

新石垣空港整備事業、これに伴う附帯工事並びに
一般国道390号及び農業用道路付替工事に係る公聴会

日 時 平成19年9月28日（金）

午後1時～午後7時55分

場 所 沖縄県那覇市 那覇市民会館

【議長】 定刻になりましたので、ただいまから新石垣空港整備事業、これに伴う附帯工事並びに一般国道390号及び農業用道路付替工事に係る公聴会を開会いたします。

私は、本日の公聴会の議長を務めさせていただきます内閣府沖縄総合事務局開発建設部長の佐藤でございます。

本日の公聴会は、土地収用法第23条第1項の規定に基づき、平成19年7月31日付で起業者である沖縄県から提出された事業認定申請について開催するものであります。

今後、事業認定庁として当該申請の審査、事業認定に関する判断をするにあたり、勘案すべき情報を収集することを目的とするものです。

あらかじめ、本公聴会の開催に当たっての注意事項等を申し上げます。

会場内では、静穏を保持し、公聴会の円滑な進行に支障となるような行為をしないでください。詳しくは、沖縄総合事務局長決定として、あらかじめ公聴会開催実施要領として制定したものにに基づき、沖縄総合事務局開発建設部ホームページに掲載しました開催案内に記載しております。

本日、会場受付にてお配りしました入場整理券にも記載しておりますので、ご一読いただき遵守されるようお願いいたします。万が一、これを遵守いただけなかった場合には、退場を命じることがありますので、あらかじめご了承ください。

1. 起業者 沖縄県

【根路銘】 公述人の沖縄県土木建築部新石垣空港統括監の根路銘と申します。

この公聴会での対象事業の新石垣空港整備事業、これに伴う附帯工事並びに一般国道390号及び農業用道路付替工事の目的及び内容についてご説明申し上げ、当該事業が土地収用法第20条の要件を満たしていることを公述いたします。

公述内容としましては、事業の必要性、空港建設に関する経緯、環境影響評価手続きの経緯、需要予測、事業の効果、事業の概要について順を追って、ご説明いたします。

まず最初に、事業の必要性についてご説明いたします。

新石垣空港については、沖縄県振興計画の圏域別振興において、八重山圏域と県内外や都市部との連携を強化し、人・物・情報等の交流の活性化を促進し、離島の生活向上や地域振興に資する交通基盤として、その整備を図ることが明確に位置づけられているところ

でございます。

新石垣空港の整備が進められている石垣市は、平成17年10月1日時点で、人口約4万5,000人、世帯数約1万8,000世帯であり、1市2町からなる八重山圏域の中心として他の島々への航空機及び船舶による交通の重要な拠点となっております。石垣市の主な産業は、その特性を生かした観光リゾート産業をはじめ石垣牛で知られる畜産業及びサトウキビ、葉タバコ、パイナップル、マンゴーなどの生産を主体とした農業となっております。

現石垣空港は、昭和18年に旧日本軍により海軍飛行場として建設されました。戦後米軍統治下におかれ昭和31年から民間航空会社が運航を開始しております。昭和43年には滑走路の延長とともにYS11型機が就航し、日本復帰の翌年には第3種空港として指定されております。その後、増大する航空需要に対応するためジェット化が課題となりましたが、滑走路延長することが困難であったため、昭和54年から暫定的に小型ジェット機を就航させております。

現在では、那覇・宮古・与那国・波照間、県内路線のほか、東京・大阪・神戸の本土路線が就航する八重山地域の基幹空港となっております。

平成17年度の利用実績は、乗降客数約189万人、貨物取扱量約1万1,000tで、全国の第3種空港の中で共に第1位と非常に利用度の高い空港であります。しかしながら、現在の石垣空港は、滑走路が1,500mのまま暫定ジェット化されているため、一部の路線では重量制限を設けるなど課題を抱え、昭和57年8月には現空港に着陸する航空機が、滑走路をオーバーランし、炎上する事故も発生しております。

これらの課題を解消すると共に、今後とも増大が見込まれる航空需要に対応し、八重山圏域の振興発展を図るため、中型ジェット機が就航可能な2,000mの滑走路を有する空港を建設することが必要であります。

続きまして、空港建設に関する経緯をご説明いたします。新石垣空港の建設は、昭和57年3月に白保海浜地先でスタートしましたが、世界的に貴重なアオサンゴが確認され、建設への反対運動が高まったことから実現せず、その後も平成元年4月にカラ岳東地区、平成10年4月に宮良地区と計画位置を変更しましたが、環境問題や農政上の理由により、地域住民など、強い反対運動があり事業の実施には至りませんでした。

そこで、新石垣空港の建設が実現に至らなかった経緯を踏まえ、地元の合意が得られる場所で建設が早期着工につながるとの認識のもと、平成11年6月に地元関係機関を中心に、学識経験者、自然保護団体などの36名で構成される新石垣空港建設位置選定委員会を設置

し、これまで蓄積されたデータのあるカラ岳東・カラ岳陸上・宮良・富崎野の4案から空港計画の妥当性、環境保全及び農政上の課題を中心に14回に及ぶ審議・検討を重ねてきた結果、最も望ましい位置として、カラ岳陸上案が本委員会において選定されております。

なお、現空港の拡張については航空機騒音など様々な問題があることから、住民合意を得ることは困難であるとして、建設候補地から除外されております。

沖縄県では、建設位置選定委員会からの提言を受けて、平成12年4月に建設位置をカラ岳陸上案として、正式に決定しております。平成15年1月には住民等の意見を反映させることを目的として、空港整備基本計画案のパブリック・インボルブメントを実施しております。平成17年9月に環境影響評価手続きが完了したことに伴い、航空法に基づく飛行場及び航空灯下設置許可申請を行い、平成17年12月に国土交通大臣から新石垣空港の飛行場及び航空灯火の設置許可をいただき、平成18年度から事業に着手したところであります。

次に、環境影響評価手続きの経緯についてご説明いたします。新石垣空港の建設位置がカラ岳陸上案の決定に伴い、平成12年4月より事業予定位置及びその周辺の概況を把握するためボーリング調査や動植物などの現況調査、大気質調査などを実施しております。

また、各種調査の実施に伴い、平成12年12月には新石垣空港環境検討委員会、平成13年11月には新石垣空港建設工法検討委員会を設置し、環境影響評価の手続きにあたっては、当該委員会の指導・助言を受けながら方法書を作成し、平成14年12月には方法書の公告・縦覧を行い、意見集約及び知事意見を踏まえ準備書を作成し、平成16年3月には準備書の公告・縦覧を実施しております。

また、平成16年10月には小型コウモリ類の保全についての適切な指導・助言を得るための小型コウモリ類検討委員会を設置し、準備書に対する意見の集約及び知事意見に対し、これら3つの委員会からの指導・助言を経て評価書を作成し、平成17年12月に関係機関へ評価書を提出しております。

その後、同年5月に評価書に対する国土交通大臣意見をいただき、必要な調査などを実施し、評価書の補正を行い、平成17年9月に国土交通大臣へ送付するとともに、公告・縦覧を実施して環境影響評価手続きを完了しております。

続きまして、需要予測についてご説明いたします。予測の方法としては、過去の旅客数や貨物取扱実績の推移と将来の人口や国民総生産の推移を勘案して予測しております。

石垣空港における旅客予想実績については、平成13年度で年間約100万人となり、平成17年度では約182万人まで達しております。

また、貨物取扱実績においても、平成13年度には年間約1万tを突破し、平成17年度には1万1,000tと旅客実績同様に着実な増加傾向を示しております。

次に、新石垣空港の需要予測の結果をご説明いたします。旅客数に関しては、平成22年度には約188万人、平成28年度には約224万人、平成33年度には約260万人となり、平成17年度と比較すると、約1.4倍で、約78万人増加すると予測されます。

また、貨物取扱量は、平成33年度では約1万3,700tとなり、平成17年度と比較すると約1.2倍で、約2,500t増加すると予測されます。

次に、事業の効果についてご説明いたします。説明の前段といたしまして、現空港と新石垣空港の施設や就航可能機材などについて、建設効果に関連する項目を比較表にしてありますのでご覧いただきたいと思います。

現空港の1,500mに対し、新石垣空港の滑走路は2,000mで整備するため、中型ジェット機の就航が可能となります。機材が中型ジェット機になりますと人員輸送力の向上と貨物のコンテナ輸送が可能となり、観光関連産業や農水産業の活性化が期待できることとなります。

また、着陸方式について、現在の非精密進入方式から精密進入方式へと改善され、運航の安定性の向上が図れることとなります。

滑走路が2,000mで整備される新空港においては、搭載燃料の制限が解消され、本土各都市への直行便の就航が可能となり、移動時間の短縮、または国外からのチャーター便などの新規路線が見込まれることが考えられます。

次に、費用便益についてご説明いたします。需要予測によって得られた将来の旅客数や貨物取扱量をもとに供用開始後50年間の費用便益分析を行っております。費用対効果としては新石垣空港を利用する旅客数などが受ける便益約492億円と、空港を管理する側が受ける便益約120億円を加えた約612億円を投入する費用約374億円で割った値は「1.7」となります。この値が「1」より大きいほど社会経済的に見て、投資効果が高い事業と評価されます。

次に、新石垣空港の経済効果についてご説明いたします。新石垣空港整備事業は、空港建設投資にとどまらず、道路整備などの周辺関連事業などを派生させることとなります。

また、新空港がもたらす観光関連産業の活性化として、リゾート宿泊施設整備なども発生するものと考えております。これらの投資により、八重山圏域の経済全体が活性化し、雇用の創出、個人や企業の所得及び税収の増加などももたらすこととなります。事業着手

から供用開始後10年までの経済波及効果としまして、投資額の合計は約1,852億円となります。これらの投資による生産誘発効果は約2,365億円で、雇用創出効果は2万1,100人となっております。

次に、災害対策の拠点としての役割についてであります。災害時の緊急輸送や緊急物資の輸送が空輸に頼らざるを得ない八重山圏域において、救援活動や復興支援の拠点としての機能を発揮することが期待されると考えております。

次に、事業概要についてご説明いたします。

まず、空港整備計画ですが、設置管理者は沖縄県で、建設地は石垣市の白保及び盛山となり、空港本体及び関連する付替道路などを含む起業地面積は約154ha。新石垣空港に関する総事業面積は195haの第三種空港となっております。また、利用者の駐車場は約500台の使用を予定しております。工事の完成は平成24年9月を予定しており、国の検査を経て、供用開始は平成25年3月の予定でございます。

次に、空港の基本施設などいたしましては、滑走路は長さ2,000m、幅45mとなっております。誘導路は、平行誘導路と取付誘導路で合計の長さは2,318mで、幅が23mから30mとなります。着陸帯は、長さ2,120m、幅300mとなります。エプロンは長さ190m、幅395.5mで、面積は7万5,145㎡となっており、中型ジェット機が駐機できる場所が3バース、小型ジェット機が4バース、プロペラ機が1バースで、合計8バースを計画しております。航空灯下施設は、南側は標準式進入灯などを設置し、北側は簡易式進入灯などを設置いたします。

次に、附帯施設としては、赤土流出防止対策及び供用後の空港の汚水廃水処理や地下水保全対策を講ずる必要があるため調節池などを設置することとしております。

次に、関連事業として、空港建設に伴い現在の一般国道390号及び農業用道路の一部が空港として利用されることから、従来の機能維持回復するため付替工事を実施いたします。

次に、制限表面についてご説明いたします。新石垣空港の場合は、進入表面・転移表面・水平表面が設けられております。進入表面は、滑走路の南北着陸帯端から、それぞれ3,000mで50分の1の勾配の平面で、端部の幅は1,200mとなっております。水平表面は滑走路の中心から半径3,000m、高さ45mの平面で、転移表面は着陸帯の長辺及び進入表面の斜辺から7分の1の勾配で水平表面に接するまでの分でございます。

新石垣空港においては、航空機の安全な離発着を確保するため制限表面のうち、進入表面及び転移表面に抵触する土石等の除去が必要であります。

次に、事業の進捗状況についてご説明いたします。新石垣空港整備事業は、平成17年度から平成24年度までの8年間で、総事業費420億円をかけて行われます。平成19年9月末現在の事業執行の進捗は、用地費及び工事費などの約91億8,000万円が執行されており、約21.9%の進捗率となっております。

次に、用地取得については事業地内に土地などを所有する地権者及び関係者に対し、本事業へのご理解とご協力を得るべく、平成18年度から現在まで鋭意交渉を重ねてきたところでございます。平成19年9月末時点での契約実績は約147haとなっており、これに取得が確実な公有地、約12.4haを加えますと、約159.4haとなり、用地取得率は約82%となっております。

続きまして、環境保全対策についてご説明いたします。新石垣空港の事業地及びその周辺地では、天然記念物や希少種などの様々な動植物の生息・生育が確認されるとともに、周辺の海域では多様なサンゴ礁が広がっております。新石垣空港の整備に当たっては、これらの豊かな自然環境の保全を図ることを最優先の目標として取り組んでおります。

県はこれまで環境保全対策、工事の進め方、小型コウモリ類保護対策などについて環境検討委員会を設置し、専門家による指導・助言を得ながら空港整備基本計画の策定や環境影響評価を適正に進めてきたところであります。

工事期間中においても、学識経験者や自然保護団体等で構成する事後調査委員会、建設工法モニタリング委員会及び小型コウモリ類検討委員会を設置し、事後調査や環境監視及び環境影響の回避低減措置について指導・助言を得ながら、周辺環境に十分配慮して工事を進めてまいります。

次に、赤土等流出防止対策についてですが、工事区域内で発生する濁水を海に流さないことを基本として、沖縄県土木建築部の赤土等流出防止対策技術指針案に準拠し、表土保護工、流出抑制工、濁水処理工を適切に施工して、最終的に濁水は浸透池において、地下浸透処理することとしております。

なお、濁水の処理方法につきましては、濁水を場内仮設貯水池に導き、自然沈降によりSS濃度をある程度低減し、その後濾過沈澱処理施設において濁水のSS濃度を沖縄県の条例による排出基準の200mg/以下とした後に、最終的に浸透池に導き、地下浸透処理することで海域への直接の流域を防ぐこととしております。

次に、小型コウモリ類の保全対策については、餌場や移動経路としての緑地の創出や、事業地周辺の洞窟の保全、小型コウモリ類のねぐらとなる洞窟の選択肢を増やすための人

工洞窟の設置、そのほかに出産、哺育時期や休眠時期には、工事に伴う騒音・振動の影響を避けるよう必要な保全対策を実施いたします。

次に、石垣市の鳥として知られている特別天然記念物のカンムリワシについては、事業地の北西のカタフタ山周辺にも生息していることから、新空港建設においては十分な保全対策を実施いたします。

次に、貴重動植物の保全対策についてご説明いたします。事業地内で確認された貴重動植物については、空港本体、施設周辺の環境保全、用地内の類似環境いわゆる生息環境に適した場所やピオトープの移動移植をいたします。

次に、空港建設によって、ハナサキガエル類などの生息場所としての水辺の環境が消失することから、ハナサキガエル類をはじめとする水生生物や水辺を好む植物にかかる環境保全対策としてピオトープを創出いたします。

次に、地下水の保全対策についてでございますが、基本的には、地下水と周辺海域との関係を考慮して、現況の流出機構を可能な限り変化させないようドレーン層を設置するなどの対策を行うこととしております。なお、難透水性区域においても現況の流出機構を変化させないよう轟川や既設排水路に排水することとしております。

最後に、これ以外の実際の工事では、環境保全対策として、工事を進める前に工事区域や時期の検討を行うとともに、工事関係者には、貴重動植物手帳を配付し、作業時における貴重動植物の保護についての環境教育を実施し、注意を喚起することとしております。また、工事施工時には、区域内の貴重動植物調査や植物の移植を行い、その後、小動物侵入防止柵を設置し、小動物を追い出した後に工事を開始しております。

以上、新石垣空港整備事業等の必要性と内容などについて説明いたしました。新石垣整備事業などは、土地収用法第3条第12号などに該当する事業であること。起業者が事業を遂行する意思と能力を有していること。これまで詳細な説明しましたように、新石垣空港は八重山圏域の発展、ひいては県政発展に大きな役割を担う社会基盤であり並びに万全な環境保全対策を行っていることなどから、土地の使用を適正かつ合理的な利用を供すること。さらには、土地を収用し、または使用する公益上の必要があることから、土地収用法第20条各号の要件を満たすものであります。

新石垣空港の早期開港を切望する八重山地域住民の声に応えるためにも、事業の円滑な推進が必要であり、早期に本事業の認定がなされることを希望いたしまして公述を終わります。

2. 公述人 福仲 憲

【福仲】 まず初めに私は、現在沖縄本島の宜野湾市に住んでおります。けれども、生まれ育ったのは石垣市の白保部落であります。本件に係る新空港予定地は、この白保部落の地区内に位置しております。私は従来、職業が農業農村に関する教育研究であったことから、沖縄及び八重山はもちろん白保地区における農業と生活についても、また自然的・社会的な特性についても、ある程度の知見を得ております。

したがって、この新空港の設置計画問題については、当初から特に環境問題を中心に深い関心を持ち、30年近く関わっておりますし、行政の皆さんには入れ替わりたち替わり何十人の職員と立ち向かってきております。

ただ、私の持ち時間を割くのは惜しいんですが、ただいま沖縄県、事業者からの報告を聞いて一言感想を述べます。

きれいな写真、図、難しい数式、きれいに並べてありました。これは専門家でないと、こういうところでわかりません。そしてその中には、無理してみんな数字に当てはめて数式を変えております。数式に現れない欠損、特質はどうなりますか。私が考えるのには、数式では表せない、いいこと、悪いことはたくさんあります。これが抜けております。

それから、生活している人々が、その大事業によってどういうことを被るのか。この大事業を無理押ししたら、そこに何が将来起こるのか。この問題も非常に気になりました。

それから、もう一つ、自然というものに対する考え方。この自然というものは一度壊すとなかなか直りません。これにする考え方の大きな違いというものを感しました。

したがって、私は今日のこれからの余った時間を使って、こういう必要だとか、願望だとか、そういうスローガ的なことじゃなくて、今まで事業者である県が進めてきた手続きの内容、そのものについて踏み込んでみたいと思います。

まず一つは、新石垣空港の位置を選定する過程についてであります。沖縄県は1979年5月に新石垣空港の設置候補地として、白保地区のサンゴを埋め立てるといいうわゆる白保海上案なるものを決定し、いったんはそれは政府によって設置許可が下りました。着手もしました。しかし、反対運動によってそれは阻止され、取り消されてしまいました。

その後、候補地選びは二転、三転して、こともあろうにまた同じ白保地区に舞い戻ってきて、現在のカラ岳陸上案に決まった次第であります。

次に、これが決まる過程が、県は地元を主体にした位置選定委員会、さっきのスライドを見ると調整委員会となっておりましたが、その調整委員会を地元でつくらせ、そこで決定したものが地元の合意ということで、ついに市議会の決議要請あるいは決起大会のスローガン、そういうものと重なって、とうとう一人歩きをして以降、地元石垣の空気は疑問や質問があっても口に出せないほど圧迫され、封殺されたような状態で、なかなか表に、その民意が表れない状況が続いてまいりました。これは非常に悲しいことです。

それから、位置選定の段階で、大きな問題の1つは、なぜ場所を選ぶ段階で、十分に自然環境に対する資料を出さなかったか。その検討を何でもっと深めなかったか。そのために、今起きている問題は、全部それを糊塗する、いわゆるそれを伏せるために、それを切り抜けるために無駄な時間と、無駄な経費、無駄な予算を使ってきたようなものです。

だから、それはまず最初にボタンの掛け違いがあった。それによって、そのあとはここまで引きずってきている。決して地元の推進派が言うように、邪魔者がいたから20年延びてきたんじゃないで、出してきた案がだめだったから20年も延びたんです。そこらへんは内容をもっと検討しなければならないと思います。

それから、もう1つは、次に地元でつくらせた委員会で決めたから、これは地元が決まったことだから、それを尊重してという。いわゆる地元の合意というにしきの御旗がだいぶ振りかざされました。これは世論形成にもかなり効果があったようです。地元が合意して、地元が決めたんだからまあまあ...というこういう意味での世論形成は非常に効果があったと思います。

しかし、この世論形成は、どういうふうにして出来上がったのか。その例を1つ申し上げます。この位置を決める調整委員会では、決まったことは全会一致を旨とするという決まり、申し合わせがあったのですが、結果的にはこの決議・結論は全会一致にはなりません。それほど内容だったんです。いわゆる環境保護団体からの委員は保留をしました。その調整委員会の委員長である石垣市長は、条件をつけて賛成しました。さらに地元白保についていいますと、公民館長は委員の1人として明らかに賛成をいたしました。

しかし、この公民館長の賛成は、地元の公民館の議を得ていなかったんです。それで後になって公民館では、これもまた珍しい条件ですが、19項目の大変な条件をつけて白保公民館、地元部落としては賛成をしたと、こういう経緯があります。

ですから、地元の合意といってそれを振りかざすのもいいですけども、その蓋を開けてみると、そういう内容が実はあるんです。私は白保の出身ですから、親も兄弟も、先輩も後輩も、友人もおります。だから、向こうの空気なり、向こうの状況は知っています。そういう経緯、流れの中では、いまだに白保では、土地を売り渡す承認をしていない地主がたくさんおります。そして、そのカラ岳陸上案に対して、疑問を持ち、不満を持っている人も少なからずおります。そういう内容を持ってここまで流れてきたのであります。

それから今1つは、ちょっと省略するところもありますが、3番目に、地域の自然の生態系この計画の中で、地域の自然というものはどういうふうを考えられ、どれくらいそれに対して努力してきたかということを見ると、極めて寒い気持ちを感じるものであります。

まず、地域のシンボルであるカラ岳の一部は切除されます。切られます。しかし、そのカラ岳の位置なり、姿・容姿なり、あるいは地質の組成・構造なり、そういうことからすると、これは石垣島の実にユニークな存在であるばかりでなく、学術的にも貴重な存在であります。それをどう解消されたのでしょうか。地元白保の人たちは、1年間四季を通じて、あるいは朝夕の気象を通じて、それぞれ変化するカラ岳の姿というものを神秘的な目で朝夕眺め、そしてそれを古典民謡の中でも歌いつなげて今日に来ております。県が環境アセスメントで言うように、一部しか切らないではないかと。頂上は切りませんよというようなことを言ったって、我々が考えているカラ岳というものは、例えば口が欠けたお碗というものは、どれぐらいの意味があるのか。頂上を切らないから、一部を切るからいいじゃないか。こういうことでは済まされないだろう。だから、空港をつくることはいいんです。そして、その需要供給関係も、それもいいんです。だけどそういうことをすることによって、土地の人がどうなるかということ、どれくらいこの計画の中で考えられているのでしょうか。

ちょっと言い落としたことがありますけれども、この運動二十数年運動を繰り返して、我々が二十数年に渡って続けてきた、この白保のサンゴと自然を守る運動に対する国内外からの支援というものは、実に大きな足跡を残しております。国内では日本環境会議、日本自然保護協会、WWF J、沖縄百人委員会等々が組織的に支援してくれました。個人的に見ますと、多くの専門家をはじめ英国のエジンバラ公が見えました。日本政府の初代環境庁長官であった大石武一氏、東京都の知事であった美濃部亮吉氏、そういう方たちも現地に足を運んで集会を持ち、いろいろな助言をしてくださいました。それから、国際的にはWWF、IUCN、それから有名なクストー協会、そういうところが組織的に支援してくれました。

さらに、学術的な著書、あるいは調査報告書、論考、写真集等々の出版は実に膨大なものがあります。立ち代り入れ替わり、その緒に当たられたられた県の職員は、それをどの程度熟知していただいたでしょうか。

悪い意味で言うわけじゃないでいんですが、それもあるかと思えますけれども、ある課長は、現空港は当初、候補地の1つであったことすらご存じなかった時点もあります。

こうすることで、私はやはり新空港計画というものは、数字合わせではないだろうか。もっと中身に立ち帰って蓋を開けてみれば、いろいろ問題が多いのではないか。そういうこの段階で、本当に工事が着々と進められて既成事実をつくりつつある。

先ほど、ちらっと聞きましたら、土地の買収が済んでいないのに、そこにもう工事が始まっている。何パーセントか土地を買収しているから、その土地に行って作業しているとはいっても、残りの土地が買収できなかつたらこれはどうなるんですか。はたして、この段階で県が前倒しで、こういう作業を着々とするのはどうなるんですか。これは、非常に疑問を持つところであります。私は意見を述べるのは、これまで何十回も県当局と話をしてきておりますから、大体ご存知だと思いますが、今日はここで最後にご質問を申し上げたいと思います。質問に入ります。

まず1つ、現在のカラ岳陸上案が最終的に決まるにあたって、いろいろありました。その1つは、先ほどから言っている「地元の合意」というものは世論を大きく動かしたように思うが、その地元の合意はどんなにしてキャッチした、つくったんですか。

誰がどこで、どういうふうを決めて、これは地元の合意でありますと、地元の合意が得られましたという、この実態はいったいどこでどういうふうにしてできたんですか。まずこれを質問いたします。

それから、もう1つ、「選定委員会」と私は思っていたんですが訂正します「調整委員会」では、全会一致という報道も当初なされました。しかし、私たちはそれに異議を唱えて、あとで全会一致でなかったという訂正がありました。だから全会一致はある時期一人歩きをしたんです。世論に影響を与えたんです。いったい、この全会一致というものを、いやそうじゃないと思うんですか。それとも全会一致だったんですか。これが第2点の質問です。

第3点、石垣市長は、その調整委員会の議長が委員長です。取り仕切った方です。その石垣市長が、条件をつけて合意した、賛成した。あるいは委員会の意向をまとめたと理解しております。石垣市長が、委員会であるいは事業者に対してこういう条件をつけてという、この条件をどうぞ教えてください。私の理解するところでは、ここに多大の重要な問題が起きた場合、起きるかどうかを検討してないわけですから、後で何が起こるかかわからない。起きた場合に、この工事は取りやめますよという、こういう条件だったと思います。このへんをはっきり示してください。

それから、もう1つ4番目に、地元白保の公民館が、条件としてつけた19項目があります。これは大変な項目なんです。この19項目をどのように対処しておられるんですか。これを全部認めていたら大変なことが起こると思うんです。まだ、ぜんぜん認めないことには白保は承諾しないんです。白保の賛成を取るためには、この19項目をいったい県の事業者はどう対処し、どう処理なさってこられたのか。これをお伺いいたします。

それから最後に、質問の項目の2番目、土地所有者で土地の売渡を承諾していない人がたくさんおります。共有地主を含めた6百何十名もおります。その人たちに県は、議会や報道陣に対して、ことあるたびに努力している、努力していると言います。その努力の中身を開けてみますと、私のところも来ましたが、いわゆる訪問説得というか、訪問要請という形で職員が足を運んでまいりました。しかし、この訪問要請、訪問説得というのは、どういうことを県のほうは考えて、我々のところに寄こしたんですか。私の場合を言いますと、質問したらわからなかった。答えられないと言った。

いろいろ問題があることを知らなかった。こういう人たちがあっちこっち行って戻ってきて、県のほうはそれをどのように集約なさっている。どのようにとらえているんですか。ただ、お願いしますと郡民の願望ですと、これだけ需要がありますと、今狭すぎますと、これを何べんも繰り返したって、私が今述べたような内容を保障するようなことは1つも出てきません。だから、今後、この地主に対する訪問要請、説明というのはどうなさるつもりですか。以上を質問いたします。

最後に、私はこの二十年余、この問題で政治、行政といろんな形で関わってまいりました。そこで感じたことは、これはもちろん個人的な主観であります。公務員には、行政の皆さんには守秘の義務があり、業務遂行の義務があることは知っています。とはいっても、あらゆるところで、どうしてなのかという疑問ばかりです。どうして、こんなことがわからない。こんなことができないのか。どうしてということばかりです。別に行政と庶民との思いの大きな乖離、隔たりというものを感じずにはおられませんでした。

ですから、きょう、この壇上にあがるのも、実は私はさびしさを乗り越えて、虚しい思いを抱きながら、この壇上にあがらせていただきました。私の意見と質問は以上で終わります。ありがとうございました。

【議長】 ただいま公述人福仲さんから質問が5問出されております。あらかじめ提出された公述申出書に記載されてない質問もございますけれども、起業者側のほうは回答できますか。それでは起業者側、回答できる可能な範囲で回答してください。

【栄野川】 それでは県のほうから、今のご質問にお答えをいたしたいと思います。沖縄県新石垣空港課長の栄野川と申します。

まず、1点目の位置選定、カラ岳陸上案への最終決定についてでございます。先ほどの起業者の公述の中で説明がありましたけれども、新石垣空港の位置選定につきましては、建設位置が当初の白保海上案からカラ岳東側、宮良案へと環境問題ですとか、あるいは農政上の問題で紆余曲折し、建設できなかったという経緯を踏まえまして、県のほうとしましては事業者である県が位置選定してきたという、これまでの方針を踏まえまして、地元関係者を中心としますと第3者検討委員会、新石垣空港位置選定委員会を設置し、全会一致の原則の下、全て公開で審議を行い選定をしてもらうことにいたしました。

委員会は平成11年6月に学識経験者が8名、八重山郡選出県議2名、八重山行政機関6名、関係公民館代表が10名、地元自然保護団体2名、その他関係機関が8名、計36名の地元を重視した委員構成として設置されました。全体会議が8回、学識部会が4回、地元部会が2回開催されまして、これまでに集積されましたデータを基に審議をしまして、平成12年4月にカラ岳東側案、カラ岳陸上案、宮良案、富崎野案の4案の中から委員会としてカラ岳陸上案を選定したという提言をいただいております。

県としましては、この提言の内容を尊重しましてカラ岳陸上案を建設地として決定したものでありまして、位置選定は適切になされたものと考えております。

次に、全会一致の件ですけれども、この委員会におきまして、このカラ岳陸上案の決定に対してWWF Jの委員のほうから反対の意見がございました。それで、この委員会といえますのは、一応全会一致を原則としているということでありまして、多数決で決めるのではなくて、やはり全会一致を目指そうということで審議を重ねまして、最終的にWWF Jのほうは条件を付しまして、この案を尊重するというので、この委員会として位置を選定したということでございます。

先ほどの調整委員会の話、市長が委員長とおっしゃっていたんですけれども、これにつきましては「位置選定委員会」ではなかろうかと思うんですけれども、委員長が東江康治先生でございますが、この条件としましては、カラ岳陸上案での新空港建設にあたっては、白保海域の良好な自然環境を保全するため、新空港の建設位置をできるだけ海岸域に近づけないよう検討するとともに、環境検討委員会や工法検討委員会を設置して、工事中の赤土流出防止対策を十分に講じるなど、一連の環境影響評価手続きを適正に進めること。なお、新空港建設位置周辺の地域振興にも配慮していただきたいという条件が付されております。

続きまして、公民館の19項目、どのように対処されているかということですが、この19項目につきましては、県だけで対処できるものではなくて、石垣市のほうで対応しないといけないという項目もございます。

現在は、市と県で役割分担をしまして、県のほうはどちらかといいますと、八重山振興につながるような基幹的な事項、それから石垣市は地元対策的な、例えば公民館とか、そういった地元対策的な事項について対処しているところであります。

もう少し具体的にご説明をいたします。

まず行政項目につきましての平成18年年度末現在の進捗状況としましては、空港ターミナル位置を白保側へ変更するという点につきましては、調整済みと。措置済みが2件となっております。

あと街灯とか、防犯灯の増設。それから防災放送施設の設置については、実施済みが2件と、あと一部実施済みとしましては、白保集落内の道路、あるいは下水道の完備ということで、これが一部実施済みでございます。実施中につきましては、白保海域の汚染防止対策、あるいは公営住宅建設等となっております。

それから対応予定としましては、公民館建設につきましては、今年度、石垣市において予算措置がされて、現在建設を進めているところであります。

それから、対応予定としましては、空港予定地東側農地の農振除外について、空港ができた後、これにつきましては対応していくという予定にしております。調整中につきましては、空港アクセス道路、それから空港ターミナル経営等となっております。

それから、土地所有者に対する交渉の状況についてはどうなっているかということですが、けれども、現在、一般地権者の方々につきましては、約82%近くの取得をしておりますけれども、共有地権者の方々につきましては、北海道から九州・沖縄まで全国に分散されているということで、県の方針としましては、県外在住者の方々につきましては、主に文書を送付いたしまして、お願いをしているところでございます。あと県内在住者につきましては、文書と直接面談による交渉、それから県内及び県外在住の共有地権者のうち白保全国ネットを代表されているといいますが、そういった方々には文書と面談による交渉を行っている状況であります。以上でございます。

【議長】 はい、よろしいですか。公述時間があと1分弱です。

【福仲】 1つは、私あまりよく聞き取れなかったこともありまして、私の質問に対するご回答は、イエスとは言いません。

それから、議長にお伺いですが、私が非常に下手なこともあって、ここに準備した意見を全部口頭で述べることができませんでした。途中、省略割愛しましたが、その部分は何らかの方法で、総合事務局当局にお届けできる方法はありますでしょうか。言い足りなかった原稿として、受け付けますでしょうか。

【議長】 公述時間に公述していただいたのを全てお聞きしましたので、ありがとうございました。

3. 公述人 生島 融

【生島】 生島と申します。私も、この前に陳述された福仲さんと同様、二十数年間この問題に非常に関わっていて、そちらにおられる起業者の皆さんよりも、多分詳しくいろいろ知っているだろうというように思いますので、事業認定庁の皆さんにおかれては、しっかりわれわれの言った情報を踏まえた上での事業認定処分を公平公正にしてもらうように改めてここでお願いしたいというように思います。

先ほど起業者から公述されたりとか、あるいは質問に答えて、沖縄県が起業者に答えていたことで、幾つもおかしなことがあります。ちょっと腹立っているんですけども、例えば、先ほどの起業者が言った82年8月のオーバーラン事故、いかにもこれは安全性にとると、1,500m短いから、こういう事故が起こったんだというような言い方をされていますけれども、これは当時の運輸省の事故調査委員会の結論では、これはパイロットのミスだというような結論が出ています。それをいかにも事故が起こったのは、これは1,500m短いからだというようなことに、そういうように印象づけるようなことはやめていただきたいというように思います。それは決して違います。短いから安全ではないということではありません。短くて本当に安全でなかったら、今だって空港は稼働してないでしょう。

それから、全会一致の件でありますけれども、実は先ほども簡単にしか話はされてなかったですけれども、準備書の段階では、「委員全員の合意でカラ岳陸上案が選定された」というようなことが書いてあるわけです。これは評価書なんですけれども、WWF」が再三再四直せと、我々はこんなことは言っていないということで、評価書になってようやく表現が直されました。だから、ここでは前回評価書では、全会一致という言葉は外れているだろうというように思います。

あといろいろと、例えば県外の共有地主に対しては、文書を送っているというような話ですけれども、今年の5月と7月に110人を超える共有地主から沖縄県に直接の任意交渉をしてほしいというような内容証明郵便が沖縄県に届いております。再度出している人もいます。そういうような方は無視して文書だけしか送らないまま事業認定申請をしてしまった。こういうようなことも非常に問題であるというように思います。共有地主の中には受取拒否をする人たちもかなりいます。

でも、そういう六百数十人、79人ほどいる共有地主の中で、自分は直接話しをしてお話を聞きたいと。それによってはどうなるかわからないというような状況であるにもかかわらず、それを拒否している。

一方で、空港の設置許可を得るときには、沖縄県は確約書を沖縄県知事名で航空局の局長宛に出しています。共有地権者に対しては、粘り強く説得して事業に理解を得て、そして県の責任で用地を取得していくというようなことも言っています。県の責任でこれは今取得しようとしているんですか。事業認定は、県が責任を持って取得しようとしていることから外れているんじゃないでしょうか。これは事業認定庁が、やってもいいですよとか、そういうことで初めて用地を取得することができるわけで、県の責任ではできないことでしょう。県の権限ではないはずですよ。こういうような県の権限でもないようなことをいきなりわずか1年、共有地主には1年足らず、1年の交渉もしていない。それまでに2回あるいは3回文書を送ってきただけですよ。それだけでこういうような強制事業認定申請をしている。

これは最近行われた静岡空港なんていうのは、8年かかって一般の地主が4人に減って、共有地主は結構たくさんいますけれども、ようやく初めて8年かけて4人にまで減らして、それの上で初めて事業認定申請をしているんですよ。

それで、先ほどもちょっと話しましたがけれども、国交省との通達でも80%ルールというのがあって、沖縄県が、この間ずっと80%というのは、用地の取得率で、面積ベースの用地の取得率であって、地権者ベースの用地の取得率じゃないんですよ。この「事業認定等に関する適期申請等について」というのは、いろんな国交省の局長の連名で、平成15年3月28日に出されていますけれども、ここでは80%幅杭打設から3年とかというのがありますけれども、いずれもクリアしていない。しかも50%ちょい、50%ぐらいのそれも共有地主を除けて、共有地主を外して、地元住民の50%ちょいしか、まだ用地を取得していないにも関わらず、一応、基本としては80%がいうのがあって、ものすごい乖離した中で、こういうような事業認定申請をしている。こういうこと自身、私は非常にルールを違反しているんじゃないかと、めちゃくちゃ強引にやっているんじゃないかというように思います。こういうことをしていたら、沖縄の民主主義はなくなってしまうと思います。確約書を守るように、ぜひ私はお願いしたいと思います。

ちょっと話がこれまでのいろいろ起業者の答弁に対して、あるいは公述に対して疑問を持った一部をここでちょっと紹介させていただきましたけれども、カラ岳陸上に空港をつくるという必然性は、先ほどの起業者側からの公述でも、ほとんど言われていないように思います。それは2,000m級の滑走路を有する空港を建設するための必要性であります。カラ岳陸上に空港をつくるということであれば、カラ岳陸上でなければならない、特に強権力を使って、私有財産権が憲法で認められているこういう日本の社会の中において、無理やり取り上げるということであれば、高いカラ岳陸上地区でつくらなければならない必然性があるというように思います。

先ほどの起業者の公述では2,000m級の必要性は言われたかもわからないけれども、どうしてもカラ岳でなければならないという必要性は言われていないというように思います。事業認定庁としては、そこらへんはしっかりチェックしていただきたいというように思います。

それで、いわゆる必然性、ここでなければならないという必然性は、事業認定申請書なんかを見ても、他と比べて優位だというような話は、何やかんやという具合に出していますけれども、ほかに比べて優位だということでは駄目だと思います。ここでなければならないというようなことでなければならない。

しかも、この位置選定委員会で4案が出されていますけれども、この4案のうちカラ岳の東案。先ほど言っていましたけれども、カラ岳の東案というのは、大田県政時代にこれは環境の問題、あるいは土地転がしがあったんですけれども、この土地転がしの問題とか、環境の問題で、この案は大田県政で断念された案なんです。それをわざわざ位置選定委員会にまた再登場させた。どうしてでしょうか。同じ県政がいったん引っ込めた案を位置選定委員会にどうして出したんでしょうか。

一方で、現空港を拡張案。これは確かに騒音の問題とかということは、一部あるかもしれませんが、でも、あるかもわからないけれども、いろんな困難はどの案でもありまして、本来なら、この案は現空港を有効利用するというような観点。あるいは工事費だって安く済む可能性が高いとか。自然環境の保全、そういうような面からにおいても、あるいはさらに離島の人たち、ここは八重山諸島の基幹空港ですから、波照間島とか竹富島とか、西表島から来られる人たちの、利用される人たちの利便から言えば、非常に現空港の拡張というのは、理にかなった案ではあるんです。

それが位置選定委員会の検討対象にさえ入れられなかった。これは非常に問題だと思います。

それで、そのくせカラ岳東案、前県政が否定した案を再登場させている。これは非常に意図的じゃないだろうかというように私は思っております。

だから、こういうような不適切な検討対象に基づいて行われた位置選定委員会の審議というのは最初から、もう適正な位置選定ができないということを示しているんじゃないでしょうか。適切な位置選定にはなりようもなかった。なり得ようもなかったというようなことが言えるんじゃないかというように私は思います。

あと、この位置選定委員会については、いろいろさっき言った全会一致のルールに違反しているとか、そのとき最後の時には寄ってたかって、反対している1人に対して圧力をかけて、議長である委員長もそれを制止しないと。そういう非常に異様な状態の中で決めたとか。内実はいろいろあるんです。そういうようなことは全部省いて、形式的なことばかりを沖縄県は言っているということがあります。

それで、1つだけ環境問題に関わる問題を言っておきます。これは当時、位置選定委員会のときに、これに基づいて審議をしてくださいということで、沖縄県、起業者が位置選定委員会に提出した資料の1つです。そして、本来はこういうようなものは、参考資料というところに、この資料は載せなければならないものですがけれども、この資料は、環境影響評価書あるいは準備書にも、この表は出ておりません。別の表が出ています。環境問題を扱っている環境影響評価書なんかはこの表は出ていない。何でかという、実はこれはそのとき出された現物と違います。ちょっとその資料が見つからなかったの、大まかなことを大まかな形で、大体こういうようなイメージだということで思ってもらいたいんですけども、カラ岳東案、カラ岳陸上案、それから宮良案のそれぞれの調査をするべき範囲、環境の調査をするべき範囲を示しています。概ねこんな感じだったと思います。イメージで結構です。沖縄県に求めてもらったらちゃんとした図面が出てくるだろうと思います。つまり、カラ岳東案と宮良案、宮良案というのはここです。カラ岳東案はここです。これの環境調査がやられているから、カラ岳陸上案は調査をしなくても、これまで宮良案も候補地になって、カラ岳東案も候補地になったことがあるのに、それぞれ環境調査をやっておりました。

ただカラ岳陸上案というのは正式な候補地になったことがなかったので、調査がやられてなかった。だから、沖縄県がこの選定委員会に出した資料は、こういうような図を出してきて、宮良案でここまでカバーできる。カラ岳東案でこれだけカバーできる。だからカラ岳陸上案の調査範囲はこれだけである。ここと、ここはカラ岳東案、宮良案で重複していて、重複していないのはこれだけしかない。この薄い部分だけしかないというようなことで、環境の問題が検討されたという経緯があります。

したがって、このカラ岳東案・陸上案・宮良案のこれを見てもらったらわかるんですけども、それぞれのデータを使ったら、カラ岳陸上案はクリアできる。カラ岳陸上案のデータが明らかになるということで、これを見てください。これは997種が宮良案が、こちら998種がカラ岳陸上案、これは674ですか。かなり少ない数字です。それで、何でここが1つが多いかといえば、ここの両生類が7種になっている。こっちは6種なんです。だから、この両生類の1種を足して997種に対して、こっち側の1種を足してカラ岳陸上案の全体的な数を998種にしているんです。そして、またおかしいことがあります。そういうようなことを言いながら、だからここの数も同じなんです。これも宮良案と同じです。同じ数のはずです。こういうようないい加減なデータに基づいて4案を比較しております。それでもおかしい。意図的だ、恣意的だというのはここの貴重種、本来なら、これとこれとで、カラ岳東案と宮良案でやるんだったら、カンムリワシ、これは絶滅危惧種1A類です。非常に守らなければならないんです。このカンムリワシの1つが一番ここにある。あとは1B類とかですから、本来はここにも入れなければだめなんです。利用しているんだったら。これを外しているんですよ、わざわざ。リュウキュウキンバト、2番目のものを持ってきているわけです。本当は1A類であるカンムリワシをここに載せなければならない。こういうような杜撰な恣意的なデータでもって選定委員会の環境の問題は検討されたということをしかりと認識していただきたいというように思います。

それで、ちょっと時間がないので、別の話に移ります。その次に、時間がないので原稿を読みながら言います。私が次に言いたいのは、この候補地が土地収用法20条の3項の事業計画は土地の適正かつ合理的な利用に寄与するものでないことを私は説明したいと思えます。

それは何かと言ったら陥没のことです。ここは新石垣空港カラ岳陸上地区は琉球石灰岩台地につくられます。既に明らかなように、そこにはコウモリ類が利用している幾つもの洞窟があり、また大から小まで無数の空洞や空隙が存在しています。起業者の電気探査による調査でも、それは明らかになっています。つまりこれは起業者の電気探査の報告書です。いろいろこの黒いところは、空洞だったりとか、空隙だったりします。それで、こういうのは、これは間違っているんですけども、洞窟だったり、これはC洞窟であったりします。こちらへんは多分A1洞窟でしょう。間違っているんですけどね。この段階のあれは。ただ、この電気探査という方法は、決して精度は高くなく、E洞などは全く違う方向に走っています。E洞というのは今、現在はこういうように走っているということになっています。

でも、これは2004年の秋に沖縄県は実測調査をしたときに初めてわかった。その前の、2002年、2003年の電気探査の空洞調査ではE洞というのは、ここに全然ないんです。これを見てください。明らかにわかります。実はこれがA洞、A洞だって位置がちょっと違うんですけどね。E洞というのは、こっち側に東西に走っている。この洞窟位置・平面図、これは後からの調査では、滑走路にこういうようにほとんど蛇行しながら、平行にして走っている洞窟だということが、これはあとからわかった。これは評価書の段階でわかったと思っています。こういうように電気探査というのは非常にいい加減なんだけれども、でもかなりいろんなところに空洞がいっぱいあるということはわかると思います。

それでE洞窟というのは、滑走路の下にあります。ただ、これは沖縄県が設置許可申請した時点については、E洞というのは、何の措置も取らなくても、空洞を残したままでも、滑走路は陥没しないというように言っていました。しかし、再度ボーリングして、今年の7月になって、急にまた前で既に終わっているような候補地検討委員会なんかをまた開いて、ここはやっぱり潰れる可能性が出てきたというようなことで、現在の表面にトンネルみたいなものをつくって、盛土の圧力とか、飛行機の荷重がここにかからないようにトンネルとかをつくって、防護をしようというようにしています。

しかし、そういう措置で、これは少々その候補自身問題があるんですけども、E洞は保護されるかもわかりません。陥没しなくなるかもわかりません。

しかし、先ほどからも言っているように、石灰岩台地というのは、無数の空洞・空壁があって日夜地下に浸透され続けています。そういうようなことがあります。

それで、どこがへっこむかわかりません。この写真は、私 8 月にこの間行ってきたんですけれども、平尾台という北九州の石灰岩カルスト台地であります。そこでは、道路陥没がいっぱい起こっています。こういうような形でしょっちゅう起こっています。それを埋めては、またあれしたけれど、また追われているという形で、何回もこういうようなことが起こっています。そういうようなことで、こういう空港を、こういう場所にカルト台地につくるというのは、非常に危険を伴うものだとすることを説明しておきたいというように思います。

それで、こういうようなことは結構いろんなこと、いろんなところで起こっていて、アメリカでも空港がやっぱり陥没したりとかという事例も出ています。石灰岩台地には大きく分けて、土壌陥没と石灰岩陥没というのがあるんですけれども、それぞれ石垣空港の場合は、両方とも起こる可能性があるという専門家の話から聞いています。文献なんかもあるので、ぜひとも勉強していただきたいというように思います。日本でも、やはり岡山県の備中町なんかの石灰岩台地で、やっぱり陥没したようなことがあります。それでいくら埋めても地下水が通っているから、どんどんどんどんその近くで陥没が起こったりしています。

それから、もう 1 ついうと、新石垣空港の琉球石灰岩は、圧密度が非常に弱い。秋吉台のように、何億年も経って非常に強い石灰岩じゃなくて、非常に軟らかい石灰岩で、陥没が起こる可能性があるということです。航空機の離発着中に、こういう陥没が起これば大惨事につながることは、あまりにも自明なことです。安全第一であるべき空港を空洞の多いカルスト台地に建設する。つまりカラ岳陸上地区に新空港建設をするということは、安全上極めて危険なことです。起業者は、設置許可申請を得るまでに、このような観点からの検討をほとんど行っておらず、また事業認定をした今現在でも、十分な調査は行われていません。事業認定申請書にもこのことについての説明は一切ありません。このような状況のもと、土地収用法第 20 条の 3 項の土地の適切かつ合理的な利用に寄与するものとは、決して言うことはできない。事業認定庁は、本件事業の設置処分をすることなんで、こういうことを見ただけでも、できないのではないだろうかというようなことを思います。

時間がないので、あんまりあれですけれども、あともう 1 つ、地下浸透方式の赤土流出防止策ということをおっしゃっていましたが、実は必ずしも、石灰岩台地で地下浸透させた自然濾過するということとは限らなくて、これは川平なんですけれども、河川が流入していないにも関わらず、赤土が湧出した浜です。

これはそうです。こっち側が、陸側で、こっちが海なんですけれど、陸側は白い浜なのに、こっちは真っ赤な浜になっています。赤土というのは、こういうように地下を浸透して上がってくる石灰岩台地上の地下浸透というのは非常に危険があります。これは川平湾の事例です。こういうことが起こり得る可能性があります。しかも、ここは沖縄県の説明では、琉球石灰岩は沿岸地域までいっていないということを言っています。確かに琉球石灰岩は沿岸地域までいっていません。海岸地域までいっていません。しかし、パイピング作用によるパイピングによる空洞というのできています。これは空港予定地のすぐ近くの砂利採り場のところですが、ここでもパイピング作用による空洞がいっぱいできています。だから、琉球石灰岩では、そこまで200mから400m手前まで済んでいるから大丈夫だということとは言えないんです。E洞窟は、必ずしも琉球石灰岩が侵食されて、地下川として流れているんじゃなくて、E洞窟の一部は、名蔵層に穴が空いてできています。そのあとのこれもそうです。これもすぐ近くです。こういうような大きな穴が空いているんです。穴が空いて直接海に流れている。こんな直接だったら赤土の流出の防止や濾過はできません。この流出がそのまま。こういうパイピングということに対しては、沖縄県は調査も何も全然しておりません。あそこには、琉球石灰岩がとまって名蔵層だから大丈夫だということだけしか言っていない。パイピングによる空洞の形成というのは、沖縄県は想定をしていません。もちろん調査さえしていません。この近くのボーリングというのは、ものすごく粗いボーリングしかしません。だから、沖縄県がただ名蔵層だから、大丈夫だなんていうのは、全然説得性がありません。我々はこの間言い続けた地下浸透方式による赤土流出の防止策は、機能しないということは明白であります。琉球石灰岩がなかったって機能しないということです。このパイピング作用には、赤土の流出については前述したように、起業者はアセスの中で一切検討していない。起業者とアセスは極めて杜撰というべきであって、国交大臣の設置許可の際にチェックされているからといって、このアセスの評価書補正とかが、チェックされて許可を国交大臣から設置許可をもらったから大丈夫だというような判断は、事業認定庁としてはしないでください。しっかりそれは検討してください。このアセスに基づく結論に依拠して、あるいは依拠した事業認定書の内容だけに基づいて、土地の適正かつ合理的な利用に寄与することになるという判断は決してしないでください。

私は、この情報を今与えているんです。皆さんに、事業認定庁に新しい、初めての情報を与えているんです。

だから、設置許可をやったし、アセスは通っているから大丈夫だなんていうことは言わないでください。

これについて、しっかり専門家からも意見を聞いてチェックしてください。それが、公正かつ公平な立場である事業認定庁の態度だと思います。これに答えないまま認定するとか言うような話にはしないでください。しっかり応えてください。

あと、それからコウモリのことでも、いろいろ言うことはあるんですけども、コウモリは、今、実際問題出ています。影響が出ています。カラ・カルスト学術調査委員会の中間報告では、去年行われた予備的工事さえ、既にコウモリ数の生息が激減していることが報告され、工事の影響が指摘されています。

また、起業者のモニタリング調査でも万全に保全されるべき、大臣意見で述べられているようにD洞窟のヤエヤマコキクガシラコウモリが、今年の冬季調査で激減していることが示されています。こういうような事態が実際に今出ているんです。だから、影響は軽微であるということは、起業者が申請書に書いています。でももう影響が出ているんです。しかもA洞窟というのは、これまでわからない、わからないと言っていたリュウキュウユビナガコウモリの石垣島で唯一の洞窟であるということがわかったんです。しかも、そこがどこらへんに近いのか。工事区域に近いかどうかということ进行调查しないで、それは大臣意見に基づいて、沖縄県が制限区域を設けているんだけど、それにもやらないで彼らはやっています。

【議長】 終了時刻になりましたので、公述を中止してください。

【生島】 だからぜひそれは、しっかり検討したうえで、事業認定庁としては、認定の判断をしていただきたいというように思います。どうも、よろしくありがとうございました。

4. 公述人 江下 時代、栄 篤志

【江下】 皆さん、こんにちは。私は23年前に白保の海に潜って、その美しさに驚いた者です。仕事は、命が生まれるのを助ける助産婦です。白保の命あふれる海に感動しました。その海は美しいだけでなく、暮らしに結びついているのを知りました。白保に暮らすおじい・おばあちは、海に助けられながら、あの戦争をくぐり抜けてきました。その方たちとの長い付き合いが、私を今も白保に向かわせております。

国の政策として、沖縄・八重山に限らず、地方が自立できない状況がつくられております。八重山でも同じ政策が取られています。私は、今特に危惧していることが3つあります。1つ目は、新空港着工が決まって巨大資本がどんどん入ってきていることです。9月19日の新聞に石垣市議員が、「新空港の開港を控え爆発的に開発されている」と発言しています。これは新しく空港をつくるという計画ができたときから、当然予想されたことだと思います。420億円というお金が動くのですから、お金と技術を持つ巨大資本が動かないはずはありません。それに関して、7月11日八重山毎日の正直な社説には驚きました。

公共工事の入札に関して、国民の目が厳しくなっているが、八重山の建築業者にぜひ配慮してほしいという内容です。今のやり方だと、本島の大きな業者がいいところだけ取り、地元業者は小さな工事しか取れない。それではあんまりだという内容です。なぜなら、八重山の建設業界は総事業費420億、関連工事も含めるとそれ以上の巨額の工事がほしかった。仕方がないことかもしれませんが、そのために活動資金を自分たちは出した。そして社員も動員するなど、新石垣空港建設推進の実働部隊として常に中心的役割を果たしてきた。頑張ってきた人々には、それ相応のご褒美や恩典がある。地元権益があるべきだ。おいしいところを本島業者に持っていかれたくない。この社説には驚きました。

なるほど、地元住民をはじめとする私たち反対派が、仕事の合間に手弁当で訴えても、組織の力に負けるのは当たり前かとも思いました。でも、力で制するものは力で負けるといえます。より大きい資本・技術の力で迫られたとき、どうするのでしょうか。全額国庫補助だけでできる赤土対策工事のほうが、地元業者にとって大きなメリットがあるのではないのでしょうか。

2つ目は、新空港をつくることにより、石垣島の平和が脅かされるということです。

6月24日アメリカ掃海艇2艘が地位協定をたてに、与那国島に強行寄航しました。本命は石垣島ではないかと言われ、現空港が着目されています。日本復帰前、アメリカは石垣島東海岸の地質調査をしています。石垣市だけで現空港の跡地問題を考えることができるでしょうか。7月10日には、不発弾爆破処理の場所確保に苦慮しているという記事も見ました。市は、戦後処理として国の責任で行うべきだと主張しています。当然でしょう。でも、特別交付税が2分の1しか、国からは出ません。国の責任で行うことは、いまだ実現しておりません。6月26日、白保カラ岳南で陸上自衛隊が爆破しました。そういえば白保のおじい・おばあが最初に新空港に反対した理由は、近くに空港ができると、また戦争がやってくる。戦争は絶対嫌だという過去、近くに陸軍飛行場を持っていた悲劇を繰り返したくないという強い思いに走っていたことも思い出しました。その陸軍飛行場も国に無理矢理土地を収用されて、いまだ個人補償もされていない現状です。過去、沖縄県は、国に強制で土地を収用されたという苦い、苦しい歴史があるのに、今回それを地元住民や私たち共有地主に押し付けないでほしいと思います。

3つ目が、一番差し迫った問題で、大規模工事で海の生き物を殺そうとしていることです。今年3月に出版された環境保全対策のパンフを見てください。海のすぐそばですよ。この海のところをブルーに塗らないで、グリーンに塗っているパンフをよく沖縄県はつくってますけれど、ここをぜひ海のすぐそばということをお知らせください。

私たちは、昨年6月、国を相手にアオサンゴ、ヤエヤマコキクガシラコウモリを原告として裁判を行っています。これは、その訴状なんですけれど、その中で大規模な土砂の移動は、どんな方法をとっても想定外の破壊をもたらすことを問題にしています。未来を予知するためには、過去を検証しなければなりません。かつて沖縄本島東村伊江の海水揚水発電所工事、それは赤土を出さない成功例として、石垣市議員や漁民が見学に行き、なるほどとうなづいて帰りました。それはこういうふうに晴れた日に陸上から見たものではないでしょうか。でも、実際92年それを見た者がおります。赤土が非常に多く流れています。私は、海に潜ってダイビングとかしていますけれど、この赤土のところは、もう本当にサンゴが死滅していますね。沖縄本島の周り、どこを潜ってもこういう状況ですね。

そして今、実際に雨が降れば、こんなに海が真っ赤になって、しかも海水揚水発電所工事というのは、今は経済効率が悪いので使用中止ということをお知らせしました。驚きました。

多大な海・陸の破壊を残した負の遺産です。でも、誰も責任を取っていません。

今回も最終的に誰が責任を取るのでしょうか。この計画は、責任を問うものがないのではないかと思います。ここにあるのは、主に八重山毎日・八重山日報、そして沖縄タイムス・琉球新報に載った1977年から1999年までの赤土問題の資料です。このように膨大に厚いものがあります。

そして、これは8年前に1999年に発表された先島地区自治研究集会報告書です。「石垣島における環境問題の現状と課題」というテーマで書いております。特に、この報告書は学ばふところが多くあります。まず、赤土排出基準値を問題にしています。200ppmというのは農家側から提示されたもので、水産側では200では海の環境は守れないと言い、愛知県同様30を望んでおります。しかし、1995年(平成7年)10月に赤土など流出条例は、農家保護のために200としました。そして、附帯意見として「基準値を3年後に再検討する」、「農家負担の助成措置を図る」をつけました。そのとき「沈砂池からオーバーフローしたときはどうする」という質問に、「海の自浄作用で解決できる」という記事を見ましたが、私にはそうはどうしても思えません。この報告書は、八重山諸島の赤土流出を1970年代から80年代、90年代と行政の環境対策を論じております。いろいろな統計で多くの被害を訴えられ、汚染問題は深刻になっているのに、3年後の見直しもなく経過していると報告しております。

今回の対策も、この赤土対策も200ppmというふうにしています。そして、文書は相変わらず「適正に」とか「適切に処理する」という言葉を過去と同じように使っています。最後に、石垣市民によるこの報告書の提言に強く共感しましたので、一部読み上げさせていただきます。

内容として、「今後は、赤土汚染につながる国庫事業の導入を阻止する。私たちの経済や生活の豊かさのために導入された基盤整備事業のツケが、これからの地球全体の自然環境を脅かし続けることを考えたとき、その自殺的行為を直視し、時代を見据えた大きな視点。次の世代を考え、赤土問題を含む環境問題を、今こそ市民・県民を挙げて取り組んでいくことが、私たちに課せられた大きな使命である」と考える。このように石垣島でつくられた報告書は提言しております。

私も、国の政策を自分の問題として関わっている方々を強く応援したいと思ひますし、そして私自身も、また自分の問題として戦っていきたくと思ひます。

以上、「石垣島白保に空港をつくらせない大阪の会」の江下時代でした。ありがとうございました。

【栄】 同じく大阪から参りました栄と申します。きょうは、これまでの方々と同じように、整理してきちっと問題を提起するということには、なかなかやりきれないと思いますけれども、とにかく結論的には、私は私の持っている空港予定地内の土地を空港建設用地として、手放す意思は全くないということをお願いして来ました。

かなり、腹が立っています。先ほどからのやり取りを見ていても、本当にこの問題を議論をして、正しい結論を導いてやっていこうという意思が全く感じられません。それは、これまでの沖縄県の新石垣空港建設に関わる姿勢とかをいやほど見てきました。きょう、見てても全く同じです。こんなところで、議論する気になれません。力量的にできないかもしれませんが、でもそんな問題ではないと思います。

先ほどの方も、提起していましたが、この新石垣空港建設問題は1979年の白保海上案の発表に始まると思います。このときの先ほどボタンの掛違いと言いましたけれども、その問題がずっと一貫して、同じような手法が沖縄県行政によってとられていると僕は思っています。

そんな中で、なぜ僕が共有地主になり、白保の住民の方たちの支援要請を受けて、大阪のほうで、できることをやったら何とか応援しようではないかということで、沖縄の出身青年たちを中心にこの運動を始めたのが、1984年ごろだったと思います。それ以来、二十数年間やってきていますけれども、ここに至る経過なり、何かうまくしゃべれない自分にいらだちを感じるんですけれども、そのへんの経過を含めて、自分史を語る中で述べていきたいと思います。

私は、1944年まだ沖縄戦の激戦の始まる少し前ですけれども、奄美大島に生まれました。奄美群島も沖縄戦のような地上戦なり、あるいは「鉄の暴風」といわれるような激しい戦闘こそなかったものの最前線基地の沖縄の強化に向けた取り組みの中で、補給基地としての位置、中継基地としての位置からかなりの爆撃を受けたそうです。僕は当時、戦争が終わる時点で1歳と何カ月だったので、戦争の記憶はありません。でも、母親たちから聞いた話、様々な人たちから聞いた話で当時のことを聞いています。

空爆がかなりひどくて輸送船を狙って追いかけて空爆をして、その輸送船が爆発寸前で奄美の浜に乗り上げて、それでそれが爆破するということがたびたびあったそうです。奄美にも日本軍の基地があったし、そういうこともあって、弾薬庫もあったし、そういうことでかなりの空爆を受けました。

その中で、私たちの親たちが、機銃掃射の中を逃げ惑いながら、ハブのいる野山を駆け巡りながら、昼夜問わず逃げまどったそうです。私も乳飲み子でしたから防空壕に入れられて、泣いて親を困らせたということを知っています。そういう状況の中で、戦争が終わる前後には、僕の4歳上の姉がおったんですけども、これが栄養失調で亡くなっています。このことは母親は84歳で大阪で死ぬまで悔いていたようです。

そういう奄美の状況を経て、1953年、沖縄に先駆けて奄美は日本に復帰という言葉は嫌いですけれども、復帰しました。それ以降、その復帰運動には僕も1年生になってまもなくだったと思うんですけども、祖国復帰運動ということで学童も借り出されて、わからないなりに何か希望を持って、ちょうちん行列だとか、断食祈願だとかいう取り組みがあったんですけども、それには幼いながらもまじめに取り組んだ記憶があります。

そういうことを経て、1959年には奄美におれなくなって、母親の日当300円の仕事がなくなりまして、できないという状況になりまして、母親と2人大阪に出てきました。それは、先に兄と姉が出稼ぎに出ていたもので、それを頼っていくしかなかったもので、若いころ紡績工で大阪に出ていた母親は、口癖のように「ヤマトは二度と嫌だ」ということを言っていた母親が、仕方なしに僕と2人で大阪に出てきました。

そういう経験というか、自分なりのことから、非常に昨今の沖縄の状況に顕著ですけども、また何かきな臭い戦争の足音が日々高まっているんじゃないかという危機感がありまして、そういうところから沖縄の基地問題とかに関わり、白保の問題にも知った段階で、できることがあればと思って、いろいろやってきました。

その前に、自分は1959年に大阪に出て行きましたけれども、今となっては、あの時は島からたたき出されたと思っています。そういうことがあって大阪に行き、いわゆるヤマトの世界で非常に嫌な思いもしました。そういう思いから日経につれ、やっぱり奄美に対する思いは募ってきました。それで、奄美のCTS建設反対の戦いとか、それから徳之島の核燃料再処理工場建設問題が徳之島でも持ち上がったとき、それにも大阪でできる支援の取り組みをしてきました。そういうことを経て、やっぱり白保の人たちが大変だといわれたときに、他人事として見逃せなかった。できることはやろうかということで、大阪で沖縄出身の青年たちを中心に先ほど江下がいいました石垣島白保に空港をつくらせない大阪の会というのを立ち上げてまして、今日に至っています。

非常に話しが下手というか、ヤマトに出て、戦後の日本語教育、そのころ僕らは普通語教育といいましたんですけれども、だから奄美の言葉は普通じゃないんですよ。普通語教育を受けて、その言葉を覚えないことにはヤマトに行っても仕事ができないという現実的なことがあって、そういう政策がとられたんだと思うんですけれども、そのことが非常に精神的にヤマトコンプレックスみたいなものを植えつけられて、その結果、大阪に行っても非常にしんどい思いをしました。

だから、そういう開発とか、奄美が復帰して何がよかったんかというのをますます強く感じるようになってきているわけです。そういう開発とか、何か銭金で価値観が動くようなことに対する非常にアレルギーというか、反発というのがあります。沖縄・八重山あるいは琉球弧と言われる奄美も含めて、このままじゃいかんぞと、それは単に琉球弧だけでなしに、日本の地方の人たちが、東京一極集中の犠牲の上にますます住みづらくなり、たたき出されていくという状況、僕はそう思っているわけなんですけれども、そういうことにしか、どう考えても至らないんじゃないかということで、それに白保の人たちの戦いは、やっぱり抵抗していることじゃないかと。それを、自分の思いとも重ねて支援をしてきたと。だから、何も私は大阪に出て、島を捨てていい暮らしをして、大阪で川、水は汚され、空気は汚され、やっていく中で高度成長で暮らしがよくなって、何をもって暮らしがよくなったのか、何をもって豊かさというかは別にして、そういう問題で豊かさが図られるようなことに対して非常に憤りを覚えています。

だから、そのようなことが、どうも沖縄を見てても、この間の辺野古の問題でもそうですし、教科書の改ざん問題でもそうですし、宮古の下地島空港建設以後どういう状態になっているのかと。あるいは、奄美の新空港建設。あれほどバラ色の夢を振りまきながらつくった奄美の新空港が今どうなんだということとか見ていったときに、非常にこんなところで机上の論議をする気持ちになれない。

もし、本当にお互いの言い分をつきあわせて、正しい結論を導こうというのであれば、この間、白保の人たちが30年近くにわたって様々な形で沖縄県に対してものを言ってきました。僕自身も大阪で20年少し運動をしてきましたけれども、その中で私なりに提言してきました。だから、白保の住民、あるいは学者たち、あるいは支援の人たちの様々な提言を、この20年、30年近くの提起された問題を対象化してください。その上で判断を下すべきだと思います。

だから、ここで30分の時間を与えるから公述人として申請せよと。

それも、非常に細かく何を提起するんだということを言われて、30分で、さあ時間を与えるから意見を述べなさいと言われることに、非常にいらだちと怒りとむなしさを感じます。だから、多分、きょうもこういう形で形ばかりの公聴会という名のセレモニーをして、強制収用の裁決が下されるのかなという、非常に危機感を持っています。

それに対するできるだけ取り組みはしたいと思いますけれども、きょうのこの場で言うことについては、先ほどもそうですけれども、この始まる前の当初のやりとりを聞いてみても、もう腹が立つばかりです。だから、こんなことで本当に新石垣空港の問題が片づけられてええんか、沖縄の問題が片づけられてええのかと。今の沖縄県が白保の住民、民主主義というのだったら一番影響のある白保の人たちが、郡民の総意という前に白保の人たちの総意は30年近く前に出されているわけで、これを大事にしなくて何が八重山の郡民の総意ですか。そう言うのなら、今の日本政府は沖縄県に対して無理難題をふっかけて、アメとムチでたたかれて苦しんでいることが、まさに沖縄県、白保の人たちにやっているじゃないですか。そんなことでどうするんですか。僕はそういうことに対して、非常に納得できません。

こんな人間ですから、やれることといたらしれてますけれども、でも、駄目なものは駄目、いいものはいいと、最後まで言い続けていきたいと思っています。

この事業認定申請、あるいは強制収用手続き、それに向けてこの公聴会の開催というのが、僕にはどうも1つのセレモニーとして格好をつけているだけにしか見えません。しかし、きょう、まがりなりにも公述人として申請したこともあって、言いたいことを言わせてもらいました。理解できないかもしれませんが、このへんで終わりたいと思います。

5. 公述人 杉本 茂樹、松島 光男

【杉本】 今、紹介にあずかりました杉本です。

私は、レシプロからジェット機まで様々な民間航空機の整備に長年携わってきました。そういうことで、多少飛行機を知っているという立場から、今回の空港問題について意見陳述したいと思います。

初めに、沖縄県の方々に既に質問を出してますが、1点に絞って質問したいと思います。

質問内容としては、各航空会社が石垣を利用しますが、その航空会社の機材、路線に関する長期計画について調査されたかどうか。イエス・ノーでお答え願いたいと思います。

【議長】 起業者側、回答をお願いいたします。

【栄野川】 県のほうからお答えします。

ただいまのご質問ですけれども、基本計画を策定する際に、エアライン三社のほうから長期と言っているかわからないんですけども、ヒアリングは行っております。

【杉本】 調べたわけですね。

【栄野川】 はい。三社のほうからですね。

【杉本】 その場合に、各社はどのような計画を出したのか。特にB 767についてどう認識してますか。

【議長】 起業者側、回答ください。

【栄野川】 航空会社、航空産業と言いますか、これから小型化の時代ということは聞いているんですけども、趨勢は確かに小型化が進んでいくと思うんですが、航空会社のほうからは、現在も夏場のピーク時には宮古空港でB 767が運航しているということで、新石垣空港の需要を考えますと十分その運航は可能じゃないかと。あるいは、あり得るんじゃないかなということを聞いております。

【杉本】 わかりました。

あまり県としては、B 767の航空会社に対する今後の方針についてご存じないというふうに受けとめました。

これから私の意見を述べます。

現在、各航空会社、あるいは世界的にですけれども、大きな流れとなっているのはダウンサイジングという方向です。

ダウンサイジングというのは何かといいますと、大きな問題は燃料問題です。昔はバレル10ドルと言われた石油が、今は80ドルに上がっています。これからどんどん上がるでしょう。この燃料対策のために、各社は大きなダウンサイジングをしようとしています。それは、1つはジャンボジェットと言われているB 747シリーズ。これを基本的にリタイアさせるということです。同時に、中型機、小型機の導入を図るということです。それによって燃料問題が大きく改善することと、それから、騒音の低減が図られると。そして、小型化することによって需給調整がしやすくなるという利点があるからです。これが今世界の流れです。

日本国内ではどうかといいますと、特に日航と全日空はどう対応しようとしているか。この点は、ダウンサイジングを早々と打ち出したのは全日空です。これは2001年の段階で既にB 767をリタイアさせるという長期方針を出しています。もう既にB 767はリタイアが始まっています。日航もこの点では遅れましたけれども、ダウンサイジング化の方針が中期・長期計画の中で出されています。

この世界の流れに沿って各社動いているわけですが、特にB 767については、基本的に国内線ではリタイアしてしまいます。したがって、沖縄県が出している資料の中にあるこういうパンフレットがありますけれども、この中に触れているフレーズをちょっと見ますと、沖縄県は、この新空港建設の目的は輸送路の大きい中型ジェット機が就航可能な2,000mの滑走路を有する新空港を建設するというのが事業目的であり、そのために中型機であるB 767を3パーズ設置するというふうに書かれています。これは明らかに、もはや目的を失っていると思います。B 767は石垣には飛んできません。飛んでこない空港をなぜつくる必要があるかということです。これは今の現実だと思います。この現実の中で、石垣としてはどうすればいいのかという問題があると思います。現空港をいかに活用するかというところに、ちょっと話を持っていきたいと思います。

現空港は1,500mの滑走路です。それを2,000mがほしいというふうに言ってるわけですが、1,500mで問題があるか、ないか。今の状況では、問題があるんですね。

それはボーイング「737 400」というのが今就航しています。「400」で飛んでくる場合、特に那覇 石垣の間を飛ぶことでは大した問題はないわけです。問題なのは、東京から石垣にダイレクトに飛ぶ場合です。この場合に1,500mの滑走路では、現在は帰路の便は使えないわけです。行きの便である羽田から石垣に向かってはダイレクトに飛べます。

それはもちろん燃料をそれに合わせて積むわけですが、羽田は長い距離を持てますから、重量に関係なく飛び上がれます。ある一定の燃料を積んで石垣に着く頃には、燃料を消費してますから機体は軽くなって着陸距離が保てるということで1,500mの中に着陸します。

今現在、「400」で羽田 石垣をダイレクトに飛ぶ場合の重さは、私の友人のパイロットから聞いたところによりますと、12万9,000ポンドの重さで離陸するそうです。それで石垣に着陸できると。逆に、12万9,000ポンドで石垣から今飛ぶわけにはいかないということで、宮古経由、宮古で燃料を積み込んで東京に帰ってくるという形になっているわけですが、先ほど申し上げましたダウンサイジングという中に1つあるのは、機材更新です。機材更新は、今、各社ともやっておりますが、B 737 400は次世代の何にかかわるかということ、700と800にかわります。800はもう既に飛び始めてますけれども、800になった場合、羽田 石垣間はどうなるかということ、参考までにボーイングの出しているパフォーマンスデータから見ますと次のようになります。

800で、いわゆる基礎データというのはスタンダードの離陸重量ですが、これが800のシリーズのエンジンタイプが3種類あるんですが、国内線使用のエンジンですと2万4,300ポンドの出力を持っています。この出力で飛び上がってくると、重さとしては13万5,000ポンドまで使えます。1,500mで13万5,000ポンドまで使えるわけですから、現有空港でも優に羽田に戻れるわけです。したがって、これが2,000mを使用としなくて現有空港を活用するということが可能だということです。そして、各エアラインの流れはそうなっているわけですから、それに沿って運用を図っていくということが必要じゃないかというふうに思います。数百億円の金を投じなくても、需要供給関係では、うまくいくというふうに私は考えます。ちなみに、800の国際線使用の場合には14万5,000ポンドまで積みません。1,500mの滑走路です。

私は直接、今、現場にいませんので現場の人間に聞いたところ、国際線使用と国内線使用はエンジンの交換をしなくても簡単にできるという話を聞いています。E E Cというエンジンについている部品を調整することで出力を変えられるということも聞いています。

したがって、これはエアラインのやることですけれども、重量を上げて、そのときの需要に合わせてエンジン出力を変えるということも可能ではないかというふうに思います。

もうちょっと僕の持ち時間がありますので、もう1つ。

小回りのきく小型機のほうが受給バランスは取りやすいわけです。そして、なおかつ今の国内の航空需要でいえば、2009年には羽田が拡張されます。確か僕の記憶では羽田で9万便ぐらいは増便されるわけですが、そういう増便の中で石垣へのダイレクト便の増便枠を沖縄県が要求するというのも1つの方策ではないかと思います。

それから、今度の建設の中で1つ出されているのは、カーゴの問題があります。さっき出した表の中にはコンテナがない。確かにB 737シリーズはコンテナがありません。しかし、これもエアラインと県が共同開発することは可能だと思います。過去にもそういうコンテナを業者との間で開発しているということもあります。

例えば、水を積んでコンテナを貸して生きたまま生鮮魚を運ぶということもあるわけで、そういう需要供給関係でエアラインと協議をしながら貨物の問題を解決するというのも、1つの方策としてあると思います。

それから、先ほど発言した生島さんの発言の中に、私としてははっきりした記憶ではないんですけども、ちょっと問題だと思うのは、1,500m滑走路でオーバーランして事故を起こしたという話が先ほど当局からありましたけれども、それに加えて生島さんはパイロットミスだというふうにおっしゃっていました。私の記憶では、これはパイロットミスではないというふうに思います。事実関係は争っていますけれども、基本的には機材故障なんです。ブレーキ関係の故障のためにオーバーランしたというふうに私は記憶しています。したがって、1,500mの滑走路とは全く関係ありません。これは2,000mでも、3,000mでも、ブレーキが故障すれば事故が起こるのは優にあるわけで、1,500mが原因で起こった事故ではないということははっきりしていると思います。この点を述べて、私の持ち時間が終わりましたので、終わります。

【松島】 私は、日本で最も混雑を極めております羽田空港のB滑走路から3kmのところに自宅を構えておりまして、大田区南六郷というところでございますけれども、その住んでいる松島と申します。

本日、公述の趣旨は、前の人に続いてですけれども、ジェット旅客機が日夜365日、これから10年、20年、頻繁に離発着を繰り返す近代の空港において、飛行機並びに航空輸送事業そのものが、周辺住民や自然環境、動植物等に様々な形でもたらす深刻な影響について、その一端のお話をして、本件事業者に既設の計画についての再考を促すようよう求めるものでございます。

まず、皆様もご存じのとおり、空港がもたらす周辺住民や生物、自然環境に与える影響の第一は、騒音被害、騒音公害と言われるものであります。離発着時に発生する約100dBにもなるエンジン騒音は公知の事実でありますけれども、これについては空港当局、航空会社から、エンジンメーカー等々がそれぞれ努力や何かを重ねておりまして、幾分軽減化の傾向にあります。先ほど前の発言者が申し上げたとおり、エンジンや飛行機の開発に対してダウンサイジングをし、あるいは発生騒音を少なくするという努力がこの面でございます。

現在は、したがって先ほど出ましたボーイング737や石垣空港を利用している飛行機でいえば、B 737 200から 400、それから、これから 700、800というシリーズについていえば、徐々に騒音のレベルが下がっているという状況にあります。しかし、今回、問題になっております中型機と呼ばれるB 767、A 300では、この騒音レベルは現在の石垣空港でも無視できないぐらいの騒音を、周辺住民にもたらすものだろうというふうに思います。

例えば、羽田でいえば、今3本滑走路があります。A滑走路という陸側、羽田の住民に一番近い滑走路を使う場合、非常に混雑しておりますから、陸上飛行コースというのが特別住民の理解を得て、朝だけ5便許可されております。これを従来ボーイング767 A 300をここの3月まで運航してきました。もちろん周辺住民が黙っているわけではありません。様々な取り組みの結果、当局及び航空会社は4月以降、今、A 300 600Rというモデル機体ですけれども、この飛行を中止をいたしました。代替としまして、先ほど話が出ましたボーイング737 800及び 700という低騒音の航空機に変えております。

この高レベルの航空機騒音に関して、もう1つ指摘しなければいけない問題は、まだなかなか公知になっておりませんが、低周波騒音と呼ばれる100ヘルツ以下の振動数を持つ空気振動でございます。特に、この中でも20ヘルツ以下になりますと、人の耳に聞こえない、可聴できない。そういう振動が、実際に我々の生活レベルの中で発生をしております、これらが我々の生活に大きな、あるいは深刻な問題となっていることはご存じの方もいらっしゃると思います。

実は、ジェットエンジンが、この低周波騒音の発生源であるということがあまり知られていない。あるいは、まだまだ問題化されきってない問題というように思います。

この問題につきまして、成田空港において、開港以来、周辺住民や、あるいは民家、あるいは牛、馬、犬などの家畜やペットなどに異常が発生し、話題になったことがあります。もちろん現在でもそういう問題はあるわけですが、例えば人家でいえば、ガラス戸がビリビリというふうに振動する。障子がビリビリという得体のしれない振動が起こる。もちろんそういうときに人に不快な生理現象を及ぼしたり、あるいは精神的な動揺を来すような、そういう事態が多く発生してきました。

この問題を巡って、当時の運輸省、空港公団から、航空会社などが調査を繰り返して、それが先ほど申しました高レベルの騒音だけが問題ではなくて、今、申し上げました低周波にも大きな問題があるんだということがはっきりしてきたわけです。そういう事情から、成田空港では何とか対応しなければいけない。特にエンジンの整備で発生する、エンジンの試運転に際して無視できないような、長時間にわたって連続的に何日も何日もというような形で影響が出ているということから、成田では数年がかりでエンジン試運転用のための格納庫を専門につくって、これは公団と航空会社2つですね。日本航空と全日空、共同で1997年に供用開始したというふうに公知されております。

この開港からもう30年ぐらいたつんでしょうか。なぜこれまでにそういう対策に至るまで長らく時間を要したかという原因の1つが、今、申し上げました低周波騒音に関する対策が、この専用格納庫をつくってもまだ消えない。まだとることができないということが、先ほど申し上げました当局を大いに悩ませた結果、1999年になってようやく供用開始に至ったということになったわけです。

現在、それ以降、成田における深夜のエンジン試運転に関しては、この格納庫の中で行うように義務づけられております。これによって、ある部分的な対応が可能になったかもわかりませんが、実はジェットエンジンが試運転のときだけに低周波騒音を出すわけではありません。離陸から着陸。そのときにも当然出ているわけでありまして、現在でも成田の近傍で低周波騒音が大いに問題になり、現地の住民と当局が研究期間をつくっております。そういう会議で、たびたび問題になっているということが指摘されております。

したがって、まだ部分的に対応ができて多くの飛行場、空港では、相変わらず離発着の航空機エンジンの騒音に対して、抜本的な対策が依然とられていないという問題について言及をしておきたいと思えます。

これは、後ほど当局の調査の結果をお聞きしたいところでございます。

もう少し時間をいただきまして、次は排気ガスを含む、主としてエンジンが排出される汚染された空気の問題について触れたいと思えます。

これらの有害物質。もちろんたくさん有害物質が入っているということが研究機関で明らかになっておりまして、アメリカの研究では2,000アイテムぐらいの有害物質が検出されたという報告があります。これらが周辺住民や空港に働く人に、喘息だとか呼吸器系の病、あるいはアレルギーを起こすことは、首都圏における高速道路から幹線道路の交差点周辺住民などに集中的に罹病者が発生しているということから見ても、皆様おわかりいただけると思いますが、ジェットエンジンから出る排気ガスにはCO₂やNO_xなどの有害物質に加えて、先ほど2,000というふうに申し上げましたが、例えば私の体感的でいえば黒煙や油分が多く含まれております。それらが周辺の自然界に蓄積したり、あるいは飛散をするという状況があるわけですけれども、私の近傍で大変興味深いエピソードに触れましたので紹介をしておきたいと思えます。

相当前の話になりますけれども、羽田空港の近くに大井競馬場があります。公営競馬場なんですけれども、その競馬馬たちがあるときに一斉に下痢や体調異常を来したという話題が持ち上がりました。どうやらその原因が、空港の芝を大井競馬場の馬に与えたということが原因らしいということが私のほうに伝えました。このように、先の公害から排気ガスは周辺住民だけではなく、馬や牛、あるいは家畜、その他の自然界に大きな被害を与えていることがわかりというふうに思えます。

私の聞き及ぶところによれば、石垣島では新空港の建設予定地の周辺がその多くが農地であって、馬や牛の牧場がたくさん存在する。あるいは、農地で農作物が生育されているというふうに聞いております。最近、東京でも石垣牛の評判が大変評判よく伝えられておりますので、私は非常に心配をしております。

そうした飛行機から廃棄物や振動、空港ビルからの生活排水、そのほかいろいろな雑廃棄物が出るわけですが、中でも飛行機自体から出る油や、あるいはオイルから油に汚れた塵埃ですね。それらが飛行場のランプと呼ばれるコンクリートの上に蓄積・堆積します。そこに雨が降りますと、その汚れたオイル等が流れ出して、自然河川あるいは海などに流れ出すということは容易に想像していただけたと思います。

私は、そういうことを見ると、被害は人間だけではありません。動植物、魚や海の生物にまで深刻な影響を与えずにはおかない。こういう自然環境の破壊、汚染をこれ以上拡大させてはならないというふうに考えております。

そういう趣旨から、空港がもたらす影響を最小限にするために、先ほどの発言者同様、現空港のよりよい改良で対応が十分可能だということを繰り返し申し上げて、私の発言は終わりたい。

先ほどの低周波騒音について調査の内容があれば、ぜひお聞かせいただきたい。

【議長】 公述終了時間が迫っておりますので、起業者はただいまの質問に対して的確に回答して下さるようお願いいたします。

【上原】 新石垣空港課の上原と申します。

本事業の中で、航空機の運航に伴う低周波騒音については、新石垣空港の主要機種であるB 737とかB 767ですね。そういうのを考慮をして、那覇空港で平成15年12月に、滑走路端から約750mで上空約60mを通過する際の低周波騒音を実測しております。その調査結果によりますと、音圧レベルが92～102.7dBの範囲となっております。

しかしながら、新石垣空港の周辺では、この離発着の主要な飛行経路上にまとまった集落はないということで、低周波の影響はないのではないかと考えております。

【松島】 影響がないというのが見解ですか。

【議長】 終了時刻となりました。

6. 公述人 渡辺 容子

【渡辺】 共有地主の渡辺です。よろしくお願いします。

私は、強い乱気流の発生で危険な空港ということについてお話をさせていただきます。

新石垣空港の候補とされているカラ岳陸上案の予定地の北から北西側には、カラ岳、ミズ岳をはじめ、島内最高峰の於茂登岳がそびえるなど急峻な山稜が連なっています。これらの山稜は、風向きによって乱気流を発生させる要因となっており、乱気流発生的事实は地元住民の方々の証言によっても明らかになっています。これは、地元住民の方の中に「サンウルシ」という乱気流を意味する言葉があるということでも証明されております。

このような乱気流の強い場所に空港を建設しても大丈夫かどうかを把握するため、沖縄県は2001年1月から4月の3カ月間、空港予定地で風向風速観測を実施し、新石垣空港を離着陸する航空機への乱気流の影響を、航空機の揺れと航空機の空力特性の2つの指標から評価した結果を、同年6月に「新石垣空港における乱気流気象調査報告書」ととりまとめしています。

報告書の結論は、乱気流が航空機の運航に及ぼす影響はないということですが、新石垣空港乱気流問題研究会で、この報告書を精査したところ、調査の原則ともいえる最も危険な条件下で安全性が確保されるかという視点での評価方法になっていない点が多々ありました。また、同会で一部の評価を可能な範囲でやり直したところ、乱気流が航空機の運航に影響を及ぼす可能性もあることがわかりました。

まず、この県の調査が3か月間しかやらなかったということについて述べます。この気象観測は2001年の1月から4月の3か月間しか行われておらず、この期間に発生した突風のみを対象として評価したに過ぎないという問題点があります。

この図をご覧ください。アメダスによる年間風速をあらわしているんですけども、1月から4月というのはこの部分ですね。石垣ですとここからこの一番左までですね。それで、この一番風が弱いときを調べているんですね。この1月から4月というのが、その年の中でも一番風が弱いときしか調べていないということがわかつてお思います。特に風については、年による変動が大きく、調査対象期間が例年と比べてどのような風況にあったのかを必ず見なければなりません。

一般的には3～5年程度。理想的には、気象庁の長期統計の単位である10年程度の観測を行い、その中の最大突風にも耐え得るという証明がなければ本当に安全であるとは言い切れません。観測の季節も冬から春に限られていますが、この季節だけ運航するのではないのですから、通年の観測が必要ということになります。航空機は台風ときには運休しますが、その前後では強風下での運航を強いられることになりますので、下記のデータを用いた評価は不可欠です。

次に、航空機の揺れの評価について述べます。

航空機の揺れの評価とは、航空機が離着陸時に乱気流を受けた場合に安全に操縦できるかどうかを評価するものです。報告書では、北よりの最大の乱気流2事例。これは北の風と西北西の風という2方向についてのデータを用いて再現シミュレーションを行い、NASAの乱気流階級を適用して評価しています。その結果、並レベルの揺れであるため航空機の操縦に影響を及ぼさないと結論づけています。

NASAによる乱気流階級というのはこれなんですけれども、これの黄色の部分が強といるところで、ときには操縦が困難になるというレベルなんです。当会では、県の評価方法には3つの問題点があると判断しました。

その1つは、評価結果を大きく左右するピークファクターという乱気流の強さを決める係数があります。この値の算定が大変ラフで、報告書ではピークファクターは2.01～3.28となるため3.0を用いるとされています。係数を一定の値に決めがたい場合には、最も危険な条件下を想定して評価することが原則であり、この場合には最大値である3.28という値を用いる必要があります。

沖縄県は、ピークファクターに3.0を用いた理由について、通常の乱気流の3倍の強さであり、想定される乱気流の99.73%を含み、出現頻度は70年に一度程度であるとの見解を示しています。しかし、70年に1回とは観測期間3カ月の間に2.64秒発生したことの言いかえにすぎず、ピークファクターを3.28とすれば観測された乱気流の100%を含むのですから、県の説明には理由がありません。

2番目に、シミュレーションモデルは、風向により再現性が異なり、西北西から北北西の風が過小評価されています。このような場合、過小評価分は補正をかける必要がありますが、報告書ではこの補正を行わないまま評価しています。

それから、3番目には、報告書では北と西北西の2方向だけを対象として評価していますが、観測された最も強い乱気流は南南西の風向となっています。

この図を見ていただきますと、ちょっと字が小さくて読みにくいと思うんですけども、県が評価に使いました西北西と北北西の風というのは、50mの風速について3.62とか3.11という値しか出てないんですね。それに対して南の方向の風ですと、3.91というもっと強い値が出ています。つまり県は南の方向のこの強い値を無視して弱い風で評価しているということが証明されています。

上記1、2。今言いました2つの問題点については、報告書に掲載されているデータを用いて再計算することが可能でしたので、当会ではピークファクターを3.28とし、シミュレーションの過小評価分に補正をかけて再計算を行いました。その結果、西北西の風向の場合に滑走路や離着陸経路上に、ときには操縦が困難になるとされる乱気流階級「強」の領域があらわれました。これについては県の評価による図を用意できなかったんですけども、こちらの会で再評価した図だけちょっとお見せします。

これが平面図なんですけど、ここに斜めに滑走路、飛行場がありますね。その上に黄色い部分が出ています。そのすぐ近くには最も危険という赤い部分もあらわれています。これは県の評価ではなかったんですけども、再評価したところ、この危険ということがあらわされています。

それから、鉛直の図ではこうなっています。上が県の評価なんです。滑走路上に危険という黄色が全然ないんですけど、こちらの会で再評価したところ、滑走路上に黄色い危険という、NASAの乱気流のあれで危険というものが出ていることがわかんと思います。

その次に、重量制限は必要かということについて述べます。航空機の空力特性の評価とは、航空機が離着陸時に乱気流を受けた場合に機体の強度から見て、乱気流の過重に耐えられるかどうかを評価するものです。報告書では、最大の乱気流の過重を離着陸時に受けた場合、それが強度保証範囲におさまっているかどうかを5つの機種別に評価しています。その結果、ボーイング737 400。これは主力機種ですが、これの離陸時は強度保証範囲をわずかにそれますが、重量制限を行って離陸速度を上げれば(これは毎時280kmから毎時291kmに上げればということですが)、強度保証範囲内を確保することができ運航は可能と結論づけています。

当会では、この評価方法には2つの問題点があると判断しました。1つは、揺れの評価でも問題としたピークファクターの値です。もう1つは、評価に用いた最大の乱気流の決め方です。ピークファクターについては前に詳しく説明したので、ここでは最大の乱気流について説明します。

報告書では、観測によって得られた高度50mの乱気流の最大値を用いて評価しています。この理由として、航空機が着陸進入時にパイロットが進入を続行するか、断念するかを決定する高度が約60mとなっているためとの説明があります。しかし、これには根拠がありません。高度75mにおける観測も行われているので、高度50mと75mの両観測値の中から最大値を抽出すべきであります。実際に生データを見たところ、最大の乱気流は高度50mではなく、高度75mにおいて観測されていました。当会でこの観測値を用いて評価したところ、ボーイング737 400は、離陸速度を296kmに上げなければ強度保証範囲内を確保できず、別の機種であるDHC 8も重量制限をしなければ離陸できなくなる可能性があることがわかりました。

ちょっとこの図は見にくいんですけども、この放物線みたいな、この中が安全な部分ですが、再評価したところ、この中から外れたということがわかると思います。ちょっと字が小さくてすみません。もう1つ、こちらのボーイング737のほうもわかると思います。

このように、沖縄県の評価は先に安全という答えを設けまして、その範囲に入るように基準のほうを変えたもので、人命にかかわる空港建設においてこのような杜撰なものではないのでしょうか。人命にかかわるものですから、最も危険な場合を想定して評価をやり直すことを求めます。

では、次にコウモリについてやりたかったんですけども、ちょっと時間もなさそうなので、コウモリが生息しているこのカラ岳陸上案の琉球石灰岩の台地について述べます。

新石垣空港カラ岳陸上地区は、琉球石灰岩台地上につくられています。既に明らかなように、そこにはコウモリ類が利用しているいくつもの洞窟があり、また、大から小まで無数の洞窟や空洞や空隙が存在しています。起業者の電気調査による調査でもそれは明らかになっています。

さて、起業者は、新空港の設置許可申請の時点においては、滑走路下に存在するE洞窟などについては何ら措置をとらなくても陥没等のおそれはないとしてきました。

しかし、再度のボーリング調査の結果、崩壊するおそれがあるとして、ことしの7月になってE洞窟上の現在の地表面に洞窟に沿ってトンネルを設置し、盛土の重さや航空機の着陸時の過重が、直接、洞窟にかからないようにする工事を新たに実施することを決めました。これまでの結論とは異なる重大な変更です。

しかし、先にも述べたように、石灰岩台地には無数の空洞・空隙があり、それらは日夜地下水によって浸食され続けています。この無数にある空洞や空隙への対策は全くとられていないし、また、空洞がどこにあるのかを正確に把握することも実際上困難であり、したがって対応策をとるのもほとんど困難なことです。北九州市にある、日本で秋吉台に次ぐ規模を誇るカルスト台地平尾台では、石灰岩台地上につくられた道路で陥没が頻発しています。平尾台カルストに詳しく、カラ岳地区でも調査をした専門家に石灰岩台地の陥没について説明を受けたので、その主なやりとりをここで紹介します。Q & Aになっています。そのまま読みます。

Q:平尾台カルストでは道路陥没が続いているようですが、それは何カ所くらいあって、どのくらいの規模、頻度で起こっているのでしょうか。

A:私の知る限り、過去5年間に道路陥没は5カ所は発生しています。規模は最大のものが直径5m程度で、県道が片側通行になりました。ほかのものは直径1m程度です。梅雨や台風の大雨時に、ほぼ同じ場所で発生を繰り返しております。道路以外の場所での陥没は10カ所程度発生しています。やはり最大5m程度の大きさです。

Q:平尾台カルストの石灰岩と新石垣空港予定地の石灰岩の強度は同じくらいのものでしょうか。

A:データは見あたりませんが、常識的に平尾台の石灰岩のほうが強度は強いでしょう。予定地の石灰岩は、秋吉台のような数億年前に形成された古い石灰岩と違ってサンゴ礁が隆起しただけで全く圧密を受けていない新しい石灰岩であり、そこに地下水による浸食が加わって空洞化が進んでいるので、岩石としては強度は大きくないと思います。実際、空港予定地内及び周辺に開口している洞窟の入口は、洞窟の天井が陥没した部分です。そして、たとえ空洞を埋めたとしても地下水の流れがそのままであれば、地下水による石灰岩の浸食が進行しますから、再び空洞が拡大します。盛土をしても、その下の石灰岩が陥没崩壊すれば、当然、盛土にも影響が及びます。そのような例は世界中で報告されています。

Q：石灰岩の崩壊で重大な事故につながった例を教えてください。

A：石灰岩地域の陥没には、大きく分けて石灰岩陥没と土壌陥没の2つのタイプがあります。石灰岩陥没は、石灰岩中の空洞も天井が崩壊して発生する陥没。土壌陥没より規模が大きい。土壌陥没は、石灰岩を覆う土壌が石灰岩中の空洞に流出して発生する陥没。石灰岩そのものはほとんど崩壊しない。

石灰岩陥没の事例としては、1981年5月、アメリカフロリダ州ウィンターパークの市街地にあります。2日間で直径100m、深さ15mの石灰岩陥没が発生しました。道路、住宅、水泳プール、自動車修理店、数台の自動車が破損しました。陥没の原因は、干ばつで地下水位が低下して、石灰岩中の空洞が支えを失ったためらしいです。もっと小規模な陥没はアメリカで毎年100件以上発生しているとのこと。

土壌陥没の事例としては、アメリカアラバマ州バーミンガムの例があります。石灰岩の上に厚さ約10mの礫混じり、礫混じり粘土が覆っている場所にさらに約2m盛土をした古い空港で、最大直径6mの陥没が多数発生し地下の石灰岩層に達した。近くにある石灰岩鉱山で水をくみ上げたため、石灰岩中の地下水位が低下して、水のなくなった空洞に上から土が流れ込んで陥没しました。

同じような例は、2000年に岡山県備中町の石灰岩団地で発生し、多くの住宅が傾き、神社社屋が陥没に飲み込まれました。石灰岩鉱山の地下水くみ上げが原因である可能性が高かったのですが、岡山県と備中町は原因を解明することなく、陥没を埋めて収めたようです。

なお、平尾台での陥没は土壌陥没です。原因は、道路や建造物に降った雨を自然状態以上に集中させたため、地下水の流れる量が多くなって、地下で土壌を浸食して空洞が拡大したからです。新石垣空港の場合は、石灰岩陥没と土壌陥没の両方が発生する可能性があります。

「カルスト地域の地域地形学と水文学」。これはホワイトさんという方が書かれた本ですが、それと、「シンクホールにおける建築」というシャワーズさんという方が書かれた本などに幾つの事例が紹介されています。

航空機の離着陸時に、滑走路でこのような陥没が起これば大惨事につながることはあまりにも自明なことです。

安全第一であるべき空港を、空洞の多いカルスト台地に建設する。つまり、カラ岳陸上地区に新空港を建設するという事は、安全上極めて危険なことです。起業者は、設置許可申請を得るまでに、このような観点からの検討をほとんど行っておらず、また事業認定をした今現在でも十分な調査は行われていません。事業認定申請書にも、このことについての説明は一切ありません。

このような状況のもと、土地収用法20条3項の「土地の適正かつ合理的な利用に寄与するもの」とは決して言うことはできず、事業認定庁は本件事業の認定処分をすることなど到底できないと思います。

次に、今の陥没の問題に関係しまして、パイピングというものについて述べます。

起業者の地下浸透方式による赤土流出防止策は、洞窟や空洞の無数にあるカルスト地域では、その機能を発揮しません。現在も、その前面の海域に地下水が湧出していることが確認されていて、工事による赤土混じりの濁水が地下で濾過されないまま湧出されるおそれが高くて非常に高いです。このことについては、石垣島西部の川平干潟で河川がないにもかかわらず、地下から赤土混じりの濁水が流入している実態があります。カルスト台地での地下浸透方式による赤土の自然濾過は、世界的な白保サンゴ礁に取り返しのできない、極めて重大な結果を招くおそれがあります。

しかし、起業者は、カラ岳陸上地域は、琉球石灰岩が海岸まで分布しておらず、200～400mある名蔵層によって濾過されるので、地下からの赤土混じりの濁水の湧出はないとしています。しかし、E洞窟の洞口付近から盛山口へ向かうほぼ直線上に名蔵層の半固結砂礫層並びに未固結砂礫層には、パイピングによる空洞が形成されていることが確認されています。このパイプは海岸まで続いて水道（みずみち）となっていることが考えられ、石灰岩の末端から名蔵層並びに未固結砂礫層に浸透した地下水は、パイプ上の空洞を通過して、前面の海岸に流れ込んでいる可能性が高いのです。

パイピングというのは、どういうメカニズムでできるのかを、簡単にご説明します。

未固結土壌。これは固まってないということですね。固まってない土壌に浸透した地下水が、割れ目や小石の隙間、巣穴、木の根のような小さな空洞に集中して流れ、圧力が高まることによって空洞の周囲の物質を浸食して運び出し、次第に大きな環状の空洞をつくります。

そのパイプ状の口径の大きさや長さはどのくらいかと申しますと、直径数センチから数メートル、長さは数センチから数十メートル程度まで様々。大きなものは、人が中に入ることができる洞窟を形成します。世界一長いパイピング洞窟はニュージーランドの長さ8 kmのものが記録されています。

白保の現場では、A1洞窟、E洞窟を海岸に向かって流れる地下川は石灰岩の末端近くで、石灰岩の下に分布する名蔵層というのは半固結砂礫層ですけど、この名蔵層並びに石灰岩と名蔵層の境界付近に浸透しているが、A1洞窟でも、E洞窟でも、部分的に名蔵層中にパイピングによって人が通ることのできる空洞が形成されて、地下川の流路となっています。

海岸側の石灰岩末端、E洞窟の洞口付近と海岸の間は、名蔵層の砂礫層を未固結の海浜砂礫が覆っていますが、この時点で操業していた砂利採取場の未固結砂礫断面層に直径1 m近いパイプが多数形成されていました。これらのことから、同様のパイプが海岸まで続いて水道（みずみち）となっているということが考えられます。

沖縄県の主張は、パイピングによる空洞の形成を想定しておらず、もちろん調査さえしておらず、ボーリング調査も粗いものしかやっておりません。その主張には何ら説得力がありません。

したがって、我々がこの間言い続けてきた地下浸透方式による赤土の流出防止策は機能しないであろうことは明白であり、その赤土の流出によって白保のサンゴ礁生態系は重要な影響を受けることになってしまいます。

このパイピング作用にある赤土の流出については、先に述べたように、起業者はアセスの中で調査・検討を一切していません。起業者のアセスは極めて杜撰と言うべきであり、アセス評価書が国交大臣の設置許可の際にチェックされているからといって、このアセスに基づく結論に依拠して、あるいは依拠した事業認定申請書の内容だけに基づいて、土地の適正かつ合理的な利用に寄与することになるとの判断は決してしてはならないことを、事業認定庁は肝に銘じるべきであると思います。

それでは、ちょっと時間がありますので、最後にコウモリについて述べます。

コウモリという偏見を持って見られがちですし、軽く見られがちなものなんですけれども、この地球の生態系の一員としてはとても大事なものであって、ヤンバルクイナとか、イリオモテヤマネコとも匹敵するような、大事な絶滅危惧種になってしまっているものなんです。それで、このことは朝日新聞、東京新聞などにもたくさん報道され、皆様もご覧になっていると思いますけれども、あと、世界でもこのコウモリが絶滅危惧種で発見されたということで、いろいろな工事が中止になっているということも実際に起きています。

今から読みますが、これは国際自然保護連盟から出された日本国、沖縄県に対する要望の決議です。読みます。

「絶滅危惧種コウモリ保護のため、新石垣空港建設計画位置の再考を求める要請。

IUCN（国際自然保護連盟）の保存委員会コウモリ保護専門部会は、あなたに対し、現在、日本の沖縄県石垣島で進められようとしている新石垣空港建設事業を、絶滅危惧種コウモリを保護する観点から再考されるよう、謹んで要請いたします。

3種のコウモリがこれに関係しており、カグラコウモリが地球的な絶滅危惧種です。ヤエヤマコキクガシラコウモリは、日本の国の幾つかの島にだけ生息しているもので、これもまた絶滅危惧種です。リュウキュウユビナガコウモリは、日本の南の小さな島々にだけ生息し、絶滅の驚異にさらされている種です。

1、IUCNの種の保存委員会コウモリ保護専門部会は、日本のコウモリ研究者や環境保護団体のメンバーから、石垣島で新空港を建設する事業がコウモリ類の生息する洞窟群を含む地域で進められつつあり、八重山諸島だけにしかないコウモリ類を絶滅の危機にさらしているとの報告を受けました。それらの報告によれば、その大半は沖縄県がまとめた数冊の調査結果から抜粋された資料でした。つまり、沖縄県自らが言っていることです。

石垣島に生息する絶滅危惧種コウモリの3分の1が新空港の建設計画予定地内や、すぐそばにある5つの洞窟を、昼間のねぐら、繁殖、哺育場所、そして冬季の休眠用ねぐらとして利用しています。新空港の建設は、この個体群の生存に重大な影響を与えるだけでなく、石垣島に生息するすべての絶滅危惧種コウモリの生存をも脅かすかもしれないとしています。そして、新空港建設の責任ある事業主体、沖縄県自らの調査報告書もこれと同様の結論を出しています。さらに、沖縄県環境影響評価審査会も絶滅危惧種コウモリへの影響の可能性を指摘しています。

しかし、沖縄県は、予定地の一部や2つの洞窟が手つかずに残るならば、絶滅危惧種コウモリへの影響は重大ではないと主張して、新空港の建設を進めつつあります。そしてまた餌場や移動経路の確保、人工洞窟の創設などを講じれば、コウモリ類への危機を軽減できると述べています。これに対して、コウモリ研究者らは、例え洞窟入口に手が加えられなくても、繁殖場所が空港の滑走路に隣接しているため、現計画では絶滅危惧種コウモリの生存の、極めて重大な影響は避けられないだろうと指摘しています。それゆえ、建設工事が進行していくにつれ、絶滅危惧種コウモリへの騒音や震動の影響は避けられないだろうとしています。

加えて、我々は、この場所での人工洞窟や導水管の有効性に疑問を抱いています。コウモリ研究者らは、八重山群島の絶滅危惧種コウモリの個体数は、多くの開発事業の結果としてこの30年間で著しく減少しており、新空港の建設が進めば、それぞれの島で遺伝学的に異なった個体群を形成している種に取り返しのつかない損失をもたらすことを大変憂慮しています。

さらに、コウモリ研究者や自然保護団体は、候補地選定の段階で現在の建設予定地がアセスメントも十分に行われないで決定されたことに強い危惧を示し、建設地の選定を再度検討すべきと要望しています。

加えて、IUCNは総会で、この事業地域での開発は、陸・海一体の島の総合的生態系に重大な影響を与えるので再考するべきとの結論を出しています。IUCN種の保存委員会コウモリ保護専門部会は、日本のコウモリ研究者や環境保護団体からとらえた報告に重大な危惧を覚えています。我々は、石垣島の絶滅危惧種コウモリの絶滅を避けるために、沖縄県及び日本政府に対して現在の計画を再考するよう、謹んで要請します」

これは、国際自然保護連合のコウモリ専門部会の決議でした。

ちょっと一言だけ言わせてほしいのですけれども、沖縄県が観光を目玉にこれから発展していこうといっているときに、このように島の自然を破壊するようなことは自殺行為だというふうに私は思っています。この自然というものは、未来永劫残して行って、本当に沖縄県が観光ということでたくさんの人々にこのすばらしい自然を楽しんでもらえるような、そういう方向にいかしてくださるよう心より願っています。自殺行為は絶対にやめてください。以上です。

7. 公述人 森 博、佐野 篤、神山 正實

【森博】 紹介いただきました私は、全日本空輸株式会社施設部担当部長の森博でございます。

平素より皆様方には、弊社便の運航にあたりまして、格別なご愛顧並びにご支援をたまわり、この場をお借りして改めて御礼を申し上げます。

本日は、新石垣空港の整備事業、これに伴う附帯工事並びに一般国道390号及び農業用道路付替工事について、空港利用をさせていただいております利用者として、また航空事業者として賛成の立場で公述をさせていただきます。

弊社ANAグループでは、平成元年から石垣空港に就航し、ことしで19年目を迎えました。現在では年間で50万人を超えるお客様にご利用いただくとともに、5,000トンもの郵便や貨物を運ぶまでになっております。

しかしながら、八重山地域への交通手段は航空路が中心であり一層の拡充を行いたいところですが、現在の空港では、滑走路の長さが1,500mしかないことから、運航機材も小型機材に限定をされており、さらに離着陸に際して重量制限が課せられる場合もあるため、増大する航空需要にタイムリーに応えられないのが実情です。

さらに、施設面において、滑走路に並行した誘導路が完全ではないために、運航の定時性を確保する観点からも制約が発生をしています。お客様がご利用になるターミナルビルについても、旅客、貨物ともに十分なスペースを提供できなくなりつつあります。こうした不具合の解消を図るため、現在の石垣空港では既に空港機能の限界を迎えつつあるといっても過言ではありません。

弊社では、こうした状況に対して、滑走路の延長をはじめとした空港施設の拡充をお願いをしまいましたが、新石垣空港の供用開始に伴い、こうした課題が解決できることを心より歓迎するとともに、多大な尽力を傾注された皆様に敬意を表する次第です。

航空運送事業者の立場から申し上げれば、新石垣空港は2,000m滑走路を有することから航空機の離着陸時の制約が少なくなり、また、中型ジェット機の就航が可能となるため、利用者利便の向上や八重山の地域振興と産業経済の発展に大いに貢献することが期待でき、加えて、国内各地域や近隣諸国との文化をはじめとした交流の促進にも資するものと確信をしており、新石垣空港の早期供用開始に向けて速やかに整備を進める必要があると考え

ております。

私どもとしまして、安全運航の堅持はもとより、お客様に安心して快適なご旅行を提供できるようサービスの向上に引き続き努力してまいり所存でございます。

最後になりましたが、本事業にご尽力をされた沖縄県をはじめ、ご関係各位、地元関係者の皆様方に深く敬意を表すとともに、今後、事業が円滑に進められ、新石垣空港が早期に供用開始になることを重ねて念願をいたしまして、私の公述を終了させていただきます。どうもありがとうございました。

【佐野】 私は、日本トランスオーシャン航空株式会社取締役の佐野篤でございます。

平素より皆様には弊社便の運航に際し、格別のご愛顧を賜り、この場をお借りしまして厚く御礼を申し上げます。

さて、本日は、石垣空港全発着便の約半数を運航させていただいております航空会社として、新石垣空港設置につき、賛成の立場から公述させていただきます。

石垣空港は皆様ご存じのとおり、約40年前の昭和43年に座席数約60席のYS 91が就航し、本格的に民間空港として利用されるようになりました。

その後、八重山圏域への観光需要の拡大に対応し、地元石垣市の皆様のご理解を得つつ、昭和54年に1,500m滑走路の暫定ジェット化空港としてジェット機の運航が開始され、当社も現在ボーイング737 400型機材にて定期便として6路線、1日あたり平均17便を運航し、年間では約130万人のお客様にご利用いただいております。また、貨物・郵便については、年間約1万4,000トンの輸送を行っておりますが、現在の空港についてはこれから申し上げるような問題点がございます。

まず、第1点目は、現空港はプロペラ機の就航を前提に整備された空港であるため、滑走路の長さも1,500mと短いこと等から、ジェット機の運航には多くの制約が生じているというふうなことでございます。

具体的に申し上げますと、滑走路が短いことから離陸時の航空機の重量に制限がかかり、本土便については燃料を満載できず、2,000m以上の滑走路を持つ隣の宮古空港や那覇空港を一たん経由しなければなりません。また、夏場等のお客様が多い時期には、航空機の重量を抑えるため貨物の搭載制限を行わなければならない場合がございます。あるいは、悪天候時にはさらなる重量制限が発生したり、場合によっては欠航につながることもございます。また、さらにいえば、空港が市街地に近いことから、地元住民の皆様にはジェット機による騒音で多大なご迷惑をかけていることも事実でございます。

そして、2点目の問題点は、石垣空港は施設の老朽化が著しく、このまま放置した場合には、安全運航の阻害にもつながりかねない状況にあり、早急に大規模な改修が必要になっているというふうなことでございます。滑走路、駐機場だけでなく、ターミナルビルについても老朽化が進行しており、安全面に加え、お客様へのサービス面からもかなり大がかりな改修が早急に必要な状況にあります。

そして、第3番目の問題点でございますが、現空港では航空会社としてこれ以上の輸送力の拡大が困難な状況になりつつあり、このため八重山圏域の今後の振興発展の阻害要因となりつつあるというふうな点でございます。

先に述べましたような滑走路をはじめとする空港施設に関する諸問題から、石垣島、八重山諸島に対する非常に高い観光需要があるにもかかわらず、航空会社としての輸送能力は既に限界に達しつつあります。また、過日、水産物等の八重山圏域特産物の本土等への輸送拡大もままならない状況となりつつあり、八重山圏域の振興発展を阻害しかねないものと懸念されています。

そして、第4番目の問題点ですが、これは弊社の機材更新による新機材運航時にはさらなる制限が課せられることになるというふうなことでございます。

現在、弊社は150人乗りのボーイング737 400型機を15機保有し、沖縄県内・県外路線に就航しておりますが、当該機材は3年後の2010年より順次、導入後20年に達し、新機材への更新が必要となります。

弊社といたしましては、旺盛な沖縄県への観光需要と沖縄発着物流の拡大に応えるとともに、安全面や騒音等の環境面への取り組みを強化するためにも、新型のボーイング737 800型機への切り替えを計画しております。この新機材は、座席数も180人乗りに増加し、機体そのものも約20%大型化することから、現石垣空港に乗り入れる場合には重量面でこれまで以上に制約が課せられることになる結果、お客様、貨物の輸送能力が現状を下回る可能性すら生じかねないものと懸念しております。

以上のような石垣空港の現状並びに今後の問題点を勘案し、弊社といたしましては、一日も早い新石垣空港の供用開始を切望するものであります。

最後になりますが、弊社は本年7月に創立40周年を迎えることができました。本土復帰前の昭和42年に創業以来、1件の死亡事故を起こすことなく本日まで事業を行ってまいりましたのも、地元沖縄県の皆様よりのご支援のたまものであります。

今後とも、弊社といたしましては、地元沖縄の発展なくしてJTAの発展なしを胸に、引き続き、安全運航の堅持と技術向上に邁進してまいりますので、ぜひとも新石垣空港の早期開港を実現していただきますよう、重ねてお願いいたします。以上でございます。

【神山】私は、琉球エアコミューター株式会社代表取締役社長の神山正實でございます。

平素より石垣島及び八重山諸島の皆様に格別のご愛顧とご支援を賜り、この場をお借りして改めて御礼申し上げます。

本日は、石垣空港を使用し、航空運送事業を営んでおります航空会社として、新石垣空港設置について賛成の立場から公述させていただきます。

弊社は、石垣島と周辺離島を結ぶ3路線を離島住民の生活の足、また、観光客の輸送として運航しており、定期便で年間約2万6,000人のお客様にご利用いただいております。

しかしながら、現石垣空港は、滑走路やエプロン、ターミナル等、空港全体の老朽化が著しく、安全運航の阻害問題を惹起させる可能性が高く、また、施設の狭隘化が進み、お客様の利便性が低下しており、改善が必要であると考えております。

また、並行誘導路が未設置であり、発着の待ち時間が長く、着陸についてはILS設備が未設置空港のため、悪天候等により就航率や定時性に影響が発生し、お客様や荷主の皆様にも多大なるご迷惑をおかけしている状況にあります。

弊社といたしましては、新石垣空港の供用開始により、これらの改善が可能となり、利便性向上が見込まれることから、旅客・貨物輸送両面において、これまで以上に地域経済の発展に寄与できるものと確信しております。また、弊社は、沖縄圏域における航空輸送の担い手として、今後とも安全運航はもとより、安定的な運航維持とお客様のサービスに最大限の努力を尽くしてまいり所存でございます。

関係各位のご尽力によりまして、一日も早い新石垣空港の供用開始を念願し、本件に賛成の意を表明いたします。以上でございます。

8 . 公述人 鷺尾 眞由美、中島 マリ子、中島 京子

【鷺尾】 地権者の鷺尾眞由美です。根路銘さん、お久しぶりです。

私の自宅は石垣の宮良。現空港の飛行ルートの下及びカラ岳陸上案の飛行ルートの下にあります。私の質問や意見は起業者に届いていると思いますので、後ほどお答えをください。

起業者は、滑走路が短く、かつてオーバーラン事故が起こり、危険であるから早急に新空港が必要だと言いつのってきました。空港機能において安全性の確保が重要な要件であることは論を待ちません。それならば、なぜ現空港の滑走路を延長することこそが、危険からの回避がいち早くでき、公益上の必要性からも、経済的な負担からも妥当な判断だと考えます。

1999年に宮良牧中案が地権者の反対で潰された後、位置選定委員会に候補地として4案が挙げられました。不思議なことに直前につぶされた宮良案は含まれたのに、現空港の延長案は排除されています。当該事業のカラ岳陸上案は、ゴルフ場等、自然が改変された土地を多く含み、海も埋め立てないから自然環境に及ぼす影響は少ないというような理由で選択されました。その結果は、ご存じのように、位置が確定されてから始められた環境アセスメントでも複雑な洞窟が何カ所も確認され、絶滅危惧種の小型コウモリ類が生息している事実が明らかになりました。

現在に至っても、なお、空港本体の工事に影響する滑走路の下には予想外の空洞が確認され、工法検討委員会で確定していた工法では崩落の恐れがあるから危険であるということで、去る7月23日に工法検討委員会が再び開かれました。そこで、また提案された工法の問題点が指摘されている現状です。

環境アセスメント法の趣旨からいえば、このような瑕疵ある場所があれば、当該事業の中止が決定されることが妥当な判断と考えます。適正なアセスメントが行われなかったために、後戻りの調査を余儀なくされ、余分な費用負担が強いられています。これ以上の税金の投入と自然破壊を進めないためにも、今、起業者に求められることは事業を見直すことです。

そこで、起業者に質問をいたします。一体、当該事業の事業費は幾らなのか、教えてください。

【議長】 起業者側、お願いいたします。

【栄野川】 それでは、お答えいたします。

新石垣空港整備事業の事業費は約420億円であります。

【鷲尾】 それは当初の予定であって、このように想定外の事態が起こって追加の調査等がされていますね。それらを全部加味した金額を教えてください。

【議長】 お答えください。

【栄野川】 事業の実施にあたりましては、いわゆる県のほうもこれまで先ほど言われましたように、事業費が増える要因はあるんですけども、事業者としまして種々のコスト縮減に取り組んでおりまして、現在は、その420億円の範囲内で全体事業の見直しはないものと考えております。

【鷲尾】 これが超えた場合はどのような措置を考えていらっしゃるんですか。

【議長】 お答えください。

【栄野川】 現時点では、超えないものと考えております。

【鷲尾】 しかしながら、既にコウモリの調査等、それにコウモりに伴う人工洞窟等、当初予定していなかった余分な費用がかかってますよね。あるいは工法検討委員会も8回を予定していたのが、今年に入ってから行われて1年ちょっとぐらい追加されていますね。こういうものをすべて加味して、工事本体の事業だけでなく追加されたこういう予算というのは本当に積算しているのでしょうか。

【議長】 お答えください。

【栄野川】 先ほどコスト縮減の話をしたんですけども、県有地と現在の新空港予定地の地権者さんが所有している土地の代替地の交換とか、いろいろ試験盛土工事を行って、様々な工法の見直しといたしますか、そういうことでいろいろコスト縮減を図っておりまして、現時点では総事業費の見直しはないものと考えております。

【鷲尾】 工法検討委員会では、新しいドーム型というんでしょうか、最初に予定していた工法とは違う工法が選定されるような予定ですよ。それはまた追加の費用というのとはかからないんですか。

【議長】 お答えください。

【栄野川】 ですから、先ほども申しましたように、この費用を含めましても総事業費の見直しはないものと考えております。

【鷲尾】 　あまり私が求めたお答えをしていただかなかったという認識で、次に進めません。次に、市街地からも石垣圏を結ぶ重要な港として機能する石垣港からも離れている当該事業地は、住民をはじめとした空港利用者に経済的にも余分な費用を強いることとなります。いまだに住民たちに中心地からのアクセス道路を住民に明示していません。アクセス道路がどこなのか教えてください。

【議長】 　起業者側、お答えください。

【栄野川】 　それではお答えいたします。

新石垣空港の整備に関連しますアクセス道路につきましては、石垣市長を委員長として各字の公民館長、それから石垣市商工会・・・

【鷲尾】 　ですから、ルートが決まっているんだったら、それをはっきりおっしゃってください。国道を通るのか、磯辺から通るのか、山のほうから通るのか。5つぐらいのルートをお示しされましたよね。その、どこに調整があるのか、教えてください。

【栄野川】 　今それをご説明したいんですけれども、要は新石垣空港アクセス道路検討委員会というのが現在設置されております。その委員会の中で11案のルートが提案されているんですけれども、現在、6ルート案について絞り込まれている状況であります。

【鷲尾】 　結局、今のお答えもお答えいただいてない、決定していただいてないというふうに認識して、最後に現空港の跡地利用について住民に明らかにしていません。跡地をどのように利用するのか、それも教えてください。

【議長】 　お答えください。

【栄野川】 　現空港の跡地利用につきましては、平成16年度末に石垣市におきまして、空港跡地利用基本構想を策定しております。

【鷲尾】 　それはわかっていますので、それが確定しているのかどうか。跡地がどのように使われるかというのが決まっているのかどうか。それをお答えください。

【栄野川】 　現在、基本構想の段階であります。

【鷲尾】 　じゃ、それはまだ未確定ということですね。

【栄野川】 　構想の段階ということであります。

【鷲尾】 　構想の段階ということですね。わかりました。

結局、当該空港整備にあたっては、工事に着手する前に必要な要件を満たしていないまま、事業内容も住民にも知らされていないまま強行に工事を進めていると考えます。

そこで、土地だけを強制的に収用することには公益上の必要性を見いだすことはできません。最後に、土地収用法に基づく認定を下す沖縄総合事務局にあっては、以上のような実態を認識した上で、当該事業の妥当性について公平なご判断を下されるように切に希望いたします。私は終わります。

【中島マリ子】 私は、埼玉県からまいりました。八重山白保の海を守る会の会員です。

私は、先日、とても暑い日でしたけど非常に不思議な体験をしたのは、私の部屋が2階の小さな四畳ぐらの部屋なのですが、あまり暑いので網戸をしっかりと閉めましたけれども、窓は障子とか閉めて網戸を東西に閉めておきまして、そして夜になって2階に上がって電気をつけましたら、バタバタと部屋の中を飛ぶものが出て、ガだろうと思っていたら、バタバタと飛んでいてピタッと壁についたのを見たらコウモリでして、コウモリなんか入る場所はどこにもなくて、全部閉めて、網戸ですけれども、しっかりと閉めてあるのに、どこからも入る場所がないのにコウモリが部屋の中じゅう飛んでまして、ちょっと驚いて網戸を全部開けまして、開けたら出て行くのかなと思ったら全然出ていかなくて一生懸命壁のほうに飛んでますので、壁にピタッとついたので、私、仏壇を掃除するときにはフワフワとしたものをコウモリの頭の上にスイスイとやりまして、もしかしたらコウモリがそれにつかまってくれたら外に出そうと思ってやりまして、真っ黒く小さなまん丸になってしまっていて足がちょっとだけ出ている格好の、あんまり私驚いて、まん丸いからぱっとつかみましたら、フワッとやわらかく暖かくて、それで私、急いで手を伸ばして外に出したら、初めは出ていかないのに、外が暗くて部屋が明るいから急いで逃げるかと思ったら逃げないで、しばらくしてバタバタと行きました。もうこんな夢のような不思議な気もしております、それがちょうどこちらに。

私、埼玉県から来るのはちょっとと思って来ないつもりでいたら、娘が最後の機会だから行きましようと言ってきて。それまでは来るのをちょっとためらっていたのですけれども、あの何ともいえないやわらかいほんのりとあったかい感覚で、手を伸ばしたのにすぐ飛んでいかないあのこが、私に何か知らせに来たのかと思って。

それで、私、考えたんですけど、いろいろと今まで前、会のお話で勉強してきたことがありまして、そのことを申し上げようと思ったら、先人の皆さん方がお話になってくださったので、私の公述を申し上げますと、今日、私たちが生きている、この私たち日本人が、いにしえから先人たちが守り、しかも、育てていただいていた国土をこれ以上破壊しないで暮らしていくにはどうしたらよいか。

どうあるべきかと考えまして、それは、本来、私たちが受け継いできた精神、この国土の中で勤勉に賢く生きてきた心と、さらに、現在、足るを知る心でいかに地球を大切に次の世代に残し継いでいくか。それがどうしたらできるか。今こそみんなが協力して、英知を振り絞って行動することが寛容なのだとは心から思っております。

これが私の公述で、質問のところは、伝え聞いたところによりましたのですが、現在、機能している空港の滑走路を延ばして効果を高める以外に安全を確保する方法はないのではないかと、現在機能している空港の滑走路を延ばして効果を期待しようということで、そう思いましたら、そこに何か記念の石積みがあって、それを動かすことは非常に先祖に対してとか、何かそういうことがあるようなことを伺って。

だけど、ときどき今もさらに積まれているなんてことをちょっと聞きましたので、もしかその石積みを少し移動させて、そしてその空港を延ばすことができたならばという伺いなんです。

【議長】 起業者側、ただいまの質問に回答してください。

【栄野川】 では、ただいまの質問にお答えいたします。

現在、機能している空港を延ばして効果を高められないかというご質問ですけれども、国の航空局の基準というのがありまして、これは空港土木施設設計基準というのがあるんですけれども、滑走路の長さにつきましては、小型ジェット機であっても2,000mの長さが必要ということになっております。したがって、現空港は暫定的に1,500mでジェット化しておりますので、これはどうしても延ばす必要がございます。

しかしながら、現空港につきましては、周辺の住民の方々から深刻な航空機騒音問題によりまして、空港拡張に対して強硬な反対が表明されております。

【鷲尾】 でもそれでしたら、何で防音装置等の措置をしないんですか。

【中島マリ子】 そのことで私も、そこを騒音に悩む住民の方々に防音工事の、例えば1軒に1部屋とかでも、そういうふうにして差し上げることができたら随分いいかなと思うのは、私の住んでおりますところも飛行機離着陸が。

【栄野川】 ちょっと回答させてもらってよろしいですか。まだ回答は終わっておりませんので。

【議長】 先ほどの回答でよろしいですか。

【栄野川】 先ほど言いましたように、深刻な航空機騒音問題によりまして。

【鷲尾】 20年以上も今の現状が続いていて、本当に深刻だったらそれで済むはずがないじゃないですか。

【栄野川】 これにつきましては、現空港の暫定ジェット化を行う際に、周辺住民に対しまして現空港が移転するまでの間ということで、暫定ジェット化を周辺住民は認めたわけです。これ、要する20年我慢しているということで、現空港をとにかく移転させてもらいたいという要望なり要請がございます。

【鷲尾】 私の自宅も空港の天候によっては、お腹が見えるほど低く飛ぶことがありますけれども、本当に人命にかかわることであれば、やはりお金がかかったとしてもその人たちを助けるのが、例えば学校とか公共施設というのを助けないといけないんじゃないですか、防音装置をして。

【栄野川】 もう1点は、その拡張によりまして、大規模な住居移転が伴うということがあります。あと、それによりまして、現在、集落が形成されておりますけれども。

【鷲尾】 しかしながら、この20年放置していたおかげで、あそこあたりに全部家が建ち並んでいますよね。

【議長】 回答を聞いてから、さらにお聞きください。

【鷲尾】 いえいえ。さらにオーバーラン事故を起こしたとはいえ、現空港の延長線上のところにガソリンスタンドまでできていますよね。本当にオーバーラン事故が危険であれば、そういうところにガソリンスタンドを認可しないんじゃないですか。現場をご存じですか。

【栄野川】 現場はよく知ってますよ。

あと、先ほど言いましたように、現空港につきましては、周辺住民の方々から空港の移転要請が強いということ。それから、大規模な住居移転が必要となると。それから、先ほど話がありましたけれども、北側のほうは。

【鷲尾】 暫定の時から、どれだけの家がそこに建ち並んだか統計をとってらっしゃいますか。

【議長】 もう1つ、今の質問に答えられますか。

それから、もう1つ。先ほど中島さんのほうから石碑の話が出ておりましたので、石碑をずらせないかということと、今の鷲尾さんの追加の質問に教えてください。

【栄野川】 それでは、先ほど石碑ということでお話がありましたけれども、これはフルスト原遺跡のことだと存じております。

フルスト原遺跡につきましては、この遺跡が地域ゆかりの重要な遺跡として開発行為から守るために、地域住民の働きかけによって史跡に指定された経緯がございます。同遺跡については、開発行為を行う場合には文化庁長官の許可を必要といたします。

あと、同遺跡の保存・修理事業が、現在、継続して国庫補助事業として実施中でありま
す。あと、石垣市が同遺跡を都市公園として今年度内に都市計画決定をする予定でありま
して、こういった理由から、飛行場拡張計画に組み込むのは極めて困難だと考えておりま
す。以上でございます。

【根路銘】 それから、もう1点。拡張できない理由のところ、騒音の建物とかがど
のくらいあるのかというお話だったんですけども。

これは、平成14年に沖縄県が調査した1月時点の、うるささ指数70以上の施設戸数を調
べたものがございますけれども、その中で現空港周辺の住宅地385、店舗が39、事務所が71、
それから病院が1、公民館2、教育施設1、行政施設28、合計527がございます。これだけ
の。

【鷲尾】 どのくらい増えてますか。

【根路銘】 いや、今現在は増えているのは調査してございませんけれども、その当時
でそれぐらいの数がございますから、相当これ以上に増えているものと考えています。

ですから、これだけの戸数を、先ほどおっしゃっていたみたいに、それは防音装置なり
何なりできて、そういうことが地元の皆様方がご理解していただければよろしいんですけ
れども、これは先ほどから申しましたように、騒音問題で地域の方々には現空港の拡張に絶
対反対だということでおっしゃっているものですから、我々は新たな空港をつくっている
ということがございますので、そういうことをご理解いただきたい。

【中島京子】 右の娘の中島京子です。

私も、現在の空港がせつかくあるのに、生かせないそのわけが、やはり市街地であるこ
とと、フルスト原遺跡があるということを知りまして、1つ思ったのは、私も以前に東京
の横田基地の近くに暮らしていたことがありまして、そちらは防音工事が必要なほどは近
くはなかったんですけども、やはり本当に周辺の住宅には、標準的な工事の範囲だった
ら100%防音工事の補助が出ておりまして、また、その距離によって100%から割合が変わ

っていったんですけれども、そういう防音工事は自治体の責任ですべて行われております。

また、それでも移転が必要な住宅も出てくるかとは思いますが、やはり皆さん自然を守りたいという方のたくさんの人の意見にあるように、住宅はつくったり壊したりできても、天然の自然というのは、人間がお金を出しても、頭を使ってもつくることはできないので、やはり住宅防音工事だけでおさまらない部分があったとしたら、移転とか新規につくっていただけたらというふうに考えるのが1つと。

また、遺跡のことも、やはり東京都の郊外の国分寺市は史跡とかがたくさんあるんですけれども、それぞれ丁寧な調査をして、また必要なものは保存して、または移転保存して、調査が終わった後には宅地化されたり、または大きな公園になったりしているんですけれども、そういう今回もそのフルスト原遺跡が、ほかのグスクとは違ってそこだけの独自性のあるものがあったら、そこだけでも移転して保存する。また、徹底的に調査できる限りを尽くして調査して、また、考え方によっては人間がつくったものが何年もそこでそういうふうに残されているということは、土地柄もすごく新しく、また人間が何かをつくる上で、安心というか実績があるという見方もできるのではないかと思います。

また、ちょっと場所は違うけれども、行われていることは同じじゃないかということから、今の国交省が建築主で、東京都千代田区で参議院の新清水谷議員宿舎整備事業というのが計画されていまして、これは元紀州藩の跡地に予定されていまして、ここはコンクリートジャングルの東京都内でもすごく少ないグリーンベルトとされている。皇居から神宮までを結ぶところにあって、ここも本当に江戸から続く300年、400年の遺跡の遺構が色濃く残っているところなんですけれど、これに関しては全然史跡だからとかいう話は全部なく、そのグリーンベルトを全部もぎ取って、ここに地上56mの建物が計画されていて、こういうときには史跡だからとか、400年続いているからとか、そういう話を出なくて、それで壊しちゃうのに、やはり人間の都合でこっちは守って、こっちは守らないというのも、すごく人間の自分勝手な考え方じゃないかなと思ひまして、遺跡を粗末にするわけではないんですけれども、やはりできることを尽くした上では移転保存などのことも検討していただけないのかなということがあります。

それで、史跡を壊すのに反対する人のホームページの中でこういう言葉が載っていて、「一度破壊してしまった景観は、それが強権的措置からなされたものであればあるほど、その後二度と取り戻すすべもなく、それは後世までも国民の批判対象になるだろう」という言葉があって、本当に景観というのは、人間が戻せるものではないということがありま

して、ちょっとこれも関東地区の東京 埼玉にまたがる淵の森（トトロの森）という森のところで起きていたことなんですけれども、ここにも宅地開発の計画が起きまして、映画監督の宮崎駿監督が中心になって、宅地開発は今まで手つかずの自然を壊すのでやめてほしいということでいろいろそういうプロジェクトを組まれまして、一時はたくさんの人の寄附が集まって、中止になりそうだったところを、宅地開発業者が最初に市に提示していた金額を上乗せしてかけてきたので、せっかく寄附が集まったのに足りないということが起きまして、これではまた淵の森が駄目になっちゃうというときに、それが新聞などにも載せて、さらにやっぱり守りたいという寄附と声が募って、とうとう宅地開発業者が開発を取り下げまして解約金を受け取って、結局、そこは公有地化ということが9月14日に確定しまして、そのときに宮崎駿監督が残した言葉が、「本当にたくさんの人の助けをもらい、あの風景を残せることになりうれしい。これから生きた川との付き合いが始まるが、身が引き締まる思いがしている」という言葉を残されていて、本当にあの風景とか生きた川というのは、護岸とか洞窟を人間がコンクリートでつくっても、今まで天然がつくってきた様々な効果とか、そういうものは人間は決して自分たちで作り出すことはできないので、そういうありのままの自然、そういうものを持つ。それを本当に大切にしていきたいと思って、きょうは本当にそのことをお伝えしたいと思って。

私は一度だけしか白保には行っていませんけれども、そのときサンゴ村に寄ったら、サンゴ村の方が、一見遠見にはきれいに見えていても実はかなりこれでも毎年毎年汚れが進んでいるということをすごく嘆いていらして、サンゴも死滅しているということも聞かされまして、アオサンゴとかコウモリまで。人間にはものは言わないと、よく、ものは言わぬ自然と言われますけれども、サンゴが死滅してしまったりとか、地球が温暖化してしまったりという。そういうことは、地球からの自然とかサンゴからの言葉が、死滅であり、温暖化であると思いますので、そういうことは、本当に今、人間だけの地球ではないということをもっとみんなで考えて、そういうことを思い直していただきたいなと思います。以上です。

9. 公述人 真喜志 好一

【真喜志】　こんばんは。共有地主の真喜志です。きょうは沖縄県の関係者、沖縄総合事務局の方々が随分いらっしゃっているので、その方々にしっかり話を聞いてほしいと思います。

まず、きょう話す内容、目次にお話しします。新石垣空港土地収用に異議あり。

最初に、石垣空港の拡張計画の経緯を振り返ります。そこには沖縄県の根路銘さんが、お話ししたことがたくさん不足しているので、そのへんを補強します。

それから、白保海上案への日本政府による誘導、その謎を考えてみます。関係して、沖縄県土木建築部長への質問は課長が来ているわけですが、質問をします。

白保海上案の滑走路幅は、那覇空港、現在も45mですが、なぜか白保海上案の滑走路幅は60mでした。幅60mの滑走路というのはどういう意味をもつのか、そのへんのことをまた考えてみます。

下地島のパイロット訓練飛行場、白保の海上案、それから現在、那覇防改め沖縄防衛局が強引に進めようとしている辺野古の海上基地計画、これらは三つ子の米軍基地計画であったのではないかという話をします。

それから、現石垣空港が別の空港、新空港ができたら、軍事利用の恐れがないかどうかということを沖縄県の関係者に質問します。本当にカラ岳案でいいのか。実は、現空港を拡張することは、地元経済を活性化するのに役立つのではないかということを県の関係者に聞きます。最後に、土地収用法の適用は禍根を残すという結論をお話しします。

最初にお見せするのは、1954年5月18日の八重山毎日新聞の記事です。鉛筆でくくったところに、商用空港飛行場の準備を民政府が地方庁へ所管。アメリカ民政府、72年まで米軍が沖縄を管理しておりましたが、なぜか民政府と言っていました。アメリカ民政府が石垣の地方庁、八重山地方庁と言っていたのかな、そこに民間空港を作ったほうがよいということ促したという記事です。

この記事の中では、その飛行場は白保と轟川を結ぶ道路の脇あたりがよいと。つまり、旧日本陸軍がつくっていた飛行場、そこがよいということ促してきた。

これに対して白保の住民は、戦争中飛行場があったので米軍の空爆撃、機銃掃射を受けて死人も出た、飛行場があるとうるくなことはない。ということで、白保は受け入れず、現在の平得に決まっていたというその後の経過があります。これは先ほど根路銘さんがおっしゃったのとほぼ同じようなことです。

1970年4月に、復帰前です、復帰の2年前の4月に、琉球政府公務交通局が現空港の拡張計画をつくっています。この拡張計画は、現在の滑走路の長さ1,500mを2,000mに拡張するという計画でした。1,500、1,700、1,800、最終段階で2,000m。こういうふうな計画でした。

先ほど、根路銘さんが、「現空港は延長が困難であったため」という話をしましたが、かつてこのような計画がありました。

72年、復帰した年の8月8日、石垣市は沖縄県知事に対して石垣空港の拡張整備について要請を出しています。これが要請文です。72年8月8日です。出典は石垣市がつくったパンフレットです。同じ8月8日に石垣市議会は、空港需要の増加に伴う複数運航について要請を決議、運輸大臣、沖縄県知事ほかです。

その後の新聞記事です。これはタイムスか新報かちょっと忘れましたが、1週間後の記事です。「ローカル空港の整備へ」と。これは運輸省と沖縄県が宮古空港や石垣空港、これらの整備にとりかかっていくという、そういうふうな記事です。

72年、同じ年です。二月ぐらい後に、ジェット機が就航できる施設へ改善していくと。先島空港、石垣、宮古などです。

その翌年、73年5月26日、石垣市議会は空港の拡張整備について要請を決議。そして、10月になって石垣市は県知事に対して、第2種空港建設について要請。市議会同上決議。石垣市の中に民間などを含めて、石垣第2種空港建設推進協議会というのをつくっていきます。

74年2月1日になって、石垣市は県知事・県議会に対しジェット機の就航できる新空港建設について要請というふうになります。

ここでよく見てください。73年5月段階まで、現空港と読めますよね、これはあくまでも現空港の拡張整備について要請している。10月に第2種空港建設にて要請となっている。なぜ第2種空港という要請になったのかということです。

第2種空港は国が管理する飛行場で、用地費なども国が出す。第3種は県がつくる飛行場で、用地買収費は沖縄県の負担となる。このへんがあって、第2種空港建設についての要請と、こういうふうになったのだと思います。

少なくとも73年10月段階までは、現空港を第2種空港に格上げする、もしくは拡張する、そのような計画で進んでいたのが、74年2月になって、なぜかジェット機の就航できる新空港というふうに変わってきます。これは、第2種空港の建設についてという要請文です。

翌年、74年2月12日ですけれども、離島空港整備に予算の壁と。これはさっき言ったことと繰り返しになりますが、用地費がないというふうな記事です。74年3月、こうなります。

整理していくと、74年2月12日、3月12日の記事から読めることと、その後の推移です。2月12日、第3種空港の場合、用地買収は自治体の責任でというこれまでの方針という、そういう記事になっています。

3月になって、運輸省では第3種空港でも政府財源で肩代わりできるよう検討中と。用地費を何とかしようと、こういうことです。3月のいつだかわかりませんが、この3月12日の後だと思います。沖縄総合事務局は将来性を考えると白保埋立てが有望とのレポートを発表します。明けて正月、内原市長は地元新聞対談で、埋立てによる新空港建設を発表。このように変わってくるわけです。

沖縄県のほうへの質問ですが、現空港拡張が用地の買収費で頓挫したように見える。沖縄総合事務局、74年3月の白保に新空港をという報告が出ます。この新空港計画について、運輸省に文書の提供を求めました。そしたら、午前中、その文書は確かにある、午後に提供するということがあったんですが、午後出向いて行ったら、この文書は沖縄総合事務局の文書だから出せないと、運輸省として出せないと、こういうことを言いました。沖縄県はこの文書を持っていますかという質問です。まず、それをお答えください。

【議長】 ただいまの質問に回答ください。

【真喜志】 ただいまのいろいろ、復帰直後からの流れを、私もこの流れは、当時、県に入った直後でございまして、初めて貴重な情報を目のあたりにしたんですけど、その文書を持っているかということですけど、この文書は見たことございません。

【真喜志】　　そうですか。実はこの文書もらったんだけど、どこかになくしてしまって、改めて請求します。その後、白保をめぐって紆余曲折があるわけですけども、75年から86年、いろいろとありました。やっと新石垣空港の概要がわかった。

それまでは、86年7月に環境影響評価準備書が出るわけですが、それまでは滑走路の長さも幅も、位置も何もわからなかった。アセスの準備書ができて初めてわかりました。その中に何箇所かの検討をした形跡も書かれている。滑走路の図面です。クローズアップして見ると、なぜか滑走路幅が60mある。この60m幅あること、先ほど言ったように、86年時点、羽田も45m、那覇も45mです。なぜ60mなのかと運輸省にかけ合ったところ、沖縄県の翌年の計画では、88アセスでは、45mに縮んでいた。なぜなのか。

幅60mの飛行場というのは、米軍基地関係に見られます。これはアメリカサンディエゴにあるミラマーという海兵隊の基地です。普天間飛行場のようなものですね。滑走路の幅が60mある。きっちり60mです。それは戦闘機を横並びにスクランブルできるという、そのようなサイズになっているわけです。

幅60mという共通性があるのがある。辺野古計画です。これは1966年1月に海兵隊がつくった計画図の見取図ですが、60m幅の滑走路2本、長さ3,000mという計画。これが今の辺野古にずっとつながっています。本当はその話をたっぷりしたいんだけど、端折ります。

この滑走路幅60m、長さ3,000mとそっくり同じ寸法なのが、下地島パイロット訓練飛行場です。パイロット訓練飛行場の建設経緯をざっと見てみると、復帰前の1968年から話が始まったというふうなことがわかっているというか、その頃から騒ぎ始めています。

下地島は1968年から表に出てきた話になっているわけですが、辺野古計画は裏のほうで1966年にはつくられていた。滑走路幅は60mという共通性から、下地島についてはパイロット訓練飛行場という耳障りのいい計画で示して、白保については用地費がかからない、埋立てにすると用地費がかからないぞという形で日本政府、つまり沖縄総合事務局ですが、総合事務局が白保に誘導した。辺野古につくることはずっと棚上げになっていて、普天間の代わりという口実ができてきた。

この滑走路幅60mという共通性からして、これら3つの計画は米軍の計画ではなかったかと思われま。沖縄総合事務局はこの計画知っているんじゃないですか。

開発建設部長、議長、議長さん、この文書後でもらいに行きますよ、白保海上計画。

【議長】 公述人の質問は起業者に対してのみ許されておりますので、ご了承ください。

【真喜志】 一番聞きたいのは、あなたに聞きたいんです。本当にカラ岳陸上案でいいのか。パラグライダーをやっています。これは「美味しんぼ」という漫画からコピーしてきました。白保の海を埋め立てて空港をつくる計画を云々というふうな物語です。読まないで録音されないので、読みます。

「精力をつけることと長生き、これは長寿対決の料理のものですけど、長生きすることとは必ずしも一致しないことを改めて再認識し、長生きのための料理についての正しい考え方をまとめることができた。石垣島を人体にたとえよう。島のあちこちにリゾートをつくり、観光客をできるだけ多く受け入れるために、海を埋め立ててまで新空港をつくる。これは人体にたとえれば精力剤をぶち込むようなものだ。精力剤は短期的には効果を発揮する。人をあおり立て、駆り立て、活動を活発にする。しかし、それは往々にして人体に必要以上の無理をさせる、耐力を消耗させる。副作用もある。心臓、腎臓、肝臓など、大事な臓器を損傷する。結果として健康を損ない、長生きはできない。石垣島も同じことだ。5年、10年の短期間、経済的な活力を得るだろうが、30年、40年後には、貴重な自然を壊したつけが回ってくる。無理がたたって体中ぼろぼろになった醜悪な老人のようなものだ。浮気な観光客がどうしてそんな姿の石垣島に出かけようか。そんな石垣島を待つのは破滅だ。ムムムッ。今、世界中でリゾート開発による環境破壊が問題になっているが、石垣島の新空港建設も貴重な自然を破壊する暴挙であることに間違いない。」

今、まさにそういう時代だと思います。白保海上につくる計画が、滑走路幅60mという軍事に使える滑走路であったのが、今や新石垣空港計画は45という普通のサイズに縮んだ。そこで、先ほど県の関係者は、石垣空港の跡地利用計画が今進行中みたいなことを言っていました。その計画は果たして石垣市の計画は実るのか。自衛隊が使うことにならないか。それについて知っている範囲でお答え願いたい。

【議長】 質問に対してお答えください。

【根路銘】 お答えします。現在の空港の土地利用については、先ほどお答えして、これは一義的には新空港ができると現空港は廃止されるわけですから、その土地については石垣市が跡地利用を考えて、いろいろやっていくものだと。

我々はそういうことで考えていますし、自衛隊が使わないかというのは、そういう問題については、私どもが答える義務がございません。というか、これは地元がどう考えるか。

石垣市長はおそらくそういうことについては、使わないというか、これ質問の趣旨がよくわかりませんが、もう一度、自衛隊が使わないかというのはどういうことでしょうか。

【真喜志】 白保海上計画のときには、滑走路幅60mという海兵隊の軍事空港仕様であったと言っていいわけです。45mに縮んでしまったので、民間と軍事が両方で使うとか、ジェット戦闘機を2機平行に離陸させるとか、そういうことができなくなったので、残されている現空港を自衛隊が使う。そういうこと、恐れはないかということです。

【根路銘】 お答えします。そういうことは、私どもは聞いた覚えはございません、今の段階で。

【真喜志】 現空港の敷地は国有地でしょう。国有地ですね。

【根路銘】 そうです。

【真喜志】 そうすると、石垣市がどのような計画を立てようと、国がイエスと言わなければ、石垣市の希望は満たされないことになるはずですが、それはどうですか。国の同意が必要でしょう。

【根路銘】 確かに現空港の用地は国の用地と県有地がございますけど、それについては、現空港が廃止されたときには、跡利用については市がいろいろ定めていく、利活用、または要請して、どういう形で譲渡されていくのか、そのへんについては私どもとしては関知してないということですけど、わからないところです。

【真喜志】 関知してないというのは無責任じゃないですか。石垣市が跡利用計画を立てている、石垣市の跡利用計画をサポートするのが県の立場でしょう。そうすると県として、今の段階でも国に対して石垣市の跡利用計画を受け入れると、そのような要請をするのが県としての務めじゃないですか。

【根路銘】 わかりました。どうも失礼しました。関知してないというのはどうも失言でございます。確かに、市からそういう跡利用計画が出た段階で、現空港の管理者は県でございますから、そのへんも含めてまた、市と調整を図りながら、多分、国に要請して使うような形になっていくと思います。

【真喜志】 県が真剣に石垣市の後押しをしたいならば、国のほうの検討期間も必要なわけだから、もう既に要請は始まっていなければおかしいんじゃないですか。

【根路銘】 それについての具体的な市からの、どういう形で利用するので、要請は市のほうから県に、直接の要請はございません、今のところ。

【真喜志】 沖縄県内にある国有地を管理しているのは沖縄総合事務局の財務部です。月曜日にでも行ってくださいよ。開発建設部長も、財務部長にちゃんと伝えておいてくださいね。

石垣空港、現空港の拡張ということは、実は地域経済の活性化につながると僕は考えています。まず、地元企業が元請になれる。先ほど言っていた527件でしたか、住宅、病院、学校その他がある。その防音工事、あるいは移転するほうがより環境がよくなる部分については、病院の移転であったり、学校の移築であったり、そういったことが全部地元企業でできることになる。そうすると、本土ゼネコンにもって行かれそうな、新空港建設よりも、現空港建設のほうが石垣、地元の企業にとってゆっくりゆっくり仕事を進めて具合がよいことになるのではないかと。それについて沖縄県の関係者はどう考えますか。多分、480億円とかという、その範囲ですべてのことが賄えると、ざっと考えますけど。

【議長】 質問ですか。

【真喜志】 質問です。沖縄県はどう考えるかと。

【議長】 今のご質問に対してお答えください。

【栄野川】 現空港につきましては、市街地に隣接しておりますために、現在でも騒音問題があります。こちらには527件の防音工事などをすれば、地域経済の活性化の一因になるんじゃないかと書いてあるんですけども、平成10年6月に、現石垣空港の騒音問題を考える近隣地区住民の集まりがございまして、これは平得公民館で開催されているんですが、そこでは県に対して、騒音問題を解決するために早期建設が要請されているということで、私どもはやはり現空港については様々な問題がありまして、それで、これが地域の活性化につながるかもしれないんですけども、果たしてそれを地元が受け入れるのかどうかということについては、過去の経緯を踏まえますと、地域としては受け入れることはないんじゃないかと考えております。

【真喜志】 過去の経緯を踏まえてもということを行いました、過去の経緯を振り返る振り返り方が、あなた方はタイムスパンが短すぎるんです。1954年とか1970年とか、あなた方が生まれた頃の時きまで時間を逆戻りして経過を考えなければいけないんです。

沖縄県のやり方は、日本政府のほうを見ているが、島の歴史のところを振り返ってないじゃないですか。きょう僕が見せたもの、僕は新石垣空港の担当職員でも何でもなし、一介の市民ですよ。

その僕が調べ得ることを、なぜあなた方は調べようとしらないのかということです。

ほぼ結論になってきますけれども、土地収用法の適用は禍根を残しますよと。現空港拡張計画については、先ほど見せたように、石垣市も議会も沖縄県もその計画をもっていた。一方、第三種空港のままで空港を伸ばそうとすると、用地費を獲得するためには県の単独の金が必要だった。そこで第二種空港に指定して、国に管理を任せて、国のお金で丸ごとつくろうと。そう発想するところに、そもそも無理があったんだろうと思います。もともとたしているところに、用地買収費がなくて白保埋立計画を持ち出される。持ち出したのは沖縄総合事務局開発建設部、議長、知らん顔したらいかんよ。あなた方が問題こじらせたんですよ。その白保計画も、石垣の大事な資産としての自然を守るという立場から、白保は断念になった。今もう一度また、カラ岳陸上案になっているわけだけれども、その経緯を1954年、1970年という時点まで振り返って考えると、さらにまた先ほど杉本さんがお話しなさったように、ダウンサイジング、飛行機の短距離で離発着できる、騒音も小さく燃費もよくなるという、そういうふうな時代に、今改めての飛行場じゃないでしょう。

さっきANAとかJTAの人がそれぞれダウンサイジングと言いながら、それでも2,000mほしいと言っていた。それは何か。ダウンサイジングするけれども、古い飛行機を石垣に持ってくるという話にしかつながらんじゃないか、1,500mでよいのに。

そういうことを考えた場合に、振り出しに戻るということを今真剣に考えたらどうか。舵取りを間違えたのは沖縄県と沖縄総合事務局、あなた方でしょう。

カラ岳、左のほうにあります。海の中。魚を獲っている白保の漁師。アーサを採るばあちゃんと孫娘。パラグライダーしています。この場所に飛行場をつくるというのと、パラグライダーができるなだらかな丘陵、丘、上昇気流が流れる自然な場所。こうやっておくと、どっちが本当に石垣にとって幸せなことが。

時間少し残っているので、環境アセスメント法の手続きについて沖縄県がやってきたことを、アセス法違反であることを指摘します。

先ほど、冒頭に根路銘さんが見せた環境アセス法の手続きの中で、頭の中にカレンダー入れてくださいよ、平成4年12月に方法書を出したと言っていました。翌年、準備書とかこうなるわけですが、平成14年12月に方法書を出したけれども、この方法書には飛行場の形しか書かれてなかった。それから明けて15年3月に、空港の基本計画書を出しました。その空港の基本計画書には、誘導灯だとか様々な詳細が書かれていて、初めて飛行場の形がどういうものがわかってきた。方法書に書かれているのは飛行場の輪郭だけしか描かれてなかった。方法書にはどのような飛行場をつくり、どのような運用をし、誘導灯がどうなるかということを書いて、我々がどのような飛行場かがわかるようにしてはじめて方法書として成立するわけであって、そのようなものなしの方法書であった。しかも、方法書を出す以前に、コウモリなどの現場調査に入った。今、あなた方はそれで訴えられているでしょう。裁判にもなっているでしょう。

そのような段階で、土地収用の手続きをとるとは何事か。また、その手続きを管轄する沖縄総合事務局も、この手続きを棚上げしなきゃいけない。

議長、あなた方は無関係ではないんですよ。

【東條】 私の沖縄体験からの強い印象の1つに、ウマンチュという言葉があります。漢字で書くと「御万人」と書きます。もう1つ、琉球古武道に、「人に勝たず人に負けず」、こういう言葉があります。この言葉に私は強い印象をもっております。御万人、人は様々だけれども、そのだれも人として尊重するんだ、こういう思想がこの御万人(ウマンチュ)という言葉に入っていると思います。人に勝たず、人を滅ぼしても勝とうとせず、しかし負けない。私はこれはすばらしい言葉だと思って、これを聞いてから私もこういうふうに行動したいものだ、常々頭に考えております。県庁さんもどうか、この2つの言葉のように県政をお願いいたします。

海上案、それから東案、今度のカラ岳陸上案、いずれも自然を破壊することでは同じです。私は、コウモリらに代わる原告として、以下のように訴えます。

石垣島にコウモリ3種あり。カグラコウモリはレッドデータブックで絶滅危惧種1B類、八重山諸島の固有種、波照間では既に絶滅の可能性がある。与那国でもそれに近い可能性。石垣島でも繁殖源が観光化され、開発などにより、ねぐらとしての洞窟の破壊や餌場としての森林の減少などによって、近年個体数が激減している。本種は、世界のカグラコウモリ類の北限に生息し、中国南西部からインド、タイ、マレー半島にかけて分布するヒマラヤカグラコウモリの群れのうちで最も小型で原子的な性質をもつ遺存種(かつては広く分布していたが、その後、環境の変化などで衰退、分布を縮小し、現在では限られた場所に残るのみとなった種)とされている。

加えて、亜熱帯に生息する南方系の種でありながら、冬眠をし、特異な生理的適応をしている。ほかのすべての種が個体同士接触してけん制するのに対して、本種は個体同士の体が接触しないように、各個体が20~30cmの間隔を開けて懸垂、ぶら下がる日本産唯一の種である。このように、学術上非常に重要な位置づけを有している。

ヤエヤマコキクガシラコウモリは、レッドデータブックで絶滅危惧種1B類で、八重山諸島の固有種である。石垣島では他の2種の小型コウモリ類と同様に、繁殖洞の観光化や開発による洞窟、森林の破壊などによって個体数の減少が著しい。

新石垣空港整備事業に関わるアセスの詳細な調査でも、調査した島内の100以上の洞窟のうち、繁殖洞は5洞しか確認されていない。

南方系のもので日本列島へ北上してきた種と考えられているが、地理的に接触している台湾や沖縄本島のコキクガシラコウモリと体のサイズや音声（CF音）において、不連続性を示している。また、西表島産のものがインド洋のアンダマン諸島に生息するアンダマンキクガシラコウモリに近いとし、西表島のものをイリオモテキクガシラコウモリとして、別種とする見解もある。

以上のように、地理的な分布とその歴史的な背景の問題を含め、分類学的に未解決な問題を残すなど、学術上非常に重要な位置づけを有している。

リュウキュウユビナガコウモリは、奄美大島以南の南西諸島に分布する固有種である。レッドデータブックでは絶滅危惧種1B類、沖縄島では南部の繁殖集団が数年前から姿を消し、久米島では全く見られなくなったという情報がある。石垣島では、かつては数箇所の大集団が知られていたが、他の2種同様、森林伐採などによる餌場の急激な減少や、開発事業による洞窟の消失などによって、個体数は急激に少なくなっていると推測されている。

石垣空港整備事業にかかわるアセスの詳細な調査でも、石垣島全体で1,800程度しか確認されていない上、出産・哺育洞窟は確認されなかった。カラ・カルスト地域学術委員会の調査で、事業区域内のA洞窟が本種の石垣島内で唯一の出産・哺育洞窟であることが明らかになった。沖縄島のものより八重山諸島に生息するもののほうがやや大きいなど、各々島嶼で遺伝的分化が進んでいる。中国福建省産の個体が同種かどうか問題になっている。

これまでの沖縄県の調査によると、石垣島にはカグラコウモリ900頭、ヤエヤマコキクガシラコウモリ6,700頭及びリュウキュウユビナガコウモリ1800頭、合わせて1万7,400頭の小型コウモリが生息する。

一方、本事業実施区域及びその周辺（カラ・カルスト地域）洞窟群に生息する個体数は、カグラコウモリ最大数約4,000頭、ヤエヤマコキクガシラコウモリ3,000頭、リュウキュウユビナガコウモリ1,000頭である。これは合計すれば8,000頭となり、全島の4～5割を占めている。石垣島の小型コウモリ類の最大の生息地域となっている。特にリュウキュウユビナガコウモリの個体数は約6割と、高い値を示している。

石垣島は最長距離が35kmしかないため、森林が連続していて、飛翔移動が容易な環境であれば、島全体に生息する各種のコウモリをそれぞれ1つの個体群として扱うことが可能と思われる。

季節的移動に加えて幼獣の分散を考慮すると、長い時間経過の中で移動交流とランダムな交配が行われ、比較的均質な遺伝構成になっていたと予想される。

しかし、今日、人為的な影響で移動経路の多くが分断される状態にあり、カラ・カルスト地域とその周辺地域も分断されていると考えられる。

県の認識再捕獲による調査結果では、A～E洞のヤエヤマコキクガシラコウモリの最大移動距離は8 km、カグラコウモリ7 km、ユビナガコウモリ11 kmである。

こうしたことから、島内部で個体群の分化が進行している可能性がある。カグラコウモリは、県による遺伝的解析から、遺伝的な距離と地理的な距離の間に相関が見られ、3つの個体群に分けられている。西部、北部、カラ・カルスト地域を中心とする南東部の3個体群で、特に北部と他の地域のコロニー間で、わずかであるが遺伝的な分化が見られている。

したがって、カラ・カルスト地域の個体が消滅すれば、それを含む南東部の個体群は消滅する可能性がある。また、ともかく個体群が小さくなれば、近交弱生（交配可能な集団が小さくなるほど致死性遺伝子が発現する可能性が高まること）の負の連鎖に落ち込む恐れも予想され、絶滅へつながる可能性も否定できない。

ヤエヤマコキクガシラコウモリは、カグラコウモリほど遺伝的な解析が行われていないが、カグラコウモリと同様に2つの個体群に分けられる。また、リュウキュウユビナガコウモリは、全く遺伝的な解析がなされていない。しかし、前述のとおりであることが明らかになり、その場所が繁殖場所として放棄された場合、個体数の激減を免れず、したがって絶滅につながる可能性がある。

県の探索調査によれば、カラ・カルスト地域には主要とされるA～E洞窟のほかに、A1、A2、D1、洞窟など、合わせて少なくとも18洞窟が散在している。島内には多数の洞窟が存在しているが、コウモリ類が利用している洞窟はその1割から4割程度にすぎない。ましてやコウモリ類の生存にとって極めて重要な出産・哺育に利用されている洞窟や、冬季の休眠場所になっている洞窟はさらに非常に少ない。しかし、このカラ・カルスト地域洞窟群の中には、少なくとも出産・哺育洞窟が3カ所、同様に冬季の休眠洞窟が4カ所も存在している。

カラ・カルスト地域は、これら出産・哺育洞窟や冬季の休眠洞窟を含め、多様な洞窟が散在し、また、島内に多様な環境が創出されて、絶滅危惧種コウモリ類の各種数千頭に及ぶ個体群が冬夏を通じて同じ洞窟を利用するか、洞窟間を移動しながら、共存していく、日常の利用個体数が少ないからといって、その洞窟が重要でないとも言えない。

そのような洞窟でも環境変動などが起きたときの避難場所となり、そのような事態において個体群の生存を確保する重要な条件となり得るからである。

ゴルフ場設置で生息環境が劣化した後でも、ごく狭いこのカラ・カルスト地域に洞窟性コウモリ類総数8,000頭を有していることは驚異的である。それはカラ・カルストの比較的狭い地域でまとまって集中する多様な自然洞窟群が、コウモリ類各種で微妙に違うねぐら選択場所を満たしていることによる。また、洞窟周辺地域が採餌場所を提供し、洞窟と採餌場所への移動経路もかろうじて確保されているからである。県のA洞窟とB洞窟が保全されるから影響は小さいとするアセスの結論は、カラ・カルスト地域洞窟群の一体性を考慮しておらず、重大な誤りを犯している。

このように、コウモリ類各種は石垣島の生物多様性、ないし生態系の重要な構成要素となっており、かつ学術的に重要な意義を有する。その一方、各種の個体群は既に一定の絶滅の恐れに瀕している。カラ・カルスト地域洞窟群は、各種コウモリ類の生息場所、とりわけ越冬・繁殖場所としての重要性は高く、南東部の各種個体群の中心的な位置にあるといえる。

事業の実施によって、コウモリ類がこれらの洞窟類を利用できなくなれば、南東部の個体群の激減あるいは消滅は免れない。このような事態になれば、南東部の遺伝的変異が消失することになり、島全体における各種の遺伝的多様性保全の観点から、影響は非常に大きい。

空港整備事業が実施されれば、カラ・カルスト地域に散在する洞窟は破壊され、あるいは空港の下深くに消失するなど、そこをねぐらとするコウモリ類に重大な影響を与えることをはじめ、直接的な改変を受けない洞窟であっても、工事中の建設機械の稼働による騒音や航空機の運航による轟音によって、その生息環境が著しく悪化することは何人も否定することはできない。

また、当然のことながら、今ある樹林の大半は伐採されるから、コウモリ類の餌場が減少するとともに、その餌場へのルートも分断され（カグラコウモリやヤエヤマキクガシラコウモリは樹林内を移動経路として利用し、開けた空間を使用しない）、コウモリ類にとりかえしのつかない深刻な影響を与える。

県がアセスの過程でコウモリ類の主要な利用洞窟として、継続的な調査をしてきたA～E洞窟は、事業実施区域からわずか40m離れるD洞窟を除いてすべて当区域内に存在する。これらの洞窟のうちB、C洞窟は切土部分に存在するため、洞口や洞窟の天井部分が大きく破壊される。A及びEは、盛土部分にあたり、滑走路の直下など、空港の下になってしまい、E洞窟の洞口は手を加えなければふさがれてしまう。しかし、A洞窟の洞口は事業実施区域外にあるために、閉ざされることなく洞窟は空港の地下にそのままの形で残る。

このことから、県はA、D洞窟は従来どおり残存するので、B、C、E洞窟を利用できなくなっても、それらのコウモリ類はA、Dなどの洞窟へ移動できるとして、B、C、E洞窟の消失の影響は小さいと予測している。移動先のねぐらや餌場への影響についてもそれぞれの環境収容力の範囲内であるとして、環境保全措置を講ずる必要はないと判断している。

しかし、コウモリ類は環境変動や人為的なアクシデントによってねぐらを変えていると予想され、利用している洞窟が複数存在することで、かろうじて現在の個体数が維持されていると専門家は指摘している。したがって、相互利用できる洞窟が減ってしまえば、選択幅が減少し、環境収容力は低下してしまっていて、それらを利用する地域個体群は減少することが予測される。B、C、E洞窟の消失により、コウモリ類の生存にとってかけがえのないカラ・カルスト地域洞窟群の一体性は完全に損なわれ、影響について小さいとは言えない。

県は他の洞窟の試験データに基づき、建設機械の移動に伴う騒音及び振動の発生によって、A洞窟やB洞窟がコウモリ類の出産・哺育場所として利用されない恐れがあるとして、環境影響の程度の極めて小さいとは判断されないとしている。そのための環境保全措置として、出産・哺育期と冬季の休眠期には大型ブレーカーや振動ローラーなどは、A洞窟やD洞窟から一定の距離以内（大型ブレーカー等においてはA洞窟及びD洞窟から半径100m以内、またローラー等においては同様に各洞窟から半径40m以内）を避けて作業を行うとしている。

しかし、この保全策は県がA洞窟やD洞窟とは全く異なる構造や形質の別の洞窟で行った騒音・振動試験のデータに基づき、単純に騒音源からの距離によって予測し決められたもので、洞窟構造などの細部は一切考慮されていない。その上、試験はわずか1日だけしか行われておらず、建設機械を1台だけ使って行われたものである。実際は工事は長期間にわたり、多いときには何百台もの多種の建設機械が同時に稼働し、騒音を撒き散らす複合的な騒音状況を呈する。

このように、実態とかけ離れた条件のもとで行われた調査データに基づき、考えられた保全措置が適切かつ有効でないことは明らかである。

さらに試験調査された洞窟内に生息していたのは、比較的鈍感とされるカグラコウモリ、やはりよりデリケートなヤエヤマコキクガシラコウモリにそのままあてはめるものではない。

以上のように、保全措置が建設機械の稼働に伴って発生する騒音や振動によるコウモリ類の影響を低減できるとは到底言えないし、また、科学的根拠や事例も全くない。この騒音・振動影響回避の参考となる事例は皆無で、むしろその影響を問題にする秋吉台のコキクガラコウモリ出産・哺育集団に対する有料道路建設工事の参考事例がある程度である。秋吉台コウモリ穴では、1969年当時、コキクガシラコウモリの出産直前の個体数は数千頭に及んでいた。

しかし、実際には5月、7月の出産・哺育時期に工事が中止され、しかも、洞窟の直上を避けるため道路を迂回させた場所で発破を伴う工事が行われたが、この年出産・哺育集団が形成されなかった。翌年も同様で、30数年を経た今日においても、出産集団が二度と形成されていない。単に出産・哺育や冬眠時間を避ければ、工事の影響を回避できると即断することはできない。

さらに調査の結果、A洞窟につながる未知の洞口が明らかになったとして、特に今回の調査では、ヤエヤマコキクガシラコウモリの出洞で確認されたA洞窟につながると考えられる未知の洞窟の存在やリュウキュウユビナガコウモリの出産・哺育コロニーが推測されるA洞の未知のねぐらの可能性が明らかになった。したがって、まずそれらの存在の有無や位置を確認しなければ、A洞の広がりも確定することもできず、工事の騒音に対する適切な影響の回避（洞窟と稼働重機の距離確保など）を策定することはできないと、学術委員会の調査報告は記述しております。

県は、空港の北側から約250mの飛行経路直下にあるヤエヤマコキクガシラコウモリ(繁殖集団ではない)の生息する洞窟で騒音・振動測定を行っている。そして、その結果に基づき、航空機の離発着に伴う騒音・振動が、残存するA、D洞窟を利用するコウモリ類の生息状況を変化させることはないと予測・評価し、環境保全措置も一切考えられていない。しかし、その現空港近くの洞窟は、残存するA洞窟やD洞窟と全く違う。洞口から急に落ち込む音の入り込みにくい構造をしている。

また、県はアセスで光が届かないから音も伝播しないという前提で、A洞やD洞への騒音等の影響を予測しているが、これも大きな誤りで、確かに光は洞窟内では反射しないので、屈曲があればさえぎることはできるが、音波は洞窟内(硬いもの)で反射するため、屈曲部分があるからといってさえぎることができるとは限らず、光が届かないから騒音も伝播せず、影響がないと短絡的に結論を出せるものではない。洞窟内の音の伝播は、洞口からの距離だけでなく、各洞窟の内部構造によっても変わってくるものであり、それらの調査をすることもなく結論を出している県の予測評価は適切なものとはいえない。また、A洞窟やD洞窟がコウモリ類にとって極めて重要な出産・哺育洞窟であることを知りながら、繁殖集団への影響について何の検証もしていない。県が行った航空機の騒音・振動がコウモリ類に及ぼす影響についての予測評価は、この欠かせない重要な鑑定が抜け落ちていることから十分不適切といわざるを得ない。

県は、現空港近くの飛行経路の下にある洞窟を、現在もヤエヤマコキクガシラコウモリが有していることを踏まえ、航空機の運航に伴う騒音・振動が洞窟内でどのように伝播するか調査し、その結果に基づいてA洞窟やB洞窟を利用するコウモリ類の影響を予測評価している。しかし、この予測評価の指標そのものが最も重大で、根本的な欠陥があったことを県は気づかなかったようである。

すなわち現空港近くのこの洞窟を、ヤエヤマコキクガシラコウモリが現在利用しているという事実があっても、また洞窟内の中間地点や奥部の騒音レベルがいかに小さいものであっても、当該洞窟の現空港供用前のコウモリ類の生息状況が不明である限り、それだけで生息状況に変化がない、コウモリ類への影響はないとは言いきれない。

秋吉台のコウモリ穴の例をとれば、道路工事の影響により30数年を経た今でも、出産・哺育集団は二度と形成されていないが、工事前に比べると数はかなり少ないものの、コキクガシラコウモリのねぐらとしての利用は復活しているのである。

まさに現状だけで工事の影響はなかったと言えない事例である。

このように、県の本件に関する予測評価は、手法そのものに重大な瑕疵がある。したがって、その瑕疵ある手法に基づいて出された結論は適切なものでは到底ない。事業の実施に伴って、事業実施区域の樹林が約30ha消失し、A洞から餌場への2つの移動経路が分断される。これについて県は、A、D洞をめぐらとする各個体の餌条件が変化するため、「環境影響の程度が極めて小さいとは言えない」として採餌場所となる緑地と移動経路の創出のために樹木を植栽する環境措置を行うとしている。

しかし、創出される移動経路は北東側の海岸への1ルートのみであり、また新たに創出される樹林は、環境アセスの図面で見える限り(同書には創出される樹林面積の記載がない)移動経路部分を含めても消失する樹林の3分の1にも満たない10ha未満しかないと思われる。これではカラ・カルスト地域に生息するコウモリ類の餌量不足が生じ、個体群の維持に重大な影響が出る恐れがある。にもかかわらず、県は当該環境保全措置の効果として、「餌場の消失及び移動経路の分断が低減される」として、「現況との変化はきわめて小さい」などとアセスに記載している。これは看過できない重大な問題である。

本件空港設置による洞窟の破壊・改変に対する沖縄県の対応。

カラ・カルスト地域には、県の探索調査で少なくとも18の洞窟が存在する。県が環境影響評価のアセスの過程で、コウモリ類の主要な利用洞窟として継続的な調査をしてきたA～E洞は、わずか40m離れるB洞を除いてすべて事業実施区域内に存在する。また、評価書の縦覧で初めて明らかになったA1洞窟、A2洞窟も事業実施区域内の洞窟である。これらの洞窟のうちA1、A2、E洞窟は盛土部分にあたり、滑走路の直下など、空港の下になってしまい、A洞を除き洞口が閉塞する。

また、B、C洞窟は切土部分に存在するため、洞口や洞の天井部分が大きく破壊される。A洞はその最奥部(ヤエヤマコキクガシラコウモリの出産・哺育場所になっている)が事業実施区域端部の着陸帯の下になるが、洞窟は事業実施区域内にあるため、そのまま盛土される。E洞窟については、現在の洞口からボックスカルバートで盛土区域内まで導き、導水とともに浸透ゾーン1に開口させる。その開口部周辺に樹林帯を設置するとともに、このトンネル内に一定間隔でホールを設け、コウモリ類の利用に配慮するとしている。

また、A1、A2洞窟はそれぞれトンネルで結んで、E洞窟のトンネルと合流させるとしている。B洞は破壊され拡大した洞口を閉鎖する一方、小型コウモリの利用を可能にするため、新たに別の洞窟を創設し、その周辺に植栽するとしている。

C洞窟については、破壊された天井部分をコンクリート板で覆い、浸透ゾーン の地下を通してそのまま外側までトンネルを伸ばし、新しい洞窟を設置、洞口付近は植林するとしている。これらの洞窟保全策は物理的な空間（空洞）を空港の地下に残すことにはなるが、温度や湿度で空気の流れなど、洞内の微気象は激変することが予測される。また、県自らが述べているとおり、「工事中の建設機械の稼働や……

【議長】 終了時刻になりました。

【東條】 供用後の航空機の離発着に伴う騒音・振動等によりコウモリ類の利用は困難】であり……

【議長】 終了時刻になりましたので、公述を中止してください。

【東條】 あと1ページ。絶滅危惧種コウモリ類の保護には何の役にも立たない。コウモリの生存にとってかけがえのないカラ・カルスト洞窟の一体性は事業によって完全に消失して……

【議長】 公述時間終了時刻になりましたので、直ちに公述を中止して、壇上から降りてください。

【東條】 質問の答えは？

【議長】 公述時間になりましたので、今までの公述内容をお願いいたします。

【東條】 管理者、答えてください。

【議長】 あらかじめ通告していた時間どおりでやってください。

【東條】 その時間で読める。質問は、国が所有している土地をどうするかという……

【議長】 直ちに公述を中止してください。速やかに壇上から降りてください。

今の公述の中で、質問はないと思いますが。

あらかじめ申し出のありました質問については、後日、適切な方法で認定庁及び公述人のほうに回答をさせていただくようにいたします。

【東條】 何度も練習してきているんですよ。

11. 公述人 比嘉 照子、西原 雅子

【西原】 西原雅子です。ただいまの公述内容の大事なところが抜けていましたので、補足させていただきます。

人工洞の設置。

沖縄県は、B・C・E洞窟の消失によるねぐらの多様性が低下し選択肢が減ることを補うためなどの目的から、環境保全配慮として人工洞の設置を行うとしている。しかし、この人工洞の設置については、現地の学術委員会はその報告書で次のように述べ、その効果について重大な疑問を呈している。また、この人工洞の設置は、A洞窟のすぐ近くで行われるため、その工事の影響も危惧されている。

コウモリに利用されやすい代替施設を創設する技術はまだ確立されていない。仮にできたとしても、コウモリ類をそこへ誘導する技術もなく、洞窟性コウモリ類にかかわる移住成功例が現在のところ皆無とあってよい。

特に問題となる点は、人工洞の形状、環境にこだわり、絶滅危惧種3種の生態・行動についての知見がほとんど考慮されていないことである。

国際自然保護連合の種の保存委員会の方によると、コウモリ専門部会共同議長も指摘しているように、人工洞に関してヨーロッパではおびただしい数の人工洞がつくられたが、使われているのはごく一部にすぎない。コウモリ類は種ごとに生態・習性が違うので、人間の予測どおりにはならない。また、デリケートな自然洞窟内気象の再現も困難であると述べている。自然洞にしても、同様のサイズや同等の内部環境をもちながらも、利用される洞窟と利用されない洞窟があり、コウモリ類のねぐら選択はデリケートで、現段階では数字上で簡単に評価できるものではない。したがって、絶滅危惧種の存続にかかわる重要なケースにおいて、利用予測のつかない人工洞設置を代替とする保全措置は事例の根拠もない非科学的な対処といわざるを得ない。

結論。

本件コウモリ類各個体群の絶滅を防止することは、争いのない緊要の課題となっている。本件カラ・カルスト地域洞窟群が、それらの生存にとって不可欠な環境であることも疑う余地はない。

本件事業実施区域は、その重要な部分にほとんどそのまま重なり、物理的な破壊・改変を行うものである。

これに対して、事業主体である県の環境アセス評価は、いくつもの点で誤っており、餌場の創設や工事に伴う騒音・振動の回避など、いくつかの保全策を示しているが、いずれもコウモリ類の生息環境の悪化を解消、低減できるものではない。また、破壊・改変される洞窟の保全や人工洞の設置は、科学的根拠に欠けており、コウモリ類への悪影響を減じることができないことは明白である。

したがって、本件事業の実施によって、絶滅危惧種コウモリ類各個体群が甚大な悪影響を受けることは明らかであり、本件事業が土地収用法20条3項の土地の適正かつ合理的な利用に寄与するものにはあたらないことは言うまでもない。

以上です。

【比嘉】 比嘉照子と申します。私は先祖代々白保で生を受け、新空港予定とその周辺に田畑があります。父は戦前戦後白保牧場、伊野田牧場を営んでいた関係上、私はその地域で育ち、本当に自分の庭のような場所でございます。いつも浜におりたり陸に上がったりして、そういう父の仕事の終わるのを待ちわびたり、ウニとかハマグリとかシャコガイをたくさん獲って、食べきれないほどやり、また父が牛馬をつないで帰る間、星空を眺めて、本当に今考えると金にかえられない幼少時代を送ったものと思っております。

それで、白保部落というのは、そういった意味で芸能も盛んですし、皆さん白百合クラブとか、いろんな方が出たところで、とってもそういうような民謡であり、祭りであり、文化であり、そしてまたたくさんのそういった学者を出したりというところで、そういった意味で、そんな400戸ぐらいの部落に何で10名も教授を出せるのかというふうな冗談を言う議員もいらっしやいまして、白保の東のアーサを食べたり、海産物を食べたら、そういうふうにならなくなっていくんだよというふうな話をしています。

そういった意味で、白保チュル島ヤ(白保というところは)、カフヌ島ヤリバ(果報の島だから)、カラタキヨクサジ(カラ岳を後ろにして)海を前にしているから大変豊穡な豊かな部落でありということで、誇りに思っております。

そういうことで、私自身、先ほどコウモリのことがいっぱい出ていますけれども、戦時中5歳でしたので、そういう洞窟に入れられたり、白保飛行場がすぐ目の前にありましたので、飛行機の音がしたり、暗闇になると大きく泣いたら隣の伯父さんが、「あんたの泣き声で爆弾が落とされるから」ということで、近くの松林につながれている石の上に、そういった両脇をくくられて、パタパタさせられたことが大変印象に残っていますし、そういった意味で、その原風景にこだわるのは、そういうことで私はとても、その後も白保の暮らしと海を守る会のメンバーとして、自分のできる限り、家庭、子供もある程度犠牲にしながら、今日までやってきております。

そういう意味で、時間の制限がたくさんありますので、質問についてはぜひ文書なり資料で的確に答えていただきたいと思います。

原風景については、八重山のトゥバルマーに、山を見れば生まれ島思い出し、海を見れば両親を思い出すというふうな、とってもそういうふうな状況に的確な歌がありまして、私たちの白保の人の原風景というのは、海からカラ岳をはじめ、カタフタ、シームリというのは女の方の母親のおっばいの形をしているんで、白保の言葉ではシームリ、おっばいのことをシーというものですから、そういうふうなことで、それからピッチムリ、ポーラとか、ユウナムリ、ブンドーとか、白保崎、それから白保の海、カメイシ、ミズハマを結ぶのが私たちのいう原風景でございまして、そこらあたりを崩されるということは、私も白保に帰るたびにシームリが壊され、そういった飛行場ができて、本当に鉄のコンクリートになるということは、本当に母親の胸を、おっばいを殺されるような気だねということが言われて、私自身もそういうふうな年寄りの、しかも何も無い時代に戦争という、東の海から魚を獲り、農作物をとりという形で生き延びてきました。確かにお金はないんですけども、そういった意味で本当の豊かさというんですか、そういうものを今、実感しております。

そういうことで、景観についてはとてもやっていますし、そういった一帯を、しかもそういった白保飛行場があったために、白保でいろんな亡くなった方がいらっしゃいますし、白保飛行場から特攻隊が飛んだりとかというところの場所でもございまして、私たちは幼少ながらそういった戦争の悲惨さ、恐さ、自分の実感というものをとても感じているわけでございます。

そういう意味で、今はコウモリを追い出してというふうな話がありますけれども、そういった意味で、私はそういうふうな洞窟を埋めるということと、琉大の先生方がおっしゃるには、白保は穴だらけというふうな表現でなされています。ずっとコウナムリのところから、海岸線に向かってるんな洞窟があって、そこで濾過されて白保の海に流されているから、白保の海はきれいですよというふうな話をよく聞かされております。

そういうことで、人工的にパイプを通したりとか、そういうことが直結されたり、轟川も現在は轟川とはいわずに、排水溝という形になっていますよね。そういった意味で、轟川もちゃんと上のほうで落差があって、ため池というんですか、そこで濾過されてはじめて海に流されているものですから、落差をとって轟川というふうな名称も付けられて、ゴーゴーとして、雨降りの後なんかはそういうふうな音を立てて流れていました。

そういうことで、コウモリの保存についても洞窟の設計図とかどこかで成功しているとかということがあると思いますので、そういったことをぜひ教えていただきたいと思いません。

それから、交通についてですけれども、私たちはやはり生活者です。しかも八重山は離島圏の多いところで、高校を卒業すれば、大学なり就職は、本土なり本島に出るわけです。そういった意味で、やれだれかが病気だとか、誰かが亡くなったとか、そういうときに、しかも今の現空港については、タクシーとかそういうのもとても便利なところでございますし、そういうことで、ぜひそういった資料も市役所から白保部落を経由した場合とか、白保公民館の19項目の問題解決をあれば、ぜひ示してほしいし、いずれその問題が、今は白保は19項目の要求であれですけれども、あと5年たち、10年たちますと、やはりバス会社なり、そういったのも採算が優先されるわけですから、白保は置いてけぼりにされる可能性が十分にあることを危惧しております。

それから、風向、サンウルシというんですけれども、沖縄というのはニライカナイということで、白保は特に東の海から豊年祭の歌にも「アリヌトゥーガラ、フニヌオールンチュ」と、大きな船が、宝船がやってくるという形の、とてもそういうふうな五穀豊穡をもたらすニライカナイの島であるということと、しかも地形的にカラ岳、カタフタ、シームリとかという形で、八重山の地形自体がそこだけは海から於茂登側だけに上昇するような森とか山があるわけです。

そういうことで、お年寄りも、風というのは台風が一番、今は予報があれですから、台風それから竜巻、それからサンウルシ、カジマヤーって、カジマーリっていうんですけど、そういうふうなのに、ここはよくあれですし、ニライカナイの神様がカラ岳、そういったことで於茂登岳に登られて、12月の何日かは海に戻られるというふうな、この通路という形で、とっても神聖な場所ですし、そういった神聖な場所を人工的に埋めたり、そういったことが果たしていいものかどうか。私たちそういうふうな年齢的にも、明治の人に育てられたという感じのもので、本当に生活に密着した生活をした者としては、大変しのびなく、本当に夜眠れないこともありました。

それと、今度は検討委員ですか、調整委員会で全会一致になりましたけれども、白保の悲惨な、部落が割れ、公民館が2つに割れ、豊年祭が2回行われ、親兄弟、夫婦でも、そういった精神的な葛藤をやって、もう二度と飛行場の問題については嫌な思いをしたくないという形のもので、頭の方から足の先まで染み付いていて、そういうふうなことで嫌な思いするよりは県のおっしゃるとおりにやってしまったほうがいいんじゃないかというふうな空気が部落の中には絶対的に占めて、ちょうどそのときに、県が30何名かというところで、誘導されて全会一致というふうな形にならざるを得なかったというふうに私は解釈をしております。

そういうことで、サンゴの保全とか保護についても、果たして人工的なもので、大雨とかそういうふうな豪雨のときに、果たして対処し得るのかということも感じております。そういった小さい島国ですから、降った雨はすぐ海に流れて行かないといけませんし、そういった風が回る場所というのは、沖縄県でもそんなにないと思います。県の方はよくそういう地形もご存じとは思いますが、

そういった意味で、データについてもそういった風がまわるというんですか、そういうふうなところの地形のところ、石垣市の平坦な測候所の資料を参考にしてどうのこうのとおっしゃっていますけれども、果たしてそういった意味での危険性とか、現場を中心にした観測を長い間続けていただかないと、皆さんはそのまま県を退職なさるかもしれませんけれども、そういった飛行機事故にあったときに、あのおときというふうな形で一生指差しをされないように、県の方は特にそういうふうな地形、それから住民感情を、そういうふうなところをきちっと守っていただきたいと思っております。

管理についても、県はつくったからとか、いろんなことがあると思いますけれども、そういう意味で県が直接未長く管理をしていただくのか、それとも今はやりの民間委託とか、そういった意味で第三業者に任せてしまうと、果たしてそういうような小さい部落の小さい島のそういったものとサンゴの関係とかが、一体どうなるのかなというふうなところもあるわけです。

そういうことで、私たちはいろんなところから、生活者としての立場から、その問題に、決して暮らしが、お金があるから暮らしが豊かになっているとは私は思いません。私も旅行が好きで、あっちこちまわりますけれども、そういった意味で、やはりカラ岳からの於茂登、白保の海を含めた自然景観、そこに住むコウモリ、希少動物、そういうのを保護することによって、やはり今一時の本土資本に踊らされて、私たちの部落は本土からの方がたくさん移入して、部落の会費も納めない、何もしないということで、大変問題になっているわけです。そういった意味で、やはり島に住む人がそこをきちっとやらないといけませんし、そういった意味で、やはり県というのは、そういうふうな沖縄県のためになるような、県民のためになるようなことをぜひしていただきたいと思います。

そういうことで、質問をしますので、答えもあと10分しかないと思いますので、質問の項目を読み上げます。

1、原風景の保持について。先ほども申しましたように、白保の原風景、空港のというのは、右回りしてカラ岳、カタフタ、シームリですね、ピッチムリ、ポーラ、ミズダキ、ユウナムリ、ブンドー、白保崎、白保の東の海ですね、それから**カーラノシピ**、それからカメイシというところで、カラ岳の裾のほうに、ミズハマという湧く水があったわけです。今はもうなくなっていますけれども。そのカラ岳は何もないようですけれども、そこが源流になって、宮良川に注いでいますので、そういった意味では全然空の岳ではなくて、とてもそういった意味でも大切な山になっていますし、私の先輩が先ほども真喜志さんのあねに出ましたように、パラグライダーですか、そういったことをこんなのかな風景のところには飛行機が飛んでくるのかねと思うと、本当に胸が締めつけられるよね、こんなに平和な世の中になって、こういうふうなグライダーが飛んで、楽しんでる子供たちを見ると、本当にうらやましいとか、そういうふうなことを申しております。

そういうことで、ぜひこの一帯の現空港の完成図も含めて、私が言う原風景のそういった航空写真なりをぜひ提供していただきたいと思います。

それと周辺の陸地、あちらは今、轟の排水問題で大変問題になっていますけれども、陸地とか海岸の防潮、防風とか、景観のためにどういう木を植えられ、どういう理由でこの木を選定したのかということも資料で示していただきたい。

それから、先ほど見ましたので、それは割愛しますけれども、通常の飛行機の離発着の方向も示していただきたいと思います。

石垣島測候所のデータは、どうしてももう1回サンウルシの問題も含めて、あと何年かでもいいですから、やっていただきたいと思います。

サンゴの保護についても、浄化方法とか機械が発達しているとか、ダムがあるとかと言っていますけど、本当にそういうような耐久性、土が積もった場合はそれで泥をよけないとまた大変ですよ。そういった意味で、そういった計画がどうなっているのか、ぜひ示していただきたいと思います。

そういうことで、白保村というのは大変そういう意味で生活と自然、海が一体という形で形成されておりますので、他部落とは全然違ったところでございまして、しかもこういった飛行場があったというのに対するアレルギー、そういったものはとっても根深いものがあるわけです。そういうことで、私たちもそういった避難をして、マラリアにかかって、きょうか明日かという形のをさまよった経験上、そういったことがもし軍事に利用されはしないかということも含めて、大変自分の生活の中からもそういうことを絶えず思い浮かべながら、本当に県のすばらしい方たちが計画していらっしゃるとは思いますけれども、一生活者としては本当に疑問と不安がいっぱいですので、ぜひこのカラ岳の陸上案は問題があるということで、もう一度、一から調べ直していただきたいと希望します。

【西原】 それから、私のほうから意見として、きのう、普天間基地移設にかかわる環境アセスメントの方法書の公告・縦覧を強行する国の姿勢に、石垣空港事業の起業者である沖縄県は、方法書の受け取りを保留して、その一方的な姿勢を批判しています。

そして、私たちはきのう、世界中からそのアセス方法書のやり直しと事前調査の中止を求める3万強のメッセージや、環境保護団体の意見書など300強提出されました。

沖縄県や名護市は、政府の提示するV字案に対して、より沿岸域に滑走路を移動させた案を提出していますが、この県や市の案は新石垣空港建設予定地の選択の不透明で非科学的な決定と酷似し、真に自然環境の生態系の保全や住民の生活の公益性に沿ったものとは到底考えられないのです。

起業者である沖縄県自らの自然環境を守り、住民の安全と利益を守る姿勢について、この2つの飛行場建設に関わる環境保全と公益性について、きちんと勉強してほしいと思います。

これは質問として出したんですが、そぐわないということなので、私の意見として言わせてもらいます。そして、今起きているこのことは、沖縄県のアセスの先例として歴史に残るものなので、この点についてはどうかしっかりと対応してほしいと思います。

また、現在、地球環境の温暖化による環境悪化や災害が多発しています。ごく最近に国立公園として指定された石西礁湖においても、大規模なサンゴの白化現象が確認され、サンゴ生態系の壊滅的な打撃が話題となっています。

このような地球環境的な危機の中で、サンゴ礁の地球環境に資する役割を認識すれば、沿岸環境を劣化させる恐れのある新たな開発を伴う新空港建設の妥当性は危ういものがあります。時代はむしろ、今あるものを再評価し、時代に沿った改良を加え、持続可能な未来を展望するべきときではないでしょうか。現空港の改良により新たな環境への負荷は避けられ、世界的な価値の認められた白保のアオサンゴ群落への壊滅的な脅威は軽減されると考えられます。前時代的な開発計画に固執せず、未来を展望したより科学的な行政手段や決断が求められています。

また、住民の利益や計画の公益性を追求すると、利用者に新たな負担を課する新空港の位置については大きな疑問です。実際、石垣市内及び周辺離島をまわった際に、住民の口より語られた話は、今なら1,000円以内で空港と中心街に行けるが、白保になったらその倍の金額になってしまい、気楽にタクシーを使わなくなる。多分、シャトルバスなどみんな乗って、タクシーはあがったりになるだろう。市民はみんな現空港の拡張や充実を願っているけれど、狭い島なのでなかなか声があげられない。空港を利用するのは石垣島だけの人ではなく、近隣の離島の人も多い。ただでさえ船賃がかかって、その上に新空港まで倍の経済的な負担になっても、だれも喜ばない。もっと観光産業を活性化させたいなら、観光客が鼻をふさぐ下水道の設備を充実するなど、やるべきことは別にある。こんな臭い観光地はほかにない。豪華でなくても清潔で平和で軍事施設のない自然環境が豊かに残っている石垣島こそ、これからが最大の魅力であり、活性化の鍵です。新空港をほかに建設した後の現空港がどんなふうに使われるか予測して、未来の展望を期するべきではないでしょうか。

起業者の誠意ある対応を求める私たちに対し、過日、県から担当者が訪問されましたが、事前の連絡もなく、突然の来訪であり、外出する直前であったため、話をする時間ももてなかったんです。このような一片の紙のみで、誠意ある対応である血税を使った業務であるならば、このような無駄な対応は許されるべきではありません。

最後に、友人の言葉を引用して終わります。「観光とは、その地域に光があり、その光に訪れた人々が下されること。伝統も文化も芸術も、それを育む自然に根を張っています。根っこを断ち切れ、もしその地域が光を失ってしまったら、それは観光とは名ばかりの沖縄の風土への破壊と消費にしかならないのです。」

私は、しんがりになります。これまで10組のうち県を除いて9対1でカラ岳陸上案に問題ありでした。議長の心あるとりまとめを期待しております。

どうもありがとうございました。

【議長】 これにて本日予定しておりました公述がすべて終了いたしましたので、本日の公聴会を終了いたします。

なお、明後日（30日）は、石垣市民会館にて午後1時より公聴会を開会いたします。午後12時30分に開場することといたします。

それでは、本会場の管理上の都合がありますので、公述人及び傍聴人の方々は速やかにご退場願います。