

また調布飛行場拡大計画！

不穏な国交省小委員会の動き 東京都や地元3市にも秘密

徹底的な秘密主義

みなさんは、「首都圏空港機能強化技術検討小委員会」（以下、小委員会）という名前を、耳にしたことがあるだろうか。殆ど報道されることはないが、すでに昨年11月に、国交省内に設置されている。

調布飛行場を管理する、東京都港湾局や、地元市の担当職員も、その実態を知らない。それも、そのはずで、一般人はもちろん、報道関係者による傍聴も一切禁止、議事録も非公開という、徹底的な秘密主義で行われている。

東京都港湾局の柴田前係長も、情

報を取ろうにも、「国交省のガードが固い」と語っていた。

調布も議題の候補

この小委員会の議論の対象は、羽田や成田だけと、東京都は、今年の2月時点では受け止めていた。しかし、この小委員会の委員長である、家田仁氏は、第1回の会合後、記者団に対して、調布飛行場などの利用可能性についても、「議題の候補にはなり得る」とする見解を示したと、日経ケンプラッツは報じている。

予断を許さない状況にあるのは、間違いなからう。（ネットでこの記

事を見る方法の1つは、Googleで、「タブーなし ケンプラッツ」で検索)

無責任な設置

小委員会の秘密主義や、勝手に我々の生活の根幹に関わる問題を議論しようとする、僭越な態度ももちろん問題なのであるが、それ以前に、この小委員会を設置していく過程が、無責任と言うほかない。

この小委員会を設置したのは、国交省の、「交通政策審議会航空分科会基本政策部会」（以下、部会）であるが、この部会長も、同じ家田仁氏である。

昨年9月26日の、第9回の部会に於いて、小委員会の設置を決めたが、その理由は、このままでは首都圏の空港容量は、2020年代には、パンクしてしまうので、対策が必要ということであった。しかし、実際のところ、その根拠は乏しい。



デタラメなグラフ！

例えば、ここに掲載した、部会で使用された資料では、発着回数で、2027年のリニア開業に伴って当然起きる、羽田-伊丹・関西便の大減便の影響が、全く読み取れない。これは、どういうことであろうか。正に、デタラメな調査をやったということであろう。

かつて、無駄な地方空港が、大問題になったことが（うら面に続く）

(おもて面から続く) あったが、この時、鉛筆をなめ(都合よく数字を操作する意味)たことを認めた業者があった。日本空港コンサルタンツである。

2010年6月1日の、高知新聞の朝刊によると、自治体が発注する空港の需要予測の大半を担っている、この会社の松前真二社長は、鉛筆をなめたことを認めた上で、「空港を造りたい地方から委託を受けたコンサルが『こんな空港要らない』という否定的な報告書を書くわけがないですわな」と語っている。

そして、「造らなくてもいい空港もできちゃいましたが」とか、「結果として、空港政策は失敗だった」などと語る一方、「でも最終的にはそれにゴーサインを出した政治の責任ですよ」と、責任逃れに徹している。(ネットでこの記事を見る方

法の1つは、Googleで、「鉛筆をなめた 高知新聞」で検索)

甘い予測よりも甘く

このように、部会に示された予測は、大甘なものであったが、部会では、まともな審議はなされなかった。

確かに、荒木委員からは、次のような指摘があった。「…需要予測の資料がございませぬ。…結果論かも知れませんが、これが必ずしも当初予定していたとおりにならなかった…。今回の予測に関してどういう考えで…」と質している。

しかし、それに対して、柳川委員は、「必要なのは、需要予測じゃないんだと思います。…予測というよりは、戦略でこういうふうな形の規模に持っていきたいということを考えるということなんで、…そういうものを出すということも重要じ

ゃないかと思います」と、需要予測を度外視して進めても良いかのよ

うな発言で応じている。さらに、司会の家田部会長は続けて、「…今、柳川先生が言ったので僕も全く同感に思って、…需要予測という世界は、どうもややパッシブで、やや無責任なところがあって…」などと発言しているが、無責任とは、正に、こちらのことであろう。

(ネットでこの記事を見る方法の1つは、Googleで、「航空分科会基本政策部会」で検索。さらにページが開いたら、「過去の開催状況」をクリックして、第9回の部会の「議事録」をクリック。荒木発言は25頁、柳川発言、家田発言は28頁)

行け行けドンドンのノ一気集団が、需要や財政、そして騒音被害を度外視して、突き進もうとしている。

東京都港湾局と交渉

当会世話人

当会は、去る5月13日に、調布飛行場を管理運営する、東京都港湾局と会合を持ちました。しかし、事前に質問を通告しておいたにも関わらず、期待していた水準の回答がなく、不満も残りました。ここに、参加者の手記を載せておきます。

調布飛行場よ、原点に還れ!

「せめて体験飛行だけは中止にせよ」と強く要望

5月13日午後1時、人事異動で代わった都の港湾局担当との顔合わせと、提出していた要望書の回答をもらうため都に出向きました。出席者は、当会7名、可知、尾崎(あ)両都議、いび市議と、都側は、石崎課長、吉野担当官の両名でした。

三宅島空路実施後の状況は、日が浅いので何ともいえません

が、計器飛行の月別回数は多い月は83回も。明らかに、飛行回数が増えています。

年1回行われる『飛行場まつり』は、日頃、騒音と危険にさらされている地元住民に、せめて1日、静かで平穏な日を与えたいとの配慮から始められたものだそうです。今は、宣伝とお遊びの催しとなっています。

島民の緊急事態に備えてと、苦渋の選択をした調布市民です。原点に還り、「せめて体験飛行だけは廃止せよ」と強く要望してきました。(鵜澤希伊子)

“勝手に心配してろ”

都との交渉を終えて、私はこういう感想を持った。(言葉は丁寧だが)いくつもあるが、2つだけ挙げると…

① 三宅島はANAがかけ橋に

なっていたのだが、不採算路線の切り捨て(いろいろ、もっともらしい理屈はつけているが)で、調布が負担を強いられているが、大島は大丈夫なのか(ANA便が廃止されて調布路線が増えるおそれはないのか)との問いに、ただ(ANAに大島便の存続を)お願いしているとだけの答弁。こちらを安心させるだけの中身は、ひとかけらもない。

② 最大の危惧…現今の新自由主義による何でも民営化の流れ…この赤字飛行場の民営化の心配はないのかとの問い(民営化されれば“儲かることは良いことだ”で、調布を騒音で住めない町にしてしまう恐れ100%)については、全く返答なし。

何のための交渉なのか、全く何も得るものは無かった。(Y)