

## 第11回小笠原航空路協議会

令和4年7月12日

### 【事務局】

本日はお集まりいただき、誠にありがとうございます。開催に先立ちまして、新型コロナウイルス感染防止の観点から何点か御案内をさせていただきます。

室内では、マスク着用をお願いいたしますとともに、会議室入り口でのアルコール消毒にも御協力をお願いいたします。また、室内の換気対策といたしまして、入り口の扉は開放して開催させていただきます。どうぞよろしくをお願いいたします。

それでは、時間が少し早いですが、皆さんおそろいですので、第11回小笠原航空路協議会を始めさせていただきますと思います。

申し遅れましたが、私は、本協議会の事務局を務めます東京都総務局行政部小笠原振興担当課長の小嶋と申します。

本日の会議は、原則ペーパーレスとしております。資料の説明の際には、お手元のタブレットに資料を表示させますので、タブレットで資料を御覧いただければと存じます。

本日の次第は、タブレットにこれから表示をさせていただきますが、そのとおりとなりますので、よろしくをお願いいたします。

また、本日の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、開会から閉会まで全て公開の上、進めさせていただきますので、よろしくをお願いいたします。

次に、本日の出席者でございますが、席上に配付いたしました出席者名簿及び座席表にて御紹介に代えさせていただきます。

それでは、協議会の開催に当たりまして、本協議会会長の野間東京都総務局長から御挨拶をお願いいたします。

### 【野間総務局長】

小笠原航空路協議会の会長を務めます野間と申します。どうぞよろしくお願いいたします。7月1日から総務局長に着任いたしまして、早速、この協議会の会長ということで光栄でございます。

小笠原村に関しましては、返還50周年のときに私は行政部長を務めておりまして、その際に、今日お越しいただいています渋谷村長、池田議長には大変お世話になりまして、今日も遠くからお越しいただき誠にありがとうございます。

また、国土交通省から国土政策局長の木村様にもお越しいただいております。誠にありがとうございます。

この協議会につきましては、コロナ禍ということもありまして、前回はオンラインで開催しておりました。今日、皆様がお集まりいただくのは実に2年ぶりということになってございます。このような状況の中でも、私どもとしましては、小笠原航空路につきまして様々な調査を進めておりまして、今年度も必要な予算を確保して、調査を継続して進めているところでございます。

今日の協議会でございますが、小笠原航空路に係る令和3年度の調査結果、それから4年度の調査事項について御報告させていただきますとともに、世界遺産委員会への対応状況についても御報告させていただきたいと思っております。

この委員会で今日御報告する中身につきまして、忌憚のない御意見を賜ればと思っております。

本日はどうぞよろしくお願い申し上げます。

**【事務局】**

ありがとうございました。

それでは、議事進行につきましては、野間会長によりしくお願いしたいと存じます。

**【野間総務局長】**

それでは議事に移らせていただく前に、国土交通省より御出席いただいております国土政策局長の木村様から一言御挨拶をいただきたいと思っております。どうぞよろしくお願いいたします。

**【木村国土交通省国土政策局長】**

国土政策局長の木村でございます。私、先月28日に着任をいたしました。どうぞよろしくお願いいたします。

私ども国土政策局は条件不利地域の振興開発も担当しておりまして、小笠原の総合的な開発、振興開発、これを所掌する立場からこの協議会に参加をさせていただいております。

小笠原の航空路の開設につきましては、これは、皆様御案内のとおりだと思いますけれども、前回の特措法の改正のときに、小笠原諸島における航空路の開設を含め、必要となる取組に努めることという付帯決議をいただいております。また、この改正法に基づいて、新しく小笠原諸島振興開発基本方針を策定したわけですが、ここでも、国は東京都と小笠原村との連携を強化し、情報の共有に努め、技術面での助言を行うなど必要となる取組に努

めるとしているところであります。

そういう立場から参加させていただいておりますけれども、私の局の所掌だけじゃなく、国交省も、いろんな局が関係しております。航空局でありますとか、あるいは海保なんかも関係していると思っておりますけれども、その窓口としても役割を果たしていきたいと思っておりますので、引き続き、このような場を通じまして、皆様との連携を強化して情報の共有等に努めていきたいと思っております。

どうぞよろしく願いいたします。

**【野間総務局長】**

ありがとうございました。

続きまして、小笠原村より村長の渋谷村長と議長であります池田議長にも御出席いただいております。小笠原村を代表いたしまして、渋谷村長から御挨拶をいただきたいと思っております。どうぞよろしく願いいたします。

**【渋谷小笠原村長】**

皆さん、こんにちは。皆さん御承知のとおり、前森下村長は、昨年、ちょうどこの協議会が開催されているときは闘病中でありまして、私が職務代理としてウェブ上で参加をさせていただきました。残念ながら、その後、病状が悪化してお亡くなりになり、9月に選挙がございまして、私が村長となりまして、前村長、さらには前々、前々々と、ずっと続いております村長の意を酌みながら、この航空路の問題に取り組んでいきたいと思っております。

村長としての初回の挨拶ということですので、ちょっと僭越ながら、私が関わってきた振り返りを若干させてもらいたいと思っております。

私自身は役場に入って40年、小笠原は今年返還されて54年になります。私が役場に入った当初、航空路は村民の悲願であるといわれていました。ただ、実際にどういう形でどういことをすれば、航空路が実現するのかということが、役場や議会の中ではあまり理解されておりました。

一方で、よくよく考えてみると、悲願というのは村民の思いというふうに伝わりますけれども、悲願になっていったのは、実は美濃部都知事の頃に返還されて、当時、知事が何回か来る中で、小笠原にとって航空路は必要だということを東京都さんから言っていて、東京都が事業主体になる形で事業計画をずっと練ってきました。兄島、時雨山、その後、さらには4案、今絞られて洲崎を中心に検討されていますが、私の関わった頃からの先輩方は、自分の目が黒いうちに何とか飛ばしたいと言っていました。

それがもういろんな方がお亡くなりになり、直近では森下村長が亡くなり、私自身も率直に言って、今の状況の中で、いつ航空路が開設されるんだろうということを考えるときがありますが、前村長が、先ほどのように事例を引っ張り出しますと、平成28年には所信で、2年後に迎える復帰50周年の際には、航空路開設について、東京都の一定の見解を示していただきたいという考えを知事に訴えてきたということをお知らせしています。この一定の見解というのは、私は当時、副村長でよく話をしていましたが、やはり滑走路であったり、機材であったり、それを50周年のときにはこうなるよということを決めてもらいたいということをお知らせしてきました。現状ではやはり、これから報告があると思いますが、まだまだ検討が続けられるんだろうと思っています。

先ほども言ったように、私は今、政治家になったようなものですが、事務方として東京都さんの御苦労というのも一方で見てまいりましたので、私自身は選挙や最初の所信の中で、航空路開設は、村民がいつでも行き来できることを主たる目的とし、世界遺産地域等への影響のない規模での実現を求めていますということで、今の時点では期限であったり、滑走路の長さであったり、機材であったり、そういったことには言及しないつもりであります。

ぜひ、第11回を迎えていますけれども、早くこの議事が小笠原空港の機材であったり、滑走路の長さの決定についてということの議事になることを願ひまして、今後とも皆様の御支援をお願いしたいと思います。よろしくお祈りいたします。

**【野間総務局長】**

ありがとうございました。

それでは、早速、議事に移らせていただきたいと思ひます。

まず、最初の議事、小笠原航空路に係る令和3年度調査結果及び令和4年度調査事項について、調査所管の総務局、港湾局より順次、御報告をお願いいたします。

**【若林小笠原・国境離島担当部長】**

それでは、令和3年度の調査結果につきまして、まず総務局より報告いたします。資料1-1を御覧ください。

父島の洲崎地区におきまして短い滑走路で運用できる可能性があるとの情報が得られている2つの航空機、ATR42-600Sというプロペラ機とAW609というティルトローター機の開発状況等について御報告いたします。

資料の左側でお示ししているATR42-600Sは、現在、九州や北海道の国内航空会

社が定期便として利用しているATR42-600の派生型となる航空機で、1,000メートル程度の滑走路で離着陸可能との情報が得られております。

この航空機は、現在、欧州航空安全機関の型式証明を取得するために試験中であり、今年5月には現行機にATR42-600Sの機能を部分的に搭載した機体による飛行に成功いたしました。メーカーとしましては、2024年の第4四半期での型式証明の取得を目指しているところでございます。

続きまして、資料の右側でお示ししているAW609でございます。飛行機とヘリコプターの機能を併せ持つ世界初の民間型ティルトローター機として開発中の航空機であり、400メートル程度の滑走路があれば離着陸可能で、ヘリポートでも離着陸することができるとの情報を得ております。

なお、この航空機は飛行機とヘリの機能を併せ持つため、国内で導入するに当たっては法令整備が必要となる可能性がございます。現在、アメリカの連邦航空局の型式証明を申請中でありまして、メーカーとしましては、2022年末での型式証明の取得を目指しているところでございます。

今後も、メーカーや運航事業者等から航空機に関する最新の情報を収集するとともに、小笠原への運航の可能性について、引き続き検討を進めてまいります。

以上が、令和3年度に実施しました航空機の開発状況等に関わる調査結果の報告でございます。

**【川崎島しょ・小笠原空港整備担当部長】**

続きまして、港湾局でございます。港湾局では、飛行場の基本構造や工法の実現性といったものを確認するために、現地で各種の調査を実施しております。

令和3年度調査内容につきまして御報告をいたします。資料1-2を御覧ください。

まず、気象調査でございます。気象調査は滑走路の位置や方向の検討に必要な基礎資料を得ることを目的に、洲崎地区において令和元年度より継続して実施しております。

調査は、左下の地図の上に赤い楕円があると思えますけど、こちらでお示した箇所に観測機器を設置して、風向、風速、視程、雲高——雲の高さですね、こういったものを観測いたしました。測定高度は航空局のマニュアルに基づいて地上10メートルに設定するとともに、周囲の地形による影響の少ない野羊山山頂の高度を踏まえまして、地上157メートルの位置にも設定いたしております。観測期間は、令和2年2月から令和5年2月までの3年間としておりますので、現在も調査は継続中でございますが、本日は令和2年度、3年度

の調査から暫定的に得られた知見についてお話しさせていただきます。

右側のグラフを御覧ください。地上風と上層風の方位別の風の出現頻度と平均風速を示しております。上段は令和3年度の調査結果、下段は令和2年度のものでございます。

左側の地上風のグラフを御覧ください。表記の都合上、北が左側になっております。赤い折れ線グラフですけれども、これは方位別の風の出現頻度を示しております、単位はパーセントです。紫の棒グラフは方位別の風の平均風速を示しております、単位はメートル毎秒です。

地上風は、赤い折れ線グラフのとおり、南北方向の風の出現頻度が高く出ておりますが、これは野羊山等からなります南北の谷筋の地形の影響を受けているためと考えられます。また、平均風速につきましては、紫の棒グラフのとおり、南北方向の棒グラフが東西方向の棒グラフに対して若干高めに出ていることが読み取れます。これは南北方向の風の平均風速がやや強い傾向にあることを示してございます。

一方、右側の上層風でございますが、赤い折れ線グラフが全方位において、ばらつきなく出現していることが読み取れます。これは、上層風は地上風と比べて地形の影響が少ないため、風向き、風向の出現頻度の偏りが比較的少ないことを示しているものと考えられます。

また、令和2年度と令和3年度の調査結果を比較いたしますと、地上風、上層風ともに、方位別の風の出現頻度、平均風速はほぼ同様の傾向であったことが確認できるかと思えます。

一般に、離着陸時における飛行機は横方向からの風の影響を受けやすいとされております。この2か年にわたる調査結果からは、滑走路を南北方向に配置することが適当であるということが見込まれると考えられます。

次に、環境調査についてでございます。資料1-3を御覧いただきたいと思えます。

令和3年度は、父島周辺海域や洲崎地区周辺におけるイルカ、クジラ等の海生哺乳類の出現状況や行動及び現在の水中音に係る調査を実施いたしました。将来、環境影響評価を行う際には、工事等により新たに発生する水中音が海生哺乳類の生息域や行動にどのような影響をもたらすかをシミュレーションすることになりますが、今回は、そのシミュレーションの際にベースとなります現在の海生哺乳類の生息域や行動、あるいは水中音等について調査したものでございます。

調査内容です。海生哺乳類の広域的な出現状況を把握するため、船の上から目視で観察を行いました。特に、洲崎地区周辺の出現状況につきましてはより詳しく調査するため、陸上

より目視による観察を実施いたしました。また、海生哺乳類の鳴き声を測定するため、右の図の赤い点で示す3地点に水中音響記録装置を設置いたしました。さらに、同じ3地点において、現況の水中音を測定いたしました。なお、この測定地点の選定に際しましては、航空路整備による影響が比較的小さいと考えられる地点としてSt-1を、また航空路整備に直接関係する洲崎地区周辺にSt-2とSt-3を設けたものでございます。

調査結果です。海生哺乳類調査では、船の上からの目視観察の結果、ハシナガイルカ、ミナミハンドウイルカ、ザトウクジラが父島周辺海域に広く分布していることが確認されました。また、陸上からの目視観察の結果、洲崎地区周辺におきましては、右の図、楕円で示したような出現状況を確認したところでございます。

また、水中音響測定により、海生哺乳類の鳴き声の周波数や頻度等を解析した結果、St-1と3では、主に休憩場所及び餌場としての利用が、また、St-2は主に休憩場所としての利用が推察されるところでございます。

最後に、水中音調査結果についてです。St-1では、他の地点に比べ、水中音が小さい傾向にあることや、St-2では、他の地点に比べ、船舶音が多く出現することが確認されました。また、全ての地点において、夜間に一部の甲殻類が発する音が確認されたほか、気象・海象の変化が水中音に影響を与えることも確認いたしました。

今回の調査結果につきましては、先にも述べましたとおり、今後、環境影響評価を実施する際、工事等により発生する水中音が、海生哺乳類の生息域や行動にどのような影響をもたらすかをシミュレーションする際の比較対象として活用してまいります。

以上、令和3年度に現地において実施いたしました調査の概要について報告をさせていただきました。

今後も調査の実施に当たりましては、村ですとか、現地関係者の皆様への丁寧な説明を実施するとともに、関係者の方々の御理解を得ながら進めてまいりたいと存じます。

港湾局、以上になります。

**【若林小笠原・国境離島担当部長】**

続きまして、総務局より令和4年度の調査事項を報告いたします。資料2を御覧ください。

パブリック・インボルブメント、いわゆるP I及び航空機等調査では、先ほど御説明いたしました2つの航空機の開発状況や型式証明の動向等の情報収集を行うとともに、運航事業者の知見等を得まして、小笠原への運航可能性に関する詳細な検討を継続してまいります。また、P Iを着実に実施するため、世界遺産委員会との事前調整や都条例に基づくアセ

スを踏まえまして、その実施内容を検討いたします。

空港計画調査では、想定される航空機に対応した洲崎地区の飛行場施設につきまして、自然環境への影響や運航事業者等の知見を踏まえ、引き続き、配置や構造・工法等を検討してまいります。また、令和4年度における調査・検討を踏まえまして視覚資料を作成し、飛行場施設の景観への影響や飛行経路の安全性等を確認いたします。

気象調査は、今年度も引き続き実施するとともに、気象の変動要因を考慮いたしまして、洲崎地区の波浪・流況を計測する海象調査を実施いたします。

環境調査では、環境影響評価手続の実施に向けまして、これまで実施していないサンゴの白化やオニヒトデ害などの調査を実施いたしまして、環境配慮書案を更新してまいります。また、外来種侵入リスクを検討するため、外来種検疫について、海外における先進的な取組事例の調査を実施いたします。

今年度におきましても、小笠原の自然環境と調和した航空路を実現するために、関係機関と緊密に連携しながら、引き続き、必要な調査・検討や情報発信を行いまして、パブリック・インボルブメントの円滑な実施に向けた準備を着実に進めてまいりますので、どうぞよろしく願いいたします。

総務局からは以上です。

**【野間総務局長】**

ありがとうございました。

それでは、ただいまの報告につきまして、各委員の皆様より御意見、御質問などがあればお願いしたいと思います。いかがでしょうか。よろしいですか。

それでは、次の議事に移らせていただきたいと思います。

次の議事は、世界遺産委員会への対応状況につきまして総務局から報告いたします。よろしく願いいたします。

**【若林小笠原・国境離島担当部長】**

それでは、世界遺産委員会の対応状況につきまして総務局より報告いたします。資料3を御覧ください。

前回、第10回の本協議会でも議題といたしました世界遺産委員会に対する小笠原航空路に関する報告につきまして、その後の状況について説明いたします。

まず、資料の左側の定期報告でございます。この定期報告というものは、条例締約国が世界遺産委員会に遺産の保全状況等につきまして報告する制度でございまして、2021年



は、日本を含むアジア太平洋地域にとっては10年ぶりの報告となっております。小笠原航空路は、遺産に影響を与える要因に該当するため、この定期報告におきまして、航空路の検討状況が含まれております。

昨年7月に政府が提出したこの定期報告につきまして、今年6月の第45回世界遺産委員会において報告する予定でしたが、委員会自体が延期となっております。

続きまして、資料の右側の航空路に係る検討状況の報告でございます。ただいま御説明いたしました定期報告の提出に合わせまして、昨年7月に世界遺産委員会に対しまして、これまでの小笠原航空路の検討状況を報告したところ、10月に世界遺産委員会から返書をいただいたところでございます。

返書には、世界遺産委員会の諮問機関である国際自然保護連合、いわゆるIUCNのレビューが記載されておまして、その中では、報告書の提出に対する謝意とともに、次のようなコメントがございました。父島の洲崎地区は、他の候補地を検討した結果で選ばれたものと理解していること、IUCNが、小笠原諸島の顕著な普遍的価値を保護することの重要性を踏まえ、こうした開発に大きな注意を払っていること、開発には、侵略的外来種の侵入を防ぐための厳格な措置を伴う必要があること、プロジェクトによる影響は、遺産の普遍的な価値への影響評価を含むアセスメントで評価されるべきであること、以上の4点でございます。

これらを踏まえまして今後の取組といたしましては、世界自然遺産である小笠原における航空路の開設につきまして、世界自然遺産登録が決議された際の要請事項やIUCNのレビューを十分に考慮しながら、検討を進めてまいります。

世界遺産委員会への対応状況に係る報告は以上でございます。

**【野間総務局長】**

ありがとうございました。

ただいまの報告につきまして、御質問、御意見等ございましたらお願いいたします。よろしいですか。

それでは、以上で議題の2つ目を終わらせていただきます。

本日の議題は以上となります。

そのほか何か御発言があればお願いいたします。

渋谷村長、池田議長、何かございますれば、どうぞ。

**【池田小笠原村議会議長】**

ありがとうございます。せっかく1,000キロを超えてやってきましたので、先ほど村長のほうから発言がございましたが、やっぱり半世紀、我々は返還されてから空の足を待っているということで、いろんな経緯がございまして、先ほど村長も説明しました。現在は、まあ、今確実にその時期については報告できないと思いますが、一体いつになったら航空路はできるんですか、飛行場はやるんですかということ、時期について問われることが最近、多いですね。我々としても、今、鋭意、東京都のほうで調査をしていただいておりますが、なかなか村民に具体的に、いついつにこうなって、こうなりますから、安心して見守っててくださいというようなことを話してあげられないのが実際のところつらいというのが現状です。

そういう中で、あまり議題にも上らなくなったことで、逆に、村民の中に空港についてはもうできないだろうというようなお話をする人もいるし、このこと自体が議論にならなくなってきたという状況があります。一時期、やっぱり期成同盟をつくったりして、頑張ろう、頑張ろうといった、あの熱みみたいなものが今、だんだん冷えて、でも、返還当初から我々が求めてきた航空路が欲しいというもしびを消すわけにはいきませんので、どこかその辺で村民に希望とか、そういうことを与えられるような何か報告ができるようになればいいなと思っています。

現地で暮らす、また議会という立場で言うと、叱られることのほうが多いので、なかなか答えられないことのほうがつらいということ、ここで御報告させていただきます。

ぜひ、皆さんのお力で、今言ったようなことが解決され、こうこうこうだよというふうにお知らせできるような状況になることを切に願っております。

すいません、こういう発言で申し訳ないと思いますが、よろしく願いいたします。

**【野間総務局長】**

ありがとうございました。ほかに何かございますか。

どうぞ、村長。

**【渋谷小笠原村長】**

すいません、ちょっとさっき思いの丈があまりにもあって、最後言い忘れたのは、ぜひ、この協議会を、最後は決定する協議会になることを願っていますが、今言ったように、内容がなかなか進展しないということはあるんですけど、それでも毎年必ず開いていただいて、少しでも進捗状況をお互いに共有できたらいいと思っておりますので、どうぞよろしくお

願います。

【野間総務局長】

ありがとうございました。それでは、よろしいですか。

最後に一言申し上げたいと思います。

今日、調査報告にもございましたとおり、現地の環境調査ですとか、気象観測などの必要な調査を着実に実施するということがまず1つ、我々の使命としてあろうかと思えます。それから、飛行場の構造ですとか工法も、かねがね、いろいろ議論を重ねてきておりますが、あと航空機の運航可能性など、さらなる詳細な検討を進めていくことを確認いただいたと思えます。

また、世界遺産委員会への対応につきましても、航空路開設に向けた検討を進める上で、世界自然遺産登録時の要請事項などを十分に考慮していくことを御確認いただいたと思えます。調査・検討に当たっては、国の皆様や小笠原村の皆様、それから小笠原諸島に関わる関係機関とも連携していかなければいけませんし、情報共有を図りながら進めていくことが重要だと考えています。

今後とも世界自然遺産としての小笠原諸島の価値を損なうことなく、自然環境との調和に配慮しながら実現可能な航空路案の取りまとめに向けて精力的に検討を進めてまいりたいと思えます。その際には、やはり、今、議長、村長からお話があったように、村の皆様とのコミュニケーションもしっかり取っていかなきゃいけないなと感じた次第でございます。

また、引き続き、東京都としましても検討を進めてまいりますので、どうぞよろしく願い申し上げます。

なお、次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きたいと思えます。引き続き、委員の皆様のお協力をお願いしたいと思います。

これをもちまして、第11回となります小笠原航空路協議会を終了いたします。

委員の皆様、御多忙のところ、御出席ありがとうございました。どうもお疲れさまでした。

— 了 —