

# 函館附近における自然保護運動経緯の概要

宗 像 英 雄



## 一、はじめに

当地域における組織的な自然保護運動の抬頭は、昭和四十六年八月「北海道自然保護協会」の助言と支援により「北海道自然保護協会」が誕生し、函館山周遊車道建設反対運動に立ち上がったのが嚆矢といえよう。しかし、それ以前には自然保護の動きが全然なかったわけではない。

一つは、昭和二十八年六月、当時の市立図書館長・元木省吾氏の呼びかけにより、当時の北大水産学部長・時田 郁氏を会長として発足した「函館山植物愛好の集い」（現函館植物研究会）の動きである。同図書館の「講演集」によれば、発会式の講演として「函館山の植物」、「自然愛護について」とあり、ともに函館山植物群落の貴重さとその衰退の現状を訴え、行政と市民にその愛護を呼びかけている。以来、この集いは現地視察を主とした月一回の例会を持ち、函館山の植物環境の貴重さを紹介しつづけている。

もう一つは、市立弥生小学校の教師数名がスライドクラブを結成、「函館山の植物」と題するスライド映画（昭和三十年全国自作スライドコンクール第二位入賞作品）を作製し、諸団体の職場研修会、社会学級、一般市民対象の映写会等で公開、函館山植物の特質をPRし、保全思想の普及に努めている。その後も同クラブは「大沼と駒ヶ岳」、「恵山」などを製作し、価値ある自然の紹介に寄与している。

しかし残念ながら、自然に対する認識が今日ほどの厳しさのなかった時代背景もさることながら、これらの動きは専ら世間の善意に訴えるということが主流をなし、車道建

設阻止のために闘うという姿勢ではなかった。また、その力もなかった。とはいえ、それらの関係者が数年後に発足した北海道自然保護協会の主力メンバーとして、積み上げてきた研究資料などとともに引き継がれていったことを思えば、この二つのグループは先駆的活動団体として、その存在を高く評価したい。

## 二、函館山周遊車道反対運動

### 1 函館山とその道路計画

函館山は津軽海峡に突き出た標高わずか三三四m、周囲約9kmの小さな孤山である。北の高地が展望台のある頂上の御殿山、南の高地が千疊敷（三〇二m）という燧岩台地で、その間を狭い尾根が結んでいる。北東面が、扇形に展開している砂洲上の市街地によって北海道本島とつながり、他の三面はほとんどが急峻な断崖によって海に臨んでいる。

山腹は深い谷にえぐられて急斜地が多く、岩質も変朽安山岩が主体をなしているので崩落しやすい環境を随所に抱えている。その崩れを防止しているのが、全山を被っている植物群である。植物群は学術的にも貴重な要素を含んでいるばかりでなく、防災上からも重要な存在であり、また四季おりおりの美しいたずまいは、古くから人々の生活の営みの中に深く根をおろしてきた緑の世界でもある。その緑に抱かれた野鳥も多く、昭和三十七年、函館山及び附近海域をも含めて国の特別鳥獣保護区に指定されている。

この山は明治三十二年七月、要塞地帯法の発布により軍用地として津軽要塞司令官の

管理するところとなり、終戦による解除までの約半世紀の間、自然状態が人為的に維持されてきた。「函館区史」によれば、要塞化の項に、「明治三十一年、函館区保安林即ち函館山千疊敷及谷地頭附近十六万余坪を陸軍省に交付を終る」と記されている。これによると要塞化前の函館山は保安林であった。また、さらに古く幕末の頃に植樹されたという現在に残るスギ林の位置を見ると、すでに古くから人々はこの山の防災に意を用いていたことがうかがわれる。

戦後の昭和二十三年、函館市はこの山を国から借り受け、都市公園として整備を開始し、同二十五年、護国神社裏の登山口から御殿山頂上にいたる四・五km、幅員7mの車道開削に着工し、同二十八年一応の開通をみた。同三十二年ロープウェイも完成、これらによって山の美しい自然は市民の憩いの緑地としてだけではなく、頂上からの夜景も世界三大夜景の一つなどと宣伝されて、一躍観光の脚光をあびるにいった。

この間、市は御殿山から千疊敷に至る狭い尾根に失対事業による車道工事を開始し、二十九年から四十二年にわたる十四年間にわずか三kmという進行ぶり、また大量の土石を谷底へ投棄するというまことに乱暴な工事で、ようやく市民の間から批判の声がではじめた。しかし、観光開発によって市経済界の斜陽化をばん回しようとする商工団体の車道建設促進活動の前には、感傷的存在として黙殺されていった。

もともと市の函館山公園計画には、三本の車道が計画されていた。第一は海岸一周道路(立待岬―寒川―山背泊)、第二は前記の登山周遊道路(登山口―御殿山―千疊敷―寒川)、第三は山麓道路(立待岬―谷地頭小裏―八幡宮裏―仏舍利塔―登山口)である。

第一は立待岬から五五〇mの地点で難工事のためと漁民の反対にあつて中断、第三は八幡宮氏子の反対により谷地頭小裏で中断、第二の周遊車道は海岸一周路が中断されたため寒川へは連結できず、立待岬を目指して下降する路線に変更せざるをえなくなつた。そのため函館市は変更路線に予想される難工事と財源難を一挙に解決させるため、函館駅―登山口―御殿山―千疊敷―立待岬の間を「立待岬函館停車場線」として道道に昇格させ、道費によって未設部分(千疊敷―立待岬)の工事を行ない、函館山周遊車道の完成を意図した。「主要なる駅と主要なる観光地を結ぶ」という道道昇格条件を満たすには特別な政治的折衝を必要としたと風聞されているが、昭和四十五年三月三十一日付で認可されている。

## 2 南北海道自然保護協会の誕生とその活動

昭和四十五年、たまたま小樽市から函館市に転住した一婦人の、函館山の自然保護について北海道自然保護協会に善処方を要望する投書が道新に掲載されたのがきっかけとなり、北海道自然保護協会は直ちにこの問題をとり上げ、市立博物館に呼びかけた。博物館はこれに応えて関係者を招集し、十一月「函館山自然保護談話会」を催した。この日、北海道自然保護協会からは当時の井手理事長、辻井、斎藤副理事が出席され、大変力強い指導助言をしてくださった。そればかりでなく、以来、教次にわたって「延長工事については慎重な配慮をするよう」市に要望書を提出してくださった。

翌四十六年五月、市は博物館友の会自然保護研究部に対し、千疊敷から地蔵山を経て立待岬に下降するルートの青写真を示し、「すでに七億の道費もついているので了承してほしい」との申し入れがあった。計画路線は地蔵山北東斜面の函館山を象徴する最も豊かな森林地帯を開削して大きくUターンし立待岬にいたるルート、しかもそこは水害常襲地帯の谷地頭町に最も急峻な斜度で迫っている危険地帯でもある。研究部は、山の自然的価値と崩落しやすい特質を主張して真向から反対したが、会談は決裂のまま終了した。この会談で知った別の「危険性」は、この計画について市は事前調査を全く欠いていたこと、市議会の建設常任委員会も現地視察すらなしに可決していた、ということである。

この無謀さに驚いた関係者は、たまたま友の会の活動にも限界のあることを話し合っていた矢先でもあり、またかねてより井手理事長からは地元住民の意志を代表する地元組織の必要性について助言をいただいていたこともあって、直ちに地元組織の具体化にはいった。そして、四十六年八月、北海道自然保護協会は誕生した。井手理事長は設立総会で激励のご挨拶をくださったばかりでなく、その後の活動においても、道知事との交渉などにしばしばご足労を煩わした。いままなお、深く感謝しているところである。

さて、協会は直ちにこの件を検討し、函館山の特質を考えるなら全山保護策をとるべきだが、諸般の社会的客観情勢を考慮、「路線を西部方面へ変更し、千疊敷方面は自然保護地区にすべし」という意見をまとめ、地蔵山の植生調査資料を添え、八月二十日付で道知事と市長へ要望した。両者からは十月にはいってもなんの反応もないため、再度

の要望を計画、十一月にかけて署名運動を開始した。

「貴重な自然を失ってはならない。防災上からも危険である。美しい景観の破壊であり、観光資源そのものの破壊でもある」という四点が、市民へのアピールの要旨であった。この運動は意外なほどの市民の強い関心と賛同をえて、短期間で約九千の署名が集まったばかりでなく、二十数名で発足した会員は、運動のさ中に急増して百名を突破するにいった。

十一月、市は路線変更の第一、第二次案を提示した。いずれも立待岬に固執し、森林を大きく破壊することに変わりが無いので直ちに拒否、同時に「函館山の保全と開発利用に関する意見書」を提出、その中で観光と自然保護に関する協会の基本的考えを述べ、御殿山方面を利用地区とし、千疊敷方面を慎重な管理による保護地区とする、という二分案を提示し、それに伴う利用資源の選択と取り扱い、復元すべき地域と方法などについても進言した。十二月、協会は九千の署名簿を道へ提出、知事から「函館市民の納得

がえられないうちは工事を実施しない」との回答をえた。

翌四十七年二月、市は第三次変更案を示した。内容は先の十一月の意見書を全く無視し、あくまでも立待岬に固執するもので反対を表明、同時に市長に対し、函館山の保全策をただす質問状を差した。回答は「自然環境の保全に可能な限りの配慮を講じつつ函館山の整備を図る考えである」として、第三次案に協力を要請するものであった。

六月、協会は再度「第三次案に対する反対理由」を提出、これには函館山に関する総合的資料を添えた。資料は「地質と予想される破壊」、「植生と問題点」、「鳥獣への影響」、「生物群集の生態系とその破壊」、「漁業への影響」、「西部方面の史蹟」、「望ましい観光の在り方」等七項目にわたるもので、調査部員の貴重な労作である。しかし、協会は立待岬に固執する市の第三次案を撤回させるにはさらに強力な運動が必要と考え、直ちに再度の署名運動を開始した。

この間、観光業者や市側に協力的な婦人団体から「車道早期完成」などの陳情があったり、市も賛成世論醸成のための見学会を実施するなど対抗的な動きをつづけている。協会もまた、理事達は職場集会、各種講演会、討論会などに積極的に出席、理解を求めて活躍した。

会員達は果敢に街頭へ進出し、署名集めと会員の拡大に努力した。また、別の婦人団体から「路線変更」や「建設中止」等の陳情が出されるなどの新しい要素も加わり、ようやく高まってきた自然保護の全国的潮流やマスコミの自然保護キャンペーンなどの情勢にも助けられて、粘り強い運動がつづけられた。そして十月三十日、ついに市はトップ会談の席上で「立待岬線は撤回する。新たに西部方面を検討し、案のでき次第提示する」と確約するにいった。

これによって協会の要望は一応満たされたわけであるが、じつはこの頃、市は窮地に追いこまれていた。というのは、道は市からの強い要請により辛じて昇格させた



上空から見た函館山、尾根の  
白線は未完成車道 (S 43. 8)



大沼の破損したままの簡易ろ過装置 (S 51. 8)

道道「立待岬函館停車場線」のルート変更はますます認めるわけにはいかない、西部ルートは道道としての条件を満たしていない、として四十八年度の建設予算を削る構えをみせた。

市はこの窮状を協会には伏せていた。だから、四十八年四月、協会の「西部案はまだか」の問いに対して「目下作業中、六月中旬には提示できると思う」と回答しながら、その六月、「周遊車道は一時棚上げし、函館山将来像の策定をコンサルタントに依頼した」と、一方的に報道機関に発表した。

協会は、市がいままで建設的な交渉の積み上げを一方的に破棄し、一切の計画をねりなおすというのであれば、協会もまた自然保護の原点に立ち戻り、新しい客観情勢をもふまえて、妥協的色彩の二分案をすて全面保護の線を打ちだそうと、八月臨時総会の満場一致の決議を経て、次の四項目を道知事、市長へ要求した。

- 1 新たに車道の建設は一切しない。既設車道についても拡幅、延長などの変更をしないこと。
- 2 国設特別鳥獣保護区としての実効確保のため、また市街地への災害防止のため、金山保安林の指定を直ちに申請すること。
- 3 御殿山、千畳敷間の開削路は使用目的を自然散策路に変更し、直ちに補修すること。これに伴い、千畳敷の未完成駐車場は直ちに緑地化すること。
- 4 全路線にわたり、法面、路肩、側溝などの補強、並びに緑化を急ぎ、流土崩落を嚴重に防止するとともに、自然環境と景観の復元に努めること。

昭和四十九年三月、コンサルタント（日本公園緑地協会）の「函館山基本計画報告書」が出た。その内容は、「函館山は都市公園とはいえないながら、その実質から自然公園として対処することが望ましい。また、急斜面や森林が多く、利用可能面積が狭いので無制限に利用することは資源そのものの破壊ともなり、決して地元の利益にはならない」という基本的な考えに立って西部ルートをも否定し、車の制限とロープウェイの拡充を志向するという、市の計画よりは遙かに協会の考えに近いものであった。

この問題に関してその後、市と協会の間に若干の交渉を重ねたが、決断を迫られた市長は翌五十年三月の市議会において周遊車道建設を断念し、緑化政策の推進を発表する

にいたった。この四年間の世論の大きな転換を印象づけるものである。

五十年六月、市は「函館山緑地整備計画」を策定し、これをもって協会の四項目に対する正式回答とした。協会は同計画書を検討、四項目のほとんどが満たされているものとして、直ちに条件付き同意を表明した。これにより四十六年以來の運動は、必ずしも百%の成功とはいえないが一応の終止符を打ったわけである。条件とは、同計画の実施段階においても協会の介入を認める、ということ、協会は直ちに委員会を編成し、同計画の具体的実施状況を監視中である。

### 三、湯川町クロマツ防砂林保存運動

市の東部、湯川温泉街に隣接する海岸線に一万四千㎡、約八百本のクロマツ林がある。明治二十年代、市発展の功労者・渡辺熊四郎氏が五万六千㎡の海岸線の国有地を払い下げ、巨額の私財と二〇年の歳月をかけ、幾たびかの失敗にもめげず、ついに造り上げた本道最古の防砂林の一部である。その後の不十分な管理、人々の無理解、市街地への転用などにより、現在の約八百本の地域が残るのみとなった。

四十八年、市は市立函館病院の赤字補填のため、この地域を公立学校共済組合に売却することを内定した。協会は、先人の緑化事業顕彰による現代人の覚醒のためにも、市街地に緑の乏しい市にとっても、ますます存在価値の高まる緑地環境としてその存続を願い、売却方針の撤回を要求した。市議会各派への働きかけ、千枚のチラシによる市民へのPRなど、函館山車道反対運動と並行しての活動である。しかし反応は、期待したほどではなかった。

そこで十二月、この林に宿泊会館建設を予定している買手の公立学校共済組合本部長、道支部長、函館市、渡島、檜山の三教職員組合執行委員長などに対し、建設予定地の変更を要求した。緑地保全、文化財保護などに率先躬行すべきは教育者集団として、後世の批判に堪えうるのか、と。その間、市の欺瞞的クロマツ移植テストなどの若干の曲折があったものの、翌四十九年三月、欧州の都市緑化状況の視察から帰任した市長は売却方針の撤回を表明し、市の文化財として、また緑地として慎重に管理維持することを確約した。

### 四、七飯自然を守る会の誕生と大沼の汚染防止活動

七飯町管内の横津岳に東海不動産の宿泊施設、ゴルフ場、レジャーランドなどが建設

され、それに伴い山麓の農林業、果樹園、河川の水質などに及ぼす影響を懸念し、地元有志が集まって四十七年八月「七飯自然を守る会」が発足した。同会は結成以来、協会と密接な連けいを保ちながら現地視察、郷土の見なおし、自然保護思想の普及等に取組んでおり、国定公園大沼の汚染防止もその一つである。

大沼の汚染は、最初に問題化した皮なめし工場からのクローム流入事件が、間もなく工場の廃業、汚泥の浚泄で一応の解決をみたものの、現在の最大の汚染源は湖畔の民家、ホテル、売店など一千余戸の生活雑排水の流入である。ワカサギは毎年大量の稚魚放流にもかかわらず成魚の収穫は激減の一途を辿り、イカリ虫のつくアナキ病でフナは大量に死滅する、入江の多い南岸はギラギラと油が浮いて悪臭を放っている、という現状。

これに対し、道は四十七年、雑排水流入口に丸太柵による見越にひとしい簡易ろ過装置を設置しただけ、その装置も泥が詰まっていまは機能を失っている。さらに五十一年八月の大雨の際にはその装置の一部を切開して市街地の湛水の排除をはかり、切開部はそのまま今日も放置されている。この附近一円は、夏期などは接近するのが困難なほどの悪臭に満ちている。

同守る会と協会は道と町に対して、しばしば改善処置を要望してきたが、現状に合わない旧態依然たる法や条例を示すのみで、なんらの効をみていない。

当局は、大沼も対象となっている「特定環境保全公共下水道整備事業」を専ら待っているという態度で、該事業が完成すればなんとかなるだろうという姿勢に見えるが、該

事業は既に発足から大幅におくれをみせ、現在ようやく用地買収に着手したばかり、完成にはほど遠い。その間に、汚染の進行を最少限度に阻止する方策が至急に必要であり、仮りに完成したとしても、現在のような公園利用の在り方では問題解決にはならぬ。

一例を挙げれば、魚族の産卵地帯でもあり、野鳥の営巣地帯でもあり、地表水の直流入を防ぐフィルターでもある湖岸林保護のため、モーターボートの即時禁止を要求したところ、道の回答は「モーターボートを取締る規則がない。被害の出た時点で考える」といった、予防措置を忘れたヤブ医者以下の頭である。同守る会と協会は現在、この汚染防止に取り組み中である。

## 五、結 び

北海道自然保護協会と七飯自然を守る会は前記の諸問題のほかにも、横津岳航空路監視レーダー基地建設工事に関する約束事項の監視、近郊に乱立するゴルフ場など、また近い将来に予想される大規模年金保養基地の建設、火発建設、自動車縦貫道、新幹線などについて重大な関心を示しつつ、学習会、現地視察などに意を注いでいるのが現状であるが、前途多難なようである。

なお、「函館山問題」の項については、北星学院大学講師・久富善之氏の「函館市における住民運動」から多くの資料を拝借したことを記して厚くお礼申しあげる。

(北海道自然保護協会長)