

成田空港問題関連資料

平成8年12月4日

東京大学名誉教授 隅谷 三喜男

成田空港紛争解決への途
—高レベル放射性廃棄物処分懇談会—
96年12月4日

目次

空港用地決定と土地収用認定を廻って
「隅谷調査団」の成立
シンポジウムの検討とその終結
円卓会議と「共生論」
「児孫のために自由を律す」
「調査団」最終所見と円卓会議の終結
結び

成田空港問題の経緯

- | | | | |
|------|----|--------|--|
| 1965 | 11 | 政府 | 千葉県富里に新東京国際空港を内定 |
| 66 | 7 | 政府 | 反対運動を考慮し、三里塚に変更し、決定 |
| 67 | 10 | | 強制外郭測量を農民阻止し、機動隊と衝突 |
| 68 | 2~ | | 反日共系全学連反対同盟を支援し、決起大会 衝突
年末まで機動隊とくり返し衝突し、負傷者多数 |
| 69 | 12 | | 土地収用法に基づく事業認定申請 決定 |
| 71 | 2 | 代執行 | 機動隊と農民・学生衝突し、負傷者多数 |
| | 9 | 第二次代執行 | 機動隊員3名死亡、逮捕者多数 |
| | 10 | 反対同盟 | 三ノ宮文男自殺 |
| 73 | 4 | | 4,000m滑走路完成 |
| 77 | 5 | 反対同盟 | 機動隊と衝突し、東山薫死亡 |
| 78 | 3 | 反対同盟 | 管制塔占拠し、破壊 開港延期 |
| | 5 | | 成田新法施行 空港開港 |
| 1983 | 3 | 反対同盟 | 熱田派・北原派に分裂（北原派から小川派分離） |
| 87 | 2 | | 成田新法により団結小屋等撤去 |
| 1991 | 2 | | 90年結成された地域振興連絡協議会（地連協）シンポジウム開催呼びかけ |
| | 5 | | 村岡運輸相「いかなる状況の下においても、強制手段は用いない」と
大臣声明 |
| | 6 | | 地連協から独立したシンボ実行委員会を設置し、シンボを開催・運営すること
を決定 |
| | 7 | | 公開シンポジウム開催とその運営委員会組織決定 |
| | 11 | | 奥田運輸相発言で、11月13日第1回シンボは延期 |

的であるときは、この法律の定めるところにより、これを収用し、又は使用することができる。

飛行場は収用法第三条が規定する「土地を収用することができる公共の利用となる事業」の一つとして認められており、「事業のために土地を収用しようとするときは、事業の認定を受けなければならない」(第一六条)と規定されている。この事業認定は同年一月一六日、建設大臣によって認められ、告示された。認定が告示されると、対象となった土地の所有者は、任意的に土地を空港公団に売却するか、さもなければ強制収用の適用を受けるか、という二者択一に当面する。事業認定の承認をえた公団側は、所有者が土地売却の意思を持たないときは、裁決の申立を行う権利を取得する。いずれにせよ事業認定を受けたものは、「事業の準備のため又は土地調書の作成のために、その土地に立ち入って、これを測量することができる」(第三五条)ことになっている。

そこで土地収用法に基づいてまず問題になったのは、事業認定の対象地となった民有地の測量であった。こ

れに先立って公団は反対同盟の各農民に対し、一通の手紙を送った。

「土地収用法に基づく事業認定が十二月十六日付で告示されましたが、この機会に是非とも私共の気持ちをお汲みとり頂きまして、話し合いの機会をつくり貴重な土地をお譲り頂きたく御願ひ申し上げます。

昭和四十四年十二月二十三日」

公団側はこれへの応答を期待したわけではないが、七〇年一月に入っても繰り返し手紙を書き、一月十四日には第五回目の手紙を送った。回答はなく、同意もなかった。そこで公団は一月一五日以降に立入測量を行う旨発表した。反対同盟側も公団側の立入測量に備え、早くも一月二日には天浪の団結小屋に、二メートル以上のバリケードを構築し、正月を返上して集会を持った。四日には実行役員会、そして七日には弁護士を呼んで収用法についての討論会、これらの会合をふまえ八日からは各部落の集会が開かれた。一日には反対同盟全員で木の根・駒井野両団結小屋にも強固なバリケードを築いた。そして「当面の具体的方針」を

つぎのように定めた。

① 反対同盟は、第一期工事地区の強制測量の対象とされる団結小屋、一坪用地の二、三の要所を選んですばらしい堅牢強固なへとりでを築き、へ農地死守の要塞とする。

② へとりでをどのように守護するか、老人、婦人、青年の各行動隊によってへ坐り込み隊を構成、反対同盟の総力によって組織の命運をかけて守護する。

測量開始の日とされた一月一五日には、「強制測量粉砕全国総決起集会」が三里塚第二公園で開催された。これ以降、支援の全学連は現地行動隊を組織し、常駐するようになった。

実は、この全国総決起集会については、反対同盟の中でこれを開催すべきか否かをめぐって議論があった。全国全共闘は一五日に「共闘集会」を開催したいと同盟に申し入れたが、幹部会では青行隊も含めて大会開催への同意を保留した。大きな理由は二つあったと見られる。一つは外部との共闘の場合は多数で闘争が行

われ一見華やかであるが、日常的には忙しく働く同盟員だけになるので、弱味に付け込まれて共同闘争の分も含めて弾圧されてしまう。運動は大きな打撃を受ける。もう一つは、学生・労働者との共闘では、空港反対・農地死守と叫びながら、いつの間にか政治的スロ―ガンをかかげた運動に取って代られていくのではないか。反対運動の本末が逆転してしまおうとしているのではないか、という不安があった。事実、支援の数が多ければ多い程、反対運動は農地死守から反体制運動へと傾斜していったことは否定できない。

ところで、土地収用法に基づく第一次立入調査は二月一九日実施された。収用対象地は団結小屋三件、一坪運動共有地七件と平和の塔の計十一件。公団は一五日、立入調査の予告をした。反対同盟は幹部会を開き、団結小屋を中心に拠点四カ所を防衛することを決定すると同時に、同盟休校の戦術をとって家族ぐるみの闘争を提起した。

「このたび「強制測量」に対しては、へ家族ぐるみへの闘いを文字通り実現し、孫の手を引き、子を背負

本調査団は、成田空港問題の原因を究明し、その現状を明らかにし、あわせて、社会正義に適った解決の途を見出すことを目的とする。本調査団は、反対同盟のすべての派の方々と接触して、それぞれの方々がもっとも望ましいと考えられる方法、形式を通じて、成田空港問題の、社会正義に適った解決策を見出し、地域振興連絡協議会、反対同盟、国・公団、県、地元市町村など関係諸団体に提示し、その具体化を要請したい。

私たちはさきに、地域振興連絡協議会から、その主催する公開シンポジウムに学識経験者として参加するよう依頼を受けたものである。しかし、その後、反対同盟を始めとして地元関係者の方々との接触を通じて、私たちは、むしろ中立的な立場に立って、反対同盟のすべての派の方々と接触し、それぞれの方々がもっとも望ましいと考えられる方法、形式を通じて、それぞれの立場と主張とを積極的に開陳していただき、成田空港問題の原因を究明し、その現状を明らかにした上で初めて、社会正義に適った解

決の途を探ることが可能となり、それは成田空港問題について協議会の期待するところにも沿う所以であるという確信をもつに至り、ここに本調査団を結成することになったものである。

本調査団は、「二期工事の土地問題の解決にさいして、いかなる状況のもとにおいても強制的手段を用いないことを確約する」という、五月二十八日付の運輸大臣声明を前提として、反対同盟の志を生かし、成田空港問題の解決の途を探るため、全力をつくすことにした。

平成六年六月一五日

団長 隅谷三喜男
団員 高橋寿夫
" 宇沢弘文
" 山本雄二郎
" 原田正純

この声明で調査団という名称を用いたのは、満州事変の際、国際連盟が事態を詳細に調査し、解決へ向け

1 シンポジウムの成立

ての結論を取りまとめた機関を、リットン調査団と名付けた故事に学んだものであり、また「成田空港問題の原因を究明し、その現状を明らかにし、社会正義に適った解決の途を探る調査団」では名称として長すぎるので、「隅谷調査団」を通称とすることとした。

このような姿勢をもって再度地連協と話し合った結果、地連協としてはシンポジウムの運営は「調査団」に一任するという事で会議を了えた。熱田派は「調査団」の声明を了承し、地連協が六月一九日に開催した全員協議会に同盟（熱田派）幹部が出席し、シンポジウム参加を正式に表明するとともに、次の二項目を要望した。

①シンポジウム開催に当たっては、地域振興連絡協議会の主催ではなく、実行委員会（仮称）を設置して運営する。

②実行委員会は、反対同盟（熱田派）及び関係者を構成員として学識経験者が中心となり運営していく。協議会はこれを了承した。そして七月二日、地連協

村山会長名で隅谷学識経験者代表宛

隅谷調査団所見「成田空港問題シンポジウム終結にあたって」

1. シンポジウムの経緯

過去4半世紀をこえる長い年月の間、地元三里塚の農民や地域の住民、その他関係するすべての人たちの上に、暗雲のごとく重く垂れこめて来た成田空港問題を、良識のある話し合いのもとに、社会的公正にかなった形で解決することを目指して、成田空港問題シンポジウムが一昨 autumn に開始されてから、今日で15回を数えるに至った。

この間、反対同盟から、当時の羽田空港の限界いっぱいの運用状況からいかにその実現が急がれたとは言え、民主主義体制のもとでは許容することのできないいくつかの行き過ぎや過誤が、空港建設計画を推進しようとする国の側にあったことについて、空港が現在の地点に決定された経緯にさかのぼって、詳細な事実の究明に基く発言が積み重ねられた。

これを受けた国の側からは、当時の記録に基づいて、事実関係についての国としての認識を述べた上で、当時の社会一般の状況の中ではやむを得なかったとされる面があったとしても、今日これを顧みると適正を欠いたと認めざるを得ない幾つかの事実のあることを率直に認め、またそのことにより農民が長い間苦難の道を歩まざるを得なかったことについて、心から遺憾の意を表する旨の発言があった。

成田空港問題の発生以来、国はひたすらその計画の正当性を強く主張し、そのとって来た強圧的な行動について一言の弁明もすることがなかったので、そのことが反対同盟との間の関係を硬化させ、両者の間に抜き難い不信感が醸成されて来たことを考えれば、シンポジウムの場における国の側のこのような率直な反省の言葉の持つ意義は極めて重く、その姿勢は高く評価されるものである。

シンポジウムがこのような経過をたどることが出来たのは、反対同盟がつねに良識ある話し合いという当初の趣旨を尊重し、内部のさまざまな意見の調整・集約に努めながら、ひたすら誠実に1回1回と積み上げ、国側の姿勢の転換に対応して来たことによるものであり、その努力に対して深い敬意を表する。

2. 反対同盟からの提案

このようにして進められて来たシンポジウムの積み重ねの上に立って、第14回会合の終りに反対同盟から

3項目の提案がなされた。その趣旨が正しく理解されるよう、ここにその全文を掲記する。

「私たちは、本日まで3つのテーマについて、シンポジウムを進めてきました。

第1は、事業認定後20年を過ぎて強制収用ができるか否か、ということでした。第2は、25年間の闘いの意味について、第3は、航空行政批判と2期工事不要の主張でした。

第6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、社会的正義の観点から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、25年間の闘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事を認め、率直に反省し、今後の空港づくりに活かしていくことを表明しました。

運輸省が以上の事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则认为ます。

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、今後も積極的にとりくんでいかれ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、 2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あたっては、「空港をめぐる、地域の理性あるコンセンサスをつくりあげる新しい場」がもうけられ、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むかって、尽力する所存です。

1993年 4月27日

三里塚芝山連合空港反対同盟」

この提案の内容とするところは極めて重要なものである。特に第1と第2の2項目は、14回にわたるシンポジウムによる相互信頼感の醸成の上に立って始めてその現実的意味を持ち得る提案であるし、それが国の側に受け入れられることによって第3項という新しい場の設定に導かれるのである。そしてこれらすべての点について両者の合意が具体的に実現されることにより、同盟の文書に言う「力による対決」の時代の終ることが期待されるのである。

3. 提案についての調査団の所見

さきにも述べたように、この提案は14回にのぼるシンポジウムでの話合いの積み重ねの上に立ってなされた、いわば必然的帰結とも言うべきものである。すなわち提案そのものは反対同盟からなされたものであるが、ここに至るまでのシンポジウムの話合いの全過程における双方のエネルギーと良識とが、基本的にここに結果したものと見るのが正しい。その意味において、この提案はシンポジウムの最大の収穫と言うべく、この提案が国の側によってどのように受けとめられるかについて重大な関心が持たれたのである。

第14回シンポジウムにおいて、国側もこの提案を前向きに受けとめる旨を述べ、最終的な解決の仕方については、両者とも調査団の所見に一任されたのである。あらためて両者の意見を確かめた上で、調査団としての所見を述べれば次のとおりである。

(1) 提案1「運輸省、空港公団による収用裁決申請の取下げ」について

成田空港問題をめぐる長期の力による対決に終止符を打つため、国側は、土地収用裁決申請を取下げることとされたい。

(2) 提案2「2期工事B、C滑走路建設計画を白紙に戻す」について

過去における成田空港建設の経緯の中に、民主主義社会であるならばあってはならないいくつかの行為が国の側にあったことは、シンポジウムの席上明らかにされたところである。国はその反省の上に立って、2期工事B、C滑走路の建設計画について、いままでの行きがかりに捉われず、ここで白紙の状態に戻すべきである。この問題については、地域の人々と民主的に話し合いをすることにより解決の道を探ることとされたい。

(3) 提案3「今後の成田空港問題の解決にあたっての新しい場を設けること」について

上記(1)及び(2)を踏まえて、成田空港問題の解決のために、真に民主的、理性的コンセンサスを形成するための前提条件が出来上がる。(1)及び(2)の実現により、反対同盟関係者はもちろん、空港のために土地を手放して、さまざまな思いをこめながら、他へ転出して行った人々を含め、広く地域住民がはじめて国と

対等の立場で、自らの地域における空港というものをどう考えるか、地域と空港の共生のための仕組みとは
どういうものか、と言うような問題について国側と対等の立場で自由に話し合いをすることができるようになる
のである。この新しい協議の場をいかなる形でつくるかは、なお残された課題であるが、その具体策につ
いては、シンポジウムの経緯を引き継ぐ趣旨から、調査団に一任することとされたい。

国、千葉県、関係自治体及び広く住民の参加するこの新しい場が設けられ、上記のような問題について話し
合いの進められることを期待する。なお、この場には、従来シンポジウムに参加していなかった農民の方た
ちも参加し、意見を表明されるよう期待する。またこれが可能となるよう、シンポジウムに関係して来た人
たちの協力を要請したい。われわれもこれを契機にこれらの人たちとの話し合いの場を設ける用意のあること
を申し添える。

4. むすび

1年半の時間と15回の公開の場での対話により成田空港問題シンポジウムは、ようやくその終結の時を迎
えようとしている。この過程を通じて最大の成果は、反対同盟と国との間の正しい意味での信頼関係が少し
づつ醸成されて来たことである。

およそ民主主義の社会においては、人々が相互に平等の立場で自由に意見を交換し合い、少しずつ相手の意
見への理解を深めて行くことがそこでの基本とされる。それを十分に尽くすことなく、議論を未成熟のまま
に打ち切り、とりわけ直接的関係者の意向を無視あるいは軽視して、いわゆる多数決により事を決するのは、
民主主義の本旨ではなく、多数決原理の濫用と見るべきである。またそこでは、多数者の利益のために少数
者の存在が侵害されたり、人間的尊厳が犯されたりすることがあってはならない。

われわれが問題とした成田空港の建設について見ると、残念ながらそのような民主主義社会の基本的なあり
方が、当局者によって十分認識され尊重されて来たとは出来なかった。国際社会に向かって開か
れる日本の玄関として、多数の内外の人々の利用に供される空港であるからと言って、その予定地において生
業を営み、血と汗との結晶としての農地を護って来た人たちの存在を、大の前の小という比較によって、軽々

しく考えていいものではない。ましてやその必要性などについて、農民たちに十分な時間をかけて説明したとは認められない短い期間の中に、国の決定した方針だからと言ってその実施を強行したことは、当時の羽田の空港事情がいかに窮迫したものであったとしても、許されるものではなかった。

成田空港問題が今後いかなる方向へ展開することになろうとも、ここに述べたことはその基本に据えられて行かなければならない。日本における民主主義をどのようにして地域の中に根づかせ、社会的公正を実現していくのか、その壮大な実験がこの地域において展開されようとしている。調査団としては、近く形成される新しい場を通じて、このことが着実に進められて行くことを強い関心を持って見守って行きたい。なお関連して、このようにして力による対決の時代が終り成田空港問題があたらしい方向で解決されて行く中で、いわゆる1坪共有運動もすみやかに収束されることを期待する。

15回のシンポジウムを毎回充実した内容をもって開催して来ることが出来た功績は、すでに述べたように何よりもまず反対同盟の人たちの屈性的かつ誠実な話し合いの姿勢に、次にはそれを受け止める立場の国や県の当局者の優れた時代認識と勇氣に、そしてそれらすべてを支えて緑の下の力持ち的な役割を果たしたすべての関係者に帰せられるべきものである。わけでも1年半の長きにわたり、毎回この場に出席して議論を熱心に関して下さった地域住民の方々なくしては、この長丁場を走り切ることは出来なかったであろう。

終わりに臨みひとつだけ残念なことがある。それは反対同盟の熱田派以外の農民の方々がついに参加してもらえなかったことである。われわれは、熱田派とのかかわりのみでシンポジウムを行って来たのではない。この地に空港の建設が決定された時点にさかのぼって、地域のすべての人たちの置かれて来た立場を余すところなく視野に入れて議論を進め結論に導いたつもりである。熱田派の立論もその線に沿ったものであり、最終提言もその趣旨に立つものであった。熱田派以外の農民の方々がこのような趣旨を理解され、何らかの方法でその意見を表明されることを重ねて強く期待するものである。

シンポジウムはこれをもって終結し、今後は新しい協議の場へと舞台が移って行く。シンポジウムにより、過去4半世紀の歴史的事実の検証は終わったが、地域の将来の展望をひらく協議の仕事は、すべて今後の関係

者の肩にかかっている。それは決して平坦な道でないと思うが、シンポジウムを通じて得られた関係者相互の信頼感の上に立って話し合いが重ねられるならば、必ずや良い成果が得られるものと信ずる。そしてその時はじめて、成田空港問題という長い重苦しい問題から、関係するすべての人たちが解放されることとなるであらう。われわれ調査団としてもその成り行きについて深い関心を持って見守って行くつもりである。

平成5年5月24日

隅 谷 三喜男
高 橋 寿 夫
宇 沢 弘 文
山 本 雄二郎
河 宮 信 郎

成田空港問題シンポジウム

1991 11 成田で第1回シンポ 奥田運輸相出席

反対同盟（元熱田派）「徳政を以て一新を發せ」

12 芝山で第2回シンポ 周辺自治体・民間団体意見発表

1992 1 成田で第3回シンポ 事業認定失効をめぐって討議

2 芝山で第4回シンポ 収用と失効につき引き続き討議

3 成田で第5回シンポ 検閲・監視から末沢発言に及んで討議

調査団に意見対立の取りまとめ依頼

5 芝山で第6回シンポ 事業認定につき調査団所見を提出 承認される

7 芝山で第7回シンポ 位置決定後26年の紛糾の経緯に移る

1993 7 成田で第8回シンポ 三里塚への変更を中心に

9 芝山で第9回シンポ 事業認定から代執行までを中心に

10 芝山で第10回シンポ 事業認定から代執行までを具体的に

12 成田で第11回シンポ 第二次代執行をめぐる状況

1994 2 成田で第12回シンポ 開港前後の力と力の対決をめぐって

3 芝山で第13回シンポ 午前に地域の人々の意見を聞き、午後は空港行政批判

4 芝山で第14回シンポ 前回の批判への回答、午後同盟より3項目の提案、調査団に所見を求められる。

5 成田で第15回シンポ 調査団の最終的所見発表、運輸相、公団、千葉県、同盟、すべて賛意を表明

これを以てシンポジウムは終了、今後の話し合いの場については調査団に一任

一 円卓会議の成立

新しい協議の場の設定

上述した第一五回シンポジウムにおいて、残された課題と取り組む新しい協議の場をいかなる形でつくるかは、調査団に一任された。調査団は早速六月三〇日に成田市において、シンポジウムの締めくくりをするとともに、次の段階の準備の話し合いをすべく、空港公団代表者も新たに加えてシンポジウム運営委員会を開催し、この問題について協議した。

そこでは、

(1)新しい場としては、シンポジウムの構成員であった調査団、運輸省、空港公団、反対同盟のほか、千葉県・関係自治体、地元代表者も加え、関係住民等にも広く発言の機会を与える。

(2)新しい場は対論の場ではなく話し合いの場であ

ることをふまえて、円卓協議の場とする。

(3)新しい場の名称は「地域・空港共生問題円卓会議(ラウンド・テーブル)」としてはどうか。

(4)円卓会議の円滑な運営を進めるため、円卓会議議事運営委員会(仮称)を設ける。

等について協議した。

この協議をふまえて七月二六日、最後のシンポジウム運営委員会が開かれ、調査団側から上記の協議をふまえた「円卓会議の運営について」を提示し、一、二些細な点を修正した上で、これを承認した。それは次のようなものである。

円卓会議の運営について

平成五年七月 隅谷調査団

(1)設置の趣旨

新しい協議の場は、シンポジウムにおける反対同盟と国の側との合意に基き、空港と地域との共生のあり方やその仕組みについて、関係者が相互に対等の立場で、円卓を囲んでその考え方を述べ、アイデ

イアを出し、空港と地域との共生の道を話し合う場である。そのような趣旨から、この協議の名称を「成田空港問題円卓会議」とする。

(2) 円卓会議の構成員

円卓会議は隅谷調査団が主催し、その構成員は、反対同盟、運輸省、空港公団、千葉県、三郡代表としての成田市、芝山町及び多古町並びに若干名の地元民間代表とする。

また、構成員以外の関係自治体や住民についても、テーマに応じ、運営委員会の了承を得て、この場に参加することができる。

なお、円卓会議に関心を持つ人々は、上記構成員の紹介により傍聴することができる。

(3) 協議の進め方

構成員は、(1)の趣旨に沿って、それぞれの意見を述べ合うことを通じて共通の合意形成に向かって努力することとする。合意形成に困難がある場合には、構成員が賛成すれば、調査団に所見を求めることができる。

なお、各回ごとの議題その他の具体的手法等については、円卓会議運営委員会(隅谷委員長)においてその都度決定する。

(4) 地域振興連絡協議会の役割

新たに改組された地域振興連絡協議会(地連協)が、円卓会議の円滑な運営を支援するための役割を担う。

(5) 事務局

円卓会議及び運営委員会に関する庶務は、千葉県企画部(空港地域振興課)において処理する。

なお、この際、シンポジウムに参加しなかった小川派および北原派に対しても、シンポジウムの終結を正式に伝えるとともに、次のステップである円卓会議参加への呼びかけを行うべきであるということになり、次のような書面を調査団隅谷の名で送った。これに対してはいずれも残念ながら拒否の応答があった。

梅雨も明けていろいろとお忙しいことと存じます。さて成田空港問題シンポジウム終幕のあとを受けまして、今後の地域と空港との共生のあり方に

空港という大規模開発による乱開発の圧力が、農村を内と外から脅かしていることも、銘記する必要がある。」

公害のもう一つの問題は「油煙」で、ビニールハウスのビニールに油煙がつき、一年で使用不能になる。農業生産の「年平均の数値は良好である、という測定結果を農家としては素直に受けとることはできない」と批判した。農業後継者問題を取りあげ、地域の農地の荒廃は進んでいるではないか、とも言われた。これに対して県、公団、運輸省等がそれぞれ問題提起に答えたが、ここではこれ以上立ち入らない。

空港と地域との共生

午後のスケジュールの中心議題は運輸省が用意した「空港と地域との共生に関する基本的考え方」である。この点については上述したように運輸省内に地域計画、環境問題および農業政策の権威者による懇談会が組織され、九三年一二月末以来六回にわたる討議が行われてきた。そこで討議されたのは、関西空港を始めとす

る国内空港、さらに海外に視野を広げてミュンヘン第二空港、さらにダム建設等にも視点を拡大された、空港と地域との共生についてである。それをふまえて一月末まとめの試案が作成されたので、これに対する隅谷調査団の意見も述べられた。こうして二月二日「基本的考え方」が円卓会議に提起されたのである。これについてはまず航空局長から大要について説明があり、続いて伊藤空港課長から運輸省として作成した文書が報告された。この「基本的考え方」は重要な文献なので、重要な部分を引用する形で記載することとする。

1. はじめに

平成五年一二月九日に開催された第三回成田空港問題円卓会議において、今後の進め方として、国が、空港と地域との共生に関する基本的なものの考え方をまとめ、これを円卓会議に提出して議論することとされた。このため、航空局長のもとに「空港と地域との共生のあり方についての懇談会」を設け、地

域計画、環境問題・農業政策に関する学識経験者の参加を得て、運輸省としてこの問題の検討を行った。

2. 空港と地域との共生の意義

・今日のわが国において、空港は、国際交流及び国内各地域間交流の拠点として欠くことのできない役割と機能を果たしている。

しかし、一方では、空港は、その立地にあたっては空港用地として広大な敷地を地域に求めることになるほか、騒音等によって周辺地域の生活環境などに影響を及ぼさざるを得ない現実がある。また、空港の立地により、地域が新たな発展の可能性を有することになるとしても、地域社会は大きくその姿を変えていくことになり、地域の人々の生活や地域社会の営みなどさまざまな面でその急激な変化に適切に対応していくことが求められることになる。

さらに、空港のような広域的な役割・機能を有する施設については、その立地により騒音等のマイナスの影響を受ける地域や地域住民と、その施設によって便益を受ける人々とが必ずしも一致しない。こ

の傾向は、地方空港に比べ大規模空港の場合、特に顕著に現れてくる。

・このような関係にある空港と地域が、対立する関係ではなく、両立しながら共に発展し、お互いの有する可能性や活力を活かしあう、いわゆる「共生」の関係を形成していくためには、その基盤として、空港と地域社会や地域住民との間に相互理解を基礎とした信頼関係を築いていくことが重要である。

このため、空港の立地にあたっては、基本的に、地域の納得を得るための丁寧なプロセスが求められるところであり、相互理解を深めながら段階を追って話し合いを深め議論を尽くしていくという民主主義社会の基本的なあり方を踏まえたきちんとした対応が必要である。

・このような共生という新たな視点に立った考え方の下に、地域にとっての空港のあり方や、空港と地域が両立できるための方策などが地域との間で十分に話し合われていくことが、地域住民との信頼関係を醸成し、地域として、空港を異物ととらえる見方

から共に生きる道を互いに求めることを可能にするものと考えらる。

・一方、空港と地域との共生問題は、空港づくりの問題であると同時に、地域づくりの問題でもある。

我が国では、大規模空港の建設は一般的に国の事業として行われてきているが、このような国の事業として建設される場合であっても、空港と地域との共生を目指した空港づくりの観点から見ると、実体的には、国と地域がお互いに理解を深めながら進める共同事業と見るべきである。

このような地域の事情を尊重した空港づくりについて、住民福祉の観点も含めて地域全体を総合的にみる立場にある地元都道府県や関係市町村とも十分に相談しながら進めていくことが必要である。

3. 共生を実現していくための取り組み

(1) 取り組みにあたっての基本姿勢

・空港と地域との実りある共生の姿を実現していくためには、相互の信頼関係の土壌の上で、継続的な取り組みが重ねられていくことが必要であるが、そ

のための施策を進めるにあたっては、空港と周辺地域を一体的にみて、総合的に進めることが肝要であり、空港本体だけが空港ではないという気持ちで取り組んでいく必要がある。特に、農業関係等については、地域の絆を十分尊重しながら施策を進めることが求められるところである。

この場合において、施策の総合的な展開については、地域づくりは地域が主体であるという認識の下に、地元都道府県が関係市町村等と協議して地域の意向を十分にくみ上げながらとりまとめ、国がこれに対し積極的に協力する必要がある。

特に大規模空港においては、空港の運営にあたり、空港側と地域社会で例えば共生懇談会のような組織を設けるなど共生状況についての地域の評価や意見が継続的に反映されるような体制についても検討し、共生を支える相互理解や信頼関係を発展させていく視点が必要である。

(2) 施策の意義及び体系

空港と地域との共生を図るといふ新しい観点から

地域に対する施策を体系的にとらえ直し、改めてその今日的意義を検討すると、概ね次のようになると考えられる。

① 空港立地に伴う直接的な影響への取り組み

空港立地に伴い移転を余儀なくされる関係住民等と補償に関する問題のみならず、移転等に伴う諸問題について十分話し合い、その話し合いを踏まえて血の通った取り組みを行っていくことが必要である。

また、騒音等のマイナスの影響に対する取り組みを地域の実状に則しながら十分に講じていく必要があり、事前に環境アセスメントを行い、その手続きを通じて具体的な環境対策のあり方などについて関係者と十分話し合っていくことが基本的必要である。

② 地域環境や地域社会との積極的調和

これまでの環境対策では、騒音等のマイナスの影響を緩和する対策に重点がおかれてきたが、それだけでは、地域環境や地域社会への影響に対す

る対策として十分とは言えない。

このため、総じて「前よりも良くする」という姿勢で、例えば自然や景観との調和、地域の歴史・文化等を活かした施設設計、地域特性を活かした地域振興等の積極的な施策を進めることが必要である。

③ 空港の立地により生ずることとなる地域社会の変動等に対応するための基盤整備や施設整備

空港の立地により周辺地域で新たに必要となる基盤整備や公共施設整備については、従来関連事業として取り組まれてきたが、今後は、これらの公共施設整備等も空港整備事業と計画的かつ一体的に取り組む視点が必要である。

④ 空港周辺という地域特性を活かしたいわゆる「地域おこし」的な取り組み

上記①～③の施策とあいまって、地域の人々が主体となつたいわゆる「地域おこし」の取り組みが広範に進められることにより、さらに、全体としての共生が実りあるものとなっていくことが考

えられる。このため、こうした取り組みに空港設置者や地元公共団体等の関係者が参加・協力し、或はこれを支援することが求められよう。

特に、農業については、これからの施策の方向として、全国一律的なものから、地域の個性を尊重した施策の方向へと変化しており、上記の積極的調和策や施設・基盤整備策を活かしていくためにも、地域内発的な取り組みが重要であり、これらの取り組みについて関係者が一体となって促進を図っていく必要がある。

4. 共生を目指した空港づくりのあり方

我が国の空港づくりについては、地域との大きな軋轢を生じさせてしまった成田空港の建設の経緯等を踏まえ、これまで述べてきたような新たな視点に立って、空港と地域との共生を念頭に置いた今後の空港づくりのあり方を検討すれば、特に大規模空港の建設については、以下に示すような考え方に沿って、段階ごとに必要な話し合いを深めながら進めることが必要不可欠と考える。

(1) 空港計画の大綱案の地域への提示

空港の立地選定の案の段階で、空港計画者は、関係省庁間や関係地方公共団体等との調整を十分に行った上で、空港設置計画案、環境に対する影響の評価とこれに基づく地域環境との調和策についての基本的事項及び地域整備の考え方を盛り込んだ空港計画の大綱案を作成し、これを地域に明らかにして丁寧に説明することが必要である。

(2) 地域の意見との調整

大綱案をもとに、空港計画者は、地域との話し合いを十分に行う必要がある。

そのため、すでに述べたような空港と地域との共生の意義や共生を実現していくための取り組みについての考え方を踏まえながら、地域に取っての空港のあり方や空港と地域が両立できるための方策などを、関係地方公共団体のみならず、関係地域・地区及び住民と十分に話し合い、空港と空港周辺地域の将来のあり方を地域とともに検討していくことが、今後の共生を目指した空港づくりの要点とされるべ

きである。

(3) 空港計画大綱の決定

空港計画大綱の決定は、上記の調整が調った後、大規模空港の建設については、国の方針として関係閣僚会議等により行われることとなる。

(4) 地域整備計画に関する方針の決定とその実施

地域整備計画に関する方針については、大綱案についての地域との調整の結果等を踏まえ、これを具体化するための施策を総合的に取りまとめるものとし、政府が一体となって取り組む観点から、空港計画者の関係省庁との調整を経て、国の方針として決定されることとなるが、その決定にあたっては、地元都道府県等との間で十分な調整を行う必要がある。

(5) 環境アセスメント

空港計画の大綱の決定後、空港設置者は所要の環境アセスメントを行うこととなるが、空港設置者はこの手続きを通じて具体的な環境対策のあり方などについて、地域社会や地域住民と十分に話し合っていく必要がある。

(6) 航空法に基づく空港設置の手続き

この手続きを通じて空港設置計画が決定される。

この手続き、特に公聴会については、反対意見を含め幅広く意見を聞けるよう十分配慮する必要がある。

この「基本的考え方」について、その作成に当たって環境問題の専門家として参画した懇談会のメンバー河宮委員から次のようなコメントがあった。

「シンポジウムが始まった段階では、運輸省なり空港公団なりの立場をみんなに理解してもらうということであって、積極的に地域の問題を取り上げ、主体的に理解して、自分なりに責任を取って対処しようという態度ではなかった。そこを一步踏み越えて、地域の問題に主体的に関わることを一種の責務と考える、そういうことが考え方の転換を現しているわけです。／地方の都道府県や市町村は、国の立場だけを代弁してその建設に邁進するというのは、決してその責めを果たしたとは言えない。地域社会の問題をきちんと取り上げて、言うべきことは国に対

成田空港円卓会議

- 1993 9 成田で第1回円卓会議 伊藤運輸大臣出席
- 10 芝山で第2回円卓会議 県周辺自治体等の意見発表
- 11 成田で第3回円卓会議
- 1994 1 成田で第4回円卓会議 空港周辺地域調査報告
- 2 成田で第5回円卓会議 空港と地域との共生について運輸相の研究結果報告
- 3 芝山で第6回円卓会議 空港と地域の共生をめぐって
- 4 芝山で第7回円卓会議 A滑走路問題
- 5 成田で第8回円卓会議 今後の空港整備について
- 6 成田で第9回円卓会議 前回続き 運輸省の回答
- 7 芝山で第10回円卓会議 地域再建をめぐって
 同盟「児孫のために自由を律す」を最終陳述
- 9 芝山で第11回円卓会議 それぞれの最後の意見陳述
- 10 成田で第12回円卓会議 調査団としての取りまとめの所見発表

いますが、午後には反対同盟のほうから地域再建計画について具体的な提案、議論が提起される予定になっております。これに対して運輸省あるいは千葉県、それからそれに対する意見の発表、そして時間の許す限りにおいて討論をしたいと思っております。午後の問題提起とそれに対する議論で、この円卓会議の一番中心的な論点がさらに明確になると考えております。

この基本的な問題のほかに、地域と空港の共生のための様々な提案がなされて、それは様々の方から、あるいは様々の立場の方からそういう提案がなされておることは、先程問題の整理をしたところに一つ一つ出ております。それらのうちかなりのものは、旧二期用地の取り扱いの問題と関連しております。ある点では議論が先に進まなかったというのは、成田空港の二期の計画が大筋で見えてこないとなかなかその先の議論が詰まらないという問題もあると考えられるわけでありまして、その意味では滑走路問題と併せて総合的な観点から判断をしなければならぬだろう。そうでないと議論が進まない、今までの九回の議論を整理をして、さらにそういう感を強くしたわけでありまして、我々調査団としては、円卓会議を設置した趣旨を正しく踏まえた上で、これらの問題についてさらに検討・調整の努力を重ねなければならぬ。それによって、反対同盟、国、その他円卓会議のすべての構成員が、この円卓会議をスタートさせるときに使った言葉であります。理性の光のもとに考えを展開するということとで、そうした立場に立って何らかのコンセンサスが得られるように努力をしたい、こう思っておるわけでありまして。

最後に、これはまた繰り返し申し上げなければならぬことだと思いますが、いろいろ議論をして生み出された結論に対しては、会議の構成員、この構成員という点では、この円卓会議の大きな特色は、シンポジウムはどちらかというと国・運輸省と反対同盟、それに対して我々が第三者として両者の言い分を聞いて何か

のことを言うということでしたが、円卓会議の場はもう一つ地域社会の行政組織や市民組織というものがあるわけですが、会議構成員すべてが意見を言い、それによって得られたコンセンサスについては関係者すべてが尊重するというか、その結論に従って、その内容の実現に向かって誠意を持ってやっていただくということにならなければならぬと思うわけですが。

今日は午前中は、地域の方の意見と、一つの報告を聞いた上で、今までの九回にわたる円卓会議の一応の総括を試みてみたいわけですが、それに対して調査団のほうとして考えることを、今申し上げたわけですが、午後、先程申しましたように、反対同盟のほうから積極的な意見の開陳があり、それをめぐっての議論をするということ、論点がより一層明確になり、明確になったことの故に何らかの解決の道がないかということ、さらに考えてみたいと思っておるわけですが。次は反対同盟からの見解の表明でありますので、それに入る時間はともありませんので、午前の部はちょっと早く終わります。そのかわり、午後の部はちょっと時間がかかるかもしれませんが、再開の時間を十五分ほど早くさせていただいて、十二時四十五分から午後の部を始めるということで、午前の部はこれをもって一応終わりにさせていただきたいと思っております。勝手なことを申しまして、ひとつご了承を願いたいと思っております。

(昼食休憩)

地域再建に関する提案について

隅谷三喜男(隅谷調査団団長)

それでは、予定の時間十二時四十五分と申しました

が、四十五分になりましたので会議を再開したいと思います。午前中に申しましたように、今日の午後のスケジュールとしては、反対同盟から地域再建に関する提案がございまして、それをまずお願いしたいと思っております。その後で、それをめぐって時間の許す限り議論をしたいと思っております。それでは、石毛さん、お願いします。

石毛博道(反対同盟事務局長)

それでは、読み上げさせていただきます。

児孫のために自由を律す

——農的価値の回復を——

三里塚芝山連合空港反対同盟

はじめに

昨年は思いもかけぬ歴史的な冷害となり、久しく経験したことのない米の大不作にみまわれました。おそらく江戸時代なら大飢饉、予想できぬほどの人々が飢えて死んだであろうことは、識者の一致した見解でありました。高い高いと言われていた日本の米の値段がさらに高くなり、それでもお米屋さんやスーパーには人々の行列が続きました。余り過ぎていけると言われ、田圃の面積の三分の一を減反してしまったこの国の稲作が、これほどともろくもパニック状況を起こすことを誰が予想したでしょうか。

この機会に都会の人々が、この国の食料自給率の異様な低さを憂い、いままでも忘れていた農業の大切さを改めて思い起こしてくれれば、私たち農民は心ひそかに期待したものでした。しかし米をめぐるいつとき喧嘩の嵐も、電器店で米を売る売れないというニュ

―スを最後に知らぬ間にしぼんでいきました。やがて、今年の天候は「稲にはまずまず」とのニュースが流れると、何事もなかったかのように「飢饉」の本質は覆い隠されてしまったようです。

もはやこの国の人々は、米が農産物であるということとを忘れてしまったのでしょうか。米が田圃という大地に生まれ、私たち農民が手塩にかけて育てあげたものであることに気づく感性を失ってしまったのでしょうか。一年前、真夏のプールに閉古鳥が鳴くという異常な寒さのなか、私たちは足しげく田圃に通い、稲の花が咲きいづものように豊かに移りてくれることを祈りました。収穫のときがやってきて、多くの田圃では穂並みは垂れることなく天を指したままでした。その横で「休耕田」と称する元田圃が、青々と雑草をたたえているのはなんと不思議な光景だったでしょう。人々は昨年の米不足の奥に、日本農業の深刻な危機を感じとらなかつたのでしょうか。自動車やコンビューターを輸出するように、米は単なる輸入品となつてしまったのでしょうか。食料が工業製品と同等の貿易品目となり、豊饒な大地から生み出される農作物であるとの意識が完全になくなつていたとしたら、私たち農民はこの国の教育の根本にどこか誤りがあると思わざるを得ません。また国内の農業を大切に扱わずに、国際的な依存関係の名のもとに、食糧を輸入に頼るこの国の方針にも、農民として深い憂いを感じざるを得ません。

一、円卓会議は何を目指すか

「気持ちとしては、静かな環境でのんびり農業をやりたいというだけだよな。」円卓会議に向けた私たちの会合のなかで、農民の一人、三ノ宮廣がボツリともらしました。彼の兄三ノ宮文男は、空港がやってきたときのことをこんなふうに語ったことがあります。「協議決定したときによ、百姓もうできねえんじゃないかと

思ったんだよな。もうダメだと思ったんだよな。ここで百姓やってけねえってことは、オレはもうダメだなという感じだよ。オレ、百姓まだ一年しかやってねえけど、オレの生活とられちゃうと思ったよな。」三ノ宮文男は「オレの生活を取り戻すため」に青春をかけて戦い、そして力つき自らの生を閉じました。そのとき私たちは彼の墓標に誓いをたてたのです。

「君のこい願っていた野辺の楽園を、かならずや実現させてみせましょう。」

この誓いは今も私たちが円卓会議に臨むときの基本的な精神です。空港の不時着によってこの地域の平穏が乱されてから、既に四半世紀が過ぎています。私たちの目の前には乱開発によって汚された故郷の風景が横たわっています。空港と飛行機の轟音、機動隊の異様な巡回警備が続いています。引き裂かれたままの村の姿があります。戦い半ばで倒れた同志の無念を背負いながら、私たちはこの円卓会議を最後の機会と思ひ、いまなお続く異常事態に終止符を打ち、三ノ宮文男が願っていた「野辺の楽園」を創りだす新たな出発点にしたいと願っています。

昨年の九月、第一回円卓会議において、私たちは一年余にわたって行われたシンポジウムの結論を踏まえて次のような提案を行いました。

①「謝った側が自分の思いを述べ、被害にあった側が譲歩を強いられるということは、社会通念の上からも許されない」

②「(運輸省・空港公団は)過去の誤りの責任をいかに組み込んで、今後の空港問題を解決するか、その当事者責任を問われている」

③「円卓会議における最大の課題は、元BC滑走路跡地をいかに生かすかという課題です」

④「(円卓会議の)参加者が学習によって認識を高め、共通の価値観「新しい価値」を創出し、地域再建への道筋を明らかにする場とならなければなら

らない」
「すべての参加者に求められているのは、目先の要請よりも『次の世代に受け渡せる解決の仕方』を常に心掛けることだ」

円卓会議を始めるに当たって私たちがこのような提案を行ったのは、シンポジウムにおいて運輸省・空港公団は自らの非を認めましたが、それはあくまでも成田空港問題の原因を説明したにすぎず、問題は一つ解決されていないことを参加者全員に確認して欲しかったからです。運輸省や空港公団は空港建設過程における手続きの誤り、いわゆるボタンの掛け違いを陳謝することによって、すべての問題がクリアされたかのような誤解を抱いているように思えますが、それは余りにも現実を直視しない態度であると言えません。手続きの誤りとはもとより、四半世紀にわたる強権的な手法によって、この地域の農地は壊され、樹木は失われ、なによりも築きあげてきた人間と人間とのつながり、村の絆がズタズタに破壊されたことはいまだに回復されていないのです。

現在も成田空港は二重三重のフェンスと、機動隊の警備に守られて存在しています。それは裏を返せば、運輸省の強権的な手法に抗して歴史的に形成されてきた対立構造が、いまだに解消されていないことの証明とも言えます。円卓会議はこの対立構造を解消することが第一に求められています。それは円卓会議で運輸省・空港公団がシンポジウムで陳謝したことを、具体的な形で表現することによって可能となります。そのことを織り込まず、運輸省がひたすら「完全空港」を追い求めたとしたら、今まで戦ってきた魂は解放されず、対立の火種はこの地に永遠に残ってしまします。機動隊の警備がなくなり、団結小屋も姿を消し、地域が新しい出発点にたつたためには、この円卓会議で議論を尽くすしかありません。議論を尽くさず、いたずらに円卓会議の結論を急いで、そのことをもって地権者や関係者に対する圧力となすような姿勢は、絶対に避

けなければなりません。それこそ本末転倒ということになってしまいます。

このように円卓会議を通して地域再建の足掛かりをつかむためにも、私たちは円卓会議の議論を進める前提として、「次の世代に受け渡せる解決の仕方」を参加者全員が心がけることを提案しました。「(円卓会議)では、多数者の利益のために少数者の存在が侵害されたり、人間的な尊厳が冒されたりすることはあってはならない」「(隅谷調査団最終所見)」という基本理念を生かすためにも、私たちは私たちの世代の欲求や利害関係を絶対的な基準とせず、常に未来世代のことを理性的に考慮して議論を進めるべきだと思います。

二、運輸省の「共生論」をめぐる

運輸省から「空港と地域の共生に関する基本的な考え方について」(二・一二)、いわゆる「共生論」が提出されました。四半世紀にわたって成田空港問題に係らざるを得なかった私たちにとって、運輸省の提案は当初の体験に照らしてみれば、画期的な変化であると評価しております。しかしながら、私たちが空港反対闘争の中で主張し続けてきたことが、国の考え方によって影響されるまでに要した時間の長さをおぼろげに思わすにはいられません。

ここではまず、「共生論」に対する私たちの理解を整理し、その後、現空港および運輸省の「空港拡張計画」に対する「共生論」の適用について考えていきたいと思います。

「共生論」は民主主義的手続きを約束した

「共生論」の一つの軸は、「地域との大きな軋轢を生じさせてしまった成田空港の建設の経緯」に対する深い反省の上に立って、今後は地域と空港の共生を基礎とする空港づくりを進めていくこと。そして、地域と空港の間に共生の関係を形成していくためには、「その

基盤として、空港と地域社会や地域住民との間に相互理解を基礎とした信頼関係を築いていくことが重要であり」「空港と地域との共生の問題は、空港づくりであると同時に地域づくりの問題でもある」との考え方を示したことです。そして、「共生論」のもう一つの軸は、「共生を目指した空港づくりの在り方」として、「地域の納得を得るための丁寧なプロセス」を経るために、立地から建設までのすべての過程に民主主義的な手続きを踏むことを約束したことにあります。

民主主義的な手続きについて評価すれば、まず、「空港の問題と空港の立地に伴って生じてくるいろいろな地域の問題は、公的な問題と公的な問題の話し合いであり、この二つの公共性をどう調和させていくかという」ことがこの話し合いの課題である(第六回円卓会議、運輸省説明)という認識にみられるように、空港建設における「公共性」の絶対的な優位を退けたことがあげられます。次に地域との調整が空港計画決定の要件とされたこと、必要に応じて「当事者のみならず関係者や中立の第三者を交えた話し合いの場」を保障したこと、空港の建設・運営に当たり、地域環境や地域社会との共生に関する情報公開と自己監査を約束したことなどがあげられます。そしてもう一つ、第六回円卓会議の議論のなかで、運輸省は、地域住民との話し合いのなかでは「空港の是非」をも含めて検討されるものであることを確認しました。

空港づくりにおけるこのような民主主義的手続きを公に宣言したことを、私たちは高く評価します。その上でこの手続きが実際の場で実効力をもつためには、さらにいくつかの条件が必要であると考えます。

それは、第一に、立地を含め計画の策定過程に地域住民が参画できる制度の保証、第二に、事前の環境アセスメントだけでなく、事前事後を問わず、地域住民を含む第三者機関による監査の制度の保証、第三に、空港がその内部に、自己監査と自己抑制の機能をもつこと、そして、地域と地域住民に係りのあるすべての

情報が公開されること、です。これらの条件は、現在日本において通常行われている環境アセスメントの基準から見れば、かなり厳しいものですが、「共生論」が、成田空港建設の経緯に対する深い反省の上に提出されたものであり、地域と空港の共生を目指すものである以上、是非とも実現させなければならない前提であると考えます。

共生関係を最初に壊したのは空港だった

そして当然のことながら、「共生論」において示された内容は、成田空港についても適用されなければなりません。したがって、私たちはこれから、空港という存在が、この地域にもたらしたものを、共生という視点からながめてみたいと思います。

私たちの素直な印象を言えば、この地域の共生関係を最初に破壊したのは(空港)だったのです。空港はこの地域の分水嶺にあった広大な樹林を伐採し、水源の涵養機能を破壊しました。円卓会議の調査でも明らかに、空港周辺の民家の多くが地下水の低下を訴え、その半数の家で井戸の掘り直しが行われていました。また東峰地区では以前に見られた夕立の現象に変化が認められました。さらに一九七一年(昭四十六)年に、豊田地区では今までに経験のない鉄砲水に襲われ、オダケ架けしていた稲が根こそぎ流されてしまったことがあります。水との係りだけでなく、御料牧場の広大な樹林や開拓された畑を含め、その地域に住む住民と様々な動植物との共生関係が空港建設によって壊されたのです。御料牧場があった頃、いつでも出会えた野兎やリスに会うことは今では至難の技になってしまいました。運輸省が共生という言葉を使うとしたら、まず、空港がこの地域の共生関係を破壊した最初の実態であることを、痛みをもって語る義務があるのではないのでしょうか。

空港の設置によってもたらされた地域の変化は、自然の破壊だけではありません。空港建設の経緯のなか

で、村落共同体の様々な人間的つながりが壊され、今も修復されないままになっています。また、畑や住宅のすぐ近くに建てられた倉庫群をはじめ、空港周辺にはみ出した空港関連施設は、良好な農業環境や居住環境を破壊しています。移動によって多くの集落が消え、その跡地は荒れたまま放置されています。人影のなくなった村は産業廃棄物の格好の投棄場になっています。地域社会とりわけ農村にとって、空港や空港から派生する様々な現象が、どれほど異質で受け入れ難いものであるかを認識することが、共生を語る際の出発点ではないかと思っています。

円卓会議に提出された現状把握調査の数値が、なに故に地域住民の実感とかけ離れているのかを、もう一度考えてみるべきではないでしょうか。調査の方法や数値の読み方に問題があるのではなく、農業あるいは農村が、自然や人間関係のなかで育んできたものは、本来数値に現れにくいものなのです。しかも、現空港の建設過程において、環境アセスメントがまったく行われなかったために、大気汚染、水の循環、森林や農地の破壊の影響について、私たちは比較すべき数値をもっていない。それ故にこそ、今、地域住民の実感に基づく環境の変化の実態について、丁寧な調査を行い、抜本的な対策を講ずる必要があると考えます。

その際、私たちが危惧するのは、日本における環境アセスメントの実態が、開発を前提とした単なる一手続きとして位置付けられており、多くの場合、事業の実施主体にとっての一種のアリバイづくりになっているということ。アメリカやヨーロッパにおける環境アセスメントでは、計画における代替案の考え方が基本にあると聞いています。つまり、国や自治体、あるいは民間の事業体が、唯一無二のものとして自らの事業計画を立てず、計画の変更や場合によっては中止もあり得るということを前提にしているということ。そして、計画の策定過程を含むすべての過程への住民の参加を義務付けており、これは、情報公開制度

によって補完されています。すべての計画が固まった後で、おざなりに行われる公聴会、というこの国の状況との違いに改めて驚かされます。運輸省は、良好な地域環境の存在こそが、空港と地域の共生関係の前提であるという考え方に立って、世界的な流れに対応する環境アセスメントを行って欲しいと思います。

それにしてもこの「共生論」の上に、どのように考え抜かれた計画が出されるのかと期待していた私たちにとって、運輸省の提出した「空港拡張計画」（「共生を目指した今後の成田空港づくりの考え方」）（四・二六）、および「今後の成田空港の整備および地域づくりについて」（五・二六）には失望を禁じ得ませんでした。

「共生論」と成田空港への適用の間にある落差は、なに故に生まれたのでしょうか。その理由は、運輸省にとつては共生が空港建設という目的達成のための手段として位置付けられているからだと思われます。「よい国際空港をつくりたい、そのためには一本の滑走路でいいわけがない」（第九回円卓会議）という発言にみられるように、運輸省にとって「よい空港」とは、滑走路の整備という一点に集約されているようです。「よい空港をつくりたい」というのであれば、運輸省が拡張計画案で提起しなければならなかったのは、どのように滑走路を建設するかという「空港のつくり方」ではなく「空港の在り方」を問うことではなかったのでしょうか。

私たちは、従来から再三にわたり、現空港の問題点が整理され、それに対する解決策が「共生論」の視点に基づいて地域との間で合意されない限り、空港と地域の共生関係は生まれないと指摘してきました。例えば、騒音については、現在の技術では根本的に解決することが不可能であるということが確認されています。騒音に対して住民は我慢を強いられるだけです。つまり、地域と空港の関係が、現状では空港による地域への一方的な我慢の押しつけによって成り立っていることを、改めて認識していただきたいと思います。ここ

では、共生とは、「強いられる同時存在」に他ならないのです。その上に立って、共生の在り方を問うのであれば、運輸省がまずやるべきことは、「我慢に足る空港とは何か」という空港の在り方への真摯な問いかけではないでしょうか。

私たちは、BC滑走路の完成を固りながら、同時に空港と地域との共生を考えていこうという運輸省の段取りと方法に疑問を感じています。空港とそれに伴って派生する様々な問題が、この地域に与えた計りしれない負の影響を直視し、その一つ一つに対して実効性のある対策を講ずることが共生の第一歩となると考えます。「一方の繁栄が他方への圧迫となっている要因を取り除くことが、まず第一に成し遂げられなければならない」（第二回円卓会議大塚町青年会議所）。

もし、現空港の問題を解決することなしに、空港拡張計画が実施されるならば、二十八年という歳月を経てようやく手にした成果を一時にして失わしめることになる。そのとき空港は、地域の中でまったく異物として孤立を強いられ、共生への道は永遠に閉ざされることになるでしょう。

共生を可能にする「断念の思想」

では、共生を可能にするためにはどのような考え方が必要なのでしょうか。

「共生」の関係を形成していくためには、その基盤として、空港と地域社会や地域住民との間に相互理解を基礎とした信頼関係を築いていくことが重要である。（「空港と地域の共生に関する基本的な考え方について」）運輸省は共生の基盤として相互理解をあげていますが、相互理解とはどういうことでしょうか。言うまでもなく、まず、他者つまり相手の存在を認めるということが第一歩であると思います。そして相手の主張に謙虚に耳を傾けるということが、相互理解への前提となるでしょう。では、双方が相手の主張を分かりあえば、相互信頼という関係に進めるのかという問題にな

ります。謙虚に相手の主張を聞いた結果、双方の利害が対立するということが確認できたとき、相互理解から相互信頼へと直線的に進めるのであろうかという疑問がでてきます。もし、相互理解から相互信頼への道が連続的ななら、世界中の難問は国際連合が解決できることになるでしょう。しかし、現実がそうでないことは誰しもが知っています。議論の場が保証され、双方が意見を言う場があったとしても、簡単には相互信頼は醸成されません。相互理解から相互信頼への道程は、意外と険しいということをお互に素直に認めるべきだと思います。相互理解から相互信頼への道は連続的ではなく、一つの飛躍が必要なのではないでしょうか。双方が自己の主張を100%展開していたのでは、相手の主張が入り込む隙間がないと言っているでしょう。そのとき自己主張のある部分を断念すれば、そこから相手の主張が染み入るように理解される回路が生まれ、相手と部分的にであれ「断念」を示したことへの信頼から、関係としての相互信頼が生まれてくるのではないのでしょうか。本日は庶民感覚では誰しもが知っていて、誰しもが普通の生活で実行していることなのです。

しかもこの場合、圧倒的な権力をもつ行政機構と、権力をもつことのない普通の民が対峙するとなれば、「断念」の幅を権力をもつ方がより広くとることによって、はじめて均衡が得られるのではないのでしょうか。運輸省がより多くの「断念」を示すことによって、はじめて相互理解から相互信頼への飛躍の扉が開かれるのです。

三、なぜ「仮死の土地に地発しを」を提案したのか

「断念の思想」の展開は後にゆずりまして、私たちがシンポジウムの最終回に提案した「仮死の土地に地発しを」という文章について説明したいと思っています。それは白紙となった元BC滑走路跡地へのプランニン

グであり、また空港問題が解決しない故になおざりにされ勝手気ままな乱開発にさらされていた、この地域全体の再建指針を示すことであります。この提案のなかに成田空港問題解決に向けた、私たちの基本的な考え方が示されています。ここで、この提案に至る私たちの考えを、多少の重複を許していただいて述べさせていただきます。

それは空港問題が始まった当初にさかのぼります。当時、私たちの地域は議会も含めてすべて空港反対で塗りつぶされていきました。しかし、それもつかの間のことです。次第に「条件派」と言われる集団が形成されてきました。反対同盟が日を追って少なくなっていくことに、口惜しさや苛立ちがつのり、私たちは条件派のことを裏切り者と罵っていました。しかし、その一方で「なぜ条件派が生まれるのか」という疑問は、私たちの頭のなかから離れませんでした。なぜなら「明日は我が身ではないか」、そんな不安が私たちの「強がり」の裏にはりついていたのであります。彼らが空港に賛成して条件派になったのなら、何も恐れることはなかったのです。そうではなく、もっと別の理由で土地を手放していったことを、私たちは感じていました。

数年がたち、私たちは「百姓が土地を売るのは、自分たちがやっている農業の問題があるからだ」とようやく気づきました。農業の未来に自信をもてないと思ったとき、土地に固執する精神は急速に崩れていくのではないかと。条件派と言われた農家も空港に賛成したのはごくわずかで、農業の将来への展望と「いつと金の大金」とを比べさせられたとき、農業を続ける意思は砂が崩れるように失せていったのではないかと。そのような目でみると、当時の時代の波のなかで、多くの農家が淘汰されていくのがよく見えてきました。時はちょうど高度経済成長の真っ只中、すべての価値が工業へ都会へとながびいていた時期です。私たち自身ですら、空港問題がなく、また農家の後継ぎとして生まれていなかったら、まちがいなく都会へ出奔していた

だろうと思います。

この頃から、農業の価値は坂道をころげ落ちるようになり低くなっていくのです。しかも、本来農業を守るべき存在である農協は、農業をいかに工業的な手法に近づけるかに腐心していました。能率だけを考えた大規模経営、単一作物栽培による作物別産地化、収穫物の均質化と農協による大規模流通のすすめ、そしてそのための機械化、化学肥料、農薬の大量使用のすすめ、どれをとってもそこには農業のもつ固有性を生かそうという姿勢は見られず、工業的な能率主義を指向したものでした。私たちはそのようなことに気づかず、国や農協の指示に従って農業をやり、懸命になって空港反対を戦っていました。そして年々土が痩せ細り、作物が穫れなくなり、しかも穫れた作物は目にみえて貧弱になっていくという現実が直面したのです。このまま国の農業政策に乗っかっていたら、自分たちの農業が見えなくなり、空港に反対する根拠も見えなくなってしまうと思いました。

それが私たちが有機農業と出会うきっかけでした。そして土づくりからやり直していったのです。極端な言い方をすれば、空港反対を続けていく本場の根拠を探るために、有機農業への転換を行ったのです。空港反対の政治理論よりも、「ここで百姓を続けていく、強い意志を持てるかどうか」が問われていると私たちは感じていたのです。そのことの自覚が、その後政変や党派との大きな分かれ目となっていきました。

有機農業を選択するということは、いままでは疑問に感じていた農業の一つ一つをやり直し、点検していくという作業にはかなりませんでした。それは明治以来すすめられてきた、近代農業、合理的農業に対する根源的な批判を含んでいると思いました。例えば、必要以上に大きな機械や大規模な施設を導入するために、借金や出稼ぎでまかなったこと、自分の身体を悪くするほど農薬をかけること、いたるところでピニールを使って季節はずれの作物をつくることなど枚挙

にいとまがありません。次第に、農民が土と向かいあう時間が少なくなっていくのです。

当時は水俣や四日市などで公害の問題が深刻な事態を迎えていました。工業化一辺倒の政策にはじめて疑問が出されていました。そのような中で有機農業への試行錯誤が続いていた私たちは、「空港」がまったく違った姿で現れてくるように感じました。きわめて直感的ですが、空港は合理性と能率性の哲学に導かれた、工業化時代の一つの象徴のように見えました。成田空港も新幹線や高速道路と共に、高度経済成長によって膨張した経済を支える交通革命の一環だったのです。

また、私たちが選んだ産地直送という流通方法は、生産者と消費者が顔の見える関係を結ぼうというものでした。そのふれあいと討論のなかで、今まで当然のように使っていた農薬の使用をやめ無農薬栽培を実践してきたわけですが、それは高度成長の嵐のもとでどちらかと言えば被害者意識ばかりが濃厚であった私たちに、加害者という視点を学ばせてくれた貴重な体験でした。さらにその頃から始まった減反政策の結果、次第に村の中にも田園が荒れたまま放置されるところがでてきました。古くからの集落は家の前に田園があります。昔から百姓は稲を作るとは言わずに田園をつくると言っていました。田園が荒れるとススキやマコモやセイタカアワダチソウという草が出て、稲の背丈より高くなって見通しが悪くなり、子供の遊びとか通学に大人の目が届かなくなってしまう。丈の高い雑草の奥から子供の声が聞こえても姿が見えない、今まで経験したことのない不安が村人のなかに漂うのです。私たち農民は田園を作ることによって同時に風景を守り、そのことによって村の秩序を維持してきたことを強く自覚しました。

農業は合理性、能率性、採算性という側面からだけでは、割り切れないものをたくさんもっているのです。むしろ、農業的な価値を工業と比較すること自体が、何か根本的に間違っているのではないか、農業にはも

っと別の深い意味がある、そんな確信が土を大切にする農業を試みているなかから少しずつ育ってきました。

それでもその頃から急速に叫ばれてきた地球環境破壊の問題を、身近で切実なものとして受け止める姿勢は、まだできていなかったように思います。八十年代の後半に至り地球温暖化やオゾン層の破壊など、環境問題が世界的規模で問題にされてきたとき、私たちは自分たちが選択してきた有機農業や産直運動が、時代と大きく係っていることをしみじみと感じました。

シンポジウムが続いているさなか、一九九二(平成四年)六月、リオデジャネイロで開催された地球サミットで、アメリカのブッシュ大統領は「我々はこの地球を先祖から受け継いだのではない。子供たちから借りているのだ」と言いました。一九七二(昭和四十七年)、ローマクラブが公表した「成長の限界」という報告では、環境問題の基調は地下資源の有限性とされていきました。しかし、それから二十年後に開かれた地球サミットにおいては、人類が進めて来た文明の規模が、温暖化やオゾン層の破壊に象徴されるように、地球がもっている生命圏の許容度を超えてしまっているのではないか、という深い危機感が共通の認識となっていました。未来世代のために地球を破壊の危機から救うための行動が、世界的な緊急課題であることを地球サミットは示しました。

地球環境問題は国家だけでなく企業や自治体の方針変更、そして私たち一人一人の生活様式の変更を迫る重大な問題を含んでいます。公害の発生は技術開発によってかなり抑えられてきましたが、地球環境問題は技術で乗り越えられるという問題ではなく、特に先進国においては、これまでの経済成長至上主義の抑制が大きな課題となっています。私たちが細々と始めた有機農業の実践は、私たちの暮らし方やものの見方を根底から変え、空港問題や地球環境の問題を共通の視点でとらえるところまで、ようやく到達したという気がします。

四、地球の課題の実験材とは何か

人類は環境革命の時代に突入した

それでは、私たちが「仮死の土地に地発しを」で提案した「地球の課題の実験材」について、掘りさげていきたいと思っています。人類の時代は農業革命、産業革命を経て、今や環境革命の時代に突入したとみてよいと思います。そのような観点にたった上で、なぜこのような地球の規模での環境破壊がなされたのか、環境破壊を許した思想的な根拠は何かを問う必要があると思います。

狩猟・採取文明から、人類が最初の大規模な自然に対する挑戦を行ったのは農業革命でした。それまで自然に対して受け身的に生きていた人類が、はじめて自らに介入したのです。植物を畑や田園という特定の区画を作り、人工的に管理して「作物」に変えてしまったのです。稲にしろ麦にしろ、野生種は稔ると粒が落ちて大地にかえる性質(脱粒性)をもっていましたが、人類は長い経験のなかから稔っても粒の落ちない変異種を発見し「栽培種」として育成してきました。農業はその意味では、植物に対する世代を超える探求から生まれた高度な管理技術と言ってもいいと思います。しかし、植物が大地でその生を育まれる以上、それととりまく風土や気候、また他の動植物との関係まで人間が完全にコントロールすることは不可能でした。むしろ、農業は作物をとりまく自然の環境に謙虚に耳を傾け、そこに内在する様々な性質を伝承的に語り伝え、その総合的教習を「農法」へと高めてきたと思います。ところが、人類の第二の挑戦とも言える産業革命において、人間の自然に対する感覚は一変してしまいました。農業において土地は作物を生み出す神秘的な力をもったものとして考えられていましたが、産業革命が生み出した工業においては、極端な言い方をすれば土地は工場のための敷地へと転化し、その神秘性を剥ぎとられてしまったのです。それに代わって土地を広



さと価格でみる「土地神話」が生まれてきます。人間の自然に対する謙虚さは失われ、自然は人間に役に立つか否かという観点でのみ評価されるようになり、限らない自然破壊の出発点ができてしまいました。

また、農業においては生産と消費の過程で生まれる廃棄物、例えば稲ワラや糞尿は大地に戻され微生物によって分解され、再び農業生産の過程に組み込まれておりました。ところが役割を終えた工業製品、例えば使用限度を超えた自動車やテレビは、単なる廃棄物すなわち「ゴミ」として埋め立ての対象とされました。夢の島のような広大なゴミ捨て場が空いているうちは問題とならなかったのですが、どこのゴミ捨て場も満杯になってしまい、不燃物、粗大ゴミ、産業廃棄物などの処理は大きな社会問題になりました。それどころか、工業は大地では分解できないPCBや放射性物質をも廃棄物として生み出してしまったのです。

農業は生産と消費の後に、土による分解と水による熱吸収という行程を経て、循環する系をなしています。しかし工業は生産と消費の間に金銭的な循環はあっても、物質的な循環は考慮に入れていないのです。工業は地球が何億年とかかって蓄積してきた地下資源である、鉄鉱石や石油などを自由に使うことによって始めて成り立つ産業です。貴重な地下資源に込められた年月の重みを考えず、それを掘り出すコストのみを計上し、加えて、廃棄されたものの処分や、処分にかかるコストを考えないことによって、工業は農業をはるかに凌ぐ生産性を誇ったのです。私たちは学習の積み重ねによってこのような工業と農業の構造的な差異をつかんできました。しかし、私たちが農業をやっていた頃は、ちょうど高度経済成長のさなかでしたので、あらゆる情報は「農業の生産性は工業よりはるかに低い。したがって農業は工業より劣った産業である」と宣伝していました。それだけでなく、あるいはその風潮にのって、農業や農民に対する蔑視感覚が、私たちのまわりで「常識」へと育て上げられていったのです。

反論する理屈が分からず、心のなかで「どこか間違っている」と思いつつ、とれだけ口惜しい思いに胸を鳴らしたことでしょうか。

地球的課題とは「自らの自由を律することである」

私たちは今では、農業は循環という観点から見れば、工業より優れた産業であるということを確信しています。そして農業の回復が地球環境を救う重要な道であると考えています。しかし、なぜ工業優位の思想が世界的に信じられてきたのか、それにはもう少し人間の精神の問題が係っていると思います。一年前私たちは「仮死の土地に地産しを」のなかで「子供や孫など次の世代の生存権を考えるならば、私たちの世代は、資源の自由な使用や経済のさらなる拡大に対して、なんらかの制限を課さなければならないのではないか。簡単に言えば、環境をこれ以上破壊せず、次の世代の生存を保障するために、私たちの世代は自らすすんで、ある程度の不自由を引き受けざるを得ないのではないか」と提起しました。環境問題を「自由」という問題と関連させて提起したのです。それは産業革命以降の工業の発展・市場経済の発達と、「自由」あるいは「自由主義」という考え方は密接なつながりがあると感じていたからです。

オイルショックが世界を襲ったとき、人々は石油の有様性をはじめ知りました。それまで人々は地下資源が無限に存在すると思っており、そのことが生産の無限の拡大という夢を生み、とどまることを知らない経済成長と欲望の開発を促してきました。へ経済の発展へと「自由の拡大」ということは、同じことを表と裏の関係で表現しているのです。たしかに「自由」という問題は、思想・信仰の自由、表現の自由、職業選択の自由など、封建社会から少しずつ勝ち取られてきたわけですから、誰しもその価値に疑いをもちことがなかったと言えます。しかし、オイルショックによって地下資源が有限であることが認識され、また八十年

代になって急速に浮上してきた環境問題によって、その考え方は大きな転換点に遭遇しました。分かりやすい例ですが、フロンガスは人間に無害と言われ自由に使用されてきましたが、そのことがオゾン層の破壊を招き、次世代・未来世代では大変な事態になるであろうことが予測されています。地球環境問題は私たちがごく普通に慣れ親しんできた「自由」という考え方に決定的な変更を迫っているのです。

もともと「自由」という考え方はヨーロッパで発展した思想です。人間が自分自身の生命を保つために自分が持っている力をどのように使ってもよい、そこにはいかなる道徳的規制もない」というのが「自由」の原初的形態と考えられています。しかし、すべての人がそのように考えて自由を主張したら、「万人の万人に対する戦争」状態になってしまうので、人々は死の恐怖から戒律としての自然法（道徳的規制）を発見したと言います。ヨーロッパの哲学者たちが考察した「自由」は、このような意味で、常に（抑制を内包していることが前提）の思想でした。ヨーロッパにはその伝統は根強く、第二次大戦で戦火にあった都市が、戦前とまったく同じ姿で復興されていることはよく知られています。そこには建築の自由よりも「建築不自由の原則」が人々によって認知されているようです。やがて、その「自由」の思想は功利主義と結びつき、「自由」の基準はもともと多くの人々が、もともと幸せになること、つまり「最大多数の最大幸福」に変遷し、アメリカン・ドリームを生み出したと言われます。しかし、今度はヨーロッパ思想の伝統をもたない戦後の日本にそれが伝わると、「自由」の基準はほとんど欲望とか快感と同じ次元で受け取られてしまったと言えます。アジアやアマゾンの熱帯雨林の無制限の伐採、世界のひんしゆくを買った買春観光、バブル時代を煽った需要なき土地ころがし、プライバシーを全く考慮しない芸能取材、世界各国へずかずかと踏みこむ限度を知らないグルメリズム志向など、そこには倫理感覚が少しも

感じられませんが、そのことを規制することは、私たちの国では「自由」を犯すことだと受け取られかねません。

地球温暖化の問題、オゾン層破壊の問題など、急速に進んでいる地球環境の破壊という問題は、結果的な現象であり、真の原因は「抑制を失った自由」という思想だと私たちは思うのです。そのように考えると現代社会の最大の課題は、私たちの世代が「自らの自由を律する」ことができるかという問題だと思っています。

現代科学でも近年になって同じことが指摘されています。地球という生命系がもっている循環のシステムを断ち切ると、生命が存続の危機にさらされることから循環システムを守るため「自由の制限」をしなければならぬという主張です。はじめて科学技術に限界が設けられたのです。自らの自由の制限、あるいは「自らの自由の抑制」、これこそが切迫した「地球的課題」であると言えます。全世界とりわけ今まで経済成長を謳歌してきた先進国は、この課題を率先して遂行する義務があります。すなわち、地球的課題の実験村とは、「私たちの世代が享受している「自由」を、未来世代のことも考えて、自ら制限することができるか」という問題に挑戦する場と言っているように思います。その試みを通して、新しい価値観を創造することなのです。そのことによって、私たちの子供や孫の世代に選択の幅を残すことができ、未来世代の自由を確保することができるのです。

「自らの自由の制限×自らの自由の抑制」という表現を使うと、非常に厳しいことを要求しているように受けとられることと思います。しかし、現実には様々なところで、このような約束事は進行しているのです。もっともよく知られているのは核使用の抑制です。そして身近なところでは、多くの自治体が無臭ゴミ袋から半透明のゴミ袋に切り替え、しかも分別収集を強化しています。北海道の伊達市ではゴミ収集の有料化に踏み切っています。それは市指定のゴミ袋を一枚六十

円（周辺地域では十円前後）にすることによって行っています。このような規制も「自らの自由の制限」を促していると言っているように思います。フロンガスの製造が二〇〇〇（平成十二年）を目に全廃されることもよく知られています。これは国家や企業による自主規制ということですが、また、地球温暖化を防ぐために、技術的な改良だけではなく、二酸化炭素を排出しないようなライフスタイルの変更が環境庁からも提案されています。言うまでもなく言外に自動車の勝手気ままな使用を戒めようとしています。一九七〇（昭和四十五年）八王子市は光化学スモッグ対策としてノーマイカーデーを導入しました。その後、東京都や大阪府でも「車自粛の日」を設けましたが、「お願い」のために効果は薄く、大阪府では当日に道路改修工事をおこなって実施したところ交通量が半減したという話もあります。「自らの自由を律する」、この問題は、成長至上主義への反省が世界的に現れて以来、様々なところで、直接的な表現をとらずとも実施に移されている、きわめて現実的な課題なのです。

五、実験村の三つの仕事

——まず、空港が「断念の思想」を受け入れる——

先に私たちは運輸省の「共生論」に対して、共生のベースには「断念の思想」がなくてはならないと言いました。そもそも成田空港問題が起きたのは、運輸省が地元の関係者に何の相談もなく位置決定をし、その後強権的な手法で空港建設を強行してきたことに原因があります。空港の「公共性」を絶対視し、そのためには地域住民は我慢をすべきであるという論理が先行し、そこで生じる軋轢はすべて「対策」という次元で処理されようとしてきました。空港は常に地域の上位に存在していたのです。その結果、現在に至るまで空港と地域の関係は、空港が地域に対して一方的に我慢を押しつけている状態となっています。地域住民は

「静穏な生活の断念」を将来にわたって強いられたいま。しかも「完全空港」ともなれば、芝山町のおよそ半分が住めないような状況となり、「居住の不自由」も強いられます。今まで農業をする自由を断念させられ、村の平和を維持することを断念させられ、御料牧場のような憩いの場をもつことも断念させられてきました。空港は常に地域の上にたち、防音工事も施してやるという姿勢で臨んできました。我慢と断念は四半世紀にわたって一方的に地域住民が背負わされてきたのです。このような状態から共生という高次元な関係に高めていくためには、我慢を双方方向とすべきです。すなわち、空港側が断念の思想を受け入れる必要があるのです。空港側が完全空港を断念し自らを制限することによって、空港は地域住民が一方的に我慢をし続けていることに対する倫理性をはじめて示すことができるのです。空港は地域住民の「我慢に足る空港か」という声に、今後その倫理性を問われ続けるのです。

また、運輸省・空港公団が一貫して強権的な手法を採ったことによつて、四半世紀を超える空港反対闘争が現在に至るまで続いています。運輸省はこの円卓会議の場において、自らが引き起こしたこの対立を完全に終息させる強い意志を内外に表明すべきです。成田空港問題の原因を探るシンポジウムにおいて自らの非を認めた以上、運輸省はどのような方法をとれば対立の構造を解消できるか、解消するかを明示すべきなのです。しかしながら、円卓会議に提出された運輸省の一連の文章では、更地に空港をつくる場合の民主的手続きについては述べられていますが、成田において現在も続いている対立を解消する手立てについては全く触れられていません。航空需要の増大による拡張必要論と二十八年前のB・C滑走路計画が単に組み合わせられているだけです。

運輸省がこのような姿勢をとるかぎり問題は何も解決しません。私たちが断念の思想をもって空港の制限を主張し、地球的課題の実験村を元B・C滑走路跡地に

建設するよう提案するのは、すべての面において対立の火種が残らないようにという折念からに他なりません。空港の不時着によつていわれもなく引き裂かれた村人の気持ちや、運輸省の強行策に怒り全国から駆けつけ、そして傷ついた無数の若者たちの精神は、元B・C滑走路跡地が地球的課題の実験村として開放されたとき、はじめて落ち着くのではないのでしょうか。その意味では、地球的課題の実験村自体が、成田空港問題の不幸な歴史の鎮魂碑の役割を担っていくことになると思います。

私たちのこのような提案に対して、「これだけ金をかけてきたので引き返せない」という論理がいつも立ちあがります。しかし、これは運輸省が成田空港問題について重大な決断を迫られたとき、いつも使ってきた論法です。根本にたちかえつての判断・決断を避けて、既成事実という言葉を使つて解決を先送りしてきたことが、いかに事態を悪化させ、国家的損失をも大きくしたか、それは強調してもし過ぎることはないと思います。今度の円卓会議は運輸省にとつて最後の決断の機会になると思います。既成事実を地域に押しつけることなく、将来を見通した勇氣ある決断をする時期にきているのではないのでしょうか。

五① 空港は自らを制限しなくてはならない

そもそも、成田空港が騒音をはじめとする負の影響を及ぼす内陸空港であり、しかも現空港が運用されているという事実がある以上、この地域における共生関係を構築する以上、それぞれが「自らの自由を律する」という倫理を持たなければならぬことは、当然の理です。したがって「地球的課題」は、次の三つの分野において考えられなくてはなりません。

- ① 空港が自らの自由を律するということ。
- ② 実験村が自らの自由を律するという課題を探索すること。

③ 地域が自らの自由を律するという指針に基づき、地域再建に取り組むこと。

最初に空港が自らの自由を律するという問題を考えるてみたいと思います。まず、内陸空港が地域に与える最大の苦痛である騒音の問題です。共生という考え方をベースにする以上、住民が耐えられる限度を超えた騒音を発生させることは、許されないことになるでしょう。運輸省による航空需要の予測と飛行便数を、絶対的なものとして地域に提示することは、共生の論理と矛盾し地域無視ということになります。飛行便数についても夜間飛行についても、地域との合意が図られたい上で決定されるべきであります。そして合意された次元では必要飛行便数が確保できないならば、他の空港との組み合わせなどの手段を講じてそのカバーを行うべきです。

さらに今までも確認されてきたことですが、騒音の発生源を研究して、騒音の軽減に真剣に取り組むことが必要です。航空機本体および飛行場の営業騒音、原因が不明ながら周辺に迷惑をもたらしている低周波振動、これらを研究して少しでも騒音を減らすべきです。また航空機の飛行は夜間制限が行われていますが、飛行場本体の営業には制限がなく、営業騒音は二十四時間絶え間なく周辺に撒き散らされています。この営業騒音についても治外法権的な処置にするのではなく、地域との合意によつて時間制限も含め軽減に努力すべきです。まず最初に、きわめて貧弱なものでしかない防音堤・防音林の造営に、空港公団は本腰を入れる必要があると思います。少なくとも幅一〇〇m程度の防音林を設置して、騒音の軽減はもとより、地域と空港との間に精神的な緩衝地帯をつくるべきだと思います。地域と空港がフェンス一つで接しているのは、そこで働き生活している者にとっては、常に違和感に襲われ耐えられないものです。少なくとも空港の周囲を緑でおおうことは、空港建設の過程で三十万本余りの樹木を伐採した者の義務でもあります。

次に円卓会議の後に設けられるであろう「共生懇談会」について、私たちの考える最低限の規範を述べておきたいと思います。「共生懇談会」の組織構成などについては円卓会議の場において決められると思いますが、問題は討議される内容と権限です。私たちは「共生懇談会」においては、成田空港と地域に係るあらゆる問題が討議の対象になると提案します。そこでは騒音の問題、周辺の環境回復の問題と並んで、空港内環境の内部および外部（第三者機関）からの監査という課題が大切な位置を占めると考えます。もし、運輸省が言うように空港が地域の一員になると言うなら、空港はその内部の環境などに関する問題を地域に情報公開すべきです。地域にとって今後の重要な課題となる環境回復の問題に、空港内部も何らかの義務を負うことになると思います。そして「共生懇談会」で合意されたことが、空港や空港内企業の営業も含めて規制できる権限をもつことが必要であると提案します。

そのようなことを踏まえて、元BC滑走路跡地に、「騒音軽減に関する研究機関」「森林復元研究機関」および空港内へのことは空港が処理すべきであるとの原則から、「空港内廃物・廃熱リサイクル研究所」などの設置が考えられます。また現在では空港内に降った雨は排水施設を通して一か所に集められ、そこから川に捨てられています。本来は御料牧場の樹木の作用によって保水され、少しずつ地域の地下水脈に流れ出していました。かつて御料牧場がもっていた水の涵養機能の代替として、大量の雨水を再利用することが考えられていかなるべきだと思います。

次に国際交流の在り方について意見を述べます。

私たちは運輸省の空港拡張論の背景に航空需要の無限増加倍説があり、その奥には経済成長の無限増加倍説が潜んでいることを指摘しました。経済成長至上主義が地球環境をこれほどまで痛めつけてきたことが分かって以上、航空需要増加倍説もこの問題に正面から立ち向かわなくてはならないと主張しました。既に

時代は開発・経済成長至上主義から地球環境保護、発展の抑制へと大きく転換しました。航空需要は量的拡大から質的深化へと転換させていく時代となっているのです。

例えば外国人労働者に無条件・無制限に働く場を開くということが考えられるでしょうか。無条件・無制限ということでは草の根国際交流がなされるという立場に立つたなら、日本の経済はバニックスに陥ることは目に見えています。国際交流といっても、実際にはどのくらいのが適切か、どのような条件を設けるかが検討されるべき問題となっているのです。むしろ国際化の進展、よく言われるボーダレスな状況というのは、逆に国家としての境界を適切に設定するというのが要請されているのだと思います。そのことに対する敏感さを失うと、外国人労働者の排斥というような運動が起るかもしれないのです。そのようなときのほうがはるかに危機は深刻なはずで、今冷静にそのことを予測しながら、国際交流の量的拡大から質的深化へと理性を働かせることが、ボーダレス時代の国家の重要な課題となっていくと言えます。

さらに国際化ということは、そのことによって生じる困難な側面、外国人労働者の就労問題や難民の問題なども含むものです。元BC滑走路跡地に「外国人のための簡易日本語学校」「外国人労働者相談センター」「外国人女性の駆け込み寺」というようなものが設置され、困難な問題に対処する最低限の姿勢を示し、それを地域が一体となって支えていくことが考えられます。

五② 実験村は農的価値の回復を目指す

次に「実験村が自らの自由を律するという課題を探求する」という項目に移ります。「自らの自由を律することによって目指す目的は、（これ以上の自然破壊を防ぎ、物質循環のシステムを回復する）ことが基本になります。私たちの世代の生命維持と、次の世代の生

命の再生産を保障する地球環境を、いかに保存し後世に伝えていけるかということです。そのことを根底において、さらに家族、夫婦、共同体、男と女、生活と労働など、他者との関係あるいは集団の生存様式の新たな在り方、個人の精神の新たな有り様が、「自らの自由を律する」という課題を軸として探求されていくでしょう。実験村はそのことの可能性を探る、あらゆる試みを行う場として開放されるでしょう。

ここでは基礎となる物質循環について述べてみます。海の水が蒸発して水蒸気となり、やがて大気の中から雲となり雨となって地表に降り、今度は川となって再び海にそそがれる、物質循環にはこのような水や大気が地球レベルで動いている大循環と、動物、植物、微生物が行う食物連鎖と言われる小循環があります。動物はふつう植物や他の動物を食べ、糞尿を排泄して生きています。生命を終えた動物は遺骸となって糞尿と同じように、土中の微生物によって分解されて土に戻ります。土は再び植物を育てるという食物連鎖の循環が行われています。この循環のシステムが維持されることによって、地球上のあらゆる生命は生存が可能になっているのです。環境破壊がもたらしている基本的な問題の一つは、この循環のシステムに分解されない廃棄物が混入し、システムそのものが断ち切られつつあるということです。したがって、「物質循環のシステムを守る」ということは、この二つの循環システムに混じってくる廃棄物（廃物・廃熱）を、いかに少なくするかという課題なのです。このような観点から見ると、農業は循環を基本に据えた産業と言えます。したがって農業と農業に内在する叡智を学ぶことから、私たちは現在の物質循環システムの危機を救う方向を見いだせると思います。

しかし、産業革命以来膨らんできた工業的価値優先の考えは、第二次大戦後の石油文明の爆発と結びつき、誰もが疑問をはさむ余地のない絶対価値のように今でもなっています。その流れのなかで、農業は最近では

三K(きつい・汚い・危険)職種と言われるようにま
でなり、農業を選択する学卒者は限りなくゼロに近づ
いていきます。大量生産・大量消費を謳歌した高度経済
成長と、農業を生産性の低いものと認め、それを克服
するために「農業を限りなく工業化」しようとした農
業基本法によって、日本の農業は存続の危機にまで追
いこまれていっていると言つてよいと思います。

一貫してすすめられてきた近代農業によって、「農業
の工業化」は進み、農業の中から土に返せない廃棄
物がたくさん出てきています。促成栽培のためいたる
ところで使われているビニールも、農業の内部では分
解されません。化学肥料のみの栽培によって、土中の
微生物が減少し、土の分解の能力は著しく低下してい
ます。農業はいわゆる害虫と天敵という生態系の関係
を、一方的に破壊しています。工業の大量生産方式を
まねた作物の画一栽培は、植物の多様性の範囲を狭め、
植物が本来持っている遺伝的な抵抗力を弱めていると
言われます。また水耕栽培は土を介在させないので、
土による分解という循環のサイクルをその内部に持つ
ていません。さらに最近では、地球温暖化の原因とな
る温室効果ガスを発生することによって、農業そのも
のが環境悪化へ直接加担していることが指摘されてい
ます。それは収量の増加をはかるために、多量に投下
された窒素肥料によって生まれる酸化窒素や、生ワラ
をそのまま水田に鋤こむことから生まれるメタンのこ
とを指しています。収量を増やすために肥料を多く入
れる、それが環境の悪化を招いているとしたら、農業
も根本的なところで発想の転換を迫られていると言え
ます。

実は増収のためにたくさん肥料をやるといふのは、
明治政府がヨーロッパから農学者を招き、その農学者
の指摘を受け入れてから行われてきたことと言われま
す。それ以前は江戸時代の「農業全書」に「我身上の
分限をよくはかりて田島を作るべし。各其分限より内
ばなるを以てよしとし、其分に過ぐるを以て甚だあし

、とす」とあるように何事にも控えめであり、少ない
肥料で低い収量ながらも比較的安定した収穫が維持さ
れていたようです。外国の農学者が勧めた肥料を多く
やるという農法は、当時の稲作先進地であった北九州
の老農たちの猛反発にあいます。その老農たちに学ん
で明治農業の第一人者となった横井時敏は、増収目的
で肥料を多くやると「生長しすぎ」になるとの考えか
ら、多肥化・多収穫の政府方針のなかで、ひたすら生
長抑制の理論を作りだします。ヨーロッパの乾燥地帯
の農法である多肥主義を、湿潤なモンスーン型の日本
にそのまま適用することへの疑問があったのだと思い
ます。江戸時代の小肥主義も生長を抑制するためだと
いう説もあります。今流行りの有機農法も、化学肥料
や農薬を使わないということを除けば、多肥・多収穫
主義という点では、意外と近代農法と同じ方向を向い
ているのかもしれない。日本農法の流れのなかに、
増収一本槍とは違った考え方があったのは、今の私たち
に貴重な示唆を与えていると思います。

本当は「ゆとりあるのんびりとした農業」が求めら
れているのだと思います。その意味では、環境の違う
ヨーロッパ型の農法に引きずられることなく、アジア
のモンスーン型の農法がもっていた知恵を、もう一度
探ることが必要なのかもしれません。環境への悪影響
を伴わず、アジアのすべての人々が食べていけるよう
な農の在り方が模索されているのだと思います。

実験村は基本課題である物質循環のシステムを守る
ために、中心的なテーマを「農的価値の回復」に置く
ことになりました。農業を本来の循環型に戻すこと、土
が分解できる廃棄物は極力土に返し、土が分解できな
い廃棄物は少しずつ使用を控えるべきです。そこでは、
今まで行われてきた農業、農法の見直し、国内だけで
なく国際的な農業および農民との交流によって、農の
復権を目指すことになりました。

しかし、農業が農業の枠内でどんなに頑張っても、
農的価値の回復はなされないと思います。冒頭に述べ

たように、米が農産物と感ぜられず、輸入品目の一つ
として受け取られ、国産米とタイ米をセットで買って
きて、平気でタイ米を捨てるという精神が国民の大部
分にある限り、農業や農的価値の復活は望めません。
農業が今も衰退を続けているのは、工業的価値が優位
だとする社会構造が今も続いている、経済成長によつ
てまだまだ夢が膨らむと信じている人の方が多いから
です。農業の位置が低く見られている限り、農業の側
がどんなに夢を描いたプランを提出しても、農業に
「人」が戻ってこないのです。工業的価値が優先する
という考え方、その背後にある経済成長の理論、そして
自由の思想、そこに鋭いメスが入れられない限り農業
は復権しません。もし今後も発展を続けようとするな
らば、地下資源を今まで以上に使って、しかも廃棄物
の捨て場をどこかに確保しなければならなくなります。
日本のような国では、資源にしろ廃棄物の捨て場にし
ろ、国内では多くは望めないわけですから、必然的に
「発展途上国」に求めていく以外なくなります。このパ
ターンを繰り返すことは国際信義上からも許されませ
ん。「発展の抑制」が常識となる社会を築くことが必要
なのです。それは世界に先駆けて国民全体を「飢え」
から解放したこの国が、率先して取り組むべき課題で
す。つまり価値観の転換の問題であり、本質的には「教
育の問題」なのです。

そのようなことを踏まえれば、元BC滑走路跡地の
実験村に、例えば関東一円の小中学生がカリキュラム
として農業体験できる場、集団で一定期間体験すれば
「農業と循環のシステムが学べる場」を創りだすことが
考えられます。また、明治以来一貫して続いていた増
収一本槍の近代農法からの転換を模索するため「アジ
アの農業との交流の場」も考えられるでしょう。さら
に「都市と農村の交流の場」も誰もが農民になれるシス
テムの研究「農業と工業、農業と商業の新しい関係を
探ること」などの試みを通して、二十一世紀の農業と
農村の在り方が模索されることになります。

五③ 地域再建を実現する「地域主体」の創出を

それでは最後に「地域が自らの自由を律するという指針に基づき、地域再建に取り組む」という課題に移ります。その前に、この円卓会議で言われている「地域」という言葉について私たちの考えを述べさせていただきます。水田農耕をベースとする私たちの国では、ふつう一つの河川（関西の一部では溜め池の場合もある）にそって展開される、水利を中心とした生産・生活の範囲を地域と呼んできたと思います。もちろん狩猟の民や漁村や商人世界では、それとは異なる概念があると思いますが、農村部においては村落共同体が地域と呼ばれる最低限の単位であったことは間違いないと思います。この北総台地においても、成田市から利根川にそそぐ根木名川水系と、芝山町から九十九里浜にそそぐ高谷川水系はそれぞれ別の地域感覚を形成してきており、昔の国の名前でも下総と上総と国の名を違えていたほどであります。今、この円卓会議において「空港圏」とか「エアフロント」という言葉によって、成田空港を中心とした一つの地域が以前から存在するかのように思いますが、こうした地域概念が生じたのは、いわゆる空港問題が発生してからで、わずか二十数年の歴史しかないことを忘れてはいけません。確かに、あまりにも大きな成田空港という「新住民」の存在があったからこそ、それととりまく市町村や住民は、その痛苦も含めて協力しあってきたのであり、その作業を新しい地域という概念でくくっていくことは今後も必要であると思います。しかし、その際忘れてはならないのは、この新たな地域概念は、それまで農村地帯で慣行的になじんでいた生態系を根本とする地域概念とは異なるということです。そのことを肝に銘じておく必要があると思います。

その上で地域の再建というテーマを考えてみます。空港が自らを制限し、元BC滑走路跡地が地球的課題の実験村として開放されたとき、地域と空港ははじめ

て共生の可能性を探る対等の位置にたつことができません。それには幾つかの基本があると思います。まず、空港が及ぼす経済効果のみに依存するのではなく、あくまでもこの地域が、経済的な自立を成し遂げることを目標とすることです。地域のなかに潜在的、伝統的に存在する内発的な力を掘り起こすことによって、地域自身が独自のパワーを持つことが何よりも大切なことになるとはならないでしょうか。

次に空港はこの地域が持つていた広大な樹林と農地を破壊して出現したことを考えなければなりません。そのため、この地域の再建を考える場合の基本の一つに、自然をこれ以上壊さず、できる限り自然の回復に力をそそぐということが据えられなければならないと思います。そのためには、乱開発の禁止および空港関連施設の農村部への無制限な進出を許さない、という基準がまず確立される必要があるでしょう。空港の影響が大きいから、私たちはややもすれば空港との関係だけでものを考えがちになります。しかし、この地域の自然回復にとつては、前述したような河川や生態系を軸とした歴史的な地域概念が、貴重な指針として蘇ってくると思います。この地域の最大の産業である農業の持続にとって何よりも大切なのは、農業をやしやすい環境を積極的に維持することだと思っています。

さらに、地域が自立していくには、地域再建をリードしていく新しい「地域主体」の創出が不可欠だと思います。仮にここではそのような組織を「地域協議体」と名づけておきましょう。地域再建の計画を自治体などの公権力だけが行うのではなく、地域に生活の本拠をおく住民主体の協議に委ね、それを自治体等が支えるという新たな組織、「地域協議体」を創りだす必要があると思います。物質的な豊かさから、精神的な充実を求める時代の変化に敏感に反応するには、地域住民の声を主体とする「地域協議体」のような組織が必要なのです。そこには従来の組織の枠を超えて、農民、商工業者、情報産業関係者、公務員、教員、医者、芸術

家などの自主的参加が求められます。そして重要なのは、海外も含め、この試みに関心のある様々な人々に門戸を開いておくことです。

このように形成された「地域協議体」は二つの方向で仕事をします。その一つは元BC滑走路跡地に開放される実験村運営の重要な一翼を担うことです。実験村では「騒音軽減施設」などの空港の制限分野、「外国人労働者相談センター」などの国際交流の質的深化をめぐる分野、「農業と循環が学べる場」など農的価値の回復に関する分野などの幅広い空間が展開します。その運営に参加することは、地球的課題の最先端の試みを共に担うことになるでしょう。

もう一つは、実験村で得た成果を地域に還元し、その指針をもって地域再建を行うことです。そのことによって、ふつうの市場経済や公的な地域計画が、ややもすれば見落としがちな「廃棄物と分解」という問題を、地域に生活をもつ者の立場から見直していくことができると思います。「地域協議体」は、森林や水資源の保護、循環を旨とする有機農業への支援をはじめ、地域環境を保全するための教育的役割も担うこととなります。さらに地域内の企業（空港内も含む）と、地域環境の保全のための情報公開や相応の負担の協定を結ぶことも考えられます。また背後からそれを応援するために、自治体は物質循環を阻害する行為を禁止する条例をつくるべきです。このように「地域協議体」の仕事は経済活動の側面をもちますが、それは市場経済と競争できませんので、国や自治体は財政的にも支えなければならぬと思います。また、地域住民も自発的にその活動を支える必要があると思います。

そのためには、ドイツのフランクフルト市民がつくりだしたエコ・バンクという考え方が大いに参考になります。これは、市民が地域内の環境や教育、女性問題などに関する事業や企業に対して融資する銀行であり、預金をする市民は目的別に投資先を選ぶというシステムになっているそうです。それに加えて最近唱え

られているのは、そのような市民銀行ないし信用組合のような組織がプリペイドカードを発行し、資金の地域内循環を図るということです。地域内の資金を外部に流出させないで、環境保護などの有効な目的に使うために考えられたシステムとして注目されています。

エコ・バンクのような発想には、門前町をはじめとする商業者に蓄積された教習が役にたつように思います。

国内の例では、宮崎県東諸県郡綾町で、一九八八(昭和六十三)年に有機農業を奨励する条例を制定しています。自然の生態系を壊さない農法ほどランクを上にし、それを農産物に表示していると言います。岡山県でも同じ年に有機農産物の認定制度をつくり、年間三千万円の補助金を出していると言います。また河川の氾濫を防ぎ水田のもつ遊水機能を維持するため、水田農家に補助金を交付する制度を設けているところもあります。

《地域協議体》は様々なところで行われている(試み)を参考にしながら、地域再建に取り組むことになります。

終わりに

私たちがこの提案をまとめているさなか、大蔵省が「環境保全型の経済発展の在り方」という財政金融研究所のリポートを発表しました。そのむすびに「今後我々が目指す文明の在り方とは、最小の生産・消費・廃棄により、一定の富のストックを維持していくというものである。……行政、企業、個人のそれぞれが、将来の世代を念頭においた長期的視点に立って、それぞれ必要な負担をしていかなければならない。それは、制度改革に向けての努力や、費用の増大、生活上の不便など様々な形で現れよう。……あらたなシステムへの移行を先延ばしすることは、結局、将来の世代に一層大きな負担を残し、選択の幅を狭めることになる」とあります。(成長の抑制、廃棄物の減少へ)将来世代

を考えての不自由さの甘受は、既に政府の方針になろうとしています。運輸省が時代の変化を無視して、元BC滑走路跡地を地味課題の実験場に開放するという決断を先延ばしすることは、将来の世代に一層大きな負担を残してしまうことになります。円卓会議全体の力で地味課題を共に担っていくことを提案いたします。

一九九四(平六)年七月二十六日

どうも長いことありがとうございました。

隅谷三喜男(隅谷調査団団長)

一時間余にのほる時間を取るだけの内容をもった意見の発表がありました。これは今後、成田空港地域の問題を考えるいくつ場合の非常に重要な一つの問題の提起であるというふうに思います。

この内容は既に外に向かつて発言されておりました、そういうことで我々も数日前にこれを読ませていただいたのですが、それをめぐって既に運輸省や千葉県の方から発言を求める声をお聞きしておりますので、はじめに運輸省の方からお願いします。

縄野克彦(運輸省審議官)

それでは、運輸省の考え方につきまして、お手元に資料を配布させていただいておりますので、これによりましてご説明させていただきます。

反対同盟の主張は多岐にわたり数多くの事項が含まれておりますのでそれらの全てについてコメントできませんが、主張の主旨は全体として理解できました。運輸省としては、次の点は重要な問題と考えますので、この際、運輸省の考え方を述べさせていただきます。

一、対立構造の解消についてでございます。
円卓会議の最大の課題が対立構造の解消にあること

は同意でございます。シンポジウムにより国と反対派農民との力による対決構造を解消しましたが、空港をめぐる賛成・反対の対立構造は終結されておられません。対立構造が生じた原因は、空港が必要であったとしても、空港づくりの過程において、そこに住んでおられる方々の農業の現状および将来について十分な話し合いが行われなかったまま、空港建設を進めてしまったことにあります。その結果、戦後開拓された農地の農民や空港周辺の農民を中心に、空港への用地提供や空港からの影響によって、将来への夢を砕かれたと思う人が数多く生じ、これが対立構造の始まりになると共に、空港建設が進む過程で力と力の対決へと拡大していきましました。

一方で、様々な事情があったにせよ、空港建設のために用地提供を行った人や騒音地域から移転していった人も少なからぬ数が存在しており、空港が当初に計画した形ででき上がるのを待っており、これも事実であります。その結果、国と地域の間が生じた対立構造のほかに、地域の中に生じた賛成・反対の対立構造が、シンポジウムを経た今日に至っても解消されずに残っており、この事実および歴史の重みは、十分認識されなければならないと思っております。

反対同盟は、これらの対立構造を解消するため、双方が自己の主張を一〇〇%展開するのではなく、お互いに自己の主張のある部分を断念するべきであると主張されました。また、その場合に権力をもつ側が権力を持たない側に対し、より多くの断念を示すことが必要であるとされています。

私どもとしては、対立構造が上述のような経緯と性格を有していることに鑑み、これを解消するためには国と反対同盟のみならず地域の代表も参加した円卓会議の場において対等の立場で理性ある議論を尽くし、その結論に従うことが必要と考えます。反対同盟の主張する断念の意味がそのような円卓会議の結論に従うということであれば、私どもも理解できるところであ

5 円卓会議の大団円

いた。最終案文は第一二回円卓会議の席上で紛糾を生じないよう事前に調整するのを良しと考え、この案文は運輸省・県・反対同盟に送付してその意見を聞いた。特に反対同盟からはきびしい意見も寄せられ、「ここで成田問題を何としても解決する」という決意による修正文も寄せられ、これは最大限受け入れてほしいと要望されたりもした。調査団のメンバーからも詳細にわたる要修正のついたファックスを受けとった。運輸省側とも何度か話し合いをした。こうして草案は三稿、四稿と手直しされ、第六稿をもって最終稿とした。この最終稿も文言上の修正をして最終最終稿とした。それは予め関係者に送付され、最終と予定している第一二回円卓会議で、見解を発表してもらうこととした。この間一〇日間であった。

調査団の最終所見

第一二回成田空港問題円卓会議は、予定通り一〇月一日午後二時から成田国際文化会館の大ホールで多数の参加者を迎え開かれた。最終回ということで、運

輸省からは国会の都合で多少遅刻したが亀井運輸大臣が、またシンポジウム当時の航空局長であった松尾事務次官が、千葉県からは沼田知事、空港公団の中村総裁、周辺市町からは長谷川成田市長、内田芝山町長、菅沢多古町長、それに常連の調査団全員、反対同盟、地域代表の面々が顔を揃えた。

前回円卓会議で調整を一任された拡大運営委員会で討議・調整し、それに基づいて上述したような経緯で作成された調査団の最終所見を高橋委員が発表した。これはシンポジウムから円卓会議にかけての討議の最終結論であるので、ほぼその全文を記すこととする。

成田空港問題円卓会議の終結にあたって

平成六年一〇月二一日

隅谷調査団

1. 円卓会議の目的

第一回の円卓会議が開かれたのは昨年九月二〇日であった。その年の五月に終結した成田空港問題シンポジウムの結論に基いて、問題解決のため「地域の理性

あるコンセンサスをつくりあげる新しい場」を設けることとした。それはそのことに関係のある各方面を代表する人々が構成員となり、お互いに対等の立場で円卓を囲むことから、円卓会議と呼ぶこととなった。私たち「隅谷調査団」は、シンポジウムの議論の総仕上げという立場から、引続きその運営の責任を引受けることとなった。

シンポジウムの役割は、成田空港問題の歴史的経緯にさかのぼってその事実関係を明らかにし、特に計画を推進する国の側に、民主主義の原則に照らして問題がなかったかどうかを検証することにあった。これに対し、円卓会議の目的は、シンポジウムの結論に従って国が土地収用裁決申請を取下げ、未完成の滑走路計画を白紙に戻した経過を踏まえて、地域と空港の共生のあるべき姿とは何かを討議することにあった。

2. 会議の経緯

そのためにはまず、現存する成田空港の出現が地域社会にどのような影響を与えて来たかについて、事実

が中心となって地区別の調査を行った結果が円卓会議に報告され、関係者からの質疑や討論を経て、今後空港の建設や運営を行う場合に認識しておかなければならない事柄が明らかになった。

次の段階としては、成田空港のような大規模空港を建設する場合に、地域社会と空港とが、利害や立場の相違を越えて相互に協力するためには、国は、いかなる考え方のもとにいかなることを為すべきかという一般原則を定め、表明することを求められた。国は数名の有力な学識経験者の参加を得て議論を行い、これを取りまとめて円卓会議に報告した。

この報告は、国が成田空港の建設を進めるにあたっての過去の手法を反省し、空港建設に臨む国の基本姿勢を大きく転換する考え方から生まれた。即ち、空港の建設にあたっては、自然と歴史を内包した地域社会の原存在を前提とした上で、これと共生するためには国はいかにあるべきかを示したものである。

そのためには、事前に充分な時間をかけて、幅広く地域の意見を吸収して、これをもとに計画の大綱を作

り、民主的な話し合いを通じて計画の実行手順を進めるべしとしているなど、今後の空港計画を進める上での基本的な指針となるものであり、円卓会議の成果として、成田空港関係者を含め、社会的に高く評価される内容を持つものであった。

このようにして出来上がった「共生の一般原則」を、成田空港という具体的な対象に当てはめた場合にどのようなことになるか、これが次の問題である。

その中で最大の問題は、いったん白紙に戻された平行及び横風用の二本の滑走路計画の取扱であった。国はこれは建設したいとし、反対同盟はここに地球的課題の実験村を建設すべしとし、両者の意見の対立はなかなか埋められなかった。また騒音軽減のための諸対策についても、両者の間に激しいやりとりがあった。

他方、地方公共団体や地域住民からは、騒音対策についてはその拡充を求めつつ、地域の将来のためには滑走路の建設は必要とする意見も提出され、この問題は円卓会議後半の最大のものであった。

そして円卓会議の終盤を迎えた第一一回の会議に、

国から滑走路計画及び騒音対策について立入った見解の表明があり、横風用滑走路については「平行滑走路の整備と切り離すことが適切」とかなり踏み込んだ提案がなされ、反対同盟は、提案全体に示された姿勢を高く評価した。

また、国はこの日の提案の中で、反対同盟の掲げる地球的課題の実験村構想を高く評価し、その実現に向かって協力する旨の発言を行うなど論議にかなりの進展がみられた。

3. 対立構造の解消

一一回に及ぶ円卓会議の進行を顧みて、そのあらましの経緯を述べたが、全過程を通じてわれわれの最大の関心事は、円卓会議の議論を通じて、この地域におけるいわゆる対立構造の解消が図られることであった。

対立構造は、四半世紀を超える成田問題の経緯の中で、地域社会の内部にも波及し、地域社会の空気を暗いものにしていくことは否めない。この対立構造とそこに生じた不信感を一日も早く解消して、地域社会が再びもとの明るさを取り戻し、未来に向かって力を合

せて進むことを願ひ、そのための方途を何とかして円卓会議において見出したいと終始考えて来たところである。

このような見地に立って、われわれは、円卓会議で討議された主要な問題について次のような見解を表明したい。

4. 共生懇談会(仮称)について

空港の出現によりその地域社会に大きな光を生み出すことも勿論だが、光を享受する分野と影となるところが出現するので、空港を運営する側が、空港によりデメリットを受ける住民に対し、どのような理解を示し、血の通った対策を講ずるかが、空港がその地域社会の一員として存続し得る必須の条件になる。

これらの問題を好ましい方向に解決していくためには、空港を運営する主体に自主的な対応を求めるだけでは不十分であり、その外部に第三者機関として例えば共生懇談会というような組織を設け、空港の建設が基本原則に沿って公正に行われているかを見守るほか、空港の運用に伴い発生するいろいろのデメリットにつ

いて耳を傾けるとともに、それを解決する方策について討議する場とすることが必要である。その構成員としては、空港をめぐる関係自治体、その住民代表、学識経験者を中心とし、運輸省、空港公団は説明者として参加し、その討議の結論については、国や公団など空港運営側は誠意をもって受けとめ、その実現を図ることとされたい。

成田空港については、現在地域振興連絡協議会という組織があり、関係自治体の長がメンバーになっている。この地連協のカサの下に、独立の協議機関として共生懇を設置し、県が中心となって事務局を設けて着実な運営を期することが適当であると考ええる。

共生懇は、このような趣旨の組織であるから、その会議の内容や取りあげようとする問題点などについては、地域住民に対して情報が公開され、住民のすべてがその成り行きに関心を持ち、参加意識を抱いて、広い意味での地域民主主義の醸成機関の役割を果たすようになることを期待したい。

5. 地球的課題の実験村について

人間は太古いらい自然に働きかけ、自然の恵みを受けて生きて来たが、次第に土地に定着して食物を栽培するようになった。農といういとなみはそのようにして生まれたが、それは同時に土地をめぐる地域共同体の形成となり、人間の社会はそれを契機に発展した。農はまさに人間のいとなみの原点であった。

ところが産業革命いらいの近代工業社会は、付加価値生産性の高さを優先させ、産業構造における農業の地位を低めながら、いわゆる産業の高度化を進め、特に第二次大戦後急激に科学技術優先の世界を作り出して来た。現代はその行きついた地点にあるが、このよくなことの結果が何を私たちの社会にもたらしたか。それは日々私たちが目のあたりにし、眼をおおいたくなるような状況が全球的に拡がっていることを否応なしに知らされている。

私たちはここでもう一度農といういとなみの持つ重要性を認識し、そこを基点にした産業や社会の再構築を試みる必要に迫られているのではなからうか。近代

技術の粋を集めた空港の出現により、汗の結晶たる農地を手放さざるを得なかったこの地域の中から、反対同盟の発想によって「地球的課題の実験村」構想が提案されたことの意義を高く評価したい。

そのような立場の下で、国がすみやかに実験村構想の実現のための検討作業に入ることとされたい。当面運輸省の中に、農業に関する学識経験者などを中心にした検討委員会を設け、関係する各省の協力も得ながらこの構想の実現のための第一歩をすみやかに踏み出すこととされたい。この問題は農業の部門に止まらず広く地球環境保全という範囲まで拡がって行くであろうが、そういう全球的課題を解決するための新しい構想が、成田空港をめぐる反対運動の中から提唱されたことの意義は深く、反対同盟の従来の発言や行動の目指すところが究極においてこのような構想に到達したことを認識し、この事実を重く受け止めたいと思う。

6. 滑走路計画について

成田空港は、実質的に首都圏唯一の国際空港であり、地域との合意を形成しつつ、その整備を進めて行くべ

きだという認識については、円卓会議への参加者の一致しているところである。

しかしながら、その計画予定地や騒音による移転対象区域には、なお多くの住民、地権者がおり、空港の具体的な整備のあり方については、必ずしも意見の一致を見ていない。

さらに、滑走路計画について論ずる前提として、これまでの空港建設に伴って生じた根強い不信感の解消や騒音などいまだに解決困難な問題、また滑走路が完成した場合、負荷を負うこととなる住民の諸問題が、併行的に解決されて行くことが必要であることは言うまでもない。

(1) 平行滑走路

我が国の社会経済の発展によって、その国際社会に占める地位が高まるとともに、首都東京を控えた成田空港の役割は増しつつある。もちろんわれわれは、航空需要の単なる量的増大に対応して成田の能力増強を唱える立場に単純にくみするものではなく、需要の質の面に思いを致さざるを得ない。しかしな

がら、「わが国の国際的地位にふさわしい外交、文化、経済など広い分野で質の高い国際活動を進めるために、首都を控えた空港の能力不足の解決策として平行滑走路の建設を必要とする」という運輸省の方針は、世論のすう勢や地域社会の多くの意見を踏まえれば理解出来るところである。

なお、平行滑走路のための用地の取得のために、あらゆる意味で強制的手段が用いられてはならず、あくまでも話し合いにより解決されなければならない。この話し合い解決という基本姿勢は、シンポジウム開催の準備段階から、運輸省が再三にわたって公の場で表明して来たことであり、今後は、新しく設けられる共生懇の公正な光のもとに、計画予定地及び騒音下住民との合意を形成しながら進めることが肝要である。

(2) 横風用滑走路

横風を受けた機体の安全を確保するために計画された滑走路であるが、近年における機材の推力の向上から、成田空港においてこれを使用するケースは

著しく少なく、年間約二％程度といわれている状況に照らすならば、現在直ちにこれを必要不可欠とするような緊急事とは言えないと考える。

しかしながら、航空機を操縦するパイロットや離着陸機通過直下の住民の立場を考えると、横風や突風などの際の機体の安全のためには、横風用滑走路の必要性を将来にわたって否定し去るわけには行かない。

そこでわれわれの見解としては、前述の平行滑走路が完成した時点で、横風用滑走路について環境への影響などを調査した上であらためて提案し、関係する地域社会と充分話し合いを重ね、その賛意を得て進めるのが適当であると考えものである。

なお、横風用滑走路計画用地を、現滑走路と平行滑走路間の航空機の地上通路として整備したいという国の方針については、横風用滑走路とは別の問題として、これを理解することとしたい。

(3) 騒音対策

航空機の利用は近年増大しつつあるが、空港周辺

に及ぼす騒音の問題はそのアキレス腱であり、特にわが国のように高密度居住社会では、深刻な社会問題となっている。機材改良などの発生源対策や民家防音工事などの施策が制度的に進められているが、地域社会との騒音をめぐってのあつれきは今なお跡を絶たない。

成田空港は、内陸空港であることから、騒音問題は、空港が地域社会からその解決を要請される最大のものであり、円卓会議において関係自治体や多数の地域住民からその対策強化の要請が出された。

国は第一一回の会議において、発生源対策、深夜発着便の調整、全体の発着回数管理や、さらには民家防音工事の強化、防音堤・防音林の増強、騒音研究機関の設置などの施策を進めるほか、騒音直下の住民が移転を希望する場合の対応策など広汎な施策の検討とその実施を約束した。

7. 地域振興策について

地域振興策について論ずる際の原点は、現空港が地域社会にもたらした数々のデメリットを解決するため

の施策を、国がすみやかに提案して、住民との間の信頼関係を回復することではなければならない。いわゆる地域振興策は、この原点の上に展開されることにより、はじめて地域社会のすべての立場の住民の期待にこたえるものとなるであろう。

会議でも関係自治体から表明されたように、また県の実施した地域調査からも明らかなように、空港の出現によりその表側と裏側とで地域社会にかなり発展の格差が発生した。また空港によって侵害された緑の環境、地下水の問題なども今後解決されなければならない。これらの問題が前向きに解決されることにより、空港をめぐる地域社会相互の理解と一体感が深まり、手を携えて地域の未来を築くといふながみが続けられることを期待する。

またこの際、空港をめぐる地域内でのいわゆる乱開発や廃棄物の不法投棄などが地域社会に与えている負のインパクトについても言及しておきたい。空港の出現はその地域の経済を活性化させる効果を持つが、それはいわゆる開発行為が適切な公的規制によって地域

と調和を保ちながら正しく進められることにより、はじめて可能となるものであり、そのような考え方が広く関係者に行き渡ることが先決である。

8. むすび

シンポジウム、円卓会議と続いた成田空港問題についての対話の場は、約三年の月日を経ていよいよその終結を迎えることとなった。対話の回を重ね率直に意見を述べあう度に、関係者間の相互理解が増し、信頼関係が出来上がって行ったことはまことに貴重な成果であり、この上に立って今後における地域と空港の共生のための具体的な行動が展開されれば、それは必ずや成功し、地域の将来の発展へとつながって行くものと信ずる。

そのような信頼関係の構築があつてはじめて、成田空港問題をめぐるいわゆる対立構造は解消されることとなる。こうした結末を見るに至ったのは、円卓会議に参加されたすべての方々の努力と支援の賜であり、会議を主催したわれわれとして深く謝意を表したい。

わけでも反対同盟の方々は、三年間を通じて常に理

性的な話し合いの精神を忘れず、四半世紀にわたる闘争の中で構築された豊かな発想と表現をもって、国などとの間で激しい議論のやりとりを重ねつつ、相互にこの問題のあるべき姿を探る努力がねばり強く続けられた。円卓会議がこのような結末を迎え得たことは、地域社会の将来に大きなプラスをもたらすこととなると信ずるが、そのために反対運動の果たした役割には極めて大きいものがあつたことを強調したい。

このような全力投入により、強行的な空港建設に反対する目的のもとに展開された反対運動は国側の空港建設行政のあり方を大きく変革したという点で後世に遺る成果を達成したと見ることが出来る。今後は、これまでの経験を生かして地域社会再生のために力を尽されたい。また地域住民の方々も闘争の成果を評価し、ともに手を携えて進むようになることを切に望みたい。

シンポジウム、円卓会議を通じて、運輸省は、これまでの経緯にこだわらず、反省すべきことは率直に反省し、修正すべき点は修正し、今後の建設計画につい

てもぎりぎりの提案をするなど誠意をもって対応した。この点は行政の姿勢として高く評価したい。また、千葉県当局がこの間にあって果たした調整の努力はなみなみならぬものがあり、成田空港をその域内に持つ地方自治体としての期待にこたえたことを併せて高く評価するものである。さらに、関係市町や地域住民団体も、円卓会議に積極的に参画され、会議の成果を高めるために大きな貢献をされたことに感謝したい。

昭和四一年（一九六六年）の閣議決定いらい二八年を超える年月は決して短いものではなかった。この間地域社会にはさまざまな波が押し寄せ、住民のすべてが大変な苦勞を強いられて来た。今後これを明るい未来を築く方向へ進めて行くことが出来なければ、二八年間の苦勞は何であつたかということになる。その歴史と経緯から学びつつ、国をはじめとする行政当局、地域住民のすべての方々が、円卓会議の終結を機に、これまでの行きがかりを乗り越えて、成田空港をめぐる地域社会の再生と再建のために知恵と力を尽くされることを期待する。

なお、シンポジウムに引き続いて円卓会議にも、熱田派以外の反対同盟の方々の参加を得ることの出来なかったのは、極めて残念である。これらの方々との間の話し合いを実現し、今回と同じような問題解決の道が開かれるよう、われわれは必要な行動をいつでも取る用意がある。成田空港問題が、この地域に住むすべての方々にとって解決される平和の日の来ることを心から願うものである。

終りに、この三年間、熱心に議論を聞いて下さった地域住民の方々にも心から感謝したい。この方々の静かなしかし力強い声援なしには、会議の長丁場を切り抜けることは出来なかったであろう。

シンポジウムの終結の時にも述べたように、三年間のいとなみは、現代の日本に真の民主主義を定着させることが出来るかどうかについての壮大な実験であった。幸いにしてここに終結を見ることが出来たのであるが、わが国の他の行政部門においても、このような民主的手法をモデルとして、さまざまのいとなみが展開されることを期待したい。現代のわが国が各分野で

抱えるこの種の困難な問題の解決のために、この地において関係者の皆さんと共に苦労した成果が良き先例として生かされることを強く希望して、われわれの所見を結びたい。

関係者の所見

以上の調査団の最終所見について、まず松尾運輸事務次官は、所見の中で運輸省に対して要望されたことは誠意をもって積極的に取り組むことを誓われ、ついで中村空港公団総裁は、公団の「空港整備や運用に対する不信感を率直にご指摘いただいたことを重く受け止め」る決意を語られた。

次いで沼田千葉県知事は、「去る七日に空港周辺十一市町村長に集って頂き、この所見の骨子を示しましたが、すべての市町村はこの所見に合意し、これを契機に新たな地域づくりに取り組もう」ということになった旨報告があり、県として取りくむべき課題を示したことに感謝を述べた。続いて成田市長・芝山町長と多古町長から、基本的に調査団所見に賛同する旨が述

る騒音は深刻な問題になっているが、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。」

だが、残念ながら、土地問題については何ら言及されてはいない。

現代技術と経済発展は、現代社会に対して大きなプラスをもたらした。交通についていえば、戦前には二週間、一月とかかった欧米への旅も、一〇時間前後で行けるようになったのである。だが反面、騒音ばかりでなく、より大規模・深刻な公害問題が人類の存在を脅かしている。

土地収用に反対し、騒音に抗議した農民たちも、農業技術の発展の中で農地における自然の循環を阻害し、硫酸などの化学肥料によって公害を生み出しているのではないか。日本農業は今や苦境に立たされているが、土地に生活の基底をもつ農民はいかに問題を解決していくべきか。この大きな問題を率直に認め、進路を模索せざるを得なくなっている。

空港問題は現代文化の直面している基本問題の代表

的な姿ともいえよう。

戦後民主体制下の官と民

ここで成田空港問題を考える時、もう一つ念頭に置いておかなければならないのは、官と民の関係である。戦後日本は、進駐軍の日本民主化の路線に従って、いち早く民主憲法を制定して主権在民を謳うとともに、地方自治への改革を展開した。しかし、このような大変革は、実質的には一朝一夕にして実態化はしえなかった。「お上」意識は民の中にもさることながら、官の中に根強く残った。

ここで問題となる成田空港決定過程においても、まず政府と地方自治体・千葉県の間で問題が生じた。国際空港の建設は政府の担当するところであるが、空港は地方自治体のどこかに建設する他ない。ここで言えば、千葉県に決定した場合には、空港をめぐる具体的な問題、たとえば土地収用は千葉県知事の所管事項である。そこで、後述するように、空港を富里に内定した時には、事前に県知事の下承を十分に得ることなし

に行つたので、県知事は傍観的姿勢をとり、政府は住民の反対に押し切られて、これを断念しなければならなかった。これに懲りた政府は、三里塚の場合には県知事と事前の打ち合せを行つて、その協力を確保したのである。もっともこの場合にも、三里塚を空港予定地として提案したのは政府であるか、県知事であるかが、その後の成田空港紛争での一つの論点となった。ともあれ、それだけ地方自治体の発言力は強くなつており、空港受け入れの反対給付として、莫大な地域振興のための財政支出を要請し、獲得したのである。

ところで空港が実際に設置されるのは市町村である。したがつて、県知事は市町村長、このケースでは成田市長の了承を得なければならぬ。しかし、市長は民主体制の中にあつては市議会の賛成を得なければならぬ。市長は選挙によって選ばれるので、行政的には知事に従属するものではなく、その指示に必ずしも従ふ必要はない。しかし、行政組織の中では市町村長は知事の意向に反する姿勢を長くとることは困難である。県議会が賛成し、市長が了承し、市議会も賛成多数と

なれば、民主的に必要な手続きは完成する。その背後で、国会議員やその圧力を受けた県会議員の政治的な働きかけなどがみられる。これが戦後民主主義の姿である。成田空港についてみれば、その経緯は必ずしも単純ではなく、さまざまな手練手管が使われたが、結果的には形式上は民主的手続きがとられたのである。そこに、大きな落とし穴があつた。直接の利害関係を持つ住民の声を聴く手続きがほとんど取られず、無視され、時には拒否された。異議申し立ての途が欠落していたとは言えないが、その多くは形骸化し、行政の中ではほとんど無視されてしまった。成田空港問題の基底は、実は、ここにあつたのである。

運輸省は県知事が了承し、県議会が賛成多数で可決したので、民主的手続きは完了したと考え、知事は県議会が賛成し、市長が了承し、市議会が賛同したので、空港受け入れに問題はないと考えた。しかし、空港のために土地を奪われる農民は納得しなかった。賛否を聞かれることがなく、買上げは決定されていたのである。政府・県は、必要な民主主義的手続きは完了した

ものの、これに反対する農民に対しては権力を持って対決した。この場合、行政は「お上」としてその権力を行使することに躊躇しなかった。所要の手続きを踏んで決定した「お上」の方策に従わないのは、怪しからぬ、不埒な国民である。これに対して土地に根をおろして立つ農民は、民主的決定過程から疎外されたものとして、国民としての基本的人権と、生活権を盾に激しく抵抗することになった。これが成田闘争の姿であった、と言ってよいであろう。

主権在民とは何であるか。民主主義とは何であるか。公共の利益と個々の人民の財産権との関わりはいかにあるべきか。戦後民主主義はここで問われたのである。

(1) ここで「」で引用した文言は、すべて鳥寛征『野遊びの歌』より。この一文は宇沢弘文編『三里塚アンソロジー』一九九二年、岩波書店、に掲載されている。

(2) ここでの三里塚地域の叙述は小川プロダクション『日本解放戦線・三里塚』(月刊・たいまつ)一九七〇年(二月号)に負うところが多い。