

小笠原空港開設・航路改善特別委員会速記録

平成25年12月5日（木曜日）午前9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	鯉江満君	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	副村長	石田和彦君
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
村民課副参長	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） おはようございます。

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。

（午前9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） 報告します。

村長及び教育長に説明員の出席を要求しましたところ、全員が出席との報告がありました。

以上でございます。

◎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、9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、執行部から報告を求めます。

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、小笠原空港開設に関する、前回委員会以降の経過をまずご報告させていただきます。

1点目に陳情活動等でございますが、村長が陳情活動を行っております。10月28日、太田昭宏国土交通大臣を訪問いたしまして、10月30日、山口那津男参議院議員、それから丸川珠代参議院議員をご訪問しております。11月25日には、三ツ矢憲生衆議院議員、金子恭之衆議院議員、二階俊博衆議院議員、盛山正仁衆議院議員を訪問しております。翌日、26日には、宮路和明衆議院議員、平井卓也衆議院議員、田中和徳衆議院議員、土屋正忠衆議院議員を訪問いたしまして、それぞれ航空路についての陳情を行っております。

2点目に来島者のご視察をいただきました。10月6日、太田国土交通大臣、花岡国土政策

局長、それから岡野特別振興官、ほか一行が45周年の式典出席のために来島された際に、空港の候補地を視察していただきました。説明の場所としましては、釣浜の展望台で説明させていただき、兄島を展望しながら、兄島空港の経過を説明するとともに、洲崎を展望しながら、東京都の検討案、それから小笠原村の洲崎案、そういった説明を村長のほうからしていただいております。

あわせて、その視察の一連の中で、洲崎の現地にも行っていただいて、説明もさせていただいております。

それから、国土交通大臣が内地のほうにお帰りになった後、すぐさま国土交通省の航空局から問い合わせがございました。10月10日でございますが、航空局の航空ネットワーク部空港施設課、これが空港建設の計画を担当している部署でございますが、空港施設課から小笠原の航空路の村案の詳細について問い合わせがございました。具体的内容としましては、かかる総事業費、あるいは滑走路の海上域の水深はどのぐらいなのかとか、あるいは地形改変の土量はどの程度か、世界遺産区域との関係、それから予定地の土地所有の関係、そういったご質問、問い合わせを受けております。

続きまして、2点目でございますが、航空行政の動向について、ちょっとご報告をさせていただきます。

国内で就航可能となる新たな航空機種が認められました。そのご報告をさせていただきます。その航空機種につきましては、小笠原村の1,200メートルの滑走路案、これを持っておるんですが、1,200メートル滑走路でも就航が可能だということでご報告をさせていただきます。

国土交通省はこれまで国内での運航実績のない航空メーカーの機種に対し、平成25年10月28日付で型式証明書を交付しました。これにより、新たなメーカーの新たな機種が、日本国内で就航することが可能となりまして、今のところ、その機種を使つての国内の導入計画としましては、本社が福岡市にあります株式会社リンクという会社がございまして、平成26年春から当該機、ATR機になりますが、それを3機使いまして、航空運送事業を開始する予定だと。ちなみに、本社が福岡にあるという会社ですので、福岡空港と北九州空港を拠点にして、宮崎路線、それから松山を結ぶ路線、この2路線でATR機を使つて航空運送事業を開始するということだそうでございます。

具体的な型式証明を受けた航空機種でございますが、メーカーがフランスのATR社、それから型式名がATR式72-212A型、販売名で言いますとATR72-600型ということにな

ります。主要諸元につきましては、最大の乗客数が74名、それからエンジン形式はターボプロップ機、プロペラ機ということになります。

それから、3点目の報告ですが、東京都に関することをごさいます。平成25年度の空港関連の調査につきまして、確認できました報告をさせていただきます。港湾局のほうが一歩の環境調査でございます。資料に記載の業者が決まったそうで、島内の調査に入っているという情報を聞いております。また総務局関係の航空路関係の調査につきましては、確認しましたところ、まだ未確定だという状況でございます。

報告につきましては以上でございます。

○委員長（池田 望君） 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。

杉田一男委員。

○委員（杉田一男君） 現状報告、今お聞きしましたけれども、この新しく型式承認を受けたこの飛行機、諸元も載っていますけれども、74人乗り。そしてこれ滑走路長、要するに離着陸の際のどのぐらいの滑走路が必要かと、この飛行機に関しては。それが載っていないんですけれども、あえてここに載せるには小笠原空港にも関連しそうな機種だということ載っていると思うんですけれども、その辺はどうですか。

○委員長（池田 望君） 企画政策室長、樋口君。

○総務課企画政策室長（樋口 博君） 離陸するための滑走路長としましては、ATR社のカタログを見る限り、あるいは国土交通省が発表している限り、1,330メートルという発表がなされております。その滑走路長の1,330メートルというのは、あくまで最大乗客数が乗り、それから最大積載重量の場合、あるいはその運航する路線の気象状況、そういったことを全て最悪の条件とした場合に1,330メートルが目安という形の表記のものでございます。ですから運航条件によって、必要な離陸するための滑走路長は変わるという状況でございませう。

小笠原村が想定している1,200メートルで可能だというのは、村の参与の清水氏にも確認いたしまして、条件設定で就航は可能ですという判断もいただいておりますし、また、過去行いました村の空港調査の中で、今、現に、小笠原に似た環境条件でATR機が飛んでいるタヒチ、そこも実際に行って、メーカーからの資料、それからフランス政府の資料、そういったものを加味して、小笠原村の気象条件、飛ばすための条件で1,200メートルでも大丈夫だというふうに参加は判断しているというふう聞いております。

以上でございます。

○委員長（池田 望君） 杉田一男委員。

○委員（杉田一男君） そうすると、小笠原空港にも少しは関連あるという意味から載せているということだと思います。

もう一つ聞きますけれども、この資料に書いてあることをそのまま受け取ると、経過報告、今の現状報告と今後の対応について、これは多分村の今後の対応についてだと思うんだけど、当然、平成26年度の予算編成はもう大詰めだと思うし、そういった中で、政策室として今後の東京都の対応、まさしく東京都の対応、それに対する村の対応、それについて、現状では何か進展しそうなこととか、今後こういうことが東京都から投げかけられているとか、村はこういう動きをしたいとか、そういうことはありますか。

○委員長（池田 望君） 企画政策室長、樋口君。

○総務課企画政策室長（樋口 博君） まず、9月の委員会でも少しご報告をさせていただきましたが、なかなか小笠原航空路協議会が進まないという状況の中で、実務的にちょっと何とか進めるための協議をしたいということで、11月半ばに行政区の担当課長と課長補佐とお話をさせていただきました。東京都は東京都なりの状況の中で、いろいろ進めるための検討をし、かなり悩んでいる部分もあるように聞いてはおりますが、実務的にまずその村の案の補強をする必要があるかなというふうに担当課としては考えております。基礎調査はやってきましたが、それを補完するための調査を、一応まだ村の来年度の予算も各課から要求は出したところの時点なんですけど、担当課からは来年度、今までの基礎調査を補完するための調査をやるための費用を要求は出しております。

あわせて、なかなか諸事情の中で具体的な動きがしづらいところはあるんですが、ただ村内状況に対しまして、もう少し情報を提供する行動をするための予算の要求も今している段階でございます。

とりあえず以上です。

○委員長（池田 望君） 杉田一男委員。

○委員（杉田一男君） 政策室長も厳しい答弁だと思うけれども、今補完する調査とか、具体的な部分じゃなくて、ちょっと抽象的な形になっているんだけど、例えば、もうこの空港調査に関しては、東京都も村も今まで大分やってきた。ではこの調査に関してだけ、来年、平成26年度以降、都と村は調査を考えているようなことはあるんですか。

○委員長（池田 望君） 企画政策室長、樋口君。

○総務課企画政策室長（樋口 博君） 東京都のほうの調査につきましては、ちょっと具体的には聞いておりませんが、ただ東京都の置かれている立場、状況からすれば、総務局も港湾局も調査は継続するという認識だと思っております。

また村のほうにつきましては、先ほどちょっと抽象的な言い方になりましたが、例えば先ほどちょっとご報告した中で、国土交通省の航空局から村の案について詳細問い合わせを受けたと。その際に、総事業費はと言われたときに、正直1,200メートル案の総事業費は出しておりません。1,200メートル案に至るまでに900メートル案という案があった時代もありましたが、900メートル案のあらあらの総事業費は調査の中で出していたんですが、1,200メートルにかかる総事業費については出しておりません。そういったものを来年度の中で算出することを行ったり、今までの基礎調査で対外的にあったほうがいいものについては、補完調査の中できちんと答えを出していきたいというふうには考えております。

○委員長（池田 望君） 杉田一男委員。

○委員（杉田一男君） 村長にちょっとお願いしておきます。

今、政策室長からもお話ありましたように、やはりこれからは村民に対して、やはり情報提供できるような形で進めていきたいというのが多分一つの思いだと思いますよ。これは事業主体が東京都であるだけに、なかなか村が主導をとって進めていくというのも難しい。そういった中で、ぜひ平成26年度以降、いい報告が村民に対してできるように、ぜひ村長のさらなる努力をお願いしたいと、こう思います。いかがですか。

○委員長（池田 望君） 村長、森下一男君。

○村長（森下一男君） そのようなことは心がけてまいります。要するに村民の方に誤解を生じさせるような報告ということについては、私は担当方とは違う考えもありますので、そこは配慮しながらと思っています。

ご質問にはなかったんですが今回、太田大臣には相当村の調査で得られた詳細を写真を入れて、説明する前に先に議長にはこういう形で説明しますということはお見せをしたんですが、相当詳細にやらせていただきました。その結果が事務方への問い合わせというようなこともありましたので、まず着実にその辺をこなし、杉田議員の意向に沿うような形を考えてまいりたいと思っております。

○委員長（池田 望君） ほかに質疑はございますか。

佐々木幸美議長。

○議長（佐々木幸美君） 今、村長からお話ありましたように、海路がほぼ決定いたしました

ので、その後、村長は海路が決まれば、即、航空路のほうに入っていきたいという話をされていまして、現状ではそのようなムードになってきたと思うんですけれども、大臣が来られた後、恐らくデータをもとに、国土交通省の航空局のほうにお話になって、このような問い合わせがあったと思うんですけれども、その問い合わせに対して、先ほどちょっと室長のほうからお話あったんですけれども、その後向こうからの感触というか、その辺のところをまずお聞かせいただきたいと思います。

○委員長（池田 望君） 企画政策室長、樋口君。

○総務課企画政策室長（樋口 博君） 問い合わせがあったこと自体、私担当課としてはびっくりしたんですが、その際に何でこういう問い合わせをするんですかってお聞きしましたところ、やはり大臣からもうちょっと詳細な報告をしてほしいと。大臣が非常に関心をお持ちになっているようなことは感じられました。

その後、先ほど問い合わせに対して、こちらが材料がなくて、投げ返しができなかったご質問もごございますので、先ほどの総事業費初め幾つかありますので、そういったところをきちんと村案の補強ということで用意した上で、村の案を国土交通省の協力も得ながら、さらに進めていくという観点で今のところは考えております。

その後、問い合わせの後には、特段国土交通省のほうからはまだ何もアクションはない状態でございます。

○委員長（池田 望君） 佐々木幸美議長。

○議長（佐々木幸美君） 今せっかくですから、まだ、書類も今まだ提出していないようなお話なんですけれども、やはりこういうのはタイミングというか、そういう時期が非常に必要なもので、ぜひそんな今までのデータがあると思いますから、早目にそういう書類等をそろえて、航空局のほうに出していただいて、一日も早いそういう感触というか、そういうものを村はつかんだほうがいいと思うんですけれども、その辺いかがでしょうか。村長お願いします。

○委員長（池田 望君） 村長、森下一男君。

○村長（森下一男君） 10月28日に太田国土交通大臣にお会いしたというふうなご報告をさせていただきます。中身で言いますと、45周年記念に来ていただいたお礼を兼ねてということでございましたが、大臣は各国土政策局長だけではなくて、航空局長等々も皆さんお部屋に呼んでおられまして、私のお話を聞いていただきました。事務方は事業費云々の数字と言っていますけれども、私はそんなものは、村がこういう計画が具体的にあっていけ

ばわかっていただけることだと思いますので、今さほど大きなことだと思いません。東京都と村で現在進めている航空路のやりとりですとか、これからの手順ですとかを皆さんの前で説明をさせていただきますして、航空局のほうに上がる前のいろいろなこともあるということを理解していただいた上で、国のほうの積極的な関与をお願いしてきたところでございます。

10月10日の報告がいった後に、大臣室でそういうふうに必要な幹部を呼んで私のお話を聞いてくれたということは、大変真摯にこの問題を受けとめていただいていると私は思いましたので、こういう火が消えることのないように、これからも私も頑張っていきたいと思っておりますし、議会の皆さんと同道して伺わなければいけないことも生じてまいらぬのではないかと思っております。

○委員長（池田 望君） 佐々木幸美議長。

○議長（佐々木幸美君） ぜひその辺のところを素早く対処していただきたいと思います。

今、東京都と村の航空協議会がなかなか進展がない状況の中で、国のほうがこういう動きをしてくれること自体、これは東京都に対してもかなりいろんな問題が波及すると思うんですよね。ですから、この機会を捉えて、今村長お話のありましたように、ぜひ政策室長にも頑張ってもらって、いち早く航空協議会が側面からのそういう圧力というより応援の形で動くようにぜひしていただきたいと思います。

以上です。

○委員長（池田 望君） お返事はよろしいですかね。

ほかに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） ATRが日本で就航できるということで、これはすごいいいニュースだなと思いました。1,200メートルでもこれだと飛べるということで、村も1,200メートル案でやっているわけですけども、そういう滑走路の長さの話で洲崎でよく話題に上ります。洲崎は昔の日本の軍隊が800メートルであったというのが今までの常識だったと思うんですけども、大阪大学の准教授の先生が書いた本の中に、昔、洲崎の滑走路は1,100メートルだったという記述がありました。1,100メートルだったのが浸食等で削られていって800メートルになったんだという記述がありまして、私その情報の裏をとるために、その情報元がアメリカ海軍の資料にあるということで、アメリカの海兵隊に問い合わせをして資

料をもらいまして、その大もとの資料も見ました。そしたらそこに明らかに、昔、洲崎は1,100メートルだったって書いてあるわけですね。

今後、環境の面で800メートルまであったんだから、800までだったらいいだろうという考えが村内にもあったと思うんですけども、これが1,100だったというところで、環境に対してのハードルがより下がってくるんじゃないかなって私は思っています。今後はその1,100メートルだったというのを基準に情報発信していくべきだと私は感じておるんですけども、まず担当課長からお話をお聞かせください。

○委員長（池田 望君） 企画政策室長、樋口君。

○総務課企画政策室長（樋口 博君） 一木委員がもとになっている資料の裏づけまでとられてのことですから、またそういったところもご教示いただきながら、今の状況の中で、それが適切に使えるように環境を整えまして、可能な限りそういった情報も含めまして、情報提供をしていくように取り組んでいきたいと思っております。

○委員長（池田 望君） 一木重夫委員。

○委員（一木重夫君） 村長にお聞きしたいんですけども、調査していくという、検討していくということなんですけれども、これ非常に重要なポイントになると思います。村長のほうからも早急にこれ調査進めてほしいと思っておりますけれども、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） 新しい知見でございますので、それは調査をさせたいと思います。ただ、私は相当用心深く、用意周到に航空路については考えてまいりました。どういうところで、環境の皆さん、いろんな方のご意見の整合性とれるかわかりませんが、洲崎については事前の調査も相当村はやっておりまして、例の懇談会で各方面のご意見もいただいておりますので、そういうことを、今の新しい知見も含めまして、打てるべき、考え得ることはこれからもしっかり準備をして、いざという時に備えたいと思います。

○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。

高橋研史副委員長。

○副委員長（高橋研史君） 村長に1点お伺いします。

国のほうの動きなんですけれども、政府と与党、国土強靱化ということで、向こう何年間か兆単位の予算をつけて、国土を強くしていくという考えがあるようなんですけれども、この小笠原に空港を建設するということは国土強靱化に寄与するとお考えでしょうか。

○委員長（池田 望君） 村長、森下一男君。

○村長（森下一男君） 国土強靱化というのはハード面ばかりではありませんですね。私も高橋副委員長からもよくご指摘のある、この国境離島、いわゆる排他的経済水域等々の問題は、やはり国土強靱、日本の国土強靱ということに広い意味で貢献をするものだと思います。

もし仮に、父島の洲崎に滑走路があった場合、1,200ですと、今のUS-2、ここに飛んできていただいているUS-2も滑走路におられる。それから、硫黄島から南鳥島に、マーカーカスに行って、経由して行っている等々が、硫黄島だけではなくこの父島も基地に、そういう意味での基地にできる、海上保安庁が使っているものも離発着ができるということになりますので、そういう意味においても貢献できるのではないかと、このように思っておる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） 私も今の村長の答弁と全く同じ考えを持っております。事、小笠原空港に関しますと、小笠原にとってという視点がかかり先に立っているんですけども、だんだん時代が変わってきまして、現在のようなご時世になっております。ぜひ国からとってどうかという視点を、まず村の理論構成をしっかりとつくるといことも念頭に、この空港を進めていただきたいと思います。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） 高橋副委員長もご承知だと思いますが、国土強靱化の座長をやっておりますのが二階俊博先生でございました。私も先輩の時代から小笠原の航空路については、二階先生に随分お世話になっておりまして、今でもお邪魔をしまして、いろんなご相談させていただいております。その中で、先生からそういう視点も大事だよというアドバイスもいただいておりますので、国のほうにはそういう形、そして東京都にもそれを理解していただくように。

現在、都営第三種という空港を進めておりますので、まずは東京都と計画をきちっと詰めること、これが大事だと思っておりますので、今のような視点を新たに加えて、もっとスムーズに行くようにならないかと、一生懸命頑張りたいと、こう思っております。

○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。

よろしいですか。

（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。

これで質疑を終了いたします。

◎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) それでは、海路アクセスの向上につきまして、ご説明をさせていただきます。

まず最初に、平成26年度上期のおがさわら丸のスケジュールについてでございます。

この26年度上期のスケジュールにつきましては、平成25年8月15日付で小笠原海運から村長宛てにスケジュール案の提示がございまして、8月20日、小笠原航路検討委員会委員充て資料を配布し検討を依頼し、平成25年9月2日に航路検討委員会を開催し、意見集約を行い、9月10日に小笠原海運宛てに回答をいたしております。この①から④につきましては、前委員会のほうで報告をさせていただいております。

その後なんですけれども、10月10日付で小笠原海運より村長宛てにスケジュールの回答がございました。その回答を10月23日、小笠原航路検討委員会の委員充てに決定内容についての報告をいたしたところでございます。

次に、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10月5日、45周年記念式典の挨拶の中で、猪瀬都知事が新おがさわら丸及び新はしま丸の建造を都として支援し平成28年度の就航を目指すことを表明をされております。

次に、平成25年11月6日、東京都離島航路地域協議会の第5回小笠原航路部会幹事会が開催をされました。小笠原側はテレビ会議でございますが、総務課長、企画政策室長及び産業観光課長の各幹事が出席をいたしております。

資料といたしまして、別冊の資料をご用意しております。こちらにつきましては後ほど説明をさせていただきます。

平成25年11月7日、小笠原航路検討委員会を開催いたしまして、すみません、(1)となつてございますけれども、こちら(2)の誤りでございます。訂正のほうお願いをいたし

ます。(2)の幹事会についての報告、意見交換を行っております。また、各団体に対して、意見の取りまとめを依頼いたしました。

12月9日に、小笠原航路検討委員会を開催予定でございます。

次に、燃料油の価格の変動、24年の2月から、現在わかっております26年の2月までの推移を記載をさせていただいております。このところ、ずっと高い位置で推移をしております。

次のページ、お開きください。

燃料油価格変動調整金補助事業の実績でございます。スタートの7月から11月にかけて、大人804人、子供84人、その他4人、合計の892名に対して補助の実績が169万6,000円でございます。

その次に、ははじま丸の燃料油価格変動価格調整金の推移を記載をさせていただいております。おがさわら丸同様、高い水準で推移をしております。

最後に、ちょっと運航会社のほうから連絡がございましたので、ここで報告をさせていただきます。

ははじま丸ドックに伴いますゆり丸の運航でございますけれども、1月13日から2月6日の間は父島・母島間、ゆり丸での運航という連絡が入っております。

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) 私のほうから資料1の第5回小笠原航路部会幹事会の内容について説明させていただきます。

お手元の資料でございますが、第5回につきましては第4回に各機関からの修正要望等をお上げまして、それに対する修正案の提示を中心に議論がされました。

この資料の中の資料1をご覧いただきたいと思いますが、基本的な新おがさわら丸の建造案というものが修正案が提示をされております。新しい案としまして、主要な部分でございますが、特2等が340名であったんから204名に少なくなりまして、村を中心に要望しました2等の定員を500名以上にというところで、400名からトータル538名という数字になっております。また、2等については寝台と区画という考え方が示されまして、寝台につきましては海運会社の説明の言い方をいたしますと、現在の特2等に近い寝台をこの2等寝台にしたい。特2等をさらにグレードアップするということ考えているという説明がございました。区画につきましては今現在のような棧敷席、じゅうたん敷きの席になるという

ことを伺っております。

また、総定員でございますが902ということで、さらに括弧で902から930となっております。この表の下でございますが、定員の増についての要望も入れていたわけですが、このあたりについては今後の詳細な配置図、設計の中で、902名を基本に微調整していきたいという報告がございました。

以下の部分についての表記については変更はございません。

次の資料2をご覧くださいなのですが、各等級別、各デッキ別の面積等が記載されております。全体的には以前もご説明したように、現在はAデッキからEデッキ、建物で言います5階建てが今回は1甲板から6甲板という6階建てになるというような考え方が示されておまして、特にこの中で利用者の多い特2等と2等のところをご覧くださいと思いますが、上の左側の表のさらに個人占有面積という右側のほうでございますが、現在のおがさわら丸が特2等、2.03平米に対して2.45。また2等の現在2.16平米に対して寝台については2.05、また栈敷席のほう、区画席のほうについては2.95という数字になっております。この中で2等寝台につきましては、面積的には現在よりも狭くなりますけれども、斜め上の特2等、現在の特2等が2.03でございます。新、2段ベッドにするということで、スペースの有効利用が図られておりますので、区画席よりは狭くはなりますが、現在の特2等とほぼ同じぐらいの面積は確保されるという数字になっております。ただ一応この数字につきましては、通路等、そういったスペースも含めての頭割りでございますので、実際の寝台スペースについては多少狭くなるというところをご承知おきいただきたいと思っております。

下の段の表でございますが、この中に主要なパブリックスペース等の面積がございます。この中でWC、洗面と書いたところの一番下、トータルで現おがさわら丸が0.29に対して0.30ということで、余りこのあたりの一人当たりの面積が広がっていないので、このあたりはもう少し考えていきたい。詳細設計の中で考えていきたいというお話がございました。

また、一つ飛ばしまして、主要パブリックスペース、スナックや救護室、キッズルームなどの5用途室と書いている部分、こちらにつきましては、現状ではAデッキの中に表記されておりますが、村のほうからの要望で特に救護室やキッズルームについては、一番上の比較的揺れやすい場所ではなくて、もっと特に救護の必要な方などは事務部のある3甲板ですね、新しい場所で言うと3甲板のほうに設置してほしいというような要望をしております。

ます。このあたりにつきましても、詳細設計の中で配慮していきたいというお返事をいただいているところでございます。

こういった主要な部分について、まずは説明がありました。

次の資料3でございますけれども、代替船の建造時期についてということで、こちらにつきましては、知事の来島の際の発言もありましたので、28年度中の就航を目指したいということが正式にこの会議の中では出ております。ただ、ただし書きがついておりまして、造船会社の船台等の空き状況、公的補助金の支出年度、この補助金につきましては、東京都が半額程度の補助を見ております。さらに都の補助の中には、振興事業の補助が入る予定でございますので、こういった補助金の準備される支出年度によって時期が多少ずれる場合もあるということは会議の中で出ておりました。

予定としましては来年度、26年度に詳細設計を小笠原海運のほうとしては行いたいということで、その補助金の公的補助の支出される年度によって、27年度中からの建造になるのか、28年度中の建造になるのか。またそれによって、完成時期での就航時期、具体的な28年度の何月になるかというところについては、今後、来年度以降検討したいということでございました。

次に、資料4の港湾局からの資料でございます。代替船への対応ということで、第4回の際に小笠原からの二見港、またははしま丸に関係します沖港の栈橋の必要な改修については進めるということでご報告させていただいていますが、その第4回の際に、今度は竹芝側、またその他のふ頭について、強度等を調べる必要があるというようなお話が出てまいりました。今回その報告がございまして、竹芝については、栈橋本体の補強は不要で、必要な係船柱、防舷材の取りかえなどを27年度までに完了させるというご報告がありました。

また、その他のふ頭につきましては、貨物用のふ頭になっています芝浦ふ頭、また、寄港便を行っている大島、八丈については、重力式のため、係船柱等の取りかえで対応できるというようなお話がございました。

次の資料でございますが、資料番号はちょっとありませんが、資料5として見ていただきたいんですが、新おがさわら丸の収支シミュレーションの予測というものが説明がありまして、もう一つ、次のページに、このシミュレーションを行うに当たっての前提条件というものが示されております。細かな内容になっておりますので、ご覧になっていただきたいと思いますが、このシミュレーションに当たっては、やはり収益の部分では旅客単価の設定や年間旅客数をどの程度に見込むかということで、後ほどの表に往復で5万6,000人と

6万人の場合での2ケースでシミュレーションをされております。あと支出のほうでは、一番費用のかかりますのが燃料費、さらには船員さんの人件費や、また一部建造に当たっては支援機構の借入れというものを行いますので、その支払いというものが大きな数字を占めております。

表のほうを見ていただきたいんですが、シミュレーションの条件としまして、船便を現在この2年ほどの便数である67便というものを前提に旅客数を往復で5万6,000人の場合、それから6万人の場合で収支を出しております。23、24年の実績からいいますと、6万二、三千人の乗船数を確保してはきておりますが、これは遺産効果の、遺産登録直後の効果というところで、若干村としても多少落ちていくだろうという中では、なるべくこの高い数字を維持していきたいというふうには思っています。多くのお客様が島民、仕事関係もございまして、観光客というところでは観光振興の部分も村としては図っていかねばいけないなと思っております。

その先ほどのいろいろな条件を踏まえた結果として、往復5万6,000人を確保できれば、経常損益、一番下の欄ですが、単位は100万円でございます、100万円ということで、いわゆる収支とんとなる。6万人を確保して、1億2,100万円の利益が出るということで、小笠原海運のほうでは収支シミュレーションを行っております。

今回、基本的な150メートルであるとか、定員に900人とか、そういった数字については、前回までは都のほうも行政側と財政側でのいろいろなやりとりがありまして、それだけ大きくするだけの必要性であったり、それから都としては半分ぐらいの補助をするに当たって、その建造の補助に大きな負担をする中では、就航後は収支をとんとんなり、それ以上にできるのかというところのやりとりがございまして、こういった資料を小笠原海運としては提出したという経緯がございまして。

次の資料6については、新おがさわら丸が就航した際の運航体制として、どのような体制をとるのかということで、タイトルとしましては、新おがさわら丸の増便についてということで書かれております。今、小笠原海運の考え方としては、この数年の就航回数である67航海を基本に、スケジュールによっては前後一、二便の増減を考慮するというところで報告されています。これ以上の増便については、やはり5万6,000の収支以上の見込みが立って初めて増便可能になるというような報告がございました。

次に、資料7でございますが、就航後の片道24時間になることによる新おがさわら丸の発着時間についてということで、小笠原海運案の提示がございました。小笠原海運のほ

うからの提示につきまして、まず竹芝発時間ですが、現行の10時から11時半発にしたい。その理由としまして、24時間の短縮メリットを生かして、極力後倒しにすることで、小笠原海運のほうで策定した乗船客確保に向けた取り組みの中で、首都圏の遠隔居住者や要前泊地方圏の居住者の当日の乗船可能の拡大が図られて、収支均衡の5万6,000人の確保に資することができる。

それから、従来ありました東京港の入出港制限、こちらにつきましては、数年前に変更がありまして、従来の重量によって規制されていたものが、長さによって規制されるようになりました。現在のおがさわら丸も重量規制の際には入出港信号の制限がございましたが、長さ制限になったことで、新しいおがさわら丸の150メートルになっても、この信号制限がないということから、要は何時でも出港できるという体制になりましたが、12時については、まず東京発12時については、東海汽船のジェットフォイル、レストラン船などの出入港時間帯と重なることから、竹芝発の離着岸が不可能。長年の島内慣習にも配慮し、現おがさわら丸の父島着を11時半ということで11時半にしたいというところで小笠原海運の案が示されております。

父島発につきましては、東京着、現行の15時半というのを踏襲するということから、24時間前の父島発15時半ということの提案がございました。こちらについては、村も島内の滞在が伸びていくということもございますので、観光面での消費も増えていくということと、東京15時半着でも十分当日の今度は帰宅が可能な時間帯でもございますので、これを村としても要望していたところでございます。

資料9、10については、ははじま丸とおがさわら丸との接続における課題というものを、今回東京都のほうから伊豆諸島開発並びに村のほうに資料提供を求められておりました。これについては伊豆諸島開発から岸壁延伸をお願いしたい。これについてはもう既に進捗している。それから、給油ポンプ能力のアップということで、おがさわら丸からははじま丸への燃料が今給油されております。これについて、新しい船が大きくなるということから、給油能力を上げてほしいということで、こちらについても既に配慮をした設計をしていきたいということで小笠原海運のほうからお話がございました。

さらには、その給油によって、特に着発のときに、何回か燃料給油の必要な際に父島発が遅くなる場合がございます。そういったときもありますので、燃料貯蔵設備ができないかということの要望がございましたが、こちらについては、港湾局のほうから、敷地は港湾局の所管の土地を使うとしても、本来、一般的には燃料貯蔵設備については事業者側が行

うものであって、これについては今後港湾のほうとしても検討するというようなお返事で出ておりました。

村のほうからは資料10になりますが、接続時間が効率化するということは、母島への出発時間を早めることができるということになりますので、でき得る、可能、早めることができるのは、荷役の作業であろうというところから、クレーンのスピードアップや横持ちのスピードアップ、コンテナの大型化によって取り扱いコンテナ数が減ることでのスピードアップ、そういったことが可能ではないかということで、課題の中に提案をいたしました。クレーンや横持ちについてはなかなか厳しいというお話が伊豆諸島開発からございましたが、コンテナについては現行のコンテナから徐々に交換に当たって大きくするので、それによつての効率化が可能ではないかというお話を受けたところでございます。

また、接続に関する問題、課題ということで、本来はおがさわら丸やははじま丸そのもののハードに関する部分ではあったんですが、アクセスの会のほうにもご意見をいただき、現在のソフト面、それからここにあります港の問題なども関係者に理解していただくということで挙げました。連絡通路の問題、それから沖港の船客待ち合いの際の屋根がない課題とか、またソフト面で荷渡しの方法や乗船時間の改善など、そういったものを挙げております。これらについては今後検討をしていただくということになっております。

次の資料11ですが、今後の航路部会に関するスケジュールがございまして、先ほど報告がありました。きょうはまず議員の皆様、今回はこの委員会の中で議員の皆様からご意見をいただき、さらに9日、村内の航路検討会を開いて、村としての最終的な基本方針についての修正案なりを検討し、12月20日に、ここに12月となっておりますが、20日開催というのが決まりました。その中で幹事会でおがさわら丸の代替船基本方針案についての議論をし、さらに年明けの1月には村長が出席いたします上部会議の小笠原航路部会において、基本的な代替船の方針案が決定されるという予定になっております。

説明については以上です。

○委員長（池田 望君） 執行部の説明は終わりました。

質疑のある委員は挙手をしてください。

稲垣 勇委員。

○委員（稲垣 勇君） まず途中になりますけれども、前回母島のほうでアクセスの会が開かれましたよね。その中でやはりこの一番大きな問題というのは、資料7の東京発の時間、母島ではやはり現在でもそうなんですけれども、ちょっと遅れると、冬場ではもう夕方に

なってしまうということで、現在と同じように10時出港を守っていただきたいという案が出た。これが決定されましたけれども、父島の方にもう少しそれを理解していただく努力はしていただけるでしょうか。

○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） 前回の直近のアクセスの会については私も母島に行きまして、参加させていただきました。その中でやはり皆さん、母島に住まう皆さんのご苦勞を含めご意見をいただき、アクセスの会としての取りまとめは10時発ということをお伺いしております。その際にもお話ししましたが、今もそういった意見があったということをお伝えいただいているわけですが、9日の航路検討会の中でも、テレビ会議を通してになりますが、アクセスの会の方にはそういったお話をさせていただき、私のほうからもアクセスの会でのご意見を必要があれば補足させていただいて、ただその中で会の中でも申し上げましたいろんな要素を含む中で、今回竹芝発の特に時間についてはどこかに決めていかなければいけないということで、その航路検討、きょうのご意見、それから航路検討会の意見を踏まえて、村として幹事会や航路部会でどのような発言をするか最終的に決めさせていただければと思っております。

○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。

佐々木幸美君。

○議長（佐々木幸美君） 母島出身者が2名なんで、ちょっと心細いんですけども、それはともかく。

この前、渋谷課長が説明していただいたときに、今言われたように、やはり10時発ということが母島島民にとっては一番大きな問題だと思うんですね。それは過去において、やはり父島と母島の非常に50キロ離れた格差というものが、母島の島民には根づいているわけですね。それで事実、委員長なんかよくご存じのように荷物がだんだん増えてくると、母島の生活帯というのは夕方になるわけですよ。そして夕方の6時、7時、終わるのが大体8時ぐらいの荷扱いが農協がやっているんですけども、終わってそういうような生活パターンがずっと続いているわけですね。今回24時間になったということで、それが1時間半詰まるということであれば、その一つの、そういう今まで母島島民が生活していたパターンがずっと前倒しになって、夕方以前に全て終わるということで、この10時発をぜひお願いしたいということでお話ししたと思うんですね。

それで、やはり観光にしても、これが理解されるかどうか。観光にしても、午前中に大体

このパターンでいくと、お昼過ぎには12時半ぐらいには母島に着いて、午後からやはり今まで父島が行っていたように、そういう観光またダイビングを含めた、そういうのもやはり父島と同じような形で観光客に対してサービスできると思うんですよね。

ところが船というのはこれ定期船ですから、定期に入っても早くなることはなくて必ず遅くなるわけです。先ほども話あったように、いろんな条件がここに絡んでくるから、まして冬場なんかあった場合には、母島に着いたら、先日も話したんだけど、星を見るぐらいですよというような状況になり得ないんですよね。まして冬場なんかそういうような状況の中で、やはり少しでも早く着いてもらうというのは、今回この24時間という時間が短縮されたかによって、唯一の母島島民にとっては望みなんです、これが。この機会を逃してしまったら、もう二度と生活のパターンも変わらないと思うんですよね。

だからこの辺をやはり、先ほど課長は小笠原海運の収支の問題について非常に述べておられましたけれども、やはり生活航路というのがやはり基本にあると思うんです。それは父島、母島島民同じような納税者であるし、同じような小笠原村で生活しているんですから、その辺のところをよく考えていただいて、少しでもいいほうに向けていただきたいと思うんですけれども、どうぞよろしくお願いします。

○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） もう前日のアクセスの会でも皆さんにそういった思いを伝えられました。ちょっと事前に小笠原海運と東京都を入れた三者の打ち合わせも近々にございますので、そういう中できょうの議会での話や前回のアクセスの会のお話も含めて、また村全体のトータルの意見も含めて努力をさせていただきたいと思います。

○委員長（池田 望君） 村長、森下一男君。

○村長（森下一男君） 今ご質問の中でも出ましたが、小笠原の航路は住民の足という、定期航路という意味合いと観光や仕事の方たちも使う、利用するという大変珍しい航路でございます。

私は就任以来、何事を決めるにも、各それで利害を生じる皆さんの意見をきちんとお伺いしろという中で、そういう手続を踏んで今までやってまいりました。母島の皆様のこのことに関する意向はよくわかりました。私は総体的な中で、どう損益に利するか。母島の方たちも納得していただける、ほかの方たちもということを念頭に置きながら、最後の最終的な判断はしたいと思いますが、母島の皆様の意向については十分理解をした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。

一木重夫委員。

○委員（一木重夫君） 私もこの東京出港日の時間なんですけれども、11時半となっていますけれども、これもっと早めたほうが僕はいいと思っております。前の議会のときにも言いましたけれども、ここには書いていないですけれども、今回は。この11時半にした背景の一つには、地方からのお客様が来やすくなるためというのがあると思うんですけれども、それはだから久里浜便を増やすことで対応できると思いますし、あと混雑している時間を避けるためという理由も何か前回聞いたと思いますけれども、それはそんなに大したことじゃないと僕は思っています。

この出港の時間を早めることで、小笠原全体にとってもメリット、当然母島のメリットもありますし、父島のメリットだってあると思います。当然早くお客様が到着するわけですから、その分島内に滞在できる時間が長くなるということでの効果も大きいかと思います。

あとこの理由に書いてある「長年定着した島内慣習に配慮し」ということを書いてありますけれども、でも帰りの船便はこれ1時間半延びているわけですよね、これ結局。だから、この理由も何かちょっとうまい説明の仕方にはなっていないなと思いますし、もうちょっとこの東京出港日、時間早めても僕はいいんじゃないかなと思っておりますがいかがでしょうか。

○委員長（池田 望君） 村長、森下君。

○村長（森下一男君） 先ほど議長のところでは答弁しましたが、いろんなご意見をそれぞれの立場でございます。それは事務方のほうが抽出してそれは伺っておりますので、私の場合にはそれぞれの皆さんの要望に応じて、小笠原村全体的の損益を考えて自分の判断はしたいと思っております。その基本は皆さんの意見をこうして伺っているということは、皆さんにとってよりよいところでおさまればいいと思っているわけですよ。しかしながら、一木委員のような意見もございますし、いただいた意見の中にはいろんな意見がございますので、全体の村の損益に利するようなところ、最終的には判断基準にしたいと、こういうことでございます。

（「一旦休憩をお願いします」との声あり）

○委員長（池田 望君） 暫時休憩したいと思います、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、暫時休憩いたします。

(午前10時5分)

○委員長（池田 望君） 休憩前に引き続き、会議を開きます。

(午前10時7分)

○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。

鯉江 満委員。

○委員（鯉江 満君） ただいまのその就航時間のことにまた言及というか取り上げたいと思うんですが、現おがさわら丸が就航したときにたしか3時間ぐらいだったかと思うんですが、時間短縮になったときの、その時間の配分ですね。要するに特に父島、母島の関係ですけれども、当時私は商工会の会長やっております、やはり母島のことを一番に生活路線ということ进行全面に出すべきということ航路検討委員会でしたかね、当時の。そこで言った記憶があるんですね。現行の時間にたしかなったかと思うわけですね。

今、村長の発言の中に全てを総合的に見た中での要望というか、そういう方向を目指したいということなんですが、私は当然母島はもちろんそうですか、何か時間案分じゃないですけれども、自由に出港時間を選択できるとするならば、例えば11時だとか、あるいは10時半だとか、何かその辺の時間を要するに考慮して検討をしていただきたいかなというふうに思います。

これは答弁要りません。

○委員長（池田 望君） 考え方ということでよろしいですね。

○委員（鯉江 満君） 私の意見でございます。

○委員長（池田 望君） そうですか、わかりました。

ほかに質疑のある委員は挙手をしてください。

稲垣 勇委員。

○委員（稲垣 勇君） 先ほどの補足なんですけれども、たしか母島のアクセスの会では、こういうこともあって、現行を守っていただきたいというのは、説明の中で、内地の現在一泊しないと来られない方が当日乗れるようになるということも含めてこの時間帯を設定したような説明がありました中で、母島からはやはり遠くから来る方も、それなりの新幹線なり電車なり飛行機なりを使って来るわけで、何があるかわからないこの旅客の状況の中で、遠くの方はやはり安全を考えて一泊する方は、現在と同じように一泊するだろうから、

やはりそこら辺も含めて現行の10時を守っていただきたいということを言ったと思いますので、つけ加えておきます。

○委員長（池田 望君） これは答弁とか何にもないですね。

ほかにこの件に関して、ご意見のある方はこの場で言うておいてください。なければまたほかの議題に移りたいと思います。

よろしいですか。

ほかに質疑のある委員は挙手をしてください。

ございませんか。

佐々木幸美君。

○議長（佐々木幸美君） ちょっとお聞きしたいんですけども、この今後運賃改定というものはちょっと聞き漏らしたかどうかわかんないんですけども、大体どのようになっているのか。改定されるのか、現状でいくのか、いろいろ問題あると思うんですけども、わかりましたら。

○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） 今回の資料の中に収支シミュレーションもございますが、料金については大分早い会議のときにも確認した中では、現行でいきたいというのが、現行ベースに今回のシミュレーションもされております。

すみません、ちょっと今後検討すると言っているのが、先ほどの2等寝台に多少と言っていましたけれども、幾らとはまだ言っていないんですが、その寝台料金的なものを付加するかもしれないというお話はされてきました。

村としては、2等全体が五百数十名分しかありませんので、その発言の中ではできれば島民は低額にするとか、そういったことも検討してくれというお話はしていますが、このあたりはまだ今回の基本方針以降の話になるかと思っておりますので、具体的な提示の中でやりとりをしていきたいと思っています。

○委員長（池田 望君） 村長、森下一男君。

○村長（森下一男君） 補足になりますが、今の言った、少なくとも損益を考えてということで現行という形でスタートしているわけですが、先般いただきました割引の問題ですね。これについては、今、担当課と小笠原海運で調整をしていますので、村民の皆様にはそういう形で村民割引の率を広げるとか、そういう交渉を今させていただいていますので、そういう形で村民の皆様がいい形の料金になればいいなというふうには思っております。

○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。

よろしいですか。

（挙手する者なし）

○委員長（池田 望君） 質疑がもうないようですので、これにて質疑を終了します。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。

よって質疑を終了いたします。

◎その他

○委員長（池田 望君） 次に、日程第3、その他の事項で何かございませんか。

片股敬昌委員。

○委員（片股敬昌君） 航路と直接ちょっと関係なかったのですが、この中で質問させていただきます。

私が以前お店に勤めていたときに、毎週船が入るたびに荷役やるわけですが、特に雨風の強いときに非常に困るのは、人も濡れますけれども、荷物もすごく濡れるわけですね。運ぶごとに箱がもうぼろぼろになっちゃう。ひどいときにはもう中身も出ちゃうというようなことで、以前小笠原海運の本社に行きましたときにもこの件ちょっとお話ししたんですが、バックヤードということで、なかなか明確な回答をいただけてはままだいいんですけれども、相変わらず原始的な作業をずっと続けているわけですね。コンテナは幾ら濡れてもいいんですけれども、とにかく荷物を車に積みかえる際に、何とか濡れない、雨風をしのげるようなところでできないかということをごひ港湾課含め、執行部、小笠原海運、ちょっと三者で何とか少しでも前進できるようなことを考えていただけないかなというふうに思っているんですね。

共勝丸で来るコンテナ、網コンテナがあるんですけども、これは小さなコンテナで、雑貨品なんかはもうそのままフォークリフトで持ち上げて、車に載つけて運ぶということが出来るわけですね。そういう小さなコンテナですと、もうすぐお店に運んでそこでおろせるというふうなことが可能なんですけれども、現在大きなコンテナの中に、各商店の荷物がもうどっさり入っているという状況で来ていますので、なかなかそれ急にとするのは難しいと思うんですけども、現況は民宿の方々も各お店の方々も、時間来ればもうお客様

の対応をしなければいけないということで、荷役作業をする各商店も雨降っているからといってやめるわけいかないんですね。濡れながらも、とにかくお店に持っていかなければいけないという責任があるものですから、濡れながらもやっているわけですね。ぜひ何とかこういう従来の原始的な作業が少しでも改善されるようなことで検討していただきたいと思います。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） 1回目が10月ぐら이었다と思いますが、支所の港湾課のほうからお話がありまして、都と村と農漁協、それから観光協会、商工会の入った、青灯からさらに今の二見港を含めた港まちづくり協議会というのをつくりたいということで立ち上がりました。今まず最初の議論としては、青灯周辺の観光船対応の部分が大きいんですが、議論としてはそちらの二見港のほうも議論をしていくということで、観光協会の理事会の中では駐車場の問題だとか、そういったのも挙げられておりますので、ご意見としては議会でこういう意見があったという話はしたいと思います。一方で、限られた場所の中の利用になりますので、屋根をつけてしまいますとコンテナを重ねることが例えばできなくなったりとか、いろんなことが考えられますので、その辺は港湾課と十分お話をしてみたいと思います。

○委員長（池田 望君） ほかに質疑にある委員は挙手をしてください。

よろしいですか。

（挙手する者なし）

○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。

よって質疑は終了いたしました。

◎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、閉会中の継続調査を申し出ることになりました。

◎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が、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。

ありがとうございました。

(午前10時18分)