春国岱

―東梅別海間道路計画をめぐって―

吉元　豊

吉元　豊
（よしもと　ゆたか）
1926年北海道根室市に生る。
秋田鉱専卒。元高等学校教諭。
現在、日本野鳥の会根室支部長、根室市文化財調査委員長、根室市博物館建設審議委員、他。地質学に興味を持つ。

春国岱は、地形の複雑さと、砂丘上に成立した世界でも有数のアカエゾマツ林やハマナスの大群落、退行性変化を示す塩性湿地など、豊かな植生に恵まれ、野鳥の宝庫としてもわが国屈指の地域である。特に鳥類は、これまでに二二六種（わが国で確認された鳥類の四三％）が記録され、クマゲラ、タンチョウ、オオワシ等の特別天然記念物に指定された鳥類も多く、シギ、チドリ類やオオハクチョウ、ヒシクイ等の渡り鳥のわが国最東端の中継地としても、重要な位置をしめている。

一方、春国岱の全ての砂丘、とくに第一砂丘においては、近年縮少の傾向がいちじるしい。この縮少の原因の一つは、根室海峡―野付水道沿岸地域全体の地盤沈降現象にあり、原因の二つは、砂丘を構成すべき砂の供給量の減少に起因すると考えられる。現在、外海に面した沿岸に消波ブロックが設置されつつあるが、これが砂丘を安定させるかどうかは甚だ疑問である。というのは、砂丘の縮少が単純に浸食との認識にたっての消波ブロックの設置だからである。たしかにこの春国岱沿岸では周辺に干潟や浅瀬、藻場が広がっているため、アサリ、ホッキガイ等の漁業が盛んで、沿岸の漁民にとっては生活の資を得る場所の一部となっていることは事実である。

根室市は、この重重な自然環境を保全し、あわせて自然教育の場としての活用を図り、地域社会の振興に寄与するために昭和五十七年より野鳥公園構想をすすめ、六十一年より建設事業に入り、その進展は遅れぎみながら、現在「自然観察路の建設」工事が進められている。ただこれが根室市と根室管内四町の長年の懸案となっている「東梅―別海間道路」建設への免罪符とならなければよいがと危惧するものである。

東梅―別海間道路計画は、昭和三十七年に根室市と別海町が中心となって、同道路整備促進期成会を発足させたのが本格的な取り組みの始まりとなっている。その内容は根室市東梅―春国岱―別海町走古丹と海岸沿いに道路を建設すると共に別海町本別海までを国道として整備しようという計画であった。この道路が建設されることにより根室管内内陸部と根室市を最短距離で結ぶこととなり、地元中核都市機能の拡大、広域観光ルート形成、根室港と管内四町との産業道路、そして浸食に対する海岸保全という多くの目的機能をもった路線として一市四町の懸案課題となっていた。

昭和五十七年、コンサルタント会社に依託して、「東梅―別海間道路環境概況調査」なるものを行っている。この報告書によると、重要港湾としての根室港、花咲港の位置付け、管内産業の振興、広域観光ルートの確立、海岸浸食の保全対策といった観点からの道路の建設は必要とし、自然環境への影響配慮として、春国岱の動植物に対する影響、漁場の保護と水質の汚濁防止、自動車の騒音、光害の緩和などの対策を講じたうえで、東梅と走古丹の海岸沿いで、風蓮湖に通ずる区間に橋を建設するという。

さらに、昭和六十年には同道路の「経済効果調査」が同じコンサルタント会社の手によってなされた。それによると、地域の社会経済条件に与える影響効果は、条件が極めて複雑なため一義的に捉えられないと前置きして、交通、商業、観光、地方都市としての中核機能の四つの面で結論を示している。すなわち、根室港と背後圏との距離を短縮し、根室港は一次産業に関連する流通港湾としての位置を高めるであろう。商業の面では商業活動を活性化し商業魅力度の向上を促がし、道路の短縮により商圏の拡大が

可能であろうとし、観光では広域観光ルートの設定が可能となり、観光業の活性化に貢献するであろうと分析している。またこの道路の建設によって現在より約四百億円近い生産額が増大されるであろうと見込んでいる。そして、本道路建設による直接効果として、建設期間中は工事に伴う雇用機会の創出や建設資材の新需要、また供用後は、距離短縮による走行費の節約、輸送時間の短縮の効果が期待できるとして、産業振興、経済圏の拡大等社会経済の一面に貢献し、産業基盤整備のために必要なその他の公共投資、民間投資と同時併行的に行なわれたとき、経済の活性化により大きく寄与するものであるとしている。

この経済効果調査なるものをみてみるに、直接的には、一部の建設業者、資材業者の利潤のための道路建設であり、波及効果にいたってはつけ足しの理屈にすぎない。しかも建設をもくろんでいる道路と現在の国道との短縮をみると、根室―羅臼間二十八粁、根室―中標津間十一粁足らずにすぎない。釧路、厚岸方面と、別海、中標津、羅臼方面の人々との物資の輸送は今後共国道四十四号線と二四三号、二四四号線が主要道路として利用され計画の道路は標津、別海の人口の一部と観光業者に限られるであろうことは十分推定できる。従って経済効果は甚だ稀薄なものとみなければなるまい。

だが、本年四月限りでJR標津線は廃止され、一方、中標津空港の拡張工事が進んで、近くジェット機の就航が見込まれることから、この道路の計画が改めてすすめられようとしている。これにしても現存の別海―中標津間の道々の国道格上げと拡幅を含む改良工事が行なわれれば済むことである。

以上のような経過が根抵にあって、根室市、別海町は風蓮湖が釧路湿原と共にラムサール条約の登録湿地となることを拒否したのである。従って、いかに野鳥公園をつくって自然保護に意をつくすかのようにみせかけても、しょせんは擬態にすぎないのであって、最近も根室市議会において市長はラムサール条約の適用をうける考えのないことを明言している。

昭和六十三年十一月に根室青年会議所は今はやりの「まちづくり」として「春国岱を考える」というパネルデスカッションをおこなった。これは道路建設促進が根抵にあって自然保護団体を説得しようというもくろみであったと推察している。同青年会議所が、この行事に先立って一般市民二千人を対象に行なった道路建設に対するアンケートの結果をみると、春国岱の自然は守られなければならないとしながらも、「自然を保護しつつ道路はつくった方がよい」という考えがよい。然し「観光道路はさけるべきだ」「人間の損得ばかり前面に出すと自然破壊は必ず起る」という意見の一方、「自然保護だけでは根室の将来はない。管内の町と結び産業文化の交流発展を早急にはかるべきだ。その為にこの道路は作るべきだ」という考えがあるのも見逃せない。

従って住民意識としては、春国岱の保護と道路の建設が両立するものであれば建設したいという願望と受取れる。しかし、現在建設予定線と考えられているのは、第一砂丘の外海側汀線を予定しているようであり、また建設予定道路の幅は定規図によると側溝も入れて約二十米となる。これは現地形から考えてハマナス群落に大きく影響を与えるであろう。

春国岱一帯は、野付風蓮道立自然公園の第一種特別地域および鳥獣保護区の特別保護地区に指定され、法的な保護が一応図られている。春国岱は、その特有な地形、植生のうえに、多様性を富んだ鳥相が成立している。したがって、環境の改変をできるだけおさえ、生物相の保護をはからねばならない。春国岱一帯は地盤沈下により水位が上り植生が変化しつつある。大きな目でみればこれが春国岱の自然の姿であり、そのような原生的な自然の動きがみられる所としても春国岱の価値は高いのである。

一度失った自然はふたたび元には戻らない。目先の利便に目をうばわれ悔を千載に残すことがあってはならない。春国岱は貴重な市民的財産である。

春国岱のアカエゾマツの林