

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でき明らかにされた。

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團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年に入ってからは、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を直接訪問し、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ました。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になった。

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るとともに、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、一日も早く閉塞的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こう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らうえで本年9月頃に必要な手続きを開始する」

これを受け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。

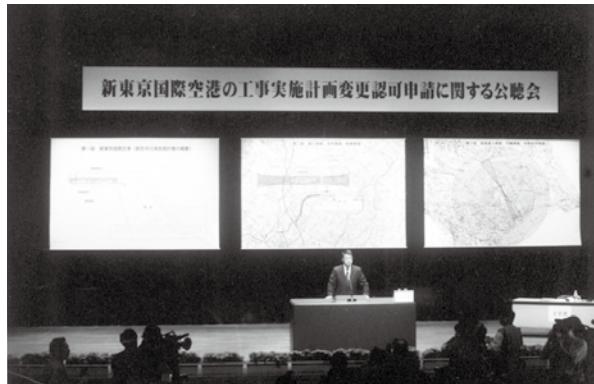
国内航空3社や運輸、空港関連企業などは、「アジア諸国が巨大空港を整備するなかで、日本を代表する国際空港が滑走路1本の現状はおかしい」として、成田空港の空港能力の増強は急務であり、これにつながる暫定平行滑走路計画を歓迎した。

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し、「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、「工事に入りましたが、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つた。

▼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) 工事は周辺の生活環境にも十分配慮

暫定平行滑走路2180m（過走帶含め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）の工事が必要となつた。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月から工事が始まつたが、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していただいている。

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ィクオフとなった。

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便是、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、(社)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・廈

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ーニッポン（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ライン会社フェアリンク（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（エアーセントラルを経て、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、エアー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