

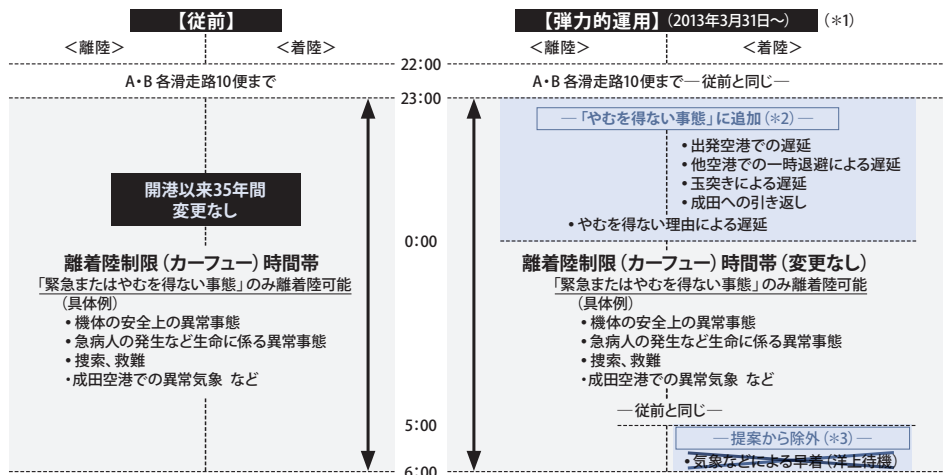
などにとりまとめでいただき、カーフューの弾力的運用について四者の合意に至った。

(資料編1「**8** 参考②：成田空港の離着陸制限(カーフュー)の弾力的運用に関する確認書」参照)

弾力的運用は同年3月31日の運用開始から2016年9月30日までで86件が実施されており、NAAは、今後

も引き続き適切な運用がなされるよう努めていく。また、カーフューの弾力的運用に伴う合意事項についてもしっかりと対応し、これまで築き上げてきた地域との信頼関係のさらなる醸成を図るとともに、地域と空港の共生・共栄に向けた取り組みを推進していく。

【成田空港の離着陸制限(カーフュー)の新たな弾力的運用】



- *1 本弾力化措置は、全航空会社を対象、低騒音機に限定、地域への連絡・情報公開、割増料金の支払い、恒常的遅延発生の航空会社への指導を条件。
- *2 航空会社側の事情により発生するものを除き、気象などのやむを得ない理由によるものに限る。
- *3 地域からの意見(①早朝を提案から除く、②健康調査の実施、③運用をHPなどで公開、④実施状況の検証)を受け入れることとした。

6 用地交渉の経緯と現況

① 開港後～円卓会議まで

開港をめぐる激しい闘争の末、ようやく開港した成田空港であったが、1980年代半ばには再び発着容量不足となり、2期工事を進めて本来計画を実現する必要性に迫られた。これら容量不足の解消を実現するため、NAAは、開港後も残る未買収地の取得に向けて、引き続き、任意買収を基本方針として、各権利者との交渉を進めていた。ところが、その対象である反対派農家の方々には、政府、NAAに対し深い不信感などがあり、また、NAA職員と接触すること自体が反対同盟内の批判を招くことや、支援極左暴力集団の厳しい監視や執拗な妨害行為などもあり、NAA職員が地権者宅を訪問することは危険が伴う困難な状況が続いていた。

このような状況の中、1989年8月以降、成田新法の適用により、極左暴力集団の活動拠点の除去処分などが行われるとともに、同年12月には成田空港の早期完全空港化および極左暴力集団の排除に関する声明が閣議決定された。

また、1990年1月には江藤運輸大臣(当時)が熱田派の一部地権者と現地で会談し、その後1991年11月には成田空港問題を平和的に解決するためのシンポジ

ウムが開始され、反対同盟との真摯な話し合いが積み重ねられた。

1993年5月、運輸省(現国土交通省)、千葉県、NAAおよび反対同盟は、第15回シンポジウムにおける隅谷調査団の所見を受け入れ、同年6月、NAAは収用裁決申請の取り下げを行った。そして、引き続き1993年9月から1994年10月までの間、空港と地域の共生のあり方について協議する成田空港問題円卓会議が行われた結果、成田空港をめぐる対立関係は基本的に解消された。

(開港までの用地取得の経緯は、4章 ①-⑤を参照)

② 円卓会議～暫定平行滑走路運用開始

1995年6月、第2旅客ターミナルビル区域内にあった「梅の木共有地」問題が解決し、一坪運動共有地問題解決への第一歩となったことは、対立関係の解消が目に見える形で結実したものであった。

1995年1月には、従来話し合い拒否の姿勢を取ってきた空港敷地内天神峰地区の農家(小川派)の方から、総理大臣、運輸大臣に対し謝罪を求める手紙が送付され、これに対し、運輸大臣からの書簡が反対派農

家の方々に届けられた。これを受けて小川派の農家の一部の方が反対運動の終結を表明し、同年7月には小川嘉吉氏と国側との間で、空港問題の原点に立ち返り、これからの空港建設の進め方について話し合うことが合意された。

こうして同氏とこの合意に基づき、2期工事差し止め訴訟の和解などが進むとともに、同氏に対し、これからの空港建設の進め方について説明を行い、生活再建を中心とした具体的な話し合いを重ねた。その結果、同氏は空港建設に理解を示され、1996年4月、空港敷地内からの移転を決断し、同年7月には補償契約を締結し、同氏の弟である小川喜平氏についても、同年11月に補償契約を締結した。

また、同年同月、空港敷地外東峰地区居住の梅澤勘一氏と、同氏所有地の一部についても補償契約を締結し、同氏長男である勝義氏とも、1997年5月に補償契約を締結した。

さらに、1997年10月には、空港敷地内天神峰地区居住の加藤俊宣氏と補償契約を締結し、同じく同地区居住の加藤清氏と同年11月に補償契約を締結した。

また、1997年8月に移転について基本的合意に至っていた空港敷地内木の根地区居住の小川一彰氏、小川直克氏および相原亮司氏について、その後、生活設計などについて具体的な話し合いを行った結果、小川直克氏および相原亮司氏とは1998年5月に、小川一彰氏とは同年6月に、それぞれ補償契約を締結した。

そして、2000年7月には、空港敷地外東峰地区居住の堀越昭平氏と同氏所有地について補償契約を締結した。

これら一連の用地取得により、空港用地内に残る未買収地は、円卓会議開催前の敷地内居住者8戸21.3haから、2002年3月末時点には2戸5.2haとなった。

③ 暫定平行滑走路運用開始後

その後、すでに取得済みの用地などを活用し、本来の平行滑走路の建設予定地を北側に延伸して整備された2180m暫定平行滑走路が2002年4月に、北側への再延伸により整備された2500m滑走路が2009年10月にそれぞれ運用開始となったが、残る未買収地などについては、引き続き、話し合いによる用地交渉の進展に向けて、誠心誠意交渉を行っているところである。暫定平行滑走路運用開始後の用地交渉の進捗状況は、以下のとおり。

(1) 空港用地などの取得

2003年12月24日、天神峰地区における空港用地および岩山地区における航空保安施設用地について、所

有権移転登記申請手続きを行った。

2004年3月12日には、空港用地内に在する「天神峰現地闘争本部」について、その収去と土地の明け渡しを求める訴訟を反対同盟（北原派）に対し提起した。

2006年3月31日には、熱田派の元代表、熱田一氏と同氏が空港用地内に所有する横堀墓地および一坪共有地4筆の持分並びに航空保安施設用地について補償契約を締結した。

2009年11月18日には、岩山地区における航空保安施設用地を取得し、すべての航空保安施設用地の取得を完了した。

2011年5月20日には、2004年3月に提起した「天神峰現地闘争本部」に係る訴訟について、東京高裁において、反対同盟（北原派）の控訴が棄却され、建物と土地明け渡しの仮執行宣言を付す判決が出されたことから、2011年8月6日、千葉地方裁判所の執行官による強制執行が行われ、当該空港用地は名実ともにNAAの管理用地となった。

2015年4月30日には、空港敷地外東峰地区居住の石井恒司氏と同氏所有地について補償契約を締結した。

(2) 共有物分割請求による一坪共有地の取得

一方、NAAは、2002年12月時点で21件残っていた一坪共有地のうち8件について、民法258条に基づく共有物分割訴訟を2002年12月24日に千葉地方裁判所に提起した。

この8件は、いずれも暫定平行滑走路を効率的に活用するための誘導路などの整備、1期・2期地区間誘導路などの整備に必要不可欠な土地であって、NAAが90%以上共有持分を有することから、司法の判断を仰ぐこととしたものである。2003年3月26日には、このうち1件について持分権者2名のご理解をいただき、共有持分売買契約を締結することができ、訴訟の取り下げを行った。

その後、同年7月31日には1件についてNAAが勝訴判決を受け、同年8月19日に判決が確定した。さらに2006年6月28日には残り6件すべてについて勝訴判決を受け、2007年7月11日に控訴審において相手方の控訴が棄却されたのち、2008年1月17日、最高裁において上告が棄却され判決が確定した。

また、2009年9月18日には、残りの一坪共有地8件のうち6件についても同様に、共有物分割訴訟を千葉地方裁判所に提起した。

これら提訴した6件のうち2件については、2010年12月および2011年9月にそれぞれの和解により共有持分売買契約を締結することができたが、残る4件については、2011年9月16日・22日・28日にNAAがそれぞれ勝訴判決を受けた。その後、2012年8月9日・10月

25日に、それぞれ控訴審において相手方の控訴が棄却されたのち、2013年2月28日・4月25日に最高裁において上告却下となり、判決が確定した。

上記(1)、(2)で述べたとおり、用地交渉などの進展の結果、2015年8月末の空港用地内の未買収地は、敷地内居住者2件1.7ha、敷地外居住者4件0.6ha、一般共有地3件0.5ha、一坪共有地2件0.1haで、合計2.9haとなっている。

(3) 北伸、空港容量拡大に係る用地の取得

2005年8月4日に国土交通大臣より「平行滑走路北

伸」の指示がなされたことを受けて進めていた北伸整備に伴う用地の取得については、2009年3月に完了した。また、成田空港の容量拡大に向けた整備に伴うB滑走路西側誘導路用地の取得については2010年6月に完了した。

2014年4月25日に、第3旅客ターミナルビルのさらなる効率運用を図る施設整備のため、飛行場の範囲を拡大する飛行場変更許可を得たことから、用地の取得に向けて、地権者と順次協議を行ってきたところ、2016年8月末で、ほぼ取得を完了した。(資料編1「6 未買収地の現状」参照)

7 NAAの民営化

① 空港名も「成田国際空港」に改称

2000年12月1日、「行政改革大綱」が閣議決定されたのを受け、2001年12月18日「特殊法人等整理合理化計画」が策定され、2002年中に国際拠点空港の経営形態のあり方について結論を得ることが決まった。同年4月5日、国土交通省交通政策審議会第1回航空分科会が開催され、その中の「空港整備部会」において、全15回の審議が行われた。審議の過程では民営化の方法をめぐる、さまざまな意見が出されたが、同年12月6日の第3回航空分科会にて「経営責任の明確化と経営の効率性の観点から各空港毎に一体として民営化を進めることを基本方針」とし、「成田、関西、中部の3国際拠点空港をそれぞれ単独で民営化すること」が最終答申された。

これを受けて、国土交通省でNAAを民営化するための特殊会社法案づくりが進められ、2003年3月11日に「成田国際空港株式会社法案」が閣議決定され、第156回通常国会で審議される運びとなり、同年7月11日に「成田国際空港株式会社法」が可決、成立し、同18

日に公布された。

法案の成立を受け、2003年11月28日には、国土交通省が任命した経済界や業界団体の代表、学識経験者など11人で構成された委員により、NAAを民営化するための第1回設立委員会が開催された。2004年3月16日には、第3回設立委員会が開催され、新会社の定款案や役員候補者案など、創立総会に付議する6議案が協議され了承された。同23日、都内のホテルにて「成田国際空港株式会社」の創立総会と第1回取締役会が開かれ、役員人事が決定された。会長には民間からの起用となった松橋功氏(JTB取締役相談役〔当時〕)、初代社長には、NAA総裁(当時)の黒野匡彦が、副社長にはNAA副総裁(当時)の玉造敏夫がそれぞれ選任された。

新会社が発足した4月1日は「成田国際空港株式会社」の表札除幕式に始まり、民営化後初めて出発する一番機の記念式典が第2旅客ターミナルビルにおいて行われた。

また、新会社発足に併せて、空港名も「新東京国際空港」から「成田国際空港」に改称された。

■ 2004年4月の民営化を機にロゴマークを一新



▲旧NAA本社ビル(1996年7月から2007年4月まで)