

(18)その他の意見

| 分類 | 主な意見の概要 | 事業者の見解 |
|-----|--|--|
| その他 | <ul style="list-style-type: none"> ・位置選定は、地元住民の合意を得たとされているが、その経緯について十分な記述がない。地元合意とは何処の誰々の意志、意向を指すのか、その方法や内容に疑問が多いため、杜撰で強引なやり方でなされているのではないか。最初から環境保全の見地からやり直すのが本筋ではないか。 ・環境アセス法によれば、第二計画案の策定が義務付けられおり、現空港拡張案を第二計画案に位置づけるべき。また、石垣島の平和（跡地の軍事利用の可能性）、自然環境及び地域活性化を考えると、現空港拡張を最優先課題として検討すべき。 ・移動・移植先の貴重種の生息が困難、赤土流出の実証がないので環境破壊が考えられカラ岳陸上案の撤回と代替案の検討を求める。 ・約200種類の野生生物（絶滅危惧種）の生育・生息が確認されたかけがえのない環境（島）での空港建設は、自然環境保全の見地から計画の見直し（代替案も含め）を検討すべき。 ・準備書は、個別の調査項目の選定と調査、予測及び評価にかかる部分とその大部分をしめ、「複数の案を時系列に沿って若しくは並行的に比較検討すること」とされている代替案の検討がなされていない。 ・新空港予定地の代替案がまったく示されていないがアセス本来の趣旨に反する。 ・サンゴ礁の近くでの大型土木工事は赤土の問題だけをとり、やめるべきでよりよい代替地を選ぶべき。 | <p>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項目のデータからの比較検討がなされました。その中で、環境保全上の影響が最も大きいカラ岳東側案、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」が委員全員の合意で選定されました。</p> <p>ア) 委員会は、学識部会4回、2回地元部会、8回の全体会の計14回の会議を開催した。</p> <p>イ) 評価の方法は、価値判断が個々の委員により異なるため、配点を統一することができず、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評価を確認できればよしとする方法として「○」、「△」、「×」で評価する方法が採用された。</p> <p>ウ) 農政上の課題が最も大きい候補地として「宮良案」を、環境保全上の影響が最も大きい候補地として「カラ岳東側案」を全会一致で除外した。</p> <p>エ) 残った「カラ岳陸上案」と「富崎野案」の2案を比較検討した。</p> <p>ア. カラ岳陸上案</p> <ul style="list-style-type: none"> ・白保海域の生態系への影響が懸念される（赤土流出、地下水脈分断の恐れ） ・カラ岳の一部を切削すること ・カラ岳周辺の自然景観を損なう恐れがあること ・候補地内一部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 ・国道が分断されること <p>ブ. 富崎野案</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ラムサール条約登録の動きもあるアンパル湿地に隣接すること ・周辺にカンムリワシの生息の可能性があること ・地域のシンボルである皆野宿岡を切削すること ・滑走路北側が鳥獣保護区内の海域を埋立てること ・土工量が膨大になること ・漁業権との競合が生じること ・土地改良済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港湾計画との競合が予想されること <p>ウ) 最終的に「カラ岳陸上案」が、委員全員の合意で選定された。</p> <p>委員長を除く35名の委員で評価の集計が行われたが、「カラ岳陸上案」を支持するものが31名と多数でした。しかし、委員会は全会一致を原則とするため、再審議を重ねた結果、選定を保留したいとする委員が1名いましたが、最終的には、白保海域の自然環境に負荷を与えないよう、位置の調整や工法等を検討するという条件を付すこととして、委員全員の合意で「カラ岳陸上案」が選定されました。</p> |