

第 1 回 調布飛行場整備検討会

調布飛行場の状況整理

令和6年11月

1. 調布飛行場の概要

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	● 米軍が接收し調布水耕農園及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継 ● 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（後述）
平成9（1997）年	● 地元三市（調布市、三鷹市、府中市）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（後述）
平成13（2001）年	● 正式飛行場（都営コンピューター空港）として供用開始（滑走路800m）
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	● 新ターミナルビル供用開始 ● 離島航空路線に計器飛行方式（IFR）導入
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

調布飛行場に対する都の姿勢

・ 調布飛行場に対する都の姿勢の変遷は以下のとおり

年	内容
昭和47（1972）年	<ul style="list-style-type: none">● 飛行場地区の大部分返還● 都は運輸省に対し、航空法に基づく飛行場に関する工事手続を猶予することを要請し、3年以内に代替空港を選定し、移転することなどを条件に暫定使用を了承
昭和48（1973）年	<ul style="list-style-type: none">● 飛行場地区全面返還
昭和50（1975）年	<ul style="list-style-type: none">● 運輸省は、都に飛行場の継続使用を申し入れ● 都は、運輸省の申し入れを断り、飛行場を移転し敷地を明け渡すよう要求
昭和51（1976）年	<ul style="list-style-type: none">● 都は、地元市に飛行場全面移転を最終目標とする、縮小暫定存続案を各市に提案
平成元（1989）年	<ul style="list-style-type: none">● 都は、都議会で「調布飛行場は地域航空の拠点としての必要性は高く、不可欠なものである」と答弁● 都は、地元三市長及び三市議会議長で構成する調布基地対策連絡協議会（通称：六者協）に都営正式飛行場化を提案
平成2（1990）年	<ul style="list-style-type: none">● 都は、六者協に飛行場整備方針を説明
平成3（1991）年	<ul style="list-style-type: none">● 都は、六者協に土地利用計画案の一部変更、一部補強した飛行場整備方針及び調布飛行場の国からの管理引継ぎを提案
平成4（1992）年	<ul style="list-style-type: none">● 六者協は、調布飛行場の国からの管理引継ぎを了承
平成7（1995）年	<ul style="list-style-type: none">● 都は、六者協に正式飛行場化を前提とする整備方針案を提案
平成8（1996）年	<ul style="list-style-type: none">● 六者協は、正式飛行場化を前提とする東京都提案を了承

調布飛行場の役割

- 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拠点
- 防災、医療、消防などの緊急活動、航空測量、航空写真撮影、航空機整備などの地域拠点



空港の利用状況

- 航空機の発着回数は年間1.3万回（日平均36回）で、うち6割が旅客定期便
- 旅客定期便は4路線合計で年間約10万人前後の利用がある

年間発着回数

	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度
航空運送事業機	7,434	6,899	5,305	6,588	8,010	8,378
航空機使用事業機	5,580	5,668	5,166	4,375	4,456	4,370
自家用機	79	261	301	378	359	376
合計	13,093	12,828	10,772	11,341	12,825	13,124

※自家用機の運航自粛要請を2018年9月に解除

年間旅客定期便利用者数

路線	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度
調布～大島	17,056	15,092	7,772	10,262	15,929	17,292
調布～新島	32,730	31,035	18,260	24,389	31,224	33,942
調布～神津島	22,035	21,295	12,944	17,524	23,799	25,762
調布～三宅島	25,741	24,893	14,271	18,485	24,541	26,623
合計	97,562	92,315	53,247	70,660	95,493	103,619

常駐事業者等の状況

- 旅客定期便を運航している新中央航空のほか、測量や写真撮影等を行う航空機使用事業者や自家用機所有者等が調布飛行場を利用している。
- なお、調布飛行場供用規程等により飛行場の使用は原則登録機に限定している。

	常駐事業者等数
航空運送事業者	1
航空機使用事業者等	11
自家用機使用者	14
合計	25

※複数の区分にまたがる事業者が存在するため、合計は一致しない

新中央航空の運航機材 (Do228)



国土地理院の測量用航空機 (セスナ208B)



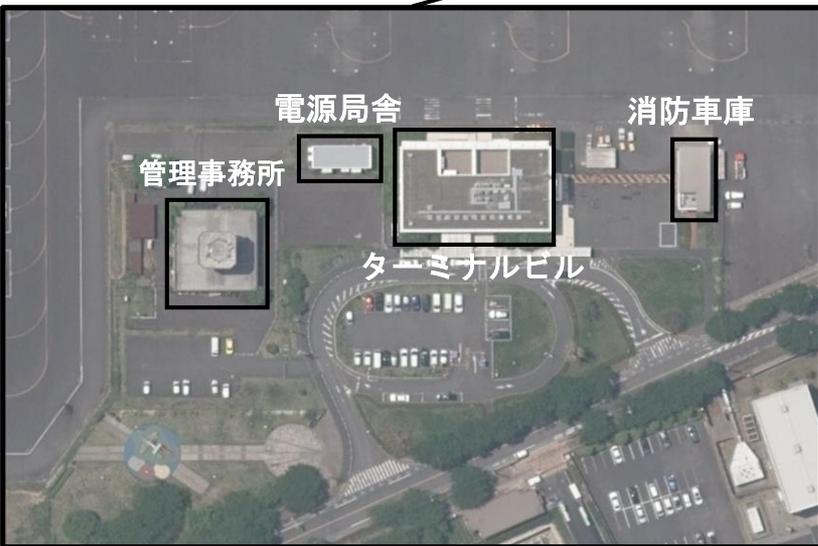
JAXAの実験用機 (BK117)



防災航空隊ヘリコプター (AW139)



空港施設の状況

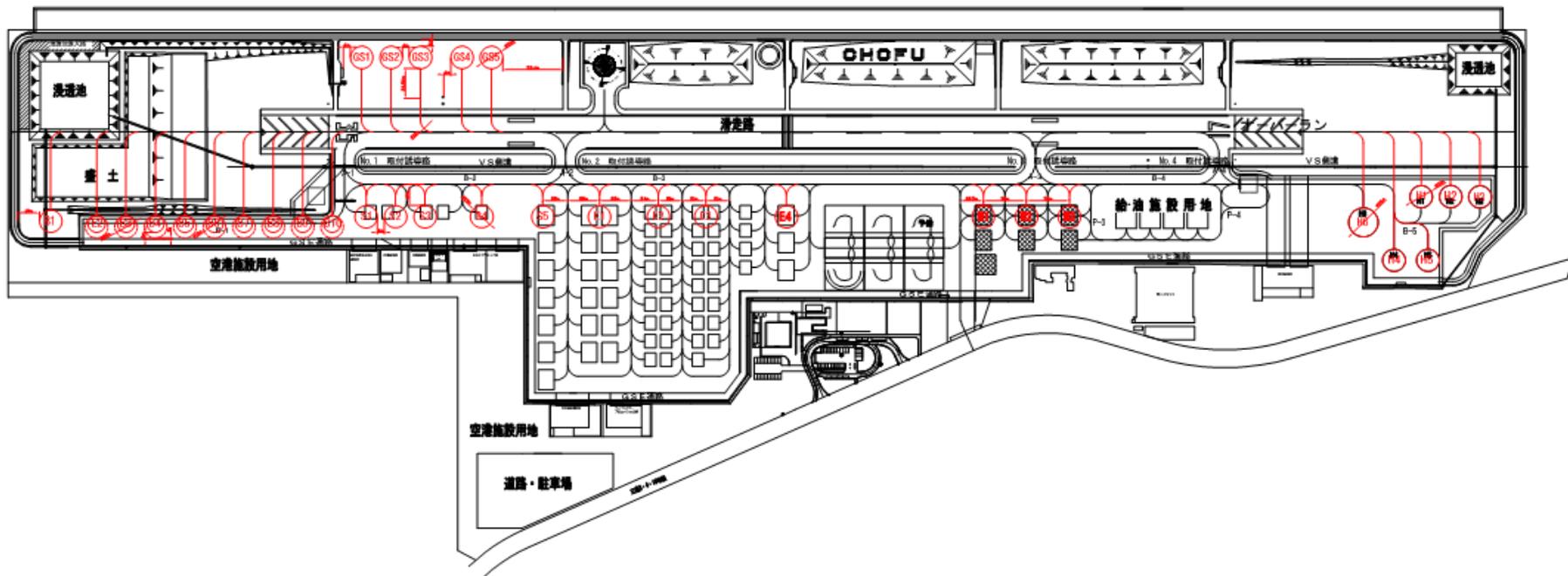


項目	概要
種別	その他の空港
設置管理者	東京都
告示面積	389,546㎡
滑走路	800m x 30m
スポット	中型(双発) : 22 小型(単発) : 44 新中央航空 : 6 回転翼 : 6
駐車場	175台 (第一駐車場25台、第二駐車場150台)
運用時間	平日 8:30~17:00 休日等 10:00~17:00 ※日没優先 ※航空運送事業に限り夏季延長あり

地域防災計画上の調布飛行場の位置付け

- 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、「震災時の緊急輸送を円滑に行うための指定拠点」と位置付け、「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、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。

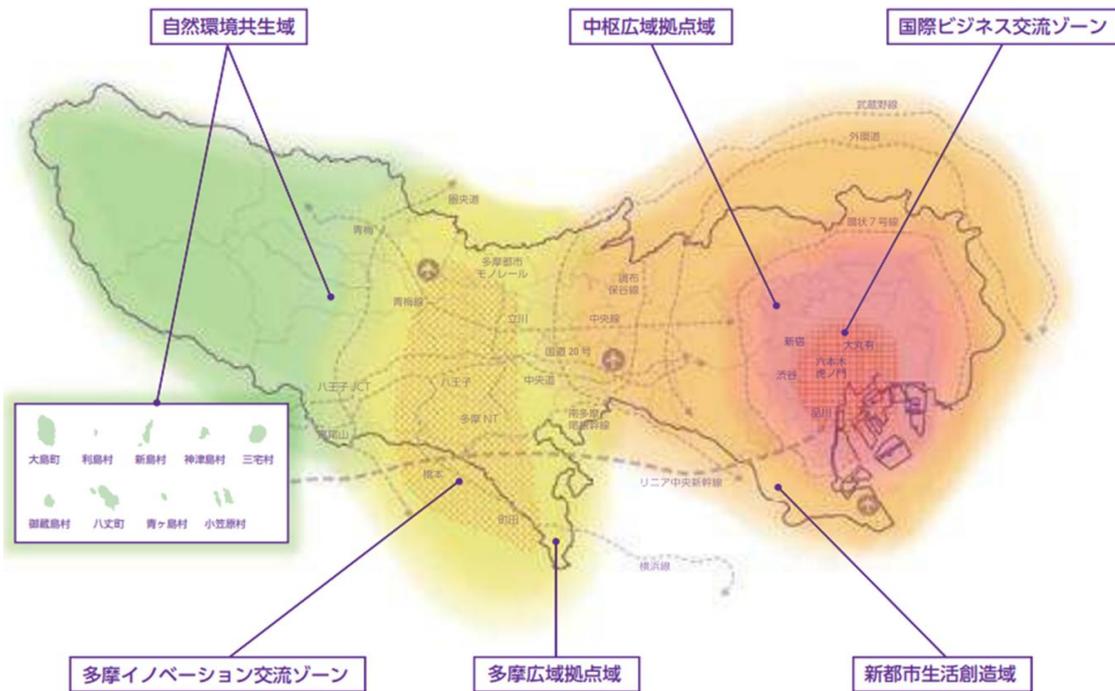
災害時用回転翼機スポット配置



2. 調布飛行場周辺の状況

都による飛行場周辺地域の位置付け

- 2040年代に向け、都市づくりの基本的な方針と具体的な方策を示した「都市づくりのグランドデザイン」において、調布飛行場周辺地域は、快適な住環境が創出されながらも様々な機能が複合的に織り込まれ、多様なライフスタイルや新たな価値を生み出す場である「新都市生活創造域」に位置している。
- 一方、調布飛行場自体に関する具体的な位置付けはされていない。



「個別の拠点や地域の将来像」 における記載

武蔵野の森地区

- 多摩地域のスポーツ振興の核となるとともに、大規模イベントでの活用や、スポーツ施設・駅周辺への飲食店等の商業施設の立地が進み、にぎわいや交流が生まれるスポーツクラスターが形成されています。

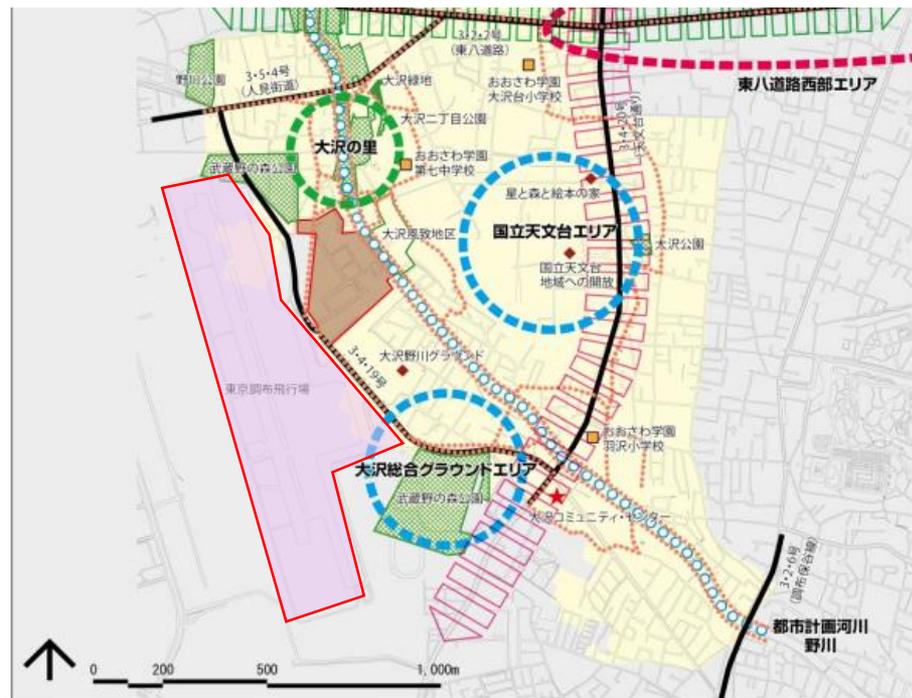
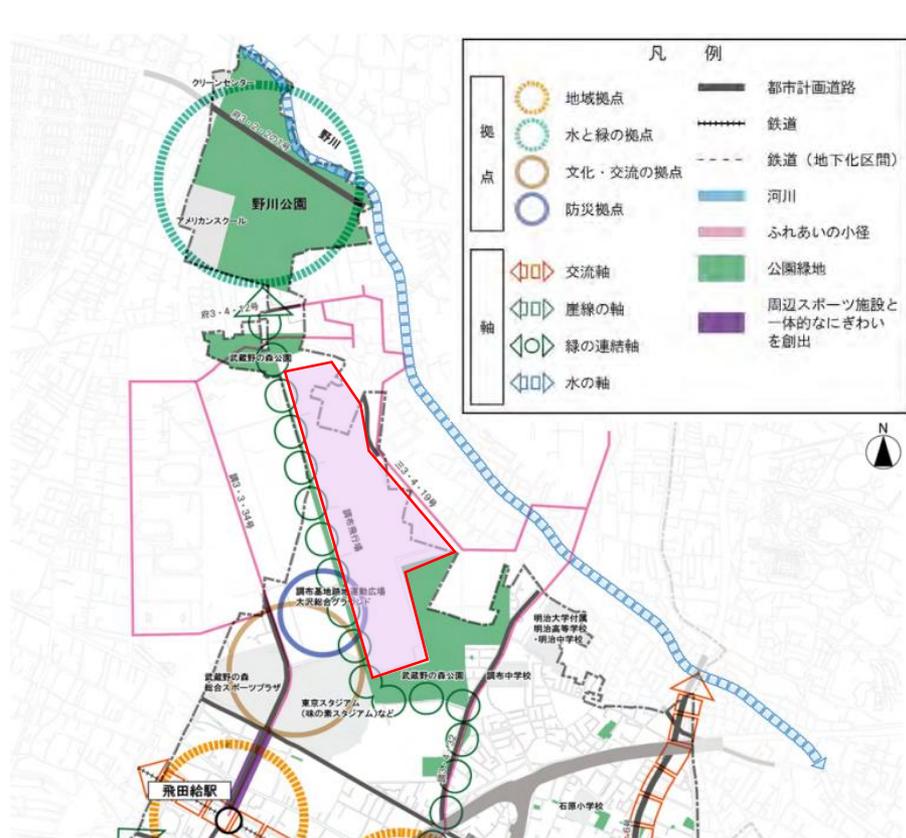
※ 隣り合う地域区分の境界域は、相互の地域特性が緩やかに変化・融合しながら連続性を持っています。

※ ゾーンの範囲は、高度な都市機能の集積や競争力のある研究開発機能の集積など、既存のストックを効果的に活用するとともに、社会経済情勢の変化等に対応しながら変容し得るものです。

三市による飛行場周辺地域の位置付け

- 地元三市の都市計画マスタープランでは、調布飛行場自体が拠点や軸へ位置付けされていない。

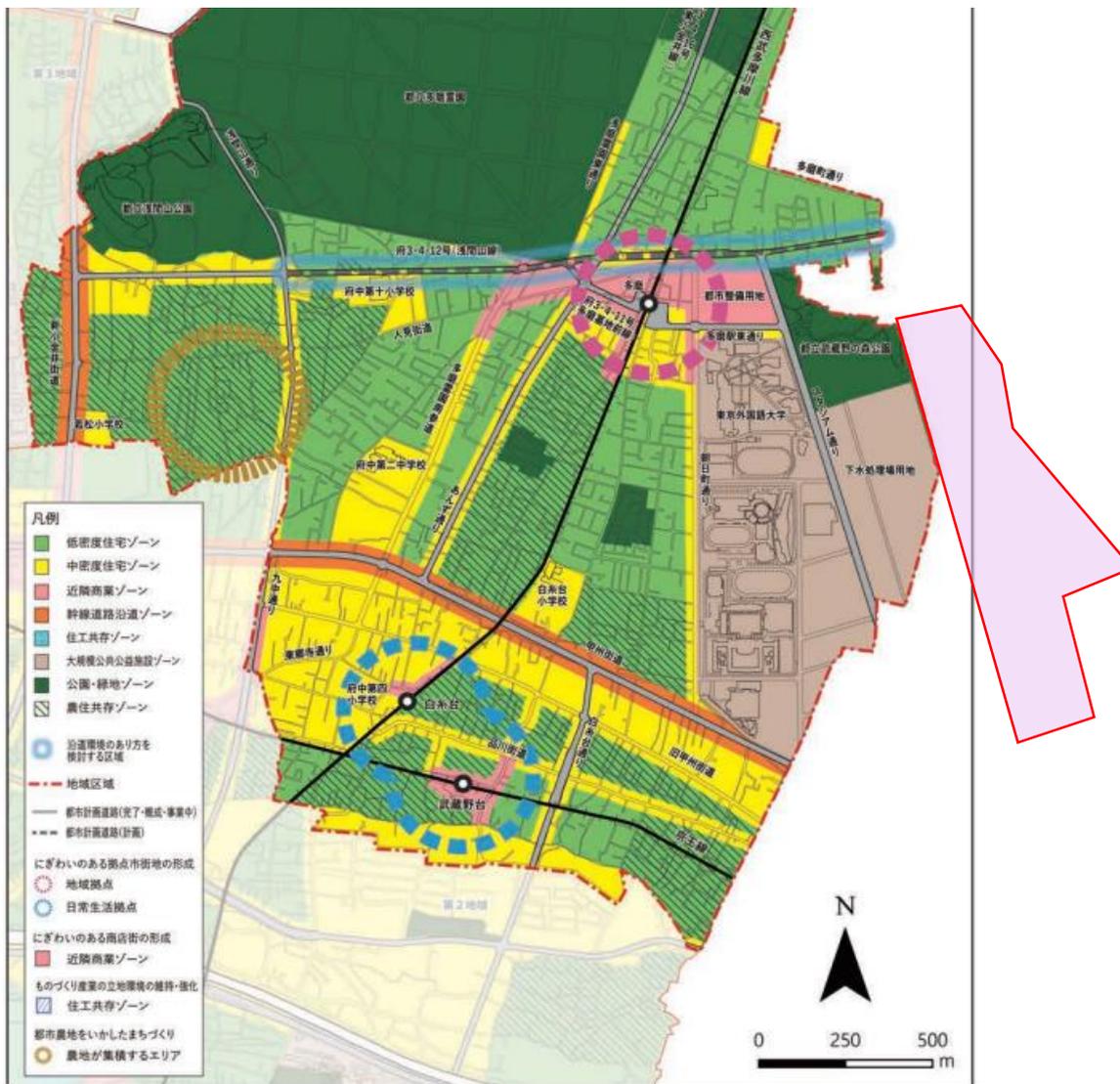
都市計画マスタープラン上での位置付け（左：調布市、右：三鷹市）



出典：「調布市都市計画マスタープラン・立地適正化計画」「三鷹市土地利用総合計画2022（第2次改定）」に調布飛行場の位置を東京都加筆

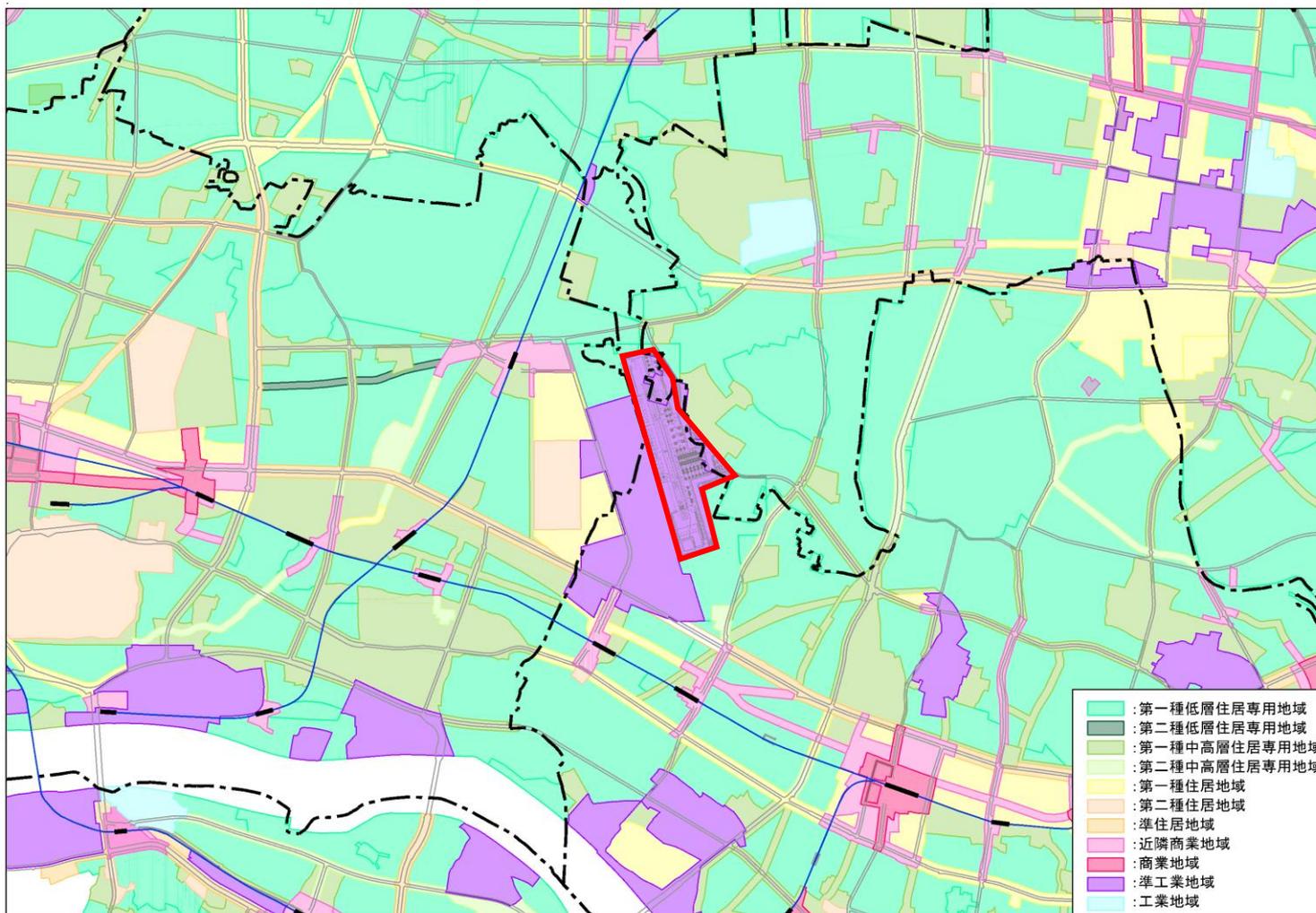
三市による飛行場周辺地域の位置付け

都市計画マスタープラン上での位置付け（府中市）



飛行場周辺地域の都市計画情報

- 調布飛行場を含む調布基地跡地地区の大部分は準工業地域に指定されている。
(建ぺい率60%、容積率200%、第2種高度地区、最高限度25m)



出典：国土数値情報より東京都作成

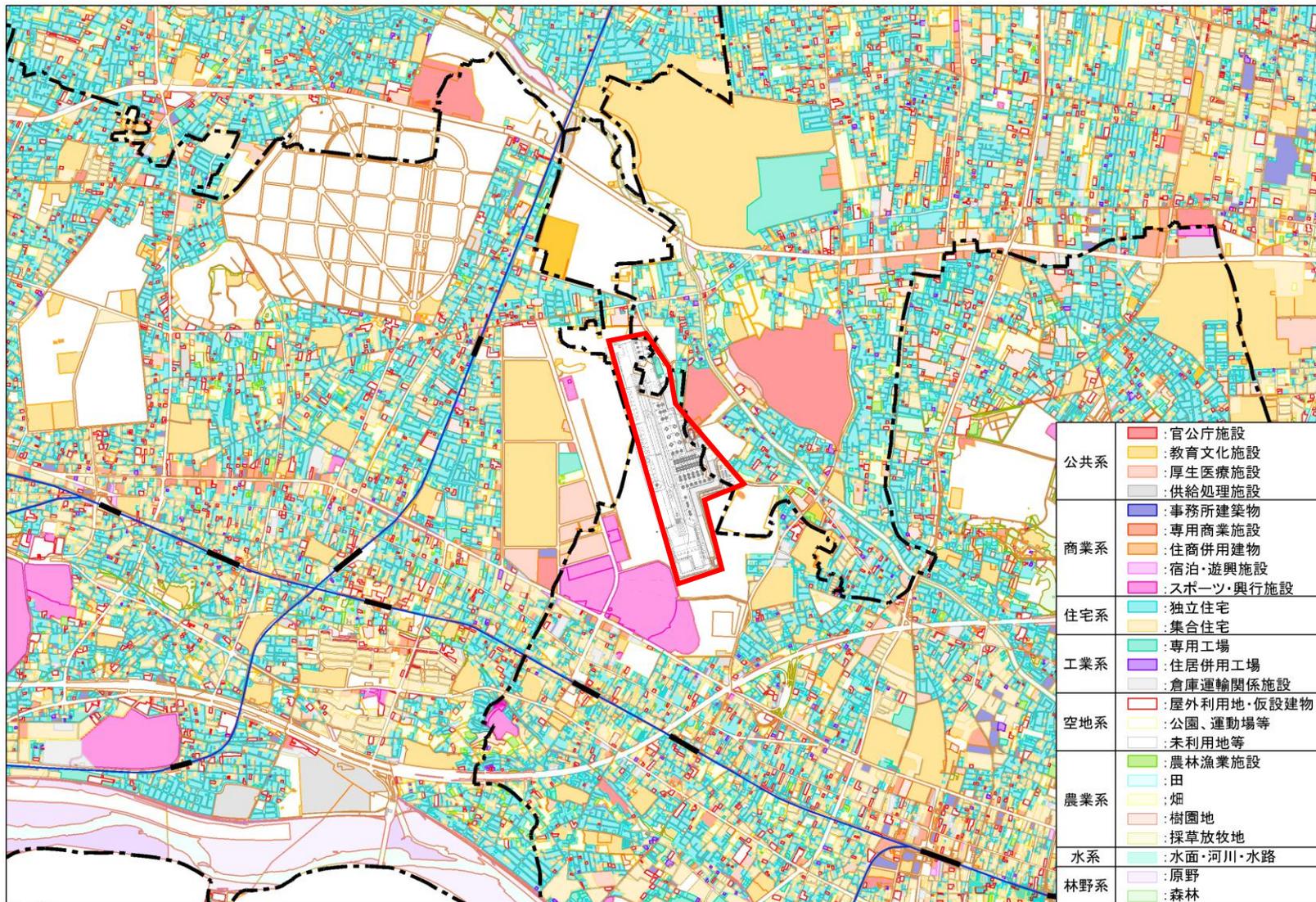
調布基地跡地の状況

- 調布基地跡地 (203.6ha) では平成5年に東京都、地元3市 (調布市、府中市、三鷹市) で合意した「調布基地跡地土地利用計画」に基づき、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。



飛行場周辺地域の土地利用状況

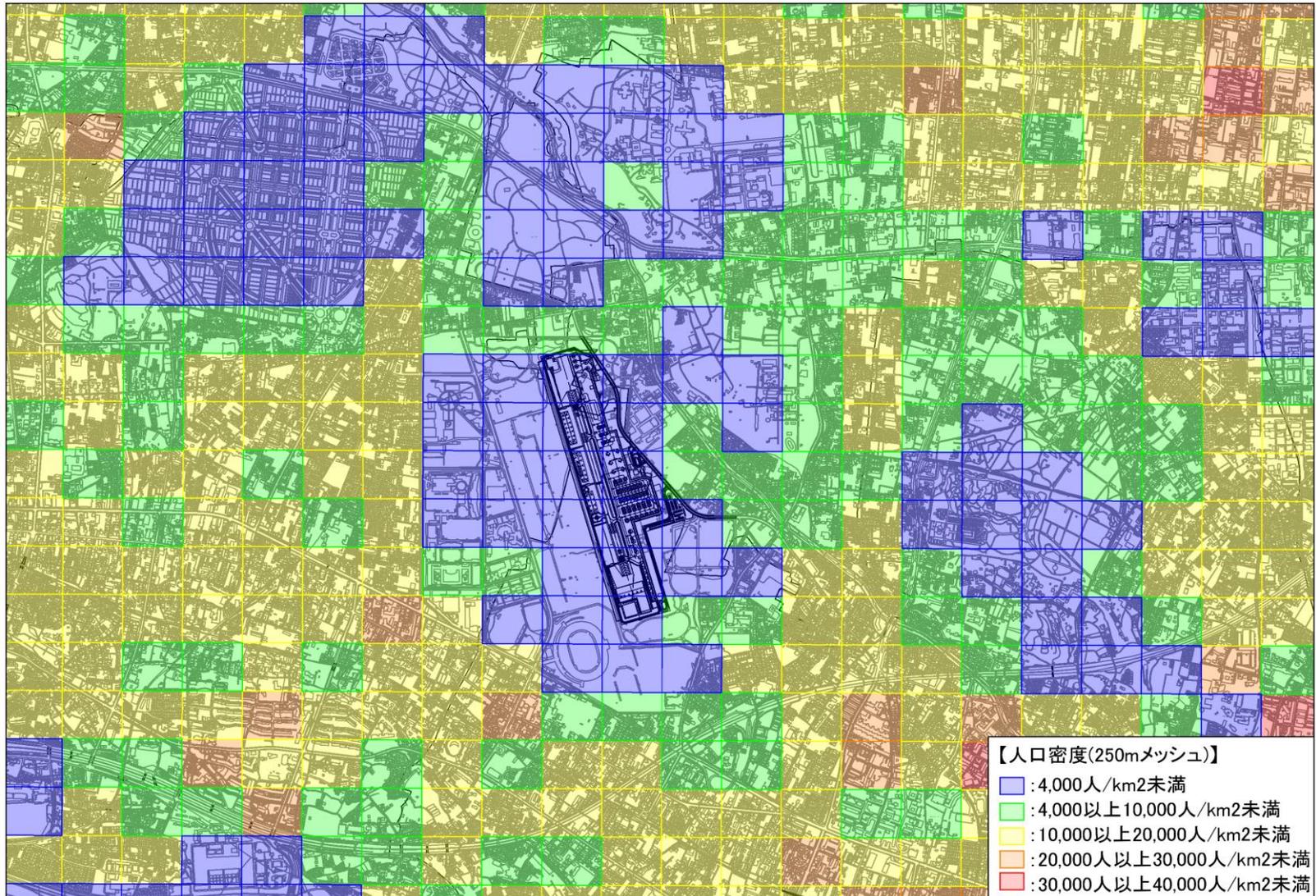
- 調布基地跡地外では、独立住宅を中心に住宅地が広がっている。



出典：土地利用現況調査（H29年度）、国土数値情報より東京都作成

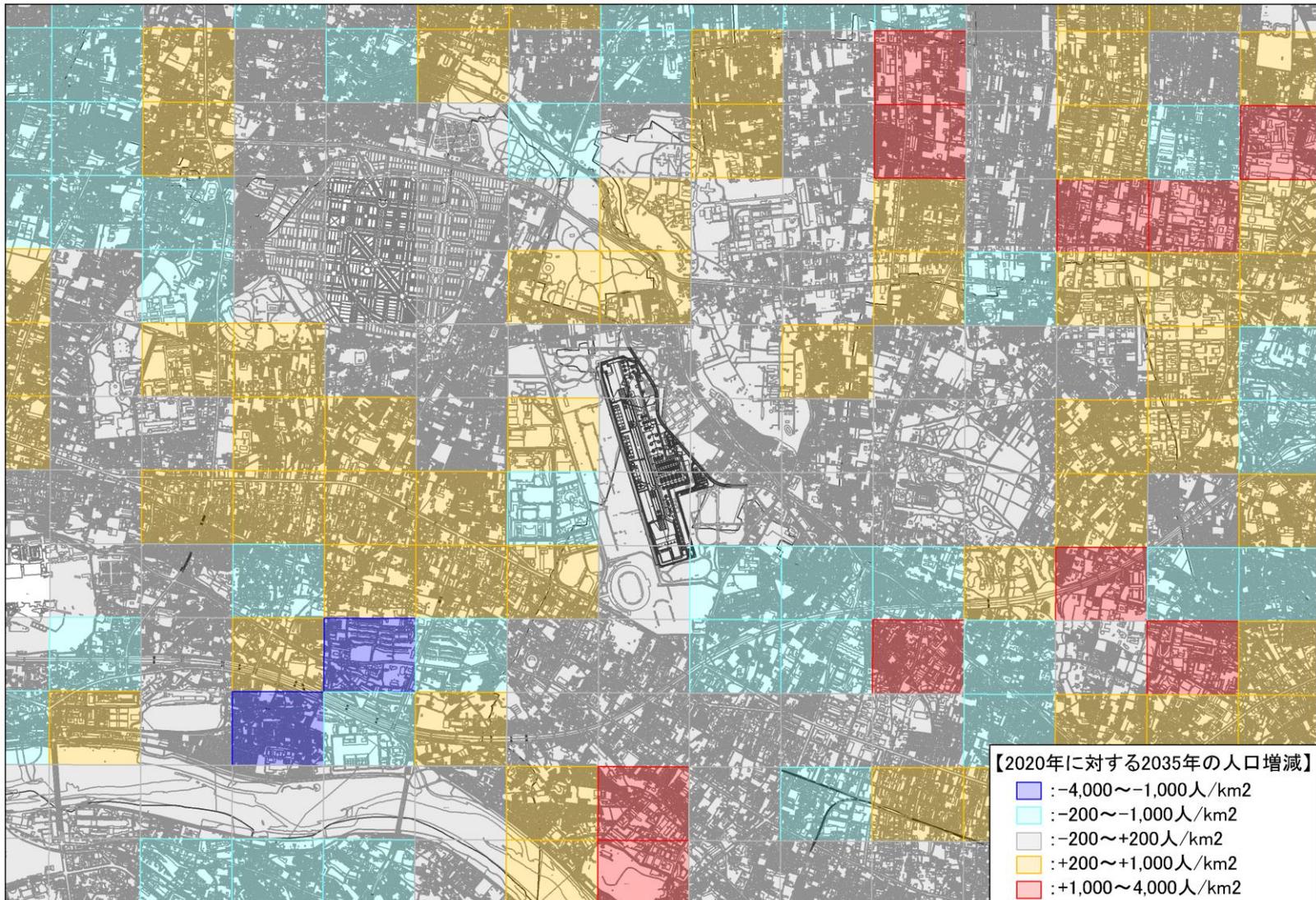
飛行場周辺地域の居住状況

- 調布飛行場周辺には人口密度4,000人/km²以上の人口集中地区が広がっている。



飛行場周辺地域の将来人口動向（2035年時点）

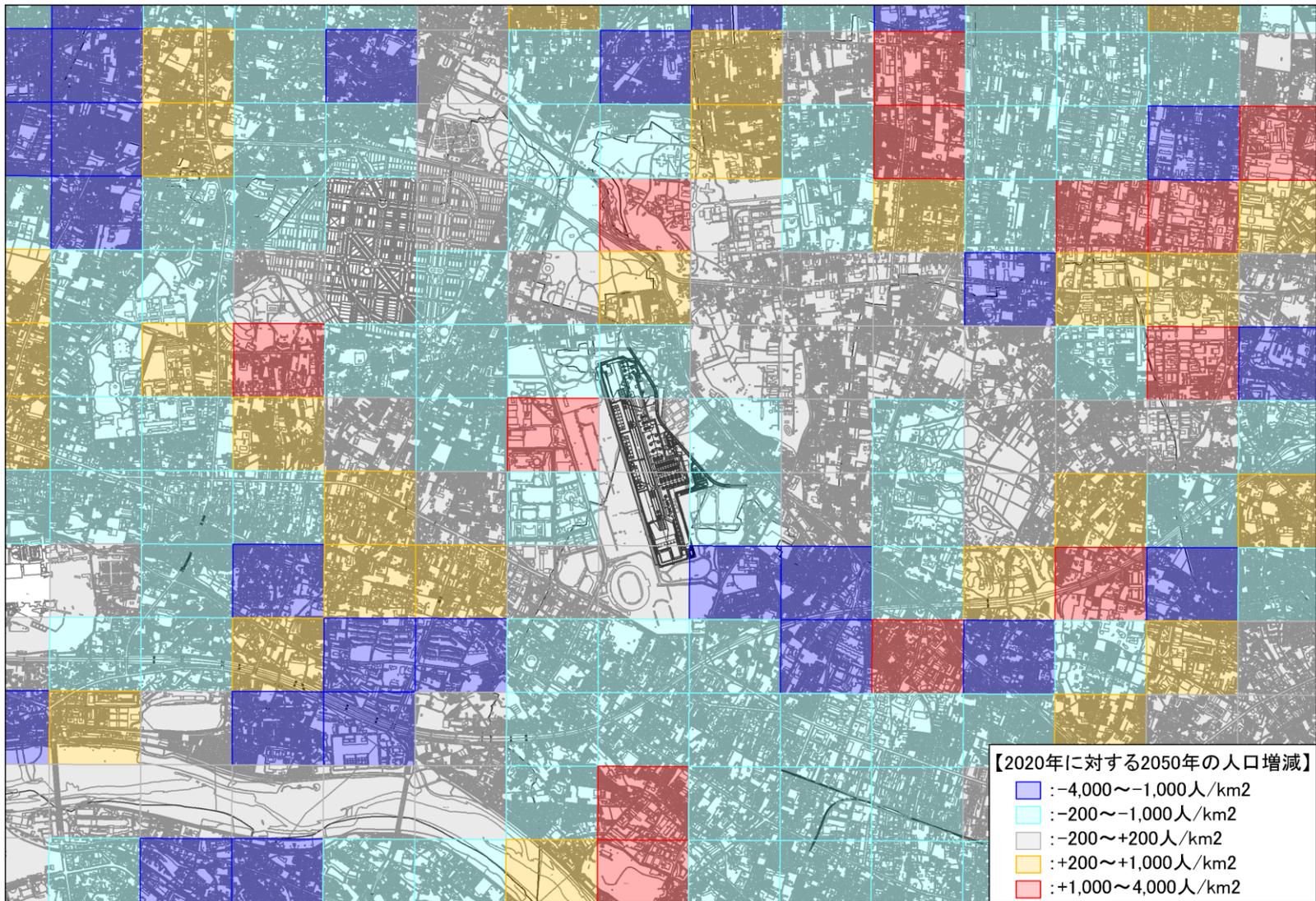
- 2035年の人口はほぼ横ばいで、全体的に微増傾向にある。



出典：国土数値情報の500mメッシュ別将来推計人口データ（H30国政局推計）より東京都作成

飛行場周辺地域の将来人口動向（2050年時点）

- 2050年時点の人口は一部に増加エリアもあるが、おおむね減少傾向にある。



出典：国土数値情報の500mメッシュ別将来推計人口データ（H30国政局推計）より東京都作成

調布飛行場の交通アクセスの状況

- 周辺の鉄道駅から調布飛行場や近隣施設に停車する路線バスが利用可能。



調布飛行場の交通アクセスの状況

- 三鷹市ではAIによるデマンド(予約型乗合)交通の実証運行中であり調布飛行場もエリア内に含まれる。

武蔵小金井駅

武蔵境駅

三鷹駅

運行期間	R4年10月24日～R7年3月31日 (予定)
運行日	月曜日～土曜日 (日曜日・祝日は運休)
運行時間帯	AM8時～PM6時
乗降 ポイント	赤枠エリア内：84箇所 エリア外：3箇所
運賃	エリア内移動：100円 エリア内＝外：300円 エリア外同士：不可



飛行場周辺地域の高層建築物の整備状況

- 調布飛行場周辺では高層建築物の整備が進み、都市の健全な発展と航空輸送の安全との両立が必要となっている。



3. 協定等の履行状況

地元市との協定書等の取組状況（1/16）

- 平成8年に決定した「調布飛行場整備方針及び同整備基本計画」、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」の実現に向けて取組を進めている。

○：おおむね記載のとおり対応
 △：一部記載と異なる対応状況
 -：現時点で対策の必要がない

整備方針・整備基本計画（H8）での記載	現在の取組状況
①整備計画	
<ul style="list-style-type: none"> 都営のコンピューター空港とする。 	<p>○</p> <ul style="list-style-type: none"> H13年正式飛行場として供用開始した。
<ul style="list-style-type: none"> 面積は約39haであり、滑走路長は約800mとする。 対象機種については、上記滑走路を使用できるものとする。 また、重量制限についても、小型航空機のみ就航する新島・神津両空港同様の制限により、引き続き設けることとするが、災害発生時等、緊急を要する場合には、安全性を確認の上、これを超えることができるものとする。 	<p>○</p> <ul style="list-style-type: none"> 滑走路長を800mとし、運航前には必要滑走距離が760m以下であることを確認している。 東京都営空港条例により、調布飛行場を利用する航空機の換算単車輪荷重を2.9トン未満に制限している（新島空港・神津島空港と同等）。
<ul style="list-style-type: none"> 有視界飛行方式とする。ただし、医療、防災、消防等の緊急を要する場合及び島しょとの不定期航空路線に就航する航空機に限り、安全運航に十分配慮し、特別有視界飛行によることができるものとする。 	<p>○</p> <ul style="list-style-type: none"> 有視界気象状態の際には、有視界飛行方式により運航させている。 有視界気象状態以外の際には、旅客定期便に限り計器飛行方式により運航させている（“特別有視界飛行”を“計器飛行方式”に読み替えることについてH18年「調布飛行場の管理運用形態の変更等に伴う確認書」により合意）。

地元市との協定書等の取組状況 (2/16)

整備方針・整備基本計画（H8）での記載	現在の取組状況
①整備計画	
<p>【コンピューター航空機能】</p> <ul style="list-style-type: none"> • 本土と島しょを結ぶ離島航空路線の拠点とする。 • また、都市間路線や羽田、成田両空港へのアクセスについては、今後の検討課題とする。 <p>【コンピューター航空以外の地域航空機能】</p> <ul style="list-style-type: none"> • 災害発生時に有効な機能を発揮できる飛行場として明確に位置づけるほか、医療・消防等の緊急時にも対応可能な公的航空の拠点とする。 • また、自家用機については、これまでの経緯を踏まえ、段階的移転分散化を図ることとし、公共性の高い航空機使用事業の航空機は存続させる。 	<p>△</p> <ul style="list-style-type: none"> • 島しょ（大島、新島、神津島、三宅島）への離島航空路線の拠点として利用されている。 • 都市間路線や羽田、成田両空港へのアクセスについては、現時点では検討の必要が生じていない。 • 地域防災計画において、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ており、応援航空部隊の駐機場所を確保している。 • 現在も残る自家用機17機の移転交渉を進めている（都管理引継ぎ時35機）。
<p>【安全対策】</p> <ul style="list-style-type: none"> • (a)制限表面の確保： 航空法に基づき、航空機の安全のための空間を確保する。 • (b)航空機の整備の充実： 事故防止のため、各種点検整備実施の徹底を図り、安全運行に万全を期する。 • (c)航空保安施設の整備： 離着陸の安全を図るため、着陸しようとする航空機にその進入角の良否を視覚的に示すために滑走路の末端付近に設置する灯火である精密進入角指示灯PAPI、滑走路の末端を識別できる灯火であるREIL、及び、滑走路の外周を識別するための灯火である滑走路灯を設置する。 • (d)救急・救難体制の整備： 自衛消防隊を組織するとともに、地元医師会・医療機関、消防署、警察署等を含めた救急救難体制を整え、引き続き、定期的な訓練を実施する。 	<p>○</p> <ul style="list-style-type: none"> • H13年正式飛行場化に伴い航空法に基づき制限表面を確保。制限表面への抵触物件が存在しないか日常的に監視を実施 • 毎月開催する運行担当者会議等の場で、利用者に対し安全意識の啓発を行っている。加えて、H30年度より、操縦士、運行管理者、整備士に対して安全講習会等の受講を義務化 • PAPI、REILを設置済* • 飛行場関係機関により消火救難隊を組織し、事故及び災害等への迅速な対応ができるよう体制を整えている。 また、事態に備えた消火救難訓練を毎年実施し、一連の対応動作を確認している。 <p>*滑走路灯は夜間着陸を行わないことから整備していない。</p>

地元市との協定書等の取組状況 (3/16)

整備方針・整備基本計画 (H8) での記載	現在の取組状況
①整備計画	
<p>【騒音対策】</p> <ul style="list-style-type: none"> • (a)発生源対策： 運用時間、離着陸回数については、騒音対策の観点から次節の運用計画に定めるとおりとし、また、騒音レベルの高い機体については、所有者に機体改良や更新を求めて行く。 • (b)空港構造の改良： ターミナルビル等建物等の配置については、概ね30mの幅で用地を確保し、飛行場区域内の騒音を住宅地側へできるだけ影響させないため、防音壁及びその効果を持たせた建物を、滑走路やエプロンを取り囲む形式で、住宅地側に連続的に並ぶよう配置する。 • (c)整備に係わる対策： エンジンテスト場等騒音レベルの高い箇所の配置についても、住宅地への影響が最小限に止まるよう配慮する。 • (d)その他： 航空機騒音環境基準WECPNL70を達成できない地区については防音工事助成等を実施するなど、引続き騒音の低減に努めて行く。 	<ul style="list-style-type: none"> ○ • 運営要綱により、調布飛行場で使用する機種は、事前に地元三市と協議し、了解を得たものに限定している。 • 特に住宅地に近接する地区で、防音効果を持たせた建物を連続的に配置している。 • エンジンテスト場は滑走路西側に配置している。 • 航空機騒音をモニタリングするとともに、防音工事助成を実施し、騒音の低減に努めている。 • 追加対策については、総合的に勘案のうえ、必要に応じ検討していくこととしている。
<ul style="list-style-type: none"> • 以上の考え方に基づき、別紙計画平面図のとおり施設を配置する。 	<ul style="list-style-type: none"> ○ • H13年に整備済

地元市との協定書等の取組状況（4/16）

整備方針・整備基本計画（H8）での記載	現在の取組状況
②運用計画	
<ul style="list-style-type: none"> 原則として、平日については、8:30～17:00までとし、日祭日については、10:00～17:00までとする。但し、春・夏季(4～8月)においては、旅客輸送にかぎり、18:00までの間、運用時間を変更することができるものとする。 災害発生時や緊急性のある飛行または公共的必要性の認められるものについては、運用時間外においても離着陸を許可するものとする。 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 整備方針に記載のとおり、運営要綱にて運用時間を規定
<ul style="list-style-type: none"> 固定翼の駐機スポット数については、管理引継ぎ時の駐機スポット数の80%程度とする。 ヘリコプターの駐機スポット数については、緊急時に備え、現状程度を維持する。 	<ul style="list-style-type: none"> ○ H13年のスポット再編によりスポット数を、都管理引継ぎ時の119から96へと削減した。 ○ また、H25年のスポット再編によりさらに78スポットへ削減した（H25年計器飛行方式の一部導入及び三宅島航空路線開設時の確認書により、都は34%のスポット削減に取り組むことを表明）。 ○ 常設のヘリスポット数は9から6へと削減した（緊急時用の駐機場所は別に確保）。
<ul style="list-style-type: none"> 年間の離着陸回数については、飛行場の位置づけ及び現在の利用状況を踏まえ、 (a)平成2年の実績回数(23,000回)程度を上限とする。 (b)将来の離着陸回数については、各種安全対策騒音対策等の実施状況及びその効果を踏まえ、地元市等と調整を図る 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 現在の離着陸回数は年1.3万回程度 ○ 運営要綱にて離着陸回数を制限し、随時見直しを行っている（直近では地元三市とH25年に締結した「調布飛行場の就航率向上及び三宅島航空路線に係る確認書」に基づき、制限を強化）。
<ul style="list-style-type: none"> ヘリコプターの利用目的は、災害発生時における対応や救急救難等の緊急用や公共性の高い航空使用事業を主体とする。 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 運営要綱にてヘリコプターの利用目的を制限

地元市との協定書等の取組状況 (5/16)

整備方針・整備基本計画（H8）での記載	現在の取組状況	
③周辺整備計画		
<ul style="list-style-type: none"> 調布基地跡地には、既に福祉施設等が設置されており、今後、全国的・全都的レベルの大会実施が可能な競技場を備えた総合スポーツ施設等、多くの大規模施設が立地することとなる。 飛行場もその一角を構成するものであり、整備にあたっては、周辺整備計画との整合を図るとともに、景観についても、現在においても周辺に残る武蔵野の面影との一体性を可能な限り確保していく。 また、地域の活性化にも資するよう努める。 	△	<ul style="list-style-type: none"> 調布基地跡地計画に基づき、地元市と協議しながら進めてきた調布基地跡地利用は進展 可能な限り、既存樹木の保存や緑被率の確保を行うなど、良好な景観の確保に努めている。 調布飛行場敷地内の遊具ひろばが周辺住民に利用されるなどしているが、「地域の活性化」への貢献は限定的
<ul style="list-style-type: none"> 航空旅客の輸送のみならず、土地利用計画及び周辺地域の開発動向や地域住民の需要等を踏まえて、利便性の向上を図る必要があるので、主要鉄道駅と連絡する公共交通機関の導入について、関係機関とともに検討する。 	○	<ul style="list-style-type: none"> H26年に調布駅-調布飛行場線（調40系統）が、日2往復から日17往復へ増発
<ul style="list-style-type: none"> ターミナルビル等を可能な限り公開し、コミュニティー関連施設の設置や飛行場関係自治体の交流の場（特産品の即売や展示コーナーの確保）等について地元市等とも協議の上、公共施設として地域の中での役割を分担し、地域住民に親しまれる飛行場となるよう整備していく。 	△	<ul style="list-style-type: none"> ターミナル2階にユーティリティスペースや展望デッキを設け、日常的に公開している。特産品の販売会を実施するなどしているが、「公共施設として地域の中での役割を分担し、地域住民に親しまれる飛行場」の実現は限定的

地元市との協定書等の取組状況（7/16）

東京調布離着陸場の整備及び管理運営に関する協定書（H9）での受入れ条件	同受入れ条件に対する都の回答（H9）	現在の取組状況	
1 離着陸回数の制限			
<ul style="list-style-type: none"> 年間離着陸回数は23,000回程度を上限とし、さらに削減に努めること。 	<ul style="list-style-type: none"> 了承する 	○	<ul style="list-style-type: none"> 現在の離着陸回数年1.3万回程度 運営要綱にて離着陸回数を制限し、随時見直しを行っている。
<ul style="list-style-type: none"> ヘリコプターの離着陸回数は、全体の10%を限度とし、さらに削減に努めること。 	<ul style="list-style-type: none"> 年間総離着陸回数の10%程度を上限とする。 	○	<ul style="list-style-type: none"> 運営要綱にてヘリコプターの離着陸回数を制限し、遵守している（R5年度は1.7%）。
<ul style="list-style-type: none"> 離陸に際しては、一定間隔を確保するよう指導すること。【調布市のみ】 	<ul style="list-style-type: none"> 飛行場の地上騒音等との関連を含め、利用者の協力を求めている。 	○	<ul style="list-style-type: none"> 情報提供業務により、一定間隔を確保するよう促している。

地元市との協定書等の取組状況（8/16）

東京調布離着陸場の整備及び管理運営に関する協定書（H9）での受入れ条件	同受入れ条件に対する都の回答（H9）	現在の取組状況	
2 日祭日の飛行制限			
<ul style="list-style-type: none"> 日祭日の離着陸回数は、平日の30%以上の削減を図ること。 	<ul style="list-style-type: none"> 平日の30%減を目途に削減に努める。 	○	<ul style="list-style-type: none"> 運営要綱にて日祭日の離着陸回数を制限している。
<ul style="list-style-type: none"> 日祭日における「航空測量、写真撮影、魚群探知とこれらに類する目的の離着陸」は、午前10時以後とすること。 	<ul style="list-style-type: none"> 了承する（公共団体等からの要請による飛行を除く。）。 	○	<ul style="list-style-type: none"> 運営要綱にて、公共団体等の要請による公共性を有する飛行を除き、午前10時以後としている。
<ul style="list-style-type: none"> 日祭日における自家用目的の飛行及び訓練場所との往復飛行を制限すること。 	<ul style="list-style-type: none"> 了承する。 	○	<ul style="list-style-type: none"> 運営要綱にて日祭日の離着陸回数を制限している。
<ul style="list-style-type: none"> 日祭日は、緊急時以外のヘリコプターの離着陸及びエンジンテストは認めないこと。 	<ul style="list-style-type: none"> 離着陸については了承する（高度に公共性又は緊急性のある飛行を除く。）。 	○	<ul style="list-style-type: none"> 運営要綱にて日祭日の飛行目的を高度に公共性又は緊急性のある飛行に限定している。
<ul style="list-style-type: none"> 日祭日については、整備又は試験のための離着陸は認めないこと。 	<ul style="list-style-type: none"> 了承する。 	○	<ul style="list-style-type: none"> 運営要綱にて制限している。

地元市との協定書等の取組状況 (9/16)

東京調布離着陸場の整備及び管理運営に関する協定書（H9）での受入れ条件	同受入れ条件に対する都の回答（H9）	現在の取組状況	
3 飛行場機能の制限			
<ul style="list-style-type: none"> ジェット機の離着陸は認めないこと。 	<ul style="list-style-type: none"> 了承する。 	○	<ul style="list-style-type: none"> 運営要綱にて制限している。
<ul style="list-style-type: none"> 平日の運用（利用）時間は、午前8時30分以後とすること。 	<ul style="list-style-type: none"> 了承する（高度に公共性又は緊急性のある飛行を除く。）。 	○	<ul style="list-style-type: none"> 東京都営空港条例施行規則にて規定している。
<ul style="list-style-type: none"> 飛行場の運用時間内に日没時が到来した時は、日没までとすること。 	<ul style="list-style-type: none"> 了承する。 	○	<ul style="list-style-type: none"> 東京都営空港条例施行規則にて規定している。
<ul style="list-style-type: none"> 午後6時までとする運用時間の特例の期間を4月から8月までとすること。 	<ul style="list-style-type: none"> 了承する。 	○	<ul style="list-style-type: none"> 東京都営空港条例施行規則にて規定している。
<ul style="list-style-type: none"> 自家用機は積極的かつ計画的に分散移転させること。【三鷹市のみ】 自家用機は積極的に分散移転させること。【調布市・府中市】 	<ul style="list-style-type: none"> 了承する。 	△	<ul style="list-style-type: none"> 現在も残る自家用機17機の移転交渉を進めている。（都管理引継ぎ時35機）
<ul style="list-style-type: none"> 羽田・成田空港へのアクセス及び都市間路線の新設については、必要が生じた場合は事前に協議すること。 	<ul style="list-style-type: none"> 了承する。 	—	<ul style="list-style-type: none"> 現時点では新設の必要が生じていない。
<ul style="list-style-type: none"> 駐機スポット数は、現在より20%の削減を図ること。 	<ul style="list-style-type: none"> 了承する。 	○	<ul style="list-style-type: none"> H13年のスポット再編によりスポット数を、都管理引継ぎ時の119から96へと削減した。 また、H25年のスポット再編によりさらに78スポットへ削減した。

地元市との協定書等の取組状況（10/16）

東京調布離着陸場の整備及び管理運営に関する協定書（H9）での受入れ条件	同受入れ条件に対する都の回答（H9）	現在の取組状況	
4 安全対策			
<ul style="list-style-type: none"> 航空管制官を存置し、管制時間と飛行場の運用時間を一致させるよう努めること。 	<ul style="list-style-type: none"> 国に引き続き要請する。 	○	<ul style="list-style-type: none"> H18年に国は航空管制官を撤退させたため、従前と同等に航空交通の安全性の確保を図るため、都が情報提供業務を実施している（H18年「調布飛行場の管理運用形態の変更等に伴う確認書」により合意）。
<ul style="list-style-type: none"> 航空保安施設、気象施設等を整備充実し、乗務員に的確な情報提供を行うほか、乗務員の資質の向上を図るため安全教育を徹底する等、安全対策に万全を期すこと。 	<ul style="list-style-type: none"> 了承する。 	○	<ul style="list-style-type: none"> PAPI、REILを設置済 情報提供業務の中で気象情報等を提供 毎月開催する運行担当者会議等の場で、利用者に対し安全意識の啓発を行っている。加えて、H30年度より、操縦士、運行管理者に対して安全講習会等の受講を義務化
<ul style="list-style-type: none"> 航空機の整備・点検を徹底させ、事故防止に万全を期すこと。 	<ul style="list-style-type: none"> 了承する。 	○	<ul style="list-style-type: none"> 毎月開催する運行担当者会議等の場で、利用者に対し安全意識の啓発を行っている。加えて、H30年度より、整備士に対して講習会等の受講を義務化

地元市との協定書等の取組状況（11/16）

東京調布離着陸場の整備及び管理運営に関する協定書（H9）での受入れ条件	同受入れ条件に対する都の回答（H9）	現在の取組状況	
4 安全対策			
<ul style="list-style-type: none"> 空港施設の整備に当たっては、滑走路の位置は現状のままとすること。 	<ul style="list-style-type: none"> 了承する。 	○	<ul style="list-style-type: none"> 滑走路の位置は変更していない。
<ul style="list-style-type: none"> 重量制限及び特別有視界飛行の視程距離については、“市街地の中の飛行場”という調布飛行場の特性を十分考慮し、安全や騒音に配慮した厳しい基準を設けること。 	<ul style="list-style-type: none"> 了承する。 	○	<ul style="list-style-type: none"> H30年度より、運航前チェックシートを導入し専門職員に点検させることで、離陸重量等が適切か確認 計器飛行方式については、旅客定期便に限定し、実施の条件を付して運航させている。 国により安全な飛行経路や運行条件等が設定されている（“特別有視界飛行”を“計器飛行方式”に読み替えることについてH18年「調布飛行場の管理運用形態の変更等に伴う確認書」により合意）。

地元市との協定書等の取組状況（12/16）

東京調布離着陸場の整備及び管理運営に関する協定書（H9）での受入れ条件	同受入れ条件に対する都の回答（H9）	現在の取組状況	
5 騒音対策			
<ul style="list-style-type: none"> エンジンテスト用の遮音・防音施設を整備し、エンジンテストに伴う騒音を極力抑制すること。【三鷹市・府中市のみ】 	<ul style="list-style-type: none"> 「整備基本計画」のとおり実施して行く。 	○	<ul style="list-style-type: none"> エンジンテスト場は滑走路西側に配置し、住宅地への影響の低減に努めている。
<ul style="list-style-type: none"> 飛行場内に配置される航空機整備工場については、騒音規制法や東京都公害防止条例など環境関連法令の騒音基準に適合する施設となるよう指導すること。【三鷹市・府中市のみ】 	<ul style="list-style-type: none"> 了承する。 	○	<ul style="list-style-type: none"> 適切に指導を行っている。
<ul style="list-style-type: none"> 航空機の離陸に伴う暖機運転及び待機の際に生じる騒音に対しては、騒音障害の防止や軽減に必要な施設及び設備の整備を行うとともに、環境基本法及び東京都公害防止条例の趣旨に沿った指導を行うこと。【三鷹市・府中市のみ】 	<ul style="list-style-type: none"> 了承する。 	○	<ul style="list-style-type: none"> 航空機騒音をモニタリングするとともに、防音工事助成を実施し、騒音の低減に努めている。
<ul style="list-style-type: none"> ヘリコプターの離着陸場所及び飛行方式（飛行ルートを含む。）の選定等については、極力市民生活への騒音の影響を少なくするよう、引き続き努力すること。【三鷹市のみ】 	<ul style="list-style-type: none"> 離着陸場所については「整備基本計画」のとおりとし、飛行方式については、引き続き、既定の方式の徹底を図る。 	○	<ul style="list-style-type: none"> 周辺住宅との離隔が確保できる場所に駐機スポットを整備している。 飛行方式については既定の方式を徹底している。

地元市との協定書等の取組状況（13/16）

東京調布離着陸場の整備及び管理運営に関する協定書（H9）での受入れ条件	同受入れ条件に対する都の回答（H9）	現在の取組状況	
5 騒音対策			
<ul style="list-style-type: none"> 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（飛行ルートを含む。）を定め、運航させること。 	<ul style="list-style-type: none"> 引き続き、定めた飛行方式の徹底を図る。 	○	<ul style="list-style-type: none"> 飛行方式については既定の方式を徹底している。
<ul style="list-style-type: none"> 個々の航空機から発生する騒音の状況を常時把握し、一定の基準を超える騒音が発生する航空機に対しては、移転又は騒音の低い機種に変更するよう指導を強化すること。 	<ul style="list-style-type: none"> 引き続き、必要な指導を行う。 	○	<ul style="list-style-type: none"> 航空機騒音をモニタリングしている。 運営要綱により、調布飛行場で使用する機種は、事前に地元三市と協議し、了解を得たものに限定している。
<ul style="list-style-type: none"> 毎年、夏季及び冬季のピーク時における騒音調査を実施し、その結果を公表すること。 	<ul style="list-style-type: none"> 年間を通して、飛行場の北側と南側の2箇所ですべて常設機器による調査を継続して実施するほか、当面、夏季と冬季の2回、飛行場周辺の5箇所で1週間程度、調査を行う。 	○	<ul style="list-style-type: none"> 航空機騒音をモニタリングし、公表している。
<ul style="list-style-type: none"> 上記による騒音調査の結果、新たにWECPNL70を超える地域が発生した時は、民家防音工事助成の対象とし、またWECPNL75を超える地域に対しては、屋根の防音対策を講じること。 	<ul style="list-style-type: none"> 騒音調査の結果を踏まえ、W値70を超えることが常態化したと認められる地域については、防音工事助成の対象地域として認定して行く。また、W値が75を超える地域について調査・検討を行った後、必要であると考えられる助成対象項目の追加等について、貴市とも協議の上実施して行く。 	○	<ul style="list-style-type: none"> 「東京都調布飛行場周辺住宅等騒音防止工事に関する補助金交付要綱」を定め、助成を実施している。

地元市との協定書等の取組状況（14/16）

東京調布離着陸場の整備及び管理運営に関する協定書（H9）での受入れ条件	同受入れ条件に対する都の回答（H9）	現在の取組状況	
5 騒音対策			
<ul style="list-style-type: none"> 飛行場周辺の民家で、防音工事助成の対象となっていない者に対しても、必要な防音対策を講じること。 	<ul style="list-style-type: none"> これまでの騒音対策と今回の「整備基本計画」により実施することとしている対策等を総合的に勘案のうえ、必要な対策について検討して行く。 	—	<ul style="list-style-type: none"> 現時点では追加対策の必要が生じていない。
<ul style="list-style-type: none"> テレビ、電話障害が生じた時は、適切な対策を講じること。 	<ul style="list-style-type: none"> 了承する。 	—	<ul style="list-style-type: none"> 現時点では対策の必要が生じていない。
6 飛行場の施設整備			
<ul style="list-style-type: none"> 調布飛行場を多摩地域の防災活動の拠点の一つとして位置づけ、その整備を図るとともに、調布基地跡地に配置されている各施設との連携を図り、跡地全体が防災基地としての機能を果たせるよう整備すること。【三鷹市のみ】 	<ul style="list-style-type: none"> 趣旨に沿うよう条件を整備して行く。 	○	<ul style="list-style-type: none"> 地域防災計画において、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ており、応援航空部隊の駐機場所を確保している。
<ul style="list-style-type: none"> 防災活動の拠点としての必要な条件整備については、早急な取組みを行うこと。【府中市のみ】 	<ul style="list-style-type: none"> 趣旨に沿うよう条件を整備して行く。 	○	<ul style="list-style-type: none"> 地域防災計画において、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ており、応援航空部隊の駐機場所を確保している。

地元市との協定書等の取組状況（15/16）

東京調布離着陸場の整備及び管理運営に関する協定書（H9）での受入れ条件	同受入れ条件に対する都の回答（H9）	現在の取組状況
6 飛行場の施設整備		
<ul style="list-style-type: none"> 空港施設の整備に当たっては、防音対策に配慮しつつ可能な限り開放性を持たせ、地域に親しまれる施設とすること。【三鷹市・府中市のみ】 	<ul style="list-style-type: none"> 了承する。 	<ul style="list-style-type: none"> △ 防音工事助成等を行った上で、公園からの見通しを確保するなど、開放性への配慮を行っている。 ターミナル2階にユーティリティスペースや展望デッキを設け、日常的に公開している。特産品の販売会を実施するなどしているが、「地域住民に親しまれる施設」の実現は限定的
7 事前協議システム		
<ul style="list-style-type: none"> 調布飛行場の整備及び管理運営に係る重要事項については事前に協議すること。 	<ul style="list-style-type: none"> 了承する。 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 調布基地跡地関連事業推進協議会（通称：四者協）や諸課題検討協議会により事前協議を実施している。

地元市との協定書等の取組状況（16/16）

東京調布離着陸場の整備及び管理運営に関する協定書（H9）での追加条件 【三鷹市のみ】	同追加条件に対する都の回答（H9）	現在の取組状況	
1 滑走路周辺の防音工事時の助成について			
<ul style="list-style-type: none"> 航空機及びヘリコプターの飛行やエンジンテストによる騒音問題を解決するため、現在、防音工事助成の対象となっていない飛行場周辺の民家に対しても、問題がある場合は助成対象とすること。 また、助成対象項目の追加については、被害実態にあわせた誠意ある対応を行うこと。 	<ul style="list-style-type: none"> 現在、防音工事助成の対象となっていない飛行場周辺の民家であっても、調査の結果、問題がある場合は三鷹市とも協議し、防音工事助成を行っていく。 また、助成対象項目の追加等については、エンジンテストによる騒音の問題を含め調査を行い、実態にあわせて必要な措置をとる。 	—	<ul style="list-style-type: none"> 現時点では対策の必要が生じていない。
2 防音堤、防音壁の縮小・改善について			
<ul style="list-style-type: none"> 飛行機等の離着陸時の騒音対策として整備される防音堤、防音壁については、飛行場周辺の景観を損なう恐れもあるので、三鷹市側に面する同施設については縮小・改善するとともに、地元住民の意見を尊重しながら、「整備基本計画」の見直しを諮ること。 	<ul style="list-style-type: none"> 景観の視点からの防音堤、防音壁の見直しについては、三鷹市とも十分協議して行っていく。 	○	<ul style="list-style-type: none"> 三鷹市側の公園からの見通しを確保するなど、景観への配慮を行っている。
3 消音施設の設置について			
<ul style="list-style-type: none"> 前項の施設の縮小・改善にあたっては、騒音の発生源対策を十分に行うため、エンジンテスト場等に消音施設を導入すること。 	<ul style="list-style-type: none"> 消音施設の設置については、防音壁による対策等の適否の問題も考慮のうえ、導入に向けて努力する。 	—	<ul style="list-style-type: none"> 離着陸回数の減少に伴い騒音は減少しており、現時点では消音施設の設置の必要が生じていない。

4. H27年墜落事故後の取組

被害者支援の取組

①新たな被害者支援制度の創設（平成30年8月施行）

- 都営空港に着陸しようとする航空機、又は離陸した航空機が都内に墜落し、住宅に損壊が生じた場合に、被害住民の生活再建を支援するための支援金を都から給付する制度

対象項目	上限額	対象者
① 住宅の建替え、修繕、購入にかかる費用	3,000万円	家屋所有者
② 家財（家電、家具など）の購入費用	200万円	家屋所有者賃借人
③ 住宅の建替え等に伴う仮住まい費	50万円	家屋所有者
④ 転居費	50万円	家屋所有者賃借人

②航空機保険（第三者賠償責任保険）加入の義務化（平成30年7月施行）

- 事故によって機外の第三者の生命又は身体を害しあるいは機外の第三者の財物に損害を与えたことにより、法律上の損害賠償責任が生じた場合に保険金が支払われる航空機保険への加入を事業用機、自家用機へ義務付け

安全対策の取組 (1/2)

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以下とすること）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順守、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營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

安全対策の取組 (2/2)

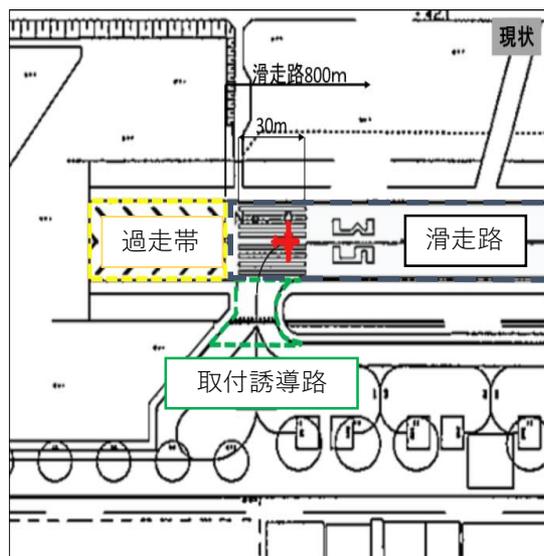
③安全講習会等受講の義務化 (平成30年度～)

- 調布飛行場を利用する操縦士、運行管理者等に対して、国土交通省航空局や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

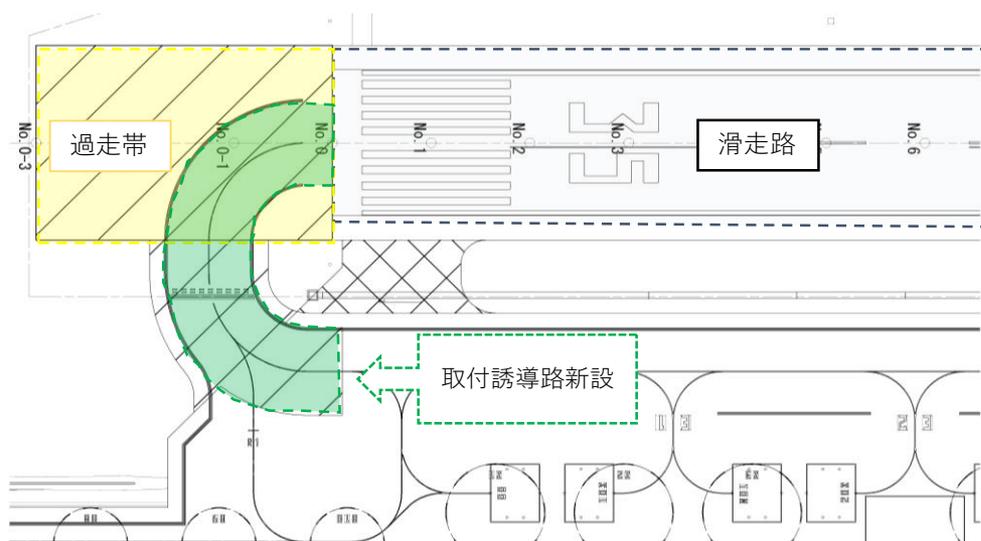
④取付誘導路接続位置の変更 (令和3年3月竣工)

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



自家用機所有者との移転交渉

①分散移転推進検討会の開催

- 分散移転推進検討会を開催し、自家用機の分散移転推進のため、東京都が取り組むべき方策※について、一般社団法人 調布空港安全飛行研究会と協議（令和4年度上半期まで実施）

【開催実績】

平成30年度	3回
平成31年度（令和元年度）	2回
令和2年度	2回
令和3年度	2回
令和4年度	1回（上半期）

※都のこれまでの取組は、次ページ、次々ページにて説明

②自家用機所有者との個別交渉

- 令和4年度下半期以降、自家用機所有者と個別交渉を実施
- 自家用機所有者は、他空港へ移転した場合、航空機利用の利便性が低下すること等を理由に「移転は困難」と主張
- 今後も自家用機所有者と粘り強く交渉を続けるとともに、あらゆる可能性を検討し、具体的な方策を講じることで、分散移転を前進させていく。

自家用機の分散移転推進の取組

- ・分散移転推進検討会で自家用機側から出された要望に沿って、大島空港を有力な移転候補地として、①～③（次ページ）の取組を実施
- ・また、移転環境整備の一環として④（次ページ）の取組を実施

① 格納庫の整備（令和3年6月竣工）

調布飛行場から移転した機体を格納するための格納庫を整備



② 移転促進補助制度の創設（令和5年10月）

- 補助対象者 調布飛行場に自家用機の航空機登録をしており、調布飛行場から移転を行う機体の所有者等
※調布飛行場運営要綱の規定に基づき、機体ごとに事前に登録している「操縦者」及び「搭乗者」も含む

■ 対象経費

対象経費	想定経費
A 交通費	○公共交通機関利用の場合 ⇒ 実費負担額 ○自家用車利用の場合 ⇒ 22円*×移動距離(km) ※他事例を参考に設定
B 資機材購入費	移転に伴い必要となる工具、整備機材、消耗品
C 資機材輸送費	移転先への資機材輸送費
D その他	自家用機所有者との協議による ※対象航空機を輸送するための整備・点検、操縦費等を想定

- 補助期間 移転した日が属する会計年度1年間（対象経費：B, C, D）
ただし、A 交通費については移転した日が属する会計年度から5年間交付申請可

自家用機の分散移転推進の取組

③給油施設の整備（令和6年5月供用開始）

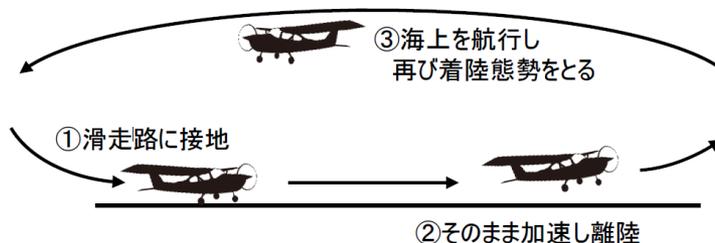
航空機燃料（AVGAS）の給油施設を整備



④訓練飛行の承認（令和6年4月運用開始）

大島空港において、公共用機や定期便のみ認めていた訓練飛行を自家用機や事業用機にも対象を拡大

- 実施可能な訓練 タッチアンドゴー（着陸後そのまま加速し離陸する訓練）



飛行経路のイメージ

- 訓練時間 10:00～15:00の間
- 訓練機数 午前1機、午後1機
- 訓練回数 1機当り最大5回まで
- 使用料 着陸1回毎に都営空港条例に基づき徴収

墜落事故風化防止の取組

- 小型機飛行機墜落事故の風化を防ぐため、事故の概要や事故後の都の取組に関する部転入者研修を毎年度4月に実施
- 令和5年3月24日、調布飛行場内に「安全の誓い」の碑を設置

「安全の誓い」の碑



安全の誓い

平成27年に発生した小型飛行機墜落事故を教訓に、我々は安全運航への強い意志を持ち続け、空港及び周辺地域の安全確保に努めてまいります。

令和5年 東京都港湾局

- 7月を「空の安全月間」と定め、都営空港を管理運営するに当たっての安全意識の徹底を図るとともに、事故の風化防止の取組を実施安全月間の取組の一環として、
 - 7月に事故の風化防止のための局悉皆研修を実施
 - 7月26日に調布飛行場関係者及び港湾局全職員が黙とうを実施

5. 調布飛行場の抱える課題

調布飛行場に求められる役割

- 国から引き継いだ、飛行場管理事務所・管制塔（タワー）等の老朽化（築40年超）への対応が必要
- 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は大きく変化
- 離島航空路線を維持した上で、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・整備基本計画」（平成8年策定）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、着実に果たしていくことが重要

調布飛行場に求められる役割の例



空港施設の老朽化への対応

- 管理事務所(管制塔を含む)は築40年程度、電源局舎及び消防車庫は築25年程度が経過している。各施設は安全な運航に不可欠の施設であり、更新に向けて計画的な検討が必要



離島航空路線の安定運航への対応

- 離島路線を運航する新中央航空は機材メンテナンスが必要となった際、調布飛行場に格納庫がなく、重整備レベルになると竜ヶ崎飛行場(茨城県)に空輸する必要がある。
- 台風や降雪、雹などの悪天候を回避する手段が調布飛行場にはなく、都外・関東地域外への避難が必要であり、機材繰りによる欠航が発生している。

【竜ヶ崎飛行場の格納庫】



【新中央航空の運航機材 (Do228)】



空港周辺地域との共生への対応

- 「調布飛行場整備方針」では地域の活性化に資する、地域住民に親しまれる飛行場となるよう整備することを掲げているが、地域へ開かれた施設は「遊具ひろば」やターミナルビル内の島しょ特産品自動販売機に限られる。
- 今後、地域から愛される施設とするためには、多摩・島しょ地域の振興に貢献するとともに、地元住民の生活利便性向上に資する施設を配置することが必要



【参考】 空港周辺地域との共生に関する事例①

【熊本空港内敷地「そらよかエリア」】

- 旧国際線ターミナルビル跡地エリアを、地域にひらかれた空港を目指すためのエリアとして2024年秋に開業予定。
- 商業棟、にぎわい広場、別棟ビジターセンターの3エリアに分かれている。

活用地の場所	熊本空港 空港内敷地	活用地の面積	1.2ha
管理・運営等	熊本空港	実施期間	2024年頃～
施設内容	<ul style="list-style-type: none"> 商業棟：飲食、物販 広場：イベント、遊び場 別棟：サービス提供、情報提供 		
施設利用のターゲット	<ul style="list-style-type: none"> 空港利用者、県内居住者 県内外からの修学旅行・社会科見学 		



【広島空港隣接地「八天堂ビレッジ」】

- 広島が地元のパンメーカー・八天堂による広島空港前を基点とした「体験型の食のテーマパーク」
- 民営化した広島空港と「空港前の活性化」をテーマに様々なコンテンツ連携を実施、地域連携DMOも参入している

活用地の場所	広島空港 隣接地	活用地の面積	4.3ha
管理・運営等	地元企業、地域連携DMO	実施期間	2019年1月～
施設内容	<ul style="list-style-type: none"> 工場見学 飲食・物販 ドッグラン、BBQ、広場、牧場 		
施設利用のターゲット	<ul style="list-style-type: none"> 空港利用者 地域住民、県内外の訪問者 		



【参考】 空港周辺地域との共生に関する事例②

【茨城空港周辺地「空の駅 そ・ら・ら」】

- 空港から徒歩5分の位置に、小美玉市が「地域再生拠点施設」として整備。
- 地域の「農」「食」を活かした地産地消・交流・地域再生の拠点、地域の魅力再発見の場所を目指す。

活用地の場所	茨城空港 周辺地	活用地の面積	2.5ha
管理・運営等	小美玉市	実施期間	2014年7月～
施設内容	<ul style="list-style-type: none"> • 情報案内所 • 多目的ホール • イベント広場 	<ul style="list-style-type: none"> • 直売所・物産館 • レストラン・カフェ • 乳製品加工施設 	
施設利用のターゲット	<ul style="list-style-type: none"> • 国内外からの茨城空港利用者 • 小美玉市等の地域住民 		



【成田空港隣接地「スカイパークしばやま」】

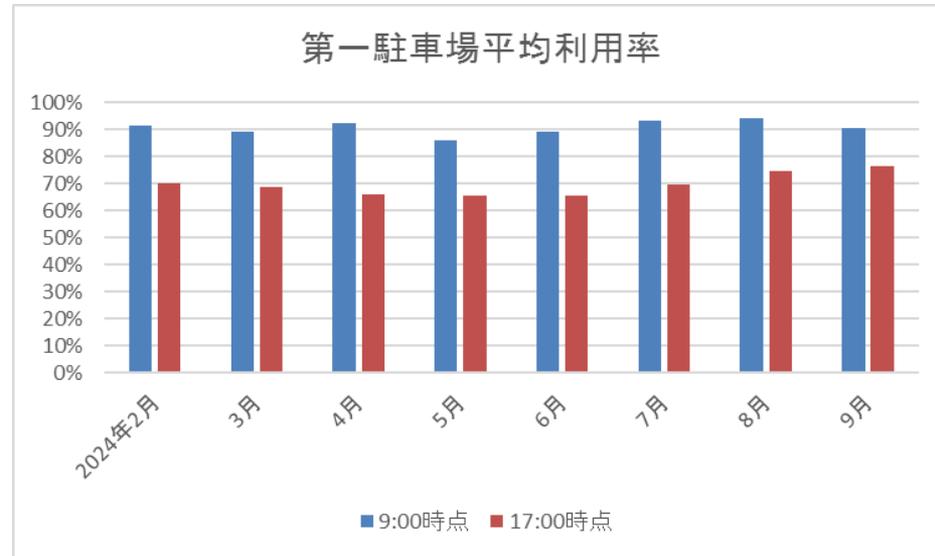
- 成田空港南側の芝山町は空港のある立地を活かした観光に取り組んでおり、国際観光モデル地区に指定されている。町内エリアを「スカイパークしばやま」としてPRしている。
- 自然公園、日本初の航空専門の博物館、空の駅等が設置されており、バスでのアクセスも整備している。

活用地の場所	成田空港 隣接地	活用地の面積	-
管理・運営等	芝山町、成田空港ほか	実施期間	-
施設内容	<ul style="list-style-type: none"> • 直売所：空の駅風和里しばやま • 博物館：航空科学博物館 • 広場：ひこうきの丘 • 緑地：アグリパーク • 緑地：芝山水辺の里 • 温泉：空の湯 ほか 		



旅客の利便性向上への対応

- 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)は慢性的に満車状態が続いている。(第二駐車場(150台)は第一駐車場から約300m離れている。)

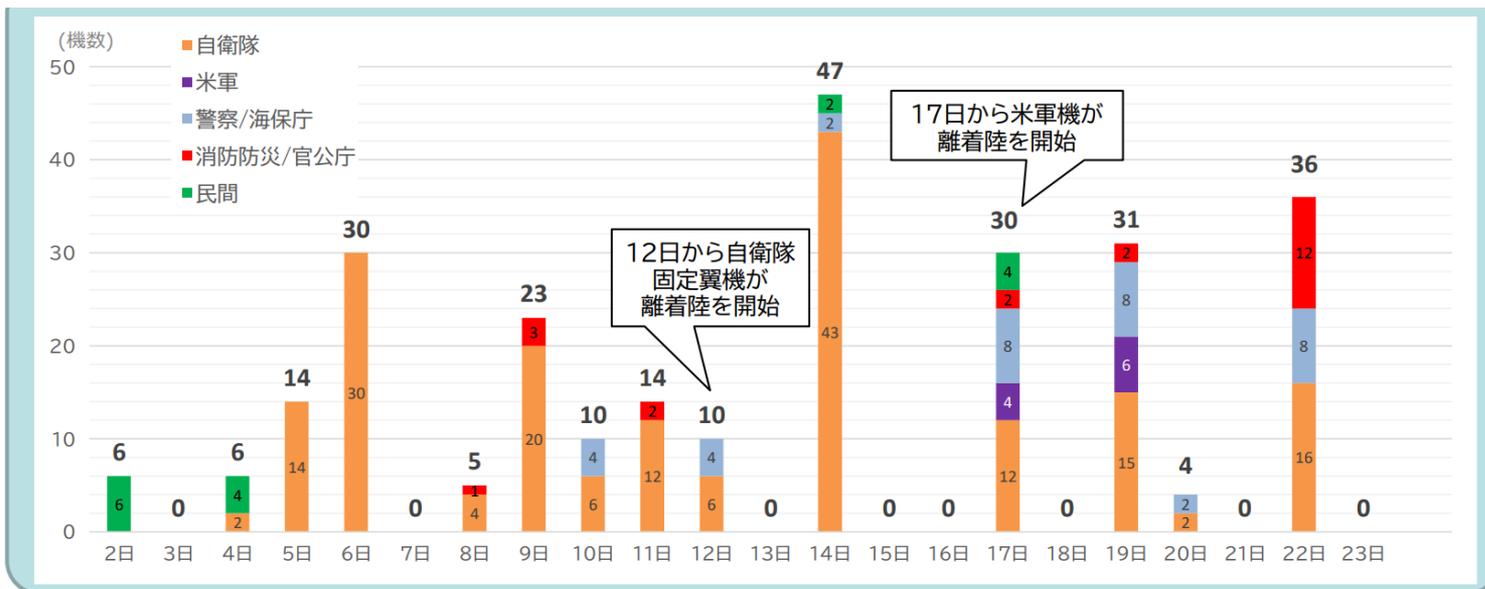


※利用者を限定している身障者用駐車場1台を含めて集計している

防災機能強化への対応

- 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づけ」、「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。
- 2024年1月の能登半島地震では、被災翌日（1月2日）から能登空港で救援ヘリを受け入れるなど、空港が災害救援活動の拠点として機能
- 調布飛行場においても、必要な機能・施設を再精査し整備していくことが重要

能登半島地震の際の能登空港救援機離着陸回数



支援機の例
(自衛隊ヘリ)



調布飛行場整備に向けた留意事項

- 各課題へ対応し、施設整備を検討する際には、以下の点に留意する必要がある。

1. 用地の確保

- 空港全体を見通せる用地や、ターミナル周辺地域の利用可能な用地が限られている。
- 将来的な施設更新を見据えて、建て替え用地を確保した、ゆとりを持った配置計画が必要
- 各施設の建て替え用地を確保するためには、エプロン等のエアサイドの縮小が必要となる可能性がある。

2. 段階的な整備

- 管理事務所(管制塔を含む)、電源局舎、消防車庫は空港運用に必要な施設のため、供用しながら建て替えるためには、新たな場所に新築してから現施設を撤去する必要がある。
- そのため、計画的な段階整備が必要である。

3. 地域の意見の尊重

- 調布飛行場の歴史的な経緯や背景に鑑み、これまでの都と地元市の協定等を踏まえて、地元意見を尊重し検討していくことが必要である