書評 「検証 層雲峡は、いま-観光活性化策「プラン65」から10年」
長縄三郎著 共同文化社、258p 2013年発行

Book Review:"Verification of the current Sounkyo-Scenic site at the National Park -10 years past on startining of the constructing "Plan 65""

武田 泉（北海道教育大学札幌校地理学研究室）

Izumi TAKEDA(Geograpy Laboratory,Hokkaido University of Education at Sapporo Campus)

キーワード：大雪山国立公園、層雲峡、環境省自然保護官事務所、集団施設地区、プラン65、駐車場問題、ロープウェー会社


1. はじめに
本書は、2003年に出版された同一著者による先前「なぜ排除するのか—神々の庇護をめぐる奇妙な出来事」（長縄,2003）を、新たに加筆修正して、10年經過後に再度出版されたものである。大雪山国立公園内の層雲峡をめぐっての環境省と地元観光との葛藤の関係等を、主として地元業者の立場から実地に描いたドキュメンタリーであり、地域に根ざした国立公園の現代史でもある。

著者の長縄三郎氏は、新聞記者の経験を持ち、退職後はフリーライターとして地域の週刊誌・月刊誌に寄稿しているとのことである。

〒002-8501 北海道札幌市北区あいの里5条3丁目1-5
北海道教育大学札幌校地理学研究室
Geography Laboratory,Hokkaido University of Education at Sapporo Campus,
5-3-1-5 Ainosato Kita-ku Sapporo City,Hokkaido,Japan,002-8501
2. 本書の概要と書評

まずプロローグでは、著者が道内観光地を収録する中で、層雲峡ロープウェーの駅舎内に貼り出されたポスター大の大臣宛て要望書を取り上げられ、次いで「利権行政や役人たちの怠慢」と続く。

第一章では、「大臣宛て要望書の意味するもの」において、まず「問題提起」としてロープウェー会社による環境保護省事務所への要望書を取り上げ、層雲峡地区での駐車スペース縮小が、ロープウェー経営上不利益を被り、しわ寄せであるとの主張を述べている。その後著者は、私に発表、地元の管理関係者の多忙な中での懸念や、かたない姿勢から感情的な立場を発表し、著者はこのテーマの理解を求める。

次に著者は、層雲峡に関連する過去の経験として、大雪山国立公園での各道路施設問題を取り上げる。特に南雪原道路問題で、当時の関係者の主な道異なるの見解によって改善されている。この経緯や、大雪しろい道路施設問題の課題として、自然保護地域における道路施設の指定（林内会計等）について、思いを巡らす。同時に、層雲峡再開発計画の「プラン65」計画が環境省の役人形態による地元への配慮不足、ホテル不況と倒産、地元観光業界の苦悩に対して、環境省側の棚上げ姿勢について批判する。

さらに「りんかん観光という会社」では、同社の沿革や特色について解説され、植田本工場を起源に札幌帯広スキー場でのリフト運営をした前史が示される。そして、戦後大雪山へのロープウェーが地元から要望、他社断念の中で同社社長が再興を示し、ロープウェー建設の事業実行に至った要望書（当時）に行う。国立公苑所の両会が自然公苑審議会にて認可される中、北海道自然保護協会からも「深甚なる配慮が必要」とする意見書が提出される。その後、上部の黒岳リフトの建設を「風致上適当ではない」と道庁林務部会が採択する中、同社は中央合意を結び、結果的に徳重氏が厚生省との間を介し、黒岳リフトが実施されたとされる（三浦、1981）。また、同社の各種事業についての企画・実施及び地域誌「カムイミツタ」の発行等での高い評価も指摘している。

第二章の「再整備された層雲峡と活性化」では、まず「プラン65」再開発計画について、その構想づくりから経緯が示されている。この層雲峡は、大正年間からの温泉地で、戦後に厚生省（当時）の集団施設地区に指定される。その後、観光の再興期を迎え、同市街は老朽化が進み、廃墟も目立つようになった。そして、まず層雲峡に先行して、国立公園でのモデル計画となった「雲仙プラン50」について説明する（瀬田、2009）。そして、集団施設地区での内閣の権利関係の調整や事業手続きの選択、移転補償、事業資金内での融資、建築協定による統一の景観形成、環境省による集団施設地区の審査指針の運用状況について、解説される。それを受け、著者は層雲峡での「プラン65」を批判的に検証している。著者は、事業資金内での融資が約束が達成されていない」と指摘し、環境省側がロープウェーは同計画地の対象外とした点について、まず地元合意の取れるところから開始し、建設省補助事業分析の対象外をいたため、計画で諸事業を合わせて実施された点について見直し発表すると、また、中園観光事業者や大手ホテルを巻き込んだ地域クラスター発展の発表がなされていない。さらには同計画で手稲側国道新立地を運用にし、ロープウェー新設駐車スペースを縮小する方針について、「要望書無視」と強く批判する。

第三章の「層雲峡と「駐車場問題」では、まず「なぜりんかん観光は「排除」されるのか」として、再開発事業から枠外として排除されたのかについて、駐車場問題を軸に記述している。まずロープウェー近傍の（暫定）駐車場が、同社にとって営業上死活問題であることについて、ロープウェー建設の経緯や以前行われた黒岳沢防災工事の際の換地の経過等に触れながら説明している。そして、大雪山を抱える観光地として
て、同ローブウェーが環境保護や高齢化社会への対応で必要な点や、仮に環境省相続の国道路の駐車場から歩いた場合、急勾配のため到達が困難な点について指摘する。

第四章の「悩める道内観光と層雲峡地区の現状」では、まず苦悩する北海道観光の現状について、パブリックスペースの崩壊で観光客が地元に金を落さなくなる苦悩や、産業クラスターとしての取り組みの必要性について指摘している。この「層雲峡」のような観光地で自然の豊かさを目の当たりにした場合も、火災との水滞ぶりのような問題対策が必要とされる。そして、地元大手ホテルの倒産のような深刻な事態を他、観光地の変化について記している。つまり時代の流れから旅行形態・ニーズが変化し、層雲峡がかつての道東風の余波から、豊かな自然体験資源や地階地階へと変化し、道東を観光客から人気を集める。このため、観光地でも異変化が必要で、ニーズを的確にとらえ、の利を生かすべく、生き残りをかけて手を巡る中小の事業者連携による共存の模索が必要とされる。さらに観光地環境志向と地元商業者との懸念から、商店街でのガーデニングによる景観づくりや、ナキウサギ等希少動物への関心を踏まえた世界自然遺産登録への機運づくりの必要性も指摘する。

第五章の「エコツーリズムの台頭」では、自然資源の共存がエコツーリズムを踏まえ、地元に利益の落ちるエコツーリズムやグリーンツーリズムの展開や、環境保全対策としてのトイレ（携帯トイレ）・ごみ問題への対策、希少植物等の盗掘や過剰利用の防止についても指摘する。その上で、著者は環境省にビジョンを示し、また近年行政の姿勢の変化や、環境省と林野庁の関係の変化についても触れられている。

第六章の「その後、結末および十年後」は、前著の第2巻に引き続きの新たな追加された部分であり、本巻で著者の変化等から、著者の心理の変化を感じる記述となっている。

前著出版後、道内観光は低迷の立て直し期となったが、層雲峡でも同駐車場問題や「プラン65」計画の評価についても、暫時冷却期間となった模様である。同計画による活性化を再検討する中で効果が疑問視されたり、地元での行き先不安がさかやられている。地元の環境変化の具体例としては、高規格道路（無料開放の実上の高速道路である福川線自動車道）の開通と上川市街地の着実・商業振興に触れて、町内山麓部での新たな開発としての旭ヶ丘開発（ガーデニングや人気シェフによる高価な食事の提供）や、地元出身の郷土五輪ジャンプ選手（池田・高梨地）の活躍と情報発信について、取り上げられている。

次に駐車場問題については、交通量やマイカー利用方向調査の結果、ローブウェー暫定駐車場の必要数50台程度である、りんゆう観光の要望が一定程度認められ、同社は地元と共に経済的に至った。著者はこのよう解決を見、新のに応えて官民一体で知恵を絞ることだと称する。また、中央政府等を含めして自立のための施策を模索するべきとして、LCC（格安航空会社）による集客、かんぽの宿泊の修復、旧層雲峡小学校跡の活用ミュージアム等の対策も重要としている。

その後に「後掲資料」として、「りんゆう観光による環境省事務所宛要望書」が時代別に3冊と、年表（大雪山国立公園、及び自然公園関連）が付けられている。

「おわりに」では、対策を立して観光力を増大させること、公共事業について、直らない無駄遣いがあることに戒し、高規格道路やサンダル等の見直されるが、無責任な政治家と官僚たちの長期展望のない公共事業のやりっぱなしは、国民にツケを払わされているとし、層雲峡の再整備計画の過程は「環境省の大罪」と断言している。

3.本書の記述内容の特徴

本書は、同一の著者の記述が同一の層雲峡をテーマとする2冊のうちの後著に当たる。大雪山国立公園内集団施設区域の層雲峡を舞台にする国立公園行政や観光施策の各論、現在進行形
の課題を具体的に現地取材を基に丹念に追跡した労作と言える。特に、層雲峡に関係する観光事業者への広範かつ永年にわたる取材活動に対しては、大いに評価されるべきものである。ただこの一口テーマの1冊であるが、著者ののほ10年後に本書が世に出され、書名も抜群なものから温厚かつ具体的なものとなった。これは、著者自身による、この10年間の内なる心境の変化を予感させるものである。

次に著者の執筆の立場は、一貫して観光振興・経済活動の側面を最重要に考えている点が指摘される。執筆の立場が明確であること自体は好ましいことである。しかし著者からすると、著者の自然保護（国立公園・自然公園）の制度の理解に関して多少疑問があり、それが考え方の多面性にはあえて触れずに一方向の視点に終始した印象を持つ。特に日本の国立公園制度は、旧大陸型の地域指定制度である為、保護と利用の相克大問題として常に議論の俎上に上がってきた点（例えば、1990年・1991年）の言及が、不十分のようにもみえる（武田，2012）。ただ他方で、日本の国立公園等の自然保護の制度が、なかなか実効性を担保しにくい、世界遺産や生物多様性等の条約レベルまで適らないと、実効的環境保全対策になり得ないという、日本の環境法制の課題も垣間見える（市川，2013）。

さらに、層雲峡を取り上げる上で必要な、国立公園での施設計画の意義や統一的景観形成（審査基準の運用）等の具体的性格についても、批判的視点も含めてはあまり触れられていない。さらにローブウェー会社の駐車場問題に関しても、入込み客の質（観光目的と自然への接近感の度合い）の問題や、層雲峡への来訪者で公共交通のバス利用は数％に過ぎず、マイカー・レンタカー主体となっている交通利用形態の現状について、モータリゼーションの是非を含めた問題意識等については、現状追求にも受け取れる。そして、山岳部でのローブウェー・リフト等の登行施設と自然保護との関係や妥当性（厚生省・環境省の許可条件等を含む）について、必ずしも欧州アルプス等での登山鉄道と比較しての視点等が示されていない（登山鉄道と自動車道ではどちらが自然保護上適切かという視点）とも受け止められる（宮掻，1995）。

また、著者の立場がローブウェー会社側という一方の立場に立脚し過ぎている感が強く、著者では自発的態度が鮮明であった。確かに、このりんゆう観光は、同社主催の観光・登山ツアーを含めて自然保護に熱心で、かつ地域発信も特質に値し、昨今生じた大雪山系トムラウシ事故での当事者となったアミューズトラベル社のような悪徳業者とは対比される存在である（武田，2011）。

ただ本書では著者も含め、層雲峡の歴史的経緯、特に厚生省（当時）による集団施設地区設定の経緯について、ほとんど触れられていない。層雲峡は、両大雪渓国立公園でも奥地の袋小路で、大町桂月という著名人を誘致したといえる（製水，2010）、塩谷温泉と呼ばれた小規模な温泉地であった。その後陸軍の転地療養所が誘致されたが、戦後になると奥地林地の開発を目論まれた中で、1954年の洞爺丸台風で奥地山地が再編的な被害を受け、その被害処理事業によって層雲峡には多数の林業関係者が入ったため、造材販売や新業者用商店で大きく賑わった。その処理事業は終了した後も一向にして不況となり、層雲峡の業者は廃業か商売替えを迫られることになった。当時北海道観光局が急成長期に当たり、観光処理の林業に並行して導き出された国道が北見方面へ伸びたため、この付け替えられた国道303号線が大雪と阿寒とを結び、層雲峡は袋小路から中継点へと大きく変貌を遂げる。こうして、層雲峡の業者が観光客相手の土産物店や宿泊施設へと転業をしていった。また、層雲峡で集団施設地区設定の契機となったのは、国有林内業者が宿泊地を有したまま、国有林の林野庁から当時の厚生省への所管替えされ、同時に管理員（後の国立公園管理官・自然保護官）レングラー）が配置され、それらの動きは洞爺丸台風が来襲した1954年当時のことであり、その後が立地が国立公園当局（厚生省・当時）となり、各業者の営業
は集団施設地区内の借地へと引き継がれた。その後、層雲峡では高度成長期の観光開発の進展で周辺部ホテルが大型化し、施設内に土産物店や飲食店を設置する等、観光客を囲い込みが進んだ。その結果、中間部の中小事業者による層雲峡商店街は衰退を余儀なくされ、その失地回復策として、環境省の「プラン65」が提示され実行に移されたわけである。著者は、この過程で国立公園官営による多少強引なプランの移植・強行への懸念を踏まえ、本文が執筆されたのである。

最後に同書で著者は、国立公園以外の高規格道路建設等の公共事業批判も展開している。それは層雲峡が所在する上川町の市街地が直面した高規格道路建設による負の影響を間近に見たからでない。つまり市街地がインターチェンジからの取り付けルートから外れた場合であり、商店の衰退等についての指摘であるが、これらは全く妥当なものである。元来わが国では、道路整備について批判されることをきわめて稀有なことであり、その意味では興味深いものである。他方、著者の公共交通への関心は、同書が扱う駐車場問題の記述からして、ほとんど確認できないが、観光事業や経済の活性化を第一の眼目とする著者の視点からして、やむを得ないことかもしれない。

文献
三浦貴造（1981）：「綠色濃く一北海道林友観光と共に」北海道林友観光
俵田三（1990）：「北海道の自然保護」北海道大学図書刊行会, 326p.
俵田三（1991）：「緑の文化史 自然と人間のかかわりを考える」北海道大学図書刊行会, 238p.
長縄三（2003）：「なぜ排除するのか－神々の庭先をめぐる奇妙な出来事」共同文化社, 207p.
瀬田信哉（2009）：国立公園雲仙の街づくり「雲仙国立公園 プラン50」pp317～337, 「再生する国立公園-日本の自然と風景を守り、支える人たち」所収, アサヒビール伸発行, 清水弘文堂書房編集, 366p.
清水敏一（2010）：「大町桂月の大雪山－登山の検証とその同行者たち」北海道出版企画センター, 224p.
武田泉（2011）：書評「トムラウシ瘟疫はなぜ起きたのか—低体温症と事故の教訓」北海道教育大学自然教育研究施設研究報告45, 89～92.
武田泉（2012）：書評「自然保護と戦後の日本の国立公園－続「国立公園成立史の研究」北海道教育大学自然教育研究施設研究報告47, 73～78.
市川守弘（2013）：北見道路判決の意義、環境と正義163.