

計器飛行導入計画に危機意識を！ 調布飛行場

ごあいさつ

私たちは「飛行場問題を考える市民の会」を平成元年に発足させました。その目的は「調布飛行場の永久使用につながるコンピューター空港化に反対し、一日も早く全面返還を勝ち取り、跡地については市民のために有効活用しよう活動します」としています。

ご存知のように昭和40年代には全市を上げての飛行場設置反対の運動があり、移転先を探すよう国に要請しました。そんな中、昭和55年に飛行場の近くの中学校校庭に飛行機が墜落して死傷者が出る事故が発生し、さらに強力で移転の要請がなされましたが、他に候補地が見つからないということで、結局、国は平成8年に飛行場を都営化し、東京都と調布市の間に27項目の受け入れ条件を付してコンピューター空港としてスタートさせ現在に至っています。

会としては、毎月会合を開いたり、市や都に約束を守るように働きかけかけてきましたが、東京都にはスタート時の約束を無視するような意図が見られます。そこで多くの方々にこの実態を知って頂くべく、ニュースを定期的に発行することにいたしました。是非ご覧の上、調布市民の安全・安心のためにお力添えくださいますようお願いいたします。



成田、発着枠を拡大

声を出していくことの大切さが教訓！

昨年12月26日の朝日新聞の報道によれば、成田国際空港会社は、年間離着陸回数を、現在の20万回から30万回に大幅に引き上げる方針を固めたとのこと。

B滑走路を離陸コース東に旋回し、着陸も高度を下げて複線にすることで、A B滑走路の同時使用をできるようにすると言います。新たな騒音地域が発生するが、空港反対運動も沈静化し、受け入れられる可能性が高いと判断したとのこと。

調布でも、今、計器飛行問題で、



連載 あってはならない計器飛行（1）

一般的にはあまり知られていないことであるが、今、調布飛行場に計器飛行を導入しようという計画が、秘密裏に進められている。検討されているという事実は、すでに明らかになっているのであるが、どのように検討されているのかについては、未だに秘密のベールに包まれている。表向きは、四者協やその補助機関で討議されていることになっているが、説明どおりに受け止めることなど到底できまい。そこで、今号から、この計器飛行問題について、連載していく。

覚書のトップ項目

調布飛行場が、場外離着陸場から都営コンピューター空港になる際に、東京都と地元三市（調布、府中、三鷹）は、協定や覚書を交わした。その覚書であるが、「第1 運用事項」には、「次の各号に掲げる事項について、誠意を持って履行するものとする」とある。そして、その第1号では、「飛行場の管理運営は、昼間有視界飛行方式に対応したものとすること」と定められているのである。

ここで言う「昼間（ちゅうかん）」とは、まさに昼間のことであり、「夜間はやらない」という意味であり、一方の「有視界飛行方式」とは、視界が良好なとき、すなわち、「計器を使用する必要がないだけの視界があるときだけの飛行」ということである。

では、「計器飛行をやらない」ということが、なぜ覚書のトップ項目となるような重要事項なのであろうか。それについては、次回から論じていくこととする。



市長 八方美人の答弁

2月16日に、「市長と語る・ふれあいトーク」に参加した。本田さんが、飛行場問題の経緯を説明し、前回の市議会議員選挙のときの公開質問状で、候補者のほとんどが「計器飛行は極めて慎重に」と回答したことや、管制官撤退問題で、東京都と調布市との間で、「現行の有視界方式が保持されるよう措置を講じる」と記した確認書が残っていることを紹介し、今後その姿勢で……と陳情した。

市長の答弁は「これは、皆で考えていく問題である。計器飛行は慎重に……と言っても、やらないという事ではない。近隣市民に多くの負担をかけ、我慢してもらっている事を考えると、申し訳ない。墜落の過去を思うと、安全に万全を期したい、が、調査、測量、離島住民の足であり、生活上必要な点を考えると、離島住民の気持ちも考慮しなければならない。今後も市民の考えを良く聞き、意見を取り入れて対処したい。」

まったく前進もなく、現状の調査、研究もない、当たり障りのない答弁で、拍子抜けした。

