



シンポジウム

ラムサール条約湿地の守り方最前線 ～中池見湿地・北陸新幹線問題からの発信～

2015 年 10 月 12 日（月・祝） 13：30 ～16：30

中央区立環境情報センター 6 階 研修室

主催：公益財団法人 日本自然保護協会

協力：ウェットランド中池見、中池見ねっと

ラムサール・ネットワーク日本

後援：日本湿地ネットワーク、日本国際湿地保全連合

日本野鳥の会、世界自然保護基金ジャパン

プログラム

13：30 ～ 開会挨拶

日本自然保護協会 福田真由子

映像「ラムサール登録 中池見湿地へようこそ」

ウェットランド中池見（桑本順子 作）

13：45 ～ 講演

「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（日本自然保護協会）

「地元での活動報告と今後の取り組み」

笹木 智恵子（NPO 法人ウェットランド中池見）

「条約湿地の保護問題における国際機関との新たな連携の可能性」

道家 哲平（日本自然保護協会）

「中池見湿地のからみえる制度的な課題とモニタリング調査の重要性」

吉田 正人（筑波大学大学院教授、IUCN 日本委員会会長）

休憩 10 分

15 : 25 ～ パネルディスカッション

「条約湿地を守るために何が必要か」

呉地正行氏(日本雁を保護する会、ラムサール・ネットワーク日本) を迎え、
講演者 4 人と会場を交えて話し合います。

16 : 25 ～ 閉会挨拶

日本自然保護協会専務理事 吉田 正人

16 : 30 閉会

<会場の注意>

- ・ 報告書などで使用する写真を撮影します。問題のある方は事前にスタッフにお声がけください。
- ・ シンポジウムの講演をライブ配信します（参加者を撮影ことはありません）。
- ・ 会場では飲食・喫煙はできません（飲み物はペットボトル等、ふたのできる物のみ可）。



中池見湿地を守るための活動に
ご支援ください。

送金先（郵便振替口座）

口座番号：00150-2-51775

加入者名：公益財団法人 日本自然保護協会



日本自然保護協会

THE NATURE CONSERVATION SOCIETY OF JAPAN

会員約 2 万人に支えられている自然保護 NGO。1951 年に発足して以来、自然観察指導員の養成、
全国の自然保護問題の調査・研究、政策提言などに取り組んでいます。

〒104-0033 東京都中央区新川 1-16-10 ミトヨビル 2F

TEL:03-3553-4101（代表） FAX:03-3553-0139

ホームページ：<http://www.nacsj.or.jp/>

* 当会の中池見湿地の問題の取組みは以下のウェブサイトに掲載しております。

<http://www.nacsj.or.jp/katsudo/nakaikemi/>

ラムサール条約湿地の守り方最前線～中池見湿地・北陸新幹線問題からの発信～

2015 年 10 月 12 日 東京都・中央区

北陸新幹線の開発計画がある中池見湿地の今後について考えるシンポジウムを NACS-J 主催で開催しました。

中池見湿地（福井県敦賀市）は 2012 年にラムサール条約湿地に登録された直後に湿地を貫通する北陸新幹線の建設ルートが公表され、地元団体や NACS-J の保護活動の結果、今年 5 月にルートの見直しが実現しました。ただ、現在のルートでも条約湿地内での開発であり、課題も残されています。今回のシンポジウムでは、中池見湿地の新幹線問題へのこれまでの取り組みの報告とともに、これから行われる新幹線の工事から湿地の自然をどう守っていけばいいか、講演とパネルディスカッションを通して話し合いました。



北陸新幹線が条約湿地内を通過する中池見湿地【写真：羽鳥聡】

当日は行楽シーズンの 3 連休にも関わらず、中池見湿地の地元福井の方、そして富山、兵庫、愛知、静岡など全国から約 40 人が集まりました。東京での開催でしたが福井放送や福井テレビの方も取材に来てくださり、福井県でも注目している様子が伝わりました。

まず、NACS-J で新幹線問題を担当してきた福田真由子から、2012 年に影響が大きい新幹線のルートが認可された経緯やそれに対して NACS-J がどのように保護活動を行ってきたかを報告しました。そして、影響が大きいルートが回避されたとはいえ、依然としてラムサール条約湿地内での開発であること、水文環境への影響が少なからずあること、工法やモニタリング調査の結果について評価する体制がないこと、などを課題として挙げました。

次に地元で 30 年中池見湿地の保護活動を続けてこられた NPO 法人ウェットランド中池見

の笹木智恵子氏からは、7年後の新幹線開通に向けて中心線測量が開始されるなど、着々と準備が進む現状や、中池見湿地の命である水文環境の変化に対して懸念が示されました。

次に NACS-J の国際担当であり、国際自然保護連合日本委員会（IUCN-J）の事務局長を務める道家哲平から、中池見湿地の保全のためにラムサール条約事務局など国際的な機関と協力関係を築いてきた経緯を報告しました。そして条約湿地を守るための国際機関の連携体制を活用していくためにも、現場の価値を熟知し守りたいと思う地元の市民が重要な役割していることを示しました。



シンポジウムの様子

最後に筑波大学大学院教授で保護地域の専門家である吉田正人氏は、中池見湿地の保護問題から見える、環境アセスメント制度や行政間のコミュニケーションの課題などを挙げ、中池見湿地だけの問題ではないことを強調しました。また、1980 年代に建設された長良川河口堰（三重県）の事例から、環境への影響について予測の不確実性がある場合には順応的なモニタリング調査と保全処置が必要であること、そのためには着工前後に専門家による評価委員会を設置するとともに市民側もモニタリング調査を行って一緒に議論していくことが重要であることを示しました。

後半のパネルディスカッションでは、日本雁を保護する会会長の呉地正行氏を迎え、「中池見湿地を守るために今後何が必要か」「条約湿地を守るための市民と関係者の役割」について講演者 4 人と議論しました。

まず、今後の中池見湿地の新幹線事業を考える参考例として、条約湿地の伊豆沼に関する大規模道路で、工事着工前後に環境委員会が設置されたことが紹介されました。その委員だった呉地氏は「委員会ができた背景には、伊豆沼の重要性への理解が広がってきたことや

過去の開発問題から行政も環境配慮と地元合意が大切であると認識していたことがある。委員会ができたことで関係者全員が共通のゴールを共有することができ、予想外のことが生じた際に対応できる準備ができた」と話されました。吉田氏は、「最近では環境アセスメント後のモニタリング調査や評価も重視されている。中池見湿地では水文環境など評価予測の不確実性についてまだ議論されていないので、伊豆沼のような委員会が必要だ。」と述べました。モニタリング調査の国際的スタンダードについて、道家は「モニタリング調査は評価を行って対策に活かす前提で行うものと考えられている。ラムサール条約では環境アセスメントのガイドラインがあり、結果に基づいて行われる対策が実際に機能しているか監査し、管理計画を作って実施することが求められている。」と述べました。市民によるモニタリング調査について、笹木氏は「中池見湿地で私達も水環境のモニタリング調査を行っており、国道からの融雪剤の影響をデータで示したことで事業の改善につながった。調査により湧き水1つ1つの水質が違う中池見の特徴も分った。」と述べ、その重要性を示しました。

最後に、吉田氏は「ラムサール条約湿地の賢明な利用を実現するためには、関係者が対話し、共通のゴールを見つけていくことが最も重要だ。中池見湿地を守っていくためには、不確実性への対応や共通のゴールを共有するための関係者の対話の場を設けることが必要であり、中池見湿地の成功は他の湿地の保全につながる」と述べ、会場の参加者と共有しました。



パネルディスカッション

左から 呉地正行（日本雁を保護する会）、笹木智恵子（NPO 法人ウェットランド中池見）、吉田正人（筑波大学大学院）道家哲平（NACS-J）、福田真由子（NACS-J）

今回質疑応答の時間が少なかったのですが、参加者のアンケートでは「中池見湿地には依然として深刻な問題があることが分った」「さらなる試練に打ち勝って欲しい」「様々な立場からの意見も公表し透明性の高い活動に期待している」「住民でのモニタリング調査をぜひ続けてほしい」などたくさんのご意見をいただきました。

NACS-J ではこのシンポジウムの内容を関係者に広め、地元市民団体と協力してモニタリング調査の評価委員会の設置等、中池見湿地の保全のために向けて取り組んでいきます。

シンポジウムのライブ中継録画を下記でご覧いただけます。

(Youtube 日本自然保護協会チャンネル)

・前半講演 <https://www.youtube.com/watch?v=LHcuE6Qn2Bg>

・後半パネルディスカッション <https://www.youtube.com/watch?v=HlVNbhFx6xc>

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、影響が出ても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。

地元での活動報告と今後の取り組み

笹木智恵子（特定非営利活動法人ウエットランド中池見）

北陸新幹線計画の現況

中池見湿地付近環境事後調査検討委員会の提言により鉄道・運輸機構は中池見湿地周辺の計画ルートを変更、今年4月28日付けで改めて国土交通省に申請。5月8日に国交大臣からの着工認可がおりた。機構はこれを受けて作業を本格化させ、ルートの線引き、中心線測量と地質調査に着手した。私たちにはまったく情報が入らないため、現地へこまめに出かけ、作業状況を把握するしかないのが現状である。現地での杭打ち状況を見て、改変範囲の広さに驚きを隠せなかった。中心線のみ1本の線で地図上に表されているのに対し、現地で工事予定範囲を示す杭で確認した現実との開きである。それでも実際、工事が始まるともっと広い範囲に改変、破壊が起こるであろうと推測できるからである。現に工事が先行している工区からのトンネル掘削排土搬出のダンプがひきも切らない国道476号。これだけのダンプが出入りする工事ヤード設置が中池見湿地への入口、樫曲・細谷と反対側の大蔵地区に予定されている。工事仕様によると、その予定規模は下図のようになっている。

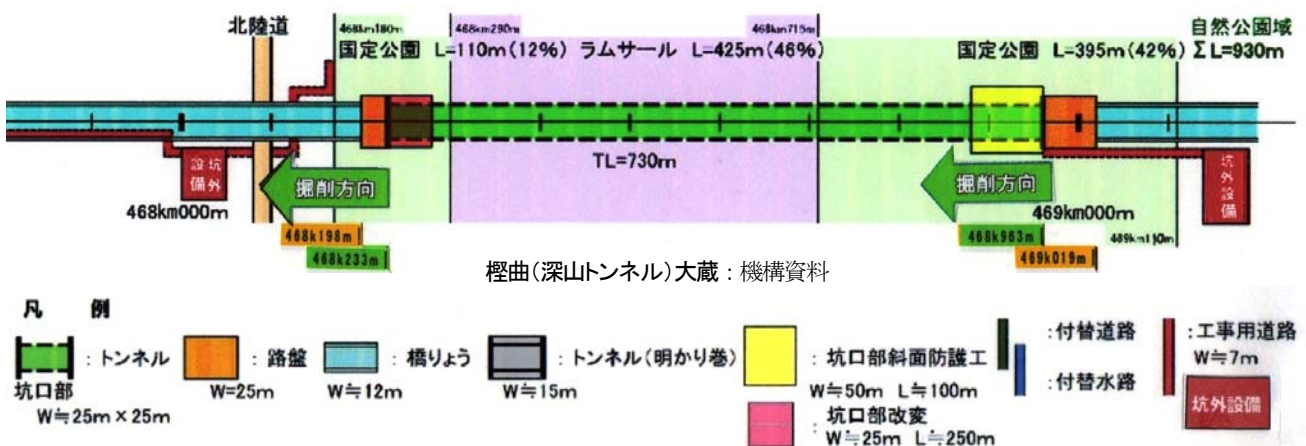
トンネル坑口部が約25×25m、坑口部斜面防護工約50×50m、坑口部改変約25×25m、路盤幅25m、橋梁幅約12m、それに7m幅の工事用道路に前述の工事ヤード（坑外設備）。さらに所によっては道

路付け替えや水路工事なども実施される。これらを中心線のみ記載の中池見周辺の地図上に描き加えてみるとその改変規模が想像できるであろう。

今後の取り組み

ルートが変更されたといえども、中池見湿地の水環境に一番大きな影響を持つ深山に掘られるトンネルである。認可されたルートそのものは、アセスメント時のものと大差なく、敷設の位置、標高など縦移動したにすぎない。検討委員会に示された水文関連の資料だけで本当に影響ないと言えるのか？地質と水環境を関連づけて読み解ける専門家が検討委にいなかったことである。すでに機構の公開資料を見た研究者からいくつかの疑問が聞こえてきている。深山をフィールドとしている私たち素人でも、現地の状況を知っている者にとっては首を傾げたいくなるような説明である。地元で言う「水みち」の複雑な中池見周辺である。トンネルは掘ってみなければ判らないという代物。私たちが心配するのは、トンネル建設による地下水質（pH、水温、汚染など）と水量の変化。世界屈指といわれる泥炭層への影響だ。見えない所にある物だけに、その保護のためにと神経質になっている。工事による改変状況の監視とともにモニタリング調査を強化するつもりである。

注 鉄道・運輸機構＝鉄道建設・運輸施設整備支援機構

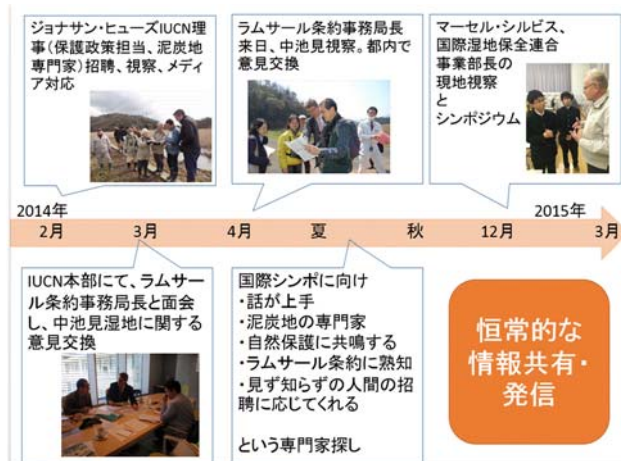


中池見湿地の保全をめぐる国際連携

道家哲平(公益財団法人 日本自然保護協会)

中池見湿地の北陸新幹線計画をめぐる国際対応

NACS-Jによる中池見湿地の国際的な保護活動は問題が発覚してすぐ始められた。特に2014年に集中的な取り組みを行った。



その間、メール・直接の意見交換を通じて、中池見湿地の生態系の重要性や市民の保護活動の蓄積、手続きも含めた北陸新幹線の2012年に認可されたルート(以降、2012年認可ルート)に関する強い懸念を表明してきた。

2012年認可ルートが発表されて直後、「懸念のあるラムサール条約湿地リスト」に、中池見湿地が登録されていたこともあり、ラムサール条約事務局も、公式に保全側の意見に理解を示してくれた。このリストは、市民からの通報も受け付けており、中池見湿地については、2012年9月にNACS-Jとラムサールネットワーク日本からの通報により掲載された。市民がラムサール条約登録湿地を“危機的状況の通報”という仕方で保全につなげる手法が公式に確保されているというのが、ラムサール条約の特徴の一つである。

ラムサール条約をめぐる国際連携

ラムサール条約は、国際条約(国家間の約束)でありながら、多くの関係者が密接な連携を保っている。ラムサール条約事務局は、スイスのIUCN本部に事務所を置き、条約と公式パートナー機関として、顔の見える関係が相互に構築されている。他の公式パートナー団体である国際湿地保全連合も、IUCNの加盟団体である。

NACS-Jは、IUCN加盟団体でありつつ、IUCNの日本の会員をまとめる日本委員会の事務局を務めている。この相互のつながりが、顔の知らないもの同士でも信頼関係を作りやすく、国際社会からの支援を容易にしてくれた。

非常識だらけの中池見湿地の新幹線計画

現場視察や情報発信について海外の方とやり取りする中で、中池見湿地の新幹線計画の非常識さを担当として幾度も痛感した。例えば、「10万年の歴史を持つ40メートルの泥炭地」と海外の方に説明しても、幾度となく14メートルかと確認された。10万年の歴史を有する貴重な場所を開発対象地にするということが常識の枠外のため英語を聞きなおされたのだろう。そして、10年以上前のアセスメントをもとに、計画ルートが100メートル近く湿地の内側に事業者判断で変更されても許可されたこと、そして国として守ることを国際社会に公約した湿地にかかる開発許可権者が都道府県であること、住民意思の反映機会がない点についても、同様に海外の方から何度も聞き直され、国際的な常識の枠外であることを痛感した。

多くの「守る」パーツがそろって実現したルート変更

今回、2012年認可ルートが変更されたのは、NACS-Jだけの成果ではない。ラムサール条約事務局は、NACS-Jや地域団体の意見も踏まえた保全上の懸念を政府側に伝え、IUCNや国際湿地保全連合はシンポジウムに対して、ネットワークの中から、最高の海外専門家を特定・派遣した。

何より重要なのは、地域の団体である。地道な活動を展開し、時に一方的に決まる海外視察に真摯に対応してくれた。地域団体が守りたいという意味を力強く示すことは、ある意味、第三者である国際社会が保全のための強い発言をすることを勇気付けた。

ラムサール条約が、世界と協働で重要な湿地を守るツールとして機能すること、世界・国・地域レベルの保全の取り組みの連携が重要であることを体現した事例と言えるだろう。

中池見湿地から見た制度的な課題とモニタリング調査の必要性

吉田 正人(筑波大学大学院教授、IUCN 日本委員会会長)

中池見湿地における北陸新幹線計画の経緯

中池見湿地は敦賀市中心部に近いという里山的性格から、さまざまな開発圧力にさらされてきた。1992年には大阪ガスによる液化天然ガスのガス基地計画が公表され、1996年には環境影響評価書が提出された。北陸新幹線計画は1996年に公表され、2002年には環境影響評価書が提出された。その後、2002年に大阪ガスが基地計画を中止し2005年に所有地を敦賀市に寄付すると、2005年に北陸新幹線はそのルートをより中池見湿地に近いルートに変更して事業認可申請が行われた（しかしこの時点では事業認可はされず、変更ルートも公表されなかった）。

一方、中池見湿地の泥炭地としての歴史的価値、自然的価値が見直され、ラムサール条約登録湿地とする機運が高まり、2012年3月には越前加賀海岸国定公園に、7月にはラムサール条約登録湿地となった。ところが登録直後の8月には、鉄道運輸機構（JRTT）から国定公園やラムサール条約登録湿地となった中池見湿地を横断するルートが、登録直前に認可されていることが発表された。

北陸新幹線計画から見た制度的な課題

このような背景にある環境アセスメント上の問題点として、1）環境影響評価書の確定後であっても新幹線の場合、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こと、2）「軽微な変更」であるかどうかの判断は事業者自らがを行い、環境省に対して変更通知義務がないこと、3）環境影響評価書確定後、10年経ってしまうと生物多様性の状況が大きく変わっている可能性があることが指摘される。

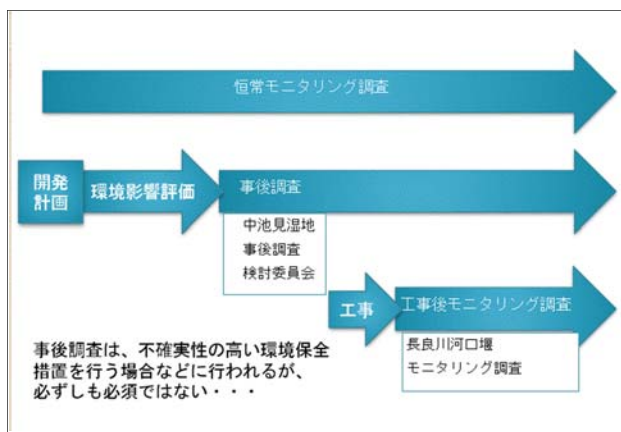
さらに行政間のコミュニケーションの問題として、事業者である JRTT と国土交通省、環境省、福井県、敦賀市等の関係者のコミュニケーションが不十分で、ラムサール条約登録湿地を守るという国際的責務が果たされていないことが挙げられる。またラムサール条約登録湿地を担保するための制度として国定公園がふさわしいのか疑問が呈された。

環境影響評価法に関しては、環境影響評価書確定後の計画変更にあたっては環境大臣への報告を義務づけ、影響が低減される変更であることが明らかであると判断できない場合は、専門家による検討を義務付ける制度変更が必要である。環境影響評価書確定後、例えば5年以内に事業認可されない場合は、環境影響評価をやり直したり、補足調査を義務付ける必要がある。

自然公園法に関しては、ラムサール条約等の国内的担保措置として国定公園を該当させている場合は、開発行為の許認可にあたって、都道府県知事は環境大臣の意見を求めなければならないものとする、などの制度変更が必要である。

モニタリング調査の重要性

モニタリング調査といっても、恒常的なモニタリングと環境影響評価の事後調査のような事業に伴う事後モニタリング調査の二つがある。また事後モニタリング調査には、中池見湿地のように環境影響評価書確定後（工事着工前）に行う事後調査と、長良川河口堰のように工事完了後、その影響を調査する工事後モニタリング調査がある。環境影響評価における事後調査は、不確実性の高い環境保全措置を実施する場合に行われるが、大臣意見で求められることがなければ、必ずしも自動的に行われるわけではない。



図：モニタリング調査の種類

中池見湿地付近環境事後調査検討委員会も、北陸新幹線（南越（仮称）・敦賀間）の環境影響評価書に対する国

土交通大臣と環境大臣の意見で、「計画が具体的に確定し、詳細な構造および施工計画を検討するにあたって、希少な動植物について、専門家等の意見を踏まえ、必要とされる調査を実施し、生息・生育環境に対する影響が最小限となるよう適切な保全対策を講じること」という意見がついたことが検討委員会設置の根拠となっている。

2013年11月から2015年3月まで、事後調査ならびに検討委員会における検討が行われ、2015年5月、JRTTは北陸新幹線のルートを2002年の環境影響評価時のルートに近いルートに再変更し、国土交通大臣からルート変更認可を得た。

モニタリング調査による順応的管理の必要性

中池見湿地のモニタリング調査はこれで終わるわけではない。検討委員会においても水文環境に与える影響については予測しきれない部分もあり、工事中、工事後もモニタリング調査を行い、順応的管理を行う必要がある。

長良川河口堰のモニタリング調査の場合、1995年に長良川河口堰の運用が決定される前から、市民グループによる長良川河口堰事業モニタリング調査グループが設立され、建設省が設置した長良川河口堰モニタリング委員会と同時平行でモニタリング調査を行い、運用開始5年後、10年後に検証が行われている。

このような経験から、中池見湿地の場合も、工事中、工事後にまたがって、モニタリング調査を実施し、専門家による検討を行い、適切な対応をとる必要がある。また事業者のモニタリング調査と平行して、市民団体がモニタリング調査を行い、結果をつきあわせて議論することが必要である。

北陸新幹線（中池見湿地付近）環境事後調査検討委員会

2013年11月 第1回環境事後調査検討委員会

認可ルート周辺の環境影響を検討（1年半）

ラムサール条約事務局長、中池見訪問（2014.4）

2014年7月 第2回環境事後調査検討委員会

2014年12月 第3回環境事後調査検討委員会

マーセルシルビウス氏を招きシンポジウム（2014.12）

2015年3月 第4回環境事後調査検討委員会

アセスルートの方が水文、自然環境への影響は小さい

アセスルートに変更し、影響を回避、低減すべき

2015年5月 事業者(JRTT)からルート変更の公表

国土交通大臣のルート変更認可

図：事後調査検討委員会の経過

長良川河口堰モニタリング調査委員会

- 1988 長良川河口堰本体工事着工
- 1989 NACSJ 河川問題調査特別委員会、長良川河口堰問題専門委員会設置、河川基金開設
- 1990 北川環境庁長官現地視察、追加調査実施決定
- 1993 五十嵐建設大臣現地視察、環境調査実施表明
- 長良川河口堰事業モニタリング調査グループ（市民グループ）
- 1995.3 河口堰完成、長良川河口堰円卓会議開催
- 1995.7 野坂建設大臣運用決定、ゲート操作開始、モニタリング調査決定
- 1995.9 建設省、長良川河口堰モニタリング委員会設置
- 1997.6 河川法改正、治水、利水に環境が加わる
- 1999.7 NACSJ「長良川河口堰が自然環境に与えた影響」
- 2000.3 建設省、長良川河口堰モニタリング委員会提言
- 2000.7 NACSJ「河口堰の生態系への影響と河口域の保全」
- 2005.3 国交省、ダム等フォローアップ委員会、10年の評価
- 2010.3 NACSJ、長良川河口堰モニタリンググループ「長良川河口堰運用後10年の環境変化とそれが地域社会に与えた影響」

図：長良川河口堰におけるモニタリング調査

パネルディスカッション

条約湿地を守るために何が必要か

- ① 中池見湿地に今後期待されること
- ② 条約湿地を守るための市民と関係者の役割

ラムサール条約湿地 伊豆沼・内沼 みやぎ県北高速幹線道路の事例

- 宮城県栗原町・登米市
- 1985年ラムサール条約登録(国内2番目)
- 491ha(伊豆沼369ha、内沼122ha)
- 国指定鳥獣特別保護区
- 県自然環境保全地域



宮城県伊豆沼・内沼サンクチュアリセンターウェブサイトより

みやぎ県北高速道路全体概要図



- 伊豆沼から4Kmの地点で長さ9Kmの大規模道路(県事業)
- 平成7年着手、平成23年供用

宮城県ウェブサイトより

設計段階からの環境配慮の検討(みやぎ県北道)



平成3～6年

- ・環境影響調査を独自に行う

平成7～10年（工事前4年）

- ・環境懇親会・検討会（7回）で工事設計の共有や
環境保全計画書を作成

平成11～23年（工事中13年）

- ・環境対策委員会（8回）で経過やモニタリング調査の報告

平成24～25年（供用後）

- ・環境対策委員会（2回）でモニタリング調査の報告、
環境対策の成果、総括と今後の取り組み
- ・平成25年目的達成としてモニタリング調査終了、
委員会閉会

18年間で17回環境についての委員会を実施



第10回みやぎ県北高速幹線道路 環境対策委員会

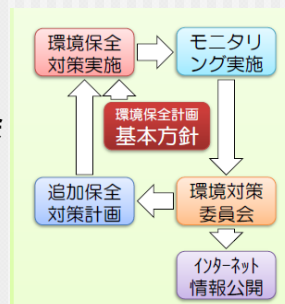
～環境に配慮した道路は伊豆沼・内沼から発信する～



平成25年2月18日
宮城県

■ 情報公開

- 委員会メンバーは専門家、地元自治会
市民団体
- 委員会形式であっても、傍聴可能
- 資料はウェブサイトで公開



第10回環境対策委員会資料より抜粋

特徴

- 設計段階からの環境配慮の検討の場
- 順応的管理・工事の実施
- 市民との情報交流の体制
- 取り組みをモデルとして発信