

平成 24 年 11 月 12 日

内閣府沖縄総合事務局長  
槌谷 裕司 殿

提出者

住所 〒110-0016

東京都台東区台東 1-12-11 青木ビル 3F

氏名 NPO 法人ラムサール・ネットワーク日本  
共同代表 花輪 伸一

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  
環境の保全の見地からの意見書

那覇空港滑走路増設事業に係る環境影響評価準備書について、環境の保全の見地から以下のとおり意見を述べます。

1. 将来需要の予測が過大である。

図 2.1.2 および図 2.1.3 から、那覇空港での国内線路線数は 1998 年から減少傾向にあり、年間旅客数と年間貨物量は、ともに 2008 年から減少傾向にあることが分かる。一方、図 2.2.7 の航空需要予測結果では、旅客数および発着回数（国内線＋国際線）ともに、実績数は 2007 年から減少または横ばい傾向にある。しかし、同図では、2010 年から 2030 年までの予測数は、上、中、下位の予測数がいずれも増加するとしており、この予測の確からしさには疑問がある。

日本の人口は 2004 年にピーク（12,784 万人、高齢化率 19.6%）を迎えた後すでに減少に転じ、2030 年には 11,522 万人、高齢化率 31.8%と予想され、今後 100 年間で 3,770 万人（低位推計）～6,407 万人（高位推計）と明治時代後半の水準に戻るとされている（国土交通省国土計画局）。人口減少や高齢化、景気低迷の傾向からみれば、将来、沖縄への入域者数の大きな増加は期待できず、2030 年までの那覇空港における需要予測はかなり過大と思われる。

## 2. 滑走路増設の必要性の検証が不十分である。

「那覇空港では、近年の観光客増加に伴い、夏場の観光シーズンや年末年始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影響が生じている」（準備書 P2-8）ことを滑走路増設の理由としているが、これは那覇空港だけのことではなく、他の空港でもピーク時には起きていることである。また、「総合的な調査の結果、2010～2015年度頃には、現在の施設では夏期を中心に航空旅客需要の増加に対応できないおそれがある」（準備書 P2-8）としているが、2010～2012の夏期にはどうだったのか、明確に示すべきである。

「おそれがある」という表現はあいまいであり、那覇空港における旅客数ピークの日数、予約が取れない客数、待ち時間数など示すべきであり、それを解消するために滑走路の増設が本当に必要なかどうか、旅客数のピーク時に合わせた施設規模が不可欠なのか、ピーク時以外は遊休施設とならないのか、また、滑走路を増設した場合、航空会社の増便、新規参入がどの程度見込まれるのか調査して、コスト・ベネフィットを含めて客観的な数値で示すべきである。

一方、沖縄島に残された重要な自然海岸である大嶺海岸の中心部を大面積にわたって埋め立てることによる生物多様性保全上の損失、観光資源の損失について、また、保全した場合に得られる利益について、それぞれコスト・ベネフィットを示すべきである。

## 3. 民間専用空港とした場合にも滑走路増設が不可欠なのか検証すること。

那覇空港は、現在、自衛隊との「軍民共用空港」であるが、民間機だけの空港として使用するならば、滑走路増設の必要性が低下する、あるいは無くなる可能性が考えられるので、この選択肢も検討すべきである。P2-9には、自衛隊機の発着回数は29,600回/年とあり、平均すれば1日当たりでは81回で、大型ジェット機61回/日、また中型ジェット機64回/日よりも多い。自衛隊機の離発着が無くなれば、民間機の離着陸回数を増加させることができ、滑走路の増設は不要になるのではないか。民間専用の飛行場とした場合の離着陸回数と滑走路本数について試算すべきである。

## 5. 埋立土砂の採取場所、採取方法、搬入ルートをも明記すること。

埋立土砂（埋立用材）の土量は面積160ヘクタールで、約1,000万立方メー

トルとされている。その入手先について、購入砂、岩ズリ、公共残土については「県内を想定」と記述されているだけで、具体的な採取場所、方法が明記されていない（表 6.1.1.8）。土砂の採取先、採取方法は、その地域の環境へも大きな影響を与えることから明記するべきである。また、埋立土砂の搬入ルートも、那覇空港近辺の道路を示しただけであり（図 6.1.1.20）、不十分である。

#### 6. 連絡誘導路の通水部幅の検討方法に疑問がある。

連絡誘導路は幅 225m であり、ここに通水性を確保するために、通水部幅を 0、10、100m の 3 種類で検討し、10m 幅が妥当としている。しかし、長さ約 3,400m の埋立地（滑走路）と長さ約 400m の連絡誘導路を造成しない場合の開放海域（現状）と比較して、幅 10m あるいは 100m の通水路の持つ意味を検討するべきである。計画では、「コの字型」の滑走路部分と誘導路によって閉鎖水域が生じるのであり（大嶺崎にさらに狭い部分ができる）、幅 10m では「造成しない場合の開放海域」と比較して、どの程度の通水性が確保できるのか示されておらず、10m 幅と 100m 幅だけの通水路の比較に意味はないのではないかと。閉鎖水域における海水の停滞、砂泥の堆積、水温の変化、リンや窒素の濃度、SS、塩分濃度など、どのように変化するのか、準備書では疑問に答えているとは思えない。

#### 7. 潮流のシミュレーションに大きな疑問がある。ここで間違えると、砂泥の流動、底質の変化、底生生物、魚類、沿岸性鳥類への影響予測まで間違えることになる。

埋立地の存在が、潮流や波浪などの水象におよぼす影響について、本件準備書のシミュレーションによる結論には大きな疑問がある。パラメーターの操作によって結論が如何様にでもなるからである。本件準備書においても、結論は、他のアセスと同様「水象（波浪及び潮流）への影響については、事業者の実行可能な範囲で環境影響の回避又は低減が図られているものと評価した」（P6.7-254）というものである。しかし、これは、所定の結論にシミュレーション結果を迎合させたものであり、これまで当たった試しはないと言っても過言ではない。諫早湾干拓事業では、潮受け堤防の造成により有明海全体の潮流、潮汐が変化し、漁業不振が続いている（福岡高裁により因果関係が認められ、開門判決が確定）。泡瀬干潟でも一期工事の堤防造成により、砂洲の消滅や海草藻場への砂の堆積が認められる。

一般的に言えば、沿岸域における埋立地の造成や堤防の建設は、潮流の変化を引き起こし、砂泥の流動にも変化をおよぼす。その結果、砂泥が流出したり堆積したりすることによって底質が変化し、干潟や藻場、サンゴ群集へも影響を及ぼすことがある。魚類や底生生物も影響を受けることから、それらを採食する沿岸性の鳥類へも影響を及ぼすことになる。

潮流シミュレーションの確からしさについて、第3者による検証を受けるべきである。所定の結論にあわせたシミュレーションより、経験を積んだ研究者による潮流の変化、砂泥の流動の予測や、その現場の漁師のほうが、現実的で的確な予測を行う場合がある。

## 8. 鳥類に関する調査、データ解析、影響予測が不十分である。

鳥類の現地調査は2011年1月から2012年1月までの間の1、4、6、8、9、10、1月に各月2日間連続で行われている（P5-48の表5.2.7.1(5)）。渡りの時期は4、9月の各2日間であり、調査方法は定点およびラインセンサス法である（P5-45の表5.2.7.1(2)）。しかし、地域の鳥類相、個体数の季節変化を明瞭に知るためには、調査は各月2~3回必要であり、渡り鳥については、春と秋の渡りの時期および越冬期に集中的な調査が必要である。また、調査目的（鳥類相、繁殖状況、渡り、日周行動、採食・峙の場所など、何を明らかにするか）によって、調査時期、時間、方法などを換えなければならない。その点、本件アセスの鳥類調査は十分なものではなく、その原因は調査目的を明確に描いていないところにあると考えられる。目的の異なる調査を同時に行うことも、解析や考察をしにくくなる原因のひとつである。

データは、定点、ラインごとに出現種数と「主な確認種」を示しただけで、記録個体数は示されていない（P6.12-93、表6.12.1.27）。定量的データがあるのならば、出現頻度や優占種などをきちんと示すべきである。

シギ・チドリ類に関しては、記録位置と記録数（ランク別）をメッシュで示しているが（P6.12-98~102）、これらの図に関する考察はなされていない。シギ・チドリ類の生息場所である干潟や海岸は、潮汐の影響を受けるため、これらの鳥類も潮の満ち引きに応じて移動する。潮汐と鳥類の移動との関係については、滑走路増設の直接的な影響を知るために、きちんと解析し考察すべきである。特に、種ごとに、採食場所、休息場所、ねぐらなどを特定し、その間の移動ルートを知る必要がある。しかし、準備書ではそれがなされていない。これでは、的確な影響予測ができない。

影響予測について、クロツラヘラサギは「生息地は泥質干潟（その周辺の浅瀬）であることから、生息環境の減少による影響は極めて小さい」（P6.12-223、表 6.12.2.12(6)）としているが、これは先入観による決めつけであり、影響を小さく見せるための作為であろう。現地での観察にもとづいてきちんと記述するべきである。なお、同表では「本種は、大嶺崎周辺区域、瀬長島周辺区域及び具志干潟で確認されていない」とされているが、調査時間不足の可能性が高い。

シロチドリは「大嶺崎周辺区域において地表での繁殖が確認されている」としながら、「車両走行に伴う輪禍の影響については、本種は種に飛翔により移動するため、生息環境の変化は極めて小さいと考えられる」と書かれている（P6.12-228、表 6.12.2.12(11)）。主語と述語が一致しないのはコピーアンドペーストのミスであろう。親鳥は飛去するにしても、卵または孵化直後のヒナは輪禍を避けることはできない。繁殖期の工事の影響は大きいと評価するべきである。これはコアジサシのコロニーについても同様である。

コアジサシについては、コロニー（82 巣を記録）の「一部が消失する」としているが（P6.12-232、表 6.12.2.12(15)）、この程度のコロニー規模ならば一部消失ではないだろう。全部消失すると考えられる。

「前面の海水域の消失又は変化に伴う鳥類への影響」（P6.12-264）では、アジサシ類については「残存する海域においても採餌は可能であり、アジサシ類への生息環境の減少の影響は小さい」としている。影響評価でよく使われる「他所に類似の環境があるので影響はない」という詭弁であり、影響予測になっていない。

シギ・チドリ類（シロチドリ）については「主要な生息環境は砂質干潟であり、砂質干潟は大部分が残存する」ため影響は極めて小さいとしているが、シロチドリ以外のシギ・チドリ類については触れていない。シロチドリは泥質干潟でも採食は見られることから、この影響予測も先入観による決めつけの類である。

沖縄では、シギ・チドリ類はリーフが干出し波が穏やかなときは、リーフ上で休息、種によっては採食することが知られているが、本件アセスの鳥類調査ではリーフは調査範囲外である（図 5.2.7.1）。そのため、リーフ上のシギ・チドリ類に関するデータはなく、影響評価はなされていない。

バードストライクについては、那覇空港でのこれまでの事例を示すべきであるが、それは示されていない。「鳥類の航空機との衝突の影響は小さいと考えられる」としているが、エンジンに吸い込まれるなどすれば重大事故になりかねないので、過去の事例調査は必要である。

## 9. ウミガメ類の調査は、繁殖確認のためには不十分である。

ウミガメ類の繁殖に関する調査方法は「海岸線を任意踏査し、上陸跡や産卵跡を記録した」(P5-52、表 5.2.8.1(2))とあり、調査期間、調査頻度は「産卵時期5~9月に2回/月」(P5-57、表 5.2.8.1(7)および P6.13-6、表 6.13.1.3(2))と記述されている。「任意踏査した海岸線」は図 6.13.1.1(5)に示されている。

しかし、ウミガメ類の調査を1か月に2回程度行っても、上陸跡や産卵跡を発見できる確率はたいへん低いだろう。ウミガメ類の調査や保護活動を行うナチュラリストは、産卵期間中、ほぼ連日砂浜を歩いて痕跡の発見に努める。ウミガメ類の砂上の上陸跡は風波で消えやすいため、月2回程度の調査頻度では発見できない可能性がある。「上陸跡・産卵跡は確認されなかった」(P6.13-166)というのは、調査不足による可能性もあるため、これをもって「ウミガメ類は当該海域における砂浜を産卵場としてほとんど利用していない」(P6.13-166、P6.13-262)と結論づけるのはまったく科学的な態度ではない。

瀬長島西側、大嶺崎南側、現滑走路北端西側には比較的面積の広い砂浜があるとされることから、少なくともこれらの地点では頻度高い調査がなされるべきである。

## 10. 海域生物の移植、移動は保全措置ではない。

クビレミドロ、サンゴ類については、保全措置として一部を移植するとしているが(P7-47~P7-58)、これらの移植の成功例は知られていない。クビレミドロは未だ実験中であり、サンゴ類の移植に関しては「サンゴ礁の移築」、「サンゴ群集移植」という手法が示されているが、その実例はわずかで、しかも、モニタリング期間が短く、生残したというだけでサンゴ礁生態系としての生物多様性を回復しているわけではない。

海域動物6種についても、事業者の実行可能な範囲で類似環境に移動するとしているが、これらの移動の成功例、失敗例をきちんと示し、類似環境で移動が成功する確からしさを予測するべきである。その際、移植、移動が成功したとする判断基準も、合わせて示す必要がある。その場合、移植場所、移動場所で、個体がある期間生存するというものではなく、その個体を含む生態系、生物多様性が持続するというものでなければならない。

しかしながら、本来は、必要性や正当性が疑われる事業を前提にして移植、移動を計画するのではなく、すでに多くのサンゴ礁や干潟、藻場の海域が失われて

しまった沖縄においては、自然環境の保全と持続利用に十分配慮した環境アセスが必要である。

#### 11. P I 手法の客観性について検証すること。

本件アセスの方法書に対して、筆者は次のような意見を述べた。すなわち『構想段階では「住民参画の手法である PI を取り入れ、透明性、公平性、公正性を確保する観点から、第三者機関である那覇空港構想段階 PI 評価委員会を設置し、評価、助言を得ながら、住民参画促進に取り組んだ」とされている。しかし、この PI 評価委員会の設置や運営のしかたは、行政機関の従来委員会運営の方式と変わらず、第三者機関というわりには独立性に乏しいように見える。構想段階で P I 手法を取り入れたこと自体は進歩であるが、それが中立で客観的に行われたのかについて、きちんと検証しておくべきである。それがなければ、P I 手法の客観性を示したことになる』というものである。これに対して、今回の準備書で示された事業者見解は『構想段階の検討にあたっては、住民参画の手法である PI を取り入れ、透明性、公平性、公正性を確保する観点から、第三者機関である「那覇空港構想段階 PI 評価委員会」を設置し、評価、助言を得ながら、住民参画促進に取り組みました』というものであった。これは、方法書の記述を繰り返しただけで、第三者機関の独立性、中立性、客観性に対する疑問にまったく答えていない。

同様に、『ゼロ・オプションを含めて比較検討したと記述されているが、ゼロ・オプションを排除した理由は述べられていないので、明確に示すべきである』との意見に対しては、『滑走路増設が必要であることが確認されました（部分引用）』との事業者見解が示され、ゼロ・オプションを排除した理由は述べられていない。

このように、事業者見解は、市民の意見に対して真摯に答えていない。市民の信頼を取り戻すためには、真面目に書き直すべきである。

以上