

飛行場拡大計画再浮上!

調布飛行場

偶然ではない!! 副知事放言と読売報道

それにしても、とんでもないことである。調布飛行場を、物理的にも機能的にも拡大させようとする動きが、はっきりと現れてきた。猪瀬発言と読売報道である。猪瀬発言とは、まずは、4月1日に、調布飛行場を訪れた際に、記者に行った発言である。「ビジネス使用すれば、新潟や

韓国にも行ける。今どき、ジェットがダメなどはない。滑走路を1200mに延ばせば、56人乗りの.....」などと述べている。さらに、4月9日には、自身のブログで「例えば、ボンバルディアQ300という機体は56人乗り。この大きさの飛行機を導入して、新潟や松本、福島、あるいは名古屋や大

阪に飛ばすのはどうだろう。」などと記している。

一方、読売新聞は、5月13日に、「世界的に利用が広がるビジネスジェットの日本での普及を促すため、国土交通省は、発着手続きの緩和や、首都圏の空港に専用ターミナルを設ける検討を始めた。2008年度中に具体化に向けた調査を始める。..... 新たな空港用地を確保するのは困難なため、米軍横田基地(東京都)の共用化や、調布飛行場(同)、桶川飛行場(埼玉県)の利用などを視野に入れている。」などと報道している。(写真は裏面)

5年前に、東京都港湾局内で、一部の職員によって、飛行場拡大計画が画策されたことがあった。幸い、都議会などで問題となり、そういうことはやらないことになったはずであった。しかし、ここにきて、それとほぼ同じ内容のものを、蒸し返そうという動きが出てきたのである。誠にもって腹立たしい限りである。

飛行場の管理運営に不可欠なものは、単に、騒音、安全対策だけでなく、政治的な安心感の提供も含まれているのだということを、関係者はしっかりと認識すべきである。

市長発言に、不安...

4月26日に、西部地域センターで市長のふれあいトークが開かれました。

当会代表の村田さんが、猪瀬副知事の発言について、「次々に約束した条件を変更しようとしている。さらに拡張されるのは耐えられない」と質問しました。

長友市長は、「調布市ではすぐに東京都港湾局に問い合わせたが、『副知事の発言は個人的見解と思われる。事前の打ち合わせなど一切なく、都の方針ではない』との回答だった」ということでした。

なお、市長は、管制官の撤退については、「代替措置で万全を期している」と、また、計器飛行の問題は、「個人としては、検討してみる必要はあると思う。別に、やるということではないが」と答弁しました。

管制官の代替措置といいますが、それは、警察官の交通整理とみどりのおばさんの旗振りくらい違います。法的権限が、全く違いますので、緊急時やルール無視パイロットの取締りなどには不安があります。

市長の答弁から、さらに不安が増えました。

連載 あってはならない計器飛行(2)

【前回の要約】

調布飛行場に計器飛行を導入しようという計画がある。しかし、都営通勤ター空港になる際に、「計器飛行はやらない」というのが、都と地元3市の重要な約束事であり、覚書のトップ項目であった。なぜ重要事項なのか。

計器飛行とは

そもそも、計器飛行とは、何であろうか。航空機の飛行方式は、大きく2つに分けると、有視界飛行方式と計器飛行方式となる。

有視界飛行方式というのは、離陸から着陸まで、すべてパイロットの責任で行うやり方で、車で言えば、自由に走れるマイカーに近いところがある。パイロットの目が頼りであるから、天候が良いことが条件であり、日本では、視界が5km以上あることなどが条件として定められている。

一方、計器飛行方式とは、離陸から着陸まで管制官の指示に従って行うやり方で、車でいえば、いちいち会社に報告しながら走るタクシーに近いのかもしれない。離着陸は、計器を使用して行うことができ、天候が悪くなくても、飛ぶことができる。

しかし、現実には、かなりアウトに運用されているようで、計器飛行で離陸した後で、それを打ち切って、自由に飛行するというのも、どうやら「あり」のようである。

計器飛行の何が問題なのか

さて、調布で問題となるのは、離着陸がどうなっていくのかということであるが、計器飛行と一口に言っても、その計器の種類によって、千差万別である。現在、調布で狙われていると言われているのが、MSAS(「エムサス」と読む人が多い)というもので、人工衛星を使って、機体の位置情報を伝えるというのが基本となっている。車で言うと、カーナビに通じるものがあると言われている。

ただ、計器飛行がいくら千差万別とは言っても、その目的は、「悪天候でも飛ばせるようにすること」ということに尽きる。これから、計器飛行の問題点を、いろいろな観点から述べていくが、その根幹は、突き詰めて言えば「悪天候でも飛ばすようになることから、騒音が増え、危険性が増す」ということである。そして、それは、後述するように、「少々」というレベルに留まるとは、到底考えられないのである。



市民の会、港湾局と会議

猪瀬副知事の暴言の撤回を要求!!

5月7日に、港湾局と話し合いを持った。当会側は、世話人6名、港湾局側は石田課長など3氏。立会人には小竹都議。

猪瀬副知事の暴言は、地元市民の神経を逆なでし、27項目の飛行場受け入れ条件や、協定・覚書に対する明白な違反、担当知事をさしおいての放言である。発言を撤回してほしいと、要請した。

計器飛行導入については、現在、進展していないとの話であった。1便あたりの平均利用者も、年平均6人と少ない。調布市民に多大な犠牲を払わせてまで、存続、拡大の必要性を感じない空港だ。この点を考慮し対処してほしい等、地元の具体的な状況を示し説明、次回に回答をと要求した。港湾局側は、はかばかしい返答はなく、責任回避に終始した。



当会、飛行場拡大計画に厳しく抗議

表面にも記しました通り、4月1日に調布飛行場を視察に訪れた、猪瀬副知事は、調布飛行場がコピューター空港となる際に、東京都と地元3市が取り交わした協定、覚書を無視するような飛行場機能拡大発言をし、それが4月2日の新聞に掲載されました。都知事や副知事は都を代表する立場にあるはずで、空港の歴史的事実をどう考えているのか。この無責任な発言に調布飛行場を考える市民の会として、厳

しく抗議をしました。まずは、抗議文を作成し、副知事発言のほぼ1週間後には、知事室に送付しました。さらに、5月7日には、都庁の港湾局へ出向き、表面に記しました通り、石田課長等3名に厳しく抗議をし、善処を求めておきました。さらに、5月13日の読売報道の3日後には、調布市の政策企画課と会合をもち、飛行場拡大計画の危険

性について、警鐘を鳴らしておきました。当会は、今後とも、われわれ市民の暮らしを守っていくために、飛行場拡大計画の類いとは、敢然と闘ってまいりますので、引き続きご協力のほどを宜しくお願いいたします。何か怪しげな動きがございましたら、事務局(042-485-6389)まで御一報いただければ幸いです。機敏に対応してまいります。

専用ターミナル整備 ■ 離着陸の申請簡略化

世界的に利用が広がるビジネスジェットの日本での普及を促すため、国土交通省は、発着手続きの緩和や、首都圏の空港に専用ターミナルを設ける検討を始めた。2008年度中に具体化に向けた調査を始める。

ビジネスジェットは最大で十数人乗りの小型機で、企業が自社で保有したり、機材などをチャーターで利用したりするケースがある。定期便のダイヤや路線に縛られず、迅速に移動できるメリットがあり、欧米では企業関係者などの利用が増えている。米ニューヨーク周辺6空港の年間の離着陸回数は25万回、英ロンドン周辺の7空港では7万回にのぼる。

これに対して、羽田、成田の両空港は計2600回程度にとどまっており、登録機数も世界で約2万2000機のうち、日本国籍はわずか63機しかない。

日本で普及が進まない背景には、ビジネスジェットの発着枠が極端に少なく、離着陸の手続きも煩わしいことなど

が挙げられる。例えば成田、羽田空港のビジネスジェット向けの発着枠は、1日3便程度に限られる上、専用ターミナルがなく、出入国の手続きは、定期便と同じ施設を使う必要がある。羽田空港を利用する場合は、1週間前に申請しなければならず、国内外の利用者から、使いにくいという不満が強い。このため、国交省は、首都圏にある空港に、専用ターミナルを新設する検討を始めた。新たな空港用地を確保するのは困難なため、米軍横田基地(東京都)の共用化や、調布飛行場(同)、桶川飛行場(埼玉県)の利用などを視野に入れている。離着陸の申請をインターネットで受け付けるなど、利用手続きの緩和も検討する。

ビジネス機 普及作戦

国土交通省は、発着手続きの緩和や、首都圏の空港に専用ターミナルを設ける検討を始めた。2008年度中に具体化に向けた調査を始める。

国交省

問題の、5月13日付の読売新聞朝刊10面の記事。調布の名前が、ビジネスジェット機の専用ターミナルの候補地として挙がっている。



猪瀬副知事への抗議文

この度猪瀬直樹副知事が4月1日に調布飛行場を視察し、その感想が新聞数紙に発表されました。

内容は「使われていないのはもったいない。活用すれば新潟、佐渡、韓国へも行けるようになる」(東京)。「もっと有効に活用し、羽田の国際化と首都圏の航空事業を考えないといけない」(朝日)。「空港が迷惑施設だったことは時代が変わった」(日経)というものでした。

この調布飛行場が都営化するまでには、いろいろな経過をたどりました。まず、住宅密集地の中心にあることや、近隣に小、中、高、大学、病院、介護施設があり、昭和55年に近くの中学校に飛行機が墜落して乗員が死傷したこともあって、飛行場には適さないということで、国会でも問題になり別な土地を探したこともありました。それが、新島、神津島との飛行がなされるようになったのは、同じ都民の緊急の用に供するという制限された目的のためでした。調布市は都との間に27項目の受け入れ条件を決め協定として明文化してあります。これは約束事項ですから一方的に破棄することは許されません。

また、住民に約束したはずの条件がゆるめられて、認められていない計器飛行が導入されて、夜間にも、悪天候でも飛ぶのではないかと大変な危機感をもっています。この時期に約束を反故にするような副知事の発言をわれわれ住民は許すわけにはいきません。

猪瀬氏は副知事として、都と自治体との協定内容を尊重する義務があると考え、その発言に抗議します。