

付近に航空機騒音の被害を及ぼす人口密集地は存在しない。

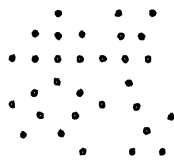
イ 洞窟ないし空洞の存在について

(ア) 本件起業地の地質は、先第三系トムル層を基盤とし、それを不整合に覆う第四系の琉球層群が分布しているという状況にあり、この琉球層群は、下位より、①砂・砂礫層からなる名蔵礫層、②石灰質堆積物からなる琉球石灰岩、③段丘砂礫層から構成されている。このうち、琉球石灰岩中には、溶食によって発達した空洞が発達しており、滑走路予定地の地下にも、多くの空洞が存在している（乙23 [6-7-13]）。そして、本件事業においては、その空洞上部に15メートルを超える高盛土が施工され（別紙4及び5参照）、滑走路直下に空洞が位置する計画となっていた（甲11）。

(イ) 沖縄県は、平成13年11月頃、新石垣空港基本設計に伴う赤土流出防止対策及び施工計画等を策定するに当たり、指導・助言を得るために、地盤工学、地質学等の分野の学識経験者からなる工法検討委員会を設置した。そして、平成15年11月に開催された同委員会（第8回）では、それまで実施された地質調査・電気探査等の結果に基づき、盛土荷重や航空機荷重による空洞崩落の影響はないとされた。しかし、その後、NPO法人による空洞内部の詳細調査等が行われ、それらの結果に基づく空洞影響検討を実施したところ、常時あるいは地震時に空洞が崩壊する可能性がある箇所があることが判明し、空港機能確保のためには空洞対策が不可欠となった。（甲11、乙27）

なお、現時点で判明している本件起業地内の洞窟の位置は、別紙6のとおりである（甲145、乙23、82。なお、別紙6は乙82に基づくものであるところ、甲145も洞窟の位置が記載された図面であるが、甲145にはD1洞窟が記載されていない。）。

(ウ) 工法検討委員会は、平成19年7月23日の工法検討委員会（第10

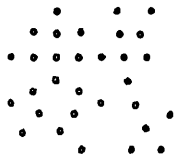


回)において、空洞対策を検討した。その内容は、空洞調査結果に基づく空洞の形状、土被り、地質調査結果に基づく空洞上部の地層構造及び盛土厚に着目して、空洞のゾーン区分を行い、空洞ごとの安全性評価を行い、それに応じて対策工法の検討を行うというものであり、対策範囲の設定に当たっては、工学的評価（増加応力による地盤の降伏）で対策が必要とされた部分以外についても、理学的評価（空洞の風化、劣化、浸食等の自然現象に伴う崩壊）の観点から、滑走路と着陸帯（I）の範囲を含めることとされた。そして、各ゾーンの特徴を踏まえた対策工法が検討された結果、A1及びE洞窟辺については、盛土荷重や航空機荷重が直接洞窟に掛からないよう、洞窟の上に、アーチ形の構造物（アーチ工法）又は板状の構造物（スラブ工法）を設け（別紙7参照）、その構造物の上に盛土をするという内容の空洞対策を実施することとした（甲11, 160, 269, 乙28）。

(エ) 原告らの主張について

原告らは、滑走路の下となるE洞窟については、①通常時は、雨水が浸透しなくなるため、周辺の地層が乾燥し、乾燥により鍾乳石の接着力が弱まり、層理剥離等が発生して、亀裂が生じ、洞窟が拡大すること、また、②大雨などの増水時には、本件事業において設置が予定されている浸透ゾーンIIから進入した大量の水がE洞窟を流れ、増水により砂層剥離が誘発されるところ、これらにより、E洞窟の強度が低下し、E洞窟は崩壊するなどと主張し、これに沿うNPO法人沖縄鍾乳洞協会理事長山内平三郎の意見書や別件訴訟における証人調書等（甲149, 151から156まで, 159, 177から200まで, 203, 211, 221から226まで, 295, 305）を提出する。

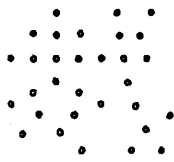
この点、確かに、上記意見書等によれば、本件事業に伴い、原告らが主張するような乾燥等によりE洞窟の環境が変化するという懸念は払拭



できないが、仮に原告らが主張する剥離現象が生じているのであるとしても、そのことが洞窟崩壊ひいては滑走路陥没をもたらすことになる危険性の程度を、工学的な見地から具体的・客観的に裏付ける証拠は乏しいといわざるを得ない。他方、前記(ウ)のとおり、工法検討委員会における検討は、空洞の風化、劣化、浸食等の自然現象に伴う崩壊の観点も含めて、空洞対策を検討し、E洞窟上にアーチ工法又はスラブ工法による構造物を設け、洞窟に対して上からの荷重が掛からないようにする対策を講じることとしたものであり、自然現象に伴う空洞の崩壊にも一定の配慮をしていたことがうかがわれる。そうすると、工法検討委員会の検討結果に依拠して行われる空洞対策を前提とする本件事業計画が適正であるとした処分行政庁の判断は、全く事実の基礎を欠くとはいえず、また、事実に対する評価が明白に合理性を欠くともいえないというべきである。

また、原告らは、新石垣空港の滑走路直下に未知の空洞が存在する可能性が極めて高く、これらの未知の洞窟は、将来的に崩壊する可能性があり、新石垣空港の滑走路の陥没につながるなどと主張する。しかし、これらの主張を客観的かつ的確に裏付ける証拠は乏しいといわざるを得ない。

なお、原告らは、新石垣空港の完成検査において、基礎地盤や地下構造物の強度等についての検査が行われるとはにわかに信じ難く、たとえそれらが検査事項に加えられたとしても、最大25メートルもの盛土をし、滑走路等が施設された現時点において、それらの強度を確認し審査するのは現在の技術水準では不可能であるし、「完成検査報告書（新石垣空港）」や「検査調査書（新石垣空港）国土交通省大阪航空局」には、滑走路等の下の基礎地盤及びアーチ状の地下構造物の強度等に関する検査結果の記載がなく、滑走路等の基礎地盤や地下構造物



の強度等の調査及び審査が行われたとはいえ、新石垣空港の完成検査の内容は、滑走路の安全性を担保するには甚だ不十分なものであると主張する。

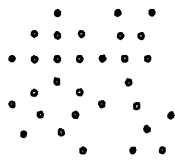
しかしながら、処分行政庁は、前記ウのと通りの検討を経て空洞対策が講じられることになった本件事業計画を審査するにすぎず、仮にその後に行われる完成検査において滑走路等の基礎地盤や地下構造物の強度等の調査及び審査が行われなかったとしても、そのこと自体が、本件事業計画の適正さに関する処分行政庁の判断を不合理なものとする関係にはないから、原告らの上記主張は、主張自体失当であるというほかない。

なお、原告らは、完成検査に提出された資料である平成24年8月10日付けの「空洞対策工のモニタリングについて」には、空洞対策として設置されたアーチ形の構造物が最大で34ミリメートル程度沈下したことや、最大で長さ1.65メートル、幅0.3ミリメートルのひび割れを生じたこと、地盤には最低でN値が5の部分があることなどを指摘する部分があると主張するが、これらの点が滑走路陥没をもたらすことになる危険性の程度は必ずしも明らかではなく、他に、上記危険性を客観的に明らかにする的確な証拠はない。

ウ 雨水の排水処理について

(ア) 証拠（甲43、乙1の1、2、乙2、23、72）によれば、本件事業計画における、本件起業地付近の雨水の排水処理対策の概要は、以下のとおりであると認められる。

事業実施区域における琉球石灰岩を基岩とする透水性地盤は、地下水涵養源となっていることから、雨水排水は、地下浸透により処理することを基本とする。透水性地盤における盛土区間は、現地盤への雨水の浸透対策として、地下水量及び地下水質への影響を回避するため、盛土構



造に浸透ドレーン層を配置する（盛土構造の概要については別紙 8 参照）。

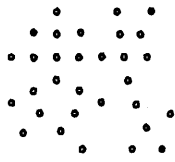
また、飛行場周辺に、浸透ゾーンを設置して、雨水排水を地下浸透させる（ドレーン層及び浸透ゾーンの位置について別紙 9、浸透ゾーンと洞窟の位置について別紙 6 参照）。浸透ゾーン I は、空港海側法尻に広く分布する琉球石灰岩、沖積層及び名蔵礫層面を利用して C 区域（別紙 9 参照）からの雨水排水を浸透処理する。浸透ゾーン II は、空港山側の切土面のうち北側に広く分布する琉球石灰岩を利用して D 区域（別紙 9 参照）からの雨水排水を浸透処理する。

(イ) 原告らの主張について

原告らは、① B 1 洞窟については、浸透ゾーン II から進入した大量の水が流れ込むことにより、周辺の土壤に高い水圧を掛け、土壤が滑走路を支えきれなくなり、滑走路が崩壊する、② A 1 洞窟については、浸透ゾーン II 内の吸い込み穴とつながっており、A 2 洞窟の吐水口から出た水が滑走路直下に溜まり、滑走路が崩壊すると主張する。

しかしながら、① B 1 洞窟は、本件事業において洞窟自体が撤去され、暗渠排水施設が設置されることになっているのであるし（乙 7 3）、また、② A 1 洞窟が浸透ゾーン II 内の吸い込み穴とつながっていることを認めるに足りる的確な証拠はないから、原告らの上記主張はいずれもその前提において失当である。

また、原告らは、① ドレーン層のうち一つは、新石垣空港付近のケイブシステムを流れる水の出口（吐出口）と重なっており、増水時には大量の水が流れるため、ドレーンに流れる水が周囲に漏れ出し、周辺の土壤を崩す可能性が高い、② 残り二つのドレーンは、盛土内に設置されることになるが、浸透ゾーン I に近いところに設置されているため、ドレーンに土が詰まった場合には、水の力により滑走路が破壊



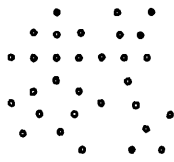
される可能性が高いと主張する。

しかしながら、①証拠（乙73）によれば、A1及びE洞窟の吐出口には暗渠排水を接続して洞内を流れる水を浸透ゾーンIに導くこととしていることが認められ（A1及びE洞窟対策工について乙73図2-1及び図2-2参照）、ドレーンを流れる水と暗渠内を流れる水が一緒になって周囲に漏れ出るとは直ちには認め難い。また、②証拠（乙72）によれば、雨水については全てをドレーン層に浸透させるのではなく、浸透ゾーンIに導く処理もされることが認められ、滑走路が破壊されるほどの水の力がドレーン層に掛かるとは直ちには認め難い。したがって、原告らの上記主張は必ずしも当を得ないものというべきである。

そうすると、上記(ア)の雨水の排水処理対策を前提とする本件事業計画が適正であるとした処分行政庁の判断は、全く事実の基礎を欠くとはいえず、また、事実に対する評価が明白に合理性を欠くともいえないというべきである。

エ 乱気流について

(ア) 沖縄県土木建築部は、平成13年6月ないし平成14年2月、新石垣空港における乱気流気象調査を行った（乙38）。その目的は、夏季に卓越する南系の風を対象とした乱気流調査（「南系風時の乱気流発生状況」）と、新空港建設に伴う地形改変による乱気流発生状況の変化予測調査（「地形改変による乱気流発生状況」）であった。その結果、①「南系風時の乱気流発生状況」では、風向ごとに、乱流エネルギーの分布には変化が見られるが、飛行経路上には航空機の運航に影響を及ぼすような乱気流エネルギーは見られず、周辺地域及び飛行経路上において、NASA（米国航空宇宙局）の乱気流階級でおおむね弱レベル（乗客は座席ベルトを使用しなければならぬが機内の物体は移動しない）。1. 5

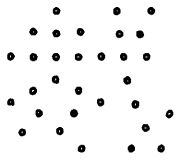


2 m/s ~ 6. 1 0 m/s) の算定突風速度となり、また、②「地形改変による乱気流発生状況」でも、風向ごとに、乱流エネルギーの分布には変化が見られるが、飛行経路上には航空機の運航に影響を及ぼすような乱気流エネルギーは見られず、周辺地域及び飛行経路上において、弱レベルから並レベル（乗客は座席ベルトを使用しなければならない。時にはベルトで締め付けられる。固定していない物体は移動する。6. 1 0 m/s ~ 1 0. 6 7 m/s) の算定突風速度となり、航空機の運航に大きな影響を及ぼす乱気流の存在は見られず、乱気流の影響は航空機運航に支障ないと考えられると結論付けた。

(イ) 処分行政庁は、本件事業認定に先立ち、土地収用法 2 2 条の規定に基づいて、航空会社 3 社に対して、①新石垣航空の北西に位置するカラ岳の存在が運行に障害を与えるか、②乱気流が発生した場合の実態運航はどうか、③沖縄県は運航についてほぼ支障ないとしているが安全といえるかの各点について意見聴取をしたところ、いずれも、比較的強い乱気流が認められる場合、離着陸を見合わせたり、当該エリアの飛行を回避する等の手段を講じることにより運航に支障がないと考えられる旨の回答があった（乙 8 の 3 から 5 まで）。また、処分行政庁は、上記同様に、気象予報士に対する意見聴取も行い、乱気流調査は乱気流の発生に支配的な影響を及ぼす風向が多く出現する期間を選定すれば足りるなどの回答を得た（乙 8 の 2）。

(ウ) 原告らの主張について

原告らは、本件起業地に空港を設置すると、滑走路において強い乱気流が発生するおそれがあり、使用が予想される航空機の運航に支障をきたす可能性がある旨主張し、それに沿うものとして、気象予報士が作成した「新石垣空港における乱気流気象調査（沖縄県委託業務）に対する検証結果報告書」（甲 7）及び「新石垣空港乱気流問題 強い乱気流の



発生で危険な空港」と題する書面（甲 8）を提出し、沖縄県による調査結果に関して、観測期間が短いこと、再現シミュレーションにおける評価方法に問題があることなどを指摘する。

しかしながら、上記(イ)のとおり、航空会社 3 社は、実際の運航には支障がない旨の回答をしており、また、観測期間が短いことが直ちに沖縄県による乱気流調査の正確性を損うものとははいえないことからすると、処分行政庁が、本件起業地につき、乱気流による航空機の運航の支障がないとした判断は、全く事実の基礎を欠くとはいえず、また、事実に対する評価が明白に合理性を欠くともいえないというべきである。

オ 津波について

原告らは、滑走路が津波により水没するおそれがあり、滑走路が運航に必要な強度を有するとはいえないなどと主張する。

しかしながら、証拠（甲 7 2, 3 1 4, 3 1 5, 乙 3 9）によれば、予測される津波の高さに基づき、滑走路設置位置付近の津波の高さと滑走路の高さとを比較しても、約 0. 4 メートルから約 4. 6 メートル滑走路の方が高い位置にあることが認められ、他に新石垣空港の滑走路が想定される津波で水没することをうかがわせるに足りる的確な証拠はない。したがって、原告らの主張は採用することができない。

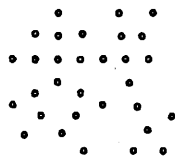
カ 小括

以上のとおりであるから、本件事業計画により収用の対象とされる土地の状況を踏まえて、本件事業計画が適正であるとした処分行政庁の判断は、全く事実の基礎を欠くとはいえず、また、事実に対する評価が明白に合理性を欠くともいえないというべきである。

(5) 失われる私的又は公共的利益について

ア 本件事業計画における環境保全措置一般について

沖縄県は、環境影響評価法に基づき環境影響評価を実施し、同法に基づ



く評価書（「新石垣空港整備事業に係る環境影響評価書」（乙23））を作成した上、本件起業地に生息している貴重な野生動植物の保全のため、以下のとおり対策等を講じることとした（乙2，23）。

(ア) 文化財保護法における特別天然記念物のカンムリワシについて

- ① 改変区域内に営巣等の繁殖場所や主要な餌場は確認されていないが、資機材運搬車両等は、非繁殖期における主要な採餌場を通らず、つがいの最大行動圏から最短でも600メートル離れた路線を選定する。
- ② 建設機械は低騒音型の機種を使用する。
- ③ 航空障害灯の工事は人力作業を基本とする。

(イ) 環境省編『改訂・日本の絶滅のおそれのある野生生物—レッドデータブック』における絶滅危惧Ⅱ類のリウキュウツミ及び準絶滅危惧ズグロミゾゴイについて

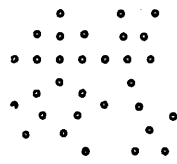
空港施設予定地内に営巣が確認されていることから、工事直前に踏査を行い、営巣が確認された場合は、繁殖が終了するまでは営巣箇所周辺を避けて工事を行う。

(ウ) 文化財保護法における天然記念物のセマルハコガメ、キシノウエトカゲ及びオカヤドカリを含む14種について

- ① 工事着手前に改変区域内の踏査を行い、改変区域外の周辺適地へ自力・捕獲移動を行う。
- ② オカヤドカリ類の海浜への移動経路を阻害しないよう周辺緑地やボックスカルバートの設置を行う。

(エ) 『改訂・日本の絶滅のおそれのある野生生物』における絶滅危惧ⅠB類のヤエヤマコキクガシラコウモリ等の小型コウモリ類3種について

- ① 採餌場や移動経路となり得る緑地を創出する。
- ② 出産、哺育の時期及び冬期の休眠時期は、騒音や振動によってねぐ



らの利用を妨げないよう配慮する。

③ 新たな寝ぐらとなる人工洞窟の設置等を実施する。

なお、小型コウモリ類については、工事中又は空港供用後において、事後調査結果により環境影響の程度が著しいことが明らかになった場合には、専門家の指導・助言を得た上で、遮音壁の設置や植林を行うなどする。また、新たに洞窟が発見された場合には、小型コウモリ類の利用状況を調査し、利用が確認された場合は、継続して利用できるよう専門家の指導、助言を得て可能な限り保全を図る。

(オ) 『改訂・日本の絶滅のおそれのある野生生物』における絶滅危惧 I B 類のコガタハナサキガエルを含むハナサキガエル類のほか、4種について

生息環境の一部が本件事業により消失することから、近隣好適地へ改変区域内の個体を移動し、又はビオトープを整備して新たな生息環境を創出し、改変区域内の個体を移動する。

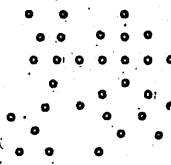
(カ) 『改訂・日本の絶滅のおそれのある野生生物』における絶滅危惧 I A 類のミヤコジマハナワラビ、クサミズキ、ヒジハリノキ及びイシガキカラスウリ等の陸生植物 14 種について

周辺緑地内の適地へ移植するとともに、生育環境を創出する。

(キ) 文化財保護法における天然記念物であるキンバト及びアカヒゲ並びに絶滅のおそれのある野生動植物の種の保存に関する法律における国内希少野生動植物種かつ『改訂・日本の絶滅のおそれのある野生生物』における絶滅危惧 I A 類のハヤブサについて

改変区域内に営巣が確認されていないこと、飛翔能力が高く移動能力が大きいこと、本件起業地周辺に利用可能な環境が広く残されることから、これらの生息環境へ及ぼす影響の程度は極めて軽微である。

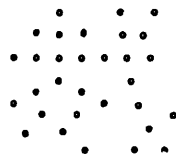
(ク) その他の貴重種について



100

100

100



石垣島での分布状況，生息状況，生態等を考慮して，貴重種に応じた適切な環境保全措置を講じる。

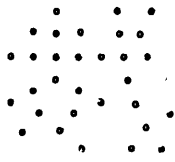
㌞ 事後調査，環境監視について

事後調査の結果により環境影響の程度が著しいことが明らかになった場合には，専門家で構成する事後調査委員会（仮称）の指導・助言を得て，環境影響の回避，低減措置の強化や改善を図り，また，今後，重要な生物が新たに確認された場合は，専門家の指導・助言を得た上で必要な調査を実施し，事後調査委員会に諮って適切な措置を講じる。さらに，事後調査とは別途環境監視を実施し，その結果を事後調査委員会に報告し，指導・助言を受ける（なお，沖縄県は，平成18年10月，陸上動物学，地質学，哺乳動物学等の分野の学識経験者で構成する新石垣空港事後調査委員会を設置した（乙26）。）。

イ 小型コウモリ類の保全策について

㌞ 沖縄県は，概要，以下のとおり，小型コウモリ類3種についての調査を行い，保全策を実施することとした（乙2，23，25）。

① 新石垣空港環境検討委員会アドバイザーである奈良教育大学教授前田喜四雄の指導による現地調査等（甲2，3，237）を行った結果，石垣島には，絶滅危惧IB類とされる小型コウモリ類3種（ヤエヤマコキクガシラコウモリ，カグラコウモリ及びリュウキュウユビナガコウモリ）が生息していることが確認された。ヤエヤマコキクガシラコウモリについては，石垣島全体で調査が行われた平成14年8月は約2000個体，10月は約1600個体，平成15年1月は約3300個体，平成16年1月は約6700個体となり，調査を重ねるごとに新たな生息場所が見付かり，確認された個体数は増加傾向を示していた。これらの調査で石垣島全体に生息する小型コウモリ類3種の個体数が全て把握されているとは考えにくい，島全体では，それぞれ，

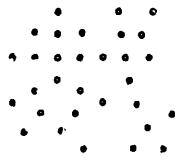


6700個体，8900個体，1800個体が生息していると考えられた（乙23〔6-12-156〕）。

小型コウモリ類3種は，A，C，D及びE洞窟同士の間で，あるいは，A，C及びD洞窟と石垣島内の他の洞窟との間で移動していた。また，集団遺伝学的分析を行うと，ヤエヤマコキクガシラコウモリとカグラコウモリは，石垣島全体で一つの個体群を形成していると考えられた。さらに， N_e の遺伝的距離と固定指数（ F_{st} ）に基づいたグループ分けを行うと，ヤエヤマコキクガシラコウモリは2つのコロニーに分けられ，A洞窟はより大きな面積のコロニーに属し，移動が頻繁に行われていると考えられた。そして，カグラコウモリは3つのコロニーに分けられ，D洞窟は石垣島南東部のコロニーに属していると考えられた（乙23〔6-12-156〕）。

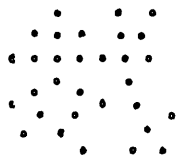
小型コウモリ類3種は，AないしE洞窟（以下「本件各洞窟」という。）において生息していることが確認された。その利用時期は種によって異なり，通年にわたる利用も確認されたが，一時的もしくは稀な利用も確認された。また，利用形態は，出産・哺育や冬期の休眠場所，その他の時期の昼間の休憩場所としての利用が確認された。これらの利用状況及び集団遺伝学的分析の結果から，石垣島のカグラコウモリの個体群にとって，A及びD洞窟は，冬期の休眠場所として島の南東部に存在するコロニーの中では非常に重要であることが示唆された。さらに，ヤエヤマコキクガシラコウモリの個体群にとって，A洞窟は島の南東部の個体群では中心的な出産・哺育場所であることが示唆された。リュウキュウユビナガコウモリは，A洞窟を利用しているが，出産・哺育場所や冬期の集団での休眠場所としての利用は確認されず，個体数の変動が大きかった（乙23〔6-12-172〕）。

② 小型コウモリ類の生育環境の保全については，「出産・哺育や冬眠



・昼間の休息の場所となるねぐら」，十分な餌を供給する「採餌場所」，ねぐらから採餌場所への「移動経路」などが重要な要素であるとされているところ（乙59，60），本件事業計画においては，これらの観点から検討が行われた。

- ③ 本件事業計画では，本件事業による餌場の消失・減少及び移動経路の分断を軽減するため，採餌場や移動経路として，事業実施区域北東の海岸林から事業実施区域に沿って約50メートルの幅で連続する緑地（グリーンベルト）等を創出することとした（乙23〔7-63〕）。
- ④ A洞窟については，出産・哺育の時期に洞窟及び洞窟の最奥部の直上付近において建設作業を実施すると，ヤエヤマコキクガシラコウモリがA洞窟を出産・哺育に利用しないおそれがあり，また，D洞窟については，主にカグラコウモリが出産・哺育場所及び冬期の休眠場所として利用しており，出産，哺育，休眠の時期にD洞窟付近で建設作業を行うとカグラコウモリが出産場所等として利用しなくなるおそれがあると考えられた。そこで，本件事業計画では，出産・哺育の時期（5月から8月まで）や休眠時期（12月から3月まで）は，工事の実施を一部制限して，工事に伴う騒音・振動の影響を低減することとした（乙23〔7-65〕）。
- ⑤ 本件事業計画では，石垣島全体が小型コウモリ類の生息地であるので，小型コウモリ類の個体数を維持するためには，事業実施区域周辺だけでなく，石垣島全体という視点が重要であり，長期的な視野で環境保全配慮を行うこととした。すなわち，本件事業に伴い，B，C及びE洞窟は，いずれも洞口が改変され，ねぐらとして利用できなくなるが，地下の空洞としては残存させ，空洞部分については，供用後において小型コウモリ類の利用が期待できることから，洞窟を保全し，採餌場や移動経路とのつながりに配慮して，新たな洞口を設けること



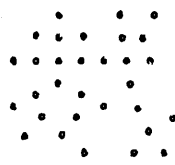
とした。(乙23 [7-68])

⑥ また、石垣島においては、小型コウモリ類が、戦時中に作られた人口洞を利用していることが確認されていることから、本件事業計画では、事業実施区域周辺の洞窟群に生息するコウモリ類の緊急避難場所等となる洞窟の選択肢を増やすため、事業実施区域周辺に人口洞を設けることとした(乙23 [7-71])。

⑦ さらに、環境保全措置の効果に係る知見が不十分であることを踏まえ、事後調査を行うこととし、その結果、環境影響の程度が著しいことが明らかになった場合には、専門家の指導・助言を得た上で、適切な措置を講じ、新たな洞窟が見つかった場合は、小型コウモリの利用状況を調査し、利用が確認されたときは、継続してそれを利用できるよう、可能な限り保全を図ることとした(乙23 [8-9から11まで])。

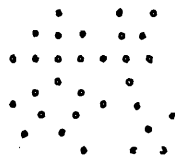
(イ) 原告らは、本件事業実施区域及びその周辺(カラ・カルスト地域)の洞窟群は、各種コウモリ類の生息場所、とりわけ越冬・繁殖場所としての重要性は高く、南東部の各種個体群の中心的な位置にあり、本件事業の実施によって、コウモリ類がこれらの洞窟群を利用できなくなれば、南東部の個体群の激減あるいは消滅は免れないと主張し、「カラ・カルスト地域学術調査委員会」の報告書等(甲4, 46, 63, 128, 129, 236)並びに同委員会の構成員である鹿児島国際大学教授船越公威の意見書(甲296, 308)及び同人の証言には、これに沿う部分がある。

この点、南東部を含むコロニーに生息するカグラコウモリ又はヤエヤマコキクガシラコウモリにとって、A又はD洞窟は、出産・哺育場所又は冬期の休眠場所として重要なものであることは前記(ア)①のとおりである。しかしながら、他方において、これらのコウモリは、集団遺伝学分



析によれば石垣島全体で一つの個体群を形成していると考えられており（前記(ア)①）、また、コロニー単位でも、同一コロニー内において、出産・哺育のために利用している洞窟や冬期に集団で利用している洞窟が本件各洞窟以外にもあること（乙23[6-12-168, 169]）、カグラコウモリ及びリュウキュウユビナガコウモリについては、環境影響評価時及び平成18年度の標識装着調査によれば本件事業実施区域の洞窟からそれ以外の土地にある洞窟へ移動している状況が判明していること（乙23[6-12-166, 167], 59）、小型コウモリ3種について、時期（出産・哺育期（夏期）、移動期（秋期）及び越冬期（冬期））によって本件各洞窟に生息する個体数に変動が認められること（乙61）を勘案すると、小型コウモリ3種が本件各洞窟を利用できなければ、直ちに、南東部を含むコロニーに生息する個体群の激減あるいは消滅という結果が生じるとまでは断定できないというべきである。

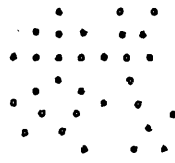
また、平成23年度までに行われたモニタリング調査の結果（甲296・資料2[20から23まで], [11から19まで]）によれば、①工事が開始された平成19年から平成23年までの冬期の島内総個体数についてみると、カグラコウモリについては減少傾向にあるが、他の2種については、年によって相当の増減があり、減少傾向が明らかであるとまではいえず、また、②同じ時期の本件各洞窟の冬期の総個体数についてみると、小型コウモリ3種とも、年によって相当の増減があり、減少傾向が明らかであるとまでいえない。この点に関して、証人船越は、本件各洞窟における冬期の個体数につき、平成14年度から平成23年度までの期間につき統計的解析をすれば、減少傾向にあるとする（甲296）。しかし、同人の証言によれば、この減少の原因は、工事の進行による生息環境の劣化とともに、調査方法上の問題によりコウモリ類が攪乱されたことにもあるというのであるから、上



記の減少傾向が生息環境の劣化のみに起因するとはいえないことになるし、また、生息環境の劣化に起因した本件各洞窟における個体数の減少傾向があるとしても、そのことが、石垣島全体における総個体数の減少傾向を裏付けるものとはまではいえない。これらの点に加え、平成20年度までの個体数の変化につき、有意の減少ではなく、通常の変動の範囲内であるとする別件訴訟における前田教授の証言（甲237[14]）が存在することを勘案すると、本件事業認定の当時、小型コウモリ3種の総個体数が、石垣島全体において減少傾向にあったと断ずることはできないというべきである。

- (ウ) 原告らは、本件事業の実施に伴うB、C及びE洞窟の消失により、利用できる洞窟が減り、コウモリ類の生存にとってかけがえのないカラ・カルスト地域洞窟群の一体性は完全に損なわれ、その影響は小さいとはいえないと主張する。

この点、確かに、B、C及びE洞窟につき、洞口が改変され、ねぐらとしての機能が失われれば、コウモリ類が何らかの影響を受けることは否定できない。しかしながら、環境影響評価の前提となった標識装着調査によれば、ヤエヤマコキクガシラコウモリ、カグラコウモリ及びリュウキュウユビナガコウモリの3種とも、A、C、D及びE洞窟相互の間で、また、A、C及びD洞窟と石垣島内の他の洞窟との間で移動していることが認められており（前記ア①）、また、B、C及びE洞窟で確認された個体数は、想定される移動先での個体数の変動の幅の範囲内であること（乙23[6-12-251から255まで]）からすると、B、C及びE洞窟に生息しているコウモリ類が、A及びD洞窟やその他の洞窟へ移動した上で生息することができないとまでは断じることができない。したがって、B、C及びE洞窟の洞口の改変がされれば、直ちに小型コウモリの総個体数の激減をもたらすとまでは断定できないというべ



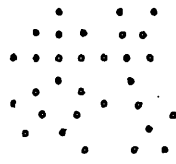
きである。

- (エ) 原告らは、本件事業の工事に伴う騒音・振動によるコウモリ類への影響に対する保全措置は、他の洞窟において実態とかけ離れた条件の下で調査されたデータに基づくものであるから、適切かつ有効ではないと主張する。

しかしながら、上記の調査とは、カグラコウモリが生息する石垣島北部の洞窟（No.39）において、建設機械（大型ブレーカ及びローラ）の稼働に伴って洞窟内部に伝搬する騒音・振動レベルを測定したというものであり（乙23 [6-12-260]）、このような内容の調査が本件各洞窟における騒音・振動対策を検討する上で全く無意味なものであるということとはできない。そして本件事業計画における保全措置の内容は、出産・哺育の時期（5月から8月まで）や休眠時期（12月から3月まで）において、A及びD洞窟から一定の範囲内（40メートル又は100メートル）の場所で騒音、震動を発生させる作業を避けるというものであるところ（乙23 [7-65]）、このような対策を採れば、工事に伴う騒音・振動の影響を低減する相応の効果があることは明らかであるし、また、事後調査結果により環境影響の程度が著しいことが明らかになった場合には、専門家の指導・助言を得た上で、遮音壁の設置を行うなど、環境影響の回避・低減措置の強化や改善を図ることとしていたことも考慮すると、上記の保全措置が適切・有効ではないと断定することはできない。

- (オ) 原告らは、航空機の離発着に伴う騒音・振動はA及びD洞窟を利用するコウモリ類の生息状況を変化させないと予測し、環境保全措置を採っていないことは不適切であると主張する。

この点、証拠（乙23 [6-12-308, 311から312まで]）によれば、沖縄県は、旧石垣空港の滑走路北端から約250メートル



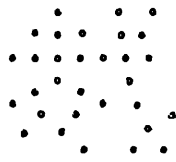
の飛行経路直下にあるヤエヤマコキクガシラコウモリの生息が確認されている洞窟（No.77）において、航空機の離着陸時の騒音・振動の調査を実施し、洞口を見通せない屈曲部では騒音の値が小さくなるとの結果を得た上、A及びD洞窟に生息するコウモリ類は、見通しがきかない屈曲部の奥を利用していることから、対策が不要であると判断したものと認められる。そして、他に航空機の離発着に伴う騒音・振動がA及びD洞窟を利用するコウモリ類の生息に悪影響を与えていることを認めるに足りる的確な証拠はない。したがって、原告らの上記主張は採用することができない。

(カ) 原告らは、小型コウモリ類の採餌場所となる緑地と移動経路の創出のために樹木を植栽するとしている点につき、餌量不足が生じると主張し、これに沿う証人船越の証言がある。

この点、証拠（乙23 [6-12-242, 251]）によれば、事業実施により、小型コウモリ類の採餌場所となる樹林が一部消失するが、周辺には山地林や海岸林が存在しており、また、本件各洞窟からのコウモリの移動が確認された洞窟周辺には、於茂登岳や桴海於茂登岳を中心とした樹林が広がっており、餌場環境としては、条件のよい場所であることが認められる。そうすると、樹林の喪失は小型コウモリ類の生息に何らかの影響を与える可能性はあるものの、直ちに餌不足が生じて、個体群の維持に重大な影響が出るとは断じ難いというべきである。

(キ) 原告らは、環境保全配慮として人工洞の設置を行うとしているが、利用予測のつかない人工洞設置を代替とする保全措置は、事例の根拠もない非科学的な対処であると主張し、これに沿う船越教授の意見書（甲296）及び証言並びに山口大学准教授松村澄子の意見書（甲212）がある。

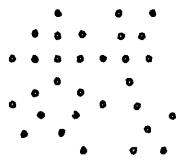
しかしながら、前記(ア)⑥及び証拠（乙23 [7-71]）によれば、



人工洞窟の設置は、石垣島の小型コウモリ類が戦時中に造られた人工洞窟を利用していることを踏まえたものであること、また、設置の目的は、小型コウモリ類の緊急避難場所等としてのねぐらの選択肢を増やすことにとどまること、そして、具体的な形状、規模は、小型コウモリ類が生息している既存の人工洞窟の形状、洞内、洞口環境を参考に、専門家の指導・助言を得た上で決定することにされていることからすると、人工洞窟の設置は根拠のない非科学的な対処であるとまで断定することは当を得ないというべきである。

- (ク) 原告らは、沖縄県の環境影響評価には、小型コウモリ類等に関する重大な事実の見落としがあり、不適切、不十分であると主張し、①A洞窟が石垣島唯一のリュウキュウユビナガコウモリの出産・哺育洞窟であること、②A洞窟に通じる亀裂があること、③A1洞窟のコウモリ類による利用の事実があること、④未知の重要な洞窟が存在していること、⑤新種を含む好洞窟性動物が存在することを指摘する。

しかしながら、①については、A洞窟が石垣島唯一のリュウキュウユビナガコウモリの出産・哺育洞窟であるか否か自体、必ずしも明らかではないのであるし（証人船越）、仮にそうであるとしても、A洞窟は本件事業が実施された場合でも引き続き利用でき、騒音・振動対策の対象ともなっていることは前記認定のとおりである。また、その余の②から⑤までの点も、仮にそのような事実があるとしても、沖縄県は、環境影響評価報告書を提出した後も、事後調査を行うこととし、新たな洞窟が見付かった場合は、小型コウモリの利用状況を調査し、利用が確認されたときは、継続してそれを利用できるよう、可能な限り保全をはかることとしていたことは前記認定のとおりである。そうすると、原告らが指摘する上記の各点は、環境影響評価における見過ごし難い瑕疵であると断じることはできない。



ク 小括

以上によれば、処分行政庁が、小型コウモリの保全策に関する本件事業計画が適正であるとした判断は、全く事実の基礎を欠くとはいえず、また、事実に対する評価が明白に合理性を欠くともいえないというべきである。

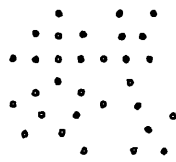
ウ サンゴ類保全のための赤土等流出防止対策等について

ク 沖縄県は、概要、以下のとおり、サンゴ類保全のための赤土等流出防止対策等を実施することとした（乙23，64）。

- ① 本件起業地付近の海岸には、サンゴ類が分布している。サンゴ類は、工事に伴い海域へ負荷される濁りが著しい場合、光合成活動が低下することがあり、また、濁り粒子が堆積することにより、呼吸機能に影響が及ぶことがあるため、赤土等流出防止対策等を講じる必要がある（乙23 [6-11-16から26まで，38]）。
- ② 工事中の赤土等流出防止対策は、「赤土等流出防止対策技術指針（案）」（平成7年10月，沖縄県土木建築部。乙63）に基づき、赤土等の流出を防止することを基本として、各種の現場状況に応じ適切な発生源対策を実施する。また、発生源対策によって抑制された濁水については、地下浸透方式や機械処理方式により濁水処理対策を実施する。

上記の発生源対策は、降雨が多い時期（梅雨時期等）には盛土工事・切土工事を集中させないように工事工程を調整すること、広域的な掘削エリアの出現を極力避ける施工を実施すること、裸地の状態の出現期間を短縮するような施工を実施することなどである。

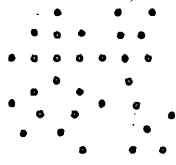
上記の濁水処理対策は、浸透ゾーンを利用した地下浸透方式を主とするが、地質等の状況により実施できない場合は、機械処理方式を併用する。すなわち、工事の年次ごとの排水区分を設定し、工事中の雨



水は、施工段階ごとに浸透ゾーンⅠ、Ⅱ、Ⅲ及び南側仮設調整池の四つのいずれかに排水する。浸透ゾーンについては、工事初期段階から、空港供用後の完成形を計画し、50年確率規模を計画規模とする。所要規模については、長期降雨強度（「石垣島地方気象台」における昭和48年から平成15年までの降雨データによる確率雨量に基づく単位時間当たりの降雨量）により算出したものと短期降雨強度（短時間降雨資料に基づく単位時間当たりの降雨量）により算出したものとを比較し、容量の上回る短期降雨強度により算出したものを採用する。なお、工事中の所要規模については、10年確率規模を計画規模とし、工事段階別に、長期降雨強度により算出したものと短期降雨強度により算出したものとを比較検討し、短期降雨強度によるものを採用し、各段階において浸透ゾーンの容量を超える場合には、場内に設ける仮設調整池により必要な容量を確保する（乙23〔6-1-16〕）。

- ③ 工事に当たっては、施工や環境の専門家からなる「新石垣空港モニタリング委員会」（仮称）を設置し、工事の状況について評価・提言を受けるとともに、提言を踏まえた対策案を検討し、実施する。工事中においては、赤土等の流出防止対策が所要の機能を発揮していることを確認するためのモニタリング調査を実施するとともに、現場状況に応じた適切な施工を行うため、情報化施工（施工段階における進捗状況、施工範囲、裸地面積等の情報を逐次把握し、予測される台風等の降雨による影響を予測し、迅速な赤土流出防止対策を行う。）及び観測施工（施工中における海岸周辺の地下水状況の観測を通し、予測結果との比較を行いながら、施工による影響を把握するとともに、環境保全のための措置を講じながら施工を行う。）を実施する。（乙1の1, 2, 乙23〔2-9〕）

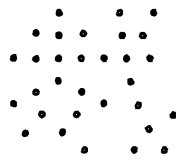
- ④ 空港供用後に当たっては、これらの赤土等の流出防止対策による効



果を適切に評価するため、「新石垣空港建設事後評価委員会」（仮称）を設置し、逐次報告を行う。空港供用後に不測の問題が発生した場合には、「新石垣空港建設事後評価委員会」において協議を行い、必要な対処策を実施する。（乙23 [2-9]）

(イ) 原告らは、浸透ゾーンによるろ過に関して、①琉球石灰岩では水中の物質を付着することができず、ろ過能力がほとんどないこと、また、②濁水が石灰岩の隙間や切れ目等から地下の洞窟に流れ込むため、濁水を浸透ゾーンに導くことができないことを主張し、これに沿う大阪経済法科大学客員教授浦田健作の意見書（甲176）及び別件訴訟における証人調書（甲235）がある。

しかしながら、琉球大学教授黒田登美雄の意見書（乙64）によると、①浸透ゾーンの基本的な仕組みは、琉球層群の水を極めてよく透す性質を利用して濁水を浸透・ろ過させるというものであり、緩速ろ過と呼ばれる方法であるところ、このろ過方法は、理論上、十分ろ過機能を果たすことができ、かつ、石灰岩の上部にフィルター層の砂を厚さ10センチメートル敷設することで、濁水を均一に浸透させ、浸透機能を維持することとされており、また、②これまでに施工された工事では目で見て分かるような亀裂等は発見されておらず、仮に発見されたとしても亀裂に砕いた琉球石灰岩を敷き詰めることによりろ過機能には問題がなく、目視できないような亀裂等が存在していたとしてもそれらの亀裂等から濁水が流入することはないとされており、浦田教授とは異なる見解も存するところである。そして、浦田教授も、上記の緩速ろ過方法が一般論としてろ過機能を持つことは認めており（甲176 [1]）、他に、濁水が地下の洞窟に流れ込むような亀裂等が存在することなど、原告らの上記主張を客観的に裏付けるに足りる証拠はないことからすると、琉球石灰岩にろ過能力がほとんどないなどと断定することはできないといわ

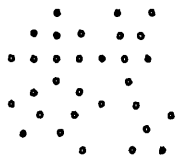


ざるを得ない。

- (ウ) 原告らは、①濁水がろ過されずに洞窟内の地下川に流れ込み、さらに、②本件空港と海岸との間に存在する沖積層でパイピング現象（浸透水流が地盤の中にパイプ状の水みちを作り、流動化した土砂が水と共に噴出する現象）が生じ、洞窟内の濁水がパイピングによる空洞を通過して海中に達し、赤土が流出すると主張し、これに沿う浦田教授の意見書（甲176）及び別件訴訟における証人調書（甲235）がある。

しかしながら、前記認定のとおり、濁水がろ過されずに洞窟内の地下川に流れ込むという前提を直ちにはとることができない。また、別件訴訟における浦田教授の証言は、パイピング現象は、通常時には生じておらず、増水時に生じるというものであり、パイピング現象は、通常時には生じていないと認められるし、どの程度の増水等によりパイピング現象が生じるのか必ずしも明らかではない上、前記認定のとおり、雨水の排水処理対策がとられていることも勘案すると、本件事業の工事により直ちにパイピング現象が生じるものとも認め難い。さらに、黒田教授の意見書（乙64）は、新石垣空港建設地点の名蔵礫層や沖積層は地質的に見て、パイピングが発生する可能性は極めて低いといえるというものであり、浦田教授とは異なる見解も存するところである。そして、他に、本件事業の工事により流出した赤土が海中から湧出していることなど、原告らの上記主張を客観的に裏付けに足りる証拠はないことからすると、パイピング現象が生じて濁水が海中に達するなど断定することはできないといわざるを得ない。

- (エ) 原告らは、浸透ゾーンの容量を確定するために行われた浸透実験が不十分であると主張する。しかしながら、この点は、工事着手前に現地において浸透実験を実施し、検証することとし、必要に応じて対策を講じることとされていたのであるから（乙23 [6-1-27]）、原告ら



の上記主張は当を得ないものというべきである。

(オ) 原告らは、浸透ゾーン等の設置規模の策定の基準とされた1日雨量では、石垣島の地域的特性である集中豪雨を過少評価するものであると主張する。しかしながら、1時間雨量に換算した場合には上記基準を上回るような集中豪雨があり得るとしても、その場合に浸透ゾーン等が直ちに対応できなくなることを的確に示す証拠はないから、上記の策定方法が不合理であると断じることはできない。

(カ) 原告らは、環境影響評価においては、①機械式処理方式で使用する凝集剤についての検討が不足しており、また、②機械の作動不良等の場合の対応策に不備がある旨主張する。しかしながら、①の点については、実験等により、環境への負荷や使用量などを総合的に検討して決定するとされており、②の点についても、緊急時の対応についての一応の検討がある（乙23 [6-1-24, 46]）ことからすると、上記の主張は、必ずしも当を得ないというべきである。

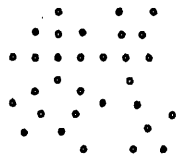
なお、原告らは、赤土等流出防止対策につき事後調査及び環境監視が不要であるとされている点が不合理である旨も主張するが、赤土等流出防止対策については、前記(ア)③及び④の手当てがされていることに照らすと、上記の点は必ずしも不合理であると断じることはできない。

(キ) 小括

以上によれば、処分行政庁が、赤土流出防止策に関する本件事業計画が適正であるとした判断は、全く事実の基礎を欠くとはいえず、また、事実に対する評価が明白に合理性を欠くともいえないというべきである。

エ 文化財の保護について

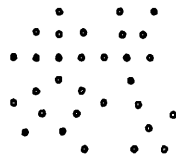
(ア) 証拠（乙2）によれば、本件起業地内には、文化財保護法による周知



の埋蔵文化財包蔵地として、「嘉良岳東貝塚」、「カラ岳遺跡」、「白保嘉良岳東方古墓群」、「アブ遺跡」、「盛山遺跡」、「盛山地区近世遺物散布地」の6箇所が存在しているところ、沖縄県は、平成18年度から記録保存等の措置を講じていることが認められる。

- (イ) 原告らは、平成19年になって新たに発見された洞窟（C1洞窟）において、人骨9点、獣骨化石、土器等が発見されたところ、これらは、極めて高い公共性が認められ、このまま本件事業が実施されると、盛土の下に埋められ、人類にとって貴重な文化遺産が日の目を見ないまま闇に葬り去られてしまう可能性が極めて高いなどと主張する。

この点、証拠（乙46から51まで、53、55から57まで）によれば、①沖縄県は、平成20年5月、本件起業地内の洞窟であるC1洞窟の現地確認を行い、人骨、獣骨、貝類及び土器を発見し、同年8月及び同年9月にも試掘調査を行い、人骨、獣骨、貝、白磁片を発見したこと、②平成21年7月、専門家らと共にC1洞窟の確認調査を行ったところ、人骨を発見し、沖縄県土木建築部新石垣空港建設事務所長は、沖縄県教育委員会教育長に対し、C1洞窟について文化財保護法97条1項に規定する通知を行い、同教育長は、同月28日、C1洞窟について、周知の埋蔵文化財包蔵地と決定し、「白保竿根田原洞穴周辺遺物散布地」と命名したこと、③沖縄県立埋蔵文化財センターは、琉球大学医学部に対し、白保竿根田原洞穴周辺遺物散布地から出土した人骨の人類学的研究を委託したところ、平成22年3月、白保竿根田原洞穴から発見された人骨9点について放射性炭素年代測定を行った結果、うち1点が約2万年前のものである旨の共同研究報告書が公表されたこと、④沖縄県立埋蔵文化財センター等は、同年8月、同法99条1項に基づく白保竿根田原洞穴の発掘調査に着手したこと、⑤同年10月、考古学、人類学等の分野の学識経験者で構成する白保竿根田原洞穴発掘調査委員会が開催



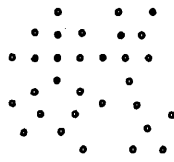
され、白保竿根田原洞穴から約3200年前及び約500年前の炉跡が発見されたことにより遺跡であることが判明した旨の報告等がされ、これにより白保竿根田原洞穴について大部分を現地保存することが確認されたこと、⑥同年12月、白保竿根田原洞穴の発掘調査が終了したこと、⑦沖縄県は、同月、白保竿根田原洞穴のうち、転移表面に抵触する箇所及び着陸帯部分並びにカルバート等を設置する予定のC洞窟については記録保存とし、その余の部分については現地保存することとし、今後必要に応じて調査をすることが可能となっていることが認められる。そうすると、C1洞窟における文化財の保護について、原告らの指摘するような問題は解消されたといえることができる。

(ウ) 小括

以上によれば、処分行政庁が、文化財の保護に関する本件事業計画が適正であるとした判断は、全く事実の基礎を欠くとはいえず、また、事実に対する評価が明白に合理性を欠くともいえないというべきである。

オ 環境影響評価法33条違反の主張について

原告らは、環境影響評価法（平成23年法律第27号による改正前のもの。以下同じ。）33条違反による別件設置許可処分の違法があるとして、①方法書段階で手続的違法があること、すなわち方法書の公告縦覧の開始時期が違法であること、方法書に航空障害灯や進入灯の記載がなく違法であること、方法書に基づいて行われるべき調査（環境影響評価法12条）が実質的には先行的に行われ、方法書に基づいたものとはいえず、違法であること、②準備書段階で手続的違法があること、すなわちコウモリ類の調査結果の数値に改ざんが認められること、沖縄県が実施したコウモリ類の調査報告書と全く逆の評価が記述されていたこと、コウモリに関する一部のデータが解析中として記載されておらず、投稿中で学術的な評価を経していない未発表の「論文」が評価の根拠として引用されるなどしていた



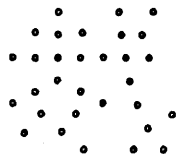
こと、③代替案不検討の違法があること、④説明責任不履行の違法があること、⑤大臣意見への不対応の違法があることを挙げ、処分行政庁による本件事業認定処分に至るまでの手続の経緯に大きな瑕疵があり、本件事業認定処分は土地収用法20条3号の要件に適合しないものというべきであるなどと主張する。

しかしながら、弁論の全趣旨によれば、沖縄県は、新石垣空港の設置許可処分（別件設置許可処分）を受けるに先立ち、新石垣空港を設置する事業が環境影響評価法2条3項に規定する第二種事業に該当するとして、同法4条1項に規定する事項を、同処分を行う者である国土交通大臣に届け出て、環境影響評価法の規定による環境影響評価の手続を行い、この手続の過程において、同法33条に基づく審査が行われたことが認められる。

このように、環境影響評価の手続は、新石垣空港の設置許可処分を受けるに当たって行われたものであり、本件事業認定を受けるに当たって行われたものではなく、本件事業認定をするに当たって行われることが要求されるものでもないことからすると、原告らの環境影響評価法33条違反についての主張は、土地収用法20条3号の要件該当性とは関係がなく、その意味で主張自体失当というべきである。

(6) 結論

以上によれば、処分行政庁が、本件事業計画に関して、①本件事業を必要とする公益上の理由があり、②本件事業のために本件起業地を用いることの相当性があり、③本件事業計画により収用の対象とされる土地の状況に特段の問題はなく、④その土地が本件事業の用に供されることによって失われる私的又は公共の利益は当該事業の実施を妨げる程度には大きくないとした判断については、いずれも、その判断の基礎とされた重要な事実誤認があること等によりその判断が全く事実の基礎を欠くとはいえず、また、事実に対する評価が明白に合理性を欠くこと等によりその判断が社会通念に照らし著

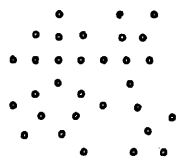


しく妥当性を欠くことが明らかであるともいえないから、本件事業は土地収用法20条3号に該当するとした判断は、裁量権の範囲を超え、又はその濫用があったものとは認められないというべきである。

4 争点(4) (土地収用法20条4号該当性) について

土地収用法20条4号は、「土地を収用し、又は使用する公益上の必要があるものであること。」を規定しているところ、これは、同条3号によって事業計画自体の合理性が認められる場合であっても、当該土地を取得するのに強制的な土地収用という手段を用いるだけの公益上の必要性があることを要件とするものと解される。

これを本件についてみると、上記3(2)ア及びイで認定したとおり、旧石垣空港は、八重山圏域における極めて重要な社会基盤となっていたにもかかわらず、中小型ジェット機が安全に離着陸するために必要な国内線の標準的滑走路長がなく、離陸時に、旅客数や重量制限等の制約があり、乗客に不便を強いていたり、貨物の積み残しや輸送コスト等の問題が発生するなどしており、また、航空機の運航の安全性を確保する上で、万全とはいふことができない状況にあり、計器着陸装置が設置されていなかったため、計器誘導による着陸を行うことができなかつたし、平行誘導路がなかつたため、円滑かつ効率的な航空機の運航にも支障を生じており、さらに、航空機騒音により周辺住民の生活環境も悪化していたのであり、早急な空港整備が必要とされる状況にあったところ、沖縄県議会、石垣市議会その他地元の町議会が新空港の早期建設を要望する旨の決議をし、沖縄県商工会連合会も沖縄県知事に対し新空港の早期建設の要請書を提出していることが認められ、本件事業を早期に施行する必要性が高いと認められる。そして、証拠(乙2)によれば、収用の範囲は、本件事業の実施により恒久的に設置される施設に供する土地のほか、別件設置許可に係る告示において示された制限表面の確保のため、従前の土地利用の権能が全面的かつ恒久的に行使できなくなる土地にとどめられ、それ以外は使用の範囲とされている



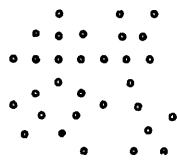
ことが認められるから、収用又は使用の別についても合理的であると認められる。

以上によれば、処分行政庁が、土地を取得するのに強制的な土地収用という手段を用いるだけの公益上の必要性があるとした判断は、全く事実の基礎を欠き、又は社会通念に照らし著しく妥当性を欠くことが明らかであるとは認められないから、裁量権の範囲を超え、又はその濫用があったものとは認められない。

5 争点(5) (土地収用法19条違反の有無) について

原告らは、本件申請書には、申請者が意図的にしたとしか認め難い虚偽の事実が記載されており、このような場合、本件申請書の「事業の認定を申請する理由」(土地収用法18条1項4号)については実質的に記載がないと評価すべきであり、本件申請書は同法18条1項が定める方式を欠くこととなり、起業者は本来補正手続が必要になるのに、それが履践されていないのであるから、そのような重要な法定手続違反のある本件事業認定は取り消されるべきであるなどと主張する。

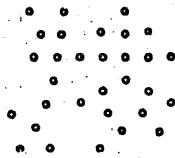
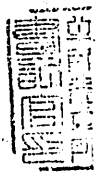
しかしながら、原告らが虚偽であると指摘する点は、いずれも虚偽とはいえないから、原告らの上記主張はその前提において失当である。すなわち、①本件申請書の中の事業計画書に、候補地の6案についての検討経緯や結果が記述されている点に関し、原告らは、この6案のうち「現空港北側拡張案」と「現空港南側拡張案」の2案については、位置選定委員会において全く審議されておらず、虚偽の事実が記載されていると主張するが、本件申請書の中の事業計画書には、上記2案について位置選定委員会において審議したと記載されているわけではないから、上記2案の審議経緯について虚偽の事実が記載されているとは認められない。②本件申請書の中の事業計画書に、位置地元調整会議において「小型コウモリが生息する洞窟との位置関係などの周辺の状況を考慮して審議が行われ、(中略) 具体的な空港建設位置として決定したものである。」

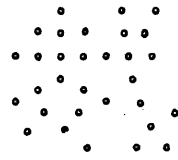


と記述されている点につき、原告らは、沖縄県が位置地元調整会議で小型コウモリ類の本件起業地内での生息を初めて明らかにしたのは平成12年11月22日であり、同日、本件事業認定に係る現在のカラ岳陸上案が決定されたものであるから、位置地元調整会議において「小型コウモリが生息する洞窟との位置関係などの周辺の状況を考慮して審議が行われ、(中略)具体的な空港建設位置として決定」することが客観的に不可能であることは明白であり、虚偽の事実が記載されていると主張するが、原告らの主張を前提としても、位置地元調整会議において、小型コウモリ類の本件起業地内での生息が明らかにされていたのであるから、本件申請書の中の事業計画書の上記記載に虚偽の事実が記載されているとは認められない。③本件申請書の中の事業計画書に、「環境省において、石垣島周辺海域を自然公園法による西表石垣国立公園に指定する予定(平成19年6月29日付け中央環境審議会答申済み)となっていることから、同公園区域との整合性を可能な限り図る計画とした。」などと記述されている点につき、原告らは、西表石垣国立公園計画については、現在のカラ岳陸上案が検討され、決定された平成11年ないし平成12年当時には、構想はあっても実際には具体的な検討が何らされていない時期であり、ましてや国立公園区域の線引きに関する具体的な検討がされていたとは考え難く、本件事業に係る新石垣空港の位置選定が西表石垣国立公園の公園区域との整合性を可能な限り図る計画とした旨の記述は、事実と反すると主張するが、原告らの主張を前提としても、平成19年6月21日に西表石垣国立公園に関して中央環境審議会自然環境部会において答申され、これを踏まえ、沖縄県は、編入される区域と本件事業計画との整合性を検証し、本件事業認定申請をしたものと推認されるから、本件申請書の中の事業計画書の上記記載に虚偽の事実が記載されているとは認められない。

第4 結論

以上によれば、原告らの請求はいずれも理由がないから棄却することとし、





訴訟費用の負担について行政事件訴訟法7条，民事訴訟法61条を適用して，
主文のとおり判決する。

東京地方裁判所民事第38部

裁判長裁判官 谷 口 豊

裁判官 竹 林 俊 憲

裁判官 貝 阿 彌 亮