

第4回小笠原航空路協議会

日 時	平成21年11月30日(月) 午前10時		
会 場	東京都庁第一本庁舎 42階北側 特別会議室 D (東京都新宿区西新宿2-8-1)		
議 題	(1) 小笠原航空路 P I 評価委員会実施報告 (2) 航空路の検討状況について (3) 小笠原国立公園の計画変更等について (4) その他		
出席者	会長	中田 清己	総務局長
		飯尾 豊	港湾局 技監
		福田 良行	知事本局 政策担当部長(政策部長代理)
		邊見 隆士	都市整備局 航空政策担当部長
		吉村 憲彦	環境局 環境政策担当部長
		大村 雅一	環境局 自然環境部長
		北村 俊文	港湾局 島しょ・小笠原空港整備担当部長
		笠井 謙一	総務局 行政部長
		高橋 宏樹	総務局 参事(多摩島しょ振興担当)
		長谷川 昌伸	小笠原支庁長
		森下 一男	小笠原村長
		佐々木 幸美	小笠原村議会 議長

議事詳細(後日公開予定)

(参考)当日配布資料

資 料 1	小笠原航空路各案の概要
資 料 2	洲崎地区周辺における気象・海象観測について
資 料 3	小笠原国立公園の計画変更について(概要)
資 料 4	小笠原諸島の世界自然遺産登録について
参考資料 1	第2回小笠原航空路 P I 評価委員会 次第
参考資料 2	小笠原航空路 P I 実施計画書

小笠原航空路各案の概要

	硫黄島活用案	水上航空機案	洲崎地区活用案	聟島案
概 要	・硫黄島にある、防衛省の滑走路を利用 ・東京 ⇄ 硫黄島（ジェット） ・硫黄島 ⇄ 父島（ヘリコプター） ・硫黄島に民航用エプロン、父島洲崎地区にヘリポートを整備 ・硫黄島に民航施設用のライフラインを整備	・東京⇄父島を水上飛行艇による直行便で結ぶ ・二見湾内又は湾外に水上空港を設置 ・父島に揚陸施設を整備	・東京⇄父島をプロペラ機による直行便で結ぶ ・父島洲崎地区にプロペラ機が離着陸可能な空港を整備	・聟島に滑走路を整備 ・東京⇄聟島（ジェット） ・聟島⇄父島（高速船） ・聟島にジェット機が離着陸可能な空港を整備 ・聟島に港湾施設及び道路、ライフラインを整備
自然環境	・陸域や海域に影響は殆ど無い	（二見湾内の場合） ・陸域に影響あり （二見湾外の場合） ・海域に影響あり	・陸域や海域に影響あり	・陸域や海域に影響あり ・アホウドリの生育環境への影響に懸念 ・空港計画用地は自然公園法の特別保護地区に指定
その他	・乗り継ぎ：あり（ヘリコプター：硫黄島～父島） ・火山活動の影響により、安全性の確保が必要 ・防衛省や米軍、国土交通省との民間施設整備に向けた調整が必要	・乗り継ぎ：無し ・航空機材の民間転用のための開発が必要 ・国内では、水上空港の設置基準や飛行艇の運用に不明確な部分があるなど、運航環境が整っていない。	・乗り継ぎ：無し ・小港海岸や大村地区などからの眺望の変化による、観光資源への影響あり	・乗り継ぎ：あり（高速船：聟島～父島） ・アホウドリ繁殖事業への影響 ・世界自然遺産登録に係る関係機関との調整 ・自然公園法による計画地の位置付け

洲崎地区周辺における気象・海象観測について

1 観測目的

航空路開設にむけた、洲崎地区周辺における滑走路配置案の検討及び環境影響シミュレーションの基礎データ収集のため

2 観測期間

■ 気象観測 平成19年1月～平成21年12月（3年間）

■ 海象観測 平成19年1月～平成19年12月（1年間）

3 観測内容

気象：風向・風速・気温・湿度・気圧・降水量・視程・雲高・雲量・上層風

波浪：波高・波向・周期

流況：流向・流速

4 観測状況

風向・風速観測計



上層風観測計（ドップラーソーダ）



波高・波向観測計



流向・流速観測計



小笠原国立公園の計画変更について（概要）

1 小笠原国立公園計画再検討の必要性

- 1) 昭和 47 年の国立公園指定以来、全般的な見直しが行われていない。
- 2) 生物多様性の保全への対応が不十分である。
- 3) 外来種対策などへの対応が不十分である。

2 公園計画変更の告示

平成 21 年 11 月 12 日付け官報で公示され、施行された。

3 公園計画の変更の主な具体点について

1) 公園区域の追加（陸域：193ha 追加）

乾性低木林等の典型的な生態系が残っている地域及び固有希少種の生息・生育地等を公園区域に編入する。

2) 規制計画の変更

① 特別地域の見直し

乾性低木林等の典型的な生態系が残っている地域及び固有希少種の生息・生育地を保全するため、規制を強化する。また、外来植物の侵入により固有の林相が失われており、再生対策も当面困難な地域は現状に合わせた規制計画に変更する。

② 海中公園地区の追加

サンゴ礁が発達している海域の一部を、海中公園地区に追加指定する。

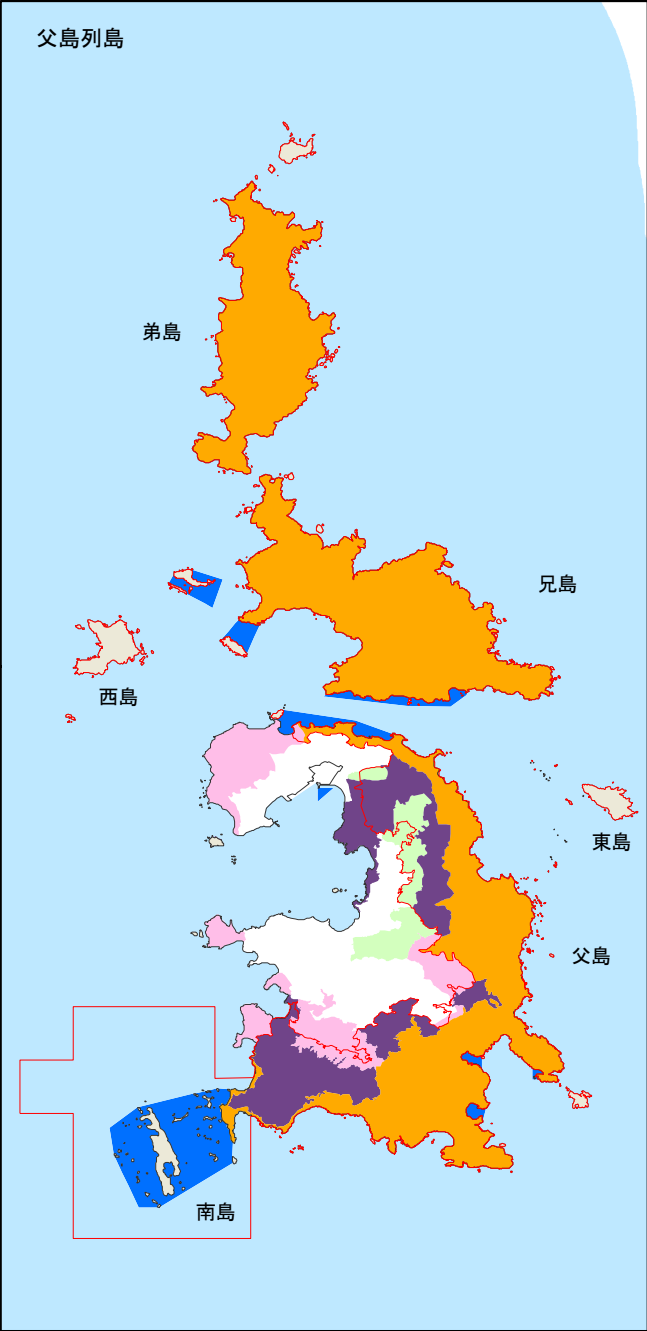
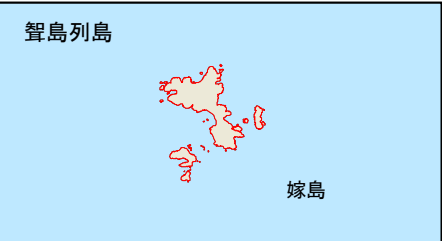
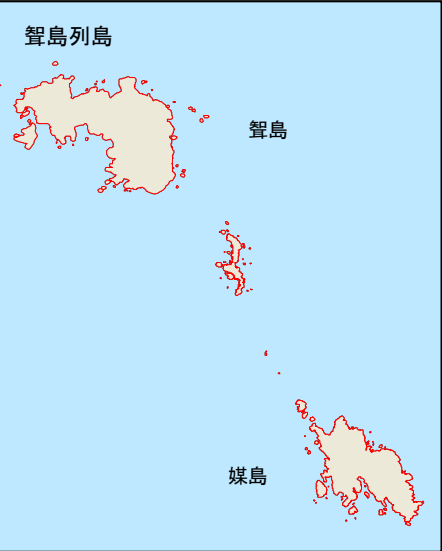
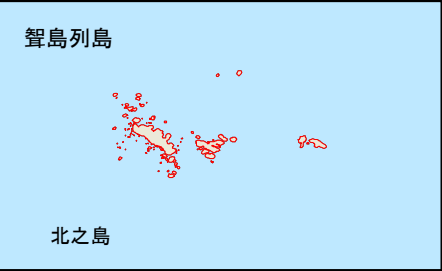
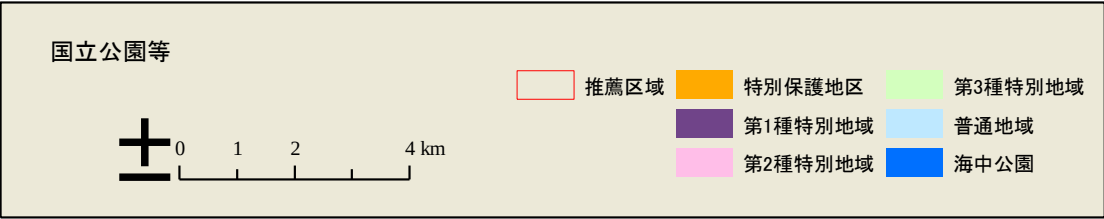
地種区分の変更

		特別地域					普通地域	合計	海中公園地区
		特別保護地区	第 1 種特別地域	第 2 種特別地域	第 3 種特別地域	小 計			
面積 (ha)	変更前	2945	1039	1847	272	6103	333	6436	447
	変更後	4934	949	534	194	6611	18	6629	780
変更後の割合(%)		74.4	14.3	8.1	2.9	99.7	0.3	100	

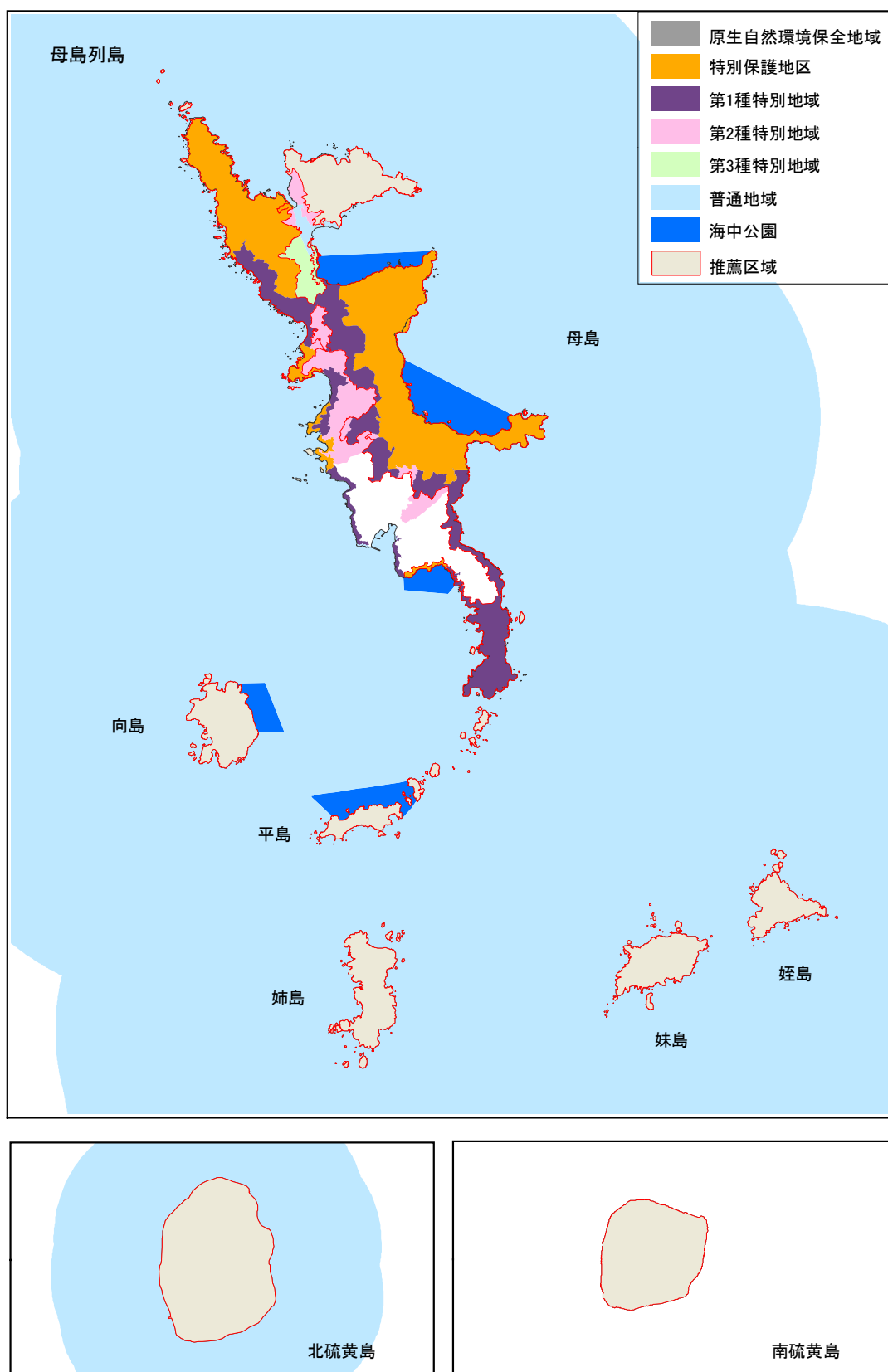
<参考> 特別保護地区・第一種特別地域の行為規制の概要

行為	特別保護地区	第一種特別地域
建築物の新改増築	次のもの以外は許可しない ・既存の建築物の改築、建て替え ・災害により滅失した建築物の復旧のための新築 ・学術研究その他公益上必要と認められる新改増築	
車道の新改増築	新築は原則として許可しない	次のもの以外は許可しない ・農林漁業に必要 ・地域住民の日常生活に必要 ・公益上必要
木竹の伐採	禁伐	要件は次のとおり ・単木択伐法のみ ・択伐率 10%以下
土地の形状変更	学術研究上その他公益上必要なもの以外許可しない	

※ 今回の変更により、地種区分が格上げになった農地については、引き続き営農できるよう別途特例措置により対応



[k1]小笠原国立公園（聶島列島、父島列島、西之島）



(母島列島、北・南硫黄島)

小笠原諸島の世界自然遺産登録について

登録に向けたスケジュール

平成19年
世界遺産委員会へ暫定リストの提出

- ・外来種対策の推進
- ・地域連絡会議、科学委員会での推薦書、管理計画の検討
- ・住民説明会の実施

平成21年9月29日
世界遺産委員会へ正式エントリー
(推薦書、管理計画の仮提出)

平成22年1月
世界遺産委員会へ推薦書、管理計画の本提出

平成22年夏頃
IUCN(国際自然保護連合)による

平成23年夏頃
世界遺産委員会において

世界自然遺産の内容

◆遺産区域

小笠原諸島全域
(父島・母島の集落近郊、硫黄島、
沖ノ鳥島、南鳥島は除く)

◆遺産価値

- 地質・地形
海洋性島孤の発生と進化過程を示す
世界で唯一の場所
- 生態系
独自の進化をとげた島しょ生態系
- 生物多様性

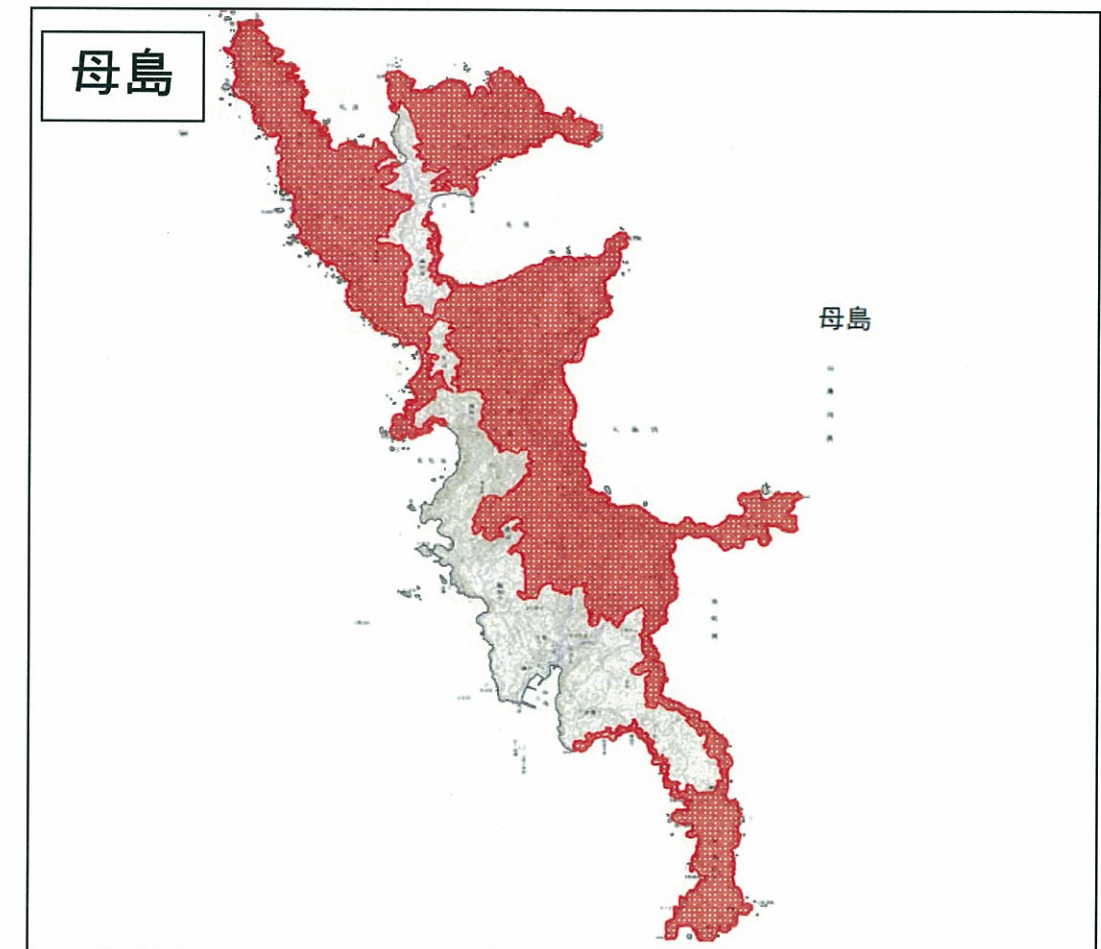
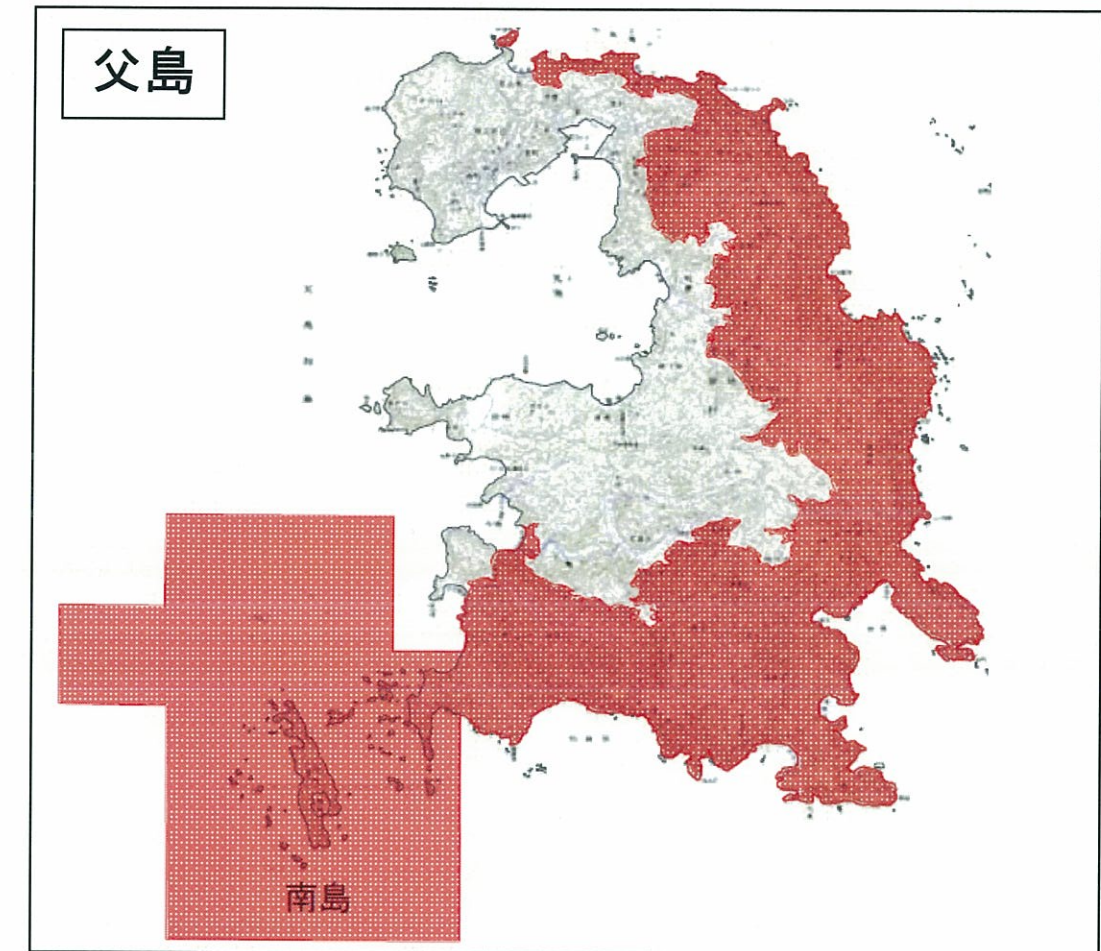
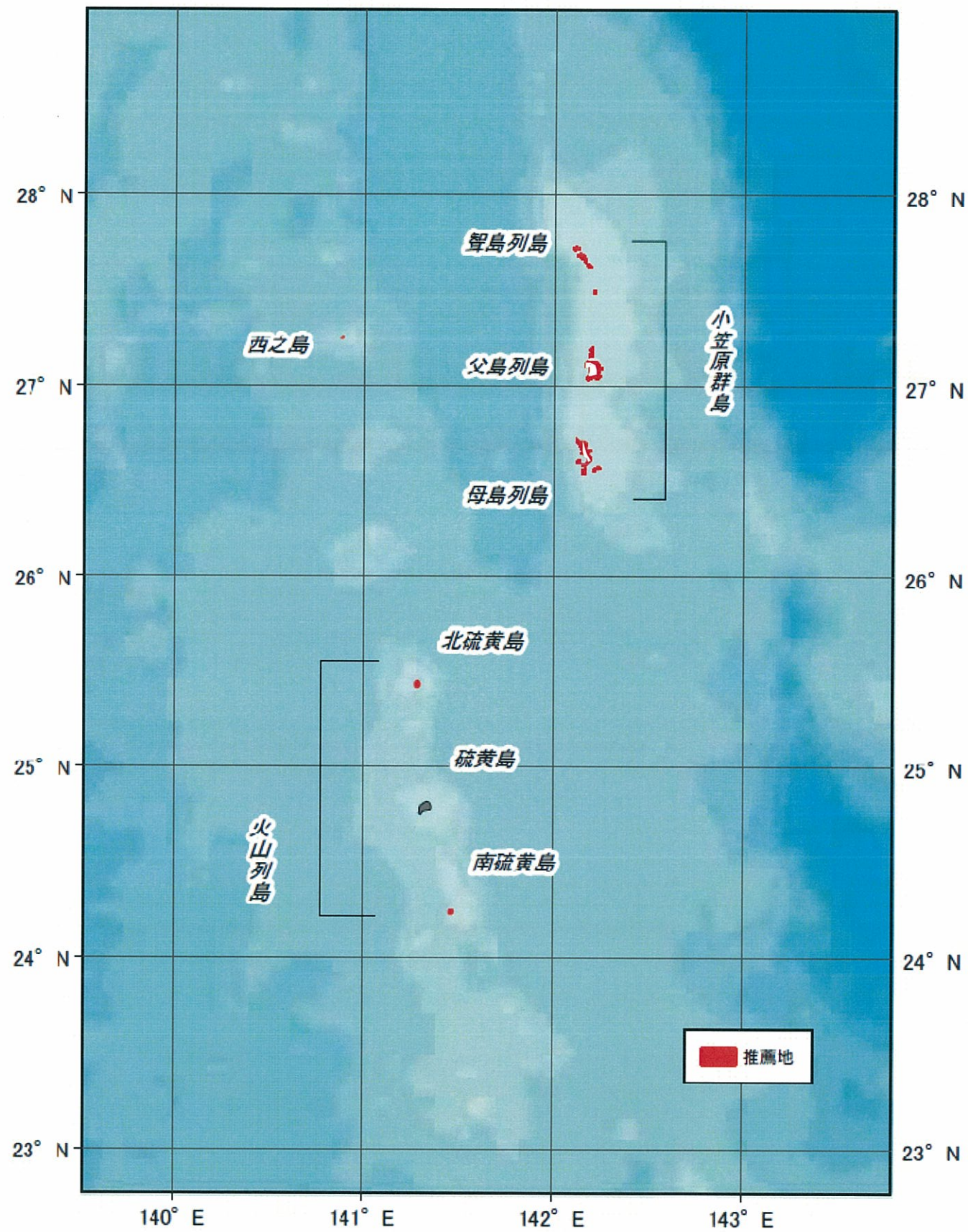


南硫黄島



固有植物 ムニンツツジ

小笠原諸島世界自然遺産の区域



第 2 回小笠原航空路 P I 評価委員会 次第

日時：平成 21 年 5 月 8 日(金) 14 時

場所：都庁第一本庁舎 33 階南側 特別会議室 S 1

1 開 会

2 議 事

(1) 小笠原航空路協議会実施報告について

(2) 小笠原航空路 P I 実施計画書(案)について

(3) その他

3 閉 会

【配布資料】

資 料 1 小笠原航空路 P I 実施計画書(案)

参考資料 1 第 3 回小笠原航空路協議会配布資料

小笠原航空路 パブリック・インボルブメント 実施計画書

パブリック・インボルブメント（Public Involvement：P I）とは、政策の立案段階や公共事業の構想・計画段階から、住民が意見を表明できる場を設け、そこでの議論を政策や事業計画に反映させる手法です。

平成 21 年 6 月
小笠原航空路協議会

はじめに

小笠原諸島は東京から南に約 1,000km 離れた太平洋上にある外海離島であり、大小 30 余の島々で成り立っています。小笠原村には父島と母島に併せて約 2,400 人の住民が居住しています。

本土と小笠原村（父島）を結ぶ交通手段は、6 日に約 1 便就航する船舶のみであり、所要時間は約 26 時間に及びます。そのため、住民生活に多くの負担が生じています。

小笠原村は、返還以来の村民の悲願として、これまで国や東京都に対して航空路の開設に向けた要請活動を行っており、過去には東京都が空港建設を決定しました。しかし、小笠原諸島固有の自然環境への配慮等の理由から、空港の整備は断念・撤回されてきました。

平成 16 年 3 月に小笠原村が策定した「第 3 次小笠原村総合計画」では、航空路の開設について、「民生の安定及び今後の村の発展には欠くことのできない重要な課題」としています。

また、東京都においても、新たな航空路案の検討が行われており、平成 18 年 11 月には、小笠原諸島の振興開発の方向を示す、小笠原諸島振興開発計画に「自然環境との調和に十分配慮した航空路について将来の開設を目指し検討を進める。この検討を行うため、村民合意を前提に、東京都と小笠原村で協議会を設置し、情報公開を行いながら、関係者間の円滑な合意形成を図り、P I を実施する。」と明記しました。

この小笠原諸島振興開発計画に基づき、小笠原村は航空路の必要性について、村民の意向を確認するため村民アンケート調査を実施し、その結果を受けて、協議会の早期設置を東京都に要請しました。また、小笠原村議会は「小笠原空港開設推進に関する決議」を東京都に提出しました。

これらを踏まえ、平成 20 年 2 月、小笠原諸島における航空路開設に関する検討を進めるに当たり、関係者間の円滑な合意形成を図ることを目的に、東京都と小笠原村で「小笠原航空路協議会」を設置しました。

小笠原航空路の開設に当たっては、構想・計画段階から、都民等が意見を表明できる場を設け、そこでの議論を事業計画に反映させるパブリック・インボルブメント（P I）の手法を取り入れます。

小笠原航空路の P I は、皆様にわかりやすく、また皆様のご意見を出しやすいように、2 段階のステップを設けます。今後ご提供する小笠原航空路の開設に関する情報について、ぜひ、皆様のご意見をお寄せいただきますよう、お願いいたします。

平成 21 年 6 月
小笠原航空路協議会

小笠原航空路パブリック・インボルブメント実施計画書

目 次

はじめに

1. パブリック・インボルブメント（P I）導入の経緯 -----	1
(1) P Iとは -----	1
(2) P I導入の経緯 -----	1
2. P I活動の基本的な考え方 -----	2
(1) 小笠原航空路P Iの特徴 -----	2
(2) 基本方針 -----	3
3. P I活動の実施体制 -----	4
(1) P I活動に係る主体と役割 -----	4
(2) P I評価委員会の設置 -----	5
4. 小笠原航空路開設に向けたプロセス -----	6
(1) 小笠原航空路開設に向けた検討の流れ -----	6
(2) P I活動の流れ -----	7
5. P I活動で提供する情報内容 -----	8
(1) 各ステップにおけるP I活動の実施目標 -----	8
(2) 各ステップにおける想定される論点 -----	8
6. P I活動の実施手法 -----	10
(1) P I活動の実施時期及び期間 -----	10
(2) P I活動の手法 -----	11
7. 収集した意見の取扱い -----	12
8. P I活動の終了の判断 -----	12
参考資料1. 小笠原村住民アンケートの結果 -----	A-1
参考資料2. 小笠原航空路協議会の設置について -----	A-3
参考資料3. 小笠原航空路P I評価委員会の設置について -----	A-5

1. パブリック・インボルブメント（P I）導入の経緯

（１）P Iとは

わが国の財政が逼迫するなか、新しい空港の整備をはじめ、公共事業は真に必要な事業のみを効率的に実施することが求められています。

そこで、導入されるようになったのが、パブリック・インボルブメント（P I）という手法です。

一般的には「市民参画」「住民参画」と訳されます。日本では、従来「住民参加」という言葉を耳にしますが、P Iでは、事業の構想・計画段階から「住民参画」の機会が設けられ、情報を提供し意見を聞く対象も広いことが特徴です。

（２）P I導入の経緯

空港の整備事業にP Iが導入されたのは、平成14年12月の交通政策審議会航空分科会（国土交通大臣諮問機関）の答申を受け、国土交通省航空局が「一般空港の滑走路新設または延長事業に係る整備指針（案）」（以下、「空港整備指針（案）」という。）及び「一般空港の整備計画に関するパブリック・インボルブメント・ガイドライン（案）」（以下、「P Iガイドライン（案）」という。）を平成15年に公表したことにはじまります。また、平成20年4月、国土交通省は「公共事業の構想段階における計画策定プロセスガイドライン」を制定しました。このガイドラインでは、地方公共団体等が実施する事業についても、ガイドラインの趣旨に配慮して、計画策定プロセスを、より透明性等を持ったものにしていくことが期待されています。

これまで、空港整備に向けた取組のなかでは、「福岡空港の総合的な調査」、「那覇空港の総合的な調査」及び「伊平屋空港の調査」においてP Iが実施されています。これらを踏まえ、小笠原航空路の開設に向けた取組においても、P Iを導入し、「P Iガイドライン（案）」等の趣旨を踏まえ、積極的な情報提供と幅広い意見収集を行いながら取り組んでまいります。

2. P I 活動の基本的な考え方

(1) 小笠原航空路 P I の特徴

小笠原諸島は、東京から南に約 1,000km 離れた太平洋上にあります。本土との交通は、概ね 6 日に 1 便就航する船舶であり、往来に要する時間は片道約 26 時間に及びます。小笠原航空路の開設は、小笠原村の村民にとって永年の悲願といっても過言ではありません。

一方、小笠原諸島は、亜熱帯の美しい自然と動植物の宝庫であり、天然記念物や小笠原諸島にしか存在しない動植物も多く生息しています。この貴重な自然は世界からも注目を集めており、東京都では平成 15 年から小笠原諸島の自然を次世代に確実に引き継ぐため、世界自然遺産への登録を目指しています。

そのため、小笠原航空路の実現に向けた取組は、特に小笠原諸島の自然環境への影響に充分配慮しながら進める必要があります。

このような背景から、小笠原航空路 P I では、さまざまな意見をもった関係者が想定されることを特徴と捉えており、P I の対象は、交通アクセスで不利な状況に置かれている小笠原村民の皆様に加え、東京都民、小笠原諸島に関心をよせる全国の皆様とします。また、環境問題等により過去に空港計画を断念している経緯を踏まえ、これまでに実施した航空路に関する調査・検討結果についてさらに精度を高めるため、引き続き各種調査・検討を継続した後、最新の技術開発動向等の反映など多角的な視点から検討した計画案を提示するとともに、その計画案の内容や環境への影響について配慮している内容をわかりやすく情報提供し、皆様の意見を把握しながら慎重に進めてまいります。

また、自然環境への影響の度合いや、その対応策の案などについても、事前に各種調査・検討を行い、その結果を計画案に反映してまいります。なお、小笠原航空路 P I が終わった後に東京都が行う環境影響評価調査等で、環境への影響とその対応策の詳細が明らかになります。

P I 活動では、事業主体である東京都が、小笠原航空路開設に向けて各種調査・検討を進め作成する計画案について、皆様と情報を共有し一緒に考えてまいります。

(2) 基本方針

方針 1：小笠原航空路開設に向けた検討のプロセスの共有に努めます。

小笠原航空路 P I の進め方、情報提供の時期・方法、意見収集の時期・方法、小笠原航空路開設に向けた意思決定の時期など、小笠原航空路開設に向けた検討のプロセスについて、皆様と認識を共有することに努めます。

方針 2：小笠原航空路開設の P I 活動は、各種調査・検討を継続するとともに、段階に応じた手法で実施します。

小笠原航空路開設に向けた計画案について、皆様に一度に多くの情報を提供し、意見を聞くのではなく、事業主体が意思決定する段階ごとに P I 活動を実施します。

方針 3：小笠原航空路開設に向けた計画案を提示し、その情報を共有し意見を聞くことで、その後の事業主体の意思決定に役立つよう実施します。

小笠原航空路開設に向けた検討は、これまでに様々な検討が実施されていますが、最新の技術開発動向等の反映など多角的な視点から各種調査・検討を継続し、これらの調査・検討結果を踏まえた計画案を皆様に公表し意見を把握することで、皆様の意見を踏まえた上で事業主体が計画案を決定できるようにします。

方針 4：P I 活動の十分な周知広報により、わかりやすい情報が、誰でも簡単に入手できるよう努めます。

小笠原航空路 P I の活動を広く P R するとともに、そこで関心を持った皆様が P I 活動で提供している情報を簡単に入手できるよう工夫します。また、P I 活動では、皆様が小笠原航空路について判断するために必要な情報を、客観的かつ論点が明確にわかりやすく提供するよう努めます。

方針 5：透明性を確保し、中立的な立場で公正な P I 活動を実施します。

P I 活動は、客観性を確保するため、中立的な立場である第三者機関（P I 評価委員会）を設置し、その評価・助言のもとに実施します。また、P I 活動の透明性を確保するため、第三者機関による評価・助言も含めて公表します。

方針 6：適切な時間管理のもとに P I 活動を実施します。

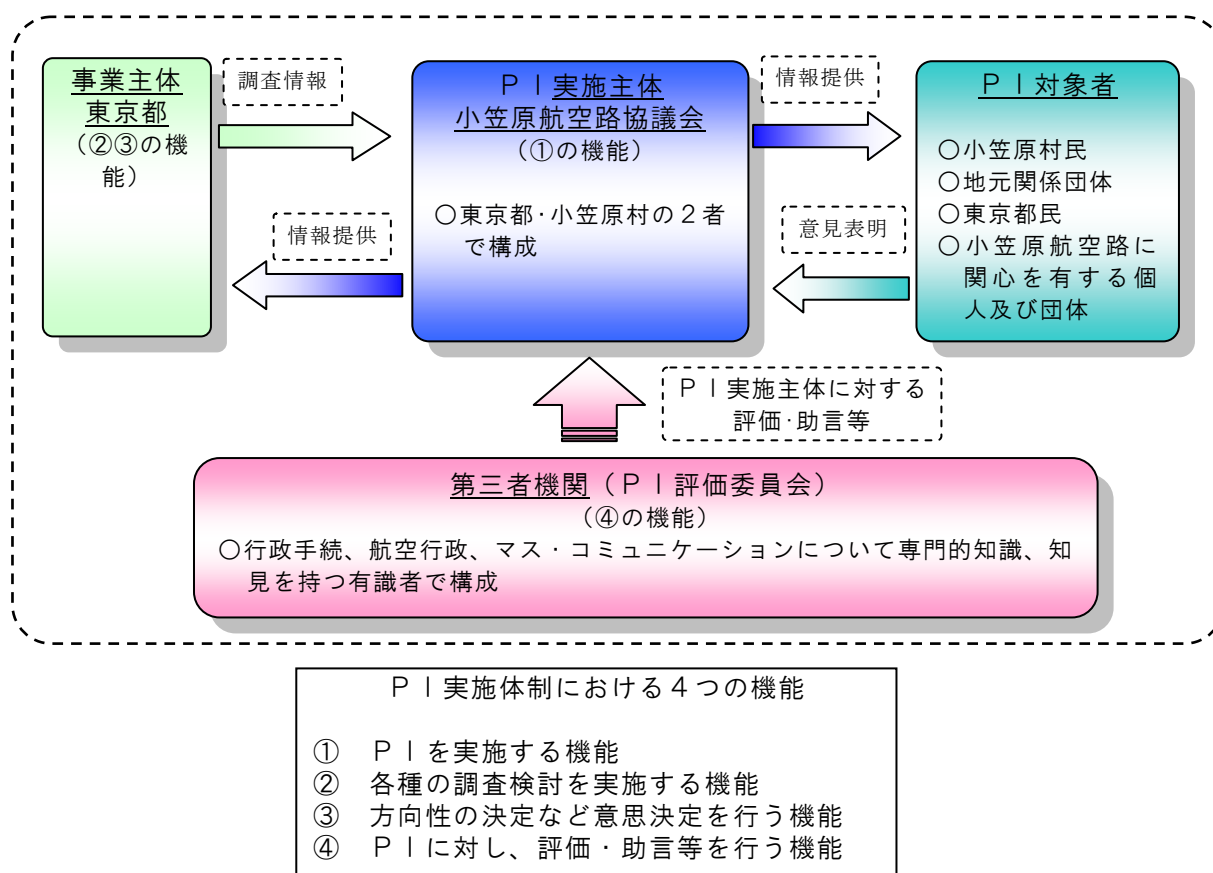
P I 活動は各種調査・検討を含めて段階的に実施し、それぞれの活動の目標をあらかじめ定めて実施します。小笠原航空路開設に向けた取組を円滑に意思決定するため、適切な時間管理を行います。

3. P I 活動の実施体制

(1) P I 活動に係る主体と役割

小笠原航空路の実現に向けた事業の実施主体は東京都です。事業の実施に係る意思決定は東京都が行います。

一方、P I 活動は小笠原航空路協議会が実施します。その活動は小笠原航空路協議会が設置した第三者機関「P I 評価委員会」により、評価・助言を受けながら進めます。



P I 活動に係る主体と役割

(2) P I 評価委員会の設置

P I 評価委員会は、小笠原航空路協議会が実施する P I 活動を客観的な立場から監視するために設置します。設置者は P I 活動の実施主体である小笠原航空路協議会です。

構成委員は、P I 活動に必要とされる専門知識を有するとともに、中立的、客観的な考えを持つ有識者です。

小笠原航空路協議会が候補者を選定し、協議会を構成する行政機関の長(東京都知事)が委嘱しています。なお、P I 評価委員会設置要綱及び選定された P I 評価委員・選定理由は参考資料 3 のとおりです。

P I 評価委員会の設置概要

項 目	内 容
設置者	小笠原航空路協議会
設置の目的	小笠原航空路協議会が実施する P I 活動の透明性、公平性、公正性の確保
委員	委員は、下記の専門的知識、知見を有する者 ○行政手続 ○航空行政 ○マス・コミュニケーション
P I 評価委員会の活動	小笠原航空路協議会が実施する P I 活動に対する評価・助言 ○情報提供内容 ○情報提供手段 ○意見収集方法 ○収集した意見の分類方法 ○時間管理 ○収集した意見への対応 など
その他	P I 評価委員会は、原則として公開

4. 小笠原航空路開設に向けたプロセス

(1) 小笠原航空路開設に向けた検討の流れ

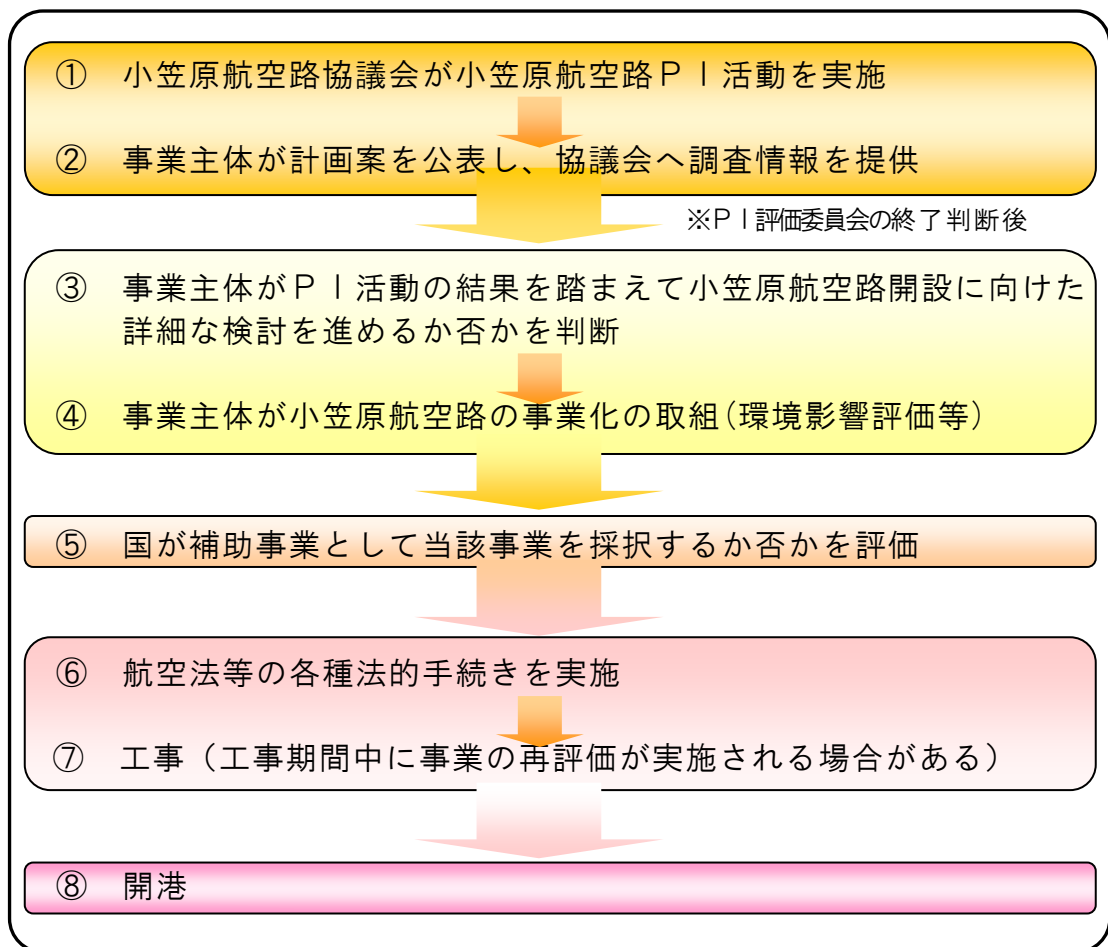
小笠原航空路の開設に向けた検討は、以下の①～⑧の流れになります。

このうち、事業主体が公表する計画案は、「P I ガイドライン（案）」を踏まえ、対象事業を行わない場合も含む複数の案です。

なお、P I 活動は、事業主体が小笠原航空路の事業化に取り組む前に実施されます。そのため、P I 活動の結果によっては、事業主体は計画案を見直す場合があります。

また、P I 活動が終了し、事業主体が事業実施を意思決定する場合には、P I 活動による民意の反映のほか、政策的な判断や技術的な判断など、総合的な判断の下に行われます。

その後、航空路開設の方法が空港整備となった場合、空港が開港するまでには、環境影響評価や航空法をはじめとする各種法的手続きがあり、工事期間中に国土交通省事業評価制度等により事業の再評価が実施される場合があります。



空港を整備する場合の一般的なプロセス

(2) P I 活動の流れ

P I 活動は、本書「P I 実施計画書」に基づいて実施します。P I 活動の具体的な流れを④～⑧に示します。

小笠原航空路のP I 活動は、各種調査・検討を継続するとともに、計画案の段階に応じて実施することにしており、「構想段階」、「施設計画段階」の2段階（2ステップ）で実施します。

■「P I 実施計画書」の作成

- ① P I 実施計画書（案）の作成
- ↓
- ② P I 実施計画書（案）に地元の意見等を反映
- ↓
- ③ P I 実施計画書の策定・公表

■「P I 実施計画書」に基づく「P I 活動」の実施 ※「構想段階」と「施設計画段階」の2回実施

- ④ 最新の技術開発動向等の反映など多角的な視点に基づく各種調査・検討による計画案の作成とP I 活動実施の周知（P R活動）
- ↓
- ⑤ 情報の提供及び意見収集
- ↓
- ⑥ いただいた意見に対する対応方針の公表
- ↓
- ⑦ P I 評価委員会からの評価・助言
- ↓
- ⑧ P I 活動の終了の判断・結果公表

※P I 活動では、P I 活動の目標が達成されたと判断されるまで⑤～⑦を繰り返し実施します。

5. P I 活動で提供する情報内容

(1) 各ステップにおける P I 活動の実施目標

P I 活動の実施目標を 2 つの段階ごとに以下のように定めます。

P I 活動の実施目標

段 階	目 標
構想段階 P I 【ステップ 1】	航空路開設の必要性や計画案について調査・検討し、その情報を P I 対象者と共有し、P I 対象者の意見を把握すること
施設計画段階 P I 【ステップ 2】	航空路案の施設計画について調査・検討し、その情報を P I 対象者と共有し、P I 対象者の意見を把握すること

(2) 各ステップにおいて想定される論点

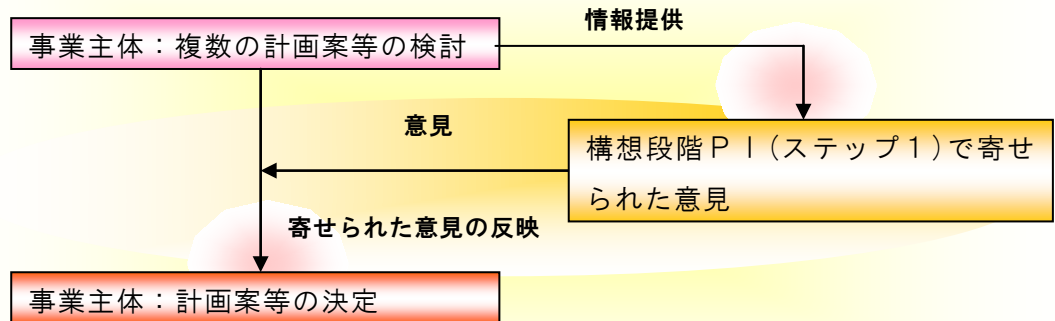
構想段階 P I のステップ 1 と、施設計画段階 P I のステップ 2 について、想定される論点は以下のとおりです。

P I 活動では、これらの論点を説明する根拠資料とともに、分かりやすく解説した冊子等にとりまとめ皆様に公表します。

P I 活動において想定される論点

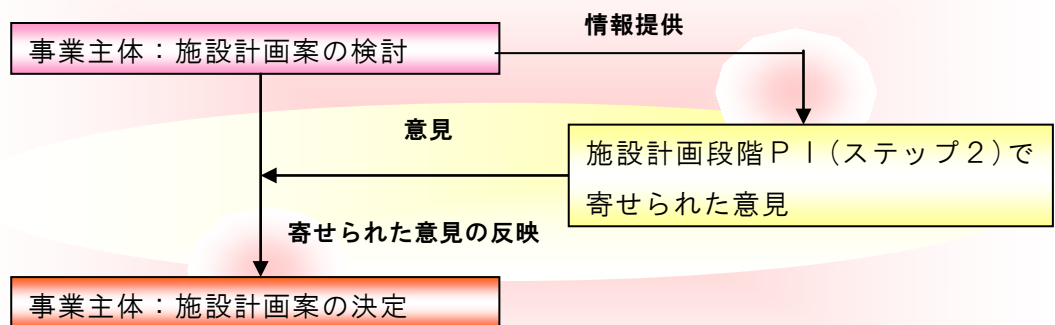
段 階	想定される論点
構想段階 P I 【ステップ 1】	○航空路開設の必要性（経済性・需要予測など）の判断は妥当か ○自然環境への影響を考慮した計画案となっているか ○航空路開設のために想定できる計画案は検討されているか ○計画案のメリット・デメリットの説明は適切か など
施設計画段階 P I 【ステップ 2】	○施設計画の規模は適切か ○施設の配置計画は地域の理解が得られるものか ○自然環境への影響を考慮した施設計画となっているか ○施設計画の費用対効果は妥当か など

構想段階PⅠ【ステップ1】



※事業主体が航空路開設の計画案を決定した場合

施設計画段階PⅠ【ステップ2】



PⅠ活動で寄せられた意見とそれを踏まえた事業主体の意思決定のイメージ

6. P I 活動の実施手法

(1) P I 活動の実施時期及び期間

P I 活動の実施時期は、ステップ 1 を P I 実施計画書の公表とともに開始し、P I 評価委員会の上承を得てステップ 1 を終了後、事業主体が航空路開設の計画案を決定した場合に、ステップ 2 を実施する予定です。

また、P I 活動の期間は、それぞれ活動の周知に約 1 ヶ月をかけ、情報提供、意見収集及びいただいた意見の集計・分類や対応方策の検討には、遠隔地である小笠原村での現地説明会の開催等を踏まえ 3～4 ヶ月間を見込みます。

その後、さらに P I 評価委員会からの評価・助言をうけて P I 活動の終了判断をし、結果を公表する流れが基本になります。

なお、P I の実施目標を達成するため、意見に対する対応方策を示したのち、その対応方策に関する意見を募集するというサイクルを複数回繰り返すことがあります。特に、小笠原航空路開設に向けた検討では、最新の技術開発動向等の反映など多角的な視点に基づく各種調査・検討を行い計画案を作成すること、また、論点の一つ一つが大きなテーマとなりうるため、P I 活動を複数回繰り返し実施することも想定されることから、P I 活動期間が長期間に及ぶことも考えられます。

P I の活動内容と実施時期及び期間（予定）

P I 活動内容		実施時期及び期間
ステップ 1（構想段階 P I）		P I 実施計画書公表後の開始を予定
ステップ 2（施設計画段階 P I）		ステップ 1 終了後に開始
ステップ 1 及びステップ 2 で共通	最新の技術開発動向等の反映など多角的な視点に基づく各種調査・検討による計画案の作成 ↓ P I 活動実施の周知（P R 活動） ↓ 情報の提供及び意見収集 ↓ いただいた意見に対する対応方策の検討 ↓ P I 評価委員会からの評価・助言 ↓ P I 活動の終了の判断・結果公表	約 1 ヶ月 } 3～4 ヶ月 P I の実施目標が達成されるまで繰り返し実施します

(2) P I 活動の手法

P I 活動における P I 活動の周知、情報提供手段、意見収集の手段は以下の手法を予定しています。

具体的な内容は、適宜検討し、P I 評価委員会の評価・助言を受けて決定します。

P I 活動の手法（予定）

項目	手法	備考
P I 活動の周知	行政広報紙への記事の掲載	東京都、小笠原村が発行するもの
	船舶ターミナルでの放送	
	船舶内での放送	
	P R ポスターの掲示	交通ターミナル等への掲示
	ホームページへの情報掲載	小笠原航空路協議会ホームページ
	P R チラシの各戸配布	小笠原村の各世帯
情報提供	冊子等の配布	
	パネル展示	
	ホームページへの情報掲載	
	説明会の開催	
意見収集	はがき等の投函	ポストへの投函。交通ターミナル等の窓口に備え置く「ご意見収集箱」への投函
	電子メール	ホームページのアンケート記入フォームに記入のうえ送信
	説明会における質疑応答	

7. 収集した意見の取扱い

P I 活動においては「個人情報の保護に関する法律（平成 15 年法律第 57 号）」及び「東京都個人情報の保護に関する条例（平成 2 年条例第 113 号）」を遵守します。

いただいた意見は、内容別に分類・整理して公表しますが、氏名など個人が特定されるような情報は除きます。また、P I 活動の目的以外に使用することはありません。

8. P I 活動の終了の判断

P I 活動の実施主体である小笠原航空路協議会は、各ステップで設定した P I の実施目標が達成されたと判断したのちに、P I の活動結果を P I 評価委員会に報告します。

P I 評価委員会からの評価・助言をうけ、その対応も含めて P I 活動の終了が了承された段階で P I 活動は終了します。

なお、この一連の過程は、各ステップの P I 実施報告書としてとりまとめ、皆様に公表します。

参 考 資 料

参考資料 1：小笠原村民アンケートの結果

小笠原村が発行した「航空路の開設に向けて 第 7 号」（発行日 平成 20 年 1 月 22 日）から、小笠原航空路開設に向けたアンケート結果を抜粋する。

1. アンケートにご協力ありがとうございました

昨年 12 月 17 日から 1 月 15 日にかけて「航空路に関する村民アンケート調査」を実施いたしました。年末・年始のお忙しいなか 1,397 名の方々から回答をいただきました。今後も皆様のご意見を航空路開設へ向けた検討に活かしていきたいと考えています。ご協力ありがとうございました。

2. アンケート結果（速報）

アンケートの集計結果については下記のとおりとなりました。

質問：「あなたは小笠原で暮らしていくために航空路の開設は必要だと思いますか」

（対象者 1,899 人）

	合計	必要である	必要であるが 条件がある	必要でない	わからない	無効
総数	1,397 人	676 人	311 人	279 人	126 人	5 人
集計結果 (%)	73.57% (回収率)	48.4%	22.3%	20.0%	9.0%	0.4%
		70.7%				

※男女別、父・母別等の属性は分析中です。

3. アンケートでは次のようなご意見がありました

アンケートでは、皆様から様々なご意見を頂きました。その中の一部をご紹介します。また、これらの意見については取りまとめて H P 上で公開し、役場内で供覧できるようにすると共に、今後の P I を進めていく上での参考にさせていただきます。

【航空路が必要と回答の方】

- 小笠原の美しい自然を守りつつ開発し、生活者としての安心・安全な環境を確保して欲しい。
- 本土からこれだけの距離があって高速交通アクセス手段がないのはおかしい。
- 1 日 1 便は就航して欲しい。
- 過去手術を行い内地での定期検査が必要であるが、上京には 10 日以上要するため経済的負担が大きい。
- 観光客、島民両方が利用しやすい運航形態にして欲しい。
- 島民割引の導入と島民枠（座席）の確保をお願いしたい。

- 普通に生活するために必要である。利用しやすい運賃の設定と環境の改変は最小限にして欲しい。
- 日常の足として航空路は要らないとしても、何かあった時には航空路があって欲しい。
- 以前、短期的に島に居たときは必要ないと思っていたが、長く島にしようと考えている今は必要だと思う。

【必要であるが条件があると回答の方】

- 小笠原の基本的な自然を残し、かつ自然遺産候補地を進めていけることが最低限の条件と考える。
- 環境への配慮、騒音と航空料金に対する説明が必要だと思う。
- 高い就航率が確保できるような機種であることが必要である。
- 人の出入りが多くなる事により起こる事故や犯罪への対策を考えて欲しい。
- 原油の値段が上がっても、航空路は確保して欲しい。
- 自然保護（動植物等）、住環境への配慮（騒音等他公害）、徹底した安全対策、情報の公開、島民に対する利便性の考慮（運賃等）が必要である。

【必要ではないと回答の方】

- 人間の利便性のために自然を壊すべきではない。
- 今の航空路案では自然への配慮が足りないと感じる。「飛行艇」「硫黄島活用」などが良い。
- 小笠原の魅力は、アクセスが船しかないことだと思う。航空路が出来たら、魅力が薄れてしまう。
- 空港はあっても良いと思うが、どうしても必要とまでは思わない。
- 利便性追求なら小笠原以外に住むべき。
- 景観が壊れない、海が汚れないという保証ができと思えない。
- 医療、出産、身内の葬儀などが覚悟の上で住んでいます。
- 人の出入りが多くなり、ごみと犯罪が増す恐れがある。

【わからないと回答の方】

- まだ住み始めたばかりなのでわかりません。ただ、家族等が病院に通う事を考えた場合必要性は充分感じる。
- 便利さを考えると必要だと思いますが、豊かな自然や暮らしを維持するのは無理だと思う。

参考資料２：小笠原航空路協議会の設置について

小笠原航空路協議会設置要綱を以下に示す。

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「ＰＩ」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ＰＩ評価委員会）

第６条 協議会には、別途小笠原航空路ＰＩ評価委員会を設置する。なお、小笠原航空路ＰＩ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。

〔別紙〕

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
東京都知事本局政策部長
東京都都市整備局参事(航空政策担当)
東京都環境局環境政策担当部長
東京都環境局自然環境部長
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

参考資料３：小笠原航空路ＰＩ評価委員会の設置について

小笠原航空路ＰＩ評価委員会設置要綱及び小笠原航空路ＰＩ評価委員の選任の考え方を以下に示す。

小笠原航空路ＰＩ評価委員会設置要綱

（設置）

第１条 小笠原航空路ＰＩ評価委員会（以下「評価委員会」という。）は、小笠原航空路協議会（以下「協議会」という。）が設置する。

（目的）

第２条 評価委員会は、協議会が行う小笠原航空路のパブリック・インボルブメント（以下「ＰＩ」という。）の手順や結果について評価、助言を行うことによりＰＩの透明性、公平性、公正性を確保することを目的とする。

（所掌事務）

第３条 評価委員会は、前条の目的を達成するために次の事項について評価、助言を行う。

- （１） ＰＩ実施計画に関すること
- （２） ＰＩ実施期間中のＰＩ活動に関すること
- （３） ＰＩ実施結果に関すること

（構成）

第４条 評価委員会は、所掌事務の遂行に必要な有識者３名をもって構成し、委員の構成は別紙のとおりとする。

（第三者性）

第５条 委員は、評価委員会の目的に照らし、特定の行政機関及び特定の利害関係者等の利害を代表してはならない。

（委員の任期）

第６条 委員の任期は、評価委員会の所掌事務が完了するまでとする。

（委員長）

第７条 評価委員会には、委員長を置く。

２ 委員長は、委員の互選により選任する。

３ 委員長が職務を遂行できない場合は、あらかじめ委員長が指名する委員がその職務を代理する。

（評価委員会の運営）

第８条 評価委員会は、委員長が招集し開催する。

- 2 評価委員会は、協議会に対し評価委員会の運営に必要な資料の提出を求めることができる。
- 3 評価委員会は、必要に応じて委員以外の関係者の出席を求めることができる。

（守秘義務）

第9条 委員は、個人を識別させる情報や個人の権利利益を害する恐れのある情報などを漏らしてはならない。また、その職を退いた後も同様とする。

（委員会の公開）

第10条 評価委員会は、特段の理由がある場合を除き、原則として公開とする。

（事務局）

第11条 評価委員会の事務局は、東京都に置く。

（その他）

第12条 この要綱に定めのない事項は、その都度審議して定める。

附 則

この要綱は、平成20年10月21日より施行する。

別紙

小笠原航空路PI評価委員会委員

氏 名	所属等
山 内 弘 隆	一橋大学大学院商学研究科研究科長兼商学部学部長
阿 部 雅 昭	元 首都圏新都市鉄道株式会社 社長
鍛 治 壯 一	航空評論家

（順不同・敬称略）

小笠原航空路 P I 評価委員の選任について

東京都と小笠原村で構成する小笠原航空路協議会（以下「協議会」という。）は、小笠原航空路 P I 評価委員会（以下「評価委員会」という。）の委員を、下記のとおり選任する。

記

1 選任の考え方

協議会が候補者を選定し、協議会を構成する行政機関の長(東京都知事)が委嘱する

2 必要な要件

評価委員会の委員に必要な要件は、次のとおりとする

(1) 評価委員会設置要綱第 2 条の目的の達成に必要な以下の専門的知識を有すること

- ① 行政手続に係る法制度について専門的知識、知見を有する者
- ② 航空行政について専門的知識、知見を有する者
- ③ マス・コミュニケーションに関する専門性を有する者

(2) 中立性

小笠原航空路 P I の実施主体及び小笠原航空路の事業主体の関係者でないこと