



自然保護と観光開発

俵 浩 三

明治百年、北海道百年というが、この百年をふりかえってみると、日本が近代化し生活が便利になった度合は、まことに世界的な驚異であったかもしれない。しかしその反面で、私たちの身のまわりからは、一日と自然環境が遠のいていったのも否めない事実である。世の中が発達すればするほど反動的に人間は郷愁のように自然を求め、心がよくなるといわれる。これからの理想的な都市は都市の中に緑がある、というよりは緑の中に街がある、というような方向に発展すべきだという意見もきく。

ところが現実には日本の都市をふりかえってみると、都市の中の緑はあまりにも少ない。しかも異常な地価の暴騰は、市民の住宅庭園をますます貧弱なものにしてゆく。都市の住民が、身近かに自然環境を楽しむ機会がないというのは、残念なことである。しかし一方では交通機関が発達し車が

普及し、また余暇や収入もいくらかずつ増加する傾向もあるため、自然を求める人は郊外へ、自然風景地へと流れるようになってきた。

北海道でも国立公園など自然公園の利用者数は、三十八年に一千三百万人、四十年に一千七百万人、四十二年には二千二百万人と急カーブで上昇しつつある。もともと自然公園の指定は、すぐれた自然の風景地を保護するとともに、広く人々が利用し、保健、休養、教化に役だてることがその目的である。この自然公園の目的は考えようによっては、出発点から根本的な矛盾をふくんでいるといえる。

つまり、保護を優先させればどうしてもある程度は利用が制限され、利用本位に考えれば保護が犠牲になるのが宿命である。それも時の流れにまかせれば、利用面がのび、保護面が後退してゆく傾向だけが、自

然公園の歴史につづられそうである。自然の景観や環境が人手により破壊、改変される原因はいくつかあるが、その多くは鉱工業、水力発電、林業、農業など産業的な行為である。しかし、少なくとも最近の自然公園内の自然破壊の度合は、これらの産業行為よりも、ホテル、旅館、売店、広告などの乱立や、みにくく山肌を傷つける道路の開きなど、いわゆる観光開発にともなうもののほうがはるかに目立ち、また致命的であるように思える。そしてまた公德心の乏しい多数の観光客が、自然環境の荒廃に拍車をかけている。

もちろん自然公園の中で、旅館を建てたり道路をつくったりするには、厚生省などの許可がなくてはできないのだから、関係官庁が強腰でかまえば、ある程度の自然破壊はふせげるはずである。現在の自然公園行政では、保護や利用のための土地利用詳細計画、保護管理の実際的な手段、公共施設の整備などがまことに不十分なことはおおいにかかせない事実である。しかしかりに、これらがある程度すすんだとしても、それで自然の保護と利用の調整が円滑にゆくと必ずしもかぎらない。それは自然公園の土地が、自然公園だけの目的の土地ではなく、所有権もまたちがっており、しかもそこに画かれる観光開発のイメージが、

十人十色だからである。

あるアメリカの公園実務テキストの中に「レクリエーション開発とは、愛すべき風景の中に道路を建設することではなく、ただ自然を愛さない人の心の中に、理解力を建設することである」という一言をみたことがある。自然公園の中で、観光開発にたずさわる人々や観光客が、すべて自然を愛する心を身につければ、どんなにか事情が好転することだろうか。自然を愛する心で第一にあげるべきことは、自然公園は自然が主人公であり、人間は訪問者にすぎないこと、人間は自然の庇をかりているのであり、母屋をとるようなことがあってはいけないことを、よく認識することである。

自然が主人公で、人間は訪問者だからといって、現代人が自然の中にはいるのに、ミノをきてワラジをはいてゆくわけではない。したがって利用施設も作る以上は、古風な丸太小屋にとられることなく、現代人の生活の快適性を十分に追求してもよいと思う。

鉄筋コンクリートの高層ホテルも否定はしない。しかしその位置は、無計画にどこにでも乱立してよいとはいえない。また利用施設を作るところは、自然に対しある程度の犠牲をしいるわけだから、施設のほうにも一歩しりぞいた遠慮が求められるのは

当然である。企業性の追求のみに走ることは、まず第一に遠慮すべきことである。自然景観の主要展望方向に施設したり、付近の樹林からとびだす高さや、背景のスカイラインをかきみだす形の施設、あるいは派手な色彩、大きな広告などは当然つしむべきデザインだと思ふ

自然公園の中へ人々を運ぶもつとも一般的な手段は道路(車道)であり、道路はまた自然破壊への最短距離という結果ももたらず。すなわち、道路工事による切土盛土は大きく自然の景観を破壊する。とくに高速道路的な幅員と勾配のとり方は、いっそうその傾向がよい。それだけに法面緑化などには気をつけ、また場所によってはいくらか線形が悪くても、土工量を少なくするなどの配慮が必要であろう。

ところで、道路のもたらす自然破壊は、工事そのものよりも、道が通じたことによる観光客の大量輸送のほうがよりおそろしい。自家用車時代はどんな山奥の枝道にも人を導く。観光客が大勢はいるようになれば、植物が踏みあらされ傷つけられ、立売商人が居つき、やがて売店ができ、さらに旅館でひともうけをたくらむ人が政治的な圧力を背景に申請書をだしかねない。

自然公園の利用を考える以上は、当然ある程度の道路は快適に整備されなければならない。

らない。しかし道路が四通八達してしまえば、もはや主人公であるべき自然は、完全に母屋を人間にうばわれてしまったことになる。道路やロープウェイなど大量輸送につらなるものは、自然公園のある部分に限られ、景観の核心部へは歩いて到達するのだが、本当の自然公園だと思ふ。美しく優れた景観をより大衆的に、老人や子供も楽に到達できるように、という主張には耳をかたむけるべきであるが、やはりそれも一部に限られるべきで、母屋をうばうようなことがあってはならない。

ところが、ここでよく問題になるのは地域開発という言葉である。かりにAという景勝地があり、それがB、C、D、Eという町や村の行政区域にまたがり、現在は近くのFという都市からB町に道路が通じ、さらにロープウェイができてA山に登れるとしよう。すると必ず、C、D、Eの町村はB町に道路やロープウェイが許されるならば、当然わが町村に認められても然るべきと、観光企業を誘致し、道路開さくを陳情するにちがいない。たしかにそれによつて、町村単位の地域開発はできるかもしれないが、そのためにAという景勝地は満身創痍になりかねない。はたしてそれが正しい地域開発なのだろうか。

私は、自然公園はある意味でオーケストラのようなものだと思う。自然公園は、その中の多くの地区の、自然的なりたちや特性が積み重なって、一つの公園としてのハーモニーのある特徴をきざきあげている。それはオーケストラが、弦や管や打など多くの楽器が、それぞれのパートをうけつけて、一つの交響曲をかなでるようなものである。A山にC町からもD村からもロープウェイをかけようとなげうことは、オーケストラでチェンバニーをたたく人が第一、バイオリンをひかせると主張するようなものでそれでは演奏ができない。

またおのおのの自然公園は、その自然的立地によって個性をもち、その個性が魅力の根源になっているのである。ただ観光開発をさげんで、すべての公園が、観光のこのとならんでも揃っていますという観光デパート化をめざすことはない。むしろ個性のつよい、専門店化こそをめざすべきである。格調の高い阿寒交響曲や大雪交響曲がなにかにぎやかな熱海交響曲と音色がちがうからといって、それに追従するのは馬鹿げたことである。

いずれにしても「国破れて山河あり、山河破れて観光業者あり」などという言葉はききたくないものである。

(道・林務部林政課自然公園計画係長)