

特集1 中池見湿地の保全と新幹線建設問題

北陸新幹線中池見ルートーアセスメントの内容並びに 今回計画の概要と問題点

NPO法人ウエットランド中池見 笹木 智恵子

Construction plan of the Shinkansen and conservation of the Nakaikemi Wetland : The problems of environmental assessment of construction plan of the Shinkansen in 'Nakaikemi'. Chieko Sasaki (*Wetland Nakaikemi*)

はじめに

福井県敦賀市の中池見湿地がラムサール条約第11回締約国会議（2012年7月6～13日、ルーマニア・ブカレスト）において、国際的に重要な湿地として認定、登録を受けた。登録を目指して、地元市民団体を中心に専門家もまじえ調査、保全活動が1990年から行われてきた。その調査結果から判明した、希少な地形と世界屈指の厚さを誇る泥炭層、生物の多様性が評価されて登録に至ったものである。

この永年の保存活動の成果を見届けるためにとNPO法人ウエットランド中池見がローカルNGOとして、ルーマニアで開催の締約国会議のオブサ参加団体として、ラムサール条約事務局へ事前申請、認定を受けてメンバー6人が自費渡航、認定証授与式に参加した。認定証は、地元自治体へ授与されるため、敦賀市長が出席。私たちも同席し、登録の喜びを分かち合った。しかし、その喜びもつかの間、授与式を終えて帰国した私たちにもたらされたのは、登録されたばかりの中池見湿地を通過するという北陸新幹線のルート発表だったのである。湿地本体を回避しているものの、その重要な集水域、深山を南北に縦断するトンネルの計画。

湿地を取り巻く三山のうち最大の地下水補給の山を貫くルートで北陸新幹線、福井・敦賀間の着工認可が公表されたのである。それも中池見湿地のラムサール条約登録候補として条約事務局に報告される前の6月29日、国交省が独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構（以下「機構」）に着工認可を与えたということであった。

中池見湿地の概要とラムサール条約登録

中池見湿地は、福井県敦賀市の市街地東側に位置し、天筒山（174m）、中山（106m）、深山（167m）に囲まれた袋状埋積谷という特異な地形の湿地である。湿地面の標高は約48m、すり鉢状の地形の最深部は80mあり、泥炭の堆積が40m、花粉分析等で約13万年の歴史が確認されている。タイムカプセルのような泥炭の堆積層は、雨水と周囲の里山からの湧水で今日まで守られ、保存されてきた。

飛鳥時代に稲作が奨励されたという伝承があり、室町時代は杉の大木が生い茂る森林地帯であった中池見。しかし、水田耕作もされていたのか太閤検地が行われた記録がある。江戸時代、元禄の頃から新田開発が盛んになり、湿地の水を排水する

ために5本の江（素堀の排水路。地元では「え」と呼ばれている）を設け、江尻（カエデの葉の形をした中池見の柄の位置）で1本の江にして木の芽川へと流す難工事を行い、今日まで機能している。

中池見の水田は、国の減反政策の影響で条件の悪い水田が年々放棄され、大阪ガスが液化天然ガスの基地建設を計画した1993年頃には25haといわれた田んぼのうち、耕作は五分の一ほどになっていた。放棄箇所、時期がまばらであったため、その当時の中池見は、田んぼと放棄地がモザイク状になった湿地となっていた。また、田んぼごとに高さ、深さ、水管理もそれぞれ微妙に異なることを当時の農家の人は語っており、そのことが生物の多様性を育んできたと思われる。現在その湿地に約3,000種の動植物が確認されている。

これらのことから、ラムサール条約への登録基準、9つのうち中池見湿地は、内陸湿地の樹林のない泥炭地（低層湿原）として、次の3つの基準

基準1：特定の生物地理区を代表するタイプの固有のタイプの湿地、または希少なタイプの湿地

基準2：絶滅のおそれのある種の群集を支えている湿地

基準3：生物地理区における生物多様性の維持に重要な動植物を支えている湿地

を満たし、さらに日本の湿地登録の要件

1. 国際的に重要な湿地（国際的な9つの基準のいずれかに該当すること）
2. 国の基準（自然公園法、鳥獣保護法など）により、将来にわたって自然環境の保全が図られること
3. 地元自治体などの登録の賛同が得られることをクリアしたとして、今回のラムサール条約への登録が実現した。

北陸新幹線アセスの経過と今回の計画

北陸新幹線計画は、1970年（昭和45）の全国新幹線鉄道整備法制定にはじまる。1972年には、基本計画が決定され、10年後の1982年に高崎・小松間の駅・ルート概要が公表された。その後1996年3月に日本鉄道建設公団（現・鉄道建設・運輸施設整備支援機構）は、小松・南越（仮称）間の工事実施計画の認可申請を行うとともに、南越・敦賀間のルートの公表を行い、1998年10月に同間の環境影響評価方法書を提示し、1カ月間縦覧に供した。これに基づいての調査結果が2000年（平成12）年7月に環境影響準備書として、また2002年1月に評価書として提示され、3月12日に環境大臣意見が付され、実質ゴーサインとなった。

これを受けて機構は、2005年12月に南越・敦賀間の工事実施計画の認可申請を行った。今回公表されたルート変更はこの時点で行われた模様で、当初公表の中池見（深山）トンネルの位置を約150mも湿地側へ移動（図1）。この間、この変更ルートについては一切公表されることなく、昨年6月29日の着工認可の際にはじめて知らされ、関係者を慌てさせた。その理由として機構側は、「人家への影響を避けるため」、「高速走行を可能とするため」としか説明がなく、ラムサール条約への動きを考慮していなかったようである。また、トンネル掘削を計画している深山の所有権が、評価書時点での大阪ガスから新幹線を推進する敦賀市に移ったことによるものとも思われる。当然、敦賀市も変更については事前に何らかの打診があったはずであり、公表前に知る立場にあったはずである。

ラムサール条約においては、第3条第2項に「その領域内にあり、かつ、登録簿に掲げられている湿地の生態学的特徴が技術の発展、汚染その他の人為的干渉の結果、すでに変化しており、変

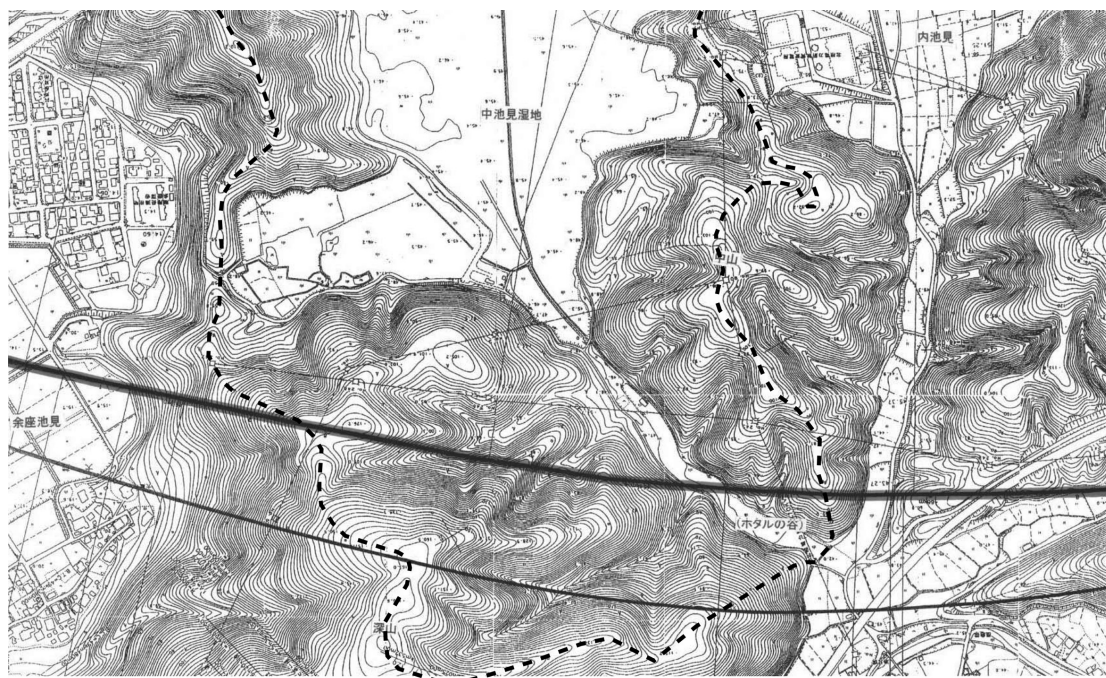


図1. ラムサール登録範囲(点線)と新幹線ルート. 湿地を取り巻く稜線内が集水域としてラムサール条約に登録. 新幹線計画の下ラインが当初示されたルート. 上が今回公表の変更ルート.

化しつつあり又は変化するおそれがある場合」には、条約事務局に報告しなければならないことになっており、決議V.4 生態学的特徴が既に変化しており、変化しつつあり又は変化するおそれがあるラムサール登録湿地の記録(モントルー・レコード)で規定されている事柄に該当する事例である。

現に、私たちが帰国後も現地で会議に出席していた人は、「昼食を食べていたり、コーヒーを飲んでいるとあちこちから質問される。登録(7月3日)の数日前(6月29日)にモントルー・レコード掲載要件を満たしていたなんて、世界記録じゃないかとも言われた」とある機関紙で締約国会議現地での様子を報告している。それでも機構側は、「1年かけて事前調査を行う。調査で影響があると分かっても、可能な限り直線的に走行できるよう、ルート変更はしない」と明言していることは、

今後、国際的な非難に晒されることになるだろう。行政側も縦割り行政の落ち度として、関係省庁、部署での調整協議が必要であろう。

新幹線・中池見ルートの問題点と今後の課題

私たちが詳細なルート図を目にしたのは、昨年の8月29日だった。敦賀市役所で縦覧が始まってからであった。当初計画ルートでも懸念はあったが、今回、湿地側へ約150mも移動させたことは、中池見湿地にとって致命的なダメージを与えると考えられる。

ラムサール条約では、重要な湿地のみならず、その集水域も同時に保護することになっており、中池見湿地においても、湿地を取り巻く山の分水嶺の湿地側を集水域として同時に登録した(図2)。ルート変更の問題点は、その最大の地下水補給源

である深山の中心部を縦断してトンネルを掘るといふ計画である。特に深山の水は地下に潜りやすいと地元と言われるほど、雨水がすぐに表流から浸透してしまうという地質であるところに懸念材料がある。

地質如何にかかわらず、トンネル掘削には、地表面での水位低下や渇水、井戸の枯渇、トンネル内への出水などの事象が付きものである。そのため代替措置として、新規の水源確保や給水施設の設置などで対応しているのが現状である。しかし、中池見湿地の場合は単に減った分だけ水を補給すればいいという性格の所ではない。すり鉢状の地形の中に堆積している約13万年分という世界屈指の泥炭は弱酸性の水で涵養されており、さらにその水温、水量なども重要な要素であると考えられる。これらのことが解明されていない現状でのトンネル計画は、奇跡に奇跡が重なって今があると表現されるほど微妙なバランスのうえに存在する中池見湿地の死活をかけた賭けと言わざるを得ない。

また、トンネル北側入口と予定されている中池

見湿地への細長い谷、後谷（うしろだに）は、幅約20m、奥行き約400mの谷津田状の地形の所で、湿地本体とは異なる生態系を持っており、この環境にのみ依存する生物もあり、工事による環境破壊、景観破壊が深刻である。仮に中池見湿地本体が無傷であったとしても、ここが消滅すると、中池見湿地の価値は半減と評価されるほど重要な場所でもある。

問題は、1998年という昔の方法書に基づき、ルートも確定していないなか実施され、2002年に承認された環境アセスそのものの有効性である。古証文としか言いようのない、極めて不完全な調査結果により、まとめあげられている。評価書には、明かりという地表通過部のみで実施されているだけで、ルートの大半を占めるトンネル部分の水文調査がまったく実施されていないことである。現行のアセス調査が、トンネルという地下部分は対象外となっていることにも問題がある。特に中池見湿地のように「水がいのち」の地域においては、神経質なほどに注意を払って水文学的事項を調査し、明らかにしてからしかルート決定、着工

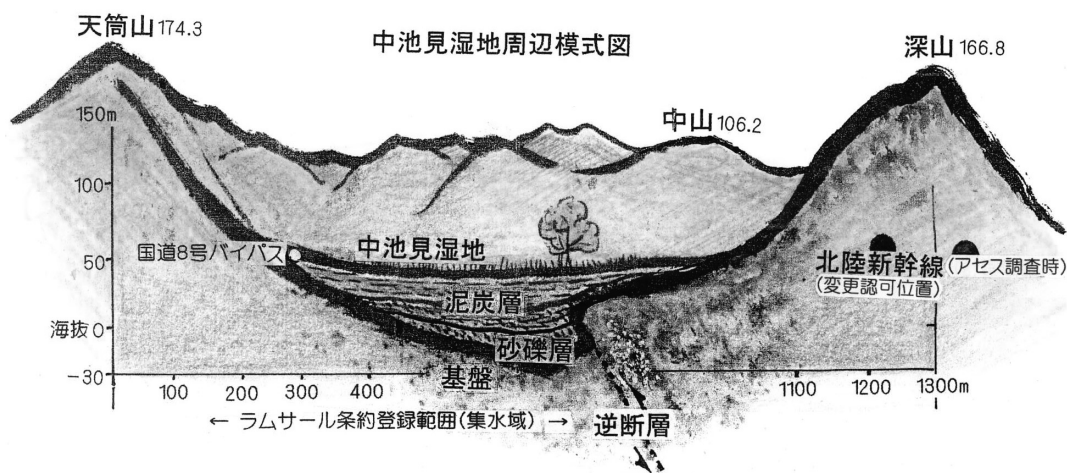


図2. 中池見湿地周辺模式図. 集水域とトンネルの位置に注目.

を行うべきではないと考えている。このような観点からの環境アセス調査を早急に実施し、公表することが先決であろう。

ガス基地建設計画の折にも言われた「今の技術でもってすれば、心配はない」は、ここ中池見湿地では懸念払拭とはならないことを真摯に受け止めてのルート再考が求められる。

その他、水環境の観点から湿地西側に敷設されている国道8号敦賀バイパスの問題がある。特異な地形の所への道路建設で、供用開始時から沈下を続ける箇所の改良工事計画と道路排水溝構造。4車線化の工事計画など課題山積であるが、ここでは取り上げないことにする。

おわりに

今回の北陸新幹線のルート設定における問題点は、現行の環境影響評価法第28条における但し書き条項の規定である。「事業内容の修正の場合の環境影響評価その他の手続き」を定めた条文中で、「ただし、当該事項の修正が事業規模の縮小、政令で定める軽微な修正その他の政令で定める場合は、この限りでない。」の一律適用である。この政令で定める軽微な修正の中に、「修正前の対象事業実施区域から300m以上離れた区域が新たに対象事業実施区域にならないこと」とあり、300m以内の移動、変更は軽微な修正ということになり、再アセスの必要がないということで、機構側は、この項を根拠に再検討を拒否している。中池見湿地エリアでの300mは大変なことで、まさに死活を分ける距離である。このことが、事業者にも国側にも認識がないというところが大きな問題であり、ラムサール条約登録湿地を管理する敦賀市の姿勢も問われているところである。

単なる中池見湿地の問題ではなく、国際条約に登録、保護を約束した地に国内法で問題がないと、

再検討もなさず、安易に新幹線を通すという日本の認識、環境意識が問われており、厳しい目でその行く末を注視されていることを忘れてはならない。ラムサール条約登録地に手を付ける前に、国際信義に反しないような良識が求められている。

国内の各種団体から要望書や要請書、意見書が発せられているのが、その証である。

参考文献

- (独) 国立環境研究所. 2003. 福井県敦賀市中池見湿地総合学術調査報告. 387pp. (独) 国立環境研究所, つくば市.
- (独) 鉄道建設・運輸施設整備支援機構. 2012. 新幹線ルート図 (1/2,500路線平面図).
- . 2012. 明日を拓く北陸新幹線 (パンフレット). 見開き 8 pp. (独) 鉄道建設・運輸施設整備支援機構, 東京.
- 公民館村史編集委員会. 1973. 敦賀郡東郷村史. 832pp. 東郷公民館, 敦賀市.
- 毎日新聞社. 2012. 毎日新聞社会面「北陸新幹線ルート ヘイケボタル生息 福井・生態系破壊 懸念 計画変更 アセスの抜け穴」(朝刊11月10日号).
- 日本鉄道建設公団. 1998. 北陸新幹線 (南越 (仮称)・敦賀間) 環境影響評価方法書. 124pp. 日本鉄道建設公団, 東京.
- . 2002. 北陸新幹線 (南越 (仮称)・敦賀間) 環境影響評価書, 546pp. 日本鉄道建設公団, 東京.
- 大阪ガス株式会社. 1996. 敦賀LNG基地建設事業に係る環境影響調査準備書. 556pp. 大阪ガス株式会社, 大阪市.
- . 2000. 敦賀LNG基地地盤調査及び耐震性評価報告書 (概要版). 15pp. 大阪ガス株式会社, 大阪市.

坂巻幸雄. 2012. 北陸新幹線深山トンネル（仮称）
と中池見湿地の保全（メモ）.

産経新聞社. 2012. 産経新聞社会面「ラムサール
登録の中池見湿地 北陸新幹線が縦断計画」
（朝刊7月14日号）.

読売新聞社. 2012. 読売新聞福井版「ラムサール

登録湿地「中池見」近くにトンネル 新幹線延伸
で計画浮上」（朝刊7月26日号）.

——. 2012. 読売新聞福井版「取材ファイル 中
池見湿地 沈下も 水源の山に新幹線トンネル
地下水脈への影響懸念」（朝刊10月18日号）.