

開 会

○岡本会長 それでは、定刻になりました。本日は、お忙しいところをお集まりいただきまして、誠にありがとうございます。本日は、委員13名のうち12名のご出席をいただき、委員の過半数の出席をいただきました。定足数に達しておりますので、ただいまから、第75回小笠原諸島振興開発審議会を開催いたします。

議事に先立ちまして、吉田国土交通大臣政務官がご臨席でございますので、ご挨拶をお願いしたいと存じます。

それでは、吉田国土交通大臣政務官よろしくお願いたします。

○吉田政務官 小笠原諸島振興開発審議会の開催にあたり一言ご挨拶を申し上げます。

皆様、本日はお忙しい中ご出席をいただき、また、平素より小笠原諸島の振興開発につきまして格別のご支援、ご協力を賜り、厚く御礼を申し上げます。小笠原諸島の振興開発につきましては、小笠原諸島振興開発特別措置法に基づき、平成16年5月に国土交通大臣が基本方針を、同11月に東京都が振興開発計画を策定し、地域の自立的な発展に向けて振興開発のための諸施策を推進しているところであります。しかしながら、昨年春に、就航が予定されておりましたT S Lにつきましては、誠に残念なことではありますが、原油価格の高騰等に伴う諸般の実情により就航を断念せざるを得ない状況となりました。基本方針、振興開発計画は、T S Lの就航を踏まえて策定されていたこともあり、今後の振興のあり方を考えた場合、所要の見直しが必要と考えているところであります。

本日の審議会におきましては、T S Lに関する一連の経緯をご説明するとともに、今後の振興開発の方向性についてご意見を賜りたいと思います。今後の小笠原諸島の振興開発につきましては、国土交通省といたしましても、関係省庁をはじめ東京都や地元小笠原などと連携を密にして全力で取り組んでまいりたいと考えておりますので、今後とも委員の皆様方のご指導、ご協力を賜りますようお願い申し上げます。私のご挨拶とさせていただきます。平成18年1月20日国土交通大臣政務官吉田博美でございます。ありがとうございました。

○岡本会長 ありがとうございました。

なお、吉田大臣政務官は、他の公務の都合によりここで退席されます。

続きまして、幹事の異動がございましたので、事務局から紹介をお願いしたいと思います。

○**大野振興官** 本審議会の事務局を担当しております国土交通省都市・地域整備局特別地域振興官の大野でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、幹事の異動につきましてご報告申し上げます。お手元の資料に、委員・幹事の名簿が載っておりますので、そちらをご覧くださいませ。

国土交通省の人事異動によりまして、竹歳幹事が異動いたしまして、柴田都市・地域整備局長が就任しております。

○**柴田局長** よろしく申し上げます。柴田でございます。

○**大野振興官** それから、東京都の人事異動によりまして、赤星幹事が異動され、高橋総務局長が幹事に就任されております。

○**高橋局長** よろしく申し上げます。

○**大野振興官** このほかに10名の幹事に異動がございました。お手元の資料1の右側が幹事名簿でございます。お名前の紹介は省略させていただきます。

また、私から本日の国土交通省及び東京都の出席者をご紹介します。

先ほどご挨拶いたしました柴田都市・地域整備局長でございます。

安原大臣官房審議官でございます。

○**安原審議官** 安原でございます。よろしく申し上げます。

○**大野振興官** 高田都市・地域整備局総務課長でございます。

○**高田総務課長** よろしく申し上げます。

○**大野振興官** 丸山海事局造船課長でございます。

○**丸山造船課長** 丸山でございます。

○**大野振興官** 幹事でもあります多田小笠原総合事務所長でございます。

○**多田所長** よろしく申し上げます。

○**大野振興官** それから、東京都から、高橋総務局長でいらっしゃいます。

同じく東京都から、前田総務局行政部長でいらっしゃいます。

○**前田部長** よろしく申し上げます。

○**大野振興官** ご紹介は以上でございます。

○**岡本会長** それでは、会議次第により議事を進めたいと思います。

委員の皆様、ご案内のとおり小笠原諸島振興開発特別措置法第11条の規定により、国に対し意見を申し出る立場にありますので、忌憚のないご意見をいただきたいと思っております。

それでは、まず初めに「平成18年度小笠原諸島振興開発事業関係予算政府原案の概要

について」の説明を事務局からお願いしたいと思います。

議 事

(1) 平成18年度小笠原諸島振興開発事業関係予算政府原案の概要について

○大野振興官 それではご説明申し上げます。お手元の資料番号2とございますが、「平成18年度 小笠原諸島振興開発事業予算政府原案の概要」、それからその後に4枚写真、絵の入った資料がございます。この合計5枚で説明をさせていただきます。

まず最初の総括表でございますけれども、一番下の欄をご覧ください。平成18年予算政府原案でございますが、前年度平成17年度予算が16億4,600万円に対しまして、15億7,200万円、対前年度比伸び率で申し上げますと、0.955でございます。今回の予算、非常に厳しい歳出抑制の方針の下に策定されまして、このためにマイナス4.5%減という非常に厳しい数字でございます。

内容を申し上げますが、上下2つ欄が分かれてございますけれども、上のほうの小笠原諸島振興開発事業費補助が、いわゆるハード系、施設系の整備費でございます。14億2,600万円、対前年度比0.95でございます。内容としましては、港湾・公園整備、それからまちなかの無電柱化、住宅整備、情報通信基盤等でございます。それから、下半分の表が、ソフト関係の経費でございます。1億4,600万円、対前年度比1.003でございます。内訳として、まず補助金といたしまして、小笠原諸島内の診療所運営費等、それからミカンコミバエの再侵入警戒調査等々でございます。それから、調査費といたしまして5,700万円が計上されております。

これは、東京都と小笠原村の要望を踏まえまして、必要な事業量については十分確保されていると考えております。

続きまして、次の参考1の表をご覧くださいませ。予算の内訳としまして、いくつか代表例をもちましてご説明をさせていただきます。

まず、自然公園関係でございますけれども、小笠原諸島では、国立公園が指定されておりました。陸域で申しますと、その6割が国立公園の区域としてなっております。ただ、この諸施設につきましては、やはり海に隣接していることによりまして、塩害等の被害が著しく、改修が必要な部分がございます。また、聳島列島、西島、南島において、人為的

に持ち込まれた野生化したヤギによりまして、固有種をはじめ植生と景観の破壊が進行しております。また、そのために土砂が流出してさんごに被害を与える等の状況が起きております。こういった状況を踏まえて、東京都を事業主体といたしまして、平成6年度から植生回復に取り組んでいただいております。内訳として、野山羊の駆除、それから、写真にもございます、これは聳島列島の媒島でございますけれども、こういった荒れた状況を回復している事業を行っております。

続きまして、参考2の資料でございますが、都市公園の整備でございます。ビジターセンターですが、これは小笠原の自然、歴史、文化を紹介する施設でございます。無料で公開されております。二見港から10分程度のまちなかにございます。オープンから16年を経過しております。増築等を行う必要が生じておりますので、その増築等を14年度から18年度にかけて行っております。

続きまして、資料3でございますが、情報通信基盤でございます。小笠原村は本土から1000キロ離れた外海離島でございます。情報通信系はすべて衛星を経由して行っております。現状は、電話、携帯等は通じておりまして、また、テレビも96年から全チャンネルが見られる状態でございます。ただ、インターネット等はいわゆるナローバンドでございます。非常に容量が限られたものでございます。また、当然のことながら、新聞、郵便等は、船便しかございません。関係で、船でやっと運んでもらえるという状況でございます。そういう意味では非常に本土との情報格差は大きい状況でございます。そのための情報通信基盤の整備といたしまして、小笠原村を主体といたしまして、14年度から18年度にかけて情報通信基盤の事業を行っております。内容としまして、村の中に情報センターを整備いたしまして、資料の絵にもございますが、17年度には、島内の情報拠点を光ファイバーケーブルで接続しております。それから18年度には、この島の中の全世帯を光ファイバー網で接続しまして、いわゆるFTTH化を図る予定でございます。この効果といたしまして、現在でも不感地帯がある既存防災無線の戸別受信機にかわりまして、緊急放送が確実にできる手段として島内の全世帯に防災端末が設置される予定でございます。

続きまして、資料4でございますが、体験交流プログラムの開発でございます。これはいわゆるソフト事業の一例でございます。小笠原村におきましては、今後の観光振興を図っていく上で、自然、文化、歴史的な特性を活かしたエコツーリズムを推進するプログラム開発、人材育成が必要でございます。そのために、この写真にもございますけれども、

小笠原独自の文化としての南洋踊り、あるいはタコの葉細工といったものを使ったプログラム、交流イベントを行っております。これによりまして交流人口の拡大、人材の育成を図っております。ちなみに、今年度17年度は、いわゆる外来種の駆除のボランティアツアーといたしまして、外来種のモクマオウの駆除・炭焼き、固有種の植栽といったものを体験するツアー、あるいは旅行者のためにおがさわら丸船内でのクジラの紹介イベントなどを行っております。

以上、予算について、簡単ではございますが、説明させていただきました。

○岡本会長 それでは、ただいまの説明につきまして、何かご意見等がございましたら、ご発言をお願いします。いかがでございますか。

では、よろしゅうございましょうか。

それでは、ほかにまだ議事もございますので、次の議事に移りたいと思います。

続きまして、「T S Lに関する状況について」の議題に移らせていただきます。それでは、事務局から資料が出されておりますので、これを説明していただいた上で、委員の皆様方からご意見等をいただきたいと思っております。

それでは、国土交通省海事局からお願いいたします。

(2) T S Lに関する状況について

○丸山造船課長 ただいまご紹介をいただきました海事局造船課の丸山でございます。

本日用意いたしましたのは資料3でございます。2枚物を用意させていただきました。小笠原のT S L（テクノスーパーライナー）という船でございますが、これの運航事業に関する状況ということでご説明させていただきます。

まず、お手元の資料は、平成12年からの経緯について書いてございますが、その前に、ごく簡単にT S Lについてご説明させていただきたいと思っておりますが、一般の船舶は大体時速20～40キロ程度というスピードで走るのが普通でございますが、この船は時速70～80キロというスピードで走ると。しかも、非常に長距離をノンストップで走れると。それから、日本の周りは非常に海が荒れておりますが、そういう荒れた海でも十分スピードを落とさずに走れると。こういうような非常に難しい技術的な課題を克服すべくそういう目標を立てまして、平成元年から7年まで、これを民間企業、そして国も支援させていただきました。開発したものでございます。実際70メートル級の実験船も建造いたしました。

て、技術的には十分いけることを確認したと、こういう船でございます。それを普及させようと、つまり、この技術を単に開発だけで終わらせることは非常にもったいないということで、平成12年から民間有識者の先生方を中心に、T S Lプロジェクト推進委員会を設置いたしまして、ここでT S Lの周知、啓蒙を図るとともに、事業を実際行う方を公募したと、こういうことを平成12年に行っております。これに対しまして、幾つかの事業者の方々から応募があったわけでございますが、その中の1つとして小笠原村が応募されたと、こういう経緯がございます。平成13年には、当時の国土交通大臣の扇大臣が小笠原諸島を視察し、そして、平成13年9月には、石原都知事から所信表明演説の中で、T S L就航を実現させたいという旨、ご発言、ご表明いただいたと、こういう経緯を踏まえまして、平成15年1月に、小笠原海運と、そして船舶の所有者でございますT S W（テクノシーウェイズ）社との間で傭船契約、これは簡単にいえばリース契約でありまして、要は、船を借りるという契約を締結して、その後、船舶の建造に入ったと、こういうものでございます。このT S W社でございますが、実はT S Lという船は非常に新しい船でもあり、船価も一般の船に比べると割高であるということで、非常にファイナンスの観点から船会社に対して過大な負担がかかるおそれがあるということ。それから、新しい技術をたくさん用いておりますので、メンテナンスがかなり専門的になる可能性があるということで、そのファイナンスの負担を軽減することと、それからメンテナンスを行うということの2つの目的のために特別に保有会社を設立したと、こういうものがT S W社でございます。実際、T S W社に対しましては、民間からの出資が中心でございますが、政策投資銀行からも一部出資しております。

この事業のスタートに当たりましては、採算性につきましては、十分関係者で検討されたというふうに我々は認識しております。特に採算のベースになります旅客数につきましては、その道のまさに日本を代表する専門のシンクタンクでございます財団法人日本交通公社に、村からこのT S Lを導入したときにどのぐらいの旅客数が期待できるかというようなことについて調査委託が行われまして、その結果を踏まえて、関係者間でいろいろと議論をし、事業モデルをつくっていったと、こういうものでございます。

ところが、昨年6月、運航者であります小笠原海運からT S W社に対しまして、T S Lのリース契約を解約するという旨の通告が行われました。ただし、T S L運航事業に対する国及び都の支援のスキームが確認できれば、また元の状態に戻りますと、こういう話でございました。国及び都は、それ以後、いろいろな支援に関する協議を続けてきたわけ

でございますが、国の基本的なスタンスとしましては、先ほども申し上げましたが、客観的なデータ、特に旅客の予想とか、あるいは昨今非常に高騰しておりますが、燃料油価格の将来見通し、こういったものについては見解を述べる方によって意見もいろいろ違うということもありますので、できるだけ客観的なデータをベースに支援スキームの原案を策定いたしました。具体的に客観的なデータと申しますのは、先ほど申し上げました専門のシンクタンクでございます財団法人日本交通公社の需要予測値であるとか、あるいは燃料油価格につきましては、国際エネルギー機関の長期見通し、こういった数字を使わせていただきまして原案を策定し、東京都との間で調整を行ってまいりました。一応調整中ということではあったのですが、仮に調整がうまくいった場合は、平成18年度から予算措置が必要であろうということで、平成18年度の概算要求の中にも国による支援スキームの実現に必要な予算は計上させていただきました。また、そのスキームにつきましては、海運等の関係事業者の方にもお示しし、それぞれの可能性について検討をいただいたと、そういう経緯がございます。

しかしながら、10月に入りまして、東京都からは非常に難しいと、支援が困難であるという、これは都議会でもそういう表明が出されました。最終的には、東京都の平成18年度予算要求が11月9日に公表されましたが、その中に小笠原T S L運航に対する支援が含まれていなかったということで、これをもって国としても、同事業に対する公的支援を断念せざるを得ない状況になりました。2枚目に付いておりますのが、そのときのプレス対応の資料でございますので、また、後ほどご覧いただければと存じます。

このような経緯を踏まえまして、平成18年度の政府予算原案には、支援スキームに必要な予算は計上はされておられません。

なお、船舶そのものは現在岡山県の玉野にございます造船所で、もうすでに完全に技術的には船としてのチェックは完了しております、現在係留されている状態でございます。今後、その有効利用等につきましては、関係者との調整を見守りつつ必要な対応をとっていきたく、このように考えております。

以上、簡単でございますが、経緯、そして現状につきましてご説明させていただきました。

○岡本会長 ありがとうございます。

続きまして、東京都からお願いします。

○高橋局長 東京都の総務局長の高橋でございます。本来ですと、知事がご挨拶を申し上げ

るところでございますが、説明に先立ちまして、代わりまして一言ご挨拶をさせていただきます。

委員の先生方におかれましては、平成16年の小笠原諸島振興開発特別措置法の改正延長、そして、同法に基づく小笠原諸島振興開発基本方針の策定につきまして多大なご尽力を賜りまして、誠にありがとうございます。

都では、同法の改正及び基本方針を踏まえまして、小笠原諸島振興開発計画を策定し、自然環境の保全と観光振興の両立を目指しまして、小笠原の発展に取り組んできたところでございます。また、小笠原諸島は我が国の国土面積に匹敵する排他的経済水域を支える沖ノ鳥島を含んでおります。同島周辺海域は貴重な海洋資源に恵まれ、その利活用は都政の重要な課題ございまして、現在、小笠原を基地としたカツオ、マグロの操業支援を実施しております。

さて、ただいまのご説明にございましたように、昨年11月平成17年に予定されておりましたT S Lの就航を、大変残念ながら事実上断念せざるを得ない状況となりました。T S Lは海運技術の向上のための国策として開発をされまして、都といたしましても、小笠原の振興に寄与するものとして導入の実現に協力をしてまいったものでございます。しかしながら、昨今の軽油価格の高騰などによりまして、見込まれる運航収支の赤字が大きく、公的支援の限度を超えており、都としてはT S Lの導入が小笠原航路の運航そのものを危ういものにする判断をいたしました。生活航路であります小笠原航路の長期安定的な運航を確保することが、他の交通手段を持たない小笠原村民にとりまして最も重要であると熟慮を重ねた結果の選択でございます。

そうは申しましても、この結論が就航に期待を寄せておりました小笠原村及び多くの村民の皆さんにとりましてつらいものであることも十分承知をしているところでございます。また、都としても苦渋の選択であることもご理解をいただければと存じます。これに伴います村民への影響につきましては、現在、実情の把握に努めておりまして、村と協力しながら、必要な具体策について検討をしております。今後は、観光客の増加に向けた振興策と航空路の開設を含めた交通アクセスの改善の検討に早急に取り組んでいくことが、村民の生活の安定と小笠原村の発展のためには最も重要と考えております。

一昨日発表いたしました平成18年度の東京都予算原案では、航空路の開設等につきましての調査費用として所要の経費を計上したところでございます。つきましては、T S Lに関するこれまでの経過等につきまして、都の見解をまずは説明をさせていただきます、

ご理解を賜りたいと存じます。その上で小笠原の今後の振興策を検討し、その結果を全力で反映していく所存でございます。

また、本日の審議を踏まえまして、今後とも小笠原村と一体となりまして、さらなる振興開発に努めてまいります。委員の先生方並びに国土交通省はじめ関係省庁の皆様方には、一層のご指導とご協力を改めてよろしくお願い申し上げます。

それでは、東京都の見解につきまして、行政部長の前田より説明をさせていただきます。どうぞよろしくお願いいたします。ありがとうございました。

○前田部長 東京都総務局行政部長の前田でございます。

それでは、特に資料をご用意してございませんけれども、引き続き経過についてご説明をさせていただきます。

すでに皆様ご承知と思いますが、T S Lにつきましては、非常に高速力が出る船でございますが、それと同時に、その分、燃料消費量が非常に多いという特性を持っております。小笠原までの一往復をいたしますと、今のおがさわら丸に対しまして、燃料消費量は3倍、燃料でございます重油と軽油の価格差を考えれば、燃料経費はもっと格差が大きくなると思っております。この燃料の問題が、世界的な原油価格の急騰という予期せぬ事態を受けまして、このT S Lの就航に非常に大きな影響を及ぼしたものと考えております。昨年、春先から、運航事業者でございます小笠原海運株式会社から、こうした原油価格の急騰によりT S Lの就航について巨額の赤字が見込まれるということで、国並びに東京都に対しまして、18年の傭船期間を通じて継続的な支援を要望してまいりました。東京都といたしましても、相当な赤字が予想されますことから、こうした状況を踏まえて、運航事業者に対する支援の方策につきまして、昨年春から国との協議を始めたところでございます。

協議課題といたしましては、運航事業者の経営努力などを前提として、国及び都が適切な公的助成を行うことにより、どのように航路の採算を確保するかということにあるというふうに認識しておりました。6月には、国に対し都から18年度国の施策及び予算に対する提案要求による要望を強く行い、国からも提案を受けまして、繰り返し協議を行ったところでございます。すでにT S L本体は完成いたしましたので、急ぎ様々な検討を繰り返してまいりましたが、この検討を行っている途上でも、なお軽油価格は上昇過程にあり、採算収支の議論は極めて厳しゅうございました。また、当初、T S Lはその単体で東京と小笠原の間を往復し、運航便数並びに旅客輸送数の相当な増加を見込んでいたものでござ

いますが、こういう中で採算を取るということになれば、夏はT S L、冬はおがさわら丸という運航形態ももうひとつの前提として検討せざるを得ないという状況まで至ってございました。

そうした中で、国とも突っ込んだ議論をさせていただきましたが、旅客数、運賃等の根幹部分に関して見解の一致を見ることはなかなか難しかったというところでございます。東京都としましては、T S Lを小笠原航路に運航させた場合、見込まれる運航収支の赤字が相当な巨額になると見込んでおりました。また、それが単年度のみならず、運航する期間毎年継続していくということになりますと、民間航路としての小笠原航路そのものをどう考えるかということにもなりますし、それを毎年毎年公的助成で支えていくことはいかに国あるいは都といえども支援の限度を超えるものと考えております。ひいては、こうしたことも踏み込んであえてやるとなれば、小笠原航路の運航そのものを危うくしかねない。ほかに交通手段が現状ではない小笠原諸島につきまして、小笠原航路の安定運航は何を置いても確保しなければならない課題でございます。

こういう状況の下で、非常につらい選択ではございましたが、都としては、T S Lの導入に対して助成を行うことはこの状況では非常に困難と判断し、その旨国に対してもお伝えしてまいりました。11月9日に18年度の東京都の予算要求を発表いたしました。その中でT S L支援の経費の計上は見送っておりまして、国もこの東京都の予算発表を受けまして、政府予算原案に公的支援を計上しなかったものと理解をしております。

先ほど局長からの発言の繰り返しになりますが、13年以来、T S Lの導入を国策の開発ということもございますから、東京都として協力し、なお、このような状況にいたったことにつきましては、村民の皆様の期待に応えられず、非常に残念に思っております。しかし、小笠原にとりまして唯一の生活航路の長期安定的確保こそ最重要との視点に立った上での判断でございます。

以上、簡単ではございますけれども、T S Lに関するこれまでの経過等について、都としての考え方についてご説明させていただきました。

○岡本会長 ありがとうございます。

それでは、ただいまの説明につきまして、何かご意見等がございましたら、ご発言をお願いいたします。どうぞ、ご遠慮なく。

○小豆畑委員 事情は、両者のお話を伺って、ある程度飲み込めましたが、一番の論点が数字を具体的に挙げられないご説明なのでわかりにくい。これが1点であります。

2点目に、このことを心配いたしましたして、小笠原村も、私どもの小笠原協会も、村民や会員や小笠原関係者の皆さんに突き上げられまして、私ども自身も国と東京都に対してご質問を3点申し上げました。1点目は、正確な情報を早く村民並びに関係者に知らせてください。2点目は、運賃は変更がないのか。3点目は、それでも心配ですから、新しい航路補助を考えなくていいのか。今、全国で123航路に約39億円程度しか航路補助はございませんので、その程度では成り立たないことが明白でありますので、この3点のお伺いをいたしましたましたが、ついに回答をいただけませんでした。それが2点目であります。

3点目は、都が昨年12月、この船が動かないということの説明会を父島と母島でしていただきましたけれども、国はこれに出席なさらなかった。それはなぜか。運航を前提にした説明会では、3回も足を運んでいただき、特に14年5月には、海事局造船課からもお出ましをいただき、三井造船からもかなりの立場の方が3人も参加になり、小笠原海運からも役員が出席をしておりますが、12月の都の説明にはそれらの方々は一切見えなかった。これはどういうことなのか。裁判のことが何か理由になったようでありますが、私から申し上げますと、あまり有効な言い訳ではないと思っております。その結果、どういうことが起こったか。1つは、この船の就航を前提にして、民宿を6,000万円で求めた方もいる。バイクや自転車を四十数台求めた業者もいる。自分の旅館の風呂場を大改造した方もいらっしゃる。それらがすべて水泡に帰したわけであります。

問題の1つは、なぜ途中で経過説明をしにくさらなかったのか。2番目は、先ほど申し上げましたように、なぜ直接小笠原関係者にご説明をいただけなかったのか。このような時代ですから、情報公開というような難しいことを言うまでもなく、進んで行政責任を果たす、説明責任を果たすのが時代の要請であろうかと思えます。そのへんの事情をぜひご説明をいただきたいと存じます。

最終的にどういうことになっているかといいますと、今、リコール運動が村では持ち上がっております。当初は、村議会と村長に対するリコールであります。リコール請求者の皆さん方はいろいろお考えになったのですが、今のところ村長さん1人に絞ったリコール運動に発展しつつあります。これはいわば怒りのやり場のない村民が、村民同士で争っているという状況が出ております。ちなみに、現在の森下村長まで、小笠原村は4人の公選で選出しておりますが、初代と3代の村長さんはそれぞれ任期半ばで辞任をし、村にいないで、こちらに引き揚げております。そのような難しい村でありますから、この審議会に出席された村長さんなり議長さんなりが、今のような説明だけで村に帰っては、と

ても説明ができないのではないかと危惧をしております。ぜひ、海事局並びに東京都からそれについてのご返事をお聞かせをいただければありがたいと思います。

○岡本会長 ありがとうございます。

森下委員からも、関連してご発言はございますか。

○森下委員 私どもはT S Lの運航につきましては、国、東京都とともに就航を目指して頑張ってきた立場でございます。また、村の役割分担といたしまして、先ほど小豆畑委員からご発言がありましたように、村の受入態勢の充実を図るということで、先ほどご案内のありました、個人的にはそれぞれ設備投資をされた方が多々おられます。また、私ども村としましても、その応援のために金融施策として利子補給等々の措置もとってきたところでございます。残念ながら就航が断念になったということで、現状、私に対するリコール等、村内は大変争乱をいたしておるところでございます。この收拾には時間がまだなお要するのではないかと、このように思っております。

○岡本会長 ありがとうございます。

ただいまのお二人のご発言に対して、特に何かございますでしょうか。

○前田部長 それでは、東京都から先にお話をさせていただきます。T S Lにつきましては、都も国と協力して就航を図る、導入を図るということで進めてきたことは紛れもない事実でございます。13年当時、もちろん新しい船を就航させるわけでございますので、いろいろなシミュレーションを行いました。率直に言って、その当時の軽油価格はリッター25円ということでございました。現状は54～55円でございます。そうした中で、16年に入りまして、軽油価格の高騰、運航事業者からの支援要請もありましたので、役所のお金を扱うということで、東京都で言えば8月末18年度予算に対する予算要求を都の財政当局にしなければいけないということで、これは国のほうも事情は同じだと思いますが、検討を急ピッチで行ったところでございます。

その状況につきましては、私ども行政部は、東京都下の特別区並びに市町村を管轄しているところでございますので、結論を得た段階で小笠原村にはお伝え申し上げてございますが、先ほどの中で何点かございました数字でございます。これにつきましては、前提によって動きますので、国ともすり合わなかったものでございますので、誤解を招くといけません。概ね東京都の試算では、夏T S L、冬季おがさわら丸という運航を前提として考えた場合、運賃をほぼ現在と同水準とした場合、収入が年間約20億、支出が約40億円弱、差引赤字は年間20億円弱というふうに見込んだところでございます。なお、運賃

につきましては、引き上げをしてはどうかというご意見もございましたが、唯一の生活航路であり、島民の足ということも考えますと、時間短縮の分だけ運賃を上げるという考え方には立てないだろうというのが東京都の考えでございます。

東京都の予算の正式な発表は、11月9日でしたが、それに先立ちまして10月18日に都議会の総務委員会で、東京都の判断を公式に表明させていただいたところでございます。

また、村並びに村民の皆様には、大変ご期待を裏切ったことになると思いますが、その東京都の判断をお伝えすると同時に、ただいまお話に出ました村の方々が設備を拡充するときに借入等を行った、そういう状況に対して今後どうしていくかということにつきまして、村当局とも情報をいただきながら対応する財政措置等について現在検討中でございます。

○岡本会長 ありがとうございます。

○丸山造船課長 海事局からご説明申し上げます。

まず、数字につきましては、今、東京都からご説明がございましたけれども、前提とする数字にやはり隔たりが、特に将来の見通し、見込みについては隔たりがございました。最終的な総トータルの収支では、東京都は先ほどのお話のような数字でございましたが、私どもが推計する範囲では、せいぜい数億円くらいのそういう赤字におさまるのではないかと。もちろん年によって変動はありますが、一応先ほどもお話がありましたように、18年間という傭船契約、この間で収支相償うようなスキームはできるのではないかとということでいろいろとご提案をさせていただいた、こういうものでございます。

それから、説明会の出席の件でございますが、これは先ほども委員からもお話がちょっとございましたが、実は昨年10月14日にTSW社が小笠原海運を相手取りまして、傭船契約のその有効性に関して司法の判断を仰ぐということで、仮処分申請を行ったと。そういう状況でございまして、私どもは実はマスコミからも同じ関係のことをご指摘いただいているのですが、その事情をご説明いたしまして、その細かい経緯とか、あるいはいろいろな経緯についてはちょっと発言を控えさせていただいていたという事情でございます。ただ、村のほうからも要請はいただいておりますので、然るべきタイミングになりましたら、また検討をして、十分きちっと説明はさせていただきたいと、このように思っておりますので、ちょうど係争中であつたということもございまして、そういう対応をとらせていただきました。

○岡本会長 どうもありがとうございました。

原油の高騰という想定外の動きがあったようでございますけれども、当審議会は、国に対して意見を申し上げる立場にございますけれども、ほかに関連してございますでしょうか。

○秋本会長代理 T S Lの就航断念は、私も断念という事実以上の大きな精神的な意味を持っておるように思うんですね。国土庁で私以前担当させていただいたときから10年余りの経過を見てみると、兄島に空港をつくるという話があって、それがだめだということになって、また別の場所とあって、それもまただめになって、そしてT S Lというお話が出て、T S Lでいろいろな問題は片づく、これはもう絶対うまくいくからということをしていろいろな方から聞かされて、島の方もそのことで大きな期待をお持ちになったといえます。私どものような者でも、これは何とかうまくいくといいなと思って、ずっとその期待をかけていた。それがだめになったというのは、いろいろなお話があったけど、「まただめになっちゃった」というような非常に精神的なものがものすごく大きいだろうと思います。ですから、そのことを私どもも含めてでしようけれども、よく受けとめてあげなければいけないのではないかとこのように思いますし、また、じゃあこれからどうするのかということが、またいろいろお話があろうと思いますけれども、これからどうするかというときに、島の皆さんのお気持ちをよく受けとめて真剣に取り組まなければいけないというように思います。

T S Lについては、正直なところを言うと、経営は本当に大丈夫だろうかという思いを持った人はおそらくたくさんいたと思います。私も非公式の場では本当に大丈夫かとちょっと申し上げたことがあるんですけども。前に、この小笠原の審議会の場で小豆畑委員もおっしゃったんですけども、建設費についての補助はしないということになっているけれども、これで経営は採算はとれるのか、大丈夫なのか、運賃はどうなるのかというご質問があって、そのときに海事局の方が心配ないということをかなりはっきりと強調しておっしゃっているんですね。私はこうなってから改めてそのときの議事録を読み直してみましたけれども、これはもう一点の疑いも入れさせないような非常に強い確信を持って話をしておられる。それがこういう事態になったというのは、さっき小豆畑さんが数字のお話をしておられましたけれども、私などのような者でも、その数字の話は、今どういう見通しを持っているのかという数字よりも、あのとき絶対大丈夫だとおっしゃったときには、一体どういう数字で考えておられたのか。そして、原油価格が上がったことによって

非常に難しくなったとおっしゃっていることが多いんですけども、その原油価格の高騰だけでもって根っこから崩れるというの、ちょっと何か腑に落ちないというところもある。だから、本当を言いますと、こういうことを考えてこれでいけると思っていたが、やっぱりこういうことで難しくなったといったようなことまでのお話が本当はないとストーンと落ちないというような思いがあります。今この時点になって、そういう話をもう一遍繰り返してみてもどうにもならないなと思うんですけども。ただ、問題は、これからこういう事態を受けてどうするかということがこれから出ると思いますけれども、このような経験は二度としないように、話が始まった段階からひとつ経営とか何かも含めて、十分慎重に積み上げていきながら、みんな話をまとめていくというようにしていただきたいというように切実に思います。

○岡本会長 どうもありがとうございました。

ただいまもご指摘がございましたように、今後の対応が非常に重要だということでもございますので、次に「今後の振興策の方向性について」の議事が用意されております。3番目の議事に移ってよろしゅうございますでしょうか。

それでは、次の「今後の振興策の方向性について」の議事に移りたいと思います。ここで事務局より発言の申出がありますので、よろしく願いいたします。

(3) 今後の振興策の方向性について

○大野振興官 冒頭、大臣政務官のご挨拶にて言及しておりますけれども、国といたしましては、T S Lの就航を踏まえて策定いたしました基本方針についての見直しを考えてございます。また、見直しに際しましては、振興策について東京都とも十分に意見交換をした上でやっていきたいと思っております。お手元に資料4を用意しておりますので、それを簡単にご説明申し上げたいと思います。

現行の振興開発基本方針の経緯でございますけれども、平成16年3月31日に小笠原諸島振興開発特別措置法の改正が公布されまして、いわゆる5年間の延長がこれで認められてございます。その年の5月でございますけれども、本審議会を開催いただきまして、基本方針についてご審議をいただきました。同月に大臣告示をして、基本方針が固まってございます。

基本方針策定からその後、東京都知事によります振興開発計画策定、現在その事業を实

施しているわけでございます。基本方針策定からそんなに日もたっていないこともあり、その中身につきまして大きく変更するということではございません。ただ、今日のT S L就航断念という状況を踏まえまして、この基本方針中にも数ヶ所T S Lについて記述をされております。このため、これにつきまして、所要の記述修正を行うとともに、さらにT S L就航断念というだけではなく、今後の小笠原諸島振興について極めて重要な2点を中心として、施策のさらなる充実・強化を図りたいと考えてございます。

1点といたしましては、小笠原諸島におけます住民生活の利便性の向上、産業振興にとって極めて重要な交通利便性の改善確保。2点目といたしまして、小笠原諸島の島民生活を支える中心的産業であり、その一層の充実が求められております観光産業の振興、この2点を充実・強化を図りたいと考えております。

時期でございますけれども、関係者とも協議をいたしまして、本年の4～5月上旬ぐらいには再度審議会を開催いただきまして、遅滞なく基本方針の改定をさせていただきたいと予定をしております。

説明は以上でございます。

○岡本会長 ただいま事務局より説明がありましたとおり、国としては、早期に小笠原諸島振興開発基本方針の見直しを行う方向であると伺いました。そこで、議論に先立ち、小笠原諸島振興開発計画を作成しておられる東京都から、今後の振興策の方向性についてのご説明いただいた上で、委員の皆様からご意見をいただきたいと思います。

それでは、お願いいたします。

○前田部長 東京都では、資料5と6を用意しておりますが、まず、各資料に入ります前に、全体の考えからご説明を申し上げます。今後の振興策の方向性につきまして、現時点における東京都の考え方をご説明申し上げます。

現在、小笠原諸島振興開発計画では、自然環境の保全と観光振興の両立による自立的発展、これを基本理念といたしまして、ハード施策とソフト施策を一体とした施策の展開、世界自然遺産の登録への取り組みなどのほか、T S Lの就航に向けた環境整備を振興開発施策の方向の一つとしております。東京から約1,000キロ離れた小笠原では、交通アクセスの改善が返還以来の課題でございまして、先ほど来話題になりましたT S Lにつきましても、所要時間の大幅な短縮による村民生活の安定向上と観光振興を中心として経済活性化を図るため、都としても、また、国としても導入することとしていたものでございます。しかし、大変残念ながらT S Lの就航を事実上断念せざるを得ないことになり

まして、都としては、現計画の見直しが必要と考えてございます。

見直しの方向の第1は、短期的な対応になりますますがまず目前の対応も含めまして、観光客増加に向けた新たな観光振興策を講じることでございます。すでに観光客確保に向けたモニターキャンペーンを実施しているところでございますが、今後、小笠原村及び関係機関と連携しつつ速やかに対応してまいりたいと考えております。第2番目は、これは長期的な対応でございますが、交通利便性の向上に対する村民の期待に応えるため、航空路の開設の実現に向け取り組むことと考えてございます。以下、この2つの方向につきまして、配付資料に基づきご説明を申し上げます。

まず、資料5をご覧くださいと思います。小笠原における今後の観光振興でございますが、現在の小笠原諸島振興開発計画におきましては、T S L就航を契機に、観光客の大幅な増加を目指すことを施策の方向の1つとしております。その上で、新たな観光メニューの開発、観光客受入態勢の整備、観光業と他産業との連携強化、環境と調和した景観の創出、観光情報の発信・提供の5を観光分野に関する事業計画として定めているところでございます。

この計画は、T S L就航による観光客の増加を前提といたしまして、環境整備を中心に施策を展開するという事になっておりますので、T S L就航を事実上断念せざるを得なくなった以上、この事実を踏まえて、観光客増加に向けた新たな振興策に取り組むことが必要と考えております。

次に、小笠原観光の現状と課題についてでございますが、資料の中ほどでございます。主なものを4点ほど示してございます。1番目は、年間観光客数でございますが、平成12年29,588人に対しまして、平成16年は26,674人となっております、横ばいというか微減傾向でございます。2点目は、客層でございますけれども、小笠原の観光客の約半数が、24～40歳、比較的若年層でございます。60歳以上は8.5%と、高齢者層とか家族連れは少ない状況となっております。3点目は、繁忙期の閑散期の差が大きいことがありまして、繁忙期に当たる8月4,457人に対しまして、閑散期の1月は635人という状況でございます。4点目は交通アクセスでございますが、現状、小笠原へ訪れる際は、おがさわら丸が唯一の交通手段となっております。

こうした現状と課題を踏まえまして、今後の観光振興につきましては、観光客増加に向けた新たな振興策に取り組む必要があると考えております。その第1は、国内外の観光客に小笠原の特色を、小笠原らしさをアピールするため、現在取り組みを進めております世

界自然遺産登録など、小笠原の観光資源の魅力を一層向上させることと考えております。第2点目は、現在、おがさわら丸のみとなっております交通アクセスについて、後ほどご説明いたします航空路の開設を含めまして改善を進めることとございます。第3に、これまでも観光情報の発信等には取り組んできたところでございますが、より戦略的・効果的な取り組みを通じてPR活動を強化する。既存施策についても、必要なものは充実・強化をしております。そして第4に、先ほど24～40歳が半数と申し上げましたが、こうした若年層中心から幅広い年齢層の誘致への転換、閑散期の集客を促進するため、例えば修学旅行とか、シニア層の誘致など、多様な観光を推進することと考えております。

それぞれの具体的な事業につきましては、今後とも、小笠原村並びに関係機関と連携しつつ、今年度内、17年度内に検討を行いまして、18年度早々にも必要なものから、可能なものから順次実施をしております。

以上が、資料5につきましてのご説明でございます。

続きまして、資料6についてご説明をいたします。長期的な対応としての航空路の開設でございます。申し上げるまでもなく、小笠原諸島への交通アクセスの改善は、島民の皆様の生活の安定、そして、ただいまの観光振興を図る上で極めて重要な課題でございます。都といたしましても、1968年の返還以来、国及び村と協議しながら、船の航路の改善、それから飛行機の航空路の開設の検討に取り組んでまいりました。この航空路の開設につきましては、飛行場、空港の適地の確保に長らく苦慮してきているところでございまして、現在、資料6の上の表にございますとおり、現計画にございますとおり、小笠原諸島が置かれた地理的状況を踏まえ、費用・環境・技術面から、硫黄島の既存施設の活用や新機種の利用などを含めた航空路案を検討ということとなっております。

さらに、すでにこれまでも本審議会においてご説明をいたしましたところでございますが、平成13年の時雨山案撤回後の検討といたしまして4つ。硫黄島活用案、水上航空機案、洲崎地区活用案、聶島案、この4つの案を中心に、各案の課題の整理、需要予測、環境面に及ぼす影響等の調査検討を行ってきたところでございます。

今後、TSLの就航の断念という状況の中で、すでに小笠村及び小笠原村議会からは、昨年の12月に、航空路について返還以来三十数年来求め続けてきた悲願でもございます早期開設の要望を頂戴しております。また、東京都議会におきましても、昨年12月の第4回定例会において、小笠原諸島への交通アクセス改善の早期実現に関する決議が採択されております。東京都といたしましては、こうしたことも踏まえまして、航空路の開設と

いう点を考えてございますが、下の枠の中でございますように、航空路の開設につきましては、自然環境との調和など、解決すべき課題はまだ多いと思っておりますが、小笠原振興を図る上で重要でございます。今後、その実現に向けまして、所要の調査を行うなど、国とも協議をしながら検討を進めてまいりたいと考えております。1月18日に発表いたしました東京都の平成18年度の予算原案におきましては、6,000万円、航空路開設等に関する所要の調査費相当として計上したところでございます。

以上が、航空路開設についての都の考えでございます。

○岡本会長 ありがとうございます。

それでは、ただいまの東京都の説明を踏まえて、何かご意見等がございましたら、ご発言をお願いします。

○赤保谷委員 今、基本方針の見直しについてご説明がありましたけれども、私も秋本さんと同じように憤懣やるかたないという、そういう気持ちなんです。秋本さんは昔から携わっていらしてね、兄島の頃からよくご存じですけれども。私はこの審議会の委員を引き受けた時以降の経過しか良くは知りませんが、時雨山に飛行場をつくることについて、先ほども秋本さんからお話がありましたけれども、「本当に大丈夫なのか」と。兄島の環境からだめになったその後、「また、時雨山でそういうことがないのか」と、「アセスメントをちゃんとやっているのか」と、「費用の点はどうなのか」と、厳しい質問というか、本当に実現できるかどうかという質問はこの審議会の席でも出された。それで「大丈夫だ」ということになったが、それがだめになってしまった。そのときに、T S Lの話が出た。そのとき私も非常に文句を言ったんですね。意見というよりも文句だとこの席で申し上げました。だけど、しょうがないだろうと。T S Lを前提にした振興開発計画、基本方針を策定する。当面それよりしょうがないのかなということも申し上げました。今度、それがまた通らなくなっちゃったんですね。私は本当に、さっき村長さんに対するリコールが出ていると。もうやり場がなく、島の中でそういう動きが出ていると。本当に私はそうだろうと思いますよ。

それで今度、振興開発基本方針を変更すると。いろいろご説明を伺えば、資料4に書いてあるような内容での改正というのか、そういうことになるのかなとは思いますがね。思いますが、全部説明してからならいいんですけど、冒頭、今度の基本方針の改正は大きな変更ではありません。記述の修正ですとおっしゃられた。私はそんなものじゃないと思う。全部説明し終わって、特別措置法はあと3年ぐらいしかないんでしょう。

その間の基本方針、計画をつくる。その間に行った事業の効果がその後発現される。そういうものも含めてやっていいんだろうとは思いますが、本当に交通アクセスの改善についてどうするのかと。時雨山がとりやめになったときに、T S Lしかない。そのときにも、この4つの航空路の開設についての検討案が示されました。その後も検討を続けてきたと今おっしゃられた。それはそうかもしれませんが、私は具体的によくわかりませんが、基本的にはやっぱりああいいう1, 0 0 0キロも離れたところで振興開発をどうするかと。観光でお客さんを呼ぶための基本は交通アクセスの改善だろうと思うんですね、基礎はね。ですから、短期的・長期的な課題、対応の仕方、2つご説明ありまして。短期的には、皆さんのこれからご意見もあるでしょうけれども、ご説明があったようなそういうことなのかなという気もしますけれどもね。長期的な見通し、航空路の開設、モグラの穴では困るんですよ、お先真っ暗では。少し先になるけれども、いつ頃までには間違いなく何とかなる。遠い先でもいいから、曙光しょうこうの見えるような、そういうことは早くやってもらいたい。少し待ってくれ、何年頃までには何とかすると。それがもう嘘つくと言う言葉は悪いけれども、何度も何度もひっくり返したりしないような、きちっとしたものを示すこと。それがやっぱり村民に対する審議会の義務でもあるし、離島振興をしている国土交通省、東京都、そういう行政の責務でもある。私はそういう長期的な見通しを早く立てる。これが基本だと思います。

○岡本会長 ありがとうございます。

ほかにございますか。

○岩崎委員 私もこの審議会は長く務めさせていただいておりまして、おそらくこれが最後になりますので、遺言というのはおかしいですけど、どのように私が考えているかを、今回の話も含めて総括をさせていただきたいと思います。

まず、事実として申し上げたいことは、小笠原諸島は日本の国土にとって、とても重要な位置にあるということでもあります。日本の国土はすべて重要ですけども、小笠原の位置は国境に位置するわけですので、その持っている経済水域を含めて非常に重要です。ですから、あそこで硫黄島の激戦が行われたわけでもあります。ですから、返還が遅れたわけでもあります。そういうことも含めて小笠原、よく日本の地方自治体はどこかだけ特別扱いをするのは困ると言う言い方をしたり、国もそういう言い方をするんですが、そういうことを除いても、地理的・歴史的事実から小笠原諸島の特殊性、特別性、日本にどれだけ貢献しているかということをはっきりと確認をしておくべきだと思います。これは、日本国

にとっての小笠原の位置です。

それから、人が住んでこそその島であるということも確認をしたいと思います。もちろん沖ノ鳥島の位置も重要なんですけど、人が住んで、そこで生活をしている事実は、他国に侵略や実行支配を考えさせない最大の要因になります。ある意味での絶海の孤島の意味は一体何かと考えますと、やはり国家への貢献は、はかりしれないと思うわけです。そこに人が住んでいる、国民が住んでいることに対して、もう少し視線を向けてもいいのではないかという気がします。例えば物理的に過疎であるということは、日本の本土であれば、情報過疎にはしないということになります。しかし、小笠原は物理的過疎、つまり絶海の孤島であると同時に、情報面においても過疎なんですね。情報過疎というのは、インターネットがうまく使えないというか、限定されているというか、情報アクセスが悪いことです。メールはできますが、添付ファイルは送れない。そういうことが現実なわけですね。

それから実際に島に行くには、6日に一度の船に乗って26時間かかる。それも東京の栈橋からなので、そこに行くまでの時間もかかる。私、前の審議会で申し上げましたけれども、パリに行くより遠いんですよ、時間的に、感覚としても。パリでもロンドンでもどこでもいいですけども、申し上げたいことは、日本の国土でこれほど遠いところが他にあるかということなんですね。島民の皆さんは、6日に一度の船で来る物資で生活を支えている。新聞は6日に一度バッサリ来る。総合事務所のオフィスで船が着いたときに来た新聞の量を見て驚くと同時に、ニュースも旧聞状態で知る状況にあることがわかりました。一度にまとめて新聞が来て、また、6日後しか来ない。そういう生活をしていらっしゃる。郵便もそうです。私がびっくりしたのは、牛乳やお豆腐が賞味期限が切れてしまうということでした。

こういうところで暮らしている方々がいらっしゃるわけですよ。その島が持っている重要性、そこに住んでいる方、これはもう事実なわけです。価値判断はせず事実を申し上げます。そこに住んでいる方々がそういう生活をしていらっしゃる。私、同僚や学生に小笠原について聞いてみましたが、「エーッ、空港なかったの？」と言う。「船でしか行けないの？」と言う。「そんなところが日本にまだあるの？」と言う。このくらいの認識しか日本国民の中になくはないわけですよ。ですから、今申し上げた2つのファクトは、もう少しきっちり小笠原を語る時に、ここでは当然だという前提なのかもしれませんが、確認をしておきたいと思います。

それから3つ目のファクトです。先ほどもご指摘がありましたけれど、私も同じく委員

が長いので、本当憤懣やるかたないわけです。空港建設が兄島がだめになって、時雨山に決まったときに、私は東京都の方に、今度は本当に大丈夫なんですねと念を押しながらお聞きしました。「今度は大丈夫です」という返事があった。それで時雨山を見に行って、ここを削るのかなと思いつつも、やっぱり環境もあるけど、空港も大事と思いつつも、大丈夫と言われたことに期待をかけました。ある意味で鶴の一声でそれがだめになって、T S Lに変わった。「T S Lは大丈夫ですか」との質問には「大丈夫です」というお答えでした。

申し上げたいことは、島民が長く期待をしていた本土とのアクセスの改善が3回とも裏切られている事実です。私が委員を務めている間で3回裏切られたわけですから、これは原油価格が高騰しましたとか、そのへんの話で済む話ではないわけでありまして、本当に誠意が感じられない。

今挙げた3つのファクト、特に3番目については今さら言っても、それは責任の所在ははっきりとさせていただいて説明責任を果たしていただきたいと思いつつも、それよりももう一歩前に進みたいと思いつつ、資料6は航空路について示していますが、これも誠意が見られない。これは随分前に見た資料と同じなんですね。T S Lがだめになって、じゃあ、次はやっぱり航空路ねとなったときに、もう少し新しい資料をつくって、こういうのを考えていますと出してくるならともかく、どこかで見たことがあるというか、前と同じ資料が出てきている。課題のところも、変わっているかもしれないのに、同じことが書いてあるわけですよ。ちょっと信じられない。

航空路の確保について、結論から申し上げますと、U S - 1を飛ばすことをぜひ検討していただきたいと思いつつ、本当にこれだけ最後に申し上げておきたいと思いつつ、飛行艇を考えてほしいということです。空港建設が何度も立ち消えになったのを逆に前向きにとらえて、遅れたがゆえに、飛行艇の現実性が高まったと考えてほしいのです。つまり、飛行艇は21世紀の航空路として最適だと思うわけです。空港をつくるのが島民にとっての悲願ではなくて、航空路を持ちたいことが悲願というふうに解釈をさせていただいています。空港を建設するのはかなりの環境破壊に繋がるかもしれない。世界遺産に登録というふうになっていけば、これはもう空港は断念せざるを得なくなる。観光で頑張れ、世界遺産に登録したら、もっと観光客が来ると期待しても、実際のアクセスはきわめて悪い。日本人は意外に、島国なんですが、海洋民族ではないようで船酔いの恐怖もあり船旅嫌いなんですね。来島者のデータでは40歳以上が8%程度しかいないということも、時間的

制約の問題もありますが、結局、船に弱いという人もいるわけです。そういうふうを考えていくと、航空路の開設なくして、観光も世界遺産も切り札にはならない。ですから、私は環境の負荷から考えてみて空港建設よりも飛行艇、さらに、飛行艇は小笠原ルートでしか乗れないとなると乗りたい人も多い。飛行艇はかなり魅力があると思うわけですね。

US-1は古い資料によりますと、何か全然だめみたいに書いてありますけれども、開発が進んでおりました、US-1A改の試作機ができています。ちょっと調べましたけれども、一機80億円くらいです。約40席の旅客席が確保できるわけであります。たくさんの旅客が降りてくると、村のキャパシティも考えなければいけないんですけれども、40人乗りで、例えば1日1便として、島のいいところは、入島者の数が把握できるので、そうすると、例えば3日休暇がある人がこれに乗って来たら、どのくらい的人数が島に滞在するかわかる。そういう人たちが求める宿泊施設や過ごし方はどのようなものか、きめ細かく対応ができる。時間はあるけれど、船にはちょっと自信がないという高齢者も不安なく行けるし、時間がある分、島でゆっくり過ごそうと思うのではないのでしょうか。とにかく21世紀の航空路として飛行艇を真摯に考えていただきたい。新しい改定する基本方針に、航空路の開設を書き込むくらいのことをしないと、3回も裏切られてきている村民にとっては、確かな方向性を示す証にならないと思います。

最後に一言だけ、私の感覚なんですけど、避寒地としての可能性はあると思うのですが、1月の来島者は少ないんですね。沖縄は1月結構多いんですね。今、団塊の世代も元気ですけど、だんだんエイジングしてくると、避寒というのはすごい魅力なんですね。今年の冬はとても寒いので、特に感じるわけでありましてけれども、避寒を考えると、私はもしも航空路があるなら、すぐにも行きたい。でも、6日に一遍の船で26時間で行くだけの時間もかけられない。ですから、観光振興、世界遺産、地域振興と言うのであれば、航空路がその基本インフラであることを正面から考えてほしい。TSLがだめになったから観光振興をしましょうねというのは、ものすごく矛盾している。いろいろ申し上げましたけれども、先ほど申し上げましたファクトをちゃんと押さえて、21世紀の航空路としての飛行艇を考えていただきたいということを、私の最後の発言としてはっきりと申し上げさせていただきます。

○岡本会長 ありがとうございます。

ほかに、どうぞ。いかがでございますか。

○秋本会長代理 先ほど私は非常に遠慮しながら言ったんですけど、岩崎先生にはっきり言

っていただいて、何か私もスーッとしたような気分になったりしましたが。東京都で6,000万円調査費を計上されるということは、それなりに誠意を尽くして、何とか対応しようとしておられる気持ちのあらわれだろうと思うんですけれども、本当にこの中身についてどういうふうを考えていくか、どういうふうはこの調査費を使っていくかといったあたりが、今の岩崎先生のお話にありましたけれども、この4つの案についての検討はかなり前から進めておられますから、基礎的な調査とかデータはおそらくもうかなりあるだろうと思うんですね。そうすると、それを踏まえた上でどう対応していくかというのを、これはかなりちょっと外向きに、簡単には言えないかもしれないけれども、やっぱりかなり本気になって、何をテーマにするかということをお持ちになっておかないと、何かこの調査費だけで形をつけたというようなことになる危険性があると思います。

私は実は非公式の場では、飛行艇をちょっと考えようよなんていうようなことを実はいろいろな機会に言ってきたんですけれども、公式の場では今までは遠慮しました。ただ、この4つは、例えば飛行場というので考えているのが3つで、飛行艇が1つ。飛行場は、硫黄島を考えても、その他の地域のことを考えても、これまでの経験で言うと相当難しい問題が出てくるのが容易に想像される。とすると、やっぱり飛行艇はかなり真剣に考えざるを得ないんじゃないか。考える必要があるんじゃないか。これは島の方にとってこれをどう評価されるかということのお考えなんかもあるかもしれません。前からよく言われておりましたが、天気の悪いときに、波が高くなると、プロペラが波で飛ばされたりするから、就航率が非常に下がるとかといったあたりというのを、島の皆さん方もどういうふうに計算をするかということの覚悟をしなければならぬかもしれないけれども、考えてみると、天気の悪いときは、飛行場があっても飛行機はなかなか思うようにいかないときもある。そのへんの比率で言うと、全く同じではないかもしれないけれども、どこかで一つ考えないといけないかもしれない。だから、島のほうでもこのことをどう評価するかということを考えなければいけないという面があるかと思いますが、やっぱりこれもちょっと真剣に考えなければいけない。

そこで、飛行艇といったときに必ず出てくるのが、経済的に採算がとれないというTSLどころではないという話になるかもしれないんですけれども、飛行艇の値段が高いとか開発費が高いとかというものをどう考えるかですよね。私は、今、岩崎先生がおっしゃった小笠原というものが持っている国土としての、あるいは国家的な位置づけを、これは今回の基本方針の策定にあたっては、前段階の作業でそういうことを相当に議論して、そし

て、この基本方針の中でもかなりそれは入れてあると思うんです。ただ、そのことを現実
にどういうふうに活かしていくかということになってくると、今まではなかなかはっきり
できなかったと思うんですが、例えば太平洋の地域で中国との関係とかいろいろなことが
話題になってきていて、やっぱり南太平洋地域というものが日本という国にとっていかに
大事かということの認識はかなり出てきているのではないかな。あるいは、大陸棚をどう利
用するかといったような議論は政府の中でもある。そういったような動きとこの小笠原政
策を何かもっと結びつける方法はないものだろうかと思うんですね。

そうすると、基本方針の見直し、修正をするという議論の中で、せっかくこのことを考
えるのであれば、あれからもう2年ぐらいたつわけですから、その後の状況の変化を取り
入れた基本構想の見直しができないものかどうかというのを、ちょっと国土交通省の枠の
中だけではなくて、少し広く、政府全体として考えるということをやってみて、そして、
そのことが私は飛行艇の開発について、海洋国家日本が飛行艇をどう位置づけていくかと
いうことと結びつけるというような議論の仕方ができないかどうか。端的に言うと、飛行
艇の開発費といったようなものは、これは国としてもやっぱり考えていくべきではないか
というような議論を改めてやっていくということが、もしある程度具体化していくなれば、
飛行艇の話はかなり変わってくる。

それで、この飛行艇を含めた航空路の開設問題について、東京都が今こうやっ
ていろいろ検討をしております、都のご説明がありますけれども、今一つ飛行艇のことだけを取
り上げて、これが東京都だけで片づけるのは、おそらく非常に難しいと思うんですよね。
そうすると、たまたま国土交通省の中で、都市・地域整備局だけの問題ではないけれども、
航空局とかその他のところで、この航空路開設問題についてどう受けとめて検討をしてい
くか、協力していくかということをやっぼどしないと、T S Lとか何かの二の舞にまたな
る危険性がある。

したがって、今の4つの案。特に空港以外の飛行艇の話になると、これはかなり新しい
問題で、ちょっと全く違った取り組み方が必要になる場合が十分考えられて、しかも、そ
れは東京都だけということではとても片づかない。そうすると、国としてどう考えるか。
それから航空局だけではなくて、経済産業省も入るかもしれませんけれども、そういった
ところも含めて、こういうことについての検討をするという何か体制を組むとか、何かを
しないと、これまた本当に前進されるのは難しいと思うし、その根っこは、岩崎先生のお
っしゃった小笠原というのを、日本国政府としてどう位置づけるか、海洋国家日本の将来

をどう考えていくか。ちょっと大げさですけど、本当にそういうことがこの場合にも必要になってくるのだらうと思うんです。そういうことを考えながら、東京都にもまた真剣に考えていただきたい。さっき言いましたように、6,000万円の調査費は、大きな金額のようですが、中身を何をやるかによったら、あんまり大した金額でもないかもしれないし、この使い道をどうするかというのは、何かの展望を持ちながらやっていかないと、意味が薄くなる危険性があるというように思います。

○岡本会長 ありがとうございます。

ほかにいかがでございますか。

○楓委員 村民の皆さん方のダメージを考えますと、本当にささやかではございますけれども、私ども旅行業界にとりましても、T S Lが就航できなかったのは、非常に大きな問題ととらえております。ビジット・ジャパンの関連で海外のお客様にもたくさん行っていただきたいという計画もございましたけれども、そのあたりも含めて大変残念です。それから、本当にこれもささやかではございますけれども、私どもの「るるぶ」という商品も就航に合わせて発行の計画がございましたけれども、これも断念せざるを得ないという状況でございました。

2つ申し上げたいのですが、今、先生方がおっしゃられましたけれども、東京都が調査をされるということで、ぜひとも前向きな調査をお願いしたいと思いますけれども、この調査を何のために、そして、いつ頃までにその結果を出すのかというスケジュールを皆さんに明確にお示しいただきたいと思っております。

2つ目ですけれども、今、小笠原が日本国にとって非常に重要であるというようなお話もありました。そういうことも含めて、旅行意欲の高いシニアの方たちは、旅をする前に、できるだけ自分が訪れるところをきちっと勉強をし、また、情報を獲得して、それから出かけて行きたいとの思いを強く持っています。特に現状であれば、26時間もかけて出かける場所ですから、一体小笠原というのはどういうところなのだろうということを、実際に住んでいらっしゃる方の声や、専門家の講義も含めて、多岐にわたる渡る情報を得たいと思っております。ちょっと大げさになるかもしれませんが、「小笠原学」というような位置づけにして、小笠原のことを多方面に研究し、その成果を伝える情報発信基地を、それが都庁のスペースなのか、どこのスペースなのかわかりませんが、通年そういう情報を発信する基地をぜひともお考えいただきたいと思っております。そこから我々も情報を収集して、いろいろな媒体の中に活かしていきたいと思っております。

す。

○岡本会長 ありがとうございます。

○海津委員 T S L、それからその前には航空路ということで、いろいろと小笠原のアクセスの問題、一番大きくて、本当に解決するのは困難な課題なんだなということを、この審議会を通して学びました。やはり T S L については、検討の段階から、島民の中にも、本当に大丈夫なんだろうかという意見をちらほら聞こえはしておりましたので、だめだったんだという残念な気持ち、やはりという両方のちょっと複雑な気持ちで聞きました。いろいろとデータの開示など課題はあると思うんですけども、ちょっとそれは置いておいて、今こういう現状になったということ、先ほど6,000万円かけて民宿をつくられたという話も出ましたけれど、無駄じゃなかったよというふうには言えないと思います。

今、空港の話も出ていました。やはり航空路の開設というのは、もういよいよ超高速船もだめになった以上は、必須の検討課題になったなというふうに私も思っております。この中のどのへんがフィージビリティが高いのかという話は、今の岩崎先生のお話で飛行艇がいいんだなということは何となく思いましたけれども。一方で世界遺産の登録という大きなテーマを抱えておりますので、遺産の登録というステップと空港の開設というステップと、どちらを先にすべきなのかということ。環境の保全が前提になる世界遺産、ここをまずクリアしてから空港の開設という運びなのかなと思いますので、ちょっとそのへんのこと、この両方を一緒に検討しているということが皆さんに伝わるということは、どういう議論を招くのかということも考えながら検討を進める必要があるのではないかなと思いました。

私が思っているのは、交通アクセスがおがさわら丸のみということがあるんですけども、1社の海運事業、これをやるのも本当に大変なことだと思うんですけども、そこにずっと依存というか頼って観光客を確保するというのが、競争社会の中で健全なのかしらということ、これをちょっと疑問に思うところがあります。例えば関西圏とか、東京近辺でも、神奈川とか伊豆とか、もう少し小笠原に行くのに、一回竹芝に来ないと来れないということで躊躇するという、休暇の日程も前後1泊ずつ必要になるということもあって、行きたいけど、なかなか行けないということがいろいろな地域で耳に入っておりますので、この T S L がだめになったということをもって、船で来るためのアクセスルート、これの例えば拡張なども検討に挙げてはいかかなということ、これをちょっと思いました。

それから、今、楓先生からおっしゃられたんですけれども、行きたい、関心はあるけれども、「小笠原のことを知っていますか」と言われると、実は知らないというのが東京都のアンケート調査などでも明らかになっておりまして。やはり世界遺産に登録をされるということのあと3年間ですか、この間に小笠原がどんな場所なのかということになるべく多くの方に行きたいなと思わせるような仕掛けを持って表に出す、PRする機会をたくさんつくっていかれていかげなかなと思います。

○岡本会長 どうもありがとうございました。

○北村委員 私は、一昨年でしたっけ、現地を見せていただきまして、島は大変魅力的な土地であるということにはよくわかりました。と同時に、島の方が本土とのトランスポートのルートを確認したい、特に何かエマージェンシーですね。怪我、病気等があったときに、急ぎ渡れるものを非常に必要としていらっしゃるということもよくわかりました。ただし、それは拝見していると、大きな船でドーンと行くというのではなくて、何かもう一つのルートがあるということが大事なことはないかというふうに思います。大きな船が頻繁に行き来するのがベストなんでしょうけれども、現実的にこういった障害があるときに、細くても確実なルートをもう一つ確保することが大事なことはないか。それは、先ほどありました世界遺産ということを考えますと、一旦その遺産に指定されますと、いきなり観光客が訪れるというようなこともありまして、むしろ、ある種のボトルネック機能みたいなもの、一度にお客さんが来るのではなくて、しかし、繁忙期と閑散期との差は小さくなるように、安定的なある一定量みたいなものを、この交通機関が調整弁として機能するというのもまたあり得ることだと思うんですよね。

それを考えますと、先ほど岩崎先生がおっしゃったことは、一つの強力なアイデアだと思うんですけれども、よくそこで言われる費用の点ですよね。飛行艇は大変高くつくんだということは私も学習はしているんですが、これ一つ発想の転換だと思うんですが、例えば経済水域等のことを考えると、小笠原に人が住んでいるということ自体が一つの役割であると。もしここに人々が住んでいなくて、そのためのミッションを持った何かタスクフォースを派遣するというコストを考えると、これは小笠原に関して言うならば、単なる住民のための利便を図るというのではない意味を持っていて、違う意味でのコスト計算という発想があってもいいのではないかということをおもいました。

○岡本会長 ありがとうございました。

ほかにいかがでございましょうか。

○小豆畑委員 私は小笠原の直接の関係者でありますから、今の先生方の発言は本当に心強く、しかも、ありがたく拝聴いたしました。それに加えて、1～2この際新しい計画なり考え方を示されるということでもありますので、希望を申し上げておきます。前提として小笠原が置かれている現状をもう一度だけ確認をしておきたいと思えます。

今まで36年間に、平成16年度までですけれども、直接経費だけで1,273億円国費と都費を投入していただいております、非常にありがたいことでもあります。ピークは平成6～10年で、平均で56億2千万円です。ただいま国土交通省からご説明があった平成18年度は15億7千万（国費。事業費は27億5千万円）です。そのことによって今、小笠原村がどういう状況にあるか。現象的な面だけで見ましても、空きアパートが続出している。公的資金の滞納が増えている。旧島民の内地へのUターンが続いている等々の現象があります。しかも、当時の国土庁が平成13年に調べてくださった資料によりますと、村民所得のうち、給与所得が92.8%、営業所得が2.6%、漁業1.1%、農業が0.4%、こういう構造を変えていただけないと、新しく法律で制定された小笠原村の自立発展はできない。その結果、人口も、観光客も横ばいしないしは減少。持ち家率、これまでたびたび申し上げているんですが、全国が61.1%、23区でさえ40%なのに、小笠原村は16.8%。したがって、公共投資の向けようで、やり方によってはいくらかでも小笠原村を活性化する方法はあるのではないかと考えております。私どもは若干無駄なことを承知の上で小笠原経済を考えますと、小笠原のすべての都道や村道に歩道を付けてくださいと。そこに並木を用意をしてくださいと。今、岩崎先生から沖縄の話が出ましたけれども、緋寒桜をもっと増やせないのか、本格的にやれないのか。アフリカで今欧米の諸国からたくさん観光客が押しかけているジャカランダの山のようなものができないのか。あるいは、すでに小笠原に植えられてあるブーゲンビリアやハイビスカスの原っぱができないのかと。そういう観光資源を用意して初めて1月～2月のお客様が見えないときにお客様を呼べるのではないかという、そういう提案をもう10年も前から何度も何度もしておりますけれども、取り上げていただけない。民間主導で始まったホエールウォッチングのおかげで今、年間14,000ぐらいの方々が小笠原へ行っているという見方もあります。とにかくお客様に来ていただけるような用意をあの島につくることをぜひお考えをいただきたい。これは中身の話であります。

それから決める手順でありますけれども、平成16年度の法律改正では、地元の発意や創意を活かす改正となっております。今まで都が計画案をつくって、国が決定するというの

を変えまして、国は基本方針を定めて、村が計画をつくって、東京都が計画案を決めるといふように変わりました。その結果どうであったか。付帯決議の中では、地元の創意工夫が十分発揮できるような内容にきなさいと。村や地域住民、関係団体と多様な主体の参加によって計画をつくりなさいと書いてありますけれども。では、前回の法律改正に基づく計画決定のときに、どういう状況であったか。小笠原村が案をつくったことに対して、東京都はことごとくそれを拒否ないしは否定をしました。私どもも及ばずながら関係団体の有力な一つの団体としてご提言をいたしましたけれども、その場で否定されました。やむを得ず、別の力学を使ってテーブルに着いていただきましたけれども、時間切れでありました。どうぞ、4月までにつくる決定のときには、この法律と付帯決議の主旨をきちんと踏まえて、村、関係団体、住民の意見を十分お聞きになって振興策をおつくりいただけるように切にお願いをいたします。

○岡本会長 ありがとうございます。

いかがでございましょうか。

○池田委員 せっかく1, 000キロ海を渡って来ました村議会の池田でございますので、せっかくですので発言させていただきます。

先ほどから委員の先生方には、大変応援していただくお言葉をいただきまして、本当にありがたく感謝しながら聞いておりました。返還されてもう38年たちますけれども、小笠原のアクセスは、6日に一度と、こういうことは全然変わってないんですね。38時間の父島丸、それからおがさわら丸、それから今のおがさわら丸になって、とうとう10時間以上縮まって26時間というふうに時間は短縮されましたが、6日に1便、このどうしようもない壁は越えないで37年間来ました。そのことが今年走るであろうというTSLで、3日に1便になるんじゃないとか、週に2便になるということも村民は大変期待しておりました。そのことがなくなったということで、また、この後、空港ができるかどうかは、またいろいろご議論はあるところでしょうが、空港ができるにしても、あと10年ぐらいは、このままだと6日に1便でやっていくということになります。返還されて半世紀にわたって、この日本国で6日に1便でいいんでしょうか。とにかく新たなアクセスを早く確保したいというのが村民の願いであります。

それと、TSLがなくなったので、大変明かりがなくなって、未来に対する展望を持ってなくなっております。ですから、早く将来に向かって努力しようとか、次はこうなるぞとか、そういう夢を持てるような施策の展開をお示ししていただきたいというのが願いでござ

ざいます。

先ほど小豆畑委員からもありましたが、村内は大変荒れております。確かに村長もリコーン運動を今やられております。こんな状況でこのまま放っておくと、今まで大変皆さんのお世話になって整備されたあのきれいな小笠原が、どんどん荒廃していくというふうに危惧しておりますので、これからどうぞよろしく願いいたします。

先ほど、岩崎先生から、1月は大変お客様が少ないことについてですが、1月は定期船はドック便なんで、村長と私来ましたけれども、今、船は動いておりません。1月は、月に3便になると思います。1ヶ月に3便です。ドック中は、12日に1便。だから、今15日に来ましたが、今度28日に向こうに船が着くと。それからまた、12日かかって、2月10日ぐらいになるかな、そのぐらいで船が来ると。だから、今は大変村民は、新聞が2週間分一緒に来るというふうに、年に一度ですが、思っただければと思います。大変今村民は暗い気持ちでおります。どうぞ、皆さんよろしく願いいたします。

○岡本会長 どうもありがとうございました。

それぞれ非常に重い、お気持ちのこもったご意見をいただきました。ほかによろしゅうございましょうか。

ございませんようでしたら、まとめにしたいと思いますが、次回は、このご意見をいただきました基本方針の見直しについて、これまでの審議会としての意見を踏まえて、また、特にきょうのそれぞれの委員からの思い、ご意見を踏まえて、事務局において案を作成していただいて、次回の審議会にお諮りいただきたいと思います。

それでは、議事の4として「その他」でございますが、次回の日程について、事務局から説明をお願いします。

(4) その他

○大野振興官 それでは、次回の日程についてお諮りをさせていただきたいと思います。先ほど、私説明の中で申し上げましたけれども、振興開発基本方針の見直しにつきましてでございますけれども、字句修正ということではございませんで、きちんとした施策の中身を盛り込んだ上で、関係省庁あるいは東京都さん、小笠原村さんとも十分ご相談申し上げた上で、案を得たいと考えております。それも、できるだけ時間をかけずに考えております。

現在、この審議会の委員の任期が、本年の5月12日までということになっておりますので、できますれば、現在の委員の皆様がご在職されているうちに、もう一回審議会を開かせていただきまして、可能ならば、そこでもしご同意をいただければ、基本方針の改正ということで準備をさせていただきたいと考えているところでございます。

時期といたしまして、先ほども申し上げましたが、ゴールデンウィークの前後になりますけれども、ゴールデンウィークの前の週、これは4月24日からの週でございますが、それか、ゴールデンウィークの後の週、5月8日からの週でございますけれども、このいずれかで考えております。

もう一つ、小笠原の村長さん、議長さんご出席いただく関係からも、船便との兼ね合いも必要でございますが、これは、この両週とも幸いにして全部大丈夫でございますので、この中で候補日を選んでおりまして、それでちょっとお諮りをさせていただきたいと思えます。まず、第1の候補としてでございますけれども、4月26日（水）でございます。これは午前、午後も一応会長、会長代理双方からも、ご日程としては大丈夫だと伺っておりますけれども、これは皆様いかがでございましょうか。

○岡本会長 よろしゅうございますか。

【「はい」の声】

○大野振興官 よろしゅうございましたら、26日の午後2時～4時という、この同じ時間帯でございますが、それでとりあえず決めさせていただきたいと思えますので、会長よろしく願いいたします。

○岡本会長 それでは、次回は4月26日の午後2時～4時までということで審議会を開かせていただきます。

本日、予定されている議事は以上ですが、そのほかに何か報告事項などございますでしょうか。

○海津委員 すみません、ちょっと質問なんですけど。この方針の見直しを4月に策定して、これに関連する部分の計画も、もう一度その部分は作り直しをするということでしょうか。

○大野振興官 すみません。説明が足りませんで、失礼いたしました。国としては、この審議会にお諮りして、基本方針の見直しを考えております。その後、振興開発計画でござい

ますが、これは東京都が作成されますので、私が伺っている限りでは、東京都でも当然その見直しをされる予定であると伺っております。

○海津委員 わかりました。ありがとうございました。

○岡本会長 よろしゅうございましょうか。

それでは、ほかにございませぬようでしたら、以上で本日の議事を終わりたいと存じます。

ここで、小笠原村の森下村長からご挨拶のお申出がございませぬので、お願いいたします。

○森下委員 発言の機会をいただきまして、ありがとうございます。

日頃より、委員の皆様を初め国土交通省、東京都におかれましては、小笠原諸島の振興開発につきましてご尽力を賜り、誠にありがとうございます。

また、本日は、小笠原諸島の振興につきまして、大変ご議論をいただきまして、重ねて御礼を申し上げる次第でございませぬ。

私ども小笠原村は、総合計画を立てまして、現在、振興事業を行っております。また、振興事業の補助をいただきながら、各種施策を実行しているところでございませぬ。平成16年度から始まっております現計画は、第三次総合計画の計画期間中でございませぬ。昭和54年に村政が確立しまして、昭和56年第一次総合計画の策定から、第三次、現在の総合計画の策定まで、基本理念は変わっておりませぬ。基本理念は2点でございませぬ。その1つは、自主自立性の確立ということでございませぬ。もちろん言葉どおりのことでございませぬ。また、もう一点は、互助と連帯感の醸成ということでございませぬ。この点につきまして少々説明をさせていただきたいと思ひます。

昭和19年に敗戦の色が濃くなつた頃、強制疎開ということに小笠原は直面いたしました。そのとき小笠原には5つの村がございませぬ。父島に2村、母島に2村、硫黄島に1村でございませぬ。また、おそらく当時としては稀有の例に近いと思ひますが、欧米系の方々が一緒に生活をしておりませぬ。昭和20年終戦を迎えまして、欧米系の方々につきましては、昭和21年帰島が許されております。しかしながら、このときは米国統治でございませぬ。昭和43年、小笠原が日本返還となりました。このときに、米国統治を経験されませぬ欧米系の方々、そして、帰島促進ということで帰られた旧島民の方々、また、47年には定期航路も開設されまして、日本国民であれば、どなたも渡島できるということから、小笠原に新天地を求めて来られた新島民といわれる方々の様々な努力によって復興振興が進められてまいりました。

昭和54年の村政確立以来、27年を経た今は、そこに新々島民といわれるような方々、また、時代は多種多様な時代でございます。様々な方々が住み暮らしております。私は、総合計画を自ら立てるときに、この基本理念の中の互助と連帯感の醸成はいかなるものであったのかなど、その背景を考えたときに、返還になっていろいろな方々が復興振興に当たるときに必ず出てくるのが、互助と連帯感をきちっと持たなければいけない。こういうことを私たちの先輩は考え、基本理念の1つに入れたものと思っております。

昭和43年返還されまして、小笠原1村でございます。50キロ離れております父島、母島も一つの村でございます。そして、硫黄島は現在帰島すら許されておりません。先ほど来、委員の皆様方から大変温かいお言葉をいただきました。小笠原村は最東端であります南鳥島、最南端であります沖ノ鳥島、そして、2,700mの滑走路を持ちます自衛隊がいます硫黄島。ここには、現在、広域な空域を持っておりますので、NLP、夜間離発着の訓練でございますが、暫定として私どもは受入れをしております。そして、今、大陸棚の調査をしていただいておりますが、この8割は小笠原海溝だといわれております。

私どもは、本日この席で改めて皆様に、このような小笠原の存在意義というものをご考えていただき、行政を与る私どもがいくらかでも国益に資しているのではないかと。また、日本の防人のような覚悟であそこで生活をしているということに思いを馳せていただきたい、このように思うわけでございます。

本日は、課題は様々ありますが、特に2つの点について皆様方に特段のお願いを申し述べさせていただきます。1つは、交通アクセスの改善ということでございます。海路は現在の船で行っていかねなければいけないんですが、そこにも何か改善の余地はないんでしょうか。そして、航空路の空路の開設でございます。私は、この両方ができて初めて小笠原村は二本の足で立つことができるんだと、このように思っています。このことを成し遂げることが、自立自主の第一歩だと思っております。

現在、時もたちまして、大変高齢化も進んでおります。医療・福祉の観点から考えますと、民生安定の観点から、航空路はなくてはなりません。また、産業振興に寄与するのも当然のことでございます。ぜひとも、この二本足にさせていただくよう、皆様のご尽力を特段のお願いを申し上げたいところでございます。

また、もう一点、情報アクセスの改善でございます。南へ1,000キロ離れている小笠原ということで、交通アクセスとともに情報のアクセスは今の時代必須であります、緊急を要します。私どもは、この振興計画の中で申し述べさせていただきましたように、来

年度18年度に、島内の光ケーブルの敷設を終わりました、各戸配付と、各戸に行き渡るようになります。懸案は本土と島の連絡でございます。いかなる方法か、幾つかあろうかと思いますが、スピーディに内地にいるような形で情報アクセスが改善されますよう、特段のご配慮を改めてお願いを申し上げます。

また、現在、T S Lの就航がなくなったということで、東京都、そして小笠原海運、そして地元、観光業者等々で「小笠原自然体験モニターキャンペーン」という閑散期の格安ツアーを行っております。どうか、各方面に宣伝をしていただきまして、年度いっぱい、3月いっぱいまでやっておりますので、皆様が宣伝をしていただければと、このように思うわけでございます。

貴重な時間、長々とお話をさせていただきましたが、本日、皆様からいただきました貴重なご意見は、村議会、そして、村民の方々と必ずや活かして小笠原の振興に努力をしてまいり所存でございます。本日は、どうもありがとうございました。

○岡本会長 ありがとうございます。

それでは最後に、国土交通省都市・地域整備局柴田局長よりご挨拶のお申出がありますので、よろしく申し上げます。

○柴田局長 会長ありがとうございます。

本日は、大変お忙しい中、そしてまた、遠方よりお集まりご参集いただきまして、ご審議を賜りました。貴重なご意見をたくさんいただきました。会長、会長代理を初めといたしまして委員の先生方に対しまして、大変厚く御礼を申し上げます。

きょうは、特にT S Lが就航できなかったという非常に大きな、非常に残念な話が大きなメインテーマになったわけでございますが、大変厳しいご意見をいただきました。ここに座っておりますも、本当に針の筵に座っている気持ちでございました。小笠原村にとりましては、一日千秋の思いのT S Lを首を長くしてお待ちになっておりましたのが、やっと就航できるというこの時期になりまして、それができなくなったということに対しましては、小笠原の村長さん、議長さん、そしてまた、島民の皆様の大きな期待を裏切ってしまったという意味で、非常に残念で申しわけない気持ちでいっぱいでございます。

そしてまた、委員の先生方からもご意見をたくさんいただきましたけれども、この審議会の先生方のこれまでの審議内容、あるいはお気持ちも裏切ってしまったことに対しましても、全く同じ気持ちでおるわけでございます。

今後、そうはいつでも、前に向いて進んで行く必要があるわけでございまして、基本方

針の見直し、あるいは村の発展等につきまして、我々といたしましても、東京都と村当局と十分調整をとりながら、連携をとりながら、全力を尽くして村の発展に尽くしていきたいと考えております。特にアクセスの問題につきましては、非常に大きな問題であるというぐあいに考えております。本日の貴重なご意見、厳しいご意見いろいろいただきましたが、これらを基本方針に反映させる、あるいは今後の行政に反映させていきたいというぐあいに考えておりますので、最後、本当にもう私は嫌だというようなご意見もいただきましたけれども、引き続き温かい御指導を賜りますことを心よりお願い申し上げまして、本日お礼のご挨拶にかえさせていただきます。本当にありがとうございました。

○岡本会長 ありがとうございます。

それでは、以上をもちまして第75回小笠原諸島振興開発審議会を終了いたします。皆様方におかれましては、ご多用中のところをご出席いただき、長時間にわたりご協力いただきまして、誠にありがとうございました。

閉 会