

## 私の思い

一九九九（平成十一）年 十月八日

芝山町長 相川勝重

### 三十二年前の出来事

今をさかのぼること三十二年、私が高校二年生の時の出来事です。

富里・浦安・東京湾・木更津・霞ヶ浦などさまざまな候補地が争っては消える中、富里へ不時着するかに見えた新空港は突然三里塚に閣議決定、その時はきほど重要な問題に考えることもありませんでした。

私は農家の長男として、多古高校農業科へ何の迷いもなく進学しました。日本農業が曲がり角を迎えていたこともあり、これからは農業経営者として自分のやりたいように事業展開できるのだという思いを抱いて一人前の農業者を目指すことになったのです。――

その高校時代、空港問題をテーマにした討論会があったように記憶しています。そこで私は賛成の立場で意見発表をしました。農業者にとっては、空港によって生み出されるであろう大きな市場は魅力的です。そこに着目し、「この地域は農業の曲がり角という危機を越えることができるのではないか」という内容の意見を述べました。

その後、私は千葉県立農村中堅青年養成所に進みました。家を離れた寮生活の中、農業経営のみならず、北総台地という地域性について、また日本農業の行く末について学びました。今振り返れば、館山で過ごしたこの一年半は、私にとって貴重な時間であったように思います。

### 空港反対運動へ参加

そんな中、家に帰って目にするのは、家族ぐるみ・地域ぐるみでの空港反対運動です。友人たちはそれぞれが楽しそうに、まるで地域の青年団に気軽に入るかのように反対運動に参加していました。私も誘われるままに青年行動隊に入りました。ちょうど二〇歳の時です。当時、反対運動は徐々に実力闘争へと変わっていつておりました。私も身体を張った闘いへと進んでいくのですが、ヘルメットを被ることは躊躇した覚えがあります。少年行動隊が、

婦人行動隊が、老人行動隊が、ガードマンや警察官と真正面からぶつかっている姿を見たときに初めて「自分も……」という思いがしたのかもしれませんが。そして、ヘルメットを被ったその時から、私の反対運動は始まったように思います。

一九七〇年、すさまじい闘争の幕開けとなった年です。「強制」という言葉がいたるところで聞かれるようになりました。強制測量、強制排除、強制収用。これは、民主主義国家としてあってはならない事態でした。民主的ルールを一切無視し続けた空港建設のホタンのかけ違いは、地域に不幸な時代をもたらしました。強制代執行に対峙するために毎日のように塹壕掘りが始まり、自分の仕事そっちのけで、数ヶ月間にわたって天波・木の根などの数カ所の穴掘りに参加する日々が続きました。この頃から、成田・芝山はまさに「戦場」になっていったように思います。けが人・逮捕者の続出、ゲリラ戦。「粉碎！」が合い言葉となり、第一次代執行、七月仮処分執行、続く第二次代執行への過程で、国は日増しに強行的な姿勢を強め、紛争はさらにエスカレートしていきました。そして、九・一六第二次代執行で、反対派が多数の重軽傷者を出すと共に、警察官三名の犠牲を生むまでに至ってしまったのです。

私はこれまで三度逮捕されましたが、この頃の私の気持ちを支えたものは、「地域を守ること」、そして「正義感」でありました。力に屈することは、人としてどうしても受け入れることが出来なかったのです。

一九七八年、ついに空港は四〇〇〇メートル滑走路一本で開港、この時点でも空港の存在そのものを否定する私の気持ちにはいささかの迷いもありませんでした。

### 視点の転換―地域の想いとは

開港後まもなく、地域の皆さんのご協力を得て芝山町の町議会議員に立候補、当選させていただき、「住民無視の空港建設反対、取り戻そう、地域の声を」というスローガンを掲げて議員活動に参加しました。当時、二九歳でした。地域住民の想いがどこにあるのか、自分の目で確かめながらの活動でした。続く二期目では空港二期工事促進決議などの話が持ち上がってきました。議会乱入事件が起き、逮捕者を出し、私も器物破損ということで懲罰動議寸前まで進みました。

当時、私は空港問題も含めて立場の異なる方々と積極的に議論を交わすようになっていました。この議員としての八年間の活動は私の生き方に少なからぬ影響を与えたと言えるでしょう。空港問題だけでなく、道路や排水など生活に密着した問題、福祉の問題、産業廃棄物の投棄問題などに関わることで、町民が今何を望んでいるのか、町民の立場に立つということは何なのかを学んでいったように思います。地域を守るとは？ 地域の発展とは？ 日々の活動を通して、貴重な経験をさせていただきました。

三七歳の時、初めて町長選に出馬いたしました。残念ながら約五〇〇票差での敗北という結果ではありましたが、多くの皆さんと出会ったことで、町民の声がストリートに届く町政実現こそが町民の求めていることであるということ強く認識することになりました。また、

私にとって、反対派という垣根を越えて、町全体のことを考える契機になったようにも思います。

その四年後、町長選へ再度挑戦、二度目の敗北でしたが、この経験でも、改めて私は町作りの方向性を見定めた気がいたします。「住んで良かった」と子どもたちが将来に希望をもてる町作りへ一歩も二歩も近づきたい、そう思ったのでした。

### 空港問題の解決を目指して—シンポジウム開催

この間、空港問題は膠着状態となり、地域に大きな影を落としておりました。当時を思うと、町全体が疲弊の一途をたどっていたようです。まるで、地域は地域そのものの未来について考えることをやめてしまったようでした。具体的な課題があっても、何をどうするのかという明確な目標を定めることが出来ない、そんな状態であったように思います。何としても空港問題を話し合いによって解決の方向へ進めたいという想いは、地域の多くの人々の切なる願いとなっていました。一方、反対同盟も、成田用水問題を境に地域の中で少数派となり、局面を打開する明確な方針もなく、まさに崩壊寸前でした。そんな様子を目の当たりにして、反対同盟に力が残っている今が空港問題を解決する最後の機会だと考えたのです。

そこで、空港問題を解決し、疲弊した地域に再び希望の光をもたらしたいとの想いから、空港周辺の住民有志が、千葉県・空港周辺市町村の自治体の協力のもと、一九九〇年十一月に地域振興連絡協議会を結成、地域振興連絡協議会は、運輸省と反対同盟に対して公開討論を呼びかけました。

運輸省と反対同盟熱田派がこれに応えたことから、問題解決の端緒が開かれました。そして、学識経験者（隅谷調査団）を調停役に、成田空港問題シンポジウムが開催されます（一九九一年十一月から一九九三年五月まで計十五回）。

シンポジウムにおいては、空港問題の原因を究明すべく徹底した議論が行われました。その中で対立構造の最大の原因が政府の強行的な空港づくりにあると参加者一同で確認され、運輸省は公式に過ちを認め、謝罪しました。そのうえで強制的に空港をつくらない具体的な措置として、成田空港の収用裁決申請を取り下げるに至ったのです。また、BC滑走路計画については白紙に返し、新たな協議の場を設けそこで改めて議論することになりました。

大型公共事業の建設途中で、運輸省がこうした決断をしたことはきわめて異例であり、私はこれを英断であると高く評価いたします。さらに、これは戦後の住民運動の中で画期的な成果と言えるでしょう。

この結論を得た時点で、私は私の反対運動に終止符を打つことを決めたのでした。

### 円卓会議を経て—希望の時代へ

その後の円卓会議においては、私は、反対同盟を離れた地域の代表として参加して、地域の立場から問題の解決を目指そうと考えました。

円卓会議は「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を述べ、アイデアを出し、空港と地域との共生の道を話し合う場」でした。

隅谷調査団に引き続き調停役をお願いし、運輸省・空港公団・千葉県・関係市町村・地域住民・反対同盟が参加しました（一九九三年九月から一九九四年一〇月まで計十二回）。

その中で、参加者一同が次のような合意をしました。「空港の拡張問題については、平行滑走路の整備が必要であるという運輸省の方針は理解できる。ただし用地取得のために強制的手段を用いてはならない。また、横風用滑走路の整備については、平行滑走路が完成した後で改めて地域に提案する」となりました。そして過去の不幸な歴史に学び、空港の建設・運営の公正を担保するための第三者機関として、共生懇談会（現在の共生委員会）を設置することが決まりました。反対同盟が提案した地球的課題の実験村構想については、関係者一同がその文明的視点を高く評価し、運輸省に検討委員会を設けて速やかに具体化のための検討を開始することとなりました。

こうして、今後の成田空港問題を解決するための具体的な道筋が明らかになりました。過去三〇年にわたる力と力の対決の時代を経て、私たちの住む芝山町は、ようやく不毛の時代から希望の時代を迎えたのです。

#### 共生を具体化するための努力

円卓会議での議論の過程で、運輸省は「空港と地域との共生に関する基本的考え方について」と題する見解を発表しました。この中には「空港と地域との共生の問題は、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」「実態的には、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」という記述があります。過去の空港づくりへの反省をこめて示されたこの考え方は、地域と空港との共生を具体化していく上での道標です。

円卓会議終結後、運輸省・空港公団は地域と空港の共生の実現に向けて、共生委員会の点検のもとに、他の公共工事では考えられぬ程の努力を、最大限に払ってきました。環境対策だけをとってみても、成田空港は国際的に高く評価されていると聞いています。

シンポジウム・円卓会議における国の謝罪、強制力の放棄、共生実現へ向けた努力の成果もあり、空港問題についての住民の考え方は大きく変わりました。空港に依存している人々が平行滑走路に賛成するのは当然ですが、注目すべきは、騒音下のほとんどの住民が、環境対策や地域振興を前提にして賛成するようになったことです。

空港周辺の一市七町（成田市・芝山町・下総町・松尾町・横芝町・多古町・富里町・大栄町）から約一万七千人、つまり就業人口の八人に一人は空港内に勤務していることになりました。この数字から分かるように、経済的にも地域社会で大きな存在となっています。

## 町民の幸せのために

反対運動の原点は「地域を守る」ことにありました。反対すること自体が目的ではなく、どのような地域にしていくのが問われているのだと、今は思っています。そのためには現実を直視し、理想と現実の距離を冷静に分析し、理念の奴隷になるのではなく、なおかつ理念を失わず、可能な限り現実を少しでも良くしていくという姿勢が必要ではないでしょうか。現実を改善するためには異なる立場、異なる意見と折り合いをつけていく勇気を持つことが不可欠です。

私の使命は、芝山町の遠い将来に目をやり、町民が幸せに暮らしていける町づくりをすることです。私は地域と空港の共生を選択しました。空港のマイナスの影響を可能な限り改善し、空港の持っている活力を地域に活かしていくことが最善の道だと考えています。

芝山鉄道は芝山町ばかりではなく、松尾町・横芝町・蓮沼村にとっても希望の光です。芝山鉄道は、整備場駅前（空港に隣接する千代田地区）まで開通すれば、次は芝山町小池（町の中心部）まで延伸される予定です。そして、最終的には蓮沼海岸まで延伸したいとの意向が地域にはあります。公共交通網の整備が進んでいないこの地域全体にとって、これは大変夢のあるプランなのです。町の基幹産業である農業を育成しつつ若い世代の雇用を確保し、新駅周辺に商業住宅地域を作り、過疎化をくい止め、活性化を図ることが可能になるでしょう。

人は誰でも幸せに生活していく権利があります。芝山鉄道の開通によって、空港反対派の誰かが不幸になるのでしょうか。そのようなことはあり得ません。芝山鉄道は今や地域の夢と希望そのものです。他の地域で暮らしている一坪共有者の皆様方に、芝山町民の将来を左右する権利があるのでしょうか。

以上、高校二年生の時から三十二年という歳月を経て、今思うことを、自らの経験に即して述べさせていただきました。どうか私の考えにご意見を下さい。そして、ご協力いただけることを心よりお願いいたします。