

2017年8月22日

「立山黒部」世界ブランド化
推進会議委員の皆様

阿曾原温泉小屋 代表 佐々木 泉



「立山・黒部」世界ブランド化についての意見書

安全対策有っての観光！ 立山黒部の特徴を十分考慮した観光戦略を！

記

1. はじめに

関係各位におかれましては、「立山・黒部」の世界ブランド化に向け検討を重ねられているようですが、報道からの情報・出席者から漏れ伝わってくる印象等から「安全対策」が置き去りにされたまま議論が進んでいるのではないかとの印象を抱いております。

私は、昭和55年より、富山県警山岳警備隊員として13年間山岳救助活動に当たった後、平成5年からは黒部峡谷「阿曾原温泉小屋」にシーズン中は住み込みながらその経営に当たり、多くの登山者の安全確保に努めて参りました。四季を通じ立山黒部で、その厳しい自然と向き合いながら、遭難救助・登山道整備・山岳地帯での災害復旧等の業務を現場に出て行っております。その一方で、黒部観光旅館組合長や富山県警察山岳警備協力隊長等も務め、多くの関係者の意見も聞き、それをとりまとめなくてはならない立場でもあります。

私と周りにいる、立山黒部の現場に携わる人間が感じている懸念と実態を理解していただき、会議の参考になればと思い本意見書を提出いたします。

2. 立山黒部アルペンルートについて

近年、アルペンルートの営業再開時期が年々早まってきており、それに伴い様々な事故・トラブルが発生しています。

※昭和55年から毎年、山岳警備隊員・指導員として通って思う事です。

(1) 冬期間のアルペンルートの気象条件は検証されているのか？

雪の大谷に冬期間に20mの積雪が有る事実は、ヨーロッパアルプスの冬期間の積雪量とは大きく違くと雪氷学の研究者から教わった事がありま

す。また、積雪が有るということは、裏返せば冬期間の晴天日数が少ない事の証明ではないだろうか。(せっかくの景観が見える日が少ない！)

今年のオープン初日には、高原バスが吹雪の「雪の大谷」で吹き溜まりの積雪に乗り上げて数時間立ち往生しました。また、11月に入れば路面が凍結して、ガードレールの撤去された道路はとても危険です。

(2) 期間延長すれば雪崩の危険が増大する！

数年前の11月下旬に、室堂ターミナルの目の前の斜面で雪崩が発生してスノーボーダーが埋まった事故が発生しています。実際、雪崩がバス道路まで届いていました。

私自身、冬山遭難救助中に雪崩に巻き込まれて、感じたのは身体全体への圧力だけで、光と音の無い世界を灌木にしがみ付いて切り抜けた体験が有り、雪崩の怖さは身に染みんでいます。

危険になる前に、ダイナマイトで人工的に雪崩を起こす方法もスキーリゾートで行われている所もあるけれど、国立公園内の貴重な動植物の生息域で、どう見ても影響が出そうなものの導入には賛成できません。

他にも雪崩が、除雪作業中のロータリー車の運転席の窓ガラスを突き破った事が有ると聞いたことが有りますし、地元の除雪事業者には、除雪の前倒しにより除雪中の事故の危険性が大幅に高まることに懸念する声もあると聞きます。

雪崩が起きなくても、吹雪やガスで道迷いを起こすケースも例年多発しており、未熟なスキーヤーは特に危険です。

(3) 扇沢（長野県側）からの冬期利用についても雪崩の懸念がある！

更に、冬期の開業で用いようという話のある長野県側の道路では、今年3月下旬にも扇沢から大町に向かった地点で雪崩が発生して、TKK・関電職員の上下山用定期バスの通行が数日間出来なくなっていました。

我々も以前、樺平の発電所の屋根雪除雪・奥鐘橋の除雪作業を依頼されて扇沢経由で入山した際、降雪が続いた関係で扇沢下部での雪崩の危険があるとの事で、数日間下山出来ず足止めされた事があります。(一旦不安定な積雪が積もれば、数日間の通行止めは珍しくないと聞いています)

入山中の観光客を、天候悪化で下山させる術がなくなります。

そして、あまり考えたくはないことですが、もし冬期に弥陀ヶ原が噴火した場合、避難路はこれしかありません。恐ろしいことです。

(4) 極寒の寒冷地に、はたして一般観光客は楽しめるのであろうか？

冬山経験者である私自身、厳冬期以外のアルペンルート開業中の5月初旬の寒冷前線通過時の猛吹雪遭遇・10月初旬の凍死遺体収容・11月初旬の雪崩埋没者の捜索等々、鼻毛が凍りつき・眉毛から氷柱を垂れ下げながら行動した経験がありますが、一般人では外に出る事など無理です。

ゴールデンウィーク中に、天候が悪くて室堂ターミナルから外に出る事も出来ず、身動きが取れない人混みの中で時間を潰している観光客を見ていると可哀想すぎます。

(5) 乗り物のない区間は大丈夫か？

黒部ダムでの、年間を通しての降雨降雪日数は200日余りとのデータがあります。

室堂から見れば、標高が低いので寒さは弱まりますがダムの堰堤上は歩かなければなりません。(夏場の晴天率から考えると、冬場の晴天率はかなり悪いのでは？)

更に、除雪を毎日したとしても、峡谷沿いは風が通り抜けて寒さが厳しく凍結箇所も出来るでしょうし、一般観光客は安全に通過する事が出来るのでしょうか？(冬場は、ダム下流側や峡谷沿いの岩場には巨大な氷柱が出来ています。一目見れば、厳しい寒さを説明するまでもありません)

(6) 登山者・スキーヤー・スノーボーダー等への対応は？

冬期間の営業期間延長をした場合、観光客以外の利用で、登山やバックカントリーと言われるグレンデ以外を目的としたスキーヤー等への対応は難しくなると予想されます。

冬期間、簡単に室堂まで交通機関で入れるとなれば、前記のような利用者も現れるのでは？ 施設以外への立ち入りを制限するには、「富山県登山届出条例」の様な規制が必要になってくるのではないか？

当該条例制定時も、個人の挑戦に行政が制約を掛けるのはいかがなものか？との論争があったと聞いています。

私もゴールデンウィーク中は、室堂ターミナルで入山指導員として、これらの方々の対応をしています。自己責任で好きな山に登りたい・好きな

斜面で滑りたい！」と言われてしまえば、強制力を持って制止する事も出来ません。

粘り強く説得するしか無いのですが、外国人等は晴天時に危険を説明しても理解してもらえず苦勞しております。

また、昨年11月の大学生の雪崩遭難事故等を見れば、注意・指導をしていたとしても、天候の急変により防ぐことが出来ない事案も発生してしまうのも事実です。

そもそも、入山指導員制度が出来たのも積雪期の入山者の遭難事故が多発したから出来た制度です。

これ以上営業期間を延ばして、気象条件の厳しい時期まで解放するのであれば、相応の対策・対応等を整備しなければ、遭難が増えるのは火を見るよりも明らかです。

(7) ロープウェイについて

立山駅から弥陀ヶ原まで、ロープウェイを建設する案もあるようです。その自然へ影響については他の方にお任せして、安全面から述べます。

ロープウェイを積雪期に稼働させることになると、今まで使われていなかった斜面に、新たに技術・体力ともレベルの高くないスキーヤーを受け入れることになり、事故の多発が予想されます。

以前、スキーヤーがホワイトアウトの弥陀ヶ原高原で、方向を見失い行方不明となり、その遺体の回収に二回出動したことが有ります。

GPSが普及してきたとしても、平坦な地形ゆえに心配な地域であります。

私自身、救助活動中にホワイトアウトのなか行動中、雪底を踏み抜いて五十メートル余り転落してしまい強い恐怖感を体験したことが有ります。

そんな時に行動しなければと言うかもしれませんが、山での天候急変はよくある事です。平坦な地形の雪面で、視界が効かなくなるホワイトアウトは大変危険です。

今まで安全対策が講じられてこなかった弥陀ヶ原地域で、前記と同じ対策が必要になり新たに大きな負担が増えます。

(8) 救助に当たる山岳警備隊の体制をどうするのか？

今までにも、立山周辺での厳冬期の遭難救助にも出動してきた実績は有りますが、交通機関を利用せず入山口から何日も掛けてラッセルして来る者は、それなりの体力・技術・経験を備えて挑んでいる強者達です。

しかし営業期間を延ばせば、レベルの低い登山者が入ってきて遭難事故を起こすのは容易に予想できます。

口には出さないだろうが、使命を負って命を懸ける隊員の立場に立ってみれば、割り切れないものが出てくるのではないのでしょうか。

当然、二重遭難のリスクも比べ物にならないものになります。

富山県警察山岳警備隊は、今まで三件の殉職事故があります。もう絶対に殉職事案は起こしてはならないのです！

2009年1月に、北海道積丹岳でスノーボード中の遭難事故が発生して、救助隊員が活動中のミスで、結果として遭難者を死亡させた事案が裁判になり、救助側が敗訴した事例がありました。

そもそも、自力で動けなくなった遭難者を命懸けで救助に向かっていたのに、訴えられる世の中に割り切れない思いがありますが、これも現実です。

冬期間の営業をするのであれば、レベルの低い入山者への対策をしっかりとしてもらわなければ、日本一の山岳警備隊といえども負担が大き過ぎます！

3. 黒部峡谷鉄道について

黒部峡谷鉄道の、開業準備作業・災害復旧等に関わった経験から。

<運行期間を延ばせないか？>

現状では、少しの積雪でも線路まで押し出してくる雪崩が発生する地点が、宇奈月から少し進んだ箇所にあります。(二号トンネル出口等)柳橋までの運行を考えておられるようだが、短い距離なのに寒さで窓ガラスが曇るのも目に見えているのに楽しめるのでしょうか？

ちなみに、上流部では対岸で発生した雪崩が黒部川を飛び越えて線路まで届いて設備を壊したことがあります。

(平成八年に、鐘釣駅構内・四平にて発生)

私は冬期間に、日本カモシカの調査・ダム勤務者への書類等の配達業務(通送勤務)等で毎年何度も線路沿いを歩いた経験があります。

冬期間は、トンネル・スノーシェッド等の岩の割れ目からシミ出した水が、分厚く凍結して線路を覆っているのを知っています。

更に、線路脇の樹木が雪の重みで垂れ下がり相当の管理が必要でしょう。

冬期間の宇奈月への集客は、峡谷鉄道の利用よりも宇奈月ダム湖とトチの湯を利用したアドベンチャー系のものを考えられないのでしょうか？

ジェットボート・ホバークラフトでの周遊、ダムからの放水量をイベント

日だけ増やしてラフティング（極寒の激流下り）等は面白いのでは。
更に宇奈月ダムには、冬場に渡り鳥が結構集まるようになって来たのを観光に利用できないでしょうか？（鳥インフルエンザが気になるが）

早期の運行再開については、春先に線路上の山腹点検を終了させてからの運行再開になりますが、鐘釣駅より上流は黒部川の左岸側に線路が移り北向き斜面になると山の標高が高くなる関係で、融雪が遅れてしまうので点検も遅れてしまいます。

4. 関電・黒部ルートについて

黒部峡谷鉄道の、ネックである行き止まり観光を補完するには魅力あるルートであるし県民の悲願との声もあるのは重々承知の上で！

※黒部ルート途中にある阿曾原温泉小屋の従業員は、黒部全体で各方面から作業・業務委託を受けており、この25年間利用して感じている事です。

(1) 安全確保についての議論は？（黒部は生きている！）

七年前の東北の大震災の後、富山県内でも立山の地獄谷での有毒ガスの噴気場所や量が変わって、立ち入り禁止になっているのは知られています。

同じように、仙人谷ダムの勤務員によれば東北の震災発生以後、仙人谷ダムから樺平の発電所に通じる導水路から「地鳴り」が鳴り出したそうです。同年10月上旬に、黒部ダムを震源とする地震が発生した途端に治まったとの事である。

昨年も9月末から一月余り、仙人谷ダム上流一帯で微弱地震が群発していると富山地方気象台から発表されていました。

（ちなみに、どちらの時も阿曾原温泉の温度が上昇しました）

(2) このまま利用してもいいのか？

黒部ルートの高熱隧道区間は、現在も高温を保っており、有毒では無いものの今もガスが噴き出している部分もあり、まさしく山が生きていると感じられます。

今まで、事故が無かったからと言って、そのまま一般の観光客を受け入れて良いものなののでしょうか？

立山地獄谷の例を見れば、不安を覚えてしまうのも私だけでは無い筈です。

(3) 何より心配なのは！

「この区間の、利用代金は徴収しない代わりに安全対策は行わない！」

と取れるような運用方法に、現場を知るものとして強く違和感を覚えます。高熱帯を通る訳だし、大部分が素掘りの露岩のトンネルなのに、万一事故が発生した場合、危険の認識は無かったと言い切れるのでしょうか？（そもそも、安全なルートに改修出来るのだろうか？）

2003年8月に、奥入瀬溪谷で遊歩道を歩いていた観光客が山腹から落ちてきた枯れ木に当たって負傷して、国賠裁判となり森林管理署と県が敗訴した事例がある。

山中の斜面の枯れ木の管理など、誰にも出来る筈などないのに訴えられる世の中です。

開放する約束云々より先に、どれだけ不測の事態への安全対策を取れているかが大前提ではないかと考えます。

5. これからに向けて

立山・黒部は大切な観光資源なのは、言うまでもありません。

しかし、圧倒的な積雪量を始め「立山・黒部」なればこそ、「他とは違う厳しさ」も持っていることを忘れてはなりません。

先に上げた問題点の他にも、懸念材料は沢山あります。（悪天時の医師等救護体制、冬期間の水源・下水対応、電源等の維持管理等）

利用促進等は、拙速に結論を出さなくとも、専門家や現場の生の声を取り入れて十分な議論を重ねるべきではないでしょうか。

安全に不安が有る中で利用して、事故が起きた場合は「想定外」と言い訳は出来るはずもありません。

ましてや、検討委員が事故発生時に責を負うとも思えず、運行事業者に責任を負わされるとすれば、事業者が及び腰になるのも当然です。

長期的な視点に立って、計画を策定してゆくことは大切なことです。

しかし、今やらなければならない事も沢山あるのではないのでしょうか？

繁忙期の、アルペンルート各駅の混雑緩和対策は喫緊の課題です。

本年春の美女平で、立山ケーブルの待ち時間が長過ぎて、付近を散策するうちに転落事故が発生してしまいました。

昨年のシルバーウィークには、室堂からの下山バス待ち行列が、高原バス乗り場から一階フロアを九十九折れに並んだ列が、階段を3階から屋上にまで伸びて、更にはみくりが池方面遊歩道にまで続いたと、にわかには信じられ

ない状態だったと聞いております。

今ある観光資源の、整備や磨き込みを行って出来ることが有るはずですが、私自身の話になりますが、一昨年・昨年と樺平から阿曾原間を私がガイドして「日本一危険な？温泉ツアー」として募集を掛けたところ、合計11回催行して好評を得ました。(知らない者だけで歩き、景色だけ見ても飽きてくる。開発の歴史・維持管理の大変さ等を、キチンと説明しながら歩けば同じコースの往復でも意義を見つけてもらえます)

先に上げた三コースは、それぞれ特殊な場所で苦勞してきた歴史があります。期間延長等は出来るものならば、すでに行われていたのではないのでしょうか？

長年の苦勞を逆手にとっての利用法、例えば厳しい環境の中で開発・維持管理してきた苦勞を、観光客の少ない時期に企業の新入社員研修会を誘致して「社会貢献」とはどうゆう事なのか等を教育する場にするとか、知恵を出せば集客の余地はまだまだあるかと思えます。

今回は、形としては私見として提出しますが、悲惨な遭難現場や厳しい現場で管理を頑張っている各方面からの声を取りまとめたものです。

私も世界中の方々に、素晴らしい「立山・黒部」で感動して頂きたいのはおなじです。

その思いがあるからこそ、今まで山岳救助に携わって来ました。

「山で事故が起こってもらいたくない」との思いで作った本意見書が、今後の議論に活かされることを切に願います。

以上

参考 (プロフィール)

昭和55年より、県警山岳警備隊員として13年間山岳救助活動に当たる。

平成5年、県警退職後、黒部峡谷「阿曾原温泉小屋」の経営に当たりながら

○県登山指導員 ○県入山指導員 ○県カモシカ調査員 (H27まで)

○富山県警察山岳警備協力隊長 ○宇奈月方面山岳救助隊長

○環境省自然公園指導員 ○県環境保全協会理事

○北アルプス山小屋組合理事 ○樺平・祖母谷間道路管理組合副組合長

○黒部観光旅館組合長 ○黒部・宇奈月温泉観光局理事

等々を兼任しながら、四季を通じ立山黒部で遭難救助・登山道整備・山岳地帯での災害復旧等の業務を現場に出て行っております。