

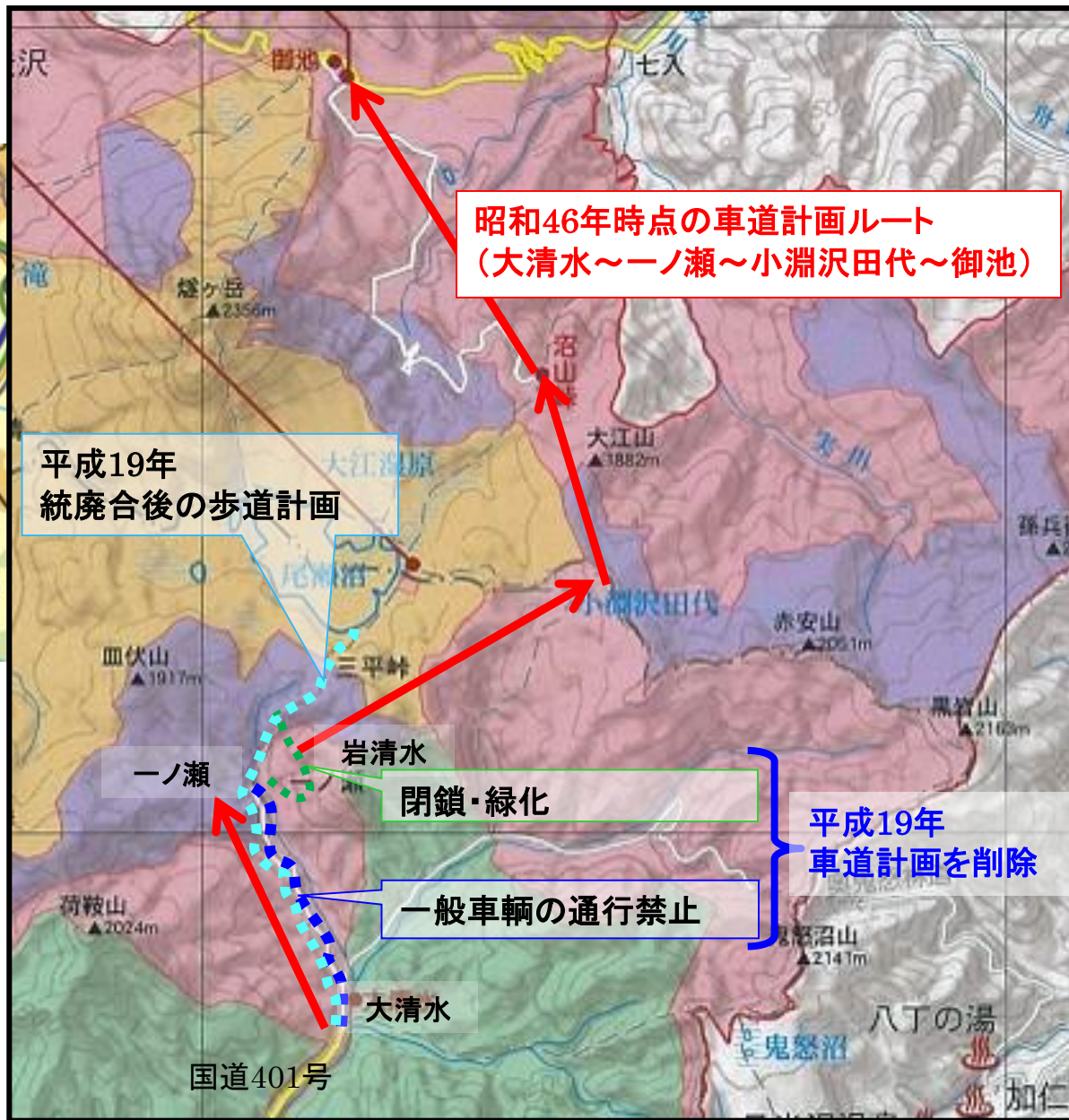
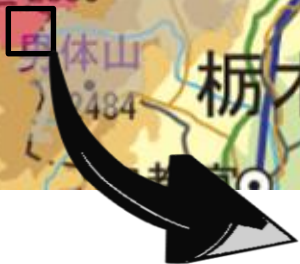
平成30年7月3日

中央環境審議会自然環境部会自然公園小委員会（第36回）

# 尾瀬国立公園大清水～一ノ瀬間 低公害車両運行モニタリング結果 について【報告】

# 大清水～一ノ瀬区間における車道計画の経緯

- 昭和15年当時、大清水～尾瀬沼～檜枝岐に至る沼田(会津)街道の車道化が公園計画に位置づけられる。
- その後、特別保護地区を迂回するルート変更を経て、大清水～一ノ瀬～岩清水の区間で工事が進められたが、自然保護団体の反対を受け、昭和46年に当時の環境庁長官が事業中止を要請。同年、工事未承認の三平口～沼山口の車道計画を削除。
- 昭和49年、自然環境保全審議会自然公園部会小委員会における一ノ瀬駐車場の計画・事業決定に際し、大清水以奥については「緊急用又は管理用車両等の必要最小限度の車が使用するものとするよう指導されたい」との意見を付して答申。
- 平成19年の尾瀬国立公園独立の際の公園計画変更に伴い、大清水～一ノ瀬～三平口間の車道計画を削除。
- 現在、大清水～一ノ瀬区間については、群馬県が大清水尾瀬沼線道路(歩道)の一部として執行中。



# 大清水～一ノ瀬区間における低公害車の運行

背景:尾瀬国立公園では、核心地域への主な入山口3つ(鳩待峠口、大清水口、沼山口)のうち、年間入山者の約6割が鳩待峠口を利用する等、利用の偏りへの対応が課題となっている。

取組:尾瀬国立公園協議会では、利用分散等により尾瀬の快適利用の促進を図ることを目的として、平成21年度より「快適利用の促進(利用分散等)に関する小委員会」を設置し、具体的な対応方策の検討を開始。

上記小委員会のもと、群馬県主体で平成23～25年度は「尾瀬らしい自動車利用社会実験」として、平成26年度は試行として大清水～一ノ瀬間における低公害車の運行の取組が進められてきた。



社会実験や試行結果を踏まえ、27年度より民間事業者が主体となり、有料化・運行期間をシーズン中に拡大して実施(平成30年度で営業運行開始4ヶ年目)。

# 尾瀬周辺道路 (車道・歩道) 概況図

回遊型利用：  
入山時と下山時に異なる登山口  
を使う利用形態のこと



## 現状と課題

- ・半数が鳩待峠を往復利用し、利用されるルートに偏りが見られる。
- ・尾瀬内での宿泊率が約3割である等、滞在時間が短い。

## 目指すべき尾瀬の利用のあり方

尾瀬ヶ原、尾瀬沼、各入下山口等、尾瀬の持つ様々な魅力をゆっくり楽しむ。

# 大清水口における低公害車運行に関する社会実験等の実施状況

	平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度
実施期間	10月3日～9日	9月20日～23日	7月13日～21日	7月12日～9月19日の内
実施日数	7日間	4日間	9日間	64日間
運行内容	定時 計24便/日	定時 計28便/日	随時 計1,240回	随時 計2,902回
利用者数	720人	545人	3,958人	13,838人

\* 車両運行にあわせて、旧道の開放、大清水の歴史等の情報発信、利用者アンケート等を実施。

- ◆ 利用者アンケートの結果、満足度・今後の利用意向とも高いことが確認。
- ◆ 環境省調査の結果、大清水～一ノ瀬の車両運行による鳩待峠～大清水間の回遊型・宿泊型利用への誘導効果を年間5,400人程度と推測。



## 平成27年度より民間事業者による運行を開始

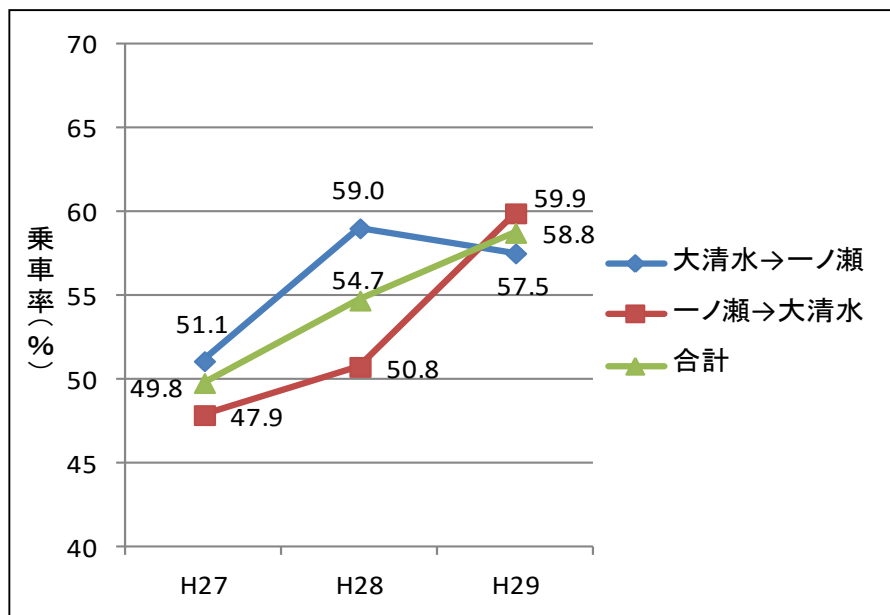
3ヶ年を区切りとし、車両運行による利用面・環境面での影響、利用分散化・回遊型利用への誘導効果等については関係機関が協力してモニタリング調査を実施し、協議会・小委員会において検討・見直し。

# (1)低公害車両の利用者数

年度	運行日数 (日)	期間総数		1日当たり		1便当たり 利用者数 (人/回)
		運行回数 (回)	利用者数 (人)	運行回数 (回/日)	利用者数 (人/日)	
平成27年度	121	3,336	17,979	27.6	148.6	5.39
平成28年度	128	3,231	17,576	25.2	137.3	5.44
(対27年度比)	(1.06)	(0.97)	(0.98)	(0.91)	(0.92)	(1.01)
平成29年度	114	2,913	15,265	25.6	133.9	5.24
(対27年度比)	(0.94)	(0.87)	(0.85)	(0.93)	(0.9)	(0.97)

※乗車率は任意の7～10日間の調査結果

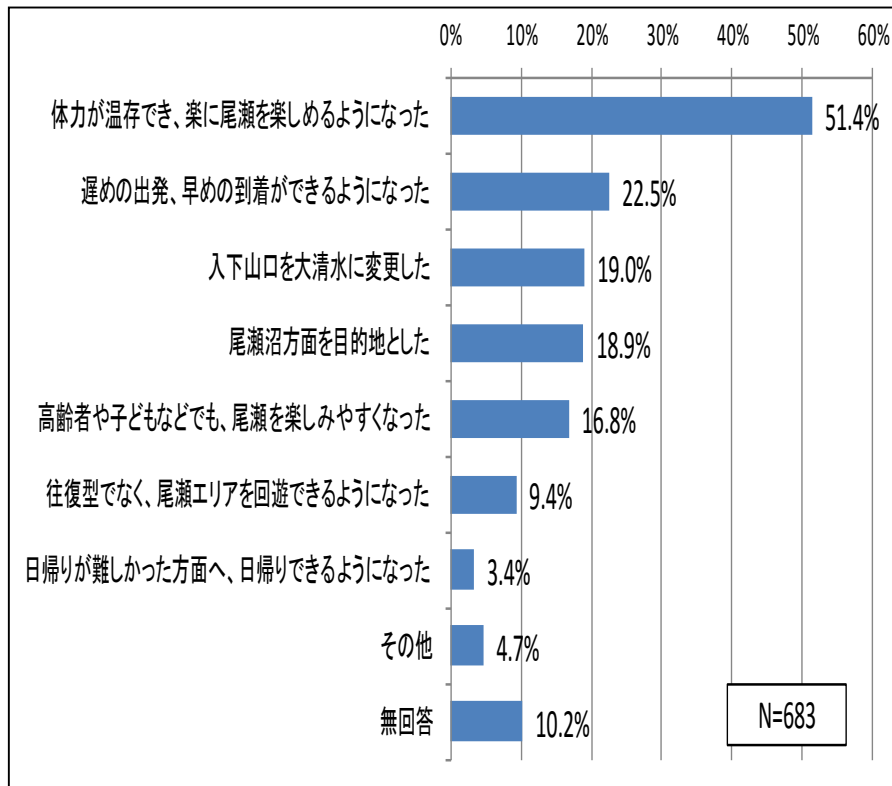
出典：群馬県資料



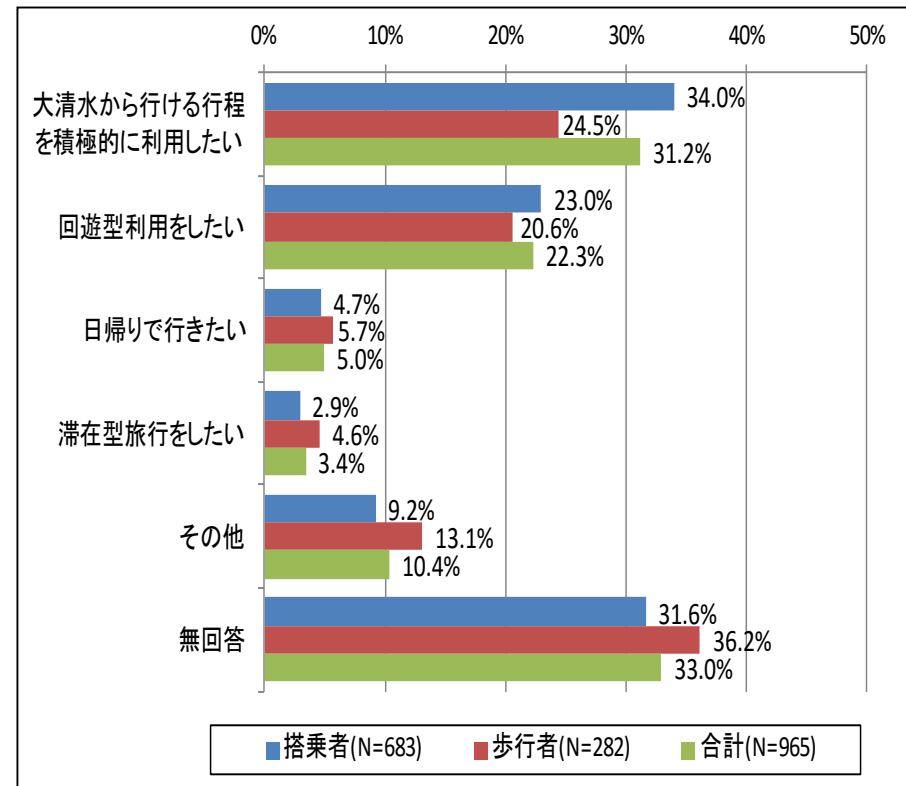
運行の様子

下山時を中心に利用が増加。

## (2)尾瀬利用者の意向・行動



低公害車両を利用したことによる変化や効果



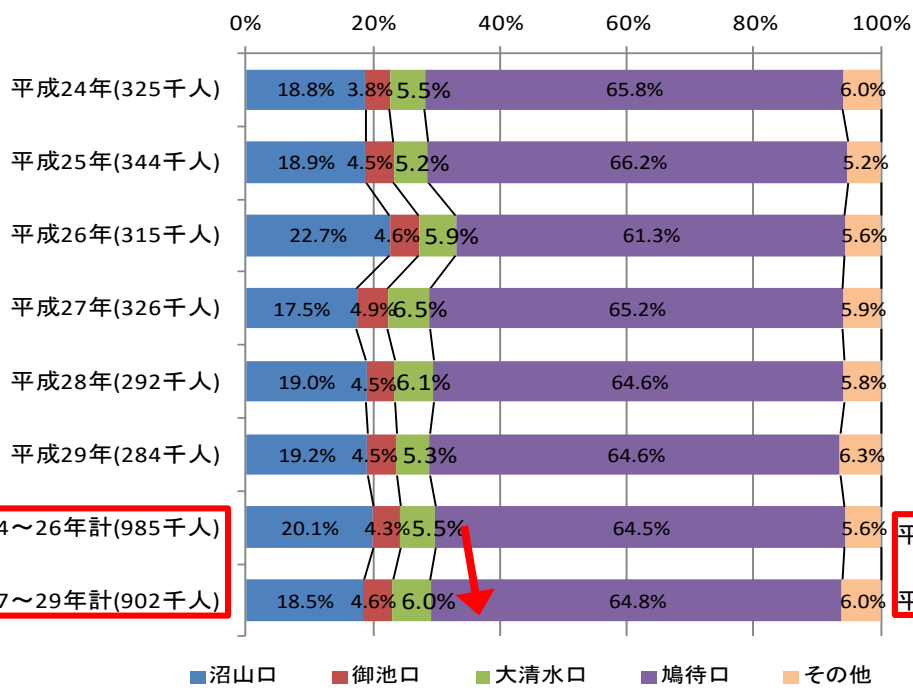
低公害車両を利用して行ってみたい尾瀬のコース

出典：平成27年度 尾瀬国立公園利用適正化推進業務報告書（環境省）

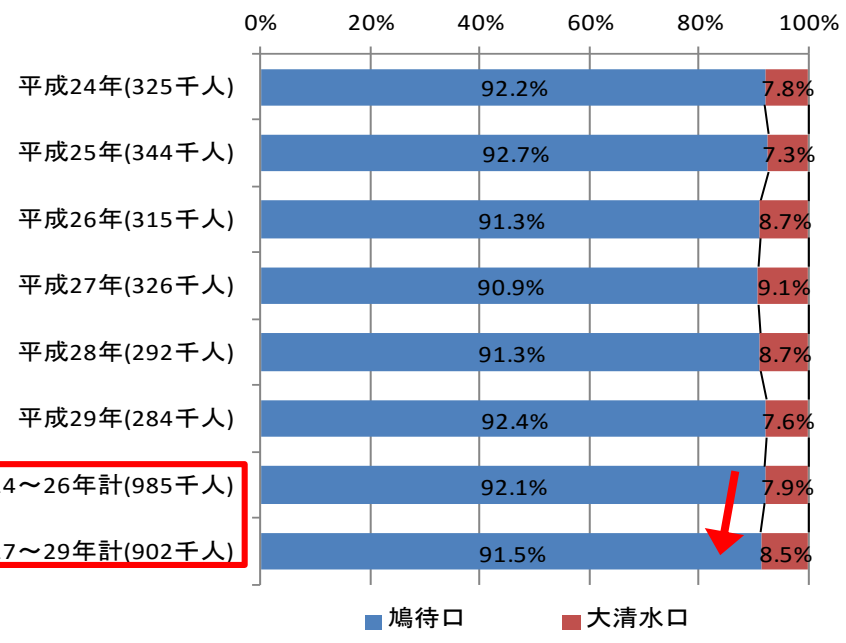
低公害車両が利用出来ると知って入下山口を大清水に変更した人や、回遊意向をもつ人が一定数存在。



# (3)入山割合からみた動向



入山口別の利用者数の割合の推移

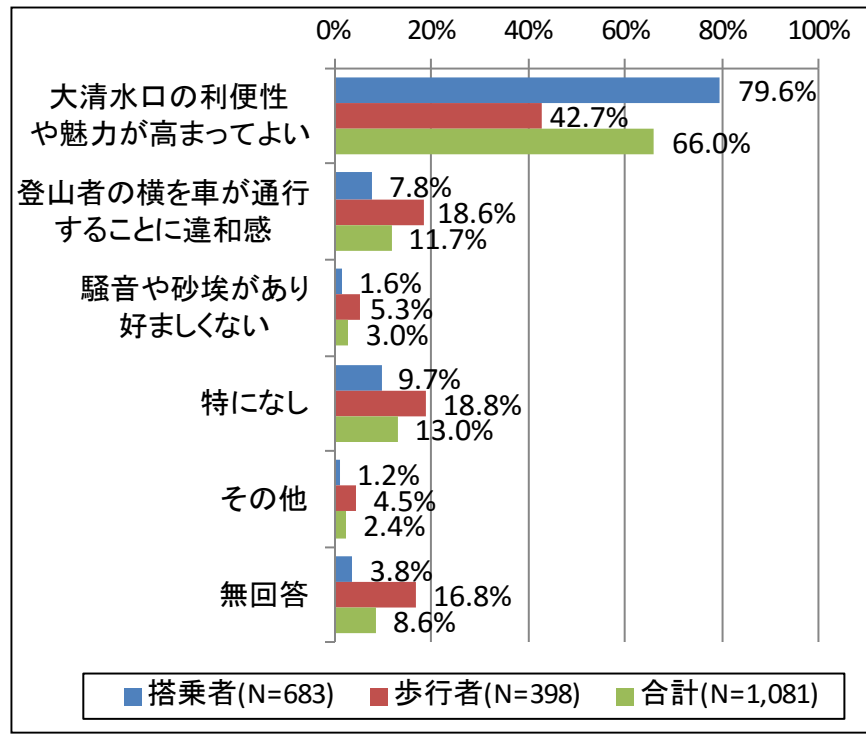


鳩待口と大清水口の利用割合の推移

出典：尾瀬国立公園への入山者数報道発表（環境省）

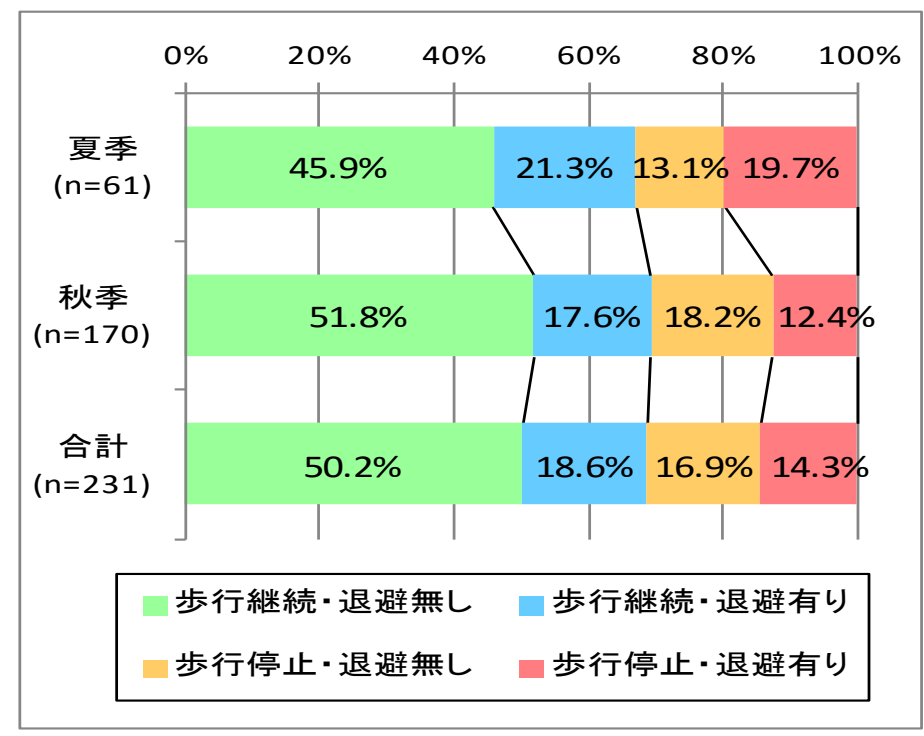
本格運行の前後3年間ずつで比較すると大清水入山口のシェアは微増。

# (1)低公害車両の運行に伴う歩行者の利用環境



入山口別の利用者数の割合の推移

出典：平成27年度 尾瀬国立公園利用適正化推進業務報告書(環境省)

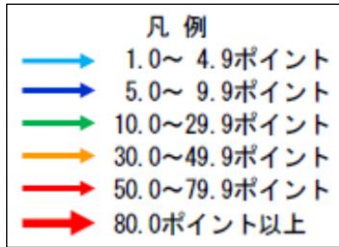


挙動パターン別構成

出典：平成29年度 尾瀬国立公園利用適正化推進業務報告書(環境省)

低公害車両が登山者とすれ違うことについて、歩行者の安全を脅かすような事象は発生していない。

## (2) アクティビティ支援への寄与



※サンプル調査のため実数ではなく相対比較  
 ※「ポイント」は、区間ごとのアンケート回答者数を総サンプル数で除して100倍したもの

出典：平成27年度 尾瀬国立公園利用適正化推進業務報告書（環境省）



(日帰り・大清水～一之瀬 低公害車搭乗者)



(日帰り・大清水～一之瀬 歩行者)

低公害車両の利用有無別にみた区間別歩行者数の比較

低公害車両を利用することで体力温存、時間短縮効果が期待でき、  
 アクティビティの範囲が広がっている。

## (1)環境影響調査結果

**方法**：群馬県が尾瀬保護専門委員に依頼し、低公害車両営業運行開始のH27～29年度までの3年間、低公害車両運行期間前(5月下旬～6月初旬)、車両運行期間中(9月中旬)、車両運行期間終了後(10月下旬～11月上旬)の3回、現地にて調査。

具体的には、車両待避所における車両や人の踏みつけによる植生への影響、車道と沢が交差する箇所での植生への影響、法面の植木の植生変化、尾瀬以外から移入・拡大する恐れのある植物に対する警戒について、H27から継続する定点(5箇所)を中心に調査。

**結果**：定点(5箇所)及び当該区間全般において、各年度ともシーズンを通して、車両運行に起因すると推定される変化は無かった。

- ・ 車両乗り入れによる周辺植生への影響はみられなかった。
- ・ 外来植物は散見されるものの、一ノ瀬までの区間が3kmに達していることで、尾瀬の核心部への緩衝帯への役割を果たしている。

# 今後の方針

- ◆低公害車の営業運行は今後も引き続き実施
- ◆今後は3カ年のモニタリングで明らかになった課題について、関係者間で取り組んでいく。

(取組み例)

○他の取組みと合わせた利用分散効果の向上

- 効果的なPR方法の検討実施、より分かり易い案内誘導
- 三平峠周辺の安全確保
- 低公害車両利用者の安全確保(例:乗車前の安全講習・装備チェック等)

○ルート全体の魅力向上

- 大清水入山口周辺の魅力創出
- 旧会津沼田街道に沿った魅力創出
- 福島・新潟方面ルートのさらなるPRと利用環境整備

○外来種搬入対策強化

- 尾瀬内への重機や工事資材搬入が外来植物の運搬源となり得ることは従前から懸念されており、注意喚起を強化