

小笠原空港開設・航路改善特別委員会速記録

平成 2 5 年 9 月 1 2 日（木曜日）午後 2 時開会

出席委員（ 7 名）

委 員 長	池 田	望 君	副委員長	高 橋	研 史 君
委 員	片 股	敬 昌 君	委 員	一 木	重 夫 君
委 員	鯨 江	満 君	委 員	杉 田	一 男 君
委 員	稲 垣	勇 君			

委員外出席議員（ 1 名）

議 長	佐々木	幸 美 君
-----	-----	-------

出席説明員

村 長	森 下	一 男 君	教 育 長	伊 藤	直 樹 君
総 務 課 長	江 尻	康 弘 君	総務課副参事	鈴 木	敏 之 君
総 務 課 長 企画政策室長	樋 口	博 君	財 政 課 長	今 野	満 君
村 民 課 長	斎 藤	実 君	村民課副参事	村 井	達 人 君
医 療 課 長	佐々木	英 樹 君	産業観光課長	渋谷	正 昭 君
自 然 管 理 委 員 専門委員	岩 本	誠 君	建設水道課長	篠 田	千鶴男 君
建設水道課 副参事	増 山	一 清 君	母 島 支 所 長	箭 内	浩 彌 君
出 納 課 長	菊 池	元 弘 君	教 育 課 長	牛 島	康 博 君

事務局職員出席者

事 務 局 長	セーボレー	孝 君	書 記	菊 池	ひろみ 君
---------	-------	-----	-----	-----	-------

議事日程

- 日程第 1 小笠原空港開設に関する経過報告及び今後の対応について
- 日程第 2 小笠原航路改善に向けた経過報告及び今後の対応について
- 日程第 3 その他
- 日程第 4 閉会中の継続調査について

開会の宣告

- 委員長（池田 望君） ただいまから小笠原空港開設・航路改善特別委員会を開会いたします。

出席委員が定足数に達しておりますので、本日の会議を開きます。

（午後２時）

会議時間の延長

- 委員長（池田 望君） あらかじめ会議時間の延長をしておきます。
-

説明員の出欠について

- 委員長（池田 望君） 次に、説明員の出欠について事務局長に報告させます。
- 事務局長（セーボレー孝君） ご報告します。

本委員会には副村長が欠席でございます。

そのほかの説明員につきましては出席でございます。

以上です。

小笠原空港開設に関する経過報告及び今後の対応について

- 委員長（池田 望君） それでは本日の議題に入ります。

日程第１、６月定例会以降の小笠原空港開設に関する経過報告及び今後の対応について、執行部からの報告を求めます。

総務課企画政策室長、樋口君。

- 総務課企画政策室長（樋口 博君） それでは、６月委員会以降の経過につきまして、ご報告をさせていただきます。

まず、１点目でございますが、陳情活動その他につきまして、まず村長の陳情活動としまして、７月１日、二階俊博衆議院議員に面会し、航空路の話をしてございます。

２点目が、来島者の視察がございました。８月２８日便で東京都港湾局の前田技監、大和田離島港湾部長、片寄計画課長、ほか２名が来島されて、空港の候補地も含めまして、洲崎、時雨山周辺、兄島、中ノ平を視察されております。

それから、東京都に関する報告としまして、小笠原航空路協議会の委員交代が７月に人事

異動に伴いございました。総務局長、環境局の環境政策担当部長、同じ環境局の自然環境部長、それから港湾局の離島港湾部長、それから小笠原支庁長、以上の委員の交代があったところでございます。

3点目に村に関することとしましては、6月定例会で認めていただきました小笠原村参与の設置につきまして、7月2日に清水喜由氏に参与の委嘱を村長のほうからさせていただきました。

また、今年度業務委託をする予定の支援業務の委託につきましては、10月から作業が着手できるよう、今契約準備を進めているところでございます。

報告につきましては以上でございます。

○委員長（池田 望君） 執行部の報告は終わりました。

ただいまの報告について、質疑、意見のある委員は挙手をしてください。

一木重夫委員。

○委員（一木重夫君） まず1点お伺いしたいのが、航空路協議会、これどれぐらい今開催されていないですか。

○委員長（池田 望君） 総務課企画政策室長、樋口君。

○総務課企画政策室長（樋口 博君） 正式な日付はちょっと記憶が薄いですが、平成22年以降ですので、3年余り開催されていないかと存じます。

○委員長（池田 望君） 一木重夫委員。

○委員（一木重夫君） 3年も開催がされていない。これは、もう行政の部分では、手詰まりに今なっているんじゃないですか、もう。

村長にいろいろちょっとお伺いしたいんですけども、村長は先ほど総務委員会の中でも申しましたけれども、国の施策については、行政とあと国会の部分、あと政党の部分にもものすごくよく働きかけています。国の施策では、例えば海底光ケーブルのときなんかは、僕が総務省に聞いたときなんかは、小笠原はもうホワイト地区になるかもしれませんよと、地デジ化に伴って、テレビが映らない地域になる可能性もありますよ、なんて言っていたのを村長の政治的な働きかけ、力でそれを覆して光ケーブルまで引いた。あの実績は、私本当にすごいと思っています。

まさにこの航空路に対しても、行政が今手詰まりの状態の中、今度政治的にもっと働きかける、そういった部分は、村長のその持っている政治力で何とかならないものなのでしょうか。

○委員長（池田 望君） 村長、森下一男君。

- 村長（森下一男君） 海底光ケーブルのときのこと、私の政治活動ご評価いただいて大変ありがたいことですが、思い起こしていただきたいんですが、国がそういうことを支援していただいて、事業主体は東京都でございました。東京都がその3分の1をとということで、あのときには早速都議会の補正予算を獲得するために石原知事はじめ、各局の局事にご協力をいただいて、また都議会の各会派の皆さんのご協力をいただいて、37億円という東京都の補正予算を6月の都議会で承認をしていただいて、スムーズに事業が執行されたということを思い出していただきたいんですが、東京都が決してあらゆる事業に対して、非協力的ということではないということはまずお話をさせていただきたいと思います。

この航空路のことについては、手詰まりかと言われると、手詰まり感が今あるのは否めません。

- 委員長（池田 望君） 一木重夫委員。
- 委員（一木重夫君） その手詰まり感がある中で、政治的に働きかけるという部分ではどうですか、村長。
- 委員長（池田 望君） 村長、森下一男君。
- 村長（森下一男君） タイミング的にはもう少しお時間をいただきたいというのが私の考えです。これは、このあと航路のほうで話に出てくるとは思いますけれども、新しいおがさわら丸の新造船のお話を私がさせていただいたときに、恐らく多くの方は当時、おがさわら丸が新しくなるということはこの議会の中でも議論になっておりませんでしたので、驚かれた方もいらっしゃると思いますが、最大課題としての航空路の開設は、長期的な意味で村の村政運営に関して必要不可欠だということは私はずっと申してまいりました。その中で、村民の生活を豊かにするため、暮らしやすい村をつくるために現実的に何を優先順位とするかということは、それぞれの考えがあると思いますが、私は世界自然遺産が登録をされ、観光でいらっしゃるお客様もふえ、来島者数がふえたときに、まずおがさわら丸の新しい新造船をつくることを優先すべきだという考えのもと動いてまいりました。この航空路の空港開設・航路改善特別委員会の中でも答弁させていただいたことがありますが、このおがさわら丸の新造船につきましては、ははじま丸と同様、今年度、今村民の意見等々も吸収しながら、来年度の予算獲得に向けて着々と動いております。

おがさわら丸、そしてははじま丸の新造船の計画が、予算を伴い着実に動き出せば、交通アクセスのことで残る課題は航空路でございます。私はそのとき、皆さんとともに今までと違った展望で動きをすることができると、こういうふうに思っているところでござい

す。

○委員長（池田 望君） 一木重夫委員。

○委員（一木重夫君） 確かに、行政的なやりとりの中で、先ほど村長は優先という言葉を使いましたけれども、僕は航空路は航空路、船は船、それは全く別物じゃないですか。そこで優先云々の話をしてしまうと、じゃあバーターなんですかということになっちゃいませんか、それは。

○委員長（池田 望君） 村長、森下一男君。

○村長（森下一男君） 一木議員は、私に政治的に動くということでのご質問をいただきました。私は、政治力学というのはそういうものだと思っております。バーターなんて意識はありません。私の頭の中には損益ですから、村のためにどうするのが一番いいか、航空路とおがさわら丸、一緒にできたらそんないいことないですよ。私は、過去の自分の経験から皆さんからいろいろお叱りも受けていますが、航空路の難しさについては、私自身の中でいろいろな課題克服のための勉強もさせていただき、動きもさせていただいています。これは、すぐに日の目を見るものという認識は私の中にまだ確信を持てませんので、これは時間をかけてやっていかなきゃいけないなと思っているんですよ。そういう意味で、時間がかかるものと時間がそうかからずに実現できるものということで、私の中では決してバーターというような感覚はございません。

○委員長（池田 望君） 一木重夫委員。

○委員（一木重夫君） わかりました。

いろんなやりとり、政治的な部分であるんだと思います。ただ、今回の航空路の動きの報告の中でも、ほとんどがやっぱり行政の部分なんですよ。都議会に対してのその働きかけという部分が、前から見ていて、もうちょっとできるところがあるんじゃないか。国政でやっているように、じゃあ都議会の中に小笠原の航空路の特別委員会をつくってもらっちゃうとか、あと経済・港湾委員会の中に小委員会をつくってもらえるんじゃないかとか、そういった部分の動きもできるんじゃないかと思うんですけども、その点はどうですか。

○委員長（池田 望君） 村長、森下一男君。

○村長（森下一男君） 一木議員のご指摘のとおりだと思います。

ここの中に、例えば二階俊博衆議院議員、そして書いてはありますが、今般都議会が改選されまして、新しく正副議長になられた吉野議長、それから藤井副議長、ご挨拶をしてまいりました。お二人とも、吉野議長につきましては自民党の幹事長時代、返還40周年に

こちらにご来島をいただいております。副議長になられた公明の藤井先生は、公明党の中で、島嶼のことをずっとやっておられて、今までもいろいろな願いをしてきた先生でございます。

私どもが何を話したかといいますと、事、航空路のことに関しますと、大変課題が多いからここはじっくり頑張らなければいけないねというのが、今この小笠原の航空路のことを長年やってきた皆さんの感想なんです。すぐに結論は出ない。だから、くじけちゃいけないねということで、粘り強くやっていきましょうというのが、二階先生とお話したときもそうでしたし、今回正副議長さんにお会いしたときも、航空路の話ではそういうことでございました。

私は、先ほどもタイミングのお話をさせていただきましたが、予算等々が決まらなければ、事業として決まらないものはまずそれを事業としてきちっと事業化のめどを立てたうえで、次のステップにいくと。そのときに航空路のことで言えば、そのときに皆さんとともに新たな展望を開くことができるのではないかと、重ねての答弁になりますけれども、そのように思っているところでございます。

- 委員長（池田 望君） ほかに質疑のある委員は挙手をしてください。

高橋研史副委員長。

- 副委員長（高橋研史君） 今、一木委員のほうから村長に何か厳しい言葉がありましたけれども、光ファイバーの件については、また私はちょっと違う認識を持っているんですけれども、今委員長して座っている池田委員長も当時かなり苦労されたと思います。

優先順位の話が出たんですけれども、T S L、あれが走らないといったときに、次に、ではということで優先順位が出てきたのは航空路だったのではないのでしょうか。いかがでしょうか。

- 委員長（池田 望君） 村長、森下一男君。

- 村長（森下一男君） T S L がだめになったから航空路ということをよく言われるんですが、私どもは自分の政治スタンスの中でも、当時から村議会の動きの中でも、航空路は別物としてやってきました。そうでない方もいらっしゃいました。だけど私は違います。そして、T S L の話があったときにも、本当に航空路はもうだめなんだろうかということで、村の調査は本当に小笠原に航空路は開設できないんだろうかというのが、村が独自の調査を初めたきっかけでございます。

従いまして、T S L がだめになって、航空路に対して希望を持って頑張らなきゃいけない

というふうになったのは事実でございますが、それ以前から航空路の火は消さないようにというのが、私ども、この中にも何人かの議員さんいらっしゃいますけれども、やってきたところでございます。

○委員長（池田 望君） 高橋研史副委員長。

○副委員長（高橋研史君） 何かお話を聞いていると、私の頭の中でちょっと何か整理がつかなくなってしまったんですが、航空路は村民の悲願、これは間違いのないですね。返還当初からの悲願、今でも悲願であるということ。そこで、いろいろ整備されてきた、ここまで来る交通手段の老朽化とかありまして、じゃあ今度おがさわら丸の新造船が新たな課題となって、それが順位の上に上がってきたかもしれませんが、どうなんでしょうか。はっきり申し上げます。私、村長ね、航空路というものを避けるために、これにぶつかっていくのを避けるために、何かほかに優先順位を探して、そちらを解決してきたというような、そういう手法に私は陥っていないかなと心配しているんですけども、そんなことはないですか。

○委員長（池田 望君） 村長、森下一男君。

○村長（森下一男君） 私は、事、航空路のことに関して、若いときに先輩たちにお引き回しをいただいて、一緒に苦労してきた中で、悔しい思いをたくさんしてきたということを、この議会の場でも答弁をさせていただいています。最後に必ずものにしてやるという気持ちでやっているということも、皆さんの前で答弁をさせていただきました。私はそういう気持ちです。航空路、目先と言うとまた誤解を生みますよね。直近の現実的なものと長期的な村の将来の視点に立ったときに、航空路は最大、最重要課題、必要不可欠、これの気持ちに変わりはありませんし、今でもそう思っています。村民の悲願でもあると。村民というより、私の悲願でもあります。その気持ちは変わっておりませんので、それを避けるために、ほかのことということはありません。先ほども申し上げたように、今現実的な中で、どういう表現がいいでしょう、村民の暮らしに寄与する、直近でそういうことができるものについての優先課題を現実の中でまずは優先したというふうに捉まえていただければと、そういうふう思うところでございます。

○委員長（池田 望君） 高橋研史副委員長。

○副委員長（高橋研史君） 村長の中で、この航空路の問題とその他の村民課題の解決、整理ができているということ、私理解できました。

それと、力強いお答えをいただきました。やりましょうよ、皆さん。最後にはものにして

やるという言葉が村長からいただきました。それも最後が、あんまり最後の最後で何十年もたっては困るので、村が言いにくいことは議会が文句言えればいいんですから。うまく使い分けて、団結してやりましょう。よくわかりました。

- 委員長（池田 望君） ほかに質疑のある委員は挙手をしてください。

杉田一男委員。

- 委員（杉田一男君） この航空路に関しては、私も何回か質問させていただいています。そして、村長の答弁も大体覚えているぐらいの回数聞いていると思うんです。

村長にお聞きしますけれども、この航空路、小笠原の中に特別委員会つくって、いかに早く開設できるかを当然特別委員会で審議、議論して進めていくという形で今特別委員会できているわけです。私が、今まで一木議員の質問にもありましたけれども、現実的に3年間何も進んでいないのは事実です。進んでいないどころか、協議会も開かれていない。私は、これは怠慢だと思う。少なくとも、協議会を開く、要望する権利は当然私は村にあると思うんです。そのための協議会を立ち上げて、村民の皆さんに広くPRしたり、村民、そして全国民の協力を得ながら進めるという事業ですから。その中で、3年間停滞していること自体、協議会が1回も立ち上げてない自体、私は非常にこれに関しては、ああそうですかとは言いづらいところがある。

そして、もう一つ言えば、私質問の中で何回も言っていますが、要は東京都の中の委員の交代いろいろありますよ。でも、東京都も協議会までつくって小笠原空港を促進しようという前向きな形で出てきたわけですよ。その中で、確かに、じゃあ協議会開かれないけれども、じゃあ村として少なくともまだ今3つの航空案が残っているわけですよ。やっとう向島の案はなくなったけれども。この3つの案を、今暗黙の了解ではないけれども、洲崎が一番有力だという形で有力視されているわけですよ。それに絞ってとりあえず進めていこうとか、航空路開設に向けて村が、当然費用対効果だとか経費の面いろいろとありますよ。ただ、少なくとも村が提言して、そろそろ3つある空港を1つに、せめて選定作業を進めましょうとか、そういう提言は政策室長したことあるの。

- 委員長（池田 望君） 総務課企画政策室長、樋口君。

- 総務課企画政策室長（樋口 博君） 4月に今の立場になりまして、異動になりまして、私の中でも航空路、最優先の課題という認識の中で、4月以降上京のたびに、あるいはこちらにいる際も、例えば議会に合わせた形の中ですとか、東京都の担当部局とはやりとりをしてきました。実は、きのうも小笠原振興の課長補佐とも協議会の話をしていただき

ましたが、東京都は東京都なりに悩んでいるというのはわかってはいるんですが、村の立場として、何とか開いてそういった材料を見出すそういったやりとりは実際にはしてきております。ただ、東京都は東京都のお考えがある中で、なかなか開催にまだ至っていないというのが実情でございます。

○委員長（池田 望君） 杉田一男委員。

○委員（杉田一男君） 村長にお聞きします。

村長が言うように、確かにこの問題簡単に進めていける問題でもないのはわかっています。ただ、やはり小笠原村の代表の長として、私は核心でもなくてもいいから、外堀を一つ一つ埋めるような、そういう提案はしてもいいんじゃないかと。また一步でも進めているんだよという部分を、村民の皆さんにも理解してもらうためにも、もうちょっと村から発信する必要があると私は思います。それに関しては村長どうですか。

○委員長（池田 望君） 村長、森下一男君。

○村長（森下一男君） 結果として、3年間というとあれですけども、2年半ぐらいやっていないわけですから、航空路協議会。そのことについてどのようなそしりを受けても、私は甘んじて受ける立場でございますのし、受けなければいけません。思い出していただきたいんですが、私どもとして何度も協議会の呼びかけをしましたが、いろいろ諸般の事情ということがございまして、開催ができませんでした。それと同時に、そういう経過もありまして、私どもとしては実のある話をさせなきゃいけないということで、その下の事務方同士のお互いの協議会と、連絡会をつくって今協議を進めさせているということはご報告をさせていただいております。

もろもろの事情ということにつきましては、直近でいえば、都知事がおやめになり、都知事選があり、都議選がありとか、そういうことに私どもは避けられない運命がございます。そのところは、またひとつご理解をいただきたいと思います。人事も含めまして、役人の。

だけど、私どもが発信をしていないわけではないんです。局長のご挨拶に行くときも、通り一遍の話をしているだけではございません。かつての行政部長の経験者であります、今でいう都知事本局の前田局長、今度総務局長になられた中西局長、それから今年リタイアをされましたが、都市整備局の飯尾局長、それぞれ皆さんいろんな形で、難しさと同時に、小笠原の航空路について何とかしてあげなくちゃいけないという思いはお持ちの上で、いろいろ協議をしてきたことも事実でございます。そのことは、ひとつご理解をいただいた上で、ご質問にありました村民向けの話でございます。私は今まで、10年、村の長と

してのかじ取りをまかせていただきましたが、不確実なこととか、まだ不透明なことについて、村民に対して報告をするということはしてまいりませんでした。やはり成果といえますか、目の前に展望が開けるものについてのことは、きちっと報告すべきだと思いますが、予断を持つような形のものはずべきでないというのが、私の考え方でございます。従いまして、杉田委員からお叱りを受けるかもしれませんが、私は村民に対して、特にこの航空路の問題でお話をするときには、ひとつ展望が見えないなら展望が見えないということ、正直に言うようなことが必要だと思っております。そこは、何度も繰り返しになりますが、まずおがさわら丸、ははじま丸、この事業化がきちとなった時点、それは来年の4月以降、もっと前に見えると思いますが、それが固まりましたならば動き出したいと、このように思っているところでございます。

○委員長（池田 望君） 杉田一男委員。

○委員（杉田一男君） まず村長、私たち議員が村長をそしっていることはひとつもありませんよ。あなたの言い方は今そうだったよね。そしりを受けても云々って。だから私たちは、そしりをしている気持ちもないし、要は一步でも進めるためにどうしたらいいかということをお話はしているんですよ。そのために私は、村長、今、村民に対して不確実なこととは言えない、それは当然の話です。そうではなくて、もうちょっと村から発信できることはないんですかと。だから、私が先ほど言いましたように、候補地3つのうちを1つに絞る選定作業1つでもいいんですよ。25年度はそれをできれば、核の部分じゃなくて、ちょっと外側の部分から外堀を埋めていくような形の部分でもいいんですよ。とにかく一步でも前進するための提言は、お話できないんですかと、今村長いろいろしていますと言っていますけれども、私たちは見えてこない。だから私はお聞きしているんです。だから今後の、じゃあもう一つ改めて村長にお聞きしますけれども、今東京都は五輪フィーバーでオリンピック一本矢できました。そしてオリンピックが決まりました、東京開催。そうすると、東京都はオリンピック招致よりかも、招致後の東京都のほうが大変なわけですよ。これから7年間、4,000億以上のお金をかけてやる云々なんて話も出ているぐらいで。そうした中で、小笠原空港、余計埋没するんじゃないかという危惧もあるんです。そういう意味で、村長はやっぱり少なくとも協議会の委員に名前連ねている以上、村長と議長には一生懸命頑張ってもらわないといけないし、少しでも提言をしてほしい。そして、それに議会がぜひ協力してくれというのであれば、それは議長はじめ私たちも動きますよ。ですから、村長がいろいろと東京都でお話をさせてもらっていますと、そういう見えない部分で

はなくて、見える部分でちゃんと今後の展開をぜひ広げていっていただきたい。そういった中で、オリンピックを踏まえた中で、村長のこの航空路に関して、自分の中の、村長の中にある展望をちょっとお聞きしたいと思います。

○委員長（池田 望君） 村長、森下一男君。

○村長（森下一男君） かつてオイルショックでだめになり、知事が変わることによってだめになりということは我々皆さん経験してきたではありませんか。当然、今回どのように、オリンピックの開催決定が決まったことはうれしいですが、東京都もこのための事業本部をつくって本格的に始める、国のほうもスポーツ庁をつくるというような動きの中で、いろいろなことが想定をされます。そのことは、ことに臨むに当たって我々はあらゆることということになりますが、想定をしながら僕は真摯にぶつかっていく以外この問題を解決する道はないと思っているんです。で、申しわけありません、言えないこともございます、今の時点で。表に出せないこと、そのことについて、何でも言えよと言われると、そこが一番つらいところもございます。そのようなことを、何とかご理解をいただきながら、先ほども言っていたいただきましたように、ここは本当に議会の皆さんと一緒にやってやるというときにそう遠からず来ると、タイミングが来ると考えていますので、どうか私を信じていただきたいと、こういうところでございます。

オリンピック関連で、今回石原知事のあとを受けて猪瀬知事が誕生しまして、オリンピックの開催を獲得しました。通常であれば、私もそうですが、選挙の洗礼を受ける身ですが、恐らく東京オリンピック開催のときに知事として担っていくのは猪瀬知事だと思います。猪瀬知事が航空路についてもどうお考えかということも含め、また、日本の場合には、東北の復興とオリンピックということになりますと、特に建設業関係のことに関しましては、大変ないろいろマンパワー、金目のことだけではなくて、人材の確保ということに対していろいろなものが、困難が考えられますので、航空路だけではなくて、村政全般にも影響のあることも考えていかなければならないと、このように考えているところでございます。

○委員長（池田 望君） 杉田一男委員。

○委員（杉田一男君） それでは政策室長、政策室長に私から質問ではなくて、質問イコールお願いで。

今の村長の答弁の中では、長として立ち入れない部分、そして話せない部分、それはある程度私は理解できます。そういった中で、政策室長の立場というのは、やはりすごく重要

性を帯びてくるんです。まず第1が、情報収集も含めて、私が先ほどから言っているように、候補地3つあるのを1つに絞る、それが核心の部分に当たるのか、外堀の上の部分に当たるのかわからないけれども。しかし、政策室長の立場で言うと、ある程度自由に動ける、いいように解釈すればね。

要は、村長には杓があっても、政策室長には杓がないかもわからない。そういう部分も含めて、やはり事務レベルでこの停滞している航空路をどうやって進めたら一步でも進むんですかと。新しく委員も変わったことだし、行政部長とも腹割って話して、一步でも進めるためにどうすればいいのか、それは情報収集も含めて、今後の展開をぜひ政策室長、あなたの肩にかかっていると言っても過言ではないと思う。一步でも進めるために、政策室長にはぜひ頑張ってください。それは、多分村長の頭の中ではそういう思いが当然あると思う。そのために政策室長に任命したという部分もあると思う。そういった中で、上京した折には、やはり東京都庁の中の空気も含めて、私はやっぱりオリンピックが東京決定、その部分で相当、今でも進まないのがさらに進まないのではないかという危惧もあるんで、その辺も含めてしっかり情報収集して、そして議会が協力しなきゃいけないところは直接上から事務に言って協力を求める。それは当然官民一体でなければ、この航空路は当然できない話だから。そういう気持ちで今後も進んでほしいと、そうお願いします。どうですか。

○委員長（池田 望君） 総務課企画政策室長、樋口君。

○総務課企画政策室長（樋口 博君） 杉田委員の温かいご叱責含めまして、深く受けとめることなんですが、私も総務局、行政部の方々、担当課長はじめとした方々とは、4月以降親交を深めまして、自分なりにざくばらんにお話できる関係は保てているというふうに思っています。きのうも、課長補佐、それから松川担当課長、お話ししていただきまして、樋口さん一回、知事の来島が終わり、会計検査が終わったあと、東京に出てきてくれませんかというお話もいただいております。協議会ははじめ、今後の航空路のことについて、膝を交えてじっくりお話をしたいという話も東京都から実務的にはきておりますので、私どものほうも杉田委員のご指摘をきちんと受けとめまして、どうやったら1歩でも進められるのか、腹を割りながら東京都とも協議をしていきたいというふうに考えております。

○委員長（池田 望君） ほかに質疑はございませんか。

（発言する者なし）

○委員長（池田 望君） 質疑がもうないので、これにて質疑を終了いたします。こ

れにご異議ありませんか。

(「異議なし」との声あり)

- 委員長(池田 望君) 異議なしと認めます。

小笠原航路改善に向けた経過報告及び今後の対応について

- 委員長(池田 望君) 次に、日程第2、小笠原航路改善に向けた経過報告及び今後の対応について、執行部から報告を求めます。

総務課長、江尻君。

- 総務課長(江尻康弘君) 海路アクセスの向上につきまして、資料に沿った説明をさせていただきます。

最初に、平成26年度上期のおがさわら丸スケジュールについての経過報告をさせていただきます。

平成25年8月15日付で小笠原海運株式会社より村長宛てにスケジュール案の提示がございました。

内容につきましては、全体の運航スケジュールを考慮しながら、土曜日の東京入港を少なくする。

8月の第2土曜日、来年は9日になりますけれども、東京湾花火大会のために停泊はできません。

従来通り6日便を基本とする。

ゴールデンウィークは、休日の日並びを考慮し、4月26日から折り返し便を2航海の後、2泊便を1航海とする。

夏季多客時は、台風によるダイヤの乱れの調整策と増客の両立を図るため、7月19日東京発から8月24日東京着まで、折り返し便2回の後、東京停泊1日を繰り返し、9月上旬にさらなる増客を図るため、上旬に折り返し便を3航海設定する。夏は今年度と同様に、折り返し便2回行ったあと、1日休みということで、同じ曜日で週2日便という方向性は同じような船便を設定しまして、8月の最後に3泊便を入れて、また9月上旬に折り返し便を3航海設定するという内容のスケジュール案をいただきました。このスケジュール案を8月20日、小笠原航路検討委員会委員宛てに資料を配付し、検討を依頼いたしました。

そのあと、9月2日でございます。航路検討委員会を開催し、意見集約を行いまして、一昨日、平成25年9月10日、小笠原海運宛てに回答をいたしております。

こちらからの要請内容は、次の4つの項目でございました。

1つがゴールデンウィーク便の変更。

2つ目が5月中旬から6月中旬における東京停泊日の減と増便。

7月から8月の折り返し便の変更及び増便。

10月から11月初旬における東京停泊日の減と増便でございます。

この内容につきましては、後ろに資料を1つつけてございますので、そちらのほうをご覧くださいと思います。

最初のゴールデンウィーク便の変更でございます。

この内容は、5月2日東京発の5日便、現地2泊便の実施は、観光客にとっては本来の小笠原の魅力を十分に発揮できず、かつ特に5日父島発は前便からの乗客と合わせて混雑が予想され、小笠原への満足度を一層低下させる要因になると考える。着発便を3便連続させるとともに、着発便の東京着翌日に東京停泊日を設けることで、既に8月及び3月で実績があり、集客が見込める現地4泊、往復7日間の行程を検討をしていただきたい。

次に、5月中旬から6月中旬における東京停泊日の減と増便。

これは、増便については、全体の調整をすることによりまして、1便便数をふやすことができるのではないかということの要請でございます。

内容につきましては、築地市場について、例年5月下旬から6月にかけて、水曜日が臨時休業日となるが、当初案では7日間で1航海の行程が連続し、東京着が火曜日に固定されているため、市場への出荷に遅れが生じる。また、5月から7月は、最も漁獲のある期間であり、また6月は比較的観光客もの多い時期でもある。そこで、鮮魚出荷や観光客増などの産業振興や生活路線としての村民生活への利便向上を図るため、週1便で固定化するのではなく、別紙変更案のとおり6日間隔の運航と増便をお願いしたいという内容でございました。

3項目めでございます。7月から8月の着発便の変更及び増便。

内容は、夏季に実施しているサマーフェスティバルなどの各種イベント開催日は、準備から撤収作業まで考慮すると土曜日開催が適しているが、当初案では土曜日が入出港日であり、日程調整に支障が生じる。繁忙期の島内の賑わいを演出し、観光客の満足度を向上させるためにも、島民や来島者が参加しやすいイベント開催日の設定が必要であり、日曜日が入出港日となるようご配慮いただきたい。

また、8月26日東京発の6日便を着発便2便に変更することで増便を図るとともに、着発

便が途切れることによる影響を増加させないためにも、今回初めて実施する9月初便の着発便と連続させる行程を検討いただきたい。

着発便を実施することによりまして、着発便の最後の便はどうしても内地からいらっしゃる方が少なくなるという状況がございますので、8月の末に1度着発便を終了して、9月に着発便をまた再開するということよりも、着発便のほうを連続していただきたいという内容でございます。

4項目め、10月から11月初旬における東京停泊便の減と増便。

こちらは、運航スケジュール全体において、繁忙期以外の週1便が定着化されているが、便数の減少及び東京停泊日数の増加は総合的な集客力や島内生産物等の出荷機会の減少など、産業振興に支障を生じ、かつ生活路線としての利便性の低下となっているため、別紙変更案のとおり、増便をお願いしているという項目の変更の要請をいたしております。あとあわせまして、スケジュールの策定期間等については、少しでも早めの提案をいただけるよう、こちらは継続的に要請をしている内容でございます。

また、元の資料に戻っていただきたいと思います。

続きまして、おがさわら丸新造船に向けた動きでございます。

平成25年6月26日、東京都離島航路地域協議会に村長が出席しております。

平成25年7月2日、東京都離島航路地域協議会第3回小笠原航路部会幹事会が開催され、東京側で企画政策室長、産業観光課長、小笠原村側で総務課長の各幹事が出席をしております。

こちら、別冊で幹事会の資料を添付させていただいております。後ほど出席をしております産業観光課長のほうから説明をしていただきます。

続きまして、平成25年7月5日、小笠原海運常務、運航部長来島の際に、この日程で在島しておりました議員さんに対しまして、代替船検討案等の説明及び意見交換を行っております。

平成25年7月6日、小笠原航路検討委員会を開催いたしまして、第3回の幹事会についての報告、また来島中でございました小笠原海運の常務、運航部長との意見交換を行っております。

平成25年8月13日、小笠原航路検討委員会を開催いたしまして、8月26日開催の東京都離島航路地域協議会第4回小笠原航路部会幹事会に向け、代替船の建造案及び建造時期に関する意見集約、要望事項の取りまとめを行っております。

平成25年8月26日、東京都離島航路地域協議会第4回小笠原航路部会幹事会が開催されまして、東京側で産業観光課長、小笠原側で企画政策室長の各幹事が出席をしております。こちらも同様に資料3として資料をお手元のほうに配付してございますので、後ほど説明のほうさせていただきます。

次に、平成25年9月2日、小笠原航路検討委員会を開催いたしまして、第4回の幹事会についての報告を行っております。

続きまして、ははじま丸の新造船に向けた動きでございます。

平成25年7月5日、父島～母島間アクセスを考える会を開催いたしまして、来島されておりました伊豆諸島開発株式会社取締役から新造船の概要説明を受け、意見交換を行っております。概要説明をいただいた新造船については、このアクセスの会からの要望の大部分が盛り込まれており、さらに船内の静粛性を高める装置などの検討までされておりまして、地元からは高い評価を受け、主要目につきまして、地元と運航会社において合意がされたことから、今後は具体的事項についての協議を進めながら、新造船が確実に就航できるよう、ともに東京都など各関係へ要望活動を進めていくことといたしております。

続きまして、燃料油価格変動価格調整金につきましの推移を説明させていただきます。

平成25年度に入りまして、4月が6ゾーンのあと、5月から11月まで8ゾーンということで、高い位置での推移が続いております。

それから、6月に燃料油価格変動価格調整金の補助金を補正予算において認めていただいたところでございますけれども、7月スタートから8月、2カ月分の実績が出ておりますので、ここで報告をさせていただきます。

7月大人26名、その他というのは島民割引以外の割引制度を持って乗船された方です。1名。27名で補助実績が5万3,000円。8月が大人257名、子供54名、その他3名で、補助実績が57万円。2カ月トータルで大人が283名、子供が54名、その他3名、トータルで340名、補助実績は62万3,000円でございます。

次に、ははじま丸の燃料油価格変動価格調整金の推移でございます。

おがさわら丸同様、今年度に入ってから、4月が14プラス14ゾーン、5月から10月についてが15ゾーン、11月は16ゾーンという予定になっておりまして、おがさわら丸、ははじま丸ともに非常に高い位置での推移が続いている状況でございます。

私からの説明は以上でございます。

○委員長（池田 望君） 産業観光課長、渋谷君。

○産業観光課長（渋谷正昭君） 引き続き小笠原航路部会幹事会の報告をさせていただきます。

お手元の資料、まず資料２でございます。

第３回の７月２日に行われました幹事会でございますが、この表紙にあります中で１番主要な項目は、代替船建造案、船舶主要目、定員、建造費ほかというところがこの７月２日の会議でのメインになりました。

このときに、小笠原海運から示された新しい船に対する主要目につきましては、大きさは１万５００トン、長さ最大１５０メートル、定員につきましては、各等級別の定員の提示もございましたが、トータルで９００名というそういったことを主体にした報告がございました。

これにつきましては、一度各機関持ち帰りまして、次回の第４回に意見を述べるということになりまして、村のほうは先ほど総務課長のほうから説明がありましたが、柴田常務にも来島していただいて、議員の皆様や航路検討会での報告、さらには航路検討会の各団体にまた持ち帰っての意見集約というようなことを図りました。

また、第３回、ほかには、フェリー波之上の視察報告やまた東京都が委託しております三菱ＵＦＪリサーチ＆コンサルティングのほうで、小笠原が世界遺産になった前後の観光客数を屋久島等のほかの事例を参考にしながら、どんな需要になるかということを予測されておりましたが、これは幾つかの予測する基準によって変わるというような内容で、ここで特に議論になったというものではございません。

また、２の（３）の代替船建造における公的支援については、東京都小笠原村がそれぞれ、特に国に対して建造に対する補助の要請等についての動きを報告しておりました。

また、（４）としては、やはりコンサルのほうから、他の、特に長距離フェリーについての状況などが報告されて、また（５）としまして、伊豆諸島開発のほうからは、ははじ丸の代替船案について、母島のアクセスの会と協議をしているということで、こちらについては第４回で概要の報告をするということで終わっております。

今回は、特に次の資料３の第４回の報告をメインにしたいと思います。

まず３枚めくっていただいて、資料１をご覧くださいと思います。

この資料１が、村のほうで幹事となっております総務課長、政策室長、私、産業観光課長の３名から幹事会の幹事長の松川課長宛てに出した内容です。

経過は、先ほどのような経過のもと、特に主要項目について各航路検討会の各団体のさまざまな意見、また団体の各会員さんからは、より細かな意見がありましたが、この航路検討会での体制での意見を村としては集約する形で出しております。

ただし、1番の経過の最後のほうに書いておりますが、なかなか一本化するというのは非常に難しい話でございますので、1の経過の下から3行ありますが、今後もより具体的になればなるほど、村内から各種要望を受けることが想定されることから、引き続き村からの意見、要望等を提出させていただくことをご了承くださいということで、ここに出した意見が全てではないし、また今後設計等に入っていくときには、それぞれ細かな意見を出させてくださいという前置きをしておきました。

2番の主要項目ですが、船体規模につきましては、今回示されました1万500トン強、さらには最長150メートルという案について、特に意見はありませんが、港に入った際の回頭能力、旋回能力の向上を図られるよう要望しますという内容にしております。

1枚めくっていただきまして、次に定員でございますが、定員についてはいろいろなお意見がありまして、まとめ方としましては通常期900名以下と繁忙期の900名から1,000名程度の二重定員制というものの検討を要望しますという内容にいたしました。

この資料の添付した資料に、小笠原における観光キャパシティについてという資料を作成してお示しをしているところで、村内の宿泊能力、さらには村内のガイドさんなどの対応能力、これらを数字であらわしまして、900名前後の能力があるということ、さらには東京都のほうからは、世界自然遺産に登録してお客さんがふえた以降、自然環境への影響はどうなのかというお話もございましたが、現状幾つかの課題は出ておりますが、お客さんがふえたことでの直接的な自然への影響というものは報告されていないというところから、900名のそういった受け入れ能力プラス村内の生活路線でもございますので、村民が乗るということを踏まえると、900名から1,000名の間の定員増をぜひ検討願いたいということを総定員としては要望いたしました。

また、各等級別の定員の中で、2等が400名という数字が示されておりましたが、こちらのほうは体制の意見として、2等定員500名の増員というものが要望されましたので、500名への増員を要望しますという内容にしております。

また、の要望事項としましては、総定員とあと2等定員500名というのを要望した場合に、特2等の定員というのが今回現状の船が80名から340名というふうになんまり多く定員増を図られておりますが、これについて条件としましては、まず900名が変わらないのであれば、2等500名を確保して特2等を100名減らし240名、また定員が900名から1,000名で増員になった場合には、総定員数から2等定員の500名、それから特等、1等の定員160名を引いた数を特2等の定員としていただきたいという要望にいたしました。

次に、航海時間についてですが、能力から2時間を実現させたいというお話がありましたので、一部の団体にはより早くというご意見もありましたが、24時間で運航が可能となるということであれば、それはぜひ実現するようにという要望とし、その24時間になった場合に利便性の向上や村内滞在時間の延長を図るということで、一つは竹芝発を11時半から12時ぐらいに、また、父島発は15時半という要望といたしました。

これにつきましては、一つは早くなった分を東京発を遅くすることで、東京都のほうでも課題になっている採算性の向上の中で、出航日当日の集客圏を少しでも広げるということを一つの理由に補足するということにいたしました。

また、父島発につきましては、24時間であれば東京着15時半であれば大体の主要都市への帰宅というのが今でも可能でございますので、逆算して24時間の戻した父島発15時半という要望にしております。

ただし、これにつきましては、特に竹芝発の時間につきましては、現在の船の検討の際にも出ておりましたが、乗り継いで母島への到着時間というものは今よりも遅くならない配慮が必須であるということを申し添えております。

次に、貨物については、物質輸送についても十分な対応を要望いたしますということで、今回の新しい案では、積載可能なコンテナ数が6個ふえることになっておりますが、実際に島内から島外へ出荷の多い、特に漁業協同組合からの漁獲物については、冷蔵や鮮魚、鮮魚というか生きた状態で出荷する場合がございます。活魚です、失礼しました。

ちょっとこの文章で、3行目鮮魚コンテナとなっておりますが、活魚コンテナの間違いでございます。こういったスペースというものが、スペースだけではなくて、それに対応した電源やまた海水の取水機能といったものを要望いたしました。

次に、大きな3番としましては、船内設備、配置、ソフト面についての要望・意見等ということで、主要項目からは外れてきて、今後の詳細設計に委ねる部分にもなりますが、現状で村内からどんな意見があるか、あればできるだけ出してほしいという小笠原海運からのご意見もありましたので、その航路検討会の際に出た意見を多少集約しながら客室について、共有スペースについて、それから貨物スペース、さらにはソフト面や船体以外の陸上電源のことですとか、バリアフリーのことも含めて、種々の要望をさせていただいております。こちらについては、また詳細をご覧いただければと思います。

次に、先ほどの観光キャパシティについての参考資料を添えております。

さらに2枚ほどめくっていただきまして、資料の2としまして、新おがさわら丸への対応

と課題ということで、港湾局のほうから報告がございました。

先に、下段のほうの離島港湾、二見港、構造形式、栈橋と書いてあります。従来から、おがさわら丸が大型化、さらにはははじま丸のほうも大型化した場合の寄港と二見港の改修等についての必要性を訴え、また要望してきたところですが、こちらにつきましては、25年度に二見港寄港の岸壁延伸の設計委託を予定するということと、26年、27年度に振興事業によりまして、延伸工事等改修を行うという報告がございました。

上の東京港と書いてあります、竹芝ふ頭と芝浦ふ頭のほうが今回の中では、改めて新しい船がどれだけの大きさになるか等によって、一度強度を調査しないといけないと。それによつては、係船柱の取りかえであったり、防舷材の取りかえ、さらに場合によっては岸壁本体の補強というようなことが出る可能性もあるというような報告がございました。こちらについては、せっかく島側の港の準備が着々と進んでいる中で、東京側が課題になって、係船ができないということがないように、この際に要望をしておきました。

次のページが、小笠原海運から示された図ですが、資料3となっています。こちらは、その150メートルという大きさになった場合、さらに回頭能力アップした場合に湾内にあります枝サンゴに支障なく接岸できるかということをシミュレーションした資料で、結論としては問題ないということで、報告がございました。

次に、資料4で、こちらは村のほうから産業観光課のほうでつくりまして、エコツーリズムを基軸とした観光振興という資料を出しておりますが、これは新しい船が就航後に採算を、それなりの建造費をかけて、さらには東京都や国の補助を受けてつくった船が、採算を取れるのかということが、東京都の中でいいますと予算をつける、財務局のほうから強く言われているということで、村と小笠原海運に対してそういった集客対策等の施策について、資料の提出を求められ、作成をしたところでございます。

村としましては、採算を取る場合に現状を見ていますと、島民やお仕事の関係の乗船客というのは、遺産登録後も余り大きな変化はございませんので、やはり採算を取るというときに、観光客数がどれだけ現状ないしは現状に近い数字で維持できるかということがポイントになるということで、そういったあたりをこの資料の中で、現状認識とそれから登録後を見据えた対策や遺産後にふさわしい観光のあり方とはというようなところでまとめたところでございます。

実際に具体的な取り組みとして、次のページの4番のところに、対外的な観光PRを主体的に担う観光局の役割、それから来島された方々への満足度と、その方々がさらに口コミ

やりピーターになっていただくということのための観光協会やエコツーリズム協議会が担う役割などをこの中で書いております。

(3)として、乗船客への対応ということで、先ほど述べました運航時間の工夫や二重定員制の導入ということも考えてはどうかと。実際には、こちらの主体になるのが小笠原海運さんということになります。

最後に、それらの期間や小笠原海運との調整役を村が総合調整役として担ってくということで、ただのつなぎ役だけではなくて、それに必要な、今実際に各団体への補助金や観光局への委託など、そういった実際の支援なども行っていく機能を村が担うというようなことで報告をしております。

こちらの添付資料として参考につくりましたが、先ほどの竹芝出航時間を、例えばとして、10時から12時に変えた場合に札幌から沖縄までの主要駅や主要空港から朝出て、実際にたどり着けるのかどうかと。駅であれば、東京や品川から60分という時間をみて、また羽田であれば90分という時間をみて、竹芝に何時に着くという想定になるかというのを参考に出してみた資料でございます。

現在10時ですと、2枚目の最後を見ていただくとわかりますように、今回の中で丸印が十分余裕を持ってつけられるのが18カ所、ちょっと10時に10分前後ぎりぎりになるというのが8カ所という結果に対して、12時ですと、和歌山の白浜空港入れるべきか悩んだんですが、そこだけが初便が遅いという関係で三角になりましたが、札幌から那覇まで全て丸になるというような結果になっています。これが11時半になっても、ほとんどのところが丸という状況でございますので、実際には各家から各主要駅、各空港にたどり着くまでの時間というのがございますが、かなりの広い範囲で当日乗船可能になるんだろうというふうに、それが結果として集客に効果があるのではないかとということで参考につくりました。

次の資料5は、小笠原海運から示された今後の乗船客確保に向けた取り組みということで、遺産登録後既に行っているいろいろな改善が大きな1番の中で示されています。

次のページに大きな2番としまして、代替船就航のメリットを生かした営業施策ということで、設備を充実させてリピート化、さらにはやはり小笠原海運からも航海時間の短縮によって竹芝発時間を小笠原海運のほうは1時間から1.5時間あと倒しにしての出航が可能になるのではないかとということで書いてきております。さらには、遺産登録後の新しい共通の課題である強化月の設定による集客対策というものをやってはどうかということで、特に10月、11月の底上げが現在の乗船数から見ると必要になってくるだろうという分析をし

ております。

それらの資料を分析するに当たっての参考資料がその後別紙で4枚ほどつづられております。

次に、今回各幹事会を構成している団体で新しい船の建造時期についての要望があれば、このときに出してほしいということを言われておりました。村としては、航路検討会の中でも今年度基本計画で、もしとんとんといった場合には来年度設計、再来年度ないし28年度で建造という時間を考えれば、28年度で就航ということになります。今の船のパブリックスペースがどんどん減っていたり、またいろんなところに水回りも含めて老朽化が見られる状況では、1日も早い就航を求めるべきだろうというお話をしまして、それに対して何らかの理由で遅くしたほうがいいという団体があればということは申し上げましたが、そういった団体はなかったので、ここには村の資料は添付しておりませんが、28年度また夏の観光シーズン前の就航というものを要望として挙げさせていただきました。

また、小笠原海運からも口頭で、1日も早い就航をさせたいというようなことが出ておりました。

資料6は、都のほうのコンサルのほうがつくりました造船市況から見て申請建造時期はいつがいいかという分析をした資料でございまして、詳細はまた後ほど見ていただきたいと思います。3枚ほど飛ばしていただいた最後の部分、この部分で言うと7ページと書いてある、2、おがさわら丸の代替船建造時期の検討というところがあります。この中のさらに最後のほうになりますが、結論としては、今造船業界の中で2014年問題というのがありまして、今現在は造船の需要、発注が多い、ただそれが2014年になると底をつくという分析がありまして、多少その回復傾向の記事も最近出ておりましたが、やはりそういう時期になりますと、戦禍に対しても需要がないということは安くなる可能性もあるということもありますし、造船所の空きが出るということから、最後の2行にあります。おがさわら丸の代替船を建造する時期としては遅くとも今後二、三年のうちに発注契約を締結することは適当と考えられるという結論をいただきまして、私どもの要望する28年度就航にほぼ一致する結論となっております。

次のページを見ていただきたいんですが、次のページには新ははじま丸の概要ということで、幹事会のほうで報告がなされました。既にアクセスの会と伊豆諸島開発とは何回も議論をしているということではございますが、幹事会の中では、今回初めてこういった資料が提示をされたところです。

主な部分としましては、全長としては65.2メートル、現在が56.65メートルですので約8.5メートルぐらいですか。長さが大きくなります。それから、トン数としては490トン、それから機関としては2,000馬力の2基、こちらも今のおがさわら丸と同じ2基2軸というものの想定したいというだそうです。航海速力は16.5ノットで、2時間の運航時間をもくろみたいということでした。さらに定員としては、最大200名を乗せるようにしたいということと、コンテナ数もここにありますトータルで10から20、それからクレーンの能力も5トンから7トンに引き上げるというような案で伊豆諸島開発のほうから提示されております。

今回は、そういった意見出し、村や小笠原海運やほかの団体からの意見出しが主に行われて第4回が終わったところで、船の案につきましては、小笠原海運が今度は持ち帰って、次回、第5回、今のところ10月末か11月初めを予定したいということですが、修正案の提示、それから建造時期についても東京都のほうで検討をすることと、運航形態についても、特にこちらのほうは小笠原海運のほうで検討してくる。それから、建造費の試算と財源内訳の案などが提示され、またははじま丸の接続における課題の整理なども次回の会議で検討されるということになっております。

ちょっと長くなりましたが、報告は以上です。

- 委員長（池田 望君） かなり長い報告をいただきましたが、質疑のある委員は挙手をいたしてください。

一木重夫委員。

- 委員（一木重夫君） 配られた資料の1の2ページになるんですけども、（3）の航海時間についてという部分で、竹芝発を11時30分から12時の間とこういうふうな考えで要望を出しているということなんですけれども、この理由として2点挙げられていますね。前泊せずに11時半から12時と書いてあります。前泊せずに乗船可能となる範囲を広げることで集客効果を上げる。もう一個、東京のほうのラッシュ時間帯の移動を回避するという部分なんですけれども、この2点ですね。前泊せずに乗船可能になる方法として、久里浜寄港便、久里浜に寄れば十分羽田から間に合うという部分、わかっています。

前回、我々出張で村議会で久里浜に寄りまして、詳しいお話聞きました。バスの支援もやれますと、市長さんから力強いお言葉ももらっております。久里浜、毎回寄ることができれば、例えば10時半出航、久里浜到着12時半、そこから行けば、この問題って解決できませんか、2つとも。そうすれば、なおかつ母島にももっと早くははじま丸が到着することができるんじゃないかと思うんですけども、その点はどうでしょう。

- 委員長（池田 望君） 産業観光課長、渋谷君。
- 産業観光課長（渋谷正昭君） 久里浜寄港については、今年も既に1回、これから2回ですが、回数を多少ふやしているかと思います。実際に効果としては、前回やったときには、宮崎からの観光旅行会社のツアーが当日出て、久里浜で乗ったという実績を実際聞いております。

今、考えられる課題としましては、やはり久里浜に寄るということの時間が多少必要になる。それから、久里浜も私の知る限りで言うと湾の出口に近いですので、よくフェリーが台風が近づくと欠航になったりしていて、そういったことを考えると、東京発に調整を、できるのであれば早くなった分を持ってくのであれば、ほぼその乗れないということがないだろうと思っていますが、実際に毎回やるということの、あと小笠原海運さんの費用負担も、港への費用負担というものもありますので、そういったところで意見は聞いてみたいと思います。

- 委員長（池田 望君） ほかに質疑のある委員は挙手をしてください。

佐々木幸美議長。

- 議長（佐々木幸美君） T S Lができるというときにも、東京発の時間が一番大きな問題になった経緯ありますけれども、今回のこの11時半から12時ということで、要望したようですけれども、全て父島を主体的に考えている運航日程だと思うんですよ。私は、この24時間で船が走るということで、まず早くなることは恐らく燃料の関係とか、エンジンの馬力の都合でほとんどないと思うんですよ。現状も早くなっても11時半でも11時20分ぐらい、10分ぐらいだと思うんですよ。遅くなることは多分にあると思うんです。それで、このせったく24時間で走るということになれば、現状の10時発で私は十分だと思うんですよ。そうすることによって、この父島、母島間の格差は随分なくなると思うんですよ。これ、今までどおり2時半着、3時着となると母島に行かれるお客さんは、午後はほとんどなんもできないですよ、民宿入って。夜になって星見るぐらいで、ほとんど楽しみといたらないんですけれども、これが早くなることによって、恐らく10時にこちらに着けば、お昼ごろ、12時半から1時には母島のほうに着きまして、母島に行かれるお客さんも今まで父島が行っていたようなスケジュールの中で、お昼から午後の休暇を十分に楽しめると思われるわけですよ。これ、どう見ても父島なら父島だけ全てよいというのは、そういうような要望なんですけれども、ぜひこれはもう一度考え直していただいて、この10時発ということで、私はぜひ調整していただきたいと思うんですけれども、この辺のところいかがでし

ょうか。

- 委員長（池田 望君） 産業観光課長、渋谷君。
- 産業観光課長（渋谷正昭君） 私も父島中心で決めたということではなくて、今の船の際にも、やはり早くなった時間を東京遅くしたらどうかとかご意見がありました。当時も10時発を12時発、間をとって11時とかいろんな議論をした中で決めてきた経緯がございます。今回、とりあえず最初に申し上げたようにいろんな要望というのはこれからまだまだ出てくるでしょうということを逆に申し添えておりますし、先般の航路検討会でもアクセスの会の代表の方が出ている中で、特に言われたのが、今の母島着よりは絶対遅くするなということ念押しをされた経緯がございます。そういう中で、現状の東京港の信号がやはり11時だと、竹芝を出ても東京港を出られない。そういう中で、一方で12時は竹芝がほかの船で、ヴァンテアンとかそういった船で多少込み合っているとか、そういった話もあって、ここの今の要望の中では11半から12時という時間を挙げております。

まだまだこれから早くなる分をどう生かしていくかというのは議論したいと思いますが、ぜひ、特に母島のほうの方々のご意見というのは、アクセスの会などでよく議論をして、またまとめいただければと思います。

- 委員長（池田 望君） 佐々木幸美議長。
- 議長（佐々木幸美君） ぜひそういうところをよろしくお願ひしたいと思うんですけども、ちょっと加えるならば、ははじま丸が早くなっても恐らく10分ぐらいなんだよね。果たして10分早くなるかどうか、一応それも天候によって先ほど言ったように早くはならないのよね、絶対に。これ2時半より遅れないでしたってこれは恐らくこの時間帯で見ると3時になりますよ。私ももう何十年って漁師やって、海の形態わかっているんですけども、そうすることによって今までより逆に不便性が出てくると思うんです。それで、やはり10時という時間が今課長言われたように、ずっと長年小笠原航路としての定着づけがありますので、これで東京出航が信号待ちをするとか、いろんな問題がかかってくるよりは、ぜひこの今までどおりの10時発の要望をぜひ聞いていただいて、これでようやく父島、母島間の格差が随分狭まるなという感触を受けるんですけども、改めてその辺のところもぜひ10時発で1つの案として提示していただきたいと、このように思います。

村長どうですか、この辺のところ。

- 委員長（池田 望君） 村長、森下一男君。
- 村長（森下一男君） 私は、議論をよくするという指示の中で今まで母島も含めまし

て、皆さんの意見を拝聴してまとめておりますので、ご報告もきょう長くなりましたけれども、そういうやっているところをご報告させていただき、意見を今いただきましたので、担当のほうはちゃんと受けとめたと思います。いろいろ検討の中に、議長からそういう意見があったということは、きちっと次回の議論の中に生かさせるように改めて指示をいたします。

○委員長（池田 望君） 鯉江 満委員。

○委員（鯉江 満君） 今、一木委員と佐々木議長の解決方法ではないんですが、テクノスパーライナーが就航するときに、国土交通省は千葉県側に高速レーンをつくって、港則法の同じ「コウソク」だからちょっと間違えないでほしいんですが、東京湾12ノットの速度制限を解除して、速度を出せるというシーレーンというのを当時国土交通省はそれで運航・就航させるというような方向で進んでいたかと思うんです。そのような計画というか。例えば、久里浜のほうはちょっとまた違うかと思うんですが、その辺のところというのは、まさに兄島空港で挫折し、時雨山だめと、またT S Lもだめというような、そして25時間1日かかってしか小笠原に来られないという村民の不便さを解消するのに、ここでやっぱり村長、その方法の法律、それをちょっと国土交通省に新しい船が完成するまでの間、要望をしてみてもはどうでしょうかというんですが、どうですか。

○委員長（池田 望君） 村長、森下一男君。

○村長（森下一男君） T S Lの高速レーンという話は、話としてはございましたが、あの東京湾内を一万トンを超える船が実際に70キロで航行するというのは実現は不可能であつたろうということは後々見解を伺っております。

高速レーンをつくるという話ではなくて、高速レーンをつくって走らせるというお話は当時ございました。つくるという話ではないですよ。今、それは具体的にどういうことかといいますと、伊豆七島に行っております高速船ありますね。あれは70キロぐらいで走っています。それと同じようなことをさせるということが鯉江委員の今おっしゃった高速レーンでございます。そういう話はございましたが、実際にあの込み合った東京湾の中に、1万トン近い船を高速で走らせるというようなことは、現実的ではないだろうという話をその後伺っております。私も実際に自衛隊等との事故やおがさわら丸があそこを航行しているときの姿を見て、それはなかなか難しいことだと思いますし、村としてそういう要望を出すのがいいのかどうかということとはちょっと長としての立場としても考えるところでございます。

おっしゃる意図は、少しでも早く、恐らくこの航行時間を短くということが鯨江委員のご指摘だと思いますが、私は今回の新しい船、新おがさわら丸、船旅として一昼夜というのがいいんじゃないかという考え方を持っておりまして、一昼夜、時間で言うと24時間ということですが、それ以上に時間を早く求めるのは、やっぱりエアラインしかないんじゃないでしょうか。このように思います。

それと、これは質問も受けていないのに答弁というところちょっと恐縮でございますが、今度の船は久里浜に寄港できるかどうかというのは、おがさわら丸の現在の久里浜入港のあのスペースからいって大きさがどのくらいになるかわかりませんが、運航会社、また実際に運航するキャプテン等にご意見を聞いてみないと久里浜の件もなかなか難しいんじゃないかなという見識を持っています。それで、ただ単にだめだということで終わるようなことなく、その辺も調査を先ほどご意見いただきましたので、調査をしてみたいと、このように思っているところでございます。

○委員長（池田 望君） 鯨江 満委員。

○委員（鯨江 満君） そうですね。ぜひ私も、現おがさわら丸で東京湾デッキに立っていると、速度12ノットじゃなくて、約倍の20だ、21だということになったらかなりいろんな釣り船やいろんな船が航行しているわけで、相当危険だなということと思いますが、がですね、先ほども言いましたように、ずっと空の足だめというような悲哀をなめさせられてきている小笠原村民ですよ。例えば、その高速航行が可能なように、3日に一遍、あるいは6日に一遍なわけですから。例えば、海上保安庁の船が小笠原の特別な船だぞということで先導をするというぐらいのことをやっていただいてもいいと思うんですよ。そういう要望を出してくださいよ。どうでしょう。

○委員長（池田 望君） 村長、森下一男君。

○村長（森下一男君） 委員会として出せということでございますので、そのような要望を出したいとこのように思っております。

○委員長（池田 望君） 片股敬昌委員。

○委員（片股敬昌君） 私の話は、アドバイスというふうにちょっと受けとめてもらいたいです。返答は別に結構なんです。

着発便で2時半に船がつくんですね。ごめんなさい、出航が2時ですね。そうすると30分後に荷役始めるんです、各商店が。ですから、新しい船で、この案では少しでも観光客がこの父島に滞在する時間を長くしようということで、出航する時間を遅らせているわけで

すね。そうすると、その部分だけこの荷役の時間が遅れるということも考えられるんです。出航したあとに30分後ということになりますと、例えば4時ということになりますと、入出港のときって冬時間は入らないか。いずれにしても6時に閉まっちゃう店からすると、この荷役時間というのは非常に短くなってくるということもあって、やっぱりこの時間の問題は、郵便局も恵興も小祝、生協、こういったところが絡んでくるわけですけども、そういった人たちとちょっとじっくり時間の問題も話し合ってみる必要があるのかなというふうに思うんです。

どうしても早く荷役をしたいということであれば、観光客に差し支えないところに、ちょうど相当離れたところにコンテナを移動して、そこでやるとかいろいろな方法もあるかと思うんですけども、そのためには電源を引っ張ってくるものが必要だといろんなところが出てくると思います。そういう調整が出てくるんじゃないかと思いますので、これは一つアドバイスとして聞いていただきたいと思います。

- 委員長（池田 望君） 産業観光課長、渋谷正昭君。
- 産業観光課長（渋谷正昭君） 航路検討会の中でも、もう一つはやはり着発でお客様の入れかえで今もいろいろ混乱をしている中で、今の案で、例えば11時半とかに着いて3時半に出航すると、その間の時間が長くなる。その間はとするんだとか、そういった意見も出ました。そういったところというのは、むしろそういったことが先ほど母島からの要望も踏まえ、決まっていたときに工夫できる部分はなんだろうと思っています。

それから、24時間になる部分をどう生かすかというのは、早く出れば早く着いて、その分の島内の、それは父島、母島を含めた経済効果にもよくなるでしょうから。よくなる方向にするために、そういった課題どう解決するかということで、航路検討会でも話してまいりましたので、これから建造のルールにしっかり乗ったときに、そういった議論を島内でも活発にしていきたいと思っています。

- 委員長（池田 望君） ほかの質疑のある委員は挙手をしてください。

一木重夫委員。

- 委員（一木重夫君） すみません。さっきの鯨江委員の質問の続きなんですけれども、ちょっと記憶が定かではないんですけども、僕がたしか2年前ぐらいに国土交通省の資料を見たときに、まさにシーレーンの話です。その調査やった結果が書いてあって、それを見たときにたしか時速70キロで大丈夫だっていうそういうたしか結果があったんじゃないかなという記憶があって。それを見つけたんで、僕は横浜の国土交通省の運輸局まで行って

きて、ＴＳＬでこれだけできるんだから、今のおがさわら丸をシーレーン使って早く走らせろというような、たしか要望した記憶があるんですよ。ちょっともう一回確認してみてもらえますか。僕のちょっと記憶違いかもしれないんですけども。

○委員長（池田 望君） 村長、森下一男君。

○村長（森下一男君） 先ほど要望してくれということでしたので、文書で出すかどうかはともかく、要望しますので、私の記憶は一木委員との記憶は違いますが、記憶違いで話しているよりは、要望してくれということですので、要望いたしますので、そのときに結果がおのずと出ると思いますので、そのようにしたいと思います。

（発言する者あり）

○委員長（池田 望君） 休憩の今動議が出ましたが、ここで休憩することに異議はございませんか。

（「異議なし」との声あり）

○委員長（池田 望君） 暫時休憩いたします。

（午後３時３７分）

○委員長（池田 望君） 休憩前に引き続き、会議を開きます。

（午後３時４３分）

○委員長（池田 望君） 鯨江 満委員。

○委員（鯨江 満君） その今言った港則法の件ですが、これは私の記憶違いもそれはあるかわからないので、その一部何か千葉県側の漁業協同組合関係のいろんな何か弊害が出るとか出ないとかという話も聞いてはいるんですが、一応その辺、もちろん法的なものの含めて調査をしていただけますでしょうか。

○委員長（池田 望君） 村長、森下一男君。

○村長（森下一男君） 東京港の中に高速レーンとしてしかるべき運航速度で大型船、今度検討するようなおがさわら丸のクラスのものが走れるかどうかということについては、早速担当に申しつけて調査をさせます。

○委員長（池田 望君） よろしいでしょうか。

ほかに質疑のある委員は挙手をしてください。

杉田一男委員。

○委員（杉田一男君） この船に関しては、先ほど航空路の話も出ましたけれども、そういった交通アクセスの部分でいえば、非常にうれしい話なのと、私は腰が重い東京都にしては動きも早かったなという気がします。そういった中で、村長なりの動きをとられて、この新造船の話がどんどん進んできたんだと思います。そしてこれはやはり、それぞれ小笠原は父島、母島先ほど議長に言いましたけれども、父島、母島、当然一村二島ということで進んでいますので、それぞれの地域の思いが当然あると思います。村長の立場でいえば、当然大局の見地からそれを進めていって、ぜひ私からお願いするのは、せっかくのいい話なので遅滞なく新造船計画が進んでいくように、さらに一層の村長の努力をぜひお願いしたいと、そういうふうをお願いしたいと思います。

○委員長（池田 望君） 村長、森下一男君。

○村長（森下一男君） 私の思いとしては、28年度おがさわら丸と新ははじま丸が同時期に就航してくれたらこれにまさる喜びはないなと思っております。

船の寿命は20年から25年というふうに大体伺っておりますので、その間の交通アクセスがきちっと確保されるということになりますから、その先の動きもできるということになるかと思っておりますので、今、各ご報告をして皆さんからもアドバイスをいただきましたように、それぞれの島民が望むような形で新造船の建造がなされ、就航が1日でも早く、建造船がまずなされるのが確定するよう、来年度に予算が獲得できるような形のところにたどり着けるよう私も一生懸命邁進してまいりたいと思っておりますので、皆さんのご協力のほどもよろしくお願いを申し上げます。

○委員長（池田 望君） ほかに質疑がございますでしょうか。

（発言する者なし）

○委員長（池田 望君） 質疑がないようですので、これにて質問を終了いたします。これにご異議ありませんか。

（「異議なし」との声あり）

○委員長（池田 望君） 異議なしと認めます。

その他

○委員長（池田 望君） 次に、日程第3、その他事項で何かございますでしょうか。

一木重夫委員。

○委員（一木重夫君） 前回の6月の委員会で、学生等の割引格差、小笠原海運と東海汽船の

格差について質問をしました。その中では、おがさわら丸の学生等の、島出身の学生の割引率は現状では25%村民割引と同じということで、だったら東海汽船の場合は40%割引という部分がありました。

その後、実態として一般村民においても、おがさわら丸の場合は、帰りが50%オフということなので、片道に換算すると25%オフ。でも、東海汽船の場合は35%オフということがわかりました。その旨、執行部のほうにも伝えていると思いますけれども、この6月以降、この改善への取り組みについてお聞きしたいと思います。

○委員長（池田 望君） 村長、森下一男君。

○村長（森下一男君） 一木委員からのご質問を受けまして、先ほどおがさわら丸の新造船に向けた動きの中で、6月26日に東京都の離島航路地域協議会におきまして、これには東海汽船、小笠原海運、それから各島の代表が出ているんですけれども、それから国ですね。その中で、東海汽船の社長に確認をいたしました。一木委員の資料のとおりでございましたので、当時どうしてそういう割引に至ったのか、その経緯も伺うことができました。その後小笠原海運の上層部とは話をしまして、学生のことにつきましても、また島民のほうの割引につきましても改正をする方向で動くということで、現在事務方のところにおいて、実際いろいろ協議をしております。

私のほうからお願いしたのは1点、通常でいきますと年度、新年度からもし改正するにしても新年度からの改正になるんですが、年末年始は子供たちの里帰りが小笠原ありますので、子供たちについては何とか里帰りのときに間に合うようにしてくれないかという要望だけをしまして、今実務方で具体的な検討をしているところでございます。

○委員長（池田 望君） 一木重夫委員。

○委員（一木重夫君） 大変ありがたい話だと思います。

25%が40%引きになって、子供たちが一般の島民も今片道に換算すると25%なのが、これが35%引きになると相当金額的には異なってくると思いますので、これからは小笠原海運への働きかけのほうよろしく願いをいたします。

○委員長（池田 望君） 村民課長、斎藤君。

○村民課長（斎藤 実君） 今、村長からの回答のとおりでございまして、事務方としては私のほうが今窓口のほうをやっておりまして、向こうは営業部長が窓口で対応しております。6月以降、今村長が言われたとおりの状況で推移をしております。7月、8月と具体的に割引の拡大について、向こうのほうで調整してまいっております。そういう流れの中で、

基本的には片道の運賃４割引、強く要請しておりますので、それを社内で規定した上で来年度学生等の割引については、先にぜひぜひ実施したいと。それに向けての証明書等を含めて、村のほうで対応してまいるというところで今進めております。

村民割引についての拡大につきましては、基本的には年度に向けた形での対応を今やっております。この辺も会社としての対応がございますので、その辺の推移を注視しながらこれから対応をしてまいりますので、よろしくどうぞお願いいたします。

また、これはちょっと蛇足というのではございませんけれども、母島航路に関しましては、現在割引率が復路が８割引ですので、これは同じ青ヶ島航路が７割引としますとこちらのほうが割が高いということで、この辺についての会社の経営とのことを勘案しますと、この辺は今後庁内での継続的研究をしていきたいということでご了解願いたいというふうに思います。

以上でございます。

○委員長（池田 望君） ほかに質疑はございますか。

稲垣 勇委員。

○委員（稲垣 勇君） 委員会としてお願いしたいことがあります。というのは、おがさわら丸がここにきて急速に新造船に傾いてきております。おがさわら丸自体は黒字で運航しているんですけども、ははじま丸は一向に赤字が解消されない航路です。このははじま丸新造船が、このことによって東京都からの補助金が減らされたりならないように、委員会として活動していただきたいと思いますけれども、委員長取りまとめていただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

○委員長（池田 望君） 委員、あの委員長から質問でございますけれども、この場で委員会として、今委員の質問は、おがさわら丸が新造船になることでははじま丸の新造船への影響があるんじゃないかと、こういうご心配でございますでしょうか。

まず、執行部にそういうことがあるかないか伺ってよろしいでしょうか。

村長、森下一男君。

○村長（森下一男君） 私は全く心配をしておりません。おがさわら丸の影響で新ははじま丸に影響があるというようなことは望んでもおりませんし、ははじま丸の新造船のほうが先の話でございましたので、またそういうような報告も受けてはおりません。

○委員長（池田 望君） ということなんですが、委員長として私もそのように思っております。だから、そういうことは心配ないんだろうとは思いますが、どうぞ。

稲垣 勇委員。

- 委員（稲垣 勇君） というのは、先ほども言いましたように、片方は黒字航路、片方は赤字航路で、東京都としてはやはりそこら辺の補助金の扱い、出し方、財務局のほう、そういうわさをちょっと聞いた経緯がありますので、何としてもそういうことがないように、村からも出し、できれば委員会としてそういう要望活動をしていってほしいと思いますので、どうでしょうか。

- 委員長（池田 望君） 稲垣委員からの提案がございました。

この提案をこの委員会に諮ることに異議はございませんでしょうか。

（「異議なし」との声あり）

- 委員長（池田 望君） 異議なしと認めます。

稲垣委員のははじま丸の新造船についての補助金の確保について、おがさわら丸の新造船の影響がないようにということをこの委員会で要望するなり、何かそういうご意見があるんでしたら、誰かご質疑お願いいたします。

杉田一男委員。

- 委員（杉田一男君） 本当にそういう要望があるのかどうか、まず私はそれをわからないと要望のしようがないと思います。ですから、今新しいのははじま丸がという部分ですから、まだ先の話なんでできれば執行部で調べてもらったその後で、そういう事実があるかどうかをまず確認するのが先だと思いますので、そんなに焦らなくても私は大丈夫だと思います。

- 委員長（池田 望君） 産業観光課長、渋谷君。

- 産業観光課長（渋谷正昭君） 私も、今、稲垣委員のご心配の部分で言うと、おがさわら丸が同時期になってきたから、ははじま丸が心配ということは一切聞いていません。

もし、私のほうから言わせていただければなんですが、おがさわら丸もははじま丸もそれぞれ別個の問題としてきちっと財源を確保するということはまだまだ確定しておりませんので、そういう要望はぜひ委員の皆さんにも、おがさわら丸も含めてご協力をいただきたいという部分があります。それは、やはりおがさわら丸も補助金は出すけれども、黒字を維持しろというのが最大使命になっていて、きちっと採算を取れるのかどうか、本当に先ほどのような150メートルが必要なのかというのが、財政当局から言われていると。さらに、行政部から聞いているのは、ははじま丸もアクセスの会とそれから伊豆諸島開発さんの中では、大分内容は固まってまいりましたけれども、財政当局ときちっとその案で

いけるかどうかというのはこれからだというふうに聞いていますので、やはりその部分で要望するというのはいいいんですが、前提となるのがおがさわら丸が黒字で、ははじま丸が赤字で、同じ時期になったからというのはちょっとそういう心配は少なくともないというふうに思っております。

- 委員長（池田 望君） 議論のほうがちょっと揺れておりますけれども、先ほど稲垣委員の提案されたことについては、今執行部からの説明で、稲垣委員の方が今了解していただけるなら、今の提案、動議についてはなしにすることによろしいでしょうか。いいですね。

（「はい」との声あり）

- 委員長（池田 望君） 今垣委員から提案があったことについては今取り消します。
それによろしいということで、異議なしということでよろしいですね。

（「異議なし」との声あり）

- 委員長（池田 望君） 村長、森下一男君。
- 村長（森下一男君） 先ほど来、種々の答弁の中で何とか来年度の予算を獲得をきちっとして、無事に新おがさわら丸、新ははじま丸の建造がスムーズに進むようにということ私のほうもお願いをしているところでございますが、議会の皆様におかれましても新おがさわら丸、新ははじま丸についての予算の確保につきまして、東京上京の折等々をお願いをしていただければと思うところでございますので、どうぞよろしくお願いを申し上げます。
- 委員長（池田 望君） ほかに質疑はございますでしょうか。

佐々木幸美議長。

- 議長（佐々木幸美君） 渋谷課長にちょっと聞いておきたいんですけれども、先ほど久里浜便のほうもすごい不安定な要素があるということで、そうすると館山も同じような経緯になると思うんですよ。すると、八丈島、大島ということも出てくるわけです。そうすると、この喫水からすると、現在5.7、それで新造船が5.8ということで、喫水からすると10センチだからまず心配ないと思うんですけれども、その辺で船の大きさも大きくなってくるとということで、また久里浜、館山、八丈島、大島というのもいろんな課題になってくるんですけれども、その辺のところはどうなのかということで、取り越し苦労になりますけれども、できれば早いうちにその辺の資料も集めていただければと思うんですが、課長。
- 委員長（池田 望君） 産業観光課長、渋谷君。
- 産業観光課長（渋谷正昭君） すみません。先ほどの村長の心配はちょっと私がきちっと報告していないので、訂正しちゃうようになるんですが、今のところ聞いていますのは、久

里浜と館山については1万トン級になっても着岸は可能だと。問題はやはり八丈島と大島が強度などを調べてみないと今のとおり寄港できるかどうかはわからないというのを口頭ですけれども、聞いております。その辺の事実確認は、特に久里浜の場合は狭いですから、確認はしておきたいと思います。

- 委員長（池田 望君） 質疑はございますでしょうか。

よろしいでしょうか。

（発言する者なし）

- 委員長（池田 望君） 質疑がないようでしたら、これにて質疑を終結します。これにご異議ございませんか。

（「異議なし」との声あり）

- 委員長（池田 望君） 異議なしと認めます。

閉会中の継続調査について

- 委員長（池田 望君） 次に、日程第4、本委員会の閉会中の継続調査についてをお諮りいたします。

お手元に配付の事件調査のため、閉会中の継続調査の申し出をしたいと思いますが、これにご異議ございませんか。

（「異議なし」との声あり）

- 委員長（池田 望君） 異議なしと認めます。

よって、閉会中の継続調査を申し出ることに決定いたしました。

閉会の宣告

- 委員長（池田 望君） お諮りします。

本日の議題は終了しましたので、これをもって本委員会を終了したいと思います。これにご異議ありませんか。

（「異議なし」との声あり）

- 委員長（池田 望君） 異議なしと認めます。

よって、本日の委員会を閉じます。

これをもちまして、小笠原空港開設・航路改善特別委員会を閉会いたします。

どうもありがとうございました。

(午後4時)