

第4章



成田空港のあゆみ



1 成田空港開港の経緯

1 航空審議会の答申

(1) 新空港建設構想が浮上

運輸省（現国土交通省）は年々増大する航空需要を背景に、国際線の主力空港である羽田空港が1970年頃には限界に達すると予測し、1961年からその対応策の検討を開始した。

当初は、羽田空港の再拡張を検討したが、沖合に拡張した場合、東京湾の港湾計画との調整が極めて難しく、当時の港湾土木技術では難工事となることが予想された。また、拡張できたとしても空港の処理能力は20～30%程度の増加にとどまり、長期的な航空輸送需要には対応できないことなども判明した。

このため、運輸省は首都圏内で羽田空港以外の場所に新空港を建設する方針を決め、具体的な検討を開始した。

(2) 候補地調査と航空審議会答申

新空港設置に関する予算は、1962年度に初めて調査費118万円が計上された。また、同年11月には新空港建設計画が閣議でも取り上げられることとなった。具体的な候補地の調査は1963年1月から始まり、千葉県、浦安沖・印旛沼、茨城県の霞ヶ浦周辺・谷田部などの地域が対象となった。

1963年度予算では調査費が1000万円に増額され、候補地の選定と空港計画の検討が本格化した。そして同年8月、運輸大臣は航空審議会に対し「新東京国際空港の候補地およびその規模」について諮問した。

審議会は、パイロット、管制技術者、土木技術者など各分野の専門家からなる小委員会を設け、各候補地について、空域、航空管制、気象条件、地形、施工条件、都心とのアクセス手段など多岐にわたる問題について比較検討した。また、空港の規模については、首都圏における将来の航空交通量、発着が予想される将来の機種、滑走路の長さ・数および配置、ターミナルビルなど諸施設の点から検討した。

審議会は同年12月11日、①候補地は千葉県富里村（現富里市）付近が最も適当であり、霞ヶ浦周辺も百里飛行場との調整がつけば適当である、②規模は、主滑走路2本、副滑走路2本、横風用滑走路1本、主滑走路の長さ4000m程度、敷地面積2300ha程度を必要とする、との報告をとりまとめ、運輸大臣に答申した。また、審議会は新空港の建設と経営は公団方式をとることが望ましいとする「新東京国際空港に関する建議」も併せて提出した。

(3) 揺れた候補地問題

航空審議会答申後も、候補地の決定は慎重を期すべきとの意見があったため、運輸省は首都圏の外にも範囲を広げて再調査を行ったが、適当な候補地のないことが判明した。1964年度予算では1億円の調査費が計上され、また運輸省航空局に新空港計画担当参事官、計画および調査の2課が組織上認められ、新空港の計画はさらに具体化へ向けて進展することになった。

新空港の建設は運輸省単独の問題ではなく、より広い見地から検討されるべきであるとの理由から、政府は同年9月、当時の大蔵・農林・運輸・建設・自治の各大臣、防衛庁長官および官房長官による関係閣僚懇談会を設置した。

1965年3月、同懇談会は候補地について、①富里のほか、②埋立ての検討も必要な東京湾や霞ヶ浦などについても関係事務次官会議で検討し、早急に調査を実施する、③米軍使用の飛行場について外交ルートで打診する、の3点を決定した。

この方針を受けて4月、関係事務次官会議で空域・渉外・土木技術の3小委員会が設置され、関係省庁の所管に応じて調査・検討が行われた。結局は、審議会でも答申された富里および霞ヶ浦以外には適地のないことが確認され、両候補地について精査することとなった。

その結果、霞ヶ浦については主として土木技術的な観点から適当ではなく、富里は航空管制、気象条件などの立地条件を満たしているとの結論に達し、1965年11月18日の関係閣僚懇談会で、新空港の位置は富里に内定した。

2 空港の位置決定

一方、千葉県は、地元との調整が十分になされないまま建設位置が富里に内定されたとして態度を硬化、閣議における位置決定の延期を求めた。また、地元住民の間では、新空港の建設候補地が富里と霞ヶ浦の2カ所に絞られた頃から、両地区において反対運動が活発化する兆しを見せ、さらに富里内定を機に同地区における反対運動は次第に激しさを増していった。

こうした状況下で、千葉県は運輸省の要請を受け、国の十分な地元住民対策をもって事態の打開を図ったが、政府内で対策の調整に手間取り、地元の反対運動が一層激化したため、「当分静観する」との態度を表明するに至った。

1966年3月、政府はこうした事態に対処するため、従来の関係閣僚懇談会を「臨時新東京国際空港閣僚



協議会」(以下「閣僚協議会」という)に改組し、新空港問題促進のための体制強化を図った。以後、この閣僚協議会を核として関係省庁の協力のもとに候補地選定のほか、位置決定にあたっての諸対策が検討されることになった。

政府は、千葉県とさらに協議・検討を続けた結果、富里の東北方約10kmに位置する成田市三里塚付近が、航空管制、気象条件などの諸条件面で富里と差異がない、との結論に至った。また、国有地である下総御料牧場および県有地を最大限に利用し、かつ敷地面積を航空審議会答申規模の約半分にすることにより、民有地の買収を極力少なくして地元住民に対する影響を最小限にとどめることができる、などの利点があることも判明した。

1966年6月、当時の佐藤総理大臣自ら友納千葉県知事に対し、成田市三里塚に新空港を建設することについての協力を要請した。千葉県は、住民対策に関する要望を政府に申し入れ、双方合意を見たのち、同年7月、友納知事は正式に三里塚案を了承した。そこで政府は7月4日の閣議で、「新東京国際空港の位置及び規模について」を決定するとともに、併せて公共事業としては画期的な「新東京国際空港位置決定に伴う施策について」を決定し、地元住民対策、道路、鉄道の整備計画など政府の方針を提示した。

このように、地元住民対策を県の要望によって細かく閣議決定するのは極めて異例のことであった。

3 NAAの設立

(1) NAAの設立

従来日本では、国際空港(羽田空港、大阪空港)の設置および管理は国が直轄事業として行ってきたが、新空港については、航空審議会の建議を受けて、建設から管理、運営まで新東京国際空港公団が行うことが決まった。これは①新空港の建設が膨大な資金を必要とすることから事業資金の一部を民間から調達する必要がある、②組織、人事、経理面で弾力性を持つ必要がある、③経営も複雑多岐にわたるので独立採算制により効率的に行う必要性があるなどの観点から、一貫した責任体制のもとに事業を推進する必要があるとの認識に立ったもので、この公団方式の採用はその後に建設された空港の設置、管理の方法に影響を与えている。

運輸省は1964年6月、「新東京国際空港公団法」(以下「公団法」という)の立案に着手し、翌1965年2月27日、この公団法案を第48回通常国会に提出、6月1日公団法は可決成立した。ようやくここに新空港は、その建設に向けて大きく第一歩を踏み出した。

(2) NAAの発足

新空港の位置が成田市三里塚に閣議決定された翌日の1966年7月5日「新東京国際空港の位置を定める政令」が、翌6日「新東京国際空港公団法の施行期日を定める政令」が公布され、7日より公団法が全面施行されることとなった。

7月30日に新東京国際空港公団(NAA)が設立された。資本金は5億円、事務所は東京都港区の共同通信会館内に置かれた。

NAAの業務は公団法第20条によって次のように定められた(要旨)。

- 1) 新空港の設置及び管理
- 2) 航空機の離着陸の安全を確保するための航空保安施設の設置及び管理
- 3) 新空港の機能確保に必要な航空旅客及び航空貨物の取扱施設、航空機給油施設の建設及び管理

4 基本計画の指示

公団法第21条は、「運輸大臣は、第20条第1項第1号(新空港の設置及び管理)及び第2号(航空保安施設の設置及び管理)の業務につき、基本計画を定め、公団に指示する」と規定している。これは、第1号はNAAの最も基本的な業務であり、第2号は航空機の安全の確保に直接関係する重要な業務であるため、国の意思を十分に反映する必要があったためである。

こうして1966年12月12日、NAAに基本計画が指示された。基本計画は、1060ha程度の敷地に、約4000mのA滑走路、約2500mのB滑走路の平行滑走路と、約3200mの横風用滑走路のC滑走路およびこれに対応する諸施設を設置し、このうち、概ね1970年度末までに、A滑走路およびこれに対応する諸施設の完成を予定しつつ、そのほか必要な事業を併せて実施するものとし、全工事の完成は1973年度末を目途とする、というものであった。

5 用地取得の経緯

(1) 空港建設用地

NAAにとって最初の、そして最大の課題は、1065haの新空港建設用地を早急に取得することであった。広大な建設用地の91%は成田市、8%は芝山町、そして1%が大柴町と多古町に所在していた。全用地の63%にあたる670haが民有地であり、国有地は243ha、公有地は152haであった。

民有地は、用地内に住む地権者325戸(成田市298戸、芝山町27戸)をはじめ、成田市を中心とする用地外に住む多くの人が所有していた。従って、用地買収の

交渉対象者は、航空保安施設用地関係も含めると千数百人に上った（一坪運動共有地所有者を除く）。

(2) 条件派の誕生と反対派の動き

地元自治体では、千葉県議会が1966年7月4日に早々と「空港建設促進」を決議したが、成田市議会と芝山町議会は同月、「空港設置反対」をそれぞれ決議するといった複雑な様相を呈していた。

しかし、千葉県など空港関係者の懸命な説得活動が実り、8月2日に成田市議会は反対決議を白紙撤回、これを機に条件闘争の機運が生まれ、同月25日に「成田空港対策部落協議会」が発足するに至った。また、12月27日には芝山町も反対決議を白紙撤回した。

一方、空港設置反対の立場をとる住民は、1966年6月に「三里塚空港設置反対同盟」「三里塚空港設置反対芝山地区同盟」を組織し、7月10日には両者が連合し「三里塚芝山連合空港反対同盟」を結成した。

(3) 土地収用法に基づく事業認定

NAAは用地の取得にあたっては、任意買収を基本方針として各権利者との交渉を進めていた。しかし、反対同盟は農地死守を叫び、また一筆の土地を多数の者が共有する「一坪運動共有地」あるいは立木に所有者の木札を掲げる「一木運動」などの戦術を展開した。

NAAは円満取得に努力する方針であったが、早期開港が至上命令であることから、一坪運動共有地あるいは団結小屋といった任意取得が極めて困難な用地については、法に定められた手続きによる収用取得もやむを得ないとの考え方に立った。そして1969年9月13日、建設大臣に対し空港全体について、土地収用法に基づく事業認定の申請を行った。建設大臣はこれを受けて、関係市町村に事業認定申請書類を縦覧し、所要の手続きを経たうえで、12月16日に事業認定を行った。

(4) 羽田空港の処理能力

羽田空港は1970年、すでにその処理能力を超え、着陸時の上空待機、離陸時の遅延などの現象が著しく現れるようになっていた。このため運輸省は同年8月、内外の航空会社に対して、羽田空港の発着回数が処理能力を超えたとして、①発着回数は1日460回を限度とする、②国内定期便を1日12便ないし14便ほど減便する、③厚木飛行場を許容される限り使用する、④臨時便およびチャーター便を制限する、⑤大阪、札幌、福岡発東京行き定期便についてフローコントロールを行う、⑥羽田空港が混雑しているときは名古屋空港に一時着陸して地上待機する、との緊急指示を行った。

羽田空港は1970年以降、この便数をスケジュール調整枠として固定することになり、各航空会社はこれ

以上の便を要求できない状態となった。この状況から、新空港はわが国の航空輸送需要処理の要となる存在として、ますますその速やかな完成が期待された。

(5) 代執行

このような状況を踏まえ、1970年2月以降収用手続きと審理が行われ、同年12月には収用採決が行われた。収用採決では収用地の明け渡し期限が1971年1月31日までとなっていたが、この期限までに明け渡しは行われなかった。このためNAAは2月1日、千葉県知事に対して代執行の請求を行った。これを受けて千葉県知事は翌2日、土地所有者などに対して移転期限を同月12日とする戒告書を送付した。しかし、期限までに移転は行われなかったため、代執行を行う旨の代執行令書を送付した。対象となったのは、4000m滑走路北側にある一坪運動共有地（6件6筆・1486㎡）で、代執行は2月22日から3月6日までの間に実施された。

さらに緊急採決により、明け渡し期限を1971年8月12日までとされた14件30筆のうち、期限内に義務を履行しなかった、または将来も履行される見込みのない土地については、9月16日から20日にかけて第2次代執行が行われた。

6 燃料輸送体制の確保

(1) パイプライン方式

航空燃料の輸送にはパイプライン方式が最適であるとの考え方は、NAA発足前からあった。わが国では天然ガスパイプラインなどの敷設例があり、大量輸送方式による能率的・経済的メリットのみならず、タンクローリーなどによる輸送に比べて安全性が極めて高いというのがその認識であった。

NAAは、港湾施設の適地、航空燃料の安定した集荷、輸送の難易度などを検討のうえ、1966年12月、港湾施設を千葉港に設け、空港内までパイプラインで輸送する計画を立案した。

パイプラインの条数に関して、NAAは当初、①当時使用中の燃料が2種類あった、②将来出現が予想される超音速機（SST）には新燃料が用いられる可能性がある、③予備管1条も考慮すべきであるなどから3条にする、との考えを持っていた。しかし、SST用新燃料の出現には疑問がある、パイプライン材料の信頼性を考慮すると予備管の必要はないと判断し、1968年9月、条数は2条、径は14インチとすることを決定した。

一方、かねてより検討を進めていたパイプライン輸送ルートは、日本道路公団（現東日本高速道路㈱）によって建設されていた東関東自動車道沿いを主に利用する延長約44kmのルートが妥当であると判断し、



1971年5月31日、同公団と「東関東自動車道に係わるパイプラインの敷設及び管理に関する協定」を締結した。

こうして8月19日、NAAはパイプラインルートを発表し、同日のうちに千葉市に、また25日には四街道町（現四街道市）・佐倉市・酒々井町・富里村（現富里市）・成田市に協力を要請した。各市町村は慎重に審議を重ね、1972年3月までにパイプライン敷設に同意した。同年6月に全面着工したパイプライン工事は、千葉市内水道道路工区での激しい反対運動、工事中止仮処分申請事件、また「石油パイプライン事業法（石パ法）」公布による施工技術・安全対策面の見直しなどにより、1973年9月、パイプライン敷設工事を全面的に中止しなければならない事態となった。

このため、花見川河川下を通る新ルートを計画・公表し、漏洩検知などの安全対策を強化するとして沿線自治体と再度協議を行った。その後、1978年8月26日に千葉市との間に協定書・確認書を締結したのを皮切りに、順次、他の自治体とも協定書を取り交わしていった。その結果、最終的に1979年5月に新ルート（47km）の敷設工事に着手した。

（2）暫定輸送計画

一方、本格パイプラインが完成するまでの間、燃料の輸送については、暫定的に鉄道による輸送を千葉港からの千葉ルート、茨城県鹿島港からの鹿島ルートの2ルートにより行うこととし、自治体をはじめ関係者との協議に入った。こうして1977年9月、約6年を要した暫定輸送計画をめぐる関係市町村との協議は終了した。

備蓄輸送作業は1978年3月2日から鹿島ルート、17日から千葉ルートにより行われ、23日終了した。航空燃料の本格的な暫定輸送は、開港直後の5月25日に開始された。開港当初の輸送能力は、鹿島ルートは18両編成と13両編成が各2列車、14両編成が1列車の計5列車で3800kl、千葉ルートは12両編成が2列車の1200klで、合計1日あたり5000klであった。ただし、修理などで年間30日程度は運休するため、実際の輸送能力は1日平均にすると約4500klであった。

7 開港を迎えて

開港予定日が延期されていた新空港も、いよいよ開港の年を迎えることとなった。これまでの開港遅延による損失は、NAAのみならず空港関連企業までも加えると膨大な数字に達しており、また一方では開港に新しい生活設計を図る用地提供者にとっても、開港の遅れは死活問題となっていた。

このように新空港の開港は、政府・NAAのみならず、成田市をはじめとする関係自治体、航空会社、関連企

業、用地提供者などから一日千秋の思いで待ち望まれていた。こうしたなか、開港へ向けての各種施設の検査も終了し、官庁および航空会社の成田移転を残すだけとなった1977年11月、開港日は1978年3月30日と決定された。同年11月26日、NAAは新空港の運用開始期日を運輸大臣に届出、運輸大臣は同月28日これを告示した。そこで運輸省は12月3日、ICAO（国際民間航空機関）および関係50カ国に対し新空港開港に関わるノータム（NOTAM: Notice to Airmen*）を発出し、世界に新空港の開港を宣言した。

開港日が近づくにつれて、空港内の準備業務は戦場のような慌ただしさに追われ、コンピュータ処理によって音声を合成した搭乗案内予行演習の音が響き始めると、開港ムードはいよいよ高まった。

一方、空港周辺は日一日と緊張の度を強めていた。反対派は全国動員による連続闘争を構えており、過激派の空港内への侵入を防ぐため9カ所のゲートは厳重に固められ、空港は高さ3mのネットフェンスで囲まれた。空港一帯には1万人以上の機動隊も配置された。

しかし、悪夢のような事態が発生した。3月26日午後、過激派の一部が管制塔に乱入し、16階の管制室、14階のマイクロ通信室に侵入、管制機器などを破壊した。このため航空交通管制や飛行計画を送る通信施設などが作動不能となり、30日の開港日までには到底修復しえない状態となった。

3月28日、新東京国際空港関係閣僚会議は開港延期を正式に決定、運輸省も直ちに新空港開港延期に関わるノータムを全世界の航空関係機関に発出した。

その後、破壊された施設の復旧作業は急ピッチで進められ、今後の安全確保の見通しも十分に得られると判断するに至ったことから、4月4日、新東京国際空港関係閣僚会議は新たな開港日を5月20日と決定し、運輸省はノータムを全世界に発出した。

すでに準備万端に整えていた各航空会社の成田への移転は5月10日から開始された。使用された車両は延べ1790台に及び、移転に際しての警備も厳重を極めたが、混乱もなく順調に完了することができた。こうして成田空港は1978年5月20日午前零時、厳戒態勢の

▼開港当時の成田空港



中でようやく開港した。

開港式典は午前10時30分から旅客ターミナルビル北ウイング出発ロビーで、運輸大臣、NAA総裁ら58人が出席し、簡素ではあるが厳粛に行われ、安全が祈願された。運輸大臣はその祝辞の中で、「難産の子は健やかに育つ」という諺を引用し、成田空港への期待を述べた。

※NOTAM: 航空局などから航空関係者に提供される航空情報は、原則として航空路誌(AIP)に掲載されるが、緊急を要するものや一時的なものはノータムという形で通報される。通報される内容には、空港や航空保安施設の運用開始、休止、航空機の運航の障害となる事項などがある。

8 本格パイプラインの完成

1983年、成田空港は本格パイプラインが完成し、開港後5年を経てようやく十分な燃料供給体制を整えられるようになった。1982年12月7日に石油パイプライン事業法(石パ法)に基づく航空燃料パイプライン保安規程の認可を得たことから、NAAは航空燃料によるオイルフラッシングを実施し、翌1983年8月8日に本格パイプライン(B系)事業を開始した。同日午前9時28分、NAA総裁により送油ポンプの起動スイッチが押

され、ここに待望の本格パイプラインの事業がスタートしたのである。

B系パイプラインの運用開始に続き、NAAは直ちにもう1条のA系パイプラインの運用を開始するため工事を急いだ。そして、1984年6月4日には完成検査の合格を得て、8月1日から運用を開始した。これにより成田空港への燃料輸送能力は1日あたり2万2000kl、年間最大800万klを有することとなった。

▼完成した本格パイプライン



2 暫定平行滑走路の運用開始まで

1 整備促進に高まる地域の声

1996年12月、航空審議会において運輸省(現国土交通省)より「今後の成田空港と地域との共生、空港整備、地域整備に関する基本的考え方」(以下「基本的考え方」という)が発表された。この中では、共生策、空港整備、地域整備はいわば三位一体のものとされ、さまざまな取り組みが述べられており、空港整備については、平行滑走路(B滑走路)などを2000年度に完成することを目標とし、あくまで話し合いによって進めることが明らかにされた。

NAAは、この「基本的考え方」を受け、地域相談センターの増設、航空機騒音モニターや地域気象情報の提供などの情報公開、また地元自治体と共同で成田空港周辺地域共生財団を設立するなどの施策を実施している。

さらに1998年5月には、円卓会議で残された課題であった「地球的課題の実験村」構想具体化検討委員会での検討が終結し、報告書が出された。これを受けて隅谷調査団(5章参照)からは、「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」との所見が発表された。

これらの動きを踏まえ、運輸省・NAAは、1996年12

月の「基本的考え方」に示した施策の具体的な状況にも触れつつ、1998年7月、2000年度を目標とする平行滑走路などの整備を含む「地域と共生する空港づくり大綱」を地域に提案した。その後、100回以上に及ぶ地域への説明を経て、その意見を踏まえ一部修正を行い、同年12月に最終とりまとめを行った。

それとともに、運輸省・NAAとしては、話し合い解決という道筋に従い、地権者の方々と誠心誠意話し合いを行い、ご理解とご協力を得られるよう努力を重ねた。1999年に入ってから、運輸省とNAA幹部が再三にわたり、平行滑走路の整備予定地にあたる成田市東峰地区の方々と直接訪問し、空港建設に対する理解と話し合いをお願いした。

しかしながら、東峰地区の方々に話し合い拒否の姿勢を変えていただくことはできず、2500mの平行滑走路の建設は見通しが立たない状況となっていった。1999年5月10日には平行滑走路の2000年度完成目標を断念することとなった。

一方、空港周辺地域においては、市町村の首長・議長の緊急集会や住民団体などの活動、また空港建設促進の署名運動が行われるなど、成田空港の早期完成に向けた支援活動が盛り上がりとともに、これまでに空港整備のために土地を提供してくださった多くの



方々からも同様の支援が寄せられた。さらに、国内外の航空会社や空港関連事業者は、成田空港への新規乗り入れ、増便のために一日も早い平行滑走路の完成を待っている状況であった。

例えば、1999年3月、地元新聞社が千葉県民約3000人に対して行ったアンケート調査によれば、空港圏在住の住民の約7割が「平行滑走路の整備を急ぐべきだ」と回答している。

また、成田空港周辺の経済団体が中心となり発足した「成田空港早期完成促進協議会」が同年4月に行った平行滑走路の早期建設を求める署名活動では、目標としていた10万人を大幅に上回る26万人の署名が集まり、運輸大臣に提出された。

さらに、同年6月に行われた「周辺住民による成田空港問題フォーラム」でも、地域住民が主体的かつ理性的な対応によって、成田空港問題の解決と共生の実現に努力し、一日も早く閉塞状況が解消されることを切望する声が上がった。

2 平行滑走路建設の新たな方針

運輸省は、1999年5月21日に成田空港の平行滑走路の整備について新たな方針を打ち出し、NAAに指示した。その内容は次のとおりである。

「成田空港の2500mの平行滑走路による能力増強は、シンポジウム・円卓会議をはじめとしたこれまでのさまざまな話し合いの努力にも関わらず、現時点においては、地権者の方々の理解を得るに至っていないため見通しが立たない状況にある。しかしながら、平行滑走路の整備については、空港周辺自治体をはじめとした地元から極めて強い要請があり、地域住民が中心となって地権者の方々の理解と協力を求めていることとする動きが強まっている。また、首都圏の国際空港容量の拡大は国民的な緊急課題であり、国際社会に対するわが国の責務でもある。さらに、2002年初夏にはサッカーワールドカップの日韓共同開催も予定されている。このような状況を踏まえ、引き続き現計画に基づく2500mの平行滑走路の早期着工・運用開始を目指して、地元自治体、関係者の協力のもとに、今後とも地権者の方々との話し合いを行い、その早急な解決を図る。それが当面困難な場合には、暫定的措置として、平行滑走路の完成済み施設の一部とNAAの取得済み用地を活用して、ワールドカップ開催に間に合うよう延長約2200mの暫定平行滑走路を建設し、運用することを考慮する。その場合、具体的な計画をとりまとめ、この計画について地域の人々に理解を深めていただいたうえで本年9月頃に必要の手続きを開始する」

これを受けてNAAは、地域の方々に理解を深めてい

ただくための説明会や航空機騒音実体験調査を開始した。1999年6月には新たな方針と暫定平行滑走路の内容を説明する資料をとりまとめ、さらに8月には、当該資料に暫定平行滑走路の建設・運用に係る環境への影響の予測と対策を体系的にまとめた「環境とりまとめ（その2）」の内容を盛り込み、地域の方々の理解の深度化を図った。

運輸省・NAAは、新しい平行滑走路の整備方針について、地域の方々に理解を深めていただくため、その基本的な考え方および暫定平行滑走路計画の内容を「平行滑走路の整備について」として説明している。

3 工事実施計画の変更と申請

NAAは1999年9月3日、暫定平行滑走路などの整備を行うために必要となる、航空法に基づく工事実施計画の変更認可申請を提出した。これは、5月21日の運輸大臣からの指示に基づき、関係自治体、住民団体などに延べ130回にわたる説明会を重ね、その理解を深めて申請したものである。

申請書の内容は、平行滑走路の現計画を引き続き存続させ、その完成予定期日について改めて2001年11月30日と設定するとともに、平行滑走路を改定後の予定期日までに完成させることが困難な場合を想定し、当面延長約2200mの暫定平行滑走路の工事を実施し、同年11月30日までに完成させるための計画を現計画に追加するものである。概要は次のとおり。

1) 現計画に基づく平行滑走路の完成予定期日の変更

現計画（2500mの平行滑走路等）は引き続き存続させることとする。ただし、工事実施計画上の完成予定期日を2002年初夏の運用を前提とした期日に変更する。

（旧）2001年3月31日⇒（新）2001年11月30日

2) 暫定平行滑走路の計画の追加

平行滑走路に係る工事について、変更後の完成予定期日までに完成させることが困難な場合を想定して、暫定的に次の計画により工事を実施する。

a. 飛行場の敷地面積

現行の平行滑走路予定地北側に約19ha拡大

b. 着陸帯

長さ 2300m 幅 150m

c. 滑走路

長さ 2180m 幅 60m

d. 誘導路

延長 4151m

- e. 滑走路の利用を予定する航空機の種類および型式
ボーイング767型旅客機等輸送機
- f. 工事の着手および完成予定期日
工事の着手期日 工事実施計画の変更が認可された日
完成予定期日 2001年11月30日

なお、暫定計画の実施に伴い、制限表面（進入表面、転移表面、水平表面、延長進入表面、円錐表面、外側水平表面）を現行の制限表面に追加して設定することとなる。

3) 航空灯火、航空保安無線施設

空港本体の工事実施計画の変更認可申請と同様に、暫定計画に対応した航空灯火および航空保安無線施設の工事実施計画の変更認可申請を併せて行う。

NAAの申請について、運輸大臣は次のような談話を発表した。

- 1) 成田空港の平行滑走路の整備は、1999年5月の新しい方針の発表後、運輸省およびNAAから地域に対してこの新しい方針を説明するとともに、残る地権者の方々に対しても、話し合いのための努力を続けてきたところであるが、大変残念なことに、再三の呼び掛けにも関わらず話し合いに応じていただけない状況にある。
- 2) このような状況を踏まえ、本日（9月3日）、中村NAA総裁（当時）から、2002年初夏に暫定平行滑走路の運用開始を間に合わせるよう、航空法に基づく工事実施計画の変更認可申請が提出された。
- 3) 運輸省としては、本日の申請を受け、今後審査を行っていくことになるが、私から中村NAA総裁に対し、暫定平行滑走路整備の今後の手続きに遺漏無きを期すとともに、引き続き2500mの滑走路の整備に向けてNAAとして最大の努力を続けることを改めて指示した。

4 32年ぶりの公聴会開催

NAAが1999年9月3日に提出した「暫定平行滑走路等の整備を行うために必要となる航空法に基づく工事実施計画の変更認可申請」を受けて、運輸省は同年10月18日、航空法に基づく公聴会を1967年以来32年ぶりに成田国際文化会館で開催した。

公聴会には、利害関係人として52人の公述人が登壇し、地域住民などの傍聴人約700人を前にそれぞれの意見を述べた。

公述に先立って、運輸省から工事実施計画の変更認可申請の概要が説明されたのに続き、公述人の一番手

として、事業者であるNAA副総裁が壇上に立ち、平行滑走路などの整備で2000年度の完成目標を断念したことについて、「国民の皆様、地域の皆様に申し訳ない」と陳謝した。

また、空港周辺地域の皆様が早期完成を切望されていること、国際航空需要は首都圏で依然として旺盛であり、成田空港には新たな乗り入れ希望や増便要望も強く、2002年のサッカーワールドカップ開催時には、日本と外国を往来する大きな需要が見込まれることから、同年初夏までには平行滑走路を完成させたい考えを改めて表明した。そして、平行滑走路などの完成期日を改めて2001年11月30日に設定。「話し合い解決で完成できない場合に備え、暫定的に2180mの滑走路を整備する」計画変更について理解を求めた。

続いて、千葉県や空港周辺自治体・議会関係者、地元経済・住民団体、空港関連企業など40人が賛成の立場で意見を公述した。

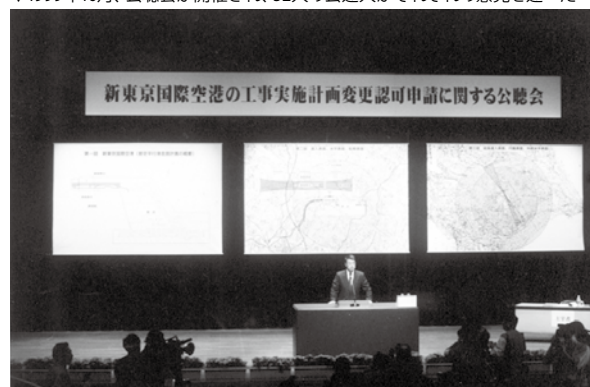
国内航空3社や運輸、空港関連企業などは、「アジア諸国が巨大空港を整備するなかで、日本を代表する国際空港が滑走路1本の現状はおかしい」として、成田空港の空港能力の増強は急務であり、これにつながる暫定平行滑走路計画を歓迎した。

地元経済団体や労働団体なども、「空港は地域の産業、雇用の核。暫定計画でも消費、雇用のメリットは大きい。これを機に空港の恩恵が平等に還元される地域づくりを図るべきだ」との声が続いた。

一方、県や周辺自治体は、「現状では暫定平行滑走路はやむを得ない。引き続き平行滑走路完成に全力を挙げてほしい」と述べる一方、万全の騒音対策や地域づくりへの積極的な参加を運輸省やNAAに求めた。

条件付き賛成は5人。その中心は、A滑走路の騒音下に在住、あるいは新たに平行滑走路における騒音を受けることとなる住民であった。暫定平行滑走路の運用で騒音が大きくなったり、初めて体験することになる騒音下での生活に対する不安を述べ、航空機からの落下物防止や将来の移転補償も含めた環境対策、地元要望に沿った地域振興策に取り組むよう訴えた。

▼1999年10月、公聴会が開催され、52人の公述人がそれぞれの意見を述べた





これに対し、反対の公述は7人が行った。平行滑走路に係る成田市東峰地区の方も公述し、話し合いに応じないという理由で、民家の上数十mに飛行機が飛ぶことになる点への運輸省・NAAの認識について公述。「話し合いで解決するという円卓会議の合意にも反する」として、暫定計画の凍結を求めた。

このほかには、「住民を尊重したきめ細かな対策がないため暫定計画に反対」「事前の話し合い・合意なく進めたやり方はおかしい」とする意見が出された。

5 暫定平行滑走路建設の着工

1999年9月3日に提出した工事実施計画の変更認可申請については、既述のような経過を経ながら運輸省において審査が進められた。そして、12月1日に千葉県・成田市をはじめとする関係者の尽力により、平行滑走路予定地内に土地を持つ堀越昭平氏から空港建設についてご理解をいただき、基本的な合意に至り、同日の夕刻、運輸大臣から申請について認可をいただいた。認可にあたり、二階運輸大臣(当時)は、暫定平行滑走路の整備について住民から騒音など環境への影響について不安を指摘する声や地域振興への支援を求める声があると、「運輸省としても、騒音対策をはじめとする環境対策に全力を尽くすとともに、地方自治体の皆様との綿密な連携のもとに各種の地域振興策に取り組んでまいりたい」と述べた。また、中村NAA総裁は、暫定平行滑走路の整備に全力を注ぐとともに、「工事に入りましても、2500mの平行滑走路の早期整備・運用開始を目指すという方針に変わりはなく、引き続き地権者の方々との話し合い解決に向けて、最大限の努力を行ってまいります」とコメントした。

この認可を受けて、1999年12月3日に、NAAや滑走路の建設を受け持つ工事関係者ら約100人が出席して工事の安全を祈る安全祈願祭が執り行われ、中村総裁らがくわ入れを行った。こうして、国内外から長年待ち望まれていた成田空港の平行滑走路の建設が着工されることとなった。

▼1999年12月3日、平行滑走路の着工に先立って安全祈願祭が執り行われた



6 暫定平行滑走路工事の完成

(1) 暫定平行滑走路の概要

工事実施計画の変更によって追加された暫定平行滑走路の計画は、当初の平行滑走路予定地北側に約19ha拡大し、長さ2180m・幅60mの滑走路、および長さ2300m・幅150mの着陸帯、延長4151mの誘導路を建設し、併せて航空灯火および航空保安無線施設の工事も実施するという内容である。

(2) 工事は周辺的生活環境にも十分配慮

暫定平行滑走路2180m(過走帯含め2300m)を整備するためには、すでに完成している部分(890m)に加え、南側(590m)と北側(820m)の工事が必要となった。着工翌日の1999年12月4日には、まず暫定平行滑走路南側地区で工事用フェンス設置などの準備工事が開始された。

翌2000年1月には、県道成田小見川鹿島港線の地下道化工事が本格的にスタートした。この工事は平行滑走路を横切る形となっていた県道を地下道化して滑走路下を通過させるためのものである。

さらに、農家の方々が生活している成田市東峰地区においても同年4月から工事が始まったが、工事に先立ちNAAは東峰地区における騒音などの実態を把握するため環境測定を実施し、併せて生活環境面での諸問題についても相談させていただいた。その結果、工事に際しては低騒音低振動の機械工法を用いるほか、一部フェンスに穴開きタイプやネットフェンスも設け、周辺の風通しを良くするなど生活環境に配慮した。また、工事中も環境測定を行い(2001年1月実施)、農家の方々へ工事による環境の変化をお伝えするとともに、工事に関するさまざまなご要望にも適切に対応しながら工事を実施した。

2000年7月には、東峰地区周辺においてエプロンと滑走路を結ぶ連絡誘導路を整備するため、県道成田小見川鹿島港線の切廻し工事に着手した。この工事では、車道と分離してトラクターなどが通れる農家専用の生活道路も設け、農家の方々の農作業に支障がないように配慮した。この工事は、翌2001年4月に完了して運用が開始された。なお、旧県道は暫定平行滑走路運用開始後も農家の方々の生活用道路として利用いただいている。

2000年8月には、北側地区および南側地区の敷地造成工事に着手し、併せて北総VOR/DME(上空を飛行している航空機に対して暫定平行滑走路までの距離と方角を知らせるための航空保安施設)の設置工事を開始した。

同年12月には、北側地区の滑走路と誘導路の舗装

工事、および南側地区のプラストフェンスの設置工事に着手した。また、南側の滑走路と誘導路の舗装工事についても、翌2001年1月から2月にかけて段階的に着手し、それと同時期に航空灯火やILS（滑走路に進入しようとする航空機に対し、適切な進入コースや進入角度などの情報を提供する航空保安施設）の設置を開始した。

同年9月には、中村総裁が扇国土交通大臣（ともに当時）に暫定平行滑走路工事の完成と運用の前倒しについて報告を行い、敷地造成工事および滑走路・誘導路舗装工事がほぼ完了するとともに、北総VOR/DMEおよびILSの設置工事が完了した。そして、10月には航空灯火の設置工事も完了して機器調整などの最終作業が進められ、暫定平行滑走路は当初予定より1カ月早い10月31日に完成した。



▲平行滑走路完成に伴い竣工式典が執り行われた

7 暫定平行滑走路の運用開始

(1) 運用への諸手続き

暫定平行滑走路の完成後は、国土交通省による施設の完成検査、飛行検査（フライトチェック）が行われた。飛行検査は、航空機の運航の安全のために利用される航空保安施設が正常かつ基準どおりに保持されているかどうかを検査するもので、飛行検査機YS-11型機を空港周辺や滑走路を低空で通過させるなどして2001年10月15日から12月12日まで実施された。具体的には、北総VOR/DME（超短波全方向式無線標識施設／距離測定装置）、ILS（計器着陸装置）、PAPI（進入角指示灯）、進入灯などの240項目が検査対象となった。

翌2002年1月17日には、中村総裁が扇国土交通大臣から完成検査の合格をいただき、その場で4月18日の運用開始を届け出た。その後、NAAは滑走路などの運用に係る情報を全世界に周知するための手続き（「AIP（＝航空路誌）」の改訂）を行い、運用開始の諸手続きはすべて完了した。

(2) 24年目の「第2の開港」

国内外から切望されていた平行滑走路が2002年4月18日、ようやく運用を開始した。1978年5月の開港から実に24年、記念すべき「第2の開港」となった。滑走路2本体制の実現により発着能力は飛躍的に増大し、アジアを中心とした諸外国からの新規乗り入れ・増便が実現するとともに、国内線も強化され、アジアの拠点空港にふさわしい実りあるテイクオフとなった。

運用開始となった4月18日と前日の17日、成田空港は記念式典や新滑走路上でのテープカット、一番機の離陸、祝賀会などのイベントで賑わった。17日には午前11時30分から強風の中、真新しい暫定平行滑走路上で、扇国土交通大臣や堂本千葉県知事（当時）、小川成田市長（当時）、中村総裁ら18人によるテープカットが行われた。テープカットには東京ディズニーリゾートからミッキーマウスもお祝いに駆けつけ、祝賀ムードを盛り上げた。

テープカットに先立ち、暫定平行滑走路脇の仮設テントでは、航空会社主催による安全運航祈願祭とNAA主催による運用開始記念式典が、国土交通省や成田市など周辺自治体、航空会社幹部ら約100人が出席して厳かに行われた。記念式典では、主催者を代表して中村NAA総裁が「暫定平行滑走路運用開始という日を迎えられたことに感謝している。これにより内外から要請されていた新規乗り入れや増便に十分対応できるようになった」と式辞を述べた。さらに「本来の2500m滑走路の早期整備が今後の課題である。地権者の方々と誠心誠意話し合い、理解を得られる努力をしていきたい」と、改めて2500m滑走路の実現へ意欲を示した。

来賓の扇国土交通大臣は「ここに至る道のりは決して平坦ではなかったが、問題解決への話し合いの努力が積み重ねられ、今日の運用開始を迎えることができた」と関係者の尽力に敬意を表するとともに、「運用開始を機に、世界と日本をつなぐ航空ネットワークのさらなる充実を図り、日本のゲートウェイにふさわしいより便利で快適な空港へと飛躍していかなければならない。そのためには本来の2500m平行滑走路の早期整備やアクセス利便の向上、成田新高速鉄道の完成などを早期に実現する必要がある」と述べた。

地元成田市の小川市長も「成田に空港を建設すると閣議決定がなされてから37年間。長い歴史的な経緯を経てようやく平行滑走路の運用開始を迎えることができた。周辺住民にとってもこのうえない喜び」と挨拶した。

その後、ヒルトン成田でNAA主催の盛大な祝賀会が催され約1000人が出席した。壇上では扇国土交通大臣ら22人が参加して盛大な鏡開きが行われた。



この間、新滑走路からは事実上の一番機ともいえる記念チャーター便2機が飛び立った。1便は暫定平行滑走路の完成を待望してきた地域の経済団体で構成する「成田空港早期完成促進協議会」と成田市観光協会が主催する鹿児島行きのチャーター便（日本航空B767型機）で、午後0時10分成田を離陸した。もう1便は、旅行代理店が主催する沖縄行きチャーター機（全日本空輸B777型機）で、予定の230人を大きく上回る一般旅客294人が搭乗した。

また、(株)日本女性航空協会所属の女性パイロットの操縦による3機のプロペラ機が離陸し、熊本などを経由してソウルの金浦空港へ向かった。

(3) 相次ぐ初便と記念イベント

運用開始日の4月18日は、新規乗り入れを実現した航空会社の初便が相次ぎ、旅客ターミナルビル内で記念行事などが賑やかに繰り広げられた。到着一番機となったのは、午前7時33分着のバンコク発のタイ国際航空TG642便であった。搭乗ゲートで待ち受ける関係者と多数の報道陣が見守るなか、初便を祝うくす玉開披が行われ、機長には中村NAA総裁から花束が贈られた。一方、8時40分には新規乗り入れ組の出発一番機としてチャイナエアラインが台北に向けて飛び立った。第2ターミナルの搭乗ゲートで行われた就航式典では、紅白の2頭の獅子が激しく舞う台湾の伝統芸能が乗客らに披露された。

このほか、全日本空輸が中国福建省第2の都市・厦

門への路線を開設、搭乗口では胡弓の演奏が行われ中国ムードを盛り上げた。全日本空輸系のエア・ニッポン（現全日本空輸）とエバー航空（台湾）がコードシェアで開設した台北線の式典でも獅子舞が披露され、乗客らの注目を浴びていた。同日だけで新規乗り入れ・新路線開設の出発・到着便は10便を超えた。新規乗り入れの初便は18日以降も続き、ニューギニア航空（20日）、MIATモンゴル航空（22日）、中国西北航空（5月8日）などが就航記念のイベントを行った。

一方、国内線では見慣れない小型ジェット、ボンバルディアCRJ型機が18日午後6時、仙台へ向けて飛び立った。これは地域密着を旗印とするコミューター航空会社フェアリンク（現IBEXエアラインズ）が開設した仙台線の機材（50人乗り）。このほか、中日本エアラインサービス（エア・セントラルを経て、現ANAウイングス）も名古屋線を開設（使用機材は50人乗りのターボプロップ双発機フォッカー50）し、新規乗り入れを実現した。暫定平行滑走路の運用開始により、国内線はそれまでの札幌（新千歳）、名古屋（小牧）、大阪（伊丹）、福岡の2社4路線に新たに仙台線が加わり5社5路線となった。18日の暫定平行滑走路利用の発着は87回であった。また、A滑走路の発着は356回で、両滑走路を合わせて443回に上った。なお、新規乗り入れにより、国内線を含めた定期便乗り入れ航空会社はそれまでの35カ国1地域54社から39カ国2地域（台湾、香港）68社（2002年7月現在）へと大幅に増えた。



▲4月18日、暫定平行滑走路運用開始後の一番機、バンコク発のタイ国際航空642便が到着した。中村NAA総裁から祝福を受けるチャイワット機長（写真中央）



▲4月18日、エア・ニッポンとエバー航空が台北線を開設、新規乗り入れを果たした。記念式典では華やかな獅子舞が披露された

3 2500m平行滑走路の整備

成田空港では増大する航空需要に対応し、国際拠点空港としての地位を高めていくため空港能力の増強を図っている。その目玉が暫定平行滑走路の2500m化であった。

成田空港待望の2500m平行滑走路（B滑走路）は、当初予定の2010年3月から約5カ月前倒して、2009年10月22日に運用を開始した。2500m化によりこれまで不可能であった大型機や長距離便の就航が可能になり、さらに2010年3月からはB滑走路の発着能力も約1.5倍に増強され、諸外国からの新規乗り入れや増便が実現した。国際拠点空港にふさわしい充実した国際航空ネットワークが形成され、お客さまの利便性は格段に向上した。



▲2500m化し運用開始となったB滑走路

1 長年の懸案だった2500m化

1) 暫定平行滑走路は2002年4月に運用開始

空港の発着能力増強を図ることは、国際拠点空港としての役割を担う成田空港にとって開港以来の最重要課題の1つであった。懸案の2本目の平行滑走路が運用を開始したのは開港から実に24年目の2002年4月18日のことで、まさに「第2の開港」となった。平行滑走路は本来計画の2500mより短い「暫定」（2180m）という形での運用であったが、年間の発着枠はそれまでの13万5000回から20万回へと飛躍的に増加し、アジアを中心とした諸外国からの新規乗り入れや増便が実現した。

モンゴル（MIATモンゴル航空）やパプアニューギニア（ニューギニア航空）が国として新規乗り入れを果たしたほか、中国の大手3社などが新規参入。国内線ではコミューター航空3社が乗り入れを実現した。

2) 制約の多い暫定平行滑走路

東アジア各国では巨大空港の整備が進んでおり、国

際競争力を維持するためにも2500m平行滑走路の整備は不可欠とされてきた。暫定平行滑走路は2180mと短いため、B747型などの大型機の発着ができず、中・小型機が中心の近距離国際線や国内線の運航のみに使用されるという大きな制約があった。さらに、成田空港の発着回数が上限の20万回に近づきつつあり、新規乗り入れや増便要求に応えられないこと、また、このままでは伸び続ける首都圏の国際航空需要に対応できないことなどを背景に、かねてより国内外から暫定平行滑走路の2500m化が求められてきた。

2 2006年9月に2500m化北伸整備着工

NAAは暫定平行滑走路（2180m）の2500m化を目指して、地権者の方々と交渉を続けてきたが、その見通しが立たなかったため、国土交通省は2005年8月4日、本来計画とは反対の北側へさらに320m延伸するとの決定を下し、NAAに指示した。これを受けてNAAは平行滑走路整備推進本部を設置し、整備に向けた具体的な準備に入り、10月3日には北伸案の内容や騒音対策などについて公表し、併せて関係市町、同議会、地元住民などに計100回以上に及ぶ説明を行った。この結果、2006年3月には騒防法の第1種区域などについて「成田空港に関する四者協議会」（以下「四者協議会」という）での合意がなされ、懸案だった騒特法の騒音対策および発着回数の増加についても、9月5日の四者協議会で了承されるに至った。この四者協議会は、国土交通省と千葉県、成田市など空港周辺市町およびNAAで構成され、成田市内で開催したものである。

NAAは2006年7月10日、航空法に基づく飛行場変更申請を国土交通省に提出するとともに、「成田国際空港平行滑走路北伸整備事業に伴う環境とりまとめ」を公表した。同省はNAAの申請をもとに8月21日、地元住民など利害関係者の意見を聴く公聴会を成田市で開催し、内容を審査した結果、9月11日付で申請を許可した。北側国土交通大臣（当時）をはじめとした関係者多数の出席を得て、NAAは9月15日に工事をスタートさせた。

3 2009年10月22日から運用開始

1) 運用開始予定を約5カ月前倒し

運用開始予定は当初2010年3月とされたが、難関の国道51号のトンネル切替工事や橋梁進入灯の整備に新工法を取り入れるなどの工夫により極めて順調に進



んだことから、2009年10月からの冬ダイヤに間に合うタイミングで完了する目途が立った。このため、NAAは同年5月20日に国土交通省に対して運用開始を当初予定より約5カ月前倒しし、同年10月22日にしたいとの報告を行った。同省は各施設の完成検査および飛行検査を実施し、同年6月29日、B滑走路の2500m化に係る滑走路・誘導路、航空保安無線施設および航空灯火などの工事完成検査の合格をNAAに通知した。これを受けNAAは、運用開始を同年10月22日とする届出を行い、当初予定より約5カ月前倒しすることが正式に決まった。

2) 順調な工事

工事では北側への320m延伸のほか、北伸に伴い滑走路と交差することになる成田市十余三地区の国道51号トンネル切替工事や、航空灯火（進入灯など）、航空保安無線施設（ILS＝計器着陸装置など）の整備が実施された。また、大型機の運航を可能にするとともに、発着回数を増加させるため東側誘導路新設やスポット増設工事などの関連工事が行われた。

国道51号のトンネル切替工事は2006年12月から進められ、2008年6月25日に新しい十余三トンネルが運用開始となった。旅客ターミナル地区と滑走路をつなぐ東側誘導路の新設工事は2007年2月26日に着手し、2500m平行滑走路の運用に先立って2009年7月30日から運用を開始した。

3) 40年余を経て「完成」を迎える

「2500m平行滑走路」は、成田空港建設が閣議決定された1966年12月に基本計画として決まっていたが、実現しないまま今日に至っていた。結果として暫定平行滑走路は、320m北側に延伸させた形で、実に40年余を経て「完成」を迎えた。

4 記念式典を開催

1) 大型機離陸一番機のチャーターツアーも

2009年10月22日の2500mB滑走路の運用開始に先立って同20日、運用開始を祝う記念式典が滑走路延伸部の隣接地で開かれた。式典では冒頭、森中NAA社長（当時）が「1978年5月20日、成田国際空港は幾多の困難を乗り越え、A滑走路1本で運用を開始しました。その後関係者のさまざまなご努力の結果、2002年4月に暫定平行滑走路、すなわち2180mのB滑走路の運用が開始されました。しかし、B滑走路はあくまで暫定的なものであり、一刻も早く本来計画である2500m化を図ることが当社の責務であると認識してまいりました。2500m化することにより大型機の発着も可能

になり、米国西海岸など遠距離目的地にも出発できるようになります。2010年3月からは年間の発着枠が22万回に増大、国際航空ネットワークも充実し機能も強化します。この意義のある2500m化が実現できたのも、関係者の皆さまのご指導、ご鞭撻の賜です」と感謝の意を示した。

この後、森中社長のほか、国土交通省の宿利国土交通審議官（当時）、森田千葉県知事、小泉成田市長、相川芝山町長ら13人がテープカットし、22日からの運用開始を祝った。続いてヒルトン成田で開かれた謝恩パーティーでは、来賓として前原国土交通大臣（当時）が「成田と羽田両空港が一体となって国際航空需要への対応能力を高め、ともに利用者を増やし発展していくべきである」とあいさつした。成田空港では発着枠を年間30万回に拡大する案を示し、周辺自治体などと検討を行っているが、前原大臣は「一日も早く合意がなされることを期待しています」と語った。その後、関係者らによって「鏡開き」が行われた。

運用開始となった10月22日には、2500mのB滑走路から初めて離陸することとなる日本航空の大型機（B747-400型機）による函館行き記念チャーターフライトが運航された。B滑走路2500m化を記念するイベントとして、NAAが進めるオアシスプロジェクトのメンバーが中心となって出発前のセレモニーや機内での演出、お客さまへの記念搭乗証明書の配布などが行われた。

フライト機は、㈱ジャルツアーズが募集した日帰りツアー「成田空港B滑走路2500m化記念！1番機に乗って函館に行こう！」に参加する449名のお客様を乗せて7時に成田空港を出発。到着地の函館では観光バスツアーが行われた。



▲10月20日の記念式典

▼10月22日の1番機チャーターツアーセレモニー



5 新誘導路など各種施設を整備

1) 関連施設も運用開始

【滑走路延伸部】

滑走路の北側延伸工事では、コンクリート舗装されている北端部に接続する形でアスファルト舗装を施す工事が行われ、延伸部は2009年5月に完成した。

【国道51号のトンネル切り替え】

国道51号のトンネル切替工事は2006年12月から進められ、2008年6月25日に新しい十余三トンネルが運用を開始した。従来のトンネルでは航空機の重量に耐えられる強度がなかったため、北側に約40m移した場所へ重量に耐えられる新たなトンネルを整備したもので、長さは旧トンネルの約3倍の約430m。約680トンの航空機重量に耐えられる構造となっている。

【東側誘導路】

旅客ターミナル地区とB滑走路をつなぐ東側誘導路の新設工事は2007年2月26日に着工し、2009年4月に完了、同年7月30日から運用を開始した。以前は、B誘導路1本しかなかったため、出発機はエプロン上で待機し、到着機が通過してから滑走路に向かうという交互通行の運用をせざるを得なかったが、東側誘導路の新設により離陸用、着陸用の誘導路が揃い、それまでの交互通行が解消された。また、既存誘導路の改良も行い、2500mのB滑走路運用開始時には、翼幅の広い大型機の通行も可能となった。東側誘導路には光源に発光ダイオード(LED)を採用した省エネタイプの新型灯火を約1400灯設置した。

【B滑走路の北側進入灯】

B滑走路の北伸に伴い16L側の進入灯も北側へ新設した。空港の敷地外にある東関東自動車道に橋梁を

▼北側に設けられた橋梁形式の進入灯



架けての設置である。北側の進入灯はこれまでは660mだったが、標準仕様の900mとしたことで、着陸最低気象条件が改善された。空港には霧などの悪天候でも航空機が正確に進入コースにのって安全に着陸できるようILSが設置されており、航空保安施設の整備・運用状況により、着陸最低気象条件はCAT Iから最高レベルのCAT IIIに分類されている。B滑走路はCAT Iでの運用となっており、北側からの進入についてはこれまで滑走路視距離が700mないと着陸できなかったが、今回の進入灯の整備により、滑走路視距離が550mあれば着陸できるようになった。

進入灯のほか滑走路灯、滑走路中心線灯などの航空灯火も2500m化対応の整備が行われ、2009年10月22日前夜に旧来の灯火から切替作業が行われた。

【航空保安無線施設】

本格的な滑走路延伸工事にとりかかるためには航空保安無線施設であるローカライザーやVOR/DMEの移設が必要であることから、着工直後にまずこれらの移設整備を進めた。ローカライザーは、着陸する航空機に対し滑走路の中心延長線上を進入できるように直線のコースを示す装置で、2008年3月から運用を開始。空港の方位を示す超短波全方向式無線標識施設であるVORと、空港までの距離を示す距離測定装置であるDMEは同年10月から運用を開始している。また、滑走路上の接地点に向け3度の降下角を示すグライドスロープは同年10月22日から稼働している。

【エプロン】

北伸計画の中で残された施設整備としてはエプロン(約14万5000㎡)の新設工事があり、発着枠の増加に必要となるスポットの増設工事も同時に進められ、必要となる13スポットが航空会社の2010年夏ダイヤに合わせて同年3月中に運用を開始した。

このほか、B滑走路工事の一環として、滑走路南側ではC誘導路(現:B誘導路)の延伸とこれに接続するS8誘導路の整備が行われ、2009年1月15日から運用を開始している。これらが整備されたことにより、航空機の第1旅客ターミナル地区のスポットからB滑走路へ、第2旅客ターミナル地区のスポットからA滑走路への相互通行がスムーズに行われるようになった。

6 発着回数は両滑走路計で22万回へ増大

1) 大型機や長距離便の就航が可能に

滑走路長が2180mから2500mへ延伸されたことで、離着陸時の滑走路距離を長くとることができるため、離



陸便については燃料搭載量を増やすことができるようになり、航続距離の延長が可能となった。これに加えて離着陸可能な機種が増えるため、既設の取付誘導路を改良しB747型などの運航が可能になった。出発では米国西海岸までの路線が、到着ではほぼすべての路線が就航できるようになっている。万が一、A滑走路が閉鎖された際には代替滑走路としての機能を果たせるメリットもある。

2) B滑走路の発着能力は1.5倍に

発着能力が増大するのも大きな利点といえる。2500m化によってB滑走路の空港処理能力はそれまでの年間6万5000回から約1.5倍の年間10万回まで拡大可能となった。A滑走路は年間13万5000回のままだが、両滑走路で年間合計23万5000回までの発着が可能となった。ただし、年間発着枠の上限については、2006年9月5日に開かれた成田空港に関する四者協議会で22万回にすることで合意に達し、2010年3月の夏ダイヤ以降は22万回で運用されている。

発着枠の増大を受けて、ドーハ（カタール）、ドバイおよびアブダビ（アラブ首長国連邦）、カルガリー（カナダ）、マカオへの新規路線が開設された。カタール（カタール航空）、アラブ首長国連邦（エミレーツ航空、エティハド航空）は国として新規の乗り入れとなる。また、エジプトの航空会社の増便（週3便→週7便）なども合意に達している。大型機や長距離路線の就航が可能になったことと、発着枠の増大を受け、新規乗り入れや長距離路線の増便と併せて成田空港の国際航空ネットワークは一層多様化し、充実した。

3) 誘導路の名称を変更

B滑走路の整備に併せて誘導路の名称変更も行われ、2009年1月15日から23カ所が新名称に変わった。空港西側の誘導路には「W」を、東側の誘導路には「E」を冠して、管制官やパイロットに分かりやすい名称にした。同年1月の名称変更を第一弾として、他の誘導路についても段階的に名称変更をしている。

4 年間空港容量30万回へ

1 新誘導路など各種施設を整備

騒音下に住む方をはじめとする多くの方々のご理解とご協力により、2010年10月13日に開かれた「成田空港に関する四者協議会」において、成田空港の空港容量30万回への拡大について国、千葉県、空港周辺9市町およびNAAの四者で合意した。

(1) 成田国際空港都市づくり推進会議の設置と地域からの説明要請

2008年1月、空港周辺9市町の首長が、今後の成田空港の整備を踏まえつつ、国際拠点空港としての機能を活かした都市づくりを推進しようという趣旨のもと、「成田国際空港都市づくり推進会議」（会長：小泉成田市長、以下「推進会議」という）が設置された。

NAAは、推進会議から「成田空港のポテンシャルはどのくらいあるのか説明してもらいたい」との要請を受け、同年3月25日に開かれた第3回会合で「現在の運用時間（6時～23時）のままで、環境面、施設面および運用面での制約が解消されれば、成田空港の年間発着枠をA・B両滑走路で最大30万回まで増やすことが可能となる」と説明した。

同年5月30日に開かれた第4回会合では、「国際空港都市づくり9市町プラン基本構想」が公表されると

ともに、30万回の可能性を踏まえた検討に着手することが表明され、同年7月31日の第5回会合では、空港機能拡充に伴う経済波及効果などプラス面の検証を行うことが確認された。

2009年7月29日に開かれた第8回会合では、「成田国際空港都市づくり9市町プラン」が策定されるとともに、千葉県から成田空港の容量拡大に伴う経済波及効果の中間とりまとめが報告された。

(2) 四者協議会で空港容量拡大の検討に着手

2008年7月31日、推進会議の構成メンバーに国、千葉県、NAAを加えた「成田空港に関する四者協議会」（以下「四者協議会」という）が開催され、環境・共生策の課題および新たな課題について検討・整理し、引き続き協議していくことが確認された。

2009年1月23日に開かれた四者協議会では、「成田空港の更なる容量拡大の検討に当たっての確認書」が締結され、空港のさらなる容量拡大の検討に着手するにあたって、①予測騒音コンターを早期に提示すること、②予測騒音コンターに併せて環境対策・地域共生策に関する基本的な考え方を提示すること、③可能な限り騒音影響を拡大させず、かつ、航空の安全が確保できる飛行コースを検討することなどが確認された。

同年7月29日に開かれた四者協議会では、国および

NAAから30万回への容量拡大に向けた課題への対応について説明が行われた。国からは、騒音の影響を最小限に抑え、かつ、容量を拡大するために2本の滑走路で同時離着陸が可能か調査を行っている旨の説明がなされた。NAAは、①空港施設面からの課題（航空機の離着陸中は湾曲部に進入できない「への字」誘導路の線形改良、第2旅客ターミナル地区とB滑走路をつなぐ3本目の誘導路の新設、空港内および隣接地などにおけるエプロン整備）、②30万回時の予測騒音コンターの年内の提示、③環境対策・地域共生策の方向性（地デジの対応、防音工事の恒久化、交付金制度の充実など課題の解消を目指す）を説明した。

(3) 空港容量30万回の地域との合意

1) 地域への丁寧な説明を条件に、30万回への容量拡大が了承

国から①30万回時における標準飛行コース、②同時離着陸の採用、③運用制限の緩和などが示されるとともに、NAAから①30万回時の予測騒音コンターの前提条件と概要、②環境対策、地域共生策の基本的な考え方を説明し、地域への丁寧な説明を条件に了承された。

この際、NAAは「容量拡大に向けた施設整備」を併せて説明し、最短で2014年までに30万回対応の施設整備が可能である旨を報告した。

2) 100回を超える地域への説明と深まる地域の理解

NAAは、2009年12月25日の四者協議会の了承後、空港周辺市町の議会、住民団体、地域の住民に対して、①30万回時の予測騒音コンターの前提条件と概要、②環境対策、地域共生策の基本的な考え方、③容量拡大に向けた施設整備について100回以上の説明を行い、それにより30万回への空港容量拡大について地域の理解は深まっていった。

3) 地域からの提案

NAAが地域への丁寧な説明を重ねるなか、2010年

7月13日、成田市・芝山町の首長、議長、地元選出県議会議員の六者は、今後も騒音地域に住み続ける方々に対して、生涯にわたる十分な対策（騒音直下対策）を実施しなければ、成田空港の容量拡大（30万回）の実現は地域住民の理解を得ることはできないと考え、NAAに対して以下の提案を行った。

- ①騒防法第1種区域および谷間地域の住宅防音工事内容の拡充
- ②住宅防音工事助成家屋および空調施設に係る維持管理費の補助制度の充実
- ③騒音地域の固定資産に係る補助制度の充実
- ④これらの施策実現のための財源確保

NAAは、この提言を真摯に受け止め、成田市・芝山町が進める騒音直下対策について財源確保の協力をするとともに、残された課題の解決と一緒に取り組むことを約束した。

4) 空港容量30万回の地域との合意

NAAが丁寧な説明を重ねた結果、2010年10月13日に開かれた四者協議会において「容量拡大（30万回）に係る確認書」が締結され、30万回への容量拡大について四者の合意に至った。

（資料編1「**7** 容量拡大（30万回）に係る確認書」参照）



▲2010年10月13日の四者協議会で「容量拡大（30万回）に係る確認書」を締結



【成田国際空港都市づくり推進会議】

成田空港周辺9市町が「国際空港都市づくり」を目指して、交通インフラ整備、交流促進、産業集積、住みよいまちづくりなどの取り組みを連携して推進していくために設置



【空港容量拡大に向けた地域との協議経緯】

① 第1回成田国際空港都市づくり推進会議／2008年1月30日

➡ ・第2回推進会議でNAAに対し容量拡大について説明を要請(2月25日)

② 発着回数30万回ポテンシャルを説明／2008年3月25日

➡ ・第3回推進会議で、NAAから「成田空港の容量拡大の方向と可能性について」を30万回と説明

③ 地域と容量拡大の検討について合意／2009年1月23日

➡ ・四者協議会(国・県・市町・NAA)で「成田空港の更なる容量拡大の検討に当たっての確認書」を締結

④ 空港施設面からの課題などについて説明／2009年7月29日

➡ (1) 空港容量拡大に向けた検討状況について (2) 空港施設面からの課題について
(3) 環境対策・地域共生策の方向性について

⑤ 地域への説明／2009年12月25日

➡ (1) 飛行コースについて(航空局) (2) 30万回時における予測騒音コンターについて(NAA)
(3) 環境対策・地域共生策の基本的な考え方について(NAA) (4) 空港容量拡大に向けた施設整備について(NAA)

【地域との協議】⑥ 地域からの提案(成田・芝山の首長、議長、地元選出県議)／2010年7月13日

- (1) 騒防法第1種区域および谷間地域の住宅防音工事内容の拡充
- (2) 住宅防音工事助成家屋および空調施設に係る維持管理費の補助制度の充実
- (3) 騒音地域の固定資産に係る補助制度の充実 (4) 上記施策実現のための財源確保

⑦ 容量拡大(30万回)について合意(2010年10月13日)

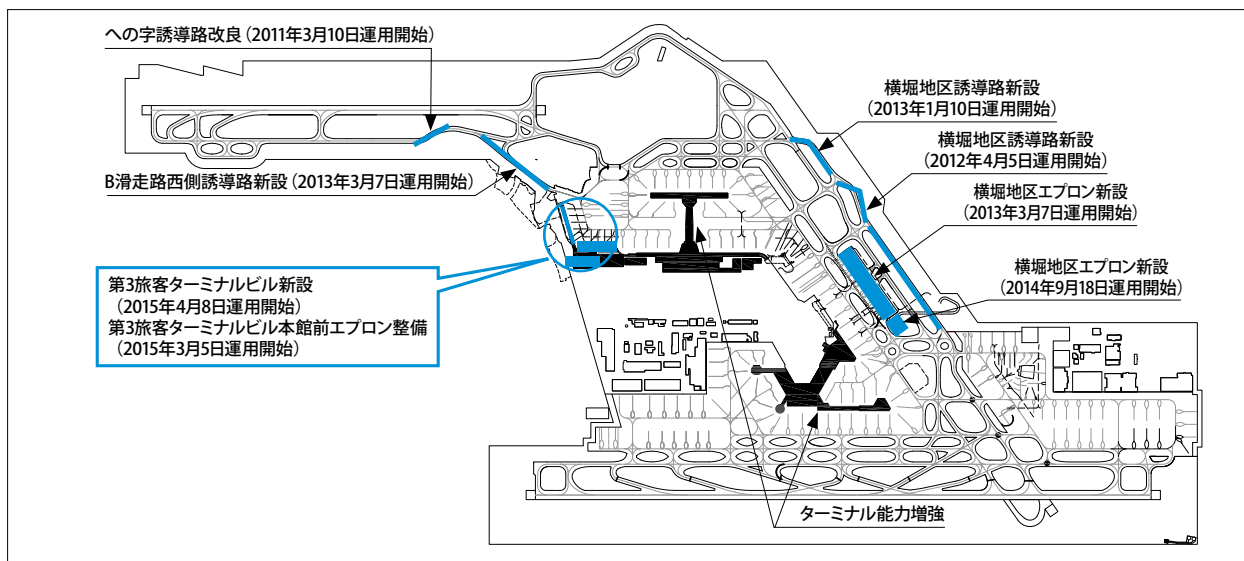
四者協議会で『容量拡大(30万回)に係る確認書』を締結

※政府は、容量拡大に向けたNAAへの取り組みについて支援するとともに、地元のご理解とご協力を得つつ検討を進めることを2009年3月31日に閣議決定。

【空港容量拡大に向けた流れ】

年度	2009年度	2010年度	2011年度	2012年度	2013年度	2014年度
施設面・運用面の整備	B滑走路 2,500m化	への誘導路 の改良	同時平行 離着陸方式	駐機場増設 新誘導路の運用開始	オープンスカイの実現 30万回対応の施設整備が完了	駐機場など の増設 第3旅客 ターミナルビル 完成
年間 航空機 発着容量	3月 +2万回 22万回		10月 +1.5万回 23.5万回 3月 +1.5万回 25万回	3月 +2万回 27万回		3月 +3万回 30万回

【空港容量拡大に向けた施設整備】



5 カーフェュー（離着陸制限）の弾力的運用の実施

1 カーフェュー（離着陸制限）の弾力的運用

成田空港では、1978年の開港以来、23時から翌朝6時までの時間帯は原則として離着陸を禁止しているが、成田空港における台風、大雪などの悪天候の場合や、航空機の安全や乗客の生命に係る場合など、緊急またはやむを得ない場合に限定し、緊急事態として離着陸を認められていた。

この離着陸制限（カーフェュー）は引き続き遵守することを前提として、開港以来初めて2013年3月31日の夏ダイヤからカーフェュー時間帯の23時台を弾力的に運用することが可能になった。その結果、成田空港の利便性は飛躍的に向上した。

2 カーフェューの弾力的運用案を地域へ提案

成田空港では、2010年10月に空港容量30万回の地元合意をいただいたことにより、その効果として多様な航空ニーズに対応した施設整備が進むとともに、国内外に新たな路線の展開が可能となった。

特に2012年には相次いでLCCが新規参入し、成田空港を拠点に運用されたことから、周辺地域や千葉県民にこれまでにない利便が提供され、新たな発展の契機として期待された。

こうしたなか、2012年12月、国およびNAAは成田空港の競争力を高め「選ばれる空港」となるために、オープンスカイの導入に合わせてカーフェューの弾力的運用の実施について空港周辺9市町に提案し（「提案内容」

参照）、その後、周辺市町とともに地域へ鋭意説明を行った。

3 弾力的運用について地域と合意

60回以上行った説明会でさまざまな意見をいただくなかで、2013年3月29日に開催された国、千葉県、空港周辺9市町およびNAAで構成される「成田空港に関する四者協議会」（以下、四者協議会）において、①当初提案していた「早朝5時台の着陸」を弾力的運用から除くこと、②健康影響調査の実施、③ホームページなどによる情報公開、④実施状況の検証などにとり

カーフェューの弾力的運用についての提案内容

1 弾力的運用の対象になる場合

- ① 出発地空港における悪天候、異常事態などによる遅延の場合
- ② 悪天候、異常事態などにより一旦他空港を経由して成田空港に着陸した場合
- ③ 悪天候、異常事態などによる玉突き遅延が発生した場合
- ④ 目的地空港の悪天候、異常事態などにより成田空港に引き返す場合
- ⑤ 早朝洋上待機の場合
- ⑥ その他、異常事態、運航の安全確保などやむを得ない理由により、遅延が生じた航空機の離着陸

2 対象となる時間帯

23時台の離着陸及び5時台の着陸

3 対象機材

低騒音機（インデックスA、B、C）

4 対象航空会社

制限なし

5 料金

着陸料と同額をペナルティーとして上乗せ。

上乗せ分は、空港周辺6市町に均等配分する。

* 四者協議会の合意に際し、①⑤「早朝洋上待機の場合」および②「5時台の着陸」は削除



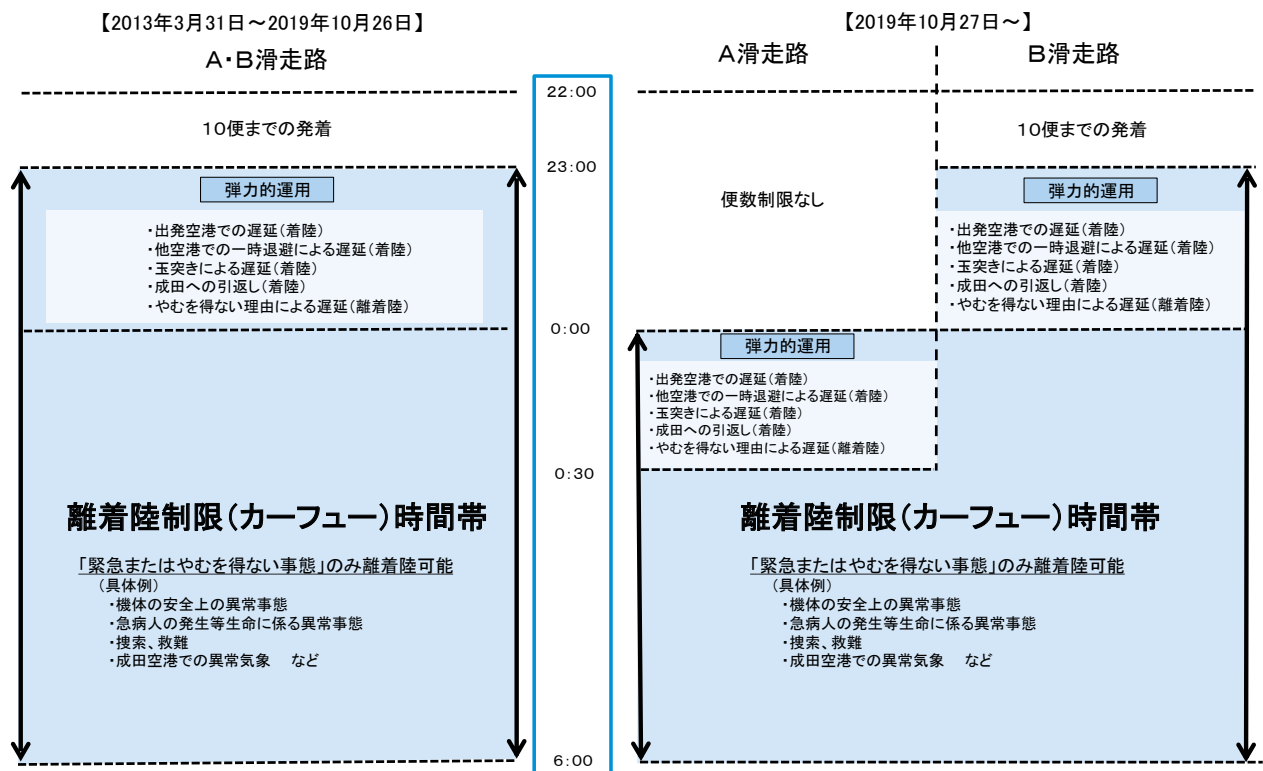
まとめでいただき、カーフェーの弾力的運用について四者の合意に至った。

また、2018年3月13日の四者協議会における成田空港の更なる機能強化に関する実施の合意、2019年2月4日の四者協議会における確認を受け、2019年10月27日からA滑走路の運用時間が1時間延長することに伴い、A滑走路の弾力的運用は0時から0時30分に変更となった。

(資料編1「**③ 成田空港の離着陸制限(カーフェー)の弾力的運用に関する確認書**」参照)

弾力的運用は2013年3月31日の運用開始から2019年10月26日までで479件が実施されており、NAAは、今後も引き続き適切な運用がなされるよう努めていく。また、カーフェーの弾力的運用に伴う合意事項についてもしっかりと対応し、これまで築き上げてきた地域との信頼関係のさらなる醸成を図るとともに、地域と空港の共生・共栄に向けた取り組みを推進していく。

成田空港の離着陸制限(カーフェー)の弾力的運用



⑥ 用地交渉の経緯と現況

① 開港後～円卓会議まで

開港をめぐる激しい闘争の末、ようやく開港した成田空港であったが、1980年代半ばには再び発着容量不足となり、2期工事を進めて本来計画を実現する必要性に迫られた。これら容量不足の解消を実現するため、NAAは、開港後も残る未買収地の取得に向けて、引き続き、任意買収を基本方針として、各権利者との交渉を進めていた。ところが、その対象である反対派農家の方々には、政府、NAAに対し深い不信感などがあり、また、NAA職員と接触すること自体が反対同盟内の批判を招くことや、支援極左暴力団の厳しい監

視や執拗な妨害行為などもあり、NAA職員が地権者宅を訪問することは危険が伴う困難な状況が続いていた。

このような状況の中、1989年8月以降、成田新法の適用により、極左暴力団の活動拠点の除去処分などが行われるとともに、同年12月には成田空港の早期完全空港化および極左暴力団の排除に関する声明が閣議決定された。

また、1990年1月には江藤運輸大臣(当時)が熱田派の一部地権者と現地で会談し、その後1991年11月には成田空港問題を平和的に解決するためのシンポジウムが開始され、反対同盟との真摯な話し合いが積み重ねられた。

1993年5月、運輸省（現国土交通省）、千葉県、NAAおよび反対同盟は、第15回シンポジウムにおける隅谷調査団の所見を受け入れ、同年6月、NAAは収用裁決申請の取り下げを行った。そして、引き続き1993年9月から1994年10月までの間、空港と地域の共生のあり方について協議する成田空港問題円卓会議が行われた結果、成田空港をめぐる対立関係は基本的に解消された。

（開港までの用地取得の経緯は、4章 ①-⑤を参照）

② 円卓会議～暫定平行滑走路運用開始

1995年6月、第2旅客ターミナルビル区域内にあった「梅の木共有地」問題が解決し、一坪運動共有地問題解決への第一歩となったことは、対立関係の解消が目に見える形で結実したものであった。

1995年1月には、従来話し合い拒否の姿勢を取ってきた空港敷地内天神峰地区の農家（小川派）の方から、総理大臣、運輸大臣に対し謝罪を求める手紙が送付され、これに対し、運輸大臣からの書簡が反対派農家の方々に届けられた。これを受けて小川派の農家の一部の方が反対運動の終結を表明し、同年7月には小川嘉吉氏と国側との間で、空港問題の原点に立ち返り、これからの空港建設の進め方について話し合うことが合意された。

こうして同氏とこの合意に基づき、2期工事差し止め訴訟の和解などが進むとともに、同氏に対し、これからの空港建設の進め方について説明を行い、生活再建を中心とした具体的な話し合いを重ねた。その結果、同氏は空港建設に理解を示され、1996年4月、空港敷地内からの移転を決断し、同年7月には補償契約を締結し、同氏の弟である小川喜平氏についても、同年11月に補償契約を締結した。

また、同年同月、空港敷地外東峰地区居住の梅澤勘一氏と、同氏所有地の一部についても補償契約を締結し、同氏長男である勝義氏とも、1997年5月に補償契約を締結した。

さらに、1997年10月には、空港敷地内天神峰地区居住の加藤俊宣氏と補償契約を締結し、同じく同地区居住の加藤清氏と同年11月に補償契約を締結した。

また、1997年8月に移転について基本的合意に至っていた空港敷地内木の根地区居住の小川一彰氏、小川直克氏および相原亮司氏について、その後、生活設計などについて具体的な話し合いを行った結果、小川直克氏および相原亮司氏とは1998年5月に、小川一彰氏とは同年6月に、それぞれ補償契約を締結した。

そして、2000年7月には、空港敷地外東峰地区居住の堀越昭平氏と同氏所有地について補償契約を締結

した。

これら一連の用地取得により、空港用地内に残る未買収地は、円卓会議開催前の敷地内居住者8戸21.3haから、2002年3月末時点には2戸5.2haとなった。

③ 暫定平行滑走路運用開始後

その後、すでに取得済みの用地などを活用し、本来の平行滑走路の建設予定地を北側に延伸して整備された2180m暫定平行滑走路が2002年4月に、北側への再延伸により整備された2500m滑走路が2009年10月にそれぞれ運用開始となったが、残る未買収地などについては、引き続き、話し合いによる用地交渉の進展に向けて、誠心誠意交渉を行っているところである。暫定平行滑走路運用開始後の用地交渉の進捗状況は、以下のとおり。

（1）空港用地などの取得

2003年12月24日、天神峰地区における空港用地および岩山地区における航空保安施設用地について、所有権移転登記申請を行った。

2004年3月12日には、空港用地内に在する「天神峰現地闘争本部」について、その収去と土地の明け渡しを求める訴訟を反対同盟（北原派）に対し提起した。

2006年3月31日には、熱田派の元代表、熱田一氏と同氏が空港用地内に所有する横堀墓地および一坪共有地4筆の持分並びに航空保安施設用地について補償契約を締結した。

2009年11月18日には、岩山地区における航空保安施設用地を取得し、すべての航空保安施設用地の取得を完了した。

2011年5月20日には、2004年3月に提起した「天神峰現地闘争本部」に係る訴訟について、東京高裁において、反対同盟（北原派）の控訴が棄却され、建物と土地明け渡しの仮執行宣言を付す判決が出されたことから、2011年8月6日、千葉地方裁判所の執行官による強制執行が行われ、当該空港用地は名実ともにNAAの管理用地となった。

2015年4月30日には、空港敷地外東峰地区居住の石井恒司氏と同氏所有地について補償契約を締結した。

（2）共有物分割請求による一坪共有地の取得

一方、NAAは、2002年12月時点で21件残っていた一坪共有地のうち8件について、民法258条に基づく共有物分割訴訟を2002年12月24日に千葉地方裁判所に提起した。

この8件は、いずれも暫定平行滑走路を効率的に活用するための誘導路などの整備、1期・2期地区間誘



導路などの整備に必要不可欠な土地であって、NAAが90%以上共有持分を有することから、司法の判断を仰ぐこととしたものである。2003年3月26日には、このうち1件について持分権者2名のご理解をいただき、共有持分売買契約を締結することができ、訴訟の取り下げを行った。

その後、同年7月31日には1件についてNAAが勝訴判決を受け、同年8月19日に判決が確定した。さらに2006年6月28日には残り6件すべてについて勝訴判決を受け、2007年7月11日に控訴審において相手方の控訴が棄却されたのち、2008年1月17日、最高裁において上告が棄却され判決が確定した。

また、2009年9月18日には、残りの一坪共有地8件のうち6件についても同様に、共有物分割訴訟を千葉地方裁判所に提起した。

これら提訴した6件のうち2件については、2010年12月および2011年9月にそれぞれの和解により共有持分売買契約を締結することができたが、残る4件については、2011年9月16日・22日・28日にNAAがそれぞれ勝訴判決を受けた。その後、2012年8月9日・10月25日に、それぞれ控訴審において相手方の控訴が棄却されたのち、2013年2月28日・4月25日に最高裁に

おいて上告却下となり、判決が確定した。

上記(1)、(2)で述べたとおり、用地交渉などの進展の結果、2019年8月末の空港用地内の未買収地は、敷地内居住者2件1.7ha、敷地外居住者4件0.6ha、一般共有地3件0.5ha、一坪共有地2件0.1haで、合計2.9haとなっている。

(3) 北伸、空港容量拡大に係る用地の取得

2005年8月4日に国土交通大臣より「平行滑走路北伸」の指示がなされたことを受けて進めていた北伸整備に伴う用地の取得については、2009年3月に完了した。また、成田空港の容量拡大に向けた整備に伴うB滑走路西側誘導路用地の取得については2010年6月に完了した。

2014年4月25日に、第3旅客ターミナルビルのさらなる効率運用を図る施設整備のため、飛行場の範囲を拡大する飛行場変更許可を得たことから、用地の取得を進め、2018年2月に飛行場変更許可範囲内の用地については、取得を完了した。(資料編1「6 未買収地の現状」参照)

7 NAAの民営化

1 空港名も「成田国際空港」に改称

2000年12月1日、「行政改革大綱」が閣議決定されたのを受け、2001年12月18日「特殊法人等整理合理化計画」が策定され、2002年中に国際拠点空港の経営形態のあり方について結論を得ることが決まった。同年4月5日、国土交通省交通政策審議会第1回航空分科会が開催され、その中の空港整備部会において、全15回の審議が行われた。審議の過程では民営化の方法をめぐり、さまざまな意見が出されたが、同年12月6日の第3回航空分科会にて「経営責任の明確化と経営の効率性の観点から各空港毎に一体として民営化を進めることを基本方針」とし、「成田、関西、中部の

3国際拠点空港をそれぞれ単独で民営化する」ことが最終答申された。

これを受けて、国土交通省でNAAを民営化するための特殊会社法案づくりが進められ、2003年3月11日に「成田国際空港株式会社法案」が閣議決定され、第156回通常国会で審議される運びとなり、同年7月11日に「成田国際空港株式会社法」が可決、成立し、同18日に公布された。

法案の成立を受け、2003年11月28日には、国土交通

■ 2004年4月の民営化を機にロゴマークを一新



▲旧NAA本社ビル（1996年7月から2007年4月まで）

省が任命した経済界や業界団体の代表、学識経験者など11人で構成された委員により、NAAを民営化するための第1回設立委員会が開催された。2004年3月16日には、第3回設立委員会が開催され、新会社の定款案や役員候補者案など、創立総会に付議する6議案が協議され了承された。同23日、都内のホテルにて「成田国際空港株式会社」の創立総会と第1回取締役会が開かれ、役員人事が決定された。会長には民間からの起用となった松橋功氏（JTB取締役相談役〔当時〕）、初代社

長には、NAA総裁（当時）の黒野匡彦が、副社長にはNAA副総裁（当時）の玉造敏夫がそれぞれ選任された。

新会社が発足した4月1日は「成田国際空港株式会社」の表札除幕式に始まり、民営化後初めて出発する一番機の記念式典が第2旅客ターミナルビルにおいて行われた。

また、新会社発足に併せて、空港名も「新東京国際空港」から「成田国際空港」に改称された。