

破産の前夜といわれる農業、かま持つ手が重い

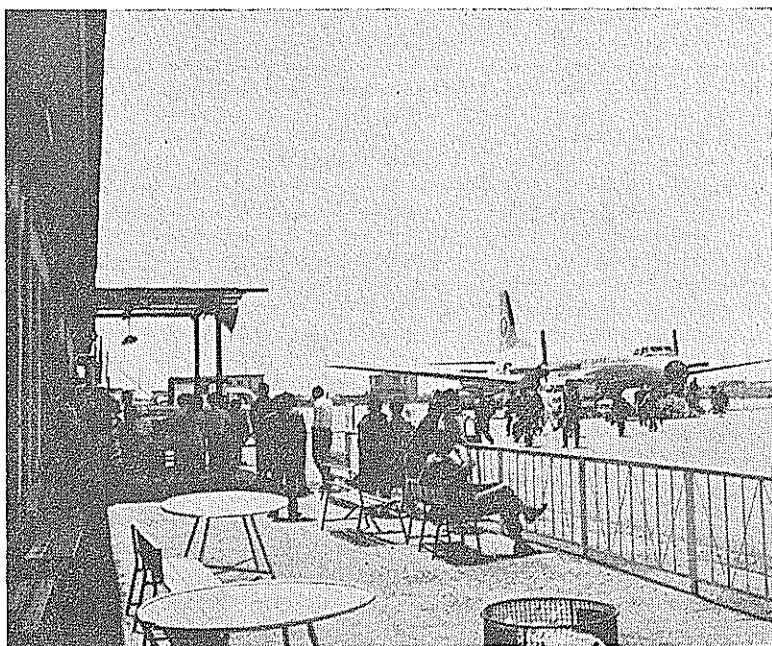
## きょうのテーマ

いま私たちは、二つの大きなテーマをかかえています。それは、高知空港の拡張とマンモス農協合併の問題です。それぞれ、賛否両論の意見がたかかわされていますが、いったい私たちのとるべき道は、いずれなのでしょう。みんなで考えて、最善の方向を定めなければなりません。そこで、同じような問題をかかえて悩んでいました市町村の例を視察してこられました竹村保夫、岡浩之の両氏の実情報告を掲載することにしました。

## ● 私たちの

### 視察の報告

竹村保夫  
岡浩之



1日16便が発着する空の玄関高知空港

高知空港：国、青写真を示す、周辺住民は猛反対  
市、市議会は来年四月一日合併をすすめる：農協合併

# 1976 拡張と マンモス農協合併

## 高知空港

<解説>

高知空港の拡張は、50年には現在の3倍、173万人の利用者が予想されることから、ジェット化と大量輸送時代に備えて、ジェット機が発着できる2000m滑走路（現在は1500m）を現在の滑走路の南西側に平行して設けようという計画です。

これで空港の規模は、現在の3倍の30万坪（約99万平方m）になり、秋田川をまたぎ、水田や人家を越え、県道前浜線と交わることになります。

## 地元との協議のおくれ痛感

空港周辺地域開発協議会特別委員 竹村保夫

高知平野の中心地高知市に高知の空の玄関高知空港がある。現在は全日空と東亜国内航空の合わせて一日十六便が発着し、大阪、東京、富崎を結んでいる。利用者は年々増える一方で、とくに高知へ大阪線はローカル空港で屈指の多客線として有名。昨年は空港開設以来、全乗客数は初めて五十万人を越した。

このままのペースでいけば利用者は昭和五十年には現在の約三百七十三万人に達するだろうと県では推定されている。しかし、発着便をふやすにも限度があり、このためにもジェット機化をして大量輸送時代に備えて、このほど高知空港整備拡張計画がクローズアップしてきた。地元農業者は、これに対し、がぜん反対を表明し、

# 高知空港の

関係機関に対し陳情をくりかえしてきている。

高知空港は今や県民の関心のまじりかたなものである。そこで私は、このほど拡張にもなる南国市議会、市執行部の行政視察に同行する機会をえたのでここに一部の報告とします。

五月十日、十二時三十分高知発東亜国内航空機で、大阪国際空港へ、そして全日空七二七ジェット機にのりかえ、東京国際空港に三時五分着く、まったく快適な旅だ。高知を発つてわずかに待ち時

間を入れても三時間で東京につく飛行機の便益、交通機関の発達に目をみはるばかりで、もう庶民にとけこんだ民間航空機というものを痛感した。さっそく、その足で建設省と運輸省に田村政務次官、山村政務次官をたずね、高知空港整備拡張の進展具合などにつき国の方針をきいた。また、運輸省の担当官から現在の計画について三十分説明を受けた。

それを要約すると「今や飛行機は庶民の足であり、拡張は時代の流れである。地元と十分協議、検討会をして用地買収、周辺整備などの計画書を提出してほしい。それによって、国としては十分な

## 仙台空港

### ターミナルは地元の意見

あけて五月十二日、東北の都、仙台につく、そこで仙台空港を視察、高知と同じ第二種空港である。水稲単作地帯のど真ん中にあり、すでに用地買収が終わっているの広い国際線なみの滑走路（二千以上）の完成がまもなく急ピッチで作業が進んでいる。また、新しいターミナルも建設中だ。ここは国の機関である自衛隊、航空天学校、日本航空のパイロット訓練

所が空港に併設されており、訓練機がひっきりなしに離着陸している。東京、大阪について全国三番目の発着率であるとのこと、われわれの目的である拡張問題について、仙台空港長は、「用地買収は昭和四十三年から始めた、県が担当したが反対もかなりあり、これについては地元役場が非常に協力をしてくれた、私も直接農家にむき交渉は何度かした、また子供

