報告書Ⅰ

（2011.7.22～8.21）

JTEF Japan Tiger and Elephant Fund http://www.jtef.jp
特定非営利活動法人
トラ・ゾウ保護基金

発行年月：2011 年 10 月

発行：特定非営利活動法人　トラ･ゾウ保護基金

http://www.jtef.jp
特定非営利活動法人　トラ・ゾウ保護基金
〒105-0001　東京都港区虎ノ門2-5-4末広ビル5階
Tel:03-3595-8088　Fax:03-3595-8090
E-mail: hogokikin@jtef.jp URL:http://www.jtef.jp

©2011　坂元雅行／トラ･ゾウ保護基金(JTEF)

この発行物のいかなる部分も許可なく複製、転載することを禁じます。

人とイリオモテヤマネコが共に西表島で暮らしていくための一つの試み

1965 年に発見されたイリオモテヤマネコは、世界で西表島だけに生息するヤマネコです。国指定特別天然記念物となっていますが、現在 100 頭程度の生息数は減少傾向にあるといわれ、絶滅の危機にあります。この危機の一つの原因に交通事故があげられます。

イリオモテヤマネコの交通事故は記録が残っている 1978 年以降、５５件（うち事故目撃が１件）、うち ５３件で死亡が確認されています。個体数が少なく絶滅にひんするイリオモテヤマネコにとっては無視できないダメージです。2010 年はもっとも事故の多い年となり、５頭の交通事故死が確認されています。また、今年の６月 22 日、８月 10 日にも１頭の交通事故死が報告されました。車に引かれて死亡するケースは、近年は独り立ちしたばかりの仔ネコや、放浪中の若ネコに多く見られます。ただし、今年の６月の事故で死亡したのは、よく路上に出てくることのあった、出産直後のメスでした。母ネコが死んでしまってはせっかく産まれた子ネコも絶望的です。生息数の少ないイリオモテヤマネコの交通事故は、その保全にとって大きな痛手となる可能性があります。

交通事故の原因は、車が走りやすく整備された幹線道路（県道）でのスピードの出しすぎや、路上に出てくるヤマネコなど野生生物への不注意と考えられます。

イリオモテヤマネコをはじめとする野生動物の交通事故に対しては、環境省のイリオモテヤマネコ保護増殖事業の一環としての普及啓発事業等、沖縄県の県道白浜南風見線道路改修工事に伴うエコロード事業におけるハード対策等が実施されてきました。「やまねこパトロール」は、これらと比べてはるかに小さな事業ですが、民間団体と西表島在住の方々とが協力してヤマネコの交通事故防止に取り組む、初の試みです。

すべての運転者が「スピードを出し過ぎない」という小さな配慮が、野生のいのちを救うことにつながるのは明らかですが、その実現は想像以上の困難を伴います。地道で、一歩一歩確実に実効性を高める事業展開が必要といえます。

2011 年 7 月から 8 月の１ヶ月間実施した「やまねこパトロール」は、そのための「試行」です。その結果をこの報告書でご報告しますが、その中で浮かび上がった課題を克服するため、パトロールに参加された島在住の方々と共に、今後様々な解決策を実行していきたいと考えています。

最後になりましたが、やまねこパトロールの計画と実施に取り組まれた現地マネージャー・村田行さんはじめ西表島在住の方々に心から敬意を表するとともに、環境省西表野生生物保護センター、沖縄県土木建築部八重山土木事務所、竹富町、八重山警察署西表島内派出所（白浜、上原、大原）の各機関、西表島交通グループ、様々な助言をいただいた個人の方々のご協力に厚くお礼申し上げます。

特定非営利活動法人　トラ・ゾウ保護基金
理事長　戸　川　久　美

目次

１　「やまねこパトロール」プロジェクトの目標・取組み事項・・・５

２　パトロール実施の体制・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・５

３　パトロール方法
　Ａ　期間と頻度・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・５
　Ｂ　時間帯・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・５
　Ｃ　区間・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・６
　Ｄ　走行方法・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・７
　Ｅ　装備・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・７

４　パトロール実施の周知・広報・・・・・・・・・・・・・・・・・７

５　パトロールの結果
　Ａ　パトロール区間・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・９
　Ｂ　遭遇した車両数・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１０
　Ｃ　遭遇した車両のスピードの特徴・・・・・・・・・・・・・１２
　Ｄ　遭遇した動物(特にヤマネコの餌となる動物)・・・・・・１３
　Ｅ　その他特記されるべきこと・・・・・・・・・・・・・・・１５

６　やまねこパトロールの課題と今後の取り組み
　パトロール期間中のイリオモテヤマネコの交通事故・・・・・１５
　課題の検討・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１５
　今後のやまねこパトロール・・・・・・・・・・・・・・・・・１７

１　「やまねこパトロール」プロジェクトの目標・取組み事項

【究極的な目標】

地元の人々の自発的な協力のもとに、イリオモテヤマネコの交通事故を全島的にゼロにする（同時に絶滅危惧鳥類の交通事故も減少させる）。

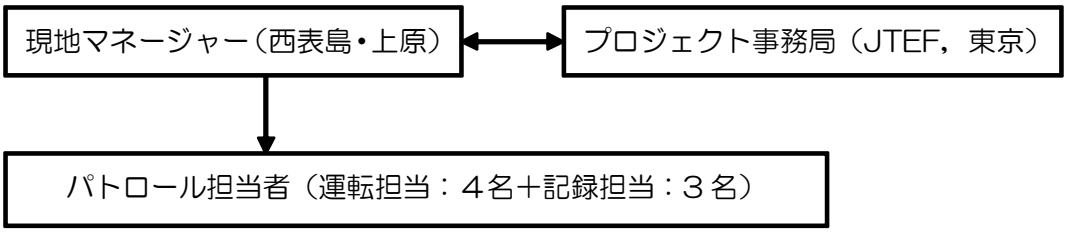
【2011 年 7～8 月に実施するプロジェクトの達成目標】

地元の人々の自発的な協力のもとに、ターゲットとした期間と道路区間において、イリオモテヤマネコの交通事故をゼロにする。

【2011 年 7～8 月の取り組み事項】

目標達成のための最優先事項として、夜間パトロールを試行的に実施する。その成果に基づいて、以降のプロジェクト展開を考えていく。

２　パトロール実施の体制



３　パトロール方法

Ａ　期間と頻度

2011 年７月 22 日～8 月 21 日の期間中、概ね週４回実施

Ｂ　時間帯

19：30－22：30（日没時から３時間という趣旨）

C　区間

・各パトロール日に、特に警戒の必要があると判断された区間

① 干立西～浦内橋西

【事前情報】

親離れした頃の子ネコが 1 頭、路上に出ているとの目撃情報あり。

② 海中道路東～由布島農園

【事前情報】

ヨシケラ川～クーラ川付近では、親離れ時期の仔ネコが 1～2 頭、路上に出る。クーラ川～海中道路東端では、スピードの出やすい直線や見通しの悪いカーブがあり、交通事故がよく起こる。

③ 崎田橋～高那橋北

【事前情報】

2011 年 6 月 22 日 22:15 頃、ヤマネコの交通事故があり、環境省西表野生生物保護センターがモニタリング中の W134（メス成獣・出産直後）が死亡した。この区間では、例年母子 2 組が道路によく出現していたが、その 1 頭だった。残るメスもそのうち子どもを産み、その母子も路上に出る可能性があると見られていた。

④ 与那良橋～後良橋北

【事前情報】

仔ネコ 2 頭を連れた母ネコが定住しており、母仔が路上に出ていた。

これらの区間は、環境省西表野生生物保護センター（以下センター）等からの最新情報に基づき変更することを想定した。

D　走行方法

運転担当者、記録担当者各１名の２名からなるチームを作り、１台の普通乗用自動車で、パトロール区間を、徐行速度（時速 20 キロメートル前後）で往復

パトロール区間の外側は、制限速度で移動

E　装備

- パトロール車両前後部に「やまねこ」＋「パトロール」のマグネット・プレート装着（黄色反射文字で視認性を高める）
- 三角停止板
- 青色誘導灯
- 反射材ベスト
- ドライブ・レコーダー
- デジタル・カメラ
- 古毛布・捕獲網・キャリーケース[1]（負傷したヤマネコ移動用）
- 「やまねこパトロール」告知用チラシ
- 日報・交通事故報告書書式（ボード付）

[1] 捕獲網とキャリーケースは西表野生生物保護センターより貸与

４　パトロール実施の周知・広報　　＊（　）内は主な周知対象

Ａ　報道発表（全般）
NHK ニュースと、新聞各紙（八重山圏）
で報道

2011.7.21
八重山日報

「事故ゼロ」へパトロール開始
ヤマネコ保護でNPOと住民
西表島できょうから1ヵ月

Ｂ　各区間の始点と終点に、移動式看板を設置（島内全般）

Ｃ　昼間に制限速度でデモ走行（島内全般）

Ｄ　竹富町役場防災無線による広報（西表島のみ）（地域住民）

Ｅ　レンタカー会社へちらし配布とポスター掲示依頼（レンタカー会社、レンタカー利用者）

Ｆ　路線バス３台の後部へマグネット・プレート掲示（観光客、地域住民）

Ｇ　西表島の各港湾待合所へポスター掲示（観光客、地域住民）

Ｈ　仲間港、上原港、その他竹富島観光協会の出先へちらし配布とポスター掲示依頼（観光客）

Ｉ　石垣港の（株）西表島観光センター・ブースへちらし配布とポスター掲示依頼（観光客）

Ｊ　西表野生生物保護センターへポスター掲示依頼

Ｋ　竹富町役場へポスター掲示依頼

５　パトロールの結果

パトロール時において、パトロール担当者が記録する「日報」の記載に基づいて、パトロールの結果をまとめた。

Ａ　パトロール区間

	7月22日	7月23日	7月25日	7月27日	7月29日	7月30日	8月1日
海中道路東～由布島農園	○	○	○	○	○	○	○
崎田農園～高那橋北	○	○	○	○	○	○	○
与那良橋～後良橋北	○	○	○	○	○	○	○
干立東～浦内橋西＊	○	○	○	○	○	○	○
前良橋南～赤井田							

	8月4日	8月6日	8月8日	8月11日	8月12日	8月13日
海中道路東～由布島農園	○	○	○	○	○	○
崎田農園～高那橋北	○	○	○	○	○	○
与那良橋～後良橋北	○	○	○	○	○	○
干立東～浦内橋西＊	○	○	○	○	○	○
前良橋南～赤井田						

	8月15日	8月16日	8月18日	8月19日	8月20日	8月21日
海中道路東～由布島農園	○	○	○	○	○	○
崎田農園～高那橋北	○	○	○	○	○	○
与那良橋～後良橋北	○	○	○	○	○	○
干立東～浦内橋西＊	○	○				○
前良橋南～赤井田			○	○	○	○

＊7 月 22 日、23 日については、「干立東～浦内集落南」

・パトロールは、19 日間行った。

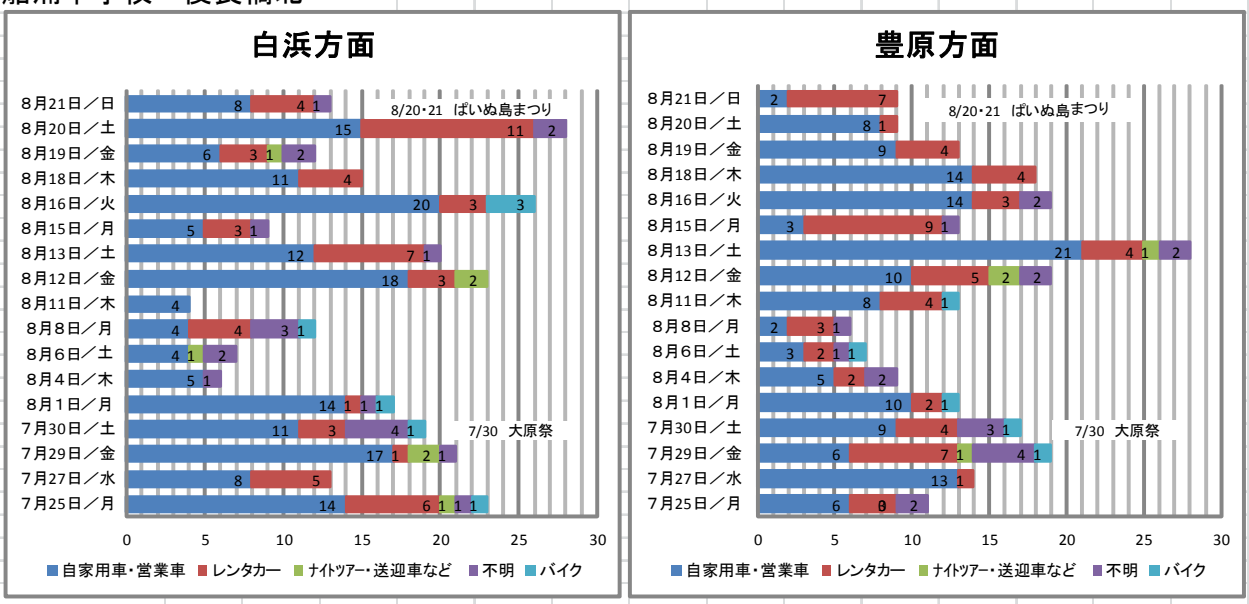
・初日の７月 22 日および最終日の８月 21 日のみは２台体制で行った。８月１日も、１部区間を２台で行った。

・８月 18 日からは、センターから仔ネコが路上に出ているとの情報提供を受け、後良橋南～赤井田の区間を加え、干立西～浦内橋西の区間に優先してパトロールを行った。

B　遭遇した車両数

北岸・古見地区

船浦中学校～後良橋北＊



＊　　７月 25,27 日については、海中道路東～後良橋北

＊＊　　７月 22,23 日については、カウント方法が異なるため集計せず。

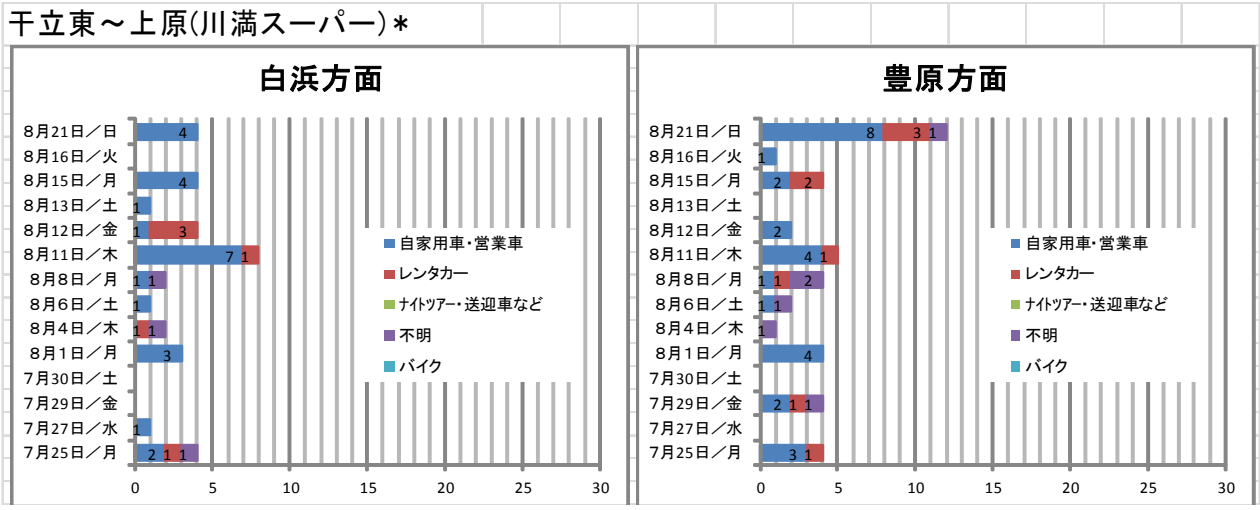
＊＊＊　８月１日は、一部区間を２台で実施したが、全区間でカウントした車両のデータを用いた。

＊＊＊＊　８月 20 日の車両カウント区間は、船浦中学校～大原。復路（豊原方面→白浜方面）は「ぱいぬ島まつり」開催のため、時間帯をずらし２台で実施したが、往路、復路ともに走行した車両のデータを用いた。時間帯は往路（18:00～19:00）、復路（21:45～22:50）

＊＊＊＊＊8 月 21 日は、２台で区間を東西に２分して（於：西船良橋）行なったので、２台のカウント数を合算したデータを用いた。

- 自家用車・営業車が最も多く、白浜方面・豊原方面それぞれ平均 10.4 台、8.4 台であった。
- レンタカーは白浜方面・豊原方面それぞれ平均 3.4 台、3.8 台であった。
- ナイトツアーなどの車は週末に集中しており、それ以外では１回（1 台）のみだった。
- 台風の影響のあった 8/6 は週末であるにもかかわらず、すべての車両を合わせて１３台であった。
- とくに、自家用車については週末（金・土）に多い傾向にあった（月～金平均 8.5 台に対して 14 台。ぱいぬしま祭り及びその前日、大原祭り、台風の影響のあった８月６日はデータから除いて検定。T-test, p=0.03）。レンタカーについては差は見られなかった（月～金平均 3.4 台、週末 4.5 台。T-test, p=0.31）。
- 白浜、豊原いずれの方面行きの車が多いかについては、明確な傾向はなかった（t-test, p=0.59）。

上原・西表地区



＊　　７月 25,27 日については、干立東～上原（村田宅）

＊＊　　７月 22,23 日については、カウント方法が異なるため集計せず。

- 北岸・古見地区に比べて遭遇車両は少なく、自家用車・営業車は白浜方面・豊原方面それぞれ平均 1.8、2.0 台、レンタカーは極わずかで、それぞれ平均 0.43，0.64 台。
- ナイトツアーはこの地区では見られなかった
- とくに、自家用車については週末（金・土）に多い傾向にあった（月～金平均 2.5 台に対して 1.0 台。ぱいぬしま祭り及びその前日、大原祭り、台風の影響のあった８月６日はデータから除いて検定。T-test, p=0.03）。レンタカーについては差は見られなかった（月～金平均 0.6 台、週末 0.7 台。T-test, p=0.90）。
- 白浜、豊原いずれの方面行きの車が多いかについては、明確な傾向はなかった（t-test, p=0.18）。

ぱいぬ島まつり　8/20-8/21

C　遭遇した車両のスピードの特徴（調査員による所感）

7月23日	確認することができたレンタカーは、それほどスピードを出していなかった。また、極端にスピードを出している車もなかった。
7月25日	制限速度前後の車が多かった。
7月27日	60キロ前後で走行する車多し
7月30日	レンタカーは比較的スピードを出していない。大原祭であったが、パトロール中多くの車には出会わなかった。たぶんもう少し遅い時間と思われる。時々80キロくらいのスピードを出している車あり。
8月1日	制限速度超えの車両多し／すごく早かったのは1台だけだった。すれ違う車は多かった（自家用車ホネラ付近）
8月4日	50～60キロぐらいのスピード
8月6日	比較的スピードは出ていなかった。特にレンタカーはスピードは出ていない。
8月8日	全体にスピードを出している車は少なかった。特にレンタカーはゆっくりと走っていた（ヤマネコ観察かも？）。スピードを出している車のナンバーは読み取れないが、ゆっくりと走っている車のナンバーは確認することができる。
8月11日	制限速度オーバーの車多し。
8月12日	スピードの速い車が時々ある。
8月13日	ほとんどの車両は制限速度（40キロ）以上の走行だった。だいたい60キロぐらい。多くの車両はハイビームで走行していた（満月だが雲が多かった）。
8月15日	レンタカーで環境調査実施中（八重山土木事務所）2名の調査員確認。美原変電所の西。調査内容は不明。
8月16日	制限速度前後の車が多かった。
8月18日	制限速度超過の車多い。（地元の車）
8月19日	20：00頃、豊原方面へ走行のワゴン車、80キロ超のスピードで走行。20：17、ナイトツアー（徒歩4人）ユツン付近。
8月20日	制限速度前後の車が多かった。／復路の出発が遅かったので、車の台数は少なかった。
8月21日	比較的ゆっくりだった。／レンタカーは一般的にスピードは遅い。

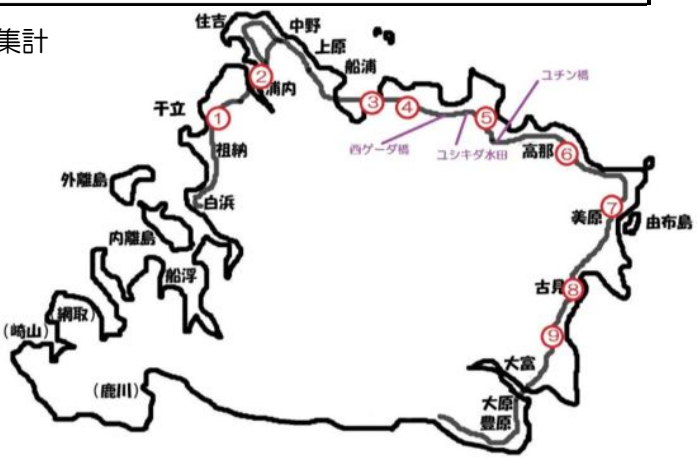
- レンタカーはそれほどスピードを出していない傾向がある。特に、動物観察目的と思われる車両はゆっくり走っている(パトロール車両をみてゆっくりになったと思われるものも)。
- 時速 60km 前後で走行していると思われる車両がかなり見られる（速度は感覚なので正確ではない。）
- 時速 80km を超えて走っていると思われる車両もあった。

D　遭遇した動物（特にヤマネコの餌となる動物）

	千立[1]～浦内川東[2]	～海中道路[3]	～クーラ[4]	～崎田[5]
餌動物	カエル（浦内川）、 カニ（浦内川)、 ネズミ（浦内川ロードパーク）	オカガニ（浦内への横断歩道）、 ヤシガニ（船浦中学前）、 カラス死体（西線75）	カニ（オリエンタルマース、共和産業前）、 ベンケイガニ（インダ崎）、 オカガニ（インダ崎東）、 カエル（海中道路東側）、 サキシマスジオの若齢個体（クーラ橋西）、 ネズミ（共和産業前）、 シロハラクイナ死骸（インダ）	ベンケイガニ（旧宮古生コン崎田橋東）、 カニ（旧宮古生コン、西ゲーダ橋、C-7、大見謝、崎田橋東）、 オカガニ（西ゲーダ川西）、 ヤシガニ（崎田橋）、 ヌマガエル（ユシキダ）、 サキシママダラ、 ヘビ（由布の坂、大見謝）、 サキシマハブ（大見謝橋西）、 ウリボウ(西ゲーダ：C7手前)
イリオモテヤマネコ				イリオモテヤマネコ（旧宮古生コン西）
イエネコ イヌ	イエネコ（浦内川東：白いネコ、浦内集落）	イヌ（中野わいわいホール＝大きな黒茶色）		イエネコ（ユシキダ水田と由布農園の間）

	～高那橋北[6]	～与那良橋[7]	～後良橋北[8]	～赤井田[9]
餌動物	オカガニ（高那橋）、 カニ（ユチン橋）、 ベンケイガニ（ユツン、ユチン橋西、ユチン橋東）、 ヤシガニ（高那橋手前、高那温泉西）、 カエル（ユツン：C3）、 ヘビ（高那）、 ゴイサギ（高那温泉東）	ヤシガニ（野原）、 サキシママダラ（高那幹95）、 トリ（野原）、 ゴイサギ（与那良橋西、与那良橋東）、 ネズミ（ﾘｻｲｸﾙｾﾝﾀｰ看板手前100m、船良橋野原展望台より西に3匹）	カエル（アイラ橋～センター入口）、 ゴイサギ（後良橋西）、 トリ（由布入口）、 シロハラクイナ（西線59A）、 ミゾゴイorヨシゴイ（アイラ橋西）、 ネズミ（古見水田近く）	ヨナグニサン（パイランドファーム）、 カニ（ナピスラ～クーラ、赤井田橋）、 カエル（ナピスラ～クーラ）
イリオモテヤマネコ		イリオモテヤマネコ（西線89）		イリオモテヤマネコ（東線97）
イエネコ イヌ				

＊7 月 22～8 月 21 日間のすべての日報を集計



ヤマネコの餌動物として特に重要なカエル・ヘビ・カニ類が路上に特に多かった地点

- インダ崎～崎田～高那橋の間で、カエル、ヘビ、カニなどの餌動物の路上出現が多かった。特に、ユシキダ水田を通過する部分ではカエルが、西ゲーダ橋周辺、ユチン橋周辺でカニが目立った。
- 前良橋～赤井田橋間にもカエル、カニが多かった。
- 遭遇した動物はそれほど多くなかったが、期間中、雨らしい雨がほとんどなかったことが関係していると思われる

サキシマハブ

オカガニ(左)、サキシマヌマガエル(右)

E　特記されるべき点

遭遇した車両の種類や速度に関するもの、動物への遭遇の全般的な状況、その他の感想などが自由に記録されたが、その中で、特に注目されるのは次の記述であった。

・視認性を妨げる路肩の除草の問題
　「除草がされていないので、ヤマネコなどいても確認しづらい。」
・昆虫など小動物の捕獲
　「（海中道路東）虫採り編み網（大）、ヘッドライトで徒歩」
・夜行性動物の環境のかく乱
　「クーラ橋から海を眺めたところにて、たき火（海辺）が見える（21:27）」

６　やまねこパトロールの課題と今後の取り組み

パトロール終了後の 2011 年９月２日、現地マネージャー、パトロール担当者、プロジェクト事務局が西表島上原で集まり、今回試行されたパトロールの結果と今後について議論した（オブザーバー参加：西表野生生物保護センター）。そこで出された意見を中心に、パトロールの課題を整理し、今後取り組むべきことを考える。

◆パトロール期間中のイリオモテヤマネコの交通事故

パトロール期間中、パトロール区間でイリオモテヤマネコの交通事故の可能性が高い例があった（９月 16 日環境省記者発表）。この件については９月２日の議論中で西表野生生物保護センターより報告された。内容は以下の通り。

８月 10 日朝、仔ネコの死体が発見された。場所は、古見の浄水場南端を山側の水田に向かう農道上で、県道からの距離は 10 メートル程度。死後３日程度と推定されている（7 日夕方には死体はなかったとのこと）。死亡時刻は不明。死後時間が経っていたため、厳密には死因の究明は難しいが、精査の結果、交通事故の可能性が高いことが判明した（即死でなく、路上から移動した後に死亡）。

◆課題の検討

① パトロール車を認識させるための方法として、反射ステッカー、一時停車灯の点灯は十分な効果があったか？

・反射マグネットは、かなり目立っている。
・反射文字に「実施中」あるいは「警戒中」と加えてはどうか。

② パトロール区間の 20 キロ走行は適切か？

・適切だった。

③ 時間帯（ヤマネコの生態、これまでの目撃情報に基づいている）について、パトロール担当者への負担が大きすぎないか？

・ちょうどよい（今より遅い時間まで、早い時間から、というのは厳しい。）
・当初は大変だと思ったが、続けるうちに慣れた。

④　１日１台の体制は適切か？

・ベストなのは、東部から出発する１台（東部地区担当）、西部から出発する１台（西部地区担当）の計２台体制

・西部から出発する車であっても、２台体制なら、次のような体制を組んで密度の濃いパトロールができる。

１号車：干立ー浦内橋	→	海中道路ー由布島農園	（各２往復）
２号車：崎田ー高那橋	→	与那良橋ー赤井田	（各２往復）

⑤　広報で足りなかったことは何か？

・期間中、「やまねこパトロール実施中」と告知する横断幕を歩道に張ってはどうか。

・食堂、スーパーなど、地元の人たちが日常的に立ち寄る場所への広報が足りなかった。今後は、ポスター掲示などを依頼してはどうか。

⑥ そもそも、パトロール車に遭遇した車が、そのことでスピードを調整したり、路上の動物により注意を払おうとしていただろうか？

・レンタカーの中には、パトロール車両を意識して（何だろうと思って）スピードを落としたり、追い抜きを遠慮していた車があると思う。パトロール車が見ていないところではスピードを出しているかもしれないが。

・地元の車は、ほとんど影響されていないのではないか。

＊（動物の観察などで）停まっていれば、地元の車でも多少は警戒してくれるのではないか。

＊地元の車は、様々な調査車両や土木事務所の管理車両に慣れているので、効果は限られる。

＊ヤマネコ交通事故のことは知った上で、それぞれの事情を優先してスピード出しているのだから、パトロール車の装備や走行方法に工夫をしても効果は限られる（警察の取締と思わせるような工夫をすれば別だが、それは許されないことなので）。

＊一時停車灯を点滅させながら走っていた点については、多少の効果をあげたと考えられる。

◆　今後のやまねこパトロール

①　やまねこパトロールの役割の明確化

・事故防止パトロールにもいくつかのタイプがある。仔ネコなど道路慣れした個体が同じ場所に頻繁に現れるといったきわめて交通事故が起こりやすい緊急事態への対応を行うパトロール（非常に密に往復し、同時に音を出すなどヤマネコを道路に近づけない）は、現段階では、環境省西表野生生物保護センターに任せるべき。現在のパトロール人員数とそのスキルを考えると、「やまねこパトロール」の当面の役割は、ヤマネコが出てくる場所での走行車両のスピードを落とさせることにある。一歩一歩、役割を充実させて行くべき。

② パトロールの時期と区間

・ヤマネコの行動と交通事故発生の実績を考え、事故が起こりやすい時期に集中的なパトロールを行う（今回行ったパトロール並に月 20 日程度）。

・上記に準じる時期には、ドライバーの警戒感をとぎれさせない意味で、週１～２日程度のパトロールを行う。

・アップデートされる目撃情報に応じて、できるだけ柔軟、臨機応変に変更、追加できるようにすべき（パトロール時間内に収まる範囲）。

ヤマネコが頻繁に路上に出ているのは、以下の４カ所

① 大富古見間

② 相良周辺

③ 干立周辺

（以上の区域では通年出ているが、現在のきわめて頻繁な状況は仔ネコが分散するまでの数ヶ月内におちつくと予想）

④ 北岸（通年）

ヤマネコは冬が発情期。動きが活発なのは 11 月～3 月。交尾のピークは 2～4 月である。交通事故発生数は 11 月が年間最多（仔ネコの分散とオス同士のなわばり争いの時期が重なるため。2010 年にはこの月の発生はない）。（西表野生生物保護センター）

2010～2011年に確認されたイリオモテヤマネコの交通事故

年	確認月日	性別	年齢的特徴	区間	事故現場位置詳細	死体回収
2010	2010.1.3	オス	幼獣	大富前良	赤井田工事現場付近	死体回収
	2010.2.14	オス	亜成獣	ノバル	美原ヨナラ橋東	↑
	2010.4.13	メス	亜成獣	由珍ゲーダ（北岸西）	西ゲーダ橋東	↑
	2010.5.12	不明	不明	ノバル	美原牧場サイロ入口	未回収
	2010.7.12	オス	成獣(放浪)	船浦浦内	上原中野間	死体回収
	2010.9.9	メス	幼獣	高那野原（北岸東）	ユツン橋	↑
2011	2011.6.22	メス	成獣	高那野原（北岸東）	高那「わしゃオカンムリ」看板の直線に至る入口（東部寄り）カーブ	↑
	2011.8.10	不明	幼獣	古見	古見浄水場南端山側（）県道より10m地点）	↑

出典：環境省記者発表資料、保護増殖分科会資料

③ パトロール体制

・１日２台体制にすれば、パトロール区間走行の密度を高めることができる。
しかし、２台体制、数ヶ月間継続実施となると、パトロール担当者の拡充を考えていく必要がある。西表島在住で、やまねこパトロールの趣旨に賛同してくれる人を確保するための方法を今後検討していく。

④ パトロールの効果をあげるために、パトロール「外」でとるべき対策

- 観光客に対しては、今回実施したように、入域ルートそれぞれのポイントで広報し、「やまねこパトロール」の存在を知らせておくことが重要。パトロール車と遭遇した際、スピードの抑制を意識してもらうことにつながる。
- 地元の人々に対しては、特にスピードを出す傾向のある職種などに注目し、個別の啓発対策を今後検討する。
- 地元の人々自身による活動であることを、もっと知らせる。そのことが少しずつでも地元ドライバーに意識を高めてもらうことになる可能性がある。
- 長い目で見てヤマネコ交通事故防止の意義が地元の人々の中に浸透していくことが重要。そのために、子どもや家族ぐるみで「やまねこパトロール」の活動にふれてもらうための活動を今後検討する。