

資料1 令和5年度関連事業について

1. 移転促進補助制度について

(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（※）
 ※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

(5) 運用開始時期
10/31より運用開始

2. 分散移転検討調査について

(1) R5年度調査内容

空港等へのヒアリングや、大島空港の整備状況を踏まえ、R5年度は以下の検討に着手
調査委託は10月25日に開札し不調。現在、再起工の準備中

① 他空港移転の検討

- 更なる分散移転の可能性を高めるため、首都圏近郊の飛行場に関する情報収集及び移転に必要な対応について検討を行う

令和4年度

- 首都圏飛行場に関する情報収集
- 移転の実現可能性のある空港の抽出

令和5年度

- 必要機能の整理
- 追加設備の検討
- 運用方法の検討

② 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、新たな格納庫について検討を行う

(2)R5年度予算額

1000万円

大島空港格納庫



3. 航空機航跡調査について

(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

- 7月26日開札、8月3日契約（受託者：(株)エイト日本技術開発）
- 南北の飛行経路それぞれの確認を行うため、夏冬各1週間程度の計測を予定
 - 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次々ページ）
 - 2回目計測は12月上旬に実施予定
- 観測実施に向け、電波法の規定に抵触しないよう、8月22日に運航者に対して通知

(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

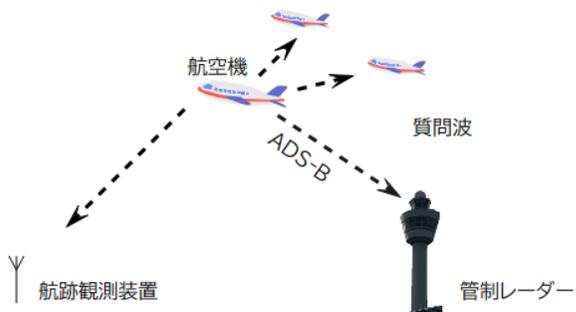
(5) R5年度予算額

1100万円

(6) 調査方法

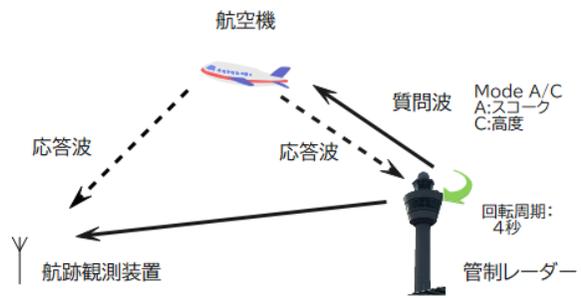
3つの観測方法を組合せて、航空機の航跡を調査する

1. ADS-B（放送型自動従属監視）を利用する観測方法



本測定 管制システムの通信

2. PSSR（受動型二次監視レーダー）を利用する観測方法



本測定 管制システムの通信

3. 音響方式の観測方法



本測定 管制システムの通信

(原理)
航空機が自ら発するGPSの情報を計測して航跡を調査する

(特徴)
正確な位置情報を高頻度で観測可能
一方、ADS-Bを搭載しているのは比較的新しい航空機のみ

(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調査する

(特徴)
ほぼすべての航空機の位置情報を観測可能
一方、管制レーダーの回転周期である4秒ごとにしか観測できない

(原理)
航空機が発する音を観測し、その方向等から航跡を調査する

(特徴)
電波の影となりやすい、低高度の航跡も調査可能
一方、観測範囲は、マイクロホンの周囲1km程度に限られる

(7) 調査結果 (詳細集計・分析中)

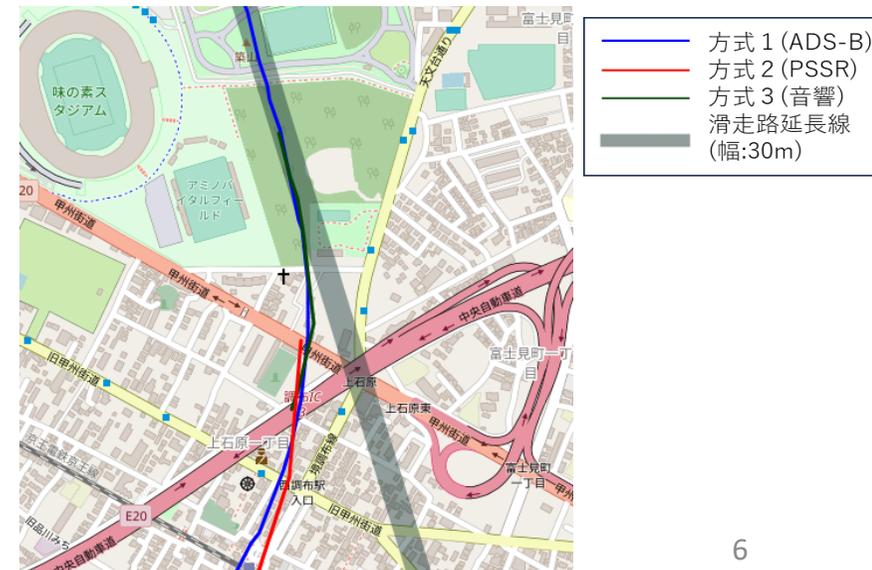
● 観測結果

- 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、補足率が低い (約12% : 17/143)
 - 方式2 (PSSR) は、ほぼ全ての離陸機航跡を補足 (約97% : 138/143)
 - 方式3 (音響) は、調査方式の特性上、周囲の騒音の影響を受けてしまうため、観測数・航跡幅にブレがある (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、一部の外れ値を除き、どの方式も結果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を取っていることが確認できたが、右図に示した1機については明らかに変針が早いことを確認した。
- この離陸機の運航者に対して、AIPに定められた飛行方法を行うよう、指導を行った。
(なお、当該運航者は9/1を除き、適切な変針タイミングを取っていることを確認している)
また、運行担当者会議において事例を共有し、AIPに定められた飛行方式を徹底した。

9/1に観測した、明らかに変針が早い離陸機航跡



4. 大島空港給油施設の整備について

(1) 現在の整備状況

給油設備	：開札日	令和5年1月18日
	受託者	株式会社タツノ
	工期	令和6年3月15日まで
舗装等	：開札日	令和5年6月14日
	受託者	山田建設株式会社
	工期	令和6年2月1日まで



格納庫：令和3年6月完成

(2) 整備スケジュール

大島空港給油設備関連工事 全体工程表														予定	実績	令和5年11月2日		
工程		R5年2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	R6年1月	2月	3月	4月	5月	備考
給油設備工事	工場製作 地下タンク 燃料ポンプ 燃料供給装置制御盤等																	
	現場作業 地下タンク据付 避雷設備工事 燃料配管工事 機器設置・電気設備工事 試運転調整																	
誘導路ほか建設工事	土木工事 撤去工 地下タンク基礎 排水構造物工 コンクリート舗装工 各機器基礎工 アスファルト舗装工 標識・植生工																	
	電気工事 撤去工(誘導路) 配線・配管工(給油設備)																	
	片付																	
各種手続・届出等																		

<現在の状況>
 全体工程：遅延なし
 土木：エプロンA誘導路側撤去工、舗装工等実施中
 電気：撤去・配線配管工実施中
 設備：地下タンク等据付完了、その他機器製作中

★完了検査

★完了検査

★完了検査

★完了検査

● AIP発行・告示 供用開始

