

1961年(昭和36年)～1994年(平成6年)

空港建設・運営の経過	地元地域の動向	航空・社会一般
<p>1961年(昭和36年) 一. 一 運輸省、羽田空港が1970年度中に処理能力の限界(発着回数が年に17万5000回)に達することを予測し、新空港の検討を開始</p> <p>1962年(昭和37年)</p> <p>11. 16 羽田空港の行詰り解決策として新国際空港建設の方針を閣議決定</p> <p>1963年(昭和38年)</p> <p>7. 4 綾部運輸大臣・河野建設大臣・川島国務大臣・友納千葉県知事、初の四者会談、新空港を東京湾内千葉県側とすることで合意</p> <p>8. 20 綾部運輸大臣、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</p> <p>12. 11 航空審議会、8.20の諮問に対し、第1候補地富里村付近、第2候補地震ヶ浦周辺、規模 滑走路4000m×2本 外3本 計5本 面積約2300ha等を答申</p> <p>1964年(昭和39年)</p> <p>12. 18 閣議、新空港に関する基本的態度を確認、①新空港建設は1970年度完成を目途 ②候補地についてはさらに検討 ③1965年度予算に所要経費を計上</p>	<p>1961年(昭和36年)</p> <p>1962年(昭和37年)</p> <p>1963年(昭和38年) 4. 17 千葉県知事に友納武人就任</p> <p>1964年(昭和39年)</p>	<p>1961年(昭和36年) 2. 15 羽田空港でILS(計器着陸装置)運用開始</p> <p>4. 12 ソ連、世界初の有人衛星ボストーク1号打上げ</p> <p>1962年(昭和37年) 7. 18 運輸大臣に綾部健太郎就任</p> <p>8. 30 戦後初の国産旅客機「YS-11」名古屋空港で試験飛行に成功</p> <p>1963年(昭和38年)</p> <p>9. 22 B727、羽田空港に初飛来</p> <p>10. 1 羽田空港での深夜・早朝のジェット機発着禁止</p> <p>1964年(昭和39年) 2. 11 羽田空港C滑走路供用開始</p> <p>4. 1 海外渡航自由化</p> <p>7. 18 運輸大臣に松浦周太郎就任</p> <p>11. 9 第1次佐藤栄作内閣発足(全閣僚留任)</p>

1965年(昭和40年)

6. 2 新東京国際空港公団法公布(1966.7.7施行)

11. 18 関係閣僚懇談会、新空港を富里に内定

12. 17 友納千葉県知事、佐藤総理大臣と会談、四原則に基づく県の考え方を説明

1966年(昭和41年)

3. 4 臨時新東京国際空港関係閣僚協議会の設定を閣議決定
3. 一 3月頃から6月頃にかけて、友納千葉県知事と若狭運輸事務次官が事態の打開を図るために水面下で5~6回にわたって交渉

6. 22 佐藤総理大臣、友納千葉県知事と協議、空港面積を原案の半分以上とし、下総御料牧場及び周辺の県有地を中心に民有地面積を圧縮して建設することで千葉県に協力を要請
6. 29 運輸省、三里塚の新空港設置計画を発表

7. 2 政府及び千葉県、補償対策について合意、友納千葉県知事、三里塚案了承
7. 4 「新東京国際空港の位置及び規模について」と「新東京国際空港位置決定に伴う施策について」閣議決定
7. 30 新東京国際空港公団設立、初代総裁に成田努就任

12. 12 大橋運輸大臣、空港公団に基本計画(平行滑走路2本、横風用滑走路1本)を指示

1967年(昭和42年)

1. 10 運輸省、新東京国際空港工事実施計画に係る公聴会開催

1965年(昭和40年)

11. 15 富里村反対派、耕耘機50台に分乗し千葉県庁に反対デモ、知事室に乱入
11. 19 千葉県、事前連絡不十分のまま新空港の位置内定に政府に対し不満を表明
11. 25 富里村・八街町議会、空港設置反対を決議

12. 13 千葉県、運輸省に「住民対策の四原則」を提出

1966年(昭和41年)

2. 28 友納千葉県知事、県議会で空港問題について「政府に条件提示を求めず、地元住民を説得せず、事態の推移を静観する」と所信表明

5. 18 富里・八街空港反対同盟、農地不売運動(一坪マンモス登記運動開始)

6. 25 友納千葉県知事、藤倉成田市長に新空港建設協力を要請
6. 28 三里塚新国際空港設置反対同盟結成、遠山中学校において新空港反対総決起大会開催
6. 30 芝山町空港反対同盟結成

7. 4 千葉県議会「三里塚空港建設促進決議案」を可決
成田市議会「三里塚空港設置反対決議案」を可決

8. 2 成田市議会、空港設置反対決議(7.4)を白紙撤回、旧遠山地区選出議員6人は欠席
8. 25 条件派の成田空港対策部落協議会が発足
8. 27 反対同盟、一坪運動共有地登記を開始

12. 16 反対同盟、成田市天神峰団結小屋(現地闘争本部)建設(以後、成田市駒井野・天浪・東峰・木の根等逐次建設)
12. 27 芝山町議会、空港設置反対決議(7.20)を白紙撤回(町民の傍聴認められず)

1967年(昭和42年)**1965年(昭和40年)**

6. 3 運輸大臣に中村寅太就任

11. 24 大阪空港での深夜・早朝のジェット機発着禁止

12. 28 日米航空協定改訂調印。日航、ニューヨーク以遠権獲得、世界一周路線が可能となる

1966年(昭和41年)

1. 21 日ソ航空協定締結(1967.3.3発効)

8. 1 運輸大臣に荒船清十郎就任

12. 3 運輸大臣に大橋武夫就任

1967年(昭和42年)

空港建設・運営の経過	地元地域の動向	航空・社会一般
<p>1. 23 運輸省、新東京国際空港工事実施計画を認可(1966. 12. 13申請)</p> <p>10. 10 新東京国際空港境界基準杭打ち(いわゆる外郭側量)実施(11. 13完了)</p> <p>1968年(昭和43年)</p> <p>4. 6 空港公団、条件派4団体と用地売渡しに係る覚書に調印。これにより空港用地民有地の89%(597ha)確保(反当り畑140万円、その後、田153万円、宅地200万円、山林原野115万円に決定)</p> <p>4. 20 土地売渡し同意書提出者約300世帯の家屋等立入調査開始(~7. 19完了、いわゆる百日調査)</p> <p>1969年(昭和44年)</p> <p>9. 19 工事用道路建設工事着工</p> <p>12. 16 建設省、空港公団提出の新東京国際空港建設事業の事業認定を告示(9. 13申請)</p> <p>1970年(昭和45年)</p>	<p>3. 2 富里村議会、空港設置反対決議(1965. 11. 25)を白紙撤回(これにより市町村議会の反対は皆無となる)</p> <p>8. 16 反対同盟「あらゆる民主勢力との共闘」を確認。三派系全学連の支援始まる</p> <p>10. 10 反対同盟、外郭測量阻止闘争を展開</p> <p>11. 14 今井空港公団総裁、大橋運輸大臣と共に反対同盟の戸村委員長、石橋・瀬利両副委員長と座談会(朝日新聞社主催)</p> <p>1968年(昭和43年)</p> <p>2. 26 反対同盟主催の「三里塚空港実力粉碎現地総決起集会」で三派系全学連と機動隊が衝突(3. 10、3. 31の集会でも衝突)</p> <p>4. 20 百日調査に対し、反対同盟、連日の阻止闘争を開始</p> <p>1969年(昭和44年)</p> <p>8. 18 下総御料牧場閉場式、反対同盟、粉碎闘争を展開</p> <p>1970年(昭和45年)</p>	<p>2. 17 第2次佐藤内閣発足(全閣僚留任)</p> <p>8. 1 公共用飛行場周辺における航空機騒音による障害の防止等に関する法律(騒防法)公布、施行</p> <p>8. 3 公害対策基本法公布、施行</p> <p>10. 8 第1次羽田闘争</p> <p>11. 12 第2次羽田闘争</p> <p>11. 25 運輸大臣に中曽根康弘就任</p> <p>1968年(昭和43年)</p> <p>6. 10 大気汚染防止法・騒音規制法公布(12. 1施行)</p> <p>1969年(昭和44年)</p> <p>2. 9 ジャンボジェットB747初飛行</p> <p>3. 2 超音速旅客機コンコルド初飛行</p> <p>3. 25 第1次空港整備5カ年計画閣議決定</p> <p>1970年(昭和45年)</p> <p>1. 14 第3次佐藤内閣発足、運輸大臣に橋本登美三郎就任</p>

- 2. 19 土地収用法に基づく第1次立入調査実施
(5. 14第2次、9. 30～10. 2第3次、11. 14・11. 16第4次、
1973. 5. 10～11第5次)
- 3. 3 空港公団、千葉県収用委員会に対し第1次収用裁決(権利取得、明渡し)を申請(5. 13第2次、6. 30第3次、8. 15第4次、11. 30・12. 12第5次、12. 15第6次)
- 3. 28 新東京国際空港周辺整備のための国の財政上の特別措置に関する法律(成田財特法)公布、施行

- 12. 26 千葉県収用委員会、第1次収用裁決申請分に対する収用裁決(権利取得の時期及び明渡し)の期限 1971. 1. 31)
- 12. 28 建設省、新東京国際空港第1期建設事業について特定公共事業認定を告示(11. 4申請)

1971年(昭和46年)

- 2. 22 第1次代執行(～3. 6、6件6筆)
- 2. 27 空港公団、騒防法に基づく学校等の騒音防止工事助成開始
- 6. 12 千葉県収用委員会、緊急裁決の申立てに対する裁決(権利取得の時期及び明渡し)の期限8. 12)(2. 3申立て)
- 7. 26 空港公団、農民放送塔と地下壕を仮処分により除去(～30)
- 8. 19 空港公団、パイプラインルートを公表、千葉市に市内パイプラインの敷設について協力を要請(8. 25四街道町・佐倉市・酒々井町・富里村・成田市に要請)、引続き関係市町村・議会・住民にパイプライン敷設に係る説明会を実施し、協力を要請(～1972. 2中旬)
- 9. 16 第2次代執行(～20、5件6筆)

- 2. 19 反対同盟、第1次強制立入測量阻止に向け同盟休校を含む家族総ぐるみの闘争を組む(～20)(以後、第2次～第5次の間それぞれ阻止闘争を継続)

- 9. 30 反対同盟、第3次強制立入測量阻止闘争(通称、三日戦争)で糞尿弾等を駆使(～10. 2)

1971年(昭和46年)

- 2. 22 反対同盟、長期同盟休校・家族総ぐるみで第1次代執行阻止闘争を開始(～3. 6)
- 5. 12 反対同盟、芝山町岩山に第1鉄塔(30. 82m)を構築
- 7. 26 反対同盟、成田市駒井野農民放送塔と地下壕撤去阻止闘争を組み、逮捕者・負傷者多数(～30)
- 9. 16 反対同盟、第2次代執行阻止闘争を開始。東峰十字路で機動隊員3名死亡
- 9. 20 大木よね宅代執行、第2次強制収用阻止闘争で逮捕者・負傷者多数

- 2. 5 大阪空港3000m滑走路完成、供用開始
- 3. 31 赤軍派学生による日航機よど号ハイジャック事件発生
- 4. 17 空港整備特別会計法公布、施行
- 6. 5 運輸政策審議会発足
- 8. 21 運輸省、羽田空港の発着回数が処理能力を超えたとして内外航空会社に発着回数1日460回を限度とする等の緊急指示

1971年(昭和46年)

- 3. 18 羽田空港B滑走路延長工事完成
- 5. 15 日本国内航空と東亜航空合併、東亜国内航空(株)設立
- 7. 30 全日空B727、岩手県雫石上空で自衛隊機F-86Fと接触、墜落

空港建設・運営の経過	地元地域の動向	航空・社会一般
<p>10. 1 千葉県、住宅騒音防止工事助成開始</p> <p>12. 1 新東京国際空港騒音対策委員会設置</p> <p>1972年(昭和47年)</p> <p>8. 3 今井空港公団総裁、佐々木運輸大臣にパイプライン工事の遅れで年内開港は難しいと報告、併せて航空燃料を暫定的に千葉及び鹿島から成田市土屋まで鉄道輸送すること(以下「暫定輸送」という)について検討する旨報告</p> <p>8. 14 佐々木運輸大臣、暫定輸送措置を承認、1973. 3開港目途を指示</p> <p>8. 19 東関東自動車道の千葉～成田間(29. 6km)全通</p> <p>11. 25 京成電鉄(成田～空港間)完成</p> <p>12. 21 今井空港公団総裁、1973. 3の開港を断念すると発表</p> <p>1973年(昭和48年)</p> <p>4. 30 4000m滑走路完成(1969. 9. 20着工)</p>	<p>10. 1 反対同盟青年行動隊員三ノ宮文男氏抗議自殺</p> <p>12. 8 東峰十字路事件で青年行動隊員ら逮捕される(逮捕は1972. 10まで続く)</p> <p>1972年(昭和47年)</p> <p>1. 14 千葉市議会特別委員会、パイプライン埋設賛成を強行採決</p> <p>3. 12 反対同盟、芝山町岩山に第2鉄塔(62. 26m)を構築</p> <p>8. 10 荒木千葉市長、空港公団にパイプライン埋設工事の中止を要請</p> <p>1973年(昭和48年)</p> <p>3. 28 佐原市議会、暫定輸送に反対決議(その後、鹿島・神栖・潮来町議会が反対決議)</p>	<p>1972年(昭和47年)</p> <p>3. 17 第2次空港整備5カ年計画閣議決定</p> <p>4. 27 羽田・大阪両空港、深夜・早朝の飛行禁止</p> <p>5. 30 テルアビブ国際空港(イスラエル)で日本赤軍乱射事件発生</p> <p>6. 11 田中角栄通産大臣、日本列島改造構想を発表</p> <p>7. 1 運輸大臣通達「航空企業の運営体制について」(「45・47体制」、いわゆる航空憲法成立)</p> <p>7. 7 第1次田中角栄内閣発足、運輸大臣に佐々木秀世就任</p> <p>11. 14 運輸省、1973. 1より羽田空港乗入れ便数凍結を発表</p> <p>1973年(昭和48年)</p> <p>7. 21 パリ発北回り日航B747にハイジャック事件発生、7. 24ベンガジ空港で機体爆破</p>

1974年(昭和49年)

3. 27 空港公団、騒防法に基づく住宅の騒音防止工事の助成開始(間接補助方式、1977. 4. 1からは直接補助方式)

1975年(昭和50年)

6. 30 暫定パイプライン完成(1973. 12. 21着工)
8. 29 「航空燃料暫定輸送の輸送期間を輸送開始後3年間とする」旨閣議決定

1976年(昭和51年)

1. 8 新東京国際空港について第1種区域、第2種区域及び第3種区域を指定する告示(運輸省告示第9号、第1種区域85WECPNL)

1977年(昭和52年)

3. 15 旅客ターミナルビル完成(1970. 4. 25着工)

1974年(昭和49年)

1975年(昭和50年)

7. 20 千葉市民、本格パイプライン工事差止めの1万人マンモス訴訟を提起

1976年(昭和51年)

1977年(昭和52年)

4. 17 反対同盟主催の鉄塔決戦全国総決起集会に三里塚闘争史上最大の動員

1974年(昭和49年)

1. 11 運輸省航空事故調査委員会発足
2. 27 大阪地裁「大阪空港公害訴訟」(第1次～3次)について ①午後10時から翌朝7時までの飛行差止め ②過去の損害賠償の一部認容 ③将来の損害賠償を却下する旨判決
4. 15 大阪国際空港周辺整備機構発足
4. 20 日中航空協定締結(5. 24発効)
6. 19 航空の危険を生じさせる行為等の処罰に関する法律公布(7. 12施行)
8. 13 航空審議会、関西新国際空港の規模と位置につき「泉州沖の海上とし4000m滑走路2本、3200m滑走路1本」を答申

1975年(昭和50年)

5. 1 長崎空港開港(日本初の海上空港)
8. 9 日本アジア航空(株)設立
11. 27 大阪高裁「大阪空港公害訴訟(第1次～3次)」について ①午後9時から翌朝7時までの飛行差止め ②過去の損害賠償の一部認容 ③将来の損害賠償を一部認容する旨判決

1976年(昭和51年)

10. 1 第3次空港整備5カ年計画閣議決定
12. 24 福田赳夫内閣発足、運輸大臣に田村元就任

1977年(昭和52年)

空港建設・運営の経過	地元地域の動向	航空・社会一般
<p>5. 6 空港公団、妨害鉄塔（2基）仮処分により撤去</p> <p>11. 28 新東京国際空港の供用開始期日を1978. 3. 30 とすることを告示</p>	<p>5. 6 反対同盟、鉄塔撤去抗議集会和デモを行い、逮捕者・負傷者多数（～8）（東山薫氏5. 10死亡）</p> <p>5. 9 芝山町長宅前臨時警官詰所、新左翼党派に襲われる（警察官1人死亡、5人重軽傷）</p>	<p>9. 28 パリ発南回り日航DC-8にハイジャック事件発生、ダッカ空港に強制着陸、10. 3アルジェ空港で解放、服役中の日本赤軍ら6人を国外へ釈放</p> <p>11. 28 運輸大臣に福永健司就任</p>
<p>1978年（昭和53年）</p> <p>2. 5 空港公団、芝山町横堀要塞鉄塔（第二要塞）について航空法違反の警告及び告発（第1次）、2. 8撤去</p> <p>3. 25 空港公団、横堀要塞鉄塔を航空法違反で告発（第2次）、3. 28撤去</p> <p>3. 26 過激派、空港内に乱入、管制室を占拠、室内の機器等を破壊</p> <p>3. 28 新東京国際空港関係閣僚会議、開港日延期を決定</p> <p>4. 20 特定空港周辺航空機騒音対策特別措置法（騒特法）公布（10. 19施行）</p> <p>5. 13 新東京国際空港の安全確保に関する緊急措置法（成田新法）公布、施行</p> <p>5. 20 新東京国際空港開港（乗入れ航空会社29カ国34社）</p> <p>10. 31 石油パイプライン事業法に基づく工事計画認可（9. 29申請）</p>	<p>1978年（昭和53年）</p> <p>2. 5 反対同盟、横堀要塞建設開始</p> <p>3. 25 反対同盟、横堀要塞に鉄塔建設</p> <p>4. 17 反対同盟、①逮捕者の全員釈放 ②開港延期と二期工事凍結 ③成田新立法の撤廃と機動隊の撤退を条件に「話し合いは拒まない」と態度決定</p> <p>5. 10 千葉日報主催で戸村委員長と福永運輸大臣が会談、反対同盟の3条件で平行線</p> <p>5. 16 木の根団結小屋及び岩山団結小屋に成田新法を適用</p> <p>10. 16 反対同盟幹部と福田内閣の道正邦彦官房副長官が水面下で初めての会談</p>	<p>1978年（昭和53年）</p> <p>9. 21 日本貨物航空（株）設立</p> <p>12. 7 第1次大平正芳内閣発足、運輸大臣に森山欽司就任</p>
<p>1979年（昭和54年）</p> <p>2. 1 空港公団、民家全室防音工事着工</p> <p>3. 31 成田財特法の一部改正（法律の有効期限を10年延長1989. 3. 31までとする）公布、施行</p>	<p>1979年（昭和54年）</p> <p>6. 15 反対同盟と政府側で水面下の会談、加藤副長官と島寛征反対同盟事務局次長との間で「二期工事を凍結し話し合いで解決すること、土地収用法に基づく一切の強権発動をしない」等の内容を含む〈覚書〉に調印</p>	<p>1979年（昭和54年）</p>

7. 10 新東京国際空港について第1種騒音区域を指定する告示
(85から80WECPNLに拡大)

10. 11 開港以来の国際線航空旅客数1000万人達成

12. 28 騒特法第11条第2項に基づく政令公布(県、市町村が騒音区域内で行う施設整備への空港公団の財政援助)

1980年(昭和55年)

12. 2 「航空燃料暫定輸送の期限を航空燃料パイプライン供用開始の時期(1983.12末まで)とする」旨閣議決定

1981年(昭和56年)

5. 14 運輸省航空局に航空機落下物対策委員会設置

1982年(昭和57年)

3. 30 新東京国際空港について第1種騒音区域を指定する告示
(80から75WECPNLに拡大)

11. 22 千葉県、騒特法に基づく新東京国際空港周辺地域における「航空機騒音対策基本方針」を決定

12. 7 本格パイプライン(B系)施設完成(1979.5.15着工)

1983年(昭和58年)

3. 1 航空機落下物事故保険制度発足

7. 19 読売新聞の水面下の交渉に関する記事で混乱した反対同盟、話し合いを拒否。政府との交渉の事実をも否定

11. 2 戸村一作反対同盟委員長死去(11.11追悼集会)

1980年(昭和55年)

1981年(昭和56年)

4. 24 反対同盟、松井航空局長と会談(事業認定の期限等について議論)

5. 1 芝山鉄道(株)設立

1982年(昭和57年)

2. 9 反対同盟の石橋委員長代行・内田行動隊長、政府側との水面下の折衝をめくり、同盟に辞表を提出

12. 16 反対同盟青年行動隊、事業認定粉碎の裁判闘争と一坪再共有運動を決定

1983年(昭和58年)

3. 8 反対同盟、北原派と熱田派に分裂

7. 5 初の民間用ジェット機訓練飛行場下地島飛行場開港

11. 9 第2次大平内閣発足、運輸大臣に地崎宇三郎就任

1980年(昭和55年)

7. 17 鈴木善幸内閣発足、運輸大臣に塩川正十郎就任

9. 1 航空審議会、関西新空港計画について①滑走路計画 ②空域飛行経路計画 ③建設工法 ④空港施設計画を答申

1981年(昭和56年)

4. 12 米スペースシャトル初飛行

12. 11 第4次空港整備5カ年計画閣議決定
12. 16 最高裁「大阪空港公害訴訟(第1次～3次)」について ①夜間飛行差止め及び将来の損害賠償却下 ②過去の損害賠償一部認める旨判決

1982年(昭和57年)

2. 9 福岡発東京行日航DC-8、着陸直前羽田沖に墜落

6. 4 日米航空交渉、3年間の暫定取決めで合意

11. 27 第1次中曽根康弘内閣発足、運輸大臣に長谷川峻就任

1983年(昭和58年)

空港建設・運営の経過	地元地域の動向	航空・社会一般
<p>8. 8 本格パイプライン (B系) の供用開始、暫定輸送は8. 6に終了</p> <p>1984年 (昭和59年) 2. 7 本格パイプライン (A系) 施設完成 (1979. 5. 15着工)</p> <p>6. 23 開港以来の国際線航空旅客数5000万人達成</p> <p>8. 1 本格パイプライン (A系) 供用開始</p> <p>1985年 (昭和60年) 4. 12 発射式火炎弾による成田空港襲撃事件発生</p> <p>1986年 (昭和61年) 6. 1 千葉県、関係市町が行う4000m・平行滑走路に係る騒音区域に挟まれた地域の住宅防音工事への補助を開始</p> <p>11. 26 空港二期工事着工</p>	<p>1984年 (昭和59年)</p> <p>11. 13 新左翼党派による航空燃料パイプライン破壊事件発生、A系・B系とも送油中止 11. 21 東峰裁判論告求刑、懲役10年など求刑</p> <p>1985年 (昭和60年)</p> <p>1986年 (昭和61年)</p> <p>10. 4 千葉地裁、東峰十字路事件一審判決</p>	<p>8. 13 運輸省、日本貨物航空に定期航空運送事業 (太平洋線の貨物専用便) の事業免許公布</p> <p>9. 1 ソ連空軍機による大韓航空機B747撃墜事件発生</p> <p>1984年 (昭和59年) 2. 4 大阪地裁「大阪空港公害訴訟 (第4次～5次)」で和解成立</p> <p>10. 1 関西国際空港 (株) 設立</p> <p>11. 1 運輸大臣に山下徳夫就任</p> <p>1985年 (昭和60年) 4. 30 日米航空交渉合意、国際線複数社制となる</p> <p>8. 12 羽田発大阪行日航B747、群馬県御巢鷹山の山中に墜落</p> <p>9. 10 運輸大臣、運輸政策審議会に「今後の航空企業の運営体制について」諮問</p> <p>12. 17 閣議で「航空憲法」の廃止了承 12. 28 運輸大臣に三塚博就任</p> <p>1986年 (昭和61年) 6. 9 運輸政策審議会、先の諮問「航空企業の運営体制」(1985. 9. 10) について答申</p> <p>7. 22 第3次中曽根内閣発足、運輸大臣に橋本龍太郎就任</p> <p>11. 28 第5次空港整備5カ年計画閣議決定 (成田空港の概成を図る)</p>

1987年(昭和62年)

1988年(昭和63年)

3. 19 開港以来の航空旅客数1億人達成

11. 30 第2旅客ターミナルビル建設工事着手

1989年(平成元年)

3. 31 成田財特法の一部改正(法律の有効期限を5年延長1994.3.31までとする)公布、施行

1990年(平成2年)

9. 28 開港以来の航空旅客数1億5000万人達成

11. 6 開港以来の航空機発着回数100万回達成

1991年(平成3年)

1. 18 開港以来の国際線航空貨物取扱量1000万トン達成

1987年(昭和62年)

4. 4 反対同盟熱田派、平行滑走路延長上の横堀に16mの鉄塔建設

9. 4 反対同盟北原派から用地内農民が中心となり小川派を結成

11. 27 木の根柢を除去(成田新法の初適用)

1988年(昭和63年)

9. 21 千葉県収用委員会小川会長、新左翼党派に襲われ重傷

10. 24 千葉県収用委員会委員全員が辞表提出

1989年(平成元年)

3. 26 反対同盟熱田派、事業認定の失効を主張したパンフレット「時間のバクダン」を発行

8. 1 わが国初の航空科学博物館、千葉県芝山町にオープン

8. 29 成田新法に基づき団結小屋10カ所に対し使用禁止命令(～9.19)

11. 16 反対同盟熱田派、運輸省に対し「公開質問状」を送る。その後「公開質問状(その2)」(12.15)、「公開質問状(その3)」(12.26)を送る

1990年(平成2年)

1. 16 成田新法に基づき天神峰現地闘争本部を封鎖(～17)

1. 30 江藤運輸大臣、反対同盟熱田派農民と現地で公開会談

11. 1 地域振興連絡協議会発足

11. 27 成田新法に基づき横堀団結の柢を除去

12. 17 地域振興連絡協議会、鎮魂祭を実施

12. 20 東山裁判、一審判決を破棄、死因をガス弾と認定

1991年(平成3年)

1987年(昭和62年)

1. 27 関西国際空港建設着工

9. 14 運輸省「海外旅行倍増計画」(テン・ミリオン計画)決める

11. 6 竹下登内閣発足、運輸大臣に石原慎太郎就任

11. 18 日本航空が民営化

1988年(昭和63年)

7. 2 羽田空港沖合展開、新A滑走路供用開始(1日25便増便)

7. 20 新千歳空港開港(第1期)

12. 27 運輸大臣に佐藤信二就任

1989年(平成元年)

6. 3 宇野宗佑内閣発足、運輸大臣に山村新治郎就任

8. 10 第1次海部俊樹内閣発足、運輸大臣に江藤隆美就任

1990年(平成2年)

12. 29 運輸大臣に村岡兼造就任

1991年(平成3年)

空港建設・運営の経過	地元地域の動向	航空・社会一般
<p>3. 19 JR及び京成電鉄、成田空港駅へ直接乗入れ</p>	<p>4. 9 地域振興連絡協議会は運輸省、空港公団、千葉県並びに反対同盟3派(熱田派、小川派、北原派)に公開シンポジウム参加を呼びかけ</p> <p>4. 9 反対同盟熱田派、シンポジウム参加のための5条件を地域振興連絡協議会に申し入れ</p> <p>4. 10 運輸省、空港公団、千葉県はシンポジウム参加を地域振興連絡協議会に回答</p> <p>4. 11 反対同盟北原派は「シンポジウムに協力する脱落派を徹底糾弾する」と声明</p> <p>4. 20 反対同盟小川派は「シンポジウムに小川派全員が参加しないことを決定した」と声明</p> <p>5. 15 地域振興連絡協議会、学識経験者6名に空港問題解決の調停役を依頼(6.18隅谷調査団として発足)</p> <p>5. 28 村岡運輸大臣、地域振興連絡協議会に、いかなる状況のもとにおいても強制的手段をとらないことを確約する旨文書回答</p> <p>6. 17 反対同盟熱田派、シンポジウムへの参加を決定</p> <p>7. 13 公開シンポジウムを開催・運営する「シンポジウム運営委員会」発足</p> <p>8. 10 二期用地内で地元有志による「三里塚・都はるみ・星空コンサート」開催</p> <p>11. 6 反対同盟熱田派「政府は5.28大臣声明を再度確認し、強制収用放棄を保証せよ」と声明</p> <p>11. 15 奥田運輸大臣「今年5月に運輸大臣回答で平和的話し合い解決を確約しており、関係関係の支援を得て、平和的解決に誠心誠意取り組みたい」と閣議報告</p> <p>11. 15 反対同盟熱田派、シンポジウム参加を重ねて表明</p> <p>11. 21 第1回成田空港問題シンポジウム開催(於 成田国際文化会館) ～成田空港問題の解決へ向けての第一歩～ 基調報告(隅谷調査団) 反対同盟の意見発表『徳政をもって一新を發せ』三里塚芝山連合空港反対同盟 意見発表(運輸大臣/運輸省航空局長/空港公団総裁/千葉県知事 成田市長/富里町長/多古町長/下総町長/大柴町長)</p> <p>12. 3 第2回成田空港問題シンポジウム開催(於 芝山文化センター) ～それぞれの所見～ 意見発表(芝山町長/松尾町長/横尾町長/日本航空社長/椎の木むら事務局長/成田青年会議所/芝山町商工会/成田市民/多古町民/大柴町空港問題研究会/山武農協千代田支所青年部/成田空港対策協議会)</p>	<p>11. 5 宮沢喜一内閣発足、運輸大臣に奥田敬和就任</p> <p>11. 29 第6次空港整備5カ年計画閣議決定</p>

1992年(平成4年)

1992年(平成4年)

1992年(平成4年)

1. 17 第3回成田空港問題シンポジウム開催(於 成田国際文化会館)
～本格的な議論の開始～
成田二期工事業認定失効論「20年が過ぎていかなる意味でも事業認定は失効した」三里塚芝山連合空港反対同盟
事業認定問題を中心とした意見陳述、運輸省・空港公団に対する質問。
◎強制代執行についてのフィルム上映『大木よね宅にて』
(反対同盟提出映像)
初期成田問題に対する問題点や地元対策についての説明、反対同盟の質問に対する回答(運輸省)
質疑応答(事業認定・土地収用法～買受権)
2. 20 第4回成田空港問題シンポジウム開催(於 芝山文化センター)
～シンポジウムに臨む姿勢～
シンポジウムに臨む基本姿勢の表明(反対同盟、運輸省、隅谷調査団)
討議 用地内住民の基本的人権について(公民館建設/住宅の新築/らっきょう工場の改築)、検問・監視問題
3. 19 第5回成田空港問題シンポジウム開催(於 成田国際文化会館)
～基本的人権・事業認定～
討議 基本的人権問題(検問・木の根のバス停、監視・監視塔)
事業認定問題(買受権等について/読売新聞掲載の公団元総裁大塚発言について/建設省計画局総務課の末沢発言について)
5. 19 第6回成田空港問題シンポジウム開催(於 芝山文化センター)
～事業認定をめぐって～
事業認定をめぐって、第5回シンポジウムにおいて展開された双方の主張に対する隅谷調査団の所見発表「事業認定問題について」
7. 16 第7回成田空港問題シンポジウム開催(於 芝山文化センター)
～26年間の闘いの意味—空港位置決定をめぐる問題—～
新しいテーマに入るにあたり反対同盟の見解発表「第7回シンポジウムにあたって/26年間の闘いの意味 その1.成田空港の位置決定について」
◎空港位置決定にあたって住民の思いをインタビューしたビデオ上映『成田市東峰 梅沢勘一さん』(反対同盟提出映像)
討議 四者会談/航空審答申/富里空港問題/若狭・友納協議/三里塚への位置決定
7. 30 第8回成田空港問題シンポジウム開催(於 成田国際文化会館)
～26年間の闘いの意味—空港位置決定をめぐる問題—～
討議 若狭・友納協議/地元対策/農業軽視と開拓者に対する軽視(養蚕構造改善事業『幻のシルクコンビナート構想』)/空港用地の量と質
9. 29 第9回成田空港問題シンポジウム開催(於 芝山文化センター)
～26年間の闘いの意味—歴史的対立の真相解明—～

空港建設・運営の経過	地元地域の動向	航空・社会一般
<p>12. 6 第2旅客ターミナルビル供用開始</p> <p>1993年(平成5年)</p> <p>2. 2 新管制塔供用開始(高さ87.3m)</p> <p>2. 5 開港以来の航空旅客数2億人達成</p>	<p>討議 閣議決定後の地元の動向(初期の請願行動、公聴会の実態、芝山町会議員リコール問題) / 外郭測量</p> <p>◎外郭測量阻止に参加した農民の思いを映像化したビデオ上映『外郭測量の頃』(反対同盟提出映像)</p> <p>10. 28 第10回成田空港問題シンポジウム開催(於 芝山文化センター) ～26年間の闘いの意味—歴史的対立の真相解明—～</p> <p>討議 条件賛成派の形成 / 移転農民のその後 / 土地収用の事業認定問題 / 第1次代執行 / 家族ぐるみの闘争(一坪共有運動・立入り調査)</p> <p>◎三里塚の第1次代執行を撮影したドキュメンタリー映画上映『三里塚第二砦の人々』より「3月3日の攻防」(反対同盟提出映像)</p> <p>12. 15 第11回成田空港問題シンポジウム開催(於 成田国際文化会館) ～26年間の闘いの意味—第2次代執行をめぐって—～</p> <p>討議 第2次代執行(小泉(大木)よねの生い立ちと生活 / 公共用地の取得に関する特別措置法 / 共生収用の不平等性について / 小泉よねの代執行後の生活補償問題 / 小泉よねの代執行の緊急性について(燃料パイプライン / 空港アクセス問題))</p> <p>東峰十字路事件(東峰裁判について)</p> <p>◎第2次代執行の様子を記録したビデオ上映『抵抗の大地』(反対同盟提出映像)</p> <p>◎第2次代執行初日に起きた東峰十字路事件の被告の自白調書を元に作られた映画上映『追跡、自白調書—東峰十字路裁判』(反対同盟提出映像)</p> <p>1993年(平成5年)</p> <p>2. 9 第12回成田空港問題シンポジウム開催(於 成田国際文化会館) ～26年間の闘いの意味—開港前後—～</p> <p>討議 岩山大鉄塔撤去 / 東山事件 / 開港阻止闘争—横堀要塞戦から3月26日管制塔占拠まで—成田空港の暫定強行開港 / 政府・同盟覚書</p> <p>◎反対同盟の集会場所に機動隊がガス銃を持ち突入していく場面を映像化したビデオ上映『三里塚 五月の空 里のかよい路』より(反対同盟提出映像)</p> <p>3. 23 第13回成田空港問題シンポジウム開催(於 芝山文化センター) ～航空行政の在り方をめぐって～</p> <p>意見発表(芝山町議会議員 / 芝山町民 / 芝山町議会議員 / 成田市民 / 成田市議会空港対策特別委員長 / 成田市青年会議所 / ネットワーク録山会)</p> <p>討議 反対同盟の質問(位置決定から「暫定開港」まで / 「暫定開港」後の現状について / 今後の計画・対策について)</p>	<p>12. 12 運輸大臣に越智伊平就任</p> <p>1993年(平成5年)</p>

運輸省(成田空港計画について)

4. 27 第14回成田空港問題シンポジウム開催(於 芝山文化センター)
～航空行政の在り方をめぐって～
討議 反対同盟「航空行政批判および成田二期工事不要論」、運輸省
見解表明「航空行政批判および成田二期工事不要論に対して」
反対同盟三項目を提示
5. 24 第15回成田空港問題シンポジウム開催(於 成田国際文化会館)
～新しい場へ向かって、シンポジウムの終結～
隅谷調査団所見発表「成田空港問題シンポジウム終結にあたって」
調査団の所見に対する見解(運輸省・空港公団・反対同盟・千葉県)
反対同盟意見発表「仮死の土地に地発しを」
7. 26 シンポジウム運営委員会開催、新しい協議の場の名称を「成田空
港問題円卓会議」に決定
9. 20 第1回成田空港問題円卓会議開催(於 成田国際文化会館)
～空港をめぐる地域の理性あるコンセンサスをつくり上げる新し
い場～
隅谷調査団所見発表「円卓会議の開催にあたって」
意見発表(運輸大臣・千葉県・反対同盟・運輸省・空港公団)
運輸省発表「成田空港の整備および今後の地域課題への取り組みに
ついて」(国際空港および国際航空輸送について／成田空港の
役割と整備の必要性／地域に親しまれる空港づくり／騒音対策
／地域の振興整備)
10. 19 第2回成田空港問題円卓会議開催(於 芝山文化センター)
～成田空港の現在の問題、そして将来計画～
意見発表(成田市長／芝山町長／大栄町長／成田空港対策協議会／
ネットワーク芝山21／大栄町青年会議)
統括発言(千葉県副知事)
千葉県意見発表「成田空港の周辺整備について」(千葉県における成
田空港の位置付け／千葉県新産業三角構想／さわやかハートち
ば5か年計画／成田業務核都市構想の概要／成田財特法につい
て／二地域整備構想／成田空港周辺地域振興計画)
12. 9 第3回成田空港問題円卓会議開催(於 成田国際文化会館)
～円卓会議の方向性～
「円卓会議の基本的な進め方について」隅谷調査団
意見発表(成田市議会空港対策特別委員長／芝山町丸朝園芸農業協
同組合長／大栄町民／クラブコミュニティ椎の木むら／成田青
年会議所／成田空港対策協議会事務局長)
討議 第2回円卓会議、意見発表者の質問をめぐって(空港公団本
社の成田への移転、空港と空港公団の名称、警備員や施設警備、

8. 6 細川護熙連立内閣発足、運輸大臣に
伊藤茂就任、自民単独政権終わる

空港建設・運営の経過	地元地域の動向	航空・社会一般
<p>1994年(平成6年)</p> <p>4. 1 「地域相談センター」開設</p>	<p>騒特法について、都市計画法について、移転問題)</p> <p>1994年(平成6年)</p> <p>1. 25 第4回成田空港問題円卓会議開催(於 成田国際文化会館) ～開港後の地域の現状把握～ 千葉県報告「成田空港周辺地域現状把握調査結果について」「騒音地区居住者・空港関係移転者アンケート調査について」討議 現状把握調査およびアンケート調査をめぐって(騒音対策、落下物問題)</p> <p>2. 1 空港と地域の共生を考える勉強会、ミュンヘン空港の問題について 2. 22 第5回成田空港問題円卓会議開催(於 成田国際文化会館) ～共生を目指した新しい空港づくりの基本的な考え方～ 第4回円卓会議中の質問に対する回答 意見発表および討議 「現状把握調査およびアンケート調査を受けて」 地域代表(成田市助役/芝山長助役/多古町助役/成田空港対策協議会/ネットワーク芝山21/大栄町青年会議)/反対同盟 運輸省意見発表「空港と地域との共生に関する基本的な考え方について」</p> <p>3. 1 円卓会議運営委員会主催による空港周辺現地調査 3. 29 第6回成田空港問題円卓会議開催(於 芝山文化センター) ～空港と地域はどうあるべきか～ 討議 第6回円卓会議運輸省意見発表をめぐって 「空港と地域との共生に関する基本的な考え方について」 意見発表 「第6回円卓会議運輸省意見発表に対して」(千葉県/財)花と緑の農芸財団常務理事/大栄町青年会議/成田空港対策協議会/ネットワーク芝山21)</p> <p>4. 18 空港と地域の共生を考える勉強会 4. 26 第7回成田空港問題円卓会議開催(於 芝山文化センター) ～共生を目指した新しい空港づくり～ 運輸省意見発表「共生を目指した今後の成田空港の空港づくりの考え方」 千葉県意見発表「共生を目指した今後の成田空港づくりの基本的な考え方」 討議 A滑走路の問題点について(民家防音工事、発生源関係、移転者と騒音の関係、落下物、親しまれる空港づくり、地域問題)</p> <p>5. 26 第8回成田空港問題円卓会議開催(於 芝山文化センター) ～現空港の問題点～ 討議 A滑走路の問題点に関する質疑(騒音問題、飛行便数、落下物、環境監査について) 住民意見発表「成田空港構内の常設の国、公立病院の設置を進める</p>	<p>1994年(平成6年)</p> <p>4. 26 中華航空エアバス、名古屋空港で着陸に失敗、炎上 4. 28 羽田孜連立内閣発足、運輸大臣に二見伸明就任</p>

<p>11. 1 空港公団、円卓会議での合意事項を実現していくため組織改正を行い、企画室内に地域共生室と地域環境管理室を新たに設置</p>	<p>会代表」 運輸省意見発表「今後の成田空港の整備および地域づくり」</p> <p>6. 23 第9回成田空港問題円卓会議開催(於 成田国際文化会館) ～成田空港をめぐる対立構造の解消～ 討議 第8回円卓会議・運輸省文書をめぐっての質疑「今後の成田空港の整備および地域づくり」(芝山町長／大栄町民／成田空港周辺市町村議会連絡協議会長／松尾町長／反対同盟) ・現空港の問題点について ・円卓会議の解決すべき課題</p> <p>6. 27 ミュンヘン空港視察団出発(～7.3)</p> <p>7. 26 第10回成田空港問題円卓会議開催(於 芝山文化センター) ～地域をいかに再建するか～ 意見発表 芝山町区長会会長 ミュンヘン空港調査団の視察報告 円卓会議第1回～第9回までの協議の内容報告「円卓会議における課題整理等について」千葉県 千葉県の報告を受けて隅谷調査団の見解 地域再建に関する反対同盟意見発表「見孫のために自由を律す」</p> <p>8. 24 空港と地域の共生を考える勉強会、ミュンヘン空港視察報告</p> <p>9. 13 第11回成田空港問題円卓会議開催(於 芝山文化センター) ～対立構造の解消に向けて～ 「今後の円卓会議の取り扱う基本問題」に基づいて関係者の意見発表(成田市／多古町／芝山町／成田空港対策協議会／ネットワーク芝山21／大栄町青年会議／空港公団／千葉県) 運輸省意見発表「成田空港が地域と共生するために」</p> <p>10. 11 第12回成田空港問題円卓会議開催(於 成田国際文化会館) ～空港と地域の共生へ向けて、円卓会議の終結～ 隅谷調査団所見発表「成田空港問題円卓会議終結に当たって」(成田空港をめぐる対立の構造を解消し、成田空港問題を解決するための調査団最終所見) 円卓会議参加団体意見発表「調査団所見について」 調査団の最終所見を受けて円卓会議の参加団体の意見発表(運輸大臣／運輸省／空港公団／千葉県／成田市／芝山町／成田空港対策協議会／ネットワーク芝山21／大栄町／反対同盟)</p> <p>12. 10 第17回円卓会議拡大運営委員会を開催</p>	<p>6. 13 航空審議会答申、我が国航空企業の競争力向上のための対策、次世代の航空保安システムのあり方について</p> <p>6. 30 新千歳空港、日本初の24時間空港としてスタート</p> <p>9. 4 関西国際空港開港</p>
---	--	---