

那覇空港滑走路増設事業に係る環境影響評価準備書に対する意見書

2012年11月12日

内閣府沖縄総合事務局長 樋谷 裕司 殿

国土交通省大阪航空局長 福内 直之 殿

弁 護 士 喜 多 自 然

標記の事業に関し、環境影響評価法第18条の規定に基づき、環境の保全の見地から意見を提出する。

第1 意見の要旨（意見の項目）

- 1 事業の目的、需要予測が十分に検討されているのか不明であること
- 2 軍民共用空港であることが大前提とされていること
- 3 環境負荷の大きい原案のみが環境影響評価の対象となっていること
- 4 工事計画、工法が適切とはいえないこと
- 5 調査、予測の結果及び環境保全措置が十分になされているとはいえないこと
- 6 環境保全への配慮が適正になされたとは評価できないこと（まとめ）

第2 意見の理由

- 1 事業の目的、需要予測が十分に検討されているのか不明であること
準備書では、「観光シーズンのピーク時を中心に・・・希望する便の予約が取れないなどの状況が生じています」とされている。しかし、それ自体全国的な現象であり、どの程度の需要があるのか、詳細な検討をしたかどうか疑問がある。準備書では、那覇空港の年間旅客数、貨物量、発着回数などが分析され

ているが、単純にこれらが増加すれば「沖縄県の持続的振興発展」につながる
といえるものではなく、滑走路増設による経済効果の内容、程度が問われな
ければならないが、これらが検討された形跡は見当たらない。

とくに、埋立予定地の公有水面は、沖縄県の自然環境の保全に関する指針の
評価ランクⅠないしⅢの区域内であり、自然度の高い生態系が維持されてい
ることから、これらを犠牲にしてまで滑走路増設の必要性があるのか、厳密な検
討が必要になるはずである。

本事業は、沖縄県にとって観光・リゾート産業の観点から那覇空港の重要性
が高いこといことが前提とされているが、観光・リゾート産業の基盤である自
然環境を犠牲にするという矛盾を含んだ事業であり、なおさら厳密な検討が必
要である。

2 軍民共用空港であることが大前提とされていること

本事業は、那覇空港が今後も軍民共用空港として利用されることが大前提と
なっており、騒音の予測については、自衛隊の部隊改変が実施されることを織
り込んで、自衛隊機の増加分を加味した結果となっている。自衛隊機の発着な
いし飛行回数は、約29,600回/年であり、1日平均81回となっている。

そもそも、なぜ軍民共用空港であることが当然の前提にされているのかとい
う点について、他の関係機関と十分な検討がなされた様子は見受けられない。

また、滑走路増設の必要性を基礎付ける空港需要予測においては、民間機
のみが予測の対象となっており、自衛隊機、海上保安庁機等は除外されている。
しかし、軍民共用空港であることを前提して滑走路増設計画を立案するのであ
れば、自衛隊機、海上保安庁機等、現在那覇空港を利用するあらゆる種類の機
種について需要予測や必要性を十分に検討すべきである。自衛隊機の利用増加
を当然の前提条件として設定して、民間航空機の需要予測のみを根拠に滑走路
増設が必要であるとするのは、適切な環境影響評価とはいえない。

3 環境負荷の大きい原案のみが環境影響評価の対象となっていること

滑走路増設に関しては、構想の初期段階で、原稿滑走路との間隔を1310メートルにするA案と850メートルにするB案（いずれも海域の埋立を伴う案）に絞られ、その後、環境影響評価法上の手続が開始される以前にA案が選定されている。したがって、環境影響評価法上、方法書以来A案のみが検討対象となっている。

しかし、本来、環境影響評価は、事業の必要性の程度と環境に対する負荷の程度を比較検討するための手続であり、ゼロオプション、すなわち事業を実施しないことも含め、複数の代替案が検討されなければ意味をなさない。

このように、海域の大規模な埋立を行うことが大前提とされた上で、準備書の検討がなされていることに重大な問題がある。

4 工事計画、工法が適切とはいえないこと

資材搬入船舶の出入りのため仮設航路が4箇所設けられ、浚渫が行われることが予定されている。護岸築造や地盤改良のための浚渫も予定されている。浚渫予定地は、サンゴ、海草藻場の生息域である。単に航路を確保するためだけにこのような工法を採用し、埋立対象地域以外の生態系にも不可逆的な改変を加えることは、工法として適切とはいえない。

5 調査、予測の結果及び環境保全措置が十分になされているとはいえないこと

(1) 水象（波浪，潮流）

準備書では、波浪，潮流に変化があると予測されている。しかし、これらがリーフ内の生態系に与える影響については予測の対象となっておらず、不十分である。

また、このような変化に対しては、消波ブロック，通水部の設置により環境保全措置を図るとされている。

しかし、埋立により大規模な構造物を設置する以上消波ブロックによる反射波の低減はごく限られた限度にとどまるはずである。通水部の設置も、連絡誘導路周辺に1か所のみ、10メートル×5メートル、長さ225メートル

ルの通水部を設けるだけのものであり、海水交換の促進の程度は極めて限定的である。

(2) 地形

準備書では、瀬長島南側の砂浜が後退すると予測されているが、既存の護岸まで海岸線が変化することはないとして、環境保全措置を講じないとされている。

しかし、砂浜は、絶滅危惧Ⅱ類に指定されたコアジサシ等の営巣場所であるなど、重要な生息環境であり、環境保全の見地から重大な問題がある。

(3) 陸域生物

準備書では、アジサシ類について、周辺には同様な採餌場が広く存在することから影響は小さいとされている。しかし、どの地域を指すのか明確ではなく、また周辺地域では埋立により餌場となる干潟は消失しており、影響が小さいとの予測には疑問がある。

準備書では、アジサシ類等について、銃器、爆音機を用いるなどしてバードストライク防止の対策を実施するとされている。しかし、これらの対策を取ることにより、周辺地域での生息が困難になることが予想される。バードストライク対策と称してアジサシ類を周辺地域から追い出すのでは、環境保全対策として本末転倒である。

準備書では、コアジサシが陸域の改変区域での繁殖を回避するため早期に緑化を行うことを環境保全措置として位置づけている。しかし、これらによりコアジサシの営巣場所が消失するおそれがあり、環境保全措置といえるのか疑問がある。

(4) 海域生物

現地調査により、周辺海域では、さんご類305種類、630 ha、海藻草類257種類、67 haが確認され、クビレミドロも15 haにわたる分布が確認され、極めて自然度の高い海域生態系が維持されていることも確認さ

れている。また、その一部が消失したり、生息域が減少することが予想されている。

準備書では、海域生物の分散・回帰ルートの確保のため通水部や消波ブロックにより対応するとされているが、これらにより海域生物の生息地を確保できるのか疑問がある。

また、閉鎖性海域については、海藻草類の生息環境が向上すると予測されているが、同時に底性動物相が変化すると予測されており、環境に対する影響は重大である。

サンゴやクビレミドロは、「実行可能な範囲内で」移植するとされているが、規模や内容は明らかでないし、これらの移植措置の効果には批判的見解もあり、そもそも保全措置といえるのか疑問がある。

(5) 生態系

準備書では、生態系への影響は小さいと予測されているが、事業の規模及び内容からして、適切な予測とはいえない。

また、準備書では、陸域生物及び海域生物と同様の環境保全措置により対応するとされているが、これらの生物相や地理的環境との相互関係を問題にする生態系の観点から、どのような予測がなされ、保全措置が必要になるのか、具体的な指摘が欠如している。

(6) 景観

準備書では、護岸の一部に自然石を用いることで景観を確保するとされているが、自然石を用いたとしても人工物であることには変わりなく、合理性のある環境保全措置とはいえない。

6 環境保全への配慮が適正になされたとは評価できないこと（まとめ）

環境影響の総合的な評価として、「環境保全への配慮は適正」とされているが、上記のとおり、事業者の提示した環境保全措置により環境への影響を十分に軽減することは困難である。

評価ランク I（自然環境の厳正な保護を図る区域）という沖縄県の政策との整合性も取れていない。

上記のような評価は、そもそも滑走路増設事業を実施することを所与の前提とし、原案一案のみを検討していることから生じている矛盾である。したがって、本事業については、ゼロ・オプションも含め、詳細な検討がなされなければならないと考える。

以 上