

## 普天間飛行場代替施設の環境アセスメントの事例研究へのよびかけ

### 何をするのか

表記の環境アセスメントは、その独善性・形骸性から日本における環境アセスメントの歴史において最悪のものであり、環境アセスメント学会として何らかの行動をとるべきと考え、関係者に対して声明を公表することを提案する。

このため、有志が集まり、事例研究の形で内容を検討して、5月の学会総会でのアピールの原案とすることとしたい。本事例の経過は、以下に述べる通りであるが、既に方法書の段階を終わり、準備書作成の段階に入っている。このため、声明を準備書の内容に反映させるには、5月の総会はギリギリの時期であり、研究会の期間も限られる。

そこで、沖縄県審査会で詳細かつ的確な意見陳述をされた桜井国俊会員（沖縄大学学長）と、全文書を読みその都度学会のホームページで内容を紹介してきた島津康男会員の2人が初回の研究会でブリーフィングを行うことにしたい。そして、重要指摘項目を合意し、各メンバーが項目を分担して検討し、その結果を全体で討論して結論としてのアピール文素案を作成したい。

なお、確定方法書の全文は沖縄防衛局のホームページ

<http://www.mod.go.jp/rdb/okinawa/kakubu/03tyoutatubu/tyoutatubu.html>に載っているが、方法書の手続きが終了したので間もなく削除される可能性がある。なお、同じものは、沖縄県文化環境部環境政策課のホームページにも載っている。

又、本事例では、事業者が次々に資料を小出しにし、方法書を修正しているので、審査会の意見、知事意見も何回か出ている。このこと自体が異常であり、方法書の内容の変遷自体が検討の対象になる。特に、審査会から事業者への質問とそれに対する回答は、本事例の独善性を象徴的に示しており、読まれることを希望する。これらの文書は大部になるが、既にホームページから削除させている方法書の各版、審査意見・知事意見などを島津会員がCD-ROMに入れているので、必要な方は（[NBD02070@nifty.com](mailto:NBD02070@nifty.com)）に連絡していただきたい。総計で200Mbになるので、メールで送ることはできないし、著作権の問題を生じる恐れがあるので、学会のホームページに載せることはしない。

なお、環境アセスメント学会は2004年の沖縄での研究発表会で、本事業の沖合案の環境アセスメントの進め方に対し、参加者有志の名で、事業者・地元自治体・地元住民に対して緊急アピールを行なっている。その際、中心になって努力されたのは桜井会員である。以下環境アセスメントを「アセス」と略称する。

### 方法書確定までの経緯

3月14日に、沖縄防衛局は「**普天間飛行場代替施設に係る環境影響評価方法書に対する追加・修正資料（修正版）**」395ページを公表し、方法書の手続きが完了して、正式のアセス調査に入ることができるようになった。長いタイトルになっているのは、異常な経過を辿っているからで、19年8月に方法書が出、計画が確定してないとして知事が一旦受取を留保した。10月24日に留保を解除、審査会の審査を経て12月21日に知事意見を出したが、1月11日に「埋立事業説明書」が出て、再び審査が行われ、1月21日に二回目の知事意見となった。そして、2月5日に今度は「追加・修正資料」が出て、3月4日の県文化環境部長の意見となり、最終の「追加・修正資料（修正版）」となったものである。形式的には、県の意見を踏まえて方法書を確定したことになる。

以下は、重大と考える問題の概要説明である。

### 独善的なアセスと「やり直し」の必要性

更に遡ると、16年に辺野古沖合案の方法書が出たが、計画が確定しないため手続きが消滅、3年経った19年8月に今回の沿岸V字型滑走路案へ方法書が出たので、合計すると5回も方法書関連の文書が出たことになり、これだけでも異常である。そうなった基本には、日米協議という政府間の問題と国内での県・政府間の調整が絡むこと、その一方でアセス手続きだけは進めようとの事業者の独善がある。

沖縄県の審査会は真摯な審査を行ない、「土砂をどこからどのくらい持ってくるのかなど建設計画が未確定、どんな飛行機がどんなスケジュールでどのように飛ぶのかがわかっていない」といった35項目76問に及ぶ質問書を11月30日に送ったが、事業者は「未確定」としてほとんど答えず、やむをえず「計画内容が確定した段階で改めて公表を」と先送り容認の12月21日の知事意見になったのに、それから20日後に事業者は「埋立計画」を出し、これを踏まえての2回目の知事意見を出してからまたまた15日後に今度は「飛行計画」を出してくるといった、正に傍若無人の振る舞いで、県をそして県民を振り回している。20日間で作れる内容とはとても思えない計画を知事意見の後わずか20日を出してくるのは正に独善という他ない。度重なる計画諸元の小出しが計画の大幅な変更、従って「手続きのやり直し」に当たるかどうかは、研究会での検討項目の一つであるが、方法書の手続きが終了しているので、「やり直し」の可能性は少ない。

しかも、驚くことに、2月5日の「追加・修正資料」には、19パターンの飛行ルートに対する予測騒音コンターが別添資料として載っている。「アセスの結果でなく参考資料」との言い訳をするにしても、調査・予測・評価の計画を記載すべき方法書に予測結果を示すのは、独善という他ない。しかもその資料は、方法書自体の提出より1年以上前の18年6月に作成されたものである。

### 県による評価は生ぬるい ジュゴンは最大項目

この事業のアセスでの一つの柱は「騒音」であり、もう一つは「ジュゴンを中心とする海域生物」である。前者については、既に述べたように独善性がめだつ。後者に対して、事業者はビデオカメラ・ソナーによる事前調査を始めており、この作業自体が環境に影響を与えとの声がある。前回の沖合案では事前にさんご礁でボーリングをはじめ、環境アセスメント学会の前回のアピールでこれを問題にした。

散々振り回されたにもかかわらず、県は

- ・ 建設計画に対して、複数案とのその比較評価を示している
- ・ ジュゴンの事前調査点を明示し、複数年にわたる調査可能性を示している
- ・ 航空機騒音について、実機調査・エンジンテストの調査・水中への影響検討を明記している

など、自己の要望を取り入れたことを評価しているが、実は、ジュゴンの調査期間は重要な意味をもっている。方法書の確定が3月にずれ込んだため冬季の調査が行えず、当初の予定であった今年8月の準備書提出が不可能になったからである。県は最低1年間の調査を求めており、しかも方法書確定前の調査期間は数に入れられないとしているからである。それにしても、「複数年にわたる調査可能性」を述べているだけで、確約ではない。

事業者自身は、複数案を示したこと、重点項目を設けメリハリを図ったことを自画自賛しているが、ジュゴンについては調査計画を示しただけで、予測・評価の方法には触れておらず、定性的評価に終わることが予想される。これについては、最近広まってきた「生態系の定量評価技法」を取り入れるべきであり、環境アセスメント学会としても協力の用意

がある。

### 戦略アセスが必要 日米共同アセスも

いずれにしても、その著しい形骸化そして独善的態度からみて、**日本最悪のアセス**といわざるをえない。さらに、沖合か、沿岸かと立地が変転していることからみても、本来は立地選定の段階をアセスの対象にする「戦略アセス」の対象なのではないか。さんご礁を埋め立てる沖合案をやめたのは、自然への影響もさることながら、船による漁民の抗議行動を避ける意味があり、沿岸案になると今度は騒音問題が表に出るといったトレードオフ関係が現れる。

戦略アセスを実施するとしたら、社会・経済環境も評価の対象となり、例えば「地元建設業の参入可能性」も評価の対象となる。沖合案はもちろん現在の政府案でも水深の大きい大浦湾を埋め立てることになり、県が微小な調整を望んでいるのも、集落と飛行ルートとの関係だけでなく、地元建設業界の参入の可能性も一つの理由である。

沖縄では、現在那覇空港の拡張、那覇市モノレールの延長計画に対し、立地選定に係る複数案を提示しての住民参加型計画を実施している。本件をその線で見直すことはできないのだろうか。同じように立地選定でもめた「愛知万博」のアセスでは、準備書の段階で複数案の絞り込み経過と、相対評価の結果を記載している。本件でも、せめてその位の配慮をすべきである。

この1月に米国カリフォルニア州裁判所は、「ジュゴンの保全」に関する判決を出し、90日以内に保全に関する文書を出すようにいっている。今回の方法書は、このことについて全く触れてないが、日米共同のアセスからさらに思いやり予算による米国アセス業者の参入も考えられない方式ではない。戦略アセスの導入を含めて、これは国際水準のアセスを保証する道でもある。

(島津記)