

○沖縄総合事務局告示第三十五号

土地収用法(昭和二十六年法律第二百十九号。以下「法」という。)第二十条の規定に基づき事業の認定をしたので、次のとおり告示する。

なお、起業地の一部について使用の手続が保留されているので、法第三十三条の規定に基づきあわせて告示する。

平成二十年八月二十七日

沖縄総合事務局長 福井 武弘

第1 起業者の名称 沖縄県

第2 事業の種類 新石垣空港整備事業、これに伴う附帯工事並びに一般国道390号及び農業用道路付替工事

第3 起業地

- 1 収用の部分 沖縄県石垣市字白保登武野、字盛山西牛種子、字盛山外ウロン、字盛山北ウロン、字盛山盛山、字盛山東牛種子及び字白保嘉良嶽地内
- 2 使用の部分 沖縄県石垣市字白保登武野、字盛山西牛種子、字盛山外ウロン、字盛山東牛種子、字白保嘉良嶽、字宮良牧中及び字白保与那原地内

第4 事業の認定をした理由

申請に係る事業は、以下のとおり、法第20条各号の要件をすべて充足すると判断されるため、事業の認定をしたものである。

1 法第20条第1号の要件への適合性

申請に係る事業は、沖縄県石垣市字白保地内、字盛山地内及び字宮良地内に、滑走路長2,000メートルの飛行場及び航空保安施設を設置するとともに、航空機の離発着の安全性を確保するため、航空法(昭和27年法律第231号)第2条第7項に規定する進入表面及び同条第9項に規定する転移表面に係る空間の確保を行う「新石垣空港整備事業、これに伴う附帯工事並びに一般国道390号及び農業用道路付替工事」(以下「本件事業」という。)である。

本件事業のうち、新石垣空港整備事業(以下「本体工事」という。)は、航空法第40条の規定による公共の用に供する飛行場と告示され、また、本空港に設置される航空保安施設は、公共の用に供する飛行場に設置されるものであることから、本件事業は、法第3条第12号に掲げる航空法による飛行場又は航空保安施設で公共の用に供するものに関する事業に該当する。

また、本体工事の施工により遮断される一般国道及び農業用道路の従来の機能を維持するための付替工事のうち、一般国道の付替工事は、道路法(昭和27年法律第180号)第3条第2号の一般国道に関する事業であり、法第3条第1号に掲げる道路法

による道路に関する事業に該当し、農業用道路の付替工事は、同条第5号に掲げる地方公共団体が設置する農業用道路に関する事業に該当する。

また、本体工事の施行に伴う附帯工事として行う調節池及び保安用道路設置工事は、法第3条第35号に規定する事業に該当する。

したがって、本件事業は、法第20条第1号の要件を充足すると判断される。

2 法第20条第2号の要件への適合性

起業者は、航空法第38条第1項の規定により、国土交通大臣から平成17年12月19日に飛行場及び航空保安施設である航空灯火の設置許可を受けており、また、航空法第47条第1項の規定により飛行場及び航空保安施設の管理は設置者が行うものとされていることから、起業者である沖縄県は、本件事業を施行する十分な意思と能力を有する者と認められる。

したがって、本件事業は、法第20条第2号の要件を充足すると判断される。

3 法第20条第3号の要件への適合性

(1) 得られる公共の利益

石垣空港（以下「現空港」という。）は、沖縄本島より南西へ約411キロメートルの東シナ海上にある、四方をサンゴ礁が発達した海に囲まれ、貴重な動植物が生息する石垣島に位置している。石垣島に存する石垣市は人口約4万5千人、世帯数約1万8千世帯（いずれも平成17年度国勢調査による。）であり、沖縄県石垣市、八重山郡竹富町、同郡与那国町の1市2町からなる八重山圏域の中心として、他の島々への航空機及び船舶による交通の重要な拠点となっている。

石垣市の主要な産業は、その地域特性を活かした観光・リゾート産業をはじめ、石垣牛で知られる畜産業やサトウキビ、葉タバコの栽培のほか、特産物であるマンゴー、パイナップル等の生産を主体とした農業となっている。

現空港は、昭和48年に第三種空港の指定をうけ、プロペラ機であるYS-11型機等が就航していたが、その後、主要産業の発展と共に旅客数及び貨物取扱量が増大の一途をたどり、これらの航空需要に対応するために輸送量の大きいジェット機を就航させる必要性が高まった。しかし、現空港（滑走路長1,500メートル）は、ジェット機が本格的に就航するために必要な滑走路長を確保しておらず、昭和40年代には滑走路の延長が計画されたが、空港周辺の市街地化が進んだことから、航空機による騒音問題が発生しており、現空港の拡張に住民合意が形成できない等の問題があった。このため沖縄県と石垣市は、昭和52年12月に現空港周辺の地域代表である各公民館長、学校長等との意見交換会を開催し、この結果、①現空港を移転し新空港を建設する②新空港建設までの間は、現空港を滑走路長1,500メートルのまま暫定的にジェット化し、周辺住民は航空機騒音を受忍する、との住民合意が成立した。

これにより現空港においては、昭和54年5月に暫定的に小型ジェット機が就航

し、当面の航空需要に対応することとしたものである。

航空需要はその後も増大し、平成17年度には、旅客数約182万人、貨物取扱量11,186トン、全国の第三種空港の中で利用実績はともに第1位となるなど、常に高い需要があるところであるが、今後も航空需要は増大することが見込まれているにも関わらず、現空港は滑走路長が短いまま暫定的にジェット化しているため、ジェット機の離陸時には重量制限等の制約があり、石垣空港発の本土路線においては十分な燃料を積むことができず、宮古空港や那覇空港に一度着陸して燃料補給を行う必要があり、観光・リゾート産業を主要産業とする八重山圏域にとって、時間面やコスト面で不利益となっていること、貨物についてもコンテナ輸送による大量輸送ができないことから、特産物であるマンゴー、パイナップル等の出荷の際には、貨物の積み残しや輸送コスト等の問題が発生しており、農水産業の振興発展の大きな支障となっているほか、着陸時には急制動が必要となることから安全面で問題があり、過去には航空機が滑走路をオーバーランする事故が起きている。

また、現空港には計器着陸装置 (ILS) が設置されていないことから、計器誘導による着陸が行えず、視界不良時にはしばしば遅延や欠航が発生するなど安定した運航の確保が困難であり、航空機の運航上も大きな問題がある。

さらに、現空港周辺の市街化は進展しており、航空機騒音に伴う空港周辺の生活環境は、暫定ジェット化当時よりもさらに悪化している状況にあるにも関わらず、周辺住民はその受忍を強いられていることなどから航空機騒音問題の解消は急務となっている。

このような状況を解消し、今後も増大が見込まれる航空需要に対応するため、航空機が安全に離着陸できる滑走路及び計器着陸装置 (ILS) を設置した新空港を整備することを目的として、本件事業が計画されたものであり、本件事業の施行により重量制限等の解消が図られ、中型ジェット機によるコンテナの貨物輸送が可能となること等から、輸送時間や輸送コストが大幅に縮小され、八重山圏域の観光・リゾート産業及び農水産業の振興発展に大いに寄与するものと認められる。

また、着陸時の急制動の必要がなくなり、計器着陸装置 (ILS) を設置することにより、航空機の精密進入が可能となることから、航空機の安全で安定した運航が図られることとなる。

さらに、現空港の深刻な航空機騒音問題も根本的解決が図られることとなる。

なお、本件事業が生活環境等に及ぼす影響について、起業者は、環境影響評価法（平成9年法律第81号）に基づき大気質、騒音、振動、水質等14項目について平成17年9月に環境影響評価を実施し、水質以外の項目については、いずれも環境基準等を満足すると評価されている。

また、水質については、沖縄県赤土等流出防止条例（平成6年沖縄県条例第36号）に基づく赤土流出防止対策等の環境保全対策を実施することによって、環境基準を満足するものと評価されており、起業者は、これらの保全対策を実施することとしている。

したがって、本件事業の施行により得られる公共の利益は、相当程度存するも

のと認められる。

(2) 失われる利益

上記の環境影響調査その他の調査によると、本件事業用地において、文化財保護法（昭和25年法律第214号）における特別天然記念物であるカンムリワシ、天然記念物であるセマルハコガメ、キシノウエトカゲ、キンバト、アカヒゲ、オカヤドカリ、ムラサキオカヤドカリ及びナキオカヤドカリの生息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（平成4年法律第75号）における国内希少野生動植物種であるハヤブサの飛翔が確認されている。また、環境省レッドデータブックに記載されている絶滅危惧ⅠA類5種、絶滅危惧ⅠB類8種、絶滅危惧Ⅰ類2種、絶滅危惧Ⅱ類17種及び準絶滅危惧27種の計59種の貴重種が確認されている。

これらのうち、以下に掲げる種については、その種に応じた適切な環境保全措置を講じることにより、生息環境の保全を図ることとしており、環境影響の程度は軽微であると評価されている。

①特別天然記念物のカンムリワシについては、改変区域内に営巣など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主要な採餌場を通らない運行経路とし、建設機械は低騒音型の機種を使用すること及び航空障害灯の設置工事は人力作業を基本として繁殖期を避けることなどの保全を図ること。

②絶滅危惧Ⅱ類のリュウキュウツミ及び準絶滅危惧のズグロミゾゴイについては、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、幼鳥が巣立ち、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こと及び建設機械は低騒音型の機種を使用すること。

③地上徘徊性で移動能力の小さい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爬虫類3種、昆虫類2種、甲殻類4種及び貝類4種については、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・捕獲移動を行うこと及び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ことで保全を図ること。

④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種の保全については、採餌場及び移動経路となり得る緑地の創出、事業実施区域周辺の主要な洞窟の保全、出産・哺育及び休眠時期における工事の規制の実施及び新たなねぐらとなる人工洞窟の設置等を実施すること等の保全措置を講ずること。

⑤絶滅危惧ⅠB類のコガタハナサキガエルを含む両生類2種、昆虫類1種、甲殻類1種及び貝類3種は、生息環境の一部が本件事業により消失することから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こと。

⑥絶滅危惧ⅠA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種については、周辺緑地内の適地へ移植すること。

上記の保全措置を必要とする種の外、天然記念物であるキンバト、アカヒゲ及

び絶滅危惧ⅠA類のハヤブサを含む鳥類8種については、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力が大きいこと、起業地周辺に利用可能な環境が広く残されることから、生息環境へ及ぼす環境影響の程度は極めて軽微であると評価されている。

また、その他の希少動植物で昆虫類2種、貝類4種、クモ類1種及び陸上植物4種などは事業実施区域外に多数生息すること、生息環境も現状のまま広く保存されることから影響は軽微であるとしている。

起業者は、環境影響評価の環境保全措置を実施するとともに、地質学、哺乳動物学、サンゴ生態学、日本野鳥の会等の専門家で構成する新石垣空港事後調査委員会等の指導・助言を受けて、工事の実施中及び施設の供用後においては事後調査やモニタリングを実施し、環境影響の程度が著しい場合は、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る。

また、起業者は、石垣島周辺のアオサンゴ、ユビエダハマサンゴ等のサンゴ類を保全するため、適切な工法の選択により、工事により発生する濁水を極力抑制するとともに、発生した濁水を地下浸透方式により処理することで、赤土等の海域への流出を防止することとしているほか、沖縄県赤土等流出防止条例に定める排出基準よりも厳しい基準を設定して、当該基準を満足するよう工事を行うこととしている。

以上のことから本件事業が、自然環境に与える影響は軽微であると認められる。

また、本件事業用地内においては、文化財保護法（昭和25年法律第214号）による周知の埋蔵文化財包蔵地が6箇所存在するが、起業者は沖縄県教育委員会との協議により記録保存の措置を適切に講ずることとしている。

したがって、本件事業の施行により失われる利益は軽微であると認められる。

(3) 事業計画の合理性

本件事業により設置される各施設のうち、滑走路長については「国内航空需要予測の一層の精度向上について」（平成13年12月国土交通省航空局通達）に基づいて平成14年に需要予測を行い、平成33年に予想される旅客260万人、貨物13,736トンの需要に対応すべく、他空港における年間旅客数及び路線距離と就航機材の関係や現石垣空港への路線を有する航空会社へのヒヤリングにより運航機材の検討を行って、中小型ジェット機を設計対象航空機に選定し、滑走路長を2,000メートルと決定している。空港土木施設設計基準（国土交通省航空局）によれば、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な滑走路長は、2,000メートルとされていることから、設置基準に整合していると認められる。

その他の各施設についても、航空法施行規則（昭和27年運輸省令第56号）空港土木施設設計基準及び空港施設計画参考資料（平成17年4月国土交通省航空局）の設置基準等に整合したものであると認められる。

なお、起業者は、空港建設にあたって空港予定地周辺に洞窟が確認されたこと

から、滑走路下の空洞の位置を特定するため平成14年から調査を開始し、平成18年の実施設計の調査により滑走路予定地の地下に存在する空洞が崩壊する危険性が判明したため、地盤工学、地質学等の専門家による「新石垣空港建設工法検討委員会」を設置して平成19年7月に対策工法等を検討し、適切な空洞対策を講じることとしている。また、乱気流による航空機の運航への影響については、航空会社の運航実態を踏まえれば、問題はないものと認められる。

空港位置の選定については、石垣島の立地条件、航空機が運航の可能な空域を確保するという条件から、申請案であるカラ岳陸上案（以下「申請案」という。）のほか、現空港北側拡張案、現空港南側拡張案、カラ岳東側案、宮良案、富崎野案5案について比較検討を行なっている。各案については①現空港北側拡張案は、事業費が最も廉価であり経済的に最も優れているものの、航空機騒音が環境基準等を超える建物が現空港よりも増加するものとなっており、文化財保護法による国指定史跡である「フルスト原遺跡」が支障となるなど社会的影響が大きい。また、現空港を供用しながらの工事となるため技術的にも困難である。②現空港南側拡張案は、北側案と同様航空機騒音が現空港よりも悪化し社会的影響が大きい。また、経済的にも富崎野案に次いで事業費が高額となり申請案より劣る。さらに、現空港を供用しながらの工事となるため技術的にも困難である。③カラ岳東側案は、北側拡張案に次いで事業費が廉価であり、土工量も3番目に小さくいずれも経済的、技術的に申請案より優れているが、自然公園法により保護されている海域の埋立てが必要となり、サンゴをはじめとする海域の自然環境への影響が極めて大きい。④富崎野案は、鳥獣の保護及び狩猟の適正化に関する法律（平成14年法律第88号）により指定されている名蔵アンパル鳥獣保護区の海域の埋立てを必要とし、特に水鳥の生息地として国際的に重要な湿地に関する条約（昭和55年条約第28号）により保護されている区域と隣接していること、また、土工量が比較案中最大であり技術的困難度が最も高く、事業費が比較案中最大であり、経済的にも劣る。⑤宮良案は、事業費が3番目に高く、土工量も富崎野案に次いで大きいことから経済的、技術的に申請案より劣っており、事業用地のほとんどが優良な農地であることから代替地の確保が困難であり、石垣島の農業に多大な影響を及ぼすものとなる。

これらの案に対して申請案は、航空機騒音については環境基準を満足し、保護の必要な海域の埋立てが生じないこと、事業用地に含まれる農地面積が比較的少なく代替農地の確保が容易であることなど社会的影響が最も少なく、技術的には滑走路下の空洞対策が必要となるものの、その困難性は低く、経済的にも中庸なものとなっていることから社会的、技術的かつ経済的な面から総合的に判断して、6つの案のうち申請案が最も合理的であると認められる。

なお、申請案は、起業者が地域住民の意見の反映を目的として設置し、学識経験者、八重山支庁の行政機関、関係地区代表及び自然保護団体等で構成された「新石垣空港建設位置選定委員会」及び「新石垣空港建設位置地元調整会議」での審議の結果、決定した空港建設位置と同一の案である。

また、本体事業の施行に伴う一般国道、農業用道路付替工事並びに調節池及び

保安用道路設置工事の事業計画、施設の構造形式等はいずれも法令・基準等に適合した適切なものと認められる。

以上のことから、本件事業の施行により得られる公共の利益と失われる利益を比較衡量すると、得られる公共の利益は失われる利益に優越すると認められる。

したがって、本件事業は、土地の適正かつ合理的な利用に寄与するものと認められるので、法第20条第3号の要件を充足すると判断される。

4 法第20条第4号の要件への適合性

(1) 事業を早期に施行する必要性

3 (1) で述べたように、現空港は、滑走路が短いままで暫定ジェット化していることから離陸時には重量制限等の制約があることによって八重山圏域の主要産業は経済的な不利益を被っていること、着陸時に急制動をしなければならず航空機運航の安全面で問題があること、計器着陸装置 (ILS) が設置されていないことから航空機が安定して運航できない状況にある。

また、現空港周辺の市街地化が進展したことにより、航空機騒音に伴う周辺住民の生活環境は暫定ジェット化当時よりも悪化している状況であり、航空機騒音問題の解消は急務となっていること等から、できるだけ早期に本件事業を施行する必要があると認められる。

さらに、沖縄県議会、石垣市議会及び地元自治体の長からなる新石垣空港早期建設を進める郡民の会等から本件事業の早期完成に関する強い要望がある。

以上のことから、本件事業を早期に施行する必要性は高いものと認められる。

(2) 起業地の範囲及び収用又は使用の別の合理性

本件事業に係る起業地の範囲は、本件事業の事業計画に必要な範囲であると認められる。

また、収用の範囲は、すべて本件事業の用に恒久的に供される範囲にとどめられ、それ以外の範囲は使用としていることから、収用又は使用の範囲の別についても合理的であると認められる。

したがって、本件事業は、土地を収用し、又は使用する公益上の必要があると認められるため、法第20条第4号の要件を充足すると判断される。

5 結論

以上のとおり、本件事業は、法第20条各号の要件をすべて充足すると判断される。

第6 使用の手続きが保留されている起業地 沖縄県石垣市字宮良牧中及び字白保与那
原地内