

危険な首都圏空港機能強化の動き

国交省が小委員会、都が長期ビジョン

「調布」の名前が……

今回の「首都圏空港機能強化」の動きは、調布飛行場に関わる過去20年間の画策の中で、最も危険なものの一つと言っても過言ではあるまい。この件については、前号で述べたが、もう一度簡単に触れておく。

そもそも、この動きは、一昨年(2013)の9月に、国土交通省の交通政策審議会航空分科会基本政策部会に於いて、「首都圏空港機能強化技術検討小委員会」の立ち上げを決めたことに始まる。その背景には、その月の初めに、2020年の東京オリンピックの招致が決まったことと、その3ヶ月前に、「首都圏空港の機能強化」の文字の入った「日本再興戦略」が、安部内閣によって閣議決定されたことがあった。

東京都も調布市も、当初は羽田や成田の問題と受け止めていたが、しかし、その小委員会の最初の会合後の記者会見で、委員長の口から「調布」という言葉が飛び出した。国土交通省の各種委員会の議事録等を

分析してみると、調布をビジネスジェットの基地にしようという意図が、明白に読み取れ、それは、まさに「猪瀬発言」の復活なのであった。



「五輪」は何のため!?

しかし、東京オリンピックの招致が決まったという、たったそれだけの理由で、つまらぬ動きをしてしまった航空局は、何ともお粗末である。そもそも、オリンピックというのは、スポーツのイベント、平和の祭典であり、それが核心のはずである。しかし、なぜか土木工事等の起爆剤としての位置づけばかりが先行し、本来の意味合いが後方へと追いやられてしまっているのは、如何なるものであろうか。本末転倒も甚だしいと言わなければなるまい。



昨年12月に、「長期ビジョン」を公表した都の動きにも、気になるものがある。国交省の小委員会の報告を紹介し、無批判的に取り入れようとしている。

調布の協議会では……

こういった中で、調布市の飛行場対策協議会の、この点への対応は、どうなっているかと言えば、「何もやっていない」と言わざるを得ない。



議題にも挙げられず、従って、説明や議論は一切なしというのが、実態である。ある意味で、議題に上らないというのは、結構なことなのかも知れないが、しかし、危機意



識を持ってもらいたいものである。

そして、昨年の会議でも、飛行場まつりの「体験飛行」を了承してしまったのは、極めて遺憾なことであった。この飛行場は、「離島の住民の

足」ということで、ぎりぎりでも存続された経過がある。家用機は移転させる、遊覧飛行は認めないということで、「不要不急の飛行」はやらないというのが、当然の条件であった。当会の委員が反対意見を述べたものの、数の力で押し切られてしまったが、原点に立ち返って結論を出してもらいたいものである。

「不規則」とは言うが…

会議の冒頭、及び終盤に、さらにその1年前の傍聴者の不規則発言を問題視する意見が相次いで出されたのは、非常に問題であった。不規則発言というのは、原則禁じられてはいるものの、しかし、それは委員が、傍聴者を刺激するような発言をしないというのが、大前提である。そもそも協議会は、委員の報酬も含めて、市民の税金で成り立っているわけで、それにふさわしい態度が求められるところである。「委員は偉くて特権があるのだ」などという勘違いをしている委員がいるのであれば、残念なことである。

調布飛行場で小型機が胴体着陸！

10月12日(日)午後4時すぎに、当飛行場で小型機の胴体着陸事故がありました。その後新聞にも出ましたが、いつも心配していたことが起こったと思いました。というのは数年前、調布飛行場でオーバーラン事故があったからです。

今度の胴体着陸では、パイロットはベテランで、機体も十分整備されていたというのですが、それでも事故は起こったのです。

事故も大きな問題ですが、その1週間後に実施された飛行場まつりでは、小型機による体験飛行が、予

定通り行われ、42回もの離着陸がありました。勿論、別の小型機が使われたことは当然ですが、更に住民の不安をかき立てるような体験飛行は、自粛されるべきではなかったかと思います。

都と市の協定では、遊覧飛行は禁止されているのに、飛行場まつりの体験だけは許されるのは、大変おかしいことです。私たちの会では、この事故があった翌日、都の港湾局と市の政策企画課に対して抗議をし、(飛行場まつりの)体験飛行を中止するよう申し入れましたが、そうは



なりません。昭和55年に調布中学校の校庭に小型機が墜落して死傷者を出した事故当時を覚えている人にとっては、その恐怖は鮮明な記憶として残っています。

近年、管制官の撤退のように協定が破られたり、計器飛行の一部導入のように縛りが緩められたり、或いは、飛行場まつりの体験飛行のように協定軽視が目立ちます。しっかり協定を守り、近隣に住む人たちのことを第一に考えてほしいと思います。



最近の、調布飛行場についての疑問・苦情！



- ・空路が違ったのか、家の上を飛ぶようになった。屋根すれすれと思う程低空で飛ぶようになり不気味(富士見町)
- ・最近真上を飛んでいく。前は気付かなかった(下石原)
- ・天候が悪くても、暗くなっても飛ぶと気付く(富士見町)
- ・前より飛ぶ回数が増えたのではないか。また飛んでいると気付くことが多くなった(富士見町)
- ・時々こんなに朝早く飛ぶが、何故と気になることが増えた(調布ヶ丘)
- ・雨でなくとも計器飛行のコースを飛んでいるのではなかろうか。
- ・多摩川住宅の真上を飛ぶ(多摩川住宅)

押さえておきたい調布飛行場の歴史！

- ・1938年11月、当時の陸軍次官東条英機が設置を要求。背景には、日中戦争の激化等。
- ・翌12月、当時の内務省が設置を決定。翌1月、当時の東京市が都市計画決定。強圧的な土地取得を開始。
- ・1941年4月開設。府中刑務所の受刑者を動員しての急ピッチの作業によるものであった。
- ・太平洋戦争中は、特攻隊が出撃するなどの軍事基地に。結果として、調布は、米軍の標的となる。
- ・敗戦後は、米軍の補助飛行場に。1973年に、日本に全面返還。廃港を求める5万人の署名。
- ・移転の約束の1975年になっても、飛行場が居座り。都は水道設備の設置を認めず、事業者は地代を払わず。
- ・1978年の世論調査で、調布市全地域の市民の84.8%が、飛行場の存続に反対。
- ・1979年に、新島便就航。条件は、「調布の名前を出さないこと」、「ダイヤを公表しないこと」等であった。
- ・1980年に、調布中へ小型機墜落。当時の運輸省は、ようやく移転調査を開始。しかし、偽装工作であった。
- ・1989年、都が突如として飛行場存続の方針。地元市は反発。当会発足。発足時の会員数は、約500名。
- ・次第に地元市軟化。1992年と1996年に、それぞれ「受け入れ条件」、「協定」、「覚書」。
- ・2001年3月に正式空港化。その後も、体験飛行や管制官撤退、計器飛行など、協定違反と批判される事態続出。