

# 調布飛行場整備方針及び同整備基本計画

平成8年8月28日

港 湾 局

# 目 次

1	調布飛行場整備方針 .....	1
2	調布飛行場整備基本計画	
①	整備計画 .....	2
②	運用計画 .....	5
③	周辺整備計画 .....	6
3	計画平面図 .....	7

## 1 調布飛行場整備方針

近年の輸送需要の多様化、高度化は著しく、21世紀には地上交通に加えて多面的な交通ネットワークによるハイモビリティ社会の到来が予想される。

このような状況に対して、東京都では、小型航空機を利用した地域航空システムを導入し、その拠点となる固定翼飛行場及びヘリポートを整備することとしている。

調布飛行場は、本土と島しょ間を結ぶ離島航空路線の拠点として重要な役割を果たすほか、防災、医療、消防等の緊急活動にも使われており、地域航空の拠点として大きな機能を発揮している。

今後、災害時・緊急時の輸送、さらに将来は、近県との都市間路線やヘリコプター等による羽田、成田両空港へのアクセス等、東京における地域航空の拠点として、その役割は一層高まっていくと考えられる。

このため、都は平成3年7月に「調布飛行場の整備方針」を策定し、第三次東京都長期計画において、調布飛行場を地域航空システムの拠点とすべく都営通勤空港として整備することを位置づけた。

平成4年7月に運輸省より場外離着陸場の管理移管を受けて以降、都営通勤空港化へ向けて地元要望に対応した周辺環境対策を実施し、平成5年10月、飛行場を含む調布基地跡地の利用計画を定め、平成7年4月には飛行場面積の縮小の都市計画変更が行われたところである。

また昨年1月に発生した阪神・淡路地区の大地震に見られたように、道路等の地上交通網が分断された場合、緊急車両による消防活動、輸送活動等が思うに任せず、代替機能の強化・確保など迅速な対応が求められることから、災害発生時等への備えも重要である。

よって、こうした経緯を踏まえ、平成3年7月の「調布飛行場の整備方針」を全面的に見直し、次のとおり新たに整備方針を定め、法的な位置づけの明確化を図ることとする。

- (1) 東京における地域航空の拠点として位置づけ、航空路線の利便性・安全性等にも配慮する。
- (2) 安全・騒音対策をより充実した、新しい「市街地型飛行場」として整備する。
- (3) 東京都地域防災計画で定められた多摩地域の防災活動の拠点としての機能を高めるよう、必要な整備を行う。
- (4) 交通アクセスを含む周辺地域の整備計画との整合を図るほか、地域に親しまれ、その活性化にも資するよう工夫を凝らす。

## 2 調布飛行場の整備基本計画

### ① 整備計画

項 目	内 容
<p>(1) 空港種別</p> <p>(2) 飛行場規模等</p> <p>(3) 飛行方式</p> <p>(4) 空港機能</p>	<p>都営のコミューター空港とする。</p> <p>① 面積は約39haであり、滑走路長は約800mとする。</p> <p>② 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。</p> <p>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おいては、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>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>① コミューター航空機能</p> <p>本土と島しょを結ぶ離島航空路線の拠点とする。</p> <p>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> <p>② コミューター航空以外の地域航空機能</p> <p>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。</p> <p>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>

項 目	内 容
<p>(5) 安全対策及び騒音対策</p>	<p>① 安全対策</p> <p>(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。</p> <p>(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。</p> <p>(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。</p> <p>(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>② 騒音対策</p> <p>(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。</p>

項 目	内 容
(6) 平面配置	<p>(b) 空港構造の改良</p> <p>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。</p> <p>(c) 整備に係わる対策</p> <p>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。</p> <p>(d) その他</p> <p>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、引き続き騒音の低減に努めて行く。</p> <p>以上の考え方にに基づき、別紙計画平面図のとおり施設を配置する。</p>

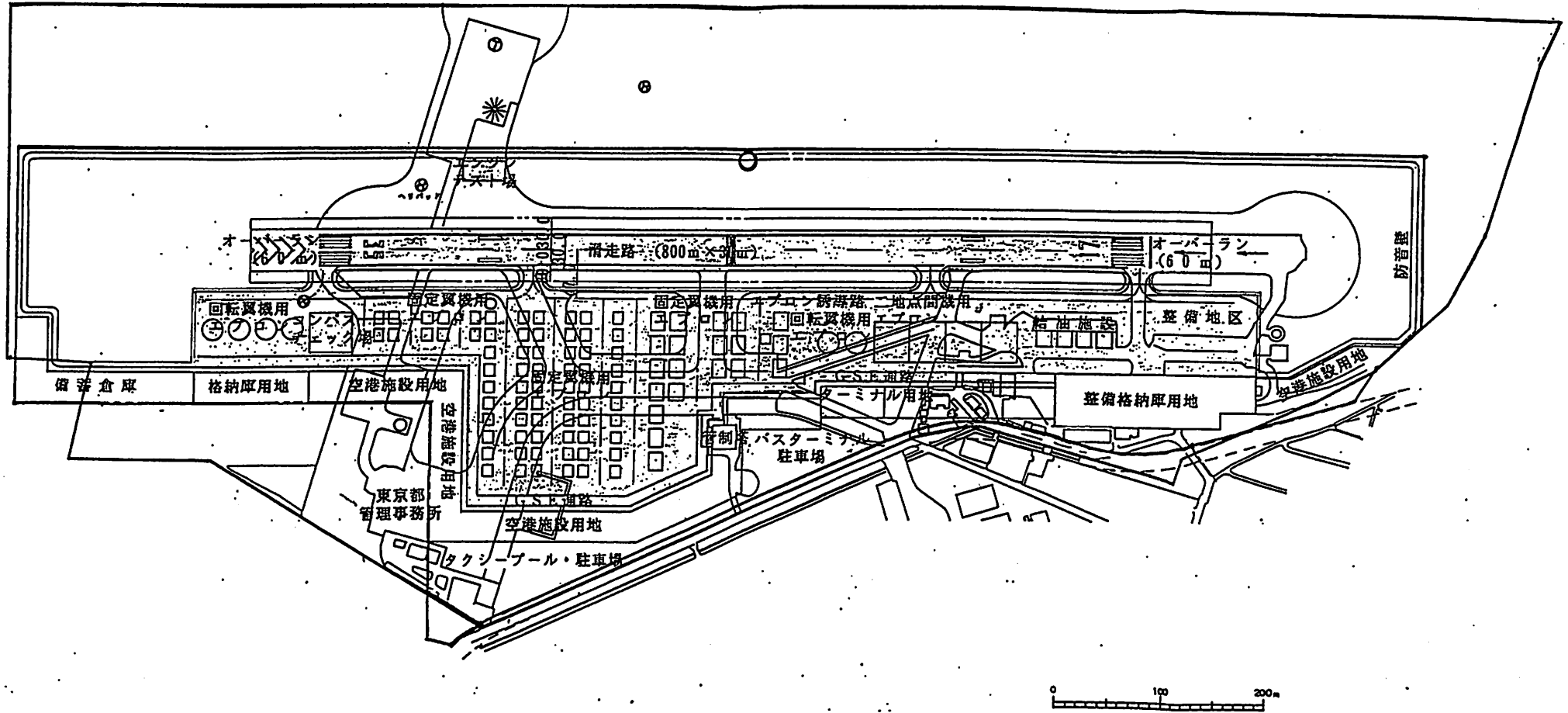
② 運用計画

項 目	内 容
(1) 運用時間	<p>(a) 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。</p> <p>(b) 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。</p>
(2) 駐機スポット数	<p>(a) 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。</p> <p>(b) 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。</p>
(3) 離着陸回数	<p>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、</p> <p>(a) 平成2年の実績回数(23,000回)程度を上限とする。</p> <p>(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。</p>
(4) ヘリコプターの取り扱い	<p>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機使用事業を主体とする。</p>

### ③ 周辺整備計画

項 目	内 容
(1) 周辺地域整備 計画との整合	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>また、地域の活性化にも資するよう努める。</p>
(2) 交通アクセス の整備	<p>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。</p>
(3) 地域における 役割分担	<p>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。</p>





調布飛行場整備基本計画平面図