

野生動物との共生をめざして

エコ・コリドール
～北海道での展開可能性～



グリッド状の耕地防風林や河畔林が森へと続く(北海道中標津町周辺地域)

北海道の豊かな自然環境を構成するさまざまな生物たち、私たち人間の営みが拡大していくにしたがって、狭められ分断されていった生態系。こうしたなかで今、さまざまな公共施設で、地球環境や身の回りの自然とのやさしい関係を再構築するための取り組みが始まっています。

このシリーズでは、野生動物に配慮した公共施設整備のあり方を探ります。

野生動物と人間が地域を分けて住むことができれば解決できるかもしれません。それができるのは、例えば米国アラソカ州(面積171.7万km²、人口約64万人)のような広大な所でしょう。日本では広いといわれる北海道でも総面積は約8.3万km²、約560万人の人が住む地域です。

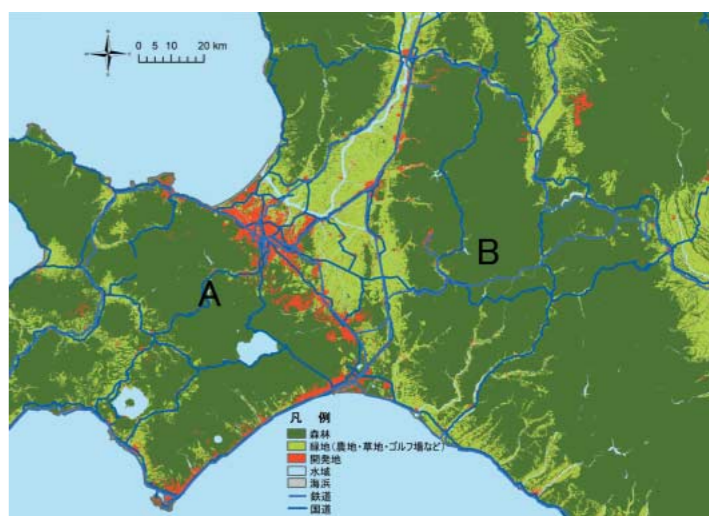


図1 道央圏の土地利用(平成9年)

したがって、北海道では野生動物と人間の生活域・行動域が重なりあつて生きていくしかないのです。そして、両者が共に生きていくための、まさに「共生」の道を考えるのは人間の責任です。

「共生」の方法

野生動物と人間が共に生きる方法は、両者がある程度、妥協しながら生きていくしかないで

野生動物と人間

北海道では、最近増加した野生動物と人間との間に、幾つかの問題が顕在化してきています。特にエゾシカは、生息数の増加と生息地域の拡大が急激に進行したために、農業被害が30億円を超えるほか、自動車や列車との衝突事故の増加、餌不足による樹皮食いによって森林が広範囲に枯れるなどの社会問題となつていま

す。実は、エゾシカも一時は乱獲と豪雪によって絶滅寸前にまで至つた動物です。そのため、北海道では「エゾシカの保護管理計画」をつくり、絶滅危機の心配がなく、人間とのあつれきも小さい、適正な個体数管理という目標に向けて試行錯誤しているところ です。

一方、人間の営みも拡大しています。一般に野生動物は森を中心に広範囲に移動しながら生活しています。図1は平成9年の道央圏の土地利用図ですが、森を囲むように開発地が分布しており、例えばAからBへというような森から森への野生動物の移動が難しくなっています。さらに、エゾシカ対策として耕地を金網フェンスで囲つ農家が増え、その総延長が1500kmを超えるという状況になっていくことから、エゾシカを含むさまざまな野生動物の移動に影響を与えることが懸念されています。

このように野生動物の移動が制限され閉ざされた状態で推移した場合、餌不足や近親交配などで生存力が弱くなるために、豪雪や病気などで一気にある地域の野生動物が絶滅する危険性が高まるほか、無理に移動しようとする自動車との衝突事故や住民との遭遇事故など、さまざまな人間とのあつれきが発生する可能性も高ま

まります。

動物の移動路を「エコ・コリドール(Eco-Corridor)」と呼びます。分断された森をエコ・コリドールでつなぐことにより、生息地間の連絡性が確保され、野生動物の生存力の向上に寄与すると考えられています(図2)。

欧米では、このような生息地の分断に対して、かなり大規模なアンダーパスやオーバークラスを含めた野生動物の通路を確保する取組みがすでに行われています。北海道でも一部の道路で移動経路の確保が行われていますが、小規模で交通事故対策が主であり、広域な生存環境の向上を目的としてはいません。

エコ・コリドールのイメージ

一方、野生動物の生存力の維持は、貴重種や絶滅危ぐ種などの特定の野生動物種に対する保護活動や繁殖支援はみられるものの、広域で生存環境を向上させるような対応は少ないという状況です。野生動物の生存力を維持するためには、生息域(森)の孤立化、狭小化を回避する必要があります。もともと、野生動物はかなり自由に森から森を移動していましたが、森を取り囲むように市街化が進み、移動が難しくなっています。このような孤立化した森を結ぶ野生

動物の移動路を「エコ・コリドール」の場合、木陰伝いに身を隠すように移動することから、森と森とを結ぶエコ・コリドールも基本的には「みどりの回廊」です。ただし、全く新しくつくる必要はないと考えています。北海道の都市には、開拓期の耕地防風林が市街地に取り残され、緑地帯として利用されている場所が点在しています。また、農村部にはいたる所に今も耕地防風林が

「みどりの回廊」と道路や鉄道との交差点は野生動物用のオーバークラスやアンダーパスを整備しますが、欧米のように大規模な構造物をつくらなくとも、既存の橋梁やボックスカルバート長方形断面をした鉄筋コンクリート構造物を野生動物に利用しやすい形態にすることが人間の利用を控えるにすることで、野生動物の通路としての機能を持たせることができます(図3)。

ただし、エコ・コリドールの位置、規模、アンダーパスやオーバークラスの形態、効果、さらには事業の体制、住民との連携など、わからないことだらけです。まずは、ロードキル(野生動物と自動車との衝突事故)データなどから現状のコリドールに使われている位置を推定し、モデルフィールドとして具体的に多角的な調査及び事業化研究を実施すべきです。そのフィールドとして北海道は最適と考えています。

(社)北海道開発技術センター理事

原文宏

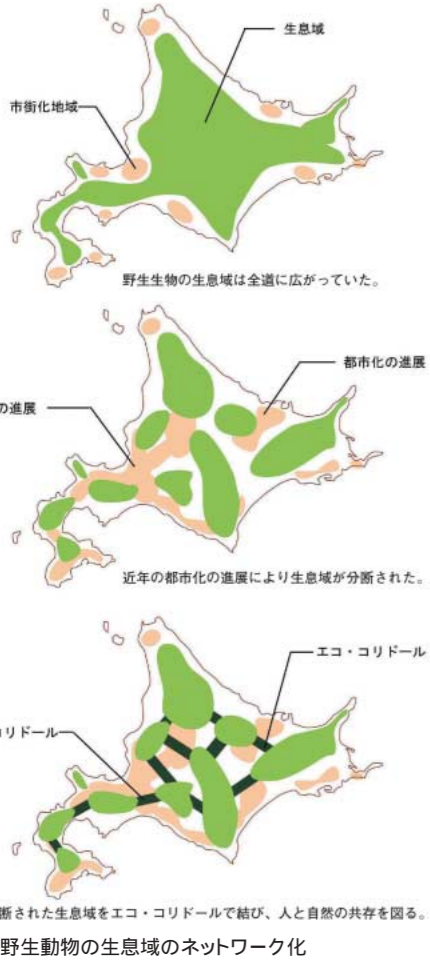


図2 野生動物の生息域のネットワーク化



図3 エコ・コリドールのイメージ

Photo Credits: BC Ministry of Transportation (copyright) 大規模な野生動物用アンダーパス(カナダ・ブリティッシュコロンビア州)



農業用のフェンス