と土との関係は、面積や価格の問題としてあるのではなく、このように生きた関係として、呼吸を通わず関係としてあります。何気なく通り過ぎる一枚の田や畑でも、そこを耕す私たち農民にしてみれば、長い間の血と汗の結晶であり、作物を産み出す「生き物」なのです。ですから、日本には、『土地は百姓のもの、土地には本来の持ち主である百姓の魂が入り込んでいる』という思想が、古代から連綿と続いているといわれます。中世では、「田畑には、それを開発した人の血の汗が浸みっていて、その人が死んだ後もそこに魂が残る。開発した者こそが、その土地の本来の持ち主（本主）であり、たとえその土地の所有が他の家に移転しても、そこに魂の残る潜在的所有権がある」と考えられたようです。（以下『一揆』『朝日百科、日本の歴史』他 勝俣鎮夫著、『徳政令』笠松宏至著等 参照）先に述べた龍崎計三さんは、芝山町菱田でポツンと一枚だけ名義が違う田圃の意味を問うたとき、次のように説明してくれました。

「この田圃はな、俺の前の代のときに、甲という家が借金のカタで乙という家から手に入れたもんだよ。だけどな、この田圃は確かに甲のものだけど、甲はこの田圃を他の家には売ることができないだよ。なぜなら、この田圃が元は乙のものであったのは、ムラの者はみな知っているからな。いずれ乙がお金を貯めて請け戻しに行ったときは、甲は乙に戻すということにな

つとるんだな。それは昔からの習わしなだよな。」
 《土地には本来の持ち主の魂が入り込んでいて」という意識は、現在もムラの中に生き続けているといえます。中世の人々にとつて、土地の所有の移動は『仮の姿』であつて、何らかの契機で農民の手から離れた土地は、本来の持ち主である農民の手に戻るのが正しい姿と意識されていたようです。

徳政一揆や徳政令という言葉で知られる『徳政』の本質も、単に借金の棒引きというような行為ではなく、本来の正しい姿に戻すこと、土地を本来の持ち主である百姓の手に戻すということが、その本質的な意味だといえます。

將軍や天皇の代替わり、あるいは天変地異を契機として、農民たちは寄り集まって「徳政」を宣言し、土地を取り戻す行動を起こしたと伝えられます。公家や幕府が出した徳政令は、このような自主的な「徳政」の数からみれば、海の中の小島のような比率だと言われています。農民たちが、自ら土地を取り戻す行為は『地発(ちおこし)』とも呼ばれ、土地を元の持ち主に戻すことによつて、土地の魂をよみがえらせ、土地を《復活、再生、一新》することを意味していました。

このような『徳政』の精神が連綿としてこの国に続いているのは、土地が、米や野菜など、私たちの根本的な食糧を産み出す不思議な力を持つており、それ自体が生き物と意識されていたからだと思います。

そう考えるとき、私たち三里塚農民に何の相談もなく、また、私たちを取り巻く農村世界を考慮することなく、強権によつて「農地を金に換算すればよい」とする今の政府・運輸省の政治理念は、この国に脈々と流れている豊かな土地の思想ともかけ離れて、なんと貧しいことなのでしょう。むしろ、政府・運輸省は、農民と土地との関係を持つ《公性》に何の配慮もなく、土地を《私》したといつても過言ではないでしょう。

現在運用されている飛行場も、二期工事予定地も、位置決定における農民の了解がないまま、工事が強行

されたことを考えれば、その名義上の所有権がどこにあれ、本来的には「日本農民」から運輸省が『借用』しているにすぎないのです。私たち農民の《公性》を無視して力で土地を《私》した結果、いまだに現空港は二重三重のバリエードで自らを囲み、武装して周辺の農村世界との交流を拒み、地域から隔絶して、陸の孤島のようにしか存在できないのです。

私たちから見れば、空港用地の土地は、今、仮死状態にあります。私たちは、そのような土地に再び生命を吹き込むために、地発(ちおこし)の理念に基づき「徳政」を宣言します。

『徳政をもつて一新を発(おこ)す』決意を、ここに表明いたします。

一九九一(平三)年十一月二十一日

どうも長い間ありがとうございました。(拍手)

隅谷三喜男 (隅谷調査団団長)

どうもご苦勞様でした。ただ今の反対同盟の論点の中で、ここにお集まりの方で多少異様に感じられたかもしれない一つの言葉がありました。それは私の名前と関係する「隅谷調査団」なるものです。

これは一言説明をしておいたほうがよろしいかと思うのでありますが、実は、ここに並んでおります五名の者は非常に長い名前をもつておりまして、成田空港問題の原因を糾明し、その現状を明らかにし、併せて社会正義にかなつた解決の道を見出すことを目的とする調査団」ということになっていまして、これではあまりに長過ぎて社会的に通用するのは難しからうというので、いろいろ議論があつたときに、これを「隅谷調査団」というように略称することにいたしましたので、それをいま反対同盟の方が使われた。

我々のこの調査団の目的は、シンポジウムを開くということが非常に大きな目的の一つでしたが、それだけではなくて、何とか成田空港問題そのものの解決へ

の道を見出したい、こう思つてこんな名称がついているといふことを、ただいまの発表との関連で、一言申し添えておきたいと思ひます。

運輸省の意見発表

隅谷三喜男 (隅谷調査団団長)

それでは、次に、運輸省の意見発表に移ります。

奥田敬和 (運輸大臣)

まず冒頭に、運輸大臣という立場ではなく、成田問題に関心を持つてまいりました国民の一人として、ただ今の石毛さんの意見発表を承り、心の中でうち震えるような感銘を受けておりました。二十五年の長きにわたる不幸な反対闘争の歴史をたどるときに、心血を注いで農地を守り、土とともに生きてこられた農民の皆さんの心情に思いを馳せながら、その原点に触れさせられた思いでいっぱいでございます。

さて、運輸行政をあく責任者として、極めて情感に乏しいご挨拶になりますけれども、お許しを賜わりたいと存じます。

本日は、地元の公共団体、学識経験者、そして地域振興連絡協議会等々、多数の皆さんの大変なご努力によりまして、ここ成田の地におきまして、成田空港問題シンポジウムが開催されるに至りましたことに、心から感謝を申し上げます。そしてまた、ここに発言の機会を与えていただきましたことに深く御礼を申し上げます。

まずはじめに、このシンポジウムの開催に関しまして、私の大臣就任早々、意を尽くさない発言をめぐりまして、関係者の皆様方に変な迷惑をおかけしたことを心からお詫び申し上げます。

私は、一九九一(平三)年五月二十八日の村岡前運輸

大臣回答にのっとりまして、誠心誠意話し合いで問題を解決する決意であり、この旨を、去る十一月十五日の閣議で報告いたしました。閣僚一同のご支援を得たところでありまして。このシンポジウムでの発言にあたりまして、私の本旨とするところを重ねて申し上げます。ぜひご理解を賜りたいと存じます。

このシンポジウムは、成田空港問題を話し合いで解決するために、農民の皆様方と運輸省、空港公団、地元自治体等の関係者がはじめて一つの場所に参集し、それぞれの立場から意見を開陳し、主張を出し合う場であり、成田空港問題二十有余年の長い不毛な、かつ不幸な歴史に思いをいたせば、誠に意義深いものでございます。

とりわけ学識経験者の先生方には、日本を代表される知識人として、国と農民の皆様方との間に立たれて、四半世紀にも及ぶ不幸な経過の中で、いまだ問題の解決糸口すら見出せないという状況を衷心より憂えられやむにやまれぬお気持ちからこの問題に取り組んでいただいていることに対して、深く感謝申し上げます。心から敬意を表する次第であります。どうか、成田空港の二期施設の整備を地域にお願いする私どもの立場の説明もお聞きいただき、また、このシンポジウムの内容をとりまとめいただくことを通じられまして、成田空港問題を真に解決するための道筋を是非お示しただけですようお願いを申し上げます。

なお、本日は、私の気持ちを述べさせていただきます。後、より詳細に行政責任の担当者であります松尾航空局長から説明もいたさせていただきますし、

また、松井空港公団総裁からも、空港建設に

直接当たって立場から説明



奥田敬和
(運輸大臣)

させていただきますので、よろしくお願い申し上げます。さて、成田空港の建設は、昭和三十年代の後半、羽田空港の空港容量が近く限界になることが予測され、緊急性の極めて高い事業として建設計画が進められまして、多数の方々のご理解とご協力の中で、ともかく工事を進め、一九七八(昭五十三)年には一期地区の供用が開始されたところでございます。

当初、新空港の位置を富里地区に内定いたしましたけれども、その際、激しい反対運動が起こり、このため位置の再検討をせざるを得なくなりました。検討の結果、三里塚地区であれば、新空港条件として富里地区と差異がなく、かつ国有地、公有地をできるだけ多く活用でき、さらに空港の規模を半分にするることによって、地域の皆様方への影響をできるだけ少なくすることができると判断し、新空港の位置を三里塚地区に変更することとしたわけでありまして。

しかし、その位置決定にあたりまして、地元住民の方々に事前に十分ご説明し、その理解を得るための努力が必ずしも十分尽くされたとは言いがたい状況のもとでその決定が行われました。一部地権者の皆様方のご理解を得ることができず、このことが、結果として、今日に至るまで用地問題解決のメドがつかない大きな原因の一つとなつてしまつたところであります。

このような状況下で、三里塚地区におきまして激しい反対運動が展開され、加えて空港用地の強制収用に よる取得をめぐって、流血の事態まで発生いたしました。お互いに越え難い大きな溝をつくつてしまつたことは、誠に悲しむべきことではございました。

このために、今日に至るまで、多くの皆様方にご苦勞やご迷惑をおかけしており、これは何といつても空港を建設する側の私たちの努力が足らなかつたことによるものであり、誠に遺憾に思う次第でございます。私どももいたしましては、このような不幸な歴史を

繰り返さないため、用地問題につきましては、今後、

強制的手段によることなく、誠心誠意話し合いにより解決したいという決意を固め、冒頭に申し上げましたとおり、このことをシンポジウム参加に際して明確にお約束いたしましたところであります。

成田空港問題は、長い歴史の中で、お互いを理解する機会が少ないまま、時を経過してまいりました。とりわけ私ども空港をつくる側にとりまして、空港用地の提供をお願いする農民の皆様方のお気持ちを徹底して理解しなければなりません。三里塚の地は、御料牧場に隣接した近代農業の拠点でもあり、農民の皆様方は、北総台地で苦勞に苦勞を重ねられて地味を豊かにし、作物を育て、戦後の食糧難の時代にも全国の国民に新鮮な食物を提供してまいりました歴史がございます。また、三里塚は、桜の名所として地域の誇りでもあったと伺っております。

空港建設のためには、このような貴重な土地を空港用地として提供していただかなければならず、それは住みなれた土地を離れ、新しい土地で生活することを求め、個々の皆様方が描いておられた将来の夢や希望まで変化させるなど、この地で土とともに生きていくことを決意されていた農民の皆様方にとっては、身を切るような、誠につらいことをお願いする結果になるわけでありまして。

私どもがこれまで、このような農民の皆様方のお気持ちを真に理解し、誠心誠意お話をする努力が十分であったかどうかという点について、素直に自らに問いたださなければならぬ、反省しなければならぬと考えております。

さて、農民の皆さん方にも、我が国をめぐる国際社会の急激な変化についても、是非ご理解を賜りたいと考えております。成田空港は、我が国と外国との交流の日本の表玄関として、近年ますます重要性を高めております。昨年八月の航空審議会第六次空港整備五カ年計画のとりまとめにおきましても、本格的な国際化の時代を迎えて、今後の我が国と世界各国との国際

交流は増大の一途をたどることが指摘されております。日本の中枢であります首都圏を後背地に持つ成田空港の空港容量の拡大は、ひいては豊かな国民生活を実現するために、また、国際化時代を迎えて、我が国が国際交流の拡大を通じて国際社会に貢献していくためにも、是非とも進めていただかなければならない国民的重要課題であると考えております。

しかし、ただ国民的重要課題というだけでは、用地提供をお願いする皆様方のご理解を得ることは難しいこともよく認識しております。貴重な用地を提供していただく以上、成田空港が全体として完成する、そのことが地域の発展にも寄与する結果になることが大切であります。

この点について、新空港の位置決定と同時に、政府としては千葉県とご相談しながら、空港関連事業の一環といたしまして、地域の振興対策を決定し、道路、鉄道、河川、農業用水などの各種事業を実施してまいりましたところがあります。空港は国が地域にお願いするものであります。地域に受け入れていただくためには、よそ者として扱われるのではなくて、地域の仲間隣人にしていただけるように、地元にも貢献でき得るご協力をいただきながら、自ら真剣に努力してまいらなければなりません。すなわち、地域の皆様方に空港を身近に利用していただけるような機会づくり、地域の文化活動との連携、地域産業と空港との結びつき、あるいは地域の人々の就業の場としてのつながり、さらには世界の人、物、情報の中枢拠点である成田空港の持つ活力を活用していただく等を通じて、空港と地域がより密接につながりまして、一方の発展が他方の発展にもつながるように、よりきめこまやかな関係づくりが是非必要だと認識しております。

いずれにいたしましても、空港と地域がともに手を携えて発展していくための施策は、今後とも、県市町をはじめ地域の皆様方と一緒に早急に検討を進める必要があります。運輸省といたしましても、政府各

省と一体になり、でき得る限りの努力を払ってまいりますつもりであります。

どうか、地元の皆様方におかれましては、運輸省、空港公団が、過去のいろいろな事柄に対する反省の上に立ちまして、今日の成田空港の現況を踏まえまして、二期施設の整備を進めてまいることにつきまして、是非ご理解を賜わり、ご協力いただきますように切に心からお願いを申し上げます、ご挨拶の結びといたします。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

それでは、運輸省の松尾航空局長に意見発表をお願いいたします。

松尾道彦（運輸省航空局長）

ただ今、私どもの奥田大臣のほうから、本日のシンポジウムに臨む運輸省の基本的な立場や成田空港問題に対する基本的な考え方につきまして、ご説明申し上げます。事務担当者である私のほうから、成田空港問題の今日までの経緯を踏まえつつ、成田空港の二期施設の早期完成の必要性をご説明させていただきますとともに、これまでの長い歴史を念頭に置きながら、成田空港問題解決についての私どもの基本的な考え方を説明させていただきますと思います。

まず成田空港の建設から今日に至るまでの経緯等につきまして、言及させていただきますと思います。

昭和三十年代後半でございますが、我が国の経済は高度成長期に入りまして、航空需要も急増の一途をたどってまいりました。近い将来、羽田空港は限界に達することが予想されてまいりました。このため、質的量的な要請を満たし得る新しい空港の必要性が、関係者の間で強く認識されるに至ったわけでございます。

運輸省は、一九六二（昭三十七）年に、新空港の候補地の調査を開始いたしました。翌一九六三（昭三十八）年八月、航空審議会に候補地及び規模について諮問いたしましたところでございます。そして、同審議会におき

まして、航空管制、気象条件、あるいは建設工事上の問題、都心とのアクセス問題等比較検討のうえ、同年の十二月、新空港の候補地は富里村付近、規模は二、三〇〇ha、このような答申をいただいたわけでございます。

答申後も、一九六四（昭三十九）年十月、関係閣僚懇談会が設置されまして、調査検討を続けてまいりました。一九六五（昭四十）年十一月、代替地対策等諸措置につきまして万全を期することを条件といたしまして、新空港の位置を富里村付近に内定いただいたところでございます。

しかしながら、これを機に、地元の反対は激しさを増してまいりました。千葉県としても地元説得が不可能と判断されましたことから、一九六六（昭四十一）年三月、臨時新東京国際空港関係閣僚協議会を設置いたしました。関係省庁の協力のもとにさらに検討を重ねてまいりましたわけでございます。

そして、地元の千葉県知事もご協議のうえ、三里塚であれば航空管制、気象等の諸条件について富里と大差がない、また国有地を最大限利用することが可能であり、さらに空港の用地面積を半分にするにことによりまして、地元の方々への影響を最小限にして空港を設置できると判断いたしました。一九六六（昭四十一）年七月四日、新空港の位置を三里塚を中心とする地区とすることを閣議決定いたしましたわけでございます。

これに合わせまして、県が示しておられました地元の方々に対する対策等についても閣議決定をいたしましたわけでございます。

この位置決定にあたりまして、県や市を通じて地元を説明、協力要請を行うとともに、



松尾道彦
（運輸省航空局長）

運輸省としても説明会を開催いたしました。一九六六(昭四十二)年十二月に、運輸大臣が空港公団に基本計画を指示した頃から、地元の反対運動が激しくなりまして、さらにこれを全学連が支援するなど、極めて憂慮すべき事態に至ったわけでございます。

一九六九(昭四十四)年に至りまして、羽田空港は着陸機の上空待機、発着の遅延というような異常な現象が生じてまいりました。他方、空港反対運動は一層激しくなりまして、いわゆる一坪運動などが展開され、用地交渉が困難となる状況となりました。

この時までには空港公団が、空港予定地の中で約六三%を占める民有地の約八七%、敷地内戸数の七五%の方々のご協力を得ておりましたが、羽田空港の極限的な状況から、残る用地の取得について土地収用の手続きを進めざるを得ないと判断したところでございます。

また、強制収用の手続きは、一期地区の用地を先行させてまいったわけでございますが、ぎりぎりまで話し合いによる用地の取得に努めるつもりでございました。しかし、強制収用の手続きを進めたことから、反対運動をさらに激化させまして、この過程で誠に悲しむべき流血の事態が生じました。以後、今日に至るまで、話し合いによる解決の糸口を見出せない状況をつくってしまったと考えているところであります。

その後、パイプライン工事の難航という予想外の事態が発生いたしました。工事工程が大幅に遅れましたが、一九七八(昭五十三)年五月二十日、地元の協力もいただきながら、一期地区を開港することができ、国民の皆様のご要望にも応えることができたところでございます。

空港開港後も、私どもとしては、話し合い解決の道を鋭意模索してまいりました。一九七九(昭五十四)年七月には、当時の運輸大臣から反対同盟に話し合い解決を呼びかけるなど、幾つかの努力を行ってまいりましたが、大きな解決の糸口を見出すことができなかったところでございます。

今日、我が国と世界各国を結ぶ航空需要は、着実に増加している状況にございます。成田空港においても、A滑走路一本の滑走路処理能力では、増加する航空需要に対応しきれず、計画どおり残りのB、C滑走路や、第二旅客ターミナルビルなどの二期施設の工事の完成が是非とも必要となっております。

このため、現在、用地内の農家の皆様方にはできるだけご迷惑をかけないよう、十分な配慮をしながら工事をして、限界状態に達した一期施設の混雑状況を少しでも緩和するため、完成した施設で可能なものから一部供用せざるを得ない、このような状況に相成っております。

しかしながら、今日においても、B、C滑走路上にある土地約二・三haについては、未買収のまま残されている状況にございまして、これが二期施設の完成のための大きな課題となっておりますのは、ご案内のとおりでございます。

次いで、新東京国際空港の緊急性についてでございますが、今日、新東京国際空港の二期工事が急がれる状況について、さらにご説明申し上げたいと思います。現在の成田空港は、四、〇〇〇mのA滑走路一本で、年間約十二万回の航空機の発着を処理しております。

一日当たりの発着も三六〇便と、限界に達しております。このため、さまざまな施設において混雑が著しく、また航空機の混雑数ともいべきロードファクターで言いますと、年間平均約七〇%、夏のピーク時では八〇%と、異常に高い値を示しております。併せてダイヤ編成の面においても、単位時間当たりの航空機処理能力が限界に達しているため、旅行者が必要とする時間帯での増便が不可能であるなど、旅行者の皆様には大変ご迷惑をおかけしている状況にあります。

このような状況から、すでに乗り入れている航空会社の増便要望にも応えられないばかりか、新たに四十三カ国の乗り入れ要望にも対応できなくなっており、各国から二期工事の早期完成が強く求められておりま

して、その完成は我が国の信用にかかわる重大な問題になるに至っております。

昨年八月の航空審議会におきまして、二十一世紀を見据えながら、平成三年度から始まる第六次空港整備五カ年計画の基本的な考え方をとりまとめいただきました。

その中で、海外旅行の一般化、企業活動のグローバル化など、本格的な国際時代の到来を迎えまして、また貿易構造の変化等による国際航空貨物需要の著しい伸びから、国際航空の果たす役割は飛躍的に高まっております。特に成田空港は、人口や産業活動が大規模に集積している首都圏を後背地に持ち、我が国の国際航空輸送の過半数を占め、今後、一層国際航空需要の増加が見込まれるなど、我が国の最重要空港とされており

ます。また、成田空港は、世界各国との間で稠密な路線も形成していることから、東アジアのゲートウェイとしても機能しており、今後、航空需要の増大を背景に、各国への路線展開とフリークエンシーの向上が図られることにより、アジア太平洋地域を中心とした国際交流の中心機能としての役割を果たすことが期待されているところであります。

一方、我が国全体としては、国際化を指向している状況にあります。これを背景に、最近、地方空港から国際航空便が多数発着しており、これは同時に、成田空港に集中する航空需要の増加に対する補完的な対応策としての効果を有しているといえます。しかしながら、首都圏で発生する国際航空需要の絶対量やその増加量が大きいと、国際航空需要の地方分散だけでは対応できないという、厳しい現実がございます。

また、首都圏第三空港はどうかとの考え方もございますが、そもそもこの第三空港は、羽田空港の沖合拡張後、著増する国内航空需要に対する対策として、これから調査検討が進められるものであり、国際航空需要については中長期的にも成田空港の二期施設の整備を

お願いすることを前提とするものであります。

また、この第三空港の調査検討にしても、首都圏やその周辺での相当まとまった大規模な用地の確保、稠密な関東空域の中での新空港のための新たな空域設定など、困難な問題を抱えており、結論を生むまでには相当の時間が必要と考えるものであります。

次に、今日指摘されております主な論点に対する考え方につきまして、お話ししたいと思っております。

今日、成田空港の二期工事の完成は、内外からの強い要請であるにもかかわらず、現時点においてもなお残る二一・三haの地権者の方々のご協力が得られないことについて、いま改めて問題解決の道を問い直してみよう必要性を痛切に感じているところであります。本日ここに至るまで、私どもは、反対同盟の方々から三回にわたって公開質問状をいただきました。またシンポジウム参加に至る経過の中でいろいろお考えを伺ってまいりました。大きく分けまして、四つの問題点を指摘されているところでございます。

まず第一点でございますが、成田空港問題のそもそもの原因は、地元住民に対して民主的手続きを経て合意を形成するべきであるのに対して、一部であっても地権者である農民の理解を得ないまま空港建設をスタートさせてしまったことにあるとして、いわゆるボタンのかけ違い問題に対する認識を問われました。

これは、当時の私どもの公共事業を進める時の時代の感覚としては、地元の方々への接触は地方公共団体の方々には依存しており、事業者たる国が前面に出て地元の皆様のご理解を直接得る努力をすることはまれであるとの認識がございましたが、このようなことから成田空港について、その位置決定にあたって、県市を通じて地元で説明をし、協力要請を行い、また運輸省としての説明会も実施したものの、国として直接地元住民に事前に十分説明をし、その理解を得るための努力が必ずしも十分に尽くされたとは言えない状況下においてその決定が行われたことは否めず、これがボタ

ンのかけ違い問題となってしまうところでありました。

このことが、一部の地権者の方々のご理解を得ることができない原因となりまして、結果として、今日まで用地問題の円満な解決をみるに至らなかったことにつながってしまったのでございます。私どもとしてはこのことを率直に認め、極めて遺憾に思う次第であります。私どもとしては、空港建設にあたっては、行政レベルでの調整に止まらず、その前提として地元にご理解を得るための徹底した努力が必要であるとの反省の上に立って、今日、この公開シンポジウム等の場において、地元の方々のご意見を謙虚に伺うところから始めなければならぬ、このように考えている次第であります。

次に、土地収用に係る事業認定処分について、法律のあるいは実態的な問題があると指摘しておられます。すなわち事業認定処分が失効期限がなく、長期間を経た後でも収用裁決が行い得ることは憲法上の疑義があり、事業認定後二十年を経過した場合には事業認定処分が失効を認めるべきである。そして、事業認定処分により土地の区画形質が変更できないなど、日常生活への支障が長期間にわたって継続し、人権問題である旨の指摘をいただいております。

法律論については、土地収用法を所管する建設省とも協議した結果として、土地収用法上は手続きが適正になされておられ、法的に失効期限が定められていない以上、事業認定は現時点でもなお効力を有している旨申し上げたところでありますが、この問題は、法律解釈論でありまして、双方で議論することによって決着がつかないとは考えられないわけでございます。しかしながら、用地問題を解決するよう努力しつつ結果的に長期間が経過したという事実は、誠に重いものがあると思っております。また、このため、地権者の方々の日常生活に心ならずも多大の影響を及ぼしてきたものと考えております。

私どもとしては、形式的な法律論争に陥ることなく、

この事情、状況を十分に踏まえて、地権者である農民の方々には、全体として納得のいく補償や対応を行うことにより、実質的な解決の道を求めたいと考えております。

次に、第三点目でございますが、強制収用の問題についてであります。

一九六九(昭四十四)年から土地収用法等の手続きを開始した理由は、先ほど申し上げましたとおり、羽田空港の処理能力が限界に達し、利用者の方々に非常なご迷惑をおかけしており、新空港の整備の緊急性が高まったからであります。しかし、一九七一(昭四十六)年には一期区域の未買収地に土地収用法等に基づく強制収用が実施されたことから、厳しい対立が生じ、流血という悲しむべき事態が発生し、以後、両者の間に越え難い大きな溝や、あるいは心のわだかまりを生じさせる結果となり、両者が立場を異にしたまま、今日に至るまで話し合いによる解決の糸口を見出せない状況をつくってしまったところであります。誠に残念なことでありました。

その後、前述のとおり、用地問題を話し合いで解決するとの方針のもとに、幾つかの努力が試みられましたが、結果として、実を結ぶに至らなかったところでありました。

結局、平和的な話し合い解決の道を探るためには、両者がわだかまりなく話し合えるような状況をつくること、これが最も重要な課題であります。

このような認識のもとに、一九八九(平二年)一月、当時の運輸大臣が直接現地で農民の方々との話し合いを行わせていただく等、努力を行ってまいりましたが、今回、このシンポジウムに参加するに對し、成田空港問題の歴史に思いをいたし、平和的に話し合いで解決を求めるといふ決意のもとに、参加の前提として、二期工事の土地問題の解決について如何なる状況の下においても強制的手段をとらない、このことを確約いたしました、公にしたところであります。もちろん熱田

派以外の方々についても、平和的に話し合いで解決するという考え方の理解を得るよう努力しつつ、その理解を得て同様に対応する考えであります。二期工事の土地問題の解決については、話し合いによる解決を強く念じ、誠心誠意取り組んでまいりたいと考えております。

第四点目でございますが、バラ線による用地管理、監視塔からの二十四時間監視、検問は問題であり、このような状態を即刻解除し、人としての生活を保障せよとの主張でございます。

これらは、基本的には、空港周辺の異常な事態に鑑み、過激派からの空港の運営や工事の妨害を防止するため、やむを得ず実施していたところであり、ご理解を是非賜りたいと思っておりますが、この結果、心ならずも皆様に大変ご迷惑をおかけしているものと感じております。最近になりますますが、住民の方々の日常生活環境には十分配慮する観点から、できる限りの改善措置を講じてきたつもりでございますが、なお改善措置に不十分な点があれば、具体的にご相談してまいりたいと考えております。

次に、地域に受け入れられる空港づくりについてお話しさせていただきます。

第一点ですが、成田空港は三里塚にとっては将来の農業的発展を夢みていた地域の農家の方々に、生活設計を一方的に大きく変化させることを求めることになりました。また、三里塚の地は御料牧場があり、また桜の名所として地域の方々の誇りの地でありましたが、その地元の誇りを空港のために譲っていただくことを願っています。

このような、地元にとつていろいろな問題を含んだ空港の建設をお願いするにあたっては、地域の方々と十分な話し合いを尽くして事を進めるべきであるというところは言うまでもございません。そして、この話し合いの中で、空港の必要性と同時に、地域の方々のお気持ちや今後の地域のあり方などについて、地方公共団

体を交えてじっくり話し合せていただき、空港をよそ者としてではなく、隣人として受け入れていただけるよう努力を行っていくべきであると考えております。

一方、現在、空港ではすでに三万人に及ぶ方々が働いており、空港は地域の生活の一部に組み入れられております。また、機内食用の生鮮食品の供給など、地域産業と空港との結びつきも強くなっております。さらに、千葉県民の成田空港の利用も増大しており、県民一人当たりの空港利用者は東京、神奈川に次いで千葉県は第三位となるなど、県民の国際空港といつても過言ではない利用状況になっております。すなわち空港を異物視して遠ざけるだけでなく、空港と地域との調和を求めつつ、成田空港の持つ大きな可能性を十分に活用していただくことによって、地域の新しい発展の方向を見出しただけのものではないかと考えております。

運輸省としても、地元住民の方々のご意見を十分に踏まえて、地元公共団体のご協力を得ながら、地域に受け入れられる空港づくり、空港とともに発展する地域づくりのため、引き続き最大限協力させていただきますと考えております。

最後に、二期施設の早期完成の協力要請をお願いいたします。

このように長い経緯の中で、様々な歴史の試練を受けた成田空港でございますが、問題を速やかに解決し、地域とともに歩む空港として完成できるように、関係者の皆様方のご理解とご協力を切にお願い申し上げます。

空港公団の意見発表

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

当初の予定では、午前の部は十二時ということでご

ざいでしたが、発表される方々にそれぞれ熱意がございました。時間が少し延びておりますが、あと松井空港公団総裁と千葉県知事からの意見発表をお願いします。その後で休憩にしたいと思いますので、もうしばらくお席に着いていただきたいと思います。

松井和治（空港公団総裁）

ただ今、ご紹介いただきました空港公団総裁の松井でございます。

成田空港をめぐるこれまでの経緯につきまして、ただ今、運輸省航空局長から詳細なお話がありました。運輸省が申し述べられましたこの間の認識あるいは気持ち、そういうものについては私も全く同じでございます。

時間の関係もございしますので、一々について重ねて申し上げることは省略させていただきますと思います。

成田空港につきましては、位置の決定直後から、地元におきまして、その是非をめぐって大変多くの論議を呼び、次第に厳しい対立の歴史となり、その対立が解けないままに今日に至っております。その間、外郭測量、取用手続きなど、成田空港の建設に関する様々な場面で多くの方々が傷つかれ、あるいは亡くなられるという、大変悲しい不幸な出来事が発生いたしました。空港の建設に直接携わる私どももいたしまして、誠に残念の極みでございます。傷つかれ、亡くなられた方、またご家族の皆様方のお気持ちを思うとき、申し上げるべき言葉もございません。

また、これらの厳しい対立の中で、農民の方々ととの間に大き



松井和治
（空港公団総裁）

な溝をつくってしまい、いまだ一部の地権者や周辺の地域の方々のご理解が得られず、この溝が埋められないままに今日に至っております。空港建設の当事者としていたしまして、このような成田空港をめぐる二十有余年の歴史の重みを率直に受けとめまして、これまでの私どもの努力が必ずしも十分でなかったということをご痛切に反省し、極めて遺憾に思うものでございます。

さらに、このような歴史を背景といたしまして、現在の成田空港では、安全のためのやむを得ない措置ではございますけれども、防護柵の設置など、地域の方々にとってはご迷惑なこともお願いせざるを得ない状況でございます。大変心苦しく思っているわけでございますが、今後ともご相談のうえ、改善できる点についてはできる限りの改善をしてみたいというふうに考えております。

私どもは空港と地域は一体でなければならぬと考えております。その思いに反しまして、いまだに地域との絆が十分に結ばない、開かれた空港とは言い難い状況にある、まだ空港が完成できない、こういう状況を思いますと、これまでに成田空港の建設のため、ご理解、ご協力をいただいた方々、また大切な農地をお譲りいただいた方々に対してまして、私としては誠に申し訳ない思いでいっぱいでございます。

私は、このような成田空港の歴史と現状を踏まえまして、農民の方々と今後徹底的に話し合いによりましてこの問題の解決を図っていく決意でございます。また、このような話し合いとともに、地域に溶け込み、地域に受け入れていただける空港の実現を旨とし、全力をあげてもろもろの課題に取り組んでいく覚悟でございます。ここにその覚悟を改めて申し上げます。

次に、成田空港の運用状況と二期計画の必要性、緊急性につきまして、管理者の立場から、先ほどの航空局長のご説明を若干補足させていただきますと思います。

我が国の表玄関であります成田空港は、一九七八（昭五十三）年五月に開港されて以来、大変順調な運用を続けてきております。この間、大変多くの方々、当初の予測をはるかに上回る内外のお客様にご利用いただいております。

しかしながら、現状を見ますと、まず第一に、滑走路はご承知のとおり四、〇〇〇m滑走路一本だけで運用いたしております。一般的に一本の滑走路の運用の限界は、一時間当たり三〇便と言われております。成田では、これを超える要望が出ておりますが、それをいろいろと調整しながらやりくりをしているわけでございます。しかしながら、すでに空いている時間帯はほとんど無いという状況でございます。また、滑走路が一本でございますので、しかも過密な運用をしているという状況から、安全上の問題もさることながら、滑走路が一時的に使用できないというような万一の事態が生じた場合には、その対応は不可能でございます。そして計り知れない影響をもたらさるうと思えます。あと一本の平行滑走路と横風用の補助滑走路をつくることは、単に今後の需要の増大に対応するというだけではなくて、安全の確保、空港の円滑な運営の上からも是非とも必要だと考えております。

エプロンと申しますのは航空機を止めておく場所のことでございますが、現在、成田空港のエプロンには九〇のスポットがございます。現在は非常に遠く離れた整備地域のスポットまで旅客の乗降用に使用される得ない状況でございます。しかも、そのような状況であるうえに、そのスポットが空くまで航空機を別の場所待機させるという事態まで生じております。今年の八月に二期地区のエプロンを一部暫定使用いたしておりますが、ようやくこれによってやりくりをしていただいているというのが実情でございます。

第三に、旅客ターミナルビルにつきましては、旅客の増加に伴いまして、これまで幾度か改良を重ねてまいりました。それでも、概ね一、三〇〇万人が限度とい

う状況でございますが、ご承知のとおり年間二、〇〇〇万人を超える方々にご利用いただいております。そのためターミナルビル内の随所に長蛇の列ができて、ご利用される方には大変なご不便をおかけしているわけでございます。最近、苦情も大変多くなってきております。私どもは、ひたすら「ご辛抱をお願いします」とお答えするしかないのでございます。

また、貨物につきましては、現在、約二〇haの中で世界で一番多い貨物量を処理しております。しかも、その取扱量の伸びは旅客の伸びを上回っております。ピーク時間帯におきましては、俗にいう「足の踏み場もない」というような状況でございます。

このような成田空港の現状から、一日も早い空港の完成の必要性というものは極めて高いのでありまして、是非ご理解をいただき、ご協力を賜りたいとお願いを申し上げます。

次に、空港と地域との共存共栄についての考え方、あるいは地域振興策についてご説明させていただきます。

従来、地域振興策として実施された対策について簡単に申し上げますと、まず地域の基盤整備といたしまして、成田財特法に基づき関係者のご努力によりまして、高速道路、国道五一号線、そういう幹線道路やあるいは生活関連道路、根本名川の改修、成田用水、印旛沼流域の下水道等の整備が図られまして、北総地区の発展の社会的基盤が整備され、周辺地域の方々の生活改善や利便の向上に大きく寄与していると考えております。

その他、航空博物館の設置をはじめといたしまして、空港の開港時その他の地元からの一四一項目にもわたるご要望につきまして、ほとんどがご要望に沿った形で実現をみております。また、公団からの周辺対策交付金も、一九九一（平三）年九月期までの実績で約二四三億円となっております。このお金によりまして周辺市町村の道路、公園、消防施設等々の整備が図られ

ているところでございます。

さらに、地域の農業振興に貢献いたしますために、公団所有地の農振貸付、成田用水事業への参加等につきましても、積極的に協力をさせていただいているところでございます。

これらの対策と空港の持つポテンシャルティとが相まちなして、周辺住民の方々の雇用の機会が増大いたしますし、また地域経済の活性化にも大きく寄与しているというふうに考えております。

一例だけをあげますと、空港の中の従業員の数は、開港の翌年（一九七九（昭五十四）年）には一七、〇〇〇人でございましたが、一九九〇（平二）年には三三、〇〇〇人、約二倍に増えておりまして、その半数近くが周辺市町村にお住まいでございます。千葉県という単位でとりますと、全体の八割以上が千葉県内に居住しております。

次に、周辺地域の方々への騒音による影響を軽減するために行っております環境対策の実施状況でございますが、騒防法に基づく教育施設等の防音工事、民家の防音工事、共同利用施設の整備、移転補償等々を実施しているわけでございますが、民家防音工事につきましては、今後建設すべきB滑走路、C滑走路も含めまして、ご希望のあった方に対しましては、実施方法等についての協議が整えば、すべて実施をいたしております。

また、騒防法につきましては、諸般の事情から地区指定がなされておられませんけれども、ご希望がございました場合には、地区指定に先行して移転補償や土地の買入れを行っているとございまして、ことに集団で移転したいというご希望がございます地区住民の方々につきましては、ご希望に沿って移転先地の確保につきましては、関係自治体のご協力をいただきながら、その実施に取り組んでいるところでございます。

さらに、その他の対策といたしまして、防音堤、防音林の整備、電波障害対策、落下物対策などを行って

おりますし、また、A滑走路とB滑走路の両滑走路には含まれた区域、いわゆる谷間地区につきましても、これは騒防法上の対象区域からははずれるわけでございますが、地元のご要望に沿いまして、関係市町の行う民家防音工事等に対して、公団として協力申し上げているところでございます。

以上、私どもが行ってまいりました周辺地域の振興策等についてご説明させていただきましたが、今後、空港が地域の方々へ受け入れていただくためには、私どもは、農業、商工業、観光、あるいは郷土文化など、豊かなバランスのとれた地域振興を図るべきであり、そのため地元の方々と共に考え、ともに知恵を出して、子孫に誇れる郷土づくりを目ざし、皆様とともに考えていかなければいけないと考えているところでございます。

先ほど運輸大臣が、空港と地域がより密接につながるような関係づくりが是非とも必要であると申されしました。私どももいたしましたが、空港と地域との一体化を図っていくために、空港が地域の経済活動に直接貢献できるように、これは一例でございますが、空港関連企業への農産物販売ルートの確立でございますとか、ターミナルビルを彩る花、あるいは空港のターミナルビルの中における観葉植物、さらには外に植えます樹木、そういうものの供給を地元からさらに拡大していただくとか、あるいは公団所有地の活用につきましても、地元のご意見を伺いながら一緒に進めていきたいというふうに考えております。

また、先ほどなたかの話に「花の三里塚」という言葉がございましたが、私どもも、空港が三里塚から花を奪ったということを言われたいために、是非とも地元の花をお返ししようという気持ちから、空港の中にも極力桜を植えるようにいたしております。その他、成田市、芝山町にもささやかなご寄附をさせていただいたこともございます。今後とも、地域の方々とのご相談のうえ、こういうような方法も進めてまいりたい

と考えているところでございます。

私どもは、決して空港を整備すればいい、それだけでいいというようなことは考えておりません。地域との共栄なくして共存はないという認識のもとに、地元の方々にも、空港を利用される方々にも、ともに愛される空港を目ざしていきたいというふうに考えております。

以上、成田空港の歴史、現状、あるいは地域とのあり方について、私どもの基本的な認識、考え方を申し上げさせていただきます。改めてここに、今日の成田空港の置かれているいわば切羽詰まった実情と、また空港の整備に是非ともご協力いただきたいと強く念願をする次第でございます。

もちろん空港建設のために提供をお願いする土地は、生計の基盤ということにとどまらず、農民の方々にとって苦勞に苦勞を重ねて地味を豊かにし、守り育ててこられた土地であります。つまり単なる一定の広さを



第1回成田空港問題シンポジウム・プログラム

持った場所ということではなくて、農民にとつて土地とは土そのものである、そこにはそれぞれの人生がすべて凝縮されていると我々も考えております。

したがって、私も、このような農民の方々が何ものにも代え難い土地への思い、これを肝に銘じまして、今後徹底的な話し合いのうえ、ご理解をいただき、用地問題の解決を図っていかねばならないなど考えているところでございます。

これまでも、私も公団といたしましては、移転を承知していただきました方の守り育ててこられた土、表土を移転先まで運搬して差しあげたこともございまして、そういうような努力はこれまでもしてまいっておりますが、今後とも、農民の方々の信頼がいただけますように、誠心誠意努力をしてまいりたいと考えているところでございます。

また、用地をお譲りいただきますに際しては、これまでも地権者の方々と話し合いの中で、具体的な要望やご事情をお伺いして、代替地の問題などを協議し、あるいは副業を希望される方とか、家族の中で転業を希望される方とか、いろんなご事情がございまして、それぞれにつきまして具体的に相談させていただきます、総合的に取り組んでまいりました。

今後、農民の方々のお話を伺う中で具体的な協議をさせていただき、ご納得いただけるよう協力をさせていただきますのでございます。

成田問題二十有余年の歴史は大変長いものでございます。しかし、これに続く未来もさらに長いのでございます。私をはじめ空港公団職員は、その歴史を見つめると同時に未来も見つめて、空港と地域社会の共存共栄を旨として、良き隣人として地域の方々に受け入れていただけるよう、さらに努力をし、地域と共に歩んでまいりたいと強く念願しているところでございます。

現在空港に反対している方々を含めまして、地域の方々と一緒になって成田空港を考え、成田空港を育てるための話し合いができる日が一日も早くきますよう、

念願をいたしましたして、私の話を終らせていただきます。ありがとうございます。（拍手）

千葉県の意見発表

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

それでは、沼田知事、お願いいたします。

沼田 武（千葉県知事）

私から成田問題にどう取り組んできたのか、また県政の中で空港をどのように位置づけてきたのか等についてご説明申し上げます。

さて、まずはじめに、成田空港、すなわち新東京国際空港の設置場所が三里塚に決定される等の経緯と、その間の県の対応について申し上げます。

昭和三十年代の後半、国際航空の目ざましい発展に伴い、手狭になった羽田空港に代わる新しい国際空港の必要性が高まってきました。一九六三（昭三十八）年六月、政府は新空港の候補地として、県内の浦安沖、木更津沖、富里付近を発表し、さらに同年十二月には、航空審議会から、空港の規模は二、三〇〇ha、そして第一候補地は富里付近であるとの答申が出されました。仮に、この答申のとおり富里地区にこのような巨大な空港を建設することになりますと、何千戸もの民家が、広大な農地が失われる、多くの方々の生活基盤が根底から揺るがされることとなります。また、騒音に対する不安も非常に大きなものがありました。

当時、県は国に対しまして、候補地を決定する時は事前に十分協議をすること、そして十分な地元対策を講ずべきことを再三にわたり申し入れておりました。

しかし、一九六五（昭四十）年十一月、政府は、地元対策に十分な配慮を欠いたまま、一方的に設置場所を富里に内定し、公表いたしました。

この内定によりまして、地元はさらに混乱の度を深め、

県としても地元の説得は不可能と判断し、その旨を国に

申し出たのであります。

次いで、一九六六（昭四十二）年六月、政府は、局面の打開を図るために、空港面積を従来の半分以下の一、〇六〇haとし、御料牧場と県有地を中心に、極力民有地にかかる面積を少なくして、三里塚に空港を建設したいと県に要請してまいりました。また、地元対策についても誠意をもって実行する約束をされました。

県は、この新しい要請に対しまして、富里が困難となった今、適地は他にないこと、政府において地元対策を実施することを約束したこと等を考慮いたしました。この間の千葉県の基本的な取り組み姿勢は、新空港の設置場所として千葉県以外に適地がないということであれば、県内に空港を建設することはやむを得ない、ただし、その場合は地元の意向を十分尊重してもらい、地域住民のより豊かな生活が保障される形でなければならぬというものでございます。

このため、まず最低限必要な住民対策として、土地補償、代替地、騒音対策、転業対策の四項目を強く国に申し入れてまいりました。

また、県は、国と地元の間に立つて調整することが県に与えられた役目と考えておりましたので、県内に空港を決める時は県と事前に十分協議するよう申し入れてまいりました。このような申し入れもあって、一九六六（昭四十二）年六月、時の総理から当時の知事に對しまして、新たに三里塚案が提示された際には、地元対策について他の公共事業の precedents にこだわらず、ま



沼田 武
（千葉県知事）

た前例とせず実施するとの約束がございました。

また、同年七月四日、「新しい国際空港を成田市三里塚を中心とする地区に設置する」との閣議決定に際しては、異例の措置として、八項目からなる「新東京国際空港の位置決定に伴う地元対策について」が「県当局の要望に沿い」と明記された次第でございます。

県は、この決定後直ちに地元の方々の相談の窓口として、成田市内に「国際空港相談所」を設置いたしました。

さらに、八月には、地元対策として緊急かつ重要な案件を具体的にまとめ、「閣議決定に基づく新東京国際空港地元対策について」を作成し、国に要請いたしました。

この要請は、周辺地域の道路の整備、農業の振興、都市の整備について九章にわたりとりまとめたものでございまして、これらは現在まで一貫して千葉県が進めてきた地元対策の基調をなすものとなっております。以下、このような基本姿勢のもとに県が行ってきた施策について申し上げます。

まず、移転する住民への対策でございますが、真先に考えなければならないのは、空港の建設に伴って移転せざるを得なくなる方々のことでございます。三里塚の場合は富里案より規模が縮小されるなどによりまして移転戸数が減ったとはいえ、なお空港建設予定地には三二五戸の方々が住んでおりました。そこには、知縁血縁によるまとまった一つの社会がつくられておりまして、この地域社会を将来にわたって継続し、地域の絆を断じて壊してはならないというのが県の基本的な考え方であり、また地元からの強い要請でもございました。このため、

一つには、移転先は同一市町村内または隣接市町村とする。

二つ目には、集落ごと集団移転する。

を基本にいたしまして、県は、空港周辺にあった県有林や畜産試験場等を移転させ、七二九haの代替地を確

保し、成田、富里地区を中心に集団移転を図るなど、できる限り農家のご意向に沿い、宅地や農地の提供を行ってきたところでございます。

次に、騒音対策でございますが、航空機の騒音から生活環境を守るためには、開港前に防音対策を実施することが是非とも必要でありました。

特に民家については、当時の騒音法では防音工事が補助対象外となっておりましたため、県独自の事業として民家防音工事を実施いたしました。

また、A滑走路とB滑走路の騒音区域には含まれる地域、いわゆる谷間地域は、将来にわたり騒音法による防音工事の補助対象外となっているため、関係市町と協力し、また空港公団のご支援もいただき、この地域の民家の防音工事に積極的に取り組んでいるところでございます。

次に、地域振興策について申し上げたいと思います。まず、道路等の基盤整備でございますが、空港は地元にとってみれば住みなれた土地を手放し、あるいは騒音下に置かれ、ある意味では迷惑施設であることは否定できません。しかし、空港建設を一つのきっかけとして地元の振興を図っていけば、地元の方々のより豊かな生活を可能にする施設ともなり得るものだというふうにご考えております。

県としても、空港のプラス面をより多く引き出すために、一つには、道路整備、農業をはじめとする産業基盤整備等に積極的に取り組んでまいりました。このような形での投資額は、現在までに四、六〇〇億円に達しております。この額を現在の価格にいたしますと約一兆一、〇〇〇億円にものぼる膨大な投資となっております。これらの事業が始まった一九六五(昭四十四)年当時の県、地元市町村の財政力は弱く、自らの力だけでは事業の遂行不可能なために、政府に財源の裏づけを要請いたしました。この要請は、一九七〇(昭四十五年)三月、新東京国際空港周辺整備のための国の財政上の特別措置に関する法律、いわゆる成田財特法として実

現しております。

以下、これまで行ってきた事業について、二、三ご説明申し上げます。

道路につきましては、東関東自動車道路や京葉道路が整備され、今日では、単に空港と都心を結ぶのみならず、千葉県の各地と結ぶ大動脈となっております。県道、市町村道は空港を中心に放射状に整備され、成田空港利用者のための交通アクセスとしてだけでなく、地元住民にとりまして通勤、通学等に欠くことのできない施設として利用されております。

また、農業の面では、成田用水事業を実施して農業用水を確保いたしました。この事業は周辺一市六町、全体面積三、四〇〇haの農地に利根川から約二五kmにわたる導水管を整備して水を引くとともに、生産性の低い農業から、機械力を導入した近代的農業への転換を図り、労働力、労働時間の削減と農業経営の安定化を図ろうとするものであります。これらの基盤整備などを推進したことによりまして、露地作物から、収益性の高いトマト、鉢花などのハウス棟を使った施設型の作物への転換が可能となったところでございます。

次に、地域振興の二つ目は、成田空港を活用した地元振興でございます。

成田空港は一九七八(昭五十三)年五月に開港いたしました。成田空港は日本の空の表玄関、日本と海外を結ぶ結節点でございます。この成田空港の機能を十分生かし、空港と周辺地域の共存共栄を図ることも県の重要な施策となっております。

まず、空港関連産業の立地によりまして、新たな企業立地や雇用機会が増えました。現在、空港関連産業の事業場数は、一九九〇(平二)年度で五八〇社となり、そこで働く方々は四二、〇〇〇人のほっております。そのうち四二%に当たる一八、〇〇〇人の方々が地元市町村に住んでいる方でございます。

また、空港建設に伴う高速道路等の交通網の整備によりまして、地元の交通利便性が向上いたしました。

商業の活性化が図られ、住民の生活環境も大幅に改善されてまいりました。さらに、周辺地域に観光施設が整備され、観光客も増加しております。地元の農業の発展を図る上で空港関連需要に対応した農産物の販売体制の整備を図っていくことも重要と考え、その施策を展開しているところでございます。このような施策展開によって地元市町の財政も豊かになりました。

空港が開港した一九七八(昭五十三)年度から一九八九(平二)年度までに、周辺一市七町では、固定資産税だけで考えてみても、三一億円から一二〇億円に増大いたしました。また、歳入全体でも二四三億円から五八四億円に増大いたしました。これはそれぞれ地域の住民のためにいろいろな投資がされたわけですから、住民の方々の福祉の向上に役立てられているところでございます。

さて、ここで千葉県の新産業三角構想を、県の施策や県全体の振興策についても話をさせていただきたいと思えます。空港周辺地域では、空港を核として国際的な人の交流や物の流れが活発化しております。この効果を県土全体に広めていくための振興策の一つとして、千葉新産業三角構想を策定して推進しております。この構想は、地域の特性を生かしながら、幕張メッセを中心とする業務集積と新しい学術教育の幕張、高度な研究開発の上総アカデミアパーク、また、国際的な人・物・技術・情報の交流機能の、成田を中心としてそれぞれの連携の下に事業の推進を図っていくこととするものでございます。

幕張も上総も、成田空港という人と物の国際的な結節点があればこそ、その実現が可能となっているものでございまして、この三角構想で成田地域は空港の機能を最大限に活用し、国際物流機能の集積と先端技術産業の臨空工業団地の整備を行い、地域の振興と雇用の拡大を図ることとしております。

すでに、臨空工業団地としては、成田空港周辺に九

団地が整備されたところでございまして、一一一〇の企業が立地いたしました。七、一〇〇人の雇用の場が創出されたところでございます。

さらに、「さわやかハートちは五カ年計画」におきましては、空港周辺地域を臨空国際交流ゾーンと位置づけまして、首都圏の新しい時代を担うような地域社会を築くことといたしております。

しかし、地域の振興のためには、地元の市町村や地元の方々の熱意が重要であります。地元での活発な議論を期待するものであります。

以上、県が進めております施策について申し述べてまいりましたが、終りに、二十一世紀に向けた県の取り組みと、成田空港の話し合いによる解決について申し上げたいと思えます。

千葉県は二十一世紀に向けて大きく発展しようとしております。現在、千葉県は農業生産額では全国第三位、工業出荷額では全国第八位、一人当たり県民所得では全国第六位でございまして、いずれも全国上位のバランスのとれた発展を遂げている県でもございます。今後、二十一世紀に向け東京湾横断道路、首都圏中央連絡自動車道等の基幹道路網が整備されるほか、鉄道網や農業基盤の整備もさらに進められることとなっております。私は、これらの事業を核としてさらに効果を県全体に及ぼし、五六〇万県民の福祉の向上が図られるような政策展開を行ってまいりたいというふうに考えております。

しかし、これまで成田空港が千葉県の発展に大きな役割を果たしてきたように、今後も成田空港は千葉県の発展に重要な役割を果たすものと考えております。そのために、できるだけ早期に完全空港化が図れることが必要だというふうに考えております。空港周辺地域におきましても、先ほど申し上げました首都圏中央連絡自動車道路の道路整備のほか、成田新高速鉄道や芝山鉄道の整備などを計画して実現を図ってまいります。成田も業務核都市として、また千葉新産業三角構



想における国際空港都市として整備が進められてまいります。農業面でも、北総四大用水を活用した畑地の灌漑の推進など、各種施策を進めてまいりたいというふうに考えております。

このような状況の中で、成田空港周辺地域の一層の発展を考えるためにも、空港問題を話し合いの中で平和的に解決し、空港問題に集中していた地元の方々のエネルギーを空港を活用しての地域の発展へ向けていくことが必要ではないでしょうか。

空港問題をめぐってはすでに二十五年にわたる長い対立の歴史があります。その間には尊い人命も失われました。この歴史は関係当事者の方々に深い傷跡とし

て残っているだけでなく、多くの県民に、空港という国の大企業と地元との関係を考えさせる重要な契機として心に刻まれているところでもございます。

意見は様々あるでしょうけれども、しかし、二度と流血の惨事を繰り返してはならないというのは誰もが同じ思いではないかと思えます。私は、この場で、皆様方を前にしてお話しさせていただき、さらには反対同盟の石毛さんのお話、奥田運輸大臣等のお話を伺いながら、さらに思いを一層強くするものでございます。

成田空港を核として発展を続ける千葉県、そして、その中にあっても発展の可能性がますます高まる空港周辺地域において、地元の方々と空港とが共存共栄する道を話し合いの中で見出すことが必ずできるものと確信いたします。この道を地元の方々とともに探っていくとの私の強い決意を申し上げまして、私の意見発表といたします。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

皆様、どうもありがとうございます。
 それでは、午前の部は、これで終わらせていただきます。（拍手）

周辺市町の意見発表

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

それでは、ただいまから午後の部を開催いたしましたと思えます。これから意見発表に移りたいと思えます。午後は、ご案内いたしましたように地元自治体からの意見発表をお願いすることになっております。最初に、長谷川成田市長さんです。

長谷川録太郎（成田市長）

私は、このシンポジウムに参加してまず申し上げる

ことは、すべてが「相互の反省」のこの一語に尽きると申し上げたいのであります。

地域振興連絡協議会の発足を知ったとき、その趣意書を読ませていただいたのであります。私は、地元成田市長として、その使命の重大さを自覚しております。

地域の振興は実に大切なことであり、多くの住民とともに考え実現していかなければならないことであり、いま大きく変わりつつある社会を見渡したとき、平和で豊かなゆとりのある社会づくりを計画的に進めていくべきと思えます。これこそ、いわゆる我々の地域振興でなくて何でありましょう。

空港を取り巻く各自治体とともに、広域的なプロジェクトのもと、今や時代は空港との共存共栄を求めていくべきと考えます。

今、静かにこれを見るとき、当地域には形を変えた数々の空港問題が横たわっておりますが、地域の振興においてもこの空港問題は絶対に避けて通れないことであると申し上げる次第であります。

趣意書には、「関係者が一堂に会して率直に話し合う場が欠けていた。このことが今日の事態を招いた原因と考えます」と記してあります。私はこれに全面的に賛意を表し、早速にも入会したのであります。

その後、関係者が理解を深めるための話し合いを続けた結果、「いかなる場合も強制的手段は取らない」とのことが確約され、平和のうちにとこからの圧力もななく話し合い、互いに理解の道を開くことは当然のことであり、かかる見地から、ここにシンポジウムが開催されましたことは、心から歓迎すべきことであると思えます。

顧みれば、実に二十五年。二十五という時



長谷川録太郎
 （成田市長）

の流れの中に様々な論議がかわされ、また様々な事態が発生し、繰り返されました。そして人間の持つあらゆる感情が交錯しました。法を中心に互いに感情に走ったこともあったかもしれませんが、それが人間の持つ感情、すなわち喜怒哀楽をはるかに超えた頂点、怨念にまで発展した状況は、果たしてこのままでよいのでしょうか。今こそ静かに反省の時が来たのであります。一口に「ボタンのかけ違い」と言われており、これには様々な要因が集積されているものと存じますが、相互の反省によってよりよい方途を求めて話し合いたいと思えます。

二十五年にわたる歲月は尊いものであります。これを無為にしてはなりません。と同時に、急テンポに進みゆく新しい時世と社会をジツと見詰めてはなりません。世界中が変わりつつあります。国内の情勢も現に大きく変わっております。我々の世代もまた変わりつつあります。すべての仕組みの変化に対応して、我々もまた大いに考え、努力をしなければなりません。平和な、そして豊かなゆとりのある社会づくりのためにも、それが話し合いであり地域の振興でなくて何でありましょうか。私はそう信じております。

今なお空港敷地内には八戸の成田市民が生活をしております。そのある農家の庭先に高く立ち並ぶスギの木、それはそこに居を構えたときに植えた小さな苗木であると聞いております。あるいは、他の場所では、住みなれた住家はたゆまぬ日々の手入れで長い歴史を物語っております。これを見たとき、市長として私は忍びがたい心情にかられております。しかし、空港の今日あるについて、当時厳しい状況下において先祖伝来の住みなれた土地から他地域に移転された多くの協力者があったこと、それは決して忘れてはならないことであると思えます。

現況を、また将来を思うとき、果たしてこのままの姿でよいのでしょうか。ご家族もおられることであり、大変僥倖な話であります。先々の生活設計のために

も、静かな話し合いによって空港の早期完成化に是非ご理解とご協力をいただきたいと願っております。微力とはいえ、私も地元の市長として最大限のお手伝いをする所存でございます。

二十五年にわたる一筋の闘争は歴史的な事実であります。近來、空港はその地域の核として存在価値が認識されてきております。空港は、人の交流、物資の流通は申すまでもなく、地域住民の雇用の場であり、またコミュニケーションの場、さらにはレジャーの場として見直されつつ来ております。また、外に対しては、平和を求める国家友好親善、経済・文化の接点でもあります。

この我々が北総台地、水と緑の我らがふるさと、ここで地域の振興を地域住民とともに考えたとき、各地域の特性を生かした機能の分担、広域交通ネットワークの確立をまず初めといたしまして、都市基盤の整備、生活の基盤整備、そしてこれらに対する税制と財政面の支援措置を充実し、政府一丸となって誇り高き世界に通ずる表玄関として我々が地域との共存のために、関係省庁の積極的なご配慮を望むところであります。

また、空港は、山武、香取、印旛、この三郡にまたがっておりますので、千葉県に対しましてはこの立場を十分に理解されて、いわゆる空港圏、この認識のもとに周辺地域振興に絶大なご指導とご支援を願うものであります。今や我が国の経済は、国際性のゆえをもって非常なる変革期にあります。農業は申すに及ばず、商業、工業、そしてまた住民の生活、すべての基盤の整備確立が急を要し、この機会を逸してはならないと考えます。こんな時こそ地域の振興をお互い隣人同士みんなで考え、完全空港、その実現に向かって努力しようではありませんか。

終わりに、空港の設置にかかわる環境課題であります。

特に航空機騒音から住民の方々の生活を守るいわゆる騒音対策については、年を追うごとに厚みを増して

まいりましたことは事実であります。今後とも行政の持つ大切な務めとして最大限の努力を多くの人たちの理解の中で続けてまいりたいと、そう思っております。

以上、いろいろと申し上げましたが、私たちはまた、騒音地帯の中で日常生活を営んでおられる数多くの住民がおられることを、決して忘れてはならないと思っております。

以上、私の発表をこれで終わります。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

それでは次に、相川富里町長です。

相川義雄（富里町長）

富里町と成田空港との関係につきましては、皆さんも既にご承知のとおり、新国際空港の建設にあたり、当初、建設の候補地になったところでございます。純農村地帯に降ってわいたような話に、私も農民の一人として、「本当に空港ができるものか」という不安と、「空港ができれば富里も大きく変わるではないか」という期待が交錯していました。

当時、村全体は大きな混乱に陥り、三年に及ぶ激しい反対運動の末、一九六六（昭四十二）年七月に現在の成田市三里塚に決定されました。その後、成田空港は、結果的に多大な犠牲を出しながら空港を建設したという経過があります。

私も農家でありましたので、今も反対運動を続けておられる農家の方は、当時の富里農民の方と同じ気持ちであったのではないかと察せられます。

その後、空港の建設にあたりましては、空港敷地内の方への代替地の提供などにより協力してまいりまして、私自身も個人的に代替地を提供しまして、多くの方が、今、富里で立派に生活しておられます。

成田空港の建設と富里のこれまでの関係では、空港と東京都心を結ぶ東関東自動車道が開通し、富里イン

ターチェンジが設置されたことにより、町の経済・社会に大きな影響を及ぼしたことが挙げられます。高速道路が開通したことによって東京と一時間で結ばれるようになり、自動車交通の発達とともに周辺道路の整備が進み、東京・千葉方面との結びつきが強まってきました。このため、住宅地としての脚光を浴びるようになり、二〇〇カ所を超える大小住宅地等が出現してきました。空港開港時の一九七八（昭五十二）年と現在を比較してみますと、人口は二・五倍、町の予算規模は三・二倍というような状況でございます。単純な比較ではございますが、空港の本町への影響は少なからぬものがあります。

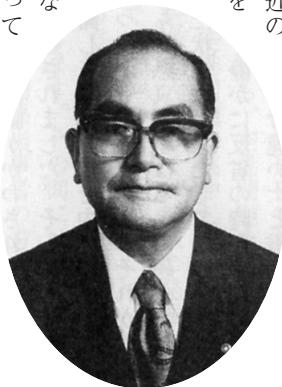
人口増加などの都市化の進行が急激であったために、行政需要が大幅に増大し、財政がそれに追いつかないなど、様々な問題も生じておりますが、全体として町が活気づき、若い人も比較的多く、将来の可能性も増しているという面もございます。

これからの空港を活用した町づくりについては、現在、千葉県では新産業三角構想を推進しておりますが、この構想は、成田空港の機能を前提に、そのもたらす波及効果を県土の均衡ある発展のために活用するものであります。

富里町におきましても、成田空港を地域振興の核としてとらえた町づくりに取り組んでいるところでございます。また、本日出席されております空港周辺の各市町村も、それぞれの町づくりの中で空港完成を前提とした取り組みがなされているものと思われま

また、最近の

世界の動きを見ましても、人や物、情報、自由、行き来し、経済的なつながりが強まって



相川義雄
（富里町長）

いる中で、ボーダーレス社会といわれるようになるなど、私たちの生活も国際社会の影響抜きには語れないような状況になっています。

このような社会での人、物、情報の流れの中心となるものが空港であり、世界各地で、今、空港を活用した臨空都市の整備が進められております。

これから空港周辺の地域振興を図っていく上で、成田空港を国際空港として将来に向けて長期的かつ安定的に運用するために、空港自体の施設整備だけでなく、空港周辺地域を含めた国際空港都市として一体的に発展していくことが、この北総台地に暮らす人々にとって最も望ましい姿ではないかと思えます。

これまで国や空港公団は、諸般の事情で空港周辺の振興策について完全な対策を打ち立てることができなかったとともに、県や各市町村も今までに土地利用対策として実施してきた主なものは、空港の建設とニュータウンの建設、一部道路の新設と拡幅であり、あとは規制を設けて開発を制限している程度であります。これからの空港と周辺地域を一体的な形で整備するためには、騒音地域や周辺地域の長期的な土地利用計画を明らかにすることが求められます。

千葉県では、成田国際空港都市構想ということで、国際物流、臨空産業の振興と事業が推進されており、空港周辺の市町村としては、これだけでは空港を核とした総合的な町づくりという視点が欠けているように感じられます。そのため、いわゆる空港の裏側・表側というような不均衡が生じたり、空港や空港関連産業を支える人材不足が生じたり、空港が地域の中に溶け込んできたとはいえずまだ開かれた空港という感じがしないなどの面もあり、空港がある意味でマイナスの作用をしている面も否定できません。これからの国際空港都市として必要な機能を備えた町づくりを進めていくためには、空港が、単に飛行機乗場としてだけでなく、地域の中で人と物と情報の交流拠点となるような仕掛けが必要となってくるものと思われま

さらに、空港都市圏として、周辺市町村が結びつきを深めていくためのネットワークの強化が必要となつてきます。まずはそのために、短期的には、社会基盤の整備を優先的に行って空港とのアクセスを確保するとともに、広域的な土地利用の検討を進めていく必要があります。また、各市町村がそれぞれの地域の特色を生かしながら、空港周辺地域が全体として一つの町になるような地域振興策が必要です。自然環境に恵まれた中で北総台地の農業の振興や、空港関連産業、物流、住宅、商業、業務施設、教育、文化施設、レジャー施設、工業団地などが住まい暮らし働きにいいといった諸機能を各地域の特色を生かしながら配置し、全体としてまとまりのある都市づくりが求められていると思えます。このため、空港を中心とする地域を名

実ともに北総広域都市、国際空港都市として形成するために、ネットワーク化を図るための道路網の整備を進めるとともに、将来には各地域、空港を環状とする新交通システムでつなげることが必要ではないでしょうか。

空港周辺自治体の一人として、空港と共存共栄を図っていくため、地域振興策について次のような提案をさせていただきます。

具体的な国際空港都市の内容の検討については、関係者による国際空港都市研究会などを設けて、今後いろいろ事例の研究を進めていくとともに、交通網の整備にあたっては、是非とも、前三橋富里町長の夢でありました空港を環状とするモノレール等の新交通システムの導入によって地域の連携を図っていただきたいと思えます。

最後に、成田空港の問題の解決に向けて、さらに関係者の話し合いが進み、平和的解決が図れることを祈念いたします。私の発表を終わります。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

それでは次に、菅澤多古町長にお願いをいたします。

菅澤重矩（多古町長）

現代人は、交通を離れては成り立たない交通社会の中に無意識に組み込まれております。文明の発達の主たる要因は交通ではないでしょうか。より速く、より安全に、より快適に、より遠くに、より大量にと私も人間の願望は膨らみ、際限なく続いてまいりました。また、それを満たしてきたわけでございます。

最近の航空輸送の動向は、皆様ご承知のように、日本のみならず世界的な規模で大変な伸びを示しております。数字的な資料で申し上げますと、一九五〇（昭二五）年の世界の定期航空旅客数はわずか三、一〇〇万人であったものが、一九八七（昭六二）年には一〇億七、六〇〇万人に達し、実に三五倍にもなっております。

このような中で、羽田空港にあつては一九七一（昭四十六）年には既に飽和状態に達し、いつ大事故が起きるかわからない危機が切迫している状況から、国は、我が国の表玄関として、また国際航空路の一大拠点として、新東京国際空港を三里塚を中心とした地に建設すべく、一九六六（昭四一）年、閣議決定されたわけでありました。その後、国が公団の設置、工事認可に伴い様々な反対運動が展開される中で、一九七八（昭五三）年五月、不完全ながらも開港の運びとなり、十四年目を迎えております。

一九九〇（平二）年度の成田空港における一日平均の数字を見ますと、これは公団さんから言われることでございましょうけれども、発着回数は三三五回、旅客数は五万六、五五五人、航空貨物取扱量が三、七五八ト、開港後の累計旅客数は一億六、〇〇〇人余りと、東京デイズニールランドの入場者数を上回っております。世界の主要国際空港のそれと比較してもそれぞれ上位にランクされておることは、周知のとおりでございます。

さて、空港が開設されたことにより地域にいかにインパクトを与えたかについて触れてみたいと思えます。まずメリットの点について見るならば、空港関連企業という就業の場が増えたことから、多古町におきま

しても推定で約一、〇〇〇人余りが勤務されていると思われる、これまで町内あるいは住民に就業の場が少なかっただけに、町民所得の向上と若年人口流出の歯止めに大いに貢献していると思います。また、成田財特法並びに周辺対策交付金等により、道路、教育施設、消防施設、並びに成田用水事業、あるいは共同利用施設、公園等のインフラ整備が進み、これらは間接的な面での人口増、企業の進出に反映され、社会構造の変化と相まって地域の活性化につながっていると思えます。

一方、デメリットについては、航空機騒音、フラッター障害、乱開発や地価の高騰などの社会問題を引き起こし、空港南広域都市計画の凍結との絡みから、自然環境の破壊とスプロール化現象を助長する結果となっておりま。

このような状態を踏まえたくて、成田空港の存在そのものを地域の問題として位置付けるからには、地域と空港の共存共栄が単なるお題目だけにどまってはならないと思います。

成田空港が単に国際空港としての視点から国レベルの問題としてとらえられている現在の考え方の最も象徴的な事象として、交通アクセス問題がござい。

空港の開港に合わせて京成電鉄は空港駅を開設したが、完全空港化に向けての暫定的な措置とはいえ、空港東側の香取、山武郡の一部地域住民にとっては、東京方面への生活の足としての利便性からその利用度は年々高まり、最も身近な空港の恩恵として歓迎され、

一方、地域振興の

糸口としてその整備充実を願

う声には大きなもの

があります。し

かし、本年三



菅澤重矩
(多古町長)

がともにターミナル地下の空港駅に乗り入れを開始すると同時に、従来の空港駅は東成田駅となり、便数は激減し、スカイライナーも止まらず、空港従業者のための駅という感さえし、地域住民にとっては全くもって不便な状況となってしまいました。これはまさに一極集中の東京を向いた乗客の利便性だけを追求し、空港周辺地域の実情は全く考慮されていない結果となっております。従来より不便になったこの事実にも東側地域住民の不満は大きく、できるだけ早い改善が望まれます。

空港を地域の問題としてとらえたとき、地域振興策上の問題として、時間の制約もございしますので、次の三点に絞って申し上げたいと思えます。

第一は、空港南広域都市計画についてであります。

一九八八(昭六十二)年、騒音法の施行に伴う土地利用規制の線引きとあわせ、空港周辺市町は、空港南広域都市計画としての都市計画区域指定の準備を進め、原案がまとまった段階で諸般の事情から凍結を余儀なくされていることは周知のとおりでございます。バブル経済による地価の高騰、成田空港プロジェクトによる周辺開発等が要因となり、香取、山武地域にあつては乱開発の波が押し寄せ、緑豊かな自然環境の保全と相まった秩序ある開発による町づくりを目指す自治体にとつて憂慮すべき状況となっております。日々その対策に苦慮しているのが現実であることから、一日も早い都市計画の決定を望むものであります。

次に、二期工事に伴う航空機騒音対策であります。地域住民の切実な問題意識として騒音対策があり、生活環境の保全ということから、県の環境基準では「うるささ指数」は七〇となっております。しかしながら騒音法ではその指数が七五以上の区域を対象に民家防音工事の助成を行っており、A滑走路とB滑走路に挟まれた区域にあつては谷間対策として騒音法に準じた形での対策が取られておりますが、このいずれにも属さない、しかも数値にあらわれない形での騒音の影響

を生活面で感じておる地域住民の不安は大きなものがございます。成田空港が国際空港であり、しかも内陸空港という立地状況下から、騒音対策は生活に直結する永久の課題であり、周辺対策交付金による市町村の対策にゆだねる現行制度ではなく、国が法的な面で整備をされ、騒音問題の解消を図られることが肝要であります。

第三点目は、芝山鉄道の早期完成と、京成東成田駅の整備であります。

鉄道のない多古町にとつては、道路と路線バスが交通アクセスの要を担っており、現状を見たとき、空港までの西側部分はおおむね整備されているものの、東側の整備にあつては全く遅れをとつていと言えます。インフラ整備の最たるものの一つである交通アクセスの鉄道面を見たときに、前にも触れましたが、東成田駅の存在そのものが、単に空港利用者のためだけのものではなく、東側地域の発展のキーポイントを握るものであることを深く認識され、あわせて芝山鉄道の整備を早急にすることが地域の振興に大きなインパクトを与えるものであることは明らかであります。

また、一方、道路面を見たとき、成田財特法等により主要町道が以前に増して整備されてきておるものの、モーターゼーションの進展とともに本来の機能が損われつつあります。さらには広域的な基幹道路も空港を境に分断されている現況から、地域振興の大きな障害要因となっており、空港東西を結ぶ基幹道路の整備、空港を中心とした環状幹線道路、先ほども富里の相川町長さんもお話しておりましたが、さらには芝山鉄道と関連した形でのモノレールの建設は考えられないでしょうか。

最後に、現状の成田空港は実に冬型気圧配置に似ておりました。西高東低型であり、成田以西の目覚ましい発展に比べて、東側にあたる多古、下総、大栄と芝山町は旧態依然として、人口、財政事情などいずれを取っても横這いまたは微増状況であり、生活環境は乱

開発により悪化しているとも言えます。「一将功成りて万骨枯れ」と、ことわざではございませんけれども、一部の市町のみが発展して他は従前のままという極めて不均衡な感を抱いております。

多古町の財政力指数は〇・五余り。依然として財源の多くを交付税に依存せざるをえない厳しい状況の中で、多様化、増大する一方の住民サービスに苦慮している現状では、空港とともに栄え発展する調和のとれた緑豊かな潤いのある町という夢は語れません。この問題は、空港建設を担当する運輸省の枠を越えて内閣全体の総合的な問題としてとらえ調整し、空港と周辺地域の一体的な発展策を講じていただきたいと思っております。

また、空港と関連する首都圏中央連絡自動車道の横芝・大栄間の路線の早期決定なども、地域振興策としては不可欠の問題であると言えます。

終りに、私は、空港を核として周辺地域が均衡ある発展を遂げ、すべての人々が幸せで文化の香りの高い夢のある生活が実現できるような対策を、国、公団、県、関係自治体、地域住民の皆さん、一体となつて一日も早く平和のうちに話し合いによって具体化していただきたいと願うものでございます。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

それでは次に、澤田下総町長にお願いいたします。

澤田 正（下総町長）

私は各市町長さん方と違って変わった経歴を経ておりますので。といいますのは、一九八〇（昭五十五）年から町の方へお世話になっておりますので。お世話になると同時に一番大きな問題として取り上げられましたのは、空港騒音の問題でございます。そういった観点から、役場に入つてまずびっくりしたのは、空港対策課があつたということで、こういう対策課という

は今までに聞いたことがなつたということ。さらにまた議会の話を聞きましたら、議会には空港対策委員会、そしてまた一部町の中には知識人が「郷土とくらしを守る会」という組織もつくつて、この空港対策に対応してきたわけでございます。そういったことから、あまり今までのことがよくわからないものでしたので、これまでの経過等を調べてみましたし、また町が今空港に関連する問題として抱えている事柄を幾つか取り上げてございますので、そういった点について申し上げてみたいと思ひます。

最初に、空港のお話が出まして、いろんな法律等ができました。そして一九七〇（昭四十五年）に国の財政上の特別措置に関する法律が公布・施行されて、空港周辺地域整備計画が策定されました。

この恩恵としまして、私の町は、まず道路網としまして、県道横芝・下総線——これは既に完成しました、県道成田・下総線——依然としてまだ事業が着工途中でございます、町道小御門・滑川線——これも終了いたしましたしたが、そういった地域の幹線道路として整備され、また整備されつつあります。

次に農業振興面につきましては、もう公団の総裁さん、あるいはまた県知事からお話がありましたように、農業所得の増大を図るため灌漑排水並びに補助整備事業等が成田用水事業、そしてまた根本名川土地改良事業として行われ、本町全域にわたり整備がされました。

また、学校教育施設の改善ということでは、町内の全校五校が防音校舎として改築されました。

大きなもの、恩恵として挙げられるものはこういったものでございます。

その後、空港が開港されるまでにはいろいろな問題点もございました。航空機のジェット燃料の輸送の問題等、うちの町も国鉄が通つておりますので、二市一町でいろいろ要望等もし、公団と協議を重ねてまいりましたが、幸い要望も聞き入れていただきまして、事

故等もなく一応これを進めました。

そういったことなど、その他周辺の町と一緒に成り、国、県、あるいはまた公団への要望等を重ねて現在に至つては、振返つてみますと、これからのいろんな問題がまだまだ私の町には起こつてきます。具体的に幾つかを挙げてみます。

私の町は空港の用地にからならないところに位置をしております。面積も非常に狭く三二、〇〇〇、人口は現在約七、五〇〇、予算もまだまだ二〇数億でございます。なかなか町の財政としては思うように行政が進行しないのが現状でございます。

それにしても、空港に関連する施設といたしましては、現在進行中でございますこの二期工事に伴うB滑走路の延長北側にアウトターマーカーが建設される。B滑走路の供用開始により一部の地域が飛行直下になる。当然、騒音被害が予想されるわけでございます。

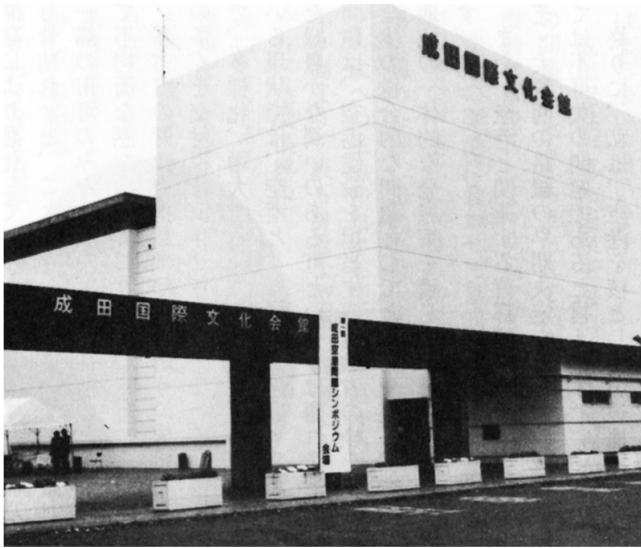
また、現在のAランの北側離陸についても、北側、利根川上空から直進上昇し茨城県の上空にて旋回して再進入となつていますが、実際の飛行状況を見ますと、利根川まで到達せず、近回りによるコースが非常に目立ちます。特に曇の場合、雨天の場合、あるいは夜間飛行等については非常に多く発生しております。昨年三月八日でしたか、飛行コースを東に一度変更するということになりましたが、その結果として、現在、谷間対策と称し民家防音工事等を実施している一部の地域でも、ときには第一種区域並みの騒音が発生しております。町内全域に騒音被害

が及ぶ住民の日常生活を阻害する結果となつております。

規定の飛行コー



澤田 正
（下総町長）



成田国際文化会館

スを遵守されるようこの際重ねてご指導、ご協力を関係機関に願います。

また、二期工事に伴うB、C滑走路の飛行コースが未発表になっておりますので、一番困っておりますのは町の土地利用計画でございます。早期に明示されま

すよう、この点についても重ねてお願い申し上げます。なお、一種区域の民家防音工事についてであります。B滑走路の騒音区域の指定告示がなされ、民家の開口部分を防音サッシに改造し、暖房機器と換気装置を空港公団の負担により防音工事も進められておりますが、家族の人数よって補助額が算定されております。家族が少なくても大きな家ですと、空調器や換気施設は完備されず自己負担でやっておられるのが現状であります。対象となる家屋は告示された時点で建築されていた住宅に限られているわけでございますので、告示後に建築された住宅については現実的には将来にわたって航空機騒音を受けるわけでありませう。そういう

た対策についても今後十分検討していただきたいと存じます。

また、B滑走路が供用されるまでには民防工事の完全実施を促進し、環境基準を達成しなければならぬと考えております。住民の中には、慌てて防音工事を行う必要もないし、期限もないのだから、飛行機が飛んでから騒音の状況を見てからでも遅くはない、そう考えている人もかなりおります。既に民家防音工事を実施した方々からは、「周辺市町の中では空調施設を設置した家屋に対し電気料金に対する一部助成等もされているようですが、下総町ではなぜできないのか」、そういう住民からのいろんな質問等も出ております。「B滑走路が供用開始されれば公団の助成もあるから」という逃げ言葉で今日まで来ましたが、いろいろな住民感情も考慮しまして、一九九一(平二)年度から料金の助成を行うことといたしました。これにより民家防音工事も進むのではなからうかと、そう思っております。供用開始前であっても公共施設並みに助成措置がなされるような対策を望みたい。

次に、空港周辺首長として開発関係について申し上げます。

先ほども申し上げましたように、隣接町でございます。空港に関連したものは全くないと言っても過言ではないわけです。ただ、本町では一九八九(平一)年度に「町づくり市町村道整備モデル事業」という国の指定を受けまして、これが十年計画により幹線町道の整備をしようということで現在進めております。この事業は、道路周辺の開発と改良の遅れた市町村道の整備を連携させ、地域の活性化を目指そうとしたものであります。成田空港から一〇km圏という立地条件からも、空港を軸とした発展を望みたいものであります。

特に、先ほども多古の町長さんからも出ましたが、首都圏中央連絡自動車道については、既に一九八九(平一)年八月に県から基本計画の発表がなされました。

その後、一九九〇(平二)年八月には環境影響評価の地元説明会等も開かれましたが、その際、さらにルート並びにインターチェンジの設置等も明らかにされました。当初はうちのほうにもできるような話だったんですが、いつの間にかその話は消えてしまいました。そしてもう既によそのところへこういうものができるということでございます。そこで、町と議会は常に一体の考えでございますので、たびたびお願いしておりますが、とても望めないという話が出ております。しかし、国際空港の裏側である私の町を含め北総地域の活性化と地域住民の利便性を高めるためにも、是非とも開発インターチェンジが必要ではなからうかと、強く現在希望しているところであります。

財特法による成田用水事業や根本名川土地改良事業による面的整備については、山間、谷津田の奥深くまで事業の及ぶところは町内全域実施されましたが、農家の担い手の高齢化や後継者の不足、さらにはまた水田農業確立対策による米の生産調整の影響等のため耕作できずに休耕状態のまま荒れている土地が多くなつてきております。特に成田用水事業については、当時九三・五%の高額補助事業であるということもあり、関係農家こぞって賛成されましたが、先ほど申し上げましたようないろんな事情、そしてまたそれに加えて、宅地開発である、あるいは工場用地などの開発行為を行う場合、地形的にも馬の背ともいえる山林のみを開発された場合には、今後残された山間、谷津田の土地利用は将来的にも利用目的が限られ発展性はないのかということ、関係者は頭を痛めている状況でございます。

また、これも先ほどお話がございましたが、成田以西につきましては空港に関連した施設や工業団地などの充実がまだ図られていないということで、本町の住民からは、うちの町は騒音だけじゃもたないのか、何か国や公団からの恩恵は受けられないのかと、座談会等に行きますと必ずそういう不満が多く聞かれてお

ります。空港を地域振興の核として生かすために、空港自体が活発にまた利用されることが必要と考えられますので、一日も早い完全空港化を望むとともに、空港を中心とした周辺地域の活性化にも是非とも関係機関のご尽力をお願いしたいものと思っております。

最近、本町でも、輸入野菜、果物等の仕分け工場などが幾らか進出してまいりました。ほんの小さな機能でございますけれども、そういった企業、あるいはまた倉庫業、流通センターなどの計画もあります。空港が地域における生活や産業に深くかかわっております。空港関連企業に勤める人々も年々増えてきております。本町でも人口は若干増えつつはありますが、反面、乱開発や地価高騰などの問題も生じてきております。

このような中で、空港周辺一市七町でも、都市計画決定のため努力してまいりましたが、諸般の事情により実施の目鼻もまだ立っていない状況であります。町の土地利用計画もそのためにまだできていないというような状況でございますので、早期に都市計画決定が進められるよう希望するものであります。

最後に、私たちの町も、成田空港という日本の表玄関と、古くから坂東太郎の名称で親しまれる利根川の自然を育み、緑と文化の町として、空港を軸とした人・物・情報をめぐり自然と調和する町として発展することを望んでおりますので、空港と共存共栄という立場を今後も貫き、国、県、周辺市町村が一致協力して、地域振興のために住民の理解を得ながら、真の国際空港として発展することを祈念して、私の意見発表いたします。

隅谷三喜男（隅谷調査団团长）

それでは、本日、午後の最後になりますが、葛生大栄町長、お願いします。

葛生信明（大栄町長）

新東京国際空港が、成田市三里塚を中心とした地に

建設すべく閣議決定されたのが、一九六六(昭四十二)年七月、その後、国は公団の設立、工事の認可と諸手続きを行い、用地買収等を進めながら建設工事を進めてきたところですが、空港建設反対等様々な障害により、閣議決定以来十二年という長い時間を要し、不完全な空港ながらも、一九七八(昭五十三)年五月、開港を迎えたのであります。

現在、成田空港は日本の表玄関として、世界中から認められていることは、言うまでもありません。開港以来十三年、いまだに不完全な空港のまま現在に至っていることは、残念に思う次第であります。様々な障害はあるにせよ、それらの障害を話し合いの中で一つ一つ解決し、一日も早い空港の完成を望むものであります。

さて、私も空港に隣接する町として、空港の開設により様々な影響を、直接あるいは間接的に受けたことは言うまでもありません。空港の開設により空港内に進出した企業などに、本町でも四五〇名の町民の方々が勤務しております。これは、私どものところばかりではなく、周辺市町村にも言えることと思います。町内あるいは近隣になかなか就業の場が少なかっただけに、喜んでいるところであります。

また、町内の工業団地には、空港関連企業をはじめとして十二社が進出を決定、現在そのうち九社が操業を開始しております。

さらには、成田財特法、空港周辺対策交付金などにより道路、教育施設、成田用水事業、あるいは共同利用施設、消防施設等の整備が進んだことは、空港がもたらしたメリットと見ることができますが、反面、航空機の騒音、電波障害、乱開発や地価の高騰などを引き起こしております。

成田空港は町にとって大きな存在のものであり、空港との共存共栄を考えていかなければなりません。しかしながら、空港周辺地域をとり巻く情勢を見ると、現在大きな問題となっているのが交通アクセス問題で

あります。

成田市をはじめとする西側においては、国、県の施策の中で道路整備などは着々と進んでおり、目を見張るものがありますが、東側に位置する私も香取地域に至っては旧態依然とした状態であるため、交通渋滞を起している現状は、周辺に居住する住民の日常生活にも影響を与えています。

また、京成、JRが本年三月から空港ターミナル地下に乗り入れたため、従来の空港駅が東成田駅となり、便数も激減し、東京方面への足としていた利用者が全く不便な状況にあります。空港との共存共栄を図りながら地域の発展を考えると、これらの問題の解決は不可欠であります。

既存道路の再整備はもとより、例えば空港周辺が町村を結び、空港を一周する環状道路の整備や、新たに公共輸送機関を走らせ、所要所に駅をつくり、空港に密接に連絡するなどの対策ができるならば、表裏一体のひずみのない周辺地域の発展が考えられます。私どもの町では、唯一の公共輸送機関である定期路線バスも、会社の経営方針から便数の減、さらには廃止の方向へと進んでおり、ますます不便さを感じているのであります。

また、空港と関連する首都圏中央連絡自動車道の路線の決定と早期完成もその一つであります。国、県をあげての周辺地域の発展策を講じられるよう、強くお願いするものであります。

次に、騒音対策の問題ですが、生活環境の保全という立場から、千葉県ではその基準を七〇Wとしておりますが、騒音法では七五W以上を民家防音



葛生信明
(大栄町長)

工事の対象としております。また、A、B滑走路には生まれた地域にあつては騒音法に準じた対策が講じられておりますが、いずれにも属さない地域住民の不安は大きなものがあります。二期工事が完成、その供用が開始されますと、特に私どもの町ではC滑走路の直下となります。年間一・九六%の使用であるということでありませんが、その使用が開始されれば、その数時間A、B滑走路と何ら変わらない騒音にさらされることは紛れもない事実であります。騒音対策は生活に直結する永久の課題であります。交付金による市町村の対策に委ねるだけでなく、国の責任において公的な面での対応策を講じられるよう望むものであります。

現在、成田空港は完全開港に向け着々と二期工事を進めているものの、様々な障害により完全空港化もままならない状況下にある中、国、県、空港公団、地域住民の話し合いの場が持たれたことに大きな期待をしているものであります。私どもの町では、空港の早期完成を願う議会決議もされております。空港との共存共栄を図っていくこうとする私どもにとって、成田問題の解決なくして地域の発展もままならないでありましよう。このシンポジウムを契機として、成田問題が円満裡に解決されることを望むものです。

と同時に、空港と周辺地域の一体的な発展策を講じられるよう、国をはじめとする関係者をお願いする次第でございます。

（以上で発表を終わります。（拍手））

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

以上をもちまして、本日予定されておりました発表を終らせていただきます。

私たちここに並んでいる者の役割は、このシンポジウムの円滑な運営ということでありまして、今日は大変順調に進行させていただきましたので、何も申し上げることはないのですが、また、我々の中でも、とりまとめしていくということは考えておりませ

んが、皆さんが午前から午後お聞きになっておわかりになった、私も大いに勉強いたしました。問題は大きく分けて二つあって、一つは、成田空港の形成に伴う地域における種々の問題、これは大きなプラスもあると同時にかなりのマイナスもある。特に開発から取り残されようとしている地域のほうからは、いろんな問題のご指摘があったことは、我々が伺ったとおりであります。

もう一つは、これが深刻な問題であります。空港内に土地を持つておられた農民の方たちが土地を出ていかなければならない、それに対して出ていくわけにはいかないというようなことで、非常に深刻な問題に満たされているということでありまして、その問題も、本日は反対同盟のほう及び運輸大臣のほうから「何とか話し合いで解決の糸口を見つきたい」という意思表示がございまして、本日のこのシンポジウムは大変意義のあったものと、私たちは考えております。

第二回は、はじめに申しましたように十二月三日に行いまして、本日発表できませんでした地元自治体、民間団体の方々の発表を行う予定であります。本日はどうもありがとうございました。これをもって閉会いたします。（拍手）

―以上―