

普天間飛行場代替施設建設事業に係る環境影響評価準備書が出た (続報)

島津康男

速報で予告したように、事業者の沖縄防衛局は公告縦覧の開始から1週間たった4月9日に**準備書の本編**をホームページに電子版として載せた。「ジュゴンネットワーク」など市民団体の要求に応じたものであるが、おかげで、現地まで行かなくても実物を見ることが出来るようになった。市民団体のご努力に感謝するものである。なお、情報公開請求で現物を入手する方法もあるが、1ページ100円の料金がかかるので、5400ページとなると恐ろしいことになってしまう。そのため市民団体は請求を断念して、ホームページへのアップを求めたそうである。

この続報では、本編の電子版が出たことを周知するとともに、私が読んだ範囲で準備書本編の焦点を紹介する。これまで何度も述べているように、私見では本件は日本の環境アセスメント史上でもっとも独善的かつ最悪の事例であり、「アワセメント」の末期症状ともいえる。戦略的環境アセスメントの本格的導入という、新しい事態を迎える本年にとって、総括をちゃんとしておくべき事例と考える。ここでは、これまで余りいわれてこなかったドキュメンテーションの問題の再論と、飛行場特有の問題である騒音及び地域性の面で目玉であるジュゴンとについて述べる。

重要なドキュメンテーションの問題 5400ページ(3分冊の合計)といったが、実はこれは市民団体が知っていることで、私は正確なページ数を数えてない。章建てのページ付けになっており、しかももっとも長い「第6章 調査結果の概要並びに予測・評価の概要」となると、環境項目ごとに62158などと3段構えのページ建てになっていて、目次にあるページ番号からの足し算も容易でないからである。電子版は平均4MBのpdfファイルが198個であるが、章の途中で適当にファイルを分割しているので、これまた出力してみないとページ数の計算ができない。例えば詳しく読んだジュゴンの章は229ページあった。

なお、章建てのページ付けは、コンサルタントの編集体制の弱さの証拠と、私はいっている。環境分野ごとに各分野の部門(または下請け)に出し、それを寄せ集めただけで、総合編集に時間をかけていない可能性が大きいからである。愛知万博の場合、事前の指摘により準備書の段階から章建てページと通しページとがページごとに併記された。これまで、特に国の事業の環境アセスメントでは、ページ建てについての意見がないためか、章建てが通例化しているが、実はこれは「全体を見渡した編集」「わかりやすさ」の二つの根本問題に直結しているのである。

要約版についての速報でも少し触れたように、準備書の体裁自体にも問題が

ある。このように厚い印刷物を普通の形態で製本すると、本件のように縦覧のみで貸し出しができない場合、開いてもページが平面にならず、デジカメでの撮影も出来ない。これを避けるには、二つの方法があると考える。

第一に、製本を**バインダー形式**にすることである。これにより、閲覧時に分離してグループで分担して読めるし、必要なページを切り離せば撮影するのも楽である。現に、愛知万博の時には評価書の段階（1600 ページ）でバインダー方式を採用した。

第二に、今回のような**電子版**の採用がある。これで、縦覧場所に行かなくても読めるようになる。愛知万博の時には、文書版をバインダー形式にするとともに CD-ROM による配布も行っている。そもそも、環境アセスメントには、情報を公開して住民との合意形成に資するという大きな役割があり、そのための具体的方式として、ドキュメンテーションの工夫と説明会の運用についての工夫があるが、これらに共通なのは「親切な対応」である。本事例が例えば愛知万博の前例に学ばなかったのは残念であるが、今後のためのよい体験になったことは確かであろう。一挙に CD ROM 版だけにするというわけにはいかないだろうが、文書による配布よりもはるかに経費が少なく済むことは確かであり、受託コンサルタントも積極的にドキュメンテーション改革への努力を提案すべきではないか。

ホームページへの掲載にしる、CD ROM 版の配布にしる、単純に pdf ファイルにただけでは、特に本件のように情報が大量の場合には読みにくい。しかも、本件の場合、事業者が恣意的にそれぞれの章を分割ファイルにしているので、全体の流れをとらえるのが大変である。愛知万博の時のように、トップメニューを設けてそれぞれの章に飛べるような編集が必要であろう。出来れば、キーワードによる索引をつけたいところである。せめて、評価書にはその形式を採用することを求めたい。そして、ドキュメンテーションとはそこまでのサービスを含むことを注意したい。

住民も、印刷物以外の形式の情報への慣れを望みたい。5400 ページの情報を家庭用のプリンターでダウンロードすれば、消費インクだけでも大変だし、第一プリンター自体がオーバーロードになってしまう。そこで、パソコン上で読むのに適した上記の編集方式を事業者側も本件の評価書の段階に配慮していただきたい。

航空機騒音は大丈夫？ 飛行場施設で騒音は象徴的な環境項目であり、予測手法がマニュアル化されている点で、現在のアセスメントの典型でもある。私は、速報の段階で中部空港の例になら、「公開の実機デモ飛行」を提唱したが、準備書の本編の中にある参考資料)をみると、平成 13 年に米軍ヘリコプター 4 機による現地テスト飛行を行っている（掲載場所は 6 3 114）。日時の公開をしたかどうかは不明だが、前言を訂正する。なお、くどいようだが、騒音の予測では、事業者は方法書にその結果を載せるという暴挙をしている。

それにしても、予測結果を見る限り、飛行コースによっては、大浦湾を隔て

て東側の岬にある集落では「(影響なし)」といえない。中部空港の場合、実機デモ飛行の結果から、滑走路の方向を 11 度変更した。

ジュゴンのなぜ? 本件において、地域性の象徴であるジュゴンに 229 ページを割いている。環境省や市民団体による既存資料を利用している他、この環境アセスメントのために

生息状況 小型飛行機による広域調査、発見時にヘリコプターによる追跡
藻場利用状況 調査船で潜水調査員を曳航、
見つかったはみ痕での定点観察

水中ビデオによる観察

海底に設置したパッシブソナーによる移動状況観察

を、いずれも 2 年間にわたって毎月数日実施している。その経費だけでも大変なものであろう。その結果、1 頭の行動を把握したが、その結論は「事業計画地の辺野古とは大浦湾を隔てて 5km 東の嘉陽集落の沖に限られ、はみ痕もこの区域のみで、辺野古地区には来ていない」というものである。そこで、「事業実施には影響なく、工事期間及び供用後も、船の航行に注意すればよい」というのが結論である。なお、同時に行われた同様の調査では、沖縄本島の黄海側にある古宇利島沖でも 2 頭の行動が確認されており、古宇利島沖から事業計画地のある大浦湾まで回遊してきた可能性がある。「これだけ金を使ってやっと見つけた 3 頭は幸いにも事業予定地の周辺に来なかった。だから、大丈夫としよう」と事業者が考えているとしたら、以下のようにそれは間違いである。

なぜ、この二つの地区だけに住んでいるのだろうか。辺野古地区には広く良好な藻場があるのに、なぜジュゴンは近づかないのだろうか。調査関係者の動きで危険を察しているのだろうか。予測のためには、まずこれらの「なぜ」への答えがなくてはならず、しかも同じような調査を長く続けるだけで答えが出るとは限らない。フィリピンなど遺伝子が同じで生息数の多い地区での生態データも必要である。つまり、環境省が適用を薦めている「定量評価」への道は遠いのである。この定量評価に使われる HEP も、ジュゴンの生態データが今の程度では使えない。

同じ生物の章に「一部の底生生物は移動する」という保全措置の記載があるが、ジュゴンをつかまえて移動させるわけにはいかない。このように、「他にもあるから大丈夫」といったこれまでの合言葉が通用しないのがこの問題の難しさである。事業者にとって、ジュゴンは目の上のコブで、運が悪いと思っていることは確かだが、調べてはじめてわかったのではなく、それ以前の段階から知られていたのだから、ある意味で事業者は確信犯といえる。そして、「**なぜこうなのかわからない場合は手をつけないで見守っていこう**」の勇気も必要ではなからうか。ジュゴン保全活動自体は行政や NPO が別途続けるべきである。自然環境の専門コンサルタントと然保護活動家との討論会を開き、「なぜ」について意見をぶつけ合うことを、環境アセスメント学会に提案する。

