

辺野古新基地建設に係る 問題点と沖縄県の考え

令和7年8月 沖縄県

目次

これまでの経緯	3
現在の整備計画	4
沖縄県の考え	5
1. 繰り返し示されている辺野古反対の民意に反して建設が 強行されている問題	6
2. 生物多様性が極めて高く、貴重な自然環境を不可逆的に 破壊する問題	7
3. 技術的な懸念に関する問題	8
4. 争訟を通じて明らかとなった立法政策上の問題	9
5. 国の予算執行として合理性を欠く問題	
①膨大な費用がかかる	11
②目的である「普天間飛行場の一日も早い危険性の除去」に 繋がらない	13
③滑走路の使用が短期間に留まる可能性がある	15
まとめ	18

これまでの経緯

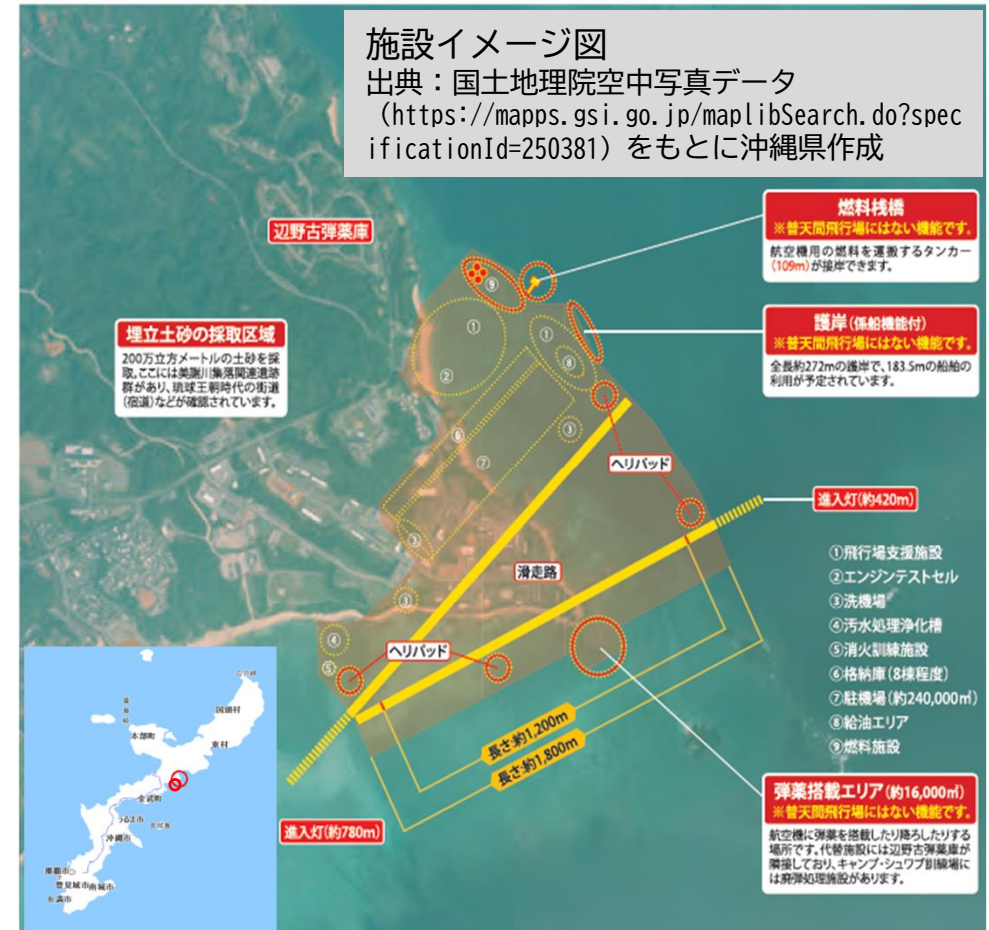
1995.9 (平成7年)	・米兵3人による少女暴行事件が発生 ・同年10月に沖縄県民総決起大会が開催された後、翌11月に日米間の新たな協議機関としてSACOが設置
1996.4 (平成8年)	・橋本総理とモンデール駐日米国大使による共同発表 →普天間飛行場の全面返還に合意（今後5年ないし7年以内に、十分な代替施設が完成し運用可能になった後）
1996.12 (平成8年)	・SACO最終報告の発表 →今後5年ないし7年以内に、十分な代替施設が完成し運用可能になった後、普天間飛行場を返還する。 →代替施設として、撤去可能な海上施設を沖縄本島東海岸沖に建設
1997.11 (平成9年)	・政府は、撤去可能な海上ヘリポート基本案を沖縄県・名護市等に提示 →12月、比嘉名護市長が受入れ及び市長辞任を表明。沖縄県は平成10年2月に反対を表明。
1998.11 (平成10年)	・建設後15年間の軍民共用、その後の返還・民間空港専用化を公約とする稲嶺県知事が就任
1999.11 (平成11年)	・沖縄県は、辺野古沿岸域を移設候補地として選定。翌12月、岸本名護市長が条件付きで代替施設の受入れを表明 ・岸本名護市長の受入れ表明の翌日、政府は、軍民共用を念頭に整備を図ること等を閣議決定 →「代替施設の工法及び具体的建設場所については地域住民の意向を尊重すべく、沖縄県及び地元地方公共団体とよく相談を行い、最善の方法をもって対処することとする。」 →「代替施設の使用期限については、」～「沖縄県知事及び名護市長から要請がなされたことを重く受け止め、」～「米国政府と協議していくこととする。」
2006.5 (平成18年)	※この時点で、SACO最終報告による普天間飛行場の全面返還の期限を経過している。 ・政府は、沖縄県や関係地方公共団体と十分な協議をすることなく、平成11年の閣議決定を廃止し、名護市辺野古を埋め立て、滑走路をV字型に整備すること等を閣議決定
2013.12 (平成25年)	・17日に開催された沖縄政策協議会の場で、仲井眞知事は、普天間飛行場の5年以内の運用停止を含む4項目を政府に要望 ・同月25日に安倍総理と仲井眞知事が面談し、安倍総理から4項目全てに取り組むとの回答 ・同月27日、沖縄県は、沖縄防衛局から提出された普天間飛行場代替施設建設事業に係る埋立承認申請書（埋立工事の工期は5年）を承認
2014.2 (平成26年)	・第1回普天間飛行場負担軽減推進会議を開催（政府・沖縄県・宜野湾市） →沖縄県は、普天間飛行場の5年以内の運用停止等を政府に求める。（その後、平成31年2月の期限を経過）
2020.4 (令和2年)	・沖縄防衛局は、軟弱地盤の存在により地盤改良工事を追加する必要があるとして、変更承認を得た後に要する埋立工事の工期を9年余り（提供手続きの完了まで約12年）とする埋立変更承認申請書を沖縄県に提出
2024.1 (令和6年)	・木原防衛大臣が、閣議後会見において、「普天間飛行場の具体的な返還時期については、完成後における部隊の移転などのプロセスを考慮する必要があり、現段階で具体的にお示しすることは困難」と発言

現在の整備計画

- ・辺野古新基地には、**普天間飛行場にはない** 2本の滑走路、燃料栈橋、弾薬搭載エリア、係船機能付き護岸を整備することが予定されている。

主な機能比較

普天間飛行場	辺野古新基地
・滑走路 (2,800m) ・着陸帯 ・誘導路 ・駐機場	・北側滑走路 (約1,200m+約600m) ・南側滑走路 (約1,200m+約600m) ※オーバーラン300m×2 ・着陸帯 ・誘導路 ・駐機場 ・燃料栈橋 ※燃料運搬用タンカーの接岸 ・弾薬搭載エリア ※航空機への弾薬の荷役 ・係船機能を有する護岸 ※183.5mの船舶の利用を予定
<補足> ○ 滑走路長については、当初1,600m+オーバーラン200mで計画していたところ、オーバーランを両側600mとするために滑走路長を1,200mに変更した。 ○ この結果、オスプレイ等は最大重量で離陸することはできないが、米軍は運用制限をかけることにより対応可能と判断している。 (普天間飛行場代替施設建設事業公有水面埋立承認願書より)	



- ◆ 沖縄県としては、**平成11年閣議決定と全く異なる**現在の辺野古新基地建設は、**普天間飛行場の単純な「代替施設」とは言えない「新基地」の建設**であり、**沖縄の過重な基地負担や基地負担の格差を永久化・固定化することに繋がる**と考えている。

沖縄県の考え

- ◆ 沖縄県としては、辺野古新基地建設には、以下の問題があると考えている。
1. 繰り返し示されている**辺野古反対の民意に反して建設が強行されている問題**
 2. **生物多様性が極めて高く、貴重な自然環境を不可逆的に破壊する問題**
 3. **技術的な懸念に関する問題**
 4. **争訟を通じて明らかとなった立法政策上の問題**
 5. **国の予算執行として合理性を欠く問題**
 - ①膨大な費用がかかる
 - ②目的である「普天間飛行場の一日も早い危険性の除去」に繋がらない
 - ③滑走路の使用が短期間に留まる可能性がある

- ◆ そのため、沖縄県としては、**沖縄の過重な基地負担の軽減**に向け、

【政府において、「辺野古が唯一」という考えを見直していただきたい】

【政府は、沖縄県との対話による解決に応じていただきたい】

と考えている。

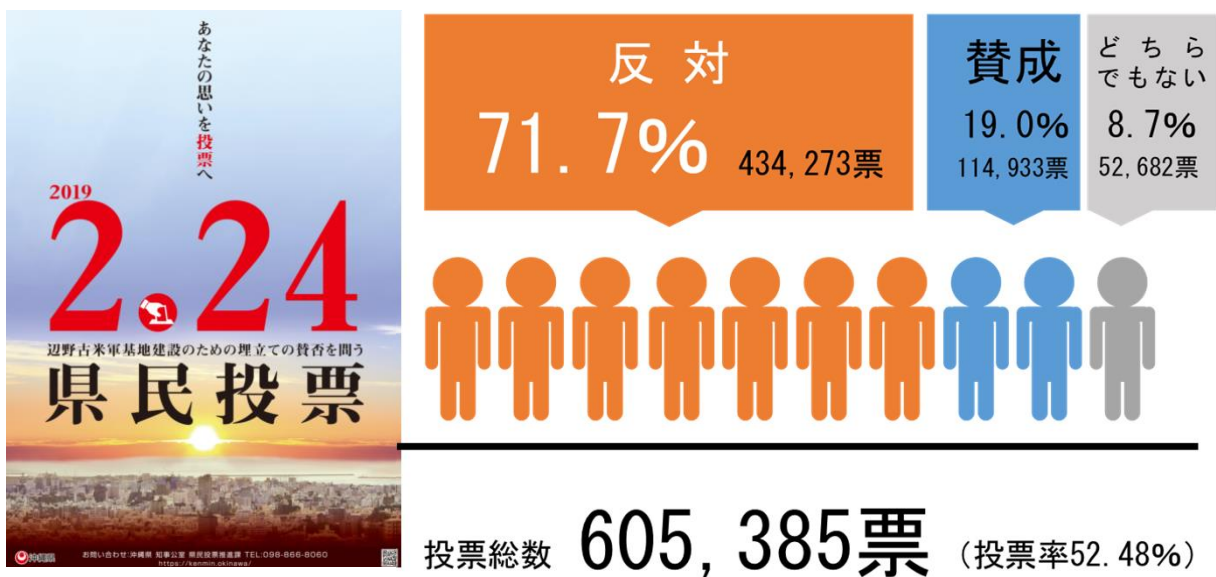
1. 繰り返し示されている辺野古反対の民意に反して建設が強行されている問題

①過去3回の県知事選挙

(平成26年、平成30年、令和4年)

②平成31年2月24日

辺野古米軍基地建設のための埋立ての賛否を問う**県民投票**



③令和6年6月16日

沖縄県議会議員選挙出口調査 (NHK)

選挙区	辺野古移設 反対	辺野古移設 容認
那覇市・南部離島	61%	39%
沖縄市	55%	45%
宜野湾市	57%	43%

※ 那覇市・南部離島、沖縄市、宜野湾市の3つの選挙区、あわせて32の投票所で、投票を終えた有権者4,082人を対象に実施し、2,201人が回答（回答率約54%）。

出典：NHK 沖縄NEWS WEB
(<https://www3.nhk.or.jp/lnews/okinawa/20240616/5090028221.html>)
より引用して沖縄県作成

沖縄県の考え

辺野古新基地建設を強行する政府の姿勢は、**繰り返し示されてきた民意を一顧だにしていない。**

2. 生物多様性が極めて高く、貴重な自然環境を不可逆的に破壊する問題

◆ 辺野古新基地の建設予定地である辺野古大浦湾は、生物多様性が極めて高い貴重な自然環境

- 沖縄防衛局による環境影響評価調査において、絶滅危惧種262種を含む5,300種以上の生物が確認されている。
- 日本生態学会をはじめとした19もの学会の共同声明で、当該海域の自然環境の重要性が指摘されている。
- 環境省も、ラムサール条約の登録湿地の国際基準を満たす潜在候補地としているほか、「生物多様性の観点から重要度の高い海域」の一つとしている。
- 令和元年10月、世界的な海洋学者であるシルヴィア・アール博士が率いる米国の環境NGO「ミッション・ブルー」によって、大浦湾とその周辺海域一帯が、「ホープスポット」として登録された。



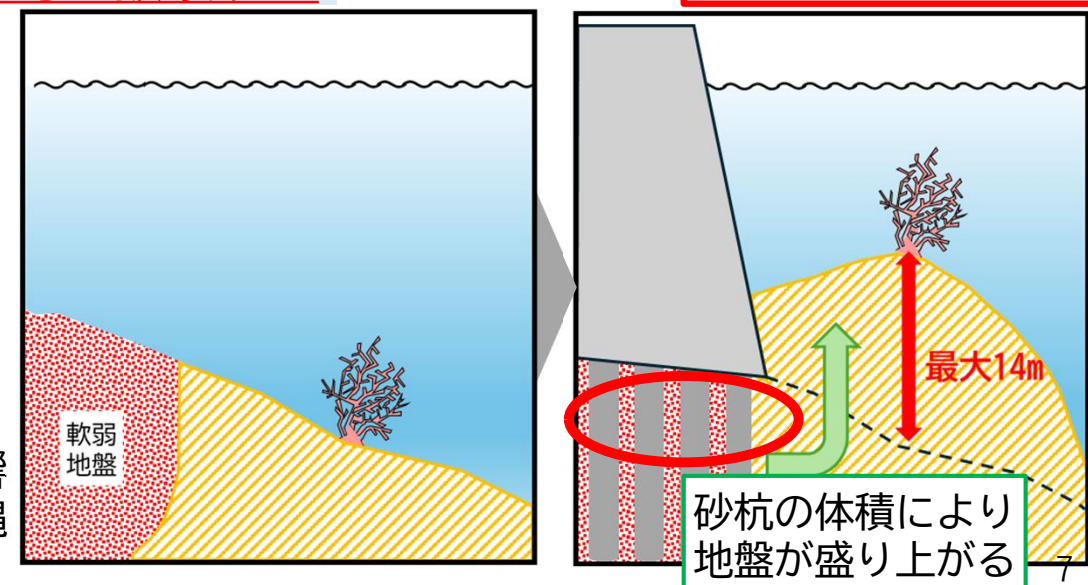
出典：(株)ワールドダイビング提供画像

沖縄県の考え

辺野古新基地建設は、貴重な自然環境を不可逆的に破壊する

- 地盤改良工事のうちSCP（サンドコンパクションパイル）工法を施工する部分においては、改良径2m及び1.6mの砂杭を、約1万6千本打ち込むことによって、**地盤が最大で14m盛り上がり**、サンゴや底生生物の生息等、**周辺海域の環境に甚大な影響**が懸念される。

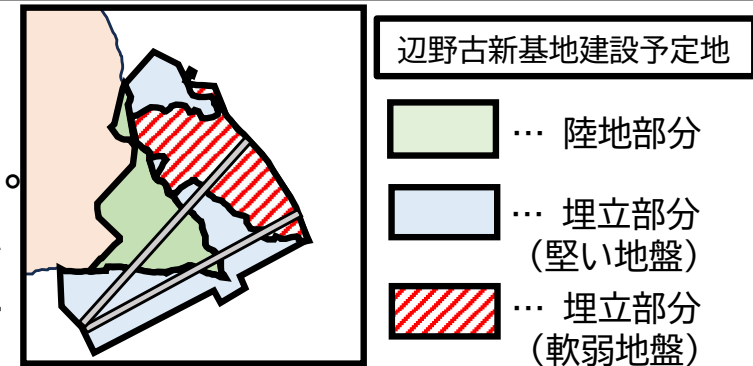
※ 沖縄防衛局において地盤の盛り上がりが環境に及ぼす影響について適切に情報が収集されておらず、環境影響評価に係る適切な予測が行われていないことから、沖縄県による変更不承認理由の一つとなった。



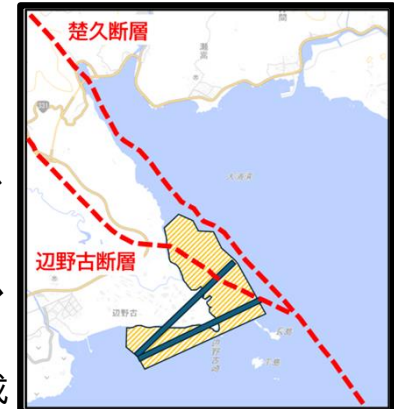
3. 技術的な懸念に関する問題

- ◆ 大浦湾埋立区域には軟弱地盤が広範囲に分布し、その深さは最深部であるB-27地点で水深90mに達するが、地盤改良工事は水深70mまでしか行わず、約20mの未改良部が残る。
- 国内で前例のない大規模な地盤改良工事が必要（国内における砂杭打設深度の最高値は水深65m）
- B-27地点付近の地盤条件の設定が、災害防止に関して最も重要であるにも関わらず、同地点において地盤の状況を把握するための力学的試験がなされていない。

- ◆ 辺野古新基地の建設予定地には、埋立部分と陸地の部分があり、埋立部分には軟弱地盤と堅い地盤が混在している。
- 地盤が不均一に沈む「不同沈下」が長期に渡り発生する恐れがある。
- 政府は、沈下は埋立空港においては一般的に生じており、十分対応可能で、関西国際空港等でも同様とするが、全体が埋立地である空港と一律に考えることは妥当でない。



- ◆ 辺野古新基地建設予定地の直下とその近くには2つの断層が存在
- 専門家は、地震発生リスクが高い「活断層である」と指摘している。
- 政府は、権威ある文献を確認をした上で、活断層の存在を示す記載がないとするが、その文献である国立研究開発法人産業技術総合研究所「活断層データベース」は、長さ10km未満の活断層や、まだ十分に確認されていない活断層は収録されておらず、「文献にないから活断層でない」とは言えない。



出典：国土地理院 地理院地図をもとに沖縄県作成

沖縄県の考え

辺野古新基地は、たとえ完成したとしても安定的な運用は困難ではないか。

4. 争訟を通じて明らかとなった立法政策上の問題

沖縄防衛局の埋立変更承認申請は、環境保全要件や災害防止要件など、**公有水面埋立法上の埋立要件を充足しない。**

沖縄県知事 不承認処分
(法定受託事務)

- ・ 沖縄防衛局は、**公有水面埋立法上、国の機関として一般私人と異なる規定の適用を受けるにも関わらず、一般私人と同様の立場で審査請求**を行った。
- ・ 審査請求を受けて、**同じ国の機関の長である国土交通大臣が、不承認処分を取り消す裁決をし、「承認せよ」という是正の指示**をした。

※なお、沖縄防衛局による審査請求については、かねてから多くの行政法研究者が、
・ 一般私人が立ち得ない「固有の資格」にありながら、一般私人と同様の立場で審査請求することは許されないこと
・ 同じ国の行政機関である国土交通大臣の、審査庁としての適格性を指摘し、国民のための権利救済制度である行政不服審査制度を濫用するものとして憂慮する声明を出している。
◇H27埋立承認取消関連：2015年10月23日付け行政法研究者 95名（呼びかけ人と賛同者の計）による声明
◇H30埋立承認撤回関連：2018年10月26日付け行政法研究者109名（呼びかけ人と賛同者の計）による声明

沖縄県は、当該**裁決と是正の指示**の取消を求めて提訴

訴訟

最高裁の判断

裁決の関与取消訴訟
(令和5年8月24日決定)

沖縄防衛局が、一般私人と同様の立場で、国民の権利利益の救済を図る制度である審査請求をすることを認め、県の訴えを退けた高裁判決に対する県の上告を不受理決定。

是正の指示の関与取消訴訟
(令和5年9月4日判決)

「裁決の拘束力」を理由に、公有水面埋立法上の要件不充足について何ら審理しないまま是正の指示は適法とした。

※沖縄県は裁決に係る取消抗告訴訟も提起したが、最高裁は令和7年1月16日、都道府県に裁決の取消抗告訴訟を提起する資格はないとした高裁判決に対する県の上告を不受理決定した。

沖縄県の考え

- ・地方公共団体が自ら責任を持って行った処分を、国が裁決で取り消すこと（裁定的関与）ができる一方で、その裁決の適法性について司法の判断を仰ぐ途が閉ざされた現行の法制度は公平・公正なものとは言えない。
- ・主権者たる国民・地域住民の声に応える責務を有する地方公共団体の自主性や自立性、ひいては憲法に定める地方自治の本旨をも形骸化する極めて重大な問題を生じさせている。

沖縄県が考える、立法政策上の問題点

①『「国」の機関による審査請求を受けて「国」の法令所管大臣が審査すること』を、地方自治法及び行政不服審査法が認めていること

→現行の地方自治法及び行政不服審査法では、審査請求人と審査庁が同じ国である場合に、これを制約する規定がなく、国の機関は都道府県知事による処分を「固有の資格」により受けたものでない限り、法令所管大臣に対して審査請求ができる。

②裁定的関与の適法性について争うことができないこと

→地方自治法第245条第3号で定める「国の関与」に、国の裁決が含まれておらず、機関訴訟で争うことができない。

※抗告訴訟については、令和4年12月8日最高裁判決が、都道府県に裁決の適法性を争う適格はないとしている。

◇沖縄県は、令和6年4月22日の全国知事会地方分権特別委員会において、当該問題点と、その見直し案の一例について説明した。（別冊『裁定的関与の見直しについて』）

※なお、裁定的関与については、第一次地方分権改革において存続が問題となった経緯がある。

5. 国の予算執行として合理性を欠く問題①（膨大な費用がかかる）

辺野古新基地建設は関西国際空港と比較して、

埋立面積は、約**29.4%**（辺野古：約150ha、関空：約510ha）

に留まるにも関わらず、

総事業費は、約**62%**（辺野古：9,300億円(R2年時点計画)、関空：約1兆5,000億円(実績)）

に及び、その上、

供用開始までの期間は約**1.6倍**（辺野古：約12年(R2年時点計画)、関空：約7年8か月(実績)）

かかり、費用的にも時間的にも埋立面積あたりのコストが大きい。

◇関西国際空港との比較	辺野古新基地建設	関西国際空港（第1期事業）
埋立面積	約1,500,000㎡	約5,100,000㎡
総事業費	9,300億円 (R2時点計画)	約1兆5,000億円(実績)
工事開始から供用開始まで	約12年 (R2年時点計画)	約7年8か月(実績) (埋立免許取得：1987年1月 →開港：1994年9月)
地盤改良に要する砂杭の数	約7万1000本 (直径1.6m～2mの砂杭 約1万6000本を含む)	約100万本 (2.5m間隔で直径40cm、 長さ20m程の砂杭)

◇普天間飛行場代替施設建設事業の総事業費(経費の概略)は約9,300億円とされているが、大幅な費用増大が確実視される。

- ・**今般の工事費用の高騰**（国土交通省の「建設工事費デフレーター（2015年度基準）」によると、令和7年4月時点の建設工事費（土木総合）は、埋立変更承認申請がされた令和2年4月時点の約1.2倍。）
- ・**令和5（2023）年度末時点における埋立土砂量**は、埋立工事全体に必要な量の**約15.8%（約1/6）に留まる**。一方、同時点において、**総事業費の約57%にあたる約5,319億円が既に支出済み**。
- ・**令和7（2025）年度末時点における埋立土砂量**は、埋立工事全体に必要な量の**約17.5%に留まる見込**だが、同年度までに**総事業費の約81%の支出を見込む報道**もある。

	埋立土砂量	支出
令和5（2023）年度末（実績）	約15.8%（約1/6）	5,319億円 総事業費の約57%
令和7（2025）年度末（見込）	約17.5%	7,543億円 総事業費の約81% ※令和6年12月28日 琉球新報1面より引用

関係答弁等 令和7年2月5日 衆議院予算委員会 中谷大臣答弁

「埋立区域への土砂の投入量について申し上げます、令和7年度末までに辺野古側で318万m³、そして大浦湾側では約36万m³となる見込みでございます。**経費の概略については、**令和元年12月に沖縄防衛局が公表したというのですが、今後の検討等によっては変更がありうる、ということで、**工事の進捗を踏まえつつ、検討する必要があることから、現時点で具体的に見直す段階になくて、今後大浦湾側の工事の進捗を踏まえて検討してまいります。**」

沖縄県の考え

辺野古新基地建設には膨大な費用がかかる

- ・ 政府から国民に対して、丁寧な説明がされる必要があるのではないかと。

5. 国の予算執行として合理性を欠く問題② (目的である「普天間飛行場の一日も早い危険性の除去」に繋がらない)

普天間飛行場の主要な3つの機能

- ① **オスプレイなどの運用機能** : **辺野古新基地**を含むキャンプシュワブに機能移転
- ② 緊急時における航空機の受入機能 : 築城基地 (福岡県)、新田原基地 (宮崎県) に機能移転
- ③ 空中給油機の運用機能 : 岩国基地 (山口県) に機能移転

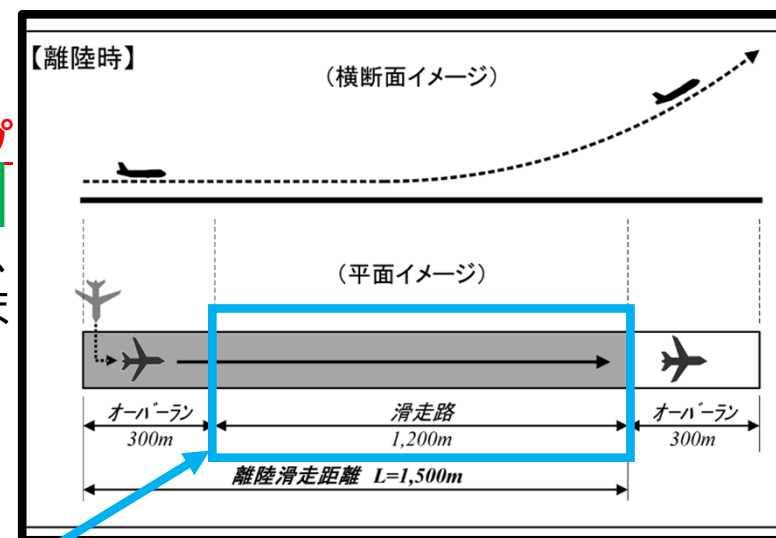
普天間飛行場
全面返還

- 普天間飛行場の返還においては、同飛行場の**主要な3つの機能** (①オスプレイなどの運用機能、②緊急時における航空機の受入機能、③空中給油機の運用機能) のうち、②と③の2つは県外に移転し、**「①オスプレイなどの運用機能」を辺野古新基地を含むキャンプ・シュワブに移し、同飛行場を全面返還することとされている。**
- しかし、**辺野古新基地の滑走路長は1,200m (+オーバーラン600m)**であるところ、沖縄防衛局は埋立承認願書において、**MV-22(オスプレイ)が「最大重量で離陸する場合、必要な滑走路長は1,200m以上となる」結果、MV-22は「最大重量で離陸することはできませんが、米軍は運用制限をかける**ことにより対応可能であると判断しています。」としている。

出典：沖縄防衛局 普天間飛行場代替施設建設事業公有水面埋立承認願書

MV-22離陸滑走路長：1,536m

辺野古新基地の滑走路長：1,200m



出典：沖縄防衛局 普天間飛行場代替施設建設事業公有水面埋立承認願書

◇令和5年11月7日に在沖米4軍合同で開催された報道機関向けワークショップにおいて、
在沖米軍幹部が、辺野古新基地に係る懸念や普天間飛行場維持の希望を示した。

在沖米軍幹部の主張

- 辺野古新基地の完成は早くて2037年になり、それまで普天間基地は維持される。台風など自然災害の影響でさらに遅れる可能性もある。
- 大浦湾側の軟弱地盤は軍事上、影響を与える可能性がある。滑走路が沈むような場所では難しい。
- 辺野古が完成した後も、軍事的優位性の高い普天間飛行場の維持が望ましい。
普天間飛行場は高台にあり、辺野古よりレーダーの視界が広い。
普天間飛行場の約2800mの滑走路は、様々な大きさの航空機を運用できる。

沖縄県の考え

膨大な費用をかけても、目的である「普天間飛行場の**一日も早い危険性の除去**」に繋がらない

- ・ **2037年まで普天間飛行場が固定化**されることによる**過重な基地負担**。自然災害等による工事の遅れで長期化も懸念される。
※SAC0最終報告による普天間飛行場の全面返還の期限は**2003年**
- ・ 辺野古新基地が完成したとしてもオスプレイに係る**運用制限等を理由に新基地移転を拒む可能性**があるのではないか。
- ・ 辺野古新基地が完成したとしても、**米軍は普天間飛行場の利用を停止しないのではないか。**

5. 国の予算執行として合理性を欠く問題③ (滑走路の使用が短期間に留まる可能性がある)

◇ 辺野古新基地の滑走路は実質的にオスプレイ専用

関係答弁等

令和6年2月8日 衆議院予算委員会 木原大臣答弁

「なお、普天間飛行場代替施設に移転するのは、これまでの普天間飛行場が有してきた機能のうち、**オスプレイ等の運用機能のみ**でありまして、いわゆる**大型の固定翼機の運用を前提としていない**ことから、現在の普天間飛行場の滑走路長に比べると大幅に短縮をしたということになります。」

※ 沖縄防衛局の埋立承認願書によると、辺野古新基地に配備され、滑走路を必要とするオスプレイ以外の航空機は、小型連絡機2種(C-35とC-12)に限られる。

◇ **米国防総省はオスプレイの調達を終了する計画を進めており、2026年に生産ラインを閉鎖する**との報道がされている。その後、同省が海軍のオスプレイを追加発注したことで、少なくとも**2028年1月まで生産が継続する**との報道もあるが、**いずれにせよ近い将来、オスプレイの生産が終了される可能性がある。**

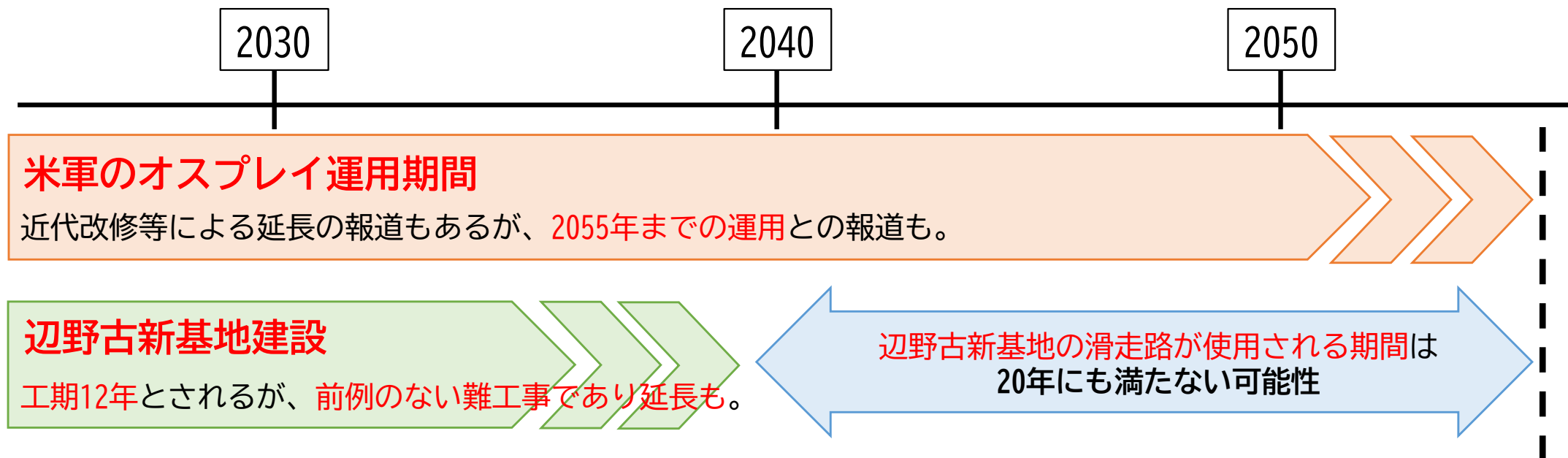
関係答弁等

令和5年12月11日 松野官房長官 記者会見

「オスプレイ生産終了に関する報道は承知していますが、**米軍が調達を予定しているオスプレイについては既に必要な機数の予算措置が完了**しており、事故などその安全性等を原因として生産が中断されるものではないと承知しています。」

※ 米陸軍はUH-60ブラックホークの後継機として、ベル・ヘリコプター社とロッキード・マーチン社が共同開発したティルトローター機であるMV-75を選定した。ベル・ヘリコプター社はボーイング・バートル社とオスプレイを共同開発した会社であり、新型ティルトローター機の開発によるオスプレイの旧式化が伺える。

◇ オスプレイの運用期間と辺野古新基地について



◇ **自衛隊との共用を検討したとしても、主力となる固定翼機の運用は難しいと考えられる**

- ・ 戦闘機や固定翼機の輸送機を運用する航空自衛隊基地の滑走路は、概ね2,000m以上
- ・ 滑走路長が辺野古新基地と同等の約1,200mの航空自衛隊基地は、T-7初等練習機（プロペラ機）を運用する防府（ほうふ）北基地のみ

主な航空自衛隊 基地	滑走路長 (複数ある場合は最短)	主な運用機(固定翼機)		
		戦闘機	輸送機	その他
三沢基地	約3,050m	F-35A		T-4、E-2(※)
小牧基地	約2,740m		C-130H(※)	
那覇基地	約2,700m	F-15J/DJ		T-4、E-2C
入間基地	約2,000m		C-2	T-4、U-4
ほうふ 防府北基地	約1,200m			T-7(※)

(※)…プロペラ機

◇ 仮に軍民共用としたとしても、一般的な旅客ジェット機は運用できない

国内航空会社の代表的な航空機及びコピューター用機材		乗客数 (人)	離陸滑走路長 (m)	着陸滑走路長 (m)
エアバス	A320-271N	146	2,300	1,480
	A350	369	1,860	1,990
ボーイング	737-800	177	1,960	1,650
	767-300	288	1,710	1,420
	777-300	514	2,200	1,800
	787-9	395	2,980	1,860
ボンバルディア	DHC-8-402 (※)	78	1,580	1,380
	DHC-8-201 (※)	39	970	970
	DHC-6-400 (※)	19	460	590

離着陸滑走路長が
1,200m未満の
機材は、小型の
プロペラ機のみ

(※)…プロペラ機

出典:国土交通省航空局監修「数字でみる航空 2021」より抜粋

沖縄県の考え

膨大な費用をかけても、**滑走路の使用が短期間に留まる可能性がある**

・軟弱地盤の地盤改良等に伴い、辺野古新基地建設に想定外の時間を要した場合、辺野古新基地の滑走路が使用される期間はごく短いものになるのではないか。

・1,200mしかない辺野古新基地の滑走路は、実質的にオスプレイ専用であり、オスプレイの運用終了後に同滑走路を使用する機体がないのではないか。

5. 国の予算執行として合理性を欠く問題（まとめ）

沖縄県の考え

辺野古新基地建設は、

- ①膨大な費用がかかるにもかかわらず、
- ②目的である「普天間飛行場の一日も早い危険性の除去」に繋がらず、
- ③滑走路の使用も短期間に留まる可能性がある

ことから、国の予算執行としての合理性を欠いている。



辺野古新基地建設も税を用いて行われる公共事業である以上、国民に対して費用の見込みに係る丁寧な説明もないまま、合理性を欠く予算執行を行うことは許されないのではないか。

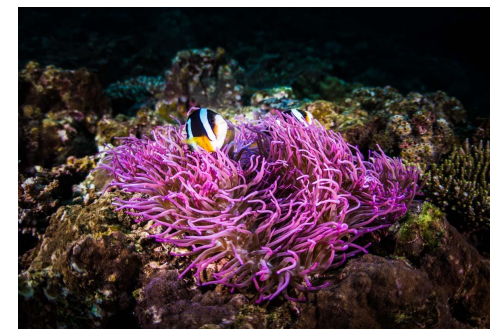
◇また、政府は、令和7年度税制改正の大綱にて「防衛力強化に係る財源確保のための税制措置」を令和8年から段階的に進めることを盛り込んでいる。

→国民の税負担の増に鑑み、辺野古新基地建設に係る予算執行の合理性については、政府による丁寧な説明の上で、国民的に広く議論される必要があるのではないか。

沖縄県としては、

政府において、「辺野古が唯一」との姿勢を見直していただきたい
政府は、沖縄県との対話による解決に応じていただきたい

と考えております。



出典：（株）ワールドダイビング提供画像