

【資料】

下関沖合人工島計画の環境アセスメントに対する意見書

下 田 守

序

下関の垢田沖の沖合人工島は第一期計画の運輸・物流ゾーン（約 62ha）の整備が進行中であり、2009 年春から一部の供用が始まった。この「下関沖合人工島整備事業」（約 147ha）は 1991 年に下関港港湾計画に位置付けられ、環境影響評価を経て 1995 年 11 月に着工された。この人工島は下関新港地区、通称「長州出島」と呼ばれている。

下関の人工島の計画は 1970 年代から具体化し、1980 年代半ばには運輸省の沖合人工島構想の一つに位置づけられ実現可能性（FS）調査が行われた。この時の構想は安岡沖に約 700ha の人工島を埋め立てるというきわめて大規模なものであったが、その後、規模を縮小した計画が上記の港湾計画に取り入れられることとなった¹⁾。

このような動きに対して、1986 年 6 月に少数の市民有志が集まって「なして？人工島の会」を結成し、活動を続けていた。同会は反対運動の団体と報道されることもあったが、少なくとも計画が確定する以前は人工島の計画について疑問を提示し市民と共に考えようという姿勢が強かった²⁾。

本資料は、この開発計画の環境影響評価準備書に対して筆者が執筆を担当し「なして？人工島の会」の名前で発表し 1994 年 4 月に提出した意見書を再録している。この当時は環境影響評価法が制定される以前であり、いわゆる閣議アセスの手続きによって環境アセスメントが行われた。すなわち、事業者が作成した準備書を縦覧した後に関係住民や関係首長の意見の提出を経て事業者が評価書を作成するという手順であった。この時の環境影響評価では「関係住民」の範囲を下関市のうち人工島予定地に比較的近い地域に限定して、その他の地区の住民は意見書を提出してもよいが参考程度に扱うとされていた。なして？人工島の会のメンバーは各自の意見書を書くことに追われ、会としての総括的な意見書を討議してまとめる余裕がなかった。そこで北九州市に住む筆者が会の了承を得たうえで単独で執筆し、提出期限の 4 月 21 日に関係地区住民の名義で提出したのが、ここに収録する「なして？環境アセス準備書 — 下関港（新港地区）港湾整備事業の環境影響評価準備書に対する意見書」である。

この時、なして？人工島の会は市民に対して意見書の提供を呼びかけ、コピーを取ったうえで会から提出した³⁾。同年 6 月、会としての意見書と集まった市民の意見書 41 通および若干の関係資料をあわせて『なして？人工島環境アセス — 下関北浦沖合人工島環境影響評価準備書に対する市民の意見書集』と題した冊子（文献[6]）を作成し、配布した。その目次の主要部分を付録として末尾に示す。本稿はその第一部のほぼ全部の再録になっている。

本稿の主張の概要は次の通りである。(1) 環境影響評価準備書は素人の目からもずさんきわまりない⁴⁾。(2) 住民の日常生活に身近な海と緑が最も大切である。(3) 北浦の海は有数の豊かな自然に恵まれている。(4) 税金と資源のムダ遣いは環境破壊を引き起こす。(5) 総合的な環境調査の間に市民と共に計画の見直しを行うべきである。

環境影響評価の手続きとしてはその後提出された関係首長の意見書等を踏まえて事業者が環境影響評価書を作成し、事業を着手することになった。したがって、本来ならば環境影響評価書において準備書に対する諸意見にどう対応したのか、また環境監視計画がその後のどう実施されていったか、などの点についても調査し分析することが必要であるが、そういう作業を行うことができずに時が経過してしまった⁵⁾。その意味では本稿の内容は不十分であり、その後の経過に照らせば的外れな点や克服された点があるかもしれない。しかし、環境アセスメントが法制化されて以降もさまざまな事例で環境アセスメントの制度や運用のずさんさが指摘されている状況から、本意見書の基本的視点はなお今日的意義を有するものと考えられる⁶⁾。

なして？環境アセス準備書

— 下関港（新港地区）港湾整備事業の環境影響評価準備書に対する意見書

意見の主旨

この環境影響評価準備書の現況調査はおざなりで、公害防止・環境保全の視点が欠けている。「環境への影響は軽微」とする予測・評価は根拠に乏しい。準備書は、環境を考える基本的視点が欠落しており、調査・報告の最小限の要件さえ満たしていない。したがって、準備書は素人目にも欠陥と疑問点が少なくない。

このようなずさんな環境影響評価をもとに事業を進めることは、公害の防止及び自然環境の保全の上で取り返しのつかない悪影響を及ぼすおそれがある。特に、北浦沿岸地域の住民に最も身近な海と緑が大きく損なわれる可能性が高い。この準備書は、環境影響評価制度の本来の趣旨に沿わないものであり、必要な調査・分析を行った上で再提出されなければならない。

今必要なことは、まず、下関の北浦海域と沿岸の総合的環境調査を、数年間以上かけて、市民の意見を十分に取り入れ、すべての情報を公開する形で行うことである。もし人工島計画を進めようとするならば、環境影響評価の作業は、この環境調査に基づいて行われるべきである。その場合、垢田地区周辺については、人工島の全体計画に加えて、下関北バイパスなどの道路計画を含めて、総合的な環境影響評価を行う必要がある。

上の環境調査を行う間に、計画の必要性・採算性・実現性の具体的検討や代替案の比較検討などを含む、計画全体の根本的な見直しを、市民参加と情報公開のもとで行うべきである。このような調査と見直しを行わず拙速に事業を進めることは税金のムダ遣いであり、21世紀以降の市民に環境と財政の両面で莫大な負債を負わせることになる。

市は、今後は意見書の扱いなどで、今までの官僚的・形式的・閉鎖的な態度を改め、広範な市民の声に率直に耳を傾ける必要がある。豊かな自然と美しい心を大切にすると、という「下関市民憲章」の原点に立ち返り、海や緑との出会いをめざす、という「アメニティ・タウン 下関計画」の目標を思い起こす必要がある。

はじめに

私たちは、1986年6月以来、下関北浦の沖合人工島計画について、環境への影響の他に、計画の見直し、進め方などについて、さまざまな疑問を持ち、ささやかな活動を続けてきた。

今回縦覧された環境影響評価準備書を、限られた時間と能力の中で検討したところ、素人目にも看過し得ない多くの欠陥と疑問点が浮かび上がってきた。このようなずさんな環境影響評価に基づいて事業を進めることは、公害の防止及び自然環境の保全の上で取り返しのつかない悪影響を及ぼすおそれがある。

したがって、もし事業を進めようとするならば、下関北浦の海域を中心に、真に必要な環境の実態調査を数年間以上かけて行い、それに基づいて環境影響評価を行うべきである。

また、この人工島計画には環境問題の他に、必要性・採算性・実現性などをめぐって、市民の間に疑問や反対の声が少なくないのであるから、上の調査の数年間の間に、これらの点について、広範な市民とともに根本的な見直し・再検討を行うべきである。計画の再検討の過程に応じて、環境（影響）調査の内容も変化していく必要がある。

上の調査や見直しは、広範な市民の声を取り入れつつ、完全な情報公開のもとで行われなければならない。

以下、環境影響評価準備書の欠陥と疑問点のいくつかを具体的に指摘することを中心にして、意見を述べていく。

六百頁近い準備書を、一カ月半の短期間のうちに手作業でのコピーから始め、仕事の合間に素人だけで見なければならぬので、個々の問題についての専門的な検討は必ずしも行き届いてはいない。だが、準備書は素人の目にも重大な欠陥や疑問点が多いことが明らかとなった。環境問題においては、個々の問題はともかくとして、環境全

体についての専門家は存在しないのであり、普通の市民としての常識から判断することが重要である。

以下に述べることは、準備書の欠陥や疑問点のいくつかを浮き彫りにするものであり、限られた時間と能力の中では、そのすべてを漏れなく指摘することはできなかった。なお、この意見書の他にも、いくつかの団体や（「関係住民」を含む）多くの市民から意見書が提出されるはずであり、他の意見書で取り上げられると思われる問題点の多くはここでは取り上げていない。特に、「豊かな海と環境を21世紀に伝える下関市民ネットワーク」（通称「環境ネットワーク」）と日本野鳥の会山口県支部有志から提出される予定の意見書に盛り込まれると予想される事項については、それらの意見書に譲るものが少なくない。したがって、ここに取り上げていない点についても、準備書に問題が少なくないことを指摘しておく。しかし、この意見書で述べるいくつかの視点はかなり包括的なものであり、他の意見書に取り上げられる予定の問題点を検討する際にも十分参考になるものとする。

0. 準備書に評価すべき点はあるか？

0.1. 準備書には評価すべき点も少しはある

私たちは準備書のすべてがいい加減でさんなものだと主張するつもりはまったくない。良い点は素直に認めつつ、欠陥や疑問点を率直に指摘したいだけである。そこで、さまざまな欠陥と問題点を指摘する前に、この準備書の評価すべき二つの点を述べておく。

一つは、一般市民向けの「用語解説」をつけ加えたことであり、今一つは、「漁業生物の生息環境の保全に係るもの」を「公害の防止に係るもの」と「自然環境の保全に係るもの」に並ぶ環境の要素として、予測及び評価の項目につけ加えたことである。この二つは、例えば博多湾の人工島や新門司沖土砂処分場に関する環境影響評価準備書では見られなかったものである。独自の視点でつけ加えたものであれば、その積極性を評価するのにやぶさかではない。

しかしながら、この二つの新機軸がいずれも中途半端に終わり、当初の意図に必ずしも沿わなかったことが惜しまれる。

0.2. 準備書の「用語解説」は不十分である

用語解説は第3部までであり、予測モデルなどの専門用語が頻出して普通の市民には理解が困難になる第4部以降には見られない。例えば、大気汚染物質排出量の算定方法の説明が、第3部と第5部で異なり、ほぼ同じ意味を持つ定数を、一方で排出原単位、他方では排出係数と呼ぶが、どちらにも定義などの説明がない。自動車についても同様である。

また、第3部以前の用語解説も十分とは言えない。例えば、プランクトンの調査方法における「北原定量ネット」についての説明はなく、動物プランクトン用のものか植物プランクトンも対象にするものかさえ定かではない。この点は、二つの時期の別々の調査が比較可能かという意味で調査とその評価の信頼性にも関わってくる。

さらに、用語解説がある場合も、その解説が分かりやすいとは限らない。例えば、大気汚染防止法に関する「K値規制」の解説（122頁）で、下関市のK値が6.0と示されるだけでは、意味がつかめない。

したがって、せっかくの用語解説も、真に必要なところにはなく、分かりにくい説明もあって、全体としてはきわめて不十分と言わざるを得ない。

0.3. 現況調査抜きの「漁業生物」の予測は根拠に乏しい

「漁業生物」（「漁業生物の生息環境の保全に係るもの」）は、「埋立て及び干拓に係る環境影響評価指針」（S61.3.運輸省）にも挙げられていない分野・項目である。要綱や指針にとらわれずに必要に応じて独自の項目を設定して調査・予測などを行う積極性は、環境影響評価制度の本来の趣旨に合うものとして、高く評価したい。

これを独自の分野・項目として取り上げたことは、埋立予定地周辺の海域が沿岸漁業にとって重要な位置を占め

ている可能性を示すものでもある。それだけに、これに関する実態把握と影響の予測・評価は十分な配慮のもとに行われなければならない。

しかしながら、漁業生物についての現況の把握はほとんど行われていない。第2部第3章「環境の現状」第3節「漁業の現状」は、主として漁場ぬきの漁協別の統計を示すのみであり、埋立予定地周辺海域の漁業生物の実態把握にはほど遠い。第5部と第6部で漁業生物の生息環境の保全についての予測・評価を行っているが、もともになる実態把握が不十分である上に、影響を与える要因に考えられる水質汚濁や海生生物の予測が不確かであるから、生息状況に「変化がほとんどない」または「変化は小さい」とする予測は根拠に乏しい。

したがって、せっかく漁業生物を独自の分野・項目として立てながら、きちんとした視点を立てて調査・予測などを行わなかったために、おざなりな調査と予測に終始する結果になったと言わざるを得ない。

1. 準備書の現況調査はおざなりではないか？

準備書の現況調査はおざなりであり、公害防止・環境保全の視点が欠けている。環境などについての現況調査は大部分の分野・項目で不十分であるが、いくつかの代表的な点に絞って述べる。

1.1. 騒音は現況でも環境基準を超えており、垢田地区周辺の調査が少ない

準備書に示された現況でもほとんどの地点・時間帯で環境基準を超えている。特に埋立計画地近くの垢田地区の周囲の国道191号線沿いでは大幅に超えており、騒音レベルが最も高い部類に属する。現状でも環境基準を超えており、今後も一般の交通量の増加が見込まれるところに、さらに人工島の工事・利用に伴い交通量が増えれば、騒音の環境がますます悪化することは、子供にも見当がつくことである。そこで、騒音についての現況の調査は特に念入りに行っておく必要がある。しかし、準備書に示された調査は到底十分なものとは言い難い。

まず、影響の深刻さを考えると、垢田地区周辺の騒音調査の測定地点が少なすぎる。例えば、垢田の辻交差点より海側に1、2カ所、山側（陸橋までの間）に1カ所、国道191号線では、垢田の辻交差点と山の田交差点の間、山の田交差点と幡生口の間、下関北バイパスや幡生綾羅木線との合流点近く、さらに新垢田町内の幹線道路沿いなどが考えられる。

また、騒音の測定状況の情報が不十分である。調査日や天候が不明であり、各地点の交通量や大型車混入率も示されていない。測定方法も「JIS Z 8731」と暗号のように書かれているだけで、文献すら示されていない。あの親切な（はずの）「用語説明」はこういう所にこそ必要ではないか。

なお、道路交通騒音について交通量にある程度の隔たりがあると思われる、異なる年度のデータを、何も断りなく同列に扱っていることは不可解である。交通量全般については次項で述べる。

1.2. 交通量の詳細な資料が示されていない

騒音に限らず、振動、大気汚染などにも大きく関係するのが自動車の交通量である。自動車は、騒音・振動・大気汚染などの公害の大きな要因の一つであるから、その交通量は予測の際に最も基礎的な資料となる。交通量の予測抜きでは騒音などの予測は不可能であろう。

準備書（90頁）に示された交通量の現況はきわめて大ざっぱなものに過ぎず、特に垢田地区周辺は国道191号について概数が示されているだけである。現況の交通量については「道路交通センサス」の詳細な資料があるはずであり、主な道路の各地点ごとに経年変化を含めて示すべきである。垢田地区周辺の資料が少なければ、そこだけ独自の調査を行う必要がある。

1.3. 海生生物の調査は実態を捉えているか？

準備書は、海生生物の現況の調査結果を「計画地周辺の海生生物は広く響灘（沿岸域）に分布している」とまと

め、「埋立工事・埋立地の存在または利用によって、海生生物の生息状況が変化することはほとんどない」という予測の主な理由の一つに挙げている（427頁，500頁，553頁など）。

しかし、準備書の記述は、「広く響灘に分布している」ことを裏付けるものではなく、準備書に示された資料で「計画地周辺と響灘広域が同様の分布である」と結論づけることは詭弁に過ぎない。以下、その理由を述べる。

(1) 計画地周辺と響灘広域の区別が曖昧で比較の意味がない

まず、計画地周辺と響灘（広域）の範囲が明らかでなく、計画地付近が響灘に含まれるのかも定かでない。プランクトンなど4項目については、昭和63年8月から平成元年5月にかけてと、3年10月（11月）から4年7月（8月）にかけての二つの時期に、年4回の季節調査が（調査期間は異なる形で）行われており、前者を響灘（広域）、後者を計画地周辺と呼んでいる。だが、準備書の図をよく見ると、響灘（広域）の地点の中に埋立計画地のすぐそばの、調査地点の中で最も計画地に近接した点があり、計画地周辺の地点の中には埋立計画地よりも遠く響灘（広域）の地点の方が近いものがいくつかある（225頁以下）。調査地点ごとの分布は、計画地周辺（後者）の調査について概要が図示されているに過ぎず、前者の響灘（広域）の方は地点ごとのデータは何も示されていない。

次に、「出現状況の季節変化」を示す一見詳細な表による、計画地周辺と響灘（広域）の比較の説明には、説得力がない。これは、相互に遠近入り交じった調査地点の出現種数及び個体数の総計または平均を取って比較したもので、地点ごとのデータは分からない。表題にもかかわらず、季節変化の分析は記述されていない。また、同じ季節でも（春季が3月20日と5月23日のように）調査日が2カ月もずれているのだから、そもそも比較の対象にならないはずであり、さらに年平均をとって比較しても意味がない。例えば、プランクトンの表を見ると、広域か周辺かの違いよりも、調査日による相違の方がはるかに大きいことが分かる。

なお、プランクトンと潮間帯付着生物については、響灘広域と計画地付近とでは、調査方法がかなり異なるのに、その点への配慮を欠いて単純な比較に終始している。

(2) 調査のやり方がずさんであった

海生生物の現況について準備書の問題点は調査結果の分析や記述の方法にとどまるものではない。もとの調査の目的設定や調査方法の吟味・選定方法に重大な誤りまたは欠陥があったと言える。

もともと、このような海生生物の現況の実態調査を、年4回、1回1日の調査で済ませること自体に無理がある。天候、潮汐その他で豊漁の時と不漁の時があるのが常識であり、1日だけの調査で各季節を代表させることは無謀である。準備書には、調査日の天気さえ書かれていない。計画地周辺と響灘広域を比較するのであれば、そのために調査を設計する必要がある。

なお、埋立予定地とその近傍は、北浦沿岸海域では久留見瀬と並ぶ有数の浅瀬である沖の瀬を含み、海底地形は起伏に富んだ所である。したがって、底生生物などの豊かな生物相が予想され魚類の育成場の一環をなす可能性が高いところである。したがって、海生生物については、沖の瀬を含む計画地周辺を特に入念に調査する必要があるが、準備書では計画地付近の調査点は少ないのである。

以上を要するに、きわめておざなりな調査と言わざるを得ない。上述の問題点のほかにも、成長の過程や生態系としての連関などの観点がないことなど、さまざまな問題点が指摘されている。海生生物の現況調査は環境の現状についての最も基本的な調査の一つであり、公平な学術専門家をまじえた、客観的で開かれた学術調査が必要である。「専門のコンサル（なんたる日本語か？）に委託した」と言って実際の調査主体を隠して済まされることではない。

1.4. 身近な景観・野外レクリエーション地が大切である

準備書（299頁）では、「計画地周辺の自然景観は、響灘、島、汀線等で形成される海岸景観である」と記述しているが、同じ頁の表では、海岸・島の分類に属するものとして（響灘側は）蓋井島と六連島を挙げているに過ぎない。視点場・眺望点や野外レクリエーション地も、海水浴場や比較的大きな公園など、観光地を中心にしている。

しかし、景観・野外レクリエーション地は、観光客や市民の非日常的な余暇の過ごし方の対象としてだけ考えられるべきではない。むしろ、住民の日常生活に密着した身近なものとしても考えられるべきであり、地域住民が日常生活上なれ親しんでいる地点とそこからの眺めを中心にすべきである。だが、準備書にはこのような視点はほとんど見られず、観光地・名所・史跡など計画地から比較的遠いものを中心に列挙している。自然景観資源としては、何よりもまず、響灘の海そのもの及び（吉見から彦島を経て北九州なども含む）海岸線の全体が、考えられなければならない。六連島などはその中に位置づけられるものである。島としては、馬島、藍島、白島、竹の子島、彦島もつけ加えられるべきである。響灘を望む視点場としては、準備書（表 3-2-75、303 頁）に挙げられた、西山・綾羅木・安岡海水浴場などのほかに、武久海水浴場、彦島大橋、筋ヶ浜なども含めるべきである。市の代表的な眺望点として、彦島内の地点や北浦海岸に近い地点を含めるべきである。さらに、計画地周辺の野外レクリエーション地として、武久海岸、垢田の磯浜海岸、鼻づらなども加えるべきである。

以上の視点場などはすべて陸側から響灘を望むものであるが、海の景観は海や対岸からも考えられる必要がある。したがって、視点場・眺望点及び野外レクリエーション地として六連島がつけ加えられなければならない。なお、海からの景観として、さらに、関釜フェリーなどの航路からの景観も考える必要がある。

まとめると、景観についての視点場・眺望点や、野外レクリエーション地の選定はきわめて不十分であり、身近な眺めと散策の場としての視点を著しく欠くものである。特に、計画地を眺望する主要視点場として、武久海岸と六連島を加える必要がある。

1.5. 漁業生物の調査は行われていない

「漁業生物の保全に係るもの」を「公害の防止に係るもの」と「自然環境の保全に係るもの」に並ぶ環境の要素として、予測及び評価の項目につけ加えたことは、この準備書の数少ない特長のひとつであり、あまり他に例を見ない卓見と高く評価したい。だが、予測・評価の前提となる「第3部第2章 環境の現状」では、漁業生物を見出しに含む節はなく、「第3節 漁業の現状」にわずかに触れられているに過ぎない。

昭和 62 年から 5 年間の水揚量の表（準備書 322 頁以下）は、北浦側 8 漁協の水揚量を漁協別・漁業種類別にまとめたもので、下関の北浦方面の沿岸漁業の全体的な傾向を示すにとどまり、漁場別の実態などは分からない。したがって、漁業生物の現状を把握するためには、漁場別の分析が必要である。特に、埋立計画地とその周辺における水揚量と産卵・生育状況が、ほかの海域との比較対照を含めて明らかにされる必要がある。また、生態系や食物連鎖の関連も考慮されなければならない。さらに、海生生物の現状との相互関連を考慮する必要がある。

1.6. 陸生生物などの現況把握もおざなりでないか？

海生生物の場合と同様の欠陥や問題点が少なくない。例えば、調査日やその天候などが明らかでなく、生態系の視点もほとんど見られない。動物、特に鳥類については、日本野鳥の会山口県支部関係者や環境ネットワークから提出される予定の意見書などに譲り、ここでは植物を中心に簡単に触れておく。

計画地付近の植生について、2 回の現地観察並びにコドラート調査を実施したとしているが、調査日・調査方法・調査地点（区域）などの基本的情報がまったく分からない。近くに、二次林、危急種などの説明はあるのに、コドラート調査については、あの用語解説もない。

準備書の植生自然度についての説明は、計画地周辺の自然植生度が低いという印象を与えるような記述で、身近な自然と緑を大切にするという視点が感じられない。植生自然度が高くなっても、住宅地の周囲の身近な緑は重要な役割を果たすものであるが、準備書にはそのような視点からの記述はまったく見あたらない。まして、市港湾局の調査によっても、垢田地区の周囲には、北部を中心に、植生自然度の比較的高い（8 ～ 5）地域があちこちに分布しており、「散在している程度である」（275 頁）と済ませる記述はおざなりと言わざるを得ない。

このような現状把握のために、予測・評価においては、植生は評価項目に取り上げられず、植物関連では貴重種への影響が簡単に触れられているに過ぎない。

1.7. 冬季の厳しい気象条件への配慮が十分か？

(1) 下関地方気象台のデータだけでは冬の強風は分からない

下関の海は瀬戸内側は穏やかであるが、山陰側は特に冬季を中心に荒れることが少なくない。陸上でも、山陰の海沿いを中心に風が強いことは、他からの転入者が、住んでまもなく気がつくことである。だが、準備書の現況把握が冬季の厳しい気象条件に配慮しているかは疑問である。

海の近くで風が強いということは、塩害、降砂など日常生活や業務にさまざまな支障があり、人工島の利用計画にも影響が考えられるから、あらかじめ正確な気象状況の把握と予測が必要である。

しかし、準備書が示す気象データは下関地方気象台のものだけである。下関地方気象台は関門海峡沿いにあり、山陰側ほど風は強くないので、計画地付近の気象状況を示すものとしては、特に風力の面で過小評価する傾向が強くなる。また、藍島観測所のデータは風向別発生頻度を示すだけで風力は分からない。したがって、山陰側の風の強い地区の気象データが不明である。計画予定地は垢田地区に近く、相当風が強いと見込まれるので、垢田地区の気象観測を少なくとも一定期間行い、下関地方気象台との比較を行うべきである。

(2) 厳しい波浪条件を示す具体的データは記載されていない

冬の響灘（玄海灘）の海がよく荒れることは、近在の船乗りの常識である。準備書には「響灘は比較的穏やかな海域ともいえるが、北西寄りの風が卓越する冬季には、波高で1 mを超える波が41 %を占めるようになり、厳しい波浪条件となる。」(499 頁)とあるが、何を根拠に「比較的穏やか」「厳しい」と言うのか、判然としない。引用先の第3部でも、冬季の波浪についての具体的なデータは示されていない。また、計画地付近の波浪条件がどう変化するかという予測は何もされていない。なお、波浪の現況調査結果は、藍島沖合の波高計一カ所だけのもので、計画地付近の調査は行われていない。

(3) 冬の嵐などの災害も考慮すべきである

響灘海域では、1987年2月、冬の大嵐によって白島石油備蓄基地の防波堤が決壊するという事故が起こった。また、冬や春の嵐で何回も海難事故が起きている。このように、響灘では、冬にも台風並みの低気圧で強い波風が起り、四季を問わず時に突風が吹くという厳しい気象条件であるから、災害の危険性についても、現況の把握と予測が欠かせないはずである。

しかし、準備書では気象の項で災害関係では台風・大雨と地震を取り上げるだけで、冬から春の大嵐には何も触れていない。

(4) 工事の安全性と事業の見通しについて慎重な検討が必要である

準備書では工事の方法について一応の説明がされているが、工事の安全性についての配慮がどこまでされているのか、明らかでない。白島事故を引き起こしたような厳しい気象条件にどう対処するのかを具体的に示すべきである。事故の種類や規模によっては、計画地周辺の海の生態系に重大な影響を与える可能性がある。また巨額の損害や追加費用の出費を引き起こし事業の見通しを危うくするとともに、環境保全上の対策にも重大な影響を与えるおそれもある。したがって、工事の安全性については環境保全上の見地からも事前に十分な検討が必要である。

2. 予測・評価の項目の選定に環境への影響について配慮があるのか？

2.1. 要素・項目の選定理由の説明が欠落または不十分である

環境影響評価は、事業の実施が環境に与える影響の要因と環境の現状を正確に把握した上で、予測・評価を行う要素及び項目を選定するものである。この要素と項目の選定は環境影響評価の根幹をなすものであり、その選定（及び非選定）は十分に合理的な理由の説明がなければならない。ところが、準備書第4部では、環境の要素の選定は、

環境影響要因との関係についての表を示すだけで理由の説明は一切ない。また、予測及び評価項目の選定も表に選定した理由をごく簡単に示すのみで、選定しなかった理由のごく一部について触れているに過ぎない。総じて、この第4部はあまりにも簡単すぎて木で鼻をくくったような説明に終始し、さまざまな欠陥や疑問点が目につくのである。

2.2. 要素の選定には疑問点が少なくない

まず、第1章冒頭の記述では埋立工事に防波堤工事を含めているのに、表には環境影響要因としての記載はなく環境の要素との関係が不明である。漁業生物は、埋立地の利用、特にふ頭や港湾関連で影響を受ける可能性があるのに、影響を受けるおそれがあるものにはなぜ加えないのか？ 埋立地の利用で、海生生物への影響を考慮しているのに漁業生物については考慮していないのはなぜか？ 景観は埋立地の利用との関係が考えられているが、埋立地の存在自体も景観に大きな影響を与えると考えられるのではないかと。埋立工事の浚渫について各要素との関係を考慮しながら、埋立土砂の供給元である関門海峡の浚渫工事については考慮の対象外とするのはなぜか？ そもそも関門海峡の浚渫工事についての環境影響評価があったのかどうか？ もしあれば、その評価書を資料として添付すべきであり、なければそれについても環境影響評価を行うべきである。

このような数々の疑問などに対して、具体的で説得力のある説明と回答が必要である。

2.3. 項目を選定する理由・選定しない理由の説明はきわめて不十分である

まず、埋立工事について、水質汚濁で化学的酸素要求量(COD)を予測・評価項目に加えていないのはなぜか？ 埋め立て地の存在については、「潮流等が変化し、これに伴う水質の変化が考えられるので予測する」としている。一方、埋立工事について水質汚濁の浮遊物質(SS)の予測では、潮流予測モデルを構築し、工事中の地形を設定して潮流シミュレーションを行っている(369頁)。すなわち、潮流等の変化の可能性を考慮している。したがって、工事中についてもこれに伴う水質の変化が考えられるので、CODについても予測する必要がある。これを予測・評価項目に加えないのであれば、その理由が合理的な根拠で具体的に示されなければならない。

次に、「主要な野外レクリエーション地は工事の実施による直接的変化がないので予測しない」としているが、武久海岸、垢田の磯海岸、鼻づらなども野外レクリエーション地に加えるべきであるので、予測項目に加える必要がある。

前述のように、埋立地の利用について海生生物を予測・評価項目に加えながら、漁業生物を項目として選定しないのはなぜか？ その理由を明記すべきである。

表(330～332頁)は「選定した理由及び選定しなかった理由」という表題をつけながら、選定しなかった理由のごく一部を挙げているに過ぎない。しかし、上のいくつかの例からも分かるように、選定しなかった項目について、選定しない理由が不可解であるものが少なくない。したがって、選定しなかった項目すべてについて、その理由を具体的に明示すべきである。

3. 「環境への影響は軽微」とする予測・評価に根拠はあるのか？

準備書では、埋立工事・埋立地の存在・利用のそれぞれについて、環境への影響の予測と評価を別々に述べているが、相互に関係するので一括して扱うことにする。

3.1. 準備書の予測は環境への影響を過小に見積もる傾向がある

「公害の防止に係るもの」の各項目の予測では、何らかの予測モデルを構築した上で、予想される計算条件を当てはめて予測を行うという方法を取っている(騒音・振動の予測式による計算方法も、広義の予測モデルと呼ぶことにする)。数値シミュレーションなどのモデル化の方法が公害という複雑な事態を説明するのにどれだけ有効か、

根本的な疑問がある。仮にその点を差し置いても、準備書に示された予測方法は、実態を過小に見積もる傾向があるものが少なくない。

(1) 大気汚染の予測モデルでは、計算値が実測値をかなり下回っている

準備書では、発生源調査と気象観測・大気質測定の結果をもとに、昭和 63 年度現況の大気質予測モデルを構築している。しかし、準備書が良好としているこのモデルの再現性は疑わしい。次にその理由を述べる。

準備書(349 頁)では、二酸化硫黄と二酸化窒素について実測値と計算値の相関図(図 5-1-8, 図 5-1-9)によって、モデルの再現性は良好であるとしているが、これは二酸化窒素の場合にしか当てはまらない。二酸化硫黄については、すべての観測点で実測値が計算値を上回っており、相関係数も 0.661 で、これで再現性は良好と言うのは詭弁に近い。しかも、26 測定局のうち下関市内の 7 局の実測値はいずれも実測値が計算値を大きく(0.002ppm 以上)上回り、倍以上の所もある。なお、平成 3 年度の測定結果は、長府東局と小月局を除いてさらに上回っている。二酸化窒素については、図 5-1-9 に長府局のデータが表示されていない。下関市内の他の 3 局の平成 3 年度の測定値は、計算値よりかなり上回る(0.003ppm 以上)。

要するに、このモデルは、二酸化硫黄については実際よりも過小に計算する傾向があり、特に下関市内ではその傾向は著しい。一酸化炭素及び浮遊粒子状物質については再現性の評価をしていない。二つの項目のうち一つについて再現性が良好であるとは言えず、実態を過小に計算する傾向が著しい以上、他の項目についての再現性が良好である保証はなく、実態を過小に計算する危険性がある。したがって、このモデルを用いた予測は環境への影響を過小に見積もるおそれが強く、信頼性に乏しい。

(2) 大気汚染の予測でバックグラウンドについて低めの設定が目立つ

埋立工事(第 5 部)・埋立地の利用(第 7 部)の影響で、ともに同じ予測モデルを用いている。しかし「モデルの再現により得られた現況濃度をバックグラウンド濃度」(357 頁)として設定することは、問題である。前述のようにこのモデルによる計算値が実際よりも過小である可能性が(二酸化窒素以外は)大きいからである。仮にこのモデルを用いるとしても、必要な補正を行うべきである。

埋立工事の影響について、昭和 63 年度のデータによる現況(の計算値)をそのまま用いることも、バックグラウンド濃度を過小に見積もることになる。そもそも、予測時期は「工事着工後 5 年 1 月から 1 年間」(333 頁)とあるだけで、何年何月からのことなのか明らかでない。その時期の交通量、船舶数、世帯数などの予測値とその予測方法を、もとにした資料とともに明示する必要がある。その上で、予測時期のバックグラウンド濃度が設定されなければならない。着工後 5 年次は、現況として想定している 1988 年度より 10 年以上後である。第 7 部(埋立地の利用の影響)では工事着工後 9 年の平成 15 年(2003 年)の将来バックグラウンド濃度を計算しているから、この場合に将来バックグラウンド濃度を求めずに約 10 年前の現況を採用するのは不可解である。

以上のことから、埋立工事の影響についての予測で「発生源別大気汚染物質排出量」(338 頁, 表 5-1-4)を予測時期のバックグラウンド濃度に用いることは、バックグラウンドの汚染が実際より過小に算定される可能性が大きい。また、3 年次以降橋梁の一部完成に伴い橋梁を通過する自動車(土砂搬入用ダンプカーなど)の排出ガスによる、垢田地区の取付道路近辺への影響が考慮された形跡が見られない。

さらに、工事・利用ともに、一酸化炭素と浮遊粒子状物質のバックグラウンド濃度の設定は極めて大ざっぱである。交通量など排出源の増加が予想されるのに、1991 年の 1 カ所の測定値をバックグラウンド濃度に設定することは理解に苦しむ。

利用の影響(第 7 部)について、将来バックグラウンドの排出量の算定において、排出量の多い事業場以外の事業場は現状維持とした、としているが、線引きの基準が示されず、現状維持とした分の排出量の全体に対する比率も分からない。将来バックグラウンドの排出量の予測を示す表(521 頁)を、現況の表(338 頁)と比較すると、下関市・北九州市の自動車による硫酸化物、北九州市の工場・事業場による窒素酸化物が、かなり減少すると予測しているが、その根拠は示されていない。一酸化炭素と浮遊粒子状物質については排出量の表は記載されてい

い。

光化学オキシダントについて、環境の現状でも、山の田局で1時間値が環境基準を超えたのが100時間であった(163頁)。原因物質の二酸化窒素の濃度が現状より大幅に増加することが、準備書の図からも予測される(358頁, 528頁の図)。したがって、光化学オキシダントが環境基準を超える時間数もかなり増加すると考えられる。

(3) 現状より騒音が小さいという摩訶不思議な予測がまかり通っている

埋立工事に伴う騒音について、準備書は、建設作業騒音と道路交通騒音についてそれぞれの影響が最大となる時期を別々に予測しているだけで、複合した騒音の予測は行っていない。

道路交通騒音の予測は、交通量が増えるにもかかわらず現況より軽減されるという奇妙な結果になっている。予測地点は現況調査のE-1点とほぼ同じ位置にあり、予測結果は、昼間(1dB高い)を除いては、朝・夕・夜間とも現況(平成4年)の調査結果(209頁)より3~11dB低い。これは、予測時期(平成12年)の予想交通量を平成4年よりかなり低めに見積もっているか、予測方法自体が実態より過小に結果を算定する傾向があるか、のいずれかの要因によると思われる。交通量については、自動車登録台数が年々増加する中で(89頁)、バイパス等も完成していない時点での予想交通量を現況より低く見積もることは根拠がない。また、準備書が示している予想交通量(1日3693台)が現状より少ないとは考えられない。したがって、この予測方法自体が影響を過小に見積もる傾向があると判断するのが自然である。

大気汚染や水質汚濁においては、複雑な数値シミュレーションによる予測モデルについて、それなりに念入りな再現性の確認を行っている(それぞれ問題があり再現性が疑わしいのであるが)。騒音(と振動)については予測手法がはるかに簡単に計算条件も求めやすいのに、再現性の確認をまったく行っていない。現況の交通量に基づいた予測計算を行い、騒音の現況と比較することが必要である。道路交通センサスと環境部の調査などでそれぞれ詳細な資料があるはずであり、必要ならば独自に調査を行えばよい。このような再現性の検証を行わない限り、日本音響学会の提案式及び日本道路協会の道路環境整備マニュアルによる道路交通騒音の予測方法が信頼性に欠けることを、下関市が実証したことになる。

3.2. 水質汚濁についても予測モデルの再現性は疑わしい

大気汚染及び騒音について、準備書の予測モデル(方法)による予測が影響を過小評価する傾向があり、再現性が疑わしいことは既に述べた。ここでは、水質汚濁についても、予測モデルの再現性が根拠に乏しいことを述べる。

準備書は水質汚濁について、埋立工事に関しては浮遊物質量(SS)濃度の、埋立地の存在・利用に関しては化学的酸素要求量(COD)濃度の、予測をそれぞれ行っている。それらの予測は、まず潮流予測モデルを構築してその再現性を確認の上、そのモデルに基づいて、各項目についての拡散シミュレーションを行うという手順で行われている。ところが、その根幹をなす潮流予測モデルの再現性の根拠が十分とは言えないのである。

まず、潮流予測モデルの再現性の判定基準が不明確である。例えば、潮流楕円の比較を示す図が多数掲載されているが、計算値と実測値の間にどの程度の一致があれば再現性がよいとするのかの判断基準が不明である。また、計算条件やモデル定数(将来の方には記載がない)の一部は現況潮流の再現性を考慮して設定している。すなわち、現況の潮流調査で得られた実測値に合わせて設定している。そうして作られた予測モデルの計算結果が実測値に比較的よく適合するのはある意味で当然であり、これで再現性は良好であると結論づけることは説得力がない。したがってこの潮流予測モデルに基づく予測は疑わしい。このモデルの再現性が良好であることを示すためには、次のどちらかが具体的なデータで明らかにされる必要がある。

- A. 実測値の一部のデータをもとに係数などを設定してモデルを作り、そのモデルの計算値が係数などの設定に用いられなかった実測値によく適合する。
- B. ある時点での実測値をもとに予測モデルを作り、そのモデルの計算値が別の時に観測して得られる実測値によく適合する。

なお、この潮流予測モデルで埋立予定地南側の浚渫により海底の地形が変化することが計算条件として勘定され

ているのか、定かではない。ついでながら、淡水流入量を示す表（373 頁）において、他の中小河川名があっても綾羅木川が記載されず、日明埋立地側の海を洞海湾とするなどでたらしめな流域名があり、作成がずさんという印象を与える。

さらに、埋立地の存在・利用に関する化学的酸素要求量（COD）濃度の予測では、潮流予測モデルを用いて現況水質シミュレーションを行い、現況再現性の検討をした上で将来の水質シミュレーションを行っている。ところが、この再現性も、計画地付近の海域に関しては必ずしも良好とは言えない。なぜなら、実測値と計算値を比較する図（489 頁、上層）では、計画地付近の調査地点（S1 ～ S7）は、すべて実測値が計算値より高い傾向がある。

3.3. 予測は限られた範囲でしか行われず、欠落した要素・要因が多い

環境影響評価では、事業の実施に伴い環境の変化に影響を与えると考えられる要因をできるだけ広範に取り上げて予測を行う必要がある。ところが、準備書では故意か過失でか考慮すべき要因を欠いてしまう場合が少なくない。

(1) 騒音・振動の予測地点は少なすぎる

埋立工事に伴うさまざまな作業で騒音・振動が起こることは準備書も認めているが、要因や予想される影響の範囲を限定し過ぎている。

まず、護岸工事に用いる L 型ブロックやケーソンを製作する「周辺の作業基地」及び「近隣の作業ヤード」（15 頁以下）の場所はどこか、明らかでない。護岸工事は初めてとりかかる工事であり、人工島内の作業基地ができる前だから、この作業基地などは陸側に予定されていると思われる。当然、その周辺への騒音・振動その他の影響が考慮されなければならないが、準備書にこの点についての記載がまったくない。

騒音についての予測が実態を過小に見積もる可能性が強いことは既に述べた。工事に伴う騒音では、一カ所の予測地点だけで「調査地域を代表する」というのは乱暴すぎる。予測地点は海に近すぎて、それより山側（垢田の辻に近い）の方が交通量が多い。したがって、少なくとも垢田の辻交差点近くの各幹線道路（特に、垢田の辻の近くの国道 191 号）で、予測を行うべきである。例えば、現況調査で垢田の辻交差点に最も近い E-3 点での騒音の調査結果は、すべての時間帯で環境基準を大幅に（12 ～ 20dB）上回っており、調査地点の中で（昼間と夕方）最も騒音レベルの高い所である。現在でも市内有数の騒音レベルにある国道 191 号線にさらに大型の運搬車両が加わるのであるから、騒音状況がより悪化することが常識からも明らかであろう。この点を考慮せず比較的騒音レベルの低い地点だけを選んで予測することは無意味で詐欺的である。

振動についても、一箇所だけで「調査地域を代表する」予測地点になるとは思われない。騒音と同様に予測地点を増やす必要がある。なお、橋梁工事などもあるのに、建設作業による振動をまったく考慮していないのは疑問である。

騒音・振動については、埋立地の利用に伴う影響でも、予測地点は橋の取付口に近い 3 地点だけでは少なすぎる。下関北バイパスとの交差点、垢田の辻交差点、北バイパスと幡生綾羅木線の交差点、の各交差点の周囲の地点など、より交通量の多い地点も含めて予測する必要がある。

(2) 工事による大気汚染で、橋梁通行車両の影響は考慮されたか？

前述のように、埋立工事による影響について、3 年次以降に橋梁の一部完成に伴い橋梁を通過する自動車（土砂搬入用ダンプカーなど）の排出ガスによる、垢田地区の取付道路近辺への影響が考慮されていないと見られる。この点は短時間の局地的な影響を特に考える必要がある。利用の影響の予測では、各項目について人工島と橋梁を中心に寄与濃度が高い部分があることが図ではっきり分かる（527 頁以下）のであるから、工事の影響で発生源としてきちんと把握したのか疑わしい。

(3) 景観・野外レクリエーション地の予測は詐欺的である

景観については、環境の現況で調査した 6 地点のうち、埋立計画地に最も近く、鼻づらより標高も高く埋立地内

の構造物を望むことができる新垢田団地を、予測の3地点から除外したことは、不可解千万である。人工島に直面し最も景観の変化が予想される地点を除外した予測をもとにして、「埋立地が計画地周辺の景観に及ぼす影響は小さい」と結論づけることは、作意的かつ詐欺的としか言いようがない。なお、前述のように、武久海岸や六連島からの景観についても、現況との比較の上で予測が行われるべきである。

野外レクリエーション地についても、既に述べたように、付近住民の日常生活に密着した身近なものとして、予測でも考慮されるべき地点が少なくない。例えば、武久海岸・垢田の磯浜海岸・鼻づらなども、計画地周辺の身近な野外レクリエーション地として、散策などに付近の住民が日常的に利用している。橋梁工事における水質汚濁など、垢田の磯浜海岸を中心に、これらの海辺への影響が少なからず考えられるので、入念な予測・評価が行われなければならない。

特に、武久海岸は、準備書の工事の影響についての環境保全目標で「主要な野外レクリエーション地」(437頁)として挙げられているのに、「環境の現状」の「下関市の主な野外レクリエーション地」には含まれず(313頁)、予測も行われていない(432頁)。その評価では、「工事に伴う水質(濁り)及び底質の変化は工事区域近傍に限られる」ので「影響はほとんどない」としている。現状の把握を行わず予測もないまま、「影響はほとんどない」という御託宣はどうして言えるのか?

(4) 陸生生物への影響はさまざまな要因を考える必要がある

準備書は、「埋立地の利用において、植物の生育状況に影響を与える要因としては、船舶の航行・停泊、埋立地内における港湾活動及び橋梁の利用によって生じる大気質及び水質の変化が考えられる」(554頁)としている。ところが、上の活動による水質の変化についての予測は行われていない。したがって、水質についての予測は根拠がまったくなく、大気質についても「変化が小さい」という予測の根拠も不確かである。なお、「2) 貴重種の生息状況への影響」の所でだけ「大気質及び水質の変化もほとんどないと予測される」と異なる表現をとっているのは不可解である。

動植物への影響の要因としては埋立地の利用に伴う「大気質及び水質の変化」または「大気質の変化などによる忌避行動」だけが考慮されているが、より重大な要因について何も考慮していない。人工島の利用による交通量の増加に伴う騒音、振動、大気汚染などのさまざまな影響である。垢田地区周辺で交通量が現状の数倍以上になり、増加量のかなりの部分が人工島関連になることがほぼ間違いなく予想され、植生や動物への影響は少なくないと考えるのが自然である。特に、絶滅のおそれのある学術上貴重な動物に挙げられているカスミサンショウウオが確認された2地点は計画道路幡生綾羅木線の沿線近くにあり、影響が懸念される。

なお、埋立地の利用において海生生物に影響を与える要因として、港湾を利用する船舶の影響も考えられる。

準備書では、埋立地の利用に伴う陸生生物への影響については、大気質及び水質の変化だけを要因として考え、その変化は「小さい」(または「ほとんどない」)から、生息状況が変化することはほとんどない、としている。既述のように大気質や水質の変化が小さいとする予測は根拠に乏しいのであるが、さらに上に述べたような諸要因も考える必要がある。

3.4. 将来交通量は北バイパスとの関連で考慮されなければならない

既述のいろいろな点に関係する交通量の予測について、まとめて述べておく。

(1) 将来交通量は他の要素・項目の予測の基礎資料の一つである

交通量の予測は、大気汚染・騒音・振動などを予測するのに用いられる最も基本的な資料の一つであるのに、準備書では交通量の予測がほとんど示されていない。騒音・振動に関して、垢田地区の3地点についてだけ示されている将来交通量は、単に予想交通量を各道路に配分したものに過ぎず、根拠が定かでない。その予測によっても、人工島関連の交通量が1日約9000台で全交通量の半分以上を占め、現状の数倍以上になる(平成12年の配分結果の設定では、一般車1日3600台)ので、人工島によって垢田地区の交通量が飛躍的に増えることは間違いがない。

(2) 北バイパスなどとの関連を抜きにして予測は成り立たない

垢田地区を通る道路として、下関北バイパスと幡生綾羅木線が計画されている。計画に際して交通量予測とともに環境影響評価が行われたはずであり、その詳細な資料が示されなければならない。その計画についての疑問点の一つは、人工島計画による交通量の増加を見込んだものかどうかということである。もし人工島計画を踏まえたものであるならば、その環境影響評価は人工島計画の関連資料として提出されなければならない。仮に人工島計画を含んでいなければ、一般交通量の予測を示す基礎資料として提出されなければならない。その場合には、人工島計画による交通量の増加に伴い、道路計画に関する環境影響評価を見直す必要があることは言うまでもない。

市港湾局幹部は説明会の席上で北バイパス関連の質問には管轄外だから答えないと逃げの答弁を繰り返したが、的外れな責任逃れに過ぎない。なぜなら、一般に、環境影響評価に際しての調査は、可能な限り既存の文献・資料を活用するとともに、必要に応じて独自の調査を行うものである。現にこの準備書でも、環境部、農林水産部など市の他部局のみならず、県・国など諸機関の調査結果を引用している。

なお、北バイパスなどの関連資料を明らかにすることは最小限の必要事項であって、提示しさえすれば良いというものではない。何よりも、垢田地区などの住民にとっては、人工島も北バイパスなど新しい道路の計画も含め全体として街とその周りの環境がどう変化していくのか、という点が最大の関心事であり、騒音・振動・大気汚染などの影響が、計画ごとにナワ張りを守ってくれるはずもないのである。上に挙げた騒音などのほかに動植物の生態や地域の分断などへの影響も考えられるのであるから、人工島計画と北バイパスなどの道路計画を合わせた総合的な環境影響評価が必要不可欠である。

3.5. 地形・地質への影響の予測はきわめて不十分である

地形・地質について、準備書は、埋立地の存在の影響に関して、わずか2頁余りを割いているに過ぎない。しかも、地形・地質の現況把握については何も記載がなく、地質にはまったく触れられていない。

準備書では、海岸線の変化と砂浜への影響だけを考えている。しかし、地形・地質としては、それだけではなく、海底の地形と地質も考慮する必要がある。海底の地形と地質については、まず現況の把握を行った上で、現況と比較しての将来の予測がされなければならない。立地調査の段階で、海図や海底地形図などの文献調査に加えて、ボーリングなどによる海底地形・地質の調査が行われたはずであり、現状の調査でその記載がまったくないことは理解に苦しむ。また、島の出現の他に、航路や泊地の浚渫による海底地形の変化に伴う潮流の変化の予測が行われたのか、準備書からは定かでない。さらに、工事・存在・利用によって海底地質が変化しないという保障はなく、これを予測・評価の項目に加えないのであれば、その理由を具体的に明示すべきである。

準備書で触れている海岸線の変化と砂浜への影響についての予測も疑問の点が少なくない。準備書では、水深が「平均約 2.5 m 現状より深くなる」(498 頁)としているが、どの範囲のものか不明である。また、「本計画が計画地周辺の砂浜海岸に多少の変化を及ぼすことが考えられる」と言うが、「多少の変化」がどのようなものかは述べていない。

準備書の「計画地周辺海岸において砂浜が痩せるなどの地形変化はほとんど生じないものと考えられる」(499 頁)という議論は、確たる根拠もなく大ざっぱな一般論を述べたものに過ぎない。地形変化としては砂浜が痩せるだけでなく肥えることも考慮されなければならない。砂浜等の地形変化については、波浪と潮流の個別の影響だけでなく複合作用を考える必要がある。人工島と垢田の磯浜海岸の間に「垢田の瀬戸」とも言える潮流の速い部分が新たにでき、瀬戸の流れの先が綾羅木海岸や武久海岸などとなることも考えられる。したがって、安岡、綾羅木海岸が「ほとんど関わりのない位置にある」とは言えない。武久、西山海岸については防波効果、海域の静穏化によって、砂浜が肥える可能性も考える必要がある。

各地の大規模な埋立事業によって、近接あるいはかなり離れた海岸が、ある所では砂浜が侵食され痩せて、別の所では砂浜がヘドロで肥えるなど、当初の予測を超える変化の事例が報告されている。よって、地形・砂浜等の改変の予測については、より謙虚な態度で臨まなければならない。

3.6. 他にも多くの「なして？」がある

以上に挙げたことの他にも、準備書には数多くの疑問点がある。その多くは、「環境ネットワーク」と日本野鳥の会有志から提出される予定の意見書に譲り、予測・評価に関して、いくつかの疑問点を述べておく。

(1) 大気汚染の予測方法は疑問点が多い

大気汚染の予測では、年平均値だけを予測しているが、大気汚染は限られた時間や期間でも大きな汚染がある場合に影響が大きいものと考えられる。そのような観点から、環境基準では、1時間値や1時間値の日平均値で基準が決められ、年間を通しては日平均値の2%除外値で環境基準の達成の目安にしている。したがって、年平均値だけの予測ではあまり意味がなく、これだけで環境影響評価の予測を行うことは環境保全上の見地を著しく欠くものと言わざるを得ない。

さらに、仮に平均値で予測するとしても、工事についての影響で予測時期として想定している着工後5年1月からの1年間を一律に扱うことは無謀である。なぜなら、図5-1-1「燃料使用量の推移」(333頁)から明らかに読み取れるように、5年次の前半はA重油の使用量が最大であるのに、後半はA重油の使用量が激減する一方、軽油の使用量が大きくなっている。したがって、5年次前半と後半とでは燃料の使用分布が全く異なるのであるから、別々に考慮する必要がある。さらに、軽油の使用量が最大に近くA重油の使用量が回復して5年次について多い6年次(特にその前半)も対象にする必要がある。

(2) 埋立用材が有害土砂でないという根拠は何か？

工事の影響の水質汚濁で、浮遊物質(SS)の予測モデルの再現性が疑わしいことは既に述べた。もう一つの項目「人の健康の保護に関するもの(健康項目)」に関して、準備書は、「埋立用材は受入基準(有害土砂でないもの)に合致したものを受け入れる計画である」(402頁)と述べている。しかし、この受入基準は具体的に示されず、合致しているかを調査する計画が具体的に記載されていない。埋立用材の大半が関門海峡の浚渫土砂と言われる。日本有数の重工業地帯であった北九州に面した関門の海底の土砂が有害でないという証明が必要である。

(3) 将来の水質汚濁の予測は根拠に乏しい

埋立地の存在・利用の影響においては、水質汚濁の予測モデルの再現性が疑わしいことに加えて、次のようないくつかの疑問がある。

準備書は「利用時に計画地内から新しく負荷される汚濁物質量はわずかである」(447頁)と断定しているが、その根拠を明示すべきである。「それ(埋立供用開始時)以降に完成予定の施設」は、いわゆる上物のことであるが、施設・利用状況の明細を具体的に示されないと上の断定には根拠がないことになる。

潮流について、最大20cm/s程度の海域(「あらまし」10頁)で15cm/sの減少は小さな変化ではない。この変化は水質への影響だけでなく生態系への影響も含めて考える必要がある。

準備書は下関市の下水処理人口が約3倍に増加するとしている(478頁)。また、将来の下水道整備により下関市のCOD流入負荷量が3.60から2.11(t/日)へと、現況より大幅に減ることを想定しているが、(山陰側の)下水道普及率をどれくらいに想定しているのか、明示すべきである。

4. 準備書には環境を考える基本的視点が欠落しているのではないか？

既に述べた準備書のさまざまな欠陥や問題点は、準備書には環境への基本的視点が欠落していることに由来するものが多い。準備書は、「環境影響評価要綱」などのマニュアルの要件を形式的に充たすことに関心が集中して、事業の実施後に環境が具体的にどう変化するかという点への配慮に乏しい。以下、既に指摘したこと以外の点を

含めて、準備書に欠落している視点について述べる。

4.1. 環境は全体的・総合的に考えるべきである

環境は人間と生物の生存基盤であるから、全体的かつ総合的に考えられなければならない。大気汚染・水質汚濁などの項目（要素）ごとに分けて扱うのは、環境を具体的に考えるための手順としてであり、分断したままで終わらせてはならない。

この準備書では、この総合的・全体的視点がまったく欠落していると言わざるを得ない。調査・予測・評価・対策のいずれも、個別に分断された形で各項目について行われ考慮されるのみで、全体的視点からの記述はどこにも見られない。また、それぞれの要素の中で項目を選定する場合も、総合的視点がないための欠落が随所にみられる。具体的には、「3.3 予測は限られた範囲でしか行われず、欠落した要素・要因が多い」で指摘した点の大部分が相当する。

最も肝要なことは、埋立工事期間中と人工島の完成後に、垢田沖を中心とする北浦の海域と垢田地区などの海岸沿いの陸地の環境が、全体としてどのように変化すると予測されるのか、ということである。すなわち、工事中と工事終了後の環境の全体像が明らかにされなければならない。そのために、例えば北バイパスと幡生綾羅木線の道路建設事業を含めて、総合的に環境への影響を予測・評価し対策を講じなければならない。

4.2. 住民の日常生活に身近な海と緑が最も大切である

住民の日常生活に密着した身近な環境が最も大切であることは、既に景観・野外レクリエーション地及び植生自然度に関連して繰り返し述べたが、この視点は他の要素・項目についても当てはまる。例えば、動物についても、住宅地の近くの海岸や緑のおかげで、さまざまな鳥類やほ乳類、は虫類その他の動物に身近に接することができるのである。

準備書は、計画地付近に見られる海生生物は、広く響灘に分布しているから、生息状況が変化することは小さい（またはほとんどない）、としている。しかし、例えば、垢田の磯浜海岸・武久海岸・鼻づらやその沖合いで海の生き物に親しんでいる人にとっては、同じ生き物が吉見や六連島などにあっても、意味はまったく異なるのである。垢田地区の住民にとっては、垢田の磯浜海岸が最も身近な海であって、かけがえのないものなのである。武久、綾羅木など他の海岸も同様の役割を果たしている。

また、垢田地区周辺、特に北部の丘陵は、武久から安岡に至る北浦沿岸のなかで最も緑の豊かな地域である。このことは、準備書の植生自然度を示す図（276 頁）からも読みとることができる。武久・山の田・垢田・綾羅木・川中などの地区一帯は、市内でも有数の（比較的良質の）住宅地域であり、垢田地区北部の丘陵はその真中に位置して、いわば住宅地に近接した緑のオアシスの役割を担っていると言える。

準備書は、埋立地からの影響は大気・水質とも変化が少ないから、陸生生物への影響はほとんどないとしている。この予測に根拠がないことは既に述べたが、仮にそうだとすると、垢田地区（と隣接の武久・綾羅木地区）では、交通量が激増することで地区の環境が一変することは、準備書によっても明らかである。そして、増加する交通量の半分以上が人工島関連の車なのである。そのために、垢田地区の（南北の）丘陵の緑が失われ、動植物の生息状況に相当の影響が及ぶことは想像に難くない。この身近な緑の環境への影響を考慮しようとしないう準備書は、環境影響評価の名に値しない。

以上をまとめると、武久から綾羅木（安岡）に至る海岸と垢田の丘陵の緑は、近隣の住民にとっては、最も身近にある海と緑であり、憩いと潤いを与えてくれるかけがえのない存在である。

4.3. 環境は長期的・広域的に考えるべきである

環境は長期にわたって形成されてきたもので、ひとたび破壊されればその影響は長期間に及び、元の状態に回復するには長期間を要する。特に、水象・地象・生物生態等の自然環境に関しては、長期にわたる科学的基礎調査資料の集積の上に立って、はじめて、調査や予測・評価が実質的意味をもつものになる。

埋立予定地周辺の地球環境と自然環境はきわめて長い年月の末に形成されたものである。また、工事は第1期だけで8年以上の長期にわたる予定である。したがって、この埋立の環境への影響は長期的視点に立って考えられねばならない。

ところが、準備書にはこのような長期的視点はほとんど見られない。例えば、生物の調査は年に4日だけの季節調査を1、2回行って、確認した種の羅列に終始しており、数年間の変化を追跡するような調査や分析ではない。

環境は対象地域やその周辺だけでなく、より広範な地域的広がりの中で考えられなければならない。環境は広い地域的広がりの中で形成されてきたものであり、環境汚染の影響は広い地域に及び、地球環境にも影響する。

この人工島の埋立工事は下関ではかつて例を見ないほどの大規模事業であり、その影響は市の全域に及ぶと考えるのが自然である。特に、埋立予定地は市中心部より西側の海上に位置しており、下関では北西よりの風が特に卓越していることから、大気汚染や騒音などの影響は市の全域だけでなく北九州市門司区・小倉北区などにも及ぶ可能性を考慮しなければならない。

また、人工島は響灘という開かれた海に出現を予定される島であるから、海の水質や生物の変化は広く響灘沿岸各地に及ぶと考えることが自然である。吉母・吉見から彦島に至る市内の沿岸全域と蓋井島・六連島・馬島・藍島・白島などの島々はもとより、豊浦町や北九州市の響灘沿岸区域なども含めて、影響が及ぶ可能性を考慮しなければならない。魚や鳥はより広範な範囲を動き回るものもあるから、さらに広い範囲への影響を考慮する必要も考えられる。

さらに、埋立予定地付近の海や海岸沿いを（余暇に）訪れたり（通勤などで）通過する人は、より広範な範囲に住むと考えられる。

以上のことから、市が設定した関係地域と関係住民の不当に狭い範囲の設定は、環境についての狭い視野を反映しているものと言わざるを得ない。

4.4. 準備書には生態系への配慮が欠けている

海生生物も陸生生物も、単独で生存しているのではなく、多様な生態系のなかでそれぞれ独自の地位を占めて生きているのであるから、生物の環境を考えるとき、生態系への視点は不可欠である。ところが、既に再三にわたり指摘してきたように、現況調査でも予測・評価でも、準備書は個々の生物ごとに扱うだけで、食物連鎖や生存条件などの相互関連について考慮することがほとんどない。僅かに、漁業生物の予測・評価で餌生物への言及があり、「[前略] 餌生物であるプランクトン、底生生物の変化も小さいと予測されることから、漁業生物の生息状況の変化は小さいものと考えられる」(507, 515頁)と評価している。だが、その背景となる現況の調査や予測において、上に挙げた餌生物と漁業生物の関係についての具体的言及は何もないのである。

4.5. 環境には素人の視点が最も大切である

「はじめに」でも述べたように、環境問題においては、大気汚染や植生など個々の問題やある程度広範な問題についての専門家はいても、環境全体についての専門家は存在しない。環境とその影響は総合的・全体的に考えられるべきであるから、普通の市民として日常生活に根ざした常識から判断することが最も重要である。

準備書は広く一般の市民に公開され理解を求めるものであるから、普通の市民、言いかえれば、素人に十分に理解可能なものでなければならない。準備書は、素人による数々の欠陥や疑問の指摘に答え得るものでなければならない。

5. 評価準備書は評価にも値しないものである

説明会において、市の担当者は「専門のコンサル(?)に委託して行ったので信頼してほしい」と繰り返して言い、具体的にどういふ専門家なのかという質問には答えようとしなかった。

準備書はいかにも専門的な立場から調査などの作業を行ったように装っているが、実は真の学術専門の見地からも、まったく専門としての評価に値しないものであると言える。

5.1. 準備書は学生のレポートとしても落第である

まず、およそ調査や報告では、いつ、どこで、だれが、なにを、なぜ、どうしたか、という要素（いわゆる5W1H）が、具体的に明示されることが必須であり、これを欠く報告はそもそも検討に値しないのである。ところが、準備書では、例えば調査について、調査時期・場所・主体・目的・理由・方法のどれか（複数の場合もある）を欠いたり曖昧に記しているものが大部分である。このことは、既に示した数々の例からも明らかである。

また、およそ予測や評価などで何らかの推論を行う場合には、十分に合理的で説得力のあり検証可能な根拠を示さなければならない。確たる根拠がなく恣意的な推論を振り回すことは、専門家が最もしてはならないことである。ところが、準備書が示す「影響は軽微である」などの結論は、たいていの場合に確たる根拠がなく、せいぜい曖昧な推論か大きな飛躍をもって示しているに過ぎない。他の文献や資料などで根拠づける場合は、出典の情報を明示するとともに、その出典が公開されたものか公開に応じることができるものでなければならない。ところが、準備書が大きな拠り所として各所に引用している「下関・北浦海域沖合人工島事業化推進調査生態系調査報告書」や「下関港（新港地区）環境調査報告書」などの調査報告について、市は、これまで私たちの再三の公開要求に頑として応じなかったのである（今からでも遅くはない）。なお、当然示さなければならない文献に触れていない場合も少なくない。

さらに、準備書の内容は素人目にもさまざまな欠陥や疑問点が少なくないことは、今までの数々の指摘で明らかであろう。専門家でなくても、また特に勉強しなくても、準備書を素直に読んだだけで気がつくような欠陥や疑問が数多いことは、おそらく個々の専門の眼で見ればさらに多くの誤りが発見されることを示すものであろう。

私たちは、限られた時間と能力をできる限り用いて大部の準備書に取り組んだのであるから、中にはあるいは思い違いや読み誤りがあるかもしれない。仮にそうだとしても、私たちの指摘は大筋において的を射ているものと考ええる。思い違いや読み誤りを引き起こすような、分かりにくく説明不足の記述が多いことも確かである。真の専門家であれば、思い違いを含む疑問にもきちんと答えられるはずであり、第一、初めから素人にも分かるように自信をもって記述するはずである。

調査・報告の基本的要件を欠き、十分な根拠を示さずに憶測を振り回し、出典の明示や公開を行わず、さまざまな欠陥や疑問点をもつものは、学生のレポートや論文としても及第点は貰えない。これで合格できると考えるのは、よほどおめでたいか、採点者を見くびっているかのいずれかであろう。

5.2. 準備書の内容に自信があるならばなぜ根拠を具体的に示せないのか？

市は準備書の内容について、繰り返し「信頼してほしい」と言う。私たちとて貴重な税金が無駄に使われたとは思いたくない。そこで、本当に準備書の内容に自信をもち市民の信頼を得たいのであれば、前述の調査・報告の基本的な6要件の欠落を補って明示し、出典となる報告書や調査資料などの基礎データを公表しなければならない。これらの資料はプライバシーとは何の関わりもなく、公開に何も差し支えないはずである。どうしても公開できないのであれば、その理由を具体的に明らかにしなければならない。

このような基礎資料を公開しないにおいて市民の理解を得ようとするのは、市民を欺くも同然であり、このようなやり方を続けていて、全市民的な協力を得て21世紀に向けた下関市の活性化を図ることができると思うのは、よほどおめでたいと言うほかない。

これまで、準備書自体を検討しながら、その欠陥と疑問点の一部について述べてきた。以下は、準備書のもとになる計画自体やその進め方の手続きなどについて、環境保全の見地からの意見を述べる。なお、詳述は避けて概略を述べることにしたい。

6. 北浦の海の豊かな自然環境の実態はよく知られていない

6.1. 北浦の海は有数の豊かな自然に恵まれている

下関の北浦海域（響灘）は、日本第一の内海域である瀬戸内海の西の出入口である関門海峡に隣接している。このため、瀬戸内海（豊後水道）からの潮と日本海からの潮が毎日出入りを繰り返すという、日本でも有数の潮の出入りの激しい海域であり、常に対馬海流に洗われている外海でもある。また、下関地方は山陰側から山陽側への風の通り道にもなっており、下関市は有数の風の強い都市でもある。常に水と空気が大きく出入りするのであるから、汚染がたまることは少ない。この恵まれた自然条件において、古来から豊かな生態系が育まれてきた。とりわけ、豊かな水産資源をもとに発達した沿岸漁業を背景に、下関は西日本有数の漁業基地として繁栄してきたのである。

近代以来、北九州の重工業化や沿岸の埋立てに加えて都市化などにより、環境汚染と自然破壊が進行してきた。しかし、上に述べたような恵まれた自然条件による強い自浄力によって、この海域はなお豊かな自然に恵まれていると言える。近年、北九州市の洞海湾や紫川などで汚染された自然がある程度は回復してきたことは、自然の復原力の強さを示していると言える。

6.2. 北浦海域の総合的な環境調査が必要である

このように豊かな自然に恵まれた北浦海域の自然環境の実態は、必ずしも十分には知られていない。例えば、響灘が東シナ海または日本海を回遊する魚にとってどんな役割を果たしているのか、あるいは彦島から蓋井島付近にかけての北浦海域が、響灘の沿海魚の産卵・成育の場としてどのような役割を果たしているのかなど、海の生態系の実態は必ずしも明らかではない。

今まで、部分的には（水産大学校などで）いろいろな調査がされてきたが、大半はかなり以前のものである。しかも、海の生態系についての総合的な調査は行われていないと思われる。少なくとも一般の市民に知られてはいないし、準備書には、水産大学校の調査を含めて何も言及されていない。

この海の自然がどれほど豊かでどのような可能性を秘めているのかを、現在の科学の及ぶ範囲で知っておくことは、海とともに生きようとする下関と近隣の市民にとって、不可欠なことではないか。

そこで、北浦海域を中心とする響灘全域に及ぶ海域とその沿岸を対象に、海の生態系を中心とした、総合的・学術的な環境調査を、一切の開発計画に先だって、まず行うべきである。調査は、福岡県側と共同で、広範な学者と市民の協力を得つつ、少なくとも数年間をかけて行う必要がある。計画から実施、分析に至るまで、市民と専門家の意見を十分に取り入れ、調査の方法・経過・結果などはすべて一般の市民に公開された形で行われなければならない。

もし人工島計画を進めようとするならば、その環境影響評価の作業は、この環境調査に基づいて行われるべきである。その場合、垢田地区周辺については、人工島の全体計画に加えて、下関北バイパスなどの道路計画を含めて、総合的な環境影響評価を行う必要がある。

今世紀中または 21 世紀の初めにかけて行われる予定のこの総合的な環境調査は、21 世紀の確かな未来を切り開く第一歩となるべきものである。

7. 税金と資源のムダ遣いは環境破壊を引き起こす

7.1. 環境破壊につながる莫大な税金と資源のムダ遣いではないか？

この人工島計画は、下関地域だけでなく山口県にとっても有数の大規模事業であり、多額の税金と資源の投入が予定されている。事業費の総額も内訳も詳細が明らかにされないまま計画が進められていること自体が問題であるが、資金は数百億円から数千億円を要すると言われている。また、土砂だけでなく工事に投入するセメント・砂利その他の資源や工事に要する燃料も莫大な量に上ると見られるが、総量も内訳も明らかにされていない。

これらの税金や資源が有効に用いられないとしたら、それ自体莫大な浪費であり、環境破壊につながるものであり、と言わねばならない。なぜなら、莫大な税金を無駄に使うことは、その分だけ、本来なら環境保全のために有効に用いられるべき財源を圧迫し、無用な環境対策上の出費を強いることにもなる。また、例えば、大量の砂利を調達する河川や海岸の環境が著しく破壊されることが考えられる。このような大規模事業についての環境影響評価では、原料の供給元の環境の変化に対する予測・評価も必要である。さらに、大量の燃料等の無駄な使用が地域の環境に悪影響を及ぼすことは言うまでもない。

7.2. この準備書も税金と資源のムダ遣いではないか？

計画本体とはけた違いの出費ではあるが、この準備書の示す調査や予測自体が税金とムダ遣いの象徴的事例を示している。前述のように、準備書に示されたいくつかの調査や予測はずさんでおざなりなものであった。このような調査や予測に使われた税金と資源（人力を含む）はムダ遣いであったと言わざるを得ない。

後述のように、この計画自体がムダ遣いである可能性はかなり大きい。計画の実現を無条件に前提とする調査や予測はムダ遣いとなる可能性が強い。そうならないためには、計画がムダ遣いか否かを含めて調査する必要があるが、この準備書にはそのような視点は見られない。

7.3. 計画に確たる見通しはあるのか？

人工島を作って何にどのように使うのか、具体的な計画がいつまでも明らかにされないままに計画が進められること自体が問題である。

今の計画は1991年3月に改訂された港湾計画に基づくものとされているが、その詳細は公表されていない。また、資金計画などはまだ目途が立っていないと言われている。港湾計画策定の際に船舶や貨物の見通しの調査や予測がされたとしても、バブル経済が崩壊する以前のことであり、その後、バブル崩壊を受けて計画の見直しについて改めて見直しが行われたという報道はない。基盤整備以外の埋立地の利用については、民間企業の参入を当て込んでいるが、ただでさえ立地条件が悪いところに、不況にあえぐ民間企業を誘致してどれだけ来る見通しがあるのか？

このような見通しのはっきりしない計画に、大量の資金と資源を注ぎ込んで、果たしていつの日にか有効に活用されることになるのであろうか？

7.4. 市民に莫大なツケを負わせることにならないか？

市の担当者は、説明会において、国や県の補助の割合が大きく市の負担の割合は少ないから、市にとって有利な事業であると、再三にわたり強調した。だが、普通の市民は、市税だけでなく、県税や国税も払っているのであり、県や国の出費だからムダ遣いをしてよいということにはならない。

仮に県や国の補助が得られるとしても地元負担の割合は少なくなく、上物計画などでの第3セクターの出資金の可能性もあるので、市の支出は少なくとも数百億円に及ぶと見られる。市の財政事情では、その大半を起債として市の借金に計上せざるを得ないはずであり、債務は今後長期にわたるものとなる。だが、この計画に詳細な支出計画や債務の償還計画は示されていないのである。

日韓高速船の失敗による市の負担が数億から数十億円に上り、市政の大問題となっているのは記憶に新しいところである。人工島に関する出費はこれとはけた違いに大きいのである。

8. 環境調査の間に、市民とともに計画の見直しを行うべきである

8.1. 環境保全上の見地からも、計画の根本的な見直しが必要である

上に述べたことから明らかなように、この人工島計画は環境保全上の見地からも、根本的な見直しが必要である。

前述の数年間以上をかけた北浦海域の総合的環境調査の間に、計画全体の見直しを行うべきである。見直しされる内容は、環境への影響のほか、計画の必要性・採算性・実現性の具体的検討や代替案の比較検討などが含まれる。この見直しも、市民と専門家の意見を十分に取り入れ、その過程と結果などはすべての情報が一般の市民に公開されなければならない。

このような調査と見直しを行わず拙速に事業を進めることは税金のムダ遣いであり、21世紀以降の市民に環境と財政の両面で莫大な負債を負わせることになる。

8.2. 市民の声に耳を傾け、市民に開かれた行政でなければならない

この人工島計画が、環境保全上の見地からも重大な問題を数多く抱えながら今日に至ったことは、市が、市民とともに計画を進めてこなかったからである。すなわち、市議会におごりな報告を行うだけで、市民の声を十分には取り入れず、市民に十分な情報を公開せずに隠ぺいし、市民の理解を求める努力を怠りながら、計画を進めてきたからである。

今後は、意見書の扱いなどの手続きについても、今までの官僚的・形式的・閉鎖的な態度を改め、広範な市民の声に率直に耳を傾けなければならない。すなわち、市議会や町内会だけでなくさまざまな市民のグループの意見を聞き、質問や申入れに対しては一つ一つ誠実に対応し、進んで十分な情報を公開し、さらに公聴会や公開討論会を開くなどのことを行って、21世紀の下関のまちづくりにすべての市民が積極的に加わることができるような環境を整備して行かなければならない。このように改めない限り、21世紀の下関の環境の未来に明るい展望は持てないものである。

おわりに

私たちは、乏しい時間と能力をできる限り用いて、素人の立場から準備書そのものをできるだけ素直に読もうとした。その結果、この環境影響評価準備書は素人目にも欠陥と疑問点が少なくないことが明らかとなった。すなわち、準備書の現況調査はおごりなで、「環境への影響は軽微」とする予測・評価は根拠に乏しく、環境を考える基本的視点が欠落しており、調査・報告の最小限の要件さえ充たしていないのである。

このようなずさんな環境影響評価をもとに事業を進めることは、公害の防止及び自然環境の保全の上で取り返しのつかない悪影響を及ぼすおそれがある。この準備書は、形式的要件を備えていても実質的内容において環境影響評価制度本来の趣旨に沿わないものであるから、このままでは準備書の役割を果たすことができない。必要な調査・分析を行った上で再提出されなければならない。拙速に事業を進めることは税金と資源のムダ遣いであり、21世紀以降の市民に環境と財政の両面で莫大な負債を負わせることになる。

改めて気がつくことは、北浦沿岸地域の住民に身近な海と緑がいかに大切かということである。具体的には、武久から綾羅木・安岡に至る海と海岸であり、垢田の丘陵を中心とする北浦の緑のオアシスである。そして、人工島と北バイパスなどによって、この身近な緑と海が大きく損なわれる危険性が少なくないことを知った。

今必要なことは、まず、下関の北浦海域と沿岸の総合的環境調査を、数年間以上かけて、市民参加と情報公開のもとで行うことである。環境影響評価を行うならば、この環境調査に基づくべきである。垢田地区周辺については総合的な環境影響評価が必要である。一方、この環境調査を行う間に、計画全体の根本的な見直しを、市民とともに完全な情報公開のもとで行うべきである。

今や、「下関市民憲章」の初めの二つが特に顧みられなければならない。

1. わたくしたちは、豊かな自然を大切にします。
1. わたくしたちは、美しい心を大切にします。

そして、市も、市民ひとりひとりも、次の目標を改めて思い起こす必要がある。

海や緑との出会い ― 自然と融和した潤いのあるまちづくり

快適な環境の基本は、さわやかな空気、きれいで親しみやすい水辺、やすらぎや憩いを醸し出す緑など、自然の豊かさの中で潤いのある生活です。

多様な表情を持った海、市民の生活を包み、また海からの眺めに潤いを与える緑など、下関の自然の豊かさを大切にしながらその活用を図り、だれもが日々の生活の中で自然に親しめるようなまちづくりをめざします。

「アメニティ・タウン 下関計画 (海と歴史と緑と出会う国際都市―下関)」より

注

- 1) 1980年代までの計画の変遷や問題点については[1]を参照。
- 2) 「なして?人工島の会」の当初数年間の活動については[2]を参照。
- 3) 当時、人工島計画に疑問を持つ市民が少なくなかったことは[5]においても示されている。
- 4) 「5.1. 準備書は学生のレポートとしても落第である」には、筆者が本稿執筆の少し前に学生向けに論文の書き方などについて書いた[3][4]の経験が反映されている。
- 5) 着工後の環境監視調査報告書に基づく分析として[7]~[9]がある。最新の環境監視報告書(平成20年度下関港(新港地区)港湾整備事業に係る環境監視調査報告書)は下関港湾局のウェブサイトに掲載されている。
- 6) 上関原子力発電所建設計画に関する環境アセスメントのずさんさなどが日本生態学会等の学会から再三にわたり指摘されている([10]を参照)。環境アセスメントの全般にわたる問題については、例えば[11]を参照。

文献

- [1] 堀内隆治, 北浦沖合人工島構想に関する覚書(資料), 下関市立大学論集, 31(1/2), 349-410, 1987. 9.
- [2] 堀内隆治, 北浦沖合人工島計画と地域住民 ― 『なして?通信』の5年3カ月(資料), 下関市立大学論集, 35(2/3), 263-301, 1992. 1.
- [3] 下田守, 概評, 赤馬(市大学生論集), 16, 71-86, 1994. 3.
- [4] 下田守, 論文作成の豆手引き, 赤馬(市大学生論集), 16, 87-102, 1994. 3.
- [5] 井上孝夫, 沖合人工島建設計画と地域住民―下関市の事例調査から(研究ノート), 人間と環境, 20(2), 104-111, 1994. 6.
- [6] なして?人工島の会, なして?人工島環境アセス ― 下関北浦沖合人工島計画環境影響評価(アセスメント)準備書に対する市民の意見書集, 93p, 1994. 6.
- [7] 品川汐夫, 下関市で建設中の人工島周辺海域における底生動物群集の変化について, 下関短期大学紀要, 23, 15-38, 2005. 3.
- [8] 品川汐夫, 下関市で建設中の人工島周辺における底生動物群集の変化について ― 座標付けとファジィクラスター解析を用いた群集データによる環境影響評価の手法, 環境アセスメント学会誌, 4(2), 52-62, 2006. 8.
- [9] 品川汐夫, 下関市で建設中の人工島周辺における底生動物群集の変化 ― Excel版PACSによる群集解析で見出された内側水域の停滞化傾向, 下関短期大学紀要, 26, 1-22, 2008. 3.
- [10] 日本生態学会上関要望書アフターケア委員会編, 奇跡の海 ― 瀬戸内海・上関の生物多様性, 南方新社, 237p, 2010.10.
- [11] 特集1 環境アセスメントを考える, 環境と公害, 40(2), 5-52, 2010.10.

付録

『なして？人工島環境アセス — 下関北浦沖合人工島環境影響評価準備書に対する市民の意見書集』主要目次

はじめに

堀内隆治

第1部 なして？環境アセス準備書

なして？人工島の会

環境影響評価準備書に対する意見書

意見の主旨

はじめに

0. 準備書に評価すべき点はあるか？
1. 準備書の現況調査はおざなりではないか？
2. 予測・評価の項目の選定に環境への影響について配慮があるのか？
3. 「環境への影響は軽微」とする予測・評価に根拠はあるのか？
4. 準備書には環境を考える基本的視点が欠落しているのではないか？
5. 評価準備書は評価にも値しないものである
6. 北浦の海の豊かな自然環境の実態はよく知られていない
7. 税金と資源のムダ遣いは環境破壊を引き起こす
8. 環境調査の間に、市民とともに計画の見直しを行うべきである

おわりに

第2部 ひとりひとりの「なして？」の思い — 市民の意見集

- I. ずさんなアセス準備書の調査と予測
- II. 市民不在の環境アセス
- III. 豊かな自然環境を未来に引き継ごう
- IV. 目的不明で見通しのない人工島計画

第3部 関係資料

I. 市への申入れ書とその回答

1. 第1回 申入れ書 1994年3月2日
2. 第1回 回答 3月4日
3. 第1回 回答 別紙
4. 第2回 申入れ書 3月9日
5. 第2回 回答 3月15日
6. 第3回 申入れ書 3月22日
7. 第3回 回答 3月31日
8. 声明文 3月30日

II. 下関人工島環境アセス準備書の概要

1. 細目次
2. 出典資料一覧
3. 調査一覧（市港湾局・四建担当分）
4. 法令等の一覧

III. 環境ネットワークの意見書の概要

IV. 最近の経過概要

おわりに

下田守