

大雪山国立公園内の大雪山縦貫観光道路建設 計画と反対運動

MURAKUSHI, Nisaburo / 村串, 仁三郎

(出版者 / Publisher)

法政大学経済学部学会

(雑誌名 / Journal or Publication Title)

経済志林 / The Hosei University Economic Review

(巻 / Volume)

83

(号 / Number)

3

(開始ページ / Start Page)

91

(終了ページ / End Page)

141

(発行年 / Year)

2016-02-26

(URL)

<https://doi.org/10.15002/00012716>

【研究ノート】

大雪山国立公園内の大雪山縦貫観光道路 建設計画と反対運動

村 串 仁三郎

はじめに

本稿は、高度経済成長期における大雪山国立公園内で北海道開発局によって提起された二つの大雪山縦貫観光道路計画とそれらの計画にたいする反対運動について検討する。

1では、1958年に北海道開発庁が提起した大雪山系の銀泉台から赤岳山頂を通過して勇駒別温泉に抜ける赤岳観光道路建設計画とそれにたいする北海道自然保護協会の反対を受けた北海道知事町村金五の英断によって計画が中止された事情を考察する。

2では、北海道開発局によって提起された大雪山縦貫観光道路建設計画とそれにたいする自然保護団体の反対闘争について考察する。

北海道開発局は1963年頃大雪山縦貫有料観光道路建設計画を提起したが、1966年に国立公園行政当局は、大雪山頂周辺の特別保護地区指定とパートナーで計画承認の意向を示した。その後、1971年7月に就任した大石武一環境庁長官は、建設工事開始寸前にあった大雪山縦貫道路建設計画を再検討するとして工事を中止させた。それを契機に大雪山縦貫道路建設計画反対運動は一挙に盛り上り、1972年7月に新たに就任した小山長規環境庁長官は、大雪山縦貫道路建設計画の実行に向ったが、道路建設反対運動は

衰えることなくさらに盛り上がっていった。1973年7月新たに就任した三木武夫環境庁長官のもとで、大雪山縦貫道路建設計画の是非を再審査する自然公園審議会が、計画反対の意向であったため、1973年10月に北海道開発局は、計画を事前に取り下げ、大雪山縦貫道路建設計画が中断され、自然保護運動が勝利した。一度、行政機関が承認した国立公園内の観光道路建設計画が反対運動のために中止されたこの事例は、自然保護運動にとって貴重な経験であった。本稿は、その問題を詳論する。

1 大雪山赤岳観光道路建設計画と北海道知事による計画中止

戦後の復興政策として、北海道電力は、1951年に大雪山の層雲峡に発電所建設計画をたてた。地元の上川町では、その計画にたいして賛否が分かれたが、結局賛成ということになり、1957年に条件付きで計画を承認した⁽¹⁾。

その過程で上川町長は、1953年に層雲峡発電所建設の代償として、層雲峡の観光振興のために、層雲峡―赤岳間の観光道路建設を立案し、1958年に層雲峡―銀泉台間の観光道路（10キロ）を完成させた⁽²⁾。

その後、銀泉台―赤岳山頂間10キロの道路建設は、未完のままだった。1950年代末から北海道ではさまざまな開発問題が起き、北海道の自然が危機に曝されていた。大雪山の観光開発による荒廃を懸念して1959年に北海道自然保護協会が設立された⁽³⁾。

北海道開発局は、すでに建設されていた層雲峡―銀泉台路線の延長線に、銀泉台から赤岳山頂を通して勇駒別温泉（現在の旭岳温泉）へぬける観光道路の建設計画をたてた。

北海道開発局は、1958年から、大雪山縦貫道路建設計画の調査を開始していた⁽⁴⁾。北海道自然保護協会は、恵庭スキー場や大雪山黒岳ロープウェイの建設問題など多くの問題を抱えていたため、赤岳観光道路建設計画問題にすぐに対応できなかったが、1966年10月の理事会で、「大雪山の自動

車道路について」取り上げ、この計画の「延期または保留」について具申することを論議した⁽⁵⁾。

この大雪山の自動車道路とは、「層雲峡溪谷から赤岳、白雲平、北海岳、熊ヶ岳をそれぞれ経由し、大雪東面の裾合平にぬけるもの、他の一つはこれと白雲岳で交わり、高根ヶ原を忠別岳方面へ南下するもの」であった⁽⁶⁾。

こうして北海道自然保護協会は、1966年12月16日付けの、「大雪山国立公園内の道路建設計画に関する意見書」を策定して、坊秀男厚生大臣、佐藤尚武国立公園協会会長、足立正国立公園審議会会長、町村金五北海道知事、北川禎一日本自然保護協会会長、山河友次旭川営林局長、今正一上川支庁長などに宛て提出した⁽⁷⁾。

意見書の要点は、「この道路計画の遂行は、国立公園としてはいわば自殺行為に等しいもの」であるから、赤岳道路の延長工事を中止し、「大雪山中心部を経て勇駒別温泉へ至る路線計画を破棄する」ということであった。

その後、北海道自然保護協会は、1967年1月28日の理事会で、開発庁林政課長から大雪山横断道路建設計画の現状について説明を受けて、再度、大雪山道路建設計画に関する要望書を提出することを決めた⁽⁸⁾。

そして北海道自然保護協会は、1967年11月28日の理事会で、大雪山道路委員会の「赤岳より白雲、裾合平を経てユコマンベツにいたる道々は、現在すでに開設されたる地点にてただちに中止すること」という答申を承認した⁽⁹⁾。こうして北海道自然保護協会は、1967年11月30日付けの「大雪山国立公園内の道路建設計画に関する要望書」を作成して関係方面に提出した⁽¹⁰⁾。

その要望の要点は、大雪山国立公園の自然保護のため、「大雪山中心部を経て勇駒別温泉に至る路線計画を廃棄する。」というものであった⁽¹¹⁾。

1968年3月に入って、日本自然保護協会は、北海道自然保護協会へ「大雪山頂横断車道設置反対の意見書」（1968年3月28日付）を提出し、「大雪山頂の車道建設は絶対に許可すべきではない」と指摘した。この意見書が

出されたのは、後に詳しく述べるように、北海道自然保護協会内部で大雪山山頂横断車道建設計画の是非をめぐる対立していたからであった。

しかしこうした関係機関への「意見書」「要望書」の提出と事務当局の交渉では埒が明かず、北海道自然保護協会の「当時の井手貢夫理事長は町村金五知事に直接に陳情した。」「すると、話を聞いた知事はその場で中止を即断した。」⁽¹²⁾。

こうして大雪山赤岳観光道路計画は、日本自然保護協会と北海道自然保護協会の反対があって、町村金五知事の英断によって中止された。これは、大石環境庁長官が尾瀬の観光道路の建設中止を命じた事例に先立った特異な事例であった。当時は、自民党の中にもそうした知性をもった地方政治家がいたことが特記されてよい。北海道の自然保護運動に詳しい俵浩三氏は、町村北海道知事は、「当時は北海道自然保護協会の名誉会長を受諾」していた関係もあろうが、「自然保護について高い見識」をもっていたと評した⁽¹³⁾。

注

- (1) 拙著『自然保護と戦後日本の国立公園』時潮社、2011年、第11章第1節「大雪山国立公園内の層雲峡電源開発計画と反対運動」を参照。
- (2) 同上、343頁。
- (3) 俵浩三「北海道自然保護協会の30年」、『北海道の自然』33号、1995年3頁。
- (4) 大雪山のナキウサギ裁判を支援する会編『大雪山のナキウサギ裁判』、緑風出版、1997年、116頁。
- (5) 北海道自然保護協会『会報』No. 4、1967年5月、1頁。
- (6) 同上、6頁。
- (7) 同上、6-7頁。
- (8) 同上、2頁。
- (9) 前掲『会報』No. 6、1968年12月、1頁。
- (10) 同上、4頁。
- (11) 同上、6-7頁。
- (12) 俵浩三『北海道・緑の環境史』、北海道大学出版会、2008年、316-7頁。

なお俵氏の論稿では、中止の決断の年月日が記されていないが、前掲『大雪山のナキウサギ裁判』によれば、1967年との指摘がある。116頁。

(13) 前掲『北海道・緑の環境史』, 316-7頁。

2 北海道開発庁の大雪山縦貫観光道路建設計画と反対運動

(1) 北海道自然保護協会の設立と協会の組織体質

戦後すでに北海道では、雌阿寒岳硫黄鉱山開発計画、大雪山麓の層雲峡電源開発計画、その他の幾つかの電源開発計画があり、それらの計画に反対する自然保護運動も起きていた⁽¹⁾。

北海道開発庁は、戦後の復興を終えて、1960年の所得倍増計画の実施によりレジャーブームが進行する中で、1963年から第2期総合開発計画を実施し、とくに道内の道路建設と観光施設の建設に励んできた⁽²⁾。

「北海道開発庁の経済調査報告」は、大雪山国立公園の中にスキーリフト、ロープウェイ、ゴルフ場、旅館など新設する計画を提起し、「自然公園をレジャーランド化する」ことを考えていた⁽³⁾。

こうした状況をみて、戦前来自然保護運動に参加し戦後も日本自然保護協会に係わっていた元北大教授館脇操は、戦後復興をへて新たに北海道でも経済振興に向けて産業開発がすすめば、自然破壊が進展することを予知して、北海道自然保護協会の設立を思い立った。1959年10月に、当時植物園長だった館脇操は、北大教授たちを中心にして日本自然保護協会の支部のような形でサロンの北海道自然保護協会を設立した⁽⁴⁾。

この組織には、北海道林政の権威林常夫を会長に、後に北海道自然保護協会の中心的人物になる北大の井手貢夫教授（ドイツ文学）をはじめ、今井道雄（札幌医科大教授、哲学、倫理学）、犬飼哲夫（1961年まで北大教授、当時酪農大学教授、動物学）、宮脇恒（演習林長）、石川俊夫（北大名誉教授、火山学）、小関隆祺（北大教授、林政学）など北大、札幌医科大の

教授たちが集まっていた⁽⁵⁾。

しかしこの協会は、必ずしも自然保護運動に積極的ではなかった。そのため自然保護運動に積極的な会員たちは、1961に突然会長の林常夫が辞任したのをきっかけにして、この協会を日本自然保護協会北海道支部として再出発させることにし、会長と支部長には、今井道夫、幹事に小関隆祺、石川俊夫、井手貢夫の3名を選出した⁽⁶⁾。

1963年頃になって、大雪山の黒岳にロープウエーや旭岳にリフトが建設されるという話がでてきて、日本山岳会の伊藤秀五郎（札幌医大、生物学、登山家）、金光正次（札幌医科大教授、公衆衛生学）、渡辺千尚（北大農学部教授、昆虫学）、井手貢夫の4人が集まって、「自然保護をしかりやるために、日本自然保護協会から離れて、北海道自然保護協会として独立した組織を作ろうということになった」。日本自然保護協会に強く関わっていた館協と小関はこれに反対して、身を引いた⁽⁷⁾。

こうして1964年12月に北海道自然保護協会が設立された。設立準備は4月からおこなわれて、発起人90名を集め、当初会長候補としてあがった島本融（道銀頭取）が辞退して、東条猛猪（拓銀頭取）が会長に、今井道雄（札幌医科大教授、哲学、倫理学）がそれをサポートする条件で決まり、副会長に今井道雄、犬飼哲夫（酪農大学教授）、また名誉会長には、北海道知事の町村金五が選出された。そして多くの常任理事、理事が選任された⁽⁸⁾。

常任理事には、表1に示したように、北大教授6名、東大教授1名、札幌医科大教授1名、道の林業関係者たちが名を連ねた。

当初の理事は、表2に示したように、30名であったが、多くの大学教授、杉野目晴貞（北大教授、有機化学）、島倉享次郎（北大教授農学部教授、動物遺伝学）、大野清七（札幌医科大教授、スキー界の重鎮）、山田幸男（北大教授、植物学）、などのほか佐山励一（北海道教育員会長）、紅林晃（北海道教育員会）、林常夫（元道林政技師）が選ばれていた。

その他とくに注目されるのは、財界から多くの有力者が理事に選ばれていたことである。島本融（道銀頭取）、道家齊次（道銀幹部）、岡松成太郎

表 1 設立時の北海道自然保護協会の常任理事名と役職一覧

氏名	職業
石川俊夫	北大名誉教授, 火山学
籠山 京	北大教授, 貧困研究
高倉新一郎	北大教授, 農業経済学, 歴史学
渡辺千尚	北大農学部教授, 昆虫学
高橋延清	東大教授, 演習林長, 林学
金光正次	札幌医科大教授, 公衆衛生学
櫛田徳一	道林務部, 林学
小林庸秀	北海道林務部, 林学
子幡弘之	農林省営林局, 林学
宮脇 恒	東大演習林長
西野睦夫	北海道衛生部長
今田敬一	道の有名画家
田川 隆	植物分類学者
中野正彦	日本森林技術協会支部長
齊田春雄	不明
木村春吉	不明

注 前掲『北海道の自然』No.33, 109頁の常任理事名簿と役職については、北海道自然保護協会『会報』およびwebから作成。

(元商工省官僚, 北海道電力社長), 広瀬経一(元拓銀頭取, 北海道商工会議所連合会会頭), 萩原吉太郎(北炭社長, 北炭観光社長), 町田叡光(羽幌炭鉱社長), 地崎宇三郎(地崎工業, 自民党衆議員), 伊藤義郎(伊藤組土建社長), 安藤孝俊(道漁連会長), 真弓政久(真弓林業社長), 山田秀三(北海道曹達株式会社社長, 文人), 佐藤貢(雪印会長, 酪農学園理事)など, 北海道の錚錚たる財界人が理事に選ばれていた。

さらに, 詳細は不明だが, 法人会員というのがあって, 王子造林, 北電土木部などから代表が理事会に出席していた。

以上のように, 北海道自然保護協会の理事には, 財界人が多数参加しており, 日本自然保護協会の役員構成について別稿で述べたように⁽⁹⁾, 開発に熱心な大企業の役員が多数占めているこの組織は, いったい何だろかと

表3 設立時の理事名の役職一覧

氏名	職業
杉野目晴貞	北大教授，有機化学
島倉享次郎	北大教授農学部教授，動物遺伝学
大野清七	札幌医科大教授，スキー界の重鎮
山田幸男	北大教授，植物学
小関隆祺	北大教授，林政学
佐山励一	北海道教育委員会会長
紅林 晃	北海道教育員会委員
林 常夫	元道林政技師
島本 融	北海道銀行頭取
道家斉次	北海道銀行幹部
岡松成太郎	元商工省官僚，北海道電力社長
広瀬経一	元拓銀頭取，北海道商工会議所連合会会頭
萩原吉太郎	北炭社長，北炭観光社長
町田叡光	羽幌炭鉱社長
地崎宇三郎	地崎工業，自民党衆議員
伊藤義郎	伊藤組土建社長
安藤孝俊	道水産業界の重鎮
真弓政久	真弓林業社長
山田秀三	北海道曹達株式会社会長，文人
佐藤 貢	雪印会長，酪農学園理事

注 前掲『北海道の自然』No.33, 109頁の理事名簿と役職については，協会『会報』およびwebから作成。

疑いたくなるくらいである。彼らが本当に北海道の自然保護のために北海道自然保護協会に参加したのであろうか，という疑問が生まれる。この疑問は，北海道自然保護協会の活動がすすむに従って解けていく。

さらに北海道自然保護協会の財政についてみれば，日本自然保護協会と同じように，会員は個人会員と法人会員に分かれていて，日本自然保護協会と同様に法人会費に大きく依存していた。

表4で示したように，北海道自然保護協会の収入は，日本自然保護協会の収入と違って寄付や委託事業費がなく，ほぼ会員の会費に依存していた。

しかしその会費収入は、1968年には、120万円だったが、そのうち85.2%が法人会費で、個人会費は、14.8%にしか過ぎなかった。1972年には、210万円の会費収入のうち、法人会費が60.9%、個人会費は、39.1%であった。個人会費への比重が相当増したが、なお法人会費への依存は高かった。

こうした財政事情は、北海道自然保護協会形成期の役員が財界や北海道庁に大きく依存していたことと併せ、本協会の財界や北海道庁への依存体質を形作っていたといえよう。その矛盾は、道内の観光道路開発計画が具体化してくるにしたがって、自然保護の在り方をめぐって顕在化し、ついに1972年に拓銀頭取東条会長辞任問題となって爆発することになる。

表4 北海道自然保護協会の収入構造（単位万円）

	1968年度	1969年度	1972年度
法人会費	81.0 (67.5)	99.4 (64.3)	96.5 (45.8)
個人会費	14.1 (11.7)	15.4 (9.9)	61.9 (32.2)
雑収入	—	12.0 (7.7)	8.9 (4.2)
預金利子	0.4	0.4	0.4
前記繰越金	24.6 (20.5)	26.0 (16.8)	42.6 (20.2)
合計	120.0 (100.0)	154.4 (100.0)	210.3 (100.0)

注 前掲『会報』7号、1969年6月、6頁より作成。

1968年度 会費（95.1万円）の比率、個人=14.8% 法人=85.2%

1969年度 会費（114.8万円）の比率、個人=13.4% 法人=86.6%

1972年度 会費（158.4万円）の比率、個人=39.1% 法人=60.9%

注

- (1) 前掲『自然保護と戦後日本の国立公園』、第5章、第11章を参照。
- (2) 北海道開発協会編『北海道開発局二十五年史』、北海道開発協会、1977年、27-8頁。
- (3) 全国自然保護連合会編『自然保護事典』①、緑風出版、1996年、22頁。
- (4) 俵浩三『北海道の自然保護』、北海道大学図書刊行会、1990年、258頁。
- (5) 井手賈夫「北海道自然保護協会の発足とその活動」、北海道自然保護協会誌『北海道の自然』No.33、1995年、13-5頁。
- (6) 同上、13頁。
- (7) 同上、14頁。

- (8) 同上, 14頁。
(9) 拙稿「高度成長期における国立公園行政当局の自然保護政策の展開」、『経済志林』第83巻第1号, を参照。

(2) 北海道開発局による大雪山縦貫道路建設計画の提起

北海道開発局は、1971年に大雪山を忠別から清水まで縦貫する道路建設計画案を「忠別清水線」として正式に指定した⁽¹⁾。この路線に先立って、1958年10月に「上川支庁美瑛町, 東川長, 十勝支庁新得町との間で、縦貫道路の話」が持ち上がったという。そして関係市町村の有力者たちは、1960年に「天人峡—新得間縦貫道路建設期成会」を設立して、建設促進運動を展開した。そして1967年度から「天人峡新得線」として、行政当局は調査をおこなった⁽²⁾。

その後、厚生省国立公園行政当局は、1963年頃、大雪山の山頂部を特別保護地区に指定して自然を保護しようと林野庁などの関係官庁と調整していた。「地元では開発が出きなくなるのを恐れて(特別保護地区指定に一引用者) 反対が強く、仲々話し合いがつか」ず、調整は難航した⁽³⁾。

北海道開発局は、国立公園行政当局により大雪山の山頂部が特別保護地区に指定されると大雪山縦貫道路建設計画の実現が不可能になることを見越して、1966年頃までに、「大雪山系を南北に縦断して、十勝支庁新得町からトムラウシ岳(2141メートル)を経て天人峡を結ぶ延長約70キロ」の道路建設計画案を固めていた⁽⁴⁾。

しかも北海道開発局は、後にみるように、1966年12月には、北海道自然保護協会が大雪山縦貫道路建設計画に反対を表明したため、大雪山縦貫道路計画の立案を急ぎ、1967年に「約600万円の調査費」を計上し、「コース設定の調査」をおこなった⁽⁵⁾。

国立公園行政当局は、大雪山の山頂部を特別保護地区に指定するため、北海道庁に「諮問」していたが、北海道開発局は、1968年6月に「保護区の中を通る開発道の新設工事は認めてほしいという条件をつけて」、特別

保護地区の指定を認める旨「答申」してきた⁽⁶⁾。

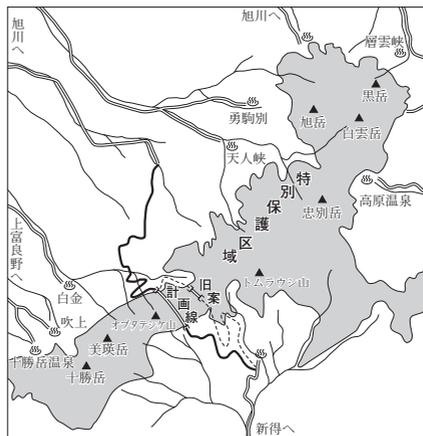
しかし国立公園行政当局は、予定の特別保護地区のご真ん中を縦貫する「天人峡新得線」を認めるわけにいかず、特別保護地区の指定交渉が進展しなかった。

北海道開発局は、1969年に「鹿越あん部ルート案」を提案してきた。しかし国立公園行政当局は、自然公園法の趣旨からみてもそれに同意せず、再検討を要求した⁽⁷⁾。

1970年に国立公園行政当局、北海道開発局、営林局などによる「現地調査」がおこなわれ、北海道開発局は、「鹿越あん部」に1250メートルのトンネルを通して特別保護地区への侵入を回避するルート案（天人峡・新得線）を提起し、「新得一トムラウシー天人峡道路の実現を認めること」を条件に、特別保護地区の指定に同意する提案をおこなった⁽⁸⁾。

国立公園行政当局は、1970年にやむをえず、「山稜部を長大なトンネルにすること」の方向で妥協し、「道道忠別清水線」（旧ルート）と呼ばれる

図1 大雪山縦貫道路計画図



注 市田則孝「ふたつの道路—大雪と妙高—」, 全国自然保護連合会編『終りなき闘い』, 高陽書院, 1974年, 77頁。ㄣの部分にはトンネルである。

計画案を認める意向を示した⁽⁹⁾。

こうして国立公園行政当局は、1971年に大雪山頂一帯を「特別保護地区」に指定し、同年に文部省もほぼ同じ区域を天然記念物に指定し、1977年にさらに特別天然記念物に指定することになった⁽¹⁰⁾。

1971年夏に「新得―トムラウシ―天人峡道路」の「道道忠別清水線が着工される予定になっていた。」⁽¹¹⁾が、周知のように1971年7月に環境庁長官に就任した大石武一は、自然公園内の観光道路計画見直し政策を提起したため、大雪山縦貫道路建設計画は凍結された⁽¹²⁾。

1972年7月に田中角栄が総理大臣に選ばれ、新たに小山長規が環境庁長官に任命された。開発促進派の小山環境庁長官は、1972年9月に、国立公園行政当局と北海道開発局の合同現地調査の後、現ルートは認められないが、コースを変更すれば認める旨発言したため、道開発局は、早速、ルートを変更してさらにトンネル部分を長大化する新ルート案を提案してきた⁽¹³⁾。

そのルートは、図1に示したように、具体的には、つぎのようなものであった。

「この道路は、北海道開発庁が建設する忠別―清水線で、上川支庁美瑛から同清水町人舞まで、途中、国立公園の中でも原始林や珍しい動物の特別保護地区となっているトムラウシ岳からオプタテケ山のりょう線を通る。この部分はトンネルになるが、北海道開発庁、北海道庁と建設促進の地元美瑛、清水、新得、東川各町が出して来たルート変更では、旧ルートの南半分を西寄りのルートに変え、全長39.7キロを34.2キロにちぢめる一方、トンネルは1350メートルから2900メートルに延長した。トンネルの距離も旧ルートより180―260メートル低くなった。自然を破壊しないですむこと、またトンネルの出入り口からりょう線まで最高差で200メートル」であった⁽¹⁴⁾。

国立公園行政当局は、この計画を承認する姿勢を示し、小山環境庁長官は、1972年10月に自然公園審議会にその是非を諮問した。しかし反対運動

が盛り上がり、審議会の審査は進展せず、承認の決定は引き伸ばされた。

しかも1972年12月22日に新たに三木武夫環境庁長官が任命され、小山環境庁長官のやり過ぎが抑えられ、結局1973年に入って審議会で計画が承認される見通しがなくなり、北海道開発局は、計画の審議を取り下げて、大雪山縦貫道路計画は、中止されることになる。

注

- (1) 前掲『北海道開発局二十五年史』, 127頁。
- (2) 1968年10月4日『朝日新聞』(北海道版)。
- (3) 「大雪山自動車問題の経過」, 『国立公園』278号, 1973年1月, 25頁。
- (4) 1968年10月4日『朝日新聞』(北海道版)。
- (5) 同上。
- (6) 1968年10月4日『朝日新聞』(北海道版)。
- (7) 1972年9月20日『朝日新聞』。
- (8) 前掲『北海道・緑の環境史』, 北海道大学出版会, 2008年, 320頁。
- (9) 同上, 320頁。1972年10月4日の『朝日新聞』は「国立公園部はいったん建設を認可した」と報じているが、確認できない。
- (10) 前掲『北海道・緑の環境史』, 320頁。
- (11) 同上, 320頁。
- (12) 前掲『北海道の自然保護』, 276頁。
- (13) 1972年9月20日『朝日新聞』。
- (14) 同上。

(3) 北海道自然保護協会の大雪山縦貫道路計画へのあいまいな対応

—1966年～1971年7月—

北海道開発局は、1966年頃に大雪山縦貫道路建設計画をたてて、1967年に「600万円の調査費」をえて「コース設定の調査」おこなっていた⁽¹⁾。

北海道自然保護協会は、1966年9月29日に、1966年10月の理事会で、「大雪山の自動車道路について」議論したが、この頃にはまだ、大雪山縦貫道路建設計画について明確な態度を打ち出せず、同協会の『会報』では「これについては、延期または保留の意見を具申することにする」と報じられ

ただけであった⁽²⁾。

しかし突如1966年12月16日付けの「大雪山国立公園内の道路建設計画に関する意見書」が、北海道自然保護協会東条猛猪名で、坊秀男厚生大臣、佐藤尚武国立公園協会会長、足立正国立公園審議会会長、町村金五北海道知事、北川禎一日本自然保護協会会長、山河友次旭川営林局長、今正一上川支庁長などに宛て提出された⁽³⁾。

この意見書の要点は、「この道路計画の遂行は、国立公園としてはいわば自殺行為に等しいもの」であるから、赤岳道路の延長工事を中止し、「大雪山中心部を経て勇駒別温泉へ至る路線計画を破棄すること」、予定されている「他の1線…高根ヶ原から忠別岳、トムラウシにかけて」の道路に言及した明快な反対意見であった。

この意見書では実は、赤岳道路の中止が問題にされていただけで、新得一天人峡道路計画については明確に意識されていなかった。

それにしても、当時の北海道自然保護協会『会報』では、この意見書が、会長名で出された経緯が、何も明らかにしていなかった。開発に同情的で、後に明確になるこの道路建設計画に賛成だった会長が、率先してこの道路建設に反対するのは奇妙なことであった。

1967年1月28日に開かれ理事会では、「大雪山道路計画に関する要望書について」論議され、北海道開発局「林政課長より横断計画現状について説明があり、本会としての立場より関係当局に要望することになった。」とあるが、すでに摘起されていた新得一天人峡道路計画について論議されたか不明確である⁽⁴⁾。

しかしその後の2回の理事会は、大雪山縦断道路問題を取り上げなかったが、1967年5月22日の理事会では、「大雪自動車道路の件」として議題に載せられたが、どのような議論がなされたか不明で、自然保護の「小委員会をつくり、解決の方向へもっていくこと」と報じられただけであった⁽⁵⁾。

すでに1967年には大雪山縦断道路計画のための調査がおこなわれていたにも拘わらず、その後の理事会でも常任理事会でも大雪山縦貫道路建設

計画の件は公式には取り上げられなかった。1967年8月17日の理事会は、「大雪山の自然保護について」議論され、「明道（北大教授—引用者）小委員長より現地調査の報告があり、つづいて籠山（北大教授—引用者）理事より道路計画の件での現地の声、様子などの報告」があったと報じられた。しかし「現地の声」が賛成だったか反対だったのか、明らかにされていない。何とも抽象的な報告であった。

その代わり「道路計画について、各理事の熱心な討議がおこなわれる」が、「道路の件は、理事会では結論がでないので、専門委員会をつくって検討することにする。」と報告された⁽⁶⁾。

1966年12月の「道路建設計画反対の意見書」で大雪山内の赤岳道路計画に明確に反対したのに、「理事会では結論がでない」というのは、何とも不思議なことであり、明らかに理事会では、大雪山縦貫道路建設計画について賛否がわかれ、反対意見で収拾できないかったことが明らかであった。

その後「大雪自動車道路の件」は、理事会内の大雪山道路委員会に委託され議論が詰められたようで、北海道自然保護協会『会報』によれば、1967年11月の理事会で、「委員会より赤岳より白雲、裾合平を経てユコマンベツにいたる道々は、現在すでに開設されたる地点にてただちに中止すること。将来、これを高原温泉につなぐことなどを答申。ただちに会長、理事長より知事に進言する」と報じられた⁽⁷⁾。

これも不可思議な報告である。これまで中止した赤岳観光道路を、将来ユコマンベツ（今日の旭岳温泉）に繋ぐという乱暴な意見がだされていたのである。

北海道自然保護協会の理事会は、1968年に入って、1967年末に恵庭岳のスキーコース設置問題や町村金五知事の英断で急拠大雪山赤岳道路問題が解決していたが、しかし大雪山縦貫道路建設計画について公には議論を開始しなかった。

1968年6月に北海道開発局は、大雪山のど真ん中に大雪縦貫観光道路を建設する計画を国立公園行政当局に申し出ていた。

1968年の8月16日の協会理事会は、「開発局道路課長より、新得、天人峡間国道計画について説明」を受けて、北海道自然保護協会の中に「トムラウシ委員会」を設けて検討することになった⁽⁸⁾。井手貴夫（北大教授）理事長、常任理事の籠山京（北大教授）、金光正次（札幌医科大教授）、石川俊夫（北大名誉教授）、理事の伊藤秀五郎（札幌医大）ら5名が委員となった。

1968年8月22日に開かれたトムラウシ委員会は、『会報』によれば、「新得・天人峡道路について委員内に強硬な反対意見」があったと指摘されているが、明確な方針がだされなかった。委員会では、計画には北海道当局から「予算のつく可能性が少ない」とみて、道路についての意見表明を「もうすこし見送ってもよいのではないか」という意見がだされ、「いずれにしても実現の場合は鹿越峠はトンネルを条件とすべきではないか」という意見や、「新得・天人峡道路」を条件付きで認める意見もだされ、意見がまとまらず、「いかにして大雪を守るか、むしろ全山地の保護についてマスター・プランを検討すべし、ということ」になった⁽⁹⁾。

5人の委員からかような幾つもの意見がだされ、委員会として如何に「新得・天人峡道路」に対処すべきか意見の一致をみなかったようである。明らかにトムラウシ委員会あるいは北海道自然保護協会の中に、誰とは確定できないが、大雪山縦貫道路・新得一天人峡間道路建設計画に反対しない、あるいは賛成する人たちがいたことがわかる。

1966年に、大雪山赤岳道路建設計画に反対していた北海道自然保護協会が何故、初めから大雪山縦貫道路・新得一天人峡間国道建設計画に反対を表明できなかったのか。それは、本節（1）で明らかにしたように、北海道自然保護協会の体質に起因して、自然保護より開発を重視する勢力が協会内、理事会に根強く存在していたからであった。

ちなみに北海道自然保護協会の『会報』に意見対立がはっきり報じられていなかったのは、後に問題になるように、会長を先頭に協会内部や理事会内部に意見対立を表さずにしたくないという隠ぺい体質があったからで

あった。

その後、トムラウシ委員会は、内部対立を抱えたまま討議を重ね、1968年10月3日の理事会に「中間報告」を提出した⁽¹⁰⁾。しかし北海道自然保護協会の『会報』では、不思議なことに「中間報告」の内容が公表されなかったのである。

1968年10月4日『朝日新聞』によれば、この「中間報告」の要点は、大雪山系全域を「標高1500メートル以上を高山地帯、それ以下を森林地帯とに分け、当地は、①森林地帯には林道を除いて新しい一般自動車道路は設けない、②高山地帯には自動車道路はいっさい設けず、歩道も新設しない、③高山地帯のうち、お花畑など、学術的に重要な地域を特別保護区に指定して、既設の歩道も区域外に移して人間が立ち入ることを禁止する、との措置をとるべきだ」の厳しい提案であった。そしてさらにこの案を煮つめて「開発庁、厚生省、国立公園審議会、道、関係市町村に要望する」という極めて正鵠を射た積極的な大雪山縦貫道路建設反対論であった。

しかしこの「中間報告」は、『広報』に公表されなかったが、理事会内の一部の理事が『朝日新聞』にリークして、公けにされたのである。

こうした内部に問題を抱えていた北海道自然保護協会は、公にはあまいな態度を取り続けていたが、しかし1968年11月9日に開かれたトムラウシ委員会は、これまで「討議した結果」を、第1に、トムラウシ道路については、「鹿越峠の国道は、最低鞍部よりやや北よりの沢ぞいにトンネルによって通ずること」、第2に、トムラウシ委員会は、大雪山委員会に発展させ、トムラウシ道路を大雪全体の中で検討する、という方針をまとめた⁽¹¹⁾。

この報告は、先の「中間報告」を否定し、トムラウシ道路は、設置位置を沢沿いに移し、トンネルを開削して条件付きで計画を認めるということであり、明らかに北海道開発局のルート案を基本的に支持したものであった。

以上のように、トムラウシ委員会では、中間報告においては大雪山縦貫道路計画に反対であったのに、何時のまにか国立公園行政当局の主張して

いたトンネル化案でトムラウシ道路を認める結果になっている。

北海道自然保護協会の中の一部の大雪山縦貫道路建設計画反対派は、1968年11月2日(土)の午後1時から札幌の「クラーク会館にて予定の『大雪を守る会』を開催した。『大雪を守る会』は、道路建設計画反対を表面にださなかったが、「一般市民、学生に呼びかけて、大雪の自然保護について関心を高めようとして開かれたが、PR不足にて約30名のほどの学生が集まっただけで」盛り上りを欠いた⁽¹²⁾。

1969年に入ってもなお北海道自然保護協会理事会は迷走していた。

1969年1月17日の理事会は、トムラウシ委員会の第1次答申を承認し、同年2月1日の理事会でも、トムラウシ委員会第3次答申を承認した⁽¹³⁾。しかし不思議なことに、『会報』ではその内容が何も明らかにされていなかった。

1969年5月15日に開催された理事会は、「トムラウシ道路問題」を議題したとされたが、『会報』ではどのような議論がされたか明らかにされていない。理事会の後に、北海道自然保護協会の総会が開催され、支部開設のための会則改正がなされた⁽¹⁴⁾。これは、恐らく理事会内部で、組織のあり方が深刻に論議されていたことを示唆している。

1969年7月17日の理事会は、トムラウシ委員会を改組して大雪小委員会を組織した。委員として、伊藤秀、井手、金光、石川、高山、明道、奥村、伊尾木(営林局計画課長)が選出された⁽¹⁵⁾。

1969年11月20日の理事会では、大雪小委員会の課題となった「トムラウシ道路計画の件」が問題とされ、「明年、雪どけを待って現地調査を行なうことを決定」した⁽¹⁶⁾。これは、ちょうど国立公園行政当局、北海道開発局、営林局などが、トムラウシ道路計画の現地調査をして、道路計画の是非を決めようとしていたことに符合する。

理事会では、その後、トムラウシ道路建設計画を扱った気配はないが、1970年5月19日に開かれ北海道自然保護協会の総会は、「トムラウシ道路問題」を議題としたが、議論の内容は明らかにされていない。

1970年7月30日に8名で大雪山小委員会が開催された。委員会は、「当初に検討されたように頂上部はトンネルをもって貫くということを再確認」しつつ、なお「道路計画は…最終的には決定していない」とあいまいに報告された⁽¹⁷⁾。この段階でも大雪小委員会は、北海道開発局の建設計画案の賛否を決めかねていたことがわかる。

1970年10月15日の常任理事会は、「自然公園内での道路建設に当たっては、風致に影響をあたえないような設定がおこなわれるべきであるとし、道路構造令の特例を大幅に適用するよう、要望することを決定」⁽¹⁸⁾。ちなみに、常任理事会出席者は、16名であったが、札幌営林局佐々木、道土木部鳥谷、道林務部皆川、開発局田口など道官僚が参加していた。

ここでは一般的な自然保護が指摘されているだけで、トムラウシー新得道について言及されず、北海道と国立公園行政当局との交渉の行く末を見据えている感じであった。

1970年11月13日の理事会では、何も問題にされなかった⁽¹⁹⁾。先に夏に理事会による現地調査が計画されていたが、おこなわれた記録・気配は報じられていない。さらに、大雪小委員会も開催された気配・記録もなかった。その後、トムラウシ道路計画問題は、1971年1月13日の理事会から、1971年9月まで、少なくとも、『会報』上ではまったく問題にされなかった⁽²⁰⁾。

北海道自然保護協会は、トムラウシ道路建設計画問題をめぐって大混乱していて、身動きができなかったことがわかる。しかし北海道自然保護協会内の大雪山縦貫道路建設計画反対派は、賛成派とは別に、独自に反対運動をすすめるために、新しい動きを開始していた。

また澎湃として起こってきた各地の自然保護、環境保全の運動を統合するための全国組織として全国自然保護連合結成準備が1971年11月に向て重ねられていたが、1971年5月31日に、北海道自然保護協会の大雪山縦貫道路計画反対派は、全国自然保護連合結成北海道準備会を組織していた。参加団体は、層雲峡観光協会、札幌周辺緑化懇談会、北大自然保護研究会、小樽生物保護研究会、北海道自然保護協会など5団体であった⁽²¹⁾。

さらに北海道自然保護協会内の大雪山縦貫道路計画反対派は、1971年4月17日に、旭川市内で30名が参加する「旭川懇談会」を開催し、旭川地区にも自然保護団体結成の機運が醸成された。6月16日に函館市内で、北海道自然保護協会函館支部設立について懇談会が開かれていた⁽²²⁾。

ちょうど大石武一が環境庁長官に任命された1971年7月1日以後にもこうした新組織が続々と組織されていった。1971年7月9日に十勝北海道自然保護協会、7月10日に北海道自然保護協会釧路支部、1971年8月6日に南北北海道自然保護協会が発足した⁽²³⁾。

北海道自然保護協会は理事会内部では混迷していたが、幾つかの地域支部を組織し、また地域の自然保護団体を設立して北海道自然保護協会内の大雪山縦貫道路計画反対派は、反対運動の基盤を広げつつあった。

注

- (1) 1968年10月4日『朝日新聞』（北海道版）。
- (2) 北海道自然保護協会『会報』No. 4号，1967年5月，1頁。
- (3) 同上，6-7頁。
- (4) 同上，2頁。
- (5) 前掲『会報』No. 5，1967年12月，1頁。
- (6) 同上，2-3頁。
- (7) 前掲『会報』，No. 6，1968年12月1頁。
- (8) 同上，3頁。
- (9) 同上，3頁。
- (10) 前掲『会報』No. 7，1969年6月，1頁。
- (11) 同上，1-2頁。
- (12) 同上，1頁。
- (13) 同上，2頁。
- (14) 前掲『会報』No. 8，1970年2月，1頁。
- (15) 同上，2頁。
- (16) 同上，2頁。
- (17) 前掲『会報』，No. 9，1970年12月，2頁。
- (18) 前掲『会報』No.10，1971年3月，1頁。

- (19) 同上, 1 頁。
- (20) 同上, 2 頁, 前掲『会報』No.11, 1971年9月, 1 頁。
- (21) 同上, 2 頁。
- (22) 同上, 2-3頁。
- (23) 同上, 3 頁, 前掲『会報』12号, 1972年6月, 1 頁。

(4) 大石環境庁長官の就任後の大雪山縦貫道路建設計画反対運動 —1971年8月～1972年8月—

大雪山縦貫道路建設計画は、1971年夏から工事が開始されることになっていたが、ちょうどその折、環境庁が6月に設立され、7月1日に環境庁長官に就任した大石武一は、8月に尾瀬縦貫観光道路建設計画の中止を決定し、1972年1月、自然公園審議会はその決定を承認した。

さらに大石環境庁長官は、8月に国立公園内の観光道路建設計画の見直しを指示したため、難問だった南アルプス・スーパー林道工事を、1971年8月に中断させ⁽¹⁾、新得—トムラウシー—天人峡道路建設計画も、「白紙にもどって再検討されることになった。」⁽²⁾

こうした大石環境庁長官の英断の後、北海道自然保護協会内の大雪山縦貫道路建設計画反対勢力は、一挙に勢いづいた。

同じ問題を抱えていた全国各地の自然保護運動も、奮い立った。北海道内でも同じことであった。その頃「北海道では伊達火力発電所建設計画や、苫小牧東部工業基地計画に対しても、反対の住民運動がはげしく盛り上がっていった。」⁽³⁾

北海道自然保護協会の開発反対派は、組織運営の民主化と自然保護理念の純化を目指し、別途に大雪山縦貫道路建設計画反対の自然保護運動を展開していた。

他方、大雪山縦貫道路建設計画賛成派も負けていなかった。協会内の道路建設賛成派は、1971年8月3日に、北海道自然保護協会会長東条猛猪名で、大石長官、知事、開発局宛に、「道々忠別・清水線（いわゆる天人峡・

新得線) 道路建設について」という意見書を提出した⁽⁴⁾。

この意見書は、「大雪山の重要な自然保護にかんがみ、本協会では、先に(1) 鹿越鞍部をさけること、(2) 山頂部のトンネルによる通過につき、意見具申」したというものであった。

ここでも、会長東条猛猪らは、明らかに北海道開発局が提案する「新たな計画案」(これは先にみたように、1971年3月決定の『忠別清水線』のこと)について、環境庁自然保護局案にそって、「鹿越鞍部」を避けると提案しているのであった。この東条猛猪会長名による意見書は、北海道自然保護協会にたいする事実上の分裂行為であり、環境庁自然保護局の先兵の役割を果たすものであった。

1972年9月17日の『朝日新聞』(北海道版)は、こうした会長の分裂行為を暴露し、東条会長は、北海道自然保護協会会長東条猛猪名で、独断で1971年8月3日に「道々忠別・清水線(いわゆる天人峡・新得線)道路の建設について」という意見書を公表し、「大雪縦貫道路は重大な自然破壊につながる」旨を主張したと報道した。

東条会長の動きは、協会理事会の決定と異なる個人プレイであり、会長による北海道自然保護協会の非民主的独断的運営への批判と組織の民主化の必要性として問題化していくことになる。

それでも組織混乱が整理されるのには、まだ時間を要した。

1971年9月9日の理事会は、新しい動きをみつつ、トムラウシ道路計画について「近く開発局側より調査報告があるので、その後この問題を検討することになる。」と報じ、当局の動きを静観した恰好である⁽⁵⁾。

1971年10月1日に開催された大雪小委員会では「井手理事長よりこれまでの経緯の説明の後、辻井委員より最近の視察結果の報告があって各委員よりそれぞれ発言あり、最終的な意見として、つぎのようにまとめられた」⁽⁶⁾。

第1に、トムラウシ道路「建設については、現段階では積極的意味が全く認められない」。第2に、「自然保護の立場での十分な調査が」なく、「積

極的意味がないのに作るのに反対である」。第3に、「環境庁がもっと積極的に調査すべきである。」

この報告を受けて1971年10月7日に開かれた理事会は、大雪山道路について、十分な調査報告がない「現時点では、重大な自然破壊につながる可能性の多大な道路建設には反対であることを…決定した。」⁽⁷⁾

この理事会では、これまで理事会の一部にあった条件付きで計画賛成という意見を完全に否定し、会長派との対決姿勢が示された。しかしその後、『会報』は、協会理事会の大雪山道路についての動向を、1972年6月28日の理事会までいっさい伝えていない。

1972年6月28日の理事会は、会長の出席のもとに開かれ、「大雪山の道路問題について」論議し、再度意見書をだすことを決定した⁽⁸⁾。しかし詳細は何も報じられなかった。

他方、大雪山縦貫道路建設計画反対運動は、おもに北海道自然保護協会内部の反対派の理事たちによって大衆的な運動として積極的にすすめられていた。

その一つは、全国自然保護連合の設立準備であった。1971年5月31日、北海道自然保護協会理事のリーダーシップのもとに、「全国自然保護連合北海道準備会」が、札幌周辺緑化協会、北大自然保護研究会、小樽生物保護協会、層雲峡観光協会、北海道自然保護協会などの団体により開催された⁽⁹⁾。

もう一つは、すでにみたように、北海道自然保護協会の地方組織や支部組織を組織していったことであった。

協会内部の積極的な道路建設計画反対派の理事たちは、協会の組織強化を目指し、1971年3月に「帯広懇談会」、「釧路懇談会」、同年4月には「旭川懇談会」を開催し、井手理事長、伊藤、斎藤の両理事が出席して「地方にも自然保護団体の早急な結成」を呼び掛けていた⁽¹⁰⁾。

1971年7月に、北海道自然保護協会の釧路支部、十勝支部が設立され、また南北海道自然保護協会などが組織され、1972年4月に苫小牧自然保護協会、5月に早来町自然保護協会などが設立され、協会の下部組織の拡大

強化がはかられた⁽¹¹⁾。

もう一つは、北海道自然保護協会会内部の積極的反対派の理事は、「大雪の自然を守る会」という大衆的な自然保護団体を組織し、反対運動を道内の市民に広げようと試みていた。

1968年に北海道自然保護協会は、「道内の一般市民をはじめ、会員の文化人や自然保護愛好家に呼びかけて『大雪を守る会』を結成して反対運動を盛り上げる」と構想したようであるが⁽¹²⁾、やっと1971年8月に「大雪の自然を守る会」準備会が発足した。

1971年8月19日、「自然保護に関心をもつ市民、学生が札幌で『大雪の自然を守る会』準備会を発足させ、道路建設反対のピラをまき、署名運動や街頭デモをはじめた。」⁽¹³⁾

「大雪の自然を守る会」準備会の代表は、大石環境庁長官と会見し、長官は大雪山縦貫「道路建設反対を表明」した⁽¹⁴⁾。

1971年12月、「大雪の自然を守る会・新得」が結成された。「大雪の自然を守る会・新得」は、1971年10月に準備会を作り12月には24名の会員で、「会則や組織を持たず、会員の総意と会費とで運営すること、大雪縦貫道一本に絞り、これが終結した時点で解散するとの原則を確認して発足し」、活発な活動を展開した。

会の報告書は、「多くの論議の末、町当局や商工会との対決は覚悟のうえで、(大雪縦貫道が一引用者)『全町の悲願』ではないという証しを立て、町内世論を喚起することを目標に活動を開始」し、「新聞折り込みチラシ11回、ポスター、立看板、スライド会など、なるべく種々の手段を用いて町民に私達の存在と主張を認めていただけるよう努力した」と指摘している⁽¹⁵⁾。

1972年1月14日、正式に「大雪の自然を守る会」が発足した。「守る会」は、「署名を集めたり、パンフを発行するなど、精力的に活動を行なった。夏の現地調査を前に、各報道機関も徐々に大雪山に注目するようになってきた。」⁽¹⁶⁾

「大雪の自然を守る会」は、協会が自然を愛好する学者、文化人、道の職員が主導的な役割を果たしていたのと対照的に、学生、市民、主婦の大衆的な市民によって組織されていた。

旭川市では、1971年に旭川勤労者山岳会のメンバーが大雪縦貫道路建設計画反対運動を始めていた。1972年12月に「旭川大雪の自然を守る会」が組織されて積極的な活動をおこなった⁽¹⁷⁾。

1972年5月には、第2回全国自然保護連合総会が開催され、自然保護運動が全国的に盛り上がり始めていた。

注

- (1) 拙稿「高度経済成長期の日光国立公園内の観光開発計画と自然保護」、『経済志林』第8巻第2号、2節を参照。
- (2) 前掲『北海道の自然保護』、276頁。
- (3) 同上、278頁。
- (4) 前掲『会報』12号、1972年6月、5頁。
- (5) 同上、1-2頁。
- (6) 同上、2頁。
- (7) 前掲『会報』13号、1973年6月、3頁。
- (8) 前掲『会報』11号、1971年9月、2頁。
- (9) 同上、2頁。
- (10) 同上、1-2頁。
- (11) 前掲『会報』12号、1-3頁。
- (12) 1968年10月4日『朝日新聞』。
- (13) 前掲『北海道の自然保護』、278頁。
- (14) web掲載、管理人スズ(2013年4月29日)「大雪縦貫道路に関する調査報告」、5頁。
- (15) 大雪の自然を守る会・新得「新得町における大雪縦貫道路開削反対運動」、『会報』14号、1973年12月、4頁。
- (16) 田代沼太郎「大雪を守る運動の経過と問題点」、『会報』14号、2頁。
- (17) web掲載、旭川『大雪の自然を守る会』ニース第1号(1973年3月12日)、による。

(5) 北海道自然保護協会の再編と行政当局の動揺

—1972年8月～1973年1月—

1972年7月に第1次田中内閣が成立し、自然保護政策で英断をふるった大石武一に代わって、小山長規環境庁長官が就任した。田中角栄は、もともと大石武一の政策を快く思っていなかったのに、小山長規環境庁長官の政策が注目された。

1972年7月に就任に際し小山長規環境庁長官は、「内閣発足直後に首相から、自然は保護と同時に利用もすべきもの、自然保護も大事だが、むやみに道路に反対してはこまるとクギをさされたと報じられ」ていた⁽¹⁾。

さっそく小山環境庁長官は、前大石環境庁長官のとってきたラジカルな自然保護政策を改め、大雪山縦貫道路建設計画の実現に向けて動き出した。小山環境庁長官は、方向転換に際してとる為政者の常套手段である現地調査をおこない、計画に若干の手直しをして、反対派の切り崩しを意図し、新計画案を作成して、改めて計画案の承認を迫ろうとした。

環境庁自然保護局と北海道開発局は、1972年8月11日—14日に大雪山縦貫道路建設計画の現地調査をおこなった。小山環境庁長官自身は、1972年8月26日、ヘリコプターで現地視察をおこない、その際、1972年9月20日の『朝日新聞』（北海道版）によれば、「〈開発庁原案では自然破壊の恐れがある〉と、建設に同意出来ないとの態度を明らかにし」、「同時に小山長官は〈地表の道路が特別保護地区内に1.4キロも食い込んでいるのは好ましくない。〉としつつ、〈トンネルを延長して特別保護地区を避け、やたらに人が立入らぬようにするなどの条件を満たせばよい〉としていた。」

小山環境庁長官の発言は、北海道開発庁の現行の計画案は認められないが、ルート変更をすれば認めるというものであった。

小山環境庁長官は1972年「9月12日の衆議院公害・環境特別委員会で〈道路計画は、いつまでも宙ぶらりんではダメだ。決断が必要だ〉」と発言し、計画承認の決意を示した⁽²⁾。

実際に、環境庁自然保護局は、9月8日に北海道開発局に大雪山縦貫道路建設計画の問題点を申し入れ、北海道開発局は、9月13日にトンネル延長によるルート変更案を提出した。これを受けて自然保護局は、9月19日にルート変更に合意し、大雪縦貫道路建設計画を「許可する方針を固めることになった。」そして10月に「開催される自然公園審議会にかけて正式に決定する」ことにした⁽³⁾。

1972年9月20日の『朝日新聞』は、「現行ルートは認められない」と主張していた小山環境庁長官が、1カ月足らず後、環境庁自然保護局と北海道開発庁との間で、まるで予定した手続きをトントンと踏むようにことを運び、19日に「変更ルートが合意された。」と皮肉っぽく報じた。

同じ『朝日新聞』は、「〈こちらの主張が、ほぼ全面的に認められた〉と喜ぶ道開発局。〈やむを得ないんじゃないか〉とあっさり受け止める道。自然保護か開発か、という問題としては、道内で屈指の課題となり、10年越しの論議を呼んでいた大雪の縦貫道は大詰にきて、問題がさっさと道に持ち上げられ、十分な論議もなされないまま、建設OK。道はただ、それを見守るだけだった。」と付け加えた。

さらに同じ『朝日新聞』は、この早業の決定の問題点について、つぎのように報じた。

「〈変更ルートを出すには、かなり時間をようするのではないか〉一反対派だけでなく、道や、環境庁サイドでも、そのように予測していたが、まさに電光石火というように対案が出された。小山長官の発言当時から〈事前に道開発庁と打合せずみ〉とのウワサがあったが、なにやらそのことが裏付けられたような早業だった。」

しかし「道庁内部にも、大雪縦貫道に疑問をもっている人たちはいた。現に変更ルートについて〈もっとほかにルートはあるはず〉との声も関係者の中にあった。しかし結局は〈道開発庁の問題なので〉といった形でおわった。変更ルートについて〈環境庁の示した条件を満たすルートだから、建設もやむを得ないのではないか〉との寺田道生活環境部長のことばが、

道の姿勢を代表している。」⁽⁴⁾

こうして大雪山縦貫道路建設計画は、新聞によれば、1972年「10月中ごろに予定される国の自然公園審議会で、全ルートの構想と今年度着工分について承認を得て年度内着工の段取りとなる。その後、各年度着工分については、それぞれ同審議会の承認が必要なことから、工事は、ふもと部分から進み、問題のトンネル部分の着手は、3、4年先になる。」とみられていた⁽⁵⁾。

新聞は、この場合自然保護局は、「道開発庁案を原則的に認めると同時に、①道路を通す山はだを削るが、その土砂を適切に処理する②掘られた所など傷つけられた山はだを緑に戻す③山を痛めないため、緑の利用を考える—といったいくつかの注文をつけており」、「実施設計の段階で、これらの点が留意されることになる。しかし、削りとする土砂を少なくするには緑を多用すれば、経費がかさみ、また自然の景観をそこなう、といった矛盾もでてくる。また、新しい植物を植えるには、周囲の樹木を犯さない種類のものが必要、などの問題がなお残される。」と指摘した⁽⁶⁾。

こうした小山環境庁長官の姑息なやり方は、一方では、効を奏し、気の早い新聞などは、「道内の自然保護問題の象徴として争われていた大雪山縦貫道路も、こんどの環境庁の建設OKではほぼ決着がついたとみられる。この段階で、建設反対運動はやはり敗北に終わった、とみることも出来る」と報じた⁽⁷⁾。

恐らく反対運動の側でも大きな落胆が生まれたに違いない。例えば、1972年9月20日の『北海道新聞』は、「小山長官来道の折、直接会って中止を進言、その後、“有志”十数人とともに同じ内容の要望書を送って念を押した斉藤雄一道自然保護協会理事（元北大教授・林学）も無念そう。〈あそこには国立公園の特別保護区というだけでなく、文化財保護法による天然記念物保護区、自然環境保全法の原生保全区域と3重の規制が加えられているところなのに…。ルート変更で多少よくなったとしても荒れるのは避けられないでしょうね。ウーン〉やっぱり政治にはかなわない、という

受け止め方。〈この上はせめて、道路を使っただけの保護区立ち入りだけは止めさせて…〉と注文をつけていた。」と報じた。

こうして大雪山縦貫道路建設計画の変更案を示して、許可を与える姿勢を示してきた小山環境庁長官は、1972年10月31日に、公式に許可をえるために自然公園審議会に諮問した⁽⁸⁾。

しばしば他の反対運動でみられたように計画が行政当局によって認められると反対運動は直ちに終息してしまうのだが、大雪山縦貫道路建設計画反対運動の場合は、容易に終息しなかった。それは、北海道自然保護協会が、会長辞任により組織が再編され、活性化され、反対運動はさらに盛り上がっていったからである。

1972年9月19日に小山環境庁長官が大雪山縦貫道路建設計画の許可を与える意思を示してから、北海道自然保護協会は、1972年9月25日に緊急理事会を、東条会長、副会長の今井、犬飼の欠席のもと開催し、「大雪山の道路問題について」論議をおこなった⁽⁹⁾。

緊急理事会では、北海道開発局開発調整課茅課長補佐、高橋開発専門官が出席し、大雪山縦貫道路建設計画について説明し、質疑がおこなわれた。

協会の方針の説明を受けて後、北海道開発局は、大雪山縦貫道路建設計画のルート変更案についてつぎのように説明した。

大雪山縦貫道路建設計画案は「特別保護地区は回避したこと」、「森林地帯については、美瑛側で1200メートル、新得側で1140メートルにトンネル口を設け」（併せて2340メートルのトンネルを作り）、「急斜は別ルートをもって回避する」ものであり、「条件が守られれば許可するのにやぶさかではない」と指摘されたと⁽¹⁰⁾。しかしこの緊急理事会では、変更案の説明を受けただけでとくに進展がみられなかった。

この緊急理事会の後、1972年10月16日に理事会が開かれた。『会報』によれば、理事会では「東条会長より会長を辞任し、一理事として協力したい旨の申し入れがあり、理事長がこれを披露し、承認する」と報告されている。そして「“大雪山縦貫自動車道路『道々忠別・清水線』に対する要望

書”を自然公園審議会全委員に送ることに決定、会長・副会長がこれを承諾しない場合は、理事長名で送ることにして了承された。」⁽¹¹⁾

東条会長辞任問題について、『会報』は詳しい説明をおこなっていないので分かりにくいですが、要するに、東条会長は、道々忠別・清水線反対の意見書を出すのであれば、会長を辞任すといいただいたので、理事会の多数派は、反対の意見書を提出したいので、会長に辞めてもらっても結構、ということになったのである。

理事会の翌日の1972年10月17日の『朝日新聞』（北海道版）は、東条会長辞任問題の深層を暴露して、つぎのように伝えた。

理事会では東条猛猪会長（拓銀頭取）の辞任を決めたと報じた後、「学者、市民を中心とする反対派と東条猛猪会長（拓銀頭取）など財界を中心とする賛成派が対立、協会の姿勢を一本化できなかったが、〈自然保護団体としてあるまじき態度だ〉との突き上げが激化、同問題について最終的な判断を下す国の自然公園審議会が開かれる土壇場で、やっと（辞任が一引用者）決まった。」

「学界、財界の大御所や行政官庁代表などを中心に構成され、『体制的』と批判されていた同協会は、東条会長の辞任で全面的な改組を迫られ、今後はより急進的な市民団体としての性格を強めていくとみられる。」

さらに、『朝日新聞』（北海道版）は、同協会は、昨年10月に大雪山縦貫道路建設計画について「〈十分な調査が行われていない状態では、重大な自然破壊につながる道路建設には反対〉との態度を内部で確認した。ところが、東条会長は、〈大雪山縦貫道は重大な自然破壊につながらない〉として、道路建設を容認する立場だったため、会長名で反対声明をだすことを拒否した。それ以来、大雪山縦貫道について環境庁調査、道開発局の新ルート案提出など事態が進んでも、協会は賛成とも反対とも言わないあいまいな立場にいた。」

「同協会は会員500名だが、会長、副会長、45人の理事で構成する理事会でおもに運営している。ところが、理事には、拓銀や北電、建設会社や道、

開発局などむしろ開発側にたつメンバーが名を連ねている。また協会の経理も、こうした法人会員の会費や道庁の委託調査費などに依存するところが大きい。また北大など一流教授をそろえた学界代表者も、道などとつながりの深い人が多い。こうした要素が、こんどの大雪山縦貫道路問題で、自然保護団体としてすっきりした立場をとれなかった原因と指摘されている。」

さらに『朝日新聞』（北海道版）は、「東条会長の辞任にともない、今後、開かれる協会の総会で開発派の理事をはじめ、かなりの役員が辞任するとみられる。またこれまで非公開で開催されていた理事会など、非民主的な運営方法もあらためられることになりそう。今度の事態は、知事を名誉会長に据えた“道の諮問機関”的な団体から、もっと急進的な市民グループへ脱皮したもので、北海道の自然保護の画期的な転換、とみられている。」

以上のように、『朝日新聞』は、北海道自然保護協会がもっていた組織上の問題点を明確に抉り出した。それは、要するに、一つは、協会は、学界、財界の大御所や北海道行政官庁の代表などを中心に構成されていて、体制的な体質があり、自然破壊を伴う大雪山縦貫道路建設計画への絶対反対を表明することがおさえられてきたという点であり、もう一つは、協会の組織運営が、オープンでなく、体制的な組織に有りがちな、トップダウン型の非民主的で閉鎖的なものだったことであり、それが協会の大衆的な活動を抑制してきたという点であった。

井手理事長は、会長辞任問題について後につきのように語っている。

赤岳道路計画を廃止した「町村知事が中央を去って、開発局次官であった堂垣内氏が知事になるに及んで大雪山縦貫道路問題が起ってきた。」「協会の大雪山特別委員会は強硬に反対した」が、「この工事の推進者であった知事の財政顧問である東条会長は大雪山特別委員会の反対決定を受けて、反対声明を公表するなら自分は会長をやめる、といい出したのである。」

「環境庁の決定の時期が近づき、全国自然保護連合会理事長であり、環境庁の審議会委員であった中村（芳男—引用者）から北海道自然保護協会が

反対決議を出してくれない限りは審議のしようがないといって来たので、理事会の決定の意思を体して私は理事長名で絶対反対を打電すると共に、理事会を開いて（東条会長は欠席）反対を決議した。」⁽¹²⁾

この証言で当時の協会の混乱の深層がより明解になる。

こうして北海道自然協会は、会長辞任によって、大雪山縦貫道路建設計画反対運動を阻害していた大きな障害を取り除き、一挙に活性化し、大雪山縦貫道路建設計画反対運動を前進させた。

そのスタートを飾るかのように、1972年10月16日に開かれた理事会は、“大雪山縦貫自動車道路「道々忠別・清水線」に対する要望書”を自然公園審議会委員宛と北海道開発庁長官福田一宛に提出した。

この『要望書』の要点は、「北海道自然保護協会は、自然保護のため、大雪山縦貫自動車道路に反対する」と述べ、最後に自然公園審議会「各委員におかれましては事の重大さをよくご考慮下さいまして、この路線の実施に反対されるようお願い致します。」と結んだ⁽¹³⁾。ここでは、修正案や変更案を伴わない計画への絶対反対の意思が示された。

さらに1972年10月27日に開催された理事会は、会長の欠席のもと、まず環境庁長官小山長矩、自然公園審議会会長足立正、自然公園審議会委員各位宛の大雪山縦貫自動車道路「道々忠別・清水線」建設反対に関する意見書を、他の自然保護団体と合同で提出することを承認し、理事会の運営に問題があるとして、総会開催の必要を決めた⁽¹⁴⁾。

全国の19団体の会長連名からなる「意見書」の要点は、ここでも先の「要望書」と同じ内容なので紹介を省くが、末尾に「以上の観点からわれわれ自然保護関係団体は、この大雪山縦貫自動車道路の建設に断固反対するとともに関係各位の誠意ある処置を切望するものであります。」と強調し、久々に断固反対の言葉が使われた。

ちなみに19団体と会長名は、以下の通りである。

財団法人日本野鳥の会会長中西悟堂、財団法人日本鳥類保護連盟会長山階芳麿、財団法人観光資源保護財団会長堀木謙三、財団法人世界野生生物

基金日本委員会理事長古賀忠道，北海道自然保護協会理事長井手貢夫，財団法人日本動物愛護協会理事長加藤しづえ，財団法人日本山岳界会長三田幸夫，京都大学学士山岳界会長四出井綱秀，財団法人日本ユースホステル協会会長窪川雪夫，財団法人東京都ユースホステル協会会長清水斉，全国地域婦人団体連絡協議会会長山高しげり，大雪の自然を守る会代表西村格，全国自然保護連合会長荒垣秀雄，財団法人山階鳥類研究所理事長山階芳麿，日本生物教育学会会長下泉重吉，日本鳥学会会頭黒田長久，日本魚類学会会長石山礼蔵，財団法人日本植物友の会会長本田正次，日本哺乳動物学会会長今泉吉典。

これらの団体には，私がこれまでみてきた開発計画反対の意見書類にはみられなかったほどの非常に広範囲の団体が名を連ね，自然保護に直接関連する団体だけでなく，多くの学会，レクリエーション団体，全国地域婦人団体連絡協議会のような市民団体も含まれていて，国民的で広範な反対運動が起きていることを示している。

こうして，北海道自然保護協会は，正常化の道をあゆみ始めた。

しかもまだ大石武一前長官の影響が幾分とも残っていた環境庁自然公園行政当局局と自然公園審議会は，小山環境庁長官ら政府首脳意向に反し，これまで大雪山縦貫「道路の必要性が十分に説明されておらず，また自然環境の調査も不十分であるとして，継続審議」に持込んだ。「その間，新聞，テレビなども主として自然保護の立場からこの問題を大きく報じ」，「労働団体も反対運動に立ち上がり」，反対運動をいっそ盛り上げていた⁽¹⁵⁾。

とくに1972年1月に正式に北海道自然保護協会と違ってより大衆的な組織として設立された「大雪の自然を守る会」は，地道な活動を展開した。

「大雪の自然を守る会」は，1972年7月に北海道開発庁に質問状を出し，回答をえ，道路の建設理由について説明をえたといわれている⁽¹⁶⁾。

1972年9月の小山環境庁長官による大雪山縦貫道路建設計画承認の動きの後，「大雪の自然を守る会」の「これを中心とする建設反対についての運動が活発になり，一方地元関係町を中心とする建設促進の運動もおこな

われ、単に道内のみならず、全国的にこの道路の是非について注目を集めた」⁽¹⁷⁾。

すでに述べたように、新得町の「大雪の自然を守る会・新得」は、積極的に活動したが、守る会の報告書は、「私達の主張が目に見えない形で町民の間に浸透し」「地区労の反対表明」をもたらし、1973年7月の「町長選挙で推進候補をおさえ、中立候補」を「勝利」に導いた。「この結果は、役場、商工会のいう『全町民の悲願』という虚像は崩れ落ち」、これは「全国的な世論の高まり、自然保護団体の活動とともに、道路計画を中止させた大きな要因の一つであった」と指摘している⁽¹⁸⁾。

このような地域の「大雪の自然を守る会」の地味なしかし積極的な活動があちこちで展開されたようである。

旭川市の「大雪の自然を守る会」も、活発な反対運動をおこなっていた。

旭川では、1971年7月に大雪の自然破壊について考える講演会がおこなわれ、参加者50名を集めた。1972年12月7日に「旭川大雪の自然を守る会」が発足した。

会の発足以来「大雪の自然を守ろうとぞくぞく市民の入会申し込み」があり、1973年2月10日現在会員は「主婦、学生、会社員をはじめ山岳会員、議会議員、文化人など250名」となった。彼らは、「この守る会の輪を一層市民の中に広め、強力な運動を展開していく必要がある」とし、「街頭署名、宣伝、大雪の自然を知る学習討論会、市民集会」をおこなっていった。その結果、「大雪縦貫道路促進期成会に入っていた旭川市が脱会を表明」という大きな成果を生んでいる⁽¹⁹⁾。

1972年10月31日に小山環境庁長官は、新ルートの大雪山縦貫道路建設計画案について自然公園審議会の計画部会（上村健太郎部会長）に諮問した。「その結果、反対意見の強かった大雪山道路…は〈さらに慎重審議されるべきだ〉として保留」となった。審議会では「一部の委員をのぞき、〈世界的にも知られた貴重な自然の中に道路を認めれば、自然破壊を招くばかりではなく、全国各地の公園道路建設をみとめざるをえなくなる〉という学者、

専門家の反対意見が多く、結局、採決されず、継続審議となった。」「また、委員の中で大雪山の現地をみたものも少ないので、視察のうえで結論をだすべきだとこのこえもあり雪どけを待って視察の上、再度部会にはかるなどといわれている。」⁽²⁰⁾

北海道自然保護協会理事会は、自然公園審議会が決定を下す前に、協会の体質を改め、計画反対をもっと明確に打ち出すために、臨時総会開催の準備をすすめ、1972年12月1日に1回目の臨時総会を開催した。

1972年12月1日に開かれた北海道自然保護協会の臨時総会は、「会長辞任にともなう経過報告と事後処理について」という議題で、80名の出席者をもって開かれ、「会長・副会長が大雪山道路問題で理事会と意見が対立辞任、今後の会の運営方法を規約改正をふくめて、総会にはかる必要のあった経過を報告し」、質疑をおこなった。会場での意見は、理事会の提案を支持するのでも、さらに規約改正の委員会を組織することを決め、委員を選出し、再度臨時会を開催することを決めた⁽²¹⁾。

こうして北海道自然保護協会は、開発優先主義の強い財界依存の体質から脱却して、民主的な運営体制を築いて、再出発することになった。

注

- (1) 「大雪山自動車問題の経過」、『国立公園』278号、1973年1月、26頁。
- (2) 同上、26頁。
- (3) 1972年9月20日の『朝日新聞』（北海道版）
- (4) 同上。
- (5) 同上。
- (6) 同上。
- (7) 同上。
- (8) 前掲『会報』13号、1973年6月、7頁。
- (9) 同上、7-8頁。
- (10) 同上、3頁。
- (11) 同上、3頁。
- (12) 井手貢夫「北海道自然保護協会の発足とその活動」、『会誌』No.33、1995

年, 16頁。

- (13) 前掲『会報』, 13号, 7頁。
- (14) 同上, 7-8頁。
- (15) 前掲『北海道の自然保護』, 279頁。
- (16) 大雪山の自然を守る会「大雪縦貫道路—行政の動きと反対運動—」, 『自然保護』133号, 1973年6月, 2p
- (17) 『結果』, 25頁。
- (18) 大雪の自然を守る会・新得「新得町における大雪縦貫道路改作反対運動」, 『会報』14号, 1973年12月, 4-5頁。
- (19) 前掲旭川『大雪の自然を守る会』のニース第1号から。
- (20) 「大雪縦貫道路問題の経過」, 『自然保護』278号, 1973年1月, 25頁。
- (21) 前掲『会報』13号, 3-4頁。

(5) 大雪山縦貫道路建設計画反対運動の盛り上りと道開発庁の計画取り下げ —1973年1月～1973年10月19日—

①大雪山縦貫道路建設計画反対運動の盛り上がり

1973年1月26日に北海道自然保護協会は, 2回目の臨時総会を開いて, 規約改正案を承認し, 選挙管理委員会を組織して, これまでのように理事の選出を内輪で決めるやり方を改め, 2月20日に民主的な投票によって選出することを決めた⁽¹⁾。

2月20日の理事選挙では, 538名の投票により, 3名連記の有効投票数294名によって, 20名の理事が選出された。さらに3月17日の理事会は, 追加の理事10名を推薦形式で選ぶことにし, 道内各地域を代表する理事として4名, 市民を代表する理事として3名, さらに残りの3名を後に選ぶことを決めた⁽²⁾。

3月31日に開催された新生理事会は, 新たな会長に伊藤秀五郎(札幌医科大学教授), 副会長に斎藤雄一(北大教授, 林学)を選出し, 理事長制を廃止して, 10数人いた常任理事を3名に絞り, 久保田敏夫(札幌大学教授, 経営学), 辻井達一(北大助教授, 植物生態学), 西村格(草地生態学,

大雪の自然を守る会代表)の3名を選出した⁽³⁾。

こうして北海道自然保護協会は、組織を整備し再スタートした。

1973年5月31日の理事会は、「北海道商工観光部より依頼があったが、大雪国立公園内の観光を主目的とする道路は、これ以上不要との観点から調査に協力しないことに決定」し、以前にはなかった自立的な協会の姿勢を示した⁽⁴⁾。1973年6月9日の理事会は、各種の専門委を設置し、大雪山縦貫道路建設問題の委員会については、鮫島惇一郎(林業、自然環境研究室主宰)を委員長に発足させた⁽⁵⁾。

大雪山縦貫道路建設計画反対運動そのものは、1973年に入って一層活発化した。

地域の大雪山縦貫道路建設計画反対運動を受けて、「道路建設促進期成会」に参加していた革新市政といわれていた旭川市長が、1973年1月に期成会から脱会した。帯広市長が同年3月にそれに続いた。地元の縦貫道路建設推進運動の一角が崩れ、自然保護運動の成果が表面化し始めた⁽⁶⁾。

1973年5月26日、27日に山形で第3回全国自然保護連合総会が開催された。北海道自然保護協会からは、斎藤雄一副会長、井手貢夫理事が出席し、大雪山縦貫道路建設計画反対を訴えた⁽⁷⁾。

北海道自然保護協会は、1973年7月18日に、伊藤秀五郎会長名で反対意見書「大雪山縦貫道路計画について」を自然環境保全審議会委員長ほか44名に向けて、「標記道路計画につきまして、本協会は、大雪山国立公園のもつ意義の存亡にかかわる問題として、建設に反対の意を表明してきました。多くの山岳道路がかけがえのない自然に与えた前例にかんがみ各委員におかれましては本計画の実施に反対せられるようお願い致す次第であります」と訴えた。さらに1973年7月19日に、伊藤秀五郎会長名で、三木武夫環境庁長官宛に、同文の「大雪山縦貫道路建設計画について」の反対意見書を提出した⁽⁸⁾。

北海道自然保護協会は、自然環境保全審議会の動向を注視してきたが、後にみるように、審議会自然公園部会内部で大雪山縦貫道路建設計画に反

対する委員が多く、審議会自然公園部会が、部会長を先頭に3名の委員が9月8日から11日まで現地視察をおこなうことを知った。1973年9月3日の協会理事会は、審議会自然公園部会の委員の現地視察について協議し、反対の意思を伝えるために、全国的な自然団体を糾合した反対声明を作り、かつ9月9日に、白金温泉で反対現地集会の開催を決めた⁽⁹⁾。

1973年9月8日から11日に審議会自然公園部会の3名、林修三自然公園部会長、中村芳男（全国自然保護連合理事長）、吉阪隆正（早大教授）の現地視察がおこなわれるということで、9月9日に白銀温泉において、大雪縦貫道路建設阻止全道集会在13主催団体によって開催された⁽¹⁰⁾。

参加した13団体名は、以下の通りである。

大雪の自然を守る会 会長坂本直行、旭川・大雪の自然を守る会 会長水野好吉、大雪の自然を守る会 新得代表塚本達、北海道自然保護協会 会長伊藤秀五郎、十勝自然保護協会 西武会長、十勝・山岳連盟 会長西部純一、芽室・自然を知る会 代表藤村俊彦、大樹自然を知る会 代表米山寅吉、帯広公害対策市民会議 代表鈴木武夫、帯広自然保護研究会 代表村田正則、帯広畜産大学自然探査会 代表高倉明正、北海道大学自然保護研究会 部長小野沢鉄彦、小樽生物保護研究会 部長新海雅典。

これらの13団体は、明らかに北海道自然保護協会だけでなく、道内各地のさまざまな分野の自然保護団体であり、大雪山縦貫道路建設計画反対運動が道内で広範な広がりをもっていたことを示し、道内の自然保護運動の歴史において初めての盛り上りを示すものであった。

13団体連名の「大雪縦貫道路建設反対に関する要望書」は、自然環境保全審議会会長林修三宛に提出された⁽¹¹⁾。

「要望書」の主旨は、審議会が大雪縦貫道路建設計画に賛成しないように要請するものであった。また「大雪縦貫道路建設阻止全道集会」は、集會名で「集会アピール」を出した⁽¹²⁾。

「アピール」は、大雪山縦貫道路建設計画の廃案を訴え、「これまでの運動が私達に与えた、最大の教訓である自然保護団体の体質を強化し、連帯

をつよめ、自然破壊を画策するすべての体制、すべての開発計画、そして今日まで私たちがギマンしてきた道政との対決を一層強化し、日本の自然を全国の仲間達と守り抜く決意をあらためて確認し、集会アピールといたします。」とこれまでにない激しい口調で自然保護を訴えた。

注

- (1) 前掲『会報』No.13, 1973年6月, 4頁。
- (2) 同上, 5頁。
- (3) 同上, 3-5頁。
- (4) 前掲『会報』No.14, 1973年12月, 1頁。
- (5) 同上, 1頁。
- (6) 前掲『大雪山縦貫道路に関する調査報告』, 5頁。
- (7) 前掲『会報』No.14, 1頁。
- (8) 同上, 7頁。
- (9) 同上, 1頁。
- (10) 同上, 2頁, 8頁。
- (11) 同上, 8-9頁。
- (12) 同上, 9頁。

②大雪山縦貫道路建設計画をめぐる行政当局の動き

他方、1973年に入ってから環境庁自然保護局と北海道開発局の動きについてみておこう。

すでに指摘したように、1972年12月22日に第2次田中内閣が成立し、穏健派とみられていた三木武夫が、小山長規に代わって環境庁長官に任命された。列島改造論者の田中角栄が、何故穏健な三木武夫を環境庁長官に任命したか、興味深いことである。

あえて私見を述べるとすれば、三木の任命については、以下のような事情があったと考えられる。

1972年7月7日に成立の第1次田中内閣は、かなりラジカルな自然保護政策を展開して自然保護・環境保全運動に油を注ぐことになった大石武一

を再任せず、小山長規を環境庁長官に任命した。小山長規環境庁長官は、田中首相の意を受けて、大石の政策と反対の方向に大きく舵を取り過ぎ、自然公園内の開発を促進する政策を展開し、世論の反撃にあった。

そこで第2次田中内閣は、小山的政策の行き過ぎを抑えて少し大石前長官寄りの政策に揺り戻し、自然保護運動の高揚を押さえようとして、三木武夫を環境庁長官に任命し、後にみるように、自然環境保全審議会自然保護部会長の林修三に「談話」をださせ、大雪山縦貫道路建設計画を中止させることになったのではなかろうか。

ともあれ、三木武夫環境庁長官は、1973年に入ると4月に自然環境保全法の施行にともない、自然公園審議会と中央鳥獣審議会を統合して自然環境保全審議会に改組した。それまでに自然公園審議会において決着が付けられなかった大雪山縦貫道路建設計画問題を、三木環境庁長官は「自然環境保全審議会」に継続審議を委ねた⁽¹⁾。

環境庁自然保護局は、1973年5月17日に表4に示したような自然環境保全審議会の委員を選定した。この審議委員の選定は、環境庁長官の任命制になっていたが、実質的には、国立公園行政当局が、政府首脳の意向を伺いつつ、これまでの人事事情に配慮しつつ候補をさだめ、環境庁長官と意見を調整して委員を決めたのである。

自然環境保全審議会委員の経歴を分析してみると、一つ指摘できるのは、自然保護意識の強いかつての自然公園審議会の委員が姿を消しているが、新たに自然保護意識の強い委員が何人か選出されていることである。

全国自然保護連合会から荒垣秀雄、中村芳男らが特別に選ばれ、さらに、マルクス経済学にも通じていた近代経済学の宇沢弘文（東大教授、経済学）と都留重人（一橋大学長）が選ばれていた。それに北海道自然保護協会理事の犬飼哲夫（北大名誉教授、動物学）、元国立公園部の幹部、池ノ上容（千葉大教授）、千家哲磨（国立公園協会理事長）、石神甲子郎（日本自然保護協会常務理事）ら、日本自然保護協会の理事の下泉重吉（国立科学博物館部長）、山階芳麿（山階鳥類研究所長）、吉阪隆正（早大教授）、など数名

が選出されていた。

こうした結果は、かつて高度経済成長期には自然公園審議会の委員が次第に自然保護意識の強い学者・文化人が選ばれなくなったと指摘した事実からやや異なったことである⁽²⁾。

こうした人事は、1971年7月から大石長官のもとで、自然保護政策の必要を意識した国立公園行政当局の事務方が、大石退任後も、自然保護政策の必要を保持し、自然保護意識の強い学者文化人を委員に推挙したからであり、三木武夫環境庁長官が、前任者の行き過ぎを一部修正するために、それをあえて否定したり、抑圧したりしなかったからだと考えられる。

1973年6月に自然環境保全審議会の自然公園部会は、大雪山縦貫道路建設計画問題の論議を再開し、7月に自然保護局の事務方から大雪山縦貫道路問題の説明を受け、8月28日には、北海道開発庁から大雪山縦貫道路の必要性についての説明を受けた。この自然公園部会では、「委員の質問はこの計画の経済的必要性についての疑問、資料不足であるとの指摘」がなされ、「道路計画沿線の開発計画についての真疑等に集中した。」⁽³⁾

自然公園部会は、大雪山縦貫道路建設計画について結論を出せず、なお継続審議とした。1973年9月5日に予定されていた自然公園部会は、道開発局の説明が不十分だったとし、さらに9月19日に審議を延期することにした⁽⁴⁾。

そして9月8日—11日、改めて自然公園部の「林部会長、石神、中村、吉阪の各委員による計画路線の概括的調査と地元の事情調査が実施」されることになり、その際「賛成、反対両者からの説明、陳情等の聴取がおこなわれた。」⁽⁵⁾

北海道自然保護協会を中心とした大雪山縦貫道路建設計画反対派は、1973年9月9日に白銀温泉において決起集会をおこない、自然環境保全審議会委員3名（林修三会長、中村芳男、吉阪隆正）の現地視察の際に、反対陳情をおこない、先に示した13主催団体からなる意見書を手渡した⁽⁶⁾。

1973年9月21日に自然環境保全審議会自然公園部会が開催された。

表4 1973年の自然環境保全審議会委員リスト

	氏名	職業・略歴	
官僚系	林修三	元法制局長官（自然公園部会長）	
	池ノ上容	国立公園部元職員，千葉大教授（造園学）	
	石神甲子郎	国立公園部元職員，日本自然保護協会常務理事	
	千家啓磨	国立公園部元職員，国立公園協会理事長	
政治家	横川信夫	栃木県知事（全国知事会副会長）	
	河津寅雄	熊本県小国町長（全国町村会会長）	
	北村暢	元全林野委員長，元参議院議員	
学者文化人	都留重人	一橋大学長（経済学）	
	宇沢弘文	東大教授（経済学）	
	大飼哲夫	北大名誉教授（動物学），北海道自然保護協会理事	
	半谷高久	東京都立大教授（地球化学）	
	吉良龍夫	大阪市立大教授（植物学）	
	尾留川正平	東京教育大教授（人文地理）	
	福武直	東大教授（社会学）	
	吉川寅雄	東大教授（自然地理学）	
	吉阪隆正	早稲田大教授（建築）	
	宝月欣二	東京都立大教授（生物学）	
	門司正三	東大教授（植物学）	
	宮脇昭	横浜国立大教授（植物学）	
	横川光雄	日大教授（造園）	
	桧山義夫	東大名誉教授（水産）	
	今泉古典	国立科学博物館研究部長	
	笠松章	国立精神衛生研究所所長	
	荒垣秀雄	朝日新聞社友	
	志村富寿	毎日新聞論説副主幹	
	黒田長久	山階鳥類研究所研究部長	
	中西悟堂	日本野鳥の会会長	
	山階芳麿	日本野類保護連名理事長	
	井上靖	作家	
	金井喜久子	作曲家	
	東山魁夷	画家	
	中村芳男	全国自然保護連合理事長，登山家	
	業界系	赤尾好夫	全国日本狩猟倶楽部会長，旺文社社長
		植月浅雄	東京都狩猟友会会長
		徳川義親	大日本狩猟友会会長
		植田守	全国林業組合連合会副会長
		松本守雄	林業信用基金理事長
		瀬川徳男	日本林業同友会副会長
		河野鎮雄	国民休暇村協会理事長
尾之内由紀夫		日本道路公団副総裁	
佐藤肇		日本港湾協会理事長	
法華津孝太		株式会社極洋会長	
森五郎		日本鉱業協会副会長	
山下静一		経済同友会専務理事	

注 『国立公園』第282号から作成。

現地調査団は、部会で「調査結果」として「道路を作るとすれば、相当の事前調査が必要であり、やめるならば地元に対する過疎対策が必要である。」「計画路線の相当区間に急傾斜地があり、自然破壊の恐れがある。」「道路の経済的必要性はない。」「袋小路の道路を結ぶ事は必ずしもプラスではない。」などと報告した⁽⁷⁾。

1973年10月4日の『朝日新聞』によれば、審議会において、大雪縦貫道路計画は「環境庁や北海道庁では①林業生産の拡大②地下資源の開発③過疎化を防ぎ地域住民の生活安定、などを建設の理由にあげていたが、観光道路の色彩が強く、産業開発の効果は非常に少ないと批判されていた。」

上記の『朝日新聞』は、「現地調査をした結果〈自然を破壊するだけで、開発による効用はほとんどない〉との意見で同審議会がまとまり、9日の同部会で『不許可』の答申が出る事が確定的となり、地元などでの開発反対の声がいっそう強まったためである。同開発庁では〈道路建設に賛成する一部の地元民を説得する時間がほしい〉と環境庁に申し入れ、同部会が19日に延期されたので、環境庁はその日まで同建設計画の取り下げを正式に決めるものとみられる。」と報じた。

さらに『朝日新聞』は、「自然公園部会の現地視察によって不許可の見通しが強まったので、同開発庁では善後策に苦慮①不許可の答申決定を待つ②計画を取り下げる③道路が自然に及ぼす影響を再調査するまで計画を凍結する、との3案を検討したが、審議会の空気から判断して第3案の見込みはまずなく、不許可の答申を待つより、計画を取り下げ、将来、道路建設技術の改良などによって自然環境破壊を少なくできるようになってから再計画した方がよい、との考えになったもの。」と報じた。

他方、「北海道開発庁では、このような審議状況をふまえて種々検討の末、10月19日開催の部会の前日に至り、〈自然を損ねるおそれがあると指摘されている現状にかんがみ、現段階において本計画を推進することは適当でないと考える。したがって道路建設が自然に与える影響等について、今後徹底した調査を実施する。〉として建設計画の協議を取り下げるにいた

った。」⁽⁸⁾

こうして結局、自然公園部会の「審議案件は、自動的に消滅したこととなり、その結果19日の部会では環境庁長官よりの諮問についても取り消し手続きがとられ、これについての事務局よりの説明がなされた。」⁽⁹⁾そして翌日、自然環境保全審議会自然公園部会が開かれ、その後の記者会見で、自然公園部会林修三は道開発庁の「取り下げ」を確認する「談話」を発表した。

この「談話」の「要点」を示せば以下の通りである⁽¹⁰⁾。

「道道忠別清水線」について審議した結果、北海道開発局が環境庁に対する協議の取り下げ、諮問の取消が委員の多くの意見を反映したものであるとして、多くの意見の概要をつぎのように示した。

1「大雪山国立公園は今日わが国に残されている極めて限られた原始的自然の地域の一つであり、これを保護、保存することは非常に重要である」、2「大雪山国立公園のみならず、すぐれた自然環境の保全と、その健全な利用という見地から、国立公園等自然公園の保護及び利用のあり方について反省すべき時期に来ている」、3「観光道路の開設がかならずしも過疎解消の決め手となるものではない」。

そして「このような基本的認識に立つとき、今後国立公園等における道路の新設については、慎重であらねばならないばかりでなく、過剰利用の抑制と健全な利用の促進の見地から、場合によっては既存の道路においても、自動車交通の規制を検討する必要があると考えられる。」

「したがて、まず国立公園等における道路の新設については、原則として公園利用の観点とか経済的、社会的観点などから、その道路が是非必要であり、他にこれに代わる適切な手段が見出せないことが前提とされなければならない。さらにその場合においても、事前に当該地域の自然環境について、地形、地質、気象、動植物等の観点から十分な科学的調査をおこない、○原始的自然環境を保持している地域、○亜高山地帯・高山帯・急傾斜地・崩壊しやすい地形地質の地域等緑化復原の困難な地域、○稀少な野

生動植物、昆虫等の生息生育または繁殖している地域、〇すぐれた景観を保持している地域、など道路建設に伴う人為的要因が大きい自然環境の破壊誘因となるおそれのある地域、あらかじめ慎重にさけるよう配慮されるべきである。

またこれまで道路建設に関連して度々指摘されてきた自然破壊の例を十分考察しそれを繰返すことのないよう、計画、設計、施工等の各段階を通じて、自然破壊に対する影響が最小限度にとどまるような、あらゆる配慮を払うべきであると考える。」

この「談話」の内容は、一見、大石環境長官の政策を定式化した画期的政策である。確かに、自然保護を願う自然環境保全審議会委員や自然保護局事務当局者の意向を表現していると思われる。

しかし「談話」の形式と内容を冷静に分析すると、実は、その「談話」は額面通り受け取れない怪しげな側面を持っていた。

そこには、幾つかの重要な問題点が含まれていた。

一つは、そもそも何故このような「談話」がだされたのかという問題である。まずこの談話の意味合いに関連して、何故「林談話」であって審議会自然保護部会の方針ではなかったことについて触れておかなければならない。

当時の自然公園部会の審議委員であり、長い間、国立公園部の職員として、また同部退職後は日本自然保護協会の理事として活躍してきた石神甲子郎は、審議会での「談話」の取扱いについて注目すべき証言をおこなっている。

石神甲子郎は、つぎのように述べている。

「自然公園部会では、10月19日に『林談話』が審議され、自然保護局は、これを部会の決議としたかったが、できなかった。

自然保護局は、『林談話』を審議会の公園部会の『決議』として発表する意向もあったが、審議会にて一委員より談話中の原始的な自然環境保持地域の道路建設を避けるとの条項は、将来国有原始林経営のための林道建設に

支障があると、徹底的に反対されたので、ついに部会の総意として、可決することができなかった。」⁽¹¹⁾

この指摘からわかるように、自然保護局は、当初、『林談話』の内容を「自然保護局の『決議』」として公表したいと考えていた。これは、『林談話』を自然保護局の政策として公表することを意味した。

では『林談話』を自然保護局の政策としてではなく、あくまで『林談話』として発表した理由は何であったのか。石神甲子郎は、『林談話』を「自然保護局の『決議』」とすることに一部の委員が強力に反対したからであったとみている。

ちなみに、表4をみていただきたい。委員の中に、林業関係の審議委員は、植田守（全国森林組合連合会副会長）、颯川徳男（日本林業同友会副会長）、松本守雄（林業信用基金理事長）の3名がおり、北村暢は元全林野労組委員長・元社会党参議院議員であった。

恐らくこの3名か4名の林業界代表の一人が中心となって談話の審議会の決議化に反対したのであろう。しかし3、4人が反対したから決議化できなかったわけではない。

審議会の中には、開発に熱心な業界の委員、日本道路公団副総裁の尾野内、全国町村長会会長の河津、国民休暇村協議会理事長の河野、日本港湾協会理事長の佐藤、日本鋳業協会副会長の松本、経済同友会専務理の山下、全国知事会副会長の横川などが多数いたのである。

こうした体制的で開発に熱心な委員が、たまたま説得力を欠いた大雪山縦断道路建設計画が否定されても、自然公園内の観光道路建設を一般的に否定するような政策を支持するわけがない。

私は、『林談話』が審議会の決議とならなかった理由を以上のように考えている。

『自然保護事典』の筆者は、「林修三会長がこのような談話を発表した意図は何であったのかは、未だに判然としない」と疑問を呈しているが⁽¹²⁾、それは、当時の環境庁の置かれた状況を冷静に観察すれば、意外に明快にな

ることである。

もう一つの問題点は、『林談話』の内容の曖昧さである。

私は、『林談話』は、つぎのような複合的な理由でだされたと考えている。

第1に、『林談話』は、大雪縦貫道路建設促進派・地元への計画を承認できない理由の言い訳、口実のためにだされたということである。『林談話』は、第2に、林自身は、一般的に観光道路の禁止などやる気はないが、大石武一以来自然保護の必要を感じている自然保護局事務局から突き上げられて、「談話」というイレギュラーな公表形式をとった。第3に、大雪縦貫道路建設反対運動の盛り上がり背景にした委員会内の反対派を押さえられなかったために反対派への妥協策として、「談話」をだした。第4に、林修三は、元内閣法制局長であり、「田中角栄無罪論や靖国懇話会の副会長として首相の靖国神社参拝合憲を唱えている」ような親田中角栄の旧守派でありながら、日本自然保護協会の副会長として自然・環境問題のような新しい時代の問題に取り組んだ彼の2重人格者の性格が根底にあったと思われる。彼は、自然保護を強調する「談話」の肯定的な側面を公表することによって、社会的政治的に国民の注目を浴びていた自然環境保全審議会自然公園部会長の面目を保とうとしたのである。

三つ目の問題点は、大雪縦貫道路建設計画が審議会自然公園部会の反対によって中止されたが、その中止の仕方である。

北海道開発庁は、審議会自然公園部会の反対を意識して、計画の中止、断念、廃棄でなく、計画を「取り下げ」たのである。逆にいえば、審議会自然公園部会は、大雪縦貫道路建設計画を不許可にしたのではなかった、ということであった。

先に紹介した『朝日新聞』が指摘しているように、北海道開発庁は、「不許可の答申を待つより、計画を取り下げ、将来、道路建設技術の改良などによって自然環境破壊を少なくできるようになってから再計画した方がよい、との考え」たのであった。

計画が不許可となれば、再開のチャンスはなくなる。「取り下げ」であれば、将来、再提出できるという理屈である。実に官僚らしい姑息にして巧みな処理である。立派というしかない。

事実、「1987年の夏、大雪山周辺の市町村が合同して観光開発の協議会の設立総会で、この道路が周辺に点在する観光地を結ぶ動脈として発表され」、大雪山縦貫道路計画が再提起されたのである⁽¹³⁾。

『林談話』は、そうした曖昧さを持つことによって、自ら指摘している自然保護の規制を曖昧にしているのである。

最後に指摘すべき問題点は、『林談話』で「今後国立公園等における道路の新設については、慎重であらねばならない」、「場合によっては既存の道路においても、自動車交通の規制を検討する必要があると考えられる」と指摘していることである。

この指摘は、大石環境長官のようにすでに決定された計画についても認めないという政策ではなかったのである。

この点は、南アルプススーパー林道建設計画反対派が、1967年に『林談話』をもとに南アルプススーパー林道建設計画廃止を求めた時に、環境庁のつぎのように回答したことから明らかである⁽¹⁴⁾。すなわち、『林談話』は、あくまで「今後国立公園等における道路の新設については、慎重であらねばならない」と指摘したのであって、過去の道路については当てはまらない、従って南スーパー林道について拘束するものではない旨、回答したのである。

今後、国立公園内の道路建設を認めないという『林談話』の方針に、自然を愛する世論、マスコミ、自然保護団体は、それを支持しかつ期待した。石神甲子郎は、「この林公園部会長談話は、自然保護局より、都道府県に到達されて、今後の自然公園内の車道計画は、この談話に示された方針により措置されることとなった。」と指摘した⁽¹⁵⁾。

しかしこれは、石神甲子郎が『林談話』について書いた1973年末の石神の希望的観測にしか過ぎなかった。この方針は、期待に反して、政策化さ

れず、むしろ環境庁の政策は逆の方向に進んでいったからである。

『自然保護事典』は、「この談話の内容が活かされて、山岳道路が実現しなかったという例をしらない。反対に、林部長のもとで、ビーナスラインや南アルプス林道は許可されている。」と指摘している⁽¹⁶⁾。

以上のように、大雪山縦貫観光道路建設計画は、北海道自然保護協会を中心とした反対運動の結果、長い道のりを経て、るいに1973年末についに中止されることになった。

注

- (1) 編集部「大雪山道路問題の結果について」、『国立公園』第288号、1973年11月、25頁。
- (2) 拙稿、同上、25頁。
- (3) 前掲「大雪山道路問題の結果について」、『国立公園』第288号、25頁。
- (4) 1973年10月4日『朝日新聞』（北海道版）
- (5) 前掲「大雪山道路問題の結果について」、『国立公園』第288号、25頁。
- (6) 『会報』1973年12月、No.14、2頁。
- (7) 前掲「大雪山道路問題の結果について」、『国立公園』第288号、25頁。
- (8) 同上、25頁。
- (9) 同上、25頁。
- (10) 石神甲子郎「林修三自然公園部長談話」、『自然保護』139号、1973年12月、18頁。
- (11) 同上、18頁。
- (12) 前掲『自然保護事典』①、24頁。
- (13) 同上、24頁。
- (14) 伊藤精悟「南アルプス国立公園及び南アルプススーパー林道に関する公開質問状一回答文」、『自然保護』177号、1977年1月、14頁。
- (15) 前掲「林修三自然公園部長談話」、『自然保護』139号、18頁。
- (16) 前掲『自然保護事典』①、24頁

小括

大雪山縦貫道路建設計画の中止は、尾瀬縦貫有料観光道路の中止、日光

道太郎杉伐採計画の中止と並んで、国立公園内の自然保護運動史において意義の大きな出来事であった。

いつものように、大雪山縦貫道路建設計画反対運動が勝利した要因を分析し、本論の小括としたい。

大雪山縦貫道路建設計画反対運動は、尾瀬縦貫有料観光道路計画反対運動より複雑であった。反対運動の中心であった北海道自然保護協会が、1966年から1972年まで、大雪山縦貫道路建設計画反対を明確に出来ず、大雪山縦貫道路建設計画は、大雪山頂を自然保護地区に指定する代償として1967年に厚生省国立公園行政当局の承認をえて実施寸前までいっていた。

それでも大雪山縦貫道路建設計画反対運動は、一部の自然保護者たちによって、くすぶりながらも続けられていた。そして1971年8月に大石武一環境庁長官が出現して、尾瀬縦貫道路建設計画の場合は、大石長官の命令で中止されたが、大雪山縦貫道路建設計画の再検討を呼びかけたため、大雪山縦貫道路建設計画反対運動は、蘇っただけでなく、北海道自然保護協会が計画賛成派を抑えて計画反対を明確にしたために、一層の盛り上がりを示し、全国的な規模で、計画反対運動を盛り上げた。

時あたかも三木武夫環境庁長官が就任し、自然保護・環境保全の政策を進めたため、大雪山縦貫道路建設計画反対運動の盛り上がりを背景に、新たに組織された自然環境保全審議会自然公園部会が、大雪山縦貫道路建設計画の杜撰さを指摘し、特別保護地区での開発を否認し、北海道開発局をして計画を取り下げさせるに至った。

こうした経過を振り返ってみると、大雪山縦貫道路建設計画反対運動が勝利した要因は、まず第1に、北海道自然保護協会が体制的で財界や北海道庁官僚が支配する体制を克服して、組織の民主化と大衆化をはかり、協会の方針を本来の理念である自然保護に徹したことであった。

こうしたことは、他の地域では実現できていない。日本自然保護協会は、北海道自然保護協会のような体質改善をおこなうことができなかった。

日本自然保護協会が主導した南アルプススーパー林道建設計画反対運動

の敗北は、まさに日本自然保護協会が内包していた体制的で大衆性を欠いた組織体質に起因していたと指摘できる。

そうした意味で、北海道自然保護協会の組織の民主化と大衆化という体質改善があって、大雪山縦貫道路建設計画反対運動は成功しえたのである。

とはいえ、大雪山縦貫道路建設計画反対運動が勝利した要因は、他にもある。第2の勝因として、国立公園行政当局が、当初、大雪山縦貫道路建設計画の承認の代償として、大雪山の山頂を特別保護地区に指定したことが、皮肉にも、大雪山縦貫道路建設計画を否認する大きな要因になったことも事実であった。自然環境保全審議会自然公園部会は、特別保護地区での開発に否定的であったことは指摘するまでもない。大きな弱点を持っていたとはいえ、国立公園行政当局の特別保護地区指定の努力は、自然保護行政として高く評価しなければならない。

大雪山縦貫道路建設計画反対運動が勝利した第3の要因は、この反対運動が、広範な国民的な支持をえていたことであると指摘しておかなければならない。日本列島の最果ての北海道での大雪山縦貫道路建設計画反対運動は、とかく孤立しがちであったが、1972年の「大雪縦貫自動車道路『道々忠別・清水線』建設反対に関する意見書」に署名した19団体にみられるように、学術団体から自然保護団体、観光・レジャー団体まで広範な国民的支持をえていたということもあげて置かなければならない。こうした状況に、自然保護局や自然環境保全審議会自然公園部会も大きな影響を受けていたということでもある。

なおこの運動に先立ち、厚生省が公認した尾瀬縦貫有料観光道路建設計画を大石環境庁長官のラジカルな政策によって中止に追い込んだ事例は、大雪山縦貫道路建設計画反対運動に大きなプラスの影響を及ぼしたであろうことも指摘しておきたい。