

勇払原野にある苫東のフィールドでは、近年、ヒグマの出没情報が増加し、NPOの活動するエリアでも目撃や足跡発見が日常化するようになりました。一方、苫東地域の企業誘致は順調に進んで、産業空間として就業人口も増大するとともに、国道234号、235号、高規格道路の交通量も多く、人も車もヒグマによる事故を回避する必要性が一段と増しています。

このような現状を受け、2020年10月24日、かつて勇払原野で捕獲したヒグマを「トラジロウ」と命名し追跡調査を実施した青井俊樹・岩手大学名誉教授と、当時学生として調査にかかわった早稲田宏一氏を招き、「今、トラジロウの軌跡に学ぶ勇払原野のヒグマ行動」と題するフォーラムを苫小牧市で開催しました。

クローズアップ①

勇払原野におけるヒグマの移動経路から共生の道を考える ～「トラジロウ」の追跡調査結果から～

主催：NPO法人苫東環境コモンズ 後援：(株)苫東
NPO法人苫東環境コモンズ 事務局長 草苺 健

講演

トラジロウが教えてくれたもの ～奇跡のコリドーが今危機に!～

岩手大学名誉教授 元北海道大学苫小牧地方演習林長

青井 俊樹 氏

◇ はじめに (ヒグマ「トラジロウ」について)

1996年9月、苫東の安平川下流の林野で、複数のミツバチ箱を食い荒らしていたヒグマを捕獲し発信機を付けて追跡した。私は当時、北大の苫小牧演習林長で早稲田君が学生だった。この調査は苫東が発点だったが、このような結果が出るとは思っていなかった。今日は、当時あまり公表しなかった具体的結果をお話し、ヒグマの現状と行動を予測しつつ、苫東や地域の緑地はどうあるべきかを考えてみたい。

生け捕りしたのは旧苫東会社の所有地で、ヒグマは結構大きく体重180kg、推定5歳のオスだった。発信機を付けてから電池が切れるまで、冬眠穴も見つけて足かけ4年、行動を追跡することに成功した。その結果、びっくりすることがわかった。要約すると石狩低地帯の最南端部の胆振地方と日高地方が、ヒグマの移動経路に当たる回廊、いわゆるコリドーになっているということを教えてくれたのである。苫東コモンズ事務局の提案は、この結果をもとに次の点について課題

と展望を見出したいということだ。①トラジロウの移動ルートと、これをもとに予想されるヒグマの苫東内移動、②支笏・樽前帯～勇払原野～日高というつながりの中の、ヒグマから見た苫東の位置、役割、③かつては無事故で済んだ苫東で、今後遠からず事故が発生しないか、④ヒグマにとって避けがたいルートと、人にとって貴重な生産空間を両立させるためにどうすればよいか、⑤共生しながら、苫東の評価を高めることができる方策はないか。

これについては私が全部答えを出すというのではなく、関係する皆さんと一緒に考えてもらいたい。

◇ ヒグマの分布域と移動経路

トラジロウの調査を開始する前の全道のヒグマ分布域を道のアンケートで調べたのが図1で、1984年と1991年の結果である。1980年代は全道的に春グマ駆除

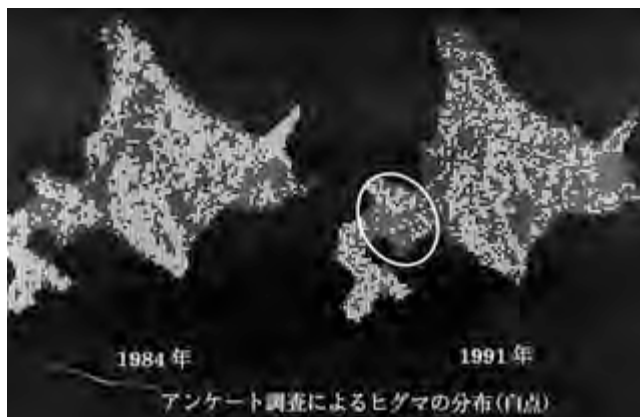


図1 トラジロウ調査以前のヒグマの分布域の変化
—生息地が縮小分断化、特に胆振管内—



図2 近年のヒグマの分布状況—回復傾向?!—

が盛んで、石狩低地帯と黒松内低地帯に挟まれたこのエリアでも分布は縮小している。

図2は1990年代以降はどうなったのかの調査結果である。環境庁が行った1978年(青)と23年後(オレンジ)に、私たち日本クマネットワークが行った調査結果を重ね、ヒグマの最前線はどこまで広がったかをみたもので、勇払原野もオレンジ色が目立ち、特に私たちの調べた赤に注目すると、次第に分布域が戻り生息域が拡大している傾向がわかる。

それではヒグマは勇払原野とその周辺でどこを移動しているのか。捕まえた場所は北海道では最も開発が進んだ札幌から苫小牧に抜ける石狩低地で、ほとんど緑地が寸断されて農地や市街地になっており、ヒグマが移動するのはほぼ不可能と考えられていた。ところが、トラジロウは捕獲された年にいったんは北に行つてのち、冬眠する白老台地に行き、また戻ってきてしばらく行方不明の後、早稲田君が必死で探した結果、ドングリの一杯実っていた穂別町の道有林で見つかり、なんと白老の山中から穂別町の山まで、苫東を経由しながら人知れず往復しているということがわかった。つまり石狩低地帯を挟む膨大な距離(直線距離75km)を、緑地帯を縫うように移動していた(図3)。一帯にわずかに残った緑地がヒグマの往来できるコリドーになっていることが明らかになった。

◇ コリドーの障害物

この一帯には、道内でも1、2を争う交通量の国道36号のほか、国道234号と高速道路などがあるが、高速道路はアンダーパスをヒグマを含む多くの野生動物が通過していることを確認した。また沿道は分譲地や工場用地などになりつつあり、ヒグマは樹林帯が辛うじて残されている場所を、交通量の少ない夜間に「右を見て左を見て」反対側の林に飛び込んでいくようだ。

特に国道36号は、当時北海道開発局が4車線への拡幅工事を実施していた。そこで開発局と相談して、ペンケナイ川の橋脚を長くし、その下を野生動物が通ることが可能になった。また沿線のコリドーを考えると、ウトナイ湖に注ぐオタルマップ川沿いに緑地が残されていて、これをコリドーとして保全してウトナイ湖につなぎ、そこを伝えていくと緑地が豊富な苫東に結ばれる、という立地条件にある。外国ではいろいろな例があるが、道路では動物用のオーバークリッジをよく見る。

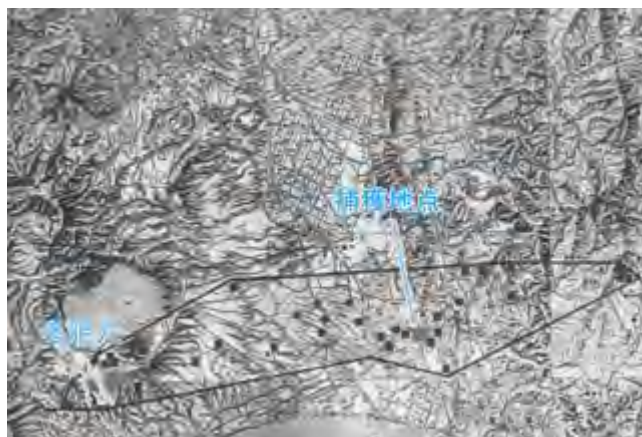


図3 トラジロウのおもな移動ポイントとその範囲

勇払原野は十分な緑地帯があるように見えるが詳しく見れば実は分断されており、虫食いは進行状態にある。苫東でもところどころは道路で寸断されており、1列でも2列でも樹林帯のベルトがあればそこをヒグマがうまく利用するのでベストである。

以上のようにコリドーを保全するということは、ヒグマが安全に身を隠して移動でき人とヒグマの無用な

あつれき
 軋轢を防ぐことになり、人の生産活動との共生にもつながる。苦東内緑地の適切な利用保全も、勇払原野に奇跡的に残されたコリドーを将来にわたって保全する意味で非常に重要である。

講演

これからの苦東とヒグマの付き合い方 ～札幌の事例から学ぶ～

NPO法人EnVision環境保全事務所 早稲田 宏一 氏

◇ トラジロウ追跡調査で学んだこと

私は学生時代に青井先生のご指導の下で苦小牧のヒグマの追跡調査に携わった。当時は現在使われているGPSが無くて、ヒグマに取り付けた首輪の電波をアンテナを持って探し追いかけて行くのが仕事だった。しかしそのおかげで、クマが居る場所を身近に見ることとなり、ヒグマがその時々にいる場所を実際に体感できた。この体験が大きな財産となって、現在の仕事に役立っている。特にこの10年ほど前からエゾシカやヒグマが社会的な問題になって、そこでの仕事が主流になっている。今日はその中から札幌市でのヒグマ調査や出没対応を紹介しながら、今日のテーマである苦東で何を学び、どうしたらいいのかという点について話をさせていただく。

◇ ヒグマの生息数の変遷

北海道が実施したアンケート調査から1991年までのヒグマの分布域の変遷をみると、全道的に大きく減少していることがわかる。その背景には1966年から1990年にかけて行われていた春グマ駆除制度がある。北海道の開発が急速に進められていた当時、ヒグマは邪魔な生き物であるという社会風潮があった。加えてヒグマはお金になったので、春先の山に多くのハンターが入り捕獲が進められた。しかし1990年にこの春グマ駆除制度が廃止されて以降、一転してヒグマの分布が広がってきた。

◇ 札幌の出没状況と歴史

札幌市においても近年の出没情報をみると、ヒグマ

が街に近づいているのが一目瞭然である。ここで札幌のヒグマの歴史をさかのぼってみると、1878（明治11）年に丘珠事件という悲惨な事故がおきている。これは札幌の円山で冬眠穴に居るヒグマを獲ろうとした猟師が反撃を喰らい一人が亡くなり、このクマが札幌の街を横断し、現在の丘珠で炭焼きをしていた二人を襲って死亡させたという事件である。開拓が始まったばかりの頃に、札幌のマチのすぐそばにヒグマが冬眠し、生息していたということを示している。

その後札幌の開発が進む中で、ヒグマが積極的に捕獲されると同時に、街に隣接する裏山では生活に不可欠な薪や木炭の原料として樹々が伐採され、山の荒廃が進んだ。円山や藻岩山の原始林は1921（大正10）年に北海道初の天然記念物に指定されたが、その理由の一つは市街地から見える山の景観を保つためでもあった。1964（昭和39）年9月の新聞では、藻岩山でヒグマが目撃されたことが大きく扱われており、このころになると、ヒグマはほとんど駆逐されていたと推察される。今では藻岩山にヒグマがいるのは当たり前になっており、出没があってもこれほどのニュースにはならない。このように歴史の流れの中で人とヒグマの関係を見ていくと、大きく変化してきたことがわかる。

◇ 札幌市の対応

札幌市におけるヒグマ対応で特徴的な取り組みとして、ヘア・トラップ調査（図4）がある。山の中にバラ線（バリ）を巻いた杭を打ち、クレオソートのような揮発性

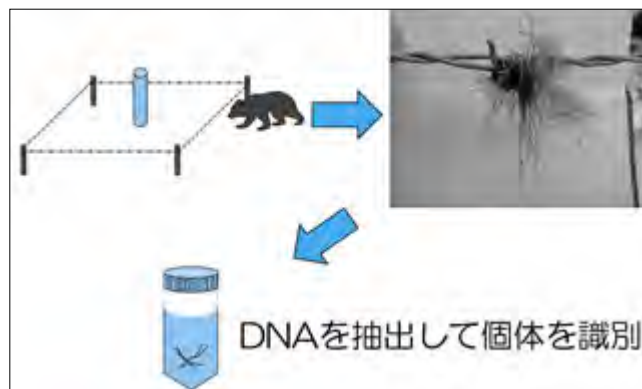


図4 ヘア・トラップ調査

