

## 令和5年度第2回調布市調布飛行場対策協議会議事録

- 1 日 時 令和6年3月28日(木)午後2時00分から
- 2 場 所 調布市役所4階 全員協議会室
- 3 委員出欠 出席13名, 欠席3名
  - ・出席委員  
宮沢与和委員, 貝沼一朗委員, 河原朗委員, 熊澤公二委員, 高橋一明委員,  
塚本信之委員, 小林裕治委員, 高野全世委員, 富田雅美委員, 野口幸洋委員, 林隆委員,  
箕輪雅則委員, 谷治博史委員
  - ・欠席委員  
嵐裕治委員, 小林孝委員, 塚挟道夫委員
- 4 傍 聴 者 2名
- 5 案 件  
調布飛行場の諸課題解決に向けた取組について

塚本会長：

皆さん、おはようございます。只今から、令和5年度第2回調布飛行場対策協議会を開催いたします。それでは、事務局から配付資料の確認をさせていただきます。

<事務局から配付資料の確認>

塚本会長：

続きまして、定足数について御報告いたします。事前に欠席の御連絡をいただいている委員は1名です。まだお見えになっていない委員もいらっしゃいますが、現時点で会議開催の定足数を充たしておりますことを御報告させていただきます。続きまして、本日の傍聴希望者を事務局に確認します。傍聴希望者はいらっしゃいますか。

事務局：

本日傍聴希望者がいらっしゃいます。

塚本会長：

それでは、傍聴の方が入場される間、休憩といたします。

<傍聴者入場>

塚本会長：

それでは再開します。本日は、報告事項が1件予定されておりますので、円滑な議事進行に御協力をお願い申し上げます。それでは、次第に沿って進めます。はじめに、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」です。事務局から説明をお願いします。

事務局：

それでは、昨年11月21日に開催されました、調布飛行場諸課題検討協議会の結果概要について御説明いたします。机上にありますA3サイズの資料、「調布飛行場諸課題検討協議会開催結果（概要）」を御覧ください。こちらの資料は、諸課題検討協議会当日の結果概要を議題ごとにまとめており、昨年12月の市議会調布飛行場等対策特別委員会において御報告した際の資料となります。また、議題名の右側に記載の資料番号は、諸課題検討協議会の当日に東京都から配付された資料の番号でございます。これらの配付資料は、参考資料として皆様にも配付させていただいておりますのでよろしく御願いいたします。

はじめに、資料左上、「開催概要」を御覧ください。本協議会は、東京都港湾局、三鷹市、府中市、調布市の部長級の職員が出席しており、当日の議題は3件ありましたので、順に御説明いたします。

最初に、「議題1 令和5年度関連事業について」であります。1点目は、移転促進補助制度についてです。こちらの補助制度は、自家用機を調布飛行場から移転させる協議において、自家用機所有者からの要望に基づき、東京都が制度の創設を検討してきたものです。補助対象経費としては、移転先までの交通費のほか、必要な資機材の購入費や輸送費、整備・点検に係る費用などが想定されており、今年度は1000万円の予算が計上されております。

今般、東京都において、補助要綱に係る調整が整い、昨年10月31日から制度の運用を開始した旨、説明がありました。

2点目は、分散移転検討調査についてです。自家用機の移転先のひとつとして、東京都は、大島空港に最大4機の自家用機を駐機できる格納庫を令和3年6月に整備しましたが、全17機の自家用機の分散移転のため、大島空港以外の移転先の確保に向けた調査を行うこととしています。しかし、昨年10月の入札では、調査委託契約が不調となったため、再起工に向けて準備を進めている旨、説明がありました。

3点目は、航空機航跡調査です。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、実際の飛行ルート进行调查するものです。調査は夏と冬、それぞれ1週間程度の期間で実施されることとなっています。今般、夏の調査の結果、飛行場南側への離陸において、変針する位置が規定よりも明らかに早い機体が1機確認されたため、東京都は当該機の操縦者に当日の状況をヒアリングするとともに、指導を行ったほか、運航担当者会議においても、当該事案を報告したうえで、注意喚起した旨、報告がありました。本件について、地元市からは、東京都に対して、経路を守らない運航者に対する罰則の検討を求めるとともに、規定を逸脱した変針が運用時間外の飛行において行われたことから、運用時間外のスタッフの常駐も含めた、時間外飛行の適正な運用についても強く改善を要請しました。なお、調査結果の取扱いについては、冬の計測の終了後、東京都と地元三市で協議する予定です。

4点目は、大島空港給油施設の整備についてです。本件は、大島空港における給油施設整備に係る工事の状況となります。現在、工事は遅延なく進められており、給油設備の設置及び舗装等工事の完了を経て、本年5月中旬に給油施設の供用が開始される予定となっています。

次に、資料の右側を御覧ください。「議題2 自家用機分散移転に向けた取組について」です。

はじめに自家用機所有者との協議状況についてです。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、少なくとも2回の個別ヒアリングを実施した旨、説明がありました。1回目のヒアリングでは、全17機中2機の自家用機の所有者において、他空港への移転を検討する意思が見られましたが、2回目のヒアリングにおいては、そのうち1機の所有者から、移転が困難である旨回答があったとのことです。なお、こうした状況を踏まえ、地元市からは、東京都に対して、移転検討の意思

がある1機の所有者については必ず移転を実現させること、また、全17機の分散移転実現に向け、制度上の規制についても検討することを求めました。

続きまして自家用機分散移転推進委員会における検討状況についてです。自家用機分散移転推進委員会は、自家用機の分散移転推進に向け、東京都の港湾局内に設けられた会議体です。昨年8月及び11月の開催概要について報告があり、移転に向けて交渉中の1機について、移転実現に向け強く進めていくことを、この委員会の中でも改めて確認した旨報告がありました。

次に、新たな移転先確保のための取組状況についてです。こちらは、先ほどの議題1の中で御説明したとおり、調査委託契約が不調となったため、東京都が再起工に向けて準備を進めています。

続きまして、「議題3 その他の確認事項について」であります。

はじめに墜落事故風化防止の取組についてです。平成27年に起きた墜落事故の風化防止のための取組として、昨年度に引き続き、港湾局の全職員、704名を対象とした悉皆研修を実施したとのこと。また、墜落事故が起きた7月26日には、3月に設置した「安全の誓いの碑」の前で、港湾局の幹部職員が黙祷を行った旨報告がありました。

最後に調布飛行場に係る取組スケジュールについてです。こちらでは、自家用機分散移転の交渉については、大島空港の給油施設の整備が整った段階での移転実現に向けて調整を進めていくこと、また、分散移転検討調査については、来年度にかけての調査実施に向けて再起工を準備していること、航空機航跡調査については、2回目の計測を実施予定であること、大島空港給油施設整備については、本年5月中旬の供用開始に向け工事等を進めていくことについて説明がありました。

このように、今回の諸課題検討協議会においては、航空機航跡調査の結果と自家用機の分散移転の推進に向けた取組を中心に説明があり、主にそれらについての地元三市からの要望や質疑に多くの時間を割きました。今後、市としても、調布飛行場の厳格な管理運営や、自家用機の分散移転等の取組が着実に履行され、実効性ある成果につながることを強く求めつつ、引き続き取組の進捗状況の把握を適宜行って参りたいと考えています。

以上、令和5年度第2回調布飛行場諸課題検討協議会の開催結果の概要となります。私からの説明は以上でございます。

塚本会長：

御発言のある方は挙手お願いいたします。

河原委員：

航空機航跡調査のところで調査が夏冬それぞれ一週間ぐらいずつということだったのですが、それでその中で1機だけ違反していた飛行機があった。しかも運用時間外の飛行だったということだったと思うのですが、その一週間程度の調査というのは飛行機を運行する

人たちには当然調査していることが分かっていたのですか。

事務局：

電波を傍受するという関係で操縦者には、この日のこの時間に捕捉しますという案内はしていないと思うのですが、調査が行われること自体はお伝えした上で調査期間を設けていると東京都から聞いています。

河原委員：

その時に調査が行われているかどうかはパイロットにはっきりは分からないのですか。

事務局：

調査の詳細自体は分かっていないかと思うのですけれども、そういう調査が行われるということは分かった上で飛行されていると認識しています。

事務局：

調査の時に電波を傍受するというような行為があるので、それは今、申し上げた通り、調査日はいつだというのは示さずに、法律の関係で、電波を傍受するという行為を一定の幅を持って、例えば7月から来年の3月までの間とか、そういうのを示してお知らせしていることですので、航跡調査そのものをやりますということでの御案内はしていないのではないかと認識しています。そういった状況であります。

河原委員：

パイロットには航跡調査をしているということは、あまり分からないということですね。

事務局：

そのように認識しています。

河原委員：

もし分かっていて逸脱していたのだったら相当悪質だなと思っています。もう一つ、運用時間外というのが聞いていて引っかけたのですが、時間外飛行の機体であったということであれば、運用時間外の運用が少しいい加減になっているのではないかという印象をすごく受けました。運用時間外にたまたま1機が引っかけたけれども、時間外に相当数こうしたことが行われているのではないか、ということについてどのような認識をもっていますか。

## 事務局

今回、航跡調査で出た結果で調布市だけではないのですが、三鷹市、府中市も含めて、まず一つは規定で定められたいわゆるルールですね。方向変える位置が守られてなかったというのが一つ大きな問題だと認識しています。また、運用時間外について、時間外飛行は当然ルール上認められているのですが、それはあくまで高度に公共性がある場合に、例外として認められています。そうした時間外飛行についても、これまでなるべく抑制をしてほしい。本当に言うなれば真に必要なものしか認めるべきではないだろう、と言ってきましたので、その運用時間外において行われたということで、やはり運用時間外の飛行については、これまで以上に精査が必要であろうというふうに捉えております。

その点については東京都に対しても厳しく申し入れをして、当たり前のことではあるのですがルールを守って飛ぶ、これを再徹底すること。また、時間外の飛行についての精査を行うこと。このあたりを申し入れ、協議をしている状況です。以上です。

## 河原委員：

地元市からの要望で罰則の検討も含めた対応を求めてすごく積極的にやっていただいていると思うのですが、いま改めて聞いてみると時間外は公共性が高いものしか飛ばないわけですね。また、当然に自家用機ではなかったということですね。自家用機だったら、またそれはそれで問題なのだけど、自家用機でなくて公共性が非常に高い機体がそういう違反を犯したことは、これはこれでまた逆の意味で重要なのかと思っています。

## 事務局：

飛行目的は今おっしゃっていただいた内容に限定されています。先ほども申し上げましたが、やはりルールを守るのは当たり前の話。それができていない。今回の調査期間の中で1機ではありましたが、そういったことが発生していること自体が問題であります。公共性の高いものとは言いながら、運行している会社や団体なりがあったとして、そこでの意識の徹底と操縦する方、一人一人に、そこをしっかりと徹底し浸透させていただかないといけないと考えていますので、その視点も持って今後も東京都と協議をしていきたいと考えています。以上です。

## 河原委員

もう一つ、1週間程度の調査でその1機が見つかったのですけれども、その他の期間では摘発と言ってはなんですが、把握できていない状況ですね。1週間の調査以外の期間では、実際には調査がされていないということだと思います。1週間のうち1機あったというのは、たった1機ではなくて、かなりの数が違反している可能性もあると思っています。そこについて、少し地元市としても先ほどの罰則の検討を含めて、東京都に対して具体的に提案されたのでしょうか。

事務局：

具体的に何か提案をしたというわけではないのですが、やはり罰則でその機体を罰するというよりかは、抑止力に繋がるようなものを考えてほしいということを東京都に対してかなり強く、ここは非常に強いトーンでこちらからも要請をしています。

河原委員：

それは大変いいことだと思いますが、違反したから今度から気をつけてくれよ。で、終わりだと、それは恐らく違反している人間にとってはあまり効果がないと思っています。やはり罰則等、ルール違反をしたら少し何かしらあるぞっというのは伝えておかないと、こういうことや人間ってというのは、罰則等のルールがなければ恐らくまた違反すると思う。

違反したのは1年間でこの1機だけじゃないわけですから、やはり罰則等を含めた対応を強く要望していただきたい。地元市としてお願いしたいと思います。

それからもう一つ移転の問題で、先ほど移転を検討している所有者は2機という話であったと思うが、そのうちの一つは団体で議論した結果、駄目になったということだと思うのですよね。団体というのはやはりそうなるのかなと。団体内で1人だけ、絶対嫌だって言えばなかなか団体としても難しいのかなと。改めて少しもう1回説明いただきたいのですが、企業が10機で、団体が5機ということで、普通、自家用機というと、個人の2機というのが本来の意味の自家用機であって、団体というのは少しどうなのかなと思っています。企業は、儲けのために企業があるわけで、その企業と個人と一緒にいる。その辺はどうでしょうか。

事務局：

自家用機という表現の問題なのですけれども、この自家用機の表現自体が東京都の港湾局が設けている調布飛行場の運営要綱の中の文言から自家用機という表現をしています。この自家用機というのが要綱の中で定義されているのが、平成30年6月30日時点において、飛行場の中で駐機位置を受けていた個人、法人又は団体が所有権を持っていたり、借りていたりする使用权を有する航空機で事業用機を除くものという整理をしています。

ここに含まれるものが全て自家用機ということになっておりますので、個人の方に限らず企業や団体も含まれます。もう一つは、御質問ありましたように、何かビジネスで事業として使われているのではないかという懸念もされているかと思うのですが、東京都から説明を聞いている限りでは、例えば航空事業をしていたりとかはなく、企業として所有をしている機体であると。それを業務として何かをしている訳ではないということは説明として受けています。

河原委員：

やはり企業が持っているというのは、しっくりこない。東京都の定義なのかもしれないが、

なぜ自家用機として扱われてしまうのか。航空事業でやっている、例えば離島便とかは、当然事業として企業でやっているということは、当然当たり前ですよ。企業と個人とはやはり違うのではないかと思うのですよね。そこら辺は少し東京都が曖昧になっているのではないのでしょうか。

もし自家用機として認めないということであれば、半ば強制的に移転させることもできるのかなと思いますけど。自家用機としてここに登録させないということが、なんとかできないものなのでしょうか。

事務局：

定義の話なのですが、調布飛行場にある機体は大きく分けて三つあります。まずは事業用機とカテゴライズされるもの、これは航空運送事業ですとか航空機の使用事業として機体を使っています。この中に入らないもので調布飛行場を使うものが自家用機です。さらにはその調布飛行場に、事業用機にも自家用機にも入らない、外来機というものがあります。外来機には調布飛行場に駐機位置とかはありません。このように調布飛行場を使う機体はこの3つがございます。

先ほど申し上げたように自家用機の中に航空事業、航空機使用事業や、航空機の航空運送事業、こういった事業を行わない企業が持っている機体も自家用機の中に含むことで、その機体も含めて分散移転の対象にしているという位置付けで整理をしております。交渉する時にも個人の方、企業の方含めて、東京都の中で移転に向けて説明をしています。先ほどあった、制度上で駐機できないようにできないかということも正直、私たちもこの諸課題検討協議会の中で東京都に対しては要請をしているところでございます。2機の話をさせていただいたところですけども、残りの15機については、はっきりと移転する意思がないということを表明している状況です。あくまで2機の移転が目的ではなくて全17機の分散移転が目的ですので、これ以上移転交渉を重ねたとしても同じことの繰り返しをまた1年間2年間かけてやっていくのかということにもなります。やはりこの制度面から移転させるといったことを積極的に考えていく段階なんじゃないかということは、東京都に対して、かなり強くこちらからもお伝えしています。

河原委員：

今の話でも航空事業とか航空輸送事業の機体は企業所有だけれども、それ以外の企業所有は東京都の規定では企業機に入らないという説明だったと思います。ただ、企業で所有している場合、その他のことで企業として使うってこともあり得ると思うのですよね。それがかなり大きいのかなと。企業で所有していて、その企業に属している個人が使っているのかどうかは分からない。そこら辺は少しもう精査する必要が東京都にはあると思う。

箕輪委員：

法人所有なのか個人所有かという話だと思うのですが、要するにどの個人名も公表できないし法人名も公表できないってことでしたよね。それは今も変わらないですよ。なんとなく話をされるので分からない。御理解できてないのだと思うのですが、法人で持っているか個人で持っているかではなく、事務局がおっしゃる通りにお話を素直に受取ると15機は動かないと。動かないと言うのだから違う方策を考えましょうということですよ。

それでいうと、個人でも法人でも関係ないという話ですよ。いろんな問題があって、誰が持っているかということ特定できるような情報は出せないということですよ。そうになると、この協議会をここでまた来年も同じパターンでやって、やはり15機移転しませんでした。2機は検討したけど断念です、ということが繰り返されるとというのが当然予想されるわけです。個人的に河原さんの話を聞くと、誰が持っているかを確定してほしい。公表してほしいということもあるでしょうし、それがいろんな事情で法制化されていなければできないわけです。それであれば、やはりその解決に対してどうやるか、という提案を出してもらう方が良いのではないかと思います、どうでしょうか。

河原委員：

先ほどから言っているのは、もし企業で、はっきり個人ではないとしたら、企業として登録をさせるとか、そうしたことも含めて考えなくてはならないのではないかと。そういう実態がもしあるとしたら、そこはきちんと調べないと航空機事業と航空運輸事業以外は企業が持っていたとしても個人というところは、はっきりしないと思う。移転に向けた取組の中で、企業であれば、しっかり登録をなささいということで、もし登録をしないのだったら出ていってくれ、ということと言えるのではないかなと思う。素人なのでよくわかりませんが、そう思いました。だから自家用機の中に企業が10機あるというのは、少し曖昧でよく分からないと思いました。その辺は調布市としてはどうでしょうか。

高橋副会長：

今いろいろお話が出ていますが、飛行機が墜落した時に、我々は東京都と色々問題解決に向けて、いろんなことを言ったが、唯一私たちが分かったことは、もともと車でいう駐車場みたいな権利を持っていた人がいて、その後に東京都がコミュニティ空港にしたということで、その前から権利を持っていた人が強かった。本当は、東京都のコミュニティ空港になった時点で全部が東京都のコミュニティ空港なのかと思っていました。飛行機が墜落し、いろいろ調べると、そうではなく前から置いていた飛行機の権利というのが強い中に、コミュニティ空港を持ってきたものでありました。今回飛行機が墜落したとき、その責任の持っていきどころで当初、東京都は飛んだら関係ないというような話から始まっていた中で、それでは困るということで、結果的には東京都が被害者の対応をするということになってきたので、やはり、コミュニティ空港化の前に置いていた人の権利というものが全部消せるな

ら一番いいのですが、なかなかそれは今の法律の中では消せないから出ていけと言えないところもあるのだっていうのも分かりました。これは建物でも今、住宅地で工場をやっていたり、それから修理工場やっていたりしています。そうすると今の法律ではその住宅地の場所では修理工場をやっちはいけませんとか、それから色々な工場では、今はいいですが、次にやる時はできませんっていう法律はできているのですが、やはりそこで商売をやっている人がいると、その人がやっている限りは辞めろと言えない部分もあるのですね。

そういう点と同じように我々もこの飛行機が墜落した中で、なぜ分散移転を早く実現してくれないのかと、市民の立場から思っているいろいろな言っていました。どうしても前から置いていた人の権利がネックとしてあって、後からコミュニティ空港になったということで、お前たちの自家用機、小型自家用機はもう出なさいって言い切れない現実があったと、私は思っています。現在は、堂々巡りの移転対策しか実施できていないと思いながら、唯一その中でできると思ったのは、安全対策なのですね。

安全対策をきちんとやって二度と飛行機が墜落しないようにしてもらうのは、まず最短に必要なだろうと。ただ、その中で航跡調査での違反があったというのが出るということは、これは我々がまず一番できること的安全対策からは外れていることです。やはり、このようなことだけは、もう絶対にさせてはいけいない、というところをやりながら、17機あるうちの15機は動きませんと言わせてしまっている中で、その権利を壊すということは正直大変苦勞なのだと思いました。ただ、これは調布の住民としては自家用機の分散移転っていうのはみんなの願いですので大変でしょうけど、これでいいということは絶対ありません。是非調布市においても三市においても、東京都に根気よく、やり続けて言っていたかなければならないし、地域住民としてもそういう声を上げ続けるというのは、我々もやっていく必要があります。

ただ、事故が起きた時に、安全対策をしますという回答が来ている以上、その安全対策から外れるようなことがありましたら、今言われたように、それに対しては罰であろうが何であろうがもっと厳しくやってもらわないと、安全対策をするって言ったのは嘘になるじゃないですかと、私は個人的に思っています。

塚本会長：

ありがとうございます。一生懸命8千名からの署名を集めた時に、分散移転をお願いしたわけですが、東京都は、予算かけてやっているのですね。だけども、今言った、既得権の問題で中々、移転が実現しないという部分は、我々もすごく歯がゆいところです。一生懸命努力したのですが、東京都もそれなりには努力してくれているのですが、その既得権の問題がネックになっています。東京都で裁判すれば、また別なのかもしれないが、我々市民ではどうにもならない。ただ、言い続けていかなきゃいけないし、また地元三市で、もっと東京都に強く言っていたらいいなと思います。本当に全部分散移転してもらいたい。地元の富士見町も上石原も。先ほど、高橋副会長が発言しましたが、移転に関しては、ずっと言い続

けなければいけないかと思っています。なかなか満足の行くような話にならないですが、今のところはそれ以上の方法は無いですよね。申し訳ないのですが。

河原委員：

今、少し既得権の話聞いた中でなおさら感じるのは、彼ら既得権という権限を持っていて、居座り続けているのだらうけれども、確かに、それを動かすっていうのはなかなか難しいことですよ。だから、今までの移転をお願いします、大島に格納庫を作りましたので、どうぞ移転してください、という方法だけでは駄目ではないでしょうか。なので、先ほど言ったように、別の方法で半ば強制的に追い出せるようなことが必要ではないでしょうか。

その一つとして、例えば調布市から東京都に、これは企業で登録すべきではないか、ということをや請できないのでしょうか。実態を調べた上で、もし企業活動に多少でも使っているのであれば、そういうこともできるのではないかと、という提案なのですが。

事務局：

今お話しいただいている内容として、東京都はこの間、大島空港の整備として、自家用機分散移転に向けて格納庫や給油施設を整備しています。物理的にそういったものを用意して移転してくれということをやっています。それについては先ほどありましたとおり、いわゆる交渉の中で相手方の意思がどうかということですが、それが今、ほとんど進んでいないというのが実際です。そのため、先ほどから話が出ているとおり、物理的なものだけではなくて、今あるルールの見直しも含めたソフト面の見直しによって、分散移転につながる流れができないかということも東京都にも申し入れをしています。今こういった場でも御意見、アイデアも含めていただいていると思っていますので、それも持ち合わせながら今後も東京都と協議をしていきたいと考えているのが現状であります。

熊澤委員：

先ほど副会長の高橋委員が言っているようにコミュニティ空港になる前の調布飛行場について、私も調布中学校にだいが前に在籍したので、コミュニティ空港になったことはとても大事なことで、その辺を理解しないといけない。それともう一つ、市の行政が安全対策を怠ったものに対して罰則をするなんてことは、そんな権限は持っていません。罰則を設けるため、市議会議員の人たちに陳情し、調布飛行場対策特別委員会があると思うのですが、その中でそういう市民からの要望でそういうものがあったので東京都なりに、もっと罰則を強化していただきたいっていうことをしなければいけないのです。調布市と言った一つの行政が罰則規定なんて到底できるわけじゃないですから、市議会議員に陳情し、市議会ですりうものを選択して、東京都に要望書を出すぐらいしかできないと、私は個人的に思っております。

河原委員：

いかがですか。罰則というのはここで書いてある通り東京都に求めている。調布市が罰則をやるなんてこと一言も書いてないってことですね。

事務局：

この内容については、もちろん市議会にもこの資料の通り同じ内容を報告しております。先ほど申し上げたような物理的な対策だけじゃなく、先ほどの航跡調査もありましたが、罰則を含めた対応を求めているというのは言っています。

河原委員：

それは東京都に求めているということですか。

事務局

はい、もちろんです。

河原委員：

調布市がやるってことじゃないですね。

事務局：

調布市の施設ではありませんので、そのなかでもやはり議会からもこういった現状については、やはり厳しいご意見もいただいていますから、そういったところについては市議会としての判断もあると思いますし、そのためには私たちも常に正しい情報を御報告しながら、やはり市職員だけではなくて市議会の皆様、それから当然市民の皆様と同じ思いを持って、そういった対策が進むような手立てを考えていけたらと思っております。

事務局：

若干補足ですが、これまでもこういった飛行場対策協議会の皆様からの御意見、思い、そういったものを代表してこの諸課題検討協議会には私も出席しています。市議会の方の御意見も特別委員会の中でたくさんこれまで聞いております。そういった諸々を含めて東京都には強い姿勢で私も望んでいます。その中で先ほどあった、例えば、こういった航跡調査の結果たった1機であっても先ほどの委員の方のお話もありましたように、この短期間の間で1機ということは、1年間かけたら、やはり何回かあるのではないかと思うのが普通ですよ。となると、やはりそういったことを徹底していただくためには、一つの方策としては罰則をやはり東京都として設けるべきではないかということも、強く私からも東京都に言っています。そういった皆様の今日の御意見も含めて、私ども市としてできることは府中市、三鷹市と協力して地元3市として意見をはっきりと東京都に伝えていく。そういった思

いを持って望んでおります。今日御意見いただいたものも含めて今後の東京都との協議の中で生かしていきたいと思っています。ですので、先ほど陳情という話もありましたけれども、こういった御意見、この場での御意見をしっかりと私たちは反映をして東京都に伝えていきたいと思っています。

谷治委員：

いろいろあるとは思いますが、やはり安全第一が一番の課題だと思います。そういう意味で基本はやはりルールを守るということになると思います。ただ、この航跡調査は年に2回の1週間となると費用の問題も当然あると思うのですが、航跡調査までいかないでも、やはり絶えず誰かが見ているというものが必要なのだと思うのですね。それは目視だけでもある程度その違反を見つけられる部分もあるでしょうし、やはりそういう体制も当然必要なのだと思うのですね。当然、目が多くなれば当然それだけその注意する回数も増えてきますし、先ほどの罰則って話も含めて、要するに変な話2回違反したらどうか、そういう話が多分出てくるのでしょうか。そういうことも今もやっている回数が少ないので、なかなかそれだけで注意するのは難しい部分はあるのだと思いますが、やはり定期的ここまでお金をかけなくても、なにかしらの形で見ているのだよという部分を逆にそれをアピールすることによって自制することにもなるでしょうし、その部分はやはり考えるべきなんだろうなと思います。

既に12月の中旬の航跡調査やはられたのでしょうか。2回目は12月の中旬にやるという予定になっています。

事務局：

冬の時期に調査は既に行われているはずでして、今度の春先に、11月に行った諸課題検討協議会という、各市と東京都の部長級が集まる会議があるので、そこで冬の結果も併せて今後、公表を前提にどのようにデータを取り扱っていくかということ、東京都と協議をさせていただく予定です。

谷治委員：

まだ、航跡調査をやったかどうかも分かっていないのか。

事務局

既に調査は実施しています。結果としては、まだ取りまとめられていないという状況です。

谷治委員：

はい、分かりました。移転の話ですが、前にも少しその話があったと思いますが、今は、調布飛行場に残るか大島かの2つしか選択肢がない。移転ということだと、大島に移転する

しかない、という選択肢しかないわけです。それを調査するという部分が、今不調になっているというのがありますけども、やはり分散移転するためには、その17機を全部1箇所に移転するという事は、やはり難しいでしょうし、そういう意味ではいろんなところにその選択肢を作っておき、東京から近ければ移転してもいいよ、ということも出てくると思っています。もちろん不調になって進まない部分もあるのだと思うのですが、物理的にいくつかの選択肢があるとまた当然、所有者も考える余地もあるのだと思うのですが、そこら辺は少し考えていただければと思います。

河原委員：

今の話と少し関連して先ほど少し伺いたかったことなのですが、いま移転しないと言っている15機に関して、谷治委員がおっしゃったみたいに、例えば東京の近くや、条件がよければ移転してもいいと言ってるのか、それとも調布飛行場以外は移転できないと言っているのか。東京都として、これははっきりしているのでしょうか。

事務局：

東京都から聞いている限りでは、調布飛行場でなければ駄目だというふうに、はっきりそのように言っている方もいらっしゃるし、そうでない方もいらっしゃいます。聞き方にもよるのかもしれませんが、ただ、やはりこの調布という場所の空港、運行する方からすれば立地的にはやはり便利だという認識がかなりあると。これは共通で言われています。やはりその辺りの思いの強さもあって、なかなか他の場所に、という考えまで変わってくれていないと、そういうことなのかなと、私たちは認識しています。

河原委員：

15機の中で、条件がよければ移転してもいいという人もいるわけですね。

事務局：

はっきり例えばこういう条件が示されれば行きますというような話が出ているとまでは聞いていないです。

河原委員：

ただ、15機に関しては、絶対駄目だっていうところだけではないってことですね。

事務局：

はっきりとは言い切れません。やはり交渉の中でのやり取りになりますので。

河原委員：

そこがかなり問題だと思うのですよね。例えば、東京都で調査するにあたって、例えば近隣のここだったらどうなのだとかを提案しても、それでも駄目だったら東京都のやっているこの対策っていうのは全部無駄なのですよね。もし15機が移転しないということであれば。だから、そこら辺は東京都としてきちっと確認させるべきだと、私は思うのですが。

塚本会長：

それは飛行機が墜落した時から我々は、例えばホンダ空港とか、近くの空港はどうなのだ、ということはずっと言いました。やはり移転先が大島じゃなくて、もっと近いほうがいいのではないかと言っていますが、なかなか難しいのですよね。やはり僕らも富士見町に住んでいるから、墜落しないようにと思って一生懸命、高橋副会長と努力しているのですが、東京都は大島にお金をかけてなんとか行ってもらおうと思っているが、今おっしゃったように大島はなかなか遠いのですよね。僕が飛行機持っても多分大島には行かないかもしれない。だから、そこが東京都の難しいところなのですね。

野口委員：

その移転しないっていう方たちは、実際、どのくらいの割合で飛行機を飛ばしているのですか。例えば年間ほとんど飛んでいないとか。

事務局：

今、全体ではありますが、大体年間で、三百数十回の調布飛行場での離着陸があるという情報をもらっています。

箕輪委員：

それは、自家用機なのか。

事務局：

自家用機です。今、調布飛行場全体で、離島便も含め、年間およそ一万二千回ぐらいです。そのうちの三百数十回となっています。ただ詳細の情報は把握できていませんが、先ほど言った17機登録の中でも回数差、みんなが均一に、例えば年間に20回ずつ飛んでいるというわけではないと認識していますが、少しそこまでは詳細な情報は把握できてないのですけれども、全体で言えば今申し上げたような回数の運航がされています。

野口委員：

それだけ飛んでいるっていうことは事故確率を考えると、やはりもっと真剣に調査をしていかないと、我々を含めてそんなに飛んでいるとは思っていないので、やはりルールを守

らなかった人たちの罰則というのは、例えば3回違反したら飛ばさないとか、そこまでやらないと、また結局事故が起きてから、また何か言いましょうって話になりかねない。それは調査を1年中通して、警察じゃないですが交通安全みたいなことをやらなければいけない。定期的にやればいいって話ではないですよ。我々からすると非常に怖いですよ。

例えば、違反したのには、何か理由があるのか、単なる本人の過失なのか。あるいは事前にそれを止めることはできなかったのか。例えば時間外というのは航空の計画書を出しますから、もう時間過ぎたから駄目ですよっていうことで二度とそういうことが起きないような仕組みに変えていかないと防げないですよ。仕組みを変えないと無理ですよ。

事務局：

まずは、そういうことを起こさせないという安全の観点から、やはりそのために何ができるのかってというのは、先ほどのルールも含めて、していかなければならない、ということが一つ。また、今回違反した1機について、東京都としてその結果が分かった後にその機体のパイロットにもヒアリングし、どういう状況だったのか、ということを確認しています。その結果としては、操縦している方としては、今回南側に飛んだケースでしたが、中央道は越えている認識だったという話だったと聞いています。でも実際はそうじゃない。やはりそういう感覚でずっと操縦をされているということであるとすると、結局こちらからも東京都になります、厳しくそこを言っていけない限り、所属されているところがあるというのであれば、その所属も含めてしっかり徹底させないといけな。結局そんなに人の感覚ってすぐには変わらないと思うのと、明らかに中央道を超えてから曲がるということだっというと思っています。なので、やはりそういったことをしっかり意識してもらい、守ってもらってというのは大変重要なことであるというのと、あと実は私たちが東京都との会議で、この結果を知らされた時に、当然これも大きな問題ではありますが、これだけのことを言っているのではなくて、こういった日常からの意識も含めた一つのルールを守れないような状況がいずれ取り返しのつかないような事故とかに繋がってしまうということを非常に懸念しています。だから、これだけ強く求めるし、厳しく対応してほしいというのを東京都には言っています。最終的には全体の安全性の確保にもしっかり繋がっていかないとはいけませんから、そういった考えのもと現在も東京都とはやり取りさせていただいています。

塚本会長：

富士見町なので、あの下に住んでいるんですけど、明らかにコースを外れていたり、低く飛んでいる飛行機とかありますよね。そういう時に、どこかにすぐ文句を言えるような電話番号はあるのですか。それが言えれば、プレッシャーになるのではと、感じています。

事務局：

直接、飛行場の管理事務所にお電話される方もいらっしゃいます。私たちの市役所として飛行場を担当している私どもの部門にお電話を頂戴するケースもあり、その両方があります。直接っていう方は飛行場管理事務所に。

塚本会長：

飛行場管理事務所の電話を皆さんに教えてあげたらどうですか。何かあった時すぐ電話できるように。

高橋副会長：

今、言われたようなことっていうのは現在もあるのですが、いくら今、コースを外れて早く曲がっていたというのは、過去にも住民の方が連絡しているのですね。ただ、それがあやふやに濁らせられてしまうことが多かったと思うのですね。個人的に思うのは、そういう中で、安全対策を守るということで、東京都とも交渉していったということを思うと、やはり証拠がないと、言いづらいのになっていうのは思いました。今回のように航跡調査で、データに基づき、ちゃんとこのように早く曲がったとかは言えるのですが、住民の皆さんが少し低く飛び過ぎだとかを、市や東京都に言っても「あ、じゃあちょっと確認します。」と言いますが、もう飛んでいないので確認のしようがない中で、今後から気をつけますという答えで逃げられてきていると思うのですね。ですから、少なくとも、こういう航跡調査で証拠となるものを一つの材料として、安全対策をすると言ったのにできていない、というようなことが言えるように、調査をもっとやっていただく必要があると思います。そうした中で、コースを外れていたり、違反がないということを確認するのが、我々住民として唯一できることかと。実際、低く飛んだり、早く曲がったりしているという意見は、今までもたくさん言っています。今回のように航跡調査の中、何週間の間で1機でも、そういうのがあったという証拠というのは、安全対策からとても外れているということになると思います。我々は唯一、安全対策だけは守ってもらうということを約束してきた中で、違反した飛行機が1機でもあるというのを確認した以上は、やはりそこを責めていく必要があると思います。

このままだと、次に飛行機が墜落するまで、今のようにダラダラと10年20年過ぎてしまうので、しっかりと一歩でも二歩でも安全対策が確認できるようなことをやっていかないと、何十年やっても今の状態では移転しないだろうと。では、我々はどうしていけばいいのか、何もしないで待っているのかっていうと、そういうわけにはいかない。少なくとも安全対策をしているということだけは、確実に進めてもらいたいと思っています。

今度、自家用機が墜落したら、全部移転してもらいたいということは、塚本会長とともに東京都との交渉で既得権の問題もある中で、東京都に言っています。ただ文書には、そういうことを書いたりはしていないのですが、そのくらい強く言っています。次に墜落しては困るので、まずは今、飛んでいる自家用機の安全対応はしっかりとやってもらいたいと思っています。

ます。その延長の中で、今こんな歯がゆい分散移転の話を常にし続けていかなければならない現実も感じていますが、ぜひ安全対策は絶対にできることなので、そこは進めてもらいたいなと思っています。それとともに分散移転はしなくても良いということではありませんので、そちらもよろしくお願ひしたいと思います。

富田委員：

素朴な疑問ですが、この時代に証拠がないとか、街中どこにでも防犯カメラがあるじゃないですか。個人のマンションにだってあるじゃないですか。不正なのに、違反しやすいところにすら防犯のカメラがない。以前、目視で確認をしていると聞いて、少し唖然としました。そうしたことは、東京都がやるべきものなのと思っています。私だって車を運転するときは、免許の切符を切られるとか、免許剥奪されるとか、やはり人を跳ねたりしたら命に関わることだから、絶対に違反してはいけないということは基本なのに、空が無法地帯になっていることにびっくりしました。市民はそれを知らない。それこそ空は安全だと思っているのに、そこが無法地帯だということ自体、びっくりしました。あと、この15機の所有者たちは、絶対に移転しないと思います。なぜかという、企業だろうと個人だろうと今の言葉で言うとタイムパフォーマンスが大事な人が自家用飛行機を持っているわけで、遊ぶために持っているわけではありません。例えば、会社の社長さんが時間を大切にするために、現地に行ってまた帰ってきて大事な仕事をするとか、抱えている運動選手が早く行って、調整させるためとかです。調布はインター降りてすぐ現地にいけるので、遊びに使っているわけではないというのが、私の俯瞰的に見た意見です。これは移転させることにエネルギーを使うよりも、もっと安全対策をちゃんとしてほしいというのが、私の意見です。

事務局：

飛んでいる状況を目視で確認しているということは、これまでも説明させていただきました。結局近隣に住まわれている方が、今おかしい飛び方をしたのではないかとことを市にお問い合わせいただいたり、調布飛行場の連絡先は市ホームページに出しているの、直接連絡しているかもしれません。その際にこれまでは、前回視察していただいたタワーに監視している者がいますので、そこで目視をしていました。目視をして、特に問題はなかったですよ、という回答が今までのやりとりであった。それについては、まさに今こういう時代で把握する手段は色々あるのではないかと。簡単に言えば、私たちだって今携帯にGPSがついていて、居場所が分かるわけで、車のナビもそうですが。そうした、見える化をしっかりとしてください。それは何かというと、目で見るだけだと、極端に言えば、見る人や見る場所によって見え方は違うと思うのですよね。なので、しっかり客観的に見える化できるものがあれば、それはどちらにとっても納得性の高いものになりますから、令和5年度からはなりましたが、ここ数年で調布市だけじゃなくて三鷹市や府中市と一緒に、まずは、そこをしっかりとやってくれということで始まったのがこの状況です。この結果がどう出たとし

でも、私たちはこれを続けるべきだと思っていますので、東京都に令和6年度以降も続けられるようお願いをしています。その方法については、いわゆる夏冬の一週間、年間2週間で1000万円かかるものだというのは、今回聞いていますので、そこは東京都の財源としてどこまで用意できるのか、ということはあると思いますが、少なからず取組を続けてもらわなければいけないと思っています。それは先程も言いましたが、抑止力にもつながります。

夏季に実施した結果は、先ほどの資料でも、この結果を運行される方の会議の中でも東京都は説明していると言っています。そういった意味ではこういった見える化をするということも分かっていたはずなのですね。そういうことからしても、さっきの意識の問題じゃないですが、そういったことも含めて、しっかり安全対策に繋げていけるものになるのではと思っています。

あと移転意志のない15機ないし16機の方については、やはり利便性の部分ですね。私たちも、自家用機が娯楽のようなもので使われているかなということに端を発しているわけではなくて、そもそもこの調布飛行場が正式飛行場化する時には分散するという条件を示し、それを東京都も了解した上で始まっているという経緯があります。なので、その約束を果たしてもらおう、というのが私たちと東京都とのやり取りの中でも、毎回確認しながらやっています。基本的には定期便や、事業や公共測量などで使われておりますが、それに該当しないのが自家用機の扱いになっていますし、もともとこの調布飛行場を正式飛行場化する際の約束事としてお互い確認している内容ですから、その約束をしっかりと履行してくださいということ、そのために先ほどあった物理的なものだけで駄目なら、ルールなのかもしれません。それと並行して今おっしゃっていた安全対策です。厳格な管理と万全な安全対策というのは、今、いろんな取組が並行していますが、実際に今も飛行場は運営されているわけですから、安全対策というのはまさに最優先で取り組んでほしいということで協議もしているといった状況です。

貝沼委員：

今のお話の続きなのですが、防犯カメラとかは、今、陸上にありますが、空の上ではフライトレーダーという素晴らしいソフトがパソコンやスマートフォンでも見られるのですね。これは、全世界の飛行機がどこを飛んでいか全部わかっちゃうのですよ。ズームすると調布の飛行場も出てきます。そうするとドルニエがどこを飛んでいるのかもある程度分かるのですね。そういったものをなにか利用して、東京都で今、管制塔を使っているかどうかは分かりませんが、毎日レーダーでデータ化するということが、もしできるのであれば皆さん少し安心するデータが見られるのではないかと思うのですが、いかがでしょうか

事務局：

今ご紹介いただいたフライトレーダーというアプリケーションがあるというのは承知しております。今後、その取扱いについても、どれぐらいの精度があるのか、また、今回の航

跡調査は99%の機体について捕捉ができたってということになっていますが、フライトレーダーについて、おそらく、何かの機材なり電波を発していないと捕捉されないということがあると思っています。もしかすると、フライトレーダーは一つの参考として確認はできるのかなと思います。

貝沼委員：

フライトレーダーは私も好きなのでたまに見るのですが、新日本航空の名前までちゃんと写真が出てくるのですよ。行き先や、飛行場から離陸直後の飛行場が南に向かっているのか、それとも小金井の方向に向かっているのかが、ちゃんとわかるのですね。ただそれをもう少し細かくズームできるのであれば、それはかなり安心感のあるデータになるのではないかなと思うのですよね。

事務局：

実際そういう把握ができるっていうのは承知していますので、頂いた御意見も踏まえて、どうしたことが考えられるのかということは、御意見として承れたらと思っています。

箕輪委員：

ありますよね。多分、事業用だけだと思っています。目視で住民が観察してそれを抗議したりするのは、なかなか精度としては難しいと思うのですね。事務局もおっしゃっていましたが、スマートフォンにGPS機能が付いていて、皆さんもここに来る時にご自宅から来たのか、職場から来たのか、出かけ先から来たのか、というのは全部記録されているわけですよね。同じようにデータロガーと呼ばれていると思いますが、GPSロガーをうまく使えばもっと低予算でかなり確実性の高い精度、本当に1mぐらいの誤差の精度で出ます。例えば、着陸していくのは付けることができないと思うのですが、調布飛行場から出ていく機体にはそれを取り付けてデータを記録し、必ず保管して提出しなければいけないという法律を作り、搭載を義務付ければ、少なくとも離陸のタイミンで事故を起こすような航跡を描くことはできないってことになると思うのですよね。そうしていくというのは、できるのではないかな、と思います。

安全運行というのは、やはり絶対ゼロにはできないわけです。機械が操縦するわけじゃなくて、人間が操縦するわけですから、人間の体調管理をもう少し厳格にやっていただけないかなと思っています。昨年、夏に調布飛行場の中を見学させていただいた時に、搭乗前に体温を測っていると伺いました。なぜかと聞いたら、コロナもあり体調が悪い人は、体温が高いはずだということに計測しているっておっしゃいました。血圧を測っているかと聞いたら、血圧は測っていないっておっしゃるのですね。おそらく体調が悪いのは血圧も高かったり、非常に低いと思いますので、是非血圧を測定していただいて、搭乗の前に測定していただき、例えば一定の血圧以上の方は飛行を中止して頂く方がいいのではないかなと思います。

実際の建設現場では血圧160以上の人は入場できません。飛行機に乗るにも血圧が高かったり低かったりしたら搭乗できなくしたら良いのではと思います。

あと、15機ですかね。これはやはり永遠に続いてしまうと思います。個人は別として、法人はおそらく会社が続く限りずっと所有したいと思う権利ですから、おそらく何千万とか何億円の権利だと思うのです。それをずっと維持したいというのを継続させないってしなければいけないので、やはり寿命の設定を何か法制化していただけないかなと思います。その法人が永遠に所持できないような何か寿命を設定していただけたら良いと思います。恐らく個人の方は飛行する権利を相続するっていうのは、できないのではないかなと思うのですが、事務局の方がもし知っていたら教えていただきたいのですが、個人はおそらく寿命が来ればそのまま消滅すると思うのですが、法人はおそらく消滅しない限りはずっと権利は所持すると思いますので、何か抑制する方法を考えていただきたいと思います。

事務局：

箕輪委員がおっしゃっていただいたように、その認識で私たちもおります。法人については企業、団体の同一性が担保される状態が続けば、所有し続けられるので、そちらについて、制度面の運用、規制を少し強めていくところにも含まれるかと思っておりますので、その辺りも今後協議を進めていけたらと考えています。

河原委員：

今、企業の話が出たのですが、団体の動きも同じだと思うのですよね。団体は人数の多いところは、確か1機で何十人かいますよね。それでメンバーが入れ代わり立ち代わりになったりするわけで、この団体の動きもそういう意味では、永遠にずっと続くと思います。今持っている人が例えば亡くなったとして、どんどん引き継いでいくと思う。企業のほか、団体のことも含めて、やはり制限というのは考えていかなければいけないと思います。普通の空港であれば構わないですが、やはり調布飛行場の特殊事情を考えると、そこら辺は少し考慮してもらえないか。それから先ほど富田委員もおっしゃった個人で持っている方は、重要なことで使われているのでは、ということなのですが、事故を起こした自家用機も実は遊びで使っていた飛行機ですよね。だから団体で何十人も登録しているというのは、これはどう考えても重要なことではないですよ。そこは少し認識が違うのかなと思いました。

塚本会長：

同じような意見がずっと続いているのですが、とにかく既得権を何とかしない限りはなかなかうまくいかないのですよね。我々も下に住んでいて一番心配なのですよね。ですから、皆さんにそう言っていただけて本当に嬉しく思います。今後もこのまま継続して努力していただけたらと思うので、よろしくお願いします。学識経験者の宮沢先生に何か御助言をいただければと思います。

宮沢委員：

私は現場を離れてかなり時間が経っているので、現状ということでお話できるかどうか分かりませんが、まず今日の航跡調査のお話を聞いていて大事なことだと思ったのは、ルールがあってルールを守らないのはいけない。それはまさにその通りだと思うのです。ただ、そのルールがどういう目的でできているかということも大事だと思います。航空の安全という目的でルールがあると思うのですが、議論がありました、中央自動車道から多摩川の間で変針しなさいという時に、当然、安全な高度に到達したら、という条件があるのです。離陸時にフルパワーで上がっていく時に何が大事かということ、早く高度を取るということです。ですから一番都合の良い速度で姿勢を水平にして高度を上げていく。それで安全高度に達した後に、別の目的の操作をしていいよ、というのがあつたわけ。パイロットの立場からすると、まず安全高度に到達しているかどうかというのがあつて、機体の重量だとか性能で決まってくるわけですが、おそらくもう安全高度に達して、バンク角と言うのですが、翼を横に倒して自分の思う方向に曲がっていくわけ。けれども浅いバンク角の緩い旋回というのは、ほとんど上昇率に影響を及ぼさないのです。つまり緩旋回で変針する分には安全性は保っているとパイロットは思っていると思います。早めに旋回を始めたということがルールを守っていないのではないかと考えた時に、これ目視による飛行ですよ。上昇しながら、この辺で中央自動車道だと思って操作するのではないかと。ですから緩旋回で早く変針を始めたというのは、パイロットからすると杓子定規だと思うかもしれません。私の感覚ではそうです。

また、早く変針してしまった機体は、ADS-B 搭載機となっています。ADS-B は定期便などが搭載する高規格な装備品で、ADS-B out というのですが、GPS を利用した信頼性の高い航法装置を使って、今この場所にいますという放送を送信するものです。フライトレコーダー24の話もありましたが、あれはデータ収集記録システムであり、ADS-B out は規則的に正確な自分の位置を放送します。衝突や異常接近を防止し、地上からの監視を行うことによって空の安全を守る有用なものです。国によって取組は異なりますが、航空局においても検討を行っている将来技術の一要素と思います。ですから、ここで特に議論している古い自家用機については ADS-B の搭載は不可能でしょうから、どのようにその安全を確保するかという問題の解決にはなりません。

一つ確認していただきたいのは、中央自動車道から多摩川の間で、あるいは、西武多摩川線から東八道路の間で変針するルールですが、それは何のためにあるのか。安全や騒音といった観点からあるルールだと思うのですが、そのルールが何のためにあるのかということを確認していただければと思います。私が前回、調布飛行場を見学した時に、やはり機体を見失ってしまうことがあるのではないかと。その時に、横向きだと位置が分かるし、高度もある程度推測できる。そういうことでもルールがあるのではないかと推測してはいたのですが、質問するのを忘れてしまいました。変針のルールについては、何のためにあるのか調べていただくと助かります。調布飛行場に聞けばすぐわかるのではないかと思います。

最後に、常駐する自家用機の飛行回数が大変少ないということを聞いて、多少安心しました。それぞれの機体がどういう使われ方をしているのかというのは大事なポイントだと思いますので、その辺もフォローしていただけるといいかと思います。

塚本会長：

宮沢先生、貴重な御意見ありがとうございます。本日の報告事項は以上となります。それで本日の意見をまとめたいと思います。ここまでの内容を踏まえて、高橋副会長から一言お願いします。

高橋副会長：

皆さんお疲れ様でした。今日は本当に皆さんとこの調布飛行場の課題と、それから何をどのようにしていったらいいかっていうお話を少しさせていただきました。やはり、できることできないことを把握した中で、いかに調布飛行場の周りに住んでいる住民の皆さんが安全に住むことができるのかというのが、まずこの会議でも第一だと思います。

それで今、調布市も東京都の方に対して色々動いていただいている。ただ、動いている中で、この分散移転がなかなか進んでいくのが難しいということも、皆さん共有いただいたと思います。それは、絶対に進めていかなければならないので、頑張ってくださいとともに、やはり先ほどから言われましたように、まず安全対策ですね。飛行機は、新しい飛行機も古い飛行機もある。車だって、新車と10年前、20年前の車では性能が違う中で、最終的には操縦する人がまずちゃんとした状態で操縦していただかないといけない。また、設備の問題もあるのだなっていうのも感じましたので、今後もまずは飛行場に対して安全対策を一つでも守らないということがあってはならないということを前提として、それが見える化できる範囲でしていただき、我々にも情報を出していただけたら、また、皆さんと御意見を話し合い、前に進めるかと思っておりますので、よろしくお願ひしたいと思います。今日はどうもありがとうございました。

塚本会長：

ありがとうございました。それでは、とりまとめていただき、市長へ報告願ひます。また、東京都に対してもしっかりとお伝えください。これで、本日の報告事項は終了となります。事務局から事務連絡等がありますか。

事務局：

本日の会議録は、事務局で整理し、各委員に送付いたします。委員の皆様を確認いただいた後、市ホームページに公開予定です。来年度の開催は別途連絡いたします。

塚本会長：

以上をもちまして、本日の調布飛行場対策協議会を終了いたします。委員の皆様、お疲れ様でした。