dec monthly vol.438
2022年3月1日発行
発行人 編集人 山口 登美男
発行所 一般社団法人 北海道開発技術センター TEL(011)738-3363 FAX(011)738-1889 〒001-0011 札幌市北区北11条西2丁目2番17 URL http://www.decnet.or.jp/ E-mail dec_info01@decnet.or.jp

第37回寒地技術シンポジウム 論文・報告集、論文・報告概要集の販売のご案内

第37回寒地技術シンポジウム（2021年11月開催）で発表された
論文を収めた、論文・報告集及び論文・報告概要集を頒布しています。
ご希望の方は、下記までご連絡をお願いいたします。

●論文・報告集（CD-ROM）　1,000円（税込）
●論文・報告概要集（A4判冊子）　2,000円（税込）

ご購入方法／弊社窓口にてご購入または、郵送でも承ります（送料はご購入者負担となります）。

【お問合せ】（一社）北海道開発技術センター　寒地技術シンポジウム担当者（向井・新森）
E-mail：ctc-01@decnet.or.jp　TEL：011-738-3363　FAX：011-738-1889

第21回「野生生物と交通」講演論文集販売中！

notice

講演論文集はエコ・ネットワークで販売中（2,500円）。
過去の論文集は、第4号から在庫があります。
購入に関するお問合せは、下記までお願いいたします。

【お問合せ】エコ・ネットワーク
〒060-0809　札幌市北区北9条西4丁目エルムビル8F
TEL：011-737-7841　FAX：011-737-9606
E-mail：eco@hokkai.or.jp　HP：http://econetwork.jpn.org

令和4年度 dec定時総会のお知らせ

notice

令和4年度dec定時総会を下記の日程で開催いたします。
開催方法等詳細につきましては、会員の皆さまに後日文書にてご案内申し上げます。

◆日時：令和4年5月31日（火）

編集後記 連日のように出される大雪警報、経験したことがない降雪で毎日驚くことばかりです。そんな日々、真夜中に聞こえてくる除雪車の音。深夜のキンキンに冷え込んだ時間帯に長時間に渡り作業されている方々には、本当に感謝しかありません。最近セコマのレシートにはそんな感謝の言葉が記載されているんですね。「感謝の言葉だけがやりがい」と言われてた除雪センターの方。みんなの「ありがとう」の声が届く方法があればいいなと思うばかりです。（MK）

News letter since 1985
01 MAR
Hokkaido Development Engineering Center
dec monthly
2022.3.1 vol.438　デックマンスリー

● Monthly Topic（マンスリートピック）
カーボンニュートラルと国土交通政策
● dec Report（デックリポート）
〈事例報告〉「シーニックの森づくり」によるCO₂削減の試み

dec Interview >>> 国土交通省　北海道開発局長　橋本　幸　氏

従来の公共投資の価値基準では捉え切れない、北海道の生産空間としての価値。これを守り、そこに住み続けられる環境をつくるという目標に今後も挑んでいきます。

第8期北海道総合開発計画が中間点検を終えて計画期間（2016～2025年）の終盤を迎えようとしています。コロナ禍の停滞が続くなかで、北海道は今後、何にどう取り組むべきなのか。昨年7月着任の橋本幸さんはミュージシャンの顔も持つ異色の北海道開発局長。ご自身の歩みも含めて伺いました。

第8期北海道総合開発計画は、北海道の地域構造の特性として「生産空間」という概念を打ち出して画期的でした。策定過程の計画立案に携わっておられましたね。

公共投資の原資は税金で、単純化すれば、税収の多い大都市圏から少ない地方部に再配分される構造です。投資の判断基準はご承知の通り「費用対効果（＝B／C）」で、少しでも効果の高いところに投資するという考え方。そして効果の高さは利用者の数にほぼ比例します。この考え方からすれば、人口密度の低い北海道への公共投資に都市部の抵抗感があるのはやむを得ないかもしれません。

しかし、例えば人口5万人のベッドタウンの道路と、人口5千人の農村部の農産物を運ぶ道路を比較する場合、建設費が同額で利用者数も人口に連動するとすれば、B／Cは前者が後者の10倍となります。しかしそこには農産物を運ぶことの意味や価値は勘案されていません。北海道の農産物は日本の食料自給率を支える日本一の価値があるにも関わらず。

現状の公共投資は、そうした価値を算入するような仕組みになっていない。定量化したものだけでは見落とされる「運んでいる物の価値」、北海道における「生産空間の価値」をどう顕在化させるかを考えてきました。幸い、計画を審議する委員の方々の間にも「生産空間」という概念を強く支持してくださる方々がいらっしゃった。それがその後の運動論にも結びつき、凍結された高速道路の再開や、多くの計画の事業化につながったと考えています。

B／Cのような公共投資の根幹にかかわる部分に意見を述べるのは誤解を招くリスクもあるのですが、北海道の生産空間を守る政策目標からも、道路整備の優先順位の付け方や考え方について一石を投じ続ける責任があるのではないかと思っています。

これまでの第8期北海道総合開発計画の成果については、どう評価されていますか。

評価は難しいですね。計画期間の半ばでコロナ禍に見舞われ、この計画に限らず世の中の全てのプランが一旦立ち止まらざるを得なくなり、それが今も続いています。海外観光客が途絶した観光の状況などはその典型です。外部要因の影響が大きすぎて、正確な進捗の評価や分析は非常に難しいというのが率直な思いです。

dec Interview

はしもと　こう
1964年北海道当別町生まれ。92年北海道大学大学院工学研究科修了（土木工学専攻）。同年北海道開発庁入庁。室蘭開発建設部を皮切りに、国交省の総合政策局、道路局、北海道局の本省勤務を含め主に道路部門を歩き、18年小樽開発建設部長、19年北海道旅客鉄道（株）総合企画本部副本部長、20年北海道開発局建設部長を経て21年7月から現職。NPO法人コンカリーニョ副理事長。小5でギターを始め、近年も年数回のライブに出演するなど、本業の傍らで音楽活動を継続している。

昨年2月に公表された「中間点検報告書」（国土審議会北海道開発分科会計画推進部会）においても、道路や交通などの個々の状況がどうというより、食や観光をはじめ、すべての基盤として引き続きインフラ整備、維持に取り組むことの重要性を提起いただいたと受け止めています。

後付けの考え方かもしれませんが、定量的な数値目標よりも、生産空間を守るというメッセージを全面に出して、そこに住み続けられる環境をつくるという8期計画の価値自体はコロナ禍で毀損されることはなかった。その基本的な考え方は次期計画にも生き続けていくのかと思います。ポストコロナも踏まえた計画改定に向け、具体的な議論に入っているところです。

第9期計画が射程に入るなか、今年に入って「カーボンニュートラル」への取り組みを発表されました。新たな課題にどう取り組まれるのでしょうか。

「北海道開発」という政策は、国策で地域開発を行うという特殊な分野で、その意義は、国が抱える課題の解決や政策目標の達成に寄与することです。北海道なかりせば日本の食料自給やインバウンド観光が成り立たないことは明らかですが、同様に日本のカーボンニュートラル（以下ＣＮ）実現は、北海道が先導していく新たな分野だと捉えています。

北海道開発局はエネルギー政策を直接所管していませんし、公共事業の貢献範囲が決して大きくないのも事実です。しかし「ゼロカーボン北海道」を推進されている鈴木知事とお話した際に仰っていた「建設業でも何かできないだろうか」という言葉に共感する部分もあり、「インフラゼロカーボン試行工事」という取組を始めました。

建設業には古い業態というイメージがあるかと思いますし、志す若年層が年々減少する厳しい局面を変える意味でも、世界の目標であるＣＮへの積極姿勢は高く保っておきたいと思っています。勿論、会社の大小に

記者会見でCN施策の説明を行っている様子

関わらず業界全体で取り組めるものでなくては持続しません。今回の取組は、工事の発注時に受注者に求める施工計画書の中にＣＮに資する何かを記述してもらうと、工事成績を一律に1点加点するというものです。低炭素型建設機械の使用やソーラーパネル設置のような小さな取組でも良いんです。インセンティブがあり、かつそのハードルが高くなければ、恐らく業界全体が何かしらの取組を始めてくれると考えています。

この取組は道庁、札幌市にもご賛同いただき、これにより国の事業を受注する比較的大きな企業から地域の中小規模を含む全道の会社もカバーできる取組となりました。行く行くは、実質的なCO2削減効果を段階的に評価する方向へシフトする時代が来ると思いますが、まずは建設業界における小さな一歩を踏み出すことを目指しています。

それでは入庁後の歩みについてお聞かせください。最初に室蘭で白鳥大橋の建設に携わり、その後、道路部門を中心に活躍されてきました。本省など東京勤務は通算11年に及びますね。

白鳥大橋建設の仕事で、室蘭に4年と長く勤務できた経験は貴重でした。市役所の方々と室蘭のまちづくりを考えたりするなかで、後年、都市計画的な仕事をする上での素地をつくらせてもらったと思います。最初の仕事は主塔建設を監督する役割で、主塔は15段の部品を積み上げた高さ約130mの鉄塔です。日中にこもった内部の熱が抜けて直立状態になる午前3時頃に主塔に上り、施工の精度確認をするという作業をしましたが、それはもう怖かったです（笑）。これが自分の唯一の土木エンジニアとしての現場体験でした。

完成した南側主塔の塔頂から北側主塔を望む

その後、本局の道路計画課に係長職に異動しました。変わったところでは、当時まだあった8月10日の「道の日」のイベント用の道路のマスコットキャラクターを作ったりしましたが、予算もないので自分の体で採寸し、自分で着ぐるみに入って道の大切さを説いていました（笑）。

道外勤務は98年から。東北の三陸国道工事事務所、内閣官房PFI推進室、省庁再編の2001年から国交省総合政策局の国土環境・調整課長補佐に。03年からは道路局で道路経済調査室課長補佐～企画課長補佐を務め、05年に札幌に戻りました。その後、09～12年、14～16年と本省北海道局勤務です。

本省で課長補佐として働いた30代後半のころは本当に大変で、上司は日本の道路行政を背負うビジョンも能力も経験値も高い人たち。自分の能力が全く追いつかず、あのころの自分の写真を見ると全く生気がなく、本当に死相が出ています。

当時は東京外環自動車道の計画などを担当し、東京やオールジャパンを見渡す能力が必要な立場でしたが、やはり北海道の人間としてのアイデンティティがあって、北海道をどうしたらよくできるかを考えるのが好きだった。北海道が私にとっては考えられるぎりぎりのサイズなのかもしれません。

北海道の道路行政について思い出深い事業は数多いことと思います。decとの接点の一例ではシーニックバイウェイ北海道の推進にも尽力されました。

シーニックバイウェイ北海道（以下「シーニック」）には立場を変えながら何度も携わっているのですが、2017年の道路計画課長の時に、当時の担当課だった道路計画課に道路維持課を加えた体制に拡充しました。沿道景観を良くするというシーニックの活動の本質を考えると、維持部門が関わるのは必然なのですが、ソフト施策は総じて計画部門が手がけることが多く、維持部門は災害対応や除雪など別の使命も重たいため関わり難かったという部分もありました。維持部門には新たな仕事が加わり苦労をかけていますが、おかげで取組が飛躍的に拡がりました。物理的にも別々だった道路関係課のレイアウトを変えて垣根を撤去したりと、タテワリを無くすことにはこだわった気がします。

現３課長＋道路企画官の職場風景

シーニックの活動も長くなり、道路部門を経験した職員なら多少の差はあれ関わりを持ち、その価値は広く理解されるようになりました。そういう意味で、シーニックの浸透は長く懸命にやり続けてきた継続の産物だと思います。

自分が道路行政に携わっている間に何とか実現したいと思っていた大きな課題が2つあり、一つは札幌都心のアクセス道路の実現、もう一つは15年前の道路公団民営化の際に事業を凍結された高速道路区間の事業再開です。

前者は札幌全道各地へ向かう高速道路と札幌都心を直結する入口・出口であり、後者は採算性が低いという理由で凍結されましたが道東、道北の動脈です。どちらも長い年月がかかりましたが、ようやく今年度に実現に至り、少々燃え尽き症候群気味です（笑）。

今後の北海道を見据えた時に残る課題は、本州と結節する「第二青函トンネル」で、さすがに自分が役人をしている間に動かすことは難しいかも知れませんが、議論のレールは敷いて行きたいと思います。

最後に音楽に関する足跡についてお願いします。独自ライブ「ハシモトコウアワー」をはじめ、ギタリスト、音楽プロデューサーとしての活動にはたくさんのファンがいます。

ギターは小学5年生に捨てられていたギターを拾って始めたのですが、大学時代に演劇の舞台音楽の制作に携わり、学業よりそちら優先で、留年と休学を含む長い学生生活を送りました。バブル期のゆるい空気のなかで芝居や楽器演奏の仕事にのめり込んで自堕落になっていた時期に、劇団の年上の女優の人が諭してくれた言葉が痛く響きました。「いろいろな進路の選択肢に恵まれている学生の身分なのだから、挑戦できるものにはきちんと挑戦しておかなくては」と。そんなこともあって国家公務員試験を受け、最下位で合格しました。

「ハシモトコウアワー」と題した単独のライブを始めたのもそのころです。東京勤務でライブができなくなった2000年は、代替手段で自分なりのバランスを保とうと「webハシモトコウアワー」というホームページを立ち上げ、色々な発信を始めました。ネットの普及率はまだ２割程度という頃、よくあんな無駄な情熱があったものだと思います（笑）。

ライブはここ2年ほどコロナ禍で開催できていませんが、年1～2回程度、これまで出会った優れたミュージシャンたちとブルース、ロック、ジャズ、カントリー、アニメなどボーダレスな内容のステージをつくっています。ライブをしたいというより、私の身の回りにいて下さるたくさんの人と一緒に楽しむ場をつくりたい、という気持ちが強いですね。このライブを「年に何度か集まり、挨拶し合って一緒に飲む。冠婚葬祭の行事みたいだ」と言った人がいますが、まさしくそうだと思います（笑）。

自分は職業生活だけでなく、長い学生生活を原点にした芝居人やミュージシャン、NPO関係者などの多様な方々との繋がりを、幸い今も持たせていただいています。一見、自分の仕事と関わりがないようですが、そこから得られる刺激や考え方は、実は職務の中でこそ役立っていると感じています。

ハシモトコウアワー（納涼バージョン）2013年

寄稿

カーボンニュートラルと国土交通政策

筑波大学名誉教授　国土審議会北海道開発分科会長　石田 東生 氏

レヴィ=ストロースが処女作の「悲しき熱帯」を執筆中に人類を脅かす二つの禍に関して大きな不安を覚えたことを日本人読者へのメッセージとして綴っている。「自らの根源を忘れてしまうこと」と「自らの増殖で破滅すること」という二つの禍である。現在の課題を考えた時、自らの根源を忘れてしまうこととは、人類の700万年にもわたる進化の中で形成されてきた、身体性に強く規定される文化・歴史・伝統や社会のあり方を忘れてしまい、1990年代から急速に普及したインターネットやAIなどサイバーの世界に過度に浸ることであろうかなと思う。自らの増殖で破滅することとは、温室効果ガスやマイクロプラスティックスが我々に与えている脅威に他ならない。人新世という言葉を最近よく聞くようになったが、まさに人類の繁栄が地球に多大なる影響をあたえる時代である。悲しき熱帯の刊行は1955年であるので、執筆は今から70年程度前のことであり、レヴィ=ストロースの慧眼と想像力には驚かされる。

さて、地球温暖化問題とカーボンニュートラル（脱炭素）である。EUやヨーロッパ諸国を皮切りとして2050年までの脱炭素宣言が相次いだ。民間企業もGAFAに代表されるように、2040年までにサプライチェーンを含めての脱炭素を実現するというように、より早期の脱炭素を宣言している。わが国においても、2020年10月に菅前総理が2050年までの脱炭素、2030年までに2013年比46％削減という意欲的な宣言を行っており、岸田総理も引き続き重要政策の一つと位置付けている。そのような中、2022年2月28日に気候変動に関する政府間パネル（IPCC）の気候変動リスクの評価及びマネジメント担当のWG2からの第６次報告書が公表され、「人為起源の気候変動は、極端現象の頻度と強度の増加を伴い、自然と人間に対して、広範囲にわたる悪影響と、それに関連した損失と損害を、自然の気候変動の範囲を超えて引き起こしている（日本政府による仮訳）」と危機認識を強めるとともに、緩和策と適応策の強化と早期の効果発現の重要性を指摘している。

国土交通省の政策としても脱炭素は最重要政策の一つとして位置づけられている。2021年7月に国土交通省から国土交通グリーンチャレンジが公表され、またこれを中核に12月には国土交通省環境行動計画が策定された。内容については国土交通省のHPをご覧いただきたいが、グリーンチャレンジでは国土交通行政に関わる領域からの排出量がわが国の排出量の50％（約６億t-CO_2）を超えていて国土交通行政には大きな責任があること、削減を目指す緩和策とすでに世界各地で発生している気候変動による異常気象への適応策の両方を国土交通行政は施策体系に有していることが強調されていて、強い責任認識と課題挑戦への高い意欲を示している。政府全体のグリーン成長戦略でも新しい技術の社会実装や社会システムの改革が強く謳われていて国土交通行政への期待が大きい。国土交通省環境行動計画でもグリーンチャレンジの精神は受け継いでいるが、具体的な行動となると着実な実現性と責任が当然のことながら付随することになり、施策一覧表に記載されている削減量の数値目標の合計値は9,000万t-CO_2となってしまう。このギャップをどのように解消するかはなかなか難しい問題である。自らが直接排出するものだけではなく（スコープ１）、消費電力などからの排出（スコープ２）、そしてライフサイクルにわたる総排出量（スコープ３）をすべて含んだ政策展開が必要であり、特にスコープ３においては資材調達などのサプライチェーンの上流側とストック効果を果たすための稼働や維持マネジメントなどの下流側についても積極的な働きかけが重要である。言い古されていることではあるが、産官学民、とりわけ省庁や部局の壁を越えた連携と協働が不可欠であり、挑戦は始まったばかりである。

連携して正しい政策展開を行うためにも政策効果のモニタリングシステムが重要である。国全体の排出量の推定は経済統計制度の充実もあり、正確かつ迅速に行いえているが、問題は地域地域の特徴を生かした政策展開に不可欠な市町村やもっと小さい地域単位でのモニタリングシステムが十分でないことである。現在多く使用されているものは、例えば自動車からの排出量推定では国全体や都道府県単位での排出量を自動車台数で比例配分するなどのように、政策努力や効果が必ずしもうまく表現できず、PDCAがうまく回らないという課題を有している。現在400を遥かに超える自治体が脱炭素を宣言しているが政策をどう舵取りするのかその方法論の真剣な議論と技術開発が重要である。産業界の貢献に関していうと、脱炭素技術の開発と普及を促進するための評価システム、とりわけ調達に関わる認証や支援システムの充実が急務である。投資を呼び込むためにEUで実施中のESG（環境社会ガバナンス）投資に関わる個別技術や社会システム技術の認証のあり方なども参考にすべきである。ここにデータ活用、デジタル化による政策展開や実践の変革（DX）の重要性が存在する。レヴィ=ストロースの懸念にも応えうる形でのスマート化である。すべての脱炭素政策について十分には述べてはいないが、その実践に関しては非常に大きな社会変革や産業構造改革、ライフスタイル変容など、非連続のゲームチェンジが必要であり、社会資本政策が勇気をもって先頭に立ってほしいと願う。

そして、北海道への期待である。最初の期待は第９期の北海道総合開発計画策定の議論が開始されようとしていることである。この中で脱炭素に向けて北海道が果たすべき貢献について十分に議論していただきたい。次期計画では、食料・観光・エネルギーを３つの柱として北海道の自然条件・地域構造の下での、くらし・産業・モビリティなどの通常時と非常時の双方における具体的姿の描きだしがDX、スマート化も含めて行われるであろうが、その中に脱炭素に向けた連携と協働のあり方をしっかり描くことが重要である。北海道局並びに北海道開発局が社会資本政策と農業政策の双方に責任と権限を持つことは緩和策と適応策を同時に考える上で極めて重要であり、またスマートシティやスマートモビリティの支援や実証においては、国土交通省の開発局・運輸局、経済産業省からは経済産業局、総務省の総合通信局が連携を強めていることも心強い。是非、有機的効果的な連携を関係するステークホルダーとともに構築していただきたい。さらに、８期計画中にスタートした生産空間の地域モデル検討で培われた自治体間連携と地域課題に即した政策メニューの作成は今後に向けての大きな資産であり、その承継と拡充も重要である。

以上、色々と述べてきたが、北海道開発分科会としての問題や課題認識ではなく、あくまで個人のものであることをお断りしたうえで、関心をお持ちの方からのご意見やご批判をいただければありがたい。

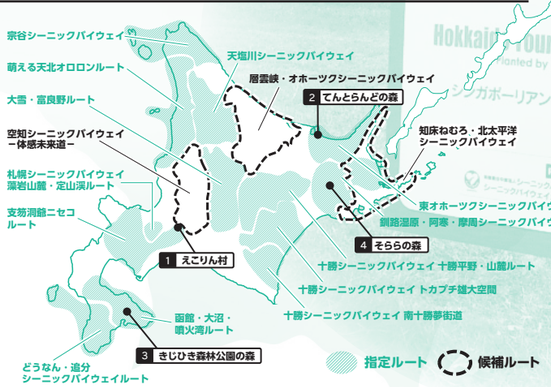
参考資料
・レヴィ＝ストロース　「悲しき熱帯」　中公クラシックス
・国土交通省HP　「国土交通グリーンチャレンジ」「国土交通省環境行動計画」

事例報告

「シーニックの森づくり」によるCO₂削減の試み

我が国は「2050年カーボンニュートラル宣言」を行い、2021年4月には、2030年度に2013年度比で46%削減を目指すことを表明しておりますが、シーニックバイウェイ北海道では、2008年からCO₂削減を目的とした「シーニックの森づくり」をスタートしています。「シーニックの森づくり」は、シーニックバイウェイ北海道の取組みを通して、CO₂吸収源となる森づくりを行うもので、観光客の皆さんをはじめ、地域住民、NPO、関係機関が連携して森づくりを行います。

ここでは、「シーニックの森づくり」の概要と課題、道内4か所で展開されている「シーニックの森づくり」について、実際の活動事例を紹介します。



シーニックバイウェイ北海道の各エリアとシーニックの森

「シーニックの森づくり」の概要と課題

(一社)シーニックバイウェイ支援センター
代表理事　原 文宏

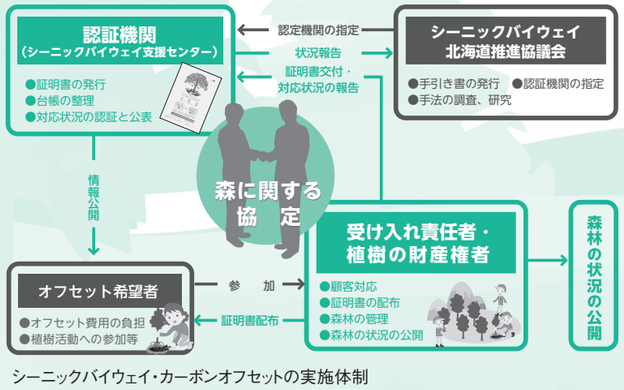
シーニックバイウェイ北海道が推進するドライブ観光とCO₂削減というトレードオフ状態を何とかしたいという思いがはじまりでした。ですから、まずはエコ・ツーリングやハイブリッドのレンタカー使用によってCO₂の排出削減に努めました。それでも排出するCO₂を吸収するための植樹をドライブ観光客の参加・費用負担のもとで行うカーボンオフセットの取り組みが「シーニックの森づくり」(シーニックバイウェイ・カーボンオフセット)でした。ただ、観光客自ら植樹活動に参加するのは、植樹の時期が季節限定のため、なかなか難しいことから、森づくり活動を運営するシーニックバイウェイ北海道の各ルートが代行する形が基本となりました。

実務としては、(一社)シーニックバイウェイ支援センターが認証機関として指定され、シーニックバイウェイ北海道推進協議会の手引書をもとに温室効果ガスの排出量に見合う吸収量を計算、証明書の発行と台帳の整理を行っており、植樹を受け入れる財産権者と協定を結んで「シーニックの森づくり」が行われています。

また、シーニックバイウェイ北海道の各ルートの活動団体から、カーボンオフセットだけではなく純粋に緑化や交流を目的とした植樹活動もシーニックの森づくりの仕組みに加えてほしいという要請があり、“みんなで育てるシーニックの森”の機能が追加されました。ですから現在の「シーニックの森づくり」は、“カーボンオフセットの森”と“みんなで育てるシーニックの森”の二本立てになっています。

課題として大きいのはカーボンオフセットの森のドライブ観光客が負担する植樹費用(オフセット費用)です。例えば、札幌～帯広間(往復約440km)を普通乗用車(燃費:10km/リッター)で旅行した場合、オフセットするにはミズナラ８本を植樹する必要があります。ミズナラの苗代と輸送費で1本1,500円程度としても12,000円が必要になり、1週間のドライブ旅行となるとさらに増えますので、かなりの負担です。そのため、意義は分かっても実際に負担できる観光客は多くありません。レンタカー会社とのタイアップ企画や旅行の一部だけをオフセットするなど、参加しやすい工夫を試みていますが効果は小さいことから、ドライブ観光客以外の参加や魅力的なインセンティブなど、新たな実施体制やアイデアを検討する必要性を感じています。

カーボンオフセットの証明書



シーニックバイウェイ・カーボンオフセットの実施体制

きじひき森林公園での「シーニックの森づくり事業」

函館・大沼・噴火湾ルート
ルートコーディネーター　中村 幸治

きじひき森林公園は、新函館北斗駅から車で約15分のところに位置し、敷地面積0.67ha、約1,600本の植樹が可能なロケーションです。この近くにある、きじひき高原パノラマ展望台からは、津軽海峡や函館山、大沼、駒ヶ岳などの絶景を一望できる絶景スポットです。「きじひき」という名前の由来は、諸説ありますが、春先に木を切り出した際、雪解け水とともに丸太を滑り落としたことからとも言われています。

「シーニックの森づくり事業」は、きじひき森林公園の一部をシーニックの森として使用させていただくことを北斗市より了承いただき、2009年(平成21年)に函館・大沼・噴火湾ルートの連携事業として始まりました。「シーニックの森づくり事業」は、カーボンオフセットの考えを取り入れたCO₂削減を主な目的とし、国内外との交流人口拡大による地域活性化を図るとともに、森林再生による各森林の自然環境を守ることを目的としたプロジェクトです。

基本的な考え方としては、「人為的な開発以前の潜在的な植生を基本に自生種を活用する」ことを前提とし、苗木を購入して植樹するのではなく、将来、林相を考慮した苗木を付近の森から山取し、その苗木を植樹することとしています(日本植生誌を参考にすると、ここはかつてブナ林が広がっていました)。

これまでの経緯
- 2009年11月7日
  ブナ24本、ヤマモミジ8本など、計64本植樹
- 2009年11月13日　「シーニックの森」に認定
- 2011年　さらに50本程度を植樹
- 2021年　既存樹木と合わせて、約150本が活着

コロナ前は、バーベキューや様々なステージイベント・体験型イベントを楽しめる『きじひき高原まつり』と同日に開催し、多くの参加者と活動してきました。コロナ禍のここ数年は、毎年、秋にススキや笹などの下草刈りを行い、森の維持管理を継続しています(参加者30名程度)。

今後も地域の皆さんと一緒に、新たな植樹も含めて、しっかりとシーニックの森を〈守り〉・〈育てて〉いきたいと思っています。

植樹の様子(2009年11月)

毎年、下草刈りに集うボランティアの皆さん

そららの森での植樹活動

釧路湿原・阿寒・摩周シーニックバイウェイ
ルートコーディネーター　永田 泰浩

そららの森は、弟子屈町の一般国道243号沿いにあります。全国で唯一の町営飛行場であった「弟子屈飛行場」が平成21年に閉鎖となり、その跡地を元の森に戻すことを目的として活動が始まりました。

平成22年の秋は「どんぐり植樹祭」を開催しました。いきなり植樹活動を始めるのではなく、地域の森に集まって、みんなで落ちているどんぐりやくるみなどの木の実を拾い、元々地域に自生している樹木の実を使った苗木づくりを行いました。平成23年から始めた「そららの森植樹祭」は、釧路湿原・阿寒・摩周シーニックバイウェイの10月の恒例行事として定着し、令和3年で11回目を迎えました。毎年50人前後の地域住民が集まって植樹活動、森の維持活動を行っています。平成26年からは、シーニックバイウェイの「カーボンオフセットの森」としての植樹も始め、第4回植樹祭で60本、第9回植樹祭で50本の代行植樹をしました。

森づくりで一番大変なのは、植樹活動ではなく、森の維持活動だと思います。労力はもちろん、お金もかかります。ルートでは、現在も地域の木の実を使った苗木づくりを継続しています。せこいと思われるかもしれませんが、この苗木を、カーボンオフセットの森として植樹する際に活用し、苗木代としてもらったお金を森の維持費に回しています。またルート活動のひとつである「シーニックカフェプロジェクト」と連携し、そららの森の活動費を含んだオリジナルタンブラーやオリジナルTシャツをシーニックカフェで販売しています。

我々の植樹活動は、木を植えることが目的ではなく、育てて森にすることが目的です。そのためには植えるというイベントだけでなく、細々とでも長く継続できる仕組みを作ることが重要だと考えています。最近、そららの森での活動が、環境や景観面の成果だけでなく、地域住民の連携強化や地域の活性化、地域の子供達の郷土愛にもつながっていくような気がしています。

清掃活動の合間にもせっせと木の実拾い

そららの森 植樹祭の様子