

第7回小笠原航空路協議会 次第

日時：平成30年7月12日(木曜日) 9時から
場所：都庁第一本庁舎42階 特別会議室B

1 開 会

2 議 事

- (1) 小笠原航空路についての検討状況

- (2) 今後の検討の方向性

3 その他

4 閉 会

【配布資料】

- | | | |
|-------|----------------|-------------|
| 資 料 1 | 小笠原航空路協議会設置要綱 | (A 4 縦 1 枚) |
| 資 料 2 | 小笠原航空路協議会 委員名簿 | (A 4 縦 1 枚) |
| 資 料 3 | 小笠原航空路に係る検討状況 | (A 4 横 3 枚) |

参考資料 父島における世界自然遺産区域と自然公園法の規制

小笠原航空路協議会設置要綱

(設置)

第 1 条 小笠原諸島における本土との間の航空路開設についての検討を進めるにあたり、関係者間の円滑な合意形成を図ることを目的として、小笠原航空路協議会（以下「協議会」という。）を設置する。

(協議内容)

第 2 条 協議会では、次の事項について協議する。

- (1) 小笠原諸島における航空路に関すること
- (2) パブリック・インボルブメント（以下「P I」という。）の円滑な実施に関すること
- (3) その他

(構成員)

第 3 条 協議会の構成員は、別紙のとおりとする。

(会長)

第 4 条 協議会には会長を置き、東京都総務局長がこれにあたる。

(招集)

第 5 条 協議会は、会長が招集する。

2 会長は、必要に応じて構成員以外の者の出席を求めることができるものとする。

(小笠原航空路 P I 評価委員会)

第 6 条 協議会には、別途小笠原航空路 P I 評価委員会を設置する。なお、小笠原航空路 P I 評価委員会の要綱は別に定める。

(協議会の公開)

第 7 条 協議会は、原則として公開とする。

(事務局)

第 8 条 協議会の事務は、東京都総務局行政部振興企画課で処理する。

(その他)

第 9 条 その他、協議会運営に必要な事項は、協議会が定める。

附 則

この要綱は、平成 20 年 2 月 6 日より施行する。(19 総行振第 1196 号行政部長決定)

附 則

この要綱は、平成 26 年 7 月 16 日より施行する。(26 総行振第 562 号行政部長決定)

附 則

この要綱は、平成 29 年 7 月 25 日より施行する。(29 総行振第 516 号行政部長決定)

小笠原航空路協議会委員

東京都 総務局長

東京都 港湾局 技監

東京都 政策企画局 調整部長

東京都 都市整備局 航空政策担当部長

東京都 環境局 環境政策担当部長

東京都 環境局 緑施策推進担当部長

東京都 港湾局 離島港湾部長

東京都 港湾局 島しょ・小笠原空港整備担当部長

東京都 総務局 行政部長

東京都 総務局 多摩島しょ振興担当部長

東京都 小笠原支庁長

小笠原村長

小笠原村議会 議長

小笠原航空路協議会 委員名簿

職名	氏名
東京都 総務局長	遠藤 雅彦
東京都 港湾局技監	小野 恭一
東京都 政策企画局調整部長	佐藤 智秀
東京都 都市整備局航空政策担当部長	新谷 景一
東京都 環境局環境政策担当部長	若林 憲
東京都 環境局緑施策推進担当部長	金子 亨
東京都 港湾局離島港湾部長	小林 英樹
東京都 港湾局島しょ・小笠原空港整備担当部長	松本 達也
東京都 総務局行政部長	野間 達也
東京都 総務局多摩島しょ振興担当部長	高崎 秀之
東京都 小笠原支庁長	鈴木 朋範
小笠原村長	森下 一男
小笠原村議会議長	池田 望

〔第6回協議会（H29.7）での確認事項〕

- ◎ こ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、水上航空機案については、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
- ◎ 洲崎地区を活用する案について、1,200m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、就航機材等について、具体的に検討を進める。

平成29年度調査において、洲崎地区に1,000mの滑走路を設置する案を検討

〔平成29年度の調査結果（1,000m滑走路案）〕

- ▶ 国立公園、世界遺産区域に該当しない父島洲崎地区に飛行場を設定する案
- ▶ 従来検討してきた1,200mの滑走路案をもとに、周辺山地（中山峠）の切土を、可能な限り低減する方位で、1,000mの滑走路を設定

滑走路長	全長	標高	機材
1,000m	1,320m	20m	プロペラ機

- ※ 飛行方式は、就航率確保の観点から滑走路南側で計器飛行方式を採用
- ※ 野羊山については、飛行の安全性確保の上、残置に向けて可能性を模索

＜主な周辺地形への影響＞

中山峠：航空法に定める飛行空間確保のために、約66mの切土が必要
 海 域：滑走路が、小港側に520m、二見湾側に360m突出

- ※ 中山峠は、自然公園法の第二種特別地域であり、改変には環境大臣の許可が必要



[平成29年度の調査結果（想定機材）]

▶ 滑走路長1,000mの場合、開発の動きがあるATR42-600Sを就航機材として想定

ATR42-600S

- 国内でも運航実績のあるプロペラ機（ATR42-600型）の、今後開発予定の後継機
- 座席数48席
- 29年度調査におけるメーカー聞き取り調査では、1,000m程度の滑走路で離着陸可能

【機材別の必要滑走路長】

	ATR42-600	ATR42-600S
必要滑走路長	1,200m	1,000m

※前提条件は以下のとおり

- ・ 羽田⇄小笠原経路
- ・ 洲崎地区を想定した進入・出発角度を設定
- ・ 外気温35℃(国際標準大気(ISA15℃)+20℃)
- ・ 乗客重量76kg

※ATR42-600Sの調査結果は、メーカーへの聞き取りによる予定性能を示す。

イメージ



※ 写真はATR42-600（ATR社より提供）

[これまでの検討との比較]

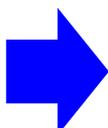
	第6回協議会（H29.7）時点	平成29年度の調査結果
滑走路長	1,200m（全長1,520m）	1,000m（全長1,320m）
主な周辺地形への影響	中山峠：最大切土高85m 切土量225万m ³ 海域への突出：小港側720m 二見湾側360m	中山峠：最大切土高66m 切土量38万m ³ 海域への突出：小港側520m 二見湾側360m
想定就航機材	ATR42-600 【国内運航実績あり】	ATR42-600S 【現行機をもとに今後開発予定】

○ 滑走路の長さや自然改変

- 検討にあたっては、自然環境との調和に最大限配慮することが重要
- 1,000mの滑走路の場合、中山峠において一定の切土が発生するが、これまでの1,200m案に比較して、改変は最大切土高で約20m縮小し、切土量で約6分の1に軽減
- さらに短い滑走路を設定する場合、改変の影響は相当程度軽減するが、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

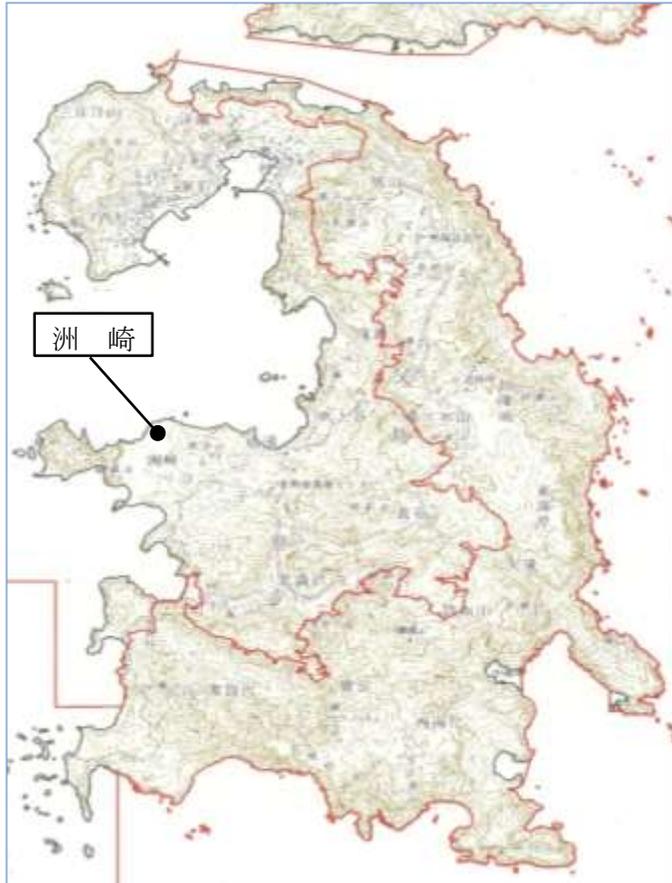
○ 就航機材

- メーカーへの聞き取り調査では、ATR42-600の後継機（現在メーカーで開発の動き）について、1,000m程度の滑走路で運用可能との情報
- さらに滑走路長を短縮できる可能性がある機材についても調査を進めていく必要

- 
- ◎ これまで検討してきた3案のうち、より実現性の高い洲崎地区活用案を集中的に検討
 - ◎ 今後は、これまで検討してきた滑走路案よりも短い1,000m以下の滑走路で運用可能な機材について、財政負担も含めた調査・分析
 - ◎ 機材については、開発動向や技術開発の進展にも注視しつつ、幅広く情報を収集していく上で、水上航空機も含めて、あらゆる可能性を探っていく。

父島における世界自然遺産区域と自然公園法の規制

世界自然遺産区域[父島]概要図



小笠原国立公園[父島]地域区分概要図



陸域の白色の範囲は国立公園外であり、自然公園法の規制対象とはならない。

区分	説明	備考
特別保護地区	最も中心となる景観地で、現状維持が原則	厳格な管理
第一種特別地域	特別保護地区に準ずる地域で、現景観を極力維持する必要がある地域	建物の新築や増改築、木竹伐採などの行為につき、各地域に応じて規制。事前許可が必要
第二種特別地域	良好な自然状態を保持している地域で、農林漁業との調和を図りつつ景観保護に努めることが必要な地域	
第三種特別地域	通常の農林漁業活動では風致維持に影響を及ぼすおそれが少ない地域	
普通地域	特別地域と一体的な風景保護が必要な地域（父島の陸域には存在しないが、海岸から5kmまでの海域を含む。）	一定の行為について事前届出が必要
海域公園地区	海産資源、海底地形など特に重要な海域景観を維持するために必要な区域	特別地域に同じ。