

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30日（日）

午後 1 時～午後 4 時51分

場 所 沖縄県石垣市 石垣市民会館

【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、本日の公聴会において議長を務めさせていただき、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 日付けで、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あります。

あらかじめ、本日の公聴会の開催にあ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。

また本日、会場受付にてお配りいたしました入場整理券の裏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、会場内での静穏を保持していただけなかった場合には、退場を命ずることがありますので、あらかじめご了承ください。

#### 1. 公述人 大瀨 長照

【大瀨】 私は石垣市長の大瀨長照でございます。新石垣空港の早期整備を希望する立場から、賛成の公述をさせていただきます。

現在の石垣空港は、昭和 18 年、旧海軍飛行場として建設され、戦後、米軍管理下に置かれていました。昭和 31 年からは民間航空会社が運航し、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、昭和 48 年には第三種空港として指定されました。復帰後、航空需要が急激に増大したことから、ジェット化が課題となりましたが、騒音問題や国指定文化財の立地等により、滑走路を延長することが困難であったため、新空港の早期移転整備を条件に、昭和 54 年、周辺住民や公民館の理解を得て、暫定的に小型ジェット機 B737 型機が就航し、今日に至っております。

現在では、那覇、宮古、波照間、与那国の県内路線のほか、東京、大阪、神戸の本土路線が就航する八重山圏域の基幹空港となり、平成18年の利用実績は、乗降客数約195万人、取扱貨物量約11万1,500tと、全国55カ所の第三種空港中、貨客ともに常に2位を占め、一日の離発着60便を超える、極めて利用度の高い空港となっております。

新石垣空港の建設につきましては、白保海上案から始まり、多くの審議がありましたが、海域への影響があること等から反対運動があり、実施が困難となっていました。そのような経緯を踏まえ、平成11年6月に位置選定については地元の合意が得られる場所であるということで、地元関係者を中心に自然保護団体、学識経験者等からなる新石垣空港建設位置選定委員会を設置し、総勢36名の委員による審議を公開して行い、全会一致を原則として審議を進め、位置選定をしてきています。

位置選定に際しての候補地については、石垣島の地形条件から、これまでの蓄積されたデータをもとに空港建設が可能である場所として、1.カラ岳東側案、2.カラ岳陸上案、3.宮良案、4.富崎野案の4つの案が対象になりました。なお、現空港の拡張については、拡張予定の北側に国指定のフルスト原遺跡があること。南側は市街地化が進み、大規模な移転補償が伴うこと。何よりも1977年12月の暫定的ジェット機の就航時の約束である、10年後には新空港に移転するという周辺住民との約束もあった中で、また実際にも周辺住民より強い拡張反対の要請等があることから、事実上、現空港滑走路延長ができないことから、候補地として外されました。

建設位置選定委員には、委員長を除く35名の各委員で評価の集計が行われましたが、カラ岳陸上案を支持する者は31名と多数でありましたが、位置選定は多数決ではなく全会一致を原則とするため、再審議を行い、カラ岳陸上案を支持しない者の意見を求めた結果、再審議では1人の委員がカラ岳陸上案の選定に反対しましたが、最終的にはカラ岳陸上案の選定を尊重するとし、白保海域の自然環境に負荷を与えないよう、位置の調整や工法等を検討するという条件を付することにして、カラ岳陸上案が委員会で選定されました。

もとより八重山圏域において非常に重要な空港ではありますが、現在の石垣空港はさまざまな課題を抱えております。まず、滑走路が1,500mと短いことから、離陸時に貨物や乗客に積載重量制限を課さざるを得ず、パイナップルやマンゴー、マグロなどの地元農水産物の積み残しや滞貨が発生すること。

またコンテナ輸送が不可能なことから、那覇での積み替え等のロスを生じるなど輸送能力に限界があり、農水産物生産拡大を阻害する要因となっております。

さらに、東京、大阪等への本土直行便は燃料が満載できないことから、一たん宮古や那覇での給油が必要で、乗り継ぎ等、移動に時間的なロスがあり、利用者に大きな不満を強いる結果となっております。

安全面においても、着陸時における急ブレーキの衝撃はかなり大きく、利用者から不安の声が出ております。昭和 57 年には、到着時のオーバーラン事故が発生して、機体が大破炎上、重軽傷者が出るなど大きな事故が発生したことなどから、離発着時における安全性の向上が強く求められている状況にあります。また滑走路が短く、計器着陸ができないことから、降雨や強い横風、視界不良による欠航も相次いでおります。また、騒音問題においては、現空港周辺住民から幾度となく空港移転の要請がなされる実情にあります。石垣市は沖縄本島をはじめ、東京、大阪などとの社会・経済的交流、さらには周辺離島との連絡において航空交通に大きく支えられています。石垣空港を拠点とした圏域の社会・経済的活動の広域化の進展とともに、航空交通の安全性、迅速性、経済性等の重要性が高まっており、就航率の向上、空港機自体の大型化、本土直行便の増便等が求められている状況にあります。

本市は我が国最南端にあって、台湾や東南アジア諸国のみならず、アジア太平洋に開かれた位置にある国境都市です。この地理上の優位性を生かし、国際交流と友好親善を形成する視点から、中華民国、台湾とのチャーター便を就航し、平成 7 年の初フライト以来、幾度も実績を積み、台北経由で韓国、ソウルからも集客する等の実績を積み重ねてまいりました。

新石垣空港の開港時には、国際定期路線の開設も視野に入れ、ハブ機能を有する国際交流拠点都市として特色ある地域の形成を目指し、本市の将来像である「光と風 ゆめ未来交流都市いしがき」の実現を図りたいと考えます。新石垣空港の整備は、八重山圏域における社会、経済活動の活発化に資する航空交通拠点としての役割、機能拡大が期待され、地域への波及効果は極めて大きいものと考えます。また近年、本土からの移住者が増えてくることも加え、人的交流の活発化により、八重山圏域の社会・文化的側面への影響が従来より大きくなることが予想されます。

圏域外の代表者との接触や文化的交流の中で、独自の伝統文化が再確認され、地域住民の圏域活動の広がりと多様な人的ネットワークの拡大などの波及効果が期待できます。

また、新石垣空港の建設地及びその周辺地では、天然記念物や希少種などさまざまな動植物の生息・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います。事業者である沖縄県においては、新石垣空港の整備にあたって、環境影響評価書に基づき、赤土流出防止対策や小型コウモリ類の保全対策、貴重動植物の保全対策、カンムリワシの保全対策など、環境保全対策を適切に実施するとともに、専門家の指導・助言を得ながら、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まれております。

私たちが新石垣空港の早期建設を悲願としてから、既に四半世紀が過ぎました。八重山圏域の振興発展を図る上でも、新石垣空港整備は必要不可欠であります。以上、新石垣空港の必要性などについて説明いたしました。

新石垣空港は八重山郡発展に必要な社会基盤であり、また万全な環境保全対策を行っていることから、石垣市としても沖縄県と連携し、用地交渉など誠意をもって取り組む所存であります。つきましては、引き続き新石垣空港へ貴職のご理解とご協力を賜りますようお願いを申し上げます。まだまだ時間がありますので、もう少し、石垣市長の立場からご発言をお許し願いたいと思います。

先ほども申しましたように、私たちのこの石垣島は日本の最南端、亜熱帯の非常に豊かな自然に恵まれた地域となっております。そして、観光地として、今、極めてよく注目されておりました、順調に観光客の増加がありまして、今のところ 77 万人の入域観光客を数えておりますけれども、そろそろ現空港では頭打ちでありまして、これ以上の入域観光客の増加は危ぶまれているわけです。したがって、どうしてもこの観光の振興という立場からも、中型ジェット機の就航できる最低限度の滑走路の長さ 2,000m を備えた空港の建設を住民に強く念願申し上げる次第です。

このような島で私たちが生きていくには、かつては大変貧しい石垣島、あるいは八重山でありましたけれども、近年はこの観光のおかげで私たちは豊かな生活を目標とすることができましたし、外国とか、あるいは日本国内を含めて、多くの方々との交流も今、築き上げてきているところです。

そういう中で、石垣市は観光立地宣言を平成9年、ちょうど石垣市制施行50周年のときに宣言をいたしまして、観光で生きていくんだということを内外に広く、声を大きくして宣言しております。

観光というのは、実は大変優れた総合産業といわれております。

観光を興すことによって、例えば農業、水産業等が、あるいは商工業が、大いに推進されていくと、そういうようなこととなります。例えば、77万人の観光客の滞在中、農産物や水産物や海産物をホテルやレストランを通して納めることができますし、これはそのまま、この島の農業や水産業、畜産業に直結するわけであります。したがって、これからもこの島で農業や水産業や畜産業を振興させるためにも、どうしてもそれを消費する観光客の入域を、私たちはさらにきちんと受け止めて増やしていくということが、この島の経済活性化に必然的につながっていくわけであります。それから、観光を振興させることによりまして、私たちの自然や風土や文化がしっかりと残していけると、そういうようなことを私たちは強く政策上、進めております。

先般、西表石垣島国立公園が8月1日に宣言されまして、その中に石垣島の山の於茂登山系を含めた、あるいは周辺の三大牧場等を組み入れることができたわけです。これはとりもなおさず、国の自然公園法によって石垣島の風土や景観、自然を守っていこうというふうな石垣島の強い姿勢のあらわれです。さらには、景観法という法律が平成16年、法律110号で公布されましたけれども、その景観法の公布を受けて、真っ先に石垣市は沖縄県より景観行政団体としての認可をいただきました。それに基づき、大体1年4カ月ぐらい、住民の声を聞き、あるいは専門家の意見を聞き、シンポジウム等も起こし、地域での説明会、議会での審議を踏まえて、去る3月議会で、市議会全会一致で、この景観法に基づく風景条例を定めております。そして6月1日から施行しまして、石垣島の風土や景観をしっかりと守ろうということを景観法並びに条例等で今、それを取り組んでおります。

さらには、ラムサール条約で名蔵アンパルを登録しましたし、さらには、川平公園一帯等を文化庁の名勝としての指定を、既に10年以上前に受けております。そのようなことは、この島の自然をしっかりと守って、この貴重な豊かな亜熱帯の自然を後世にしっかりと残そうと、そのような強い私たちの意思表示です。そして、そのような農業や水産業、畜産業を基盤として、さらには景観保全をしっかりと行い、自然保護を行う中で観光客を迎え入れて、国民に保養の場として提供していきたいと、そのような願いを強く持っております。

したがいまして、航空機での輸送能力を高めることは極めて重要でありまして、コンテナが積めると、あるいは世界の空港を含めて、どの路線からも石垣空港に国際便のフライトができるというふうな環境を整備していくことは、私たちの大きな目標でありますし、強い願いであるというふうに思います。

そういうことも当然として、さらにもっと私たちが深く考えたいことは、現在の 1,500 m の滑走路ではかつてオーバーラン事故がありましたように、やはり不安な気持ちがあるということは紛れもない事実でありまして、否定できないことです。それは、例えば強い横風のときに飛行機は欠航しますし、あるいは視界不良のときに、やはり降りきれずに沖縄本島に戻る。豪雨のときに滑走路が濡れますので、やはり降りきれないときがあって戻るといことが、石垣市民、八重山郡民の方々は 1 回や 2 回は、だれもが経験しております。こういうふうな心配する中で、この現空港を利用するということは大変大きなストレスでもあるというふうに考えます。

したがいまして、安心して乗れる飛行場の建設着工を本当に私たちは長く待ち望んでおりました。そして、住民の間で意見が分かれ、大変な争いをしながらきていた経緯があります。親子同士争い、あるいは隣近所不仲となり、空港のことを話すと、本当にいろいろな方々と意見が合わない、立場が違うということで争ってきた村がこの島でも、例えば白保とか宮良とか、そういうところなんですけれども、その白保や宮良にとどまらずに、石垣市の市民が本当に空港に関しては大きな対立であったわけです。

したがいまして、市長選挙や、あるいは県知事選挙のときに、必ずこのことが争点になりました。そして、その争いをしているような状況を子供たちはそれを見ながら、どう育ったのかなと本当に気になります。大人たちがけんかをしていると、あるいは争っていると、これを見ながら育ってきた子供たちにとりまして、このような状況は早く、これは終結させようというような思いで私は市長業務に努めてまいりましたけれども、ようやくカラ岳陸上に決まり、そして選定委員会でも各皆さん方の多くの意見が集約されて、そして、原則上、全会一致という中で、自然保護団体の方がお 1 人、十分に賛成ではなかったとしても、最終的に 36 名の委員で承認する形として、現在の建設地、カラ岳の陸上に決定したという長いいきさつがございます。

そういうことも踏まえまして、ようやく私たちは空港問題で住民同士、お互いに憎しみ、争い、もうけんかすることがなくなったことを、平和が訪れようとしていることを心から歓迎しているわけです。今では、かつて争いのあった白保集落、あるいは宮良も大変平和な村を取り返しております。このようなことは、この小さな島に住む私たちにとりましては大変重大なことでありまして、このような形でカラ岳陸上に決着がついたということは、住民にとりまして、心から安堵できることではないかというふうに思います。

もうこれ以上、島の皆さん方、あるいは子供たちに大人の争いを見せることもありませんし、この島が少なくとも話し合いの中で決着をしたということにつきましては、この住民の努力、あるいはここまでかかわってこられた、今では故人となられた方々に対しましても、本当に感謝の気持ちでいっぱいです。私はカラ岳陸上に決定になったときに、かつての、本当にご苦労されました西銘元知事、故人となりましたけれども、霊前に報告に行きましたし、また内原英郎元市長の霊前にもこの報告をしてきました。石垣シンケンさんとか、故人となられた方々も大変努力をされ、心血を注がれてこのような経緯をたどってきたという事実がございます。

それからもちろん、自然保護の皆さん方も大変よく、このことに関しましては意見を述べられ、それからさまざまな助言や、あるいは貴重なご意見も賜ってきました。私も東京や、あるいは沖縄本島でもこういう自然保護の皆さん方と意見交換に何度も出ております。そして、こういった皆さん方の意見は非常に貴重なものとしてこれを受け入れ、これを空港の建設にどう生かすかということに私たちは大変な努力をはらってきたつもりです。

今日、沖縄県は赤土流出を防止するために、土地改良区の区域内におきまして、階段状の畑整備を次々と進めております。この島は基本的に傾いておりまして、斜面の島です。といたしますのは、この小さな島に沖縄一高い於茂登山がありまして、この山のすそ野から海に至るまでは、どうしてもそれは傾斜していると、それがこの島の特徴です。それを直さずに、勾配が8%程度の事業を始めたおかげで赤土流出がありましたけれども、これを土地改良区の指導の下に、現在は階段状の畑を整備しておりまして、排水路線の途中にため池や、あるいは赤土流出防止対策の事業を行い、それから、ほ場においては、私たちは子供たちまで一緒になってグリーンベルトを植えて、赤土を流さないように真剣な努力をしております。



これからも続けていきますけれども、やはり赤土流出防止は、これは大変大事なことだということを、海を守れという大きな声の中で、私たちは大いに学習もしてきたつもりです。

そして、本来、赤土の流出、これは耕土流出ということで、農家の皆さん方は自らの畑の土地を雨とともに海に持っていかれるということは大変な痛みでありまして、この農地の耕土をいかに保全するかということは、今後とも非常に重要な農政上の課題として強く認識をしております。そして、この赤土が海に行きますとサンゴ礁がやられる。それから漁業が壊れていく。こういうことは百も承知です。

また、観光関係の皆さん方も、海が汚れていくごとに赤土の責任を問うているわけでありまして、赤土を流さないということは、空港とは本来、別の次元でも大いにしないとしないことでもありますので、これは当然の課題として今後、空港着工後も続けていくつもりでありまして、しなければならぬことです。そうしないことには、農業の振興や、私たちの観光地として目指す、この石垣の海の良さも保てることができないわけです。

また一方、これからの経済情勢を考えますと、私たちは第一次産業を非常に重視したいと、物を生産する場所をつくりたいというふうに、島をつくりたいというふうに思っております。したがって、この亜熱帯の恵まれた風土を生かして、冬場でも生産できる食料、野菜等は雪国では採れませんので、この石垣島では大いに冬場でも農業が可能で、こうして食料基地としての方向性があるわけですが、輸送力に限度があるおかげで、農家が思い切り生産拡大ができない、マンゴーでも積み残しがあつたり、パイナップルも積めないときがある。そういうときに、やはりコンテナが積める飛行機が就航できることこそ、農家の強い願いでもあるわけです。

これからの経済情勢、大変、社会的につながったグローバルな流れですけれども、そういう中で、やはり食料を生産する第一次産業の重要性はいかなる世の中がきても、私たちは絶対これは大事である、国のもとということで認識をしております。それがために、私たちは農業ダムを5つも持っており、あるいは土地改良して優れた生産力の高い農地をつくろうということで取り組んでいるところです。

このような、この日本の最南端で、年中農業のできる優れた条件を持っておりますので、これからも日本の農業の振興のためにも、そして私たちの島が豊かになっていくためにも、どうしても私たちは新石垣空港の着工を予定どおり完成していただき、そして国内はもとより、世界とつなげる飛行場にしていきたいというふうな強い願いを持っているところで

す。

どうか、今回、このような収用法に基づく公聴会開催に至ったことは残念でありますけれども、地権者の方々には深いご理解をいただき、この島でともに生きていく、お互い市民同士としての認識をいただいて、今、県が進めております新石垣空港建設着工に関して、土地の円滑な取得を心から望む次第です。土地の所有者でいろいろと要望も注文もあろうかと思っておりますけれども、このことも国や、あるいは県や、国の関係するの方々にも十分に受け入れていただきまして、どうしても必要な社会資本であります、新石垣空港の完成を予定どおりお願いしたいと、このように強く石垣市長の立場から望む次第です。

そして、何よりもこの島で私たちが今後、日本の最南端の小さな島として生きていく条件整備上、新石垣空港の建設は何も贅沢な要望でもありません。基本的に必要な、すべての人が恩恵を受ける、そしてこの島に保養を求めてやってくる多くの方々にとって、なくてはならない必要最低限度の福祉にも寄与する空港ではないかというふうに信じているところです。ぜひ予定どおりの着工をお願いし、25年もかかってここまで私たち島の人たちが汗も流して、涙も流してやってきました長い時間も十分に勘案に入れていただきまして、私たちの目標の実現を心からお願い申し上げる次第です。

どうもご清聴ありがとうございました。

## 2. 公述人 鷺尾 雅久

【鷺尾】 市内平得に住んでおります鷺尾雅久です。

私は、現在の用地取得交渉が進まないのは起業者の責任である。それにもかかわらず、土地収用に訴えようとするのは社会的には許されることではない、また不適當であるという趣旨の発言をしたい、公述をいたします。

まずはその前に、事業自体についてですが、私は今の時点で、これの可否について述べるつもりはありません。しかしながら、この新空港を建設することの意義、我々はきっと大きな負債を負うことになると考えております。どういうことかと申しますと、1つは、盛んに言われている環境への悪影響ですが、ほかに、もう既に始まっているバブル、これは必ず崩壊します。そのショックが起こるでしょう。あるいは一時的な対立や財産の増加が社会的な混乱を引き起こすかもしれません。また、完成しても多分、期待したようにはいいことは起こらないだろうと思っています。観光客が増えるとか、あるいは農産物の出荷が増えるということは、主にほかの経済的な要因によるものだと思っています。

また、市街地や、特に港から空港が遠くなるということは、住民、とりわけ離島住民、観光客の負担となります。時間、金銭的ロスは大いだと思います。さらに、この島にしては過大な規模の空港、それと多分、立派なターミナルビルができるんですが、その維持経費の負担が出てくると思っています。私もこの島に住む者の1人として、こういった負債をどうやって返していけばいいのか、今から考えなければいけないと思っています。

あともう1点、ちょっと前置きとして付け加えたいのですが、私はカラ岳を切削することには非常に危惧を抱いております。カラ岳というのは、地元白保集落の方々にとっては非常に大切な山だと聞いております。今、沖縄では風水という思想があるのですけれども、その風水における主山という、これも大事な概念ですけど、ではないかという説もあります。今の時点では若い人というよりも、多くの人がカラ岳が大切、あるいは触れてはならない山であるということが伝えられていないようにも思いますけども、土地というのは、今、生きている人だけのものではないのではないかと私は思っています。かつて、この世に生を受けた人の思いがこもったもの、ですから、これを切削していいものかどうか、非常に疑問に思っております。

以上、前置きのようなものですが、最初に起業者に質問したいと思っております。よろしいでしょうか。

代替地の件で質問したいと思っております。この新空港の位置選定の過程で、私はほとんど委員会、地元調整会議を傍聴しておりました。多分、沖縄県の今、担当している方よりはたくさん聞いているんじゃないかと思っております。その中で、農地の確保ということが非常に大事な問題として取り上げられておりました。それで、その農政上の観点から、宮良案は不適當であるとして除外されております。しかしながら、今回のカラ岳陸上案でも、その位置選定時の数字でしたけれども、約 50ha の農地があるとされておりました。しかも、この農地というのは地元では優良農地とされているものです。この農地が失われることに対する代替地について、沖縄県としてはどのように、どの程度の規模のものを、どこに確保されたのかを伺いたいと思っております。

**【議長】** ただいまの質問に起業者側、お答えください。

**【栄野川】** 沖縄県のほうからお答えをいたします。

代替地の規模のお話ですけれども、県のほうとしましては、用地交渉にあたりましては地権者の希望をいろいろお聞きしながら、単価の面ですとか、今おっしゃられた代替地の件ですとか、真摯に対応してきているところです。規模についてちょっと正確な数字はきょうは持っていないんですけれども、これまで地権者の方々から出されました代替地については、一応、県のほうとしては、その希望に応じるように応えてきているところであります。

具体的に申しますと、旧白保海上案のときに、白保のほうに約 30ha ほどの県有地が確保されております。その県有地を活用した代替地の提供とか、これは具体的には、今、4名ほどの農業従事者の方々に対して土地を提供しておりますし、また今、提供する準備中でもあります。あと、牧場がその事業の支障になるんですけれども、この牧場の経営者からの希望に応じまして、その代替地についても一応、対応してきているというところであります。現在、代替地について、希望があるの方々に対しては、その意見といたしますか、要望を聞きながら、現在、交渉を進めているところもございます。以上であります。

**【議長】** 公述人、続けてください。

**【鷲尾】** あまり具体的なことが聞けず残念でしたが、続けます。

平成 12 年 2 月 14 日、第 5 回新石垣空港建設位置選定委員会が開かれました。そのときの委員の質問に対しての答弁書が出されております。

質問内容は、代替地の単価はどうなっているか。それに対する答えは、全体としての総額のようなものが出ていますが、最後のほうに「農地の単価についてはこれまで述べてきましたとおり、概ね坪1万円になるものと考えております。」そういうふうに答えています。具体的にはどのような買収の単価が提示されているかというのは、多分、県は教えてくれないので、新聞報道などによるだけですけれども、実際、これよりだいぶ下回る金額が提示されていないように思います。

これで当初のあてが外れて、また資金計画が狂って、契約に応じられない地主がかなりいるのではないかと思います。ここの価格の低下がなぜ生じたかを聞いたかったのですが、どうもそれは質問になじまないということで、認定担当の方に言われましたのでお聞きしませんけれども、理由のいかに問わず、前言を翻したわけですから、その責任があると思います。すなわち、自らの発言と違うことを、発言に沿った対応をできなかったことによって、契約が滞っているという点が1つあると思っています。

あともう1つの点、先ほど代替地についてご質問しましたがけれども、地主のうち、農業を継続したいと思っている方は代替地を求めていると思いますけれども、どうもその希望に沿う代替地が用意されていない。そういった状況があるように思います。この点についても契約が進まないことは、起業者に責任があると考えております。農業を続けたいとか、あるいは先祖伝来の農地を手放したくないという農家の方々の気持ちをどれだけ理解して交渉されてきたのか、非常に疑問に思っております。このように、交渉が進まないことにおいて、起業者に責任があるにもかかわらず、土地収用に訴えようとするのは、制度の趣旨をはき違えているのではないかと思います。

今回、土地収用の認定申請をした、このこと自体、非常に常識はずれというか、今までの例にないことだと思っております。1つの例を挙げます。静岡空港の例なんです、1996年7月に設置許可がされております。そして11月に用地買収が開始されております。その後、買収交渉を進めまして、2004年11月に今回と同じ事業認定申請がされております。つまり、用地買収を始めてから丸8年たった時点です。

それと比べますと、今回は多分、1年半に満たない時点での事業認定申請になるかと思っております。また静岡空港の場合は、収用の対象は8.5haとされておりました。これは全用地面積の2%だそうです。今回は面積約30haぐらい、全体の21%、はるかに多く残っている時点です。

また、静岡空港の場合は、そのときの地権者、共有地の地権者、あるいは樹木、それに対する権利者が多数おりましたけれども、元からの地権者は4人でした。それに対して、現在、新石垣空港の場合ですが、共有地を除きまして62人の方と契約が済んでないと聞いております。あまりに違いがあるのではないかと思います。

もう一つ、国土交通省がどういったときに事業認定をするかという基準を示しております。平成15年3月28日、「事業認定に関する適期申請等について」というのを出してありますけれども、それによりますと、概ね権利者の数で80%契約済みとなった時点ということを行っています。その時点から準備をしまして、大体1年かかって事業認定を下さいということなんです。現時点での9月の数字を出しますと、200人中140人という数字をいただいております。つまり70%欠けております。しかも、これは今の時点ですので、先ほど言った、その80%いった時点で準備を始めて1年後に事業認定を下さいと、そういう基準からも外れていると思います。

あと、あまりバカバカしいので言いたくもないんですが、時間がありますのでご披露いたします。

ここに事業認定申請書があります。4番目に事業の認定を申請する理由というのがあります。ちょっと読み上げますが、「沖縄県においては、沖縄振興開発特別措置法、昭和46年、法律第131号に基づき、昭和47年度を初年度とする沖縄振興開発計画が策定され、同計画に基づく総合的な施策の推進により」うんぬんというのがあります。ところが、この事業認定申請書添付書類第1号、事業計画書の1というのを読み上げますと、「沖縄県においては、沖縄振興開発特別措置法、昭和46年、法律第131号に基づき、昭和47年度を初年度とする沖縄振興開発計画が策定され」、お気づきのように全く同じ文書を書いてあります。これが元の文書でいきますと、A4判で3枚、全くそろっております。

なぜこのような変な文書ができているか、常識では考えられないんですけども、よっぽど急いだのではないかと思います。

以上、申し上げた3点、他の例との比較、あるいは国土交通省の基準との比較、あるいはこの内容的な非常識さ、こういう点から見て、この事業認定申請というのは非常におかしなものではないかと思っております。

さらに申しますと、起業者は今後も任意交渉を継続すると言っておりますけれども、収用するぞと脅しをかけて交渉を有利に運ぼうとするものではないかと思っております。

こういうこと自体、交渉中の権利者に不当に圧力を加えるものであって、社会的に許されるものではないと思います。以上のようなことを考えますと、認定庁としては、認定申請を棄却するのが社会的正義にかなう妥当な裁量権の行使ではないかと思っております。ぜひ、そのように取り計らっていただきたいと思っております。

そんな法律の条項はないと言われるかもしれませんが、多少補足いたしますと、以上、申し上げてきたように、起業者は地道な用地取得交渉を進める意欲も能力もないため、土地収用によって用地を取得することをもくろんでいると、私としては解せざるを得ません。また、起業者は飛行場設置許可申請にあたって、航空法第 39 条第 1 項第 5 号に定める敷地について所有権、その他の使用の権限を有するか、またはこれを確実に取得することができるかという要件を満たしていると、当然、書いたはずなんですけども、今の時点で事業認定申請が出されたということは、うそを書いたというのでなければ、起業者に能力がないということを暴露したものであると言わざるを得ません。

以上のことは、起業者が事業を遂行する十分な意思と能力を有するものではないことを示すものでありまして、土地収用法第 20 条の第 2 項に定める事業の認定の要件を欠いていると言わざるを得ないと思っております。

あともう 1 点、付け加えます。事業用地の一部につきましては、今年度の予算措置がされておらず、来年度予算に予算化される予定だそうです。ということは、役所のルールでは、予算がない限り契約はできないはずですので、また一方で事業認定がされれば、その時点で買取価格が固定されるということです。そうしますと、この部分の地権者については、任意交渉の機会を奪われたまま強制的に土地を取り上げられるということになるのではないかと。これは権利の侵害ですし、また他の地権者との間に不平等を生じるのではないかと思います。少なくともこの部分の事業認定は、棄却しなければ社会的公正を欠くと考えます。

まだだいぶ時間がありますが、私の公述はこれで終わります。

### 3. 公述人 四本 仁子

【四本】 皆さん、こんにちは。私は千葉縣市川市に住んでおります、四本仁子と申します。このような公述をするというような経験はありませんので、ちょっと口ごもったりして、うまくしゃべれるかどうかわかりませんが、一生懸命お話ししたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

私は共有地主の1人です。共有地主になったのは、だれかに頼まれたわけでも、だれかにお金をもらってなったわけでもありません。きょうここに来たのも、自分のお金と時間をやりくりしてやってきました。共有地主になったきっかけは、白保の海の素晴らしさを知ったことです。私は旅行が好きで、国内も海外も、海外は大体45~50回ぐらい、この年になりますと毎年のように行っていますので、そういう回数になりましたが、その旅行の中で白保の海を知りまして、共有地主になりました。その白保の海がもしかすると破壊されて、なくなってしまうかもしれないという危惧からです。

きょうは次の2つのことをぜひ皆さんにお伝えしたかったから、ヤマトンチューのオバーがここまでやってきました。それと、いろいろ旅行していて、やはり八重山地方、沖縄とか、竹富、西表、石垣、みんな人が本当に優しいんですね。すっかりその人たちが好きになりまして、その好きになった自然がなくなってしまうたら困る、ですから、どうしても残してほしいということで、きょうはここに来て、こうしてお話しさせていただいております。

初めて白保のサンゴ礁を見たときはあまりの美しさに、いい意味でショックを受けました。色鮮やかなサンゴ、これまた色鮮やかな熱帯魚たちが泳いでいて、思い思いに、本当に自由に生きているんですね。魚たちがまた、私たちのシュノーケリングしているところへ近寄ってくるんですね。そんな経験なんて、どこへ行ってもなかったものですから、本当にうれしかったです。また、サンゴの縁なんかを、フエフキダイでしょうか、手のひらよりちょっと小さいような四角い魚が10匹ほど列をつくって泳いでいるのを見たときなんて、本当に童謡のメダカの学校、あれを思い出しました。まるで竜宮城を見ているようでしたね。

白保の10kmに及ぶサンゴ礁は、オーストラリアのグレートバリアリーフ、2,000kmに及ぶ長さと同じバリューがあるそうです。



グレートバリアリーフを見た人に聞きますと、白保のほうがかきれいだっつと、そういうふうには言っていました。その10kmの短いところに白保の海の豊かなものは、ぎゅっと宝石が詰まった宝石箱みたいな感じが私はいたしました。特にアオサンゴの見事な群生は、北半球ではここ石垣にしかないということです。私たちが住むずっと以前から生命の営みを続けているデリケートなサンゴ、そのサンゴを、新空港をつくることによって損なわれてしまうかわからないという危惧がありますので、それは絶対やめてほしいと思います。

市長さんは先ほどしきりに環境の保全は確実にやると言っていますけれども、でも、もし死滅してしまったら、だれが責任をとるんでしょうかね。観光立県を宣言している沖縄県ですし、それにさっき市長さんもおっしゃられていたように、石垣は観光と農業の島だというふうなことを言っていましたけれども、その一方の観光の資源である豊かな海が死滅したら、観光客は一体、来てくれるでしょうか。立派な新空港ができて、そういう資源がなくなったら、観光客、今はいくらでも安い費用でどこにでも行けますから、むしろ石垣に来るよりも韓国に行ったり、中国に行ったりしたほうが金銭的には安いわけですから、例えば濟州島のようなところだったら、ある意味では石垣と比較できるような観光資源を持っていると思います。ですから、そういう農業とかのために、その環境を保全しなければ、これはやっていけなくなるのではないかと思います。

余計なことかも知れませんが、何かちょっと話が別になってしまいましたけれども、新石垣空港の建設課によりますと、赤土流出対策などをちゃんととっていると申しますが、その濁水の一部などは1当たり25mg以下で、轟川へ放流する予定ということですが、これは県の条例の8分の1の濃さだから、きれいなものだということですが、写真を見てもだいぶ濁っています。汚れた水であることには変わりありません。

また、カラ岳流域では1当たり200mg以下で地下に浸透させると言っていますが、空港予定地の地質は沖積層、それから琉球石灰岩層、トムル層という3種類の地質で構成されています。このうち沖積層と琉球石灰岩層は透水地盤です。つまり、水を通しやすい地盤ですね。これに対して石垣空港建設課は、空港表面の雨水を現況と同じ地盤中に地下浸透させ、現況の流出機構を可能な限り変化させないように申しますが、これでは水はきれいになりません。なぜかといいますと、飛行機にはさまざまな油類が使われています。

特に駐機場における飛行機の整備作業などに際して漏れだした燃料、作業をするときの油などが路面に落ち込んで、それがやがて地下に浸透していく、あるいは雨水で側溝に流れていくというようなことで、赤土対策とか水質対策としてはちょっと弱いと思います。

ご存じのように、新空港予定地は海に接近しています。植林地から約 15mしか離れていません。白保の海岸には、地元の方ならよくご存じのことだと思いますけれども、地下の湧水口というんですか、小さなたくさんの小指の先ほどの水がぷくぷくと海岸に湧き出ているんですね。私はそれを見てびっくりしたんですけど、海岸に水が湧き出ているなんて何でかって、それは予定地のあたりに降った雨が海岸に出てきているものと思います。このことから、もし空港ができれば、白保の海の汚染は疑う余地がありません。またいくらお金をかけて浸透池をつくったとしても、何十万年も経てつくれた自然の営みに勝るものはありません。人工的なものはもろく、自然のしっぺ返しを必ず受けます。

ことし7月、新潟中越沖地震で柏崎刈羽原発、発電所に起きたあの事故、あれはあわやチェルノブイリと思わせるような事故でした。人工的につくったものは、自然の前では脆弱です。

次に、空港予定地に生息している絶滅危惧種のコウモリのことですが、これはおとこの那覇における公聴会でも何人もの方が話されていましたが、重要なことなのでもう一度申し上げます。3種類の絶滅危惧種がいます。八重山固有種のヤエヤマコキクガシラコウモリとカグラコウモリ、それと沖縄固有種のリュウキュウユピナガコウモリです。カラ・カルスト地域学術調査委員会の代表の船越鹿児島国際大学教授の調査によりますと、ヤエヤマコキクガシラコウモリは石垣全体で6,700頭生息し、そのうち空港予定地内には3,000頭、カグラコウモリは石垣全島に8,900頭生息し、予定地内に4,000頭生息しておりまして、リュウキュウユピナガコウモリは石垣全島に1,800頭、予定地に1,000頭生息しているということです。いずれも、環境省の絶滅危惧種に分類されています。

昨年11月の空港工事開始後、既に工事実施地域に非常に近いD洞窟といわれる洞窟では、コウモリ類の生息数が激減しているとのこと。これは沖縄県のモニタリング調査の結果です。新石垣空港建設課は、コウモリの洞窟を人工的につくっていますが、コウモリは果たして入ってくれるのでしょうか。幾らかかっているかわかりませんが、コウモリに聞いてみないとわからないことなんです。

また同じコウモリの問題ですけども、これは海外の最近の事例ですが、先月8月11日の東京新聞と、同じく8月23日の朝日新聞の記事によりますと、ドイツのドレスデンで、ドレスデン行政裁判所は、エルベ渓谷に建設が計画されている橋について、希少種であるキクガシラコウモリの生息地を破壊するおそれがあるという環境保護団体の訴えを認め、着工を止める判断をしたということです。絶滅危惧種ではなくても、単なる希少種ですら着工を止めさせています。日本でもぜひ参考にさせていただきたいと思います。

次に、新石垣空港設置許可処分の航空法違反についてですけれども、これはこの後で足立弁護士も詳しく述べられるかもしれませんが、私なりに少し述べてみたいと思います。この設置許可処分については、航空法違反であるということで、共有地主121名は原告として国土交通大臣を相手に、東京地裁で違法性について裁判をしているところです。既に5回の口頭弁論が行われております。航空法違反は幾つかありますが、特に安全性に問題がある航空法39条1項1号にふれる2つの事項は、空港そのものの安全性に問題があるだけに、重大な違反だと私は思います。

その1つは、予定地の滑走路の下は、もろい琉球石灰岩層が多いんです。いつ陥没するかわからない地質なんです。もう1つは、乱気流のリスクがあることです。カラ岳が近くにありまして、たとえ削ったとしても、その乱気流がどうなるか、そういう予測は調査しているかどうかわかりませんが、その危険性も見過ごして許可を国土交通大臣は出してしまったんですね。ですから、そのことについて私たちは違法性を追及しております。

さらに付け加えたい違反がもう1つ、航空法の中の39条5号の違反です。この条文は、読み上げますと、さっき鷲尾さんもちょっとふれていましたけれども、「飛行場にあつては、申請者がその敷地について所有権、その他の使用の権限を有するか、またはこれを確実に取得することができる」と認められること」とあります。つまり空港予定地の用地は、確実に取得できる、できなければ許可できないということなんですけれども、許可してしまったということですね。地元の地主さんをはじめ、多数の地主が沖縄県に対して土地の権利を渡さない」と表明しているんですけども、それを無視して空港設置許可をしました。これは明らかに航空法39条5号に違反しています。

このようにさまざまな問題があるのに、これを解決するどころか、沖縄県は土地の強制収用の手続きに入っています。これは、ほかの空港の、成田空港とか静岡空港などの、そういう土地問題から勘案しても、非常に拙速な、早く強制収用にとりかかっています。

県が任意に用地交渉に入ってわずか1年余りなのに、既にやって、強制収用の手続きの1つである、こういう公聴会を催しているというようなことがあります。これは本当に民主主義に反する横暴な権力の行使だと思います。

次に費用対効果、新空港と現空港の利用とか、それと比較してコウモリの保護のためにコンクリートの人工的な洞窟をつくったり、水質保全のためにいろいろな池をつくったり、地盤強化のために莫大なお金を使ったりするのと、現空港を活用するというようなのと、どちらが有利なのかということを考えますと、私は旅行者として沖縄に何回か来ていますが、そのときにタクシーの運転手さんとか、ホテルの方とか、それからお土産屋さんの方たちにいろいろ、1人でこちらに来たりしていますので、現地の人たちが何で来ているのってというようなことで、空港問題もあるし、白保もきれいだしというようなことを話しまして、そしたら皆さん、現空港を延長すればいいさ、安くつくし、早くできるし、それが一番いいよと、ほとんどの人が、ほとんどというか、私の知る限り全員がそう言っていますね。

仮に今の予定地に空港をつくって、それでもし思惑どおりに事が運ばなくて、天然記念物のカンムリワシが住むところなくなったり、コウモリは人工洞窟に入らなかったり、白保の海は赤土や水質の変化でサンゴは死滅し、海の墓場のようにってしまったら、石垣島の宝はなくなってしまったら、観光資源がなくなってしまったら、それでも観光客は来るでしょうか。もし観光資源である自然が破壊されるようなことになったら、市長さんはどうするんですか。絶滅してしまった生命は戻りません。石垣島の自然環境こそ人を惹き付ける石垣島の豊かな資源です。この資源を生かしてこそ、石垣島の独自性やオリジナリティーがあります。

初めに申しましたように、私は海外も含めてあちこち旅行してしまっていて、友だちの1人がパリジェンヌでパリにいるんですけど、リリアンという名前なんですが、白保のサンゴの話そのリリアンにしたら、フランスにはサンゴ礁がないということを言いました。フランスというのは日本より随分大きな国で、海岸線も長くて、スペインやモナコに近いような、南仏あたりにはサンゴ礁がたっぷりあると私は思っていたんですけど、ないと言うんですね。ノートルダム寺院やモン・サン・ミッシェルのような世界遺産の宝庫のようなフランスでさえ、このサンゴ礁がないわけですね。ですから、すぐその海が世界の宝、人類の宝だと言われても、石垣の方たちにとってはあまり身近すぎて、自分たちの宝が、宝の輝き、それに気がつかないんじゃないかと思いますね。

あまりにも、どこにでもあるんじゃないかと思われるようで。

おととい9月28日、那覇で行われました公聴会も私は傍聴しました。13時から19時55分まで、約7時間にわたって行われました。賛成したのは1組3人の航空会社の人だけで、あと9組、14人の人が反対意見を述べました。賛成意見を述べた人の内容は、I S L、つまり計器による自動着陸装置が現空港にはないから危険だから、新空港が欲しいというようなことも言っていました。私はてっきり、そういう新空港をつくらなければ、そういうのはできないのかと思ったら、今の現空港でもつくろうと思えば、すぐにできるということです。

また、現空港の延長再利用は、さっき市長さんも申しましたように、フルスト原遺跡があったり、それから、現住の方たちの騒音問題があったりして、極めて再利用は難しいということですが、私たちは市川市に住んでいますけれども、私の住んでいるすぐ250mぐらい先に外環道路というのが今、建設中なんです。それは環状8号線の外側を通る首都圏の一番外側の環状道路なんですね。それをつくるために、市川市は真っ二つに割られてしまいました。石垣市の空港の移転問題が起こったとしても、わずか数百戸だと思えますけれども、市川市の場合は100戸単位ではなくて、1,000戸単位で移転しております。そういうことは別にいいとは言いませんけれども、行われていることは事実なので、新空港建設課の方たちは説得できるかどうか分からないというようなことをおっしゃっていましたが、首都圏ではそういうことが行われています。そこにも、遺跡がうちのほうにもありまして、発掘したそばから道路を建設、終わったそばから建設されてしまうんですね。フルスト原遺跡というのは、ほかに移すことができないものなのではないでしょうか。

おとといの公聴会でいろいろな角度から写真やデータを示して反対する方々の意見を聞いて、あらためて今の新空港建設計画は問題が多いことがわかりました。ここでいちいちその問題を申し上げるような、7時間かけて話したことです。ちょっとできませんけれども、後でまたいろいろな資料が出てくると思いますので、そのあたりを見て判断していただきたいと思うんですけれども、このまま建設したら、後世に誇れる空港どころか、後世に悔いを残すことになるのではないかと思います。自然と人が共存できる、孫に誇れる、子孫に誇れる空港をつくってください。今、北海道では旭山動物園というのがツアーのように、全部とっていいほど含まれていますけれども、北に旭山動物園あり、南に石垣島の白保の海ありと、国内はもとより世界に発信してほしいと思います。そのために、とりあえず工事を中止してください。ありがとうございました。

#### 4. 公述人 新藤 健一

【新藤】 共有地主の新藤健一です。自己紹介させていただきますが、私は元共同通信のカメラマンです。今はもう定年退職でフリーの仕事と大学の講師などをやっています。

ちょっと自己紹介をさせていただきますけど、いろんな仕事をやってきました。特にこの沖縄については非常に思いがいっぱいあります。初めてこちらを訪問したのが1971年ですから、返還前の1年前でした。カメラマンですから、あらゆる視点からものを見るという習性が今でもついています。つまり、空の上から、それから水中から、私はダイバーでもありますので、日本では古手のダイバーです。専門誌にもずっと原稿も書いてきたこともあります。

そういうことで、石西礁湖、それから白保の海についてはかなり早い段階からかわりあい、仕事上でも個人的にも持ってきました。そんなことを含めて多角的に空港のことを考えたいと思います。現在ユニセフのカメラマンでもありますので、最近でも紛争地、戦場、これはアグネス・チャンと一緒に旅なんかもしています。最近ではインドのムンバイと一緒に行ってきました。それから、石垣空港については、本を1冊「見えない戦争」という本を書いています。カメラマンですから、見えない世界しか映像化できないんですが、空港問題には、この石垣の場合はなぜか不思議な現象がいっぱい、不思議なことがあります。きょうはそういうことを、多角的に私なりの見方で皆さんに提示したいと思っています。

私が初めて沖縄を訪ねたのは、先ほど申し上げたとおり、1971年ですから、これは72年、返還直後、きょうは議長さんを含めて沖縄開発庁の後輩になるわけですが、先輩たちが、この八重山諸島の湧水の対策の問題で来たときに、宮古・八重山、3泊か4泊一緒に同行しまして、いろんなところを見て歩きました。そのときはすごく過疎で、寂れているところ、ただ、自然だけは素晴らしいところでした。おわかりのとおり、これは新城ですけど、上陸舟艇で水を運んできました。これが、ご存じの方はおられると思いますが、竹富島の井戸ですが、もともと水が枯れているところですけども、完全に枯れてしまった状態ですね。干ばつの状態がひどかった。これは黒島ですが。

多分、私は総理府発行の身分証明書というのを持ってきたんですが、二度とここへ来ることはないかと思って、まさかこの席にも壇上まで上がるとは思っていませんでした。

帰りがけには竹富から石垣の港に着いたときには、「兄ちゃん、土地を買わないか」と言われたことがありました。当時は1坪1ドルだったんですね。その後で、先ほど市長からお話がありましたが、当時の市長さんは桃原用永さん、「よくぞ、この地域まで来てくれました」という、歓迎されたことがありました。

それから大の石垣ファンになったんですかね、やっぱり。先ほど四本さんもおっしゃっていますけど、沖縄病というやつですね。沖縄にかかわると好きになってしまうんですね。ですから、私は東京生まれですが、決して何かセクトのためとか、ためにするというのではなくて、どうやったらこの石垣島が素晴らしい環境を残して、観光化にもうまくいく、こういうふうを考えていただく材料として、少しいろいろお話をしたいと思っています。

これは私が初めて潜った観音崎、35年前。このときはダイビングショップはありませんでした。この港の横にあるマルジンというプロパンガス屋さんからタンクを借りて、1人で潜っていた、あります。このときは感動しました。それから、この注記だと尖閣列島にも行っています。ここでも潜ったことがあります。これは私が書いた原稿ですが、これは名古屋の中日新聞ですね。これは200海里問題があったときです。こういうことでいきますと、台湾のサンゴ問題が出ていました。そういうことで豊かなサンゴがあるということもわかるわけですが、と同時に、ここは国境の島でもあるということですね。与那国を絡めてですね。非常に微妙な地域でもあるということですね。それもわかってきました。

少し、今度は最近の話をさせていただきますが、事業説明会がことしの春にあったわけですが、たまたま私はこのことが発表された日に那覇におりましたので、まだ家に文書が来ていることも知りませんでした。インターネットをたまたま見たときに、市の空港課のホームページに出ていたので、すぐに県庁に伺い、そちらに今お座りになっている、空港課長になられた栄野川さんと3時間ぐらいお話ししましたよね。当時の課長は譜久島さんでしたね。民主的にやってほしいと申しあげましたよね。

それから、本土の企業に食われてしまわないようにしてほしいと。どうせお金を落とすのなら地元で落としてほしいと。今までの国のプロジェクトというのはみんな本土の大きな企業が持っていっちゃっているんですね。

開発は基本的にあまりするものではないですが、作業として必要なものがあつたら、できるだけ地元の人がやったほうが、地元の人やり方でやったほうがいいでしょうと、相当切々と訴えたと思いますね。

当時の課長さんは「そうだよ」と言ってくれたけど、それから1カ月後には栄野川さんに替わった。新しい課長さんが多分、それを引き継いでいると信じていますが、言いながらも、次に今度は事業認定の申請が行われて、また文書がいろんな形が来ました。しかし、このやり方はあまり民主的ではありませんでした。先ほど四本さんが言っているように、土地収用法の問題を突然短期間で出してきたり、石垣で文書を縦覧したりやるのが性急ですね。何でこんなに急ぐのかと。

確かに、市長がおっしゃるように、もう四半世紀たっているんですが、二転三転しているわけですね、この空港問題については。確かにカラ岳で大体の合意はとれたでしょう、いろいろ問題はあるにしても。にもかかわらず、手続きをとるのに、何でこんなに性急にやるんですか。これは非常に民主的ではないですね。栄野川さんに相当厳しく言いましたよね。私のところへ来た、これは封書です。普通、共有地主に来ている文書というのは、ここの市のほうから来る文書ですが、普通便です。書留でも内容証明でも配達証明でもないです。ただの封書です。開けてみないと何が入っているかわからない。これで本当にやる気があるんですかと。届いてなかったらどうなってしまうんですか。私が1,400 幾らでは売らないけど、1万円だったら売るかもしれないと考えていたら、話ができないじゃないですか。誠意を尽くして交渉を円満に解決すると言っていますが、何もやってないじゃないですか。ずっとけているだけじゃないですか。直接、県の担当者に会ってお話ししていても、部長に会って話していてもこれですよ。全然、体質は変わってないですよ。これで本気で事業をやる気があるんですか。うまい話ばかり。

それから、マスコミもだましている。今、そこに記者席に各社がおられるけども、地元の記者も含めて、少なくとも沖縄県の県庁の記者クラブ、これは県の広報の窓口で、結果的になるんだけど、そこにも内緒でマスコミに発表したと。これはまさに栄野川さんが私に示したものの、こういうものですね。マスコミに発表しました。これは公告というんですね。まさにパブリック、お金を払ってやる告知というやつですよ。法律的には確かにこれでいいんです。ベタ一段ですよ。全く各社同じですね。



これは八重山日報と八重山毎日ですね。沖縄タイムス、琉球新報、この4社だけ。ベタ一段。どこの社だって、公告で出ているものを、自分のところは全部細かく見ていませんから、わからないですよ、セクションが違うし。こういう形で法律的には確かにいいのかももしれない、土地収用法というのを読んでも、これでいいんですよ。しかし、こんなにこそこそとやることはないでしょう。

同時に公告も出すけども、官報にも出すけども、マスコミにも同時に発表していいじゃないですか。なぜやらないんですか。こういうことの連続でいるんです。これは最近の話ですよ。

今回の事業説明会についてもそうですよ。インターネットに載せたと。見なければ、ネットができないとだれもわからない。それでも土地を直接交渉しに、譲ってくださいと言っている方はおられる。例えば宮古島のシミズさんという方が、そういうことを書いています。来られたという。私の知っている人では那覇の人もおられる。しかし、私のところには電話1本かかっていませんよ。当時の、当時というか、3月に会ったときの部長さん、栄野川さんもそうだけど、電話1本かかってこないですよ。本気でやる気があるの？

今回の公聴会のタイトルだって非常にわかりづらい、何だかわらないですよ、これ。ここに書いてあることは、最後に書いてあることは、誠意をもってとか、交渉が難航することも予想されると、難航もするって、やってないのに難航はないでしょ。公正な裁決、公正にやってないのは県であれ、市じゃないですか。そう思いませんか。

私は、先ほど申し上げたとおり、共同通信時代にやった仕事はこういうことをやってきました。まさに、地元にとっても観光に役立つかなということで、この八重山の自然の素晴らしさをやってきました。これは共同通信を通じて配信された、いろんなサンプルですが、残された楽園って、ちょっと恥ずかしくなるようなタイトルですが、これは全国、いろんな新聞にカラーで掲載されました。ほんの一部だけ、ここに紹介させていただきます。山形新聞、これが高知新聞、秋田の新聞、それから右側の新聞は琉球新報、地元のものです。私が随分取材したものが、東京の海がない、ろくな汚い海しかないところから感動をもって取材したものが地元の新聞に出ているというのが現状なんです。

その中で、たまたまサング事件というのがありました。朝日新聞のカメラマンのやらせですね。

サンゴにKYという落書きをして、この現場検証もやりました。たまたま、やはりカラ岳東案になったときだったので、急遽現場へ行きました。先ほどの写真を見ていただいたとおり、ここの現場も潜っています。大騒ぎになりました。まるでサンゴをひっかいただけで殺人を犯したようなあれでした。このときは沖縄の県議会でも決議されています。朝日新聞はけしからん、私たちの仲間であるカメラマンはけしからんと、こういう形でやられました。

しかし、これはかなり意図的だと思って私は調べました。相当裏がありました。

確かに倫理的にはこういうことをねつ造するのは、私はいいと思っていません、もちろん。しかし、異常でした。このサンゴは1年後には復活してしまって何もなかったですよ。探すのも苦労しましたよ。それから、調べに行った県の役人もこのサンゴの上にタンクを落として傷つけています。そんなことがありました。私は今、内情を暴露することを言っているわけではないんですけど、このときは異常に騒ぎましたよ。ある右翼は、西表のサンゴなのに白保のサンゴが傷ついたとって朝日新聞に凱旋していくんですね。

白保のサンゴについていうと、スケールの的にはそんなに大きなところでは、私ははっきり言って、すごい地域ではないと思っています。ただ、すごく箱庭的に、新城と同じようにきれいに整っているところで、短時間で簡単に見られるという意味では貴重だと思います。ところがちょっと環境が変わると、同じ白保の中でもこういうふうになってしまうんですね。微妙ですね。ことしも白化現象が起きて、半分ぐらいがいかれているという話を聞いていますので、あした早速、潜って見てみたいと思っています。

それから、関連の工事では、もう既に、とっくのとうにいろんな工事が行われているのは皆さんご存じのとおりですね。ダムをつくったり、トンネルをつくったり、交通量がないのに、おかしな通信施設をつくったり。これは先ほどお話が出ていた赤土の汚染の状態ですね。見てびっくりしました。真っ赤ですね。これは西表ですが、このへんも実際、20年前はひどい状態のときがありました。これは吉嶺全二さんが撮ったやつですね。20年前はひどかった状態がありました。確か復活したと思いますが。これは私が撮影したのですが、白保は本当にびっくりしました。こういうようないろんな形のサンゴがある。特に右側の円錐状のものなどは見たことがないですね。すばらしいものですね。

これが素潜りで入れるところですよ。そういうものをこういうふうにグラフに組んで、海外もそうですが、共同通信から流したものです。

先ほど出ているように、ここに新しく、またぎりぎりのところに何とか海を外れてやったわけですが、ここには貝塚もあるわけですね。それから、これは古墳と書きましたけれども、古墳ではなくて古いお墓ですか。遺跡が結構あるということもわかってきているわけですね。ぎりぎりのところですよ。

ところが、何でつくるのかなと調べていくと、おかしいことは、これは県のホームページですが、中型のジェット機の767、300の離発着場としてここを使うんだということですが、実際には、現在の767という飛行機は、この飛行場ができる時点では日本航空も全日空も使わなくなってしまうんですね。

中型機はいらなくなってしまう。航空機の業界では常識としてダウンサイズとって、性能も良くなり軽くなって、滑走距離、着陸距離も短くなっている時代にきているわけです。1つの矛盾は、確か25年という古いパターンでやっていますから、合わなくなっているわけですね。できたときは、長い滑走路は要らなくなってくるということがあります。これはもう全日空では2007年にはこういうことを決定して、来年には新しい飛行機に替えるというふうに、現実に配備するそうですね。日本航空も追い追いそうになっていくそうですが、県が今、進めているやつ、767の飛行機用ということで2,000m必要だったけど、開港するころは、その飛行機はないんです。もっと新しい飛行機で距離も短くなる。

これは去年の国交省、交通審議会航空分科会というところに出た公的な資料です。日本航空が提出したものです。ここには、航空機のダウンサイズについて書いてあります。これは公式なものです。これはネットで検索したものですから、皆さんも見ることができます。国交省ですよ。まさに航空機の所轄のところの航空分科会に出された日本航空の公式な文書です。ここに全部、その予定、航空機が小型化するというのを。したがって、滑走距離も着陸距離も短くなる。

それから、まさに温暖化の問題ですね。そういうことで、非常に効率が良くなってきます。油が上がっているわけですから、コストを抑える意味でもこういう航空機が必要になってくるわけですね。そういう点ではジャンボ機みたいなやつは要らなくなる。これは世界の趨勢なわけです。

これは日本の大航空会社である全日空、日本航空が決定しているわけですから、国の政策に基づいて。新石垣空港というのはそれと全く矛盾するわけです。これをどういうふう  
に県としてとらえるかですね。事務局としてどうとらえるかですね。

そうすると、国交省のほうでは、この間、飛行場課長は、8月に公共事業をチェックする議員の会で発言したのは、あれは第三種空港だからと、つまり田舎の空港だからということですね。私どものあれではありませんと、こういう言い方をするんですね。都合のいいときはそういう言い方をするんですね。第三種空港だからと、必ず言います。しかし、実態は第二種空港ですね。運輸省、昔の運輸省、国交省が担当のはずだけど、都合のいいときは都合の言い方を変えてくるという。私はまさに、栄野川さん、あなたにも会っているということを言いましたよ、直接。名前は出さないけど、当時の部長さんにも言いましたよと。そういう意見は何も反映されていません。聞いていません。

これは、先ほど市長がおっしゃったような経緯ですが、ここで1つ質問があります。

これは県のホームページでしたっけ、空港の公式なやつですが、ここの中の写真を利用させてもらいますが、先ほどからどなたか何回もおっしゃっているように、ここ北側にはフルスト原遺跡というものがあるということですね。だから拡張できないんだという話ですね。しかし、私はきのう行ってきました。だいぶここは、飛行機なんかを見ても、確かにあまり距離はなくて無理なのかなと私も思っていました。今までずっと何十年も利用させてもらったけど、ここを行ったのは初めてです。

でも相当、北側に、素人目で見ても200mぐらいは空き地があるんですね。何か拡張すれば今のままでもいいし、もっとできるんじゃないのという感じがする。この航空写真で見るとおわかりのとおり、着陸の距離は、滑走路は1,500mの、実態としては800m、1,000mで離発着しているんですね。このタイヤ痕がありますよね。これは私が撮った写真ではないですよ。タイヤ痕から見て、短いですよ。1,000mで、実際には。さっき、大瀨市長がオーバーランのことをおっしゃっていたけど、あれは逆噴射の制動がかからなかっただけであって、決してパイロットが悪い、飛行場が悪いという問題ではなかったんですね。原因はですね。確かに乗っていた方、市長さんも当時、目撃されているということのをさっき聞きましたけど、それは安全性ということであれば、おっしゃることはよくわかるんですけど、これは飛行場の滑走路の問題ではなくてシステムの問題だったんですね。

逆噴射を自動的にかけないといけないのがかからないようなあれで、何か傾きがあったときに、その操作ができなくてオーバーランしてしまったというようなことで、そういうことはほかの空港でもある話で、オーバーランしたからということをも唯一の理由にするのはおかしいと思いますね。

これはホームページにあるあれですが、見てきましたけど、すごい立派な、まるで皇居前の石垣みたいなものができているので、よく見たら、これは復元と書いてあるんですね。復元ですよ。確かにきれいですね。新品ですよ。これは昔の姿ではない。石垣市が調査した資料も拝見しましたが、ろくな資料はないです。実際にだって、港を埋める材料にも使っていたわけでしょ。それで慌てて調査し出したというのがあって、地元で評価もされてない遺跡を突然、やはりこれは明らかに空港絡みで、北にはできないんだというアリバイ証明じゃないですか。これはフェアじゃないですよ。すごいきれい、これを見ると。新品ですよ。観光地的にはいいでしょうね、公園としては。しかし、実態としてはなんだか学問的にも価値があるんですか。どうぞ説明してください。

【議長】 今の質問にお答えください。

【栄野川】 では、県のほうからお答えします。

フルスト原遺跡につきましては、これは石垣市の、現在示されているところに位置しているんですけども、これは琉球石灰岩台地上に形成されました城状の遺跡であります。これは八重山の群雄割拠時代(15世紀)の豪族、オヤケアカハチの居住跡であるといわれている遺跡です。このフルスト原遺跡が地域ゆかりの重要な遺跡としまして開発行為から守るためにということで、地域住民の働きかけによって、これは文化財保護法に基づく国指定の史跡となっております。沖縄県内には、この国指定史跡としましては、よく知られております首里城、斎場御嶽、あと、円覚寺跡、今帰仁城跡といった31件が国において指定されている遺跡でございます。埋蔵文化財とは異なります。

【新藤】 わかりました。空港課長が説明するのはおかしいですよ。私は専門家に説明をお願いをしたあれなんですけど、空港課長が説明する。考古学の専門家でも何でもないもので、公式にそのぐらいの知識は私もあります。

そうすると、あまり専門家が出てきてここで説明するのが筋なのに説得性がないじゃないですか。調査をやられた本人とか、市の方がやるとか、そうでしょう。

いや、第三者としてそういうことに詳しい学者、研究者がやるのが普通じゃないですか。何で空港課の課長が代読するような形でやっているんですか。これ自身がやっぱり非常にまやかしであるということ、きょうの公聴会が明確に示していると思いますよ。その点は以上で結構です。

先ほど申し上げたように、地元では評価されていなくて、1980年代の教育委員会のレポートを読んでもオヤケアカハチのことを一切書いてありません。そうすると、空港にこじつけて、これはためにしているような感じでしかないじゃないですか。市の教育委員会のホームページを見ても、わからないときはお問い合わせくださいなんていう、おぎなりのホームページがあるだけじゃないですか。これは現在のですよ。場所もわからない。それだけ貴重なものだったら、観光資源としても大々的にご案内するのが筋だと思うけども、そういうこともない。全く復元した首里城と同じようなもの。

一方、今回、縦覧で公開した資料の中にあるわけですが、やはりカラ岳のほうにも、先ほど申し上げたように古墳群があったり、それから貝塚があったり、特に浸透池のあるところは、貝塚のところですね。だから矛盾に満ちているわけですよ。結局、どこをやっても古墳はあるわけですね。非常に難しい問題です。歴史とか文化を大事しないといけないこともよくわかります。

しかし先ほどのフルスト原を見ると、ためにするようなことをやっていて、ろくな調査をしてない。ろくな報告もできない。これが現状だと思います。

北側には空き地があります。これだけで200mもあるじゃないですか。それから、現空港をちょっと左にすれば、今のフルスト原遺跡にもひっかからないでできる。実際はかなり、これはきのう真下に飛んでくるんだらうと思って、カメラを構えて待っていたんですが、かなり先で上がってしまっているわけですよ、滑走路が。つまり、飛行機は1.5km必要ないで上がっているわけですよ。

そういうことで、この間、先ほど申し上げたように、国交省で公共事業をチェックする議員の会というのがありました。これには民主党、野党も自民党も含めて入っているんですが、ここにいるのは田中康夫議員ですが、田中康夫議員は、やっぱり現空港を拡張すればいいじゃないかということをおっしゃっていましたね。

特に長野県知事として公共事業、特にダムのことをいろいろやった人ですから、どれだけのいろいろな建設関係者と国とのいろいろなややこしい問題で煮え湯を飲まされた体験があるものですから、やっぱり直感的におかしいと、彼はそういうことを言っていました。かなり、この意見に対しては賛意を示している方が多かった。私もそう思います。民主党が主導権を持つ時代に来ていますから、変わってきますね。田中康夫議員もその後、会派としての提携をやりましたね。

もう1つは、あまり時間がありませんから手短にしますが、この八重山毎日ですが、これは1950年代の八重山です。これに米側から空港をつくりなさいと依頼が来たという話が書いてあります。この空港をつくる場所は結論的に言いますと、白保、轟川と道路に沿ったところであるということを、1950年代にこういうことを言っています。これはちょうど朝鮮戦争でアメリカが負けたときですね。ここに書いてあります。それを受けて、大浜の町議会では、早速、会議召集のあれが出ていますね。これは1954年6月です。商用空港をつくれというニュースも出ていた。実際はこれは軍用ですよ。

その後すぐ、1955年から66年にかけては、石垣の軍事的な地質調査を米側が行っています。これが、そのレポートです。詳細は相当な部数になりますので、時間ありませんからあれですが、要するに、きのう例の教科書問題で沖縄県は復帰後最大の大きな集会なり、こちらでもなったわけですが、戦争のにおいのする空港づくりが基本なわけですね。だから下地島もないです。下地島も全く同じです。日本最大の空港、下地島も。その目的というのは、現在考えると、辺野古を含めて、対中国、つまり朝鮮半島、特に中国ですね。そういうことをターゲットにしたのがよくわかります。

これは陸軍工兵隊が白保を調べたものです。ここは地質調査をしたレポートを見ると、非常に地盤が悪いと、保水性が悪いということが明確に出ているわけです。そういうところにつくろうというのは、やはりおかしいと思います。

戦争の話はこれで、あまり時間がありませんからあれですが、相当詳細なレポートがあるということをご理解いただいて、終わりにしたいと思います。

## 5. 公述人 足立 修一

【足立】 それでは、公述を始めさせていただきます。私は、広島弁護士会に登録している弁護士です。広島に住んでおりますが、ここの共有地主にもなっています。

私が初めて八重山、石垣島にまいりましたのは、1986年、西表島に友だちと一緒に行く途中に寄りました。それから石垣島には92年まで毎年来ておりまして、翌年からは石垣島の白保に行って、その海に潜りました。非常に感銘を受けました。私は、西表ではシュノーケリングしかしていませんでしたけれども、やはりサンゴの規模が違う、要するに群落としての塊が非常に大きいということを実感しました。ちょうど私が来ておりまして、そのころの時期というのは、当時、白保の海を埋め立てるという無謀な計画が議論されていて、それが撤回されていくころであったと思います。その後しばらく足が遠のいたのですが、98年以降毎年、石垣島の白保に来ております。それは今ではほかの広島の弁護士や私の事務所の事務員、ほかの事務所の事務員などと一緒に来ております。

私は昨年6月、東京地裁に新石垣空港について、国土交通大臣の設置許可をめぐって、その取り消しを求める裁判を原告のアオサンゴ、それからヤエヤマコキクガシラコウモリ、この自然物を原告とし、新空港の建設によって、これらのアオサンゴ、あるいはヤエヤマコキクガシラコウモリに代表される小型コウモリ類が絶滅の危機に瀕するという一方で、これらの自然物とともに自然人の原告120名余りの人と一緒に提訴する事件の原告代理人を務めております。この裁判で求めたのは、沖縄県知事が2005年9月12日付けで新石垣空港設置許可申請を行ったことに対して、空港法38条の第1項の規定に基づいて、2005年、わずか3カ月余りですが、12月19日に行った許可処分、これの取り消しをすることを求めているものです。

私がこの裁判にかかわるようになった理由、そして石垣島に毎年のように来ている理由というのは、一言でいえば、石垣島の自然、特に白保の海に感激したことということに尽きるわけです。自然が破壊された、あるいはそういった空港をつくるということになると、観光客のイメージは非常に悪いこととなります。観光客は来なくなる。かつて、環境庁の長官を務めた石原慎太郎さんもウミヘビばかりの海に行きたくない、こういう趣旨の発言をしております。



海を守るということについては、大濱市長も認められておられましたが、新石垣空港を今の場所に建設しても自然が守れると、こういう前提で進めておられるということについては、その認識が極めて甘いというふうにいわざるを得ないのではないかと考えています。

まず私が述べたいことについて、少し述べていきたいと思うんですけども、裁判を行ったことは、アセスの内容に不備があると、こういうことで裁判を行ったわけですね。そのことは昨年、第1回の裁判が終わった後にこちらに来て報告をさせていただいております。

そして、私が申し上げたいことは、石垣島といえば、川平湾というところが非常に有名であります。この川平湾というところは、この映像を見ると非常にきれいなわけですけども、実際、ここでどういうことが起こっているかということについて、私はことし6月にこの現地を訪れたわけですが、先ほど四本さんのほうからも報告が少しありましたけれども、川平湾の奥のほうに行きますと、地下川から赤土が流入している、こういう場所があります。それで、これは海が引いているわけでありまして、ここがわき出している場所ですね。完全に引いているにもかかわらず、この場所が水が出ていると、こういう状況があるということです。その場面をもう少し近接した場面から撮ると、この部分に水がわき出していて、かつ、非常に赤い状態になっている。これは赤土がどんどん流れてきていると、こういう状況があるわけですね。そういう状況を目の当たりにしております。

それで、この場所には、6月に行きましたときに、私はこの間、10月に、先ほど申し上げたときに来ております。そのときの状況は、カラ岳から見た予定地の状況はこういう状況で、まだそのときはそんなに工事が進んでないような状況がありました。それが1月の段階、ことしの1月になりますと、このあたり、ここはコウモリの洞窟がつくられようとしている箇所なんですけれども、コウモリの洞窟は、今、こういう形でA洞窟、それからB洞窟、C洞窟、D洞窟、こういうふうになっているわけですけども、A洞窟のそばあたりにこの洞窟をつくるということで、ちょっとはずれたところですかね。ということを進めているわけですが、その場面の状況をこのように写真におさめることができました。ブルーシートがかかっているあたり、このあたりに洞窟ができているわけですけども、このような工事をしております。

私どもは、こういった工事自体が非常に繊細なコウモリにとって、大きな影響を与えるのではないかとこのことを問題にしております。

特に、これは直接掘削している状況、特にコウモリにとって冬場というのは冬眠の時期で、非常に生活を守るために重要な時期ですけども、この時期にこういう工事をしている。これは要するに大型ブレーカーではなくて、バックホーだからアセスには違反しないと、こういうことを沖縄県の方は述べておられます。それはどうかというふうに私は考えています。

6月の段階、6月に今言ったときの状況ですね。カラ岳から、これもいずれも見ていますが、手前のほうは非常に畑が耕作されて、このあたりが問題の箇所ですが、そこは大体工事が完成したようで、盛り土ができておりまして、これもバックホーだと思いますが、そういうことが、ちょっと多少、掘っている状況というのがありました。

それで、そういう状況を見て、コウモリ洞窟、工事についてはそういう映像をおさめておりますけれども、私どもとすると、こういう工事がそもそもアセスの観点から見て、果たしてこれでコウモリが保全されるのかというのが非常に疑問に思っております。

そのへんはまた後に追って述べたいと思いますが、それから、先ほど見ていただいた川平湾の赤土の流出についてですが、新空港の予定地周辺ですが、これは石垣島ゴルフ場がここにもともとあって、このあたりに流出している場面が、これは2006年9月に確認されているということで、その現場に私どもも行きました。そうすると、完全に引き潮の状態でも新空港予定地でも水がどんどん予定地の、予定地からちょっと外れた横のところですが、ここで水がどんどん出ている様子というのが目撃されています。反対側もそうですね。反対側も水が北側に向かって、こういうふうに出ている。それで地表をもう少し注目して見れば、このあたりから水がどんどん川のように流れている様子というのがはっきりわかるわけですね。

そういう状況があるということで、それでこのあたりの赤土はどうかということで、轟川の河口に行ってみました。そうすると、これは河口ですが、一見きれい見えるわけですが、雨が降ってないときはきれいに水が流れているように見えるわけですが、少し足で水を、砂を混ぜてみると、こういうふうに非常に濁ると、赤土の痕跡があって、なかなか消えない、こういう状況があります。それで、今、見てきたようなことが、去年10月からことしの1月、それから6月にかけて、私がいろいろ見てきたことなわけですが、そういった状況で、こういった石垣島の新空港の予定地の状況を踏まえて、果たして、ちょっとこれは見にくくて申し訳ないんですが、環境影響評価、アセスという観点から見た場合にどうなのかということを少し考えていきたいと思っております。

まず、環境影響評価法というのは97年にできた法律ですが、要するに大規模な事業をする場合にはアセスメントをしなければいけないというふうになっています。これは環境基本法という法律を受けて制定されたものですが、この環境基本法というのは、環境保全に関する施策の基本になることを定めて、要するに環境の保全に関する施策を総合的かつ計画的に推進して、そして現在及び将来の国民の健康で文化的な生活の確保に寄与すると、こういうことを目的とした法律です。

それで、この法律の3条では、自然の、環境の恵沢の享受と継承ということを掲げておりまして、現在だけでなく、将来の世代の人間が健全で恵み豊かな環境の恩恵を受けるということが必要であって、人類の存続の基盤である環境が将来にわたって維持されなければならないと、こういうふうにしております。そういった法律の中で、環境基本法の20条という法律が環境影響評価について、事業者が事業の実施にあたって、環境への影響について自ら適正に調査、予測、または評価をして、その結果に基づいて環境の保全に適正に配慮するということが求められると、こういうふうになっているわけですね。そういうことからすると、環境影響評価法の解釈にあたって、実質的には環境権を定めたとみられる環境基本法の3条の基本的な理念、現在及び将来の世代の人間が健全で恵み豊かな環境の恩恵を受ける、恵沢を享受するということ、これが果たされなければならないということになるわけです。

そこで、環境基本法の環境保全に関する基本的な、どういう事柄を守らなければいけないかということを決めている条文が14条というところにあるわけですが、ここでは自然環境が適正に保全されるように、大気、あるいは水、土壌、その他の自然環境の構成要素が良好な状態に保たれなければならない。それから、生態系の多様性の確保、野生生物の種の保存、そういった野生生物がきちんと確保されなければいけない。それから、人間と自然の豊かな触れ合いが保たれると、こういうことが必要だと、こういうことを定めています。

それで、そのアセス法の目的というのは、要するに環境影響評価の手続きによって行われた環境影響評価の結果を、その事業に関する環境保全のための措置、その他の事業の内容に反映させるための措置をとると、これは要するに単にやればよいというものではなくて、結果が出たこと、評価が出たことに応じて、事業の内容を決める要素としての意味があるということを意味しています。

それから、事業にかかる環境の保全について適正な配慮がなされることを確保するということが求められておりまして、それで最終的に現在と将来の国民の健康で文化的な生活に資するということが必要になっています。

環境影響評価法というのは、いわゆる横断条項という条項があって、本件でいえば新石垣空港の設置許可を行う者、これは国土交通大臣ですが、その国土交通大臣が許可していかどうかということを決めるについては、環境の保全に適正に配慮がされているかどうか、その評価書に基づいてそれをきちんと判断した上で反映させなければならないというふうになっているわけです。そうすると、本来であれば、この新石垣空港の設置許可申請についても、環境影響評価法の33条という条文によって審査された結果、環境保全に支障があると判断される場合は、設置許可処分を行ってはいけないと、こういうことになるんですね。

本件において、そういった設置許可を行うべきでない、本来ならばそうすべきではなかったということは、先ほど少し見ていただいたコウモリに対する非常に乱暴な工事を行っていたり、あるいは赤土の問題についていえば、石垣島における土壌の構成が琉球石灰岩で、赤土が地下川のような形で海にどんどん流出していて、適切にろ過されずにそのまま流れてしまって、赤土が流れ込んでいるような様子、そういうのを見ると、沖縄県の行った環境影響評価というものはかなり杜撰なものであって、本来、そういった杜撰なものを国土交通大臣が正しく判断すれば、設置許可処分というのは出なかったはずだと、こういうことで私どもは裁判をしているわけです。

環境影響評価法でする影響評価というのは大体3段階がありまして、まず方法書ということで、どういう方法で環境影響評価をするかというようなことをしまして、それから、さらにそれに基づいて準備書というものを作成しまして、それから最終的に評価書と、こういうふうにとまとめると。

ところが、この沖縄県の出した評価書というのは非常に問題があるということで、環境大臣からいろいろ注文をつけられる。そして、環境大臣の意見を踏まえた形で国土交通大臣がまた意見をつけて、それを沖縄県に返している。その結果、環境影響評価については評価書ではおさまらずに補充書というような形で、さらに追加の書類が出ていると、こういう状況で出てきているわけです。

なぜそういうふうなことになってしまったかということですが、まず、その方法書をつくる段階で非常に急いでやっている。

特に国土交通省が2003年4月から実施されるパブリックインボルブメントという、そういったややこしい手続きが始まるのを省略したいということで、急いで方法書を公告・縦覧してしまったということ。そのために基本計画が確定していないのに、方法書を縦覧するということになってしまったということですね。そのため、例えばカムリワシがいることがわかっている場所に航空障害灯というライトをつけなければいけない。その部分を外してしまっただけで方法書を作成するとか、こういうことをしております。

それから、準備書についても、これはこの予定地内にいる生物ということでは、ヤエヤマコキクガシラコウモリに代表される小型コウモリ類の保護ということが問題になっていきますけれども、これについて沖縄県は何度も調査をしているわけですが、2003年に実施された報告書では、非常にA洞窟とD洞窟のカグラコウモリのコロニーが脅かされることは明らかであると、こういうふうに書いてありました。2003年の報告書ではそう書いてある。ところが準備書になると、A洞窟やD洞窟がコウモリ類に利用されなくなる可能性は低いと考えられる。これはまったく逆の評価をして、報告書を踏まえた記述をしない。こういうことが起こっています。なぜこういうことが起こったか。これは沖縄県は国家財政が逼迫して、地方空港は白紙にすると、こういうふうな新聞報道が流れる中で、とにかくまだ今、財政が完全に破綻する前に早く手続きを進めなければいけないということで、そういったことで急いでやったために、半ばごまかしのよう形での申請をせざるを得なくなると、こういうことです。

それから、そういうことでやっていますから、先ほども言いましたように、環境大臣とかが意見を出す、それを踏まえた国土交通大臣が意見を、こういうことをしておりますけれども、それについてコウモリ類の調査というのは、本来、1年以上かけて季節を通じてやらないといけないものなんです、それをしていない。そういう形で国土交通大臣の意見を無視した形での結論を出していると、こういうことになっています。

それから、サンゴに対する関係でも非常に問題がある内容のものになっています。特に、赤土の流出が非常に大きな問題になるわけですが、この赤土の流出は、この白保海域についていえば、轟川からの赤土の流入の問題と、それからもう一つは、新空港をつくる際に、これは切り土と盛り土をしますから、そこで雨が降った場合に、大量の赤土が流れ出る可能性があるということで、それで、轟川の問題は置くとして、新空港については浸透ゾーンをつくって、地下を浸透させておくと、こういう方法を出しています。

ところが、その方法がうまくいかないのではないかと、特に先ほどの川平湾の干潟で問題になったような状況が生まれているということがあります。そういったことからすると、非常にその赤土に対するアセスの対応というのは手ぬるいものであって、赤土対策が十分されていない、こういうようなものでアセスは通過されているということですね。

それからさらに問題なのは、このアセスメントでは、代替案の検討が全くされていない。これは空港の予定地の位置選定委員会などで実質的には議論したということで済まそうとされたのだとは思いますが、しかしこれはこの間の、これまでの建設予定地がどういうふうに変わってきたかということを示したものですけれども、これらについて、正面から評価書のレベルでは何も議論していない、こういうことで果たしていいのかということが問題になるというふうに考えております。

この点について、そういったいろんな疑義があるにもかかわらず、国土交通大臣は沖縄県の対応については非常に問題があるにもかかわらず、予算の確保という観点からわずか3カ月で、この設置を許可するという結論を出しています。このような沖縄県が進めてきました環境影響評価というのは、方法書、あるいは準備書、それから国土交通大臣意見に基づく補正など、いろんな段階で瑕疵が非常に多いものでありまして、これは環境影響評価法に著しく違反して、内容的にも問題がある。にもかかわらず、どうしてもつくりたいという沖縄県の気持ちに負けて、拙速に許可をしてしまったということは、環境の保全という観点から見た場合に非常に問題がありまして、環境影響評価法の立場からすると、これは違法であるというふうに考えなければいけないもので、取り消しもあり得る、取り消しを免れない、こういった事業であるというふうに考えております。

そうでありますとすると、そういった違法な設置許可処分の上にある事業を推進するということは、考え直さなければならぬのではないのでしょうか。新石垣空港というのは、今のままでは自然に優しくないと判断せざるを得ないわけですね。白保の海からわずか20mのところの新空港を建設してよいのかどうか、ここで皆さんもう一度立ち止まって考え直していただければと思っております。

ご清聴ありがとうございました。

6. 公述人 大原 正啓、山田 恵昌、上原 亀一

【大原】 石垣市商工会の大原正啓でございます。公述いたします。

平成 17 年 11 月 10 日に開催されました、新石垣空港設置許可にかかる公聴会でも、石垣市商工会会長として賛成の立場で公述をいたしました。本日も賛成の立場で公述をいたします。ちょっと風邪をひいて聞きづらいかと思いますが、ご了承ください。

私たちの住む八重山は日本の最西南端に位置し、亜熱帯の自然環境に恵まれ、豊かな伝統文化を継承しています。この島々で生活する我々は、将来への夢と希望を抱き、自然と文化を守りながら、持続可能な八重山の発展を願い、ゆいまーるの精神を持ちながら地域の課題に積極的に取り組んでおります。

さて、本題についてであります。新空港の必要性について説明いたします。

まず 1 点目に、現在、石垣空港から東京、大阪へは積載重量制限等のため、原則として宮古経由、那覇経由での飛行が行われており、乗り継ぎなど移動に多くの時間を要しています。沖縄本島から約 411km 離れた石垣島にとって、国内の地域拠点空港への直接就航は大幅な時間短縮と乗り換えの解消など、利用客の利便性が大きく向上し、観光をはじめ、あらゆる分野の振興に大きく寄与することになると思います。したがって、新石垣空港は目的地に早く行ける、早く運べることができ、八重山郡民の利便性向上になります。

2 点目は、石垣空港は平成 18 年の乗降客数は約 195 万人、貨物量は約 1 万 1,500 t で、第三種空港の全国離島空港の中で非常に利用度の高い空港となっており、今後もますます需要が増加することが予想されています。しかしながら、現空港は滑走路が短く、乗客や貨物等の積載重量制限があることから、貨物の積み残しが生じたり、希望する時間帯への貨物輸送ができないなど、利用者のニーズに十分に対応できない状況となっています。新石垣空港の整備は将来の需要にも対応可能な空港容量を確保することができます。したがって、新石垣空港はいつでも確実に行ける、確実に運べるべきでしょう。

3 点目は、那覇を経由して羽田、大阪へ移動する旅客にとって、空港整備による直接就航は交通費の低廉化に寄与することになります。また、チャーター機を利用する修学旅行などの団体客の場合、現在は B737 型機の定数を超える客数となると、複数便での分割輸送となり、到着時間差によるロスなど団体行動に無駄が生じています。

新石垣空港ができると、中型ジェット機の就航が可能となることから、同一機での効率的な一括輸送が行われ、団体行動の時間的な有効利用など総合的な運賃活用ができます。

4点目は、従来、航空サービスには目的地に早く行ける側面が重視されてきましたが、高齢化進展に伴い、出発から目的地までだれもが支障なく移動できることが求められています。現空港はターミナルも狭隘で、旅客数の増加に伴い、ますます空港内が混雑し、アンケート調査でも利用者からの不満が出されています。新石垣空港ではターミナルが拡大され、昇降機の設置、駐車場も大幅に整備され、またパッセンジャー・ボーディング・ブリッジが設置されることから、車いすでの移動もスムーズにでき、発着地から目的地までの空間を快適に移動する状況が整い、利用者のニーズに大きく寄与することになると思います。したがって、新石垣空港は目的地に快適に行くことができるでしょう。

5点目は、航空利用者は、航空サービスの利用に際し、利便性の向上を求めるものですが、その大前提として、安心して移動できることが不可欠であります。現空港は昭和57年8月、オーバーランし、機体が大破し炎上する大きな事故が発生しました。また、滑走路が1,500mのままジェット機を就航させているため、着陸時における急ブレーキの衝撃度はかなり大きく、利用者からの不安の声が出ています。新石垣空港は、滑走路2,000mの本格的ジェット化空港であり、より安心して利用できます。したがって、新石垣空港は安心な空港になることでしょう。

6点目は、現空港周辺住宅地で騒音問題があり、住環境への悪化が懸念されています。新石垣空港周辺は民家が少なく、畑や牧場が主で、航空機による騒音被害は軽減されます。したがって、新石垣空港は騒音問題も解消され、さらに新石垣空港は八重山郡民の経済振興発展のために大きく寄与するとともに、次代を担う若者に夢と希望を与え、雇用の場の確保につながると確信いたします。

以上、新石垣空港整備事業の成果、1．早く行ける、運べる。2．いつでも確実に行ける。3．低廉な運賃で行ける。4．快適に行ける。5．安心である。6．環境への配慮がなされている。を説明いたしました。

新石垣空港は八重山郡発展に必要なライフラインであります。また、新石垣空港整備計画において特筆されるのは、自然環境に配慮した空港建設であります。新石垣空港の整備にあたっては、環境影響評価書に基づき、環境保全対策を適切に実施するとともに、専門家の指導、助言を得ながら、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的として取り組んでいるところです。



新石垣空港の早期開港に対する地元住民や経済団体などの声に応えるため、事業の円滑な推進が必要であり、早期の完成を願うものであります。以上でございます。

【山田】 私は、沖縄県農業協同組合の山田でございます。

新石垣空港の建設に関し、賛成の公述をさせていただきます。

当八重山地区本部の管轄は石垣市、竹富町、与那国町の1市2町の管内となっております。地域の面積は県土の26%を占めており、人口は県民の4%足らずで、人口密度の低い地域であります。産業別就業者状況は、第三次産業、第二次産業、第一次産業の順で、第三次産業が60%強となっております。観光客の入域状況は毎年増加傾向にあり、平成17年度は地域人口の17倍強にあたる80万人余の入域がありました。一方、地域の農業については、経営耕地面積が8,160ha余と広く、県全体の20%を占め、作物のサトウキビ、水稲、パイナップル、肉用牛と多品目にわたり、農業の盛んな地域であります。特に地域特性、すなわち亜熱帯海洋性気候の有利性を生かしたパイナップル、マンゴー、ドラゴンフルーツ、パッションフルーツ等があり、なお、今後はパイアが大いに期待されています。

このような地域特産物の流通の現状は、現空港では貨物の制限や積み替え等があり、またピーク時や夏場の台風通過後には積み残しが発生するなど、毎年のように繰り返され、農業経営に大きなダメージを与えている状況にあります。併せて、現在の就航機材の小型ジェット機ではコンテナ搭載ができないため、積み込み、積み替え作業が発生するため経費がかさみ、流通経費の負担増となっているなど多くの課題を抱えて、生産拡大の阻害要因となっております。

このように、本地域の空港は生活路線であると同時に、重要な経済路線でもあります。離島における農業は、生産資材は割高、生産物の出荷に際しては流通経費がかさむという二重のハンディを負っていることから、生産コストの高いのが実態であります。対策としては付加価値をつけることも必要であります。併せて、旬のものは適期にできるだけ早く、安い経費で消費地に送ることが理想であります。これを実現するために、新石垣空港の早期開港が不可欠であります。本土において、ほとんどの地域が電車、バス等の陸上交通で結ばれていますが、離島圏である沖縄は東京や大阪、また、ここ石垣と那覇等は飛行機と船しか結ばれていません。特に人間の移動はほとんどが飛行機に頼っています。

皆さんも飛行機で石垣空港に到着したと思いますが、着陸の際、急ブレーキがかかり、みんなでブレーキを踏むというような感じがしたのではないのでしょうか。本来、ジェット機が運航するには2,000mの滑走路が必要なのですが、石垣空港は滑走路の長さが1,500

mしかありません。なぜ 1,500mの滑走路で可能かといいますと、飛行機に重量制限が課せられているのです。石垣空港を出発するジェット機は、燃料や貨物を満載することができません。そのため、東京に向かうときは、一度、宮古島で燃料を給油しなければなりません。全国で 1,500mの滑走路でジェット機の定期便を運航しているところは、ここ石垣空港だけです。沖縄県内では、離島の久米島空港や宮古島空港、与那国島空港は既に 2,000mの滑走路です。石垣島は沖縄県という離島圏の、そのまた離島ということで交通の便が悪く、産業があまり発展していません。そのため働く場所が少なく、若者が那覇や東京等で就職してしまい、石垣島に戻ってこられません。また、現空港の南側は市街化が進んでおり、騒音被害が広がっていて、現空港周辺地域から移設要求の声が大きくなっています。

このようなことを解消し、若者の雇用を確保するためには、新たな場所で 2,000mの滑走路を持つ本格的ジェット化空港の新石垣空港が不可欠なのです。八重山郡民は、新石垣空港開港を待ち望んでいるのです。したがって、新石垣空港整備事業の事業認定について決定していただきますようお願いいたします。

ありがとうございました。

【上原】 八重山漁業協同組合の上原亀一でございます。先ほどの農協本部長と文面がだいぶダブるかもしれませんが、読み上げさせていただきたいと思います。

私は、新石垣空港整備事業の事業認定、早期開港を求める立場から公述を行います。

本土においては、ほとんどの地域が電車、バスなどの陸上交通で結ばれておりますが、離島圏である沖縄は東京や大阪、また、ここ石垣と那覇などは飛行機と船でしか結ばれておりません。特に人間の移動はほとんどが飛行機に頼っています。本来、ジェット機が就航するには 2,000mの滑走路が必要とのことですが、石垣島空港は滑走路の長さが 1,500mしかありません。なぜ 1,500mの滑走路で就航が可能かといいますと、飛行機に重量制限が課せられているからです。石垣空港を出発するジェット機は、燃料や貨物を満載することができません。そのため、貨物の積み残しや、東京に向かうときなど、一度、宮古島空港で燃料を補給しなければなりません。全国で 1,500mの滑走路でジェット機の定期便を運航しているところは、ここ石垣空港だけです。沖縄県内では、離島の久米島、宮古、与那国島空港は既に 2,000mの空港です。

石垣空港は滑走路が短いのですが、全国の地方航空、第三種空港では、乗降客数、取扱貨物量とも全国 2 位と聞いております。石垣島は沖縄県という離島県のまた離島ということで交通の便が悪く、産業があまり発達しておりません。

そのため、働く場所が少なく、若者が那覇や東京などで就職してしまい、石垣に帰ってくる機会が恵まれません。また、現空港の南側は市街化が進んでおりまして、騒音被害が広がっていて、現空港周辺の地域からは移設要求の声が大きくなっております。

一方、漁業におきましても、連日、カツオ、マグロやアカジン、アカマチなどの鮮魚類をはじめ、近年は養殖クルマエビなどが県内や本土の市場に向け空輸されておりますが、現空港では旅客の乗客制限や貨物の積載制限が行われるなど、その輸送能力は限界に達しているのが現状であります。現在の輸送力では水産物の輸送は、農産物や他の貨物と競合するため、場合によっては積み残しが生じたり、那覇空港での積み替えによる荷崩れや鮮度の悪化、輸送コスト増の問題に加え、使用できる航空機が小型であるため、200kg を超える本マグロなどの搭載が困難であり、一たん那覇まで船舶輸送をし、荷造りをし直して県外市場に出荷する方法をとるなど、効率の悪い作業やコスト高の輸送を余儀なくされるなど、私たち漁業者のこうむる経済的損失は著しく、漁業経営が圧迫され、このままでは水産業の発展は厳しいものがあります。

このようなことを解消し、若者の雇用を確保することと、私たち漁業者が希望を持ち、安心して生産活動を行うためにも、2,000mの滑走路を持つ本格ジェット化空港の新石垣空港が必要不可欠であります。八重山郡民は、新石垣空港の建設を待ち望んでいるのです。現空港では小型ジェット機しか就航できませんが、新石垣空港では中型ジェット機の運航が可能であり、農産物や水産物を直接、しかもコンテナで東京などの消費地に輸送できますので、農業、漁業の発展が見込めます。さらに、観光産業も発展し、若者の働く場所も増え、石垣島が元気になります。

このような事情からしても、流通の不便性を何とか解決するには、2,000mの滑走路の空港が必要であります。現石垣空港を利用した人なら体験したと思いますが、飛行機が石垣空港に着陸するとき、逆噴射の大きな爆音と同時に急ブレーキがかかります。そのとき、足を踏ん張り、一瞬、過去に起きたオーバーラン事故を思い出し、大丈夫かなと恐怖を感じると利用者は述べております。また、乗客全員でブレーキを踏まければ止まらないんじゃないかという不安を抱いたということもあります。安心できる空港の整備は命の問題でもあります。

私は、このように特に輸送能力の向上による農水産業の振興発展、また利用者が一日でも早く安心して移動できることを期待しております。したがって、新石垣空港整備事業が早期になされるよう希望をし、公述を終わります。

## 7. 公述人 入嵩西 整、宮良 雅夫

【入嵩西】 石垣市議会議長の入嵩西整です。私は、新石垣空港整備事業早期開港を望む立場から公述いたします。

新石垣空港建設計画は、現空港の滑走路が 1,500m と短く、増大する航空需要に対応できないため、カラ岳陸上に 2,000m の滑走路を有する本格的ジェット化空港を建設するものです。現空港の利用状況は年々増加の一途をたどり、平成 18 年の利用客数は 195 万人余となっており、年間の旅客数は限界に達するなど過密化の状況にあります。現空港は、昭和 57 年にオーバーラン事故が発生し、機体が大破、炎上する大きな事故が発生しました。また、滑走路が 1,500m のままジェット機を就航させているため、着陸時における急ブレーキの衝撃度はかなり大きく、利用者からの不安の声も出ています。さらに、暫定的に小型ジェット機が就航しているものの、滑走路が短いため、乗客や貨物積載の制限もせざるを得ない状況にあり、本土への貨物の輸送は那覇空港での積み替え作業による時間、コストの問題、あるいは亜熱帯果樹や農水産物等輸送のピーク時には、いわゆる積み残しが生じるなど、経済活動上、不利な状況を余儀なくされております。

一方、現空港の周辺に隣接する平得、真栄里、嵩田、大浜、磯辺集落の住民や学校関係者から航空機騒音問題でジェット機就航や現空港拡張に強い反対があり、新たな場所における新空港建設の強い要請がなされてきたことから、周辺住民との合意に基づいて、現空港を移設する前提で暫定的措置としてジェット機就航を認めた経緯があります。

新石垣空港建設に反対する方々の中に現空港の拡張を訴えている人がいます。しかし、現空港が拡張できない主な理由として、1 点目に、現在の石垣空港は一時的な措置として、周辺住民の理解を得て暫定的にジェット化したものであり、航空機騒音により住宅や学校が劣悪な環境下にさらされています。そのため、現空港の拡張には周辺住民の理解が得られないこと。2 点目に、現空港北側に文化財保護法により指定されたフルスト原遺跡があり、また南側には既成市街地が広がって、これらの撤去、移転は現実的ではないこと。3 点目に、現空港には視界不良時の発着を可能にするための計器着陸装置が設置されていないため、しばしば欠航が発生します。これを設置し、就航率の向上を図るためには、空港の幅をおよそ 2 倍に広げる必要があります。単に滑走路を 500m 延長しても安定した航空輸送は確保されないこと。

4点目に、現空港には多くの発着便を扱うために必要な平行誘導路が整備されていません。将来の需要を考えると平行誘導路を整備する必要があります。そのためには、用地をさらに拡幅しなければなりません。以上、現空港が拡張できない理由であります。

平成12年、地域を主体とした新石垣空港建設位置選定委員会が望ましい建設位置として提言したカラ岳陸上案を、沖縄県は新空港の建設位置として決定し、さらに自然保護団体等からの、できるだけ海岸域に近づけないとの要望や地元白保公民館からの振興策等の要請を踏まえ、地元調整会議において原案を内陸部に寄せた案を選定しました。

新石垣空港の建設は八重山圏域の振興を考えると、我が国最南端の空の玄関という地理的特性を生かし、東南アジアに開かれた国際交流拠点としての将来構想を実現し、沖縄県の均衡ある振興発展を図る観点からも極めて重要であります。

よって、石垣市議会は沖縄県当局と一体となって八重山圏域の最大課題である石垣島空港の早期建設、早期開港に向けて最大限取り組むことを決議していくものであります。

以上、新石垣空港の必要性、現空港の課題等を説明しました。新石垣空港建設は、八重山地域の発展振興を図る上でも必要不可欠であります。関係各位のご尽力を賜りますようお願いいたします。以上です。

**【宮良】** 皆さん、こんにちは。私は、沖縄県石垣市の自治公民館連絡協議会会長の宮良雅夫と申します。

私は、新石垣空港早期開港を求めて、賛成の立場から公述いたします。

そもそも現空港は太平洋戦争の末期、戦局の厳しくなった中で日本海軍が地域住民に有無を言わず、住民の声を圧殺して強行建設したという前歴があります。今の人権尊重を基本とする民主主義社会の今日では到底こういったことは考えられません。また、住宅密集地域に航空機の就航が認められるはずがございません。現空港の騒音問題で、空港周辺の住民の間からは、空港移転要望の声が強く全体に盛り上がってきたところへ、さらなる航空便需要の増大とYS11型機種の廃止という状況の中で、ジェット機の就航となりました。

このジェット機の就航にあたって、県と市は1977年、昭和52年12月に、空港周辺住民や教育機関などの代表を集めて、10年後には新空港に移転する。現空港は暫定的で、新空港移転までの間、我慢願いたいと、こう説明したのであります。したがって、現空港周辺住民は、責任ある当局の説明を信じ、10年間の我慢が八重山郡民の利益や石垣市の発展につながるのであれば、そういう思いで耐え難い厳しい騒音を我慢してきたのであります。

ところが、新空港問題は公約に反して、候補地をめぐって二転三転して、30年余りが過ぎた昨今、ようやくにして、その先が見えたようですが、その進展は遅々として進まない現状に、現空港周辺住民の我慢もその限界に達しているというのが実情です。

一方、先ほど来、話にありますように、オーバーランや滑走路の中での車輪のパンクなどの事故も起きまして、危険性があらわになっていることから、きちっとした空港が必要であります。

新空港が八重山全域の発展のかぎとなっていることに思いをいたすとき、この早期建設は八重山全郡民の切実な要求となっております。現空港の進入路の真下に住む真栄里地域の人々は、今もって厳しい騒音に悩まされ続けています。私も何度か知人、友人を訪ねて、真栄里部落を訪問したことがありますけれども、とにかく飛行機の離着時の騒音というのは、14～15cm ぐらいしか離れてなくても話の内容が聞こえない、このような厳しい騒音です。もちろん、今、話しましたように、電話やテレビ、ラジオなどの難聴問題、これは本当に経験した人じゃないと、その騒音の強さというのはいわかりません。そして、その周辺にある八重山商工高等学校や大浜中学校においては、教室内での授業もさることながら、体育など屋外における授業にも大変な支障を来している実態があります。

このように現空港は、生活環境への悪化は最たるものがあります。これまで新石垣空港の建設地である現建設地に決定するまでには、県は候補地選定をめぐって何度か予定箇所を選定して説明してきましたが、結局、まとめきれなかったため、平成11年に、地元関係者を中心とした新石垣空港建設位置選定委員会が設置され、地元の人々が中心になって位置を選定した経緯があります。その協議内容は公表されておりますので、皆さんもご承知のことと思います。

新石垣空港建設の位置選定は八重山郡民の総意でありますので、皆さんにはこのような経緯を踏まえた新石垣空港の建設を進めてきたことをご理解いただきたいものです。現空港周辺にある平得公民館、真栄里公民館、大浜公民館、磯辺公民館、嵩田自治会は、新石垣空港の早期開発を求めている決議をし、その要請行動を展開しているところでありますので、空港の早期建設、早期開港が現実のものとなりますよう、関係機関のご支援とご協力を切にお願い申し上げまして、私の公述を終えます。ありがとうございました。

【議長】入嵩西さん、宮良さん、どうもありがとうございました。予定しておりました公述がすべて終了いたしました。

これにて、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終了いたします。どうもお疲れさまでございました。

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。