

として、飛行コースを含む成田空港の全体像と手順をとりまとめることとしていた。そこで、1998年7月には、「基本的考え方」に示した施策の具体化の状況にも触れつつ、2000年度を目標とする平行滑走路などの整備を含む成田空港整備の全体像と手順をとりまとめ、「地域と共生する空港づくり大綱」として地域に提案することとなった。

その後、運輸省とNAAは、50を超える市町村や市町村議会、住民団体などへの説明をはじめ延べ100回を超える意見交換を行い、それらを通じて提出された意見を反映させるために、この共生大綱の一部を修正し、地域の理解を得た指針としての新たな共生大綱を1998年12月16日にとりまとめた。

(資料編1「③ 地域と共生する空港づくり大綱」参照)

(2) 「地球的課題の実験村」構想具体化検討委員会

「地球的課題の実験村」構想具体化検討委員会は、円卓会議で反対同盟から提案があり、その構想について、その意義が高く評価され、国がすみやかに当該構想について、関係者の自主性を尊重しつつ、地域とともにその具体化を図り、併せて空港と地域との共生の実を上げることに努めることを目的としてこの委員会を設置したものである。

本委員会は、隅谷調査団1名、学識経験者3名、地域住民6名、自治体3名、運輸省・NAA2名の計15名(座長：宇沢弘文学士院会員〔当時〕)で構成され、1995年1月24日に第1回委員会が開催された。発足以来3年余りにわたり検討を行ってきたが、1998年5月1日に開催された第22回の委員会で報告書「若い世代へー農の世界から地球の未来を考えるー」を発表し、解散した。

この報告書では、地球環境問題などの現代工業文明が抱えている問題を解決するには循環を基礎として自らを律していく農的価値を考え方のものさしとすることが必要であり、今後の空港づくりについても、現実の社会的要請とこのような考え方との間で緊張感を持って行われるべきとされている。

隅谷調査団においては、この委員会の終結や共生委員会の活動などを受けて、「成田空港問題は社会的に解決され、今後関係者が進んでいく道筋が理念的にも示されるところとなった」との所見を発表した。

また、運輸省およびNAAは、報告書の考え方を受けて、成田空港の建設・運用にあたって循環を基礎とした農的価値の視点を取り入れ、より一層環境や農業に配慮した空港づくりを行っていくべきであると考え、1998年5月27日「エコ・エアポート基本構想」を発表した。

(エコ・エアポート基本構想については、6章⑥を参照)



▲円卓会議の合意事項である洋上脚下げの点検（2009年1月）

③ 新しい「共生スキーム」への移行

① 地域との共生に貢献した「共生委員会」

共生委員会は、空港からマイナスの影響を受ける地域および地域住民に対して円卓会議で合意された22項目(騒音問題や移転補償、環境問題など)が的確に実施されているかどうかを地域住民の立場に立ってチェックする第三者機関で、空港の建設・運用に関する民主的手続きの確保と地球環境の改善を図り、空港と地域の共生の実現に資することを目的とした。

これらの点検活動によって、合意事項についてはかなりの部分が解決に近づき、点検業務の成果は集大成された。その結果、周辺地域の環境対策、共生策は着実に進展し、地域と空港との信頼関係が形成さ

れ、この信頼関係を土台として平行滑走路の北伸事業も地元の理解を得て進められた。このように、共生委員会は円卓会議の合意事項の点検という役割を通して、空港と地域住民との信頼関係の構築に中心的な役割を果たし、成田空港の建設設計画の閣議決定から40余年を経て、「共生の時代」をもたらした。

② 新共生スキームへ発展的解消

共生委員会が大きな役割を果たしてきた一方で、成田空港を取り巻く状況は変化していた。2004年には空港の運営形態が公団方式から政府全額保有の株式会社に転換された。また、B滑走路の2500m化に伴い、



発着回数は2010年3月から年間22万回に増加したが、NAAは首都圏における国際航空需要の増大に対応するため、「環境面、施設面、運用面の制約を解消できれば30万回まで増加可能」との見解を示した。

地域にあっては、空港からのマイナスの影響の軽減と並んで、空港を最大の地域資源と位置づけ、地域づくりへの主体的な参画を通して空港とともに発展していくことをを目指す「共栄」という考え方が広まりつつあった。

こうしたことは共生委員会時代には想定されていなかった事態であり、これらの新たな課題に対応するため、成田空港の“永遠の課題”である「共生」という理念を堅持しつつ、新たな体制を構築していくことが急務となってきた。そこで、国土交通省、千葉県、NAAは新共生スキーム案をとりまとめ、2008年12月に開かれた共生委員会で審議のうえ承認された。これにより、共生委員会は2009年1月の第7期終了を機に14年に及ぶ活動にコンマを打ち、発展的に解消され、新共生スキームへと移行することとなった。(図5-1参照)

新たな共生スキームについては、地域と空港との対話の場を確保するなど「共生の理念」を引き続きベースとして、マイナス面に関する事項だけでなく、並行してプラスの面の新たな課題にも対応できる体制にしたい考えである。ただし、NAAの法制度や今後の株式上場など、状況の推移を見定めなければならない問題があり、不確定要素が多いため、新共生スキームのあり方に関しては、関係者間で改めて検討することとしている。

③ 成田空港地域共生・共栄会議の設置

新共生スキームの構築には、相当の時間がかかると予想されたため、当面は2009年4月に地域振興連絡協議会のもとに設けた「成田空港地域共生・共栄会議」が暫定的に新共生スキームを担う立場に立つこととなった。

同会議は、学識経験者、周辺地域の住民及び関係地元団体の代表、国、千葉県、空港周辺市町の職員、NAAの役員又は社員などの多様なメンバーが参画する組織であり、空港と地域との「共生」を目指した成田空港地域共生委員会の理念と相互信頼性を継承するとともに、空港を地域の経済資源と位置づけ、空港の発展により地域の発展をともに目指すという「共栄」の実現に向けた活動を積み重ねてきた。

そして去る2017年3月27日、成田空港の更なる機能強化に関する議論が進む中、「これから成田空港と地域との共生・共栄に関する提言」を取りまとめ、上部組織である地域振興連絡協議会の会長(千葉県知事)に提言した。

その後、本提言を基に2018年7月20日に「成田空港周辺における道路交通課題に関する提言」、2018年10月26日に「成田空港周辺における防音工事に関する提言」を取りまとめ、関係者に対して提言を行った。

図5-1 新しい共生スキームへの移行

