

大雪山におけるトイレ問題とアクセスの変化

愛甲哲也（北海道大学大学院農学研究科）

ここでは最近の研究から、山のトイレ問題の背後にあるオーバーユースに関わる問題を紹介したい。北海道の山岳地、特に大雪山では洞爺丸台風の風倒木の処理の為に林道が延伸し、その結果車で行ける登山口が奥地へと進んだ。このことは、施設整備などの公園としての計画とは関係なく、多くの登山者を奥地に送り込むことになり、現在のトイレ問題をはじめとしたオーバーユースの問題にアクセスの変化は大きく寄与している。以下は、日本造園学会北海道支部大会において 2004 年 9 月に発表したものからの紹介である。トイレ問題は、トイレの整備推進やマナーの改善といった対処だけでなく、山岳地全体の総合的な管理の上で位置づける必要があることをご理解いただきたい。

1. はじめに

登山口までの車道の整備やロープウェイ等の整備といった山岳地におけるアクセス性の向上は、より短時間でより簡易に高山帯に登山者が到達することを助ける。その一方で、植生が脆弱で気候条件も厳しい高山帯に多くの登山者を送り込むことになり、植生の踏み付けやゴミの放置、混雑といった問題を生じさせる一因になりうる。

トムラウシ山(2,141m)は大雪山国立公園の中央部に位置し、歩行時間が長く、原始的な雰囲気を残すことから多くの登山者を惹き付けている。かつては1泊もしくは2泊の行程を要したが、トムラウシ温泉からの短縮登山口の整備に伴い、日帰り客やツアー登山が増加したと考えられている。2003 年には、トムラウシ温泉からの登山道が安全性の面から一部付け替えられ、2004 年には扇沼山がガイドブックで紹介された。大雪山において、近年で最もアクセス性が変化し、自然環境へのインパクトの増加と利用体験の変質が懸念される場所である。

本研究では、トムラウシ山周辺でアクセス性の変化と登山利用の変化が起こりつつあると考え、アクセス変化を整理し、登山者の動態および意識を明らかにすることを目的とした。

2. 方法

(1) アクセス変化

大雪山国立公園指定直後の 1938-98 年の間に、公園区域内の車道、林道、索道、登山道の存在を、既存の文献（市町村史やガイドブック）、行政資料（林道台帳等）および行政機関への問い合わせにより調査した。特に扇沼山歩道の経緯については、旭川中部森林管理署等の関係機関の聞き取りを行った。

上記のデータを GIS 上でラインデータとし、車道および索道の終点から登山道上の任意のポイントまでの距離と時間を表すラスターデータを年代毎に作成した。このデータから、登山口から任意の地点までの往復の所要時間を表すアクセス難易度を算出し、図化した。

(2) 登山者アンケート

扇沼山および短縮登山口を利用した登山者にアンケート調査を行った。扇沼山については、入林受付時に上川中部森林管理署および美瑛森林事務所にて依頼・回収し、短縮登山口では7月～9月にかけて8日間、現地で下山者に依頼・回収した。各149通、143通の有効回答を得た。

属性、登山行程に加え、各歩道を利用した理由、情報源、他のルートからトムラウシ山に登らなかった理由を質問した。

3. 結果

(1) アクセス変化

1938年の時点では、表大雪とその山麓を中心に車道および歩道が存在し、天人峽からトムラウシ山、高根ヶ原からトムラウシ山、十勝方面への縦走路もすでに存在していた。1958年までに旭岳温泉に車道が到達し、上川と石北峠の間も結ばれた。十勝連峰および東大雪に、車道の延伸にともなって歩道が多く開設された。新得町内に森林鉄道が整備され、トムラウシ温泉への歩道が整備された。1968年までに、層雲峡および旭岳にロープウェイが開設され、車道がトムラウシ温泉まで到達した。1988年までに、トムラウシ温泉の奥の林道終点と登山道を結ぶルートが開通した（短縮登山口）。白金温泉から扇沼を経て三川台にいたるルートは廃道化した。

アクセス難易度について、1938年には、旭岳でも2日、トムラウシ山には3日以上行程が必要であった。1958年までに車道の延伸に伴い、表大雪・東大雪の多くの地点のアクセス難易度が低下した。白金温泉から三川台へのルートの開設により、トムラウシ山への美瑛側からの難易度が低下した。1968年までにロープウェイの整備により、表大雪のほとんどの地点が日帰り圏内となった。トムラウシ温泉までの車道の到達により、トムラウシ山周辺のアクセス難易度が低下した。1988年までに短縮登山口の開設によりトムラウシ山が日帰り可能な山となった。

1998年までにトムラウシ山とオプタテシケ山の間にながさかにあつたアクセス難易度の高い地点は消失し、全ての地点が2日以内で到達可能となった。

次に扇沼山歩道をめぐる経緯をまとめた。昭和50年代には森林施業用として、上俵真布林道から台地林道の整備が行われ、扇沼山までの歩道も使われていた。1976年に白金温泉から硫黄沼、三川台にいたるルートは廃道となった。1983～84年に扇沼の測量、水質調査が行われた。ロコミでその存在が知られるようになり、利用者が急増したため、平成の初め頃、歩道の手入れはせず、いったんは閉鎖状態となった。1999年トムラウシ山周辺での

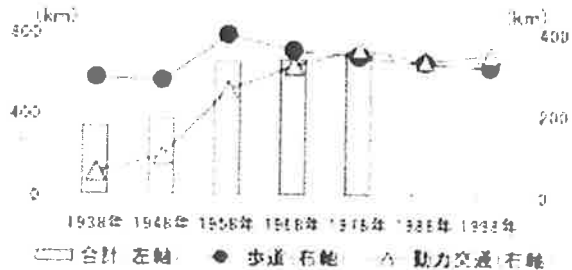


図1 レクリエーション道路の総延長の変化

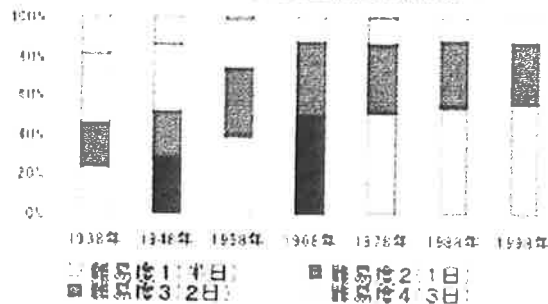


図2 歩道におけるアクセス難易度の変化

遭難の多発に対応して、遭難救助用として再開設され、上俵真布林道入り口にマグネット錠（2001年より）、台地林道始点ゲートに番号錠が設置された。現在は、上川中部森林管理署と美瑛森林事務所で希望者に鍵の貸し出しを行っている。入林許可の基準は特にないが、マイクロバスの入林は断っている。登山口の駐車スペースも限られているため、鍵を増やし無制限に入林を認めることは現段階では考えられていない。2001年頃より入林者が急増し、2002年に355名が入林した。登山口から扇沼山までは森林管理署が刈り払いを行い、美瑛山岳会がオプタテシケ山からトムラウシ山までの縦走路整備の際に、扇沼山から三川台までを作業通路および遭難救助用として刈り払いしている。ガイドブックによると、トムラウシ温泉短縮登山口からトムラウシ山まで登り約5時間、下り3時間半に対して、扇沼山登山口からトムラウシ山まで6時間、下り5時間となっている。主要都市から登山口までは、札幌駅から扇沼山歩道まで190km、短縮登山口まで243kmであり、旭川駅からはそれぞれ50km、186km、帯広駅からは195km、98kmの道のりとなっている。

（2）登山者の意識

回答者は男性が約8割、40～60代が多い点は扇沼山と短縮登山口で同様であった。登山経験は扇沼山の回答者でやや多く、北海道在住者は扇沼山で9割、短縮登山口では5割であった。道内の居住地では札幌が最も多く、扇沼山では旭川が次に多く、短縮登山口では帯広であった。登山経路は、扇沼山でトムラウシ往復が5割、3割は扇沼山往復であった。短縮登山口ではトムラウシ山往復が9割であった。

扇沼山歩道を利用した理由は、多かった順に、山の眺めが良い、原始的な自然とふれあえる、登山者が少なく混雑していない、新しい行程を歩いてみたかったなどがあげられた。短縮登山口では、歩行時間が短い、高山植物が美しい、山の眺めが良い、原始的な自然とふれあえるなどがあげられた。扇沼山の存在は6割が知人から聞き、所属団体、インターネット、新聞・雑誌がつづいた。8割の回答者はトムラウシ山に他のルートから登山した経験も持っており、他のルートを今回利用しなかった理由については、何度も同じ行程を歩きたくない、歩行時間が長い、家から登山口までの所要時間が長い、登山者が多く混雑しているがあげられた。

4. まとめ

かつては大雪山の中で最もアプローチが長く、遥かな山と言われたトムラウシ山周辺では、年々車道の延伸に伴いアクセス性が変化し、その難易度も低下している。特に短縮登山口の開設により日帰り可能な山となった。扇沼山歩道からトムラウシ山は、短縮登山口よりも歩行時間が長いものの、札幌、旭川といった登山者の多い地域から登山口までのアクセスが短い。縦走路上の三川台に野営してトムラウシ山を目指す登山者もおり、扇沼山からトムラウシ山を目指す登山ツアーも企画されている。アンケート調査からも、目新しいルートであることに加え、登山口までの近さやトムラウシ温泉ルートの混雑により、扇沼歩道が選ばれていることが明らかとなった。今後の登山者の動態の変化や、アクセス変化について継続した調査が必要である。

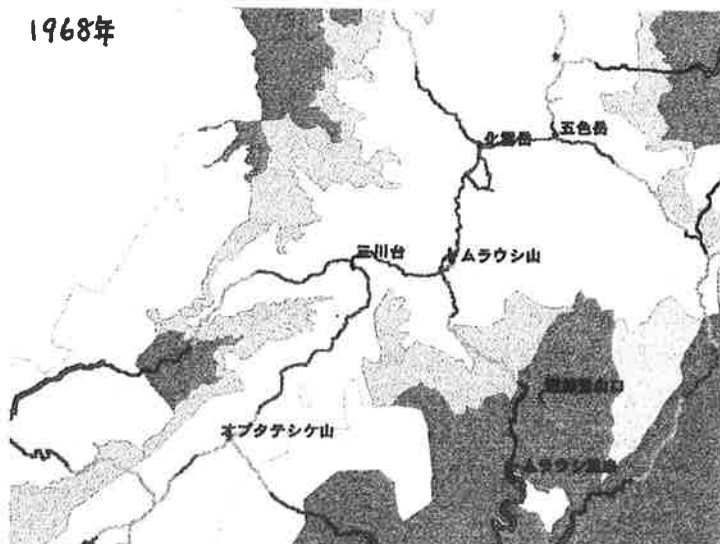
扇沼歩道から三川台までの歩道は、公園計画上の歩道にも定められておらず、遭難救助用として整備されたものが利用されている。今後その存在が広く知られるようになると、

登山者が増加することも考えられる。歩道の扱いとトムラウシ山周辺の登山管理について、関係する機関の協議に基づく方針の樹立と対策が望まれる。

1938年



1968年



1998年

