

富士見町に墜落！

3人死亡、5人重軽傷

のどかなはずの日曜日の朝、何の予告もなく……………！

周知の通り、7月26日午前10時58分頃、調布飛行場から飛び立った自家用機が、富士見町に墜落した。目撃者によると、機体は吸い込まれるように、住宅街に消えていったとのことである。

当会は、2006年に、調布飛行場から管制官が撤退する際に、また、2012年に、計器飛行が導入される際に、その安全性について、強い懸念を示したが、東京都は、「安全性は完璧に保たれている」という立場を譲らなかった。

調布飛行場に関わる事故は、昨年10月12日の自家用機の胴体着陸以来、9ヶ月ぶり。また、調布市の市街地への墜落は、1980年8月10日以来、35年ぶりのことであった。

頻繁に事故・不祥事

調布飛行場関連の事故・重大インシデント(事故が発生するおそれがあると認められる事態)等は、ほぼ年1回のペースで起こっているが、意外と知られていない。大きく報道されることがないからでもあろう。

「定期便なら安全なのでは」の声もあるが、とんでもない。離島便を運航している新中央航空は、2011年9月の国交省の立ち入り検査の結果、航空機衝突防止装置の不具合について、不適切な事態があったとして、厳重注意を受けている。また、2006年には、無資格の(有効な航



ユーチューブの映像より。残虐ではあるが、忘れてはならないし、風化をさせてもならない。これは、まぎれもなく、「飛行場がある街」の一面である。

現場で指揮をした江原浩仁警防課長によると、逃げ遅れた人がいるとの情報もあったが、当初は近づくことも難しい状況であったとのことであるが(朝日新聞2015年8月7日朝刊)、まさにそうであろう。

この映像は、現場の南側から、北東方面に向けてのものであり、近隣住民によって撮影されたとされている。

空身体検査証明を有さない)パイロットが運航し、さらに隠ぺい工作もあったとして、機長を含む4人が航空業務停止60日等の処分を受けている。要は、「バレなければいいんじゃないの」という、調布飛行場の普通の会社の1つに過ぎない。

1982年10月の江戸川河川敷の事故は、飛行計画にないところで発生したが、調布飛行場では、これまでも、ちょっとした事故が起こる度に、様々な不正が発覚してきた。

勉強会開催

現在、当会では、この度の墜落事故を受けて、調布飛行場に関する勉強会を計画しています。場所の確保の関係で、日時等は未定ですが、決まり次第、お知らせいたします。

単なる学習会ではなく、今後の飛行場対策などについて、率直な意見交換の場としていきます。

今回の事故原因

今回の事故原因や、協定覚書違反などの問題点の詳細については、紙面の関係上、次号に譲りたい。ここでは、事故原因として指摘されている点について、列挙するに留める。

- ① 航空機への過積載
 - a) 5名も搭乗
 - b) 5時間分の燃料

- ② 猛暑（気温 34 度以上）
 - a) 翼の揚力減少
 - b) エンジン出力低下
 - c) 冷房ならエンジン圧迫
- ③ エンジンチェック省略
- ④ 「離陸中断」判断せず
- ⑤ 無理な機首上げ
- ⑥ 離陸後車輪の格納せず
- ⑦ 機体の整備不良

⑧ 過去の事故の影響

その他、機長の熱中症等の、体調等の急変の可能性の指摘もあったが、生存者からそのような証言はまだない。

墜落事故前の話では ありますが……

当会が東京都港湾局と懇談

5月28日、当会は都庁で、東京都港湾局と会合を持った。事前に下記6項目の要望・質問をしておき、それらに対する回答を得て、議論した。

6項目の要望・質問とは、

- ① 体験飛行は事実上の遊覧飛行で、例外なき廃止を。
- ② 計器飛行導入後の、就航率、計器飛行と有視界飛行のそれぞれの回数を、月別で提示を。
- ③ 駐機スポットの削減による、駐機数の減少の数字を。
- ④ ジェット機は導入しないように。
- ⑤ 調布市と東京都の協定、覚書、受入れ条件の厳守を。
- ⑥ オスプレイの横田基地への配備に、都として反対を。

それらに対する回答は、

- ① 飛行場まつりの体験飛行は、3市に相談し、理解を得て実行。都の強制ではない。
- ② 2014年4月から2015年3月までの数字を提示。
- ③ 20%減を24%減に。昨年度、自家用機を2機削減。
- ④ ジェット機導入は、今後も認める予定なし。
- ⑤ 我々も十分承知し厳守しているつもりである。
- ⑥ 5月13日に都知事が国に対し要望書を提出。

それらに対する議論・評価等であるが、

- ① まつりの実行委員会に、周辺住民も参加させ、体験飛行をさせないことが必要等の話もあったが、しかし、後日の墜落事故の結果、それどころでない不正が発覚。同時に、我々の追及の甘さ？も露呈。
- ② 計器飛行は、6月は87回と多かった。年間の飛行回数も、過去7年で最多で、騒音の増加を伝えた。
- ⑤ 当会会員から、協定が緩められてきている感があり、(監視体制を)常に見直して(協定を)守って欲しいと釘を刺す発言があったが、これも①同様、違反が次々発覚。嗚呼……。



墜落事故で 市民の声！

ついに最悪事態が……

「飛行機墜落！」の電話を受けた瞬間、頭を駆け巡ったのは、「とうとう、だからあんなに言い続けたのに、人災だ、犠牲者が出なければ良いが……」などなど。血の気が引いた。3人もの犠牲者、特に住民の女性が亡くなったと知り、闘いが甘かったと悔いに苛まれている。「飛行場の在る限り必ず事故は起きる」。だから撤去と、30年も前から、その1点を叫び続けてきた父の遺志を引き継ぎ、「飛行場問題を考える市民の会」の一員となった。地元の市民がいくら不安や苦情を叫んでも、真剣に取り合わない都や市の態度に責任がある。調査が進むにつれ、ずさんな運営や、約束違反がぞろぞろ暴き出されている。生命に関わる問題をこんないい加減だと怒りが込み上げる。こんどこそ徹底的に原因究明し責任を取らせ、犠牲者、被災者の補償も十分にさせ、(飛行場を)撤去させるべきである。

8月4日、衆議院の国土交通委員会の、共産党の宮本徹議員の「調布飛行場墜落事故と安全対策」という質問の傍聴をした。慣熟飛行と称する遊覧飛行が常時行われるなど地元との約束が守られていなかったこと、年間離着陸回数が7000回程度の飛行場でも管制官が置かれているのに、20000回近くもある調布から管制官がなくされ再配置要求にも応えていないこと、住宅密集地にある飛行場の安全についての考え方、事故原因調査の進展度、代替地を探すと言いつつおざりにしてきたこと、飛行場廃止の方向で事を進めてほしいことなど、しっかりと代弁して頂け、胸がすく思いであった。

答弁に立った田村局長の答えは歯切れが悪く、生温い。「首都圏空港機能強化」など、住民のためにならない計画ばかり立てている人だという。議場を出たら燃えるような空気、私たちの怒りそのものと感じた。

文責 鶴澤希伊子