

2010-06-23 掲載



写真は「『岩木山』津軽国定公園 岩木山ものしりマップ」の「岩木山の特異的な自然」の項で使われた写真である。

これは、「八甲田山山系」ではどこでも見られる「アオモリトドマツ」である。岩木山には生えていないとされていたが、自動車道路「スカイライン」敷設中に発見されたものだ。だが、その後「保護されることもなく」次第に数が減って最後の1本になってしまったのである。

現在はスカイラインターミナルの南面に生えている。「最後の1本」ということは、これが枯れてしまうと岩木山から「アオモリトドマツ」が無くなってしまうということであり、「岩木山の超絶滅危惧種」ということなのである。

少なくとも7、8年前までは3本が生育していたことを確認していた。だが、いつの間にか今日の写真の1本になってしまったのである。非常に残念である。植物はある程度の集団で生えていないと絶滅の度合いは増すのである。しかも、現場は標高1280mという高地である。「最後の1本」となり、果たして、数が増えていくものかどうか、非常に悲観的な展望しかない。

何故「最後の1本」となったのかその理由は知っている。人為的なものである。だが、ここではその詳しい理由は述べないことにする。

知らずに「最後の1本」にしてしまったものが

「最後の1本」であるということを知って、保護に本腰を入れるというからである。

2010-09-12 掲載



写真は、マツ科モミ属の常緑針葉樹の「オオシラビソ（大白檜曾）別名（アオモリトドマツ）」である。日本の特産種であるとされている。

中部地方から東北地方の亜高山帯に分布し、分布の西端は白山、南端は南アルプスまたは富士山、北端は本県の八甲田山である。本州中部では海拔1500mから2500m、東北では1000m以下から分布する場所もある。裏岩手縦走路など、八幡平、早池峰山などの山々で見られるのだ。北から八甲田山、蔵王、吾妻山とみごとなアオモリトドマツ林が見られるのである。津軽海峡を渡ると、「アオモリトドマツ」がなくなり、「トドマツ」がそれにとって代わるのである。

しかし、日本海側に位置する山々の中には、たとえば飯豊山地、朝日山地、出羽三山、鳥海山、それに岩木山などでは、極端な豪雪のために「オオシラビソ」は殆ど、または、まったく自生していないとされている。

青森県の「亜高山帯」は標高約1000～1400mであろう。ブナ林より標高の高い地域が「針葉樹林

帯」となるのが典型的な形で、この地域の代表的な植生が「アオモリトドマツ林(オオシラビソ林)」だとされている。だが、「岩木山」には「コメツガ林」は存在するが「アオモリトドマツ林」はない。「コメツガ」だが、北面を中心に北東面と南西面に見られるだけである。

アオモリトドマツの植生環境

「アオモリトドマツ林」は、比較的表土が浅く、乾燥しがちな地形で「ダケカンバ」を伴うことが多い。林床には、「チシマザサ(根曲がり竹)」が一面に見られる。

なお、「アオモリトドマツ林」で見られる代表的植物として、次のようなものが挙げられる。

コメツガ、ダケカンバ、ナナカマド、チシマザサ、アカミノイヌツゲ、ミネカエデ、ムシカリ、ムラサキヤシオ、コヨウラクツツジ、ハクサンシャクナゲ、ハリブキ、ハイイヌツゲ、イブキゼリ、マイヅルソウ、タケシマラン、ツバメオモト、モミジカラマツ、ゴヨウイチゴ、ショウジョウバカマなどである。

別名は他に、オオシラベ、トド、オオリュウセンなどがあるが、秋田地方の「アオモリトドマツ」の自生する山の地元では、「モロビ(諸檜)」という。))

この「アオモリトドマツ」は岩木山のどこにあるものなのか。昭和43(1968)年12月発行の「岩木山」(品川弥千江著)には次の記載がある。

「近年、津軽岩木スカイラインの建設によって、終点駐車場付近にアオモリトドマツが数株生育していることがわかったが、ここは、七、八百年ないし千年前に館が築かれ、カラ堀が数条造られた形跡があり、『カラカ館』跡と呼ばれているだけに、植栽されたものであろうと『成田末五郎氏』も述べている」とある。

「岩木山」(品川弥千江著)には、その写真も掲

載されているが本数は3本である。

現在、青森県の多雪地帯の亜高山帯では「アオモリトドマツ」は優勢な樹種だが、その「アオモリトドマツ」が圧倒的に優勢な東北地方の山岳地帯では、「アオモリトドマツ」の化石はまったく発見されていないという。

花粉分析などの結果からは、東北地方の山岳に「アオモリトドマツ」が分布を広げたのは、最終氷期から温暖な時季になった頃で、吾妻山で約2500年前、八甲田山や八幡平では、わずか600年前のことではないかともいわれている。

つまり、「アオモリトドマツ」は「寒冷環境に適応した樹木にもかかわらず、最終氷期の終了後の温暖期になってから山岳地帯で勢力を拡大したもので、最終氷期にはそれほど繁栄していなかったと考えられているのである。

「アオモリトドマツ」は寒冷気候とともに多雪環境にも強い種類だが、それは、現在より降雪量がずっと少なかったことに関係があるとされている。

自生したという考えを支持する

私は、今日の写真に見られる周囲の花粉分析をしたわけでもない。だが、『カラカ館』建設時に人手による植栽」説を否定している。

岩木山の「アオモリトドマツ」は八甲田山と同じように6、700年前に自生したのである。だが、「寒冷気候とともに多雪環境にも強い種類」という特性を持っても、その後の岩木山は彼らに、その「生息環境」を与えなかったのである。

だが、極めて一部分だけ、つまり「ターミナル駐車場南面」に「生息環境」を与えたのであろう。

あの場所は岩塗れの風衝地ではない。だから、ダケカンバ、ナナカマド、チシマザサ、ミネカエデ、コヨウラクツツジ、ハクサンシャクナゲ、ハリブキ、イブキゼリ、マイヅルソウ、タケシマラ

ン、ツバメオモトなどが生えている。

しかし、西からの季節風をもろに受ける場所でもある。降雪は、風に飛ばされてあまり堆積しない。そのような限られた環境の中で 700 年間もひっそり息づいてきたのである。

2010-09-13



写真は、「アオモリトドマツ」である。昨日の写真と同じものである。昭和 43 (1968) 年 12 月発行の「岩木山」(品川弥千江著)には写真も掲載されているが本数は 3 本である。

だが、現在はたった 1 本になっている。今日の写真から説明をしよう。長靴を履いた人の足がある。その左が、生存している「アオモリトドマツ」だ。さらに、その左に見えるのが「折れたアオモリトドマツ」である。写真には見えないがこれらのさらに左、1.5m ほどのところに、これらよりも「太め」の「アオモリトドマツ」の幹が倒伏している。

私の記憶には「3 本」の「アオモリトドマツ」はない。だが、「2 本」を確認した記憶はある。それは、1990 年代までである。

その間に「津軽岩木スカイライン」は駐車場の拡幅工事をした。春スキーシーズンを前にして「スカイライン運行」のために広くなった駐車場の降雪が必要である。その駐車場の積雪を、ブルドーザーが「アオモリトドマツ」の生えている場所に「力任せ」に捨てている。「岩木山を考える会」で

は「排雪」の時には「アオモリトドマツ」に注意して「折ったりすることがないようにしてほしい」と口頭で申し入れをしたこともあった。

だが、それは聞き入れられなかったのだろう。2005 年に確認したら、わずか残り「1 本」になっていたのである。折られたり折った現場を見たわけではないから、これは想像の域を出ないことだが、恐らく 2 本は「不注意な排雪」行動によって「折られた」ものであろう。

これまで、「3 本」だから生き延びてきたのである。植物の大半はあと「1 本」という状態では「野性的に自生すること」は不可能なのだ。この 1 本の将来は、ほぼ閉ざされたと言っていい。

昭和 40 年代の記憶

私は、昭和 40 年代に発見された当時の「アオモリトドマツ」のことは、知っているようで知らない。記憶のどこかに残っているようでありながら「はっきり」しないのだ。何だかたった 1 度だけは「見に行った」ような記憶もある。その微かな記憶を辿ると、「案外」見通しがきいて「見やすい」場所に生えていたような気がするし、結構樹高もあったような気がするのだ。

それでは、どうしてこのように「記憶」を曖昧なままにしておいて、何回か現場に足を運ばなかったのは何故なのだろうか。

私は「津軽岩木スカイライン建設」に反対していた。当時はまだ「自然保護」という概念さえ、一般の人にとっては浸透していない時代だった。山肌が抉られて、切り刻まれて、尾根に異様な蛇行を見せるその「自動車道路」を見るのは忍びなかった。それもあって、岳口から登ることはあまりなかったし、「津軽岩木スカイライン」開通後も、利用することもなく、岳口から登ったとしても「ターミナル」に立ち寄ることはなかった。いつも素通りである。だから、「話題になっていたアオモリ

トドマツ」を目で確認することはなかったのである。

それに、若い頃の私は、「岩木山に登る」というと、それは「百沢登山道」を登り、百沢の岩木山神社に降りてくることであつたのだ。一夏に「60回」も登ったこともあつたが、それもすべて「百沢登山道」だったこともある。

もう1つ、「津軽岩木スカイライン」に近づきたくない理由があつた。それは、「人、つまり登山客」が多くて、「山」に来ているのに「都市の往来」を歩いているような気分させられてしまうことが嫌だつたことだ。これは、今も続いている「気分」である。だから、天気の良い日、「津軽岩木スカイライン」と「リフト」を使って登ってくる「登山客」が大勢いるだろうと予想されると、山頂には行かないことにしている。「登山」と「騒然」さは、合わないものだ。静かだから「自然」が見えるのだし、きこえるのだ。見えて聞こえるから、そこに身を委ねることが出来るのである。

…そのような訳で、私がこの「アオモリトドマツ」に関心を持ったのは「岩木山を考える会」の会員になってからのことである。しかし、本会の会長、阿部東は当時から、これに関心を持ち「現場」を確認していた。会長の証言からも、当時3本あつたことは確実である。

「成田末五郎」氏は、現場には、カラ掘が数条造られた形跡があり、「カラカ館」跡と呼ばれているだけに、植栽されたものであろうと「歴史性」から根拠を述べている。

私は、昨日も書いたように「アオモリトドマツ」の発生時期と特性から「岩木山に自生していた」ものの生き残りであろうと主張する。

まあ、これはどちらでもいい。どちらであっても「この事実」は大事にされていいものではなかつたのか。

だが、「カラカ館」の遺構に関する事物も、植栽されたものであるならば、ここに「カラカ館」が存在したという事実的な傍証としての「アオモリトドマツ」ということになるだろうが、まったく大事にされていないのである。

また、この場所は「歴史的このようなところであつた」ということは何1つないのである。

「遺構」は藪に覆われて見えない。だが、「岩木山には自生していない」とされる「アオモリトドマツ」は藪の上のその姿を出して、はっきり見えるのである。この「アオモリトドマツ」はその岩木山に生えているから貴重なのである。

1962年（昭和37年）から約3年間の工事期間を経て、1965年（昭和40年）8月25日に開通したが、それ以来、「弘南バス自動車道事業部」も「株式会社岩木スカイライン」も、または自治体や行政も「保護」をするという観点での行動を何1つとっていないのである。

1962年（昭和37年）から約3年間の工事期間を経て、1965年（昭和40年）8月25日に開通したが、それ以来、「弘南バス自動車道事業部」も「株式会社岩木スカイライン」も、または自治体や行政も「保護」をするという観点での行動を何1つとっていないのである。

昨日と今日の写真を見てよくわかるだろう。「3本」だつた「アオモリトドマツ」は1本だけになつてしまつているのだ。

2010年スカイライン管理棟工事

2010年「津軽岩木スカイライン」では、ターミナルの管理棟を新築している。今までのものは経年変化から、耐久年数を越えてしまい別な場所に新築建て替えをするというのである。

「岩木山に自生するたつた1本のアオモリトドマツ」は実はこのことと深い関係があるのである。

聞くとところによると、その費用は管理運営主体である「株式会社岩木スカイライン」、弘前市、他にははっきりしないが「国」か「県」であるという。

「設備の立て替え・新築」という場合は、一般的には「個人」であれば、その「個人」が、「法人」であれば、その「法人」が全額自弁するのが当然である。だが、今回の「立て替え・新築」費用は3者で賄うというのだ。「どうしてこうなるの」とある市議会議員に訊ねたら「東北新幹線青森まで開通効果ですよ」との答えだ。

納得がいかないで、さらに「詳しく教えて下さいよ」というと…

「弘前市も他の自治体も、新幹線全線開通を観光行政の起爆剤にしようとする予算を盛っているのです。岩木山は弘前市の観光の目玉ですから、スカイライン株式会社の設備改修にも予算がつきました」というのである。なるほど、うまく出来ているものである。

私は常々、自然を損なわない形での登山道の整備を訴えてきた。日赤岩木山パトロール隊は「手弁当」で登山道の整備に取り組んでいる。それにかかる資材購入は隊費からの持ち出しであるという。

また、「岩木山観光」にはハードウェア的な対処でなく、ソフトウェア的な対処としての「人員の養成」を主張してきた。やって来る観光客を入れる「容れ物」ではなく、「観光客や登山客に直接対峙する質の高いガイド」の養成である。

少なくとも、「登山客を引き連れて先頭に立って歩くだけのガイド」ではなく、通年登山、オールラウンド登山の出来る登山のプロ、自然（植生、地質、地形、気象）のプロ、歴史のプロを養成するために金を使うべきだと言ってきた。

だが、これらの方向への「動き」は皆無であるにもかかわらず、いわゆる「箱物」には簡単に金

を出すのである。

8月30日には管理棟の基礎工事をやっていた。何と、「たった1本しか残っていないアオモリトドマツ」の直ぐ傍が工事現場なのである。「アオモリトドマツ」の現況を視認したいと思い、入っていかうとしたら、「侵入禁止のロープと柵」に囲われて入っていけないのである。そこで、「侵入禁止のロープと柵」から南よりの藪に少し降りて「アオモリトドマツ」の生えている辺りを窺ったところ、基礎工事で出た残土や使われなかった資材の一部などは、捨てられていないことが分かった。まずはこれで一安心である。

そこで、9月7日に行われた幹事会で「スカイラインターミナル管理棟新築工事」とそれに関わる「アオモリトドマツ」の調査を提案したのだ。その結果、9月10日に、私と阿部会長、それに斉藤幹事の3人で出かけたのである。

現地調査 2010年9月10日

その日は、先ず、「スカイラインゲート」に立ち寄って管理者の梅村さんに会った。そして、「アオモリトドマツ」の調査に行くので、「侵入禁止のロープと柵」の中に入ることの許可を得た。梅村さん曰く、「気になっていたのですが、どれが『アオモリトドマツ』なのかよく分からないので、そのままの状態で工事が始まってしまいました」と。

「スカイラインターミナル」に着いたら、「スカイライン」の係員が、工事現場まで案内をしてくれて、さらに工事現場の監督者が出迎えてくれた。

わずか10日間で、すでに、管理棟の鉄骨骨組みは出来ていて「建物」の様相を見せていた。私たち3人は、その現場内を通り、目的の「アオモリトドマツ」にたどり着いたのである。現場での調査はこれまで報告したとおりである。

これからは、建物の裏側になるので、これから

本稿はブログに掲載された記事を一部編集したものです

は「人目」につきにくいことになる。だが、直ぐ傍のミネヤナギに赤布を3本つけておいたので、それを頼りに探すと発見はたやすいはずである。



(写真は、昭和 43 (1968) 年 12 月発行の「岩木山」(品川弥千江著)に掲載されている「アオモリトドマツ」で、本数は確かに 3 本である。

この写真には樹高や幹の太さ、樹齢等の記載は全くない。何か、比較になるものが、写っていると、それを基準に「樹高や幹の太さ」は類推可能だが、これだと大きいのか小さいものなのかの判別は難しい。しかし、印象として、「樹高」はかなりありそうである。

微かな記憶の底にあるものは、この写真のものに似ている。記憶が曖昧だから、この写真が逆に「曖昧さ」を補強して「このようだった」と思い込ませているのかも知れない。40 数年前のことである。人の記憶は薄れ、忘却の彼方へと消えていくのが常だろう。だからこれは「しょうがない」ことでもある。

アオモリトドマツ探し・調査を

昨日「3本だった『アオモリトドマツ』は1本だけになってしまっているのだ」と書いた。だが、

書いた後で、この写真をよく見ると、私には疑念が湧いてきた。

2010 年に撮影した写真の「アオモリトドマツ」は確かに「1本」だけになっている。だが、これは1968年に記録されたものとは、「別物」なのではないかという「疑念」である。

当時「ターミナル」の近くで「津軽岩木スカイライン」自動車道路を敷設中に発見されたという事実をもう少し厳密に捉えてみよう。場所は標高が 1200m から 1250m であろう。偶々、森林を重機で開削している時に、発見されたのが「3本」だったのだ。「植栽」・「自生」いずれにせよ、この尾根の標高が 1200m から 1250m の範囲を、他に「アオモリトドマツ」が生えているのか、いないのかは当然調査されるべきことではあっただろう。だが、私はその「調査」について聞いたことがない。

私は、今日の写真の他にも「生えていた」のではないかと推量している。そして、この「推量」が「今日の写真」と「一昨日と昨日に掲載した写真」の「アオモリトドマツ」とは、「別物」ではないかという疑念を生じさせているのである。

しかし、「たった 1 本」の「アオモリトドマツ」の脇に折れたものの幹が立ったままで、少し離れたところには倒伏仰臥し朽ち果てた「アオモリトドマツ」が存在している。それらを合計すると「3本」になるのである。

最後に提案する。それは、「この尾根の標高が 1200m から 1250m の範囲を調査する」ということだ。「アオモリトドマツ」探しをするのである。「ターミナル駐車場」を起点に台形型に区切られた縦 100m、横 200m ほどの範囲でいいと思う。

この「アオモリトドマツ探し」で、他に幾本かが発見されると「たった 1 本」という未来につながらない「悲観」は解消されるだろう。