

第十四回 成田空港問題シンポジウム

一九九三(平成五)年四月二十七日(火)

芝山町「芝山文化センター」

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

おはようございます。ただ今から第十四回のシンポジウムを開きたいと思えます。

シンポジウムも十四回を重ねまして、何とかシンポジウムの目標あるいはその結論に向かって前進しつつあるのではないかと思うのであります。今日は、前回の航空行政批判についての同盟側の意見に運輸省のほうで答えていただくことからスタートして、その後の進行をしたいと思います。

スケジュールですが、先ほど申しましたように、まず運輸省から前回に対する回答なり説明というところから出発をいたしまして、質疑等々があると思えますが、今日どのように進行するか今から必ずしも予測できないところはございますが、休憩などを挟みながら午後三時に終了を一応の予定としております。

それでは早速、中身に入りたいと思えます。まず運輸省のほうから。

高橋朋敬（運輸省課長）

前回のシンポジウムでご説明した際に、同盟のほうから質問がございまして、次回、資料でご説明申し上げるとなっておりますので、それについてご説明申し上げたいと思えます。

資料を用意してございます。「第十四回成田空港問題シンポジウム関係資料」というのがございます。運輸省、空港公団と書いてございまして、これでご説明申し上げたいと思えます。中身が運輸省と公団に分かれておりますので、適宜分担して行います。

まず初めに「成田空港の運用時間について」というのがございます。ご質問の趣旨は「初めから二十四時間運用の空港として考えていたのか」ということに関してございまして。

当時のことについてすぐ説明できなかったもので、ここで文章でご説明申し上げます。

成田空港は、当初計画においても現在の考えと同じ

ように、国際空港として二十四時間運用可能な能力を持つ空港として整備するというふうにご考えていたと思えます。ただし、実際の運航ダイヤの設定にあたりましては、当時の羽田空港における実態がございまして、それに照らして検討を行っていったと思っております。そういったしますと、当時、深夜便はそう多くなかったわけでございますので、深夜便についてはごく少数にとどまるものと想定していたのではないかと思っております。

現在の成田空港の実際の運航ダイヤの設定時間につきましては、夜間に離発着する航空機の騒音対策の観点から、千葉県や地元市町村からのご要望を踏まえまして、救難とか航空機に異常が発生したといったような緊急時を除きまして、午後十一時から午前六時までの間はダイヤの設定は行わないという運用になっております。

次に、「航空機材の変遷」という資料（資料編117ページ参照）がございまして。この前のシンポジウムで私どもが同じような資料を出しましたが、国際線仕様ではなくて国内線仕様の航空機材の変遷を資料としてお出ししておりましたのを、国際線仕様の座席数に直して資料として出したものでございます。

ここで一言だけご説明申し上げますが、初めに※がございまして、横に点々と印があつて「・」があつて航空機の型式が書いてあるというふうになっております。この※は、下に注がございまして、型式証明取得年で、これは、航空機が大量生産されますが、そのモデルとなる航空機について安全性が確認された、こういうつくり方で航空機をつくつてよろしいという型式証明が出されるわけですが、それが取得された年です。この型式証明が取得された以降は注文に応じて航空機が生産され、まさに導入されるということでございまして。したがって、点々の先に「・」があつて型式が書いてございまして、実際にその航空機が導入された時点を示すものでございます。資料二二二（資料

編118ページ参照）は、それを少し具体的な数字で示したものでございます。説明は省略させていただきます。資料三については公団のほうからご説明申し上げます。

伊藤鎮樹（空港公団室長）

それでは公団から、騒音コンター作成についての前回に対する補足的な資料を用意いたしておりますので、ご説明申し上げます。

前回、騒音コンター作成の基礎的な条件についてお示ししたわけでございますが、その条件をどのような形で騒音コンター作成に至っていくのかというフロー図を資料三一（資料編119ページ参照）という形で用意させていただいてございます。一九七八（昭五十三）年作成のコンターでございますと、年間発着回数の予測が一九万一、〇〇〇回でございますが、これを一日当たりの便数をもとにして出しまして、目的別とか横風とかいろいろの要素から一日当たりの便数をA滑走路、B滑走路、C滑走路に振り分けるという作業を行います。そしてダイヤを想定して、いわゆる回数 N_1 、 N_2 、 N_3 といういわゆるウエイトを付けた回数を出していくわけでございます。そして具体的にコンターを作成いたします場合には、例えばB滑走路のコンターということになりますと、B滑走路から飛び立つ飛行機の騒音とA滑走路から飛び立つ飛行機の騒音で聞こえてくるもの、それからC滑走路の騒音で聞こえてくるもの、こういうものもすべて足し合わせましてコンターを作成するというところでございます。現在のB、C滑走路の第一種区域指定告示の基礎となったそのコンターの作成についても、ほぼ同じような形で行つてございます。

次に、資料三一（資料編120ページ参照）がございまして。これは、前回、騒音レベルの計算の考え方について、ここは主として谷間地域の問題についてご説明したわけですが、対数とか指数とかそういうものの

算式の問題がございますので、補足的に表にいたしたものでございます。

一に書いてございますのは、A dBといういわゆる音の大きさの計算でございます。dBというのは常用対数によって計算されておりました、簡単に言いますと、A dBと申しますのは、その横に「dB」を添えますように、A というのは $10 \log 10^A$ と理解することが出来るわけでございます。したがって、A dBの音とB dBの音が同時に聞こえた場合の騒音をdBで表示いたしますと、まず音のエネルギーとしては $10^A + 10^B$ 、これを常用対数で指数表示して、それに10をかけたものが、A dBとB dBの音が同時に聞こえた場合の騒音ということになるわけでございます。

二でございますが、仮に、B滑走路から飛び立つ航空機の騒音を①の地点で80 dBとして、同時にそのときにA滑走路から飛び立つ飛行機の60 dBの音が聞こえた場合という一つの想定、それから谷間地域の一つの想定として②、A滑走路から飛び立つ航空機とB滑走路から飛び立つ航空機の音それぞれ70 dBの音が同時に聞こえた場合、こういう場合には、140 dBの音として聞こえるのではなくて、ここにございますようなこのような計算で指数表示してまいりますと、①の地点の騒音レベルは80 dBの音と60 dBの音が同時に聞こえた場合80・04 dBという音として聞こえるということになるわけでございます。それから②の地点の騒音レベルとしては、70 dBの二つの音が同時に聞こえたとしますと、140 dBの音としてではなくて73 dBの音として聞こえることになっております。

これは、騒音エネルギーを指数表示で表わすことによつてこういうことになるわけでございます。五番目でございますが、ここにWECPNLとの関係を算式として表わしてございます。WECPNLの計算式は、五にありまして「 $10 \log N - 27$ 」となっております。実際には時間帯による加重計算が加わるようになりますが、考え方は同じであります。

で、簡略して説明させていただきますと、この式を分解して整理しますと、最終的にはすべての騒音のエネルギーの合計式になるわけでございます。つまり、二つの音が同時に聞こえても、別々に聞こえても、WECPNLで計算していく場合には最終的には同じような値になってくるということになってございます。そして最後に参考として掲示してございますが、仮にこのような仮定の中で計算した場合に、A滑走路からの音だけをとって二〇〇回の音が出る、B滑走路の音からも二〇〇回の音が出るという場合に、①の地点、②の地点での一つの仮のわかりやすい形でのWECPNLの計算をしてみますとこの表のようになります。二つを合算した場合のWECPNLはここに書いてあるようになるわけでございます。したがって、二つの音が合わさった場合に二倍になって数値が動くということではないという騒音レベルの考え方をご理解いただきたいと思います。

高橋朋敬（運輸省課長）

次に資料四（資料編121ページ参照）でございますが、成田空港の外国人客がどういふところを利用してどういふ目的地に行くのかというご質問であったわけですが、私どもに「成田空港の外国人出国者の日本における訪問先」という資料がございます。これは運輸省航空局のほうで調べている調査で、二年おきに実施しておりますが、このデータで説明したいと思っております。

左の表は、成田空港出国外国人の日本国内訪問地構成比でございます。成田空港から出てくる外国人がどういふ日本国内の地域を訪問したのかということでございます。一九八九（平）年をご覧いただきますと、東京、横浜、富士山、京都、大阪、成田もございまして、そういうところを多く訪問しているということでございます。

右の表は、成田から出る外国人が最終訪問地としたところはどこかという調査でございますが、東京が七％くらいございますが、あとは少し数が少ないですが散らばっているということでございます。この中で比較的数字が多いのは成田と横浜になるわけでございます。以上でございます。

伊藤鎮樹（空港公園室長）

続きまして資料五（資料編122ページ参照）でございますが、仮陸揚貨物について前回ご質問がございました。質問は、仮陸揚貨物が通関されるのかどうかということが一番大きなポイントだったと思っておりますが、まずこの表の下側ですが、航空機が成田空港に到着して貨物を降ろしますと、大部分は輸入貨物という形で税関を通って各地に運ばれていく形になるわけですが、一部の貨物は仮陸揚貨物ということで、輸入共同上屋から輸出共同上屋に参りまして、そして成田空港から出発する輸出貨物と同じように出発航空機に搭載されるものがございます。すなわち、仮陸揚貨物についてはこういう形で通関を経ずにまた目的地に積みかえられていくものでございます。

このほかに、実態といたしましては、この上屋を経由せず航空機から航空機に直接積みかえるというケースもございますが、これは統計上把握しておりませんので、仮陸揚貨物の数字からは省いてございます。

合わせて、資料五（資料編123ページ上参照）でございますが、通過客や仮陸揚の比率を資料として付けてございます。次のグラフ（資料編123ページ下参照）を見ていただきたいのですが、太い線が貨物の仮陸揚の比率で、細い線が通過客の比率でございます。このグラフを見るとおわかりいただけますように、おおむね一九八六（昭六十一）年を境として、成田空港の場合、通過客や仮陸揚の比率が減っております。つまり、成田空港を利用する旅客、貨物ともに、成田空港が最終目的地である、そういう利用というふうには、だ

んだん一九八六(昭六十二)年以降なってきたというところがこの表から見てとれるということだと思っております。

資料六(資料編124ページ上参照)でございますが、これは先般ご質問がございました航空機のペリー便とフレター便の航空貨物の取扱いの比率でございます。ペリー便と申しますのは、旅客便を利用した貨物輸送でございます。フレター便というのは貨物専用便ということでございます。これの東京地区シェアは、大体半々で、フレター便のほうが少し多いということでございます。そしてどちらかといいますと、景気がいい時にはフレター便の比率が多くなるといのが貨物の一般的な特徴でございますが、おおむね半々という数字になってございます。

資料七(資料編124ページ下参照)でございます。これは、先般、地下水の問題についてご質問がございました。この状況について少し説明させていただきます。まず上のほうの模式図ですが、これが空港建設前の北総地域、特に空港建設予定地のあたりの地形でございます。標高四〇mくらいの台地と標高二五mくらいの谷地田部、これが折りなす形でこの地形が形成されております。その地層でございますが、関東ローム層が標高四〇mから四〇五mにわたってございます。そしてその下に、標高二五mくらいまでの谷地田部にわたりまして成田砂層という層がございます。その下に砂泥互層あるいは粘性土層という層がございます。そしてまた標高〇mよりちょっと上あたりから砂層があるというのが、大体この地層であろうかと思っております。

地下水がこの層の中のどこに滞留しているかということですが、一番大きな北総台地全体の水脈となるような地下層は、標高〇m付近の砂層あたりに滞留しているということでございます。この図で申しますと三角に下に横に線が入っている形になっておりますが、

これは滞水層を示したものでございます。部分的な滞水層としては、この砂層より上部の成田砂層にも滞留しているという形ですが、これはどちらかという北総台地全体とのつながりというよりは、局所的な形で滞水層ということになるかと思っております。

それから空港建設後これがどうなるかという地層の概念図を下のほうにお示ししております。成田空港は大体標高四〇mのところを平坦化するという形で空港建設を行っております。したがって、先ほどの谷地田部を埋め立てるとい形で標高四〇mに揃えるという平坦化になっているわけでございます。そして空港の構造物ですが、ターミナルビル等の建築物の基礎杭とかそういうものは別といたしますと、大部分は関東ローム層という四〇五mの層をいじるとい形で済む工事が多くございます。そういう意味で申しますと、この成田砂層そのものを大きく変えるような構造物は特にそれほどいたしておりません。しかしながら、空港が建設された後は滑走路等で舗装面が増えますので、地下水の浸透という点では影響があると思っております。

ただ、その影響は成田砂層への地下水の浸透の影響ということになるのではないかと思っております。北総台地全体に占める成田空港の面積から見ただけでは、一番下の砂層の地下水に大きな影響が及ぶような形のものではないと思っております。空港関係の施設は地下水は利用しておりません、すべて水道水を利用しておりますので、こういう意味でも地下水への影響は私どもできるだけ少なくなるような、そういうことで考えている、そういうことではないかと思っております。

次に、ご質問にはなかったのですが、雨水の処理について資料を付けてございます。七一(資料編125ページ参照)でございます。ここに付けている資料は、空港用地内の流域が空港建設前にはどうい形で水系が分かれていたかという表でございます。簡単に

申し上げますと、空港の北側は根木名川水系、空港の南側は高谷川水系、そして天神峰から東峰が尾羽根川流域、こういう三つの流域に分かれる。成田空港のところはちょうどその分水嶺というあたりであったわけでございます。そして空港建設後は、空港の雨水等につきましては根木名川の改修をして根木名川のほうへ全部流すということに関係者協議の中でなりました、現在そういう形で雨水の処理がなされているところでございます。以上でございます。

今泉由弘(千葉県次長)

それでは、県の空港警備費用は概数でどの程度かというご質問でございましたので、お答えをいたします。警備費用につきましては、前回も申し上げましたとおり、特に警備費として計上されているものはありません。予算の中で明らかにしているもののみを申し上げますと、一九七九(昭五十四)年度から一九九二(平成四)年度までの空港警備隊費の累計はおよそ九七億円でございます。なお、このうち一九九二(平成四)年度分につきましては約九六億円ということになっております。以上でございます。

隅谷三喜男(隅谷調査団団長)

以上で説明は終了ですね。これは、前回の質問に残された回答、あるいはそれに対して多少の付加的な説明がなされたわけですが。

同盟のほうは、特にこの点については質問はないですね。

石毛博道(反対同盟事務局長)

今伺ったばかりで検討する余地がありませんので、もし検討してあれば後日ということをお願いいたします。

隅谷三喜男(隅谷調査団団長)

公団のほうで出された資料三の特に二(資料編12

0ページ参照)ですが、ここで「品」とかそういうのが出てまいりますと、これは少々私なども戸惑う点でありますが、要するにこういう計算式は騒音についての一般的に承認されている計算方式と、こういうふうに理解していいですね。

伊藤鎮樹 (空港公団室長)

はい。まずdBにつきましては、基本的にそういうふうな指数表示することが一般的に承認されておりますといえますが、世界的なそういう基準だと思っております。それからWECPNLにつきましては、これはICAOという国際機関によりこういう方式が承認され、日本の環境基準等も航空機騒音防止法による騒音対策もすべてこの計算式でやっているといることでございます。

河宮信郎 (隅谷調査団)

その点について、70dBが両方から聞こえてきても実際にはこの式で計算すればdBしか増えないというのは、数式上は全くそのとおりだけれども、そこに生活している人の迷惑感というか実感がdBしか上がらないということがよく表現されたかどうかということとはちょっと違うことだということは留意しておくべきだと思います。

伊藤鎮樹 (空港公団室長)

その点につきましては、そういうことで私どもも地方公共団体とも相談しながら、音の絶対量としての、そういう観点からのうるささとは別のこととして、わずらわしさという問題については地元公共団体のご協力をいただきながらやはり対策を講じているということをご説明申し上げておまして、その考え方を表の形で補足させていただいたというふうにご理解いただければありがたいと思います。

隅谷三喜男 (隅谷調査団団長)

それでは、運輸省と公団から前回の引き続きの説明は以上で一応終わることにいたしまして、次に同盟のほうから前回以来の航空行政批判の続きをお願いします。

石毛博道 (反対同盟事務局長)

皆さん、どうもご苦勞さまです。本日は議論の最終回となりますので、前回の質疑を踏まえて、これから航空行政批判及び成田二期工事不要論を展開したいと思います。

なお、文章が長文ですので、朗読を私と木内、龍崎、石井と分担させていただきます。

では最初に、私から読み上げていきたいと思えます。

**航空行政批判および
成田二期工事不要論**

プロローグ一

「大きな飛行場」と空港との落差

第八回シンポジウムで、運輸省は新空港の位置決定にあたって、地元の農業や地域社会のことは考慮しなかったと認めました。『富里の時はもっぱら空港サイドの設計・計画要件で候補地を比較検討した。成田の場合には富里と同じことだった』と。

一九六三(昭三十八)年八月二十日に運輸大臣から「新東京国際空港の候補地及びその規模」について諮問された航空審議会は、わずか四カ月足らずで富里村付近を最適地とした答申を出しました。実質的な検討討議の場である小委員会が開かれたのはたった四回でした。その中で検討された事項は資料一(資料編126ページ参照)にあるとおりです。地形・地質・気象条件など、自然に対する検討も、運輸省のいうように「空港をつくるのに適しているかどうか」だけでした。そこに、いかなる自然と人間の社会があるのか、新空港

は既存の社会にいかなる影響を与え、いかなる変化をもたらすのかなどの考慮は、全くといっていいほどされていませんでした。

ちなみに、関西新空港の航空審議会は、位置決定に至るまで三十二回の航空部会を開き、約三年の討議を行ってあります。騒音・大気汚染・海洋や水産業におよぼす影響ばかりでなく、周辺地域計画や開発効果なども綿密に検討されています。

次に、資料四(資料編127ページ参照)の日本航空広報部編集の『航空実用辞典』の「空港の概念」には、「空港の存在意義は時代とともに変化した」という言葉が始まり、以下のように書いてあります。「航空創始のころは、飛行場は航空機発着の機能さえあればよかったです。そのため人里離れた地価の安い原野が選ばれた。それが航空機の発達とともに、空の交通と運輸の比重が増して、その発着場は海港と同様の機能を要求されるようになり、空港といわれるようになった。今日の陸上・海上・空中における人の流れ、物の流れの体系を総合的に見れば、それぞれの結節点に介在するのが鉄道駅、海港、空港である。この中で空港は、航空運送体系と陸上運送体系とを交換するターミナルの機能を果たす施設の総合体と定義付けることができよう」とあります。

海港には、船の入る湾や埠頭と陸揚げ(積み込み)施設や港までの道路があるだけではありません。港で働く人々が住む場所、港から運ばれる物の加工施設や通商地、他国の人々の宿泊施設や異なった文化との交流場所など、様々な要素によって成り立っています。港には地域社会が不可欠です。逆に地域社会は港を持つことで、新たな地域社会へと変貌していくのです。現在の横浜や神戸から昔の小さな農漁村の姿を想像することはできないでしょう。空港も海港と同様の機能を要求されており、地域社会の存在は不可欠なはずで、その地域社会のことを全くといっていいほど考慮しなかった成田空港は、その計画の時から、空港では

なく「大きな飛行場」にすぎなかったのではないのでしょうか。

プロローグ二

航空審答申秘話

成田空港の必要性や公共性を語るときに、運輸省や公団が決まって持ち出してくるのが、一九六三(昭三十八)年十二月の航空審答申でした。成田位置決定は富里と「条件が同じ」ということで、新たに航空審議会で検討されることもなく決められたわけですから、位置付け等はこれと同じだというわけです。

では、この答申はどのようにして生まれたのでしょうか。

運輸省が航空局を中心に、羽田のほかにもう一つ新空港をつくる計画を立て始めたのは、昭和三十年代後半のことです。一九六〇(昭三十五年)八月から航空局監理部長を務め、一九六三(昭三十八)年六月から航空局長になった栃内一彦氏は、新空港建設を率先して提唱して推進したのは、当時の飛行場課長(のちに飛行場部長)の丸居幹一氏であったと、次のように述べています。

『栃内 それで僕は成田空港の問題で一番というのも語弊があるけれども、非常に先を見て思いをめぐらしていたのは丸居君だと思えます。』

栗本

飛行場部長。

今の飛行場部長の丸居幹一君だと思う。彼は、私が監理部長であり、今井さんが局長時代に飛行場課長で来たのです。彼はいろいろな特徴のある人物ですけれども、彼が、僕にこういう進言をしたのです。

「監理部長、やっぱり第二空港をつくらにゃいけまへんな」と。彼は関西の人だからそういうふうに言われた。それは私もそうだと思う。一歩先に私がそうだとすることをしみじみ思ったのは、一九六二(昭三十七)年

の秋に羽田に何かで行って、秋山さんのビルの上でビールを飲んでいたことがある。相手はこの間まで港湾局長をやっていた宮崎茂一という港湾局長がいるのですよ。

彼は当時は港湾局の課長だったのだけれども、僕は監理部長で、何の時だったか忘れたけれどもビールを飲んでた。だれ言うともなく、この付近を埋め立てて滑走路をつくらなければいけませんということになった。というのは、要するに当時Cランの工事をやっていたからCランはできるけれども、もう一本つくらなければいけませんという話をしていた。埋め立ては大したことはありませんまいというようなことを極めて気軽に話をしていた。私もやっぱり手取り早いのはCランに並行したいわばDランというものをつくる必要があるのじゃないか、そういうことを考えていた。

そしたら、その後ですが、丸居君が「いや、Dランという考えはいけまへん」と言う。大体そんなそばへつくってもだめだ、じゃ、どうするかというので、浦安あたりはどうかという話を二人でした。浦安は都市計画からいったら緑地帯みたいになってるので、飛行場みたいなものをつくってもいいというようになってきた。そうしているうちに「羽田がいっぱいになりますな、それで第二空港が必要なんです」というのが丸居君の議論です。

丸居君の議論はそうですけれども、羽田がいっぱいになるから第二空港をつくらなければいかぬというのが普通の考え、筋道なんだけれども、これではなかなか予算が取れないでしょう。やっぱり予算を取るためには少しはつたりをやらにゃいかぬ。これが前の日米

航空協定のはつたりとやや似た発想なんですけれども、とにかく国際線ということではないと皆が納得せぬ。「国際線なんていうものは微々たるものじゃないか、丸居君」と言っていた。「比率からいえば国内線に比べれば問題でないけれども国際線で打ち出さなきゃいかぬということ、それからSSTというのができるらしい、SSTというものができたらもう羽田では離発着できないのだということにせにゃいませぬ」と、こう言うわけなんです。大体SSTが羽田に離発着できるかどうか、SSTというものはできていないので実はよくわからないのだけれども、ともかく羽田がいっぱいだからではだめなんで、SST用に飛行場をつくらにゃだめだということに打ち出しましょうというのが丸居構想だったのですよ。

私も全くそうだとするので今井さんあたりに進言して、そして各省連絡会というのを一度やっただすな。やっただけれども、なかなか皆がわあわあ言わない。そういうことは必要かもしれないなあということではわかるけれども、当時羽田で必ずしも、そうホールディングを食うわけではなかったから、なかなかピンとこない。そうしているうちに、やっぱり新しいことを考える人が多いものだからやかましくなってきました。』

『航空局五十年の歩み』の「再興期追録」という回想記より。

以上のとおり、丸居飛行場課長の「はつたり」から生まれたのが新空港構想です。「羽田がいっぱいだから第二空港を」というのが「普通の考え、筋道なんだけれども、これではなかなか予算が取れない」。だから「SSTが羽田に離発着できるかどうか、SSTというのはできていないので実はよくわからないのだけれども」、

航空審議会討議資料 新東京国際空港運行情況推定
(昭和38年9月13日 運輸省航空局提出)

1. 旅客数の推定

年	旅客数 航空旅客数	現東京国際空港		新 空 港		
		国際線	国内線	国際線	国内線	合 計
昭和46	万人 1,780	0	万人 910	万人 410	万人 460	万人 870
47	2,100	0	1,050	480	570	1,050
48	2,420	0	〃	550	820	1,370
49	2,730	0	〃	620	1,060	1,680
50	3,000	0	〃	690	1,260	1,950
51	3,280	0	〃	760	1,470	2,230
52	3,590	0	〃	830	1,710	2,540
53	3,900	0	〃	900	1,950	2,850
54	4,200	0	〃	980	2,180	3,160
55	4,600	0	〃	1,060	2,490	3,550
56	5,000	0	〃	1,160	2,790	3,950

注1：昭和46年以後の国際線は全部新空港へ移すものとした。
2：昭和46年以後の国内線は1/3を新空港へ移し、現東京国際空港が能力の限界に達した後、即ち昭和47年以後は超過分を全部新空港へ移すこととした。

2. 発着回数の推定

年	発着回数	現東京国際空港		新 空 港			合計 発着回数	
		国際線 旅客数	同 発着回数	国際線 旅客数	同 発着回数	国内線 旅客数		
昭和46	万人 910	万人 910	万回 15.2	万人 410	万回 4.6	万人 460	万回 7.7	万回 12.3
47	1,050	1,050	17.5	480	5.3	570	9.5	14.8
48	〃	〃	〃	550	6.1	820	13.7	19.8
49	〃	〃	〃	620	6.9	1,060	17.7	24.6
50	〃	〃	〃	690	7.7	1,260	21.0	28.7
51	〃	〃	〃	760	8.5	1,470	24.5	33.0
52	〃	〃	〃	830	9.2	1,710	28.5	37.7
53	〃	〃	〃	900	10.0	1,950	32.5	42.5
54	〃	〃	〃	980	10.9	2,180	36.4	47.3
55	〃	〃	〃	1,060	11.8	2,490	41.5	53.3
56	〃	〃	〃	1,160	12.9	2,790	46.5	59.4

注1：国際線は1機当たり90人、国内線は60人として計算した。
2：新空港における航空機発着能力の限界は48.2万回である。

反対同盟提出資料

資料五(上・表参照)を開いていただきたいと思
ます。そこには、一九六三(昭三十八)年九月二十六日
の第二回小委員会に提出されたものですが、それには
東京地区航空旅客数は一九七二(昭四十七)年で一、七
八〇万人(うち羽田は国内線のみ九一〇万人、新空港
は国際線四一〇万人、国内線四六〇万人の計八七〇万
人)、一九八〇(昭五十五年)年には四、六〇〇万人(うち
羽田は一九七二(昭四十七)年以降限界値一、〇五〇万

「SSTというものができたら羽田ではもう離発着でき
ないということにせにやいませぬ」ということで、
国際線の第二空港が構想されたというのです。
そもそも一つの空港がいいか、二つの空港がいいか
ということに絶対的な基準はありません。単一空港で
も、アメリカ・シカゴのオヘア空港のように年間発着
回数七八万、〇〇〇回、旅客数五、九九三万人という
例もあります(一九九〇(平二)年ICAO II 国際民間
航空機関統計)。しかし、航空審答申や前回シンポジウ
ムで示された「産業計画会議の勧告に対する運輸省の
見解」を見ると、単一空港ではなく、何がなんでも国
際線第二空港をとという姿勢に貫かれています。その源
がどこにあったかを栃内局長の回想が明らかにしてい
るのです。
一九六三(昭三十八)年六月、運輸省航空局は「新東
京国際空港」と題するパンフレット(表紙が青色なの
で「青本」と呼ばれていた)を作成し、第二空港建設
に向けて各省庁への根回しを開始しました。この「青
本」作成の推進者は丸居幹一飛行場課長です。その半
年後、諮問から四カ月足らずで航空審答申が出たので
すが、その早業を可能にしたのは、審議会の事務局長
が丸居飛行場課長で、答申原案を書いたのも丸居氏、
その元は「青本」にあったという裏のからくりでした。
そして最初の「ハッター」どおり、どうしても羽田と
は別に国際線の第二空港が必要という答申を出すため
にか、航空審では極めて過大な航空需要予測が立てら
れていました。

人、新空港は国際線一、一六〇万人、国内線二、七九〇万人の計三、五五〇万人」と予測されていました。しかし、実際の旅客は一九七一（昭四十六）年羽田空港で国際線二七九万人、国内線八二八万人の合計一、一〇七万人。成田開港後の一九八〇（昭五十五）年には、羽田二、〇八一万人、成田八二〇万人の合計二、九〇一万人、実に推定予測の三分の二だったのです。

発着回数項目を見れば、数字の開きはさらに大きくなります。発着回数は、一九七一（昭四十六）年には羽田で一五二、〇〇〇回、新空港で二二三、〇〇〇回の合計二七五、〇〇〇回、一九八〇（昭五十五年）には羽田一七五、〇〇〇回、新空港五三三、〇〇〇回の合計七〇八、〇〇〇回と推定されています。実際は一九七一（昭四十六）年、羽田で一七〇、〇〇〇回、一九八〇（昭五十五年）年に羽田で一四二、〇〇〇回、成田で六五、〇〇〇回の合計二〇七、〇〇〇回、推定予測の三割にすぎませんでした。

なぜこうした開きが出たかといえば、国際線は一機当たり九〇人、国内線は六〇人として計算されたからです。実際には、ジャンボ機に代表される大型旅客機が増え、一機当たりの旅客数が増えたことが、こうした大幅な誤差として現れたわけです。運輸省及び航空審は運航量だけでなく、大型機の出現と普及という機種についての予測も完全に間違っていたということ、この数字は表しています。とりあえずそのことは置くとしても、資料欄外にあるように、新空港が四八万二、〇〇〇回の発着も可能とするものとして構想されていたことは覚えておかねばなりません。

暗転 成田へ不時着

航空審は「相当長期にわたる見通しのもとに、この際思い切った大空港を首都付近に早急に建設」すべきと謳い、「この際中途半端な空港をつくることはかえって将来に禍根を残すことになるので、可能なかぎり能力の大きい空港にすることを基本的態度」としました。

そのために、空港の規模は「滑走路五本、敷地面積二、三〇〇ha程度を必要」とされました。そして、羽田存続と米軍空域を動かぬ前提とした空域問題を最優先し、富里村付近を最適地と答申したのです。しかし、地元の高い反対にあい、政府は二年半後、今度は用地問題を最優先基準として、滑走路三本、敷地面積一、〇六五haで、成田市三里塚に位置を定めたのです。

規模が半減したことで、新空港の能力は減少しました、発着回数は二期工事ができても一八万〜二二万回となりました。国際線国内線混合空港だったものが国際線専用となり、羽田の限界を超える国内線は受け入れられなくなりました。その結果、羽田も拡張を余儀なくされ、二年後には今の二七万五、〇〇〇回から二三十万回に増える予定です。しかし、その羽田と成田を合わせても、処理能力は年間四一萬回から四五萬回です。

第六次空港整備計画によれば、二〇〇五（平十七）年以降は、新たに国内線用の首都圏第三空港が必要とされ、その候補地調査が開始されているのは、ご存じのとおりです。

第八回シンポジウムで私たちは、「規模や能力が半分以下になったのだから、成田空港の新東京国際空港としての位置付けは富里案の時と変わったのではないかと質問しました。しかし、運輸省は「能力が減少しても、将来の長期的な需要に比べるという空港の性質は変わらない」と答えたのです。だから、位置や規模の変更に際しても、再度の航空審は開かなかったのだと。航空審答申に謳われた理念や位置付けは、そのまま成田にもあてはまるという態度を変えてはいません。

しかし、いかに大きなシャッポをかぶせても、体や中身が小さいのはごまかしがありません。実際に開港され、時が過ぎてみれば、成田空港の実態、現実的能力は否応なく見えてくるのです。

「成田空港の現実的能力」と「新東京国際空港としてあるべき姿」、さらに運輸省が予想もしなかった「地域社会との対応」。この三つの要素が足を引っ張り

あい、また解きほぐしがたい糸のように複雑に絡みあうことで、成田空港の悲劇的事態が生じてきたといってもいいのです。

では、成田空港の現状はどうなっているのでしょうか。運輸省・公団がいうように、二期工事ができ完全空港になれば、問題は解消されるのでしょうか。そのことをこれから検討してみたいと思います。

木内 順（反対同盟員）

一、成田は騒音被害の上に成り立つ内陸空港です

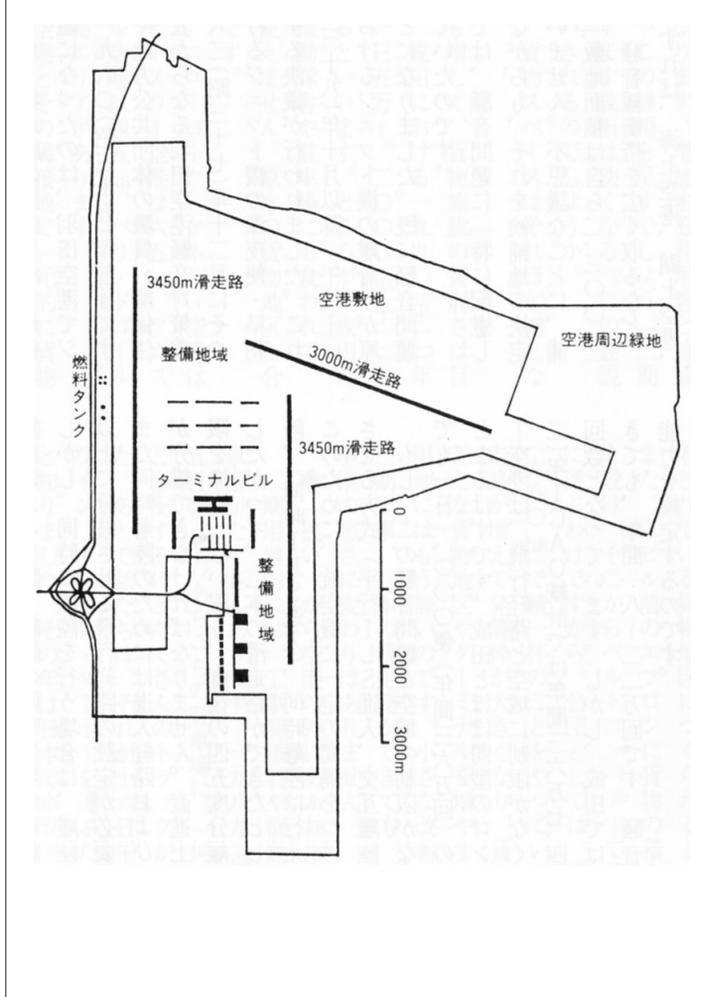
成田空港は内陸につくられた国際空港です。長距離線大型ジェット機などの発着は、土台ごと民家をゆさぶります。防音家屋の中でも電話やテレビの音が聞き取れないと、滑走路から七kmも離れた小池の石田さんは前回シンポジウムで発言しました。昼夜時間を問わずエンジンテストや空港の「営業騒音」にも、周辺住民は悩まされています。空港は、静かな農村地域に広く深刻な騒音被害を撒き散らしています。

現在のA滑走路関係で言えば、公団が移転補償や土地の買い取りを行わねばならない第二種、第三種区域（九〇W以上）は、九八〇ha。防音工事助成を行わねばならない第一種区域（七五W以上）は、四、六五六haです。二期工事のB・C滑走路ができれば、この合計は八、七五〇haになり、騒音区域は九つの市町村におよびます。

資料集（資料編128ページ中参照）をご覧ください。空港南側にある芝山町は総面積が四、三五〇haであり、そのうち二、七九四haを占める騒音区域は、面積で町の六四％にも及びます。世帯数でいいますと約八割ということになります。特定空港周辺航空機騒音対策特別措置法によれば、七五W以上の防止地区に新たに建設される建物に対しては、自費で防音工事が義務付けられます。また八〇W以上の防止特別地区には、住宅の建設は一切禁止されています。新住民の流入阻止は、大阪空港騒音差し止め賠償請求訴訟に懲りた国の

ワシントン・ダレス空港 (4000ha)

(『新東京国際空港』昭和38年6月10日運輸省航空局発行の図をもとに作成)



反対同盟提出資料

騒音対策の重要な柱なのです。移転と新住民の流入阻止、空港が来る前には一万人以上あった芝山町の人口は、一九九二(平成四)年八月で八、四七三人です。人口減の影響で一昨年からは成田ー芝山間の路線バスも廃止されました。多い時は二分に一回、上を飛行機が飛ぶのに、芝山には朝夕二便のバスもない。通院その他バスに頼るしかない老人たちをはじめ、人々はこう嘆いています。無人化と廃村化に象徴される騒音被害の上で成田空港は成り立っているのです。

◆外国では空港が、日本では住民が、騒音被害を抱え込む

成田空港は首都の国際空港なのです。本来なら二十四時間空港が望まれるはず。しかし、飛行時間は朝六時から夜十一時までです。成田がそうした深夜・早朝に飛行しなくてもいいということは、逆にど

こかの国が深夜・早朝の騒音を引き受けることになり。そんな不公平は国際的信義の問題としてどこまで許されるのでしょうか。また、旅客機はともかく、貨物機は深夜・早朝などの時間帯を利用した発着があつてこそ、世界経済に対応できると、よくいわれます。しかし、成田ではそれができません。周辺住民・自治体・千葉県の申し入れに応える形で、深夜・早朝便の発着が禁止されているからです。

では、外国の主要空港はどのような形で二十四時間飛行を可能としているのでしょうか。

資料八ー一の図(左図参照)は、アメリカのワシントン・ダレス空港です。敷地面積四、〇〇〇ha。現在の滑走路は三、〇〇〇〜三、四五〇mの三本ですが、各滑走路ともその延長部分二、〇〇〇mを空き地あるいは施設用地として確保しています。空港敷地を広くとり、さ

らにその外側に四〇〇〜五〇〇mの幅の森林地帯が騒音緩衝地帯として設定されています。

この空港は一九五八(昭三十三)年九月に着工され、一九六二(昭三十七)年十一月に一部が完成すると同時に供用開始されています。航空審査申や成田へ位置決定されるより前です。同時代に計画され、現在運航されているものに、パリ・ドゴール空港(敷地面積三、〇〇〇ha)、ダラス・フォートワース空港(同七、〇〇〇ha)、カナダ・モントリオールミラベル空港(同六、九〇〇ha)などがあります。これらはいずれも空港敷地そのものを巨大化するか、外側の騒音緩衝地帯を広く取るかして、予想される騒音被害を空港(起業者)が抱え込んでいます。だから内陸にあつても、国際空港として二十四時間運航を確保しているのです。

ところが、成田空港のA滑走路先端と空港敷地境界まではわずか三〇〇mです(資料編129ページ上参照)。一番最初は、滑走路延長一、三〇〇m、幅四六五mだけが騒音区域として敷地内と同価格の任意買収区域でした。騒防法が改正され、公団が民家防音工事に補助金を出せるようになったのは、当初の開港予定を三年も過ぎた一九七四(昭四十九)年のことです。それも最初は一室か二室の防音工事だけで、全室防音工事が開始されたのは、開港後のことです。

資料九(資料編129ページ下図・130ページ参照)に騒音区域の指定の変遷図がありますので、ご覧ください。年を追うごとに騒音の指定区域がどんどん広がっているのがよくわかると思います。

実際に飛行機が飛んで、やはり騒音に耐えきれず泣く泣く移転していった農家も多くありました。外国では空港(起業者)が騒音被害を抱えこみ、日本では住民が騒音被害を抱え込むのです。

◆騒音問題は事後対策としてしか考えられていなかった

では、成田空港の位置決定、あるいはそれ以前の富里空港の位置決定に際して騒音問題の発生は予想され

ていなかっただけでしょうか。我が国の民間空港で最初に航空機騒音が社会問題になったのは、羽田空港でジェット機が飛び始めた一九六〇(昭三十五年)前後です。これに対処するため国や地方公共団体の職員、関係住民団体や航空会社の代表からなる羽田空港騒音対策委員会がつけられ、一九六二(昭三十七)年十二月にその委員会で羽田空港におけるジェット機の深夜便・早朝便の離着陸禁止を要求する決議が行われました。これを受けて、一九六三(昭三十八)年十月以降、午後十一時から翌朝六時の間におけるジェット機の離着陸が原則として禁止されることになりました。既に騒音問題での時間制限は起こっていたのです。

しかし、航空審答申では、騒音問題に「特に配慮しなければならぬ」としながらも、それを候補地の決定条件とまでは考えてはいません。不思議なことに、浦安沖も霞ヶ浦も富里も「敷地面積は自ら二、三〇〇ha」と同じなのです。もし、騒音緩衝帯を広く取るなど、「特に配慮を要する」とすれば、海上空港、湖上空港、内陸空港の三つが、同面積であるわけがありません。「一般に、航空機騒音が重大な問題として取り上げられているのは、軍用基地の場合ですが、民間空港の場合には騒音の程度も小さく、また飛行経路の工夫、離着陸時間の規制等騒音を軽減する考慮が十分払われるため、さほどの問題になっておりません」、これは、一九六六(昭四十一)年一月、運輸省発行のパンフ『新東京国際空港について』の中の一節です。騒音問題を空港の位置や規模を決定する要件としてではなく、事後的な「対策」の範囲で済ませた運輸省のこうした考え方が、現在の騒音問題を生んでいるのです。

◆騒音問題は空港の能力をも左右する

資料十(資料編1331ページ参照)をご覧ください。

成田空港では騒音問題に関する千葉県要望に比べ、北に七マイル、南に一・二マイルの直進上昇、降下を各航空機に義務付けています。AとB二本の平行滑走路の中心線は二、五〇〇m離れていますから、理論上は

計器による着陸、離陸の同時使用が可能になります。しかし、同時に離陸を行う場合は、離陸直後に四五度以上に分岐させる飛行経路の設定が必要になります。また同時着陸のためには進入経路および進入復行経路が分離できなければなりません。直進上昇、降下の制限を撤廃しない限り、直後の四五度分岐はできません。したがって、二本の滑走路ができたとしても、同時着陸、(同時ILS進入)、同時離陸は行えないのです。

このために、航空機に一定の間隔をつけて着陸、離陸させる方式(平行ILS進入、交互離陸)となります。もし、この騒音問題と空域の制限がなければ、成田でも一日一、〇〇〇便(年間三六万回)の離着陸が可能となるはずですが、成田とほぼ同型のロンドンヒースロー空港は、飛行経路と空域に制限がなく、一九九〇(平二)年ICA統計では年間三六万七、四〇〇回の発着回数となつています。しかし、成田では二期工事ができて、年間一八〜二二万回です。騒音問題は空港の能力を規定するのです。

国際需要に合わせて飛行時間を変えたくても、新型機が出てきて滑走路の長さを少し延ばしたくても、発着機数を増やしたくても、成田ではそれが自由にできません。もともと空港が騒音問題を排除した計画でつくられた内陸空港であり、それに対して地域は生活や環境の防衛上、絶えずその機能や能力を抑えようとするからです。

二、成田は狭い。二期工事ができても狭い

◆利用客はまるで「ゴミ扱い」だった

資料十一は「週刊東洋経済」(一九九〇(平二)年二月一日日号)に掲載された「国際空港のない国ニッポン」という記事から引用したものです。第一ターミナルビルの適正利用規模は一、三〇〇万人といわれていたのに、一九九〇(平二)年には二、〇六六万人(うち国内線九四万人)が成田を利用したのです。ターミナルをいろいろつぎはぎ利用しても追いつくわけはありません。「狭い成田」は世界にすっかり定着してしま

した。一九九二(平四)年十二月に第二ターミナルビルがオープンしたことで、現在は混雑がいくぶん緩和されたようです。第二ターミナルは当面一、二〇〇万人が利用し、最終的には二、〇〇〇万人の利用客に耐えるように整備されるといいます。二〇〇六(平十八)年を最終計画年度とする第一、第二ターミナル改修による利用規模は三、八〇〇万人だといいますが、当面は二つ合わせて二、三〇〇万人前後です。

第六次空港整備計画では一九九五(平七)年度の国際旅客予測を四、五〇〇万人(現在の一・五倍)、二〇〇〇(平十二)年度のそれを五、七〇〇万人(一・九倍)としています。そのうち成田の利用客は三、〇六〇万人とされていますが、それは、国際線に占める成田のシェアが現在の六七%から五三・六%に落ちることを前提としています。関西新空港の開港や地方空港の新設・整備によつて、国際線を地方分散することでそれが可能だと六空整ではいいます。

しかし関西新空港は、工事が遅れ、やはり立地条件が悪く、当然、着陸料も高額と予想されます。これらの理由で、期待に比してさほど需要は伸びないと、もはやいわれ始めています。アメリカの空港計画専門家リチャード・デネフビル(マサチューセッツ工科大学)教授は、関西新空港が「日本の国際空港としても、成田との競争で不利な立場に立つ」といいます。そして「国際線を全部羽田から移した」成田と同じように、各国の航空会社に関西新空港を使えと政府が言えるのでは?」という質問に対して、「ちよつと状況が違う。成田の場合は東京から遠いが、それでも国際旅客にとって主要都市である東京の空港。もし日本政府が英国航空に東京じゃなく関西新空港を使えと強制するならば英国政府だって日本航空を(ロンドンから)マンチェスターや他のところへ追いやりたくなくなるでしょう」と答えています。(一九九一年九月二十四日号「アエラ」誌「異議アリ、日本の空港計画」)。

外国のエアラインに対して、発着枠が成田にある

以上は、遠くて不便な新関西に行けというわけにはいきません。それは、他の地方空港でも同様です。この間、成田に発着枠が無いということで、他の地方空港に路線を開いた国（航空会社）で、成田があげば成田に帰りたいといっている国もあると聞きます。運輸省のいい分によれば、四四方国が新規に乗り入れを希望しているだけでなく、現在乗り入れている三八方国（五二社）の大半も増便を要求しているといえます。現在は、滑走路が一本しかなく、発着枠が無いということで、これらの乗り入れ希望をしりぞけているわけですが、二本の滑走路ができてしまえば、もはや断る口実はありません。果たして成田のシエアが、政府試算のように落ちるかどうかは疑わしいのです。

成田のシエアが、五三・八%ではなく、仮に六〇%（平十二年には三、四二〇万人が国際線だけで、成田を利用することになります。増加する利用客と施設拡充は再びいたちごっこの様相を呈すでしょう。二期工事ができれば、ますます成田は狭くなる。この逆説が成り立たないといえるのでしょうか。

◆貨物は増えても、貨物スペースはそれほど増えない

旅客施設の狭さにも増して、貨物施設の貧弱さは目をおおむばかりです。成田における一九九〇（平十二年）の貨物取扱量は約一三五万t。二〇〇〇（平十二年）には二〇二万tになるといいます。ところが、成田の貨物地区は二四ha。機動隊舎や駐車場にも食われて、実際には二〇haしか使えません。原木の貨物地区と合わせても三二・八haです。

外国を例にとれば、ニューヨーク・ケネディ空港は六四ha、ロンドン・ヒースロー空港は六五ha、アムステルダム・スキポール空港は四五ha、パリ・ドゴール空港は三〇〇haの貨物エリアがあります。

これらの空港は、空港とその隣接地で一元的に貨物の通関処理がなされています。だが、成田では成田と

原木に分けてこれを行うため、むだな時間と経費がかかります。各国の通関は一〜二日ですが、成田では三〜四日かかります。貧弱な受入れ体制に加えて、貨物急増によって五日かかることも一昨年来日常茶飯事となってきたといえます。おかげで、日米航空交渉などでは、成田空港の通関時間の長さが、構造的貿易障壁のひとつとして指摘されました。

たしかに、航空貨物量の増加は急激で、需要予測は難しかったともいえます。しかし、基本的には、成田への変更の時に敷地面積を半分以下にしたために、需要増加に対応できる敷地の余裕を持てなかったことが最大の原因なのです。

また、もし二期工事ができたとしても、貨物エリアや貨物ターミナルのスペースがこれ以上増えるわけはありません。二期工事での貨物施設は、「第四貨物ビル、第二輸入共同上屋」という二つのビルが、既に供用されている貨物地区につくられるというものです。また、二ビル前のエプロンに貨物の積み降ろしエリアを設け、そこからベルトコンベアで現在の貨物地区に運ぶわけですから、公団としては、現在の供用面積（六八〇ha）で精一杯のことをやっているわけです。滑走路が増えて発着枠が大きくなり、貨物が増えても、新たな貨物地区やターミナルを増やすスペースは二期用地にはもう無いのです。小さな改善、大きな混雑。二期工事、二本の滑走路ができて、成田の航空貨物事情の悪さには変わりありません。

◆「狭い」から空港の外にあふれ出す

二期用地内には、工事関係者や機動隊が使用する駐車場がたくさんあります。一九八九（平二年）十一月十五日朝、そのあちこちの駐車場に、「何事が起きたか」と心配するほどたくさんさんのトラックが停まっています。あとで私たちは、それが十六日午前〇時解禁の仏ワイン、ボジョレ・ヌーボーを運ぶためのものだったと知りました。その年は日本でボジョレ・ヌーボーが「世界一早く飲む」ということでブームになり、一刻

を争って日本中から集まったトラックが六五〇台。空港の貨物地区では収容できず、外の駐車場にあふれたということでした。

空港が狭いということは、そうした貨物用地や駐車場など、本来なら空港内でまかなうべき機能、施設が空港周辺にあふれ出すということです。空港の、特に北側の凹になっているあたりを一走りすれば、色とりどりの民間駐車場の看板がならんでいます。

やはり一九八九（平二年）年十月二日、国土庁発表の基準地価で、全国一の値上り率を誇ったのは、成田市西三里塚二五一番地二の土地です。㎡当たり二一、五〇〇円が四四、〇〇〇円に、空港の西側約一km、農道一本がやっとなる畑が、一年でほぼ二倍に値上がりしたのでした。この近辺の土地は二期工事を目当てにした住宅地となるということでした。

同じころ、空港東側の芝山町菱田地区では、「五反歩三億円」とか「七反歩九億円」で成立したという農地売買の話がありました。一町歩一五億円、坪五〇万円とかいう値段も真顔で飛び交っていました。それらは主に貨物ターミナルへの転売を意図したものでした。

その結果、畑に陽が当たらないほど巨大な倉庫が建てしまったところもあります。やみくもな土地の値上りは、ともすれば農業継続の意欲をそぎ、農業環境を破壊しています。儲かる時は、拡大を求め、儲からないとすれば、土地を金に換えて事業から撤収する資本の論理は冷徹です。後には、もう個人の力ではもとの農地や森にすることはとうてい不可能な土地が残るだけのです。

乱開発と拝金思想に食い荒され、廃村への道をたどる故郷に来るものは、もはやゴミだけです。「騒音区域を産廃の捨て場として利用したらどうか」という提案が、第二回シンポジウムの壇上で近隣の住民からなされた時、私たちは狭い空港からあふれ出たものが、いかに地域を侵しているかを改めて知ったのです。

◆「狭さ」の最後に、航空需要のこと

ただ、私たちはこの「成田は狭い」ということを語る場合に、その数字の前提となる需要（予測）が、運輸省の政策的なサジ加減によっているということも忘れてはならないと思います。二つの例があります。

一つは、「成田開港の緊急性」に関することです。政府は当初成田開港の目標を一九七一年（昭四十四）年四月としました。それは、その年で羽田が限界に達するから、どうしても新空港の開港が必要だという理由からでした。たしかに、一九七一年（昭四十四）年八月以降、羽田の発着回数は一日四六〇便に制限されてきました。しかし、羽田の乗降客は確実に増加しました。資料十三（資料編132ページ参照）にあるように、一九七一年（昭四十四）年一年間の国際線および国内線の乗降客は、それぞれ二八〇万人と八三〇万人でした。それが成田開港一年前の一九七七年（昭五十二年）では、それぞれ六七〇万人および一、六四〇万人に増えています。これは、大型機、超大型機が増えることで、一機当たりの平均乗降客数の増大が可能になったからです。

運輸省は、前回シンポジウムで、すでに成田位置決定当時、「半分の規模となった計画でも、機材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」と述べました。だが、これは恐らく後から考えた理屈でしょう。だったらなぜ、一九七二年（昭四十七）年四月開港という「緊急性、公共の必要性」を掲げて、土地収用法や特措法まで発動し、二度の強制代執行を行ったのでしょうか。ともかくここでは、羽田で行われたように長期にわたる便数制限が、運輸省の管轄でできるということ。そして、長い間「羽田限界」の理由とされた新規乗入れ三二万国のうち、成田開港後二年までで乗入れた国はイラク一国だったという事実を確認しておきたいと思えます。

二つめは、テン・ミリオン計画に関することです。第一ターミナルの処理能力が飽和状態に達したのは一九八六（昭六十二）年度です。しかし、国は一九八七（昭六十二年）からテン・ミリオン計画を進め、五年

計画で観光客を中心に約二、〇〇〇万人の航空需要を喚起しました。その計画は一年早く一九九〇（平二）年には達成され、その大半が唯一の首都圏国際空港である成田に集中しました。（一九八九（平一）年度、成田は国際旅客シェアの六六・五％を占めています）。十分な受け入れ態勢がないことを承知で、そうした政策を掲げたことの皺寄せは成田の利用客へ転嫁されました。「旅行客はゴミ扱い」という、先のレポートはこの頃のもので、「二期工事が完成すれば混雑は解消される、混雑はネコの額ほどの土地にしがみつくと反対派のせいだ」といわんばかりの二期促進キャンペーンも、この頃盛んに行われました。

しかし、この「空前の海外旅行ブーム」は、自然に起きたものではありません。明らかに政策的に起こされたのです。レーガン大統領と会談した中曽根首相（いづれも当時）が日本の対米黒字削減を強力で要求されたその解消策の一つとして日本人の海外旅行奨励が打ち出されたのです。海外での遊びや買い物で外貨を減らすというのです。それを受けて、運輸省がまとめたものが「海外旅行倍増計画（通称テン・ミリオン計画）」でした。そのために、航空会社には新規路線や増便の認可を行いました。また、海外旅行取扱業者の認可基準を甘くして、あつという間に二万業者に増加、乱立させたといえます。パブル景気にも乗り、この壮大な需要喚起策は達成され、外貨は減りました。（しかし、「旅の恥は掻き捨て」とばかりの日本人観光客の「ご乱行」で、日本人の国際信用も減りました。「ノーキョー」は世界各地ですっかり有名になりました。）運輸行政を預かる運輸省は、その大きく複雑な許認可権限を使って、空港「需要」をもつくり出せるのです。

「需要」を抑えることもできれば、つくり出すこともできる。その運輸省のいう「需要」は誰の手によって検証されるのでしょうか。空港建設を迫られる住民や地域は、「需要」という社会的要請を無条件に受け入れなければならないのでしょうか。

龍崎春雄（反対同盟員）

三、成田は遠くて不便な空港です

資料「世界の主要空港の都心からの距離とアクセス」（資料編133ページ参照）、及び「各国の空港と都心の距離」（409ページ上表参照）という資料を合わせて参照してください。

都心から成田までは六五kmあります。ロンドン・ヒースロー空港二四km、パリ・ドゴール空港二三km、資料に見るように、外国の首都空港と比べ、成田空港はとても遠いのです。航空輸送の最大の利点は高速性があり、降りてから目的地まで（出発地から空港まで）時間がかかったのでは、航空機を利用する意味は半減します。成田空港の最大需要地はいうまでもなく首都東京ですから、なぜこんな遠くに首都空港を持つてきたのか理解に苦しみます。運輸省や航空審は、空港ではなく、「大きな飛行場」をつくらうとしたのではないかという疑念は、ここでもわいてきます。

遠いなら遠いで、高速道路や高速鉄道と空港を一体として建設することで、その不利を解消することもできます。成田では、空港の位置決定と同時に「地元対策」に関する閣議決定で、前者については東関東自動車道の推進を図るとし、後者については東京ー成田空港間に高速電車（成田新幹線）を運行するとされました。

◆東京とのアクセスが空港の生命線。一、道路

東関東自動車道の全線開通は、一九七八（昭五十三）年五月の暫定開港後から約三年後であり、もともと開港予定時期とされた一九七二（昭四十七）年には高速道路の影もありませんでした。一九七七（昭五十二年）三月末、開港を一年後に控えて、千葉県が政府に緊急要求した地元対策二十八項目のうち九項目がアクセス対策でした。成田五一号線の拡幅と国鉄駅との直通道路は「概成」のまま開港したのです。

以前のシンポジウムでも指摘したのですが、もし政府が目標とした四七・四開港からそれほど遅れずに開

航空審議会第4回小委員会資料

4. 各国の空港と都心間の距離 (1963年版 ABC)

国名	空港名	距離 (Km)
アメリカ	ニューヨーク 国際	27.4
	ラガーディア	12.9
	ニューヨーク	21.6
	ワシントン ダレス	33.2
	ナショナル	8.0
	ロスアンゼルス	22.5
	シカゴ オヘア	36.2
シアトル	17.0	
フランス	パリ オルリー	18.0
イギリス	ロンドン ヒースロー	24.0
	ガトウィック	43.0
西ドイツ	フランクフルト	12.0
	ハンブルグ	15.0
イタリー	ローマ フミチノ	35.0
	ミラノ アルペンサ	46.0
オランダ	アムステルダム	12.0
スウェーデン	オスロ フォンネボー	8.0
ノルウェー	ストックホルム アルランタ	43.0
デンマーク	コペンハーゲン	10.5
スイス	チューリッヒ	12.0
エジプト	カイロ	26.0
パキスタン	カラチ	12.8
インド	カルカッタ	15.3
	ボンベイ	28.8
インドネシア	ジャカルタ	1.6
タイ	バンコック	28.8
アルゼンチン	ブエノスアイレス	35.2
ブラジル	リオデジャネイロ	13.6

反対同盟提出資料

また、JRも「成田エクスプレスを県都千葉市に停車させよう」という声におされて、今年四月からやっ
と一日二回だけ千葉駅に停車させるようになりました。
でも、一日二回の停車で本間に千葉市民にとって便利
でないのです。

「成田エクスプレス」は、成田空港と都心間の距離が短縮され、利用客が増えるという利便性がある。しかし、成田空港は、成田市の南東部にあり、都心から遠く離れた場所にあり、利用客にとっては利便性が低い。また、成田空港は、成田市の南東部にあり、都心から遠く離れた場所にあり、利用客にとっては利便性が低い。また、成田空港は、成田市の南東部にあり、都心から遠く離れた場所にあり、利用客にとっては利便性が低い。

◆東京とのアクセスが空港の生命線。二、鉄道
次に、鉄道です。東京―新空港間三〇分という新幹線計画は、諸外国並にアクセスを確保しようとするれば、是非とも必要なものだったはず。しかし、新幹線計画は沿線住民だけでなく沿線自治体の反対にあつて、用地取得率一％で破綻しました。新幹線はノンストップで騒音を撒き散らして通過するだけですから、これを「地元対策」として利益誘導型でつくろうとしたこと自体に無理があつたといえます。そしてターミナルビルとは一kmも離れて、バスに乗ってしか行けない不便な京成空港駅だけが、開港以来の唯一の鉄道アクセス手段でした。新幹線がダメだという以上、京成をターミナル地下まで入れれば良いと思うのですが、お役所的な世界では簡単ではなかつたようです。京成が私鉄であり、国鉄も成田駅からバスで空港まで来るということで、ターミナルビルへの乗入れを許されなかつたという話があります。

ようやく一昨年三月にJRと京成が同時に空港地下駅に乗り入れることができ、鉄道アクセスが確保されました。たとえダイヤ編成に限界がある在来線走ろうとも、成田―東京五十五分で当初の新幹線計画にはとうていおよばなくても、利用客には便利になりました。しかし、地元にとっては東成田駅(元京成空港駅)への電車は激減、特急なども無くなって、かえって不便になりました。便利な空港駅を一般客が利用しようとするれば、しつこく行き先を尋ねられたり、荷物チェックまでされるわけですから、空港駅は地元には開いていないのです。

今も都心、箱崎・葛西インター付近の渋滞と空港入口での検問、そして駐車場不足が重なって、自動車の
口での検問、そして駐車場不足が重なって、自動車の
とがわかります。
もありませんでした。資料十一のレポートによれば、
沼田武原知事もやはり自動車道を走ったということ
す。これらをとつても、政府が空港を人と物の流れの
システムとしてではなく、滑走路とターミナルビルな
どの限られた地上施設としてしか考えていなかつたこ
とがわかります。

利用は大変不便です。都心からはずれた箱崎エアシテ
イ・ターミナルへのリムジンバスでさえ、七〇分九
〇分の時刻表で運行されているのです。仮に運輸省が
いうように、あと二本の滑走路ができて、利用客が三、
八〇〇万人になり貨物が二〇〇万tを超えらるとなつた
時はどうなるのでしょうか。
利用客が増えれば、当然それに対するサービスも増
えます。空港で働く人や、売買されたり、消費される
物も当然増えます。自動車運ぶしかないものも多く
あります。成田は果たしてこの事態に対応できるの
でしょうか。私たちの見るかぎり、恐らく無理です。東
京での渋滞は当然あるとしても、そこを抜けた人・物
の太い流れが、東関道を流れてきたとして、その先
は極めて狭い空港しかないのですから。流れをさげ
る道路網や駐車場用地の余裕が、今以上に空港用地内

になったといえるのでしょうか。アクセスという空港機能の充実が、地域の利便性の向上とは逆の現象を呈するのはなぜなのでしょう。もともとの「遠さ」をカバーするには「速さ」という機能第一主義に徹するしかなく、その結果、地元をおろそかにせざるを得ないということになるのです。

◆成田はハブ空港の要件を欠いている

成田が「遠い」のは、実は地上だけではありません。首都圏唯一の国際空港として成田はハブ空港としての役割が要請されてきました。ハブ空港とは自転車の車軸の形からきたといわれます。空港（とその都市、地域）それ自身が一大需要地であるために、放射線上に国内国外の各都市へと航空路線が広がり、最終目的地（出発地）であるだけでなく、接続や乗継ぎなども容易にできる空港のことです。しかし、成田は国際線専用空港であり、国内線は羽田に集中しています。だから海外から成田へ着いても、ほとんど日本各地には飛んでいきません。成田から行けるのは名古屋、大阪、札幌、福岡の四都市だけで、便数も多くありません。他の国内空港へは長時間かけて羽田へ行って、そこから乗るのです。今なら韓国ソウル空港を利用するほうが、速くて便利に日本の各空港に接続できます（ソウルとの路線は一〇都市もあります）。そして、ソウル経由のほうが安く航空券が買えます。「成田は遠い」という悪評は国内線との接続ができないということも含んでいます。

例えば、運輸省の林淳司事務次官（当時）は日経新聞社が主催した「エアポート九〇国際シンポジウム」のなかで、「路線の構成から見れば、成田というのはある意味で非常に大きな国際ハブ空港だということと言えると思う。けれども別の側面から見て、例えば二十四時間運用ができない、運用時間に制約がある、さらに先ほどから問題になっている都心とのアクセスの問題とか、あるいは、本来ならば国際空港というのは国際線、さらにそれを乗り継いでの国内線、成田なら成

田に国際線ができた場合に、そこから大阪とか福岡とか、名古屋、千歳とか、日本国内の地方の主要空港には国内線で乗り継ぎができるというのが本来のあるべき姿だと思うのだけれども、それがスロットの関係等で非常に制約されている。そういう意味でいろいろ不十分な面はたくさんある。したがって、トータルな形でのハブ空港とは言えないんじゃないかという点はおっしゃる通りだと思う。」（日経新聞一九九〇年七月二十七日付より）。

国際線と国内線の空港が専用空港として分れているのは、世界でも珍しいのです。ではなぜ、成田、羽田とも混合空港としての整備を進めようとしなかったのでしょうか。それは、成田が東京から遠くて、国内線では、高速性という航空の利便が失われるからです。また成田を、国際線専用として分けられない場合には、海外のエア・ラインも当然東京に便利な羽田に居座り、成田に行かないと考えられたからです。もしあと二本の滑走路ができて、国内線を増やせる余裕ができたとしても、国内路線が増えるかどうかは疑問です。国際線から（へ）の乗り継ぎ客だけで飛行機が埋まらねば採算がとれず、航空会社が路線を開こうとはしないからです。東京一極集中が続く限り、都心から遠い成田が、国内各地から切り離された「遠くて不便な空港」であることは避けられない運命なのです。

四. 成田の利用料金は高い

成田の着陸料は世界でも一、二といわれます。着陸料の高さは、航空運賃にはね返ります。運賃が安ければ、旅客や貨物が増え、それに応じて路線や便数が増え、利用者は便利になり、便利になれば、さらに利用者は増えます。利用者が増えれば、当然要求されるサービスも増えるわけですから、空港で働く人も増え、売れる物も増え、地元経済もうるおいます。しかし、成田の着陸料の高さはこのような「良いサイクル」を阻害します。実際には、一人当たり二、〇〇〇円の旅客サービス施設使用料も利用客負担です。これも外国

と比較するとかなり高いのです（資料編134ページ参照）。また、パイプライン建設などの燃料給油施設建設に要した費用負担のために、1㎞当たり五、〇六〇円の給油施設使用料も余計にかかります。ジャンボの東京―ニューヨーク線のように一三〇tも燃料を積んだのでは大変です。日本航空をはじめ国内航空三社には、高い成田の負担が重くのしかかっているといわれます。なぜ成田が高いのでしょうか。単純に言えば建設費がかかり過ぎたからです。浦安沖などの埋め立て案と比べれば、二分の一で済むという建設費の安さが内陸空港建設の利点だったはずなのに、これはどうしたことでしょうか。当初「建設費は五年間で一、二五〇億円」といわれていたのに、一九九一（平三二年）まで二十六年間の合計は一兆一、八二三億円です。（一九九一（平三二年）十月二十四日朝日新聞千葉版）

最初の地域を無視した位置決定に端を発した反対運動などで、完成まで時間がかかり、その間に工事費が上がったり、金利負担や警備費など、予定外の金を使ったということもあるでしょう。パイプラインや周辺防音工事など、当然空港の存立には必要なものが、最初の計算には入っていなかったこともあるでしょう。当初計画をむりやり狭くしたために、ターミナルなどつぎはぎ工事を余儀なくされたという見通しの甘さもあるでしょう。それらに加えて、成田の高さの要因には、もう一つ別の理由があるのではないのでしょうか。

成田に空港を持つてきた主役のひとり友納元県知事は、かつて「飛行場は火葬場みたいなものだ。絶対に必要だが、誰も自分の周りにはつくりたがらない」と語ったことがあります。《本来あるべきでないものがあることに対する迷惑料》として、この言葉が「地元対策」を要求する根拠となりました。それを受けた形で、当時の佐藤首相が「前例にとらわれず、前例とせず」という「地元対策」を約束しました。燃料代替輸送の際に見られたように、空港建設に賛成したり協力してもらったため、時には過大で法外な「地元対策費」

が使われたのです。それらも含めて、空港建設費は異常にふくらんできたのです。空港をつくる側が、そのような態度を改めないで、成田はますます高く、利用客には不便になるだけなのです。

五・二期工事、二本の滑走路は本場に役に立つのか

◆ジャンボ機の飛べないB滑走路は、時代遅れで役に立たない

一九六六(昭四十二)年十二月十三日に、公団から運輸省に提出された新東京国際空港工事実施計画認可申請書によれば、空港を利用する航空機として、ボーイング七四七型旅客機などの国際線用輸送機と、ボーイング七二七型機などの国内線用輸送機を想定していました(資料編135ページ参照)。B滑走路は二、五〇〇mしかなく、型式で若干違いますが、おおむね二、五〇〇m前後の離陸必要距離を要するため、七四七型機には短すぎます(資料編136ページ参照)。ボーイング七四七の着陸と、ボーイング七二七の離発着に使用できる長さです。B滑走路が近・中距離路線用の滑走路であることがわかります。

少し詳しく見てみます。次世代主力旅客機のボーイング七四七-400(四〇四人乗り)が一万、八二四kmの成田-ニューヨーク間を飛ぶとします。四〇〇人の旅客と貨物、燃料も一三〇t積んで、その最大離陸重量は三九五t、その際の滑走路必要距離は三、二五〇mです。二、五〇〇mのB滑走路からニューヨークへ飛び立つには、重量を減らさなければならず、乗せられるのは旅客一八二人、貨物はゼロという計算になります。これでは、とても採算が合いません。ハワイなどの中距離路線でも、採算が合うかどうか難しいところです。燃料が少なく済み、その分、旅客や貨物が増やせるソウル、グアム、サイパン程度の近距離路線便で、ようやく採算が合うぐらいの機能しかありません。

中距離路線にはボーイング七四七ではなく、中型機を就航させるからかまわない、という議論もあるで

しょう。しかし、成田は限られた発着枠と、期待される処理能力の大きさゆえに、利用する機体の大半は今でもジャンボ機となっています。一九九一(平三)年十一月のジャンボ化率は、九三・一%です。おそらく二期完成後もそうした事情は変わらないはずで、同じ中距離でも、中型機を予定した二、五〇〇mのB滑走路では時代遅れのせしりをまぬがれません。

さらに付け加えます。現在、国際空港の滑走路の長さは大体三、二〇〇〜三、五〇〇mといわれています。国内空港の羽田でさえ三、〇〇〇m主滑走路を持っています。主滑走路四、〇〇〇m、副滑走路二、五〇〇mという成田は、国際空港としての常識を外れています。不慣れた二、五〇〇m滑走路ではオーバーランの危険性も高まります。まして国際線のパイロットは長時間の飛行で疲れています。悪天候の時もあります。成田の場合、特に霧が問題です。現役のパイロットたちは、「霧の時でも二、五〇〇mに降りるといわれれば、断れない。しかし、成田にたまにしか来ない外国人パイロットが国際的常識以下の二、五〇〇m滑走路で着陸に失敗してもミスだとばかり責められない。やはり最低でも三、二〇〇m、できれば三、五〇〇mの滑走路に降りたい」といいます。(現役の全日空パイロット鈴木克巳氏の著書『日本の宇宙空港構想』による)。B滑走路は機能不足で時代遅れだけでなく、安全性にも問題があります。

国は非公式に地元自治体に「Bランを北側に延長し三、二〇〇mにしたい」と打診しているといわれます。もちろん今は、そんなことをやれば事業認定の失効を認め事業計画を変えなければなりません。大変なことになります。反対運動が片づいたらというのがその大前提だそうです。しかし、滑走路だけ延ばしてもダメなのです。滑走路の延長は当然空域の見直しを迫られるはずで、騒音対策や特措法の周辺利用計画なども変更されねばなりません。地域を抜いて空港の機能優先でB滑走路の機能不足を解消することなどできな

い話です。

◆C滑走路は羽田・横田で代替できる

C滑走路は三、二〇〇m。横風の滑走路として計画されています。成田の気象条件から見ると、使用頻度は年間二%程度とされてきました。このことは開港当時の運輸省幹部が国会で答弁し、空港公団職員も再三「二%しか使いません」と地元で説明してきました。もっと具体的に言えば、前回提出された運輸省資料(資料編91ページ上参照)によれば、この五年間で、横風によるダイバートは一機だけでした。(一番多い一九八五(昭六十)年でも、二件五二機でした。)このダイバートという意味は、他空港への振替着陸のことです。

何年か一回、横風で他の空港に着陸することがあるから、横風のC滑走路が必要だということです。もちろん、危険な思いをして着陸しているのだという反論もあるでしょう。

しかし、同じ資料によれば、二〇ノット以上の横風が吹くのは〇・一%前後です。(先日花巻空港で事故を起こした日本エアシステムや日本航空の運用規定では平均二五ノット(二二・八五m)以上で着陸を禁止することになっています)。

現在、成田空港には年間約六万回の着陸が行われています。その〇・一%は六〇便です。この程度なら、空港を広域的なシステムととらえる考え方に立てば、羽田で十分代替できます。羽田だけでは足りないというなら、首都圏には米軍や自衛隊の飛行場もあります。現に濃霧の時の代替着陸、軍チャーターの民間旅客機など、米航空会社や大韓航空は日常的に横田を使っています。ちなみに横田は総面積七三・一ha(二、三五〇mの滑走路や地方空港なみの旅客ターミナル、そして税関と入管の出張所があります。成田は横風によるダイバートよりも、濃霧でのダイバートのほうが圧倒的に多いのです。

現在の大型機は、多少の横風でも飛べます。限界を超えた風が吹けば他の空港に代替着陸すればよいので

す。「横風の斜めに交差した滑走路は、大型空港としてはもはや、時代遅れなのです。新しい大規模空港は、デンバーや香港、グラス・フォートワースにしても、滑走路は基本的に平行になっています。横風があつたとしても、それは主に小型機やコミューター用です。」(リチャード・デネフビル、マサチューセッツ工科大学教授『異議アリ日本の空港計画』アエラ一九九一・九・二四号)という意見もあります。C滑走路は無いよりはあつたほうがいいということでしょうが、そのために強制収用の対象として二十年以上も人々をしばらくついたり、さらに広い地域に騒音を撒き散らしているといえるほどのものではないと思われまふ。政府は時代遅れの横風用滑走路計画にこだわるべきではありません。

では、仮にB滑走路ができなくて、C滑走路を横風用ではなく、B滑走路並の副滑走路として使うことは可能なのでしょうか。二本の滑走路が違う方向で交差した空港は各地に存在しますから、どれぐらいの能力になるかは素人にはわかりませんが、可能なのでしょう。

しかし、すでに一九八四(昭五十九)年に大栄町と富里町が運輸省・公団と千葉県を交えて協定を結び、そこでC滑走路の使用頻度、そしてそれに基づく騒音区域などを決めただけです。したがって、C滑走路の延長上には、政府のいい分を信じて数多くの住宅や学校が建てられています。Bの代わりにCをとるという案は成り立ちません。

再度言います。政府はもはや時代遅れとなった二本の滑走路計画に、いつまでもこだわるべきではないのです。

隅谷三喜男(隅谷調査団団長)

午前の部はこれをもって一応終りにして、一時まで休憩ということにしたいと思います。

(昼食休憩)

隅谷三喜男(隅谷調査団団長)

時間がまいましたので、午前に引き続きまして、同盟のほうから「航空行政批判および成田二期工事不要論」の続きをやつていただき、その後で、それに對して運輸省・公団のほうから多少答えていただかなければならないこともあるかと思いますが、そういうことでやつていきたいと思います。

石井恒司(反対同盟員)

六、国際線成田一極集中の考え方がもう古い

◆成田空港の性格が空港機能の拡大を阻んでいる
現在の空港整備が、第六次空港整備計画に基づいて行われているのは、周知のとおりです。その中で「国際交流ネットワークの充実」のところには次のように書いてあります。

「国際ネットワークの基幹となる我が国及び東アジアのゲートウェイとしての国際ハブ空港(新東京国際空港及び関西国際空港)について、二十一世紀に向けて、ゲートウェイにふさわしい機能利便の充実に向け、全世界への路線展開とフリークエンシーの向上による高水準のサービスレベルの確保を図るとともに、アジア太平洋地域を中心とした国際交流の中継機能の確保を図る」と。

最近の世界資本主義は、北アメリカ、欧州、日本・NIEsを三つの中心として回り、日本はその抜きん出た経済力を背景に、自国に航空路線を集中させるだけでなく、東アジアの玄関口としての役割を果たし、その利益を得て来たといえます。次代の最大の市場は中国であり、これを含む東アジアへの航空路線・権益等において、日本は引き続き優位な立場を占め続けて

いけるかどうかが問題だといわれています。

今、アジアでは将来の航空路線・権益をめぐる、各国間、各社間での激しい競争が起きています。韓国・ソウルでは仁川沖に四、〇〇〇ha規模の空港を一九九七(平九)年開業をめざして建設中です。台北でも、香港でも、そしてシンガポールでも大規模空港計画、増設改修計画が進行中です(資料編137ページ参照)。その動きから取り残されれば、日本は東アジアの玄関口の位置を失うこととなります。

また、世界の航空界は路線と権益の確保・獲得のために、アメリカの三大メガキャリアと呼ばれるアメリカン航空、ユナイテッド航空、デルタ航空を中心に、今ますます激しい価格競争、ダンピング合戦がくりひろげられています。世界的不況の中で、天井知らずの航空需要増大はもはや過去の話ですから、生き残りをかけたダンピング競争です。日本でも国内旅行をするより、海外旅行をするほうが安いといわれています。東京―ハワイ間往復で六万円前後は当たり前ですし、東京―ニューヨーク往復九万三、〇〇〇円という格安料金もありました。

このダンピング競争のあおりで、日本航空は海外旅客は微増しながらも、大幅な赤字を出す事態となっています。全日空は成田―ワシントンのビジネス・ファーストクラス利用客に、出発前日成田全日空ホテルの無料宿泊という「遠い成田」を利用したサービスを打ち出しました。しかし、それでも旅客獲得は思うようにはいかず、アメリカへの路線を縮小し、ヨーロッパへ新路線を開くことになりました。国内線の黒字を国際線に振り向けて、全日空はかろうじて赤字転換をまぬがれているといえます。このような各国、航空会社の「仁義なき航空戦争」の舞台、拠点となるのが大規模空港です。

増加する首都圏および東日本の航空需要に比べるとともに、空港拡張により海外・国内から、より多くの路線、航空会社を集中、競合させることで、我が国お

よび「東アジアのゲートウェイ」としての位置を確保し続けること。これが新東京国際空港成田二期工事に課せられた使命であると、六空整では言っています。

しかし、成田がそのような重責や建前に耐えられないことは、今まで述べてきたとおりです。遠い、狭い、高い、騒音問題など、成田空港自体が持つ性格によって、その建前どおりには空港機能の拡大を図ることができないのです。

◆首都圏国際線の地方分散が求められている
 そのような成田の現実に基づいてでしょうか、運輸省は前回のシンポジウムで成田二期工事の必要性は、主要には「首都圏及び東日本の中近距離国際線の需要に応えるためにある」と述べました。

しかし、B・C二本の滑走路ができて、成田で増える発着回数は六万から一〇万回です。その程度なら、他の地方空港へ分散することも可能ですし、別の三、〇〇m級滑走路一本の空港でもかまえません。まして、飛行時間が数時間の中近距離線なら、「遠い成田」を利用することは、地方の人々にはますますムダです。

これは東京から離れた地方にだけあてはまることではありません。同心円的に広がった首都圏の各地から交通マヒが日常化している東京を経由して成田まで来させる。そうしなければ、たとえ、ソウルや香港のような近い海外にも行けない。こういう考え方はもはやおかしいのではないのでしょうか。

首都圏には今約三、七〇〇万人が住んでいるといえます。日本全体の約三分の一です。運輸省は、将来も成田だけが、首都圏の国際需要にあっていかなければならないのだといえます。しかし、首都圏もこれぐらい大きくなれば、国際線を分散するとか、「地方空港」をいくつか持つという具合に考えてよいはずですが、例えば、つい先日開業した福島空港は東京から新幹線で一時間半を売り物に、成田の次の首都圏国際空港として、特に北関東を中心に旅客を獲得しようとしています。成田は東京から見れば東に位置し、羽田は南の方向に

開いています。とすれば、足りないのは東京の西側ということになります。そこにもうひとつの中近距離国際線も可能な「地方空港」を設けるほうが、利用客の利便にも、長い目で見た物流に費すエネルギー効率からも、良いのではないのでしょうか。そうすれば、福島空港も含めて首都圏に四つの国際空港（地方空港）があり、利用客は近さとかそれぞれの空港の特性に応じて、空港が選べるようになるわけです。

貨物についても二十四時間飛行が可能な新千歳空港が、成田の分も含めて貨物基地空港としての名乗りを上げています。狭い成田で通関に何日もかけるのだったら、北海道でさばいて、東京まで運ぶほうがはるかに早く効率的だというわけです。

一点集中型の大空港が利便性からも機能性から優れているとしても、成田がその機能を果たせないことは今まで見てきたとおり明らかです。だとすれば、空港の組合せ方や機能分散について、もっと柔軟に考えてしかるべきです。

◆今こそ、首都圏の空について本格的な議論を
 今、長引く不況の打開策として、総合景気対策が自民党を中心に立てられようとしています。「十年間で四三〇兆円」の公共事業計画の前倒し執行がいわれ、その中で「中長期の大規模プロジェクト」の一つとして「首都圏第三空港」構想の推進がいられています。運輸省は第三空港はあくまでも、国内線空港だといっています。

しかし、国際線のない第三空港案は、税金のムダ使いにすぎません。今でも過密な首都圏の空域図を見れば、第三空港は首都圏で最後の空港になるかもしれません。中近距離とはいえ、国際線も可能な空港と国内線空港では、規模も施設のつくり方も違います。もう、やり直しはきかないのです。このままでは、建設資本に膨大な予算を早く注ぎ込むために、国内線用の第三空港建設計画が急がれることとなります。長期的計画を欠き、安易な政治判断を優先させて空港をつくらうとした成田の轍は二度と踏むべきではありません。こ

の際、「国際線は成田単一に」という考え方を捨て、将来の首都圏の空はどうあるべきか、第三空港はどうあるべきかという本格的議論を起すべきだと私たちは考えます。

少なくとも、それらとの関連なくして二期工事計画の是非は、もう語れなくなったのです。そもそも、第三空港を必要としているのは、二十七年前の安易な成田位置決定によるものです。新東京国際空港がきちんとした考え方ややり方で建設されたなら、羽田拡張も第三空港も必要なかったはずですが、第三空港という形で、そのツケを払わねばならなくなった今こそ、基本に返って首都圏の航空交通のあり方と、成田空港がどうあるべきかという本格的な議論がなされるべきなのです。

◆政府は横田空域（基地）の返還に取り組みべきだ
 首都圏の将来の航空交通はどうあるべきか、その中で成田空港はどうあるべきかという議論を行うに際して、私たちはいくつかのことを運輸省や地域の皆さんに考えていただきたいと思えます。

一つは、米軍横田基地などの首都圏軍事空港の返還について、政府が強い意志と方針を持っているかどうかということですが、空港に苦しみ私たちにしてみれば、運輸省は率先して、それこそ国民的課題として返還運動を行うべきだと思います。「冷戦」が終結した今、なぜ、あれほどの広大な空域を専有する米軍基地が、首都圏に存在する必要があるのでしょうか。もちろん、返還後の横田基地を民間空港として使うか否かは地域が決めることですが、民間空港転用がなくても、横田空域が返還されるか否かだけで、首都圏の航空交通事情はガラリと変わるはずですが。

先のシンポジウムで、運輸省は横田空域は高い山岳地帯が多く、路線構成から見て横田が返還されても多くは望めないという意味のことを言いました。しかし、横田空域は単に関東から西に延びる航空路線の邪魔だけをしているわけではありません。羽田の拡張を抑え、

新東京国際空港を首都の東側、成田という遠くまで押しやり、「関東複雑空域」を現出させているものこそ、あの広大な横田空域だったはずだ。運輸省の積極的な横田空域（基地）返還施策を望みます。

◆航空需要の中身を考え直そう

次に、航空需要の中身、航空交通の在り方についてです。私たちは離島での生活上の必要や、国境を越えてのビジネスや文化の交流に果たす、航空輸送や空港の役割を否定するつもりはありません。地域の経済や社会の要請で空港が必要とされることもあることもわかっています。しかし、前回運輸省が答弁したように成田空港の利用客の約四分の三は観光客です。しかもテン・ミリオン計画のことも述べたとおり、それは政府の政策的なサジ加減ひとつで増えたり減ったりする「需要」でもあります。観光や遊びが悪いとはいえません。私たちも遊びます。

しかし、それには当然、他人に迷惑をかけない、異文化を侵さないとか、今ある環境を壊さないとか、最低限のルールやモラルが必要です。では、成田を利用する観光客のうち何%の人が、潰された農地のことや飛行機の騒音に腹を立てている人のことを考えているでしょうか。排気ガスや空気中に放出されるジェット燃料が、環境にどういった影響を与えているか、考えているでしょうか。リスクへの補償や環境の負荷に対して高い利用料金を払えば済むという問題ではありません。そのような「需要」のために、かけがえない農地や自然がどんどん潰され、人々が追い出され、地域が地域として成立しなくなっていくのかどうかなのです。もし、そのような観光を中心とした中近距離国際線「需要」の伸びのために、新空港や空港拡張が必要だとしたら、それは成田だけでなく、そのような需要を生んでいる首都圏の他の地域でもそのリスクを負うべきなのです。

◆農業地域と空港との共存共栄とは

そして考えてほしいことの三つめは、空港と農業地

域の「共存共栄」についてです。

私たちは、第一回シンポジウム『徳政をもって一新を發せ』の中で、「私たち農民の生産活動の基本は、どのように変化するか予測もつかない、自然という大地にある」と述べました。ゆえに「私たち農民の精神も、太陽や水や風や動物や植物という、自然のあらゆる現象との関係によって形成され」ており、「村落という人間・地縁の関係によって、農民は生きてきた生かされてきた」のだとも述べました。

空港はまず、その広大な敷地を必要とすることで、多くの村を潰し、農民を追い出しました。そして、その騒音により、滑走路直下や周辺を無人化していきました。岩山や駒井野を見るまでもなく、人々のいなくなった山野は荒れ放題となり、工業団地やホテル用地となったところが削られて赤い地肌をさらしています。また、航空機の排気ガスは、異臭をふりまき、農家のビニールハウスをすぐ黒くしてしまいます。しかし、空港による農業破壊、自然破壊は、そうした直接的なものに止まるものではありません。

例えば「騒音対策」として、空港周辺で多くの学校が防音校舎となりました。二重になった重いガラス窓は、鳥のさえずりや樹木のざわめき、緑の薫り豊かなそよ風をもシャットアウトします。閉め切った室内はクーラーなどで、不自然な温度管理と空気調節が行われます。

また、空港に隣接した三里塚地区は、開港と前後して市街化区域に指定されました。空港で働く人々の住宅地を確保し、空港のサービスを行う会社の土地を確保するためです。都市計画法によれば、指定後一年以内に上水道、三年以内に下水道施設が完備されなければなりません。井戸水を飲み下肥を作物や植木の肥料にしてきた農家の環境は一変しました。二十四時間ほとんど休みなく動いている貨物ターミナルの隣家も畑の野菜も眠れなくなりました。宅地や山林・雑地は市街地並に評価され、固定資産税や相続税の高額化は農

家としての継続を困難にしています。

もし二期工事ができたとすれば、芝山町の菱田地区が同じような都市計画法の指定区域となります。その時、辺田（部落）の横突（井戸）に象徴された、豊かな自然水系はどうなってしまうのでしょうか。

こんな話があります。昨年亡くなった木の根部落の小川源さんは、農業も熱心でしたが、その合間をぬって、山菜や魚を取ることも大好きでした。山芋や竹の子、フナやイカ、源さんは取ってきたものを時には料理までして近所や知合いに分けて、たいへん喜ばれていました。その源さんがくれるもので、唯一みんなが喜ばないものがありました。それはどじょうです。源さんのくれるどじょうは石油くさくて、本当は食うのを敬遠したいのですが、もらったからには食べないわけにはいきません。源さんは当然木の根の水脈（みお）でどじょう取りをしていました。木の根の水脈はやがて菱田を通り高谷川へ流れますが、その上には空港しかありません。空港の排水は取香川、根木名川の成田市側にすべて流し、高谷川、芝山町側にはいっさい流さないという空港公団と周辺市町村との約束があります。それにもかかわらず、なぜ木の根の水脈を取れただじょうは石油くさかったのでしょうか。公団の意図や予測を超えて、空港の排水が地中に染み込み、木の根の水脈に流れ出てきたのです。

農業は太陽の持つ命のエネルギーと、土と水、空気を媒介しながら、作物を育てる作業だといえます。しかし、その営みは作物の実りと収穫によって終わるわけではありません。作物自身が種子を残し、命の存続、再生を図るのです。そのような生物の再生と循環のサイクルは、それにかかわる太陽、土、水、空気があってこそ可能になるのです。それらのいずれを欠いても、農業は成り立ちません。空港が、限られた土地だけでなく、水も空気も奪い続ける存在であるとすれば、農業は空港とは共存できません。私たちはともすれば使いたがる、農業地域と空港との「共存共栄」と

いう言葉が本当に成り立つのかどうか、成り立つとすれば、それはどんな場合なのかについて、改めて考えていただきたいと思えます。

◆B・C滑走路建設計画は、白紙に戻されるべきです

ここまで述べてきたように、一期工事プラス二期工事イコール完全空港という二十七年前の公式は、多くの点で説得力を失っています。だから運輸省はこの公式にいつまでもこだわる必要はないのです。逆に、運輸省がその公式に長くこだわればこだわるほど、成田問題の解決を遅らせ、「首都圏第三空港」をも不完全なものにし、将来の首都圏の空を視界不良なものにします。運輸省は今こそ「成田問題の解決と首都圏航空交通の展望を開く」ために、勇氣と高い見識をもって、二期工事に残った二本の滑走路計画を白紙に戻し、三本の滑走路を前提とした施設拡充計画を停止すべきです。

この白紙に戻すというのは、二重の理由、意味があります。一つは、成田空港が航空審答申とは大きく違った規模や性格でつくられたこと、逆にいえば、そのような安易な変更やいい抜けが可能なほど、航空審の審議に内容がなかったということです。空港とは何か、いかにあるべきかという基本的な理念、空港の機能を最大限発揮しうるアクセスや空域、燃料輸送など具体的諸問題の計画検討、騒音や大気汚染などの周辺環境に及ぼす影響、そして地域経済、地域社会と空港との関係等々、本来、空港をつくるために必要なことは何ひとつ審議されてはならず、ただ「大きな飛行場」をつくるための検討が行われたにすぎなかったのです。二期工事二本の滑走路計画は、四半世紀前の「大きな飛行場」計画にさえ及ばなかった無残な残骸でしかありません。二十一世紀を目前にし、首都圏の空について、国際空港について、初めての議論をするという意味で、白紙に戻されなければならぬのです。

もう一つはいうまでもなく、この空港計画が地域の

ことを全くといっていいほど考慮しなかったということです。その上に、地域のコンセンサスを得ることなく空港建設が進められてきたという手続き面での問題も加わったのです。二期工事についても、残る二本の滑走路が地域にとって本当に必要なものかどうか、空港がどうあるべきかという議論は、地域で全くなされていません。そして、空港建設に異議を唱える農民たちの存在を百も承知で、ここまで工事が進められてきたのです。このような空港と地域との在り方を変える、そして空港建設のやり方を変えるという意味でも、残る二本の滑走路計画は白紙に戻されるべきなのです。

最後に

海港や外国の空港を見ればわかるように、空港は本来、都市や地域が必要としてつくられるものです。運輸省はそれは地方空港や離島の空港のことで、国際空港、特に大規模国際空港は国がつくるものだと思います。しかし、最初に述べたように地域を欠いた空港は空港とは呼べません。もし、空港をつくらうと思えば、最初に空港地域ができなければならぬのです。それは「空港を必要とし、その生み出す利益もリスクも引き受けて共にある」地域です。そのことは、国際空港でも同じなのだと思います。当然国は地域をつくれるわけではありません。が、(日本では今のところ)地域は国なしで空港をつくれるわけがありません。空域や航空路線のことはもちろん、運輸行政に関する許認可事項を有し、「需要」や様々なシミュレーションの情報も国の手に最も多くあるのです。だからこそ、国は空港をつくらうと思えば、地域に新たに参入し、新たな地域を共にする一員として、その議論に参加し、地域の決定に従うことに自信を持つべきなのです。成田では逆に、国が一人よがりの空港計画で無理やりコンセンサスをつくらうとするから、地域の反発をかい、ますます対立を深めていったのです。

成田空港が、「現実的能力」と「あるべき姿」、そして「地域との対応」という三すくみのような現在の状

態から抜け出す道があるとしたら、それは、地域に空港のすべての運命を委ねることです。そして、その時の地域とは、ある人の言葉を借りれば、ノン・プレイアス・コミュニティです。つまり、空港とその周辺に存在する人々や自治体という場所的な制約を設けた地域共同体ではなく、それ以外の、空港をつくらうとする国(起業者)や、空港に関わる、あるいは関わりうとする人々や機関をも含んだものが、その地域なのです。例えば、現在の隅谷調査団に代表されるような成田問題解決に積極的な役割を果たそうとする学者・知識人も当然、その地域の成員となります。その中で、「地域に空港が必要なのか否か、必要だとすればどんな空港がどのように存在できるのか」という基本的なことや具体的なことが討議され、決定されていくべきなのです。成田空港の行く末には基本的にそのような地域の討議、成員相互が対等で公平な「話し合い」の中に委ねられるべきだと、今私たちは考えています。そのような地域での議論の場が設けられるなら、私たちも積極的にそこに参加するでしょう。

運輸省が、二期工事に残る二本の滑走路計画を白紙に戻し、この地域の議論に参加することを呼びかけ、私達の「航空行政批判および成田二期工事不要論」の結びといたします。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、一応言うことは言ったわけですね。かなり辛辣といえますか深刻な航空行政批判があったわけで、結論的には「二期工事の不要論」というふうになっておりますが、運輸省のほうからこれに対して何かありますか。

高橋朋敬(運輸省課長)

お手元に「航空行政批判及び二期工事不要論に対して」というものが用意してございますので、これに従ってお話し申し上げたいと思います。

ただ今、同盟から、私どもが進めております成田空港計画につきまして、航空政策的な視点を踏まえたご意見がございました。ご意見の中には、今後踏まえていかなければならない事項もありましたが、しかし二期計画を不要とすることには飛躍があるのではないかと考えております。伺ったご意見に対しては、非常に広範囲にわたるものでございますので、これまでのシンポジウムにおいて私どもが既に考え方を述べている点については重複を避けまして、私どもが二期計画を必要とする考え方を中心として、簡潔にご説明申し上げます。

まず、成田空港の航空需要の関係でございますが、成田空港に航空需要が過度に集中する傾向は避けられず、その分担率は、将来とも減らないとお話がありました。これについては、まず、関西国際空港が整備されることによって、成田空港を利用していた関西圏の需要が成田空港から転移することは、素直に見込むことができると思います。また、各地方圏域におきまして、国際航空需要が増大いたしました。需要のまとまりが一定規模になれば、旅客の利便性や航空会社の採算性からいっても、地方の空港から国際線が成立いたします。このような見通しに立ちますならば、第六次空港整備五カ年計画で予測しているとおり、全国の国際航空旅客輸送に占める成田空港利用者のシェアは確実に低下していくものと考えております。現在も一九九一(平成三)年度で六五%のものを、長期的には五〇%ぐらいに低下させるというふうに見込んでいます。

それから、テン・ミリオン計画のことについて、これは航空需要を意図的に創出したという指摘がございました。まず、国際観光について私どもの考え方を申し上げます。そもそも、日本人は、我が国が置かれた地理的条件から、欧米諸国のみならずアジア諸国の方々と比べてみても、歴史的に見て全体として国際交流経験が少ない状況にありました。例えば、

テン・ミリオン計画をスタートさせた一九八七(昭六)二年時点では、日本人の海外旅行者数の対人口比は六%でございました。これに対してイギリスは四八%、シンガポールは二八%、アメリカは一七%となっていました。しかし、今日までの経済社会の発展の過程で、ようやく国民的レベルで比較的容易に海外事情を知り、体験することができるようになりました。もともと、我が国の憲法も平和主義、国際主義を唱えており、また、観光基本法においても、「観光は国際平和と国民生活の安定を象徴するもの」と認識されております。

このようなことから、海外旅行を通じて国民の国際体験を増やすことは、草の根レベルでの国際理解を深めることになりすし、また、諸外国からの観光客の来訪促進を図ることも国際相互理解にとって重要なこととございます。今後、我が国が国際的に孤立せず、国際社会において安定的な相互依存関係を保つていくためにも、国際観光は大変重要な役割を果たすものと考えているところでございます。

私どもとしては、このような考え方のもとに、テン・ミリオン計画の中で、海外旅行促進や海外での日本人受入れ環境の整備、地方空港の国際化等を進めました。所得水準の向上や国際化時代を背景として、国民の海外旅行に対するニーズは強く、かつ、好景気、円高などの条件も加わりまして、海外旅行者数は著しく増加いたしました。成田空港の旅客数も増加いたしました。対全国シェアを変えるようなものではなかったことも事実でございます。大体六七%程度のシェアで推移しております。

次に、「一極集中の考え方はもう古い」とのご指摘がございました。私どもも日本の各地において発生する国際航空需要については、できる限り各地方ブロックごとに対応するという考え方で空港整備を進めてきておりまして、この考え方は、第六次空港整備五カ年計画の中でも述べられております。そして、このことが地方の国際化の進展に寄与するとともに、成田空港へ

の負担をできるだけ軽減することになると考えております。

しかし、このような施策を進めても問題となるのは、首都圏において大量に発生する国際航空需要にいかに対応していくかということでございます。首都圏において需要が大量に発生しているにもかかわらず、首都圏に国際空港の適地が存在しないのなら別ですが、他の地方の空港まで航空機や新幹線で移動しなければ国際線を利用できないとすれば、国民の納得をいただけないのではないかと思います。このため、首都圏において長期の需要に対応し得る国際空港として、空域の状況、土地利用の状況等を見ながら、北総台地に成田空港計画をお願いしているところでございます。

一方、首都圏の国際航空需要を成田空港のみで対応するのではなく、首都圏の複数の空港で対応すべきではないか、空港の組み合わせ方や機能分散についてもっと柔軟に考えてしかるべきではないかとお考えを伺いました。

私どもは、成田空港に期待される首都圏の国際拠点空港としての役割、即ち世界各国主要都市との間で、多数の路線網を形成し、現在四〇カ国、九五都市との間で路線網を形成しておりますが、かつ、多頻度の国際線が発着するという首都空港機能は、分散させることは適当ではないと考えております。しかし、この考え方を前提とした上で、将来、首都圏に新しい空港が整備されることになるのであれば、二期計画を含めた成田空港を長期的に大事に使っていくという観点から、新しい空港についてどのような機能を持たせるべきか勉強していく必要があるとは考えております。

この首都圏空港の議論との関係で、横田空域の返還について主張されておられます。前回のシンポジウムでも触れましたが、空域図を一見すると「横田空域が西の空をふさいでいる」と見えますが、横田空域内の地形やそれによる気象条件を考えると、現時点で空域の返還が直ちに首都圏の航空交通を大きく変えると

は考えておりません。民間航空に必要な場合は、適宜横田空域の見直しが行われております。なお、日本国内の米軍管理空域の返還を求める声のあることは承知しておりますが、民間航空輸送を確保していくためにどのような目的が必要なのかを十分検討しながら、対応してまいりたいと考えております。

次に、成田空港計画のB・C滑走路の機能についてのお話もございました。成田空港においては、中近距離路線に対する需要が今後とも半数を占めていくと見込まれており、B滑走路は中近距離用に、A滑走路は主に長距離用に使用することにより、空港全体で需要を適切に処理することができると考えております。また、日本の中心的な国際空港として、滑走路に対する横風が強く吹いている時でも、安全に離発着できるように、横風用のC滑走路の整備が必要であると考えております。

二、五〇〇mのB滑走路は、例えば、ジャンボのB七四七・四〇〇が満席状態でシンガポールやハワイまで運航できる長さでございますし、中長距離用の滑走路として十分機能していくものと考えております。また、着陸に関してはすべての航空機が可能であり、二、五〇〇mの滑走路での着陸が国際的に見て問題になることはありません。

また、現在、成田空港は横風の強い時にはパイロットに負担をかけており、決して好ましい状態ではありません。安全性の向上や定時性の確保は重要な問題であり、このため、是非ともC滑走路は必要と考えております。

次に、空港地域と空港の共存共栄というのが成り立つのか、成り立つとすればどのような場合なのか、改めて考えていただきたいのご指摘がありました。空港は騒音を伴うのは事実ですし、また、その他自然体系に私どもが気付かぬ影響を及ぼしているのご指摘も、因果関係は別としても、思いをめぐらせなければならぬと思います。

しかしながら、私どもは必ず空港と農業地域の共生の道はあるものと確信しております。具体的にどのような形になるのかは今後、地元の方々也十分ご相談してまいりたいと考えております。

騒音等の問題につきましては、私どもは、時代の変化や地域の実情についても十分勘案しながら対策を実施していくことが必要と考えております。また、これらの対策を適切に行っていくことが空港と地域の共生を図っていくための出発点との考え方のもとに、今後とも、対策の在り方について地元のご意見をよく伺いながら、取り組んでまいりたいと考えております。

最後に同盟のご提案では、航空行政批判の締めくくりとして、B・C滑走路建設計画は白紙に戻されるべきであると主張されています。

しかし、このシンポジウムを通じて明らかにされたように、成田空港問題の本質は、空港と地域のコンセンサスづくりが十分でなかったところにあると私どもは認識しています。このことについては、前回のシンポジウムでも申し上げたところがございます。その意味で、同盟のこの主張については、B・C滑走路そのものの否定にあるのではなく、初心に帰って、白紙の気持ちで二期計画を地域によくご説明し、丁寧なコンセンサスづくりを行うべきとの意見として伺わせていただきたいと思います。

そして、「最後に」のところでも述べられている部分につきましましては、私どもが二期計画についての地域の丁寧なコンセンサスづくりが行える場であり、地域に責任の持てる、地域から信頼を得られる形のものとしてつくられる場であると考えていると思っております。以上です。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

一応運輸省側のほうとして答えておきたいことを言われたと思いますが、なお、かなりの距離があることも否定できませんが…。

石毛博道（反対同盟事務局長）

今の運輸省の「航空行政批判及び二期工事不要論に對して」に對して若干のコメントをしたいと思っております。最初に、プロローグから四までの我々の主張として、成田空港のつくられ方と現状、即ち私たちが成田空港建設に現われた航空行政批判として述べたこと、あるいは成田空港の抱えている現状という事柄については、運輸省もおおむね、多少の違いの部分はありますが、認識が一致して、認められているというふうに思います。

その上で、次に「二期工事二本の滑走路が必要かどうか」という議論につきましては、これはもう立場の違いによって意見がはっきり分かれることは当然です。しかし、もう一つだけつけ加えさせていただけるとすれば、バブルの時代が崩壊して、多くの日本の国民が、ああいう時代はもうたくさんだ、人々がお金に狂つてものが見えなくなるような時代は再びくるべきではないというふうな、そういう時代認識を持っているというふうに考えます。で、やはりあの時代の日本を成田は四、〇〇〇m滑走路一本で支えた、もうああいう時代は再びこないほうがいいというふうに日本人が思っているとするれば、成田空港というのは一本で十分日本の経済に、世界に冠たる日本の経済に貢献できるのではないかとということも、もう一つ言えるというふうに思います。それは、成田空港の違う意味でのもう一つの既成事実ではないかというふうに我々は思っております。

さらに、運輸省が、B・C滑走路建設計画についても「初心に帰って、白紙の気持ちで丁寧にコンセンサスづくりを行うべき」という態度を示されたということについては、これは我々の主張の基本を汲み取られた見解であるというふうに考えます。

次に、空港と農業地域の共存、あるいは騒音等の空港被害が周辺に及ぼす影響についてですが、このことについては、私たち周辺住民が実感として感じている

ことと、運輸省・公団が数字などで示して現われてきた事柄については、やはり大きな隔り、実感的隔りがあるのではないかと考えています。

これらのことについて、運輸省・公団は、今後地域の人々の意見をよく聞き、その落差をなるべく埋めて、空港の在り方を考えられるべきだろうというふうに思います。

以上を申し上げて、終りにしたいと思います。これで、第三回から本日の十四回まで、十二回にわたって行われた「成田空港問題」をめぐるシンポジウムでの議論というか論争は終りになるわけですが、この議論の終りに当たって、反対同盟として提案をさせていただきたいと思えます。

私たちは、本日まで、三つのテーマについてシンポジウムを進めてきました。

第一は、事業認定後二十年を過ぎて強制収用ができたか否かということでした。

第二は、二十五年間の戦いの意味について。

第三は、航空行政批判と二期工事不要の主張でした。

第六回シンポジウムにおいて、隅谷調査団は「運輸省が土地収用法は形式的にはなお適用可能であるとすることは、社会的正義の視点からも問題があると言わざるを得ない」との見解を示され、この見解を運輸省も了承しました。

そして、二十五年の戦いの検証及び航空行政批判の中で、空港が、富里案の当初から地元の農業のことや地域のことを考えずに計画されたこと、また、地域のコンセンサスを得ることなく位置決定を行い、強引に建設を進めてきたことが明らかにされました。運輸省も、シンポジウムの中でそれらのことを認め、率直に反省し、今後の空港づくりを生かしていくことを表明しました。

運輸省が以上のことを具体的に施策化することで、『力による対決の時代』は終わり、空港問題の話し合い解決のための対等の立場が確立されると考えます。

さらに、歴史検証と一連のシンポジウムの中で、私たちがだけでなく、この地域の方々がそれぞれの立場で空港問題に関わり、今後も積極的に取り組んでいけることが明らかにされました。

このようなシンポジウムの経過を踏まえて、以下の提案をいたします。

- 一、運輸省・空港公団による収用裁決申請の取下げ。
- 二、二期工事、B・C滑走路建設計画を白紙に戻す。
- 三、今後の成田空港問題の解決に当たっては「空港をめぐる、地域の理性あるコンセンサスをつくり上げる新しい場」が設けられ、そこに委ねられるべきである。

私たちは、今後とも、成田空港問題の平和的解決に向かって尽力する所存です。

一九九三年四月二十七日

三里塚芝山連合空港反対同盟

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

ただ今大変重要な、シンポジウムにおける「提案」というのを同盟のほうからいただいたわけであり、率直に申しまして、実は今朝の新聞でこの「三つの提案」のことを読みまして、私はかなりの、ショックという言葉はよくないですが、これは大きな解決に向けての提案というように受けとめました。さらに、これは私たちここへ出てきてしまいましたので、そういうニュースを正確には知りませんが、運輸大臣がこの問題についてかなり重要なというか積極的な発言をされたというようにも聞いております。

そういうこともありまして、皆さんから向かって左側におられる運輸省・公団、さらには千葉県の方も、これだけの提案に対しては何らかの意思表示をしなければならぬと思いますが、なかなか大きな問題をはらんでおりますので、ちょっと休憩して、回答のご相談されなければならぬと思っておりますので、これ

から七〇分、ことよつたら一〇分ぐらいになるかもしれませんが、これはある意味では決定的な瞬間といつてもいい事態でありますので、ちょっと休憩をさせていただいて、休憩後に、今申しましたような運輸省・公団、さらには千葉県のほうから、今後のことがありますので千葉県のほうからも発言をさせていただいて、それで、さらにどうしますか、その発言次第にもありますが、ともかく非常に重要なことですので、七〇分あるは一〇分ぐらいの休憩をさせていただきますと思います。

（休憩）

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

お待たせいたしました。ただ今から再開いたしましたと思えます。

それでは、まず運輸省のほうから。

松尾道彦（運輸省航空局長）

それでは、ただ今このシンポジウムの締めくくりに当たりまして、非常に重要な提案が行われたわけであり、私どもの率直に感じるところについて申し上げさせていただきます。

まず、今日まで、一昨年の十一月でしたか、約一年半にわたりました、隅谷調査団のもとでシンポジウムを積み重ねてまいりました。閣僚が、関係者が真摯に、かつ率直に、成田空港問題の原因が何であるかを議論してまいりました。

そして、前回のシンポジウムにおきまして、私どもから成田空港問題に關しまして、意見を持つ者がお互いに対等の立場に立つて話し合い、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、成田空港問題における対立構造に終止符を打つきつ

けを是非つかみたい、このように申し上げたわけでございます。

この問題は、第七回のシンポジウムにあたりまして、実は第六回が隅谷調査団において事業認定問題に対する画期的な所見が発表された後の第七回目でございます。この中で、同盟側の文章の中に重要な中身がすでに書かれておりまして、ちょっとそれをかいつまんで申し上げますと、きょうご発言になったような「二期工事をいったん白紙に戻し、空港計画が見直し可能なものとして提示されることが必要です。その上に立つて、私たちと政府側だけでなく、関係する周辺地域のすべてが参加し、共に空港問題解決の方向と新たな地域展望を生み出す基盤がづくり上げられなければなりません」。こういうことがすでに、非常に中身のあることがこの七回の冒頭の陳述の中で具体化されているわけでございます。本日のご提案というものは、まさにこれからの問題ということで、延長線上で出てきたものと考えておりまして、いま陳述された中に「力による対決の時代は終わり」という、非常に重大な発言をしていただいた。これは同盟側の思いきった発言だと、私は大変評価をし、この場で感謝を申し上げたいと思います。

この提案につきましては、これまでのシンポジウムでの議論を踏まえてということですが、私もが空港を地域にお願いする立場、つまり空港をつくる側といたしまして極めてこの提案は厳しいものがございます。かつ、極めて重大な具体的内容を持っています。これから、隅谷調査団を介しまして、今の提案されている中身について、その意味するところにつきまして、十分慎重に議論を深めさせていただきます。このように考えております。いずれにせよ大変重いご提案でありますので、今後、関係方面のご意見を慎重に伺いながら、問題解決を念頭に置きながら、検討を前向きにしていきたい、このように考えております。

先ほど隅谷先生から「大臣発言」の話もございませ

たが、正確なところは私もとらえておりませんが、大臣の話というのは、前回の国会の場でもございましたが、要は力による対決をやめ、対話による解決に向けて努力をしていきたいというのが大臣の発言だと、私は日頃大臣から直接伺っておりますので、本日記者会見で話があるとすれば、そのような大臣の発言ではないかというふうに理解させていただきたいと思っております。以上で発言を終らせていただきます。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

それでは、公団のほうから、総裁、お願いします。

山本 長（空港公団総裁）

ただ今同盟のほうから三項目の提案がございました。話し合いでもって解決するという方向での真摯なご提案というふうに理解いたしましたと思います。しかし、その内容は大変厳しい提案をいただいたというふうに思います。

局長の発言がございましたが、私の率直な気持ちを申し上げます、この三項目の具体的なご提案につきましては、私どものこれまでの空港づくりに対する反省を十分踏まえることとして、この段階でお答えすることについては、極めて影響するところ大きい事柄だと思っております。

今後、隅谷調査団の先生方、また地元の関係の方々など、関係の方々ともよく相談をしながら、慎重に我々としての考え方を検討し、まとめてまいりたいというふうに考える次第でございます。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

それでは、千葉県副知事さんのほうから。

中野 晟（千葉県副知事）

ただ今同盟から、これまでのシンポジウムでの議論

を踏まえて、三点についてのご提案がございました。また、これに対する運輸省、空港公団からのコメントがございました。

三点のご提案につきまして、それぞれについてこの場で千葉県としての考え方を申し上げますが、三点目の「コンセンサスづくり」についてのご提案は、基本的には、これまでのシンポジウムでの議論からして当然のことでございます。また、県としても同じ考え方に立つものでございます。また、このようなコンセンサスづくり、そのための場づくりについて、県の役割、責任も重いものがあると考えております。また、航空行政批判の中で指摘され、前回シンポジウムにおいて会場からの意見の中で、何人かの方々から指摘のあった「地域との関係なくして空港はあり得ない」という考え方は、空港づくり及び空港を抱えるこの周辺地域の地域づくりにとって、重要な視点になっていると考えております。

さて、千葉県は、第七回のシンポジウム以来、この壇上上がりまして、四半世紀に及ぶ空港問題の歴史検証に参加してまいりました。この長きにわたった対決の歴史の中で千葉県がどのような役割を果たし、果たせなかったのかという点について厳しい指摘もいただき、また私どもの考え方も述べさせていただきましたところでございます。

この間、運輸省・公団から表明されましたのは、「地域での十分なコンセンサスづくりを得ないまま空港建設を進めてしまった」との反省の弁もございました。第一回シンポジウムで知事から申し上げましたように、県は国と地元との間に入って調整をするということが本来の責務であるとするならば、十分なコンセンサスづくりが行われなかったとの点は、運輸省・公団のみならず、県に対しても重い指摘と受けとめさせていただきます。このような十分なコンセンサスづくりを欠いたまま、

第一回シンポジウムで同盟が「農民の人格権への攻撃」あるいは「民主主義的権利の破壊に対する怒り」との言葉で表現されました地元の方々の気持ちや考え方につきましては、じっくりと耳を傾ける余裕もなく、事態は進行し、国の要請に基づいて行ったとはいえ、代執行で県が前面に立って地元の方々と対決するという形になってしまったわけでございます。この結果、地元と国との間に入るという県としての本来の調整機能を十分に果たせず、今日に至ってしまったことは、誠に残念でございます。また、この地域社会に刻まれた傷の深さを思えば、痛恨の念を禁じ得ないところでございます。

県といたしまして、これまでのシンポジウムの中で明らかにされました四半世紀に及ぶ歴史の教訓の上に立って、新たな気持ちでこの問題の平和的解決に努力してまいらなければならないというように考えております。本日ご提案のあった三点のうち、初めの二点については、ただ今お話がございましたように、国・公団にとって厳しいご提案と推察いたしますが、話し合いの解決によりスタート台が形づくられていくように県としても最大限の努力をしてまいりたいというように考えております。

以上です。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

同盟のほうから出された「三つの提案」と書かれているものは、確かに運輸省・公団にとって大変厳しい内容を持っていると思いますが、しかし、今何う限りでは、これを前向きで受けとめて、こうした提案の線に沿いながら、しかしまだ、すぐ結論というわけにいかない、多少微妙な問題がいろいろありますので、そのことを残された問題とするということはありますが、同盟のほうはここで特にこの段階で言っておくことはありますか。

石毛博道（反対同盟事務局局長）
ありません。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

そうしましたらば、運輸省・公団のおっしゃられたことを私が受けて理解をいたしますと、前向きでこの問題は取り組もう、この三つの提案について取り組もうというわけですが、そこにはまだ、了解等々については十分煮詰まっていないうし、なかなか微妙な点もあるので、この場で議論をするということよりも、調査団のほうである程度の、何というか具体的な考え方をお示しする。そのためには運輸省・公団とも、あるいは千葉県のほうとも、さらには同盟のほうとも多少話をしなければならぬかと思いますが、多少どころじやない大いに話をしなければならぬのかもしれないが、その上で、次回までにそういうことについての具体的な我々の考えを申し上げるということを一応任せていただくというか、そういうことでよろしいでしょうか。

松尾道彦（運輸省航空局長）
結構です。

石毛博道（反対同盟事務局局長）

それで結構です。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

それでは、この両者のほうから、千葉県もそうです、千葉県のほうは副知事が言われたように主として第三の問題にかかわってくると思いますが、もしそのようにしてこの提案をめぐっての話し合いがきちっとできると、残された問題としては三が非常に大きい問題になってき、そこには千葉県が大きくかわると思いますので、この点についても少し県のほうともお話をしなければならぬかなと思ったりいたします。

そういうことで今日は、ある意味でいえば大変重要な論点までたどりついたということ、残された微妙な問題が少しありますので、それは我々調査団のほうにお任せ願って、次回にはそれを申し上げて、できればそこで結論ということにさせていただければと、こういうふうに思うわけがあります。

それでは、今日は、これをもっておしまいにさせていただきます。どうもご苦勞様でした。

― 以上 ―