

奄美市道三太郎線周辺における 夜間利用適正化ビジョン



令和6年2月

策定者：奄美市道三太郎線周辺における夜間利用適正化連絡会議

【ビジョンの位置づけ】

- このビジョンは、三太郎線に関わる様々な関係者が「三太郎線の目指す姿」を共通認識として共有することを目的に策定しました。
- 三太郎線に関わる各関係者は、ビジョンを念頭におき、お互いの立場を尊重しつつ活動し、問題が発生した場合には、ビジョンに立ち返り対応を検討します。また、ビジョンは必要に応じて見直します。

目次

1. 背景	1
2. 三太郎線の魅力・価値（ストーリー）	2
3. 三太郎線における夜間利用の目指す姿（ビジョン）	4
4. 利用ルールの位置づけ	5
5. 持続可能な運営体制	5
6. 奄美大島のナイトツアー全体に対する三太郎線の位置づけ	7
7. 中長期的な検討課題	7

1. 背景

- ・奄美大島は、「奄美大島、徳之島、沖縄島北部及び西表島」として2021年7月に世界自然遺産に登録された。世界遺産の価値となったのは、アマミノクロウサギなど、ここにしかない生き物による生物多様性。
- ・奄美大島では、近年、夜間に自動車から希少野生動物を観察するナイトツアーの人気の高まっている。
- ・世界自然遺産の価値を保全するためにオーバーツーリズムや野生動物の交通事故死（ロードキル）への対策が求められている。

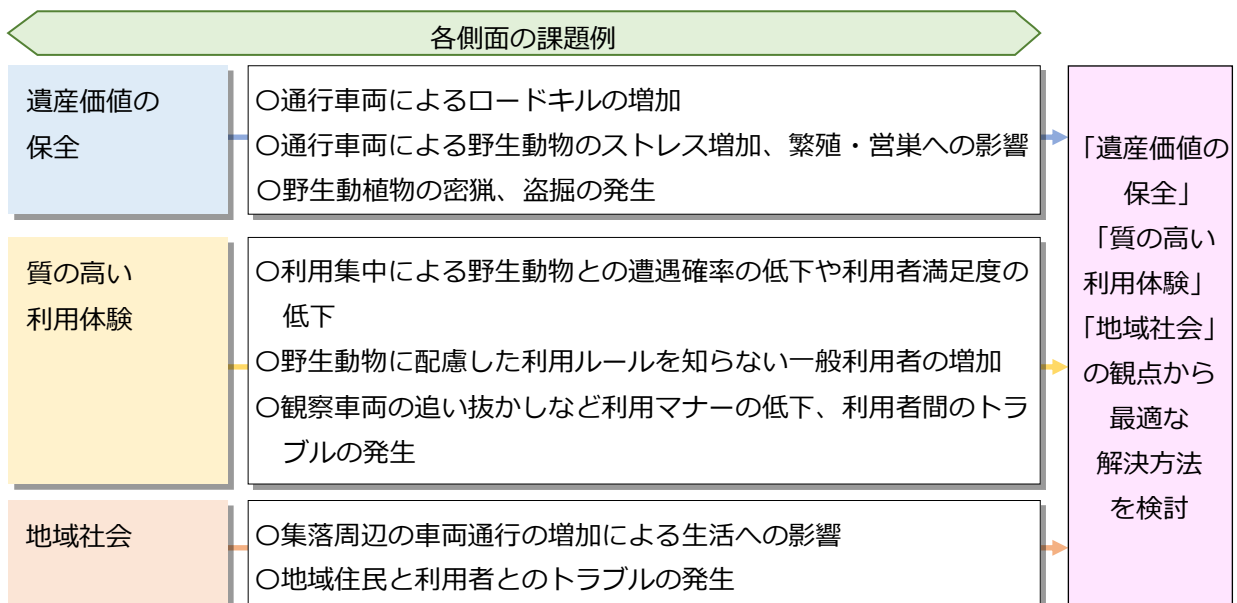


▲アマミノクロウサギ

- ・奄美市道三太郎線は、全長約11.7kmの旧国道であり、現国道の迂回路として位置づけられている。
- ・世界自然遺産の緩衝地帯かつ世界遺産地域への入口であり、遺産価値の保全上重要な道路である。
- ・三太郎線は、ナイトツアー等の夜間の利用が特に多いエリアであり、夜の自動車通行量が増加している。エコツアーガイド、島民、観光客（レンタカー）、研究者等の様々な主体による利用が見られ、遺産価値の保全、質の高い利用体験、地域社会の3つの側面の課題の統合的な解決が必要とされている。



▲三太郎線周辺地図



2. 三太郎線の魅力・価値（ストーリー）

世界で、ここにしかない生き物との出会い

- 奄美大島は亜熱帯性気候に属している。世界的には、亜熱帯性気候は砂漠や草原など乾燥した地域が多いのに対して、奄美大島は黒潮（日本海流）や季節風の影響により温暖・湿潤な気候であるため、世界的にもまれな亜熱帯性の多雨林が広がっており、多くの生き物が生息・生育している。
- 奄美大島は、大陸との結合と分離を繰り返しながら形成された地史的な経緯から、アマミノクロウサギなど他の地域には見られない固有の動植物が多くみられる。これは大陸から渡ってきた動植物が長期にわたり島嶼に隔離されることで独自の進化を遂げたり、古い形質を残したまま存続してきたためであり、大陸島での種分化の過程を示している。
- 三太郎線周辺の森では、アマミノクロウサギ、アマミトゲネズミ、ケナガネズミ、ルリカケス、アマミシカワガエル等の希少な野生動物やハブに出会ったり、気配を感じるなど、夜の森の生き物のにぎわいを体感することを通じて、奄美の生物多様性の豊かさ、濃密さを実感・理解することができる。動物以外にも、スダシイ、アマミアラカシ、オキナウウガシロガシ等からなる照葉樹林や、モダマ、カクチョウラン、リュウキュウスズカケ等の亜熱帯性の植物、暗闇の中での星空やホタルの観察等、奄美の多様な自然を体感することができる。



▲三太郎線周辺で見られる生き物（左：ケナガネズミ、中央：アマミシカワガエル、右：ハブ）

自然と密接に関わる島の暮らし

- 奄美大島では人の暮らしと森や海が近接し、人々は自然との密接な関わりを持ち生活してきた。集落を中心として前面の海や川で魚介類を採取し、背後の山野で田畑を開墾するとともに、薪や材木を伐りだして生活の糧とするというように、集落が周囲の海や山と一体となった生活を営んできた。
- 集落の背後に神が降り立つ山（カミヤマ）があり、海の彼方には神々のいるネリヤ・カナヤなどと呼ばれる理想郷があり豊穡や災害をもたらすと信じられてきたなど、「自然を畏れ敬う」精神が生き物を守り生物多様性を守ることに、そして文化を守ることにもつながっており、自然と暮らしや信仰は密接な関わりを持ってきた。現在の暮らしや風習の中でも、神々を迎え、送り出す祭事や農耕儀礼、年中行事が残されているなど、古くから続く自然との関わりを感じる事が出来る。



▲川内川と世界遺産の森



▲三太郎茶屋跡

- 三太郎線周辺でも川ではタナガ（テナガエビ）を採集する風景を見ることができ、山では古道、茶屋跡、段々畑跡、炭窯跡が見られるなど、川や山の恵みを享受してきた島の昔ながら暮らしが感じられる。
- 大正時代に名瀬から西仲間までの道路が開通するまでは、人々は東仲間と神屋・西仲間との間を往来するため峠道を歩いて越えていた。峠には農業指導員として来島し周辺を開墾していた畠中三太郎氏夫妻が営む茶屋があり、往来する人々の休憩の場となっていた。民俗学者の柳田國男氏も訪れ、三太郎氏と茶屋について海南小記に書き残している。
- 昭和、特に戦後は奄美で林業が盛んに行われた時代であり、三太郎線周辺の道路も木材を搬出する道路として利用されていた。平成になると、マングースが三太郎線周辺にも分布を拡大し、生態系は大きな影響を受けたが、その後、国立公園、世界遺産として積極的に保全する努力が続けられている。三太郎トンネルの開通により、三太郎線の交通量が減少したこともあり、現在は多くの野生動物が観察できるまでに生態系が回復してきており、自然環境に配慮したナイトツアーが行われる場所となっている。



▲ナイトツアーを楽しむ観光客

奄美大島及び三太郎線周辺の年表

年代	奄美大島のできごと	住用と三太郎線周辺のできごと
1880 年代(明治後期)		三太郎道（三太郎古道）が整備
1919(大正 8)年		県道三太郎線開通
1921(大正 10)年		柳田國男が三太郎峠を訪れる
1955～1984 年(昭和 30～50 年代)	奄美スーパー林道の開通 パルプ・チップ用材の生産ピーク	スタルマタ林道の整備 戸玉集落にチップ工場ができる 三太郎線は木材搬出路として利用
1979(昭和 54)年	マングースが奄美大島に放たれる	
1989(昭和 64)年		三太郎トンネルが完成、三太郎線は村道となる
1990 年代(平成 2～11 年)	マングースの増加により、アマミノクロウサギの生息数が減少	林業生産額が激減し、戸玉のチップ工場が閉鎖 マングースが三太郎線周辺に拡大
2000(平成 12)年	マングース駆除が行われ始める	
平成後期～	アマミノクロウサギ観察が自然体験ツアーとして一般的になる	
2017(平成 29)年	奄美群島国立公園の指定	
2021(令和 3)年	「奄美大島、徳之島、沖縄島北部及び西表島」世界自然遺産登録	「三太郎線周辺における夜間利用ルール」運用開始

3. 三太郎線における夜間利用の目指す姿（ビジョン）

全体目標

- 三太郎線周辺の素晴らしい自然環境を損なうことなく適正に利用し、利用者が将来にわたり奄美ならではの良質な自然体験を得られる仕組みを地域が一体となって創出している。
- そのため、観光事業者、地域住民、行政、観光客等が、それぞれの立場を尊重しながら連携・協力を図り、「保護」と「利用」の好循環を生み出すことにより、他地域のモデルとなる持続可能な地域づくりに貢献している。

遺産価値の保全

- 三太郎線が、世界自然遺産の緩衝地帯かつ世界遺産地域への入口として、遺産価値の保全への役割を果たしている。
- 世界遺産の価値であるアマミノクロウサギ等の希少野生動植物の生息・生育環境が適切に保全されている。
- 野生動物のロードキルが発生していない。

質の高い利用体験

- 観光客、エコツアーガイド、島民等の全ての利用者が利用ルールを遵守することで、自然環境に大きな負荷をかけずに、誰もが素晴らしい自然体験を堪能している。
- エコツアーガイドは野生動物等に配慮したツアーを行うとともに、アマミノクロウサギだけではなく奄美の野生動物の魅力を伝えることで、利用者の満足度や奄美の自然への理解を高めている。
- 野生動物の保全、良質な自然体験、地域社会への配慮等を目的とした利用ルールの存在そのものが、三太郎線の夜間利用の満足度の向上などの高付加価値化に寄与し、ルールの趣旨に共感する利用者が増えている。
- エコツアーガイドは自らのフィールドである三太郎線の保全・管理活動や、地元の子供向けイベントへの参画等を通じて、持続的な地域づくりに貢献している。そのことにより、世界遺産地域としての奄美のブランド価値が向上している。

地域社会

- 地元住用町民の生活に配慮したかたちで三太郎線周辺が適切に利用されている。
- 住用町の子ども達が身近な自然を体験する場として活用され、奄美の自然の素晴らしさを理解するきっかけとなっている。
- 三太郎線周辺の身近な自然が世界の宝として認められ、観光客も住民も同じようにルールを守って大切に利用している。そのことにより、地域への愛着や誇りを感じ、ずっと住み続けたいと考える人が増えている。
- 自然と密接な関わりの中で形成されてきた地域の暮らし・文化が観光客にも理解・尊重されるとともに、地域の魅力と感じられている。そのことが地域経済の活性化や地域社会の維持継承に寄与している。

4. 利用ルールの位置づけ

- 公道における自然環境保全と質の高い自然体験の両立を目指す国内でも先例の少ない取組み。
- あらゆる関係者がお互いの立場を尊重し、「自分たちのルール」としての認識のもと、三太郎線周辺の素晴らしい自然を将来に継承していく。
- 利用ルールについては、まずは自主的なルールとして運用し、地域に浸透することを目指す。
- 利用ルールはモニタリングを通じて順応的な見直しを図っていく。
- 利用ルールの運用について、遺産価値の保全、質の高い利用体験（利用者の満足度等）、地域社会の3つの観点、また道路通行上の基本的な安全性の観点から重大な支障が生じた場合や、今後重大な支障が発生すると懸念される場合には、条例など法的根拠を伴った利用ルール設定について検討する。

5. 持続可能な運営体制

<資金調達>

- ・公正な利用とその対価が保護に再投資される仕組みを検討する。

<担い手確保>

- ・保護と利用の好循環による持続的な地域づくりにつなげる観点から、利用ルールの遵守状況確認（現地調査等）については地域の主体が担うことが望ましく、地域と連携した運営体制を構築する。

<モニタリング>

- ・利用者が奄美らしく素晴らしい自然体験を持続的に得ることが出来るよう、利用影響のモニタリング等に基づき順応的な管理を行う。モニタリング指標は、遺産価値の保全、質の高い利用体験（満足度等）、地域社会の3つの観点から設定する。

※1 基準値は「1 遺産価値の保全」の1-1 および「2 質の高い利用体験」については、ルール運用開始から1年目の値もしくは平均値を基準値とした。「1 遺産価値の保全」における1-2①と1-3はルール運用前3年間の三太郎線・石原栄間線での中央値、1-2②はルール運用開始年度の値を基準とした。

※2 現況値は利用ルールの運用開始月を起点とした年間値（11月～10月）。ただし1-2及び1-3はその前年度（4月～3月）の値。

■モニタリング指標案

モニタリング指標	基準値※1	現況値※2	現況値の評価基準	備考
1 遺産価値の保全				
1-1. アマミノクロウサギのロードキル発生数	年間1頭		【良好】交通事故が確認されていない。 【注意】基準値と同程度。 【懸念】基準値より多い。	環境省奄美野生生物保護センターのデータに基づく。交通事故が死因と判断ができないものは計上しない。
1-2. アマミノクロウサギの出現頭数	①6.9頭		【良好】基準値より多く、かつ前年値より多い。 【注意】基準値より多いが、前年値より少ない。 【懸念】基準値より少ない。	環境省が年に2回実施している夜間のルートセンサデータに基づく。
	②120		【良好】基準値を上回る（120より多い） 【注意】80～120 【懸念】基準値の30%以上減（80より少ない）	三太郎線・スタル俣線・石原栄間線のカメラデータ（有効カメラ日×100）
1-3. 動物の出現種数	5種		【良好】基準値より多く、かつ前年値より多い。 【注意】基準値より多いが、前年値より少ない。 【懸念】基準値より少ない。	環境省が年に2回実施している夜間のルートセンサデータに基づく。
2 質の高い利用体験				
2-1. 「とても満足」の割合	35.8%		【良好】基準値より多く、かつ前年値より多い。 【注意】基準値より多いが、前年値より少ない。 【懸念】基準値より少ない。	利用者アンケートにおける「総合的な満足度」のデータに基づく。
2-2. 「とても不満」の割合	7.3%		【良好】基準値より少なく、かつ前年値より少ない。 【注意】基準値より少ないが、前年値より多い。 【懸念】基準値より多い。	
2-3. 未予約率	12.3%		【良好】基準値より少なく、かつ前年値より少ない。 【注意】基準値より少ないが、前年値より多い。 【懸念】基準値より多い。	
3 地域社会				
3-1. 自然体験・学習や保全活動の実施	年1回		【良好】基準値より多い（2回以上） 【注意】基準値と同じ（1回） 【懸念】基準より少ない（0回）	小中学校の自然体験学習等との連携や地域での保全活動を想定。
3-2. 三太郎線周辺の自然環境への愛着	今後設定		今後設定	任用町在住者の三太郎線の予約利用数。
	今後設定		今後設定	指標3-1の活動等への任用町在住者の参加人数。

6. 奄美大島のナイトツアー全体に対する三太郎線の位置づけ

- 奄美大島におけるナイトツアーの利用は近年増加傾向にあり、奄美群島国立公園の代表的な利用形態の一つである。
- 三太郎線は、島内でも特にナイトツアーが多くオーバーツーリズム状態が発生していたことから、2021年に利用ルールを策定し順応的な運用を行っており、野生動物に配慮しつつ良質な自然体験を提供するモデル的な取組を実施している。よって、観光客がナイトツアーをしたいときに、「奄美大島エコツアーガイド連絡協議会登録ガイド及び奄美群島エコツアーガイド認定制度に基づく認定ガイド」の案内による三太郎線周辺でのナイトツアーを選択することが、野生動物に配慮しつつ、質の高い自然体験を享受し、ひいては持続可能な地域づくりに寄与する選択となるように今後も順応的な管理を進めていく。
- 今後の需要拡大に備えて、三太郎線で得られた経験・工夫の蓄積や他路線への展開を考える。たとえば、三太郎線周辺で策定した「夜間の野生動物の観察ルール」の他路線（各地の主要になりつつあるガイド利用路線）での適用について検討する。
- 今後、利用の分散等により他路線の利用が大幅に増加した場合には、自然環境や利用体験への影響を把握し必要な対策を検討する。

7. 中長期的な検討課題

<スタル俣線の取り扱い>

- ・世界遺産の核心地域であり厳格な保安全管理が求められることから引き続き夜間の通行自粛を依頼する。
- ・スタル俣線のうち一部区間の利用や認定ガイドに限定した利用等について、現段階での運用は難しいが、将来的な実現に向けて利用をコントロールする仕組みや体制について引き続き検討していく。

<石原栄間線の取り扱い>

- ・石原栄間線については、希少野生生物の密猟対策を兼ねた利用ルールとして通行の自粛を求めている。一方、石原栄間線を利用することで予約制による車両間隔の確保の効果を低減させているという指摘もあり、石原栄間線の利用状況を踏まえて、適切な利用のあり方についても引き続き検討していく。

<道路種別の位置づけ>

- ・三太郎線・スタル俣線・石原栄間線について、道路種別の変更による営造物的管理について改めて検討を行う。

<脱炭素化>

- ・低速で静かに走行し、ロードキル対策や良質な自然体験が期待されるグリーンスローモビリティや電気自動車、ハイブリッド車など環境負担の少ない車両でのナイトツアーの実施を促進することで、地域の脱炭素に寄与し、サステナブルな観光地づくりを進める。

<外来植物対策>

- ・夜間の車両の通行による外来植物の分布拡大状況を注視し、必要に応じて車両の泥落とし等の対策について検討する。
- ・すでに三太郎線周辺に侵入している外来植物への対策や、これから侵入が予測される種の拡散防止策を検討する。