

竹富南航路計画策定に関するP I の情報提供・意見収集資料（案）

竹富南航路の延伸整備についての 住民意見聴取 説明資料

～生活保全航路(開発保全航路)の安全・安心の確保～



平成22年7月
内閣府沖縄総合事務局石垣港湾事務所

目 次

1.	ビジョンの整理	- 1 -
1-1	安全・安心な航路の必要性	- 1 -
1-2	航行の安全・安心の確保に向けた経緯	- 2 -
2.	検討の体制と関係する検討組織	- 3 -
(1)	検討組織の関係	- 3 -
(2)	石西礁湖における航路計画検討委員会	- 3 -
(3)	石西礁湖自然再生協議会	- 3 -
①	石西礁湖自然再生協議会	- 3 -
②	生活・利用に関する検討部会	- 3 -
3.	社会・自然環境の現況	- 4 -
3-1	船舶の利用状況	- 4 -
3-2	海難事故の発生状況	- 4 -
3-3	竹富町における急患搬送の現状	- 5 -
3-4	海底地形	- 5 -
3-5	動植物の生息・生育，生態系の状況	- 6 -
(1)	サンゴ	- 6 -
(2)	貴重種の出現状況	- 7 -
4.	各段階の環境配慮	- 8 -
4-1	各段階での環境配慮の基本方針	- 8 -
4-2	自主的な環境アセスメントの実施	- 8 -
5.	航路計画の検討及びその経緯	- 9 -
5-1	航路の概略位置の検討	- 9 -
5-2	航路の詳細位置の検討	- 10 -
(1)	概念的ルート検討図	- 10 -
(2)	概念的ルート案の総合評価	- 11 -
5-3	航路規模の検討及びルート案の修正経緯	- 12 -
(1)	航路規模の設定の考え方	- 12 -
①	航行航路幅	- 12 -
②	航路水深	- 12 -
(2)	当初案に対する調整の経緯及び内容	- 12 -
5-4	航路計画（詳細ルート）（案）	- 13 -
6.	パブリック・インボルブメントの今後の予定	- 15 -
7.	意見の送付先 ～皆様のご意見をお送り下さい～	- 15 -

1. ビジョンの整理

1-1 安全・安心な航路の必要性

八重山諸島は、沖縄本島の南西約400kmに位置し、石垣島、西表島、与那国島、竹富島等複数の離島で構成されています。石垣島には、沖縄本島や本土との物流・人流の拠点である石垣港や石垣空港があり、行政機関や県立病院、高等学校等が所在する八重山圏域の拠点となっています。

石垣島の西に点在する西表島、竹富島、小浜島、黒島、波照間島等の離島からなる竹富町には約4千名が住んでおり、各島間や石垣島を結ぶ橋がないため、移動や輸送を行うためには各島にある港湾や漁港から船舶を利用する必要があります。そのため、竹富町内の各島への人流・物流は、石垣港からの海上交通での輸送に依存しており、竹富町にとって海上交通は生活に必要かつ重要な社会資本（インフラ）となっています。

現在、石垣島と竹富町内の各島へは1日約300便の定期船で結ばれ、これ以外にも観光ツアーで利用するチャーター船や漁船、物資輸送用のフェリーや工事用の台船等が航行し、石垣島と西表島間の海域である石西礁湖周辺の海域は船舶の航行が非常に多いところです。

しかし、この石西礁湖はサンゴ礁の海域であることから全体的に水深が浅く、サンゴの暗礁や浅瀬が多数存在しており、この海域での航行は常に座礁の危険がつきまっています。そのため、この海域では海面下の様子を目視し暗礁等を回避できる昼間に限定して航行する必要があり、様子が分からない夜間や早朝・夕方、降雨等の荒天時には航行できない海域です。

このような状況のため、夜間に急患が発生した場合には病院のある石垣島へ船舶により自力で行くことが出来ずヘリコプターによる搬送を要請する必要があり、急病やケガの際には定期船が動き出す翌朝まで我慢する人も多く、体をこわした場合にはすぐ病院へいけないことへの不安感が大きくなっています。また、定期船の運行時間が日出から日没までの間に限られることから、通学・通勤の時間帯に合わず石垣島への転居が必要になること、病院での検査が長引くと帰ることが出来ず宿泊になること、各島から集まる会合を開く場合昼間に限定され開催が難しいなどの制約があり、地域住民の生活の安心・安全の確保に支障を来しています。

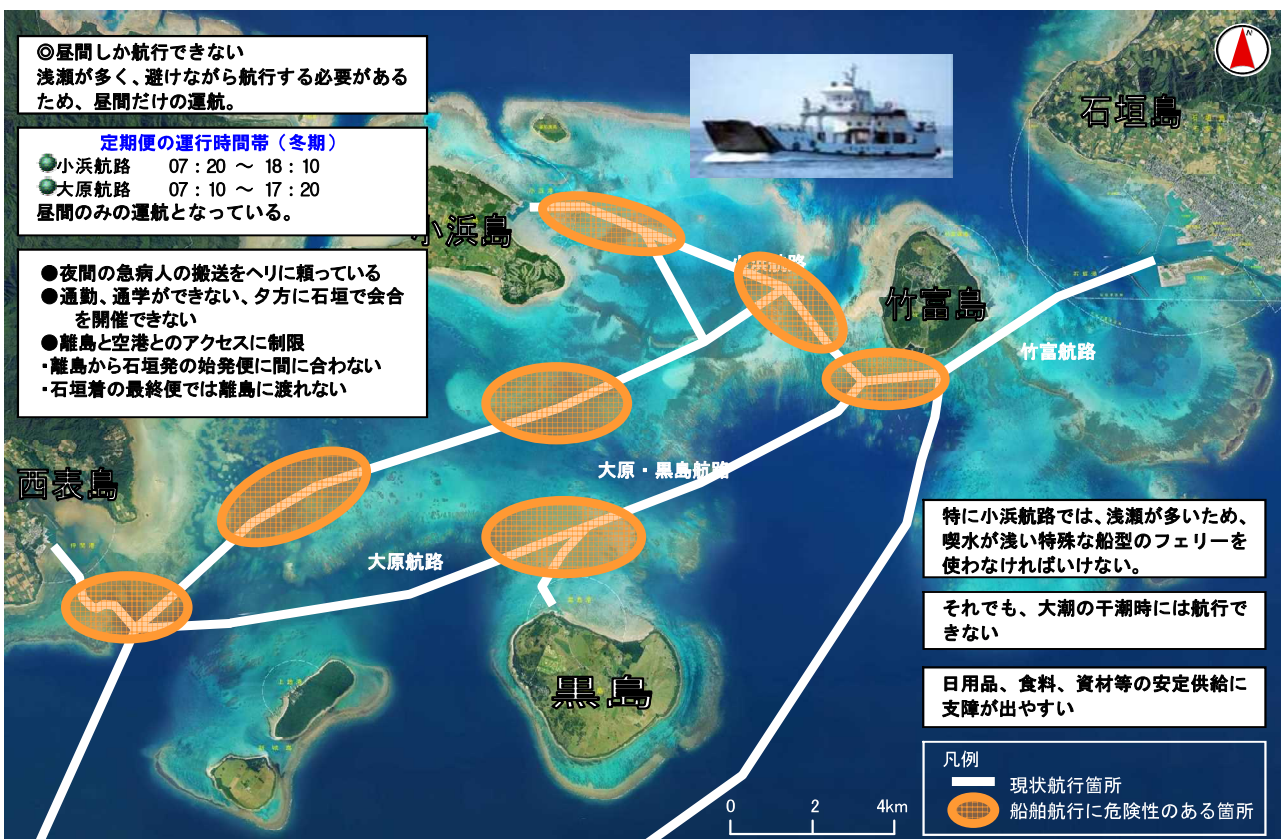


図 1-1 八重山での海上交通の問題点

1-2 航行の安全・安心の確保に向けた経緯

沖縄の日本復帰後、離島間の航行の困難さを解消するため、竹富島の南沖合に竹富南航路が整備され、大幅な時間短縮や安定運行が可能となりました。しかし、周辺海域では浅瀬や暗礁が多く残されていることから、その運行は昼間で海面下の様子が目視で確認できる天候のときに限られています。

そのため、竹富町では竹富南航路の完成後も周辺海域での航行の安全・安心の確保について国などに対し要請を行ってきました。

そのような中、近年の航行船舶の急増により事故の発生危険性が大幅に高まっているため、平成 19 年度から内閣府沖縄総合事務局が調査を始めました。

<昭和55年度>

- ◎竹富南航路が完成(長さ 2,480m、幅 60m、深さ 4.0m)。小浜島、黒島、西表島等からの航行時間が大幅に短縮。
- ◎竹富町は、竹富南航路周辺部への航路拡張の要望を開始

<平成16年度>

- ◎竹富町が生活航路の整備拡充について記載した竹富町総合計画第 6 次基本計画(17.3)を策定

<平成17年度>

- ◎竹富町が生活保全航路整備を内閣府沖縄総合事務局石垣港湾事務所等に要望

<平成18年度>

- ◎竹富町が、航路に関する利用実態と要望について住民説明及びアンケートを実施(18.12~)
- ◎竹富町、竹富町議会が生活保全航路整備を内閣府沖縄総合事務局石垣港湾事務所等へ要望(19.2)
- ◎竹富町が観光振興基本計画(19.3)を策定

<平成19年度~>

- ◎内閣府沖縄総合事務局石垣港湾事務所が現況調査を開始(環境・地形等)

2. 検討の体制と関係する検討組織

航行の安全・安心を確保するために公共事業を行う場合には、地域での利用面や自然環境面での検討を行い、適切な方法を選択する必要があります。そのため、この地域の実情を良く知る方々や研究者等と意見交換等を行いながら、検討を進めて参りました。

(1) 検討組織の関係

安全・安心な航路の計画については「石西礁湖における航路計画検討委員会（以下、委員会という。）」において関係する有識者から意見を頂きながら検討を進めていますが、本計画については石西礁湖自然再生協議会が対象としている海域内にあり、同協議会の生活・利用に関する検討部会（以下、検討部会）で検討を進めている海域利用と密接に関係しています。

そのため、内閣府沖縄総合事務局石垣港湾事務所が検討部会に本計画の検討状況を報告して、意見を頂きながら検討を進めています。

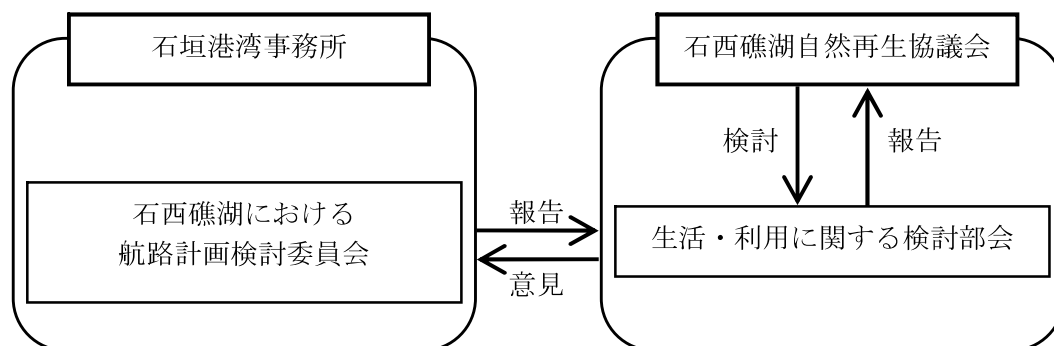


図 2-1 検討組織の関係図

(2) 石西礁湖における航路計画検討委員会

「石西礁湖における航路計画検討委員会（以下、委員会という。）」は平成 20 年 1 月に第 1 回委員会が開催され、関係する知見を有する有識者の方々よりご意見等を頂き、航行の安全・安心を確保するために必要な施設の検討や、その整備に伴い影響を受ける自然環境についてできる限り影響を回避・低減し、またやむなく損なう場合には新たな環境創造を行い保全するために必要な対策等を計画に反映することを目的に設置したものです。

(3) 石西礁湖自然再生協議会

① 石西礁湖自然再生協議会

近年、石西礁湖のサンゴ礁が大きく衰退してきていることから、サンゴ礁の保全や修復、陸域起源の環境負荷削減を通じて、サンゴ礁生態系の自然再生を進めるべく、「自然再生推進法」に基づく石西礁湖自然再生協議会が平成 18 年 2 月に設立されました。協議会の委員は、地元市民、市民団体、漁業や観光関係の団体、研究者、行政機関等の約 90 の個人・団体から構成されています。

平成 19 年 9 月には「石西礁湖自然再生全体構想」がとりまとめられ、石西礁湖の自然再生の取り組みの進むべき方向性が示されました。今後は、この全体構想に基づき、各構成員により実施計画が作成され、サンゴ礁の再生を目指した事業が進められることになっています。

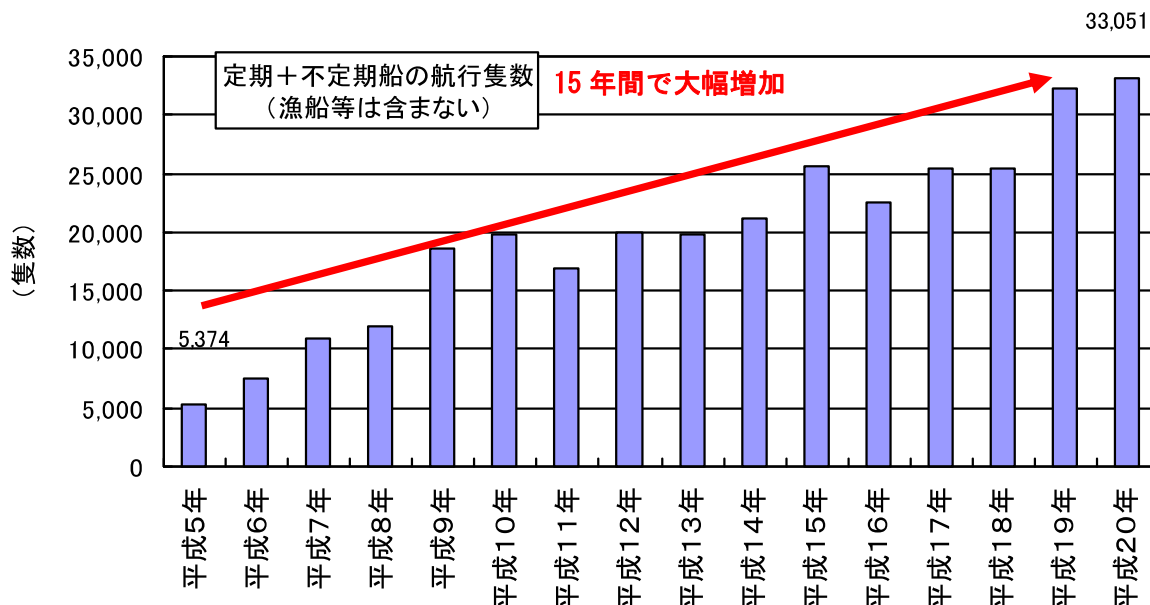
② 生活・利用に関する検討部会

平成 19 年 3 月に開催された石西礁湖自然再生協議会において、大盛武 竹富町長（当時）より、海域の「利用」の観点から部会を設置して欲しいとの提案を受け、「生活・利用に関する検討部会」が設置されました。検討部会では、石西礁湖の自然再生と地域住民の生活に必要な漁業・観光・海上交通等の活動との両立を図るためのあり方や利用のルール策定等について検討しています。なお、検討部会の委員は、地元市民、市民団体、漁業や観光関係の団体、研究者、行政機関等の約 20 の個人・団体から構成されています。

3. 社会・自然環境の現況

3-1 船舶の利用状況

近年の八重山を舞台にしたテレビドラマの放映や離島ブームの影響などにより来訪者が年々増え、それに伴い竹富南航路を航行する旅客船の航行回数は平成5年の年間5千隻余りから平成20年の年間3万3千隻余りへと大幅に増加しています。



グラフ 3-1 竹富南航路の旅客船年間航行隻数

3-2 海難事故の発生状況

石西礁湖及び周辺海域は、暗礁や浅瀬が多いため海難事故が多く発生しています。海難発生状況は、記録されているものでは「乗揚」が最も多く平成9年から平成19年までの11年間で22件、年間平均2件発生していますが、船底接触等の軽微な海底接触が年に50回程度あるとの船社や漁民からのヒアリング結果もあります。

表 3-1 石西礁湖及び周辺海域における海難発生状況

	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	計
乗揚	1	3	1	0	1	1	4	3	4	2	2	22
安全阻害	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	2
機関故障	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
浸水	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1
推進器障害	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
推進器故障	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
転覆	1	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	3
計	2	3	2	0	2	1	4	7	4	3	3	31

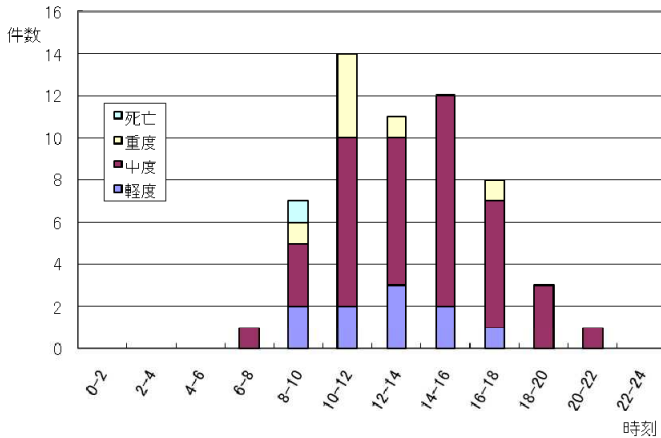
単位：件

3-3 竹富町における急患搬送の現状

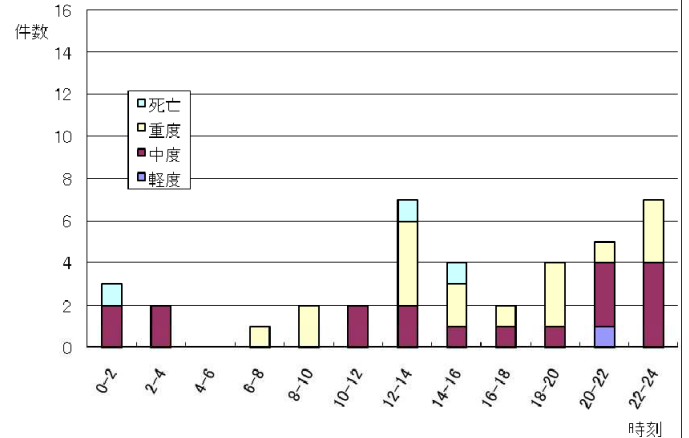
現在、竹富町を含む周辺離島からの急患搬送は年間 100 件程度発生し、航空機（海上保安庁のヘリコプター）または船舶（主に民間の定期船）により搬送されています。

時間帯別での搬送方法を見ると、昼間は船舶の利用が多く、夜間は石西礁湖内での船舶の航行ができないことからヘリコプターの利用が多くなっています。

搬送手段の選択は、各島に設置されている診療所において症状や処置が必要な時間的な期限を考慮して判断されますが、夜間においては選択肢が無く、ヘリコプターが利用できない場合の手段の確保が求められています。



グラフ 3-2 船舶による容態・時間別搬送実績 (H20)



グラフ 3-3 ヘリコプターによる容態・時間別搬送実績 (H20)

3-4 海底地形

石西礁湖内について航空測量を行った結果、小浜島沖合に水深 1m 程度の浅瀬が帯状に広がっており、大潮の干潮時にフェリーの航行が出来ないことが確認されました。また、海域全体に暗礁が点在していることが確認されました。

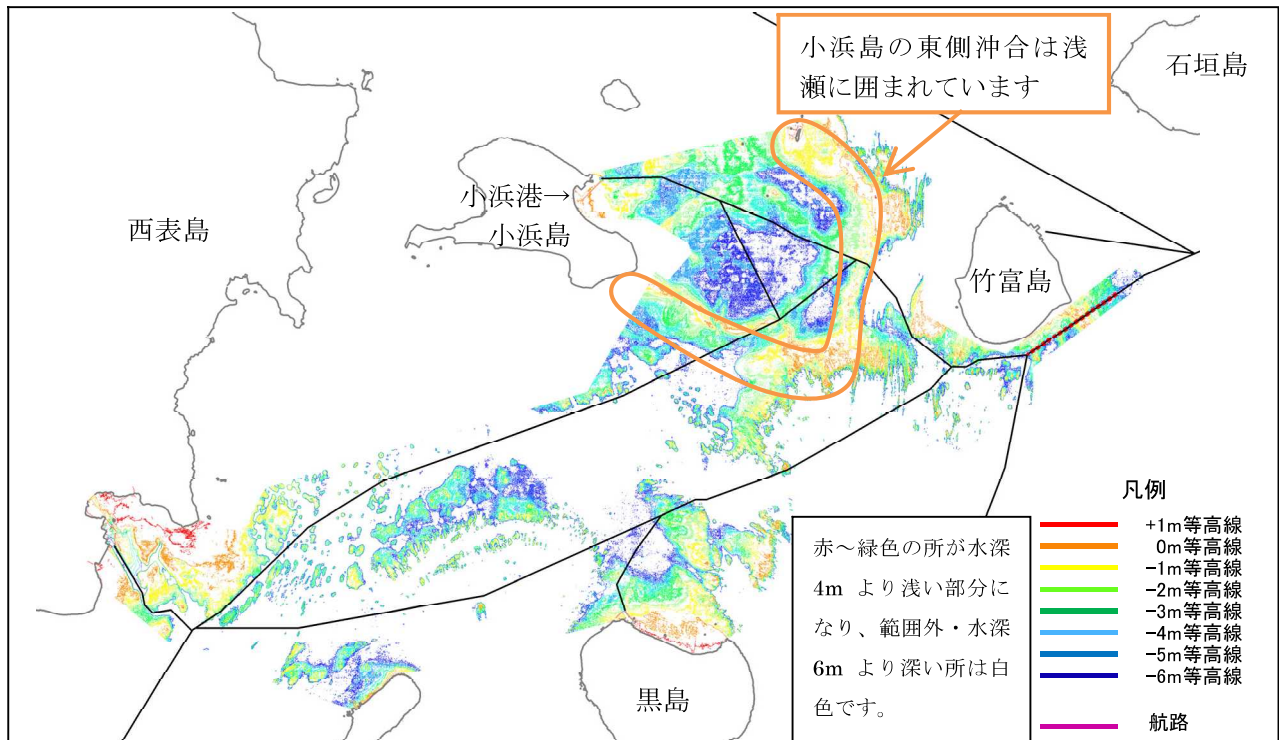


図 3-1 石西礁湖内の浅海域の海底地形

3-5 動植物の生息・生育, 生態系の状況

(1) サンゴ

平成 21 年度に調査を行った石西礁湖内の広域サンゴ分布調査結果からは、近年続いている大規模白化現象により大きな影響を受けていると考えられ、被度 5%未満が大部分を占めており、被度 50%以上の高被度域は北側リーフ等限定的です。

北側リーフから西表島-小浜島間のヨナラ水道にかけての大規模な高被度域は、平成 10 年頃の白化現象により一度死滅していましたが、その後新たに着床したサンゴにより 10 年余りで現在の被度まで回復したと考えられます。そのため、このサンゴは比較的高温に強いと言われており平成 19 年の大規模な白化現象による影響をほとんど受けず、高被度を保っています。他に、小規模ですが竹富島西側でも高被度域が確認されています。

これらの高被度域は、今後石西礁湖のサンゴが回復する際の幼生の供給場所になることが想定されるため、航行の安全・安心を確保する際に影響を与えないよう回避する必要があります。

なお、サンゴの被度分布図は、水環境、波浪環境等、複雑な海域環境に応じて生息する様々な種類のサンゴの分布状況を、被度として面的に表現した図です。そのため、同被度の区域内でも、表示の被度よりも高い場所、低い場所、もしくは砂地のように全く存在しない場所が混在しています。

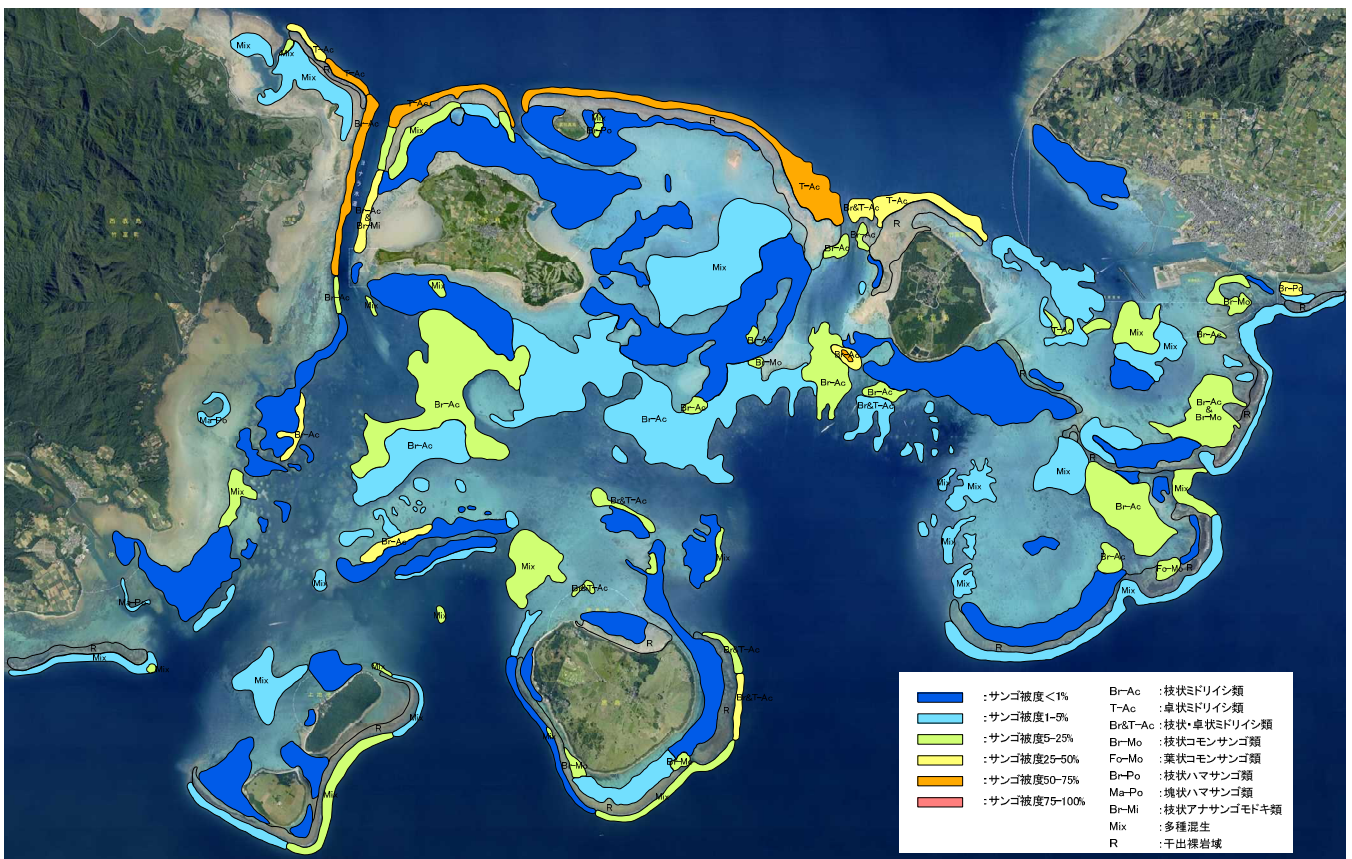


図 3-2 石西礁湖サンゴ広域被度分布

(2) 貴重種の出現状況

今回の調査対象範囲のなかで、「絶滅危惧Ⅱ類：絶滅の危険が高まっている種」で3種、「準絶滅危惧種：存続基盤が脆弱な種、絶滅危惧に移行する可能性のある種」で8種、「情報不足」で5種が確認されています。

表 3-2 貴重種の出現状況

区分	H19 環境省 RDB	沖縄県(改訂版)RDB	今回見つかった種※	位置
絶滅	我が国ではすでに絶滅したと考えられる種	沖縄県ではすでに絶滅したと考えられる種		
野生絶滅	飼育・栽培下でのみ存続している種	沖縄県では飼育・栽培下でのみ存続している種		
絶滅危惧Ⅰ類	絶滅の危機に瀕している種	沖縄県では絶滅の危機に瀕している種		
絶滅危惧Ⅱ類	絶滅の危険が増大している種	沖縄県では絶滅の危険が増大している種	イチイズタ(1-0-0-0) メガネモチノウオ(0-0-2-0) ヒラセサクラガイ(0-0-0-1)	エリア2 エリア4
準絶滅危惧	存続基盤が脆弱な種、現時点では絶滅危険度は小さいが、生息条件の変化によっては「絶滅危惧」に移行する可能性のある種	沖縄県では存続基盤が脆弱な種 現時点では絶滅危険度は小さいが、生息条件の変化によっては「絶滅危惧」に移行する可能性のある種	ナガミズタマ(1-1-0-0) ソリハサホテングサ(9-8-0-0) ヒロハサホテングサ(1-1-0-0) ヤバネモク(2-1-0-0) サラサダマガイ(2-0-0-0) コニッコウガイ(2-0-0-0) サンゴナデシコガイ(2-1-1-3) チヂミウメノハナガイ(0-0-1-0)	エリア1 エリア2 エリア3 エリア5 エリア6
情報不足:	評価するだけの情報が不足している種	評価するだけの情報が不足している種	クビレズタ(1-0-1-0) スズカケモ(4-4-2-2) ベニゴウシ(1-0-0-0) カラゴロモ(2-1-3-2) オキナワチグサ(0-0-0-1)	エリア2 エリア3 エリア4 エリア5

※1 ()内の数字は平成20、21年度の夏季～冬季調査で確認された地点数

※2 区分としては、平成19年度環境省レッドデータブック、沖縄県(改訂版)レッドデータブックに従い区分



図 3-3 貴重種の出現範囲

(3) 事業者の対応(案)

サンゴや貴重種については、航路計画案を含む近傍で確認された種もあり、航路の施工段階では、一部影響を受けますが、供用段階では、生物の生息場として利用されると考えています。

なお、施工段階においては、周辺への影響をできる限り抑える工法を採用するとともに、航路の法面保護に自然石ブロックを設置する等サンゴを増加できるよう工夫します。

4. 各段階の環境配慮

4-1 各段階での環境配慮の基本方針

石西礁湖は世界的に有数のサンゴ海域であり、地域の漁業・観光にとっても重要な海域であることから、航路の安全・安心を確保する際には自然環境への影響をできる限り回避・低減することが求められます。

そこで、計画段階から施工段階、供用段階の各段階ごとに環境配慮の基本方針を以下のように定めました。

特に、計画段階での影響回避については重点的に行う事としています。

計画段階

基本方針-1 環境保全の観点から、海底の改変を可能な限り減らします。

基本方針-2 航路の位置はサンゴ等の高被度域をできる限り回避します。

基本方針-3 航路の構造は、環境負荷が小さく、サンゴの育成等に寄与できるように工夫します。

施工段階

基本方針-4 濁り等の発生をできる限り抑制し、周辺への影響を最小限にします。

基本方針-5 工事箇所サンゴは近くに移築する等、石西礁湖の自然の保全・再生に活用します。

基本方針-6 航路の法面保護に自然石ブロックを設置する等サンゴを増加できるように工夫します。

供用段階

基本方針-7 航路が埋まらないように周辺の礫の移動を止めることで、新たに着生したサンゴの摩滅等を防ぎ、サンゴの育成に寄与します。

基本方針-8 石西礁湖の環境を幅広くモニタリングして、影響が確認された場合は対策を行います。

4-2 自主的な環境アセスメントの実施

航路を整備する事業は、法令や沖縄県条例に基づき環境影響評価（環境アセスメント）を行うことが義務づけられた事業ではありませんが、この海域の重要性を考慮して、法令等に基づく環境アセスメントと同等な調査・措置を自主的に行います。

5. 航路計画の検討及びその経緯




5-1 航路の概略位置の検討

現在、各離島へ向かう船舶の大部分は石西礁湖内を航行しています。安全・安心な航路は、現在の航行ルート以外にも、竹富島の北側を通るルートや大きく南側に迂回するルートも考えられます。

「石西礁湖における航路計画検討委員会」において、これら3ルートと比較し、地域住民の方の意見を伺いつつより適切なルートについて検討を行った結果、実用的なルートとしては竹富南航路ルートが総合的に有意であると判断されました。

この結果を基に、沖縄総合事務局において、航路の詳細位置を検討する際には、竹富南航路ルートで検討を進めていくことを決定しました。

表 5-1 ルート案の比較

ルート	竹富島北（東シナ海）ルート	竹富南航路ルート	桜口（太平洋）ルート
			
利用面	×北風の影響で冬に欠航しやすい。 ×小浜島以外は、乗船時間が長くなる。	○波の影響を受けにくく、欠航が少ない。 ○乗船時間は現在と同じくらい。	×夏はうねり、冬は北風の影響で「欠航」しやすい。 ×乗船時間が長くなる。
経済面	×航路の距離が今よりも長くなるため、乗船料金も高くなる。	○航路の距離は今とほとんど変わらないため、乗船料金も同じくらい。	×航路の距離が今よりも大幅に長くなるため、乗船料金も大幅に高くなる。
環境面	△他の2案と比べ、全体として影響はもっとも少ないと考えられる。	△桜口ルートより若干影響が大きいと考えられる。	△竹富南ルートより若干影響が小さいと考えられる。
総合評価	欠航しやすく、住民の方々にとって、今よりも船が使いにくくなり、実用的ではありません。	住民の方々にとって、今と同じように船が使えます。ただし、他の2案と比べて環境への配慮をより慎重に行う必要があります。	欠航しやすく、住民の方々にとって、今よりも船が使いにくくなり、実用的ではありません。

5-2 航路の詳細位置の検討

現況航路から航行機能性向上を図るとともに、当該海域に生息するサンゴ礁生態系に配慮するため、概念的ルートの比較を行いました。

検討したルートに対し、引き続き行われている航路規模の最新の検討結果の反映や、関係者へのヒアリング等による調整を行い、環境面・利用面・経済面から、より妥当な案になるよう修正を行いました。

表 5-2 概念的ルートの特性

	特 性
迂回ルート	海底面の大きな改変をできる限り避けるため、付近のより深い箇所を設定したルート。ただし、迂回していることから屈曲数が多い。
短絡ルート	船舶の操船性・航路の安全性・利用者の利便性を重視し、以下の点に配慮して設定したルート。 <ul style="list-style-type: none"> ・ 屈曲頻度を少なくする ・ 航行距離を短くする 航路機能を優先した結果、浅瀬通過距離は増加し、浚渫量も増えると考えられる。
環境及び航路機能に配慮したルート	環境面・航行機能面の両案を勘案しながら、できる限り環境保全と航行機能の確保を目指した案。

(1) 概念的ルート検討図

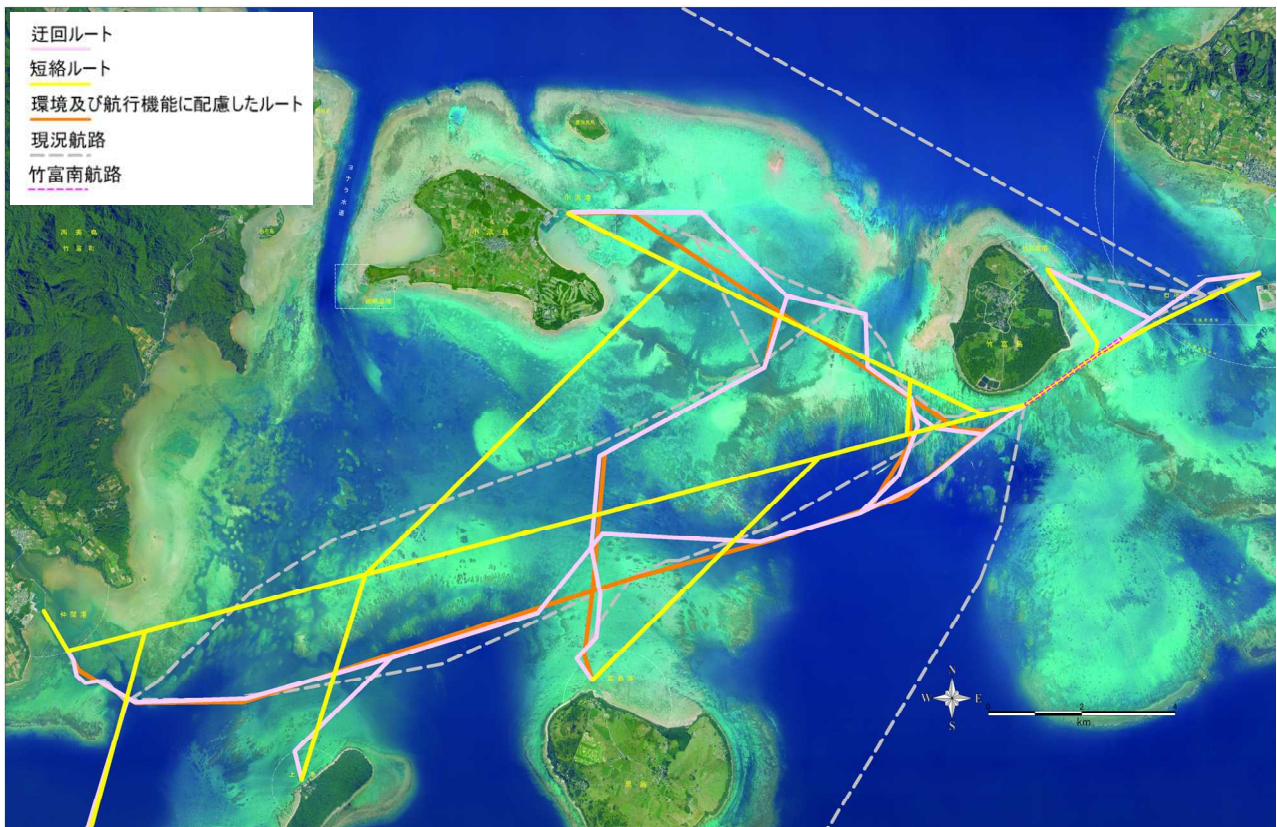


図 5-1 概念的ルート

(2) 概念的ルート案の総合評価

「石西礁湖における航路計画検討委員会」において、「迂回ルート」、「短絡ルート」と「環境および航行機能配慮ルート」を比較した結果、「迂回ルート」は航行機能で問題があり、「短絡ルート」では環境への影響が大きいと考えられることが議論されました。この結果を基に、沖縄総合事務局において、「環境および航行機能配慮ルート」を当初案として採用しました。

表 5-3 概念的ルートの比較検討結果

候補評価	迂回ルート	短絡ルート	環境及び航行機能 配慮ルート	現状航行箇所
航行距離	39.2km	36.3km	37.2km	39.0km
浅瀬距離	3.0km	10.3km	3.8km	-
改変面積	37ha	95ha	42ha	-
掘削土量	432 千 m ³ 程度	2,100 千 m ³ 程度	610 千 m ³ 程度	-
屈曲回数 ・標識基数	多い	少ない	現況と同程度	-
評価の 概要	<p>×航行距離が長く、屈曲強度も強いことから航行機能上の問題が多く、現実的ではない。</p> <p>○海底改変面積は少ない。</p> <p>×標識の必要基数が多く、維持管理の費用が多く設置できない。</p> <p>×航路周辺におけるその他の海域利用への影響が大きい。</p> <p>×航行機能上の問題やその他の海域利用での影響が多く、また、航路の維持管理が困難であり現実的ではない。</p>	<p>○航行距離が短く、屈曲も少なく、航行機能は優れている。</p> <p>×海底改変面積が長く、環境への影響が懸念される。</p> <p>○標識の設置基数は最も少ない。</p> <p>×航路周辺におけるその他の海域利用への影響が大きい。</p> <p>×航行機能は優れているが、環境面やその他の海域利用での影響が大きく、現実的ではない。</p>	<p>○航行距離は現状とほぼ同等、屈曲が少なく航行機能性が向上する。</p> <p>○海底改変面積が比較的少ない。</p> <p>△標識の設置基数は現状より多くなる</p> <p>△航路周辺におけるその他の海域利用への影響は他案に比べ少ない。</p> <p>○航行機能は優れており、また環境面でも比較的影響が少なく、今後の調整のベース案として最も適当である。</p>	<p>・航行機能面で問題が多く、現状では乗り上げの危険がある。</p> <p>-</p>
	-	-	-	-

(数値は概算)

5-3 航路規模の検討及びルート案の修正経緯

(1) 航路規模の設定の考え方

① 航行航路幅

港湾基準での「航路が比較的長い場合」の航路幅である「最大船舶の全長の1.5倍」を適用します。竹富南航路部分では対象船舶に「フェリーはてるま」を適用し70mに設定しました。

また、竹富南航路以外の部分では対象船舶に「プレミアムドリーム」を適用し55mに設定しました。

② 航路水深

竹富南航路部分を航行する最大喫水の船舶である「フェリーはてるま」の過去の海底接触事例を確認したところ、水深4.0mの竹富南航路内での接触はなく、また、「フェリーはてるま」の諸元は喫水3.2mであり、現状の水深で問題ないと考えられます。

竹富南航路以外の部分の当初の設定は、現在の最大喫水の船舶である「かりゆし」を対象にし水深3.0mに設定しました。

(2) 当初案に対する調整の経緯及び内容

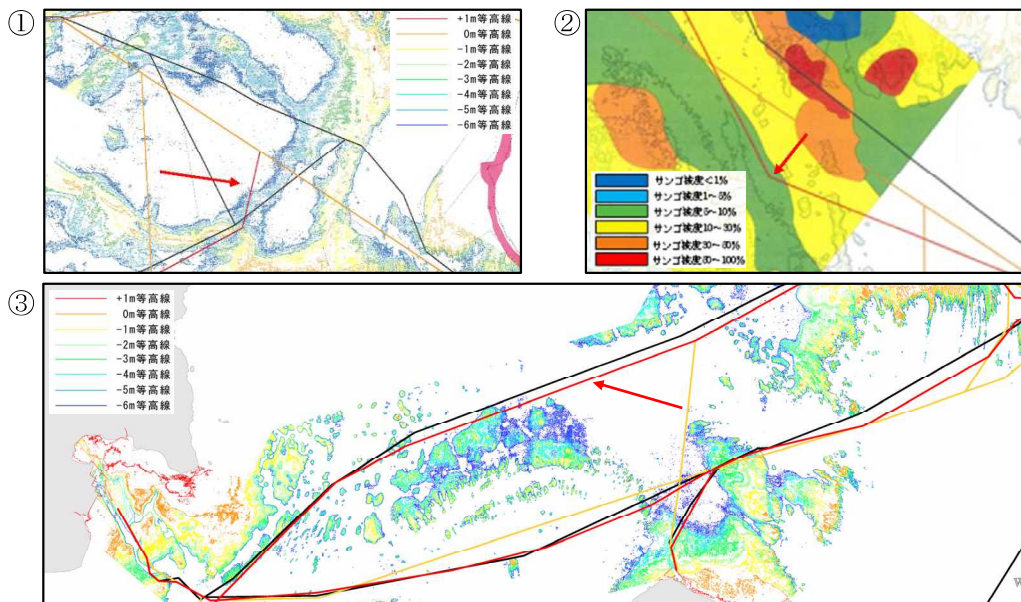
絞り込まれたルートを当初案とし、次に掲げる関係者のご意見を伺い、細部についての修正を行い最終案を作成しました。

(意見を伺った関係者)

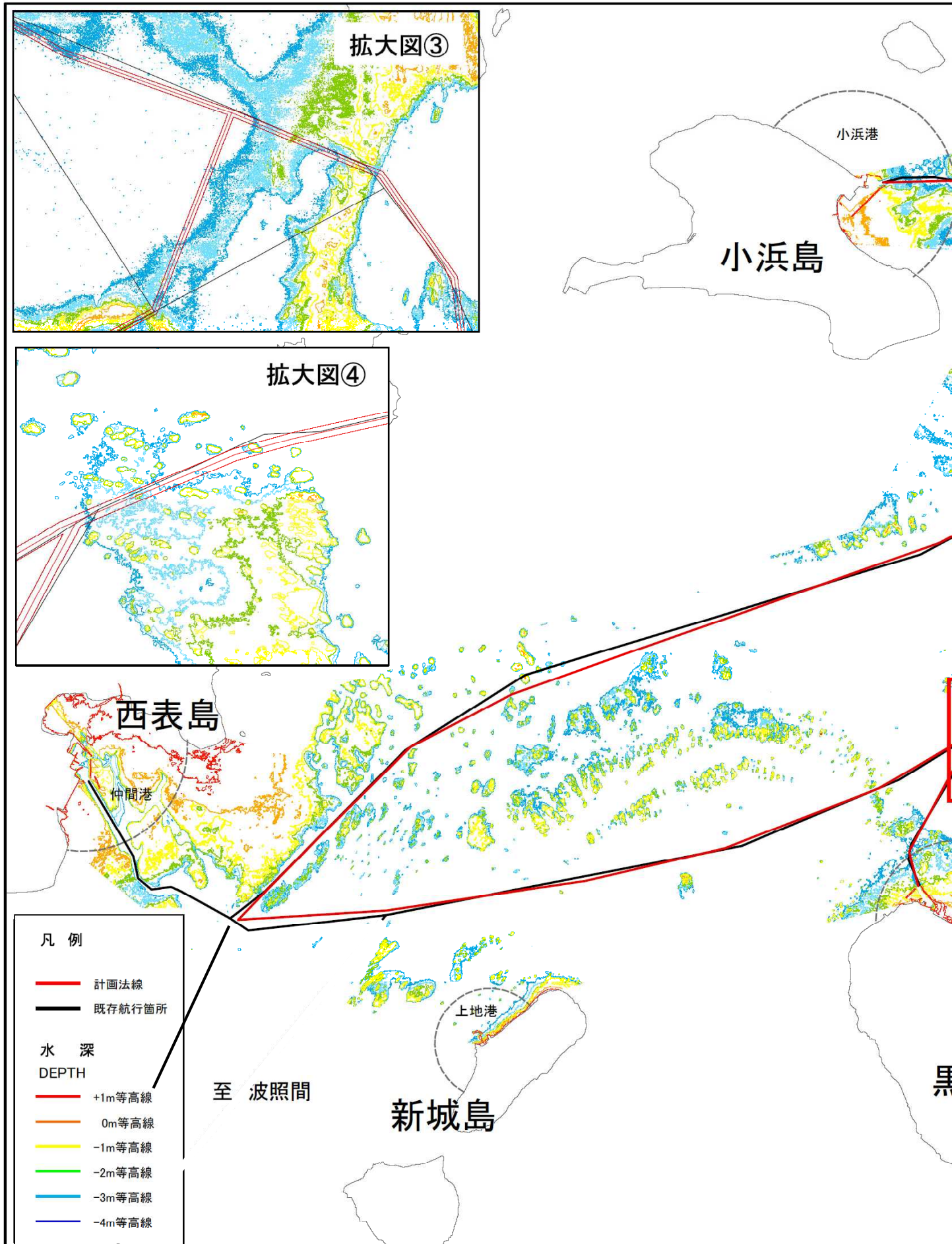
- ・ 絞り込まれたルートの当初案の航路法線に漁場が近く操業に影響を受けると想定される漁業者
- ・ 石西礁湖を含む西表石垣国立公園を管轄する環境省那覇自然環境事務所
- ・ 石西礁湖を含む沖縄県全域の海上交通を管轄する第十一管区海上保安本部
- ・ 石西礁湖を航行する船社
- ・ 石西礁湖を利用するダイビング業者

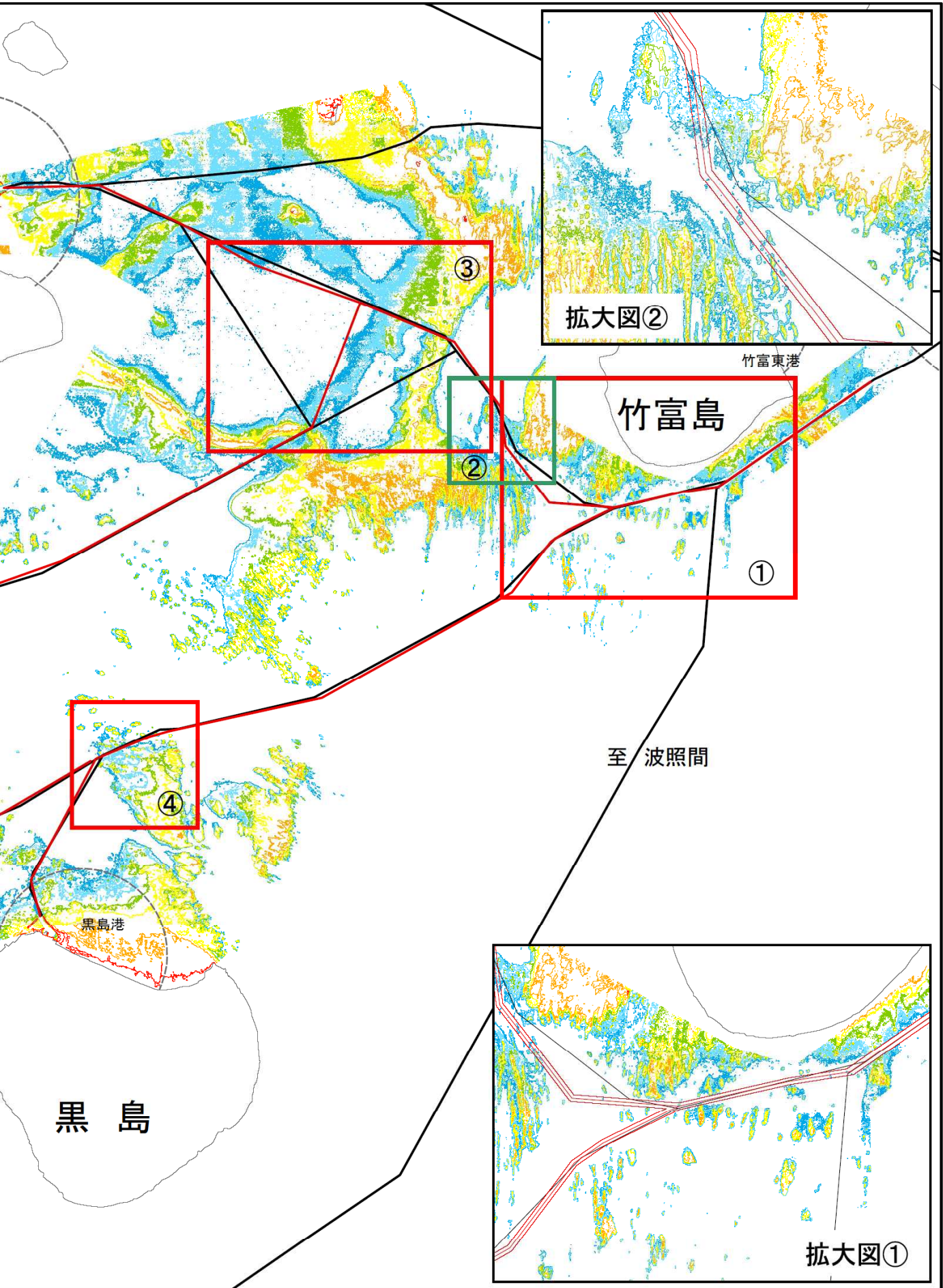
(伺った主な意見と対応)

- ① 区画漁業権が設定されている箇所への影響を極力さけることから、航路ルートを変更。
- ② サンゴの高被度領域や、ダイビング等での利用海域への影響を極力さけることから、航路ルートを変更。
- ③ 屈曲点を減らすなど、航行船舶の操船性を高めるための法線とするが、環境への影響を極力低減することから、海底の改変をさけ、利用面との調整の結果、現況航路法線を中心に航路ルートを変更。



5-4 航路計画(詳細ルート)(案)





6. パブリック・インボルブメントの今後の予定

今後は、7月26日～8月11日にかけて、以下の項目について実施していく予定です。

- 検討報告書の配布
- 一般説明会
注) 竹富町の住民を対象にした航路のルート案についての説明は実施済み。
(第1回：平成21年3月～7月、第2回：平成22年5月～6月)
- パブリックコメント
注) 航路のルート案の資料については、インターネットに公開し、意見を受け付けた。
(平成22年5月26日～6月25日)
- 懇談会（漁業者、船社、海面利用者等）
- ホームページへの情報掲載（P Iの開始、P I資料）
- 意見募集

7. 意見の送付先 ～皆様のご意見をお送り下さい～

自然環境を保全しながら安全・安心な航路を確保するためには、様々な方々からの視点・ご意見が重要になります。頂いたご意見を基に、さらに改善が可能か検討を行います。

お問い合わせ、ご意見は手紙・ファックス・電子メールで下記へ送付をお願い致します。

お送り頂いたお問い合わせ、ご意見の内容は、個人が特定できない形で公表する場合があります。また、回答、対応については、まとめてホームページ等に掲示させていただきます。

誠に勝手ながら作業の都合上、平成22年8月11日までに送付をお願いします。

◇ 内閣府沖縄総合事務局 石垣港湾事務所 工務課

Fax : 0980-82-8142

E-mail : ishigakihoan1@ogb.cao.go.jp

Home Page : <http://www.dc.ogb.go.jp/ishigakikou/>

郵送 : 〒907-0012 沖縄県石垣市美崎町1番地 10