

令和6年度第2回調布市調布飛行場対策協議会議事録

- 1 日 時 令和7年3月28日（金） 午前9時20分から午前11時30分
- 2 場 所 調布市役所5階 特別会議室
- 3 委員出欠 出席14名，欠席2名
 - ・出席委員
宮沢与和委員，小林裕治委員，林隆委員，塚本信之委員，太田幸男委員，伊藤美代子委員
高橋一明委員，野口幸洋委員，箕輪雅則委員，谷治博史委員，富田万枝委員
石川正美委員，福谷文夫委員，河原朗委員
 - ・欠席委員
荻本剛一委員，貝沼一朗委員
- 4 傍聴者 2名
- 5 案 件
 - (1) 委嘱状の交付
 - (2) 正副会長の選出
 - (3) 調布飛行場の概要説明
 - (4) 令和6年度調布飛行場諸課題検討協議会（第2回）について

事務局：

皆さん、おはようございます。定刻となりましたので、ただいまから、令和6年度第2回調布飛行場対策協議会を開催いたします。本協議会の進行は会長が行うこととなっていますが、本日の協議会は、新たな任期での委員構成による1回目の会議であることから、会長の選任を行うまでの間は、事務局にて進行させていただきますので、御了承ください。

はじめに、事務局から配付資料の確認をさせていただきます。

<事務局から配付資料の確認>

続きまして、定足数について御報告いたします。事前に欠席の御連絡をいただいている委員は2名ですが、現時点で、会議開催の定足数である半数以上（8人以上）の出席をいただいておりますことを御報告させていただきます。

次に、次第の2「委嘱状の交付」についてです。

調布飛行場対策協議会の委員任期が、昨年11月26日で満了となったことから、このたび委員の改選を行いました。今期は、令和6年11月27日から令和8年11月26日までの2年間を任期として、16名の皆様に就任いただきました。委嘱状につきましては、机上に配付させていただきますので御確認ください。

何卒よろしくお願いいたします。

続きまして、市長の長友から、御挨拶申し上げます。

長友市長：

おはようございます。調布市長の長友でございます。

本日は令和6年度第2回調布飛行場対策協議会にご多忙の折ご参集いただきまして誠にありがとうございます。今、説明がありましたように昨年11月から新たな任期ということで16名の方にお願ひし、10名の方に関しては引き続きということでよろしくお願い申し上げます。6名の新規委員の皆様方にも、私共のこれまでの経緯等を丁寧に説明させていただいて議論に加わっていただきたいと思いますのでよろしくお願いを申し上げます。

この協議会については、私が今更詳しく申し上げる必要はないとは思いますが、平成4年ですから33年前に発足しています。当然のことながら調布飛行場の存続というのが問題になって、それを地元として受け入れると。受け入れるに当たっては飛行場の管理運営に関して、事前協議システムを設けるというのを条件の一つとしていた。こういう経緯でございます。

そのため、大変重要な協議会でございます。この協議会は東京都から申し入れがあった事項を適切に協議いただくということで、今後とも私共としても皆様方の御意見をいただきながら慎重に進めて参りたいと思っております。

協議会では、航空路線、今御存じのように4つの島に調布飛行場から定期便が運航しているわけです。そのほか航空写真や測量などのための飛行機が発着しております。そのような全てのことにに関して航空路線の新設、新たな機種を飛行機として導入するという時にこの飛行場の使用が適正かということも御協議をいただいています。条例に規定している所掌事項について御協議をいただいたうえで我々はその結果を踏まえ、三鷹市・府中市・調布市の地元3市で連携しながら協力して東京都との協議にあつていくということでございますが、これまでの長い歴史の中で様々なことで御協議をいただいているわけではありますが、特に大きな課題となるのが自家用機の移転問題ということになります。

自家用機を分散移転させるということは、この飛行場を地元調布市が受け入れることに関する大きな条件の一つであったと言うことは変わらないポイントであります。しかし、なかなか上手くいかず、一時は20機を超える機体がありまして現在は17機ということになっておりますが、この17機の存在に関しては大変残念なことに法的にも強制的に移転させるということが極めて難しいという大変な難題であります。

地元3市で、この分散移転に関しては東京都に対して変わらず、現在に至るまで一貫して強く求めてきてはおります。ただ、大変残念なことに平成27年7月に皆様御存じのあの大きな事故が起こってしまったわけであります。

私も現地にすぐに参りまして、この中にもおられた方がいたと思いますけど、離陸したところでありますからガソリンもまだ大変多く積んでいた。それが近郊に落ちたということでありまして、一気に物凄い火柱があがり、消防署、消防団の皆さんの懸命な消火活動にも拘わらず庭先に飛行機が突き刺さるという全く現実のものとしては受け入れられないような異様な光景で悲惨な状況でありました。大変暑い日で35度を超えるような気候の下で、事故が起こったのは午前11時位です。本当にただでさえ熱い中で、今申し上げたような状況でありますから地獄のようなありさまで、あの光景を私も一生忘れることは出来ませんけれども、あのような悲惨なことが起こってしまった。それ以来、言をさらに強くして東京都には我々の主張をぶつけているわけですが、先程も申し上げたように、なかなか一朝一夕で片付かない本当に歯がゆい思いであります。協議会の皆様のいろいろな御議論というのが我々のバックアップともなりますので、今後ともよろしくお願いしたいと思っております。

平成27年でありますから、あと4か月後にちょうど10年。早いものだなと思っておりますが丸10年ということになります。

市は、東京都に対して当然でありますけど、あれだけの重大事故を決して風化させることは出来ない。永遠に忘れることは出来ないという姿勢で臨んでもらわなければ困るということを強く申し入れております。調布飛行場の色々な歴史的経緯、それから事故後の経過を引き継ぐ中で、万全な安全対策は当然であります。二度とあのようなことを起こしてはならないので、日々の運行に関しても、厳格な管理運営、改善強化といったことに不断に取り組むことを求めてここまでやってきております。

今後も引き続き、東京都及び地元3市で構成する飛行場諸課題検討協議会などの機会を活用して、東京都に対して今申し上げたような強い主張を我々としては申し入れていくことは当然であります。その過程でまた新たな問題もこれから出てくる可能性もございますので、皆様方には過去を振り返りながら将来を見つめて適正な御議論をお願いできればと思っております。

今後とも全力で行政としても当たる所存でございますので、どうかよろしくお願いいたします。

事務局：

市長の長友は、ここで退席とさせていただきますのでご了承下さい（市長退席）。

次に、今期から新しく委員になられた方を事務局から御紹介いたしますので、一言御挨拶をお願いしたいと思います。

<太田幸男委員、伊藤美代子委員、富田万枝委員、石川正美委員、福谷文夫委員>

続きまして、継続となった委員の方につきましても、事務局から御紹介いたしますので、一言御挨拶をお願いしたいと思います。

<宮沢与和委員，小林裕治委員，林隆委員，野口幸洋委員，箕輪雅則委員，谷治博史委員，河原朗委員>

皆様ありがとうございました。
続きまして，事務局職員から御挨拶いたします。

<事務局職員順次挨拶>

事務局は以上となりますので，よろしくお願いします。

それでは次に，次第の３「正副会長の選出」についてです。はじめに，事務局より，調布飛行場対策協議会条例について，説明いたします。

シールタグのＡ８と書かれた資料が，調布市調布飛行場対策協議会条例でございます。こちらには，本協議会の設置目的や所掌事項等について記載されております。第５条に，協議会に会長及び副会長を置くこととしており，そして，会長及び副会長は委員が互選すると規定されております。説明は以上です。

それでは，会長，副会長の選出を行います。

事務局からの説明にありましたとおり，調布飛行場対策協議会条例第５条の規定により，会長及び副会長は委員が互選することになっております。御意見のある方がいらっしゃいましたら，お願いいたします。

林委員：

会長に塚本委員，副会長に高橋委員にお願いしたいと思いますが，いかがでしょうか。

事務局：

ただいま，会長に塚本委員，副会長に高橋委員という御意見が出ましたが，ほかに御意見はありませんでしょうか。御意見が無ければ，この案で御承認いただければと思います。

それでは，「会長に塚本委員」，「副会長に高橋委員」に御就任いただくということで，拍手を以て御承認をお願いします。

<委員一同から拍手あり>

それでは，会長，副会長から就任の御挨拶をいただきたいと思います。はじめに塚本会長お願いいたします。

塚本会長：

前回から引き続き務めさせていただきます塚本と申します。よろしくお願いします。

事務局：

塚本会長，ありがとうございました。続きまして，高橋副会長お願いいたします。

高橋副会長：

高橋と申します。私も前回，塚本会長の下で副会長をさせていただきました。今期も一生懸命頑張りたいと思います。よろしくお願いいたします。

事務局：

高橋副会長，ありがとうございます。それでは，ここからは，塚本会長に進行をお願いしたいと思います。塚本会長よろしくお願いします。

塚本会長：

委員の皆様，改めてよろしくお願いいたします。それでは，早速本日の議事に入っていきたいと思います。初めに，本日の傍聴希望者を事務局に確認します。傍聴希望者はいらっしゃいますか。

事務局：

傍聴を希望する方が，いらっしゃいます。

塚本会長：

それでは，傍聴の方が入場される間，休憩といたします。

<傍聴者入室>

塚本会長：

それでは，再開いたします。

それでは，次第に戻りまして進めさせていただきます。次第の4「調布飛行場の概要説明」です。事務局から説明をお願いします。

事務局：

まず，今回初めて委員になられた方もいらっしゃいますので，調布飛行場の概要及び小型航空機墜落事故に関する経過について説明いたします。よくご存じの方は再確認としてお聞きいただけたら幸いです。説明時間は概ね40分を予定しておりますので，よろしくお願いいたします。

はじめに，調布飛行場の概要について，資料のAからCを用いて御説明させていただきます。青のシールタグが貼ってある資料でございます。最初に資料Bにより，調布飛行場の経過についてご説明し，次に，資料Aを中心に，調布飛行場の概要についてポイントをご説明させていただきます。

それでは最初に，シールタグで「B」という記号がある資料をお願いします。A3横の資料B「調布飛行場の主な経過」という年表形式の資料でございます。まず，これまでの経過のポイントについて，この資料に沿ってご説明させていただきます。「調布飛行場」は，昭和16年4月に「東京調布飛行場」として開設されました。終戦後，昭和20年9月より米軍に接收され，その後，昭和30年7月に米軍と民間小型機が共同使用することになったことから，以後，国の管理として，当時の運輸省が飛行場の管理を行うこととなりました。基地跡地としては，昭和47年から49年にかけて米軍から日本に返還されましたが，返還とともに基地跡地の所在する調布市，三鷹市，府中市の地元3市において，跡地利用と飛行場の存廃問題についての論議が本格化いたしました。

こうした動きとして，昭和46年12月，調布市議会において，基地跡地全面返還と飛行場使用反対に関する決議が可決され，昭和47年2月には，調布市，三鷹市，府中市の3市の市長及び市議会議長の六者で構成された「調布基地跡地対策連絡協議会」，通称「六者協」が発足し，調布飛行場の廃止や飛行場移転について共同して取り組むこととなりました。昭和47

年4月、運輸省の飛行場継続使用の要請に対し、東京都は、代替空港の選定や移転を条件に3年間の暫定使用を了承しました。昭和50年3月、国の暫定使用期間が終了しましたが、代替飛行場の見通しが立たないことを理由に、国は東京都に調布飛行場の継続使用を申し入れたため、飛行場の存廃問題は膠着状態となりました。昭和51年2月、こうした状況を打開するため、東京都は当時（約80ha）の飛行場の規模を2分の1程度に縮小（39ha）し、跡地利用を進めたいとの案を「六者協」において示しました。しかしこの提案は、跡地利用全体の中で検討していくこととなり、継続協議となりました。

こうした中、昭和55年8月に発生した、調布中学校校庭への小型機墜落事故を契機に、運輸省は昭和56年から代替飛行場に関する調査を実施することになりました。しかし、調査結果は、調布飛行場を他に全面移転することは現実的に困難とする内容でありました。一方、平成元年6月、都議会において当時の鈴木都知事が「調布飛行場は地域航空の拠点として必要性は高く、不可欠なもの」とする見解を表明し、同年7月、東京都から地元市に、調布飛行場の都営正式飛行場化の提案がなされました。

調布市においては、平成3年6月、市議会に「調布基地跡地利用対策特別委員会」が設置され、東京都の提案について審議していくこととなりました。そして、平成4年2月、市議会特別委員会において、当時の吉尾市長は、これまでの移転廃止から、調布飛行場の存続を条件付で認めていくという基本的な考えを表明しました。平成4年3月、4月には、調布飛行場の存続について、市議会特別委員会における審議の結果、了承されたことから、翌5月に開催された「六者協」において、調布市として東京都の提案を了承する運びとなっております。平成4年6月、調布飛行場の受入条件等について確認するため、東京都と調布市とで「調布離着陸場の管理運営に関する協定」を締結し、同年7月から調布飛行場は、「東京都調布離着陸場」として東京都が管理運営することとなりました。

その後、正式飛行場化については、平成7年7月、東京都から地元3市に対して、「調布飛行場の整備方針及び整備基本計画（案）」により正式飛行場化に向けた提案がありました。この案については、市議会特別委員会での審議等を経て、平成8年7月、「周辺住民の生活環境の向上に一層努めるとともに、騒音対策や安全対策の強化をはじめとする各市の受入条件の受諾」を条件に了承されました。平成9年4月には、27項目の受入条件を定めた協定書及び協定書に基づく運用事項等を定めた覚書を地元3市が、それぞれ東京都と締結しております。その後、調布飛行場は、平成13年3月31日、航空法に基づく都営空港として供用が開始されています。

なお、「調布基地跡地利用対策特別委員会」は、平成8年6月に解散いたしております。また、「六者協」も、平成9年5月に解散しております。現在は、東京都副知事と地元3市の市長で構成する「調布基地跡地関連事業推進協議会」、いわゆる「四者協」において、調布基地跡地に関する協議等を行っております。正式飛行場化後の経過といたしましては、平成17年8月、東京都から地元3市に対して航空管制官の撤退や就航率の向上等についての協議が申し入れられました。

こうした動きがあったことから、市議会では、平成17年3月に「調布飛行場等対策特別委員会」が設置され、航空管制官の撤退問題についての協議が行われました。航空管制官の撤退については、調布市をはじめ地元3市として、従前より存置に向けた要望等を国や東京都に行ってきたところですが、国の意向が極めて強いことなどから、安全性の確保を大前提に協議を重ね、平成18年2月に開催された四者協において、管制官の撤退と東京都による航空機への情報提供業務の開始について、合意に至りました。就航率の向上については継続協議事項となっておりますが、「四者協」の枠組みの中で「調布飛行場諸課題検討協議会」が平成18年11月に開催され、東京都から就航率を向上させるために計器飛行方式を導入したいとの考え

が示されました。しかし、平成19年以降、他の案件を先行して協議したことなどにより、計器飛行方式の導入についての協議は具体的には進みませんでした。

一方、平成23年に羽田・三宅島路線を運航している航空事業者から、当該路線からの実質的な撤退の意向が表明されたことを受け、平成24年5月、東京都は、調布飛行場における三宅島航空路線の新規開設について提議し、四者協にて協議検討することとなりました。併せて、計器飛行方式の一部導入についての協議も再開されました。2つの協議事項については、東京都による住民説明会の開催や市議会調布飛行場等対策特別委員会での協議結果等を踏まえ、地元三市で連携しながら慎重に検討し、安全・騒音対策の徹底や自家用機の運航制限の強化等について、東京都の取組を明示していただいたうえで、平成24年12月開催の四者協にて合意に達しました。

なお、計器飛行方式は、平成25年6月（18日）から開始されておりますが、主に離島便において運用されております。また、三宅島航空路線の運航は、平成26年4月から運航開始されております。そして、平成27年7月に調布飛行場周辺地域における小型航空機墜落事故が発生しました。事故後の主な経過につきましては、後ほど資料Dによりご説明させていただきます。

続きまして、調布飛行場に関する概要をご説明させていただきます。資料Aをお願いいたします。「調布飛行場概要資料」という資料でございます。1ページと2ページは、さきほどご報告させていただきました経過をまとめたものですので、省略させていただきます、3ページ以降のポイントとなる部分についてご説明させていただきます。

資料Aの3ページをお願いいたします。中程の「イ」の「利用状況」についてですが、調布飛行場は、大島・新島・神津島・三宅島との間の離島航空をはじめ、防災・医療・救難などの緊急活動や、航空測量、航空写真、航空機整備などに利用されております。令和4年の利用実績は、中段の四角囲いのとおりとなっており、1年間の離着陸回数の上限2万3000回に対し、合計で約1万3000回となっております。

続きまして「ウ」の「運用状況」です。「運用方式」であります。先ほど申しあげましたとおり、平成25年度から、適用航空機を離島便等に限定した計器飛行方式の一部導入が行われていますが、昼間有視界方式が基本であることは、これまでどおりです。ページをめくっていただいて4ページの「運用時間」であります。平日は午前8時30分から午後5時まで、日祭日は午前10時からとなっております。なお、運用時間の特例として、航空事業者が行う2地点間飛行、これは離島便のことですが、午前8時30分から、時期により午後6時又は午後5時までとなっております。ただし、災害発生時や緊急性のある飛行又は公共的必要性の認められるものについては、運用時間外でも離着陸を許可することができることとなっております。

次に、「エ」の「事業者」の表の1行目、航空機の駐機可能数については、計器飛行方式や三宅島路線に係る協議の中で、より一層の削減を図っており、平成25年度から記載のとおり駐機スポットが削減されております。

次に、その表の下「(3)」、「正式飛行場化」についてです。「ア」の「飛行場の分類」につきましては、空港法では、「公共の用に供する飛行場」のうち、調布飛行場は「その他の飛行場」に分類されます。空港法の分類については、シールタグの資料A6として補足資料を添付しておりますので、後ほど御覧ください。

次に、5ページ、「オ」の「効果」であります。正式飛行場化による効果といたしまして、「安全性の向上」、「コミュニティ機能の向上」、「防災拠点としての機能向上」の3つの視点で整理しています。安全性の面では、航空機が安全に離着陸できるための空間、「航空制限表面」といわれるものが確保され、建物等の高さが制限されております。また、安全性につき

ましては、もうひとつ航空機の離着陸の安全を確保するため、着陸する際、滑走路への適確な進入角度をパイロットに指示するための「進入角指示灯」などの航空保安施設が整備されています。なお、「航空制限表面」については、資料A 7として参考資料を添付しておりますので、後ほど御覧ください。

次の行の「コミュニティ機能の向上」についてですが、調布飛行場のターミナルビルにつきましては、正式飛行場化後も、仮設建築物で運用されておりましたが、平成25年4月から、本設化された2階建てのターミナルビルが供用開始されております。その中で、周辺住民の方が憩えるスペースや展望デッキが設置されています。次の行、防災拠点機能として、災害時におきましては、緊急物資などの航空輸送拠点としての機能や陸上交通が分断された場合の支援施設としての機能を果たすこととなっております。なお、災害時にその機能の拠点ともなる防災等会議室が、ターミナルビルの2階に設置されております。

次に6ページをお開きください。「2」の「調布飛行場に関する調布市の基本的な考え方」についてであります。「(1)」の「基本的な考え方」ですが、平成4年に、調布市は、これまでの調布飛行場の移転・廃止の考えを存続へと大きく方針転換しております。存続を受け入れるに際して市議会特別委員会において、当時の吉尾市長が表明した「調布飛行場問題に対する基本的考え方」の要旨を記載しております。

この中で、上から2つ目の○(しろまる)にあります、「調布飛行場が果たしてきた離島航路をはじめ、救難救急の拠点としての役割や広域的な役割分担から、一概に反対を唱えることはできない」などとし、下から2つ目の○印にあります、より現実的な対応として「現状を拡大させないこと。」をはじめ、「安全と騒音対策を十分に講じること。」、「飛行場の運用に一定の制限を設けること。」、「飛行場の管理運営に関する事前協議システムの確立」を条件に飛行場の存続を認めることといたしております。

次に、飛行場の存続を受け入れるにあたっての具体的な受入条件であります。「(2)」の「受入れ条件」の項に基本的な項目を掲載しております。離着陸回数の制限として年間の離着陸回数は2万3000回を上限とすることや、日祭日の飛行制限などでありまして、これらの内容は、平成9年に締結した協定において、27項目が定められております。

次に、7ページ、「調布飛行場対策協議会の概要」についてであります。こちらが皆様に担っていただく当協議会の御説明でございます。「(1)」の「沿革と役割」にありますとおり、この協議会は、事前協議システムによる東京都からの事前協議事項について協議いただく組織として、平成4年に「調布離着陸場対策協議会」として設置されています。当協議会は条例を設けて設置しており、市民と学識経験者によって構成されます。条例上は18人の定数となっておりますが、現在の委員数は市民14人、学識経験者2人の計16人となっております。所掌事項は、基本的には東京都との覚書で定められている事前協議事項に対応したものととして、調布飛行場対策協議会条例に規定しておりまして、その内容は、「(2)」の協議事項に記載している項目となっております。(なお、平成13年の正式飛行場としての供用開始後は、「調布離着陸場」を「調布飛行場」に読み替え変更しております。)

「飛行場対策協議会」の設置条例はシールタグの資料A 8のとおりであります。7ページから10ページまで、当協議会及び前身の調布離着陸場対策協議会の開催経過をまとめておりますので、後ほどお目通しをいただければと思います。

次に、ページが飛びまして、11ページから15ページについては、「参考1」といたしまして、現在の「調布飛行場等対策特別委員会」について、また、16ページから18ページにつきましては、平成3年から8年まで設置されておりました「調布基地跡地利用対策特別委員会」について、沿革や審査事項、開催経過等の概要を掲載させていただきましたので、御参考にしていただければと存じます。

最後にシールタグのついた資料について、概略を御説明させていただきます。先ほど御説明いたしましたところは省略させていただきます。シールタグの資料A 1をお願いいたします。都営正式飛行場化に当たって、「六者協」での合意後、平成8年に東京都が策定した「調布飛行場の整備方針及び整備基本計画」であります。1ページをお願いします。1ページ下段の、(1)から(4)までに、調布飛行場の位置づけを明確にするための整備方針が記載されております。2ページ以降には、飛行場の規模、飛行方式等の整備計画や安全対策・騒音対策等となっております。

次にシールタグの資料A 2-1をお願いします。平成9年に東京都と締結した協定でありまして、第2条には、飛行場を受け入れるに当たっての基本的事項や、資料A 2-2の別表には、先ほど申しました27項目の受入条件を定めております。第2条の2項にあります飛行場の運用制限につきましては、別に定めることとしておりますが、具体的にはこの後ご説明する覚書に定められております。

シールタグの資料A 3の覚書をお願いいたします。第1の運用事項には、「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」や「日祭日の運用時間」、「遊覧飛行の使用を認めない」ことなど、飛行場の運用制限が個別に定められております。

次の2ページには、第2の「協議事項及び報告事項」にありますとおり、東京都からの事前協議事項や報告事項が定められております。

次に、シールタグの資料A 4-1をお願いいたします。資料A 4-1は「調布飛行場の管理運営形態の変更等に伴う確認書」ですが、これは、平成18年2月の「四者協」での合意後、国の航空管制官に変わって東京都が航空機に対する情報提供業務を行うに当たって、条件とした事項や東京都と調布市とで締結している協定や覚書の解釈について確認するため、東京都と調布市とで締結した確認書となります。裏面の別紙は、東京都の情報提供業務に係る都の安全確保のための対応を示したものです。

その次の資料A 4-2は、「調布飛行場の就航率の向上及び三宅島航空路線開設に係る確認書」であります。平成24年12月の四者協での合意後、平成25年2月に取り交わしたもので、合意内容やそれに伴う協定の記述内容の読み替えについて確認しています。裏面の「東京都の取組内容」は、東京都が取り組む安全・騒音対策や、自家用目的の飛行の制限強化の取組について記載されています。外来機の飛行場利用については、給油のみを目的とする使用を原則禁止とすることなどもここに明記されています。なお、三鷹市と府中市も同じ内容の確認書を締結しております。

次にシールタグ資料A 5をお願いいたします。年間離着陸回数の推移です。協定上の年間離着陸回数の上限は2万3000回となっておりますが、令和4年は、約1万3000回となっております。なお、目的別の年間の離着陸回数や前年との増減等につきましては、シールタグの資料C「飛行目的別年間離着陸回数」のとおりでありますので、後ほどご確認をいただきますようお願いいたします。

次に、シールタグの資料A 9をお願いします。こちらは、東京都の調布飛行場の運営要綱であります。運営要綱につきましては、調布飛行場における管理運営の一層の適正化等に向けた取組として、これまでの空港使用手続に加え、飛行目的の明確化や搭乗者の制限、本人確認、飛行目的の確認の徹底など、飛行場使用における手続やチェック体制の見直し・改善を図るため、平成30年9月に改正がなされています。その主な改正内容について、ご説明させていただきます。5ページをお願いします。第4章「自家用機における手続」にありますように、第7条の「自家用機の搭乗者の事前登録」や、第8条の「自家用機の操縦者の出発前確認事項等の確認書及び宣誓書の提出」、第9条の「自家用機の操縦者及び搭乗者の本人確認」といった項目が新たに設けられました。また、6ページの第12条の飛行目的ですが、空港使用届出書

に記載する飛行目的については、別表1～別表5までの飛行目的を記載することとしています。12ページの別表5をご覧ください。従前は、別表1～別表4に該当しないものは、「その他」として空港使用届出書に記載していましたが、このたびの飛行目的の明確化を図るため、「その他」の内容を別表5にありますように具体的に記載するよう改正されました。

その次の、シールタグの資料A10ですが、「東京都調布飛行場運用規程」でありまして、調布飛行場の離着陸に当たっての気象条件や離着陸の方法等を定めている東京都の規程であります。

最後に、シールタグの資料A11ですが、「東京都営空港条例」でありまして、調布飛行場を含む都営空港全体に関する基本的事項が定められています。6ページ目をお願いします。第14条の2にありますように「生活再建支援の措置」として、平成30年に創設された被害者支援制度が規定されています。

調布飛行場の概要については以上になります。

塚本会長：

事務局から説明がありましたが、墜落事故が起きた後、富士見町、上石原、飛田給の調布飛行場周辺三町の自治会等で構成する「調布飛行場周辺三町地域協議会」においても東京都に対して行動を起こしてきました。このあたりの内容について、実際の活動に携わられた、高橋副会長から少しお話しただけですでしょうか。

高橋副会長：

調布飛行場周辺三町地域協議会について御説明します。

今まで御説明いただいた資料の中で、安全対策という言葉が出ていますが、実際にその安全対策が見えていなかったということが現実になった。それは自家用機が落ちた時に我々地域住民としてつくづく思いました。安全対策を行っていると言いながら飛行機が落ちて住民の方の家が燃えてしまった現実の後、我々、富士見町、上石原、飛田給の3つの地域の住民で少しおかしいのではないかと思ったことがありました。

それは、事故が起きた後に東京都の港湾局の説明において、自家用機が飛び立ったらそれは東京都の問題ではないというような発言があったため、少しおかしいのではないかと。調布飛行場は東京都の通勤用空港になっていますが、その中には離島便とかがあり、通勤用空港の対応として一生懸命やっているのはわかるのですが、自家用機、事業用機については、あやふやなままであったというのが現実でありました。そうした中で、自家用機が落ち住民が被害を受けてしまい、東京都はどうしてくれるのだという思いで我々は東京都の説明を聞きましたが、飛び立った後は自家用機の問題みたいな言い方をされたので、我々、富士見町、上石原、飛田給の住民としては、それとは違って東京都の通勤用空港である以上は、離島便だけではなく、自家用機、事業用機についても厳しく安全対策をしていただいていることと思っていました。ところが、東京都からはそういった回答でありました。

それとともに、落ちた自家用機が保険に入っているのか、我々素人ながら思っていたことがいくつかあり、飛行機の保険が出たとしても、燃えてしまった家を新しく建築するための保証が出るわけではないなど、色々な矛盾点がありまして、それはおかしいのではないかと。

我々、地域住民として飛行機が次に落ちない保障もない中で、離島便を必要とする人達のことを考えると飛ぶなとも言えない状況で、無法地帯となっていた自家用機をもっと明確にしていけないと、我々の子供や孫達の時にこんな事故があっては困るし、もし落ちたりした時、また泣き寝入りの状態になってしまうと困るということで塚本会長を中心として、少なくとも落

ちた後の対応をしっかりとしてもらおうとこまで詰めていかなければならないということで、三町協議会を複数回行い、それから署名活動も行い東京都に伝えていきました。

調布飛行場の問題は、先ほど申した自家用機とかについて、東京都の安全対策が徹底されていないと感じました。そうした中で三町協議会として、まず3つのことを東京都に申し上げました。

まずは安全対策。安全対策は覚書とかには記載されていますが、言葉だけの安全対策でしかないなど。やはり安全対策をする以上は自家用機、事業用機、それから離島便の全てに対して安全対策を徹底してほしいと訴えてきました。

それから飛行機があのように落ちてしまって泣き寝入りになりそうな状況でありました。我々は騒音についても、コンピューター空港であるため離島の人のこともあることから我慢している中で、飛行機が落ちて人が亡くなったり家が燃えたりしたのが、そのまま東京都が放置しているというところがすごく矛盾があったので、そこをまず塚本会長をはじめ三町の自治会長さんをはじめ皆様で東京都に訴え続けていきました。その結果、都条例を変えさせることができました。それは見舞金として建物の建替えの費用を出すということでした。また、条例というのは、だいたい施行後から効力が発生するということになりましたが、塚本会長がそれでは今事故が起きて家が燃えてしまったりした場合、そういう人達は何もできないじゃないかということに訴え、事故まで遡ってその条例を適用しようということになりました。そのおかげで被害を受けた方の家の建替えとかができましたが、それでいいというものではないのですが、最低限、事故で燃えてもしまっても、それは関係ないみたいなことでは困るということで、それは変えることができました。

あとは、自家用機の分散移転ですよね。これについては我々もずっと言い続けていることなのですが、やはり便利のいい調布飛行場を使っている自家用機の人たちが、大島に移転するというのは、到底全部の自家用機が移転できないと私自身思っているのですが、我々や三市の方々が東京都に対して訴えてきた中で、東京都も何かしなければならぬということもあり、大島空港に格納庫を作るなどしています。しかし、これでは到底移転が進むことはないだろうという中で、もっと移転が早められるような場所とかがない限り自家用機の分散移転はなかなか進まないのだろうなど、悩んでいるところです。

最後の結論としましては、少なくとも落ちたらどうするというものを明確にしてもらうということで三町協議会として東京都に要望を行い、それが、ある面では東京都においては市民の組織の動きということで都条例まで変えていただきました。ただ、これはまだ入り口でしかないのですが、調布飛行場の難しいところというのは公共性と自家用機等が混ざっているというのが大変問題なのだと、この三町協議会をやっていくなかで思いました。三町協議会は、ざっぱくですがそのように動いていたということで、御報告させていただきます。

塚本会長：

高橋副会長ありがとうございました。今いただいたお話についても、今後の協議における参考とさせていただきます。

続いて、報告案件に移ります。次第の5「調布飛行場の諸課題解決に向けた取組について」です。事務局から、本件についての説明をお願いします。

事務局：

それでは、昨年11月20日に開催されました、調布飛行場諸課題検討協議会の結果概要について御説明いたします。シールタグの「資料E」「令和6年度調布飛行場諸課題検討協議会（第2回）開催結果（概要）」を御覧ください。こちらの資料では、協議会当日の結果概要を

議題ごとにまとめております。また、各議題名の右側に記載の資料番号は、当日に配付された資料の番号でございます。当日の資料も、本協議会の参考資料として提出させていただいておりますのでよろしくお願いいたします。はじめに、資料左上、「開催概要」を御覧ください。当日の議題は3件ありましたので、順に御説明いたします。

最初に、「議題1 令和6年度関連事業について」であります。

1点目は、分散移転検討調査です。こちらは、全17機の自家用機の分散移転に向けた取組の一つとして、大島空港において、より一層自家用機を受け入れる体制を整える検討を行うための調査を実施した結果、大島空港内に新たに2つの格納庫を設けるスペースがあることを確認できたとのことです。

2点目は、航空機航跡調査です。こちらは、調布飛行場を離陸した航空機が、定められた経路を飛行しているかを確認するため、実際の飛行ルートを調査するものです。令和6年度は、観測精度の向上を目的とし、新たに複数のカメラにより航空機を撮影する映像方式を追加導入した調査が2回予定されており、今回は1回目の調査結果の報告がありました。報告によると、計測は令和6年10月29日から11月5日の間で延べ124機の機体について航跡調査が行われました。今回の結果としては、観測機期間中に離陸航路を遵守していない航空機はなかったとのことです。

3点目は、大島空港に整備した施設等の利用状況についてです。本件においては、大島空港において整備した格納庫や給油施設等の利用状況について、資料に記載のとおり、報告がありました。

次に、資料の左下を御覧ください。

「議題2 自家用機分散移転に向けた取組について」です。はじめに自家用機所有者との協議状況についてです。調布飛行場に登録のある全ての自家用機の所有者を対象に、自家用機の利用状況や移転の意向について、昨年度に引き続き、3回目のヒアリングを実施し、移転の可能性がある自家用機所有者を中心に交渉を行った旨、説明がありました。現時点では、移転検討の意思がある1機について、東京都が交渉を継続しており、他の16機については、移転困難であると主張している状況です。

続きまして、資料右上をご覧ください。

自家用機分散移転推進委員会における検討状況です。自家用機分散移転推進委員会は、自家用機の分散移転推進に向け、東京都の港湾局内に設けられている会議体です。諸課題検討協議会では、昨年8月と11月にそれぞれ会議が開催され、情報共有や今後の対応について協議が行われた旨、報告がありました。

次に、大島空港格納庫における航空機整備事業の実施についてです。こちらは、大島空港の活性化及び自家用機分散移転の取組の一環として、令和7年度から大島空港の格納庫を活用して、航空機の整備を行う事業者を東京都が公募するものです。事業の概要は、大島空港に東京都が整備した格納庫内の4分の1のスペースを利用して、民間事業者が航空機の整備事業を行うとともに、残りのスペースに駐機する航空機の搬出・搬入を行うものです。

続きまして、「議題3 その他の確認事項について」であります。

はじめに墜落事故風化防止の取組についてです。7月を「空の安全月間」と定め、都営空港の管理運営における安全意識の徹底を図るため、令和6年度においても事故の風化防止のための局(きょ)悉皆(しっかい)研修(けんしゅう)及び7月26日における黙とうを実施した旨、報告がありました。

次に外部監査の実施です。こちらでは、調布飛行場に係る管理運営業務の適正の確保に寄与することを目的として外部監査を実施した旨報告がありました。監査結果としては、全般として特段の問題はありませんでしたが、監査員からは、『「操縦者の出発前確認事項等の確認書

及び宣誓書」について、チェックボックスのチェックマークを使用者側がエクセルであらかじめ入力しているものがあつた。航空機積載書類や技能証明等の確認はその場でチェックを入れるべきものなので、改善すべきと』の意見がありました。

なお、監査の意見を受け、調布飛行場管理事務所においては、当該運用の見直しの対応を図ったことも併せて報告がありました。

次に調布飛行場の整備に係る検討についてです。国から引き継いだ調布飛行場管理事務所や管理塔などの老朽化対応が必要であることや、都営空港化から30年が経過する中で、調布飛行場を取り巻く社会情勢等が大きく変化していることから、調布飛行場の整備の方針を検討し、地域に親しまれる要素を含んだ調布飛行場の将来像を示すことを目的に検討会を実施するものです。資料に記載のとおり、学識経験者、行政委員、地元市からのオブザーバーで構成される整備検討会を設置し、検討を進めることになっています。

また、検討過程においては、地元住民や自治体を含む調布飛行場関係者に対する東京都のヒアリングも予定されています。

本年1月に開催された第2回検討会においては、人が集まるためにも公共交通の充実が求められることや、地域住民が飛行場を含めた周辺地域を誇りに思うような取組を仕掛けていく工夫を行うべき、飛行場を周辺から受け入れられるようにするためには、運用方法の検討も重要となるなどの意見が出されました。なお、整備検討会については、全4回の開催が予定されており、検討した結果については、東京都への提言として取りまとめられることになっています。

最後に調布飛行場に係る取組スケジュールについてです。こちらでは、自家用機分散移転の交渉について、改めて令和6年度末での移転実現に向けて調整を進めていくこと、また、大島空港の格納庫を活用した整備事業や、調布飛行場の整備に関する検討、今後の航跡調査の実施予定などについて説明がありました。

今回の諸課題検討協議会では、自家用機の分散移転の推進に向けた取組を中心に、航空機航跡調査の結果や、新たな取組である大島空港での整備事業や調布飛行場の整備に関する検討について、地元三市からの要望や質疑に多くの時間を割きました。このように、自家用機分散移転促進を目的とした大島空港整備事業の実施のほか、調布飛行場整備に係る検討会の実施など、東京都による新たな取組の報告がありました。依然として自家用機の移転は実現されていないことから、自家用機の分散移転の実現が確実に履行されることを強く求めつつ、継続的に東京都における取組の進捗状況を把握するとともに、その内容を踏まえた東京都との協議等に適宜取り組んでおります。

以上、令和6年度第2回調布飛行場諸課題検討協議会の開催結果の概要となります。私からの説明は以上でございます。

塚本会長：

事務局の説明が終わりました。それでは、本件についての御質問・御意見をいただきたいと思ひます。ご発言のある方は挙手をお願いします。

石川委員：

今回初めて参加するため、自家用機のことがよく分からず駐車場の感覚でいるのですが、契約みたいな感覚でいいのですか。契約満了で強行に出ていってもらうということは、これだけの歴史があるので既に話し合われていますよね。お話を聞く限りどうにもならないなという感覚で聞いておりました。

事務局：

自家用機についてですが、調布飛行場については本日の資料にもありますが、運営要綱において事前の届出が必要になっており、ルール上は一定の時期以降にその時点で登録のあった自家用機以外は新規登録を認めていませんので最大で現在の17機となります。

17機については毎年、東京都に使用の届出をしている状況です。契約というよりは届出としての手続になっているという認識です。そちらについても委員からありました強制的に届出を止めるといった内容、規定はないという状況です。

実際は、駐車場の感覚というお話もありましたが、機体を停めていることに対しては機体の大きさにもよりますが、日額で何百円とか何千円とか決まっていますので、それに日数を掛けた金額を東京都に納めています。そういった状況で運用されています。

石川委員：

感覚的に大島移転について、これだけ譲歩しているのだから強行に出て契約をやめてしまえばいいのにと、今聞いて思いました。

事務局：

仰っていただいた部分は非常に重要だと思っています。既存の枠組の中では先程出ていましたが、なかなか強制的にはできない。

大島空港において色んな条件、環境を整備することで移転を促しているという状況です。大島空港の整備の内容も、例えば、あちらは海のすぐ近くに空港があることから、塩害で機体を痛めやすくなるので、機体を屋内に閉まっておくための格納庫が必要であったり、飛ぶためには燃料の補給が必要になることから、給油施設も必要になる。そういった意見要望もあった中で、東京都は移転できる環境をしっかりと整えるという意味でこれまで取り組んできています。補足になりますが、そういった状況もあります。

石川委員：

自家用機に対して、どうしてそこまでするのかなというのが疑問に思いました。以上です。

河原委員：

自家用機の移転の問題で、東京都で17機のヒアリングを行っていますよね。そのヒアリングの内容について、大島空港に格納庫等の設備を設けたので移転してくれというのは、以前から話はありませんでしたが、それだけやってあげても全然移転しない。やはり調布飛行場は利便性が良いということが当然あるのでしょうけど。

東京都が移転してもらうために大島の整備をやっているというけど、何か私が見ていると東京都がアリバイ作りをやっているのかなと。要するに、ヒアリングの中で具体的に大島にこれを作れば移転しますよという話で進め、大島で実際にそういった整備をやっているのなら移転する人がいると思う。

ところが移転する意思がない。聞いていると17機のうち15機は全く移転する意思がない。2機については移転を検討するという話であったが、うち1機は難しそうということで、1機だけ移転しても良いかなということがあるのですよね。自家用機所有者から条件をきちんと聞いて大島の整備をしているのかどうか。すごく私、疑問なのですよね。

大島空港をあれだけ整備したにもかかわらず、「移転してください」「いや移転しません」という状況で、条件の話し合いがしっかりとされてない中で、ただアリバイ作りでやっている

のかなと。移転に関して東京都はこれだけ努力しているみたいに、そのように見えてしょうがないのです。

皆さんがどう感じているか分かりませんが、私はそう感じています。やはり自家用機が居づらくなるような方策を考えないと移転しないのではないかなと思います。前から言っているとおりだと思います。具体的にどういったことができるかについては、今は言えないですが、そういった方策を考えてほしいなと思います。

塚本会長：

現状は大島しかないのですよね。あれだけお金かけているが誰も移転しない。我々は言い続けるしかない。

谷治委員：

前回の協議会の時に大島空港以外の他の空港も交渉しているといっていたが、どうなったのでしょうか。

事務局：

東京都における交渉について、アリバイ作りのようにも受け取れるのではないかということでありましたが、私達も東京都との協議、会議の場で、一定の要望は聞き取りながら、こういった整備は進めているが結局結果が伴っていない。結局移転が実現しなければ、なんの意味もないという状況がありますので、委員がおっしゃっていただいた個別の自家用機所有者において、これがあれば移転しますよ、といった確認を取り、それを用意していくという手法もあるのではないかと思います。ただそれは、その人だけにしか通用しない内容になってしまうかもしれませんが、具体的な要望をさらに深く確認して交渉にあたる必要はあるのではないかと思います。そうでなければ整備も多額の費用が掛かっており、それは当然都民の皆さんの税金が投入されているということですから、それについては地元3市と東京都の会議の中でも指摘は出ています。

そういったことも申し入れをしながら、やはり実効性のあるという言い方をよくしますが、成果に繋がる交渉の進め方、段取り、作戦をしっかり整えて状況を見ながらやっていく必要があるというのは申し入れています。

例えば、格納庫や給油施設を作りましたというのはありますが、ハード的な設備の整備だけではなくて運用ルール等のソフト的な面の見直しによって、自家用機の事実上の移転に繋がるような策が考えられないのかということも、これまで東京都に申し入れをしています。

なので、単に自家用機所有者からの要望を受けて施設整備と言うのではなくて、根本的なところから東京都としての考えを見直すとか、そうしたことも含めた対応ですね。これも実際、東京都も検討しているという話は聞いております。様々な視点から移転の実現を図るための対策、取組を行われている状況です。

大島空港以外の空港への移転ですが、竜ヶ崎飛行場やホンダエアポートについて、東京都は随時、空き状況を確認していると聞いています。空き状況というのは駐車場と同じで昨日空いていたところが今日埋まってしまうということもあるため、移転交渉にあたっては、そこも念頭に置く必要があると考えています。

大島に移転してもらわなければ困るということでないで、調布飛行場からの移転、調布飛行場の登録が無くなる。これを私たちが求めているものでありますから、大島空港に限らず今、いくつかの空港の空き状況であったり、スペースはあるがデコボコの状態だということも

あるみたいですので、こういった整備をしなければいけないのだとかを確認していると聞いています。そういったことも並行して東京都は進めています。

塚本会長：

すごくじれったいですよ。お金をたくさん掛けたのに誰も移転しない。少しおかしいですよ。お金掛ける前に考えた方がいいのかもしれない。我々がうるさいことを言って、東京都も何とかしないといけないと思って一生懸命、大島に格納庫を作ったりしてお金を掛けたのでしょけど、結局誰も移転しないわけですよ。その辺がすごく無駄というか、我々がやれと言いがら無駄と言っちゃ怒られてしまうかもしれませんが、何かもう少しアプローチを上手くできないのかなというのもあります。

私自身も自家用機を持っていたら、大島に移転したいとは思わないですよ。やっぱり調布飛行場が便利ですよ。もっと魅力を付けなければ誰も大島に行かないのではないかと思いますよ。そこをどうやって解決するかは東京都の人とか皆さんの英知ではないかと思いますが、その辺が難しいですよ。

事務局：

継続委員の方は御存じかもしれませんが、17機の自家用機が調布に登録があるという話をさせていただきました。それというのは実態として17機が常に調布飛行場に居るというわけではないのです。調布飛行場を使えるという届出は出ているのですが、例えば1年のうちの大半が別の空港に機体を置いているという自家用機もあるということを確認しています。

例えばそういう状況であれば、その機体については、調布飛行場の登録を抹消し、今居る他の空港へ移っていただく、そういった交渉の仕方もあるのではないですかと、そうした状況も捉えて東京都には交渉してもらっている状況もあります。

初めて委員になられた方については、そういった状況もあるということを御承知おきいただきたいと思います。

河原委員：

2機が一応移転しても良いと意思表示し、その内の1機は難しいと。残る1機だけでも移転しても良いという状況なのでしょうか。

事務局：

検討できるという状況だと認識しています。

河原委員：

現実として移転できる可能性はあるのかどうか。

事務局：

現時点での最新の状況までは確認できていません。東京都の話では、検討できるという状況の後退させない、前進させるための交渉を続けているというところまで聞いているという状況です。

河原委員：

移転しても良いというのは1機になってしまったという認識でしょうか。

事務局：

その認識です。

河原委員：

他の16機については移転が困難ということでしょうか。

事務局：

現時点ではそのように聞いています。ただ、16機に対して何も交渉しないという話ではないですので、今の意向はそうかもしれませんが、対象は全17機ですから、その交渉は続けてもらっている状況です。

事務局：

我々からも移転交渉はずっと続けてくださいというのは言っています。実際にやっているということも確認しています。

先程も話がありましたが、もともと17機の自家用機の所有者の方に対して、どうすれば移転しますかというアンケートを行い、大島空港に給油施設等を整備したという経緯があるので、それであれば念書を取るなどすればよかったんじゃないかということは私も思いました。ただ、そういったことは出来ずにいたと。

強制的に調布飛行場に登録することができなくすれば良い、ということは私もそう思います。そういったことも法律的には、既に置いてある機体、それはそれで権利が発生しているみたいなのです。なかなか簡単にはいかない。単に東京都がそういった条例を作って一気に排除するということもなかなか難しい。

都営空港というのは公の空港だということもあって、駐機料を莫大な金額にしちゃえばいいじゃないか、とてもとても調布飛行場には置けない状況を作るなど、色々な提案を東京都に投げかけていますが、全て一足飛びにはいかない状況です。

ただ、一方では交渉というのはずっと続けている中で、例えば大島行くとこんなメリットがありますよということを、例えば大島に行くための交通費を補助するだとか、あとは、大島に行けば訓練飛行、タッチアンドゴーができるとか。

このように実際に大島に移転すればこういうメリットがあるということも、東京都は考えていますが、難しいという状況です。ただ、我々は引き続き強く訴えたいと思います。そこはお約束します。

塚本会長：

地元3市からもっと強く東京都に言ってもらいたい。実際に我々は下に住んでいるわけで、いつ落ちてくるかもわからない。今は、お金を無駄に掛けたという感じですよ。

結果的に誰も移転しなかったというのは残念ですよね。もっと地元として押してもらいたいと思います。市民がこう思っているということを伝えてもらいたいと思います。

河原委員：

新しい委員の方もおられるので繰り返しになるかもしれないが、例えば自家用機というのは、私も最初そう思っていたのだけれど、個人で誰かが持っていて、その方が使っていると思っていらっしゃる方が多いのだと思いますが、ここでいう自家用機というのは団体で持っているということもあります。

1機に対して何十人も登録されていて、入れ替わり立ち代わりそういう人達が使っている。そうすると個人で持たれている方は、前から言っているように他の人に継がせるというのはダメですよっていうと、個人で持っている飛行機はその代で終わりになる。少し時間がかかるかもしれませんが。団体で持っているところは、団体の登録というのが頻繁に行われていて、当初10人で登録していたが、それが20人になってしまったとか、新しい人が登録されてしまう。

こうなると半永久的になくならないですよ。そこを制限するとか何か方法をとらないと難しいですよ。新しく団体で登録する人は権利ありませんよ、といったシステムにしていくとか色々と考え方はあるのではないかと思います。そういうことを提案していただきたいと思っています。

塚本会長：

それはいつも言っているけど終わらないですよ。

事務局：

いわゆる自家用機という機体に対する実態の説明ありがとうございます。ます。やはり今あったような、いわゆる人としての個人が持っているものが自家用機ではなく、あくまで機体の区分としての自家用機ですので、その機体の所有の仕方については個人もあれば団体もあれば企業もある。そのような状況があります。その対応については、先程申し上げたルール面からの見直しという可能性も追求していかないといけないと思っている状況です。

箕輪委員：

天候とか気温という環境があって、それから飛行機が新しいとか古いとか整備がきちんとされているかどうか。それから操縦される方の年齢や、こういった健康状態なのか、その3つがきちんとしていれば安全な運航は保証されると思います。

事業用の運行が良いとなっていて、自家用はよろしくないという解釈の基本に立ち戻るのではないかなと思うのです。

宮沢委員に聞かないと分からないですが、航跡の測定は飛行に対して安全な秋に実施されていると、実際に事故が起きている7月は気候35度を超えるような環境でかなり過酷な状況だと思うのです。そこで事故が起きているわけですから同じような条件の日に計測しないとわからないと思います。また、自家用機の機体がどの年式なのか、こういった飛行ルートなのか、搭乗人数が何人乗れるとか、それがどのように運行されているかというのが資料にはないので判断が難しいのかなと思うのです。

パイロットは当然ですが団体なのか個人なのか、誰が操縦しているのかについてはプライバシーの問題があるので公表はできないかと思いますが、特定できない範囲で情報を得ることは出来ると思うのです。それが資料にあれば、こんな年齢の方が運転しているのだから安全じゃないかとか、飛行時間が何百時間あれば安全という判断がされるのではないかと思います。

事務局：

委員からも継続的に頂いている視点かなと思っています。まさに安全確保するためのチェックですね。私たちも何を優先するかという、まずは安全確保になります。今、移転の話が当然出ていますが、日常は飛行場として運営されているわけなので、そこでの安全確保という観

点から、これまで頂いている意見を踏まえながら東京都との協議の場では継続的に求めていきたいと思っています。

石川委員：

飛行機の買い取りという話は出ていますでしょうか。買い取れば自家用機が無くなるかと思いますが。

事務局：

航空機自体を東京都が買い取るという話はこれまでは特には出ていないです。

石川委員：

買い取ったらなくなりますよね。

河原委員：

東京都で検討会にて調布飛行場が老朽化したので整備をしようとか、新しく建替えようみたいな話が出ていると思うのですね。その中でいろんな話が出ていて、例えば運用時間の制限を緩和してほしい、滑走路そのものは延長しないけれどももう少し長く滑走できるよう運用にしてほしい。それから定期便運航の業者の格納庫を作ってほしい、それに加えて事業者各社の格納庫が欲しいという話が出ているようです。ほかにも、定期便事業者の執務スペースを拡張してほしい、それから利便施設であるコンビニとかを空港に作ってほしいとか、定期便で飛んでいる最終時刻を繰り下げてほしい、例えば伊豆半島にも飛ぶような島しょ以外の路線もやってほしいとか、小型機飛行場としてのPRイベントもどんどんやったら良いじゃないかなど、かなり勝手なことを言っているのですよね。

調布市として先程の市長の話の中でも、調布飛行場は拡大させないというのが調布市の基本姿勢であると。先ほどの意見は全部拡大する方向なのですよね。これに対して調布市はどんな態度、姿勢なのかをお聞きしたいです。

事務局：

本日の資料Eの議題3「その他の確認事項について」の「調布飛行場の整備に係る検討（調布飛行場整備検討会）」の内容に関する御意見、御質問になるかと思っています。

委員から御紹介がいただきました意見は、色んな方面の方へのアンケート結果の資料から御確認いただいたものかと思っておりますが、今もありましたが、大前提となるのが先ほども市長の長友も申しておりましたが、まずは飛行場の現状を拡大させないこと。

安全確保、騒音対策、そして飛行場の運営には一定の制限を設ける。さらに言うと本協議会の協議事項にもなっておりますが、事前協議に関すること。そこが大前提となるものとなっております。

それは府中市、三鷹市も同じスタンスではあります。平成8年に策定されております「調布飛行場整備方針及び同整備基本計画」がありますから、これに基づき、規制されている範疇でどう対応していけるのか。そこが前提になります。御懸念の調布飛行場を拡大させない、それは事前に東京都とこの検討会を始める前段に確認しています。そこは我々としては変わらないスタンスとなっております。

調布飛行場については、老朽化している施設の整備、建替え・更新もしていかなければいけない。それとともに検討会の中でも出ていますが、地元の理解があつての空港運用がされているという大前提に立たなければならないといった御意見も出ています。その中で、地域の方に

より親しみをもってもらう、メリットのある、そういった御発言も検討会では出ていますが、定められた範囲の中の原則であったり、「調布飛行場整備方針及び同整備基本計画」の範疇で何ができるか。そういったところを検討会の中や、その後の東京都としての方針に定めていくと聞いています。

その過程においては、当然地元市としても、その内容について意見等の協議を申し入れていくことを想定していますので、そこは市民の皆さんにとって懸念事項にならないようにしっかりと確認しながら調整をしていきたい。そのようなスタンスで臨んでいます。

河原委員：

地元市が頑張ってもらわないと東京都は進めていってしまいそうな感じもするので、調布市として頑張ってください。

事務局：

今後の調布飛行場にとって当然定めた範囲の中で、こういった改善を図ることができるか、そんな視点も持ちながら調整していきたいと思っています。

塚本会長：

結局市では何も決められないのですよね。東京都ですよね。地元市は間に入って苦しいのですよね。

事務局：

東京都が地元の声を聞く耳を持たないとか、そういうことではないです。他の課題もそうですし、この調布飛行場の整備に関しても我々の考え、要望も含めて機会を捉えて東京都には申し入れをしています。そこは今後も変わらず続けていくようにはなるかと思っています。

塚本会長：

他に御意見が無いようでしたら、学識経験者として御出席いただいております、宮沢委員から何か御助言などいただければと思います。宮沢委員、いかがでしょうか。

宮沢委員：

先程、箕輪委員からお話がありました安全にかかわる話ですが、航跡調査がどのくらい安全の向上に寄与しているかというお話かと思います。

おっしゃられたように、実際に事故が起きた日は夏の暑い日で、風も弱く、機体の重量や性能などの色々な要素があったとは思いますが、上昇できなかったわけですね。

航跡調査の中に高度という要素もあって良いのではないかと感じました。トランスポンダの信号からは高度情報も読み取ることができます。飛行安全高度まで上昇し、その後に変針というルールがありますが、早く変針した機体は上昇率が高くて早いうちに安全高度まで上がってしまっ、曲がってしまったのかなと推測されます。

勿論、変針する位置について議論はありますが、逆に上昇率の悪い機体というのはチェックすべきところと感ずます。恐らく航跡調査の中でも高度情報はあると思いますが、安全高度までにどのくらい時間が掛かったのかということについて議論がされていないと思いました。

私は港湾局が昨年公表している航跡調査の結果を読んでみたのですが、やはり捕捉できていない機体はかなりあるのですね。それは多分、機体の方のトランスポンダの問題があるのかもしれない。新しく、性能の高い機体については色々な情報が得られるのですが、そうでな

い機体というのは航跡調査の捕捉ができないのだと思います。全部の機体を漏れなく捕捉する、しっかりとデータを取るということに関しては課題が残っていると思っています。港湾局の公表資料の中でも、そのように述べています。

技術的にやろうと思うと、機体側の装備についてきちんと条件を課していかななくてはならないので時間が掛かると思います。気になるのは、やはり先程の御指摘があったように、条件の悪い時などに高度の上がりが悪い機体があれば、それは抽出できるようにしなくてはならないと感じました。

事務局：

宮沢先生ありがとうございます。今、御指摘いただいた安全確保の観点からの高度ですね。これまで離陸後に方向を変える位置のルールがあるという話をさせていただいたと思いますが、東京都の規定の中でも明確な数字は出していませんが、安全高度に達した後、どちらかに曲がりなさいというのがあります。

そういう観点からも高度ですね、航跡調査のいろんなレーダーや電波を活用して捕捉していると言っていますので、その視点での捕捉の仕方、基本は航跡ですがデータとして取れるのであればそういった観点も含めて東京都でしっかり整理してもらえるように申し入れをしていければと思いました。

塚本会長：

ちゃんと真面目に飛んでいる人もいますが、ずっと航跡を取っていたら結構外れている人もいるかもしれないので、もう少し東京都に言ってもらいたいです。私は富士見町だから、こっち側に飛びすぎていないかと言っている人は結構います。

河原委員：

宮沢委員の今の話だと曲がっていくよりも、むしろ高度が上がらないほうが危険だということですか。

宮沢委員：

もちろんそうです。

河原委員：

そこを測定しなくてはいけないのではないかと、という話ですよ。

塚本会長：

ありがとうございました。本日の報告事項については以上となります。それでは、本日の意見をまとめたいと思います。ここまでの内容を踏まえて、高橋副会長からお願いします。

高橋副会長：

皆さんの御意見を聞いていて本当にその通りだと思っています。

強制的に自家用機をいなくさせたら良いというのは我々も本当に思っていました。三町協議会をやった時もその話はよくしていましたが、やはり既得権の強さというのがあり、東京都も移転させたくても移転させられない。最初から調布飛行場に置いていた人たちからしたら、後にコムーター空港にした東京都の弱さというのを感じました。

そうした中で我々ができることは、もちろん飛行場をなくしてほしいというのがあります。だけど、それは難しい中で次に言えることは安全対策なのです。あの事故を現実に見ると、なにしろ絶対に落ちないようにしてほしいということは我々から言うのは住民として当たり前ですので言い続けていく。先程も話が出ていた航跡調査でも決められたルールを守らないで曲がったりしている飛行機がいるなんて言うのを聞くと安全対策を徹底する必要がある中で大変憤慨するところがありますので、やはりそこは強く我々住民として言っていかなければいけないのかなと思います。

その反面、事故が起きた時の住民説明会で、一部の地域住民においては飛行場があって風景が良いという意見を言う人が会場にいました。それは飛行機が飛んで音がうるさかったり、落ちてしまうと危険があるという所に住んでいる人もいれば、そうではない人は横から見て飛行機が飛び立つ風景が良いという意見があったことを私は思い出しますが、飛行場があることが良いなんて言う市民もいるという現実もあるとその時思いました。

ただ、実際に被害を受ける人たちの立場のところで言い続けるのが我々の役目だと思います。ですから、まず確実に言えることは安全対策をしっかりしてほしいということだと思います。明確に確実にやっていくこととしては、まずは安全対策。それとともに、先程も言われましたように、自家用機に移転してもらうのが一番良いですが、東京都にしても既得権があり難しいということは我々もやっている中で思っていました。

先程、河原委員が言われたとおり、自家用機を居づらくさせるくらいしか方法がないのですよね。駐機料を高くして、こんなに高いのであれば大島に移転しよう、と思ってもらう。ここに居心地の良い調布飛行場にある自家用機が自発的に居心地の悪い所へ行くというのは難しい。ただ、これは地元3市の皆さんと住民の皆さんが、自家用機は分散移転を約束しているのだからそれを守ってくれということで、やはり東京都も大島にお金を掛けて整備しているのだと思います。

我々が諦めてしまったら分散移転はもう消えてってしまうと思います。やはり分散移転については住民の声として言い続けていく。それとともに安全対策についても、東京都に言っていく。ルールを守らない人間が何年か先にいて落ちたりしないようにするために安全対策、それから宮沢委員が言われたような飛び方について、きちんと自家用機の人達に守らせるということ以外はないかなと思っています。

今後、また皆さんの声を聴いて頂いたものを市の皆さんに、地元3市で東京都に言い続けていきたいと思っています。迷惑が掛かっているのは3市であっても、この言葉を強く言うことができるのは調布市しかないかと思っています。東京都に言っていく中では、調布市の皆さんが一番強く言っていかなければならないと崩れてしまうと思います。

やはり我々住民は分散移転、安全対策、それを市の皆さんが東京都に言っていくことが、市民の皆さんにとって必要なのだと思います。よろしくお願いします。

塚本会長：

ありがとうございました。それでは本日の会議の結果を事務局に取りまとめていただいて、市長にも報告し東京都にも報告していただきたいと思います。

先程、高橋副会長のお話にもありましたが、自家用機の分散移転と安全対策が一番問題です。その部分を言い続けていかなければならないと思いますので、その辺をぜひ併せてお願いしたいと思います。東京都の進捗にあわせて、この調布飛行場対策協議会においてその内容を定期的に御説明いただくことを私からも要望申し上げます。よろしくお願いいたします。

それでは、これで、本日の議事はすべて終了となります。事務局の方から、事務連絡等がありますか。

事務局：

本日の会議録は、事務局で整理し、各委員に送付いたします。委員の皆様にご確認いただいた後、市ホームページに公開予定です。

塚本会長：

事務局の説明が終わりました。会議録につきましては、公開と合わせて各委員へも送付いただくようお願いします。それでは、これで、本日の調布飛行場対策協議会を終了いたします。お疲れ様でした。

以上