

第6回 成田開港とテンミリオン

渡航自由化から10年以上が経過した1970年代半ば、急増する航空需要は既存空港の処理能力を上回るまでになり、拡大する海外旅行市場の成長を支える新空港として、新東京国際空港が開港しました。幾多の苦難を乗り越えて誕生した成田空港は、「地域との共生」を通じて「テンミリオン計画」の実現にも大きく貢献していくことになりました。

増加する航空需要への対応が急務に

第2次池田内閣の綾部健太郎運輸大臣が航空審議会に対して「新東京国際空港の候補地およびその規模」について諮問したのは、渡航自由化の前年に当たる1963年8月のことでした。

1964年9月には、大蔵農林水産・運輸・建設・自治の各大臣、防衛庁長官と官房長官で構成される関係閣僚懇談会が設置され、同懇



中村徹氏

談会は1965年11月、新空港の位置を富里に内定しましたが、千葉県や地元による決定延期要請や反対運動などにより、政府は同県とさらに協議検討を続けることになりました。

そして、1966年6月、当時の佐藤栄作総理大臣自らが千葉県知事に対し、成田市三里塚に新空港を建設することについて協力を要請。同県は、住民対策に関する要望を政府に申し入れ、双方での合意を経て、千葉県知事が正式に三里塚案を了承。同年7月には、閣議で「新東京国際空港の位置および規模について」が決定され、地元住民対策や道路、鉄道の整備計画など政府の方針が示されたのです。県の要請を受けて、閣議で細かな地元住民対策を決定するのは、極めて異例のことでした。



上・空から見た開港当時の成田空港
右・開港した成田空港から出発する一番機
(写真は2枚ともNAA提供)

1958年に運輸省に入省し、1991年から1993年まで運輸事務次官も務めた新東京国際空港公団元総裁の中村徹氏は、「1967年に赴任先の米国から日本へ戻り、成田問題に取り組みることになったが、当時は、航空市場の需給論から新空港の必要性に対する認識が一般に共有されるまでには至っておらず、もっぱら『成田闘争』という視点からの関心に偏っていたと記憶している」と語っています。

しかし、1970年代に入ると日本発着の航空需要が羽田空港の処理能力を上回るようになり、着陸時の上空待機や離陸時の遅延などが日常化。運輸省は1970年8月、羽田空港の1日当たり発着回数の限度を480回に設定しました。1972年6月に航空局監理部国際課長となった中村氏

は、「空港のキャパシティが限界を超えてしまい、早く成田に空港ができないと大変なことになると思いながら、連日、スロットの調整に苦労していた」と振り返っています。

空港の発展を支えた「地域との共生」

政府や新東京国際空港公団をはじめ、成田市などの地元自治体や航空会社、関連企業、用地提供者など多くの関係者が待ち望んでいた成田空港の開港は、1978年5月20日ようやく実現しました。午前10時から旅客ターミナル北ウイング出発ロビーで開港式典が行われ、当時の福永健司運輸大臣は「難産の子ほど健やかに育つ」と挨拶し、成田空港への期待を示しました。

その福永大臣の言葉通り、開港初年度の1978年度に392万人だった国際線の日本人旅客数は、5年後の1983年度には500万人を突破。さらに、1980年代半ばからの円高を背景に海外旅行市場も急速に拡大し、成田空港の国際線日本人旅客数も、1987年度に前年度の675万人から869万人へ増加した後、1988年度には一気に1082万人に達して、あっさり1000万人台を突破しています。

運輸省は1987年9月、「海外旅行倍増計画(テンミリオン計画)」を策定し、海外における安全対策や長期休暇取得運動の充実を図る施策を展開すると、日本人海外旅行者数も1990年には1000万人に到達しました。

1987年6月に国際・運輸観光局長に就任し、テンミリオン計画策定の陣頭指揮に立った中村氏は、「海外渡航が自由化された1964年当時、サンフランシスコの観光宣伝事務所勤務していたが、日本人の年間海外渡航者数が1000万人を超えることなど想像すらしなかった」と述べ、一方、「内陸空港として困難な状況を抱えていた成田空港が、すさまじいばかりの右肩上がりの成長を続けた海外旅行需要を支えられた背景には、『地域との共生』という地道な努力があったことを忘れてはならない」と強調しています。

「地域の皆さんに空港の重要性を訴える一方、空港も地域の一員として皆さんの協力なしには発展できないことをよく理解いただき、『共生共栄』という相互認識を長い時間を通じて育んできたからこそ、渡航自由化50年の半分以上に及ぶ海外旅行の歴史を支えることができた」