

計器飛行の導入を提案！

併せて三宅島路線の新設も 東京都港湾局

市街地への配慮ゼロ、最低最悪の内容

「満額要求、ゼロ回答」とは、このことだ。東京都の要求内容が、明らかとなった。

10月18日の、調布市議会の調布飛行場等対策特別委員会。東京都の、調布飛行場担当の役人を、参考人として招致して、質疑が行われた。

満額要求

そこで明らかとなったのは、今回の計器飛行の導入の計画で、調布側に、99.1%の就航率を求めていることであった。年に、1%も休ませない、ということは、4日は休ませないということだ。要するに、年に1度の雪の日と、台風直撃の日と、それに、桜が咲いてまもなくすると、

花びらを散らかす強風の日があることが知られているが、そんな日以外は、すべて飛ばせる準備をしておけということである。

但し、離島側の天候は厳しい関係で、調布の離島便の就航率は、89.5%辺りに留まるのではないかという内容であった。

これまでは、昼間有視界飛行ということで、視界は5kmが原則。特例の「特別有視界飛行」も、視界は3km必要とされた。国の基準は、1.5kmだが、「市街地の飛行場」ということで、そう定められた。

ところが、今回の東京都の案は、視界は、0.8kmでも、離陸できるという。800mの滑走路の端から端

まで、ようやく見える状態だ。

ゼロ回答

一方、「市街地の飛行場」ということで、防音工事助成等で特段の配慮を求める、平野市議（公明党）の質問に対しても、東京都は、国の環境基準に則ってやるだけで、それ以上のことはやらないと回答。

いび市議（共産党）の、「市街地への配慮」は大切との趣旨の発言に対しては、特定の地域に配慮すると不公平という趣旨の回答だった。

過去の全てをひっくり返すような提案であり、これを飲むという過ちを、一時でも犯せば、取り返しは絶対につかないであろう。

ここがデタラメ！

都の説明

数字がおかしい！

東京都が提出した資料によれば、調布飛行場の離島便の、過去5年間の就航率は、83%である。新中央航空のホームページに基づく、昨年度の就航率は、74.1%である。期間の違いはあるものの、これは、誤差の範囲を逸脱している。

そもそも、「計器飛行」の提案は、平成16年に、離島からの請願が、都議会で趣旨採択されたことによ

るが、この時は、「計器飛行」を導入すると、就航率は93.5%になると、説明されていた。そして、その基となった「平成11年度の調査」なるものの、デタラメな集計について、東京都の担当は、未だに説明できない状態のままである。

今回、特別委員会では、「計器飛行」によって、就航率は、83%から90%への、7%増と説明されたが、場合によっては、74%から94%の、

20%増となるかも知れない。

この点については、現在、調査中である。

安全神話は作り話！

東京都は、「計器飛行」に於いては、「常時航空管制官の指示を受けて飛行」する方式であり、「安全性は完璧に保たれている」と説明した。しかし、実態は、そうではない。

例えば、2001年1月31日に、焼

津上空で起きたニアミス事故。あわや空中衝突であった、負傷 100 人、うち重傷 9 人で済んだのは、不幸中の幸いであった。

この事故は、航空管制官ではなく、訓練中の人物が誤った指示を出したのが、発端となった。訓練監督者のフォローも、慌てていて、失敗した。さらに、過ちを犯す前に、この

訓練生は、9 分間に、14 機もの航空機に指示を出していた。

この事故を受けて、改善策が出されたが、しかし、訓練生が指示を出すことがある、航空管制官が、同時に十機以上もの航空機を担当することがあるという実態は、そのままである。

「管制官が指示する」も建前、「常

時指示する」も建前。東京都の役人も、イタリア人であったならば、「安全宣言」などしないはずである。

まだまだ……

おかしな話は、まだまだあります。近々、小冊子「新・これが飛行場問題だ！」を出しますので、そちらの方も、宜しく願いいたします。

説明会に出席して

(感想)

都からの要請で、地元調布市への説明会がありました。要請とは

① 調布飛行場に一部計器飛行を導入したい

② 調布飛行場と三宅島との間に空路を新設したい

でした。

①の計器飛行の要請については、新島の村長他から都議会に対して、

調布飛行場への計器飛行導入の陳情が出され、それが都議会で趣旨採択されたのがきっかけで、以前からあったそうですが、猪瀬副知事の協定違反の発言があり、棚上げになっていたものです。なぜか、新島の希望を入れて現在の就航率 80%台を 90%台に上げて、島の便宜を図りたいと、再度の要請をしてきました。

②は、羽田と三宅島間の 57 人乗りの飛行機を、老朽化のために変えなければならないが、その機種は製造を止めていて、それより 1 ランク上のものとなると三宅島の滑走路が短くてダメ。ついてはそれを調布飛行場にもって行って、19 人乗りのドルニエを 1 日 3 回飛ばせたいという内容でした。

説明会は 10月6日(金) 飛田給ふれあいの家で 19:00~20:30

10月7日(土) 富士見地域福祉センターで 10:00~11:30

映像を使って、約 35 分~40 分の説明があり、質疑に入りました。

都の説明は、調布飛行場は人口密集地の中にあつて、最も飛行場に適さない場所にあることから、騒音や安全に特に留意するという、協定や覚書に違反したものでした。調布にとっては迷惑施設だが島のためと云うことで我慢しているのに、一方的に島の希望のみが取り上げられるのは納得いかない。計器飛行になれば曇りでも、雨でも、やがて夜でも飛べるようになり、今回は一部ということでも、どんどん拡大していくのではないか。今でも騒音や危険の不安に悩まされている住民にとっては、とつても耐えられない事が述べられました。

今問題になっているオスプレイの騒音値が、90 デシベルとのことだが、調布飛行場にある測定器の値

は、87 デシベルだったという報告がなされ、たとえ短時間でも 1 日何回もその下で生活する人たちにとっては大変な負担であることがあらためて明らかにされました。

飛行場を都営化するに当たって、東京都と調布市の間には 27 項目受け入れ条件、協定、覚書も交わされていますが、それらはここ十数年の間になし崩しにされてきたという不信感があります。当初、人口が密集していて不都合とされていたこの空港を、離島のためと云うことで厳しい条件でスタートしたのに、この特殊事情が徐々にないがしろにされていくことを痛感しました。

又、釧路での計器飛行による 6 人死亡の事故は、人為的なもので、現在では計器飛行による事故はないと、原子力発電所の安全神話のようなお話しもありました。

会場では都の説明に対して、賛成意見は出されませんでした。

この説明会についての疑問。

- ① 説明会の通知が、市報の小さなコラムで、近隣の人たちにも特別には知らされませんでした。
- ② 説明会の時間は 1 時間半に限られ、時間に追われる形で進められ、発言に慣れていない人は先をせかされるようで、手を上げにくかったと思われます。
- ③ 説明会の開かれない地域の人々が、わざわざ時間を作って出席しているのに発言させない。同じ都民なのに不公平。
- ④ これで地域での説明会は十分だとされたら納得いきません。大変形式的で地域の不安や疑問に答えていません。これで進めるのなら、何のための協定や覚書かと怒りを覚えます。