

環境庁管理下の小笠原空港建設計画と 自然保護のための反対運動

—第Ⅱ部・環境庁管理下の国立公園研究①—

村 串 仁三郎

はじめに

- 1 小笠原空港建設計画
 - (1) 小笠原諸島の概観
 - (2) 小笠原空港計画
 - ①1969年の小笠原空港計画
 - ②1989年小笠原空港・兄島建設計画案
 - ③1997年小笠原空港・父島時雨山計画案
- 2 小笠原空港建設計画の問題点
 - (1) 小笠原空港建設計画の目的
 - (2) 空港建設による自然破壊・環境毀損の可能性
 - (3) 小笠原空港建設計画の経営上の問題点
- 3 小笠原空港建設計画反対運動の展開
 - (1) 空港建設計画の環境影響調査によける否定的意見
 - (2) 小笠原空港建設計画反対運動
- 4 小笠原空港建設計画の白紙撤回の予兆
- 5 小笠原空港建設計画の白紙撤回とその後の問題

はじめに

本稿は、リゾート法成立の2年後の1989年に東京都が提起した小笠原空港建設計画とその計画に対して空港予定地の自然を守るための反対運動について検討することである。小笠原空港建設計画は、政府が進めるリゾート法に基づきリゾート構想の一環であったことから、環境庁は、表立って反対を表明できなかった。しかし、小笠原空港建設計画反対運動は、可なり厳しく展開され、2001年について東京都は、小笠原空港建設計画を白紙撤回し一時的に中止した。

本稿は、小笠原空港建設計画反対運動が、環境庁の計画反対の姿勢が不明確な中で、小笠原国立公園の自然保護・環境保全のために大きな役割を果たしたことを検証する。この反対運動は、後に検討する環境庁の公認した土幌高原道路建設計画、その他の開発計画に対抗して行なわれた反対運動と対照的事例として、現代の国立公園制度を考える私の国立公園論において重要な問題である。

1 小笠原空港建設計画

(1) 小笠原諸島の概観

小笠原諸島は、東京から約1000キロ離れた「はるか太平洋上に浮かぶ聳島列島・父島列島・母島列島・硫黄島列島並びに西の島・沖の鳥島および南鳥島を総称」する島嶼であった。16世紀末に発見され江戸末期に外国船の寄港地となり、維新後は日本統治が認められ、東京の行政区に属し、昭和期の戦中には日本軍の要塞となった。戦後、アメリカの占領下におかれ、1968年6月に日本に返還されることになった⁽¹⁾。

「小笠原諸島の一般的な特色は、先ず日本本土と隔絶した位置にあること。さらに面積が非常に小さい島々からなりたっていること。また、人が

住みついたのが19世紀で、歴史が非常に新しいことと、亜熱帯に属する地域であることなどである。」「さらに小笠原の自然景観の特色を要約すれば、(1) 島嶼景観および海蝕景観にすぐれたものがみられること。(2) 熱帯・亜熱帯の植物景観がみられ、固有種も多いこと。(3) 固有の野生鳥獣・昆虫等が生息していること。(4) 海中生物も豊かで、海水の透明度も高いこと。(5) 海洋性の亜熱帯気候であり、癖寒地・休養地としてすぐれた素質をもっていること。」⁽²⁾

このような小笠原は、1968年6月に日本に復帰後、国立公園行政当局にその自然的価値を認められ、1972年に国立公園に指定された。

小笠原国立公園に指定された際に決められた公園の区域概要は、「公園区域となる主な島々は北から聳島列島、父島列島、母島列島、硫黄火山列島(中硫黄島を除く)である。陸上の公園地域は6433.7ヘクタール、海面は25563ヘクタール、うち海中公園地区、463ヘクタールである。」⁽³⁾

詳しく見ると、表1に示したように、小笠原国立公園の土地所有関係は、陸上の公園地域6433.7ヘクタールであったが、1989年現在では、6099ヘクタールとなっているので、その土地所有関係は、国有地が5089ヘクタール(全体の83.4%)、公有地はなく私有地が1010ヘクタール(全体の16.6%)である。

小笠原国立公園は、私有地が少なく国有地がメインでコントロールがしやすい地域であった。

表2に示したように、小笠原国立公園の自然保護のための地種区分についてみると、陸地については、94.8%が特別地区、その内、特別保護地区

表1 小笠原国立公園の土地所有関係

所有関係	面積 単位ha
国有地	5089 (83.4)
公有地	—
私有地	1010 (16.6)
計	6099 (100.0)

注 国立公園協会他編『日本の自然公園』,1989年,講談社,428頁。

表2 小笠原国立公園の地種区分

地種区分	面積	単位ha
小笠原国立公園合計	6099	(100.0)
特別地域	5780	(94.8)
特別保護地区	2474	(40.6)
第1種特別地域	1022	(16.8)
第2種	2043	(33.8)
第3種	241	(3.6)
3種小計	3306	(54.2)
普通地域	319	(5.2)

注 前掲『日本の自然公園』, 430頁より作成。

が40.6%, 全体として自然保護体制が強化されているように見える。

以上の様に小笠原諸島は, 一見自然保護政策が敷かれ, 開発から保護されているように見える。

注

- (1) 小島忠・杉尾伸太郎「小笠原諸島の自然公園調査」, 『国立公園』No.233, 1969年4月, 2頁。その他詳しくは, 国立公園協会他編『日本の自然公園』, 1989年, 講談社, 「小笠原国立公園」の項, 67-9頁を参照。
- (2) 前掲「小笠原諸島の自然公園調査」, 2頁。
- (3) 沖・島田・杉尾「小笠原北九州海中公園地区の指定」, 『国立公園』No.277, 23頁。

(2) 小笠原空港計画

①1969年の小笠原空港計画

1968年の返還前に, 小笠原諸島の自然の価値を周知していた日本自然保護協会をはじめ, 返還後の帰属先である東京都は, 返還後に自然をどのように保護すべきかを検討していた。

小笠原諸島の返還に先立って, 日本自然保護協会は, 1967年11月27日に, 「小笠原諸島学術調査に対する意見書」を提出し, 政府が行なおうとしていた小笠原諸島の自然公園調査への参加意思を表明した⁽¹⁾。

こうして小笠原諸島の調査は、東京都と厚生省の「合同調査」として、第1回が1968年5月、第2回が1968年11月、12月に行なわれた。

その「調査目的は、小笠原諸島にみられる特異な自然景観の分布状況を詳細に調査し、亜熱帯に属する本諸島が、自然保護の場として、また健全な野外レクリューションの場として、どのような価値があるかを判断し、自然公園体系において、この諸島が国立公園の価値を有するか、または、国立公園としての価値を有するかを検討するとともに小笠原復興計画の一環となる自然公園・計画の基礎資料とすることである。」⁽²⁾

明らかにこの調査目的は、小笠原諸島の「自然保護」を意図すると同時に、「健全な野外レクリューションの場」の可能性の検討、そして、国立公園指定の価値の有無、そして、総体として「小笠原復興計画」の基礎資料をうることであった。しかし、「小笠原諸島の自然公園調査」の筆者小島忠・杉尾伸太郎らは、空港建設について何も言及していなかった。

東京都は、これらの調査をへて1969年11月に「小笠原諸島復興計画」を提起し、そこに小笠原空港計画を提出し、政府もまた1970年7月に、「小笠原諸島復興計画」を提出したのである⁽³⁾。

1969年の小笠原空港計画は、秘密主義のため公開されておらず詳細を知る由もないが、船越眞樹氏によれば、1969年の「東京都小笠原諸島復興計画—新しい小笠原をつくるためのプログラム」の中で、小笠原空港案として兄島案、父島夜明平案、母島南崎案の3案が提起された。これに対して運輸省派遣調査団は、「膨大な切取土量」・「硬い岩盤」等の故に「飛行場の設置は不可能と判断される」として、兄島案を否定し、父島夜明平案、母島南崎案の2ケースを提起、母島南崎案を推したらしい⁽⁴⁾。

残念ながら私は「東京都小笠原諸島復興計画—新しい小笠原をつくるためのプログラム」をみる機会がなかったので、今、各案の細部について論じることができないので、別の機会を待ちたい。

1971年7月に大石武一が環境庁長官に就任し、一時的にしろ自然保護政策が強化された。自然公園審議会は、小笠原調査をへて、1971年11月に小

笠原を国立公園に指定する答申を行なった⁽⁵⁾。そして環境庁は、1972年に小笠原を国立公園に指定した⁽⁶⁾。

自然保護を重視する大石武一環境庁長官のもとで、「小笠原復興計画案」の議論は停滞し、小笠原空港建設計画問題も消えた。

注

- (1) 日本自然保護協会編『自然保護に関する陳情書・意見書集』, 1973年, 77頁。
- (2) 前掲「小笠原諸島の自然公園調査」, 『国立公園』No.233, 5頁。
- (3) 船越眞樹「小笠原・兄島の自然と空港計画」, 信州大学『環境科学年報』第14巻, 1992年, 113頁。
- (4) 同上, 114頁。
- (5) 自然公園審議会「小笠原など4国立公園の指定を答申」, 『国立公園』No.266, 1972年1月, 26-7頁。
- (6) 前掲「小笠原北九州海中公園地区の指定」, 『国立公園』No.277, 22頁。

②1989年の小笠原空港・兄島計画案

1987年6月に中曽根内閣のもとでリゾート法が成立し、爾来リゾート開発準備が全国各地で進められ、各地で作成されたリゾート「基本構想のほとんどが、ゴルフ場、スキー場、テニス場、マリーナとリゾートマンション、コンドミニアムなどという画一的な計画」で「金太郎アメ」と揶揄された⁽¹⁾。全国各地に40近い地域別のリゾート構想が提起され、1990年にバブル経済が崩壊するまで、リゾート開発が全国を席卷した⁽²⁾。

こうした煽りを受けて、復帰後問題にされた「小笠原復興計画」が息を吹き返した。

1988年6月、鈴木俊一都知事は、リゾート開発ブームの中で東京も負けじと「復帰20周年式典」に参加した折に「今年度中に小笠原空港建設計画を決定したい」と発言し、小笠原の観光振興を表明した⁽³⁾。

一方、地元の小笠原村でも、日本空港コンサルタンツに委託して「小笠原空路に関する基礎調査」を行ない、「兄島にゴルフ場・プール・リゾート

ホテルを構想して」小笠原観光開発を志向していた。

鈴木都知事の発言を受けて東京都も、1989年2月に「1800m滑走路を兄島に建設、2000年完成」という方針を決定した。

東京都総務局もまた、リゾート開発ブームに遅れじと、「小笠原マリンリゾート開発調査報告書」を提出し、「特別保護地区と第2種特別地域から成る弟島にゴルフ場・テニスコート・プール・リゾートホテルを設計させている。」⁽⁴⁾

1989年1月12日、東京都・国土庁・運輸省・全日空の4者は、「小笠原空港問題検討調査会」を設置し、候補地案を検討し兄島へのジェット空港建設方針を正式に決定し公表した⁽⁵⁾。

小笠原兄島空港計画案について東京弁護士会の「意見書」は、簡潔に「兄島空港は同島の台地上に予定され、滑走路長1800m、着離帯幅150m、計画高141m、総土高量1177万、用地面積86・3ha、最大盛土高100mであり、ロープウェイを含めた建設費の合計は約374億円とされている。」と指摘している⁽⁶⁾。

一般的には、小笠原兄島空港計画案は、この程度しか知られていないのであるが、それは、東京都が一貫して「小笠原空港計画」の公表を避けて隠ぺいしているからであり、したがって「小笠原空港計画」の全貌を知ることができないのである。

船越氏によれば、1989年2月に、東京都などが「小笠原空港問題検討調査会」による兄島へのジェット空港建設方針を記者会見に際して公表した「小笠原空港の整備構想について」(B4判3枚)が、今日に至るまで都が公にした空港内容に関する唯一の資料なのである⁽⁷⁾。

船越氏が明らかにした兄島空港建設計画の概要は、おおよそ以下のようなものであった。

兄島「空港計画の骨子は、①中型ジェット機を導入するため、②1800mの滑走路を、③兄島に建設するという点にある」。

より詳しくみると、「ジェット機(B-737クラスの中型機、約130人乗り)

は他の路線との汎用使用が可能とする。)], 「1800mの滑走路(幅45m)は航空法施行規則の定める『飛行場設置基準』によって, 両端に60mづつのオーバーランをとり, 両側に着陸帯を設けるため, (長さ) 1920m × (幅) 150mの規模となる。このための造成用地はこれらを含むことになるので, 『用地造成は2020m×170mの範囲とする』とされている。」「滑走路高度」は, 「126.50m」で「島嶼空港としては異例の高い高度である。」

空港へのアクセスは, 「父島一兄島間の連絡を渡船とした場合, 港湾施設を含む建設費総額は約330億から340億円と試算される。」「父島一兄島間の連絡(アクセス)を橋梁とした場合はさらに70億から80億の上乗せが必要だと見積もっている」⁽⁸⁾。あるいは, 1995年案では空港と父島をロープウェイで結ぶとの案が提起されている⁽⁹⁾。その他, 空港建設に伴うインフラ整備が必要である。

以上, 相変わらず小笠原空港計画案は, 明快にならないが, そもそも1989年に小笠原空港候補地に選定された兄島は, どのような自然的, 社会的特徴を備えていたのであろうか。

東京弁護士会の「意見書」は, 兄島の自然を次のように特徴付けている。「明治以降の乱伐や開墾による土壌流出によって, 明治時代末期には, 兄島全域と父島東部そして前述の母島東部の保護林を除いて, 小笠原の森林は殆ど消滅するに至った。さらには稀産動植物の不法採取や入植者等が持ち込んだセイヨウミツバチやアフリカマイマイ, リュウキュウマツなどの移入動植物による生態系の攪乱(海洋島の生態系は脆弱で, 帰化動植物が極めてはびこり易い)のため, 兄島以外の島々では固有の生態系が残っているのはごく一部の地域に限られる事態となってしまった。そしてその結果, 驚くべきことに小笠原固有種鳥類4種のうち, メグロ(特別天然記念物)を除くオガサワラマシコ, オガサワラガビチヨウ, オガサワラカラスバトが1830年の入植以来わずか160年の間に絶滅してしまったのである。その他, 哺乳類ではオガサワラアブラコウモリ, 貝類ではカタマイマイ属の中の, 多くの種, エンザガイ属のオガサワラヤマキサゴ属の大半など多数植

物ではトヨシマアザミ、ムニンキヌランと、明治以降の開発の中で小笠原から姿を消してしまった固有種・亜種はきわめて多い。

そうした中で唯一兄島だけがほぼ全島を小笠原本来の自然:植生で被われており、小笠原最大面積の乾性低木林が保存されている。その兄島の自然を特徴づける乾性の土質と水資源の不足が幸いし、今日まで同島を農業等の開発から遠ざけてきたためである。植物では日本自然保護協会・世界自然保護基金日本委員会版レッドデータブック記載植物のうちムニンヒカサキ、ムニンノキなど少なくとも16種が生育しており、陸産貝類は7属19種が生息し(うち11種は兄島にしか生息していない。また一時絶滅したとされていたエンザガイ属3種が兄島で良好に生息していることが復帰後の調査で確認された)、昆虫類では天然記念物のオガサワラアメンボ、オガサワラタママシなどが良好に生息しているほかオガサワラハンミョウのように他の島では生息が確認されていないものも兄島では多数生息しているとの報告がある。

兄島周辺の海域の自然環境についても、兄島瀬戸のサンゴや海産藻類の種類の豊富さは特筆に値する(後述の「第2次小笠原諸島自然環境現況調査報告書」によれば、小笠原諸島で確認した種の83パーセントにあたる約170種の高草が同地に生息しているとの報告がされている)。また景観のすぐれていることから海中公園地区に指定されている。⁽¹⁰⁾

こうした自然的価値の高い兄島は、小笠原国立公園の中でどのように位置付けられているのだろうか。

自然公園審議会は、表3に示したように、兄島総面積7573 k m²の内、4384 k m²を特別保護地区と第1種特別地域(57.9%)に指定し、残りの3189 k m²を普通地域(42.1%)に指定した。ちなみに、「普通地域」は、小笠原国立公園の中でただ兄島1ヶ所だけなのである。

兄島のこの地種区分は、一見、自然保護が重視されたもののように見受けられるが、実は反対であった。開発が規制される特別地域に指定された地域は、自然価値の低い地域であり、並通地域は、自然価値の高い地域で

表3 小笠原兄島の地種区分

地種区分	面積, () 内は%
特別保護地区 と第1種特別地域	384km ² (57.9)
普通地域	3189km ² (42.1)
兄島総面積	7573km ² (100.0)

注 前掲船越「小笠原・兄島の自然と空港計画」, 101頁。原典は, 東京
営林局 (1974) 「小笠原の国有林経営に関する基礎調査」, 139頁

あった。

船越氏は, 兄島の「家内見崎東端に位置する旧軍用地の代償草原が『特別保護地域』であったり(在来種のみによる草原として評価のある草原だ), 尖山(とがりやま)周辺のリュウキュウマツ等の植栽地が『第1種特別地域』であったりする」と指摘し, その代わりに, 「兄島の生物分布の核心, 兄島を代表しとりわけ重要な分布域は, 北二子山・見返山・家内見崎(かないみさき)・拳崎(こぶしざき)を結ぶ中央台地だが, 文字通りその地域が『普通地域』にまとめられたのであった。」と指摘している⁽¹¹⁾。

また1983年に東京都の調査に参加した日本自然保護協会理事長で東京農工大学名誉教授奥宮清氏が, 「新たな保護, 管理を必要とする植生または植物群落」と題する提言の中で, 「普通地域」に指定され特別区域から外されていた「兄島北二子山付近のコバノアカテツシマイスノキ群集」を「国立公園特別保護地域など厳正な保護区」へ編入するよう求めたほど, 兄島中央台地の自然は貴重な地域だったのである⁽¹²⁾。

自然価値の高い兄島の中央台地を「普通地域」に指定してしまう国立公園の不合理な地種区分は, 兄島に限ったことではなかった。度々拙著, 拙稿で指摘してきたように, 国立公園行政当局が, 林野局と国有林地の地種区分について協議する際に, 政府内での力関係が圧倒的に弱かった国立公園行政当局は, 将来の森林施業(時には観光業務)を有利に展開するために自然保護上重要と思われる国有地の多くを普通地域に指定してきた林野庁に抗しがたかったのである⁽¹³⁾。

だから船越氏が, 国立公園行政当局に「兄島の生物分布の核心, 兄島を

代表しとりわけ重要な分布域は、…文字通りその地域が『普通地域』にまとめられた」のであり、1969年の「小笠原復興計画」で東京都が、極めて自然的に重要な「兄島台地を空港用地としてあらかじめ用意した」と指摘しているのは⁽¹⁴⁾、まったく正しいのである。

注

- (1) 佐藤誠『レジャー列島』, 1990年, 『岩波新書』, 9頁。
- (2) リゾート法に基づくリゾート開発構想については、前掲『検証・リゾート開発』[東日本篇], [西日本篇]を参照。
- (3) 東京弁護士会「小笠原空港建設問題に関する意見書」, 1996年7月, ウェブサイト掲載。
- (4) 以上の引用は、前掲船越「小笠原・兄島の自然と空港計画」, 113頁。
- (5) 「小笠原に悲願の空港」, 1989年1月13日『毎日新聞』(朝刊)。
- (6) 前掲東京弁護士会「小笠原空港建設問題に関する意見書」, 2頁。
- (7) 前掲船越「小笠原・兄島の自然と空港計画」, 113頁。
- (8) 以上, 同上, 113-4頁。
- (9) 前掲『日本自然保護協会五〇年誌下』, 46頁。
- (10) 前掲東京弁護士会「小笠原空港建設問題に関する意見書」, 1-2頁。
- (11) 前掲船越「小笠原・兄島の自然と空港計画」, 110-1頁。
- (12) 同上, 111頁。
- (13) 拙稿「環境庁管理下の国立公園行政機構」, 『経済志林』第88巻第4号, 508-9頁。
- (14) 前掲船越「小笠原・兄島の自然と空港計画」, 110-1頁, 113頁。

③1997年小笠原空港・父島建設計画案

1989年に提起された小笠原空港・兄島案が厳しい批判を浴びたが、1994年3月都議会は「小笠原空港の早期建設促進に関する決議」を全会一致で採択し、1995年2月、東京都は、兄島建設計画案を決定した⁽¹⁾。

しかし後に詳論するように兄島建設計画案の決定に対し1996年に入って「自然保護団体は、『世界的にも貴重な乾性低木林が』あり、厳正な保護が必要」であると計画の白紙撤回を求め、「環境庁の岩垂寿貴男長官も、今

月2日に『ほかの適地があれば検討してほしい』と反対を表明していた」。

そして鈴木俊一知事に代わった青島幸男都知事の折り東京都は、1996年2月27日に、正式に決定していた兄島建設計画案を突如「白紙に戻し」、島しょ振興担当の総務局のほか、環境保全局、建設局、港湾局など関係7局と小笠原村から構成された「小笠原空港建設推進会議」を設置し、「兄島以外への立地の検討を開始した。」⁽²⁾

この候補地再選定作業のために、「小笠原環境調査検討委員会」および「同小委員会」が設置された。この小委員会には、日本自然保護協会の理事長奥富清理事長（東京農工大学名誉教授）が委員長に就任し、同協会の沼田眞会長（千葉大学名誉教授）らこれまで兄島案に強い疑問を持ち、発言をしてきた多数の研究者が加わり、小笠原環境の検討が行なわれた⁽³⁾。

通常のお手盛り委員会の場合には、兄島案に批判的な委員を入れることは考えられないのであるが、そうしなかった背景には、東京都内部に兄島案に批判的な人たちがいたことが考えられる。

ともあれ1997年12月に「小笠原空港環境現況調査報告書」が発表され、「その中で兄島は除外され、父島、母島などの9ヶ所が空港立地の可能性がある場所として選定された。」⁽⁴⁾

なお、この調査に先立ち1996年12月に閣議決定された『第7次空港整備計画』では、小笠原空港は新規事業には採択されず、従って小笠原空港計画は実現性の弱いものとなっていた⁽⁵⁾。

その後、青島都知事のもとで東京都は、1998年4月7日に小笠原空港建設地を父島の時雨山周辺域とすることを発表した⁽⁶⁾。この計画案も詳しいことは不明であるが、一説によれば、「父島南部の時雨山周辺の尾根に1720mの滑走路を整備し、ジェット機を就航させる案」であり、1998年5月に決定したとある⁽⁷⁾。

父島時雨案の発表に対して、日本自然保護協会は『東京都が小笠原空港の計画地を父島・時雨山周辺と定めたことに関するコメント』を発表、選定にあたって自然環境への配慮がなされたことを評価しつつも、時雨山周

辺は『空港立地上の制約が相対的に大きい地域』であり、今後慎重なアセスメント調査を行い、環境保全上の問題が予想された場合には、事業の中断・再評価を行うべきだとした。」⁽⁸⁾

こうした批判を受けて東京都は、1999年1月、また新たに「小笠原自然環境保全対策検討委員会」を設置した。その目的は「東京都による小笠原空港の整備に関する環境影響評価の実施に際し、その基本的事項や環境影響評価について専門的立場からの助言・指導を得、また、きわめて優れた自然環境を有する小笠原諸島全域の保護のあり方などについて検討・提言を得るため」というものであった。この委員会は、先の「小笠原環境調査検討委員会」のメンバーが中心となり、委員長は日本自然保護協会の奥富理事長が務めた。

「小笠原環境調査検討委員会」は、「検討の結果、時雨山付近にはムニンツツジなど多くの固有種があり、絶滅危惧種オガサフラオオコウモリ、オガサワラノスリの生息地でもあり、どのような緩和策をとっても限界があることなどを理由に2001年10月、計画に否定的な内容を、異例の意見書という形で提出した。」⁽⁹⁾

このため、東京都は、2001年11月にこの意見書を受ける形で空港計画の白紙撤回を発表した⁽¹⁰⁾。

空港計画が白紙撤回される経過については改めて後に詳論したい。

注

- (1) 「都が『兄島建設』計画決定」、1995年2月10日『毎日新聞』（朝刊）。
- (2) 「兄島建設見直し」、1996年2月28日『毎日新聞』（朝刊）。
- (3) 前掲『日本自然保護協会五〇年誌下』、46頁。
- (4) 同上、47頁。
- (5) 同上、47頁。
- (6) 同上、47頁。
- (7) 東京都「小笠原空港の検討状況について」（令和2年12月）、東京都のHP、掲載。
- (8) 前掲『日本自然保護協会五〇年誌』、47頁。

(9) 同上, 47頁。

(10) 同上, 47頁。

2 小笠原空港建設計画の問題点

(1) 小笠原空港建設計画の目的

小笠原空港建設の目的は、一般的にみれば、第1に、本土から遠く離れた島民の生活の安全、維持のための交通手段の確保、第2に、地元の地域振興あるいは、東京都さらには観光業界による小笠原諸島を観光資源とする観光業のための交通手段の確保発展、ということである。

第1の問題は、本稿の課題にとっても非常に難しい問題である。

特に東京から1000 km近く離れた、定期航路船便で片道29時間を要し、1週間にわずか1往復だけだった離島の小笠原村民の暮らしの面から空港への期待は大きい。

当時父島と母島の両島合わせて約2400人の都民（小笠原村民）の生活にとって、一般的な東京への最小時間のアクセス手段として、特に救急医療など緊急時の東京への最小時間のアクセス手段として、飛行機への期待は、大きいと理解できる。1991年6月に小笠原村議会は「小笠原空港建設の要望」を決議している⁽¹⁾。

しかし小笠原諸島がまれにみる貴重な自然・環境を抱えた島であり、単に日本の宝であるだけでなく、後に世界自然遺産になるほどのものであるとすれば、空港建設に際して生じる島の大破壊を伴う「小笠原空港建設計画」を小笠原村民が望むからという理由だけで直ちに肯定できない。大破壊を伴う「小笠原空港」以外の手段を選ばなければならない。

東京弁護士会の意見書は、この点に関連して、交通アクセスと社会基盤の整備と医療体制に確立について、貴重な提案を行なっている⁽²⁾。

自然保護の大義名文に隠れて過疎な離島の苦境を無視したりしてはいけ

ないし、島民の生活の安全、維持について、小笠原空港建設計画に反対する側も真剣に考えなければならないのである。

第2の、地元、東京都、観光業界による小笠原諸島を観光資源とする観光業のための交通手段の確保発展という問題は、一般的にはこれまで散々論じられてきた普遍の問題である⁽³⁾。

この問題は、一般的には、答えが出ており、必ずしも難しい問題ではない。

村民の生活を確保する有効なアクセス手段の確保は、村民の普遍的願いであるが、しかし観光のための「小笠原空港建設」は、地元村民のすべての願いではないし、観光業に関連した一部の住民の願いであり、自然を保護するために小笠原空港建設に反対する住民の要望ではないということである。

観光のために観光資源を破壊するような「小笠原空港」は、観光の立場からも認められない。

注

- (1) 前掲東京弁護士会「小笠原空港建設問題に関する意見書」、2頁
- (2) 東京弁護士会の「意見書」は、飛行機による医療の改善ではなく島内での医療の確立、自然への負荷の大きい「空港建設」に代わって「コンピューター機やさらに高速艇の導入といった代替手段」を提案している。同上、3-4頁。
- (3) 拙著における国立公園内の観光道路建設計画にたいする反対運動を参照されたい。

(2) 小笠原空港建設による自然破壊・環境毀損の可能性

兄島の原空港建設計画のケースを中心に見ていきたい。

兄島空港の建設は、450キロ平方メートルの広大な兄島中央台地の表土を剥がして平面の滑走路を建設し、そこに空港の施設、飛行機コントロールセンター、飛行機の整備施設、利用者の乗降施設、乗客のサービス施設、

宿泊施設、上下水施設、独自の発電施設、飛行場から他地域への移動施設（道路、架橋、ロープウェイなどのいずれか）、などのインフラ施設を建設しなければならない。

船越氏は、一般的に「兄島空港建設とこれに伴う大規模な自然破壊は兄島の植生の中心的な部分を含め広範囲の生物相を壊滅させる。これによって種類組成の上からも景観的にも海洋島小笠原を代表し、より健全かつ最大である乾性低木林を失うことになる。乾性林に限って生育している多数の稀産植物を絶滅させるが、同時に乾性林に依存している他の生物相をその大部分は実情すら分からないまま滅びさせてしまうことになる。判明している限り多数の固有陸貝、オガサワラハンミョウ*（固有種で現在の生息地は兄島中央台地のみ）を植物とともに失うことは間違いない。すべて『代替品』のない世界の財産なのだが…」⁽¹⁾。

滑走路建設のために剥いだ草木、土石の処理も問題である。それを他の地域に放棄すればそこでまた、そこで自然破壊・環境毀損が生じる。

また船越氏は「前述旧軍耕作地跡に見られる裸地化のように、直接手を加えない小面積の林分を残しても将来的にはこれらの保持は困難であると見なければならない。乾性低木林の持続には単に土壤流亡の問題が係わるだけでなく、微妙な水バランスが係わっている。兄島の熱気と風は小林分を乾燥させ、小域になった林分による降水の保持能は著しく低下すると考えなければならないからである。ここ20数年の間にしばしば訪れるようになった大規模な早魃は小林分の保続の困難さを実証することになる。」と指摘する⁽²⁾。

飛行場建設に伴うインフラ施設の建設自体も、輸送路の確保、資材運搬のために兄島に多くの負荷を与え、兄島の自然・環境の破壊を生み出すのも必然である。

船越氏は、「多量の器材搬入と恒常的な人の出入りは、小笠原以外の他の島々と本土から多数の外来生物を兄島に持ち込むことになろう。兄島の台地では森林を失った立地の一部が在来草本による代償草原を形造ってい

る。父島の同じ立地を占有する移入木本類や草本類が未だ侵入していないためである。絶え間のない外来種の搬入は植生をまったく変化させ、ただ1ヶ所残された小笠原固有の生物間の関係（生態系）をも永久に失わせる原因のひとつとなっていく。」と指摘し、生態系への悪影響を指摘する⁽³⁾。

更に船越氏は「空港等の工事とその後の土壌流亡は海中公園指定域を含む兄島周辺海域に流亡土壌による大きな打撃を与えると考えなければならない。スコールや台風による集中型の降水は、泥土の"完全な沈降"を促すような調整池工法が現実にはあり得ないことを教えてくれるだろう。」と指摘する⁽⁴⁾。

以上のように、空港建設は、直接的な自然破壊・環境毀損を引き起こすだけでなく、間接的に空港経営・維持や、特に大量の観光客の来島が小笠原諸島の貴重な自然破壊・環境毀損を招く恐れが大きい。しかも空港建設によって小笠原観光への期待が高まり、抑制されてきた小笠原諸島内でのリゾート開発への熱望が高まり、小笠原を巨大な観光地化させる危険性が生み出される。

注

(1) 前掲船越「小笠原・兄島の自然と空港計画」, 115頁。

(2) 同上。

(3) 同上。

(4) 同上。

(3) 小笠原空港建設計画の経営上の問題点

船越氏は、1990年の東京都の「整備構想」によると、小笠原兄島空港建設費は、「父島一兄島間の連絡を渡船とした場合、港湾施設を含む建設費総額は約330億円から340億円と試算されている」と指摘している。

更に「橋梁とした場合はさらに70億から80億の上乗せが必要だと見積っている」と指摘している。しかもこの案は、「建設費の85%を国庫に求め

る」ものである⁽¹⁾。後に明らかになるように、国庫負担が外されれば、東京都の負担が4倍に増える。

船越氏は、兄島案の建設費が高いか低いか指摘していないが、人口2000人程度の住民福祉のために、数百億円の支出は相当に割高であることは間違いない。

後に石原慎太郎知事も、小笠原兄島空港建設計画を白紙撤回する理由の一つとして建設費の高さを強調した。

1999年6月に石原知事は、小笠原兄島空港建設計画にふれて「現状の財政状況を考えると非常に厳しい」と発言し、2000年1月には父島時雨山案にふれ、「あんなところに飛行場など出来ないし、700億円でできっこない」と発言している⁽²⁾。

注

(1) 前掲船越「小笠原・兄島の自然と空港計画」, 114頁。

(2) 後出の資料「小笠原空港関連記事」を参照。

3 小笠原空港建設計画反対運動の展開

(1) 空港建設計画の環境影響調査にみる否定的意見

研究者を中心に1988年以前から地道な現地の調査活動が行なわれてきた。そうした小笠原の調査活動は、反対運動の基礎を作り出したという意味で小笠原空港建設計画反対運動の基底と位置づけたい。

1969年に初めて小笠原空港建設計画が提起されてから、その計画の前提として小笠原諸島の自然環境調査が要求され、幾つかの小笠原諸島自然環境調査が実施された。興味深いことにそれらの自然環境調査は、小笠原空港建設計画に否定的な結果を出した。

小笠原の国立公園指定に絡んで行なわれた1970年3月に公表された「小笠原諸島自然公園調査団」の「報告書」では、後に小笠原空港候補地に指

定される「兄島中央の平坦面を中心とする乾性低木林および草原」の保護が提言されていた。結果的には「普通地域」に指定され保護の対象から外されたが、兄島は自然的に価値のある地域として認知されたのである⁽¹⁾。

文化庁が天然記念物指定に絡んで小笠原の自然の1968－9年に行なわれた「学術・天然記念物調査団」による「報告書」でも、「小笠原列島の特色ある植生」として「乾性低木林の保護」が求められていた⁽²⁾。

1983年に東京都と環境庁の委託で行なわれた調査でも、奥富清等は「新たな保護、管理を必要とする植生または植物群落」と題する提言の中で、「兄島北二子山付近のコパノアカテツ－シマイスノキ群集」を「国立公園特別保護地域など厳正な保護区」へ編入するよう求めた⁽³⁾。これは完全に無視されたが。

1989年に兄島空港案が提起された後の多くの学者らの調査でも、「陸上サイドから兄島の厳正な保護」が指摘され、先に引用したように、「兄島の台地は、最も高いランクに位置」づけられていたのである⁽⁴⁾。

1991年10月に公表された東京都立大学が行なった「第2次小笠原諸島自然環境状況調査報告」では、「乾性低木林としての特性と、その広がりのもつ重要性、および父島において類似の植生が縮小、分断されてしまった現況に鑑みると兄島のこの地域に残された植生とそこに成立する生態系は、小笠原諸島全体の中でも最大限に保護されるべき自然であると評価できる。」と指摘されている⁽⁵⁾。

この調査に先立ち、空港計画を出した東京都自身が組織した「東京都小笠原諸島21世紀ビジョン懇談会」の1991年の「報告書」でさえ、「兄島については、小笠原国立公園の保護計画対象区域の『普通地域』の部分か土地利用計画では『その他地域』となっている。」と指摘した上で、「保護計画の『普通地域』は他の地域指定と比較して規制条件が緩やかではあるが、兄島の普通地域も自然環境に恵まれていることに変わりはない。現在兄島を含む小笠原諸島の自然環境の現況調査が進められているが、その結果をも踏まえ、また十分な環境影響評価のもとで、必要に応じて適正な利用を

図っていく必要があると考えられる。」また開発整備に際しては、「周辺地域をも含めた十分な環境影響評価を踏まえた開発整備を行なうべきであり、特に、兄島においてはこのことが強く要請される。」と述べているほどである⁽⁶⁾。

以上のように、兄島台地は、開発が容認される「普通地域」に指定されていてもなお、研究者の間では、開発すべきではない「自然保護地区」との評価が広まっていたのである。

小笠原空港建設計画兄島案反対運動は、このような科学的調査のもとで広く展開されていったのである。

注

(1) 前稿船越「小笠原・兄島の自然と空港計画」, 111頁。

(2) 同上。

(3) 同上。

(4) 同上, 112頁。

(5) 同上, 116頁。

(6) 同上, 115-6頁。

(2) 小笠原空港建設反対運動

まず初めに小笠原空港建設計画に対する国立公園行政当局の姿勢を確認しておきたい。

1969年に小笠原空港建設計画が提起された時に、厚生省国立公園部がどのような姿勢を示したか私には、確認できないが、小笠原の自然を評価して国立公園に指定した経緯からみて、否定的であったと察せられる。しかし問題の兄島の中央台地を普通地域に指定したことを想起すると、小笠原に空港を建設させないという強い意志を見いだせない。

東京都が1988年小笠原空港建設計画兄島案を提起した際にも、環境庁は、管見する限り兄島計画案に明確な反対姿勢を示さなかった。建設予定

地の兄島中央台地が「普通地域」であれば、法的な反対根拠がないからである。

東京都が1988年に小笠原空港建設計画兄島案を提起すると、各界から計画の見直し、反対の声がだされ、厳しい反対運動が展開された。

船越氏は、1992の論文で反対運動について次のように指摘している。

1988年に提起された「兄島空港計画」について、『兄島空港計画』を見直し兄島を保護すべしとする要請と要求は、1988年12月から翌4月にかけての研究者（生態学・植生学・生物地理学・分類学など）を中心とする589名による要請書提出に始まり、日本生態学会第36回大会（1989年8月）総会決議、『小笠原兄島空港建設計画に関する要望書』提出、日本自然保護協会による意見書『東京都・小笠原空港における兄島空港建設計画案に関する意見書』提出（1990年9月）、日本鳥学会1991年度大会決議『小笠原兄島空港建設の見直しを求める決議』（1991年9月）提出、世界自然保護基金日本委員会によるコメントの公表（同年12月）と相次いで行われている。⁽¹⁾

例えば、第36回大会の「生態学会」の要望書は、「空港が実現すると広い面積の種生が破壊され、生息地にしている天然記念物を含む多くの固有の動植物が絶滅を招く。決して望ましいものではなく、空港は兄島以外の地に」と指摘した⁽²⁾。

『東洋のガラパゴス島』と言われるほど動植物界の奇種、固有種に恵まれた小笠原の生物を研究する学者らは『小笠原環境研究会』（事務局・駒沢大学文学部自然科学教室）を作り、これまで3度にわたり、最高376人の学者らの署名を集め、建設の再考を求める要望書を国や都、小笠原村などに提出している。⁽³⁾

更に、外国からも小笠原兄島空港建設計画の見直し、反対の意見が表明された。

「1990年11月15日、ハワイ大学植物学教室のジェラルド・D・カー教授が、実態の判らぬままに潜在的遺伝資源である固有生物を失ったハワイの

二の舞を避けるよう兄島の保護と空港案の見直しを都知事と環境庁に対して要請した。」

「1991年2月、ハワイ植物学協会（ヘイディ・ポーンホルスト会長）が兄島空港に代わる空港の再検討と兄島保護の要請を行なった。さらに同年5月、ホノルルで開催された第17回太平洋学術会議が『兄島の環境保全』と題する『決議文No.13』を採択し、関係方面に送付している。」⁽⁴⁾

なおこの点については、当時小笠原兄島空港建設計画の見直しを求める運動の世話人をしていた駒澤大学の清水善和助教授は、第17回太平洋学術会議のシンポジウムで、「この問題について簡単な説明を行い、賛同をもとめたところ、シンポジウムの決議として取り上げられることになった。さらにこの決議は、上部の会議に諮られ、最終的に太平洋学術会議の決議文No.13として採択された。この決議文はミユラー・ドンポウ博士を通じて近く、環境庁長官、東京都知事、小笠原村長に郵送される事になっている。」と指摘している。⁽⁵⁾

この太平洋学術会議の決議文は、次のようなものであった。

「小笠原諸島の兄島に予定されている空港建設は大規模な植生の破壊を引き起こし、固有の植物相並動物相を絶滅に追いやる可能性がある」と、本会議に報告されたので、太平洋学術会議は、関係各機関が環境影響アセスメントの課程で、学術的な価値を適正に考慮され、代替の輸送手段も含めて検討されるよう要望する。」⁽⁶⁾

また、1991年1月から2月、『ロサンゼルス・タイムズ』紙は、現地取材を行ない、小笠原に関する3回の長文の記事を掲載し、その1回を「危機に立たされた日本の島嶼生態系」と題して兄島問題に当てると報告している⁽⁷⁾。

更に、イタリア貝類研究会、国際自然保護連合会なども、世界の保全されるべき植物の多様性として白神産地、屋久島に並んで「兄島の保護を訴えている。」と報じられている⁽⁸⁾。

以上のように極めて短期間に小笠原兄島空港建設に対し、わが国の多く

の学会や自然保護組織、さらに世界各地の学会や自然保護組織が反対し見直しを求めた事例は、これまであまり見られない傾向であり、1980年代から1990年代に入って自然保護・環境保全の運動が世界的レベル強まっただけでなく、日本においても急速に強まってきた証であった。

更に個々の小笠原兄島空港建設反対運動に見ていくことにしよう。

東京都が計画を発表するや、1989年2月18日、全国の小笠原研究者からなる「小笠原自然環境研究会」は、1月に公表された東京都などが策定した小笠原空港建設方針の「検討経過に関する資料」の「公開」を要求し、計画の見直し訴えた⁽⁹⁾。

1990年10月、地元小笠原島民によって設立された「小笠原の空港を考える会」は、「兄島空港の見直し、生活路線としての空路開設・建設計画情報の公開等」の結成趣旨を公にし、翌1991年8月関係機関にその旨の陳情を行なった。⁽¹⁰⁾

船越氏によれば、「小笠原の空港を考える会」の『生活路線』というのは大型外部資本の参人を招く1800m滑走路（中型ジェット機）に代え、人口2000人の『小笠原に適した村民の足となる航空路の開設』（同会要項）ということである。観光客用の海上航路の改善とともに、村民の用務利用を保障する小型航空機の導入によって、村の財産でもある自然を保護し、社会・生活基盤の破壊を極力抑制し、自立的な村づくりを進めたいというのがその意向だ」ということである。⁽¹¹⁾

「小笠原の空港を考える会」は、東京都の兄島案が、小笠原の観光化を狙った案であることを認識し、自然保護上、「生活路線」という言葉で住民本位の小さな空港の建設を要求したことがわかる。

日本自然保協会は「1991年9月、東京都知事、小笠原村長、運輸大臣、環境庁長官に対し兄島のユニークな生態系を破壊する空港計画に反対し、国立公園地種区分の格上げと保護林設定の必要があるとの意見書を提出、その中で小笠原への航空路の開設には、小笠原全体の環境容量を考慮した交通計画と代替地を検討すべきだとの考え方を明らかにした。しかし運輸

省は91年11月、第6次空港整備5ヶ年計画で予定事業として閣議決定したため、協会は直ちに独自の現地調査を行い、科学的な論拠の確立に向けて取組みを強化した。」⁽¹²⁾

東京都は、1995年2月に小笠原空港建設計画兄島案への厳しい批判を受け、独自の「自然環境状況調査と環境影響評価をもとに、兄島空港の建設および父島との連絡ロープウエーの建設計画を公表、新規事業化を国に要請する方針を打ち出した。」⁽¹³⁾

この東京都の方針について、1995年2月7日『毎日新聞』は、1995年2月、東京都が「最終的に兄島とし、父島とはロープウエーでつなぐこととする」とすると表明した際に、日本自然保護協会の事務局メンバーは、「環境庁国立公園課では『都の決定は調査結果と矛盾する一方、ロープウエーの建設予定地は特別保護地区にあり、簡単には許可できない』として、都に異例の経緯説明を求めた。」⁽¹⁴⁾と報じている。

環境庁国立公園課は、1995年2月に提起された小笠原空港建設計画父島案に不許可の釘を刺した。

東京都の最終案とする小笠原空港建設計画兄島案の提起に対して、1995年に日本自然保護協会は、「兄島を選定したことに対し科学的根拠が認められないとコメントを発表し、東京都の調査報告を検証するための『小笠原空港問題検討小委員会』（委員長・奥宮清（東京農工名誉教授、日本自然保護協会理事長）を設置した。」ちなみに奥宮清氏は東京農工名誉教授、日本自然保護協会理事長であった。

そして1996年1月に「小笠原空港問題検討小委員会」は「都の作成した調査報告書とその評価のあり方を全面的に検討」した「見解書」をまとめた。

日本自然保護協会は、1996年に策定が予定されていた政府の「『第7次空港整備計画』をにらんで96年1月、東京都、国土庁、運輸省、林野庁、文化庁、環境庁、小笠原村に小委員会見解書と意見書を提出し、小笠原空港建設計画撤回と生態系、生物多様性の保全を再び訴えた。」のである。

日本自然保護協会の事実上の兄島案反対に際して、1996年1月に橋本内閣のもとで環境庁長官に任命された「岩垂寿貴男環境庁長官も記者会見で見直しを求める発言をしている。」と指摘されている⁽¹⁵⁾。

しかし管見する限り環境庁長官が正式に小笠原空港の建設計画兄島案に反対したことを示す発言、資料をなかなか見いだせなかったが、1999年の「小笠原諸島振興開発審議会会議録」の議事録の中に、1995年2月に「小笠原空港の建設地を兄島に決定したところ…平成8（1996）年1月に環境庁から兄島空港案の見直しの意向が伝えられた」と記されていることを発見した⁽¹⁶⁾。

これで環境庁は、計画に反対とは明確に表現しないが「見直し」という表現で反対していたことが確認できる。

1996年7月に、東京弁護士会は、「小笠原空港問題に関する意見書」を公表し、小笠原空港建設計画兄島案に対する積極的な反対論を展開した。この「意見書」は、通常の見解書と異なり、「これまで東京都における数少ない貴重な野生動物の宝庫である小笠原諸島の自然保護の問題に取り組んできた」東京弁護士会公害・環境特別委員会と第二東京弁護士会公害対策・環境保全委員会によるものであり、たまたま空港計画に反対するというのではなく、「専門家から小笠原諸島の自然の特質等について講義を受けるとともに、1996年5月25日から同月30日までの日程で小笠原諸島の兄島、父島、母島に現地調査を実施して自然環境の実際にふれ、また空港建設候補地を見聞し、小笠原村役場、小笠原村議会、東京都小笠原支庁、小笠原総合事務所、さらには明日の小笠原を創る会や小笠原の航空路を考える会など関係者からのヒアリングを実施した。また、6月27日までに東京都庁のほか環境庁、運輸省からもヒアリングを行った。これらの調査結果を踏まえて、自然保護の視点から小笠原空港建設問題についての意見を取りまとめたので、両弁護士会の常議員会の審議を経てここに意見を発表する。」という入念に準備された説得力のある意見書である。

通常の見解書と違って約1万字近い大部な意見書の全文を紹介できない

ので、「意見書」のまとめた「意見の趣旨」を紹介しておきたい⁽¹⁷⁾。

「意見の趣旨」は次のように述べている。

「空港建設計画のような大規模開発計画は、計画構想段階からの情報の公開と広い市民参加などを取り入れた慎重かつ細心の配慮をを行う計画アセスメント制度の立法措置が講じられなければならないが、かかる制度がない現状において、小笠原空港建設をめぐる諸問題は、東京都に対し次のように提案する。

1 現在すすめている兄島への空港建設計画を白紙撤回し、将来においても同島を空港建設の候補地としないこと。父島等において空港建設を計画する場合には、オガサワラオオコウモリに代表される小笠原の固有種並びに固有亜種の生息地など重要な生態系が保全されている地域を空港建設の候補地としないなど慎重な配慮をすること。

2 小笠原空港については、今後の代替案の作成・検討にあたっては、空港建設計画に関してこれまで作成した報告書類とデータを全て公開し、さらに今後作成する報告書類とデータを逐次公開し、空港建設の適否について、小笠原の生物多様性と自然を適正に評価した上で、空港建設およびその関連施設がそれらに与える影響を評価し、さらに必要性等社会経済的視点からも建設計画の合理性を検討すること。

上記検討手続きは、地域住民の参加はもちろんのこと、各分野の専門家や自然保護団体から十分に意見を聴取したうえで、検討の過程と結論は公開すること。

3 小笠原村、環境庁など関係諸機関と連携・協力の上、

(1) 東京都環境基本条例において策定を定められた『東京都環境基本計画』の中に、小笠原の生物多様性と自然を保護するための地域計画を盛り込むこと。

(2) 環境庁に対し、兄島全島を国立公園の特別保護地区に格上げをしよう要請すること。

(3) 小笠原の固有種並びに固有亜種を絶滅のおそれのある動植物種の保

存に関する法律上の国内希少野生動物種に指定するよう要請することを前提に、同法に基づく生息地等保護区への指定要請をすること。

4 交通アクセス、医療体制の充実など、小笠原が現在抱えている社会基盤整備上の諸問題について、東京都として現在取りうる対応策（現状より医療水準の高い医療機関の整備、特別養護老人ホームの設置、公立図書館の設置など）の検討に努めること。」

実に説得力のある「意見書」である。

東京都は、1996年6月に、「局庁クラスによる『小笠原空港建設促進会議』を設置し、滑走路を1500メートルに短縮して、兄島、父島などの中から再度候補地を検討する」という迷走に陥った。

そして東京都は、苦し紛れに再候補地選定のために、都建設局公園緑地課に「調査を実施」させ、「そのために『小笠原環境調査検討委員会』および『同小委員会』」をが設置した。この期に及んで東京都は、開発プロパー部局でなくどちらかと言えば自然保護に関心のある公園緑地課に調査をさせると言う施策をとった。このことは、東京都の小笠原空港建設への熱意の低下を示唆している。

しかも、1996年12月の「第7次空港整備計画」では、新事業から小笠原空港が外されるという状況を前にして、1996年12月に発表された「小笠原空港環境調査報告書」では、「兄島は除外され、父島母島など9カ所が空港立地の可能性がある場所として選定された。」

これは、小笠原空港建設促進の観点からみれば、著しい後退である。東京都は、明らかに小笠原空港建設計画促進を後退させていた。

先に触れたように、1996年12月、政府は、閣議決定した「第7次空港整備計画」から、小笠原空港計画を「新規事業には採用せず」、「前5カ年計画の対象事業で未着のものについて毎年度予算の範囲内で順次着手する」という扱いに格下げした⁽¹⁸⁾。

これは、バブル崩壊後のわが国の国家財政が逼迫して、公共事業を大幅に見直しせざるをえなかったからであった。そのため、高額の予算が想定

された小笠原空港計画は、政府支出が大幅に削られるとあって、やはり財政逼迫下にある東京都も小笠原空港計画遂行への志向をシュリンクさせていたのである。

そして1998年4月に、東京都は、苦し紛れにというべきか、小笠原空港兄島案を、放棄して突如として父島時雨山案を提起するという迷走を重ねた⁽¹⁹⁾。

これに対して日本自然保護協会は、1998年4月7日に「記者クラブ加盟社各位」に向け「東京都が、小笠原空港の計画地を父島・時雨山と定めたことに関するコメント」を発表した⁽²⁰⁾。

日本自然保護協会保護部長吉田正人名のこのコメントは、以下のようなものであった。

「1. NACS-J（日本自然保護協会の略称－引用者）は1990年9月と1996年1月に小笠原兄島空港計画問題について見直しを求める意見書を関係各機関に届けた。その中で適地の選定にあたっては、科学的根拠と公正な検討手順が必要であることを指摘してきた。今回の方針確認では、初めて自然科学の研究者によって、自然環境保全の視点から複数の空港立地の可能性についての評価が取り入れられた。この点は、かつて自然環境への配慮なしに兄島が選定された反省をふまえたものと考えられる。

2. 今回の選定は『小笠原空港環境現況調査報告書』により、『自然環境の特性上相対的に空港立地の可能性が残る』とされた9地域の中から、経済性・安全性等の評価を加え東京都が選定したものである。しかし、いずれの地域も自然環境保全上の問題点を有する場であり、中でも時雨山周辺は『空港立地上の制約が相対的に大きい地域』*とされている。今後実施されるアセスメントでは前述の報告書に記された配慮項目はもとより、慎重な調査と社会的合意形成を行う必要がある。

また、アセスメントや実施計画の段階で自然環境保全上の問題が予想された場合には、事業の中断・再評価を行うべきである。

(*時雨山周辺にはムニンツツジ（1997年版環境庁レッドリストでは絶滅

危惧^{ママ}？A種)の唯一の生育地があるなど、貴重な植物の多くが生育確認されている)

3. 小さな島の連なりである小笠原諸島全体の環境容量を考えれば、今回発表された空港規模および航空機材は大規模なものである。第6空整決定時に付けられた他の課題(地域開発計画の策定と需要の見通し、地元の費用負担)が解決し、事業着手できたとしても、これから空港の完成までには長期の時間が必要である。その一方で、技術的な進歩は大きなものが予想される。今回の方針決定にこだわることなく、時代変化に対応して輸送手段、使用機材、空港規模を含めた代替案の検討を各段階で行うべきである。」

東京都は、このコメントを受けて、1999年に「小笠原自然環境保全対策検討委員会」を設置し、委員会の目的を、「東京都による小笠原空港の整備に関する環境影響評価の実施に際し、その基本的事項や環境影響評価について専門的立場からの助言・指導を得、また、きわめて優れた自然環境を有する小笠原諸島全域の保護のあり方などについて検討・提言を得るため」と定めた。

そしてこの委員会は、先の「小笠原環境調査検討委員会」のメンバーが中心となり、何と委員長は日本自然保護協会の奥富理事長が務めた。これは、東京都がいわば小笠原空港計画を撤回するための言い訳を表明する委員会のように見える。

「小笠原自然環境保全対策検討委員会」は、「検討の結果、時雨山付近にはムニンツツジなど多くの固有種があり、絶滅危惧種オガサフラオオコウモリ、オガサワラノスリの生息地でもあり、どのような緩和策をとっても限界があることなどを理由に、2001年10月、計画に否定的な内容を、異例の意見書という形で提出した。このため、東京都はこの意見書を受ける形で空港計画の撤回を発表した。」⁽²¹⁾

このような反対運動の中で、肝心の環境庁はどのような立場をとっていたのだろうか。

環境庁は、小笠原を国立公園に指定し、小笠原諸島の自然の重要性を十二分に認識していた。しかし小笠原空港の候補地の兄島の中央台地は、「普通地域」に指定されており、自然公園法上は、開発を規制できない仕組みになっていた。東京都は、その弱点について小笠原空港候補地に兄島を指定したのであった。

東京都の小笠原整備構想が、空港位置を兄島東部地区に指定したのは、「アクセスの問題はあるが、自然保護法の規制、設置可能滑走規模等から判断すると一番条件が良い」からであると指摘されている⁽²²⁾。だから実は環境庁としては自然公園法の規定に則した合法的な小笠原空港建設計画兄島案に安易に反対できなかったのである。

環境庁は、管見するかぎり、小笠原空港建設計画に反対であったようであるが、先に触れたように、計画の「見直し」という不明確な反対論であり、公式に計画案反対を明確に表明していないようである。

その代わり、環境庁の盟友ともいえる日本自然保協会が小笠原空港建設計画兄島案に明確に反対し、積極的に反対運動を展開していたのである。

以上のように、強力な反対運動を受けて、環境庁は、小笠原空港建設計画を決して承認することはなかったのである。

注

- (1) 前掲船越「小笠原・兄島の自然と空港計画」, 116頁。
- (2) 「小笠原空港の予定地に新種」, 1989年11月2日『毎日新聞』(朝刊)。
- (3) 同上。
- (4) 前掲船越「小笠原・兄島の自然と空港計画」, 116頁。
- (5) 清水善和「太平洋の時代の小笠原諸島の明日は・・・」『自然保護』No.352, 1991年9月号。ウェブサイトの日本自然保護協会のHP, 「小笠原プロジェクトニュース&トピック」に掲載。
- (6) 同上。
- (7) 前掲船越「小笠原・兄島の自然と空港計画」, 116-7頁。
- (8) 前掲, 東京弁護士会「意見書」, 2頁。
- (9) 前掲『日本自然保護協会五〇年誌』, 45頁。

- (10) 前掲船越「小笠原・兄島の自然と空港計画」, 116頁。
- (11) 同上。
- (12) 前掲『日本自然保護協会五〇年誌』, 45頁。残念ながら、私は、この「意見書」を見る機会がなかった。協会のHPで開示されている『陳情書・意見書集』には、何故かこの「意見書」は掲載されていない。
- (13) 前掲『日本自然保護協会五〇年誌』, 46頁。
- (14) 「都、兄島に決定」, 『毎日新聞』1995年2月7日(朝刊)。
- (15) 前掲『日本自然保護協会五〇年誌』, 46頁。
- (16) 「小笠原諸島振興開発審議会会議録」(1999年11月25日), 9頁, 東京都HP, ウェブサイトによる。
- (17) 前掲東京弁護士会「意見書」, 1頁。
- (18) 以上の引用は、前掲『日本自然保護協会五〇年誌』, 46-7頁。
- (19) 同上, 47頁。
- (20) 日本自然保護協会「東京都が小笠原空港の計画地を父島・時雨山周辺と定めたことに関するコメント」(1998年4月7日), 日本自然保護協会のHP参照。
- (21) 前掲『日本自然保護協会五〇年誌下』, 47頁。
- (22) 前掲船越「小笠原・兄島の自然と空港計画」, 114頁。

4 小笠原空港建設計画の白紙撤回の予兆

東京都は、2001年10月に、正式に小笠原空港建設計画を白紙撤回したが、すでにその予兆は、1999年頃から現れていた。そのきっかけは、1999年4月の都知事選で石原慎太郎が、青島幸男に変わって都知事に就任したことである。

石原都知事は、1976年から1年弱環境庁長官を経験し、ヨットの愛好者であり、小笠原を訪れた経験もあった。石原都知事は、就任そうそう都庁の小笠原空港建設関係部局から、小笠原空港建設のボトルネックになっている建設反対運動、自然公園法上の制約、高額な建設費などについてレクチャーを受けて、建設上の困難をある程度理解したと思われる。

石原都知事は、知事に就任するとさっそく6月に小笠原復帰式典に参加した折の挨拶で小笠原空港・父島時雨山案に懸念を示した。

1999年6月19日、「石原都知事は、村政確立20数年記念式典の挨拶の中で、『言うに易く、行なうに難したが、本当にここに航空路が必要だと、ひとしと感じていた』と、しながらも、『パブル崩壊後、国や東京都は財政の逼迫でなかなか大変だ。開発も慎重にしていかないとアブハチ取らずになりかねない』と語った。」と報じられた⁽¹⁾。

「石原都知事は、母島の視察を終えた、19日、小笠原支庁で職員全員を前に訓辞を述べた。その後、小笠原空港建設をめぐる小笠原新聞のインタビューに応え、『建設地を視察して、大変なところだなと感じた。現状の財政状況を考えると非常に厳しい』と述べた後、『とは言つても必要性は認識している。空港建設は10年かかるか15年かかるか何とも言えぬが、代案があればそれも今後の検討課題。皆さんの期待に沿うよう努力していきたい』とし、空港建設の着工時期や時雨山案も修正する可能性もあることを明らかにした。」⁽²⁾

こうした知事の発言に加え、1999年9月14日『日刊建設工業新聞』によると、「小笠原空港建設について東京都が2018年に供用予定の小笠原空港完成までの間に『つなぎ案』を検討していると報道された。」「同紙によると、東京都は、小笠原父島の時雨山周辺域に建設される『小笠原空港』が開港されるまでの間、当面の"つなぎ案"となる交通アクセスの検討に入るとし、本格空港となる小笠原空港の完成に時間がかかることから、島民の利便性向上のため、船便の増発、高速艇の導入、飛行艇による近海への着水。簡易空港の建設など様々な角度から、つなぎの交通手段の実現可能性を探っているとしている。」

「石原都知事のいう"つなぎ案"には庁内には否定論が多かったが結果的には石原都知事の意向に答える形で、航空アクセスを主体に検討を進める考えた。都は出来るだけ早期に検討の方向性を打ちだし、具体策の絞り込みを行いたいとしている。」⁽³⁾

小笠原空港建設計画を先送りするような石原都知事の方針は、二つの動きを生んだ。

一つは、地元の小笠原村の空港促進派の石原発言への反発であり、もう一つは、航空政策を担う運輸省二階俊博運輸大臣らの石原発言への反発である。

『小笠原新聞』によれば、「小笠原村および村議会議員は、11月中旬、先ごろ開かれた村議会臨時会で決議された『小笠原空港建設促進に関する要望書』を石原慎太郎都知事を初め、福永正通、青山儕（やすし）両都副知事や浪越勝海港湾局長ら関係部局などへ、第7次空港整備7ヶ年計画の期間中に小笠原空港が着手できるよう『要望書』を手渡し強く要望した。11月12日、都庁を訪れた宮澤村長、村議会議員団一行7人は福永副知事、青山副知事らを訪ね『村民の悲願・総意の小笠原空港建設を実現するよう要望します』と要望書を手渡した。」（1999年11月26日『小笠原新聞』）

もう一つの動きは、都知事の方針に対抗して二階運輸大臣や地元の小笠原空港建設促進派が積極的に動いていたことである。

小笠原空港建設に意欲をもつ二階運輸大臣らは、地元小笠原村の空港建設促進活動にてこ入れを行なった。

1999年11月に小笠原村の陳情団が東京都を訪れた際、二階運輸大臣らは、会長空席のまま空港建設促進活動が停滞する現状を憂慮して「小笠原空港建設促進期成同盟（鯉江満・会長代行）」の新会長に、以前から気脈を通じていた元村長の安藤光一氏に就任を要請し、「小笠原空港建設促進期成同盟」の強化を支援した（1991年12月1日『小笠原新聞』）。

「二階俊博運輸相は、東京都が計画中的の小笠原空港建設地を、2月26日、27日の2日間、荒井海上保安庁長官、岩村航空局長、江頭飛行場計画課長ら運輸省幹部と東京都から福永正通都副知事、高見都港湾局技官など11人と共に小笠原を訪問。帰京後の2月29日の閣僚懇談会で、都が父島で計画する空港建設予定地の視察結果を報告した」（2000年3月2日『小笠原新聞』）。

運輸相は更に「『自然環境と共生できる空港整備を目指し、一層努力したい』と述べ、小笠原空港建設の実現を全面的に支援する意向を改めて表明

し、国土庁、環境庁などの協力を要請した。これに対し、清水嘉与子環境庁長官は『必要性は十分理解しているが、自然環境との両立が必要だ』と述べ、環境問題の解決についての配慮を求めた。」二階大臣らは「小淵総理始め各閣僚に理解と協力を求めた。運輸省は、東京都の調査結果を待って、環境庁、国土庁等関係官庁などと協議に入り、適切な対応をしていく考えを示した。」(2000年3月2日『小笠原新聞』)

こうした二階俊博運輸相らの動きに対抗して、石原都知事は2000年10月10日に再度、小笠原を視察し、11日に、記者会見し、改めて時雨山案を否定し、代替案を検討中と発言した。

石原知事は、記者会見で、「小笠原空港建設予定地の『時雨山』について、11日、『役所の面子で決めたようなところがある。リアリティーのないプログラム』と批判し、候補地について『(海上視察でダイビングし海中も)具体的に見たし、今日も明日も見るとは、場所は言えない。いう必要もない』と述べ、建設予定地を白紙に戻し代替案を探る考えを示唆した。」

石原都知事はまた、「『小笠原をどう開発するかというグランドデザインが無いのに、飛行場を作って無駄な投資になる。小笠原島民が(飛行場を)熱望しているだけであって、空港ができれば小笠原をどう紹介するのかといったアイデアや具体性のある計画が東京都も小笠原村にもない』と、計画そのものについても疑問を示した。」(2000年10月10日『小笠原新聞』)

なお、10月11日の小笠原三日月山ウエザーステーションにおける現地『小笠原新聞』の記者とのインタビューで都知事は、やや乱暴な言いまわしであるが、自然保護の重要性、小笠原の自然が破壊されていることの対策について「立ち入り禁止にして保存」したいと語ったが、この小笠原の自然保護の必要性について発言は興味深い⁽⁴⁾。

このインタビューで、ヨットに通じていて小笠原に詳しい都知事は、話し言葉で明快さはなく、石原特有の極端な表現ではあるが、自然保護を強調し、空港場建設に批判を加えつつ、他方では、計画のありようでは小笠

原の観光開発の必要を認め、空港場の建設を認めるような、矛盾した発言をしている。

例えば、知事は、父島の南端にある「南島も惨憺たるものだね。…来年(春)からにも制限しないと。…とにかく1年や2年やつぱり、大事な観光資源をある程度残す為にも、立ち入り禁止にして保存しないとね。もう取り返しのつかないギリギリのところまできてるな。」と「南島」の自然保護のために「立ち入り禁止」を提唱している。

小笠原空港建設候補地の時雨山について問われて、都知事は、「まあ、時雨山つうのは、役所の面子で決めたみたいなところあってね、国の役所の一番ダメなところですよ。ああいう所は、要するに、空線の中に沿ってどうのこのの、リアリティがない。」「グランドデザインがないのに、飛行場作れとか、何作れ、かに作れとかいたつてダメなのよ。仮にそれが出来たときどういう風にしてそれを利用して、どういう風に計画をするか、どういう開発をするかつてのを考えないでね。」

「短絡的に言えばだな、うーん小笠原の人が飛行場を熱望しているだけであって、飛行場あったら、小笠原行きたいっていう日本人がそれほどいる訳でもない」と断定的に語っている。

都知事は、そういっておきながら他方で、「早く、安くできればいいんですよ。その方法はあるはずですからね。はい考えましょう。」とも語る。

他の交通アクセスについて問われ、都知事は「私達行政の専門家が色々案を考えている。」「17、8ノットでる快速のスーパーテクノライナー(最新の超高速船のこと—引用者)みたいなのが仮にできたとすればだね、その方がジェット機1台で運んでくるよりもたくさんの人が一時に、がさつと来るようになるかもしれない。」と開発派らしく答えている。

「要するにコストパフォーマンスの問題なんですよ。」といい、「仮にジェットが飛んでくる、スーパーテクノライナーがいつぺんに千人単位の人を運んでくる時、この小笠原をどういう風に開発するか、どうするというアイデアないんだよ。」とやり様によっては、大いなる開発もありとの意思

を示した。

小笠原島民にとって衝撃的な都知事の発言に、さっそく小笠原村の宮澤昭一村長は、村内で記者会見して、知事に反論し、村会議として抗議文を出したと語った（2000年10月13日「小笠原新聞」）。

他方、小笠原視察後の10月20日に、石原都知事は、本土で行なわれた定例記者会見で「時雨山案を改めて否定」し「2つの代替案を検討中」と次のように語った。

「小笠原の『時雨山案』について『谷を削って埋めなければならない、あんな所に飛行場はできないし、700億円でできっこない』として、改めて時雨山の建設計画にたいして否定的な考えを示した。

更に石原都知事は、二つの代替案があることも明かし『それを明らかにする時期がきたら発表する』とした上で、『空港が必要になって、各省庁間の壁が問題になった時、それを政治家がどう束ねるかが問題』との見解も明らかにした。

また、小笠原村から知事宛に提出された『抗議文』について『一生懸命に推進しているのは土建屋さん。私も知っているが村長も土建屋さんだったからな。島民のニーズを代表しているかという、そんなこともない』と述べた。

MXテレビで流れたこの会見の様子は、瞬く間に島内に広がり、賛否両論、波紋を巻き起こしていた。」（2000年10月25日『小笠原新聞』）

2001年5月14日、東京都は、1999年1月に「小笠原自然環境保全対策検討委員会」に小笠原空港の建設の是非や環境影響評価について検討を依頼していた「小笠原空港環境現況調査結果」を公表した。

2001年5月15日『小笠原新聞』は、次のように報じた。

「東京都は14日、小笠原空港の建設候補地として検討を進める小笠原村の父島・時雨山周辺的环境現況調査結果を公表した。国の天然記念物のオガサワラオオコウモリなど、数多くの貴重な動植物が生息していることが確認された。

調査は、都が98年5月に時雨山周辺を同空港の建設予定地として決定したことを受けて実施した。その結果、陸上植物では国や都のレッドデータブックに記載されている絶滅危惧（きぐ）種のムニンツツジなど44種の希少種が確認された。また、陸上動物ではオガサワラノスリやオガサワラオオコウモリなど国の天然記念物22種の生息が確認された。

都は今後、学識経験者らの意見をもとに空港建設による自然環境への影響を予測評価するとともに、保全策についてもまとめる。

同空港をめぐるのは、石原知事が昨年10月に父島を訪れた際にも、1000億円を超えると見込まれる建設費用や自然破壊などの問題から、時雨山周辺での建設に否定的な考えを示している。」

この公表を受けて2001年5月18日に行なわれた定例の記者会見での東京都知事の発言は、次のように報じられた。

「都が実施した環境現況調査で公表された、小笠原空港建設予定地となっている『時雨山周辺域』で、絶滅の恐れのある希少動植物が多数確認された問題で、『貴重な動植物がいなくても、あんなところ（時雨山）に空港を作るのは無理』と述べ、『動植物を別な場所に移すために予算を使うつもりはない』と改めて計画への反対の考えを明らかにした。

その上で、『テクノスパーライナー（T S L）が就航すれば、15時間で行ける。飛行機と船のどちらを取るかという問題も出てくる』と述べ、調査結果の再検討をする意向を示したが、事実上小笠原空港建設は難しくなった。」（2001年5月19日「小笠原新聞」）

2001年8月26日『小笠原新聞』は、「国土交通省は8月23日、2002年度予算の概算要求で小笠原（東京都）など4空港の新設及び新千歳空港の滑走路延長など地方空港の新規事業を見送る方針を固めた。……これまで未着工となっている全国11カ所の地方空港で滑走路延長や新設を見送る。」と報じ、国土交通省が小笠原空港の新設の予算の消去を表明した。

これで、二階運輸大臣が積極的に進めようとしていた小笠原空港建設計画は、小泉内閣のもとで財源を失い撤回が決定的となった。

2001年8月31日『小笠原新聞』は、小笠原空港建設計画で、建設が自然環境に与える影響を検討してきた「東京都の小笠原自然環境保全対策検討委員会（奥富清座長・東京農大名誉教授）は、計画されている時雨山（しぐれやま）周辺域での空港建設を進める場合には『極めて困難』とした素案をまとめ、9月にも、東京都に最終答申をする。都は『意見は最大限尊重したい』としており、建設計画を自紙撤回する方針だ。」と報じた。

「意見書」の素案では、「（建設予定地の時雨山周辺域は）極めて優れた自然環境であり、世界でも小笠原にしか生息しないムニンツツジの唯一の野生株があるほか、国の天然記念物であるオガサワラノスリなどの鳥類も生息しており、飛行機のエンジンに巻き込まれる恐れもある…などの問題がある」とした上で、「このような地域に大規模開発は国内でも例がない。」と指摘されている（2001年8月31日『小笠原新聞』）。

注

- (1) 『小笠原空港関連記事』, 小笠原新聞社 (2019年8月11日), ウェブサイト, 18頁。この資料は、1998年5月から2006年4月の間のおもに『小笠原新聞』の小笠原空港関連記を掲載したものである。外出自粛せざるをえなかった筆者にとってこの資料は大いに役立った。ここで編者に感謝の気持ちを述べておきたい。なお、引用が頻繁になるので、引用に際しては文章の末尾に日付をつけ『小笠原新聞』と記した。なお、本資料は、何故か2021年8月現在、掲載が削除されている。
- (2) 前掲『小笠原空港関連記事』, 19頁。なお、注(1)(2)(3)の記事の出典が不明であった。
- (3) 同上, 18頁
- (4) 同上, 10-12頁。

5 小笠原空港建設計画の白紙撤回とその後の問題

東京都の「小笠原自然環境保全対策検討委員会」は、2001年9月23日に「計画されている時雨山周辺域での空港建設を進める場合には『極めて困

難』として東京都に意見書を提出した。都港湾局は『厳しい意見と受け止めている。意見は最大限尊重したい。』としており、建設計画は事実上白紙に戻ることになった。」(2001年10月24日『小笠原新聞』)

そして石原都知事は、2001年10月26日に行なわれた記者会見で、「小笠原空港建設計画について、都の検討委員会が自然環境への影響を懸念して『極めて困難』とする意見書を提出されたことについて、小笠原空港建設を撤回し自紙化することを明言した。」

加えて石原都知事は『『高速船・テクノスーパーライナー(TSL)が就航すればそれで十分だ』と述べ、小笠原諸島の別の場所に空港を建設する可能性についても『もともとリアリティーのない計画。採算が合う空港ができるかどうか。できっこない』として、小笠原に空港建設をすることについて、改めて否定する考えを示した。」(2001年10月28日『小笠原新聞』)

そしてついに東京都は、2001年11月13日、「時雨山周辺域における小笠原空港建設計画を撤回し、新たな航空路案を検討することを公式に発表した。」(2001年11月13日『小笠原新聞』)

『小笠原新聞』は、「撤回」の事情を次のように解説した。

東京都は、1999年5月19日に「小笠原空港の建設地を時雨山周辺域に決定し、調査・検討を行ってきたが:自然環境への影響や事業費の増加などから、建設は困難であると判断し、現計画を撤回することとなった。」

「時雨山周辺域に係る自然環境保全方策等について、助言・指導を得るため、学識経験者からなる『小笠原自然環境保全対策検討委員会による環境現況調査の結果、環境省や東京都のレッドデータブックに記載されているムニンツツジなど絶滅危惧種44種の貴重な植物や、オガサワラノスリなど国の天然記念物に指定されている動物22種が確認されたとしている。さらにこの結果を踏まえて同委員会からは『影響を被る貴重種が多数あり、保全方策を確実に講じたとしても影響軽減効果には限界がある』との意見書が提出されたことが、今回の建設計画撤回の第一要因としている。

さらに第二の要因として、環境保全対策を含めた事業の見直しにより、

総事業費が1100億円を超えることになり、事業期間も長期間を要し、完成が早くても平成30（2018）年度以降となってしまうことを挙げている。

一方、新たな航空路を費用、環境、技術面から、検討するとして、既存施設の利用として硫黄島の滑走路を含め、技術開発の動向等も踏まえ検討する。さらに東京都は、東京・小笠原間に、平成16（2004）年、超高速船（T S L）の就航を予定しており、所要時間が現在の定期船の25時間半から、約16時間程度に短縮されるとしている。」（2001年12月13日に『小笠原新聞』）

以上のように、1969年以来論議されてきた小笠原空港建設計画は、極めて明快到東京都によって白紙撤回された。

ただし東京都の小笠原空港建設計画は、あくまで「白紙撤回」であって中止、あるいは廃止ではない。東京都の白紙撤回の中には、今後、小笠原観光の推進を含め別の小笠原空港建設計画を検討すると指摘されている。

事実、21世紀に入って、2011年に小笠原小笠原諸島は世界自然遺産に登録されて観光開発が難しくなった反面、東京都あるいは政府は、小笠原観光開発への意欲を強め、以前にも増して小笠原観光の推進を含め再度小笠原空港建設計画の促進に努めている。東京都の「小笠原航空路の検討について」という文書を見れば明らかである⁽¹⁾。この問題は本研究の環境省設置後の国立公園制度についての検討課題である。

最後に本稿を終えるにあたって簡単なまとめをしておきたい。

まず小笠原空港建設計画反対運動の勝利の要因を3つ指摘しておきたい。

第1の勝因は、小笠原空港建設計画が小笠原空の貴重な自然環境を破壊するとして、実態調査を重ねつつ建設計画に広範な学者研究者、わが国の各種の学会、地元住民、各種の自然保護団体、特に日本自然保護協会、更に世界の学会などが反対してきたということである。

特に小笠原空港建設計画反対運動は、これまでの反対運動と異なって、世界的な潮流であり、政府の政策でもあった生物多様性の確保のための条

約に基づいて、小笠原の自然環境を守るという戦略を設定したことである。

こうした戦略が小笠原空港建設計画反対運動をより広範に強力にすることになった。

第2の勝因は、そうした反対運動を受けて、環境庁が最後まで小笠原空港建設計画を許可しなかったことである。これまでの国立公園内の開発計画は、環境庁が公認してしまうケースが少なくなかったのであるが、環境庁は、小笠原の自然環境の特別な価値を認識していて、小笠原空港建設計画を積極的に公認しなかったことが、最後まで小笠原空港建設計画反対運動を支えたのである。

第3の勝因は、計画の主体である東京都知事が、広範な反対運動を受けて、小笠原の貴重な自然環境をよく認識し、特に都の財政難の折り建設経費が高額だったこともあって、小笠原空港建設計画を白紙撤回をしたことである。

小笠原空港建設計画反対運動そのものは、比較的単純でわかりやすい運動であった。

国立公園内の開発計画に対する反対運動は、国立公園行政当局が公認した開発計画に反対するが多かった。

戦後以降についてみただけで、黒四電源開発反対運動、尾瀬縦貫道路建設反対運動（途中で大石環境庁長官の中止命令があったが）、奥鬼怒スーパー林道建設反対運動、志幌高原道路建設反対運動、知床森林伐採計画反対運動、冬期オリンピック施設建設反対運動（長野大会、札幌大会）などであった。

私は、これらの事例と小笠原空港建設計画反対運動を比較して、国立公園内の開発計画に対して、国立公園行政当局がもし強力に反対の意思を示し、開発計画反対運動を盛り上げれば、多くの困難があったとしても国立公園内の開発計画を阻止することができたと考えている。

なお本稿は、コロナ禍の最中、基礎疾患のあるウィフを抱えていて、大学や国会の図書館、あるいは関係機関で資料収集を全くできず、もっぱら、

ウェブサイトでの資料収集に限定されているため、実証的な検討が十分でないと断っておきたい。今後機会があれば補足修正したいと思っている。

注

- (1) 東京都「小笠原航空路の検討について」(2020年12月22日)、ウェブサイトの東京都のHPを参照。

The construction plan of the Ogasawara Airport under the control of the Environment Agency and the nature conservation movement opposing the plan

Nisaburo MURAKUSHI

《Abstract》

The Ogasawara Islands, located on the Pacific Ocean about 1000 km from Tokyo, were discovered at the end of the 16th century and became a port of call for foreign ships at the end of the Edo period. After the Meiji Restoration, Japanese rule was granted and the islands became part of the administrative district of Tokyo, and during the war they became a fortress for the Japanese army. After the war, the island was occupied by the American forces, but was returned to Japan in 1968.

The Tokyo Metropolitan Government, the national park administration, and nature conservation groups paid careful attention to the Ogasawara Islands, which had been spared from development and maintained islands' unique natural environment peculiar to remote islands. They immediately set about surveying the natural environment of the Ogasawara Islands, designating as a national park, and had embarked on nature and environmental conservation.

However, there was also a movement to turn the precious natural environment of the Ogasawara Islands into a tourist resource, and to develop tourism in the islands. The construction of an airport was planned as a means of developing tourism in the Ogasawara Islands.

The purpose of this paper is to examine the Ogasawara airport project and the opposition movement.

The construction of the first Ogasawara Airport was planned by the Tokyo Metropolitan Government in 1969, but in the 1970s the plan had

disappeared due to strong public opinion for nature conservation.

However, the enactment of the Resort Law in 1987 triggered a boom in resort development, and various resort development plans were submitted in various parts of the country. Against this backdrop, the Tokyo Metropolitan Government again submitted a plan to build an airport in Ogasawara in 1989.

Nature conservation groups immediately expressed their opposition, and this was followed by a number of academic and other groups campaigning against the construction of the airport on the grounds that it would destroy precious nature. Moreover, in 1990, the resort development boom, and the investment boom that had driven up the share prices to such a high level came to an end, plunging the country's political economy into crisis.

However, the Tokyo Metropolitan Government, the Ministry of Transport and some local people tried to promote the construction of Ogasawara Airport, but the nature conservation movement continued to oppose the construction and continued to investigate the impact of the construction of Ogasawara Airport on the natural environment. As a result, under the newly elected Governor Shintaro Ishihara in 1999, the Tokyo Metropolitan Government lost its enthusiasm for promoting the construction of airport, and finally withdrew the plan in 2001.