

十勝の自然を脅かすラリー競技

(まつだ まゆみ)

1954年長野県生まれ。

十勝自然保護協会副会長。北海道のクモ類相の解明をライフワークとする。

松田 まゆみ

要旨

十勝地方の林道では二〇〇一年から毎年国際ラリーが開催されています。野生生物の生息地となっている森林で、改造車が爆音をたてて疾走するラリーは、そこに棲む動植物に悪影響を与えるだけでなく、林道の地盤構造を破壊します。しかも主催者である毎日新聞社は、二〇〇三年から公言を反故にしてシマフクロウ、クマタカ、ナキウサギなど絶滅危惧種や希少動物の生息地でラリーを行い、二〇〇四年以降も自然保護団体の要請を一切無視して同じコースでラリーを強行しました。ラリーの実態と十勝自然保護協会などの自然保護団体の行った反対運動について報告します。

開催までの経緯

二〇〇一年、これまで日本では開催されなかった国際格式のラリーが二回開催されました。五月に群馬県で開催された「日本アルペンラリー」と九月に北海道の十勝で開催された「インターナショナルラリーイン北海道」です。後者の北海道での国際ラリーがその後世界ラリー選手権(WRC)へと昇格していきました。

十勝での国際ラリーを主導してきたのは毎日新聞社です。毎日新聞社は創刊一三〇周年の記念事業として将来のWRC誘致を目指し、十勝での国際ラリーを企画したのです。

毎日新聞社は、ラリー開催にあたり、林道を使用したラリーが生態系に悪影響を与えることを十

分認識していました。このために「人と車と自然の共生」をテーマとして掲げ、「環境に配慮したラリー」を標榜して環境調査を行い、自然保護団体の理解を得ようとした。

十勝自然保護協会にも毎日新聞社からラリー開催についての説明がありました。このラリーが自然環境へ負荷を与えるとの理由から、二〇〇一年四月三日に書面で反対を表明し、北海道自然保護協会も、三月に中止すべきであるとの意見を主催者に申し入れました。その後十勝自然保護協会は毎日新聞社に対してラリーの説明会開催を要請し、同年七月十七日に音更町で説明会が開催されました。この説明会には主催者側から毎日新聞北海道支社の後藤純一企画室長(当時)らのほか、AGメンバーズスポーツクラブ北海道の田畑邦博代表や、環境調査を行った会社の担当者が出席しました。

この日の説明によると、毎日新聞社は二〇〇〇年七月に東京と札幌に事務所を開設し、九月から環境調査を開始、十月に地元の市町村や商工会・観光協会などに説明、二〇〇一年一月にはモータースポーツ関係者やメーカーに、二月に十勝自然保護協会・日本自然保護協会・北海道自然保護協会・日本野鳥の会に説明したとのことでした。こうした経緯から、二〇〇〇年の夏にはすでにラリー開催を前提に準備が進められ、自然保護団体への説明は下準備が整ってから行ったことになりました。主催者は七月十七日の当会への説明会に先立ち、六月二十五日にすでにラリー開催の記者発表をしていました。

説明会では「記者発表資料」と「INTERNATIONAL RALLY in HOKKAIDO 開催実施計画

に係る自然環境の保全措置等の検討報告書（抜粋版）が配布されました。九ページにおよぶ記者発表資料では、一ページを割いて「環境に配慮したラリーの展開」として開発行為は一切しないこと、生態系の維持を最優先にし、国立公園や鳥獣保護区などをはじめ貴重な自然環境地域はコースから除外すること、環境調査を実施し結果を公表すること、環境NGOとのパートナーシップを目指すことなどが謳われています。また、調査報告書ではコース選定のフロー図が示され、国立公園の特別地域から約10km・シマフクロウの繁殖地から約5km・ナキウサギの繁殖地から約3km以内はコースから除外したことが説明されています。なお、調査会社の担当者からは、コース選定にあたってはナキウサギの生息地を避けたとの説明がありました。

私たちは、ラリーが生態系に影響を与えるものであることから、あくまでも反対の態度を表明しました。

林道でのラリーとは

ラリーという砂漠を走るパリ・ダカのような競技を想像する人も多いかもしれませんが、それはラリーレイドという競技です。ラリーは自動車が一斉にスタートして競争するのではなく、一台ずつスタートします。コースには移動区間（リエゾン）とSS（スペシャルステージ）があり、これらを交互に移動していきます。したがって通り抜けまたは周回できる林道でなければコースとして利用できません。リエゾンでは走るタイムが決められており、公道を一般車両と一緒に交通ルールに従って走ります。スペシャルステージは林道

を一時的に閉鎖し高速で疾走する区間で、ここで速さが勝敗を決めることとなります。林道規定の走行時速は20kmから40kmですが、ラリーでは100km以上の猛スピードで走ります。2000年のラリーでは各車両の平均時速の最高は103〜118km、最高時速は180kmだったとのことです。

競技はドライバーとナビゲータ（コ・ドライバー）の二人一組で行われます。参加する車は、排気量や改造の範囲などによっていくつかにわかれています。騒音や排気ガスは基準をクリアしていなければなりません。しかしこの基準自体がかなり緩やかなものです。2005年のWRCの際、十勝自然保護協会の理事ら三名が林道の出口で騒音を測定したところ、八七・四〜一〇三・五デシベルが記録されました（三十八台中一〇〇デシベル以上は六台）。全力疾走する林道では、もっと大きな騒音が出ていると推測されます。ちなみに、工事現場のドリル音が約九十デシベルです。さらにWRCでは監視のためにヘリコプターが飛びますから、その騒音も加わります。

ラリーが生態系に与える影響

このようなラリーを森林の中で行うのですから、そこに生息する動植物に影響を及ぼすことは容易に想像できます。とりわけ影響が大きいと思われるのは、騒音や人に対して敏感で警戒心の強い猛禽類や哺乳類、ラリーカーに衝突する可能性の高い鳥類、また林道脇に生育する植物などでしょう。

猛禽類の多くは非常に警戒心が強く、人が生息地へ頻りに立ち入ったり、騒音を発生させること

により、巣やなわばりを放棄してしまふことがあります。道路建設計画などで猛禽類への影響がしばしば問題とされるのは、猛禽類が食物連鎖の頂点にあり絶滅危惧種に指定されている種が多いうえ、人の影響を非常に受けやすいからです。

ナキウサギは岩塊地に生息する哺乳類ですが、騒音や振動に敏感で、排気ガスに弱いといわれています。岩塊地にしか生息できないので、生息地の近くでラリーが行われると直接的な影響を受けることとなります。主催者はシマフクロウやナキウサギの生息地をコースから除外するつもりでしたが、それはこれらの動物へのラリーによる影響が懸念されると判断したからでしょう。

林道を車で走ると、林道上をエゾライチョウやキジバトが歩いていたり、林道脇で小鳥が餌を探していたり、アオジやアカハラなどが横切ったりします。車が時速100kmものスピードで走行したら、こうした野鳥が衝突する確率は非常に高くなります。2004年のWRCでは、フロントガラスにアオジを挟んで出てきたラリーカーがありました。

また、ラリーカーはしばしばコースを逸脱し、路肩の草本や樹木を損傷します。カーブでは跳ね上げた土砂が路肩の植物に降り注ぎます。路肩には希少な植物が生育していることも少なくありませんから、希少植物が影響を受ける可能性もあります。

ラリーの影響は動植物ばかりではありません。ラリーカーに使用するタイヤは、重金属を加えて強化されており、林道に深いわだちをつくりやすし、重金属による汚染が懸念されます。とりわけカーブでは数十センチもの深いわだちができ、多

量の土砂を跳ね上げます。土埃は風向きによって林の奥一〇〇メートルにも及びます。わだちによって林道の地盤構造が破壊されてしまうので、大雨などで浸食されやすくなる可能性があります。

反対運動の開始と裁判

主催者からの説明を受けた後、私たちは主催者のほか、北海道森林管理局・森林管理署・掘達也北海道知事(当時)などに対し抗議や、質問など文書での要請行動を開始しました。しかし、ラリーは中止されることなく二〇〇二年にはアジア・パシフィックラリーに、二〇〇四年には世界ラリー選手権に昇格していきました。この間も文書による要望・質問・抗議行動を続け、参戦している自動車メーカーや国際自動車連盟(FIA)などにも送付しました。ラリー終了後には林道の調査を行っていますが、深掘れ跡やコース逸脱の跡のほか、パンクしたタイヤやはがれたフロントグリルの残骸、カーブミラーの損傷などが確認され、競技のすさまじさを物語っていました。

北海道は二〇〇一年からラリーを後援し、知事は大会名誉会長を務めています。しかも二〇〇一年のラリー大会に対して二千万円の補助金を支出しました。これはさっぽろ雪まつりの二倍の金額です。この補助金支出は「北海道環境基本条例」「北海道省エネルギー・新エネルギー促進条例」「地方自治法」に違反するとして、十勝自然保護協会の理事四名が二〇〇一年十一月十九日に住民監査請求をしましたが、翌年一月十一日に棄却されました。これを受けて北海道知事、北海道経済部長、十勝支庁長らを地方自治法違反で、毎日新聞社取締役を不当利得で二〇〇二年二月六日に札幌

地裁に提訴しました。

二〇〇四年三月に判決が言い渡され、請求は棄却されました。被告側の言い分をそのままのみにしたような判決はとうてい納得ができないとして控訴しましたが、残念ながら原告の主張は受け入れられず控訴審でも敗訴してしまいました。林道を締め切って環境に負荷を与える自動車レースを行うことに公共性があるという裁判官の判断は、時代の流れを理解しないものであり、歴史の評価に耐えるものではありません。

毎日新聞の約束違反の発覚

二〇〇一年のラリーは、陸別と豊頃丘陵の二つのステージで行われました。しかし豊頃丘陵は地盤が軟らかいために深いわだちができ、ラリーに向かないことがわかってきました。二〇〇二年のアジアパシフィックラリーでは深掘れにより半数以上の車がリタイヤし、選手からも不満の声がかれました。ヨーロッパにくらべ地形が急峻で地盤が軟らかく、しかも夏に雨が多い日本では、ラリーによる地盤構造の破壊は深刻です。大半のコースは二回使用していますが、二度目の走行は深掘れがひどくなり、一部の林道はガタガタになったといわれています。

豊頃丘陵のコースは道有林の林道が使われたのですが、二〇〇四年に開催された道議会で、北海道はラリーによる損傷が激しいうえ、返還時の復元が不十分であるとして、三年連続で主催者に修復を指示していたことがわかりました。豊頃丘陵でのラリーが困難になるなかで、主催者は新たなコースの確保を余儀なくされたのです。

このため二〇〇三年からは新得町にもコースを

設けました。ところが新得町のコースはシマフクロウやナキウサギ、クマタカなど、希少動物の生息地となっていたのです。主催者は新得町のコースでも環境調査を行っているのですから、これらの動物の生息が確認できなかったとは思えません。特にシマフクロウは環境省が保護増殖事業を行っているからです、調査会社もその存在を十分認識していたと思われ、クマタカやナキウサギの生息も知っていた可能性が高いでしょう。もし確認していないなら、杜撰な調査としかいようがありません。

私たちが新得町のシマフクロウ繁殖地のすぐ近くでラリーを行っていることを知ったのは、二〇〇四年に入ってからでした。主催者は二〇〇一年の説明会でシマフクロウの繁殖地から五kmは離すとしていたのですから、明らかに約束違反です。このために主催者に新得のコースの使用中止や環境調査報告書の提出を求めたほか、環境省・林野庁・北海道などの関係機関にも問題点を指摘してきました。北海道の鳥類研究者らも新得コースの使用中止を求めました。その後シマフクロウだけではなく、ナキウサギやクマタカも生息していることが明らかになり、新聞報道などもされました。主催者はこうした要請を一切無視して世界選手権を強行したのです。ラリー開催前までは希少種の生息などについて報道していた北海道新聞も、ラリーが開催されてからはほとんど報道しなくなり、しかも、その年のうちに次年度も日本で世界ラリー選手権を開催するとの発表がありました。

十勝自然保護協会やナキウサギふあんくらぶは、二〇〇四年と二〇〇五年に新得のコースでナ

キウサギの生息調査を行いました。林道脇の数箇所の岩塊地で春から初冬にかけ生息を確認しました。まさにナキウサギ生息地の中でカーレースを行っているとということです。

それにもかかわらずこのコースの使用を強行したのは、WRCへと昇格するにしたいが長い走行距離が必要になるなかで、ラリーコースとして使用できる林道がほかに確保できないという事情があったのではないかと推測されます。

毎日新聞の不買運動を開始

二〇〇五年に入ってから十勝自然保護協会・ナキウサギふあんくらぶ・北海道自然保護協会・北海道自然保護連合の四団体は、連名で主催者に環境調査報告書の提出や説明会の開催を求めましたが、主催者は無視を貫きました。マスメディアが自らの公言を破ったうえ、地元の自然保護団体の要望など意に介さないという態度には驚くほかりません。

二〇〇三年に北海道がラリーを後援するにあたり、環境に配慮し地域住民等からの意見に対して誠意をもって対応することや、希少動植物等に影響が出ることが想定される場合にはコースの変更などの対策をとることを主催者に要請し、主催者はその要請に同意していません。主催者は北海道との約束も破ったのです。

真実を伝えるべき立場にあるマスコミが約束を破り、自然保護団体に対してあくまでも不誠実な態度を貫き、ラリーを強行しようとする姿勢を黙って見過ごすことはできません。新聞もラリー問題を報道しなくなっているなかで、ラリー推進の記事ばかりが目立つようになりました。そこで

事実を発信しこの問題を国民に広く問うために、十勝自然保護協会はホームページで毎日新聞の不買運動を展開することを決めたのです。

ホームページでの不買運動は六月二十三日から開始され、七月にはメール署名も始めました。その後も主催者に抗議をされるとともに、環境省や林野庁、後援をしている北海道に毎日新聞社の不誠実な態度を説明して、適切な対応をするように求め続けました。環境省は消極的ながら、主催者にコース変更の検討を要請したとのことです。

こうした運動のなかで、主催者は林道の使用許可の申請前から観戦券を販売していることがわかりました。森林管理署には許可が下りなければキャンセルすると説明したそうですが、使用許可が下りることを前提に進めているとしか思えない傲慢な態度です。二〇〇五年も主催者は自然保護団体の要請や抗議に無視を貫き、環境省や北海道の要請も無視して、ラリーを強行しました。

毎日新聞社がラリーから撤退宣言

ラリーが終ってからおよそ一ヶ月後の十月二十八日、十勝毎日新聞は毎日新聞が来年の世界ラリー選手権から撤退を表明したことを伝えました。経費がかさみ、負担が大きすぎたとの理由です。二〇〇四年には八億円近い大赤字を計上したようですから、経済的な理由はもつとありますが、不買運動で企業イメージに傷がついたことも影響したでしょう。環境問題を積極的に報道してきた毎日新聞がいつまでも自然保護団体を無視しつづけることは、自分の首を絞めるに等しい行為です。インターネットでの批判は、マスメディアとしても無視できないものだったでしょう。

しかし、毎日新聞社が撤退をしたからといって問題が解決したわけではありません。毎日新聞社は「環境に配慮したラリー」を看板に国際ラリーを誘致しながら、自らの公言を守れなくなり、責任をまっとうしないままに放棄しました。ラリーを引き継ぐ立場にある団体に、自ら打ち立てた環境対策をきちんと引き継がせるか、あるいは日本からのWRC撤退を提唱していくのが責任のある態度でしょう。

ラリーを引き継ぐ立場にあるAGメンバーズポーツクラブ北海道の田畑代表は、二〇〇六年も十勝でWRCを開催する意向を表明しています。私たちは、今後も十勝でのラリーを注視し、行動していくつもりです。

なおラリー問題については十勝自然保護協会のホームページ <http://city.hokkai.or.jp/~kagami> に詳述されていますので、参照してください。

