

のアセスの環境項目としては、東側砂州を含む本件埋立事業海域周辺の砂州の状況も当然含まれるべきことを主張し、その理由として、東側砂洲は本件埋立関連工事により満潮時海面下に水没し、コアジサシ・ウミガメの産卵場でなくなったなどの大きな環境変化をもたらしているが、この原因は本件埋立関連工事（護岸完成と掘削航路の完成）による影響が大きいことを指摘した。

これに対し、被告らは、砂洲の変化については「工事の影響によるものとは評価されていない」旨主張している（例えば、被告沖縄県知事準備書面（14））。

2、砂州地形の変化について

（1）本件埋立各事業者の平成25年度中城湾港泡瀬地区環境監視委員会第1回（平成25年7月22日開催）への報告（甲C108参照）

○ 国及び沖縄県は、平成25年度第1回の環境監視委員会に対し、東側砂州の変化に関する報告をしている。この報告でも、砂州の変化の要因については明確ではなく、台風や波浪等による外力の影響を示唆しているようであるが、この点はそのような積極的な根拠が示されているとはいいがたい。

すなわち、砂州の高度差に明確に変化が現れてきた時期は平成18年～19年頃から開始された埋立地東側の航路（以下「東側航路」という）掘削工事開始後であるが、そして、事業者はこの砂州変化の原因に関して台風と波浪を示唆しているのであるが、台風や波浪は過去頻繁に当地を襲っているのがあって、しかも、砂州は厳然として海上に姿を現し続けていたのである。なお、砂州は昭和49年頃小型船舶通航のための航路掘削で分断されたにもかかわらず（甲C108・別紙-1-1頁本文や上の欄の写真参照）、そして、その後も台風や波浪が数限りなく泡瀬干潟を襲っていたのであるが、その後も海没することなく、海上に姿を現し続けていたのである。

○ （2）ところが、平成18年～19年頃から開始された東側航路掘削工事開始（甲C108・別紙-1-1の下欄の写真を見ると「平成19年6月」以降は東側航路が写っている。）後の推移を見ると、以下のように変化してきている（甲C108・別紙-1-2頁右側投影図参照）。

①平成17年8月と平成19年10月の地盤高の比較

平成17年8月にはC.D.L. 2m以上の面積が相当程度存在していたが、平成19年10月にはこの地盤高面積は僅かとなっている。

②平成19年10月と平成21年12月の地盤高の比較

平成19年10月にはC.D.L. 1.5m以上、部分的にC.D.L. 2m以上の部分が相当程度存在していたが、平成21年12月にはC.D.L. 2m以上は無くなり、C.D.L. 1.5m以上の部分も僅かになってきている。

③平成21年12月と平成24年1月の地盤高の比較

平成21年12月にはC.D.L. 1.5m以上が僅かに残り、C.D.L. 1m以上の部分が相当程度存在していたが、平成24年1月にはC.D.L. 1.5m以上の部分は無くなり、C.D.L. 1m以上の部分も僅かになってしまっている。

④平成24年1月と平成25年5月の地盤高の比較

甲C108・別紙-1-6頁右側投影図によれば、平成24年1月の地盤高と比較して平成25年5月はわずかに高度を増しているように見えるが、これをもって砂州の減退が止まり、回復に向かうと即断することはできない。後記のとおり、砂の供給が止まっていると見られるからである。

⑤甲C108・別紙-1-7頁左側本文(2)では、①「平成24年5月から平成25年5月にかけて増加し、平成19年頃の土量と同程度となっている」、②

「平均的に見れば平成17年から現在まで、砂州及び周辺の土量はほぼ一定に保たれている」とされているが、甲C108・別紙-1-2頁右側の平成17年8月及び平成19年10月の平面図・投影図の青線及び赤線と甲C108・別紙-1-6頁右側の平成25年5月の平面図・投影図の赤線とを比較して一目で分かるように、砂州の高さは明らかに異なっており、上記①及び②の様な結論が出るとは到底考えられない。

⑥このように、平成18年～19年頃以降、東側航路掘削工事が行われた後は、一貫して東側砂州の地盤高は減少の一途をたどり、ついに海面下に没してしまったのであって、これは明らかに直接的に東側航路掘削工事が原因となっている。なお、本件埋立工事により護岸が形成されて潮の流れ、砂の移動経路が変化したことも、東側砂州の変化の一因になっていることも、併せて推測されるのである。

3、新しい事実

「泡瀬干潟を守る連絡会」が平成20年5月8日(甲C109)及び平成25年7月22日(甲C110・1枚目)に実施した本件埋立予定地上空からの各写真を比較すると、次のことが明らかである。

①平成20年、東側航路掘削直後(航路掘削は平成18年度～19年度)の写真(甲C109)では、掘削航路南側淵と航路南側砂州部の境目ははっきり直線状に見えており、沖側から来る砂が航路側に突き出ているところは見られない。

②平成25年写真(甲C110・1枚目)の同じ場所を見ると、航路南側に砂が堆積して航路内(北側)に落ち込んでおり、掘削航路を埋めつつあることが分かる。この砂が沖側から移動してきたことは明らかである。環境監視委員会への報告でも砂洲の形成・維持は沖側から砂が供給されて堆積することが示され

ている（甲C108・別紙-1-3頁図5参照）。

この航路に落ち込んでいる砂州部分の寸法が甲C110・2枚目上図及び甲C111に記載されている。また、航路北側（陸側）の砂州部分は、砂州から岩塊や礫に変わっていることがわかる（甲C110・4枚目）。

- ③東側航路掘削工事以降の砂洲の前記形状変化（特に地盤高の急激な減少）は、沖側から移動してきた砂が掘削航路に流れ込み、掘削航路の北側にある砂洲に砂が移動できなかったことを原因と考えると、大変良く説明できる。
- ④航路の沖側及び航路の陸側の砂州部分の現場において直接検分した際の写真（甲C110・2～3枚目）では、明らかに沖から移動してきた砂が航路内に堆積していることが確認され、航路から陸側に砂が行かなくなっているため、航路の陸側部分は砂ではなく砂礫の状態となっていることが分かる（甲C110・4枚目）。
- ⑤したがって、東側砂州の南側・沖側に航路が航路として存在する限り、沖側から陸側に移動してくる砂は掘削航路に流れ込むのであり、東側砂州には供給されないのであるから、東側砂州が原状に復することが望めないのは明らかである。かといって、そのまま沖側からの砂の航路への流れ込みを放置すれば、将来掘削航路は砂で埋もれ、航路の役割が果たせなくなる。航路を使うためには、定期的な掘削が必要となる。これは環境攪乱の原因になるのみならず、浚渫費用を永久に負担する必要があるのであって、税の無駄遣いでもある。

4、結論

これまで被告らは、東側砂州の変化について「工事の影響によるものとは評価されていない」旨主張し、事業者（国・県）も環境監視委員会等に対し、東側砂州の変化の原因について台風や波浪の影響を示唆して、東側砂州を典型とする泡瀬干潟の環境変化の原因を自然現象に帰せしめて曖昧にしようと努力してきたが、今回提出する「泡瀬干潟を守る連絡会」撮影にかかる写真により、東側砂州の変化の原因は東側航路掘削工事が直接的原因があることが明確となったものである。

このように本件埋立関連工事による泡瀬干潟の環境に対する急激な変化が明らかになっている以上、被告ら並びに事業者は、現在の埋立工事を即時中止し、東側砂州の変化を含む泡瀬干潟全体の環境影響評価をやり直し、併せて、東側砂州の保全等の適切な措置を取らなければならない。

以上