２０２３年３月２８日発行　Ｖｏｌ.９５

おきなわ環境ネット

沖縄環境ネットワーク通信９５号

陸上自衛隊石垣駐屯地建設現場（写真提供：上原正光氏）

石垣島への自衛隊配備と戦争回避を考える ……花　谷　史　郎
　陸上自衛隊石垣駐屯地（仮称）への長射程ミサイル配備に関する意見書

馬毛島アセス評価書批判、騒音について ……三　宅　公　人

手続き・内容の両面でアセスとは呼べない馬毛島アセス ……桜　井　国　俊

戦後沖縄で引き継がれてきた、非暴力の抵抗運動に徹した安和・塩川での直接行動 ……西　浦　昭　英

編集後記

石垣島への自衛隊配備と戦争回避を考える

花谷　史郎　　石垣市議会議員

私が石垣島への自衛隊配備の問題に本格的に取り組み始めたのは2015年のことです。私の住む地域のすぐ近くの平得大俣という場所を配備予定地として決定したという事を新聞報道で知ったことがきっかけでした。

地域住民にとっては晴天の霹靂であり、当時の防衛副大臣が市長に決定事項を報告に来たという記事を読み、ただただ驚いたのを覚えています。その後、配備予定地近隣住民の一人として、石垣市や防衛省とやり取りをするなかで、「なぜこの地域なのか」「石垣島に自衛隊が必要なのか」という質問をしてきました。しかし住民にとって納得のいく回答を得られた事はありませんでした。誠意の見られない当局の対応を受け、疑問から始まった私たちの活動は次第に反対運動へと発展していきました。地域や団体、個人がそれぞれで、時には南西諸島の他の島々とも連携しながら、今も粘り強い運動が続けられています。

その中でも印象的であったのは、石垣島に住む若者を中心とした住民投票の会が立ち上がったことです。

2018年、石垣島平得大俣地域への陸上自衛隊配備計画の賛否を問う住民投票を実現するために行われた署名活動は、有権者の４割近い法定署名（14263筆）を集めることに成功し大きな話題を呼びました。石垣市自治基本条例にある必要署名数を達成しており、住民投票は実施されなければならないはずでした。しかし、責任があったはずの石垣市長は住民投票を実施せず、議会にも見放されるという異常事態が起こり、民意が問われることはありませんでした。石垣島の住民投票運動については新聞やネットの記事などに多く記載されていますので、ここでは細かい経緯は割愛しますが、市民がその違法性を訴えた裁判は現在も続いています。今年５月23日に判決が出る予定ですので注目していただきたいと思います。

このように住民の声が無視される様な状況の中で、「南西シフト」と呼ばれる南西地域の防衛体制を強化する計画は進み、2016年に与那国島、2019年には奄美大島、宮古島に続き、今年2023年3月中旬には石垣島に陸上自衛隊駐屯地が開設予定です。民主主義国家であるはずの日本で、民意を無視してまで自衛隊の配備を進め、軍拡を急ぐ必要性は何でしょうか。昨年12月も安保関連3文書に他国の領土を直接攻撃する「反撃能力」が明記され、憲法違反という指摘がありながらも国会での議論もせずに閣議決定されています。このような日本政府の動向に、これまで自衛隊配備を容認していた方々も含め、多くの市民は不安を覚えています。

同じく、昨年12月の石垣市議会では、安保関連3文書の閣議決定と他国を直接攻撃する反撃能力に伴う「長射程ミサイル」の配備について異議を唱える意見書が可決されました。これは、自衛隊配備を容認する市議が多数を占める石垣市議会にとって大きな変化といえます。

南西諸島に自衛隊が配備され、米軍との共同訓練もはじまる中で、平和な未来をつくるために、私たち市民に何ができるのか改めて考える事が必要です。ニュースや新聞などでよく目にする「台湾有事」。しかし、台湾と地理的に近く、交流も盛んな石垣島に住む私にとっても、台湾有事という言葉を頻繁に聞くようになったのはつい最近です。自衛隊を南西諸島に配備し、米軍と連携し防衛を強化する「南西シフト」が言われ始めた2013年頃は、尖閣諸島でのリスクが中心として語られていました。

石垣市議会でもこれまでの自衛隊配備をめぐる議論では、常に尖閣が中心でした。台湾有事は突然現れたように感じています。南西諸島の自衛隊配備や、反撃能力、更には防衛費の倍増。これらは台湾有事への備えだと言われていますが、本当に必要なものなのでしょうか。

日本人も、中国人も戦争を望んでいる人はいないと思います。もちろん、台湾にすむ人々も同じでしょう。

政治的課題から国と国、政治家同士が対立することがあっても、国民同士が互いに理解を深め、尊重しあうことができれば、戦争という最悪の事態を回避し、民間外交による平和が築けるのではないかと考えています。

そのためには相手の歴史や文化を知るとともに正確に現状を把握するための情報が必要不可欠です。

例えば現在も尖閣諸島周辺での中国海警局の動向がニュースなどで報じられていますが、国際法違反とされる「中国海警局による領海侵入」についてはデータを見る限り減少傾向にあります。

一方で、「中国海警局、接続水域の航行連続何日」などという報道もよく見ますが、接続水域の航行が合法であることは海上保安庁も認めています。

「領海侵入が減少しているから問題ないということか？」という質問をいただくことがありますが、そうではありません。多くの情報があふれる中で、事実に基づいたものを選び、印象に左右されずに自分の中に落とし込んでいくことで、自身の置かれた現状の理解が進み、戦争を回避するために何をすべきかが見えてくると思っています。

最後に、文中に書いた石垣市議会で可決した意見書をご紹介し、本稿を締めたいと思います。

陸上自衛隊石垣駐屯地（仮称）への長射程ミサイル配備に関する意見書

12月12日、防衛省が長射程化を進めていた地上発射型の12式地対艦ミサイル（ＳＳＭ）について、陸上自衛隊石垣駐屯地（仮称）を含む先島諸島や沖縄本島の駐屯地へ配備する方向で検討していることが報道された。その後、16日には安保関連３文書を閣議決定され、反撃能力（敵基地攻撃能力）保有の明記がなされた。これらの装備や法整備が進むことで、他国の領土を直接攻撃することが可能となり、近隣諸外国を必要以上に刺激するおそれがあり、有識者からも慎重な議論を求める声があがり、憲法違反の可能性も指摘されている。国境の島ともいわれる、石垣島の現場で日々生活するなかで自衛隊の配備にはこれまで賛否の意見があったが、防衛省主催の住民説明会では、配備される誘導弾（ミサイル）は、他国領土を攻撃するものではなく迎撃用であくまでも専守防衛のための配備という説明であり、それを前提に議論が行われてきた。ここにきて突然、市民への説明がないまま、他国の領土を直接攻撃するミサイル配備の動きに、市民の間で動揺が広がっており、今まで以上の緊張感を作りだし危機を呼び込むのではないかと心配の声は尽きない。石垣市議会は、「平和発信の島」、「平和を希求する島」との決意のもと議会活動しており、自ら戦争状態を引き起こすような反撃能力をもつ長射程ミサイルを石垣島に配備することを到底容認することはできない。前記の12式地対艦ミサイル（ＳＳＭ）や米国より購入する計画のある巡航ミサイルトマホークなど、他国の領土を直接攻撃することが可能な長射程ミサイルの石垣島への配備計画等について、十分な説明のないまま進めることがないよう強く求める。

馬毛島アセス評価書批判、騒音について

三宅　公人（馬毛島情報局主宰）

＊はじめに

1月12日午前9時、馬毛島自衛隊新基地建設に係る環境影響評価の評価書が公表され、馬毛島ではすぐに本体工事が開始されました。その後一ヶ月を過ぎ、世間は「すでに始まったこと」として次の対応に舵を切っています。

しかし、この号の櫻井先生の記事にもあるように、今回のアセスメントは多くの問題を抱えています。私は、素人ながら騒音部分でのカラクリを追求してみました。その結果、この評価書は肝心のFCLP時の騒音のほとんどを計算外としているのでは、との疑問を持つに至りました。

＊評価書の結論

評価書には、「時間帯補正等価騒音レベル(Lden)は 35.1～54.4dBで、種子島の中のいずれの地点も基準値(57dB)を下回ると予測しました。」と書かれています。(1114ページ)

しかし評価書内のデータでは　今回の評価書中の資料の中には、米軍FCLPでの離陸時の騒音(アフターバーナー)は、機体から10km地点で90dB(会話不能レベル)に達するという図が示されています。(1112ページ図-6.3.15(1))馬毛島と種子島の距離は、最短8kmです。

＊そのカラクリは？

何遍も読み返しているうちに、1カ所だけですが、あきらかにおかしいと思える部分を発見しました。それは、計算の基になる数字のひとつとして設定した項目、「1日の標準飛行回数」です。(1099ページ、1106ページ、第一種区域等の指定に関する要領について(通達)防地防第5124号25.4.9)

これは、当該飛行場の1日の飛行回数を順に並べ、少ない方から90%に当たる日、つまり329番目の日の回数を「1日の標準飛行回数」とするものです。すなわち、多い方の36日分は計算されません。そうなると、今回の評価書で米軍機についての計算の基準とした、2016年に硫黄島で行われた20日間4,868回(1日当たり243.2回)とされるFCLP訓練。そのほとんどが「1日の標準飛行回数」から、除かれている可能性が高いと考えられます。(1104～5ページ)

実際、本評価書が計算のもととしたとして記載されている「1日の標準飛行回数」は、全機種で222回であり、そのうち米軍FCLP相当分はFA-18で26.57回、EA-18で3.72回、合計でも30.29回とされています。(1111ページ、表-6.3.32)

さらに夜間の標準飛行回数は、FA-18が3.19回、EA-18が0.46回で、合わせてもわずか3.65回にすぎません。

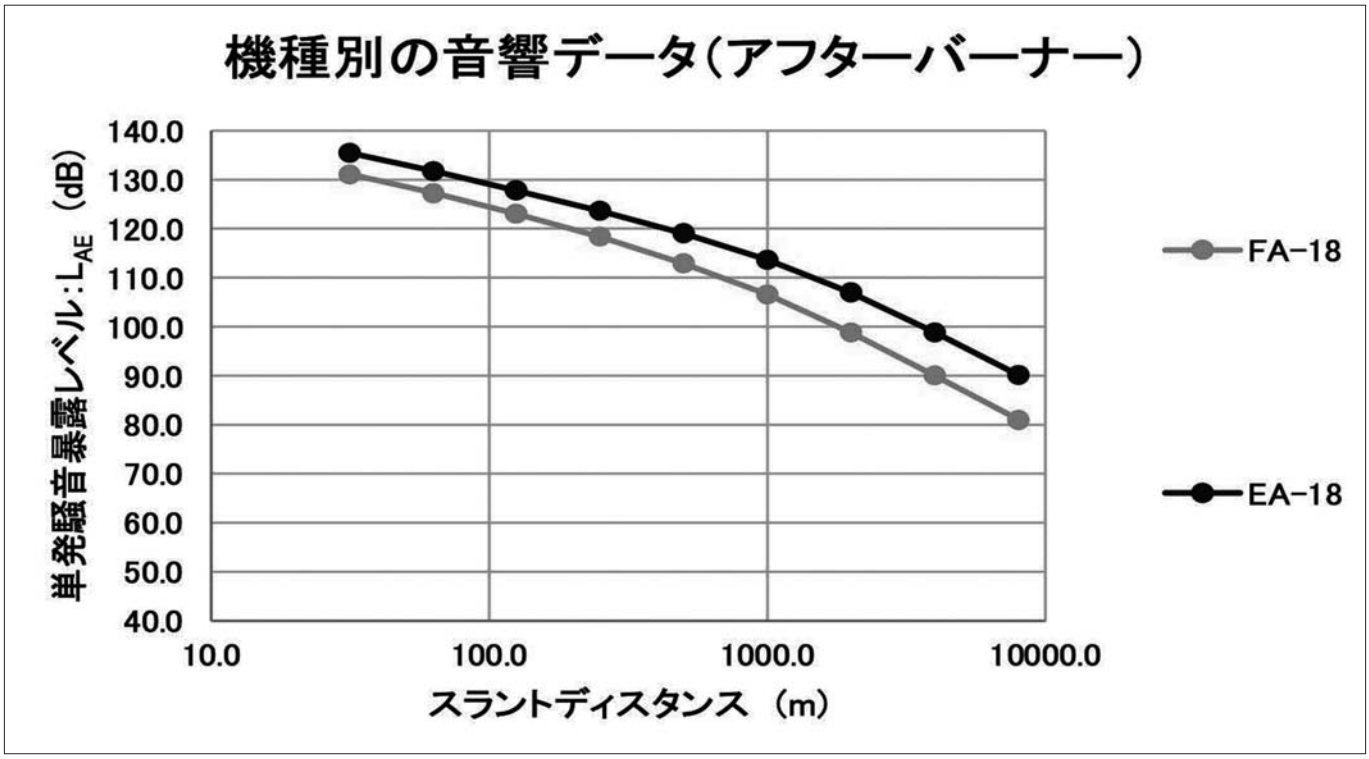


表-6.3.32　飛行経路別・機種別の標準飛行回数

区分	機種	飛行経路	飛行回数			
			日中	夕方	夜間	計
自衛隊	F-35B	有視界飛行方式・北西	12.37	11.18	0.00	23.54
		有視界飛行方式・南東	9.05	8.18	0.00	17.23
		北方面北西風出発	3.56	0.00	0.00	3.56
		北方面南東風出発	2.60	0.00	0.00	2.60
		北西風進入	3.56	0.00	0.00	3.56
		南東風進入	2.60	0.00	0.00	2.60
	F-35A	計器飛行方式・北西	1.99	0.99	0.00	2.98
		計器飛行方式・南東	1.45	0.73	0.00	2.18
		計器飛行方式・北東	0.30	0.15	0.00	0.45
		計器飛行方式・南西	0.11	0.06	0.00	0.17
		有視界飛行方式・北西	8.05	0.00	0.00	8.05
		有視界飛行方式・南東	5.89	0.00	0.00	5.89
		有視界飛行方式・北東	1.22	0.00	0.00	1.22
		有視界飛行方式・南西	0.45	0.00	0.00	0.45
		北方面北西風出発	0.18	0.00	0.00	0.18
		北方面南東風出発	0.13	0.00	0.00	0.13
		南方面北西風出発	0.18	0.00	0.00	0.18
		南方面南東風出発	0.13	0.00	0.00	0.13
		北西風進入	0.36	0.00	0.00	0.36
		南東風進入	0.26	0.00	0.00	0.26
	F-15	計器飛行方式・北西	2.23	0.99	0.00	3.22
		計器飛行方式・南東	1.63	0.73	0.00	2.36
		計器飛行方式・北東	0.34	0.15	0.00	0.49
		計器飛行方式・南西	0.12	0.06	0.00	0.18
		有視界飛行方式・北西	8.05	0.00	0.00	8.05
		有視界飛行方式・南東	5.89	0.00	0.00	5.89
		有視界飛行方式・北東	1.22	0.00	0.00	1.22
		有視界飛行方式・南西	0.45	0.00	0.00	0.45
		北方面北西風出発	0.18	0.00	0.00	0.18
		北方面南東風出発	0.13	0.00	0.00	0.13
		南方面北西風出発	0.18	0.00	0.00	0.18
		南方面南東風出発	0.13	0.00	0.00	0.13
		北西風進入	0.36	0.00	0.00	0.36
		南東風進入	0.26	0.00	0.00	0.26
	F-2	有視界飛行方式・北西	0.13	0.00	0.00	0.13
		有視界飛行方式・南東	0.09	0.00	0.00	0.09
		有視界飛行方式・北東	0.02	0.00	0.00	0.02
		有視界飛行方式・南西	0.01	0.00	0.00	0.01
		北方面北西風出発	0.09	0.00	0.00	0.09
		北方面南東風出発	0.07	0.00	0.00	0.07
		南方面北西風出発	0.09	0.00	0.00	0.09
		南方面南東風出発	0.07	0.00	0.00	0.07
		北西風進入	0.18	0.00	0.00	0.18
		南東風進入	0.13	0.00	0.00	0.13
	C-130 (C-2、 KC-767)	有視界飛行方式・北西	19.62	6.72	0.00	26.34
		有視界飛行方式・南東	14.35	4.92	0.00	19.27
		有視界飛行方式・北東	2.73	1.02	0.00	3.75
		有視界飛行方式・南西	1.00	0.37	0.00	1.37
		北方面北西風出発	0.79	0.00	0.00	0.79
		北方面南東風出発	0.58	0.00	0.00	0.58
		南方面北西風出発	0.79	0.00	0.00	0.79
		南方面南東風出発	0.58	0.00	0.00	0.58
		北西風進入	1.58	0.00	0.00	1.58
		南東風進入	1.16	0.00	0.00	1.16
	P-3C/1	有視界飛行方式・北西	3.31	1.60	0.00	4.91
		有視界飛行方式・南東	2.42	1.17	0.00	3.59
		有視界飛行方式・北東	0.50	0.24	0.00	0.74
		有視界飛行方式・南西	0.18	0.09	0.00	0.27
		北方面北西風出発	0.22	0.00	0.00	0.22
		北方面南東風出発	0.16	0.00	0.00	0.16
		南方面北西風出発	0.22	0.00	0.00	0.22
		南方面南東風出発	0.16	0.00	0.00	0.16
		北西風進入	0.44	0.00	0.00	0.44
		南東風進入	0.33	0.00	0.00	0.33
	US-2	有視界飛行方式・北西	4.17	0.79	0.00	4.97
		有視界飛行方式・南東	3.05	0.58	0.00	3.63
		有視界飛行方式・北東	0.63	0.12	0.00	0.75
		有視界飛行方式・南西	0.23	0.04	0.00	0.28
		北方面北西風出発	0.42	0.00	0.00	0.42
		北方面南東風出発	0.35	0.00	0.00	0.35
		北西風進入	0.42	0.00	0.00	0.42
		南東風進入	0.35	0.00	0.00	0.35
自衛隊	UH-60	有視界飛行方式・北西	0.03	0.00	0.00	0.03
		有視界飛行方式・南東	0.02	0.00	0.00	0.02
		有視界飛行方式・北東	0.00	0.00	0.00	0.00
		有視界飛行方式・南西	0.00	0.00	0.00	0.00
		北方面北西風出発	0.03	0.00	0.00	0.03
		北方面南東風出発	0.02	0.00	0.00	0.02
		南方面北西風出発	0.03	0.00	0.00	0.03
		南方面南東風出発	0.02	0.00	0.00	0.02
		北西風進入	0.05	0.00	0.00	0.05
		南東風進入	0.04	0.00	0.00	0.04
	CH-47 (V-22)	有視界飛行方式・北西	0.67	0.18	0.00	0.85
		有視界飛行方式・南東	0.49	0.13	0.00	0.62
		有視界飛行方式・北東	0.10	0.03	0.00	0.13
		有視界飛行方式・南西	0.04	0.01	0.00	0.05
		北方面北西風出発	0.11	0.00	0.00	0.11
		北方面南東風出発	0.08	0.00	0.00	0.08
		南方面北西風出発	0.11	0.00	0.00	0.11
		南方面南東風出発	0.08	0.00	0.00	0.08
		北西風進入	0.22	0.00	0.00	0.22
		南東風進入	0.16	0.00	0.00	0.16
米軍	FA-18	計器飛行方式・北西	0.00	3.05	1.59	4.64
		計器飛行方式・南東	0.00	2.59	1.36	3.95
		計器飛行方式・北東	0.00	0.32	0.17	0.49
		計器飛行方式・南西	0.00	0.13	0.07	0.20
		有視界飛行方式・北西	7.90	0.00	0.00	7.90
		有視界飛行方式・南東	6.73	0.00	0.00	6.73
		有視界飛行方式・北東	0.84	0.00	0.00	0.84
		有視界飛行方式・南西	0.34	0.00	0.00	0.34
		北方面北西風出発	0.40	0.00	0.00	0.40
		北方面南東風出発	0.34	0.00	0.00	0.34
		北西風進入	0.40	0.00	0.00	0.40
		南東風進入	0.34	0.00	0.00	0.34
	EA-18	計器飛行方式・北西	0.00	0.41	0.23	0.64
		計器飛行方式・南東	0.00	0.35	0.20	0.55
		計器飛行方式・北東	0.00	0.04	0.02	0.07
		計器飛行方式・南西	0.00	0.02	0.01	0.03
		有視界飛行方式・北西	1.12	0.00	0.00	1.12
		有視界飛行方式・南東	0.96	0.00	0.00	0.96
		有視界飛行方式・北東	0.12	0.00	0.00	0.12
		有視界飛行方式・南西	0.05	0.00	0.00	0.05
		北方面北西風出発	0.05	0.00	0.00	0.05
		北方面南東風出発	0.04	0.00	0.00	0.04
		北西風進入	0.05	0.00	0.00	0.05
		南東風進入	0.04	0.00	0.00	0.04
	C-2	計器飛行方式・北西	0.00	0.20	0.08	0.28
		計器飛行方式・南東	0.00	0.17	0.07	0.24
		計器飛行方式・北東	0.00	0.02	0.01	0.03
		計器飛行方式・南西	0.00	0.01	0.00	0.01
		有視界飛行方式・北西	1.13	0.00	0.00	1.13
		有視界飛行方式・南東	0.96	0.00	0.00	0.96
		有視界飛行方式・北東	0.12	0.00	0.00	0.12
		有視界飛行方式・南西	0.05	0.00	0.00	0.05
		北方面北西風出発	0.02	0.00	0.00	0.02
		北方面南東風出発	0.01	0.00	0.00	0.01
		北西風進入	0.02	0.00	0.00	0.02
		南東風進入	0.01	0.00	0.00	0.01
	E-2	計器飛行方式・北西	0.00	0.72	0.26	0.99
		計器飛行方式・南東	0.00	0.62	0.22	0.84
		計器飛行方式・北東	0.00	0.08	0.03	0.10
		計器飛行方式・南西	0.00	0.03	0.01	0.04
		有視界飛行方式・北西	2.05	0.00	0.00	2.05
		有視界飛行方式・南東	1.74	0.00	0.00	1.74
		有視界飛行方式・北東	0.22	0.00	0.00	0.22
		有視界飛行方式・南西	0.09	0.00	0.00	0.09
		北方面北西風出発	0.04	0.00	0.00	0.04
		北方面南東風出発	0.04	0.00	0.00	0.04
		北西風進入	0.04	0.00	0.00	0.04
		南東風進入	0.04	0.00	0.00	0.04
	C-40	北方面北西風出発	0.22	0.00	0.00	0.22
		北方面南東風出発	0.19	0.00	0.00	0.19
		北西風進入	0.22	0.00	0.00	0.22
		南東風進入	0.19	0.00	0.00	0.19
	C-130	北方面北西風出発	0.28	0.00	0.00	0.28
		北方面南東風出発	0.24	0.00	0.00	0.24
		北西風進入	0.28	0.00	0.00	0.28
		南東風進入	0.24	0.00	0.00	0.24
			167.67	49.99	4.34	222.00

ということは、このアセスではFCLP時の飛行データのほとんどが対象となっていない、すなわちFCLP期間中の騒音がほとんど反映されていないと考えられます。つまりわかりやすく言えば、このアセスは「FCLP期間中以外は環境基準内である」と言っているにすぎないと思います。

＊結　　論

このままでは、2年後に馬毛島で米軍のFCLP訓練が始まり、種子島の西海岸は耐えられないレベルの騒音に包まれます。西之表市、そして鹿児島県が、地元としての立場で、それぞれの分野の専門家も交えて、このアセス全体をきちんと検証する必要があると考えます。そして問題点があれば、工事を中止しアセスをやり直すよう要求すべきであると思います。

＊資料

1　馬毛島基地（仮称）建設事業に係る環境影響評価書
https://www.mod.go.jp/rdb/kyushu/kensetsu/kumamoto/oshirase/mage/050112_1_hyoukasyo/hyoukasyo_index.htm

2　第一種区域等の指定に関する要領について(通達)
https://www.city.yanagawa.fukuoka.jp/library/download/03kurashi/04gomikankyo/osprey/betuzoe1.pdf

手続き・内容の両面でアセスとは呼べない馬毛島アセス

桜井　国俊（沖縄環境ネットワーク世話人）

環境影響評価（アセス）は、事業実施に先立ち、その事業が自然環境・生活環境に及ぼす影響を調査・予測・評価し、マイナス影響の低減・回避を可能ならしめる行政手続きである。日本のアセス制度は、アセスの世界標準とされるオーフス条約に比べ、特に市民参加の点で大きく遅れをとっているが、今回の馬毛島アセスは、手続き、内容の両面で日本のアセスの後進性を改めて浮き彫りにした。3点に絞って以下にそのことを明らかにする。

不適切な手続き：あり得ない拙速アセス

アセスにおいてまず大事なことは、行政手続きとして妥当な手順で実施されることである。

馬毛島アセス方法書が公告・縦覧に供されたのは2021年2月19日で、それに対する知事意見が出されたのが同年7月29日だった。市民・市町長・知事の意見を踏まえて調査・予測・評価の方法を確定できたのは早くても同年8月であり、そこから調査・予測・評価の作業を行なってその成果を準備書にまとめるならば、わずか8ヶ月後の2022年4月20日の準備書の公告・縦覧というのはあり得ないことだった。あらかじめ行なっていた各種調査の結果を活かしたと言うのであろうが、その場合であっても春夏秋冬の一年間にわたって事実を再確認する作業が不可欠だったはずだ。

日本のアセス制度では、方法書に市民が意見を述べてもその意見がどう扱われたか、準備書が出るまで分らない。今回の馬毛島アセスでも、筆者も含め多くの市民の述べた意見をどう取り扱ったか準備書で説明していたが、納得しがたい理由で却下されたものが目白押しであった。しかし時すでに遅しである。多額の血税を使っての調査はすでに行なわれ後戻りはできないからだ。

馬毛島の外周道路や同島葉山港周辺の浚渫を2022年8月に着工したこともアセス手続きの無視である。筆者も含め多くの市民が、これらは馬毛島基地建設と一体のものでありアセスの対象とすべきだと主張していた。ところが防衛省は聞く耳を全く持たず、基地と関係がない「国有財産の管理」が目的の工事であるとしてアセス手続き終了前に着工したのである。少なくともアセス手続き終了を待つべきであった。

馬毛島アセス評価書は2023年1月12日午前9時に公表されたが、事業者の防衛省熊本防衛支局は、その10分後に人員や資機材の輸送を開始し、同日午後1時に樹木の伐採を始めた。住民が評価書を読む暇もない問答無用の着工であった。

なぜこんなに急ぐのか。それは昨年12月16日に閣議決定した安保関連三文書に基づき「台湾有事」は「日本有事」であるとして日米が一体となって琉球弧の軍事要塞化を進めていく、その一環として馬毛島基地建設が進められているからである。評価書公表翌日の1月13日にワシントンで開催された岸田・バイデン首脳会談で馬毛島基地建設が「手土産」として報告されており、国民ではなく米国を向いての事業であることが明白である。

不適切な内容：結論先送りの影響評価

馬毛島の多様な生態系のシンボルは数百頭が生息していると言われるマゲシカである。一方、辺野古・大浦湾の場合は、その多様な生態系のシンボルはジュゴンであった。辺野古新基地の建設と供用がジュゴンに及ぼす環境影響を辺野古アセスが適切に調査・予測・評価できたのかを見れば、マゲシカに及ぼす環境影響の評価手法が適切か否かを判断する上で大いに参考となる。馬毛島アセスを担当したコンサルタントは、辺野古アセスを実施したコンサルタントと同一だからだ。

マゲシカへの環境影響の調査・予測・評価方法の大枠はジュゴンの場合のそれと酷似している。馬毛島基地の建設と供用がマゲシカにもたらす環境影響、特に個体群維持への影響は、その調査・予測・評価の具体的な方法が方法書の段階では示されていなかったが、評価書の結論も、結局、予測・評価は困難ということで事後調査任せとなっている。そして辺野古アセスでは、辺野古新基地の建設と供用がもたらすジュゴン個体群の維持への影響は「問題なし」と結論されていたが、辺野古・大浦湾の現実は、辺野古アセスの結論が誤りであったことを示している。

沖縄島周辺においてその存在が確認されていた3個体のジュゴンは、いまや1頭は死亡し、2頭は行方不明だからである。

不適切な内容：無視された漁業被害

馬毛島アセスの内容面でのあと一つの問題は、漁業被害に関する調査・予測・評価を全く行なっていないことだ。馬毛島は「宝の島」と呼ばれ、漁業者にとって重要な好漁場だ。このため方法書の段階で、漁業被害もアセスの対象にするよう求める意見が23件出されていたが、全く考慮されなかった。常々日本のアセス制度の欠陥だと筆者が思っていることであるが、日本のアセス制度は、動植物や自然環境への影響そして生活環境への影響は扱うが、漁業や農業など生業に与える被害を調査・予測・評価する発想がない。漁業補償という金目で「解決」が図られる公算が大だが、果たしてこれで良いのか。

かくして馬毛島アセスは、日本のアセス制度の欠陥を改めて浮き彫りにしたと言える。

戦後沖縄で引き継がれてきた、非暴力の抵抗運動に徹した安和・塩川での直接行動

西浦　昭英（名護在住）

米軍普天間飛行場の移設予定地である名護市辺野古の埋め立てが始まり、2022年12月で4年が経過した。4年間に投入された土砂の量は全体の約13％にすぎない。このペースが続いたとしてあと27年かかることになる。

本部半島の山から削られた土砂は、名護市安和桟橋と本部町塩川港で、運搬船に積み替えられ、北端の辺戸岬を回り辺野古へ運ばれる。ダンプを1台でも減らすための抗議行動が連日行われている。安和桟橋では、朝7時から夜8時までの13時間の作業で、ダンプの1日の延べ台数は、抵抗運動がないと約1100台だが、出入り口でゆっくり歩くことで、800～900台に抑えている。その差200～300台は、土砂運搬船1隻分に当たる。

強風の影響が続くためか、沖縄防衛局は無理な運行をしている。安和桟橋のダンプの入口は、国道449号線の信号のある交差点で、当初は右折の進入だけだったが、直進・左折の三方向からの進入を始めた。この影響で、一般車を巻き込んだ混雑が日常的に起きている。左折ダンプは、歩行者を巻き込む危険性があると再三抗議をしており、2022年12月7日・8日と連日ダンプと歩行者の接触事故があったが、沖縄防衛局は何の改善も行わない。冬の日没は午後6時前である。その後、約2時間も、13時間労働の数十台のダンプが真っ暗な国道を走っている。異常としか思えない。

私たちの先輩は、国頭村の実弾演習訓練施設（1970年）、読谷村の米軍不発弾処理場（1975年）、本部町のＰ３Ｃ対潜哨戒機用通信所(1987年)、恩納村の都市型実弾訓練施設(1989年)など、アメリカ・日本両政府が計画した新たな基地建設や訓練を、非暴力の精神と直接行動によって、断念をさせてきた。その精神は、安和桟橋・塩川港でも引き継がれている。 ダンプが止まると、運転手に一礼し抗議者は歩き始める。急な飛び出しや危険な行為ではなく、ゆっくり歩く非暴力の抵抗運動に徹している。ダンプの運転手の勤務形態は、1日何往復というノルマではなく、全日（13時間）、あるいは半日（6時間）の時間勤務のためか、無理な運転をする運転手は多くはいない。ある女性の抗議者は、写真のような手作りの風船を作った。当初は文句を言っていた運転者も、埋め立てを少しでも遅らせたいという私たちの気持ちを、次第に理解をしてくれるようになった。朝の７時から9時の時間帯は、反対車線を走る一般車が多く、1回の信号で右折ダンプが1台という状態が続いていた。すなわち、先頭の1台だけが青信号で停車線を越え、赤になって対向車が停まると1台だけが進入していた。2021年9月のある朝、突然2台のダンプが停止線を越え、赤信号に変わると2台が入って来るようになった。多くのダンプが一斉に始めたことから、沖縄防衛局の強い指示であろうと思われた。抗議者の女性は、ダンプに対して抗議と合わせてお礼を続けた。2台目のダンプには抗議を示し、2台目が進入できるタイミングでも、停止線で待っていたダンプには、ダンプの近くまで行き、プラカードを下げ、大きな声で「ありがとう」と言った。少し離れたダンプには、声が届かなかったかもしれないが、お礼のポーズはハッキリと見えたようだ。小さな行動の積み重ねの結果、しばらく経つと、ほぼ以前と同様の信号で1台に戻った。

抗議者を規制して、どちらの側に立っているのか？と疑問に思われる機動隊も、本心は基地反対で抗議者に理解を示す機動隊員も多い。ダンプの前をゆっくり歩いていると「上司が見ているので、申し訳ないですが背中を押しますね」と軽く背中を押されたことがあった。ある時、周りに誰もいなかったせいか、突然「うちの妻は今妊娠7ヶ月なんです」と言われた時は戸惑った。とっさに「出産の日は休暇を取って、立ち合うといいよ。何もできないけど、傍にいて妻の手を握ってあげなよ」と言った。立場は敵対関係だが、非暴力の平和行動で、理解を得てきたと思う。ささやかな楽しい会話をしながら、毎日ダンプの前を歩いている。

■ 会員の皆様へ：2023年度年次総会の開催について

日頃より沖縄環境ネットワークへの活動にご支援・ご賛同いただき、心より感謝申し上げます。
下記の日程で、年次総会・シンポジウムを開催いたします。

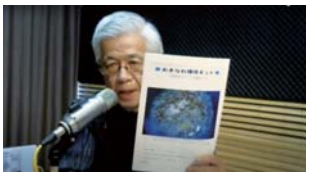
日　時：2023年6月25日（日）
会　場：沖縄船員会館　第一会議室（那覇市前島3-25-50）
11：00～12：00　年次総会
13：30～15：30　シンポジウム「沖縄各地から環境問題の報告」
※詳細については、次号でお知らせいたします。多くの皆様のご参加をお待ちしております。

■ 沖縄環境ネットワークのメーリングリスト（ＭＬ）参加募集！ ■

■ ＭＬの目的	沖縄の環境・平和・自治・人権に係わる情報や意見の交換、知識や知恵の共有を図り、これらの諸問題の解決を目指す。
■ ＭＬのグループ名	okinawakankyou
■ 管理・運営	沖縄環境ネットワーク世話人会
■ 参　加　者	１．沖縄環境ネットワークの会員 ２．世話人会が参加を依頼または了承した方々
■ 参　加　費	無料（ネットワークへの入会をお奨めします。）
■ 参加申込み	参加ご希望の方は、以下の情報を明記して次のアドレス（okinawakankyounet@yahoo.co.jp）へ申し込んで下さい。 １．氏名 <実名>（必須） ２．登録するメールアドレス（必須） ３．電話番号（任意） ４．所属先（任意ですが、ご記入いただけると有り難いです）

youtube「沖縄環境ネットワーク」で検索！

■2022年２月より、youtube でオンライン配信始めました！■



■編集後記■

先月、水俣市へ行きました。旅の目的は、水俣病資料館へ行くこと。水俣駅を出ると国道を挟んで正面に化学工業チッソの入口ゲートが見えます。戦前、チッソは昭和天皇が訪問するほど巨大な軍需工場であり、朝鮮へ植民地進出していました。戦後、高度成長期には、一時期水俣市の税収の約半分はチッソからの収入であり、地域の方にとって最新技術工場で働くということは、ある種のステータスであったようです。一企業がもたらした「豊かさ」は街の誇りであったのではないかと想像し、世間体や小さなコミュニティであるがゆえに、「声を上げる」ことは大変困難であったのではないでしょうか。四大公害病のひとつである水俣病は、いちばん初めに公式確認（1956年）されるも、勝訴判決（1973年）されたのは、四つの公害病のうち最後でした。PFAS汚染の現状を考えた時に、水俣病の運動から学ぶことは多くあります。「近代的な豊かさ」や「国家の安全保障」の名のもとで、多くの社会的弱者が犠牲になっていること、そして、当事者だけではなく、地域を超えて大きく連帯することが大切であることを改めて学びました。

（編集部・松田かなこ）

◆沖縄環境ネットワーク世話人会◆（参加自由！）

日　時：お問合せ下さい
場　所：沖縄環境ネットワーク事務所
年会費：個人会員：3,000円　学生会員：　1,500円
　　家族会員：3,000円　団体会員：10,000円
　　特別賛助会員：100,000円
郵便振込先：（口座番号）02010－9－20132
　　（加入者名）沖縄環境ネットワーク

沖縄環境ネットワーク通信・第95号
2023年3月28日発行
発行元：沖縄環境ネットワーク
〒904-2171 沖縄市高原3-14-2「ゆがふプラザ」内
PHS 070-5494-2502
FAX 098-989-6243
メール／info2009@oki-kan.net
ブログ／http://okikannet.ti-da.net
発行人：桜井 国俊 ／ 編集：松田 かなこ