



桜と馬で親しまれた
下総御料牧場



新空港決定
(昭和41~43年)

新空港に「三里塚」を閣議決定

新しい成田の歴史と厳しい空港問題の幕開け

新空港構想と 揺れ動いた候補地

昭和30年代後半、世界の空港輸送は、急速なジェット化による大量輸送と時間短縮の時代に入っていました。当時、運輸員現国土交通省)では、来たる新時代の対応策に追われ、昭和37年11月、池田内閣は羽田空港に代わる新空港を建設することを決定しました。

翌38年12月、同省から、新東京国際空港の候補地及びその規模について諮問を受けた航空審議会は、

新空港の候補地は、千葉県富里村(現富里市)付近、浦安沖、茨城県霞ヶ浦周辺の三方所を選び、富里村周辺が最も適当である、規模は滑走路5本、面積は2,300ha程度を必要とする、と運輸大臣に答申しました。

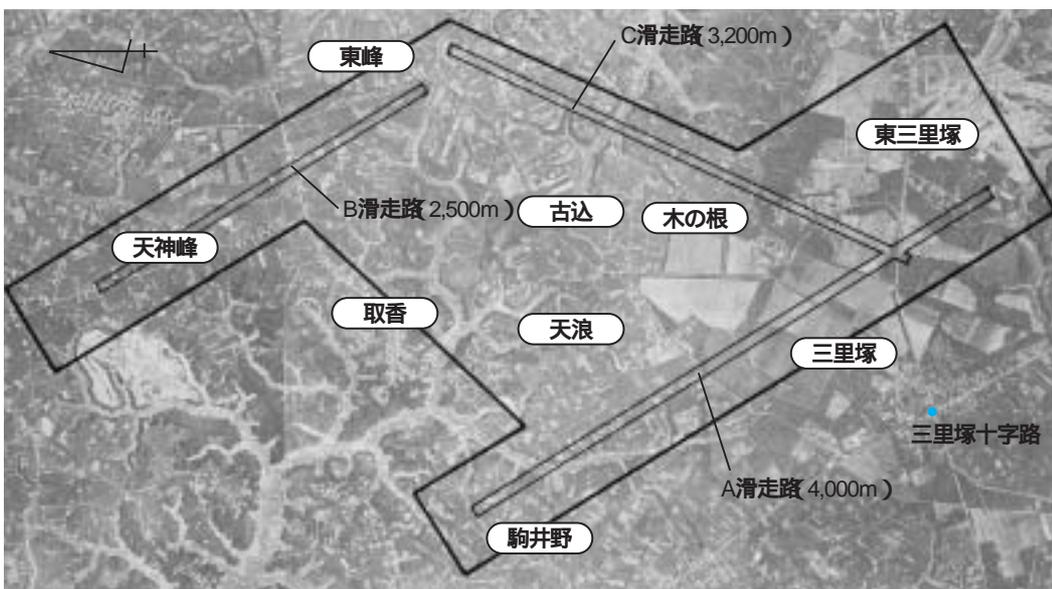
候補地問題は、紆余曲折を繰り返しながら昭和40年11月18日、関係関係懇談会において、「富里」に内定しました。

富里から三里塚へ

しかし、地元の反対運動と千戸を越える移転農家の問題などで次第に富里案は暗礁に乗り上げるとともに、政府内では富里の北10kmの三里塚案が浮上。

昭和41年6月22日、佐藤栄作総理大臣から友納武人(とものぶひと)千葉県知事に、(御料牧場)・県有地を中心に、極力民有地の面積を抑えて三里塚に新空港を建設したいという協力要請があり、25日には、知事から藤倉武男(ふとうたけお)成田市市長に正式に伝えられました。(昭和41年7月10日)

そして7月4日、閣議において新空港が三里塚に正式に決定し、同時に地元住民対策、道路、鉄道などの事業の概要が定められ、政府の基本方針が示されました。成田市にとってこの閣議決定は、新たなまちづくりの建設と、新しい成田の歴史の幕開けとなるとても重い出来事でした。



三里塚周辺の航空写真と新空港の計画位置図(『新東京国際空港公団20年のあゆみ』新東京国際空港公団1987年発行より転載、加筆)。昭和41年12月12日、運輸大臣(現在の国土交通大臣)から新東京国際空港公団総裁に空港建設の基本計画が示されました。それによると、面積1,060ha、滑走路3本、第一期工事として4,000m滑走路とそれに対応する施設を昭和45年度末までに完成し開港、ほかの2本の滑走路を含む全工事の完成は同48年度末とするものであった

新空港にかかわる略年表

4月6日:条件派4団体と土地売り渡しに関する覚書に調印

国および県の動向

6月22日:佐藤総理が友納千葉県知事に三里塚に新空港建設の協力要請
 7月 4日:閣議で新空港は三里塚に正式決定、県議会で三里塚空港建設促進決議案が可決
 7月30日:新東京国際空港公団発足
 12月12日:新空港建設の基本方針が示される

11月18日:新空港の位置を富里に内定
 9月15日:新空港問題について関係閣僚懇談会が発足

8月20日:運輸大臣、航空審議会に「新東京国際空港の候補地及びその規模」について諮問
 12月11日:航空審議会が答申。第一候補に富里村

1月23日:新東京国際空港工事実施計画が認可
 11月13日:空港用地内の外部測量完了

2月26日・3月10日:市営グラウンド(現栗山公園)で成田空港反対運動集会後、市役所庁舎前でデモ隊と機動隊が衝突
 3月20日・31日:三里塚地区で空港建設反対集会開催

6月26日:大橋運輸大臣が来成、条件派と話し合い

6月18日・22・23日:藤倉市長が友納千葉県知事と会見
 6月25日:三里塚小学校で新空港説明会開催。県知事が来成し、正式に新空港建設協力要請
 6月28日:三里塚空港反対同盟が結成され、空港反対総決起大会を開催
 7月 4日:議会で三里塚空港設置反対決議案が可決
 7月10日:三里塚芝山連合空港反対同盟結成、三里塚公園で新空港開港決定粉碎総決起大会開催
 8月 2日:臨時市議会で先の空港反対決議を白紙撤回
 8月25日:成田空港対策部落協議会発足
 10月 2日:市営グラウンドで三里塚空港撤回総決起大会

成田市および市内の動向



市役所前のバリケードを突破したデモ隊に放水を浴びせる機動隊(昭和43年2月26日)

その後反対運動は、学生運動や労働運動の盛り上がりとともに一層激しさを増しました。特に昭和

激化する反対運動

藤倉市長による新空港説明会の三日後、昭和41年6月28日にはいち早く、三里塚空港反対同盟が結成されました。当日採択された宣言によれば、空港建設は、農民から先祖伝来の土地を奪い、騒音や公害などの周辺住民の生活環境を破壊するだけでなく、政府の決定は地元住民の意向を無視したものであると主張しています。

7月には、三里塚芝山連合空港反対同盟が結成。反対同盟は各所に団結小屋を建て、用地買収にかかわる事務手続きを複雑化する一坪運動を展開しました。

43年2月から3月にかけて、空港反対闘争史上最大の規模で集会が行われ、市役所前で角材・投石などで機動隊と激しく衝突、流血を伴った激しい事件が起こりました。

市議会の動向と条件派の誕生

閣議決定と同日に開かれた市議会では、三里塚空港設置反対決議案が可決、県議会では、三里塚空港建設促進の決議案が可決されるなど、空港問題は複雑な様相を呈しました。しかし、市議会内では次第に白紙撤回を求める声が上がりました。8月2日の臨時市議会で反対決議は撤回され、併せて空港建設に対する10項目の要望事項が出されました。

この反対決議撤回は、その後の土地の補償問題に新たな局面を開くことになりました。国との交渉に応じ、より望ましい条件を獲得しようとする組織の結成です。

8月25日には最初の条件派組織「成田空港対策部落協議会」が発足しました。その後、各地区に同様の組織が誕生し、2年後の昭和43年には、条件派組織の所有する空港用地内面積は、8割を超えることになりました。

新たなまちづくり構想

昭和41年8月、市では総合計画「空港関連業務を担当する企画課と次々と打ち出される国や県の空港政策に遅れることなく対応するための成田空港対策部会を設置」

12月に市の現況を正確に把握した、成田市開発計画基本現況図集を作成、翌42年度には、観光・農業と空港関連産業の三つの柱を軸とする13項目の重点施策、総合開発計画基本構想と、この構想に基づく具体的事業を示した、総合開発実施計画を発表しました。主な事業として、成田ニュータウンの造成、国鉄成田駅西口土地区画整理事業、根本名川河川改修事業などが計画され、昭和44年度から事業に着手しました。



条件派との話し合い(昭和42年6月26日)