

普天間飛行場代替施設のアセス準備書の説明会に出席して

島津康男

どんな説明会 表記事業の準備書の公告については、先に4月4日、13日に内容とともに本欄に投稿したが、その説明会が現地で開催され、そのすべてに出席してきた。那覇から黄海側にある名護の中心部まで、高速道路を使っても70分、そこから太平洋側にある現地までは山を越して30分という遠いところで、地域振興のために基地を呼ぶという動きも理解できる。

説明会の会場は名護市久志（4月22日、事業予定地より湾を隔てて北に4km）、宜野座市松田（23日、事業予定地より西に4km）、地元の名護市辺野古（24日）の三箇所である。いずれも地元の公民館で午後6時半から開かれ、特に辺野古では防衛省が資金をだした新しい公民館が使われて定員600のところ地元の出席者は130人、他の会場では300の定員に100,130人というところだった。もっとも、その他、市民団体を主とする他地区や県外からの出席者は私を含め数10人だった。

防衛局幹部の紹介・挨拶が10分あってから68枚のPPTスライドを使っての防衛局の担当職員の説明はきっちり60分、3日とも同じ人が1分の狂いもなく淡々と読み上げる。「環境への影響はないものと考えております」「実現可能な範囲で対策に努めます」が続いて、その後の質疑は30分、別の担当職員がマイクを持って挙手をした質問者に駆けつけるが、あらかじめ決まっているのか、大変手際がよく、しかもマイクを取られないようにガードする動作も巧みだ。職員といえば黒のスーツで腕を後ろに回し足を開いて入口を固める10人はまるで大学の応援団のようである。さすが防衛省というところか。でも、目の前で出席者の車が駐車場で混乱しているのに、整理をしようもしない。

なお、24日の夜に同じ名護で市民団体の学習会が平行して開かれた。その日程を知った防衛局が後で説明会の日程を決めたという噂がある。おかげで、説明会の後、30分かけて学習会に終わりの部分だけ顔をだした。

どんな質疑 質問は各会場ともそれぞれ数人、「絶対反対」の発言には、質問でなく発言として無視、どの会場でも共通な質問に「他の基地との往復をはじめ、飛行回数はもっと多いのではないか。集落の上を通過して危険ではないか」があった。集落の上を通らないように、離着陸を分離したV字滑走路にしたのだが、他の基地との往復があれば、今の普天間基地での飛行回数をもとにした予測の前提は危なく、飛行経路も前提通りでないとの心配である。回答は「施設間の連絡スケジュールは確認していない」であった。「実現可能な範囲でというが、米軍がその責任を果たすはずはない」については回答なし。「基地が出来たら金がかかるというのは本当か」にも回答なし。どこの説明会でもみることだが、アセスの意味がわからないまますれ違いの問答が続き、30分たつと事業者側が退場して説明会は終了する。

前に「準備書が出た」の時でも述べたように、本案件で重要な「どこから土砂を採取するのか。それに伴うアセスを」には回答がなく、「飛行回数が未確定なら感度解析で騒音の予測幅を」「この事業で一番問題になるのは、ジュゴン」については話題にならなかった。アセスへの理解がないまま、儀式の一言に尽きる。前に投稿したように、沖縄では「那覇

空港拡張」「那覇モノレール延伸」の事業で PI（市民参与）の手法が進行中である。同じ沖縄で格差が目立つ。

ジュゴン問題は 事業者・住民のアセスへの無理解は、本学会会員の責任でもある。私自身、恥ずかしい思いで座っていた。計画の二転三転はやむをえないとしても、方法書から準備書にかけて、質問に答えずそれでいて情報を次々に後出ししてくるのは独善に過ぎる。かつて、「電話帳みたいに厚くてとても読めない」といわれた準備書は、今回は3分冊合計5400ページあり、まるで枕3つを重ねたようだ。前に本欄でも述べたように、不幸なことに、この案件は日本のアセス史で最悪の独善的なアセスである。だからこそ、現地にでかけたのであるが、会員諸子は、それぞれの地域での実施状況を報告するとともに、アセスの浸透に努力していただきたい。

これも度々述べたように、ジュゴンは本アセスの命を握る問題だ。1年間の調査で1頭の存在が確認されたが、5km北の沖で回遊していて、もっと海草が多い事業地周辺には来ない。そこで、「工事中・供用後とも船の航行に注意する」との結論になっているが、なぜ辺野古に近づかないのか。ヘリで追っかけたり、海底にソナーを打ち込んだりの調査自体が行動を乱しているのではないのか。これらの「なぜ」に答えられないのでは、「生態系の定量評価」をうたう環境省の指示にももとる。一頭だけなら繁殖はなく、早晚ゼロになるから大丈夫というのだろうか。それにしても、こんな荒っぽい調査をするコンサルタントの無神経はどこから来ているのだろうか。なお、名護から北はいわゆる「やんばる」の原生林で、海兵隊の北部訓練場があり、サバイバル訓練が行われている。その一部を返還するのに伴い、ヘリ発着場を移動する計画のアセスも進行中である。辺野古から北へ1時間の反対座り込み小屋にも行って来た。なお、辺野古漁港での座り込みは1800日を超えた。

アセス学会会員へのお願い 名護といえば、昔はイルカ漁で有名だった。今でも「クジラ料理」の看板で商売をしている料理屋がある。地元で「ジュゴン」の質問がないのはある意味で当然かも知れないが、生物・生態系を扱うアセス学会会員の、ジュゴンについての見解・対応策の提示を望みたい。今のような生態データでは流行りのHEPも使えない。2、3年でもとの行動に戻る知能を持っているなら、そっとしておいた後で始めて予測が出来るというのは、素人の浅知恵だろうか。なお、居心地といえば、今年は島津琉球侵攻から400年に当たり、いろいろの行事も行われている。このアセスの重大さのゆえに、遠い名護まで出かけたのだが、ジュゴンのように、居心地のよくない私だった。

アドバイザーとは もう一つ、この事例では、アドバイザーと称する覆面の専門家の意見が参考としてつけられている。同じ沖縄の新石垣空港のアセスでは、事業者のオフィスに事務局をおく検討委員会が、準備書公表前にお墨付きを与えて問題になった。新石垣空港と普天間代替飛行場とは同じコンサルタントがアセスを受託しており、今回も同様なものであるならば、県の審査会との二重構造が問題である。近く行われるアセス学会の総会では、**審査会のあり方についてのシンポジウム**が行われるが、そこでは、このお墨付き委員会についても話題にしていただきたい。このお墨付き委員会はよその事例でもあり、審査会委員が兼任していた場合もあるので、見過ごせない。