

## なぜカラ岳陸上案ではダメなのか

長谷川 均（国土館大学文学部地理学教室）

### 白保サンゴ礁が弱ってゆくさまざまな要因

#### <サンゴ礁が減少する原因>

世界各地で顕在化している造礁サンゴの減少は、地球温暖化など地球規模で起こるものとは別の、きわめて地域的、局所的な問題が原因であることが多い。たとえば、琉球列島の各地では、1970年代以降造礁サンゴの被覆率が減少の一途をたどっているが、この原因は1972年の本土復帰前後のオニヒトデの異常発生による食害や、復帰以後の沿岸域の汚染、埋め立てなどの開発行為に伴って造礁サンゴの被覆が減少しているものと考えられている。オニヒトデの異常発生でさえ、陸域からもたらされた土壌とそれに含まれる富栄養物質など、人為的な要因が影響したと考える研究者もいる。

#### <白保はどうなっている>

筆者は、故吉嶺全二氏の呼びかけで始まった、89年のWWF ジャパン「石垣島周辺サンゴ礁環境調査」に目崎茂和先生の誘いで参加して以来、この十年間おもに石垣島を中心に現地調査をしている。この間の調査で、集落や農地の前面に広がるサンゴ礁池で生サンゴ被覆度の減少がみられる一方、海草・海藻類の分布域が拡大していることが観察された。

この現象は、生活排水や赤土、化学肥料や畜舎の排水などが流入していると予想される海域でみられる。そこで、「陸域の開発がサンゴ礁浅海域の生物多様性などに影響を与えている」という仮説をたてた。すなわち、赤土とともに流れ出す化学肥料や、畜舎から流れ出す家畜の糞尿に含まれる成分が、海域の海草類を成長させているのではないかというものである。豊かなアマモ場は、サンゴ礁の海にとって好ましい環境を与えるように思うかもしれない。しかし、海草はサンゴより成長が速いから、海岸線に近い部分の造礁サンゴの生息の場は確実に狭まってゆくことになる。

調査方法などは省略するが、この予想はほぼ間違いなく白保サンゴ礁に当てはまることわかってきた。

#### <白保のサンゴ観光とオーバーユース>

白保の話をする時、私のプレゼンの最終ページは「サンゴ礁を守る最前の方法は、あなたがサンゴ礁へ入らないことだ」と偉そうな言葉が大きく映し出されるようになっている。極端なことをあえて言うようにしている。その背景には「白保サンゴ礁の見せ方」に少なからぬ疑問を持っているからだ。

白保の海は、白保の人たちのものだ。だから、白保の人たちが白保の海を案内する今の方法はいちばん良いやり方だ。しかし、良好なサンゴ礁環境を維持するという面から見ると、サンゴ礁を見せる側にいくつもの問題があるように思う。

反感を買うリスクを承知で書くが、今の白保サンゴ礁観光は「客を連れて来ては海に放り込み、見せ物のサンゴがあるうちに効率よく金を稼ぐ、そのためには無造作にアンカー（錨）を投げ込み引きずりまわし、またある者は勝手に水路を掘削して干満

と無関係に船を出す」などということになってはいないか。

ルールが無いから、十人十通りのやり方でサンゴ観光がおこなわれている。白保サンゴ礁という資源を食い潰すようなものだ。赤土で潰されてゆく白保サンゴ礁の核心部だけでも守るために、どの程度の人数の観光客を連れて行くことで我慢するか、足ヒレを操れない人まで海に入れて良いのか、サンゴとサンゴ礁に関する基本的なレクチャーは必要ないのか、ただ美しいサンゴを見てみたいという人はグラスボートで我慢してもらえば良いではないか などという議論や最低限のルールは必要ないのだろうか。

民宿で酒を呑みながら語らうと「あんな見せ方で良いのか」と言う人が少なからずいる。がっかりして帰る人も多い。そのような人の多くは、空港建設に疑問を持っている自然やサンゴ礁に関心の強い人だということを、サンゴ礁へ連れてゆく人たちは知っておく必要がある。

仲間うちで白保の話が出ると「現在のサンゴ観光は、たぶんサンゴ礁生態系に対して負荷が生じているよね、こんなルーズな見せ方をしている場所は、日本のどこにも無いのじゃないか」というような話になる。「てーげー」で良いのだという見方もあるが、ここまで観光客が増えると「てーげー」を通すこともできないだろう。入り込み客数だってカウントしていないんじゃないか？ 税金対策とか、面倒くさいことにもなるんだと思うが、つまらないことでもキチンとしておかないと、その方面の人たちから足下をすくわれてしまう。

白保サンゴ礁を多くの人に見てもらい、守るべきサンゴ礁がここにあることを理解してもらうためには、それなりの我慢をともなった改革が必要なのではないか。永田町の人言葉に似てしまうが、白保サンゴ礁の保護と保全のためには「改革無くして前進なし」なのだ。

### なぜカラ岳陸上案ではダメなのか

赤土流入で弱り切った白保サンゴ礁にとどめを刺す、新空港建設について考えてみたい。

#### <過去に学ばぬ建設地選定>

少し前まで「自己点検・自己評価」などという言葉が表に出ることはあまり無かった。これまで私たちは「他人に厳しく自分に甘く」という生活に慣れ親しんできた。しかし、最近は筆者も職場でいろいろなかたちでこれをやらされる。やり始めれば、自己点検・評価は当然やらねばならぬことに気が付く。

行政側は新石垣空港予定地を二十年間を費やしても決められなかった理由を「自己点検・自己評価」しないまま位置選定作業に入ってしまった、その結果がご存じの通りだ。二十年間かかって決められなかったことを、たった七回の会議で決めようというのだからしょせん無理があった。しかし、その無理を通してしまった。過去に学ばなかった結果、新空港の建設は新たな迷路に入り込むことになるだろう。

私は、石垣島の人たちがどうしても大きな空港が欲しいというのであれば造れば良いと思っている。しかし、その場所はどこでも良いというわけにはいかない。造る適

切な場所がなければ、現状で我慢するしかない。それが今どきのやり方だということも自己点検と評価を通じて学んで欲しかった。

#### <地元の人たちに必要な公共事業は何か>

今日の「石垣島の主張」は世間の風が見えていないから、あるいは見ようとしないうちから言える主張だと思う。この二十数年、石垣島では「新空港ができなければ島は沈む」という集団ヒステリック状態が続いている。これが日常になっているから、外からどのように見られているかが解らなくなっているのではないかな。なりゆきで「新空港賛成よ」と言っている多くの人たちも「巨大プロジェクト以外に公共事業は無いのか」という疑問を薄々感じ、少しづつ口にし始めているのではないだろうか。

新空港を造ることによって、具体的に何がもたらされるのか、利益を受けるのは誰なのか、どのような不利益がどこにもたらされるのか。「八重山郡民の総意」「悲願の新空港」「民意で決まった建設位置」などといういかにもウソっぽいスローガンに、いつまでだまされたふりをしなければならぬのか。少なくとも今日、多額の税金を使って貴重で多様な自然を壊してまで造ることの正当性、必然性を建設費を負担する都市居住者に客観的な資料で示さなければならぬだろう。示して理解を得るのは難しいけれど、どうしても空港が必要ならその努力をせずして造るわけにはいかない。

行政側にとって幸いなのは、巨大プロジェクトが進行していることを、多くの国民が知らないということだ。「郡民の総意」を誌面に反映させる御用新聞には大いに取り上げさせ、しかし、公共事業見直しを唱える本土のマスコミに取り上げられることのありませよように、後戻りできない状況にまで話が速く進みますよにと、あの人達は時が過ぎゆくのを待っている。

「なぜカラ岳陸上案ではダメなのか」を海と陸との関連で書くつもりでいた。ところがここで誌面が尽きた。ご勘弁下さい。この話は機会を作っただけであれば次で。