

# 北海道の自然保護と観光産業の関係

電 山 京



グレートへ  
は登山電車

① 私は数年来、北海道自然保護協会の一員になって、豊平川・支笏湖・大沼・天売・焼尻・風運湖・野付半島・大雪山などの調査旅行にも同行して、北海道の自然保護運動に積極的に参加してきた。また一方で、国立公園部と北海道観光課の委託で、全道の観光産業開発プランの作製の基本調査を昭和三十八年頃から実施してきた。この調査は本年度に道東北方面を終わって、全体のマスター・プランをたてるようなことになっている。

二つのことを一手でやってみようとしてきた。しかし、北海道では、その調和点の発見が非常に困難であることが、段々に判ってきた。そのことをのべてみよう。

② 困難の第一は北海道の自然保護運動で、仮りに重要度に点数をつけた場合に、第一等の重要度をもつ対象は、いずれも傷つきやすく、多勢の人の眼から守らなければならぬようなものだからである。

たとえば大雪山の這松帯とお花畑にしても、阿寒湖のマリモの群生にしても、これまで人の立ち入ることのない秘境にあつたからそれが保たれていたのであつて、もし多勢の人が行つてみるようになれば、それだけで死滅したり変生してしまうのである。阿寒湖のマリモは、はじめ厳重な監視員のついたモーター船で巡遊させたが、盗採は防げたが巡遊船の運航によって打撃を受けた。いまでは群生地には一切、立ち入ら

せないようにせざるを得なくなっている。大雪山のお花畑も、柵をつけた遊歩道を作つて監視員を配置してはという計画が考えられているが、尾瀬沼や蔵王山の先例では、お花畑の植生が、変形してしまつていく。それはもう、高貴な高山植物群落ではなくて、人工化した公園のお花畑に化しつゝあるというのである。いわば、多勢の人が訪れて行くということが、もっとも大切なものを傷つけてしまう。

が観光客を運んでいるのだが、眼の前のマッターホルンの岩峰は何万人の人に見られ近づかれても、全然変形しない。毎年冬がくれば、氷と雪のなだれで、とぎすまされてゆくのである。そこで自然保護のもつとも大切な対象と観光産業は、隣り合わせになつて両立できるのである。

そんなことで、私のせまい頭の中で北海道の自然保護と、観光産業の開発という二つのことがぶつかりあふことになつてしまつた。

たとえば自然保護運動は、その大切なものを護る運動なのであり、観光産業は、多勢の人に見せようとするものだから、基本的なところで正面衝突をしてしまう。

④ スイス、アルプスにおける自然保護運動でもっとも緊要度の高いのは、氷と雪にかこわれた岩の頂である。たとえばツェルマットからマッターホルンへ向つてスキーマットがつけられているし、鞍部のコーネル

ルンの四周から、観光産業が這いあがつて俗悪な世界からの観光客をよび集めているのだが、その真中に鋭く高く岩峰は昔ながらの姿を護りつづけている。

私は、この両者は互いに相拮抗するものではなくして、どこかで調和させることができるものではなからうかというように、はじめから考え、また、それだからこそ、

④ スイス、アルプスにおける自然保護運動でもっとも緊要度の高いのは、氷と雪にかこわれた岩の頂である。たとえばツェルマットからマッターホルンへ向つてスキーマットがつけられているし、鞍部のコーネル

ルンの四周から、観光産業が這いあがつて俗悪な世界からの観光客をよび集めているのだが、その真中に鋭く高く岩峰は昔ながらの姿を護りつづけている。

スイスの場合でも、もう美しい森林や湖は残っていないといわれている。ドイツとアメリカの金持が、別荘にするために切り分けて買つてしまつたといわれている。しかし森や湖は、スイスではアルプスの岩峰より位が低いのである。そこで、国全体を

観光産業の手にゆだねながら、スイスの自然の第一位のものだけは護られてきたのであった。

北海道の場合とその点が違っている。

④

昨年来、北海道で問題になっている大雪山の自動車道の開発は、ちょうどこの前者の事例になっている。

霧の未来する大雪山の頂の岩蔭に、お花畑の群落が、一面に花を咲かせている。ナキウサギが、その花の中をとびはねてすぎ。そういう景観を、たった一人で山麓から野宿をしながら登ってきてみた登山者には、それは宝玉のように麗しいものであった。

ところがケーブルカーで何万人の人を運び上げ、その人々がお花畑の周りの鉄柵越しに、ひしめき合っていることになり、附近のバス・ターミナルには大型観光バスが並んでいて、お花畑との間は人の列でうずまわっている。こうなるとは、仮りに同じ物が鉄柵の中にあっても、もうそれは麗しくはない。それは大雪山のお花畑ではない。だから、ケーブルカーも、自動車道も自然保護にとっては許せないのだ。——こう私も自然保護の立場で考えた。

しかし、それなら大雪山のお花畑は昔の宮廷の禁園のように、何人の立ち入りも禁

じてただ空想の彼方におくのか。山麓から登山して行く者の数も年々増加していて、やがては何千人の者がお花畑を見にいて、花を荒してしまいかもしれない。それから鉄柵を作り監視員を置いて、保護しながら見せても良くはないか。むしろ、お花畑を育成して観光の資源として培養してはどうか。——観光産業の立場ではこういう意見もである。

しかし、もしそういう手段をこうするならば、大雪山に限らないではないか。もっと便利な高山地帯にお花畑を育成して、そこへ見に行くことにしても良い。それは日本アルプスや日光のように、東京と近畿圏に近いほうが観光開発の効率がずっと高いではないか。

北海道のなかだけでみた場合にも、大雪山にそういう計画をするよりは、道央観光圏の中で計画をしたほうが、はるかに観光客の吸収力が異なってくるのではないのか。——観光開発の場合には、こういう経済効率が問題とせらるべきなのである。

大雪山の場合、観光開発の立場をゆずったのは、この自動車道の効率が低いという点が重要な要件であった。いわば、北海道全体としては自然保護のうえで失うべきものが、決定的に大きいのに、得る利益はきわめて僅かだということなのである。

⑤

この場合、大雪山の自動車道に直接、利害関係をもっていた市町村や企業体の犠牲の問題が残る。確かに、客の入込みが増えることによる利益は犠牲になってしまふ。そこで北海道にとって、その屋根ともいえるべき大雪山頂を自然のままに護っておくということとの比較が問題にされた。一部の企業利益は犠牲になってもらっても、大雪山は北海道のために護ったほうが良いと北海道の人の全部が考えているはずだという見方で、結局は自動車道はやめたほうが良いということにした。

しかし、そのことを北海道民の全部に聞いてみたわけではない。むしろ、そうあるべきだという考え方に立っている。そこに自然保護運動が、道民全体のものになつていない弱点がある。

⑥

ところでもう一つの点は、観光産業というものの性格に関わることである。現在の観光産業は麗しい自然景観が見つかる、そこへお客を集めて連れて行く事業である。観光資源を生産するということをしない。ちょうど沿岸漁業に似ている。僅かな資本でバスをチャーターして、他人の自然

景観を乱採して歩いているだけなのである。したがって、このままでは行きづまり

がくるはずである。もうその行きづまりにきている。近い将来、観光産業は観光旅行からレジャーに向って行くに違いないのである。

そういう動向をみてみると、いま、大雪山に観光開発投資を行なうことが適当か、どうか。たとえば、ニセコのスキー地の開発に投資したほうが北海道としては効率が低いのではないのか。こういう推定もできるのである。そして、これらの各方面からの判断を積みかさねて行くことが、科学的判断ということだといって良いのである。

ところで、たびたびふれたようにこれらのいろいろな判断の土台は、北海道全体としてどうかという点、さらに日本全体としてどうかという点、いいかえれば広い視野の中におかれている。自然保護と観光産業の調和点は、そういう広い視野の中でなくては見出されない、局地的に考えようとするとは衝突もおきてしまう。広い視野とあわせて、遠い将来を見透して考えて行けば、両者は軌道を一つにすることもできるように思うのである。

(北大・教育学部教授)