

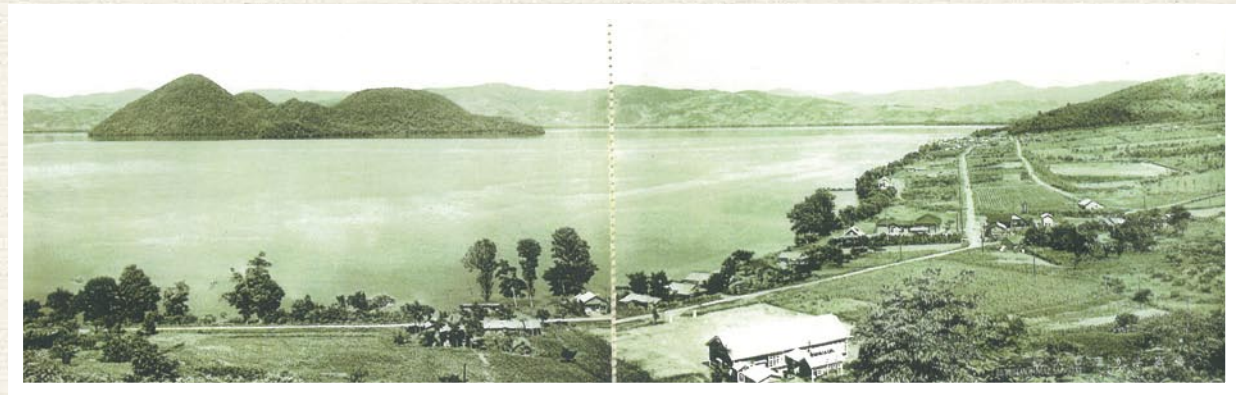
開発の歴史

支笏洞爺国立公園の周辺は、古くからアイヌ民族の生活の場であった。

江戸時代の中頃には、北海道南部に進出した松前藩が、支笏湖周辺の千歳、有珠、虻田などにアイヌ民族との交易の拠点を置いていた。

北海道開発が本格的にはじまったのは19世紀後半、明治政府が誕生してからのことだ。

この点で、北海道は本州以南とは大きく異なる道を歩んできた。



昭和の初め頃の洞爺湖畔の風景

松浦武四郎記念館提供(図と写真)

コラム ①

松浦武四郎の支笏湖発見

支笏湖を踏査し最初に記録に残したのは、松浦武四郎(文政元年～明治22年(1818～88))である。松浦武四郎は江戸時代末期に北海道やサハリンの調査に活躍した探検家で、安政4～5年(1857～58)に幕府の「東西蝦夷山川取調御用」として、北海道内陸部の状況を詳細に調べ、膨大な記録に残した。支笏湖については、安政4年に、千歳市から千歳川に沿って、山中を苦労して湖畔に到達したことが「夕張日誌」に記されている。明治政府成立の後、武四郎は開拓判官に任ぜられ、北海道の名や国・郡名の選定を行った。



19世紀中頃、松浦武四郎が作成した東西蝦夷山川地理取調図(部分)中央は支笏湖

守屋憲治氏提供

森林と鉾山の開発

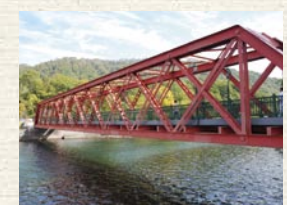


かつての美笛金山の専用鉄道(昭和11年から26年まで運行)

自然性の高い森林が残る支笏湖周辺であるが、国立公園指定以前には、鉾山開発などの産業活動が行われてきた歴史がある。国土の狭い日本では、国立公園の指定を進める際には、鉾業、発電などの産業との調整が大きな課題となることが多かった。日本の国立公園制度は、創設当初からいろいろな産業との調整を図りながら整備されてきたのである。

王子製紙(株)は苫小牧に工場を建設し、明治41年(1908)に苫小牧から支笏湖畔まで鉄道(山線)を建設し、千歳川に発電所を作り、支笏湖周辺の森林の伐採を行った。また、鉾山の開発も盛んで、支笏湖畔の美笛金山、登別市の幌別鉾山など、公園区域の内外にいくつかの鉾山があり、一部は公園指定後まで操業していた。現在は、公園内の鉾山はすべて廃止され、当時建設された鉄橋などは

産業遺構として公園の景観の一部となっている。



千歳市の文化財に指定されている山線鉄橋

洞爺湖畔開発の歴史

この地方の開拓は、海岸沿いの平地から始まった。明治19年(1886)、全道を統括する北海道庁が札幌に置かれ、そのために洞爺湖を通して函館と札幌を結ぶ交通が盛んになり、明治20年(1887)に香川県から76名が現在の財田地区に入植するなど、湖岸の人口は次第に増加していった。

洞爺湖畔の観光事業に道が開けたのは、大正時代の初期に温泉が発見され、末期にこの地方を通して函館と札幌を結ぶ国鉄室蘭本線と千歳線が開通してからである。昭和4年(1929)には虻田(現JR洞爺)駅から洞爺湖畔まで鉄道(第二次大戦中に廃止)が開通し、ホテルやゴルフ場などが進出した。国立公園指定については、戦前に候補にあがったものの阿寒と大雪山に先行された。しかし、戦後になって札幌に近い利用性の良さが評価され、昭和24年に指定の運びとなった。そして、昭和30年代から40年代にかけて、高度経済成長期の観光旅行ブームとともに、洞爺湖畔は観光地としての発展を遂げたのである。



昭和29年頃の洞爺湖畔 珍小島付近

コラム ②

恵庭岳オリンピック競技場跡地の自然復元

昭和47年(1972)に開催された札幌冬季オリンピックで、恵庭岳はスキー滑降競技の会場とされた。コース設定のために国立公園の樹木を伐採することには議論があったが、競技後に施設を撤去して植樹し元の状態に戻すことを条件に認められ、全長2kmあまりの男女コースの他、ロープウェイや建物などが建設された。競技終了後すぐに原状回復の作業が始まり、昭和49年(1974)までに施設の撤去、植樹と合わせて急斜面の治山工事も実施された。また、その後も維持のための作業が長い時間をかけて行われた。現在、コースの痕跡はかなり薄れているが、植栽された樹木は周辺の木々に比べるとまだ小さい。

北海道新聞社提供



札幌冬季オリンピック当時の恵庭岳滑降コース