

〔第6回協議会（H29.7）での確認事項〕

- ◎ これまで検討してきた洲崎地区活用案、硫黄島活用案、水上航空機案の3案のうち、硫黄島活用案、水上航空機案については、短期的に解決することが困難な課題が多いことから、中長期的課題として整理
- ◎ 洲崎地区を活用する案について、1,200m案と並行して、自然改変の程度を軽減した場合の、滑走路の長さや位置、就航機材等について、具体的に検討を進める。

平成29年度調査において、洲崎地区に1,000mの滑走路を設置する案を検討

〔平成29年度の調査結果（1,000m滑走路案）〕

- ▶ 国立公園、世界遺産区域に該当しない父島洲崎地区に飛行場を設定する案
- ▶ 従来検討してきた1,200mの滑走路案をもとに、周辺山地（中山峠）の切土を、可能な限り低減する方位で、1,000mの滑走路を設定

滑走路長	全長	標高	機材
1,000m	1,320m	20m	プロペラ機

- ※ 飛行方式は、就航率確保の観点から滑走路南側で計器飛行方式を採用
- ※ 野羊山については、飛行の安全性確保の上、残置に向けて可能性を模索

<主な周辺地形への影響>

中山峠：航空法に定める飛行空間確保のために、約66mの切土が必要
 海 域：滑走路が、小港側に520m、二見湾側に360m突出

- ※ 中山峠は、自然公園法の第二種特別地域であり、改変には環境大臣の許可が必要



小笠原航空路に係る検討状況

[平成29年度の調査結果（想定機材）]

▶ 滑走路長1,000mの場合、開発の動きがあるATR42-600Sを就航機材として想定

ATR42-600S

- 国内でも運航実績のあるプロペラ機（ATR42-600型）の、今後開発予定の後継機
- 座席数48席
- 29年度調査におけるメーカー聞き取り調査では、1,000m程度の滑走路で離着陸可能

【機材別の必要滑走路長】

	ATR42-600	ATR42-600S
必要滑走路長	1,200m	1,000m

※前提条件は以下のとおり

- ・羽田⇄小笠原経路
- ・洲崎地区を想定した進入・出発角度を設定
- ・外気温35℃(国際標準大気(ISA15℃)+20℃)
- ・乗客重量76kg

※ATR42-600Sの調査結果は、メーカーへの聞き取りによる予定性能を示す。

イメージ



※ 写真はATR42-600（ATR社より提供）

[これまでの検討との比較]


	第6回協議会（H29.7）時点	平成29年度の調査結果
滑走路長	1,200m（全長1,520m）	1,000m（全長1,320m）
主な周辺地形への影響	中山峠：最大切土高85m 切土量225万m ³ 海域への突出：小港側720m 二見湾側360m	中山峠：最大切土高66m 切土量38万m ³ 海域への突出：小港側520m 二見湾側360m
想定就航機材	ATR42-600 【国内運航実績あり】	ATR42-600S 【現行機をもとに今後開発予定】

○ 滑走路の長さや自然改変

- 検討にあたっては、自然環境との調和に最大限配慮することが重要
- 1,000mの滑走路の場合、中山峠において一定の切土が発生するが、これまでの1,200m案に比較して、改変は最大切土高で約20m縮小し、切土量で約6分の1に軽減
- さらに短い滑走路を設定する場合、改変の影響は相当程度軽減するが、滑走路長は、小笠原において、その長さで運用できる機材の存在が前提

○ 就航機材

- メーカーへの聞き取り調査では、ATR42-600の後継機（現在メーカーで開発の動き）について、1,000m程度の滑走路で運用可能との情報
- さらに滑走路長を短縮できる可能性がある機材についても調査を進めていく必要

- 
- ◎ これまで検討してきた3案のうち、より実現性の高い洲崎地区活用案を集中的に検討
 - ◎ 今後は、これまで検討してきた滑走路案よりも短い1,000m以下の滑走路で運用可能な機材について、財政負担も含めた調査・分析
 - ◎ 機材については、開発動向や技術開発の進展にも注視しつつ、幅広く情報を収集していく上で、水上航空機も含めて、あらゆる可能性を探っていく。