

# 尾瀬の多様な魅力を楽しむ利用への誘導

—自動車利用の検討などによる—

## 目指すべき尾瀬の利用のあり方

尾瀬ヶ原、尾瀬沼、各入下山口など、尾瀬のもつ様々な魅力をゆっくり楽しむ

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割であるなど、滞在時間が短い。

## 目指すべき利用のあり方への誘導方策

- (1)自動車によるアクセスを変えることで、これまでと異なるルート設定を可能にする。
- (2)低利用入下山口周辺の滞在時間を延長し、利用を促進する。
- (3)主要な入山口である鳩待峠の利用のあり方を検討する。
- (4)目指すべき利用への誘導に向けて情報発信していく。

自然環境の保護および主要入山口の国立公園らしい雰囲気重視し、それらを損なわないよう配慮しつつ実施

## 具体的な方策

## これまでの実施内容(平成23~28年度)

## 今後の実施内容

## 長期目標

### (1)自動車によるアクセスの検討

以下により、回遊型の利用を促進する。

#### ①一ノ瀬までの車両の運行

大清水・一ノ瀬間の時間短縮により、入下山口としての大清水を利用しやすくする。

#### ②戸倉を拠点とした交通体系の構築

現在、マイカー利用者が鳩待峠を利用する際には戸倉が拠点となるため、他の入下山口から戸倉までのアクセスを容易にする。

### (2)低利用入下山口周辺の滞在時間延長等

低利用入下山口周辺の資源発掘

### (3)鳩待峠の利用のあり方の検討

鳩待峠への車両の進入の規制

### (4)目指すべき利用へ誘導する情報発信

多様な利用のあり方を情報発信

#### ①一ノ瀬までの車両の運行

【環境省】H23・24年度に実施した利用者を対象としたアンケート調査により、交通アクセス変更により、鳩待峠～大清水を回遊・宿泊型で利用する人が、現在の大清水利用者の2割弱にあたる5400人程度(H24年度入山者数と比した場合)増加する可能性があり、多様な魅力を楽しむ利用への誘導に資すると考えられた。

【群馬県】H23～25年度に、大清水・一ノ瀬間で低公害車両運行の社会実験、平成26年度に社会実験を実施。あわせて旧道を通行可能とし、車道開発の歴史について情報発信を実施。

【事業者】平成27年度より営業運行を開始

【環境省・群馬県】平成27年度より低公害車両運行に関するモニタリングを実施

【環境省】大清水地区の見どころを利用者に紹介する案内マップを作成し配布した。

【群馬県】鳩待峠第一駐車場への車両乗り入れ制限を行い、車の少ない静かな入下山口を現出

・静かな峠の雰囲気を肯定する意見が多かった。

【土地所有者・事業者等】

・第1駐車場への車両乗り入れを全面的に制限(H28～)

・第2駐車場を拡張整備し、メイン駐車場として利用。(H28～)

・第1駐車場の特別保護地区エリアの緑化(H28～)

【環境省】

・利用者が尾瀬に関する情報をどのように得ているかを調査。利用者の多くは旅行会社、行政機関等のホームページ等から情報を得ているが、3割は市販のガイドブックを利用しているなどが分かった。

・尾瀬沼VCでフェイスブックを開始し尾瀬沼周辺の情報を発信。

・セルフガイドを改訂・配布。

#### 大清水～一ノ瀬

○低公害車の運行

・県道の維持管理

【事業者・群馬県】

・運行に関する評価・検証

【環境省・群馬県】

○旧道の整備・利用

○沼田街道、大清水～岩清水間の車道開発の歴史等を情報発信

【群馬県、片品村、事業者等】

#### 鳩待峠

○国立公園にふさわしい静かで落ち着いた環境の整備

・第1駐車場の再整備について、小委員会において検討

#### 情報発信

・回遊型・宿泊型ルートをはじめとする尾瀬の多様な魅力に関する情報発信を行う。【尾瀬関係者】

・小委員会において引き続き効果的な情報発信について検討

#### 大清水～一ノ瀬

○次世代型エコカーへの全面移行

・能力やコストパフォーマンスを考慮したEV、CHV車両への移行など【事業者】

#### 鳩待峠

○国立公園にふさわしい静かで落ち着いた環境の整備

・ビジターセンター機能の整備  
・その他必要な整備

#### 情報発信

・回遊型・宿泊型ルートをはじめとする尾瀬の多様な魅力に関する情報発信を行う。【尾瀬関係者】

#### その他

・発展的な取組

平成29年度 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業務について

環境省関東地方環境事務所

1. 業務目的

平成27年度より尾瀬国立公園適正利用の取り組みの一環として実施している、大清水～一ノ瀬間の低公害車両運行に関し、3か年の運行状況、周辺環境への影響及び、利用分散の効果等について検証を行う。

2. 業務項目及び実施状況

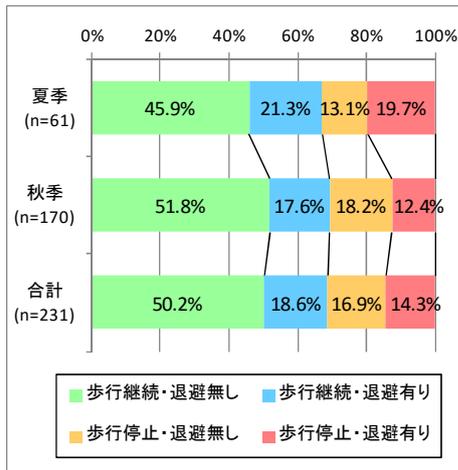
業務項目		目的・内容	実施状況
現地調査	【調査1】 歩行者挙動等ビデオ撮影調査	<ul style="list-style-type: none"> <li>低公害車両が側方を通過する際の、歩行者の挙動をビデオ撮影により把握する。</li> <li>調査項目は振り返り・立ち止り・退避状況や車両との距離等。</li> </ul>	下記2回、合計4日間の調査を実施
	【調査2】 低公害車両案内誘導状況調査	(案内誘導及び情報提供状況調査)	<b>【夏季調査】</b> H29.8.25(金)～8.26(土)  <b>【秋季調査】</b> H29.10.6(金)～10.7(土) ※天候の関係で一部10.8(日)にも実施
		(利用者動線調査)	
	【調査3】 低公害車両運行区間の舗装状況調査	<ul style="list-style-type: none"> <li>大清水～一ノ瀬間の舗装状況等を現地踏査により把握する。</li> <li>調査項目は舗装状況、幅員、付帯施設等。</li> </ul>	
	【調査4】 旧道(会津沼田街道)の登山道の状況調査	<ul style="list-style-type: none"> <li>大清水～一ノ瀬間の旧道(会津沼田街道)の登山道の状況を現地踏査により把握する。</li> <li>調査項目は路面状況、付帯施設、景観等。</li> </ul>	
関係者ヒアリング	<ul style="list-style-type: none"> <li>低公害車両運行に伴う利用分散効果、周辺環境への影響等について把握する。</li> <li>ヒアリング対象は、低公害車両運行交通事業者、関係行政機関及び、山小屋等周辺公園事業施設</li> </ul>	H29.7～H30.2にかけて、聞き取り、メール照会等により実施	

### 3. 調査結果

#### (1) 現地調査

##### 【調査1】歩行者挙動等ビデオ撮影調査

- 合計でみると、低公害車両とすれ違った歩行者グループのうち「歩行継続・退避無し」が約半数を占める。「歩行停止・退避有り」は1割強と、全体に占める割合は小さい。
- 歩行を停止したのは全体のおよそ3分の1、退避行動を行ったのは約4割である。
- 安全性を脅かすような場所はみられなかった。



挙動パターン別構成



##### 【調査2】低公害車両案内誘導状況調査

##### 【調査2-1】案内誘導及び情報提供状況調査

- 大清水、一ノ瀬とも乗り場サインは大型で視認性は良い。
- 大清水では時刻表及び運賃、一ノ瀬では運賃が明示されていない。リーフレットの掲示はあるが見つげにくい。
- 大清水では、駐車場や路線バス降車場において、低公害車両乗り場への案内誘導はない。

調査項目	大清水	一ノ瀬
乗り場サイン	設置 (大型・モノトーン)	設置 (大型・モノトーン)
周辺案内誘導サイン	なし	なし
路線図・時刻表	なし (リーフレット掲示あり)	時刻表のみ掲示 (リーフレット掲示あり)



大清水乗り場のサイン



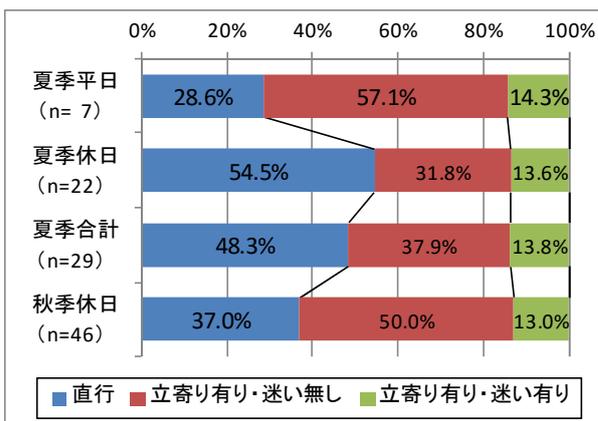
一ノ瀬乗り場のサイン



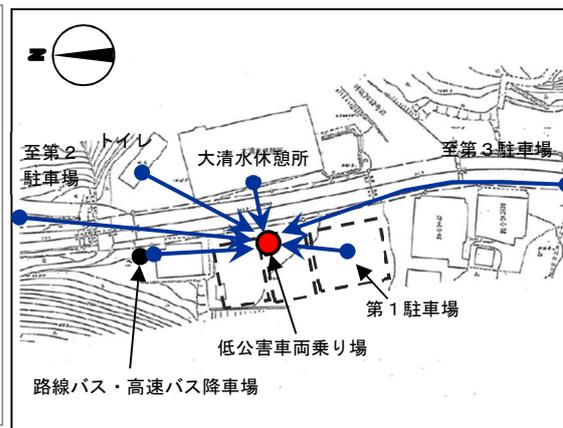
一ノ瀬乗り場の掲示類(休憩所壁面)

### 【調査2-2】大清水乗り場周辺の利用者動線調査

- 平日は身支度、休憩など「立ち寄り有り・迷いなし」の割合が高く、休日は利用者が多く満席の可能性が高いためか、乗り場への「直行」の割合が高い。
- 「立ち寄り有り・迷い有り」は平休日とも約14%にとどまり、案内・情報提供が必ずしも十分とはいえない中では比較的少ないといえる（近年は、乗る人、乗らない人の二分化が進んでいるとの指摘あり→「(2)関係者ヒアリング」参照）。
- 「迷い有り」利用者の前手段（行動起点）には、乗り場に近い第1駐車場や高速バス利用者も含まれており、現地の案内誘導はもちろんのこと、ホームページやリーフレットへの乗り場詳細図の掲載など、さらなる事前周知の必要性を示唆している。



※天候の関係で秋季は休日のみ実施  
低公害車両利用者の動線パターン



大清水乗り場周辺の主な歩行者動線

### 【調査3】低公害車両運行区間の舗装状況調査（添付図参照）

- 対象区間は全線未舗装で、砕石を敷きつめた路面となっており、車両通行部分には軽度のわだちが形成されている。
- 一部区間では浸食防止用ゴム板周辺等において流水に伴う洗掘が発生しているが、ほとんどの区間では路面状況は概ね良好である。（→下写真及び添付図参照）
- 幅員は一部に4m未満の区間があるが、その他は4.5～5m程度がそれ以上であり、歩行者との離隔には比較的余裕がある区間が多い。（→【調査1】参照）



標準的な路面状況（中央が「わだち」）



雨天時の路面状況例（洗掘による水たまり）

注）特に洗掘が著しい箇所について、10月下旬に簡易舗装を実施済み。

【調査4】旧道（会津沼田街道）の登山道の状況調査（添付図参照）

- 林道区間を含め全長は3.4km。上下2区間に分かれ、全体的に勾配は緩やかである。
- 「水みち」やぬかるみ、斜面崩落に伴う立入禁止箇所が認められる。
- 道標が旧道出入口のほか中間部に1か所、熊除け鐘が4か所に設置されている。
- 休憩施設・スペースや遠望の利く地点はないが、溪流や巨木などの見どころが点在する。
- 歩道状況や案内面からみて、登山道としては「通行可能」なレベルの整備水準である。



登山道と熊除け鐘



流水横断部



木橋と溪流



中間点道標（林道側に設置）



巨木の例

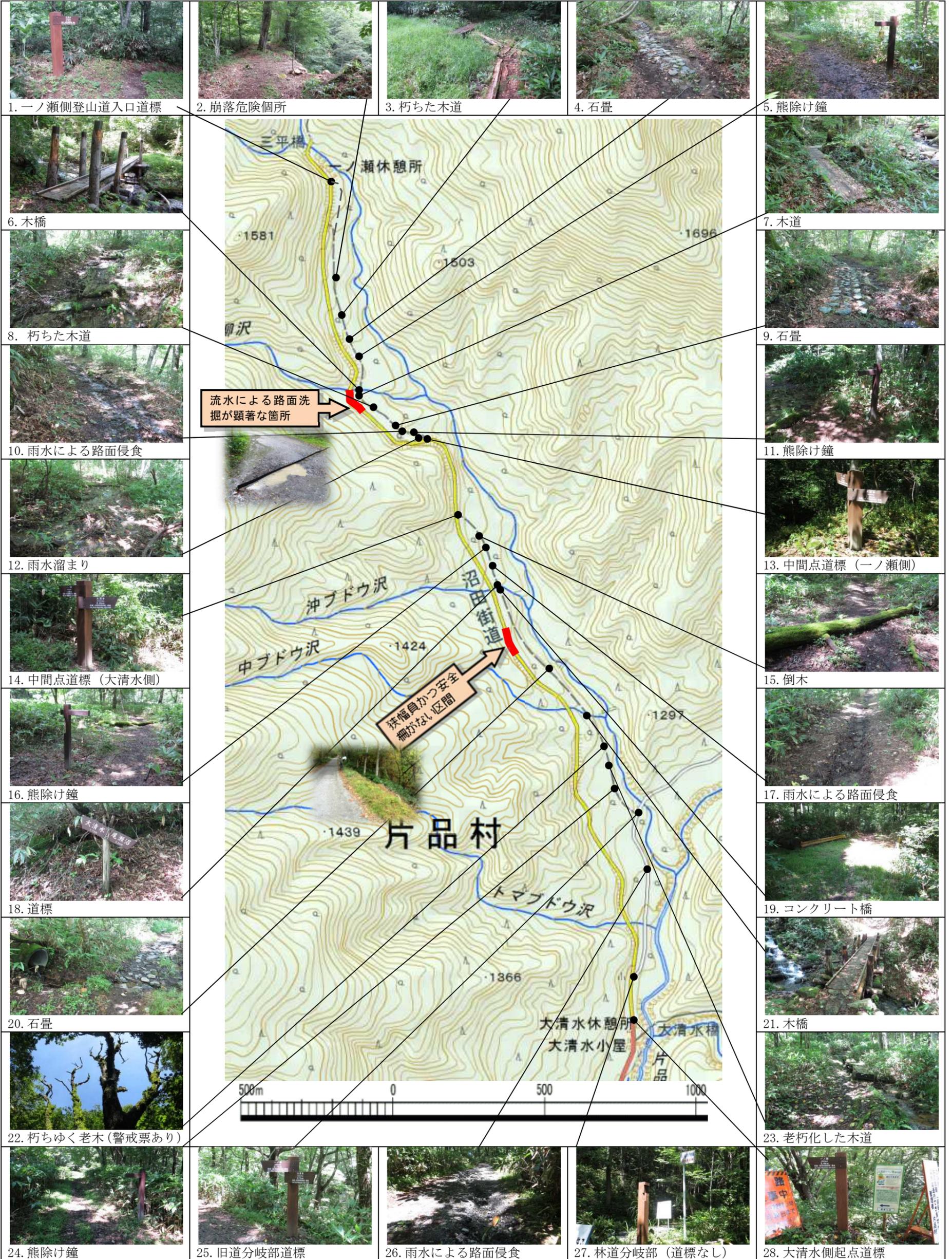


斜面崩落に伴う立入禁止箇所

(2) 関係者ヒアリング（要旨）

対象者	低公害車両運行に伴う利用分散効果	低公害車両を含む、尾瀬全体の利用環境等影響	その他
低公害車両運行 交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>「尾瀬沼に初めて行く」という人もいて、鳩待峠への集中傾向は緩和されてきていると感じる。</li> <li>リピーターの利用も多い。</li> <li>利用する人と、誘っても利用しない人の二分化が進んでいるように感じる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用者は多くがホームページから情報を得ている。認知度は上がっていると感じる。</li> <li>テント泊の人は荷物が多いため利用されやすい。</li> <li>今季から大清水休憩所での乗車券の販売がなくなったが、特に影響は出ていない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>運行に係る大きな問題は解消された。</li> <li>ミズバショウの時期に運行できず大清水入山口の魅力が半減。山小屋の声もありなんとか運行したい。</li> <li>夜行バス「尾瀬号」の到着（3:50）と始発（5:00）のタイミングが合っていないので歩いてしまう人も多い。繰上げできないか。</li> </ul>
関係行政機関	群馬県（尾瀬 保全推進室）	<ul style="list-style-type: none"> <li>低公害車両運行ルートは定期的に維持管理を実施。</li> <li>一ノ瀬から先の安全面の普及啓発及び情報提供が課題。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ふらりと大清水に来た人が楽しめる場所などの魅力が上がれば、より多様な利用が期待できる。</li> <li>山関係の雑誌はメチャクチャ早く低公害車両の情報（運行期間等）が掲載しにくい。</li> </ul>
	片品村 （むらづくり観光課）	<ul style="list-style-type: none"> <li>県の依頼により H27.12 より旧道の管理を実施。</li> <li>環境省ガイドラインに沿って道標を整備。</li> <li>檜枝岐村と共同で旧道のパンフレットを作成予定。大清水湿原のシカ被害に対しても観光協会の取組みに協力する方向。</li> <li>旧道に関する問合せ（歩けるか、時間はどれくらいかかるか等）があった際は、低公害車両の説明も併せて行っている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>外国人のモニターツアーを年3回程度行っており、アジアを中心とする外国人利用も増えている。</li> <li>ロングトレイル好きな人も多いので大清水～魚沼ルートなども売ってみたい。ただし、自然以外にも歴史など含めたストーリー性が重要。</li> </ul>
	檜枝岐村 （観光課）	<ul style="list-style-type: none"> <li>低公害車両に関する問い合わせが観光協会に寄せられたという話は聞かない。</li> <li>低公害車両の運行に伴い、福島・群馬両県間の交流が深まったという実感はまだない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>低公害車両の件を含め、群馬県側に関する問い合わせは少ない。</li> <li>不確かな情報は提供できないので、片品村観光協会など群馬県側の適切な機関に問い合わせさせていただくよう案内している。</li> <li>会津沼田街道を紹介するパンフレットを作成したので、旧道を中心として、古来から交流のあったこの歴史的なルートをさらにPRしたい。</li> <li>御池～沼山峠間のEVバス導入の検討が行われており、実現すれば「低公害車両」のイメージで両県が繋がる。</li> </ul>
周辺公園事業施設	A	<ul style="list-style-type: none"> <li>大清水利用の入山者数は増えていると感じる。</li> <li>利用時間帯や利用者層などの変化はみられない。</li> <li>鳩待峠から大清水に入山口を変更したなどの話は聞かない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>大清水利用者のうち約半数は低公害車両の運行について知らない。無料と思っている人も多く周知不足と感じる。</li> <li>売店に立ち寄らない人が増えた。</li> <li>駐車場利用者は増えた。</li> <li>大清水湿原はせっかくの観光資源なのに、手入れされておらずもったいない。</li> </ul>
	B	<ul style="list-style-type: none"> <li>運行区間、時間帯等に関する問い合わせは多い。</li> <li>宿泊客に利用案内することもある。情報提供が不十分と感じている。</li> <li>旧道は歩きにくい。きちんと整備しないと魅力は伝わらないだろう。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>山小屋の利用者が特に増えたとは感じない。</li> <li>大清水湿原が手入れされていないのが残念。車で来た人は、木道が見えていないとそのまま帰ってしまう。</li> </ul>
	C	<ul style="list-style-type: none"> <li>総量が増えたかはわからないが、日帰り客が増えたと感じる。中には軽装の方もいる。</li> <li>「初めて尾瀬沼方面へ来てみた」、「初めて大清水～一ノ瀬間の旧道を歩いた」、「行程に余裕が生まれた」、「楽になった」という声は聞く。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>低公害車両についてはかなり聞かれる。時刻表を貼り出しているが、聞かれる内容は時刻、とりわけ最終便の時刻に関する問い合わせが多い。</li> <li>一ノ瀬着 16:30 の最終便で来られた方がいて心配した。</li> <li>入山口にビジターセンターがないことが気になる。せっかく低公害車両を運行しているので万全の状態の入山してほしい。『ぷらり館』や、大清水休憩所スペースの活用などができないか。</li> <li>大清水周辺には地質学的な資源も多いがPR方法が課題。</li> <li>外国人などが知らずに湿原に入ってしまうよう、正しい知識の周知も課題。</li> </ul>
	D	<ul style="list-style-type: none"> <li>多少の利用分散効果はあったと認識。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>シーズンの初めなど運行期間の拡大を望む声が増えた。</li> <li>尾瀬全体の利用分散のためには、沼山峠口、御池口の分散も考えてほしい。</li> </ul>
	E	<ul style="list-style-type: none"> <li>尾瀬利用者全体が減少傾向にある中で、下げ止まりや、分散化策のひとつとして効果があると認識。</li> <li>「低公害車両が出来たので大清水から来てみた」という方は多い。低公害車両利用を念頭にコースを決める人もいる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>日帰り客の場合、尾瀬沼周辺の滞留時間の面では行程に余裕が生まれているものと予想。日帰り、宿泊に限らず安心感は向上しているだろう。</li> <li>周知が不十分と感じる。特に運行期間。</li> <li>旧道を利用したという話はほとんど聞かない。多くの人の目的地は一ノ瀬より先なので、好んで歩くことはないのではないか。</li> <li>徒歩と比べると往復で1時間以上違ってくるので、高齢の方などにとっては違いは大きい。アドバイスのような形で利用を勧められることも多い。</li> <li>運行期間を拡大するだけでもずいぶん魅力は広がる。選択肢を増やすことでより多くの人に来てもらえれば、利用の分散化や活性化につながる。</li> <li>三平峠の登山道など、ピンポイントでの整備に期待。山においてはアプローチの歩行環境と利便性が重要。</li> <li>尾瀬沼をしっかりと周遊できるようにしてほしい。</li> </ul>
	F	<ul style="list-style-type: none"> <li>「低公害車両が運行されているから入山口を変更した」などの話は聞かない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>『ネイチャーセンター』へは運行開始時期に関する問い合わせが多い。</li> <li>当社の事業用車両と低公害車両とが途中ですれ違うが、特に問題は発生していない。</li> <li>大清水～一ノ瀬間の道路補修がなされるようになったので、一ノ瀬のトイレの清掃に行きやすくなった。</li> <li>大口の団体で概ね利用日時がわかっている場合、臨時便の対応をしていただくと利用が伸びるのでは</li> </ul>
	G	<ul style="list-style-type: none"> <li>分散に係る数値的なことは不詳。低公害車両利用前提で来ている人は多い印象。</li> <li>「行程に余裕が生まれた」との声があった。</li> <li>夜行バス『尾瀬号』の到着と低公害車両の始発が接続していないため徒歩で登ってしまう人もおり、効果が不十分。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>運行そのものに関する認知は進んだと感じる。時刻等の問い合わせは多い。</li> <li>自施設利用者への影響は不詳。低公害車両の一ノ瀬最終時刻に合わせて下山する人は散見される。</li> <li>需要が多い日だけ高速バス『尾瀬号』に接続させてはどうか。燧ヶ岳登山者でも余裕が生まれ、体温温存効果も見込める。</li> <li>戸倉～大清水間のアクセス改善が必要（路線バス最終）。</li> <li>大清水湿原、旧道、地質資源等、大清水周辺のPR対象は多い。</li> </ul>
ガイド団体	<ul style="list-style-type: none"> <li>目立って増えてはいないが、徐々に利用者が増えてきている印象はある。ただし情報周知はまだ不十分。</li> <li>高校の観察実習で、往路→低公害車両を利用して時間稼ぎ、復路→旧道利用という活用方法を学校側が提案してきた。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>行程終盤で体力が消耗したり足が弱った人などに利用してもらうことで時間調整がしやすくなった。利用者の評判も良い。</li> <li>低公害車両が運行されるようになってから、登山道（林道）がきれいになったとの声がある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ミズバショウシーズンに間に合うような早期運行を希望する声が多い。</li> <li>三平峠の登山道の改善、シーズン明けの除雪が課題。</li> <li>新潟方面からの沼山峠までの路線バスの時刻見直しを要望。</li> <li>会津沼田街道沿いの見どころのPRを強化してはどうか。</li> <li>尾瀬全体として「森」の存在価値をもっと周知することが必要。</li> </ul>
関係事業者 深い尾瀬に 関係が 観	(回答待ち)	(回答待ち)	(回答待ち)

＜添付図 低公害車運行ルート及び旧道登山道の現状＞



1. 一ノ瀬側登山道入口道標



2. 崩落危険箇所



3. 朽ちた木道



4. 石畳



5. 熊除け鐘



6. 木橋



7. 木道



8. 朽ちた木道



9. 石畳



10. 雨水による路面侵食

流水による路面洗掘が顕著な箇所



11. 熊除け鐘



12. 雨水溜まり



狭幅員かつ安全柵がない区間



13. 中間点道標 (一ノ瀬側)



14. 中間点道標 (大清水側)



15. 倒木



16. 熊除け鐘



17. 雨水による路面侵食



18. 道標



19. コンクリート橋



20. 石畳



21. 木橋



22. 朽ちゆく老木 (警戒票あり)



23. 老朽化した木道



24. 熊除け鐘



25. 旧道分岐部道標



26. 雨水による路面侵食



27. 林道分岐部 (道標なし)



28. 大清水側起点道標

## 4. 利用分散効果及び利用環境等の検証

### 4-1 利用分散効果

#### (1) 低公害車両の利用者数

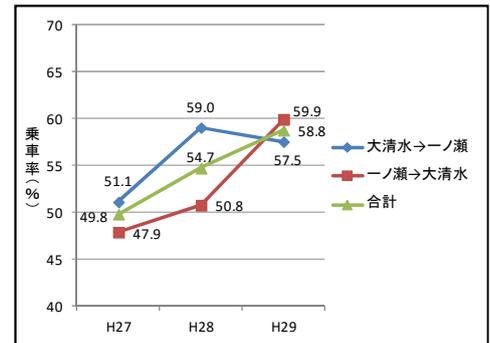
●下山時を中心に利用が増加。

- ・H29 年度は天候不良等で入山者数が少なく、低公害車両利用者数も前年を下回ったが、一ノ瀬から大清水までの下山時の乗車率（利用者／入山者）は上昇傾向が加速。
- ・後述のとおり、『『疲れたから帰りに乗る』という人が多い』との話がヒアリングで多く聞かれたことと一致する。

年度別低公害車両運行、利用状況

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)

出典：群馬県資料

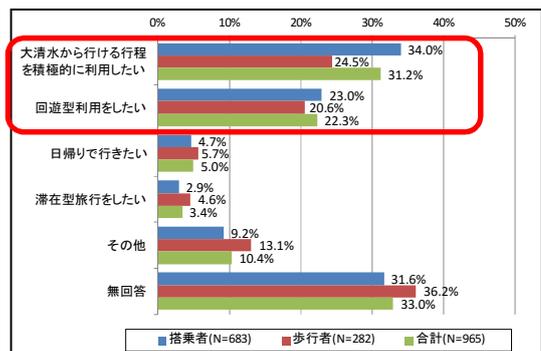
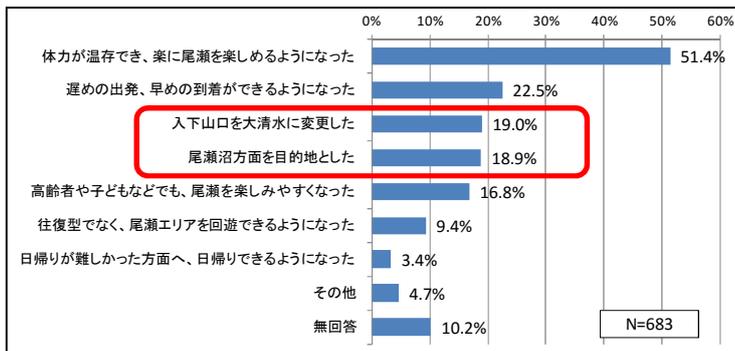


※乗車率は任意の7～10日間の調査結果

#### (2) 尾瀬利用者の意向・行動

●低公害車両をきっかけとして入山口を変更した人や、回遊意向をもつ人が一定数存在。

- ・H27 年度に実施したアンケートによると、低公害車両を利用した人の中には「入山口を大清水に変更した」、「尾瀬沼方面を目的地とした」と回答した人が約2割おり、実際に利用分散の行動を起こした人が一定数存在する。
- ・「大清水から行ける行程を積極的に利用したい」、「回遊型利用をしたい」等との回答は、低公害車両を利用しなかった歩行者よりも、搭乗者において、より高くなっている。



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）

#### (3) 尾瀬関係者の実感

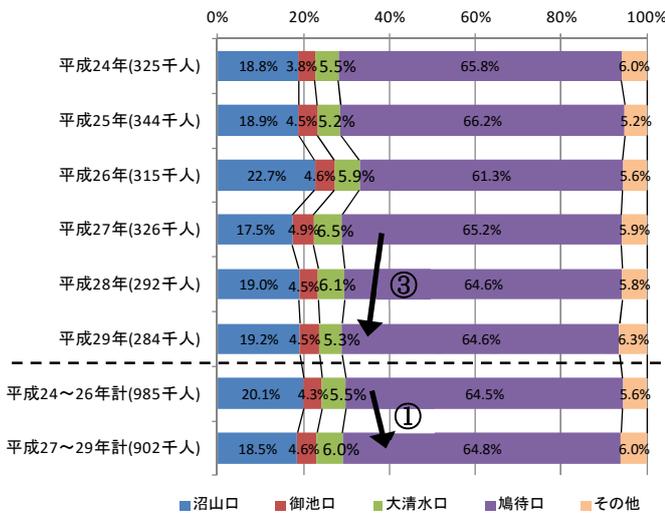
●利用分散が進んだか進んでいないかの実感については、意見が混在。

- ・尾瀬関係者へのヒアリングによると、『『利用分散が進んだ』、『まだその実感はない』』との回答が混在する状況であった。
- ・ただし、今後の利用分散化に期待する声は大きく、今後の取組みにより目に見える効果につなげていくことが課題。

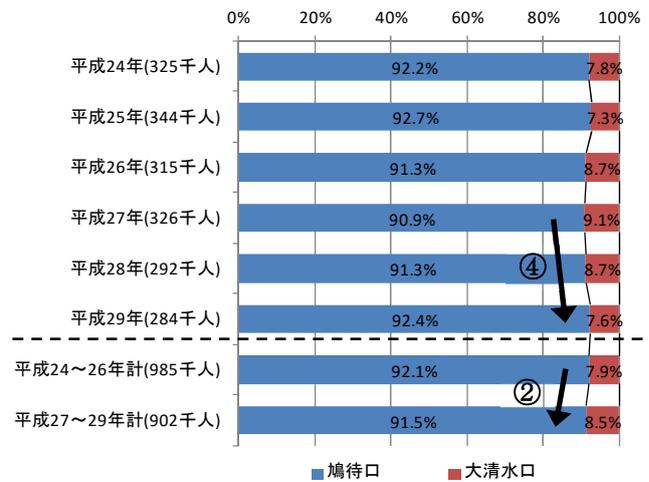
#### (4) 入山割合からみた動向

●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、しかし直近3年間では徐々にシェアが低下する傾向。

- ・すべての入山口の利用割合で見ると、本格運行前3年間と運行後3年間では、大清水口の割合は5.5%から6.0%に0.5ポイント拡大。(①)
- ・対鳩待口でみても、7.9%から8.5%へ0.6ポイント拡大。(②)
- ・これだけみると利用分散が進んだように見えるが、平成27、28、29の3年間の変化をみると、いずれの指標も大清水口の割合は減少傾向を示す(③、④)ことから、この先の取り組みが課題。



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

#### <<結論>>

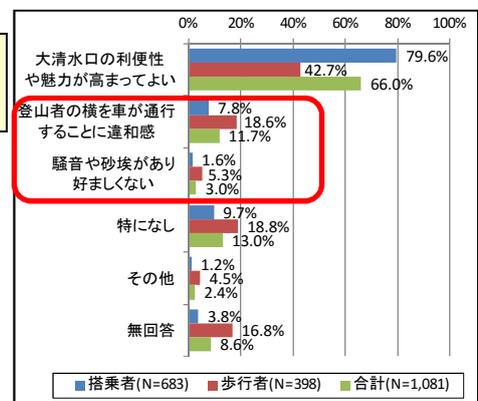
- 低公害車両の運行に伴う利用分散効果は、限定的ながら一部で現れ始めている。
- しかし、大清水入山口や尾瀬沼方面ルートの魅力創出などの取組みを合わせることで、今後の利用分散効果をすすめる必要がある。

#### 4-2 利用環境等

##### (1) 低公害車両の運行に伴う林道の利用環境

●低公害車両が登山者とすれ違うことについて、特に問題となるような事象は発生していない。

- ・H27年度のアンケートでは、「登山者の横を車が通ることに違和感を感じず」との回答が、特に歩行者では2割弱みられた(右図)。
- ・今回、低公害車両に伴走しながらビデオ撮影等を行った結果、すれ違いや追い越しの際に無理な姿勢となるケースはほぼ皆無で、歩行者への影響は軽微と判断される。(→3.(1)【調査1】参照)



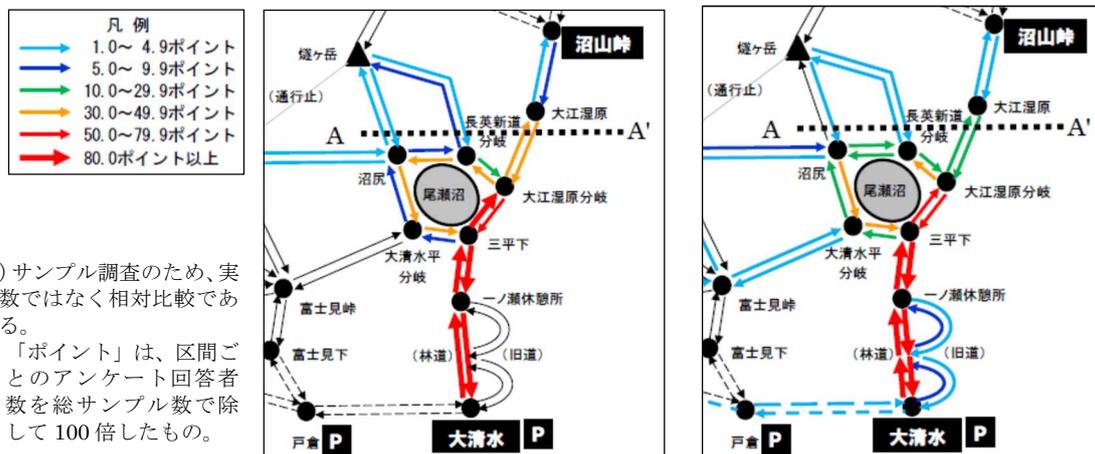
##### 低公害車両の林道走行に関する意向

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)

## (2) アクティビティ支援への寄与

●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。

- ・H27年度のアンケートによると、低公害車両を利用しなかった人の多くが尾瀬沼周辺の回遊にとどまっているのに対し、搭乗者は燧ヶ岳や大江湿原方面まで足をのぼす傾向が現れていた。



注) サンプル調査のため、実数ではなく相対比較である。「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。

(日帰り・搭乗者) (日帰り・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

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）

- ・ヒアリングによると、「行程に余裕が生まれた」といった声が聞かれたほか、時間短縮効果を予め見こんだ行程プランを作成している例がみられた。

## (3) 情報提供、周知面からみた利用環境

●ヒアリングによると、問合せは増加しているもののPRが不足しているとの声が多い。乗り場の案内も工夫の余地あり。

- ・ヒアリングによると、運行期間、区間、便数等に関する問い合わせは多いとの回答。
- ・起点となる大清水では、低公害車両の乗り場には時刻表や運賃等の掲示がなく、情報提供が十分とはいえない環境。
- ・「このバスは何ですか」と聞かれたことがあるとのガイドの証言あり。
- ・大清水乗り場の目視観測調査では、第一駐車場利用者や高速バス利用者など、乗り場に近しい場所からのアクセスでも迷う人が少数みられた。

## (4) 事業者、ガイド等における業務面での利用環境

●ヒアリングによると、業務面でのメリットも生じているが、旅行商品に組み込むためには課題あり。

- ・一ノ瀬のトイレ清掃を行っている事業者からは、「林道が整備されて行きやすくなった」との声が聞かれた。事業用車両と低公害車両のすれ違いについても問題なしとの回答。
- ・ガイドにおいては、「登山者の体力に応じて低公害車両利用を勧めることができ、行程の時間管理がしやすくなった」、「今まで大清水方面は選択肢になかったが、新たなルート

として活用していきたい」、「連日ツアーが立て込んでいる時期などは疲れているため、ガイドを終わって帰る際に利用している」といった声が聞かれた。

- ・旅行商品の中に低公害車両を組み込むためには、予約・精算の仕組みづくりや、乗車定員が少ない点への対応等の問題・課題が提示された（H27年度、本年度のヒアリング等）。ただし、これらの課題が克服できれば旅行商品に組み込みたいとの意向もみられた（H27年度ヒアリング）。

#### (5) 考慮すべき外的環境変化

●携帯電話の通話範囲の拡大、外国人利用者の増加等を見据えた対応が必要。

- ・平成 29 年 10 月に実施された KDDI による携帯電話の通信環境整備により、山小屋内等での通話・通信の利便性が向上した。低公害車両についても、時刻や乗り場などの情報は入山後でも取得可能となったことから、より丁寧な情報提供を行うことが望ましい。
- ・すでにアジア圏を中心として外国人利用者は増加しているが、2020 年の東京オリンピック・パラリンピック開催に向けてさらに外国人利用者が増加することが考えられる。このため、低公害車両の利用案内はもとより、尾瀬の自然、会津沼田街道の歴史的経緯等、幅広い情報を外国人に対してもわかりやすく届けていく必要がある。

#### <<結論>>

- 林道利用者にとって安全性低下などの影響はみられず、むしろ道路整備の向上などの好評価が上回っている（利用者、事業者双方）。
- 時間短縮や体力温存といった効果発現が確実にみられる。
- 情報提供はPRはまだ不十分。外的環境変化への対応も視野に入れる必要あり。

#### 4-3 今後の課題

調査結果を踏まえると、大清水入山口のさらなる利用促進と尾瀬全体の利用分散の推進へ向け、次のような課題が考えられる。

##### ・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）など

##### ・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 of のさらなる PR と利用環境整備 など

以上

# 大清水～一ノ瀬間 道路状況及び維持管理工事状況



雪どけ水等による洗堀の状況



## 環境影響調査（大清水～一ノ瀬間の車道沿い）

### （1）概要

群馬県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年度から今年度までの3年間とも、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、現地にて調査を行った。

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<sup>うえ</sup>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※）を中心に調査を行った。

※初年度（H27）の調査開始時に、6箇所を定点観察したところ、うち1箇所は地形的に自然変化以外の影響がないことが判明したため、H28-29は定点観察対象から除外した。

### （2）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。

### （3）考察

ア 車両乗り入れによる周辺植生への影響は無いと考えられる。

イ 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。

### （4）補足

外来植物の運搬源が、自然由来（風媒、シカ等の動物付着等）によるものか、人為由来（歩行者、車両、重機・工事等）によるものかの特定・判別は困難。

但し、散見される外来種が生育している箇所の環境条件や種子の散布方式等を考えると、低公害車両との因果関係は少ないと推察される。

### （5）今後について

今後も植生の変化等を注視する。また、道路維持管理上で必要な工事の際には、植生や環境への影響を最小限に抑えるよう、引き続き整備担当部署等と連携し、改善に取り組んでいく。

当該区間に限らず、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、関係者も可能な限りの対策はとっているものの引き続き留意するよう、機会を捉えて注意喚起する。

※なお、当該区間は自然公園法上の地種区分では第2種特別地域であり、過去の植生調査資料がほとんど無い。また、今回の車両運行以前（昭和年代）からの道路工事や入山者の往来に由来すると推測される外来種や人里植物も、場所によってはすでに生育している状況であるが、現在までのところ、拡大傾向にはない。

## 平成29年度 低公害車両運行 実施結果

特定の入山口への利用集中の緩和や、国立公園の回遊型・滞在型利用を促進するための、大清水口（大清水～一ノ瀬間）における公共交通としての低公害車両の運行は、平成27年度から本格的に開始され、3年目となる今年の実施結果は次のとおりであった。

- (1) 運行期間 平成29年6月24日（土）～10月15日（日） 114日間  
 (2) 運行実績 利用人数 15,265人（1日あたり133.9人）  
 運行回数 2,913回（1日あたり 25.6回）

参考：

平成28年度 6月11日（土）～10月16日（日） 128日間  
 利用人数 17,576人（1日あたり137.3人）  
 運行回数 3,231回（1日あたり 25.2回）

平成27年度 6月20日（土）～10月18日（日） 121日間  
 利用人数 17,979人（1日あたり148.6人）  
 運行回数 3,336回（1日あたり 27.6回）

(3) その他

- ・大清水～一ノ瀬の旧道（会津沼田街道）が歩行入山者用に整備・開放された（片品村）
- ・運行ダイヤ等の詳細は、低公害車運行に関するリーフレット等を別途参照

## 2 平成29年度 低公害車両運行 利用状況（乗車率）調査結果

低公害車の大きな利用状況を把握するため、任意の7日間について、大清水口において歩行による入下山者数を目視によりカウント調査し、該当日の低公害車利用人数の実績と比較し、乗車率を算出した結果は次のとおりであった。

6月24日（土） 晴れ

区分	入山者数	運行回数	乗車人数	乗車率
大清水→一ノ瀬	242	19	122	50.4%
一ノ瀬→大清水	192	17	89	46.4%
計	434	36	211	48.6%

10月1日（日） 晴れ

区分	入山者数	運行回数	乗車人数	乗車率
大清水→一ノ瀬	156	16	78	50.0%
一ノ瀬→大清水	311	19	194	62.4%
計	467	35	272	58.2%

7月15日（土） 晴れ

区分	入山者数	運行回数	乗車人数	乗車率
大清水→一ノ瀬	405	34	250	61.7%
一ノ瀬→大清水	345	32	222	64.3%
計	750	66	472	62.9%

10月3日（火） 晴れ

区分	入山者数	運行回数	乗車人数	乗車率
大清水→一ノ瀬	68	9	48	70.6%
一ノ瀬→大清水	72	9	47	65.3%
計	140	18	95	67.9%

8月11日（金祝） 雨、曇り、晴れ

区分	入山者数	運行回数	乗車人数	乗車率
大清水→一ノ瀬	198	19	130	65.7%
一ノ瀬→大清水	176	20	125	71.0%
計	374	39	255	68.2%

8月22日（火） 晴れのち雨

区分	入山者数	運行回数	乗車人数	乗車率
大清水→一ノ瀬	47	5	15	31.9%
一ノ瀬→大清水	39	4	12	30.8%
計	86	9	27	31.4%

入山者数＝乗車人数＋歩行者数（大清水ゲート徒歩通過人数）  
 乗車率＝乗車人数／入山者数

9月17日（日） 曇り一時雨

区分	入山者数	運行回数	乗車人数	乗車率
大清水→一ノ瀬	31	5	17	54.8%
一ノ瀬→大清水	63	5	29	46.0%
計	94	10	46	48.9%

●平均

区分	入山者数	運行回数	乗車人数	乗車率
大清水→一ノ瀬	1,147	107	660	57.5%
一ノ瀬→大清水	1,198	106	718	59.9%
計	2,345	213	1,378	58.8%

(参考)

平成28年度 利用状況(乗車率)調査結果 ※任意の10日間

6月11日(土)晴れ

区分	入山者数	運行回数	乗車人数	乗車率
大清水→一ノ瀬	363	30	178	49.0%
一ノ瀬→大清水	519	26	191	36.8%
計	882	56	369	41.8%

6月21日(火)曇り

大清水→一ノ瀬	36	6	26	72.2%
一ノ瀬→大清水	75	6	13	17.3%
計	111	12	39	35.1%

7月16日(土)曇り時々晴れ

大清水→一ノ瀬	416	32	254	61.1%
一ノ瀬→大清水	328	24	172	52.4%
計	744	56	426	57.3%

7月20日(水)晴れ

大清水→一ノ瀬	137	20	102	74.5%
一ノ瀬→大清水	194	21	114	58.8%
計	331	41	216	65.3%

入山者数=乗車人数+歩行者数(大清水ゲート徒歩通過人数)  
乗車率=乗車人数/入山者数

●平均(10日間)

区分	入山者数	運行回数	乗車人数	乗車率
大清水→一ノ瀬	1,682	170	993	59.0%
一ノ瀬→大清水	1,832	157	930	50.8%
計	3,514	327	1,923	54.7%

8月11日(木)曇りのち晴れ

区分	入山者数	運行回数	乗車人数	乗車率
大清水→一ノ瀬	294	26	197	67.0%
一ノ瀬→大清水	228	22	145	63.6%
計	522	48	342	65.5%

8月23日(火)晴れのち曇り

大清水→一ノ瀬	10	4	8	80.0%
一ノ瀬→大清水	18	3	5	27.8%
計	28	7	13	46.4%

9月15日(木)曇り

大清水→一ノ瀬	63	6	14	22.2%
一ノ瀬→大清水	85	6	16	18.8%
計	148	12	30	20.3%

9月18日(日)雨

大清水→一ノ瀬	100	12	50	50.0%
一ノ瀬→大清水	188	18	133	70.7%
計	288	30	183	63.5%

10月4日(火)曇り時々晴れ

大清水→一ノ瀬	38	13	29	76.3%
一ノ瀬→大清水	53	13	43	81.1%
計	91	26	72	79.1%

10月8日(土)曇り

大清水→一ノ瀬	225	21	135	60.0%
一ノ瀬→大清水	144	18	98	68.1%
計	369	39	233	63.1%

(参考)

平成27年度 利用状況(乗車率)調査結果 ※任意の7日間

6月20日(土)晴れのち雨

区分	入山者数	運行回数	乗車人数	乗車率
大清水→一ノ瀬	214	22	105	49.1%
一ノ瀬→大清水	175	22	99	56.6%
計	389	44	204	52.4%

6月21日(日)曇り時々雨

大清水→一ノ瀬	80	18	54	67.5%
一ノ瀬→大清水	196	19	108	55.1%
計	276	37	162	58.7%

7月9日(木)曇り

大清水→一ノ瀬	47	9	30	63.8%
一ノ瀬→大清水	61	9	37	60.7%
計	108	18	67	62.0%

7月18日(土)雨時々曇り

大清水→一ノ瀬	312	28	198	63.5%
一ノ瀬→大清水	116	16	78	67.2%
計	428	44	276	64.5%

●平均(7日間)

区分	入山者数	運行回数	乗車人数	乗車率
大清水→一ノ瀬	1,491	143	762	51.1%
一ノ瀬→大清水	1,017	109	487	47.9%
計	2,508	252	1,249	49.8%

8月12日(水)曇り時々晴れ

区分	入山者数	運行回数	乗車人数	乗車率
大清水→一ノ瀬	169	17	80	47.3%
一ノ瀬→大清水	160	13	56	35.0%
計	329	30	136	41.3%

9月19日(土)晴れ時々曇り

大清水→一ノ瀬	338	23	159	47.0%
一ノ瀬→大清水	117	9	45	38.5%
計	455	32	204	44.8%

10月3日(土)晴れ

大清水→一ノ瀬	331	26	136	41.1%
一ノ瀬→大清水	192	21	64	33.3%
計	523	47	200	38.2%