

令和4年度第1回調布市調布飛行場対策協議会議事録

- 1 日 時 令和4年12月26日（月）午前10時00分～午後0時30分
- 2 場 所 調布市役所5階 市長公室
- 3 委員出欠 出席12名，欠席4名
 - ・出席委員 宮沢与和委員，河原朗委員，熊澤公二委員，小林裕治委員，高野全世委員，高橋一明委員，塚本信之委員，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，貝沼一朗委員，小林孝委員，塚挾道夫委員
- 4 傍聴者 なし
- 5 案 件
 - (1) 委嘱状の交付
 - (2) 正副会長の選出（会長：塚本委員（再任），副会長：高橋委員（再任））
 - (3) 調布飛行場の概要説明
 - (4) 報告事項 調布飛行場の諸課題解決に向けた取組について

事務局：

皆さんおはようございます。ただいまから令和4年度第1回調布飛行場対策協議会を開催いたします。本協議会の進行については会長が行うこととなっておりますが、本日の協議会において、会長の選任を行うまでの間は、事務局にて進行させていただきますので、御了承ください。

はじめに、事務局から配付資料の確認をさせていただきます。

(配付資料の確認)

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3名ですが、現時点で、会議開催の定足数である半数以上の出席をいただいておりますことを御報告させていただきます。

次に、次第の2「委嘱状の交付」についてです。令和2年度からの調布飛行場対策協議会の委員任期が、本年11月26日で満了となったことから、委員の改選を行いました。

今期は、本年11月27日から令和6年11月26日までの2年間の任期とする委員として、16名の皆様に就任いただきました。

本来であれば、市長の長友より、皆様お一人お一人に委嘱状を交付させていただくところですが、新型コロナウイルス感染症の感染拡大防止のため、委嘱状は机上に配付させていただいております。

何卒よろしく願いいたします。

ここで、今期から新しく委員になられた方を事務局から御紹介いたしますので、各委員から一言御挨拶をお願いしたいと思います。

<宮沢与和委員，熊澤公二委員，小林裕治委員，富田雅美委員，野口幸洋委員，箕輪雅則委員挨拶>

事務局：

ありがとうございました。皆様、宜しく願いいたします。

今、新たに御就任いただいた皆様から御挨拶を頂戴したところでございます。

また、継続される委員の皆様につきましては、後ほど御挨拶いただく機会を用意しておりますので、宜しく願いいたします。

続きまして、市長の長友から御挨拶申し上げます。

長友市長：

皆さま、おはようございます。調布市長の長友でございます。調布飛行場対策協議会に御出席賜りまして、誠にありがとうございます。

先月、委員の皆さんの任期が満了したということで、御挨拶をいただきました6名の皆様方に、新たに委嘱をさせていただくことになりました。宜しく願い申し上げます。そして、10名の皆様には、これまで通り様々な角度から御協議をいただくということで、併せてお願いを申し上げる次第でございます。

本協議会は、発足は平成4年、今年は平成で数えると34年ですから、発足からちょうど30年ということになります。市が、調布飛行場をあのロケーションで受け入れる際に、飛行場の管理運営に関しては事前協議の場を設けることが条件の一つであったということで、東京都から申し入れがある事項に

関して、事前協議をしていただくことを目的としております。航空路線の新設、新たな機種 of 航空機の飛行場使用に関する事等、慎重に御協議いただいて今日に至っているところでございます。調布に位置しておりますけれども、地元市である三鷹市、府中市とともにそのような皆様方の御協議の結果を踏まえて、飛行場の在り方を東京都と検討し、今日に至っております。

先程の御挨拶の中にもありましたけれども、平成27年7月ですから、今からもう7年半くらい前になります。暑い暑い日曜日でした。私はその日、仕事が午後からでしたから、車の手配を午後から頼んで、午前中は私用で外出しておりました。御存知のように、午前11時でございます。11時過ぎにニュース速報がテレビで流れました。私の携帯に電話とメールが凄い勢いで色々な人から入ってきました。「落ちた。」と。咄嗟には事態を理解できず、車を運転していたのでそのまま行こうかとも思いましたが、場所がわかりません。また、近くに駐車できるのかもわかりません。35度を超える暑い日曜日でありましたから、軽装で現場に行くこともはばかられます。

まず家に帰り、身繕いを整えてタクシーを呼びました。タクシーで向かいながら、私の知っている限りの方に電話をして、場所を尋ね、現場に向かいました。まだ11時台で火が燃え盛っていました。庭先に軽飛行機が突き刺さった状態で、消防署、消防団の皆さんが必死に消火作業に当たっておられました。私に気付いた消防署の方がこちらに来られ、どういう状況かを説明されようと思いましたが、もうそういう状況ではございませんから「結構です。」と申し上げて消火活動に当たっていただきました。

私は消火活動の援軍にはなり得ないので、調布飛行場に行こうと思いました。離発着を完全に止めているのかを確認しようと思いました。私はあまり土地勘が無いもので、行きつ戻りつ、滝のような汗をかきながら、30分から40分かけて飛行場へ行きました。

調布飛行場では、「離陸は止めた。島から来る飛行機の着陸後、飛行場を業務停止にする。」と説明を受けました。午後は市役所で、夜まで色々な連絡を取り合いました。一生忘れえぬ痛切な想いでございます。

3名の方が亡くなられて、被害を受けた御家庭が周辺にたくさん出たということでありまして、その想いを忘れえずにこの任に当たっているということ、今日のような機会に改めて申し上げます。

毎年、飛行場問題に関しては、安全な運航を我々もコントロールしていかなければならないということで、地元三市と東京都の間で話し合っておりますが、実は、今年夏から秋にかけていろんな議論が進みつつあった中で、港湾局長が私に現状を細かく説明をしたいという面会要請がありました。断りました。それは、私が間接的に耳にするつけ、この1、2年間の議論が非常に空虚なものであると感じられた。そして、あつてはならないこの問題に対する風化が都庁内で進んでいるとしか思えない状況が見て取れた。私は20年間、他の方からの仕事の上での面会要請を断ったことは一回もありません。そこまで言うには、こちら側も色々考えることがあるわけでございますが、その後、都庁の中で本件に対する取組が、かなりの真剣な議論の中で進んできたようであります。

大島に自家用機を移転させたいという強い想いを忘れたことはひと時もございません。元々あの事故以前から、飛行場ができた時から、そういう約束になっているわけです。自家用機は、将来的にはあの飛行場から移転するという事になっているわけです。そのことを忘れることができない中で、あの事故が起こったと当然理解できるわけでありまして。

都庁も、大島に移転させるためのインフラ整備に関して、入札の不調等もあり、順調に前に進められない事情があることは理解します。ただ、何としてでもという想いを、従事する人間が変わっても持ち続けてもらわないと、あれだけのことが起きて、私共も市民の皆さんに申し開きができませぬ。その後港湾局長とは1回ならずお会いして、今年から来年にかけての計画を慎重に把握させていただいたうえ

で、難しい点があることは分かっております。ただ、府中・三鷹両市の市長とも、粘り強く本件が成就されるまでは、力を合わせていこうということを改めて確認させていただきました。

皆様方に御議論いただき、かつ、調布飛行場諸課題検討協議会等の場を活用して、色々な想いを地元三市と共有する中で、前進を図っていきたいと思っています。御多忙の折お集まりいただくことは恐縮ではございますが、今後とも宜しくお願い致します。

事務局：

市長の長友は、ここで退席とさせていただきますので、御了承の程、宜しくお願い致します。
(市長退席)

それでは続きまして、次第の3「正副会長の選出」でございます。

はじめに、事務局より、調布飛行場対策協議会条例について説明いたします。

事務局：

それでは、本飛行場対策協議会の設置根拠となっています条例の内容について、御説明いたします。青いシールタグのA8と書かれた資料が、調布市調布飛行場対策協議会条例でございます。こちらには、本協議会の設置目的や所掌事項等について記載されております。

第5条に、協議会に会長及び副会長を置くこととしており、そして、会長及び副会長は委員が互選すると規定されております。

本日、新たな任期の第1回目ということで、会長と副会長の選出をしていただきたいのですが、事務局からの御提案としまして、令和2年から令和4年の前任期において、会長を務められた塚本委員、副会長を務められた高橋委員、この両名の委員に引き続きお願いしたいと思っております。実は、前任期ですが、会長、副会長に御就任いただきながら、新型コロナウイルス感染症等の関係で、本協議会を1回しか開催することができておりませんので、可能であれば、引き続き会長、副会長に御就任いただけないかという提案でございます。

こちらについて、委員の皆さんから御意見をいただければと思います。

事務局：

事務局の方から、条例と合わせまして、正副会長の選任についてのご提案をさせていただいたところでございます。そちらについて、御意見等はございますでしょうか。

(委員より「賛成です。」との声あり)

事務局：

それでは、会長に塚本委員、副会長に高橋委員に御就任いただくということで、拍手をもって御承認いただければと思います。宜しくお願い致します。

(委員一同から拍手あり)

それでは、会長及び副会長から、就任の御挨拶をいただきたいと思っております。はじめに塚本会長お願い

いたします。

塚本会長：

皆さん、こんにちは。一生懸命に頑張りたいと思います。今後ともよろしく願いいたします。

事務局：

塚本会長，ありがとうございました。続きまして，高橋副会長お願いいたします。

高橋副会長：

御紹介いただきました高橋です。宜しく願い致します。

前任期，副会長という大役をお受けしたのですが，コロナで何の仕事もできないで過ぎてしまいました。今回，再任し，一生懸命にやっていきたいと思いますので，皆さんのお力をお借りしたいと思いません。宜しく願い致します。

事務局：

高橋副会長，ありがとうございました。

それでは，ここで，会長，副会長も選任されましたので，ここからの協議会の進行につきましては，塚本会長にお願いしたいと思いません。塚本会長よろしく願います。

塚本会長：

委員の皆様，改めまして，よろしく願います。

先ほどは，新たに委員となられた方から，御挨拶をいただきましたが，継続となった委員の皆様からも自己紹介を兼ねて一言御挨拶をいただきたいと思いません。

<河原朗委員，高野全世委員，林隆委員，谷治博史委員挨拶>

塚本会長：

皆様ありがとうございました。続きまして，事務局職員の方も御挨拶をお願いします。

<事務局職員順次挨拶>

塚本会長：

ありがとうございました。御欠席の委員もいらっしゃいますが，令和6年11月まではこのメンバーとなりますので，よろしく願います。

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：

傍聴を希望する方はいらっしゃいません。

塚本会長：

傍聴者はいないとのことですので、このまま続けます。

塚本会長：

それでは、次第に戻りまして進めさせていただきます。

次第の4「調布飛行場の概要説明」です。事務局から説明をお願いします。

事務局：

まず、今回初めて委員になられた方もいらっしゃいますので、調布飛行場の概要及び小型航空機墜落事故に関する経過について説明いたします。

はじめに、調布飛行場の概要について、資料のAからCを用いて御説明させていただきます。

最初に資料Bにより、調布飛行場の経過についてご説明し、次に、資料Aを中心に、調布飛行場の概要についてポイントをご説明させていただきます。

それでは最初に、シールタグで「B」という記号がある資料をお願いします。A3横の資料B「調布飛行場の主な経過」という年表形式の資料でございます。

まず、これまでの経過のポイントについて、この資料に沿って御説明いたします。「調布飛行場」は、昭和16年4月に「東京調布飛行場」として開設されました。終戦後、昭和20年9月より米軍に接收され、その後、昭和30年7月に米軍と民間小型機が共同使用することとなったことから、以後、国の管理として、当時の運輸省が飛行場の管理を行うこととなりました。

基地跡地としては、昭和47年から49年にかけて米軍から日本に返還されましたが、返還とともに基地跡地の所在する調布市、三鷹市、府中市の地元三市において、跡地利用と飛行場の存廃問題についての論議が本格化いたしました。

こうした動きとして、昭和46年12月、調布市議会において、基地跡地全面返還と飛行場使用反対に関する決議が可決され、昭和47年2月には、調布市、三鷹市、府中市の三市の市長及び市議会議長の六者で構成された「調布基地跡地対策連絡協議会」、通称「六者協」が発足し、調布飛行場の廃止や飛行場移転について共同して取り組むこととなりました。

昭和47年4月、運輸省の飛行場継続使用の要請に対し、東京都は、代替空港の選定や移転を条件に3年間の暫定使用を了承しました。昭和50年3月、国の暫定使用期間が終了しましたが、代替飛行場の見通しが立たないことを理由に、国は東京都に調布飛行場の継続使用を申し入れたため、飛行場の存廃問題は膠着状態となりました。昭和51年2月、こうした状況を打開するため、東京都は当時の飛行場の規模を2分の1程度に縮小し、逐次、跡地利用を進めたいとの案を「六者協」において示しました。しかし、この提案は、跡地利用全体の中で検討していくこととなり、継続協議となりました。

こうした中、昭和55年8月に発生した、調布中学校校庭への小型機墜落事故を契機に、運輸省は昭和56年から代替飛行場に関する調査を実施することになりました。しかし、調査結果は、調布飛行場を他に全面移転することは現実的に困難とする内容でありました。一方、平成元年6月、都議会において当時の鈴木都知事が「調布飛行場は地域航空の拠点として必要性は高く、不可欠なもの」とする見解を表明し、同年7月、東京都から地元市に、調布飛行場の都営正式飛行場化の提案がなされました。

調布市においては、平成3年6月、市議会に「調布基地跡地利用対策特別委員会」が設置され、東京都の提案について審議していくこととなりました。

そして、平成4年2月、市議会特別委員会において、当時の吉尾市長は、これまでの移転廃止から、調布飛行場の存続を条件付で認めていくという基本的な考えを表明しました。平成4年3月、4月には、

調布飛行場の存続について、市議会特別委員会における審議の結果、了承されたことから、翌5月に開催された「六者協」において、調布市として東京都の提案を了承する運びとなっております。

平成4年6月、調布飛行場の受入条件等について確認するため、東京都と調布市とで「調布離着陸場の管理運営に関する協定」を締結し、同年7月から調布飛行場は、「東京都調布離着陸場」として東京都が管理運営することとなりました。

その後、正式飛行場化については、平成7年7月、東京都から地元三市に対して、「調布飛行場の整備方針及び整備基本計画（案）」により正式飛行場化に向けた提案がありました。この案については、市議会特別委員会での審議等を経て、平成8年7月、「周辺住民の生活環境の向上に一層努めるとともに、騒音対策や安全対策の強化をはじめとする各市の受入条件の受諾」を条件に了承されました。

平成9年4月には、27項目の受入条件を定めた協定書及び協定書に基づく運用事項等を定めた覚書を地元三市が、それぞれ東京都と締結しております。

その後、調布飛行場は、平成13年3月31日、航空法に基づく都営空港として供用が開始されています。なお、「調布基地跡地利用対策特別委員会」は、平成8年6月に解散いたしております。また、「六者協」も、平成9年5月に解散しております。現在は、東京都副知事と地元三市の市長で構成する「調布基地跡地関連事業推進協議会」、いわゆる「四者協」において、調布基地跡地に関する協議等を行っております。

正式飛行場化後の経過といたしましては、平成17年8月、東京都から地元三市に対して航空管制官の撤退や就航率の向上等についての協議が申し入れられました。こうした動きがあったことから、市議会では、平成17年3月に「調布飛行場等対策特別委員会」が設置され、航空管制官の撤退問題についての協議が行われました。航空管制官の撤退については、調布市をはじめ地元三市として、従前より存置に向けた要望等を国や東京都に行ってきたところですが、国の意向が極めて強いことなどから、安全性の確保を大前提に協議を重ね、平成18年2月に開催された四者協において、管制官の撤退と東京都による航空機への情報提供業務の開始について、合意に至りました。

就航率の向上については継続協議事項となっておりますが、「四者協」の枠組みの中で「調布飛行場諸課題検討協議会」が平成18年11月に開催され、東京都から就航率を向上させるために計器飛行方式を導入したいとの考えが示されました。しかし、平成19年以降、他の案件を先行して協議したことなどにより、計器飛行方式の導入についての協議は具体的には進みませんでした。

一方、平成23年に羽田・三宅島路線を運航している航空事業者から、当該路線からの実質的な撤退の意向が表明されたことを受け、平成24年5月、東京都は、調布飛行場における三宅島航空路線の新規開設について提議し、四者協にて協議検討することとなりました。併せて、計器飛行方式の一部導入についての協議も再開されました。2つの協議事項については、東京都による住民説明会の開催や市議会調布飛行場等対策特別委員会での協議結果等を踏まえ、地元三市で連携しながら慎重に検討し、安全・騒音対策の徹底や自家用機の運航制限の強化等について、東京都の取組を明示していただいたうえで、平成24年12月開催の四者協にて合意に達しました。

なお、計器飛行方式は、平成25年6月から開始されておりますが、主に離島便において運用されております。また、三宅島航空路線の運航は、平成26年4月から運航開始されております。

そして、平成27年7月に調布飛行場周辺地域における小型航空機墜落事故が発生しました。事故後の主な経過につきましては、後ほど資料Dによりご説明させていただきます。

続きまして、調布飛行場に関する概要を御説明いたします。資料Aをお願いいたします。1ページと2ページは、先ほど御報告した経過をまとめたものですので省略させていただき、3ページ以降のポイ

ントとなる部分についてご説明させていただきます。

資料Aの3ページをお願いいたします。「イ」の「利用状況」についてですが、調布飛行場は、大島・新島・神津島・三宅島との間の離島航空をはじめ、防災・医療・救難などの緊急活動や、航空測量、航空写真、航空機整備などに利用されております。令和3年の利用実績は1年間の離着陸回数の上限2万3000回に対し、合計で約1万1200回となっております。

続きまして「ウ」の「運用状況」です。「運用方式」は先ほど申し上げたとおり、平成25年度から、適用航空機を離島便等に限定した計器飛行方式の一部導入が行われていますが、昼間有視界方式が基本であることは、これまでどおりです。

ページをめくっていただいて4ページの「運用時間」であります。平日は午前8時30分から午後5時まで、日祭日は午前10時からとなっております。なお、運用時間の特例として、航空事業者が行う2地点間飛行、これは離島便のことですが、午前8時30分から、時期により午後6時又は午後5時までとなっております。ただし、災害発生時や緊急性のある飛行又は公共的必要性の認められるものについては、運用時間外でも離着陸を許可することができることとなっております。

次に、「エ」の「事業者」の表の1行目、航空機の駐機可能数については、計器飛行方式や三宅島路線に係る協議の中で、より一層の削減を図っており、平成25年度から記載のとおり駐機スポットが削減されております。

次に、その表の下の「正式飛行場化」についてです。「ア」の「飛行場の分類」につきましては、空港法では、「公共の用に供する飛行場」のうち、調布飛行場は「その他の飛行場」に分類されます。空港法の分類については、シールタグの資料A6として補足資料を添付しておりますので、後ほど御覧ください。

次に、5ページ、「オ」の「効果」であります。正式飛行場化による効果といたしまして、「安全性の向上」、「コミュニティ機能の向上」、「防災拠点としての機能向上」の3つの視点で整理しています。安全性の面では、航空機が安全に離着陸できるための空間、「航空制限表面」といわれるものが確保され、建物等の高さが制限されております。

また、安全性につきましては、もうひとつ航空機の離着陸の安全を確保するため、着陸する際、滑走路への適確な進入角度をパイロットに指示するための「進入角指示灯」などの航空保安施設が整備されております。なお、「航空制限表面」については、資料A7として参考資料を添付しておりますので、後ほど御覧ください。

次の行の「コミュニティ機能の向上」についてですが、調布飛行場のターミナルビルにつきましては、正式飛行場化後も、仮設建築物で運用されておりましたが、平成25年4月から、本設化された2階建てのターミナルビルが供用開始されております。その中で、周辺住民の方が憩えるスペースや展望デッキが設置されています。また、防災拠点機能として、災害時においては、緊急物資などの航空輸送拠点としての機能や陸上交通が分断された場合の支援施設としての機能を果たすこととなっております。なお、災害時にその機能の拠点となる防災等会議室が、ターミナルビルの2階に設置されております。

次に6ページをお開きください。

「2」の「調布飛行場に関する調布市の基本的考え方」についてであります。「基本的な考え方」ですが、平成4年に、調布市は、これまでの調布飛行場の移転・廃止の考えを存続へと大きく方針転換しております。存続を受け入れるに際して市議会特別委員会において、当時の吉尾市長が表明した「調布飛行場問題に対する基本的考え方」の要旨を記載しております。この中で「調布飛行場が果たしてきた離島航路をはじめ、救難救急の拠点としての役割や広域的な役割分担から、一概に反対を唱えることは

できない」などとし、より現実的な対応として「現状を拡大させないこと。」をはじめ、「安全と騒音対策を十分に講じること。」「飛行場の運用に一定の制限を設けること。」「飛行場の管理運営に関する事前協議システムの確立」を条件に飛行場の存続を認めることとしております。

次に、飛行場の存続を受け入れるにあたっての具体的な受入条件ではありますが、「受入条件」の項に基本的な項目を掲載しております。離着陸回数の制限として年間の離着陸回数は2万3000回を上限とすることや、日祭日の飛行制限などでありまして、これらの内容は、平成9年に締結した協定において、27項目が定められております。

次に、7ページ、「調布飛行場対策協議会の概要」についてであります。こちらが皆様に担っていただく当協議会の御説明でございます。「沿革と役割」にありますとおり、この協議会は、事前協議システムによる東京都からの事前協議事項について協議いただく組織として、平成4年に「調布離着陸場対策協議会」として設置されています。

当協議会は条例を設けて設置しており、市民と学識経験者によって構成されます。条例上は18人の定数となっておりますが、現在の委員数は市民14人、学識経験者2人の計16人となっております。

所掌事項は、基本的には東京都との覚書で定められている事前協議事項に対応したものとして、調布飛行場対策協議会条例に規定しておりまして、その内容は、「(2)」の協議事項に記載している項目となっております。(なお、平成13年の正式飛行場としての供用開始後は、「調布離着陸場」を「調布飛行場」に読み替え変更しております。)

「飛行場対策協議会」の設置条例は資料A8のとおりであります。7ページから10ページまで、当協議会及び前身の調布離着陸場対策協議会の開催経過をまとめておりますので、後ほどお目通しをいただければと思います。次に、ページが飛びまして、11ページから15ページについては、「参考1」といたしまして、現在の「調布飛行場等対策特別委員会」について、また、16ページから18ページにつきましては、平成3年から8年まで設置されていまして「調布基地跡地利用対策特別委員会」について、沿革や審査事項、開催経過等の概要を掲載させていただきましたので、御参考にしていただければと存じます。

最後にこの他の資料について概略を御説明させていただきます。先ほど御説明いたしましたところは省略させていただきます。

資料A1をお願いします。都営正式飛行場化に当たって、「六者協」での合意後、平成8年に東京都が策定した「調布飛行場の整備方針及び整備基本計画」であります。1ページをお願いします。下段の(1)から(4)までに、調布飛行場の位置付けを明確にする整備方針が記載されております。2ページ以降には、飛行場の規模、飛行方式等の整備計画や安全対策・騒音対策等となっております。

次に資料A2-1をお願いします。平成9年に東京都と締結した協定であり、第2条には、飛行場を受け入れるにあたっての基本的事項や、資料A2-2の別表には、先ほど申しました27項目の受入条件を定めております。第2条の2項にあります飛行場の運用制限につきましては、別に定めることとしておりますが、具体的にはこの後御説明する覚書に定められております。

資料A3の覚書をお願いいたします。第1の運用事項には、「飛行場の管理運営は、昼間有視界飛行方式に対応したものとすること」や「日祭日の運用時間」、「遊覧飛行の使用を認めない」ことなど、飛行場の運用制限が個別に定められております。次の2ページには、第2の「協議事項及び報告事項」にありますとおり、東京都からの事前協議事項や報告事項が定められております。

次に、資料A4-1をお願いいたします。資料A4-1は「調布飛行場の管理運営形態の変更等に伴う確認書」です。これは、平成18年2月の「四者協」での合意後、国の航空管制官に変わって東京都

が航空機に対する情報提供業務を行うに当たって、条件とした事項や東京都と調布市とで締結している協定や覚書の解釈について確認するため、東京都と調布市とで締結した確認書となります。裏面の別紙は、東京都の情報提供業務に係る都の安全確保のための対応を示したものです。

その次の資料A 4－2は、「調布飛行場の就航率の向上及び三宅島航空路線開設に係る確認書」であります。平成24年12月の四者協定の合意後、平成25年2月に取り交わしたもので、合意内容やそれに伴う協定の記述内容の読み替えについて確認しています。裏面の「東京都の取組内容」は、東京都が取り組む安全・騒音対策や、自家用目的の飛行の制限強化の取組について記載されています。

外来機の飛行場利用については、給油のみを目的とする使用を原則禁止とすることなどもここに明記されています。なお、三鷹市と府中市も同じ内容の確認書を締結しております。

次に資料A 5をお願いいたします。年間離着陸回数の推移です。協定上の年間離着陸回数の上限は、2万3000回となっておりますが、令和3年は約1万1200回となっております。なお、目的別の年間の離着陸回数や前年との増減等につきましては、シールタグの資料C「飛行目的別年間離着陸回数」とおりでありますので、後ほどご確認をいただきますようお願いいたします。

次に、資料A 9をお願いします。こちらは、東京都の調布飛行場の運営要綱であります。運営要綱につきましては、調布飛行場における管理運営の一層の適正化等に向けた取組として、これまでの空港使用手続に加え、飛行目的の明確化や搭乗者の制限、本人確認、飛行目的の確認の徹底など、飛行場使用における手続やチェック体制の見直し・改善を図るため、平成30年9月に改正がなされています。

その主な改正内容について御説明させていただきます。4ページをお願いします。第4章「自家用機における手続」にありますように、第7条の「自家用機の搭乗者の事前登録」や、第8条の「自家用機の操縦者の出発前確認事項等の確認書及び宣誓書の提出」、第9条の「自家用機の操縦者及び搭乗者の本人確認」といった項目が新たに設けられました。また、5ページの第12条の飛行目的ですが、空港使用届出書に記載する飛行目的については、別表1～別表5までの飛行目的を記載することとしています。11ページの別表5をご覧ください。従前は、別表1～別表4に該当しないものは、「その他」として空港使用届出書に記載していましたが、この度の飛行目的の明確化を図るため、「その他」の内容を別表5にありますように具体的に記載するよう改正されました。

その次の資料A 10は、「東京都調布飛行場運用規程」で、調布飛行場の離着陸に当たっての気象条件や離着陸の方法等を定めている東京都の規程であります。

最後に、資料A 11ですが、「東京都営空港条例」でありまして、調布飛行場を含む都営空港全体に関する基本的事項が定められています。6ページ目をお願いします。第14条の2にありますように「生活再建支援の措置」として、平成30年に創設された被害者支援制度が規定されています。

調布飛行場の概要については以上になります。

続きまして、調布飛行場周辺地域における小型航空機墜落事故後の対応について、御説明いたします。

資料Dをお願いいたします。こちらは、平成27年7月26日、調布飛行場周辺地域において、小型航空機墜落事故が発生した後の主な経過について、取りまとめたものです。

調布飛行場における自家用機の墜落事故への対応については、事故発生直後の平成27年7月28日、調布市、三鷹市、府中市の地元三市長連名により、事故の原因究明や再発防止策の徹底、その間の自家用機の離着陸の自粛など、東京都に対する緊急要請を行いました。その要請に対する東京都の対応等について、調布基地跡地関連事業推進協議会（通称、四者協）の枠組みにおいて、地元三市が連携し、東京都との協議を重ねました。

資料Dで下線を付したものが、東京都と地元三市との協議の場であり、平成27年12月に開催され

た四者協の枠組みにおける部長級の幹事会において、「調布飛行場の安全対策の強化」及び「調布飛行場の管理運営の一層の適正化」を協議事項とすることを確認しました。その具体的な対応については、地元三市と東京都港湾局の部課長級で構成する調布飛行場諸課題検討協議会で協議することとし、平成28年1月の開催以降、本日まで12回の諸課題協議会において協議を重ねました。

また、富士見町、上石原、飛田給の調布飛行場周辺三町の自治会等で構成する「調布飛行場周辺三町地域協議会」においても、平成27年10月に東京都に「航空機事故対応と安全対策の徹底等に関する要望書」を提出されました。

その後も東京都の回答内容も踏まえ、再要望書や請願を提出し、東京都に対応を求めました。

調布飛行場では、従前より、地元市との協定・覚書に基づき、周辺住民の生活環境の保全を図るため、安全対策や騒音対策を講じてきました。その中では、飛行場の運用に一定の制限を設けるなど、東京都による独自の取組が行われてきましたが、この墜落事故を受け、平成29年7月18日に公表された国の運輸安全委員会による事故調査報告書や住民説明会における地域住民の意見等を踏まえながら、東京都としての対応が進められてきたところであります。

そのような中、令和元年7月25日に開催されました四者協において、東京都としてより一層の管理運営の厳格化や万全な安全対策を図るため、3点の取組が示されました。

1点目は、管理運営の一層の厳格化、2点目は、安全対策の強化、3点目は、万が一の事故発生の際の仕組みの構築です。内容としては、こうした取組の実効性確保に当たって、調布飛行場の管理運営や安全対策全般について外部の専門家が中立な立場でチェックする外部監査に取り組むとともに、墜落事故を風化させないように、不断の改善・強化を実施し、万全な安全対策と厳格な管理運営を徹底していくというものであります。

こうした東京都における取組に対して、調布飛行場の安全運航を求める地元市として、改めてこの事故を重く受けとめていることを申し述べたうえで、調布飛行場における諸課題解決に向け、4点の意見を申しあげております。

まず、1点目は、被害に遭われた方への支援に関してです。平成30年8月に施行された新たな被害者支援制度については、東京都としても事故被害者や地域住民からの意見・要望に誠実に向き合い、被害者の生活再建に資する実効的な対応が図られたものと受けとめており、具体的に本制度を利用されている事故被害者の方もおられると認識していますが、引き続き、全ての事故被害者の生活再建に向け、寄り添った対応をしていくこと。

2点目として、調布飛行場に常駐している自家用機に関しては、他空港への移転を加速させるなど、具体的な分散・移転を推進し、自家用機の撤廃に向け、最大限取り組むこと。

3点目として、調布飛行場の万全な安全対策、厳格な管理運営の徹底など、調布飛行場の諸課題解決に向けた不断の改善・強化に取り組む中で、実効性を確保するとともに、地元市への適時適切な情報提供はもとより、地域住民の不安解消と理解促進に最大限取り組むこと。この事故は現知事の就任前に発生したものであるが、知事による事故被害者に寄り添った言動を求める意見などが出されており、今後も誠実に対応すること。

最後に4点目として、調布飛行場の都営通勤空港化に至る長年の経過については、改めて東京都として部局横断的に共有していくこと。そのうえで、今回の重大事故に関する経過や諸対応について、決して風化させることのないよう、関係部局において今後も引き継ぎをしていくこと。

以上4点の意見を申し述べたところであります。

なお、自家用機の分散移転に関する東京都の動向としては、後ほど報告をさせていただきますが、市

は、引き続きその取組状況を確認しながら、今後も機会を捉えて、東京都に対して、自家用機の分散移転を求めていく考えであります。

調布飛行場周辺地域における小型航空機墜落事故後の対応については、以上であります。

塚本会長：

事務局から説明がありましたが、墜落事故が起きた後、我々富士見町、上石原、飛田給の調布飛行場周辺三町の自治会等で構成する「調布飛行場周辺三町地域協議会」においても東京都に対して行動を起こしました。このあたりの内容について、一緒に行動を起こしました高橋副会長から少しお話しいただけますでしょうか。

高橋副会長：

御紹介いただきましたので、調布飛行場周辺三町協議会について御説明をさせていただきます。

まず、調布飛行場の成り立ちが米軍と民間小型機の使用から始まっているというのが、ネックであったかと思います。地元としては、調布飛行場がコンピューター空港になって、東京都が管理するのであれば、かえって安全になるのではという感覚でした。

しかし事故後、調布飛行場には、離島便のほか、小型飛行機の事業用機と自家用機があるということに改めて感じました。東京都も覚書等を締結していますが、コンピューター空港になる前から調布飛行場を使用している飛行機に対する規制が甘かったのではないかと、この協議会に関わって思います。

富士見町、上石原、飛田給の自治会、それから石原小学校、第三小学校、飛田給小学校の地区協議会の6団体で、事故後、東京都に要望書を出しました。当初、東京都に、我々地元が憤慨したのは、東京都のコンピューター空港という名前を付けていながら「飛び立った飛行機に関しては、東京とは関係ない」という説明でした。富士見町、飛田給、上石原の自治会の役員の皆さんが「それでは困る」と。今まで東京都のコンピューター空港として運営してきたのだから、ちゃんと東京都が責任を持って対応してくれると思っていたところで、そういう言葉だったので。我々はその後、東京都に対して東京都がコンピューター空港を運営している以上、離島便だけではなく、自家用機、事業用機においてもきちんと責任を持った、管理運営をしてもらわないと困るということで、当時の舛添都知事に、数回、要望書を出しました。その内容は、飛び立つ飛行機の安全対策、万が一被害が起きた時の被害者の救済です。被害者の救済というのは、落ちた飛行機によってお亡くなりになっても、家が損壊しても、飛行機にかかっている保険からでしか対応ができないということ、例えば、家が燃えてしまい、減価償却ではないですが、仮に2000万円の家であっても築年数によっては800万円しか補償されない、ということが分かりました。何の責任も無いのに、飛行機が落ちてきて家が燃えてしまい、家の建替には借入をしなければならぬのはおかしいでしょうと。こういうことを地域の皆さんと話しまして、東京都に対して、被害者の救済をしてほしいと再三要望しました。舛添都知事のときに港湾局長に出しましたが、良い返事は出ませんでした。そして小池知事になった時に、地域で署名活動をしました。1箇月間で7136名の署名をいただき、調布飛行場の安全対策、被害者救済制度の確立、自家用機の分散移転の3つの項目を要望しました。その時の港湾局長に渡したのですが、誠意を持った回答として出てきたものが、東京都条例による被害者の救済制度でした。

小型飛行機の事故に対して、ある意味、東京都が責任を持ち、三町協議会の皆さんのお力で、都条例まで変えていただいたということがまず一つであります。もちろん、墜落事故が起きないことが一番ですが、万が一、次に落ちた時に泣き寝入りで終わるようになっては困るということから、三町の役員の

皆さんに御協力をいただいたことの成果だと思っております。

さらに、通常は条例が変わるとなると、その条例改正から後に起きた事故が対象となるかと思いますが、今回の事故が起きた人に遡ってこの救済制度を利用するということことができました。ただ、まだ残る自家用機の分散移転については、なかなか自家用機を使っている人からすると、高速道路を降りてすぐに自家用機に乗れる場所が、大島に移るということでなかなか進んでいないという話もあります。今、市の方で東京都と交渉しておりますが、風化を絶対させないという中で、我々も見ていかなければいけないと思います。

このように、三町協議会、住民の声として、東京都に要望してきたものが、十分ではないですが、ひとつのかたちになりました。この三町の住民の皆さんには本当に感謝しております。

説明は以上となります。

塚本会長：

ありがとうございました。今いただいたお話についても、今後の協議における参考とさせていただきます。続いて、報告案件に移ります。次第の5「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、本件についての説明をお願いします。

事務局：

それでは、先月、11月17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。恐れ入りますが、お手元の資料のうち、資料1から資料6までがセットになっているものを御用意ください。その中の資料1「令和4年度調布飛行場諸課題検討協議会（第2回）開催結果（概要）」、A3横の資料を御覧ください。

では、この資料1に沿いまして、先月開催されました「令和4年度調布飛行場諸課題検討協議会（第2回）」の結果概要について御説明させていただきます。この資料では、先日の協議会当日の結果概要について、議題ごとに端的にまとめさせていただいております。

はじめに、資料の左上、「開催概要」を御覧ください。この諸課題検討協議会は、先ほどの飛行場概要の説明にもありましたように、東京都と三鷹市、府中市、調布市で構成する調布基地跡地関連事業推進協議会、いわゆる四者協の枠組みにおける会議体の一つであり、飛行場の安全対策等について、協議・調整する場として位置付けられており、東京都が主催する協議会となっております。

当日の議題は、資料に記載の、議題1から議題6までの6件となっており、その中でも、議題の1「大島空港の給油施設の整備について」と、議題の3「自家用機分散移転に向けた新たな取組について」の2件に関して、主に時間を割いて、確認等を行いました。

それでは、順に、各議題に関する内容について御説明いたします。

まず、「議題1 大島空港の給油施設の整備について」であります。本件は、調布飛行場における自家用機の分散移転に向けた取組の一つとして、都営大島空港への移転を見据え、東京都が行っている施設整備の取組となっております。昨年6月には、格納庫の整備工事が完了しておりますが、格納庫と共に分散移転において必要となる給油施設の整備については、入札不調が続いていることに伴い、取組の進捗が図られていないことを踏まえ、現状と東京都における今後の対応について確認したものであります。

給油施設の整備工事に係る入札については、令和3年12月に続き、本年10月も不調となりました。その主な要因としては、東京都と事業者での経費の積算単価の相違や、昨今の物価高騰の影響により、東京都の予定価格との差が生じたことによるものとのことであります。また、今後に向けた対応とし

て、発注方法を工夫し、今年度内の発注に向けた取組を進めていくとの説明がありました。

当日の説明はここまででありましたが、点線枠囲みに記載のとおり、先月の11月24日には、改めて東京都において、工事入札情報が公表され、事業者の募集が開始されました。公表された内容においては、来年1月に開札を予定するとともに、その後に予定している工期は令和6年3月15日までとなっております。本件整備工事の進捗状況については、三鷹市、府中市も含めた、調布飛行場周辺の地元三市ともに憂慮しているところであり、今後の着実な発注と早期の整備完了に向けた取組の推進について、東京都に要望いたしました。

次に、「議題2 前回の諸課題検討協議会以降の進捗状況」についてであります。前回の諸課題検討協議会は、本年5月18日に開催され、調布飛行場の課題に関する東京都の取組状況などについて確認しました。そのうち、先日の検討協議会では、資料で網掛け表示をしている2点の内容について、その後の状況等について確認を行いました。

1点目の「飛行ルート遵守の取組」については、これまでの間、地域の方などから航空機の飛行ルートに関する御意見等をいただいていたことを踏まえ、実際の飛行ルートを客観的に把握することについて、東京都へ要望を行ってまいりました。そのことを受けて、東京都からは、令和5年度における航跡調査の実施に向け、予算要望を行っているとの説明がありました。具体的には、航空機が発する電波を補足し、実際に飛行したルートを把握する「マルチラレーション方式」という仕組みを活用し、期間を設定して調布飛行場からの離陸後の飛行ルートを把握するというものです。この仕組みを活用することで、調査を行う期間中に調布飛行場を離陸する全ての航空機の「航跡」、つまり飛行した経路の把握が可能とのことであります。

2点目の「外部監査の実施」については、年1回実施している監査で、「調布飛行場運営要綱」に基づいた事務が適切に執行されているかどうかについて、外部の有識者により確認しています。今回の監査結果として、大きな問題はなかったようですが、一部の書類における転記漏れの指摘を1件受けたことから、今後においては確認作業をより厳格に行うことで対応を図るとのことでした。

続きまして、資料の右上の「議題3 自家用機分散移転に向けた新たな取組について」であります。

調布飛行場における自家用機の分散移転は、都営空港としての正式飛行場化の際の受入れ条件の一つとして、東京都との協定に規定した約束事項であり、協定には、飛行場機能の制限の一つとして「自家用機は積極的に分散移転させること。」と規定しています。

しかしながら、先ほど、議題1で御説明しましたように、自家用機の移転先として整備を進めている、都営大島空港における施設整備が入札不調により進んでいないこと、また、自家用機所有者との交渉においても具体的な進展が見られないことなど、分散移転に係る取組の進捗が大きな課題であるとの認識の下、この間、東京都との協議を行ってまいりました。そうした中、今回、東京都から、今後における自家用機分散移転の推進に向けて、新たに資料において網掛け表示をしている取組が示されました。

まず、「調布飛行場自家用機分散移転推進委員会の設置」についてです。こちらは、施設整備の着実な推進も含め、自家用機分散移転の取組推進に向けた都庁における体制整備の一つとして、港湾局内に新たに設けられた会議体となっています。この委員会は、局長級の技術職である港湾局の「技監」を委員長とし、10月に行われた1回目の会議では、分散移転に向けた取組の現状や課題などについて確認し、メンバーで共有したとのことでした。

次に「移転促進に向けた取組」についてです。ここでは、現状における課題などを踏まえて、今後における自家用機の分散移転の促進につなげるための新たな取組が示されました。

一つ目は、「移転に伴う経費の補助」であります。この対応は、これまでの間における東京都と自家

用機団体の代表者等との協議においても共有されていた課題に対応するものであり、自家用機移転後における所有者の本土から大島への移動に要する交通費などを対象として、時限的に補助を行うことを想定し、令和5年度において制度の創設を予定するとのことであります。

二つ目は、「都営大島空港以外の移転先の再検討」であります。現在は、都営大島空港を自家用機の移転先として位置づける中で、大島空港における施設整備に取り組んでいるところであり、昨年の6月には最大で4機程度が駐機可能な格納庫が整備されました。先ほど御説明したとおり、現在、給油施設整備のための工事発注に向けた取組が進められているところです。

また、こうした取組と併せて、東京都では、都営大島空港の敷地にも限りがあることなどを踏まえ、自家用機の移転先を確保する観点から、首都圏における大島空港以外の他の空港について、自家用機の移転先として、再検討を行うとのことであります。

そのほか、今後における大島空港への自家用機の移転の進捗を想定する中で、さらに2棟目の格納庫整備に係る調査について、令和5年度に実施予定とのことであります。

次の三つ目の網掛けは、「その他の取組」として、2点の内容があります。そのうちの一つは、自家用機の移転交渉に関して、今後は、先ほど御説明いたしました、新たな補助制度の提案を含めて、これまでの自家用機団体との協議のほかに、自家用機所有者との個別交渉にも取り組むというものです。

もう一つは、これまでの間における自家用機の移転に係る取組の進捗に課題が生じていた中で、東京都と地元市との情報共有が十分に図られていなかったことや、この度、東京都として、新たな取組を示したことなどを踏まえ、今後は、事務担当者レベルでの情報共有に加えて、港湾局長から直接、地元三市の市長に対して、取組状況の定期的な説明を行うとのことでした。

このように、現在、調布飛行場に関する大きな課題である、自家用機の分散移転について、今後の取組の推進に向けた新たな取組が示されました。これまでの東京都における自家用機分散移転に関する取組の進捗が思わしくない状況については、市としても重く受け止め、機会を捉えて、情報共有や取組を進めるための創意工夫などについて、三鷹市、府中市とも連携しながら強く求めて参りました。

そのような中で、この度、東京都から、今後における自家用機分散移転の取組の推進を図るべく、港湾局内の体制強化と併せて、これまでよりも一歩踏み込んだ新たな取組が示されたことは、継続的に東京都へ働きかけを行ってきたことによるものであると認識しております。また、東京都として、地元市からの意見等を踏まえた真摯な対応であると考えています。

今後は、これらの取組が着実に実行され、自家用機の分散移転という実効性ある成果につながることを期待しつつ、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。

続いて、「議題4 墜落事故風化防止について」であります。平成27年7月に起きた、小型航空機の墜落事故から7年余りが経過しております。事故後においては、地元の地域住民の皆様からの要望なども踏まえ、東京都においては、万全な安全対策や、厳格な管理運営に関する取組を整理し、実行してきているものと認識しています。併せて、事故被害者に対する丁寧な対応にも努めていただいているものと考えております。

そうした状況の中で、7年前の事故の発生について、東京都においても決して風化させることないようにするため、次の3つの取組を行うことについて説明がありました。

一つ目は、毎年7月を、仮称ですが、「空の安全を守る月間」と位置付け、小型航空機墜落事故当日における弔意表明をはじめとする各種取組を実施するものであります。

また、二つ目は、調布飛行場の敷地内に、「安全の誓いの碑」を設置し、港湾局の職員や自家用機所有者における、事故の風化防止を図るものであります。

三点目は、毎年度、港湾局の全職員を対象として、自家用機墜落事故の概要や安全の取組に関する悉皆研修を行うものであります。

市としては、東京都から示された取組も含めて、事故の風化防止に関する実効性のある取組の継続的な実施を要望いたしました。

続いて、「議題5 調布飛行場運営要綱の改正について」であります。こちらは、調布飛行場の管理運営に関して、手続の電子化に伴う諸規定の整備を中心とする改正を行うことについての確認・協議を行ったものであります。

最後に、「議題6 その他」であります。今回の諸課題検討協議会の内容全体を踏まえ、主に自家用機分散移転に向けた取組について、東京都に確認や要望を行った内容を記載しております。

以上が令和4年度第2回調布飛行場諸課題検討協議会の開催結果概要となります。

市としては、今回の諸課題検討協議会において、東京都から示された各種の取組が着実に進められるよう、継続的に求めて参ります。併せて、三鷹市、府中市とも思いを共有しながら連携関係を保ちつつ、東京都における自家用機の分散移転に向けた取組の実効があがるよう、時宜を捉えて東京都と協調した対応に努めて参ります。こうしたことを念頭に置きつつ、今後も市は、東京都と連携して、調布飛行場の運用状況の適切な把握に努めるとともに、調布飛行場における万全な安全対策と厳格な管理運営はもとより、自家用機の分散移転の早期実現に向け、積極的かつ継続的な取組を東京都に求めて参ります。

私からの説明は以上でございます。

塚本会長：

事務局の説明が終わりました。それでは、本件についての御質問・御意見をいただきたいと思っております。御発言のある方は挙手をお願いします。

河原委員：

まず、飛行時間の問題です。原則8時30分から運航していますが、確か12月17日、8時5分と8時10何分かに離島便らしき飛行機が飛んだようです。これは調布市に対して何か連絡はありましたでしょうか。

それから大島への移転に関してですが、給油施設ができたとして、全17機のうち移転を希望している機はあるのかどうか。我々素人は、自家用機というと一人で乗っているのを想像しますが、実はそうではなくて、操縦者が何十人いることもあるそうです。現在、17機に対して操縦者が何名くらい登録されているのでしょうか。以前と比べて増えているのでしょうか、減っているのでしょうか。

また、事故後の補償の問題について、高橋副会長からもお話がありましたが、亡くなられた方がおられます。調布中学校で行われた説明会では「都は一回でも謝りに来たのか」との発言がありました。東京都は管理者ですよ。都営コムーター空港の管理者が謝りにも来ない。命の補償もまだされていない。裁判で東京都に責任が無いという判決が出たと思っておりますが、聞くところによると、重量オーバーがあり、調布飛行場でやってはいけない遊覧飛行をしていた。飛べないはずの飛行機が飛んだのです。このあたり、調布市で掴んでいること、地元市として考えを教えてくださいたいと思います。

事務局：

まず、12月17日の朝、通常の間よりも早く離島便が飛んでいたということですが、航空機の飛び方や運航時間も含めて、日頃から市民の方からお問合せをいただきます。お問合せを受けましたら、

すぐに飛行場管理事務所に確認しており、御質問の件も確認を取っております。離島便については、機体の数が限られておりまして、その中で整備のために飛ばない機体が1機あったそうです。しかし、離島便は離島の方の交通機関ですから、一日のうちで決まった本数があります。そこで、一日に必要な本数を確保するために、朝に2便だけ予定よりも早く飛ばせる許可をしたということで聞いております。

また、分散移転の関係では、給油施設整備を進めるに当たり、自家用機所有者が移転しても良いと言わないことには、最終的には実現しないのではと御懸念されているのかと思います。私どもも当然、そこを進めていただくために東京都にお願いしているところですが、現時点で移転希望者がいるかという点については、そこまで至っていないと聞いております。東京都は、今後、自家用機所有者との個別交渉も進めていく中で、移転後の交通費等の補助制度創設なども合わせながら、移転についての理解促進を図っていくと聞いています。

自家用機に乗る方についても質問がありましたが、毎年度、自家用機を操縦する方や搭乗する方は事前に登録をしていただくのが飛行場の運用ルールでございます。飛行当日、事前に出されていた書類と突合し、管理事務所が確認をすると聞いております。その中で、人数が少し多くなってきているのではないかとのことですが、管理事務所を確認したところ、年によって増減はあるものの、自家用機の操縦者登録が増加傾向にあるということは聞いております。私どもも飛行場の運営状況を詳細に把握する必要があると考えておりますので、随時、管理事務所と連絡を取り合い、必要な内容を確認していきたいと考えております。

また、補償については、被害者の方の生活再建のための支援制度ができていることは承知しております。それ以外の補償について、私どももそれ以上のものがあるとは聞いておりません。東京都そのものの責任はないという判決が出ており、裁判上の結果について何か言える立場にはないということもございますけれども、調布飛行場は存続しているわけで、万全な安全対策や管理運営の厳格な運用をさせていただかなくてはならないわけですから、裁判結果がどうであれ、東京都として採るべき対応については、今後も強く求めていきたいと考えております。

河原委員：

朝早くに飛んだ飛行機は、整備しないといけない機体を早い時間に飛ばしたということでしょうか。

事務局：

整備しないといけない機体は飛んでいません。それ以外の残りの機体で、一日に予定されている本数の往復分を確保する必要があり、朝の2便だけを少し予定よりも早く飛ばせることで、一日に必要な本数を確保したということです。

河原委員：

大島への移転についてですが、二棟目の格納庫も、という話もありますが、移転希望者が出なければ大変な無駄使いになります。当初、移転希望者がいるから大島空港を整備するという話だったかと思うのですが、そのあたりはどうなっているのでしょうか。

事務局：

整備に当たって、過去に東京都がアンケートを取っていることは承知しておりますが、完全に移転が約束されたものではないと聞いております。意向やニーズを確認した上で、まず大島空港において整備

をしており、東京都としても何の目測も無く始めているわけではないと認識しております。ただ、現時点で、移転することの最終的な確認が取れている自家用機所有者はいないということでお答えしました。

河原委員：

今でも調布飛行場では一定の制限があります。調布飛行場は高速道路の出口に近くて非常に便が良い。一方で大島は離島なので、私でも自家用機を持っていたら調布飛行場が良いな、と考えると思います。

例えば、1機当たりの自家用機の搭乗者の人数を制限してほしいとか、自家用機が居づらくなるような施策を、地元市として考えても良いのではないかと思います。居心地が良い、利便性が良い空港としてだけではなくて、居心地が悪い飛行場にすることを考えても良いのではないかと思います。本来的には、飛行場そのものが無くなっているはずの飛行場です。塩川運輸大臣の時代に、出ていくという約束をされて、他を探したけれど無かったということで現状があるわけです。

そういった事情を考えると、東京都の管理不十分のために、事故も起きた。明らかに不十分ですよ。違反した飛行を見抜けなかったわけですから。そのために事故も起き、人も亡くなった。やっぱり居心地の良い所にはいけないのではないかと。できるだけ居心地を悪くして出て行ってもらうという方法もあるかと思います。そういったところも市として考えてほしいと要望したいと思います。

事務局：

自家用機の分散移転に関しては、大島空港での施設整備のように、物理的な条件を整えるというお話もひとつあるかと思います。それですら最大で4機程度しか入らないものです。調布飛行場に登録のある自家用機は17機あり、この17機全てを分散移転の対象として、東京都に取組を求めているところですから、まだまだ数が足りません。そういった物理的なものを用意するだけではなく、調布飛行場中の運用ルールの見直しを図ることで、自家用機の登録をなるべく減らしていく、ハード面だけでなくソフト面でも取組を進めていってもらえないかということは、東京都には協議をさせていただいているところであります。

居心地を悪く、という話もありましたが、どちらかと言えば、移転先の方が利用しやすい、調布飛行場よりも場所的には不便かもしれませんが、他の面では有利になる、そういった工夫も東京都にさせていただけるよう求めていきたいと考えております。

河原委員：

自家用機を利用する際の手続の問題を話されたかと思うのですが、手続上は、前日までに申請を出さないといけないという規定があったかと思います。間に合わない場合は、電話一本で良いみたいなことがどこかに書かれていたかと思います。それでも間に合わない場合には、所長が許可すれば飛べるという規定もどこかにあったと思います。こういった規定が、非常に居心地を良くしているのではないのでしょうか。以前もそういうことが行われていて、それが継続されているような文面になっています。あの事故を経験してもそんないい加減なことなのかと。安全性も懸念されるし、居心地の良い状態にしてしまっている。そのあたりは、地元市としてもう少し要望できないかと思います。

事務局：

運営要綱にも何箇所かあります。基本的には、但し書きというところに出てくるようなケースかと思えますから、やはり例外的な扱いであろうと考えております。やはり厳格な管理は安全対策に通ずる部

分かと思しますので、私たちもこれまで把握できていなかったところについても確認していきたいと考えております。

熊澤委員：

今、調布飛行場を居心地の悪い所に、という話がありましたが、行政の立場でそういったところを後押しするのはどうかと思います。行政の立場として、気を付けてもらいたいのは、空港ではなくても、市民の利便を考えるのが行政の仕事です。意見は尊重しますが、居心地の悪い空港にするという部分を行政が後押しするのは、私は適切な対応にはならないと思うので、対応については気を付けていただきたいと思います。

事務局：

おっしゃるとおり、飛行場そのものが都営空港であり、公共が運営している施設でありますし、地元市としての対応につきましても、公共としての要望の仕方として適切かどうかという点には十分に留意しながら求める内容を協議していきたいと思います。

野口委員：

移転先の話は、大島ありきで進んでいるのでしょうか。

事務局：

現在は、大島空港への移転を図るために整備をしているところでございますが、11月17日に開催された諸課題検討協議会の中では、大島空港以外の首都圏にある空港への移転について検討していくという内容が、東京都から示されております。

野口委員：

例えば、利根川の河川敷にはいくつかあるわけですよ。「大島に行け」というからみんな拒否するのではないのでしょうか。これが埼玉とかそういう感覚だったら、さほど苦にはならないです。そういう意味では、どうやったら彼らに移りやすいかということを考えてあげないと。車で行ける陸続きのところであれば随分違いますよね。発想を変えていかないと解決はしないかと思います。しかも、台数が4台しか格納できないとなると、現実的に無理ですよ。我々からすると、非常に無駄なやり方をしているような気がします。そういうところは、都県を跨いで色々な地域と情報交換をしても良いのではないのでしょうか。彼らがいる限りは事故が起きる可能性はあるわけです。どんなに手を厳しくしても、抜ける人は抜けますからね。意識的に。事故はそういうところに起きるのです。規定は必要ですが、規定だけでは解決できないので。やはりそういう観点に立ち、もっと広く考えていけば解決策も出てくるのではないのでしょうか。東京都だけでなく、色々な県も含めて情報交換をしていただけたら、もっと選択肢は増えると思います。

事務局：

大島に行かずとも、利根川沿いにも調布飛行場の自家用機くらいの航空機が停まっている事例もあるかと思っています。そこも含めて東京都は、「大島だけではない」という言い方をしているかと思えますし、所有者一人一人の状況は違っていると思うので、まさに個別交渉の中で御意見をいただいた内容

も含めて、東京都との協議に当たっていただけると考えております。

谷治委員

安全が一番確保しなければいけないと思います。11月17日の諸課題検討協議会の議題2において、飛行ルート遵守の取組として、マルチラレーション方式を令和5年度に実施されると。ひとつはこういった調査を今までやっていなかったことと、もうひとつは、私たちは目視ですが、調布飛行場を離陸した飛行機が中央高速を越えてから方向転換ということになっていると思うのですが、それを守っていない飛行機もあるように思います。そうすると、やはり安全性という面で、飛んでしまえば分からない部分もあるので、ルートを遵守させるということも必要ですし、これからも継続してやっていただきたいと思います。

事務局：

飛行ルートの遵守のところですが、委員からもありましたように、決められたところを飛んでいないのではないか、というお問合せをいただくこともあります。これまでの間、東京都にも確認を求めている中で、こういったかたちでシステムを用いて飛行ルートを確認したことはこれまでに無いと聞いています。

調布飛行場では、基本的には目視です。調布飛行場にタワーがありますが、そこからスタッフが確認をしていると聞いております。地域の方から色々な声をいただく中で何か客観的に把握できる仕組みが取れないのか、ということでこれまで求めてきたところがございます。特に南側から飛んだ場合には、中央道を越え、多摩川までの間で方向を変えなければいけません、中央道を越える前に曲がり始めているのではないかとこの声もいただいています。客観的にデータとして残るような仕組みと聞いておりますので、結果を見て、例えば違反があった場合、危険な飛行があった場合には、今は指導というかたちですが、より厳格に守っていただける仕組みについても相談をしていきたいと考えております。

箕輪委員：

飛行機は非常に不安定な乗り物です。先ほどの説明にあったように朝早くに飛ばさなければ、事業が成り立たない、予定本数を確保できないというのであれば、その他の項目としてではなく、実態を皆さんできちんと協議を重ねること、地元の理解を求めるのであればそういうところも必要かと思えます。

飛行機を持っている方と操縦される方が違うという話でしたが、17機がこれから増えていく可能性があるのでしょうか。結局、東京都に登録を出さないといけない訳で、東京都に許可を出すか出さないか権限があると思います。ディーゼル車を都内で走らせないという話が通ったわけですから、同じように私的財産権の侵害という点はクリアできるのではないのでしょうか。

事務局：

調布飛行場では、毎日夕方になると、翌日の飛行回数をフェイスブックにて公表し、時間外飛行についても公表しています。ただ、より地元理解してもらうためには、より詳しい情報を出しても良いのではないかと、というやり取りを通して、市側からアイデアも出そうとしているところであり、説明責任も含めて、より地元の方に分かってもらえるようにする必要があると考えています。

また、自家用機についてですが、ルール上新規登録は認められませんので、17機より増えることはございません。しかし、色々な方法で制限等をかけていかなければ無くなるのではという御懸念は

あるかと思いますので、ルールの見直し等によってより促進をさせていくという点で工夫ができればと考えております。今後の協議においても、そういったご意見を参考にさせていただきたいと思っております。

塚本会長：

他に御意見はありますでしょうか。御意見が無いようでしたら、学識経験者としてご出席いただいております、宮沢委員から何か御助言などいただければと思っております。宮沢委員、いかがでしょうか。

宮沢委員：

自家用機が課題になっています。それは7年前の事故において、かなり緩い安全への取組が行われていて、実際に事故を起こしてしまったということが背景にあり、自家用機が課題になっていると理解しました。

私も運輸安全委員会の委員を3、4年前にやっており、航空機の事故の調査に関わったことがあります。この事故の後ですけれども、原因究明と再発防止という観点で科学的な調査によって航空技術を進歩させていく、安全性を高めていくという活動に関わりました。自家用機ですが、全てが安全でないわけではありません。おそらくばらつきが多い。航空機の場合、機長の責任が非常に大きいわけです。機長が安全に対する一義的な責任を持ちます。お話を聞いていますと、機体は17機あって、たくさんの操縦士が取り扱う、しかも常置しているのに対し、飛行回数はそれほど多くはありません。機体の更新を認めないというお話がありました。17機がどんどん古くなっていくのは、安全という点であまり良くありません。

所有者が権利を持っていて、操縦者を登録する、しかも、たくさんの操縦者を登録するという運用は、パイロットの責任ということで、組織的な安全への取組が行われにくく、この仕組みでは、安全という方向に動いていかないのではないかという気がしました。そこは気を付けていただければと思っております。外部監査もありましたが、各操縦士がどれだけの技量を持っていて、どれだけの準備をしているか、規定を守っているか、そういった確認をしているのか気になりました。市の活動によって、安全性を確認することはプレッシャーにはなっていると思っておりますが、実効のあるものにするには、まだ取組が必要かと感じました。以上です。

塚本会長：

貴重な御意見、ありがとうございます。事務局もよく踏まえていただければと思っております。我々も三町としていつもそう思っております。

本日の報告事項については以上となります。それでは、本日の意見をまとめたいと思っております。ここまでの内容を踏まえて、高橋副会長からお願いします。

高橋副会長：

調布飛行場の経緯を踏まえると、大変難しい問題があることを御理解いただけたかと思っております。私たちも、こんなに調布飛行場が難しい部分、離島便の飛行機だけでなく、昔から小型飛行機の発着場としてあった、そういった権利があるといわれる人たちがいる中で、後付けでコミューター空港とした東京都が、なかなか厳しく言い切れない中でこれまで来たように思います。ただ、事故が起きた中で、東京都においても、少なくとも今まで以上にそういった動きに注意が必要になったのではないのでしょうか。

安全対策をきちんとしなくてははいけない。やはり宮沢先生が言われたように、操縦するのが個人ということを見ると、不安なところは常にあると思いますが、どのように市民の人が安全に過ごせるようなシステムができるのかなと思っております。

数年前、佐須の産婦人科の先生と話した時に、三宅島の方が産婦人科に来て、「ここが一番近い」と話をされたそうです。確かに、島の中にそういった病院が無い場合、調布飛行場で降りて、タクシーに乗って佐須の産婦人科に行くのが一番近い。その話を聞いて、私の家の上も飛行機が飛んでいてうるさいと思うこともあります。それも島の人にとっては大変なことなのだと思います。

その中でも自家用機の事故は二度とあってはならないことで、自家用機の分散移転がなかなか進まないことは三町で活動する中でも感じていますが、言い続けなければ風化してしまいます。まずは、先生がおっしゃったように、自家用機はチェックが個人個人になっていると思いますので、自家用機を調布飛行場から分散移転していただくことが市民の願いです。

この協議会において出た意見については、地元の声として、東京都にしっかりとお伝えください。私からは以上です。

塚本会長：

ありがとうございました。それでは、本日の会議の結果を事務局にとりまとめていただき、市長へ報告願います。また、東京都に対してもしっかりとお伝えください。

先ほど、高橋副会長のお話にもあったように、特に自家用機の分散移転については、調布市としてその取組状況を、なるべく細かく丁寧に把握してください。我々も三町ですと活動してきて、分散移転に関しても大島だけでなく近所に色々な飛行場がありますが、そちらの方が、実効性がある気がします。大島に行くかというとなかなか行かないのではないのでしょうか。事故についてもあと一歩違っていたら自分の家に落ちたという感じです。そういう意味ではすごく真剣ですよね。分散移転を特に力を入れて東京都に要望していただければと思います。

その他、事務局から何かありますか。

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。

また、今後、調布飛行場の現地視察も実施したいと考えております。新年度になるかと思いますが、日程は会長と調整のうえ、改めて委員の皆様にお知らせいたします。

塚本会長：

事務局の説明が終わりました。会議録につきましては公開と合わせて各委員へも送付いただくようお願いいたします。また、飛行場の現地視察も調整方よろしくお願います。

それでは、これで、本日の調布飛行場対策協議会を終了いたします。お疲れ様でした。

(午後0時25分閉会)