

第13回小笠原航空路協議会

令和6年7月22日

【事務局】 それでは、定刻前でございますが、皆様おそろいですので、これより第13回小笠原航空路協議会を始めさせていただきます。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野村と申します。

初めに、本日の協議会については、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、よろしくお願いいたします。

続きまして、本日は原則ペーパーレスとしております。資料を説明する際は、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。

また、御発言の際はお手数ですが、お手元のマイクの右側のスイッチを押してから御発言をお願いいたします。

次に本日の出席者でございますが、席上に配布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。なお、大場東京都総務局小笠原支庁長におかれましては、オンラインで出席をいただいております。

それでは、協議会の開催に当たりまして、本協議会会長の佐藤東京都総務局長から御挨拶をお願いします。

【佐藤総務局長】 小笠原航空路協議会の会長を務めます、佐藤でございます。どうぞよろしくお願いいたします。座って御挨拶をさせていただきます。

本日はお忙しい中、各委員の皆様、特に小笠原村の渋谷村長と池田議長におかれましては、小笠原から御参加いただきまして誠にありがとうございます。

また本日は、国土交通省からは、黒田国土政策局長に御出席をいただいております。本当にありがとうございます。

国土交通省をはじめとする関係省庁、国会、そして都議会のお力添えをいただきまして、本年4月に小笠原諸島振興開発特別措置法が延長されました。厚く御礼を申し上げます。これを受けまして、東京都では、パブリックコメントを実施するなど、新たな振興開発計画の策定を進めているところでございます。引き続き、国の皆様のお力添えも賜りながら、小笠原村とも連携をいたしまして、この計画に沿いまして、小笠原諸島の自立的発展に向けて、住宅の確保、防災対策、再生可能エネルギーの活用などの取組を進めてまいります。

特に、本土と島とを結ぶ交通アクセスの改善につきましては、島民生活の安定と住民の安心、そして安全を守る上で、極めて重要な課題であると認識をしております。

世界自然遺産である小笠原では、貴重な自然環境の保全との両立が最も重要な鍵であり、都では現在、自然環境に配慮しつつ航空路開設に向け、総務局、港湾局、環境局をはじめとした関係各局が一丸となりまして、調査・検討を進めているところでございます。

本日の協議会は、昨年度までに実施した各種調査や、飛行場施設の検討状況につきまして御報告させていただくほか、今年度の調査事項について、御説明させていただきます。

本協議会では、委員の皆様の忌憚のない御意見を賜りまして、協議を進めてまいりたいと存じます。皆様の御協力をお願い申し上げまして、簡単ではございますが、御挨拶に代えさせていただきます。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す。

それでは、議事進行につきましては、佐藤会長、よろしくお願いいたします。

【佐藤総務局長】 それでは、議事に移らせていただく前に、本日、国土交通省から御出席賜っております、黒田国土政策局長に一言、御挨拶をいただきたいと存じます。黒田局長、どうぞよろしくお願い申し上げます。

【黒田国土交通省国土政策局長】 国土交通省国土政策局長の黒田でございます。

国土交通省では、小笠原振興を所管する立場から、平成31年より、この協議会に参加をさせていただいているところでございます。先ほどの御挨拶の中に、小笠原諸島振興開発特別措置法の改正法が成立し、4月から施行されたという御紹介をいただきました。

本協議会のテーマでございますこの航空路の開設、これにつきましても、国会の質疑の中で多くの先生方から質問が寄せられ、「小笠原諸島におきます航空路の開設を含めて必要となる取組を、しっかり進めること」というような附帯決議もいただいているところでございます。

また、改正法に基づきまして、この5月に策定をいたしました基本方針、この中でも航空路につきましては、国は東京都と小笠原村との連携を強化して、情報の共有に努めて、技術面での助言を行うなど必要となる取組に努めることとしているところでございます。

私も、昨年の夏に着任しまして、すぐに小笠原に行かせていただきました。もちろん船で行きましたけれども、やはり航空路の必要性ということは十分に認識をいたしました。また一方で、現場の洲崎地区も視察をさせていただきまして、その必要性と併せて、いろんな課題もこの目で確認をしてきたところでございます。

国交省としましては、引き続き、このような協議会の場を通じまして、御出席の皆様と連携を強化して、しっかりと取組を進めてまいりたいと考えております。何とぞ、よろしくお願いいいたします。

【佐藤総務局長】 ありがとうございました。

続きまして、本日は小笠原村より渋谷村長と池田村議会議長にも御出席をいただいております。村を代表いたしまして、渋谷村長より御挨拶を賜りたいと存じます。渋谷村長、お願いいいたします。

【渋谷小笠原村長】 小笠原村長の渋谷です。私は村長になって3年目、3回目の出席でございます。前回からも毎回言っておりますが、返還から今年でもう56年。村民のお年寄りの思いとしては、1日も早くという思いは常々申し上げているところですが、一方で、過去に頓挫しました兄島案や時雨案を振り返りますと、先ほど、局長からお話があったように、自然環境との調和ということが、第一に求められております。今日、御説明をいただく内容を含めて、しっかりと確実な航空路の開設ということをお願いしておりますので、前回も言いましたが、この協議会で早く、この案で、この滑走路で、ということが広められますように願っているところでございます。

今日はどうぞよろしくお願いいいたします。

【佐藤総務局長】 それでは、議事に移りたいと思います。

まず、議事（1）小笠原航空路に係る令和5年度調査結果・検討状況につきまして、調査所管の総務局及び港湾局から報告をお願いいたします。

【近藤小笠原・国境離島担当部長】 それではまず、総務局から御説明をしたいと思えます。資料については、資料1を御覧ください。

こちらの資料でございますが、父島の洲崎地区において、短い滑走路で運用できる可能性があるという情報が得られている2つの航空機でございます、左側がATR42-600Sというプロペラ機、右側がAW609というティルトローター機、こちらのそれぞれの開発状況等について御報告をいたします。

資料左側のATR42-600Sは、現在、九州ですとか、北海道といった国内の航空会社が定期便に利用している後ろのSが取れた、ATR42-600という機体の派生型となる航空機でございます、1,000メートル程度の滑走路で離着陸可能といった情報が得られております。

こちらの航空機は、現在、欧州の航空安全機関の型式証明を取得するための試験中ござ

いまして、メーカーからの情報によりますと、2025年初頭から半ばにかけて、型式証明を取得することを目指しているといった状況でございます。また、日本の国内では、民間の航空会社が、この機体を2025年に導入する予定であるといった情報もございます。

続きまして、資料右側のAW609でございます。こちらは、世界初の民間型のティルトローター機として開発中の航空機でございまして、400メートル程度の滑走路で離着陸可能で、垂直でのヘリポートでの離着陸もできるといった情報を得てございます。この航空機は飛行機、それからヘリの機能を併せ持つ機体ということで、国内で導入するに当たっては、こうした分類等について法令上の整理が必要となるという可能性もあると聞いてございます。

こちらの開発状況は、現在、アメリカの連邦航空局において型式証明を申請中ということでございます。こちらはメーカーによりますと、2024年後半、または2025年初頭に型式証明の取得、それからサービスを開始する見込みだという情報を得てございます。

いずれにしましても、今後もメーカー、それから運航事業者等から航空機に関する最新の情報を収集いたしますとともに、小笠原への運航可能性についても引き続き検討を進めてまいりたいと考えてございます。

以上が、航空機の開発状況等に係る調査結果の御報告でございます。

次に、小笠原航空路の検討状況ということで、資料2-1を御覧いただければと思います。先ほど御説明申し上げました航空機のうち、プロペラ機であるATR42-600Sの活用を想定した飛行場を設定する場合の施設の検討状況についての御報告でございます。

こちらは、滑走路の長さを1,000メートル、飛行場施設の標高は約20メートル、滑走路の南側、資料右側のイメージ図ですと下側で、計器飛行方式を採用した場合の飛行場の施設案を想定したものでございます。

この飛行場を洲崎地区に設置する場合、資料右側のイメージ図で赤線部分のところが、飛行場施設のおおよその位置・長さを示したものでございます。

この飛行場施設について、自然環境等への影響といたしましては、資料左側に記載がございますように、野羊山については水平表面の確保のため、原則切土が必要となります。また、一部については転移表面の確保のために、必ず切土が必要だということで、検討しているところでございます。

一方、下のほうにございます中山峠につきましても、水平表面の確保のために原則切土が必要という状況でございます。

また、海岸からの景観につきましては、飛行場施設が小港海岸、こちらはイメージ図の真ん中の辺りにございますように、小港海岸から見えるということで、景観についても影響が出てくるといった状況でございます。

A T R機については以上でございます。

資料を進めまして、資料2-2を御覧いただきたいと思えます。

こちらは、テイルローター機でございます、AW609が飛行機、いわゆる固定翼に分類された場合を想定して、飛行場を設定する場合の施設案の検討状況でございます。

まず、滑走路の長さが約400メートル程度、飛行場施設の標高を約25メートルということで想定してございます。

この飛行場を洲崎地区に設置する場合、資料右側のイメージ図、先ほどと同様でございますが、赤線部分が飛行場施設のおおよその位置・長さを示してございます。

こちらの場合の自然環境への影響としましては、飛行方式の違いによりまして、2パターン、上と下で記載してございます。

まず資料の上段、真ん中辺りにございますけれども、こちらにつきましては、滑走路の南側で計器飛行方式を採用した場合を想定した内容でございます。この場合、野羊山につきましては、水平表面確保のために、原則切土が必要となります。また、一部につきましては、転移表面の確保のために、必ず切土が必要となります。

一方、中山峠につきましては、先ほどのA T R機と違いまして、切土が不要となります。また、海岸からの景観につきましては、小港海岸、それからコペペ海岸、いずれの海岸からも見えないということで、影響なしと記載をしてございます。

次に資料の下段にございますように、こちらは有視界飛行方式を採用した場合を想定したものでございます。こちらの場合につきましては、野羊山は水平表面確保のために、原則切土が必要となります。また、中山峠については、先ほどと同様に切土が不要となっております。

海岸からの景観につきましても同様に、小港海岸、コペペ海岸からは見えないということで影響はございません。

このお示した案につきましては、いずれも現時点で把握できております機体情報を基に検討を行ったものとなっております。今後、メーカーが正式に型式証明を取得し、機体性能等が確定した段階で、施設配置案の精査がまた必要となってくると考えてございます。

以上が、小笠原航空路の検討状況についての御報告でございます。

【渡邊島しよ・小笠原空港整備担当部長】　　続きまして、港湾局から令和5年度の現地における調査内容につきまして御報告いたします。資料3-1を御覧ください。

まず、気象調査、海象調査でございます。初めに気象調査でございます。資料左側を御覧ください。

気象調査では、飛行場の配置、航空機の運航の検討に係る基礎資料として活用することを目的に、洲崎地区において、令和元年度から令和4年度にかけて、継続して実施したものでございます。

調査は、上段の調査概要にありますとおり、陸上定点に観測機器を設置し、風向、風速、視程、雲高などを観測いたしました。観測機器を設置したのは、下の地図上、赤い点でお示しした箇所になります。

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、令和4年度をもって観測を終了しております。今日は、令和5年度に取りまとめた3か年の調査結果についてお話しさせていただきます。

調査結果のところを御覧ください。測定高度は、航空局のマニュアルに基づき、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、地上157メートルの位置にも設定いたしました。

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の頻度と平均風速を示しております。左は地上10メートル、つまり地上風の調査結果、右は地上157メートル、つまり上層風の調査結果です。

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が、これは方位別の風の出現頻度を示しており、単位はパーセントです。紫色の棒グラフは、方位別の風の平均風速を示しており、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、野羊山等からなる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、平均風速については、紫色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おります。

一方、右側、上層風の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確認できます。これは上層風が、地上風と比べ地形の影響が少ないため、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。

これらのデータから、調査結果のとおり、飛行場の配置は南北方向とすることが望ましいと考えられます。

続きまして、海象調査でございます。資料右側を御覧ください。

海象調査は、工程や施工の安全性検討の基礎資料として活用することを目的に、洲崎地区周辺の海域において、令和元年度及び令和2年度、令和4年度及び令和5年度にかけて、実施したものでございます。

調査概要にありますように、海中に波浪観測装置を設置し、波の方向、波の高さ等を観測いたしました。観測装置を設置したのは、下の地図上、洲崎地区を挟んだ左側、二見側と右側の小港側の2か所で、青い点でお示した箇所になります。

本日は過年度の調査を取りまとめた結果について、お話しさせていただきます。調査結果のところを御覧ください。

最初に、左側のグラフを御覧ください。二見側の観測地点における、方位別の波の出現頻度を示しております。オレンジの折れ線グラフは、高さ1.5メートルを超える波の出現頻度を、青の折れ線グラフは、高さ1.5メートルを超える波も含め、全ての波の出現頻度を示しております。なお、波の高さ1.5メートルにつきましては、海上作業における作業中止基準を想定したものです。

二見側では、青の折れ線グラフが示すとおり、北西方向から入ってくる波の出現頻度が卓越していることが分かります。また、オレンジの折れ線グラフのとおり、高さ1.5メートルを超える波の出現頻度は全方位において少なく、2.7パーセント程度であることを確認しました。

同じように小港側については、西から入ってくる波の出現頻度が卓越していることが分かります。また、高さ1.5メートルを超える波の出現頻度は少なく、6.1パーセント程度であることを確認しました。

これらのデータから調査結果のとおり、波高は数年を通して、想定されている作業中止基準である1.5メートルをおおむね下回っており、海象が工事に与える影響は少ないと見込まれることが分かりました。

次に、環境調査でございます。資料3-2を御覧ください。

本調査は、世界遺産における遺産影響評価及び環境アセスに必要な予測評価及び環境保全措置等を検討するための基礎データを得ることを目的としております。

令和5年度は、オガサワラオオコウモリに関する調査を実施いたしました。本調査は、調

査概要にあるとおり、洲崎、扇浦、小港、市街地の4地点において、7月、9月、11月、2月の夜間3日間、コウモリが確認された地点及び無作為に設定した未確認地点の照度・騒音値の計測を行い、その生息状況と光環境、騒音環境との関係を調査いたしました。

その結果におきましては、結果概要にありますとおり、オガサワラオコウモリの生息状況と光環境・騒音環境との間に、有意な相関関係が認められませんでした。このことから、市街地レベルの照明や騒音による生息状況への影響は少ないと考えられます。

続きまして、環境影響評価に必要な項目の調査実施状況でございます。資料3-3を御覧ください。

小笠原航空路の検討に係り、貴重な自然環境に配慮した施設案とするため、環境影響評価に必要な調査項目について、小笠原諸島の生物・生態系の多様性を踏まえ、多岐にわたる調査を右側にある表のとおり実施してまいりました。飛行場施設案の検討に当たりましては、今後必要に応じて情報を更新しつつ、これまでの調査結果を活用しまして、自然環境への影響に配慮した検討を進めてまいります。

以上、令和5年度に実施した調査の概要について御報告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、現地関係者への丁寧な説明を実施するとともに、関係者の皆様の理解を図りながら進めてまいりたいと思います。

【佐藤総務局長】 ありがとうございます。

ただいま、東京都総務局及び港湾局から報告がありました事項につきまして、委員から御意見・御質問などはございますか。

では、渋谷村長、よろしく申し上げます。

【渋谷小笠原村長】 村長の渋谷です。確実に飛んでもらいたいという意味合いから、機材と滑走路について併せて質問させてもらいたいと思います。

まず、機材ですけれども、この両機材とも、今の時点では可能性があるということで対象になっていると思うのですが、どちらかなり、両方なり、機材の決定、これなら大丈夫ですという決定のタイミングというのは、いつを想定されているのでしょうか。

【佐藤総務局長】 総務局、お願いします。

【近藤小笠原・国境離島担当部長】 総務局、近藤でございます。お答えいたします。

いずれの航空機も、先ほど御説明したように、現時点では候補でございまして、少なくとも型式証明を取得し、それぞれの施設について、どうかたちで配置ができるかについての状況をまず確定した上で、今後の検討を進めていくどうかたちになるかと思っております。

どの時点でどちらかに絞るとするのは、現時点でお答えすることは難しい状況ではございますけれども、いずれにしろ型式が出て、しっかりと機能、性能、施設案などが固まったところで、皆さんと検討を進めていく中で、定まっていくものと考えてございます。

【渋谷小笠原村長】 確認の意味で聞くと、先に型式証明が取れたらそれにするわけではないということによろしいですね。

【近藤小笠原・国境離島担当部長】 おっしゃるとおりで、現在、この2機材が候補になっておりますので、それぞれどういう形で配置、もしくは運航が可能かというところを、きちんと両者確認をした上で、決めていくと考えております。

【佐藤総務局長】 先に出たほうだけではなくて、両方の型式を見て、判断をするということよろしいですか。

【近藤小笠原・国境離島担当部長】 はい、そのとおりです。

【渋谷小笠原村長】 いいですか、続けて。

【佐藤総務局長】 お願いします。

【渋谷小笠原村長】 今度は滑走路の話で、1,000メートルと400メートル、単純に1,000メートルをつくってしまえば、どちらでもいいという意見もあるかもしれませんが、先ほども局長が言ったように、自然環境への配慮というのが、兄島案、時雨山案を見てきて、一番大事だと思っています。

両方で出てくる原則切土が必要とか、条件によっては転移表面の切土が必要、中山峠では、400メートルなら必要ないとかが出てきている。切土が必要か、必要でないかだけではなくて、必要になる場所の自然環境がどういう評価になっているかというのが大事だと思うのですが、今の時点で言えること、それから、もし今はまだそこまで踏み込んでいないとしたら、ぜひ、次回とか、その次とかで合わせた評価がないと、切土だけで済むと思う方もいれば、そこを切ったらこんな自然を破壊するという理解がないと、自然環境への評価がちゃんとできないと思います。

その辺り、今、何かコメントできることがあれば、お聞きしたいです。

【近藤小笠原・国境離島担当部長】 先ほど申し上げたように、これは現在の性能等に基づいて想定したものですけれども、最終的な確定には精査が必要だと考えてございます。

ただ、例えば国の国立公園のエリアということで申し上げれば、野羊山、中山峠のいずれも国立公園の第2種特別地域で、当然、改変に当たっては国の許可が必要であるなど、手続面でも必要になってまいります。どこにどの程度、切土が必要かというところは、まさに自

然環境との両立という点では、非常に重要なポイントだと思いますので、そこはしっかり精査をして、仮にやるにしても国の許可もしっかりいただいて、アセスもかけてという手順になってくるかと思っておりますので、その点については、肝に銘じながら進めていきたいと思っております。

【佐藤総務局長】 港湾局、何かありますか。

【渡邊島しょ・小笠原空港整備担当部長】 今、お話にあったとおりです。自然環境に対する影響については、十分思案して、国立公園か、規制がかかるか、かからないかに関わらず、できるだけ影響のないかたちというのを選ばなきゃいけないと考えておりますので、きちんと皆さんと相談しながら進めていけたらと考えております。

【佐藤総務局長】 村長、何かございますか。

【渋谷小笠原村長】 今おっしゃっていただいたように、公園区域の特別地域かどうかとか、第1種か第2種かで言うと、評価の低いところに今はなっているのですが、例えば、コウモリが扇浦の集落地域のど真ん中に営巣しているように、生物にとっては、境界なんてないわけです。ですから、やはり自然環境への影響というのは、これまで頓挫した理由がそこに大きくあった部分を見ると、より慎重にお願いをしたいというところがあります。

1,000メートルと400メートルという長さは示されたわけですが、それによって、たしか滑走路の幅も違って来る。単純に野羊山でいうと、両方とも原則切土が必要ですが、そのボリューム感も違うと思うのですが、その辺りは、今コメントできることはありますでしょうか。

【佐藤総務局長】 港湾局、お願いします。

【渡邊島しょ・小笠原空港整備担当部長】 港湾局です。

1,000メートルと400メートルによって、切土のボリューム感というのは違って来ることになります。原則切土を必要としている水平表面確保のための必要な土量については、今回はまだ調査をしておりません。ただし、空港の標点を中心とした水平表面の範囲というものは、滑走路が1,000メートルの場合には、半径1,500メートルの範囲。滑走路が400メートル程度の場合には、半径800メートルの範囲で水平表面を取ることになりますので、滑走路の長さが1,000メートルのほうが、ボリュームが大きくなるということになります。

【渋谷小笠原村長】 今の数字で聞くだけでも、やはり同じ滑走路をつくるにしても、長さによって幅も違う。そうすると、その影響範囲も違うということが、正直、公開でやっているこういう資料では読み取れない。

そうすると、例えば機材を見れば、48席と9席を比べて、48席乗れるのだから1,000メー

トルの滑走路でいいよねと、単純に言う方もいらっしゃいます。ただ一方で、今までのことを知っていて、滑走路が長ければ長いほど、海上に滑走路が出るということから、そんな空港なら要らないという人もいるのも事実です。

だからこそ、私は自分が村長選に出たときもそうなのですが、まず、東京都のこういった調査をしっかりとやっていただいて、その上でこの協議会で、繰り返しになるのですが、こういうことからこんな飛行機、こんな滑走路という結論を出していただきたい。慎重に、かつ、もう56年経ったので早くという、相反するかもしれませんが、ぜひお願いをしたいと思います。

質問は以上です。

【佐藤総務局長】 何かありますか。

【近藤小笠原・国境離島担当部長】 まさに今、おっしゃっていただいたところが、我々も一番配慮しながら、心にとどめて取り組んでいるところでございます。自然をしっかりと守る、小笠原の自然は、世界自然遺産である貴重な部分です。また、その自然によって観光業が成り立っていたり、皆さんの生活が成り立っていたりということもございます。そうしたところも踏まえながら、この自然といかに調和したものをつくっていくか。これを第一に考えて進めていきたいと考えてございます。

なかなか型式証明が出ないと、毎年申し上げておりますが、できるだけ早期開設に結びつけられるように、今年度できること、準備はどんどん進めていき、型式証明が出たら、すぐに動いていく。こうした姿勢で、我々もしっかり取り組んでいきたいと考えてございます。

【佐藤総務局長】 切土の話が出ましたけれども、切土の話だけではなくて、今日は環境局も出席しておりますけれども、より正しい情報、切土がこれぐらいでこんなものだろうと思って、詳細な計画が出てきたら、こんなはずではなかったとならないように、正しい情報と、自然環境に配慮しつつ、村でずっと切望されている航空路について、村民の理解と協力が得られるような形での検討を進めることが大事なので、そういった形で進めていければと思います。

ほかに何かございますか。

では、自然環境部長、よろしく申し上げます。

【宮武自然環境部長】 自然環境部長の宮武でございます。資料の御説明ありがとうございました。私から、村長の質問と若干かぶるところはありますが、資料2-2について御質問させていただきます。

こちらのほうで、環境への影響として示されているのが、野羊山と中山峠のみの記載がなされておりますが、まず1点目としましては、その他の地域への影響については、何か想定されているものがあるのか、ないのかということ。2点目としましては、切土が必要などころに、原則とついていますが、切土が不要となる場合もあるのかどうかという、この2点について御回答をお願いいたします。

【佐藤総務局長】 総務局、お願いします。

【近藤小笠原・国境離島担当部長】 では、私からお答えいたします。こちらの野羊山と中山峠を取り上げましたのは、国立公園の特別地域であるというところで、その地点への影響を記載したものでございます。

実はこの洲崎周辺は、国立公園地域ではない、その他の区域になっておりまして、この赤線の周辺のその他の区域におきまして、一定の、当然ながら整備の上での切土が発生すると考えてございます。

それからもう一点が、原則、こちらは切土が必要という記載をしてございます。こちらは、法の規定にのっとれば、原則切土と、まさに書いてあるとおりですが、ただ一方で、実際の今既に運用されている空港・飛行場におきまして、運航の安全、離着陸の安全性が確保されるというような判断があれば、こちらを残置したままでの運用という事例もございます。この辺りは、飛行機が固まりまして、運航事業者等の意見も踏まえながら、しっかり安全が担保されるということになれば、残置も含めて考えていきたいと思いますが、現時点で確約されているものではございませんので、原則切土と記載をさせていただきました。

【佐藤総務局長】 ほかによろしいですか。

【渡邊島しょ・小笠原空港整備担当部長】 一点だけよろしいでしょうか。

残置する場合には、国土交通省、航空局と協議をして、残置を認めていただくような手続というものが発生することになりますので、補足させていただきます。

【佐藤総務局長】 ほかによろしいでしょうか。国土交通省からは、特にありますか。

【黒田国土交通省国土政策局長】 ありがとうございます。

先ほど、村長の御指摘がありましたけれども、型式の2つの機材の特徴と、あと滑走路、切土の状況など、全体を立体的に説明したほうが最終的な判断がつきやすいなと思いますので、次回以降、総合的な評価というのは必要になってくるのではないかなと思います。

【佐藤総務局長】 ありがとうございます。

今のお話は、村長や国土政策局長からもお話がございましたけれども、都として、村及び

国土交通省と協力をして、より正しい情報で立体的に、正しい判断ができるように、何が正しいかというのは、人によってそれぞれ違うものではあります、何が正しいかということを追求していきたいと思っております。

では、本件についてはよろしいでしょうか。

それでは、次の調査事項の議事に移りたいと思います。議事（２）小笠原航空路に係る令和6年度調査事項につきまして、総務局から報告をお願いします。

【近藤小笠原・国境離島担当部長】 それでは、総務局から、令和6年度の調査事項の報告をさせていただきます。資料は、資料4を御覧いただければと思います。

まず、左側にごさいますように、パブリック・インボルブメント、いわゆるP Iですとか、航空機、こういった調査につきましては、先ほど、御説明申し上げました2つの航空機の開発状況、型式証明の動向等、情報収集をしっかりと行うとともに、運航事業者等の知見などを得まして、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たいと考えてございます。

また、P Iを着実に実施できますように、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、構想段階で実施するP Iの内容検討を着実に進めてまいりたいと考えてございます。

その下にごさいます、空港計画調査につきましても、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まして、引き続き、配置、構造、工法の検討を続けてまいります。

また、令和6年度における調査・検討を踏まえて、視覚等の資料を作成し、飛行場施設の景観への影響や、飛行経路の安全性、こうしたものの確認を進めてまいりたいと考えてございます。

右側に移りまして、環境調査につきましては、環境影響評価手続の実施に向けまして、今年度はオガサワラノスリの生息地、こうした調査を実施しまして、環境配慮書案の更新を進めてまいります。

また、ユネスコ等が一昨年に発表しました影響評価ガイダンスに従いまして、世界遺産センターに提出が必要な報告書案の内容の検討についても、しっかり準備を進めてまいりたいと考えております。

今年度におきましても、村民生活の安定、それから小笠原諸島の自立的発展、さらには、村民の方の安心・安全を守るために、小笠原の貴重な自然環境と調和した航空路の実現を目

指しまして、関係機関の皆様と緊密に連携しながら、パブリック・インボルブメントの円滑な実施に向けた、着実な準備を進めてまいりたいと考えてございます。

資料の報告は、以上でございます。

【佐藤総務局長】 ありがとうございます。

ただいまの報告に関しまして、委員から御質問、御意見などはございますか。村長、お願いします。

【渋谷小笠原村長】 毎年、航空路協議会を開催していただくようになって数年経つのですが、今の調査事項の中でいうと、今年は洲崎の1,000メートル、400メートルの線が入った図はを見せていただいたのですが、できれば、この調査の中にある視覚資料、よりイメージしやすいもの、公開できるものが少しでもできたらいいなという、これはお願いします。

それから、オガサワラノスリの調査は、昔さんざんやったような気がするのですが、今年やる調査との違いは、追加なのか、どういう内容になるのでしょうか。

【渡邊島しょ・小笠原空港整備担当部長】 確かに以前も調査しているところなのですが、近年の動態についての把握ができていないということから、事業段階アセスに入ったときに速やかにアセスを実施するために、現時点での生息状況の把握が必要という認識でやることと考えております。

【渋谷小笠原村長】 分かりました。

【佐藤総務局長】 よろしいですか。ほかに何かございますか。

今の渋谷村長からのお話ですけれども、ここに書いている空港計画調査のところの視覚資料や、先ほど、景観への影響の話もあったと思うので、滑走路ができれば、小港海岸からどう見えるのか、そういうことも含めてのお話であろうかと思っておりますので、我々としても努力をしていきたいと思っております。ほかによろしいでしょうか。

議長、よろしく申し上げます。

【池田小笠原村議会議長】 私のほうからも意見を述べたいと思います。

ほとんど村長が話してくれたので、重複するところがありますが、返還から56年経ちました。僕らの先輩たちが、一生懸命頑張って何とか飛行場を整備しようよというところから来まして、最初は、セブン・トゥー・セブンとか、兄島飛行場案のときから随分大きなビジョンが語られて、我々もそのような感じでできるのではないかと思っていましたけれども、この半世紀の流れの中で、やはりより現実的に、より確実な、より自然を破壊しないコンセプトで、やっと収れんされてきて、今こういう議論ができているような気がしています。

村民もそういうのを見ているから、決して大きなものが欲しいのではなくて、より現実的に、確実に、できたら早く空の足を確保してほしい、安心したいなというのが願いでございますので、最後のところでP Iについても話がありました。最近、この何年か村民に対して、我々からも情報を出すことができなくて、村民は、もう飛行場はできないのではないかなというようなことを思っている方もいたりするわけで。できたら、今日あった型式証明が取れた後の東京都の精査の中で、村長も言いましたけども、この飛行機で行こうと思うような話とか、滑走路はこのぐらいで、このように、自然は守れるとか、出せる範囲でいいですから、我々はここにいますから大体分かりますが、村民に出せる情報としていただければ、議会は議会として、議員の皆さん、そして住民の皆さんに、どのように発信して、いろんな意見が出るようすけれども出たほうがいいので、出たらそれで1つずつ説明をしながら御理解いただきながら、できるだけ皆さんが納得できるような航空路を早く整備していただきたいというのが願いでございますので、これは回答はないでしょうが、やっていただければありがたいということだけは、ここでお伝えしておきたいと思ひまして、発言させていただきました。ありがとうございます。

【近藤小笠原・国境離島担当部長】 議長御自身の思ひに加えて、今、村民がどう思ひているのかということも、仰っていただいたのかなと思ひております。我々も、その思ひはしっかり受け止めておりますので、できるだけ早くいろんな話ができるように、最大限の努力をして検討を進めてまいりたいと思ひてございます。

貴重な自然との両立という観点で、しっかり精査したものをお出ししていく必要もあるかと思ひますので、そちらとのバランスをしっかりと取りながら、今後とも取り組んでまいりたいと思ひてございます。ありがとうございます。

【佐藤総務局長】 よろしいでしょうか。

【池田小笠原村議会議長】 はい。

【佐藤総務局長】 以上で議事（2）を終わります。

本日の議事といたしましては以上となりますが、そのほか、委員から何か御発言はございますか。

小笠原から御出席いただいている村長、議長、特によろしいでしょうか。

【渋谷小笠原村長】 大丈夫です。

【佐藤総務局長】 分かりました。ありがとうございました。

そのほか、国土交通省からは特によろしいですか。

【黒田国土交通省国土政策局長】 国としても連携して、皆さんと進めていきたいと思えます。特に今日は、村長、議長がお見えでいらっしゃいますので、やはり地元の理解をしっかりといただけるような提示をしていくという段階に、だんだん入ってきているのかと思えますので、一緒に協力してやっていきたいと思えます。よろしく願いいたします。

【佐藤総務局長】 ありがとうございます。私どもも、村、そして国のお力添えを賜りながら、今、議論が出たように、村民の、やはり理解と協力というのがこの計画の大前提になりますので、それらをしっかりと踏まえてやってまいりたいと思っております。ありがとうございます。

それでは、最後に一言申し上げます。

本日は、議事の（２）小笠原航空路に係る令和6年度調査事項にもございましたとおり、現地の環境調査などを着実に実施するとともに、飛行場の構造・工法や、航空機の運航可能性のさらなる詳細の調査・検討を進めていくことを確認いただきました。調査・検討に当たりましては、国、小笠原の皆様はもとより、小笠原諸島に係る各関係機関とも連携をいたしまして、情報共有を図りながら進めていくことが重要でございます。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、ただいまの繰り返しになりますが、村の皆様の御理解と御協力をいただけるよう、精力的に検討を進めてまいります。よろしく願い申し上げます。

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、委員の皆様の御協力をよろしく願い申し上げます。

これで、第13回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。

本日は、どうもありがとうございました。

— 了 —