

都庁で、阿南新課長と協議！ 当会世話人

去る 11 月 13 日に、当会は、都庁を訪ね、港湾局離島港湾部の阿南課長をはじめ、東京都の調布飛行場担当の職員との会合をもった。阿南課長は、7 月 1 日に、石田課長の後任として着任したが、当会とは、これが初顔合わせであった。

体験飛行問題

まず問題となったのが、飛行場まつり。2002 年に「体験飛行」なるものを導入して以来、その規模は、拡大の一途をたどってきた。「遊覧飛行はやらない」との約束の中、「料金を取らないものは遊覧飛行には当たらない」などという、役所の論理ではじめられた「体験飛行」。近隣の住民は迷惑と感じており、止め

てもらいたいところだが、都が示したのは、施設規模から限界なので、これ以上拡大することはないとの見通し。しかし、限界いっぱいまで飛ばしていること、それ自体が、離着陸回数の「削減に努める」という約束に抵触するわけで、協定遵守の立場でやってもらいたいものである。

重量オーバー問題

一方、8 月 30 日の防災訓練に於いて、重量制限を大幅に超えるヘリが飛来した問題も、取り上げられた。都は、緊急時に必要なので、安全を確認した上で訓練をしたが、固定翼（普通の飛行機）と回転翼（ヘリコプター）の重量制限の在り方につい

ては、調布の飛行場対策協議会で議論があったのであれば、調査してみるということであった。ただ、前号でも述べたように、そもそも、何のために重量制限を設けたのかということもあり、物理的に可能かどうか、安全性が確保されているとかいうことが、そのまま、認可されてよいということにはならないのは、言うまでもない。

この点でも、協定遵守の立場でやってもらいたいものである。

離島での計器飛行

ところで、新中央航空が、離島側で計器飛行を始めた件であるが、その後の経過を尋ねたところ、正確な資料は持ち合わせていないものの、この 8 ヶ月間で、20 回ぐらいではなかったかとのことであった。

ある意味では、離島側で計器飛行をやろうと、向こうの勝手かも知れない。しかし、なぜ、我々が、これに関心を持つのかと言えば、離島側が調布に対して、計器飛行を求めたりした経過があり、今回の動きにも、調布側に圧力をかける意図があると判断しているからである。

そもそも離島便は、今から 35 年前に、大島空港が改修工事で閉鎖された際に、人道的配慮ということで導入された。ところが、工事期間に限定という約束で入ってきたはずの、当時の中央航空は、大島空港再開後も居座った。その後も、詳細は避けるが、島側には、いろいろと勝手なことをされてきたものである。

「昼間有視界飛行方式（計器飛行はやらない）」というのが、東京都の「調布飛行場整備方針」であり、また、地元市との「覚書」のトップ項目でもあった。そういう形で、正式空港化されたというのが、基本中の基本である。その大原則に抵触するような動きには、チェックを忘れてはならない。

4 機目のドルニエ

さらに、この離島便については、税金を湯水のように使って、新中央航空に、新しい飛行機を買い与える問題も、議題となった。必要性があるのかという疑問に対して、都は、現在使用している機体の、修理や整備のときや、出発時のトラブルなどの、代行機として使用していくと答えた。（裏面へ続く）



連載 あってはならない計器飛行（8）

【前回までの要約】

調布飛行場に計器飛行を導入しようという計画があるが、それをやらないというのは、都営空港化の際の重要な約束事であった。計器飛行では悪天候でも飛ぶようになり、騒音・危険が増加するからである。ところが最近、「計器飛行は離島便に限定されるから、たいした変化はない」という説が流されている。しかし、それは、決して事実ではない。昨年の猪瀬発言でも、新規路線に言及がある。むしろ、計器飛行が新規路線を呼び込む可能性がある。さらに、本当に離島便に限定されたとした場合にも、就航率の上昇に加えて、飛行ダイヤの増加も併せて起こるため、生活環境に与える影響は計り知れないものとなる。

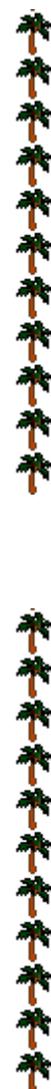
本当に離島路線に限定された場合（2）

騒音問題を考える上で、飛行コースの問題は、根幹である。ある意味で、飛行回数よりも、遥かに重要な事項である。それは、少し考えてみれば明らかのように、飛行機が何百回、何千回飛ぼうが、それが海辺の空港であり、海の彼方の方へ向かっていくのであれば、騒音問題は起こらないのである。

問題は、調布飛行場が住宅密集地のど真ん中にあり、飛行コースによっては、とんでもない迷惑を被る市民が生まれるという点である。調布市が、平成 4 年に、調布飛行場の都営化を認めるに際して示した、21 項目から成る「調布飛行場の引継ぎに係る受入れ条件」、及び、平成 8 年に、東京都の飛行場整備計画を認めるに際して示した、27 項目から成る「都営通勤用空港化受入れ条件」に於いて、「周辺住民に対する騒音を最小限にとどめるための飛行方式（飛行ルートも含む。）を定め、運航させること。」と明記されたのは、当然の結果であった。

ちなみに、これに対する東京都の回答は、21 項目のときは、「周辺の騒音の状況等を調査し、住民生活に影響の少ない飛行方式（飛行ルートを含む）による飛行が行われるよう、国及び飛行関係者と共に最大限の努力をして行く。」であり、27 項目のときは、「引き続き、定めた飛行方式の徹底を図る。」であった。要するに、東京都の基本的な立場は、迷惑を最小限にとどめる飛行方式を採用し、それを徹底していくということであった。

それでは、その定められた飛行方式とは何だったのか。それは、一言で言うと、飛行の分散方式であった。そして、変な話ではあるが、飛行コースは定められないということになった。根幹である飛行コースが、どのような経過で、そのような形になっていったのであろうか。（続く）



都庁で、阿南新課長と協議！（表面から続く）

当会
世話人

たったの1割負担

しかし、仮に、4機目のドルニエが、新中央航空にとって必要性があったとしても、推定9億円の飛行機の購入に対して、国と都を合わせて、9割も負担するというのは、何と云うことか。後期高齢者が、医療費の3割負担を強いられる、このご時世である。一民間会社、それも、我々飛行場周辺住民にとっては、迷惑な存在以外の何物でもないところが、たったの1割負担で、自社の飛行機を購入しているというのは、不愉快千万である。

実は、税金の投入は、新しい飛行機の購入だけではない。日常の運航に対しても、補助がされ続けている。それで懐が豊かになったのかどうか、よく分からないが、いつだったか、調布市の花火大会の寄付金提供者に、この会社が名を連ねたりしていたの

を見たことがある。

運賃でも誘導策

また、この日は、航空運賃の面でも、調布からの離島便に、優遇策が採られてきたのではないかと云う問題も、取り上げられた。

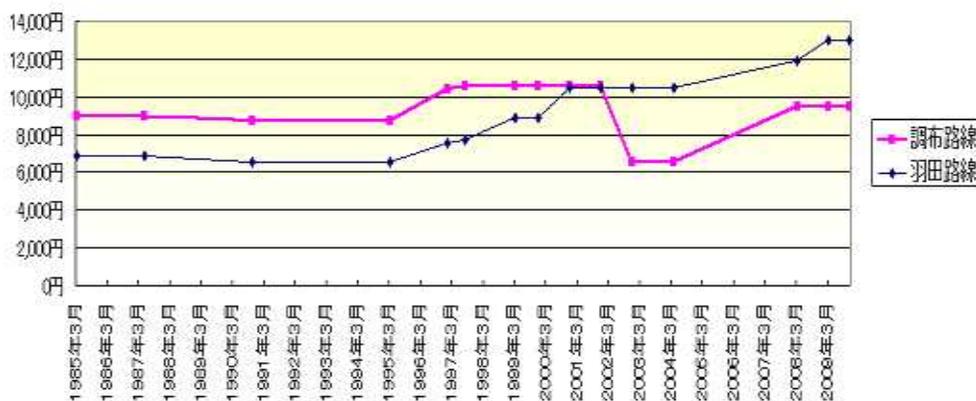
どういふことかと言うと、下の表を見ていただくと分かるように、例えば、大島への離島便については、調布・大島便が開設された、1984年（昭和59年）以来、20年近くにわたって、それは、羽田・大島便と

比較して、運賃は、高額に設定されていた。ところが、それが、今世紀初め、僅かの期間で、逆転されてしまった。それは、羽田からの利用客に対する、調布からの便への誘導策ではなかったのかというのが、その論点であった。

同様に、調布からの新島便や神津島便に対しても、優遇策が採られてきた。これらは、年間離着陸回数の削減に「さらに努める」とする、地元市との約束に逆行することではないか。当時の池田課長の、協定軽視発言なども、改めて指摘された。

その他、就航率を言う前に、どれだけ利用されているのかという意味で、搭乗率について、調査すべきだとの意見も出された。

大島発着の2路線の運賃の推移



調布飛行場におけるオーバーラン事故の調査結果が公表されました

着陸をやり直すときの操作に誤りがあったことが判明

調布市議会議員 いび匡利

昨年の9月26日、個人所有のセスナ機が調布飛行場で着陸に失敗、オーバーラン事故を起こした件で、先日、国土交通省の運輸安全委員会による事故調査報告書が公表されました。調布市では、9月25日に調布飛行場等対策特別委員会が開催され、この報告書についても、報告と質疑が行われました。

報告書によると、パイロット（機長）は、同機の操縦は約2ヶ月ぶりだったそうです。その間、操縦していたほかの機体に比べて、「操舵感覚が重かった」と、聞き取り調査で機長が述べていますが、2ヶ月ぶりに操縦した機体の操舵感覚に慣れないまま、飛んでいたということでしょうか？ なんと、あぶなっかしい話です。

問題の事故ですが、着陸態勢に入ってから、エンジンを絞っていよいよ着陸というときに、機体の沈みが早く、本来、後ろの車輪から滑らかに接地しなければならぬものが、ドンと落ちて、バウンドを繰り返しました。

そこで機長が着陸をやりなおそうと、エンジンの出力を上げますが、思うように高度が上がらず、そのうち滑走路の終端が迫ってきたので、再び着陸を強行、接地のショックで前輪がとれたまま、オーバーランして、草地をすべって止まりました。

事故原因としては、着陸をやりなおすときの操作に誤りがあったことが指摘されています。

「慣れない車を運転して、車庫入れでこすってしまった」というレベルの問題ではすまないのです。滑走路の延長線上、数百メートル先には、住宅密集地がありました。浮き上がらないまま進んでいたら、住宅地に突っ込んだかもしれません。



私は、「（調布飛行場は）離島の住民の『生活の足』として、本来移転すべきものを住民は受け入れたものであり、こんなトボけた事故のリスクまで負わされたものではない」「住民との約束を守って、個人所有の飛行機は移転させるべきだ」と主張しました。

