

ラムサール登録湿地“中池見”の価値と自然保護上の問題点

吉田正人(筑波大学大学院人間総合科学研究科世界遺産専攻教授)

中池見湿地の価値

中池見湿地は、地形のレッドデータブックにも記載される袋状埋積谷という地形のため、10 万年をかけて 40m を超える泥炭層が堆積した稀有な地形的特色を有している。江戸時代から水田耕作が始まったが、泥が深く機械化が進まなかったために、人手によって里山環境が維持されてきた。中池見湿地は、キタノメダカ、ナカイケミヒメテントウなどのタイプ標本の産地であり、新種のカワイチモンジダニの産地でもある。世界的な希少種となったノジコの渡りの中継地であるとともに、全国的に希少種となった里山の植物や昆虫を含む、生物多様性のホットスポットである。

そのため、2012 年 3 月には、越前・加賀国定公園 (91% が特別地域) に編入され、同年 7 月にはラムサール条約に基づく登録湿地となった。

自然保護上の問題点

しかし中池見湿地は、これまでも現在も、さまざまな自然保護上の問題点を抱えている。1988 年には国道 8 号線のバイパス工事が行われ、湿地の南西部に道路が建設された。1992 年には大阪ガスによって LNG 備蓄基地計画が発表されたが、敦賀市民の粘り強い運動に加え、生態学者による学術調査、自然保護団体による反対も功を奏して、2002 年に大阪ガスは LNG 備蓄基地計画の中止を発表、2004 年には基地計画用地と施設が敦賀市に寄付された。

2005 年からは環境省のモニタリング 1000 のコアサイトとしてモニタリング調査が開始され、ラムサール湿地登録の準備が進められた。2012 年 3 月には国定公園に編入され、同年 7 月にはラムサール条約に基づく登録湿地となった。ところが、その一方で、同年 8 月、北陸新幹線の新たな計画路線が明らかとなった。北陸新幹線は、2002 年 8 月に環境影響評価書が提出されていたが、2012 年 6 月に事業認可されたルートは環境影響評価時のルートよりもさらに 150m も中池見湿地に近づくルートに変更されていたのである。2014 年 12 月、学識経験者から構成される環境検討委員会では、環境影響評価ルートの方が認可ルートよりも環境に対する影響が低く、ルートを再検討すべきという意見が出された。

なぜ、このような問題が発生してしまったのか? どうすればよいのか?

1. 環境影響評価法の問題点

- 1) 高速鉄道においては環境影響評価書の確定後、300m 以内のルート変更は軽微な変更として認められている。ルート変更が軽微であるかどうかの判断は事業者自らがすることになり、環境省に対してはルート変更の通知義務さえない。これは環境影響評価制度の欠陥であり、早急な改正が必要である。
- 2) 環境影響評価書における評価は、事業認可等の判断に適切に反映されることが求められる。しかし、今回の事例のように、環境影響評価書の確定から、事業認可まで 10 年もの時間が経ってしまうと、生物多様性の現況などが大きく変わっている可能性もある。また担当者がすべて異動して、環境影響評価結果が適切に反映されない恐れがある。環境影響評価に有効期限を設けるべきである。

2. ラムサール条約の国内法の問題点

ラムサール登録湿地の国内法による担保措置として、国指定鳥獣保護区、国立公園・国定公園などがある。しかし国定公園の場合、環境大臣は指定に関与するのみであり、開発行為の許認可は県知事権限となる。ラムサール登録湿地など国際的に重要な地域の場合は、環境大臣に協議が必要となるが、あくまでも協議であり許認可権限は県知事に残る。国が加盟国となっている国際条約の国内担保措置として、国定公園はふさわしいのか、再検討する必要がある。

3. 行政間のコミュニケーションの問題

今回の問題には、ラムサール条約を所管する環境省野生生物課、国定公園を所管する国立公園課、環境影響評価法を所管する環境影響評価課、福井県、国土交通省、鉄道運輸機構など、さまざまなセクターが関与しているが、行政手続の際に相互のコミュニケーションが不十分であり、ラムサール登録湿地を保全するという国際的な責務を果たしていない。これは、市民への情報公開、行政手続きへの市民参加など、行政手続に透明性と参加の原則がとられていないためである。早急な改善が求められる。