

第五回 成田空港問題シンポジウム

一九九二（平成四）年三月十九日（木）

成田市「成田国際文化会館」

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

それでは、ただ今から第五回の成田空港問題シンポジウムを開会いたしたいと思います。

昨日までは天候が大変よくなくて、比較的暖い千葉の地にも雪がチラチラ降ったりしたのではないかと思います。今日は少しずつ晴れ間が出てまいりまして、比較的いい天候になるのではないかと思います。この成田問題のシンポジウムも、今までいろいろな波乱があり、曇り空であったり、多少雨が降ったかどうか知りませんが、しかし今日あたりは少しづつ天候が回復するように、このシンポジウムにも明るい空気が出てくれば大変幸いだと思っておるわけでありませぬ。

本日のスケジュールですが、前回、木の根部落を中心といたします検問の問題、そこにおける人権無視に類する事柄がいろいろとあったのではないかとということについて、同盟側からかなり激しいご意見がありまして、それに対する回答を運輸省なり公団のほうからすると、もう一つは、それと関連いたしましたして、監視塔の機能をどういように理解しているか、あるいはどう理解したらいいかというようなことが、前回から引き続き残された問題であります。それから事業認定のことも議事の進行によって入ることになれば、事業認定のことについてこちらから報告いたすこともございませぬが、それはまた後のことであります。

まず、前回の質問に対する残された運輸省の回答のようなことから始めたいと思ひます。そして昼頃になりましたら休憩をはさみまして、午後三時頃までの予定でこのシンポジウムを進行させたいと思っております。

それでは早速、討論、質疑に入りたいと思ひます。今日は、望月審議官から、前回取り残されておる当局の回答から始めたいと思ひます。

望月鎮雄（運輸省審議官）

それでは、前回のシンポジウムで同盟側からいろいろ

ろとご指摘をいただきました中で、非常に重要な問題であるというご指摘のありました検問・監視の問題につきまして、まず本日のシンポジウムの冒頭にあたりまして私どもの考え方、前回にも若干申し述べさせていただきましたことではございますが、また内容的には多少重複するところもあるかと思ひますが、お話をさせていただきます。

検問・監視の問題につきましては、過去におきまして地区の住民の方々も検問・監視の対象になるという事態が長期にわたって生じたということは、同盟の方々のご指摘のとおり、まさに事実でございます。空港の安全確保上これはやむを得ずお願いしてまいったというものはあるわけですが、この間における皆様方の思いを私どもとしましてもしみじみと受けとめ、まことに心苦しい辛い気持ちでいる次第ではございます。

考えてみますと、空港づくりにご協力を是非ともいただかなければならない皆様方に対して検問・監視をせざるを得ない、その対象と見ざるを得なかったということは、いろいろ事情があったということはありまして、そういった事情は別といたしまして、空港づくりをお願ひする立場の私どもといたしましてはまことに心苦しく、かつ遺憾に思ふ次第ではございます。

これは私どもの事情を申し上げることにいたしますれば、ご承知のとおり、木の根地区は、航空機とカーミナルに極めて近接した場所にある、また過激派が過去におきまして自由に出入りするなど、空港の安全確保の点から警備上どうしても関心を払わざるを得ない位置にある。こういうことで検問・監視を行わざるを得なかったということではあるわけでございます。

一方におきまして、熱田派の皆様方と平和的に話し合ひで多年にわたるこの成田空港問題を解決しようという動きを真剣に模索する中におきまして、皆様方のご承知のとおり、一九九〇（平）二年一月、当時の江藤運輸大臣が皆様方と会談をさせていただいたことがあるわけでございます。そのときに出されました皆様方

の声明の中で、「話し合い解決を望むのであれば非人間的な検問・監視を即刻解除せよ」というご主張があったわけでございます。これに対しましては、私どものほうといたしましても、皆様方のお話を承り、ご負担をおかけしている点につきまして事態の調査も再度いたしまして、これに基づいて可能な限り、私どもとしては可能な限りの大幅な検討をし直した。その結果として、生活道路沿いの蛇腹柵は番線柵に張りかえるとか、あるいは監視塔上の照明設備につきましても皆様方に極力ご迷惑をかけないように運用を改善はしたという事実、これもあるわけでございます。

また、これに先立ちまして、検問につきましても、空港周辺の警備情勢の変化等に応じて検討を加えてまわっております。結果として、地区住民の方々に対しては車のナンバーなどで明らかにわかる場合には検問を行わないこととしたと聞いております。そんなことで、現在では検問・監視は必要最小限のものになったと、かように考えておるわけでございます。これは皆様方にも、最大限努力し、改善について誠意をもって対応しようということで改善について最大限努力している中でございまして、今後この基本的な考え方を変えるということではございません。

ただ、実際にこういった検問・監視をやるのは生身の人間でもありますし、一生懸命努力をしている中에서도、いろいろ気のつかない点、不徹底なところ、あるいは具体的にいろいろの問題が「絶対にもうないよ」ということにはなかなかならないかもしれませぬ。努力はしますけれども、その点についてはご指摘等あればまたよくご相談しながらさらに努力をまいりたいと思ひます。

ただ、空港周辺におきましては、私どもの立場としては、現実にとまどき発生する事件等もありまして、過激派から空港を守るための一般的な検問・監視というものは続けざるを得ない、この点は是非とも、大変恐縮ではございますが、ご理解とご協力をいただきました

いと、かように考えているところがございます。

次に、検問との関係におきます監視塔の役割ですが、この木の根地区に隣接する監視塔は、これは数えてみればおわかりになるわけですが、四カ所でございます。その主な仕事は何かと前回もご質問がございました。

これも要するに空港の安全を守るために、その観点から、警備するサイドが不審だなどと思う車とか人について警戒する。それから不法事案というものは極力早期発見し、必要に応じ、その辺、警戒のために必要だなどと思うときにはその事態について公団の警備センターとか警備当局へも連絡する。これは想像で考えても思いつくような仕事をやっているわけでございます。

現在、この警備情勢の変化とともに、既に大幅に見直しをいたしております。過去、治安情勢が非常に厳しかった時期におきましては、地区の方々も含めまして木の根地区に出入りする方々や車両について、監視塔から警備当局へ連絡が行われ、関係の検問場所でも所要の検問が実施されたということは聞いておりますし、それはそのとおりだったと思えます。

次に、木の根のバス停の件でございます。これは前回ご指摘いただきました、成田市や公団の当時の担当者から事情を聞くなどして、我々として可能な限り再度調査してみたわけでございます。

これは事実としては、学校から市の教育委員会に話が上がりました、教育委員会から、通学児童の安全と利便を確保するという観点から、木の根にバス停を新設するよう千葉交通さんに要請があったということのようでございます。これを受けまして、一九八〇（昭五十五）年頃と確認しておりますが、一九八〇（昭五十五年）九月に千葉交通さんから道路の管理者である空港公団に検討の依頼がございまして、これにご協力を申し上げたということでございます。

その後、さらに地元の方々から、バスの待合所の設置の話が出てまいったわけでございます。これは成田市経由でいろいろなやりとりがあったと承っております。

すが、一九八〇（昭五十五年）十二月に地元の区長さんなどから成田市の仲介のもとに千葉交通さんに対し確約事項を含む要望書が出されることになったということでございます。その要望書を踏まえまして、千葉交通さんから公団に対し、バス停を移動すれば待合所が設けられるので協力してほしいという要請があったということでございます。公団といたしましては、この要請に対して、停留所と待合所を設けるために必要な土地を造成するといったようなことであるいろいろご協力を申し上げた経緯があるようでございます。

以上が私どもが調べた結果でございます。今回、直接、先般皆様方からお話を伺い、また『源さんの木の根物語』なども私どもは読ませていただきましたが、これも参考にしながらあらためて当時の状況を振り返ってみますと、表向きは関係者間で考え方が一致しやすい遠隔地通学の改善という理由で書類上の手続きはどうも進められたと思っておりますが、事実関係としては以上のようなことございまして、時点も含めて調べた結果をこの席でご報告させていただくことにしたわけでございます。

そういうことでございますが、先ほども検問・監視のところでも申し上げましたように、当時は大変厳しい対立の時代であったということで、警備というのはどうしてもある程度網羅的にやらざるをえないという側面が技術的にあるということがありまして、木の根地区に出入りする方々には地区の方々であっても検問の対象となってしまう、通学・通園のための送り迎えであっても対象になったというようなことございまして。大変この辺は残念なことであったと思えますが、このことがバス停の問題、バス通学のためバスの停留所及び待合所の設置の要望につながったのだろうというところで、これも皆様方のお立場からのお話、まさにそのとおりであったのだろうというふうにも考えているところでございます。

とりあえず私ども、前回の検問・監視の問題につき

ましてご指摘いただきご質問をいただいたことについて、多少私どもとしても再調査もいたしました上で回答させていただいたわけでございます。よろしくお願ひいたしたいと思えます。

高橋朋敬（運輸省課長）

公団の分も含めて回答させていただきましたので。

相原亮司（反対同盟員）

長い回答でして、ちょっと聞き取りにくいところがあつたんですが、できれば文書でいただきたいんですが、中身について若干確認していきたく思うんですが、バス停のことについては、いま経過が述べられましたが、バス停がどういふふううにできたかということの中はどういう意味があるのかということ、検問が最初は問題になったのは、子供を乗せて学校に行くということ、それすらも検問していく。子供が乗っているのがわかっていても毎日毎日学校へ送り迎えするのに検問をするというふうな酷い状況で、それを何とか回避したい。そのためにいろいろな方が動いた。つまり、子供が乗っていると一目でわかることについてすら、地方自治体、市役所、教育委員会、多くの人が動いてやるとそれを回避するという、そのような検問の酷い状況をここでも確認をしていただきたいと思えます。子供のほうの検問はバス通学ということで回避したんですが、その後に残った住民は、畑に行くのにトラクターを乗せてトラックで行ったり、あるいは病院に行く、あらゆる面で検問を受けるといふ状況はそのままずっと続いたわけですね。

先ほど言われたように、この十数年間、木の根、あるいは用地内とされた人たちに対して、選別してその人たちを特に身分あるいは顔がわかっているながらも検問し続けた事実は、やはりそれは確認していただきたと思うんですけれども、その点については了承して

いただけますか。

隅谷三喜男（隅谷調査団团长）

二つの点で質問がありました。それに対して運輸省からお答えください。

望月鎮雄（運輸省審議官）

ただいまの点につきましては、一つは通学、通園等の児童・園児等の通行についてまで行き過ぎた検問を行ったのではないかとというような指摘がまずあるようにございます。もう一点は、地区の住民の方々を特にターゲットにして厳しくことさらにきつい検問、必要以上の検問をやったんじゃないかということ、なことがあったのだろう、そういうことについて認めるべきであるというお話のようでございます。

私どもは、検問の問題というのは、確かに今話し合っている場で皆様方と比較的冷静に、気持ちとしては理性的な話し合いができる状態の中でしみじみ考えたときに、確かに検問・監視を受けて生活している地域の住民の方々のお立場に立てば、非常に辛い思い、苦しい思い、耐えがたい思いをいろいろな場面でされたのであるうかということでございます。そのことにつきましては、そんなことはないだろうとか、そんなことはわからないとか、そういうことを私どもは言うつもりはございません。ただ、はっきり言わせて、検問・監視というのはいわゆる犯罪捜査とは違って、「いや、それ以上に酷いのだ」と言われるかもしれないが、普通の能力の人間が万全を期するという立場から安全を守るために必要な検問・監視をしようということになりますと、どうしても技術的な問題がございまして、どうしても網羅的にならざるをえない。いわゆる地域の安全の状態が非常に不安が大きい、非常に危険だなと感じられるときには、どうしても警備する立場からは真面目にやればやるほどきつく当たる側面が出てくることがあったのだろうという気がするの

す。

私ども、その問題について、前回シンポジウムでも承ったことも含めて、いろいろな公文書なども読ませていただいているところの考えたわけですが、やはり当該地域も含めて警備というものをやらざるをえなかった、検問・監視をやらざるをえなかった、ああいったことを長い期間にわたってやらざるをえなかった、その原因をさかのぼって考えるということになりますと、スタートの時点においてやり方が私どももいたしましても適切でなかった面があり、そういったことが厳しい対立の構造を生み出し、その中に不幸な事件が双方にいろいろあった。そんなもののしがらみというものが全部切り離せないままにくっついてきてしまった。その中で検問・監視というものもとにかく空港の安全を守るためにやらざるをえなかったというようなことがあって、その片方の半分の側面として、地域の住民の方々、特に木の根地区の住民の方々にも非常なご迷惑がかかったのだろうという気がいたしました。それにつきましましては、もともとのスタート時点から問題があるのだろう。

警備のやり方云々ということについてもいろいろご議論があるわけでございますが、考えてみますと、それぞれの立場立場で、反対の立場から、皆様方のお立場から見れば、まさにおっしゃるとおりのことになるだろう。しかし我々の立場から見ても別の言い方が出てくる。そういったことが出てくるとしても非常に不幸な事態ではあったわけでございますし、現に検問・監視をせざるを得ない状態は決して幸福な事態ではない。

石井恒司（反対同盟員）

お話し中ですけど、ただ今の相原さんの質問に明確に簡単にお答えしたいんですが、長くて何が何だかわからないですね。

高橋朋敬（運輸省課長）

二つのご質問をまず確認させていただきますが、できれば文書で回答が欲しいということが第一点でございますか。それからもう一点は、人の名前や顔がわかっているもやったのかと、確認はこの二点でございますか。

隅谷三喜男（隅谷調査団团长）

学校通学のようなことは、遠距離で自分の車で子供を乗せて連れて行くのまで検問する。遠距離というのは、そうなってしまったことはわかっているわけだけども、それに対して、子供たちが通学するまでなぜ検問したか、そこに行き過ぎがあるんじゃないか、そういうことに象徴されるような行き過ぎがあったんじゃないかということ。

高橋朋敬（運輸省課長）

三点でございますね。

今申し上げた点についての文書での回答ということについては、そうしたいと思えますが、隅谷先生とも相談させていただきまして、できるだけ出したと思います。

それから二点目の子供の通園・通学も対象になったことについては、そういう事実がございましたということをお知らせさせていただきます。その理由としては、先ほど申し上げましたように、木の根地区の場合につきましては、地区住民の方々も含めて全体的に警備上注意を払わなければいけなかったという背景があったわけで、その結果として、対立の厳しい時代には、通園・通学の方々、あるいは女性のみの車で行かれるような場合であっても対象になったことがございまして、たというふうにお知らせさせていただきます。

三点目は、人と名前や顔がわかっているもやったのかということでございますが、当然、木の根地区の住民の方々ですから人の顔や名前はわかっていただけた

んで、わかっているもやったということは、そのとおりだろうと思います。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

どうですか。

相原亮司（反対同盟員）

そういう事実があったということが確認されればいいんですが。ただ、そのことが十数年間行われたことの意味だけここで訴えたいと思います。

それは、運輸省や公団の方々は二期工事や成田空港の必要性をさんざん言って、ネコの額ほどの人が反対しているから空港ができないとか、あるいは中には、成田空港ができないことについて世論が怒らないのはおかしいとか、そういうことを言っている人がいるわけなんです。ところが実際、成田空港の予定地内的那种ふうになされた人々に対しては、毎日毎日検問をやって締めつけて、あるいは軒先まで有刺鉄線を張るとか、そういう非人間的なことを押しつけていたわけです。このギャップはこの十数年間あって、成田空港ができないとか、そう言うのは、そういう根本のところがおかしいんじゃないか。この検問・監視を問題にしたのは、予定地にされた人たちが毎日そういうことをされることによって、「私たちは人間として扱われていないのだ」ということを毎日毎日、十数年間確認し合ってきたというわけです。だからどんなに空港が必要だと言っても、それをとても受けつけるわけにはいかないという心情に現在至っているわけです。それはこの成田空港をつくる過程の根本的な問題を含んでいるのではないか。それが第一点です。

それから第二点として、現在もやはり検問・監視のシステムは残っています。前回、シンポジウムをやった当日に、小川源さんの家の方はトラックにトラックを乗せて行く途中に検問されて、警察のほうも皆さんに無線連絡を取った上で通した。その四日前にも

やられている。そういうふうには検問・監視のシステムは依然として残っているわけです。先ほど望月審議官が、警察というのは真面目にやればやるほど徹底してやっちゃうと言われたんですが、徹底してやっちゃうえ必ずや人権を無視してまであらゆる人間を犯罪的に見るとか、あるいは空港に反対している、あるいは予定地内にいる人間を犯罪視していくというふうになると思うんです。警察というのは、自分の任務を全うするためにそうしちゃう。そうすると誰かがそれをチェックをしなければならぬ、そういうふうになっていると思うんですね。普通ならば裁判所が例えば捜査令状を出してチェックするとか、そういうのがあるんですが、現実の日常生活では徹底して検問しちゃうことに対するチェックの機能がない。そうすると成田空港をつくる責任ある運輸省がそれをチェックしなければならぬ立場にあるわけです。ところが、今までそれを放置してきたという責任はあるわけですね。今後、この検問・監視について、運輸省が、そういう行き過ぎた検問、あるいは予定地内、その周辺の方々に対する人権を無視するような検問をやらなくように責任を持ってチェックする、あるいは警察と連絡を取ってチェックするというのを、ここで確約していただきたいと思えます。

高橋朋敬（運輸省課長）

警察の活動をチェックするという立場に運輸省はないことはご理解いただきたいと思います。いずれにしても空港づくりにあたって検問をしなければいけないという事態は確かに異常な事態だと思っているわけなので、そういう意味で先ほど過去のことについても申し上げたわけですが、現在は、状況の変化もございすが改善をしているところでございます。

先ほど、最近も木の根の方が検問に遭われたという話がありました。以前そういう話がありました。前まで調べてみましたが、確かに二月のシンポジウムの前

後二回ほどあったようです。その様子を聞きましただけども、木の根から出てきたということでやったということではないように聞いていますが。その場の様子では、木の根の方だということを名乗られて、先ほど申し上げたように車のナンバーで確認させていただけましたので通させていたというふうな聞いております。特に狙っていやがらせずにやったということではないと聞かせていただいていますので、そこら辺はご理解いただきたいなと思っております。

いずれにしても、今こうやって平和的に話し合いで解決したいという状況の中でございますし、人権問題と感ぜられるような警備はやっていかないとおりでございますし、そういう意味でいま現在改善したところがございますし、この考え方に変わりはございません。

石井恒司（反対同盟員）

先ほど望月さんのほうからもあったんですが、それと前回、高橋さんの発言の中で、車のナンバーがわかる車について連絡があるというふうな考えるのが普通だという発言がありまして、検問体制についてシステムがちゃんとあるということをこの間の発言の中で確認できたわけです。システムがきちんと残っております。運輸省としては警察に対して何らチェックする立場でもないし、そういう機構とかそういうことがないというふうになりますと、警察のやることは警察のやることで、ある意味で止めようがないという構造は、依然として残るわけです。その辺について。

高橋朋敬（運輸省課長）

チェックという言葉だったものですから。そういう関係ではなくて、先ほど相原さんがおっしゃったように、当然、行政機関同士は連絡があるわけですし、空港づくりの中で検問をお願いしているわけですから、先ほど望月審議官からのお話にも触れさせていただきましたが、私どもとして把握していることについては

警察のほうに事情をお話をして、検討していただくことについてはお願いをしているわけです。そうであるからこそ今日見直した体制になっているわけでございますので、そういう意味での連絡は当然していくつもりでございます。

石井恒司（反対同盟員）

運輸省は、成田空港に関して、警備の問題も含めて最高責任を持って臨んでいるというふうに向ってよろしいんですか。警備も含めまして。そうでなければ、警備については警察がやることではないかというふうにもなりませんという結論もある意味で成り立つわけですから。その点について。



高橋朋敬（運輸省課長）

警備についての最高責任と言われると、それは運輸省という立場から言えば、最高責任というか、義務として担当しているわけではないですが、それはできないこととはご理解いただきたいと思えます。ただ、空港づくりの中で、いうならば協力いただきたいながらやっているわけなので、当然連絡はあるし、私たちの事情は説明するし、その事情をお聞きいただきながら検討していただいているということですので、当然私たちの気持ちは警察には伝わるし、それに対応した検討のし直しはできるわけです。ですから、今のような状態になっているというふうに申し上げるわけです。

高橋寿夫（隅谷調査団）

過去のことにつきましても遺憾であるという発言をされて、このことについては同盟のほうもある程度理解をさせていただいたと思うんですけども。ではこれからどうなんだという点が非常に心配になっていると思うんですよ。

そこで、今の成田問題担当大臣の件ですが、運輸大臣は組閣のときに「成田空港問題担当を命ず」という辞令を、紙をもらうかどうか別として特命されるわけですから、少なくとも成田空港の問題については内閣の中で一つのまとめ役的な立場に私はあると思うんですね。ただ、それを、政府ですからいろいろ省が分担しているわけです。土地の問題は建設省とか、あるいは警備の問題は警察庁とか、分担しているわけだけども、その分担してもらっている仕事の全体を総合してうまい形で政府の責任を進めていこう、遂行していく場合のとりえあえずの責任者はやっぱり運輸省、運輸大臣だと僕は思っているのですから、そのところは連絡するとかお願いですとか、事実上はそういう仕組みになるのですが、気構えとしては、問題はないことだと思いますけれども、仮に今後過去にあったような検問の問題が起って、せつかくうま

く進んでいる成田空港問題の解決の方向が少しでも乱されるということがあれば、これは運輸大臣としては大変困った事態になるだろうと思うので、どうかそういったことも含めて、政府全体の中で「成田空港のことは任せるよ」と言われているわけですから、責任ある立場でそれぞれの関係省がうまい具合に内閣全体の一体の責任のもとで運輸大臣に協力してもらおうという立場で運輸省は臨んでもらうことがいいんじゃないかなど。おそらく同盟の方もそこを言いたかったのだろうと思うんですけども。それでいいですか。それをお願いしたいと思えます。

望月鎮雄（運輸省審議官）

その点についてはおっしゃるとおりでございます。

松尾道彦（運輸省航空局長）

今、検問・監視問題について長年の生活の中で大変皆様にご迷惑をかけたこと、こういうふうには私はずっと思いをいたすわけでございます。

今、具体的な問題についてメモでの回答も約束いたしましたので、後刻、石毛さんのところにお預けしたいと、このように思います。

中身はさつき望月審議官からする説明したとおりでございます。大変大きな人権問題であると私どもは感じておりました。これまでの長い苦痛に対しまして私どもは非常に辛い思いをいたすわけでございます。しみじみ、前回は私は申し上げましたが、そういう感じをいたしておるわけでございます。過去の長い歴史でございますので、こういうシンポジウムの中で反省しながら、これを将来の糧として進めなければならぬ。過去は過去とし、未来に向かって私どもは改善もしていきたい。これはただいま高橋先生からご指摘をいただきました。私ども空港をつくる立場からいろいろ問題でご協力をいただいた警備当局にも大変ご迷惑をかけ、またご協力もいただいておりますので、皆

様方のご指摘の点についても、私どもは全力を挙げていろいろな立場で改善に努めていきたいと、このように考えております。今後とも私どもなりに検討を加えまして、検問あるいは監視がどうしても必要最小限空港の安全確保という立場から必要であろうかと思いますが、引き続き不徹底な点があればその都度ご指摘をいただき、さらに努力をしていきたいと、このように考えております。

いずれにいたしましても、この問題は私どもなりに皆様方の長い歴史の中でのお気持ちをお伺いしてまいりました。そのお気持ちに十分私どもも理解をいたすわけでございますが、一日も早い機会に検問が本当はなくなつていただくのが一番いいわけでございますが、これも長い歴史の中でなかなか難しい問題がございます。こういう方向で一先懸命努力をいたしていきたい。高橋先生のご指摘を踏まえてあらためて思いをいたすということでございますので、どうかご理解をいたしたいと思えます。

宇沢弘文（隅谷調査団）

質問というよりコメントをしたいと思うのですが。運輸省が成田空港の建設に際して幾つかの重大な過失をおかしてきたと思えます。その結果、成田空港の安全に対して、普通の空港とは違っているいろいろな配慮が必要になってきているという事実があるように思うわけです。そのために運輸省から警察当局に空港の安全のために警備を特に依頼されているというふうに私は理解しているのですが。ただその際に、警察が安全を確保するために検問・監視その他を行うわけですが、その際に地元の住民の人たちの人権を侵害するということが過去にあって、現在も起こっているかもしれないというご発言があったわけですが、もしそういうことがあったときには、私は、運輸省が警察に対してそういうことがないように注意するなり申し入れる義務があるのではないかと思います。運輸省が依頼して警

察が警備にあたっている。そのときに、もし警備に行き過ぎがあつて地元の住民の人たちの基本的な生活あるいは権利がもし侵害されているという事実があるとすれば、運輸省から警察にそのことについて注意を喚起するなりやめるように申し入れていただくこと、運輸省にそういう義務があるのではないかなという感じを持つのですが、いかがでしょうか。

高橋朋敬（運輸省課長）

私ども空港づくりをしていかなければいけない立場として、検問というものをお願いしながらやっているわけですが、それが大変人権問題と感じられるようなところになってきているということについては、確かに異常なことであると思えます。そういう意味では、空港づくりを円滑にしたいという立場からは、事態を知った場合には警察のほうには連絡するとか検討をお願いするということはやっていく立場にあるというふうには思っております。

宇沢弘文（隅谷調査団）

空港づくりを円滑にするということではなくて、空港とは関係なく、運輸省からの依頼によって警察が警備なり検問・監視をしているというそのことによって、もし地元の人たちの人権が侵害されるとすれば、私はそのことが非常に重大であつて、運輸省から警察にそのことがないように申し入れていただきたい。今までお話を聞いていると、何もないところに、どなたも過失がないのにこういう事態になっている、だからやむを得ないという感じを、今まで運輸省の方のお答えから受けるんですが。やはりここで一番重要なのは、地元の人たちの基本的人権が侵害されることもし仮に出できたら、それはやはり運輸省が積極的に警察のほうにそのことについて注意を喚起していただきたいということなんですね。空港づくりとは関係なくです

河宮信郎（隅谷調査団）

今、宇沢先生が言われたように、基本的人権の保障は無条件になされるべきであつて、空港建設を円滑にするのに必要な限りにおいてなされるべきものではないと思つたのです。そういう点で言いますと、過剰警備や異常に厳しい検問によって現地住民がそこに住むのに耐えかねてもし出ていったとすれば、空港建設は順調に進むということにもなりかねないわけですね。そういう目的に沿った形でしか動かないというのではまずい種類の問題ではないかと思つた。

高橋朋敬（運輸省課長）

運輸省の立場からお願ひするという意味で、別に「空港づくり」という言葉を使わなくてもいいと思つた。現に運輸省がそこで仕事をしているわけですから、その仕事に関連してそういう問題が起きてくるならば、それは関心を持って関係のところにお話をするのは当然だと思つた。ただ、警備の問題というのは、先ほど触れさせていただきましたように、不幸な歴史ではございますが、過激派がいろいろなゲリラを起こしているという非常に特殊な状況にあるわけですので、その部分については警察固有の判断があるわけなので、それはそういうものも別にあるのではないかと思つたわけです。運輸省としては、いま自分の仕事をやっている中で、空港事業をお願いするということを言い過ぎるとまた問題なのかもしれないませんが、それは括弧にいたしましたけれども、運輸省が仕事として行っている場においてそういう事態があるならばお願いをしていくことは当然だと思つています。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

ですけれども、高橋さんのおっしゃられたことも、それは運輸省は運輸省ということで言えば何らかの判断があるかもしれないけれども、この成田空港問題全体というものを考えて、そこに住んでいる住民の人た

ちの人権の問題というものも踏まえて、全体をなるべく問題を少なくさせて前進させるとするのが今の運輸大臣の使命ではないか。そういうふうな委託されていると思いますか。かつては必ずしもそうではなかったと思います。そこではいろいろ行き過ぎがあったことについては大変心が痛む、ということはい換えれば「申しわけなかった」と、こういうことだと我々は聞きますがね。けれども、今後のことについてはそういうことがないように。それは警察は警察の立場があるでしょう。あるけれども、それを全体を見て行き過ぎていくというならば、運輸省の側がそこはもう少し考えて、人権の問題に踏み込むようなことはしないでいただきたいというようなことは運輸省が言うべきだと。高橋さんが言われたこともそうだし、同盟のほうもそう言っているんだと思いますがね。

望月鎮雄（運輸省審議官）

今の先生方の指摘の点で、人権問題について、侵害してもいいということは一切私どもは考えているわけではございません。確かに隅谷先生ご指摘のとおり、現在及び今後におきましても人権侵害ということが起こらないように、最大限、誠心誠意、警備当局ともよく相談し、協議もし、何か問題があれば改善していくということは当然のことでございます。そのことについて異論を言っているということではございません。ただ、過去の問題については、検問・監視の問題は、高橋課長から申し上げましたとおり、いろいろ複雑な長い歴史の中でいろいろ問題があって、お互いに非常に不幸な問題が絡み合っている問題があったためにいろいろあったということをおっしゃると申し上げたいという趣旨でございます。

宇沢弘文（隅谷調査団）

今までのお話を聞いてみると、警察が大変迷惑しているんじゃないかという感じがするんですね。つまり

警備をするように言われてやって、しかし成田空港は非常に複雑な事情があって警備が非常に難しいのだろうと思うんですね。好意的に解釈すれば、随分苦労されて警備にあたっていらっしやる。これまでのシンポジウムの運輸省の方のお話を聞いてみますと、あれは警察が警備でやっているんだからしょうがない、運輸省としてはあまり口が出せないのだというようなニュアンスに受けとめられるような面があって。私は、そうではなくて、警察は警察という性格上どうしても過剰警備になりやすい体質を持っているんじゃないかと思うんですね。つまり、もし何か起こったときに警察の責任になりますからね。どうしても過剰に警備をするという傾向をどの警察も持っていると思うんですね。ですから、この成田の問題に関しては、ここで問題になるのは、用地内あるいはその周辺に住んでいる地元の方々は、結局、運輸省がここに空港をつくらうという計画を立てたために、いわば被害者になっているわけですね。そういう人たちの基本的人権がもし仮にそういう警備によって侵害されているということがあるとすれば、やはり運輸省が警察に対してもっと積極的にそういうことがないようにということをお願いしたいか、あるいは依頼するというようなことをしていただきたいというのが、私の発言の意味なんですけれども。

松尾道彦（運輸省航空局長）

よく理解しております。私どもとしても、今、高橋先生のご指摘もありまして、成田空港の担当問題はすべて運輸大臣ということでございますので、そういう立場から誠意を持って今のご指摘の点も含めて努力をしていきたいと、このように考えます。

石井恒司（反対同盟員）

おおむねよろしいんですが、別なことでもちょっと人権に関連して一言二言お願いしたいんですが。

今、私のところに二通の文書があるんです。それを確認したいんですけども。

これは一つは「抗議声明」と題したもので、一九九一（平成三年）七月二十三日付、成田市東峰区一同という文書をいま持っているんですが。もう一通については、千葉県弁護士会人権擁護委員御中、並びに同じ文章で千葉県の法務省の人権擁護課に出したものを今ここに手にしているんですけども。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

それはどこから出てきたんですか。

石井恒司（反対同盟員）

これについては、東峰の住民三名と、天神峰の住民二名と、木の根の住民四名の連名の文書なんですけれども。これについて、一九八九（平一）年十一月十五日に出しております。

抗議声明のほうについては、これは公団宛に出したものですから、当然、公団なり運輸省のほうは確認されていると思いますが、ご存じでしょうか。

伊藤鎮樹（空港公団室長）

まず最初の成田市東峰区一同という件でございますが……。

石井恒司（反対同盟員）

知っているか知っていないかだけいただければ結構です。

伊藤鎮樹（空港公団室長）

そういう抗議声明があったことは承知いたしております。

それから人権擁護委員会関係のものについても、そういう文書があることは承知いたしております。

ただ、千葉県弁護士会に出されましたものについて

は、そのものは弁護士会のほうからいただいたので、日付についてはちょっと承知いたしております。

石井恒司（反対同盟員）

東峰区のほうから出されているものについては、当時の工事の進行状況について出された中で、付記という形で監視塔と蛇腹線の撤去について出されておりますが、この点については、この間ずっと改善されたというふうに聞き及んでいるわけですが、ある意味で改善というのは相手が納得するというのがある種の条件だと私は思いますので、公団なり運輸省の一人よがり的な改善がまかり通ることのないように、ひとつ釘を刺したいと思います。以上です。

隅谷三喜男（隅谷調査団团长）

運輸大臣の権限、責任についての非常にはつきりしたお話があり、また松尾航空局長のほうからもそれについて大変真実のこもった言葉がありましたので、一応これでこの問題はここでは処理をされたと考えて、次の問題に移りたいと思います。

石毛博道（反対同盟事務局長）

次のテーマは、読売新聞と末沢発言についてです。

この前、隅谷先生のほうに調査を依頼してありますので、そちらのほうからよろしくお願いします。

隅谷三喜男（隅谷調査団团长）

これは、本来言いますと前回お答えしなければならなかったこと。と申しますのは、前々回に同盟から出された。

石毛博道（反対同盟事務局長）

それで読売新聞と末沢さんを分けて、順番にやりた

いと思えますので。最初に読売新聞のほうをお願いします。

隅谷三喜男（隅谷調査団团长）

前々回、一月のシンポジウムでそういう問題が出されました、二月五日に大塚元総裁、末沢元課長のお二人を呼びまして、大塚元総裁に対しては、読売新聞における記事をめぐってここで問題になりましたようなことを中心にお話を聞いたわけです。それに対するそのときの発言を文書にして出していたのであります。ただ聞いたということだと、ここでお伝えするときに、何か洩れたり、趣旨が多少ニュアンスが違ったりするといけませんので、発言の要旨を文書にしたものがございまして、それをここでお読みします。これは公開のシンポジウムですから、皆さんにも聞いていただいたほうがよいと思うのです。

一・読売新聞の記事についての点

ご指摘の読売新聞の記事はかなり前のことで、その記事についてどんなやりとりがあったかははっきりしませんが、私（大塚元総裁）が、一期開港後は買受権が大きな問題となるのは事実だ、混乱は極力避けたいという趣旨の発言をしているとすれば、それは収用法百六条の買受権について地元かマスコミの一部などにそのような意見があって、この問題をめぐって農家の方々の話し合いが混乱することを懸念していたということではないかと思えます。

二・当時の大塚元総裁の心境について

一九七七（昭五十二）年当時の私の心境を思い起こしてみますと、一期の円滑な開港のための諸対策とともに、二期工事について予算を確保してできるだけ早く工事を再開したいと考えておりました。また用地問題につきましては、既に一九七〇（昭四十五）年に裁決申請をお願いしている状況下ではございましたが、農家の方々の話し合いを優先

し、任意買収にに応じていただけよう一層努力しなければならぬと思っておりました。現に、このような努力の結果、当時から一九八〇（五十五年）度までに八戸の敷地内農家の方々と話し合いで円満解決させていただいたところがあります。

三・その他について

私は、一九七四（昭四十九）年七月から一九八〇（昭五十五年）年八月まで空港公団総裁として在任しておりました。当時、仮に事業認定告示後十年経てば買受権が発生するという見解を行政当局や公団



が持っていたとするならば、これは二期工事を左
右する大変な問題で、対策は極めて急を要したは
ずであり、記事の「来年度からこの対策に云々」
というような余裕のある話になるはずはないと思
います。

以上が、大塚元総裁と私たちが話し合いましたとき
の問答の要旨であります。

石毛博道（反対同盟事務局長）

非常にわかりにくいんですけども。

質問の仕方と答えが大変違うだろうと思うんですよ
ね。どういう質問をなされてこういう回答になったの
かというところが、この発言要旨では非常にわかりに
くいし、要領を得ないというところがあると思うん
です。その辺も少し詳しくお願いしたいと思うん
ですけれども。

隅谷三喜男（隅谷調査団团长）

これは事実を申し上げますと、私と高橋さんと二人で大
塚元総裁をお呼びして聞いたわけです。ですから、私
はこれから一言申しますが、足りないところがありま
したら高橋さんから補っていただきますが。

当日は、シンポジウムが開かれておること、これは
もちろん大塚さんをご承知でありましたが、そこで同
盟側から読売新聞に出ているこういうかなり大きな記
事があるではないかということで、これを大塚元総裁
に来ていただいてそのときのことを言ってもらいたい
という希望もあったけど、我々としてはここに証人を
喚問して云々するというのは適当でないと思うので、
私たちのほうが責任を持って大塚元総裁をお呼びして
聞くということにいたしましたので、これから読売新
聞記事についてご質問をしますということで、「大塚さ
ん、こういうような記事が出ていたことはご承知です
ね」と。大塚さんは「そういう記事が出たことは知っ
ておる」と。そこでは、「こういうことが書いてありま

すが」と申しましたことに対して、第一の「読売新聞
記事について」で、「一期開港後は買受権が大きな問題
となるのは事実だ、混乱を極力避けたいという趣旨の
発言をしたように書かれているけれども、あるいはそ
ういうふうに取りられるような発言をしたかもしれない
けれども」と。そして二の「当時の心境」で、「自分と
してはそういうふうな新聞の記事とは少しニュアンス
が違った理解をしていたと思う」と。「その他」という
ところに及びますことは、「もしも一期開港後は買受権
が大きな問題となると本当に考えて発言したならば、
後のことはそんなにゆっくりはできなかったはずでござ
います。事後のことについて、それほど大問題にな
るからこれはここで解決してしまわなければならぬ
というようにその問題を重大視して一期開港後は買受
権が問題になるというふうに自分は考えていた覚えは
ない」と。そういうことで「その他」が出てきた、こ
ういうふうには私は受け取りました。

高橋寿夫（隅谷調査団）

大塚さんが言われたことの次第は、いま隅谷先生か
らおっしゃったとおりです。それに付け加えることは
何もありません。今から発言することは、大塚さんの
心境を私なりに付度をして推測をして多少敷衍するこ
とであります。したがって、これは大塚さんの発言と
は関係なく、僕自身の発言ですから。間違っているか
もしれませんが。

当時、一九七七（昭五十二）年の八月といいますが、
一九七七（昭五十二）年五月にそれまで滑走路に対して
大変な妨害物になっていた鉄塔が撤去されて、いよいよ
妨害物がなくなったので、滑走路一本での開港に向
かって空港公団は全力を挙げてやらなければいかんとい
う時点であったと私は想像するんですね。したがって、
その当時、大塚さんが、その一本の滑走路を開業
した後の土地収用法絡みの問題について、そんなに朝
から晩まで頭の中にあつたかという、私はなかった

と思います。彼の頭の中にあつたのは、とにかく予定
どおりというか、一日も早く一本の滑走路で開港する
ということが一日中頭の中にあつたと思うんですね。
したがって、その後、十年の問題、二十年の問題とい
うのは、もちろん土地収用法を読めば十年、二十年と
書いてありますから、これは問題として出てくるなど
いうことはもちろん認識していたでしょうけれども、
切実な問題として、ということは読売新聞の八月の記
事に書かれているようなニュアンスで大塚さんが認識
をしていたかという、僕は認識していなかったであ
ろうと思うんですね、客観的に見て。そういうことであ
りますので、当時は、十年問題について、新聞にある
ように大塚総裁が相当はつきりした認識を持って読売
新聞の取材に応じたということではなかったというふ
うに僕は付度をしているわけがあります。

隅谷三喜男（隅谷調査団团长）

今、高橋さんは高橋さんとして付度すると言われた
のですが、大体そういうニュアンスのことを大塚さん
は我々に言われました。

石毛博道（反対同盟事務局長）

そういう当時の心境はわかるんですが、その後、つ
まりこれを我々がなぜ問題にするかというと、新聞記
事というのは抗議したり否定しなければある程度一人
歩きするわけですよ、記事そのものは。隅谷さんが
聴取された大塚さんの気持と新聞記事の内容は、あま
りに違うんじゃないかというのが我々の感想です。

この新聞記事は、いま高橋さんがおっしゃられたよ
うに、開港直前約半年前の状況ですよ。それで十年
という話にまであと二年残っているわけですが、大塚
さんはこのことについては「買受権とか十年二十年と
いう話については地元かマスコミの一部などにそのよ
うな意見があつて」というふうにおっしゃっています
が、現実には開港前のあわただしい時期で、反対同盟

も開港阻止決戦と作戦を立ててしゃかりきになっていくときですから、こういう収用法の法文を読んで買受権とか十年二十年があるんだというような話は、地元には全然なかったわけですよ。その火付け役となったのが、この読売新聞の記事ですね。

その後、これだけの記事、つまり内容的にはあと二年で十年という節目が来て、収用法によるとそこで買受権が発生する、土地は強制力ではもう取れなくなるよという内容を含んで、しかもそれを補完するような形で大塚総裁が「一期開港後は買受権が大きな問題になるのは事実だ。公団としては来年度からこの対策に全力を挙げるつもりだ。そのため県収用委員会にも早期裁決をお願いする方針だが」と、はっきりと法律的な問題があつて、それをクリアするためには早目に強制収用をしてしまわなければならないとおっしゃっているわけですよ。

そういう意味では、この記事は、いま大塚元総裁が否定しているような内容とは全く違って、一人歩きを始めた。政府部内にある程度、十年二十年の買受権の法文をどういうふうに解釈するかということについて解釈を決めなければならぬという動きが当然あつたと思うんですね。これは当然問題になってきているわけですからね。新聞も含めて。そういうときに、こんな程度の大塚さんの否定の仕方、この聴取された発言を読んでみましても、明確には否定されていないわけですよ。こんなことは言っていないとかいうふうには言っていない、非常に曖昧に濁しているという印象を受けるんですね。そういう意味で、この記事は、今私が言ったように、買受権が発生して非常に大きな問題になるという記事以外に読みようがないと思うんですね。その点はどうですか。

高橋寿夫（隅谷調査団）

私が答えるよりも、空港公団の総裁がおられるので、大塚さんの何代か後の総裁ですから公団のお立場で総

裁がお答えになるのいいかもしれませんが、行きがかり上、私がおもひつらなかつたとお答えしますと、大塚さんの頭の中にとりあえず一九七九（昭五十四）年の十年問題というのがなかつたとしたら、嘘になると思うんですね。したがって、新聞記者がそこを心配して「どうなんですか」と聞けば、「それは大変な問題だ」と言うのが職責上大塚さんの当然の発言だと思うんです。私がさつき付度することでお申し上げたのは、大塚さんの頭の中には、少し言葉は過ぎますけれども、とにかく一本の滑走路でも開港をさせるということが唯一最大の課題であつて、あとのことは頭の中になかつたと。切実な問題としては。ただ、新聞記者が来られて「その次、開港したら、あと、土地収用法の十年問題がありますね」と言われれば、それは無いということはおもひつらなかつたわけですから、こういう応答をされたと思うんですけれども。切実さとしてそう切実な認識があつたとは思えないということをお申し上げたわけですよ。ですから、十年問題を大塚さんが否定したわけではちつともないし、聞かれればこの記事に書かれているようなニュアンスのことをおっしゃったことは事実だと私は思います。思います、そのことについて、例えば現空港公団の総裁が用地問題について頭を悩ましているほど大塚さんの頭の中にあつたかという、それは僕はなかつただろうと。彼はとにかく一本でもいいから早く開港することだけで朝から晩までいっぱいだったと、こう思うということだけを申し上げるわけです。

松井和治（空港公団総裁）

私から一言。

私も当時全く関係がございませんので、今の高橋さんのお話ではありませんが、大塚元総裁がどういふお気持ちであつたかということについて申し上げる立場ではございません。ただ、ご指摘のこの新聞記事を私も今問題になつてから読み返してみまして、今石毛さ

んがご指摘になられましたように、新聞というのは見出しによって非常に左右されるものでございまして、この見出しと併せて読んで、今石毛さんがおっしゃつたように、大塚総裁が十年経つたら買受権が発生すると言つたんだという読み方をされるのは、私は無理からぬことかなと考えております。ただ、大塚元総裁がそう思つていらつしやらなかつたということは今の隅谷先生のご報告のとおりでありますし、また隅谷先生が大塚元総裁にお会いになつた後で私はたまたま大塚さんとお会いするチャンスがございましたが、ちよつとその話に触れたところ、大塚さんも「私もあまりよく記憶していないけれども、とにかくそんなあわてふためくようなことはなかつたよ」というようなお話でございました。それだけご報告いたします。

高橋朋敬（運輸省課長）

今、石毛さんがおっしゃつた買受権の問題について、当時、運輸省とか公団のほうで当然いろんなことを考えていたはずじゃないかというお話があつたわけですが、言うならば事務的と申しますか、担当者としては、一体この買受権の問題がどういふふうに関後に影響するかというのは検討するのは当たり前だと思つて、それは私どもとしては検討していただくことは事実だと思つて。ただ、この新聞記事やら、それから開港後に、一九七九（昭五十四）年だと思つたのですが、十一月にちよつと十年経つたときの定例記者会見だと思つたのですが、この買受権の問題が話題になつたようですが、そのときに、十年経つても問題がないのだということはお申し上げたわけですよ。そのことも含めて考えますと、確かに私どもはトータルなことは事務的には検討してありますが、十年の時点では十年のことが問題になつたので、そのときに買受権が発生するかしらないかという、その点についてお答えを申し上げたということだろうと思つて。そういう意味で、この読売新聞の記事でそういう誤解が生ずるのではないかというご

指摘があるならば、「いや、そうじゃないんですよ」ということは確かに言うべきだったかもしれないませんが、逃げるわけではありませんが、対立的な状況の中でこのところを説明する努力が必ずしも十分ではなかったかもしれない。一方で必要なことしか言っていない点については、確かにそのとおりだと思います。

宇沢弘文（隅谷調査団）

今、高橋課長がおっしゃったことに似たようなことを質問しようと思っていたんですが。

私は法律のことは知らないんですが、土地収用法、これは一番厳しい法律じゃないかと思うんですが。学者によっては憲法違反と言う人もいるくらい、私権がギリギリに抑えられていくという非常に厳しい法律ですね。ですから私は当然、政府は、建設省が担当だと思わんですが、この法律の解釈について十分検討されて、例えば今の買受権―これは非常に重要な概念ですが―については、政府部内で非常にはっきりした解釈が当然できていたと考えているんですが、そういうことはなかったのでしょうか。

つまり、そういうのを受けて総裁の発言なりが新聞記者なりに対してされていたと考えるのが普通一般の理解じゃないかと思うんですね。

高橋朋敬（運輸省課長）

だから申し上げましたように、買受権の問題については当然事務的には検討していましたが、どうなるのかなというところは考えなければいけないわけです。二年後の話ですから、当然それは事務的には考えていたわけです。ただそれを、聞かれたときに必要なことしか言わなかったというふうに申し上げているのであって、解釈問題としてその場の場当たりをやったわけではないわけです。

望月鎮雄（運輸省審議員）

連携プレーでちゃんと検討して、その結果を機械的に一枚岩になって全部発言するという形のものではなくて、基本的に大切な問題でございませからきちんと検討して、これは大丈夫だなということになれば、それはそういうことでセットされるのですが。いろいろな関係する立場の人たちがその結論・結果に従って金太郎飴みたいに全部ものを言うような形でなっているかという、なかなかいかならうと思えますね。

相原亮司（反対同盟員）

先ほど、当時は一期開港のほうにほとんど関心があつたと言われたんですが、大塚さんの「当時の心境について」という文の中に、「私の心境を思い出すと、一期の円滑な開港のための諸対策とともに、二期工事について予算を確保してできるだけ早く工事を再開したい」と言われている。二期工事のことについては、買受権が問題になるわけですよ。大塚さんが当時の心境を思い出して二つのことは関心があつたというふうに答えているわけですから、二期問題というのは、土地収用法、強制収用、買受権、こういう問題が一連の問題としてあるわけですから、このことで買受権問題について当時ほとんど関心がなかったというのはちょっと問題ではないかと、そういうふうに思います。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

私たちも聞いて、買受権が全然問題でなかったとかいうことはない。だから、先ほど高橋さんのお話がありましたように、買受権が問題なんじゃないかと新聞社のほうで聞かれれば、それは問題になると言っているわけです。「なりません」とは言っておられない。ただ、さつきから問題になっているように、関心は一期の完成のほうに向けられている。けれども一期が終われば二期工事のことは当然やらなければならぬ。それから私たちが聞いたときの印象では、そのときに大塚元

総裁は、そのことでも、これは収用とかいうことでなくて、できるだけ平和裡に買い取る―「任意買収」と書いていますが―ということも考えて、全然それを問題にしなかったということはあり得ないですね。問題であった。しかしその重大性についての認識ということになると、それほど深刻ではなかったのではないかと、それが私たちの受けた印象。そこに書かれたことに対しては、私の理解は、そういうふうに言ったことに対しては、反対同盟のほうにしてみれば、十年経てばこうだと言っているじゃないかと言われたこと自体は、それはそれとしてきちっと受けとめなければならぬと思います。それは非常に重大問題。成田空港の闘争問題の非常に重大な一つの論点だと、こういうふうに考えられたことは私は当然だと思えますがね。

石毛博道（反対同盟事務局長）

ですから、土地を強制的に取り上げられる側としてみれば、この法律がどこまで効力があるのかとか、例えば十年で切れるとか、買受権が発生するとか、二十年が限度だとかいうことは非常に関心があつて、そういう意味では、この記事は、その当時、運輸省も、発言した大塚さんも明確に否定していないという意味では、やっぱり一人歩きしたと思うんですね。しかも今の隅谷先生のお話だと、こういう発言はしなかったというふうにはおっしゃっていないし、そういう発言はしただろうと。しかも運輸省内部でも、十年と、あと買受権の法文の解釈をめぐっては議論があつたということ、当時の状況としてお認めになるわけですね。わかりました。それで結構です。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

それでは、大塚総裁のことに関してはここで一応打ち切ります。

十二時ちょっと過ぎましたから、末沢さんのことは昼食後にやるということで、午前の部はこれでおしま

いにさせていただきます。
では、午後の部は一時から始めます。

(昼食休憩)

隅谷三喜男 (隅谷調査団団長)

それでは、ただ今から午後の部を始めたいと思います。最初に申し上げましたように、午後の部の一応の予定は三時までということになっております。

午前には、事業認定問題に関連して買受権等のことについて、大塚元総裁の読売新聞に出た記事をめぐってのことは一応終了しまして、二回前の一月のこのシンポジウムで問題になりましたもう一人、当時の建設省計画局総務課長の末沢氏の発言についてですが、これも私と高橋さんと、二月五日に末沢さんに来ていただきました。運輸省に同盟の人たちが行って話し合いをしている時に末沢さんがそういう責任の立場からいけば呼び出されているいろいろな問答があったということ、それは末沢さんもよく承知しておりました。そこで、その時の我々に対する末沢さんの答え、それをめぐって末沢さん呼び出して、末沢さんの考えを聞いたということとをめぐって私たちが質問したのに対して、末沢さんの答えの要約を、これも私がお読みします。

一、何ぶん十年以上も前のことで、具体的なことについては明確には覚えていませんが、運輸省からの要請で、三里塚芝山連合空港反対同盟の方々と運輸省航空局長等との話し合いに立ち会ったことはあります。

二、話し合いの中で、土地収用法の解釈に関わる問題が何人かの方からいろいろと提起されました。大半が成田空港に関する事業認定の失効についてであったと思います。

三、その際、土地収用法には、失効する場合につい

て一つ一つ明確に規定されていますので、それに該当しなければ失効しない旨のことは申し上げたとお思います。

四、立場によって受け取り方が異なるようなやりとりもあつたかもしれませんが、二十年たったら効力を失うとは申し上げなかつたと思います。

これだけですが、少し説明をいたしますと、末沢さんの言われたことは、事前にあなたには来てもらつたこの点について答えてもらうというような連絡はなかつた、運輸省とは同じ建物の上下という関係で事務所を持つておりますが、そういうことで運輸省から、この事業認定の失効論について議論されているとかそういうことについて直接の責任者として聞きたいから出てきてくれと言われて出て行つた。したがって、ある答えを用意して出ていったとかそういうことではないということはずまず理解しておいてもらいたいというのが一つのことでありました。

そこで、いろいろな質問に対する答弁というか答えをこの対話の中でしたわけでありまして、その問題の大部分が成田空港に関する事業認定の失効ということであつた、これは自分としても記憶している。その際、土地収用法にはこういう場合にはこのようにして失効するということは明確に一つ一つ規定されているので、そのどこかに該当しなければ失効にはならないということとは言つたつもりだ。「：は言つたつもり」というのが微妙なところかと思いますが、いろいろの質疑があつたのでいろいろな回答はその質問に応じて答えたとは言つておられました。しかし、問題は該当しなければ失効するというふうにはならないでしょうということなどは言つたと記憶しているということであり

ます。
しかし、いろいろな質疑応答がありましたので「四、立場によって受け取り方が異なるようなやりとりもあつたかもしれません」、だから反対同盟の人たちが、これから言われると思いますが、「反対同盟としては末沢

さんの答えをこう聞いた」という時に、その受け取り方が異なるようなやりとりもあつたかもしれませんが、二十年たったら効力を失う、一般論として失うものだというようなことは言わなかつたと思います、というのが末沢さんの我々に対する答えであります。以上です。

何か高橋さんのほうで追加はありますか。

高橋寿夫 (隅谷調査団)

ありません。

島 寛征 (反対同盟員)

運輸省のほうにお伺いしたいと思いますが、反対同盟の「如何なる意味でも事業認定は失効した」という主張に対してお答えがございまして、その中で、

「運輸省のほうは、一九八一(昭五十六)年四月、反対同盟の方々が運輸省へお越しになり、話し合いが持たれた際、収用のお話もおありだということと急ぎよ建設省のご担当にも同席願いました時のことかと思ひます。いろいろやりとりはございましたが、二十年たつては事業認定は失効するという断定的な見解が示されたことはないというふうには承知している」という運輸省の回答がございまして、当時の状況から思い起こすわけですが、さつき読売新聞の当時の大塚総裁の発言について議論がありました。その後、一九八〇(昭五十五年)年の段階は、国会において事業認定の問題について様々な議論がありまして、私どものいろんな考え方をご理解くださった新村議員が国会で建設省の川合さん(計画局総務課長)と議論をしている、そういう国会の議事録がありますが、その後、一九八一(昭五十六)年、私どもは運輸省に伺つて、事業認定がかけられてから十一年目の問題として伺っているわけで、特にこの前、大木よねさんの映画を、実際の強制収用がどう行われたかについての未公開フィルムを皆さんで見

の農家の人々にとって、第一次、第二次の強制代執行はものすごい印象、影響が残っています。二期工事についていつ強制収用されるのかわからない、先ほど検問の問題あるいは監視の問題等もありましたが、結局、当時の状況からすれば、運輸省や空港公団は何とか空港建設を進めるということを精いっぱい行っていて、実際は、その収用される農民あるいは検問されている住民の気持ち、人間の気持ちというものはほとんど理解しないで、あるいは無視をして、全く一方的に空港建設のみを遂行していた。それは、自分たちは飛行場をつくらなければならない立場だからと言えばそうかもしれませんが、しかし、全体的に考えて、私たちが申し上げたいのは、どうして収用される人間の気持ち、大木よねさんの強制代執行があった、ああいう恐怖や、あるいは「収用するぞ」という収用恫喝みたいなものが当時としても十数年続いている、そういう中でどれだけ用地内の農民の方々あるいは周辺の住民の方々、反対同盟の人がこの問題について真剣に考えていたかということについて、まずは理解しておいていただきたいということです。

ですから、私たちはそういう環境や状況の中で、一九八一(昭五十五)年に運輸省に伺って、十年を過ぎた事業認定の問題、「もう強制代執行はできないのではないか、もしやられるとすればそれはまたえらいことになるぞ」という切羽詰まった気持ちで運輸省に出掛けていったと思うんです。

ですから、ご回答のように「急ぎよ建設省のご担当にも同席していただいた」というようなことではなくて、これは国会議員の小川国彦さんにも私たちとしては連絡をとって、事前に「運輸省に伺います、十分検討していただきたい」という気持ちを持って出掛けたいはずなんです。ですから、回答にあるように、末沢さんという建設省の方がおいでになって、私は、いま皆さんにお配りしますが、この末沢さんの収用法あるいは強制代執行に関するご発言は、当時において全く適

切であったのではないかと。先ほど言いましたように運輸省・空港公団は飛行場をつくるためにのみ腐心しておられたと思いますが、しかし、用地内の農民、収用される側の人間の気持ちを心の底にきちんと置いて収用法を解釈している、収用法について説明してくださった、この点について私たちは末沢さんの発言を非常に高く評価しているわけです。

ところが、皆さんは「事業認定が失効するという断定的な見解が示されたことはない」というふうには言われるわけですが、この点について私たちは、事実の問題がありますから、とりあえずこの末沢さんのご発言、我々と末沢さんとのやりとりをテープを起こして持つてまいりましたので、それを読んでいただいて、皆さんのほうにも当然議事録がございましょうから、それと照らし合わせて、ここは間違っているとか、このとおりだったとか、そういうご判断をいただいた上で議論を進めていきたいというふうに思います。

隅谷三喜男 (隅谷調査団団長)

前回の時、私の記憶に間違いがなければ、運輸省側のほうもそれについての記録はお持ちであるように聞いたと思うんです。ですから、今鳥さんから同盟のほうの考え、それにおける末沢さんの発言の解釈について発言があったわけですが、運輸省のほうはそれに対する回答というか、意見でも、どうぞ。

高橋朋敬 (運輸省課長)

まずはじめに、三回のシンポジウムの時に「急ぎよ建設省の担当者にご同席願った」というふうにお話し申し上げた点について申し上げます。

確かに、事前に小川先生の話から、四月二十四日に農民の方々が来られる旨の話があり、その際に建設省の方も同席して欲しいということがあったことは承知しております。その意味で、建設省にも前もってお話ししていた、ご出席して欲しいというふうにお願いは

してあったわけですが、具体的に担当課長さんに来て欲しいと申し上げたのは当日であったということでございます。その意味で、末沢さんのお立場とすれば「当日」というような意識がございまして、急ぎよの意味で「急ぎよ」という表現になったわけでございます。ですから、急に農民の方がお見えになって、急に建設省の方に来てもらったということではないというふうに思います。

それから、今、その時のやりとりについての議事録の抜粋を配布していただいたわけですが、私どもが持っている議事録と比べまして、若干の「て・に・を・は」の違い、言葉の違いはありますが、趣旨としてはこのとおりだろうと思っております。とりあえず、まず確認だけさせていただきます。

隅谷三喜男 (隅谷調査団団長)

それだけでいいですか。こういうやりとりがあったということは運輸省も確認しますということですね。

鳥 寛征 (反対同盟員)

末沢さんの立場ですが、建設経済局総務課の課長ということだったので、当時。

高橋朋敬 (運輸省課長)

その後、機構改革がありまして、現在は建設経済局の総務課というところが主務を所管しますが、この時には計画局の総務課が所管していたということでございます。

鳥 寛征 (反対同盟員)

収用法に関する最高の責任者ということではないのですか。

高橋朋敬 (運輸省課長)

所管している課ですから、そういう意味にはなると

思います。

島 寛征（反対同盟員）

ですから私たちが申し上げたいのは、急ぎよおいでになったとしても、先ほど申し上げたように、一九七七（昭五十二）年から一九八〇（昭五十五）年前後までにわたる空港建設の状況は大変重大な時期であったわけで、そういう中で収用法にも書いてある「十年で失効」とか、あるいは十五年でどうかという様々な具体的な問題が発生しているのです、その時の末沢課長さんの発言は、たまたま偶然行われたのではなくて、一応、国の立場というか行政当局の全体的な考え方を代表したものでないかというふうに私どもは考えているのですが、その点はいかがでしょうか。

高橋朋敬（運輸省課長）

この時の会談と申しますか、その性格がどういうふうに考えればいいのかと思っておりますが、確かに末沢さんが当時は法律を所管している課の課長さんですから、そういうふうな位置づけられている方ではございますが、議事録を読むと、まあ極端に言えば二様のことに触れられているということになるわけですが、その意味ではいろいろとその時に事業認定問題について、その期限に関し何年説ということをいろいろ言われていてそれについて答えていたということとか、運輸省のほうからは話し合いで解決したいということも申し上げていたとか、そういう状況の中で発言されたわけですが、そういう意味でいろんなことを考えながらお答えになったのかなと、いま思っているわけでございます。

島 寛征（反対同盟員）

現在運輸省の最終的な立場としては、法文にないのだから収用権は無期限にあるんだ、二十年たって買収権は消滅するんだと。つまり収用権のみが残っていて、

それも無期限にあると主張されているわけですが、そのことと、この当時の末沢さんの発言の内容とは大きな違いがありまして、我々のほうの主張は……

今お配りしたので、順番に読んでみますから、その後で運輸省のご見解を伺いたいと思います。私たちは先ほど言いましたように、石井武さんとか反対同盟の小川さんとか、様々な方との議論の録音テープを起こしてあるものですから、それは言葉のやりとりで、とりよるものによっては幾つかあるかもしれません。しかし、論旨としては非常に一貫していたのではないかと、末沢さんの発言を私たちが整理してみる限り極めて一貫している発言だという印象なわけです（資料編14・15ページ参照）。

まず一として、末沢発言①にあるように、①というのは先ほどお配りしたテープを起こしたほうの議事録の頭についているものです。

末沢発言①にあるように、土地収用法百六条の買収権に関する規定は二段になっている。第一段は、収用した土地が事業認定から二十年以内で不用になった場合、第二段は、収用した土地が事業認定から十年を過ぎても事業に供用されていない場合、この二つの場合とも、元の地主が収用された土地を買戻せる権利すなわち買受権が発生する。しかし、当時の二期工事用地のように事業認定から十年を過ぎても土地が収用されないで事業に使われていない場合は規定されていない。

そこで、私たちは第二段目の規定のほうから「十年を過ぎたのだから、今後、二期工事内の自分の土地が収用されても、その土地はその段階では空港に使われていないのだから、買受権が発生し、自分がすぐ買受権を行使すればその土地は元のとおりの元に戻るのではないかと。すなわち私たちが反対の意志を曲げない限り、二期工事の中で土地収用しても意味はない、もう強制収用はできないのではないかと」というふうに私たちは申し上げたはずですね。

それに対して末沢課長さんは、収用されていないと

いうことで、不用になった場合を援用して、二期工事第一段目の「二十年の規定に該当する」と答弁した。

それで、発言①の「第二期工事につきましては、その先ほど申し上げました前段のほうですね、二十年というふうひつかかってくるわけです。」

そして、発言⑨の「全然収用していないわけですから、二期工事につきましてはどうなるかといいますが、その前段のほうの規定のほうにまいりまして、認定の告示の日から二十年以内に全く事業の廃止等で、その不用となったもののほうに入ってくるわけです。」というふう言われているわけで、「したがって、二十年までは二期工事内の土地は収用もできるし、買受権も発生しない。」ということで末沢課長は同盟の主張を退けているわけで、発言①の「二十年の間につきましては、収用法の法体系から申しますと、あの買受権の対象にはならないわけですから、収用し得る。」

そして、我々のほうの石井武さんの発言ですが、「それじゃあ、末沢さんのような解釈でいきますと、我々がどこまでも拒否していくといった場合には、最悪の場合には強制収用もやれるんだという解釈になるんですね。」と質問しましたら、末沢さんは「はい」というふうに断言したわけですね。

そして、当然、事業認定から二十年以内に二期工事の土地が収用されて、その収用地が二十年を過ぎて空港施設として供用されていない場合には、その収用地には買受権が発生するとも末沢さんは断言しているわけで、それは発言①と発言⑨の「重ねて申し上げますが、これから先に八年間ですね、この間において収用した土地がですね、現実に事業の用に供されない、航空施設として使われないという時には買受権が出てくるわけです。仮に収用されるとしまして、それが二十年以内に事業の用に供されなかった時には買受権の対象になりますと申し上げています。」このように末沢さんは発言されているわけです。

だから、事業認定から二十年を過ぎれば、収用して

も収用の意味がなくなるのだと、末沢課長は十年を主張する同盟に説明したわけで、それは発言の③「それは二十年たってもですね、その買取、あの収用でできないとなれば、あとは任意買取に頼る以外にない、そういうことになりませう。」

それから、発言の⑦、「ただ、裁決いたしましたとしても、すぐに買受権が行使されましたら何の意味もないわけですから、というような意味では実質的には二十年を経過しますと、収用手続きというのは動かしても意味はないのではないか。」というような発言を末沢さんはされました。

それで、⑦の発言の中で、「事業認定の効力について失効の規定というものは別に設けてありますから、これに該当しない限りは有効に存続しているわけです。」と発言して二十年を過ぎれば事業認定が失効するといふような言葉では認めてはいません。しかし、あの事業認定の最大の目的である土地収用について、「二十年が過ぎれば二期工事に買受権が発生し、収用しても買受権を行使されれば収用の意味がない。であれば後は任意買取に頼る以外にはない。」そのように一貫しておっしゃっているわけですね。

運輸省のほうは二十年過ぎても収用権は無期限にあるんだというふうにおっしゃっているわけですが、当時そのように末沢さんの立場や考え方から申し上げて、私どもとの会見の中で、今運輸省がおっしゃっているような主張のされ方はしてないというふうには私は考えるわけですが、その辺はいかがでしょうか。

高橋朋敬（運輸省課長）

今見せていただきましたペーパーについてちよつと、引き続き検討させていただきますが、私どもの末沢発言の読み方ですが、いろんなことはおっしゃっておられるのですが、一番素直な法律論の部分を読んでみた時に、明確に失効の規定に係ることについての文言の部分があるわけですが、それは失効規定に該当しない

と失効はしないということをあの末沢課長の発言の中に「認定そのものの効力はですね、確かにこんな長いということは予想しておらなかったと思うんですけども、失効の規定というものは別に設けてありますから、ここに該当しない限りは有効に存続してあるわけです」というふうにおっしゃっていて、ギリギリの法律論というのはいかに再確認する格好でおっしゃったのではないかとこのように思っているところがございます。

それ以前の段階の部分につきましては、そうでない解釈も可能なような表現振りもあったということだと思いますので、まあ統一的にどう考えるかということになるんですが、非常に苦しいとは思いますが、どちらかのほうに軍配を明確に上げたということではないようなふうにお読みをいただくと私どもは思っているわけです。

だから、私どもとしては、法の規定に則った説明の部分を理解したいと思っております。

石毛博道（反対同盟事務局長）

その前にちよつと確認させていただきますが、運輸省は運輸省の都合のいいところの発言を取り出したいというふうにおっしゃるんですが、我々はそういうふうな立場じゃなくて、冷静に全部の末沢課長の発言を分析して、確かに法の規定に失効の規定はないということも言っておりますね。

けれども同時に末沢さんは、二期用地について二十年過ぎると買受権が出てきて収用裁決を動かしても意味がない、裁決された途端に買受権が発生して、動かしても意味がないと。つまり法文上、失効はしないけれども実質的効力はなくなるといふふうに明確に答えているんですね。

それから、その後で、これは二十年を問題にしてギリギリ二十年だと。それで任意買取しかない、二十年過ぎたら任意買取しかない、それ以外ないですと明確に発言しているんですが、これをまず事実として我々

は確認したいんです。そういうふういきちんと末沢さんが発言しているというふうには確認したいんですが、それは立場のとりようじゃなくて、そういう発言があったということを確認したいんですが。

高橋朋敬（運輸省課長）

実は私どもの申し上げた部分以外のところについては、いろんな末沢さんの発言を組み合わせていった場合に、二十年たつと収用ができなくなるというように受け取り方ができるような言い方はしている、受け取れるようなところもあるとは思ってはいるんです。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

ちよつと今のおしまいのところの一言、もうちよつとはつきり言ってください。

石毛博道（反対同盟事務局長）

イエスカノーかで結構なんですよ。

高橋朋敬（運輸省課長）

あのですね、実は私ども一番つらいのは、①の末沢発言のことを、条文を引用しているところを見ますと、第一段のほうですが、「事業の廃止なり変更なりによつて不用となったものについては事業認定から二十年をたてば買受権が発生する」とおっしゃっているんですが、条文上は逆に書いてあるんですね。そこがちよつとつらいんです。ですから、趣旨を汲めばそういう前提に立っておられますが、発言をずっと読み合わせていくと、二十年たつたら収用できなくなるといふような趣旨のような受け取り方をされるようなこともおっしゃっているんですが、その前提とされるところがちよつと条文と違っているんで、実はちよつと苦しいわけです。

したがって、私どもは法律の条文どおりに書いてあるところについて、これが末沢さんの法律論として一



そうすると、それから一年間、末沢さんが発言するまでの一年間、この問題について建設省は当然何度かの議論をしているわけですね。その上でこの末沢さんの発言ですから、かなり当時の建設省の議論を踏まえた発言じゃないかというふうに思うわけです。その上で末沢さんがそう発言している、その内容に沿った発言であっても、二十年を過ぎてしまえば強制収用できないというふうに当時の建設省が答えているということが重要じゃないかというふうに思うわけですが、その点はいかがでしょうか。

高橋朋敬（運輸省課長）

ちよつと我々そういうふうに考えてなかったものから、今俄かに論理が整理できないのですが、例えば新村議員の質問も、確かにおっしゃっているように、一年以内と四年以内とか、あるいは未来永劫に土地収用法は有効であるのか、土地所有者を拘束する力があるのかということは何っているわけですという質問に対し、川合説明員は「期限内に所定の手続きがなされております」ということで、事実しか答えてない。

これは何かというのは推測するしかないのですが、おそらく建設省としては二十年もの長い間この収用法が動かないでいるということも思っていないから、未来永劫という質問については答えようがないということだったんじゃないかと思われんです。まあ収用で解決するのか、それとも話し合いで解決するのは別として、そんなに長いことが続くというふうに思っていないかったというの、一つの推測としても成り立つのではないかと思うわけです。

ですから、川合さんの発言と末沢さんの発言と合わせ読むというようなことは、法律論としてちよつと読みづらいというのが今の偽らざる気持ちなんです。ちよつと法律的にはうまく答えようがないところは申し訳ないのですが。

島 寛征（反対同盟員）

当時の段階で、今高橋さんが言われたように、細かいことをいろいろ申し上げてもしょうがないと思いますので、私たちとしては、当時運輸省や建設省の間で、十年を過ぎた事業認定の問題、あるいは強制収用の問題をどうするかということについてかなり深い議論が行われたのではないかなというふうに、末沢さんの発言を見て思うわけですが、当時は、収用裁決申請を農家の土地や家屋にかけて収用委員会が動かずに二十年もたつというような、二十年という時間は時効の問題もあるわけですが、その辺は後でまたじっくり出てくると思いますが、とりあえず、まさか二十年も収用法をかけた状態で空港問題ないしは用地の問題が残っていくというふうには考えていなかったのではないかなというのが実際の状況ではなかったんでしょうか。

高橋朋敬（運輸省課長）

それはおっしゃるとおりです。私も二十年以上もかかるとは思っていませんでした。

石毛博道（反対同盟事務局長）

ここで末沢発言が重要なのは、末沢さんは苦しいと思います。あと八年残して、反対同盟の当時の主張は「十年で失効する」という主張だったんですね。建設省としてはこの十年失効説を何とか崩したいということとどうこういう見解になったと思うんです。まさかもう八年も空港が出来ないなんていうことはないだろうというのが末沢さんの気持ちの中にあつたというふうに思うんです。だからこういうふうになってやっとな年失効説をクリアした、やれやれということろだと思っただけで、建設省としては、そこが本心じゃないかと思うんです。だからちよつと無理があるし、それは仕方がないと思うんです。無理にクリアして、それで今日二十年もたつてしまった。

だから当時の状況を考えると、きちんとたくさん

意味では画期的な意義を持ったわけですが、収用される側にも、ただ黙ってやられるんじゃないかって買受権という権利があるということが明らかになっただけでも非常に意義があるわけです。

その後、この末沢発言のある前の年に国会で、前回に議事録を配りましたように、社会党の新村議員が、じゃあ事業認定あるいは強制収用というのは無期限にできるのかということは何度も何度も、当時の建設省の土地収用責任者に尋ねているわけです。その川合さんという当時の責任者は、何とかはぐらかして「そうだ」とか「無期限でできる」とは一言も言っていないわけです。「できるならば速やかに裁決するのが望ましい」というふうにしか答えてないわけです。

議論を経てこういう見解になったと。テープを聞いてみるとわかりますが、彼は全部それで答えてますし、資料を見たり法文をひっくり返して見てませんよ、彼としては全部の筋道をきちんと頭の中に入れて、それで反対同盟に説明しているというのがよくわかります。実際にテープを聞いてみるとよくわかるんです。だからそういう意味では末沢さんは一つの見識というか、きちんとした結論をもってこういうふうの説明された。ここで非常に大事なものは、法律上、法文に規定がないから失効はしないんだ、だけど二十年たったら効力はなくなりますが彼は思っているんですね。「失効」と「効力がなくなる」ということを言葉として明確に彼は分けて答えているし、彼の本心はそこにあるんじゃないかと、我々はテープを聞いていて非常に強く感じました。

だから、こういう議論の過程とかそういうものをみてくると、二十年たつて収用権とか事業認定の効力が突然永遠になるということの説明が絶対につかないというふうに我々は思うんですけれども。

高橋朋敬（運輸省課長）

末沢さんのテープを聞きました。決してあわてているわけではないし、冷静に答えていることも事実だと思います。ただ一つだけ、条文の始めの部分がちょっとおかしいという感じがするわけです。したがって、私が先ほど推測しようなことを入れないと末沢さんの発言が私どもの理解がしにくいなということになってくるわけなんです。後は末沢さんが二十年もかかるということは頭になくて発言されていたということを含み取るしかないのかなと思うんです。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

私などがここで発言すべきかどうかわかりませんが、今配布していただいた資料を読む限りは、言われたように法律としての失効論という意味では末沢さんは必

ずしも失効論の上には立っていないかと言っているんじゃないか。けれども、事実上効力は失われるというふうにも言っているというように解釈できるんじゃないかと思いますがね。

相原亮司（反対同盟員）

事業認定失効論とかいうと何かすごく固い議論のように感じるんですが、そういうことを一回取り払って、果たして無期限に強制収用できるか、今後強制収用ができるのかという議論なわけですね。ところが、二十年以上たつて、予想してない、非常に曖昧だと曖昧なままに無期限に強制収用ができるというのは非常に問題があると思うんです。最初に反対同盟が「一体、強制収用はなぜできるんだ」と言った時には「土地収用法にこういう規定があって、こういう手続きを踏んだからできるんだ」というふうに答えて、今度「なぜ無期限にできるんだ」と言ったら「法律が曖昧で何も書いていからできるんだ」というような議論をされたんでは、誰も納得するわけにいかないわけですね。強制収用というのは相手の意志に関わらず土地を取るわけですから、それなりのきっちりしたものではなくちゃいけないわけですよ。それが、ここでの議論は曖昧なまま他人の土地を収用できるといことが一体許されるのかどうかということが議論になるのではないかとこのように思うわけです。

宇沢弘文（隅谷調査団）

末沢さんという方がどういう発言をされたかということについていろいろ問題になっているんですが、今事実二十年が過ぎていくわけですね。この末沢さんの発言の中に「二十年が過ぎれば二期工事用地に買受権が発生し、収用しても買受権を行使されれば収用の意味がない。であれば後は任意買収に頼る以外はない」、これが今運輸省の正式なお考えと考えるとよろしいでしょうか。

伊藤鎮樹（空港公園室長）

先ほどちょっと申し上げましたことを若干繰り返して申し上げることにしますが、いま配布されております発言詳録の①で、最初の三行目のところで、事業認定から二十年たてば買受権が発生するというふうな土地収用法百六条の第一段のほうの規定しているという前提で末沢さんはこの発言をしておられるわけですが、ところが実際には、二十年以内に事業の廃止があった場合に買受権が発生すると。したがって二十年後のことについてこれは規定しているわけではないわけですが、その前提で二十年たつと買受権が消滅するという前提で、これが法律上の規定振りなんです。ここで二十年たてば買受権が発生すると、ちょっと条文と違うお考えがあって、そこで⑦にまいるわけですが、そこで「ただ裁決いたしましたし、すぐに買受権が行使されたら何の意味もないということ、というような意味では実質的には二十年を経過します」というご発言になってくわけですが、これは二十年たつと買受権が消滅じゃなくて発生するという一つの誤解があつてこのところの発言ができていのかと、そもそもまあ読めますものから、そのところも合わせてご理解いただいたほうがということでございます。

宇沢弘文（隅谷調査団）

私はそういう論理関係をお尋ねしているのではなくて、運輸省は、二十年たつた現在、先ほど言いましたような形でお考えになっているのでしょうかと質問したわけです。

高橋朋敬（運輸省課長）

イエス、ノーで言うならば、私どもはそういう見解をとってないということです、法律論としては。

宇沢弘文（隅谷調査団）

その根拠というのは今言われた…。そうすると事業

認定から二十年たって、収用もされていない、もちろん供用も使用もされていないという状態をどういうふうにお考えになっているんでしょうか。

高橋朋敬（運輸省課長）

ご質問の趣旨は、法律論なのか実態論なのか、ちょっとわからないので…。

宇沢弘文（隅谷調査団）

現在の状況を運輸省としてはどういうふうか、この収用法の関係でどういう状態に置かれているというふうにお考えになっているんでしょうか。

質問の意味がわかりませんが。僕も収用法は難しくできていて、つまり今おっしゃったことはわかるんですが、事業認定から二十年間収用もされない、もちろん事業に供用されていないという状況ですね、今は。

それは土地収用法のコンテキストで言うかどうか、状況になっているんでしょうか。

高橋朋敬（運輸省課長）

収用法の中では…。

宇沢弘文（隅谷調査団）

空白というんでしょうか。

高橋朋敬（運輸省課長）

いや、空白というわけではなくて、二十年たった時点で法の規定を読むだけのことだと思うんですが、法律論として言うならば。

宇沢弘文（隅谷調査団）

そうすると、どういうふうにお考えがいいんでしょうか。

高橋朋敬（運輸省課長）

したがって、二十年たっても収用権はあるということですね。

宇沢弘文（隅谷調査団）

それで、買受権はもう消滅している…。

高橋朋敬（運輸省課長）

買受権は明確に二十年で消滅すると規定がございませうから、二十年たっても買受権とは関係がないですね。

河宮信郎（隅谷調査団）

関係がないと言われますが、買受権というのは発生しないうちに消滅してしまうことになるわけですね、そうすると。一度も発生しないで消滅してしまうことになるわけですね。そうするとこれが権利として言えるのかどうかということ自体が疑わしくなる。普通であれば十年プラスアルファで発生して二十年で有効期限が切れて買受権が失われるというのが普通の解釈ですね。今の運輸省の解釈では、十年プラスアルファで発生して二十年で消滅する、この権利が消滅してしまったのに収用権のほうはずっと存続したままということになると、この買受権は発生しないうちに消滅するという非常に妙な権利だということになるわけですね。

高橋朋敬（運輸省課長）

買受権というのは単に期間が経過すれば発生するわけじゃないわけですね。要件を書いてございませうから、だから二十年の中にあるいは十年たった時点でその要件に該当しているかどうかという一つの実態判断があるわけですね。それに該当しなかったというだけのことなんですね。だから一度も使われることなくというのは、それは適用要件に該当するかどうかの実態判断をまずしなければいけないわけですね。

河宮信郎（隅谷調査団）

そういう点で言えば確かに供用しなかったことが不用品であることになるとかという議論はあり得ると思います。今のようには無期限に有効であるという考え方だと、買受権は発生しないうちに消滅するという形になるし、土地収用権という市民的権利への緊急的な例外措置が文言上は無期限に有効であるということになってしまふ。こういう非常に奇妙な結論が導かれるという矛盾はあくまでも今の運輸省側の見解にははらんでいるように思います。

高橋朋敬（運輸省課長）

法律論として議論するか実態論として議論するかで分かれるわけですが、法律論としては、事業認定の目的と申しますか収用の必要性が期間の経過によって当然には失われなければならず、それが失われたとするならばそれは失効しなければならぬ。しかし、その認定の必要性が失われることについては法律の中に明確に場合が書いてあるわけですね。それ以外には必要性を失わせるような事態ではないわけですね。となると、法律論とすれば、必要性が限りはそれは失効しないということになってしまふわけですね。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

質問していることは、失効についてはそうなるであろうと。すると買受権のほうは期限があつて使えなくなつてしまつて、片方だけは無制限に権利が保有されるというのでは、市民権としてアンバランスではないか、これはどうかと。

高橋朋敬（運輸省課長）

議論は幾つかの論点に整理できると思いますが、買受権が発生するような事態でありながら買受権が発生できないまま解かしてしまうのはおかしいではないかという実態論的な批判が一つありますね。これについ

る大前提を踏みはずしているんじゃないか。国だけの収用権が永久に存続するから後はなしでいいんだというようなことでは、この先は暗闇ばかりですよ。そういうことがないように、ここでしっかりと二十年たった予想しない時点での収用問題のあり方を考える。曖昧なままでは、我々は国民の権利がなくなつた時点で国の収用権自身もなくなつていくんだというふうに考えるのが大前提だろうと思うわけですが、その点はいかがでしょうか。

高橋朋敬（運輸省課長）

二つのことがあると思うんですが、買受権との関係においては、買受権の発生する要件である「二十年までの間に不用になつた」ということがあつて、それが救われないうまま二十年をオーバーする、ひどいじゃないかという議論があるのかどうかということがまず一点あると思います、法律論だけで言いますと。

もう一つ論点としてお示したいのは、今私どもは収用で物事を解決したいというふうに申し上げているわけではなくて、こういう法律の解釈論ではなくて、この事業認定までしてお願いしている空港づくりについての公共性と申しますか、そういったことについて議論していただく中で話し合ひで物事を解決したいということをお願いいたします。

ですから、今の相原さんのお話に対しては、法律論的な答えではないけれども、実態論的には話し合ひで私たちが物事を解決したいということをお願いしているということ、また、そのためにも村岡大臣回答もいたしているわけですし、この精神を汲んでいただきたい、私たちも末沢さんとは違った意味で話し合ひで解決したいという意味で今日いるわけなので、そのことをご理解いただきたいと思うわけです。

島 寛征（反対同盟員）

高橋さんのおっしゃることが、二十年収用法に基づ

いていろいろやってみたけれども、二十年も使つてみて大して効果のない収用法だから、それによるんじゃないかと話し合ひでやりましょうというふうにもいられるんだとしたら、とつても都合のいい話でありまして、我々はこの二十年間余りこの事業認定あるいは強制収用ということによって様々な権利が制限されたり、農家としての生活の不安がつつていたり、先ほど話があつたように検問の問題等で生活上非常に制限が加えられてきたという実態があるので、私たちは、法律に書いてないから、あるいは収用権は無期限にあるんだというふうには運輸省が言われるのではなくて、本当によく考えてみれば、収用権の期限の問題は実は法文上では無期限ではなくて、私たちが買受権を問題にしているのは、リンクさせようとかいうことではなくて、内容として収用法が目指している目的に照らして、そのところは非常に不確定のまま残されているのではないかと。それを運輸省が法文に規定がないから無期限なのだとするのは非常に乱暴なのではないか。そのことは先ほど言いましたように、現に用地内での収用法の下に置かれて事業認定をかけられて収用裁決申請を申請されている、そういう人間が現に二十年も生きていて、そのことが非常に大きな不信感になっている。検問の問題もそうですね。それで運輸省が幾ら話し合ひだと言つたところで誰もそれを信用しないのが現実ではないか。そのことをもう一回きちんとこの際考えていただきたいというのが私たちの願いなんです。

もう一点、さつき末沢さんのことを持ち上げてしまつたので申し上げておきますが、もし伊藤さんの言われるような、①のところでは末沢さんが間違えておられたとしたら、十年から二十年の間は買受権は発生しないんだ、二十年たつてから問題なんですよというふうに言つてることと同じになりますね。そうすると、私たちは石井武さんが言われるように「じゃあ強制収用もあり得るんだな」と覚悟を決めて戻ってきた

わけですね。いま二十年たつてみたら「実は、末沢さんが言つてゐることは間違いで、本当はその十年間に発生して消滅しちゃつたんだ。だから今後は収用権しかないよ」、これではペテンじゃないですか。そういう考え方で何とか飛行場だけ、滑走路だけつくりたい、そういう考え方が今の対立問題を生んで飛行場が二十年たつてもできないという事態になつていっていると思ふんです。そこを根本的に考えましょうというのがシンポジウムの意味じゃないですか、それをお聞きしたい。

高橋朋敬（運輸省課長）

今島さんのおっしゃった点について、あまりにも法律論的なことだけ申し上げていて大変申し訳ないなと思ひ続けているんですが、検問の問題につきましても午前中の議論の中で、私どもとしては認識申し上げた、長い間の皆さんのお気持ちに思いをいたしている旨申し上げたところであるわけです。そういうことを頭に置きながら成田空港問題を話し合ひ解決したいということをお願いいたします。

同じように事業認定の問題につきましても、私どもの論理からすれば、事業認定の必要性が消滅しない限りは有効であるということになるわけですが、しかし、その事業認定に伴うものとして行為制限をせざるを得ないということがあるわけです。確かに短い期間であればそう苦でないかもしれない、かかる身になつた者は短い期間でも苦かもしれないが、仮にそうだとすても、長期間に及んだ場合にそれは酷い苦痛だということに前回おっしゃつたわけですね。例として話されましたが、ご自分の土地の形質変更や処分をする場合に支障が生じるとか、家が古くなつたための建て替えの問題とか、お子さんが大きくなつたための増築だとか、農作業に必要な建物の設置とかいったことがあつたわけですが、それはそれなりの物をおつくりになつたとは思いますが、そういう制約があるということの中で思ふものもつくれなかつたということの趣旨だろ



うと私は承りましたが、それと確かに長い年月事業認定がかかっていることに伴って将来設計の問題などについても問題があったんだとおっしゃったわけなので、そのこと自身についての認識は持たなければいけないというふうにも思っているわけです。そういうことを率直に受けとめた上で、このシンポジウムなどの話し合い解決の場に臨んでいきたいなと思っているわけです。だから法律論を離れて私たちは実態論としてはそういう気持ちでもってこの話し合い解決に臨んでいるということをやまずご説明申し上げたいと思うわけです。

宇沢弘文（隅谷調査団）

今の高橋課長のお話、よくわかるんですが、僕は全

く素人ですが、やはりこの法律はどんなに読んでも十年が過ぎたら買受権が発生して、強制収用あるいは事業認定は「失効する」という規定がない以上はしない。だから強制収用はいつでもできる。しかし、買受権が発生しているために強制収用しても買戻されてしまう、その意味で収用意味がないというこの末沢さんの発言は、「二十年」を「十年」に変えれば法律にびったり合うように思っています。そこをなぜ一番の責任の方が非常に明白な条文を読み違えて、それを根拠にして二十年ということを持ち出されたのか。今、島さんが言われたように勘ぐれば何か意図的であったと思わざるを得ないような発言でもあるわけですね。

私、先ほど、運輸省として現在の時点で法律の条文をそのまま読んで、十年が過ぎてしまっている、二期工事用地には買受権が発生していて、それは消滅していない。だから強制収用はできる、事業認定は有効である。しかし収用しても買受権が行使されてしまえば収用の意味がないから任意買収に頼るしかないというのを、今の運輸省のお考えを、希望的期待でお聞きしたわけですが、ちょっと話が面倒くさくなったので申し訳ないのですが、その点を再度…。

望月鎮雄（運輸省審議官）

立法論としては先生のおっしゃるようないろいろな考え方はあると思います。先ほどの相原さんのお話や皆様方のお話もいろんな制度の組み立てはあり得ると思いますが、現在も有効に機能している、中身が良いか悪いかは人によっていろいろ議論があると思いますが、有効に機能している法律の体系の中においては、私どもが先ほど来申し上げている法律論としての考え方は申し訳ないですが変えようがない。

そこで、実態的に、先ほどから高橋課長がしきりに申し上げておりますのは、こういう法律論でお互いにギリギリ攻めぎ合ってみても良くないんじゃないか、むしろ平和的な話し合いを求めてお互いに話し合っ

何とか良い解決を得ようという観点から、ギスギスした法律論を離れて実態的な中身として問題を解決しようじゃないませんかというのが何となく私どももこのシンポジウムを開いた趣旨なのではないかなという感じがいたしているわけでございます。

宇沢弘文（隅谷調査団）

ちょっと理解させていただきたいのですが、今の運輸省のご主張は、こういう論点でなくて、事業認定から十年過ぎても土地が全部供用されていない場合には買受権は発生しない、それは一部でも工事がされて空港が機能している、一部でも使われていれば第二段の要件は満たされないというご主張だったように思うんです。ところが、末沢さんの発言の中の最後のところに「収用した土地がありまして、ある一部分が事業の用に供されないようなことがあれば、それについては買受権が発生します」とおっしゃっている。これまでの運輸省のご主張とこのところはかなり違うので、論点を少しお変えになったのかなと思うんですが、その点はいかがでしょうか。

高橋朋敬（運輸省課長）

この文の読み方もちょっと苦労しなきゃいけないんですが、十年たった先二十年までの期間ですから、法律論から言えば、私どもの解釈では、十年たっても自然事業の用に供さなかった場合には買受権が発生するというふうにも申し上げていて、一部でも事業の用に供していれば、つまり工事に使っていればそれは買受権が発生しないという見解をとっているわけですが、建設省もそれが多数説ですが、その意味では十年たっても買受権は発生しない。十年から二十年の間は不用と申しますか、この「不用」は別に十年にしばらくはないと思いますが、不用になった土地があればそれは買受権の対象になるというふうにも書いてあるわけですね。そうするとこの部分の読み方は、不用になるようなこ

とを想定して使われた言葉ではないかなと思うしかな
いんですが。

宇沢弘文（隅谷調査団）

末沢さんは「事業の用に供さない」という言葉と「不
用」をはっきり分けて使われているんですね。「不用」
というのは、収用して実際にそこに事業が行われてそ
して不要になったという意味で不用なんですね。「事業
の用に供さない」というのはまだ建物を建てたり工事
をしていないということですね。この一番最後の
ところは、収用した一部分だけ使って、残りを十年間
事業の用に供さない所があればそれについては買受権
が発生する。したがって強制収用してもその部分は直
ちに買戻されてしまうということ、ただ十年と二十年
の違いがありますけど、末沢さんはそのところを見
事に十年を二十年というふうにすり変える作業をして
いるというふうには私はこの発言を読んでるんですけ
ども。

高橋朋敬（運輸省課長）

「事業の用に供さない」という言葉の意味は、そこ
を空港として使わなきゃいけないという意味ではなく
て、工事をしていけば事業の用に供するということに
なりますね、そういうふうに使われているわけですが、
ただそこで一歩進んで空港施設として使われないとい
うふうにおっしゃっているの、言葉に行き過ぎがち
よつとあるなという感じをしているわけです。だから
ここで言わんとすべきことは、不用、つまり空港とし
てそれは使わなくなるんだと事業者が意思を決めて、
客観的にもそうだとした事態にはそうだねという意
味しかないんですね。

宇沢弘文（隅谷調査団）

法律論に入って恐縮ですが、やはり土地収用法は、
先ほど繰り返し申し上げたんですが、我々国民の非常

に重要な権利に、下手をすると信頼に関わるような非
常に重要な法律で、その解釈、実際にそれをどうい
うふうに使うかということについて慎重にしてください
たい。ここで法律的に有効であるかどうかということ
をまた議論すると、双方の立場があると思います。が、
実態として末沢さんの言われたように、運輸省として
はそういう方向で考えていただきたいということを重ね
てお願いしたいと思います。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

反対同盟のほうで最後に言われたことも、ある意味
で宇沢さんの言われたこともそうですが、法律の解釈
論というのでやりますと、末沢さんの言ったことに多
少の行き過ぎた言葉があったとか何とかいうことはあ
り得るでしょうし、それが同盟の運動に対してある種
の影響を持った、それがどこかで空中分解したような
ことになっては引くに引かれないというか、立つ瀬が
ないというようないろいろあるかとも思います。か
ら、実態的な問題ですね、末沢さんに会って話をして、
この問題をどういうふうに理解したら良いかというよ
うなことについて実態的なある理解を持って運動を展
開されてきて、それが今度は運輸省側の解釈がその時
と同じであるのか、どうも少し違ってきたようにも受
けとれるわけですが、そして運輸省のほうもまあそこ
で問題があったようなことは多少認めておられる。で
すから末沢さんの言った法解釈自体が間違っていたん
じゃないかというようなこともあったわけですが、そ
れはそういうこともここで一応はつきりしておいたら
いいと思うんですが、どうでしょうか。そして運輸
省側のほうは、そういう法解釈の問題ではなかなか片
がつかないので実態的なことを話したいというように
も言われているんですが、おそらく同盟の側にしてみ
れば、実態的なことでいろいろ引かかっていること
があるからそれはそれとしても、あるところで整理だ
けはしておいてもらいたいという気持ちがあるんじや

ないかと思うんですね。ですから、今までのことにつ
いて運輸省側がどう整理をして、実態的なことを踏ま
えても整理をされるかということとはちょっとやってい
ただいたほうがいいのではないかと。質問に対してその
時その時いろいろ答えておられますが、ちょっとここ
で何でしたら休憩しまして、もうおしまいに近いんで
すが、しかしこのことはできればきょう決着をつけて
先に進みたいと私などは思いますので、十分ほど休憩
して、その間、運輸省、公団のほうもちょっと相談さ
れて、少し整理して実態的なことも踏まえて、法解釈
のことでの話としては、かつてこういう点での多少
の間違いがあったというか、どう言われるか知りませ
んが、こういうふうに理解をし、今日もこう理解をし
て、その間において問題があれば問題としてはつきり
し、今日の収用法がどうなるかということとは問題です
から、今後それについてどう考えるか、ちょっとその
点を整理しないと、同盟のほうも先に進みにくいんじ
やないかと思えますがね。
：。 そんなことはない、続けてやりたいとおっしゃれば

望月鎮雄（運輸省審議官）

先生のお言葉に対して大変恐縮ではございますが、
私どもの立場は決して曖昧なわけではなくて、法律的
には正直いってはっきりしております、変更するこ
とは不可能でございます、はっきり言わせて。ただ、
私どもはこういうシンポジウムを開いて、そういう強
権的な手段をとらないで平和的な話し合いを通じてこ
の問題を解決したいと決意したのは、まさに法律を離
れて実態の世界で誠意を示して何とか良い解決を図り
たいということになってきているわけでご
ざいますので、法律論ということになりますともう他
に動きがないので、全く一つの答えしか出てまいりま
せん。ですから休憩をしても全く変化はございません
ので、その辺は、法律がおかしいから実態はこうしま

すという言い方は私でもできませんので、それは誠に残念でございますが…。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

そうすると末沢発言の最初のところは全く間違いでございますと、こう公認するわけですね。

伊藤鎮樹（空港公団室長）

先ほど島さんからちよつとお話があったのもう一度若干釈明させていただきますが、私自身この末沢発言が間違いであったとかどうとかということではなくて、この発言を分解し、詳細に大前提、小前提を入れながら土地収用法の解釈をする、そういうのとちよつと違う、もうちよつと粗い議論であるという意味で申し上げたわけです。事実そういうことなんです、その点ちゃんとしたご説明をきちつとすべきではなかったか、そういう問題として受けとめますと、きちつとしたご説明をその都度その都度してきたかという意味については、これは大変我々自身反省しなければならぬことが多いと思っております。そういうことも含めて、ここでは法律論の問題としてはきちつとお話しもさせていただきます、しかしながら、先ほどから運輸省が申し上げておりますように実態的な問題については実態的な問題としてきちつとお話しさせていただきます、そういうことで進めさせていただきますという意味も込めまして、先ほど若干この発言をいろいろ分解して演繹していくというこの姿だけはちよつと、若干それでいきますとかえって法律論にしろ実態にしろちよつといろいろな問題が出てきちゃうのかな、誤解が出てきちゃうのかなというのを申し上げたということでございます。

石毛博道（反対同盟事務局長）

もう一言言わせてもらいます。我々は歴史的な経過とかそういうものを全部無視していきなり実態論にい

くというふうにはまいりませんからね。あなた方は今回の回答で、運輸省の見解としては昔も今も変わっておりませんと回答しているわけですから。ところが、末沢発言といま運輸省が展開している見解とは明らかに違う部分があるというふうにご我々は理解するわけです。それは確かでしょう。確か二十年たったら収用できません、任意買取でやるしかないですとも言ってますし、当時の末沢さんは、いま運輸省が言っているように、一期を使っているんだから二期には買取権が発生する余地はないという見解をとってなかつたわけですね、それはさつき宇沢先生が指摘した点ですが、そういう意味で当時の末沢さんの発言をきちんと読めば、いまの運輸省の見解と多分に違うところがあるというのははっきりしていると思うんです。それをあなた方は「そんなに違ってない」と言うけれども、少なくとも誤解を与える部分は多量に存在するというふうにご我々は思うわけです。そういう意味では「昔も今も全然我々の主張は変わってない」と言うのは非常に無理がある。そのところを全部抜きにして、いきなり実態論でいきましようというのはおかしいんじゃないですか。しかも、時間的経過については、成田がこんな時間がかつた、だから収用法の法理論上からいってもおかしい、収用法自体はこんなに時間がかかることを予想してないんだ、成田は異常な事態だという見解も一部にはあるわけですね。そういうことを全部議論を抜きにして、いきなり我々実態論にはいけないということだけは申し上げておきます。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

私も末沢さんに会って、末沢さんがいろんな質問に対して、まあ受けとり方によっては同盟側が理解されるような形の言葉もなかつたとは言えないだろうと、けれども自分で本当に言いたいことはこうだったとか言われているわけですがね。しかし、その辺のところは聞いた者にすればいろいろ解釈しているわけですか

ら、それは知りません、それは責任持てませんだけじゃちよつとまずいんじゃないですか。だから、そのところは我々としては末沢さんの発言についてはこういうふうにご理解し受けとめて、その点では今とどこが一貫しているのか。それでも納得はいかないかもしれないが、一応はそういうことをきちつとしないと、今言われたように先に進めないんじゃないかな。

島 寛征（反対同盟員）

隅谷先生、いづれにしてもちよつと休憩をお願いしたいんです、我々としては。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

それでは、とにかく十分ほど休憩をいたしましょう。

（休憩）

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

途中で休憩をいたしました、もうあまり時間が無いのですが、せっかくここまでできましたから、ちよつとばかり時間は延長させていただきますと思います。

それで、先ほどの続きであります、どうぞどうか、私はまず運輸省側のほうに何か言ってくださいと言ったんですが。

高橋朋敬（運輸省課長）

いろいろと申し上げている中で私たちが真意として申し上げているところが多少うまく伝わってないかなという気持ちもしますが、末沢発言問題は確かにいろいろな読み方ができるといふようなことだろうとは思いますが、私どもとしては、かねてから申し上げているように二十年を経過しても法的には収用権があるということをお願いいたします。

それについては、法的にはそうなっているけれども、村岡回答ではつきり申し上げましたように話し合いで解決したいということをお願いして、私どもにすればそういうことであるということを重ねて申し上げたいと思います。

あと、そういった見解であるならば、なぜそういうことをわかりやすく説明してこなかったのかという点が残るわけですが、それについては私どもがその時点その時点で必要なことしか申し上げてこなかったということと、あるいは末沢発言に関して言うならば、私どもの見解はこうですということさらによりはつきりと申し上げるべきだったし、それは結果として解釈を変えてきたというような指摘にもつながったというふうに思うので、その点については大変遺憾に思っているということです。私どもの解釈としては法律論は事業認定は二十年を過ぎてもあると言わざるを得ない、しかし、あくまでも話し合いで解決したいということを重ねて申し上げたいと思います。

隅谷三喜男（隅谷調査団团长）

同盟はどうですか。

石毛博道（反対同盟事務局長）

いろいろ問題点が浮き彫りになったと思いますが、今の時点で考えるに、末沢さんも当時言ってますが、事業認定の効力そのものは、こんなに長いということには予想してない。建設省の松富さんという方も「二十年も放っておく事態は立法上も予想してない」というふうに言っておられるし、この見解については双方一致できると思うんです。

それで、こういう状況が生まれたということについては、一つには、収用法の法文自体に非常に無理があるんじゃないか。つまりたくさんの解釈が生まれるような法文がおかしいんじゃないか。憲法に保障された財産というものを無理やりに取り上げようという法律

なんだから、もつときちつと厳密に、誰が読んでも一つの見解しか出ないような法文であるべきだろうというのが我々の見解なんです。しかも、何も書いてないから無期限だというのは非常に荒過ぎる、論理的に飛躍し過ぎるんじゃないか。松富さんも買受権というのは事業をする側の怠慢を戒めるための規定だということに言ってるわけですね、そういう取り方もあるところ。ところが、その買受権が二十年で消滅して、怠慢を戒められるほうの起業者がいつまでも取れるんだというのはやはり論理的に無理があるだろう。つまり立法の趣旨、立法された時の精神からいって我々は非常におかしいんじゃないかと素朴な議論を言っているわけであって、細かい点で論争しようとかいうのは本意ではないと思うわけです。

そういう意味では、これは最後まで法律論でいけば水掛け論になりますから、一つのこのシンポジウムをやった成果というかそういうものとして、収用法それ自体がどういふ問題点を含んでいるかということについては、隅谷調査団のほうで中間でもいいですから何らかの答申というか意見具申というものをしていただきたいと考えます。

それで、やはり実態的な面で運輸省が対処していきたいというのであれば、すでに運輸省としては「いかなる状況のもとでも強制的手段を用いない」というふうに言っている。しかも同時に「法律的には強制収用は永遠に可能だ」とも言っている。つまり我々としては依然として実態はなんじゃないか、我々が何を根拠にしてそれを信じたらいいか依然として実態がない。そういうことについては行政的処置でやれるんだというのであれば、何らかの処置を講ずるべきだろうと思うわけです。これは運輸省の課題として一つあるだろうというふうに思います。

隅谷三喜男（隅谷調査団团长）

ある意味ではこの結末を私たち調査団五人に委ねら

れたようになっております。確かに法律論として議論をいたしますと、運輸省としては運輸省の一つの解釈があり、それに対して私たちが客観的に見て、その時期によって多少の説明などが違ったりしているから、そこにいろいろな問題も出てきたりしたというようにも思ったりしますが、そういうことも踏まえまして、一応この問題はこのシンポジウムとしてはこういうように受けとめて、こういうことであるいろいろな不満があるにしてもお互い了解してくれたいと思います。同盟側はそういうふうな趣旨で言われたと思いますが、運輸省側は、局長いかがですか。

宇沢弘文（隅谷調査団）

その前に、反対同盟の出された資料の一番最後のところに、末沢さんの会談があった時に運輸省の松井航空局長が言われた発言がここに出ているんですね。つまり二期工事用地で強制収用もやれる、だけでもやらない、話し合いで解決したいという答えがあったところで、二十年過ぎた今、運輸省は二期工事用地で強制収用はできない、だからやらない、話し合いだけで解決したいと答えるべきでないかというのが反対同盟の設問なんです。

この言葉の意味を私なりに解釈すると、二期工事用地で強制収用もやれるというのは、先ほど高橋課長が言われたように、現行の土地収用法の範囲内で強制収用の手段をとることが法的に認められているということと、それをやらないということ運輸省としてはおそらく言えない、つまり運輸省という一つの行政官庁がある法律の解釈について権限逸脱のようなことになるのかもしれないと思うんです。あるいは逆に運輸省は空港をつくることを義務づけられていて、その義務を遂行することを十分やらなかったというようなことにもなりかねないというふうな意味もあって、法律的な意味ではやることはできる。そして、それを絶対し

ないと明言することは運輸省としてはできないというのが松井さんのご発言の背後にあつたんじゃないかと思うんです。けれどもやらないという意味は、社会的、政治的あるいは倫理的に強制収用することはできないという意味に私は解釈したいんですがね。やらないというのは、まあやるけど温情的にやらないというよりは、強制収用することによって空港をつくるという当初の目的を達成するために必ずしもプラスにならない社会的、政治的、倫理的に。そういうご判断があつて「だけでもやらない、話し合いで解決したい」ということを十年ほど前に言われたわけですね。いま反対同盟が「二期工事用地で強制収用はできない、だからやらない」というふうに答えると提起されているわけ…。

隅谷三喜男（隅谷調査団团长）

答えろと言われても、我々にはそれをどういうふうに答えるかは別ですからね。

宇沢弘文（隅谷調査団）

いや、答えろというのは運輸省に言っているわけですね。それを私なりに解釈すると、強制収用はできないということは松井さんが言われたこととあまり違わないような気がするんです。強制収用をするということが社会的、政治的、倫理的にできない、しても効果がないと運輸省は思つて、あるいは反対同盟はそういうことはそもそもできないと思つているのかもしれないが、しかし、その意味でできないと。で、最後のところは話し合ひだけで解決したいというのは、松井さんは「話し合ひで解決したい」と、こちらは「話し合ひだけで解決したい」となつてはいるんですが、これもあまり大きな違いでないように思つて、いま運輸省はこう答えろと言われたのは、前の松井さんの発言と本質的にそう違つてないような気がするんですが。

隅谷調査団でこれに対して整理しろと石毛さんに言われて、反対同盟の設問の意味を僕みたいに解釈した

らまずいんでしようか。

松尾道彦（運輸省航空局長）

今石毛さんから提案をいただきまして、隅谷調査団のほうに本件のいろんな長い経緯の中で最終的にちょっと預けたいというお話がございました。私どもとしても法律解釈問題とか実態問題についてこれまでの議論の中でお話しさせていただいたわけがございますが、噛み合う点もあつたし、あるいはすれ違う点もあるわけでございます。本件について先生たちのご判断とどうか今までの整理について預けることについては私ども異論はございません。

それで、せっかくでございますので、今まで確かに土地収用法の事業認定問題で速やかに手続きをして本来の目的を達するというのは、確かに制度の予定していたものだろうと思ひますし、二十年という期間についてこれは常識的に法律が当然予想しているというふうにはご理解はなかなか難しい。これは同盟側の意見はよく理解できます。その間における私どものいろんな問題の過程の中で、積極的な話し合ひを行つてまいりましたけれども、二十年間の事業認定下のいろんな日常生活における諸問題、この苦しみについてはこれも私ども理解しなければならぬ、このように考えております。

いろんな問題の将来に向けて成田空港問題を解決しようという双方の意見があるわけでございますから、今後いろんな議論の過程の中で歩み寄りを行つて、こういう問題解決を隅谷調査団にもお預けし、方向として何とか一致できるようにいたしたいな、これが率直な気持ちでございます。

隅谷三喜男（隅谷調査団团长）

ですから我々のほうで相談をいたしましたして、大体こういうふうに考えろといえば、もちろん両当事者に正式にここで発表する前にまた多少のお話し合ひはしな

きゃならんと思つてますが、いま宇沢さんの言われたようなことも念頭に置いて我々の見解を記したらよいのではないかと思つております。

それでは、三時と申しましたが三時十二分くらいになりましたが、今日はそういう点で収用法の問題も一応私たちに預けていただくということで、たぶんできると思ひますが、次回までにそれについての一応の我々の考えを申し上げてご賛同いただくといいことにいたします。

そこで、今日はこれをもって一応終りということにいたしましたと思ひます。

それから、前回は申し上げましたけれども、皆さんの中で、このシンポジウムの両当事者などの話を聞かれて、自分たちもこういう意見があつて是非考えてもりたいというところがございます。文書にでもして私たちのほうに届けていただければ、何らかの機会にそういうものに対してお答えする機会があるであろうと思つておりますので、よろしくお願ひをいたしたいと思ひます。

松尾道彦（運輸省航空局長）

委員長、特に意見ではないのでございますが、今日非常に大きな方向での話が進んでいるわけでございますが、成田空港問題の解決の中でまだいろいろと時間がかかろうかと思ひますが、今までご出席をいただいている方の航空行政批判とか、あるいは二期計画不用論といった問題もすでにご指摘をいただいております。将来の地域進展、私どもとしては空港と地域と共に生きたいという希望を持っておりますので、そういうご意見も含めて今後真摯な話し合ひができて、お互いにもう少し議論を深めさせていただければと切に同盟の方にもお願ひし、また隅谷先生のほうにもお願ひできればと、私どもの勝手なお願ひではございますが、よろしくお願ひいたします。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

ここにおいでの方もそれには大賛成のようでありませんが、もちろん同盟のほうもいろいろこれから先のことを考えると思いますので、それはまた運営委員会のようなどころでよく話をいたしたいと思います。それでは、今日はこれをもっておしまいにさせていただきます。

―以上―