

資料1 令和5年度関連事業実績及び令和6年度関連事業について

1. 移転促進補助制度について

(1) 令和5年度の実績

令和5年度に、以下のとおり移転促進補助を創設（施行日：令和5年10月31日）

① 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（※）
分散移転の個別交渉の場で、対象者に周知

※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

② 補助対象経費

対象経費	想定経費
① 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
② 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
③ 資機材輸送費	移転先への資機材輸送費
④ 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

③ 補助期間

移転した日が属する会計年度1年間（②、③、④）。

ただし、①交通費については移転した日が属する会計年度から5年間交付申請可とする

④ 令和5年度予算額

1000万円

(2) 令和6年度の取組

上記制度をR6年度も引き続き運用（予算額：1000万円）

2. 分散移転検討調査について

(1) 令和5年度の実績

令和5年10月の契約不調を受け、調査内容を精査※した上で再起工

※ 令和5年度に業務委託で実施予定としていた「首都圏近郊の飛行場に関する情報収集等」については、都直営により実施（資料2にて説明）

その後、令和6年2月21日に開札し、契約※（受託者：日本空港コンサルタンツ、工期：令和6年8月まで）

※ 令和5年度予算0円、令和6年度予算2000万円

(2) 令和6年度の実績

① 調査内容

大島空港の更なる活用の検討

- 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ため、新たな格納庫の整備用地等について検討を行う

② 令和6年度予算額

2000万円（再掲）

大島空港格納庫



3. 航空機航跡調査について

(1) 令和5年度の実績

① 概要

調布飛行場を離陸する航空機がAIP（航空路誌）に定められた飛行方法を行っているかを改めて確認するため、レーダーや応答電波、航空機が発する音を観測し、飛行経路を調査する。

② AIPにより定められている飛行経路

- 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
- 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

③ スケジュール

- 1回目計測は8/28から9/2、及び、9/10に実施（調査結果についてはp6）
- 2回目計測は12/18から12/24に実施（調査結果についてはp7）

④ 調査結果の取扱い

調査結果の取扱いについては、三市と協議

⑤ 令和5年度予算

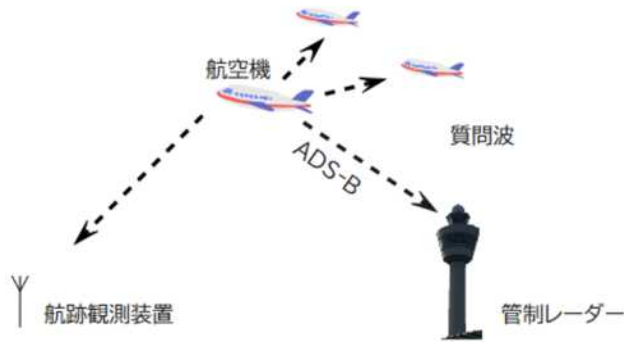
1100万円

⑥ 調査方法

3つの観測方法を組合せて、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)



本測定 管制システムの通信

(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

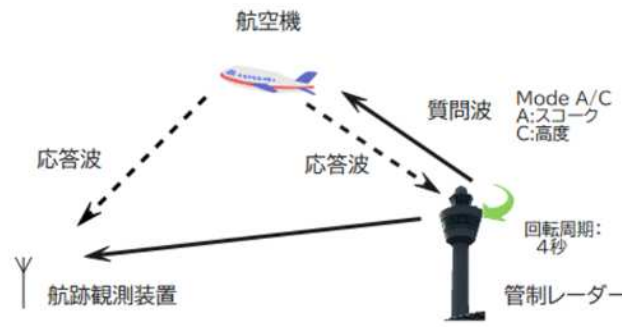
(特徴)

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：PSSR

(受動型二次監視レーダー)



本測定 管制システムの通信

(原理)

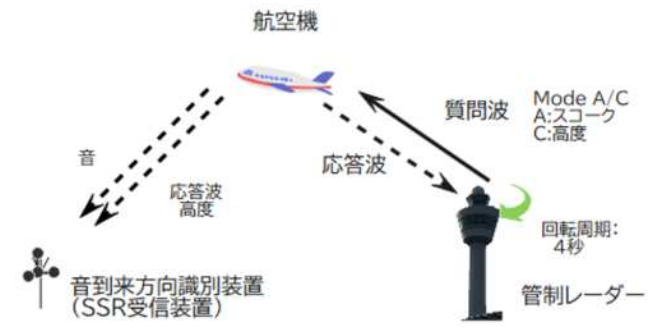
管制からの質問波と、それに対する航空機の応答波を観測し、その時間差から航跡を確認

(特徴)

ほぼすべての航空機の位置情報を観測可能

調布飛行場から距離がある羽田空港の管制レーダーを使用するため、測定誤差に課題

方式3：音響



本測定 管制システムの通信

(原理)

航空機が発する音を観測し、その方向等から航跡を確認

(特徴)

電波の影となりやすい、低高度の航跡も調査可能

マイクロホン周辺の騒音により観測不能や誤差が生じる場合あり

観測範囲は、最大でもマイクロホンの周囲1km程度に限定

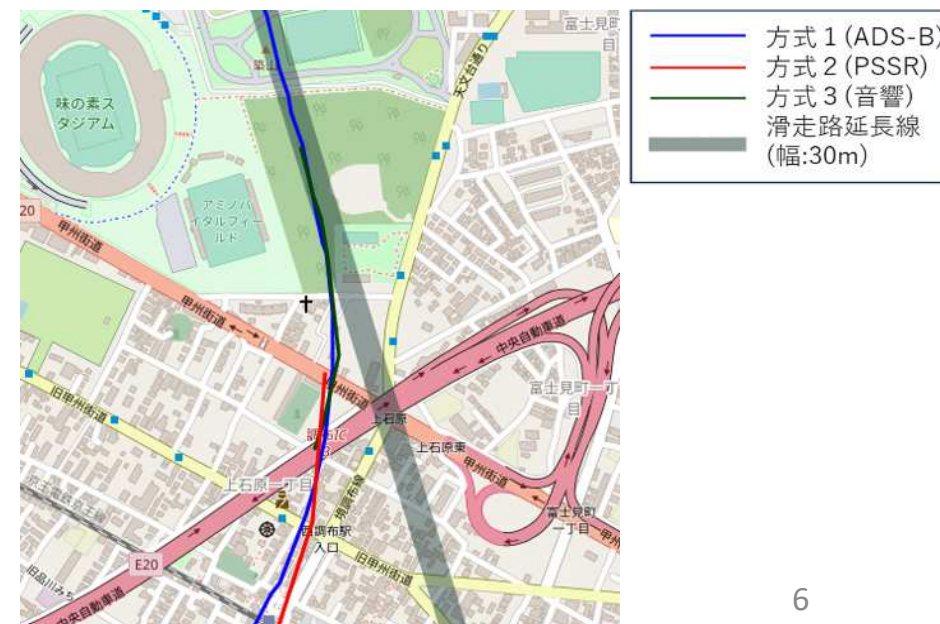
⑦ 夏季調査結果

● 観測結果

- ほぼ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（約99%：142/143）
方式別の捕捉状況は以下のとおり
 - 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（約12%：17/143）
 - 方式2（PSSR）は、ほぼ全ての離陸機航跡を捕捉（約97%：138/143）した。
 - 方式3（音響）は、周囲の騒音の影響を受けてしまうため、観測数・航跡幅に斑がある（約60%：82/137（南向き離陸のみ観測））
- 複数方式で観測した同一フライトを比較した結果、観測の信頼性や測定誤差は以下のとおり
 - 各方式で航跡は同一の傾向を示しており、一部の異常値を除き、どの方式も結果に一定の信頼性があると考えられる。
 - 測定誤差は、20～30メートル程度の範囲と考えられる。

● 調査結果の活用

- 今回の調査期間中、ほぼ全ての離陸機はAIPに定められた飛行方法であることが確認できたが、右図に示した1機については、全ての方式にて明らかに変針が早いことを確認した。
 - 当該離陸機の運航者に対して、AIPに定められた離陸経路を遵守するよう指導した。
 - 運行担当者会議において事例を共有し、AIPに定められた離陸経路の遵守を改めて徹底した。



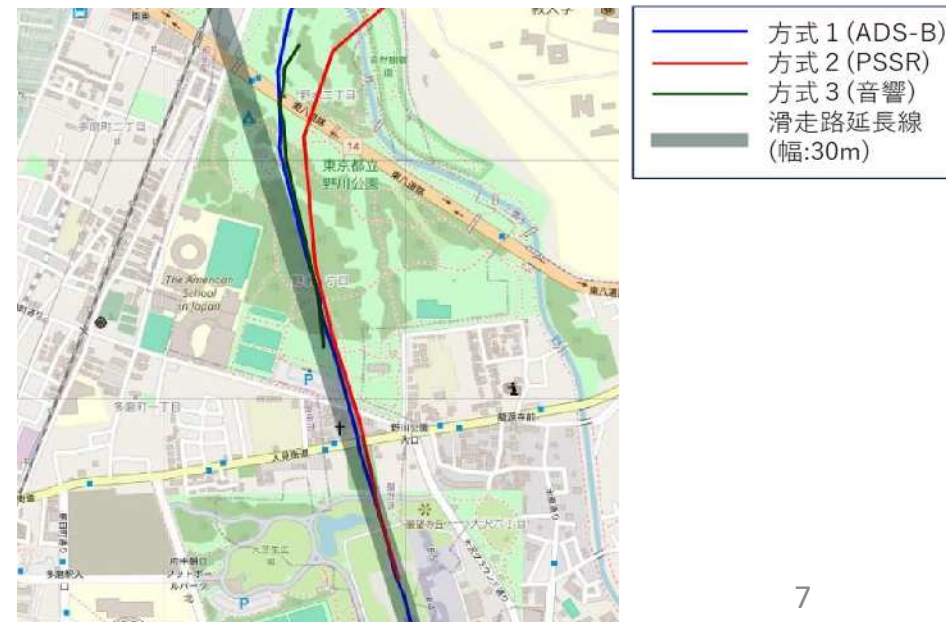
⑧ 冬季調査結果（詳細集計・分析中）

● 観測結果

- 多くの離陸機について、いずれかの方式で航跡データを取得できた（約90%：137/152）
方式別の捕捉状況は以下のとおり
 - 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（約4%：6/152）
 - 方式2（PSSR）は、多くの離陸機航跡を捕捉した（約80%：122/152）
 - 方式3（音響）は、周囲の騒音の影響を受けてしまうため、観測数・航跡幅に斑がある（約69%：40/58（北向き離陸のみ観測））
- 複数方式で観測した同一フライトを比較した結果、観測の信頼性や測定誤差は以下のとおり
 - 各方式で航跡は同一の傾向を示しており、一部の異常値を除き、どの方式も結果に一定の信頼性があると考えられる。
 - 測定誤差は20～30メートル程度の範囲と考えられる。

● 調査結果の活用

- 今回の調査期間中、ほぼ全ての離陸機はAIPに定められた飛行経路であることが確認できたが、右図に示した1機については、全ての方式にて規定の変針位置よりも明らかに早く東方向に逸れて航行していることが確認された。
 - 運航者へのヒアリングや、当日の気象情報から、西風（外的要因）により進路が逸れてしまったと考えられる。
 - 飛行場管理事務所長より運航者に対し、引き続きのAIP遵守を指導した。



(2) 令和6年度の取組（赤字箇所は令和5年度調査から変更点）

① 概要

調布飛行場を離陸する航空機がAIP（航空路誌）に定められた飛行方法を行っているかを改めて確認するため、レーダーや応答電波、**航空機の離陸映像の解析**により、飛行経路を調査する予定

調査に際しては、令和5年度の結果を踏まえ、**観測精度の向上**を目指す

② AIPにより定められている飛行経路

- ・ 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
- ・ 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

③ スケジュール

- ・ 夏ごろ契約予定
- ・ 夏冬各1週間程度の計測を予定

④ 調査結果の取扱い

調査結果の取扱いについては、三市と協議のうえ公表

⑤ 令和6年度予算

2000万円

4. 大島空港の整備状況について

(1) 令和5年度の実績

- ① 給油施設 令和6年3月14日に施工完了
- ② 訓練飛行 地元（大島町）説明を実施

(2) 令和6年度の取組

① 給油施設

令和6年5月16日のAIP改定を経て、同日から使用開始

② 訓練飛行（別紙にて説明）

自家用機や、定期便以外の事業用機等に対して、令和6年4月18日から大島空港での訓練飛行の実施を許可

大島空港給油施設

