

第八回 成田空港問題シンポジウム

一九九二（平成四）年七月三十日（木）

成田市「成田国際文化会館」

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

お早ようございます。それでは、本日、第八回のシンポジウムをこれから開会いたしたいと思います。

前回、第七回から、成田空港の位置決定の問題に入つたわけでありまして、その問題についての議論が本日の中心の課題であります。前回ご出席の方もおいでかと思いますが、成田空港への決定過程についてはずいぶん古い問題でもあり、いろいろな経緯もありまして、質疑がかなりこみいって、時間が少々足りないということを感じましたので、お忙しいところではありますが、本日は開会を三十分早めまして十時からということにいたしました。前回の経験もありますので、本日は多少進行についても改善をしていきたいと思っておりますが、一応終りは三時ということにしてありまして、私たちのほうの予定では、大体三時には終るように進みたいと思っておりますが、このシンポジウムの進行いかんによりましては、十分、十五分というような時間の超過があるかもしれません。時間が長くなりますと、こちら側に座っているほうも少々たびれますが、皆さんのほうもこの暑いとき、大変と思います。スケジュールのことは最初に申しましたが、前回に引き続きまして関係者による討議、十二時頃に一度休憩をいたしまして、あるいは今日は問題が幾つかありますが、ある問題について一応討議が終つたというか、ここで終りにしようと思つた段階で短時間の休憩を入れさせていただくことになるかもしれません。それから、これは前回もお断わりしたわけですが、質疑は、このシンポジウムは壇上での質疑ということに一応限定させていただいておりますので、いろいろ聞きたいことがあるということでしたら、どうぞ何かに書いて、メモでも結構ですし、あるいはその他のものでも結構ですが、書いて私のほうにお出しただければ、前から申しておりますように、秋になりました適切な時期に皆さんのご意見をお伺いということ

にいたしたいと思っております。

それでは、早速シンポジウムの本題に入りたいと思いますが、最初に同盟のほうから一言申したいというお申し出がありますので、まずそれから始めていただきます。

石毛博道（反対同盟事務局局長）

皆さん、お早ようございます。本日も前回に引き続き、今月は二回目ですので、忙しいところをどうもご苦勞様です。最初に私のほうから、前回の大きな認識と、本日は行います質問の大きな内容についてご説明いたします。

前第七回シンポジウムで、私たちは新東京国際空港問題の前身である航空審答申、富里空港問題、若狭・友納協議、そして三里塚への位置変更という経過を、主に当局側の資料及び当時行政サイドにいた人たちの手記、証言などをとに概略をたどりました。

そのあと、私たちは、主として二つの点を質しました。

第一点は、新空港の設置についての千葉県の状態についてです。県は新空港の誘致について積極的であったというのが私たちの考えです。

第二点は、三里塚への位置変更を準備した若狭・友納協議についてです。ここでは、地元無視の密室協議によって三里塚案が作られたこと。第一点の県の態度と合わせ考えると、空港問題の責任は、単に運輸省・公団だけにあるのではなく、千葉県にもあることを明らかにしようとしたのです。

第二国際空港の千葉県受入れに千葉県は積極的であったのではないかとする私たちの主張に対しては、県を挙げての組織立った空港誘致の陳情などはなかったものの、当時の一般的な考え方として、空港の設置が千葉県の発展に寄与するとの考えから、「受け入れるよう努力する」ということはあった。このような態度が「知事は空港問題に深入りし過ぎる」との批判を生んだ

こともあった。国の政策で自治体にも効果的なプロジェクトであれば「これに協力しなければならぬ」という考えは今より強かった」との答えがありました。

三里塚案を生み出した若狭・友納協議については、私たちがすでに手にしている裁判記録や知事の手記以上には、その内実は明らかにされませんでした。日本の表裏である成田空港の位置決定にかかわることであり、その後二十六年にわたって地元住民、周辺住民に多大の困難をもたらし、なお解決をみない大問題のきっかけとなったことを考えれば、国・県は率先してその真相を明らかにする責任があります。

さて、本日、第八回のシンポジウムでも、私たちは、前回に引き続き位置決定の問題について質していきたいと思っております。質問の趣旨は大きく分けて三つあります。

第一は、富里内定、三里塚位置決定が、ともに地元自治体、地元住民に対する説明もなく、民主的手続きを欠いて行われた点。

第二は、農業の軽視と、さらに開拓者軽視があったのではないかとこの点。

第三は、空港計画がそもそも杜撰であったという点です。

第一回シンポジウムで奥田運輸大臣は、所信を表明され、新空港の位置を三里塚地区に変更した経緯に触れた後で、「その位置決定にあたりまして、地元住民の方々に事前に十分ご説明し、その理解を得るための努力が必ずしも十分尽くされたとは言えない状況の下でその決定が行われました。このために、今日に至るまで多くの皆様に苦勞や迷惑をおかけしており、これは何といたしても空港を建設する側の私たちの努力が足らなかったことによるものであり、誠に遺憾に思う次第であります。」と述べられました。

私たちは、この奥田大臣の発言は、成田位置決定時期の問題の解明に国としても正面から取り組む意志のあるものとして評価しています。私たちは、これから

自らの見解に従って一つ一つ問題点を指摘していきませんが、運輸省、県とも、奥田運輸大臣の精神にならって、真摯な対応をされるよう望みます。

それで、前回、千葉県知事の友納さんと若狭さんの協議内容について質問しましたが、その前にもう一度、前回読み上げました、前史とも言える富里内定あるいは成田決定に至る大まかな概略の経過説明を我々なりの文章として読み上げましたが、その点について運輸省として発言がなかったというふうに思うんですが、その内容等について、明らかに間違いであるとか、この点は運輸省や千葉県として認識が違ふということ、この指摘があれば、その点について最初にお話をお願いしたいと思うのですが。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

ただ今前回のシンポジウムの経緯というか、どういうことが問題として提起され、どういうやりとりがあったかということの要約があつて、それに伴うご希望が出たわけですが、前回の時に、当時の若狭次官と友納知事の間での位置決定についての話し合いというか交渉；、交渉というものはなかったかもしれませんが、話し合いがどうであったかということについて、このシンポジウムでそういう問題が出ることは以前からわかっていたわけですが、そのことについて改めて友納前知事と若狭元次官とに特にお会いして伺うというようなことがなかったこともありまして、この点はやはりここで確認できることは確認をしておく必要があるというように考えて、私のほうからも、次回までにはそのことについて一応の回答をもらいたいというような要望もいたしました。

それで、今石毛さんのほうから、前回のことについての質問もあったわけですが、そこで、どうしますか、千葉県のほうから先にやりますか。どちらでもいいですが。

松尾道彦（運輸省航空局長）

冒頭に、今石毛さんのほうからご指摘いただきましたが、新空港の位置決定に伴う経過の概要につきましては、反対同盟のご提出いただいた資料は間違いがない、このように理解いたしております。

なお、先般約束いたしました件につきまして、私も直接若狭元次官にもお会いしまして、可能な範囲内で記憶をたどっていただきました。まとめてまいりましたので、私どもの松浦審議官のほうから、これからその中身をご説明させていただきます。

松浦道夫（運輸省審議官）

それでは、その時の模様をご説明申し上げます。メモにしてみましたので、ちょっと読み上げるような形でご説明させていただきます。

一点目でございますが、私（若狭次官）が事態の打開を図るため友納知事と頻りに会ったのは、一九六六（昭四十一）年三月頃から六月頃までの間であり、五、六回程度会っていると思います。会谈のはじめの段階では、何とか国のために協力していただけないか、何とか打開策を考えていただけないかと、私のほうからお願いをいたしました。友納知事はなかなか「わかった」とは言ってくれませんでした。何回か熱心にお話しするうちに「管制の話聞いてみよう」ということになり、一晩、「航空の安全という観点からは富里村付近しか適地はない」との専門家の説明をじっくり聞いていただきました。

その後、この話を受けて、「それでは、考えてみましょう」ということで、三里塚案を示唆していただきました。その時期ははつきりしませんが、会谈の後半頃までには示唆があったものと思えます。会谈の結果は、その都度、運輸大臣に報告しており、運輸大臣からは総理に適宜報告されていたと思えます。三里塚案が示唆されたからは「この案しかない」と思い、自民党にも報告いたしました。

六月二十二日には、佐藤総理と友納知事の会談があり、三里塚案について友納知事の了承があり、内定されました。

第二点目でございますが、三里塚案になった理由は、航空管制上富里と差がないこと、地元への影響を極力少なくするために規模を必要最少限度である半分にした、また国公有地を大いに活用したことになりました。また、三里塚の民有地については、友納知事から、満州から引揚げた方々の開拓地が多いこと、水のない土地であり、落下生・西瓜等が主産物であると聞いていました。

友納知事は、農民のお気持ちや地域の実情に対応するため成田用水をつくって土地改良をやってほしいとか、幾つかの地元対策上の条件を求めていました。買取価格としては、当時の筑波学園都市の三倍の反当たり百万円という極めて高額なものが求められました。私としては、友納知事に言われたことについては、これを全部呑めば地元対策として知事が自信を持って当たれるものであろうと考えて、これを全部やったつもりであり、これは七月四日の位置決定の閣議決定の際に地元対策として併せて閣議決定を行ったところでございます。以上でございます。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

それでは、千葉県の方。

種岡弘明（千葉県企画部次長）

まず最初に、前回同盟のほうからご説明のあった経緯でございますが、前回一、二議論させていただいた点もございます。それから、たぶん今日少し話題になる点もあるかと思えますが、全体の流れとしては私どももこんなことであつたのではないかと、このように考えているところでございます。

次に、友納知事、当時の知事でございますが、もう一度お話を聞いてくるべきだということご指摘がございま

して、私どものほうも副知事、私ほかで友納知事のお話を伺ってまいりました。

友納知事の空港問題に関する基本的な認識は、この空港は国営の国際空港であるということで、県がその位置決定等についてどこにしてほしいという意見を申す立場にはない。しかしながら、国策でありますので「その受け入れについては努力しなければならぬ」というものであったとのございます。

また、一九六六(昭四十二)年当時、空港の問題について、国と県との間には二つのルートがあったということをおっしゃっておられました。

一つは、運輸大臣の意向を伝えに来た若狭次官の運輸省ルートということで、最後まで富里・八街案を強く押し切ったというふうにおっしゃっておられました。

もう一つは、川島副総裁から森清自民党県連会長を経て伝わってくるいわば自民党ルートというものでございまして、これは富里は無理であり、三里塚などどうかという考えであったとございます。友納知事としては、二つの案を比べた場合、国有地・県有地を提供するというで地元に対し説得しやすいということ、影響を受ける農家戸数が大幅に減少することなどから、自民党案のほうが受け入れやすいと考えていたとございます。

また、若狭次官が「私(友納知事)が三里塚案を提案した」というように言っておられるということだけでも、あるいは会談の席で、私(友納知事)から「自民党案のほうが受け入れやすいよ」ということを申したことがあるかもしれない。ただ、はっきりとした記憶はございませんというふうにおっしゃっておられました。

また、若狭次官をはじめ運輸省は、富里案を強く希望していたということなので、友納知事が「三里塚案のほうが受け入れやすいよ」ということを申したとすれば、そのことが強く印象に残ったのではないかとこのようにお話しされました。

隅谷三喜男(隅谷調査団団長)

それで、多少わかったようでわからない点もあるのですが、高橋課長。

高橋朋敬(運輸省課長)

その話をする前に、前回同盟のほうから出された資料の点で、文章に關しましては、局長が申しましたとおりほぼこのとおりだと思いますが、一、二ちよつと私どもがご説明したほうがいいかなと思う点がございますが、それは質疑の中でその点に触れた場合にご説明申し上げたいと思います。それから、資料関係では、若干日付が私どもの資料と違っている点もありますので、細かい点ではございますが、それはご連絡申し上げたいと思いますが、基本的なことではございません。

今の若狭元次官と友納元知事に直接お会いしてお話を伺わせていただいたのですが、昔の記憶をまた呼び戻していただいたわけです。要するところ、皆さんが言っておられたこと、まあ裁判での証言とそう違はないなというふうにお思いだと思いますし、私もそのような感じを受けたのですが、そこで、両氏のお話を伺って私どもが考えてみたんですが、友納知事さんには若狭次官以外に自民党の森清県連会長を通じて川島副総裁からのアプローチがあったということは、どうも事実のようでございます。運輸省は「何とか富里案をお願いしたい」と言っており、自民党のほうからは三里塚案というのを打診していたということである、というふうに今思われます。

そこで、友納さんのお話によれば、自民党側から示された三里塚案というのは、県としては受け入れやすい案というふうに認識されたというふうになると思います。この認識が若狭氏に伝わったということではないかと思えます。で、若狭氏は、知事の意向を踏まえないければ位置は決まらないというふうに考えていたようでありましたので、この友納氏の認識が友納氏の案

というふうに受け取ったということになるのではないかなというふうに思います。

そうすると、その自民党案をそもそも考えたのは誰かということになります。森さんあるいは川島さんも故人となっておられますし、その意味では、そういう自民党案ということにした場合、じゃあ誰が考えたのかということについては今ではそれを明らかにすることはできなくなっているというふうに思うわけです。

そこで考えるのですが、私どもとしては、三里塚案の提案者が誰であれ、友納知事は国策については受け入れに協力する立場にあることを明らかにされた上で、この案ならば県としても受け入れやすいというふうに判断しておられますし、若狭次官も、知事が「これなら良い」という案ならば運輸省としてもこれを受け入れることがやむを得ないと考えられたわけでありまして、しかも、それを運輸省も空港の位置決定案としたということだと思えます。その限りでは、運輸省も千葉県もそれぞれの所管の範囲で責任を持っているということは間違いないところでありまして、しかも、お互いその責任は回避してないというふうになるんだらうと思えます。その意味で、誰が提案したかということが若狭・友納会談の真相というふうな問題の立て方よりも、今申し上げたような理解の仕方が若狭・友納会談の真相といったふうに理解したいなというふう

隅谷三喜男(隅谷調査団団長)

ここで私が、いま両者から発言のありましたことをとりまとめるといふのは必ずしも適当ではないと思えますけれども、一応こういうように了解を、それに對してまた同盟のほうからいろいろご質問もあるかもしれないませんが、了解をしてよろしいかどうかということですが、一つ新しく出てきたことは、当時の自民党のルートというのが背後に存在していた。その頃、自民党副総裁は川島さんであります、川島さんも千

葉県の出身者であることはご承知のとおり、千葉県を地盤にしていたわけです。森清議員は県連会長であった。そういう自民党のルートというのが背後にあった。これは従来運輸省と千葉県、あるいは次官と知事という二者の間の決定についての意見ということでありましたが、もう一つの考慮しなければならないルートがあったということ、これはまず確認できると思うんです。

その時に知事のほうは、ここが後でまた質問が出るかとも思いますが、前回から同盟のほうは「千葉県が国際空港の誘致に熱心だったのではないか」ということについて、知事はそういう国際空港の位置決定ということとは県が積極的に意見を言うべきことではなくて、国が決定すべきことだ。したがって、その位置決定について知事が何かその決定に大きく参与するような形で発言をしたというようなことはないのだ、ということとを繰り返し言われていると思うのです。

それはそれとして間違いはないと思うのですが、同盟のほうの問題にされていることは、その前に、国際空港が千葉県にすることに県あるいは友納知事が積極的であったのではないかと、国の方針としてはほぼ千葉県に、これは県内で考えようというように積極的に決めたわけではないと思いますが、候補地は、同盟のほうの出されました「経過」の資料などを拝見しても、出てくるのはみんな千葉県なのですね。ですから、大体場所は千葉県内という大まかな了解を前提にして友納知事が位置決定について何らかの要望をする。しかも、それは自民党の意向なども参考にして要望をされた。しかし、位置決定の決定権とかそういうものは国にあるのだという、その趣旨は非常に強く友納知事は強調されているということだと思う、そのように私は理解いたしました。

そうなった上で、それなら具体的に位置をどうするかという時に、いろいろなそれまでの運輸省あるいは

航空局の中での議論の中から出てきたのは富里案で、運輸省としては富里案をかなり強く主張されたのに対して、そこにまた自民党の意向がどういう形で影響を持つかというかそういうことで、これは友納知事が「自民党もそういうことを考えておられますよ」というように言ったというように先ほど報告があったわけですが、その辺のことは必ずしも明確に「どういう形で、どういう意向が述べられた」というようなことはわかりませんが、そういうことで結果的には、その理由としては、これは大体どちらのほうも運輸省のほうも了承していると思いますが、三里塚のほうが国有地や県有地が多い、したがって、またその影響を受ける農家の戸数も非常に少なくなるということで、千葉県の農民あるいは居住者への影響が小さいので受け入れやすいであろうというように、最終的には三里塚のほうに決定をした。こういうように理解をしてよろしいでしょうか。

どうですか。まだこのところがちょっと不正確なら不正確だと、そうじゃないと、共通の了解事項がないとちょっと話が進みにくい。あるいはそれをめぐってまた質問があってもいいですが、私の言ったことは非常に間違っているというようなことがあれば、言っておいてください。どうですか。

高橋朋敬（運輸省課長）

ほぼそのとおりだと思いますが、なお、同盟の方からのご質問を受けたいと思います。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

おおよそのところ私が申したような経緯と理解で、しかし、まだこういうところがわからないとか、ここはおかしいじゃないかとかいうこと、いろいろ問題もあるかもしれません。あとは同盟のほうからやってください。

石毛博道（反対同盟事務局長）

それでは、質問いたします。今までの話を総合すると、やはり友納さんが言われているように、六月二十二日に佐藤首相から言われたのが三里塚案の最初であるというのが公式の記録になっているわけですが、それとはだいぶ違うという話の内容だと思えます。それで、三里塚案に決まるまでに友納知事はかなりきちんとかわっているし、まあこの大雑把な若狭さんの証言では三月頃から会い始めたというけれども、三里塚案が出てきたのがどの辺かというのが若干はつきりしない。つまり「管制の話聞いてみよう」と言われて、それで管制に詳しい人が出ていくというのは裁判記録でもあるんですが、その辺がいつ頃かというのがちょっとはつきりしない。そのところを少し知りたいなと思うわけです。

それはなぜかという、県の国際空港調査室というのが三里塚案についてたぶん検討していると思うんです。つまり物事を決める時に、上層部が大雑把な話をしながらざっと決めていくというのは通例あるというふうに思うんですが、大事なものは、そういうふうに決めていくところの裏側で足元を支えるのいろいろなスタッフがいるだろうというふう思うわけです。それが千葉県に関しては国際空港調査室だったであろう。運輸省ではやはりそういうスタッフがいって細かい検討をして、それをもって若狭さんや友納さんは会談を続けるというふうになっていったと思うんですが、その期日のところが若干気になりますので、県が三里塚案について国際空港調査室がどの辺で検討を始めるのかというところを少しお聞きしたいのですが。

種岡弘明（千葉県企画部長）

今石毛さんのほうからご質問がございました。県のほうの記録によりますと六月八日、これは佐藤・友納会談から二週間ぐらい前でしょうか、そこら辺から検討したという記録がございます。記録としてはそういう

うことになっておりますが、友納さんにお話を聞きました時に、いつ頃からのお話かという点については、いろいろお聞きしてみたのですが、佐藤・友納会談の前の段階というのは当然のことですが、いつ頃かというご記憶については、まあ二十数年前の数カ月の間のどこら辺だったかというようになりませんので、そう明確に「いつ頃」とご記憶では、そこまで明確な記憶があるという感じではございませんでした。いずれにしても佐藤・友納会談の以前の段階でこういう、まあ二つのルートがあつてそういうことを言ったかもしれないというふうなお話でございました。

それから、先ほど高橋課長のほうからおっしゃられました、県としても三里塚案のほうを受けやすい、こういう認識の下に位置決定の一連の過程の中に対処してきているわけでございますので、その意味で県としても責任を回避するというような考えはないということは同じでございますので、その点改めてつけ加えさせていただきますと思います。

高橋朋敬（運輸省課長）

先ほど若狭さんから聞いた話ということで申し上げた中に、石毛さんの質問について答えている部分があるんですが、友納さんから三里塚案を示唆してもらったと言っております、その時期については「はつきりはしません、会談の後半頃までには示唆があつたと思う」というふうに言っております。だから三月から六月ということでございます、これが五、六回と言つてますので、その後半ということがいつなのかは記憶としては定かではないけれども、後半頃にはあつたというふうに言っております。

石井恒司（反対同盟員）

関連して聞きたいと思いますが、友納さんは手記を書いてあるわけですから、当然それなりの資料なり何なり自分のメモを持っているわけですね。したがって、

五、六回あつたということしかなく、しかも二十二日の会談前という、そういう漠然とした話ではちょっと、それだけの資料では彼自身手記なんか書けないと思うわけです。その辺の資料を持っていると思うんです。そういうことはおかしいとは思いませんか。

それと、当時、若狭・友納会談があつたんですが、どこで会つたのかということ、二人だけで会つたのか、他にどういふメンバーがいたのかということ。それを聞きたいのは、先ほど自民党の意向が非常に働いていたということが言われましたので、その点を含めて、書記とかそういう事務レベルの者は結構ですが、二人以外の、大事な政策決定にかかわる時に二人以外に力を及ぼすような人がいたのかどうか、それを聞きたいのですが。

種岡弘明（千葉県企画部次長）

時期の問題については、友納さんも手記を書いておられるわけですが、あの手記の中でも時期なりについては「当時」というふうな感じで書いてありまして、ご本人も、二十数年前のほんの数カ月の間の話です。で、その時期の記憶というのが、印象に残つたことは明確に覚えていらつしやるわけですが、時期のことなどについて正確な記憶というものは覚えていらつしやるという感じでございます。それから、場所のことについては、これも裁判の証言と違っておりますので、聞いてみました、これもあまり覚えていらつしやるという感じでございます。

石井恒司（反対同盟員）

そんなばかばかしいことでよくそういう手記が書けたと思うんですが、ただ、それだけしか何ってこなかったんですか、あなた方は。

種岡弘明（千葉県企画部次長）

友納さんにいろいろお聞きしまして、ご本人もご記

憶になつてないということがありますものですから、ほんとに二十何年前のことなものですから、印象に残っていることは非常に明快に覚えていらつしやるわけですが、それ以外のことになりますと、忘れてしまつているということが相当……。

石井恒司（反対同盟員）

記憶だつたら私だつてそういう二十何年前のことについては一切覚えてないですよ。当然それなりのメモがあるというのは当たり前の話ですよ。千葉県なり、若狭さんだつたら運輸省の次官をやつていたわけですから、そういういいかげんなことで県政なり運輸省のことをやつていたというのは、私としては理解できないわけですよ。

聞く側がもう少しともに、子供の使いじゃないんですから、まともな突っ込み方というか、そういうことをなぜならぬのか。あなた方がこの成田空港問題を解決しようとする誠意というか姿勢が、全くあなた方の答弁の中に感じられないんですよ。非常に僕としては悲しいことです。こんな感じで、当時の記憶はございません、明確ではありませんというふうな、そういうレベルでものを語られたのでは、我々はこれからやつていけないですよ。もう少しともに答えるというかしやべることを考えてください。全然納得できないですよ。

種岡弘明（千葉県企画部次長）

私どももこの前のシンポジウムでいろいろご議論があつた上でお話を伺いに行つておりますので、今おっしゃられたような点については当然ご質問があるかなということではほんとにお聞きしてみたいです。お聞きしてみたいんですが、メモについてはご本人もお持ちでございます。文章というかそういうものとしてはまさにあの手記『疾風怒涛』、あれがご本人もまだ十年ぐらい前に書いた本で、記憶がしっかりして

いる時に書いた本だ、だんだん忘れてきているけれども、ここで書いたのがこの時の方が記憶がしっかりしているかもしれないと言いがらお話しになっていくわけですね、私もいわば記憶がないという答弁を聞き出すために聞きに行っているわけではございませんで、当然皆さん方のご疑念なり聞きたいと思うところは聞いてまいったわけでございます。聞いてまいったわけですが、もうご高齢になられて、古い話ですので、ご本人が「そこら辺はよく覚えてない」ということについては、私どももそれ以上聞き様がないということがあったということはご理解いただきたいと思っております。

石井恒司（反対同盟員）

次の質問、二点目の質問についてお願いします。

種岡弘明（千葉県企画部次長）

同席の点については、これは基本的にはお二人で会っていったということで、若狭次官のほうが「管制の…」云々ということをおっしゃっておられるようですが、そこについて「誰か来たような記憶はあるけれども」という程度でございました。

河宮信郎（隅谷調査団）

そういう会談というのは、例えば知事の行動スケジュールというものは記録には残らないものなのではないでしょうか。

種岡弘明（千葉県企画部次長）

私ども県の記録も全部調べてみました。二十二日の佐藤・友納会談以後、若狭さんが例えば三十日に説明会で来ているとか、こういうのは記録に残っておりますが、それ以前は、ご本人も「県庁で会ったのではない」というふうにおっしゃっていますので、県庁で会ったのではないということになりますと、記録が残って

おりません。

石毛博道（反対同盟事務局長）

若狭・友納会談で三里塚案が浮上してきますね。三里塚はどうかという話が出てきますね。それで、県の国際空港調査室はそういう若狭・友納会談の内容を受けて六月八日から調査に入ったと思うんですが、どういった内容について調査されたのか、この点はきちんとした公的な組織だと思っておりますので記録にあると思うんですが。

種岡弘明（千葉県企画部次長）

誠に申し訳ないのですが、私どもが持っている資料というのをもたぶん皆様方が持っている資料とほとんど同じレベルの、資料的には残っております。そういう調査をしたという記録を書いてあるその資料は私どもも持っております、そういう調査をしたということとはそうだと思いますが、ではどんな調査をしたのかということについてはわからないんです、資料が残っておりますんでして。ただ、推測で言えば、どういう地形になっているかとかそういうようなことを調べたんじゃないかと思いますが、記録としては残っております。

石毛博道（反対同盟事務局長）

非常に酷い話だと思うんですが、つまり若狭・友納会談を裏で支えているのはそういうきちんとした資料だということに思うんです。つまり友納さんも非常に酷い形で三里塚の現状について、開拓者が多いとか、水がない、落下生と西瓜しかとれないとか、そういう認識しか持っていない。そういう認識を変えさせるのがたぶんその下で頑張っているスタッフだろうというふうに思うんです。それが三里塚案が浮上した時にどういった調査を始めて、こういう報告書を書いたとか、そういうものがないというのが何とも解せないというか、

全く理解に苦しむんですが。

種岡弘明（千葉県企画部次長）

確かに皆様方からすれば、この三里塚の位置決定というのがその後の二十数年の歴史のいわば始まりのよきなことであるわけですから、その事実関係なりそういうものがどうであったかということを知りたいということはわかるわけですね、私もいろいろな資料を調べてみました。みましたけれども、役所の資料管理というのは普通五年、十年ぐらいで大体資料をみんな廃棄にしようとするんですね。そういうことありまして残っていない。まさに始まりがどうであったかという資料が残っていないこと自体が問題じゃないかと言われれば、その指摘は甘んじて受けなければいけないと思いますが、事実の問題としては資料がなかったということでございます。

石毛博道（反対同盟事務局長）

そうすると、確認しますが、公式記録と今までの話とはだいぶ違うということは確認していいですか。つまり千葉県やみんな我々が長いこと認識してきた、千葉県知事が六月二十二日に佐藤首相に言われたのが三里塚案の最初であるというのは明らか間違いであるということは確認されていいわけですね。

種岡弘明（千葉県企画部次長）

一般的に、これはいろんな説があるわけですが、六月二十二日に初めて聞いたというのは、これはそういうことではなかったということでございます。

石毛博道（反対同盟事務局長）

それから、やはりここできちんともみんな確認しておきたいのは、こういう大事な決定が、非常に細かな下の認識とか裏づけがなしに、非常に大雑把な形で決まっていたという印象を受けますが、その点に

ついではどうですか。

種岡弘明（千葉県企画部次長）

当時、若狭・友納会談、あるいは当時の友納知事は、いわゆる自民党ルートというところからいろんな話を聞いていたというふうに言っているわけですし、そういうものを支えていた事務スタッフがどういいうものを用意していたのか。これについては残っていないわけですが、こういうトップレベルでの話でございませぬので、きちんとした資料を積み上げて、全部事実関係に基づきながらいろんなことを積み上げて話を煮詰めていった、というようなプロセスではなかったというふうに思います。

石毛博道（反対同盟事務局長）

それでは、この問題は一応終わりにして、次の質問に移らせていただきます。

さっきの続きですが、六月八日には県の空港調査室が動いて、三里塚案は完全な形で話題にのぼり始めている、若狭・友納会談も続いている。これが大事なんですが、成田市の藤倉市長がこの三里塚案について知らされるのは、いつですか。

種岡弘明（千葉県企画部次長）

友納知事は、いつからかは知りませんが、二十二日以前から三里塚案ということを知っていたのは間違いないことです。正式なという意味では二十二日になるわけですが、その前の段階、十七日に、これはどうも川島副総裁からのようですが「三里塚案」というのを聞いているということ、この十七日に川島副総裁から聞いたその翌日、十八日に市長さんに県庁においていただいております。その前にも電話をしたというふうなことでございます。ただ、十七日の夕方だったのか十八日の朝だったのか、そこら辺については定かではございません。いずれにし

ても十七日ないし十八日というふうに思います。

石毛博道（反対同盟事務局長）

私がここで指摘したいのは、友納さんはかなり早い時期から三里塚という名前を聞いている。しかもこの決定に深くかかわっている。そういう大事な話を成田市長にも知らせない、成田市長から地元の状況について何も話を聞いてないということについては、どう考えますか。

種岡弘明（千葉県企画部次長）

当時、三里塚案というのは聞いていたわけですが、これは友納氏の認識というか、この前のお話を聞いた限りでは、自民党案ということでお話を聞いていた。その認識が若狭さんに伝わったかもしれない、こういうことでございます。で、友納知事としては、若狭さんなり運輸省なりは富里案にこだわっているという認識を持っていたようでして、二十二日に会う前にも、本当に佐藤総理はどちらを言ってくるのだろうかとか非常に悩んだということをおっしゃっておられました。そういうようなことから連絡が、これは十七日に川島さんからそういうことを聞いているわけですが、そこまで連絡をしなかった、こういうことではないかと思

石毛博道（反対同盟事務局長）

今の質問を運輸省に聞きますが、友納さんの認識では、つまり成田案については非常に深く若狭・友納会談でかかわっているけれども、最終決定でどちらを総理が選んでくるかというのは、佐藤・友納会談に至るまで友納さんとしてはわからなかったということですか。

高橋朋敬（運輸省課長）

若狭さんは友納さんと会った様子を大臣に報告し、

大臣は総理にも報告していたのではないかと、これを言っておられるわけなので、県のお考えというのを若狭さんとしては上に伝えていたというご意識だと思います。ただ、最終的にどこに決めるかということについては、運輸省としては知事さんのお気持ちは知ってはいたけれども、最終的には、これだけ位置については二転三転した話と受け取られてしまった話でありませぬので、佐藤・友納会談（二十二日）までは、三里塚にすることについては政府部内としても決めたことということではなかった、事柄は知っていたけれども、それで決めたということではなかったという状況だったと思いますので、そういう意味で、友納さんは「政府がどういいうふうに出てくるかについてはわからなかった」とおっしゃる気持ちも、理解できるかなと思います。

石毛博道（反対同盟事務局長）

同様の疑問についてですが、地方自治体の長としての友納さんが、一番の地元である成田市にも意見を伺っていない。決定直前になってはじめて藤倉市長は知らされるというのが、藤倉市長が長い間態度を決めかねた要因にもなっていると思うんです。

それと同じように、関係市町村というのは成田市ばかりじゃないわけで、芝山町の一部にもかかるし、多古町にもかかる。それから騒音という問題に言えは大栄町や富里というふうには、相当周辺の各市町村は大いに関係があるわけですね。そこに正式な形で意見を伺ったり知らせたというのは、いつの時期ですか。

種岡弘明（千葉県企画部次長）

成田市については、先ほど申し上げたように二十三日の数日前の十七日か十八日ということだと思います。それ以外の町村については記録が残っておりませんが、たぶん町村の方々が知りになったのは、二十二日の佐藤・友納会談の結果がマスコミ等によって報道され

た、これを見てお知りになったのが初めてではないかなというふうに思います。その後、例えば二十五日に町村会で説明をするというようなことをやっておりませんが、たぶん初めてお知りになったのはマスコミを通じてということではないかと思っております。

石毛博道（反対同盟事務局長）

そうすると、確認しておきますが、最も大事な地元の関係市町村の長が知らされたのは、成田市は六月十七日、それ以外はマスコミ報道があるまでは一切公式には連絡がなかった、ということを確認していいですか。

種岡弘明（千葉県企画部次長）

事実関係はそういうことだというふうに思っております。マスコミ報道というよりも、六月二十五日に町村会の定期総会がございましたので、その席で友納知事からお話があったことが正式ということになるのではないかと思っております。

石毛博道（反対同盟事務局長）

わかりました。それでは、次の質問に移らせていただきます。

佐藤・友納会談で決定されるわけですが、この六月二十二日の前日になっても中村運輸大臣は「新空港は富里・八街しかない」とわざわざ記者会見して発表しているわけですが、この真相というのは一体どこにあるんですか。

高橋朋敬（運輸省課長）

六月二十一日の午前十時過ぎということに新聞では報道されていますが、院内の自民党の総裁室で川島副総裁と中村運輸大臣が会っております、その時に友納知事の意向が伝えられたというふうに承知しております。まあ友納知事としては政府の案については自分と

しては地元の反対を納得させる自信がないという趣旨のことをおっしゃったということを知っているわけでありますが、その会談をした後、これは記者会見したのかどうかはちょっとよくわからないのですが、特に千葉日報などが詳しく様子を伝えているわけですが、記者に対し中村大臣が、友納知事がこういう意向であったということの説明しまして、しかし自分としては富里案以外に建設候補地がないという見解を言い、新空港問題については佐藤首相や友納知事が会談する必要があると思う、こういった趣旨のことを述べているわけです。

そこで、なぜそういうことを申し上げたのかということですが、当時の中村運輸大臣の考えを今では推測するしかないのですが、六月二十二日以前の段階では、運輸省は当然三里塚案のことを知っていたわけですが、公式には運輸省は富里案を地元をお願いしている立場にありまして、正式に三里塚空港案にしようとして決めたわけではない時点でありました。したがって、対外的には従来の運輸省の方針である富里案を述べることがなかったのではないかなと思います。この辺が非常にわかりにくい点ではあるんですが、六月二十二日の時点で佐藤・友納会談で三里塚で内定するまでは、やはり運輸省としては富里案をお願いするというのが方針であったということであって、それを表明されたんだろうと思います。

石毛博道（反対同盟事務局長）

何というか、酷い話だと思うんですが、自分の部下が友納さんと頻りに会って三里塚案を詰めている、しかも、その報告は逐一運輸大臣にされているというふうに若狭さんも述べているわけでしょう。つまり中村運輸大臣としては「もう三里塚案に決まりだな」というふうに十分認識しているわけですね、内外の情勢を全部含めて。そういう時になっても直前まで記者会見で「富里・八街以外にない」という発言というのは、

非常に住民をばかにしているというか、これに振り回されている地元の間はたまつたもんじゃありません。富里にしても三里塚の住民にしても全く外に置かれて、大元締めは運輸大臣までが直前まで「富里以外にない」と言っているというような決まり方が、本当に正常な物事の決め方だったのかということについて、当時の人に聞くわけにいかないのですが、今並んでいる方々に聞く以外にないんですが、そういう状態についてあなた方は今どういうふうに考えますか。

高橋朋敬（運輸省課長）

本来ならば、運輸省が富里案から三里塚案に変えて「これしかない」と思うならば、そのことを世に問うべきであったと私は思いますが、その時の事情をもう少し推察してみると、富里案をお願いしている運輸省が三里塚案をまたそこで申し上げることによって、政府・与党の関係者の方々に再度位置問題についていろいろな異論が起るだろうということは予想できたと思います。そうすると、空港の位置問題は再び混乱することは十分考えられますし、そういう意味では、そういう経緯をたどってきた事柄もあるので、政府・与党合わせてこれを決めるということをやつたままでは、運輸省としては言えなかつたという事情があるのではないかと思います。

ただ、そのことが、翌日三里塚案が決まったということになるわけなので、地元の方からすれば、昨日富里案を言っていた人が翌日「三里塚案をやむを得ない」と言うのは、運輸省に対する不信感というか、行政に対する不信感というか、そういうものにつながっていったしまったのかなと今では思うわけですが、当時の運輸大臣の考え方を推測すれば、そういうことであつたのではないかなと思う次第でございます。

石毛博道（反対同盟事務局長）

それでは、次の質問に入らせていただきます。

次は、佐藤・友納会談の後、六月二十五日に三里塚町で藤倉市長による説明会が開かれるわけですが、このことについては第三回シンポジウムで、運輸省のほうでは「二十五日は成田市長も多数の地元住民の皆様への参加の下、三里塚小学校で開かれた新国際空港説明会に出席され、経過報告を行われました」というふうな、運輸省側あるいは千葉県、地元自治体の住民説明会の努力の一つの流れとして、このことについてわざわざ挙げてはいるわけですが、実態は我々としてはこんなきれいな事ではなかったのではないかと、思うんですが、その点についてまずご意見を伺いたいと思います。

高橋朋敬（運輸省課長）

第三回目で申し上げたのは、私どもの位置決定前の地元理解への努力を経緯的にいろいろ申し上げているわけですが、その様子がどうであったか、これは市議会の記録とか当時の新聞とかいろいろを見まして、そのことも踏まえて申し上げるべきだったと思います。私もこのようなこととして承知しております。

市議会の記録によりますと、成田市長は、当日多くの方々が会場に詰めかけ、熱心に知事から示された事項をお聞き願ったこと、知事に再び会見の予定があり中座したこと、説明会をやるにしても準備は極めて不備だったことなどを市議会で報告しておりますが、それは市議会としての受け止め方であつたと思えます。で、そのような様子を千葉県の記録によりますれば、「市長は知事の説明を伝達したけれども、説明後『地元の質問に答える用意がない』と退席したため、会場は一時混乱した」というふうにされています。

また、当時のマスコミ報道等を読んでみますと、市長さんは、二十二日に話が正式に伝えられたわけですが、それに対し「一日も早く市民に事実関係を説明したい」というお気持ちで、どういう計画であつて、どう

用意がなくても、とにかく住民に説明し、ご意見を承りたいというようなことでその説明会に臨まれたのではないかと、思うに思っております。

ただ、その新聞報道にもございますが、空港を地元にお願いとすることで第一回目の説明会に近い状態であつたわけですが、その緊迫した状況の中での説明会がいわゆる地元説明会かと言われると、その評価については、私ども「それが説明会だ」とは必ずしも言えない部分があるなというふうには思っております。

石毛博道（反対同盟事務局長）

藤倉成田市長は、新聞報道などによると、六月三十日の県庁県民ホールでの説明会の後でも、まだ三里塚案に決まったことについて彼としては十分納得してないというような節がありと見えますね。そういうことを踏まえるならば、この二十五日の説明会も、運輸省がわざわざこういうふうに書き並べるこの意味さえないような内容だつたのではないかと、思うわけです。つまり何々がありましたと事実を列記すれば、それはかなりのことをやっているなというふうな印象を与えられるかもしれませんが、個々に行われた時事の検証をすれば、こんなきれいな事ではなかったのは歴然としていふに、我々は思うわけです。

この三里塚小学校で行われた説明会だつて、成田市長が自分で納得して住民に説明しているというのではなくて、単に友納さんから伝えられたことをそのまま棒読みしたにすぎない。しかも、「関係者のみなさんの意見を聞きたい」と言いながら短時間で打ち切つて帰つてしまふというふうな実態であつたというふうな我々は認識するわけです。だから、運輸省がなぜ三回目にかつたことを、こんなちよつと調べれば無内容だつたということがすぐわかるような事柄をなぜ並べなければならなかつたかということについて、我々は理解に苦しむんです。

高橋朋敬（運輸省課長）

位置決定前の地元説明でどういうことをやってきたかということについては申し上げておきたかということですが、第三回目の説明との関係で言うところ、したがつてどういう状態であつたのかという、この地元説明会をしたことの私どもなりの評価とか、地元の受け止め方ということも併せてご説明しなければいけないかと思つておりますが、まあこの時は、一応事実をとにかく申し上げたかつたということに気が持ちはいいとおもひまして、そのものの評価については申し上げていなかったわけでありまして、その点については説明が不十分であつたというふうな今思つております。

石井恒司（反対同盟員）

ちよつと関連して伺います。そうすると、第三回目で言われた「運輸省の位置決定に至るまで」という、長々とそちら側で主張を述べておりますが、ほとんど無内容であつたという、そういう趣旨で受け取つてよろしいわけですね。

高橋朋敬（運輸省課長）

それほどまで言われるとちよつとつらいんですが、ちよつと説明が足らなかつたと言わせていただきたい。

石井恒司（反対同盟員）

説明が足らなかつた部分についてあるのであれば、それはさつちりと言つていただいで、ともかく今のうちのほうの石毛と高橋さんとの話の内容を聞いては限りにおいては、書くことは書いたが中身についてはほとんどなかつた、そういうふうには私は掛値なしに聞いたわけですが、それでよろしいわけですね。

高橋朋敬（運輸省課長）

中身は全くないわけじゃなくて、それは私は、例え

ば六月三十日の県民ホールとかいろいろやっている中で、いろんなご意見を伺ってますし、それが位置決定と共に閣議決定しました関連対策に反映されているとかいうことで、私どもとしてはそれなりに意味があったと思ってるんですが、ただ、例えば六月三十日、もちろん二十五日もそうですが、住民の方々がまだ不安な状態に置かれていて、そのこともおっしゃっているわけですから、その説明会だけで事足りるというふうにはならなかっただろうなというふうには思うわけでありまして、そのことを思うと、努力はさせてもらったけれどもそれは十分ではないというふうに申し上げたいと思っております。

石井恒司（反対同盟員）

僕の言いたいのは、「努力はさせてもらったけれども」と言われますが、全然努力の跡がない、説明会をやっただけなんですなというふうには伺っているわけですから、別に結構ですよ、それで。それ以上内容があることを聞けるとは思いませんので。

平野靖識（反対同盟員）

この六月二十二日の説明会ということですね、これは三回目のシンポジウムの時に運輸省のほうから出されたものの中では、立派に説明会をやったという位置づけになっているような感じがするんです。ところが、それは非常によく調べてみるといか現地に即して言うと、いまツネさんが言った全く無内容とか事実誤認といったほうがいいと思うわけです。

というのは、この説明会は、テレビで見た住民が不安を持って押しかけたから説明会になったわけですが、実はこれは市長さんは住民に説明しようと思ったのではないんです。この時は、遠山村の十五地区の区長さんと三里塚の牧場長、それからこの地区から選出されている市会議員といったような人たちが招待されて、その人たちに対する説明会だったんです。で、これは

ど大事なことを区長さんだけに任せておくことはできないと不安を感じた住民が押しかけて、そしてこういった説明会の形になったわけですね。だから、これももって「説明会をした」と言うのはちょっと事実誤認も甚しいと思っております。

高橋朋敬（運輸省課長）

集まっていたいたのはおっしゃるとおりだろうと思います。その地域の住民の方々がそれに不安に思っただけで、市長さんは区長さんたちに対して事柄をまじく説明し、意見を聞くという状況がその説明会の趣旨であったと思います。で、そういう意味で、私どもが三回で説明し協力を要請するということが大変な努力をしたというふうな読まれ方をするような文章にはなっているかと思いますが、そういうものについてはちよつと力が入り過ぎたと申しますか、もう少し適切な表現をすべきだったというふうに思っております。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

ですから今の話は、説明会というけれども、区長とかそういう人たちに対する説明会であって、住民に対する説明会として開催されたものではなかった。それに対して住民の人たちが押しかけて来たために、事実上住民との話し合い、中身がどうであったかは別にして、結果的にはそうなたければ、本来そういうものではなかったというところは確認してくれと。それは運輸省のほうもそういうふうには言われた。

石毛博道（反対同盟事務局長）

今のことについてはきちんと、我々としてもどういう実態だったのかというのを説明しておきたいと思うんですが、飯高さんという当時の成田警察署長が『北総の朝明け』という本を出しておられるわけですが、そこでこの時の模様が書かれてますが、ちよつと読み

上げます。

「空港予定地が富里から三里塚に移ったということだけで、当初、その内容が全然発表されていないため、地元民の不安は一層つのり、藤倉市長に具体的な内容の発表を強く要求した。これに対して、六月二十六日午後一時から、三里塚小学校講堂で成田空港の説明会が開催された。当日集まった人は約二五〇人で、そのうち約一〇〇名が富里村民であった。説明会は予定どおり開かれたが、この席上で藤倉市長は、

- 一、空港敷地は三里塚地区とする。
- 二、面積は一、〇六五ha、富里案の半分である。
- 三、滑走路は四、〇〇〇mと二、五〇〇mの二本とする。
- 四、その他農地補償（注・何ら具体性がないもの）、道路関係について。

以上、原稿を読み上げるといった簡単な説明に終わった。参集者は市長の説明があまりにも抽象的で簡単でもしも形式的であったことに対し、怒りを発し、野次と罵声を宣しながら、藤倉市長はもみくちゃにされて、逃げるが如く会場を去った。」

というふうに、当時、我々農民側から考えれば行政側についていたであろう人でさえこういう記事をしているということについては、やはりこの程度の資料はお読みになって書かれたらいかがですか。私はそう思いますけどね。

我々は、あなた方がやってきたことについて一生懸命勉強して、指摘しているんですから、あなた方だってこの程度の資料をお読みになれば、こんなきれいな事は絶対書けないというふうに思うんです。この点については以上で終わります。

それでは、こここのところの確認を一つしておきますが、いま我々が指摘したように、六月二十五日の説明会と言われているものも実態はそういうものだったと。それで、もう一つ、六月三十日の県庁県民ホールでの

説明会というのが挙げられているわけですが、結局、この二つまで後は閣議決定に至るわけですが、実際に地元に対する、地元住民に対するきちんとした説明会は「閣議決定まで一度もなかった」ということで確認していいですか。

高橋朋敬（運輸省課長）

地元住民という意味では、六月三十日に、県庁県民ホールではありましたが、そこでの説明会には成田市、芝山町の市町長さん、議員さんのほか地元の成田市、芝山町の関係住民の方が一〇〇人出席しておられるというふうに理解しておりますが、それ以外に運輸省が直接地域あるいは地区の住民の方々に対して説明会をしたというのは「ない」ということでございます。

柳川秀夫（反対同盟員）

今まで若狭・友納会談から内定後の地元に対する説明会の問題について、いろいろとお話を伺ったわけですが、結局、地元に対する説明ないしは地元の意向を汲み上げるという問題ですが、今までずっとお聞きしているところでは、国にとっては地元と言えれば県であり、県にとっては各市町村・自治体であると。そこからもっと下へ行けば地元というのは区長であり、もっと細かく言えばその区の中の組長である。国が「地元民」というふうにする場合はそういうシステムの中でしか「地元」を理解していないのではないか。したがって、地元住民の意志がどうであるかということをお断するには、結局はそういうシステムの中でしか判断できないということじゃないかと思うんです。

そういう意味では、当時の問題にしても、まして富里案が廃案になって、その廃案の根拠というのは多くの住民・農民の反対があつて廃案にせざるを得なかったというのが大きな理由だと思います。だから、三里塚案を検討する時には富里のきちんとした反省、総括をやらなくちゃならないわけですね。その際に、その

説明なり検討の段階でその住民個々の意見や考えはどうかであるのかをきちんと言つて聞くとシステムがなかったというふうに思うんですが、どう思われますか。

高橋朋敬（運輸省課長）

地元という場合に国は県のことを思い、県は市のことを思いというようなお話がございましたが、運輸省ということでは、まず県知事さんとお話をし、ご了解を得るということが一番大事だということであつて、地元のことを全体的に考えておられる方ということであつて、ご知事さんとお話をし、ご了解を得ようということであつたと思います。

それでは、直接空港をお願いする地域の方々あるいは影響を受ける地域の方々についてどうするのかということについては、当時は、六月三十日の県民ホール等の説明会をやつただけということになるわけですから、その意味では地区まで入つて、そういった方々に對し具体的に説明をしていくということにはなつていなかったということになります。だから、県の了解が得られれば、あとはその後、県と共に地元の方に説明していくということをお断ししていただかないかと思つております。

じゃあ、次に、富里がダメになつた、断念せざるを得なくなつた理由は地元住民の反対があつたからではないか、その反省がなせないのであるかということになるわけですが、まあ富里が反対ということで、私どもとすれば、混乱の度が深くなつたというのは、千葉県からご指摘があつた地元対策ということについては、千葉県から具体的なお示しをしないままに位置の内定をしてしまつた、それに伴う混乱ということであつたというふうなことは認識したことになるわけでありまして、そういう意味で、地元に対するための諸対策をまず決めなければいけないということ、それから、関係住民に対する影響が大き過ぎるといつたことに対する反省ということがあつて位置と規模の検討をやつたと

いうことで、位置の問題についても地元に影響する範囲を少なくする格好での案をつくるということが次に考えなければいけないことになつたんだらうと思つております。

で、そういうことを決めていけば地元にご理解いただけるのではないかと、同時に当時は思つていたのだと思つております。したがつて、県民ホールでの説明会は開催いたしました、それに加えてさらにきめ細かくやつていくということについて思い立っていないということが、当時の事実ではないかというふうにお聞きしております。

柳川秀夫（反対同盟員）

ただ今の高橋さんの説明はさっぱりわからない。それなら、なぜ反対運動が起つて現在のような事態に至つていくわけですか。

高橋さんのように完璧にいろいろ説明したということであれば、問題は起らないわけですね。現に問題が起つて、そして二十六年も続いているわけですから、それはやはり住民の考えはどうであるかということをお断しして、責任を押しつけて汲み上げるという、それがなかつたからでしょう。だから、いったん決めてしまえば、あとは地元を説得するのは県や市町村の責任だ。そういうことでは問題は解決しないわけですよ。だからこういう問題が起つたわけですね。その辺の説明がどうも私にとっては理解できなかったですね。

高橋朋敬（運輸省課長）

当時、どういうことで富里の反省を踏まえてなぜ三里塚にきたのかということをご説明したものですから、そういう説明になりましたが、言わば今柳川さんがおつたことには、そういう決め方の問題点ということについては、空港をお願いする関係地域の方々に説明し、ご意見を承つてから空港の位置を決めていく

という、そういった手続きというか段階を経なかったゆえに地元のコンセンサスが得られない状態になっていったわけでありまして、その点については富里での反省が、必ずしも地域の意向を入れてから決めるといふ点については、足りないというふうに思うわけであります。

石毛博道（反対同盟事務局長）

今までのお話を聞いてみると、閣議決定に持ち込むまでの非常に短い期間ですが、位置決定する段階で地元で説明するだけの十分な資料とか内部検討というのがそもそもなかったのではないかと、というのが我々の率直な感想です。つまり六月三十日にやった説明会も、新聞報道などを見ると、地元民は、「行った人は「これじゃ、何のために来たかわからない」と。こんなことは地元住民に説明する内容じゃない。買上げ価格も詳しいこと、場所がどこになるかというきちんとしたこととさえまだ決まってる。住民に納得してもらうだけの十分な資料がそもそもなかったというのが本当のところではないかと思うわけです。

それで、この前河宮先生も言われましたが、非常に短時間、二週間足らずで閣議決定に持ち込んだ国の真意は何かというのを、我々としてはここできちんと聞いておきたい。これは非常に大事なことだと思うので。

高橋朋敬（運輸省課長）

六月二十二日に内定してから七月四日ですから、大変短い期間で空港の位置などを決めたということは、その事実は認めざるを得ないと思います。

それで、佐藤・友納会談後、私どもは何をやったかということですが、運輸省としては、県が三里塚空港案を受け入れていただく前提条件とされた地元対策について、早急に県の具体的な要望をとりまとめたいただきたいということをお願い致しまして、その要望をもとにして、その対策をやることについて政府部内の

調整を行ったわけでございます。その中身については、道路整備とか農業基盤施設の整備とか、いわば運輸省の所管を超える事項がたくさんございまして、これについては関係省庁に事業の実施について協力をお願いしなければいけないということでもございましたので、政府部内の調整にまず全力を上げたということがございます。

まあ県のほうも知事さんが地元説明を、六月三十日になりますが、運輸省と共にしたわけですが、これの説明会の場で、いま石毛さんが言われたように、具体的な買上げ価格の問題とか、つまり土地補償の問題ですとか、地元の振興策の問題ですとか、騒音対策とか、滑走路の問題であるとかいった質問がございまして、もちろんこの中に閣議決定を延ばすべきだといったご意見もあつたと承知してありますが、いろいろな質問がございました。

これを具体的に受けて適切に対処するためには、関係省庁の合意を速やかに取りつけて、これを公にする必要を感じていたわけでございます。そういう意味で、急いでこの地元から出されたことについての具体的な政府としての方針を出したいと思っていた状況にございました。

加えて、空港の位置については、二転三転してなお決定しないというような経緯をたどっているという印象を地元で与えているわけでありまして、六月三十日の県民ホールの説明会では、地元の方から、三里塚空港といつても当て馬ではないかといったことで、そもそもまだフラフラするんじゃないかというような不信感が表明されるような状況でもございました。

そういう意味で、空港を三里塚とすることにについては、政府の方針であり、今後変動することはないという姿勢を示す必要があるというふうにご考えていただいております。また、県から要望がございましたいろいろな地元対策というのは、当時としては、よその役所を全面的に巻き込むことではございますので、画期的なこと

であるというふうに思われていたわけですが、この対策を政府として決定するためには、空港の位置が決まっていなければ各省の全面協力も得られないというようなことも判断の中にはあつたと思っております。こういったようなことから、県と地元対策についての諸条件について合意が、七月二日の時点だと思っておりますが、できた時点で速やかに空港の位置決定と、当時としては異例と思われる関連地元対策の閣議決定を行ったという経緯をたどったのではないかとこのように思っているところでございます。

石毛博道（反対同盟事務局長）

そうすると、二週間で閣議決定に持ち込んだというのは、多分につくる側の都合だったというふうにご理解してよろしいですか。

高橋朋敬（運輸省課長）

言葉としてはそういう趣旨になると思います。地元説明をするに至っても国の方針をきちつと決めない限りは、説明会でもご納得いただけませんし、また地元説明もしにくいということがありまして、方針決定を急いだという事になると思います。

石毛博道（反対同盟事務局長）

ということは、内定あるいは閣議決定に至るまでに、そういうことはほとんど何も決めておられなかったというふうにご理解してよろしいですか。

高橋朋敬（運輸省課長）

六月二十二日で三里塚について内定があり、友納さんのほうから「地元対策をやってください」という話があり、それを受けて早急に中身を決めていったということだと思っております。もちろんそれ以前に富里案の時にも諸検討が行われていたと思っておりますから、それが前提となつて千葉県から出された地元対策についての政

府部内の調整を早急に行ったということにして、その意味では、内定までの間に何か対策が決まっていたかということ、そういうことではないということだと思います。

石毛博道（反対同盟事務局長）

当時の資料を見ますと、六月二十五日に参議院本会議が開かれてまして、ここで中村運輸大臣は「閣議決定は、地元側とよく相談し、地元の納得を得た上、できるだけ早くやりたい」と答弁してますね。それで、この段階で運輸省としての認識は、友納さんが承諾してくれたからこれが地元の納得であるというふうに理解された、というふうなこちら側としては理解していいんですか。

高橋朋敬（運輸省課長）

そういう認識であったと思います。

石毛博道（反対同盟事務局長）

当時としては、「地元」というのは千葉県知事で止まるといふような認識だったわけですね。

高橋朋敬（運輸省課長）

受けとり方によればそうなってしまうのですが、地元の方を考えていなかったわけではないんですが、千葉県知事と調整がとれば、概略、地元の基本的な問題については了解が得られたというふうな思っていると思います。

石毛博道（反対同盟事務局長）

具体的には、事実としては成田市長もおこの段階では納得してないし、閣議決定の当日には成田市議会が反対決議をする、芝山町も同様で、反対決議が連続するわけですね。そういう状況で、結局は地元は誰も納得してない。つまり知事さんだけが「うん」と言っ

たというだけで閣議決定に持ち込んだわけですね。

高橋朋敬（運輸省課長）

結果的には、成田市、芝山町の議会が反対決議をすぐされるといったことではございませんから、地元の長あるいは市議会関係の方々のご同意ということではないかご了解というか、それを得て決めたのではないことは事実ですが、私どもとしてはそういうご理解を得るためにも、こういう大規模プロジェクトでありますので、その方針を速やかに決めることが先決だと当時思ったということでありまして、その後、地元説明をしていこうというふうな、この時点での用地買収は別として、思っていたのではないかと思います。

石毛博道（反対同盟事務局長）

今の説明で非常に矛盾するところは、一方で「地元の合意」とか、地元民の声がどうであるのかということとを尊重しなければならぬということと、厳然とした事実としてあるわけですね。これは行政としては当然のこと。つまりそういうものと決定という、すでに国側が地元の意向がどうであれ引くことができないような状態を自らつくり出すということは、相矛盾するわけですね。今の論理でいくと。そういうことの整合性というのはいまの説明では全然説明がつかないというふうに思うんですが。

高橋朋敬（運輸省課長）

位置決定の前に地元のコンセンサスづくりというのを決めていない中で、つくる側の論理でもって物事を決めていって、あとはとにかく地元説明をしていくということだったわけなので、そういう意味でいくと、今申し上げた地元のコンセンサスづくりが欠けている部分が、結局は両者の溝を、空港をつくる側と反対する側の溝をつくる原因になっていくわけですから、結果として、矛盾という表現がございましたが、まあ

それが引金になってしまつて反対運動が大きくなり、今日に至つたということでありまして、その点が問題点であるということは認識しております。

松尾道彦（運輸省航空局長）

今までいろいろと指摘を承っているわけですが、ご指摘の点で、確かに二週間という極めて短時間の間に決定した。これは歪めようのない事実でございますので、私どもとしては短かつたなというふうな反省いたしております。

問題は、空港づくりの時に一番のポイントを航空サイドからの話としては、やはり空港の安全な運航という立場からいろんな問題を検討したことは事実でございますが、併せてやはり、地域に空港を受け入れていただくという立場からすれば、もつと地域に即した問題について地元対策という立場から十分検討すべきであった。これは先ほど石毛さんのほうからご指摘いただいている奥田運輸大臣の発言の中にも、事前に、空港を決める前に地元とのコンセンサスづくりを十分やらなかった、こういう点を深く反省しているということでございます。今、この問題につきましては、位置決定前の地元とのコンセンサスづくりを十分にやっていた。この点は私どもの努力不足だと、こういうふうな深く反省をしているわけでございまして、これが今日に至る大きな溝になっているということも私も認識をいたし、こういうことを繰り返さないように本シンポジウムを通じていろいろご理解いただきたいなど、こういうことではございますのでよろしくご理解を賜りたいと、このように考えております。

隅谷三喜男（隅谷調査団团长）

今局長からある意味では大変大切な発言があったけれども、これに関係して何かつけ加えておくことがあれば発言して、あるいはそれに関連してもうちょっと聞いておきたいことがあるというなら、そうしますが、

としては一〇〇人いたら一〇〇人の合意を取るということが特に大事であると私は思っています。特に空港のように、そのことによって利便を受ける人は空港地域外にたくさんいます。空港地域の中には利便を受ける人よりも迷惑を受ける人のほうが断然多いという、力関係が逆転するわけです。なおさらのこと空港をつくる場合には地域の人たちのコンセンサスを得る。そして、さつき申し上げたように、地域のためにいかに空港がプラスになるのかという点について膝を交えて話をするということではないかと思っ

てます。

成田空港を計画した頃の二十五年前、三十年前というのは、とにかく空を見る、国際空港だからこれは地域の利害なんか踏み越えてもいけるんだ、いかなきゃいかんのだというふうに思っていた人が多かったと思うんです。しかし、今はそうじゃないわけです。ですから、これからは、今も局長、課長が言いましたけれども、現に関西空港もそうですが、関西空港以後は、関西空港より以上にもっと丁寧なそういう仕組みを積み上げていってあります。これがやはりビッグプロジェクトを肝に銘じたということは、私たちOBも含めて運輸省で航空行政をやってきた人間の、一番自己批判をし、将来に向かって腹を固めなきゃならないと思っ

ている点であることを、蛇足みたいなことになりましたが、個人的な感想を申し上げます。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

今高橋先生が言われたことは、逆に言えば、今から二十五年、三十年前には、地域の住民の意向を十分に聞くとかいうような手続きが大変おろそかにされたということだったといつてよいと思うんです。それが今まで同盟の方がいろいろと質問なされたことの底に流れていることだと思います。それで、どうしますか。

石毛博道（反対同盟事務局長）

このテーマは二応終りにします。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

それなら、午前の部はここでおしまいにしていただいて、午後一時から再開するということにさせていただきます。どうもご苦勞様でした。

（昼食休憩）

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

それでは、時間がまいりましたので、第八回シンポジウムの午後の部を始めたいと思います。それでは、同盟のほうの石毛さんから、よろしく。

石毛博道（反対同盟事務局長）

それでは、午後の部として、大きく分けた三つの質問の第二点目について、担当者として石井恒司のほうから行いたいと思います。

その前に、午前中のことについて若干こちらで認識した確認を述べたいと思います。

午前中、特に我々として印象に残った、重要だと思われる点について三点ほどありますが、一つ目は、若狭・友納会談では、少なくとも六月八日以前に両者で三里塚案が合意されて、その意味では密室的な場所です。非常に大事な用地の決定というか内定が行われていたといふふうにあります。そういう意味では、我々が長いこと信じ込んできた公式の記録や千葉県や運輸省の発表とはだいぶ違った様相を呈している、事実はこのことだと思います。

第二点目として、閣議決定前に地元住民に対する説明というのは、実際は一切なかったといふふうなことをお認めになった。

第三点目として、これは我々としても非常に驚いているのですが、運輸省としては、まず国が用地やつく

ることを決定して、その後住民に丁寧な合意を取りつけなければいんだというように以前は言っておられたと思うんですが、今日は、地元の言うことを聞かずにわずか二週間で閣議決定をしたことについて、決定以前に地元住民とのコンセンサスを得るべきだった。これが運輸省の反省点として今日述べられたという意味で、我々としてはこの点については、運輸省がこういう見解を示すといふふうには思いませんでしたので、驚きといふか非常に大きな進歩ではないかといふふう

に思っています。

それでは、次のテーマの「農業軽視と開拓者に対する軽視」というのがあったのではないかと。それから、三里塚に強引に決定する経過という全体経過がそもそも農業を軽視したものであったといふようなテーマについて、石井のほうから進めていきたいと思

石井恒司（反対同盟員）

それでは、私から。これは質問ということではありません。ちょっと当時のことについて述べたいと思

います。

当時、農産の構造改善事業というのが一九六六（昭四十一）年当時ありまして、そのことに関して私が特にかかわっていたといふことで、その経験したことを話していきたいと思

います。これは「幻のシルクコンビナート構想」といふふうにも言われているものです。

まず事業内容ですが、これは成田市養蚕組合といふふうな名前でありました。当時、組合員は一八六戸。面積（桑園面積）については一二五ha。これは数年前には五〇〇haにまで拡大するといふ意向でありました。建物の規模は稚蚕場と養蚕場、「稚蚕場」は幼い蚕を飼う場所ですが、「養蚕場」は結構大きくなった蚕を飼う所といふ意味です。この稚蚕場については天浪に二〇〇坪のものを建てて、もう一カ所その程度のものを建

てる。養蚕場に関しては天神峰に二棟を建てる。この大きさは間口一五m、奥行一五〇mという、当時の建物としては結構大きかったと思います。それは中で車が二台すれ違えるというような構造を持っていた、そのぐらいの大きさだと思えます。これはまだ二棟のうち一棟しか建っていないという状態でありました。

事業費というか資本金は当時の金額で五億円。この金額が大きいか少ないかは私は今わかりませんが、五億円です。予定地は旧遠山村、今の成田市、合併される前の地域で遠山村と言いました。この地域一帯です。部落の名前を挙げますと、天神峰、木の根、古込、駒井野、三里塚、十余三、天浪、東峰等、これは空港問題で当然用地にかかってくるということで、かなり空港問題の中では聞かれる名前だと思えます。

この養蚕構造改善事業の認定を農林省は、一九六六(昭四十一)年に出しました。出した月は六月中旬頃であったかなと私は今記憶しております、ちょっと正確さはありませんが。この時期というのは、運輸省と千葉県が成田空港予定地を三里塚に決めようとしていた時期であった、ちょうど重なったということです。これは同一地域に二つのことが重なり合っていて動いていたということであります。この事業そのものは、一九六四(昭三十九)年、認定を受ける二年前からスタートしていきまして、一九六六(昭四十一)年までの実質三年で空港ができようとして中止されたということです。

事業内容はそういうことですが、当時のこの地域の農業事業について若干述べておきます。麦とか落花生とか生姜などを主に三里塚の地域ではつくっていたというふうに思っています。それは、ちょうど野菜づくりへと転換していく時期に差しかかっていたのではないかとこの時期でありました。この事業は、そういう意味では、開拓が多かった三里塚・旧遠山村地域について、開拓者に対する営農指導という意味も非常に持っていたというふうに思います。これは県・市のほうから出されたお話であって、農民のほうから出てきたと

いうことではなかったというふうに思います。かなり積極的に県あたりが指導したということであります。

この養蚕事業の前身ですが、県あるいは市のほうから出されたこの養蚕の話というのは、従来の養蚕は非常に家族労働というかそういうことでやってこられたわけですが、そういう個人じゃなくて、畑を組合に提供して、養蚕そのものを何段階かに分けて分業・分担というようなことで新しいシステムで養蚕事業をやるんだという、そういう意向が非常にありました。

当時のうたい文句としては、畑に桑を植えると一反歩当たり三万円を補償するというようなことを言われていたのですが、三万円というのは今の感覚でいうとどのくらいか金額かわかりにくいのですが、当時、落花生などをつくった場合に二万か三万ぐらいにしかならないという時代であったものですから、何もしないで三万円いただけるというのは素晴らしいというかすごいという印象が残っています。

そして、桑を植えた人は、後は養蚕場に働きに行くのと日当千円出すという。当時の農村事情であれば千円は破格の金額であったのではないかとこのことです。あとは機械化ということで、新しいシステムというか形ということで、人はなるべく使わないで人件費を押さえて機械でやる。桑の刈取りなどについても機械がやっていって、人間は労働力としてあまり使っていないということもできる。あとの余った労働力は近所に誘致される製糸工場に働きに行けばいい。畑に桑を植えて、余った労働力で工場に行けばいい、そういう感じだったと思います。これは、当時、農業が大変だ、麦・落花生というところで生活していた農民にとっては非常に魅力的な話であったというふうに思います。

私の家も、当時これに参加していくわけですが、私の家の経営面積、畑は二ha、水田については二〇a。当時、私の家の農業状態も麦・落花生をつくっていた純然たる畑作経営地帯でありました。私のところでは畑二haにすべて桑を植える予定でおりました。既に一

haは植えていた、秋までには植付けを終了する予定であったという。したがって、私の家としてもそういう従来の営農パターンから新しく転換が必要だという時期でもありました。

私は当時ちょうど十八歳で、農業高校を卒業した年でありました。それが一九六六(昭四十二)年の春です。で、これに参加するに当たって私は「新しい農業の幕開けだ」というふうに思っていたわけです。父親も積極的に参加していたこともありまして、したがって家族ぐるみでこの「シルクコンビナート構想」というか、新しい農業の転換に夢を賭けた、そういうことだったと思います。

うちの父や母は、一九四六(昭二十)年頃、開拓に現在の所(東峰部落)に入りました。この開拓した竹林や松山など開拓した土地はやはり将来自分が背負っていかなければならぬという、何とか宿命もあつたかもしれないし、新しい農業に対する展望を見ていた、明るい展望を見つけていたということはあると思います。

一九六六(昭四十二)年当時は、すでに養蚕組合というのがありました。まだ青年部はございませんで、これは六名か七名ぐらいが中心になりました。私も含めて青年部を結成しています。この青年部は農業後継者が居る家を中心になつてつくられていきます。この養蚕事業そのものは、さきほどから言っていますが、農村の将来を開くというふうなことであって、これは特に青年部が中心になつてこの事業を推進するんだという、そういう性格付けをかなり持っていたというふうに思います。したがって、私などは、養蚕場の建設に当たっては率先してその基礎工事とか資材の運搬とかそういう仕事にまで従事したということも今でも覚えております。当時それなりに相当の決意で参加していたのではないかとこのことが言えます。

この事業は、当時『近代化養蚕』と世間からかなり注目されておりました。しかし、実態については、近

代化＝機械化というふうにとらえても結構ですが、機械化のメドはかなり実験段階であった。先ほどどうたい文句は「桑も機械で刈り取る」というふうなことを言いましたが、実際に機械そのものはまだでき上がっていないで試作段階という時で、かなり意気込みが原動力であったという状況であったわけです。だから、夢というものがこのシルクコンビナート構想の中にかなり大きくふくらんでいたというふうには、今でも忘れられないというふうに思っています。

青年部は、このあと研修のために、八日市場に蚕糸試験場（名前ははっきり覚えてませんが）というのがあります。そこに見学に行ったり勉強に行ったりということ、いろいろあちこちでやっております。その中の一つに、長野の信州大学に繊維学部がありまして、そこでも研修をいたしました。これは約一カ月程度でした。これは青年部が中心で、六名だったと思います。参加したというふうには思います。

そこには、このシルクコンビナート構想の生みの親（先生の名前は忘れましたが）、機械化養蚕を提唱した先生がおりまして、蚕糸の研究とその機械化について非常に問題に取り組んでいた人でもありました。そこにあつたものは、当時の養蚕としてはちょっと変わっておりますが、ベルトコンベアみたいなもので動く蚕座がありまして、そこで仕事をしている人は一人で、その人は動かないで蚕座だけが自動的に移動してくる。それに桑をやったりする、そういう構造になっていました。これは、当時家族労働で桑を抱えて蚕の周りを走り回っていたという状況では、ベルトコンベアで運ばれてくる蚕が一人の仕事で片づけられているという、そういう光景については私はちょっとした驚きを感じました。まさに近代化だなという印象です。一カ月の研修というものはこのような機械化養蚕、蚕の扱ひ方桑の与え方、上簇（蚕が桑を食べ終わってから繭になること）まで、機械化についての新しい知識をこの繊維学部で学んだということです。

その信州大学の研修が終わって帰ってくるわけですが、それが大体六月ぐらい、はじめの日程についてはわかりませんが、帰ってきたのは、七月四日に閣議決定がありますが、この前ということで二日ないし三日頃に帰ってきたというのは覚えております。六月は富里から三里塚に新空港の位置決定が激しく揺れた時期でもあつたわけです。しかし、私は研修の期間中、新聞を読むとかそういう時間がなくて、一生懸命勉強していたものですから、三里塚が空港予定地として名前が挙がっているなどということは全く知らなかった、そういう状況であつたわけです。

当時、青年部の一緒に行った仲間、同僚が言っていたことを思い出しますが、彼はどういうふうに言ったかという、新聞を開いたら、見出しに『新空港 三里塚に不時着』というふうに出てまして、その中には養蚕地帯が全部空港予定地に入っていて、そのこと自体初めは全く信じられなかった。それは頭をハンマーでガンと殴られたようで「目の前が真っ暗になった」というふうなことを言っていたことを今でも思い出します。私もやはりそういう気持ちであつたということです。

そういう大変な状況の中で、市のほうからこの養蚕事業について事業の中止が出されました。このことについては、全く突然のことでもあり、何が何だかわからないような状況の中では誰も納得できなかったというのが当時の状況ではないかと思えます。私ら組合員の人たちも含め、私たち青年部も市ないしは県に行つて釈明を求めたわけですが、県とか市は「国が閣議で決定したことだから」という言い方をして、自分ら下端にはどうにもならない、始終「上の人が決めた、国が決定したことだから」というようなことを、言い方は悪いですが、逃げるといふか役人の答弁に始終していた、そういうことが今でも思い出されます。

しかし、そういうふうに一方向的に決められたことに對して、やはり自分たちとしては納得できないし、悔

しさといいか憤りがずっと渦巻くというような日常が続くわけです。でも「なにくそ」というか、自分としては「国の言いなりにはならないよ」という気持ち非常に強くありまして、事業をとにかく継続したかったというのが当時の気持ちです。でも、天神峰の養蚕場、天波の稚蚕場、そして大方の桑畑というのはすっぱりと空港予定地の中に入っていたという状況がありました。それは大変な状況だったと思いますが、私はまだそういうふうな状態の中でも事業の可能性を追求したかったという気持ちがあります。それは「もしかししたら、閣議決定されたことでも変更できるのでは……」という一つの淡い期待というか、十八歳ですから何もわからなかった、今もよくわかりませんが、物事をわかって言っているわけではありませんが、そういう淡い期待が非常にありました。これは希望に燃えて農村の将来を夢みてシルクコンビナートに賭けてきた私にしてみれば、こういうふうには思われない、そう思わざるを得ないという、そういう気持ちであつたと思います。

当時の状況としては無駄を覚悟の抵抗であつたというふうには思いますが、青年部五名は、天神峰の養蚕場を改造して夏子の蚕を飼いました。夏子というのは、春・夏・秋と分けてそれぞれその時期の蚕のことを「春子」とか「夏子」と簡単に言っておりました。

蚕のことについてちょっと説明すると、蚕は桑の葉の出る春早くから飼いはじめますが、霜の降る頃まで飼われます。これは、蚕の人工飼料ができたのかどうかわかりませんが、桑の葉がある期間しか飼えないということ。蚕は卵から孵化する、孵化することを掃き立てと言いますが、孵化するとおおよそ三十日ぐらいで繭になります。この三十日の間に桑を食べるのをやめて眠る時期が何度かあります。四回ぐらいだと思えます。それを一齡期、二齡期、三齡期というふうに通じておられます。さつき稚蚕場と養蚕場があると云いましたが、一齡期、二齡期、三齡期ぐらい

までを稚蚕飼育というふうに言って、それ以降を養蚕飼育というか、場所を変えてやるわけです。それは、蚕そのものは卵から孵った時は、私はまだ孵化したのを見ていないのですが、一mmぐらいの非常に小さなゴミみたいなもので、一mm以下かもしれません。それが大きくなると二〇cmぐらいになるわけです。そうすると最初の状態と最後の状態ではかなり変わりますので、場所を移動してやらなければいけない、そういうことです。蚕が起きている時は常に新しい餌を与え続けなければならぬ、枯れた葉は食わないので常に新しい葉っぱを供給する。虫を取らないで桑を一度にドサツと与えておいて適当な時期に見にいけばいいのかなと思うかもしれませんが、全くそういうものではなくて、常に見ていないと病気等の心配もあって大変だという、そういう気苦労のある仕事でありました。

私たち五名の青年部は、養蚕場で改造した所に泊まり込む態勢を作り、飼育を始めました。これはちょうど夏の暑い盛りであったと思いますが、暑い盛りでも蚕の体はすごく冷たくて、頬を寄せると非常に気持ちよかったです。虫ですすから慣れないと「気持ちが悪い」というふうになります。今でもよく見るとグロテスクですが、しみじみ見ていると「可愛い」という感じがいたします。

蚕が桑を食べる音は、ザワザワと、夜中に雨が降っているような状態でありまして、慣れないとなかなか眠れない、小さな音ですが夜中になると相当大きな音になって眠れない。夜中にそういう音で目が覚めて「やっぱり俺は今養蚕場にいるんだなあ」と思ったことがあります。今でも思い出します。

そういうふうにして夏の終わり頃までに、kg数は覚えてませんが、五人で掛りきりで蚕を飼ったわけですから、数百kgから数千kgの繭を収穫したというふうに思っています。当時は、研修などでいろいろ試験場や大学などで蚕を飼っていましたが、自分たちだけの力で真っ白な繭を手にしたというのは初めてで、今でもそ

の感触は忘れるものではありません。しかし、これも一夏の、一九六六(昭四十二)年の思い出になってしまいました。

空港予定地に桑畑を持つ農民が、各部落で条件賛成派というものをつくったりして、養蚕事業は分解するという状態になってしまったわけです。数年を経ずして、組合員の中からは桑畑はあらかた無くなってしまつて、抜かれてもとの麦畑になっていったというのを非常に覚えてます。

私のところでも事業でつぶれた桑をいつまでも置いておくわけにはいかないとすることがありました。そういうことで、寒い最中に父と二人で桑の木を一本一本掘り起こした。うちは一ha植えたわけですから、一冬もかかったかなとは思いますが、トンビ鋏で一本一本掘り起こした。当時のことです。それから機械はあまりありませんので、トンビ鋏で掘り起こしたという記憶があります。

養蚕事業をやってみて、今思うことですが、その結果、養蚕そのものが失敗して桑を抜くというのであれば、私も選択の過ちというか事業の意気地なさというか、そういうことで諦めがつくわけですが、しかし、この養蚕事業がつぶれたというのは全く自分らの領域の話ではなかったということがあります。つまり国の一方的な決定によつて事業を中止させられ、桑を抜くということとは非常に納得ができなかったということでもあります。こうした国のやり方を見て思ったことは、国というものは政策を押し通すためなら農民の心を平気で踏みつけるんだなということ。このことは、当時十八歳の自分としてはしみじみと身にしみて感じて、それは現在も続いているわけですが、そういう恐ろしい思いをいたしました。

上に立つ人というのは、知事さんとかですが、当時シルクコンビナート構想について大変な力を最初は入れていたというのが、後でわかったことですが、言われております。というのは、当時の関係者に言われた

言葉として、こういうことを言っております。「あの地帯一帯を桑園とし、状況によっては県有地を桑園にし、一大養蚕地帯としてシルクコンビナートをつくりましょう」。そういうようなことを当時の関係者に語っていたというふうなことが言われております。その人が、その舌の根も乾かないうちに空港建設を推し進めてくるといった具合でありまして、これは開拓差別や農民を軽く見ているという一つの事にもつながることになると思います。

知事は当時、これは私は最近わかった話ですが、裁判の若狭証言の中で言われてますが、ここでちょっと紹介しますが、「こは、千葉県でも地味のやせた所でございます。水のない所でございます。成田というところは、水のない所で地質が非常に悪くて、水田には全く適さない。したがって南京豆と西瓜しかできないところで、しかも満州からお帰りになった方々が非常に多いというような状態から、この買上げ価格を相当思いつてやっていた。さきさきすれば、その空港建設は可能であろう」というふうに出ております。

この中で「満州」と言っているのはどういう人たちが指すかという、遠山村一帯に入植された開拓者の人らを指すというふうには思っております。この開拓者とかそういうことを非常に軽視した発言ではないかというふうに出ており、それと関連してちょっと紹介しますが、『文藝春秋』の一九七一年(昭四十六)年六月号に、高橋前空港調査室長という人が空港の線引きに当たって言っている。後に『文藝春秋』に発表した文章としてあるんですが、そのところをちょっと引用しますと、「交通部の案が県にきて、それを私のほうで手直したのが今の空港の形なんです。ちょっと変な形をしているでしょう。四角じゃなくて凹んだ所がある。あれは、五〇〇年続いている旧家があつて、土地を売のを「うん」と言わないだろうと削ったんです。それであんな格好になってしまったんですよ。」

というふうに高橋前空港調査室長が言っておりますが、これは明らかに開拓の天浪とか古込とか、そういう所に対する差別的な考え方が非常にあって出てくるんだらうというふうに私は今でも思います。それで、取香とか駒井野とかを本来の線引きからはずしたというようなことを明らかに自慢話として言っているのではないかと、私は今思っています。その空港建設を押し進めてきた国とか県とかいうものは、今のようないへこたみ論」と言いますが、そういうようなことを平気で考えているというふうなことだと思います。

当時は、蚕の構造改善事業と空港建設という二大事業を農民とか関係者を抜きに平気で操ったという、そういうことがあります。それは今も当時も許せないという、これは絶対に納得できないことだというのが当時も今も私の中で貫かれているものとしてあります。当時農民を虫けら同様にした国のやり方こそが、私の空港反対の原点であるわけです。

そのことは今なお空港建設はその延長線上にあり、国の農民に対する基本的姿勢は変わっておりません、その頃と全く変わっておりません。それが私を含めたただの百姓を二十六年も二十七年も反対運動をさせたことにほかならないという、そういうことだと思えます。この空港建設の裏に農民を軽く見た姿勢がつくる側に非常にあったというふうに私は今でも思っております。そのことについて、農民軽視の結果といわず当時非常にあったということを一応確認したいと思えます。以上です。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

これは、直接の対象者は千葉県ですが、何か、ただ今までの大変詳しい状況の説明、そこにおける農民の反発といえますか、そういうようなことを踏まえてお話がありましたか、何か言っておくことはありますか。

中野 晟（千葉県副知事）

シルクコンビナートのお話が今ございましたので、その点について申し上げたいと思います。

お話にございましたように、成田市の遠山地区で県と市の応援の下に、近代的な養蚕事業である「シルクコンビナート計画」が、当時構造改善事業として地域指定を受けまして、実施計画の認定を受ける手続きに入っていたわけでございます。しかし、この事業が、空港の位置決定によりまして大幅な変更をせざるを得なくなったということがございます。

当時、シルクコンビナート計画では、地域でも将来を考えて新しい農業に取り組もうとする熱心な方々が多数参加するなど、地域を挙げて真剣に取り組まれておりまして、二回にわたって桑の植えつけも行われていたというように聞いています。

計画の実現に取り組んでこられた農家の方々にとって、熱心に応援をしていた県による計画の中止は、それまでの熱意を突然否定されて、また生活設計をも根底から覆すものとなって、県への不信感を抱かせる結果になってしまったものというように考えております。

県としては、シルクコンビナートに参加された方々に対する補償に万全を期するよう、自らも緊急的な融資の斡旋を行い、また、国に対しましても補償に万全を期するように働きかけたところでございます。しかし、県としては、空港という大事業の陰で、シルクコンビナート計画への対応は補償という事後対策的なものに集中してしまっていて、それ以前の段階で、県としても支援していたこの計画をなぜ大幅に変更せざるを得なくなったのかについてじっくりとご説明したり、あるいは参加された方々の熱意を別な形でどのように生かすかという点についても十分お話しするといったことができなかったことについては、誠に残念であったというように考えております。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

県としてはなすべきことをほとんどしなかったということだと思いますが、だから、石井さんが言われたことは、皆さん、それはそういうことであつたというように確認をして、そこに非常に大きな問題があつたではないかということ、これは県のほうも言われたわけですから、その点はそれで一応、何かつけ加えることが……。

河宮信郎（隅谷調査団）

農民及び農地に対する蔑視があつたのではないかと、この計画を進める一方、極めて農地に対して「痩せている」とか「開拓農民である」とか、そういう軽視したというか蔑視した価値評価があつたのではないかと、この点に対してはどうなんでしょうか。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

千葉県のほうはいかがですか。

中野 晟（千葉県副知事）

農業を軽視していたのではないかと、この点については、これは千葉県でございまして、全国三番目の農業県ということで、当時も今でも県政の中で農業とか農政は非常に重いものとして、重要なものとして位置付けていたわけでございます。

ただ、千葉県の内陸部に空港がくるということになりますと、どこかで農地が失われるということになるわけでございます。用地内の農家の方々にとつてみれば、まさに自分の農業が否定されるということになるわけでございます。県としては、富里に比べて三里塚の場合は影響を受ける農家の数が格段に少ないということ、用地内の農家の方々に代替地の提供など、最大限の努力をいたしましたところでございます。

この三里塚を含む北総台地ですが、当時は野菜など

の産地に転換しつつある時期であったというように聞いておりますが、水利の問題とか、干ばつの影響があったというように聞いているわけでございます。このため、空港設置に伴って周辺の農業振興策として、北総台地での成田用水事業というものを国に認めさせまして、この周辺の整備に努力をしてきたところでございます。県としては、地域の方々のお話を伺いながら、熱心に農業に取り組みとされる動きに対しまして、今後ともできる限りの支援をいたしたいというように考えております。

それから、開拓者を軽視しているのではないかと、う点については、まあ開拓のご苦労がようやく実を結びかけた時期に空港の位置の決定となったわけでございます。県としても空港受け入れの基本的な立場で、地元農家の方々に説明などを行う立場でございましたが、農家の方々の気持ちを思いますと、誠に胸の痛み思いがいたすところでございます。

先ほどご発言がありました、三里塚は農地が痩せているというような友納知事の発言でございますが、この空港地域は、開拓地を取り込み、古村をはずしたということが言われているわけですが、友納さんの発言につきましては、ご本人の記憶ははっきりしていないわけでありまして、また、空港区域の設定につきしては、意図的な線引きではなくて、技術的な観点からできるだけ人家を避けて、影響が少なくなるようにとの配慮のもとに決められたと思うわけでございます。しかし、県に開拓者の方々を軽視するというようにとられるような言動があったとすれば、誠にこれは残念なことでございます。お詫びしなければならぬというように考えております。

柳川秀夫（反対同盟員）

運輸省の方にお聞きしたいのですが、空港決定に当たって当時の農林省との調整というか、どういうふうな決着をつけたのでしょうか。

高橋朋敬（運輸省課長）

関係省との調整を図るための組織として「関係閣僚懇談会」とか、あるいは「関係閣僚協議会」というのをつくっておりますが、その中で、当然農林省の方もそこに入っているわけでありまして、そういう意味で、三里塚の地に空港がくる場合に農林行政としてどういう影響を受けるかということについては、ご存じであったと思います。結果的には、私どもの空港をつくるということについては、農林行政としてはご協力いただくことになったと思います。その間どうい議論があったかについては、記録上定かではございませんが、当時の農林委員会の議事録などを見ても、農林省もお悩みの様子があるわけですが、国際空港をつくるという国策が決まるならば、それに伴う農民の方々の対策について万全を尽くさなければいけないということは言っておられます。そういう意味で、ご協力いただくという観点から農林省とは調整ができたものというふうに理解しております。

石井恒司（反対同盟員）

農林省と調整ができたというふうに今聞きましたが、養蚕事業の構造改善事業の認定を受けたのが六月なわけですね。佐藤・友納会談というかそういう会談があったのが六月で、友納さんは、当然そのシルクコンビナートについては前から知っておられるわけですし、若狭・友納会談の中でも三月から六月というふうな言っておられたわけですから、当然その辺の事情については詳しく知っていたわけですね。にもかかわらずシルクコンビナートの構造改善事業の認定を出したというのは、非常におかしな構造になるのではないですか。もし本当に運輸省と農林省が協議をしたというふうになれば、私の考えであれば、六月に出る構造改善事業の認定をしないでおくというのが一つ考えられるわけですが、何か、私が今考えるところ、そういう協議すら実際はなかったのではないかと、そういう節が

非常にうかがえるわけですが、それはその当時、閣議決定と構造改善事業の認定が一緒に出されているというのには、これは政府の事業として二つのプロジェクトを同時に認めるというのには、ほぼ同時なわけですから、あり得ないこと。あり得ないことが起きたということ。は、先ほど高橋さんが「協議しました」というふうに言われたけれども、それはちょっとおかしな話じゃないかと思いますが、いかがですか。

高橋朋敬（運輸省課長）

その点、構造改善事業として進められていたことですが、この空港が三里塚にくるといふことの関連で、構造改善事業の手続きをどのようにされるかということについては、実は運輸省ではその様子がつまびらかでないわけですが、構造改善事業としての認定というか、県を通じてやっておられるのと、運輸省としては県のものの考え方をもとにしておやりになっていると思いますので、そこでどういう事態があったかについては運輸省としてはわからないと申し上げるしかないのですが、その点は県のほうが事情をよく知っていると思うのですが。

相原亮司（反対同盟員）

富里から成田に移る過程での問題で開拓者蔑視があったのではないかと、問題については、千葉県のほうには「あつた」と。それについてはということですが、単に「あつた」とあるのは「なかつた」という問題で済まない影響をその後の成田空港問題に与えていると思うんです。というのは、確かに木の根とか天浪で開拓に入った方は非常に苦しい思いをして、転業したいということ、こういうことに関しては友納知事の認識は当たっていたんです。確かに最初は反対して、賛成になつていった。同時に、開拓の中で例えば、前回梅澤勘一さんのビデオがあつたように、あるいは先日亡くなった小川源さんのように、毎日毎日月明りの中で

開拓して、二十数年の間に農家としての地位を築いていった。そういう人がいて、その方々は今なお反対運動を続けている。つまり知事の認識というのはその程度だったから、空港反対の中に一つの分裂を起こしたわけですね。成田が悲劇だったというのは、単に反対同盟と国が泥沼の闘いを続けているだけではなくて、千葉県や国の認識がその程度だったから、反対を続けた部落の中に様々な分裂があって、そしてそれが昨日の友が今日の敵になるような、そういう本当に親類から何かが、部落の中が分かれて睨み合うような経験も二十数年続けていたということになるわけですね。

しかも、その中に空港公団が分け入って部落を分裂させて、賛成になった人を囲い込んでいって、反対の人を弾圧していく。そういう歴史が、この根源をたどっていくけば、富里から成田にもってきた時の友納知事のこの程度の認識と、それを受けて国がOKをとったというような歴史がうかがえるわけです。だから、ここで「確かにそういうものがありました」と言っても、富里から成田にもってきた理由が今のところ明らかになっているのは、管制上の問題、あるいは国有地があったからと言われていますが、富里の失敗の最大の原因は民有地の問題だったわけです。成田にきた時の問題も「民有地をどうするか」。それについてきっちり調べないで、その程度の認識でやって、しかも現在の悲劇を引き起こしているわけですね。これは、運輸省の方々にはよくわからないかもしれないですが、部落の中でそれぞれの人たちが互いにいがみ合うという経験は、これは本当に成田の悲劇の最大の問題だったわけです。

だから、ここで「確かに二十年前前そういうのがありました」とか、そういうのではどうしても納得いかない問題があるし、しかも、現在の二期工事についても富里から成田にもってきた理由が今以上のものが明らかにできないければ、やはり納得する人は少ないのではないかとというふうに思うわけです。ですから、もう少

し、富里から成田にもってきた理由をしつかりとここで述べてもらいたいと思うんです。

高橋朋敬（運輸省課長）

富里から成田にその位置を決めた理由につきまして、今ご紹介がありました、前から申し上げている空の安全の観点からは富里村付近ということで、同じような地域において住民の反対があったことに関して二つの反省をして、一つは、相当大規模な土地を必要とするものから、関係する方々があまりにも多過ぎるということで、これをまず規模を小さくしなければいけないだろうということであつたと思います。それで、空港としての機能を果たし得る最少限の規模ということで面積を半分にし、かつ民有地への影響を極力少なくするという意味で公有地を富里付近で求めたところ、三里塚の地にある御料牧場あるいは県有地を活用することによって民間にお願いする面積を少なくすることができるということになりました。三里塚の地をお願いをしたというのが経緯なわけでございます。それで、もちろん民有地といっても付近にゴルフ場も二カ所あつたと思いますが、それを活用することもできる、さらに民有地にお願いする分、実質的な農家をお願いする分を少なくすることができるだろうというふうにも思っています。

そこで、三里塚の地の中でどういう飛行場のレイアウトをするかということが問題になつたんだろうと思います。それで、できるだけ大きなまとまった集落というものを避けたいという気持ちがあるところにあつたんだろうと思います。集落は国道とか県道の沿線にまとまってありましたが、そこへの影響をできるだけ避けるとか、あるいはそこから離せるものならできるだけ離してみようというふうなことで、しかし、一方で空港工事との関係からいえば、あの付近は谷地田がたくさんございますから、その谷地田を多く取り入れるということは、空港工事に難工事になるということも想像が

できますし、経済的にも大変な金がかかることになるだろうというふうに想像できたところでありまして、谷地田もできるだけ避けるということで考えてまいつたところ、現在の形になつたというのが経緯だろうと思います。

そういうまとまった集落への影響をできるだけ避けるという考え方をとり、かつ公有地を活用するという考え方をとつたことから、開拓地に住んでおられる方々の所が多く含まれてしまったということになるかと思えます。

また、具体的な線引きの際に特に古村を避けるかというふうなことがあつたかどうかという話を、先ほど『文藝春秋』の記事を紹介されましたが、ある程度空港の規模を、滑走路の位置を決め、中のターミナルあるいはエプロンの規模というものを想定していったから、それに必要な面積というものを考えた時に、ある一定の線が形式的に引かれるわけですが、そういう線を引いた時に必要以上にたくさん面積を取らないということもあつたと思います。その結果として現在の線になると思いますが、その時に、特に北側の方面につきましては、部落地区にかかるような格好で北側のA滑走路とB滑走路の間の線ができたと思いますが、それも古村を意図的に避けるということではなくて線が決まってきたということだと考えてます。

これは結果論かもしれませんが、あの付近の方々は、古村の方々も空港の影響を受けるといふことでもって、その地から別な地域にも移転していただいているといふことがございまして、用地にかかるかからないの問題はありますが、かからなかった方でも一緒に他の地に移転してもらつたといふたようなこともあつたかと思えます。

そういう意味で、全体としてみれば、そういう考え方で空港の位置を決めたものから、開拓の方々にご協力をいただき、ご迷惑をかけたということにはなりません、意図的な選択ということではなかったんじ

やないかというふうに思っているところでありませう。

石井恒司（反対同盟員）

最後に、運輸省に聞きますが、三里塚に変更した時に、三里塚の農業と農民について生活状態の調査はしなかったということについては、認められますか。

高橋朋敬（運輸省課長）

当然農林統計等で数字的なものは把握しましたが、実態について適切な把握は行っていなかったと思います。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

ただ今までの両者のご意見を聞きまして、私の考えを申し上げると、シルクコンビナートの計画そのものは具体的に千葉県と土地の農民との間で話し合いがなされて計画が実施されていった。したがって、農林省のほうとしては直接はそれにタッチしていない、農業改善事業として的一般論はどうかわかりませんが、直接は関係はしてなかった。けれども、当時の農林省と運輸省との間でどう話し合いがなされたかということ、必ずしもはっきりはしませんが、当時の農林次官の言によれば、農林次官は土地問題、特に農民の問題は非常に大きい問題だから、運輸省はこのことについては十分考慮してやらないと大きな問題になりますよと運輸省側にはかなり強く言ったと、こう言っております。

けれども、先ほどお隣の高橋先生が言われたように、当時の運輸省航空関係の方の頭は空のほうに向いていて、農民の方のことを考慮して空港を決めなければならぬという点では非常に認識が浅くて、そのことを大変おろそかにした。これは運輸大臣もそこで「大変申し訳ないことをした」と言われ、今日は航空局長もそういうことを言われたわけですが、そういうことが実態であったというように考えて、石井さんの提起さ

れた問題も、そうした事態の中で起こったというように我々としては受けとめなければならぬのではないかと思っております。

宇沢弘文（隅谷調査団）

シルクコンビナートの件は、当時農林省が新しい農業基本法の核として「協業」ということを考えていて、そのプロトタイプというか原形としてかなり力を入れていたというように私は理解しているんですが、ですから、位置決定に関して農林省のほうには、三里塚を中心とした地域の新しいプロジェクトは十分念頭に置かれていたと思います。

で、いま隅谷先生が言われたように、実は閣議決定の前日、これは次官の方が集まって打ち合わせをされることになっていくんですが、その席で、先ほど言われましたように、農林省の次官から運輸次官に対して「地元の農民の了解を得ているかどうか」ということについて問い質されたという事実があつて、おそらくその事実は、先ほどの高橋課長が言われたのとはちよつと違って、この位置決定に関して農林省をはじめとして他の省庁は直接関与されていなかった、あるいは協議を経た上で決まったものではないというふうに理解したほうがいいんじゃないかというふうに思います。

高橋朋敬（運輸省課長）

閣議決定の手續きについては全員合意でなければ閣議で決定できませんので、農林省が反対すれば閣議は通りませんので、そういう意味では、いろんなお考えはあつたかとは思いますが、それは空港にご協力していただけることについて農林省も最終的にはご理解をいただいた上での閣議決定になるというふうに思っています。農林省のご指摘については、関連公共事業のほうでおそらく県のご要望をきちっと取り入れるということでお考えおられたのではないかと推測するとこ

ろでございます。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

それでは、問題を次に変えますので、ここで五分ほど休憩させていただきます。

（休憩）

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

それでは、これから再開をいたしたいと思います。

龍崎春雄（反対同盟員）

だいぶ長時間にわたつてのシンポジウムということで、最後になりましたが質問事項も重複する点が多々あるうかと思ひますが、その辺ご了解いただきたいと思ひます。

空港建設がそもそも杜撰である上、三里塚への変更の時には、何ら地元で即した検討がなされなかったという点について質問したいと思ひます。

歴史の経過から見ても、ずいぶんいいかげんに空港が決められてきたと思ひます。例えば位置の問題にしても、政治家たちの間で転々と振り回されたようですが、運輸省としてもずいぶんあやふやに揺れ動いたのではないのでしょうか。綾部運輸大臣の浦安案はともかくとして、航空審議会の答申が出て運輸省としては富里に決めたはずなのに、その後、公団法をつくらうという国会の時の態度はおかしいのではないのでしょうか。前回提出して確認された「歴史の経過の中で」、その部分をもう一回読んでみます。

候補地問題が先ゆき不透明な頃、政府は新東京国際空港公団法の国会提出を決定。この公団法が一九六五（昭四十年）六月一日第四十八回国会で成立した。これで、運輸省直轄でない空港建設・運営主体の法的下地

はできたが、公団法二条では「位置決定の仕方は政府が政令で定める」となっていて、地元ぬきの空港決定の法的根拠もこれで与えられた。しかし、もう一点、この法律には注目すべき付帯決議が六月一日、参議院においてなされている(資料編18ページ参照)。これは、富里・八街の住民の声を背景にした千葉県選出の加瀬社会党議員らの野党の強い法案反対の声に、「新空港は富里にはしないから法案だけは通させてくれ」と自民党が申し入れ、栃内航空局長もまじえた協議でできたものである。

《新東京国際空港公団法案に対する付帯決議 政府は新東京国際空港の建設に当たっては、いやくも当該地域住民の生活権をそこなうことのないよう万遺憾なきを期するとともに、当該地域における農業の振興ならびに産業経済の伸展を阻害しないよう配慮すべきである。右決議する。》

この決議の提出者は、自民党の江藤智議員であり、「住民の生活権をそこなうことのないよう」「農業の伸展を阻害しないよう」「これが富里の歯止めです」と、加瀬議員らに説明したという。富里案を実質的になしにする決議を、三里塚に決定する一年も前に運輸省の栃内航空局長立ち会いでつくっている、こんなおかしな話はないのでしょうか。

規模にしても富里の土地は二、三〇〇ha滑走路が五本もあったわけですが、成田にきた時、当初は一、〇六〇ha、滑走路は二本になっていたわけです。滑走路が三本になったのは閣議決定後の話でありました。こんな大事なことがその場で揺れ動いていいのでしょうか。

農民にとって農地は命であり、私権の大幅な制限を受ける空港用地の選定は、関係住民にどうしても三里塚が適地であるという理解が得られない決め方ではないのでしょうか。その点について、運輸省のほうのご答弁をお願いします。

高橋朋敬(運輸省課長)

はじめに、新東京国際空港公団法の成立の時の付帯決議について触れたわけですが、この前の資料によれば、参議院を通過する時の付帯決議というふうになつていっていると思います。これにつきましては、衆議院におきましてやはり公団法の成立の際に付帯決議がございまして、この付帯決議もちょっとご紹介したいと思いますのですが、この衆議院の時の付帯決議では、将来にわたる航空輸送需要の急激な増加と航空機の急速な進歩の趨勢にかんがみ、新東京国際空港の建設は必須かつ緊急の課題である。政府においてはこのような事態に対処するため、航空審議会の答申に基づき速やかに候補地の決定を行うとともに、建設及び管理に当たる公団の設立を促進するよう、万全の措置を講ずべきである。右決議する。ということになっておりまして、衆議院では答申に沿った位置決定を速やかに行うようにという趣旨の決議をいただいているわけでございます。

そこで、私も参議院の付帯決議の読み方ですが、参議院の付帯決議につきまして問題となりますのは、「空港の建設に当たって、いやくも当該地域住民の生活権をそこなうことのないよう万遺憾なきを期するとともに、当該地域における農業の振興ならびに産業経済の伸展を阻害しないよう配慮すべきである。」というふう書いてある趣旨は、その地に空港をつくってはいけないという趣旨で書いてあるのではなくて、内陸の一定の地に位置が決まるならば、その影響を受ける方々の生活権をそこなうことのないように配慮をしなければ、空港がきたことに伴って農業の振興とか産業の伸展を阻害しないようにしなさいというふうに読むべきことなのかというふうに考えております。そういう意味では、加瀬氏が裏話という格好でお話が紹介されましたが、その事実については承知はいたしましたけれども、いずれにしても付帯決議、衆・参合わせ読む時に、富里案が前提になかったというふうなこと

までは言えないのではないかとこのように思います。

それから、規模の問題ですが、富里案の時には滑走路が五本あって二、〇〇〇haある。それが三里塚の地にきた場合には、当初お示ししましたのは滑走路二本で、半分の一、〇〇〇haになつていた。第三番目の滑走路というのは閣議決定後しばらくたつてからと。こういうお話でございますが、空港の規模を半分にした趣旨は、大変恐縮でございますが先ほどご説明しました趣旨でございますが、はじめに二本の滑走路しか示さなかったということについては、主滑走路として二本の滑走路を示している、第三番目の滑走路は補助滑走路であるけれども、これについては今後国と県と相談して決めるということを申し上げておりまして、六月三十日の県民ホールでの説明会、いろいろご指摘を受けているところでございますが、その場においてもそのことが話題になり、横風滑走路というのがあるけれども、それはこれから国と県で相談して決めるんだという趣旨の話をしているようでございます。そういう意味で、絵として示してないじゃないかという意味ではご指摘のとおりであります。そのつもりがあったということとはご説明させていただいたんだろうと思っております。

しかし、いづれにしても、とりあえずご指摘があった点についてどうであったということについてのみご回答申し上げたとしても、おそらくご質問の趣旨、本旨に沿わないだろうと思えます。要は先ほど来問題になつております、あるいは今もご指摘いただきました、農民にとって命である農地についてきちっとしたことを考えろということをお国でも言われ、一番大事な、どういう範囲の影響を地域に及ぼすかという滑走路の絵についても、はじめからきちっとしたものをお示ししてないということが厳しいご指摘というふうにお示しとめて、その龍崎さんの言葉を受けとめていかなければいけないというふうにお思っております。

龍崎春雄（反対同盟員）

先ほどの答弁にあったのですが、富里から成田へきた理由の中で、用地を少なくして、民有地も少なくするわけですが、私ら素人考えでは、飛行場から飛ぶ飛行機は同じであって、むしろ立派な空港をつくらうと思えば飛行場の面積をうんと取って、安全性や航空騒音の被害に対応するのが当たり前じゃないかと思うんですが、その点、その当時そういう配慮がなされたんですか。面積が少なかったということがよかつたということなのでしょう。

高橋朋敬（運輸省課長）

航空審としてはできるだけ広い、遠い将来にわたって使える空港をつくるということで希望を決められた答申されたと思いますし、運輸省も富里案ではそういうふうと考えていたわけですが、いうならば私どもの都合で考えていたものが、現実に地元をお願いする中で、あまりにもその影響するところが大きいということで、私どもの考えを改めよう、規模を小さくして必要最少限のものにして地元にお願います。あくまで必要最少限のものを小さくしたものでありまして、理想を言えば大きいほうがいいのかもしれませんが、私どもとしては、必要最少限のものでとにかくお願いしなければならぬ事情にあったということだと思います。

石井恒司（反対同盟員）

そうすると、最初の富里段階での「空港が必要だ」という答申が出ますね。その精神というか位置付けというか、そういう位置付けそのものは成田にきた時に変わったということですね。

高橋朋敬（運輸省課長）

規模が小さくなったということはありますが、位置付けそのものが変わったということではないと思いま

すが。

石井恒司（反対同盟員）

全然別な空港になるわけですから、富里はもつと二千haですね。現在三里塚で問われている空港は滑走路一本の状態になっているわけですが、まあ二本というふうに言うわけですが、規模が全然違うということでは中身が全然違うということになるわけですから、当然その航空審議会の答申とは別なものになるわけですね。そういう意味では当然位置付けが違ふというふうに認識されるのが当たり前じゃないかと思いますが、いかがですか。

高橋朋敬（運輸省課長）

空港の規模が小さくなり、滑走路の本数が少なくなるということによって、トータルとしての航空機の処理能力というか滑走路の容量というのは減ってくるという意味においては変化があります。国際航空需要をまかなう、長期的な需要をまかなう空港という位置付けそのものは変わるわけではないので、ただ規模が小さくなったことについて変化があったというふうを受けているのですが。

樋ヶ守男（反対同盟員）

富里の航空審の答申を出す審議の時に、確か第一回の小委員会に離発着回数と人数の予測が載ってますね。それを見ると、例えば一九八〇（昭五十五）年の予測は国内線で、人数でいえばあれですが、発着回数は羽田が十五万二千回、新空港が五十三万回。いってしまえば新空港は約四十八万回の離発着回数を限度として想定されていたはずですね。この航空審の審議のもとになった資料から言えば、それは間違いないと思います。そういう離発着回数の問題。

それから、いわゆるSST（超音速旅客機）が飛ばされるために新しい空港が必要だと言われた、そのこ

とについて。例えば県議会では、県知事はSSTについては羽田の拡張なり、あるいは他の空港でやっていただくように官房長官なり何なりの了解は取っているわけですね。これは七月五日の答弁ですが、答弁しているわけ

だから、当面の国際需要をまかなうという意味での位置付けについては変わりがないとしても、新空港という意味で期待された役割、航空審答申で出されたものと三里塚にきた時はやはり大幅に違っていたと考えるのが妥当なのではないですか。

高橋朋敬（運輸省課長）

まあSSTを念頭に置いたような計画として、将来そういうような需要に対応できなければいけない空港ということでは航空審で議論されて、そういう期待を担った空港という意味では確かに富里案の二、〇〇〇haの空港というのはいったいどう思うのですが、現実空港というのをお願いしていく過程の中で、それがあつた意味では実現可能なものとしてどういう格好で、まあ予定どおりではないものにはなっていくわけですが、その点については例えばSSTについては羽田でお願いするとか、知事さんのお話があつたりすることで、SSTの受け入れの問題については議論があつたとは思いますが、SSTだけではなくて、将来の需要というものを念頭に置いて需要をはじいているわけですから、その長期的な需要に應える空港ということにおいては、その空港の性質そのものが変わったというわけでは私はないと思うのですが。

龍崎春雄（反対同盟員）

富里案の時に地元への影響のことは考えたでしょうか。関西空港は五年以上、三十回以上にわたって検討がなされています。その中で関西国際空港が漁業に及ぼす影響、騒音・大気汚染が海洋に及ぼす影響などを詳細に検討しているのではないのでしょうか。富里の時

は農業のことや騒音や大気汚染など周辺に与える影響など検討したのでしょうか。いま資料を出します。(資料の厚さを示しながら) 関西空港はこんなに航空審議会で検討しています。富里の場合はこれだけです。ましてや成田の場合はこれだけしか資料としてはないわけです。富里と似ているからということもあるんですが、これはあんまりではないでしょうか。

高橋朋敬(運輸省課長)

まず関西空港につきましては、まあ成田の反省とか、あるいは関係自治体のいろいろなご意見がありましたし、環境問題に対してそれが表に非常に出てきて社会問題化されてきた時代に入ってきたこともありまして、空港の位置決定というに関して空港計画だけではなくて、環境の問題とか地域と空港の関係、地域振興計画ということで言えると思いますが、そういったことも合わせて議論をして、トータルとしての空港というものを議論する、そういう経過をたどり、かつ地元の方々、県とかあるいは地元の代表の方々も、反対運動をされている方々のご意見も承って決めているということでございますし、そういう意味で審議の期間もかかっておりますし、中身が充実しているということも指摘のとおりでございます。

富里につきましては、午前中の議論の中にも出てまいりましたが、私ども当時の認識としては、航空審でお願いすることは空の安全とか土木技術とか経済性、都心とのアクセスとか、そういったもつぱら空港サイドの設計計画要件と申しますか、そういうもので候補

地を比較してみて、どれが空港として良いかということをご議論いただいたことになりました。そういうことをまとめたものが答申になっておりまして、その意味では関西と比べてみますと、環境問題とか地域の問題ということについては触れられていない。しかし、今思えば、そういうことを審議の際に求められるような時代の雰囲気ではなかったというか、まず空港をつくることだけを議論すればいいというような時代雰囲気の中での答申ということになるのではないかと思えます。

それで、三里塚につきましては、航空の観点からいえば、新たに検討すべきことというのは既存資料の、富里から三里塚に移ることにしましては、航空審との関係でいえば、既存の資料で間に合うというようなことから、極めて薄い資料しかないということも事実でございます。

ましてや、それ以外のことについては審議していかないわけですが、しかし、それが全く要らないということではなくて、先ほど触れさせていただきましたが、決定後地元の県などと相談をしながらその対策について詰めていくというような考え方であったわけでありまして、関西と富里あるいは三里塚と比べてみれば、時代が違いますが、おっしゃるとおり審議内容に差があつて、ものの考え方も違つていたなというふうに思うところがございます。

龍崎春雄(反対同盟員)

最後に一言ですが、二十六年前ということであらう

昔のことだ、古いことだというように思われるかもしれませんが、当時から内陸に巨大な空港ができれば広範囲な周辺に問題が発生することは当たり前のことであつたというふうには思っています。

相原亮司(反対同盟員)

先ほどこちらから公団法の問題を出したのですが、高橋先生から、成田問題に関しては、事前にいろいろな意見を聞いてその上で処分なりあるいは決定を下すという、そういう歴史的な教訓というのを出されたと思うんです。それから現在の成田問題をもう少し突っ込んで考えた場合に、先ほど公団法を出したんですが、これは今までの空港問題では公団という方式をとらなかつたわけですが、それまでの航空法の場合には公聴会を開いているいろいろな意見を聞いて、その上で位置決定をするという構造を持っていたんです。ところが、この富里・成田に関して公団法というのをつくつて、最初に政府が内閣の閣議決定で位置決定をして、その上で公聴会を開くという法律を改正してしまつた。そして、このいったん内閣の閣議決定ということですから政治的権威を伴つて、その後どのようなことがあつてもこれを動かさないということとほとんど強行してきたということがあるわけです。このように法律を変えてまでやったことに関して言えば、先ほどの高橋先生の認識から示されれば、このような公団法のようなやり方をとるということは非常に問題があるという歴史認識が出ると思うんですが、どうでしょうか。

空港の位置決定(1)

一般の飛行場の場合

運輸大臣が設置する場合

(航空法五五条の二)

許可の申請（設置者） 航空法三八条

- 一・ 運輸大臣及び新東京国際空港公団以外のものは、飛行場又は政令で定める航空保安施設を設置しようとするときは、運輸大臣の許可を受けなければならない。
- 二・ 前項の許可の申請をしようとするものは、当該施設について、位置、（中略）施設の計画、管理の計画、工事完成の予定期日、その他（中略）を記載した申請書を提出しなければならない。
- 三・ 運輸大臣は（中略）許可の申請があったときは、飛行場の位置及び範囲、公共の用に供するかどうかの別、（中略）使用開始の予定期日、その他（中略）事項を告示するとともに、現地においてこれを提示しなければならない。

申請の審査（運輸省） 航空法三九条

- 運輸大臣は、（中略）その申請が左の各号に適合しているかどうかを審査しなければならない。
- 一・ 当該飛行場等の位置、構造等の設置の計画が運輸省令で定める基準に適合していること。
 - 二・ 当該飛行場等の設置によって、他人の利益を著しく害することとならないこと。

三・（中略）

四・ 申請者が当該飛行場等を設置し、これを管理するに足る能力を有すること。

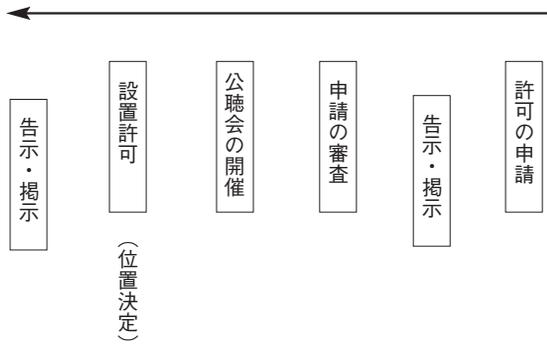
五・ 飛行場にあつては、申請者が、その敷地について所有権その他の使用の権限を有するか、又はこれを確実に取得することができるかと認められること。

公聴会の開催（運輸大臣） 航空法三九条2項

運輸大臣は、飛行場の設置の許可にかかわる前項の審査を行う場合には、公聴会を開き、当該飛行場の設置に関し利害関係を有する者に当該飛行場の設置に関する意見を述べる機会を与えなければならない。

告示（運輸大臣） 航空法四〇条

運輸大臣は公共の用に供する飛行場について設置の許可をしたときは、当該飛行場の位置及び範囲、（中略）ならびに供用開始の予定期日を告示するとともに、現地においてこれを掲示しなければならない。



基準

（三九条一項一号二号及び五号の基準に従ってこれをしなければならない）

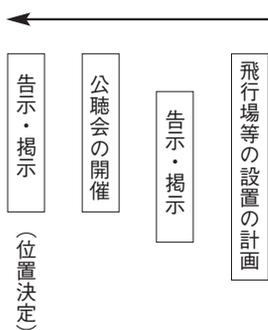
- 一・ 当該飛行場等の位置、構造等の設置の計画が運輸省令で定める基準に適合していること。
 - 二・ 当該飛行場等の設置によって、他人の利益を著しく害することとならないこと。
 - 五・ 飛行場にあつては、申請者（運輸大臣）がその敷地について所有権その他の使用の権限を有するか、又はこれを確実に取得することができるかと認められること。
- 告示・掲示（法三八条3項の準用）
運輸大臣は（中略）飛行場の位置及び範囲、公共の用に供するかどうかの別、（中略）使用開始の予定日、その他（中略）事項を告示するとともに、現地においてこれを掲示しなければならない。

公聴会の開催（法三九条2項の準用）

運輸大臣は、公聴会を開き、当該飛行場の設置に関し利害関係を有するものに当該飛行場の設置に関する意見を述べる機会を与えなければならない。

告示（法四〇条の準用）

運輸大臣は当該飛行場の位置及び範囲、（中略）ならびに供用開始の予定期日を告示するとともに、現地においてこれを掲示しなければならない。



空港の位置決定 (2)

空港公団の場合

新東京国際空港公団が設置する飛行場

(新東京国際空港) の場合

(新東京国際空港公団法)

(航空法五五条の三)

位置決定 (公団法第二条)

新東京国際空港は、次の要件を備える公共用飛行場として東京都の周辺の地域で政令で定める位置に設置するものとする。(次の要件 略)

位置を定める政令 一九六六(昭和四一)年七月五日

新東京国際空港公団法第二条の政令で定める位置は、千葉県成田市とする。

同附則

この政令は、交付の日から施行する。

基本計画の指示 (運輸大臣)

基本計画 (公団法二一条/公団法施行令三条)

一、滑走路の数、配置、長さ、幅及び強度並びに着陸帯の幅

二、空港敷地の面積

三、航空保安施設の種類の

四、運用時間

五、その他必要な基本的事項

工実施計画の作成・認可申請 (公団)

認可申請の審査 (航空法五五条の三準用規定)

告示・掲示 (法三三八条三項の準用)

運輸大臣は(中略)飛行場の位置及び範囲、公共の用に供するかどうかの別、(中略)使用開始の予定日、その他(中略)事項を告示するとともに、現地においてこれを掲示しなければならない。

基準 (三九条一項一号二号及び五号の準用)

一、当該飛行場等の位置、構造等の設置の計画が運輸省令で定める基準に適合していること。

二、当該飛行場等の設置によって、他人の利益を著しく害することとならないこと。

五、飛行場にあつては、申請者(公団)がその敷地について所有権その他の使用の権限を有するか、又はこれを確実に取得することができることと認められること。

公聴会の開催 (法三九条二項の準用)

運輸大臣は、公聴会を開き、当該飛行場の設置に関し利害関係を有するものに当該飛行場の設置に関する意見を述べる機会を与えなければならない。

告示 (法四〇条の準用)

運輸大臣は(認可をしたときは)当該飛行場の位置及び範囲(中略)ならびに供用開始の予定期日を告示するとともに、現地においてこれを掲示しなければならない。

位置決定

基本計画の指示 (運輸大臣)

工実施計画の作成/認可申請 (公団)

申請の審査 (運輸大臣)

告示・掲示

公聴会の開催

認可 (運輸大臣)

告示・掲示

反対同盟提出資料

高橋朋敬 (運輸省課長)

先ほど高橋先生がおっしゃったことについては、私ども重みのあるものとして十分深く受けとめさせていただきます。と思います。

航空法と公団法との関係について触れましたので、あまり専門的にならない形で説明申し上げたいと思いますが、事柄が二つに分かれるかなと思うわけです。一つは空港をつくるという意思決定の問題と、それから意思決定した後それが適正なものであるかどうかの判断を経て航空法上の許可の話と、二つある。空港をつくる意思決定の話と、それが適切な計画であるかどうかを審査する場面と、二つ場面があるだろうと思います。

それで、その計画が適切であるかどうかということに関して言うならば、航空法の三十八条で空港をつくる場合には「設置の許可」を求めるわけですが、その許可申請に当たって、例えば第三種空港、都道府県知事が行うような空港の場合には、設置の許可申請があり、公聴会があり、審査基準を経て設置の許可が行われるという手続きを取るわけでございます。で、空港公団の場合には、その設置許可申請の代わりに工実施計画の申請というものをやります。これが航空法との関係では「設置許可」と全く同じ性格を持つものがございます。事業計画の認可が出たら公聴会を開きまして、審査基準の審査をして認可手続きになるということになります。審査基準については、公団という性格上能力の問題については審査はしないことになりませんが、それ以外の「他人の利益を著しく害しないこと」とか「敷地が確保できる見通しがあるかないか」とかといったことについては、みんな同じでございます。そういう意味では航空法体系上は同じ位置付けだといふふうにご説明申し上げたいわけですが、問題は、その事前の段階の意思決定の部分だろうと思います。その意思決定に関して、空港公団の場合は政令ではじめから位置が決まってしまうということにあるわけ

ですが、ここにつきましては、その政令で決めるまでの手続きが適正であるかどうかということがまさに今問題になっていることでありまして、そこについて地域のコンセンサスを得るような格好で決まっているかどうかということなんだろうと思います。第三種空港であれば都道府県知事さんが「ここに空港をつくりたい」と言った時に、自分で反対のある所に行つては説得をして空港の基本的な計画を決める、場合によっては県議会の議論も経て決める、こういうような形になるんだらうと思います。公団の場合には航空審議会の議論を経て、知事さんに協議をした格好で位置を決める、規模を決めるということをやつてまいりましたが、その過程においてその地域のコンセンサスづくりといったものが適正に行われたかどうかということがご指摘のポイントではないかというふうに思つております。この点についての反省をどうするかということが私たちに突きつけられた課題ではないかというふうに思っています。この点について、今日は資料を用意してませんが、もし機会がありましたら比較してご説明させていただくことも考えたいと思います。

相原亮司（反対同盟員）

法律の細かいことはともかくとして、今回問題になりました、閣議決定をしてその前の二週間で決めてしまった、そういう問題はやはり今後解明する問題として残るし、この事実は高橋先生の示された問題と深くかかわってくると思います。

石毛博道（反対同盟事務局長）

今、公団法の話が出ましたが、我々の認識としては、公団法というのは民主的手続きをむしろ後退させたというふうに認識しているんですが、その点について簡潔に、どうですか。

高橋寿夫（隅谷調査団）

僕を感じを申し上げますと、大前提は国と公団は一心同体である、公団はつまり国であるというふうな認識が基本的にあると思うんです。ですから、もしも公団がやることにけしからんことがあれば、それは国がけしからん、そもそも。ですから、成田空港は公団が前面に立つて建設していらつしやるわけですが、諸手続き等で国と公団は一心同体ですから、国においていわゆる民主的手続きをきちつと踏んで正々と進めていこうという姿勢がきちんととられ、かつそれが空港公団に対して一〇〇%過不足なく伝えられていれば、憂慮される事態が起るはずがないんですね。だから、公団という組織が、公団という仕組みが良いか悪いかという問題ではなくて、やはりさつき申し上げたような当時の航空当局の姿勢というのが、今から反省すれば、大変姿勢において欠けるところがあつたということからきたのではないかなと私は思っています。

公団法というのは一つの組織法ですし、公団というものを回していくためのルールにすぎないわけであつて、魂を入れるのは全部一〇〇%国なんです。ですから、公団のやつたことについていろいろ問題があれば、それは国が一〇〇%責任を負うべき問題である。そういう一心同体の関係があるからこそ、ご指摘のように民間が空港をつくる場合と比べて、例えば政令で位置を決めるとか、手続きが違つていると思うんです。違つているのは、それは公団だから非民主的にしたというのではなくて、公団は国と同じなことから、国がちゃんとしていれば大丈夫なんだよというところがあつたのでそうなつている。ところが、肝腎の国において意識が欠けていると、そこは狙つたような効果が出てこなくて、かえつて石毛さんが心配されているような非民主的な結果が出やすいということになるんだらうと思うんです。これから、公団とか特殊法人とか、そういった政府と一心同体のような形のをこれから運営していく場合に、政府として反省すべき点だらうと

思っております。

相原亮司（反対同盟員）

これを問題にした理由は、成田空港の場合はあたかも法律上問題ないように、法律にのつとつて成田空港問題を決めてきたと。ところが、実際なされたことは非常にメタメタなことだつた。それを探つていけば、そういう手続き上とかあるいは法律を変えてやつた、そういう問題に行き着くんじゃないか。で、「法律どおりやつたからいいんだ」というふうな問題にはならないところはこの成田問題があるわけで、それを突きとめなければやはり解決しないんじゃないか、今後の教訓にもならないのではないかというふうなことで一言お聞きしたんですが、法律の細かいことだけを言われたので、ちよつとシラケちゃつたということでございます。

高橋朋敬（運輸省課長）

今、相原さんの言われていることは、全部わかります。適正に手続きをすればいいというわけではなくて、その中身が伴つてなければ法は死んでしまうということとは、おつしやるとおりです。そのとおりだと思います。

石毛博道（反対同盟事務局長）

閣議決定で強引に決められた成田の空港というものの中身はどうだったのかということについても少しお聞きしたいのですが、三里塚案が浮上してから急に「暫定空港」という言葉が出てきますね。それから、佐藤首相も国会答弁で「三里塚は羽田の第二空港である」というふうに言つて、「国際空港」とは言わなかつたわけですが、これが我々としては、規模が半分にされた時に、たぶん内部的混乱が起つていろいろんな考え方が、成田をどう位置付けるかという問題についておそらく

いろんな考え方が出てきて、それで「暫定空港」とか「羽田の第二空港」だというふうな話がたくさん出てきたんだろうというふうに見えるんですが、その辺のところはどうですか。

高橋朋敬（運輸省課長）

確かに当時の資料によりますれば、「三里塚暫定空港案」とか、「三里塚予備空港プラン」とかいう言葉がございますし、それから佐藤総理は「羽田の第二空港」というような言葉を使っていることは、そういう記述があることは承知しています。

この表現の意味がどういふものであるかということがちよっとわかりにくい点があるんですが、というのは、友納知事の証言を見る限りは「三里塚暫定空港案」とか「三里塚予備空港プラン」という言葉そのものを否定しておられるので、今となつては推測するしかないんですが、当初、航空審の答申や富里案の場合には空港の規模は二、〇〇〇ha以上あったわけですが、三里塚案では半分になっていることから、その直後の気持ちの上では「暫定的な空港」というふうに表現したのかなと思うんですが、しかし、その言葉自信はごくわずかな期間使われただけでありまして、そういう意味では友納知事のお考えの中では特別な意味は持たなかつたんじゃないかなと思つてます。運輸省としては、半分にはなりませんでしたけれども、その空港については長期の需要に対応したものというふうな位置付けをしていただいております。

で、佐藤首相が「羽田の第二空港」ということを質問に答えて説明しておられますが、一九六六（昭四十二）年六月二十五日の参議院の本会議で説明しておられますが、三里塚空港が羽田が一九七〇（昭四十五）年頃には大変混雑するという事に対応した第二空港であるというふうな言っておられまして、長期的にわたる計画性を持った空港としてつくっていくつもりであるというふうな述べておられます。そういう意味では、今

日という例えば首都圏第三空港というような感じの位置付けで説明をされたのではないかと、その答弁を伺う限りは理解できると思っております。

石毛博道（反対同盟事務局長）

最初の理想とした航空審答申が打ち出した空港の案というのは、三里塚に政治的にもいろいろ紆余曲折があつて決まつた段階で、結局半分にならざるを得なかつたということでは、航空審答申というものはむしろ否定されたというか、ほとんど内実を失つたというふうに思ふんです。

もし三里塚案というふうにして規模が半分でもいいんだというふうになつた時には、もう一回航空審答申に差し戻すか、あるいはもう少し全体的な見直しをして候補地を探すというふうなことだつて当然できたはずだと思ふんです。つまり富里案は非常に巨大な空港だつたために適地を探すのに非常に手間取つたり難しかったりという話が出たわけですから、つまり半分であればもつと候補地は少しは可能性は広がつたのではないかと我々は思ふわけです。その辺のところ、反故にした航空審答申も結局は開かれなかつたし、そういうところである意味では運輸省というのは一つの根拠を失つたのではないかとこのように我々は思ふんですが、その辺はどうですか。

高橋朋敬（運輸省課長）

まあ大きな空港を考えまして、その半分になつたということであるとする、かつ皆さんから今までご指摘を受けておりますが、地域の問題とかいうことについてでも考えてもいないということならば、出直しに近い状態じゃないかというご指摘はあろうかと思ひますが、当時のもののお考え方としては、規模が半分になつてはいるけれども、一つは長期的な需要に應える空港であるという姿勢ができたことと、それから、半分ではあります。関東の区域の中で当時の管制上の事情の

中では富里付近の地上が、土地が安全上一番適切だという判断があつたものだから、他の地に求めるといふことについては航空局としては考えられなかつたといふことがあるんだろうと思ひます。そういう意味で、広い検討をすべきだといふご議論もあろうかと思ひますが、当時は航空審の答申の中で航空の安全の観点からも「その場所」といふ話があり、規模が半分とはいへ長期的な需要にとりあえず対応できるではないかといふ位置付けがあり、答申の趣旨は一応は反映しているものとして、再びかけることはせずに、必要ないといふことで、地域にお願いしたんだというふうな考えでいるわけでございます。

樋ヶ守男（反対同盟員）

先ほど「暫定空港」あるいは「補助空港」といふ話が出たのですが、友納知事は六月二十二日の佐藤首相との会談の中で一番最初に要請したことは、成田は当初のものよりは規模が小さくなるので、羽田の拡張を併せてお願いしたいということをお願いした上でこの成田空港案を受け入れて、これは歴史的な事実だと思ふんです。これは間違いないですね。佐藤首相はそのことを了解して成田空港案を友納知事に了解していただいたと。

高橋朋敬（運輸省課長）

そういうお話もあつたというふうに思ひます。

樋ヶ守男（反対同盟員）

結局のところ運輸省は、成田をつくるということ、その後羽田の拡張を十年間もサボつて、結局成田にすべて押しつけてくるわけですが、つまり「そういう話もあつた」といふだけの答え方になるわけですか。

高橋朋敬（運輸省課長）

友納さんのお考えの中では、「羽田のこともお願いし

ますよ」とは言っておられますが、空港の規模を半分にした格好のものを長期的な需要に対応する空港として受け入れるということも同時に判断しておられるわけですが、そういう意味では、空港を地元を受け入れることについては判断しておられたらと思うんです。

それで、その羽田の拡張はどうかという話がありますが、運輸省としては、三里塚の地に空港を願ひし、まずつくっていくことが緊急の課題である、羽田が当時の予測でいえば一九七〇(昭四十五)年に限界に達しているということが言われておりまして、まず三里塚の空港を先につくらせていただくということで、三里塚空港のほうを先行したと申しますか、それについて全力を挙げたということになるわけです。

平野靖識(反対同盟員)

富里案が二、三〇〇haの規模のものとして要請された時期、これが必要であった航空審査ですが、それによると、先ほどから言われている一九七〇(昭四十五年)頃には羽田の処理能力が限界に達する、それから超音速旅客機の出現というものを考えなくてはいい。で、新空港というのは、そのような航空機の量的・質的な処理能力を備えたものであることが必要であると。そうすると、すでに述べたような能力を新空港に付与するためには、滑走路の数は少なくとも主滑走路二本、副滑走路二本、横風用滑走路一本、計五本は必要である。そして、以上の諸条件を満たし、最も効率的にその機能を発揮し得る新空港の計画を示すと別図のとおりであり、敷地面積(規模ですが)はおのずから二、三〇〇ha程度を必要とすることになる。」と書いてあるんですね。

だから、結局その当時の航空需要の予測というものを基礎として必要とした新空港の規模というか質は、やはり富里で当初予定されたものであった。だから、これを成田に持ってきた時に半分以下の規模にしたわ

けですが、これは、この過程でもう一度、需要予測が変わるとか、将来出現するとされていた飛行機が変わるとか、そういった根拠がなければ合理的なものとして位置変更、規模変更というのはなかったと思うんです。

先ほど高橋課長さんが、友納知事あるいは佐藤首相が「羽田の第二空港」とか「暫定空港」と言ったのは、本来の姿が二、三〇〇haの五本の滑走路を持った当初の飛行場計画案が頭にあったから、それに対するわだかまりというか、そういったものから大した意味もなく「暫定」とか「第二空港」とかいう言葉となったものだろうというふうに言われたのですが、そうであったとしても問題点があると思うんです。

それは、私たちがこの間調べていて、友納知事が「三里塚暫定空港案」ということを口にしたのは、「自民党の県連七役を招いて、運輸大臣の意向である三里塚暫定空港案についての県の態度について協議した」という記事のある、六月十八日の知事さんのこの日の行動です。

その中で「中村運輸大臣の意向であるものとしての三里塚暫定空港案に対する県の態度について協議した」と書いてある。それから二十日には、「県議会の各党代表者会議に出席して、三里塚予備空港プラン等について経過報告をした」と。そうすると、これは知事のほうから「三里塚暫定空港案」とか「三里塚予備空港プラン」とかいう言葉を使って他の者に説明したとなれば、そして、それがコンセンサスの形成に役立ったとするのであれば、これは予備空港であるから、あるいは暫定空港であるからやむを得ない、そういう位置付けだったらよろしいでしょうということだったのであり得るわけです。

そうすると、佐藤首相も、羽田がいっぱいになるのでもその予備空港であるというわけです。そして、その影響も考えれば、本来の空港案が頭にあったからこのように言ったんだということだけでは済まされな

いし、また、だとしてもその与える影響は非常に大きいということだと思っただけですが、その辺は、その時の当局側の混乱というのはどのように考えますか。

高橋朋敬(運輸省課長)

当局側の混乱という意味では、当初の空港計画の半分ということですから、その意味では混乱と言えは混乱という事態があったらと思うんですが、それが「暫定」というような言葉に表わされたのかなと思いますが、ただ、「暫定」という言葉の意味が、友納さんが結局言っておられますようにあまり大した意味がなくて消えてしまっているわけです。

したがって考えられることは、富里の所にお願ひしていたのは相当大きな規模の空港であって、しかも想定される事業は相当大きいけれども、いっぺんにそういう大きな空港を考えるのではなくて、実現可能な空港の規模にし、それが当然長期的な需要に應えるものであるならば、それも航空審査の富里案の趣旨の中に入るだろうというふうな思っただらうと思います。

ただし、残り半分をどうするんだという議論は必ずあると思いますが、それは、キャパシティというか需要が増えていって処理ができなくなれば、新しい空港をどうするかということは将来あるかもしれないということとは当然予想できることであります。とりあえず羽田空港が近々限界に達することに対応してつくる空港であって、しかもこの空港の面積は当時としても羽田の三倍ぐらいありますし、相当大きな空港でありますので、常識的に言っても「暫定」とか「予備」とかいう性格の空港とは言えないわけですが、その空港をつくって、その空港が持っているキャパシティ、それに対応する需要をこなさうというふうな思ったのではないかと思うわけです。そこは、半分になったことについて、航空審査の精神の範囲内でもの考え方を整理したのではないかと思うわけでありませう。

この問題というのはそのところの手続きをただ単に「昔は悪うございました」と謝ってもらっただけでは済まないし、制度としてどういうふうに変えられるものは変えるのか、残すものは残すのかということについてはきちんとした議論をして、形として残さない限り我々としては引き下がるわけにはいかないというものはつきり申し上げて、今日の質問を終りにしたいと思います。

松尾道彦（運輸省航空局長）

それでは、ただいま石毛さんから総括的なご意見、さらには先ほど石井さん、龍崎さんから農民の営農の立場からのお話を伺いまして、大変厳しいお話とともに私どもよく理解させていただいたわけでございます。

成田空港の計画に当たりまして、地域の農業に対する私どもなりの判断というものはあったとは思いますが、当時の空港計画の機能を中心とした空港計画づくり、先ほど高橋先生のほうからも指摘がございましたとおりでございます。こういう問題については、地域の問題について認識が必ずしも十分でなかったというふうに反省をいたしております。やはり空港を地域にお願いするという立場からすれば、率直に現地の農業実態を調査し、開拓のご苦労とかあるいは営農に対するお立場、こういうものを十分考え、いく必要があるかと思えます。

先ほど石井さんのほうから具体的にシルクコンビナート関係で実体験ということで非常に詳しいお話を伺いまして、特にそういう感が深かったということでございます。地域にお願いする立場からやはり努力をして、空港のコンセンサスづくりをまず十分やる必要があるというふうな反省をいたし、いま最後に石毛さんから「じゃあ、具体的な手続きをどうするか」というご発言もありましたので、私どもの制度というのは現在ございますので、この中で具体的に意見を聞く機会とか、あるいは空港づくりについての具体的な

行政上の手続きというふうなものについても、今後、こうした場でご意見を伺いながら新しい仕組みを少しでも前進させたい、こういうふうな気持ちでございます。

龍崎さんのほうからは、農民の立場として、具体的なご意見を伺ったわけでございまして、空港の計画づくりに対する十分な中身がなくて杜撰ではなかったかと厳しいご指摘もあるわけでございます。そういう面も一部あるわけでございますので、そういう反省に立ってまたご理解を賜りたいなど。

特に前回、梅澤さんのほうからビデオの中で開拓農民の苦労に対する十分なご理解がないという点でございましたが、先ほど県のほうからも具体的なご答弁もありましたとおり、私どもとしてそういう蔑視をするというふうな気持ちは全くなかったわけでございますが、結果としてそういう思いを相手にさせてしまった。これは私どもの説明が十分でなかったというふうな反省をするわけでございまして、今後、さらにシンポジウムの中でこういった問題をお互いに十分深めながら認識をし、是非ご理解を賜わっていききたい、このように感じるところでございます。以上です。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

予定よりもだいぶ長い時間がかかりましたが、お聞きのように一つのお互いの意見の交換というものにしての前進はあったと思えます。

一言だけ私の感想的なことを申し上げますと、今日のお話を聞いておりまして感じたことは、量と質ということとして、空港用地が半分になるということはこれは量の問題。半分にするということに大変力点を置かれたのは当局側といえますか、それに対して、半分になったって質的には同じ問題があるんですよと言っているのは同盟側の主張。確かにそうだと思うんですね。ですから、半分にしようとしたその方針の転換ということもそれなりに評価しなければなりません。

かし、それで半分になったその半分の人たちの問題はどうかということ、質の問題は依然として残っているということ、これも非常にはつきりしていること。それから同じことは、空港用地の広さをめぐって、半分にしたら機能はただ量的に減るだけか、この点については、むしろ同盟のほうは「そこで空港としての質が変わったのではないか」ということを非常に問題にされたのに対して、運輸省側のほうは「いや、それは規模が小さくなったのであります」ということ、その辺もこれをどういうふうと考えていいか、これは今後問題を整理する時に、量の問題というのと、そこにおける質の問題というのがある、それがなかなか絡み合っていると思いますが、その辺のところを整理できていくと問題はかなりはつきりしてくるのではないかと思います。

今日は、大変長い時間、このシンポジウムにご協力いただきました。八月はお休みということで九月。九月のはじめは農村は大変農繁期でありますから、少し遅い時期になると思います。以上をもって、本日のシンポジウムを終らせていただきます。

―以上―