

第7回小笠原航空路協議会

平成30年7月12日

【事務局】 皆様、おはようございます。定刻前ではございますが、おそろいのようにございますので、会議のほうを開催させていただきたいと思います。

本日は、ご参集賜りまして、誠にありがとうございます。第7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、本協議会の事務局を務めております総務局行政部島しょ振興専門課長の内田と申します。よろしくお願いいたします。

初めに、本協議会につきましては、小笠原航空路協議会設置要綱第7条に基づきまして原則公開としてございます。開会から閉会まで、全て公開の上、進行させていただきますので、よろしくお願いいたします。

それでは、議事に先立ちまして、委員の方のご紹介をいたします。名簿順にご紹介をさせていただきます。

まず、協議会の会長でございます遠藤総務局長でございます。

【遠藤総務局長】 おはようございます。よろしくお願いいたします。

【事務局】 小野港湾局技監でございます。

【小野港湾局技監】 小野でございます。よろしくお願いいたします。

【事務局】 佐藤政策企画局調整部長でございます。

【佐藤調整部長】 よろしくお願いいたします。

【事務局】 若林環境局環境政策担当部長でございます。

【若林環境政策担当部長】 よろしくお願ひします。

【事務局】 金子環境局緑施策推進担当部長でございます。

【金子緑施策推進担当部長】 よろしくお願ひいたします。

【事務局】 松本港湾局島しょ・小笠原空港整備担当部長でございます。

【松本島しょ・小笠原空港整備担当部長】 松本です。よろしくお願いいたします。

【事務局】 野間総務局行政部長でございます。

【野間行政部長】 よろしくお願ひいたします。

【事務局】 高崎総務局多摩島しょ振興担当部長でございます。

【高崎多摩島しよ振興担当部長】 よろしくお願いいたします。

【事務局】 鈴木小笠原支庁長でございます。

【鈴木小笠原支庁長】 よろしくお願いいたします。

【事務局】 森下小笠原村長でございます。

【森下小笠原村長】 よろしくお願います。

【事務局】 池田小笠原村議会議長でございます。

【池田小笠原村議会議長】 よろしくお願いいたします。

【事務局】 なお、本日、都市整備局の新谷航空政策担当部長、港湾局の小林離島港湾部長につきましては、公務により欠席となっております。

続きまして、お手元の資料の確認をさせていただきます。まず、本日の協議会の次第と座席表、資料1、小笠原航空路協議会設置要綱、資料2、小笠原航空路協議会委員名簿、資料3、小笠原航空路に係る検討状況、そして参考資料といたしまして、父島における世界自然遺産区域と自然公園法の規制といった図面が添付してございます。お手元がない資料がございましたら、挙手でお知らせ願いたいと思います。いかがでございましょうか。よろしいでしょうか。

それでは、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。

【遠藤総務局長】 改めまして、おはようございます。今月というか、今週の月曜日に着任いたしました、総務局長で小笠原航空路協議会の会長を務めます遠藤でございます。本日は、よろしくお願いいたします。

本日は、お忙しいところを各委員の皆様、とりわけ森下委員と池田委員には小笠原から遠路はるばるご参加いただきまして、誠にありがとうございます。

さて、今回の協議会でございますけれども、前回の開催から約1年ぶりの開催ということになりました。

この間、小笠原諸島は返還50周年を迎えまして、先日の式典も盛大に執り行われて、お祝いをされたところでございます。その場におきまして、小池都知事より、小笠原に飛行場を建設することは、都民生活の安定と、国境離島である小笠原諸島の自立的な発展、さらに村民の皆様の安心、安全を守るという観点から必要だと認識しているとの発言がございました。

昨年の協議会では、洲崎地区を活用する案につきまして、自然改変の程度を低減した場合の滑走路の長さや位置、就航可能な機材等について具体的な検討を進めることで、小笠

原村とも合意をさせていただいておりますけれども、本日の協議会では、この1年間における調査、検討の結果を報告させていただき、今後の検討の方向性について協議をしたいと考えております。

協議会では、委員の皆様のご意見の賜り、協議を進めてまいりたいと存じます。皆様のご協力をお願い申し上げます。簡単ではございますが、ご挨拶に代え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、議事につきまして、遠藤会長からよろしくお願いいたします。

【遠藤総務局長】 それでは、議事に入ります前に、ただいま紹介がございましたけれども、本日は委員として小笠原村より森下村長と池田村議会議長が参加されておりますので、お二人からまずご挨拶をいただければと思います。

初めに、森下委員、よろしくお願いいたします。

【森下小笠原村長】 改めまして、おはようございます。挨拶の機会をいただきまして、ありがとうございます。

初めに、ご報告でございますが、去る6月30日、父島におきまして、7月1日、母島におきまして、それぞれ返還50周年の記念式典、記念セレモニーを、小池都知事のご臨席を賜りまして、盛大・盛会に行うことができました。大変天気にも恵まれまして、すばらしい式典になりました。小池知事をはじめとして、東京都の皆様のご支援、ご協力に感謝申し上げます。ありがとうございました。

さて、航空路でございますけれども、記念式典におきまして、先ほど遠藤会長からもお話ありましたように、小池知事から、小笠原での飛行場の必要性、そして飛行場の整備に当たっては自然環境との調和に最大限配慮することが重要であるということが、直接、村民に示されました。このことは、自然環境と両立する現実的な航空路の開設を目指す、私ども小笠原村の基本的な考え方とも一致するところでございます。

本日は、自然環境への配慮に関する検討状況のご報告があると伺っておりますけれども、この難しい課題の解決に向け、議論を深め、一歩ずつ着実に、成案に向け前進していただきたいと思います、そのように考えているところでございます。

遠藤会長をはじめ、委員の皆様方には変わらぬご支援とご協力を改めてお願い申し上げます。簡単ではございますが、私の挨拶とさせていただきます。

【遠藤総務局長】 ありがとうございました。

次に、池田委員、お願いいたします。

【池田小笠原村議会議長】 おはようございます。

今、村長が申したとおり、返還記念式典には、知事をはじめ大臣、ほか東京都の皆様も参加されて、盛大に行うことができました。ほんとうに皆様、ありがとうございました。

航空路協議会ですので、知事の発言について、議会側としては少し残念だったという感じを持っております。もう少し踏み込んだことがあれば、村民たちは浮き、沸いたのではないかと思うことがあります。それと、もう一つ、知事がそこで飛行艇の話を出されたのは、昨年7月に一応、整理された部分の中から、もう一回戻ってきたという感じが、私としてはしました。しかしながら、設置することには、必要だということについてはっきり申しておられましたので、それについてはありがたいと思っております。

この会議の中で、問題点を少しずつ、一個ずつ解決していただいて、一日も早く小笠原に飛行場ができることをお願い申し上げます。

ありがとうございました。

【遠藤総務局長】 ありがとうございました。

それでは、議事に入りたいと思います。まず、小笠原航空路に係る検討状況につきまして、事務局から報告を願います。

【事務局】 それでは、資料に沿ってご説明をいたします。資料の構成上、恐れ入りますが、議事（1）検討状況、及び（2）検討の方向性まで引き続きご説明させていただきたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

まず、資料3の1ページをご覧ください。第6回小笠原航空路協議会における確認事項でございます。昨年7月に開催いたしました第6回小笠原航空路協議会では、これまでの検討経緯ですとか、東京都で実施しております調査内容をご報告させていただいた上で、今後の方向性としまして囲みの中の◎の2点を確認いたしました。

1つ目は、それまで検討してきた洲崎地区活用案、硫黄島活用案、水上航空機案の3案のうち、硫黄島活用案と水上航空機案につきましては、短期的に解決することが困難な課題が多いことから、中長期的課題として整理をしていくこと。

2つ目は、洲崎地区活用案につきまして、1,200メートル案と並行して、自然改変の程度を軽減した場合の滑走路の長さや位置、そして航空機材等について、より具体的に検討を進めていくということでございます。

こうした協議会での確認を受けまして、都では、平成29年度、航空路調査の一つとい

たしまして、洲崎地区に1,000メートルの滑走路を設置する案を検討してございます。本日は、その内容についてご報告させていただきます。

まず、平成29年度の調査結果、1,000メートル滑走路案でございます。前回と同様、父島におけます世界自然遺産区域と、自然公園法の規制を参考資料として添付してございますけれども、本案は、自然公園法に基づきます国立公園区域、世界自然遺産に登録された区域のいずれにも該当していない、父島の洲崎地区に飛行場を設定するものでございます。

おおむねの位置につきましては、1ページの右側の図のとおりでございます。こちらも前回協議会で説明の繰り返しとなりますけれども、飛行場周辺では、航空法に基づきまして、制限表面と呼ばれます航空機の安全な離着陸に必要な飛行空間を確保する必要がございます。

洲崎地区に飛行場を設定する場合、ごらんいただいている地図の野羊山(やぎゅうさん)、中山峠が主に制限表面に抵触する物件、地形となります。特に、中山峠につきましては例外なく除去をする必要がございます、昨年の協議会でお示ししました1,200メートル滑走路案では、最大で80メートルを超える切土が必要であることを説明させていただいたところでございます。

今回、調査を行いました案は、従来、検討してまいりました1,200メートル滑走路案をもとに、周辺の山地、特に中山峠の切土を可能な限り軽減するよう、滑走路の方位を設定した上で、滑走路長を1,000メートルで設定したものでございます。この場合、過走帯等を含む飛行場の全長は1,320メートルになります。標高は20メートル、機材はプロペラ機を想定してございます。

また、1つ目の※にございますとおり、進入・出発時の飛行方式でございますけれども、滑走路の北側、図面でいくと上のほうになりますけれども、旭山というところへの制限表面がひっかかってしまう観点から、計器飛行による離着陸の採用が難しいということで、滑走路の南側でのみ計器飛行方式を確保してございます。さらに、滑走路西側に位置します野羊山につきましては、前回の協議会でも確認いたしましたとおり、引き続き飛行の安全性確保の上、残置、残すことに向けて可能性を模索することとしてございます。

本案で飛行場を設定した場合の周辺地区への影響でございますけれども、中山峠につきましては、飛行空間確保のため最大で約66メートルの切土が必要との調査結果でございます。また、海域につきましても、滑走路が二見湾側に360メートル、小港側に52

0メートル突出いたします。ですので、1,200メートル滑走路案に比べまして、海については200メートル減っていることとなります。

なお、前回も確認しておりますけれども、※のところがございますように、中山峠は自然公園法の第二種特別区域に該当するため、改変には環境大臣の許可を得る必要があります。

続きまして、2ページをご覧ください。1,000メートルの滑走路の場合に想定されます就航機材について記載してございます。滑走路長1,000メートルの場合、今後、開発の動きのあるATR42-600Sという機材を、現在、想定機材としております。この機材でございますけれども、フランスの航空機メーカーATR社より、開発予定がある旨、発表されているプロペラ機でございます。現行機のATR42-600型という飛行機につきましては国内でも運行実績がございますけれども、今後、この600型をベースしまして、短距離離着陸性能を向上させた後継機を開発する動きがあるという状況でございます。

600Sにつきましては、本土から小笠原までの距離に加えまして、不測の事態に備えて、着陸を行う代替空港までの距離を飛行できる燃料を搭載していることを前提といたしまして、外気温が35度、洲崎地区を想定しました進入と出発の角度、乗客の重量1人当たり76キログラムなどの諸条件を設定した上で、離着陸可能な滑走路長についてメーカーから聞き取り調査を行ったところでございます。その結果、小笠原におきましては、1,000メートル程度の滑走路で運用可能となる見込みであるとの情報が得られたところでございます。

ATR42-600Sにかかります調査結果は、あくまでもメーカー聞き取りによる予定性能ではございますけれども、引き続きこうした調査結果を足がかりとしまして、調査を深掘りしてまいりたいと考えてございます。

資料2の下の方でございます、これまでの検討との比較でございますが、こちらは昨年の第6回小笠原航空路協議会での検討状況と、平成29年度の調査結果をまとめたものでございます。

自然改変の程度を軽減するため、1,000メートル滑走路案を調査しました結果、主な周辺地区への影響としまして、中山峠の最大切土高は85メートルから66メートルに、切土量、切り取る土の量でございますが、こちらにつきましては225万立米から38万立米になってございます。また、海域への突出といたしましては、先ほども申し上げたと

おり、小港側の突出が720メートルから520メートルへ200メートル短くなっている状況でございます。機材につきましては、現在、国内で運航実績のあるATR42-600型を想定しておりましたが、今後、開発の動きのあるATR42-600Sという機材を視野に検討を行っている状況だということをご報告させていただきます。

続きまして、資料の3ページをご覧ください。今後の検討の方向性でございます。

まず、滑走路の長さや自然改変についてでございますが、検討に当たりましては、自然環境との調和に最大限配慮することが重要でございます。先ほどの調査結果でも触れましたとおり、1,000メートルの滑走路の場合、中山峠におきまして一定の切土が発生いたしますけれども、これまでの1,200メートル案と比較しまして、改変は最大切土高で約20メートル、切土量で約6分の1に軽減してございます。また、さらに短い滑走路長を設定する場合、改変の影響は相当程度軽減すると予想されますけれども、滑走路長は小笠原においてその長さで運用できる機材の存在が前提となる、ということが言えるかと思えます。

就航機材に関しましては、こちらも先ほどの調査結果で触れましたとおり、メーカーへの聞き取り調査で、ATR42-600型の後継機につきまして、1,000メートル程度滑走路で運用可能との情報が得られているところでございます。さらに、滑走路を短縮できる機材につきましても引き続き調査が必要であると考えているところでございます。

最後に、矢印の先に二重線で囲っているところでございます。こうした論点を踏まえまして、検討の方向性ということでございます。

まず、1つ目に、これまで検討してまいりました洲崎地区活用案、硫黄島活用案、水上航空機案のうち、より実現性の高い洲崎地区活用案につきまして、今後、集中的に検討してまいります。

2つ目に、今後は、これまで検討してまいりました滑走路案よりも短い1,000メートル以下の滑走路で運用可能な機材について調査、分析を行っていくものでございまして、その際には、小笠原航空路を想定した場合の機体の改良など、財政負担も含めた調査を行ってまいります。

3点目でございますが、機材の検討に当たりましては、開発動向ですとか、技術開発の進展にも注視しつつ、幅広く情報を収集し、その上で、水上航空機も含めまして、あらゆる可能性を探ってまいりたいと考えてございます。

説明は以上でございます。よろしくご協議のほど、お願いいたします。

【遠藤総務局長】 ただいま報告がありました検討状況につきまして、何かご質問、ご意見等があればお願いいたします。

どうぞ、松本委員。

【松本島しょ・小笠原空港整備担当部長】 ただいまの事務局説明で、洲崎地区活用案を集中的に検討していく中で、1,000メートル以下の滑走路で運用可能な機材等について分析していく旨の報告がございました。小笠原の貴重な自然環境との調和を図り、可能な限り自然改変を軽減していくことは極めて重要でございます。ただ、同時に、飛行場整備に当たりましては、就航可能な機材はもとより、航空事業者が参画できる条件を満たしていくことも重要でございます。また、飛行場で一番求められるのは安全に運航できることございまして、そうした環境の一つとして、今回の案では、南側からのみの進入・出発で用いられる計器飛行方式の採用も重要な論点でございます。こうしたさまざまな課題につきまして、関係者間で共有し、連携、調整を行いつつ、検討を進めていく必要があると考えているところでございます。

【遠藤総務局長】 そのほか、ございますでしょうか。

【遠藤総務局長】 では、金子委員、先に。

【金子緑施策推進担当部長】 環境局でございます。

前回、第6回協議会では、今後の検討の方向性として、自然環境に十分配慮して、実現可能な滑走路案について検討を進めていくという方針が示されまして、今回はその方針どおり、前回の1,200メートル案だけでなく、より短い1,000メートル案も検討されていることが示されましたことは、環境局として評価させていただきたいと思っております。

一方、今回の1,000メートル案でも、いまだ中山峠を最大66メートル切土するという、国立公園区域の改変としては類を見ない大きいものであるということとも言えると思っております。昨年度、申し上げましたが、環境影響評価という観点で言いますと、土地や自然環境の改変に関しましては、改変を行う事業者の責任により調査、評価を行い、説明をしなければなりません。あわせて、改変後の外来種対策など、相当長期間の対策が必要となるものもありまして、これらも改変を行う事業者が、その責任で経費等を負担してやっていかなければならないということを、再度、この場で共有させていただきたいと思っております。

また、これも重ねての確認になりますが、本日、示されました参考資料に提示されております世界自然遺産ですとか、自然公園に関してのみ規制がかかるわけではありません。例えば、天然記念物についての文化財保護法でありますとか、自然環境保全法、自然保護

条例など、そのほかの制度でもさまざまな規制がかかっているということは十分留意していただきたいと思います。

今後、機材については、水上航空機も含めて、あらゆる可能性を探っていくというご説明でございますので、事務局としては、今後、さまざまな調査に対応されていくことになると思います。環境局といたしましても、今後の検討の動きを情報共有させていただいて、必要な協力は積極的に対応させていただきたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

【遠藤総務局長】 失礼しました。では、森下委員、お願いいたします。

【森下小笠原村長】 今、港湾局と環境局から、1,000メートルにしても中山峠の改変の部分が大変大きいということの懸念と申しますか、出たわけですけれども、まずもって、我々が今まで検討してきた中で、1,000メートル案というものが、具体的なATR42-600Sという機材をもって可能性が出てきたということで、以前の切土からしたら大分減ってきている。我々は、東京都もそうですが、冒頭、私、挨拶の中で申し上げましたように、自然環境と調和した航空路ということをお願いしております。その調和を図るということは、どこで、どのように折り合いをつけていくか。これは、法制度の問題、それから環境局さんから今、出ましたように、ほかにもいろいろ気を使わなければいけないところがあります。しかしながら、航空路を開設するという中で、どういように調和ができるのかということ、開設を主体的に考えた場合、どこに折り合い点があるのかということももっとご検討いただきたいということをお願いしたいのと、1,000メートル案でも南側の部分は計器飛行になっております。この点は、もう少し検討の余地はないものかどうか。計器飛行が絶対条件であると、相当厳しいものがあると思うのですが、いろいろな情報をもう少し確認し合って、そこら辺も何か考える余地があるのか、ないのかということをご検討いただきたいと思います。

それから、もう一つ確認ですけれども、新しい600Sで1,000メートルという場合、座席数が48というのは、今、変更しなくても大丈夫というような聞き取りなのでございましょうか。その点、教えていただければと思います。

【遠藤総務局長】 答えられますか。

【事務局】 今、森下村長からのご発言に関しまして、事務局から回答させていただきます。

まず、最初の飛行場の開設に伴う自然環境との調和につきましては、私どもも引き続き、

庁内であれば環境局さん、国であれば環境省さんと意見交換しながら進めてまいりたいと考えてございますので、当然、小笠原村さんの意見も踏まえた上で、意見交換をさせていただきたいと思っております。

また、今日、お示した1,000メートル案の南側の計器飛行の設定でございますけれども、就航率確保の観点から、今回は計器飛行を前提とした形で調べてございますけれども、機材につきましてもあらゆる可能性と申し上げておりますが、飛行場の設定の仕方につきましても幾つか、計器飛行をしなかった場合についても調査はきちんとしまして、比較した上で、また皆様と一緒に検討させていただいて、整理してまいりたいと考えてございますので、そこら辺、ご理解を賜ればと思っております。

以上でございます。

【遠藤総務局長】 座席数は答えられますか。

【事務局】 失礼しました。座席数につきましては、開発メーカーとのお話の中で、48席を確保した上で飛べる長さとして、1,000メートルとお聞きしているところございます。

以上です。

【森下小笠原村長】 ありがとうございます。

【遠藤総務局長】 それでは、池田委員、何かございますか。

【池田小笠原村議会議長】 いいですか。

【遠藤総務局長】 はい。

【池田小笠原村議会議長】 この資料で、いろいろ調査されたことはよくわかるので、これとはあまり関係ないのかもわかりませんが、海に滑走路が出ていくという中で、今、我々、皆さんで検討している洲崎地区は、戦争中、日本海軍が飛行場を整備した場所です。その後、戦後七十何年の間に侵食されて、飛行場跡が海になっているんです。その部分を考えれば、先ほど海に何メートル出るとかいう話は、実際は飛行場だったところが侵食されてそうなったということを、まず皆さん、頭に置いていただきたい。実際のところ、日本海軍が野羊山を潰して瀬を埋め立ててつくって、それがまた侵食されて少し海になったというところをちょっと考えていただきたい。海にいっぱい出ると言うと、また、そんなに埋め立ててどうするんだという議論が必ず起こってくるだろうと思っておりますので、ほんとうはできたものが侵食されたんだと、それをもとに戻すと、あと何メートル延ばせば何とかなるというようなところも頭の中に入れていただいて、説明できるようにしていただけ

ればありがたいと思いますので、どうかよろしく願いいたします。

【遠藤総務局長】 ほかに何か、ご意見等ございますでしょうか。

【森下小笠原村長】 会長、要望、いいですか。

【遠藤総務局長】 はい。

【森下小笠原村長】 本当に知事の発言をいただきまして、早い時期にこうして航空路協議会、1年ぶりとはいえ、開催していただきました。今、港湾局さんから、環境局さんから、いろいろなことを検討しながらやっていきたいと。私も、先ほど自分の意見を言わせていただきました。ぜひ、実務方の検討を、この航空路協議会が終わりました後、回数を重ねていただきまして、ほんとうに具体的なものができていくようなことをやっていただきたいと思います。ぜひ実務方の検討の開催をお願い申し上げたいと思います。よろしく願いいたします。

【遠藤総務局長】 ほかに、何かございますでしょうか。よろしいですか。

それでは、ご意見がなければ、私のほうからも最後に一言、申し上げたいと思います。

今、森下委員、池田委員から、それぞれ貴重なご意見、またご提言もいただきました。本日、事務局からの説明にもありましたように、今後は洲崎地区の活用案を集中的に検討していくこと、それから滑走路は1,000メートル以下で運用可能な機材について、財政負担の部分も含めて調査、分析を行っていくこと、そして機材調査に当たっては、幅広く情報収集し、あらゆる可能性を探っていくことについて確認ができたものと思います。検討に当たっては、庁内各局での連携はさることながら、これまで以上に小笠原村、それから国との意見交換を深めていくことが重要でございます。今、森下委員のほうからは、実務的な検討を加速してほしいということもありましたけれども、ぜひ我々としても精力的に検討を重ねていきたいと考えております。引き続き、整理すべき課題が多いところではございますが、関係機関との連携、情報共有を図りながら、一つ一つ丁寧に議論をしてまいりたいと思いますので、よろしく願いいたします。

なお、次回の開催につきましては、適宜、事務局から開催のお知らせをさせていただければと考えております。引き続き、委員の皆様のご協力をよろしく願いいたします。

よろしければ、これで第7回小笠原航空路協議会を終了いたします。委員の皆様、ご多忙のところ、本日はご出席ありがとうございました。

— 了 —