

新石垣空港整備基本計画（案）の意見集約について
（協議の対象としない意見に対する事業者見解について）

沖縄県土木建築部 新石垣空港建設対策室

新石垣空港整備基本計画（案）の意見集約について(1)

項目	内容による区分	番号	代表的な意見	協議事項	事業者見解		
A. 基本方針	(1) 意見書の審議方法について		新石垣空港整備基本計画（案）への意見書は、どのような位置づけで行なうものなのでしょうか。ここで、住民が意見を述べて事業者に提案した内容を、この基本計画に反映しようとする姿勢があるのでしょうか。		<ul style="list-style-type: none"> 今回のPIは、本基本計画（案）について、関係する地域住民・利用者や国民一般に情報を公開した上で、広く意見を把握し、それらを同計画に反映させることを目的として行っております。提出された意見書につきましては、公平性・透明性を確保する観点から第三者機関として、空港計画や環境保全、経済等の有識者及び地元の代表等、計17名の委員で構成する「新石垣空港整備基本計画協議会」を設置し、計画案に対する意見集約をして頂きました。 		
		524件	31件	基本計画案に対する意見書の審議は中立の第三者機関を新たに設置し、公正に行ってください。その時必要とあれば主な意見の代表者などから直接意見を聞いてください。			
	(2) 事業手続き等の手法について	50件	国のアセス法が予定している環境影響の事前評価にもとづく事業の計画化は、公聴会と関係市町村長の意見とを踏まえて環境影響評価審査会の答申が知事になされ、知事がそれを意見書にまとめて事業者に送付した時点で、はじめて「基本計画案」を描くことができる、というものである。よって、航空法の諸手続は、ここでいったん凍結し、環境アセスの「準備書に係る知事意見書」が事業者に送付されてから、改めて整備基本計画案を再度策定し直して、縦覧にかけなければならない。		<ul style="list-style-type: none"> 方法書は、環境影響評価法に基づき、必要事項を記載し、公告・縦覧を行っており、環境アセスメントの手続き終了後、航空法の手続きに入ることであります。また、今回のPIは、広く情報を公開し、基本計画(案)への住民等の意見を反映させることを目的として実施しており、それぞれの手順を踏まえた手続きを行っております。 事業を進めるにあたって、平成11年の「新石垣空港建設位置選定委員会」以来、各委員会では公開で審議が行われ、傍聴者への資料配付、インターネットによる情報提供や必要に応じて住民説明会を開催するなど情報公開に努めております。 新石垣空港整備事業に関する各委員会は、自然保護団体代表、学識経験者、地元代表等、各委員会の目的に応じ、幅広い立場からの委員で構成しており、審議は公開で行われ、議事録等を公表することで透明性を高め、多くの意見が反映できるような場となっております。 20数年間事業実施に至らなかった経緯を踏まえ、位置選定においては、地元自然保護団体代表も含め地元関係者を中心に36名の委員で「新石垣空港建設位置選定委員会」を設置し、いわばPIを先取りした民主的な手法で建設位置が選定されております。今回の整備基本基本計画（案）も平成15年度から試行される国のPIのガイドラインに準じて行っており、基本的にはPIプロセスに沿った計画を進めているところです。 縦覧の方法については、沖縄県庁、八重山支庁、石垣市、竹富町の行政窓口やWWFジャパン白保サンゴ村の5カ所で行いました。縦覧場所は、閲覧者が見やすい所を選定し、時間外の閲覧者に対応するためとしてコピーのための図書の貸し出しも行い、縦覧は、適切に実施され、その目的は達成されたと認識しております。 「新石垣空港整備基本計画協議会」の審議事項であります。内容については、協議会の報告書の「25件の協議事項に対する事業者見解」にて示されています。 		
			行政の手続上、＜基本計画＞は、環境アセスメントに先立ち策定されるものと理解している。今回の＜基本計画＞縦覧においては、方法書を追いかけるように縦覧された。なぜ、このような逆手続になったのか。				
			この事業を進めるに当たって事業者である沖縄県の情報公開や説明責任が十分ではありません。情報公開、説明責任をきちんと行ってください。				
			国、沖縄県は、カラ岳陸上案に反対している者を排除するのではなく、その者も取り組み、議論を重ねよりよい解決策を探す場を提供すべきである。				
			新石垣空港の建設が20年以上にわたって進んでいないのは、地元の合意形成が整わなかったことも確かに原因の一つではありますが、それだけではありません。自然保護団体等を含めて島外の意見にまったく耳を傾けず「地元の合意」だけで位置選定した事自体、根本的に間違っていたと言えます。PIプロセスののっかって候補地選定をやり直すことが新石垣空港問題の早期解決への道であることをしっかり認識するべきだと思います。				
			＜基本計画＞縦覧も＜方法書＞同様、騒々しい廊下・事務室出入り口の脇に、テーブルと椅子一脚が設置された。午後5時には終了、土日、祝祭日は縦覧なしでは、職を持つ人は、「何時」「どのように」縦覧したらいいのか。縦覧者への配慮が欠落していると思う。再縦覧をお願いしたい。				
			「第5回建設工法検討委員会の質疑に対する事務局説明」に示された雨水を地下に浸透させるドレーン層の図と、『基本計画（案）』に示された図が異なっている。つまり縦覧された『基本計画（案）』は未完成である。				
			(3) 基本計画(案)全般について	新石垣空港整備基本計画（案）に多いに賛成するものである。			<ul style="list-style-type: none"> 離島のライフラインとして、安全で適正規模の空港整備は、必要不可欠です。新空港建設は、八重山郡民の長年の願いであり、県としましても、八重山圏域の増大する航空需要に対応し、航空交通の利便性と安全性を確保する等のため、滑走路長2,000mの本格的なジェット化空港の整備に向けた取り組みを行っております。
			423件	現空港は暫定であり早期建設を望む。			
				離島住民のライフラインである空港を早めにつくって下さい。			
八重山郡発展のため新空港早期実現が必要である。							

新石垣空港整備基本計画（案）の意見集約について(2)

項目	内容による区分	番号	代表的な意見	協議事項	事業者見解
A. 基本方針	(3) 基本計画(案)全般について		もっと合理的で納得のいく「計画書」として再提起されるよう要請する。		・新石垣空港整備基本計画（案）は、航空法や空港整備指針等に基づき、新空港の必要性、需要予測、建設位置、空域、事業の経済性等、技術的観点も含め地域の状況を勘案し、計画（案）を作成しております。
	(4) その他		新石垣空港を国際空港として開港する旨の方針の追加記述を検討してもらいたい。		・「新石垣空港整備基本計画協議会」の審議事項であります。内容については、協議会の報告書の「25件の協議事項に対する事業者見解」にて示されています。
	20件		現状では「一部路線につき重量制限等の制約を課さざるを得ない」ということが新空港建設の最大の理由のようであるが、それだけで新空港建設を計画するのは、短絡的である。		・現在の石垣空港は、県内5路線、県外4路線が就航する八重山圏域の基幹空港であります。平成13年度における国内の2,000m以下の空港では乗降客数、貨物取扱量共に第1位と非常に利用度の高い空港で、今後も航空需要の増大が予想されています。しかしながら、滑走路1,500mのまま暫定ジェット化空港になっていることから、安全性や安定運航上、重量制限がなされ、積み残しが発生するなど八重山郡の振興発展に大きく支障を来しております。また、航空機騒音により現空港周辺の住環境が悪化しており、周辺住民等から新空港の早期建設の要請があります。以上の理由等により新空港の早期建設が望まれております。
			今、空港の維持費に各自治体は財政圧迫に苦しんでいます。財政破綻の原因を作るのみ。		・空港供用後における維持管理費は、空港使用料や燃料税等で賄われます。新石垣空港整備事業は、維持費も含めた費用対効果分析の結果からも、将来的に効果のある事業となっております。
			国内の他の空港で、滑走路を延長し、中型機を導入した例がいくつか有るが、その結果、利便性は向上したのか？経済効果はどうだったのか？騒音など公害被害はどの程度緩和されたのか？		・新石垣空港が出来ますと、航空機騒音による現空港周辺の住環境の悪化が解消され、直行便による利便性、快適性が向上し、貨物の重量制限の大幅な改善による大量輸送、産地直送が可能となり、農業者の生産意欲も高まります。また、関連産業の発展に伴う新たな雇用効果も生まれ、八重山圏域の振興発展が期待されております。
			何十年も計画が実施されずに石垣島住民の生活がとりあえず成り立ってきたという事実は、この空港構想の必要性に根本的な疑問を突きつけるものでもあります。構想自体をその原案から再考することを、強く求めます。		・現空港は、航空騒音が悪化するが、新空港が出来るまでの間として、現空港周辺住民の了解（昭和52年話し合い）のもと、暫定ジェット化として供用開始された経緯があります。これまで現空港がジェット化として利用できるのも周辺住民の理解によるもので、そのため、長年、周辺住民に航空機騒音により精神的負担を強いられてきております。20数年余、事業実施に至らなかったのは、建設位置が環境保全上や農政上の課題で変更されたためです。地元の合意が得られる場所での建設が早期建設につながるとの共通認識のもと、「位置選定委員会」等を経て、平成12年4月、ようやく、地元の合意形成を得て、建設位置がカラ岳陸上地区に決定しております。 今、地元においては、新空港建設の気運が高まっております。地元白保を含む現空港周辺公民館や地元団体、行政機関等より早期着工の要請があります。また、平成14年4月には、新空港をカラ岳陸上地区で進める約3万人（石垣島内人口約4.5万人）の署名を携えて県、国等へ要請が行われました。今度こそその決意で、重量制限等の大幅な改善、周辺住民の騒音影響の軽減、今後の増大する航空需要に対応し、八重山圏域の振興発展を図るため、八重山郡民の総意として、新空港の建設へ向けた取り組みが行われております。
		まず地域を守るべきです。そこには日々、住民の生活が営まれています。その上に立ち、身の丈に合った厳しく審議された計画案であるべきです。		・離島のライフラインとして、島民生活の安定や離島振興発展等のため安全で適正な規模の空港整備は必要不可欠です。・新石垣空港整備基本計画（案）は、航空法や空港整備指針等に基づき、新空港の必要性、需要予測、建設位置、空域、事業の経済性等、技術的観点も含め地域の状況を勘案し、計画（案）を作成しております。	

新石垣空港整備基本計画（案）の意見集約について(3)

項目	内容による区分	番号	代表的な意見	協議事項	事業者見解
1. 石垣空港の輸送実績及び需要予測	31件	(1) 需要予測の方法について	石垣空港の輸送実績と将来の需要予測が示されているが、需要予測の前提や条件、計算方法などの記載が非常にあいまいでありシミュレーションが妥当なものかどうか判断できない。		・「新石垣空港整備基本計画協議会」の審議事項であります。 内容については、協議会の報告書の「25件の協議事項に対する事業者見解」にて示されています。
			予測値を最大値で議論するのは意味が無い。シミュレーションの誤差範囲さえ明記されないまま単位需要が増えると記載するのは非科学的で説得力に乏しい		
			現在、経済成長がマイナスで、今後も低成長が予測される時代に10年後の旅客数が1.3倍、20年後は1.8倍になるなどという需要予測でいいのでしょうか？		
		需要予測についても、平成16年以降9年間のGDP成長率を1.5%から1.9%と仮定するなど、過大数値ではないかという疑問がある。		・石垣空港の需要予測については、国内総生産（GDP）を基に、今後予想される旅客の動向を予測モデルとして構築し、算出しております。これに基づいた適正規模の計画案であり、また、費用対効果分析でも事業の効果が期待できることから、過剰な公金投資と考えておりません。	
		需要予測は過大であり、過剰な公金投資の結果責任を事前に明確すること			
		旅客需要予測について、1980年の「新石垣空港飛行場設置許可申請書」では1987年度、約113万人。1990年度、約160万人としている。ところが、実績は87年度、約75万人、90年度、約96万人となっており、この数字からするならば、過去、新空港をつくる合理的理由にいかにも手前勝手な需要予測を掲げてきたのがわかる。			
	(2) 就航機材について	17件	貨物需要予測量であるが、輸送量増大の見通しが立てられているものの、何が、どのように増えるのかが明確でない。		・「新石垣空港整備基本計画協議会」の審議事項であります。 内容については、協議会の報告書の「25件の協議事項に対する事業者見解」にて示されています。
			石垣空港に中型ジェット機は必要なのか。		
		12件	新空港建設によって、より大きな機材が運航されればいかにも利便性がよくなるように言うが、機材が大きくなれば、一度に運べる乗客数は倍増するが、その分便数が減ることになり、住民にとっての利便性は悪くなることはあきらかである。		
			旅客便が満席なのは夏の一時期や暮れ正月だけである。貨物においても同様。航空機の大型化でなく、便数調整や輸送調整によって解決すべきである。		
		今後は小回りの効くリージョナル・ジェットを、バスのように便を多く導入してくれた方がいい。			
		中型ジェット機が仮に就航し、東京・大阪等の観光客が倍増したとして島の収容力はあるのか。			
1. 石垣空港の輸送実績及び需要予測	(3) その他	2件	石垣島の場合、まず那覇にいった観光客が石垣に行く可能性のほうが高い。その利便性が損なわれればマイナスである。		・「新石垣空港整備基本計画協議会」の審議事項であります。 内容については、協議会の報告書の「25件の協議事項に対する事業者見解」にて示されています。
			現空港の処理能力が示されていない以上、現空港で対応不可能かどうか判断のしようがない。		

新石垣空港整備基本計画（案）の意見集約について(4)

項目	内容による区分	番号	代表的な意見	協議事項	事業者見解
2.新空港建設位置の選定	271件	(1) 現空港拡張案について 115件	<p>石垣島の平和、自然環境及び地域の活性化を考えると、新石垣空港建設計画は現空港拡張を最優先課題として検討するべきである。</p> <p>北側に国指定の遺跡があることが第一に上げられているが、本土での遺跡の移動保存はよく見られることである。人の遺跡は移動保存し、現空港の拡張を検討してみたらどうですか？</p> <p>現空港拡張の騒音対策・遺跡の問題点とその解決策、メリット、デメリット・跡地利用の現実的対応見通しが明確でない。</p> <p>現在あるものを見直して利用するという考え方がこれからのリサイクル社会の基本理念である。したがって現空港を知恵を絞って描き直してみるべきだ。</p> <p>新石垣空港建設計画は「現空港拡張」を検討すべきである。拡張案が消えた最大の理由は、周辺地域の航空機騒音にある。しかし、よくよく考えてみると、現空港を拡張するために、補償金で周辺の住宅及び公共施設を移設し、新たに住宅や施設を建設するほうが、地元建設業の活性化になる。同時に最大の自然破壊が避けられることは言うまでもない、さらに、事業資金も新空港建設資金に比較して小額である。</p> <p>現在の石垣空港について「滑走路を延長することは困難であるため」との記述があるが、これは事実誤認であり適切ではない。</p> <p>現空港あるいはもっと近い場所（市内）に建設する方が、多くの市民、離島の住民に便利である。</p> <p>自然環境への影響度、交通の利便性、経済的合理性、等から見て現空港の拡張案が最も合理的である。航空機の大型化を止め、騒音防止工事を進めることで周辺住民の環境悪化に対応すべきである。</p> <p>現空港の滑走路を200メートル延長した場合と、300メートル延長した場合について、重量制限がどの程度緩和され、騒音がどの程度低減されるのか、データを明らかにしないで新空港建設しかないという論法には、無理があったのではなからうか？</p> <p>現在何らの軽減措置も採っていないのであるから、まず軽減措置を採り、さらに現空港滑走路延長による騒音軽減の可能性を検討したあとで、それらでは不十分なときに新空港への移転を考えるべきのものである。</p>		<p>・現空港の拡張案については、これまでの位置選定において、選択肢の一つとして議論されてきました。</p> <p>昭和51年の位置選定においては、現空港拡張案、白保海上案、白保陸上案、富崎野案、宮良案、カラ岳案の6候補地から白保海上案が選定されましたが埋め立てによる周辺海域への影響が大きいことから建設を断念しました。</p> <p>平成4年の位置選定においては、現空港拡張案、宮良案、白保陸上案、カラ岳東側案、富崎野案の5候補地から宮良案が選定されましたが農地保全や環境面から事業実施までに至りませんでした。</p> <p>何れも、現空港の拡張案については、反対意見が強く、候補地から外されております。</p> <p>現空港が拡張できない理由としては、 航空機騒音により現空港周辺の住環境が悪化している</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現空港は既成市街地に近接し、学校、アパート、住宅、ホテル、事務所等、500戸以上が環境基準値（航空騒音の環境基準 類型を想定）を超え、影響を受けており、騒音対策で十分な改善は困難。 ・新空港が出来るまでの間として、周辺住民の了解のもと、暫定ジェット化空港として供用開始した経緯があり、地元住民の同意は非常に困難。 <p>滑走路の北側延長先に国指定のガスト原遺跡（現在、復元中）がある</p> <ul style="list-style-type: none"> ・埋没は、文化財保護上、大きな問題。史跡指定の経過からして移転保存も困難。 ・遺跡の保存整備が国庫金で成されており、関係機関の理解は非常に困難。 <p>大規模な移転補償問題がある</p> <ul style="list-style-type: none"> ・南側延長は、住居専用地域に接し、アパート、住宅、事務所等の大規模な移転が必要で、用地確保が非常に困難。また、新たな宅地造成等が必要となる。 <p>等であります。これにより地域住民等の合意形成が非常に困難で、大規模な移転補償が伴う等、現空港拡張案は、事実上不可能であります。</p> <p>このことから、平成11年の「第1回新石垣空港建設位置選定委員会」において、現空港の拡張については、これまでの経緯や断固とした強い反対意志を表明している地域住民の状況等からして、事実上、不可能であることが事務局より説明され、現空港は、候補地から除外し、4案の候補地から検討することとなりました。</p>
	(2) 適地選定の手法について	156件	<p>新たな空港候補地に、現空港の滑走路延長をなぜ加えなかったのかが疑問です。この現空港延長を除外したことへの問題提起は各方面からありました。まず一番実現可能な現空港の拡張を考えるべきなのに、事業者は聞く耳を持たなかった。これを除外した事の説明責任を果たしてください。</p> <p>全会一致というが、県自身、「課題があるが」と認めているようにすべてをまとめて x というきわめていい加減なやり方で結論を下したものであり、とても合理的な手法とは言えるものではない。各種の委員会で配布された資料や議論の公開は今もってなされておらず、情報公開の必要性、重要性が様々に問題とされる今日の状況において決して許されるものではない。</p>		<ul style="list-style-type: none"> ・位置選定委員会の提言の中で、「4案の候補地を比較項目で評価する際、点数制は農政上の課題や環境保全上の課題の価値判断が委員個々により異なるため、配点を統一することが出来ず、不適当であり、委員の合意形成のためには、課題はあるがやむを得ないとの評価を確認できれば良しとする方法として「 」、 「 」、 「 x 」で評価することにした。なお、「 」は特に問題ない、「 」は多少の問題はあるがやむを得ない、「 x 」は選定すべきではないとの評価とした。」と評価の方法が示されており、選択肢の一つの手法と判断しております。 <p>また、新石垣空港に関する委員会は、常に公開で審議され、傍聴人には資料を配付し、議事録等は、インターネットで公開しております。</p>

新石垣空港整備基本計画（案）の意見集約について(5)

項目	内容による区分	番号	代表的な意見	協議事項	事業者見解
2. 新空港建設位置の選定	(2) 適地選定の手法について		国土交通省が2000m以上の滑走路の可能性は全く無いとしているにもかかわらず、2000mまでは可能な富崎野案が廃案とされた理由が全く不明。		<ul style="list-style-type: none"> 位置選定委員会は、4つの候補地について、運航空域条件、社会条件、自然環境の改変、建設条件等、24項目のデータを検討するとともに、特に農政上の課題、環境保全上の課題、航空機騒音の問題及び滑走路延長に伴う課題の4項目を重点的に審議し、各案を比較検討し結果、新石垣空港の望ましい建設位置としてカラ岳陸上案を選定しております。
			最後に残ったカラ岳陸上案と富崎野案のうち、なぜカラ岳陸上案が選定されたのか基本計画案の説明では全くわかりません。だれにも分かる説得力ある理由を説明すべきです。		<ul style="list-style-type: none"> カラ岳陸上案と富崎野案の比較については、カラ岳陸上案は、赤土流出や地下水脈分断の恐れがあり、白保海域の生態系への影響が懸念されること、カラ岳周辺の良好な自然景観を損なう恐れがあること、カラ岳の一部を切削することになること、候補地内の土地に抵当権が設定されていること、ゴルフ場を潰すことになること、国道が分断されること等の課題が指摘された。また、富崎野案は、新石垣空港建設事業において、地権者による初めての誘致運道があるものの、鳥獣保護区が設定されている海域を埋め立て、ラムサール条約への登録の動きもあるアンバル湿地帯に隣接していること、候補地周辺に生息する可能性のあるカムリワシが確認されていること等自然環境への影響が大きいことが予想されるほか、地域のシンボルである皆野宿岡を切削する必要があること、滑走路の北端部分が海域の埋め立て部分となるため、土工量が膨大になるとともに、周辺海域に設定されている漁業権との競合が生じること、土地改良区内の優良農地が含まれること、滑走路を南側に500m延長した場合に石垣港湾計画との競合が予想されること等の課題が指摘された。
			選定委員会での検討に付されたカラ岳陸上案の資料の多くは、独自の調査結果ではなく、他の宮良案やカラ岳東案の調査結果からの引用や大差ないということでの類推したものが多く、科学的な判断が困難なままに結論を出している。		<ul style="list-style-type: none"> このようなカラ岳陸上案と富崎野案の課題を比較検討した結果、漁業権が設定され、鳥獣保護区でもある海域の埋め立てを伴い、アンバル湿地帯に隣接し、カムリワシの生息も予想されるとともに、候補地内の土地改良面積が多いため、農政上の影響が大きく、土工量が膨大である富崎野案よりも、海域の埋立を伴わず、土地改良面積も少ないカラ岳陸上案が優れていると判断しております。
			新空港建設位置の選定に比較検討された2案のカラ岳陸上案の中に、切土と盛土のバランスが悪く大量の土砂が不足する問題は検討されなかったのでしょうか？これは富崎野案の中の土工量が膨大になることと変わりがないのではないのでしょうか。		
			エプロン施設は当初の計画が東側に変更された。地元白保部落の合意を得るための条件を別にすれば委員会ではどのような検討がなされたのでしょうか。社会的な公正さの問題も問われるのではないかと。		<ul style="list-style-type: none"> 建設位置について、地域住民の合意形成を図るための諸問題について調整し、建設位置の確定に資するため地元調整会議が設置されました。その中で、位置選定委員会の提言で条件が付された地域振興への配慮についても、話し合わせ、農地の潰れ地面積が少なくなること等から、ターミナル位置を東側にした案が決定されました。
			「位置選定委員会」においては、当初申し合わせた「全会一致」の原則を放棄し、反対者のいる中で決定がされた。「委員全員の合意で選定された」とあるのは、事実と反する。		<ul style="list-style-type: none"> 位置選定委員会の提言によると「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。再審議ではWWF代表の委員がカラ岳陸上案の選定に反対したが、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、位置の選定や工法等を検討する条件を知事提言に付すことにして、カラ岳陸上案を本委員会として選定した」と選定の経緯が示されており、「委員全員の合意で選定された」と判断しました。
			「環境影響評価方法書」を見る限り、「4つの候補地」の比較検討をした時点と比べて、明らかに「カラ岳陸上案」のマイナス面が増加しています。現空港の拡張を含めて、改めて複数の建設候補地について比較検討をやり直してください。		<ul style="list-style-type: none"> カラ岳陸上案は、位置選定委員会において、4つの候補地から選定されました。新空港建設にあたっては、自然環境の保全が重要であることから、学識経験者で構成する「環境委検討委員会」を設置し、環境アセスメントを進めているところです。
			アセス方法書でカムシリワシやカグラコウモリの生息が平成8,9年度の調査ですでに確認されているのにこの様な貴重なデータを候補地の選定時に明らかにしなかったのか。このことから新石垣空港計画は極めていい加減であったといえる。		<ul style="list-style-type: none"> 位置選定委員会は、既存データで比較検討されており、平成8,9年度のデータも参考にしております。
			<ul style="list-style-type: none"> 学識部会の役割は、1)蓄積されたデータに基づき、各自の専門的分野から科学的、客観的な判断をする。2)第三者の公正、中立な視点でこれまでの経緯を踏まえつつ、課題等について比較を行う。3)意見が対立したとき中立的、専門的立場から評価、調停をする。であります。以上を踏まえて、各委員の立場から、4つの候補地における空港の運航条件、社会条件、自然環境条件、建設条件、等、計4回に渡って審議を行っております。その結果、最終的に「カラ岳陸上案」を選定しております。 		

新石垣空港整備基本計画(案)の意見集約について(6)

項目	内容による区分	番号	代表的な意見	協議事項	事業者見解
2. 新空港建設 位置の選定	(2) 適地選定の 手法について		「位置選定委員会」「地元調査会議」のメンバー構成に問題があり、不適當である。		<p>・「位置選定委員会」は、学識経験者8名、八重山郡選出県会議員2名、八重山郡行政機関等の長6名、関係公民館代表者10名、地元自然保護団体代表者2名、その他関係機関代表者8名 計36名で構成されております。</p> <p>また、「地元調整会議」として、県及び八重山郡行政機関等の長3名、公民館代表3名、地元自然保護団体代表者2名、その他関係機関・団体代表者4名 計12名で構成されております。</p> <p>以上のように、委員会、会議とも幅広い立場からの委員構成となっており、地域住民、関係者より高く評価されております。</p>
			委員会では、サンゴの海の生態系の問題よりもゴルフ場を含む地権者の数など「合意形成がより容易な場所」の選定と言う手法の方が優先される結果となっています。		<p>・新空港については、20数年に渡り、建設位置が環境保全上や農政上の課題で変更された経緯を踏まえ、地元合意が得られる場所で新空港を建設することが早期建設に繋がるとの共通認識のもと、自然保護団体、地元代表等を委員とする「位置選定委員会」が設置されました。その中で学識部会4回、地元部会2回、全体会8回の計14回の会議を公開で開催し、全会一致を原則として、4つの候補地からカラ岳陸上案を選定しております。</p> <p>このように、位置選定において、住民等との合意形成を図った民主的な手続きは、住民参加型として、いわば、PIを先取りした手法として、八重山郡民や多数の関係者から高く評価されているところです。</p>
			委員会の議論をまとめる際に、委員長が県の意向にそって結果をまとめるという手法が取られたわけで、住民参加型プロセスと乖離した非民主的な前近代的なプロセスで決定されたものである。		
			石垣市民や八重山郡民が望む2000m空港の実現と、石垣市民が誇る自然環境や景観の保全、また経済効果や、港や中心市街地から空港までの交通費と所要時間という市民負担などを真剣に考える材料を沖縄県は関係者に与えてこなかった。		<p>・位置選定委員会における候補地選定にあたっては、空港計画としての妥当性、環境保全上、農政上の課題を中心に24項目のデータから比較検討がなされております。</p>
			位置選定の前提として、考慮すべき「位置、工法、環境、(加えて地域の経済)」という複合した事柄を十分に比較、検討しなかった結果、「工法検討委員会」では「工法」だけが話題に上がり、環境アセスに反映させる工法上の問題を抽出しえていない。		<p>24項目のデータ</p> <p>運航空域条件(1滑走路方位 2標点・標高) 気象(3ウインドカバレッジ 4予想就航率 5地形 6構造物) 社会条件(7移転補償物件 8道路の付け替え 9航空機騒音 10土地利用状況 11土地改良事業との競合 12都市公園との競合 13地権者数 14文化財、史跡等 15市街地までの距離) 自然環境の改変(16海域の埋立 17海浜、保安林等への影響 18鳥獣保護区等への影響) 建設条件(19土工量 20最大盛土高 21護岸延長 22アクセス道路延長 23概算事業費 24滑走路延長の可能性)</p>
			沖縄県は八重山経済人フォーラムの真摯な提案の中から、「建設場所選定委員会」の構成などをつまみ食いし、候補地は4カ所に恣意的に限定し、また「概略的予備調査」も行うことはなかった。		<p>その中で、環境保全上の影響が最も大きいカラ岳東案、農政上の課題が最も大きい宮良案が外され、残り2案の比較検討がなされた結果、海域の埋め立てを伴わず、農地の潰れ面積が少ない等、最も望ましい建設位置として、「カラ岳陸上案」が選定されました。</p>
			海域を埋立てる案と比較して結論付けた判断を記述しているのはカラ岳陸上案の優位性を印象付けるテクニックに過ぎない。		
			民主的な方法で選定したカラ岳陸上地区における基本計画に意義ありません。		
			住民の長い間の願望である新石垣空港は紆余曲折をえながら、ようやく民主的な方法でカラ岳陸上案に決定した。		
		21			現空港拡張を島外の方が言っているが、島の住民の意向はカラ岳陸上案での早期建設である。

新石垣空港整備基本計画（案）の意見集約について(7)

項目	内容による区分	番号	代表的な意見	協議事項	事業者見解
3. 新空港へのアクセス	(1) アクセス距離の延長について	28件	カラ岳陸上案は石垣港や市街地から遠く、大変不便です。離島住民や観光客に時間的、経済的負担を強いることとなります。またアクセス道路建設による環境破壊も心配されます。		<ul style="list-style-type: none"> ・新空港の開設に伴い、石垣島内の交通流動の変化が見込まれることから、現在、アクセス道路については、別事業となりますが、関係機関で構成する「アクセス道路等行政連絡会議」や「アクセス道路等検討委員会」において、利便性や環境等に配慮したルート選定が行われております。 ・市街地と新空港への移動手段は、各種のケースが想定されますが、バス等の公共交通の運行が思料されます。
			新空港は県立病院からの距離も遠くなるため、急患の輸送に支障がでる恐れがある。		
			市街地との距離があるので、その間の移動手段等、また、今後の周辺開発に関しても専門家達の意見がほしい。		
	(2) その他	2件	新空港が他の場所に新設される事は大変良い事だと思います、現空港の交通手段は迎えに来てもらうか又はタクシー利用しかあません、新空港になれば当然シャトルバスが運行されると思われます。我々ツアー客以外の人達も便利になくことでしょう。		
次世代の子供達が安心して暮らせる為、世界と広く交流する為、何を置いてもアクセスインフラ基盤整備が必要である。					
4. 新空港計画の概要と特徴			なし		
5. 制限表面	5件		この計画案では、近くに山があるため空域の制限を受ける。航空法の制限に抵触する地形や物件が多く、近接する地形、物件も多い。冬の季節風が離着陸時の航空機の運航に危険を及ぼすおそれがある。空港としての適格性にも疑問が持たれるものである。		<ul style="list-style-type: none"> ・「新石垣空港整備基本計画協議会」の審議事項であります。内容については、協議会の報告書の「25件の協議事項に対する事業者見解」にて示されています。 ・新空港の北西部における山稜を対象に、季節風による乱気流の発生状況をシミュレーションしており、航空機の運航に影響を及ぼすような状況がないことを確認しております。また、空港西側の制限表面に抵触する地形に関しては、航空路誌に掲載し、周回進入区域を海側に限定する等の運用上での対応を図るとともに、関係基準に基づき航空障害灯を設置することで、航空機の安全運航を確保する予定であります。 ・「新石垣空港整備基本計画協議会」の審議事項であります。内容については、協議会の報告書の「25件の協議事項に対する事業者見解」にて示されています。
			予定地周辺は特に強い風の乱れがあり、極めて危険です。地形的にもカラ岳がすぐ西側に迫り航空安全上も適地とはいえません。		
			カラ岳の肝要な部分（東側の最も高い部分）が切削されることになっている。残りの大部分があるからといって、それで地域のシンボルとしての山（岳）の体をなすものではない。		
			カラ岳も崩すと言いますが私達白保の人々は大変思い出の山です。1cmとも崩すのは反対です。		
6. 主な出発・到着経路の想定			なし		
7. 環境への影響	(1) 自然環境、動植物への影響について	207件	世界的な財産とも云うべき、同島独特の学術的、生物学的資源を壊滅させても仕方ない。と考えているとしたら精神の正常さを疑わざるをえない。遺跡は調査の上記録して後世に伝えてゆけば事足りるが、国の天然記念物キンバト、コウモリ、環境省指定の絶滅危惧115貴重種並びにカラ岳の土壌特に貴重生物世界一と世界中から評価されているサンゴ礁など生物は地球上から永久に姿を消してしまう。遺跡にこだわって新空港を建設することは自分で自分の首を絞める自殺行為である。		<ul style="list-style-type: none"> ・事業実施区域の現在の土地利用状況は、主にゴルフ場、農地、原野となっております。事業による環境への影響については、環境アセスメントの手続きを進めており、その中で、保全対策等、検討していきます。 ・現地調査を実施し、白保海域の自然環境が保全されるよう環境影響評価の手続きを進めていきます。
			本新石垣空港整備計画（案）には大きな公共工事による計り知れない自然環境破壊の教訓が全体にいかされていない。		
			カラ岳切削は、将来的に地下水系の攪乱や陸上からの流出水によって、海域の生態系に重大な影響を及ぼす恐れが大了。		

新石垣空港整備基本計画（案）の意見集約について(8)

項目	内容による区分	番号	代表的な意見	協議事項	事業者見解
7. 環境への影響	(1) 自然環境、動植物への影響について		白保の自然破壊は、八重山のイメージダウンとなります。		・八重山圏域の魅力は石垣島内は勿論のこと、竹富島から与那国島に至る点在する島や国立公園である珊瑚の美しい海域の石西礁湖、秘境といわれる西表島等全体が観光資源となっており、その玄関口が新石垣空港であります。環境アセスメントの手続きを進め、環境に配慮した空港建設を進めていきます。
			空港面積が現在の約3倍以上になると周囲の森林の伐採が拡大し、その影響を受けて世界的にも有名で貴重な白保のサンゴ群落があったという間になくなり、幻のサンゴ礁となってしまいます。		・事業実施区域の現在の土地利用状況は、主にゴルフ場、農地、原野となっております。事業による環境への影響については、環境アセスメントの手続きを進めており、その中で、保全対策等、検討していきます。
			貴重な白保のアオサンゴ群落や国の特別天然記念物カンムリワシ、絶滅危ぐ種のカグラコウモリなど希少な野生生物に取り返しのつかない重大な影響を与えます。またカラ岳を中心とするすぐれた陸上景観も破壊します。それら貴重な自然環境を保全できる見通しもついていません。		・希少生物の生息状況や陸上景観については、これまでの調査に引き続き現地調査を実施し、現況の把握に努め、また、予測・評価を行い、保全対策を検討し、影響の回避・低減を図ります。
			自然を破壊しないで進める方法を反対派の私共と共に話し合っていく事が大切であると思います。人間生活は大切であると思います。しかし他の生き物も大切な仲間であります。共存できる方法を考えてもう少し努力してほしいと思います。		・地元説明会や地権者説明会等を実施し、意見の集約に努めています。また、必要な環境調査を実施し、環境アセスメントの手続きを進め、貴重種等の保全対策を検討します。
			生態系に及ぼす影響を最小限にとどめる対策は必ず必要だと思います。しかし、現在農地や牧場はてはゴルフ場として利用している場所に空港を建設することに何の問題が生じてくるのでしょうか。		・新石垣空港は、重量制限の大幅な改善を図るとともに、空港周辺地域への騒音影響の軽減、今後増大すると見込まれている航空需要に対応し、八重山圏域の振興発展を図るため、建設するものです。 新空港建設にあたっては、環境問題も重要であることから、学識経験者を委員とする環境や建設工法の委員会を設置し、自然環境の保全対策等について、指導・助言を頂いているところであり、環境アセスメントの手続きを進め、環境に配慮した空港建設に取り組みます。
			自然を改造すれば、徒来見られなかった、環境上の変化が生じるのは止む得ない。その、不利益が八重山群民の望む生活上の利益を遥かに上回るものでないと思う。		
			自然を守る事は八重山郡民も十分に理解しております。新空港はどうしても必要ですので、自然を守るための方法を逆提案に頂き、開発と保護が両立した早期建設を望みます。		
		環境問題も十分考慮しており、これ以上検討することはないと思います。			
	(2) 環境影響調査の手法について		環境影響評価方法書4.2.13調査及び予測の手法（廃棄物等）の項目について、発生状況の把握だけでは環境への配慮は不十分であると考えられる。その為に建設リサイクルガイドラインに沿ったリサイクル計画書等を作成する事を提案する。		・廃棄物等の発生抑制および再資源化に関する保全措置については、環境アセスメントの手続きの中で検討を行います。
	26件		過去に行なった調査をつなぎ合わせても、本事業の実施による環境影響を推知し評価することは不可能である。それだからこそ、アセス法に基づく新規の調査が必要なのであり、調査結果が整備事業を白紙撤回させるケースも十分にありうるのである。過去の自然調査はすべて参考資料にすぎず、本アセス手続による事前調査から始めること。		・環境に関する調査については、これまでの調査資料も活用していくと共に、今後、必要な項目について、調査を実施していきます。
			調査目的は空港整備事業を実施するためではない。目的は、当該地域の現在の自然環境が世界的・国家的・地域的にどういった環境位置に位置づけられているかを明確にすることが、第一。次に事業による最大のダメージを受けたときに、上記の環境位置に回復可能な程度のものかどうかを評価することが第二。第三に、そのために如何なる環境的配慮が可能かを、現在の知識と工法で追求することである。		・環境影響評価法で対象とするのは、土地の形状の変更、工作物の新設等のいわば土木工事または建設工事として捉えられるものであります。事業の実施が環境に及ぼす影響については、環境影響評価を行っていきます。
			空港予定地内に新たに発見されたカグラコウモリ及び絶滅危惧種であるヤエヤマオコウモリについての調査を年数かけて行い、空港の工事期間及び空港運用後も影響を受けずに生存することが可能な建設計画をご検討ください。		・現在、環境アセスメントの手続きを進めています。コウモリについては、複数年の調査を実施しており、その保全対策については、十分に配慮していきたいと考えております。
			新たに発見されたコウモリの調査方法については環境検討委員会で十分検討した上で、「方法書」に記載してください。（騒音・振動に対する対応策も含む。）		

新石垣空港整備基本計画(案)の意見集約について(9)

項目	内容による区分	番号	代表的な意見	協議事項	事業者見解
7. 環境への影響	(2) 環境影響調査の手法について		環境影響評価法により誰でも意見が提出できるようになったことから、今後は環境影響評価法に基づく縦覧は、県外の沖縄県事務所及びHPで縦覧できるようにして頂くよう要望します。		<ul style="list-style-type: none"> ・環境影響評価法では、環境の保全の見地から意見を求めるため、対象事業に係る環境影響を受ける範囲であると認められる地域内で方法書を公告・縦覧することになっています。当該方法書においては影響を受ける範囲は石垣市としており、協力を得て、沖縄県八重山支庁、石垣市役所、竹富町役場、WWF ジャパンしらはサンゴ村及び沖縄県庁の5カ所で縦覧しました。今後も環境影響評価法に則り手続きを進めていく考えであります。
			浮遊物質量(SS)濃度に厳しい許容限度の「目標値」を設定し、順守すること		<ul style="list-style-type: none"> ・浮遊物質量の排水基準等の赤土等流出防止対策については、学識経験者を委員とする「建設工法検討委員会」を設置し、その具体的な方策等について指導・助言を頂いているところです。
			戦略的環境影響評価の現在からでも可能な複数案の評価(メリットデメリットの把握、広域的、累積的な影響を考慮したトータルな視点、環境要素間のトレードオフの関係評価等)を実施してください。		<ul style="list-style-type: none"> ・新空港の建設位置については、20数年事業実施に至らなかった経緯を踏まえ、地元の合意形成が得られる場所として、自然保護団体、地元代表者、学識経験者等、36名の委員から構成する「建設位置選定委員会」を設置し、全会一致を原則として、蓄積されたデータを基に候補地4案の中から比較・検討が行われました。その中で、空港計画としての妥当性、環境保全上や農政上の課題を中心に24項目のデータから比較検討がなされ、最終的にカラ岳陸上案が選定されております。また、12名の委員で構成する「地元調整会議」を経て、滑走路の方位等、具体的な位置が決定しております。
			環境面における評価は、別途環境影響評価手続きにおいて行なわれるべきものであり、現段階で予想を書くのは不適當である。		<ul style="list-style-type: none"> ・環境への影響については、環境アセスメントの手続きの中で行うこととしております。
			環境問題などを考えることに必要な十分な情報を提供せず、概略的予備調査も行わず、環境問題は先送りして「カラ岳陸上案」に強引に決めていった。		<ul style="list-style-type: none"> ・新空港の建設位置については、20数年事業実施に至らなかった経緯を踏まえ、地元の合意形成が得られる場所として、自然保護団体、地元代表者、学識経験者等、36名の委員から構成する「建設位置選定委員会」を設置し、全会一致を原則として、蓄積されたデータを基に候補地4案の中から比較・検討が行われました。その中で、空港計画としての妥当性、環境保全上や農政上の課題を中心に24項目のデータから比較検討がなされ、最終的にカラ岳陸上案が選定されております。 なお、委員会は全体会8回、学識部会4回、地元部会2回の計14回が開催されております。
			雨水の処理方法は、解決すべき環境上の重要な問題であり、位置選定の時点でそれぞれの候補地ごとに比較し、議論すべき事柄であった。それが先送りにされている。仮に現在の進行状況を是認するにしても、「溜める」のか「地下浸透」にするのか、双方の生態系への影響は環境アセスにゆだねるべき事柄であるにも関わらずそのようには議論は進行しなかった。		<ul style="list-style-type: none"> ・雨水の処理は、地下水の現況をできる限り変化させないことを前提に検討しております。地下浸透も含め、詳細については、学識経験者を委員とする「建設工法検討委員会」の中で、その対策等について指導・助言を頂くこととしております。
			位置決定後の調査によってコウモリ、カンムリワシ、特殊土壌や110種を超える希少な動物が明らかになったのは奇妙な実態。		<ul style="list-style-type: none"> ・位置選定委員会は、これまで蓄積されたデータのある、4つの建設候補地について比較検討し、望ましい建設位置としてカラ岳陸上案を選定しました。また、選定に当たっての条件として、白保海域の良好な自然環境を保全するため、建設位置をできるだけ海岸域に近づけないよう検討するとともに、環境権等委員会や工法検討委員会を設置して、工事中の赤土流出防止対策を十分に講じる等一連の環境影響評価手続きを適正に進めること等が示されています。
			これほど世界的に環境保護に注目を浴びている新空港の建設問題であるから、これに対する行政の説明責任を果たすためにも、カラ岳陸上案についても十分環境調査を行うべきで、場所が異なる近隣の2案の環境調査データから推定するという方法は雑で適切ではない。		<ul style="list-style-type: none"> 現在、学識経験者を委員とする環境や建設工法の委員会を設置し、自然環境の保全対策等について指導・助言を頂いているところであり、十分な調査を行い、環境アセスメントを進め、環境に配慮した空港建設を進めていきます。

新石垣空港整備基本計画（案）の意見集約について(10)

項目	内容による区分	番号	代表的な意見	協議事項	事業者見解
	(2) 環境影響調査の手法について		<p>「環境影響評価手法の手続きフロー」では、「項目・手法の選定」までを「方法書に係る手続」としており、その手続を経た後に、「環境影響評価の実施」に入ることが示されている。沖縄県が自ら縦覧に付した『基本計画（案）』のフロー図が、沖縄県のアセス法違反を明示している。</p>		<p>・方法書は、環境影響評価を行う際に、予測・評価をどのように行うかの手法を示すもので、ある程度の地域概況を把握する必要があることから現地調査を実施し、取りまとめのすんだ結果を示すことで、事業実施区域及びその周辺の状況がより理解しやすくなると考えています。今後、知事意見等を勸案し、環境影響評価を実施していきます。</p>
			<p>アセス法は「事前」評価により環境影響への配慮を勸案し、事業計画の実施・不実施を含めた見直しをするための環境審査手続を定めている。アセス手続終了と同時に航空法手続も終了し、ただちに許可を得ることにしてある。これは、アセス手続を最初から空洞化する意図を持った違法ないし不当な行政行為であり、環境全般に関する「事前」手続であるアセスの法理に対し原則的違反を犯している。航空法の諸手続は現時点で直ちに凍結しなければならない。</p>		<p>・環境アセスメントの手続き終了後、航空法の手続きに入ることであります。</p>
			<p>基本計画案は、事業者（県）が勝手に一本に絞り込まないで、複数の候補案を提示すること。従って現空港拡張案、富崎野案等も含めた計画案を提示して環境影響評価の対象とし、その評価結果に基づいて位置選定を行なうこと。</p>		<p>・基本計画案は、地元の合意形成が得られたカラ岳陸上地区で、計画を進めております。新空港の建設位置については、20数年事業実施に至らなかつた経緯を踏まえ、地元の合意形成が得られる場所として、自然保護団体、地元代表者、学識経験者等、36名の委員から構成する「建設位置選定委員会」を設置し、蓄積されたデータを基に富崎野案を含む候補地4案の中から比較・検討が行われました。その中で、空港計画としての妥当性、環境保全上や農政上の課題を中心に24項目のデータから比較検討がなされ、最終的にカラ岳陸上案が選定されております。なお、現空港の拡張については、大規模な移転補償や地域住民の状況等から、事実上、滑走路延長は出来ないことが説明され、候補地から外されております。</p>
			<p>先に縦覧された「環境影響評価方法書」を見る限り、「カラ岳陸上」地域の自然環境が十分調査されているとは言えません。さらに、この方法書に記載されている調査結果だけから考えても、十分な調査をすれば、カグラコウモリ（絶滅危惧B類）保護のための十分な対応策をとることは、どんなにお金をかけても不可能と思われます。</p>		<p>・現在、環境アセスメントの手続きを進めています。コウモリについては、複数年の調査を実施しており、その保全対策については、十分に配慮していきたいと考えております。</p>
	(3) 赤土流出について	33件	<p>広大な切土・盛土工事を伴う本整備計画では、酸性赤土のサンゴ礁への流出が非常に憂慮されている。これに対して、沈砂池設置とか、環境検討委員会・建設工法検討委員会の専門的助言とかで、万全に対応できるかのような言辞を弄しているが、そんなものは全く信用するに値しない。順法させることを先ず明記すべきである。</p>		<p>・本計画の事業実施区域は陸域であり、海浜の埋立がないことから、直接的にサンゴ等に与える影響は、ないと考えております。また、赤土等の流出防止対策については、「沖縄県赤土等流出防止条例」に基づくだけでなく、現在、「新石垣空港建設工法検討委員会」で、現地の地域特性、自然特性を考慮しながら、検討しており、以下に対策等の概略を示します。</p> <p>工事中の対策 濁水の発生の抑制 ・工事行程の調整（裸地状態の減少策を図る） ・法面の保護対策（掘削面、仮置き土等） 表流水のコントロール ・外周排水路の設置（空港外からの表流雨水の流入を防ぐ） ・浸透池、調整池の設置（空港内の雨水対策） 濁水の処理 ・沈砂池と機械処理の組み合わせによる濁水処理後、浸透ゾーンにて地下浸透（排水濃度は、県条例基準より厳しい値で検討） 造成計画における配慮 ・段階的施工（濁水の流出を防止するため、裸地を少なくする）</p> <p>なお、工事中においては、第三機関としての工事監視委員会（仮称）を設置します。また、供用後においては、裸地面積がほとんどなくなることから赤土は、ほとんど流出しないものと予想されますが、第三機関として事後評価委員会（仮称）を設置し、協議を行い、必要な対策を検討していきます。</p> <p>なお、轟川への赤土流出は、主に既存農地からの自然流出であります。現在、関係機関、団体、農家等で構成する「轟川流域農地赤土対策推進検討委員会」でデモほ場を設置するなど、赤土防止のための方策が検討されています。</p>
			<p>工事方法は従来からの方法を少々改良しただけで、根本的に気候風土にあわせた方法にはなっていません。今までの沖縄県の工事により、赤土の流出を無くす方法が成功したことはありません。</p>		
			<p>小規模開発工事による赤土流出で海の汚染が年毎に甚だしくなっているのにかんがみれば、新空港建設の大規模開発による赤土流出に伴う海の汚染防止は不可能である。</p>		
			<p>島の自然に対する取り組みが弱い中での空港工事は危険である。轟川一ツ赤土対策が出来ないのに大工事だったら出ませんとは何の根拠があつていつているのか。台風、激しい雨という石垣島の特性を考えているのか。</p>		
			<p>現状の工法で赤土流出と周囲の環境に対するダメージ防止は万全なのか。工事の結果に伴う不測の事態で、この部分が増大する可能性は全くないのか。</p>		
			<p>環境に配慮した工法をとるという記載だけでは十分でない。白保サンゴ礁への直接的影響が無いと記載されているが根拠はない。直接的影響が無いと判断した理由は何か、明確に示すべきである。研究者の間では、明確な影響があると判断されているのではないか。このような意見に対する明確な反論が出せるのか。</p>		
			<p>赤土流出問題は十分に検討されていると思うし自然環境にも対応できる。</p>		
			<p>赤土流出防止には最大限配慮し立派な空港を造っていただきたい。</p>		

新石垣空港整備基本計画（案）の意見集約について(11)

項目	内容による区分	番号	代表的な意見	協議事項	事業者見解	
	(4) その他		自然環境への影響以外について見ても、アクセス交通の距離増大に伴う、騒音、振動、排気ガスの増加が考えられる。自然環境への影響が現空港より増大することは、大いにありうることである。		・環境アセスメントの手続きの中で、評価をして行きます。	
		11件	空港を作るより白保海中公園を作る事が大切です。そして皆で夢である「世界遺産」に。		・新石垣空港は、重量制限の大幅な改善を図るとともに、現空港周辺の航空騒音による住環境の悪化の解消、今後増大すると見込まれている航空需要に対応し、八重山圏域の振興発展を図るため、建設するものです。 新空港建設にあたっては、環境問題が重要であることから、学識経験者を委員とする環境や建設工法の委員会を設置し、自然環境の保全対策等について、指導・助言を頂いているところであり、環境アセスメントを進め、環境に配慮した空港建設を進めていきます。	
			新石垣空港を作った場合、今までの空港を壊さなくてはなりません。多くのワクリトや整備のためのゴミはどこへ捨てるのですか？		・現空港の再開発については、石垣市が中心となり跡地利用計画を進めており、環境に十分配慮し、廃棄物については法律に基づき適切に処理されると考えます。	
8. 地域・航空会社の要請	(1) 地域住民の要望について	2件	誰が新空港の建設を希望しているのか不明確。地元住民、地元観光業者、航空会社の何れも、熱望しているようには見えない。		・地元住民の要望として、地元八重山郡民で構成される「新石垣空港早期建設を進める郡民の会」（観光協会他22の加盟団体）及び地元白保公民館を含む5カ所の公民館より早期建設の要望があります。また、全会一致による石垣市議会、石垣市長、竹富町長、与那国町長より早期建設の要請があります。 現在、運航している航空会社3社よりも早期着工の要請が提出されています。	
	(2) 航空会社の要望について	3件	1件	「航空会社の見解」にアンケート結果が記載されておりましたが、運航者等の声は、一般の方には縁遠いものです。運航者の方々の声を必要理由の一環として、具体例を含め、分かりやすく実状について表現してください。		・「新石垣空港整備基本計画協議会」の審議事項であります。 内容については、協議会の報告書の「25件の協議事項に対する事業者見解」にて示されています。
9. 地域経済への影響	(1) 直接的な投資効果及び雇用の拡大について		島の若者達が島を出て他の土地に働きに行くのは島にはこれと言って大きな産業も無く就職先も無いので仕方なく、両親を残して出稼ぎに行っていると思います。大きな空港大きな飛行機、そうなれば観光事業も増大するし、島の特産物も全国へと特産物生産、その他、色んな事で施設も出来た、雇用拡大につながると思います。		・新空港が出来ると、空港関連産業の業務拡大等、新たな雇用効果が生まれ、様々な経済波及効果が期待されます。また、貨物等の重量制限が軽減され、マンゴーや花卉類等、大消費地へ向けて生産意欲が高まり、八重山圏域の自立経済の振興発展に大きく寄与することになります。	
		164件	16件	新空港建設によって、公共事業による経済的効果・農水産業の発展・観光の振興といったことが述べられているが、あまりにも抽象的であり、もっと具体的な将来予測が必要なのではないのでしょうか。		・「新石垣空港整備基本計画協議会」の審議事項であります。 内容については、協議会の報告書の「25件の協議事項に対する事業者見解」にて示されています。
				新空港完成によって発展するという空港関連産業というのは、具体的にどういふものだろうか？		
			「公共工事依存型」と明言されている建設産業界にもたらされる利潤であるが、果たして一時的なカンフル剤が八重山の自立経済の振興発展に役立つのであろうか？			

新石垣空港整備基本計画（案）の意見集約について(12)

項目	内容による区分	番号	代表的な意見	協議事項	事業者見解
			<p>「新空港」の安易な「箱物造り」という「一過性」の公共事業を頼みとするのではなく、住民と自治体の知恵と工夫によって、「世界に誇れる八重山諸島の自然・生態系」を積極的に保全して、「永続性」を持った（世界の「遺産」）にすることも（今のうちなら）出来るのです。</p>		<p>・新空港は一過性の公共事業では、ありません。離島にとって、ライフラインとなる空港は、島民生活の安定、離島振興の観点から、適正な規模の整備が必要不可欠です。現在、暫定ジェット化空港で安全性や安定運行上、重量制限が課せられ、マンゴーや生鮮食品等の積み残しが生じ、八重山圏域の農水産業の振興の妨げとなっています。このような状況下でも、乗降客数は、年々増加し、全国の2,000m以下の空港で、貨客数とも第1位と非常に利用度の高い空港となっています。これらの諸問題を解消し、航空需要に見合った本格的なジェット化空港の整備が必要です。また、自然環境の保全が重要と認識しており、環境や工法の委員会を設置し、環境に配慮した空港建設を検討しているところです。</p>
<p>9. 地域経済への影響</p> <p>164件</p>	<p>(2) 農業水産物の振興発展について</p> <p>25件</p>		<p>現況の空港施設では、航空便の積載制限等により、夏場を主としてマンゴーやパインアップル、パッションフルーツ、等の積み残し問題などが起こり、生産物の品質劣化や腐敗等により農業者に多大な損失を与えたとともに、その他の期間でも積載制限により農作物の生産拡大が制約されることがあり、農業者の生産意欲の抑制及び低下が見られ、八重山地域の総合的な農業の発展の制約要因となっております。</p>		<p>・石垣空港は、貨客の利用状況等からして、中型ジェット機が就航可能な滑走路長2,000mの新空港建設が必要と考えています。新空港の建設により、重量制限が軽減され、また、中型ジェット機が就航出来、貨物のコンテナ輸送が可能となります。</p>
			<p>新石垣空港の早期完成に伴い中型ジェット機の就航が可能となれば、コンテナ輸送により、マンゴー、パイン、魚介類など八重山で生産、漁獲された新鮮な農水畜産物を直接東京、大阪などの大消費都市圏に大量に迅速に運ぶ事が可能になり、鮮度の低下、流通輸送コストの高騰等の諸問題が解決されるばかりでなく、観光客の増加により観光産業の振興、関連産業の創出等で若者が島に定住し、過疎化対策にも大きく寄与すると思われれます。</p>		
			<p>フライト農業の促進につながる。</p>		
			<p>現空港で発着している小型ジェット機では積み残しが出ていると云うが、実際は夏の一時期だけの事であり、きちんと出荷計画を立てれば問題は解決するのではないか。コンテナで大量輸送する産物がほんとにあるのか、疑問である。</p>		<p>・現空港の積み残し問題は、大きな社会問題になっております。この問題を根本的に解決するためには、搭載制限が解消される滑走路長2,000mの空港が必要であります。又、大量輸送するためにコンテナが登載できる中型ジェット機が就航できる空港の整備を行うことにより、農業者の生産意欲が高まり、八重山の振興発展に大きく寄与することになります。</p>
	<p>現空港では積み残しがあるとのことですが、空港が大きくなっても台風はなくなりません。大型化して1回の輸送量が増えれば、積み残しも比例して増えません。</p>				
	<p>地域経済への影響について、農作物の輸送増が挙げられているが、本土の送る品の右上がり増は果たして楽観的なものだろうか？</p>				

新石垣空港整備基本計画（案）の意見集約について(13)

項目	内容による区分	番号	代表的な意見	協議事項	事業者見解
9. 地域経済への影響	(3) 観光産業の振興発展について	58件	<p>八重山圏域の活性化は、観光で推進されるものだと思います。従いまして、誘客できない現状においては、観光客の増加は望まれず、航空機による客の増を期待するものです。そのことにより、一次産業、二次産業、三次産業の総産業の活性化が遅れる。</p> <p>年々観光客は増えているものの、今の空港では近い将来観光客も減ってくると思う。又、空港を造れば企業の倒産も減少すると思うので一日でも早い空港の早期着工をお願いします。</p> <p>世界的に知られている白保の陸海一体の自然生態系の破壊は石垣島の大きなイメージダウンにつながり、観光客の減少を招きます。観光立市宣言をした石垣島の持続的発展と経済的自立に逆行する計画といえます。</p> <p>観光客を招くなら、島の生活がおびやかされない程度の数であるべきであり、豊かな自然があつての観光客の来訪である。</p> <p>観光重視型の整備方法に進路の誤りはないか？これからの地方空港のありかたとしては八幡空港との路線確保ばかりを考えずに、天災等の緊急時に備え各地方都市とを結ぶことも考える。</p> <p>沖縄そして八重山は少子化、高齢化社会に対応した、ホスピタリティあふれる持続性のある観光を目指してほしい。人々はきれいな自然、空気、静けさとゆったりした時間、人のやさしさをのぞんでいます。島にはすでにそれがありますから、それを活かす領域に知恵と金を使って下さい。</p>		<p>・八重山圏域は、観光地、リゾート地として全国的に評価されており、旅客輸送量の増大による観光客の大きな増加が見込まれております。このことから、直接的に観光客に接する土産品、レジャー等のサービス関連産業、これらの産業を支える製造業、食材卸売業等の2次部門、更に農水産業、各種加工品製造業などの3次部門など、裾野の広い観光・リゾート関連産業の振興発展が期待されています。</p> <p>・新空港建設にあたっては、環境問題が重要であると認識していることから、環境アセスメントを適切に進めるため学識経験者で構成する「環境検討委員会」を設置しております。また、赤土等流出防止対策等を策定するため、「建設工法検討委員会」設置し、自然環境の生態系を保全するための方策等について、指導・助言を頂いているところです。 沖縄の大切な自然を守りながら新空港を整備するのが最善と考えております。</p>
	(4) 現空港跡地の有効活用について	10件	<p>空港跡地の利用による、観光客の集客等と積極的に検討すればもっとメリット（コスト的な）が大きくなると思います。</p> <p>現空港の跡地利用は多くの住民の声を反映させましょう。</p>		<p>・現在、石垣市において、「石垣空港跡地利用基本構想検討委員会」が設置され、検討が行われているところです。</p>
	(4) 現空港跡地の有効活用について		<p>新空港が建設されると仮定して現空港はどのように活用されるのか。たとえば石垣市が<現空港跡地利用計画>を作成しても、空港敷地の60%以上が国有地であることを考えた場合、跡地利用を民意で決定するのは不可能に近い。現空港跡地の<軍事転用>が行われようとしているのでは。</p> <p>新空港が仮にできたら、現空港を払い下げても良いとの約束を得ているのを答えられたい。</p>		<p>・新空港は、八重山郡民の長年の願望であり、八重山圏域の振興発展を図るため、新空港の早期建設に向け、取り組んでまいります。</p> <p>・位置選定委員会の提言に白保海域の自然環境の保全、赤土対策を十分に講じる等の条件が付されています。そのため環境や工法の委員会を設置し、指導・助言を頂いているところであり、新空港整備にあたっては、自然の生態系に配慮し、貴重種の保護に努めていきたいと考えております。</p> <p>・空港基本計画の策定にあたっては、空港の必要性、計画の妥当性、需要予測、事業の効果等を基に検討しております。また、国民の意見を反映させるため今回PIを実施しているところです。</p> <p>・新空港建設にあたっては、自然環境の保全が重要であることから、環境、工法両委員会で自然生態系を保全するための方策等が検討されています。</p> <p>・新空港の整備により、重量制限等の大幅な改善を図るとともに、現空港周辺の航空騒音による住環境の悪化の解消、今後増大すると見込まれる航空需要に対応し、八重山圏域の振興発展が図られます。</p> <p>・石垣空港の需要予測については、国内総生産（GDP）を基に、今後予想される旅客の動向を予測モデルとして構築し、算出してあります。</p>
	(5) その他	55件	<p>新石垣空港整備計画は、八重山圏域全体の発展に繋がり石垣市だけの問題では無いと思いますので早期の着工完成を切に望みます。</p> <p>現状においてもまた今後を展望しても八重山は未だ発展、飛躍の可能性を秘めた地域であり、そのためにも新空港の早期実現を望むものです。</p> <p>新空港建設に伴うメリットのみが強調され、社会、経済、観光、自然に対するデメリットが記載されていない。</p> <p>目先の人間の利害だけで判断するのではなく遠く広い視野をもって地域の特性を生かした発展のための計画を希望します。</p> <p>石垣島の自然を生かす事が島の自立、将来を支えるのです。根本を見据え、新空港の中止を強く望みます。</p> <p>本計画(案)は経済的にも社会的にも有望な利点は見出せません。</p> <p>10年後（新空港完成時）の経済情勢も読めないのに、バラ色の夢のような話ばかりするものではない。もっと冷静に現状を見据え、将来を見通し、現実的な対応をしようとししないのか？</p>		

新石垣空港整備基本計画（案）の意見集約について(14)

項目	内容による区分	番号	代表的な意見	協議事項	事業者見解	
10. 他計画との整合	1件		新空港が出来ればその周辺には、新たに建物等が出来より広い開発が行なわれると考えられますが、その検討をされないのですか？		・石垣市の都市計画の中で、自然環境と調和した土地利用が検討されることとなります。	
11. 概算工事費	2件		新石垣空港の植栽整備において、植生モニタリング調査、リモートセンシング技術を活用した植生管理を提案させていただきます。		・具体的な工法等については、今後、実施設計で検討することとなります。	
12. 事業の経済性	8件		費用対効果については、根拠数字と具体的な算出方法が示されていないので、検証のしようがない。少なくとも、ターミナルビルがあって初めて空港としての効用が発揮できるものであるから、含めるべきである。アクセス道路建設費用も、少なくとも空港へのアクセス交通分を加えるべきである。		・「新石垣空港整備基本計画協議会」の審議事項であります。 内容については、協議会の報告書の「25件の協議事項に対する事業者見解」にて示されています。	
			県の財政負担など、新石垣空港の経済効率性に大いなる疑問が出されています。		・県の重要施策に位置づけられており、八重山郡の振興発展のため、早期着工に向けた取り組みを行うこととしております。	
			新空港建設に伴う事業費の費用対効果分析や、環境に配慮した建設工法の検討等ソフト部分も充実した計画であり反対する理由などない。		・新空港建設による事業の経済性として、費用対効果分析により、十分な事業効果が期待出来ます。また、自然環境の保全が重要であることから、環境、工法の両委員会を設置し、赤土対策や自然環境の生態系を保全するための方策等について、指導・助言を頂いているところです。	
13. 事業の成果	62件	4件	(1) 利便性の向上について	石垣一本土、本土-石垣間の便数が増えるのはいろいろ便利だと思う。		・滑走路2,000mの整備により、石垣から東京、大阪への直行便が可能となります。
				「付属資料13.事業の成果」で、「早く行ける・運べる」ということが挙げられているが、これは、全体の旅客の、多く見て13%に過ぎない東京・大阪への直行便についてだけ言えることである。多くの場合、現状より余分に時間がかかると思われる。		・本土直行便の時間短縮が図れるもので、成果が多大であります。 特に生鮮物、花卉類は、消費規模の大都市圏へ早く配送することが商品価値を決めるものであり、中型ジェット機の就航による大量輸送や運搬時間の短縮により農水産業の振興等、大きな事業成果が得られます。
				旅行者はおそらく直行便には乗らないでしょう。		
	4件	(2) 運賃の低廉化について	新空港になれば、当然、滑走路も長くなることでしょう。大型ジェット機が飛着る様になり航空会社も、値段の競争をすることでしょう。当然、運賃も下がると思っています。運賃が安くなれば全国の人達が石垣島に目を向けるのではないのでしょうか。		・新空港が出来ると中型ジェット機が就航可能となることから、利便性が向上し、修学旅行等、団体客の一括輸送による割引運賃が期待できます。	
			「低廉な運賃で行ける」ということも、石垣島内の出発地または到着地から空港までのアクセス交通の費用を加えて考えたとき、多くの乗客は、現状より多額の出費を強いられることになる。		・本土直行便や中型ジェット機の就航による団体割引や時間的ロス等、相対的に安くなることが期待できます。	
	2件	(3) 快適性の向上について	機内からタラップを下りて五十メートル位歩けば良いものですが、わざわざバスに乗せられてターミナルまで向かう、本当に無駄だと思います。		・新空港では、ターミナルが拡大され、昇降機の設置、駐車場が大幅に整備されます。また、パッセンジャー・ボーディング・ブリッジ（搭乗橋）が設置されることから、車いすでの移動もスムーズに出来、出発地から目的地までの空間を「快適」に移動することができます。	
			空港ターミナル内において高齢者及び障害者に配慮し空港内移動の距離を可能な限り短くし、《動く歩道》を那覇空港以上に設置充実させてほしい。			
	30件	(4) 安全性の向上について	機長は離発着のたびに、不安を覚えると言うことから、新石垣空港は今後の事故発生リスクを最小限にする為にも早期着工が望ましい。週一回の割合で現空港を利用する乗客の立場からも、安心できるフライトを実現してもらいたい。		・新石垣空港は、中型ジェット機が就航可能な2,000mの滑走路を有する空港が計画されていることから着陸時におけるブレーキの衝撃度は大きく緩和され、より快適な旅行が期待されます。	
		着陸時の際、急ブレーキをかけていて利用するたびにハラハラして不安になります。（滑走路が短いと思います）				
		昭和57年のオーバーラン事故を思い出します。安全で快適な旅行が出来ることを切実に願います。				
		だまされまじやっていると、いつか大事故や大問題に直面することになると思っています。				

新石垣空港整備基本計画（案）の意見集約について(15)

項目	内容による区分	番号	代表的な意見	協議事項	事業者見解
13. 事業の成果	(5) 現空港周辺の騒音問題について 20件		騒音問題の解決には、一部移転も含めて滑走路の延長により、飛行機の発着点を人家からさける事により低減を図る方法があるのでは。		・現空港周辺は、市街地化し、学校等の施設、個人住宅、店舗、事務所等が多数（詳細 ホームページ参照）存在し、騒音問題は、地域の社会問題となっております。そのため、学校関係者、周辺集落の平得、真栄里、大浜、磯部の各公民館等より、現空港の拡張について断固反対する旨の強い要請があり、地域住民との合意形成は、事実上、不可能であります。 ・平成14年3月期における騒音調査によると、現空港周辺の環境基準値（WECPNL70）を越える住宅件数は500件を越えております。新空港の建設により、航空機の騒音による現空港周辺の住環境の悪化が大幅に改善されます。
			騒音問題ですが、二重窓対策、クーラー対策などの騒音対策が、他の地域がうらやむ程手厚くされれば良いと思うのですが、いかがでしょうか？それらの工事が地元の中小零細企業にまわり、地元が潤えば、さらに良いと思います。		
			現空港の拡張をもう一度考えてほしい。騒音はあるかもしれないが、旅客機の改良によって低くなっているし、騒音問題は解決できると思う。		
			現空港の近くに住んでいるが、航空機の離発着時の騒音がひどい。また、現空港の近隣には、平真小学校、八島小学校、大浜中学校、大浜小学校、宮良小学校、八重山商工高等学校があるが、騒音がひどく、夏場の授業時は空調設備のない学校は、授業を一時中断せざるを得ない状況である。児童生徒の学習環境も最適とは言えない。		
14. その他	(1) 用地取得について 161件		一坪反対運動は島民以外のもが多く、石垣市民の意思を無視したものです。反対運動については、話し合いで解決しなければ土地収用法を適用して、早期建設を進めて下さい。		・地権者に対しては、地元石垣市と連携し、八重山郡民の悲願である新石垣空港の早期建設に対する思いを伝え、ご理解とご協力を訴えてまいります。
			反対する地権者がたくさんいて用地確保の見極めができず、事業の実現性に多大な疑問が残ります。		
	(2) その他 1件	新空港工事中にダンプカー交通の多くなる事も心配！国土側に小学校、中学校と有ります。とてもキケンです。		・工事の安全対策については、関係機関等とも調整し、十分に配慮して行きます。	

その他		石垣の議員の皆様、議会は議論が全てです。あらゆる資料を駆使して、自分たちの力で石垣の今後を決めて下さい。同じ亜熱帯地域の有数のリゾート地を訪れて本当に真剣に、調査、探求して議論して下さい。		<p>・現在の石垣空港は、県内5路線、県外4路線が就航する八重山圏域の基幹空港であります。平成13年度の貨客実績は、貨物約1万トン、旅客143万人で、国内の滑走路長2,000m以下の空港では共に第1位と非常に利用度の高い空港となっております。</p> <p>しかしながら、増大する航空需要に対応するため、滑走路1,500mのまま暫定ジェット化空港となっていることから、安全性や安定運航のため貨客搭載量などの運航制限を余儀なくされ、八重山圏域の農水産業、観光産業等の振興の制約となっております。また、航空機騒音による現空港周辺の住環境の悪化、増大する航空需要への対応が困難、安定運航に不安がある等の課題があります。</p> <p>新空港は、これらの課題を解決するため、新たな場所で中型ジェット機が就航可能な滑走路長2,000mの本格的なジェット化空港を建設するものです。</p> <p>昭和51年の「新石垣空港建設基本計画」策定以来、建設位置が白保海上、カラ岳東、宮良牧中と変わり、20数年が過ぎました。これまで事業実施に至らなかった経緯を踏まえ、地元との合意が得られる場所で新空港を建設することが早期建設につながるの共通認識のもと、自然保護団体や地元代表等で構成する「位置選定委員会」や「地元調整会議」が設置され、平成12年4月に4つの候補地から「カラ岳陸上地区」が決定されております。</p> <p>新空港建設にあたっては、自然環境の保全が重要であることから、環境アセスメントの手続きを適切に進めるため学識経験者で構成する「環境検討委員会」、赤土等流出防止策及び施工計画を策定するため「工法検討委員会」を設置し、環境の保全策等について、指導・助言を頂いているところであり、環境に配慮した空港建設を進めています。</p> <p>新空港の建設は、八重山郡民の総意であり、長年の願いであります。地元八重山郡民で構成される「新石垣空港早期建設を進める郡民の会」（観光協会他22の加盟団体）及び地元白保公民館を含む5カ所の公民館より早期建設の要望があります。また、全会一致による石垣市議会、石垣市長、竹富町長、与那国町長、現空港で運航している航空会社3社より早期着工の要請が提出されています。平成14年4月には、カラ岳陸上地区で進める約3万人の署名（石垣島内人口約4.5万人）を携えて、県、国等へ要請が行われました。</p> <p>県としましても、離島のライフラインとして、島民生活の安定、八重山圏域の振興発展のため安全で適正規模の空港整備は、必要不可欠と認識しています。今後とも地元住民、関係機関等と十分に連携を図り、早期の事業着手ができるよう鋭意取り組んでいるところです。</p>
新石垣空港整備基本計画（案）の項目以外の意見	11件	時の金もうけに目くらんで大切な命や人情を失わないようにしてください。		
		国全体のニーズと地域ニーズの間に違いが生じることは当然であり、地域ニーズの有無のみに固執し、全体の損失となることがあれば、それは地域エゴと言わざるを得ない。逆もまた然りである。		
		新空港は作る時だけです。成田、関西新空港のその後を見ててもわかります。残された負の遺産が。		
		アセスメントは技術面の記載が多いのですが、計画案でもそのようです。人のメンタルな部分をどう評価されるのでしょうか。人はパンのみで生きていけないのです。		
		高度経済成長、そしてバブル期の夢ももう一度と言った未来の食い潰しの事業には一地主としては全く賛成出来ません。		
		地元の政治家や林業者の為に仕事をつくることなどもって他なり		
		土木業者で利権を漁るのはやめにして下さい。時代遅れもはなはなしいです。		
		以前に提案したシンポジウムを県は一っここだにせず、市長もその後なんらの能動性を発揮していないが何故そうなのか、理由を答えられたい。		
		この人口に対してもう1つの空港は必要ない。		
		そもそも官というのが公僕である役人は民の声をもっと聞く必要がある。あなた方は、そんなに偉いのでしょうか？		