

中池見湿地の北陸新幹線ルート変更までの道のりと今後の課題

福田 真由子(公益財団法人 日本自然保護協会)

北陸新幹線の2012年認可ルート公表の背景

福井県敦賀市の「中池見湿地」は、袋状埋積谷という地形が大きな特徴で、世界的にも希少な約10万年の歴史をもつ40mもの厚さの泥炭層が堆積している。加えて、多様な水辺環境により約3,000種もの動植物の宝庫であることが評価され、2012年7月に世界的な保護地域であるラムサール条約の湿地として登録された。しかし、登録直後に湿地を貫通する北陸新幹線のルートの変更と認可が公表された。

北陸新幹線は上信越・北陸を経由して東京と大阪を結ぶ高速鉄道で、1973年に計画決定され、鉄道建設・運輸施設整備支援機構が整備している事業である。中池見湿地にかかる区間については、2002年1月に環境影響評価書が提出されたが、中池見湿地で建設予定であった液化天然ガス基地計画が2002年4月に中止になった後、2005年に湿地側に約150m内側にルートが変更された(軽微な変更として再調査・公表はなされず)。その後2012年6月に同じルートで事業申請が出され認可された。一方、中池見湿地は2012年3月に国定公園に編入され、2012年7月にはラムサール条約湿地として登録された。今回のルート変更は通知の義務がないため、保護に関わる関係者も認識していなかった。

2012年の認可ルートの問題と保護活動

2012年の認可ルートは1996年公表の環境アセスメント時のルート(以下、アセスルート)よりも、湿地の内側に150m変更され、湿地の一部である「うしろ谷」を貫通し、水源の山をトンネルで通過する計画であった。これは中池見湿地の水文環境に不可逆的な悪影響を与える恐れがあるほか、国内外の保護地域の開発を助長し、保護地域のあり方に対して大きな影響を与える恐れがあった。事業者は2012年7月25日の敦賀市市議会での説明会で中池見湿地にかかる新幹線計画について「調査はするが、調査結果に関わらずルート変更は行わない」と発言しており、強行姿勢をとっていた。

NACS-Jは、この問題が発覚した当初から地元市民団体と共に、ラムサール条約湿地外への計画変更を求めて、うしろ谷の重要性を示すレポート作成や意見書を提

出するなどの働きかけを行ってきた。その結果、2013年11月事業者によって、建設工事の影響評価・予測のための調査計画などを話し合う専門家委員会が設置・開催され、翌12月から調査が始まった。NACS-Jでは、この問題を国内外に周知するために、日英版の広報パンフレットの発行や国際シンポジウムの開催、チャリティートンボ観察会の開催等を展開した。そして2015年3月15日に専門家委員会の最終会合が開催され、「2012年の認可ルートは影響が大きい」という結論とアセスルートを基本にして可能な限り環境影響を減らすよう提言がまとめられた。事業者は、この提言ならびに福井県等の



要望を踏まえて2015年5月8日にルートを変更した。

残された課題と必要な対策

今回の変更によって、中池見湿地の水文環境や生態系への影響が大きかった2012年の認可ルートが回避され、より影響の小さいルートとなったことは評価できる。しかしながら、現在のルートでも条約湿地内の開発であり、他の保護地域の開発を助長しかねない状況にある。また工事に伴う水文環境の変化を正確に把握することは科学的にも難しい中、報告書からも水文環境に少なからず影響があることがわかっており、今後も十分注視していく必要がある。しかし、事業者による計画では、工事期間も含めてモニタリング調査はされるものの調査結果や環境保全処置の結果を評価して公表する体制がなく、工事後1年で調査は終了する予定となっている。これでは、影響が出て対処されず取り返しのつかない事態になりかねない。

今後の対策として、①具体的な工法の検討を含め工事前から環境配慮を検討する場を設け、②工事による環境影響を長期にわたりモニタリングし、③その結果を専門的に評価して情報公開し、適切に対応を行える体制を整えることが強く望まれる。