

第8回尾瀬国立公園協議会議事録

日時：平成23年9月16日（金）13時～14時40分

場所：ホテルブリランテ武蔵野 エメラルド

1 開会（司会：遠藤康明 尾瀬保護財団企画課長）〈13:00～13:05〉

本日はお忙しいところご参集いただきありがとうございます。ただ今から、第8回尾瀬国立公園協議会を開催いたします。開会にあたりまして環境省関東地方環境事務所の森谷所長よりご挨拶申し上げます。

あいさつ（環境省関東地方環境事務所：森谷所長）

皆さんこんにちは。前回7月にお集まりいただきまして、今回は特に尾瀬の自動車利用を中心としたことで、榎村委員長に再度開催をお願いしました。まず委員としてではなく、関東（地方環境）事務所の立場でお礼を申し上げなければいけないことがあります。7月末に各地で尾瀬を含めて新潟・福島豪雨ということで大変な被害がありました。尾瀬においても雨で木道が流されたり、記録的な雨量のためでしたけれども、そして登山道も崩れるといったことが現に起きました。関係者の皆様、ここにおられる方々も現地に対応していただいたことかと思えますけど、短期間で復旧がされましたことについて、私ども管理する責任を持った立場として、深くお礼を申し上げたいと思います。

今日の協議会は、先程申し上げましたとおり、群馬県によって10月3日から自動車利用の社会実験が始まるわけですが、環境省もこれと呼応して調査を行います。その内容につきまして、詳細が固まりましたので、10月3日のわずか2週間前でありまして、この件を中心として榎村委員長に開催をお願いいたしました。環境省の調査は、主要な入山口で全登山者を対象としたものでありまして、延べ5日間にわたる大がかりなものであります。それ故に協議会の委員、その他関係者の皆様にも調査の意図や汎用をご理解いただく必要があると深く考えて、このような協議会の開催を榎村委員長にお願いした。本日の協議会では、尾瀬の適正利用の目指すべき姿という観点から、自動車利用に関する調査や実験の内容を事務局が説明申し上げる。それから、前回7月に開催された協議会以降、社会実験についてどのように進展があるかということについて、ご報告申し上げてご協議していただきたいと思っております。

最後になりましたが、これまで関東（地方環境）事務所の立場でお話ししましたが、実は8月24日から私は福島県の放射線汚染問題に対処するために内閣府のもとにそのために対応するチームがあります。今回発足したのが、福島除染推進チームというものですが8月24日から私はそのチーム長として兼任しております。幸い尾瀬において除染を行うということはないと思っておりますけれども、また福島県の皆様方には今後ともお世話になると思っておりますので、どうぞよろしく申し上げます。本日はどうぞよろしく申し上げます。

司会（遠藤康明：尾瀬保護財団企画課長）

ありがとうございました。議事に入ります前に事務局から今回配布した資料の確認をさせていただきますと存じますので（資料を）ご確認ください。早速ですが、議事に移りたいと思っております。議事の進行は委員長である、榎村委員にお願いしたいと思います。

2 議事 〈13:05～14:40〉

座長（榎村利道委員長：福島大学名誉教授）

それではご指名がございましたので、暫時進行を務めさせていただきます。よろしく申し上げます。次第に従いまして進行していきたいと思っております。議事（1）環境省による「尾瀬の多様な魅力を楽しむための自動車利用のあり方検討調査」の詳細について事務局から説明をお願いします。

(1) 環境省による「尾瀬の多様な魅力を楽しむための自動車利用のあり方検討調査」の詳細について 〈13:08～13:57〉

事務局（環境省関東地方環境事務所：仁田首席自然保護官） 〈13:08～13:20〉

皆様におかれましては、本日お集まりいただきありがとうございます。資料1をご覧ください。前回の協議会で提案されました群馬県が実施いたします社会実験について、尾瀬では初めて“回遊型”という言葉とともに実験が行われます。回遊型という言葉は、尾瀬ビジョンの中にも、まだ盛り込まれていない言葉で、今まで快適利用の小委員会でも議論をしてきたことや尾瀬へのニーズを含めた利用の状況を叙述させていただきまして、実験に至る過程をこれから説明いたします。実験の細部につきましては前回の提案したとおりでございますが、より一般の方にわかりやすくするために前述の部分について、この後説明させていただきます。キーワードは回遊型。これにつきまして頭の片隅に置いてお聞きしていただければありがたいと思います。

それでは、資料1のp1になります。はじめにということで、尾瀬の概要。皆様ご承知のことと思いますが簡単にまとめてございます。1尾瀬における自然景観、自然環境の保全と適正利用の考え方。これは原生的な自然を有する地域においては、自然に影響を与えないことを基本として、その上で、単なる風景観賞にとどまらず、すぐれた自然を、五感で感じるような自然体験ができることが適正利用となるということで、定義付けしています。2尾瀬において厳正に保全すべき対象。ご承知のように壮大なる湿原景観、そこに生育する湿原植生、高山植物、動物等が厳正に保全すべき対象でございます。これについては、(自然)公園法の中で特別保護地区の第1種特別地域として、指定され守られています。3利用のゾーニングと適正利用。保護は今述べましたように規制計画で守られていますが、公園としてどのように使ってもらいたいのか。この視点において、昨年3月に話し合いの場を現場から本所の方に移しました管理計画の中で、このゾーニングという言葉とともに織り込まさせていただきました。この内容をこの3にて記載しました。次のページにこのゾーニングをした4つの地域分け、登山エリア、軽登山エリア、山岳探勝エリア、入山エリア、この4つを書かさせていただきました。この4つに区分けする過程の資料もここにお付けしようと思いましたが、議論が逆にこちらの方に移る可能性もあつたり、この話につきましては、一旦管理計画の話し合いの場で、上の方に上げる過程を経ておりますので、議論に対するゾーニングというのが、このような形で、4つに区分けし利用させていただきたいということを始めに簡単に書かさせていただきました。4尾瀬における利用の特徴。これは平成8～9年の60万人をピークといたしまして、現在ではご承知のように半分の30万人で推移しています。この30万人の利用の中で、約8割が入山・下山口を同じにする往復利用であります。その中でも、利用者の5割が鳩待峠から往復する限定されたルートに偏りが見られています。これら往復利用者に対して、提案する一つの手法が今回の社会実験です。「第1章尾瀬において目指すべき利用の姿」。単なる風景観賞にとどまらず、すぐれた自然を五感で感じるということが重要であるということで、この具体的な部分は、季節を通じて、夜明け、夕暮れ、夜空を楽しんでもらうということ。日帰りではなく、お泊まりいただくことによって多様な自然を楽しむ回遊型の利用ということになろうかと思っております。利用が偏重している鳩待峠と尾瀬ヶ原の往復ルート以外を選択することが、やはりこの場面において重要性が増してくるということになります。

p3(第2章 目指すべき利用の姿のために) 検討すべき事項ということで、尾瀬の観光交通アクセスの項目といたしまして、尾瀬のみを楽しむための移動が主であり、自宅と尾瀬の往復型観光アクセス交通が主で、周遊交通はないという現実があります。これを学術的な点で見た場合、この枠で囲った部分です。財団法人国際交通安全学会にて出している冊子の中で、魅力ある観光地と交通という項目があります。この中に観光交通はということが書かれています。観光交通、観光アクセス交通という言葉は、今まで聞いたことがない言葉だと思いますけれども、実際に尾瀬ではこの言葉がぴったり合うという動向を見せている。観光アクセス交通とはということで、出発地～観光の対象地間の往復の交通であり、これは主として、高速道路などの幹線道路や、幹線鉄道等が担っています。一般的には観光アクセス交通では、速く、安く、快適にといった基本的な交通サービス要素が重視されています。

それに加えて尾瀬においては、山岳地でありますことから、早朝という言葉がこれに加わってくると
思います。「2 尾瀬の観光交通の特性」。これは季節変動等の特徴といたしまして、ミズバショウシー
ズン。ニッコウキスゲシーズン。夏休み、紅葉の4つのピークを迎えます。次に1日のなかの日変動
特性といたしまして、週末がどうしても増加する傾向にあります。季節変動相まった週末には更に増
加するということがあります。時間変動特性として、土曜日の早朝に尾瀬に向かう観光アクセス交通
が増加し、その帰りとなる日曜日の午後に尾瀬から出る観光アクセス交通が逆に増加する。「3 尾瀬
の利用動向」。これは平成21年度の利用適正化事業の報告書から拾われたもの。入山口の選択理由とし
て、アンケートを平成21年7月18～20日、10.11日に実施しました。この結果、鳩待峠下山者が鳩待峠
を入山口に選択した理由は、「尾瀬ヶ原に行きたかった」が47%。「鳩待峠までの交通の便が良いから」
が37%。「鳩待峠から尾瀬ヶ原までのアクセスが良いから」が25%という結果が出ている。小
委員会でもこのことを基に検討してきた経過がある。

「4 尾瀬らしい自動車利用」これは快適利用小委員会での検討結果との見方をさせていただいて結構
です。尾瀬らしい自動車利用のあり方として、戸倉を交通の拠点として、主要入下山口への通年マイ
カー規制を段階的に導入、バス運行の充実を図る。鳩待峠の主要入山口としての雰囲気作り。シャトル
バスを低公害車両に段階的に更新。大清水周辺の登山道の魅力アップを図るということで、検討会
の方向性がなされている。

第3章 尾瀬らしい自動車利用と目指すべき利用の姿の実現のためということで、まず次のページ
のグラフを見て下さい。横方向には距離が書かれており、縦方向には標高が書かれています。そ
の中で右の方を見ていただくと、沼山峠・鳩待峠・大清水という群馬県側における登山口が青色、福
島県側の登山口は、赤色で記載しています。それを横に辿っていくと距離感がわかると思います。沼
山峠から尾瀬沼、鳩待峠から山ノ鼻、大清水から三平下といった時間軸移動を見ると、大清水から三
平下においては、他の登山口に比べると距離的・時間的なものが倍以上かかっているというのが、こ
のグラフで読み取ることが出来る。前ページに戻っていただいて、1歩道の概要にて、ここで数字を
記載させてもらっているが、これについてはグラフで見れば瞭然なので、この数字の説明はグラフを
もって省かせてもらいますが、このことによって大清水口の大清水～一ノ瀬間の活用が考えられると
同時に同区間の車を利用した場合、距離・標高差・時間の短縮ができるということ、他の登山口と
標高差の違いはあるが、結構肩並びが出来るというか、同じような登山口としての利便性が図られ
るのではないかと。それと観光アクセス交通に対して、特に速くという必要性を考慮する必要があるとい
う観点からこの車の利用かつ回遊型利用について、ここに着目をして今回の社会実験に至るとい
う部分があります。

第4章以降につきましては、環境省がこの社会実験を含めて調査いたします内容についてご説明申
し上げます。

事務局（環境省関東地方環境事務所：末續自然保護官）〈13:20～13:30〉

資料1 p 5 尾瀬の多様な魅力を楽しむための方策について説明させていただきます。この第4章に
ついては、参考として別綴りにて「尾瀬の多様な魅力を楽しむ利用への誘導」「尾瀬らしい自動車利
用社会実験と連動した入山者流動実態及び意識調査 調査計画」の2種類の資料を配布しているので、
併せてご覧いただければと思います。まず「尾瀬の多様な魅力を楽しむ利用への誘導」の資料につ
いては、前回の小委員会で議論していただきまして、協議会委員の皆様にはメールで別途お送りしたも
のになります。尾瀬においては、往復利用が非常に多くて、利用されるルートにも偏りがあるという
現状を踏まえて、色んな魅力を楽しむ利用促進の方策として、（資料）左側の具体的な方策と書いて
あるところですが、自動車によるアクセスの検討を始め、低利用入下山口周辺の滞在時間延長等、鳩
待峠の利用のあり方の検討、効果的な情報発信の4つの方策について取り組むという方向性について、
これまで議論させていただいたところです。その方策について、今年度実施している内容も資料に記
載されています。この1～4の4つの方策のうち、（1）の自動車によるアクセスの変更と（3）鳩
待峠の利用のあり方の検討に関しては、今年度は群馬県の社会実験を実施する予定です。環境省では、

(1) 自動車によるアクセスの検討と(3) 鳩待峠の利用のあり方の検討、(4) 目指すべき利用へ誘導する情報発信の3つについて、尾瀬にいらっしゃる利用者の方を対象とするアンケート調査によって、尾瀬の利用実態・利用者の意識を分析することにより、まず交通アクセスの変化により入山者の行動にどのような影響が出るのか。どれくらい往復利用から縦走型・回遊型の利用にシフトするのかということ。二つ目には、国立公園の入山口に相応しい鳩待峠や大清水のあり方とはどんなものか。三つ目に効果的な情報発信はどのようなものかについて検討していくこととしています。

調査の概要につきましては、参考資料の「尾瀬らしい自動車利用社会実験と連動した入山者流動実態及び意識調査 調査計画」を見ていただければと思います。p 2に環境省が主体となって実施するアンケートと群馬県が主体となって実施するアンケートを合わせまして、今年度実施する調査の全体をまとめた表となっています。この中で、0-1や0-2といった番号が書かれているが、この番号は、群馬県の実験計画に記載されている個別事業の番号に対応している。そういった視点でご覧いただければと思います。

今年度実施するアンケートですが、まず大清水と鳩待峠で実施する社会実験について、実際にバスに乗車された利用者の方、鳩待峠でバスを降りられた利用者の方、直接の利用者を対象として社会実験の評価、その効果を測定するとともに尾瀬への入山者全体を対象として、現在どのような利用をされているのか。入山口にどのような印象を持っているかを明らかにするためのアンケートということで実施します。調査の実施日は、9/23・24の2日間と社会実験中の10/6(木)～9日(日)までの4日間。合わせて計6日間の予定で実施します。この日程ですが、社会実験の実施中とそれ以外の社会実験を実施していない時、通常時の比較をするという観点。また利用者の数が比較的少ないと思われる平日と混雑をする週末を比較するという観点で、この6日間を設定しています。調査の場所ですが、調査は主に山ノ鼻と尾瀬沼で聞き取りをメインとして実施する予定です。

また補完的に主な下山口においてもアンケートを追加で配布したり、そこに回収箱を設けて、山ノ鼻や尾瀬沼で書ききれなかったお客様については時間のある時に書いていただいて、後で下山の時に回収するという方向を摂りたいと考えています。アンケートの質問項目は、年齢や性別、パーティーの構成がどのようなものかといった利用者の属性と利用したルート、利用予定のルート。尾瀬の入下山口と登山ルートに関する評価。実際に尾瀬に来た時選択したコースもそうですしそれ以外のコースについても、どの程度の知識を持っているか。どういった印象を持っているのかといった評価。大清水と鳩待峠にて実施している社会実験に関する評価に関する質問項目を設定しております。また、大清水のバス走行を初めとする交通アクセスの変更が、利用者のルート選択にどのような影響を与えるのかについては、現時点で縦走型・回遊型がなかなか進まない要因には何があるのか。交通アクセスとうものが阻害要因となって回遊型の利用ができていないことが、どの程度なのかという観点から質問項目を設けて分析することとしています。アンケートの調査票を資料に添付して配布しているが、まだ調整中の項目もありますので、実際にお配りする時には若干の修正があることもご了承いただければと思います。以上の内容で今年度の調査を実施する予定です。

森谷 賢委員(環境省関東地方環境事務所長)

A調査票とB調査票の違いを説明しておいて欲しい。

事務局(環境省関東地方環境事務所:末續自然保護官)

参考資料「尾瀬らしい自動車利用社会実験と連動した入山者流動実態及び意識調査 調査計画」のp 4をご覧ください。A調査は主に環境省が実施するアンケートであり、全ての入山者を対象として、どういった行動をとっているか。またその今回の社会実験や大清水のバス走行による影響がどのくらいありそうかというその調査をするための基礎データの収集ということで環境省が実施する予定です。B調査は、(参考資料p 4の)黄色に枠組みされた部分ですが、群馬県が実施されるもので、大清水にバスを試験運行する社会実験に合わせて、そのバスの乗客の方を対象として、どのような印象を持たれたか、今後も利用したいかといったものとバスの走行に合わせて旧道を歩かれたお客様に対しては、

どのような印象を持たれたか。また一ノ瀬～大清水間の歴史的開発と自然保護運動の歴史的背景の発信についても併せて行う予定です。それによってどのような印象を持たれたかといったアンケートも実施する予定です。

座長（檜村利道委員長：福島大学名誉教授）

はい、ありがとうございました。今の事務局説明について、ご質問やご意見がございましたらお願いいたします。

〔質疑応答〕

塩田 政一委員（片品山岳ガイド協会事務局長）

資料1第3章に特に「速く」を考慮する必要があると記載されているが、何故「速く」を考慮しなければならないのか。要するに便利にするということなのか。

事務局（環境省関東地方環境事務所国立公園・保全整備課：中野課長）

便利にしないと回遊型の利用が促進されないじゃないかということで、速くを特に検討する必要があります。資料1 p 3の第2章目指すべき利用の姿のために検討すべき事項にて、先程、仁田首席自然保護官が説明ありましたが、尾瀬を尾瀬ヶ原と尾瀬沼の狭い地域として見た場合、そこに来る方は間違いなくご自宅から尾瀬まで一直線に往復だけしていると思われる。ここで観光アクセス交通というのがあって、尾瀬から自宅を往復する利用の他にもう一つ周遊型という観光アクセス交通というのがあって、尾瀬に来て例えば日光を見て帰るとか、水上に行くとかは周遊になるが、おそらく尾瀬そのもの来る人は、家を往復するだけの方が多い。そういう往復だけの方は、（資料1 p3の）囲まれた部分の波線（アンダーライン）が引かれた部分。一般的に観光アクセス交通では、速く、安く、快適といった基本的な交通サービス要素が重視されるということ。つまり、安く快適といことはこちらで検討する必要はないが、速くということをしていじった場合、かなり人の移動に見られるのではないかとこのように考えた次第です。それでつまり交通の便利が良くなったらどうなるかといった裏付けとして、（資料1）p 4の3尾瀬の利用動向というのがあります。先程も説明した鳩待峠に来た方にアンケートするというのも、そもそも鳩待峠に来る目的は、当然に尾瀬ヶ原に行きたかったということ。たぶん速かろうが、快適であろうが何だろうか絶対に来る方だと思います。その次に鳩待峠の交通の便がよいから、それから尾瀬ヶ原までのアクセスが良いという交通アクセスの利便性をあげる方も多い。便利だったから来ましたという方も多いので、この辺を何とかすれば皆さんも他のルートに行くのではないかと考えた次第です。塩田委員がおっしゃるように便利にするということなんですが、便利にすれば回遊型が促進されるのではないかとこのように仮定として考えています。

塩田 政一委員（片品山岳ガイド協会事務局長）

便利にするということは、日帰りのお客さんも増えるのではないかと。

事務局（環境省関東地方環境事務所国立公園・保全整備課：中野課長）

確かに日帰りの方も増えると思いますが、ここは資料p 2の下段に第1章目指すべき利用の姿と書いてありますが、あくまでも日帰りではなく、多様な自然を楽しむ滞在型・回遊型の利用というふうに考えております。あくまでも今回の計画は交通アクセスを変更させた場合、どうなるかといったこと。交通アクセスが大事なので、例えば多様な自然を楽しむ方法や宿泊を増やすという方法は、そのアクセスがなければ成り立たない。今後はまずは交通アクセスのことになるが、必要に応じてソフトの展開とか地域の関係協力等と併せていかなくてははいけない。交通アクセスをいじくったらどうなるかという話なので、こういうふうになっている。

塩田 政一委員（片品山岳ガイド協会事務局長）

まあ実験ですからね。まずは。

事務局（環境省関東地方環境事務所国立公園・保全整備課：中野課長）

ただ交通アクセスだけやって完結するとは思っていない。今回、群馬県が行う社会実験ですとかは、あくまで交通アクセスをいじくって、どういう（利用）動向が変わるのかということで行っていくことを検討している。

塩田 政一委員（片品山岳ガイド協会事務局長）

（資料1）p 2の下の方に目的は、日帰りではなく宿泊し、多様な自然を楽しんでもらう滞在型・回遊型の利用を目指しているわけですね。

事務局（環境省関東地方環境事務所国立公園・保全整備課：中野課長）

そうです。

塩田 政一委員（片品山岳ガイド協会事務局長）

そうするとあまり時間というのは気にしないで良いのではないのでしょうか。

事務局（環境省関東地方環境事務所国立公園・保全整備課：中野課長）

そうなのかなというのも確かにあるが（今回は）実験ということでもあります。

加藤 峰夫委員（横浜国立大学大学院教授）

あくまでも今回は実験だということですから、こういう言い方も出来るのではないかというだけの話。実は塩田委員の質問とかなり重なるが、まずp 3の（国際）交通安全学会の観光交通の読み方というのは、これは違うと思われる。一般的に交通アクセス交通では、速く、安く、快適とこの学会で言っていることについてケチをつける気はないのですが、この観光アクセスというのは、（例えば）日光東照宮に行きたいと言う時に日光東照宮まで行くには速く、安く、快適にというのはそのとおりでと思う。でも私が尾瀬に行く時には、尾瀬ヶ原に行きたい。もちろんそういうこともあります、尾瀬の中で汗を流したい。花を見たい。まだ雪が残っている状態を見たい。ということは、あの車を降りる時点では正直どこでも良い。車を降りるまでがアクセス。車を降りてから尾瀬ヶ原に行くまでに30分であろうが半日であろうが登山になる。尾瀬に来る人は、登山を楽しむのであれば、そういう考え方をしなければいけない。あのもっとはっきりと言いますと（資料1）p 5の表は非常にわかりやすい図なんですけども、解決策はもう一つありますよね。皆さんご存じのこととですが、大清水の方の道を便利にするのではなくて、沼山峠や鳩待峠を不便にしてやれば良い。これは以前からずっと出ている意見です。どっちが良いかというのは議論が必要。それから尾瀬に来る人は何を目的としているか。あるいはどんな人達を対象に我々は尾瀬を提供したいのかを決めると答えは出てくる。今の現状で行くと、登山として来る方もかなりおられるでしょうけれども、尾瀬ヶ原・尾瀬沼の雰囲気は早く立ちたいという人達が多いんだ。その人達のニーズを満たすにしても、だけでも折角来るならそれだけじゃもったいないですよ。できればもっとゆっくりというのが、ここでいう考え方としてはっきりとは出ていないように私は思うが、目指すべき姿だということ。それに基づいて整理されているし、全く別の整理の仕方も当然にあるし、今までも随分議論されているということです。それと併せまして（資料1）p 1の下図、多分これから色々基本になってくる。あるいは色々調整されるようになってくると思いますが、この図を前提にしてみますと、鳩待峠から入って大清水に抜けようと思うと、赤いところ（Ⅲ山岳探勝エリア）だけを踏んでいくわけには行けない。赤いところというのは、いわゆるこんな恰好で来る人もいるんだという、これからは是非尾瀬を担ってくださいなとこっちで言いたくなるような観光地のような感じで来る方々。これ周遊すると途中でまあハイキング・軽登山のところがある。それはそれで残してというのが一つの考え。尾瀬はこんなところなんだ、だから今度

はそのつもりでもっとゆっくり。そうじゃくて、今来る人達の自然の中で快適・気軽に楽しみたいという人達にその気軽な気持ちでいいけど、もうちょっと時間をとってもらえばもう少し楽しめますよというのであれば、赤いところを繋げて踏めないのであれば、それはそれで問題ないということになる。こういうことも今後色々ご検討いただければ良いかと思います。そういうことも含めてしっかりとした実験になるとと思いますので、そこは期待しています。

横山 隆一委員（財団法人日本自然保護協会常勤理事）：代理 辻村千尋氏

塩田委員、加藤委員ともかなり重要なご指摘をさせていただいていると思う。実験をやる前に共通で認識しておかなければならないこととと思っているのは、先程日帰りのお客さんを増やす・利便性を上げていくということは、確実に日帰りのお客さんを増やすことに繋がるというのは、過去に我々は幾つもの失敗をしてきていると思う。最初の目的で「尾瀬ヶ原に行きたかったという人」が46.6%いるが、この中身がすごく重要で、日帰りで行きたかったのか、それとも尾瀬ヶ原の雰囲気を楽しみたくて来たかったのかということで、観光客の対応は違うと思われる。前者の人達は、鳩待までの交通の便が良くて、更に尾瀬ヶ原までのアクセスが良ければ当然にそこを選ぶということになります。この（社会）実験をやるにあたって重要なのは、観光客の方の意識というか、ちょっと専門家ではないので言葉わからないが、何を求めて来るのかといった人達にとって最適なものはなんなのかといった整理が大事なんだと思います。今までの観光地・自然エリア等で、一番良くないことというのは、日帰りで行きたいという人とゆっくり滞在をしたいという人が同じ場所に同じ時間帯にバッティングすることだと思う。これが改善されない限り、当然アクセスが良いところに日帰りのお客さんが集中していくことを分散させることには繋がらない。なので、自然協会が以前に旧道を活かしてはどうかご提案をさせていただいたのは、そうじゃない日帰りではなく、ゆっくりと回りたいといった人達にも道が開かれているんだということが併せて実験になれば、その辺の棲み分けを作っていく道筋が見えないだろうと考えている。今は世界遺産でもそうですが、やはりエコツアーという名前のもとにマスツーリズム的な性格を持った人達が、ある目的のために例えば縄文杉を見たいとか、小笠原でいえばアカガラスカラスバトを見たいと行って一箇所に集中していくということがある。それをどういうふうに分散させるのかと同時にもっと楽しみたい人達とそうじゃない人達が同じエリアを同じ時間帯にバッティングしないというふうに作り込むこともすごく重要だと思います。これは自分自身の体験でもあるが、ゆっくり歩きたいのに行列のような所に押し込まれてしまうこと。これは絶対に楽しくないこと。このようなことがないようにするにはどうしたらいいのか。今回の実験は、そのことを位置付けていけば日帰りで行く人達が、他に交通の便を良くした時にどう動きが変わってくるのだろうかということを知ること。これを知ったうえで変わらないのであれば、交通の便を良くする必要性は全くなくなる。更に大清水に行く旧道を開けた時、それまでそこを歩く人は多少なりとも増えれば、これはバッティングをしないで歩ける場所があれば、それだけ楽しむ人が増えるということに繋がると思う。そういうことを知るための実験であると思う。観光客の方も対応というか、エコツアー的性格をちゃんと持った人なのかマスツーリズム的な正確な人達なのか、そういうものを意識したうえで、この社会実験が行われればいいじゃないかなと思います。

加藤 峰夫委員（横浜国立大学大学院教授）

もう一点だけそれに合わせてですが、今ご指摘があったのは、属性と言っているようでしたが、観光客の属性、尾瀬に合わせた属性をアンケートで聞く必要がある。ここにいる委員の方はご存じのことと思いますが、山ノ鼻～鳩待峠の間のどこかのベンチに座って、通る人達の話の聞いていると、夜は日光でとか、どこそこの温泉でという方々が非常に多いというのはご存じだと思います。そういう人達を排除する気は全然なくて、しっかりと尾瀬を楽しんでいただければ良いわけです。尾瀬は滞在時間が長ければ長い程、良いわけですが、できればもっとそういう人達にもっと尾瀬周辺でゆっくりしてもらいたいという気持ちを我々が持っているのは、この次の誘導目標に活かしていかなければならない。そのためにもどういう行程でしたか、その行程が便利だと感じたかということが入っていた

ら、後々の何かの情報として使えるんじゃないかと思います。

事務局（環境省関東地方環境事務所国立公園・保全整備課：中野課長）

まずこの調査につきましては、環境省におきましても今回の秋だけで終わらせようと思っておりません。（資料1）p12をご覧ください。（3）調査スケジュールとありまして上の色が付いているのが今年のスケジュールとなっているが、24年度あるいは25年度もそういった調査をやりたいと思っております。辻村委員・加藤委員がおっしゃった登山者の意向や属性というものも、しっかりと確認しないと本当に便利にする必要があるのかわからんぞというのはまさにそのとおりと思いますが、今回はあくまでも群馬県の社会実験のところで、どうなるのかといったところだったので、今頂いた意見というのは来年度以降等に反映させたいと思います。また、必ずしも便利にするだけではなくて、ここの調査につきましてはp6をご覧ください。（3）調査の方針というのがありますが、鳩待はいわゆる不便な感じにするようにして調査を行います。旧道の通行も今はできるようになっているようなので、それを含めてやりますので、また今年の結果を踏まえてご意見を頂ければと思います。

加藤 峰夫委員（横浜国立大学大学院教授）

何も一時期の調査にすべて詰め込む必要はない。そういうとぐちゃぐちゃになるかもしれないが、属性を聞くと言うことは、そんな難しいことではない。

事務局（環境省関東地方環境事務所国立公園・保全整備課：中野課長）

具体的にはどんなものか。別に入れたいという訳ではないが、登山者も忙しいので、あまり沢山入れると答えてくれないのでないかということもある。

加藤 峰夫委員（横浜国立大学大学院教授）

簡単に今夜の宿泊先はどこか予定ですかだけでも良いかと思います。

事務局（環境省関東地方環境事務所：末續自然保護官）

すみません。そこの部分について補足をさせていただきますと、配布した参考資料（「尾瀬らしい自動車利用社会実験と連動した入山者流動実態及び意識調査 調査計画」）の後の方に調査票のイメージとして添付している。先程、辻村委員からご指摘のあった“どのような要因で日帰りの利用が多くなっているのか”ということも入れないと。

加藤 峰夫委員（横浜国立大学大学院教授）

p7A調査票、今回の登山コースについておうかがいしますの（5）ですか。

事務局（環境省関東地方環境事務所：末續自然保護官）

はい、そのとおりです。（参考資料の）p7A調査票、今回の登山コースについておうかがいしますという項目があります。ここで選択したルートですとか予定。尾瀬の外を含めて、外の場合はどこに泊まれるのか。日程は日帰りなのか、宿泊するのかといったところも併せて聞くことになります。

加藤 峰夫委員（横浜国立大学大学院教授）

わかりました。これで属性が判断できるということですね。

事務局（環境省関東地方環境事務所：末續自然保護官）

はいそうです。その次が（参考資料の）p8を見ていただきたい。ちょっとすごく直接的な聞き方をしているのですが、（4）尾瀬で縦走型の利用をしようとする場合に、どのような点が支障になりますか？という項目を設けている。これは先程、辻村委員がご指摘されたとおり、どのような理由で

日帰りになっているかわからないとバスを入れたことによって、それが回遊型になるかわからないというのはおっしゃるとおりです。例えば、バスを入れたとしても、そもそも日帰りしか時間がとれないんだという方が多ければ、また別の方策を考えなくてはいけないと思っている。まず今往復型の利用をしている方が多いとして、その方が縦走型の利用をする場合に何が支障になってできないのか。例えば、道がよくわからないから行けないとか、時間がないから・泊まるお金がないから行けないのか、それとも回遊型を利用すると、入山口と下山口が別々になってしまうので、ちょっと行き帰りが不便だといったこと等。今回の調査だけで全てわかるとは思ってませんが、ある程度の傾向というのが見えてくればいいなと期待しています。

加藤 峰夫委員（横浜国立大学大学院教授）

わかりました。ついでにこれは縦走型ではなく、回遊型に全部統一してしまった方が見やすい。

事務局（環境省関東地方環境事務所：末續自然保護官）

はい、ありがとうございます。一般の方に対して、縦走と回遊のどちらの方がわかりやすいでしょうか。

加藤 峰夫委員（横浜国立大学大学院教授）

わかりませんが。尾瀬辺りで縦走というと、至仏（山）から燧（ヶ岳）を越えて行くとかのイメージを持つ人が多い。入山口と下山口が違う回遊型。要は入山口と下山口が違うということになる。

事務局（環境省関東地方環境事務所：末續自然保護官）

はい、ありがとうございます。

加藤 峰夫委員（横浜国立大学大学院教授）

ついでに車の配送サービスというのがありますか？ 他の国立公園等で、入山口と下山口が違うようなコースをどんどん通って欲しい。あるいはそういうふうに入りたいという時には、例えば立山黒部アルペンルートとか、それから中部山岳国立公園の一番北側の朝日岳では、車をまわすという民間サービスがありますよという観光関係、山ノ小屋関係の方々が積極的にアピールするというのもしております。これは質問項目をどこまで増やせるかにもよります。あるいは、回遊サービスといっても、こちらでは全然それに対応する余地がない。あるいはそれは尾瀬では考えないということであれば、聞く必要はない。

事務局（環境省関東地方環境事務所：末續自然保護官）

回遊サービスというのは、入山口と下山口が違って、要は入山口に車を置いて、それを取りに戻るのがすごく面倒くさいから回遊型ができないという利用者の方が多い場合には、それをどのように解消していくかという時の一つの手段として検討していくことがあると思います。今回の調査票で検討させていただきたいと思いますが、配送サービスの是非について、今年度、必ずしも利用者に聞かなくても、まずは何が障害となっているのかということ調べてみるということで良いのではないかと考えています。

加藤 峰夫委員（横浜国立大学大学院教授）

何回もやっているとなつてから、もう少し聞いておけば良かったということもあるので、そこだけご注意ください。

事務局（環境省関東地方環境事務所：末續自然保護官）

ありがとうございます。

塩田 政一委員（片品山岳ガイド協会事務局長）

ちょっとお願いになってしまうのですが、（資料1）p24の大清水～一ノ瀬間の事業及び作業概要の内容について、3支障木の剪定とあります。これは車を通すために多分何本か枝や木を切ったりされるんでしょうけれども、これは実験が終わった後（のことを考えると）ようやくここは緑の天上が出来てきたところ。これを切ってしまうと40年も木の茂りが無くなってしまいます。極力剪定（するの）はやめてもらいたい。

山口 栄一委員（群馬県環境森林部長）代理：尾瀬保全推進室係長 石井年香

バスが通るためにぶつかってしまうような木についてのみ、地権者や管理者の方達の了解を得て、切ろうと思っていたが、結局、先日に試験走行を行ったが支障になるようなものはなかった。塩田委員が心配されるようなことは大丈夫と思われる。ただ、脇の道路敷の草が生い茂っておりまして、バスが通る時に車道を歩かれている方が避けて、側溝に落ちこちてしまいそうな場所もあるので、道路敷地の草刈りというのを安全確保のためやらせていただこうとは思っている。ご心配されるような緑の回廊を切るようなことはいたしませんので、お願いいたします。

座長（榎村利道委員長：福島大学名誉教授）

他に（ご意見は）ございませんでしょうか。

森谷 賢委員（環境省関東地方環境事務所長）

事務局側の発言もしているのですが、立場を明確にしなければいけないと思うのですが、1人の委員としての意見からまず申し上げると、尾瀬の楽しみ方はこうだというのは、皆さんそれぞれがお持ちになっていられる。尾瀬に何度も行かれた方、山を沢山登った方、多少の差はあるにしても皆さん色々な思いがあるのかなと思っています。尾瀬の楽しみ方は、こうでなくちゃいけないと一つだけにまとめることはなかなか難しいのかなと思います。それを申し上げたことで、今回の社会実験とそれに伴う調査というのは、もしも選択を増やしたら、利用する旧道も増やすとか、それからアクセスも自動車のことも、皆さんどう思われるのか。より良い方向に行くのだろうか、それともこれじゃまずい。こういうような利用がいいんだとわかればいいと思っている。ここは委員というよりは、事務局の立場になってしまう。最後は多少の感想なんですけれども、ひょっとしてアンケートの結果が、更にもっと上にアクセスした方が良いという人の数といやいやそうじゃなくて、もっと本来の尾瀬の原生の自然を楽しむためには、もっと利用を抑制した方がいいんじゃないかという意見が、もしも同数くらいのものであれば、それは大変難しい状況に陥るかなと思っています、それは個人のものですけれども、そこは改めて今年の結果が出たところで、議論していただければよいと思っています。

座長（榎村利道委員長：福島大学名誉教授）

はい。それでは議事（1）については、色々な意見ありがとうございました。今回報告のあった内容で引き続き取り組みを続けていただくということで、よろしいでしょうか。

〔異議なし〕

それでは続きまして、議事（2）群馬県による「尾瀬らしい自動車利用社会実験」について、群馬県から説明をお願いします。

（2）群馬県による「尾瀬らしい自動車利用社会実験」について 〈13:57～14:26〉

山口 栄一委員（群馬県環境森林部長）代理：尾瀬保全推進室係長 石井年香

まずお詫びとして本来、環境森林部長の山口がおうかがいすべきところですが、内部事情で申し訳ございませんが議会中のため代理として私が参りました。お礼につきましては今年の実験のため、

ここにいらっしゃる方々にご確認いただいた後、進めさせていただいております。また地元の尾瀬林業さん、片品村さんをはじめ関係者の方々にご協力いただいておりますことについてお礼申し上げます。では、これまでの進捗状況についてご説明をさせていただきます。

まず資料1の5章と6章、それと資料2について説明することになっております。資料1p13からは、以前に皆様にもお配りしていることと思いますが、5章の一番上のところから3行目に書かれておりますとおり、“様々な魅力を持つ尾瀬をゆっくりと楽しむ”そのために交通体系とアプローチが与える影響について、実験をして意見を聞きたいということで考えています。先程来、環境省から回遊型ということで説明をさせていただいておりますが、これに基づきまして、本県としてもあと2週間となりましたが、円滑に進めていきたいと考えております。残りの資料については、以前にお配りしたものと様なので、p16まで飛ばさせていただきます。第6章のところでございますが、実施にあたっては先般からご指摘いただきましたとおり、国立公園らしい雰囲気重視し損なわないように実験中もそのことを念頭において実施したいと考えております。車両走行についてのインパクトについても、影響があるのかないのか注視したいと考えています。2情報の公開についてですが、前回、加藤委員からも結果についてはきちんと報告していただきたいとお話も頂戴しておりますので、詳細な結果について実験後にご報告させていただきます。

続きまして資料2に基づきまして、前回以降の進捗状況等について概略をご説明させていただきます。青字で概要と書かれておりますが、ポイントの部分といたしましては、地元片品村戸倉区というところで、尾瀬の関係者等で毎年意見交換会を催しております。こちらの場6月30日頃に至仏山の山開きと併せて開催されているものですから、このところで榎村委員長に説明する前であったが、地元の方々に説明をさせていただいた。それと片品村のマイカー規制等を検討している交通事業者等が入っている片品村尾瀬交通対策連絡協議会の事務局にお願いしまして、臨時で開催していただいて、説明と了承をいただきました。以上が地元の説明関係でございます。ポツの2つ目が大清水～一ノ瀬の電動バスの関係ですが、ご存じの方は凸凹具合がかなり激しかったことをご承知だと思います。現場の土等を使いまして直して、翌9月7日に電動バスの試験走行を実施しました。実際に走るまでダイヤの確定はしないでくれと言われていたが、ほぼ予定とおりに運行できる見込みとなっている。ポツの3つ目。先程も話題に出ました大清水～一ノ瀬間の旧道関係でございますが、7月28日・8月22日にかけて笹の荒刈り。あとは朽ちた木道からボルトが飛び出しているような場所がございましたのでそれを撤去。赤リボンの設置等を行っています。直前にもう一度実施したいと考えています。ポツの4つ目になりますが、これは鳩待峠関係。第2駐車場で転回するためには、鳩待のヘリポートの場所をお借りしなくてははいけません。当初はこの社会実験中にヘリの運航を予定されておりましたので、山小屋さんの了解とヘリ会社等の了解をいただきましておりました。あとはバスの転回方法や配置方法を管理されている尾瀬林業(株)さん、地元のシャトルバス運行事業者さんと現地打ち合わせ会議を重ねまして、実施案を積み上げてきたところでございます。具体的に固まってきたところで、大変遅くなってしまったのですが、8月下旬にまず地元等にチラシをまいた後にホームページ等を公開。対外的な説明を実施したところでございます。先程來說明ございましたアンケート等にきましては、環境省の部分と重複しないようにまた必要な意見がとれますように打ち合わせを2度程させていただいている。大きい話は以上でございます。あと次ページ以降に細かい状況を記載してありますので、ご確認いただければと思います。先程、塩田委員からご指いただいた点については、p3の上段の3支障木の剪定については、9月7日の試験走行時には大清水～一ノ瀬間には支障木となるものはなかった。念のため確認して申し上げます。(資料の)後の方につきましては参考資料です。周知等に使用している資料となります。鳩待峠の配置案の他に作業中の風景等を参考写真として付けさせていただきましたので、皆さん場所等にご存じだと思いますが、しばらく見ていないようであれば写真を見てイメージいただければと思います。

座長（榎村利道委員長：福島大学名誉教授）

はい、ありがとうございます。只今の群馬県からの説明について、ご質問やご意見はありますか。

加藤 峰夫委員（横浜国立大学大学院教授）

お願いばかりで申し訳ありませんが、まず1つ目は一番虫の良いお願いで、大清水～一ノ瀬の旧道が使えるようにというのは、これは本当にどうもありがとうございました。地図ではあったけれども途中でよくわからない。笹が被っているという状況でした。ただここは今回の利用の割り振りというか、利用区域のゾーンを前提としてみましても、やはり入下山口であるということ。しかも、今まで多くの人たちが入っていた場所で、その人達がバスよりも歩くことを選んだ場合の道ですので、これはぬかるみ注意というようなそういう色んな情報を出していただくのは非常にありがたい。仮置きでも何でも良いので、そういうところにはぬかるみを気にせずに歩けるように考えていただければと思います。全く虫の良いお願いです。その次にもうちょっとしっかりとしたいお願いなんです、鳩待で駐車場を下げることは、本当に良いことだと思いますが、その時に山小屋関係者の方々の駐車場まで下げてしまう。私が言うことではないが、実際に鳩待峠まで車を持ち込まないとサービスの提供ができないといった方々もおられるかもしれません。結局の所、普通のお客さん、一般の尾瀬に行く観光客や登山者が歩いている時にその横で砂煙をたてたり、あるいは泥水を跳ねあげるといのが一番不快なことであり、雰囲気も悪くする。ですから本当に必要な方々は当然車を使って便利な状況でしっかりとサービスを提供していただければありがたい訳で、ただできるだけ早朝あるいは夕方以降のお客さんが歩いていない時を心掛けるようにしていただければ。これも今回の実験だけではなく、常日頃のことだと思う。併せまして、同じ事を大清水～一ノ瀬の方。何度かあちらも通らせていただいておりますが、かつては日が差すと暑くてしかたがなかったが、木がだいぶのびてきて、かなり快適になっている。一つ不快なのは、道の凸凹というのはあまり不快ではなくて、そこを今までもですが車が通っていること。お仕事関係の車とは思いますが、たまにそうでない方々が置いているのを見てもっと嫌な気持ちになる。電動バスの可能性を含めて今回の実験をするのであれば、実験結果をしっかりと見るためにも、他の目的で入られる車、これはお仕事で入られるのは仕方がないことですが、これも時間をできるだけ早朝や夕方以降にさせていただいて、確かにちょっと危険な場所もあるかもしれませんが、他の車の影響が今回の実験に影響を及ぼさないようにというご配慮をいただきたい。

山口 栄一委員（群馬県環境森林部長）代理：尾瀬保全推進室係長 石井 年香

三つご意見をいただいて、旧道をなるべく少しでも良く歩けるようにというのは可能な限り行っていきたいと思います。鳩待の従業員等のご配慮いただきましてありがとうございます。また関係する方々と相談しまして、もちろんずるずる崩してしまう訳にはいかないと思いますが、何のためにやっているのかわからなくなってしまうのもいけないと思いますので、主旨から反しないように、まただからといってご迷惑をかけすぎないように適切に実施したいと思います。3番目のご指摘で、他の車がなるべく入らないようにというお話は、実験期間中以外でもということでもあろうと思いますが、実験期間中については特に他の電動バス以外の車については、なるべく走行また、一ノ瀬に車が10台も駐まっていたということになると、お客様は他の車でも行けるのかとお感じになられてもどうかと思います。また関係者の方々でも、そういったことはご理解してくださっていますので、加藤委員のご指摘を踏まえて、またお願い等していきたいと考えています。

加藤 峰夫委員（横浜国立大学大学院教授）

杓子定規に何でもやるのではなくて、何が目的かということがはっきりとわかっているればお互いに調整しやすいかと思います。

塩田 政一委員（片品山岳ガイド協会事務局長）

尾瀬学校の車は、下にさげてしまうのか。

山口 栄一委員（群馬県環境森林部長）代理：尾瀬保全推進室係長 石井 年香

塩田委員の質問は、鳩待第二駐車場に駐めている尾瀬学校の車を戸倉までお下げするという事。通常は尾瀬学校の生徒は第一駐車場で降りられて、お迎えも鳩待第一駐車場ということになっている。その間、鳩待第二駐車場にバスをずっと駐車しておくことが一般的だと思いますが、今回は駐車場のスペースが小さくなるにあたりまして、一般ツアーバスが鳩待第二駐車場に駐められる場所が少なくなるため、同じ県の事業で実施するのに尾瀬学校の児童生徒を待っているバスが鳩待第二駐車場に長時間駐まっていることによって、一般ツアーとのバスの方にご迷惑をかけることがないように尾瀬学校のバスについては、下の戸倉等に車を回送していただきたいとのお願いをしているところです。

塩田 政一委員（片品山岳ガイド協会事務局長）

天気が良ければ問題がないが、天気が悪くて早く上がってくる場合もあるので、そのへんのところは検討しておかなければならない。

座長（榎村利道委員長：福島大学名誉教授）

他に何かありますか。業務用の車については、実は福島県の方でも尾瀬沼までかなり自由に入っていた時代がある。今はほとんど気になりません。前は業務用の車はいいんだということで入っていたが、何か厳しくしました。今はほとんど沼山峠の駐車場にはありません。上手に使っていると思う。ああいうふうになれば、うまくいくと思う。その何とというか特権みたいのを認めない方向に落ち着かせるということ。この辺が今回実験ですから、どうした良いかと検討すること。本当にやるとするとそういう厳しいことも必要となる。

ほかには何かありませんか。

座長（榎村利道委員長：福島大学名誉教授）

細かいことになりますが、道路を平らにしたということですが、道路は水が路面を越えていく度に凸凹ができるわけです。水の方からすれば良い道ができていくわけで、それを平らにしていますということは、水の通行を拒否するということになりますから、本当にやろうとするとその代償というか、路面の下にヒューム管を入れるとか、そういうことがある程度必要になってくると思う。路面を平らにするのはしょうがないにしても、その代償みたいなものも考える必要があると思います。

加藤 峰夫委員（横浜国立大学大学院教授）

水を流すために（路面に）ゴムが設置されていたと思うが、あれは今までどおりなのか。

山口 栄一委員（群馬県環境森林部長）代理：尾瀬保全推進室係長 石井 年香

土木の方ではベロと呼んでいるようなものであるが、水を流すベロはそのままにしてあります。榎村委員長がご心配されますように道路の上を水が通っていたわけですがけれども、聞くところによりますと、一つは道路脇の側溝が清掃していないため詰まってしまい、側溝に入れない水が道に溢れてしまい水道を作ってしまった。あとは手入れをあまりしてこなかったため、側溝よりも道路の方が低くなってしまっている場所もある。側溝が詰まっていることと道路の方が側溝より低いだから水が道路の上を流れていったというのがあったようでございまして、可能なところは道路の路盤を少し盛り、側溝も清掃しました。当面の間につきましては、昔の状況に戻っているというところとちょっとどうかなというところもありますが、水は側溝から川に流れていくようになっていると考えています。

座長（榎村利道委員長：福島大学名誉教授）

側溝というのも山では良し悪し。側溝に水が入ってしまって、本当は山の下にいくべきものが、横に流れて行って、側溝の排水されるところにまとめて出てくる。そうすると水の配分がだいぶ自然と違ってしまうということがある。こういう点については、国土交通省でエコロードをつくらうという時には、十分に注意するようにといった事が出ていて、実際に色々やってもらっている。どうも今の

道もエコロードに近い道かなと思う。将来はきとんと考える必要があるかもしれない。

それから車道と歩道が隣り合っていることについて、実は十和田の奥入瀬がそうになっている。でも歩道を私も歩いてみたが、皆さん嬉々として歩いておりまして、脇をバスが通っていてもそんなに気にならない。なんで気にならないのかと思ったのですが、バスは少し上の方を通って、歩道は溪流に沿っているものですから、溪流の音が大きくてバスの音が聞こえない。全体が緑の世界ですから、バスが通っていても気にならない。（大清水～一ノ瀬も）そういうふうになればいいなと思う。そういう方向もお考えいただければと思います。

他にございませんか。

事務局（環境省関東地方環境事務所：仁田首席自然保護官）

加藤委員からアンケートの内容の中で、回送サービスの話があって、他の地区の例をもとにお話しただいて、なるほどなと思いましたが、今までの尾瀬の成り立ちの中で、回送サービスはなかったということ。群馬から福島まで回すとか、鳩待にはとりあえずマイカー規制ですので、移す必要はないでしょうけれども、そういうのは過去になかったのでしょうか。

塩田 政一委員（片品山岳ガイド協会事務局長）

いやありました。規制が始まる前に大清水から鳩待、鳩待から大清水へ業者が車を動かしていることがありました。規制が始まって鳩待まで車を持って行けないので、なくなってしまった。それから尾瀬林業が2年程前まで、お客さんに大清水に車を置かせて、山小屋に泊まる人を鳩待まで運んでいたことがある。山小屋組合全体でやればそういうことをすればいいと思う。

加藤 峰夫委員（横浜国立大学大学院教授）

それについては、やった方がいいというわけではなくて、ただそういうようなことも良い機会だから聞いてみるというのも一つ、あるいは更に群馬県大清水戸倉だけの間であれば、そういうことをするよりも他にもっと合理的な方法が、あるいはこの場に出ているのだと思っている。もっと尾瀬全体を広くということ考えた場合には、色々な可能性が出てくるのかな。しかもその場合には、今日の夕方前に出るお客さんはいなくて、必ず明日あるいは明後日に車を受け取りたいといった人ばかりのはずですので、そういうサービスの可能性というのも考えられるのであれば。どうせ考えられないものであれば聞く必要はないのですけれどということです。

座長（樫村利道委員長：福島大学名誉教授）

あっちこっちでやっています。田代山でもお客さんを見ていると1人犠牲者をつくって、山を登らないで下を（車で）通って待っているというようなこともやっている。

他に何か聞いておくことはないでしょうか。

宮田 剛委員（尾瀬林業(株)代表取締役）

駐車場の件でございますが、社会実験を行うことで別段異を唱えるわけではありませんが、やはりこれは社会実験じゃなくて、次の計画を立てて（鳩待）第一駐車場のところを例えば私どもの山小屋を含めて、きれいにするとか。緑化するとか、かなり第二駐車場の方に全面的に移すんだというシナリオを持ってやらないとやっぱりもう社会実験でやる場合、なかなか問題があります。長期的な観点で、費用もかかるのでしようが、入山口も本当にほこりっぽくて、私ども小屋の支配人が砂利道に水をまいている状態で、本当に相応しくないと認識しております。東電とか色々な関係もあるでしょうけれども、基本的には第一駐車場を将来、あそこはきれいに戻し、第二駐車場に全て移していくことの長期ビジョンを立てなければいけないというふうに思っております。是非、色々な方達と協力させていただきたいと思っています。それともう一つは、車ですがやはり県道の整備は必要ですが、エコカーを早いとこ第二駐車場まで入れる。CO2を排出するタクシーではなくて、県道整備を進めていた

だいて、エコカーを第二駐車場まで入れるというようなことで、やはり車の車種、それから県道の整備、第一駐車場の私ども山小屋を含めた撤去の問題。皆さんの大きな合意を得て、鳩待の整備をしなければいけない。この問題どこで整備すればよいのかわかりませんが、是非そういうことも皆さんとこの場で協議できればよいと思います。当面、何故ハイブリッド乗ってきたのに普通の車に乗り換えるのかといった色々な問題も出てくると思いますが、我々、関係者として将来ビジョンを持っている。あるいは持たなければ行けない時期にそろそろ来ている。是非、財団の方でもすぐにできないにしても県道整備、我々の山小屋のところ、それから砂利のところをどうするのかという問題を検討する準備をすすめてもらえればありがたい。要望で大変恐縮ですが、よろしくをお願いします。

座長（樫村利道委員長：福島大学名誉教授）

最初の社会実験の結果でどうなるかわかりませんが、先の希望というのは皆さんお持ちでしょうからそういうことも念頭において先に進む一過程であるということは確かであると言える。ほかにございませんか。それでは議事（2）については、色々ご意見もいただいたので、そういうものを参考にしながら、今回報告のあった内容で引き続き取り組みを続けていただくということで、よろしいでしょうか。

〔異議なし〕

ありがとうございます。それでは最後に議事（3）その他、事務局から何かありましたらお願いします。

（3）その他 〈14:26～14:40〉

事務局（遠藤康明：尾瀬保護財団企画課長）

それでは事務局から事務連絡です。今回第8回という事で協議会を開催しましたが、次回開催予定の協議会では、尾瀬ビジョンに係る各者の取り組み、利用分散等に関する小委員会、モニタリング小委員会の進捗状況を報告させていただき、それらについて議論をお願いしたいと考えています。なお開催時期については未定ですので、また追ってご連絡させていただきます。

座長（樫村利道委員長：福島大学名誉教授）

委員の皆さんから何かありますか。

桑原 幸子委員（魚沼市観光協会事務局長）

前回の協議会は欠席してしまい、今回の協議会では少し自分の取り組みが遅れていると思いながら聞いていました。尾瀬において目指すべき利用の姿ということで、キーワードは回遊型利用であると鳩待峠口と尾瀬ヶ原の往復ルート以外を選択しやすくすることが重要であるとまさにそういうことだろうと思っている。今現在、新潟県魚沼ルートは閉ざされております。通行ができない状態です。ご存じのように7月の集中豪雨の影響で、352号線が全く通れません。そしてご存じのように県境の金泉橋と新潟県よりのシシブナ沢橋の2橋が落ちております。それ以外にも全体で70数カ所の土砂崩れがあって、今一生懸命復旧しているところではございますが、来年の道路の全線開通は難しいと言われております。但し、昨日も泉田知事にお会いしましたところ、道路の全線開通は無理だとしても公共交通ルートについては、来年6月に必ず復旧いたしますという力強い言葉をいただいております。現場も一生懸命やっているところです。今現在は魚沼ルートが不通ではありますが来年シーズンまでには何とか通すことができるということを委員の皆さんにもご承知おきいただきたいと思います。

座長（樫村利道委員長：福島大学名誉教授）

よろしくをお願いします。

星 一彰委員（尾瀬保護指導員福島連絡協議会）

今日の協議会は、ほとんど群馬県の内容だったのですが、同じようなことが福島県でもちょっとあるので、これは協議事項ではなくて、参考意見として意見を述べさせていただきたい。実は福島県側は、七入から沼山峠に向かう道がある。これは昔、会津の方では会津街道、前は群馬県の方でも沼山街道とも言っていましたが、馬を伴って物を運んだりしていた。そこは今ではほとんど利用されていない。地元の檜枝岐村で、時々観察会を開催しているが、あんまり利用していない状況です。昔は福島県から尾瀬沼に入るには、ここを通しかなかったわけで、私どもも最初の頃は汗を流しながらそこを通っていた。そこで、なるべく利用させていただきたいと地元のローカル新聞等で遊歩道を福島県全体で50～30を選んだ。それは投票によって選ぶものですから、檜枝岐村の歴史的街道といっても人口が少ないものですから落ちてしまった。たまたま私が選定委員になっていたもので、そこを選定委員の推薦として入れてもらった。それでPRはしているが、さっぱり利用はしていない。先程の群馬県の話聞いておきますと、一泊して夕焼けを楽しもうとかいったこともあるわけですが、今のところ例えば福島（市内）から尾瀬に行く場合、自動車でも御池まで4時間かかる。沼山峠までシャトルバスで大急ぎで尾瀬沼に向い、オオシラビソ等の高山帯の針葉樹を観察しながら尾瀬沼に行き、昼食の時間を40分ぐらいとるともう帰る時間になってしまう。また4時間かけて福島まで帰る。例えばNHK文化センターの観察会ではそういう方法をとっている。もっと折角の尾瀬国立公園、47%は福島県になるので、もっと上手く利用することはできないかということで、尾瀬保護財団として街道をPRしてもらったらよいかと考えている。実は七入には大型の駐車場がある。御池のサブ駐車場として作ったのですが、今はほとんど利用されておらず、非常にもったいない。七入のところの駐車場に駐車して、そこから山道を登って、森林環境学習とか自然観察して、それで尾瀬沼に宿泊して、夕焼けを楽しんで、また次の日に同じ街道を歩いて七入まで戻って来る。そういうようなことをPRすると何か快適な尾瀬の観察ができるのではないかというふうに思います。今のところ旧街道は歴史的に大変貴重な街道だと言うことをあまりPRしていないので、もっと尾瀬保護財団でPRしていただいて福島県から入るルートでこういうルートもあるんだということをPRしていただければ大変ありがたい。協議事項でも何でもなくて、参考意見として述べさせていただきたいと思います。

座長（檜村利道委員長：福島大学名誉教授）

今のようなご意見は他にも色々あると思いますので、そういうものを推進する何かが必要かなと思います。

星 光祥委員（檜枝岐村村長）代理：企画観光課長 橋 千春

いまおっしゃられたコースにつきましては、私どもも非常にいいコースだと思ひまして、只見川電源というところの資金を活用しまして、一部を改良しております。今年で2回実施しているが、尾瀬檜枝岐ブナ森ウォークというイベントを今年2回程やりまして、アンケート調査の中身も非常に原生林の中を歩いて気持ちよかったというふうなご意見もいただきまして、なかなかこれまで閉ざされていたコースですので、そういうイベントでお客様に利用していただいて、広めていきたいと思っております。このような会で、もし皆さんの良い意見がありましたらお待ちしておりますので、お聞かせいただければと思います。

加藤 峰夫委員（横浜国立大学大学院教授）

次回へのお願いですけれども、次回の議題で今日の資料1のp1～2の目指すべき利用、あるいは目指すべき利用を前提としての尾瀬利用のゾーニング。これを時間がとれるようでしたら議題としていただければと思います。できればその時にp2の上にある登山エリア、軽登山エリア等について、もう少し細かく、実際にはどのような使い方をすることが前提か。あるいはだからどの程度の整備をするのか。そういう部分がないとこれから先に行きにくい。あるいは折角、ある意味たたき台としてゾーニングしたにもかかわらず、これが上手く使われず忘れられてしまう可能性がある。時間との

関係もあるかと思いますが、そういうこともお考えいただきたい。その中で、例えばもっと積極的にそれこそキャンプでもしながら車で物を持ち込める快適なキャンプを楽しめる場所というのは、例えば大清水の旧道とか、七入の方のルートとか相応しい場所になるでしょうし、それから周遊道路といった時に尾瀬全体を見て、他にどこへ抜けられる可能かなといった場合、どうしても新潟の方に抜けていくとかそういうふうなことを考えなければならない。そうするとコースというのは昔使えていたものがあるのかなのか。あるいはそういうコースを使う可能性はどうかという検討ができる。あとついでですが、他の国立公園ですと、国立公園の中だけではなかなか解決しなくて、他の公園外に抜ける道というのも考えていかなければいけないが、尾瀬の場合は幸いにして、ここに見逃している道、主要な道は一本だけで、至仏山から笠ヶ岳を経由して、みなかみの方に行く道。結構人通りも多い。それを除くとあとはだいたい尾瀬内で完結している。その点は比較的検討がしやすいかと思います。

座長（樫村利道委員長：福島大学名誉教授）

他に何かご意見はありますか。この次にそういう機会をとということですが、ご検討いただけますか。

公園計画との関連ですかね。

森谷 賢委員（環境省関東地方環境事務所長）

それでは、関東地方環境事務所長の立場として（の意見を述べさせていただきたい）。今、ご提案の検討結果の到達点というか目標を何にするかというところは、議論をしたうえで明らかになってくると思うが、尾瀬全体の利用をどうするのかというのは、尾瀬ビジョンを踏まえて、常に検討していく必要があると認識で私はおります。そこで尾瀬ビジョンの関係の毎年の点検というのもございますので、当然これも視野に入れて議論の項目としていあった方が私も良いと思う。ただある種大がかりな作業になりかねないので、今のところ拒否感はないにしても最後の成果を何にするのかという議論はしていった方が良いと思う。ですから反対ではないですが、皆が期待される成果を見せるためにやった方が良いと思います。そういう視点で次回繋げていただければと思います。

加藤 峰夫委員（横浜国立大学大学院教授）

ひとつはわかりやすく、使いやすいゾーニングといいですか、そういうものだと思う。尾瀬に行く人も、今回は楽に行きたいからこういうところを巡ってほしい。管理する人達もここではお客さんにどういうふうなサービスというのがわかりやすいものが最終的に出てくれば良いかと思います。

座長（樫村利道委員長：福島大学名誉教授）

それでは、よろしゅうございますか。ありがとうございました。これで本日の議事は終了いたしました。進行に御協力いただきありがとうございました。事務局にお返しします。

事務局（遠藤康明：尾瀬保護財団企画課長）

樫村委員長、ありがとうございました。また、委員の皆様におかれましても、議事進行についてご協力いただきありがとうございました。本日いただいたご意見を踏まえまして、今後「尾瀬らしい自動車利用」と「目指すべき利用の姿」の実現のための取り組みを進めて参りたいと思います。それでは、これで第8回尾瀬国立公園協議会を閉会といたします。本日はお忙しいところお集まりいただきありがとうございました。お疲れ様でした。

4 閉会 〈～14:40〉