

第14回小笠原航空路協議会

令和7年7月25日

【事務局】 それでは、委員の皆様全員おそろいですので、定刻より若干早いのですが、これから第14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、東京都総務局長の佐藤智秀と申します。どうぞよろしくお願い申し上げます。

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、そして池田議長におかれましては、遠路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、国土交通省から佐々木国土政策局長に御出席いただいております。ありがとうございます。

東京都では、昨年8月に策定いたしました新たな小笠原諸島振興開発計画に基づき、「生活環境の整備・産業の振興による移住・定住の促進」、「小笠原諸島内外の交通アクセスの整備」、「自然環境の保全・再生」の3つの施策の方向の下、振興開発事業を進めているところでございます。中でも、本土と島を結ぶ交通アクセスの改善は重要な課題の一つでございます。

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ございます。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

をはじめとする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、昨年度実施した各種調査及び飛行場施設の検討状況や今年度の調査事項について御説明させていただくほか、小笠原航空路に関するパブリック・インボルブメントについて評価、助言をいただく小笠原航空路PI評価委員会の委員選任についても、御審議をお願い申し上げます。

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。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、この後の議事進行につきましては、佐藤会長にお願いしたいと思います。よろしく願いいたします。

【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をいただいております佐々木国土政策局長に一言、御挨拶をいただきたいと存じます。佐々木局長、どうぞよろしくお願い申し上げます。

【佐々木国土交通省国土政策局長】 国土交通省国土政策局長の佐々木でございます。

国土政策局では、小笠原諸島の振興開発を所掌する立場から、平成31年より本協議会に参加させていただいております。昨年の3月に小笠原諸島振興開発特別措置法の改正法が成立するとともに、改正法に基づき策定いたしました小笠原諸島振興開発基本方針では、航空路について、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こととしております。

このような中、候補の一つとして検討が進められていたATR42-600Sについて、昨年の11月にATR社から開発中止の発表があったことから、今後の対応方針に関しまして、この場を通じて情報共有を図ることができればと存じております。

国土政策局といたしましては、引き続き皆様との連携を強化し、情報の共有に努めてまいりたいと考えておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

【佐藤総務局長】 佐々木局長、どうも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議長に御出席をいただいております。村を代表して、渋谷村長より、まず御挨拶をいただきたいと存じます。渋谷村長、お願いいたします。

【渋谷小笠原村長】 小笠原村長の渋谷です。

今年で返還57年を迎えております。私で、村長としては5人目ですかね。東京都で言えば、返還当初、美濃部知事が小笠原には空港が必要というところから、ずっとこの航空路の問題というのは継続されております。私も今年が4年目で一区切りがつく中で、村長として過去3回参加した中の、来る前に議事録を読み返してみても多少きつかったと思っているんですが、1回目のときは「悲願」という言葉が村民の悲願という言葉になっているんですが、なぜ悲願になったかというのは、やはりここまで航空路の問題が解決しないということが、悲願と言われるようなゆえんでございます。

また、その次の年には、なるべくこの協議会を必ず毎年1回は開いていただいて、情報を出していただきたい。そして、去年は調査等をどんどん進めながらも、慎重かつ、一方で、逆になりますが、早くこの航空路の問題を解決していただきたいというお話をしたところでございます。

今日もこれからいろいろな説明はありますが、協議会そのものは第14回とはいえ、先ほども言いましたように、航空路の問題というのは返還後からいろいろな候補地が挙がっては潰れてきた経緯がございますので、今のところ東京都の都営空港ということで整備をしていただく予定ですから、どうしても東京都の皆さんにはぜひ今後も調査、それから検討をしていただいて、一刻も早く解決を見たいと思っています。

ですので、この協議会の中で、もう毎年同じことを言っているんですけど、早く空港の規模であったり機材が決定して、それがまたPIの委員会の皆さんにも評価をしていただくという次の一歩に進みますことを願って、私の挨拶とさせていただきます。本日はよろしくお願いいたします。

【佐藤総務局長】 ありがとうございました。

それでは、議事に移りたいと存じます。

まず、議事の（１）小笠原航空路に係る令和6年度調査結果検討状況につきまして、調査を所管しております東京都総務局及び港湾局より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、資料に基づきまして御報告をしたいと思います。表示されている資料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おります航空機の開発状況等についてでございます。資料左側、先ほどお話もありましたが、ATR42-600Sにつきましては、前回協議会の時点では2025年前半の型式証明取得を行うスケジュールで開発中という情報を提示しておりましたが、製造メーカーATR社のほうから、

昨年11月に、市場状況、技術進歩、将来予測等々を総合的に判断し、開発を中止するとの発表があったところでございます。

資料右側、こちらはAW609でございます。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す。400メートル程度の滑走路で離着陸可能で、ヘリポートでも離着陸ができるとの情報を得てございます。現在、アメリカの連邦航空局、こちらの型式証明を申請中でございまして、メーカーによると、2025年中に型式証明を取得できる見込みとの情報を得ているところでございます。

こうした状況を踏まえて、候補となる航空機の一つであるATR42-600Sが開発中止となりましたが、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不可欠でございます。1,000メートル以下の滑走路で運用可能な機体でございますAW609の詳細な機体性能の情報収集、さらには技術開発の進展も踏まえた他の機体に関する調査を引き続き進めて、自然環境と調和した航空路案を検討してまいりたいと考えてございます。

以上が、まず資料1での航空機の開発状況に係る調査結果の報告でございます。

【松本島しょ・小笠原空港整備担当部長】 続きまして、資料2-1を御覧ください。小笠原航空路の飛行場施設についての検討状況です。港湾局、松本から御説明させていただきます。

AW609が固定翼に分類された場合のケースを、今回お示ししてございます。検討条件といたしましては、ここに記載がございますように、滑走路長は400メートル+ α 、滑走路表面の標高については約25メートルというような条件でございます。

真ん中の図にございますけれども、ちょうど中心部にある水色の円が、これが水平表面と言われるもので、滑走路の表面から高さ45メートル、かつ半径800メートルの範囲に支障物がないことというような条件の下で引いたものでございます。そうしますと、御覧いただきますように、振分山の一部、それから第2種特別地域の中にあります野羊山の一部がその水平表面に引っかかってしまうというような状況でございます。

続きまして、次の資料をお願いいたします。その水平表面が引っかかってしまうと、原則切土をしなければならないというようなことでございますけれども、切土をせずに対応ができないかというようなことで、検討を2種類行っております。

1つは、現在ある野羊山並びに振分山に航空障害灯を配置することで、切土に代わるかたちでできないかといったものでございます。航空障害灯につきましては、水平表面で引っかかっているところをカバーするようなかたちで、その航空障害灯の照らす範囲がカバーで

できれば良いというようなことで、野羊山、振分山にそれぞれ1か所、航空障害灯を設けることで、この水平表面の制限にかかることへの対応をできないかを示したものでございます。

右側につきましては、気流のシミュレーションで、仮に水平表面にかかっている部分について全て切土をするというようなことで、風がどう変わるかといったものをシミュレートしたものでございます。これは過去3か年の風速のデータを基にしまして、主に西北西の風を中心にシミュレーションをしたものでございます。こちらは滑走路からの横風に当たりますので、一番飛行機の離着陸には影響がある風というようなことで御認識いただければと思います。

気流シミュレーションの結果につきましては、2枚絵がございまして、左側が現状、右側が切土をした場合で、全体的に赤から緑といったところで、現状に比べましてやはり風が強くなる、つまり横風が強くなるというシミュレーション結果が出てございます。こうした影響があるということは、航空機の離発着に影響が出るということでございますので、シミュレーションの結果からは、やはり切土をせずに残置する方向のほうが、航空機の離発着の安全ということでは確保されるのではないかとということでございます。

資料2-2の説明につきましては、以上です。

続きまして、資料3でございまして、こちらは、環境調査の一環で行いましたオガサワラオオコウモリの調査でございまして、これまでオーストラリア等に生息しておりますオオコウモリにつきましては、高度150メートル程度での飛行も確認をされていたというようなことでございます。これが父島の場合、どのような状況かを調査するために、周辺で採取をした6個体につきまして、GPSを設置し、期間としては2週間程度でございすけれども、どこを位置を飛行しているのか調査をしたものでございます。少し分かりづらいですけれども、右側の点で表示されているところが、その計測された場所、並びに色分けで高度を示してございます。

この結果、全体的には高度350メートル程度まで上がる個体もあったというようなことでございすけれども、主に30メートルから90メートルといった中低高度帯に全体の約7割が集中をしていたということでございます。こうした結果を踏まえて、今後さらなる環境アセスへの反映といったもので検討し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。

【佐藤総務局長】 ありがとうございました。

今、総務局のほうからは、航空機の開発状況等の調査、港湾局からは、飛行場建設水平表

面に抵触する地形の残置に向けた検討と、オガサワラオオコウモリに関する調査についての説明がございました。本件につきまして、委員から御意見・御質問等はございますでしょうか。

【渋谷小笠原村長】 よろしいですか。

【佐藤総務局長】 どうぞ。

【渋谷小笠原村長】 いつもいろいろ質問させてもらっているんですけど、1点目、急に気になったんですけど、今、固定翼に分類された場合の資料が出たんですけど、回転翼に分類された場合は、確認なんですけど、この水平とか転移表面というのは全くなかったんです。たっけ。

【松本島しょ・小笠原空港整備担当部長】 ヘリポートと同様の扱いにはなると思うんですけども、基本的には制限は出てきます。

【渋谷小笠原村長】 もし答えが今すぐできないんだったらまた後ほどいいですが、最初聞こうと思ったのは、水平表面を法律に則って切ると相当な量になるのは、AWでも出てくるというのが今日の資料で分かるんですけど、やはり小笠原は必ず自然の問題が付きまとうので、なるべく減らすことができないのかなというときに、水平表面を切らない事例はあるのかというのを聞きたかったんですけど、その前段で、回転翼だったら、なおさら自然を破壊しないで、破壊と言ってしまうといけないけど、切らなくて済むのかどうかも、今、聞きながら急に思いついたような質問ですけど、どうなのかなと思って、両方なんですけど。

【近藤小笠原・国境離島担当部長】 今お話しの内容についてでございますけれども、現状、固定翼となるか、回転翼となるかということについて、アメリカの連邦航空局のほうにおいて、まだはっきりとした分類が確定していないという状況でございます。回転翼になれば水平表面が少なくなるというところは確かにございますけれども、現状でどちらとも言えない中では、固定翼の場合、最大こうなりますというところをこれまで調査しておりますので、今回についてはその点についてお示しさせていただいたという状況でございます。回転翼としての分類になりましたら、また改めての調査が必要かと思っておりますけれども、現状は最大のものということで、今回お示しさせていただいたというものでございます。

【渋谷小笠原村長】 そうすると、今の型式証明を取ったときに回転翼になるか、固定翼になるかは決まるから、国内でそれが決まるんだったら回転翼に働きかけることができるのかどうかと思ったんですけど、もうそれは型式証明を取れた時点で、固定翼だったら固定翼の、回転翼だったら回転翼の法律に則ったこういう制限が出てくる、そういう理解でよろ

しいですか。

【近藤小笠原・国境離島担当部長】 型式の分類につきましては、国の航空局のほうで、まずもって旅客運送の場合の安全性がどうかといった観点でどういう分類が適正かという判断をされるかと考えておりますので、それを踏まえて、じゃあ、どういう施設が適正かというようなことを検討する運びになるかと思っております。

【渋谷小笠原村長】 そうすると、固定翼の場合のほうがいろいろ切り盛りがあるという前提のお話で、先ほど、今回初めて風の影響とかそういうのが出てきたということは、水平表面を切らなくてもいいという事例は、それが小笠原でどうなるかは別として、それなりに幾つもあるという理解でよろしいですか。

【松本島しょ・小笠原空港整備担当部長】 はい。今回の場合は、滑走路をまたいで両側が影響範囲に入るんですけれども、両側ともそういったものがあるというのは、実は八丈島空港がそれに該当しています。片側となると、ほかの大島空港ですとかそういったところも事例は出てまいります。

【渋谷小笠原村長】 都営空港でも、もう既にそういう事例はあるということですか。

【松本島しょ・小笠原空港整備担当部長】 事例はございます。

【渋谷小笠原村長】 次、コウモリのほうの話なんですけど、資料がGPSで追っかけたということではあるんですが、この図が点になっているんですけど、実際に我々コウモリはしょっちゅう見るので、この地図の中のちょうど真ん中に固まっているところが営巣地なわけですね。営巣地にGPSをつけたコウモリがいるというのは分かるんですけど、それがどう飛んだかというのは追っかけていないんでしょうか。

【松本島しょ・小笠原空港整備担当部長】 記録としてはございます。基本的に、つけたGPSは2分に一度その位置情報を発信する性能を持ったものでして、今回6個体にそれをつけて、その3Dでの位置情報というのは記録はされています。

【渋谷小笠原村長】 この点というのは、昼間にいたからそこに点だけ置いたということですか。この点の辺りをぐるぐる回っていたということは多分ないと思うんですね。日没前ぐらいから飛び出して、餌場に大体この営巣地からみんな散っていくので、そうすると、父島の頂上のほうまで行けば350メートルぐらいあるし、だから、どれをもって350だったとか、行っているとか、全然この図では表現されていないんですけど、そのデータはあるということでしょうか。

【松本島しょ・小笠原空港整備担当部長】 はい、そうです。この絵は一部のその時点の

ものを切り取ったというだけで、全ての結果がこれだということではないという理解で。

【渋谷小笠原村長】 そうすると、傾向として洲崎のほうに向かったか、山のほうに向かったかというのは、その中では飛行したドットを見ていくと、ある程度分かるということではないでしょうか。

【松本島しょ・小笠原空港整備担当部長】そうですね。分析をすれば、恐らくそういったことも出てくるかとは思いますが、現時点ではまだ点の情報でしか我々としては持っていないところなんです。持っていないというか、点としてのデータは持っていますので、そうした解析をすれば、今、村長がおっしゃったようなことは言えるかと思っています。

【渋谷小笠原村長】 点と点をつないでいくことはできるわけですね。

【松本島しょ・小笠原空港整備担当部長】 はい。

【渋谷小笠原村長】 そういうのも、多分コウモリのことを知っている人は、私もそうなんだけど、これはどういう意味かとなると思うんですね。だから、先ほども言ったように、もう少し情報としてはやはり出すべきものは出したほうが、何か変に隠しているんじゃないのと言われなくていいんじゃないかなとは思いますが。もし機会があれば、そういうのも私自身も見てみたいなと思っています。ありがとうございました。

【佐藤総務局長】 ほかに何かございますでしょうか。よろしいでしょうか。

【宮武自然環境部長】 環境局でございます。御説明ありがとうございました。2点ございます。

1点目、渋谷村長の質問と関連する部分でございますが、固定翼を前提とした施設案では、国立公園区域の第2種の特別地域である野羊山の水平表面に大きく抵触するというところでございます。切土をする場合、どのぐらいの高さが対象となるのかというのが質問の1点目でございます。

2点目でございますが、施設案の検討に加えて、環境への影響についての検討も重要であると考えております。特にIUCN（国際自然保護連合）との調整・対応が重要になるとありますが、候補機材の型式証明が取得された場合、今後どのように対応を進めていくのか、お伺いいたします。

【松本島しょ・小笠原空港整備担当部長】 港湾局からお答えします。

最初の質問ですけれども、切土をする場合、どれぐらいの高さになるのかというところでございます。結論を先に言いますと、約80メートル程度というようなかたちで考えてございます。これにつきましては、固定翼の先ほど御説明した飛行場の標高が25メートルでございます。これ

に水平表面を測る高さというのは45メートルになります。つまり、標高でいうと70メートルの高さで水平面を切っているというようなかたちになります。野羊山の標高が約150メートルでございますので、その引き算で80メートルというようなかたちで、今、考えているところでございます。

2点目についてでございます。小笠原は、平成23年に世界遺産登録されて以来、都条例に基づくアセスメントに合わせて、ユネスコ等が発行したガイダンスが求める遺産影響評価の実施が求められていると認識してございます。環境等の調査につきましては、これまでも平成18年度から様々な調査を行っております。今後の遺産影響評価等の実施に向けて、専門家の助言も踏まえ、あらかじめ環境調査などを実施しておりまして、今回行ったオガサワラオオコウモリなどをはじめとした動植物の調査を行っている現状ということでございます。型式証明が取得されれば、候補機材に合致した施設条件が決まるというようなことでございますので、そうした施設条件に基づいた遺産の影響評価が可能となると考えてございます。今後、手続を円滑に実施できますよう、庁内関係局等をはじめ、国や専門家の方々とも連携し、その他調査を進めていきたいと考えてございます。

【宮武自然環境部長】 ありがとうございます。

【佐藤総務局長】 ほかに何かございますでしょうか。

では、次の議事に移りたいと思います。

議事の（２）小笠原航空路に係る令和7年度、今年度の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、今、投映されております資料4を御覧いただければと思います。

まず、左上の部分にございますように、パブリック・インボルブメント、いわゆるPI及び航空機等の調査におきましては、1,000メートル以下の滑走路で運用可能な航空機でございますAW609に関する調査ですとか、技術開発の進展も踏まえた他の機体に関する調査を行うとともに、運航事業者等の知見を得まして、小笠原への運行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、PIの実施に向けましては、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て、構想段階で実施するPIの内容検討を行ってまいりたいと考えてございます。

空港計画調査に関しては、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、さらには運航事業者等の知見を踏まえて、引き続き配置、構造・

工法をさらに検討してまいります。

資料右側上に移っていただきまして、環境調査の関係でございます。環境影響評価手続の実施に向けまして、天然記念物であるカサガイ、こうした調査など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、世界自然遺産に登録される基準となりました顕著で普遍的な価値、OUVと言われているものがございます。これにつきまして、小笠原の固有植物、陸産貝類に対して、航空路開設等が与える影響について、評価手法の検証も行っております。

今年度におきましても、村民生活の安定、小笠原諸島の自立的発展、さらには村民の安心安全を守るために、小笠原の貴重な自然と調和した航空路の実現を目指しまして、関係機関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準備を着実に進めてまいりたいと考えてございます。どうぞよろしくお願いいたします。

以上が、今年度、令和7年度の調査事項としての報告でございます。

【佐藤総務局長】 ありがとうございました。

ただいまの報告につきまして、委員から御質問・御意見等あればお願いいたします。

【渋谷小笠原村長】 よろしいですか。

【佐藤総務局長】 村長、どうぞ。

【渋谷小笠原村長】 自然を守りながら空港を造ってもらいたいという、どうしてもその視点に立つので、これは質問というよりはお願いなんですけど、先ほど自然環境部長が聞いていただいたように、野羊山が上から80メートル削られるとしたときに、世界自然遺産になるときは、その国立公園の地種区分を第2種に落とした地域なんですけど、今、我々が改めて日本の自然遺産地域が全て候補地が遺産になった中で、小笠原では今、生態系だけなんですけど、地形・地質でもう一度、リノミネーションと言っている再チャレンジを、地形・地質での登録もチャレンジしてくれないかというのを環境省に上げていまして、そのときに地形・地質の専門の先生と時々話していたのは、野羊山の枕状溶岩とか、それから元は火口だった場所らしくて、溶岩チューブという溶岩が突き抜けていった跡とかが見られるんです。それが今後、地形・地質の価値を再評価したときに重要だとなったときに、それは一つの削らない理屈に逆になるのではないかと、削らないでほしいという理屈になるのではないかとという意味で、調査というか、もし今年度の中でそういう専門の方のこの野羊山の地形・地質で見たときの価値はどうですかというのをヒアリングかけてもらうことはできないかなというのが、質問というよりはお願いです。いかがでしょうか。

【近藤小笠原・国境離島担当部長】 現状、計画を立てて既に進んでいる部分もございますが、こういった対応ができるかにつきましては、一旦こちらのほうで受け止めて検討させていただきたいと思います。

【渋谷小笠原村長】 この一連の調査じゃなくても、自分でも聞こうと思えば聞けるんですけど、そこは皆さんで共有したほうがいいかなという、つくらないでという方向の話じゃなくて、つくるときになるべく削らないで済むための理屈にしていくべきかなというのを思っ、お聞きしました。

【近藤小笠原・国境離島担当部長】 残す、残さないという観点というのは、運航の安全性の観点で恐らく航空局等々は判断されます。それから、改変の観点で言うと、やはり貴重な自然を残すという観点でまた判断があるかと思しますので、その釣合いをどう取るかというところに最後はなってくるかと思いますが、それぞれについての必要性については十分把握しておく必要があると思しますので、今の点についてはしっかり受け止めたいと思います。

【渋谷小笠原村長】 お願いします。

【佐藤総務局長】 池田議長、大丈夫ですか。

【池田小笠原村議会議長】 発言の機会を与えていただきありがとうございます。

まず、今、急に言われたのですがAW609一機種に飛行機材は今のところそうだったと。ATRが開発断念ということで、飛行機材一種で進めていくのは大変不安なんです。

そこで、東京都にはお願いしたいんですが、小笠原に飛んでいける飛行機材、今はAW609ということでしょうが、もっとほかにあるのではない、これから開発しているところがどこにあるのではないかと、そういう調査も並行してやっていただかないと、途中で型式証明が取れないとか、また何年も延びちゃうということになると、我々島に暮らす者からすると、去年も言いましたけど、どんどんろうそくの火がしぼんでいくような、希望がなえていくような、そういうイメージになりかねないので、そういうところも少し何か補完しておいてほしいという思いがありますが、いかがでしょう。

【近藤小笠原・国境離島担当部長】 総務局からお答えいたします。

議長がおっしゃっていただいたように、現状AW609しかなくなってしまったという状況は、これがまだ型式証明を取れていない中では、非常にまだまだ少し先の見通しが取れない不安な状況であるというのはおっしゃるとおりだと思います。

そうした中でも、これが飛べたとするとどうなるかというところはもう速やかに、これま

でどおりしっかりと調査を進めるとともに、おっしゃっていただいたように、仮に万が一これが駄目だったときに、じゃあ、次はどうなんだというのをそこから調べるのではなくて、現状でも技術開発を進めていく中で、新たな候補機材というのが、いろいろなメーカーから新しい機体の発表というのがプレス等々含めて動きがございますので、我々の調査の中でもそうしたのを毎年しっかりと把握して、それからその情報について運航事業者等の知見もいただきながら、小笠原まで飛んでいけるのか、航続距離はどうか、離着陸の必要な距離はどうか、そうした調査もデータ等々あるものについては、並行していろいろな候補を調査しているという状況がございますので、うまくはまるような機体が出てきましたら、それはまたお知らせしたいと思いますし、まず現状ではAW609の型式証明が取れたらどうなるんだという調査を進めて、並行して両方しっかりとやっていきたいと思ってございます。しっかりと受け止めたいと思います。

【佐藤総務局長】 よろしいですか。

【池田小笠原村議会議長】 あと、年々、今日で14回の小笠原の協議会を開催ということで、何回か僕も出させてもらっていますから、調査を丁寧にやられているのはよく分かる。そのことについては大変感謝しているんですけども、島民の目線から言うと、一体本当にできるのかと。もういろいろ調査はしているけど、何もできないじゃないかというのは聞こえてきます。

そこで、やはり何か目に見えて、もう東京都が調査は調査でやられているんですけど、ちょっと乱暴な言い方ですが、PIをやるためにいろいろな調査をやられているのはよく分かるんですけど、PIそのものについての理解というのは村民の中ではそんなにないので、よく言われるのは、空港を先につくって、飛行機材ができる前にもうつくっておけば、できたらすぐ飛んで来れるじゃないかという、飛行機材が決定してから飛行場を造るんじゃないかと、ある程度できるところまでやっちゃえよというようなことを言う方もいらっしゃいます。国会議員の先生もそういうことを言う人がいます。

なので、そういうところで言うと、もう一回PIについて島の人も理解してほしい、それからPIの調査にかける前に何かやれることが、村民にとって目に見えるような、飛行場ができそうだなというような、そういう何かができれば、これはちょっと乱暴な意見で申し訳ないんですけど、そういうことができないとなかなか、島の村民たちに飛行場ができるか、できないかという、もうできないんじゃないのというような空気になりかねないので、東京都が諦めないでやっているというのが見えるような形にしてほしいんですけど、そういうこと

というのはできますでしょうか。

【近藤小笠原・国境離島担当部長】 総務局からお答えしたいと思います。

今、行っている調査、まさに議長がおっしゃっていただいたように、PIの調査に向けてのものでございます。このPIというのは、いろいろなものを建設したりする際に、特に小笠原では重要だと思うんですけれども、貴重な自然と両立したこういうものだったら、島として村として受け入れられるんじゃないか、そういう声をしっかり反映させたものをつくっていくための本当に重要な手順でありますし、世界自然遺産の評価、遺産評価の中でもいろいろな声をしっかり聞きなさいというところがございますので、この手順の中で、村民の方の合意形成を図りながら進めていくという非常に重要なものだということころは、まず申し上げさせていただきたいと思います。

その前に何か目に見えるような動きをできないのかということころなんですけれども、現状、なかなか候補機材のまだ型式が取れないということはまだ飛べるという段に至っていないという状況ではありますので、そこをしっかりと固めて、その情報を基に案、こういったものをこういった状況なら飛べるということになりましたというものを固めて、その後、速やかに皆さんの御意見を伺うような段取りを速やかにできるように、今、しっかりと準備を進めているという状況でございますので、現状なかなか調査ばかりでというお叱りは本当に甘んじて受けたいと思いますけれども、機体の性能をしっかりと把握して速やかに動けるように、東京都としてしっかりと進めていきたいと思っております。

【池田小笠原村議会議長】 ありがとうございます。

【佐藤総務局長】 それでは、次の議事に移りたいと思います。

議事の（３）小笠原航空路PI評価委員につきまして、総務局から説明をお願いします。

【近藤小笠原・国境離島担当部長】 それでは、今、投映されておりますものにつきまして、総務局より御説明をいたします。資料５でございます。

東京都では、小笠原航空路協議会が行うPIの手順・結果について評価・助言をいただくことで、PIの透明性、公平性、公正性を確保することを目的として、平成20年10月に小笠原航空路PI評価委員会を設置してございます。

委員会の所掌事務は、PIの実施計画に関することや実施期間中のPI活動、それからPIの実施結果に関すること、この３点について評価・助言をいただくという機能を期待している委員会でございます。

現在のPI評価委員は、行政手続に関する法制度について専門的知識、知見を有する方とし

て廻洋子様、航空行政に関する知識、知見を有する方として甲斐正彰様、小笠原の自然環境に関する知識、知見を有する方として可知直毅様、この3名の方をもって構成してございます。この3名の方につきまして、このたび辞任という運びになりまして、これに伴い、新任の委員として、今、資料を御覧いただいておりますように、大串葉子様、海谷厚志様、吉田正人様、この3名を御提案したいと考えてございます。

まず、お1人目、大串葉子様でございますけれども、現在、同志社大学大学院ビジネス研究科の教授を務めていらっしゃる、行政手続に関して専門的な知識、知見を有されている方でございます。また、東京都都市整備局におきまして、都心部・臨海地域地下鉄構想事業計画検討会の委員などに就任されているという状況もございます。

次のお2人目の海谷厚志様でございますけれども、現在、京浜急行電鉄株式会社の顧問に就任されてございます。経歴といたしまして、国土交通省で航空局次長を務められるなど、航空行政に関しての専門的な知識、知見を有されている方でございます。

最後、3人目の吉田正人様でございますけれども、現在、筑波大学の名誉教授として、国のほうで環境省の中央環境審議会の総合政策部会環境影響評価制度小委員会の委員などのほか、小笠原の世界遺産に登録された管理保全に関して管理機関に助言を行う機関としての小笠原諸島世界自然遺産地域科学委員会の委員長も務めていただいております。小笠原の自然環境についての専門的な知識、知見を有される方と考えてございます。

このお三方ともそれぞれの分野で御活躍をされている方でございまして、今回の航空路のPI活動につきまして、それぞれの立場から貴重な御助言をいただける委員だと考えてございます。

以上が、今回のPI評価委員会の交代、新しい委員の提案についての資料内容説明でございます。御審議のほど、よろしくお願いいたします。

【佐藤総務局長】 ありがとうございました。

ただいまの説明につきまして、委員からの御質問・御意見をお願いいたします。

それでは、ただいま説明のありました委員の選任につきまして、御承認いただけますでしょうか。

（「異議なし」の声あり）

【佐藤総務局長】 ありがとうございます。御異議がないようですので、小笠原航空路PI評価委員の選任につきましては、承認をされました。

以上で、議事（3）を終わります。

本日の議事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でしょうか。
よろしいですか。ありがとうございました。

今日はいろいろ御意見をいただきまして、各局で御意見いただいた点を踏まえていろいろ検討等を進めていただければと思います。とりわけ、私の個人的な感想になりますが、渋谷村長からは野羊山の溶岩チューブの話をいただいて、確かに小笠原は、ハートロックのところとか、非常に岩がきれいだったり、野羊山のところも境浦というか、あちらのほうを回っていくときに見ると円になっていて、あれが多分溶岩の通り道だと言われているところで、緑や生物だけではなくて、その地質だとかそういった点も重要だと思いますので、そういう重要な御示唆をいただいたと思います。やはり詰めるところは詰めておかないと、いろいろな御意見をいただいたときに我々としても検討不足という御批判をいただきますので、そういう点についても各局で、まず環境局とも相談をしながら、しっかりやっていただきたいと思います。

ということで、今日は最後に一言申し上げたいと思います。

議事（２）令和７年度の調査事項につきましては、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、航空機の運航可能性などさらに詳細な検討を進めていくことを御確認いただきました。調査、検討に当たりましては、国、小笠原村の皆様はもとより、小笠原諸島に関わる各関係機関とも連携をして、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がないよう、まず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います。よろしく願いいたします。

また、本日は、PI評価委員会の委員の選任につきまして御承認を賜り、ありがとうございました。

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お願いいたします。

これもちまして、第14回小笠原航空路協議会を終了いたします。本日はどうもありがとうございました。

— 了 —