

第十二回 成田空港問題シンポジウム

一九九三(平成五)年三月二十三日(火)

芝山町「芝山文化センター」

隅谷三喜男（隅谷調査団团长）

おはようございます。今日は第十三回のシンポジウムをこれから開きたいと思えます。

この前までで第二段階のところまでシンポジウムも進行をいたしました。今日はシンポジウム自体の基本的なテーマとしましても第二段階か第三段階か一つの段階を画することになると思えますが、それまで皆さんの誠意をもってここまでこられたことを大変感謝をいたしております。

スケジュールのことではありますが、今日は午前中に、今までのシンポジウムに対する、あるいは成田空港問題に対するご意見を八人の方からお申し込みがありましたので、その方々に発表をしていただき、その後、午後には同盟のほうから質疑があり、運輸省、公団のほうからそれに答えるということが中心のスケジュールと言ってよいと思えます。

意見の発表ではありますが、お申し出のありました方々は、このシンポジウムの黄色いプログラムにも書いてありますが、伊橋昭治さん、長谷川光政さん、石田弘一さん、小川英さん、高仲洋さん、岩沢貞男さん、加藤秀之さん、小泉一成さん、それぞれ成田、芝山等々の方々であります。合計八人の方で、午前中はその方々のご意見を伺うことであるので、早速そのスケジュールに入りたいと思えます。

それではまず伊橋昭治さん、よろしくお願いをいたします。

伊橋昭治（芝山町議会議員）

第十三回のシンポジウム、地域の方々の意見発表というところで、本日八名の方がおるようでございますけれども、トップをお預りいたしましたして意見発表をさせていただきますと思えます。

お手元に配付してあります資料に基づいて発表をさせていただきますものであります。

「シンポジウムを提案したものと」ということ

であります。

はじめに

当時は、同盟と運輸省・公団が対立したまま、会って話すこともできない状態でありました。しかし、双方とも、話し合うことについては、条件の問題はありましたが望んでいたことも事実だと思えます。また、運輸省・公団も一九九〇（平二）年度空港概成の強い思いがあり、一方、北総台地の将来は、成田空港問題の解決なしにはあり得ない、子孫にこのまま渡してはいけない、双方が話し合うまではいかなくとも意見を出し合う場が必要であり、誰かがやらなければという思いに駆られて、地連協をつくりシンポジウムの提案をいたしましたわけであります。

お互いに機が熟していただろうと思えますが、幾つかの困難がありました。こうして隅谷調査団の大変なご協力のもとにシンポジウムが実現でき、後は運輸省・公団と同盟が、お互いに誠意を持って、真心を持って成田空港問題とは何かについて討論できれば、必ずやいい結果になるのではないかと思っています。幸い当事者の方々以外にも地方公共団体の絶大な協力のもとに、これまで十三回のシンポジウムが開催できました。皆様もお感じになったと思えますが、思ってもみなかったほど、双方が真心を込めて真剣な討論を行い、また隅谷調査団の討論の適切な整理があり、問題解決に向けて、いい議論が進行してきたと思えます。シンポジウムを提案した者の一人として、関係者の皆様に心から敬意を表し、またお礼を申し上げます。この成田空港問題に對しましては、政府は成田空港建設を一つの教訓としたらどうかという気持ちを持っておるわけでございます。

戦後四十八年、成田空港建設二十七年、新しい歴史のページが始まろうとしております。

それは、戦後の日本を過もなく世界の中の日本として、戦後の復興から世界の経済王国に発展なし得たこ

とは、日本の長い歴史の中で、国民教育の重視と働くことを美德とする国民、国際的な感覚の中で先進国に追いつけ追い越せを合言葉に方向を定め指導性を発揮し今日の成果は政府、国民のたゆまぬ努力であり、日本を船に例えるならば、船長は政府であり、船員は国民であるわけですが、戦後の傷だらけの船を修理、修繕しながら今日の繁栄をもたらしたものであります。今までの繁栄の過程の中で、おごりか、マンネリズムか、何かが生じ、今までの繁栄のための苦勞が水泡になろうとしている事実には政府は直視する必要があると思えます。

航空機需要に対応して空港建設を富里に位置付けし、地元住民の猛反対により建設を断念し、建設規模を富里の半分とし、御料牧場を中心に計画したにもかかわらず、二十七年、未だ未完の空港であり、航空機需要の中で世界摩擦を生じ、滑走路一本の供用により過密による事故も憂慮され、完全空港化には未だ世論の支持も薄く、結果的にはフェンスと機動隊に守られた未完の空港であり、地元で愛される空港には程遠い感じがあります。

これを踏まえ、政府は今後、国民、国家の繁栄の国家プロジェクトであっても成田空港建設の足を繰り返すことがないよう、教訓とすべきと思うわけであります。

シンポジウム十三回の議論を通じて、反対同盟が行ってきた反対運動の意義が明らかにされてきたと思えます。

反対運動は空港絶対反対の旗を掲げて二十七年間の運動を展開してきたが、地元住民にとつては、ただひたすら三里塚に絶対空港をつくらせないための運動であると思われていたが、しかし、シンポジウムを通じて、私どもに聞こえてきたのは、反対同盟が反対してきたのは運輸省・公団の空港づくりのやり方であったということであり、三里塚に空港をつくることについて地元農民に事前に相談がなかったこと、国が空港位

置を決定した後、一方的に条件派工作を行い部落を破壊していったこと、そして比較的早い段階から問答無用の強制収用に入ってしまった、地域との話し合いの芽をつぶしてしまい、そして二度にわたる強制代執行の過程で決定的な感情のしこりが生じ、越え難い溝をつくってしまったということ等の主張があり、また、一九六六(昭四十二)年当時は、晴天の霹靂のごとく三里塚の地に空港位置が決定されたが、この土地は、自分たちが開拓民として三里塚の原野に入植し、血と汗によってようやく作物が生育するよい農地になってきた時期であり、一方、青年は養蚕の中心地としてシルクコンビナート建設の夢を見て準備に余念がなかった時期であったと説明もあり、そして、いわばそういう農民の生き様の重みを空港をつくる側は丁寧に理解することなく一方的に空港づくりを進めたことに異議を申し立てたのが反対運動の意義であり、本質であるという理解ができるものであります。

このような気持ちは、多かれ少かれ、地元住民の心の中にわだかまっていたものであります。それが反対運動の意義であり、今日、地元住民は新鮮な気持ちで反対運動を見直すことができ、その意義を理解できるものではないかと思えます。思えば、反対運動がそのような主張を持っていたということを、我々ももっと早く具体的に行動し、反対運動ももっと早く世間にわかりやすく知らせる努力をしてくれれば、三里塚の歴史は別な展開を見せていたかもしれない。少なくとも暴力的な町という、いわれなき誤解を生ぜしめずにするのではないかと思ひ、自分たちの努力不足を憂えるものであります。

資料の中に「自分」と入っているものが何部かあるようでございますが、「たち」と入れていただきたいと思ひます。

次に、わだかまりを捨てて大道を拓け。

私は、地方議員十八年目を迎え、その間、空港対策委員会の仕事等を担当してまいりました。その過程で、

空港と地域が何とか共存共栄できる道はないかと常に悩み、考えて行動をしてきたわけであります。

私は、保守系の議員ではありますが、反対同盟の方々と交わりながら、北総台地の将来をどうするかという立場から活動してまいったわけであります。しかし、今日、シンポジウムの議論を通じて自分の活動を振り返って見たとき、この空港問題は、「土」から出た反対同盟ならば、やはり「土」に帰ることによってしか問題解決の道はないのではないかと思っております。

「土」というものは、単に個々の農家が私有している土のことではなく、「土」はその時代その時代において人々のために役立つように利用されてきたし、本来そういうものだと思います。同盟は、このシンポジウムの第一回において「徳政をもって一新を発せ」と主張され、農地の持っている公益性を主張されました。そして、それに対する配慮なしに空港づくりが行われたことを批判されました。であるとすれば、今日、問題解決にとって大事なことは、「土」の持っている公益性について関係者がきちんと議論することではないかと思ひます。「土」の公益性を議論できるのは、それでもって生業を立てている地域社会であるし、空港づくりという新しい土地利用と地域社会の折り合いをきちんとつけることが大事であり、それが問題解決の糸口であると思ひます。

地域社会といえは、個々人で構成される部落であり、市、町であり、広く言えば県でもあります。したがって、成田空港問題をもう一度地域社会の問題に戻し、双方とも力によらず、わだかまりを捨てて大道を拓く精神で平和的に、あくまで地域の問題として、地域の人々にとって理性的に議論することが必要だと思ひます。

成田空港については、絶対反対は別として、反対の人、賛成の人がいるわけで、私は、この北総台地を子々孫々にどのように残すかという共通の目的のもとに、空港に反対、賛成の人々が大いに議論をすべき時期が

来たと思っているし、そのようにしなければいけないと思ひます。そして、反対派はそのような場に積極的に参加して意見を言うべきであり、その論議を尽くす中で地域社会としての決定を行っていく必要があり、それが地域社会の責任であると思ひます。

空港都市づくりは誰の手によって行われるか。

私は、自分の意見としてはありますが、成田空港は地域と共存共栄の道を求めるべきものと思っておりますが、共存はあっても共栄がないのが成田空港である私の持論であります。空港より飛行場とも思われるものでありまして、下面にそのようなご理解をいただけたらと思ひましてグラフを入れてあります。

政府・公団は、自分の目的物の空港をつくれればよいと思ひているように解釈するものであります。それが、被害者意識を生み、長期にわたる未完の空港の原因であるように考えられます。

空港周辺一部に都市ができて、全体的には騒音デメリットのウエイトが大きく、夏の開放的人家を上昇する南側四町一村の財政規模は合わせて一七〇億三、〇〇〇万円、北側は三五〇億円と格差は二倍になり、利用頻度減少から、JRまた民間路線バスの廃止に伴い、少ない財政規模から乗合タクシーに補助金を支出しながら住民サービスを強いられる空港0mの町、このことが一九九三(平五)年度の出来事でもあるわけですから。

空港都市をつくりながら、自分の目的物の空港をつくらせてもらう精神の欠如を指摘するものであります。個々にしても、移転者は騒防法一種区域に近い二種区域の農地を公団に売却し代替地を求めながらも、未移転者は三種区域に近い二種区域を耕作し、供用しているAランの騒音地区の住民は、民家防音の耐用年数の定まらないため、自費で新築家屋のサッシを負担し、Bランの移転者対策も明確ではなく、一方、騒特法の特別防止地区に建売住宅ができたり、自分の目的物の空港建設だけに集中し、地域に対する無策に共存共栄

の空港をつくる身として反対同盟以上に憤慨する要因もありませんが、建設的に申し上げますと、一九六六（昭四十一）年に成田空港の位置が決定された時と今日では世の中が大きく変わっております。

農業の世界でも、自由化の問題や後継者等の問題が生じ、当時とは大きく変貌し、また空港供用後は毎日六万人が利用し、四、〇〇〇tの貨物が動いており、空港が日本経済の中に確実に組み込まれており、今後さらに役割を大きく果たすことが求められていることが事実だと思います。しかも、空港には三万人の地元の方々が登場を得ており、そして空港周辺の地域は、成田空港が存在することを前提として活動をしているという現実があり、このような現実を踏まえようと、成田空港があるかいらないかの議論より、成田空港が地域と共に行うことができるか、地域の生き方の重みと成田空港の重みを同時に生かす方法はないものかという観点からの冷静な議論が必要ではないかと思えます。そして、私の望みといえば、空港周辺の一市七町が空港都市、エアフロント開発を進めていくことが必要ではないかと思う次第であります。

終りになりました。

私は、成田空港問題を解決して、北総台地を安心して子々孫々に残すためには、私たち自身、地域社会がこの運輸省、公団、同盟の紛争に終止符をつけて、地域の問題として論議できるように努力することが大事であり、このシンポジウム開催の親組織である地連協会長の村山先生から「伊橋さんは妖怪だ」と言われましたが、ふるさとを愛する情熱が妖怪と思われるゆえんと思えますが、個人も良くなる、社会も良くなる原点の中で、関係者のご協力を重ねてお願いいたします、私の意見発表を終らせていただきます。

大変ご静聴ありがとうございました。（拍手）

隅谷三喜男（隅谷調査団团长）

どうもありがとうございます。

最初に申し上げるべきであったかと思いますが、ご意見に対して運輸省・公団なり同盟なりがお答えをされるとか、あるいはそれについての意見を言うとかいうことがあれば、時間があればそれが大変望ましいのであります。お一人お一人に対して答えておりますと時間が大変かかりますので、問題のある点については、運輸省、公団のほうなり、あるいは同盟のほうでも何か答えておいたほうがよいということがあれば、午後には皆さんのお話を伺った上でお答えをするというようにさせていただきたいと思えます。

それでは次に長谷川光政さん、お願いします。

長谷川光政（芝山町民）

最初に、「成田空港問題シンポジウム」を実現くださいました隅谷調査団の先生方をはじめ地域振興連絡協議会の皆さん、県及び周辺市町村の協力、地域のご理解に対し、深く感謝申し上げます。

シンポジウムによって、反対同盟がやっと市民権を得た。

今から二十八年前、東京オリンピックの翌年の一九六五（昭四十）年になりますが、十一月、二十五歳であった私は、現天皇陛下のご成婚記念事業として始まった日本青年海外派遣団員の一人として三月月にわたり南米を旅して、羽田空港に降り立った。ロビーに到着、やっと日本に帰れたんだと思うのもつかの間、テレビのニュースで富里空港案の話が飛び込んできたのです。一瞬くぎづけになり、頭の中が真っ白になってしまったのを今でもはっきりと覚えております。

以来、富里が三里塚に移り、用地内の友人が真っ青になって「俺らあ住んでいられなくなっちゃう。何とかしてくれ……」と駆け込んできたのです。それからというもの、村中が反対となり、ドラム缶をつるし、臨戦体制の毎日が続いたのでした。

この二十七年間は到底筆舌には尽くしがたく、シンポジウムの中で反対同盟の述べたことはまだまだ何分

の一端であります。

虫けら同然、国賊同様に扱われ、どこへ話を持っていても問答無用、玄関払いでは、鬱積した怒りをぶつけることもできず、ただ黙々とローソクの火を頼りに地下壕を掘るしかなかったのです。むなしかった、泣きたいほどむなしかった、落盤の恐怖よりもましてむなしかった。何でこんなことをしなければならぬのか……。

日時の経過とともに、かつて反対だった側の人からも「なんでまあだ反対やってんだ。いいかげんにやめとけ。空港は早くつくんなくちやあなんめえ。」とわかったような議論をふっかけられる。いつの間にか地元からも悪者呼ばわりされる始末。発展がないのは空港反対をやっているからだと言われ、主流の話からははずされ、長年にわたって片肺の生活を余儀なくされる経過をたどることになるのです。

一昨年より始まった成田空港問題シンポジウム。これは我々この地に住む者として、どうしてもやらなければならぬ大きな課題でした。このままではどうしようもない、どうしても話し合って解決しなければならぬ。当時の老人行動隊員は今やこの世にはなく、反対同盟の主流の年代だった人たちは、ある者はあの世へ、ある者はよぼよぼの老人に、また高校卒業したてだった青年行動隊員は白髪頭やげ頭の親爺にと、二十七年の歳月は余りにも長く、住民にとっては苛酷でした。シンポに参加しているかつての青年行動隊の方々を見てください。紅顔可憐な美少年がこんな親爺になったのが二十七年という長さなのです。その彼らがこう言って立ち上がったのです。

▼今のままでいったならあと十五年はかかる。(十五年というのは、あと十五年くらいしたらたぶん我々は死んでしまうだろうからという意味です。)そこで解決したとしても、それではあまりにもかわりそうではないか。

▼二十七年間生きてきた証が欲しんだ。

▼早く解決して生活に全力を入れたい。

▼子供にまでも我々と同じ思いはさせられない。どうしてもここで一区切りをつけることが必要なのだ。

こう言ってシンポジウムのテーブルに着きました。

過去十二回のシンポを通して、空港を取り巻く住民がどういう扱いを受けてきたか、一般の方々にもわかり願えたことと思います。反対同盟の正当性が裏付けられ、長期の運動が決して無理難題をふっかけていたのではなかったということ。同様のことが他の土地で起これば、同様の闘争が繰り返されるだろうという普通の闘いであった、ということだと思います。

このシンポジウムにおいて議論されたことによつて、『反対同盟のやつら』といったような特殊な呼び方はすべて取り払われ、普通の町民、普通の市民としてやつと市民権を得たと感ずるものであります。今の自分たちの世代に解決を図ろうと話し合いのテーブルに着いた勇氣と英断に対して心より拍手を送ります。また、それを受けてくださり、辛抱強く答弁くださった運輸省、県、空港公団にも併せて敬意を表します。

空港が地域と一体となること。

「公共事業の名のもとに強制収用できる」という前提で空港建設をしたのがそもそもの誤りだったということは、過去何回かのシンポジウムの中で明らかにされているところです。今までの空港の施策は、空港フェンスの内側からの発想でした。空港が地域社会を混乱に陥れ、人間関係を壊した罪は重大です。今こそ国が発想の転換をして、地域住民の欲する空港、住民に喜ばれる空港を目指して住民サイドからの意見が出てまとめるという柔軟な姿勢を示して施策にあたってほしいものです。

空港がなぜ嫌われるか。その第一は無差別に撒き散らす騒音が激しいからにはかなりません。その第二は事故に対する恐怖です。離陸の三分（これは離陸から一〇km）、着陸の八分（これは着陸前二〇km）、ここに事

故の七〇%が集中するそうです。したがって、周辺地域での事故率は七〇〜八〇%と高いわけです。それにもかかわらず消防、病院の施設は整備されておらず、空港の中の救急車の配備がやつと最近になって行われたという、国際空港というのにはなんとも情ない実情があるのです。

また、警備上の問題があるように聞いておりますが、中央通過道路の防護壁は何とも地域と空港を分断しているとしか言いようがありません。せつかく空港のど真ん中を走っているのに、何も見えない、味気ない道路にしてしまっており。地域住民が自由に空港へ出入りし、買物をし、食事をするというのはまだまだ先の話かもしれません。が、地域の道路は地域の人が利用しているのです。こんな小さなことが空港を日常的に受け入れられる素地をつくるのに重要なポイントになるといふことに早く気づいてほしいものです。前松井公団総裁も、空港と地域は一体でなければならぬと、このシンポジウムで述べておられました。一体になるためには何があるのか、何が必要なのか、何をしなければならぬのか、空港が地域活性化の核として地域の新たな可能性の実現のために動き出したら、それは空港と地域が一体となったと呼べる時かもしれないと思います。

地域振興連絡協議会の役割

空港周辺一市七町の集合体・地域振興連絡協議会が、成田空港問題シンポジウムというすばらしい場を設定し、今日まで十三回の長きにわたって、話し合いによって空港問題を解決するという大原則の行使に努力されていることは大変ありがたいことです。とともに、このことの提案を行った我々といましては、本当に喜びにたえません。

第一回目のシンポジウムで、市長、町長さん方より、空港に対する取り組みの一端をお聞きいたしました。富里町長からは国際空港都市構想、多古町長からは空港南広域都市計画の件等々。空港裏側・表側の不均衡

の是正、周辺のネットワーク化、新交通システム、騒音地区の長期的利用計画、エアフロント計画等、それぞれの首長の方々からの貴重なご意見を拝聴いたしました。

現在、空港利用税や周辺対策交付金等が各市町村に配布されておりますが、今までの関係では、空港利用客と騒音下の人々との一体感があまり感じられないように思います。一九九一（平成三）年度の空港利用客は二、二〇一万三、五五一人と聞きます。その人たちに一〇〇円ずつ負担していただきますと二億円、二〇〇円ですと四億円。騒音下の人々と利用客の具体的関係が生まれてくるものと思います。その資金をもとに空港周辺の安全や地域整備を進めて、地域の一体感と周辺自治体の自立を図っていくのではないかと考えます。要するに、この地域一帯を成田空港圏（成田エリア）ととらえて、それは地域振興連絡協議会の中で十分協議し、地域の不公平さをなくし、この地域が等しく共栄が実現されるよう願っております。

幕張、上総、成田と結ぶ県の新産業三角構想と相まって、エアフロントとしての重要な位置をより活かせるよう、この機を逃さず、地域連絡協議会が一体となって邁進されますことを切に要望いたします。

おわりに

「強権による強制収用はやらない」という運輸大臣声明の大原則が前提で始まったシンポジウムです。貴重な時間を積み重ねてまいりました。にもかかわらず巷では、時折こんな話を耳にします。「儀式は済んだんだ。だからあとは強権発動でつくっちゃえ」という暴論です。日本の社会の根底には、未だこういう考え方が渦巻いているのです。

私は、このシンポジウムは《日本の民主主義の礎》をつくっているのだと認識しております。

この北総台地が、子々孫々に至るまで、「あの時の解決は適切だった」と地域一体となって語り合えるように、地道な、そして粘り強い対話が続くことを切望し、

私の意見発表を終わります。ありがとうございます。

(拍手)

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

どうもありがとうございます。

それでは次に、石田弘一さん、お願いします。

石田弘一（芝山町民）

隅谷調査団の皆様、運輸省の皆様、地域連絡協議会の皆様、そして反対同盟の皆様、皆様方の勇気ある努力によって、二十七年にも及ぶ成田空港問題の平和的解決が図られていることに對し、空港周辺に住む農民の一人として敬意を払いたいと思います。

私は、芝山町に生まれ育ち、二十数年間、土を愛し、土地を耕し、農業一筋に生きてまいりました。芝山町は北総台地でも特に肥沃な土地であります。そして蔬菜園芸でも日本でも有数の産地でもあります。また、大消費地の台所としてのウエイトも大なるものがあります。私は、丸朝園芸農協の一組合員として、誇りを持って野菜の生産に取り組んでまいりました。

しかし、その活動の中で、最近、残念だと思う問題が幾つかあります。それは、私が農業に従事した時点の組合員の顔ぶれと、現在の人たちの顔ぶれが余り変化がないことです。なぜなら、若い農業後継者は農業に従事せず、近くの工業団地や空港関連施設に働いているからです。その結果、芝山町でも農業人口の高齢化が大きな問題となっています。

また、どこの農村でも同じなのかもしれませんが、農家の嫁不足も芝山では深刻な問題です。芝山では二十歳以上の未婚者が七七六名いますが、男性五〇四名に對して女性二七二名と、極めてバランスを欠いた状況にあります。特に五〇四名の男性未婚者のうち、三十歳以上が二九一名とのことです。相手を見つけないために、農業より会社勤めを選ぶ場合が多いように思われます。

また、高齢化によって土地を処分し、生活の糧にしている農家も出てきているというのを耳にする現在の分です。この分ですと、数年前には芝山の台地で春先に見られる畑一面真っ白なビニールの海も見られなくなってしまうのかなあと心配です。このまま農業を続けていけるか、そんな不安が最近特に感じられるようになってまいりました。

芝山町の総人口は、八、六〇〇人強から、ここ数年増すこともなく足踏み状態です。芝山町周辺の町の人口の増加は、行政が対応しきれないほどの急増で大変のように感じられます。空港を控え、成田市が表玄関で芝山町が裏玄関というイメージがあります。例えば、芝山町の工業団地にある会社が「成田工場」という名であったり、芝山にあるゴルフ場の名前が近隣の町の名前をかぶせていたりして、町民の一人として残念な思いがいたします。私としては、芝山町の人口の増加はそれほど望みませんが、「裏玄関」とか「過疎」とか暗いというイメージから脱皮するため、もっと私たちの町に對しての考えを切りかえてほしいと思います。

いつか新聞の報道を見ましたが、二期工事が完成しますと、成田市に入る固定資産税は五十数億円という多額になるとのことです。広大な土地が空港の敷地にかかっているからだと言われれば仕方ないことですが、素人考えでは、なんだか片一方的で合点がいきません。空港に隣接する特定の市や町が一方的に繁栄するというのではなく、すべての周辺市町村が、これからも空港に隣接する地域として、悔いの残ることなく、ともに栄える社会にしたいだきたく思います。

このシンポジウムを契機に、隣接する市町村が、広大な北総台地の発展のため手を携えていく必要があると思います。また、一人の農民として、この肥沃な農地を守る努力をしてほしいと思います。それなくして、これからの芝山町の発展も芝山町の農業の希望もあり得ないと考えます。

また、芝山町の飛行機騒音は、周辺の隣接する市町

村の中では、とりわけ高い位置にあるように思われます。空港のすぐそばにある三里塚の地域よりも、ある程度飛行高度が上がった芝山町小池のほうが騒音が高いということも、自分自身体験したことがあります。自分の家の頭上を飛行機が通過する時は、防音工事が施してあっても効果がなく、テレビや電話の音声聞き取れません。もう少し騒音が低くならないかという思いはいつもあります。ジェットエンジンの改良とかもっと工夫ができないものか、飛行機が通るたびにそんなことを思います。

また、防音工事をやっていたのですが、あまりにガラスの重量があるために、小さな歯車に無理が生じ、戸締まりがしにくくなっています。取り付け業者に言っても、なかなか小さい仕事は来てくれませんが、生活の細かな部分はいつも無視されるか、配慮されずに過ごされてしまいます。これからは、行政の指導で何年かに一度は防音家屋の全戸の点検を行ってほしいと思います。

このように私たち四、〇〇〇m直下の騒音や防音家屋の問題は、まだ完全には解決していませんので、これから未買収の土地が解決し空港の全機能が作動した場合に、騒音や大気汚染等いろいろな問題がさらに大きく出てくるのではないかと心配があります。

なぜかといいますと、現時点でも空からの公害があります。それは飛行機から吐き出される油煙です。私の家ではビニールハウスを春になると張りかえませんが、二カ月くらい経ちますと、ビニールハウスの換気をした時に手を見ると真っ黒に染まっています、水洗いしても洗い流すことができず、石鹸を使用しないと取ることはできません。毎日生活している中で、このように目には見えないものが空気中に漂い、降り注がれていることは、将来に向かって心配です。

運輸省や空港公団の方々は、芝山町の農民が今お話ししたような中で農業をやっていることをご存じでしょうか。もしご存じでしたら、どのようにこれらの問

題を解決しようとされているのかお聞きしたいと思いません。

さらに、これから離発着が頻繁になりますと、夜間の騒音問題も考えなければなりません。現在は夜十一時までが飛行時間帯ですが、将来は少しでも短縮していただけたらと考えています。

もう一つ、事故の心配があります。開港以来、空港内では多少の事故があっても、落下物を除いて大きな空港外での事故はありませんでした。しかし、これから先、万が一という場合があります。空港内では事故を想定して訓練等が行われているようですが、私たちの町も災害を被る場合があるかもしれません。そのことが空港に隣接する住民として常に心配されます。空港公団の方々は、そのような事故について何らかの予防策を考えたことがあるのでしょうか。私たち住民はまたそのようなお話を聞いたことがありません。そのためにも空港外での住民を交えた訓練を行ってほしいと思います。

これまでの空港建設が、地域とのコンセンサスづくりが十分になされないまま進められてきたことは、シンポジウムを傍聴する中ではつきりとわかりました。その結果、私が今まで述べてきたような騒音の問題、防音家屋の問題、飛行機の油煙の問題、事故の危険性の問題など、まだまだ完全には解決されていない事柄が残っているのだと思います。空港問題が起きて、このようなシンポジウムが開かれることは画期的なことです。四、〇〇〇m滑走路直下に住む私たちの体験も生かしていただき、今後、二期工事を含めて、どのように問題を解決するか、どのように地域とのコンセンサスをつくっていくかが今問われていると思います。少なくとも、私たち四、〇〇〇m直下住民のこまやかな問題の解決なくして、このまま二期工事の完成へ進むことには、大きな不安を抱かざるをえません。

今この現段階でいろいろと討論し、すばらしい方向付けと実行がなされないと、自分たちの子供や孫の代

になっても後悔する結果となってしまいます。そのためにも回を重ねているシンポジウムが、将来に向かってよい方向付けをしてくださると確信いたします。シンポジウムが町づくりの良薬となることを強く願いたします。

以上で発表を終わります。(拍手)

隅谷三喜男 (隅谷調査団団長)

どうもありがとうございます。

それでは次に、小川英さん、お願いいたします。

小川英 (芝山町議会議員)

ただ今私は、この十三回のシンポジウムの場に立ちたいと思います。

思い起こせば、空港問題が発生いたしましたして、空港問題の最中、いろいろの立場に分かれて空港問題を論議したわけでございます。私は、私たちの側に立ちまして空港建設と芝山町をいかにすべきかということをとにも検討し、よりよき芝山町を生むべく努力をいたしてまいりました過程におきまして、神経性消化器官の病氣と申しますか、そのようなことで倒れました同志・実川源五郎君の御霊に、本日ただ今彼岸の最終日に当たりまして霊を慰める次第でございます。

また、この空港問題に関係いたしましたして、立場こそ違え、国・公団、あるいはこれをつくるべくその側に立ちまして辛酸をなめました方々が、彼の地ある此の地におきましていろいろの苦勞をされ、その心情や個々の胸の内に秘めてこの世を去った皆様方の霊に、満幅の敬意と、そしてまた弔意を表するものでございます。

芝山町は、ご承知のごとく、賛成・反対で渦巻きましました。しかし私は、これは芝山町あるいは空港という問題ではなく、芝山町というただ単なる一地域の問題でなくして、日本の伝統的だと申しますか、日本が今ある大和民族と申しますか、日本民族と申しますか、

この一つの民族性にあると思われるわけでございます。それは、一つの民族なるがゆえに長い年月を連帯の中において生きてまいった先祖があるわけでございます。この連帯というのは、日本の国が生まれる時から、そしてまた中世、近世においても、また現代においても、その連帯意識の生活が続いてまいったわけでございます。

如実に申し上げますならば、かつて私どもが経験いたしました戦時中、隣組というものがございました。この隣組というものが、国策、戦略戦術の大本営と申しますか、この画一的な報道あるいは指令によりまして、全国民が魂を異郷に捨てて日本を守ろうとしてまいったわけでございます。銃後におりました私どもはこの隣組というものを通してすべての意思決定をしてまいったわけでございます。隣の人が、戦争は是なんだ、また彼の戦地において散ることこそ日本の民族として、また大和の武人としての誇らかな行為であるというものであったわけでございます。

それから実行組合というものがございます。これとて当時、供米という大きな制度がございました。いわゆる食糧制度でございますが、これによりまして私どもの先輩は、自分の食べる食糧もなく、供米という形で供出をいたしました。これを出せない人に出させるためには、実行組合というものの連帯意識、隣保意識で強制してまいったわけでございます。すなわち、隣のおやじが来て、「どうだ、うちで米の出しようが足らんぞ」と言われれば、隣の人なるがゆえに、また地域の人なるがゆえに恥をかいてはならん、すまぬことだということ、すべてがその体制に入ってまいったわけでございます。

このような体制のもと育てられました我々の先祖は、戦争というものの終りを見たわけでございます。その終りを契機といたしまして、私どもが、先ほど来皆さんがおっしゃっているとおり、土なるものの貴重なることを経験したわけでございます。それまでは地主と

いうものがあり、小作というものがある、自作というものがあつた。この三つの段階で農村は構成されておつたわけでございます。ところが一九四七(昭二二)年、農地改革という至上命題によりましていわゆる改革というものが行われた。その時に農地をたくさん持つて貸しておつた者は、当芝山町においては一町二反の保有ということ、他は全部解放しなければならぬということに相なつたわけでございます。それからまた、今まで小作をしておつた者はその土地が自分の土地に相なつたわけでございます。先祖の皆様方が土地というものに執着を持っておりました時に、地主はある程度に犠牲においてその土地を手離した。しかし自作農はここに大きな土地を確保する、そしてまた小作農は小作地が自分の農地になつたということで、富農という形態が生まれてまいつたわけでございます。地主、小作という中に富農という形が生まれてまいつた。この富農が生まれた、そういうことで二十年経過したわけでございます。その二十年の経過を経ました時に、今論じられておりますこの成田空港問題が起つてまいつたわけでございます。

私も、三十年、この空港問題には取り組んでまいつております。一九六三(昭三十八)年六月でしたか、綾部運輸大臣が航空審議会に国際空港が必要だということ、平山孝と申しましたか、会長さんが、どうしてもこの周辺に国際空港が必要だという答申をした。その答申に基づいて、この地域は空港問題を大きく考えなければならぬ、また日常の頭の片隅には一部入るような状態になつてまいつたわけでございます。そういう関係で、今空港問題二十七年と申しますが、私どもは三十年。

そういうことで私どもは、今名前を申し上げてもよろしゅうございますが、かつて反対運動の闘争でございました三浦五郎さん、あるいは亡くなりましたが木川浩さん等々ともいろいろと議論をいたしまして、空港というものはこの地においては反対すべきもので

あるという見地から各方面を検討してまいつたわけでございます。

その時に皆様方が論じられておりましたが、浦安沖に綾部運輸大臣はつくれど。それからまた河野建設大臣は、木更津沖だ。しかしこれは偉い人の思いつきであつたらうと思ひます。私どもが検討いたしましたときには、ブルーフォートンと申しますか、百里基地の空域と、それから羽田空港の空域と、この二つが交わるところで浦安と木更津は無理であるという見解に達したようでございます。

そこで一つ霞ヶ浦というものがあつた。私どもは先ほど申し上げました三名で、この霞ヶ浦の反対闘争の応援に参つたわけでございます。

芝山町というのは、丸朝園芸農協、それから千代田農協、この二つの農協がございまして、この農協が末端組織を動かして、燎原の火のごとくと申しますか、一瞬にして反対運動というものが展開されることになつてしまいました。聞く耳を持たないということ、言われませんが、また話す者もなかつたというが、そういう体制にすぐ入つてしまった。これが話し合いの機会というものを見出すことができなかつた一つの大きな要因でございます。

これが、地域同士の、私どもの、あるいは反対の方々の話が盛り上がつて反対運動あるいは賛成運動ということであつたならば問題はなかつただろうが、この両組合が農家という人質をもちましてこの空港問題に取り組んだ。農協を一つの生活の大きな根拠としております農家の皆様は、それに頼らざるを得ない。それならば、その指示に従つて行動せざるを得ない。しかし、残念ながら、この方々は、それでは収拾の策があつたのかどうかということでございます。この収拾の策がなかつたということが、現在に尾を引いているわけでございます。反対を始めたならば、その収束の場を見つけていかなければならない、これが指導者の責任だろふと思ひます。

さて、そういうわけで、私どもは、賛成だ反対だ、あるいは国だ県だ、公団だということではなくして、芝山町というものをいかなる町にしなければならぬか、いかなる地域にしなければならぬかということ、ひつと検討しなげやならない。

これは私の自慢話になりますが、成田空港がまず全部根本名川に排水が行つてゐるということは、私どもの主張でございます。絶対に芝山町に排水は流すな、これはこのために設計変更されて、全部片斜面、いわゆる成田地籍に流れております。

それから、先ほど申し上げました一九六六(昭四十二)年七月四日、この付帯の閣議決定の中に、成田市の五号はこれを整備する。それから成田市の三里塚町はそれなりの道路の整備をいたしますということになつた。ところが芝山町には道路も何も来ない。そういう対策がなかつた。その対策のないことを否といたしまして、私どもは二九六号線という形でここに持つてまいつております。

そういうわけで、私どもはこういう機会を利用いたしまして、これから国・県に対して、全部揃つて協力——協力というのは皆様方の協力です——いたすことによつて国・県に要望いたしてまいる、これが芝山町が成田空港とともに生きる方策であると考えておりますのでよろしくご検討いただきたいと思ひます。(拍手)

隅谷三喜男 (隅谷調査団団長)

それでは次に、高仲洋さん、お願いいたします。

高仲 洋 (成田市民)

時間の制約がございますので、早速、発表に入らせていただきます。

I 騒音下住民対策について

一・騒音区域

私は、一九七九(昭五十四)年十一月、欧州空港視察団の一員として、各国の主要空港を視察する機会

を得ました。

その中で周辺対策について印象的だったのは、当時西独のフランクフルト空港であり、防音壁、幅2kmに及ぶ防音林、それに加えて着陸時の騒音チェックの厳しさでありました。離陸時の騒音が余り問題になっていないので私が質問したところ、「離陸は急上昇方式なので問題にならない」との答であり、騒音区域指定図も卵形で、成田空港が蠟燭の炎形なのに比べて全く対象的でありました。

一回の視察のみにて断定は早計であるにしても、私はその後、この相違にこだわり続けてきました。

二、空港と騒音公害

A 複雑空域

空港の北側、成田市の北須賀、長沼を結び茨城県南部に達する線は、羽田と成田の空域が重なる縁に当たります。以北は八、〇〇〇フィートから一四、〇〇〇フィートが羽田空域であり、成田空域はその下であって、七、〇〇〇フィート以下であります。

成田空港出発便にかかわる空域と飛行コースの図一（資料編63ページ参照）をご参照ください。その中のAがこの地区です。さらに一部は百里空域とも重なり、下限の高度も制限されます。これがCです。

成田からの出発機は上下にサンドイッチされたトンネル状の空域をくぐり抜け、その後も百里進入空域の上を階段を駆け昇るような状態で出発する空域になっております。

B 飛行コース

主な飛行コースで、銚子出発方式（資料編63ページ図一―二参照）。成田出発後七マイル（利根川の上空です）の地点にて右旋回して銚子に向かうコース。また成田リバーサル方式（資料編63ページ図一―三参照）。成田出発後、一〇マイル地点にて右旋回し、円を描きながら複雑空域をくぐり抜けると、再び機首を成田空港に向け急上昇を始めます。成田空港の上空を一万フィートの高度にて横切り、酒々井、

八街上空に連なる羽田の空域の縁を一五、〇〇〇フィートの高度で通過し、東京湾に向かうコースです。

C 空域侵犯（資料編63ページ図一―二参照）

リバーサルの出発機は、複雑空域通過後、急上昇を強いられるため、同区域内でも上限いっぱい的高度を保つ機が多いと聞きます。そのためしばしば羽田空域への侵犯があると伺います。

高度を下げながら南下中の日航機と成田の出発便が異常接近し、羽田管制塔が日航機を急旋回させて、ようやく空中衝突の惨事をまぬがれたという事例報告もあります。

上昇能力を有しながら高度制限されるこの複雑空域が、北側の騒音と深くかかわっているように思われます。

三、直進急上昇

一九七三（昭四八）年九月、運輸省・空港公団は、離着陸飛行コース（再編三次案）を提示し、直進上昇、同降下が本決まりとなりました。

千葉県は、「友納元知事と橋本運輸相との間で直進上昇、直進降下が確約されている」として一歩も譲らなかつたので、第三次案にもつれ込んだということとです。

被害区域を最少限に食い止めようとした千葉県の態度は評価されても、結果的に危険をはらむ複雑空域をつくり出してしまったのではないのでしょうか。

四、騒音下の実情

A 約束について

一九七七（昭五二）年一月、当時の福田首相は、「金に糸目はつけない。年内開港」の大号令をかけた。

空港公団は、直進急上昇を約し、一九七八（昭五三）年五月に開港しました。

開港後十五年、未だ直進も急上昇も実現していません。

当時、空港公団は、総理の号令と関係地域の諸要望との間にあって、実行が非常に困難と知りつつ、開港にこぎつけるため、窮余の策として約束したように見受けられますが、今でも急上昇と信じつつ騒音被害に呻吟する住民の窮状を察していただきたい。北側成田市、南側芝山町でも集団移転問題が発生しており、私たちが訴え続けてきた共存共栄の灯がまた一つ消えようとしています。

内陸空港は被害区域を取り込んで設置するのが世界的常識であるが、成田空港の完全化は、騒音下住民がいなくなつて初めて所期の目的を達成するのでしょうか。

なお、南側出発便は、各社各様の方式によって出発していると聞いております。

B 改善策について

（イ）直進飛行コースを決定する場合、両側に保護空域を設けるように決められています。二五〇mずれたなどと言われることは、安全第一を心がける管制官やパイロットにとって非常に負担の大きいことだと思われま。

夜間、カメラを開放して撮影すると、コースの乱れがよくわかります。

十五年を経過しても直進ができない現状下では、ある程度の幅を設け、そのベルトの中を飛行するのが直進だと私は考えます。その上で十分な対策が必要である。

（ロ）騒音軽減はできないのでしょうか。

騒音下では高度にバラつきがあつて、低い位置の騒音は特に激しい。今まで軽量機と重量機との相違として片づけられてきたが、もちろんそれもあるでしょう。しかし、速やかに高度を取りたいコースと、安全に飛んでいる空域を通過しようとするコースとの差は、高度差となつて現われているのであります。

また、私が滑走路先端近くにて出発便を見て

おりますと、軽量機は滑走路中ほどから浮き上がるようにして離陸し、保安施設上空にて上昇角度をやわらげるように見えます。また、重量機は、滑走路先端にては極めて低い高度であるが、その後少しづつ機首を上げ、ミドルマーカ（滑走路の先端から一、〇五〇mです）通過後は前者との高度差が少なくなっているように見受けられます。

根本的な改善は管制の一元化の実現であるが、現方式下で騒音軽減を図るには、出発後、ミドルマーカを過ぎたあたりから、安全を妨げず可能な限り上昇していただき、騒音下の上空を水平に近い角度で飛行していただけたら、かなり軽減になるかと考えておりますが、いかがなものでしょうか。

四、〇〇〇五、〇〇〇フィートの騒音が移動を余儀なくされるほど激しいのに比べ、一万フィートの音は全く気にならないほど低い。このことは、高度と騒音の反比例度が高いことを意味しています。

(ハ) 騒音対策について

私は、騒音対策について、住民感情や生活実感を十分考慮して対策すべく訴え続けてきました。

農村には、呟中（かますなか）といって子々孫々に至るまで助け合って共栄を図る美風があります。また、結（ゆい）といって人手を必要とする農作業など協力しながら進める相互扶助の習慣もあります。

騒音線引きにあたり、前述の人間関係を妨げぬよう配慮すべきであった。

生活実感で大差がないのに、線の内と外ではその落差は非常に大きい。内側には民防、空調機、高熱費の補助に加えて固定資産税の減免措置もあります。線の外側には何も無いわけ

です。線外の住居についても、線内の何割と近い方法で少しづつ補助率を下げて、前述の近所同士が納得できる対策が望ましいと思います。

II シンポジウムを顧みて

池田内閣時代に第二国際空港問題が胎動してから三十年を超える。ようやくボタンのかけ違いが検証され、信頼確立の礎が築かれました。客観的現実と感情的真実の差ははかり知れないものがあるにせよ、かけ違ったボタンを全部はずして、それぞれが反省すべきは大いに反省し、今こそ胸襟を開く時だと考えます。

このシンポジウムに参加されなかった反対派の皆さんにも、この歴史的事実が福音となって平和が訪れるようお祈りいたします。

以上で終了します。（拍手）

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

どうもありがとうございます。具体的なご質問もあつたわけですが、これはいづれお答えをさせていただかなければならないと思います。

それでは次に、岩沢貞男さん、お願いいたします。

岩沢貞男（成田市議会空港対策特別委員長）

ただ今ご紹介をいただきました成田市議会空港対策特別委員長の岩沢でございます。

まず、二十有余年にわたる成田空港問題が、一昨年の暮れから始まった公開シンポジウムによりまして話し合い解決という流れの中で、また非常に厳しい情勢の中で回を重ねられ、今回で十三回目を迎えましたことは、隅谷調査団をはじめといたします関係者の方々のご努力によるものであり、このことに対しましては深甚なる敬意と感謝を申し上げます。

さて、私たち市議会議員も対話の道というべきこのシンポジウムに強い関心を持ちまして、都合のつく限り毎回大勢参加してきたところであります。また空港対策特別委員会の中でも議論を重ねてきておりますの

で、これまでのシンポジウムの感想と、そろそろ収束に向かってきたと判断いたしますが、シンポジウムは終了してからのほうが大変ではないかと思えます。隅谷調査団の先生方の公明正大にして良識ある対応をお願い申し上げる次第でございます。

それでは空港対策特別委員会を代表いたしまして、意見を述べさせていただきますと思います。

まず、これまでの感想ですが、三、四回目まではどうも議論がかみ合わず、ぎくしゃくした感じで、このまま進展するとどうなってしまうのかと危惧を抱いたのは事実でございます。しかし、その後、相互が理解し合い、胸襟を開き、ともに歩み寄り、非常によい雰囲気になってまいりました。将来に向けての展望が開けるものと大いに期待をしております。

ご承知のように、千葉県議会、成田市議会をはじめとして空港周辺市町村議会は、一九八三（昭五十八）年から一九八四（昭五十九）年にかけて二期工事促進決議をいたしまして、早期完成化を要請しております。これは、成田空港の完全化は国家的・国民的要請であるとの認識に基づくものであります。今や成田空港は首都圏の重要な核として位置付けられ、なくてはならない施設となっております。成田空港の持つ魅力ある大きな潜在力をさらに高め、もって成田空港周辺地域の振興を図るため、また国際社会における我が国の責務を果たす上からも、空港の完全化は必要不可欠であります。

しかしながら、空港周辺では、多くの農家が空港反対の立場で四半世紀にも及ぶ反対運動を続け、また空港敷地内には八戸の市民が今も長い歴史を持った住み慣れた地に生活しております。これらの人々の中には、このシンポジウムに参加されていない方々もおりますが、シンポジウムで明らかにされた二十有余年の歴史はこれらの方々の方々の反対運動も含むものであり、また政府・公団と反対同盟が反省すべきは反省し、そして相互に評価賛同したことは、まことに喜びとする

ところでございまして、シンポジウムの推移を見守ってきた私たちは、今回のシンポジウムの意義の重大さを改めて痛感するとともに、高く評価するものでございます。シンポジウムに参加されなかったこれらの人たちにとても大いに意義あるものと私たちは受けとめております。今後は、このシンポジウムで明らかにされた教訓の上に立って、政府・公団と農家の方々の間で誠意を持って話し合い、空港問題の平和的解決を図っていくことが肝心だと思います。そのためには、我々市議会といたしましても、もちろん行政とともに、力によって話し合いが妨害されることのないような、本当の腹を割っての話し合いの場づくり、環境づくりに最大限の努力を惜しまぬ覚悟であり、でき得る限りの協力をしてまいりたいと考えております。

次に騒音問題についてであります。内陸空港の最大の欠点は騒音問題であります。一九九二(平成四)年十二月の第二ターミナルビル供用開始に際しましても、地元では改めて騒音問題の深刻さが実感されました。今回は、成田市等の仲介によりまして、公団において防音壁の嵩上げ工事等、迅速な対応がなされましたが、やがて空港が完全化することになれば、騒音問題が再浮上することは火を見るよりも明らかであります。したがって、騒音対策並びに生活環境の整備につきましまして、さらなる充実をお願いする次第でございます。

なお、最後にもう一言述べさせていただきます。今までのシンポジウムの内容は、主として反対運動をめぐっての議論でありました。しかしながら空港の今日あるのは、三百有余名の方々が、いろいろな事情がありながらも、空港建設に協力するとの立場で移転しております。また、本当に将来の自分たちの街づくりを考え、空港設置に奔走された方々も多くおられます。シンポジウムでは、これらの方々の思いにつきましましてはほとんど触れられておりません。これは当シンポジウムの性格からやむを得ないこととは思

いますが、壇上の皆様も、会場の皆様も、賛成の立場で努力された大勢の方々がおり、一日も早い完全空港を願っていることを常に心に留めていただきたいと思います。

お互いが過去のいきがかりを捨て、大所高所から空港と地域との共存共栄策を話し合い、円満かつ平和裡に二十有余年にわたる成田空港問題に終止符が打たれますことを心から切望してやみません。

繰り返しになりますが、一日も早い空港完全化を願います。私の意見発表を終わらせていただきます。ご静聴ありがとうございます。(拍手)

隅谷三喜男 (隅谷調査団団長)

どうもありがとうございます。

次に、加藤秀之さん、お願いいたします。

加藤秀之 (成田市青年会議所)

ただ今ご紹介をいただきました加藤秀之と申します。大変僭越ではございますが、地域住民、地域の一青年といたしまして意見発表をさせていただきます。

私の意見発表に際しましては、このような貴重な機会を与えてくださいました関係者皆様に、一言心より御礼申し上げます。そして、十三回にわたるシンポジウムの運営に際しまして関係者皆様方の並々ならぬご努力に、心から敬意を表するものでございます。

私の意見発表につきましましては、あくまでも個人的体験をもとにいたしました。空港問題シンポジウムに関わる個人的な経緯と、十二回のシンポジウムを通して私なりに得ました認識、そしてそこから今後の街づくり、空港のあり方についての個人的な意見という形で発表を行わせていただきます。

まず初めに、シンポジウムに参加する以前の成田問題に対する個人的認識について触れますと、この問題は、国と反対農民、当事者の問題としてとらえられておりまして、第三者の入り込む余地はなく、地域住民

として関心がないわけではありませんが、長期化する闘争に複雑さを感じ、何か空しいものさえ感じておりました。単純に言ってしまうと、どうしてこのようにこじれてしまうのか、もつと思いきった処置はできないものかと感じておりました。

地域の青年たちとの社会活動を通しまして、この成田という街は今後どうあるべきなのか、そのために我々は何をすべきなのかと考えるにつまみしても、空港問題は大きな課題として立ちはだかつてまいりました。空港問題の解決なくして成田の将来像、未来像は浮かびませんし、国際空港のある成田という街はもつと発展して、物や心ともつと豊かになつてしかるべきだとさえ思っております。

そして第一回シンポジウムが始まりまして、何回か参加したシンポジウムは、勉強不足の私にとりましては大変にハードルが高かった、とはいうものの実際にはその場で見聞きすると、空港の周辺では今も騒音に苦しみ悩み、切実な問題として訴え、住民の権利として生活を守るために戦っている人たちがいることを改めて実感したわけでございます。

また、国側に対しての素朴な疑問も湧いてまいりました。あくまでも話し合い解決と主張しつつも、二期工事を着実に進めているということは、既成事実を押しつけているとしか思えません。しかし、事業認定が失効していないということは、いわゆる刃物を突きつけながら仲直りを迫っているというようにしか私には映りませんでした。そうしたことを考えながら、わからないなりにこの問題について見聞きすると、今までの私の認識というものは随分片寄ったものであるなというところに気がつきました。

シンポジウムを通しまして過去の闘争についての検証が一つずつなされ、複雑に絡んだ糸を丁寧に一本ずつほどいていく作業を傍聴するにつけても、問題の構造が少しずつわかってまいりました。そこで思ったことは、空港が完全化しないのは、一部の反対派がいる

からではなくて、空港づくりの方法に問題があったということ。いわゆるボタンのかけ違いとはどういうことなのかを改めて認識いたしました。そして、これは私にとりましては衝撃的な発想の転換でありました。

過去を振り返ってみますと、管制塔襲撃があり、片肺による暫定開港に踏み切ったのは私がちょうど大学生の真つただ中でして、地元民でありながら三里塚闘争については何も知らずに、また自由な立場にある学生としましては、こうした運動に何も参加しないことに対しては、大変後ろめたい気持ちやいたたまれない気持ちがありまして、何人かの友人たちとともに空港の周辺で八ミリ映画を撮ったことがございます。

激しい反対闘争が行われているということと、自分の中には、もっと早く全面開港できないものかという、何か割り切れないものがあつたことを記憶しております。

十三回のシンポジウムが開催された今にして、やっと自分なりに、こうした心境に整理、けじめがついたような気がいたします。

一つには、話し合い解決の重要性です。この一連の闘争は、社会正義という観点からそれなりに根拠があつた。また、社会情勢もそれなりに空港をつくらなければならぬ背景があつたという事実はわかりました。つまり、国対反対派という噛み合わない二極対立が二十六年間の闘争を生んだのなら、コンセンサスを求めた話し合いこそ解決につながる第一歩であると思いたしました。成田問題も話し合いによってこそ、ウサギとカメの理屈ではございませぬが、長い紆余曲折を経て、いずれはより民主的な結論に至るのではないかと期待いたしております。

また一つには、こうした経緯、事実というものを住民はもっとよく知るべきだということです。成田問題が一般には風化されているという事実は、住民のいわゆる対岸の火事的な無関心さが生んだことと思います。シンポジウム、話し合い解決の重要性をより多くの人

々にPRすべきでありましょうし、住民はもっとよく知るべきだと思います。

また一つには、今後の国家事業や大規模開発における、このシンポジウムの与える影響力の大ききさでございます。開発と保全のバランスにおいて、また民主的手続において、シンポジウムという方法論の果たすべき役割は大変に大きなものであると思います。

以上のように、シンポジウムに参加することは、成田問題の本質を少しでもとらえることができたと同時に、そこから様々な出会い、交流というものを通しまして、地域を見直す目、街づくりというものへの興味をかき立てられました。

こうした最初のひらめきは、「都はるみ 星空コンサート」にあつたように思います。それは「歌手・都はるみ」という存在、「星空コンサート」という設営に示されるように、芝山方面から何かが発信されているんだという印象を受けました。

また、これは最近のことでございますが、何人かの熱田派の方々と交流を持つ機会に恵まれて、彼らの主張する内容もさることながら、長年の闘争により鍛え抜かれた大変知的で文化レベルの高い人たちがいることを知り、地域の特殊性というものを感ずることができました。

つまり、地域にはそれぞれ独自の文化、持ち味というものがあつて、時としてそれは大変強力な武器にもなるし、売り物にもなるのではないか。特殊性を生かした街づくりとは、各地域、各村の持ち味に一層の磨きをかけ、有機的に結びつけ、活性化していくことではないでしょうか。

例えば、農業政策と観光事業をタイアップさせ、農業としての保全の行き届いた観光地化を図るとか、農業政策と航空事業を結びつけ、産地直販のルートをつくらうとか。私たち成田の商工業者も農業の活性化事業に参加できるとすばらしいと思います。

なぜなら、空港問題は今や、国と反対派農民だけで

なく、周辺住民すべての生活にかかわる切実な問題だからです。現在、周辺地域は空港なしでは生きていけないという構造になっているからです。国と反対派農民だけでなく、自治体も住民もそれぞれが当事者となって、きめの細かい地域づくりを進めていく上で、単に滑走路整備だけでない、地域づくりを含めた完全空港のあり方が問われてくるのではないのでしょうか。改めて、街づくりとは、建物や道路をつくること、つまり自然を破壊し、開発していくことよってのみなされるのではなくて、地に根を下ろした草の根活動の中からこそ生まれてくるように思います。

最後に、今後、話し合い解決を進めていく上で一つだけ地域住民として思うことを提案させていただきます。それは、話し合いだけでは済まない騒音の問題についてでございます。

今現在も空港は正常に機能して、騒音、振動、電波障害といったような実際の被害を被っている現実からいたしまして、こうした被害を最少限にとどめる努力というものは話し合い以前に必要ではないかと思えます。

この被害は、航路直下に限ったことではないと思えます。多少、直下から離れた地区においても、天候の関係で大きな騒音となるときがございます。また、今後、滑走路のあり方がもし議論されるならば、まっ先に問題となるのは騒音についてはないでしょうか。以前、私も東京の下宿で電車の線路脇に住んでいたことがございます。規模こそ違え、やかましさに耐えかねて、その場に住んでいることを何度となく後悔し、惨めな思いをしたことがございます。

そこで素朴に思うのですが、騒音を軽減する技術というものはないのでしょうか。現在も騒音対策はとられているのでしょうか、例えば、以前、自動車の排ガス規制においては目標値を規定して、それを達成したように、航空機騒音においても同様の策はとれないものでしょうか。騒音減少のための技術開発を航空機メ

カーに要請する、または援助する、あるいは法案化するといった策はとれないのでしょうか。我が国の科学技術力と経済力をこの部分に投入されるべきではないでしょうか。

以上、まさしく画期的な偉業であるこのシンポジウムについて意見発表させていただきましたが、このシンポジウムを継続して発展させていくことこそ意味あることと思います。息長く話し合い解決が継続され、地域に国際空港があることを真に誇れる街づくりがなされること、一日も早くバリケードのない空港、争いのない地域が訪れることを希望いたします。私の意見発表の結びとさせていただきます。ご静聴ありがとうございました。(拍手)

隅谷三喜男 (隅谷調査団团长)

それでは最後になりましたが、小泉一成さん、お願いいたします。

小泉一成 (ネットワーク録山会)

ただ今ご紹介いたしました小泉でございます。本日、意見発表するにあたり、この機会を与えてくださいましたシンポジウム関係者の皆様に御礼申し上げます。さて、私たちにとっての成田問題は、

- ① 歩み寄りのない平行線を描き続けてきた国と反対同盟の主張と対立
- ② 対立状態にもかかわらず空港が機能している事実
- ③ 四分の一世紀という歳月

これらが要因となつて、私たちは、成田問題は出口が見えない、終りのない問題であり、自分たちにとって関わりのない、また、関わったところでどうこうなるものではないというあきらめと、成田問題は単に国と一部の農民の闘争という認識でとらえるにすぎなかったように思います。特に、私たちの世代にとっては、物心がついたときには既に反対運動の存在は生活環境

そのものになつており、問題の本質が何かなど考えようともせず、考えるきっかけもなかったような気がします。

しかし、これまでのシンポジウムでの二十六年間の反対闘争の克明な検証は、私たちの無知、無関心を戒め、成田問題を単に空港建設の面ではなく、社会問題、地域全体の問題としてとらえなければならぬというように、私たちの認識を変化させました。成田シンポジウムは、私たちにとって風化と言われた成田問題を、自らの問題としてよみがえらせる大きな契機となりました。同時に、長きにわたつて対立してきた双方が話し合うということに、戦争状態の終息という住民の願いと、双方が対等に合意を形成するシンポジウムという手法に、新しい地域づくりの展望が見出せるのではないかと期待を抱かせてくれました。

ところで、このシンポジウムで、成田問題の原因が、国の空港の『つくり方』にあったことが明らかになつたように思います。確かに、二十六年前の行政側の意識からすれば、空港建設の緊急性と課題の重さは、反対農民の存在を秤にかけるまでもないと考えていたかもしれません。

しかし、いずれにしろ国の強制力を背景にして、国家的要請だからという理由だけで問題を解決しようとするやり方は、このシンポジウムで明らかに否定されました。それは、国家的な課題解決策としての新空港建設といえども、地域住民にとってはそれだけでは説得力も正当性も持ち得ないという、公と個人の民主主義の再確認を私たちの世代に問いかけてくれたように思います。

このシンポジウムの議論を通じて、私は、幻となつたシルクコンビナートについて感じたのは、そもそも成田空港は、国際空港から受ける恩恵を享受する『東京』の人の事情と都合ばかりが優先され、もともとこの地域の自然や環境からの恩恵を中心にして生活してきた住民の事情や都合は軽視されたまま計画が進めら

れたのではないかとことです。当時、地域の事情や都合を考慮して建設をする方法論が存在しなかった以前に、倫理観の問題ではないかと思つたほどです。今さらどう言つても、とも思いますが、事業者である国と地域住民で話し合うことがまず必要とは誰も考えていなかったのではないかと思ふのです。

私は、本来すべきであった話し合うことを、ここに改めて提案したいと考えています。いろいろな立場から知恵を出し合うシンポジウムの手法を発展させて、『空港とは』『空港を持つ地域とは』『空港と地域の共生とは』ということ、国と県と周辺市町村と地域住民が一体となつて考え、話し合うべきと思ふのです。

それは、

- ① 地域の望ましい姿、将来像を考え、話し合うことが、二期建設、完全空港そのものを論じるよりも成田問題解決の近道であると思ふこと。
- ② 国と反対同盟の話し合いだけでは、それ以外の地域住民に不満やしこりが残る可能性があること。
- ③ 地域づくりを目指す時期であるという認識が広がり、成田問題の解決に取り組み機運が地域全体に盛り上がっていること。

話し合いは、空港を核にした周辺市町村と地域住民を含めたものでなければならずです。成田問題は、農民の生活権の問題であると同時に、商工、サービスなど他の産業に従事する者の生活権の問題でもあると思ふからです。私があえて理由を述べるまでもなく、現在の地域構造は空港抜きでは成立しない現実も並存します。成田問題を社会問題、地域問題ととらえるゆえんでもありますが、もはや成田問題は空港と農業の共生のルールだけでは解決しないのではないのでしょうか。

また、農業自体も、今日の商品経済社会の体制の中で、他産業との関係を考慮しないで存在し得ない状況を見れば、地域の産業としての農業にとつても、他の

産業との折り合いの総合的解決策、協調策は必要なのは、成田空港の建設は、この地域の農業を破壊し、反対を表明した人たちの人権や生活を踏みにじりました。この間の経緯は、私たちの理解を超え、適切な言葉を見つめるに困るほど深い同情の念を持っています。成田問題は、農民に大きな犠牲を強いたことも事実です。しかし、忘れてほしくないのは、地域全体としても、この間、犠牲を払ってきたということです。

先日、私たちが主催した地域づくり座談会でこんな例が報告されました。報告者の家は成田山の参拝客相手の食品製造を営んでいましたが、反対闘争の影響で客足が遠のいた時期に、お客は来ないと知りながら、それでも来てくれるかもしれないお客さんのために商品を仕込み、やはり来てもらえなくて、涙を流しながら彼の母親は丹精込めてつくった商品を棄てていた。それを見ていた彼は、子供心にやり場のない怒りを感じたそうです。彼の家だけでなく、多かれ少なかれ、地域の人たちは似たような経験をしています。このシンポジウムが国と反対同盟の話し合いにとどまっていたのでは、じっと耐えてきた地域の住民にとってアンフェアな感じもします。

農業者、商工業者、サラリーマン、高齢者、主婦、学生、空港ができてからこの地域にきた人たちなど、この地域に暮らすすべての人々を含めた共生のルールを考え、つくらねば、成田問題の真の解決とはならず、成田シンポジウムの意義と成果はこのレベルまで反映・発展させられるべきです。その成果が先に述べた話し合いの実現ではないでしょうか。そのための話し合いの条件として、県が話し合いの場の責任を持ち、反対同盟はまず『反対』という看板を下ろし、周辺市町村は、おらが町の陳情的発想は捨てて、明確な地域経営の理念を持って参加すべきです。地域の企業家住民は、騒音や振動等の迷惑が存在する以上、ひとまず企業や個人の利益という発想をやめるべきです。国は、完全空港化を前提にした三十年前の二期工事計画

を白紙にし、より実りある対話のために、収用裁決申請を取り消すべきです。そもそも社会の進歩、変化が激しい中で、三十年前の計画を遂行すること自体が理にかなっていないのですから、そうした新たに国の考える空港計画が、今の計画を縮小する規模の計画案になるか、上回る規模の計画案が提示されるか、どちらの場合でも、空港の及ぼす環境がどの地域やどの人々に影響し、地域にどんな利益とコストが生じるのかを調査・公開すべきであると考えます。

以上がものをつくる新しいルール、地域づくりの新しい方法とまでは言えないかもしれませんが、成田問題から得た私なりの要望であります。

さて、一九九一（平三）年に行われました総理府の成田問題のアンケートでは、国民の六二％が話し合い解決を求め、強制取用の是認は二六％と、国家レベルでも平和的に解決されることが望まれています。私は、この地域に生活する者の義務として、成田問題をこのままの状態が続けることは許されないと考えています。この地域をよりよい地域にするための第一歩、最大の地域振興は成田問題の解決であると思います。よその場所に目を転じてみると、この『成田』を反面教師として、多くのことを学び、実践しています。運輸省も、実は、他の地方空港建設計画では、成田のテツは踏まない別のやり方を既に取り入れているようです。いつまでも反面教師はやめようではありませんか。反対に私たち自身が、私たちの過去を反面教師として学び、新しい方法論をつくり上げようではありませんか。最後に、地域住民のすべてが「この地域に空港が来てよかったね」と言える時が一日も早く訪れることを期待しまして、私の意見の締めくくりとさせていただきます。ご静聴ありがとうございました。（拍手）

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

八名の方々にそれぞれの立場から、シンポジウムに對してはかなり積極的なご支持をいただいで感謝をい

たしますが、この壇におけるそれぞれの方々に對しても、いろいろな支援もあつたり、ご批判もあつたりしたわけですが、そういう点についてはまた午後にも多少そういうことにお答えしていくことがあると思いますが、何かの形でお答えすべきことはお答えしなきゃならんと思っております。どうもありがとうございました。

（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、午後の部を開始したいと思います。

まず同盟のほうから発言をされたいという要望がございますので、それから始めたいと思います。

石毛博道（反対同盟事務局局長）

早速、第十三回シンポジウムにあたって」という文書を読み上げまして、その後、今回は反対同盟は主に質問という形をとりましたので、そういう形式で進みたいと思います。

第十三回シンポジウムにあたって

シンポジウムは今まで、◆事業認定下の現実についてと◆二十六年間の闘いの意味について（過去の検証）の二つを終えました。その中で、地元住民に事前にコンセンサスを得ることなく空港位置決定が行われたことを初めとし、拭いがたい不信と対立を生んだ力での空港建設など、数々の空港公団の誤りと責任が明らかになりました。運輸省―空港公団は何度となく「反省」の言を口にしました。しかし、誤りや対立を含みこん

だま、既成事実が積み上げられ、その結果として、現在の空港が存在することはまぎれもない事実です。したがって、成田の反省は成田で、成田空港の今後の歴史の中でこそ生かされるべきだと、私たちは考えます。今までの議論を踏まえたくえで、今後成田空港はどうあるべきか、どうすべきかという議論に入ることになります。

私たち反対同盟の主張は、「空港をこの地につくることに反対であり、少なくとも空港はこれ以上拡張すべきではない」ということに尽きます。その私たちがあって「二期工事不要論」「航空行政批判」を行うのは、強制的につくられた現空港を具体的に検証し、二期工事計画への基本的検討を加え、成田空港問題の解決の方法をさぐるためです。私たちだけではなく人々がこの地で生きてゆくためには、空港をどうすべきか、どう考えるかということについて、基本的な合意がなされねばなりません。

その議論を成立させる第一歩として、まず、空港(国側)は「どのようにここに存在したいのか」ということについて明らかにする必要があります。何故なら、私たち地域の人間にとってみれば、「初めに空港ありき」で、その中身について知られることが全くと言っていいほど無かったからです。空港とは、勝手に来て居座って、際限もなく膨張し続けようとする奇怪な存在としか映って来なかったし、今もそうなのです。

まず、政府は、どのような空港を、どのようにつくるうとしたのか。また、それらがどうなつて、どのような反省点を持っているか。敷地計画、アクセス、空域、騒音問題を含む周辺地域との在り方などについて、航空審答申——成田位置決定の段階から始めて、具体的に明らかにすべきだと思います。そして、今後どうしようとするのか、二期工事計画についても、それらのことを明らかにする必要があります。

今回は、以上のような問題に関する質問を行って、

運輸省からの回答をいただきたいと考えております。回答の内容によって補助的な質問や関連質問を行う場合もありますが、今回は時間がありませんので、それは必要最少限にしたいというふうを考えております。それで、国側の主張や回答に対する私たちの反論とか主張というものについては、次回のシンポジウムで行っていききたいと考えております。

質問は、大きく三つに分けて、

- 一、位置決定から「暫定開港」まで
 - 二、「暫定開港」後の現状について
 - 三、今後の計画、対策について
- はつきりこのように三つに分かれるとは限りませんが、質問が多岐にわたりますので、便宜上三つに大きく分けてわかりやすくしたいと考えてましたので、よろしくお願ひしたいと思います。

隅谷三喜男(隅谷調査団団長)

ただ今石毛さんから話がありましたように、午後の主なプログラムは、同盟のほうからの三つに分けられた項目についてのかなり具体的な質問であります。その前に、午前中の地域の方々のご意見の発表もありましたし、それらをめぐり、さらには運輸省・公団の現在のところ考えておられることもあるかと思いが、そういうことについて運輸省・公団のほうから少しご意見を聞きたいと思ひます。

それでは、航空局長。

松尾道彦(運輸省航空局長)

午前中、地域の皆様方から大変貴重なご意見、お話を承りました。ありがとうございます。一年半にわたるシンポジウムのいろいろな流れの過程で率直な議論が行われたわけございまして、そういう議論をつぶさに見ていただきながら、非常に具体的な感じあるいはご質問等がございました。個々の問題についてはまた、今石毛さんのほうから具体的な質問事項もござ

いますので、その中で個別の話をご説明させていただきますながら進めさせていただきたいと思ひますが、全体的な問題も幾つか含まれておりますので、冒頭に私のほうから幾つかの点について申し述べてみたいと思ひます。

第一点が、地域とのコンセンサスづくりについて申し上げたいと思ひます。

一九六六(昭四十一)年に空港計画を決定した際の空港づくりの考え方は、シンポジウムの中で申し上げたとおりでございますが、空港計画を国際的に見て首都圏の国際空港として最小限の規模とし、民家への影響を極力少なくし、かつ、地元千葉県ともよくご相談した上で、地元の方々を説得するための対策の方針を閣議決定したので、これをよく地元の方々にご説明すればご理解いただけるはずである、こういうことであつたわけでございます。

空港開港に際しましては、私どもなりにそれまでの空港づくりを振り返り、開港等に関連する地元の一四一項目にわたるご要望に一生懸命お応えし、また、開港後には、空港と地域の調和ある発展が図られることが必要との認識から、騒音用地の活用をはじめ空港周辺地域における農業振興策を進め、さらに騒音対策を充実・強化していくこといたしました。

また、当時、問題は当初において関係地域との十分なコンセンサスのないまま空港づくりを進めたことにあるということも私どもなりに認識いたしました。二期工事を見合わせながら、個々の関係農民のご理解を得る努力を一層進め、このような努力を重ねることによって、時間はかかっても最終的には関係地域全体としてのご理解がいただけるようにしたい、こういう考えでいたるところであります。

しかし、シンポジウムの議論を通じて明らかにされましたことは、空港というものが地域においてこれまで営まれてきた農的な世界をはじめ様々な社会生活の大きな変更をお願ひしたり、また、地域の方々の人生

に大きな変化を求めざるを得ない以上、一方的な空港づくりとの批判を受けることのないよう、まず地域社会や地元の方々に、空港をお願いすることについて事前に十分なご説明をし、丁寧なコンセンサスを得る努力が何よりも大事であるということをご説明しました。

そして、同時に、空港を受け入れることによって失われ又は影響を受ける地域社会が、単にマイナスを受けるということだけでなく、形を変えてではあっても新しく発展できるための方策について地域社会や地元の方々と十分話し合いを行う等の努力を積み重ねることにより、空港が地域社会と共生できるためのコンセンサスを関係自治体のご協力のもとに、丁寧に作り上げる努力を行うことが何よりも必要であるということでありました。私どもが、羽田空港の逼迫を理由に、空港づくりを急いだ結果、地域社会に混乱と深い傷を生じさせてしまい、その結果、その後の私どもの空港づくりの努力は農民の方々のお気持ちと十分かみ合うに至らないということになってしまったということでありました。

次が、空港計画と地域の関わりについて申し述べたいと思います。

私どもが空港計画という場合、滑走路、駐機場、旅客ターミナルビル、貨物ターミナルビル、整備施設等それなくしては空港機能が成立し得ないものを意味しております。しかし、空港は騒音の発生等によって周辺地域の環境に影響を与えざるを得ないという現実があり、また、地域の雇用や農業・商工業にプラスにせよマイナスにせよ多大な影響を与え、さらに外部から地域社会に新たな経済活動が持ち込まれることにより、地域社会も大きく変化していくという現実があります。空港は、空港をめぐる関係地域に影響を与え、また、支えられながら存在するということについて、私どもは認識を深めなければならないと思います。

すなわち、これからの空港づくりにおいては、一歩進んで、空港本体の計画とともに、関係自治体のご協

力を得て、環境対策や、さらには地域社会との関わりを含む事柄についても考えた、いわば広義の空港計画ともいうべきものを地域と話し合い、まとめる過程の中で、空港づくりを進めていかなければならないと考えております。

次に、今後の空港づくりの基本的考え方について申し上げます。私どもは、シンポジウムに参加する時点での同盟との議論や、十三回にわたるシンポジウムの過程を通じて、成田空港問題の原因が何であるかを議論し、考えてまいりました。この過程で、私どもに今まで十分にはわからなかったものがようやく見えてきたような気持ちであります。

それは、シンポジウムで議論してきた空港問題の反省を踏まえると、成田空港問題の原点が、成田空港を地域にお願いするに際して、私どもとしてご理解やご協力を得る努力を行ってきたものの、それが十分に成果を上げるに至らなかった原因は、「地域のコンセンサスづくり」という、空港づくりにおいて一番重要な段階の努力がまだ十分に行われていない状況で空港づくりの次の段階を併行して進めたという、私どもの空港づくりの進め方にある」とすれば、今日の時点で、その努力が足らなかったことを反省し、今後の空港づくりは、この反省の原点に立って粘り強い対話を積み重ねることにより丁寧な地域とのコンセンサスづくりをきちんと行いながら進めなければならないと考えております。

そして、同時に、反対派の方々にもこのような私どもの基本的な考え方を理解していただき、そして、成田空港問題に関し意見を持つ者がお互いに対等の立場に立って話し合い、理性的に問題を解決していくということを基本として念頭に置きながら、私どもは成田空港問題における対立構造に終止符を打つきっかけを是非つかみたいと考えております。

とりあえず冒頭に、全体的な問題についてお話しさせていただきます。ありがとうございました。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

それでは、続きまして、空港公団のほうから総裁が話されます。

山本 長（空港公団総裁）

午前中、八人の方々から貴重なご意見、ご提言をお聞きしたところでございます。いずれの方のご発言も、空港をとり巻くこの地域において抱える諸問題につきまして、真摯でかつ前向きなご発言であったというふうに思いました。私たちがいたしましたし、ご発言の内容を深く心にとめまして、今後対処していかなければならないということを感じた次第でございます。

松尾航空局長から、ただ今、今後の空港づくりの基本的な考え方についてご説明がありました。その考え方は私も全く同じであります。この点について、空港公団の立場から補足的に少しお話しさせていただきます。と思います。

成田空港につきましては、第九回のシンポジウムでも議論されましたように、地元にとって突然とも言える位置決定が地域に賛成、反対の大きな混乱を持ち込む結果となりました。このような中で、私どもは、地域の方々にご理解をいただくために一生懸命努力し、取り組んだところですが、一方では、早く空港をつくらなければならないとの立場から、周辺地域等地域全体のコンセンサスがまだ十分にはできていなかったと思われる段階で、空港建設や土地収用法の事前の手続きを同時併行的に進めてしまい、反対派の方々との対立の溝を深めたわけでありました。

そして、このような経緯を踏まえ、空港づくりにあたっての対策や地域のコンセンサスづくりについては、空港本体と周辺地域を基本的に同じレベルで考えていかなければならないとの現在の私たちの考え方を申し上げたところでございます。

また、第十回のシンポジウムにおきましては、このような対立の中で、空港に協力していただいた方ある

いは協力していただけなかつた方、それぞれに大変なご苦労をおかけし、農村社会の絆やつながりを混乱させ、地域社会の中に深い傷跡を残してしまつたとの認識について申し上げたところでございます。

さらに、前回のシンポジウムにおいて、私は、成田空港のこれまでの空港づくりにつきまして、私は、空港をつくるということだけに目がいきすぎて、対立を根源的に解消するような視点に欠けるところがあつたのではないかと、現在の率直な気持ちを申し上げたところであります。

このような、これまでのシンポジウムの議論を踏まえ、今後の空港づくりのあり方について、私なりに考えてみますと、我が国の場合、成田空港のような拠点的な国際空港の立地はどうしても大規模需要地の周辺に求めざるを得ず、空港づくりにあたりましては、そこが内陸であれば農村社会と、海上であれば漁業の営みなどとの調整をお願いせざるを得ないわけであります。

このため、成田空港の場合、私どもは、用地の提供をお願いするに際しましては、代替地を基本とするところなど農村社会の実情に対応できるよう努力するところにも、地元対策等にも誠心誠意取り組んできたところでございます。また、対策を誠実に実施していくことが地域に残した傷跡を癒し、空港を地元を受け入れていただくことになるの思いで、一九六六（昭四十一）年に閣議決定されました地元対策の具体化をはじめとし、開港等をめぐる地元要望その他の地域振興策や騒音対策などについて、千葉県や地元の自治体のご協力を得ながら、努力してまいりました。

しかし、十三回にわたり、皆様方とこのシンポジウムで議論を深める中で、私どもは典型的な農村社会であつたこの三里塚の地に空港をお願いするということ、地域社会にとってどれほど大きな変動をもたらすものであつたかということや、地域の方々にどのようなご苦労をおかけするものであつたかということなど

を、改めて実感したところでございます。

そして、空港づくりがこのような地域の痛みを伴うものであるとすれば、十分な補償や対策を行うことは、当然のこととして、まずしなければならぬことは、地域の方々によく話し合い、対話を通じて空港が地域と共存できる道筋をつくり上げるなど、地域社会との丁寧なコンセンサスづくりの努力を尽くしていくことだと思わざるを得ませんでした。また、これからの社会では、様々な立場や考え方を対立でなく、できるだけ共生させ、調和を図っていくよう努力していくことがこれまで以上に重要であると考えていますが、その努力の出発点は対話であり、お互いが対等の立場で粘り強い対話を重ねる中で問題を解決していくことが求められているということも思いをいたしているところでございます。

このように思うとき、成田空港につきましては、当時としては、いろいろな困難な事情もあつたわけではあります。空港建設を進めるにあたり、十分な地域のコンセンサスづくりということについて、二十数年前にもっとやるべきことがあつたということをご改めて認識しなければならぬと思ひます。

私は、先ほどの航空局長の話にあつた今後の空港づくりの基本的な考え方について、このように理解し、今後は、これまでの空港づくりの考え方からさらに一歩踏み出して、知事さんや地元市長、町長さんなど関係の方々のご指導、ご尽力を賜わりながら、成田空港について新たな気持ちで十分な地域社会とのコンセンサスづくりに取り組んでいかなければならないと思ひ次第であります。

また、このような私どもの反省と空港づくりに対する今後の基本的な考え方をよくご理解いただき、対話を通じて対立の溝を埋め、空港問題の平和的解決を目指していきたいと考えておりますので、よろしくお願ひ申し上げます。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

どうもありがとうございます。運輸省、公団のそれぞれの責任の方から、午前のご質問やそれをめぐる今日の問題への対応の仕方についてご意見が発表されたわけですが、これからは予定に従い、先ほど同盟のほうからお話がありましたように、位置決定から今後の事態に至るまでの具体的な質問に入りたいと思ひます。

相原亮司（反対同盟員）

それでは、具体的な質問に入りたいと思ひます。最初は、位置決定から「暫定開港」まで約七点にわたつて質問していきたいと思ひます。一つの質問に対してそれぞれご回答をお願いしたいと思ひます。

一番、位置決定にあつたつて、空域についてはどういう考え方、選択がされたのか。その後、どのように修正されたのか。この点についてお願いしたいと思ひます。

高橋朋敬（運輸省課長）

一つ一つのご質問についてきちつと文章でお答えしようと思つたのですが、十九日の午後には質問をいただきましたので、資料づくりで精いっぱいでございます。資料もあまり体裁のよくないものばかりで大変恐縮でございます。とりあえずご説明させていただきまして、足りない点については、ご指摘いただければ追つて資料を差し上げるといふうにしたいと思ひますので、よろしくお願ひいたします。

まず位置決定の時の空域の考え方ですが、ぶ厚い資料集を用意してございますが、資料一―一をご覧いただきたいと思ひます（資料編64ページ参照）。これは一九七一（昭四十六）年の航空路誌、パイロットが飛行機を操縦する時に見る地図みたいなものですが、それを簡略化して書いてございます。一九七一（昭四十六）年ではございますが、基本的な考え方は一九六六（昭四

十一)年の時点においてこのようなことを念頭に置いていたというふうに思いまして、この図で説明させていただこうと思っております。

まず一九六三(昭三十八)年の航空審の場で議論されたのが三つの地点であったわけです。浦安沖と霞ヶ浦と富里というところございました。それ以外にも検討点がありました、例えば木更津沖とか富津沖とかございましたが、それらについては検討に際して難点があるということと主な検討の対象からはずされていくということでございます。その三つの地点について、飛行機が実際に飛行する時にうまく飛べるだろうかということを検討したわけです。

この細かい線は、例えば羽田空港のところで見てくださいと、線の向きの方向に飛行機が動くというふうになっておりまして、空港から外に出ていくコース、それから空港の中に入っていくコース、そういったものが書いてあります。専門用語的ではありませんが、航空機が発するものは「出発方式」と言っておりますが、着陸するものは「進入方式」と言っておりますが、そういったものをここに書いてあるわけでございます。出発・進入というのは最終的に飛行機が空港に着陸あるいはそこから出発するという時の図ですが、ここで空港の付近に書いてあるのがそれです。こういう形で飛行機が飛ぶということでございます。それ以外に引いてあるのが航空路とかそれに至るまでの経路といったこととございます。富里の付近にあるのが、この地点で飛行機が羽田に入るに際し待機する経路ということになります。百里のほうも同じように見ていただきたいわけです。

まず浦安について考えてみますと、浦安沖になりますので、ちょうど羽田空港から約一八kmぐらいの所に空港を設けることとなります。そうすると、この図からわかりますように、羽田の発着、到着経路については湾側にすべて設定されているわけです。

その理由は、一つは、内陸部の人口密集地帯あるい

は川崎の石油コンビナートを避けるということとございます。さらに加えて、その左側に「航空路B一四」とありますが、この航空路から左側(西側)が横田空域と申しまして米軍または自衛隊が使用する飛行場の上空を管理する管制所がありまして、その横田が担当している空域ということになります。ちょうどこのB一四という航空路のところは米軍機あるいは自衛隊機が頻りに飛来して、そこから飛行場に入っていく、あるいはそこから出てこの航空路に乗るというようなこととございました。そういうことがあるために湾側に出発・進入方式が設定されているということとございました。

そうしますと、浦安沖に飛行場をつくった場合には、この羽田の飛行経路と完全に重複することになりますので、両空港が十分機能しない、能力との関係では成り立たないというようなことから、この浦安沖が空域の面からは採用されなかったわけとございます。

霞ヶ浦につきましては、霞ヶ浦の中に飛行場を置くとした場合に、百里基地の南側の空域を全面的に使うことになるわけですが、下側に書いてある弧を描いて入ってくるのは戦闘機がこういう形で高度を下げて入ってくるというコースになります。ここまでの空域については百里の飛行場に必要な空域ということでありまして、これとの完全なダブリが生じてしましますので、百里飛行場との両立ができないということになります。

そういうことになると、あと富里の付近であります。この上空にある待機経路を少しずらすということにすれば空域は確保できる、かつ九十九里の方向に向いたエリアについては使い勝手がいい空域になりますので、この空域ならば新しい空港のための空域として確保できるのではないかとというふうに考えたところとございます。そして、百里の空域と新しい空港の空域との境界線をつくらなければいけないということと、銚子付近に境界線を設定するために銚子の航空保安無

線標識施設を「銚子ボルタック」と言われているものですが、設置して空域を分離するというふうに考えておりました。そして、富里の新しい空港に対しては、ここには場所が書いてありませんが、御宿のほうから、ここに無線施設があるからこちらから入っていくということとを頭に描いて空域を考えていたということとでございます。

次に、資料一―二(資料編65、67ページ参照)に、銚子のボルタックの関係で市民の方々にお詫び方々お願いをする事態が生じてしまいました。これはシンポジウムでも触れられたことですが、その時の図面を用いながらその後のことについて簡単に説明させていただきます。図(A)から図(D)まで四つの図がありますが、これをご覧いただきたいと思っております。この図については既に同盟のほうの資料の中で示されておりまして、時間の関係で私どもに対して詳しいご指摘がなかったわけですが、その意味でこの図でちょっとご説明させていただきます。

(A)の「現在の空域図」とありまして、これがまだ新しい空港を決めない時の羽田・百里のそれぞれの空域、左側が横田の空域になります。そこで、当初のどういふものか考え方で空域をとったかと言いますと、百里と羽田の境界に一つの線を設けて、ここで羽田空域と成田空域を二つに分けるという考えをとったわけとございます。御宿と成田の二つの標識を念頭に置きながら空港の出発・進入方式をつくらうというふうに思っていたと思っております。北側には、この狭いというか北側の平行線のところの空域から出ていくというふうに考えていたわけでございます。羽田空域については、少しうなぎの寝床のような格好になります。この中で処理しようというふうに思っていたところとございます。

ところが、一九七―(昭四十六)年ですが、千葉県が、千葉県から航空機騒音障害の軽減という見地からご意見

ら出ていく場合には、出発・着陸いずれの場合にも九十九里と利根川付近の間は直線上昇、直線下降にしてほしいという要望がありました。それから、離陸・着陸のための飛行以外は県内上空の高度六、〇〇〇フィート以上で飛んでほしい、もし技術的検討の結果不可能であれば、御宿からの進入は再検討してほしいということがございました。

そこで、私どもとしてそのご要望を踏まえましていろいろと検討した結果、このご要望にお応えすると同時に、それから羽田空域も実は館山しか進入の目印がないものですから少し空域的には狭いということもございました。

その二つのことがありまして、(C)の図ですが、御宿より右側に境界線を引いて成田の空域を考えると、中間段階の空域の考え方が出てまいりました。しかし、これは空域として非常に狭過ぎますし、ちょうど交通量が多い南側からの空域が狭いということと、成田に入るために順番待ちをする航空機が待機する場所は無線標識施設をもとにして設定するという考え方で、この場合には標識施設が無いということになります。

そこで、「最終構想図」になりますが、銚子にあるボルトタックを、百里と成田の境界ということではなくて、出発・進入の目印にさせてもらいたいという案に到達するに至りました。その分、百里の空域の割譲を求め、南側の一部を割譲を求めるといふ考えになりました。こうすれば南側からの出発・進入については二つの経路ができますし、そちらの問題は解決する。ただ、百里の空域と成田の空域とが平面的に見ると重複するような状態にならざるを得ないということがありまして、この間の調整の問題が生じたわけでございます。そこで、これを階段的に空域を分離する。そういうことによってこれを解決したということでございます。

資料一―三(資料編68ページ参照)、これもポンチ絵で大変恐縮ですが、成田空域と百里空域の概念図みた

いなものがありますが、まず右上の図をご覧いただきたいと思えます。黒く書いた飛行機が二種類ありますが、上のほうの飛行機が百里の飛行場に入っていく戦闘機の飛行経路で、下のほうに書いてあるのが民間航空機が成田に入るコースでございます。

実はちょっと書き忘れたのですが、鹿島灘のほうから降りてきて北浦あたりで内陸に曲がって、飛行機が曲がった所におつかるようなコースもあるわけがございます。

問題は、北側から成田に入る進入機のコースが百里の空域と重複するというところで、そのために空域を分離するという考え方をとったわけです。その考え方は、この図の読み方ですが、右上に棒があつて五、〇〇〇と書いてありますが、これは五、〇〇〇フィートから下が百里の使つてよい空域です、棒の三、五〇〇であれば、三、五〇〇フィートから下が百里が使つてよい空域です、ということにして階段状に百里のほう下がっていく、こういうような格好にいたしました。そして、成田の空域は三、五〇〇フィートにあつて一、〇〇〇フィート足しまして、つまり管制上の安全間隔・垂直間隔として一、〇〇〇フィートをとらなければいけないわけですが、その一、〇〇〇フィートを上に乗せまして、例えば右のほうの三、五〇〇のところはクニヤクニヤ矢印があつて二本の棒に挟まれた一万五、〇〇〇と四、五〇〇という数字がありますが、これは四、五〇〇フィートから一万五、〇〇〇フィートまでの間が成田空港が持つ空域ですという意味です。したがって、成田は四、五〇〇から一万五、〇〇〇フィートの間で民間機を中に入れるということになります。同じようにだんだん一、〇〇〇フィートずつ下がっていくというような構造で管制上の安全間隔をとりながら下に降りていく、こういうとり方をいたしております。

そして、百里の飛行場に入る航空機は、まず階段空域に入る前に二、五〇〇というのがありますが、この段階までに二、五〇〇になり、二、五〇〇フィートの頃に

入った時点で一、八〇〇フィートになり、それを維持しながら百里の飛行場に入っていく、このような進入方式に変えてもらつて、高度差、飛行経路的にも成田に入っていくかというふうにしたわけでございます。階段の下側を戦闘機は高度を下げながら百里に入っていくということでございます。

それから、民間航空機の場合は、銚子から来る場合には、この図に書いてあるちよつと折れ曲がる所、これがレイクというポイントになるのですが、ここまでは六、〇〇〇フィートで来ます、これは千葉県とのお約束の分ですが、この時点において百里の航空機との間では、片や一、八〇〇フィートに降りてきます、あるいは二、五〇〇といつてもいいかもしれません。ここは六、〇〇〇フィートの高さです、高さの分離ができています。それからだんだん空域が離れていって、二、八〇〇フィートまで降りてそれから最終進入コースに入る、このようなコースになっております。ですから、百里の空域に近づいた場合でも高度差があるような状態で近づけるようにしたことでございます。それから、書いてありませんが、北側から入つて北浦の所から曲がってレイクポイントの点までぶつかりますが、ここまで来る時には三、五〇〇なり二、五〇〇の空域の上を飛んで来る。つまりここまでは六、〇〇〇フィートまでしか降りられませんので、六、〇〇〇フィートまで徐々に高度を下げながら来るけれども百里の飛行機はその下にいるということでございます。

こういうことで、平面的には重複しているような格好ではありますが、高度差等をつけまして、また、百里の進入方式を変更することによりまして、空域的な分離を行うことにはいたしましたわけでございます。

それは、民間航空機あるいは戦闘機の飛行性能から見て、無理かどうかという疑問があるかと思えますが、それはそれぞれの飛行機の運動性能の中で無理なくとり得るような飛行コースを設定して空域を分離したという考え方でございました。大変わかりにくくて恐縮

ですが、以上でございます。

相原亮司（反対同盟員）

非常に複雑な空域ということはわかりました。それについては検討して、次回にもう一度質問したいと思っています。

二番目として、空港位置決定にあたって、騒音問題についてどのように考えていたのか。そのことについてお願いします。

高橋朋敬（運輸省課長）

お答えいたします。資料二一（資料編69～70ページ参照）がございます。これは航空審答申、新東京国際空港の候補地を定めた時の答申です。そして航空審答申において、当時、騒音問題が問題となってきた萌芽のような時期ではあったわけですが、航空審答申でも、左下のアンダーラインが引いてある部分ですが、配慮事項として、「配慮しなければならぬのは、騒音問題である。ジェット機の出現に伴い、空港周辺における騒音は深刻な問題となっているが、新空港の建設にあたっては、緩衝地帯を設ける等政府は当初よりその解決に十分な配慮をすべきである。」という指摘をいただいているところでございます。

その後の私どもの対策ですが、資料二二（資料編71～73ページ参照）でございます。細かいご説明はまた改めてかとも思いますし、また、後のほうの質問ともダブりますので、総括的に私どもの考え方について触れていきたいと思えます。

一九六六（昭四十二）年七月四日に、空港の位置を決める時の閣議決定の中で、関連施策ですが、三つの騒音対策について決めております。

（一）「現行の騒音対策の基準等を勘案し、一定ホン以上のものについて、格別の配慮を行う。」つまりこれから空港をつくる場合ではあるけれども、現に騒音がある所と同じように対策をするという趣旨でございます。

ます。

また、「騒音対策委員会」を設置する」ということで、地元の方々の騒音上のご要望、ご意見については承る場を設けるということを決めております。

（二）「騒音区域内の住宅等移転を希望する者に所要の措置」をとります、移転補償ということですが、「学校、病院については国費で措置」をいたします。

（三）「騒音区域内の農地について、畑地灌漑施設を建設」します。

こういう三つのことを決めております。

一九六七（昭四十二）年八月ですが、「公共用飛行場周辺における航空機騒音による障害の防止等に関する法律（騒音法）」を公布して、施策を法律に基づいて行うべく措置をいたしましたところでございます。

一九六八（昭四十三）年一月には、その法律に基づいていわゆる「騒音区域」を明確にするということで、「滑走路末端から一・三km」ということについて告示しております。

ところが、一九六八（昭四十三）年十月には、成田の関係の閣僚協議会では、騒音区域というのは滑走路末端から二km、滑走路中心線の両側から各々六〇〇mの地域だというふうに拡大し、この中の土地については、買い取り希望のある方から空港敷地と同一の価格で買い取れることを決めております。それで、その趣旨に沿った告示を一九六九（昭四十四）年にいたしております。

一九七〇（昭四十五）年三月に、成田財特法というのがありますが、空港が地域にくることに伴って地方公共団体に固有の事務としての公共事業が発生する、それに関する負担に対する補助の割合を定めるという趣旨の法律ですが、それを具体化する場合には千葉県知事が「空港周辺地域整備計画」をつくりまして、それに基づいてやるわけでございます。その中で、空港周辺の騒音区域の農地を対象とする成田用水事業を決定して、事業化の方針を定めております。

一九七二（昭四十七）年十月ですが、千葉県から千葉

県方式ということで民家防音工事の助成を、一室ないし二室ということですが、開始していただいております。私どもの対策が大変遅れているという意味で千葉県のほうが先にされたわけですが、そういうことが始まっております。

一九七二（昭四十七）年四月に、第一回の騒音対策委員会を開催しております。

一九七三（昭四十八）年四月には、A滑走路の三里塚側の敷地の中に防音堤をつくっておりますが、そこに植樹を開始しております。

一九七三（昭四十八）年十一月には、知事さんから空港周辺の土地利用について法制化、後に「騒音法」に結実していくわけですが、それについてのご要望があり、また、民家の移転や防音工事を国で実施してほしいという要望が出ております。

この頃から、いわゆる騒音問題に関し中央公害協議会で基準づくりが始まっております。その答申が出ております。住宅地域は七〇W以下、その他地域は七五W以下ということでございます。それを受けて環境庁の「航空機騒音に係る環境基準」の告示がされまして、それを受けて以下の「航空機騒音対策」が進められるわけでございます。

一九七四（昭四十九）年三月には、「騒音法」の改正をいたしました。民家防音工事とか空港周辺整備に関する計画が決まっております。つまり環境基準というものは目標値でありまして、それを具体化するために、いろいろな音を発生する側と望ましい環境をつくる側との調和ということもこの基準の中に入っているわけですが、それを踏まえて対策を実現化していく、それを法的に裏付けていくということで、この「騒音法」の改正が行われております。この時に、騒音をW値を用いて決めていくという考え方が出てまいりました。

一九七五（昭五十）年十月に、「騒音基準適合証明制度」をつくっております。これは航空法を改正してつ

くったわけですが、騒音対策の基本はまず発生源対策であるということで、うるさい音を出す飛行機を退役させていくというものの考え方で、出せる音についての基準を設けていくわけでございます。当時、DCI七とか七〇七というような飛行機が多かったわけで、その飛行機の音が大変うるさいということでしたが、そういった世代の航空機ではなくて、DCI一〇とかジャンボのような音の出ないエンジンを持った航空機が騒音との関係では適合しているということを証明することによりまして、そういう機材の導入を促進していく、そういう制度をここでつくっているわけでございます。

一九七六(昭五十二)年には、A滑走路の騒音区域の告示をいたしております。

一九七八(昭五十二年)には、「特定空港周辺航空機騒音対策特別措置法」を県のご要望を踏まえた格好でつくっております。これは、県知事が都市計画決定に基づき騒音を防止するための特別地区(八〇W以上の地区)と、それより広い七五W以上の防止地区とを定めて、それぞれの地域の特性に合った土地利用規制を行うとともに、土地利用の促進を図っていく、こういう趣旨の法律ですが、この法律については現在都市計画決定の手續きの途中で止まっているという状況でございます。

一九八三(昭五十八)年九月について、民家防音工事助成について「全室防音」を開始しております。

一九七八(昭五十二年)九月には、「周辺対策交付金制度」をつくっております。これは、国内空港の場合には、空港設置者が自ら行う騒音対策以外に周辺の自治体として行う騒音対策もあるということ、それから、空港があることに伴っているような公共的施設の整備もあるということで、航空機燃料譲与税というものを航空機から取って周辺自治体に交付するという制度がございます。成田の場合は国際空港ですので、形式的にはその仕組みが働かないものですから、実質的に同

じものを創設するという事で周辺対策交付金制度をつくっております。ここで実質的に国内空港と同じような対策ができる制度を設けたということでございます。

一九七八(昭五十二年)には、「新空港周辺地域における農業振興のため基本となる考え方」を閣議報告し、騒音区域のうち農業振興地域については成田用水事業を進めていこうという考え方を決めます。それから、公団所有の騒音対策用地の貸し付けを推進していくことを決めております。

一九七九(昭五十四)年に入って、騒音区域の拡大が行われております。

一応、年表的に申し上げたわけですが、私どもの考え方の基本ということを経過的に簡潔に申し上げますと、騒音対策は、音を出すほうが発生源としてやるべきことをまず努力するということが基本だろうと思えます。その意味で、まあ日本の場合は旅客機の製造国ではないということもありまして、国際的な騒音対策の流れに乗ることになるわけですが、先ほど申し上げました、一九七五(昭五十)年に航空機に関して低騒音化を進めるために「騒音基準適合証明制度」を設けて、低騒音の機材の導入を図っていくということを決めたわけでございます。まず発生源対策をやることが大事だと思っております。

それから、次に空港構造の改善対策を私どものほうでしなければいけないと思っております。それは防音堤をつくるとか防音林をつくるかといったことを進めるといったこと等でございます。

こういった諸対策を実施してもなお騒音は空港から出てしまいますので、その場合について、環境基準との関係が出てくるわけですが、その地域については防音工事をさせていたかどうか、あるいは騒音に適合した施設の整備を図るとか、騒音と共に存在できるような地域整備・再開発を行っていくといった対策を進めていく、こういう考え方で対策をだんだんと進めてき

て今日に至っているということでございます。

相原亮司(反対同盟員)

この資料集によれば、最初は、航空審答申の段階は、緩衝地帯等を設けたほうがよいというような考え方があったということですね。

高橋朋敬(運輸省課長)

緩衝地帯を、どういふものの考え方だったのかはちょっとはつきりしないのですが、ただ図面を見ると、防音堤のようなものを側方にでも考えていたようです。そんなことが念頭にあったのかなと思えます。

相原亮司(反対同盟員)

もう一点関連して質問しますが、当初、国際空港で二十四時間空港ということは考えなかったのですか。それは騒音問題でダメになったとか、そういうことはありませんか。

高橋朋敬(運輸省課長)

ちょっとすみません、それは初めから二十四時間にすることがどうかについて思ったかどうか、今明確に答える資料がないのですが、望むべくは二十四時間だとは思いません。

相原亮司(反対同盟員)

それでは三番目にいきたいと思います。アクセスの問題についてどのように考えていたのか。それが、その後どのように修正されたのか。そういう点についてお話ししたいと思います。

高橋朋敬(運輸省課長)

それでは、資料三一(資料編74ページ参照)で説明させていただきますと思います。

一九六六(昭四十一年)七月に位置を決めた際に関連

対策も決めておりますが、左の下のほうに「道路」「鉄道」と書いてございます。この中で、アクセスという意味で申し上げますと、③にありますように「東京より新空港に至る高速道路については、東関東自動車道の建設の推進を図る」ということを考えております。そして、「なお、当面現在の京葉道路を利用することとし、京葉道路三期区間(習志野―千葉間一九六八(昭四十二)年度完成)から分岐し、新空港に至る高速道路を新空港開設までに建設する」ということを基本として決めております。鉄道については、「総武線、地下鉄等の整備を促進し、東京―新空港間に高速電車を運行する」と書いてございます。これは、主として在来線の能力増強で対応しようと思っていたというようなことでございます。

その後、一九六七(昭四十二)年、右下側になります。臨時新東京国際空港閣僚協議会で方針が決められております。これは、大部分は一九六六(昭四十二)年の閣議決定の中身の具体化と目標年度を決めているものですが、この中で「道路」の(ホ)ですが、「なお、新空港供用開始以降の交通量の増加に対しては、東京湾岸道路を経由して、首都高速道路9号線により都心に連絡するルートを調査計画中である」ということで、これが新しく入ってきたところでございます。

鉄道については(ハ)で「空港線」ということで成田から新空港間、京成の成田乗り入れについてここで明確になってまいります。そして、「なお、都心―新空港の直通高速鉄道の建設については、上記計画との関連において検討する」ということで、いわゆる成田新幹線の構想がここで出てくるわけでございます。

次の資料三二二(資料編75ページ参照)の地図でそのところを示してございます。道路で申しますと、京葉道路がありまして、I期、II期、III期までいって、京葉道路のIII期が宮野木までいっておりますが、ここまですることが決まっております、これは実際に一九六九(昭四十四)年度に供用開始しておりますが、

宮野木から先、空港までの間を東関東自動車道鹿島線というところでつくりまして、空港と新空港の間は高速道路で結ぶということになりました。

これは、鹿島線が一九七二(昭四十七)年に供用開始してございまして、空港線は一九七八(昭五十三)年度の供用開始に間に合うように供用しているということでございます。将来の課題として、宮野木から幕張までの湾岸道路の整備、湾岸道路が都心側に回って九号線で都心とつなぐ、こういうことを考えていたということでございます。

鉄道については、京成の成田新空港線が一九七八(昭五十三)年度に供用開始することでもって空港の中に乗り入れるということでございます。あとは、国鉄の場合には、国鉄成田駅からアクセスするというところで、これについては空港の駅前広場の問題とか、空港へのアクセスの関係で地元から指摘がありまして、それを受けて対応したということがございまして、これは前回のシンポジウムで議論されたところでございます。

成田新幹線については、結果的には、東京側の住民の合意が得られず断念するわけですが、空港と成田線をつなぐところの地点までの施設は建設が済んでおりまして、最近に至ってこの部分を活用して京成とJRが鉄道として成田空港に入るということになるわけでございます。以上でございます。

相原亮司(反対同盟員)

資料三二二の図の中で、鉄道の「空港線(成田・新空港間)一九七八(昭五十三)年度供用開始」というのは、これは京成電鉄のことですか。

高橋朋敬(運輸省課長)

鉄道の「空港線」は京成電鉄の新空港線が開通したということでございます。

相原亮司(反対同盟員)

次に、四番目として、燃料はどう確保するつもりだったのか、という点についてお願いしたいと思います。

伊藤鎮樹(空港公団室長)

燃料の問題でございます。まずお手元の資料四二二(資料編77ページ参照)を見ていただきたいと思います。パイプラインというか燃料につきましては、航空審査申においても、その後の基本計画でも特に記述はありませんので、当時どう考えていたかということについてはつきりしないところはございますが、私も内部資料等もいろいろ調べてまいりますと、一九六六(昭四十一)年十二月にパイプラインによる燃料輸送計画というものを公団内部で、基本的にそういう考え方で技術検討を開始しているということでございます。そして、この検討が道路公団とか建設省関係の自治体等との事務的協議を経て、一九七一(昭四十六)年八月十九日、燃料確保はパイプラインで行うということをもとにして、そのルートの公表なども行っております。それの中で「一九七一(昭四十六)年八月十九日 石油パイプライン埋設基本計画(ルート等)正式発表」という形で掲示してございます。

この計画は、ご案内のとおり一九七三(昭四十八)年九月、全面的に工事を中止するということになったわけですが、そのためということで、一九七二(昭四十七)年八月から右側の「暫定輸送」の考え方に切替えてございます。

そして、一九七八(昭五十三)年一月二十日に現在の「本格パイプラインルート」を公表して、その後、関係自治体住民の方との説明会等を経て、一九八〇(昭五十五)年にこれを着工し、一九八三(昭五十八)年八月に本格パイプラインB系の供用開始をしているというふうな経緯でございます。

資料四二一(資料編76ページ参照)ですが、当初燃料確保のために考えておりました旧パイプラインル―

トが一の図に書かれております。千葉港頭から東関東自動車道に至る間に太い線で示されているのが旧パイプラインルートでございます。水道道路を経て東関東自動車道に至り、東関東自動車道に沿って空港に至るということで、全長四四・四kmという計画でございます。このパイプライン計画により燃料を確保するということが先ほど申しましたような事情で困難という状況の中で、それを修正した考え方が下に示した「暫定輸送ルート図」でございます。これは市原から幕張を経て千葉、成田市の土屋までまいるまして、ここから暫定パイプラインで空港へ運ぶというものでございます。これが一つ、千葉ルートと申しております。

それから鹿島ルートというのが、鹿島港から陸揚げして北鹿島を経て土屋まで運び、そこから暫定パイプラインで空港に運ぶというルートでございます。そういう考え方に一九七三(昭四八)年時点で変わったということがございます。

その後、この暫定ルートで燃料輸送しているのと併行して、先ほど申し上げましたように、一九七八(昭五三)年一月に本格パイプラインルートを公表したわけですが、そのルートは上の一の図にあります。千葉港頭から海岸に沿って花見川に至り、花見川の川底を約八km通って東関東自動車道に至り、そこから空港まで東関東自動車道に沿ってパイプラインを埋設するという計画です。これが全長四六・九kmで、旧パイプラインとルートが違っているのは、いわゆる水道道路沿いから花見川ルートが変わったということによるものがございます。

成田空港の場合、こういう形で燃料輸送の確保を考え、一九七八(昭五三)年開港以降何とか供用し、確保してきたということがございます。以上でございます。

相原亮司(反対同盟員)

次に、五番目、当初二、三〇〇haの計画を半分以下に

したことで、様々な施設が縮小や廃止を余儀なくされたわけですが、この施設や機能はどのようにして補完するつもりだったのか。本来、必要不可分のアプローチエリアまで「任意買収地」にしたことは、いかなる理由だったのか。この点についてお願いします。

高橋朋敬(運輸省課長)

私もなりに理解させていただきまして、二つに分けてご説明させていただきたいと思います。半分にしたことについてどのように考えていたのかということを中心に申し上げまして、あとアプローチエリアの關係は分けてお答えさせていただきたいと思います。

ご指摘のとおり航空審での二、三〇〇haの計画を半分にしたわけですが、要は処理能力も半分になったというふうにご考えているわけでございます。

そこで、一九六六(昭四一)年七月に閣議決定した当時の考え方ですが、半分の規模となった計画であっても、一九六三(昭三十八)年よりもはつきりしてきた機材の大型化の傾向を踏まえると、この大型化を進めていけば首都圏の中長期の需要には対応できるのではないかと考えていたわけでございます。しかしながら、それより先の需要については、半分になったということもあって、将来の課題かなというふうに思っていたと思います。

資料五―三を見ていただきたいと思えます(資料編79ページ参照)。下に一九四〇(昭十五)年から二、〇〇〇(平十二)年までの「型式証明取得年」とあります。簡単に言うと、この時に航空機が導入されてくるというふうにご考えていただければよろしいと思えます。左側に「座席数」とありまして、上にいけばいくほど大型の航空機であるということです。航空審答申の時点での航空機は、一九六三(昭三十八)年ですから一九六〇と一九七〇の真ん中よりちょっと左側ですが、●

印で書いてありますが、DC―八―一とかボーイング七〇七とかコンベア八八〇といった機材が主力の機材でございまして、航空審が想定していた機材はDC―一八とかコンベア八八〇、パイカウントを念頭に置いていたということでございます。計算上は国際線について一機当たり九〇人、国内線は一機当たり六〇人というふうなことで、これは満杯座席数に対して乗車効率みたいな割掛けをして出した数字ですが、そのくらの人数を想定しながら将来の発着回数予想をしていたわけでございます。

位置決定という一九六六(昭四十二)年になりますので、一九六〇(昭三十五)年と一九七〇(昭四十五)年の真ん中より一年ほど右寄りの時点になります。この時点の上のほうをたどっていただきますと二〇〇座席数のちょっと上ぐらいにDC―八―一とありまして、少し大型の機材が発表されます。一九六五(昭四十〇)年四月に開発が発表されてまいります。

それから、一九六六(昭四十二)年四月の時点ですが、上のほうにあるジャンボ七四七、この手の機材が登場してまいります。ジャンボはもとも軍用の輸送機として開発された飛行機ですが、それが民間航空機として変えた形で導入されてくるという時代になって、それをボーイングがパンアメリカンに売り込んだわけですが、それがいよいよ発注ということで一九六六(昭四十二)年四月に大型機材が登場してまいります。日本航空も二カ月後の六月には大型機の購入について仮契約をします、実際に導入されたのは一九七〇(昭四十五)年になるわけですが、そういう意味で大型の機材が入ってくるということが、一九六六(昭四十二)年の七月の閣議決定の時のほうがよりわかかってきたという感じになると思えます。

したがって、この傾向を頭に置きながら、すぐに全部がなるとは思わなくても、これを念頭に置いておけば中長期の需要に使えるのではないかと思っていたのだと思えます。

そこで、資料五―一と二を見ていただきたいのですが、五―一(資料編78ページ参照)の資料ですが、上

は旅客数、下は発着回数を書いてあります。旅客数はご覧になるとわかりますように大体成長カーブを描いて増えているという状況が見てとれると思います。発着回数のほうは、これは羽田の東京地区の発着回数、成田開港後は成田と羽田ということになります。発着回数についてはだんだん増えておりますが、一九七〇(昭四十五)年あたりから羽田の発着規制があつてずつと横ばいになってきます。成田の開港と同時に発着回数が増えていくわけです。ただ、ご覧になるとわかるように、旅客数の伸びよりも発着回数の伸びのほうが小さいということが見てとれると思います。

そのことを少し指数化して表現したものが、五二二(資料編80ページ上参照)でございます。一九六〇(昭三十五)年を一〇〇とした指数でとってみると、旅客数の伸びは実線のとおりです。発着回数は指数化されたものではあります。非常にくだらかな伸びになっております。

したがって、お客さんが増えることに関し、もし旧型の機材だけであれば確かに発着回数を多くこなす空港が必要になるわけですが、大型化が進んできた関係で発着回数をそう増やさなくてもたくさんのお客さんを運べるようになってきたという経緯がございます。当時は、こういったことをだんだん入れていけば中期に対応していきけるのではないかと、明確にそういうふう施策を変えたということまでは言えないとしても、そういうことが頭にあつたのではないかとということに思います。

平野靖識(反対同盟員)

今の説明で、数字の話ですが、ここに示されている航空機の最大乗員の数ですが、幾つか間違いがあるのではないかと思います。ボーイング七四七二〇〇Bは三百五十数人というふうに僕は思いますが、四五〇人とは思いません。ボーイング七四七一三〇〇も三二二人ですか、ボーイング七四七四〇〇も四〇〇人

程度だと思えますが、このように五百数十人乗れるとは思えません。この数字は合ってますか。

高橋朋敬(運輸省課長)

これは座席をつくる時に、国際線仕様でつくるものと国内線仕様でつくるものがあります。国内線仕様はどちらかというところ積み込む形でつくるものから、注にありますが、国内線仕様でやっているものから、たまたま表がそういうものでありあえず見つかつたものですから、これで説明しておりますが、国際線と国内線では若干違いがあるということでは承知しております。

隅谷三喜男(隅谷調査団団長)

しかし、国際空港だから国際線でも出してもらえないと、合わなくなる。

高橋朋敬(運輸省課長)

時間が短かつたものですから、すみません。

隅谷三喜男(隅谷調査団団長)

この次あたりでも修正しておいてください。それでは、もう一つの問題について。

伊藤鎮樹(空港公団室長)

それではアプロチエリアの問題についてご説明いたします。私どもも航空保安施設用地について実地裁判等でもご指摘はいただいているわけですが、当時のものの考え方ということで申し上げますと、当時一九六九(昭四十四)年九月に空港本体について事業認定の申請をした一番大きな動機というかもその考え方は、団結小屋とか広範な坪運動だったわけでございます。その意味で申しますと、航空保安施設用地について任意解決が困難という判断要素として一番重視してございました。いろいろの団結小屋は当時ありませんでした。

その後つづられたりはしましたが、その当時の時点では無かつたということです。

それから、航空法や土地収用法の制度上の問題としては、法律上、航空保安施設は空港本体と別の事業として規定されておりますので、切り離した処理も可能であつたこと。というようなことを総合的に勘案して、やはり任意解決が困難という事情を総合的に勘案して、一九六九(昭四十四)年当時としてはあの事業認定の申請は差し控えたということだと思います。以上です。

相原亮司(反対同盟員)

次に、六番目として、成田を国際線専用空港としたのはなぜか。つまり羽田を国内線専用、成田を国際線専用として分離していった、それはなぜかということですよ。

高橋朋敬(運輸省課長)

これは適当な資料が見つからなかつたのですが、資料六(資料編80ページ下参照)ということを実績の数字を示してございます。一応ものの考え方を説明したいと思ひます。

成田空港は、一九六三(昭三十八)年の答申では国際線と国内線の空港として検討しているわけですが、その規模もこれを前提に考えていたわけですが、その時の考え方は、羽田空港で処理している国際線の全部を新空港に移すということでございます。それから、羽田空港の容量に照らして一定の国内線を引き受けるということをご想定していたと思ひます。しかしながら、空港規模が半分になつたということですので、半分の空港の形が四、〇〇〇m滑走路一本と、一、五〇〇m滑走路、横風滑走路ということでございます。

まず四、〇〇〇m滑走路があるということは国際空港として大変大事な要素でございます。太平洋越えをして遠くへ飛行する場合には滑走路が長いほうがよいということですので、長距離の路線、国際路線に適した

滑走路であるということがまずございます。

それから、都心からの距離というが、六〇kmほど離れているわけですが、国内・国際どちらを移すかという時に、国内線を主として移した場合に、比較的短距離のお客様ですから、成田から都心までの距離が長いということに関してご理解が得られないのではないかと思います。要するに都心からの距離の問題です。それから、国内線を入れるとしても全部が入るわけではないので、そうすると羽田と成田にお客さんが二つに分かれることに関して問題があるのではないかと、いうことを考えて、羽田の役割分担ということで、羽田の国際線を全部引き受けることにして、国内線についてはフイダーというか乗り継ぎのための国内線を入れるという考えでこの空港を使う、というふうに決めたということでございます。

相原亮司（反対同盟員）

それでは、七番目として、財界や民間団体が、東京湾埋め立て案や羽田大規模拡張案など、幾つかの案を提案したと聞いているが、これらの案については運輸省内部でどのように検討されたのか。この点についてお願いします。

高橋朋敬（運輸省課長）

資料七一（資料編81、83ページ参照）ということ、産業計画会議のほうで提案された構想の資料のコピーをつけてございます。それ以外に、羽田大規模拡張案については適当な資料が見つからなかったものから、つけてございません。

候補地を航空審議会の審議の際とかその後の運輸省あるいは政府の部内で検討する過程の中で、いろいろな場所の検討がされておりまして、東京湾の埋め立てや羽田拡張案についても検討の対象にされている経緯があるわけです。その中でも一定の結論が出ているわけですが、例えばこの産業計画会議のものは、一九六

四（昭三十九）年に、羽田を廃止して、東京湾を埋め立てて東京湾内に新空港をつくるという計画でございました。

それに対する意見を当時まとめたものがございます。資料七一（資料編84ページ参照）ということ、産業計画会議の勧告に対する評価をしておりますが、「可能な限り東京に近い所に建設する」、「可能な限り大規模なもの」、「早く建設すること」、この点については意見が一致していると言っております、そのあと反論しておりますが、

まず一番目は、「東京湾内を候補地として想定した場合、都心との距離を短縮するためには東京湾横断堤の建設が不可欠の前提となるが、横断堤計画は未だ構想の域を出ず、その実現は予断を許さない。」ということ、それを前提とせざるを得ないから見通しが立たないだろうということも言っております。

二番目の、新空港の建設の期間を四年と言っていることについての批判をしています。

それから、東京の東部内陸地域の気象状況が悪いという認識を示しているが、気象庁の見解と違っているというふうな指摘をしております。

四点目で、東京湾内に候補地を選ぶために羽田を廃止してもよいと言っているが、これは無謀な見解だということ、東京周辺に二つ以上の空港が是非とも必要だということを、諸外国の実例を見ても明らかだということ、羽田を廃止して新しい空港をつくるというのは採り得ないということを言っております。

五番目で、羽田空港の廃止後もう一つの空港が必要であれば、米軍の厚木飛行場を東京の国内専用空港とすればよいではないかという見解については、厚木、立川、横田、入間といった飛行場群は、お互いに距離が近くて滑走路が同じ向きに向いていて、一つの飛行場の如く運用されているのが実態だ。だから厚木だけ

切り離して民間飛行場に転用しても、効率的運用はできなくて、かつ危険である。また、都心から四〇kmも離れているところに国内線専用空港をつくるのは問題だ。こういうことで反論しております。

それ以外に、産業計画会議以外に調べた範囲では東大の丹下研究室のほうから提案があったりしてありますが、細かい検討の資料が民間のものについては残っていないわけでございます。しかし、当時の運輸省のものの方というのは、一番はじめに空域のところでご説明させていただきましたが、航空管制上の観点からは、西側に出発・進入経路を設定することが東京湾の埋め立てにしろ羽田拡張にしろできないので、新しい空港をつくっても当時の羽田と比べてみてそれほど能力が増えるとは思えない。その意味では、将来の需要に対応するというところでつくっても、お金をかけるわりには解決策にならないという考え方がございました。それから、埋立て技術上の問題点もありまして、深い所の埋立てについては土量の問題、埋立て用の土の問題、経費の問題、その他いろいろと問題があつて難しいということ、これを当時は検討しているところでございます。

相原亮司（反対同盟員）

資料七一に産業計画会議の勧告に関する運輸省の見解がありますが、その後、運輸省内部でこの問題について検討したことはないですか、産業計画会議の見解そのものについて。それと運輸省の見解自身について運輸省内部で検討したことは、そのままお蔵入りということですか。

高橋朋敬（運輸省課長）

今私どもの調査の範囲では、運輸省の見解として示して、これを対外的に申し上げたと思っておりますが、それ以上の検討は運輸省はしてないと思うのですが。

佐山 忠 (反対同盟員)

それでは、第二の項目の質問に入りたいと思います。「暫定開港」後の現状について」というサブタイトルがついていますが、いわゆる開港から現在までの具体的な問題について私からお聞きしたいと思います。

第一項は、騒音対策の変遷について明らかにしていただきたい。また、現在出されている二期工事騒音コンターの算出根拠は何かという問題です。騒音対策の変遷については、第一の二項でいくらかお答えいただいておりますので、要点のみ簡潔にお答えいただきたいと思っております。

伊藤鎮樹 (空港公団室長)

それでは、先ほど運輸省のほうから一九七八(昭五十三)年まではお答えしていると思っておりますので、資料八一(資料編85ページ参照)ですが、一九七八(昭五十三)年以降のものについてでございます。その点で一点だけ申し上げたいのが、一九八五(昭六十)年九月三日の「谷間対策について周辺対策交付金制度の対象とした」ということでございます。この谷間対策というのは、次の資料八一二(資料編86ページ参照)を見ていただきますと、緑色で囲ってあるのが第一種区域でございます。A滑走路とB滑走路には含まれた、区域の対象からはずれている所、ここがいわゆる谷間地区と地元でお考えの所でありまして、ここについて一九八五(昭六十)年に防音工事の施策を市町村の協力を得て始めたということでございます。それ以外は省略させていただきます。

騒音コンターの算出根拠は何かというお尋ねですが、これについては資料八一三(資料編87ページ上参照)をご覧ください。左側が騒音法の基本方針の策定基礎となった騒音コンターということで、将来の騒音の予測のコンターになっております。したがって、年間発着回数を一九七八(昭五十三)年時点で、当時の需要予測を見通して十年後の姿ということで、一九万回と想

定してこのコンターをつくっております。あとの点については省略させていただきます。

もう一つ騒音法、これは現在の騒音、現にある騒音についてのものの考え方方で区域を指定していくものですが、この騒音法の策定のコンターの前提条件が右側のものでございます。これは作成が一九八四(昭五十九)年で、一九八五(昭六十)年の告示の基礎となったコンターでございます。このコンターは、ベースとなつていいる需要は第五次空港整備五カ年計画の需要予測を先取りする形でできております。二心、一九九〇(平二)年度に成田空港がB、C滑走路を供用するという一つの仮定という前提で、まあその二年後ぐらいがピークになる。その後、一九九三(平五)年には関西空港が開港するという一つの前提のもとにこのコンターができております。需要予測を考えてつくられたものでございます。それで年間発着回数を一五九〇〇回ということで想定したコンターでございます。これがコンターの算出根拠となったデータということでございます。

石毛博道 (反対同盟事務局長)

二点ほど質問させていただきますが、先ほど「谷間対策について周辺対策交付金制度の対象になった」と言いましたが、平行滑走路の中間地点で騒音がどういふふうになるかというきちんとした根拠はあるのですか。

伊藤鎮樹 (空港公団室長)

資料八一三でご説明させていただきますが、騒音コンターを引く場合には、例えばB滑走路のコンターというのは、何もB滑走路から出る音だけではなくて、A滑走路から出る音も合わせてコンターのベースとなる音としてとらえて、それから作業をするということになっております。それで、現在のB、C滑走路の区域を指定した際の前提条件としては、二番目の欄を見ただけですと、一日当たり四一四便をA滑走路、

B滑走路、C滑走路にどういふ形で実際に飛ぶかという、年間の代表的な条件を「時間帯別発着回数」という形で設定して、飛行機がそう飛んだ場合に音が谷間地域ではどういふふうになるか、どのぐらいの音が出るかということもデータに入れて、A、B両滑走路からの音を入れた結果としてB、C滑走路の騒音コンターを作成したわけですが、したがって、そういうことを加味して結果的に七五以上になった所が、先ほどの資料八一二で申し上げた青い線だと思っております。

石毛博道 (反対同盟事務局長)

そうではなくて、私が聞いているのは、平行滑走路の中間地点、いわゆる谷間と言われる地域がどのぐらいの騒音が予想されるのかということについて、きちんとした算出資料があるのかどうかということなんです。実際には補助金を出して谷間対策は行われているわけですからね。そうすると、一本ずつの滑走路の時にはこのように予想コンターが引けるといふ説明はわかりますが、両方の滑走路から音が降ってくる谷間地区では、騒音の予想コンターの算出基準をどういふふうに設けているのですかということなんです。

伊藤鎮樹 (空港公団室長)

申し訳ありません。その谷間地区はA滑走路の音とB滑走路の音が便数で出ると両方から聞こえる、そういう前提で音の方向をプロットしていきまして、七五以上になった所が緑色の線ということになるわけです。そういう意味でA滑走路から出る音もB滑走路から出る音も両方加味して引いた線が緑色の線でございます。そこで七五以下になった所が谷間地区と言われる地区でございます。

じゃあ、どうして対策をしているかということですが、WECPNLというものの考え方は、音をエネルギー換算して考えていきますので、いわゆる絶対量としての音は谷間地区については七五以下ということに

なるわけです。ただ、この地区の特徴は、A滑走路からも音が聞こえ、B滑走路からも聞こえるということ、音の頻度だけ見ると煩わしいという問題はあるといって、音の指摘が地元からございまして、いわゆる音のうるさをベースにした対策としては騒防法に基づく七五という基準でやるということですが、絶対量で計れない人間の感情とか煩わしさ、そこへの対策ということで谷間対策を、地元のご指摘も踏まえ、ご相談しながら進めているということでございます。

石毛博道（反対同盟事務局長）

もう一つ、ここで示されている騒音の予測コンターというのは、将来は広がるということはないのですか。

伊藤鎮樹（空港公団室長）

将来の動向については、まず一つは発着回数が増えればそれだけ音の範囲は広がるという要素はございませぬ。また逆に、航空機材の変化によって音が小さくなつていく、一機ごとに飛行機が出す音は小さくなっていくという面もありまして、将来広がるかどうかという議論については一概には言えないのかなという感じはしております。

石毛博道（反対同盟事務局長）

私がこの問題を重視するのは、このような空港公団から示された予測コンターによって、騒音直下の住民は将来移転しようかとか、防音工事をやろうかとか、生活設計をその時点で決めなければならないという重大な問題を含んでおりますから。

それは地方自治体も同じで、土地利用計画をどういうふうに定めるか、ということにも重大な影響を与えるわけですね。そういう意味で、将来的にこの騒音地域が広がるんだということでは、関係住民や自治体としては「たまったもんじゃない」という意見がずっとある。だから、将来広がってもここまでだということ

な、限度いっぱい騒音対策をする、というような姿勢があるかどうか、その点をお聞きしたいと思えます。

伊藤鎮樹（空港公団室長）

今石毛さんの言われた点については、将来を見通す場合にどういうふうに見通すかという問題だと思います。その場合に何かの需要予測とか、何かのことで機械的にものをするのではなくて、たぶん地元とよくデータとかもの考え方とかもきちつとお示しし、そういうものもお話しする中で物事を考えていくというプロセスを経ていくことによって、騒音コンターとかそういうものが一つの安定的なものとなつていく、そういうふうな私どもは思っております。現に、B、C滑走路の区域を指定するという告示の際にも、そういうことでデータをきちつとお出しして、お示しして騒音対策委員会等でもご検討いただいて、そういうご相談の上でこのコンターをベースにして、また実際には地形地物なども勘案しながら、配慮しながら決めたという経緯がございまして、形式的にどうするかということ以上にそういうプロセスをきちつとやっていくことが、こういうものを決めていく時に大事だと思っておりますので、そういうことにお答えに代えさせていただきます。

樋ヶ守男（反対同盟員）

コンターの基準になつて表の話ですが、B、C滑走路の合計が一五万九〇〇回になつてますが、成田二期工事で仮にB、Cが完成しても一八万回から二二万回が限度だと言われております。とすると、残りがA滑走路ということですから、A滑走路は約三万回から七万回ということで、要するにB、Cが使われるのはA滑走路の倍以上の便数飛ぶということをお示しているのですか。

伊藤鎮樹（空港公団室長）

先ほど説明が足りなくて申し訳ございませんでしたが、騒防法のコンターというのは実際に現に生じている障害を考えるということで、いわゆるコンターで区域を指定した時よりそんなに長い期間先を見通して線を引くというものではございません。

したがって、これは一九八五（昭六十）年七月一日に告示しているわけですが、当時はB滑走路は一九九〇（平二）年ぐらいに供用するという前提で、一九九二（平四）年ぐらいの需要をベースにして一五万回を設定しているわけです。

それに対して騒防法のコンターは、いわゆる法律上十年後を見通してというものの考え方、当時の空港整備五カ年計画の考えていた需要がちょっと高めで十年後に大体一九万回ぐらいまで需要がいくという設定でしたので、一九九一、〇〇〇回という数を使ったということ、騒防法の場合には現に生じている騒音ということ、実際に便数が増えたり、いろいろな事情によって騒音の区域が広がればその時点で区域指定を切り替えていくという考え方です。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

これはいずれ文書か何か、ちゃんと書いて回答してください。

伊藤鎮樹（空港公団室長）

もう一点、この一五万回はB、Cランウエイで一五万回ということではありません、一番下にありますように、一五万回をA滑走路とB滑走路とC滑走路に振り分けてコンターを引いているということでございます。これについては、その辺りきちつと整理してお届けしたいと思えます。

佐山 忠（反対同盟員）

次の質問に移らせていただきます。過去に横風やガ

スによって飛べなかったデータを明らかにしてください。

伊藤鎮樹（空港公団室長）

資料九（資料編91ページ上参照）ですが、これについては特にご説明というよりは資料を見ていただければわかると思いますので、省略させていただきます。

佐山 忠（反対同盟員）

これは表のとおりだということですので、次の質問に移ります。周辺への排ガスの影響について具体的なデータを明らかにしてください。

伊藤鎮樹（空港公団室長）

資料一〇一（資料編91ページ下参照）を見ていただきたいと思えます。成田空港の場合、一九七八（昭五十三）年以降ずっと継続的に調査しております。一九七四（昭四十九）年にも調査しております。一九七四（昭四十九）年の数字が開港前の数字、一九七八（昭五十三）年以降のデータが開港後の数字であることご理解いただきたいと思えます。

次の資料一〇二（資料編92ページ参照）に観測点が図示してありますのでご参照いただきたいと思います。資料一〇一の表をざっと見ていただければおわかりのように、例えば一酸化炭素について申し上げれば、一九七四（昭四十九）年に一ppmであったものが一九九一（平二）年は〇・三ppmというようなことで、開港前後を見てそれほど大きな優位差は生じていないというのが現在の状況かと思えます。

佐山 忠（反対同盟員）

次の質問に移らせていただきます。
落下物被害のデータと対策について明らかにしてください。

伊藤鎮樹（空港公団室長）

資料一一（資料編93ページ参照）にまとめてございます。この落下物について若干コメントさせていただきます。まず、横芝町、松尾町のところで落下物が多いということだと思います。特に一九八九（平一）年、一九九〇（平二）年に横芝町で落下物の件数が多発しました。その原因はまだ完全には解明できていないのでありますが、横芝町にあるアウトターマーカーの辺りで航空機が脚下げをすることが何か関連があるのではないかと。そういうことの可能性もありましたので、「落下物対策の主要経緯」のところに書いてありますが、一九九一（平三）年一月に各航空会社に対し、運輸省のご協力を得て、南側からの進入については脚下げをアウトターマーカーの所ではなくて洋上でやるようにということをご指導し、その後も指導してきているところでございます。一九九一（平三）年は五件、一九九二（平四）年は三件ということ、まだ続いておりまして、このあたりについては引き続き原因究明と対策について検討していかなければいかんと思っております。

佐山 忠（反対同盟員）

ちょっとお聞きしたいのですが、落下物の主な中身はどんなものがあるのか。

伊藤鎮樹（空港公団室長）

一番多いのは氷塊だと思えます。ただ、昔とか、時どき航空機の部品みたいなものが落ちてきたというケースも報告はされております。その点については、私どもも整備点検を徹底するように再三再四繰り返し要請してきて、そういうものはだんだん減っているという状況だと思います。今一番問題になっているのは氷塊でございます。

佐山 忠（反対同盟員）

それでは、五番目の質問に入ります。成田に離発着

する航空便の内訳について明らかにしていただきたい（旅客、貨物、乗継ぎなど）。また、その内の旅客の内訳についても明らかにしていただきたい。空港使用目的、どの地方に向かうのか、どの地方から来るのかということなどについて説明してください。

伊藤鎮樹（空港公団室長）

資料一二一（資料編94～95ページ参照）を見ていただきたいのですが、「空港運用状況」で一九九一（平三）年のところの数字です。ここで航空機発着回数、貨物便、その他、国内線の旅客、貨物、その他という形で内訳がおわかりいただけるようになっております。特にそれが一日平均でどれだけかという形で見ていただけるようになっておりますので、これをご参照いただきたいと思えます。

次が、資料一二二（資料編96ページ上参照）に日本人の「出国旅客の旅行目的」が書いてあります。一九八九（平一）年度の数字で説明しますと、観光が全国平均が七六・九、成田が七三・五。業務・ビジネス関係が全国平均が二二・二、成田が二三・二。こんな形になっております。

また、どの地方に向かうのか、どの地方から来るのかという点について、資料一二三（資料編96ページ中参照）を見ていただきたいと思います。「成田空港出国旅客の居住地」ということで、一九八九（平一）年度で見ると、成田の場合は七一・六%が関東の方でござります。それに北海道、東北を入れると八〇%前後がいわゆる東日本地域で占められているということ、これが「どの地方から来るのか」ということに対するお答えかと思えます。

資料一二四（資料編96ページ下参照）ですが、成田空港をご利用いただいているお客様が大体どちらの方向へ向かっているか、出発されるかを一九九一（平三）年八月に一カ月間実績調査をしたデータがございます。

これで見えていただきますと、国内七・五%から始まってホノルル・サイパンが一四・二、北米二四・八、ヨーロッパ一〇・七%、こんな形が出国旅客の行先ということになります。これを貨物便も含めて飛行機の便数、どの路線にどれぐらいの飛行機が飛んでいるかということを出発便数で見えていただきますと、ほぼ旅客と同じような傾向になっていることとさせていただきます。以上です。

佐山 忠(反対同盟員)

すぐじゃなくても結構ですが、成田に到着した人たちが成田からどこへ向かうのかという資料がもしございましたら、いただきたいのですが。

伊藤鎮樹(空港公団室長)

成田から国内のどこへ向かうかということですね。わかりました。

佐山 忠(反対同盟員)

それでは次の質問項目に入らせていただきます。周辺対策と言われているものの財源についてですが、ほとんど具体的に私ども知りませんが、この質問の内容自身にも少し間違いがございます。空港使用料一、〇〇〇円と書いてありますが、正式には「旅客サービス施設使用料」と言うそうです。皆さんのお手元の文書もそのように訂正しておいていただきたいと思っております。着陸料などはいくらか、その内周辺対策に使われるのは何%か。具体的に例えばB一七四七ジャンボが四〇〇人乗りで着陸して、一泊して他の空港へ飛んだ場合に、具体的にどのような数字になっているのかという点についてお聞きしたいと思います。

伊藤鎮樹(空港公団室長)

資料一三一一(資料編97ページ上参照)にまとめてございます。これはボーイング七四七二〇〇B型機

で計算したのですが、私どもの空港使用料は、お客様が何人乗るかということではなくて、飛行機の重さ一tに対して幾らかという形でいただいております。現在着陸料については一七、四〇〇円ということになっておりますので、この国際線のボーイング七四七二〇〇B型機の場合は八四四、八〇〇円が着陸料でございます。停留料は一七当たり一八〇円です。六三、二八〇円ということになっております。空港使用料のうち何%が周辺対策に使われているのかということですが、開港後一九九一(平三)年度までの累計の空港使用料は四、〇四一億円でございます。それと合わせた環境対策費、周辺対策交付金の累計は七五九億と二六〇億ですから一、〇一九億ということ、割合とすると二五・二%になっております。なお、一九九一(平三)年度についてだけ見ますと、その割合は一七・四%ですが、これは環境対策費には多い時と少ない時の波がありますので、こういう形になるかと存じます。

それから、旅客サービス施設使用料については、下の三にありますが、旅客ターミナルビルにおける旅客サービス施設、これには定義がございまして、出発ロビー等の旅客公衆部分、すなわちエスカレーターとかエレベーター、通路、ロビーというような公衆部分ですが、搭乗橋、自動案内表示装置等のサービス施設の建設及び維持管理に使うということになっております。それから、資料一三一二(資料編97ページ下参照)で、参考までにということで私ども成田の空港使用料関係の水準を他空港と比較したものを付けてありますので、ご参照ください。

それから、資料一三一一三(資料編98ページ上参照)で、先ほど申しましたも当たり幾らかということを決めております空港管理規程及び旅客サービス施設使用料の関係規程を抜粋で載せてございます。以上です。

佐山 忠(反対同盟員)

次の項目の質問に移らせていただきます。一九九二

(平四)年十二月六日でしたか、第二ターミナルビルがオープンしたわけですが、そのことによって新たな騒音や排ガスが問題になっていますが、「この程度なら受忍の限度内だ」と考えておられるのか、あるいはまた違う考えをお持ちでしょうか。そして、具体的な対策をどのように進めていくのかという点と併せてその科学的な根拠についてお聞きしたいと思います。

伊藤鎮樹(空港公団室長)

ご説明の都合上、まず資料一四一三(資料編100ページ上参照)を見ていただきたいと思います。二期オープンの関係で指摘いただいている騒音や排ガスの問題ということで、私どもは関係自治体のご協力をいただきながら測定調査をしておりますが、その概要を平均値という形とりまとめたものが資料一四一三でございます。

木の根地区については、供用に先立つ七月から始まって供用後の十二月九日と三回実施しております。東峰地区については、供用に先立つ十月三十一日に一回目を行った後、一九九三(平五)年二月四日まで四回実施しております。

横堀地区については、一九九三(平五)年一月と一九九三(平五)年二月と二回実施しております。

その測定地点は次の表(資料編101ページ参照)に掲げてございますので、後でご参照いただきたいと思います。私どもの測定した結果によりますと、平均値は六〇デシベルから七〇デシベルの間という形になっております。もちろんこれは平均値ですので、最大とか最小は別で、その詳細なデータについては地元にもきちっと整理でき次第お届けしているというのが今の状況でございます。

それから、私どもがこの関係で行っております対策は、資料一四一二(資料編99ページ参照)にまとめてございます。先ほど高橋課長のほうから騒音対策の基本的なものの方々は、まず発生源対策と空港構造上

の改良対策をできる限り行つて、それでもなお影響が出るような場合に周辺対策であるというお話がございましたが、私どもも今回の問題についてもそういう考え方に立ちまして、現在、発生源対策と空港構造上の改良対策を行っているところでございます。

それで、発生源対策としては、この表にまとめてありますように、現在までに実施した対策としては航空機の補助エンジンの使用制限でございます。その内容についてはここに書いてありますので説明を省略しますが、成田で最初に行いまして、その後また最近、千歳とか関西国際空港などでもそういう方向の検討がなされているというようなことを聞いております。次が航空機の一旦停止回避ということ。この二つの発生源対策をやっております。

二番目が空港構造上の改良対策ということで、現在までに東峰地区や木の根地区で、こういう形で遮音塀とか、誘導路線形の一部変更を行っているというようなことを書いてあります。

(二)で今後実施することとしている対策も書いてあります。これは、横堀地区については高さ六m、延長三〇〇mの遮音塀を設置するという方針で、このことを芝山町を通じ地元にご説明させていただいております。

東峰地区については、すでに設置した遮音塀のほか、に防音林を東峰地区の公団用地に延長三〇〇m、幅一〇mにわたり植栽するというところで、この方針を地元の方々にご説明し、現在、地元のほうでご検討いただいているところだと思えます。その他にも今後ともよくご相談して対策を進めることとしております。

この対策を進めている考え方ということでですが、資料一四一(資料編98ページ下参照)に戻っていただきます。一、二、三、四と分けて書いてありますが、三のところは私どもの考え方でございます。騒音測定の結果をどう判断し、どのような措置を講ずべきかということとは、ちょっと読ませていただきますと、まあ

いろいろなお考えもあるかと思えます。

「……受忍の限度かどうか法的、科学的に検討を加えることも一つの考え方とは思いますが、私どもとしては、空港の運用によって生ずる問題について、できるだけ迷惑をおかけしないよう隣人として努力しなければならぬとの気持ちで取り組んでおります。」

科学的にどうか法的に限度かと、若干ギスギスした議論とは私どもも考えておりませんが、この点については隣人としての努めというものの考え方で取り組んでいるということでございます。

なお、排ガスについても、二月十五日から二十一日に調査を実施しております。現在そのデータについては分析中でございます。以上でございます。

佐山 忠(反対同盟員)

時間の関係がありますので、言いたいことはこの次にとつておきまして、次の質問に移らせていただきます。第二ターミナルビルオープンでのやり方は、シンポジウムでの議論、得られた教訓がどのように生かされていると思えますか。これは第二ターミナルビルだけではなくて、今後第一ターミナルビルの改築も予定されているようですが、その考え方についてお聞きしたいと思います。

伊藤鎮樹(空港公団室長)

その点につきましては、私どもの先ほどのような対策をとつていくものの考え方も関連しますので、文章にまとめて出させていただきます。読み上げさせていただきます。

一、一九九二(平四)年十二月六日の第二旅客ターミナルビルの供用につきましては、その供用に先立ち、事前に周辺農家の方々等に対し、私どもの職員がそれぞれ直接お伺いし、供用の考え方や対策の概要、対策への取組姿勢などについて関係資料をお持ちし

てご説明申し上げるとともに、農家の方々のご意見も伺いながら、地元自治体のご協力を得て騒音調査を実施し、さきほど申し上げたような諸対策に取り組んできたところでです。

二、また、その際の私どもの気持ちとしては、周辺農家の方々との間には、これまでの私どもの努力が足らなかつたことなどが積み重なって生じた農家の方々の私どもに対する不信感が現実にあることを踏まえ、それ故になお、よくご相談し、ご迷惑をおかけしないよう隣人としてできる限り努力しなければならぬと思っております。

このため、対策についても、発生源対策や空港構造上の改良対策を改めて点検し、一部の工事は思いきつてやり直すなど、私どもとしてなすべきことをきちんとやつていかなければならぬとの考えで検討し、農家の方々のお気持ちやご指摘を私どもなりに付度しながら努力してきたところでです。

三、しかし、このような中で、第二旅客ターミナルビル供用開始直後の一九九二(平四)年十二月に、東峰地区の方々から成田市及び空港公団に対し、騒音等の影響や対策などについて公開質問書が出され、一九九三(平五)年一月には東峰地区の方々の抗議声明も発表されました。また、一九九三(平五)年一月、横堀地区の農家の方々からも芝山町に対して公開質問書が提出されました。

私どもは、この事実は、事実として謙虚に受け止めなければならぬと思っております。そして、私どもの努力が十分かみ合わない結果となつてしまっていることを大変残念に思っておりますが、今後とも謙虚な気持ちで対策に取り組んでいかなければならぬと考えております。

これまでこのシンポジウムで議論してきたことの一つは、まずお互いの信頼関係を築きながら対話を通じて問題を解決していくことだと思えます。このような観点から、私どもは、遅きに失したとの

ご批判はあるものの、管理柵等を抜本的に見直して改善するとともに、東峰工事は当面見合わせるなどの措置も講じてきたところです。

私どもは、周辺農家の方々の私どもへの不信感を取り除いていただけるようこれからも努力し、そのような中でこの問題についても、引き続き解決の道を模索していきたいと考えておりますのでよろしくお願いいたします。

佐山 忠（反対同盟員）

次の質問に入らせていただきます。戦争状態がいかに高くつくかということの内容ですが、空港警備費用の概算を明らかにしていただきたい。これは構造物の面、ガードマンなどの民間委託警備費用の面、警察官の出勤人数や延日数など、わかる限りで結構ですので、お答えいただきたいと思っております。

伊藤鎮樹（空港公団室長）

それでは、空港公団の関係のコンクリートフェンスとガードマンの関係についてお答えいたします。資料一六（資料編100ページ下参照）でございます。

まず、一に書いてありますように、コンクリートフェンスなどの場周柵は必ずしも警備のみを目的としているということではありませんが、場周柵の設置費用は今一四km設置してありますが、ネットフェンスなども含めて累計で約二十六億円になっております。

それから、ガードマンの空港警備費用、これは空港警備に要する費用ということで、注にも書いてありますが、公団だけに特殊な検問などだけでなく、施設管理とか防災等も一体とした委託という形になっておりますので、その合わせた数字を掲げさせていただいておりますが、空港警備費用については、一九七八（昭五十三）年度から一九九一（平三）年度までの累計で申しますと、三七五億円ということになります。うち一九九一（平三）年度分ということで内数ですが四五億円とい

うことでございます。これは実績ベースの数字という形になります。以上でございます。

中野 晟（千葉県副知事）

警察の関係での警備費用をお尋ねですが、警備費用については、特に警備費として計上されているものはありませんが、予算の中で明らかにしているものだけ申し上げますと、県の一九九二（平四）年度の当初予算によりまして、空港警備隊費として約九六億円が計上されています。なお、空港警備隊員数ですが、これは定員が一、五〇〇名というふうに定められております。以上です。

佐山 忠（反対同盟員）

私どもよくわからない面があるのですが、空港警備隊だけではなくて、全国から動員されているような場合にはどのように計上されるのでしょうか。

種岡弘明（千葉県企画部次長）

ご指摘のように空港警備隊以外の方が実際上この空港の警備に入られるということもあるわけですが、これらについては予算上どうなっているかはつきりしませんので、空港警備隊としてはつきりしているものだけでお答えさせていただいたということでございます。他のものについてはちょっと数字として調べようがないという形になっておりますので、その点ご理解いただきたいと思っております。

佐山 忠（反対同盟員）

調べようがないと言われますが、時間的にすぐに出せとかこの場で出せというふうには申し上げませんが、動員した人数とか、一般的に例えば一日動員したら一人幾らで計算するとか、そういう概念を演算していけばある程度の費用は出るのでないかと思っております。そういうことで後日、資料をいただきたいと思っております。

種岡弘明（千葉県企画部次長）

再度のお尋ねでございますのでもう一度調べてみたいとは思いますが、県の関係はこれだけだったものから、けっこう丁寧調べた結果としてはつきりしたのは空港警備隊だった、これ以外はちょっとよくわからなかったというのが現状でございます。再度のお尋ねですのもう一度当たってはみますが、そういう状況だったということも触れさせていただきたいと思っております。

河宮信郎（隅谷調査団）

この点ですが、動員の記録などは当然残っていると思うんです。やはり空港建設に関わる社会的な費用という観点から言えばこれはバカにならない費用だと思いますので、是非明らかにしていただきたいと思っております。

隅谷三喜男（隅谷調査団团长）

これは宿題です。

佐山 忠（反対同盟員）

それでは最後の質問に移らせていただきます。このところ私どももこのシンポジウムを開くために幾つかの勉強会をやったのですが、航空機の燃料が燃えたあと排ガスになって地球の成層圏で太陽熱を遮るものから、一方では地球の寒冷化につながる影響を及ぼしているというような勉強をいたしました。こういう点について、将来的にも無限に航空機需要が増えていくというような考え方はできないと思っておりますが、そのことについてお考えをお聞かせください。

高橋朋敬（運輸省課長）

まず航空機の排ガス問題について資料一七（資料編102～103ページ参照）でお示ししておりますが、どうもこれは公害対策という観点からの資料だったよ

うでございまして、ご指摘の観点とはちょっと違ったのかなと思います。いわゆる日本の航空会社はアメリカの環境庁の基準にのっとったエンジンを買っているということですので、環境的な対策としてはそのような努力をしているということになるわけでございます。排ガス対策という意味では、まず自らできるだけ排ガスを出さないように努力しなければいけないと思うわけですが、その意味では機材を大型化していくとか省エネルギー型のエンジンを開発することによって排ガスそのものを少なくしていくという努力をしていくのだろうと思います。

それから、先ほど来補助エンジン（APU）の問題が出ておりますが、空港の中において駐機中に補助エンジンを使わないようにするということについて、成田空港をはじめ他の空港でも配慮が行われておりますが、そういったことを拡大していくことだろうと思います。地球環境問題というのは、今直ちに公害問題のように人体に影響があるということではなくて、長い期間に蓄積して地球全体の環境に影響を及ぼすという問題だろうと考えておりますが、その意味では、鉄道・自動車を含めた運輸部門全体の問題として、あるいは他の産業活動も含めた全体の中で議論していかなければいけないことだと思っております。そういう意味で、航空機については、国際空港という他に代替のない交通手段という性格も持っておりますので、航空機の役割を大事に発展させるためにいろいろな対策を検討していかなければいけないというふうに認識しているところでございます。

河宮信郎（隅谷調査団）

ちょっとこの点、一般的な産業活動による環境破壊のほかに、航空機は直接成層圏に廃棄物を出すという点が非常に違うんです。つまり大陸圏に出すのと成層圏に出すのでは影響度が非常に違うという点を理解しておいていただきたいと思っております。

高橋朋敬（運輸省課長）

その点は念頭に置きながら検討を深めていきたいと思っております。

相原亮司（反対同盟員）

全部の質問を通して、こちらが聞き忘れたりしたところがあるので、質問を補足させていただきます。五について、貨物のことですが、資料一二一「空港運用状況」という年度別で、貨物の「仮陸揚」が輸出・輸入それぞれにあります。これは人にすれば乗継ぎですが、例えば外国から来て外国へ送る、それがいったん成田に降りる、またそれを積み込むという、そういうものの内訳なのでしょうか。その場合は、例えば普通の通関のようにいったん関税を通すとか、そういう手続きはするのですか。

伊藤鎮樹（空港公団室長）

ここでご説明申し上げますとまた隅谷先生にお叱りを受けちゃう、これは技術的、専門的な貨物の動きの実態をご理解いただいた上でご説明しないと、なかなかご理解いただけないだろうと思っております。後で文書で要点を整理して、資料を補足的に提出させていただきます。そこで今のご疑問についてはご説明させていただきます。と思います。

相原亮司（反対同盟員）

後で資料をいただけるということなので、ついでにお願いしたいのですが、貨物の中で、貨物専用便で運ばれてくるものと旅客便の腹の中に入れて運ばれてくるものの割合があると思っておりますが、その件についても後で資料をお願いします。

伊藤鎮樹（空港公団室長）

わかりました、努力してみます。

石井恒司（反対同盟員）

今後の計画、対策について質問したいと思っております。かなり時間も過ぎておりますので、なるべくまとまる点についてはまとめて質問したいと思っております。六点にわたっておりますが、最初のほうは何点が一緒にしますので、それでお答え願います。

- 一、成田二期工場の必要性とその理由は何か。
- 二、将来、日本の空はどうなるのか。首都圏第三空港計画との関連も含めて明らかにしたい。
- 三、首都圏空域、特にB一四などの軍事空域を見直す考えはあるか。
- 四、成田位置決定二期工場の前提的要件に変化はないのか。成田の空域、航空管制の考え方や管制技術などの前提要件に変化はあったのか、無いか。あったとしたらどのように変化したのか。

この四点について一緒をお願いします。

高橋朋敬（運輸省課長）

お答えいたします。一と二の点ですが、実は私どもとしては一緒に答えたいと思っております。資料一八と資料一九になりますが、もし時間があればこの二つの部分に分けてお答えしようと思っておりましたが、今まとめてご質問があったという理解のもとに、一と二については、資料一八と資料一九にあります「成田空港計画について」でお答えしたいと思います。もしこのお答えでは足りないという点があれば、それはご指摘いただいて、宿題でいただくようにさせていただきます。これは書きものでありますので、読ませていただきます。

成田空港計画について

一 国際空港の整備の考え方

航空機は、他の輸送手段にない高速性を有しており、これを生かすためには、空港へのアクセスを含めたトータルの所要時間を短縮することが重要です。そして、途中での乗継ぎや給油のための技術着陸をしないで直行できるほうが所要時間も短く、また、エネルギー効率上も望ましいと言えます。したがって、このような要請に応えるためには、国際空港は、航空需要が発生するそれぞれの圏域において立地されることが望ましいと言えます。特に、大都市圏では大量の国際航空需要が発生するため、他の圏域とは異なり、自らの圏域内又はその近傍に大規模な需要に対応する空港の設置が求められます。この大規模需要地の空港では、多方向に向けられた需要がまとまって発生することから、多様な国際路線が多頻度設定でき、このため我が国の拠点的国际空港として、地方圏では需要が少なくても路線が設定できないような国際航空需要についても引き受けるという役割をも負うこととなります。

仮に、大規模需要地の需要を他地域の空港で対応するとすれば、大量の旅客が新幹線や航空機での乗継ぎを余儀なくされ、高速性という航空機の持つ特性が発揮できないばかりでなく、エネルギーや資源のロスの問題になると言えます。

このような考えから、運輸省では、大量の需要が発生する首都圏、関西圏の二大都市圏において、これに比べられる空港容量を持つ拠点的国际空港として成田空港と関西国際空港の整備を推進しています。また、二大都市圏ほど大量の需要が発生しない圏域においても、名古屋、福岡等の大都市圏の空港に

ついては、できるだけ成田・大阪に準ずる路線網が形成できるよう空港整備を進め、その他の地方空港においても、それぞれの地域の実情に応じた国際化が図られるよう政策的に取り組んでおります。

二 今後の成田空港の整備の考え方

成田空港は、現在、世界各国への路線網と多頻度の便数を提供することによって、成田一極集中ともいえる我が国の一大国際航空拠点となるとともに、国際的な交流の中継基地という国際的な役割も担っています。一九九四(平一〇)年に予定される関西国際空港の供用や地方空港の国際化の進展は、今後、徐々に成田一極集中の状況の緩和に寄与すると思えます。そして、将来的には、成田空港は、首都圏を中心として東日本の国際航空需要に対応するとともに、地方空港では対応できない長距離国際線等の需要に対応して行くことになると考えます。そして、首都圏を中心とする需要が極めて膨大であり今後とも着実に増加すると見込まれることから、その空港能力を拡大することが必要となります。その場合、首都圏を中心とした需要は、今後とも、中近距離路線の需要の占める割合が半数以上を占めていくことになると見込まれます。そのためには、中近距離路線の需要の増大に対応できるB滑走路の整備が是非とも必要であり、また、それで十分対応できると思われます。そして、A滑走路とB滑走路とを路線等に依拠して運用すれば、成田空港の処理能力は、ほぼ倍増すると考えています。また、運航の定時制の確保と安全性のより一層の向上という観点から、横風用滑走路であるC滑走路も併せて整備が必要と考えております。

三 将来の国際空港の姿

成田空港は、前述のとおり、首都圏を中心として東日本の国際航空需要に対応するとともに、地方空

港では対応できない長距離国際線等の需要に対応して行くことになると考えます。また、関西国際空港は、関西圏と西日本を中心とする需要に対応するとともに、国内線・国際線間の乗継ぎ需要や国際線間の乗継ぎ需要を受け持つことが期待され、順次、全方向の路線網が形成されて行くものと考えます。

他方、今日、名古屋空港、福岡空港その他地方空港の国際線利用者は、全体で全国の一七%近くに達しています。今後も中近距離の路線を中心に路線の拡充や新たな地方空港の国際化が進み、また政策的にも空港利用需要の開拓に努めて行くものと考えております。その場合においても、地方でカバーできない需要については、拠点空港である、成田空港や関西国際空港が、今後もある程度この需要を引き受けていくものと思われれます。

四 いわゆる「首都圏第三空港」論について

首都圏は、国際のみならず国内航空需要も今後一層拡大することが見込まれます。そのため、羽田空港の沖合展開工事を進めています。その後も比較的近い将来、再び容量の限界に達することが予測されます。このことから、運輸省では、一層の空港能力の拡充を目的として首都圏空港調査を行っています。

この調査では、国内航空需要に対応する空港能力の整備が必要であるとの考えの下に、幅広く空港設置の可能性を探るといふ観点から調査を行っています。しかしながら、整備主体、立地上的課題等これから検討を深めなければならぬ問題を数多く抱えており、目的をつけるまでまだ相当の時間を要するものが現状であります。

また、横田、厚木飛行場等を活用すべきとのご意見もありますが、これらは、現在、それぞれの目的で使われているものであります。仮に一部の民航機の乗入れが実現しても、副次的な利用に止まるため、

本格的な対策にはなり得ないと考えます。更に、仮に全面的に民航機が利用することを考えても、民間空港化することについて空港の新設の場合と同様、地元のお考えとも十分調整しなければならず、相当の時間を要すると考えています。

なお、民間団体等から大規模な国際空港として様々な提案がありますが、現時点では、長期的に航空がどのように発展して行くのか、また、仮に候補地があったとしてもアクセス、建設費、整備手法、地域との関係等をどうするのか等の見通しを得ながら検討していく将来の問題と考えています。

ここでは、私どもの国際空港整備の考え方をまず述べておきます。その後、今後の成田空港整備の考え方を書いていきます。そして、将来の国際空港の姿について、これが二の「将来日本の空はどうなるのか」ということにお答えするつもりで書いていきます。国際空港と国際航空はどうなるのかというふうに理解して書いていきます。それから、首都圏第三空港計画の関係では、いわゆる「首都圏第三空港」論ということで、私どもの考えと、民間団体等で言われているところのものについての考え方を整理して書いていきます。あと説明の資料ということで、

資料一八一（資料編104ページ参照）は、大規模需要地からたくさん日本人が出国していることを示す図面。

資料一八二（資料編105ページ参照）は、成田空港が拠点的な空港としてたくさん路線を持っているということの説明の資料。

資料一八一三（資料編106ページ上参照）が、一九七八（昭五十三）年から一九九一（平三）年度までの国際航空輸送実績についての伸びなり、あるいはシェアの推移というものを書いていきます。そして、下の欄に、一九九五（平七）年度、二〇〇〇（平十二）年度の将来の予測値、東京は将来は成田空港の数字になります。

す。かつ将来のシェアをどう見ているかということも述べておきます。

資料一八一四（資料編106ページ下参照）が、「居住地別出国空港別旅客数」ということで、成田空港等の空港がどの地域の人の需要に当たっているのかということも空港別にまとめた資料です。

資料一八一五（資料編107ページ参照）、これで申し上げたいのは、下の表の中で中近距離の路線、つまり滑走路が二、五〇〇mで飛べる中近距離の路線はどのぐらいのシェアを占めているかということの説明したいわけでございます。太平洋線のハワイと東南アジア路線と、韓国・中国線、その他のグアム・サイパン線などを拾っていただきますと、過半を超えるということを読んでいただきたい、というための資料でございます。

資料一九（資料編108ページ参照）は、首都圏第三空港論の関係の資料でございます。羽田空港の沖合展開をした後、滑走路の処理能力がどのくらい増えるかということをご覧いただきたいわけですが、「第三期」のところを見ると最終的な能力が二万回でございます。まして、「第二期計画」が当面の一九九三（平五）年夏の滑走路能力ですが一八万回ということで、五万回程度の差しかない。早く容量の天井にくるといふことを申し上げたい資料でございます。

ここまですべての関係を説明してございます。次に、資料二〇一（資料編109ページ参照）、これは三の空域の問題でございます。ちょっと錯綜した図で恐縮ですが、この図で申し上げたいことは、首都圏の空域は百里、成田、羽田、横田と分かれておりますが、あと宇都宮とかございますが、それぞれの空域の中で空港にとって必要な空域処理ができるように分けられているわけです。この中で、ご指摘の軍事空域と言われるのは横田空域と百里空域でございます。

百里空域については、この空港を無くすという前提があるなら別ですが、そうでなければ必要な空域は確

保してあげなければいけないということです。したがって、民間機との関係で、使っていない時間帯の空域があればそれを活用していくという考え方のもとに調整を今後とも行っていくという考え方にしたいと思っております。

横田空域については、西行き便、ちょうど羽田から点線で韓国、中国、西日本、北九州への矢印がありますが、こういった方面に行く航空機が使っていたわけですが、一九六二（昭三十七）年からこの空域を利用する際に調整をして飛んでいたわけです。これを一九九二（平四）年六月に、空域の一部を分割して、横田から東京管制部だと思えますが、移し代えをして返還を求めているということでございます。

その概念図が資料二〇一三（資料編111ページ参照）でございます。横田空域がこの箱で示されておりまして、点線で表示された部分については羽田から西行き便に必要な空域として専用にするために横田空域から削ったものがございます。これは一九九二（平四）年六月でございます。

もとの資料二〇一に戻っていただきまして、今後、横田空域問題ということはどういう調整があり得るかということですが、基本的にはこの空域を突っ切る路線という意味では、上のほうに書いてあるように、ロシア経由ヨーロッパ便というのがございますが、この空域の一部を恒常的に使うような事態が生じた場合、調整ではなくて専用の使うという事態が生じた場合には、割譲を求めていくという考え方だと思います。

さらに一歩進めて、横田空域の返還を求めているかどうかという議論もあるわけですが、これについては地べた、飛行場の返還を抜きにして空域だけで考えた場合に、この空域の持っている性格というのは、この付近はほとんど下の高度は使えない、上の高度しか使えない。というのは山ばかりのところですから高高度の空域をどう使えるかということでございます。そういう

意味で、高い高度を管制する航空路管制の安全性とか効率の向上という観点から検討に値することだと思えますので、今後の課題とはなると思っています。しかし、それが返ってきたからといって、直ちに空域の処理能力が大幅に上がるということになるかどうかについては、必ずしもそうではないかもしれない。今後、横田空域を利用する飛行経路の様子を見ながら検討を進めていくべき課題というふうに思っております。

次に四ですが、資料二二一（資料編112ページ参照）をご覧いただきたいと思えます。マンガで大変恐縮でございます。成田空港の位置決定時に管制技術とか管制の考え方がどうであったかということをご説明する図でございます。左側に「ノンリーダー管制」と書いてありますが、成田空港の空域を考える時にはリーダー管制を前提としてませんでしたので、飛行機の管制は、各航空機を一枚の運航票（ストリップという名前の板みたいなもの）に航空機のデータを書いて、それを見ながら管制をしています。それで、航空機の位置は個々の管制官の頭の中にあります。頭の中に位置を描きながら処理しておりますので、七分から一〇分の一機の割合で処理しているということでした。そういうことを前提として空域を考えたいわけです。

その後、リーダーというものが入ってきました。そうすると、右側ですが、リーダースコープを見ながら航空管制業務ができるようになるわけですが、そうすると、頭で覚えておく部分が少なくなりますから、航空機の間隔を縮めることができるということで、マニュアル上は三〜六マイルと書いてありますが、要は分数にして示せば二分ないし三分に一機の割合で進入機の処理が可能となる。だから、よりたくさんさんの航空機を処理できるようになる。そういう効果が出てまいります。

次の、資料二二二（資料編113ページ参照）ですが、リーダーについても変遷がありまして、上の黒くて汚い図は開港（一九七八（昭五十三）年）当時の

リーダーですが、このリーダーでは航空機の位置を示す光点が表示されているだけです。黒くポチポチとあるのが航空機の機影です。ですから、どの航空機であるかを自分が頭の中で覚えていなければいけないということでした。

それが下側になって、これは現在の管制ですが、左下の「表示例」にあるように、ここに便名、速度、高度など必要なデータが全部、荷札のごとく、一つ一つの航空機の機影のところについてきます。したがって、管制官が頭で覚えている部分が非常に少なくなるということで、より能率的な管制ができるということでございます。

そういうことですので、航空機を空域で処理する能率は大変上がってはまいりましたが、ただ、空域を決定する時の一番基本的な要素である航空機をどういうふうには飛ばすか、どういう飛行経路で飛ばすかということについては、管制技術のものとは別の観点で、航空機の運動性能から決まってくるものですから、それに従って決めています。だから、こういう管制技術の変化があったとしても、能率化にはつながっても、それをもって直ちに空域の再編成につながるといことではなかった、というふうに考えているところでございます。

以上です。

石井恒司（反対同盟員）

それでは続きまして、五番目として、国内線と鉄道網との関係について、新幹線との路線競合についてどのように考えているか。お願いします。

高橋朋敬（運輸省課長）

資料二二二（資料編114ページ参照）でございます。まず基本的なものの考え方を初めに申し上げたいと思えますが、交通機関というのは、高速性とか大量性、正確性、機動性といった抽象的な言葉で申し上げます

が、そういった点でそれぞれ特性を持っているわけです。そして、各交通機関がそういった特性を生かせる形で需要の質や量に応じてそれぞれ効率的な交通サービスが提供されていくということが交通体系のものの考え方だというふうに思っております。航空と鉄道の例でみますと、航空は高速性に最も優れているわけですし、長中距離の移動とか海越え山越えを伴う移動には特性がございます。鉄道は大量性や正確性に優れますし、需要の多い中近距離の都市間を結ぶ場合や、一定規模の都市が連鎖状に所在する場合にはその長所が発揮されます。また、環境への負荷が小さい機関として鉄道は見直されているということもございます。

最近、時間価値が非常に高くなってきておりまして、遠距離の移動については、両者の高速性に対するニーズが極めて高くなっているということが言えます。

そこで、「距離帯別輸送機関分担率」をご覧いただきますと、概ね五〇kmを越えると全体として鉄道よりも航空が選考されるということがございます。

また、下のグラフのように、東京を中心とした新幹線と航空の関係で見ると、広島までは新幹線、福岡に至ると航空の利用率が高まってくるということで、これは所要時間との関係であろうかと思えます。

そこで、ご質問の新幹線があるような区域の路線のことですが、需要量が比較的多い所ですから高速性に対するニーズが強い一方、使いやすさを求めるニーズもありまして、多様なニーズが出てきます。そのためにも利用者のニーズに応える形で航空と新幹線の両方のサービスを提供するというところが多くなっているわけですが、つまり路線が競合するごときありますが、多様なニーズに応えるべく輸送サービスが提供されているということでございます。一方、東京―仙台間とか東京―新潟間のように、新幹線が開通すると両者が新幹線を選考したことから路線が無くなるということもありません。そういう意味で、特性を発揮させるということが大事ですが、しかし、効率的に輸送させること

が望ましいという観点から交通体系を考えているというのが私どもの考えでございます。以上です。

石井恒司（反対同盟員）

それでは最後の点ですが、六番として、石油エネルギー事情の見通しに立っての、航空の将来像をどのように考えておられますか。

高橋朋敬（運輸省課長）

資料は二二二と二二二二でご説明申し上げます。資料二二二一（資料編115ページ参照）は石油連盟が出している資料で、「オイル・アンド・ガス ジャーナル」という世界的にこういった情報を出しているところのものをもとにして作られたものでございます。左下の表がありますが、原油の確認埋蔵量の推移というところで右下に今後の可採年数に「四十五年」という数字がございます。これをもって「石油が四十五年で無くなるのではないか」という議論が出てくるわけですが、右下に「確認埋蔵量」という注がありまして、ここに読み方が書いてあります。油層内に存在する油の総量（原始埋蔵量）のうち技術的、経済的に生産可能なものを「可採埋蔵量」といい、通常「原始埋蔵量」の二〜三割程度と言われているそうです。この可採埋蔵量のうち最も安定度が高いものを「確認埋蔵量」と言っているようで、可採年数とは、ある年の年末の確認埋蔵量をその年の生産量で割った数字ということでございます。それで、今後、石油探査や掘削、回収技術の進歩や新油田の発見などがあり、例えば「可採年数四十五年」と言われても、その年数で石油が掘り尽くされるということではない、というふうに書いてございます。この表はそのように読むということでございます。

その意味で、石油の可採年数との関係でいうならば、なかなか「いつまでに無くなる」ということは言いにくいわけですが、石油が有限であることは事実でございます。

います。今日、社会が石油エネルギーに大きく依存しているわけですので、政府を挙げて省エネルギー政策を推進しておりますし、代替エネルギーの開発も進めますし、国際的にもそういう取り組みがされているわけでございます。

で、いずれにしても、運輸部門という意味ではエネルギー消費の二三割を占めます。この省エネルギー対策という意味では、運輸部門のエネルギー消費の八五割が自動車でございます。したがって、自動車の省エネ技術の開発導入が大事ですし、代替エネルギー化を進める必要があるわけですが、併せてマイカーを減らして公共輸送機関の整備や利用促進に力を入れるということが省エネルギーになるといふふうに思っております。

航空のエネルギー消費は運輸部門の三割でございます。これについては、機材の大型化等によってエネルギー効率もだいぶ上昇しております。航空というのは国際交通に代替性がない交通分野を担当しておりますので、長期的にその役割が果たしていけるように大事に発展させていきたいと思っております。

それで、資料二二二二（資料編116ページ参照）ですが、この資料では何が言いたいかだけ一言申し上げます。これは一九八一（昭五十五）年から十年間にエネルギー原単位が各輸送機関別にどう変わったかということですが、航空は航空なりにエネルギー原単位を下げてきています。平均で〇・九三になってますが、航空は〇・七四ということでエネルギー原単位そのものは下げてきている。これは大型化が寄与して減っております。その意味で省エネルギー政策について積極的に努力しているということの表でございます。以上です。

島 寛征（反対同盟員）

関連している質問ですが、今日突然ですから後日お答えいただきたいのですが、水の問題です。今まで空

のことが多かったのですが、地下のことを何っておきたいのですが、仮に二期工事ができた場合に、ご存じのように成田空港は北総台地の一番東側にあるわけです。一期工事のほうは台地の中央部に向かっていますが、二期の問題はあまり気がつかなかったのですが、二期工事ができると二期工事の東側、北総台地が終っていくわけですね。その場合に、例えば二期工事ができた時にその周辺地域の水系の変化、例えば水脈、水量、水質等の水の問題がどのように変化していくのかという、地面の下の問題についてご検討されたことがあるのかどうか、後ほどご回答いただければ助かります。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

これは公団のほうの主眼問題でしょうか、この次にでもちゃんと用意してきてください。

では、本日は、大変長い間このシンポジウムにご参加いただきまして、両方の当事者に対してもお礼を申し上げ、会場の皆さんにもお礼を申し上げて、これをもって本日のシンポジウムを終ることにいたしましたと思っております。

— 以上 —