

第12回 小笠原航空路協議会

令和5年7月19日（水曜日） 10時30分～

第12回 小笠原航空路協議会 次第

1 開会

2 議事

- (1) 小笠原航空路に係る令和4年度調査結果
- (2) 世界遺産の影響評価ガイダンスの概要
- (3) 小笠原航空路に係る令和5年度調査事項

3 質疑・意見交換

4 閉会

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。

第12回 小笠原航空路協議会構成員名簿

敬称略

職名	氏名
国土交通省 国土政策局長	木村 実
東京都 総務局長	野間 達也
東京都 港湾局技監	片寄 光彦
東京都 政策企画局政策部長	菅原 雅康
東京都 都市整備局航空政策担当部長	土橋 秀規
東京都 環境局環境政策担当部長	上田 貴之
東京都 環境局自然環境部長	和田 慎一
東京都 港湾局離島港湾部長	佐藤 賢治
東京都 港湾局 島しょ・小笠原空港整備担当部長	渡邊 正也
東京都 総務局行政部長	武田 康弘
東京都 総務局 小笠原・国境離島担当部長	近藤 豊久
東京都 総務局小笠原支庁長	大場 雄二郎
小笠原村長	渋谷 正昭
小笠原村議会議長	池田 望

ATR42-600S



写真提供：ATR社

【機材の特徴】

- 国内航空会社が定期便に利用しているATR42-600の派生型機
- 小笠原において、1,000m程度の滑走路で離着陸可能

【開発状況】

- EASA（欧州航空安全機関）の型式証明の取得に向けて試験中
- 2025年初頭から半ばにかけて、EASAの型式証明取得を目指す
- 日本国内では、民間航空会社が2025年に導入予定

航続距離	1,537km
座席数	最大48席
巡航速度	556km/h
必要滑走路長	1,000m

AW609



写真提供：レオナルド社

【機材の特徴】

- 世界初の民間型ティルトローター機
- 滑走して離着陸する場合、400m程度の滑走路があれば、離着陸可能。また、ヘリポートでも離着陸可能
- 飛行機とヘリの機能を併せ持つ航空機であるため、法令整備が必要となる可能性

【開発状況】

- 米国のFAA（連邦航空局）の型式証明を申請中
- メーカーによると、FAAによる型式証明の取得とサービス開始時期は2023年内から2024年になる見込み

航続距離	1,240km
座席数	最大9席
巡航速度	509km/h
必要滑走路長	0～400m

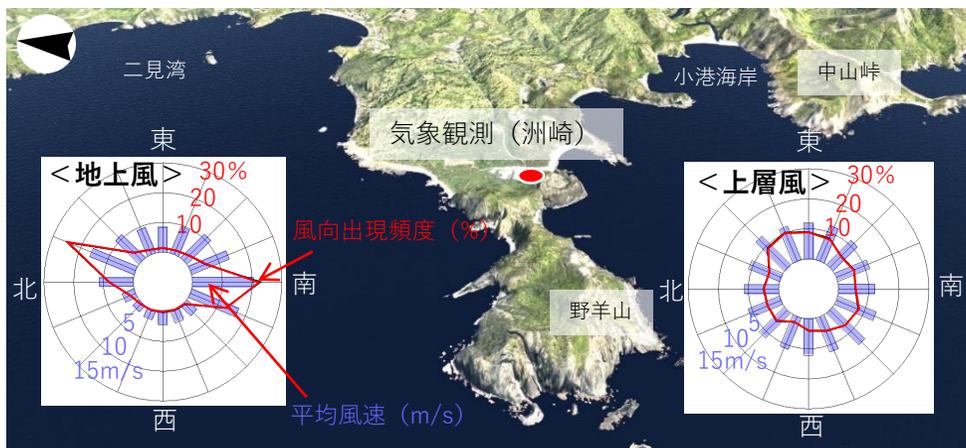
気象調査

【調査概要】

- ・洲崎地区の陸上定点に観測機器を設置し、風向・風速、視程、雲高などの観測を実施
- ・観測期間は、令和2年2月～令和5年2月

【調査結果】

地上風（地上10m）、上層風（地上157m）の風向・風速
（観測期間：R4.3～R5.2）



- ・地上風は、野羊山等からなる南北の谷筋の地形の影響を受け、南北方向の風向出現頻度が卓越
- ・また、平均風速は、南北方向の風がやや強い傾向
- ・上層風は、地上風と比べ、地形の影響が少ないため、風向出現頻度の偏りが比較的少

⇒各年の気象変動要因を考慮し、3年間のデータを取りまとめ、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

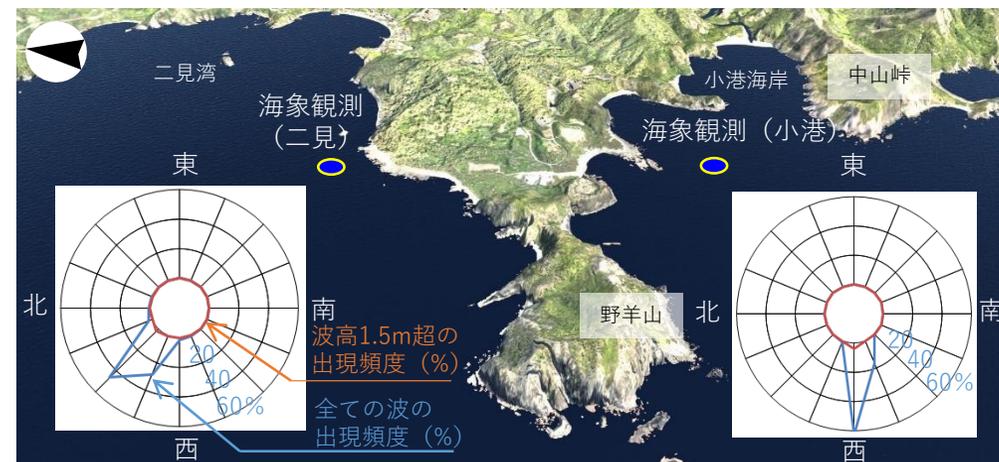
海象調査

【調査概要】

- ・洲崎地区周辺の海中に波浪観測装置を設置し、波向・波高、流向・流速を観測
- ・観測期間は、令和4年6月～令和5年11月

【調査結果】

洲崎地区南北の波向・波高
（観測期間：R4.6～R5.2）



<二見>

- ・西北西～北西の波向が卓越
- ・波高1.5m超の出現頻度は、全波向で年間2.9%

<小港>

- ・西南西～西の波向が卓越
- ・波高1.5m超の出現頻度は、全波向で年間6.0%

波高は、年間を通して作業中止基準（想定）である1.5mを概ね下回った。

⇒各季節の海象変動要因を考慮し、工程や施工の安全性検討の基礎資料として活用

1. 環境調査（サンゴ白化及びオニヒトデ害調査）

環境影響評価を実施するにあたり、健全なサンゴ群集の存続に影響する航空路事業以外の要因の発生状況を確認するために、現在のサンゴの生育状況及び、気候変動による白化やオニヒトデ等による食害の状況について調査を行った。

（1）調査内容

過年度の調査においてサンゴの群生が確認されている15地点においてサンゴの白化状況及びオニヒトデ等のサンゴ食害生物の分布概況を把握した。

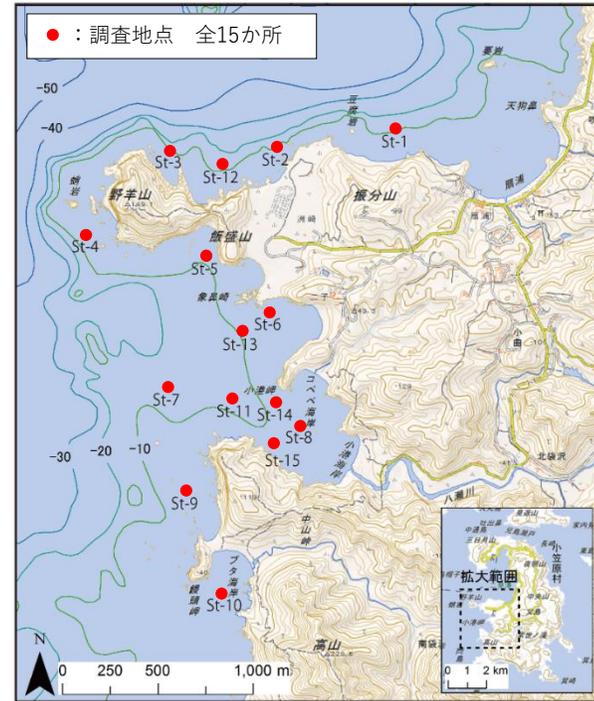
（2）調査結果

- ・サンゴの白化及び死亡率はいずれの調査地点においても0～5%未満と低い水準にあり、サンゴ群集の存続に影響するほどの大規模な白化は見られなかった。
※白化率（サンゴの被覆面積のうち、白化したサンゴの被覆面積）
- ・いずれの調査地点においてもオニヒトデ及びサンゴ食害生物（サンゴ食巻貝類）は確認されなかった。

サンゴの白化及びオニヒトデ害の状況から、現状においては、洲崎周辺のサンゴ群集は健全な状態で生育していると考えられる。



引き続き、温暖化やサンゴ白化状況を調査し、これらの影響が顕著である場合は、事業影響との関係を予測評価して、環境保全措置を検討する。



調査地点



スキューバ潜水による目視調査



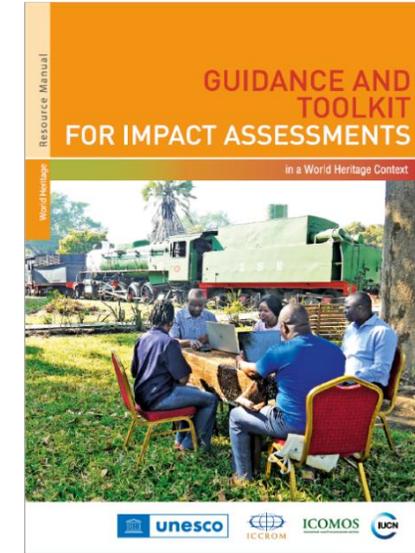
全体が白化して死亡したサンゴ
（ツツハナガサミドリイシ）



一部が白化したサンゴ
（ヘラジカハナヤサイサンゴ）

1. ガイドスの概要と位置づけ

- 令和4年7月末、「世界遺産における影響評価のためのガイドスとツールキット」（英文）がユネスコ、IUCN等により発行された。
- 世界遺産条約に基づく義務を適切に果たせるように、「世界遺産条約履行のための作業指針」を補完する内容として取りまとめられたもの。



2. 影響評価を実施するに当たっての主なポイント

- 事業を実施しない場合**（no project option）との比較検討も必要
- 顕著な普遍的価値（OUV※）に焦点を当てた影響評価が必要
（小笠原においては、特に**外来種に対する影響評価**が必要）
- 世界遺産地域や緩衝地帯だけでなく、OUVに影響する可能性がある**より広い周辺環境**も評価の対象
- 事業実施後においても、OUVへの影響についてモニタリングを継続

※ OUV（Outstanding Universal Value）

：人類全体にとって現代及び将来世代に共通した重要性をもつ傑出した文化的な意義・自然的な価値。
小笠原では、固有種の割合の高さと陸産貝類や植物において進化の過程が分かる証拠が残されていることが評価されている。



世界遺産地域

WH 緩衝地帯

より広い周辺環境

⇒都条例に基づく環境影響評価及びP I（パブリック・インボルブメント）を実施する際に、
現在想定している手続きが大きく変わることはない。

◆ 令和5年度調査のポイント

P I ・ 航空機等調査

- 開発中であるATR42-600S及びAW609に係る開発状況や型式証明の動向等情報収集を行うとともに、運航事業者の知見等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
- パブリック・インボルブメント（P I）を着実に実施するため、世界遺産委員会等関係機関との事前調整や都アセスの 절차를踏まえたP Iの実施内容を検討

空港計画調査

- 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いて、自然環境への影響や運航事業者等の知見を踏まえ、配置を検討し、構造・工法を更に検討
- 令和5年度における調査・検討を踏まえ、視覚資料を作成し、飛行場施設の景観への影響や飛行経路の安全性等を確認

気象・海象調査

- 令和2年2月から5年2月までに実施した洲崎地区周辺の気象調査の観測データを整理
- 令和4年度から継続して、波向・波高、流向・流速などの海象調査を実施し、取得した観測データを整理

環境調査

- 都条例に定める環境影響評価手続に向けて、専門家の意見を踏まえた事項（オガサワラオオコウモリ等）の調査を実施し、環境配慮書案を更新
- 事業区域周辺で新たな外来種が確認された場合の対応について、モニタリングや管理に必要な体制等を検討
- 世界遺産登録時の要請事項を踏まえ、ガイダンスに基づく厳格な環境影響評価を実施するための体制を検討



オガサワラオオコウモリ

◎ 村民生活の安定と小笠原諸島の自立的発展、更には村民の安心・安全を守るため、貴重な自然環境と調和した航空路の実現を目指し、関係機関と緊密な連携を図りつつ、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行く。