

2. エコツーリズムにおける自然環境保全と観光利用のバランス

(代表) 伊藤 太一
天田 高白
安仁屋 政武
佐藤 俊

1. はじめに

近年、自然環境保全のためには地域住民の生活基盤安定化が不可欠であることが認識され、ツーリズム産業の役割が重要となっている。だが、従来の観光は自然資源を消費する傾向が見られ、その収益も地域に還元されないことが多い。このような問題の解決策としてエコツーリズムが脚光を浴びているが、観光開発の隠れ蓑として利用される危険性を秘めている。これにはエコツーリズムに関して確定的な定義はまだなく、人によってまちまちの使い方がなされていることに一因がある。

IUCNのエリザベス・ブーによれば、保全地域のための資金創出、地域住民の雇用機会創出、利用者に対する環境教育の提供がその3つの柱としてあげられている。国際的には途上国の保全地域における地域住民を考慮した保全の一手法として認識される。国内においても職が乏しいことによる人口流出が問題となっている離島や山地などに位置する保全地域の経済振興策として認識される傾向がある。

ここではそのような豊かな自然環境を活かした地域振興が推進されている屋久島を事例として、特に、エコツーリズムでは軽視されがちなアクセス問題を中心に島全体の自然環境、社会環境の両面からその可能性や影響を探ることにする。

2. 屋久島の保全地域とその活用計画

屋久島の樹林はヤクスギを中心とする自然環境の特異性からすでに1935年に、当時の山林局長通達によって学術参考保護林に指定されている。以降、自然公園法による国立公園、自然環境保全法による原生自然環境保全地域、文化財保護法による天然記念物の指定も受けている。さらに、1992年には林野庁長官通達にもとづく生態系保全地域指定とユネスコの世界遺産条約による世界遺産指定も受け、さまざまな保護地域指定が錯綜している状態である。

鹿児島県はこれらの指定による知名度をインセンティブとした経済効果によって、人口の減少、高齢化に歯止めが掛かることを期待し、「環境文化村構想」にもとづく「屋久島環境文化村マスタープラン」を策定し、すでにいくつかの施設が開設されている。その基本理念は自然と人が共生する新たな地域社会を形成することであり、エコツーリズムの考え方と共通するものがある。だが、博物館などの施設整備中心であり、アクセスについてはほとんど議論されることなく、森林鉄道の活用および海岸部照葉樹林を抜ける車道拡幅計画だけが浮かび上がっている。そこで以下にこの2ヶ所の計画を分析し、エコツーリズムにおける位置づけを検討する。

3. 安房から小杉谷への森林鉄道活用計画

一般に鉄道は自動車に比べるエネルギー効率がよく、低い環境へのインパクトで多人数を輸送できる。しかし、そのためには並行ルート of 自動車利用が規制され、鉄道利用者数がある程度に達することが必要となる。次に、自動車とは異なり維持管理要員を必要とするので地元での直接的雇用も期待される。さらに、鉄道の主たる役割はアクセス手段であるが、森林鉄道の場合単なるアクセス以上にそれ自体が目的となりうるほどの魅力を備えているので、その中でのインタープリテーションなどの環境教育をおこなうことができる。このように森林鉄道はエコツーリズムの要件を条件次第ですべて満たすことができる。

森林鉄道は森林伐採、ダム建設、鉱山、開拓、観光の5つのカテゴリーに大別できる。狭義の森林鉄道は最初の木材搬出目的のものである。現実にはこの5つの利用は重複し、かつてはいずれも地域住民の足として生活にかかせないものであった。だが、当初から観光目的のものを除き、1950年代より自動車に運輸機能が移行した結果、次第に廃止されていった。現在、国内に数ヶ所森林鉄道が保存されているが、遊園地的保存が中心であり、屋久島の森林鉄道は17.68kmという長距離が残されている日本で唯一の事例でもある。この点からエコツーリズムの手段であると同時に文化資源としての価値も高いのが屋久島の森林鉄道の特色である。

現在は国有林やダム管理を目的として使われているこの鉄道を、安房から縄文杉見学の登山口、小杉谷への交通手段として活用する動きが見られる。だが、一般利用に不可欠な安全基準を満たすために50億円といわれる投資による工事が必要となる。たとえ資金が調達できたとしても採算が問題となろう。また、安全確保工事のための環境へのインパクトが増加する。さらに、かつては安房港まで軌道が延びていたが今はないので、起点の国有林苗畑まで自動車で到達しなければならない。このように機運は盛り上がっているものの実現に際しては多くの問題を抱えている。

4. 西部林道拡幅計画

屋久島には周遊道路があるが、その西側の主要地方道永田屋久線の永田栗生間が「西部林道」とよばれる。1992年にこの未改修部9.5kmのうち2.5kmを拡幅工事を施すという計画が発表される。具体的にはこの区間の最低幅員2.5mを4mに拡幅するということであるが、この計画を巡って様々な議論が展開している。その第一の理由は、山岳中心の屋久島における国立公園指定地域で、この部分が海岸まで達している唯一の場所であるということである。亜熱帯から亜高山帯まで垂直分布が保全されているだけではなく、ヤクザルなど重要な生息地となっている。第二に、この区間に人家はないため地元住民の利用は少ないことが交通量調査でも明らかになったように、地域にとって拡幅の必要性が乏しいことがあげられよう。実際、路線バスも永田と栗生の間は運行していない。社会経済圏としても永田は上屋久町の宮之浦中心、栗生は屋久町の尾之間や安房中心となっている。このため、観光バスをみの拡幅という批判が反対派から出ている。

現在の幅員は狭いもののすでに完全に舗装され交通量も少ないので現況で十分であり、この拡幅計画の真意は公共事業による雇用増進であると考えられる。エコツーリズムの視点から検討するとむしろこの林道の狭さを資源としてとられることが可能である。だ

が、緑のトンネルに代表されるように植生を中心とする自然は豊かであるが、人々を引きつけるモニュメンタルな景観に乏しいので、なんらかのインタープリテーションがその自然環境の理解には不可欠である。

5. 軌道跡および林道のトレイル化の可能性

以上のように屋久島の森林鉄道にしても西部林道拡幅工事にしても、正当化されるためには年間を通じてのかなりの利用が不可欠であるが、多数の利用は期待できないのが現実である。

そこでアメリカの事例を探ると、鉄道跡地などをトレイルとして活用する運動が推進されている。1985年にはその運動団体(National Rails-to-Trails Conservancy)が野生生物協会などいくつかの自然環境保全団体の援助によって設置された。現在アメリカ全土では、軌道などから既に700箇所ほどのトレイルが設定され、総延長は7,000マイルに達している。大統領の諮問機関として設置された野外レクリエーション委員会の1987年の報告においても、自宅に近いレクリエーション施設がもっとも必要とされるということが指摘され、河川敷、水路、鉄道跡が活用される機運が盛り上がった。委員会がこれらのトレイルを「グリーンウェイ」として支持し、すでに31州で160のルートをトレイルに転換し、さらに150ヶ所が進行中であるという。これによって市民主導の運動であったグリーンウェイが連邦政府や地方公共団体の財政的支援や情報を得ることになった。

このように鉄道跡地がトレイルとして最適である理由として、以下のような点があげられる。

- 1) 傾斜が緩く誰でも通年利用可能：徒歩、ジョギング、乗馬、自転車などに加えて、高齢者や障害者も利用できる。
- 2) 都市域から山地まで多様な空間を通過：鉄道沿線の風景は変化に富み、風景のいい場所を通過する。
- 3) 歴史的構造物がトレイル体験を増大：駅舎や橋、トンネルなどは歴史的構造物であり中には保存建築物に指定され、歴史的資源としても価値が高い。
- 4) 環境コリドーとしての機能：野生生物の繁殖の場：土手の自然が都市域において生態学的に価値が高く、都市から郊外、森林を結んだり、公園と公園を結ぶ重要な環境コリドーとして少ない面積で大面積に相当する機能を果たせる。
- 5) 鉄道敷は財政的に格安の土地：都市域でもその特性により安く、寄付や税金の物納として購入可能である。
- 6) バッファーとしての機能：線形の緑地網、住宅地域と工業地域のような異なる土地利用のバッファーとして機能する。
- 7) 隣接地の不動産価格増大：トレイル設置により優れた環境が提供される結果、隣接地の不動産価値が高まる。
- 8) 地方の地域経済への貢献：トレイル利用者が食料や土産を購入したり、自転車などをレンタルする。また、宿泊による収入もある。
- 9) レクリエーションコリドーとしての機能：孤立した公園をリンクして緑地系統として統合システム化を構築することが可能となる。

10)レイルバンクとしての機能：将来環境問題や都市問題の深刻化にともない鉄道復元の機運が盛り上がったときにレイルバンクとしてルートが保存される。

このように森林鉄道や林道拡張の代替案としてトレイルとしての活用が考えられる。すでに日本でも鉄道跡や河川敷にトレイルが作られているが、アメリカのグリーンウェイ運動に比べると以下のような問題がある。

- 1)市民参加欠如：1968年に国家トレイル法の制定によって最初の国立トレイルになったアパラチアントレイルの場合、1930年代からのボランティア活動による整備の実績があるのに対して、日本では市民参加の過程が欠けている。
- 2)箱物的意識：市民不在と関係し、一旦予算を配当しトレイルとして整備されると、その後放置状態になりがちである。
- 3)システム概念の欠如：ネットワークという視点がないために、路線が途中途絶えがちである。また、ループになっていないので利用者は最初の場所まで同じルートに戻らねばならない。
- 4)多目的利用の視点が欠如：自転車のみとか歩行者のみという狭い視点で設置されがちである。
- 5)法律が未整備：自然公園法や都市公園法ではこのようなりニアな環境を評価しないので国立公園システムなどに取り入れにくい。

6. まとめ

このような問題点は屋久島の森林鉄道跡や西部林道をトレイルとして転用する場合にも当てはまる。特に西部林道の場合、鉄道ルートに比して一層起伏がきついことが問題になる。このため自転車で利用するにはかなりの体力を必要とするので一般的ではない。ハイキングは可能であるが、夏期は海辺に近いので暑い。さらに、現在の形態ではネットワーク化が困難である。このため2ヶ所のみ新たな拠点として整備してもエコツーリズムには結びつけることは困難である。そこで島全体のスケールでの住民参加による歩道と自転車道のネットワーク化が必要になる。たとえば、ハードな手法としての島1周の自然解説トレイル整備やソフトな手法としてのバスへの自転車持ち込みなどが考えられる。以上のように解決すべき問題点はあるものの、トレイルは利用されなくても維持費はそれほど要せず、存在すること自体が生態系ネットワークにおける重要な機能を果たせるので、観光鉄道化や道路拡幅よりも有効なエコツーリズム手段となりうる。