

第九回 成田空港問題シンポジウム

一九九二(平成四)年九月二十九日(火)

芝山町「芝山文化センター」

隅谷三喜男（隅谷調査団团长）

それでは時間もまいりましたので、ただ今から第九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。

前回、第八回のシンポジウムをいたしまして、新しい問題に取りかかるといったことになったわけでありませんが、今回は、それに引き続いて、二十五年といえますかあるいは二十六年にわたるこの成田空港問題の歴史的な様々な問題、とりわけ位置決定のところから事業認定などの問題、本日できるだけ充実してシンポジウムを進行させたいと思っておりますので、そういうことで本日のシンポジウムを開きたいと思えます。

それでは早速、質疑に入りたいと思えます。まず、同盟のほうから最初に石毛さん、お願いします。

石毛博道（反対同盟事務局長）

それでは始めさせていただきます。

第九回シンポジウムにあたって

私たちは現在「二十六年の闘いの意味」を検証しているわけですが、今回はその中で反対運動の初期の頃から一九七一年（昭四十六）年の代執行に至るまでの時期について述べます。この五年余に及ぶ時期は、成田問題二十六年の歴史の中でも様々な問題点が凝縮され、煮詰まった時期であり、便宜上私たちはこれを二つの段階に区切って、論旨を展開します。

第一は、位置決定から事業認定の告示に至るまでです。第二は、事業認定の告示から、強制代執行にいたるまでです。つまり突然地元住民の意向を無視して、空港の位置決定がなされ、力の政策によって、その決定が遂行され、今日に尾を引く成田空港問題の真の原

因が形成されていったその過程を解明する作業であります。

その前に、これまでの議論の中で明らかにした論点を重複を避けるため整理しておきます。

最初に、位置決定について。

「位置決定にあたりまして、地元住民の方々に事前に十分ご説明し、その理解を得るための努力が必ずしも十分尽くされたとは言いがたい状況のもとで、その決定が行われました。そのため今日に至るまで多くの皆様にご苦勞やご迷惑をおかけしており、これは何と言っても、空港を建設する側の私たちの努力が足り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。」（第一回シンポジウム奥田運輸相発言）

「地元のコセンサスづくりが欠けている部分が、結局は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、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。」（第八回シンポジウム運輸省発言）

内定から閣議決定まで「確かに二週間という極めて短時間の間に決定したと、これはもうゆがめようのない事実でございますので、短かつたなというふうに反省している。」（第八回シンポジウム運輸省発言）

「併せてやはり地域に空港を受け入れて頂くという立場からすれば、もっと地域に即した問題について地元対策を十分検討すべきであった。位置決定前の地元とのコセンサスづくりを十分にやつてこなかった。この点は私どもの努力不足だと深く反省している。」（第八回シンポジウム運輸省発言）

そうした意見を踏まえて

「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したことについて、決定以前に、地元住民とのコセンサスを得るべきだったと、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、我々としては本当にこの点については運輸省がこういう見解を示すというふうに思いませんでしたので、驚きと

いうか大きな進歩である、というふうに思っています。」（第八回シンポジウム反対同盟石毛発言）

二つ目、農業、農民蔑視があつたのではないかという点について。

「県に開拓者の方々を軽視するような、軽視するととられるような言動があつたとすれば誠に残念……お詫びしなければならぬ……」（第八回シンポジウム中野副知事発言）

「運輸省、航空関係の方の頭は空のほうに向いていて、農民の方のほう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、その事を大変おろそかにした。これは運輸大臣もそれで申し訳ないことをしたと言われ、今日は航空局長もそう言われたのですが、そういう実態があつた……」（第八回シンポジウム隅谷発言、まとめ）

三つ目、現行法・制度について。

「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。」（第八回シンポジウム運輸省松尾航空局長発言）

以上の認識が空港問題の当初から存在していたら、今日の事態に進行しなかつたはずですが、二十六年を経て、成田問題の平和的解決をめざすシンポジウムの席を待たなければならなかつたことは、誠に残念です。しかし、こうした過去の反省が前回までのシンポジウムで成果として得られたことを高く評価して、今回のテーマの検証に入ります。

今回のテーマに入るにあたり、政府当局に対する私達の基本的な立場、考え方を以下のように整理しました。

一、《丁寧な合意の形成》がないまま上意下達で地元空港が押しつけられた。

二、空港を滑走路とそれに付属する施設とのみ考え、空港設置が地域・農業にもたらす深刻な影響を考

慮しなかった。

三、強引な条件派結成策動によって、地域社会に深い傷をつくった。

四、空港予定地内に条件賛成派を多数派として組織した後は、予定地内において反対派が少数であることを根拠として、周辺の多数の反対の声を無視した。

五、反対派を空港計画推進の妨害者とみなし、なぜ人々が反対するのか、その真の理由をさぐることはしなかった。

六、一九七一年（昭四十二）年四月に一番機を飛ばすという政府・公団側のタイムスケジュールだけが重視され、力による空港建設に拍車をかけた。

さてこのような観点から、具体的問題に入りますが、その前に、全体の概略を説明いたします。

一、閣議決定に対する地元への反応

・地元住民の陳情、請願、抗議行動の実態を年表で示し、激しい反対の意志表示があったことを明らかにします。

二、当局は地元住民にどのように対応したか

・国の対応——例として公聴会の問題を取り上げます。

三、地元住民の声はいかに無視されたか

・芝山町をクロージアアップして問題点を探ります。四、力による強行策

・一九六七（昭四十二）年十月十日の外郭測量めぐり、農民の証言を中心にしてビデオを上映いたします。

・以下、事業認定の告示に至るまでの力による衝突の実態を明らかにします。

なお、資料集を参照しながら本日の議論にご注目をしてください。

それでは、一番目の閣議決定に対する地元への反応を龍崎のほうから始めたいと思います。

龍崎春雄（反対同盟員）

それでは少し長くなりますが、これは反対同盟の運動の中の一部でありますので、よろしくお願いいたします。

地元住民による陳情、請願、抗議行動の実態

一九六六（昭四十一）年
六月二七日 三里塚空港反対青年同盟の代表約三〇人は成田市役所、農協を訪れ空港反対を陳情した。

六月二九日 三里塚空港反対同盟八〇人が、知事に対し空港絶対反対の抗議文を手渡した。

六月三〇日 三里塚空港反対同盟、成田市長に空港反対で善処申し入れる。

芝山町農協主催の「三里塚空港設置粉砕全組合員大会」が開かれ、成田、三里塚、八街、富里などの反対同盟代表一、〇〇〇名参加。大会後五〇人の抗議団を編成、副知事に対し抗議した。

七月一日 芝山町町議会議長宮野雄亮氏は、知事に絶対反対の陳情書を提出した。

七月二日 芝山町反対期成同盟九〇人と成田市農協組合員一八〇名が副知事に対し反対陳情

七月四日 反対派約八〇〇人が知事、県議会議長、自民党県連に反対決議文を手渡した。

成田市農協八〇人、多古町反対派五〇人は、それぞれ副知事と高橋空港調査室主幹に反対の抗議を行った。

七月五日 成田落花生商工組合長藤崎政吉氏は三里塚新国際空港設置阻止抗議文を県に提出する。

七月八日 東峰、駒井野、取香部落の成田農協組合員六〇人は副知事、高橋主幹に対し、一、九〇〇人の署名簿を添えて絶対反対を訴えた。

芝山町農業委員会、県に空港設置撤回要求書を提出。

七月一日 「新空港閣議決定粉砕決起大会」三里塚公園で三、〇〇〇人。

七月二日 成田市農協飯島理事ら五〇人、絶対反対の決議と署名簿を川上副知事に手渡した。

山武郡高谷川沿岸土地改良区鈴木寛氏、成田空港設置に対する反対決議書を県に提出した。

七月三日 成田市遠山地区住民約一五〇人、成田市役所前広場で藤倉市長と会見、抗議文を市長に手渡した。

開拓農業協同組合の役員と三里塚開拓農民の一行一五人は、友納知事に反対陳情を行った。

七月一日 成田市農協遠山支部、清水支部婦人部ら五五人、友納知事に反対を申し入れる。

成田果実組合の吉岡組合長ら十五人も同時に反対陳情した。

七月二日 三里塚空港反対同盟青年行動隊と芝山町空港反対同盟青年部員約三〇人が藤倉市長宅へ出かけて抗議。三里塚空港反対同盟の戸村一作委員長ら二五〇人、成田市役所を訪れ市長の態度表明保留に抗議した。

八月二日 三里塚空港反対同盟、芝山空港反対同盟の一行は、小川、実川両代議士と運輸省堀航空局長、手塚参事官と会見、閣議決定の撤回を求めた。一行八〇〇人はその後宮内庁に対しても反対陳情を行い、更に米軍横田基地の実情を視察した。

九月三日 成田市三里塚、芝山町、大栄町、多古

町の青年からなる同盟一行二三人は知事に面会を求めたが、知事と会見できないことを不服として紛糾し、午後二時過ぎ退去命令が出たため抗議文を読み上げ退去。

一〇月 二日 反対同盟による「三里塚新国際空港撤回公団撃退総決起大会」が成田市宮ケランドで二、三〇〇名を集めて行われる。成田市当局への抗議文採択。

一二月一七日 成田市三里塚石橋区長ら一〇〇名、横風用滑走路設置について住民大会を開き設置反対を決議。

一九六七(昭四十二)年

一月一〇日 三里塚芝山連合空港反対同盟三六〇人、絶対反対を叫んで公聴会入場を要求したが入れず、場外で傍聴。

一月二二日 芝山町反対同盟、空港賛成議員一六名のリコール署名簿を同町選挙管理委員会に提出。同委員会はこれを受理、審査方法などの検討をすることとなった。

二月一五日 反対同盟、御料牧場の測量阻止。県農業開発公社による根本名地区代替地測量に対し、戸村反対同盟委員長ら一〇〇名が現場に乗り込み測量中止を要求したため、測量隊は引き上げた。

五月三〇日 芝山町選管の石山亮一、木村義次、真行寺忠吾委員がそれぞれ辞表を提出、山室新委員長が委員長辞退、一人が委員にとどまっているだけで町議リコールの審査事務は中止になったままなので、反対同盟は抗議。

六月一四日 反対同盟三〇〇名、運輸省を訪ね沢航空局長に面会を求めたが、面会でせず。

六月二二日 反対同盟戸村委員長ら代表二十名は県成田土地改良事務所に常駐する川上副

知事に対し、地元折衝をやめて帰庁せよと抗議した。

六月二六日 大橋運輸大臣成田訪問に伴い、反対同盟約八〇〇名は、来成阻止の抗議行動を行った。

八月一九日

戸村委員長ら代表二〇名は小川、木原代議士の案内で運輸省を訪ね、空港設置の即時撤回を申し入れた。これに対して運輸相は、反対派が実力阻止をはかるならこれをするより方法がないなど回答したため、物別れに終わった。

八月二二日

反対同盟「外郭測量の県報告示」で知事に抗議。

八月二三日

三里塚空港設置反対県共闘会議と地元反対同盟の知事私邸抗議団の代表六〇名は、県報告示撤回を求め、婦人の涙ながらの訴えなど激しく抗議した。

一〇月一三日

成田空港に反対する三里塚芝山老人行動隊の代表八〇人がバス二台で県庁に詰め掛け、友納知事に空港撤回を迫った。

一九六八(昭四十二)年

四月一八日 三里塚芝山老人行動隊は、宮内庁へ御料牧場を公団へ譲渡しないよう請願する。

八月 八日

反対同盟六〇人は、宮内庁に御料牧場を公団に譲渡しないよう要望、また運輸省を訪れ、空港絶対反対を申し入れた。

八月 九日

反対同盟戸村委員長ら代表一〇人は、中曽根運輸相に空港反対を申し入れるとともに、現地に出掛けることを要求した。これに対し、同相は「適当な時期に現地に行きたい」と答えた。

八月一〇日

反対同盟の菅澤老人行動隊長ら代表四

〇人は上京し、今井空港公団総裁、佐藤首相に面会を申し入れたが面会でできなかった。

以上読み上げましたように、地元住民はおびたしい数の陳情、請願、抗議行動を通して反対の意志表示をしたのです。

さて、その中から一つの例として、老人行動隊の宮内庁への請願行動を取り上げます。

老人行動隊の結成と宮内庁への請願行動。

一九六七(昭四十二)年八月に、十月十日の立ち入り測量を前にして生まれ、結集した人員は芝山町を中心に三五〇人から四〇〇名でした。

老人決死隊趣意書には次のように書かれています。

「およそ政治は国民の全体のもので一党一派のものではなく、かつそこには一人の犠牲者があってもならないはず。ましてや一九四六(昭二十)年制定にかかるとは明白であります。しかるに今政府が設置を企図している三里塚新国際空港は、国策の美名のもとに広大な農地、山林、牧野を農民の手より剥奪し、その設置を強行し、我々地域農民の意思を顧みず、一方的犠牲のもとに強行されようとしております。もしここでその設置を許すならば、周辺一帯は騒音、汚水を初めとする公害のために農業は破壊され、我々の生活は脅かされ、先祖伝来の集落は廃墟と化することは、各種の資料が雄弁に物語っております。

芝山町は、空港問題発生以来、反対同盟を組織して空港阻止のため、青・壮年、婦人は申すに及ばず、家族総出で涙ぐましい奮闘・努力を重ねております。今また政府・公団は立ち入り強制測量の公示をし、その実施が目前に迫っております。このような重大な時期に当面しているのが我々も老人行動隊を組織し、反対同盟の傘下に入り、その一翼を担い、一朝有事の際には現地座り込みを敢行し、三里塚空港の設置を阻止し、

農家百年のため、芝山町を泰山の安きに置かんがため
立ち上がらんとするものであります。」

そして若い者や婦人、子供たちが怪我をしないよう、
機動隊と反対同盟の間に割って入って座り込みをする
という意志が強く、明治以来皇室とともに守り親しん
できた御料牧場に深い思いがありました。またその御
料牧場に手をつけるとは何事だという憤りがあつたの
です。

宮内庁への請願。まず請願書を読み上げます。

請願書

明治大帝によって創立された三里塚御料牧場は八十
余年の歴史を経、その間時代と共に幾多の変遷を重ね
ながら、今尚健在し宮中の御用に供する傍ら地方畜産
振興に寄興されたことは私達隣接農民として無上の喜
びとする処であります。

而して、その間近郷近在は勿論、遠く都下住民の憩
の場所として、こゝ一世紀近くも親しまれて来たので
あります。

又八十年に亘る畜産指導はこの近傍地帯をして理想
的な畜産地帯と化せしめ、十指に余る牧場を發展させ、
農家をして、有畜農業地帯に發展させて参りました。

これ一重に明治大帝の勅慮の賜であります。

然るに今回政府の手により三里塚国際空港案が出さ
れ、私達が最も愛惜する三里塚御料地は、遠く栃木県
に移転の余儀なき事態に至つたことは誠に残念に存す
る次第であります。

もとより私達隣接農民はこの三里塚空港建設案に対
しては絶対反対であります。

万一こゝに空港が建設されたならば、御料地を含め
た千余町歩はその用地となり、空港周辺一帯は騒音を
始めとする公害の為に廢墟同然となることは確実であ

ります。

そして私達農民並に都内住民の憩の場として愛惜さ
れたこの牧場はその姿を消し明治大帝以来の由緒ある
歴史的事跡も逸散されること明であります。

この様な愚案は許すべきではありません。

この際宮内庁に於かれましては政府に対して御料牧
場の歴史的存在事由を力説され、御料牧場の現状保存
を御願ひするものであります。

これ明治大帝の勅慮に報ゆる道であります。
こゝに請願法第六條によつて請願いたします。

昭和四十三年四月十八日

三里塚芝山老人行動隊

代表	菅澤 一利
同	田中 徳治郎
同	内田 三郎
同	小川 義郎

宮内庁長官

宇佐美 毅 殿

一九六八(昭四十三)年四月十八日に、三里塚芝山老
人行動隊の菅澤一利、内田三郎、田中徳治郎、小川義
郎以下一八名が請願のため宮内庁を訪れました。そ
の代表一五名が加瀬完参議院議員の仲介で宮内庁瓜生
次官と会見しました。その際の瓜生次官の発言につい
て、「老人行動隊陳情団一一八名の皇室を崇拜する考え
はよくわかるが、天皇は今や国民の象徴であるから宮
内庁としてはどうすることもできませんが、用地内の
農民が全部承諾しなければいかに政府、公団といえど
も一歩も足を踏み入れさせることのない確約を得まし
た」と経過の報告の中にあります。この日は天皇陛下
への上奏文と宮内庁長官に対する請願書を手渡しまし
た。

翌一九六九(昭四十四)年、老人行動隊は再び宮内庁
へ請願に出かけるが、御料牧場の高根沢への移転の説
明を受け落胆するとともに、老人たちの必死の思いも
政府に伝わらなかつたのでした。

ただいま申し上げました請願、陳情、抗議の実態に
つきまして、私どもと関係機関の資料をもとに作成し
たのですが、一点としてこれをお認めになりますか。
それともう一点お聞きします。

今日、三里塚闘争というと、すぐ、実力闘争だ、話
し合つてもわからない頑固者だと、問答無用の過激派
だとのイメージがつけられて思うように思うわけです
が、その背景には、突然の位置決定から一九六七(昭四
十二)年十月十日の機動隊と初めて農民がぶつかり合
つた一年数カ月の間は、そういう陳情や申し入れ、請
願・抗議に対して全く聞く耳を持たず、問答無用の門
前払いをしたのはむしろ政府や千葉県の側にあつたの
ではないでしょうか。空港が来たからそれにすぐ協力
するのも一つの生き方だとは思いますが、そんなやり
方が許せないと怒るのも当然の生き方だったのでな
いでしょうか。皇室の御料牧場とともに育ち、大戦後
の食料難を乗り越え、営々と地域を守り、そして子孫
に譲り渡さんがときにあつた老人たち、今は大部分は
この世にはなくて、あつたとしても病床に伏している
人が多いわけですが、必死の願いを今から考えればど
う思われるでしょうかね。その点についてお願いいた
します。

隅谷三喜男(隅谷調査団団長)

これはどなたか運輸省のほう。

高橋朋敬(運輸省課長)

二つの質問かと思ひますが。

一つは、資料について認めるかということござい
ますが、反対同盟のお立場からおつくりになつたとい
うふうに思ひますが、こういったようなことがあつた

ことについては事実だろうと思います。

それから、こういった反対陳情等が数多くあるわけですが、それに対してどういうふうに対応していったのかということになるわけですが、位置決定された後しばらくの間の反対同盟の方々の動きを見ていったときに、私どもは過激派と一体となった反対運動というものを頭に描きやすいわけですが、この年表の流れを見てみると、当初の段階においては、激しい対決色の中での陳情といったそういうものばかりではないと思われと思います。そう思いますと、そのような際に反対派の方々が国や県や公団といったところに来られたときに、反対派の方々とお話をする絶好の機会だというふうにもわらえるべきであったのかなと思うわけです。龍崎さんもちよっと触れておられますが、当時の私どものもの見方の中に、空港をつくるための努力を一生懸命していったので、反対陳情に来られる方々を必ずしも十分適切に対応できていないというか、場合によっては、言葉はあれですが、多少妨害したというような認識でいたことはないだろうか、そういう危惧をもつ次第であります。

龍崎春雄（反対同盟員）

今の発言に関してですが、「過激派」という発言が出ましたが、一九六七（昭四十二）年十月十日までには過激派というのは三里塚の中には存在してなくて、その辺はちよっと……。

高橋朋敬（運輸省課長）

それは過激派の学生が入る前の段階における陳情の状況ということで今申し上げたつもりでございます。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

私のほうから言うのは必ずしも適切ではないのですが、龍崎さんの口を通して語ろうとされたことは、全

学連の支援などが始まって機動隊との衝突などが起こる以前において、農民としてはいわば合法的に許された行動として様々の反対運動、抗議活動をしたということを確認するか。それは基本的な点ですね。

龍崎春雄（反対同盟員）

そうです。

高橋朋敬（運輸省課長）

そういう趣旨で。言葉はそういうふうに申し上げませんでしたが、その後私どもがイメージするような対決色ということの状況の中にはない、いま隅谷先生に整理していただきました合法的と申しますか、普通の抗議が数多く行われていたという状況を私どもとして今資料をご説明する中でそうであったなというふうに思うというふうに申し上げたいと思います。

樋ヶ守男（反対同盟員）

今、運輸省のお答えですけれども、今としては大体そういう形になると思いますが、反対同盟がこうやった陳情あるいは請願に訪れたことについて、一切話し合い拒否、問答無用は運輸省ではなかったかという主張を第一回の徳政一新の中で言っているわけですが、それに対して運輸省が第三回に何と答えられたかちよっと読み上げてみたいと思います。

「しかしながら第一回のシンポジウムで反対同盟のご主張で政府、運輸省は農民に対して一貫して一切の話し合い拒否、問答無用であったと主張されている点について言えば、その事実について今の時点では真実は必ずしも明らかでないものや、水掛論になるものもあるかとは思いますが、反対同盟の方々の行動は軍事空港絶対反対の抗議行動の繰り返しや、問答無用の部落内立入禁止、説明を行う者に対する身体、生命の危険を感じる言動を行うなど、話し合いを求めても応じていただけの状況にはなかったとの考え方もあると思

います。」

このように第三回の運輸省の文書では、反対同盟のこういう陳情、請願、抗議の行動について「軍事空港絶対反対の抗議行動だ」というぐあいにいくくりにされているという点において、当時の反対同盟の主張あるいは請願に訪れたときの内容をどのように受けとめていらつしたのか、農民たちの気持ち、あるいはそういう立場からする反対の声をどのようなものとして受けとめられていたか、もう一回その点をはつきりさせていただいて、第三回の文書のようになくくり方については撤回していただきたいと思うんですが。

高橋朋敬（運輸省課長）

第三回目の私どもが説明させていただいた内容については、いま引用をされましたけれども、そのとおり発言していると思います。そういう意味では、今申し上げました早い段階での農民の方々の反対の陳情とその後との状況とをいくくりにして説明し、どちらかというとアクセントは後半にあった文章であるというふうには私は思います。そういう意味で、先ほど、ある段階においては反対運動をされる方々の抗議について過激派が入ってきたときは違うというふうに認識しなければいけないということを申し上げたわけです。

その当時の農民の方々の反対陳情についてどのように認識していたのだろうかということになるのですが、私どもも当時の資料を調べてどういった記録が残っているかということを探してはみたんですが、結局、ほとんど資料らしいものは残っていないので、お話し申し上げるようなものはないわけです。

そういう状況ではございますが、その後私どもが展開していったこととの関係で考えるならば、地元の方々の当初の段階の陳情については反対派の方々の話し合いの絶好の機会というふうにもわらえてお話をすべきであったけれども、どうもそれはそういう観点でのとらえ方というよりも、おそらく想像するに、

空港建設について一方的な「理解を求める」という言葉をおそらく重ねていたのではないかと。反対する方々はどのような気持ちで反対しておられるかについて、その心を理解するような気持ちから応対していったかという点、どうもそうではなかったのではないかと思えます。そういう意味では、反対陳情に十分対応し得ていなかったんじゃないかと今私は思っております。

松尾道彦（運輸省航空局長）

今まで龍崎さんのほうから非常に丁寧な時系列に沿った話を聞かせていただきました。当初の段階におきましては非常に真摯な立場で農民の立場からの気持ちから出た反対行動であると、これは私どもも認めております。具体的な日程等については、まず皆さんの提出された資料は間違ないと、このように考えております。

その当初において、本来ならば十分話し合うべき機会が多々あったわけでございますけれども、当時としては当時なりにおそらく担当の方も努力はしたに違いないと思うわけでございますけれども、結果としてそういう格好になっていないわけですから、今の時点から考えればそういう機会に十分話し合うべきであったと、このように私どもは考えております。最近の行政の中ではそういう対応をちゃんとやっていくようにお互いに努力しておりますが、当時、必ずしも十分でなかった点については遺憾であると、このように考えておるところであります。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

基本的には同盟の言われたことを運輸省のほうも了承された、こういうことだと思います。

石毛博道（反対同盟事務局長）

では、二番目のテーマの当局は地元住民にどのように対応したか、国の対応例としての公聴会を主な例と

して相原のほうから発表いたします。

相原亮司（反対同盟員）

それでは、当局は地元住民にどのように対応したかという点について述べたいと思えます（214ページ「空港の位置決定2」参照）。

これは法律の条文がいろいろ書いてありますので、非常にわかりにくいところがあります。最後の表のところを見ていただきたいと思います。これを見ながら、どのように空港の位置決定があつて、その後の動きがあつたかということについて、簡単に述べたいと思えます。

この点を言いますのは、運輸省が第八回のシンポジウムにおいて、「位置決定前の地元とのコンセンサづくりを十分にやっておかなかった。この点は私どもの努力不足だと深く反省する」として、空港位置の決定を政府が一方的に行つたことの非を認めたこと。それから、現在の成田空港をめぐる法律あるいは制度について、空港づくりについての具体的行政上の手続きというものについても新しい仕組みを少しでも前進させたとして、法律制度の改正に前向きな姿勢を示したわけですが、この点を踏まえて公聴会の問題を中心に議論を深めたいと思えます。

最初に、公聴会の仕組み、その次に運営、それから公聴会の内容について順を追って説明したいと思えます。

この資料の表で位置決定が最初に出ています。成田空港の場合の位置決定については、空港をつくる場合、航空法がありますが、特に一九六五（昭四十一）年六月二日に新東京国際空港公団法というものをつくりまして「位置決定を政令で定める」としたわけですね。この政令を定める場合には、特に長期にわたって航空輸送の需要に配慮するか、あるいは将来における主要な国際空港路線に供することができるようなものという要件を備える場合に、そして東京都周辺地域でこれを政令で

定めるといふふうになっています。このことで、それ以前に何ら意見を聴取する機会はなく、閣議で決定し政令で定めるといふふうになっていきます。

以上の法的根拠によって成田空港の位置決定は一九六六（昭四十二）年七月四日に閣議決定され、翌五日に政令として交付されたわけですね。

この位置決定があつた後に、運輸大臣が基本計画を指示します。この基本計画というのは、滑走路の配置あるいは幅、あるいは空港敷地の面積、保安施設の種別、あるいは運用時間等々の基本的な事項を運輸大臣が指示します。それは一九六六（昭四十二）年十二月十二日に公団に基本計画を指示しました。

この運輸大臣の基本計画の指示を受けて、公団が工事実施計画を作成して運輸大臣に認可申請をするわけですね。これは一九六六（昭四十二）年十二月十三日に認可申請をしています。

その認可申請を受けて、運輸大臣はその申請を審査する。その場合に、特に公聴会をやらなければならぬ。この公聴会によって審査の意見を聞き、運輸大臣は認可するわけです。

この認可にあつたのは三つの要件があつて、飛行場の位置や構造等が運輸省令で基準に達しているかどうかということ、その飛行場の設置によって他人の利益を著しく害するものとならない。それから飛行場の場合に、申請人、この場合は公団ですが、その敷地について所有権あるいはその他の主要な権限を持っているか、あるいはこれを確実に取得することができるというような要件があつて、それを照らし合わせて認可をして告示・掲示する。これは一九六七（昭四十二年）一月二十三日、工事実施計画を認可しています。

このように位置決定から公聴会等に至っているわけですね。

このことを述べました理由は、こうした過程の中で地元住民が意見を言う機会がどのような点であったかということ、この点を検討したいと思えます。

この表を見ていただければわかりますように、まず内閣が閣議決定をして位置決定をする。閣議の一員の運輸大臣が基本計画を指示する。運輸省と実質的に一体の公団が、工事実施計画を運輸大臣に認可申請をする。その公団からの認可申請を受けて、運輸大臣がこれを審査する。審査して認可するという構造になっています。いわば身内の中ですべて決定する構造になっています。

それからもう一つは、公聴会が閣議決定後に行われるようになっていくわけです。航空法の場合には、運輸大臣に空港をつくる許可の申請をして、公聴会を行って初めて位置決定がなされます。しかし公団法の場合には、閣議決定があつて、それから工事実施計画をつくって初めて公聴会をやるようになっていきます。つまり、位置決定前の公聴会と、閣議で位置決定をした後の公聴会というような構造になっているわけです。この違いは非常に大きいのですが、前回、運輸省は細かな法律上の問題点を挙げてこの点を説明してしましたけれども、僕らにとって重要なのは、民主主義的な合意の形成のシステムの中でどちらがベターなのかという点でこの点を見ていけばいいんじゃないかと思えます。こう見ますと、明らかに公団法で閣議決定後に公聴会をやるというのは、民主主義的な合意の形成から言えば後退なんじゃないかと思うわけです。

この点について、後に公聴会で成田市長の藤倉市長が次のような意見を述べています。「私は反対を主張されます方に対して、今回は今までは違ひないといふので、閣議で決定という極めて重大な事実でありますので、新空港が政府の手によりまして必ず建設されるに違ひないといふように私は申し上げたのでございます。」当時、地元の説明する立場である成田市長が既に、閣議決定が出て政治的に決定されたのだからもはや私がやりようがないというふうな説明をしているわけです。

このようにして公聴会があつたわけです。

次に、公聴会がどのようにして運営されたかについて述べたいと思います。

これは、一九六七(昭四十二)年一月十日、千葉県民ホールで行われています。公聴会についてどのような運営がされたかといいますと、まず公述人については、あらかじめ公述の申し込みを公述書を添付して行う。そして審査を受けて決定された者が公述人になるようになっていきます。

公述人は当日三十六名で、その中で公述の心得を各公述人に運輸省は通知しています。その中に、まず、公述は公述書に記載されているところに従って行って十分以内に終わるようにしてくれと。それから、公述が公述書に記載されていない事項にわたるときには、その事案の範囲外である、あるいは時間を超過するときは公述を中止してもらい、そのことが通知されています。

それから当日の公聴会の最初の司会の挨拶で、当時の司会は梶原飛行場管理課長ですが、公述人は主宰者に対して質問をし、あるいは意見の開陳を求めていくことができないうふうにクギを刺しています。

第二番目に、傍聴については、当日、傍聴券は一五〇枚発行されました。開始一時間前に県庁で配られましたが、その傍聴券は大半が公団と県の職員で占められて、反対同盟、反対する者には一枚も渡らないようになっていました。

三十六名の公述内容についてですけれども、これは大体はほぼ例外なく賛成あるいは反対を含めまして、最初に次のような驚きの言葉を述べています。後に条件派組織を最初につくった岩沢正春氏は、「一九六六(昭四十二)年七月四日に地元住民に何らの相談もなく突如として新東京国際空港の位置が当地域に閣議決定されたことははなはだ遺憾であった。我々はこのとき、不安と焦燥のどん底にたたきつけられた思いでありました。豊かな土地、気候、地形に恵まれた当地域は、農家一戸当たりの農業収益も県下の上位にあつて、農家は何

の不自由もなく生活を送ってきたのであります。しかし、空港が決定されたことにより、我々はこれからどうしたらいいのか、どう対処したらいいのかと悩み苦しみ、ただ呆然として仕事も手につかず、今日まで過ごしてまいりました。ほとんど例外なく地元前提の話し合いの機会を与えず、いかに国策とはいえ一方的に位置を決定し、これを押しつけましたことは、まさに遺憾に耐えないところでございます。私たちの郷土愛郷心に対しましては、物質と権力によってこれを解決せんとする政府の見解を改めない限り、空港の建設は不可能でございます。ほとんど例外なく、賛成、反対を問わず、最初にこのような意見を述べています。賛成に回った方の意見は、先ほど成田市長の藤倉氏が述べたように、「国策であるがゆえにやむをえず」というような、それで条件賛成派としての意見を述べていきます。

さらには多くの方が絶対反対の意見を述べ、そしてその中で特に具体的な問題の指摘を行っております。騒音公害、子供の教育の問題点、排水路の問題、営業・営農の問題、離農していくという問題、補償問題、さらには横風滑走路(C滑走路)の問題、そういうものを具体的に質問しています。

しかし、こうした具体的な問題が提起されながらも、先ほど述べましたように、司会のほうから質疑応答としてはならないという制限がありましたので、その日は終って、その直後、運輸省は次の手続を進めるといふことで、認可、そして告示、掲示という段階にわたります。

こうした点を見ますと、この公聴会をめぐる問題については以下二つの点が挙げられると思います。

まず、既に閣議決定されたものを公聴会ということ、法律制度上その位置決定自身が民主主義的な合意のシステムとしては非常に問題があるんじゃないかという点が一点です。それから第二点として、公聴会自身についての問題として、あらかじめ公述書の提出を

義務付けられて、公述書に記載されたもの以外は発言できない、質問は一切許されない。そして十分以内という。この公聴会は一体何のために行われたのか。これならば単に公述書、意見書を例示するだけで、少なくとも地元住民の意見に耳を傾けるという態度は見られないと思うわけです。これを単に法律上クリアしたからかまわなというのは非常に形式的な考えじゃないか。

それから第二点として、公聴会における公述人の様々な批判や要望、不安の表明は、当日質問ができない以上、運輸省は工事実施計画を認可する前に何らかの具体的な回答をすべきではないのか。少なくとも三十六名の公述人のうち十六名は反対を表明し、条件賛成の人々の多くは一樣に位置決定について一方的に政府が行ったことを批判しています。今後の生活の不安を表明しているにもかかわらず、わずか二週間で工事実施計画を認可するのは救いがたいほどの地元住民軽視じゃないかと、当時の公聴会というの問題点として挙げられると思うわけです。

隅谷三喜男（隅谷調査団团长）

運輸省からだ今の事実の確認とこれに対するお答えをいただきたいのですが、その前に私のほうから一つだけ確認しておきたいんですけどね。

同盟のほうでつくられたこの年表では、一月十日、県庁にて公聴会開催、そしていま説明がありましたね。公聴会というのはこれ一回しかなかったということですね。

相原亮司（反対同盟員）

そうです。

隅谷三喜男（隅谷調査団团长）

では運輸省のほうから。

高橋朋敬（運輸省課長）

大きく二つのお話だったと思いますが。

一つは、空港の位置を決定する際に対して、まず地元の意見を聞かないで位置が決められる仕組みにしましたということについて述べられたと思います。

成田空港が国策を反映していいでしょうか、国の意思でこういう空港をつくりたいということで空港をつくるのが始まるわけなので、そのための組織として空港公団をつくって事に当たらしめるという考え方であったわけです。したがって、空港公団に何をやらせるかということに関して言うならば、成田の地に空港をつくりなさいということをして、空港公団がそれを受けて、その前に基本計画の具体的な中に指示いたしますけれども、指示しまして、公団がそれを受けて具体的なものを作成していくという流れになっていくわけでありまして。その後、工事実施計画の認可にあたって、たぶん一般の空港と同じような審査項目、三点とおっしゃいましたが、実質的に三点が一番大事だと思えますが、飛行場の計画が安全基準を満たしているかどうかということ、他人の利害を著しく害するものとならないかということ、その敷地を確実に確保できるかと、三点について審査するわけですが、その過程で公聴会を開催するということがございます。

こういう流れであるわけですが、空港の位置決定そのものについてですが、これはまず事業の出発点として事業主体がどこに空港をつくりたいかということを決めるところがすべての始めになるわけですが、したがってこれを決めなければ事が進んでいかなないということでありまして、それが公団でありましたので政令という形で位置が決まっていっているということになると思います。そういう意味で、国が設置管理する空港の場合と同じようなもの考え方の方で公団による空港整備は行われているかと思っております。

そこで問題であるのは、事業者が位置の決定につい

て決める際に、自分が一方的に決めればいいのかという点にあるわけでありまして、その後公聴会等でいろいろな意見が出てくるであろうことを思うならば、特に国の場合は、その位置決定にあたって地元の関係地域のコンセンサスをよりよいに得てから決めるというような手続を踏むべきであろうと思います。法律上もそういうふうな運用すべきであろうと思えます。ですから、法律の規定として位置決定の前に何をするかということは書いてはありますが、それについては当然関係するいろいろな方のご意見を伺って、事業者としての空港ができるということについての見通しをきちっとつけた上でなければ、本来その位置決定は急いではいけないかたのもかもしれません。

そういう意味で、今回、成田については第八回のシンポジウムにおいてご説明申し上げましたが、その事前において関係地域の、千葉県知事さんとはいろいろお話をしてお意見を具体化することによって地元のご理解が得られるというふうな当時我々は判断したわけですが、それだけではなくて、もっといいねいな合意形成が行われていないということが問題になったわけでありまして、そこら辺のことをよく見直しを得た上で位置決定をしていくということ、そういう法の運用をしていくべきであるということがポイントなのではないかと思えます。

第三種空港と申しますか、地方公共団体がつくります空港の場合には、これも地方公共団体が自分で位置を決めて航空法の許可申請を上げてくるわけですが、その際に、運輸省が審査し、その過程において公聴会を開くわけですが、その際に問題となるようなことについては地方公共団体のほうで事前に十分に地元のコセンサスを得るような努力をした上で認可申請を上げてくるということがやり方なんだろうと思います。

そういう意味で、地方公共団体が空港をつくる場合も、国が空港をつくる場合も、その意思決定というか、あるいは位置の決定という時点においては、地元の関係

地域の合意を得ておくことがすべて出発点だろうなと思う次第であります。

そういう意味で、成田空港についてはその部分について問題があるということを示し上げているわけでありまして、それについて位置決定などをする場合におけるやり方について、関係地方公共団体でありますとか、あるいは必要に応じて関係地域の方々のご意見を聞くような、そういった仕組みを行政上何らかの対応をしたいなと思っております。

それから、二点目の公聴会のございですが、公聴会というのは、航空法の中に書いてありますが、公聴会を行う趣旨は、設置許可にあたって利害関係人の意見を述べる機会を与えなければいけないということとございまして、許可処分をする人がいろんな意見を聞いた上で判断しなさいということになっていくわけです。そういう意味で、公聴会というのは、平たい言葉で言うところの議論の場というふうには位置付けるようには想定されていない。ただ賛成の人、反対の人、それぞれがどのような意見を持っているかということを中心として把握するということが処分権者(許可をする人間)に求められているだろうと思えます。

そういう意味での適正な運用をしていかなければいけないわけですが、公聴会を行う場合は、最近の空港の事例で申しますと、公聴会に掛けるまでの間に地元の方々のご意を得てしまうことがほとんどなものですから、公聴会自身が大きくもめることはまず通例としてないようなことになっていきます。その公聴会に至るまでにおいて、地元の反対する方々のご意見をよく踏まえながらの対応を、あせらずにと申しますか、することによって、公聴会というものをもっと意味のあるものにできたのではないかなと思っております。

したがって、事前のコンセンサスづくりが十分でなかったことは、結局、公聴会の場においていろいろなことを聞いてみたいという状況、そういう気持ちをお持ちの方がお感じになるようなことになってしまったので

はないかと思うわけです。そういう意味では、もっと事前におけるご意見を聞く場、説明をする場、あるいは議論をする場をつくることのほうが大事なのではないかと思っております。そうではあっても、公聴会の運営について、せっかくだらうんなご意見を伺う場であるわけですので、討論・議論の場ということではないですが、皆さんの言っていることをより正しく適正に把握するという観点から何か運用上の工夫がないものだろうかと思っております。

公聴会自身が事前のいいいなコンセンサスづくりがない中で行われたものですから、極めて形骸化した運用というふうには受け取られてしまったのではないかと思っております。その点について今申し上げたようなことで何か工夫はできないものか、今後考えていきたいと思っております。

河宮信郎(隅谷調査団)

ちよつと質問があるのですが、公聴会が議論の場ではないとおっしゃられたので、これは私は非常に重要なことだと思っております。つまり、そこでは非を議論する場ではなくて、運輸省が関係者の意見を聞きおく場である、そういうふうな今言われたわけですね。公聴会そのものは起業者側が現地なり何なりの人々の意見を掌握するための場にすぎないのであれば、これは形骸化する以前からもう位置が相当軽いということになってしまいうんじやないでしょうか。だから、まさに意見を聞きおく場としてしか公聴会を考えていない、あるいはそういうもので公聴会はあるべきだという考え方に問題があるんじゃないかと思っております。議論の場にはいけないということですか。

高橋朋敬(運輸省課長)

公聴会というものをどういうふうな位置付けるかということになるのですが、航空法の関係の規定を讀ん

でいただいたり、あるいは、似たような、行政処分をするにあたって公聴会を開かなければいけないと書いてある法律の条項、ほかの法律を見るわけですが、公聴会の趣旨は、許可処分をする、あるいは認可処分をする者がいろんな意見を十分ききと聞いた上で処分をしない、あるいは、いろんな多様な意見を聞いた上で処分をしないという場として位置付けられているわけですので、そういう意味では処分者の判断を適正ならしめるためのものというふうな位置付けられているのが通例だと思っております。

隅谷三喜男(隅谷調査団団長)

今、質問が出た趣旨は、こういうことだと思っております。既に閣議決定がなされているわけですね。閣議決定がなされていて公聴会を開いてそこで反対意見なり何なりを聞いた。それはどこで意見は汲み取られるのか。おそらく同盟のほうの言わんとするところも、反対意見は確かに公聴会で言ったけれども、それは非常に単純に言ってしまうえば無視されてしまったのではないか。そうすると、公聴会というのは民主的な手続きとしては無意味だ、こういう気持ちを非常に持っていると思っておりますがね。

その辺はどうなるのですか。あるいは、どうなったのでしょうか。

高橋朋敬(運輸省課長)

公聴会で述べられた意見については、許可に際して、公団の場合は認可になるのですが、その意見についてはどう考えるか判断した上で処分が行われているわけですが、結果どういうふうな判断したのかということ、その当時、公にしていまないので、意見を述べられた方は自分の意見は認可をした者にとつてどういうふうな映りどういうふうな判断されたのかということ、がわからないままに認可になってしまったということになるわけですが。要は、ご意見は認可の際に判断さ

れて認可されたということになるわけでございます。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

ですから、おそらく同盟のほうも、いま河宮さんがおっしゃったこともそうですが、そういう意見が述べられた結果、ある意見が付されて公団のほうに返されたのか、ただ申請どおり許可するとなっているのか、これはどうでしょうか。これは公団側がどういうふう

高橋朋敬（運輸省課長）

公団からその公述意見を受けておりますし、公団における公述の内容、それから国の位置決定に伴って地元対策に関する閣議決定が国としても行われているということがありまして、そういったものも踏まえながら公述された意見についての内容を検討したところ申請どおり認可して差し支えないという判断をしたということになります。

相原亮司（反対同盟員）

その点についてですが、新聞記事に「近く工事認可、堀航空局長ら語る」というふうに書いてありますが、公聴会が終わったその日に堀航空局長と今井公団副総裁が記者会見をして、今後一週間前後で実施計画の認可が下りると、もうその時点で言っちゃっているわけです。検討する前に、もう下りるんだというふうに言っちゃっているわけですね。だからこれは単なる儀式じゃなかったんですか。

高橋朋敬（運輸省課長）

公述された意見について検討した結果……。

相原亮司（反対同盟員）

いや、検討しないうちに言っているんですよ。検討しないうちに、公聴会が終わった記者会見の日に、「一

週間後に認可される」と言ってるんですよ。検討しないで言っているんですよ。

高橋朋敬（運輸省課長）

一週間後に認可するという時まで言ったことが適当かどうか私は自信がありませんが、当日の印象を当時の堀局長は述べられたのではないかと思います。

伊藤鎮樹（空港公団室長）

ここに書いてございます新聞記事は、「堀局長と今井副総裁が会見し」ということで、どなたがおっしゃったかわかりませんが、「今後一週間前後で工事実施計画の認可が下りる」と語ったというふうに書いてございまして、その後、堀局長は「公聴会は混乱なく終わりましたが地元農民の深刻な気持ちはよくわかった。したがって地元対策はできるだけのことにしたい。騒音対策は周辺の用地買収もできる法律を別途制定する」と語った。また今井副総裁は「総選挙とは関係なく運輸大臣の許可が下り次第直ちに現地測量を開始し」云々ということ、これから一生懸命やっていきたいという気持ちも述べておられます。したがって、そういう意味で申し上げますと、下りるというのは一つの見通しかもしれません。堀航空局長は公聴会に出された意見を、農民の深刻な気持ちはよくわかった、したがって地元対策はできるだけのことにしたい、騒音対策についても対策を取りたいと、こういう認識を公聴会において持たれたという報道として理解しております。

相原亮司（反対同盟員）

何が言いたいかわからないですけどね。それでは具体的にもう少し問題に入りたいと思います。

公聴会に関して、運輸省が当時、公述人に対して、公述書に記載されているところ以外を述べてはいけない、あるいは十分以内にしろとか、あるいは質問した

り意見の開陳は禁止するということを述べています。これは、こういう禁止するとか、当時の例えば公聴会をやることについての規則とか法律で決まっているのか、それとも運輸省が裁量でこういうふうを決めたのか、これはどっちなんですか。

高橋朋敬（運輸省課長）

それは、公聴会を開く場合の運営のルールが航空法の施行規則の中に書いてございまして、例えば公述については「公述書に則って述べなければいけない」と書いてありますし、時間の制限についても規定が確かありますし、あらかじめ公述書を提出していただきたいというこの規定もありまして、公聴会における運営のルールについてはおそらく他の公聴会も同じような規定になっておりまして、航空法の公聴会だけが特別なことではないと思っております。

相原亮司（反対同盟員）

公述書に記載されていることとか時間内の制限というの、最初の公述人に対する通知の中に記載されています。

ところが質問したり意見を求めたりしてはいけないというの、当日、公聴会があった最初に、司会の方が、梶原飛行場管理課長ですか、その方がそこでクギを刺しているわけです。質問をしていけないとか、そういうこともその中に書かれていますか、規則の中に。

高橋朋敬（運輸省課長）

主宰者に対して質問してはいけないと言っておったと思いますが。つまり、司会している人という意味ですが、主宰者が処分権者ということになりますから。それに質問をしてはいけないという趣旨で申し上げたのではないかと思います。

河宮信郎（隅谷調査団）

また質問なんですが。

そうだとすると、利害関係を有する者に意見を述べさせなければならぬということは、むしろ意見を聞く義務があるということを強調するのであって、述べさせてやるのが主宰者側の権利であって、だからその意見を聞いてやったらあと聞き流してもいいとか、そういうことではないんじゃないかという気がするんです。そうだとすると、例えば反対同盟員には一枚も傍聴券を渡さないということは、利害関係を有する者に意見を述べさせなければならぬという義務から考えて好ましくないことである。それから質問や意見の開陳はなるべく自由に行つてよろしいと、そういうふうになるべきところじゃないかと思うんですが、どうでしょうか。

松浦道夫（運輸省審議官）

今の質問ですが、航空法施行規則の八十一条の九（※九一）という規定がございます。原則は、「公述人の公述は公述書に記載されたところに従つてしなければならない」となっています。ただし「主宰者が特に必要であると認めて許可したときはこの限りではない」ということです。つまり、そういう意味では、現代風には、例えば、やっぱり今の場合は質問があると認められたほうが適当であるという事案につきましては活用してもいいのではないかと、これから活用する余地があると思います。

河宮信郎（隅谷調査団）

つまり、主宰者は質問を受け意見の開陳を許す権限を持つていたわけですね、当然。その権限を逆に使ってそれを禁止したということですね。

高橋朋敬（運輸省課長）

そうではなくて、司会進行している主催者に対する

質問はこの公聴会の趣旨ではないということを示し上げたわけで、いま審議官が申し上げたこととの関係で言えば、いろいろと公団の意見も聞いた、条件賛成派の人の意見も聞いたという状況の中で、反対派の人が全体を聞いた上で総括的にもう一回意見を言いたいとか、公団のほうがいかなる意見を聞いた上でもう一回自分としては意見を言っておきたいということはある得るだろうと思いますので、そのときにはおそらく意思の表明はありますから、その際にそれを許可してよい意見の内容を適正に正しく把握するための運営ができたのではないかと思う、そういう意味でございます。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

いずれにせよ反対をする人たちの受けたと考えたことは、公述書に書いた以外のことは言うことができないうということであつたと。ですから、それ以外のことは言えなかつた。

高橋朋敬（運輸省課長）

公述書に書いてあることしか述べてはいけないうのは、言うならば原則ということはおかしくないと私は思います。つまり、何を言いたいのか、それをまず明らかにしていただくことが先ですから、それはまず公述書に書いてあることを述べていただきたい。公述書に書いてある意見を述べるものと思つてその方に公述をお願いしてあるわけだから、それが全然違うことを述べるというならば、これまた話は別になるから、そういう意味でこの公述書に従つて述べていただきたいと申し上げた。それ以外の部分については、ちょっと硬直的な運用かなと思いますが、それ以外の意見については別途必要だと認めるときには述べることでできるといふ規定があるので、その規定についてうまく活用できていたのかどうか、それが私どもにとって検討点かなと思つておられるわけです。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

我々が考えれば、公述人は当然に公述書に書いたことを述べる。述べるべく公述書を書いたと思つたときにも、議論の結果かどうかわかりませんが、そのときに、空港について言えば、賛成派の意見を聞いてもう一度それに対して自分の意見を言わなければならぬというときは、公述書とちよつと違うかもしれませぬ。追加して言うときは、しかしそれを禁止されたというように公述人は受け取つた。そういうふうになつたというんじゃないですか。

相原亮司（反対同盟員）

司会の方が言われたのは、「公聴会におきましては、その性格上、主宰者に対して質問をし、あるいは意見の開陳を求めていただくことができないことに相なつております」というような言い方で、その辺で封じちゃつておられるわけですね。だから、最初に位置決定があつて、意見を陳情しても意見を言えないと。公聴会をやつても質問もできない、意見も言えないと。意見を言つたら、その後どういふふう処理されているかわからない。で、記者会見をやつて、既に「一週間後ぐらいには下りるだろう」という見通しをつけている。こういう流れの中では、反対する人間が運輸省にいろいろな質問をすると、確かに公聴会の中では子供の教育の問題、あるいは雨排水の問題、川の問題、それから営農の問題、騒音の問題、すべて賛成・反対を問わず述べているわけですが、それに対する答えが一切なくて、しかも既に質問もなし。結局は、すぐ十三日後に工事認可が下ろされているというような流れになつておられるわけです。

第三回のシンポジウムで運輸省のほうが出した回答の中では「成田空港問題の核心」というようなことで述べているわけですね。「成田空港に反対される方々の反対する理由を十分聞かせていただけにいままで早期に反対の構造となつてしまつたことが不幸な歴史の始

まりではなかったか。なぜ早い段階で、すなわち事業認定の申請に至るまでの段階でお互いに率直に話し合える場を持つことができなかったのか、またその努力をお互い尽くすことができなかったのか、実に悔やまれるところであります」というような認識を述べているんですね。

反対する理由を聞く機会は十分あったわけですね。既に公聴会で。ところが聞かなかっただけの話でね。「成田空港問題の核心」ということでこれを出しているわけですからね。こういう認識というのはおかしいと思いませんか。

高橋朋敬（運輸省課長）

ですから、三回目で申し上げたのは、過ぎてしまったことをいろいろ反省できる今の時点から見れば、いろいろと反対するご意見を伺う場とか、あるいは丁寧に取り扱っていくチャンスなりがあったはずなので、それを私どもが見過ごしていたということについて、反省の気持ちを込めて申し上げた趣旨なわけでございます。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

だから公聴会についてはどうお考えですかと聞いておるわけです。

高橋朋敬（運輸省課長）

ですから公聴会については、二つのことを申し上げているわけですが。

一つは、公聴会の運営にあたって、今行われている普通の空港の公聴会の場合はあまり鋭い対立はないケースが多いわけですが、成田空港のような場合については、公聴会の運営について賛成の者も反対も言いっぱなしということで、意見を私どもは聞いているわけですが、もうちょっと意見をきちんと聞けるような何か運用ができないものかどうか。利害関係人の意見を

聞く機会ということで設けられているものではないですが、その制度をもう少しうまく運用できないものかどうかというふうに思っているわけでありまして。それが一点です。

もう一点は、せっかく公述されたご意見について、認可するにあたってどのように判断したのかについて申し上げないまま認可してしまったということで、公述した意見は一体何だったのだろうかというふうなご疑念を抱かれ、それが私どもに対する不信というふうな点にさらに倍増されたことを思うとすると、そういう点において公述されたご意見について自分たちがどう考えて判断したのかということをおっしゃるべきだったと思えますので、その点については今後許可処分になるのだからと思えますが、その際、必要に応じてそれを申し上げるということにすべきだと思っております。

石毛博道（反対同盟事務局長）

まとめさせてもらいますが、我々が主張しているのは、航空法があって、公団法ができた。航空法は民主的な手続としては、非常にとは言えないけれども、まだよかつたんじゃないか。制度としてはいい部分があったんですが、公団法というのはもっと後退して、自分たちが決めて自分たちの中でぐるぐる回りして工事認可したりしていくわけですよ。公聴会もずっと後になって単なる形式としてつくるといような問題点があると思うんですね。その法律に則って、つまり違法性はなかったけれども、成田はこういう状態になっちゃったわけですね。その反省点からいくと、今の答えでいきますと、その公聴会の運営とか意見を汲み取るという気持ちが必要です。行政の良心に期待する以外にないという制度でしかないわけですね。行政権とか権力を持っている者は常に腐敗する危険性を持っているのだという認識は社会全般にあるし、アメリカではそういうことで住民の武装する権利がある

わけですね。国民の武装する権利が依然として保障されているということがあるわけで、そういう観点から見れば、我々としては、そういうふうないつまでも行政の裁量とか行政の良心に期待するということだけでは済まない問題があるのではないかと思っているわけですね。現に成田はこういう状態になってしまったわけですから、やっぱりこの改正された公団法は重大な欠点があるんじゃないかと思っているわけですね。だから、そういう意味では、今の答えだけではなかなか制度としても不十分だろうし、住民を納得させる答えではないんじゃないかと思えます。

高橋朋敬（運輸省課長）

公聴会のことだけで議論がされるのではなくて、私も申し上げているのは、位置の決定に際して関係地域の方々の意見を反映するようなコンセンサスを得るための何か行政上の仕組みがないものだろうかということをおっしゃっているわけで、それとワンセットの話だと思っております。ですから、自由に意見の言える場はむしろそちらのほうがであると私は思っています、そもそも位置がそこに決まるときにいろいろな意見が出て、賛成じゃないけれどもやむを得ないというところまで持っていくような努力をすべきであって、そこが大事じゃないかということ、その認識を申し上げたわけですね。それが前段にあった上での公聴会制度についてさらに改善がないかということでございます。

石毛博道（反対同盟事務局長）

もちろんそういう議論ですけれども、先ほどの議論でやっぱり一番大事なものは、運輸省側が成田だった

※九一 航空法施行規則第八十一条の九（公述）

公述人の公述は、公述書に記載されたところにしたがってしなければならない。ただし、主宰者の質問に答えるとき又は主宰者が特に必要あると認めて許可したときは、この限りでない。

一回行われた公聴会というものについてどういう認識を持っているのかということについても少しはつきりしてもらわないと、その次の議論に行かないと思うんですね。この公聴会が不十分なものだったのかとか、どういうふうにすべきだったのかというような事柄について、どこがよかったのか、どこが悪かったのかということについても少しきちんと言ってもらわなければ、全体の議論にもならないし、まず認識が違っていると、思うんですね、まだ双方でこの公聴会をめく

高橋寿夫（隅谷調査団）

歴史の歯車を元に戻すことができないわけですが、そもそも位置決定の前に運輸省が言われるような非常に丁寧な手だてが講じられていれば大変よかったです。しかし残念ながらこれは第一ボタンのかけ違いでありまして、それが行われなままに位置決定が行われてしまった。その後、先ほどもご説明があったような大変な反対の動きが、位置決定後に沸き上がってきた。その約半年近く後で公聴会が行われたわけです。

公聴会というものはおのずから性格的に限界があって、位置決定をした後、運輸大臣が基本計画を十二月に指示をしちやう。この基本計画には滑走路の長さとか何かも基本的なことは全部決まってしまうと、それを受けた公団が基本計画という大枠に沿って具体的にどういう工事をいたしましやうかという工事の手順みたいな細目を認可申請するのが十二月の後の段階で、その審査をするときに公聴会が開かれたということでもありますから、おのずからこの公聴会では、もう位置決定後でもあるし、また運輸大臣の基本計画が出てしまった後の細目の問題でありますから、どんなに議論をしても基本的なものを変えることは法律的にはできなかったと思うのですが、しかし位置決定後半年近い間にもものすごい地元で先ほどお話があったようないろいろな反対の動きがあったということ踏まえるなら

ば、この公聴会の運営を、いわば決まったことだから形式的にやるだけだということではなくて、地元から半年間の間に寄せられたいろんな反対の意見について耳を傾け、説明すべきところは説明しというところを丁寧によればよかったかなという感じは、いま持つわけですね。

ですから公聴会は一週で終わらなければならぬ義務はないわけであって、そういう状況のもとであれば、確かに位置決定後のことだからやれることは限られているかもしれないけれども、運輸省側の立場を十分地元の方に説明するというのを、公聴会という場を通じるか、あるいは公聴会以外の場を通じて位置決定後でもやるということは、やろうと思つたらできたのかなと今思うわけですけども。

そういうところを含めて、この公聴会が、聞き置くというか、切り捨て御免というような感じのものになったという感じは否めないと思うんですね。ですから、これは先人のやったことに対する今日の段階での批判になるわけですが、そのところは公聴会というものの性格からいって、おのずからその機能は局限されているとは言うものの、局限されている枠をギリギリに使つて当局はなすべきことを十分なしたかという点については、やはりなしきつてないという恨みがあると思うんですね。

その辺のところを今日の当局はどういうふうにお考えになつていらつしやるか、そこを述べていただく必要があると思うんですね。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

これは一つの大きな問題ですね。それをきちつと答えを用意していただきたいのですが。

もう一つの問題が私はあるように思うんですが。それは、農民のほうは、いろいろ運動をしたけれどもどうも自分たちの反対の意見というものはきちつと受けとめられていないという考えを非常に持たれたと思う

んです。それは先ほど来のいろいろな反対運動の事柄ですね。ですから、公聴会にかなりの期待を持った。

政府の側、運輸省の側にすれば、今高橋団員がおつしやられたように、計画も閣議決定されている事態の中で公聴会を開くので、したがって公聴会の機能はかなり限られたものだとか公聴会開催の側は考えた。それに對して農民のほうは、閣議決定などということは関知しませんから、自分たちの反対意見は聞いてもらうものがなかった、したがって公聴会において聞くというのだから公聴会で大いに言わなければいかんと、そういう非常に大きな期待を持って公聴会に臨んだところが、どうもその期待もはずれてしまった。そこに非常な期待はずれというか、失望感か何かわからないけれども、そういうものが出てきた。そのことを非常に言われているんだと思うんですね。ですから閣議決定なされた、法的にどうかというのは、これは政府内部のこと。しかし農民の側からすれば、政府に向かって言わなければならないこと、最後に持った。こういうようなことに対して当局側がそこは法的に考えて対応しようもなかったというふうにも言われるかもしれません、そういう食い違いのところ全体をどういうふうに受けとめられるかですね。それが第二です。

第一は高橋団員の言うようなこと。もう一つ、農民側のある種の運動の中での構想といえますか期待があるような気がいたします。

松尾道彦（運輸省航空局長）

このような非常に大規模空港の場合に、利害関係が大変多うございます。それで今までも反省の弁を含めていろいろ申し上げてまいったわけですが、やはり位置を決定する段階において、第八回のシンポジウムでも非常に短期間でやったという反省の弁を申し上げておられると思いますが、十分な議論を尽くしてまず位置決定をする、この点が不十分だった、これは申し上げておられます。

今後の問題といたしましては、例えば公団が設置するような大空港につきましては、私もやっぱり、例えばでございますが、関西空港の例もございますし、航空審議会などに諮問をいたしまして、そこで十分意見を尽くしていただきたい。その中で例えば部会等をつくりまして直接住民代表の意見も聞く、あるいは関係する公共団体の意見も徹底して聞くと、こういうふうな一つの行政運用上の指針といえますか、仕組みといえますか、こういうものをはっきりさせなければならぬ、このように考えております。

それから公聴会の件でございますが、今、同盟側から形骸化しすぎているのではないかと強い批判がありました。これは私も運用面におきましては当時の状況下においてなかなか難しい点があったと思います。今時点で先輩諸氏の話をするのは非常に苦しい立場にありますが、確かにご批判をいただくような点があったのかなというふうに考えております。その運用については、やり方の問題だと思います。意見について聞くべきことがあれば主宰者として十分やればいいです。それから行政許可にあたってそういういろいろな意見が出た場合に、本件の場合には閣議決定の中でいろいろな地元対策を決定したという中身があるわけでございます。地方空港の場合はそこまでやった例は今まございません。その中でも言うべき点があるのかと思っております。私も率直に運用問題についても十分意見を聞くような努力はすべきだと、このように考えます。また行政許可にあたって、そういうものを反映して、どういうことになったのかなという判断の事柄ぐらゐは外部に向けて明確にすることも必要だと思っております。

通常、今、空港づくりを現実に全国いろいろなわたってやらせていただいておりますが、公聴会をやる段階では、大方の大体の意見を聞き尽くして、なおかつ反対もござります。あくまでも反対される方もあるわけでございますが、その上で公聴会を実施いたします。近

く公聴会をやるのも何件か地方空港で抱えておりますが、反対の意見も出ます。今まで全部賛成ということもあったかもしれませんが、それでも公聴会はちゃんとやっておるわけでございます。そういう機会を使ってお互いの意思疎通が図れる一つの重大な事柄じゃないかと考えておりますので、そのような運用について私どもは是正を図っていくべきだと考えております。

相原亮司（反対同盟員）

今議論しているのは、公聴会の運営を含めて、そこから問題を出発させて。当時の運輸省の方々は、そういう運用であつても別に法律上かまわなかったわけです。成田空港をつくるシステムが公団法をつくつて、そうした位置決定をやつた後にいろんな手続きが全部決められて、運輸省のほうとしては法律に則つた上ですべてやってきて違法ではないわけです。ところがこういう地元住民の意見を聞く機会は法律上言われてないから、こういうふうな今の様な状態になつてきたわけです。

今、運輸省の方が言われたことは、空港をつくられる側から言えば、行政官の中に例えば水戸黄門みたいな偉い人が出てくるのを待つ以外にないわけですよ。そういう自分たちの本當の苦しみを知ってくれる人が政治家とか行政官の中から出てくるのを待望するしかないわけです。そういうことじゃなくて、少なくとも地元住民がいる、あるいはそういう空港をつくる一つの法律上の手続がある、その中で今このシンポジウムに至つたこの段階から当時の法律上の制度とかそういうのを検討したらば、やはり公団法とかそういうものをつくつて位置決定を先にやっちゃつて、その後に法律上公聴会を位置付けるような、そういうのは憲法上そういう細かい法律を超えた人としての基本的な権利から見れば適当でないというような判断が下されてもいいんじゃないかと思うんです。単なる運用じゃないか、一つの法律制度上の問題として今は問題になつ

てきているわけですね。

その点で、いま問題にしているのはそういうことなんです。成田空港の教訓はそういうところにあるんじゃないかということで、この公聴会から発して公団法という面倒な法律について質問をしているわけなんです。そういう歴史的な認識は下されてもいいんじゃないかと思うんです。それは決して、当時の運輸省の役人の方々が法律に違反したとかそういうことじゃないわけですよ、悪いことをやつたとか。法律に則つたまま全部済ましてきつたわけですよ。ところがそれが現在の成田空港の根源をつくつていったということについて、もつと突っ込んだ認識があつてもいいんじゃないかと思うんですけれどもね。その点はどうですか。

松尾道彦（運輸省航空局長）

今の判断はいろいろと指摘の点もあろうかと思つた。しかし制度として、制度そのものが非常におかしいと考えるのはいささかどうかなと考えております。問題は、その制度をいかに正しく運用するかということだろうと思つた。やり方についていろいろなご批判があるかと思いますが、その運用面において十分措置すれば、私どもは決して悪い制度とは考えておりません。

皆さんから言えば、制度そのものがおかしいんじゃないかというご批判はあるかと思つた。そういう面については十分反省の上に立つて運用面における公正さ、適正さを期せば十分対応できるのではないかと考えております。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

ここで法改正のことまで立ち入ることは、シンポジウムの性格上どうかとも思いますが、同盟側が頭の中、心の中で考えていること、それはもつときちっとルー化されて、こういうときには農民の意見をどうい

ふうにして聞くかというようなことは、行政上でも私はいいんだと思いますが、ルール化されて、その土地の居住者たちの意見がきちっと聞かれた上で位置決定などが行われるというようになって……。公聴会ということになれば、基本的な方向が決まってしまうときに公聴会が開かれる。その前にそうした意見を聞くことについてルール化する。そのルールが法になるかどうか、それは私たちはここで云々すべきことではないと思うんですがね。そういう何かのルールがなければ農民としては安心してやっていけないんじゃないかと、こういうことだと思います。

相原亮司（反対同盟員）

具体的に法律をどう変えろとかそういうことじゃなくて、そういう認識がこの成田空港の教訓として最初の問題として出されていいんじゃないかと。運輸省としてもそこまで突っ込んだ認識を示してもいいんじゃないかということなんですよね。

島 寛征（反対同盟員）

だからその前提としては、さつき龍崎さんが説明されたように、反対運動の初期の段階で、しかも現在の新左翼勢力の方々の協力関係が全然ない時代にいろいろな形で抗議や陳情を繰り返したんですが、それほど、さつきの表にもあるように議論をする場はできなくて、それで七月四日から公聴会までは、次の年の一月ですら本場に短い時間、しかも閣議決定という突然のことが起きて、利害関係人といいますか、要するに立ち退きを迫られたり、あるいは騒音直下に置かれたり、商売を変えなきゃいけない、離農しなきゃいけない、どういう将来を考えようかという不安や不満がすごく持ち上がっているときの公聴会、しかもそれは運輸大臣が工事実施計画を認可するまでたった一回しかない機会だったわけですが、それさえもいま議論したように少しも農民あるいは地域の住民の意

見を聞くような内容にはなっていなかったということ。は事実だと思うんですけどね。たった一回のそういう機会が失われて、すぐそれから十カ月後には外郭の測量が強行的に行われていくという歴史をたどるわけですから、地元住民が閣議決定された空港計画にきちんと意見を申し上げられないしは考え方を述べるような場が、結局、この公聴会がこういう事態ですから、どこにもなかったと言っているんじゃないですか。そこをどうもきちんとして認識していただかないと、私たちが何を言っているのかということについてまだ運輸省はおわかりにならないんじゃないかという気がするんですけど。

高橋朋敬（運輸省課長）

公聴会なりに法制度という意味で地元の方々の意見を聞く制度があったかという、それはなかったということですし、また公聴会に至るまでの段階において私たちがどういう対応だったのかなということについては、先ほど気持ちを述べさせていただいたわけですが、そういう状況であった中で公聴会を開催しているわけですが、公聴会の運用、つまり意見をちゃんと聞きますということでは、公聴会は一回しか開けないということではなくて、まさに自分で決めた航空法の施行規則のルールの中で必要があれば何回でもできることになってるので、公聴会のそういう要素を踏まえながらも少し公聴会の運営について意見を聞くようなやり方をしてよかったですのではないかと、これは言えると思います。

ですから、公聴会の運営が私どもあれでよかったのかということをお願いしたいわけじゃなくて、基本認識としては、あのような状況の中で公聴会が開かれて以上は、公聴会の運営方法がうまくなかったと申しますか、もう少し工夫をするべきであったというふうに思っております。

石毛博道（反対同盟事務局長）

ここでお昼になりましたので、我々もちょっと検討したいので、ここで一回締めさせていただきたいと思えます。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

同盟のほうも今までの議論を整理し、運輸省、国のほうも全体のことに対してもう少し何かはつきりしたことを言っていたほうがいいんじゃないかと思えますので、その辺は国のほうも整理をしていただきたいと思えます。

それでは十二時ちょっと過ぎましたから、一時まで休憩ということにさせていただきます。

（昼食休憩）

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

それでは、時間もまいりましたので、ただ今から午後の部を開始したいと思います。

午前の最後のところを聞かれた方々は既にご存じのように、問題が四つ立てられたうち二つ目の問題の最後のところ、公聴会の点で少し話がございましたが、その点を少し昼の休みの時に整理していただいたので、そのところから始めたいと思います。

それでは、同盟のほうは石毛さん、お願いします。

石毛博道（反対同盟事務局長）

ちょっと議論がわかりにくくなりましたが、我々が問題にしているのは主に二点ですね。最初は、成田の歴史を顧みて、住民の意志を汲み取る、住民の意見を汲み取る制度というのが、位置決定の時も、公聴会という法律の中で義務付けられた制度の中にも、なかった。そういう成田のシステムについて運輸省が今ど

ういう反省点に立っているのか、そういう歴史的な事実を踏まえてどういう見解を持っているのか、もう少しはっきりおっしゃっていただきたいということ、それを踏まえた上で、つまり成田のそういうシステムとか制度というものについて、今後どういう改善点があるのか、そういう歴史的な反省点に立ってどのようなルールをつくったらよいか、その二点についても少しきちんとお答えをいただきたいと思います。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

それでは、運輸省。

松尾道彦（運輸省航空局長）

今のご指摘の点でございますが、まず空港の位置決定にあたりましては、前回のシンポジウムの中でかなり詳しい議論の過程で、私も地元住民の意見を聞く機会が十分設けられなかった、非常に遺憾であるということをおっしゃっておりでございます。

そこで、本日の公聴会問題で、せつかく制度上こういう意見を直接聞く機会があるわけですから、その中でそれぞれの立場を代表する方々から十分意見を聞くというのが本来であったと思います。これが、先ほどご指摘のとおり、公聴会の形骸化という話があったとおりでございます。この点については十分な意見を聞くべき話だ、こういうふうには認識を現時点ではいたしております。

この反省の上に立ちまして、今ご指摘の点でございますが、やはり一つのシステムづくりといいますが、例えば大規模国際空港の設置などの場合には、私どもにありません航空審議会等の審議を経て、その中で公共団体あるいは住民の意見を聞く機会を必ずつくるというふうな、一つのルールづくりというものをやっていきたい、このように考えているわけでございます。そういうことで、今後の検討の中でそういった意見を聞く場のつくり方というものをよく勉強して、ルール化

を図っていききたい、このように考えています。こういった空港の設置過程あるいは公聴会の場における十分な意見開陳、また、それをお互いに意見交換をする場が少なかった。これが現在における成田空港問題の大きな一つの問題ができてきたというふうなことを認識しているところであります。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

大体、基本的には、同盟の方が言われたことに対しても答えられたというように考えますが…。

相原亮司（反対同盟員）

もう一点だけ質問したいと思います。公聴会があった後に工事計画の認可が下されたわけですが、資料に「工事認可の基準」ということで、三点があがっています（214ページ「空港の位置決定2」参照）。特に公聴会の中では大きくいって二つ問題が出されていて、一つは騒音とか教育、排水路、営農、離農問題、これは飛行場に賛成・反対を問わず出されている問題です。もう一つは、約半数の十八名の方が空港に反対し、用地を持つ人が「絶対に売らないで頑張り」というような意見を述べている中で、いかにしてこの基準をクリアしたのか。資料の下の段に「基準」があつて「三九条一項一号、五号」とありますが、この二が「当該飛行場の設置によって他人の利益を著しく害することにならないこと」これは周辺の方が述べられたことに對して判断してまずね。それから、「飛行場にあつては、公団がその敷地について所有権や、あるいは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と認められる」と。

そうすると、第二の問題として、二にある、周辺から出された意見に対して、どうして「他人の利益を著しく害することにならない」と判断したのか。

それから、より大きいえば、重要な問題として、五と書いてあるところで、飛行場の用地にいる人が「売

らないで頑張り」という意見を公聴会で述べた、その上でなお運輸省がこれを「土地を確実に取得できる」と判断した根拠ですね。この二点について意見を伺いたい。なぜ、土地を持つている人が絶対に売らないと公述しているにもかかわらず、運輸省が土地を確実に取得できるというふうには認可を下したのか、これを言っていたかと思ひます。

高橋朋敬（運輸省課長）

お答え申し上げます。認可基準の三点について一番問題になるのが「敷地を確実に取得することができると認めること」ということになるわけですが、公聴会で「土地を絶対売らない」というご意見もあつたということであり、そのことも頭に置きながら判断をしていったことになると思ひます。

その考え方ですが、敷地面積につきましては国有地、公有地、私有地と分かれるわけですが、国有地、公有地については取得する見込みがあつたということになるわけですが、私有地については大部分が任意買収できる見通しがあるというふうな公団側の説明であり、もしそれが仮にできない、任意買収を最大限の努力をするということであると思ひますが、それができない時には本事業そのものは土地収用法の適用対象事業になり得るといことが述べられているわけですが、そのことも含めると、必要となる土地についてはすべてについて確実に取得できるものと認められたという判断になる、というふうには当時を考へていたわけであり

ます。任意買収できる見通しということについては、申請時点において、私有地の部分であります、八割以上の土地について取得可能な状況にあつたということ、残りの土地についても今後任意買収で努力すべきであり、またそれが可能と思われたということだと思ひます。

そこで、仮にそれができない時ということの判断で

すが、認可の時点では具体的に明確な事態を予測していたとは思いませんが、観念的に言えば、全力を尽くして努力しても解決の見通しがない場合には、空港事業の性格からいって土地収用法の適用対象事業になり得るということが考えられていたので、そこをもって判断したのではないかと思います。

相原亮司（反対同盟員）

もう一点、二に、周辺から出された諸問題に対して「他人の利益を著しく害しない」と、騒音問題等に対して判断したことはどういうことでしょうか。

高橋朋敬（運輸省課長）

公聴会で公述されたいろいろな意見があるわけですが、まず出された意見というのは、納得いく買取価格でなきゃいかんとか、代替地が用意されているかとか、部落単位の移転をすべきだとか、営農の継続性の保証とか、離農者の転業対策とか、商工業者の営業補償、騒音地域も敷地内と同一で対処すべきであるといったようなご意見とか、それは主として条件つき賛成の方のご意見の内容であります。また、反対された方々のご意見という意味では、住民無視の空港決定とか、農業も重要な国策なのでそれを無視しているとか、開拓の努力への無理解とか、農地は商品ではなく農民の財産だという主張とか、あるいは汚水・騒音公害による問題、廃村問題、騒音があることによる教育上の問題などが出されていたわけでございます。

これらにつきまして、私どもとしてその当時考えていましたのは、位置決定と同時に閣議決定しました位置決定に伴う施策ということで、いわゆる地元対策というものですが、その中で、これらの事項について国としての方針を決めていたという認識がございます。それをその時点では、千葉県など関係者と協議しながら内容を確定して実施に移していくという時期であったと思います。

それを思いますと、対策はもう少し具体的にお示しするということについて引き続き努力は要るけれども、述べられた意見について行くべき対策については一応方針が決まっているというふうに判断されたのではないかと思います。もちろん空港の位置決定についての自分たちの事前の説明とか承諾がないじゃないかという点については、先ほどの議論の中で申し上げているわけですが、その点については決まっているというか、それをお願いするんだという前提で物事を考えていたのではないかというふうに思います。そういったことから、公述されたご意見については一応対策が講じられているものというふうに判断をして対処したのではないかと、今思っております。

石毛博道（反対同盟事務局長）

それでは、二点目の論点についてはこれで終りにして、次のテーマに移りたいと思います。次は私のほうから発言していきたいと思えます。

「地元住民の声はいかに無視されたか」という題で、主に芝山町の例をとって、ここでは町議会が強く反対する決議をしてから白紙撤回に至る経緯、芝山町では強く反対する決議をしてから約五カ月で白紙撤回、成田市では白紙撤回まで一カ月と非常に短い間に議会の方針が転換するわけですが、ここで表現しようとしていることは、民主主義のルールというものがあつたにもかかわらず、十分に機能しなかったというようなことを、白紙撤回に至る経緯と、その次に行われた住民による議員解職請求・リコールが非常に曖昧な形で無視されるというような経緯、主にこの二点を述べて明らかにしていきたいと考えています。

一九六六（昭四十一）年七月四日の閣議決定は、地元住民に大きな混乱と不安をもたらしたわけですが、当初より、空港周辺の住民の多くは反対の意思表明をしたわけですから、そうした背景の中で、成田市議会は閣議決定の同日「空港設置反対」の決議を行いました。

しかしながら、同年八月二日には、旧遠山村の六議員欠席の中で早くも白紙還元の決議をするに至ります。その後、成田市では、一九六八（昭四十三）年十月十五日の成田市長選で反対派と賛成派の一騎討となりましたが、反対派候補の山内康夫さんが八、五三一票、賛成派候補の藤倉武男さんが一〇、八四七票で、反対派が破れるわけですが、閣議決定から二年半後の一九六八（昭四十三）年の段階において、なお成田市をほぼ二分するに近い反対の声がこの時点でも根強くあつたことを指摘しておきたいと思えます。

それで、第三回シンポジウムにおいて、運輸省見解によれば、位置決定後三年経過した時点で「用地内の約八割の協力を得た」として、空港建設に理解を得た論拠としています。つまりここで運輸省のいう「地元」とは空港予定地内住民のことであり、空港建設によって多大な影響を受ける広範な周辺住民のことは眼中になかったというふうに言わざるを得ません。

これから、地元住民の空港建設に対する根強い不信の声に対して行政側がどのように対応してきたのか、芝山町の例をとって検証していきます。

芝山町の空港反対の声は、町民の間で非常に強かったが、議会はその声を正確に反映していなかったのではないかと思います。国、千葉県、空港公団は、町会議員に対して執拗に建設促進の工作を進めたため、芝山町議会は大きくゆれ動きました。

一、町議会の強く反対する決議に至る経緯

一九六六（昭四十一）年の六月二十八日、三里塚に突然空港設置が報道された後、全員協議会が開かれて、三里塚空港の設置に反対し、設置に対して数名は反対、他は絶対反対、というような勢力分野であったそうです。その後、六月二十九日に県議会に傍聴を行い、六月三十日には千葉県の空港説明会に出席し、帰庁後話し合い、絶対反対すべきとの結論に達して、国・県に陳情を申し合わせました。

その後、七月一日に全員協議会を持ち「絶対反対」

を再確認し、七月二日には代表が国・県に反対陳情書を提出しております。

七月十日には、「三里塚空港設置粉砕総決起大会」に、町長、宮野議長、小川対策委員長外六名の議員が参加して「絶対反対」を表明しています。

七月十五日には、芝山農協、丸朝、婦人会、青年団、区長会、農業委員会、高谷川土地改良区等、「絶対反対」の機運が高まり、三浦、富沢議員が代表となり、町議一八人、署名捺印のうえ「絶対反対」の議決を議会で言うよう町長・議長に要求書を提出しました。

七月十七日に、安食町の金田屋にて全員懇親会が開催され、数名の議員を除きこの会議に参加したようです。この会合を境に議員の空港反対の姿勢が変わりました。

七月二十日、臨時議会で「絶対反対」決議案と「条件つき反対」決議案の二案が提出され、議場は紛糾し一時休息の後、両者の話し合いの結果、「強く反対する」議案提出で了解され、夕刻、議決となりました。

七月十日「空港設置粉砕総決起大会」において町長の参加をはじめとして町議会全体が「絶対反対」の機運であったのに、なぜわずか十日後の七月二十日に「強く反対」の議決に至ったのでしょうか。という問題があります。

さらに、十五日に「絶対反対」の議決要求書に署名捺印した一七名の議員のうち一六名が、金田屋会談を境にして条件策動の動きを強めました。その空気を察した住民は、毎晩のように「絶対反対」の姿勢を貫くよう、一六名の議員の自宅に赴き説得を続けました。しかし、一六名の議員は自宅不在を続け、転々と居所を変えて、意図的に町民の追及を避けていました。この状況は、十二月二十七日の「白紙撤回」決議の日まで続きました。

次に、「白紙撤回」に至る経緯を説明いたします。当時の空港反対同盟の声明書があります（資料編24ページ参照）。

議案提出の手続きについて、反対同盟の声明書によれば、閉会直前になって議長宮野雄亮は突如として、「このような手紙が参っておりますから披露いたします」と町議の小川英、石井安治、佐久間敏雄外十一名の提案と称する手紙を読み上げ、読み終わるや否や「只今の手紙の内容に賛成の方のご起立をお願いします」起立多数と認めこれを可決いたします」としています。

芝山町議会の速記録によりますと、その部分はこういうふうになっています。

議長「新国際空港設置反対を白紙に返す声明書が提出されておりますので朗読いたします」

議長「只今の声明書を議題に供することに異議ない方、起立願います」

議長「起立多数（十四名）によって議題に供します」

議長「新国際空港設置反対を白紙に返すことに御異議ない方、起立願います」

議長「起立多数十四名、新国際空港設置反対を白紙に返すことに決定いたしました」

となつています。

当時の状況を考えますと、反対闘争は主に政党の支援というか指導のもとに、社会党、共産党の指導のもとに行われましたので、背景としては、このような共産党、社会党の指導に對抗して保守政党の自民党が巻き返したというような背景もありましょうけれども、それにしてもこのルールというか、非常に短期間で十分な議論というか、議会内で議論する場を設けないで多数の力によって非常に不透明な形で「強く反対する」決議が白紙撤回されていくという状況が一つあったわけではあります。

次に、三点目として、このような状況を受けて、反対派住民は、白紙撤回した一六名の議員に対する議員解職請求・リコール運動を始めます。それは、十二月の白紙撤回決議を受けて翌年の一月十日から運動が始まるわけですが、白紙撤回の議案に賛成した一六名の町会議員に対して、空港反対派町民による解職要求署

名運動が開始されました。この署名は三日余りで全有権者数の過半数を超えて、一議員に対して平均三、一七〇名の不信任が表明されました。当時の資料によりますと、総有権者数で約五、九〇〇名いるわけですから、うち三、一七〇名の平均不信任の署名が集まったわけです。リコールの成立は三分の一ですので、これは過半数を超えて確実にリコールが成立するという状況になったわけですから。それに対して選管が実質審査をわずか七日しか行わないうちに、これが当時うやむやになるわけではあります。

それで、この間の経過を当時の資料をもとに説明いたします。当時の資料を読み上げます。

声 明 書

芝山町空港反対同盟
一九六六（昭四十一）年十二月三十日

芝山町の皆さん。

私達の芝山町議会は去る七月二十日議決した「空港設置に強く反対する」という決議を自ら破り、白紙還元議決を十二月二十七日の町会で不法可決いたしました。

私達は、このような不法な動議の提出と卑劣な手段による可決を予想して、寺内町長及び議会当局に対して暴挙を慎むように数次に亘って警告して参りました。町長及び議会当局は不法動議の提出をしないと表明していたのであります。

ところが、二十七日閉会直前になって議長宮野雄亮は突如として、「このような手紙が参っておりますから披露いたします」と町議の小川英、石井安治、佐久間敏雄外十一名の提案と称する手紙を読み上げ、読み終わるや否や「只今の手紙の内容に賛成の方のご起立をお願いします」起立多数と認めこれを可決いたします」とその間僅か一分もかけずに成立したものを町会の議決と称しているのであります。

動議の提案理由もなければ反対派議員に対して討論の余地も与えておりません。あまつさえ武装警官九十余名を神聖な議場に導入してその威圧によって不法可決したのであります。これで議会の議決といえまじょうか。

最近の国会は自由民主党が絶対多数の上にあぐらをかき政権を私物のようにろう断して動議の打ち切り、強行採決が度々行われ、国会の権威は落ち、議会の民主性は危機に瀕しております。しかし、それでも前もって提出議案を明示し、不本意ながらも審議討論の場を反対党にも与えております。

しかるに、芝山町会今回の暴挙は、国会の討論の打ち切り、強行採決の比ではありません。

議長が内ポケットから手紙と称するホゴ紙を取り出し、それを読み上げ、あらかじめ示し合わせた議員の起立を求めて動議の可決と称するのであります。

というふうになってます。以下略しますが、次のページが集計表です(資料編25ページ参照)。
次に、「芝山町の皆様」という、芝山町空港反対同盟のリコールについてのピラです。

芝山町の皆様

芝山町空港反対同盟

一九六七(昭四十二)年二月二十二日

先に「芝山町自民党支部」「芝山同志会」がリコールについて見解を述べております。

それによると、リコールの要旨は全部虚偽であると申しております。皆様もご承知のように、要旨として掲げられた事項は四つになります。

- (一) 空港問題に対する芝山町議会のあり方
- (二) 白紙還元をめぐる議会のとった態度
- (三) 産業政策、地域開発について
- (四) 教育政策について

とに分けることができますが、空港問題に対する議会の無定見、無節操は町民全部の知るところであり、二月二十七日の白紙還元をめぐる、武装警官の導入、質疑応答の拒絶、傷害事件の発生、産業政策・教育政策について、見るべき施策をとらなかつた事実もまた町民等しく知るところであり、全部事実であります。

私達は、民主主義に反するこの暴挙に憤激し、宮野雄亮以下一六名の町議を解職請求(リコール)の署名に着手しましたところ、幸いに町民各位のご協力と署名収集人各位の絶大なるご支援により、三日余で議員一名当たり平均三、一七〇名の解職署名が集まりました。解職請求の署名は、法廷では有権者の三分の一以上ですが、今回の解職署名は、有権者の過半数という驚異的な署名収集の結果を勝ち得たのであります。

これはこの行為の正しさと真理を立証するものであります。

一、リコールを「反対せんがための反対」と申し出ております。

その後、私達は、一月二十日解職者名簿を芝山町選挙管理委員会に提出し、審査の要請をしましたが、……中略……一月二十一日より二月十五日までの二十五日間に五〇、五三二名の書類審査を終了し、結局「できない」「やれない」との引き延ばし戦術も私達の正義の要求の前にはその術もなく、一日平均二、〇二〇名の審査を行ったわけでありまして。

空港設置は、付近住民の死活に関する問題であり、運輸省、空港公団は、市町村の長または議会の意志をもって住民の意志として受け取っており、芝山町一六名の議員をこのままにしておいては、芝山住民は空港に賛成であると受けとられるのであります。

……中略……一月二十一日より二月十五日までの二十五日間に五〇、五三二名の書類審査を終了し、結局「できない」「やれない」との引き延ばし戦術も私達の正義の要求の前にはその術もなく、一日平均二、〇二〇名の審査を行ったわけでありまして。

この際、無定見、無節操な町議に退陣してもらい、町民の本当の意志を表明できる議員を選ぶためのリコールであります。

しかるに、同期限同時に行うべき実質審査となるや、またも「予算がない」「条例ができていない」等々と言を左右にして、四月七、八、九、二十、二十一、二十二、二十三日の七日しか審査をしないのであります。

選挙管理委員会は、既に二月十五日に書類審査は終っており、実質審査の対象となるものは一割弱です。リコールは完全に成立しております。

このような現実の中で、四月二十四日(山室選挙管理委員長は)突如辞任しました。

皆様、空港を追っ払い、明るい芝山町をつくるため、賛否投票にご協力をお願いします。

署名簿の形式審査が終了したのは二月十五日、実質審査は翌十六日から四月二十四日まで、実に六十八日間ありましたが、この間僅か七日しか審査を行っていないのであります。

声 明 書

解職請求代表者 瀬利誠、佐々木喜代之

一九六七(昭四十二)年五月十日

芝山町有権者の皆様

一九六六(昭四十一)年十二月二十七日、芝山町町議会一六名(交友クラブ)は、町民の意志を全く無視して白紙還元をしました。

選管の山室新、石山亮一、木村義次は何故このようにな不真面目なことをしたのだろうか。交友クラブ一六名の議員の圧力か！ それとも懐柔か、もしくは買収ではなかつたらうか！

山室委員長は、リコールの開始前「早くリコールをやれ、必ず期待通り審査する」とリコールを選管自体が請求しているながら、なぜ正義と大多数の町民を裏切って冒流する行為をとるのだろうか。

というふうな声明があります。

このリコールというのは、結局一年以上放っておかれました、うやむやになって、次の年の二月に芝山の町議選があつて、つまり一年間放っておかれて次の選挙の期日がきてしまうというふうになって終るわけです。

次に、四番目として、そこでリコールはうやむやにされて、次の年の二月に芝山町の町議会議員選挙があるのですが、ここでも空港反対同盟は、議会で多数派を占めることによつて空港計画を撤回してもらおうというふうに考えまして、ここで選挙戦を戦うわけで、空港反対同盟から九名の議員を、定数二十名に対して九名の議員を立候補させるわけです。もう一人共産党が入つて一〇名ずつの勢力比になるというふうにして選挙戦を戦うわけですが、これが一九六八(昭四十三)年二月十四日に行われまして、結局反対同盟が推薦した九名の議員が全員当選して、共産党が落選したために芝山町の町議会の勢力分野は一一対九となるわけです。その時に、この前にリコール運動をされた一六名の議員のうち再選された者はわずか四名、二名が落選して、他の一〇名はその時は立候補もできなかったという状況になります。

次に、五番目に、町長選挙があるわけです。これが一九六九(昭四十四)年です。ここでも反対同盟は議会議長の中で何とか空港問題を白紙に戻そうというふうな頑張るわけですが、反対同盟候補戸井正雄氏が接戦で破れます。投票総数が五、四一六です。手島孝一が町長になりましたが二、七九四、戸井正雄氏が二、五二一、日本共産党の竜崎正司氏が六〇というふうになりました。この当時も空港賛成・反対が芝山町の勢力をほぼ二分する状態で、非常に厳しい町の状況であつたということが言えると思います。

今まで説明したことで私が問題にしたいのは、主に二つ。つまり非常に長い間地元市町村は空港賛成・反対にほぼ同数になって対立を続けたということ。つ

まり空港を設置できるほどの合意が取れたとは言い難い状態が長く続いたということ、反対同盟が当初は、政党の指導もありましたが、議会制民主主義を大事にして、その制度の中で何とか空港を追い払いたいという努力を非常に長い間続けたということです。そういうことが非常に荒っぽい形で、あるいはリコールで見られるように曖昧にされるといふような形で、ダメになつていくという経過だろうと思います。

芝山町が、先ほど申しましたように「強く反対する」決議が白紙に還元される過程も、一番大事な議会としての最高の機能である「議論を尽くす」という部分が全部すっぽ抜けて、ゼロになつて、多数派によつて多数の力によつて決まってしまう。それは必ずしも町民の反対の勢力の部分を反映していかないというようなことで、それから、リコール運動というのは正規の手続きをとつてきちんと行われたわけですが、成立するに足る十分な署名が集まつたにもかかわらず、これが一年近くも放り出されたまま遂にはうやむやになるといふふうな、自分たちがやったことの民主主義のルールについての期待というか、そういうものがごとく裏切られていく経緯ではなかったかというふうに思います。

それで、若干千葉県のほうに質問したいのですが、最初の芝山町議会が白紙に戻す決議をする議会の経緯が、反対同盟が出しているピラと、芝山町に残っている議会議事録と若干違うのですが、こういう形で議決されるのがルール上問題がないのかどうか、違法とは言えないだろうかけれども、どのような問題点があるのかということをお聞きしておきたい。

もう一つは、リコール運動がこういう形でうやむやにされる例が果たしてあるのかどうかということについて、以上二点、お聞きしたいと思います。

種岡弘明(千葉県企画部長)

それでは、私のほうからお答えさせていただきます。まず第一点の「白紙還元」の決議のごときでございます。

お答えする前に一つだけご説明というかお話しさせていたいただきたいのですが、議会内での議事の問題、これについては執行部というか県という立場でコメントするということは、従来ですと控えるというのが建前でございます。もちろん事前に問い合わせ等があることは多々ありますが、この議決がどうかというようなことについては、あまり執行部のほうで答えるのは適切でないという考え方が一つございます。

その前提のもとで、私も当時のお話を関係者に伺つてみました。当時、議員が動議の形で決議案を提出するということは、当時の芝山町ではさほど稀有な例ということではなかったというふうな話も伺つております。ただ、軽い議案であれば提案理由とか討議は省略されるということがあるにしても、町の将来に非常に大きな問題である「空港をどうするか」というような決議につきまして、そういった討議なり提案理由なりがなかったということにつきましては、いま石毛さんが言われましたように、反対派の方々から見れば「もつときちんと審議すべきだ」ということであろうかとは思っています。

ただ、全体としてみますと、これはリコールの話にも関連するわけですが、空港という非常に大きな、芝山ではかつて経験したことのないようなプロジェクトが持ち込まれまして町全体も戸惑いそして混乱する。そういう中で議会にもその戸惑いなり混乱なりが反映して、スムーズに機能するということができないところまで追い込まれてしまった、あるいは追い込んでしまったということが、全体的な評価というか見方ではないかというふうに思うところがございます。

リコールの関係について他で例があるのかというお尋ねでございます。実は、私も他でどんなものがあるのか調べてみました。実は整理の仕方が、私どもの問題意識なり石毛さんが言われたような問題意識にピタッと合う形での整理になつていないのですが、いろいろ統計等を調べましたところ、一九六五(昭四十)

年から一九八九(平二)年までに全国でリコールの請求があった件数は、これは市町村関係ですが、一九三件あるようでございます。そのうち投票に至りましたのが五二件でございます。投票に至らなかったのが一四一件だそうでございます。この投票に至らなかったというその理由の中には、辞職が四八件。さらにこれがいわゆるリコールの理由に責任を感じて自発的に辞職をしたというのと、期限がきてしまつて任期切れになつたというのと、両方入っているのではないかと思ひますが、この統計からは詳しいことはわかりませんでした。いずれにしてもそういう形で、全国の例というのはそんな形になつていようでございます。とりあえずご質問にお答えさせていただきました。

隅谷三喜男(隅谷調査団団長)

私が言うのもおかしいけれど、いま質問した第二番目のは、わけわからなくなるというか、一年も置いておかれるというような事態があるのかどうかということろに中心があると思ひますが。

種岡弘明(千葉県企画部次長)

時間の関係ですが、これもいろいろ過去の例等を調べてみました。リコールについては二十日以内で審理を終了しろというのが訓示規定ということで法律にも書いてあるわけです。ただ、訓示規定ということでありまして、最近ではこの「二十日以内」というのが大體守られているようですが、昭和四十年代前半の事例で見えますと、法定期限内に終了している例はむしろ少ないというようございませう。大體リコールの場合は一人、町長なり市長なり一人かあるいは議員一人を対象といたしまして、したがつて、その限りにおいて署名数も数千というオーダーの署名が普通なわけですが、それでも数十日かかっているということございませう。

本件の場合、署名数が五万程度ということござ

いましたので、なかなか早急な対応が難しかったであろうと、私どももそうであつたかなと言わざるを得ないわけでございます。

ただ、この間、県としても手をこまねいていたということではございませんでして、今ほど石毛さんがお話しになつた経緯の中で、当初の選管の委員が辞任する前の段階では、適正に間違いなく、かつ迅速に行うように指導するというをやつております。委員辞任後は、町長さんあるいは議長さんを県庁に招きまして、速やかに選挙管理委員会を構成するようになつたことを口頭あるいは文書で話をしております。

それから、八月ですか、選挙管理委員会が再構成された後は、県の担当の職員を芝山町のほうに派遣して審査計画の樹立と審査方法等々について指導いたしております。

ただ、先ほど申しましたような全体の芝山町が置かれていた状況の中で、結局最後はうやむやにされてしまつたということは、おっしゃるとおりでございます。

隅谷三喜男(隅谷調査団団長)

それでは、第三番目のテーマについては以上で、これは事実の経緯でありますから、具体的には千葉県に關つたことで、特別「これはおかしい」とかそういうことはないわけですね。ですから、経緯としてはそれとおりだつたということですね。

それでは、四番目のテーマ「力による強行策」に入りたいと思ひますが、このためにまずビデオをやりませうか、それともその前に何か…。

島 寛征(反対同盟員)

当時の外郭測量の場面をめぐつて現地の人たちから、実際にその場に居た人たちからの考え方、印象をいただいてビデオしてありますから、それは後で上映させていただきます。

とりあえず今回、四番目に問題にしたいと思うのは、

国の力による空港建設計画の強行策のことですが、一つは、一九六七(昭四十二)年十月十日の外郭測量をめぐる経緯、この時始めて大々的に機動隊が導入されて測量が行われていくわけですが、この経緯の問題。

二つ目は、十一月三日、三里塚空港粉砕の総決起大会に反日共系の全学連が参加し、反対同盟は支援共闘、農民と支援の方々とういう戦いの原則をつくつていくかということをはつきりさせていく。

それから、一九六八(昭四十三)年に入つて二月二十六日、成田の市営グラウンドで三、〇〇〇名の集會があつて、全学連との共催が行われるわけですが、その時に戸村委員長ほか負傷者が多数出たり、あるいは検査者も二三名出る。

それに續く三月十日のやはり市営グラウンドの反戦青年委員会主催集會では五、〇〇〇名が集まりましたが、負傷者は二〇〇名、検査者一九八名。

こんど現地では、条件つき賛成に回つた農民に対する立入り測量の調査が行われて、これに対する反対運動の抗議行動が、一九六八(昭四十三)年四月から八月にかけて行われていきます。

そして、一九六九(昭四十四)年になって夏の八月十八日には、先ほど老人決死隊の上奏文が読まれたことが、御料牧場の閉場式が行われて、これに抗議行動が行われて、若い青年たち八名、老人一名が逮捕されていく。

その後は、現地に実際にブルドーザーが入つて工事が開始されるようになり、反対同盟のほうからブルドーザー前の座り込み。何回か打ちましたが、十一月十二日には現場の工事に対する直接抗議行動が行われて十三名の農民が逮捕されています。

そういう大雑把な経緯があるわけですが、第三回目のシンポジウムで運輸省は「位置決定後約三年にわたる空港にご理解をいただき、任意に土地をお譲りいただいたように、当時としては最大限の努力をしてまいりました」ということで、「事業主体として直接

住民の皆様にご理解いただけるような努力を早期に何
度も行うなど、私どもの誠意を肌身で感じていただ
けるような行動をさらに積極的に行うべきであった」と
いうふうに見解表明されました。「しかしながら、それ
ができなかったのは、説明を行う者に対する身体・生
命の危険を感じる言動を行うなど、話し合いを求めて
も応じていただけない状況ではなかった」というふう
に主張されています。

これは、本来起業者側が当然行うべき地元住民との
合意形成ということの責任を、反対派住民に転嫁する
考え方ではないかというふうに私たちは思います。な
ぜならば、地元住民が頑固に行政に対する不信感を抱
いた最大の原因は、突然の一方的な位置決定にあつた
のであり、さらにその後の非常に強圧的な姿勢にある
からだというふうに思います。

私たちは、今まで検証してきましたように、現在の
社会制度の中で民主的かつ合法的なあらゆる手段を尽

反対同盟提出映像資料上映。

ビデオ作品『外郭測量の頃』（二十五分一秒）

映像の文章化は、福田克彦（元、小川プロダクション・
スタッフ）が担当した。

◇字幕『一九六七年十月十日 外郭測量の頃』

◇字幕『成田市東峰、石井・堀越・梅沢 三夫妻にお話を
伺いました』

◇字幕『麦の思い出』

◇座敷の中での梅沢勘一のバストカット。閣議決定されて
から、毎日毎日、百姓なんかやってるごでなかつたわけ
だべよ。あの年に穫った麦は、売り物になんなくなっちゃ
たべ、カビちゃってよ。それだけ空港問題では、あらゆる
抗議行動したわけだけど、どこへ行行ったって門前払いで

くして反対の意志を表わしてきたわけです。ところが、
行政当局は、住民がなぜそこまで不信を抱くのかとい
うことを汲み取らずに、反対運動の切り崩しに一生懸
命になってきたというふうに思います。

そして、政府・空港公団側は、自らが一方的に定め
たタイムスケジュール、すなわち一九七二（昭四十二）
年四月開港に向けてしゃにむに、機動隊出動の要請を
行うなどして空港建設を強行してきたわけです。

反対同盟が、このような局面に当たり、やむなく自
らの体を張って抵抗するしかないというふうに、いよ
いよ決意するわけです。そのような三里塚農民の抵抗
に共鳴した新左翼の人々の共闘申し入れに対しても当
然のこととして、そのような状況ですから、受け入れ
て、それは村の崩壊の危機に直面した農民の唯一の必
死の防衛策だったのではないかとこのように思われる
わけです。

これ以降、成田の戦いは政治が不在になり、行政は

あつたわけだべ。市役所へ行く、それから県へ行く、運輸
省へ行く、もう毎日毎日、それこそ百姓やってるごでな
かつたから、あの当時は」

◇石井武のバストカット。「ほんと、毎日毎日草取りもやん
ねえで。夏っていうのは忙しい盛りだから、草はぼうぼ
う出るんだからよ。その時期にほんとに、なんであんなふ
うにやったかと思うくらいに。ちょっと側から見れば頭が
おかしくなっちゃったんじゃないかというくらいにやって
たよな、毎日」

◇堀越昭平にズームアップ。「空港問題できて、もう、とに
かく富里でもって一生懸命反対運動をやって、空港を追っ
払うことができたから、三里塚も一生懸命やれば、あの、
われわれ農民の気持ちは、政府はしまいには聞き入れて諦
めるんじゃないか、ということまで、みんな、ほとんど農作

無為無策のまま力の対立構造を深めて、地域では空港
に反対・賛成の立場にかかわらず深く大きな傷をこの
地域に残していくわけです、つくっていくわけです。

そういうことなので、一九六七（昭四十二年）十月か
ら一九六九（昭四十四）年までの経過を検討して、力に
よって行われた衝突の主な原因はやはり政府の政策に
基本的にあつたのではないかとこのことを考えながら、
論証していきたいと思えます。

先ほど言いましたようにビデオがありますので、外
郭測量阻止（一九六七（昭四十二年）十月十日）に参加
した農民に当時のことを語っていただきましたので、
ご覧いただきたいと思えます。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

これは前々回でしたか、一度同じようにビデオを見
ていただきました。そういう形で今回もやりたいと思
います。

業というのは、最低限度、あれだよな、なんとか穫れてく
ればいいというような形でやってたから、草は出る。そ
うで、麦刈りの最中の時だよな、毎日闘争をやって、麦
刈れねえっちゃってよ、もう、麦は穂が垂れちゃって、カ
リカリなっちゃって、乾いちゃってな」

カメラ、話している堀越からパンをすと、聞いている
梅沢、石井の顔。石井、口を開けて当時のことを思い出し
ている。

石井武「ああ、そうだよなあー」

カメラ、再び堀越へ。堀越昭平「それで、しょうがなく
てよ、その麦をどう始末したかというところ、ちょっと、その
時に時雨があつただよ、七月の、あの、入って、あつ七月
でねえ、六月に入って間もなくの頃に、それで、時雨があ
って、雨がかつたから、こりゃ、いいやというわけだ、



麦刈って、それで、濡れてっから、ぶん投げても、こう穂が、ふっかけて落ちて落ちねえなんてよ、それで、延ばすことができたよな」

カメラ、パンをすると、じっと聞きいつている梅沢きみ、石井こう、堀越みの姿。背景に障子の戸。カメラもう一度堀越のアップへ戻る。

堀越昭平「それで乾いた麦をまるって積んだという、そういうような形でずっとやってきて。

だから反対のわれわれの気持ちというものを政府はまだ、反対同盟としては武力闘争とか実力闘争とは考えてないんだから、本当に真面目な反対運動、抗議行動、請願行動とか、そういうことをやっていけばわかってくれるんじゃないかというのが、その当時のみんなの考えだった、だと思っただよな」

◇『測量迫ると緊迫』という新聞記事のアップ。

◇『高まる測量阻止』と書かれた新聞記事のアップ。

◇『本番を前に徹夜の警戒』との見出しが踊る新聞。

◇『測量ひかえ揺らく成田』と新聞記事。

◇『高まる緊張とあせり』との見出し。

◇字幕「測量の朝」

堀越昭平の声がオフでかかる。「とにかく無抵抗の抵抗で座り込んでよ、スクラム組んで頑張ればいいということで、それに対して向こうはそんなひどいことはやんねえじゃないかというのが、その当時の反対同盟だったんだよな」

◇座卓を囲み話を続ける堀越昭平。「それで十月十日の外郭測量の杭打ちの時期を迎えて、それで東峰部落と天神峰というのが、まあ、駒井野の、今でいう京成の沿線のところなんだな」

◇駒井野地区の道路上。前方にあるトンネルの上を、京成電車の赤い車体が通過する。下の道路を歩き来る車。カメラがパンをするとトンネル(隧道)横の草むらの中に立つ堀越昭平の姿。

スーパーインポーズ『東峰・天神峰の人々はここに集結した』

堀越昭平「ちょうど今でいうと、あの、京成の遂道のすぐそばになるわけだよ」

石井武「手前だ」

堀越昭平「うん、手前の、あれ、ま、森になってるところなんだよな」

座卓の上にお菓子。梅沢を真ん中に右に堀越、左に石井。堀越へカメラズームアップ。

堀越昭平「その時、朝早く、夜中のお前、一時頃起きて、弁当作って、それで寒さと怖さと両方が一緒になってガタガタ、ガタガタ震えて、なんちゅうかな、夜が明けるのを待ってたわけだよな」

カメラ、話を聞き相槌を打つ婦人たち。つづいてゆっくり身振りを交えて話す堀越へ。

堀越昭平「そしたら、ウス、いくら明るくなってきたから、『来たぞ、来たぞ』という話で、見てみたら、機動隊が前面に、こう、真っ黒な群れが、こう、前面に出てきたわけだ、先頭だよ。

それで、われわれも緊張しちゃって、よけい今度は震えが、ガタガタガタガタよけい震えが激しくなっちゃってよ。これはいよいよ……。悲愴感とよ、頑張んなきゃなんねえのと入り乱れたような気持ちで。

そこを、こう、まあ、簡単に、なんていうかな、あの、どんどんどんどん、こう、スクラムから、ゴボウ抜きされて、どんどんどんどん排除されていく、それでやられたというが、一番印象に残っているわけだよな」

◇空港が望める駒井野地点。遠くに管制塔の黒い姿が見える。カメラ急速なズームバック、管制塔が点のように小さくなり、手前に塀と草むらが姿を現す。カメラ、さらに左にパンをすると何本かの樹木と、金網で作られたフェンス。そのフェンス越しの笹藪の中にカメラは早いズームアップ



◇スチール。機動隊のヘルメットと揉み合う農民。
 ◇スチール。道路を占拠した機動隊と警察車両。
 ◇スチール。機動隊にゴボウ抜きされる老人。
 ◇スチール。農民の前にたちふさがる機動隊の車両。
 ◇スチール。俯瞰で、農民の集団と機動隊の衝突。
 ◇スチール。機動隊に囲まれながらも拳を振り上げる婦人行動隊。
 ◇スチール。機動隊に引きずり出される農民のアップ。
 ◇スチール。機動隊に運ばれていく老人。
 ◇スチール。機動隊の楯の前で手を振り上げる農民。
 ◇スチール。機動隊に囲まれ、杭を打つ公団職員。
 ◇スチール。怒りと絶望の入り交じった農婦、泣き崩れる農婦。
 ◇目を閉じながら話す梅沢勲「あの時の杭打たれた時の農民のショック、そろあもう、それこそ、あの、弁当持ってたって、弁当が入えなかった、弁当が食べなかったね。がっかりしちゃってよ。」
 ◇座卓の上で腕を組ながら話す堀越昭平「あつだよな、闘争が終えて一時間ぐらい、まだカタガタしてたよな。憤慨と、その、業腹ウラハラとか、おっかなざとかなでよ。
 そうかといって、まだ、戦いついていのを全然知らねえから、どどやっていいか、歯ざしり噛み噛み、悔し紛れによう、ジタバタしてるみたいな……」。
 ◇字幕「杭打ちで見たこと」
 ◇後ろの戸にもたれた梅沢勲「この空港はよ、いろいろなこと迷って、三里塚には、もう、何が何でも押しつけるというふうなやり方できたから、機動隊を前面に出して、一応脅せば、農民だから、何とかなるとい甘い考えではじまったのが、この、権力の考えであった。
 だから、あまりにも、三里塚の農民をばかにしたやり方が、そもそも、こういう結果になってしまった、ということになるわけだ」

カメラ、ズームバックして梅沢、堀越の両名。堀越昭平「結局十月十日の杭打ちそのもののやり方っちゅうものは、政府が農民を、力でガツと押しつける場合は、農民はもうあつけなく、ここで、手をあげて、簡単に空港は作れるんじゃないかというのが向こうの狙いだつたということだよ」
 ◇呆れ顔の石井武、カメラに向かって「あんなもの、やつてもやんなくなつて、よかつたんだよ。政府がやると決めたことは、どんなことをしたってやるよ、というみせしめの杭打ちという儀式を、やったにすぎねえわけだよ。
 さつき梅沢さんのかあちゃん言つたけどもよ、最初に測量したところへは杭打たねえんだから。それで何メートルも離れたところへ、空いているところへ行つて、あの、杭を、鉄の杭だよなアレ、ぶつて、コンクリ流してな、固くして、それで戻つたんだからね。
 あんなの、そこを起点にして、俺らはそこを起点にして測量すんだらうから、ここを打たせなけりゃいいと思つてやつてりや、何のことないんだよな。いじめに来ただけの話よ」
 ◇字幕「怒りの行き場がない」
 ◇梅沢きみ「だから、あの、杭打ちの時点から、もう、農民のことはよ、バカにして、この空港というのは始まってんだよ。何につけてもよ、バカにしきつてやつてるわけだ」
 うんざりしたという表情で唇を噛む梅沢きみ。
 ◇半身にかまえた石井武、やがて腕を組み話を続ける。「ま、市の、議会に行つたり、また県へ行つたり、運輸省へ行つたりということ、あの、なんだあの、御料牧場の宮内庁へ行つたりというね、いろんなことやって、まあ宮内庁だけだよな、中へ入れてもらつてすんなり話したのは、あとは、みんなもう門前払されてるわけよ。そのすんなり入ったところも、最終的にはすっぱかしを食つただけども。そういうことで、どこへ行つても、みんなもう、俺らを迎えてくれたのは機動隊だけであつて、門前払い、問答無



石井武さん

当時の全体的な雰囲気からすればごく少数の方々の証言だと思いますが、終戦直後に三里塚の開拓に入っ
て、そして食糧増産政策、国のそういう政策に乗って
本当に一生懸命頑張ってきた、そして先ほど話があっ
たようにやっとな農業生活に見通しが立つか立たないか
いろいろな状況になったと思うんですが、まあ大きな
農家というか、しっかりしている農家は何かやっとな
いけるなというふうな自信を深めていた。ちようどそ
ういうところへ七月四日の閣議決定があつて、七月四
日以前にも、さっきの公聴会の議論ではありませんが、

島 寛征 (反対同盟員)

それでは、また始めてください。

隅谷三喜男 (隅谷調査団団長)

思い出し思い出しというふうに、話を続ける堀越にカメ
ラが寄っていく。堀越昭平「反対同盟がずっと誠心誠意を
もって抗議行動、嘆願、請願、ま、いろいろ手を尽くして
やったにもかかわらず、外郭測量で蹴散らされた。
ちようどその時期に、全学連が佐世保闘争、羽田闘争が
あつて、とにかく、そういう人たちを支援として要請して、
一緒にやってもらわなけりや、われわれだけじゃなくても
力対力ではかなわないからというのが、そもそもの始まり

用だ、ほんとに向こうは。問答も何も相手がいないんだか
ら。いるのは機動隊だけなんだから。そういうことをやっ
てきて、その締めくくりが、今度、外郭測量なんだよな。
これでもかという形でやってきたんだから、これではもう
しょうがねえなちようどこと、だんだんともう、俺らの気
持ちも固くなってきたちようどことだよな。」

カメラ、引くと梅沢、堀越の三人。一呼吸して石井武が
あきらめ顔で「だからこれはね、ちよつと遅いよな、今にな
って話し合いますべえというのには」

だと思つたよな。反対同盟の、そういう憤慨のもつてきど
ろがな、三派全学連に頼るといふ形になったと思つたよ」

◇むつくり起き上がる恰好で石井武が話す。「力対力で、勝
てるなんちようどことは、毛頭、考えていなかったよ。考え
ていねえけれどもさ、やられるんだから、こつちはさ。や
られるんだから、それには抵抗しなきゃなんぬえよ。『はい、
いいですよ』ちようどわけにはいかねえわな、反対なんだか
ら。」

で、まさかね、政府がやるんだから、で、ま、法の番人
の警察がやるんだから、この前はこんなことやったけども
そつ度々はやんねえだろうという気持ちも正直いつてあつ
たんだよな。ところが、だんだんだんだんとエスカレート
してきちゃつて、向こうの方がひどいことやるようになって
きている。これではということだ……。

だから闘争が、ひとつでも揉め事あればあるたんびに、
不信ちようどものが強くなってきたということなんだよなあ」

◇字幕「一九九二年九月撮影」

閣議決定の前にも後にも結局自分たちがどんな思いで
空港問題を考へているか、自分たちの将来についてど
んな心配をしているかということについては、結局は
つきりと言へる場、議論できる場、自分たちの意思表
示のできる場というものがほとんどないような状態で
十・十を、一九六七(昭四十二)年の十月十日の空港の
外郭測量、強制的な杭打ちという事態に遭遇してしま
うわけです。

私たちがちようど駒井野の杭を打つ一番北側の標点
に明方出かけて行ったわけですが、当時、若い者たち
は機動隊というような存在がどのような形で農民のほ
うにやってくるのかというところはほとんどわからない
まま、みんな猛宗竹を切つて、五人一組ぐらいにな
つてその猛宗竹をみんなで掴んで、今でいえばスクラ

ムのようなものですが、そうして杭内地点の周りを固めたわけですが、まあ機動隊が田圃の谷津を駆け登ってきて数分ともたずにみんな蹴散らされて、そのすぐそばにあった里芋の畑が、後で気がついてみたら目茶苦茶になっていたというような記憶もあります。

十・十の強制杭打ち測量、やはりこれが七月四日の閣議決定に続く極めて重大な事態を、現地に非常に重大な事態を起こしたということは間違いのないと思えますし、そのことが、後で申し上げますが、その後二十数年間にわたってとても重大な対立の根本的な原因になっているんだ、そういうことを私たちは論証していかなければいけないというふうに思っています。

その十月十日の前であります、一九六七(昭四十二年)八月十九日には、空港公団が千葉県知事に立入りの通知をします。空港公団では土地収用法十一条第一項(※九一)但書きの規定、「但し、起業者が国又は公団体であるときは、事業の種類並びに立ち入ろうとする土地の区域及び期間を都道府県知事にあらかじめ通知することをもって足り、許可を受けることは必要としない」という規定があるわけですが、その規定によつて空港予定地の「立入り通知書」を知事宛てに空港公団が出したわけです。

そして八月二十一日、千葉県は空港公団の立入りを公告いたします。友納千葉県知事は、土地収用法第十一条第四項の規定、「第一項但書きの規定による通知を受けたときは、直ちに起業者の名称、事業の種類並びに起業者が立ち入ろうとする土地の区域及び期間をその土地の占有者に通知し、又はこれらの事項を公告しなければならぬ」という決まりに基づいて、千葉県が県報号外というものに新東京国際空港公団の「立入り通知」というものを公告しました。

そういう形で収用法に基づいて立入り測量が行われたわけですが、つまり先ほどから議論があるところ、公聴会というものでさえも住民の意見を聞いたり、あるいは議論をしたりという場ではなかった。そして反対

運動の中では抗議や陳情という形を繰り返して極めて合法的な形でやろうとしている農民の前に、突然最初に現われてしまったのが二、〇〇〇名の機動隊だったという事態になるわけです。結局、反対同盟の農民としてはもう何らとるべき手段を失ってしまつて、さっきのビデオにもありますように、国の政策に対して一生懸命協力し、しかも単に協力したのではなくて、身をもって体を張つて農業を続けてきた自分たちは、そういう国の無謀なやり方に対して、本当に心から意見を申し上げればどこかで聞いてくれるはずだという一つの信頼感を持っていたわけですが、それがだんだん失われていき、とうとう最後に機動隊の力というもので全く自分たちの反対する意志をどう続けていけばいいのかということがわからなくなつてしまつてという事態に、十月十日はなつたのではないかというふうに思うんです。

その後、先ほど言いましたように、体を張つて戦う以外には戦いの方法はないということで反日共系の全学連の方々と共闘を深めていく。一九六七(昭四十二年)の十一月三日にはそういう集会があつて、翌年の一九六八(昭四十二年)二月二十六日、これは成田で砂川基地拡張阻止現地総決起集会、一、五〇〇人が集まつて、出動した警官も一、五〇〇人。その中で負傷した者四七二人。その中には学生も四三人怪我をしておりますが、警官も四一人怪我をしております。反対同盟五人、一般や報道の方も怪我したりして、検挙された人は二三名。資料のほうは、反対同盟にも年表や資料がありますが、できるだけ客観的な性格をとりたいたために、一応千葉県や空港公団の資料をもとにしてつくつてあります。

次には、三月十日にやはり四、五〇〇人が集まつて、警官の数も四、七〇〇人と増えていきます。そして負傷者は四七七人、検挙された人一九八人。

同じ年の三月三十一日、やはり現地で総決起集会有りまして、成田市役所まで出かけていくわけですが、参加人員は二、四〇〇名、負傷者四三人、検挙五一人。

そういう形で今までの陳情や抗議とは違って、全く力と力の対決という形を、ここ数カ月の間でグルツとひっくり返つてそういう形になっていきます。

そして、空港公団のほうは、この頃から条件派農民に対する立入り測量調査を現地で行うようになります。この間に現地で行われたことは、一九六八(昭四十二年)四月二十二日には、その測量調査に抗議している反対同盟員が四人逮捕される。五月五日、休日ですが、それでも反対同盟二〇〇人が木の根の地区で、公団の和田用地二課係長さんたち一四人の立入り測量に対して阻止行動を起こして作業が中止になったり、五月十二日には、やはり調査に抗議した反対同盟員が一人逮捕される。

そういうことが、五月十五日に天神峰、六月十四日には木の根、六月十五日も木の根、もう公団の職員の人と衝突しているわけですが、そこへ機動隊が包囲して、公務執行妨害などで反対同盟が逮捕される、怪我をするという事態がどんどん続いていきます。これが、あと六月二十二日、二十五日、二十七日、七月十一日、十三日。三里塚、芝山の空港用地南北で、岩山とか横堀とか東峰とか、全域にわたつてこういう衝突事件、力対力の衝突事件が連日のように起きていくわけです。農家の人たちは、これが本当に忙しい最中だったので、自分たちの力で測量調査を阻止する以外にないんだということ、みんな農繁期中頑張つて動員に出てきて、逮捕されたり怪我をしたり、そういう繰り返しが続いていくわけです。

とうとう一九六九(昭四十四)年八月十八日には、御料牧場の閉場式がありまして、これに反対同盟や老人行動隊が抗議行動を行うわけです。その時に、政府・空港公団、八月上旬から九月八日まで高根沢に御料牧場の移転を終了。十日前後に土地収用法の強権発動の手続きをとると発表し、九日より御料牧場の立木の伐採の作業が機動隊の警備に守られて行われていく。機動隊は五〇〇人余の部隊を投入して、青年行動隊八

名を逮捕する、閉場式闘争に絡んで逮捕していくという事態が起きたわけです。

それから、御料牧場が閉鎖されて立木が伐採された後は、実際にブルドーザーが入れられて資材の運搬用道路が建設されていくことで、十一月十二日は、初めて反対同盟が一三〇名動員してブルドーザーの前に座り込むという抗議行動を行って、その時に戸村一作委員長ら十三名、若い方々を含めて逮捕されるというような事態になっていくわけです。結局話し合いの機運もないまま、十月十日の強制測量があつて、その後はまだ力と力の対決ということで戦いをエスカレートして、不信感はどうどん募っていくわけですが、力による対決によって多くの反対派農民、支援学生が負傷し、逮捕され、そうしてまた機動隊のほうも多くの人が負傷しました。

これらの対立は、現象としては反対派と機動隊の衝突という図式をとっていますが、繰り返すようですが、真の原因は、やはり地元住民をないがしろにした政府の強行姿勢にあつたというふうに思います。残念ながら、こうした状況に対する政府の反省は全く見られないばかりか、反対派に対しては、空港計画を推進する上での妨害者というものでしか認識しないで警備を強化していくというふうになつたと思います。

当時、芝山町においては、町を二分するほどの反対派住民がおり、先ほど申し上げましたように成田市においても似たような状況にありました。そうした空港周辺の人々の多くの声を黙殺して、土地収用法に基づく事業認定の申請、告示という方向へ向かって強行姿勢は一段とエスカレートしていったのではないかと思っています。

そして、対立の構造はさらに深まって、流血の惨事が繰り返されることになつたと思います。

七月四日の閣議決定と合わせて十月十日の外郭測量の強引な実施、そういう運輸省の決断が今日の国と住民の対立構造をつくつてしまつた一番最初の出来事、

歴史的な一番根本原因であつたのではないかというふうに思ひまして、それは、よく《ボタンのかけ違い》と言われますが、そんな《ボタンのかけ違い》という言われ方をすれば、可愛い間違ひではなくて、やはり国政に対する農民の不信感を回復不可能な事態にまで決定的に追い詰めた事態であつたのではないか。これが空港反対運動の根源的な要因となつていると今考えられるわけですが、この十・十をきっかけにして我々としては、空港公団に対して、運輸省に対して平服で接するのか、それとも鎧をつけて戦うのか、この時点でそういう政治状況が我々に決断を迫つていたのではないかと思ひます。

我々が申し上げたいことは大体そんなことですが、お聞きしたいことは、十月十日の外郭測量というのは、土地収用法十一条に基づく告示の後、第十二条の規定によつて行つたものである。事業認定申請に至る準備作業としてこの法律を適用した。そしてこの法の適用による測量は十月十日が初めてであつたということについて、事実関係はどうでしょうかということが一つ。二点目には、十月十日の時点で、外郭測量を強行しようとしたその時点で、すでに運輸省、空港公団は土地収用法の適用を農民に対して考へていたのではないかと私たちは考へるわけですが、その点はどうなのかと私たちが考へるわけですが、この二点についてお話を伺いたいと思ひます。

伊藤鎮樹（空港公団室長）

それでは、お答えいたします。まず外郭測量の手続きでございますが、これは確かに土地収用法第十一条の公告を行つておりました、そういう手続きをとつた上で行つております。しかしながら、この規定に基づいて公告は行つているのでありますが、この規定は立入りを拒否した方の所にも強制的に立入ることができるといふ権限を与えた規定でございます、実際の外郭測量については承諾をいただいた方の土地で行つて

おりまして、手続的にみれば、法手続的に厳密にいいますと、強制測量ということにはならないわけですが、しかしながら、そういう公告の手続きをとつてその流れの中で行つたものであることは事実でございます。それが第一点でございます。

第二点でございますが、公団が具体的に土地収用法の適用を意思決定したというのは、やはり一九六九（昭四十四）年九月に事業認定の申請を行つておりますので、これがメルクマールになると思つております。ただ、成田空港の場合、早い段階から取得用地、公有地などもあつたわけでございます。そういうことで、用地問題という視点からは、一般的に一坪については難しい問題があるなという気持ちというか漠然とした認識は、当時の空港公団職員は多かれ少なかれ当初の段階から持つていたと思ひます。以上でございます。

隅谷三喜男（隅谷調査団团长）

今の回答でいいですか。何かあれば……。
尋ねられた方は、強制収用という意図を、実際の行動を起こす前から、既に方針決定の段階から持つてい

※九一二 土地収用法第十一条（事業の準備のための立入権）

第三条「土地を収用し、又は使用することができたる事業」各号の一に掲げる事業の準備のために他人の占有する土地に立ち入つて測量又は調査をする必要がある場合においては、起業者は、事業の種類並びに立ち入ろうとする土地の区域及び期間を記載した申請書を当該区域を管轄する都道府県知事に提出して立入の許可を受けなければならない。但し、起業者が国又は地方公共団体であるときは、事業の種類並びに立ち入ろうとする土地の区域及び期間を都道府県知事にあらかじめ通知することをもちて足り、許可を受けることを要しない。

2 都道府県知事は、前項本文の規定によつて立入の許可があつた事業が第三条各号の一に掲げる事業に該当しない場合又は立ち入らうとする土地の区域及び期間が当該事業の準備のために必要な範囲をこえる場合を除いては、立入を許可するものとする。

3 前項の規定によつて都道府県知事の許可を受けた起業者又は第一項但書の規定によつて都道府県知事に通知した起業者は、土地に自ら立ち入り、又は起業者が命じた者若しくは委任した者を立ち入らせることができ、

4 都道府県知事は、第二項の規定による許可をしたとき、又は第一項但書の規定による通知を受けたときは、直ちに、起業者の名称、事業の種類並びに起業者が立ち入らうとする土地の区域及び期間をその土地の占有者に通知し、又はこれらの事項を公告しなければならない。

たのではないかと、こういうふうに関わられたんじゃないですか。それに対してはどうも答えがなかったように思いますがね。

伊藤鎮樹（空港公団室長）

したがって、当初から方針決定を持っていたということではないと思います。確かに成田空港については、当初の段階からいろいろ難しい問題があるなという気持ちは、多かれ少なかれ一般的な意識としては持っていたと思いますが、これは方針として持っていたという次元の問題とはちよつと違っているだろうというふうに思っております。公団として具体的に土地収用法の適用を考えたということは、何と申しますか、一九六九（昭四十四）年九月に事業認定の申請を行っているわけでございます。したがって、この時に具体的に土地収用法の適用ということを意思決定したということでございます。ただ、もちろん、この申請を行うに当たりましては当然準備の期間があるわけですが、この期間は当然のことでございますが、そういう準備をしている間、一方ではまた同時に何とか話し合いで、打開の努力で解決できないか、そういうことを真剣に模索していた時期もあると思っております。そういう意味で、そういう準備の時点をとらえて、これを適用を考えた時点というのちよつとどうかということでございます。やはり実際に事業認定の申請を土地収用法に基づいて行った、この時期が公団として適用を考えた時期と言ったことが一番正確かなということでございます。

相原亮司（反対同盟員）

それでは、収用という意志は当時まだなくて、立入るためにその法を用いたのだというふうにお聞きできるのですが、そうすると、さつき石井武さんが「あんなもの必要なかったんだよ、実際は」というふうなビデオの中で発言してましたね。いま伊藤さんが言うよ

うなことであるとすれば、何のために十月十日の外郭測量はあったのかということになると思いますが、それは、どうしてあのことが起きたのでしょうか。

伊藤鎮樹（空港公団室長）

まず外郭測量というものを説明させていただきますが、これは空港の境界線と申しますか、そういうものを確定し、また高低差とかいろいろなことを航空写真と照合しながら確認していくための測量というのが一つの外郭測量でございます。

この作業の第一段階がいわゆる杭を打つということになるわけです。この杭は、航空写真に写るような形で打つていかないと、航空測量との関連がうまくいきませんので、それで、先ほどビデオでございましたように、杭とセメントとセットでやる、そういうような形の作業になっていったと思っております。

また、同時にそういう形でいわゆる工事計画図面とか地形図が作成されるために必要だということに加えて、当時既に条件派の方々といろいろな話し合いをしていたわけですが、具体的にその買収を行っていくに当たっては、その杭が、境界の杭というものが必要でございます。その意味でもこの時期に打つ必要があったということだと思います。

相原亮司（反対同盟員）

そうしたら、何も二、〇〇名ぐらいの機動隊が明方やつてきてわざわざ対立の構造を積み上げてしまったりは、もつとお考えになって、賛成しておられる方の土地へ上空から見てもわかるような標識をそつと打つことは、当時不可能だったのですか。

伊藤鎮樹（空港公団室長）

外郭測量で実際に標識杭を打ちましたのは、そういう形で、ご了解いただいた土地十六カ所であることはご承知だと思います。ただ、その十六カ所で測量がう

まくいくかどうかということは、ちよつとやってみないとわからないところもあったわけでございます。実際の航空写真との問題がございますので。それで、どうしてもという場合には、測量の関係で必要な場合、場合によってはご承諾いただけない方の所にも打つ必要が出てくるかもしれない、そういう気持ちはあつたんだと思います。そういうことで念のためというように形で手続きをとつたというふうには私は思っております。ただ、実際には、ご了解いただいた所に打つた十六カ所で測量はできたということです。

それから、こつそり打つとかそういう形で打つ方法もあつたんじゃないかという指摘ですが、先ほど申し上げましたように、航空写真に写るような形でその杭を使うということになりますので、たとえこつそり打つたとしても、その杭を隠しておくわけにはいかならないこととしまして、そういうこととしまして杭があれば当然、今度は逆に「どうして、こつそりやつたんだ」という批判にもなる部分もあつたんだろうと思えます。

それから、あえてつけ加えさせていただければ、外郭測量の杭というのは、ある意味で空港公団としては現地で最初に始めた作業に近いものがございます。将来の空港計画とかいろいろなもの原点になるものがございますので、まあきちつとやりたかつたという気持ちは、当時の担当者の人などに伺つても、そういう気持ちはあつたということでございます。

そういうことで、私どもは最初から、一九六七（昭四十二年）一月の段階から、知事さんを通じて外郭測量についてお話し申し上げてきたわけでございます。その過程で知事さんのご斡旋をいただいで、条件派の方々とはい一九六七（昭四十二年）八月の段階でご承諾をいただくといいことになりました。その際、併せて運輸大臣のほうからは、反対している方々の用地については強制測量は避けて、できるだけ話し合いで解決したい。こういう気持ちもお伝えしまして、何とか円満に

測量もしたいという気持ちは持っていたと思います。また、さらに知事さんあるいは社会党にも間に入っていただくようお願いも、運輸大臣とか知事さんからいろいろしていただいて、当初八月というのを、社会党のほうからのご要請もあって、九月に運輸大臣が「一回延期する」ということもお話しして、そういうようないろいろなやりとりというか、私どもは私どもなりの努力を続けまして、そういう中で最終的に十月十日の測量となったと思っております。

なぜ機動隊が最初に来たのかというご指摘、私も当時の状況はよくわからないところがあるわけですが、当時の状況でみると、反対同盟の方々も演習というか訓練というか、そういう形で相当事前に「来たらこうやってやろう」というような形で対応しようという訓練もされているというようなこともあったんだろうと思います。そういうことで、結果的にああいう形で杭を打たせていただくということになったと思っております。

佐山 忠（反対同盟員）

今の質問に関連して少しお聞きしたいのですが、今なぜ土地収用法を適用しながら十・十の杭打ちをしなればならなかったのかという点については、条件派の土地を基準点に備えたのだから、大きな法律的な枠は収用法の外郭測量ということの準備でやったけれども、強制測量ではない、というように言われました。

私たちは、この辺を今回のテーマを選定するに当たって調べていきますと、ただ単純にそういう説明だけで、「そうですか」というふうにはいかない幾つかの要因を感じるわけです。それは先ほど相原さんとの質疑応答の中でも明らかにりましたが、事業認可に当たっての航空法の三十九条一項の三つの条件と二項、三項、特に三項に関しては「用地取得を確実にできること」という付帯条件がついてまして、それは何によって保証されるのかといえ、適用するかどうかは別として、法律的な根拠としては土地収用法が考えられる

というふうに言われたと思うんです。

そのことを一つ踏まえて、十・十という外郭測量が初めて現地に立入って基準点を定める作業であるというふうに言われました。非常に素朴な質問としては、何も収用法というような枠組みをつくらなくても、話し合いで地元了解でやりたいとおっしゃるならば、国有地も御料牧場をはじめ広い面積がありましたし、県有地もありましたし、条件派のほうで実際に納得された方々もおられたと思います。そういう地点で基準のこれは三点といわず四点といわず多数の基準点は取り得たというふうな素人の考えでは思いますが、そうじゃなくて、十・十が一つの儀式として、これからは政府は非常に強い態度で空港建設に臨むんだというような一つの儀式的な行事としてやられたと推測される面が非常に多いわけです。そういうことの最初の決断が実は十・十であったのではないだろうか。

そして、その次のこれは秋ですが、春からは条件派の立入り測量が始まって、夏いっぱいまでかかって現地での対立を繰り返す。そして、秋の第一番九月十三日には事業認定を申請する。そして、十二月十六日には事業認定が認可される。そういう流れの中で事業認定の準備作業として十・十があったというふうに考えるほうが、私どもとしては現実に近い状況ではないかというふうに思います。

それと並行して、なぜそういうふうな考えられるかという私たちの素朴な疑問をもう一点つけ加えたいのですが、政府側としてはこの成田空港は、一九七二（昭四十六）年四月に一番機を飛ばすというタイムスケジュールを持って始められた事業だと思っております。すると、一九六七（昭四十二年）の閣議決定から一九七一（昭四十六）年の四月という、約五年の幅ですか、そういう中で空港をつくる。空港を五年でつくるためには、最初の二年で用地取得を終る、用地取得のできた所から工事をやる、そうするといろいろやって三年半か四年かかるだろう、そして管制検査などいろいろ

準備を終って一九七一（昭四十六）年の四月には一番機を飛ばす、というようなスケジュールであったと思うんです。そして、そのような考え方で空港建設は進められてきたというふうに私どもは思います。

そうすると、この五年という非常に早い期間内に完成させるというプログラムが当然あって、その考え方もあって、その準備もしなくてはならないということもあって、その結果として、少しは遅れたけれども十月十日にはある程度強権発動も含めた準備作業に入ったというふうに思われるのですが、そういうことを私どもが考えることは全くのデタラメなのか、ある程度その時点ではそのように考えておられたのか。つまり政治姿勢ですね、そういう政治姿勢が後に尾を引く問題の根源をつくっていると思いますので、その辺についてのお考えをお聞かせ願いたいと思います。

伊藤鎮樹（空港公園室長）

大変ボリュームのある内容でございます。まず、一九七一（昭四十六）年四月という目標、一九六六（昭四十一年）十二月時点で四十六・四の目標というものを考えた背景には、位置決定がなされたのは一九六六（昭四十一年）七月ですが、それから半年ぐらいの間に相当の敷地内の地権者の方々のご理解が得られるようになってきていたわけです、約八割。それで、今ご指摘がございましたように大体二年ぐらい、これからさらに二年ぐらいという期間をもつていけば、そういう形での状況の変化というものを考えながらさらに努力していけば、あと二年ぐらいのうちに用地取得はメドがつくのではないかとというような考え方を背景にしていたと思います。

これは、今の時点から見ると、ずいぶん短いというふうにお感じかもしれませんが、六カ月の間に約八割までご理解をいただける状況になってきた。そういう中で見た場合には、二年というのは、いろいろと話をさせていただき、何とか打開できる期間というふうな

考えたのも、一つの考え方だと私は思います。

そういう中で、一方羽田は当時もう急迫し、一日も早く成田を建設するという事情があったわけですので、例えば御料牧場ですとか国・公有地の関係については早期の時点で工事着手できるわけですが、そういうことができる所についてはできるだけ工事に着手して、そして用地買収を円滑に進めて、そして何とか努力してその目標に間に合わせたい、そういう気持ちで四六・四の背景だと思います。

そういう意味で、先ほど来申し上げておりますが、一坪というような用地問題としては難しい問題を抱えていて、これは難しいなという意識は現実にあつたと思います。やはり話し合いで解決していきたいという考えのもとに努力したと思っております。そういうことで言いますと、先ほど申しましたように、何か当初から土地収用法をタイムスケジュールとして入れているなことを考えていったというのは、私どもはそうは考えていないわけでございます。

ただ、例えば先ほどの十・十の測量の問題でございますが、まあ十六カ所だけについて申し上げれば、土地収用法上の公告という手続きはなくてもできたという点は、そのとおりだと思います。ただ、この測量に至る背景というのを考えていただいた時、例えば二月十五日には御料牧場の測量そのものが、これは県の開発公社が代替地造成のためにやったのですが、あの反対同盟の抗議の中で中止になった。その関連で、空港に関連する測量等は一切阻止というようなことが確認されているとか、そういう形でだんだんに「なかなか難しい状況がある」というような、この外郭測量というものが、双方の一つのある意味で争点と申しますか、闘争の、だんだんそういう形になっていったような感じが私はいたします、素直に。

それから、先ほど申しましたように、十六カ所だけであれば強制測量ということではなしに実施できるわけですので、そういう意味でそういう手続きをとる必

要はなかったかもしれませんが、そうはいつても、測量というのは航空測量と合わせてやるわけでございますので、とくに高低差の問題などを見るためには少し、十六カ所だけでは難しいかもしれません。別の所に杭を入れないといけない、そういう場所が十一條の規定によって入れないといけないような所が出てくるかもしれないということでした。

しかし、できるだけ円満にやりたいという気持ちから、八月十四日、先ほど申しましたが、大臣が「了解を得たところは早くやりたい」というようなお話もされたと思えます。私どもとしては、あくまでもそういうことで何とか話し合いで解決していくということ。を前提にしてこの時期も努力していったと思えますが、ただ、農民の方々とか反対派の方々から見れば、十一條の規定を公告してやるという、このことから力によって押してくるというふうな受け取られたという面があることは否定できないわけでございます。その点については、そういうふうな受け取られたことを、私は「受け取るほうが間違っているんだ」というようなことを申し上げるつもりはございません。ただ、私どももそういうことでやっているということはございました。

相原亮司（反対同盟員）

いろいろと推測するより、当時のいろんな人の証言があるから、それについて言ってもらったほうが、もっと本当はわかるんじゃないかという気がするんです。

島 寛征（反対同盟員）

ご存だと思えますが、「北総の朝明け」という警備の記録を書いた当時の成田警察署長の手記ですが、その「空港公団 外郭測量を実施する」のところに十・十のことが書かれてまして、概要は「一九六七（昭四十二）年十月十日早朝、空港公団は三班二十七名の測量隊を動員して空港予定地三カ所の外郭測量、標識設置工事

を実施した。これに対して地元反対同盟は、県労連などの反対派約一、一〇〇名を動員して、測量隊の進入経路に当たる道路上で座り込みやピケを張って、激しい妨害、抗議行動を展開した。」という項に、ちよつと面白いことが書いてあるんです。

「この時の警備会議の焦点は、杭を同時に何本打つかということに あつた。十六本の杭のうちとりあえず駒井野から岩山までの間に八本を同時に打ち込む予定であつたが、警察の警備作戦上一本にしほるべきであるとする意見と、四本にすべきであるとの意見に分かれて激論がたたかわされた。私はあくまでも後者（四本説）の意見であつたが、県警本部警備部としては、警備部隊の分散を恐れて一本にしほることを主張された。特に県警の某幹部は、杭を三本も四本も打つことは、陽動作戦となつて警備の邪道であるときめつけた。」

「当時、私（飯高氏）の考え方は四本説。一本説でいくことは、もちろん部隊を一カ所に集中することにはなるが、反対派としても一カ所に集中することになつていって危険であるとして四カ所を強調した。また、一カ所だけであつた場合、もし不幸にして失敗した場合は取り返しのつかないことになるが、四本の場合であれば、一カ所が失敗しても三カ所成功すればよい。」こういうゆとりのある警備ができるといふふうに、「警備というものは、決して無理な計画は禁物である。」というふうに書かれているわけです。

ここには法律のことは全然出てこなくて、結局、何か反対派対策というか、抗議行動に対して警察、機動隊がどのような杭の打ち方をするかという議論になっていると思ふんです。

そうすると、先ほど空港公団のほうで言われている、何か表の建前というか、十・十の外郭測量の位置づけは非常に建前論にすぎないわけで、事実やはり、さつき石井武さんも直観的に感じておっしゃっておられました。結局みせしめ最後の一撃というかダメ

押し、そういう雰囲気、そういう状況の中で警備のほうが主導権を取って行っていたというのが実態じゃないかと思うのですが。

伊藤鎮樹（空港公団室長）

警備のほうが主導権をとってやっていたのではないかと、みせしめ的にやっているのではないかとということですが、『北総の朝明け』に、いま私もそれを読んでみているのですが、書いてあるのは、安全にどうか流血とか混乱がないようにするために、十六本の杭をどういう打ち方で打っていくのが一番良いか、安全の確保という観点から一番良いか、そういう観点で警察は警察として当然検討されたことだと思います。また、当時の国会の議事録等を見ても、流血の惨事にならないように、そのように留意してやりなさいということ、質問等でも与党、野党の先生から出ているわけがございます。そういうような状況の中で、何とか怪我人がないようにという視点から、こういうようなことを警察のほうでは検討されていたんだと思います。

その結果でございますが、十月十日に打ちましたのは実際三本で、それから一カ月ぐらいの間に残りの十三本を打った、ということが結果だろうと思っております。したがって、安全の観点からどうということが良いかということ警察は警察でご検討になっていたということ、この『北総の朝明け』という本を見ても、やっぱりそうだろうなと思います。

河宮信郎（隅谷調査団）

今の話聞いていて、第三者というか市民として気になるのは、民有地の八六％は理解を得たというふうに言われているわけですが、その前に三〇〇名以上の逮捕者、一、六〇〇名以上の負傷者が二日間出るといふふうな非常に激しい弾圧というものが行われている。しかも、その時に、抗議行動をしようとしていた農民なり何なりの人たちは、寒さと恐怖感でガタガタ震え

るといふほどの恐ろしさを機動隊に対して感じたということ、さっきのビデオでも言われていたわけですね。もしそうだとすると、本当に反対しようという決意を固めていた人でさえそれぐらい怖いということであれば、そこまでの決意を固めていない人にとっては一層怖いというか、恐怖感を煽る事件であったということは確かだと思うんです。

そのような中で八六％の任意買収の契約が行われたということは、決して公団側にとって誇れることであるのかということが疑問なわけです。もしそういう恐怖心の下で、とてもではない、もう何をやってもかわないんだということ、結局売らなければいけないというふうな思い、そういうところに追いつめられた、そういう人々から八六％の土地買収ができたということ、決して公団の名誉になることではない。

そういう点で、任意買収地そのものの内容を、いわばこの一、二〇〇名の外郭測量以降の機動隊大量動員によるいろいろな既成事実の積み重ねということは、やはり任意買収の仕方そのものの内容も規定していた、あるいは歪めていたのではないかと気がするんですが、どうでしょうか。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

それに答える前にもう一つ、質問があるようです。

高橋寿夫（隅谷調査団）

私も質問ですが、さっき伊藤さんが、結果的には十六カ所、これは条件派の方々の土地に打った十六カ所だけで外郭測量は可能であったんだということをちょっと言われた、僕の聞き間違いかもしれません、おっしゃった。とすれば、これもすべて結果論ですが、強行測量的なやり方になったというのは、意図は真面目であったかもしれないが、結果的には過剰行動的な感じだったのかなという感じがするんです。

その過剰行動であったというふうに思わせる一つの

きっかけが、収用法十一条の公告をしたということと結びつけられているわけですね。収用法十一条の公告をしたけれども、それとは関係なく十六カ所やれるわけだから。とすると、どうもこの十・十というのは過剰だったんじゃないかという感じがするんです。

もう一つは、警備当局がいろいろ測量の杭打ちについて按配しているような話もありましたが、私は、警備当局というのは常に受け身であるわけでありまして、測量というものは空港公団が決めてインシヤチプで行うべきものであって、警備当局はそれが安全になされるようにガードするだけの立場しかないので、あくまでも主導権は公団にあるべきだし、またあったんだと思うのですが、その二点を明らかにしたいと思います。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

それで、今のお二人の質問にも答えていたなかなかいられない。これはちゃんと念頭に置いていただきたいのですが、同盟のほうから出ている問題に対しても、どうも「ああ、わかった」というふうなことになる。その辺のこともちよつとありますので、それから同盟のほうもここでちよつと問題を整理して、あまり行き違いになって、いつまでたっても行き違った議論をするのでは大変もつたないので、ここでちよつと休憩をさせていただきたい。今の質問に対する整理もさちよつとさせていただいて答えていただいたほうがいいと思いますので、十分だけ休憩をさせていただきます。

（休憩）

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

どうもお待たせいたしました。それでは、ただ今から再開いたしますが、同盟のほうから何か言いますか。

それともいろいろ質問が出ているから当局のほうから……。
 それでは、公団のほうの話聞いた上で、なお納得できない点があれば言っていたたく、ということにしましょう。

伊藤鎮樹（空港公団室長）

それでは、先ほどの河宮先生と高橋先生のご指摘の点、簡単にお答えいたします。

任意買収そのもののやり方がおかしかったのではないかと河宮先生のご指摘でございますが、地権者の方々の話し合いというのは、知事さんにも間に入っていたでしてそれぞれ条件派各派の方々とお話し合いをさせていただいております、これ自体は決して何か変な話し合いをしたということはいませんので、それだけは申し上げさせていただきます。

それから、十・十の件でございますが、大変ごつくばらんな言い方をしますと、やはりこれは土地取用法上の手続きというのとはとっている。しかも、現実には四六・四という目標も持っているわけでございますので、農民の方々が四六・四というものを頭に置いて、いよいよ力による強行策をやるうとしていっているというふうな受けとめられる余地があったことは否めない事実だと思っております。そういうふうな農民の方々が受けとめられることもあろうかと、今の時点で全体のいんなものを見て思うところでございます。

松井和治（空港公団総裁）

今両先生からのご質問に対してお答え申し上げます、すぐ私がしゃべり出していいのかわかりませんが、迷ったのでございますが、もし両先生のお許しをいただけるならば、今日、全体のといいますか、もっと広く言えば第八回のシンポジウムの議論も踏まえて、位置の決定から外郭測量に至るまでいろいろな出来事がございます。その間の問題点についての私の率直な

気持ちや少し総括的に述べさせていただきますと思うのですが、よろしゅうございませうか。その前にまだ個別の問題がございますれば、ちょっと控えますが。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

それでは、今の総裁のご発言は大変重要な発言ですので、もうちょっと進んだところでやっていたたくということにさせていただきますと思います。

佐山 忠（反対同盟員）

先ほどの議論のところではっきりしなかったのですが、今、そういうふうな受けとめられてもしかたがないという発言があったと思いますが、現実に先ほどのビデオを見ましても、現地の農民はいよいよ強制収用を發動してくるんだなというふうな感じて、運動もそうやって、現地でもけっこう攻撃があったりして激突して、いよいよ現場での対決が始まったという最初が十・十だったということをおもひは感じておりました、これが率直な農民の気持ちであった。つまり力による現地での空港建設の始まりとして我々は受けとめたということは、我々の認識でありますので、もしそうでないとしても、私たちはそう考えている。皆さんがそういうふうなつもりじゃなかったと言っても、これは議論の分かれるところだと思っておりますので、その点は確認しておきたいと思っております。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

農民の方々がそう考えたということは理解できるというか、そうであろうというように公団のほうも言われたと我々は理解していいと思っておりますね。

島 寛征（反対同盟員）

それで、私たちの主張の意図するところというか申し上げたいことは、伊藤さんはさつき、反対同盟のほ

うも訓練活動等をやって非常に危険を感じているから機動隊、警察の動員等も要請してというようなお話がありました。しかし、今までの議論の中で、反対派の農民の立場というものを考えますと、七月四日に閣議決定があり、そのまま公聴会等を経て十月十日に至る。この短い時間に、どうやってみても話し合いという自分たちの気持ちがあつてもえられないという段階で、八月二十一日に千葉県が測量通知を公告するわけですから、その時に反対同盟は千葉県知事に抗議に行つてますが、それから「もうしようがない、これは向こうは力でくるな。最後通牒だな」ということで、我々も覚悟を決めるしかないというので武装訓練とか、まだ経験がないわけですから、来た時に一体どうやったらいいのかということ訓練を始めたと思うんです。つまりこれはやっぱり空港公団、運輸省は話し合いというふうなこと、あるいは議論というふうなことはなしで、強制収用を前提にして外郭測量を法律に基づいて公告し、そして力によって測量から強制代執行へというふうな、当時の我々が、反対同盟に結集している農民が考えて当然だと思つてます。そういう状況になつていたと思つてます。

だから、「いろいろな事情がありまして」というようなことではなくて、現地の農民としては力の対決を迫られて覚悟するしかなかった。これでは国や空港公団はすべて力でやってくるだろうというふうな私たちがとしては思つたわけですね。だからこそ、さつきのビデオの中で堀越さんにしても石井さんにしても、そういう緊張感と絶望感、そういうものを強調しておられたんだと思うので、そういう当時の私たちの本当にあの現場で体験した認識というものは、その後ずっと一番根底のところできていると思つてますので、そこをこのころをきちんと理解していただいて、空港問題のこの対決の基本的な原因が、七月四日の閣議決定と十月十日の外郭測量の強行というところに重大な問題があつたんだ、ということをおもひを認識していただきたいと思

ます。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

それは基本的に、そういうふうな考えられたということは理解すると、こういうことでしょうか。ほかに何かありますか。

それでは、この機会に総裁に、今までのいろいろな、特にきょうのこともございますから、お願いします。

松井和治（空港公団総裁）

先ほど申し上げましたように、きょうの議論をずっと振り返りまして、また第八回の議論も踏まえながら私の率直な気持ちをお話し申し上げさせていただきますと思います。

以後のご説明のご理解をいただくため、私の考えております空港づくりが、大きく分ければ三つの段階に分かれるということをちょっと申し上げさせていただきますと思います。

第一段階は、いうまでもなく位置の決定を行うに当たった地域のコンセンサスを得る努力という、これは第八回のシンポジウムの主たる議題であった問題であります。

そして第二段階というのが、用地内でいえば地権者の方、周辺地域でいえば騒音の被害を被る方々、そういう方々それぞれについて地元自治体のご協力も得ながら、それぞれの問題点、それぞれの条件、そういうものについて具体的にお話し合いをして理解あるいは協力をいただいでいく段階、これがいわば第二段階だと思えます。これを総論と各論と言い換えてもいいかもしれませんが、一応第一段階、第二段階というふうに分けてさせていただきます。

そして、その地域のコンセンサスが得られて、また地域の住民個々の方々の、これは一〇〇％とは言わないまでも、総体的にご理解がいただけるという段階になって、空港の建設作業が具体化されていく段階。こ

れが第三段階だというふうな考えております。

しかしながら、成田のケースについて見ますと、この前の第八回のシンポジウムでの検証で明らかにされたわけですが、位置決定前の地元のコンセンサスづくりというものが十分でなかった。つまり第一階段が十分でないままに位置の決定が行われ、したがって、位置の決定後第二段階に移るべきところで地元のコンセンサスづくりと個々の地権者その他の方々の具体的なお話し合いというのが並行して進めざるを得なかった。いつてみれば総論と各論が一緒になった形で進んだということではないかと思えます。

そのような中で、一九六六（昭四十二）年から一九六七（昭四十二）年にかけてまして、地元の、先ほども議論がございましたが、空港反対決議の白紙撤回というような決議が行われました。また、敷地内の約八割の方がご理解をいただいたというような状況の変化があったわけでありまして。

おそらくこれは私の全くの推測で無責任みたいには聞こえるかもしれませんが、当時の空港公団といたしましては、これは大変大きなふうに受けとったんじゃないだろうか。いつてみれば、先ほど申しました第一階段の地元のコンセンサスが得られたというふうな受け取ったのではないかと思えます。そして、第二段階についても、かなり大多数の関係者のご理解が得られたということ、非常に気持ちの上では一歩も二歩も進んだという感じを持ったのではないかと、これは推測でございます。

それともう一つは、先ほど来話が出ておりますが、日本の国際空港を新たに一九七一（昭四十六）年四月までにつくりたいという、これは国の要請に応えた公団としても非常に大きな目標を持っていたわけでございますので、反対派の方々の話し合いの努力を続けるという、いわば第二段階の努力を続けるものと並行して工事实施計画の認可申請、あるいは外郭測量と、先ほど来問題になっておりますが、そういう第三段階の

ほうの作業を進めてしまったということではないかと思えます。

しかし、今の時点でひるがえって考えますと、地元の決議が白紙撤回されたということは、当時の千葉県議会における「建設促進決議」とは質が違っていたわけでございます。反対を撤回したというにすぎなかったということ、これをちょっと過大評価したのではないかと感じいたします。

それから、大多数の地権者のご理解が得られたという目に目がいってしまつて、周辺地域の方々、周辺地域に対する騒音対策とか地元対策についての十分なご理解はまだいただいていないということも、まだそういう状況になっていないということは事実として認めざるを得ないわけでありまして。これがきょう冒頭にご指摘がありました、国あるいは公団は空港を航空機の離発着する施設という狭い範囲でしかとらえなかつた、周辺に目がいかなかったというご批判にもつながるのかなというふうな反省するところでもあります。

ちょっと余談になつて恐縮でございますが、アメリカでいまデンバー空港をつくつてますが、いまある空港としては確か一番新しいダラスフォートワース空港、これだつてもうかなり古い空港ではあります。七、〇〇〇haという膨大な空港であります。あそこへ行つてみますと、空港の中に空港施設以外のものがいっぱい入つてます。畑もあります。ゴルフ場もあります。

これを空港当局の話聞いてみますと、要するに日本流に言えば、周辺対策を施さなければいけない区域も全部空港に取り込むんだという考え方である空港ができて上がっているようでもあります。

このことは、決して私は真似をしたほうがいいというつもりで申し上げているわけではございません。要するに空港の地域として買取する地域をやたらに増やすということは決して良いことではないと思うのですが、要するに空港とその周辺を同じレベルで考えているということだけは、私は真似しても良い点ではな

いかというふうを考えております。

こういう今までの経緯につきまして、皆様方とシンポジウムを通じて話し合いをさせて頂きました。また、先ほど農家の方のビデオも拝見させて頂きました。私なりに振り返ってみますと、その当時というのは、地域のコンセンサスづくりや関係者の方々のご理解をいただく努力、つまりさつき私が申し上げた第一段階と第二段階の残された分についての努力を尽くすべき大事な時期だったと思うのであります。私どもは、その時期にそういう努力を全くしなかったわけではございません、我々の先輩の努力は努力として、しかしながら、早期に空港を建設したいという思いが非常に強くて、先ほど申しましたような同時並行的にいわば第三段階の空港づくりのための手続き、作業のほうに気持ちがいってしまった。それが反対派のほうからいえば、反対農民の気持ちを踏みにじる空港建設というふうに受けとめられて、それが外郭測量をめぐる対立で一番その溝を深める結果になったんだと思います。

外郭測量につきましては、先ほど来話が出ておりますように、具体的には収用法の手続きを發動したわけではございませんが、しかし、収用法十一條の公告をしたという事実は、これは認めざるを得ないわけでありますので、先ほど鳥さんが言われましたように、「それ以後の公団が力で押してくる前ぶれだ」というふうな受けとめられたのは、農民の方がそういうふうな受けとめられたということについては、そうかなと思わざるを得ないわけであります。

その一九六七(昭四十二)年十月十日の外郭測量の実施につきまして、先ほど来やりとりがありましたので一々繰り返しません、反対しておられる農民の方々のお気持ちとか、その真意というものがもうちよっときちんとわかっているならば、もう少し何か別の手が打てたのかなという感じが致します。誠に残念だったと思います。

空港公団といたしましては、毎回申し上げているわけですが、これからも末永く地域と一緒に存続していかなければいけないわけがございます。地域の方々のご理解を得るといことは何にもまして重要だということに考えております。農家の方々や地域の方々もだ心の中に持つておられるわだかまりを、できるだけ早く除いていただくようにこれからも精いっぱい努力をしていきたいというふうに考えているわけでございます。そして、そういうことが今まで成田空港の建設に協力してくださった方々、そういう方々のお気持ちにも沿う道ではないかというふうに考えているわけがあります。そういう気持ちで今後も取り組んでまいりますので、どうかよろしくお願いを申し上げたいと思います。以上です。

隅谷三喜男(隅谷調査団団長)

それで、同盟のほうは、四についてどういうふうにしますか。

石毛博道(反対同盟事務局長)

以上で、我々の四点の命題について終わりにしたいと思えます。まとめを若干申し述べたいと思えます。

一点目の、閣議決定に対する地元の反応

三里塚闘争というのは、長い間、最初は三派全学連といわれる新左翼系諸党派と共闘した以後、非常に流血の惨事が続きまして、世間的には非常に暴力的な地域であるというような印象を長い間もたれてきました。この闘争が始まった初期、つまり富里から三里塚に突然飛行場が移ってきた時には、やはり富里地区で支援していた共産党、社会党の政党の指導ということで、その範囲で非常に合法的な陳情・請願がほぼ一年か二年続くわけですね。そういう下敷がきちんとあつた。農民も富里のように戦えば追い出せるだろうというように非常に軽い気持ちで初期にはあつたんじゃないか。富里のように二、三年頑張ればいいんだという

ようなことで、そういう考え方があつて合法闘争を政党の指導もあつて続けるわけですが、結局、閣議決定という事態は覆せなかったということになるわけですから、それが主に一点目、初期三里塚闘争の状況はそういうものであつたということであります。

次に、二点目の、公聴会の例をとつて

そういう合法的な運動に対して国の対応はどうであつたのかというように主に、制度も含めて公聴会ということのどんなに形式的なものであつたのかということについて意見を述べたわけですが、この議論いろいろありましたが、運輸省の松尾航空局長のご意見として、空港の位置決定の前後で、地元の意見をお聞きして地元の意見を反映させることがなかつたことが反省点であつて、公聴会が形骸化していったという指摘もあるというような発言をいただきました。二点目として、成田がこういう事態になつてしまった制度そのものに対して、大規模開発などでは、飛行場の場合には航空審議会ですが、そういうものを開いて十分に住民の意見を汲み取る場所、つまり分科会とかそういうものを設けて、地元の意見を反映させるルールづくりを今後考えていきたいというご発言がありました。

それが、我々は、公聴会が形骸化して、航空法が公団法に非常に悪い形でつくり変えられていくということころの問題点はまだまだ整理はされていないと思えますが、一応制度としてきちんとつくろうとする意志が国側にあるというふうに認められると思えます。

次に、三点目は、芝山町の議会の白紙還元とリコーの問題

つまり民主主義の制度がありながら、それが十分に機能を果たさないで、住民というか反対運動の人々を失望させる、合法闘争の範囲内でやっていくんだという決意を鈍らせるというか、そういう一つの要因が、この場合幾つかあつたんじゃないかというふうに思います。

最後に、四点目として、力による強行策

これについていろいろ議論しましたが、十月十日の外郭測量が農民に与えたショックということ、それが引金になって何の違和感もなく三派全学連と言われる新左翼・諸党派と農民が手を結んでいくという、歴史的経過の発端になった(資料編26ページ上参照)。

しかも、一九六七(昭四十二)年八月十九日に空港公団によって出された土地収用法第十一条に基づく「土地立入り通告」が強制力を伴う通告である。つまり閣議決定から非常に短期間でこういう通告がなされて、これはもう国側の意志として強制力が近い将来必ずやってくるという意識を農民に植えつけて、その後で、つまりこの八月十九日の公告の後、反対同盟は外郭測量阻止の訓練に入るわけです。十・十のためにやったのではなくて、この八月十九日の公告、「立入り通知書」に対抗する手段として、反対同盟はのっぴきならない状況で実力対決の訓練に入らざるを得なかったというような経過を経るわけです。

そういう意味では、この辺で空港公団や運輸省が思っていた認識と、そういうものを受け取るというか突きつけられた農民の気持ちというのは大きな開きがあって、そういうことはやはりこういうシンポジウムの場所でお互いに話し合わない限り、お互いの気持ちに相手がこういう事態に対してどういうふうな物事を考えたのかということについては、最後までわからないままです。そういうふうな一つの事態に対してお互いがどういう認識を持っていたのかということについて、きょうは一つそれぞれに発見があったのではないかというふうにも思います。

以上、大雑把なまとめですが、そういうことで我々の今日のまとめにしたいと思います。

それから、もう一点確認しておきますが、これは今後の代執行に至る経緯にも関係するわけですが、第三回シンポジウムで運輸省が発言しますように、力による対決に移っていく段階では、簡単に言えばお互い

様のようなところがありますというような認識については、そこに至る経緯について最大の原因をつくたのはやはり国側ではないか。お互い様というふうな認識には絶対ならない。この辺は今後もきちんと論証していきますので、ここではつきり今の時点で申し上げておきたいと思います。

隅谷三喜男(隅谷調査団団長)

局長のところ、何か発言ありますか。特にはございませんか。

それでは、今同盟のほうは今日のシンポジウムについて同盟側の総括をされたわけですが、これをもって、だいたい五十分も予定より超過いたしました。以上をもって本日のシンポジウムは終りにしたいと思います。時間を延長して皆さんのご協力を得たことに対して感謝をいたします。

それでは、これでおしまいにいたします。

―以上―