

目 次

第1. 現在進められている工事について

1. K9 護岸工について
2. 辺野古側（キャンプ・シュワブ南岸部）での工事について
3. 今後、予定されるK1 護岸工、N5 護岸工について

第2. 海上ヤードの「取り止め」とケーソン護岸の変更について

1. 海上ヤード「取り止め」の理由と今後の方針について
2. 新たな海上ボーリング調査、実施設計業務の発注について
3. 大浦湾の海底地盤の問題点について

第3. サング類の移植について

- 第4. 採石場における石材の洗浄について
- 第5. 違法ダンプトラックの使用について
- 第6. 海上警備業務の問題点について
- 第7. 新たに明らかになった普天間飛行場の返還条件について

第1. 現在進められている工事について

1. K9 護岸工について

<1-1-1>

沖縄防衛局は本年4月25日、K9 護岸工に着手し、埋立本体工着工と大きく宣伝した。しかし、この工事は、当初から延長316mのうち、100mだけを「仮設工事」として着工したものにすぎず、その後、工事は停止したままである。

K9 護岸工は本来、基礎の捨石部分の両側に被覆ブロック(9トン)を置き、北側に消波ブロック(20トン)を設置するものだが、今回の仮設工事では、基礎の捨石部分の両側を大量の袋材(4トン)で固め、南側に消波ブロック(12.5トン)を積上げている。

この工事について防衛省は、福島瑞穂議員への回答文書(本年7月7日)で、「袋材の設置は、台風接近時の高波などから護岸への影響を防止するための一時的な措置であり、工事の進捗に応じ、被覆ブロックに置き換えます」と回答した。

今後、被覆ブロックの設置の前に袋材を撤去することに間違いはないか？

<1-1-2>

K9 護岸の施工にあたっては、本来であれば被覆ブロック・消波ブロックを事前に製作し、本工事として護岸工事を着工するべきものを、仮設工事のためにあえて根固め袋材を使用して捨石の被覆を行い、ブロックの製作を行った後に根固め袋材を撤去してブロックの据え付けを行うという、非常に効率の悪い施工を行っていることが不可解である。

被覆ブロックの製作もまったくしていない状態で、急いで本設護岸のライン上に仮設の護岸を施工した理由を説明されたい。

<1-1-3>

また、被覆ブロック、消波ブロックは基地内で製作するとされているが、今回、基地内に造られた生コンプラントのコンクリートを使用することはないか？ この生コンプラントはすでに稼働しているのか？

また、ブロック類の製作ヤードはどのあたりに予定しているのか？

<1-1-4>

さらに防衛局の沖縄県への回答文書(本年 8 月 4 日)では、「今般設置した消波ブロックは、隣接する護岸が完成するまでの間、台風等による高波浪に伴う護岸を構成する基礎捨石の流出などを防止するため、あくまでも仮設物として一時的に設置したものであり、今後、隣接する護岸の施工状況等を見ながら、当該消波ブロックを被覆ブロックに置き換えることとしております」と説明している。

この県への回答によれば、隣接する護岸が完成した後に K9 護岸の工事を再開するということになる。隣接する護岸は A 護岸だが、今後、A 護岸の工事に着手し、A 護岸完成後に K9 護岸の工事を再開するという意味か？

<1-1-5>

朝日新聞(本年 9 月 1 日)、琉球新報(同 9 月 8 日)は、K9 護岸工が 100m ほどで止まっているのは、「この海域にはサンゴの群体が多数あり、今後、移植が必要になるため」と報じた。

K9 護岸を 100m だけの仮設工事とせざるを得なかったのは、その先のサンゴの群体を移植する必要が生じたためか？

2. 辺野古側(キャンプ・シュワブ南岸部)での工事について

防衛局は、①本年 6 月 26 日頃から教会南側の「7工区搬入路」(以下、防衛局の沖縄県への本年 8 月 4 日付の回答文書に添付された図面の記載に基づき、「搬入路 A」と称する)、②本年 7 月 18 日頃から西側の米軍駐車場下の「取付道路」(同様に「搬入路 B」と称する)、そして③本年 7 月 25 日頃から辺野古崎西側での「工事用仮設道路③」の工事に着手した。

<1-2-1>

「搬入路 A」、「搬入路 B」は、防衛局の当初の埋立承認申請書、また 2014 年の設計概要変更申請書の工事用仮設道路とも異なる新たな道路である。公有水面埋立法に基づき、設計概要変更申請が必要ではないか？

<1-2-2>

「搬入路 A」は、「シュワブ (H27) 仮設道路工事 (7工区)」の工事打合せ簿 (本年 4 月 27 日) に添付された特記仕様書では、根固用袋材設置延長は約 40m とされていたが、実際には延長 20m ほどで停止してしまい、前方をガードレールと有刺鉄線で塞いでしまった。当初予定のとおり施工しなかった理由を説明されたい。

<1-2-3>

「搬入路 B」は、防衛局が沖縄県に本年 8 月 4 日に回答した文書に添付された図面によれば、既設道路から K1 護岸に接続するものとなっている。この「搬入路 B」を K1 護岸の施工のために使用するのか？ 防衛局の埋立承認願書では、K1 護岸へは西側からの工事用道路はなく、東側の「工事用仮設道路③」から施工するとされていたのではないかと。

3. 今後予定される K1 護岸工、N5 護岸工について

<1-3-1>

朝日新聞 (本年 9 月 1 日)、琉球新報 (同 9 月 8 日) は、防衛局は本年 10 月にも K1 護岸工、N5 護岸工に着手すると大きく報道した。

現在進めている「搬入路 B」、また「工事用仮設道路③」に続いて、K1 護岸工、N5 護岸工の工事に着手する予定か？

<1-3-2>

K1 護岸工、N5 護岸工とも、K9 護岸と同様の傾斜堤護岸である。中央部の基礎捨石の両側を被覆ブロックで押さえ、さらに K1 護岸は海側に消波ブロックを積上げて造成される。

しかし、まだ被覆ブロックはキャンプ・シュワブ内で製作されておらず、基礎捨石を設置しても、高波対策のためには、その両側を袋材で押さえ、さらに南側に消波ブロックを仮置きする他ない。つまり K9 護岸と同じように本格的な着工ではなく、仮設工事しか進めることはできず、いずれ大幅な手戻り作業が必要になる。

また、辺野古側の埋立予定地の全周の護岸 (K1~K4) の施工は、大浦湾側の埋立区域①-1、①-2 の施工後に着工するとされているはずである。

K1 護岸工、N5 護岸工の着工は待つべきではないか？

<1-3-3>

防衛局が県に提出した埋立承認願書、さらに 2014 年の埋立て変更承認申請書では、次のような工程が明記されていた。

まず、工事用仮設道路 A~C、同①~③、中仕切岸壁 A・B、A 護岸、辺野古地区地先の護岸工に着手する。その後、海上ヤード、C-1 護岸の捨石投下、N3~N5 護岸、K4 護岸、K8 護岸、K9 護岸、浚渫・床掘工等を着工。そして K1 護岸は着工後 5 ヶ月目頃から施工するとされていた。

ところが、防衛局が現在進めている工程は、当初の工程表とは全く異なっている。現在時点の工程表を提出されたい。

また、このような施工順序の大幅な変更は、公有水面埋立法に基づく設計概要変更申請の手

続が必要ではないか？

第2. 海上ヤードの「取り止め」とケーソン護岸の変更について

1. 海上ヤード「取り止め」の理由と今後の方針について

<2-1-1>

ケーソンの仮置き場となる海上ヤード造成は、「シュワブ(H26)中仕切岸壁新設工事」、「シュワブ(H26)ケーソン新設工事」、「シュワブ(H26)汚濁防止膜等工事」で施工が予定されていた。しかし、これらの工事の昨年末から本年3月にかけての変更契約で、いずれも海上ヤード造成が「取り止め」となっている。海上ヤード造成を取り止めた理由を説明されたい。

<2-1-2>

海上ヤードを取り止めたことについて、防衛省は福島瑞穂議員に対して、「ケーソン護岸そのものが中止となったものではなく、またケーソンをいったん仮置きせず直接現地に設置する工法に変更したのでもありません」、「今後については検討中です」と回答した(本年9月6日)。

ケーソンの仮置き場を取り止めたということは、ケーソン護岸を中止したということではないのか？「ケーソン護岸そのものが中止になったものではない」というのであれば、今後、あらためて海上ヤード造成工事を発注するのか？あるいは、どこかの既契約の工事に変更契約で追加する予定か？

<2-1-3>

埋立承認願書の設計概要説明書では、大浦湾の水深が深いところでは、傾斜堤護岸は基礎捨石等の量が膨大となり環境への影響が大きい、また、二重鋼管矢板式護岸は「水深が深く構造が成立しない」ので、ケーソン護岸しかあり得ない。また、前面海域は漁船等の航路であり、船舶への反射波の影響低減を目的としてスリットケーソンを採用したと記載している(P12)。

これらの状況を考慮すれば、ケーソン護岸しかあり得ないこととなる。ただ、後述の大浦湾の海底地盤の問題等もあり、基礎部分に支持杭を打ったり、ケーソンの形状を変更するなど、大幅な工法変更が不可避である。あくまでもケーソンを採用するというのであれば、どのような工法変更を検討しているのか明らかにされたい。

2. 新たな海上ボーリング調査、実施設計業務の発注について

<2-2-1>

現在、防衛局は、「シュワブ(H29)土質調査(その1)」、「シュワブ(H29)土質調査(その2)」業務の一般競争入札の公告を行っている。防衛局は、2014年から昨年3月末まで2件の海上ボーリング調査を行い、さらに本年2月からは、「ケーソン新設工事(その1)」の確認ボーリングと称して、大型調査船やスパッド台船、クレーン台船等による30数カ所の海上ボーリング調査を続けてきた。

このように、現在まですでに3年以上にわたって海上ボーリング調査を行ってきたにもかかわらず、さらに本年10月から来年3月末までの予定で2件(計19地点)の調査が必要になったというのは理解し難い。

現在、入札公告を行っている2件の土質調査の調査箇所を明らかにされたい。

<2-2-2>

防衛局によれば、2014年からのボーリング調査は、「護岸本体の設計に必要なデータを得るための調査」であり、本年に入ってから確認ボーリングは、「埋立工事を安全かつ適切に履行するために必要な施工計画を検討するための調査」ということであった。

そして、現在、入札公告を行っている2件の土質調査の目的については、「普天間代替施設建設事業に関わる護岸以外の施設等を設計するにあたって必要な土質調査を実施する」と説明している(福島瑞穂議員への本年9月6日の文書回答)。

「護岸以外の施設」とは何か、具体的に説明されたい。今回予定しているボーリング調査は、護岸工の基礎部分では実施しないというのか？

<2-2-3>

2014年から続けられてきた「シュワブ(H25)地質調査(その2)」、「シュワブ(H26)地質調査」による24地点の海上ボーリング調査は、業務終了後、すでに1年半を経過している。これらの調査結果、特に大浦湾の調査箇所土質柱状図を提出されたい。

また、今年に入ってから確認ボーリングによる土質柱状図を提出されたい。

<2-2-4>

さらに防衛局は現在、「シュワブ(H29)埋立実施設計」業務の一般競争入札の公告を行っている。この業務には護岸工事の実施設計は全く含まれていないのか？

この業務の特記仕様書を提出されたい。

3. 大浦湾の海底地盤の問題点について

<2-3-1>

防衛局が県に提出した埋立承認願書の護岸工の設計条件一覧表(添付図書2 設計概要説明書 P44)では、ケーソン護岸部分C-1に厚さ13.0m、C-2に厚さ12.5m、C-3に厚さ12.0mの琉球石灰岩層があるとされている。琉球石灰岩層は、空洞や軟弱部が多く、設計には細心の調査が必要なことは言うまでもない。

ケーソン護岸の設計にあたって、このように厚い琉球石灰岩層の存在をどのように検討したか？

<2-3-2>

防衛局は以前、福島瑞穂議員の質問に対して、「(大浦湾海底部の琉球石灰岩層に)空洞が確認されたという報告は受けていないことから、空洞の存在を確認する調査を行う考えはありません」と文書回答した(本年6月16日)。ところが、その後の再質問に対しては、「現時点で空洞が確認されたという報告は受けておりませんが、調査を継続している中で、予断をもって申し上げることは困難です」と回答内容を変えた(本年7月7日)。

現在まで行ってきたボーリング調査により、琉球石灰岩層に軟弱部や空洞等の問題は発見されていないか？ さらに調査の継続が必要と考えているのか？

今回入札公告を行っている2件の海上ボーリング調査には、大浦湾海底部の琉球石灰岩層の調査は含まれているか？

<2-3-3>

また防衛局は、「大浦湾海底部に断層、活断層はないか？ 断層、活断層についての調査は行ったか？」という福島瑞穂議員の質問に対して、「既存文献等によると、沖縄島北部において目立った活断層は確認されていません」と回答した(本年7月7日)。

この回答は断層の存在については答えていない。埋立承認願書の護岸工の地層断面図(添付図書2 設計概要説明書 P42)では、大浦湾入口付近(SC-7)に断層の存在が図示されている。また、環境影響評価図書にも、大浦湾中央部には、「長島と中干瀬との間で、基盤中の断層によると考えられる北西から南東方向に伸びる落ち込みが確認されている」と記載されている(3-58)。この落ち込みは、水深が60m以上もある深いもので、ちょうどケーソン護岸の付近にあたっている。

この断層は護岸工の設計に影響しないのか？ 他にも地質学者が大浦湾の断層の存在を指摘しているが、断層の詳細について調査を行ったか？

<2-3-4>

防衛局が県に提出した埋立承認願書の護岸工の設計条件一覧表(添付図書2 設計概要説明書 P44)では、ケーソン護岸部分C-1に厚さ15.0m、C-2に厚さ30.5m、C-3に厚さ22.0mもの沖積層があるとされている。また、同願書のボーリング柱状図(同 P41)では、ケーソン護岸に近いB-1の地点は海底から約15m下までは沖積層(砂礫)であり、N値も3~10程度のところが多い。短期間の沈下や、地震時には液状化の恐れもある。こうした地層を大型構造物の基礎地盤とするには何らかの対策が必要である。

このような地層上に大型構造物を設置するには、基礎地盤の支持力を強化するための支持杭の打設等、新たな工法、さらに何らかの地盤改良策が必要ではないか？

第3. サンゴ類の移植について

<3-1>

防衛省は従来、移植・移築対象のサンゴ類について、「小型サンゴ類(移植):総被度が5%以上で0.2ha以上の規模を持つ分布域の中にある長径10cm以上のサンゴ類。大型サンゴ類(移築):単独であっても長径が1mを超える群体」と説明してきた。

ところが防衛局は、本年9月8日の県への回答文書で、「改めて移植対象となるサンゴ類の分布域を特定する分布状況調査を実施し、環境監視等委員会の指導・助言を得た上で、移植対象の分布状況や移植条件の見直しをする予定」と回答している。

従来、防衛局は、前記の移植対象サンゴ類について、「その規準は環境監視等委員会で異議なく了承された」と主張してきたが(本年6月12日、県への回答文書)、その見直しを表明せざるを得なくなった理由を説明されたい。

<3-2>

また、「改めて移植対象となるサンゴ類の分布域を特定する分布状況調査」は、どのような業務で実施するのか？ また、その調査のためにはどのぐらいの期間を要するのか？

<3-3>

環境省の海洋生物レッドリストに記載されたサンゴ類、また、沖縄県内において生息数が減少しているサンゴ類(ショウガサンゴ、トゲサンゴ、ニオウミドリイシ等)については、被度にかかわらず移植を実施すべきではないか？

<3-4>

防衛局が県に提出した埋立承認願書では、サンゴ類の移植について、「事業実施前に、移植・移築作業の手順等、具体的方策について専門家等の指導・助言を得て、可能な限り工事施工区域外の同様な環境条件の場所に移植・移築する」と記載されている(環境保全措置 7-10)。

この記載について防衛局は従来から、「事業実施前に移植・移築するということではない」と主張してきたが、今回の県への回答文書(本年 9 月 8 日)でも、「事業実施前にサンゴ類の移植・移築の実施を義務付けることを意味するものではありません」と主張し続けている。しかしそのような詭弁は文脈上もあり得ない。

さらに第1回環境監視等委員会でも、中村委員長は、サンゴ類の移植は、「着工前に実施する環境保全措置の代表的な例」と明言している(資料3にも同様の記載がある)。

埋立承認願書の環境保全図書記載のとおり、また、委員長の指摘のとおり、事業実施前にサンゴ類の移植・移築を行うべきではないか。

<3-5>

防衛局は、2015年2月25日、8億5698万円で「シュワブ(H26)サンゴ類移植業務」の契約を締結している。その当初契約の履行期間は、昨年3月31日までであった。防衛局は、本体工事実施前にサンゴ類を移植・移築させることを前提として、この契約を締結したのではないか？

第4. 採石場における石材の洗浄について

<4-1>

今回の工事で使用する石材について、アセス評価書では、「石材の投入については、予め石材を洗浄し実施します」(4-1-44)、また埋立承認願書でも「海中に投入する石材は、採石場において洗浄し、濁りの発生が少なくなるようにして使用する」(6-14-163)と明記されている。

石材の洗浄は、汚濁防止、環境保護のために極めて重要な施策であるが、本年4月25日のK9護岸着工以降、石材を投下するたびに粉塵が巻き上がり、海が白濁していることが再三、目撃され大きな問題となっている。

石材を事前に洗浄しているのであれば、何故、粉塵が巻き上がり、海が白濁するのか？

<4-2>

防衛局は、現在、採石場でダンプトラック毎に150秒の洗浄を行っていると説明しているが、洗浄水量については今もあいまいな説明に終始している。

たとえば、福島瑞穂議員への本年6月16日の文書回答では「洗浄に使用する水量については特に定めていませんが、毎分1分程度、放水される洗浄装置を使用している」と答えていたが、その後、7月3日、ヘリ基地反対協が防衛局に申入れを行った際、御園調達部次長は「石材の洗浄水量は8トン～12トンです」と繰り返し答えている。「毎分1トン程度放水される洗浄装置」であれば、150秒では2.5トンとなり、「8トン～12トン」というのはあり得ない。また、この数字

は、伊波洋一参議院議員に提出した資料では、A 社、B 社の採石場の洗浄施設で 150 秒の放水をした場合の水量のデータに過ぎず、今回の工事で実際にどれだけの水量で石材を洗浄しているかを示すものではない。

ダンプトラック1台毎の洗浄水量について、明確に回答されたい。

<4-3>

沖縄県は本年 7 月 10 日、全ての採石場の洗浄能力(洗浄水量、吐出口数、洗浄時間等)、洗浄が実施されていることを確認している資料(写真、日報等)、排水処理の状況についての資料等を提出するよう求めた。しかし防衛局は、「採石場については、当局が管理している施設ではなく、また、当局と当該採石場との間で何ら契約関係はないことから、当局としてこれらの資料の提出を求める立場にはない。事業受注業者の同意が得られれば回答する」と資料の提出を拒否している(7 月 25 日回答文書)。

その後、9 月 8 日になっても、県への回答では「現在まで(受注業者の)確認が得られていない」として、資料を提出しようとはしていない。

石材の洗浄については、アセスの評価書や埋立承認願書に明記された極めて重要な施策であり、防衛局としても立ち会って確認しているのだから、確認の際の資料もあるはずである。全てを受注業者の責任とすることは許されない。これらの資料を早急に提出されたい。

<4-4>

また、県選出野党国会議員団や沖縄県は、全ての採石場の洗浄施設等への立入調査を求めているが、防衛局はこの点についても、上記と同じ理由で「協力できる立場にない」と拒否している(7 月 25 日回答文書)。

しかし、本年 6 月 15 日の参議院外交防衛委員会での伊波洋一参議院議員の質問に対して、防衛省の高橋局長は、「(県の採石場への視察については)米軍の施設・区域内でございますので、それについては必要な調整をさせていただくことになると思います」と答弁している。

議員団や県の立入調査を早急に認めるべきである。

第5. 違法ダンプトラックの使用について

<5-1>

現在、辺野古新基地建設事業のためにキャンプ・シュワブに入っている大型ダンプトラックは、そのかなりが、ダンプ規制法、道路運送車両法、道路交通法等に違反した車両である。本年 9 月 15 日、市民らが国会議員と共に沖縄総合事務局運輸部を訪れ、問題があると思われるダンプトラックの写真約 60 点を示して対応を求めた。

沖縄総合事務局は、過積載と思われるいくつかの事例については、「発注者である防衛局に対して、市民からこのような指摘があったことを連絡する」と答えた。また、ダンプ側面に番号表示のない車両については、「ダンプ規制法違反の疑いがあるので、防衛局に業者を指導するよう連絡する」と答えた。さらに、不正改造で道路運送車両法違反が疑われる事例については、車両所有者に対して道路運送車両法第 100 条 1 項に基づくハガキで指導すると認めた。その他の問題についても、「さらに提供された写真を精査して違法が確認された場合は、防衛局にも連絡し、さらにハガキで指導する」とのことであった。

いずれにしろ、辺野古新基地建設事業で使用されているダンプトラックには違法な車両があることを沖縄総合事務局も認めたのである。

防衛局には、すでに沖縄総合事務局からこの問題についてどのような連絡・指示が来たか明らかにされたい。

<5-2>

昨年、高江のヘリパッド工事でも、このような違法ダンプの使用が大きな問題となった。当時の稲田防衛大臣も、昨年 10 月 15 日、閣議後の記者会見で、「事業者として、受注者に対し改善するよう指示をした」と述べている。我々は、昨年 11 月 2 日、この問題について防衛省交渉を行ったが、そこでも防衛省の担当者は、「事業者として、受注者に対し、改善するよう指示を行った。防衛省としては、関係法令の遵守について工事受注者に引き続き注意喚起してまいります」と答えた。

昨年のこうした経過にもかかわらず、再度、違法ダンプの問題が指摘されたことは決して許されない。事業者としてこの問題にどう対応したのか、明らかにされたい。

今後、こうした違法車両は絶対に使用しないことを確約されたい。

第 6. 海上警備業務の問題点について

<6-1>

本年 7 月、辺野古新基地建設事業にかかる海上警備業務を行っているマリンセキュリティ社の警備艇で、船内に漏れ出した燃料を何回にもわたって大浦湾に海中投棄した事実が明らかになった。その後、大浦湾だけではなく、金武漁港でも燃料を投棄したという証言なども相次いでいる。

この行為は「海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律」(通称「海防法」)に違反する重大な犯罪であり、第 11 管区海上保安本部も捜査に入ったと報道されている。

同社は、防衛局から海上警備業務を直接受注したライジングサンセキュリティサービス社の 100% 子会社であり、実質的には、丸投げのような形で海上警備業務に従事している。その意味で発注者としての防衛局の責任も問われている。この問題に対する防衛省としての見解を明らかにされたい。

防衛局はマリン社に対して事実関係を確認したというが、燃料海中投棄の日時、回数、量等の具体的な内容を説明されたい。

また、第 11 管区海上保安本部の捜査の状況についてどのような報告を受けているか？

<6-2>

マリンセキュリティ社の業務に関しては、以前から、個人情報無断収集・利用問題や、残業手当未払い、社会保険料の未払い等の違法行為が連続して問題になってきた。今回も燃料の不法投棄だけではなく、パワーハラスメントが横行していたという証言も寄せられている。

このような会社に公共事業である海上警備業務を実施させることは許されない。ただちに業務を中止させるべきではないか？

<6-3>

防衛局は、現在、「シユワブ(H29)海上警備業務」の入札公告を行っている(開札:本年 10 月

19日、業務実施期間:本年12月1日～2019年12月1日)。

不祥事が相次ぐマリンセキュリティ社はライジングサンセキュリティサービス社100%子会社であり、実質的には、丸投げのような形で業務を行っている。今回の入札にあたっては、ライジングサンセキュリティサービス社との契約を締結することは認められないが、どのように対応するつもりか？

<6-4>

本年7月20日、キャンプ・シュワブ南岸部の海岸で、海上警備業務に従事しているボートに軍警(米軍に雇用された警備員)が乗り込んで海に出たことが、抗議行動を行っていた複数のカヌーメンバーにより確認されている。

海上警備業務のボートに米軍関係者を乗せたのは何故か？ その根拠を明らかにされたい。

第7. 新たに明らかになった普天間飛行場の返還条件について

2013年の日米両政府が合意した「沖縄における在日米軍施設・区域に関する統合計画」には、米軍普天間飛行場の返還条件の一つとして、「普天間飛行場代替施設では確保されない長い滑走路を用いた活動のための緊急時における民間施設の使用の改善」ということが明記されている。これは1996年の日米合同委員会(SACO)最終報告にはなかったが、2013年の統合計画で初めて追加されたものであるが、その理由や経緯等は一切明らかにされていない。

この点について、本年6月6日、6月15日の参議院外交防衛委員会において、稲田防衛大臣は、「この点について今後米側との具体的な協議やその内容に基づく調整が整わなければ、返還条件が整わず、普天間飛行場が返還されないことになる」と明言した。すなわち、辺野古新基地が建設されても、緊急時には民間飛行場を使用させなければ、普天間飛行場は返還されないというのである。

また、米政府監査院(GAO)の本年4月の報告書では、辺野古新基地は滑走路が短く、普天間で保持してきた機能や任務能力が損なわれると懸念、緊急時に使用できる空港について、県内1ヶ所を含む国内12ヶ所を確定するよう指摘している。県内の1ヶ所については明らかにされていないが、3kmの滑走路を持つ那覇空港しかあり得ないこととなる。

<7-1>

上記「統合計画」に、「緊急時の民間空港の使用」という返還条件が追加された理由、経緯を詳細に説明されたい。

<7-2>

この点について日米政府の調整が整わない場合、辺野古新基地が完成しても普天間飛行場は返還されないのか？ そうであれば、政府が今まで説明してきた「(普天間の危険性除去には)辺野古が唯一」という前提が大きく崩れるのではないのか？

(以上)