分野横断的な政策

22 多摩・島しょ

1　小笠原航空路の整備促進

（提案要求先　国土交通省・環境省・防衛省）
（都所管局　総務局・環境局・港湾局）

（１）都が進める調査・検討に対し、指導・助言等の支援・協力を行うこと。

（２）航空路開設に関する諸課題の解決に支援を行うとともに、財政措置も含め、特段の配慮を講じること。

（３）航空路開設までの間、地元自治体が要請を行った場合について、自衛隊機による村民の輸送支援に関する特段の配慮を講じること。

＜現状・課題＞

小笠原諸島は、本土から南に約 1,000 ㎞離れた太平洋上に位置し、約 2,500 人の村民が在住している。同諸島の存在により、水産資源や鉱物資源など海洋資源の開発可能性を秘めた、我が国の排他的経済水域の約３割という広大な海域を確保しており、国益を維持する上でも重要な地域である。しかしながら、本土と小笠原諸島を結ぶ交通手段は、近年の世界的な交通アクセス短縮の中において、今なお片道所要時間が 24 時間を要する船舶航路に限られている。小笠原諸島の航空路開設は、村民生活の安定と国境離島である小笠原諸島の自立的発展を図る上で大変重要な意味を持つものであり、高速交通アクセス手段の確保は、都のみならず、我が国にとっても喫緊の課題であるが、いまだ実現には至っていない。現在、小笠原村は様々な国事業への協力を行っており、こうした点も踏まえれば、輸送手段の充実を図り、安定した村民生活を確保していくことが重要である。

都はこれまでも、航空路開設に向けた検討を重ねてきた。平成 20 年２月には、航空路開設の検討を進めるため、都と小笠原村による小笠原航空路協議会を設置し、同年 10 月には、同協議会が行うＰＩ活動に対して、評価・助言を行う第三者機関である小笠原航空路ＰＩ評価委員会を設置して、自然環境と調和した実現可能な航空路案について協議を進めてきた。あわせて、航空機の検討も重要であることから、1,000m以下の滑走路で運用可能な機材について、引き続き情報収集を行っている。今後とも、航空路の早期開設を目指し、引き続き調査費を計上し、小笠原村民の意向を十分に踏まえながら、鋭意、調査・検討を進めていく所存である。

実現可能な航空路案の取りまとめに向けては、引き続き、各省庁から技術的・専門的な助言を得ながら調査・検討を進めるとともに、今後、整備に向けた具体的な調整を進める段階では、財政措置に向けた協議についても推進していく必要がある。また、候補となり得る機材が開発され、型式証明の申請が行われた場合には、国による速やかな審査が求められる。

さらに、航空路開設まで一定の期間を要する中、小笠原諸島の特殊事情に鑑みれ

ば、それまでの間についても輸送手段の充実を図り、安定した村民生活を確保していくことが必要である。このため、現在対象とされていない急患搬送以外の緊急事態における村民輸送の実施のほか、自衛隊による訓練や硫黄島基地への定期便の余席の活用を検討していく必要がある。

＜具体的要求内容＞

小笠原諸島への航空路に関する諸課題の解決には、国の協力が不可欠であることから、次の３点について要望を行う。

（１）都が進める調査・検討に対し、適切な指導・助言等の支援・協力を行うこと。

（２）航空路開設に関する諸課題の解決に支援を行うとともに、財政措置も含め、特段の配慮を講じること。

（３）航空路開設までの間、地元自治体が要請を行った場合について、自衛隊機による村民の輸送支援に関する特段の配慮を講じること。

・急患搬送以外の緊急事態においても村民輸送を実施すること

・自衛隊の訓練や硫黄島基地への自衛隊機の定期便の余席を利用した村民輸送を実施すること

参　考

小笠原諸島への航空路開設に関する経緯

○　経　緯

・平成　３年 11 月	国の「第６次空港整備五箇年計画」において予定事業として採択
・平成　６年　３月	平成６年第１回都議会定例会において、「小笠原空港の早期建設促進に関する決議」
・平成　７年　２月	空港の位置を兄島に決定
・平成　８年 12 月	国の「第７次空港整備五箇年計画」において継続事業として採択
・平成 10 年　５月	空港の位置を時雨山周辺域に決定
・平成 13 年 11 月	時雨山周辺域での空港建設計画の撤回を決定
・平成 17 年 12 月	平成 17 年第４回都議会定例会において、「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」
・平成 18 年 11 月	振興開発計画に、「航空路について将来の開設を目指し検討」と明記
・平成 20 年　２月	都が村と「小笠原航空路協議会」を設置
・平成 20 年 10 月	小笠原航空路協議会が「小笠原航空路ＰＩ評価委員会」を設置
・平成 21 年　６月	小笠原航空路ＰＩ実施計画書を策定
・平成 31 年　３月	小笠原航空路協議会に、国（国土交通省国土政策局長）が参加

２　離島航空路線の維持存続に向けた制度の見直しと財源確保

（提案要求先　国土交通省）
（都所管局　港湾局・総務局・都市整備局）

（１）離島航空路線維持存続のための補助制度について、実態に即した算定方法に見直し、補助対象額を拡大するとともに、事業者の責めに帰さない収支悪化に対し、緊急的な補助金の増額を実施すること。
（２）東京都内の離島航空路線の羽田空港発着枠を、配分発着枠とは別枠で確保すること。
（３）離島航空路線に就航する航空会社が、安定運航に必要な操縦士や整備士等を確保できるよう、支援策の更なる充実を図ること。
（４）航空会社の機材更新に向けて、必要な財源を確保していくこと。

＜現状・課題＞
離島航空路線は、離島住民にとって、住民生活の安定や暮らしを支える産業の発展のために不可欠なものである。しかし、すう勢的な島の人口や来島者数の減少、気象条件等による就航率の低迷等により、ほとんどの路線が不採算路線となっている。
加えて、かつてない円安や原油価格高騰などの影響により、海外製の機体に係る整備費用や燃油費が増大したことで、損失額が大幅に拡大するなど各航空会社は非常に厳しい経営を迫られている。このため、急激な整備費高騰等の影響により増大した航空会社の路線損失に対し、国と都で追加的に補助を実施して対応してきたが、これらの収益悪化の外的要因が現在も解消されない中、令和６年度及び令和７年度は国からの追加補助がなく、経営状況はより厳しいものとなっている。また、国が算定する標準損失額は、実績損失見込額と大きく乖離し、航空会社の実態を反映していない。
航空路線が撤退した場合、生活路線として利用している島民の暮らしに甚大な影響を及ぼすだけでなく、来島客の利便性も低下し島しょ産業の維持・発展に大きな打撃を与えることとなる。このため、引き続き国と都で協調して路線を維持していくことが求められる。

また、東京都内の離島と東京都心部とを直接航空路線で結ぶためには、羽田空港の発着枠の確保が必要不可欠である。

さらに、全国的に操縦士や整備士等が不足する状態が続いており、離島航空路線に就航する航空会社が、安定運航に必要な人員を確保することが難しくなっている。加えて、航空会社の保有機材が更新時期を迎えており、航空路の安定運航のため、計画的な機材更新が必要である。

＜具体的要求内容＞

（１）離島住民の生活に必要な旅客輸送路線を確実に維持存続させるため、以下の各補助制度の見直し・創設を行うこと。

○　地域公共交通確保維持改善事業補助制度の見直し

運航費補助については、国が算定する標準損失額を実態に即した算定方法に見直し、補助対象額を拡大することで支援強化を図るとともに、補助対象路線を拡大すること（都のヘリコミューター全路線への適用）。運航費補助及び離島住民運賃割引補助については、国の補助率の引上げや必要な財源を確保すること。

また、航空部品価格や原油価格の高騰など、航空会社の責めに帰さない収支悪化について、緊急的に補助金の増額を実施すること。

○　保安検査費補助制度の創設

国の指導により、航空会社はテロ対策やハイジャック防止等の保安検査を強化している。これに必要な金属探知器・Ｘ線検査装置等の購入及び同検査業務については、空港設置管理者である東京都が航空会社への一部補助を実施しているが、厳しい経営環境の中、航空会社の大きな負担となっている。航空会社が安定して離島航空路線を維持できるよう、国は、航空会社が負担しているこれら検査機器の購入及び検査費用について、補助を実施すること。

○　小離島航空路に就航する回転翼航空機の機体購入費補助制度の創設

飛行場の建設が困難である小離島においては、海象条件が悪化し定期航路が欠航した場合、離島間を結ぶヘリコミューター（回転翼航空機）が、唯一の交通手段となっているので、法令改正により機体購入費補助の対象枠を拡大して、回転翼航空機についても補助を実施すること。

（２）東京都内の離島航空路線の特殊性に鑑み、離島住民の日常生活を支える重要な生活路線である離島航空路線を確実に確保するとともに、東京都内の離島航空路線の羽田空港発着枠を、配分発着枠とは別枠で確保すること。

（３）人材不足が深刻な操縦士、整備士等における人材確保状況や労働実態を踏まえ、離島航空路に就航する航空会社が、安定運航に必要な人材を確保できるよう、普及啓発や処遇改善など、支援策の更なる充実を図ること。

（４）航空会社の機材更新に向けて、必要な財源を確保していくこと。

３　島しょ港湾等の防災対策の推進

（提案要求先　水産庁・国土交通省）
（都所管局　港湾局）

地震、津波、火山噴火等の災害から島民や来島者の安全を確保するため、島しょ港湾・漁港・海岸の防災対策に必要な財源を確保すること。

＜現状・課題＞

南海トラフ等による巨大地震発生時には、本土からの陸路による人員、物資等の搬出入が不可能な島の特殊性に鑑み、発災直後においても大型船舶が着岸可能な緊急輸送用岸壁や道路等の確保が必要である。

加えて、大島の三原山や三宅島の雄山では、これまで火山噴火が繰り返し発生しており、全島避難を余儀なくされるなど、噴火発災時における島民避難を含めた備えも不可欠となっている。

さらに、気候変動の影響を考慮し、東京都は、令和７年３月に「伊豆小笠原諸島沿岸海岸保全基本計画」を改定した。これに基づき、台風等の異常気象時における高波などから背後の集落や施設を防護するため、海岸保全施設の整備及び維持保全を進めていかなければならない。

また、停電・通信障害が発生しない島しょ地域を実現させるため、島の玄関口として定期船が発着する港等の無電柱化を進めていくこととしている。

このため、これまでにも増して島しょ港湾・漁港・海岸における防災対策を積極的に進めていくことが必要であり、その施設整備に当たっては、国費を重点的に投入すべきである。

＜具体的要求内容＞

（１）被災時の復旧活動を支える緊急輸送用岸壁等について、今後も整備が着実に継続できるよう、必要な財源を確保すること。
（２）火山噴火時の円滑な避難に備えるため、噴火避難用岸壁の静穏度向上に必要な防波堤等の整備が着実に継続できるよう、必要な財源を確保すること。
（３）台風の襲来や低気圧の通過に伴う高波などから、島民の生命と財産を守るため、海岸保全施設の整備及び維持保全に必要な財源を確保すること。
（４）無電柱化の取組を更に加速するため、電線管理者への支援も含め、単独地中化方式などの整備手法について、制度設計を行うこと。

４　ツキノワグマ対策の推進

（提案要求先　環境省）
（都所管局　環境局）

（１）ツキノワグマの行動圏は広域に及び、都県単独での管理には限界があることから、広域的な保護管理を推進するため、国が主体となって関係都県及び研究機関等による広域協議会を設置・運営し、都県間の連携・調整を一元的に担う体制を構築すること。

（２）科学的知見に基づく管理を推進するため、国が実施する全国統一的な生息状況調査を継続するとともに、保護管理ユニット単位での広域モニタリング体制を構築すること。

（３）クマ等の野生鳥獣対策の中核を担う専門人材の確保を図るため、常勤職員を含む継続的な雇用を支援対象とし、人材育成から雇用、配置及び定着までを一体的に支援できるよう制度の見直しを行うこと。

＜現状・課題＞

（１）クマは広域的に移動する野生動物であり、適切な個体群管理を行うためには、都県単位ではなく保護管理ユニット単位での広域的な管理が不可欠である。令和８年度から関東環境局にクマ対策専門官が配置され体制が強化されたが、現状では保護管理ユニット内における取組を主導し、関係都県間の調整や方針決定を担う主体が明確ではない。そのため、広域的な保護管理を着実に推進するためには、国が主体となって関係都県や研究機関等を含めた広域管理体制を構築し、広域保護管理方針の策定や調整機能を担うことが必要である。

（２）国のクマ保護・管理ガイドラインでは、科学的知見に基づく管理の重要性が示されているが、各都道府県が実施する生息数推定には依然として不確実性が大きく、より精度の高い調査手法及び評価手法の確立が課題となっている。国のロードマップでは、令和８年度に東北地方で個体数調査・推定を実施し、その後全国展開するとされているが、クマの適切な保護管理及び被害対策を推進するため、国が主体となって全国統一的な手法による個体数・生息状況調査を継続的に実施するとともに、保護管理ユニット単位での広域的なモニタリング体制を早期に構築することが必要である。また、クマの生態の解明に取り組み、研究を継続し全国展開していくためには、国による研究の推進が必要である。

（３）専門的な知識と技術を有する捕獲人材は全国的に不足しており、継続的に確保するためには、育成のみならず人材確保から定着までを一体的に支援する仕組みが必要である。各都道府県において地域に専門人材を定着させるに至っていないため、仕組みの構築が求められる。

＜具体的要求内容＞

（１）関東山地全域でのクマの対策について、国が主体となって関係都県と調整し、広域協議会を組織して保護管理計画を策定すること。

（２）関東山地での広域的なモニタリング体制を早期に構築するとともに、国が主体となって生息状況調査を継続して実施すること。

（３）専門人材の確保のために、人材の育成に加え、専門職を各都道府県が必要な人数規模で雇用し、人材を配置し、定着させる一連の仕組みを早急に具体化すること。また、専門人材の確保が困難な自治体において、行政職員が鳥獣管理を学べる体系的な研修プログラムを提供するなど人材育成の支援を行うこと。