

平成 23 年度 第 3 回小笠原村における民政安定化懇談会

議 事 概 要

1. 日時 平成 24 年 3 月 2 日（金） 16:30～18:00
2. 場所 小笠原村第 1 庁舎会議室
3. 出席者 別紙のとおり
4. 配布資料 資料 1：航空路関連メモ 1  
（空港建設について気をつけること：清水委員）  
資料 2：航空路関連メモ 2  
（小笠原空港（洲崎案）の課題メモ：森委員）  
資料 3：小笠原陸域ガイド登録制度概要  
資料 4：小笠原陸域ガイド登録制度 実施要綱  
資料 5：村外居住者の受診状況の動向（父島）

5. 議事内容

(1) 村長挨拶及び配布資料の概要説明

小笠原村において第 3 回小笠原における民生安定化懇談会の開催にあたり森下村長の挨拶、及び事務局より配布資料の確認を行う。

事務局：今回、陸域ガイドの概要及び要綱を資料としたのは、小笠原村においてエコツアーリズム関連の進捗のひとつとして、平成 24 年 4 月から陸域ガイドの登録制度を始めるため、懇談会の議題ではないが添付資料とした。資料についての意見は、今後の参考とするため事務局まで寄せて頂きたい。

(2) 小笠原航空路関連について

座長：小笠原航空路関連について、メモを提出して頂いている委員の方の説明を求める。

●資料 1 について（清水委員のメモ）

清水委員：メモであるため、体系付けが出来ていないが、「空港ができるまで」と「空港

ができてから」に大きく二つに分け思いついた点をあげた。最も強調したいことは、メモの上から三番目の「環境アセスメント」をしっかりとやるということ。進めるうえで、これがつまづくとアセスのやり直し等、様々な問題が出てうまくいなくなる原因となる。アセスメントをしっかりとやるのが自然に関しては特に重要と思われる。洲崎のあたりの植物において、殆ど貴重種はないと思う。これまでの情報では陸産貝類とか昆虫でもそれほど貴重なものが存在しているとは聞いていない。ただし、小笠原では、綿密に調査をすると意外なところに意外な生き物が生き残っている可能性がある。調査においては、小笠原の生き物のことをよく知った業者がアセスを実施することが大切だと考える。

また、調査の結果、仮に貴重種が発見されて影響が出るということがあっても、それを率直に表すようなアセスを実施したうえで、どうしていくかということを経験的な知恵を絞って行うことが重要である。

海域を栈橋方式等で利用しなければならぬため、そちらについても十分な調査が必要と思われる。

後は、思いついた点をあげた。空港を設置する以上は、自然破壊を伴うことなので、「自然にやさしい空港づくり」という表現で美化することは止めた方がよい。基本的な認識として、ある程度自然は壊さなければならないが、一方で民政安定の目的のために秤にかけて造るとして進めていくことが必要である。実際には、現在、出来る限りの最先端の技術で出来るだけ自然への影響を最小限にする配慮を怠らないこと。

洲崎の平坦部周辺は、モクマオウ、ギンネム、リュウキュウマツ等の外来種が殆どであり、外来種を伐採するのは問題ないと思うが、在来種については必要以上に伐採しない。

工事中には、資材に紛れて外来種の生物が進入する恐れがある。特に木材や鉄パイプなどは、本土で使用したものは、昆虫や植物が運ばれることがあるため、出来る限り使い回しのないよう、新品を使用する配慮が必要。

景観に配慮して、法面緑化や植樹等を出来るだけ在来種で工夫した小笠原らしい景観造りが必要と考える。栈橋方式で、海域へ張り出した下についても生き物が住めるような環境づくりが必要だと感じる。

空港ができてからは、短時間で本土から到着するので、外来種の進入に対してより警戒が必要である。

増便による、多客化へ向かわないよう、あくまで民生安定化が目的とした空港でることが基本として、安易な増便はしないということを最初に決めておき歯止めをする。航空機で簡単に来島出来ることで、事前の情報もなく安易に来島する観光客の増加は困るため、小笠原は、自然への配慮が必要な島であることを本土の業者へ

も十分PRし、ある程度理解した人が来島するような対策が必要である。

自然に関することを中心にまとめたが、その他については、需要予測や採算性について、従来の空港のように過大な数字はつくらず、堅実な数字を出して着実に進めて頂きたい。

座長：清水委員のメモ及び意見に対する質問・意見をどうぞ。

安井委員：メモの最初にある空港建設に関して「自然にやさしい」との表現をしないこと、自然に配慮した工夫や新技術を取り入れ、自然への影響を最小限にする努力をすることは賛成である。

後は、メモの最後の二つが重要である。現在、来島している高齢の観光客の中には、船便では体が辛いという方もいる。航空路を利用する観光客としては、そのような方を優先する配慮をして頂きたい。

座長：「在来種については、普通種であっても安易な伐採をしない」について、計画地の滑走路の真ん中に在来種があった場合はどうするのか。

清水委員：それはしかたがないと思う。とりわけ大変な貴重種であれば、移植とか何らかの対策を考えなければならない。恐らくあそこはそのような必要はないと思われる。メモに記載したのは、滑走路そのものではなく、周辺部において付帯施設とか道路とかを設置する場合のことである。

座長：ポイントは、在来種の伐採を最小限に抑えるということですね。

清水委員：そうですね。沢山ある在来種であるから伐採してもいいだろうではなく、出来る限り少なめにとということ。

座長：メモの太陽光、波力、風力などの自然エネルギーについては、島のエネルギー政策の関係と思う。直接、今回の懇談会の内容とは合致しないかもしれないが、今後、村がどのようなインフラ施設を建設していくかとの関係になると思われる。波力発電はまだ、実用化レベルに至っていないと思われる。太陽光や風力はある程度のところまで来ているが、メモのとおり風力はバード・ストライクの問題もある。

民生安定化のために空港を造ることは前提であるが、委員の意見にあったように採算性などについて考えると、どの程度がいいのか我々が考える部分とそれで実際にエアラインとして採算性が取れるのかは別の話になる。採算性については、別の観点からの検討が必要である。但し、民生安定化以外の目的で空港が必要と申し上

げるつもりはないが、ハードの面としての空港設置とオーバーユースをしない利用というソフト面は切り分けて考える必要がある。

多客化の影響を検討する場合は、今回のおがさわら丸が 840 人以上という現実を踏まえ、飛行機での来島者のことも大事だが、船での来島者を忘れてはならない。来島者全体のボリュームが、どのように変化するかのかの検討が必要である。空港建設に係る環境アセスは大変重要であるのはもちろんであるが、多くの観光客、来島者に対して島にどのような負荷がかかるのかを考慮し、その負荷をどのように押さえていくのが大事なポイントと思う。この懇談会で議論する内容でもあるが、小笠原村の方々が村の将来像どのように描いていくのかと関係することである。

村長：「自然にやさしい空港」との表現をしないことは賛成である。現状、国の振興計画、東京都及び小笠原村では、「環境に配慮した空港」、「自然環境に配慮した空港」との言い方をしているが、この表現で問題はないか意見を頂きたい。

清水委員：これは事実なので、問題ないと思う。

座長：「配慮した」という部分があることで問題ないですね。

#### ●資料 2 について

森委員：海域からの視点で、「環境に対する課題」、「生物に対する課題」、「人に対する課題」の 3 つに分けて課題を抽出した（詳細は、別添課題メモ参照）。

海中及び陸上の構造物による海域及び陸域の変化により、海流や砂の動き、風の動きに何らかの影響を与えられ、それらの影響をどのように見積もるのかが重要である。工事中においては、工事による環境への影響を最小限にする必要がある。土砂が海域に流出することや周辺への騒音が何らかの影響を与えられ、どのような工事の仕方をするのか、自然環境にどのように配慮していくのか考えなければいけない。万一の事故の際の影響を予防策及び事故後の処理と併せて検討しておく必要があると考える。

環境アセスメントを進めるなかで出てくるものと思うが、空港候補地とその周辺に生息する生物への影響をどう見積もるかである。気になるポイントとして、ハシナガイルカが日中に休息する海域として使っていること。これが、栈橋が出来てもそこに休息に来るようであれば問題はないが、工事中や完成後にその影響で休息に来なくなることがありえる。ハシナガイルカは、他の休息場所を選択することで、直ぐにこの海域（小笠原）での生息の危機になるとは思えないが、それも否定できない。観光利用面での影響はあるかと思われる。

飛行機の騒音や事故に対する居住者への配慮が必要と考える。また、滑走路の設置場所周辺で生業を営む方や観光等の一般利用者への影響も考えなければならない。

座長：ご質問ご意見をどうぞ。

清水委員：栈橋方式で滑走路を設置した場合、その下に太陽光が当たらなくなるが、そのような場所はどのような環境になるのか。

森委員：ひとつは、陰になることで、光を必要とするものが生息できなくなる。しかしながら、きちんと調べなければ行けないが、海藻等の光合成が必要な類のものは、多くはないため、それほどの影響はないと思われる。

逆に構造物の設置により、そこを拠り所にして魚が集まることはある。それをよしとするか、悪いとするかは今後の議論となるが、魚を集める効果はある。

座長：安井委員、何か意見はあるか。

安井委員：特になし。

座長：清水委員のご質問につきましては、滑走路下の影響に比較して、森委員のメモに記載されているとおり、砂や水の循環の影響が大きいと思う。特に砂については、構造物が出来た時にどのように変化するのか、栈橋が出来ること、砂の削られ方、堆積の仕方が変化するため、専門化を交えて精査していくことが必要である。

清水委員：コペペや小港があるので砂は課題となる。

座長：栈橋方式にすることは、海流を残すものであって、防波堤のような形状の構造物とは異なる。羽田の新滑走路は、多摩川の河口に位置するため栈橋方式にしているため、同じではないが、水の流れがどのように変わったのかなども含めて検討していくことが必要と考える。

万一の事故に対する影響を考えておくことも重要なことだと思う。小型飛行機の場合、大型船に比べて燃料の量も少なく、揮発性のものについてはあまり考える必要がないかもしれないが、エンジンオイル等のその他の油もあるため、それらの処理について、誰がどのような資材で、準備をどうするのかは大事な点である。

油の吸着剤や回収船も場所によってはあるが、そのようなものを整備するのか、どう管理するのかも含めて考えていくことになる。

事務局：空港内（滑走路やエプロン）においては、油水分離槽の設置が必要であるため、燃料やオイルが外部に流出することはない。空港外については、その対策が必要となる。その場合には、今後の検討課題として、船も併せて考えることが必要ではないか。

座長：船の場合は、燃料の量が比較にならないほど多いため、どこまで考えるかは検討が必要だが、少なくとも小型の飛行機レベルの対策は、今後やっておく必要がある。

居住者への配慮について、工事中・供用開始後含めて、騒音や事故については、小笠原が特別だとか、特有のものではなく、どこの空港でも同じことと考える。当然の配慮は必要である。生業を営む者への配慮や一般利用者への配慮について、どこまでの範囲を入れるのかということになる。間接的に利益を得ている人について、どこまで救うのかは課題であると思われる。

森委員の意見をまとめると、海域の動植物への影響の程度、構築物の設置による砂や海流の変化での影響、工事中や完成後の万一の事故等による影響や対応について検討していくことが中心となる。

航空路については、清水委員、森委員からの提案、安井委員の発言の件をどのようにクリアしていくことが出来るのか、これからの環境アセスを始め調査や研究・検討のところで実施していただき検討いただくということとなる。

本日のメインテーマである、小笠原航空路関係については以上とする。

### (3) 今後のスケジュールについて

事務局：第2回懇談会において、最終の懇談会は5月24日（木）と確認いただいている。

懇談会において、実施することとなった、アンケート調査、ヒアリング調査及び森委員にお願いしました洲崎周辺の海域調査の結果について、3月下旬から4月上旬にかけて、各委員個別に説明し、意見を聴取したうえで、4月下旬に第4回懇談会を開催したい。

座長：第4回懇談会を実施することで日程を調整する。

座長：その他何かありますか。

森委員：次の会では、何をクリアするのか明確になっているとよい。

座長：最終の前の会になるため、次の会において議論を収束させるイメージで実施する。

安井委員：報告書は、誰宛に提出するのか。

座長：本懇談会は、村長が諮問する会議であり、報告書は村長に提出する。村長が、村民や議会にどうしていくかは、村の判断となっていく。

村長：懇談会での議事録や作成したものについて、議会や村民に対して拒むという意思はありません。

#### (4) その他

事務局：小笠原の陸域ガイド登録制度について、4月から始まるため資料を添付したが、参考資料であって、本懇談会においてこの内容についての議論は考えていない。

これまでの懇談会のとおり、世界自然遺産登録前後における診療所の来島者による受診状況につて、最新版資料を添付した。受診者数について、前年比で非常に多くなっている月と平年並みの月があるものの、担当課の分析によると、登録以降に重篤患者の発生が目立つと報告がある。引き続き、状況の変化の分析を続け、対応策についても検討していく必要があると考える。

座長：この2つの資料についての質問をどうぞ。

安井委員：陸域ガイドの登録をしている人としていない人はいるのか。

事務局：この制度に則り、登録している人は16名です。

安井委員：陸域ガイドは、村でやっているのか。

事務局：エコツーリズム協会として、村でやっている。

安井委員：南島は、東京都が実施しているのか。

事務局：はい、東京都です。

村長：陸域ガイドについては、エコツーリズム協会を窓口にして、いくつかの規定を設けて審査をして16名の登録となった。また、引き続きガイド登録については、2年目以降も実施していくので、今回は16名ですがそれで終わりではない。

座長：海域のガイド制度については考えているのか。

渋谷産業振興課長：陸域については、私がガイドといえ次の日からガイドになる状況を変えていこうということがはじまりです。海については、ホエールウォッチングがメインであり、ホエールウォッチング協会のガイド制度があること、南島のように海ではないが手段として海上を使用するものについても制度があるため、現状で海域の広がりの中なかで実施するガイド制度は考えていない。海域については、船やカヤックを通して行われていること、ダイビングについては民間の事業者のインストラクターが付いている。今、小笠原で一番問題となっていたのが、陸域ということなので、海域全体を網羅したガイド制度の議論は今のところない。

座長：今のところはないかもしれないが、今後の検討課題とした方がよいと考える。まず、陸域に問題があるのは理解が出来るが、世界自然遺産に登録されたことでもあるため、海域も含めて自然をどのように守っていくのかという観点が必要ではないかと思われる。

清水委員：急患搬送実績について、3/21 ほどのような意味なのか。

村長：急患搬送が全体で 21 件のうち観光客が 3 件という意味である。

座長：これを見ると世界自然遺産登録以降、観光客の急患搬送実績が大変増えているのがわかる。

村長：お客様の相対的な数が増加しているため、急患搬送が増えることについて予想はしていたがそれ以上である。観光客は、高齢者の割合も多くなり、持病を持った方の来島もみられ、これからは、ツアー会社やコンダクターに注意喚起をしていかなければいけない。常備薬が必要な方は、必ず持参して頂くなどの周知が必要と考える。

安井委員：今後、一般村民と村等の話し合いが必要になると思うが、そのタイミングはいつ頃になると考えているのか。

村長：本懇談会で頂いた意見を基として、東京都との事務方での協議での PI（パブリック・インボルメント）を身のある会議として開催することが必要である。PI は島の方々だけではなく多くの方々の意見を聞くことになる。従って、PI がきちんと出来る状況になった時に改めて、村民の方には、PI という形ではないところで意見を聞く場を設けることになる。その時がタイミングではないかと思っている。それまで

は、具体的な答えが出来ないため、曖昧な回答となり得るための不信感が出てしまうことになりかねないと考える。

座長：懇談会の意見が出て、その後、東京都との協議を踏まえた後、村民の方への説明をするということですね。

村長：なるべく早い時期に、それが開催できればと思っている。なぜ、きちんと整理した上なのかについては、昨年の10月に世界自然遺産登録の記念式典の際に実際は実現することが出来ない航空路に関する話題が出て、都議会や村議会において、「それで出来るなら良いではないか」といった意見が出て混乱を招いたことがある。政治の場での話においても、現実性や実態のない議論にならないように注意しなければならない。村民の方に話す際には、誤解のないようにしなければならないと考える。特に、都営空港として進んでいる話でもあり、都と村で齟齬のないようにしなければならないと考えている。

座長：他に意見をどうぞ。

森委員：この懇談会での航空路の検討は、あくまでも小笠原村案での議論でよいか。

村長：村の案で議論して頂き、私に対して意見を具申していただき、それを航空路開設に向けて反映していくものと考えている。

座長：この懇談会は、村長から諮問を受け、村の考えに対して環境の面を中心にどうであるのかまとめた上で村長へ提出し、それを村長が判断し東京都等と折衝されるためのものである。

村長：私としては、委員の皆さまからアドバイスを頂いているということである。

座長：皆様、ありがとうございました。以上で第3回小笠原村民生安定化懇談会を終了する。

以 上