

## 第12回小笠原航空路協議会

令和5年7月19日

**【事務局】** それでは、時間より少し早いですが、皆さんおそろいでございますので、第12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小嶋と申します。

初めに、本日の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、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、よろしく願いいたします。

続きまして、本日の会議につきましては、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、御発言の際には、お手元のマイクの右側のボタンを押し、オンにしてから御発言ください。終了後にはボタンを押し、オフにしていただきますようお願い申し上げます。

次に、本日の出席者でございますが、席上に配付いた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、本協議会会長の野間東京都総務局長から御挨拶をお願いいたします。

**【野間総務局長】** おはようございます。小笠原航空路協議会の会長を務めます野間でございます。どうぞよろしくお願い申し上げます。本日はお忙しいところ、委員の皆様、特に小笠原から渋谷村長、池田議長にお越しいただきまして、ありがとうございます。また、国土交通省から木村国土政策局長様に御参加いただきまして、誠にありがとうございます。

さて、小笠原諸島が日本に返還されまして、今年で55周年を迎えたところでございます。これまで社会基盤の整備を着実に進めてきたところではございますが、これまでと同様に取り組んでいきたいと思うのですが、本土と島を結ぶ交通アクセス、特に航空路につきましては、まだ残された重要な課題でございます。東京都といたしましても、世界自然遺産に登録された貴重な自然を守りながら、航空路開設に向けた検討を進めてきているところでございます。

本日の協議会につきましては、昨年度実施した各種調査や世界遺産の環境評価のガイダンスの概要について御報告をさせていただきたいと思っております。また、今年度の調査事項につ

いても、御説明をさせていただきたいと思います。この協議会で委員の皆様の忌憚のない御意見を賜りまして、協議会を進めていきたいと思います。皆様の御協力をお願い申し上げます。簡単でございますが、御挨拶に代えさせていただきます。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す。それでは、議事進行につきましては、野間会長にお願いしたいと存じます。よろしくお願いいいたします。

【野間総務局長】 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いただいております、木村国土政策局長に一言御挨拶をいただきたいと思います。どうぞよろしくお願ひ申し上げます。

【木村国土交通省国土政策局長】 皆さん、おはようございます。国土政策局長の木村でございます。小笠原諸島の総合的な振興開発を所掌する立場から、この協議会には参加をさせていただいております。

小笠原の航空路の開設につきましては、特措法に基づく基本方針におきまして、「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となる取組に努める」と記載をされております。今年度末には、この特措法が、御案内のとおり期限を迎えることとなります。そのために、今日は村長、議長にもお越しいただいておりますけれども、村長、議長、さらには東京都にも御参加をいただいている審議会において、この春から議論を進めさせていただいております。

国土交通大臣への意見具申として、今後の振興開発の在り方についてご議論いただき、意見具申の中に航空路の早期開設についても盛り込まれる方向で、今、最終的な詰めに入っているところでございます。このため、国土政策局としては、引き続き、このような場を通じまして、皆様との連携を強化し、情報の共有等に努めてまいりたいと考えておりますので、引き続きよろしくお願い致します。

【事務局】 ありがとうございます。続きまして、小笠原村より渋谷村長と池田村議会議長にも御出席いただいておりますので、小笠原村を代表いたしまして渋谷村長より御挨拶をいただきたいと思ひます。どうぞよろしくお願い致します。

【渋谷小笠原村長】 本日は航空路協議会の開催をありがとうございます。村長になりました間もなく2年になるわけですが、昨年、航空路協議会を開催した際にも、最後にお願ひしたのは、是非毎年開催していただき、少しでもその進捗状況を共有できればというようなことを発言させていただきました。今日もまたこの後、昨年の調査等の結果を報告いた

くと思いますが、私から挨拶に代えるような形で、今年、返還55周年を迎える中で、1点目は先般、6月24日、返還55周年の返還祭の中で、小規模な返還式典のような形で実施をしたところですが、その際に知事からビデオメッセージをいただきました。

この中の航空路に関する部分を私から紹介させていただきますが、「航空路の検討につきましては、貴重な自然と調和した実現可能な航空路案となりますように、国や小笠原村と緊密に連携して、早期開設に向けて取り組んでおります」という御発言をいただきました。村としても都と連携して、しっかりと早期開設に向けた動きをしていきたいと思っています。

また今回、特措法の期限が今年度で切れるということで、特に自民党と公明党には、小笠原の振興に関わる協議を重ねていただきまして、1点目、公明党から7月4日に、「離島振興ビジョン2023」という形でまとめた中に、小笠原の航空路に関する事項が掲載されております。

重要施策事項1、航空路開設に向けた検討等という中に、「自然環境に影響を与えない村民のための足として、航空路開設に向け、航空機の開発状況等を着実に進めること」という記載をいただきました。さらに昨日ですが、自民党の離島振興特別委員会小笠原小委員会におきましては、最後に決議をいただきまして、法延長の必要性ということもありましたが、最後に、航空路に関する1節が決議案に述べられました。御紹介します。

「航空路の開設は小笠原村の長年の悲願である。世界自然遺産地域の自然環境への影響を十分に考慮しつつ、実現に向けた検討を加速すべきである。現在、東京都の航空路協議会において検討が進められているところであるが、技術面並びに持続的な運営に向けた助言を含めた国による必要な支援がなされるよう、本委員会として検討状況を注視していくこととする。」、このような発言をいただきました。共通しているのは、まず航空路の開設というところで自然環境に配慮してと。これは私も村長になるときにも発言し、議会でもそういったことを申し上げております。そういったところがなかなか進捗しない難しさにつながっているということは実感しておりますが、早期にとということも共通していることです。

55年経つ中で、自民党の決議の中には長年の悲願ということが書かれていますが、悲願になるのは、年数の蓄積があるからこそ悲願となります。新しい島民の中には様々な意見を申し上げる方はいらっしゃいますが、長年の悲願になっているというのは東京都のほうでも、これまでも航空路についての検討をされてきたという実績があるからこそだと思っています。

昨日の特に自民党のほうには、航空路開設後の持続的な運営に向けた支援も国に対して

決議の中に入れていただいております。早期に、何とか一步一步ということはありませんが、開設の道筋がつかますよう、是非、この協議会で十分な議論がされるようお願いいたします。長くなりましたが、御挨拶とさせていただきます。

【野間総務局長】 ありがとうございます。それでは議事に移りたいと思います。まず、議事の（１）小笠原航空路に関わる令和４年度調査結果及び（２）世界遺産の影響評価ガイダンスの概要につきまして、調査所管の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、私、総務局の小笠原・国境離島担当部長の近藤から、資料１－１の部分について御説明させていただきます。

資料を御覧いただければと思いますが、父島の洲崎地区、これで短い滑走路で運用できる可能性があるという情報が得られている２つの航空機を掲載してございます。ATR４２－６００Ｓ、それからAW６０９というティルトローター機、こちらの開発状況について御報告をいたします。

資料左側、御案内のと通りのATR４２－６００Ｓ、こちらは現在、九州、北海道、国内の航空会社が定期便で運航しているATR４２－６００の派生形となる航空機でございます。情報によりますと、1,000メートル程度の滑走路で離着陸が可能と聞いてございます。こちらの航空機ですが、欧州の航空安全機関の型式証明を取得するために試験中ということでございまして、メーカーからは、2025年初頭から半ばにかけて、型式証明を取得することを目指しているという情報を得てございます。また、日本国内におきましては、こちらの機体について、民間の航空会社が2025年に導入する予定であるということもニュースとしても聞き及んでいるところでございます。

続きまして、資料右側、AW６０９でございます。世界初の民間型のティルトローター機でございます。開発中の航空機でございます。こちらは、情報によりますと400メートル程度の滑走路があれば離着陸が可能ということで、垂直の形態をとれば、ヘリポートでも離着陸ができるという情報も得ているところでございます。

こちらの航空機でございますが、固定翼の飛行機、それからプロペラによるヘリ、こちらの２つの機能を併せ持つという形態のために、国内で実際に導入するに当たりましては、法令等々、ルール設定が必要となる可能性があるといった状況でございます。現在、アメリカの連邦航空局の型式証明を申請中という状況でございます。メーカーからは、2023年内から2024年にかけて、型式証明の取得、それからサービスの開始を行う見込みであるという情報を頂戴しているところでございます。

こちらの開発状況につきましては、今後もメーカーですとか運航事業者等から、最新の情報収集を進めるとともに、小笠原における運航可能性について、引き続き検討を進めてまいりたいと考えてございます。

以上が令和4年度に実施いたしました航空機の開発状況等に関する調査結果の報告でございます。

【渡邊島しよ・小笠原空港整備担当部長】 続きまして、港湾局島しよ・小笠原空港整備担当部長の渡邊より、令和4年度の現地における調査内容につきまして御報告いたします。

港湾局では、飛行場の基本構造や工法の実現性を確認するために、各種の検討及び現地における調査を実施してございます。資料1-2を御覧ください。まず気象調査・海象調査でございます。

初めに気象調査についてでございます。左側の資料を御覧ください。気象調査は、滑走路の位置や方向の検討に必要な基礎資料を得ることを目的に、洲崎地区において、令和元年度より継続して実施しているものでございます。調査概要のところがございますとおり、陸上の定点に観測機器を設置し、風向・風速、視程、雲高などを観測いたしました。観測機器を設置したのは下の図の赤い点でお示しした位置になります。観測期間は、令和2年2月から令和5年2月までの3年間としており、令和4年度をもって観測を終了しております。本日は令和4年度の調査結果についてお話しさせていただきます。

調査結果のところを御覧ください。測定高度は、航空局のマニュアルに基づき、地上10メートルに設定するとともに、周囲の地形による影響の少ない野羊山山頂の高度を踏まえ、地上157メートルの位置にも設定いたしました。グラフを御覧ください。地上風と上層風の方位別の風の出現頻度と平均風速を示しております。左は10メートル、つまり地上風の調査結果、右は地上157メートル、つまり上層風の調査結果となります。

左側の地上風のグラフを御覧ください。表記の都合上、北が左側となっております。赤い折れ線グラフですが、これは方位別の風の出現頻度を示しており、単位はパーセントです。紫の棒グラフは、方位別の数の平均風速を示しており、単位はメートル毎秒です。地上風は、赤い折れ線グラフのとおり、南北方向の数の出現頻度が高く出ておりますが、これは野羊山等から成る南北の谷筋の地形の影響を受けているためと考えられます。また、平均風速については、紫の棒グラフのとおり、南北方向の棒グラフが、東西方向の棒グラフに対して若干高めに出ていることが読み取れます。これは南北方向の風の平均風速がやや強い傾向にあることを示しています。

一方右側、上層風は、赤い折れ線グラフが全方位においてばらつきなく出現していることが確認できます。これは、上層風は地上風と比べ、地形の影響が少ないため、風向の出現頻度の偏りが比較的少ないことを示しているものと考えられます。

今年度はこれまで蓄積した観測データについて、各年の気象変動要因を考慮し、3年間のデータの取りまとめを実施してまいります。その結果につきましては、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してまいります。

続きまして、海象調査でございます。資料1-2の右側を御覧ください。調査概要にありますように、海象調査は洲崎地区周辺の海中に波浪観測装置を設置し、波の方向・波の高さ、流向・流速を観測しました。観測装置を設置したのは、下の図の洲崎地区を挟んだ左側の二見側と右側の小港側の2か所で、青い点でお示した箇所になります。

観測期間は令和4年6月から令和5年11月としており、現在も調査は継続中ですが、本年は令和4年度の調査結果についてお話しさせていただきます。調査結果のところを御覧ください。最初に左側のグラフを御覧ください。二見側の観測地点における、方位別の波の出現頻度を示しております。青の折れ線グラフは高さ1.5メートルを超える波も含め、全ての波の出現頻度を示しており、単位はパーセントです。赤の折れ線グラフは高さ1.5メートルを超える波の出現頻度を示しており、単位はパーセントです。

なお、波の高さ1.5メートルについては、海上作業における作業中止基準を想定したものです。二見側では、青い折れ線グラフが示すとおり、北西から入ってくる波と西北西から入ってくる波の出現頻度が卓越していることが分かります。また、高さ1.5メートルを超える波の出現頻度は赤い折れ線グラフのとおり、全方位において入ってくる波の出現頻度は少なく、年間で2.9%程度であることを確認しました。

同じように右側の小港側については、青の折れ線グラフが示すとおり、西から入ってくる波と西南西から入ってくる波の出現頻度は卓越していることが分かります。また、高さ1.5メートルを超える波の出現頻度は、赤の折れ線グラフのとおり、出現頻度が少なく、年間で6%程度であることを確認しました。今後、各季節の海象変動要因を考慮して、データの取りまとめを実施してまいります。その結果につきましては、工程や施工の安全性検討に係る基礎資料として活用してまいります。

次に環境調査でございます。資料1-3を御覧ください。本調査は、洲崎地区及びその周辺地域における生物生態系等の現況を調査し、世界遺産における遺産影響評価及び環境アセスに必要な予測評価、及び環境保全措置等を検討するための基礎データを得ることを目

的としています。

令和4年度は、環境影響評価を実施するに当たり必要な調査として、洲崎地区周辺におけるサンゴ白化及びオニヒトデ害調査を実施いたしました。(1) 調査内容を御覧ください。本調査は、図に示す過年度の調査において、サンゴの群集が確認されている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状況を調査しました。その結果におきましては、(2) 調査結果にありますとおり、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から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ませんでした。

また、オニヒトデ及びサンゴ食害生物につきましても、いずれの調査地点においても確認されませんでした。これらの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、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ます。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してまいります。

次に、世界遺産の影響評価ガイダンスの概要について御説明申し上げます。資料につきましては資料2のとおりとなります。1、ガイダンスの概要と位置づけにありますとおり、ガイダンスは「世界遺産における影響評価のためのガイダンスとツールキット」と呼ばれ、令和4年7月末にユネスコ、IUCN（国際自然保護連合）等により作成、発行されたものになります。

次に2、環境評価を実施するに当たっての主なポイントを御覧ください。ガイダンスの記述のうち、影響評価を実施するに当たっての主なポイントについて御説明します。1つ目は、事業を実施しない場合との比較検討も必要ということになります。2点目は、顕著な普遍的価値（OUV）に焦点を当てた影響評価が必要ということで、特に小笠原においては、OUVの脅威となる外来種に対する影響評価が必要ということになります。

OUVとは、資料の少し下の※印のところにありますとおり、アウトスタンディング・ユニバーサル・バリューの略称で、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持つ傑出した文化的な意義・自然的な価値を意味します。特に小笠原では、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おり。

戻りまして、3点目は世界遺産地域や緩衝地帯だけでなく、遺産価値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となること。4点目は、事業実施後においても、OU

Vへの影響についてモニタリングを継続することが必要となるということです。

以上のとおり、ガイドランスの内容を調査した結果、資料の一番下の矢印のところにありますとおり、都条例に基づく環境影響評価及びパブリック・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が大きく変わることはないことが分かりました。

以上、4年度に現地において実施した調査の概要について御報告させていただきました。今後も調査の実施に当たっては、村、現地関係者への丁寧な説明を実施するとともに、関係者の理解を得ながら進めてまいります。以上になります。

【野間総務局長】 両局から報告がありました。ただいまの報告につきまして、御意見、御質問等がございますか。村長、どうぞ。

【渋谷小笠原村長】 なかなか進んでいかないというのは毎年のことですが、私どもが島に帰ると、議会も含めて、どういう進捗になっているのかということで、今回も議会の改選に伴って、先般の6月議会では、航空路の開設のための特別委員会が設けられました。そういう中でも議論をしていく上で、今日は公開の場ですので、今日発言いただいたことは報告できる内容だと理解して、お答えできる範囲でお聞きしたいのですが、まず1点目が、型式証明がずっと、去年はたしか「2022年度の末には」という資料だったのが、また延びているのですが、こういった遅れている理由について、こういった説明をお聞きになっていて、どこまでこの場でお話しできるか、まず1点お尋ねしたいと思います。

【野間総務局長】 どうぞ。

【近藤小笠原・国境離島担当部長】 私からお答えします。正直メーカーサイドも、具体的に何が原因というのは、なかなかはっきりこれだというものがないような状況ですが、業界全体の動きとして申し上げますと、コロナの影響がございまして、人の移動、それから人員体制等々、そうした影響があり、審査体制のほうで少し遅れが出ているのではないかとということで、メーカーサイドから少し情報を頂戴しております。

ただ、審査は現在も進行してございます。確かに去年と比べて少し遅れているという状況はございますが、今の状況を前提にして、手前どもは調査等を進めてまいりたいと思っております。

【渋谷小笠原村長】 分かりました。コロナの影響というのは去年もたしかおっしゃっていたと思うので、コロナ明けという意味では、ぜひ、ここに書かれているようなスケジュールで、また延びることがないことを期待したいと思います。もう1点よろしいでしょうか。

【野間総務局長】 どうぞ。



【渋谷小笠原村長】 次に、気象調査の中で、地上風と上層風で、こういった野羊山とか振分山の影響が、地上に近いほど影響が出るということが分かりますが、この風の強さというのを3年間行った評価として、例えば今、評価できるのかどうかですが、就航率を、両機材を見たときに大分影響しそうな強さなのか、平均ですから強いときはもっと強いときがいっぱいあると思うのですが、それについて何かコメントできることがあったら教えてください。

【野間総務局長】 港湾局、お願いします。

【渡邊島しょ・小笠原空港整備担当部長】 現時点において、航空機の状況等、性能等について完全に把握できているわけではないので、今回の調査の結果がどれほど影響するかというところについては、実際のところはまだ把握できておりません。村長のお話にあったとおり、瞬間的に吹く風等も強いものがあるかと思しますので、今後もそういったところがどのように影響するかというのは、次回以降また調査の取りまとめの中で確認していけたらと思っているところです。現時点ではっきりとお答えすることはできませんが、検討を進めていきたいと思っております。以上です。

【渋谷小笠原村長】 分かりました。

【野間総務局長】 よろしいですか。

【渋谷小笠原村長】 ほかになければ、また後で。

【野間総務局長】 型式証明は、メーカーには早く取得するように申入れはしているということでもいいんですね。

【近藤小笠原・国境離島担当部長】 メーカーサイドの中の原因があつてのものなのか、それとも審査サイドのものなのかという意味でいけば、メーカーは早期取得すべく努力を行っておりますので、しっかり進めているという認識は我々も持っていますし、お願いをしている状況ではございます。

【野間総務局長】 今お話がありましたように、メーカーには言っておりますが、どんどん延び延びになっているので、型式証明を取得するように、もう一度、強く申し入れたいと思います。

【野間総務局長】 木村国政局長、どうぞ、お願いします。

【木村国土交通省国土政策局長】 私も機材の関係で、AW609のほうは「法令整備が必要となる可能性」という記述がありますが、これは具体的に、何かどこの、どの法のどの条文とか、あるいは、国土交通省の航空局とは何か相談されたりはしているのですか。

【近藤小笠原・国境離島担当部長】 では私から。御案内のとおり、このティルトローター機というのが、説明の中でも少し触れましたけれども、固定翼なのか回転翼なのか、いずれをベースにした運航を行うのかというところが一つございます。御案内のとおり、航空法の中では固定翼、回転翼というような区分がそれぞれございまして、回転翼となった場合には、固定翼のほうで適用される一定のルールがまた異なってくるという状況がございますので、その辺りの分類の仕方というところが一つポイントかと。旅客運航する際には、さらにどちらかによって影響が出てくる分があると。

こうした情報につきましては、航空局さんとやり取りをさせていただいて、まずアメリカのほうでの型式の取得の際に、一定の分類がなされるかと思っておりますので、そうした状況も見ながら、国内のほうも少し整理をしていくというようなお話は頂戴してまいります。現時点では、どちらという答えは出ていないという状況でございます。

【木村国土交通省国土政策局長】 それは追加で法律改正まで要するというような格好ですか。

【近藤小笠原・国境離島担当部長】 現時点で明確なお答えは、我々からはできないところではありますけれども、法律改正まではない形でもできるのかというような、若干のやり取りはしております。いずれにしてもまだ確定的なお話には至ってございません。

【野間総務局長】 よろしいですか。村長、よろしいですか。もしよろしければ。

【渋谷小笠原村長】 環境調査のサンゴの白化とかの件ですけど、私の理解はこうで良いかどうかをお聞きしたいんですけど。要は、今このサンゴの白化であったりオニヒトデの害があるかどうかを調べておいて、工事が始まったときに、そういうことが起きたこととの因果関係を比較するために今やっているという理解でいいですか。

【渡邊島しょ・小笠原空港整備担当部長】 港湾局から答えさせていただきます。お話のとおり、比較のための現状の確認ということになります。

【渋谷小笠原村長】 分かりました。それで、このサンゴの白化とかオニヒトデの害の報告ですけども、実際に写真にもあるような幾つかの種類の中で、特別保護をすべきとか、希少種とか、そういった報告は来ているのでしょうか。

【渡邊島しょ・小笠原空港整備担当部長】 現時点でそういった報告はありません。

【渋谷小笠原村長】 分かりました。もし、滑走路の長さによって海のほうに出るという場合に、現状ではさほど大きな影響というか、種類を見たときの影響は少なそうだという。一方で工事をしたときに、工事をした途端に白化が起きたとか、オニヒトデが増えたりする

というのは、それはやってみないとということによろしいですか。

【渡邊島しよ・小笠原空港整備担当部長】　　そういうことでございます。

【渋谷小笠原村長】　　分かりました。

【野間総務局長】　　他によろしいですか。

それでは、次の議事に移りたいと思います。議事の3になりますが、航空路に係る令和5年度調査事項につきまして、総務局からお願いいたします。

【近藤小笠原・国境離島担当部長】　　それでは、資料3に基づきまして、今年度実施を予定しております調査事項の報告をさせていただきます。

まず、左端でございますパブリック・インボルブメント（P I）、それから航空機等の調査は、先ほど御説明いたしましたとおり、2つの航空機の開発状況、この型式証明の動向等の情報収集を行ってまいります。また、運航事業者の知見等も活用しまして、小笠原への運航可能性、こうした詳細な検討を実施してまいりたいと考えてございます。また、P Iを実施するために、世界遺産委員会との事前調整、それから都条例に基づくアセス、こうしたものを踏まえて内容の検討を進めていこうと考えてございます。

その下、空港計画調査でございますが、こちらでは想定される航空機に対応した、洲崎地区の飛行場の施設につきまして、自然環境への影響、運航事業者の知見を踏まえ、引き続き配置、構造・工法等を検討してまいりたいと思っております。また、5年度における調査・検討を踏まえた視覚資料を作成いたしまして、景観への影響や航路の安全性等の確認を進めてまいりたいと考えてございます。

右上に移っていただきまして、気象、海象調査でございます。こちらは先ほども説明がございましたとおり、気象については、令和2年から5年2月までの観測データの整理を進めるとともに、海象につきましても昨年度から継続して洲崎地区の波の向きや高さ、さらには波の流れ・速さ、流向・流速の調査を実施し、観測データの整理を進めてまいりたいと考えてございます。

それから右下になりますが、環境調査につきましては、環境影響評価手続の実施に向けまして、資料の写真にもございますように、オガサワラオオコオモリの生息地などの調査を実施し、環境配慮書案を更新してまいりたいと考えてございます。

また、事業区域周辺で新たな外来種等が確認された場合の対応につきましては、モニタリング管理に必要となる体制を検討していくことを考えてございます。こうしたものを含めまして、世界遺産登録時の要請事項を踏まえて、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も検討してまいります。

こうした全体の調査をしっかり進めていきまして、村民生活の安定、さらには小笠原諸島の自立発展ですとか、村民の方の安全・安心を守るということをするために、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まして、関係機関の皆様としっかりと緊密に連携しながら、P I、パブリック・インボルブメントの実施に向けた準備を着実に進めてまいりますと考えてございます。

説明は以上でございます。どうぞよろしくお願ひします。

【野間総務局長】 今の説明に関しまして、御質問、御意見等があればお願ひいたします。村長、どうぞ。

【渋谷小笠原村長】 多分、調査項目的には4年度、5年度と似たような項目になっていると思います。何回も繰り返しますが、私どもも村に帰って、色々なことをできるだけ多く報告したいと思っています。一方で、こういった検討中の事項というのはなかなか外に出しづらいというのは、自分も役場にいましたので承知はしているのですが、例えばこの中で、計画調査で1,000メートル、400メートルと言っている滑走路案が、過去には1,200メートル案や、さらに前だと1,500メートル等、そういったものでできれば比較できるように、あくまでも案として提示してあげたいし、自分も見たいということを感じています。

また、環境調査の中に書かれている、環境配慮案の更新と書かれていますが、もしこの案が既にある、それを更新するということであれば、あくまでも案として、こういったものが公表できないのか。そういったことを是非御検討いただいて、1年待って来年ということだけではなく、是非東京都の中で、例えば情報公開の申請があったら、ここまでは出さざるを得ないという、そういう判断を一つのベースにしながら、もう少し情報を出していただくと、私どもも村に帰って報告しやすいと思っておりますので、これはお答えがなくてもいいのですが、是非検討をお願いしたいと思います。

【野間総務局長】 どうぞ。

【近藤小笠原・国境離島担当部長】 村長からおっしゃっていただいたところは、本当に、まさに村民の皆様の色々な気持ちに応える一つの本当に貴重な御意見だと考えております。一方で、村長御自身からもおっしゃっていただいたように、性能をしっかり確定させた上で、案としてお示しするにしても、きっちり我々も、これで、このタイプであればこれだというのをしっかりと調査して、ここまでするというものをしっかりと固めた上でお示しするのが行政体としては筋だろうと思っております。

いたずらにため込んでいるわけではなく、できるだけ固まった情報はお出ししたいと思っておりますが、現時点では、こうした調査をしっかりと進めていって、出せるタイミングを見計らいながら、できるだけお待たせしないような形で村民の方にもご説明するということは、御意見としてしっかりと受け止めながら調査を進めてまいりたいと思っております。よろしくお願いいたします。

【野間総務局長】 よろしいですか。他にはいかがですか。よろしいですかね。

それでは、議題の3につきましてはこれで終わりにしたいと思います。

本日の議題は以上となりますが、その他御発言等がございましたら、よろしくお願いいたします。渋谷村長、池田議長、もし何か最後にあれば、どうぞ。

【池田小笠原村議会議長】 どうも発言の機会を与えていただき、ありがとうございます。村長がたくさん、資料についての質問等をしましたので、具体的に何がどうだということについては、私から申し上げることはございませんが、今年の4月の統一地方選挙で、我々はまた村議会議員選挙がありました。航空路の飛行場設置とか、そういう部分の議員さんの公約というのは、私と、あともう1人しか公約の中で述べていないのですよ。そのぐらい航空路協議会等で熱心に色々と議論されているのだけれども、島内では、航空路、飛行場の話というのは、どちらかと言うと沈静化しているという思いがします。

ただ、この半世紀たった小笠原が、まだ飛行場の整備ができないのは、それなりの理由があることも村民が分かってきておまして。我々とはにかくおがさわら丸という週1便の航路に委ねているところがありますが、村民の多くは、何かしら不安も覚えていて、本土とのアクセスが毎日ないことが、大変小笠原で暮らす中で不安だということは確実にあります。不幸なことがあったり、またお祝いごとがあったりといっても、急には移動できないということが村民の不安の要因であります。

ただ先ほど申しましたように、この半世紀の間に、村民も確実にできる、現実的な航空路を要望しております。ですので、今日御議論のあったようなことが確実に実施され、先ほど村長も申しましたけど、少しずつ村民に、空港できるよというような熱をもう1回取り返したいと僕は思っております。できたら情報等は少しずつ出していただいて、村民に、今こういう状況でありますよということを伝えたいというのが願いでございます。

どうかこの会議をまた続けていただきながら、どんどん新しい、確実にできる情報を村民の皆さんに伝えていくことを意識して、チームワークを持ってやっていきたいと思っておりますので、どうか皆さん御協力よろしくお願いいたします。ありがとうございます。

【野間総務局長】 ありがとうございます。何かありますか。特に大丈夫ですか。

【近藤小笠原・国境離島担当部長】 先ほど申し上げたとおりでございます。

【野間総務局長】 それでは、よろしいですかね。その他に御意見がないようでしたら、最後に一言を申し上げますと、今年度の調査報告にもございましたとおり、現地の環境調査など必要な調査を着実に実施していきたいと思っています。飛行場の構造とか工法ですとか、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確認していただいたというか、ちゃんとやっていかなければいけないと思っておりますし、先ほど、私も申し上げましたが、型式証明については早めに、これはメーカーサイドの問題で、我々が努力してもなかなか難しいものでありますけども、両機とも早く取得できるように、それはメーカーサイドにしっかり申し入れていきたいと思っています。

そういうデータを基に、またいろいろな現実路線として、どういうことが課題なのかということもまた見えてくるでしょうし、そのイメージも、村民の方に見て膨らませていただくような材料にもなるかと思っています。型式の件については、まず優先的に申入れをしていくということはやっていきたいと思っています。

それから、調査検討に当たっては、国の、今日、木村局長も来ていただいていますけども、小笠原村の皆さんももとより、各機関とも連携して、東京都の局内も、庁内もありますし、情報共有を図りながら進めていきたいと思っています。

今後とも、世界自然遺産としての小笠原諸島の価値は損なってははいけませんので、自然環境との調和に配慮しながらも、実現可能な航空路案の取りまとめ、これを東京都としては精力的にやっていきたいと思っていますので、よろしくお願ひしたいと思います。

また、次回の開催につきましては、事務局から開催のお知らせをさせていただければと思いますので、委員の皆様の御協力をお願いしたいと思います。

これで第12回の小笠原航空路協議会を終了とさせていただきたいと思います。委員の皆様、御多忙のところ御出席ありがとうございました。お疲れさまでした。

— 了 —