

第5回小笠原航空路協議会 議事録

開催日時：平成22年11月26日（金） 午前10時～

開催場所：都庁第一本庁舎33階北側 特別会議室N1

○事務局

本日はお集まりいただきまして、ありがとうございます。それでは、時間になりましたので、第5回小笠原航空路協議会を始めさせていただきます。申し遅れましたが、私は本協議会の事務局を務めます、総務局行政部島しょ振興担当課長の鈴木でございます。どうぞよろしくお願ひします。まず始めに、本年7月の東京都人事異動に伴いましてメンバーの交代もございましたので、委員の方のご紹介をさせていただきます。本協議会の会長であります、比留間総務局長でございます。

○比留間会長

比留間です。どうぞよろしくお願ひします。

○事務局

飯尾港湾局技監でございます。

○飯尾委員

飯尾でございます。よろしくお願ひします。

○事務局

野村知事本局政策部長でございます。

○野村委員

野村です。よろしくお願ひします。

○事務局

邊見都市整備局航空政策担当部長でございます。

○邊見委員

邊見でございます。どうぞよろしくお願ひします。

○事務局

吉村環境局環境政策担当部長でございますが、本日は所用により欠席でございます。代理と致しまして、小沼環境政策課長でございます。

○小沼委員代理

小沼でございます。どうぞよろしく申し上げます。

○事務局

長谷川環境局自然環境部長でございます。

○長谷川委員

長谷川でございます。よろしく申し上げます。

○事務局

平田港湾局離島港湾部長でございますが、平田部長は本日所用により欠席でございます。
北村港湾局島しょ・小笠原空港整備担当部長でございます。

○北村委員

北村でございます。お願いいたします。

○事務局

岸本総務局行政部長でございます。

○岸本委員

岸本でございます。どうぞお願いいたします。

○事務局

高木総務局多摩島しょ振興担当部長でございます。

○高木委員

高木でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

○事務局

長谷川小笠原支庁長でございます。

○長谷川委員

長谷川です。よろしく申し上げます。

○事務局

森下小笠原村長でございます。

○森下委員

森下です。よろしくお願いいたします。

○事務局

佐々木小笠原村議会議長でございます。

○佐々木委員

佐々木です。よろしくお願いいたします。

○事務局

次に、本日の協議会の開催に当たりまして、会長からご挨拶をお願いいたします。

○比留間会長

それでは、改めまして、総務局長の比留間でございます。どうぞよろしくお願いいたします。本日は大変お忙しいところ、協議会にご出席いただきまして、誠にありがとうございます。特に、遠路小笠原村からご出席いただきました森下委員と佐々木委員につきましては、心から御礼申し上げます。前回の協議会では、航空路の検討状況や小笠原国立公園の計画変更などについて報告を行いますとともに、本年5月に開催された小笠原航空路 PI 評価委員会において、PI 評価委員にこの内容を報告したところです。本日の協議会では、前回開催からの航空路の調査状況や世界自然遺産登録の状況などについて報告を行うことにいたしております。小笠原への航空路の開設には自然環境への配慮など、様々な課題があります。これまでの取り組みにつきまして、情報を共有化していただきますとともに、1つ1つの課題を着実に解決し、実現可能な航空路計画案の提示に結び付けていきたいと考えております。今後とも皆様の意見を尊重しながら、本協議会における協議を進めてまいりたいと考えております。皆様のご協力をお願い申しあげまして、私の挨拶とさせていただきます。どうぞよろしくお願いいたします。

○事務局

ありがとうございました。それでは、以降の議事につきましては、比留間会長からよろしくお願いいたします。

○比留間会長

それでは私の方から進めさせていただきます。議事に入ります前に、ただいま委員の紹介がございましたけれども、小笠原村からご出席いただいています、森下村長と佐々木議長よりご挨拶を頂戴できればと思います。まず森下村長、お願いいたします。

○森下委員

挨拶の機会をいただきましてありがとうございます。私ども、返還以来の村民の悲願である最重要課題であります、航空路の開設に向けて、この航空路協議会が設置され、今までいろんな議論をしてまいりました。7月の委員の交代もありまして、一日も早く航空路協議会の開催をお願いしてきたところ、本日このように開催をしていただくという運びになりました。言うまでもな

く、今、比留間会長からの挨拶の中にもありましたように、課題は多々ありますが、私ども本当に 2500 人になろうとする小笠原村民の悲願でございます。私どもは、その代表として一日も早い航空路の開設に、皆さまのお力添えをお願いしながら、実現に向けて頑張っていきたいと思っていますところでございますので、改めてよろしくどうぞお願いを申し上げます。

○比留間会長

ありがとうございました。それでは、佐々木議長お願いいたします。

○佐々木委員

おはようございます。今村長が村民の思いを述べられましたけれども、私としては、今回ちょうど洲崎の調査結果が出るということで、非常に期待を持っています。今まで、各政党、また担当部局も、いろいろ小笠原空港について、長年やってまいりましたけれども、P Iということもありまして、ほとんど前進するという兆しが見えないのが現状ではないかと思っています。小笠原も先程来ありましたように、返還以来もうすぐ半世紀を迎えようとしているわけです。しかし、東京都にあって、半世紀も飛行場ができないというのは、いろんな立地条件もありますけれども、村民といたしましても、だんだんお亡くなりになる方もいますし、将来不安が一層募るような状況であります。今回、私と村長は、委員ということで来ましたが、2人だけでは到底危なかしいので、うちの議員も急遽、臨時に船でオブザーバーとして応援に駆けつけたわけです。また、来年は統一地方選挙、小笠原も改選があります。飛行場問題は、各議員が取り上げて、最重要課題として公約しているわけですが、今後も来年に向けたそういう選挙の中で、必ずこの航空路問題が各議員の公約として挙げられると思います。そういうこともありまして、村民の一人ひとりのそういう思いをうけて各議員がここまで来たのですけれども、次回はずひこれが実現するように、またこの公約を掲げながら、議会としても頑張っていきたいと考えています。また行政としても少しでも前進するように切にお願いいたしまして、私の挨拶とします。

○比留間会長

ありがとうございました。それでは議事に入らせていただきます。「小笠原航空路P I評価委員会実施報告」について、事務局から報告をお願いいたします。

○事務局

それでは、小笠原航空路P I評価委員会実施報告についてご説明をいたします。恐縮ではございますが、お手元の資料1をご覧ください。第3回小笠原航空路P I評価委員会ですが、本年の5月21日に開催をいたしました。このP I評価委員会は、「小笠原航空路協議会設置要綱」に基づいて協議会が設置いたしました第三者機関でございます。本委員会の開催内容でございますが、まず議事に入ります前に、総務局行政部長から、第2回小笠原航空路P I評価委員会の開催時から本年の5月、この評価委員会が開催されるまでの間の経緯といたしまして、平成21年3月に小笠原諸島振興開発特別措置法が改正・延長されたことを受けまして、新たな「小笠原諸島振興開発計画」を同年12月に策定したことについて、総括的な説明をいたしました。その後議事に入りまして、まず1つ目といたしまして、委員長、委員長代理の選任を行いました。「小笠原航空路

PI評価委員会設置要綱」に基づきまして、「委員長は、委員の互選により選任する」ということになっておりまして、それに従いまして、委員長には廻委員が、委員長代理には阿部委員が各々選任されました。委員の名簿につきましては、資料1の次のページでございますので、ご参照ください。次に、議事の2つ目といたしまして、小笠原航空路協議会実施報告といたしまして、前回第4回の小笠原航空路協議会の実施報告を行いました。ここでは、航空路の検討状況につきまして、航空路4案「硫黄島活用案」「水上航空機案」「洲崎地区活用案」「聳島案」の概要ですとか、洲崎地区気象・海象調査内容の報告を行いました。次に、小笠原国立公園の計画変更等、世界自然遺産の登録に向けた動きについてもご報告をいたしました。そして、最後に公園計画が変更されまして、聳島全域が事実上、自然改変できない状況であることから、聳島案につきましては、今後の検討から除外する旨のご報告をいたしました。その後、残る航空路3案における今後の検討についてのご報告をしております。以上の議事内容に対して、廻委員長からのご意見として、これまでの経緯を踏まえると、航空路の将来の開設について、幅広く検討する必要があり、今後の円滑な合意形成に向けてPI評価委員会としても、このことに十分留意していくとのご発言がございました。第3回小笠原航空路PI評価委員会の実施報告については、以上でございます。

○比留間会長

はい、ありがとうございました。それでは続きまして、「洲崎地区周辺における気象・海象観測について」、港湾局の北村島しょ・小笠原空港整備担当部長からご報告をお願いいたします。

○北村委員

それでは、お手元にお配りしてございます、資料2「洲崎地区周辺における気象・海象観測について」ご説明させていただきます。まず観測の目的でございますが、観測は航空路開設に向けて洲崎地区周辺における滑走路配置案の検討及び環境影響シミュレーションの基礎データ収集のために行ったものです。次に観測期間でございますが、気象観測は平成19年1月から3年間、それから海象につきましては、平成19年1月から1年間ということで実施いたしました。続きまして、観測ポイントとその内容でございます。まず気象につきましては、こちらでございますけれども、気象1のポイント「野羊山山頂」で風向・風速、それから気象2のポイント「洲崎地区建設発生土置場付近」におきまして、こちらでは風向・風速のほかに、湿度・気温・気圧・視程・雲高・上層風など、合計10項目につきまして観測をいたしました。観測に当たりまして、野羊山の山頂で観測を行ったわけでございますけれども、その際に山頂への道で一部が崩れが発生するという問題がありましたけれども、崩れた部分にロープを張りまして、安全帯を着用して、なんとか通行することができまして、これに寄りまして、お陰さまでデータを収集することができました。引き続き、海象でございますけれども、海象のうち波浪につきましては、洲崎地区南西の波浪1のポイントで、波高・波向・周期の3項目を観測いたしました。また、流況でございますけれども、ご覧いただきますように、洲崎地区の南北の海域の4カ所で観測を行いました。このうち1から4のポイント、4カ所でございますけれども、ここにおきましては、水面下約1mの表層における流れの方向と速度につきまして、このデータを示しますけれども、5月・8月・11月・1月の各四季に観測を行いました。また、5と6のポイントでございますけれども、このポイントにつきましては、海底の流れの方向と速度につきまして観測を行いました。こちらに

つきましては、冬の季節風シーズンの2月と3月、それから台風シーズンの9月と10月に、合計4カ月行っております。これらの流況観測の実施に当たりましては、地元の皆さまをはじめ、ダイバーの方々にご協力をいただき、誠にありがとうございました。恐縮ですが、次のページをご覧くださいませでしょうか。それぞれの観測データの概要をまとめてございますので、ご説明をいたします。気象観測における風向と風速の結果でございますが、上の通りで野羊山山頂と洲崎地区における3年間の最多出現風向とその出現率、および平均風速をお示ししました。風速につきましては、ご覧いただきますように、野羊山山頂では毎秒5mぐらい、それから洲崎地区では3mぐらいでございました。それでは中段をご覧ください。各年毎および3カ年合計の風配図をお示ししてございます。ご覧いただくような結果になってございますけれども、これから風の特性として言えることを2点表記させていただいておりますけれども、風配図の赤線で表記いたしました野羊山山頂におきましては、南から南南西、この間の風が卓越しております、西風系の風は少ないという結果でございます。また、青線で表してございますけれども、洲崎地区では北北東とその逆方向の南西の風が卓越しております、北西系ですとか、南東系の風が極めて少ないという結果でございます。今後こうした観測データにつきましては、洲崎地区活用案における滑走路の位置や方向などの検討、さらに航空機の就航時の算出などに活用していきます。引き続き、海象の観測結果がございまして、次のページをお開き願います。海象のうち、まず波浪の観測結果でございますが、上の表で波浪1のポイントにおけます季節毎及び通年の最多出現波向とその出現率をお示しいたしました。また、中段の図でございますけれども、青線ですべての波、波向の出現率、また赤線でございますけれども、高さ1.5mを超える波の出現率を季節毎と年間の合計で表にお示しいたしました。波浪の特性でございますけれども、表のとおり、年間を通しましては、北西からの波が27.1%と最も多くなっておりましたが、夏には西南西の波が22.7%と最も多く、冬には北西の波が50.4%と卓越した結果となっております。さらに赤線で表示いたしました、波高1.5mを超える、波の年間を通した方向別出現率でございますけれども合計で18.7%でありました。表記してございませませんが、季節別で申し上げますと、春が4.9%、夏が3.3%、秋が3.9%、冬が6.7%と、合計で18.7%となりますけれども、冬が最も多く、夏は穏やかな天候であるということでございます。こうした波浪観測のデータにつきましては、水上航空機案の検討につきまして、予測就航率の算出、また洲崎地区活用案の検討につきましても、構造物への影響の検討などに活用してまいります。次のページをご覧ください。流況の観測結果のページでございます。まず表層の流況につきましては、上の表で二見湾口、小港沖、象鼻崎沖、小港口の4つの海域におけます最多出現流向とその出現率及び平均流速を月別にお示したところでございます。また、各観測ポイントにおけます、波向の出現率は中段の図のとおりでございます。こうした表層の流況の観測結果からいえます特性といたしましては、四季を通じまして、流況2の小港沖海域では、流速が平均して毎秒6.3~9.5cmと早く、またいずれの観測ポイントにおいても、夏と秋のほうが春と冬に比べまして流れが早いという結果でございます。続いて、次のページをご覧ください。底層におけます流況の観測結果でございます。上の表で、扇浦海域と小港海岸海域の2カ所の観測ポイントにおけます最多出現波向とその出現率及び平均流速をお示しました。また、各ポイントにおけます波向の出現率につきまして、中段の図の通りでございます。調査結果から底層の流況の特性で言えますことは、流況5の扇浦海域では、2月・3月の冬季においては、北北西の流れがご覧いただきましたように卓越しております、9月・10月の台風期

には、この逆の方向でございます、南東の流れが卓越しております。また、流況6の小港海岸海域におきましては、冬季においては、北西から北北西の流れを主方向といたしまして、西方向の成分の流れが多く、台風期につきましては、北西から北を主方向といたしまして、東方向の成分の流れが多いという結果でございました。以上、説明申し上げました、気象、波浪、表層・底層の流況データにつきましては、洲崎地区活用案の検討にあたりまして、水生生物に対する影響、海域への影響などにおきましてのシミュレーションに今後活用してまいりたいと思っております。以上で気象観測についてのご説明を終わります。

○比留間会長

はい、ありがとうございました。それでは、ただいまの説明につきまして、何かご質問ご意見がありましたら、ご発言をお願いいたします。

○森下委員

よろしいですか。風なんですけど、例えばさっきの場合、水上飛行艇が二見湾に降りるときに、いわゆる離発着している、あのラインがやっぱり風がちょうど抜けるような感じですよ、南と北に。ちょうどこの先にある南島から、そういう風が一番、大抵はそんな感じですかね。野羊山の間を、そうですね。離発着では、そういう滑走路でもいいということですかね。

○北村委員

それはこの場合でも、あと方向によって、横風成分をしっかりと分解して、成分がどうなっているかということ、このデータから分析して、予測就航率を算出するということになります。

○佐々木委員

漁師をやっていて、その辺の海況はよく分かるんですけども、いわゆる北西の波というのが、あそこ西島のところから入ってくる方向は、大体一定なんですよ。大概この気象観測の結果というのは、あそこに入ってくる波はみんなもうほとんど北西の波なんですよ。だから、すぐに西側に吹いたり、南側に吹いたり、東以外は全部こういうような結果に当然なると思うんですけども、その辺のところはどうなっているのですか。

○北村委員

この流れですから、通常設置した場合に何らかの構造物、それから栈橋というところが、洲崎にも近いですから土砂の埋め立ても考えられると思います。正直に申しあげまして、これからその影響を分析するということでありまして、-今この時点で、詳細に分析していませんので、これからということでご理解いただければと思います。

○飯尾委員

この波は、赤線で書いてある1.5m以上の波は、地元の方たちからすると、ほとんど波がないうちに入ってしまうので、構造物に影響がある波だとか、例えば水上飛行艇を入れるのであれば水上飛行艇が着水するのに、必要な波高を越える波を出さなきゃいけないというような細かい物の

見方が実際に出てくるのだらうなと思います。そういうものについては、今までに経験している設計波高だとか、そういうものを実際に構造物を設計することになるのではと思っています。

○北村委員

今日お示ししてごさいませんが、いわゆる防衛省が発表しているUS-2の最大着水可能波高が3mとあります。今回は一般旅客が搭乗して、安全に運航できる波高というのは現時点では明確になっていませんが、とりあえず半分ということで、1.5m超ということでデータをお示したところでは。

○森下委員

昨日議会のほうからいろいろ滑走路の構造物の問題等をお聞きしたんですけども、そうするとちょうど北西側の風がほとんど来るわけですよね。そうすると例えば滑走路ができて、海に構造物が出た場合は、ほとんど北西の風がその構造物に当たるというような方向がいやでも出てくるでしょうね。

○飯尾委員

構造物を作ったときに、波が結局砕破するわけですけども、砕破の砕破圧がおそらく構造物に一番問題になると思うんですよね。おそらく一番きついのは台風、はっきりいって波なんかどっちから来るか分からないですから、そこをよくお伺いをした上で、今いろんな構造物を造る時に、台風の時はこの波だというふうに計算して造っております。大きい工事で私どもが構造物を作っているのは湾の中のものですから、湾の外に作る時にはちょっと地元の方たちのご意見を聞いたりした上で、ものを考えていかなきゃいけないと思います。

○佐々木委員

今技監言われたように、地元の人というのは、365日海を見て生活している。こういうのを見て、大体こういう結果だなというのは分かります。そういうのもぜひ出していただければと思います。

○比留間会長

よろしゅうございますか。それでは、次に移らせていただきます。その他として、航空路の検討を取り巻く状況について報告がございます。水上飛行艇を取り巻く状況、硫黄島における遺骨収集の状況、これらについて高木 多摩島しょ振興担当部長、説明をお願いします。

○高木委員

高木でございます。私のほうからは、水上飛行艇US-2についてと、硫黄島におけます遺骨収集の状況の2点について報告をさせていただきます。まず始めに水上飛行艇US-2を取り巻く状況についてご報告いたします。航空路案の1つでございます、水上飛行艇案におきまして、最も有力な航空機材でありますUS-2は、国産の水陸両用の飛行艇であり、現在防衛省に4機納入されております。現在は防衛省機でありまして、民間転用前の公開されております性能です

と、その最大離着水距離、これが重量 43t で離水する場合は 280m、着水する場合は 330m でした、世界で唯一波高 3m の外洋での運用が可能となっております。防衛省では、厳しい財政状況等により、US-2 を含みます防衛機の調達数量の減少に直面しておりまして、中長期的かつ安定的な防衛力を維持する上で、このままでは支障を来す懸念があることから、本年 4 月に「防衛省開発航空機の民間転用に関する検討会」を立ち上げまして、8 月に報告書の取りまとめを行っております。この検討会では、国・企業間において民間転用に関する適切な枠組みの下、「企業による国への利用料の支払の在り方」や「民間転用不可の装備品・技術」等につきまして、具体的な制度設計に向けての指針を示しております。今後防衛省では、引き続き具体的な制度設計への取組ですとか、民間転用推進に向けました関係省庁等の連携等を図るための更なる検討を進めていく予定としております。US-2 につきましては、以上です。

次に、硫黄島におけます遺骨収集の状況についてご報告をいたします。政府は、戦没者の遺骨収集は国の責務であるとして、本年、首相補佐官をリーダーといたします内閣官房、厚生労働省、防衛省の担当者からなります「政府特命チーム」を設置しております。これにより、徹底した情報分析ですとか、情報収集作業が強化されまして、計画的な遺骨収集プランの作成等が容易となり、硫黄島での遺骨収集ですとか、遺族の慰霊拡充につながるとしてしております。初会合が 7 月に開催されまして、米軍資料をもとに具体的な埋葬場所を特定するため、調査を始めております。10 月には、51 柱の遺骨が発見され、年末から年明けにかけ、埋葬数等の最終的な確認が行われるとのことでした。特命チームでは、今後の米軍情報をもとに、調査区域の拡大や資料分析を強化していく方針としております。硫黄島の遺骨の早期回収は、航空路案の 1 つであります「硫黄島活用案」の検討にも影響を及ぼすものと考えられます。今後とも、この取り組みに注視するとともに、必要により本協議会に報告をまいります。説明につきましては以上になります。

○比留間会長

はい、ありがとうございました。次の件につきましても続けて報告をしていただきます。世界自然遺産登録の状況について、環境局長谷川自然環境部長、お願いします。

○長谷川委員

小笠原諸島の世界遺産登録の状況についてご報告させていただきます。資料の 3 をご覧いただきたいと思っております。左側に登録に向けたスケジュールと書いてございまして、これに沿って説明をさせていただきます。まず前回、航空路協議会開催後からの経過でございますけれど、今年の 8 月 26 日に日本政府から世界遺産委員会へ推薦書を提出したところでございます。右側に参考までに提出した推薦書における航空路関係の記載を抜粋して載せさせていただいております。ユネスコの作業指針では、世界遺産の推薦書には、遺産の価値に影響を及ぼす可能性がある要因についても記載することが定められております。推薦書の影響要因としては外来種の侵入などの環境圧力と並びまして、道路整備や航空路開設の検討といった開発圧力、これを記載しているところです。その推薦書の提出を受けまして、7 月 2 日から 15 日まで世界遺産委員会の諮問機関でございます、国際自然保護連合 IUCN の調査員 2 名がこちらにまいりまして、小笠原の現地調査を行ってきたところでございます。右側にそのときの評価員の評価内容についてコメントを簡単にまとめて載せさせていただいております。評価としては、今までやってきた外来種対策の成果ですとか、

関係機関の連携に対する多くの賞賛をいただいております。一方、今後の課題としても同じように外来種対策を継続すること、それから新たな外来種の持ち込み対策などについても対策を行うことというようなコメントをいただいているところでございます。その後、直近の9月になりましてIUCNから追加情報提出という要請がまいりまして、11月15日にその回答を提出して現在に至っているところでございます。内容的にはご覧いただきたいと思っておりますけれど、3点言われまして、既存の海域公園地区を推薦区域に含めること、それと推薦区域がバッファゾーンに囲まれているということを明らかにすること、外来植物の分布についての情報提供をすることの、この3点でございまして、内容的には実用的なものでございますので、要請のとおり回答をいたしておるところでございます。参考までに、次をめくっていただきますと、推薦区域の1番目のところの海域公園を推薦区域に含めることという条件につきましては、推薦区域と国立公園の図を添付しておりますけれども、11月の回答では濃い青色の部分、海域公園の部分の遺産区域に含めることといたして報告したところでございます。これにつきましては、10月15日に開催されました漁協・農協・観光協会など、地元の関係者の方々とそれから関係行政機関で構成されます地域連絡会議で了解を得た上、提出したところでございます。最後に今後のスケジュールになりますけれども、再度追加情報要請が来る可能性もございまして、年度いっぱい、IUCNとのやりとりが続くと思われまします。そして、来年5月ごろには諮問機関のIUCNの報告書がとりまとめられまして、それをもとに6月下旬にバーレーンで開催されます、第35回の世界遺産委員会におきまして、登録の審議がされるということになっております。報告は以上です。

○比留間会長

はい、ありがとうございます。3点について報告がございましたけれども、これら一括して何かご意見がありましたら、お願いしたいと思います。

○森下委員

ちょっと僭越なお話にもなってしまうかと思うんですが、今説明がありました、世界自然遺産登録に向けての経過ですが、この関連で、まず世界遺産になると航空路の開設が難しいんじゃないかという話がちょっとよく地元でも出ますし、マスコミの方にもよく質問があるんですけども、先ほど事務局のほうから説明ありましたけれども、そもそも世界遺産にという話がきているということは、国立公園法が非常にしっかりと、小笠原の場合には当てはまっているところでして、要は聳島を消すということになったのも、国立公園法の改正があったからですね。以前小笠原で有力な場所とされていた兄島も格上げになりまして、今はそれができない。逆に、洲崎方面については格下げになったところもあると、格下げ格上げというものがあまして、世界遺産ということではなくて、国立公園法の規制のもとに、設置場所等についてはいろんな検案事項があります。というところは、ひとつ新しい委員の方にも押さえておいていただきたい。それからもう一つ、世界遺産になると大勢のお客さんが来て、特に航空路を開設すると島の中が荒らされてしまうんじゃないかという議論があります。これは国立公園法のことにも関係するんですが、国立公園法はきちっとしているということで、海上であれ陸地に飛行場を作るにしても、大変大きなものを作るのが難しいという状況にあります。従いまして、おのずから機材も限定され、乗ってこられるお客さんも、乗員数が本当に少数になるということで、沖縄やハワイをすぐに例に

出して航空路が開設されたら、一遍に小笠原の自然が壊れてしまうんじゃないかという議論は、全く今小笠原が抱えている航空路の中の課題から言いますと、そういうことが当てはまらないというところも一つ押さえていただきたいということと、たまたま自然遺産の地図でいくと、先ほど出ました硫黄島なんですけど、実は知事が行きました沖ノ鳥島、それから小笠原南鳥島、日本の最南端と最東端を持っているわけですが、ここに来年国のほうでは沖ノ鳥島に 750 億、南鳥島に 250 億をかけまして、港湾の整備なんかをします。マーカスと言われています南鳥島には、実は滑走路がございまして、イメージしていただくのにちょうどいいと思いますので、ちょうど硫黄島から南鳥島まで 1100km ございます。ちょうど東京から小笠原まで 1000km です。現状、南鳥島には自衛隊の隊員もいまして、実際に航空機が飛んでいるのですが、海上自衛隊でどういう機材を使っているかというところ、YS11 です。おそらく民間機は使用しなくなっていますので、いつまでそれが続くのかというところ、おそらくその後継機というのはたぶん、今で言うところのボンバルディアくらいになると思うんですが、大体 1100km で一度硫黄島に行きまして、硫黄島で給油をして機材を運んでいる。ちょうどそれが 1100 km ですから、ちょうど東京・小笠原間ぐらいのところにあるというイメージをしていただくと、割合と距離感だとか、航空機が実際に飛んでいる姿というところもイメージしていただけるのではないかと思いますので、発言をさせていただきました。

○比留間会長

ありがとうございます。村長から解説をいただいたということで、補足説明に解説をいただきましてありがとうございます。ほかに何かご発言ございますでしょうか。

○佐々木委員

海域の問題で、この前、秘書の方から、これを見て分かるように、父島南側周辺だけが海域公園の今回の推薦地に含まれているということなんですけれども、母島の場合は東港、それから東部落、平島、向島、南京浜という形で国立公園を今回推薦区域に入れるということが、向こうから後追いで来たんですけれども、状況は分かっているんですけれども、世界的にこういうような海域公園を世界遺産に入れるということはあるんですか。

○長谷川委員

知床なんかの例でも、陸地部だけではなくて海域の部分も遺産区域に入れてくださいというふうな要請がきて、それを入れているケースがございます。今回の場合は、海域公園がすでに国立公園の中に入っているんで、同じように規制がかかっていますので、それについては漁協の皆さんですとか、地元の方々とご相談をさせていただいた結果、新たな規制を増やすものでもないし、きちんと遺産区域に入れたほうが、向こうの要請でもあるので、このように応えていこうと、そのようなことで入れさせていただいたものです。

○比留間会長

それでは、よろしゅうございますか。ほかにご発言ありますでしょうか。よろしゅうございますか。それでは全体を通して、これまでの事項に戻っても結構でございますが、何かご発言はございますでしょうか。

○佐々木委員

先程来、今も村長が話したんですけれども、昔というより、捕鯨が小笠原で始まったときに、ちょうど母島で初めて、小林さんという方が鯨者連という方を連れてきて、20何名で初めて行ったものですから、そのときのことを思い出しますと、それまで私漁師ですから、そこらに例えば食べたラーメンの発泡スチロールとか、海に流したんですよね。それはやはりそういう内地から来た観光客の方が、やはり煙草を吸うと全部缶に、飴をしゃぶるとそれを入れているわけですよね。そのころは不思議な状況だったのですけれども、ですから結局内地の方が今来られて、非常に多く逆に学ぶことがあったと思います。ですから先程来、人数制限の中で、今までいろんな場所で問題出ていますけれども、結局小笠原の場合もそういう形で内地の方から、随分学んだ点があると思うのですね。だから島が荒れるとか、物がどうこうということは、ちょっと私は逆になくなるのではないかという感じを受けています。今までの経験の中で、そんな感じを村長自身も同じような思いだなということで感じております。

○比留間会長

ありがとうございます。ほかにいかがでしょう、よろしいですか。それでは、ほかにご意見がございませんようでしたら、これをもちまして、本日の会議を終了させていただきたいと思えます。今後もこの協議会での議論を通じまして、航空路の開設に向けて、さらに関係機関との連携を深め、情報の共有を図りながら検討を進めてまいりたいと思えます。どうぞ協力のほどよろしくお願いいたします。本日はありがとうございました。

以 上