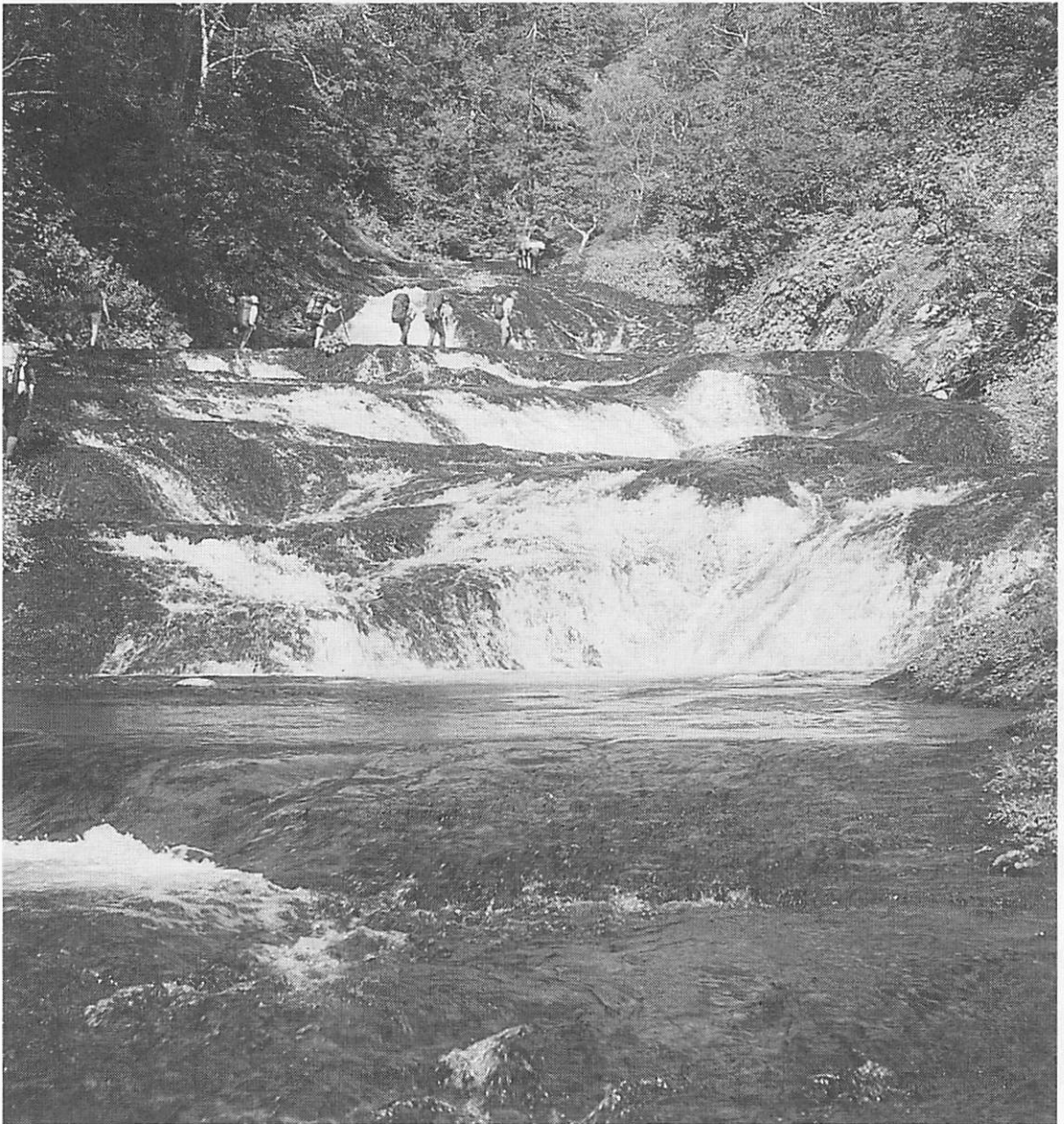


北の自然

北海道自然保護連合通信
No.72 2004.8.20



盛夏のクワンナイ川 (大雪山)

南長沼用水頭首工

改築工事

千歳の自然保護協会

事務局 明野幸久

◆南長沼用水頭首工の現況

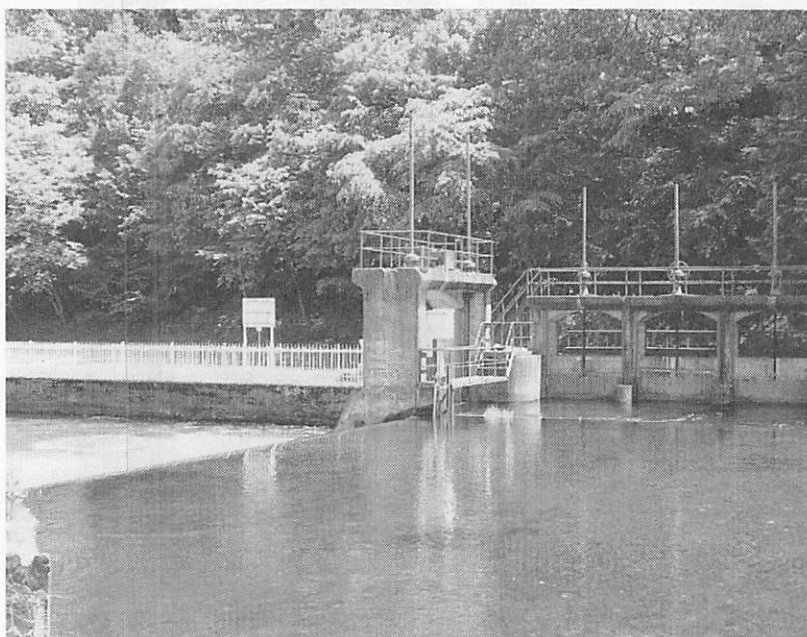
頭首工は千歳川の千歳市蘭越地区に昭和2年(1927年)に築造され、その後、昭和37年(1962年)に改修工事を実施しているが、改修後41年を経過し頭首工全体のコンクリートの磨耗、損傷が著しく、又金物類の腐食、錆など進行し、取水施設としての機能低下と安全性に問題が認

められる。このため、頭首工の全体改築を実施し、河川構造物および農業用水取水施設としての機能回復を図り、長沼町の農地に灌漑用水を安定供給する。

この改修工事について、これまで一般市民に向け2回の説明会が開催され工事全体の概要を把握することが出来た。説明による工事のポイントは2点ありそれは

- * 頭首工を既設頭首工の上流200mに移設する。
 - * 現在の固定堰を可動堰にする。
- である。

今回の工事で移設改築する理由は「防水を止めずに工事をするには現在の取水口の機能を維持させたまま別の場所に取水口を作られなければならない、それに伴い堰を新築する必要があり、堰の構造については河川管理者の指導に基づいた構造(可動堰)になった」と説明している。



現在の南長沼用水頭首工全体

◆農業用水の安定供給と周辺の 自然環境保全

公表された設計図通りに工事が行われた場合、自然環境・景観に与える影響は甚大なものがある。第一に工事区域は平成15年7月に千歳市が指定した「第一種自然環境保全地区」内である。このような地区において大規模工事を実施した場合の自然破壊の状況を列挙すると

- * 構築物と工事用道路を整備するために、広範囲の自然河畔林の伐採、それに伴い周辺の植生の破壊が引き起こされ、生育する鳥獣、昆虫類には壊滅的なダメージを与える。
 - * 新可動堰を構築する予定地には自然のままの中洲があるが、工事により完全に撤去されることになる。
 - * 新可動堰を設置するために、堰を中心とした60mの河床をコンクリートで固めることになり、その部分を含めた広範囲の河床が破壊され水生昆虫類、水生植物に多大な影響を与える。
 - * 可動堰の水門を管理するために、流水面上に3箇所、兩岸にそれぞれ1箇所の管理小屋を建築することになり、このような小屋により自然景観は著しい影響を受けることになる。
 - * 取水流量を安定させるため、河川の流れを直線化する必要があり堰の兩岸を削りその場所は護岸工事することになり、自然護岸は消滅してしまう。
- これらを考え合わせた場合設計図通りの工事は容認できない。
- 昨今、必要とされる公共工事であっても、自然破壊、環境破壊に配慮のない工事は民意の賛

同を得られず、その事業は中止・廃止に追い込まれる状況にある。近くは千歳川放水路の問題。徳島県では吉野川の河口堰建設事業、建設に賛成する知事が当選したものの最近になって建設中止を表明したりしている。更に、一旦直線化工事をした釧路川においては自然を再生す



撤去が予定されている中洲

るため川の流れを元の曲線に戻す工事を実施中であり、北海道開発局では、環境リーディング事業というものを掲げ、その中には石狩川愛別頭首工工事が含まれていて、工事は自然環境に負荷を与えないものとするとして明確に記載されている。愛別頭首工は国の発注する事業であるが、千歳川の長沼頭首工の工事についても同じではないか？

今後この問題について千歳の自然保護協会は、工事発注者、河川管理者、地元行政などに自然環境に与える負荷をより少ない工事方法に変更するように訴え協議し、現在の自然環境を保全し景観を維持するよう働きかけを行う。また広く市民、各種団体にも現状を報告し、賛同を得られる民意の声を大きなものとして、貴重な自然を維持する活動にしていく。

フォーラム

「十勝の自然復元を考える」

2004年5月18日

会場 帯広百年記念館

主催 エゾリスの会 川と河畔林を考える会

十勝自然保護協会 北海道の森と川を語る会

十勝自然保護協会

会長 安藤 御史

自然再生推進法の成立を受けて、再生に名をかりる新たな無駄な公共事業が危惧される状況にあります。このフォーラムは行政が主導する再生事業ではなく、市民、地域住民が主体となる自然復元はどうあるべきかを議論するために企画されました。

フォーラムの第1部は、既に事業が始まっている釧路湿原の報告を杉沢拓男さん（NPO法人トラストサルン釧路）から「釧路湿原での自然復元事業の現状と課題」について講演していただきました。

釧路湿原の自然復元事業を始めるに際して、環境省からトラストサルンの土地を必要とすることを要求されたがナショナルトラストで取得した185ヘクタールの土地は不売が原則であることから、環境省に対して用地を譲ることなくトラストサルン釧路が自主性を貫くことを納得させたうえで再生事業に協力をするにすることが報告されました。現在は環境省、国土交通省、農林水産省、地元関係住民、NPO、地方公共団体、学識経験者で構成する「釧路湿原自然再生協議会」で協議が行われており、今年の7月ごろに釧路湿原自然再生の全体構想の策定が予定されています。

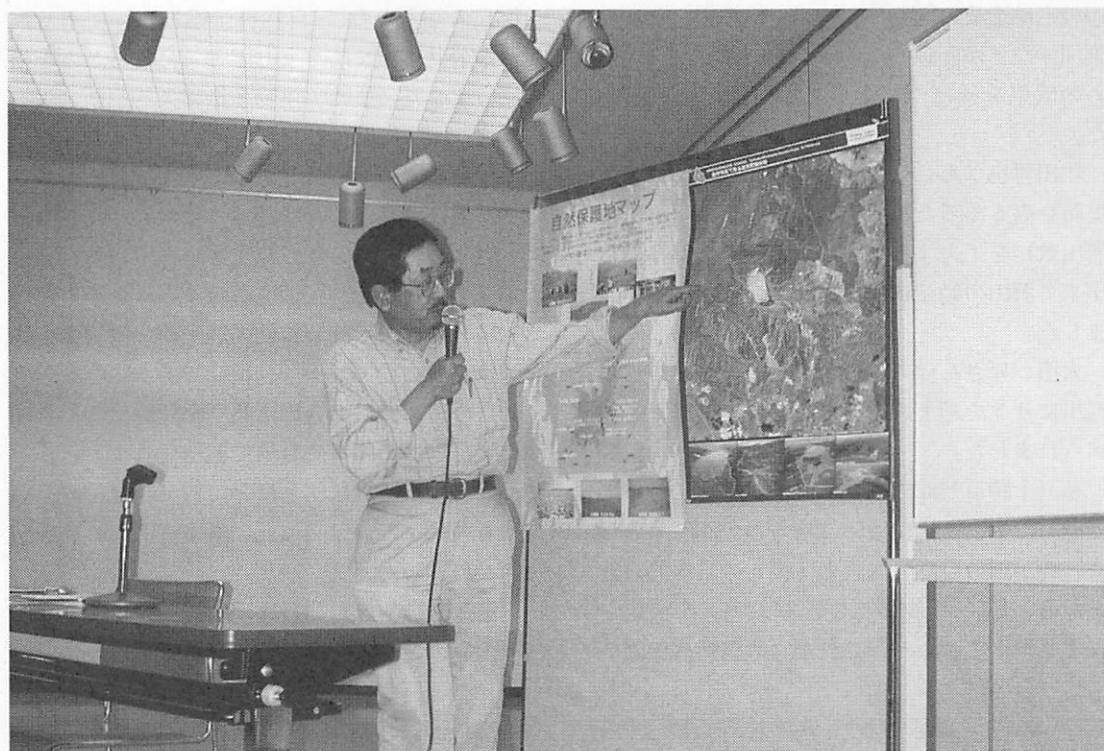
トラストサルン釧路は1) 達古武沼の調査を

行いデータの蓄積をして再生の計画を練っていること、2) 流域の樹木の種子を選定している段階である、ことが報告されました。

釧路湿原の周囲は皆伐が自由であること、農地改良により、ここ10年泥水が湿原に流れ込み易く、湿原の乾燥化が進み、ヤチハンノキが1948年の3倍に増えており、流域全体を見なければ湿原の劣化は避けられないことを強調されました。開発局は直線化した釧路川約8キロメートルを蛇行させる計画を検討していますが、湿地周辺の農地防災事業（農地の再開発）も検討されており、全体計画が策定されるまでには時間がかかりそうです。トラストサルン釧路は協議会にある6小委員会（湿原再生、旧川復元、土砂流入、森林再生、水循環、再生普及の各小委員会）に全て参加するため出席のやりくりが大変とのことです。今後の成り行きが注目されます。

フォーラム第2部は、小野有五さん（北海道の森と川を語る会）がコーディネーターとなり、「失われた十勝の自然とその再生について考える」と題して討論が行われました。

堀 浩二さん（川と河畔林を考える会）は、帯広市の稲田地区を流れる自然豊かな機関庫川周



NPO法人トラストサルン釧路の杉沢拓男氏



北海道の森と川を語る会 小野有五氏

辺の宅地造成に関して、行政、地権者、環境保護団体などが計画当初からかかわり、保全のための成果を挙げつつあることが述べられました。

和田哲也さん(アークコーポレーション)は、堤防を高くするための土砂の採取工事(十勝川河川敷)を工夫することにより、湿地が自然に出来て沢山の動植物が利用していることを示しました。

太田 昇さんは(帯広サケの会)は、帯広の河川にサケを遡上させるための長年の経験を述べられました。

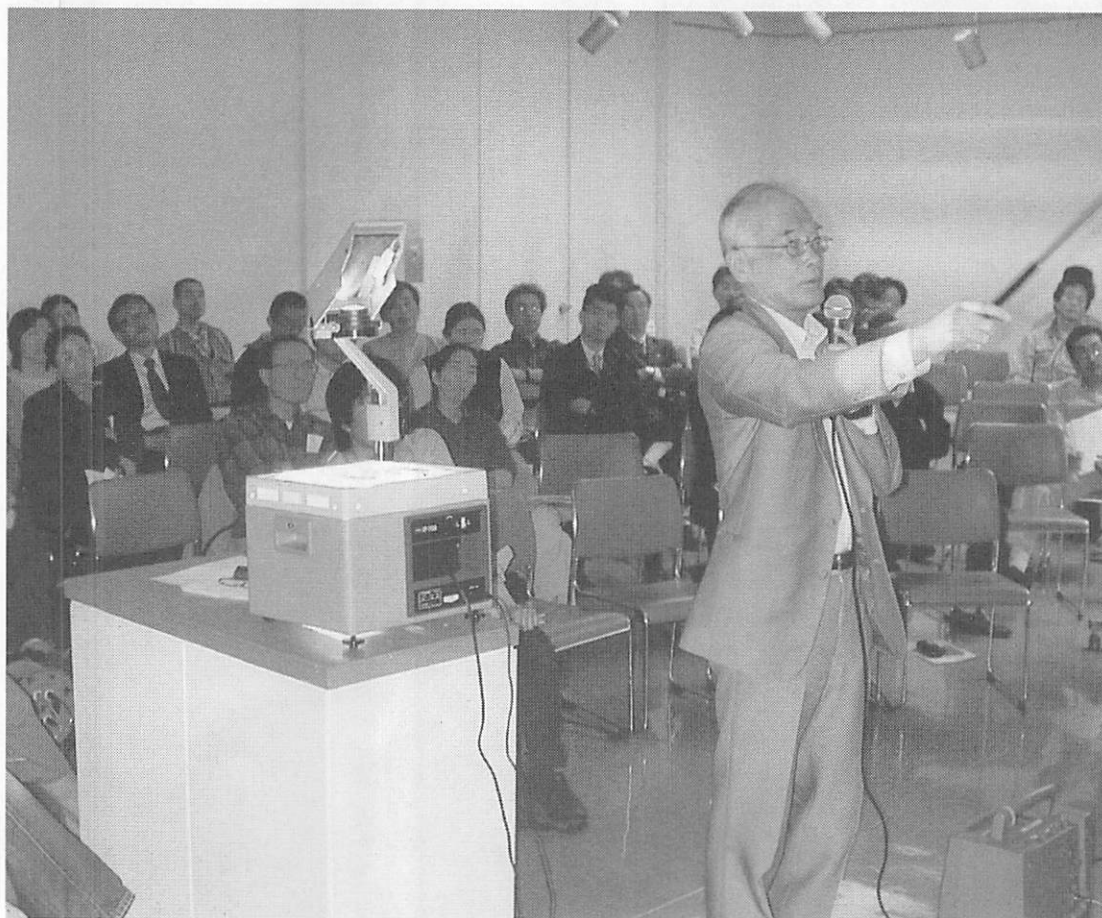
私(十勝自然保護協会)は、日本が1992年に批准した生物多様性条約に基づき、2002年3月に、わが国の自然の保護と、復元の具体的方針となる、「新・生物多様性国家戦略」が決定されました。これらが、これからの自然の保護や

復元の基本なり、「自然再生推進法」による無駄な公共事業を防ぐよりどころになることを指摘しました。また、生物多様性条約や新・生物多様性国家戦略について、その存在すら知らない行政の人もいることから、積極的に広めることが必要であることを述べました。

討論のまとめとして、1)今ある自然を、まず保全することが大切であること、2)市民が主体となり、生物多様性条約や新・生物多様性国家戦略に従った保全、復元であるべきこと、3)今後も、この会の活動を継続的に開催すること等が、出席者の賛同で確認されました。

なお、出席者は84名ほどで約3割は行政や事業者の人々で、自然復元に対する関心の高さが伺われました。

第3部は、5月23日に現地討論会が行われ、機関庫川など現地視察が行われました。



堀 浩二氏(川と河畔林を考える会会長・帯広畜産大学名誉教授)

「十勝の林道ラリーが

森林環境に及ぼす影響」

十勝自然保護協会

事務局長 佐藤与志松

本誌No67で寄稿した「十勝の自動車ラリー問題と住民訴訟」(岩佐光啓)の続きです。

十勝の林道は2001年以来毎年ラリーの爆音にさらされており、今年是世界選手権「ラリージャパン」(WRC)の誘致が決まり、地元新聞が大々的に宣伝をしております。住民訴訟の方は、今年2月に判決が出て原告の敗訴となりましたが、直ちに控訴して十勝の森林にラリー許すまじの意志を示しました。一方、世論への働きかけの必要性を痛感している私たちは、ラリー講演会をこの6月に開きました。この稿で、講師の岩佐光啓氏(帯広畜産大学教授)の提言に私の意見を加えて、ラリー問題を森林環境への影響という視点から考えてみたいと思います。

◆ラリー車は改造車

林道ラリーの車は一般市販車と同じ型ですが、競争に耐えるための改造が加えられていることを見逃してはなりません。マフラーが大きい。パンパンという異常な破裂音を発するのは、濃くしたガスが不燃焼のまま空気に触れマフラー内で爆発する音です。また、タイヤは強化のため重金属を含むので、磨耗する時目に見

えない飛散を生じます。この重金属粉の植物の害については、谷山鉄郎氏(三重大学名誉教授)の研究があり、今回直接示唆を受けることができました。勿論改造には歯止規制がかかっているけれども、一般普通車とは全く違うのです。

◆騒音評価のごまかし

騒音は実際どの程度になるのか検証してみます。エンジン騒音について主催者の実測値は67~107デシベルと報告した上で「暗騒音の20デシベル程度を引き上げるにすぎない」から問題ないと主張しています。この評価にはごまかしがあります。デシベル単位は比例的にでなく対数的にとらえなくてはなりません。20デシベルなら10倍、80デシベルなら40デシベルの100倍というふうに騒音化するのです。加えて必ずヘリコプターが低空で追跡しているので、マフラーの破裂音といい三重の騒音となるのが実際です。

◆植物を枯らす粉塵

ラリー車は高速疾走しながら特にカーブでは埃・粉塵を舞い上げます。真白になった植物は

どうなるのか。この面での研究は平野高司氏(北海道大学助教授)の論文があり、植物は気孔閉塞をおこし光合成が妨げられて生育が阻害されると指摘しています。路の近縁だけでなく、風具合によっては林奥100mにも及ぶと堀浩二氏(帯広畜産大学名誉教授)は指摘します。ラリー一車の逸脱による立木の損傷については語るまでもないことです。何しろ61台中33台もリタイヤした(2002年)くらいですから。

◆日本の林道は柔構造

林道は森林を分断するためにあるのではなく、森林の生態系の一部となっているものです。幅員を狭くし、雨水の浸透性のある柔構造になっているのはそのためです。もし廃道になった場合、そこには植生が回復し昆虫が行き通うような地面とならなければなりません。ラリー一車が深い轍の深掘れを作ることによる柔構造を破壊することであり、主催者には修復の義務を課せられてはいるものの、それで済むことでしょうか。林道造成に造詣の深い石城謙吉(北海道大学名誉教授・元苫小牧演習林長)は「人と自然によって長い時間をかけて作られた柔構造を一気に破壊するものとみてよい」「こうした破壊は一過性のものではなく、グレーダー等で外見上の現場回復が行われても、路面がふたたび安定するには長い年月がかかり、またそのために何回もの修復作業が必要である」と証言しています。

◆脅やかされる森の生きもの

ラリーでは、鹿との衝突を避けるためサイレンを鳴らして前駆車が露払いをします(一時追いやりと呼ぶ)。これは同時に鳥類への脅やかしともなり、森林環境のかく乱に外なりません。サイレンと言えば、新得の林道でラリー一車の炎上事故が発生しています(2003年)が公表もされていません。動物の話に戻って、鳥類・昆虫の輪禍は意外に多く、西鳥浩氏(帯広畜産大学名誉教授)は奥尻島で500m区間にウスバ

キトンボが135頭も死んでいた例を挙げています。実験では、昆虫の即死率は40km/時では0だが、それ以上のスピードになると早くなるにつれ高率になることが確かめられています。柳川久氏(同大助教授)は、高速車にはまき込みが生じて驚いて飛び立つ鳥が犠牲となる、それも低木を擁する広葉樹林帯の林道ほど事故が多いと指摘しています。十勝ラリーは正に広葉樹林の多い所で、しかも狭いのでこの種の事故死は避けがたいものと思われれます。また、シマフクロウへの脅威として、新得のラリー林道の近縁で環境省がシマフクロウの増殖事業を行っているので、ラリーが影響を与える可能性が十分あります。

◆森の静けさこそ宝

例えば、新得のパンケニユロベツ林道はどこまでも狭く、渡橋の多い溪流沿いで緑陰濃やかな森林環境です。その中にラリー車を爆音轟かせて走らせるということは愚かな行為という外ありません。森林が森林たる所以は、鳥が鳴き森の精気を感じさせる静けさにあります。講師の岩佐氏は、大分県の由布院町がまちづくりの基本は、静けさ、澄んだ空気、おいしい水を守る一本一本の木々を大切に、森を育むことだったという例を引き、十勝の地域振興もこれに学ぶべきだと提言しました。

◆京都議定書に矛盾する行為

日本は京都議定書批准に際して、日本は森林国であり森林のCO₂吸収効果を認めるべきだと強力に主張したはずですが、ラリーを森林で行い多量の排気ガスを持ち込むことは、このような主張と矛盾するのではないかと思うのです。

◆併用林道で高速走行が許される不思議

新得の林道には併用林道があつて道路交通法の適用を受けるはずですが、にもかかわらずそこ

をクローズして法定速度以上で走行するラリーに許可が下りたのはどうしてか不可解な話です。

文化はない。…百歩譲っても、「ラリー文化」は森林文化と共存しうるものとは思えない』

◆「ラリー文化」と森林文化は共存できない

おわりに、再び石城謙吉氏のことばを引用します。『そもそも森林文化はあっても「ラリー」

◇連絡・問い合わせ先

TEL 0155-42-2192 FAX 同じ

080-0121 音更町大通10丁目5 佐藤与志松

北海道知事 高橋はるみ 殿

世界ラリー選手権実行委員会 委員長 中島健一郎 殿

2004年8月

十勝自然保護協会 会長 安藤御史

北海道自然保護連合 代表 寺島一男

北海道自然保護協会 会長 佐藤 謙

十勝地方のシマフクロウ生息地保全のため

世界ラリー選手権第11戦へ補助金支出をしないこと等の申し入れ

シマフクロウは、絶滅のおそれのある野生動植物の種の保存に関する法律4条3項（以下「種の保存法」といいます）、同法施行令別表第1により国内野生動植物種に指定され、2002年度版レッドデータブックにおいても絶滅危惧ⅠA類にランクされ、絶滅の危険性が最も高い種とされています。私たちも、この認識に立ち、本種の保護に重大な関心をもっており、大雪山国立公園圏然別湖周辺においてシマフクロウの生息地保全のため伐採中止をもとめるなどの活動をしてきました。

シマフクロウの絶滅を回避するためには、現在の生息地の保全、さらには生息地周辺における新たな生息地の確保が必要であることは論をまたないところです。すなわち、絶滅危惧種の国内最高ランクに位置づけられるシマフクロウにとって、「生息域内保全」の方策が絶対必要なことは、自明の理なのです。

ところで、環境省は種の保存法45条以下に基づき本種の保護増殖事業に取り組み、シマフクロウの保護増殖をいわば国家的事業として位置づけております。ところが、本年開催が予定されている世界選手権第11戦は、この保護増殖事業が行われている、まさにその十勝川上流域（新得町内）のシマフクロウ生息地で行われます。

一般に車両の高速走行は、野鳥との衝突事故を起しやすいことが報告されています。またラリー車両の騒音によるシマフクロウへのストレスは非常に大きいものと懸念されます。さらに昨年9月のラリー開催中には、車両が炎上するという事故まで発生しています。世界ラリー選手権実施によるシマフクロウへの影響は計り知れないものと予測されるところです。

この十勝川上流域における世界ラリー選手権第11戦は、環境省の進めている保護増殖事業に矛盾するだけでなく、生物多様性条約にも反するものと判断いたします。したがって、私たちは、十勝川上流域における世界ラリー選手権第11戦は絶対に避けるべきものと考えます。

北海道は、このような生物多様性条約に違反するラリーの実施に対し補助金の支出をしないよう求めるとともに、この世界ラリー選手権第11戦を主催する世界ラリー選手権実行委員会に対しては、実施場所の変更を強く求めるものです。

環境省への「世界ラリー選手権」中止指導の要請

当北海道自然保護連合、(社)北海道自然保護協会と十勝自然保護協会の三者は、世界ラリー選手権の行われる十勝川上流域にシマフクロウの生息を確認し、環境省への要請を行いました。生物多様性条約などの我国内での実行を行っている環境省は、「シマフクロウ生息地域の自然環境保全の為に同地域内での世界ラリー選手権の中止を実行委員会に指導せよ」と言う内容です。8月14日付北海道新聞では、「環境省西北北海道地区自然保護事務所がシマフクロウ調査を開始」と報道しています。

会費納入のお願い

団体会員と賛助会員の皆様、自然環境保全活動や自然に親しむ活動などご活躍のことと存じます。本年の会費を同封の郵便振替用紙にて振込みをお願い申し上げます。

北海道自然保護連合 事務局

北の自然 No.72

2004年8月20日発行

発行 北海道自然保護連合
事務局 札幌市南区川沿10条3丁目12-2
小山 健二様方
TEL・FAX 011-572-2069
発行人 寺島 一男

賛助会費 年間3,000円
郵便振替 02710-5-4071

印刷 (株)北海道機関紙印刷所



《全日本登山とスキー用品専門店協会会員》
登山とアウトドア専門店

秀岳社

(本店) 〒001-0012 札幌市北区北12条西3丁目
TEL011(726)1235
営業時間 AM10:00~PM7:00 ●月曜定休

(白石店) 〒003-0026 札幌市白石区本通1丁目南2
TEL011(860)1111
営業時間 AM10:30~PM7:30 ●水曜定休

(旭川店) 〒070-8045 旭川市忠和5条4丁目
TEL0166(61)1930
営業時間 AM10:00~PM7:00 ●月曜定休

<http://www.shugakuso.co.jp>