

第二回 成田空港問題シンポジウム

一九九一年（平成三）年十二月三日（火）

芝山町「芝山文化センター」

開 会

事務局

本日のスケジュールについて申し上げたいと思います。

まず最初に、地元自治体の芝山町長、松尾町長、横芝町長、三町の意見発表がございます。そして、民間団体の代表の意見発表をいただきまして午前の部は終了いたします。

午後は、引き続き七名の民間団体の代表の方々の意見発表をお願いいたしまして、本日は終了することになります。終了時間は概ね午後三時二十分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等をご覧いただきたいと思っております。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

第一回は、ご承知のように成田のほうで開催いたしましたので、それぞれの発言が大変有意義であったというように考えております。第一回としては、一応シンポジウムを開催しようと考えた意図に沿って進められて、それなりの成果を上げたのではないかと、シンポジウムの責任者としてこういうことを言うのはどうかとも思いますが、率直に申しまして、一応私たちが考えていたような成果を上げることができたのではないかと。マスコミなどの中では、それぞれの意見を言い合っただけで噛み合わなかったとかいうような、多少批判的なご意見もなかったわけではありませんが、むしろそれぞれの所見、二十五年にわたりまして必ずしも相手方からその考えを直接に聞くということのなかった成田空港問題についての当事者の方たちのご意見を聞くことができて、しかも、それが大変真実にあふれるものであったというように私たちは考えております。

そういう意味で、今日は第二回であります。ただ今ご紹介がありましたように、前回の地方自治体に続きまして、今日はその中に存在する団体、あるいは中にご意見をお持ちの個人の方のご発言をお願いするということになっておりますが、前回に引き続きこのシンポジウムが実のあるものになるように進行することができれば大変幸いと思っております。皆様のご協力をお願いしたいと思います。

なお、運輸大臣は、国会の開会中でありまして、本来大臣は国会の開会中に外に出るということは認められておらなかったのですが、前回は、特に空港問題の重要性に鑑みて出席されてご意見を言われたわけですが、今日は、ご承知のように国会でいろいろな問題がありまして、国会を抜けることができないので参加できないということでありまして、本日は、佐藤運輸政務次官がご出席でございますので、ご紹介しておきたいと思っております。

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、プログラムにもありますように、芝山町の真行寺町長からご意見を発表していただきたいと思っております。

真行寺一朗（芝山町長）

ご紹介いただきました真行寺でございます。本題に入ります前に、私は空港二十五年の歴史の中で、それぞれの立場で、それぞれの思いをいたしながらお亡くなりになりました皆様方に対しまして、シンポジウム開催という歴史的事実をご報告申し上げますとともに、鎮魂の意を表したいと存じます。

合わせて、ゲリラ等により物心にわたり被害を被り

ました皆様方に対しまして、

心からなるお見舞いを申し上げます。と思います。

それでは、本

題に入らせていただきます。

地域振興連絡協議会が発足して満一年を迎えました。その間、関係されました多くの方々のご尽力により、ここに関係者を一堂に会してシンポジウムが開催されましたことは、長い空港の歴史を考える時に、画期的な事柄であり、大きな意味を持つものと存じ、隅谷調査団の諸先生方、地域振興連絡協議会の皆様方、運営委員、事務局をはじめ関係の皆様方に衷心より感謝と御礼を申し上げます。

さて、私は芝山町長として、空港二十五年の歴史を振り返り、現在の空港に対する考え方を申し述べるとともに、地域振興についての要望及び騒音対策、環境対策についての不備な面を指摘し、早期に改善あるいは制度化するよう求めるものでございます。

一九六六（昭四十二）年七月、新空港が成田市三里塚地区に閣議決定されたとの報道は、芝山町民に大きな衝撃を与え、町内は賛成・反対をめぐり、対立と混乱の大きな渦中に入り、拭い難い大きな溝を残して現在に至っております。賛成・反対は個人の意思や判断によつて決めるべきことであり、何人といえども批判できないと思いますが、支援の人々の要求は、混迷を深めた要因になったと思われまます。

当時、町の議会は反対議決の後、白紙還元をめぐり大混乱に陥り、反対住民からのリコール運動にまで発展し、ますますエスカレートの方向へ進んでまいりました。

一九六八（昭四十三）年二月の町議選は、真つ向から



真行寺一朗
(芝山町長)

対立の中で行われ、賛成一一、反対九の勢力分野になり、当時の町長は、その後、両者の板ばさみになり辞職のやむなきに至っております。

その後も根強い対立関係は続き、町内においては、アプローチエリア内の農地転用をめぐる当時の農業委員会会長宅侵入事件、農業委員会会議場への乱入事件、町長宅への度重なる襲撃事件、護衛の警察官の死傷事件、千代田市街地の衝突事件とその際の東山君の死亡、成田用水に対する事業妨害等、枚挙にいとまのないほどの事件が繰り返されてまいりました。

このような状況の中にもありながらも、町の諸事業は、特殊事情のため遅れを来すものもありましたが、概ね順調に進めることができました。これも財特法や過疎法による各種の事業や対策を進める中で、国や空港公団のあたたいご支援が大きな支えになっております。

それとともに特筆すべきは、千葉県が空港問題発生当初より、周辺市町村に対し、工業団地の立地をはじめとして各種の地域振興策を打ち出しておりますが、特に空港の被害が最も多いと目されました本町に對しまして、工業団地の立地、芝山公園及びはな博物館の設置、埴輪台住宅団地の建設、主要地方道成田松尾線、いわゆる中央道をはじめ道路網の整備等、大型プロジェクトを積極的に打ち出され、当時空港賛否の判断に大きな影響を与えたのみならず、町政発展の大きな原動力になっております。

さらに、成田用水事業の推進や本町に対する財政援助等、親身の施策を講じられ、その中で成田用水事業を除く他のプロジェクトについては大部分が県の予算によってまかなわれており、町政発展と町民生活の向上に大きく寄与しております。

一方、空港については、一部代執行があったとは申せ、大多数の地権者の協力を得て、Aランについては一九七三(昭四十八)年三月に概成し、国や空港公団は開港に向けてその準備を進めておりました。

当時、私は議会議長として、困難な議会運営と住民対策に心血を注ぐとともに、前町長ともども関係機関との協議や町政推進に努めておりましたが、前町長の急逝により、一九七三(昭四十八)年六月、はからずも町長選に条件賛成をスローガンに立候補し、町民のご支持をいただき、町長に就任し現在に至っております。

その後、先ほど申し上げました事件の他に、岩山台宿住民の集団移転に対する妨害や、鉄塔除去をめぐる攻防戦等、連続的に問題が発生しております。

かかる状況の中にもかわらず、開港をめぐる関係機関と熾烈な交渉は継続的に行われ、議会ともども非常な苦勞をいたしました。度重なる交渉の結果、一九七七(昭五十二)年十一月、当時の田村運輸大臣と十一項目の要望について合意に達しております。その中に、鉄道延伸、航空博物館の設置、民家に対する全室防音工事の制度化の問題等が含まれております。

苦勞の末に、一九七八(昭五十二年)五月、開港を迎え、当時の福永運輸大臣が「難産の子は育つ」という言葉を残されましたが、以来、空港は予想以上の発展を続けております。

以上、空港をめぐる歴史の一端を申し上げましたが、これらを踏まえた上で、空港について現在の所感を申し上げます。

成田空港は、旅客数世界七位、貨物取扱高は世界第一位ということであり、しかも滑走路一本によって運営されており、もうすべてが限界にきていると伺っております。なお、世界三十カ国以上の国と航空会社からそこへ乗り入れ希望があり、大きな圧力になっているとも伺っております。貿易立国である我が国は世界との交流の必要性も痛感いたしております。また、世界のリーダーを自負する我が国が、世界各国との信義信頼の重要性も認識しております。また空港に協力された多くの方々の心情も無にすることはできないと思っております。さらに、関係市町村議会がござって二期促進の決議をされたことも尊重すべきだと思います。

それとともに、私は、空港の現状を見極め、空港の将来展望も含めた大局的な判断こそ必要だと思っております。災いを転じて福となす、共存共栄という基本路線のもと、議会及び多くの住民の合意の中で、数々の問題を関係機関に要望いたし、それらの多くが実現されつつある町の現状、さらに都市計画、土地利用計画、道路交通体系の整備、各種施設の位置付け等、空港との相互関連の中で行われ切り離すことができないほど一体的なものになっております。

また、空港よりの財政的な面、空港に直接間接を問わず関わり合いをもって生活の糧としている多くの町民、これらの現実と合わせて町の将来計画の大部分が完全空港を前提として策定されていることを考えた場合、一日も早く完全かつ安全な空港が建設され、地域振興策の推進と相まってより多くの利便や恩恵が地元に戻元されるときにも、世界各国との共存の責めも果たすべきだと思います。

そのためには、まず空港敷地内に居住されている八戸をはじめ他の地権者の方々に對して、将来設計について安心できるような親身な提案をいたしながら、今まで以上の最大の努力がなされますよう、関係者にお願したいと思います。

なお、本町も重大な関わりがございますので、私自身も必要があればいつでも出向いてまいる考えでございます。用地内の皆様方におかれましては、長年の経緯やいろいろな苦勞があったことと存じますが、関係市町村や多くの住民が円満妥結を望んでおりますので、曲げてご協力賜りますようお願い申し上げます。次に、反対同盟に關係されます皆様へ申し上げます。

二十五年の歴史を振り返りますと、複雑な気持ちでおられることと存じます。同じ空港をめぐる賛成・反対と相反する立場で、時には大きな対立もし、いがみ合った過去もあったと思っております。しかし、いま地域振興連絡協議会が、関係者の努力で空港問題の解決と

地域振興を目的として、昨年十一月に設立され、本日二回目のシンポジウム開催を迎えましたことは、当初に申し上げましたように画期的な事柄だと思えます。反対・賛成の長い年月、立場こそ違え、お互いに苦勞の連続であったと思えます。皆様方の苦勞もお察しできます。私たちが苦勞をいたしながら町づくりを励んでまいりました。今こそ勇気をもって二十五年の怨讐を乗り越え、わだかまりを捨てて、その間にできた溝をお互いに埋め合いながら、すっきりした形でこの町を子孫に継承したいと思えます。空港の現実を直視し、将来に対する判断もされながら、お互いに手を握り地域振興に努めようではありませんか。

最後に、地域振興及び騒音対策について要望も含めて申し上げます。

一、鉄道延伸について

現在準備を進めている芝山鉄道を、早期に航空科学博物館周辺まで延伸するとともに、総武本線への接続、さらに二十一世紀に残された首都圏の海と言われる九十九里海岸まで延伸できるよう、位置付けをお願いします。騒音や落下物で悩む裏側各町村の強い願望でもありません。将来、空港アクセスの役割を果たすとともに、空港周辺地域振興の大きな核になるものと思われまます。なお、都心方面への利便が図れるような代案についてご検討願います。

二、国際的な大型施設の導入について

航空科学博物館周辺及び空港隣接地域に、国際的な常設見本市的なものや免税店等を含めた国際的複合施設の設置と空港周辺で不足していると言われる健全なやすらぎの場としての娯楽施設の立地についてご配慮されたい。

三、空港南部地区に高規格道路の位置付け

空南地区も、将来空港圏域の中で大きな役割を果たすと思われまますので、高規格道路による南側よりの空港乗り入れができるような交通体系を確立し、後れを来たしている裏側振興の核にしたいと思えます。

四、騒音法関係について

この法律は、空港周辺の土地利用等について騒音の度合いにより規制をするためにできており、現実の土地利用等の実態にそぐわない面があります。幹線道路接続地について土地利用の弾力的運用を図ること。希望者に対する土地買上げ請求権の適用等の措置を講ずるとともに、都市計画に基づく区画整理等に対する特別な財政援助ができるよう、なおコンター等実態に合った改正がその時点で速やかになされるような仕組みにしたいと思えます。さらに、都市計画を早期に徹底し、この法律が早く施行され、対策に万全を期せるように願います。

五、民家防音工事について再補償ができるような制度の確立

かねてから要望しておりますが、耐用年数の明示と、それに基づく再補償及び火災災害等により消失または損壊した家屋の建替時に防音工事が施行できるようにしていただきたい。住民個々にとり重要な問題でございます。

その他、空港周辺の環境を守るための下水道整備について、集落排水事業等の制度事業もありますので、周辺市町村が事業を実施する際に財政援助等、事業促進にご協力願います。

以上、空港の歴史、考え方、要望も含めて申し上げましたが、空港問題がここまでこじれた理由の一つとして、当時の佐藤総理が「この空港は前例にとらわれず諸策を講じ、建設を進めたい」という原点がややもするとかすみ、「前例がない」とか、「他の空港との兼ね合い」がどうかという議論になり、対策や事業が後手に回り、住民の不信を買ったことも要因だと思われまます。新たな転機に立った今、反省すべき点はお互いに反省し、新しいスタートに立った気持ちで取り組みることが重要だと思えます。

用地内権者に対する温情と誠意ある交渉により理解を得ること、関係の皆様方から出されましたご意

見や要望を真摯に受けとめ、誠意ある対応を示すことこそ早期完成につながる最大の早道だと思われまます。地域や住民から信頼される安全かつ完全な空港の完成を期待いたしております。そのためには、今後とも協力を惜しまないものであります。

以上、私の意見発表を終わりますが、よろしくご指導、ご批判を賜りたいと思えます。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

成田空港の地元であります芝山町からのご意見、どうもありがとうございます。それでは、次に、松尾町の八角町長からご意見の発表をお願いいたします。

八角文雄（松尾町長）

意見を発表させていただきます。

成田空港は、一九六六（昭四十二）年、三里塚に位置決定がなされ、既に二十五年を経過しているところであります。地域住民に説明がないまま空港の位置が決定されたことに端を発し、二十五年間の長期にわたって対決の状態が続き、その間、多くの不幸な出来事があったことは周知の事実であり、空港に関係する町として誠に残念なことであると思っております。

最初の『ボタンのかけ違い』から始まったと言われております深刻な対立と混乱は長期間にわたって続いており、解決の糸口さえ見当たらない状況であります。一刻も早くボタンのかけ直しを行い、対立から対話の方向へと進むべきものと考えまます。

十一月二十一日から始まりました成田空港問題シンポジウムを契機として、この場を、関係者が広く自由に意見を出し合い、話し合って、空港問題の平和的解決に向けて、なお一層の努力がなされますことに大きな期待を寄せているところであります。

このシンポジウムは、学識経験者の参加のもとで関係者が自由に意見を述べ合い、話し合いを進めていく上で最も有意義な場であると考えまます。この機会に、

関係者が高い見地に立つて、空港と周辺地域との共存共栄を含めた問題解決に対する努力を期待するところがあります。

成田空港問題を解決するためには、力と力の対決ではなく、関係者が相互に意見を述べ、話し合っ、お互いの信頼関係を構築することが最も重要なことであると思います。

一方、成田空港は、一九七八(昭五十二)年開港以来、すでに十三年が経過し、旅客はもとより貨物輸送面においても国際空港として大きな役割を果たしていることも周知の事実であり、空港に対する住民の認識も定着してきているものと思われま。

しかしながら、現在の空港は、滑走路一本による片肺飛行の状態であり、国際空港としての機能は十分でないこともまた周知のとおりであります。今後、成田空港が国際空港として発展していくためには、空港機能の充実と早期完全空港化を図ることが求められてくることであると思われま。

成田空港に対する町の基本方針といたしましては、一九八四(昭五十九)年、町議会において、空港は今後の町の振興と発展のため大きな役割を果たすものと期待し、成田空港の早期完成と関係者の努力について決議されているところであります。松尾町といたしましても、これの実現のためには積極的な協力を惜しまないものであります。空港問題を平和的に解決するためには、関係者の円満な話し合いによる努力が望まれるところであり、一日も早く完全空港化が図られることを期待しているところでありま。

成田空港は、開港以来、空港周辺地域と共存共栄を唱えてス



八角文雄
(松尾町長)

ターゲットいたしました。この十三年間を振り返ってみますと、空港周辺地域に与えた影響は大きなものがあります。空港の恩恵を受け地域が活性化しメリットを享受している地域、一方で、航空機騒音、落下物等によってデメリットを被っている地域があることも事実であります。

成田空港が我が町に与えた影響を考えると、メリットとしては、周辺道路の整備、共同利用施設の建設、学校等公共施設の防音工事、民家防音工事の事業があります。これらは、空港を建設していくうえで住民対策上当然のことです。

一方、デメリットとしては、航空機による騒音、落下物問題であります。住民が町に対して一番強く要望していることは、騒音対策、落下物対策であります。私は、周辺地域の騒音と落下物問題の解決なくしては、空港との共存共栄は図れないと考えております。空港との共存共栄は周辺地域が等しくメリットを享受することであると考えます。空港周辺地域が均衡ある発展をするためには、周辺地域全体の地域振興策について関係機関及び地域住民ともども一体となって、真剣に考え、取り組んでいかなければならない重要な問題であるとと考えております。

そこで、私は、私の町を取り巻く現況を踏まえて、周辺地域の振興策について申し上げたいと思ひます。まず芝山鉄道の九十九里沿岸までの延伸についてであります。

航空機騒音対策基本方針に基づき成田空港を中心とする地域振興策を確立するためには、交通体系の整備が基本であります。空港南側地域は、空港からの交通体系が整備されておらず、特に鉄道による交通機関がありません。地域住民の交通の利便を図り、南側地域の発展を図るためには、現在建設が決定しております芝山鉄道を九十九里沿岸地域まで延伸することが重要な課題であります。これは、単に空港に向けての鉄道を意味するだけでなく、総武本線や京葉線との接続を

考え、九十九里浜の白砂青松に思いを馳せると、この鉄道を建設することによって周辺地域は活性化され、飛躍的な発展を遂げることが期待されます。この際、関係者の積極的な取り組みを要望するものであります。次に、航空機騒音防止対策と落下物対策の充実・強化についてであります。

松尾町は、空港の南側に位置し、航空路直下に当たる純農村地帯でございます。静かな農村は、日夜、航空機による騒音と落下物に悩まされ、地域住民の精神的・肉体的苦痛は計り知れないものがあります。特に開港以前は全く予想されなかった航空機からの落下物については、その大部分が松尾町と横芝町に集中して落下しており、住民の不安はますます高まるばかりであります。いつ人身事故が発生してもおかしくない状況であり、その防止策について再三再四関係機関に強く要請しているところであります。また、騒音対策にもより一層の騒音低減に努めるとともに、民家防音工事対象区域の拡大を図るべきであります。

現在実施されている民家防音工事は、騒音法に基づき「七五W以上」の地域が対象となっておりますが、住民が感じている騒音は、音の大きさだけでは区別できないものではあります。私は、千葉県が指定しております「航空機騒音に係る環境基準」に基づく基準値以上の地域に対して民家防音工事が実施できるよう、制度の充実を図るべきと考えます。

空港との共存共栄は、周辺地域住民の不安解消と安全な生活の確保を図ることなくしては、決してなし得ません。これらの問題を解決するためには、関係機関がより一層の防止対策の強化を図り、住民の不安を解消していくべきであります。今後も、騒音対策の充実、民家防音工事対象範囲の拡大、落下物対策の一層の強化を図り、周辺地域の振興を図ることが重要な課題であります。

次に、消防設備の強化に対する特別な財政援助についてであります。

私どもの町は、離着陸航空機の直下に位置し、諸外国における空港周辺地域での航空機事故発生時の報道を聞かされるたびに感じますことは、当地域において万一航空機による事故が発生した場合、現有の消防力をもって消火することは困難であります。

空港内の事故であれば充実した消防力が設置されておりますが、周辺地域においては通常火災に対応した設備しか配置しておらず、航空機火災に対応することはできません。航空機事故は予測できることではなく、突然発生することであり、非常時に対応できる体制は平時から準備しておく必要があります。このため空港周辺地域に化学消防車を配備し、消防力の強化を図り、またはこれらの設備充実によって特別な財政援助の制度を設けるべきであると考えます。

次に、環境整備事業に対する特別な財政援助についてであります。

空港の機能が充実し、完全空港化が図られてきますと、当然乗降客が増加することが予想されます。空港に関連した人口増は、周辺地域の人口増につながり、既存のゴミ処理施設では対応できない状況となることとが予想されます。周辺地域の環境整備は重要な問題であり、周辺地域の町村が連携して行うゴミ処理施設の建設について特別な財政援助の制度を設けるべきと考えます。

次に、総合病院の医療機器充実に対する特別な財政援助についてであります。

空港及びその周辺地域において航空機災害が発生した場合の救急医療体制については、千葉県地域防災計画に基づき対処することとされております。周辺地域の中にも病院施設がございますが、航空機災害が生じた場合において、これに対応できる医療機器の整備は不十分であります。これらに対応するためには高度な医療機器の設置は不可欠であります。周辺地域内病院の高度な医療機器の整備について特別な財政援助の制度を設けるべきと考えております。

以上、周辺地域振興策について意見を申し上げます。

最後にになりましたが、関係者がこのシンポジウムを通じて対話と協調を図り、空港問題が一日も早く平和的に解決され、成田空港が完全空港として機能されることを期待いたしまして、私の意見発表を終わります。ご静聴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)

どうもありがとうございました。

それでは、次に、地方自治体としては最後になりましたが、横芝町の實川町長からご意見の発表をお願いいたします。

實川堅司郎(横芝町長)

一九七八(昭五十三)年五月、日本の空の表玄関として開港いたしました成田空港は、あれから十三年、様々な問題を抱えながら今完全空港へ向けての工事が徐々に進められているようにございますが、一九六六(昭四十一)年、閣議決定され、国際空港として認可された成田空港が、開港以来いまだに滑走路一本で一日三百数十便もの離着陸をさばっている現状は、まさに大変なものがあるかと察するものでございます。

地域との共存共栄を願いながら開港されました成田空港は、完全空港に至るまでにはまだまだ幾つかの問題点を残しているようにございますが、このシンポジウムを開催することによりまして、関係者が一堂に会して、お互いの立場を理解し、尊重いたしながら意見を交換する場ができましたことは、大きな前進であるかと存するものでございます。この話し合いの場をさらに進めながら、平和的な解決を見出し、空港を中心にしてこの北総の台地が大きな一つの輪となつて、地域づくり、町づくりがなされるならば、二十一世紀に向けての郷土は限りなく発展するものと思われまふ。空港が開港されて早くも十四年目を迎えようとして

いるわけでございますが、県の提唱する三角構想とも相まって、成田内陸工業団地等の建設により雇用の場が拡大され、さらには道路網の整備が進むにつれて、成田を中心にしたしまして都市化の波が押し寄せつつあることはご案内のとおりでございます。いま県が行っております、あるいは国が行っております圏央道完成の暁には、さらにこれが急激に進展してくるものと思われまふ。私たちもこれらを十分に認識いたしながら、節度ある土地利用を図り、高い見地に立つての広域的な地域づくりを進め、二十一世紀に向けての様々な行政課題に取り組んでいかなければならないものと考えております。

せっかくの機会でございますので、空港問題と地域振興について、我が町なりの意見、要望等を若干申し上げさせていただきますと存じます。

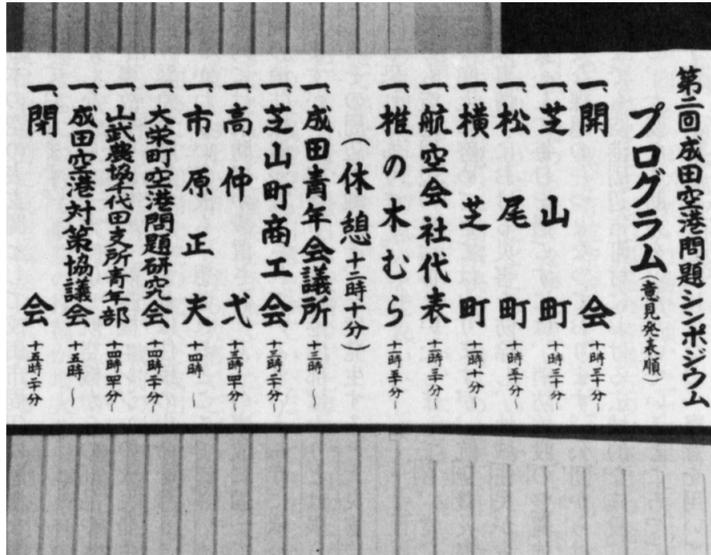
ご案内のように、私どもの住む横芝町は、芝山町、松尾町、蓮沼村とともに空港の南側に位置しているわけでございますが、当町には、空港からちようど八kmほどの地点に、空港への進入の表示点ともいべきアウターマーカーが設置されております。お隣の芝山町、松尾町さんも同様でございます。先ほど松尾の八角町長さんからもご意見がございましたが、当町には、一九八〇(昭五十五年)以来、航空機からの落下物が頻繁に発生しております。

発生率は、千葉県、茨城県の空港周辺一市六町村の全体の五五%にのぼっております。特にアウターマーカー周辺の中台地域には、四三件の部品、氷塊が落下しております。

これは全体の四三%に当たり、そして当町の落下物の実に八〇%がここに集中してお



實川堅司郎
(横芝町長)



第2回成田空港シンポジウム・プログラム

り、地域住民は農作物の耕作にも専念できず、昼夜を問わず危険極まりない状態に置かれております。直下にあたる関係住民の思いには大変なものがああり、すでに二戸が移転し、あとの方々からも集団移転等の希望が強く出されているところでございます。私も町をあずかる者の一人として、本当に日々、胸の痛くなる思いがいたしております。

この一km足らずの区域にこれほどの落下が相次ぎ、公団、運輸省が懸命の努力をしているにもかかわらず、その原因究明がまだ解決されずにきておりますが、最近になりまして、ようやく各航空会社宛て、水塊落下と因果関係が考えられる脚出しを洋上で完了するよう、指示が出されたような状況でございます。

しかしながら、このこともなかなか徹底できないままに、新たに一九九一(平成三年)には、中台地区に三件

の水塊の落下が確認されております。

つきましては、いつ直撃されるかもしれない落下物に脅えながら日常生活を送り、また農作業に従事しております地域住民にとつて、一日一日が大変な不安の日々であり、一刻も早い落下物の根絶に向かつて関係当局は総力をあげて真剣に取り組まれ、この地区の移転希望者に対しても、移転先の用地確保等、最大限の協力をお願い申し上げたいと存ずるものでございます。そして、住民の不安解消と安全な生活環境を確保することこそ、我々に課せられた重大な使命であると考えており、運輸省並びに公団の一層のご配慮を賜わりたいと願うものでございます。

また、先ほど芝山町の町長さん、あるいは松尾の町長さんからもご発表がありました。民家防音工事について若干触れさせていただきたいと思っております。

当町の住宅防音工事の実施率は九五%ほどにのぼっております。その中には、開港当時住宅を新築することができなくて、既存の住宅に防音工事のみを施したお家が多々ございます。空港公団におきましては、騒音対策を急務とお考えいただき、区域内すべての住宅を対象に防音工事を実施していただいたわけでございますが、これがかえってある意味では災いいたしまして、現在では基礎の不安定な古い家などは、防音サッシが狂ってしまったというような苦情が出てきてくるような現況でございます。

さらに、ここ一、二年に至っては、住宅そのものが老朽化したしまして、建て替えをしたいというような方々も出てきております。建て替えにあたりましては、防音工事は空港公団に負担願えるのかどうかというような問い合わせも相次いでおり、公団が負担できない場合は町が負担すべきだというような話にまで発展しているような現況でございます。法律改正等に及ぶところでございましょうが、地域住民の快適な生活環境を確保するためにも、民家防音工事の再補助制度の早

期確立をお願い申し上げたいと考えるものでございませう。

二点目は、テレビ電波受信障害の対策についてでございます。

航空機によるテレビジョン電波受信障害対策につきましては、現在公団におきましてフラッター防止アンテナを各戸に取り付け、受信状態の安定を図っていただいているところでございますが、このフラッター防止アンテナについては、設置後既に十有余年を経過いたしました。老朽化も暫時進んでおり、風の強い日や台風などの後はアンテナの倒壊等による修理依頼が殺到しているような状態でございます。特に新規のフラッター防止アンテナの取付けにつきましては、申し込みから取付けまでやや時間を要しているところでございまして、住民はより短時間での対応を望んでいるところでございます。

現在、完全空港へ向けての工事が徐々に進みつつあるようでございますが、完全空港化されますと二本の滑走路の飛行線には含まれます当町にとりましては、現在の銚子方面に向けたUHFのアンテナ対策では、受信状態の安定が阻害されるものと考えられ、一層の混乱が生じるものと思われまます。テレビはご案内のように今や生活の必需品であります。情報化の時代にあつて欠くことのできないものとなつており、航空機による受信障害でもあろうものなら、騒音とともに地域住民の町に対する苦情は殺到するものと思われ、完全空港へ向けた対応を検討しながら、空港公団の責任におきまして、これらの措置を講じていただけるようお願い申し上げます。

三点目は、消防施設の充実・強化についてでございます。

この件につきましても、先ほど芝山、松尾の両町長さんからご発表があったこととございますが、一九七八(昭五十二年)五月の開港以来、新東京国際空港を利用する航空機は年ごとにその数を増しまして、文字ど

おり日本の空の表玄関として成田市周辺は急激な発展を遂げております。

しかしながら、一方では、航空機からの部品や水塊の落下事故等をはじめ、航空機エンジンの火災発生等に伴う緊急着陸等、ともすれば住民の生命を奪うことになりかねない事故も予想されるところでございます。空港内には消防署が設置され、万一の事故に備えて最新鋭の消防機器が整備されているというふうな承っておりますが、航空機事故は空港内部ばかりとは限らず、むしろその周辺地域こそ、一度発生すると大災害に発展する恐れがあります。

私も空港周辺の自治体といたしましても、常に消防力の向上に努めてきてはおりますが、航空機災害等の特殊事情下における災害を防止し、地域住民が少しでも安心して毎日を過ごすには、消防施設の整備強化が重要な課題の一つとなっております。公団からは、これまでも空港周辺市町村における広域的な施設拡充のため、大変なご助力をいただいているところでございますが、消防施設の充実にはなお一層意を用いてご配慮を賜りたいと考えているところでございます。

第四点目といたしまして、芝山鉄道の早期延伸でございます。

この件につきましては芝山町、松尾町の町長さんからすでにご発表があったところでございますが、芝山鉄道事業につきましては、事業主体といたしまして、一九八一（昭五十六）年五月、芝山鉄道株式会社が設立され、現在、成田市古込の東成田駅から芝山町香山新田の整備場前駅の間約二kmの工事が行われているところでございますが、運輸省、空港公団、県等は、成田空港の建設にあたっては周辺地域との共存共栄を図るということでしたが、北側とは違いました。空港の南側一帯は、極めて現状におきましては恩恵が少なく、騒音とともに当初考えも及ばなかった航空機からの落下物が頻繁にあり、特に落下物問題については先ほども申し上げましたように、再三、国、公団等に

要望してまいっているところでございます。

町といたしましても、航空機からの落下物の根絶はもちろんのことでございますが、周辺地域の振興を早期に図らなければならぬと考えているところでございます。地域振興の推進にあたっては、まず第一に、交通体系の整備が何よりも必要であろうかと思われま

す。ご案内のように、町バス路線が赤字続きによりまして廃止が相次ぐ中、交通弱者の足の確保が各自治体に課せられた新たな行政課題となっております。空港の南側地域にある芝山、横芝、松尾、蓮沼にあっては、この芝山鉄道事業を芝山町を経て総武本線に接続、九十九里海岸のレクリエーションゾーンまで延伸することを何よりも強く願っているところでございます。

特に、この事業は、空港公団が地域振興策の一環として県とともに相当額の出資をいたしながら行っている事業でございます。採算ベースの建設ではなく、周辺地域の発展振興策として、早期延伸について特段のご配慮をお願い申し上げますと存するものでございます。

また、一九七二（昭四十七）年、当町屋形海岸に、県当局の手によりましてオープンされた「海の子供の国」も、開園後二十年を迎えようとしており、施設の老朽化も若干進んできて、利用者も年々減少傾向にありますので、施設の再整備とともに夏期のみ短期観光型施設ではなく、通年型の観光施設の整備を図られ、内湾観光型から外房観光へと進みつつある現在、蓮沼海浜公園と一体的な九十九里レクリエーションゾーンとして整備し、国際都市成田市周辺からの交通アクセスとして芝山鉄道の早期延伸に拍車をかけられるよう併せてお願い申し上げます。

五点目といたしましては、福祉施設でございます。

ご案内のように、日本人の平均寿命は、一九九〇（平成二年）には男性が七六歳、女性が八二歳と、世界的にも最長寿命国となっております。また、人口の高齢化

も急速な形で進んでおり、六五歳以上の人口が、一九九〇（平成二年）には一二％であったものが、二〇〇〇（平成十二年）には一六・三％、二〇二〇（平成三十二年）には二三・六％と高齢化が進み、四人に一人が高齢者という社会になることが予想されております。

町といたしましても、これまで公的な教育施設や保育施設等につきましては、国、空港公団、県等のご理解を賜わりながら防音化を進めてまいったところでございますが、当町にただ一つございます広域行政組合立の養護老人ホームは、A滑走路の飛行航路から東へ五〇〇～六〇〇mの距離にありながら、いまだに防音化もされておらず、一九七三（昭四十八）年に建設されたままで現在も運営されているような状況でございます。戦中戦後の激動の中で文字どおり地域社会発展のために尽くしてまいられたお年寄りの方々に老後も楽しく、また豊かに過ごしていただくために、組合管理者からも近々老朽化した施設の改築を図る方針と聞いております。私も組合構成市町村の一人として、高齢者福祉対策を推進するための施設整備を是非とも図っていきたくと考えておりますので、それら整備にあたりましても特段のご配慮を賜りたいと考えるものでございます。

以上、いろいろと申し上げてまいりましたが、このシンポジウムを契機といたしまして、関係地域住民の意見を十分に汲み取り、地域との共存共栄を願いながら、我が国の持つ空の表玄関としての成田空港が、その機能を十分に発揮する完全空港としてその使命を果たすことができるよう、関係当局の一段のご助力をお願い申し上げます。私の発表を終わらせていただきます。ありがとうございます。（拍手）

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

これまでの三つの町のほうからの発表をもちまして、周辺自治体からの発表は終了させていただきます。

民間団体等の意見発表

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

これからは、地方自治体というよりもむしろそこに関連する組織なり、あるいはその中におられる個人の方々の中で特にご意見のある方の発表ということにいたしております。

まず最初に、成田空港に乗り入れております航空会社、これはかなりの数にのぼるわけでありますが、その日本及び世界各国の航空会社を代表いたしました、日本航空から利光社長のご意見を発表していただきます。

利光松男（日本航空社長）

第一回シンポジウムの中では、二十五年に及ぶ歴史の重さを踏まえまして関係の皆様方のご意見の発表がありました。私ども航空会社といたしましても、成田空港問題に関わる様々な事に思いをいたしながら、感銘深くお伺いいたしたところでございます。

成田空港問題の早期解決は、内外の航空会社が等しく切望するところでございますが、本日は、乗入れ五二社の早期解決への思いを代表いたしましたして意見を述べさせていただきます。

なお、本日は、全日本空輸の江上専務、日本エアシステムの辻取締役も同席させていただきましたこと、私どもにこうした機会を与えていただきましたこと、心から厚くお礼を申し上げます。

まず初めに、国際交流の拡大と成田空港の現状について申し上げます。戦前の国際交通は、船舶による交通に頼ってまいりましたが、戦後、航空機が発達するにつれて航空の役割が増大し、今や外国との交流は全面的に航空輸送に依存するようになりまし

た。

今日成田空港から世界各国へ年間七〇〇万人を超える皆様の旅立られるようになり、諸外国から成田空港に到着するお客様も二〇〇万人を超えるに至りました。

日本経済が目ざましい発展を遂げてきた過程において、多数の日本企業が、生産や営業の拠点を海外に移してまいります。他方では、ニューヨークと並ぶ世界経済の中心都市となった東京には、ビジネスチャンス求めて外国企業が相次いで進出してまいりました。こうした企業活動の国際化を反映し、成田と世界の主要都市の間を忙しく往復するビジネスマンの数が年々増加してまいりました。

また、国民所得の向上と余暇志向の広がりによりまして、海外への観光旅行が急増しております。海外のお孫さんを尋ねる老夫婦、新婚旅行に出かける若いカップル、外国文化に接し自らの見聞を広めたいというオフィスレディー、自営業者、農家の方々、あるいは働き過ぎの心と体をリフレッシュしようとする企業戦士の方々、様々な目的を持って、様々な年齢、様々な職業の方々毎日旅立ってゆかれます。

学術文化の交流も年を追って盛んになっております。内外の国際会議、シンポジウム等に参加する研究者が、日々、成田を往来しております。

世界の一流演奏家が日本各地で演奏会を開くためにやってくるかと思えますと、一方、大相撲の一行が海外興行のため成田から出発するといった具合でございます。

そして、成田

空港は知る人ぞ知る大貿易港でございます。

（平二）年度はわずかの差で横



利光松男
（日本航空社長）

浜に及ばず二位になりましたが、金額ベースで横浜港と日本一を争っております。世界の主要空港の中でも貨物の取扱量で、ここ数年、成田は第一位の座を譲っておりません。最先端の電子機器から日常の食卓にのぼる食料品に至るまで、ありとあらゆるものが成田の貨物上屋を通過していきます。今や国際航空貨物は、旅客輸送の脇役ではなく、それ自身が我が国の経済社会の中で極めて重要な位置を占めるに至っております。このように国際航空輸送は旅客、貨物の両分野で、国民の皆様が生活に密着した、なくてはならない公共交通機関に成長してまいりました。

ところが、一方では、旅客・貨物の取扱量の伸びが急速で、すでに開港当時の三倍に達しておりますために、成田のターミナル諸施設は、許容範囲を超える混雑がしばしば生じておりまして、旅客あるいは民衆の皆様にご不便をおかけしているのが実態でございます。サービス業を業とする航空会社といたしまして、一日も早い改善をご当局にお願いしている次第でございます。

経済・文化の情報が世界的な規模で集積している東京圏へのアクセス・ポイントである成田空港の価値はますます高まっております。空港容量の拡大が国際的にも強く求められているわけでありまして。現在、その航空会社が、成田空港に乗り入れている国のみならず、新たに成田空港を通じて我が国と直接交流を求めている四十三カ国の様々な国の方々はその機会を提供することにより、世界とのつながりを一層深めなければならぬと考えております。

従いまして、私ども航空会社が、内外に増大する社会的なニーズにこたえていくためには、成田空港の処理能力向上が是非とも必要であると認識しております。ご関係の皆様の話し合いを通じて早期に問題が解決されるよう、お願い申し上げます。

次に、空港づくりのあり方について、私どもの考えを述べさせていただきます。

成田空港問題の二十有余年にわたる歴史の中で、初めてご関係の皆様が一堂に会し、話し合いのテーブルにつかれたわけですが、諸外国におきましても、空港建設は困難を伴うようございまして、公共の利便と個人の生活の調和というテーマが発生するため、空港当局と住民の皆様が話し合いの努力を積み重ねておられます。

また、建設後の現段階におきましても、地域と空港との共存共栄のために、様々な努力がなされております。例えば地域の方々の雇用促進、空港関係のビジネスへの参加のためのプログラムが設けられたり、周辺住民による空港内の旅客案内が行われている、といった事例がございます。このように海外においても、望ましい空港づくりを目ざして努力が重ねられております。

成田空港におきましても、地域と空港の共存という共通の目標に向け、関係の皆様の話し合いが進展することを期待申し上げる次第でございます。

最後に、地域との共存共栄について申し上げたいと存じます。

空港は、私どもが公共交通機関として健全な企業活動を営んでいく上で、なくてはならない事業基盤であることは今さら申し上げるまでもないことと存じますが、それゆえに、騒音問題等についても地域の皆様にご理解をいただき、空港を受け入れていただくことが、航空会社の安定した経営の大前提であると考えております。

地域振興というテーマについては、国、公団、そして地方公共団体において既に取り組んでおられますが、私どもは私どもの立場で、地域の皆様との共存共栄の関係を構築していくことが肝要であると考えております。

地域社会と私ども航空会社の関係について申し上げますと、現在、成田空港に乗り入れております航空会社が五二社ございます。また、空港内外で機内食調製、

防災業務、部品整備等の支援業務に携わる関連企業は五三社に達しており、このうち二三社は空港周辺に本社を置く生粋の地元企業でございます。それぞれの企業が、開港後十数年間、成田空港と周辺地区で事業活動を展開してまいりましたので、自然と地域の皆様ともいろいろな面でつながりができてまいりました。

まず第一に、関連企業を含めますと二万人を超える各社の従業員が、空港及びその周辺を職場としてまいりました。空港周辺地域に居住する人も少なくないことから、それらの人々が住民として地元の皆様のお世話になっております。

次に、地元採用、地元産品の購入という形で、地域経済の活性化を通じて地元と結びついております。

このように私どもと地域社会は、すでに共存関係を築いているわけですが、今後も、地域の皆様との結びつきを深め、地域の仲間として受け入れていただくため、地元採用、地元産品の購入といった既存の分野の拡大をはじめとしまして、私どもにもできることにつきまして、新しい分野の開拓も含めまして一層の努力を傾注していく所存でございます。

成田空港の事業者という立場から、地域とともに生きていく企業として、私どもの事業が地域の発展につながるよう最善を尽くす所存でございますので、今後ともよろしくお願い申し上げます。

話し合い解決に向けて、今回のシンポジウムは、成田空港問題の歴史の上で画期的な意義を持つものであり、私どもも認識しておる次第でございます。シンポジウムの場におきまして十分な話し合いがなされ、地域と調和のとれた空港、心と心の結び合う空港が実現されることをご期待申し上げます。私どもの意見を終わらせていただきます。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

どうもありがとうございます。

これから先の発表は地元の方々ということになりま

すが、まず芝山町の団体であります椎の木むらを代表いたしました。石井英祐さんからご意見の発表をお願いいたします。

石井英祐（椎の木むら事務局長）

意見発表に入る前に、お集まりの皆さんに「椎の木むら」について簡単に説明させていただきます。

事の発端は、二年前、六月の芝山町町長選挙であります。空港問題も発生より二十三年がたち、振り返ると、「良くなる、発展する」と言われながら我が芝山町は、一向に「良くなる、発展する」様子を見せません。人口が増えると言われながら、かつての二一、〇〇〇人が現在では八、五〇〇人ほどに減り、空港公団は共存共栄の旗印を虚しく振り回すだけで、その実質は無策同然であります。このままでは町は二期工事により拍車をかけられ、過疎化の一途をたどるのではと、いつかはなしに現状を憂える者たちが集まり、郷土の未来について議論を重ねるようになりました。こうした話し合いの仲間により「芝山町を考える会」が設立され、その延長から町長選の選挙戦を戦うこととなりました。

ご存じのように現実には厳しく、この選挙には破れましたが、その間の運動を通じて、様々な波紋を呼びながら、会の活動はますます広がりをみせ、選挙後の一九八九（平一）年十月には「人づくり、物づくり、町づくりの会」が誕生いたしました。これが今日の「椎の木むら」の母体となるものであります。

会は、十月二十

日、芝山町役

場内研修セ

ンターで、

初めての勉

強会を持ち、

現在地連協会

長をしておられる



石井英祐
（椎の木むら事務局長）

村山先生をはじめ、多くの学識者とともに地域づくりについて話し合うこととなりました。

続いて十二月十七日、航空博物館入口に、空港公園用地を山武農協を通じて借りていただき、ここにファーマーズ・マーケットを開設し、会の名称も正式に「椎の木むら」としました。空港周辺地域振興の夢を一堂に、各自十萬円の拠出金をもって六十余名が「椎の木むら」に参加しております。

その後、ファーマーズ・マーケットを拠点に、幾度も会合を繰り返す中で、村おこし、地域づくりについても空港問題が大きく頭上に覆い被さっている状況では、如何なる夢も、県民の牧場や卵センター同様、机上の空論に終わってしまうことを認識し、まずは問題を避けるのではなくて、問題を取り去ること、つまり空港問題そのものに取り組むことを決意いたしました。

村山千葉大教授を会長に、さらには前回の選挙で敵味方に分かれて戦った真行寺一朗芝山町長、また沼田武千葉県知事らをメンバーに含めて設立された「地域振興連絡協議会」の発足は、我々「椎の木むら」のこうした思いを空港問題シンポジウム開催へ向けて実現したものであります。

そうして、「椎の木むら」発足一周年記念日の昨年十二月十七日には、地域振興連絡協議会の第一歩の仕事として、真行寺一朗芝山町長提唱の「鎮魂祭」がとり行われたことは、皆さんもご存じのことと思います。

さて、空港問題であります。民間航空機八十年の歴史の中で、現在では音速の二倍を超え、五〇〇人も乗客を運ぶまでに発達いたしております。その中で首都圏に第二国際空港の計画が話題になってから、それが昭和三十年代半ばでありますから、実に三十年の歳月が過ぎております。私たち地元民が最初に知ったのは、一九六二(昭三十七)年三月、空港長期整備計画調査費として一八〇万円が予算化されてからであります。わずか八十年の中で、三十年を経ても、当初計画では面積が二、三〇〇ha、滑走路五本であったものが、

面積は半分の一、〇六〇ha、滑走路は三本に減らしながらも、一本の滑走路しかできていないのであります。

その問題について、なぜなのか経過を追って見てみたいと思います。

昭和三十年代は、戦後高度成長経済の中であり、新幹線、名神高速自動車道、各地に工業団地と、生産、消費、流通の顕在化と国際化が一挙に推し進められる中で、羽田空港の能力が限界に達して、日本の航空路は世界の航空路から東洋のローカル線化される危険性があつたと聞いております。

一方、近代化の波は、炭鉱の閉山、ダム建設による村の水没、出稼ぎなどから過疎村の出現と、数々の問題を各地域にバラバラの結果ともなり、六〇年安保の悲劇もあつてと思いますが、一九六四(昭三十九)年十月、富里案が内定されるに至つた時期を中心に猛烈な空港反対運動が起りました。

富里内定に至るまでは、皆さんもご承知のように木更津沖埋立、いや浦安がいい、霞ヶ浦だと、二転三転しておつたのであります。この間、政府は千葉県との対応について佐藤文生氏は『日本の航空戦略』という本の中で、一九六五(昭四十)年二月三日、時の総理大臣佐藤栄作氏と千葉県知事友納武人氏の対談が行われ、「地区決定は六ヵ月前に知事に了解をとると約束されたが、実際に知らされたのは一九六五(昭四十)年十一月十八日、関係閣僚懇談会内定の後であつた」とあります。このような地元無視の対応と激しい反対運動の間で、千葉県知事は静観を声明せざるを得なかつたであろうことは十分推測できるものであります。

このように地元無視の対応と激しい反対運動の狭間で千葉県知事が静観を声明せざるを得なかつたわけがあります。これによって富里案は断念され、翌一九六六(昭四十一)年六月、自民党交通部会の中で「下総御料牧場を使えば、それだけで滑走路一本はつくれるのではないか」との発言から、空港設置問題は急拠、まさに三里塚に不時着をしたのであります。この年、

七月四日に閣議決定されたわけでありました。

この地元説明会は、三里塚で行われたのですが、閣議決定文書を読み上げるに止まつたと聞いております。これについても、佐藤文生氏の言葉を借りれば「貴重な五年間がほぼ中央レベルの意見調整に費やされ、地元の人々に理解してもらい、協力を得る努力がなされなかつた」とあります。私は、ここから政府の一方的『ボタンのかけ違い』が始まつたと思います。

次の年、つまり一九六七(昭四十二)年一月十日、空港設置に対する賛否について公聴会が開催されております。これは賛否同数でございました。それでも同じ一月二十三日には、新空港工事計画が正式認可されました。新聞で読んだのですが、欧州一空港不足に泣くドイツのミュンヘン新空港は、住民説得の対話集会を二五〇回も夜開いたり、反対運動の訴えにより法廷命令で工事を四年間も差し止められたり、計画縮小もされながら、二十五年の歳月をかけた来年五月のオープンにこぎつけた、とありました。

片や成田空港においては、一九六九(昭四十四)年十二月十六日の事業認定を待たず、八月十八日に御料牧場閉場式を行い、本格的建設工事にかかつております。二年後の二月に第一次代執行、九月に第二次代執行が行われ、警官が三人尊い命を落としました。

「緊急を要する」と代執行は行つたものの、抵抗鉄塔の建設もあり、その撤去に抗議する集会規制の中で、ガス弾直撃により東山君が死亡する事件を加えながら、結局空港建設を第一期、第二期と区分し、片肺暫定開港にこぎつけたのは七年後の一九七八(昭五十三)年五月二十日となりました。

この二期区分と遅れについて、もう一度佐藤文生氏の文章を借りれば、「最大の原因はその後の政府、公団の地元への対応のまずさ、その底流にある官僚のお上意識だと考える」と述べております。

翌一九七九(昭五十四)年七月十六日、空港問題の打開策を考える反対同盟有志数名での対政府交渉が行わ



権を主張していたのではなくて、政府の非民主性や、経済的に置いてきぼりにされる高度成長に対して、前近代的ともいえる農民の異議申し立てであったと理解いたします。

三つ目として、この反対同盟を本当に支えたものは、学生とか政治団体ではなくて、工業化、ビル化、都市化の波によって自然大地を奪われ、家族を捨てて出稼ぎ、さらに故郷を売り、農地を売らざるを得なかった者の魂のうずきが三里塚の反対運動を理解し、支えたのであります。

四つ目の原因として、米作の減反や人手不足による野菜づくりの減少、それに加えて失われつつある緑の風土に対する哀惜の念です。この情念を日本農民の多くが共有することも三里塚を励ましたと思います。

五つ目の原因ですが、空港予定地内の人々を見れば、戦争の体験を得てその後の開拓生活が二十五年であります。それに上乗せするように空港問題の中で暮らした二十五年、これを加えればまるまる人生五十年のすべてであります。好むと好まざるとにかかわらず、空港反対は生き様であり、そして生きがいともなつて身にしみついてしまつております。

最後に六つ目の原因として、地域住民自らが地域づくりを見直すように成長したことが挙げられます。百円ちよつとの大根を一本つくるスペースは約一尺角であります。そうしますと、その土地代金は約一万円と言われております。この割に合わない農業を続けながら空港に反対してきた同盟は、国家施設のつくり方に対してそのまづさをただし、また関連事業を初めとする地域開発や地域づくりの押しつけや、傷に絆創膏的補償ではなく、住民による地域づくりの見直しを考えさせるところまで発展してきているということでもあります。

ここで私たちが提案することは、政府、公団は、既成事実の押しつけを考へるのではなく、建設工事の進捗のみを図るよりも、むしろ問題解決を優先すること

が、「急がば回れ」の諺どおり解決を早め、受け入れられる空港への近道でもあると考へるものであります。なお、反対同盟が二十五年を戦つた情熱と大義を考へるならば、工事を現状凍結し、双方平等の立場をつくつた上でなければ話し合いの本当の場が生まれるものであるとは考へられません。

いま一つは、村落は大自然の中で人間が生存していくための最小単位であり、農民はその長い歴史の中で多くの知恵を学び、農村独特のルールをつくり出してきました。農村において事を起こし、地域と共存していくというのであれば、農村固有のしきたりや習慣を学ぶことはもちろんのこと、何よりも農民の心を理解する努力が必要です。

次に、事業認定の問題であります。強制力をもって土地とそこに住む人間の生活を収用する土地収用法は、関係人の範囲を制限し、その土地の保全を義務づけ、価格を固定し、その条件の中で補償はすべて金銭に換算される仕組みになっています。しかし、移転先の地域住民に受け入れられるための近所づき合いやよそ者扱い、水の美味さ、土地の地味といった生活に直接影響するものであつても、それは補償の対象とされていないのです。つまり補償にも制限がつけられているのであります。このように数々の制限を受けるものであつても、認定に至るまでの間、その被収用者が事前に意見を述べる機会を得ることは、大臣の一方的判断によるしかないのであります。

地元地域の意見を聞かず、理解と協力を得る努力をしなかった『ボタンのかけ違い』の同じ根っこは、日本政府がつくつた法律の中にも存在しているのであります。事業認定適用後二十年たった今、まだ収用されていない土地について「如何なる状況下でも強制収用はしない」と政府は言いながらも、強制収用の失効は認めておりません。それは「収用法の条文に明記されていない」からだと弁解されておりますが、収用法立法時点で誰もが二十年以上にも及ぶ反対運動があるとは

れ、一年間の休戦と建設工事凍結を目ざし、公開討論会の席上で運輸大臣が陳謝することを反対同盟実行役員会に諮つて公開する予定でありましたが、その寸前、マスコミの暴露によって内部確執が激化いたしました。一九八三(昭五十八)年三月八日、反対同盟は熱田・北原両派に分裂するに至り、空港はその後、八年目の今日においても完成の目途が立っていないのであります。

以上のように、空港問題の経過を見てきた中、空港問題の解決しない原因の一つは、政府のボタンのかけ違いと言われるように、地元地域、言葉を変えていえば「住民による住民の政治」という民主主義の欠落とも言えるものです。

二つ目は、大地に腹這い、立木に身を鎖でつないだ反対農民の姿は、「農地死守」を叫びながら土地の所有

予想できなかったのではないのでしょうか。条文にないから失効しないということは、限りある命しか持たない人間に対して、事業者は、被収用者ばかりでなく、その子々孫々に至るまで収用についての強制力を持ち続けるということでもあります。このことは時効の存在を否定することと同じであります。しかも、空港のような広大な地域のうち、一期、二期と細分化し、その一部に手をつければ、そこに平和に暮してきた人々の自由や幸せを追求する権利、その土地で一生を終える権利、子孫へのささやかな財産を有する権利、これらを持つ人権を脅かし続ける一方で、努力不足で権利の上に眠る怠け者を収用法は保護することとなるのであります。この不合理性は、司法・行政ばかりでなく、立法府の先生方にも思いを至らしめていただきたいと存じます。

次に、クラブ・コミュニティー権の木むら本来の設立目的である地域振興について申し上げます。

第一回空港シンポジウムにおいて長谷川成田市長も申されたとおり、地域振興を図る上で避けて通れないことは、空港問題の解決であります。

話は遡りますが、一九七四(昭四十九)年八月、関西国際空港に関する航空審議会の答申が成田での反省から次のように出されております。「地域整備計画は、空港本体計画との連携で策定され、総合的な効果で地域住民の生活上に役立つ場合に初めて空港が地域に受け入れられる」というものであります。

当初、飛行機を飛ばすだけの頃は、滑走路が一本のみで事足りたと思いますが、次に戦争時代に見られた柵で囲まれた飛行場となり、飛行に必要な燃料等物資の施設も備えられるものとなり、その後、次第に海の港のような空の港という感じで、空港はだんだん生活圏に近づいてきたものと思います。

大型音速ジェット機の発着する現代社会において、空港の存在は、空港敷地内に止まらず、周辺に公害を引き起こすばかりでなく、地域振興の大きな起爆力を

持つとともに、重大な影響を周辺住民の日常生活に及ぼすものとなっております。

一九六六(昭四十一年)一月十日の公聴会において、官報公告によれば「空港予定地の中心から半径二〇kmの範囲の中に利害関係を持つ者は意見の発表ができる」となっております。つまり成田空港は半径二〇kmにも及ぶ範囲に利害関係をもたらすほどの影響力を持つものであるということでもあります。空港周辺地域と呼ぶ場合、半径二〇km範囲の利害関係者という視点を当てはめて考えてよいのではないのでしょうか。

地域は、古来その地域住民とともに存在したものであり、空港は新しくその地域の中に仲間入りしたものであります。土地を買収し、たとえ任意のものであっても、よその地域に移せるものでは絶対にならないのであります。空港も地域の一部であることに間違いのないのであります。空港は地域と一体化でなければ、つまり空港都市がつくり上げられなければ、関西国際空港に関する航空審議会の答申は指摘しているものと思われまます。

人と物と情報と世界から、また世界に向けて集配し、集積されるものであれば、その波及効果は周辺地域にももたらされなければならぬと思います。地域は地域住民のものであるから、空港敷地外用地約三〇〇町歩も有効利用が図られなければなりません。地域住民を中心とする空港周辺地域振興センター、これらの設置を核として、二十一世紀は宇宙大航海時代と言われるにふさわしい教育的、観光的施設の設置、例えばアメリカのNASA構想などが一つとして挙げられます。また、昔から育まれ続けられてきた日本の伝統工芸を広く世界に紹介し、その美しさを認識してもらおう。そして、伝統工芸に宿る日本人の魂は我々自身も再認識する必要があるものであります。「日本とは何か」が問われる場所として日本伝統工芸館などもあると思います。

空港施設の開放も、地域住民と空港とが親しい関係

をつくり上げる上では身近な要因であります。延長十三km、三〇億の経費をかけた地域を隔絶する防護柵、これを取り払い、ターミナルで買物かごを下げた主婦の利用も、空港と地域の小さな一体化であります。

北は下総町の利根川を生かし、豊かな緑の森にふさわしい関係施設づくりや、南は海に臨む平野部に公共施設を配置する、環境と条件に合った周辺地域の利用による振興も考えられます。

自民党移動政調会の席上で桜井九十九里町長から発言があったと聞きますが、九十九里空港案も地域振興の力となることができると考えます。昨年、芝山町文化財審議委員会で研修旅行に九州国東半島の石仏を見学に行った際、車中で、大分空港は内陸から海岸に移転されたと聞きましたが、そのため、将来の空港需要に十分応えられる発展性を持つことができるといった見受けられました。

この成田空港について考えるならば、多くの専門家の筋の指摘にもあるように、完全空港が成し遂げられたとしても、近い将来、需要に答えられなくなるものがあるならば、九十九里空港を建設し、成田空港と九十九里空港とが一体のものとして考え、この間の交通アクセスも確保すれば十五分程度で結ぶことができます。さらに、二つの空港を一つのものとしてこの地域の中に国際的施設を配置するならば、一極集中の東京へわざわざ混雑を持ち込まなくとも、空港地域で用事が足せることとなります。その上、多額の税金を道路と鉄道に注ぎ込まなくても首都圏第三空港建設ができるはずであります。

さらにもう一つ提案させていただきます。地元地域へ行くよりも東京に行くほうが便利で近い、こんな道路建設や空港のつくり方で地域の振興は得られるものではないと思います。空港地域の立派な完成なくして、空港本体が完全に空港地域に愛され、地元市民の一人として根を下ろすことはできないと考えます。

最後に、各市町村長さんにお願ひがあります。おら

が町の物乞い的発想を転換され、空港都市、地域一体化空港、人によってはエアフロントと呼ばれる地域づくりのため、二十一世紀に向かって広域的な視野で行政運営をしていたら、そうすることによって空港建設をめぐっての被害者意識を解消され、地域振興は一歩も二歩も前進することとなると思います。

以上を申し上げまして、クラブ・コミュニケーション椎の木むらの意見発表を終るわけですが、椎の木むら理事の石井新二君が、少し時間をいただき、補足意見を述べさせていただきますようお願いしてありますので、いましばらく静聴いただきたく存じます。

それでは、ひとまず私の分を終ります。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）

どうもありがとうございます。大変熱の入ったご意見の発表がありましたので、二〇分の予定が四〇分になりましたが、なお石井新二さんのほうから追加的な意見の発表がありますので、それを聞いてから休憩ということにいたします。

それでは、石井さん、どうぞ。

石井新二（椎の木むら理事）

どうも遅れているところをさらに時間をいただきまして申し訳ありません。

補足ということですが、補足というよりは、私は椎の木むらの理事ということで発言させてもらうわけですが、背中にはいろいろな看板を背負ってまして、一方では反対同盟であったり、また一方では地域振興連絡協議会の事務局長であったりという中で、今まで二回のシンポジウムを見てきたわけですが、前回（十一月二十一日）の始まる時に、隅谷先生の基調報告がありまして、あの中で、このシンポジウムの目的は、空港問題を明らかにして社会道理にかなった解決策を見出すということで、その結果を協議会にお

返しするというふうな話でありましたが、そのことは全くそのとおりだと思いますけれども、これは全く私の個人的な意見ですが、協議会の事務局長という段階で考える時に、このシンポジウムはどんなものであるかといえますと、一方では成田の問題は戦争状態が続いている中で、ここは話し合いということではなされるわけですが、この場合は「話し合い」という名を借りた、いわば武力の戦争から頭脳の戦争に場所を変えたんだというふうな認識で私としては見ているわけです。

そういう中で、これから本場の意味での話し合いが行われるためには、どうしても広い意味での意識の変革というか、新しい何かをつくり出していかないと、協議会でそれを受けとつてもなかなかそれを反映させることができないんじゃないかと思つて、簡単に三点ばかり皆さんに提案したいと思つています。

それは、前回の話であります。松尾航空局長のほうから、航空需要はどんどん伸びている、乗入れ希望も四三社もあるという中で、首都圏第三空港が計画され、叫ばれているけれども、現実には成田を何とかしないことには間に合わないという言い方がされました。

しかし、私は、そういう考え方はこの難局は乗り切れない。別に成田をつくるつくらぬの問題ではなくて、日本の大きな空を、日本の未来を考える中で成田はどういう位置にあるのかを位置づけるといふことが一番大事であつて、成田は二十五年前に計画したからそれは政府のメンツに立てて、運輸省のメンツに立てて完成しなければならぬという、そういうものから航空需要と

か乗入れ希望がどんどんあつても、反対同盟はもろろんこの地域の人た



石井新二
(椎の木むら理事)

ちを本当の意味で納得させることはできないんじゃないか。そういう意味では、十年後、二十年後は日本の空はこういう未来がある、そのために成田の持つ位置はこういう状況だから、例えばそれによって地域はこういうふうになるという、そういう総体的な空の戦略の中で成田をもう一度位置づけてもらいたいというのが一つ。

そして、二十五年、成田問題という中で時間がたってきたわけですが、その中で、今まではやむを得なかったというふうに思うんですが、関係市町村にあつては、空港公団もそうですが、空港はある意味ではこの市町村でも最初は反対を決議して、その後白紙撤回、そして最終的には、二期促進決議に至るまでの経過を見れば明らかとなり、やはり空港に対しては「空港対策課」をそれぞれの市町村がつくつてあつて、空港とは自分たちにいろんな形で影響してくる、その中で多くはデメリットを受けるから、そのデメリット部分を何とか解決しようというのが空港対策課である。それが空港公団にあつては「周辺対策部」、空港にとつて周辺は何であるか、周辺は何か納得させる道具である、周辺の頭を押さえさすればよい、だから傷口に絆創膏をどんどん張りましょう、金が欲しいならやりましょう、一四〇項目を二〇〇項目だつて出しましたと、そういうものの考えで空港公団がやってきた結果が今なんです。

だから、ここでもう一べん考え方を新しくして、この社会を、既成事実はいろいろありますが、もつと大事なのは飛行機が飛んでいるというこの現実です。この現実の中で市町村は空港公団や運輸省にお願いするのではなくて、一緒になつてどういふ地域社会をつくっていくのかという新しい組織を、成田の市長さんはこの前「空港エリア」という言葉を、メモの中にありました、そういう新しいものを、お願いする関係じゃなくて、一緒につくり上げていけるような、例えば今日目立ったのは鉄道の延伸の問題であります、

そういうのはお願いするのではなくてもっと積極的に参加する中でつくっていかなければダメなんじゃないか。

もう一点は、最初にも言ったように、戦争状態が続いている状況の中で、地連協としてもそれをどういうふうに受けてもやりきれない。少なくともこのシンポジウムがいつまで続くかわかりませんが、このシンポジウムの中でその戦争状態を終りにしてもらいたい。それには運輸省、空港公団に言いたいのは、武器を背中に隠してじゃなくて、武器を焼却する、武器を捨てる、このことがなくては如何にしても前へ行くことができない。それは何かというと、法律問題では確かに事業認定が続いているとか続いてないとかありますが、法律問題に関係なく腹でできるのは収用申請の取り下げですよ。これをやらないと武器を捨てることにはならないですよ。

反対同盟にも言いたいのは、今のこの状況にきて、いつまでもいつまでも空港絶対反対でのた打ち回っているような状態では、口では未来を叫びながら現実的には全く未来を見てない、自分一人よがり、そういうふうにしかな受けとれないわけだから、ここでは反対同盟のスローガンの中から「空港絶対反対」という言葉を取り去って、本当の意味で地域をどうつくっていくかということ、政府と運輸省と周辺ともっと対話し合えるような新しい何かをつくってもらえない限り、俺としてはこれから先、このシンポジウムの結果を引き取って新たな段階へ進めるということは非常に難しいんじゃないかなというふうな思っていて、先生方にも是非ともその辺のところをご留意いただいて、新たなもう一步を何かつくってくれることをお願いしたいと思います。

どうも時間をありがとうございました。(拍手)

隅谷三喜男 (隅谷調査団团长)

予定とかなり違ったことになりましたが、これがあ

る意味ではシンポジウムの姿であるというように、座長としての私などは考えます。必ずしも決められた時間どおりのスケジュールではない、ここでいろいろな問題が、意見が発表されるということが大変実のある結果になるというふうに思っております。と、これから午後、行方も定まらずに進みますと大変困りますけれども、午前の部は、その意味ではそれなりの成果があったというふうに申し上げておきます。

(昼食休憩)

隅谷三喜男 (隅谷調査団团长)

午前の部は大変熱が入って時間が遅くなりまして、休憩の時間もろくにないうちにまた午後の部が始まった、これまたシンポジウムに熱が入っているというこの証拠というふうに考えていただきまして、早速始めさせていただきます。

午後、午前に続きまして地元の団体や個人の方から意見の発表をお願いいたしますが、最初に、成田市の成田青年会議所を代表いたしました、村島義則さんから発表をお願いいたします。

村島義則 (成田青年会議所)

成田青年会議所の今までの空港問題に関わってまいりました歴史と、完全空港に向けた意見を述べさせていただきます。

青年会議所は、「地域の町づくり、明るい豊かな社会をつくろう」を目標に掲げた、二十歳より四十歳までの青年団体であります。社団法人成田青年会議所は、二十年前、空港が成田に出来るということで設立され、以来、空港の問題を取りあげ現在まで活動を行ってまいりました。失われていった三里塚の桜を思い、十年間、市内各所に桜の植樹を行わせていただきました。

もちろん四、〇〇m滑走路の西側にも植えさせていただいたわけであります。早期開港要望書、署名運動など、運動を繰り返してまいりました。

その中で、一九七五(昭五十年)年には、空港がこのままで開港しては地元のためにならないということで、現状のままの開港に反対という姿勢をとり、現状のままの空港反対という声明を発表し、真意を周りに誤解されながらも、空港公団への公開質問状を提出ということも行いました。

一九七六(昭五十二年)年には、市民が空港問題をどのように考えているかを調査のため「市民アンケート」を行い、翌一九七七(昭五十二年)には、七回にわたって市民懇談会を開催し、市民の各層各団体に出席をいただき、これにはもちろん反対派の方々も参加をいただいたわけですが、市民の意見をまとめたのであります。これは本日ご出席であります地域振興連絡協議会の村山先生に当時ご指導いただき、座長も務めていただきました。このシンポジウムに近いことを十四年前に行ったのであります。その時に、国、公団がもう少し注目してくださればこのシンポジウムももっと早まったのではないかと考えますと、大変残念に思うわけであります。

その他、今日まで成田青年会議所が行ってまいりました事業は、そのほとんどが空港問題に端を発した事業であります。それらは、この地域のより良い発展と、平和で豊かな地域社会を旨とすべく活動してきたわけで、空港の開港や完全空港になることは、空港を中心とした地域の町づくりの問題に大きく関わって来ることであり、今後この問題について我々青年会議所



村島義則
(成田青年会議所)

は、空港が完全空港になっても継続し、地域の発展を考へつつ事業展開を行っていきます。

また、空港の是非、必要論はいうまでもありませんが、日本が国際社会の中の一員という立場において空港は必要不可欠のものであり、その基盤のほとんどが貿易等であり立っている我が国であり、経済力もすでに世界をリードするに至っているのに、その表玄関がいつまでもたつても工事中、完成せずでは、お客様や家族、子供たちが怪我をするかもしれないが、扉や下に穴を掘って入っていただくようなもので、成田空港はその機能、規模、国際的なつき合い、信用を失っているものであり、地域の発展のため、世界の中の日本を考へる時、成田空港はすぐにでも完全な空港にしなればならないと考へる次第であります。

そしてまた、我が郷土千葉県を考へますと、千葉県の位置づけは現在確実なものになっていると思えます。首都圏の隣に広大な県土、そして温暖な気候と四方を海や川に囲まれ、緑あふれる自然を持ち、この成田空港や幕張メッセ等多くの施設、拠点を持っている。これからの可能性を無限に秘めた地域がこの千葉県であるというふうに思えますし、東京湾横断道路、新三角構想、首都圏自動車道路など、県のこれからの計画のほとんどが成田空港を中心に、また絡めて成り立っているわけであり、地域から千葉を考へ、日本をそして世界を考へる時代にきているのではないのでしょうか。そのためにも早い空港の完全化が絶対に必要だと私は思っております。

次に、この空港の問題が起こつてからの公団、国の対応の件でございますが、必ずしも真剣にやつてきたとは言いきれません。内部での責任のなすり合いも多く見られたようであり、先に述べた「現状のままの空港反対」という先輩方の行動も、それを表わしているんです。地元からの要望は一四〇項目以上もあるようですが、空港公団に友人もたくさんおられますが、「ほとんどやっちゃいましたよ」と結構簡単に答える

るわけがあります。しかし、常に公団が自ら提案し、地元周辺と一緒に考へ、地域の振興策に進んで貢献していく姿勢であつて欲しいというふうに思います。

長期的なこと、例えば騒音地区の利用方法などです。周辺市町が抱える問題に貢献できないでしょうか。現在であれば、大規模なゴミや汚水、廃棄物の処理場などです。

先に移転した三一七戸や騒音地区の皆さんに対して、常に今後とも何らかの関わりを持つていくという姿勢、また、その家の追跡調査なども現在までに必要ではなかったのでしょうか。そういう部分で、協力していただいた方、これから協力していただけるであろう方々の不信感を抱いたのではないのでしょうか。

私がここに立つた一つの理由の中で、実は私の妻の家が三一七戸の一つでありました。現在は四、〇〇m滑走路の北側になります。代替地をもらつて富里の葉山に移りました。先ほど成田市のパスが葉山の先を通つた時に、原稿にはないがこの話は訴えよう、何らかの因縁かなと思つておりました。

一九六九(昭四十四)年に移転を余儀なくされ、その半年後に私の妻の父は亡くなつたわけであり、高血圧ということだったと思いますが、空港問題や空港が降つてわいたことと、そして、引越をしなければならなかつたということは何らかの関係があるのではないかと、私の妻も母も思つておられます。

このように、この地域に影響を及ぼしたということは、大変細かいところまでその影響力を空港が及ぼしているんだということを、是非、関係の方々は考へていただきたいというふうに思います。今まで協力してきた方々に、手紙での報告や、現在の状況などを報告すべきだつたのではないのでしょうか。

もちろん我々青年会議所も先輩方からこの二十年間、もう少し前から一生懸命これに関わつてまいりました。しかし、やはり行政というかお役所仕事で本当に心が通つてなかつたのではないかという気がしてなりません。

今からでも是非国と公団は心のこもつた施策を考へていただき、今後の公団の対応が、空港が完成したとしても、地域の人々の空港であり公団であることを期待するものであります。

次に、私の世代というか次の世代のお話をさせていただきますが、私は、人間の歴史というものは、その時代時代をその時の人間たちが担当して次の時代へつないでいくというふうに思つておられます。その歴史の中で、私の世代が担当するこの時代は、人生八十年としても、そのうちの三十年か四十年ぐらいのもので、まだ我々の世代は時代を担つている、担当しているとは言えないようであります。

我々は、先祖よりこの素晴らしい地球を引き継いだわけですから、そして文化と技術と資源等を引き継いだわけです。これを次の世代に、子孫に、現在以上に住みやすく快適な地球を、文化と自然を大事にし、さらに進んだ技術を残さなくてはなりません。すべてのものをより良い形で子供たちや子孫に渡すことが必要なのであります。

空港の問題はこのままの状態を誰も望まないはずで、まして次の時代は、先ほど申し上げましたようにますます空港の重要性が増してきますし、すでにあらゆる問題は国際社会の中でとらえなければならなくなつてきています。私の世代も今の空港問題二十五年度の次の世代であります。どうか、我々や子供たち、そして二十一世紀の人たちのために、今後の時代を担つていく世代のために、成田空港を完全な形で受け継がせて欲しいと思つておられます。

そして、この問題が今の世代で解決し、この二十五年の歴史が意味あるものとして記録され、この闘争が素晴らしい教訓として位置付けられることを望みます。また、今の意見の逆として、未来のために廃港とか、自然を残せというような意見もあるかと思つておられますが、今の状態のままか、もしくは他に空港をつくれればどう

いうことになるでしょうか。またその地の自然を破壊し、その地の人間不信を繰り返し不幸な四半世紀を繰り返すことになるでしょう。誰ももうそのようなことは望まないはずです。是非とも国、公団、関係機関はより謙虚な姿勢で、また反対を唱えている方、唱えてきた方はどうか次の時代のために大局に立っていただいで、次の世代のために一日も早く空港を完成していただきまして、この不幸な問題を解決していただきたい、かように考えます。素晴らしい空港と、意味ある歴史と、素敵な可能性を秘めたこの故郷を我々には是非受け継がせていただきたいと考えます。

以上で、私的なことも申し上げましたが、私の意見発表とさせていただきます。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

大変真実にあふれた体験をご発表いただきまして、ありがとうございます。

それでは次に、芝山町商工会を代表して、藤川博さんにご意見の発表をお願いいたします。

藤川 博（芝山町商工会）

地域の商工業者の代表として意見を述べさせていただきます。

商工会とはどんなものかということをおよと述べてみたいと思います。「地域のゆとりと豊かさを旨として」をスローガンとして、商工会は地域の総合的経済団体として、広く国民のゆとりと豊かさを追求することにより、中小企業の振興及び地域の活性化に貢献するとともに、地域環境問題への対応を初めとする新たな時代の要請に即応した事業を展開することが期待されております。

商工会は法制化されておまして、国の補助金、町の助成金などを受け、県の指導の下で地域経済振興のために運営、活動しております経済団体でございます。ご承知のように芝山町の商工会は、成田空港の南側

に位置し、中小企業を営む商工業者の集まりでございます。その代表として意見の発表ができますことは、大変意義があり、光栄に思っております。

成田空港建設から今日までの経緯についてはすでに各方面の多数の方が述べられておられますので、私は、片肺空港とは言われながらも開港し発展している成田空港のもと、十三年間を過ぎた中で私たち商工業者の現況と実態を報告し、発表いたします。

今回のシンポジウムのまとめ役、行司役を務めておられる先生方は、幸いにも経済学を最も専門となさっておられるようですので、空港開港後の空港そのものと、周辺地域にもたらした経済的波及については特にご関心を寄せておられることと思います。より良いご判断をいただけるものと期待している者の一人でございます。

空港が開港した十三年前と現在では、私たち商工業者の会員数は増加せず、むしろ減少しております。中でも小売業、サービスの減少が目立っております。このような私たち地域小規模事業者をめぐる環境は、消費者ニーズの多様化、人材確保難など、急速に変化しており、このような中で中小企業者、特に小規模企業者が企業家精神を発揮し活力を保つていくためには、環境の変化に即したソフトな経営資源、すなわち消費者人口、資金力を強化することが極めて重要となっております。

しかしながら、中小企業、特に個々の小規模事業者の事業転換率及び開業率は、急速に低下しております。このような状態を放置すれば、中小企業の新たな発展のチャンスが減殺するのみでなく、経済の長期的健全性や、地域社会の活力をも損うことが懸念されるところであります。経営資源すなわち消費者人口の確保、当時計画されました町基本計画での一万四、〇〇〇人達成を、再度実現化することを望むところでございます。政府、公団は「地域に受け入れられる空港づくり」と、これまでとってこられた地域振興策は数多くある

ようですが、乗り遅れているのか取り残されている芝山町への振興策はどうなっているのでしょうか。しかし、やがてはくるであろう空港とともに栄える施策を期待し、共存共栄の言葉を思い信じながら耐えているのが私ども芝山町商工業者の現況であり、心境でございます。

今どちらの市町村でも、社会問題、政治問題になっておりますのが大型店問題です。空港問題とは直接は関係がないように思われますが、周辺対策を考える場合、やはり重大問題となります。昨年度から実施されている大店法の運用適正化措置による大型店規制が緩和され、今年五月、大店法改正法が成立しました。さらに二月までの間に施行される予定であり、今後、中小企業の経営環境は一層厳しい状況が予想されます。

特に成田市は、人口の急増に伴い本格的百貨店の進出、また南側の八日市場市、横芝町にも超大型スーパーの開店がございました。大型店の出店は、私たちの町芝山をも商圏に巻き込んでおり、その影響をますます受けるのは芝山町商工会であると思われまます。せっかく時代に即したゴルフ場の名前さえ「芝山」という文字は使ってもらえませんでした。

先ほども触れましたが、労働力不足は全国的な問題でございますが、芝山町の中小企業者もご他聞に洩れず深刻でございます。イメージの悪い芝山町から明るい印象の持てる芝山町建設こそ、労働力不足解消の一策ではないかと申せましよう。

今回のシンポジウムが開催されるまでには、関係者の方々の大変なご苦労があったと伺っております。

地域振興連絡協議会の本来の目的は、北総台地の振興



藤川 博
(芝山町商工会)

を図るには空港問題は避けては通れない問題であり、課題です。未来に開かれた活力ある豊かな郷土の振興に寄与することにあります。「特定の地域のみの振興策は考えてはいけない」とあります。がしかし、成田市と芝山町の発展ぶりの差は申すまでもございませぬ。遅まきながら、騒音下で我慢強く耐えている芝山町商工業者のため、芝山町の振興をこのシンポジウムを機会に図っていただきたいものです。

町行政当局の計画の素案の一部にも、先ほど町長さんの話の中にもございましたように、娯楽施設の建設計画がございました。ここで申し上げることではないと思いますが、一例です。今アメリカ資本で玩具の総合商社が日本上陸を計画し、すでに茨城県にオープンしたとのことでございます。子供さんに夢を、ハイテク玩具の販売は、観光と娯楽を兼ね備えた企業と思われまふ。町行政当局を通じてその誘致に向って研究したいと考えております。「近くの人が喜ばば遠くからでも人が寄ってくる」、これは中国の有名な論語の中に出てくる言葉でございます。近隣の皆さんに喜んでもらえる、楽しんでもらえる空港、観光娯楽施設が望まれます。

政府、公団も早期完全空港完成と同時に、周辺地域や近くの人々、周りの人々から本当に喜んでもらえるよう、万全の方策をとってもらえるならば、世界中の人々から愛され、日本に、そして芝山町に人々は集まってくることでしよう。

私も芝山町商工会小規模事業者の実情と将来の展望、空港と地元が本場に手を携え、心を通わせ、それぞれが繁栄できますよう念じながら、意見の発表とさせていただきます。

隅谷三喜男（隅谷調査団团长）

ありがとうございます。

それでは、次にお二人の方々に、これは団体の代表ということではなくて個人としてのご意見の発表をお

願いたいと思います。是非ここで意見を發表したいという個人の方がおられたらどうか申し出ていただきたいということで、運営委員会のほうで地方自治体のほうにお願いいたしましたら、お二人の方からご希望がございました。

まず、成田市の高仲式さんのご意見の発表をお願いいたします。

高仲 式（成田市民）

成田市大清水の高仲式でございます。私は成田市の一農民として意見を述べたいと思います。発言の機会を与えてくれた人々に感謝いたします。

前回、石毛さんの意見発表を聞きまして、何もいうことのない完璧な意見発表だと思いました。一九六六（昭四十二）年七月四日に、地元住民に何の相談もなく成田空港が閣議決定しました。住民の驚きは大変なものでした。それで反対運動が起こり、国は権力を使ってやっきになって機動隊を導入し、双方に犠牲者を出しました。そのことよって農民の心をつかむことができず、ズルズルと今までできてしまったような気がいたします。

二十五年間の積み重ねた政府・公団の不信感を取り除かなければ、周りの人々がこのような会を開いても、用地内の人一人も出席しないシンポジウムは、一人相撲をとっているようなものだと思えます。

前回、十一月二十一日の夜のテレビニュースの中でインタビューに答えている用地内の農家の人たちの本音を聞くことができました。冷静に自分の生活を見つめ、はっきりとした自分の意見を持ち、仕事に精を出し、二十五年間の政府・公団への不信感の積み重ねを淡々と話していました。この人たちの信頼がなければこのシンポジウムは何の意味も持たないと思えます。

私は、大清水に住んでいますので、三里塚から大清水にかけての気がついたことをお話ししたいと思います。まず、防音林、防音堤について。

空港で一番の公害は騒音です。

その騒音を

防ぐ防音林、

防音堤は半

分くらいしか

できておらず、

大清水の県道から

夜空港を見ますと、キラキラと空港の光が見えます。

防音林ができていないので見えるのです。御料牧場で国有地であった所だけ防音堤と防音林ができ、あとの北半分は民有地なので、用地を買収しなければ防音堤はできませんでした。買収が進まないようです。聞くところによりますと、十年ほど前、買収価格は地続きの溜水池用地の半値でした。同じ空港に必要な土地が差がついたのでは地主は誰も協力する人はいないと思えます。

また、溜水池の上のほうに樹齢六十年ほどの杉の木がありました。一haもの杉の木を全面伐採してしまいました。この杉の木は良い防音林になっていたのです。公団の無神経な周辺対策には周囲の住民はあきれられています。

ここに、一九九〇（平二）年六月二十日の衆議院決算委員会の議事録があります。この中で防音林、防音堤について小川国彦議員の質問に公団の山本副総裁が答えている中で、このように言っております。一部述べさせていただきます。

「残るところは土地を公団が買収いたしましたして、整備していく必要があるところであります。土地を買収し、同時に防音林の整備をしていく方針でございます」と答えています。その後、この問題はどのようになっているのでしょうか。お聞きしたいと思います。

それから、この防音林と防音堤について、ここにある地図で説明いたします。（以下、図示説明）この写真ですが、いまできている防音堤はここからここまで、



高仲 式
（成田市民）

この位置は御料牧場のもとの山林が防音林になっているわけです。私が「できていない」といったのは、こちらのこの位置のことです。これは民有地でして、この辺が溜水池になっている所ですが、十年ほど前に買取価格が違う、溜水池の半値ぐらいで公団は買収していたという話を聞いたのですが、それも売りにきた人のほうだけでも聞いてます。以上です。

次に、溜水池について関心を持っておりましてので意見を述べます。

空港の溜水池はまだ完成しておらず、本年の九月、十月の時の雨に溜水池には水を溜めることができず、取香川にたれ流していました。取香川から根本名川、利根川まで私は追って見に行きましたところ、根本名川の周辺の宝田、長沼、穴実は冠水でひどく、これが稲の刈り取りが終わっていたからよかったが、収穫前であつたら大変なことになっていたと思います。成田市でも開発行為をするといろいろな指導を受け、その中に雨水の調整池等の設置を義務づけられますが、成田空港は国家的な事業でありながらまだ溜水池が完成していない状態です。それで飛行機が運航しているわけです。これでは政府・公団の信頼はないと思います。次に、空港外周道路について話します。

空港外周道路は完成していませんので、県道成田松尾線の大清水地区はいま非常に交通量が多く、事故や道路工事、雨水の冠水等の時に、のろろ運転は住民の悩みの種です。これは皆様もよく知っていることだと思います。いまできている外周道路から県道小見川線までできますと、交通量がだいぶ緩和されるのではないかと住民は話しております。(以下、図示説明)

次に、三里塚御料牧場、記念館用地の歩道について話します。

三里塚の県道沿いでここだけが歩道ができていません。あの土地は国有地ですが歩道ができておらず、三里塚小学校やPTA等が歩道の設置を要望していたと聞いています。昨年、遠山地区の区長会でも成田市に

要望書を提出してありますが、いまだに歩道はできず、交通量の多い昨今、本当に残念だと思います。地区住民の願いが一日も早く実現することを望んでおります。国では交通安全週間とか、交通安全キャンペーンをして、交通安全に力を入れているのに、国有地でありながらなぜできないのでしょうか。住民と共存共栄というわけにはいきません。国有地でありながら歩道ができないようでは、民有地である空港二期工事が進まないのも当たり前だと思います。成田空港を閣議決定と併せて地元対策も閣議決定してあると伺っていますが、地元対策はまだまだだと思っております。これでは信頼できません。

国は権力を盾にして口先だけで行動の伴わない、のりくらりと行政が二十年という歳月を過ぎさせた、そんな気がします。これからは国の農民の信頼を取り戻さなければならぬと思っています。この信頼を是非ともかちとっていただきたいと思っています。これで私の意見発表を終わります。

隅谷三喜男 (隅谷調査団団長)

どうもありがとうございます。それでは、次に、多古町にお住まいの市原正夫さんからご意見の発表をお願いいたします。

市原正夫 (多古町民)

私は多古町に生まれ育って現在に至っておりますが、三里塚には親戚もありまして、子供の頃から祖父に連れられまして御料牧場の花見に行ったものです。

千代田まで多古線という汽車に乗って、それから間もなく牧場に入のですが、それこそ桜花爛漫の候として、草原がはるか地平線まで続き、そこには馬がいなく牧歌的な風景は、六十数年過ぎ去った今日でも私の脳裏に深く刻まれています。

その後、私自身いろいろな人生遍歴がありましたが一九六四(昭三十九)年から、自宅の多古から千葉へ十

六年間通いました。朝夕必ずバスに乗って三里塚を経由して通勤しました。したがって、三里塚御料牧場から空港へと変貌する生々しい姿をこの目で毎日毎日見えたもので、四分の一世紀にわたる空港問題を考える時、子供の頃の思い出を含めて誠に感慨無量なものがあります。

さて、その空港問題を平和的に話し合つて解決すべくこのシンポジウムが開かれました。関係者の皆様のご努力に心から敬意を表したいと思います。

私も第一回のシンポジウムを傍聴させていただきました。この地に開拓農民として入植以来の土地並びに村落との関わり合い、また空港建設をめぐるの農民の苦悩とその戦いの論点を、淡々として語られました。私も初めて皆様の声を直接伺つて、身につまされる思いでした。

また一方、奥田運輸大臣、松尾航空局長、松井空港公団総裁の皆様から、今日における成田空港の現状と第二期工場の必要性を具体的な資料に基づいてご説明され、なお、これまでの多くの地域振興事業についても諄々として語られ、成田空港の完成が内外から強く要望され、緊急かつ切実な問題であることを再認識したところです。

さて、この両者が、それぞれの基本的立場を基にしてこのシンポジウムに臨まれているわけでございます。政府が「如何なる条件のもとにおいても強制手段をとらない」と重大な決意を言明し、それを受けてこのシンポジウムが開かれ、公式の場での対話が始まり、かつ奥田運輸大臣が第一回の席上で、これまでの政府



市原正夫 (多古町民)

がとった建設の手続きについて、心から遺憾の意を表明されました。このことよって、この二十五年間続いた対立と抗争の歴史の中で、初めて話し合いによる問題解決の基盤が一応でき上がったと思います。

そこで、隅谷先生をはじめ運営委員会の皆様にお願ひしたいのは、この歩み寄り話し合いの手をゆるめることなく、三回以降のシンポジウムを継続的に開催され、お互いに成田空港問題の立場と主張を率直かつ忌憚なく精力的に話し合い、問題解決の糸口を見出しただきたいです。

ことここに至っては、基調報告で整然と論理を尽くして成田空港問題の主題を語られました隅谷先生を中心に、学識経験者の先生方を頼りにお願いする以外に、当面の手は私はないと思います。大変なことですが、何とぞよろしくお願い申し上げます。

さて、私なりに、空港建設をめぐって二つのお願いがあります。

その一つは、空港それ自体の今日的なあり方です。我が国も文化の時代、地方の時代が叫ばれて久しくになります。最近では、例の「ふるさと創生」事業等が起爆剤ともなつて、日本列島各地で歴史と風土に根ざした町づくり、村おこしが展開されております。また、公共事業等におきましても、文化性と環境、景観等が重視され、企業等でも文化面に対する社会還元が積極的になされて、美術館をつくったり、美術ギャラリーをつくる場所もごさいます。千葉県庁でもロビーに美術展示コーナーを設置し、現在房総作家の工芸展を開いているはですごさいます。

先月の十九日には、日本道路公団が、千葉東金道の両サービスエリアの一隅に「文学の森」として、房総ゆかりの文学者伊藤左千夫、竹久夢二、山本有三など九名の文学碑を建てまして、ドライバーに心のやすらぎと憩いの場を設けました。私もこの除幕式に出席いたしました。

さて、成田空港をこのような目で見た時に、現在の

ところでは、全くといってよいほど文化的配慮がなく、あるのはレストラン、売店、そして北南のウィングを結ぶ中央ビルの一階にある立派な大きな二つのウィンドー、また二つの大きな掲示壁面等も経済至上主義の宣伝に使われております。

また、成田空港を地域の人に理解していただき、良き隣人として存在するためには、小・中・高校生や社会教育各種団体等、多くの見学者を有効にとらえて、これをお客様として大切にすべきと思います。現在の状況では、公団の業務部業務第一課に見学の手続きをとるだけで、あとは案内も説明もなく、食べ物の売店が並ぶ五階の展望台と屋上から自由に見学するだけで、特に見学者のためのパンフレット等も見当たりません。第一回のシンポジウムで公団側からは、これからの地域振興策として「空港を身近に利用していただけるための機会づくり、地域の文化活動との提携」と意見を発表されていますので、その成果を期待しています。

本席には、松井総裁様、山本副総裁様がおいででございます。大変細かいことで恐縮ではございますが、せっかくな機会でありませうので、少し私の考えている具体的なことを申し上げさせていただきます。

あの巨大な施設の一部に、ホールや空港向きの図書室が是非欲しいです。そして、ホールでは見学者や送迎者の待ち時間のために、映像という文明の機器を用い、成田空港の現状や世界に開かれた航空網等を解説し、国際空港に対する認識を一層深めることが、見学者に対する必要なサービスかと思ひます。

また、このホールでは、航空会社等と協力して数々の催しができると思ひます。やがて有刺鉄線がはずされ、厳しい検問がなくなり、周辺地域の皆さんがこれらの催しに喜んで参加できる日を迎えたいものです。

次に、空港内の環境構成の面でお願ひしたいのは、所要所の展示場をいまま少し文化と国内外の情報提供の場に使っていただきたいものです。外国のお客様にはまず日本の代表的な景観、富士山等をはじめ日光、

箱根、京都等の美しい大型映像写真を、また生花や日本の伝統工芸等を展示する等、世界に開かれた表玄関にふさわしい空港として、あたたかみと潤いのある環境を構成し、物から心への時代に即応した国際空港を目ざしていただきたいのです。

政府はこれまで、成田財団法に基づき社会的基盤の充実をはじめ数多くの振興策を次々と実施してきました。このことは、地域に受け入れられる空港づくりのために大変重要なことであります。しかし、この施策等が結果的に地域差を生じていますことは、第一回の多古町の菅澤町長等がすでに発表され、きょうも各首長さんからも発表されたところでございます。私も、いろんなことで月に十回近く多古からバスに乗って東成田駅、また空港の中の空港駅に向いますが、今年の三月以降の路線変更とこれに伴いますダイヤによって、大変不便を来たしております。このことは前回多古の菅澤町長もおっしゃってございました。

それから、計画されております芝山鉄道の早期完成に合わせまして、現在のところ予定してまう終着駅の近くには、公営の大駐車場を設置しまして、地域住民の利便と鉄道利用者の増大を図るべきと思ひます。

さて、私の第二のお願いでございます。それは、空港の持つ機能と特性を生かした地域振興をお願いしたいのです。

これまでの地域振興策は、空港がもたらすデメリットを補完したり、空港を地域に定着させるための各省市関係の施策でございます。国際空港はそれ自体、世界の人と物と情報が流れ集まる所です。その機能と特性を活用して、私は「世界お国柄博物館(仮称)」を設置していただきたいのです。

すでに空港公団の熱意と配慮で、芝山町に財団法人航空科学振興財団による「航空科学博物館」が開館してまうが、これは航空機そのものをメインテーマにした産業科学の範疇に属するハード的な博物館でございます。

私ここで提案しますこの博物館は、世界主要国の歴史、民族、文化等に関わる人文系の、ソフト面を重視した博物館です。

今や我が国は、ご案内のように、公立、私立、小さな博物館も含めまして四、〇〇〇館以上の各種博物館が存在して、現在も新聞紙上等で見えますように続々と博物館が建設されており。しかし、私が申し上げるようなこの種の博物館は、私の知るところでは見当たりません。これは、博物館存在の最も基本となる資料の収集が困難ということもあるかと思えます。この点、成田空港は空港公団が関係省庁、対公使館をはじめ各国の航空会社等のご協力をいただければ、容易に資料が収集できるのではないかと思います。

そこで、これを成田空港に隣接して建設し、世界の主要国の紹介のための各種展示、情報の収集・提供、講演会、映画会等の開催によって、それぞれの国の基本的な国情いわゆるお国柄を身近に具体的に学べる国際理解の生涯教育の拠点にしていきたいのです。今や国際化、情報化の時代でございます。

そして、このことは、県が先般策定した「さわやかハートちば五カ年計画」の「空港周辺地域を臨空国際交流ゾーンと位置付け、新しい時代を担う地域社会を築く」という計画にも合致するのではないかと考えております。

なお、できますればこの施設を、西高東低と言われる地域差のバランスを保つためにも、設置場所を考慮していただきたいと思います。

運輸省、空港公団の方から第一回のシンポジウムで、豊かな調和のとれた地域振興を地元の方々とともに知恵を出し、ともに考え、地域にも空港利用者にも愛される空港を旨とするという、あたたかい御配慮の話がありました。私なりのささやかな考えの二点、空港それ自体の今日的なあり方と、空港の持つ機能と特性を生かした地域振興の一例を申し上げさせていただきます。よろしくお取り計らいいただきたいと思います。

終りに、長崎県雲仙普賢岳が、昨年十一月十七日、一九八八年振りに噴火活動を始めて早くも一年を経過しました。死者・行方不明者が四三人も出た痛ましい事故に加えて、長年住みなれた家と農地を失い、被災者の多くは今なお避難生活を余儀なくされています。私の知人であります鐘ヶ江管一島原市長は、いつになったらあの髭が剃れるかわかりません。これは、相手が自然現象そのものとして話し合いができません。ただ忍の一字で静まるのを待つ以外にありません。全くお気の毒な次第でございます。

その点、成田空港問題は、大きなそして難しい問題ではあります。同じ人間同士の問題です、話し合いができます。どうぞ関係者の皆さん、心を開いて、明日の世界と地域の発展のために語り合ってください。終りに、シンポジウムが所期の目的を達成いたしましたことを心から祈念いたしました、私の意見発表とします。(拍手)

隅谷三喜男 (隅谷調査団団長)

どうもありがとうございます。それでは、また団体のほうの意見の発表に移らせていただきます。まず大栄町空港問題研究会を代表いたします。高木吉夫さんのご意見を発表させていただきます。

高木吉夫 (大栄町空港問題研究会)

ただいまご紹介いただきました、大栄町空港問題研究会の高木でございます。

私は、成田市の東隣に位置する大栄町の農民であります。成田に唐突に、あまりにも唐突に空港問題が起きて以来、二十五年、その長過ぎた年月はすでに歴史になろうとしています。当時四十代の働き盛りであった農民はすでに六十代に達し、当時から、高校生であった少年は四十代になってしまいました。人生の最も充実したであろう時間を空港問題に費やし、最も華やぐ

べき青春時代のすべてを空港問題に関わらざるを得なかった反対同盟の方々の心中は、同じ農民として察するに余りあるものがあります。

北総台地の一角で農業を営む一農業青年として、かつての同級生、先輩、後輩たちが農地を守り、農業を守り、人間としての誇りを掲げて運動に取り組み姿に共鳴し、大栄町空港問題研究会を結成して以来、私たちもまた二十数年がたちました。

農業は、大変手間ひまのかかる息の長い仕事であり、私は土を見つめ、土をつくり続ける作業を延々と続けながら、生きている土をつくることこそが最も大切な農業の根本技術であると実感できるように、十数年を必要としました。

現地の農民の方が、苦しい開拓時代を経て、自分の農地を熟知するまでどれぐらいの年月を要したことでありましょうか。さらにまた、農林省のシルクコンビナート構想に夢を馳せ、将来への思いをどれほどかふくませたことでありましょう。

作物は決して人間がつくり出すものではなく、生きている土と太陽の恵みとがつくり育てるものであり、人間はその手助けをするだけの補助的な役割でしかないのです。自然に対する農民の謙虚な姿勢が、農民の素朴さとして表現されているのです。開拓以来、営々と築いてきたこのような農地が突如奪われることへの悔しさは、広く地域農民の心を打ち、運動への共感を呼び続けてきました。

土を見つめ、太陽と水の恵みを全身で受けとめ、米や野菜をつくる農民の心情は、冷暖房のきいた霞が関のオフィスのととは全く異なるものだと思います。



高木吉夫 (大栄町空港問題研究会)

農民の心情を理解することなく、線引きの合理性を押しつけてきた霞が関の論理が、二十五年目にして破綻し、ここに初めて対等の立場に立った話し合いが行われることを私たちは素直に喜びたいと思います。

空港問題は『ボタンのかけ違い』によって始まったと言われています。しかし、ボタンのかけ違いはまた驚くべき浪費でもありました。当初の予定では、五年間で完成、一、三三〇億円の予算と言われていました。しかし、現状では一兆二、〇〇〇億円もの経費と二十五年もの歳月をかけながら、いまだ未完のままであります。当初のボタンのかけ違いは、五倍の年月と十倍近い費用の巨大なる浪費を生み出してしまいました。

民主主義国家の政府が民主的手続きを省略し、法治国家日本の政府が力によるゴリ押しを続けてきたことが、今日の事態を招いた原因であるとすれば、政府は国民に対して、この莫大なる浪費についてのどのような説明をなし得るのでしょうか。

成田には無法がまかり通ると言われてきました。政府は、一方では無法を押し通しながら、他方では国民に民主主義を説くことが、はたしてできるのでしょうか。成田問題とは、一面ではこのことの意味が問われ続けてきた二十五年であったと思えてなりません。文化国家、民主主義国家として世界に開かれた国を標榜しようとする政府は、このような事態を世界に対してどのように説明なさるのでしょうか。

空港問題が発生して以来、その決定の唐突さとその後の三里塚闘争をつぶさに見続けてきた地域住民には、直観的に政府のやり方への疑問、公団に対する不信感が根深く存在しています。周辺自治体が地域発展の起爆剤にと期待を高めている時に、住民の目は意外なほどに冷めています。都心から一時間圏内になったことによる地価の高騰、地上げ屋の横行、産業廃棄物、乱開発等の進行など、地元に住み続ける人たちにとっては負の影響が大き過ぎる現状があります。また、農民にとっては、敷地内の農業がつぶれるだけでなく、北

総一帯の農業がつぶれるのではないかという危機感を強めています。

農民は農業継続への自信を喪失しようとしています。空港を地域発展の核にしようとする行政の思惑とは裏腹に、皮肉にも空港には世界中の野菜や果物があふれています。いま農村は揺れています。いや、むしろ揺れているというよりも農業・農村は崩壊期を迎えているのではないかと考えられます。

すでに成田空港に見られるとおり、野菜類はほぼ完全に自由化され、今まさにウルグアイラウンドの場において米の自由化への扉が開かれようとしています。そうなれば日本農業は雪崩をうって崩壊を始めるだろう、そう思えてなりません。農民の気持ちの中に「それでも頑張ろう」という気構えが失われ、農業の歯止めなき崩壊が始まろうとしているという気がしてなりません。歯止めなき農業の崩壊が始まれば、これを途中で止めることはおそらく不可能だと思います。結局行きつくところまで行くしかないのではないかと、絶望感と諦めの心情が、心ある農民の中に生まれつつあるのです。この北総地帯の農業には、さらにまた空港問題とそれに伴う開発が、強烈なマイナスのプレッシャーを与え続けてきました。

私たち大栄町民には、Cランの使用率一・九六%への不信感があります。航空界においては三本の滑走路の一体使用が前提とされ、CもまたAラン並に使われることが常識となっていることを知っています。成田空港の完成、完全空港化とは、A、B、Cランのフル稼働にほかならないのではないかと不信感は、B、Cパーター論が一時取り沙汰されたという噂を聞いて、なおさら深まっています。

私たちは、Aラン直下での騒音体験集会を何度も行ってきました。そのすさまじい爆音は、もしCがA並になったなら結局この地には住めない、出ていくしかないという危機感を抱かせ続けています。

また、滑走路一〇km圏内における落下物の危険性、

魔の三分間と呼ばれる離着陸時における飛行機墜落への恐怖も見逃すわけにはいきません。

そして、飛行機利用者の八〇%に近い人たちが、海外旅行のために飛行機に乗っているという現実があります。臨空港型経済の発展によって地域経済は栄え、反面、地域住民は減ぶという結末を予感せずにはいられません。これは私たちににとっては全く理不尽であります。

私たちはまた、農業がダメになったなら工場を誘致してそこで働けばよいという論理には承服いたしかねます。職業の選択を強制的に誘導しようという試み、あるいは住民のために給料の良い働き口をつくってあげようという傲慢さは、決して認めるわけにはいきません。茨城県を含むこの北総一帯の台地は、北海道と並ぶ大野菜産地であります。私たちに、首都圏に住む生きとし生ける人たちの命を育んできたという誇りと自負があります。農業生産力に代替地はありません。全国のどこにも代替生産地を育成することは不可能であります。また、それほどまでに日本の農業は疲弊しています。この北総一帯の激変を見続ける時に、二期工事完成によるいわゆる完全空港化がこの地域の存立そのものの破壊に至るのではないかと危機感を抱かざるを得ないのです。

現在、空港問題が意図的に矮小化されて、敷地内と滑走路両端のごく限定された範囲にしか問題がないかのように喧伝されています。しかし、内陸空港が本来的に持つ不可避の問題点まで遡って考えてみる時、民主的手続きの問題以前に、立地そのものが適切であったのかというところにまでたどりつかざるを得ません。大栄町を含む隣接町村もまた空港問題の当事者なのであります。一、〇五〇町歩の敷地内及びごく限定された騒音区域に決して止まることなく、広く視野をこの北総一帯に点じて議論されるべきであると思えます。そういう意味においてこそ、このシンポジウムの開催は地域住民にとって意義深いものになると思われます。

しかしながら、このシンポジウムについてはかなりの誤解があるように見受けられます。シンポジウムは騒音対策や地域振興対策だけを論議する場であってはならないと思います。また、いたずらに敷地内の未買収農地の用地交渉のために利用しようとすれば、必ずこのシンポジウムは失敗に終ることになります。

さらに、用地の買収が終わり、空港施設の完成をもって成田問題は解決するという姿勢があるとすれば、このシンポジウムの役割は否定されることとなります。

前運輸大臣の発言は、二十五年間の政府の対応の不備を自ら反省し、強制収用の放棄を明言いたしました。民主的手続きの一切を省略し、無防備の農民に対しては武力をもって対峙してきた政府の方針は、まさに時代錯誤でありました。等しく国民の大多数が「大義は農民の側にある」ことを認識し、今までの政府の対応を冷やかに見てきたにもかかわらず、事ここに至るまで成田問題への真摯な反省がなされなかったことは、痛恨の極みであります。しかしながら、遅きに失したとはいえ、ここに改めて対話の場が持たれようとしていることは、成田問題に転機をもたらす可能性を現わしていると思います。

政府が、このシンポジウムの開催を通じて成田問題の平和的解決を真剣に考えているとするならば、私は二期工事は直ちに凍結されるべきであると考えます。着々と二期工事を進めながら、日夜ツチ音を響かせ、これ見よがしに巨大な構築物を見せ続けられている農家の心は、口先の約束事によって開くことができるとはどうも思えないからであります。

また、日常的に行われている警察官による検問、監視活動もまた直ちに停止されなくてはなりません。国民にとって警察官の日常的な存在そのものが脅迫的行為であることを政府は理解しなくてはならないと思います。一方で日常的な脅迫活動を続けながら、他方では「もう武力行使はしません」という言い方は通用しないと思います。

戦争状態を停止させるための話し合いが、片方からの圧倒的な武力干渉を止めることなく、成功裡に終るといふことはあり得ません。このシンポジウムが、降伏のための条件交渉ではなくて、戦争の当事者が対等の立場で話し合うことを前提としているのであれば、当事者同士の本格的な討論が始められる前に、真に対等を保障する行動を起こす必要があると思います。

また、当事者同士の討論は、二十五年間に起きた出来事の一つ一つを検証し、問題の糸を一本一本解きほぐしていく息の長い話し合いになるだろうと思います。政府に望むべきことは、各種公聴会等の開催に散見される一種セレモニー的な行事としてこのシンポジウムを利用することがあつてはならないということです。腹づもりとして一定の回数、一定の期限を予め設定し、きりのいいところで話し合いを打ち切るようなことのないよう望んで止みません。

「いつまでも待つわけにはいかない」という先の大臣発言に見られるように、成田問題の本質を理解しない人々からのシンポジウムに対する無思慮な発言、見えざる圧力に屈することなく、粘り強い話し合いが保証されることを念じております。亀の歩みのような息の長い真剣な話し合いこそが、三里塚問題の本質に迫るただ一つの道であろうと私は考えております。また、それは民主的手続きを踏まえた国家事業の進め方の新しいスタイルを創造する試みであるとも思います。周辺農民の一人として、このシンポジウムにおいて発言の機会を得ましたことを感謝申し上げます。以上です。(拍手)

隅谷三喜男 (隅谷調査団団長)

どうもありがとうございます。それでは、次に、芝山町から、山武農協千代田支所青年部という組織を代表いたしまして、萩原昭彦さんからご意見の発表をお願いします。

萩原昭彦 (山武農協千代田支所青年部)

ただ今ご紹介にあずかりました、山武農協千代田支所青年部部長の萩原でございます。これから「畑から見上げた空」という題で意見発表をします。

私たち青年部は、農業後継者として農村青年の郷土意識の高揚を図るとともに、農協運動の実践を通じて積極的協力し、生産技術の改善、生活文化の向上を図ることを目的として、一九八〇(昭五十五年)に結成されました。部員は現在二十五名であります。

千代田支所管内には二十一の村落があり、現在組合員数約四八〇名を数えます。地理的には空港の南側に隣接し、四、〇〇〇m滑走路及び二期工事分の二、五〇〇m滑走路の直下に当たります。この地域の農業は、大消費地東京の台所として、露地野菜からスイカ、トマトなどの施設園芸に至るまで、幅広い野菜の供給地となってきました。管内には丸朝、丸菱という、県内はもちろん全国にも名の知れた出荷組合を擁し、全国有数の野菜づくりの先進地として知られております。

この地域は、江戸時代、あるいはそれ以前からの古い歴史を持った村が多く、住民の大多数が代々農業を天与の職業として受け継いできました。しかしながら、空港がこの地域につくられることになり、そして実際に飛行機が頭の上を飛ぶようになってから、周りの環境が急激に変わってしまいました。

最も大きな問題は騒音の被害です。それまで身近で大きな音といえばトラクターの音ぐらいだったのが、頭の上から九〇ホン、一〇〇ホンという爆音が降ってくるようになりま

した。特に現在供用されている四、〇〇〇m滑走路の直下、岩山、朝倉などの地区では、そ



萩原昭彦
(山武農協千代田支所青年部)

の被害は想像を絶するものがあります。さらにこの上、B、C滑走路が供用されることになると、芝山北部千代田支所管内全域がスッポリ騒音下に飲み込まれてしまいます。そして、大多数の地域が移転の対象になることが予想されるため、住民は将来の生活に不安を抱きながら暮らしているのが実情です。

また、空港の周辺地域の乱開発、それに伴う地価高騰も近年激しさを増す一方です。白檜部落のある農家では、家のすぐ裏にゴルフ場ができ、ゴルフボールが頻繁に庭先に飛んでくるという事態になっております。家族にぶつかる危険性があるので、再三球よけのネットをつけるよう要望したところ、数日たつてからヘルメットを持参したのがゴルフ場の対応でした。

また、空港外周道路は、朝夕、慢性的な渋滞となり、渋滞を避けて迂回する車が農道を猛スピードで通り、作物の植わっているところをつぶしていくこともしばしばあります。空港公団の説明などでは、空港による芝山町の受けた利点として成田用水事業による農業基盤の整備や、空港関連企業による地域の雇用増大をあげていますが、これも一概に利点とは言えない面があります。

成田用水は、運輸省による空港被害の見返り事業とされていますが、これはそもそも空港がこの地域に決定される以前の懸案事項であり、本来空港とは別に実施されて然るべきものです。むしろ空港建設のために、純粋農政上の施策であるものが、結果として成田用水賛成・反対の住民同士の対立を生み、部落内に大きな亀裂をもたらしてしまいました。いまだにそのしこりは消えていません。

また、空港関連企業による地域の雇用増大については、農家以外の住民や兼業農家にとっては確かに現金収入を得やすくなりましたが、別の面としては、空港を中心として放射状に急激かつ無秩序な開発が純農村部まで広がり、農業を支える村の機能が蝕まれてきております。急激な開発は地価の高騰を招き、住環境の

変化、農地の切り売り等によって営農意欲を失わせていく傾向にあります。

芝山町の統計によりますと、一九六六(昭四十二)年当時一、四四六戸だった町全体の総農家戸数が、一九九〇(平二)年現在では一、〇二七戸に、専業農家戸数三六戸が二九一戸に激減しております。これはもちろん芝山町に限らず日本全国の農村についても同様の傾向にあります。空港建設に伴う近隣の都市化傾向がそれに拍車をかけていると言えます。

私事で恐縮ですが、私の住んでいる村では、現在、集団移転の話が進行しています。私は芝山町菱田の中郷という村に住んでおり、二、五〇〇m滑走路予定地の延長線上に当たります。空港が完成すると、騒音法に基づき特別防止地区と呼ばれ、住宅等の建築が禁止され、移転対象地域になります。移転先が決まり、細かな補償の交渉をしている農家もありますが、その心の中は複雑ではないかと推察できます。いずれも長年にわたつてこの村で暮らしていきたいがために先頭に立って頑張つて空港に反対してきた人々です。私自身は、生まれ育った村や家を離れて、見知らぬ土地へ移り住もうという気持ちにはどうしてもなれないのです。

今四、〇〇〇m滑走路の直下になっている岩山地区は、大部分が移転しており、小学校も廃校になって跡形もなく、工用のダンプや素通りする車ばかりが増えて、さびれる一方になってしまいました。

私の住む菱田一帯があのような広大な廃墟と化してはたまりません。普通つた道がなくなり、青々とした緑を抱いていた山が削られ、そこに住んでいた人々がバラバラになり、どんどん村の形が崩されていくのを眼のあたりにすると、胸がしめつけられる思いがいたします。

空港の必要性を全部否定することはできないでしょうが、そこに住む人たちのつながりや、営農環境をこれ以上壊さないようにすることはできないでしょうか。この地で百姓として生き続けたいと思う若者の意欲を

つぶさないようにする道はないのでしょうか。

本シンポジウムにおいて、成田空港を取り巻くように存在する北総農業をどのように空港問題の中で位置付けていくのか、そうした議論が活発になされることを切に要望し、私たちの意見発表とさせていただきます。

ご静聴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)

どうもありがとうございます。本当に心からのアピールをされました。

それでは、本日の意見発表の最後になりましたが、成田市から、成田空港対策協議会という組織ができて



おりますが、その組織を代表して鬼澤伸夫さんからご意見の発表をお願いします。

鬼澤伸夫（成田空港対策協議会）

だいたい時間もたちまして、お疲れのことと思います。が、最後までございますので、いましばらくご辛抱願いたいと思います。また、本日十二人目ということで、話の内容もかなり重複する面もあるかと思いますが、ご辛抱願いたいと思います。

皆さんが申されていることですが、最初に私も、この成田空港問題の解決を願っています。このような歴史的な話し合いの機会をつくることにご努力いただきました各氏に、学識経験者グループの隅谷調査団の皆様をはじめ、関係者に心からお礼を申し上げます。特に今回のシンポジウム実現のきっかけになりました地域振興連絡協議会発足の発案者であります村山会長、石井事務局長のご尽力もご紹介させていただき、合わせてお礼申し上げます。

また、あらゆる困難を乗り越えこのシンポジウム参加を決定し、あの第一回シンポジウムで理性あふれた格調高い意見を発表された反対同盟元熱田派の皆様にも、この空港問題に地元民間人として発生以来携わってまいりました者の一人として、改めて敬意を表すものでございます。

私が部長をやりました当時、現在は成田空港対策協議会会長として、あるいはそれ以前からこの二十五年間、成田地域発展の基幹施設として成田空港をとらえまして、この早期完成を願う

多くの住民の立場での問題に携わってまいりました。

二十五年の年



鬼澤伸夫
（成田空港対策協議会）

月は私たちにとっても大変大きなものでございました。反対同盟の方々には一目も二目も置くといたしまして、私も人生の過半は空港問題と過ごす経過となっております。当時三十歳、紅顔の美少年と言われないまでも、若くエネルギーにあふれていたに違いないと思うこの体も、今ではわずかに昔日の面影を残すのみとなり、やはり時をふることの空しさを痛感するものであります。

私がこのシンポジウムで発言の機会を与えられまして、地元にとって空港が如何に重要であるか、地元産業界、一般市民の率直な気持ちとして早期完成論を述べる予定で、先日の石毛事務局長の意見発表をまず聞かせていただきました。理路整然、人の心を打つ、聞く人の心を強く打つ見事な発表であったと感じました。内容は、我々のような商工業者、あるいは一般の地域生活者にとっても共通する問題を提起されておりまして、このシンポジウムを何とか成功させたいとお考えが強く感じられました。

私は、今日この論議を進展させるためには、周辺で生活する我々の状況や、生活設計についてもご理解願うことが必要だと思ひ、皆様のお時間をいただきたいと考えております。

確かに、現状での我々の立場は、事業者であります運輸省・公団、そして地権者であります反対同盟の皆さんという関係と比べますと、その当事者性においては二次的であります。しかし、空港の存在とその発展に生活を依存し、多大な影響を受ける者の一人として関心を抱かざるを得ないことは当然であります。そして、成田空港の二期工事完成、安全な完全空港化は、国際航空需要増大に対する国家的対応を目的としております運輸省・公団の事業意思もさることながら、地元住民の生活を左右する重大かつ切実な問題として、時間がたつにつれ、その推進はより強い要望となっております。その意味で、我々住民も、この問題の一方の当事者であると申し上げる必要があると思ひます。

最初にご理解いただきたいのは、我々住民、特に商工業者を取り巻く環境についてであります。ご説明するまでもなく、成田市及びその周辺も、他の首都圏の周辺市町村と同じ、あるいはそれ以上に我が国の社会変化の波をまともに受け、東京圏の拡大、都市化の進展、開発ラッシュなど、経済環境、社会環境、生活環境などが激変しようとしております。

かつて観光と農業の静かな町でありました成田市に住む商工業者が、これらの社会変化に個人で対応するのは非常に厳しいものがあると同時に、地域生活者としてもこのまま手をこまねいては、この地域が東京圏に無防備で飲み込まれ、地域社会が崩壊する恐れさえ抱いております。

二十五年前、空港が文字どおり突然降ってきました。当時は、地域発展のチャンスがきたのかなと喜んだこともございました。二十五年たった今、都市問題が論議され、東京一極集中の弊害が深刻化し、地域産業の潜在力と地元産業界の取り組みに地方都市振興の命運がかかっているとやわれている時に、地域の産業、経済基盤としての空港の将来について展望が持てるか否か、社会変化から生活を守り向上させる、無秩序な都市化からの事前の防御策を持つか否かは、待ったなしの問題として我々の前に横たわっております。

大きな流れの中で、我々も向上し、お荷物にならないためには現状に止まっているわけにはいきません。我々は、このような外部からの変化の圧力に対抗するために、この地域を空港都市エリアとして都市機能を整備し、地域経済圏として東京や周辺から一定程度独立できるような都市間競争を高めていくことが、地域社会生き残りの課題だろうと考えるに至っております。我々地元住民は、すでに空港に対して大いに依存した生活をしております。多くの皆様が指摘されるとおり、現在の成田市は空港なしでは生きていけない構造になってしまっております。将来の生活設計を空港と空港都市成田の発展にかけた住民が、若い世代を中心

に多数を占めるにも至っております。そのための住民サイドの事業投資も膨大な額にのぼっております。それは勝手にしたことだ、また既成事実を押しつけるなと言われてしまえばそれまででございますが、私たちが将来の生活設計を質にとられてしまった状態が二十五年間続き、そして、その後に残された現実としてはそういうことでございます。今さらあえて主張すると愚痴になりますが、私たちがそれなりに耐え忍んできたのでございます。そのこともご理解いただきたいと思えます。

我々は、この地域を豊かで安心して暮らせる都市としたいと強く望んできました。もともと大した力量もないし、大きなことも言えない立場でございますが、住民と行政が一体となって努力していくことで何とか展望を開きたいと、県や周辺町村、議会の方々とも協力し、地元経済人の皆さんや若者たちと、地域振興についてもいろいろな試行錯誤を繰り返してまいりました。しかし、いつも足かせとなっていたのが空港問題解決の遅延でございました。

根幹である空港の完成が遅々として進まないことは、この地域が世の中の流れから取り残されることでありまして、我々の将来がいつまでも不安定なことでございます。そのことにいらだちを強く感じております。こうしている間にも、都市化の波は否応なしに広がっております。

私たちもまた自分たちだけで静かに暮らしたいから放っておいてくれと、古くからの生活に安住したい気持ちも強く、そう言いたい気分になることもあります。しかし、都市化問題として我々を包んでいる今の環境変化の現象は、一方では、我々の社会や文化あるいは産業が進歩して発展した成果の現われでもあらうと思えます。それらの恩恵を、すでに少なからず享受している我々にとって、受け入れを完全に拒否することはできないだろうと思えます。冷静に受けとめ、生き抜き、お荷物にならないためには、我々自身も変化し向

上することが求められるのではないのでしょうか。農業だろうと商業だろうと、いずれもその流れの中での生業ではないかと思えます。

我々も農民の皆様と同様に、地域や生活習慣、昔からの祭事など、この地に対する愛着を持っております。事業に破れてこの地を追い出されることはあるかもしれませんが。しかし、自分から出ていくわけにはいきません。この地を自分たちで何とかしていかねければならないのです。

反対同盟元熱田派の皆様は、日本農民の誇りを高らかに宣言されました。職業に対する誇りならば我々にもあると思えます。私は自動車販売業を営んでおりますが、社会との接点として職業を持ち、家族を守り子供を育て、彼らが豊かに安心して生活できる地域をつくる、こうした一市民としての地域社会からの与えられた役割を果たすことについて、光栄に思い、誇りを感じております。これを奪おうとするものには敢然と戦う決意も持っております。これらの部分で、農業者であろうと商工業者であろうと、働く者として、同じ地域社会に住む者として完全に一致できるものと思えます。私は今ここで、果たすべき課題は二つあると考えております。

一つは、皆さんが指摘されているとおり『ボタンのかけ違い』をどうただすかであろうと思えます。反対同盟の皆さんは、立地選定から工事着工まで、一貫してお上意識といわれのない農民への差別意識に根ざす乱暴な手続きで責められ、農民はそれによって生活基盤や生きがいも否定されてきたということもお話しになっております。

私は自分の問題としてそうした侵害を受けることがなかったわけですので、何とも言いようのない気分でございますが、一言指摘するとすれば、ご指摘のお上意識や差別意識も変わりつつあるのではないかと感じられることであります。確かに二十五年前は、ご指摘の部分が強かったかもしれません。しかし、これらの



芝山町「芝山文化センター」

意識の存在は、成田問題だけでなく、様々な場所や局面で批判され、この間いわゆるお上の内部でも世代交代や自己批判もあり、認識が変わり、是正が進められてきているのではないのでしょうか。我々は政府部内の意識変化についてはそれを信じ見守りたいと思えます。これに対して、当シンポジウム冒頭に運輸大臣から正式に陳謝がありました。強制的な手段は用いないとの確約もございました。いろいろな評価はありましようが、空港反対闘争の一つの大きな成果であらうと思えます。

この二十五年間、様々な不幸な事件を眼のあたりにし、やり場のない思いで胸を痛めていた周辺住民の一

人として、少し救われた気分もあります。

大事なことは、ここを出発点としない限り、運輸大臣の言葉を信じるとか信じないとか、十分であるとか不十分であるとか、それはどちらにいたしましたしても、ここを出発点としない限りボタンのかけ違い論議は永遠に不毛の議論を繰り返すことになるのではないでしょう。もし仮に時の氏神というのがこの中に存在するとすれば、こうご託宣を下されたのではないかと思えます。

このような経過を経た今、現状をどう未来につなげていくか、これが私が申し上げたいもう一つの課題です。実は、これが農民の皆さんの名誉を回復する方法に大きく関わっているとも思いますが、もうその問題を論議すべき時期がきたのだということ率直に申し上げたいと思います。私は、多くの方々が何度も口にして「二十五年」という時間の意味について少しお話ししたいと思います。

我々は、空港の立地について二十五年間争ってまいりました。言い換えると、最終判断を保留し、空港の功罪についてこの間、結果的に様子を見てきたのではないかとも思うのであります。ここで私が自問自答するのは、二十五年前に考えていたことがすべて正しかったのか、二十五年後の今、現実に照らしてそれがいまだに正しいのか、時間がかかったことを逆手にとつて、今ここでもう一度考えてみることはできないものかということです。

当時、運輸省に見えて住民に見えなかったこと、住民に見えて運輸省に見えなかったこと、お互いに見えなかったこと、そして今お互いに見え、これらを整理してみることも必要と思えます。例えばご指摘の農民に対する差別意識は、農民には見えても運輸省には見えなかったとか、国際的大量航空輸送の時代の到来とその対応の緊急性は、運輸省に見えても農民には見えなかったのではないのでしょうか。これほどの日本経済と国際的地位向上、国際関係の緊密化、国際関

係の一般化、航空機の技術革新など、二十一世紀に向けての現代的な現象は誰にも見えなかったのではないかと言ってもいいと思います。

成田という場所の選定にいたしましても、選定した理念が当時どうあったかは別にして、時間の経過によって明らかになったのは、少なくともはずれではなかったということ。また、空港がもたらされなくてもこの地域はいずれ都市化の波が襲ったであろうと思えますし、農業と工業化社会の軋轢はいずれ問題になったであろうと思うのです。

二十五年の歴史を共に過ごした者として、お互いの歴史から学び、それによって変わっていくことは自然なことであろうとも思えます。ベルリンの壁の崩壊や冷戦の終結も人が歴史に学んだ結果であろうと思えます。変わっていかないほうがおかしいのではないかと思えます。

いま我々は、我が国の歴史上かつてなかった試みを行っております。対立していた国と地域生活者が直接対話のテーブルについています。力と力の対決が如何に不幸な結果を招くか、深く思い知らされた二十五年の不幸な歴史を乗り越えてこのシンポジウムが開かれました。ここから生み出される成果は、今後よその地域でも適用されるでありましょうし、次の時代に引き継がれることになろうと思えます。だからこそ、将来に向けて立場を越えた建設的な議論が求められると思えます。

私はまた、元熱田派の皆さんが農民の誇りを口にされた意味は、お互いが自分の信念や都合をぶつけ合っているだけでは物事の折合いがつかない。自らの主張はするけれども周りも尊重する、それぞれがお互いの領分を上手に住み分ける方法を探すことが人間の知恵だと指摘されていると理解しております。

この共生のルール、共に生きるルールづくりに知恵を出し合う、英知を結集する、我々が置かれた現実を客観視して解決策を探る、これが今求められることで

あって、これらの積み重ねによって民主主義や社会正義も実現されるのではないかと思えます。

運輸省・公団関係者の皆様に申し上げます。地元といたしましては、先ほど述べましたように、もう一方の当事者として空港の完成を急いでおります。ボタンのかけ違いは確かに運輸省側であったでしょう。しかし、国際航空需要の高まりに国として対応する必要性までが否定されることではないと思うのです。我々を取り巻く環境、中でも国際情勢の変化と日本が果たすべき役割の変化などを考えれば、諸外国からいわゆるハブ機能を求められている日本へのアクセスとしての新東京国際空港、つまり成田空港の整備の重要性は、いま改めてクローズアップされるべきではないでしょうか。この辺りは私が言うよりも政策立案に関与する立場の方々がきちんと説明されたいと思えます。

既に皆様と話し合いで、三〇〇戸を超える農家の方々が空港に土地を提供することに同意している事実がございます。その人たちが国のため、地域のためとして決断し、行動した根拠を代弁する意味でも誠意ある説明がなされないと、協力者の失望を買うことにもなるうと思えます。

冒頭に申し上げましたとおり、私も人生の過半をこの問題と関わってまいりました。当時は、自分が住む地域が豊かになり安定することに夢をかけていました。しかし、二十五年たった今、仮に私が望むような形で空港が完成し、それによって地域が発展したとしても、そこからもたらされるものを私が享受することはないと思えます。それは私たちの子や孫が受けとることにするはず。逆に、このままの状態をいつまでも残すのであれば、私たちの子や孫が争いを続けることになるかもしれません。

私たちの世代は争いを起こしました。戦後の食うや食わずの時代から高度成長時代、そして今日の国際的な地位を確実にした時代を我々は駆け抜けてきました。

それなりに力を發揮し、社会や家族に対しても責任を果たしてきたと思います。しかし、この問題では我々は誤りを犯したことを素直に認めようではありませんか。そして、この争いを起こしてしまった世代の責任としてこの問題を解決し、私たちの次の世代へ手渡そうではありませんか。私たちが携わってきた二十五年間が風化して、このまま無為に終わるか、二十五年の歴史の中から我々がお互いに学んだものを社会の遺産として彼らに残せるのか、我々の世代の責任は重いのではないのでしょうか。

世界の歴史はある意味で争いの歴史でありましたが、ただ終わりのない争いもありませんでした。また、自ら争いを好んだ者もいなかったはずですが。このシンポジウムを契機として、みんなが望む解決の道が開かれることを強く期待いたしました、結びといたします。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

どうもありがとうございます。

これで、本日の意見の発表、あるいは私たちが計画をしておりました関係の方々の一応の発表という形のものすべて終ることになりました。皆さんも午前からだだ今まで長時間お聞きいただきまして、地域の方々が、どういう問題を成田空港をめぐって持っているかということ、大変率直に語ってくださいまして、成田空港問題の全貌というのが明らかになってきたのではないかと思います。

第三回のシンポジウムにおいては、このように発表されました各方面のご意見なども踏まえながら、元熱田派の方々に一方に、運輸省あるいは公団等の方々を他方において、もう少し対話をし、討議をするというような形でこのシンポジウムを持ちたいというように思っております。一回、二回と皆様のご協力を得たことを大変感謝いたしますが、三回目以降、いよいよ議論もある意味では白熱すると思いますので、どうか皆様のご支援を切に希望するものであります。

（拍手）
本日は、これをもって終りといたしたいと思います。

―以上―