

# 函館山の緑はいつ戻る

彦 和 像 宗

むなかた・かずひこ  
1933年、函館生まれ  
北海道学芸大学（函館）卒業、  
教職につき退職  
松倉川を考える会会員（監事）、  
北海道自然保護協会会員（理事）

本文のねらい・要点

函館山で計画された周遊車道は山肌を大きく傷つけて中断された。緑の修復を図るとした函館市の緑地整備計画は二〇年余を経過したが、山肌の傷は未だ癒されていない。山の価値認識を一にした、行政の取組と市民の協力が必要と考える。

## 1、函館と函館山

海に突き出した市街地と、その突端に位置するこんもりとした緑の函館山、この景観が函館を特徴づけている。

函館山は海底火山の活動で島として誕生、その後沿岸流による堆積で陸繋となったといわれる。三〇万都市函館は、その島を扇の要として内陸に向けて末廣に広がる陸繋地に発達してきた。函館が港として発展した基が、函館山の存在ゆえに形成された、良好な港湾地況にあることを考えると、この山は函館を生み育てた母といえる。

また、函館山とそれを覆う緑を欠いた函館の街を思い描いたとき、そこにはなんの変哲もない小都市の景観しかみえてこない。このように、函館にとって緑の函館山は生みの親であり、またシンボルとして貴重な存在となっている。

さらに、この山は生息生物についても注目される地域であり、とくに生育植物については狭い山体ながら種数、量とも豊で、種の分布や生態について学術的に貴重と考えられ植物たちも多い。また鳥類でも、豊かな緑の存在と位置的利によって、生息や渡り中継で目される種数や量が多いことで

知られている。

しかし、この緑豊かな函館山の自然も平穏な状態にはなく、一九五〇年代以降、行政がいう地域経済の財源、いわゆる観光資源としての開発が図られ、刻々と傷つき病みが進行している現状にある。

一九六〇年代には、山の自然を壊滅させるとしか考えられない、周遊車道（道道）の建設という暴挙も図られた。

この計画は「経済効果より山の緑を！」という世論に抗し切れず、建設半ばにして中止された。

しかし、傷ついた山肌はその後の修復も十分でなく、二〇数年を経た今も降雨や融雪時には崩壊の起因となり、大きな後遺症となっている。

今、函館市は山の緑地整備計画によって、自然の保護保全を前提とした山の整備を行っているが、散策路の拡幅や路縁除草、休憩施設の拡充整備、車道縁整備などが先行し、また自然の理にかなった対策に欠けるなど、自然環境の保護保全には負の増大が懸念される現象があり、さらには時の流れで過去の経緯とその理が風化したのか、登山車道渋滞の解消策として、周遊車道を図る声すら出る現在である。

このような機にあることから、今あらためて、函館山の特質とする生物相や山の開発とその後、等について要略し、今後の資としたいと考える。

## 2、函館山の植物・動物（山の特質）

この山に自生するシダ植物と種子植物（維管束植物）は、函館植物誌（一九五八、菅原繁蔵）によると六一八種、二一九変種、四品種とされている。

現在、分類学の進展による修正やその後の調査による補足の可能性もあるが、この概数は渡島半島の約1/2、北海道全体の1/4、1/3にあたり、周囲9kmにみえない丘陵地函館山の植物相がいかに豊かであるかを示している。

更に、孤立した環境のなかで世代を重ねてきた函館山の植物のなかには、固有種とされるもの(サムカワミミナグサ、ナガバウシタキソウ、など)、また函館山と他の数少ない限られた地のみで生育がみられる種(コジマエンレイソウなど)、分布の南限や北限にあたる種など注目される植物種の生育も多く、また現在の日本で、野生植物の約20%に近い種が、生育環境の消失や盗掘などで絶滅の危機にあるといわれるが、函館山の自生種には絶滅が危惧される植物種(RDB 一九八九、R.L.一九九七)も多く含まれている。

このように、固有種、分布の限られる種、日本としては絶滅が危惧される種などを含み、多種の植物種がみられるのは、函館山は狭い面積ながら、孤島地形として、様々な植物種が生育できる多様な環境があり、更に道南地域が人間が利用地として開発を進める過程で、急斜面地であることから、居住地や開墾地としての人手が積極的に入らなかつたこと、また一八九八(明治三一)年から一九四五(昭和二〇)年までのほぼ半世紀間、要塞地帯として一般の利用が許されずに現状保存がなされたことなどが、それぞれの環境のなかで生育する多様な植物種の保存につながったと考えられる。

函館山の緑の貴重さは、山肌を包む植物量が多いという単なる量だけの問題ではなく、狭い面積ながら多様な環境があり、それぞれの環境に適應した植物種の生育がみられること、つまり質的に

多様な植生域をもつことにあるといえる。

一方、この山の動物については、棟方明陽元北教大教授は「わたしたちの函館山」(南北朝道自然保護協会叢書一九八五)に調査資料(鳥類を除く)を紹介されているが、それによると脊椎・無脊椎の各類にわたって多種の生息がみられている。

またその中で、函館山、札幌、置戸(北見)の3地点での広葉混交林での土壌動物相を対比し、調査の精度や方法の差もあり得るがとして、函館山五一種、札幌二五種、置戸二〇種をあげ、概数的に函館山は札幌の二倍、置戸の三倍にあたること、鱗翅類(チョウ類)について函館山での確認種七六種は、全北海道産の六〇%にあたることを報告されている。

鳥類についても、渡りの主要な中継地でもあり、多種の生息や飛翔が知られているが、複数の調査者の報告を参考にすると、少なくとも年間に目される種数は一〇〇〜一三〇種とみられ、現在の地に限る種もあるといわれる。

これらから函館山の動物相も、多様な環境と豊かな植物たちとの生態的結びつきによって、種数的にも量的にも特質ある相構成であるといえる。

このように、函館山は三三〇haの小丘陵地ながら、自然の多様な環境をもち、それぞれの環境に適應した多種多様な動植物たちが生活する、現在では極めて希少な地域で貴重な存在である。

函館山はこれら生息生物の特質に関わって、国及び道により次のように指定されている。  
・特定植物群落「函館山自然林」(一八七八 環境庁)

内容：原生林もしくはそれに近い自然林。

\* 自然環境保全基礎調査結果による。

・鳥獣保護区特別区(一九八三〜二〇〇二 北海道)

\* 一九六二年(国)以降継続されている。  
・すぐれた自然地域(一九八九 北海道)

理由：すぐれた森林性、良好な鳥類繁殖地等

\* 北海道自然環境保全指針による。

### 3、緑の回復を願って

函館山の山肌は、一部のササ草地(千畳敷地域)とスギ植林地を除くとミスナラ、イタヤ、シナなどからなる広葉樹林に覆われている。

ところで函館山のこの樹林は、幕末前後からの函館地域への人口集中にしたがい、家庭用や魚油製造の燃料、造船用材、等としての乱伐採が進み、大きく傷ついた時代があった。とくに現在の市街地に面する地の被害は大きかったようである。

さいわい、時の箱館奉行次いで開拓使は、林地の重要性を認識してか、盗乱伐を厳しく罰して植林事業の推進を図り、民間篤志家の植林への協力もあって、裸山になる危機を脱している。

当時の植林の記録では、スギを主に、マツ、サクラ、ヒノキアスナロ、などで、時代として当然のことではあるが、自生樹種の植栽記録はない。

いま函館山の林地に分け入ると、当時まだ若木で伐採を免れたものが生長してできたと思われる、比較的若い樹齢木(一〇〇年未満)からなる林地、地形的に伐採や搬出に困難があり伐採を免れたとみられる一〇〇年を優に越す高齢木からなる林地、また両タイプが混在するとみられる林地、などその地の過去の受難の程度を伺い知ることができる。函館山には、現在数本のブナがみられるが、ど

これもミズナラの高齢木林分に混じっている。このことから、人為のなかった時期には、ブナ、ミズナラの優占する林地の存在も推測される。

このように、幕末から明治期にかけての函館山の乱伐による森林荒廃は、当時の行政（箱館奉行や開拓使）の対応（伐採禁止、植林推進）と民間の協力で食い止められ、それに続く要塞時代という、植物たちには自然養生の期間が与えられたことよって、二次林や里山の要素も付加されたが、植物たちの自然の遷移過程を経て山の緑は回復してきたといえる。

ところが、一九四五（昭和二〇）年、終戦により要塞地帯が解除され、一九五一（昭和二六）年、函館市が国から都市公園として無償貸付けを受けたことで、函館山の自然と緑は半世紀の平穏が破られた。

函館市は、その後すぐに観光車道の建設に着手し、一九五四（昭和二九）年には、山頂（御殿山）までの車道と山頂展望台が完成、その後、函館市は高度経済成長と並行して、函館の観光都市化を図り、函館山をその目玉として、「道々函館停車場・立待岬線」の計画着工に入った。

函館駅を起点とし函館山山頂を経て尾根筋を縦断し、立待岬に降りて函館駅に戻るといふ、観光周遊車道である。

工事は尾根筋を開削し千畳敷に達したが、その工事は山の緑や自然への配慮が微塵もなく、道路設置と作業便宜の為のみで緑地の剥離や樹林の伐採が行われ、また掘削土石は即下の斜面に投棄するなど無謀なもので、函館山の弱い山体や貴重な緑は甚だしく傷つき、開削と崩落による裸地が市街地や海峡の遠く沖合からも望まれるまでに荒廃

が進んだ。

さらにその後の工事計画が、函館山としては自然度の特に高い、南東部地域の破壊が予測されたことから、良識ある人々の山の緑を守る声が大きく揚がり、一九七二（昭和四六）年、北海道自然保護協会の支援も得て南北海道自然保護協会が発足、山の保護活動が組織的に幅広く進められ、予断を許さぬ経過を辿ったが、諸般の情勢から一九七五（昭和五〇）年三月、市長は「周遊車道は中止、山の緑地計画推進」を表明、なんとか車道建設による山の破壊進行を止めることができた。

その後函館市は、表明した約束にしたがって、荒廃した山の修復と自然環境の保全を図るための、「函館山緑地整備計画」（一九七五年から一九九五年）を立て、山の整備を行ってきた。しかし二〇年間の成果をみると、主であるはずの緑地修復や自然環境の保全は遅々として進まず、林地被害が特に大きく、急斜面のため緑地崩壊が絶えず拡大している尾根筋道開削地の修復整備は皆無に等しく、計画書に明記の「法面を緑化し管理道路に植樹帯をつくり遊歩道を併置」は、一部法面の補修がみられるものの放置同然の様相であり、一方、観光や利用施設等の整備は計画に近い進捗であった。緑地計画とはなにかを疑わせる状況にある。また散策路の整備は拡幅や林床内の小道までの砂利敷であり、路縁や休憩地には庭園樹種の植栽などと、自然環境の保全とはかけ離れた施業もみられている。

現在、更に一九九五年から一九九九年までの五年計画で緑地整備を進めているが、その内容は前期の緑地環境の保全整備の不徹底をおさなりにしたまま、今後の利用面を主にした方針のみが目

つく。

整備計画の基本方針には「函館山のすぐれた自然環境の保護保存を基調として」としているが、そのすぐれた自然が極度に傷ついていること、また自然の保護保存とはどうすることなのか、を正しく認識し、それに基づいた適確な計画であり施業でなければならぬ。

また現在、登山車道渋滞の解消策が論議され、それに関連して一部業界から、周遊車道への声も聞かれるが、ここでも市は過去の問題経緯を踏まえ、論外事として明確に示すべきである。

函館山の周遊車道問題が紛糾している最中、行政監察局は函館市に対し、「函館山の破壊がめだつ」「天然自然の保護と鳥獣保護区の実効のため保安林指定を検討すべき」と指導している。

また市が診断依頼したコンサルタントは、「函館山は都市公園であるが自然度からみて自然公園として対処することが望ましい」「尾根筋が狭く急傾斜面が多いため利用できる場所が極めて少ない、むやみに人や車を入れることは自然を壊し地元利益にはならない」との診断をだしている。とくにこのコンサルタントの診断は、「まさに然り！」であり、当時の開発とコンサルとの傾向を考えたとき、画期的なものであろう。

函館市はこれらを再認識し、一時の経済効果のために、函館のシンボルである緑の山と、豊かな動植物たちの生息するこの地を、失ってはならない。観光資源としてみたときも、単なる展望台としての利用より、山がもつ自然の豊かさをその資源として活用することのほうが、これからの世相に応えるものであり、永續性をもつと考える。

明治初期までの乱伐採による山の緑の危機は、

行政の強い対策で食い止め、続く要塞時代で自然の回復ができた。

しかし現在の痛んだ函館山は、函館山の真価を正しく理解した行政の適切な対策と、市民の協力でその豊かな自然を回復させなければならぬ。美しい函館山の回復を願って、行政への働きかけも含め、一市民としての義務を果たしたいと考えている。



1 開削された尾根筋、市街地から見えないため、多くの市民は工事に気づかなかった。1972年1月 この尾根筋はこのまま20年間放置状態にされた。



2 開削路の法面は崩壊して尾根筋上まで広がっている。1972年1月



3 尾根筋路、崩壊した上の木は枯れていく。各所でみられた。1972年7月



4 法面崩壊により樹木のざり落ちが多かった。1972年7月