

第 7 回 尾瀬国立公園協議会 次第

日時 平成 23 年 5 月 26 日（木） 13:00～15:00

場所 関東地方環境事務所会議室

1 開会

2 議事

（１）生態系状況の的確な把握に関する小委員会（モニタリング小委員会）について

（２）尾瀬国立公園快適利用の促進（利用分散等）に関する小委員会について

（３）富士見下～富士見峠間の身体障がい者等の利用について

（４）その他

3 閉会

第7回尾瀬国立公園協議会委員名簿

	氏名	所属	出欠	随行
1	池田 賢治	南会津町観光協会館岩支部長	×	
2	石澤 尚史	関東森林管理局計画部長	○	
3	遠藤 孝一	日本野鳥の会栃木県支部 副支部長	×	
4	大平 悦子	魚沼市長	代理:主任 佐藤 三栄子	
5	大宅 宗吉	南会津町長	代理:環境水道課長 星 恵助	
6	影山 嘉宏	東京電力株式会社環境部長	代理:環境部尾瀬緑化グループマネージャー小島実	桑原 泰穂
7	樫村 利道	福島大学名誉教授	○	
8	加瀬 由紀子	新潟県自然観察指導員の会顧問	○	
9	加藤 峰夫	横浜国立大学大学院教授	○	
10	桑原 幸子	魚沼市観光協会事務局長	×	
11	斉藤 江美	三井物産(株)CSR推進部社有林・環境基金室	×	
12	斎藤 晋	群馬県立女子大学名誉教授	○	
13	斎藤 文夫	日光市長	×	
14	佐藤 節夫	福島県生活環境部長	代理:自然保護課長 佐藤 達雄	
15	塩田 政一	片品山岳ガイド協会事務局長	○	
16	関根 進	尾瀬山小屋組合組合長	○	
17	千明 金造	片品村長	○	木下 浩美
18	中村 稚枝子	新潟県県民生活・環境部長	代理:副参事 須藤弘之	
19	平野 進一	尾瀬檜枝岐温泉観光協会理事	○	
20	星 一彰	尾瀬保護指導員福島県連絡協議会	○	
21	星 菊芳	尾瀬山小屋組合 副組合長	×	
22	星 光祥	檜枝岐村長	代理:企画観光課長 橘千春	
23	三浦 義和	栃木県環境森林部長	×	
24	宮崎 晴郎	片品村観光協会事務局長	×	
25	宮田 剛	尾瀬林業株式会社代表取締役	○	清水 秀一
26	森谷 賢	環境省関東地方環境事務所長	○	
27	山口 栄一	群馬県環境森林部長	代理:石井年香(尾瀬保全推進室企画推進係長)	石田義則
28	油井 正昭	財団法人国立公園協会 理事長	○	
29	湯沢 長久	湯西川・川俣・奥鬼怒温泉観光協会事務局長	×	
30	横山 隆一	財団法人日本自然保護協会常勤理事	代理:辻村 千尋	

※50音順 敬称略

事務局

1	関東地方環境事務所	統括自然保護企画官	大坪 三好
2	〃	国立公園・保全整備課長	中野 圭一
3	〃	国立公園・保全整備課 自然保護官	篠崎 さえか
4	〃	檜枝岐自然保護官事務所 首席自然保護官	仁田 晃司
5	〃	片品自然保護官事務所 自然保護官	末續 野百合
6	尾瀬保護財団	企画課長	遠藤 康明
7	〃	副主幹	友松 浩二
8	〃	主事	原田 林太郎

第7回 尾瀬国立公園協議会 座席表

		平野 委員	中村 委員 (須藤代理)	樫村 委員長	千明 委員	関根 委員	塩田 委員		
星(一) 委員									佐藤 委員 (佐藤代理)
星 委員 (橘代理)									斎藤(晋) 委員
宮田 委員									加藤 委員
森谷 委員									加瀬 委員
山口 委員 (石井代理)									影山 委員 (小島代理)
油井 委員									大宅 委員 (星代理)
横山 委員 (辻村代理)									大平 委員 (佐藤代理)
									石澤 委員

事務局			事務局			事務局		
関東事務所 篠崎	片品保護官 末續	檜枝岐保護官 仁田	関東事務所 中野	関東事務所 大坪		尾瀬財団 遠藤	尾瀬財団 友松	尾瀬財団 原田

(傍聴席)

(随行)

		東京電力(株) 桑原	尾瀬林業 清水	片品村 木下	群馬県 石田
--	--	---------------	------------	-----------	-----------

受付

出入口

**生態系状況の的確な把握に関する小委員会
(通称：尾瀬モニタリング小委員会) の作業進行状況について**

1 背 景

尾瀬ビジョンの 카테고리 A に分類される項目の一つとして『生態系の状況の的確な把握』があり、短期的（概ね 5 年以内）に取り組むべき事項として『調査研究促進のための支援実施』、『効果的なモニタリング調査等の実施』が挙げられている。これらの取り組みには、研究者支援やモニタリング体制の仕組み作りなど集中して議論、検討しなければ前進が困難なテーマが多く含まれている。

こうした背景から、第 6 回尾瀬国立公園協議会において設置された本小委員会では、平成 23 年 12 月 13 日に第 1 回小委員会を開催し、検討項目の優先順位及び小委員会メンバーについて下記のとおり検討を行ったところである。

2 第 1 回小委員会検討内容

(1) 検討項目の優先順位

最優先の検討項目を“データ一元管理方法の検討”とする。また、“研究支援項目・方法”や“一般利用者参加型システム”についても、随時並行して検討していくこととする。

なお、各検討項目の優先順は下記の通り。

- ①データの一元管理方法
- ②研究支援項目・方法
- ③一般利用者参加型システムの構築
- ④今後のモニタリング項目

(2) 小委員会のメンバー

“データ一元管理方法の検討”を中心に議論するためのメンバーとした。

役職	氏名	専門分野
福島大学名誉教授	樫村 利道	植物生態学
名古屋大学・滋賀県立大学名誉教授	坂本 充	水圏生態学
宇都宮大学教授	大久保達弘	森林生態学
福島大学教授	神長 裕明	ソフトウェア工学
環境省檜枝岐自然保護官事務所首席 自然保護官	仁田 晃司	環境行政
尾瀬保護財団事務局長	新井 聡	環境教育・普及啓発

(3) その他

- ・当小委員会の役割について

3 今後の進め方

5 月 26 日 第 7 回尾瀬国立公園協議会にて、上記検討内容の了承を得た後、追加メンバーを加えて、第 2 回的小委員会を開催

	小委員会及び協議会 等	各 者 の 取 組 み			
		関東地方環境事務所	自動車利用適正化対策実施主体	群馬県	自治体、民間団体
21年度 2月	第1回	テーマ： 地球温暖化防止の観点を含めた新しい自動車利用のあり方			
3月	第5回尾瀬国立公園協議会				
22年度 5月	第2回	利用分散化に関する課題に対する対策 ①大清水における利用資源調査業務 ・大清水周辺における利用資源を発掘 し、それらを活用した活性化方法を検討 ②平成22年度尾瀬国立公園交通計画に関する調査検討業務 ・小委員会で“尾瀬らしい自動車利用”に資する交通計画を検討するための基礎資料の作成。	現状の自動車利用に関する課題に対する対策 ◆片品村尾瀬交通対策連絡協議会（事務局：片品村） ・鳩待峠～戸倉間の通年マイカー規制について検討を進める。 ・低公害車導入について検討。 ※ 現段階では該当車両がないことから技術的に難しい ◆福島県尾瀬自動車利用適正化連絡協議会（事務局：福島県南会津地方振興局） ・交通業者に低公害車両の導入を要望。	利用分散化に関する課題に対する対策 ・“鳩待峠における通年マイカー規制の導入”、“低公害車の導入”、“入山口の魅力づくり”推進へ向けた基礎情報把握のため、社会実験実施を検討。（内容検討、関係者との合意形成）	
6月	第3回				
7月	第4回				
8月	第6回尾瀬国立公園協議会				
9月	尾瀬サミット2010				
10月					
11月	第5回				
12月					
1月	第6回				
2月	第7回				
3月	第7回尾瀬国立公園協議会				
23年度	●小委員会は2ヶ月に1回程度開催 ●協議会は2回開催。	利用分散化に関する課題に対する対策 ①大清水活性化手法の検討 ・22年度業務を基にワークショップやモニターツアーの実施。 ②平成23年度尾瀬国立公園交通計画に関する調査委託業務(仮称) ・22年度業務の補足調査を実施	現状の自動車利用に関する課題に対する対策	利用分散化に関する課題に対する対策 ○尾瀬らしい自動車利用社会実験 ・合意が得られた場合、その内容で社会実験を実施。 ・利用者の意識、技術的課題等の把握。	

「尾瀬らしい自動車利用」の構築のための取り組み、及び大清水周辺と登山道の魅力アップを随時進めていく。 大清水～ノ瀬間への低公害車導入については、それらの進捗状況、調査結果を基に検討を行っていく。

大清水における利用資源調査業務

資料 2-2

＜平成 22 年度環境省利用適正化推進事業＞

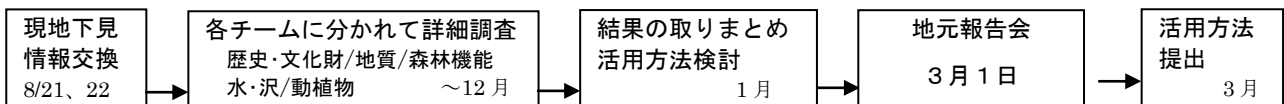
1. 背景、目的

尾瀬国立公園では混雑日において、特に鳩待峠～山ノ鼻～牛首分岐への利用者の集中がみられており、その緩和方法の一例として低利用入山口・ルートの利用促進が考えられている。そこで今後利用促進が考えられる大清水登山口及びその周辺に着目し、平成 21 年度には当該地域の利用資源に関する論文調査により、資源に関する既存知識を整理した。

平成 22 年度は専門家による現地調査を実施し、その利活用方法について検討を行う。併せて、発見した資源及び利活用について地元へ報告する機会を設け、地域の魅力を認識してもらい、地域一体となった大清水登山口の利用促進の取り組みを図っていく。

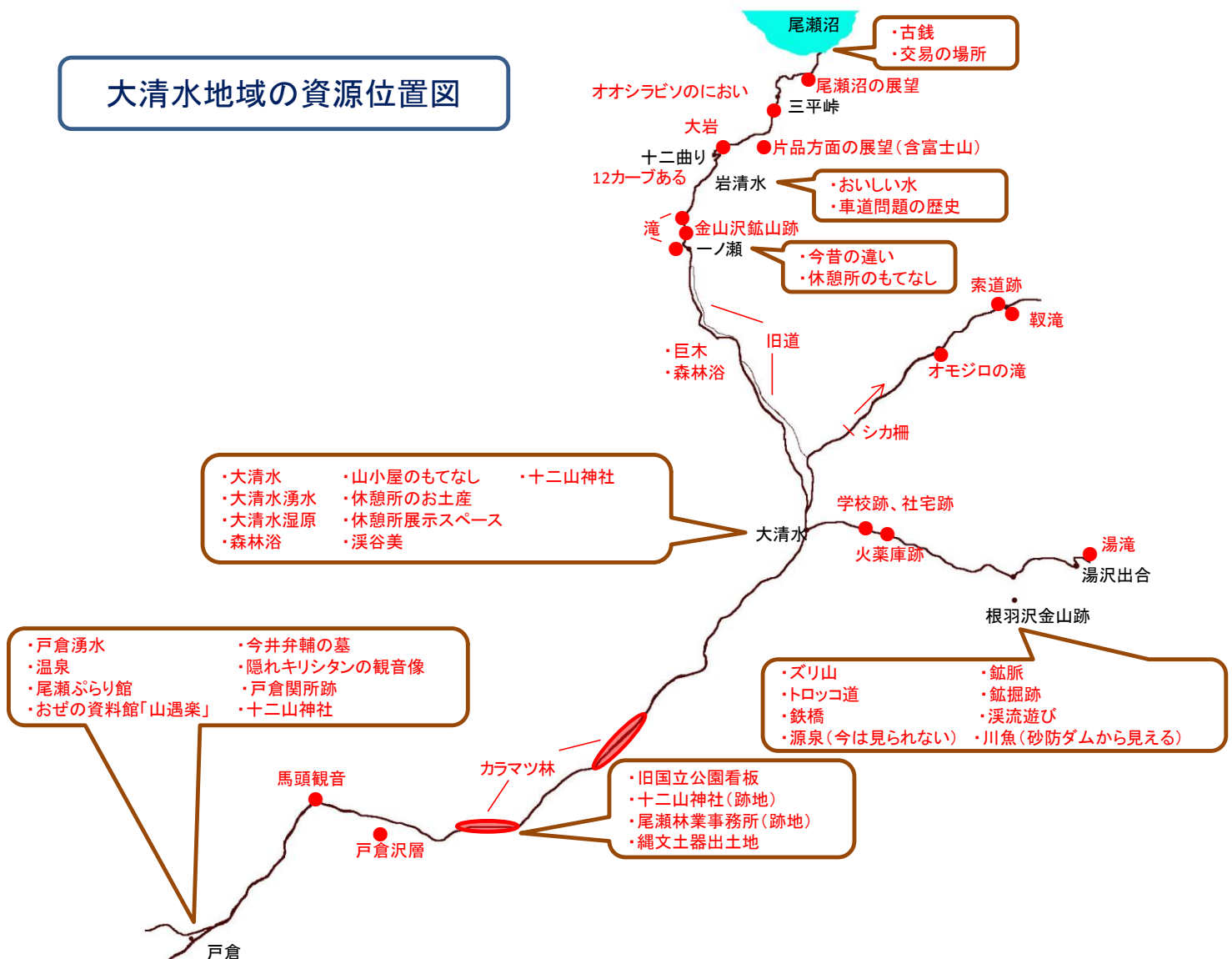
2. 調査方法

平成 21 年度の調査結果では、大清水入山口が持つ魅力として『名水、溪谷と森林美、岩脈、会津街道と戊辰戦争』を取り上げた。そこで、当該地域においてこれらの分野の専門的知識を有している方を調査メンバーとして選定し、現地での詳細な資源調査を実施。また、その結果を取りまとめ、調査メンバーの意見を元に活用方法を検討し、地元の片品村において報告会を開催する。



3. 資源調査結果（主なもの）

大清水地域の資源位置図



4. 資源利活用方法の提案

◆プラン例① ～自然資源の活用～

～大木の息吹に触れ、心身ともにリラックス～
巨樹めぐり

大清水～ノ瀬の間には116本の巨樹(最大胸高直径209.6cm、幹周658cm)
森林浴をして巨木からパワーをもらおうとともに、心身ともにリラックス。

大清水周辺コース
尾瀬沼沿路コース

このコースの体験
自然 文化
健康 食

歩行距離 2km
歩行時間 1時間
消費カロリー 393.7kcal
エクササイズ 7.5 Ex ※大清水周辺コースで計算

1. 周約2kmの周回コース。
大清水でのもみり遊園地の方にオススメ。
見られる巨樹: ミズナラ、ハルニレ、トチノキ、カシ

約1.5kmのなだらかな下りコース。
尾瀬沼散策からの帰りの寄り道ルートとしてオススメ。
見られる巨樹: ミズナラ、ブナ

<実施方法例>

- ・森林散策
- ・自然観察会、ネイチャーゲーム
野鳥観察、落葉やドングリ拾い

- ・地元子供達による看板作りなど
総合学習の場としての活用
- ・下草刈りボランティア体験

その他、他コースとの併用など

<課題>

- ・旧道の取扱や安全上の問題
- ・自然素材(動植物)の情報収集
- ・セルフガイド可能な環境づくり

◆プラン例② ～自然・文化資源の活用～

～古きよき時代に思いを馳せる～
根羽沢ゴールドラッシュ

根羽沢地区ではかつて金や銀が採掘され、多くの人が働いていました。
最盛期には1,000人を超える方がこの地区で生活し、学校も作られました。
このコースでは集落跡などの遺跡や鉱山跡をたどり、この地区が繁栄して
いた時代を偲びます。

かつての根羽沢

明治35(1902) 霧頭発見
大正 5(1916) 久原産(株)探鉱開始
昭和10(1935) 三菱金属工業(株)買収
昭和12(1937) 片品小学校根羽沢分校
設立
昭和18(1943) 金山整備令により休山
昭和36(1961) 荒川鉱業(株)再開も
まもなく閉山

住居跡 鉱口跡 スリ山(鉱石捨て場) 鉄橋 トロッコ道

大清水 学校跡、社宅跡 火薬庫跡 名のない滝 滝沢出合

根羽沢金山跡
・スリ山
・トロッコ道
・鉄橋
・源泉(今は見られない)
・鉱脈跡
・鉱道跡

根羽沢金山(昭和17年) 昔の鉱山の温泉 火薬庫跡 トロッコ道

このコースの体験
自然 文化
健康 食

歩行距離 5km
歩行時間 3時間
消費カロリー 1181.2kcal
エクササイズ 22.5 Ex

<実施方法例>

- ・地元の学習の場(文化、地質)
- ・地質学習コースとの組み合わせに
よるガイドイベントの開催

<課題>

- ・安全な通路確保のための草刈り
や梯子等必要最小限の整備
- ・安全確保のため、ガイド付利用
- ・表出している鉱脈等を含む資源
の適切な維持

- …利用者へ提供プラン
- …資源を支える参加型プラン

◆全プランの概要(計7プラン)

	コース名	距離	時間	体験内容	体験エリア
1	巨樹めぐり	2km	1時間	巨樹の森、野生動植物 →散策、フィールド講座、資源管理への参加	大清水～ノ瀬
2	滝めぐり	11km	3.5時間	滝、マイナスイオン、川に棲む動物 →滝めぐり、フィールド講座、溪流遊び	大清水～ノ瀬 根羽沢、奥鬼怒林道
3	根羽沢ゴールドラッシュ	5km	3時間	根羽沢鉱山の遺構・歴史、地質 →地元学習の場、ガイドイベント	根羽沢
4	地質学習	6.5km	3.5時間	根羽沢、戸倉沢層 →環境学習、ガイドイベント、ジオパーク	戸倉～大清水、根羽沢
5	街道めぐり	7.5km	3.5時間	会津街道、戊辰戦争、自然保護活動の歴史 →郷土教育、資源管理への参加、馬方体験	戸倉～尾瀬沼
6	大清水まったり	2.5km	1.5時間	大清水湿原、綺麗な水、山里料理、山小屋主人 →大清水での寛ぎを提供	大清水周辺
7	尾瀬ヶ原 ～尾瀬沼周遊	24.2km	9時間	尾瀬ヶ原～尾瀬沼縦走 →大清水～戸倉間のレンタサイクル	戸倉～尾瀬ヶ原 ～尾瀬沼

- ・各プランについて活用方法(対象者、実施者、実施方法等)と課題について整理。
- ・情報発信方法や地域住民の管理への参加方法についても検討。

1. 調査の概要

〔調査のねらい〕

“地球温暖化防止の観点を含めた自動車利用のあり方”をテーマにした“尾瀬らしい自動車利用”に資する交通計画を立案するため、尾瀬国立公園の現状の利用状況（利用者のアクセス方法、動向等）を科学的データに基づき分析し、利用分散等への効果予測につながる客観的な基礎資料を作成するとともに、今後の調査で明らかにしていくべき事項を明らかにする。

あわせて、快適利用の促進（利用分散）を図るため、アクセス交通とあわせて取り組むべき施策や、代替案を検討する。

〔調査項目と調査方法〕

①既存の利用実態データ等の収集・交通計画的視点からの分析

②管理に関わる多様な主体・観光事業者・交通事業者等へのヒアリング調査と分析

③その他資料分析（全国の山岳系国立公園におけるマイカー規制事例・低公害車開発動向・尾瀬の観光に関するパブリシティ）

〔アウトプット〕

①交通計画の視点からの尾瀬の利用構造や利用者意識の解明 ⇒ 交通アクセス変更による効果の客観的・科学的考察

②快適利用の促進を図るため、あわせてとるべき方策の検討

③不足している情報 および今後調査すべき事項の抽出

2. 利用集中の経年的推移

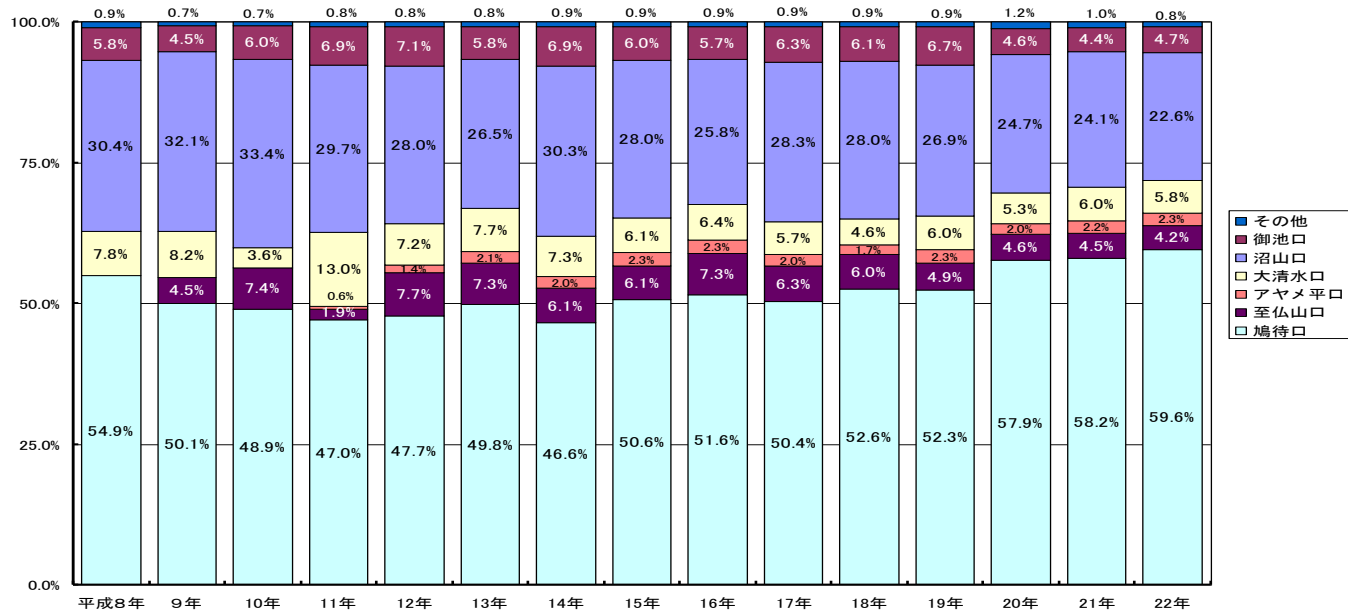
（1）利用集中日の経年的推移：各指標を総合すると、趨勢としては分散化の傾向

年 度	利用集中日の日数			日最大入山者日		1日当たり入山者数 上位10日の入山者数 と年間に占める比率		年間 入山者数
	限界収容力以上		適正 ～ 限界収容力					
	10,000人 ／日超	7,000～ 10,000人／日	5,000～ 7,000人／日	入山者数	月日	入山者数	比率	
1996(平成 8)年度	10日以上	不明(多数)	不明(多数)	19千人／日	7/20(土)			647,500人
1997(平成 9)年度	9 日	不明(多数)	不明(多数)	20千人／日	6/14(土)			614,300人
1998(平成10)年度	4 日	5 日	不明(多数)	13千人／日	7/19(日)			455,400人
1999(平成11)年度	3 日	4 日	3 日以上	11千人／日	6/12(土)	85,500人	20.1%	425,400人
2000(平成12)年度	2 日	8 日以上	不明(多数)	11,750人／日	6/10(土)	86,900人	20.3%	428,100人
2001(平成13)年度	4 日	6 日以上	不明(多数)	12,415人／日	6/ 9(土)	95,400人	21.3%	447,700人
2002(平成14)年度	2 日	6 日	不明(多数)	10,607人／日	7/20(土)	85,500人	20.9%	409,500人
2003(平成15)年度	2 日	3 日	5 日程度	11,833人／日	6/ 7(土)	74,500人	19.4%	383,900人
2004(平成16)年度	0 日	0 日	1 日	5,500人／日	7/24(土)	35,400人	10.4%	341,200人
2005(平成17)年度	1 日	2 日	7 日程度	10,432人／日	7/17(日)	64,000人	20.2%	317,500人
2006(平成18)年度	0 日	2 日	7 日	9,106人／日	7/16(日)	65,500人	19.2%	341,000人
2007(平成19)年度	0 日	4 日	5 日	9,012人／日	10/ 7(日)	66,300人	18.7%	354,500人
2008(平成20)年度	2 日	5 日	3 日以上	11,500人／日	7/20(日)	78,400人	20.5%	381,700人
2009(平成21)年度	0 日	1 日	9 日以上	9,000人／日	7/19(日)	61,900人	19.2%	322,800人
2010(平成22)年度	0 日	3 日	3 日	9,200人／日	7/18(日)	63,400人	18.3%	347,000人

注 1）限界収容力は、混雑感をもたらさない限界の日収容力、適正収容力は、混雑感のない快適な利用の日収容力
いずれも平成21年度尾瀬国立公園利用適正化推進事業等で設定・検証

注 2）平成 1 6 年度はシーズンはじめから7/23まで鳩待峠のカウンターが故障していたため、データがとれていない。

（2）尾瀬地区における入山口別入山者数の推移：鳩待峠利用者は増加の傾向



3. 交通計画の視点からみた尾瀬の利用構造 ～平成 21 年度調査にみる尾瀬の利用構造～

（1）各入山口からのコース概要

項目	鳩待峠	富士見下	大清水	沼山峠	御池
入山口標高	1592m	1173m	1187m	1699m	1513m
標高差 ※1	193m	710m	570m	120m	約190m
平均勾配 ※2	5.8%	9.6%	10.1%	5.2%	約3%
アクセス時間 ※3	1時間	5時間15分	2時間35分	1時間10分	赤田代まで3時間

※1：最高点（最低点）と、入山口または尾瀬ヶ原・尾瀬沼到達点の標高差

※2：※1の標高差に該当する区間について、水平距離より勾配を計算

※3：入山口から、尾瀬ヶ原または尾瀬沼の宿泊施設のある拠点までの標準的な到達時間（ガイドブックによる）

（2）各入山口（下山口）の利用特性の概要

項目		入山口	鳩待峠	至仏	アヤマ平	富士見下 (その他含)	大清水	沼山峠	御池	合計 全体的傾向
入山者 比率	2009(H21)年通年 環境省発表値(比率)		58.2%	4.5%	2.2%	1.0%	6.0%	24.1%	4.4%	100%
	同年 7/19の比率 (環境省カウンター等)		52.2%	6.0%	2.4%	0.2%	6.2%	29.0%	4.1%	100%
	7/20アンケート調査 結果による分析		59.5%			0.3%	12.5%	25.9%	1.8%	100%
下山者 比率	同年 7/19の比率 (カウント調査)		40.9%	7.0%	0.7%	0.1%	12.7%	34.7%	4.0%	100%
	7/20アンケート調査 結果による分析		50.8%			0.1%	21.2%	25.4%	1.0%	100%
コース 利用 状況	往復利用 (入下山口が同一)		81.1%				90.7%	83.1%	0.0%	81.2%
	縦走利用 (入下山口が異なる)		18.9%				9.3%	16.9%	100.0%	18.8%
○D トリップ の 状況	縦走利用の コース内訳		全入山者中 ○鳩待峠⇒大清水が9% ○鳩待峠⇒沼山峠が3%				大清水⇒ 鳩待峠が わずかに 見られる	沼山峠 ⇒鳩待峠 沼山峠 ⇒大清水 がほぼ同数	御池 ⇒沼山峠 が多い	
平均 滞在 時間	該当入山口の 入山者平均		15.1 h/人			29.3 h/人	14.7 h/人	9.5 h/人	23.1 h/人	
	入下山コース別 (h/人)		鳩待峠往復 10.8 鳩待峠～富士見下 4.8 鳩待峠～大清水 30.3 鳩待峠～沼山峠 27.4	富士見下 ～大清水 29.3		大清水往復 13.2 大清水 ～鳩待峠 42.0	沼山峠往復 8.3 沼山峠 ～鳩待峠 25.4	御池 ～沼山峠 22.4		
入山者 属性	年齢層		他の入山口に比較して、若年層（特に20歳代）が多い				30～40歳代が多いのが特徴	60歳代以上が多いのが特徴	50歳代が多いのが特徴	50歳代と60歳代が各3割
	発地		地元群馬（76%）をはじめ、東京、埼玉、千葉等の南関東圏からの選択比率が高い				地元群馬からの選択比率が比較的高い(23%)	地元福島(90%)をはじめ茨城、栃木、東北地方からの選択比率が高い	福島や新潟からの選択比率が高い	東京と群馬が各15%と多い
	来訪回数		他の入山口に比較して、初来訪者が多い				3回目以上のベテランが多い	3回目以上のベテランが多い	2回目の利用が多い	初来訪者比率は3割
	まとめ		幅広い利用層が利用しているが、尾瀬の入門的な入山口として利用されていることが特徴				どちらかといえば、尾瀬の多様な魅力（鳩待峠にない静かさ等も含まれるか）を求めるベテランの利用が多い			
入山目的			「湿原の風景観賞」が半数以上「植物観察」が多いことが特徴				「百名山登山」が多い	「花の観賞」が多い	「湿原の風景観賞」が多い	総じて「花の観賞」が多い

(3) 入・下山コースを起終点(00)とした時のトリップ数の詳細

トリップエンド		origin 入山口					計
		鳩待峠	富士見下	大清水	沼山峠	御池	
destination 下山口	鳩待峠	48.3%	0.1%	0.8%	1.3%	0.4%	50.8%
	富士見下	0.1%	—	—	—	—	0.1%
	大清水	8.5%	0.1%	11.4%	1.2%	—	21.2%
	沼山峠	2.6%	—	—	21.5%	1.3%	25.4%
	御池	—	—	0.1%	0.9%	—	1.0%
	不明	—	—	0.3%	1.0%	0.1%	1.4%
計		59.5%	0.3%	12.5%	25.9%	1.8%	100.0%

注 1) 全トリップ(入山者)数を母数とした時の入山口～下山口のコースの比率を示している
注 2) 2009.7.20の尾瀬ヶ原、尾瀬沼調査で実施されたアンケート調査より推計
注 3) 入山口別計には、下山口が不明のサンプルがある(入山口が不明なサンプルはなし)

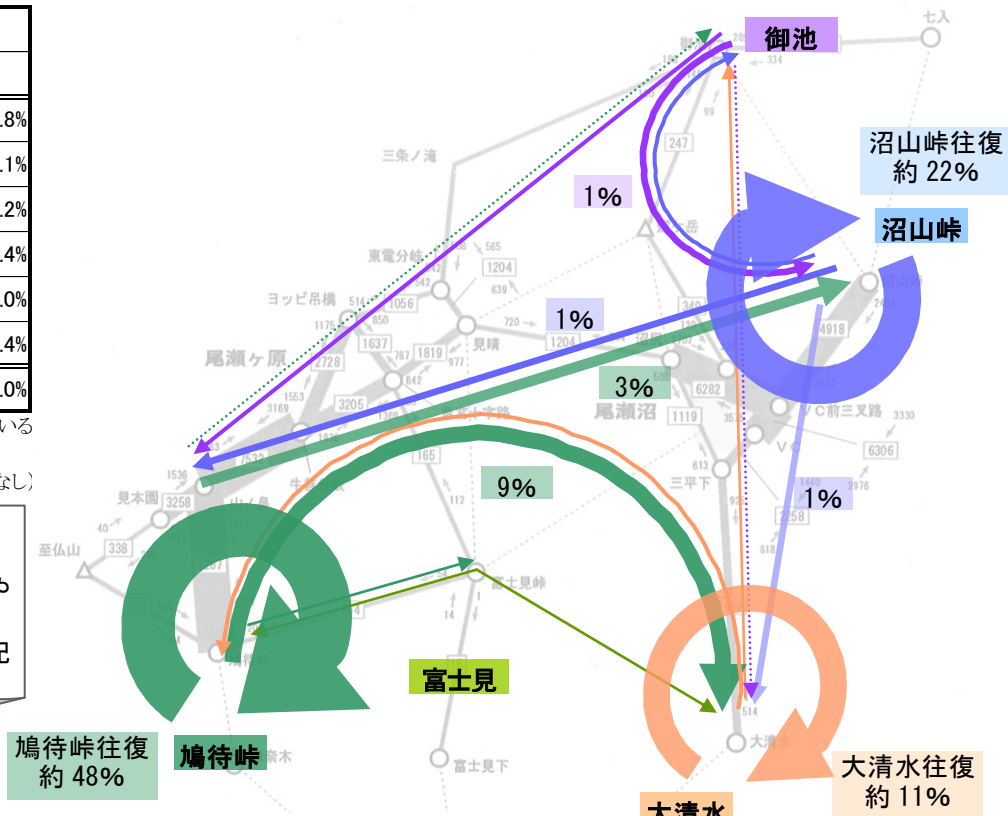
【ポイント】

○現状では圧倒的に多いピストン利用。縦走型についても偏りが顕著。
○今後、多様なコース選びができるようにしながら、縦走型の利用促進や
を図っていくことが、尾瀬の魅力を体験してもらう上で課題
○大清水は下山口としての利用が多い。ハードなルート条件（距離や勾配
等）が影響していると予想される。

(4) 入山口別にみた入山者の交通手段の比率

交通手段	origin 入山口					計
	鳩待峠	富士見下	大清水	沼山峠	御池	
マイカー	61.2%	100.0%	83.5%	81.1%	71.4%	69.4%
観光バス	21.7%	—	12.4%	8.5%	—	16.6%
直通バス	5.9%	—	1.0%	4.5%	21.4%	5.2%
鉄道＋バス	8.9%	—	2.1%	4.0%	—	6.6%
レンタカー	0.7%	—	1.0%	0.5%	—	0.6%
その他・不明	1.8%	—	—	1.5%	7.1%	1.6%
計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

注 1) 各入山口別の入山者の合計を母数として交通手段別比率を示している
注 2) 2009.7.20の尾瀬ヶ原、尾瀬沼調査で実施されたアンケート調査より推計



注) 右図で入下山口で数字 (%) がないルートは、1%以下

【ポイント】

○マイカーが全体の 7 割。大清水、沼山峠はマイカー（＋シャトルバス等）の比率が 8 割を超える。
○鳩待峠口入山者については、観光バス利用が 2 割以上。また直通バスや鉄道利用者も、他の入山口に比べて比率が高い。
○分散化を図るためには、マイカーと観光バスによる入山者について、低利用入山口に誘導していくことが課題となる。

(5) 入下山コース別にみた宿泊比率

トリップエンド		origin 入山口					計
		鳩待峠	富士見下	大清水	沼山峠	御池	
destination 下山口	鳩待峠	24.9%	0.0%	66.7%	90.0%	100.0%	27.7%
	富士見下	43.3%	100.0%	83.3%	100.0%	100.0%	45.9%
	大清水	—	—	—	—	—	—
	沼山峠	77.3%	100.0%	15.9%	22.2%	—	41.5%
	御池	89.4%	100.0%	27.3%	33.3%	—	53.0%
	計	100.0%	—	—	11.4%	70.0%	23.4%
下山口	沼山峠	100.0%	—	—	11.4%	70.0%	23.4%
	御池	100.0%	—	—	29.3%	70.0%	38.6%
	計	—	—	100.0%	71.4%	—	75.0%
	計	—	—	100.0%	71.4%	—	75.0%
	計	35.6%	100.0%	21.6%	17.9%	78.6%	30.1%
	計	52.3%	100.0%	33.0%	33.8%	78.6%	45.7%

注 1) 各トリップ(入山者)数を母数とした時の宿泊比率
注 2) 上段は尾瀬内の山小屋宿泊者比率、下段は尾瀬内＋山麓＋周辺の宿泊比率
注 3) 2009.7.20の尾瀬ヶ原、尾瀬沼調査で実施されたアンケート調査より推計

【ポイント】

○大清水と沼山峠からの入山者は、宿泊比率が低い（各 22%、18%）
○ピストン利用（入下山口が同一）は、縦走型（入下山口が異なる）に比べ、どの入山口についても宿泊比率が著しく低い。
○鳩待峠往復で、山麓や周辺への宿泊比率が高くなっているのは、観光バスによるツアー商品の影響と予想される。
○沼山峠からの入山者については、尾瀬内の入山者比率に比較して、山麓や周辺への宿泊比率が著しく高くなっている（18%から 34%と約 2 倍に）

5. 考察・まとめ

(1) 大清水～ノ瀬間のシャトルバス導入の効果・影響

〔低利用入山口への利用促進〕⇒ 大清水口へのある程度の分散化が期待できるものの、その効果は限定的

○利用促進されると考えられるコース

・大清水口は観光バス（大型）の乗り入れが可能であり、その誘致が図れれば、大清水往復を中心に、大清水～鳩待峠、大清水～沼山峠等がある程度利用促進される可能性がある。

○効果が限定的と考えられる理由

・鳩待峠口入山者と大清水口入山者では、入山者の属性（年齢層や来訪回数）や目的（鳩待峠口は湿原の風景観賞や植物観察等が中心）が異なる。特に大清水口入山者の、鳩待峠口の喧噪等を避けて独特の雰囲気を楽しみたいというニーズに配慮が必要
・一ノ瀬～三平下間の急勾配なルート条件が、尾瀬や登山の初心者が利用しにくい要因となっている。

〔ゆっくり尾瀬を楽しむための宿泊化等の促進〕⇒ 利便性の向上により、むしろ宿泊比率が下がることが懸念

・大清水口入山者の宿泊比率は現状でも低い。大清水往復、大清水～沼山峠、大清水～鳩待峠等の利便性が増加することにより、さらに宿泊比率が低くなる可能性が高い。
・大清水が単なる通過点・乗換拠点になると、独特の魅力を持つ自然環境や歴史文化環境を楽しむ機会が減少する。

(2) 尾瀬国立公園の交通計画検討の方向性

①戸倉を拠点とした、公共交通機関による交通アクセス体系の構築

・前述したように、大清水～ノ瀬間のシャトルバスのみを導入しても効果は限定的であったり、むしろ利便性の向上により、山小屋宿泊者の減少といったことも懸念される。戸倉を拠点に、鳩待峠、富士見下、大清水の 3 入山口を包括する公共交通機関中心の交通アクセス体系を構築していく必要があり、これにより 3 入山口（および沼山峠や御池等を含めた）相互の回遊利用（縦走利用）を促進し、宿泊滞在化を促進していくことが望まれる。

②各入山口の独特の魅力や歴史、および入山者意識やニーズにも十分配慮

・各入山口の自然保護と活用の歴史等にも十分配慮するとともに、入山口毎に趣の異なる魅力を楽しみたいとする入山者意識やニーズ等も汲み取り、交通計画に反映させていく。

③情報発信やエコツアー等体験プログラムの拡充

・利用分散（快適利用）促進は、交通アクセス手段の改善だけで実現されるものでは決していない。様々な魅力をもつ尾瀬をゆっくりと楽しんでもらえるように、低利用入山口、コース（奥鬼怒湿原、帝釈山・田代山、会津駒ヶ岳を含む）の効果的な情報発信や、宿泊型の旅行商品、エコツアーの提供等をあわせて進めていく必要がある。

4. 既往のアンケート調査にみる交通アクセスに関する入山者意識

事業名（報告書名）	アンケート実施	尾瀬の交通規制等に関する回答概要	大清水～ノ瀬シャトルバスに関する回答概要
平成 15 年度「はるかな尾瀬」歩道整備事業整備計画調査報告書 「大清水～ノ瀬の道路の利用に関するアンケート」 群馬県環境生活部自然環境課	〔実施年月〕 2003. 10 〔実施場所・対象者〕 大清水にて、大清水口入山者を対象に実施 計 397 票	『旧道の登山道整備についての賛否』 ・賛成 75. 1% (車道を歩きたくない、自然や歴史を味わいながら歩きたい等) ・刈払い程度で良い 9. 6% ・反対（自然にかえす） 16. 1% 『旧道整備の程度についての考え』 ・危険箇所の補修など最低限の整備を行うべきが 35. 5%と最多	『シャトルバス運行の賛否』 ・賛成 17. 4% ・条件付賛成(電気自動車、別の歩道整備等) 39. 5% ・反対(現状のまま) 38. 3% ・他の入口も規制 2. 3%
平成 19 年度尾瀬地域利用適正化推進事業報告書 「尾瀬の交通規制に関するアンケート」 環境省・(財)尾瀬保護財団	〔実施年月〕 2007. 7 〔実施場所・対象者〕 尾瀬第 1・第 2・駐車場、スノーパーク尾瀬戸倉駐車場、大清水駐車場 計 174 票	『現状の尾瀬の交通規制について』 ・賛成は 7～8 割程度 ・規制内容については、6～7 割が現状維持、2 割以上が規制強化すべき ・鳩待峠までのマイクロバスの規制についても賛成派が反対派をわずかに上回る。 ・鳩待峠口について、津奈木を入山口にした場合、45%が他の入山口に変更すると回答。	『運行されたら乗車する』 85. 7% 乗車しない理由としては、 「自然保護になっていない」 「雰囲気が損なわれる」

平成 23 年度 尾瀬らしい自動車利用社会実験計画（案）

1 目的

尾瀬らしい自動車利用の実現を目指し、鳩待峠における通年マイカー規制の段階的導入、低公害車両の導入及び入山口の魅力づくりを推進することとする「尾瀬国立公園快適利用の促進（利用分散等）に関する小委員会」の方針とともに、様々な魅力を持つ尾瀬をゆっくり楽しむため交通体系とアプローチが与える効果についてアンケート調査等を実施し検証する。

2 実験を通じて目指すもの

(1) 滞在型・回遊型の利用促進

- ・尾瀬の入山者数が 30 万人台を推移している中で、昨年、鳩待峠からの入山者の割合が 56% と、近年では最も高くなった。鳩待峠を入山口とする入山者は、その 9 割が鳩待峠往復利用となっており、尾瀬内の宿泊比率は 2 割程度となっている。

⇒通年マイカー規制、戸倉拠点、大清水～一ノ瀬間の時間短縮と滞在型・回遊型利用への効果を確認する。

(2) 国立公園の玄関口としての鳩待峠のあり方

- ・峠に車両が進入、駐車し、峠の雰囲気を楽しむこともなく、また、これから国立公園に足を踏み入れるという感慨も希薄なまま、慌ただしく入山している。
- ・入山者が最も多い入山口において通年マイカー規制が実施されていない。
- ・鳩待峠まで低公害車両が運行されていない。

⇒車両のない鳩待峠を現出し、通年マイカー規制の段階的導入、低公害車両導入の基礎データ（道路整備）を得る。

⇒鳩待峠のあり方について、将来的には、車両のない鳩待峠の期間拡大や検討のための体制づくりについて検討する。

(3) 入山口の魅力づくり

- ・県として、大清水の旧道について、関係者と検討を進める。
- ・大清水～一ノ瀬間（県道）において、バス運行をするに際しては、大清水から歩きたい人のニーズにも応えられるようにするため、旧道を歩ける状態にする必要がある。

上記（１）～（３）について、同時に実施することにより、社会的な反応が期待でき、入山者の動きが、より変わる可能性がある。

例えば、尾瀬ヶ原～尾瀬沼の縦走型利用等の多様なコース選択が可能になるか（鳩待峠往復利用が減少するか、大清水の利用が増えるか、戸倉を拠点とする利用が増えるか等）、現状の鳩待峠の利用を避けてきた入山者の動向に変化があるか、大清水～一ノ瀬間（旧道）を歩きたい人のニーズに応えられるか等の検証が可能となる。

3 実験日程等

(1) 日 程 平成23年度10月頃（紅葉期）の一週間程度

(2) 場所等 【鳩待峠】・鳩待第一駐車場への車両乗り入れを規制する。

…実験期間中を通じ、鳩待峠を車の無い状態（業務用車両も含め）にする。

【大清水】・大清水～一ノ瀬間において電動マイクロバスを実験運行する。

・大清水、一ノ瀬休憩所、電動マイクロバス車内等において過去の道路建設中止に係る情報発信を行う。

4 実験により検証すること

(1) 滞在型・回遊型の利用について

- ・ 戸倉を拠点として尾瀬ヶ原と尾瀬沼を楽しむ多様なコース選びが可能となるか
- ・ 入下山口の選択の多様化が期待できるか
- ・ 尾瀬内での滞在時間の増加、下山後の入浴施設等の利用増加、帰宅の早着化による肉体的・心理的負担の軽減等が期待できるか
- ・ 大清水口における実験への入山者等の評価（鳩待峠における実験への評価を含め）
- ・ シャトルバス運行に対する入山者等の満足度及び評価

(2) 鳩待峠について

- ・ 鳩待峠のアメニティ向上に対する入山者等の満足度及び評価
- ・ 鳩待峠を入下山口として選択した理由（大清水口における実験への評価を含め）
- ・ 第1・第2駐車場の管理・運用上の問題点

(3) 通年マイカー規制の段階的導入について

- ・ 通年マイカー規制に対する入山者等の意向

5 実験結果の公表と今後

実験結果をとりまとめ、適正な保護のため、自動車利用のあり方や利用者の意識・動向の状況、技術的課題を整理、公表し、2（1）～（3）に関する社会実験と検証を継続する。

富士見下～富士見峠間の身体障がい者等の利用について

実施計画書

はじめに（策定趣旨）

本計画は、2009 年及び 2010 年開催された尾瀬サミットにて、片品村が要望した村内 2 カ所の入山ルートのうち「富士見下～富士見峠間」の身体障がい者等の利用について、2010 尾瀬サミットで合意された趣旨に基づき策定した実施計画である。

なお、本計画策定にあたっては、第三者機関として「富士見下～富士見峠間の身体障がい者等の利用のあり方検討委員会」を設置し、検討委員会から提出された報告書を基に策定したものである。（末尾参照）

1. 現状と課題

平成 19 年 8 月に尾瀬国立公園が誕生し、「みんなの尾瀬をみんなで守りみんなで楽しむ」という尾瀬ビジョンの基本理念を基に、全ての国民がこのすばらしい尾瀬を体感し、守り、楽しむ国立公園に向け取り組んでいかなければなりません。

しかしながら、尾瀬は山岳地帯であるため、尾瀬へ行きたい、尾瀬を感じたいと希望を持っている人が全てのエリアに入山し、楽しむ事は安全性を考えると無理な状況にあるが「富士見下～富士見峠」そして「アヤメ平の一部」については比較的簡単に入山でき、かつ身体障がい者や要支援登山者にも利用しやすいエリアとなっている。

このことから「富士見下～富士見峠」そして「アヤメ平の一部」が利用可能なエリアとしてゾーニングされ、尾瀬の優れた自然環境を保全しつつ適正な利用を図ることができれば、尾瀬ビジョンの理念に繋がり、国立公園のトップランナーとしての尾瀬の役割を果たすことができると考えられる。

2. 事業実施内容

- （１）実施期間 6 月中旬～ 10 月中旬
（気候等の状況により多少の変動あり）
- （２）実施区間 富士見下～富士見峠（村道 7060 号線）
富士見峠～アヤメ平

- 3. 対象者 身体障がい者（手帳の交付を受けた者）及び要支援登山者。なお、要支援登山者については、要介護認定者及び医師の診断による歩行介助が必要な者とする。

4. 実施方法

- (1) 片品村が実施主体となるが、運営については旅行業法上、国内旅行業務取扱の資格を有する旅行事業者とし、片品村と旅行事業者との間で旅行契約を締結し運営にあたる。

ただし、富士見下～富士見峠間の車両運行业者については、旅行事業者は片品村と協議のうえ指定し、それ以外の車両運行については認めない。

富士見峠～アヤマ平までは徒歩（車いす含む）とする。

- (2) 尾瀬の知識をもったガイドの同行を基本とし、安全面に配慮するが、あくまで自己責任での参加を前提とする。傷害保険は企画に含めることとする。
- (3) 参加者は、付き添い(介助者)同伴での参加を原則とするが介助者が複数必要な場合は関係者にて対応する。
- (4) 損害賠償が発生する事故が起きた場合は、指定した旅行事業者の旅行約款により対処する。

5. 運行車両

- (1) 運行車両については、環境に配慮した低公害車を基本とし、車両の大きさは最大で10人乗りの車両とする。
将来的には電気自動車等の導入を目指す。
- (2) 運転手については、同区間を熟知した者を選任する。
- (3) 運行にあたっては、歩行者に充分配慮するものとする。

6. 管 理

- (1) 道路管理

村道であることから、片品村が定期的な点検を実施するとともに必要に応じて整備を実施する。

なお、平成23年度からU字溝の補修、敷き砂利等の整備を行う。

- (2) ゲート管理

片品村が委託した組織または団体が管理を行い、目的以外に使用しないことを確約し取り扱う。

7. 施設整備

- (1) 木道、トイレ等の整備については施設所有者及び土地所有者の理解と協力を求め、将来的に身体障がい者等が利用可能なものとなるよう関係機関と協議しながら整備を進める。

8. 緊急時の対応

(1) 緊急連絡

急を要する事案が発生した場合は、連絡網により迅速に対処する。
また、関係機関（警察、消防、土地所有者等）に対しては、事前にカギを貸与する。

(2) 応急措置

負傷者等がでた場合は、救助が到着するまでの間、ガイドにより応急手当を行う。
また、AEDを設置し、万一の事態の発生に備える。

9. 周知方法

- (1) 旅行事業者による募集のほか、村の広報誌、ホームページ等を活用し周知を行う。
- (2) 社会福祉協議会等の関係機関と連携し呼びかけを行う。

おわりに

尾瀬ビジョンを基本理念に、保護を越えない利用を原則とし、尾瀬の豊かな自然を身体障がい者等に楽しんでもらえるよう実施する。

また、利用状況の把握及び課題等を整理・分析するため、参加者等からアンケート調査を実施し、次年度以降に反映させる。

富士見下～富士見峠間の身体障がい者等の利用のあり方検討委員会メンバー

利根沼田広域東消防署長	尾瀬対策委員長
沼田警察署交通課長	片品村民宿旅館組合連合会長
尾瀬山小屋組合長	戸倉区長
片品村老人クラブ連合会長	富士見小屋代表
尾瀬ロッジ管理者	P & C 尾瀬代表取締役
片品村遭難対策救助隊副隊長	片品山岳ガイド協会会長
身体障害者団体代表	片品村観光協会事務局長
尾瀬林業株式会社戸倉支社長	片品村役場農林建設課長
利根沼田県民局長	片品村役場むらづくり観光課長
片品村婦人会長	

「地球温暖化防止の観点を含めた新しい自動車利用のあり方」について ～ 目標、課題及び対策 ～

参考

◇「国立公園のトップランナー」として、快適利用 及び 地球温暖化防止 に向けた「尾瀬らしい自動車利用」を小委員会で示していく。

<<尾瀬における快適利用>>

- 利用の分散化（鳩待峠一極集中の解消、各低利用入山口の利用推進 等）
- 様々な魅力をもつ尾瀬をゆっくり楽しむ（山小屋宿泊、多様なコース選び 等）
- 国立公園としての適正な環境の確保（自然環境の保護、主要入山口の雰囲気 等）

<<尾瀬らしい自動車利用>>

- ・利用の分散化に寄与する自動車利用
- ・地球温暖化防止を考えた自動車利用
- ・自然環境の保護及び適正な利用環境の確保を考えた自動車利用

1. 目標
- 主要入山口での通年マイカー規制の実施（拠点をもったバスの運行）

➤ 低公害車両の導入

➤ 各入山口における新たな魅力の発信（入山口から“尾瀬を楽しむ”）

2. 課題及び対策

課題（目標を達成するために検討しなければならない事項）	対 策
1. 現状の自動車利用に関する課題 1-1 入山者が集中する鳩待峠において通年マイカー規制が未導入 ・利用者が最も集まる入山口で通年マイカー規制が実施されておらず、低炭素化社会における自動車利用のあり方を考えると取り組みが遅れている。 ・主要入山口にマイカーがあふれている状況は、国立公園として適正な利用環境とは言えない。 1-2 戸倉から大清水と富士見下へ交通機関の利便性が乏しい ・戸倉を拠点とした交通の利便性が低いために、入山と下山を異なる登山口にするコース設定が難しい 1-3 シャトルバスへの低公害車両の導入が遅れている（全路線） ・尾瀬全体で低公害車両の導入がされておらず、低公害車の導入が進んでいる他国立公園に比べ、取組が遅れている。	1. 現状の自動車利用に関する課題に対する対策 【基本方針】 現状の交通体系の内容を見直し、「尾瀬らしい自動車利用」を構築する ◎戸倉を交通の拠点として、主要入山口への通年マイカー規制を段階的に導入、バス運行の充実を図る ・入山口や入山口までのルートにおける自然環境の保護及び快適な利用環境の確保により、入山口から“尾瀬を楽しむ”。 ・大清水、富士見下の利用者に対する利便性の向上を図ることにより、戸倉を拠点とした多様なコース選びが可能となる。 ◎鳩待峠の主要入山口としての雰囲気作り ・峠らしい雰囲気作りにより尾瀬の入山口としての魅力アップを図る。 ・入山口におけるルール等利用者指導を実施し、適正利用を促す場とする。 ◎シャトルバスを低公害車両に段階的に更新 ・排出される CO2 削減による地球温暖化防止へ寄与する交通体系の確立。 ・排気ガス削減による自然環境の保護。
2. 利用分散化に関する課題 2-1 大清水～一ノ瀬間の低公害車両の乗り入れ ・低公害車両の導入により、利用者の分散化が図られる可能性がある。 ※大清水以奥に車両が入っていないことは、「尾瀬における自然保護活動」の歴史の重要な要素。 ※乗り入れによる舗装や法面強化等の整備の必要性（現状の自然環境に対する影響） ※低公害車：ハイブリッド、バイオディーゼル、天然ガス、電気自動車 等	2. 利用分散化に関する課題に対する当面の対策 【基本方針】 ・大清水周辺と登山道の魅力アップによる利用誘導を図る。 ・低公害車両導入については、自動車利用のあり方や利用者の意識・動向、技術的事項等を整理し、それらの結果を踏まえ継続検討していく。 ◎大清水周辺と登山道の魅力アップを図る ・大清水の魅力を利用者に伝えることにより、大清水入山口への利用誘導を目指す。 ◎低公害車両導入に関する整理事項 ①適正な自動車利用（適正なマイカー規制）の実施（1. の通り） ②低公害車両導入に関する実施可能性の検討 A) 大清水以奥の車道計画中止の経緯 ・かつての大清水以奥の車道計画中止に関する関係者及び利用者の意識調査 B) 大清水～一ノ瀬間への低公害車両導入の効果検証 ・大清水からの入山に関する現状の把握及び利用者の動向、意識調査を実施し、利用の分散化に対する効果について評価。 C) 技術的検討 ・導入体系のシミュレーションや導入に必要な技術の具体的検証

