

## 令和7年度第1回調布市調布飛行場対策協議会議事録

1 日 時 令和7年7月30日（水）  
午後1時30分から午後4時45分まで

2 場 所 調布飛行場及び調布市役所5階 特別会議室

3 委員出欠 出席13名、欠席3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、伊藤美代子委員  
高橋一明委員、箕輪雅則委員、谷治博史委員、富田万枝委員、貝沼一朗委員  
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、太田幸男委員、野口幸洋委員

4 傍聴者 1名

5 案 件

- (1) 調布飛行場視察
- (2) 調布飛行場の諸課題解決に向けた取組について

<調布飛行場への視察>

塚本会長：

飛行場の視察お疲れ様でした。引き続き、令和7年度第1回調布飛行場対策協議会を開会する。まずは、事務局から配付資料の確認をお願いしたい。

<事務局から配付資料の確認>

塚本会長：

定足数について御報告する。欠席の御連絡をいただいている委員は3名ですので、会議開催の定足数を充たしていることを報告する。

続いて、本日の傍聴希望者を事務局に確認する。

事務局：

傍聴希望なし。（後に傍聴希望者1名あり）

塚本会長：

本日は、報告事項が1件予定されているので、円滑な議事進行に御協力をお願いする。

次第の2「調布飛行場の諸課題解決に向けた取組について」、事務局から説明をお願いしたい。

事務局：

本年5月23日に開催された、調布飛行場諸課題検討協議会の結果概要について説明する。お手元資料「令和7年度調布飛行場諸課題検討協議会（第1回）開催結果（概要）」を御覧いただきたい。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いる。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になる。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いる。はじめに、資料左上、「開催概要」について、当日の議題は3件だったので、順に説明する。

最初に、議題1 令和6年度関連事業実績及び令和7年度関連事業について。

1点目は、移転促進補助制度。こちらは、調布飛行場に登録のある自家用機所有者を対象に、航空機の移転に必要な資機材の購入費や輸送費等を補助する制度になる。制度の運用開始からこれまでにおける利用実績はないが、令和7年度においても本制度を引き続き運用

するとのこと。

2点目は、航空機航跡調査。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。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活用した調査を2回実施したこと。報告によると、1回目の計測は令和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、2回目の計測は令和7年1月7から1月13日の間で延べ133機の機体について航跡調査が行われた。調査の結果としては、ともに観測期間中において離陸航路を遵守していない航空機はなかったとのこと。

3点目は、調布飛行場整備検討。こちらは、調布飛行場の老朽化や、取り巻く社会情勢等の変化を踏まえ、今後における調布飛行場の整備の方針を検討し、将来像を整理するものとして、令和6年度から東京都が実施しているもの。全4回の検討会を予定しており、検討会での意見やインタビュー調査結果から、調布飛行場の整備に係る提言を取りまとめるとのこと。なお、本提言を受けた後、東京都において調布飛行場の整備計画の策定に取り組む予定としている。

4点目は、分散移転検討調査。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。

次に、資料の右上、議題2　自家用機分散移転に向けた取組について。

はじめに自家用機所有者との協議状況。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、移転の可能性がある自家用機所有者を中心に交渉を継続している旨の説明があった。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。なお、直近の交渉状況としては、自家用機所有者は、このあとに説明する、大島空港における航空機整備事業において、航空機整備事業者が取り組む具体的な内容を明らかにすることを望んでいることから、東京都は航空機整備事業者と移転支援策の内容を協議し、自家用機所有者との移転交渉に臨むとのこと。

2点目は、大島空港の移転環境の整備について。

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、報告があった。

3点目は、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。

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もの。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。現在は、東京都において、昨年度に選定した事業者が整備事業開始に向け準備を行っているとのこと。

4点目は、新たな移転先確保のための取組状況について。

こちらは、関東近郊にある空港等に対して、常駐機の受け入れ可能性があるかを調査するもので、令和7年度は関東近郊以外の空港等にも調査範囲を拡大すること。令和7年4月時点の調査において、大利根飛行場、竜ヶ崎飛行場にて常駐機受け入れの可能性があることを確認したこと。

5点目は、調布飛行場に係る令和7年度の主な取組スケジュールについて。

こちらでは、大島空港における航空機整備事業などによる自家用機分散移転促進の取組や、航空機航跡調査、調布飛行場整備検討会の予定について説明があった。

続きまして、議題3 その他の確認事項について。

主な内容は1点で、墜落事故風化防止の取組について。

こちらでは、平成27年の墜落事故の概要や事故後の東京都の取組に関して、引き続き、離島港湾部に新たに転入してきた職員を対象とした研修を実施したことや、7月を「空の安全月間」と定めている中で、都営空港の管理運営における安全意識を徹底する旨の説明があった。

今回の諸課題検討協議会では、自家用機の分散移転の促進に向けた取組を中心に、航空機航跡調査の結果や、大島空港における航空機整備事業、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いた。また、東京都が掲げた令和6年度中の自家用機分散移転が実現できなかったことについても併せて報告があった。市としては、令和6年度中の移転実現に期待していたところであり、その約束が果たされなかつことは誠に遺憾だが、今後においても東京都における自家用機分散移転の取組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いく。

以上が、令和7年度第1回調布飛行場諸課題検討協議会の開催結果の概要である。

塚本会長：

発言のある方は挙手をお願いしたい。

貝沼委員：

大利根飛行場と竜ヶ崎飛行場で常駐機の受け入れが可能とは何機ぐらいの予定なのか。

事務局：

実際その時点で駐機スポットの空きがあったわけではなく、スポットに空きがあった時に受け入れることは可能という確認をしたと聞いている。

石川委員：

移転促進補助制度で使わなかった1000万の予算は繰り越せるのか。

事務局：

繰越されず、新たに予算計上するのが一般的な考え方になる。

東京都において、この制度を作つてから毎年1000万円を予算化している。地元市としても、移転の実現を目指すことと併せて、この補助制度をいつでも運用できるように毎年度しっかり予算計上してもらうことを東京都に求めており、令和7年度においても同じ予算を東京都に確保してもらっている。

石川委員：

上限が1000万円ということか。

事務局：

予算としてその金額を東京都が確保しているということになる。

箕輪委員：

航空機航跡調査で1回目、2回目の計測があるが、以前も発言したとおり、墜落した時と同じとなる気温の一番高い時期に実施するのは難しいのか。

事務局：

基本的に航跡調査は、南側に離陸する時期と北側に離陸することが多い時期のそれぞれで実施している。

令和5年度の調査では、羽田空港から電波を受信するということに強い機材を持っていき事業者であったことから、準備が順調に進んだが、令和6年度に選定した事業者が羽田の電波がうまく受信できないことから準備に時間がかかり、結果、立川の電波を活用することになったため、1回目の計測の開始が遅れたと聞いている。

塚本会長：

傍聴希望者がいらっしゃいました。

<傍聴者入室>

塚本会長：

それでは再開する。

宮沢委員：

飛行場視察で職員の方々の説明をお聞きした。この調布飛行場対策協議会では自家用機

の分散移転が大きな課題として毎回取り上げられているが、飛行場の職員の方々は機体についてあまり意識されていないようだ。自家用機は経年機が多いのだが、耐空検査を毎年実施して整備されているので問題ないということだろう。

資料1において航跡調査の具体的な説明があった。計測された機体についてはAIPで定められた離陸経路を遵守して離陸していることを確認した。5ページにある方式1[ADS-B]、方式2[PSSR]によって機体の航跡を計測できるのは理解できるが、計測できない機体が数多くある。方式3[映像]が、機体を全て捕捉できるとしているのは有視界飛行で離着陸が行われるからだろうが、捕捉率100%にとどまらず検討を深めて欲しい。予算の問題もあると思うが、複数の場所からの画像を処理すれば高度も含めて航跡を推定することができるのではないだろうか。

#### 箕輪委員：

今日、飛行場内を見学した。東京都の職員に質問した際の記憶だと、エクセルシートに入力すると自動的に滑走路距離が出て、その資料を提出して担当官の方が別のシートと突合して正しい滑走路距離を確保できているのかというのを出していた。ただ、エクセルシートは各自が持っているパソコンで出力した紙を提出しているので、中の計算式が正しいかは確認ができないと思うが、東京都の職員はロックされているから大丈夫と言っていた。しかし、ロックされているということは外れるということでもある。

その後のどなたかの質問で、「航空機の安全確保のためにこれだけやっているけど、万が一の事故の可能性はあるのか」と聞いたところ、東京都の職員は、「意図的にやった場合は阻止できない。」というようなことを言っていた。そうすると持ってきたデータが意図的に捏造されたらチェックできないということではないか。自家用機がいろんな過去の経緯があって飛行場を使って離陸、着陸しているという権利があって、それが自主性によって担保されているとなるが、意図的に行行為におよんだ場合はどうにもチェックできない仕組みというのは良くない。

事故は、パイロットも起こしたくて起こすわけではないが、意図的なものを阻止するという仕組みは、その離陸させる場所の人がどう考えるのかということが大事である。今日は非常に不安なところが出てきた。

#### 石川委員：

エクセルの数値を緻密な資料で確認しているので数値的な問題はないと思っていたが、燃料積載の荷物の重量などは自主申告なので、実際に見て確認していないことに不安を感じた。

それで意図的にということに関して、離陸後の決まりがあって中央高速と東八道路まで行かないと曲がってはならないとされている。意図的に曲がることが認められていないと言っていたので、それは分けて考えたほうが良いと思う。多分、エクセルを意図的に操作す

ることはできないと思う。

意図的にというのは、飛んだ時に急に曲がった場合は事故になるというニュアンスで説明していたと思う。

今日管制塔とかを見ることが初めてで、皆さんの真摯な姿とお仕事ぶりにとても安心感を覚えた一方で、ますます自家用機の不安を感じて、どうにかしなければと危機感を持った。多分、数字では問題ないのだけど、それは机上の論理。

自家用機における飛行場の使用料も10倍か20倍ぐらいにして、調布飛行場から出て行ってもらいたい。実際の事例だが、突然駐車場の賃料を値上げして、ここは使わせないとということがあり、民間ではそれが通用するので、誰が悪者になると言ったら、この委員会でいいと思う。東京都に提案して欲しいということを前回申し上げた。

また、飛行機の買い取りというのを強く言っていただきたい。富士見町に住んでいて、飛行機を見ると怖いということをわかっていただきたい。

#### 事務局：

今日の視察の中で、東京都の担当者は、おそらく既存のルールの枠組みの中で、機体の老朽度合いなどを捉えて何かを制限するルールがない状況で、恐らくあのような答えしか言えなかつたと受け止めている。しかし、安全性や事故を起こさないことは前提でありつつ、日々、航空機が離発着しているのは事実であることから、そこの安全性をどう高めていくのかについては非常に重要な課題であると認識している。そういう面からもこの安全確保、それから安全性の向上という観点からまだまだ改善の余地もしくは指摘をしていく余地があると感じている。

また、安全性の観点からあった事前のチェックシートの確認は、基本的には自動計算など、東京都の独自のチェックの仕組みを使っているが、大元になっている数字自体が、自己申告という内容であったことから、この数字如何でも変わってくる可能性があるということが懸念だと思っているため、チェックの仕方は、私どもとしても意見を東京都に言っていく。

あわせて、繰り返しになるが、安全性を高めるための工夫はまだまだできるという視点で協議をしていく必要があると感じた。

それから航跡調査の映像による確認、測定は、昨年度から新たに入れた内容である。令和5年度に初めて実施した際には、音拾って航跡見える化する仕組みを東京都は採用していた。

課題になっていたのが、3つの方式で捉えていた中でその精度である。逸れていた場合に對して指導する根拠としての正確性を高めないといけない。そういう観点から映像方式を取り入れたと聞いている。捕捉率が上がることも重要と思っているが、測定の精度については、映像方式によって音の方式よりも向上が図られたという説明を受けている。こういったものをしっかり分析をして、どう指導に繋げていくか、運航者に対する指導にどう繋げていくかということが大事になるため、そういったことへの活用もしっかり考えて実行して欲

しいということを伝えている。

あと停留料については、車で言うと月の駐車料金のようなものだが、自家用機のサイズで3トン未満ぐらいだと1日当たり8百数十円という規定がある。

市議会にある飛行場の委員会の場面でもそれが安すぎるのでないかという意見もある。この件についても私どもは東京都に投げかけをしている状況にあるが、東京都からの現時点の説明としては、この停留料そのものが国土交通省の告示に基づいていると伺っている。それを上げるとなった場合に、あまり大きい場合だと、国交省から指導が入ることがあると聞いている。だが私どもとしても、実際に調布飛行場において、具体的な引き上げの説明をして国から見解をもらっているのかというと、そこまでは行われていないと思っているため、どういう見解が出されるにしても、そういう考え方について可能性があるのかどうか、確認していって欲しいということも併せて継続的に東京都に伝えている。先ほどの買い取るという御意見もあり、そういう意味ではあらゆる方策、やり方があるのではないかというのは、この先も変わらないと思っているため、本日この場でいただいている意見も踏まえ、東京都に対してしっかり申し入れていきたいと考えている。

高橋副会長：

逆に上げることができた場合、自家用機の所有者が料金を上げたんだからまた置けるという理由づけにされたりする可能性もある。料金を上げてそれを支払ったのだからまた置いていてもいいという発想に持つていかれると困る。

我々は今、コムьюター空港にするときの約束で自家用機の分散移転があるので、それを言い続けているなかで、墜落事故が起きて我々も勉強してきたことは、いかに自家用機が飛ぶのに東京都などのチェックが甘かったというのが1つあった。まず移転するのが大事だが、その前に安全対策をしてもらう。そういう中で、最終的には操縦者がどこまで安全対策を感じて守り続けられるかが重要である。最終的には個人、操縦士になってしまう。いろんなチェックをしていても、早く曲がってしまうなどという危険性は人間のやることなので常にある。

なるべくなら自家用機が分散してくれるのが一番安心だと思いながら、なかなか思うようにはいかないのが現実である。

塚本会長：

事故の際はチェックしていなかった。

積み過ぎていた。我々もかなりの意見を言った。あとは操縦士本人の問題となる。そこまではもうどうにもならないので、我々のできる範囲で頑張ったことは一生懸命やった。チェックシートは多分あの頃はなかった。今度はチェックする体制を整えたというので、後は操縦士個人のモラルとなる。だから我々のチェックでは対応できない。

高橋副会長：

少なくとも、今は重さや人数だとかというものはあの事故の時点よりチェックができる。ただ、最終的にはどんなチェックをしていても心配なので、できることなら分散移転してもらうことを言い続けるしかないと思っている。

塚本会長：

東京都としても、我々が色々と意見を言う中で、お金をかけて大島空港に格納庫や給油施設などを作ったが、誰も移転していないのが現実である。でも言い続けるしかない。東京都は、私たちの意見を聞いて、それなりにお金かけて努力したわけだが、どうしたらいいのか。

高橋副会長：

分散移転を強烈に進めることができるのであれば、もちろんそれをやればいいのだが、いろいろ交渉していく中で、自家用機が既にいたところにコミューター空港化した手前、なかなかそれを超える強さのものが言えないというのを感じる。

何でもっと強く言えないのかと言っても、その枠を超えて東京都が言える状況があればいいのだが、それができない中で、いまだに「大島空港行きませんか」、「どこか空いているところはありませんか」というような歯がゆい対応しか行われてないように思われるのが正直現実である。しかし、約束として、自家用機は分散移転してくれるという中でコミュータ一空港を我々としても認めているということ以外は言いようがなくて、東京都でさえも、移転させるための方策がなかなかないということが現実なんだと思い歯がゆい。

貝沼委員：

運輸関係の技術的なものを導入する形は考えられないか。車で言えばアイサイトがあり、自動的に停まる。営業用などの機体であれば技術的な費用の予算は確保ができると思われるが、小型飛行機の場合はそのお金をオーナーさんが費やすことになるので、多分やらないと。それを逆に強制的に安全装備をつけるという条件をつけて、付けられなかつたら移転させる、付けたら条件をつけるなど。そういう A I 技術を使ってもいいのではないか。そうすると A I で、この状況では操縦してはならないというようなこともできるのではないか。重さ人数、それとパイロット健康状態なども、そういう技術的な部分でできる方法がないのかと思う。

高橋副会長：

全部の飛行機になると難しいのかもしれない。

貝沼委員：

調布飛行場に限定して良い。調布の協議会はこういうことを考えているのを発信してい

いのではないか。積み重ねていくことで変わるかも知れない。この移転問題への対応に関して、東京都はもっと補助金を出せるのではないかと思う。そういうものをうまく運用できるような体制ができれば、もっといい方向に進むのではないか。

なかなか大島に行きたいと思うオーナーさんもいないのではないか。完全に飛べない機体は残さないというような強制的なものであれば、また随分違ってくると思われる。

林委員：

今日、調布飛行場に飛行機が10機ぐらいあったのを見たが、17機ということは、他に待機している飛行機があるということか。

大島空港を整備して、調布飛行場に登録のある飛行機の格納庫の利用が3百何日あるということは、かなり大島を利用している感じがする。停まっているところが調布飛行場ではないのだから移転しているのと一緒のような感じがする。そういう他に停まっている所に移転してもらうことはできないのか。

事務局：

東京都からも17機のうち、調布に普段常駐していない機体があるとは聞いているが、登録を抹消すると整備目的以外で調布飛行場に立ち寄れなくなることで不便になる部分があって、移転には応じてくれない状況にあると聞いている。

おそらく今日調布飛行場に停まっていたのは事業用機なども含めて10機だったと思うので、一概に自家用機が10機いたという状況ではなかったと思う。

林委員：

飛行訓練は調布飛行場ではできないと聞いているが、大島ではできることになっている。それでいて調布に登録のある機体が利用しているということは、訓練の利用価値というのは大島空港において結構大きいのではないかと思われる。こういうので移転はできないのか。

高橋副会長：

大島空港の魅力としてそれはあると思う。大島空港に行けばいろんな訓練ができるというところはあると思うが、調布の登録をやめて大島空港に行った場合、調布飛行場を使えなくなるので、なかなか移転してくれない気もする。

福谷委員：

本来は分散移転が一番の主張だが、安全性が確保されればいいというように見える感じがする。今日の飛行場での説明についても、安全性をこれだけ確保しているから分散移転はいいんですというように聞こえてしまう。安全性が確保されれば分散はしなくてもいいと

いうわけではない。

高橋副会長：

安全の確保は当然のこと。分散移転とは別の問題である。

福谷委員：

調布飛行場は、必然性や必要性がなければ使う意義がないのではないかという視点も必要だと思う。

例えば、ドクターヘリや離島との移動手段という必然性とか必要性という観点から言えば、自家用機は何のためにいるのだろうか。使う権利もあるのだろうけれども公共の意義的なものから考えたら、安全性が確保されようがされまいが、やはり分散移転なんだという観点で聞いていた。

高橋副会長：

今言われた通りで、我々も移転してくれるのが一番いいと思っている中で、これだけ我々が言ったりしても、自家用機1機を動かすのにも時間がかかっているという現実の中で、まず安全な状態のチェックをしてもらいながら、分散移転を言い続ける必要がある。分散移転は第一だが、万が一を思うと、安全対策で1つの網をかけておきながら分散移転をさせようっていう方向にする必要があると思っている。先ほど飛行場には、離島便と事業機、自家用機がある中で説明を聞いたが、自家用機の安全チェックの資料を見ながら説明を受けて帰ってきた。

ただ、離島便と事業機は仕事をするとか、人を運ぶなどということに対する強いチェックがあるので、自家用機みたいな調査はやっていない。自家用機に関するようなチェック体制が離島便と事業機にはあるのかなと。

事務局：

安全性の確保と自家用機の分散移転はそれぞれ重要なことであり、安全確保できているから自家用機を分散移転させないでいいということではない。市としても同じ考えでいる。安全性はしっかりと高めて確保してもらう。自家用機の分散移転はそもそも約束事項であり、これを早く達成してもらいたい。そのため、両方を東京都に対して強く求めている状況である。

東京都を擁護するものではないが、本日対応してくれた職員は飛行場の運営において責任ある立場の方なので、安全チェックなどの観点からの説明が中心になっていた。東京都は分散移転に向けた取組も当然に行っている。分散移転の直接の交渉なりその方策を検討してやっているのは都庁の事務所で勤務している職員となっている。そういう中で今日対応してくれたのが飛行場の運用、運営の方の職員だったということで、その説明としては、

いかに安全に運営するかという視点があったと思う。安全の観点では、自家用機以外の事業用機や離島便の飛行が圧倒的に多いわけで、それらの安全確保も非常に重要な視点である。

毎月、自家用機所有者に限らず、運行担当者の会議を設け、安全性の確保に関する認識をより高める意識づけや、事例を共有していると聞いている。安全面で言えば、自家用機に限らない飛行場全体としての確保をしっかり確認をしていきたい。あわせて、自家用機の分散移転については、それと並行する課題としてしっかり取り組んでもらう。大島空港に移転するものがすべてではない。

言うなれば調布飛行場における登録を削除することが目的となる。ほぼ調布飛行場にいない自家用機については、大島ではなく、長く駐機している空港への移転も考えられる。

また、これまで大島空港での格納庫や給油施設の整備、それから訓練飛行もできるようにしたなど、大島空港への移転を促進する観点から東京都が取り組んできていると認識している。でもそれが成果に繋がっていない状況は皆さんも承知だと思う。そのため、それだけに限らず、調布飛行場を使うことに関するルールそのもの見直しなどの角度からの検討も東京都にしてもらわなければならない。東京都との協議においてそれを申し出している。

#### 事務局：

自家用機以外の事業用機と定期便については、運行管理者が法律上その組織の中にいて、東京都がチェックしているものと同じ役割を担っている。

つまり、調布飛行場を飛び立つためのチェックは自家用機も事業用機も定期便についても必ず行っている。

#### 高橋副会長：

自家用機については航空管理者がいないが、それに代わるチェックを行うようになったということ。

#### 塚本会長：

調布のこの協議会の成果である。

#### 高橋副会長：

墜落して亡くなった方がいるのを我々が見過ごすわけにいかない中で、何ができるかというときに、自家用機については管理者みたいなものの義務づけがない現実がわかってきて、安全対策を自家用機についてやってもらわないといけない、ということも市の方も東京都へ言ったりしてきた中で、東京都も自家用機についてはやっていますということで飛行場の担当者は言っていた。

ただ、調布飛行場があることで同じ都民の離島の人が助かたりするという中で、自家用機だけは分散移転するという約束をしているのだから、それを守ってくださいと言い続け

ているが、なかなかそれができていないのが現実。最初に使っていた自家用機について、東京都が命令して出すことができない現実は、歯がゆい。大島空港にお金をかけて、移転先を準備したにも関わらず、移転してもらえないのは歯がゆい。

塚本会長：

調布飛行場がコムьюター空港となる前から、すでに権利があった。だから東京都としては言えないところもあるのではないか。

事務局：

もともとは東京都のものではなかったという経緯がある。自家用機に位置づけられている機体は東京都による運営が行われるようになる前から登録されていたので、以前から使ってきてることに対する一定の権利が発生しているという話も伺っている。

とはいものの、東京都にはどういう方策でそこを乗り越えるかを考えて実行してもらわなければ約束が果たされないというのが現状である。簡単ではないのは私たちも承知しているが、言い続ける、求め続ける、プッシュし続ける必要があると考えている。

箕輪委員：

雲を掴むような話になってしまるのは、実際飛んでいるパイロットさんがどういう心理でこの権利を持ってきたのかが聞こえてこないから。以前もここで意見させてもらったが、誰が飛んでいるかというのはプライバシーの問題なので情報が得られないという回答をいただいた。

実際、調布飛行場に飛んでくるのは制限できない。そうなると、どの機がどのくらい調布飛行場に着陸して、どれくらいの時間で出していくのかというデータを取れるならお願いたいという話はしたかと思う。もう一度、自家用機だけでいいと思うが、どのように動いているかをきちんと把握すれば、その機体が、何年、動かしているのか、何年間、何時間飛んでいるかということも掌握できるはずである。車と同じで車検のような仕組みがあるので、製造から50年も経過している飛行機が悠然と飛んでいることがはっきりわかる。なるべく最新の機械に入れ替えてもらうという誘導がつくと思う。難しいかもしれないが、ぜひそれを進めていただけないかなと思う。

それとFacebookがある。飛行場で今日、何機飛び立ったかという告知がある。例えばそれを見ていると、自家用機はそんなに飛んでないようだが、二桁くらい飛んでいたりする。また、思いのほか事業用の飛行回数が多い。それから時間外での飛行が頻繁にある。せっかくだったら委員の方も実数を確認していただくと理解も深まるのではないか。

事務局：

東京都に対して、出せる情報は粘り強く協議しながら整理をしていきたいと考えている。

また、Facebookには時間外の飛行予定なども出ている。特にこの時間外の飛行については、あくまで例外だという認識でありますので、どういう目的でどういう理由なのかというところまで出してもらうようにしている。

時間外で飛ぶということに対して意見いただくのは、いわゆる音の問題。要はその発せられる音の影響を被る時間が長い。そういう観点からも、しっかりチェックすることで、必然性なり必要性のチェックにつながることについて皆様の認識を深めていただければと思う。

貝沼委員：

Facebookで出ている情報はパソコンで見られる。この中に、その日その日の運行予定の機体の数などがすべて見られるようになっている。この中で離陸が7時半などというケースがある。今月だと、撮影用の離陸ということで7時半から7時45分ぐらいに離陸しているのが非常に多い。1日4回や、週3日など。そういうのがデータで見ることができると。

箕輪委員：

外から飛来しているのかわからないので、それをデータとして出さないと議論が進まないのではないか。実数が見えないと話が進めにくいと思う。

石川委員：

話を聞いていて値上げはどうなのかと思っていたが、逆に大島空港の格納庫を無料で貸すというのはどうか。移転促進費もあるので無料で貸し出す。そうすると移転するのではないかという逆の発想はどうかと思った。

高橋副会長：

恐らく自家用機を趣味で持っているような感覚なので、無料だから移転するような方々でないと思われる。やっぱり飛行機を持つということはよほどの方ではないか。なので、こんな良い条件ありますよということで移転してくれるかというと、調布飛行場の便利の良さを感じている人たちだとどうなのか。無料で使えるということでやってみて、1機でもそれにのってくれる人がいてくれればいいが。

塚本会長：

最後に副会長からまとめをお願いしたい。

高橋副会長：

皆さんからの意見を調布市からも東京都に対して言える限り言っていただきたい。それ

と東京都も令和6年度に1機移転させると言っていたが、結果的に実現しなかった。

調布飛行場から飛行機が飛んで住民の人たちが、騒音を我慢している。また、絶対に墜落させたくないという中で、まずは安全対策を徹底的に言いながら、我々の希望は自家用機の分散移転なので、ぜひこれは言い続けていきたい。やはりこの協議会を通じて皆さんのお意見を東京都に持っていって、分散移転しなければならないということを東京都に訴え続けるというのが我々調布市民の想いである。分散移転はなかなか難しい状況ではあるが、これからも皆さんとやっていきたいのでよろしくお願いしたい。皆さんの意見も共有しながら今後もこの協議会での議論を続けていきたい。

塚本会長：

それでは事務局に取りまとめていただいて市長への報告をお願いする。以上をもって、本日の調布飛行場対策協議会を終了する。委員の皆様、お疲れ様でした。