

1 調査の概要

航空機の運航に必要な空港等に関する情報をまとめたAIP（航空路誌）の中で、調布飛行場では騒音対策を主な目的として、以下に示す有視界飛行方式の運用方法を定めている。

調布飛行場を離陸する航空機が、AIPに定められた離陸経路を航行しているかについて確認するため、GPSや映像を分析し、航空機の航跡を調査した。

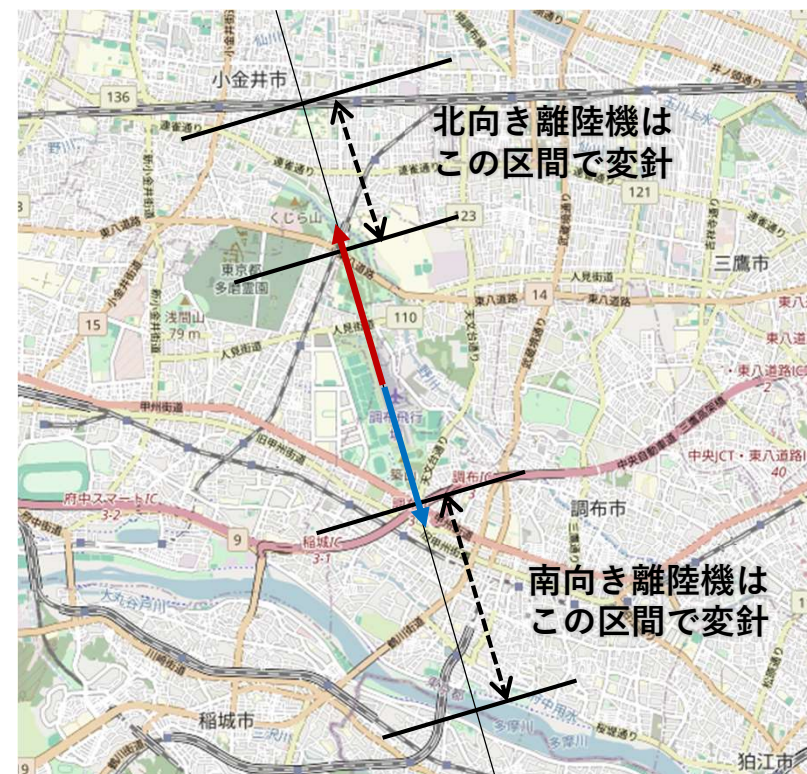
2 AIPに定められた飛行方式の概要

AIPに定めている、有視界飛行での離陸経路は、以下のとおり。

- 滑走路35 からの離陸機（北に向かったの離陸機）は、安全な高度に達した後、西武多摩川線と東八道路の交点からJR 中央本線の間で左右に変針する。
- 滑走路17 からの離陸機（南に向かったの離陸機）は、安全な高度に達した後、中央自動車道から多摩川の間で左右に変針する。

3 調査期間

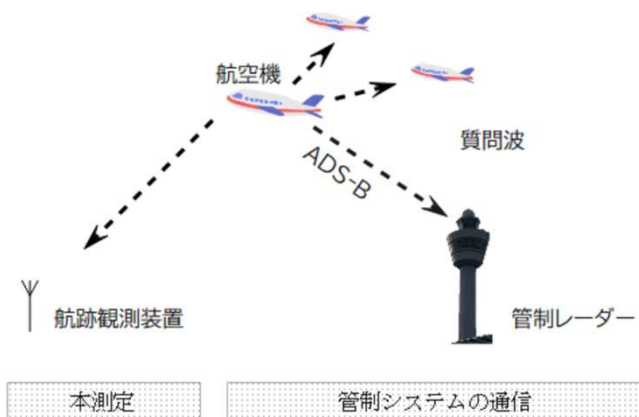
- 第1回調査 令和7年8月23日から8月29日
- 第2回調査 令和8年1月6日から1月13日



4 調査方法

2つの方法を用い、航空機の航跡を調査した。

方式1：ADS-B (放送型自動従属監視)



(原理)

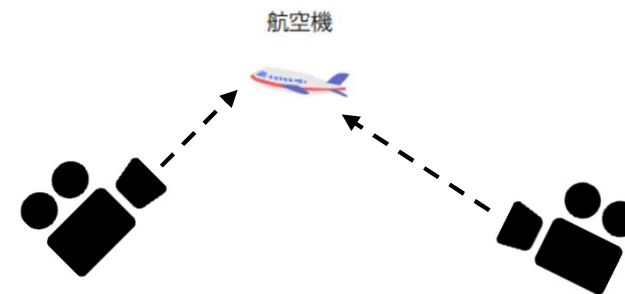
航空機が自ら発するGPSの情報を観測して航跡を確認

(特徴)

正確な位置情報を高頻度で観測可能

ADS-Bを搭載している航空機は少ない

方式2：映像



(原理)

複数のカメラにより航空機を撮影し、映像の情報から航跡を確認

(特徴)

すべての航空機の位置情報を観測可能

一方、映像の解析に時間を要することから速報性が低い

5 調査結果（令和8年1月6日から1月13日）

- 全ての離陸機について、いずれかの方式で航跡データを取得できた（100%：112/112）
方式別の特徴は以下のとおり
 - 方式1（ADS-B）は、対応機器の搭載機体が少なく、捕捉率が低い（35%：39/112）
 - 方式2（映像）は、全ての離陸機航跡を捕捉（100%：112/112）
- 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。

$$\text{※捕捉率（\%）} = \frac{\text{離陸機の航跡捕捉数}}{\text{観測期間中の離陸機数}}$$

複数方式で観測した同一フライトの例



▲滑走路35からの離陸機（北に向かったの離陸）



▲滑走路17からの離陸機（南に向かったの離陸）

