

# 勇払平野に奇跡的に残された 野生動物のコリドーが直面する危機

—胆振と日高をつなぐ唯一の回廊が危ない！—

あおい・としき

1950年生まれ。1979年北海道大学大学院農学研究科博士課程中退と同時に、北海道大学農学部付属天塩演習林助手。その後、同和歌山演習林(1989年)、苫小牧演習林(1996年)お

よび和歌山演習林(1998年)の林長を歴任。2000年岩手大学農学部教授、現在に至る。農学博士。日本クマネットワーク(JBN)代表、トラジロウの森ネットワーク代表。

青井俊樹

要旨

一九九六年から追跡を始めたあるヒグマの調査から、石狩低地帯最南端部(勇払平野)に、日高と胆振間の野生動物の往来を助けるコリドーが残っていることが確認された。しかし、このコリドーが近年の開発計画により、寸断、消滅の危機にあることも明らかにしてきた。その最大のもは、国道三六号線沿いに残された森林の開発であり、もう一つは新千歳空港滑走路の苫小牧側五〇〇m延長計画の推進である。これらの開発計画が進むと、これまで奇跡的に残された野生動物の東西の連絡路が完全に絶たれてしまう危険性が高く、将来にわたって禍根を残すことになる。その保全は急務である。

## 一 はじめに

野生動物のコリドーという言葉は、最近よく使われるようになったとは言えまだなじみが薄い方もおられると思う。コリドーとは、回廊あるいは通路、廊下などと訳され、ここではヒグマをはじめとする各種野生動物が安心して往来を果たす通り道のことを指す。野生動物の地域個体群の孤立化や分断化を防ぎ、個体群の安定的な維持を考えると、このコリドーの保全、確保は欠かせない要件となる。しかし、道央部においてそのコリドーの一つが、特に考えようによっては北海道で最も重要といつて良いコリドーが現在、分断、消滅の危機にある。本稿ではその実状をご理解いただき、開発著しい石狩低地帯の中で奇跡的に残り、今なお東西の野生動物群を連絡する唯一のコリドーの

保全運動につながればと願う。

## 二 石狩低地帯南部にコリドーを発見

そのコリドーは、石狩低地帯最南端部、苫小牧市(一部千歳市)と早来町、厚真町が連なるエリア、通称勇払平野にある。その発見は、すでにマスコミなどでも何度も取り上げられ、また筆者らが各所で実状を講演してきたことなどで最近名前が知られるようになった、ヒグマのトラジロウ(写真1)の調査中によるものである。詳細は小著「ヒグマの原野」(フレーベル館一九九八)で

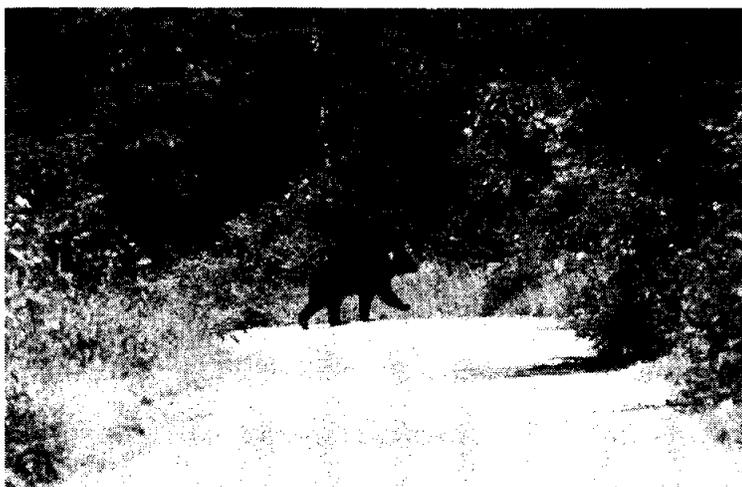


写真1. コリドーを悠々と歩くトラジロウ。彼は多くのことを我々に教えてくれた(撮影;早稲田宏一氏)

紹介しているので、コリドー発見の経緯などについてはそちらを参照頂くことにして、ここでは簡単にその実態について説明する。

一九九六年九月十五日に、苫小牧東部開発K、K（当時）のご了解を得て、約一月前からその社有林にかけさせてもらっていた学術調査用ヒグマ捕獲オトリに、一頭のヒグマが捕獲された。そこで筆者らは、東京からはるばる麻酔専門家を招致するなどして調査隊を編成し、翌一六日に現地で当該個体を麻酔、外部形態などの精査の後、発信器を装着して同地点で放逐した。捕獲地点は、苫小牧市と厚真町の境界にほど近い安平川沿いの河畔林内であった。放獣個体は、麻酔から覚めるとゆっくりと東に向かって移動を開始し、翌日には厚真町、そしてさらに早来町の山林へと移動していった。それ以後、途中一度に渡って二、三週間見失った期間を除いて（この時はいづれも我々の意表を突く、とんでもなく離れた場所で発見された）、十二月初旬に白老台地の上では冬眠に入ったと思われた時まで、切れ目無く追跡に成功した。結果的にはこの個体は翌春以降も追跡でき、四年に渡って詳細に追跡するという、ヒグマでは我が国でも初めての長期追跡調査となった。

捕獲からその年の冬眠にいたるまでの間に、この大きなオスグマ（捕獲当時一八六kg）は、我々のこれまでの常識を覆す、実にダイナミックかつ繊細な動きを見せ、そして驚くべき事実をも教えてくれた。それらを簡単に整理すると以下のようになる。

1) 九月に放獣後移動した早来町から、十月には石狩低地帯を渡って支笏湖畔のシシャモナイ沢の奥に移動・滞在の後、Uターンして今度は一

気に東に進み、石狩低地帯を再び越えて最終的には十一月に日高山系に近い穂別町の山林に移動した。

2) 十一月下旬に積雪が始まると、穂別町の山林から再び西へ速い速度で移動し、三たび石狩低地帯を渡り、さらに樽前山、風不死岳山麓を越えて十二月初旬に白老台地上部で冬眠状態に入った。

3) 行動域の西の端であるこの白老台地上部の冬眠地点と、東の端である穂別町の山林の間の距離は直線で七五kmであった。この七五kmとは、同じく直線にするると札幌から砂川市、あるいは鶴川町くらいまでの距離となる。

4) この石狩低地帯を越えての東西の移動の間に、道央自動車道、国道三六号線、二三四号線（苫小牧市から岩見沢方面に向かうトラックの多い国道）、JR千歳線・室蘭線などの交通の要衝を各所で横切ったことになる。

5) このように沿線人口が決して少なくないところを数次に渡って横断したにも関わらず、誰も発見されていない。

これらのことから、これまでの常識をうち破る多くの新事実を当該個体（トラジロウ）は我々に教えてくれた。中でも特筆すべきことは、この個体は開発の進捗により、これまでほとんどヒグマの行き来が無くなっていたであろうとされていた石狩低地帯を、最低でも三回も横断したことになる。かつその間誰にも目撃されずまた何の問題も起こしていないことである。このことはすなわち、石狩低地帯に、ヒグマをはじめとする大型野生動物の移動を十分とは言えないまでも保証する回廊つまりコリドーが残存していたことを意味する

（写真2）。

### 三、高速道路をわたる野生動物たち

このようにしてコリドーの存在はわかったとしても、このトラジロウがどのようなところを使っているか、石狩低地帯の行き来を果たしていたか、そしてその保全状況はどうなのか、それが重要なポイントである。特に交通の要衝とも言える、高速道路や国道の横断が安全な往来のキーポイントとなる。そこでまず、高速道路であるが、上述1)のようにトラジロウが支笏湖畔から、再び東に向かって一気に移動を開始した日、幸いなことにほとんど振り切られることなく、びったりと追跡することが出来た。私は途中で、彼が進む方向に先回りして、道央自動車道の苫小牧東インターから千歳方向に二kmほどのところにあるアンダーパスの東側（国道三六号線側）で待機していた。ここでは受信器の針が振り切れんばかりに強く振れたため、背丈をはるかに超すオオアワダチソウに覆われたアンダーパスに入って行こうと車を降りたとたん、そのアンダーパスから真っ黒な固まりがジャンプして出てきたのである。それがトラジロウであった。なんと彼は、高速道路の横断に、人がほとんど使っていないアンダーパスを利用していたのであった。この事実確認を契機に、苫小牧東インターから千歳インターまでの間のアンダーパスで自動撮影装置による利用の実態を調べたところ、三カ所のアンダーパスでヒグマ他、キツネ、エゾシカなど実に多くの野生動物が利用していることが確認された。これらのアンダーパスは、幸い今のところ人（車）の往来がほとんどないか、あってもまれなので、出入り口の森林の連続性が残されて



写真2. トラジロウの行動範囲と(白枠)、彼が教えてくれた石狩低地帯のコリドー付近一帯。白枠の左端付近の白い部分は樽前山(北海道環境科学研究センター原図を一部改変)。

いる限りにおいては、今後も往来可能と考えられる。

#### 四 国道三六号線沿いの森林が寸断の危機に！

高速道路の横断は、幸いアンダーパスのおかげで安全になされるようだが、最大の問題は国道三六号線である。アンダーパスから飛び出たトラジロウは車のそばに立ちつくす私を横目に、出口のすぐ前につながる広葉樹の林に入っていた。その広葉樹林は、高速道路と平行して走る国道三六号線との間をつなぐようにベルト状に連なっており、三六号線のすぐきわまでは、林の中に身を隠しながら安全に移動することができる。トラジロウはアンダーパスからその林に入るとさらに東進を続けたが、国道三六号線近くまで移動してきたところで突然動きを停止し、あたりが暗くなっても、さらに夜が更けてきても一向に動く気配がなかった。そこで私は一旦引き上げ、一緒に調査をしていた当時北大生の早稲田宏一氏（現在野生動物を用いた環境教育などを実践）に後を引き継いだ。彼が深夜二時頃現地におもむいたところ、トラジロウはすでに三六号線を横断し、国道をはさんだ対岸に続く林を移動して最終的にウトナイ湖畔の森林に身を隠したことが確認された。この事実およびそれ以後の追跡調査から、彼は国道三六号線（国道二三四号線でも同じことが確認された）沿いで、両側に林が残されているところを伝って国道ぎわまで移動し、おもに夜間、交通量が少なくなる頃に国道を横断して、再び対岸の林に飛び込んで移動を続けるという事実が確認された。このことはつまり、国道沿いにたまたま残された森林が、期せずしてヒグマ達の横断の手助けをして

いたことになる。

しかし、この国道沿いに幸いにも残された森林が、最近になって開発の危機にさらされている事態が確認された。それはこの国道沿いの地域が、市街化調整区域から都市計画区域「現在：準工業地域」に編入になったことである。それは昭和五四年に告示になったのであるが、その幅は国道からウトナイ湖側で一〇〇数十m、樽前山側では広いところで三〇〇mを越している。告示以降、国道沿いの多くのエリアで資材置き場、自動車保管地などによる開発がおこなわれたが、一部の森林は幸いにも残されてきた。今回トラジロウはそういう森林を伝って、東西の行き来を果たしたのである。その幸いにも部分的に残された森林であるが、最近になって各所でその森林が大々的に分譲されだしたのである（写真3）。また一部については、すでに森林が伐採され宅地分譲も始まっている。その理由は、森林所有者（かなりの部分はある企業の社有地）の何らかの方針転換か、さらには後述するが新千



写真3. コリドーの重要部分である国道36号線沿いの林が次々に分譲販売されだし、写真の右側のように各所で「分譲中」の看板が見られるようになった。

歳空港滑走路の苫小牧側へ五〇〇m延長計画の進捗にからんだものなのか定かではない。理由はどうあれはつきりしているのは、これらの分譲地がすべて買い取られて開発されてしまうと、国道三六号線をはさんだ両側に森林が残されたところがほとんどなくなってしまう、ヒグマをはじめとする野生動物たちがそれなりに安心して渡れるポイントが無くなってしまふことである。このことはすなわち、北海道開拓以降これまで奇跡的に残されてきた、石狩低地帯南端部のコリドーが、国道三六号線沿いをもって完全に寸断されてしまふことを意味する。そこで、現在筆者らは森林買い取り運動の可能性なども含めて、この森林の保全に早急に取り組んでいきたいと考えている。しかし、準工業地帯に編入されたことによって土地の価格も上昇し、少々のことでは買い取れそうにないことが判明した。

#### 五. 新千歳空港の滑走路延長計画もコリドーの危機に

すでにご存じの方も多いと思うが、新千歳空港の滑走路を苫小牧市側に五〇〇m延長させる計画が、昨年より急速に実現に向けて動き出した。

一九九八年に出された北海道の延長計画に、当初苫小牧市長は否定的な姿勢であった。しかし、その後の道との協議により、1) 空港第二ターミナルビルの苫小牧市域内建設 2) J R千歳空港線の苫小牧方向南伸 3) 飛行航路下の住宅の騒音対策他の市側の要望項目が道と折り合いが付いたこと(苫小牧民報、平成十三年十一月一日版)により一転して賛成に回ったことから、計画推進に弾みがついた。幸い騒音問題に揺れる地元の反対で一

時停滞していたが、昨年植苗地区住民の合意を経て、ついに今年度に調査予算が付くに至った(図一4)。

もしこの滑走路が延長されると、どのような問題があるのかここで整理してみたい。

現在の滑走路の南端から延長線上にちょうど五〇〇m行ったところには、実は余り知られていないが見事な湿原が広がっているのである。そこは美々川の支流で、ペンケナイ川の上流部になり、ミスパシヨウやヨシが広がる湿原の中をゆったりと水流が流れ、秋にはサケの遡上も見られる。すぐ頭上を飛び上がるジェット機の爆音が聞こえなければ、これが本場に一大国際空港のすぐ脇かと疑いたくなるほどの、豊かな自然空間が広がっている。

この場所を教えてくれたのもトラジロウであった。白老台地で冬眠からさめたトラジロウは、二年続けて台地から降りたとたん行方不明になり、春先をどこで過ごしているのか当初は謎だった。二年目にまたしても行方不明になったとき、思い切って丘珠空港からセスナを飛ばして電波をたどったところ、何と彼は新千歳空港滑走路の端にあるこの湿原に来ていたのである。そこはまさに上述のコリドーの延長線上にもあたる。その年以後も彼は毎年春一番に白老台地から(四年連続白老台地で冬眠した)高速道路を越えて、この湿原に来ていることが確認された。彼の電波に引かれて初めてこの場所にたどり着いた時、私達は目の前に広がるすばらしい湿原の存在と、そしてトラジロウだけではなく、エゾシカをはじめ多くの野生動物がそこを利用している事実を知ったのである。また川の中でたわむれるサケの稚魚たちがその自

然の豊かさを強調していた。

この付近は石狩低地帯でも最も積雪量の少ないところの一つで、そのため他の地域より早く色々な草本類が芽吹くため、春先の野生動物達の貴重な採食場所になっているのであった。湿原の随所で見られた無数の動物の足跡や食痕がそのことを物語っている。

もし滑走路が予定通り苫小牧市側に五〇〇m延長されると、この湿原は完全に埋まってしまう。それはこの地域でのコリドーの寸断はもちろん、かつて先人達が、日本海側から太平洋側に抜けるときに、千歳の丘(現空港)を越えてちようどの地点から川を船で下ったといわれる文化的な価値をも同時に失うことを意味する。しかし図一4の新聞記事にもあるように(波傍線部筆者)、すでに三〇〇〇m滑走路が二本もある新千歳空港でそれらをさらに五〇〇mも延長させること(羽田空港でさえ三〇〇〇mしかない)の必要性に多くの問題点が投げかけられている。新千歳空港唯一のヨーロッパ定期路線であるKLM機でさえ、冬期間でも現状の長さで十分であると言われている。それなのになぜ今さら、未来に引き継ぐことに十分意義のある自然や文化価値を破壊してまでも、巨額な税金を投じて滑走路を延長させる必要があるのだろうか。

#### 六. おわりに

国道三六号線沿い、ウトナイ湖入り口に、最近「ウトナイ湖畔鳥獣保護センター」が、十億円の巨費を投じて環境省によって建てられた。実にりっぱな建物であるが、中身はこの地域のコリドーの保全に関するものは何も無い。一部地元のボラン

# 滑走路延長で調査費

## 03年度予算財務省内示

### 新千歳空港に4000万円

# 「着工へ大きく前進」と歓迎

### 苫小牧市

二〇〇三年度予算の財務省内示で、新千歳空港の滑走路延長に関する調査費として四千万円が盛り込まれた。環境影響評価（アセスメント）に関する調査の段階だが、これで着工への作業は順調に進む見通しで、鳥越忠行苫小牧市長は「空港の整備が著実に前進することにひと安心して」と歓迎している。

【関連4面】

国土交通省は、概算要求で滑走路延長の計画推進調査として五千万円を要する。うち、四千万円が認められた。

国土交通省は、概算要求で滑走路延長の計画推進調査として五千万円を要する。うち、四千万円が認められた。

図1-4. 新千歳空港滑走路の延長計画推進を伝える新聞記事（苫小牧民報）

事業に費用対効果や採算性などの「基準」を設けて、予算を付けるかどうかを判断する。

新千歳空港の滑走路延長計画は、現行三千メートルの滑走路二本を、五百メートルずつ

側面に延ばす。欧米などの長距離路線の騒音や視覚的の安全運航を運用している。だが、三千五百メートルが必要な路線開設や機材投入の動きは、安全面でも現状で大きな支障はないのが実情だ。このため、順調に予算が付いているとは言え、計画実現には路線幅数を含め、三千五百メートル滑走路の必要性につながる現実的な戦略が求められている。

国土交通省は、概算要求で滑走路延長の計画推進調査として五千万円を要する。うち、四千万円が認められた。

はまだほとんど何ら調査されていないが、詳しく調査すればこの地域で未発見の生物が次々と確認される可能性すら十分ある。そして、この川沿いの森林こそが、日高と胆振を結ぶ貴重なコリドールとして十分機能しうる林の候補の一つでもある。十億円の一部でも投入すれば、幅数十メートルで川沿いにベルト状に連なる森林を購入することはたやすいと考えられる。このエリアの森林、コリドールの保全を環境相に直訴したこともあったが

残念ながら取り合ってもらえなかった。

ティアの方たちが頑張っているだけである。こんな建物に十億円もかけるのであれば、どうしてそのすぐ横に流れるオタルマップ川の両側に広がる森林を合わせて買い取らなかつたのかと、残念でならない。しかもそのオタルマップ川の国道三六号線をはさんだ上流側に、オタルマップ湿原というこれまたすばらしい湿原が広がっており、そこ

開発の手からのがれて保全しなければ、未来永劫にわたって道南西部と道東、道央部を連絡する野生動物の唯一のコリドールが消滅してしまうであろう。我々の世代で、それをしてはならないのではないだろうか。事態は深刻かつ余談を許されない段階に来ている。森林の買い取りの可能性の検討

### 参考文献

- 青井俊樹（一九九八）ヒグマの原野。森の新聞
- フレイベル館、東京、pp五五。
- 苫小牧民報、新千歳飛躍なるか（上）、二〇〇一年十一月一日号、朝刊。
- 苫小牧民報、滑走路延長で調査費―03年度予算財務省内示―、二〇〇二年十二月二〇日号、朝刊。