

## 第6回小笠原航空路協議会

平成29年7月27日

【事務局】 それでは、定刻になりましたので、第6回小笠原航空路協議会を始めさせていただきます。

本日は、皆様お忙しい中ご参集いただきまして、誠にありがとうございます。私は、事務局を務めさせていただきます、総務局行政部島しょ振興専門課長の内田と申します。よろしくお願いいたします。

初めに、本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条に基づきまして、原則公開とさせていただきます。開会から閉会までの全て公開の上、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。

それでは、議事に先立ちまして、委員の方のご紹介をいたします。資料2の名簿順にご紹介させていただきます。まず、協議会の会長であります多羅尾総務局長でございます。

【多羅尾総務局長】 よろしくよろしくお願いいたします。

【事務局】 小野港湾局技監でございます。

【小野港湾局技監】 よろしくよろしくお願いいたします。

【事務局】 山下政策企画局調整部長でございます。

【山下調整部長】 よろしくお願ひします。

【事務局】 伊佐都市整備局航空政策担当部長でございます。

【伊佐航空政策担当部長】 よろしくお願ひします。

【事務局】 小原環境局環境政策担当部長でございます。

【小原環境政策担当部長】 よろしくお願ひします。

【事務局】 須藤環境局緑施策推進担当部長でございます。

【須藤緑施策推進担当部長】 よろしくお願ひいたします。

【事務局】 小林港湾局離島港湾部長でございます。

【小林港湾局離島港湾部長】 よろしくお願ひいたします。

【事務局】 松本港湾局島しょ・小笠原空港整備担当部長でございます。

【松本島しょ・小笠原空港整備担当部長】 松本でございます。よろしくお願ひします。

【事務局】 西村総務局行政部長でございます。

【西村行政部長】 よろしくお願ひいたします。

【事務局】 山口総務局多摩島しょ振興担当部長でございます。

【山口多摩島しょ振興担当部長】 よろしくお願ひいたします。

【事務局】 松下小笠原支庁長でございます。

【松下小笠原支庁長】 よろしくお願ひいたします。

【事務局】 森下小笠原村長でございます。

【森下小笠原村長】 よろしくお願ひいたします。

【事務局】 池田小笠原村議会議長でございます。

【池田小笠原村議会議長】 よろしくお願ひします。

【事務局】 以上でございます。

続きまして、お手元の資料の確認をいたします。まず、本日の協議会の次第と座席表がございます。また、資料1としまして、本協議会の設置要綱、A4両面1枚、資料2といたしまして、小笠原航空路協議会委員名簿、A4、1枚、資料3といたしまして、「これまでの検討状況」、A4横4枚でございます。資料4といたしまして、「今後の検討の方向性」、A4横2枚でございます。ほか、参考資料といたしまして、「父島における世界自然遺産区域と自然公園法の規制」、A4横1枚を配付しております。お手元にご不足の資料がございましたらお知らせください。よろしいでしょうか。

それでは、会議に入ってまいりたいと存じます。協議会開会に当たりまして、会長からご挨拶をお願いいたします。

【多羅尾総務局長】 小笠原航空路協議会の会長を仰せつかっております、総務局の多羅尾でございます。どうぞよろしくお願ひ申し上げます。

本日は、大変お忙しいところ、各委員の皆様、特に森下委員と池田委員におかれましては、遠路小笠原村からご参加をいただきまして、誠にありがとうございます。

さて、今回の協議会は、前回開催から約7年という長い期間を置いての開催となりましたが、この間、小笠原諸島が世界自然遺産に登録され、また、昨年7月には新しいおがさわら丸が就航するなど、小笠原村を取り巻く環境も大きく変わってきております。都といたしましても、この間の情勢変化を踏まえ、小笠原航空路に係る技術的、環境的側面等の調査を継続し、村とも適宜意見交換を行ってまいりました。また、平成28年3月には、都、村、国の実務者で構成する検討会議を立ち上げ、国から技術的助言を得ながら、航空法が定める規制等の諸課題を深く掘り下げ、検討を行っております。

本日は、都がこれまで検討を行ってきた航空路案の現時点における整理状況をこの協議会で報告させていただき、今後の検討の方向性について協議ができればと考えております。協議会では、委員の皆様のご忌憚のないご意見を賜り、協議を進めてまいりたいと存じます。皆様のご協力をお願い申し上げまして、簡単ではございますが、ご挨拶とさせていただきます。どうぞよろしくお願ひ申し上げます。

【事務局】 ありがとうございます。それでは、議事につきまして、引き続き多羅尾会長、

よろしくお願いいたします。

**【多羅尾総務局長】** それでは、議事に入ります前に、本日は委員として小笠原村より森下村長と池田村議会議長が参加されておりますので、お二人からご挨拶を頂戴したいと存じます。初めに、森下委員、よろしくお願いいたします。

**【森下小笠原村長】** 挨拶の機会をいただきまして、誠にありがとうございます。まずもって、本日ここに小笠原航空路協議会が開催されますことに、地元を代表しまして御礼申し上げます。前回の協議会以降、実務的な検討を精力的に進めていただいたおかげと重ねて御礼を申し上げます。

小笠原村にとりまして、航空路の開設は返還以来の悲願でございます。本土から1,000キロ離れた本村の地理的な状況を考えますと、村民生活の安定、村の自立発展、また、広大な排他的経済水域を抱える国境離島であることなど国防の観点からも、飛行場の必要性、航空路の開設は不可欠であると考えております。また、一方で、貴重な自然を守っていく立場から、自然環境への影響を最小限に抑え、自然環境と両立する現実的な航空路の開設を目指したい。これらのことが航空路開設に対する本村の基本的な考えでございます。

来年小笠原諸島は返還50周年を迎え、その際には東京都の航空路開設に対する一定の方向性を示していただくようお願いを申し上げてきたところでございます。課題は多くございますが、何としても航空路を開設したいとの思いから、一步ずつ着実に前進させていきたいと考えているところでございます。

多羅尾会長をはじめ委員の皆様方の変わらぬご協力とご支援を改めてお願い申し上げまして、私の挨拶とさせていただきます。挨拶の機会をいただき、誠にありがとうございました。本日はどうぞよろしくお願いいたします。

**【多羅尾総務局長】** ありがとうございます。それでは、池田委員、お願いいたします。

**【池田小笠原村議会議長】** おはようございます。小笠原村議会の池田と申します。

村の思いは今村長が述べたとおりでございますので、私も議会のほうは、この7年間に協議会が開かれないということで、特別委員会の中でいつ協議会を開くんだという質問がよくありまして、村長は困っておりましたが、9月の第3回定例会には、この協議会の報告ができるとともに、議会の皆様にも、また、村民の皆様にも一歩進んだんだという報告ができることを期待しております。

小笠原は世界自然遺産に6年前に登録されましたが、それ以降も、小笠原の宝は自然なんだということについては村民のほとんどが理解しておりますので、先ほど村長が申したように、自然改変をなるべく少なく、守りながら、そして、欲張りですけれども、空の足を確保したいという願ひがあります。このことは大変難しい課題ではございますが、皆様の英知を振り絞ってこの難しい課題を解決していただければありがたいと思っております。今日はどうぞよろしくお願いいたします。

たします。

【多羅尾総務局長】 ありがとうございます。それでは、議事に入ります。小笠原航空路についての検討状況について、事務局から報告をお願いいたします。

【事務局】 それでは、事務局から小笠原航空路に関するこれまでの検討状況についてご報告いたします。

まず、資料3の1ページをご覧ください。小笠原航空路に係るこれまでの検討の経緯について、再確認の意味で簡単にまとめてございます。東京都では、これまで平成7年に兄島、平成10年に父島の時雨山周辺域に飛行場の位置を決定いたしました。それぞれ自然環境への影響や事業費の関係から断念しております。そして、平成13年に時雨山案を撤回して以降、父島の洲崎地区活用案、硫黄島活用案、水上航空機案、鴛島案の4案について検討を開始いたしました。

また、その後、小笠原村からの要望も踏まえまして、都として航空路開設の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といたしまして、平成20年2月に都と村で当協議会を設置したところでございます。協議会は、平成22年までに計5回開催されておりますけれども、平成21年11月開催の第4回協議会において、鴛島全域が自然公園法上の特別保護地区となるということで、同案の除外を決定してございます。

したがって、現在は資料中段以降の検討中の3案の概要に記載のとおり、洲崎地区活用案、硫黄島活用案、水上航空機案の3案を検討している状況となっております。そして、この3案のうち、とりわけ洲崎地区活用案につきましては、一番下の囲いの2つ目の丸のとおり、飛行の安全性、需要予測、環境現況調査、就航機材などの事項を中心に、国の助言を得ながら実務的な検討を実施しているところでございます。

ここで、父島における世界自然遺産区域と自然公園法の規制について確認をしておきたいと存じます。お手数ですが、別紙の参考資料をご覧くださいと存じます。

父島の地図が2種類併記されておりますけれども、左側が世界自然遺産に登録された区域を表現したものでございます。赤線で囲まれた区域が世界自然遺産区域ということになります。右側が国立公園として指定されている範囲及び自然公園法に基づく規制の種別を色で表したものでございます。ご覧のとおり、洲崎地区につきましては、世界自然遺産及び小笠原国立公園の指定区域外となっていることがご確認いただくと存じます。また、国立公園の指定区域内となりますと、右表の区分に基づきます規制がございまして、それぞれ程度の差はあるものの、開発には法律上の制限がかかります。洲崎地区は自然公園法の規制対象とはなっていないということになります。

ただ、小笠原諸島の世界自然遺産登録の際に、全てのインフラ開発には事前の環境影響評価など環境への配慮が必要という意見が付されておりますし、自然公園法以外の規制も存在いたしますので、飛行場の検討に当たりまして、自然環境に極力配慮して行うことに変更はございませ

ん。

恐れ入りますが、資料の2ページにお戻りください。これまでの検討内容でございますけれども、航空路に関する調査検討は継続して多岐にわたって行っていることから、代表的な内容を4点説明させていただきます。

検討に当たりましては、主に飛行場の建設に必要な事項については港湾局、航空路の開設に必要な飛行場建設に関する以外の事項につきましては総務局が分担しておりますけれども、このページの内容につきましては港湾局が担当したものでございまして、洲崎地区活用案における飛行の安全性の検証を調査したものでございます。

洲崎地区に滑走路長1,200メートルの飛行場を設置した場合における、飛行場の候補地周辺を航空機が安全に飛行するための検証を行っております。少々専門的な内容となりますけれども、右側の図をご覧ください。飛行場周辺に水色、黄緑、赤色で表現されているのが飛行の安全確保のために航空法で規定をされている面でございます。これを制限表面と言っておりますけれども、法令上水色の円形面から飛び出る障害物以外は例外なく削除をする必要がございます。そして、水色の円形面から飛び出た部分につきましては、航空機の飛行の安全性を特に害さない場合に残すことができるということでございまして、残しても安全であるという説明が必要になります。

そこで、内陸側の山地ですとか、小笠原村が強く残すことを希望されている野羊山、野原の野に羊と書いてヤギユウと読みますけれども、野羊山を残した場合に、飛行機のパイロットがどの程度危険性を感じるのか、有識者に対してヒアリングを行い、検証を実施いたしました。具体的には、現地で実際に飛行機を飛ばして確認することは非常に困難なものですから、運航方式と飛行経路を細かく場合分けいたしまして、バーチャルリアリティーの画像を作成し、複数の航空機操縦経験者に見ていただいて、意見を聞いております。

その結果でございますが、概ね全ての方が野羊山を残しても安全性への心理的影響はないとの回答でございました。そこにもございますが、少数ではありますけれども、野羊山を回り込む気流の乱れの影響ですとか、周回進入時に滑走路の視認性が悪化するとの指摘もあり、懸念事項が全くないわけではございません。今後、引き続き調査・整理を実施してまいります。

資料の一番下の囲みでございますとおり、これらの調査結果につきましては、野羊山を残すための安全性の証明に係る基礎資料の一つとして活用予定でございます。また、さらなる検証資料につきましては、引き続き国の助言を受けつつ、継続的に調査・整理を行ってまいります。

続きまして、資料の3ページをご覧ください。航空路需要予測でございます。小笠原の航空路に関する費用対効果を分析するため、将来的な航空路需要の試算を行っておりますけれども、これは本来飛行場の規模や就航機材などが決まってから行うものでございまして、こういった諸条件がまだ決まっていない中で、今回はあくまでも参考としての検討となります。この調査は、総務局が実施してございます。

「検討の視点」というところに記載しておりますとおり、第一ステップといたしまして、今後の小笠原諸島渡航に係る需要等について、国が定める基準を参考として調査を行っております。

「調査の内容」というところにございますとおり、渡航者実績を基に人口の減少ですとか経済動向など一般的な社会経済指標も踏まえまして、全体の将来需要を予測し、そのうちの程度が航空路を選ぶかをモデル化しまして、航空路の需要を算出しております。

全体の将来需要の予測結果は、右上の表「将来流動量の予測（片道）」のとおり、平成37年においても、直近の平成27年度実績から若干減少しているものの、2万4,000人程度の渡航者を保つとの予測結果でございました。なお、平成24年は、前年の世界自然遺産への登録が影響していると想定されておりますけれども、その影響は高止まりいたしませんで、落ち着きを見せているものとして将来流動量の予測を行っております。

そして、航空路の需要につきましては、右下の表「各航空路案の機関選択状況」とおり、定期船おがさわら丸の船内でアンケートを実施した結果を利用いたしまして、各案の船舶、航空機の選択割合を統計的に算出しております。結果は、表の赤線で囲んだ部分のとおりでございまして、小笠原へ直行が可能な洲崎地区活用案と水上航空機案で約8割の渡航者が航空路を選択するという結果になっております。なお、硫黄島活用案につきましては、直行ができない、費用が他の2案に比べて高額で所要時間もかさみますことから、選択割合といたしましては4割と他の案に比べて低い結果となっております。

資料下方の囲みのとおり、航空路開設に係る費用対効果につきましては、これらの需要予測をもとに引き続き分析を行ってまいります。

続きまして、資料の4ページをごらんください。環境影響調査でございまして。「検討の視点」というところにございますとおり、航空路開設の可能性を検討するため、洲崎地区とその周辺における生態系の現況を調査しております。また、まだまだ先の段階での話ではございますけれども、飛行場をつくるとなった場合に、手続として必要となる環境アセスメントで提出が義務づけられております環境配慮書というものへの反映を想定してございまして、この調査は港湾局が継続的に行っているものでございます。

調査の内容でございまして、動物、植物の相調査ですとかレッドリスト改訂に伴う新注目種の分布調査などを行っております。資料の中には、一例といたしましてオガサワラオオコウモリが好むタコノキという植物の分布調査をお示ししております。資料の囲みの中にもございまして、これまで主に陸域に係る現況調査を実施してまいりました。今後は、海域に調査範囲を拡大いたしまして、引き続き環境影響に係る基本資料を整理してまいります。

最後に、就航想定機材の検討でございまして。「検討の視点」というところにございますとおり、洲崎地区活用案における就航想定機材と、機材に応じた必要滑走路長について調査をございまして、これは総務局が担当をございまして。

洲崎地区では、周辺地形の状況等から設定できる滑走路長に限界がございまして、就航できる航空機が限られてまいります。表にもございますとおり、2,000メートル程度の滑走路長を必要とする定員100人以上の一般的なジェット旅客機は使用できない状況でございます。「調査の内容」にもございますとおり、現在国内で運航している機材で、定員50人程度のプロペラ機を想定した場合は、滑走路長は少なくとも1,200メートルは必要となりますことから、これを前提といたしまして、現在は洲崎地区活用案の検討を行っているところでございます。定員が20人以下の小型の機材もございますが、多くが航続距離の点で小笠原航空路には適さないということございまして、飛ぶことはできても機種ですとか運用方法、気象条件によって必要となる滑走路長がさまざま変化してまいります。ただ、航空機の開発、改良も日々進展しておりまして、今後は開発中のものですとか国内の運航実績がないものも含めまして、選択肢を広げて幅広く調査を継続してまいりたいと考えております。

これまでの検討状況に関する説明は以上となります。

**【多羅尾総務局長】** ありがとうございます。これまでの検討状況につきまして、ご質問や補足等はございますでしょうか。

**【港湾局】** (挙手)

**【多羅尾総務局長】** (港湾局の方) お願いします。

**【港湾局】** 港湾局でございます。私どものほうは、資料3の2ページにございます「洲崎地区活用案における飛行の安全性の検証」ということについてただいま報告がございましたけれども、そこにつきまして少し補足させていただきたいと思っております。

洲崎地区を活用した滑走路の位置や方位、規模につきましては、今までさまざまな組み合わせで多数の案を検討してまいりましたが、課題を整理しまして比較して、今回この資料の右の絵にありますような配置案になって、今に至っているということでございます。現在の配置案に至った主な理由としまして3つございます。1つは、陸域を最大限活用することで施工性を考慮することというのがございます。それと、2つ目としましては、計器出発進入方式を採用することで安全運航や事業性を担保することがございます。それと、3つ目としましては、最低限現行の機材で離着陸可能な滑走路長を確保すること。この3つの理由でこのような配置案に至ったということでございます。

その中でも、本土から父島までが約1,000キロあり、また、八丈島からですと700キロということから、安心・安全に運航するためには、出発や進入方式に何を採用するか検討することがとても重要だと考えております。方式によっては、技術面や安全面に係る課題のほかにも、資料3の図にあります緑と黄色で書いてある範囲ですけれども、このところの自然改変の影響の程度など、自然環境との調和に係る課題もあるので、調査・整理をしていく必要があると考えております。

引き続き国の助言を受けつつ、関係者間で連携・調整をしながら、課題解決に向けて調査・整理を進めていこうと考えております。

【多羅尾総務局長】 ありがとうございます。ただいま港湾局さんから補足説明がございましたけれども、ほかにご質問や補足説明等ございますでしょうか。

【多羅尾総務局長】 よろしいでしょうか。またございましたら、後ほどまとめてということもございますので、それでは、議事を進めさせていただきます。続きまして、小笠原航空路についての今後の検討の方向性について、事務局から報告願います。

【事務局】 それでは、事務局から、現在東京都が検討しております3案につきまして、今後の検討の方向性をご説明申し上げます。

資料4の1ページをごらんください。まず、洲崎地区活用案に関しまして、これまで検討してまいりました飛行場の姿でございます。資料に記載いたしました3点を前提といたしまして、国立公園、世界自然遺産区域に該当しない洲崎地区に表のような滑走路長1,200メートルの飛行場を設定しております。

前提の1点目といたしましては、小笠原村からのご意見もいただいているところでございますが、飛行の安全性を確保した上で野羊山を残す可能性を模索すること、2点目といたしましては、航空機の就航率を最大化するため計器飛行方式を採用すること、3点目といたしましては、定員約50名程度の固定翼の航空機が離着陸可能であることでございます。

なお、表に記載されております全長1,520メートルと申しますのは、滑走路が1,200メートルの場合は、法令等に基づいて、過走帯などの必要な距離を加えた飛行場としての全長が1,520メートルということになります。

続きまして、このような飛行場の整備を前提としたときの周囲の自然環境への主な影響でございます。資料の右のほうの地図もあわせてごらんいただければと思いますけれども、まず、中山峠というところがございます。地図の中の赤い線が飛行場として想定した位置でございますけれども、中山峠というところは、制限表面という先ほどご説明した表面のうち、進入表面と転移表面というところに飛び出してしまいます。その結果、例外なく切除をする必要がございます。切土高は最大約80メートルとなりまして、大変大きな自然改変を伴うということになっております。また、点線の囲みにも注釈がございますけれども、中山峠は自然公園法における第二種特別地域に該当いたしますので、改変を行う場合には国の許可を経て行くこととなります。

次に、海域への影響でございますけれども、全長1,520メートルのうち、二見湾側に約350メートル、小港湾側に約700メートル突出いたしまして、周囲の景観にも影響を与えることとなります。今ご説明申し上げましたとおり、先ほどの3つの条件のもとで洲崎地区に1,200メートルの滑走路を有します飛行場を設置いたしますと、大きな自然改変を伴うことが明らかに

なっただいりました。

今後の方向性の囲みにございますけれども、私どもといたしましても、自然環境との調和という観点は、実現可能な航空路の検討における最も重要な要素の一つであると認識しております。したがって、今後は資料下の囲みの①にございますとおり、1,200メートルの滑走路案と並行いたしまして、自然改変の程度を軽減した場合の滑走路長、位置、飛行方式、就航可能な機材についてより具体的に検討を進めてまいります。また、②にございますとおり、これらを踏まえた上で、今後費用対効果、運航採算性等の検討を行ってまいります。

続いて、2ページをご覧ください。洲崎地区活用案以外の2案についてでございます。検討を進めている表の左側の硫黄島活用案でございますけれども、表下段の太線の囲みの中の記載のとおり、火山活動の影響による制約がございまして、一般住民の居住が困難であること、民間用のインフラが存在しないため一から整備する必要があること、島全体が防衛施設であることによる運用上の調整が必要であることなど、大変困難な課題がございまして。また、右側の水上航空機案につきましても、滑走路に相当する着水帯の確保ですとか、波の静穏度など水上飛行機の就航環境を確保する上で相当困難な課題がございまして。

したがって、下段に「今後の検討の方向性」としてまとめているとおり、硫黄島活用案と水上航空機案の2案につきましては、いずれも短期的に解決することが困難な課題を多く抱えていることから、中長期的課題として整理し、今後は検討における優先度合いを低めてまいりたいと考えております。

以上、今後の検討の方向性について整理いたしますと、東京都が検討中の3案につきまして、硫黄島活用案と水上航空機案は検討における優先度合いを低めて、中長期的課題として整理いたしまして、今後は洲崎地区活用案について自然改変の程度を低減した場合の滑走路長、位置、飛行方式、就航可能な機材等についてより具体的に検討を進め、その上で費用対効果、運航採算性についても検討を行っていくということでございます。

私からの説明は以上でございます。よろしくご協議のほどお願いいたします。

**【多羅尾総務局長】** ありがとうございます。それでは、ただいまの報告につきまして、ご質問、ご意見等がございましたらお願いいたします。

**【松本島しよ・小笠原空港整備担当部長】** (挙手)

**【多羅尾総務局長】** 松本委員、お願いします。

**【松本島しよ・小笠原空港整備担当部長】** 自然環境に配慮した滑走路案というのを検討していくに当たりましては、滑走路の長さをどうしていくのかということは当然考慮する必要がありますし、同時に、実際に航空事業者に参画してもらえりような条件を満たしていくという必要もございまして。その上で大前提となりますのが、安全に運航できる飛行場として整備をしていくということでございまして。

こうしたことを十分に念頭に置きながら、空港計画を立案するに当たりましては、航空運送事業者等とソフト面とともにハード面についても十分に協議・確認をしながら検討を進めていく必要もがございます。実現可能な飛行場整備と自然環境の調和を図るためにも、さまざまな課題を関係者間で十分に共有させていただきまして、連携・調整をしながら解決をしてまいりたいと考えている次第でございます。

【多羅尾総務局長】 ありがとうございます。ほかにご意見等ございますでしょうか。

【須藤緑施策推進担当部長】 (挙手)

【多羅尾総務局長】 須藤委員、お願いいたします。

【須藤緑施策推進担当部長】 これまでの洲崎地区活用案につきましては、先ほども出ておりましたけれども、中山峠を最大80メートル改変するという、国立公園区域の改変としては類を見ない大きいものであることが明らかになったと考えております。こうした状況を踏まえて、今後の方向性として、自然環境に十分配慮した、実現可能な滑走路案について検討が進められていくという方針が示されたことについては、歓迎するものでございます。

申し上げるまでもございませんが、環境影響評価という観点では、土地や自然環境の改変に対しては、改変を行う事業者がその責任により環境影響評価を行い、説明を行わなければならないことになっております。あわせて、改変後の外来種対策など、相当長期間の対策が必要となるものもあると思われましても、そうした改変を行う事業者がその責任で必要な経費等を負担してやっていかなければいけないものもございます。

今回提示された資料や説明からは、世界自然遺産区域や自然公園法によってのみ規制されているという感じの説明に見えるかもしれませんが、例えば天然記念物についての文化財保護法ですとか、自然環境保全法、あるいは自然保護条例などほかにも規制がかかっておりますので、こうしたことはこれまでも事務的にはお伝えしているところですが、念頭に置いていただきたいと思っております。

いずれにいたしましても、航空路の規模など引き続き検討が必要な面もございするため、環境局としても今後の検討の動きを情報共有させていただいて、実務的にも必要な協力はさせていただきたいと思っております。

【多羅尾総務局長】 ありがとうございます。ほかにご意見等ございますでしょうか。

森下委員、ございますでしょうか。

【森下小笠原村長】 まず、今回の航空路協議会に、改めて整理をするという意味でこれだけ資料を提出していただきました。特に小笠原の航空路の場合の大きな問題は、東京から1,000キロという距離を安全・安心に飛んでいくということにおいては、飛行場の滑走路長にしても機材にしても、相当なものを要するという課題が1つ。それから、先ほどから出ていますように、環境に配慮した航空路の開設ということで、ある意味では相反する、二律背反するような課題を

きちんとクリアしていくということを、この検討の中で真摯にそれぞれの立場で検討しているんだと、課題を抽出し、それを克服していこうという姿勢を改めてきちんと見せていただいたことに、まず感謝申し上げます。

その上で、私ども村民の立場から言いますと、航空路の必要性ということの一番の意義は、村民生活の安心・安全という観点です。ご承知おきのとおり、私どもは急患搬送につきましては、1,000キロという距離は消防庁ではできませんので、自衛隊にお願いしております。これが要請をかけてから最短でも9時間半ぐらい、10時間以上かかるという。やっつけているから、村民の間ではもちろん安心感を持っていただいているんですが、それでも10時間ぐらいかかってしまうということ。

それで、あくまでも急患搬送でございますので、身体的な重症、例えば外的な外科処置が必要なものについては、多くがその対象にはならないということがございまして、それは船でということになります。それから、定期的に検査を受けなければいけないような疾患をお持ちの方も、急患搬送の対象とはなりませんので船ということ。それから、出産についても、現地では今出産をしていただかずに、母子の安全ということから内地のほうで出産もしていただいているということ。あわせて、3年前に起きました中国船によるサンゴ密漁のような外的な要因で安心感をそがれるというところを克服するためにも、村民生活の安心・安全という観点から、何とか航空路の開設をというのが我々の切望するところでございます。

そうしますと、運航会社からしますと採算がとれるのか、とれないのかとかそれぞれの議論が、今日お示ししていただいただけでも課題がこれだけございますので、こうしてそれぞれを整理していただいた中で、改めて課題克服のためにそれぞれのお立場で実務的な協議をまずしていただいて、いち早くできれば成案ということですが、方向性を見出していただけるように改めてお願いをしたいというところを申し上げさせていただきました。

今日これだけの課題の整理というものをさせていただくと、私どもも小笠原の航空路の開設、飛行場の必要性とかはあっても、開設のためのハードルがいかに多く、課題を克服するのが大変かと改めて知ったところでございますので、本協議会の意義はそこにあると思いますので、よろしくどうぞお願いを申し上げたいと思います。

**【多羅尾総務局長】** ありがとうございます。池田委員、ございますでしょうか。

**【池田小笠原村議会議長】** 村長は、大変わかりやすく今我々の立場を説明してくださったと思います。なぜ飛行機がというところで、いつも同じことになるかもわかりませんが、観光客を呼びたいから飛行場が欲しいんだろうということで、メディアでもいつもそう問いかけがあるんですが、先ほど村長が申したように、村民の安心した暮らしを守るためにどうしても空の足が欲しい、それからまた、船も週に1便ですので、船の足も欲しいというのが、ああいう離島で暮らす者にとっては大変重要なことなんですね。

昭和43年に返還されてから来年で半世紀、50年になりますが、我々のアクセスはほとんど改善されてないんですよ。週に1便の航路だけで我々は生活をしてきております。もちろん東京都さんや国からの絶大なご支援がありますので、インフラの整備等もどんどんできておりますが、この半世紀の中で解決されてないのが空の足でございます。先ほどもお願い申し上げましたけれども、ぜひ皆様の知見を寄せて、この難題を解決していただきたいなと思います。50年できなかったのは、それだけ難しい事業だということを我々も感じておりますので、どうかよろしくお願いいたします。

**【多羅尾総務局長】** ありがとうございます。ほかにご意見等ございますでしょうか。今日の議題全てを含めまして、何かございましたら最後をお願いいたしますが、よろしいでしょうか。

それでは、特にございませんでしたら、本日の議題はこれで全て終了したいと存じます。

本日は、都がこれまで検討を行ってきた航空路案の調査・検討内容を報告し、今後の方向性について小笠原村の森下委員、池田委員のご意見も伺いながら、有意義な議論ができたと感じております。本協議会で説明させていただいた今後の方向性にもありますように、今後は洲崎地区活用案を軸に、現行の案と並行して、自然改変を軽減する場合の滑走路についてより具体的に検討を進め、その上で、費用対効果、運航採算性についても検討を行ってまいりたいと思います。引き続き整理すべき課題が多々ございますが、関係機関との連携・情報共有を図りながら、1つ1つ丁寧に議論してまいりたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

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ご協力をよろしくお願いいたします。

事務局から何かございますでしょうか。

**【事務局】** 特にございません。本日はご出席ありがとうございました。

**【多羅尾総務局長】** それでは、これで第6回小笠原航空路協議会を終了させていただきます。委員の皆様、ご多忙のところご出席まことにありがとうございました。

— 了 —