

発行
飛行場問題を考える
市民の会事務局
0424-85-6389
松下 亘男

飛行場問題を考える市民の会ニュース

2009年
1月号

第105号

9月の事故調査を、都庁で実施！

当会 世話人

9月26日のオーバーラン事故を受け、当会では、11月26日に都庁で、港湾局離島港湾部の担当職員と会合をもち、独自の調査を行った。その結果、事故機に着陸許可を与えた際の手続きに、いろいろと問題のあったことが明らかとなった。

東京都も、手続きの不備は認識しており、すでに再発防止策を講じたとのことであった。

不明な飛来目的

そもそも、この飛行機はなぜやってきたのか、それが問題であった。調布飛行場は、市街地の中にあるということから、「不要不急の飛行は認めない」ということになっている。例えば、給油目的のみの飛行は認めないなどの約束がある。ところが、今回の場合、報道によると、ホンダエアポートから八尾空港へ行く途中に、調布に立ち寄ったとのことであった。

従って、事故直後から、飛来目的は何だったのかが、問題視されていた。

消しゴムで消した！

ところが、11月中旬に空港事務所で行った、事前調査で分かったことは、空港施設使用申請書の飛来目的のところに、「整備」を示す「3」という数字が、一旦書き込まれたあと、消しゴムで消されていたことであった。要するに、申請書を書いた段階では、このパイロットは、飛行目的をはっきりとは認識していなかったということである。

空港事務所の並木所長は、都庁での会合の席上、「整備」であったことを、公式に認めた。

不思議な「整備」！?

とても不思議なことがある。それは、この飛行機が、八尾空港へ、整備に行く途中に、調布に立ち寄ったということである。八尾で整備をするのなら、調布に、整備のために飛来する必要などないではないか。

所長の説明によると、パイロットは、八尾に行く前に、飛行機の基本性能、例えば、車輪がちゃんと出るか、などの確認をしたかったとのこ

とであった。基本性能に不安のあるような、怪しげな飛行機で、この住宅密集地の中にある飛行場に来てもらっては、困るのである。

そして、こんな目的の飛来も、今の調布飛行場では、「整備」と扱われているようである。これも、困った実態である。

本物が………!!

消しゴムで消してあるような、いかげんな申請書もいただけないが、そもそも話として、この本物の申請書が、調布空港事務所にあったこと自体が問題である。これは、空港を使用しても良いかについて、事前に許可を求めるものである。従って、今回の場合であれば、パイロットは、ホンダエアポートを出発する前に、この文書を作成して、調布空港事務所にFAXで送付するなどして、着陸の許可を求め、それから、その許可を得てから、やってくるべきであったのである。着陸したあとで、着陸の許可を求めると、言語道断である。

この点については、東京都も同様の認識をもっており、既に厳格な運用をするように改めたという。それによると、これまでは、申請を、電話で受け付けることもあったが、今後は、調布に来る飛行機には、必ず事前に、FAXか郵便で、申請書を提出することを求めていくようになったとのことであった。

到着時刻もデタラメ

さらに、呆れたことに、前号にも記した通り、申請書には、調布に着陸した時刻について、デタラメな数字が書かれてあった。事故が発生したのは、午前8時43分であったが、そこには何と、「10:30」と記載されていた。

そもそも、申請書というものは、今回のように、事後に書くものではなく、事前に提出すべき書類であるから、正確な着陸時刻などは記載されていないのが通例である。「何時ごろ、着陸させてくださいね」というのが、この申請書の趣旨だからである。

しかし、事後に書いて、このデタラメな時刻とは、何事だろうか。もしも、事前に書いた風に見せようとしたということならば、とんだ浅知恵以外の何物でもなからう。



連載 あってはならない計器飛行（5）

【前回までの要約】

調布飛行場に計器飛行を導入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・危険が激増するからである。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。

新規路線問題

今年4月の猪瀬発言は、記憶に新しい。調布飛行場に対する、「ジェット化」や「滑走路延長」などの暴言は、都議会でも問題となった。最近はこの問題は、沈静化した感もないわけではないが、しかし、その中の「新規路線」の部分については、未だに楽観は許されない。なぜならば、この点については、平成4年の都営化、平成8年のコンピューター空港化の合意の際も、浮上した問題であるからである。

仮に「離島便に限定する」などとして、計器飛行が導入されてしまったあとで、新規路線の話が本格化した場合、果たして、「離島便限定」の約束が、本当に守られるのかということを考えてみると、よく分かるだろう。少なくとも、採算性を追求する航空会社の側からは、悪天候でも飛ばせるように求めてくるものとみて、まず差し支えあるまい。そして、過去において、住民との約束は、「飛行場の全面返還」をはじめ、いろいろと破られてきたのである。もちろん、「計器飛行はやらない」も、その代表格の1つである。このように考えれば、「離島便に限定される」などと、楽観するのは許されないことは、もはや明白である。

一旦、計器飛行が導入されてしまうと、それが、当初は限定されていたとしても、程なくして、際限なく拡大されていく危険性は、高いのである。当会設立以来、繰り返し述べてきたことであるが、大切なことは、約束を守ろうという気持ちのない相手とは、約束事はしないことである。



当会世話人、9月の事故調査を、都庁で実施！

おもて面
から続く

「突風」は認めず
ところで、肝心の事故原因である
が、これは、まだ調査中ということ
で、結局、分からずじまいであった。
新聞報道によると、北側から着陸
を試みたところ、突風にあおられ、
機体のバランスを失ったため、再浮
上をしようとしたが、速度が上がら
ず、オーバーランして、草むらの中
で停止したということであった。

ここで、我々がまず問題にしたの
は、なぜ、「突風」が吹いたのかと
いうことであった。別の言い方をす
れば、なぜ、突風が吹きかかないよ
うな気象状態であるにも関わらず、
飛行場への着陸を認めたのか、とい
うことである。

しかし、空港事務所の並木所長は、
「突風」というのは、新聞が報道し
ていることであって、東京都として
承知していることではないという
見解を示した。

「突風」なら問題

「突風」というと、読んで字のご
とく、突然の風ということで、あた
かも、「予期などできっこない」と
言わんばかりの雰囲気があるが、そ
んな話を簡単に、容認などできよう
はずもない。少なくとも、2年前ま
では、気象庁の出先機関が、調布に
常駐しており、飛行場周辺の気象を
把握していたはずである。東京都は、
管制業務を国から引き継ぐ際に、従
来の安全性を確保するという約束を
したものである。

平成17年11月17日の、調布市
議会調布飛行場等対策特別委員会
において、参考人として招かれた、
当時の東京都の担当課長は、「『国が
東京都へのいわゆる管制業務廃止
通知の中で、“現行実施している飛
行場管制業務と同等に航空交通の

安全性は確保できる”としている
考えについて』でございます。

現在、調布飛行場と同種の飛行
場でございます広島県が設置、管
理する広島西飛行場でありまし
たり、岡山県が設置、管理する岡
南飛行場などでは、設置管理者が
航空機の運航に必要な情報の提
供を行っております。これらの飛
行場におきましては、航空管制官
が配置されていないことによる
ふぐあいは発生しておらず、安全
性は立証されているということ
でございます。

また、平成5年に国管理の第2種
空港から県管理のコミューター空
港に衣がえした広島西飛行場にお
きましては平成10年の年間着陸回
数が1万251回、平成15年の調布
飛行場の着陸回数は8,887回とな
っておりますが、これより交通量
が多い時期から今日まで何ら特段の
問題は発生していないとの運営実
態を確認しているところでござい
ます」と述べている。

大丈夫なの？

残念ながら、平成18年に、国は
引き上げてしまい、管制官も気象庁
の出先機関も、姿を消してしまっ
た。同時に、飛行場そのものが姿を消
していれば、誰も文句を言わないと
ころであるが、飛行場だけは、危険な
状態のまま放置された。少なくとも、
飛行場周辺の住民には、そのように
受け止められた。

しかし、東京都は、そういう立場
に立たず、「国と同等に航空交通の
安全性は確保できる」との見解を示
した。であれば、それを、我々にも
実感させてもらいたいものである。
まさか、「航空機の離着陸に支障の
あるような、強風を予測することが



できませんでした」などということ
には、なるわけがないだろう。

そういうことがあったのかどう
かは、ともかくとして、東京都は、
結局、突風を事故原因とは、認める
ことがなかった。

「再加速」の危険！

我々が、事故原因として、「突風」
とともに問題としていたのが、「再
加速」である。着陸しようとしたが、
機体がバランスを崩したため、再浮
上しようとして、加速したとのこと
であるが、この住宅密集地の中にあ
る飛行場で、バランスを失った機体
が、加速しようとしたというのだから、
恐ろしい話である。速度が上が
らなかったために、オーバーランし
たというが、中途半端に速度が上が
っていたとすると、いったい、どう
なっていたというのか。

ただ、今回の会合では、空港事務
所の並木所長は、この再加速につ
いても、東京都としては確認してい
ないという立場を示した。東京都と操
縦士との間で、事故原因をめぐって、
見解の相違があるのかもしれない。

いずれにしても、事故原因の究明
には、国の正式な調査結果が待たれ
るところである。



みんなの声

「協議会は、住民からの要望を
聞く場ではない」???

調布飛行場の滑走路に一番近くにあ
る住宅の自治会から、飛行場協議会委員
になれるようにという要望書を、9月
16日に、長友貴樹市長に提出してい
ましたが、それに対する回答説明が、11
月6日にありました。

担当者の発言は、「定数を増やすには、
市議会の審議が必要です。現在の委員
は、飛行場に近しい地域の自治会から
の推薦で決めています。協議会は、重み
なからの要望を聞く場ではありません」
というものでした。

「一番近い地域の自治会から委員を」
という要望に対しては、論点がずれて
いると感じたので、再度質問しまし
たが、平行線のままに終わりました
ので、あきらめて回答書を受け取
って帰りました。



飛行場対策協議会 委員委嘱式、新任6名

11月27日、午前由市議会会議室で、
今後2年間の任期で協議会を構成す
る委員の委嘱式が行われました。

長友市長から、1人ずつ、委嘱状が
渡されました。議長及び副議長の選
出が行われて、前任の正・副議長の再
選を確認しました。

このあと、調布空港の見学に行き
ました。管制塔を見学しましたが、あ
いにくの雨で、滑走路閉鎖ということ
で離着陸中止でした。

ヘリコプターが1機だけ、ホバー
リングテストをしていました。管制室
には、レーダーはなく、フライトプ
ランの一部が、モニター画面に表示
されているだけで、着陸を予定して
飛来した機は、ほかの空港に誘導
したということでした。

空港内をバスで一周して、給油施



設、進入角指示灯、消防車、駐機
場、整備工場前を通過して、見学
を終了しました。

新年会



日時：2009年1月17日(土)
午後1時30分

場所：下石原住宅集会所
(地図参照 矢印先端)

興味のある方は、どなたでも、お
気軽に、ご参加ください。