

整備

昭和41年、国際空港が三里塚に建設されることが正式決定し、成田市は大きな転機を迎えます。空港の建設に向けて市内外を結ぶ交通網や居住地区の整備が進められていきました。

昭和39年～46年の出来事

昭和39年	8月	国鉄成田駅前～薬師堂～成田山門前が一方通行に
	10月	東京オリンピックの聖火リレーが通過
昭和41年	7月	新東京国際空港が三里塚に設置されることが閣議決定
昭和42年	12月	常総船橋が開通
	1月	甚兵衛大橋が開通
	2月	長豊橋が開通
昭和43年	3月	成田山新勝寺大本堂が落慶 国鉄千葉～成田間が電化
	5月	国道51号の佐倉～佐原間で舗装工事が完成
昭和44年	8月	下総御料牧場が栃木県に移転
昭和46年	11月	成田市で市民憲章を制定

東京オリンピックの聖火が駆ける

昭和39年には初のアジア開催となる東京オリンピックが行われました。10月10日の開会を目前に控えた10月5日、茨城県から佐原大橋を通過して佐原市（現香取市）に到着した聖火リレーは、翌6日に下総町・成田市を駆け抜け、酒々井町へ引き継がれました。沿道には日の丸の小旗を持った大勢の人が集まり、歓声と拍手の渦に包まれました。



日の丸の小旗を手に聖火を迎える



①市役所前での機動隊とデモ隊の衝突②国道51号の舗装の完成を祝う③昭和42年に開通した常総船橋④造成が進む成田ニュータウン⑤成田山大本堂の落慶を記念して練り歩く⑥昭和43年には成田線が電化

新勝寺大本堂の落慶が盛大に

昭和43年、成田山新勝寺の大本堂が落成しました。2カ月にわたる記念大開帳期間の初日である3月28日には、朝から奉祝花火が上がり、稚児行列や講社中など約1万人のお練りの後、本堂前でのテープカットが行われ、夜にはちょうちん行列が国鉄成田駅前から出発しました。成田市政だより（昭和43年4月10日）では「空前絶後の盛況を見せた」と伝えています。

成田ニュータウンが造成され 新たな居住地区が誕生

昭和44年に造成が始まった成田ニュータウン。丘陵地帯であった国鉄成田駅の西方に、空港や空港関連企業の就業者などのための居住地区として整備が進められました。昭和46年には、赤坂・中台・加良部などの新しい大字が誕生し、運輸省（現国土交通省）の公務員を対象に中台地区で入居が始まり、昭和47年には一般の入居が開始されました。

空港建設の決定と進むインフラの



三里塚に国際空港の建設が決定

昭和30年代当時、年々増大する航空需要に対して羽田空港だけでは限界があるため、その対応策が検討されていました。昭和37年には池田内閣が新空港の建設を発表し、昭和40年11月18日に、その候補地として富里村(現富里市)が内定。しかし、地元の反対運動と1,000戸を超える移転農家の問題などにより、10km先の三里塚を中心とする地域が候補に上がりました。

そして、昭和41年7月4日、新空港を三里塚に設置することが正式に閣議決定され、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。

その後も、国や県から次々と打ち出される空港建設関連の施策に対応するため、成田市では企画課を発足させるとともに、市長を本部長とする成田空港対策部会を設置して万全を期すことになりました。しかし、反対運動は過激化し、空港問題を取り巻く情勢は緊迫していきました。

昭和43年2～3月には、空港反対闘争で最大規模の集会

が行われ、市役所前では反対派の学生と機動隊が衝突。角材や投石などに放水で対抗するなど、流血を伴う激しい乱闘が繰り返されました。

市内外を結ぶ交通網が発展

空港建設を前に、道路や鉄道といった市内外を結ぶ交通網の整備が進められていきました。

昭和42年12月には、下総町と利根川対岸の茨城県を結ぶ滑川渡船場に、鉄製の船20隻を連ねた上に鉄板などを渡した「常総船橋」が完成。6月から10月までの増水期には取り外され、代わりに渡し船が運行されました。この常総船橋は、昭和54年の常総大橋の開通まで使用されました。

成田市では、昭和43年に、印旛沼に架かる甚兵衛大橋と利根川に架かる長豊橋が相次いで完成し、「甚兵衛の渡し」「竜台の渡し」が廃止に。昭和44年5月には、成田市と大栄町を通る国道51号の舗装工事が佐倉～佐原間で完成しました。

さらに国鉄(現JR)千葉～成田間が昭和43年3月に電化されるなど、市内外を結ぶ交通網が発展していきました。