資料４

調布飛行場整備検討会
報告書（案）

令和８年　　月

調布飛行場整備検討会

目　次

1.　背景と目的 1
2.　調布飛行場について 2
　２．１　沿革 2
　２．２　調布飛行場の概要 3
3.　調布飛行場に期待される役割（あり方） 11
4.　役割を果たすために必要な取組 13
　４．１　安全で安定的な運航に必要な機能の確保 13
　４．２　利用者にやさしい空間・機能 21
　４．３　災害時等の防災対応能力の強化 23
　４．４　地域の振興 25
　４．５　技術の発展への対応 26
　４．６　地元要望への対応 27
　４．７　役割を果たすために必要な機能の整理 27
5.　将来の活用候補地について 28
6.　まとめ 30

【参考資料】

調布飛行場整備検討会設置要綱
地元自治体・住民等へのインタビューの結果（概要）

1. 背景と目的

調布飛行場は、東京都本土と島しょ（大島、新島、神津島、三宅島）を結ぶ定期離島航空路線の玄関口として年間約 10 万人が利用するなど、島しょ地域の人々の生活の安定や観光、ビジネス等の経済活動を支える重要な役割を担っている。また、防災・医療・救難活動の拠点、航空測量、航空写真撮影、航空機整備など公共性の高い多様な用途で利用されている。

一方、都営化後 30 年以上が経過し、施設の老朽化が進むとともに、調布飛行場を取り巻く社会情勢は大きく変化してきている。今後、取り巻く環境の変化に対応しつつ、調布飛行場が担っている重要な役割をより一層果たしていくことが求められている。

このため、老朽化した施設の維持更新をする機会を捉えて、「調布飛行場整備方針及び同整備基本計画」（平成８年８月策定）に基づく今後の調布飛行場に求められる役割を改めて把握･整理し、その実現に向けた取組等の検討を行うため、専門的知識を有する学識経験者及び庁内関係者等により構成される「調布飛行場整備検討会」（以下「本検討会」という。）を設置し、地元や関係者からのヒアリングなどをもとに本検討会で議論を重ねてきた。

本報告書は、本検討会での議論を踏まえて、調布飛行場に求められる役割を改めて把握・整理し、それらを実現するために必要な取組をとりまとめたものである。

2. 調布飛行場について

2．1　沿革

本飛行場は、昭和 16 年（1941 年）に東京府の公共飛行場として開設された。戦時中は主に日本陸軍の拠点として利用され、終戦後は米軍に接収されて補助飛行場や水耕農場として使用された。その後、昭和 48 年（1973 年）には飛行場地区が日本に全面返還された。平成 4 年（1992 年）には東京都が国から管理運営を引き継ぎ、平成 13 年（2001 年）3 月 31 日より、航空法に基づく正式飛行場（都営コミューター空港）として供用を開始している。

調布飛行場の沿革

年	内容
昭和 16(1941)年	東京府が公共飛行場として開設(軍用飛行場として運用)
昭和 20(1945)年	米軍が接収し調布水耕農園および補助飛行場として使用
昭和 48(1973)年	飛行場地区全面返還 国が場外離着陸場として運用を開始
昭和 54(1979)年	調布～新島 就航(新中央航空)
昭和 55(1980)年	調布中学校への事業用機墜落事故の発生
昭和 57(1982)年	現管制塔兼管理事務所供用開始
昭和 59(1984)年	調布～大島 就航(新中央航空)
平成 4(1992)年	都が国から調布飛行場の管理を引き継ぐ 調布～神津島 就航(新中央航空)
平成 8(1996)年	「調布飛行場整備方針及び同整備基本計画」を決定
平成 9(1997)年	地元三市(三鷹市、府中市、調布市)と「東京都調布離着陸場の整備及び管理運営に関する協定書及び同覚書」を締結
平成 12(2000)年	電源局舎供用開始
平成 13(2001)年	正式飛行場(都営コミューター空港)として供用開始(滑走路 800m) 消防施設供用開始
平成 18(2006)年	国の航空管制官に替わり都が情報提供業務を開始
平成 25(2013)年	離島航空路線に計器飛行方式(IFR)導入 現ターミナルビル供用開始
平成 26(2014)年	調布～三宅島 就航(新中央航空)
平成 27(2015)年	近隣住宅地への自家用機墜落事故の発生
平成 29(2017)年	運輸安全委員会が航空事故調査報告書を公表
平成 30(2018)年	調布ルール(気温と離陸重量から導かれる必要滑走路長を 760m以下とすること)の導入 飛行場管理運営業務の外部監査導入
令和 3(2021)年	滑走路取付誘導路の位置変更
令和 5(2023)年	飛行場内に「安全の誓い」碑を設置

２．２　調布飛行場の概要

（１）調布飛行場の立地

調布飛行場（正式名称：東京都調布飛行場）は、新宿副都心から西方約 20km に位置している。東京都本土と島しょ（大島、新島、神津島、三宅島）を結ぶ空の玄関口となっており、東京都港湾局が管理運営を担う都営空港の一つとして位置付けられている。



調布飛行場の位置

出典：地理院地図（国土地理院）

（２）周辺の土地利用状況

現在の調布飛行場の周辺地域は、昭和 16 年（1941 年）開港当初の飛行場敷地である、いわゆる調布基地跡地(203.6ha)となっている。

これらの跡地は、平成５年（1993 年）に東京都、地元３市（三鷹市、府中市、調布市）で合意した「調布基地跡地土地利用計画」に基づき、現在の形の調布飛行場のほかにも、都市基盤の整備等について協議をしながら跡地利用が進められてきている。

現在、調布基地跡地は総合運動公園、スタジアム、大学、病院、研究所等として利用されている。また、調布飛行場の周辺では、今後、商業施設や公園等が整備される予定となっている。



周辺の土地利用状況

出典：OpenStreetMap に東京都追記

（3）調布飛行場へのアクセス

調布飛行場への交通アクセスとして、主にバス、自家用車、タクシーが利用されている。

調布駅と調布飛行場を結ぶバスは、1日17便、三鷹駅と結ぶバスは1日4便となっている。また、近隣バス停からは徒歩で15分程度を要する。

タクシーの場合は、調布駅からは15分程度、三鷹駅からは２０分程度である。なお、飛行場敷地内には、シェアサイクルポート９台分も設置されている。



主要駅からの交通動線　　出典：OpenStreetMap に東京都追記

また、三鷹市では AI によるデマンド(予約型乗合)交通が令和７年（2025 年）２月から本格運用を開始しており、調布飛行場もエリア内に含まれている。



参考　https://www.city.mitaka.lg.jp/c_service/112/112502.html

（4）定期航空路就航路線

調布飛行場は、東京都本土と島しょ（大島、新島、神津島、三宅島）を結ぶ定期航空路線の拠点として、また防災・医療・救難活動の拠点として利用されている。

また、調布飛行場は飛行機を利用して写真撮影や測量を行う事業者が拠点としている関東唯一の公共飛行場として、全国の災害発生時の復旧や国土利用状況調査などの社会的要請の大きい事業にも寄与している。

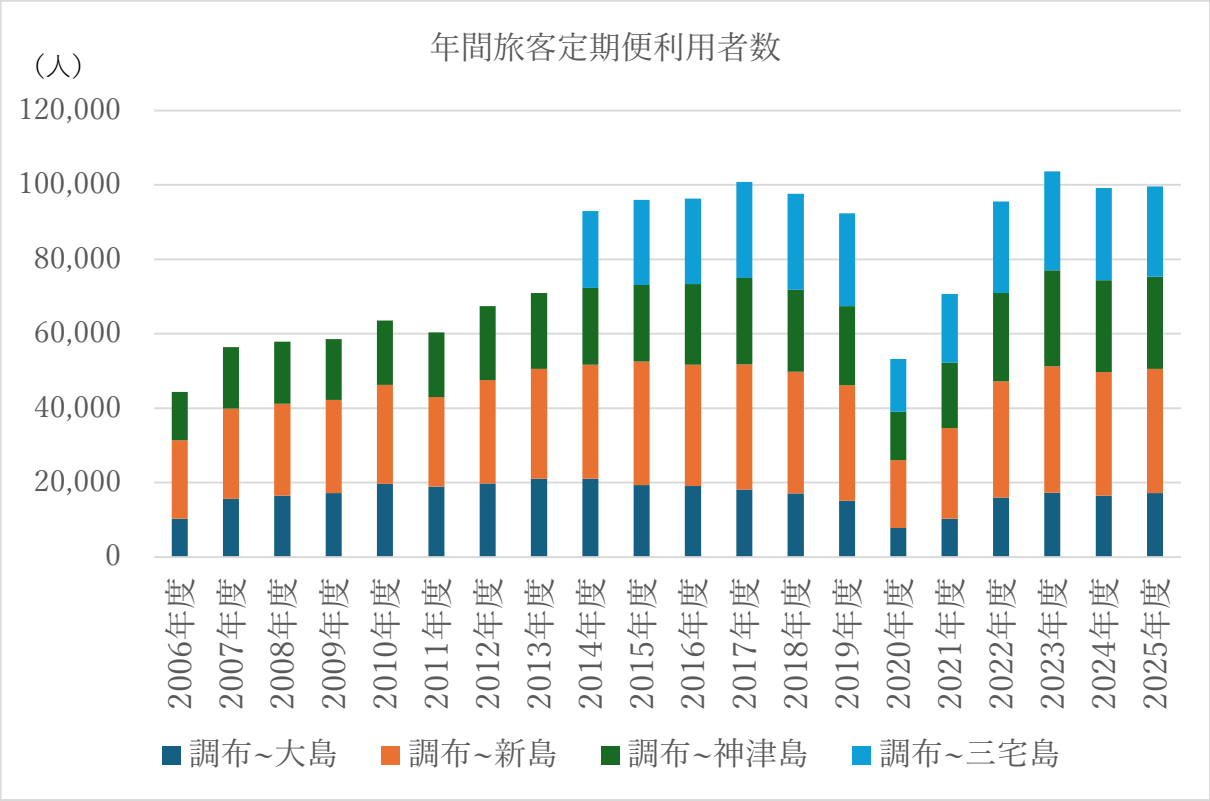


定期航空路就航路線

（５）定期航空路利用者の推移

定期航空路線の利用者については、平成 26 年（2014 年）4 月より三宅島路線が新設されたことに伴い利用者が増加している。コロナ禍においては一時的に利用者が減少したものの、近年は回復してきており、10 万人前後となっている。旅客数はコロナ前も概ね 10 万人前後であり、大きな環境変化が無ければ、今後も同等程度の旅客数が見込まれる。

離着陸回数は年間 1.3 万回（日平均 36 回）、うち 6 割が旅客定期便であり、旅客定期便の就航率は概ね 90%台前半の水準を維持している。



年間旅客定期便利用者数

出典：「航空輸送統計年報」（国土交通省航空局）

（6）その他利用状況

調布飛行場は、離島航空路線のほか、防災・医療・救難活動、航空測量、航空写真撮影、航空機整備など多様な用途で利用されている。

また、調布飛行場は自家用機も利用しており、その離発着回数は年間 300~400 回程度となっている。

調布飛行場内の事業者等数（令和 8 年度）

区分	事業者等数
航空運送事業者	1
航空機使用事業者	11
自家用機使用者	14

新中央航空の使用機 Dornier 228-212NG	国土地理院の測量用航空機 セスナ 208B	JAXA の実験用機 BK117
		

写真：各事業者のホームページより

事業者の代表機材例

調布飛行場の年間発着回数

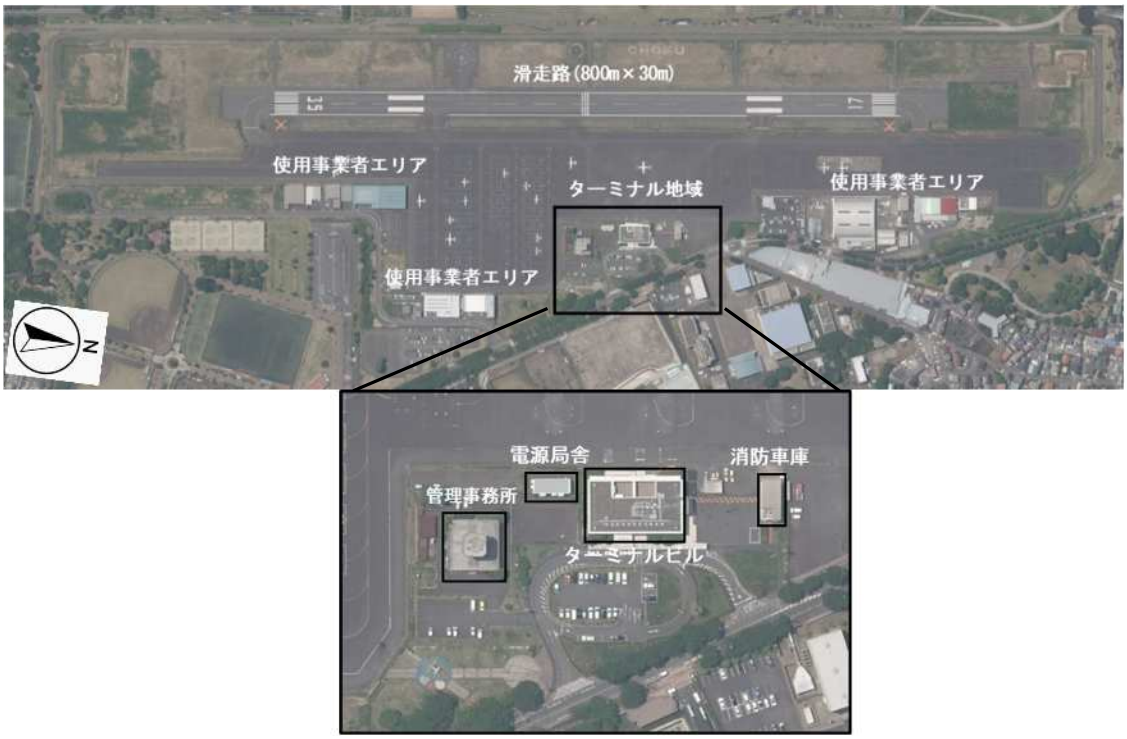
内訳/年度	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
航空運送事業機	6,899	5,305	6,588	8,010	8,378	7,897	7,541
航空機使用事業機	5,668	5,166	4,375	4,456	4,370	4,398	4,606
自家用機	261	301	378	359	376	390	411
合計	12,828	10,772	11,341	12,825	13,124	12,685	12,558

出典：「調布飛行場離着陸回数実績」（東京都港湾局）

（7）空港の施設等

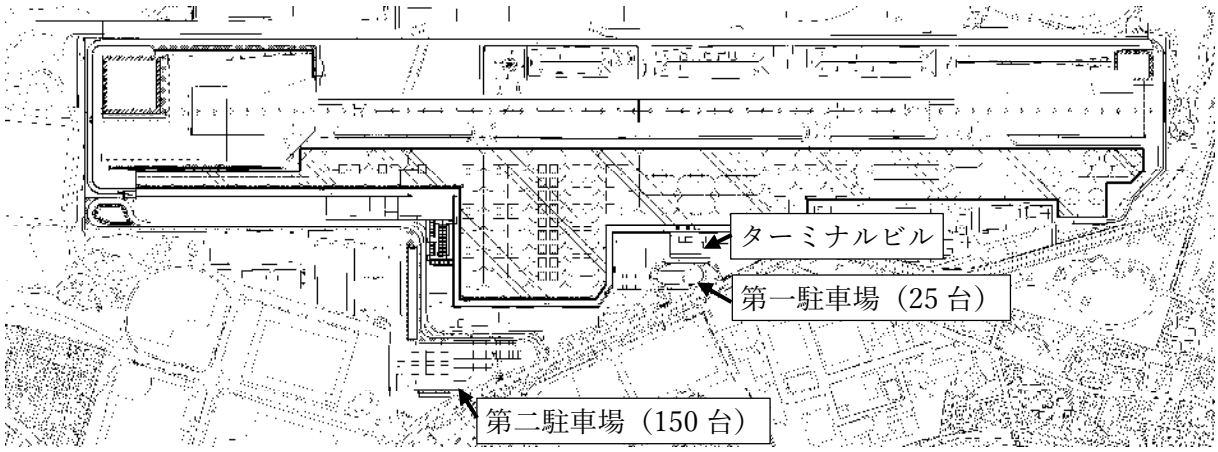
調布飛行場は、滑走路 1 本（長さ 800m、幅 30m）、誘導路、エプロン（107,380 ㎡）、旅客ターミナルビル、格納庫（自家用機用、事業用機用）、管理事務所などの主要施設を有する。滑走路は、ほぼ南北方向を向いており、風向きにより離着陸の方向を決めている。

また、エプロンは、平常時には固定翼機 72 機分、回転翼機 6 機分の駐機スポットを、災害時には全国警察・消防等の航空応援部隊受援のための臨時駐機場のスペースを確保している。このほか、航空灯火として進入角指示灯や滑走路末端識別灯などが設置されている。



飛行場施設の概要

種別	その他飛行場
設置管理者	東京都
位置	東京都調布市西町 290 番3
告示面積	389,546 ㎡
基本施設	着陸帯:920m×60m　滑走路:800m×30m　誘導路:92m×18m エプロン:107,380 ㎡
航空灯火	進入角指示灯、滑走路末端識別灯
スポット	離島航空路定期便：　6 スポット 固定翼機：　66 スポット（双発機 22 スポット、単発機 44 スポット） 回転翼機：　6 スポット
運用時間	平日　8:30～17:00　日祭日　10:00～17:00 ※日没優先。航空運送事業に限り夏季延長あり
その他	旅客ターミナルビル、庁舎・管制塔、電源局舎、消防車庫、倉庫、駐車場 175 台



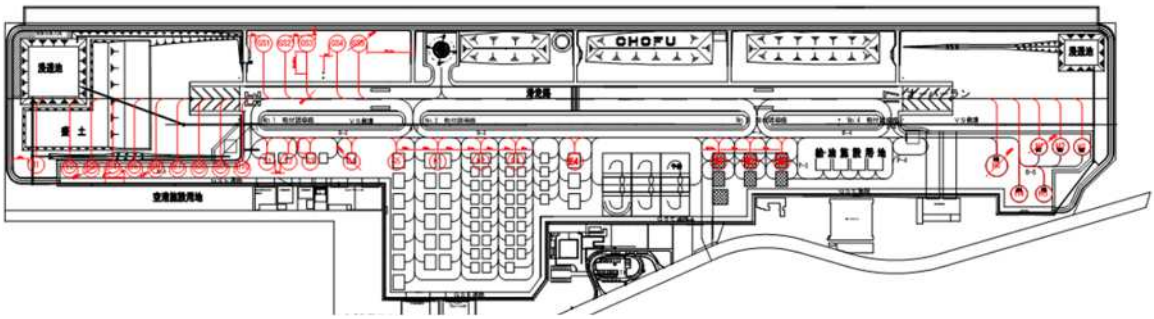
調布飛行場平面図

駐車場として、主に離島航空路線の旅客が利用するターミナルビル前の第一駐車場(25台)があるが、慢性的に混雑状態が続いている。(第二駐車場(150 台)は第一駐車場から約300m 離れている。)

（8）災害時の防災拠点

東京都地域防災計画（震災編）では、調布飛行場を「多摩島しょ地域の防災活動の拠点として位置付け」、「医療品、食料品をはじめとする緊急物資等の輸送基地としての機能・体制を整える」としている。

この計画に沿って、首都直下地震など東京都が被災地となった場合には、調布飛行場は警察・消防等の航空応援部隊受援のための臨時駐機場のスペースを確保している。また、東京以外の地域が被災した際にも、被災地を支援するヘリベースとして機能する。



災害時用回転翼機スポット配置図

3. 調布飛行場に期待される役割（あり方）

本検討会では、空港利用者、地元自治体や住民、航空会社、航空関係事業者等から調布飛行場への期待をヒアリング、アンケートを行った結果を踏まえ、検討会にて議論を行い、調布飛行場に期待される役割を以下のとおりとりまとめた。

調布飛行場は、都市内に立地する地域交通の拠点として貴重なインフラ施設であり、安全な離着陸の確保を前提として、都市型空港としての機能発揮及び多摩・島しょ地域の拠点としての役割を果たすとともに、環境配慮や新技術の導入による未来型空港の実現を目指す。あわせて、地域住民にとって身近で親しみやすく、利用者にやさしい空間を充実させ、地域の振興にもつなげていく。

（1） 安全で安定的な運航に必要な機能の確保

① 安全運航の維持確保

本土と島しょ（大島、新島、神津島、三宅島）を結ぶ重要な交通基盤であり、飛行機を利用して写真撮影や測量を行う事業者が拠点としている関東唯一の公共飛行場として、全国の災害発生時の復旧や国土利用状況調査などの活動にも寄与していることから、将来にわたり安全かつ安定的な航空輸送機能を確保していくことが必要である。

これらの役割を担い続けるため、社会情勢の変化に合わせた施設に見直していくなど調布飛行場が有すべき機能・施設について具体化の検討を図ることが必要である。また、調布飛行場の施設の多くは老朽化が進んでおり、空港機能を持続的に発揮できる環境を確保していくための取組が必要である。

② 離島航空路線の安定的な運航

離島航空路線の利用は島民が概ね４割を占めており、特に、大島より遠方にある新島、神津島、三宅島で高い傾向にある。航空機は、船と比べて速達性が高く、医療機関へのアクセスが限られる島民にとって生命線であるため、航空機が安定的に運航することは、島民の命を守る上で重要である。

現在は、荒天時の航空機の退避、機体の不具合発生時や定期の整備点検を他の空港まで回航して行っており、欠航リスクの増加や非効率な運用が生じている。安定的な離島航路の維持に向け、欠航リスクの低減や運航効率の向上に資する機能の確保を図ることが必要である。

③ 安全な離着陸

調布飛行場では、これまで安全な航空機の離着陸に向けて、講習会の義務付けや自家用機の利用手続きの厳格化など独自のルールを定め、離着陸の安全の確保を行っている。今後も飛行場管理者として、ルール遵守の徹底を図るとともに、航空技術などの動向を注視し、適切な対応に努めるべきである。

（２）利用者にやさしい空間・機能

利用者にとってやさしい空間・機能を充実させることが必要である。このため、利用者の円滑な移動等に配慮した動線計画、バリアフリー対応や子育て世代の利用を想定した機能の拡充等について検討することが必要である。

（３）防災、医療、消防などの緊急活動の拠点

東京都地域防災計画（震災編）において、広域輸送拠点に位置付けられていることから、防災・医療・消防等の緊急活動拠点として機能を十分に発揮できるよう、災害対応力の向上を図ることが必要である。また、大規模災害時において災害拠点としての空港機能を維持できるよう、機能の確保を図ることが必要である。加えて、非常時におけるエネルギー確保の観点から、自立性の高い電力供給体制の構築を検討することが必要である。

（４）地域の振興

空港は地域の拠点であり、地域住民にとって身近で親しみやすい空間であることが必要である。このため、「賑わいの創出」や「離島との交流」など地域との共生を図り、多摩や島しょ地域の振興にもつなげていくことが重要である。また、地域学習としての場を提供することなどを通じて、地域と空港との結びつきを促進していくことが重要である。

（５）技術の発展への対応と空港の脱炭素化による持続可能な社会への貢献

次世代エアモビリティ（AAM）など、技術進展の著しい航空技術の動向を注視し、地域の理解を得ながら検討していくことが重要である。

また、東京都は「ゼロエミッション東京戦略 Beyond カーボンハーフ（令和７年３月)」において、2050 年ゼロエミッションを実現するために、2030 年カーボンハーフとその先を見据え、2035 年までに温室効果ガス排出量を 60%以上削減（2000 年比）する目標を掲げている。このため、空港における脱炭素化など、ゼロエミッションに向けて、エネルギー効率の最大化や再生可能エネルギーの導入など一体的に進め、環境負荷の低減と持続可能な空港運営を推進していくことが必要である。

4. 役割を果たすために必要な取組

４．１　安全で安定的な運航に必要な機能の確保

（１）旅客の利便性向上と安全運航の確保のための環境整備

①　ターミナルビルの機能確保

現在のターミナルビルは平成 25 年（2013 年）に供用開始し、当初は年間６～７万人程度が利用していたが、三宅島航空路が開設されて旅客数が大幅に増加し、コロナ禍では一時旅客が減少する傾向が見られたものの、現在は供用開始当時の約 1.5 倍となる 10 万人前後が利用している。

このため、発着時間が集中する時間帯などにおけるターミナル内の旅客スペース（座席やトイレ）等の混雑が顕在化しているほか、授乳室の増設や男性も利用できる多目的室の整備など子育て支援環境の整備検討も必要となっている。

また、旅客の増加や働き方改革等に伴い、離島航空路線事業者は職員を増やして運航体制を強化しているが、事務処理等を行う必要諸室、バリアフリー対応（トイレ・通路等）や更衣室など、男女での同等規模の整備が求められる施設等が不足している。

旅客の利便性の向上や安全で円滑な運用、サービスの向上等のためには、適切な旅客用スペースの確保や航空路事業者側のスペースの拡張、バリアフリー施設の充実など必要な機能の確保に取り組むことが必要である。



旅客ターミナル　位置及び外観

【考慮すべき事項】

配置計画	➢ エアサイド、ランドサイドに面する位置に配置。 ➢ 航空機の搭乗・降機のしやすさ ➢ 空港にアクセスしやすく、利用者動線の利便性が高いこと ➢ 将来の施設更新時においても、空港の運用を止めることなく整備を可能とするため、建替用地を確保しておくことが必要
機能の確保	➢ ピーク時旅客数の増加により狭隘化している搭乗待合室、出発・到着ロビー、トイレ、保安検査場、授乳室、多目的室等の利用者スペースの確保 ➢ バリアフリートイレなどユニバーサルデザインの拡充 ➢ 手狭となっている航空関係者の執務スペースの拡充、男女別の更衣室、休憩室等、空港関係者が働きやすい職場環境づくり
整備の優先度	➢ 旅客取扱施設の狭隘化、航空関係者の執務スペース不足など、旅客ターミナルビルの規模が不足しており、最優先



出発・到着ロビー



チェックイン・カウンター前

旅客ターミナルの混雑状況

② 管制塔兼管理事務所の更新

本施設は、築 40 年以上経過しており、設備等の仕様が古く、バリアフリー等に未対応である。また、外壁のひび割れ等、老朽化が進行している。管制塔兼管理事務所内には、複数の機関が利用しているほか、事業者、自家用機所有者や一般来訪者の利用もあるため、安全面やセキュリティ確保の観点から動線の分離や区画等の確保が必要と考えられる。

近年の社会動向の変化を踏まえ、バリアフリー・ユニバーサルデザインへの対応や男女別の必要施設の確保など、環境改善に取り組むことが必要である。

加えて、安全な空港運営に必要な無線施設等も前回の更新（平成 20 年度）から 17 年が経過しているほか、空調や給排水等のインフラが更新時期を迎えている。安全な運航のためには、施設の更新や機能の強化等について検討が必要な状況となっている。

空港の安全で円滑な運営上、当該施設は必要不可欠である。運用しながらの大規模修繕では安全な運用に支障がでることも想定されることから、建替えも選択肢の一つとして検討することが必要である。

【考慮すべき事項】

配置計画	➢ 情報提供等に必要となる十分な視認性を確保できること ➢ 滑走路、誘導路及びエプロンを横断せずにアクセスできること ➢ 将来の施設更新時においても、空港の運用を止めることなく整備を可能とするため、建替用地を確保しておくことが必要
機能の確保	➢ 災害時等における飛行場の業務継続の観点から、飛行場管理者や情報提供担当者用の会議スペース、各種諸室など必要面積の確保 ➢ バリアフリートイレなどユニバーサルデザインの拡充 ➢ 男女別の更衣室など女性が働きやすい職場づくり ➢ 航空無線施設や ITV カメラの更新等
整備の優先度	➢ 各種施設・設備が更新時期を迎えており、最優先





管制塔兼管理事務所　位置及び外観

③ その他施設

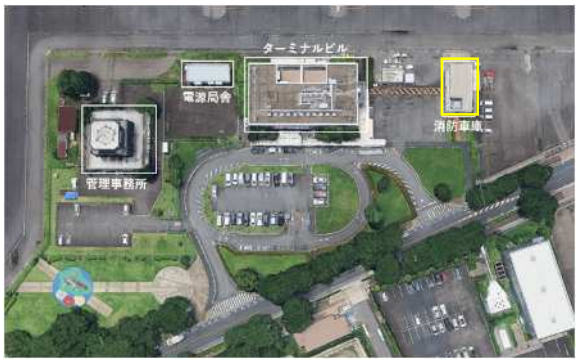
ア）消防車庫

本施設は、建築施設と電気や給排水等の設備機器で構成され、建築施設は築 25 年が経過している。現施設は、利用する消防隊員や警備員の待機スペースが不足しており、やむを得ず仮設のプレハブの詰所を設置して更衣や休憩スペースを確保するなどにより運用している。飛行場の安全な運営に不可欠な施設であり、今後、現状の運用実態に合った施設への計画的な更新を検討する必要がある。

なお、現施設は狭隘であること、運用を止めることができない施設であるため、供用しながらの工事は困難であることが想定される。また、当飛行場の限られたスペースでの全体的な更新計画にあたり、現位置での更新が困難となることも想定される。このため、建替えも選択肢の一つとして検討を進めることが考えられる。建替えする場合は、下記内容を踏まえた上で、詳細な検討を進めていくことが必要である。

【考慮すべき事項】

配置計画	➢ エプロンに面し、消防車両が 3 分以内（推奨 2 分）に現地到達可能な位置であること ➢ ランドサイド（一般区域）からのアクセスが容易であること
機能の確保	➢ 消防隊員や警備員の待機人数にあったスペースの確保 ➢ バリアフリートイレ、男女別の各種諸室等の確保
整備の優先度	➢ 執務スペース等の不足を仮設プレハブ施設で補っている状況であり、優先





消防車庫　位置及び外観

イ）電源局舎

電源局舎は、滑走路の誘導路の灯火、航空保安無線施設などに電力を安定供給するための中枢施設であり、飛行場の安全かつ安定した運用を支える重要なインフラ施設である。

本施設を構成する建築施設と電源設備や非常用発電機等の設備機器は、設置後 25 年が経過している。建築施設は内外壁のひび割れや塗装の浮きなどが見受けられる状態である。電源設備や非常用発電機等の設備機器は更新時期が迫ってきているため、計画的に更新を検討していく必要がある。

なお、当飛行場の限られたスペースでの全体的な更新計画にあたり、電源局舎の現位置での更新が将来的に困難な状況となった場合には、重要施設であるゆえ、新たな場所に新築してから現施設を撤去することも選択肢の 1 つとすることが考えられる。その際は、更新時の施設の配置条件として下記内容を踏まえた上で、詳細な検討を今後進めていくことが必要である。

【考慮すべき事項】

配置計画	➢ 管理事務所からのアクセスが容易であること ➢ 現況と同等以上の建築面積を有すること ➢ 既存の高圧線に近接していることが望ましい
機能の確保	➢ 再生可能エネルギーの活用を含めた発電設備更新の検討
整備の優先度	➢ 電源設備、非常用発電機は更新時期を迎えており、優先



電源局舎　位置及び外観

ウ）滑走路等の空港機能の維持

調布飛行場内の滑走路や誘導路及びエプロン、航空灯火等の電気設備など、安全な運航に必要となる施設について定期的に点検を行うとともに、老朽化した施設等については、計画的に更新していくことが必要である。

（2）離島航空路線の安定的な運航

調布飛行場は、東京都本土と島しょ（大島、新島、神津島、三宅島）を結ぶ離島航空路線の玄関口であり、島民生活の安定や島しょ地域の観光、産業の振興に寄与している。今後も安全運航の維持確保を前提として、安定的に離島航空路線を維持することが求められている。

離島航空路線の利用は島民が概ね４割を占めており、特に、大島より遠方にある新島、神津島、三宅島で高い傾向にある。航空機は、船と比べて速達性が高く、医療機関へのアクセスが限られる島民にとって生命線となっている。

調布飛行場には離島航空路線用の格納庫がないことから、航空機は荒天時の避難や故障時等の整備、定期的な整備の際は、格納庫のある竜ケ崎飛行場（茨城県）などの他空港に移動する必要がある。このような理由の離着陸が年間 20 回程度あり、維持コストが高まる要因となっていることに加え、天候によっては調布飛行場に戻れないこともあるなど、機材繰りによる欠航のリスクが高まる要因ともなっている。

安定的な運航や効率化のためには、天候等に左右されることなく調布飛行場内で整備等が可能となる格納庫等の諸施設の確保について検討を進めていくことが必要である。

格納庫は離島航空路線への活用のほか、機体の整備事業等は地域の航空産業への寄与につながることも考えられる。

離島航空路線別の利用者数、および島民の占める割合

路線	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度	2025年度
調布～大島	7,772	10,262	15,929	17,292	16,505	17,145
（うち島民数）	(2,503)	(3,056)	(4,189)	(4,954)	(4,379)	(4,516)
（島民の占める割合）	(32%)	(30%)	(26%)	(29%)	(27%)	(26%)
調布～新島	18,260	24,389	31,224	33,942	33,211	33,419
（うち島民数）	(7,693)	(10,493)	(13,794)	(14,889)	(13,964)	(14,026)
（島民の占める割合）	(42%)	(43%)	(44%)	(44%)	(42%)	(42%)
調布～神津島	12,944	17,524	23,799	25,762	24,688	24,732
（うち島民数）	(6,066)	(8,431)	(10,950)	(11,697)	(10,944)	(10,746)
（島民の占める割合）	(47%)	(48%)	(46%)	(45%)	(44%)	(44%)
調布～三宅島	14,271	18,485	24,541	26,623	24,744	24,279
（うち島民数）	(6,324)	(8,609)	(11,451)	(12,299)	(11,110)	(11,314)
（島民の占める割合）	(44%)	(47%)	(47%)	(46%)	(41%)	(47%)
合計	53,247	70,660	95,493	103,619	99,148	99,575
（うち島民数）	(22,586)	(30,589)	(40,384)	(43,839)	(40.397)	(40,602)
（島民の占める割合）	(42%)	(43%)	(42%)	(42%)	(41%)	(41%)

（3）安全な離着陸を徹底するためのルールの遵守

調布飛行場は下記に示すように、これまで独自のルールを定め、離着陸の安全の確保を行ってきている。今後も飛行場管理者として、ルール遵守の徹底を図るとともに、航空技術などの動向を注視し、引き続き、安全確保のために適切な対応を行っていくことが重要である。

① 東京都調布飛行場運営要綱の改正　（平成 30 年 7 ～ 9 月施行）

- 操縦者及び搭乗者の事前登録制の導入、及び搭乗者の登録人数の制限
- 調布ルール（気温と離陸重量から導かれる必要滑走距離を 760m 以下とする）の導入
- 運航前チェックシートの導入

  ※主なチェック項目：飛行当日の離陸及び着陸時の重量が許容値以下となっているか
  離陸及び着陸時の機体の重心位置は適切か
  必要滑走距離が 760m 以下となっているか　など
- 専門職による出発前確認の徹底

  ※主な確認項目：　運航前チェックシートの確認
  事前登録した操縦者・搭乗者の最終本人確認
  アルコールチェック　など
- 自家用機の操縦者は飛行ごとに法令遵守、遊覧飛行等の目的での不使用を宣誓　　等

② 外部監査の実施　（平成 30 年 7 月～）

調布飛行場に係る管理運営業務の適正の確保及び航空機の運航の安全性の向上に寄与することを目的として実施

※主な監査項目：事前提出資料の確認を適切に行っているか
出発前確認を適切に行っているか　など

航空機の運航や航空保安業務に関して優れた見識を有する学識経験者を 2 名選任し、年に 1 回実施

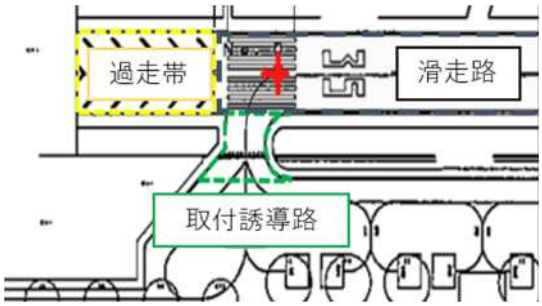
③ 安全講習会等受講の義務化（平成 30 年度～）

調布飛行場を利用する操縦士、運航管理者等に対して、国土交通省航空局や調布飛行場等が主催する安全意識の啓発のための講習会等を各年度 1 回以上受講することを義務化

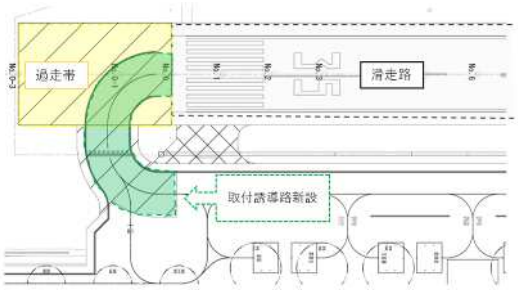
航空機の整備士に対して、国土交通省航空局が主催する整備士等を対象とした講習会等を各年度 1 回以上受講することを義務化

④ 取付誘導路接続位置の変更（令和３年３月竣工）

滑走路長を最大限活用するため、取付誘導路接続位置を滑走路末端から過走帯部分に変更



改良前



改良後

４．２　利用者にやさしい空間・機能

（１）ターミナルエントランスの動線（自家用車・バス・タクシーなど）の再整理

公共交通や乗用車のターミナルエントランスへのアクセス方法や、飛行場に近接する駐車場が慢性的に混雑しているなどの課題がある。特に、旅客ターミナルビル前の第一駐車場(25 台)は駐車希望が多く慢性的に満車状態が続いている。

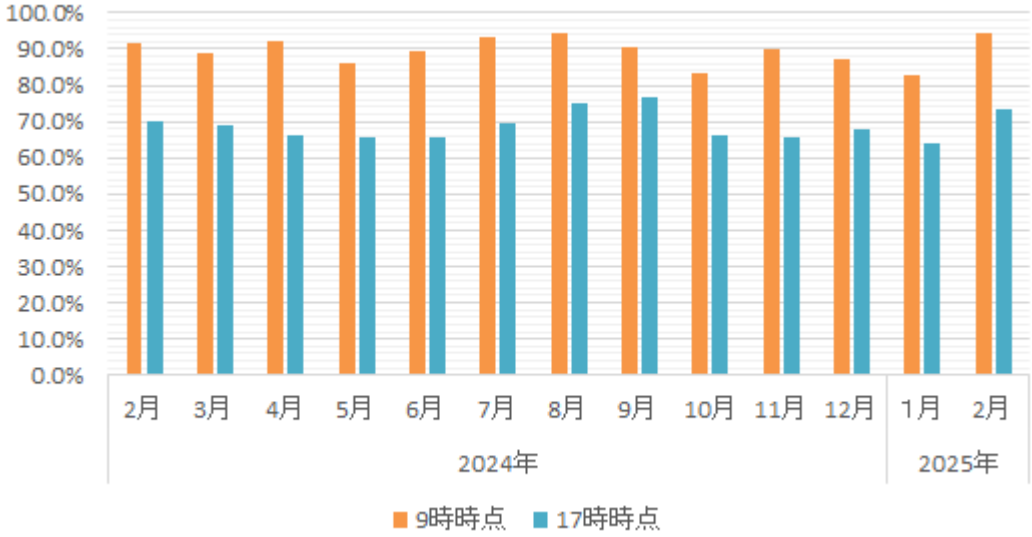
混雑の緩和や利便性の向上を図るために、公共交通や乗用車の動線の整理、駐車場等の施設の適切な配置や運用方法の改善など、ターミナルエントランス周辺の整備について検討していくことが必要である。



駐車場配置図

【考慮すべき事項】

配置計画	➢　利用者の動線・利便性を考慮（ターミナルビルとの距離を考慮） ➢　駐車場からのアクセス・配置 ➢　バリアフリー、ユニバーサルデザイン対応
機能の確保	➢　自動精算ゲート ➢　BEV 充電機能 ➢　植栽や緑化などによる景観
整備の優先度	➢　旅客の利便性向上のため、最優先で取り組む



第一駐車場平均利用率

（２）利用者にやさしい空間・機能の付加

飛行場内の各施設の整備にあたっては、すべての利用者にとってやさしい空間となるよう、円滑な移動等に配慮した動線の確保やバリアフリーへの対応、子育て世代の利用等を想定した機能の充実化についても、検討していく必要がある。

４．３　災害時等の防災対応能力の強化

調布飛行場は、東京都地域防災計画（震災編）において、広域輸送拠点に位置付けられており、災害時には防災・医療・消防等の緊急活動拠点として極めて重要な役割を担うこととなっている。

災害時にこうした機能が十分に発揮できるよう、運用面を考慮した防災機能の強化を検討していくことが必要である。

（１）防災活動拠点の確保

災害時の防災・医療・消防等の緊急活動拠点として、防災ヘリの駐機スポットのほか、国や他道府県等からの衣料品・食料品をはじめとする緊急物資等の受入れ、迅速・的確な物資の荷さばき、搬出等が可能となる十分なスペースを確保することが重要である。このため、災害時の活動スペースの確保などについて検討していくことが求められる。

また、災害発生時に飛行場を利用している旅客や事業者などへの対応について、必要な設備の確保や運用を定めておくことが求められる。

なお、災害時の活動スペースの検討にあたっては、配置条件として下記内容を踏まえた上で、詳細な検討を今後進めていくことが必要である。

（配置条件）

・災害発生時の利便性を考慮し、災害用ヘリスポットに近接する未利用地であること
・エアサイド（制限区域内）、ランドサイド（一般区域内）からのアクセスが容易であること



東日本大震災における空港を利用した援助活動の例

出典：「東日本大震災における空港を利用した活動状況と課題」（国土交通省航空局　平成 26 年 11 月）

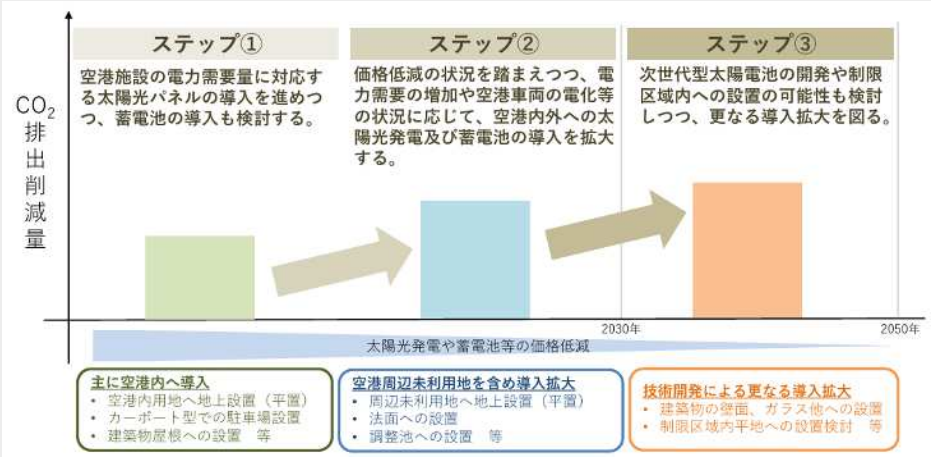
（２）停電時に備えた設備

空港管理事務所や航空灯火用の非常用発電機と燃料を備蓄しており、自然災害発生後 72 時間、空港外からの燃料供給が寸断されたとしても、空港内における残存燃料を有効活用することにより、燃料供給体制を維持することができる。

しかし、大規模災害時には停電が長期化する恐れがあり、飛行場機能や緊急活動の継続に支障をきたす可能性がある。このため、一定程度持続的な電力供給手段のひとつとして、太陽光発電や蓄電池等の再生可能エネルギーを活用した設備の導入などについても、検討していくことが求められる。

【参考】国土交通省による太陽光発電の導入イメージ

空港における太陽光パネルの設置場所として、地上、屋根、駐車場、法面、調整池及び壁面を想定している。空港の運用上問題となる箇所を避けるとともに、太陽光パネルによる反射光の管制塔や航空機への影響等を検討していくことが必要である。



資料：「空港分野における CO2 削減に関する検討会（第 4 回）」（国土交通省　令和 4 年 2 月 4 日）より抜粋

４．４　地域の振興

調布飛行場が具備する施設や機能、それらの運営・運用が地域の振興につながることが重要である。調布飛行場と地域が共生していくため、地元や島しょ地域との連携を強化し、島しょ地域や旅客、航空産業と地域との交流を促進する。令和 6 年度（2024 年度）に実施した地域住民へのインタビューにおいて、「賑わいの創出」や「離島との交流」、「地域防災機能の充実」、「市民が楽しめる場所」などを期待する意見が寄せられている。

現在、開催している島しょ物産展における島しょの特産品の販売や PR 等の取組をさらに推進していくことで、来訪者の満足度を高めるとともに、島しょと多摩地域の振興や交流につなげていくことが重要である。

また、地域学習としての場を提供することなどを通じて、地域と空港との結びつきを促進していくことが重要である。

今後は、「賑わいの創出」や「離島との交流」などの取組について、これまでの取組事例を参考にして地元の意見を継続的に取り入れながら、必要な飛行場内の機能や配置、ターミナルエントランスへのアクセス方法、実現に向けた取組体制とプロセス等を検討していくことが必要である。



島しょ物産展の様子

４．５　技術の発展への対応

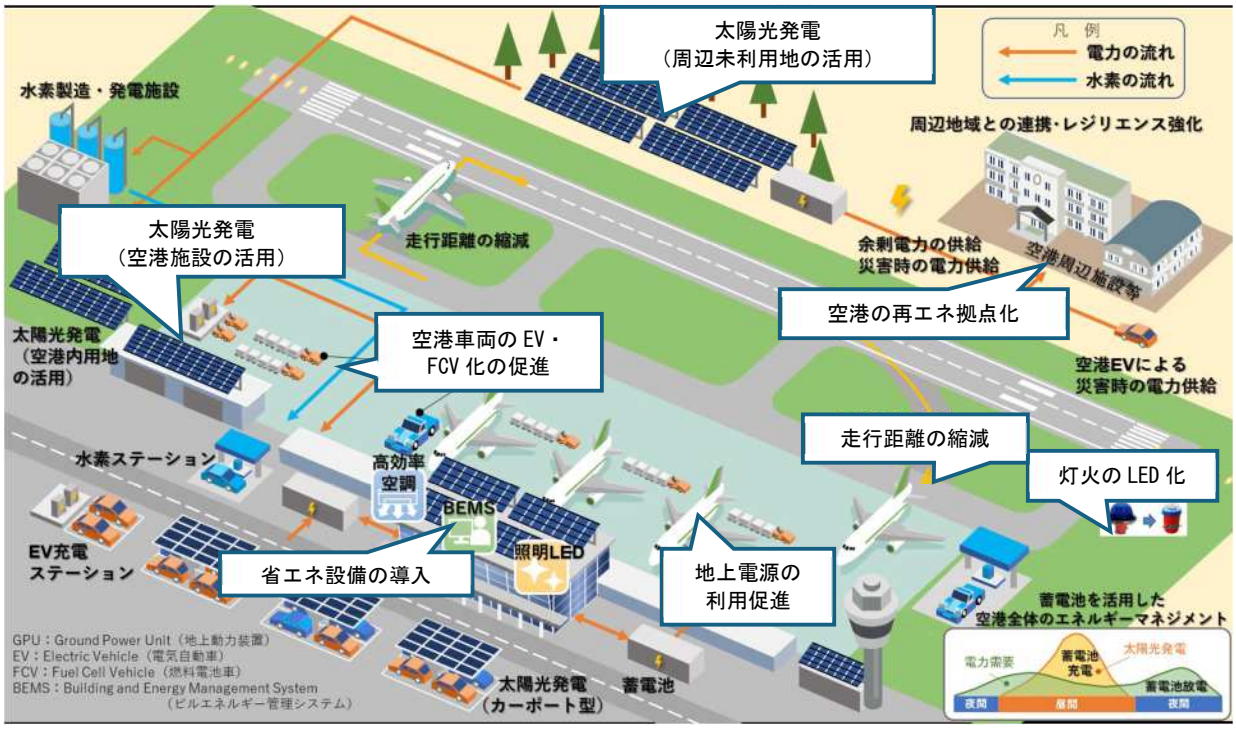
（１）空港の脱炭素化の推進

東京都と国において、以下の脱炭素に関する目標や方針を定めており、調布飛行場でも目標達成に向け、取り組んでいくことが重要である。

- 東京都は「ゼロエミッション東京戦略 Beyond カーボンハーフ（令和７年３月）」において、2050 年ゼロエミッションを実現するために、2030 年カーボンハーフとその先を見据え、2035 年までに温室効果ガス排出量を 60%以上削減（2000 年比）する目標を掲げている。
- 国は 2022 年 12 月に航空法等の一部を改正する法律が施行されたことに伴い、航空分野全体における脱炭素化を計画的に推進するため、航空脱炭素化推進基本方針を策定した。空港管理者は、空港の温室効果ガスの排出量等の把握、空港の脱炭素化の目標設定及び空港関係事業者等が行う空港脱炭素化の取組のとりまとめを行うなど、関係者と連携しながら取組を推進することとされている。

具体的に行う取組の中では、空港施設の省エネ化（電気、空調設備の効率化、建物の断熱化、施設の照明や航空灯火の LED 化など）の取組の推進、空港車両の省エネ化（ZEV 化など）や航空機の脱炭素化（持続可能な航空機燃料（SAF）、GPU の利用促進など）にも取り組むことも必要と考えられる。

また、空港施設内への太陽光発電や風力発電の設置についても、航空機や空港施設に対する安全性の検証を行うなど導入に向けた検討を行い、カーボンハーフやゼロエミッションに向けて脱炭素化の取組を推進していくことが必要である。



空港の脱炭素化推進のイメージ

空港脱炭素化推進のための計画策定ガイドライン第三版（国土交通省）を一部改変

（2）技術の発展への対応

次世代エアモビリティ（AAM）などの新たな技術については、技術進展の著しい航空技術の動向を見極め、地域の理解を得ながら適切な時期に検討していくことが重要である。

4．6　地元要望への対応

「調布飛行場整備方針及び同整備基本計画」（平成８年８月策定）の整備方針及び平成９年に地元三市と締結した「東京都調布離着陸場の整備及び管理運営に関する協定書及び同覚書」等を踏まえ、地元要望への対応や整備計画の進展に合わせて、空港の運用ルール等を作成することが重要である。

また、運用ルールの作成にあたっては、過去の経緯を踏まえ、関係者間で協議・調整を十分に行うことが重要である。

4．7　役割を果たすために必要な機能の整理

役割を果たすために、飛行場内への配置について検討が必要となる主な機能としては以下が想定される。

飛行場に求められる役割	施設
安全で安定的な運航に必要な機能の確保	管制塔、管理事務所、ターミナルビル、電源局舎、消防車庫等
離島航空路線の安定的な運航	離島航空用施設等
利用者にやさしい空間・機能	ターミナルエントランスへの動線､バリアフリーへの対応等
災害時等の防災対応能力の強化	災害時の活動スペースや機能
地域の振興	住民への開放を想定した機能
技術の発展への対応	未来型技術への対応スペース、 再エネ設備の設置スペース等

5. 将来の活用候補地について

これまでの検討会における議論等を踏まえ、調布飛行場内の主要施設の配置要件の考え方について、以下のとおり整理し、具体的な検討例を示した。また、調布飛行場における現状を考慮すると、活用可能と推定される候補地は下図のとおりとなる。調布飛行場に求められる機能、各施設の配置要件を考慮し、今後、各施設の適切な配置について具体的に検討していくことが必要である。

【考え方】

- 永続的に空港機能を確保できるよう、主要な施設の配置を検討すること。
- 主要な施設の配置が想定される場所については、撤去が困難となる施設等を配置しないこと。
- 施設の配置にあたっては、限られた用地を有効に活用すること。
- 安全で安定的な運航のため、各施設について必要な配置要件を満たすこと。

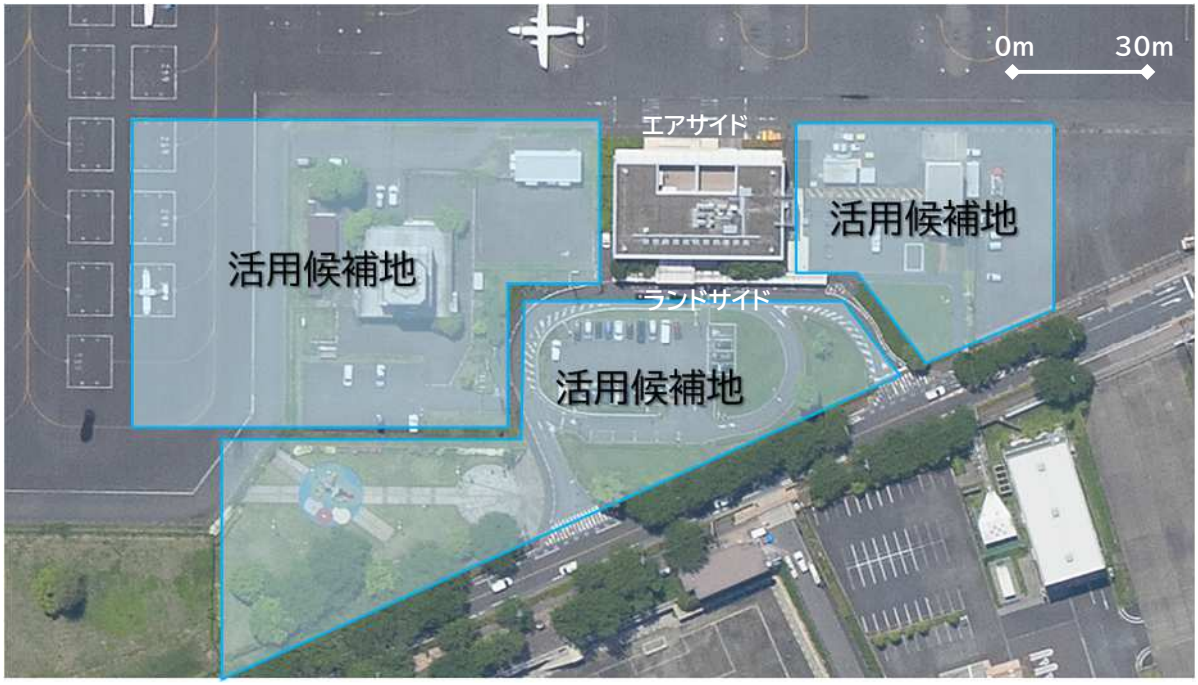
【施設の配置要件（例）】

（ターミナルビル）

- エアサイド、ランドサイドに面する位置に配置。
- 航空機の搭乗・降機のしやすさ
- 空港にアクセスしやすく、利用者動線の利便性が高いこと

（管制塔兼管理事務所）

- 現況と同等以上の視認性や滑走路の中央部に面する位置であること。
- 滑走路、誘導路及びエプロンを横断せずにアクセス可能であること。
- 既設と同等以上の建築面積であること。
- 工事中の管制塔が現況の管制塔からの視認を阻害しないこと。



将来の活用候補地（１）



将来の活用候補地（２）

6. まとめ

この検討会では調布飛行場の老朽化に伴い、将来求められる調布飛行場の役割などを踏まえた施設の必要性、大まかな位置、整備や計画策定にあたって必要な取組などを検討整理してきた。今後、取組を進めるにあたっての課題は以下のとおりである。

（1） 調布飛行場の機能の維持を検討するにあたり、社会的要請の大きい離島航空路線及び航空機使用事業や、将来の空港再整備のためのスペースの確保が必要であるため、駐機スポットなどの活用実績が少ないエリアを縮小するなど限られたスペースを有効に活用していくことが必要である。

（2） 整備が必要な施設については、建替えや大規模修繕など費用対効果や整備期間などを比較考慮し、効率的・計画的に進められるように検討を行うべきである。

（3） 住民への開放や利用を想定した機能については、地域との共生に努めることが重要であるため、周辺住民や関係者からの意見を様々な手法を用いながら、広く聴取していくことが必要と考えられる。

（4） 技術進展の著しい航空技術については、その動向を注視し、都市型空港の利点を活用できるよう、空港内での安全を確保しつつ、取り入れていくと良い。

参考資料

調布飛行場整備検討会設置要綱

制定　令和６年 11 月１日付６港島計第 57 号
改正　令和８年９月７日付８港島計第 63 号

（設置目的）
第１条　調布飛行場において、老朽化した施設を建替える機会を捉えて、「調布飛行場整備方針及び同整備基本計画」（平成８年８月策定）に基づく今後の調布飛行場に求められる役割を改めて把握・整理し、その実現に向けた取組等の検討を行うため、「調布飛行場整備検討会」（以下「検討会」という。）を設置する。

（所掌事務）
第２条　検討会は、次に掲げる事項を所掌する。
（１）今後の調布飛行場に求められる役割と、その実現に向けた取組の検討に関すること。
（２）調布飛行場の利用ルール等の検討に関すること。
（３）前２号に掲げるもののほか、検討会で必要と認めること。

（組織）
第３条　検討会は、別表に掲げる者により構成する。

（委員長）
第４条　検討会に委員長を置き、委員長は、委員の互選によりこれを定める。
２　委員長は、検討会を代表し、会務を主宰する。

（検討会の運営）
第５条　検討会は、委員長が招集する。
２　委員長は、必要に応じて委員以外の者に対して、検討会への出席等必要な協力を依頼することができる。
３　検討会は非公開とする。
４　検討資料は原則として公開する。ただし、委員長が不適当と認めるときは、この限りではない。
５　検討会の議事概要は、各検討会の終了後に公開する。

（事務局）
第６条　検討会の事務局は、東京都港湾局離島港湾部計画課に置く。

（守秘義務）
第７条　別表に掲げる者は、検討会において知り得た秘密を他に漏らしてはならない。

（補則）
第８条　この要綱に定めるもののほか、検討会の運営に必要な事項は委員長が別に定める。

附　則
この要綱は令和６年 11 月１日から施行する。
この要綱は令和８年９月７日から施行する。

（別表）検討会名簿　　（敬称略）

職	区分	所属・役職等	
委員	学識経験者	日本大学 理工学部 学部長	轟　朝幸
		中央大学 理工学部 都市環境学科 准教授	三浦　詩乃
		野本修法律事務所 弁護士	野本　修
	行政委員	総務局 多摩島しょ振興担当部長	
		都市整備局 多摩まちづくり政策部長	
		港湾局 島しょ・小笠原空港整備担当部長	
オブザーバー	地元自治体	三鷹市 企画部 企画経営課長	
		府中市 政策経営部 政策課長	
		調布市 行政経営部 企画経営課長	
	関係部局	総務局 総合防災部 防災計画課長	
		都市整備局 都市基盤部 航空政策担当課長	
		環境局 気候変動対策部 計画課長	

地元自治体・住民等へのインタビューの結果（概要）

（1）調査目的

今後の調布飛行場に求められる役割と必要な機能を検討するため、飛行場関係者に対し、面談によるインタビューまたは、記入式のアンケートにより意向を把握する。

（2）意向聴取内容

インタビューは、以下の質問内容を基本とし、各事業体、自治体・住民等の属性に応じた設問とした。

・調布飛行場に求める機能と役割
・調布飛行場の整備にあたっての要望

（3）調査対象者及び実施日

（令和 6 年度）

分類	小分類	名　称	実施日	調査方式
地元自治体・住民	1-1 地元三市役所	三鷹市 ・府中市・調布市	－	アンケート
	1-2 周辺住民	各市自治会等 三鷹市：5団体 府中市：3団体 調布市：6団体	12/25~ 2/21	面談
空港管理・運用者	2-1 管理事務所	調布飛行場管理事務所	12/11	面談
	2-2 運航支援業務受託者	(一財)航空機安全運航支援センター	12/10	面談
空港利用者（事業者等）	3-1 定期便運航事業者	新中央航空(株)	12/11	面談
	3-2 航空機使用事業者	調布空港協議会	12/10	面談
	3-3 給油事業者	石野礦油(株)	12/11	面談
	3-4 自家用機所有者	自家用機所有者	12/4	面談
空港利用者（定期便利用者）	4 空港利用者	大島空港・新島空港・神津島空港・三宅島空港・調布飛行場利用者	12/13~1/13	アンケート
その他	5-1 島しょ振興	(公財)東京都島しょ振興公社	12/13～ 3/5	面談・ アンケート
	5-2 庁内関係部局	総務局・都市整備局・環境局		
	5-3 周辺商業施設開発事業者・周辺事業者等	三井不動産(株) ・ 東京外国語大学・ 京王電鉄バス㈱・小田急バス㈱		

（4）全体の意見のまとめ

分類	印象	期待する役割	改善点・要望事項 （ハード施策）	改善点・要望事項 （ソフト施策）
地元自治体	• 安全面に懸念 • 地域の理解・協力が必須 • 定期便をはじめ、緊急活動、航空測量など、地域航空の拠点	• 安全対策の強化 • 周辺地域との共生 • 島しょ及び立地地域の活性化 • 広域的な防災拠点	• 管制塔の機能強化（強靭化） • 防災拠点機能強化（災害対応用に地元市が利用可能な倉庫等の設置など）	• 安全・騒音対策の徹底 • 協定書・覚書の遵守 • 市民の交流・地域活性化のためのイベント開催
周辺住民	• 安全面に懸念 ⇔安全対策を進めてきた • 利用機会がない。地域と疎遠 ⇔ローカルで親しみある	• 安全対策の強化 • 島しょ地域への空の玄関口 • 身近な防災拠点 • 市民が楽しめる場所	• 災害対応用の倉庫等の設置 • 飲食店や島しょの特産品販売店などの利便施設誘致 • 地域向けの貸しスペース • 飛行機等を見て楽しむ空間	• 自家用機の分散移転 • 安全対策に関する説明 • 飛行場の見学・体験などの地域向けイベントの開催 • 飛行場まつりの再開 • 周辺施設と連携したイベント • 交通利便性の向上 （路線バス、駐車場の充実） • 路線の縮小⇔路線の拡大
空港管理・運用者	-	• 安全性の向上 • 地域へ親しみのある空間	• 管制施設の計画的な更新と機能強化（見通しの確保、仮眠室等の設置） • 安全設備の設置（格納庫） • 利用者利便施設（コンビニ、物産販売等）	• 交通利便性の向上 （路線バス、駐車場の充実）
空港利用者（事業者等）	• 安全配慮が特に必要な空港 • 過去の経緯から運用に制限がある	• 地域航空の拠点 • 離島航空路線の拠点 • 自家用機の使用	• 災害に備えた食料・燃料の備蓄強化 • 安全性向上に向けた事業機用格納庫整備 • 定期便運航事業者の執務スペース拡大 • 利用者利便施設 （ATM、飲食、物販）	• 安全・騒音対策のための離陸滑走の延長運用 • 運用時間の制限緩和 • 交通利便性の向上 （路線バス、駐車場の充実） • 航空機使用事業者の事業内容展示
空港利用者（定期便利用者）	-	-	• 利用者利便施設（飲食、物販、コワーキングスペース）	• 交通利便性の向上 • 飛行場のPRイベント開催 • 離島以外への路線拡充
その他	• 離島への玄関口 • 現状、地域住民は利用していない	• 定期便の運航継続・地域航空拠点 • 防災拠点 • 身近な飛行場として魅力的な施設	• 発災時の対応指揮拠点としての機能強化 • 再エネ発電施設を設置し、再エネの地産地消の推進	• 交通利便性の向上 ⇔現状、バス増便は難しい • 周辺施設とも連携した、特産品の実演販売などのイベント開催