

第 15 回小笠原航空路協議会

令和 8 年 7 月 23 日

【事務局】 それでは、定刻の少し前ではございますが、全員おそろいになりましたので、第15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・国境離島担当課長の酒井と申します。

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なっております。資料を説明する際には、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きますようお願いいたします。また、御発言の際はお手数ですが、手元のマイクのスイッチを押していただきまして、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、席上に配布いたしました出席者名簿及び座席表にて御紹介にか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、本協議会会長の山口東京都総務局長から御挨拶をお願いいたします。

【山口総務局長】 7 月 6 日付で東京都総務局長に着任いたしました山口でございます。本小笠原航空路協議会の会長を務めさせていただきますので、どうぞよろしくお願いいたします。

本日はお忙しいところ、各委員の皆様、とりわけ小笠原村の渋谷村長、池田議長におかれましては、遠路小笠原から参加をいただき、誠にありがとうございます。また、国土交通省からは佐々木国土政策局長に御出席をいただいております。どうもありがとうございます。

今年度でございますが、小笠原諸島振興開発特別措置法に基づきまして、都が令和 6 年度に作成をしました小笠原諸島振興開発計画の 3 年目にあたります。計画期間の折り返しを迎えるところでございます。この計画におきましても、本土と島を結ぶ交通アクセスの改善を重要な課題の一つと位置づけておりまして、現在取組を進めているところでございます。

皆様御承知の通り、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となっております。都では現在、自然環境に配慮しつつ、航空路開設に向けまして、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って、調査、検討などを進めているところでございます。

本日の協議会でございますが、昨年実施をいたしました各種調査、それから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をさせていただきます。

本協議会では、委員の皆様の忌憚ない御意見を賜りまして、協議を進めてまいりたいと思います。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いたします。

【事務局】 ありがとうございました。

それでは、ここからの議事進行につきましては、山口会長よろしくお願いいたします。

【山口総務局長】 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思います。佐々木局長、よろしくお願いいたします。

【佐々木国土交通省国土政策局長】 おはようございます。ただいま御紹介にあずかりました国土政策局長の佐々木でございます。当局、小笠原諸島の振興開発を所掌している立場から、平成31年からこの協議会に参加させていただいております。ありがとうございます。

小笠原諸島振興開発基本方針では、航空路につきまして、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、必要な取組に努めることとしております。

本日は、昨年度に調査・検討された航空機、航空路の様々な調査に関しまして、都、あるいは村の皆さんと情報を共有させていただくことができたと考えているところでございます。

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、小笠原諸島の振興開発に資する取組を進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。

【山口総務局長】 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。小笠原村を代表して、渋谷村長より、御挨拶をいただきたいと思います。どうぞよろしくお願いいたします。

【渋谷小笠原村長】 皆さん、おはようございます。村長の渋谷です。

毎年この協議会を開催していただくように、前森下村長の時から強くお願いをして、私も村長になってからずっとこの時期、1年に1回、前年度の調査報告であったり、今年度の予定を報告いただいて、質疑等させていただいています。

毎年言っていこうと思っているのは、返還されて58年になりますが、返還されてすぐ、当

時、美濃部知事の頃から東京都には、小笠原には航空路が必要ということを書いていただいて、鋭意、様々な調査や、また、これまで兄島であったり、時雨山周辺に候補地が出ては、環境の問題であったり、それからコストの問題であったりということで頓挫し、今、洲崎を中心にした航空路の開設に向けて、努力をしていただいているところであります。

やはりこういう何年も経ちますと、一方で村民の中には、航空路は悲願というふうに位置づけられてしまっていますが、その悲願という言葉になるのは、なかなかできないことが結局悲願という言葉になっているわけで、ぜひこの協議会の議事内容の航空路に関することが挙げられていますが、次のパブリック・インボルブメントの円滑な実施、これに進まないで、やはり具体的な事業の進捗にならないと思っております。

我々としては東京都の皆さんにすぎるしかないですけども、一步でも二歩でも進むことを願って、本日の会議に臨みたいと思います。どうぞよろしくお願いいたします。

【山口総務局長】 どうもありがとうございました。

それでは議事に移りたいと思います。

まず、議事の（１）小笠原航空路に係る令和７年度調査結果検討状況につきまして、調査所管の総務局と港湾局よりそれぞれ報告をお願いいたします。

【上野小笠原・国境離島担当部長】 それでは、航空機の開発状況等の調査につきまして、総務局から報告いたします。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などについて報告いたします。資料記載のAW609についてでございます。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が得られております。

この航空機は、飛行機とヘリの機能を併せ持つ航空機であるため、国内で導入するにあたっては、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、前回の第14回小笠原航空路協議会の時点では、アメリカでの型式証明の取得時期として2025年中と説明しておりました。その後、メーカーであるレオナルド社が海外の業界ニュースサイトの取材に回答し、アメリカでの民間型ティルトローター機としての運航開始時期が2027年中の見込みである旨、明らかになっており、こちらが最新の状況となっております。

世界自然遺産である小笠原諸島では、貴重な自然環境の保全との両立が不可欠であるた

め、1,000メートル以下の滑走路で運用可能な機体であるAW609の詳細な機体性能の情報収集や、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、自然環境と調和した航空路案を検討してまいります。

以上が航空機の開発状況等に係る調査結果の報告でございます。

【松本島しよ・小笠原空港整備担当部長】 続きまして、港湾局から3点ご報告させていただきます。資料2-1を御覧ください。

小笠原航空路の検討状況として、飛行場施設についての検討報告になります。昨年の協議会でお示した滑走路400メートル+ α という案について、制限表面等の範囲について、現地の地形の抵触状況について確認をしたものでございます。検討条件は記載のとおりになります。

イメージが下の図にありますけれども、計器飛行方式、IFRで滑走路を整備した場合というような形になります。抵触するものが水平表面というものの、これは滑走路の標点から45メートルの高さで、範囲をとったものでございます。これと、転移表面という2つの制限表面について、転移表面については現地の野羊山及び飯盛山の一部、それから水平表面に関しては、野羊山及び振分山の一部というところが、この制限表面に抵触してしまうという状況になってございます。転移表面に抵触する場所の土量についてですけれども、現地等の調査で推定しますと約31万 m^3 となっております。なお、固定翼用の施設の制限表面が適用される場合は、制限表面に抵触する野羊山は国立公園区域となります。また、水平表面については、抵触する地形の残置ができないか、引き続き検討を実施していきたいと考えてございます。資料2-1につきましては、以上になります。

続きまして、資料2-2になります。こちらにつきましては、八丈島の空港について、水平表面に抵触をしていながらも、その山の一部を切り取っていない事例になります。こちらの八丈島に関しては、航空障害灯、左の絵のAからGまでが、7基現在存在しておりますけれども、水平表面に引っかかっているにもかかわらず、航空障害灯を設置して、山の一部を切り取らずに、現在、飛行場の運用をしているという形でございます。航空障害灯をつければいいということではないようですけれども、こうした例もあるという形になります。これから今後、こうしたことの対応につきましては、航空局とも協議をさせていただくという形にはなるところでございます。

現在、八丈島の航空障害灯の状況につきましては、昨年の八丈島での台風で、この航空障害灯へのルートの一部が不通になったというようなことでございます。また、左下の写真に

ありますような、山の中に設置をしなければならないというようなことで、日常の管理というようなこともかなり手がかかるという状況ではあるということがわかってございます。この八丈島につきましては、こうした例があるというようなことで、今後の検討の参考にさせていただきたいと思います。

続きまして、資料3になります。環境調査になります。環境調査につきましては、これまで平成18年から調査を進めてきた中で、今回、カサガイの調査を行ったというようなものでございます。調査地点につきましては、中ほどの地図にございますように、洲崎を中心とした範囲で、その周辺でのカサガイの生息について調査をしたということになります。そして、その個体数、もしくはその個体の大きさといったもので、それぞれの地点で調査を行いますというところですね。調査を行ったほとんどの地点で、カサガイの生息が確認できているというようなことでございますので、今後、洲崎で飛行場の建設というようなことを仮に想定しますと、このカサガイについての対応というようなことも、今後検討していかなければならないというような状況でございます。

資料の説明は以上です。

【山口総務局長】 ありがとうございました。

それでは、ただいま報告のありました事項につきまして、委員の皆様より御意見・御質問など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。

【山口総務局長】 渋谷村長どうぞ。

【渋谷小笠原村長】 いくつかあるんですけど、3ページのAW609に関してですが、去年までの表現は今年度中に型式証明取得とか、そういう書きぶりでしたが、今回改めて見ますと、2027年中に運航開始の見込みと。運航開始の見込みということは型式証明が取れるという前提での書き方だと思いますが、実際にレオナルド社については型式証明についてはいつということのお話があるのかどうか。それから運航開始の見込みという場合に、これはアメリカでの取得ですから、アメリカの中でどのような会社や、またこういう機材ですので、どのような利用の供し方、利用のされ方なのか、小笠原で目指している定期航路であればいいのですが、そういった情報があれば教えていただきたいのですが、いかがでしょうか。

【上野小笠原・国境離島担当部長】 総務局からお答えさせていただきます。

まず、2027年中の運航開始とメーカーが言っております点については、私どももなかなか詳細な情報が取れておりませんので、メーカー側でいつ頃、型式証明が取れるのかというこ

とは現在のところ明言されておりません。そのため、型式証明の取得についての情報は不明ではございますが、この型式証明は、民間機のサービス開始の前に通常ですと取得されるものであると思われるため、メーカーが2027年中の運航開始に間に合うように、アメリカ連邦航空局の型式証明が取得される見込みであると私どもは考えております。

また、こちらも運航開始の見込みというところで、どのような形式になるのかというところも、明確ではないですけれども、メーカー側から受注した企業に機体をお渡しして、その受注先が運航するのではないかと見込んでおります。いずれにしましても、今のところまだ不明なため、引き続き情報収集に努めていきたいと考えております。

【渋谷小笠原村長】 アメリカで取得した後、今度は日本での型式証明取得と続くわけですが、メーカーとしてはアメリカでの取得次第申請しようとしているのか、運航開始後、要は何が言いたいのかという、どんどん時間が経っているので、メーカーはどんな姿勢でいるのかなという情報があれば教えていただきたい。

【上野小笠原・国境離島担当部長】 残念ながら、その辺りの情報につきましては、明確な動きというのが、メーカーから情報が取れていないのですが、私どもとしては、アメリカで型式証明が取れた後に、日本でも型式証明の申請があると見込んでいるところでございます。まだ明確な動きは、こちらも今のところ把握しておりませんので、引き続き情報収集をしていきたいと考えております。

【渋谷小笠原村長】 続けていいですか。

そうしましたら、4ページの港湾局の説明ですけれども、前からこのAW609が固定翼、いわゆる飛行機タイプか、回転翼、ヘリコプタータイプになるかによって区別をされていて、今回、固定翼前提だといろいろ切らなきゃいけない場所があるということで、この資料ができていますと思いますが、もしアメリカでの型式証明が固定翼で取られた場合は、当然日本でも固定翼ということになるのかと想像します。質問したいのは、この抵触土量約31万 m^3 というのが、例外もなく、もし切った場合のこの土量がむしろ滑走路を作る時に、どの程度活かされるのか、これだけで例えば31万 m^3 があれば全部足りるとか。そんな目安とかあれば教えてもらいたいです。

【松本島しょ・小笠原空港整備担当部長】 ありがとうございます。

滑走路の形状につきましては、まだ詳細な検討に至っておりません。ですので、どれだけの土量が必要なのかというところまでは、算定がまだ至っていないという状況になります。また、残土の活用につきましては、基本的にはまずその残土が使えるものかどうかというよ

うな検査が必要になります。そういった検査をクリアして、使えるということになれば活用していく、使えないということになれば、また別の方法を考えるというようなことになるかと思います。

【渋谷小笠原村長】 なかなか自然遺産の中で、他の地域から土を持ってくるというのは、いろんな外来種の侵入もあるので、大きな問題になると思っていますので、この土量が足りればいいですが、足りなければ、またいろんな工法の中で工夫していただくとか、そうなればいいなと思っています。私からは以上です。

【山口総務局長】 ありがとうございます。

ほかはいかがでございますでしょうか。

【小滝自然公園担当課長】 環境局ですけども、4 ページ目、制限表面の範囲について教えていただければと思います。

このAW609が飛行機の固定翼というところでの制限表面の範囲というところでお示しをいただいているというところですが、こちらが固定翼ではなくて、回転翼のヘリの方に分類された場合は、この制限表面の範囲というものに変化があるのかどうかというところについて教えていただければと思います。

【松本島しょ・小笠原空港整備担当部長】 ありがとうございます。

AW609が回転翼に分類された場合というのは、当然のことながら、回転翼に合わせた施設案ということを検討することになるかと思います。一般的には、皆さん御承知だと思いますけれども、ヘリポートを想像していただければと思うのですが、一般的には回転翼の制限表面というのは、ここにありますような固定翼の制限表面よりも小さくなるというような形になると。

【山口総務局長】 ありがとうございます。

ほかはいかがでございますでしょうか。よろしいですかね。

それでは、次の議事に移らせていただきます。議事の（２）、小笠原航空路に係る令和８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。

【上野小笠原・国境離島担当部長】 それでは、令和８年度の調査事項を報告いたします。資料４をご覧ください。

パブリック・インボルブメント、いわゆるPIおよび航空機等調査では、1,000メートル以下の滑走路で運用可能な航空機でありますAW609に関する調査や、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、運航事業者の知見などを得て、小笠原への運航可

能性に関する詳細な検討を継続して進めてまいります。

また、PI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て、構想段階で実施するPIの内容検討を行ってまいります。

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まして、引き続き配置や構造、工法を検討してまいります。

環境調査では、環境影響評価手続の実施に向けまして、天然記念物でありますオカヤドカリ類などの調査を実施し、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る顕著で普遍的な価値、いわゆる「OUV」とされている小笠原の固有植物・陸産貝類に対し、航空路開設等が与える影響について、評価手法の検証を行ってまいります。

今年度におきましても、村民生活の安定と小笠原諸島の自立的発展、さらには村民の安全・安心を守るため、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、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ますので、どうぞよろしくお願いいたします。

以上で、令和8年度の調査事項の報告となります。

【山口総務局長】 ありがとうございました。ただいまの事務局からの報告に関しまして、委員からの御質問、御意見などはございますでしょうか。

【渋谷小笠原村長】 もう今年度の調査ですので、こうしてくれではなくて、可能ならということでお願いをしたいと思うのは、先ほどから出ている回転翼と固定翼の場合で、飛行場の形状も変わってきますし、それから先ほどの挨拶で言ったようなパブリック・インボルブメントの必要性とかそういうことにも関わってくるので、アメリカで運航が開始されるのが2027年となった時に、次はどういうステップを踏むと小笠原に航空路が開設されるのかというスケジュール感を改めて調査する必要はないのかもしれませんが、できれば早い時期に示してもらえたらと思っていますので、これはお願いとして聞いておいていただければと思います。

【上野小笠原・国境離島担当部長】 かしこまりました。

いずれにしても、AW609のアメリカでの型式証明、これが一つのステップになると考えておりますので、今の村長のご意見に対しまして、引き続き私どもも検討してまいりたいと思いますので、どうぞよろしくお願いいたします。

【山口総務局長】 ほかはいかがでございませうか。

【小滝自然公園担当課長】 環境局です。

世界自然遺産への影響につきまして、ユネスコの遺産影響評価に向けて、現在どのような検討を行っているのかというところを教えてくださいと思います。

【松本島しょ・小笠原空港整備担当部長】 港湾局からお答えさせていただきます。

先ほどの資料の説明中にも少し申し上げましたけれども、これまで環境調査は平成18年度より種々行ってきております。今後、仮に遺産影響評価が必要な状況というようなことになれば、その遺産影響評価が求めるような中身ですとか、あと国との体制といったようなことも必要になるかと思しますので、そうしたことに對して準備を進めていくという形になるかと思ひます。

【小滝自然公園担当課長】 分かりました。ありがとうございます。

【佐々木国土交通省国土政策局長】 すみません。国土政策局です。

航空機等の調査のところで、AW609の情報収集はいいんですけど、その他の機体に関する調査も引き続き行っていくということで、現在のところ他の機体があるという見込みの情報があるのであれば教えてくださいと思います。

【上野小笠原・国境離島担当部長】 御質問ありがとうございます。私から回答させていただきます。

現在、他の機体に関する調査をしておりますけれども、小笠原にフィットするような機体は、現時点では見出していないというのが現状でございます。今AW609の1機という形になってございます。情報の更新などもありますので、引き続き、調査をしていきたいと考えております。

【山口総務局長】 ほかはいかがでしょうか。

それでは、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。

【渋谷小笠原村長】 この機会ですので、お話をさせていただきたいと思ひます。

私も村長になって5年目になりますが、やはり今日もそうですけれども、なかなか先が見えないという中で、先ほどの挨拶でも、村民の悲願になっているというようなこともお話ししました。これは前提としては、あくまでもしっかりとした航空路の開設がされるまでの間という前提で、この4月から、オープンにしながらお願いをしていることがございます。

それは、自衛隊のUS-2という飛行艇を使った輸送支援というものを何とか実現できないかということでございます。今、検討されているAW609の型式証明が遅れておりますし、取

れたとしても新たな機材ですので、それを使った運航というのは、いろいろなハードルを越えてからになると思います。それから、やはり滑走路になるのかヘリポートになるのかわかりませんが、飛行場の建設、そこに至るまでの世界遺産による様々な協議、そういったことを考えると、そう簡単に航空路が、例えば数年で開設されるということは望めないと思っていますので、今、運用されているUS-2、これを段階的に村民の輸送支援に使わせてもらえないかというお願いを続けていきたいと考えています。

まず、とりかかりとして、今年の4月20日に自民党の小笠原に来島されたことがある先生方で組織している小笠原を応援する会の中で、この件を披露させていただきました。また、6月の村議会の航空路の特別委員会の中でも、こういうことを考えているという話をさせていただき、今日この場でもお話をさせていただきたいと思っています。

具体的には、まず第一段階としては、急患輸送の手段の一つとして、これは以前運用されていましたが、機体がなかなか揃わないという中で、硫黄島経由で硫黄島のヘリを使った急患輸送が主流になっていますが、昼間であり、飛行艇の上陸できるスロープがある父島に限定されるわけですが、ぜひ、急患輸送に再度運用の一つとして使っていただきたいというのが第一段階。

また、こういった飛行艇の運用のために、年に何回か訓練で来島しますので、その際に飛行艇の中の余席、余った席があれば、ぜひ村民の利用に供していただきたいというのが第二段階。

それから、飛行艇の訓練で来られた方々と話したり、メーカーさんと私も内々で話してきた中で、その本格的な輸送支援をするには、機体数が今全部で7機ありますが、やはり機体数が足りない。これはハードルがさらに高まるわけですが、機体を増やしていただいて、小笠原への輸送支援に何とかその航空路の開設までの間、使わせていただけないかという、そういったことを、今後いろんな場面で要望していきたいと思っていますので、ここにいらっしゃる皆様にも、ぜひその趣旨を御理解いただいて、御協力をいただけたらと思っています。以上です。

【山口総務局長】 ありがとうございました。

それではですね、小笠原から本日御出席をいただいております。池田議長、何か御発言ございますでしょうか。

【池田小笠原村議会議長】 発言の機会を与えていただいて、どうもありがとうございます。

小笠原村としては、村長が今ずっと話したとおり、我々の課題がこういうことであるということは、皆さんにご理解いただいたと思います。今、我々は国や東京都の支援で小笠原振興のために頑張っておりますが、やはり空の足がないことには、なかなか村民の安心とか安全に対して、責任が持てないようなところがありまして、村民はみんないろいろ不安に思っております。昭和43年に小笠原が返還されて、それから生活をするための基盤整備がされてきました。あれからもう58年、当初から空港整備というのは東京都の方から実施するということが伺っており、村民の多くは、いつできるのかと思っておりましたが、なかなか叶わないということで、今どちらかというと、村民の中の空気としては、本当にできるのかという疑念の方が大きくなっているなと思います。昨年、ATR42-600Sが製造を断念したということで、先ほど説明ありましたAW609一機に機体が限られてきたということも踏まえ、村民の中では、やっぱりできないのではというような声があるということをご承知をしていただきたいと思います。

そこで、村民が約60年間も希望を持ちながら暮らしてきた中で、やっぱりその火を消さないように、何か情報があれば村民に出していただきたいし、今日お話を聞いていると、AW609の型式証明も間近だということであれば、そういう情報があれば、今こういう機体が型式証明取れたので、いずれ飛んでくるよというようなお話が、我々としては村民に話していきたいと思いますし、これからも皆さんのご協力があるようによろしくお願ひしたいと思います。私からは以上です。

【山口総務局長】 議長、ありがとうございます。それでは、最後に私のほうから一言を申し上げたいと思います。

まず、先ほど渋谷委員からお話がありました、自衛隊機による村民輸送支援についてでございますが、航空路の開設まで一定期間を要する中で、さらなる輸送手段の充実を図って、安定した村民生活を確保していくこと、これは大変重要でございます。こうした点を踏まえまして、都としまして、令和9年度の国の施策及び予算に対する都の提案要求におきまして、航空路開設までの間、自衛隊機による村民の輸送支援に関する特段の配慮を講じることにつきまして、国に対して提案要求を行ったところでございまして、引き続き、小笠原村と連携して取り組んでまいります。

あわせて、今、池田議長からもお話がございましたが、本協議会において、これまで議論を重ねてきました航空路の開設につきましては、これも言うまでもなく村民生活の安定と、国境離島である小笠原諸島の自律的な発展を図る上で、大変重要な意味を持つものでござ

いまして、航空路の早期の開設に向けて着実に検討を進めてまいります。

本日は、航空路の開設に向けまして、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などのさらに詳細な検討を進めていくことをご確認いただきました。また、調査・検討にあたりましては、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しっかり連携をしまして、情報共有を密に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まして、精力的に検討を進めてまいります。どうぞよろしくお願いいたします。

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どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、これをもちまして、第15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、御出席どうもありがとうございました。

— 了 —