

琉球大学学術リポジトリ

沖縄の林業についての所見

メタデータ	言語: Japanese 出版者: 琉球大学農家政学部 公開日: 2011-07-28 キーワード (Ja): キーワード (En): 作成者: 岩川, 治 メールアドレス: 所属:
URL	http://hdl.handle.net/20.500.12000/21407

沖縄の林業についての所見

三重大学助教授、農博、岩川治先生は本年1月、招聘教授として来学され、約1ヶ月間農学部林学科で森林利用学の講義をなされました。

その間お忙しい講義の合間を利用して沖縄の林業状況を視察されましたが、その折の沖縄林業に対するご意見やご助言等をお願い致しましたところ、快よくご承諾下されわざわざ本稿をご送付下さいました。

ここに厚くお礼申し上げます。

なお、読者の方には精読を期待致します。

(編集係)

はじめに

本年(1970)1月中旬から2月下旬まで、私は文部省の派遣講師として沖縄(琉大農学部)に滞在を許された。

本土復帰を目前にひかえた沖縄県民の喜びと、その裏にかくされた苦悩とを、現地においていくらかでも理解を深めることができたことをうれしくおもっている。

このたびの渡航の主目的は琉大での森林利用学に関する講義であったために、期間中に私の専門を通して沖縄の林業を見たとしてもそれはごく限られた日数と、限られた場所的拡がりでしかなかったことになる。したがって沖縄林業について私の所感を書くことは、まことにおこがましい次第であるが、あやまった認識があるかもしれないということを一応お許しいただくこととして、滞在中に見学して得た、わずかな知識を基に沖縄林業への私の感想をありのままに書いてみることにした。

1. 与那演習林を見て

演習林では滞在中ずっと雨に降りこめられて、680haをようするといわれる林内を面積的にみて、いくらかも見ないで終った。しかし、私の専門である林道と集材関係の現場だけは見て歩いた。全体的に眺めてよい林は少ないようで、演習

林内の林道も2.0m/haの密度できわめて少ない感じをうけた。本島北部の森林を含めて、演習林内においても良材の抜き伐りによる盗伐が多いというのを聞かされた。私は、その原因をつぎの2つの面からとらえることにし、その中で私のみたと那演習林というものを書いてみようとおもう。

その1つは、これまで官公有林が盗伐を、ある意味で見逃しにしてきたという所有者側の体質と、その反面それをやらねばならなかった部落民の経済的貧困をあげねばならないとおもう。沖縄県民は100万人といわれ、その内の30万人是那覇市に集中し、那覇市は沖縄の大都会である。その那覇市は現在も牧志街道、御成橋通り、那覇港から泊港を結ぶ政府道1号線の沿線に立派なビルがどんどん建設されており、年間の人口増加は1万人を下らないという。休むことを知らない都市のエネルギーの中にあって、このように一見華やかに見える那覇市においてすら、主街道をそれとまるでちがった、本土で終戦当時見たそれに近い家並みが目に入る。私のみた北部地方の民家には、それ以上の貧富の差を感じるものがあつた。つまり、貧困の中の繁栄、これがとくに強く感じられたからである。つぎに第2は、林内の管理面からの問題がある。演習林に林内の管理体制がほとんど整っていないということがあげられよう。それは端的にいって、先に触れた林道密度(2.0m/ha)

が小さいことと、車両（後述の馬力数と関連）の不足にあるといえる。

演習林は、ほぼ与那川沿いに細長い带状にひろがっているが、地形的にほぼ北面に急斜面が、また南面に緩斜面がみられる。本土の山に比して、標高も低く、土質的な面からみても、ブルドーザによる自力林道の開設は比較的容易ではないかとおもわれた。とくに南面から山腹に林道を入れ、尾根づたいに峰沿林道を作設することを考えてみることも必要であろう。峰沿林道は一般に作設費が安価ですむし、とくに雨水による表面水が峰筋林道の路面を境界にして左右に分散され、集水の可能性が少ないために、林道作設による流域の被害や林道そのものの災害にも、最も強く、安全であるとされている。台風や雨の多い当地方ではとくに有利な作設法であると考ええる。私の見た伐採現場でも峰沿林道が入れば、伐採材の林道への引上げも、また北側急斜面を利用してタイラー方式の下げ木集材も一層やりやすくなり、また直接林道によるトラック運材もやれることになるだろう。したがって集材、運材面での技術的な選択の自由度は非常に多くなるといえる。私は、こうした林道を自力で早急に作設していくことを期待したい。

（峰沿林道でもっとも成功している例として宮崎大学の演習林がある。）ただ林道の導入は、地形や、土質との関係（これは工事の難易に関係）を無視することはできないので、これについてはまた後述の機会があるとおもうが、たとえば、林道を中心とした経営を考えるべきか、あるいは架線を中心とする経営（これは、地形の悪い奥地林などはそうなる可能性をもつ）にすべきかの、地形的、経営的分類を対象林野に関してやっておく必要があらう。

こうした林道を中心とした林道網に、あわせて車両による林内の管理体制を早急に確立していくことが、当面 70年代の必要課題ではないだろうか。管理林道の強化は、当然演習林の林業的価値を高めるとともに、先述の盗伐の防止にも大いに役立つものと考ええる。琉大の国立移管が実施されれば、演習林の経営もまた、ある意味で本土の場合と同様、独立採算制を問われることになるのであらう。最近 2 年間にみる演習林運営費（1000ドル以下）はあまりに少なく、こうした予算では演習林をよくしていくことも、また盗伐を防ぐこと

も、とても期待できそうにないとおもわれる。ところで、演習林経営の集約度を評価する 1 つの方法として、機械力の現状をつぎの点からみてみよう。

森林所有面積に対して、どれくらいの機械力が使われているかということ、つまり機械力 1 馬力（1 ps）当りの負担面積はいくらかという評価である。今、農産物収穫のための手持ち機械力をチェーンソー、下刈機、集材機、車両などに分けて、エンジンを所有する機械すべてを対象に、これらが森林の作業、経営に奉仕するものと考え、それらの資料を本土の 2、3 の大学演習林、および私有林と比較してみるため、表—1 のようにまとめた。表—1 の M、および I 林産 K。K の所有林は、本土においてきわめて合理的な、いわゆる企業の林業の行われているものであって、ここでは機械力 1 ps が負担する面積は表—1 からほぼ 1 ha であるといえる。つまり機械力 1 ps の守備範囲（面積）が小さいということは、それだけ集約林業がなされる可能性を示すものといえる。これに対して与那演習林では、1 ps の負担面積は約 5.7 ha（とくに車両が少なく、トラクタは所有していないという内容の機械力）の拡がりをもつし、三重大演習林の 1.8 ha に較べても機械力の点で約 1/3 であり、かなりの低位におかれていることがわかる。その内容は、とくに車両が少なく、トラクタ類は全く含まれていない。これは一般的にみて、現状では合理的な林業経営を期待するのはとても難しいという見方をとることができよう。

したがって、琉大演習林では、先にみた林道開設とあわせて、収穫のための集材機（これはタイラー方式にしても、また逆に引上げ方式をとるに

表—1 総合機械力と 1 馬力当り負担面積の比較

所属および所有者	所有面積 総合機械力		1 馬力当り負担面積
	ha	ps	ha/ps
琉大与那演習林	680	120	5.67
京大、声生演習林	4,000	977	4.09
三重大演習林	450	253	1.78
M 林産 K. K	1,800	1,718	1.04
I 林材 K. K	1,000	1,200	0.83

註：声生演習林は京都と福井の県境に位置し、奥地林的性格が強い。

しても 20ps 程度の小型を主力としていくことで十分だとおもう)や林道を自力で開設し(路面補修もできるという意味で)ていくためのブルドーザ、および車両など、上述の意味での総合機械力を早急に導入し、増大させていくことが必要だとおもう。

ともあれ、これらを通して、演習林が自己の森林の経営、および林産物の収穫等について、本島北部における林業の指導的役割の側面をになうことも、地元林業のために重要なことではないだろうか。それはなぜか、演習林の持つもっとも重要な研究と演習の場としての役割もまた、上の条件が満たされることによって、もっともよりよい形で、その使命を果せることになるのだと考えるからである。

2. 沖縄林業への提案

沖縄滞在中に、現場のいろいろな人達と沖縄の林業について話合ったことがある。またある学生からは、「将来の沖縄の林業と木材工業をどう思われますか」という質問をうけたこともあった。

沖縄の林業については、すでに先輩達の多くの報告があり、その中には、かなり詳細に亘った分析がなされ、専門の立場での提言もなされている。私は、これらとの重複をできるだけ避けながら、私の見た沖縄林業の所感を書いてみたいと思う。とはいっても、実質的にこの林業の一端をのぞくようにして通り過ぎたに等しい私にとって、そう多くを語ることはとてもできそうにないので、やはり何かに焦点を絞って話をする方が、どうもよさそうである。本土復帰後の将来、沖縄の林業が、はたして沖縄県民 100 万人の何%を養うかということ、これは沖縄での、これからの林業の発展と、その産業的位置づけを考えていく上で極めて重要な点だと私は考える。したがって、ここではこうした視点に立ち、沖縄経済を支える 1 つの担い手としての可能性、そしてその方法は、といったところから沖縄の林業を語ってみたいとおもう。

(1) 木材生産を主目的とした林業

戦後も、ほとんど手をつけられないままに保存されてきた 八重山地方の 森林資源は、ある意味

で、本土の業者にとって 1 つの魅力であるかもしれない。しかし、本土における同じ林業感覚でもって資源開発をすすめるとしたら、また森林資源という点で沖縄林業に大きな期待をもって望むとしたら、それは無理な話だとおもう。1966 年の森林資源調査によると、沖縄で利用可能な森林面積は総数で約 102,000ha、蓄積で約 5,470,000 m^3 であり、沖縄唯一の林業地といわれる八重山が総森林面積で 29,000ha、その蓄積はほぼ 2,950,000 m^3 である。したがって沖縄は、森林面積も、その蓄積も、量的にそう多くはないということと、気候もまた本土のそれと、ずいぶん違っているということをまず十分に承知した森林開発で、林業が考えられなければならないとおもう。

森林開発後の樹種転換に、なにがよいかということなどについては、すでに専門家による多くの提案があるので、ここにくわしく触れるつもりはないが、リュウキュウマツ、モクマオウ、スギなどがその候補にあがっている樹種のようなのである。中でも、リュウキュウマツは沖縄のすぐれた郷土樹種として知られている。私はシイ、カシなどを主体とする亜熱帯常緑広葉樹林の中にリュウキュウマツの入った天然混交林をよく見かけた。単木的に育ったリュウキュウマツはあばれ木となり、それが実に見事な雄姿を示す場合がある。しかし一方、人工林としての一斉林々相となると全く違ってくるのである。上長生長も肥大生長もともにすばらしく、とても一般にみる松林とはおもえない程によい林になるという実例を何箇所か目にした。専門家の話によると、標準伐採期間は 20 年で十分だといわれる。つまり用材としてそれくらいで十分利用できる大きさになるということだ。これは一般的にいて、本土のスギの半分の成育期間ということになる。八重山の森林は未開発の亜熱帯常緑混交林が多く、本島北部の森林をも含めて、それらを生産性の高いリュウキュウマツの林に変えていくことも、たしかに木材生産林業の目指す 1 つの方向であるかもしれない。しかし、もちろん、このような林業が沖縄の森林のすべてに適用できるものとは考えない。その決定的な条件は、私の専門からみれば地形条件だとおもう。この点についてもう少し立入ってみよう。

林業機械化の中でトラクタの主流を占めていたクローラ型に対して、近年、国際的にも関節式ホイールトラクタが次第に増加していく傾向にある。その理由は、これまでクローラ型に比べて性能上劣ると考えられていたホイール型が、①大径タイヤの使用による接地圧の減少と、②関節式操向による小廻りの回転（狭い林道での走行に有利）③全輪駆動方式の採用（けん引力の増大）などにみる多くの性能上の改良がなされたことと、④本来のすぐれた走行スピード性（能率に関係）、といった性能をひき上げて、クローラ型に代って集、運材などの作業に大きな戦力として考えられるにいたったからである。この種のホイール型は、斜面走行の点で少なくとも勾配20°以下なら十分であるといわれている。ちなみに本土での林野庁資料によると、勾配15°以下の林野は全林野面積の約1/3であるといわれるから、したがって、大ざっぱにみて、本土の1/3の林野は地形的にみて一応、トラクタ中心の機械作業体系が導入でき、集約的林業の可能性をもつということができよう。トラクタ作業体系の林業は、輸送経路として当然林道を必要とすることになる（林道型林業）。そこでは企業的林業の追究も可能であると考えうる。一方、勾配20°~30°以上の森林では、架線を輸送経路とした従来型林業をやるべきであろう。つまり、急斜地の森林に無理やり林道や機械力を投入していくことは、それ自体あまり意味がないからである。つまり、集約的林業がやれないとすれば、そこには木材生産を主目的とした生産性の高い樹種への積極的林業はきわめて難かしくなるであろう。その意味において、私は、沖縄の森林を地形的因子（勾配）を基にして（これは調査できなかったけれども）、林道型の森林が面積的にいくらあるか、また、架線型のそれがどれくらいあるのか、といった森林の地形的区分をやってみる必要があるとおもっている。こうした資料を背景として、たとえば林道型の場合、それをもっとも効果的にやるためにはどの程度の林道が必要であり、それをどのように配置していくか、またどれくらいの機械力を持てばよいのか、上の意味での林業を経営的にオンラインにのせるためのプロジェクトが当然必要であるとお

もう。沖縄で話をしたある人達の中に、沖縄から未開発の森林資源を伐り出してしまうと、しょせん沖縄の林業はそれでおしまいであるという声があったように憶えている。しかし、私はそうは感じなかった。おそらくその人達の言葉の裏には、沖縄林業の面積的スケールの小さいことを問題としたのではないかという気がしている。最初に触れたように、本土的期待を、また森林資源の供給地としての期待を沖縄に求めるとしたら、それには無理があるといわなければならない。何よりも森林資源の開発と生産性の高い樹種への転換は、沖縄林業の県民への経済的担い手としての位置づけでとらえていくことであり、その領域の中で、また林道型林業のとりうる森林で、上にのべたリュウキュウマツとともにその他の郷土の樹種による積極的な林業を考え、それにとりくんでいくこともこれからの沖縄林業を支えていくための1つの重要な方向であろうとおもう。

(2) 観光との関連林業として

亜熱帯性植物の多い沖縄では、その森林資源が沖縄の観光産業の発展にきわめて大きな意義をもつことになると考える。私は八重山の西表島東部海岸に流入する仲間川を溯上り、そこに残されてきた未開発の自然の美しさを見て、とくにそれを考えてみないわけにはいかなかった。川口附近から数キロにわたり兩岸にみっちりと繁栄するマングローブの林も私にははじめてであった。そして、つぎつぎと上流に向って亜熱帯の広葉樹の林相がつづく。こうした自然をいかに保護し、観光産業に開放していくかということ、（今、開発がすすんでいる後述の島の東部と西部を結ぶ縦断道路の完成は、観光客を将来多く誘致することになるにちがいない）たとえば、仲間川のような流域をそのままに保存していくためには、観光資源となる森林をどの程度残し、それを管理していくかということも重要課題となるであろう。先にのべた亜熱帯常緑広葉樹林のリュウキュウマツなど郷土樹種への更新とともに、天然林保存地域の地域的、面積的配分と、その管理およびその魅力づくりが、将来沖縄の観光産業との関係で林業のもつ大きな役割があることを強く感じる。

(3) 新しい目的林業への脱皮

本島には南部と北部に2つの営林署があるが、南部営林署は管内にほとんど山らしい山はなく、直営生産事業は行われていない。ここでは約3haの苗畑をもち、沖縄の緑化運動のための苗木の養成が主な仕事となっている。観葉植物のクロトンをはじめ、ヤエヤマコクタン、ソウシジュ、モクマオウ、リュウキュウマツ、南洋スギなど、いろいろな苗木を苗畑で見た。このことから、私はつぎのような感じをもった。南部営林署のこうした苗畑での技術と経験、それに沖縄という地理的特色をフルに活かして、観葉植物の栽培、盆栽づくり林業の推進を積極的にすすめることも沖縄の特色をもっとも活かすものではないかということである。本土では、観葉植物や盆栽の需要はきわめて旺盛である。本土での需要と市況調査とを合わせて、これらを考えてみる必要があるのではないか。これからの林業は木材生産を必ずしも主目的とすることはないであろう。時代の流れとともに、また国民の需要構造の変化とともに、林業の姿ももっと特色を活かせる形で姿を変えていってよいはずである。それは、もっともそれが可能なおとこで行われるべきであるとともに、これからの林業にはっきりとした目的意識をもつことからはじまるとおもう。その意味で、私は沖縄林業の進むべき1つの方向というか、活路があってもよいという考え方をしている。

(4) 農業と共存の林業

沖縄の農業を代表する産物はサトウキビとパイナップルであるとおもわれる。キビの収穫風景はいくたびか目にしたが、7～10月の台風通過期に、キビ栽培農業は例外なく、つぎのような被害をうける。それはこの期間に、キビの根株が極端に曲げられ、一見キビの垂直部分（地上部）は非常に短かく見える。機械による高能率な刈取を思うようにさせないのは、根元での大きな彎曲が原因だともいわれる。沖縄という地理的条件の特徴を活かした農業の発展を考えると、沖縄では、これら農作物を保護できる唯一の方法として、防風林、防潮林としての林業の役割はきわめて大きいといわねばならない。

つまり農業の発展との関連において、防風林に

どのような樹種を入れ、どのような配置を考えていくかということは沖縄林業の重要な課題であり、農林業が沖縄県民経済の何％を支え、雇傭に保障を与えていけるかということとも重要な関係をもつものとして、沖縄林業の、ここでの重要性を独自に考えてみなければならぬのではないか。

私は沖縄の林業がとり得べき方向について、4つの面があるであろうことを述べた。沖縄の林業が、その中のいずれを重点的に取り上げていくべきかについて、私から触れるのは適当ではあるまい。それは沖縄県民の選択の問題だからである。ただ、ここで私に言えることといえば、沖縄の地理的、気候的特色を十分に活かした林業を考えなければ損ではないかということと、将来にはっきりとした目的意識をもってすすむべきであるという点だけである。

たとえば、観光との関連林業の進め方も、林業だけがその方向に独走しても意味がない。その前提条件として、東洋のハワイとしての県民の自覚と、那覇空港を主体とする諸設備充実への大きな投資がなければならないとおもう。ともあれ、本土復帰後の沖縄県が、今後経済的自立への努力の方向をどのように定めていくかということと、沖縄林業の方向は無関係ではありえないとおもう。その方向いかんによっては、観光にある意味で奉仕する林業として、沖縄の魅力づくりに力をかす努力も必要となつてこよう。私はその意味で、上にのべた4つの方向は沖縄県民が林業に対してとりうる自由度だとおもっている。

3. 八重山の林道開設工事を見て

沖縄の林業は本島の北部林業と八重山林業によって代表され、とくに八重山の西表島がその質と量の点で林業の中心をなすと聞いていた。沖縄滞在期間の後半に、農学部御厚意で八重山見学の機会をつくっていただき、林業地の一端をのぞくことができたことはまことに幸いであった。八重山では幸い天候に恵まれたため、冬の海は荒れるといわれる西表島に渡り、島の東部だけでも見られたことは、今から考えて、大変よい勉強になったと感じている。

総体的にいて、本島北部と八重山は地質的にも非常に類似点が多いように見られる。西表島では、丁度、島の西部と東部を結ぶ縦断林道の開設がすすめられており、その工事現場を見ることができた。林道は私の専門分野に属するので極めて興味があった。現場一帯は砂岩層の上に堆積する赤色粘土層（粘板岩の熱帯性風化）の土質であったが、こうした現場で実に大がかりな切取工事が行われていた。林道では切取と盛土のバランスをとるのが一般的常識となっているが、切取を多くすると林道の開設単価を高くするし、その捨て土方法によっては大きな災害の原因ともなりかねない。ここでの工事費は平均単価 53ドル/m（約20,000円/m）という説明があったが、この中には捨て土などに要する費用は全く含まれていない。この単価は、本土にみられる一級林道の全国平均値のほぼ2倍高に相当する。ここでは硬岩が出るわけではない。上のような土質条件では、ブルドーザ工事は極めて楽であると考えられるのに、単価が非常に高いのはどうしてかという疑問があった。その理由は、主としてつぎのものであると考えられる。本土と沖縄での業者間（技術、請負労賃など）の差があるかもしれないが、その第1は、大規模な切取工事が多いことと、第2は、林道路面上に敷く碎石の不足、碎石の単価高にあることがあげられるのではないかということである。そこで、これらについてもう少しついで考えてみたい。

本土でよく見られる既設の林道は、大体河川沿いを溯上り、それが次第に行詰りの林道になっている例がほとんどである。しかも川沿の林道は、工事にさいして岩石にぶつかる機会が多く、林道の延長も（蛇行のため）長くなる傾向があった。さらに増水時には水による災害の多いのも、川沿林道の一般的にみられる特色であった。これらの経験からほぼ共通していえることは、林道はできるだけ山腹を（基岩に出合う機会をもっとも少ない）通し、これを峰沿林道にもっていく（これはどんな地形のところにも適用できるということではないが）ことが、災害にも強く、林道単価を安くする上にも有利だということである。

本土では、すでにこうした考え方が林道の開設

にあたっかなり取入れられ、浸透しつつあるのが現状だといえる。山腹林道は切土を最小にし、切取、盛土のバランスを考えやすいし、林道そのものの延長を短縮することも可能である。さらに峰沿林道では、すでに述べたように地表表面水をうまく分散し、林道路面の浸蝕をもっともうけにくいものとして考えることができる。こうした林道の考え方と手法が現地に見られなかったのは残念である。

つぎにもう1つの問題は、西表島（もっとも、これは沖縄の地質的特色であるかもしれないが）の林道ではほとんど路面、路体が粘土質層で構成されているため、雨によって路面が非常に「ぬかるみやすい」ということであり、それに加えて、路面に敷く砂利、碎石（碎石用の岩石）が少ないという悪条件がある。碎石用として石灰岩が使用されているが、こうした土質のところでは碎石、砂利を相当多量に投入しても、それは沈む一方で、路面支持力はなかなか増大するものではない。では、その対策としてもっとも重要なことは何か。それは第1に、表面水をいかに処理するかということである。つまり、それは路面の乾燥と水の処理につながることであるが、その方法として、(1)、路面に適当な縦勾配をつけること、私の経験では3%以上あればよいが、一般林道では大体この条件は満たされる場合が多い。(2)、横断排水溝を数多く配する（これを設けないと路面上の水が次第に集水されて、林道そのものが川のように浸蝕が大きくなる）ことが先ず考えられなければならない。ここでは側溝をつけるという設計上の配慮は見られなかった。つぎに、路面支持力をいかに増大させるかという点である。こうした粘土層では、バランスを沢山つぎこんでも容易に支持力は増大しないので、これの解決の方法として、たとえば、つぎのことが考えられる。山では「ソダ」は得られやすい。「ソダ」を束ねて路面上に20~30cmの厚さに敷き詰め、その上に土と碎石を入れていくことにより、碎石の沈下をおさえ、全体の路面としての支持力の増大をはかるという方法である。（こうした方法は東名高速道路、厚木附近の一部でもやられたことがあるといわれ、成功している）。

ところで話によれば、都市道路、林道をとわず、道路に関する設計はすべて琉球政府では土木部が担当するというのであった。西表島の縦断林道も、もちろん土木部の設計による工事であるという。私の見たかぎりでは、上に指摘したいくつかの点を考えてみると、この林道になんとか都市道路および都市間道路の設計の感覚がそのまま生きているようにおもえてならなかった。林道の設計は山をよく知った林務の林道係官が担当するのがもっともよいのではないかとおもう。また横割行政の中でも、お互いに専門家の意見をうけいれていくシステムをもつべきではないかという感じ方をしている。日本人は横のつながりをつくるのがもっとも下手な国民だといわれているが、この林道の例も、ある意味でそれにあてはまるケースではないだろうか。アポロ打上げの成功は、共通目標に向かって約17万人にのぼる、各専門の科学者、技術者の知識と高い技術水準の総結集によってはじめてなしとげられたものだといわれる。いわゆる、高度のシステム工学の成果であったわけだ。横の組織をつかって1つの目的を達成しようとする場合、そこから学ぶべきことは、1)、それぞれの専門分野の水準が高くなければならないということと、2)、何よりもそれを相互にうけいれ、また共通目標に向かって力を出しあえるシステム化がなければならないということではないだろうか。縦割行政と横割行政のどちらがよいかということは簡単には決められないとしても、横割システム構想への成功には、私は少なくとも上に述べた2つの条件が満足されなければならないとおもう。そうでなければ、横割行政システムの真のメリットは出てこないことになる。現政府のもつこうしたシステムとその機能上の弱さを、どういうふうに改善していくかということも1つの大きな課題として考えてみる必要があるのではないかと。

あ と が き

南西諸島の中で石垣島は台風の島として、私には小さい頃からなんとなく関心の深い島であった。さらに、私の兄がこの島で終戦を迎えたということも一層親しみを呼んだのかかもしれない。島

を一周してみても意外に大きな島であることに驚いた。石垣市の北方パンナ岳の1角に、今テレビの中継基地がある。ここからは西表島をほぼ一望することができ、降起サンゴ礁の島特有の偏平な島、竹富島も手にとるように眺められた。沖縄の旅でもっとも印象に残ったものの1つをあげれば、西表島の東海岸にそそぐ仲間川であろう。川の兩岸にみっしりと繁茂したマングローブの林と、それにつづく亜熱帯常緑広葉樹の林、それに調和するかのようにつつたりとした川の流れ、(満潮時のためもあったかもしれないが)私はまだ見たことはないが、アマゾンの川を溯上ればおそらくこれに似た光景が展開されるのではないかと感じた。私にとって全く未知の、そして美しい自然がそのまま目の前にあった。理屈ぬきでこうした自然の姿を永く永く後世に保存していきたいものである。

林道や林業機械を専門領域にする私の場合、どうみても自然を破かいする側にある人間ということになる。自然保護の重要さと、その人間性にふれる価値をこれほど肌に感じたことはなかったといえる。琉大の大宜見教授(森林保護学)の影響もあったであろう。私はその意味で非常によい勉強をしたとおもっている。そして自然保護の立場を、是非これからの私の専門分野に何らかの形で活かしてゆきたいとおもっている。しかし、こうした未開発の自然をもつ沖縄は、森林資源的にも現在とはともかく恵まれた立場にあるといえる。これらの恵まれた自然をいかに保護し、保存していくか、またどこまで、どう開発をすすめていけばよいのか、沖縄林業が県民経済の一端を支えていることを前提として、多くの専門家の広い知識を活用し、そこからよりよい知恵を引出していただくことを、沖縄林業のために希うものである。

最後に沖縄滞在中、琉大、琉球政府など多くの関係の方々から一方ならぬ御厚意をたまわった。またとくに琉大の屋我講師には終始私の面倒をみていただいたことを記し、感謝の意を表する次第である。(岩川 治)



PHOTO. —1 大規模な切取りとともに開設がすすむ（西表島）



PHOTO. —2 捨て土に悩む林道工事現場

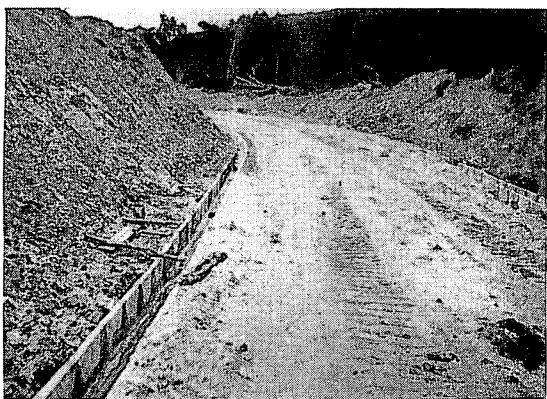


PHOTO. —3 側溝を配置した林道、横断排水溝は見られない。