

マイカー規制のもたらす自然公園利用の諸問題

古谷勝則*・油井正昭**・赤坂 信**・多田 充*・大畑 崇***
(風景計画学研究室)

Various Problems of Use under Traffic Control at Oze Area in Nikko National Park

Katsunori Furuya, Masaaki Yui, Makoto Akasaka,
Mitsuru Tada and Takashi Ohata
(Laboratory of Landscape Planning)

Abstract

The Environment Agency has been controlling traffic at 13 national parks in Japan since 1974. In the last 20 years or more, the social condition has already changed and the use of national parks has become diversified. It is necessary to examine the improvement of the problems and construct better traffic control system.

In this paper, we understood the current state of traffic control and its provided information at Oze Area in Nikko national park, clarified the problems, and consider the direction of the future.

The research method were the document investigation, the interview to related organizations and the questionnaire to the private car visitors.

The results were as follows.

- 1) The car visitors concentrated on weekends and holidays in the specific season. They caused the deterioration of the use environment such as the road congestion etc. and the natural environment such as exhaust gas etc.
- 2) The information about traffic control for the private car visitors was insufficient.
- 3) Some of the traffic control effects were improvement of road congestion and the parking unlawful caused by parking lot shortage. But there were little effect to decentralize visitors in the specific season.
- 4) It is important to distribute the visitor to visit on the weekday by the cooperation of the park manager, the visitor and the region.
- 5) It seems to be efficient that the parking charge or the alternative transit fare differences on weekday or not are applied for the strategy of use decentralization.
- 6) The park manager should construct the system of information about the traffic control for the region and the visitors.

* 千葉大学大学院自然科学研究科

** 千葉大学園芸学部緑地・環境学科

*** 北九州市役所

1. はじめに

週休二日制の導入による国民の余暇時間の増大や自動車の普及など様々な要因から、国内の多くの観光地では利用者が増加している。その結果、自家用車を使った観光が増大しており、観光シーズンにはどこでも車であふれ慢性的な交通渋滞を引き起こしている。この利用者の増加は自然公園においても例外ではなく、一部の国立公園ではこの自動車利用により自然環境の適正利用が脅かされているだけでなく、過密利用の問題が生じている[1][2]。これまで人や、自動車の増加を無条件に受け入れ、施設の整備拡大という方向で対応してきたことへの反省の気運が高まり、公園利用の質的向上が望まれている。本来、個々の景観地における自然環境の特性を十分勘案しつつ適正な収容力を定めることにより、合理的な利用規制の方策を明らかにすることが重要で、それに応じた諸対策を講じるのが前提となる。しかし、現在既に過密利用の障害が著しく、自然環境の破壊とその適正円滑な利用が脅かされている状況において早急に自動車利用の適正化の措置を講ずることが必要となってきた。これらの自動車利用による弊害の緩和対策の一環として、現在、自然公園の一部においてマイカー規制を行っている。このマイカー規制は1974（昭和49）年に環境庁が定めた「国立公園内における自動車利用適正化要綱」[3][4]に基づくが、以来既に20年以上が経過しており、実施当初とは社会条件や交通条件が変化し利用の多様化が進んでおり、マイカー規制の効果、問題点の改善を検討し、より良い制度を構築する必要がある。

このような状況にある現在、マイカー規制、また利用者に対する規制に関する情報伝達を実施・運営していくことは、国立公園における利用と保護の両立を図っていく上で重要な意味を持っていると考えられる。そこで本研究では、日光国立公園尾瀬地区（以下尾瀬地区とする）において実施されているマイカー規制を対象にマイカー規制とその情報提供に関する現状を把握するとともに、問題点を明らかにし、規制を継続的に推進するための今後の方向性を考察することを目的とする。

小林[5][6]は、1999年に車両規制が導入された知床国立公園において、導入前の1991年頃と導入後に事例調査を行い、自然環境の保全に加えて社会的側面への方策の必要性を示し、モニタリング指標の重要性を指摘している。渡辺[7]は、知床国立公園における車両規制のあり方を周辺住民との関わりから明らかにしている。本研究はこれらの前例を参考にしながら、尾瀬地区におけるマイカー規制とその情報提供に関する現状を把握す

るとともに、問題点を明らかにするものであり、本研究の独自性もここにあると考える。

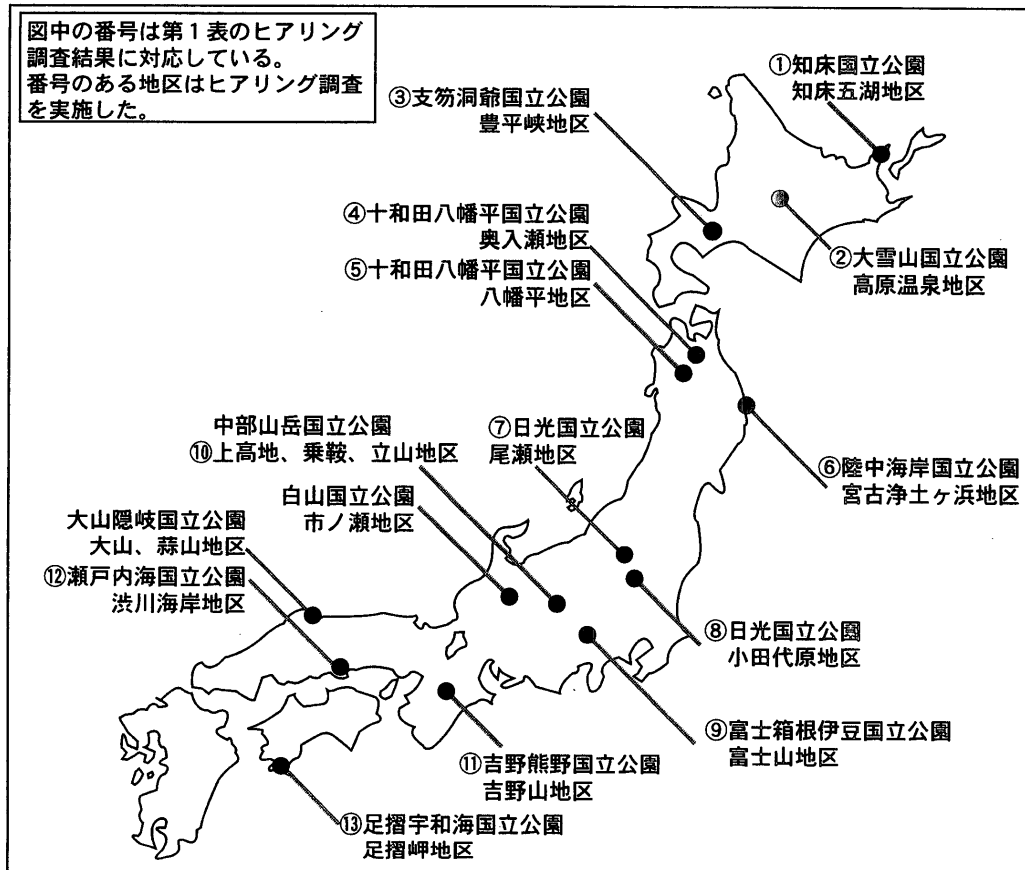
本研究で取り扱うマイカー規制は自然公園内において利用者の増加に伴って起こる自動車利用による弊害を改善または解消するために行っているものである。規制は自然公園の管理上、適正な利用を増進するために実施される利用規制に含まれている。利用規制は、自然公園内において快適な利用環境を維持したり、他の利用者に迷惑をかけたり自然を損傷するような公園利用者の行為を規制するものである。利用規制は大きく2つに分けることができ、他の公園利用者に迷惑をかけたり、自然を損傷するような公園利用者の行為¹⁾を規制するものと、風致景観の維持や快適な環境の維持のため、過剰な利用を規制するものである。マイカー規制は後者の規制である。マイカー規制の具体的な実施方法は、自然公園内の道路の特定の区間において一定の期間を定めてマイカーの通行を規制している。

研究の方法は、まず環境庁と各担当国立公園・野生生物事務所へのヒアリング調査を行い、①全国の国立公園においてマイカー規制を実施している地区を把握し、各地区の現状を比較することによって全国におけるマイカー規制実施地区の特徴を明確にした。次に、現地調査、資料・文献調査、各関係機関へのヒアリング調査、マイカー利用者に対するアンケートを行い、②マイカー規制実施上の管理・運営の現状と問題点、③利用者への情報提供の現状と問題点、④マイカー規制とその情報提供に対する利用者の意識・評価を明らかにした。最後に、本研究の結論をまとめ、総合的な考察を行った。

2. 国立公園におけるマイカー規制の実施地区と現状 [8]～[17]

全国の国立公園におけるマイカー規制の実施地域を把握するため、環境庁に対するヒアリング調査を行った。その結果、1999（平成11）年現在、13国立公園17地区においてマイカー規制が実施されていることがわかった。実施地点については第1図に示した。1999（平成11）年現在でマイカー規制を実施している国立公園の担当管理官事務所に対し1999（平成11）年8月に郵送によるアンケートとヒアリング調査を実施し、17箇所中13箇所から回答を頂いた。調査項目と調査結果は第1表に示した。全国のマイカー規制実施地区の特徴は以下に示す通りである。

①マイカー規制の実施理由については、大部分の実施地区において路上駐車が含まれており、この路上駐車に付随して起こる規制区間や周辺道路における交通渋滞、



第1図 マイカー規制実施国立公園

路線バスの通行障害や緊急車両の通行障害、また、植生への乗入れ、排気ガス等による自然環境への影響が問題となっている。②規制日数は各地区においてばらつきが見られるが、規制時期については、利用者、マイカーの集中が見られる特定の時期について大部分の地区が規制を行っている。③マイカー規制実施の管理・運営体制は全体の6割以上が連絡協議会を設置し、規制関係団体の協力のもと、規制を実施している。④マイカー規制実施地区の実施区間の道路の特徴について見ると半数が行き止まりの道路で、これを原因とした路上駐車や道路渋滞等の問題が発生している。⑤マイカー規制実施地区ごとに利用者への情報提供の方法にばらつきがある。

以上が、調査の結果、全国の国立公園のマイカー規制実施地区の特徴として挙げられた。

全国の国立公園におけるマイカー規制実施地区において尾瀬地区は、規制開始年から見ると環境庁による「国立公園における自動車利用適正化要綱」の通達（1974年）が出た年から実施し、現在に至るまでの25年間行っている。当初から実施している地区は他に、十和田八幡平国立公園奥入瀬地区だけである。しかし、現地において起こっている問題の解消に至っていない現実があり、特に

実施理由である自動車利用による障害は現在においても解消されていない。また、尾瀬地区での実施理由と発生している問題は、他の地区で起こっている典型的な事例となっている。これらの理由により、尾瀬地区を取り扱うことは、全国のマイカー規制を考えるために非常に重要である。

また、他の地区と違い規制の管理・運営形態が複雑化していることも考慮に入ると、マイカー規制の管理・運営の方向性について述べるためのよい事例であると考えられる。

そのため、尾瀬地区の利用状況の特徴を明らかにしたうえで、規制実施における情報提供と、実施に関わる運営・管理の現状を把握し、問題点を明らかにする必要がある。また、規制される側である利用者のマイカー規制に対する意識・評価についても明らかにする必要がある。

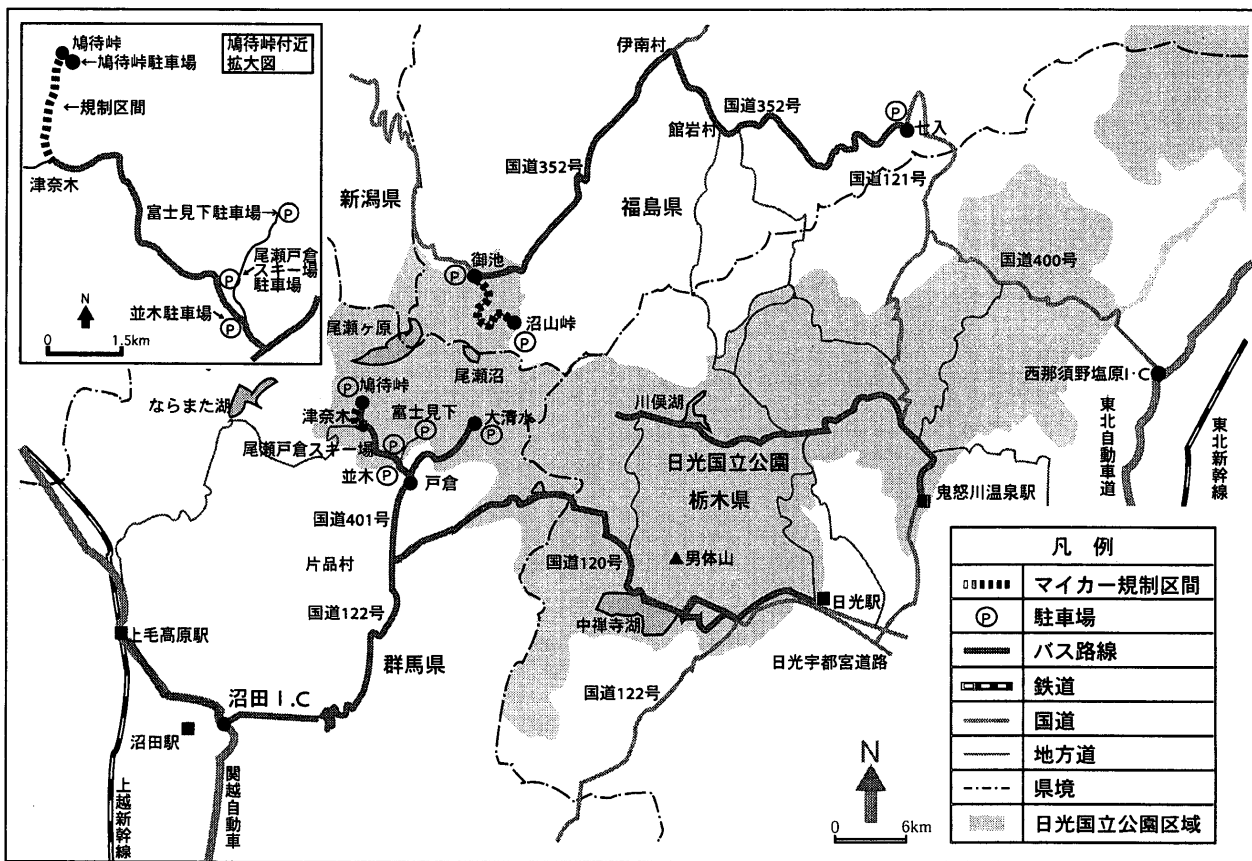
3. 尾瀬地区における利用の特徴とマイカー規制の現状

3.1 尾瀬地区の概要 [18] ～ [22]

日光国立公園²⁾の西部地域にあたる尾瀬地区³⁾は、尾瀬

第1表 全国におけるマイカー規制の取り組み

番号	立地 公園名	地区名	規制 開始年	実施主体	規制 区間の 距離	代替交通の 有無と料金	代替交通への 低公害車の 導入の有無	駐車場の整備状況と その料金	規制実施理由と 具体的な障害	平成11年度規制日程	平成11年 度規制 日数	規制対象車両	パンフ レット の有無
①	知床	知床五湖	1999年 平成11	知床五湖地区自動車利用適 正化対策連絡協議会	12.0km	○ 料金：590円	×	知床自然センター前：130 台 臨時駐車場：250台 料金：2駐車場とも無料	夏期における路上駐車 路上駐車による路線バスの 通行妨害	7/26～8/10（終日）	16日間	路線バス、自転車を除く 全車両	○
②	大雪山	高原温泉	1997年 平成9	（自然保護官事務所、町、 支庁、森林管理所）	不明	○ 料金：300円	×	臨時駐車場：500台	路上駐車 交通渋滞 交通事故	9/18、19、23、25、26	5日間	バス、タクシ―、ハイ ヤー及び許可車両を除く 全車両	×
③	支笏洞爺	豊平峡	1976年 昭和51	札幌市（札幌リゾート開発 公社と協力）	1.8km	○ 料金：500円	○ 電気自動車10台	収容台数：230台 料金：無料	紅葉時期に路上駐車	通年規制	通年規制	全車両	○
④	十和田 八幡平	奥入瀬	1974年 昭和49	十和田湖周辺交通渋滞対策 協議会	13.8km	○	×	不明	路上駐車 交通渋滞	5/1～2、10/17、10/24	4日間	バス、タクシ―、ハイ ヤー及び許可車両を除く	×
⑤		八幡平	1995年 平成7	秋田駒ヶ岳登山利用適正化 協議会	6.5km	○ 料金：380円	×	4駐車場を整備	定期バスの回転が不可能に なる。 路上駐車	6/5～10/24までの土日 祝日及び7/20～8/20ま での毎日	69日間	バス、タクシ―、ハイ ヤー及び許可車両を除く	○
⑥	陸中海岸	宮古浄土 ヶ浜	1977年 昭和52	岩手県公安委員会	2.6km	○ 路線バス	×	3駐車場を整備 （大型18台、普通368台） 料金：無料	交通安全上危険性が高い 路上駐車 路線バスへの影響 騒音等による利用環境悪化	夜間（18時～8時）は通 年 4/1～10/31は昼間 （8時～18時）も規制	214日間	許可車両、緊急車両以外 の全車両	×
⑦	日光	尾瀬	1974年 昭和49	片品村尾瀬交通対策連絡協 議会	3.5km	○ 料金：900円	×	2駐車場を整備 料金：有料	路上駐車	5月から10月までの指定 日	101日間	緊急車両、マイクロボス、 タクシ―、ハイヤー、二 輪車、許可車を除く全車両	○
⑧		小田代原	1993年 平成5	栃木県公安委員会	8.7km	○	○ ハイブリッド バス2台、電 気自動車1台	赤沼に公共駐車場	車面増加による自然環境の 破壊	通年規制	通年規制	シャトルバスを除く全車 両	×
⑨	富士箱根 伊豆	富士山	1975年 昭和50	富士スバルライン自動車利 用適正化連絡協議会	23.5km	○ シャトルバス 料金：1,120円	○ CNGバス 15台	不明	交通渋滞	8/7～8/16まで	10日間	バス、タクシ―、ハイ ヤー、軽車両及び許可車 両を除く全車両	○
			1996年 平成8	富士スカイライン渋滞対策 協議会	13.0km	○ シャトルバス 料金：1,160円	○ CNGバス 15台	2駐車場を整備 料金：無料	交通渋滞	8/7～8/16まで	10日間	バス、タクシ―、ハイ ヤー、軽車両及び許可車 両を除く全車両	×
⑩	中部山岳	上高地	1975年 昭和50	上高地自動車利用適正化連 絡協議会	6.3km	○ 路線バス 料金：1,350円 平湯方面 ○ シャトルバス 料金：1,050円	○ ハイブリッド バス36台	収容台数：1,500台 料金/日：普通車500円 マイクロボス2,000円 二輪車300円	交通渋滞 路上駐車	通年規制（7・8月は午 前5時～午後8、その他 の期間は午前5時～午後 7時）	通年規制	バス、タクシ―を除く全 車両	○
			1975年 昭和50	上高地自動車利用適正化連 絡協議会	6.3km	○ 路線バス 料金：1,350円 平湯方面 ○ シャトルバス 料金：1,050円	○ ハイブリッド バス36台	収容台数：860台 料金/日：普通車500円 マイクロボス2,000円 二輪車200円	交通渋滞 路上駐車	通年規制（7・8月は午 前5時～午後8、その他 の期間は午前5時～午後 8時）	通年規制	バス、タクシ―を除く全 車両	○
⑪	吉野熊野	吉野山	1994年 平成6	吉野山シャトルバス運営委 員会	17.1km	○	×	7駐車場を整備	路上駐車 交通渋滞 歩行者の安全確保	4/1～4/30	30日間	マイカー、観光バス	○
⑫	瀬戸内海	淡川海岸	1990年 平成2	淡川海水浴場運営協議会 （玉野警察署、玉野市観光 課、淡川観光協会が協力）	0.475 km	×	×	収容台数：1,000台 料金/ 日：大型車2,000円、普通 車700円、二輪車200円	路上駐車 交通渋滞 歩行者の安全確保	6/27～8/31	65日間	許可車両、緊急車両以外 の全車両	×
⑬	足摺 宇和海	足摺岬	1972年 昭和47	土佐清水市観光協会	0.7km	×	×	収容台数：約500台 料金：無料	路上駐車	5/3～5、8/13～ 15、12/31～1/3	10日間	全車両	×



第2図 日光国立公園位置図

沼、尾瀬ヶ原などの湖沼や湿原、燧ヶ岳と至仏山の山々、三条ノ滝から構成され、美しい自然風景であるだけでなく、「高山植物の宝庫」と表現されるように、我が国を代表するような自然資源を有している地域でもある。尾瀬は群馬県北部から福島県南会津地方、新潟県南部にまたがる広大な山域である。そのため、外部から尾瀬にアクセスするためには、入山口から入ることになる。

尾瀬地区への到達経路としては、群馬県側の大清水口と鳩待峠口、福島県・新潟県側の沼山峠口から入るものが主なものである（第2図）。それぞれの入山口までの交通手段としてはマイカー利用のほか、公共交通機関として鉄道やバスの利用が挙げられるが、鉄道を利用する場合、入山口まで行くためにはバスを利用する必要性がある⁴⁾。

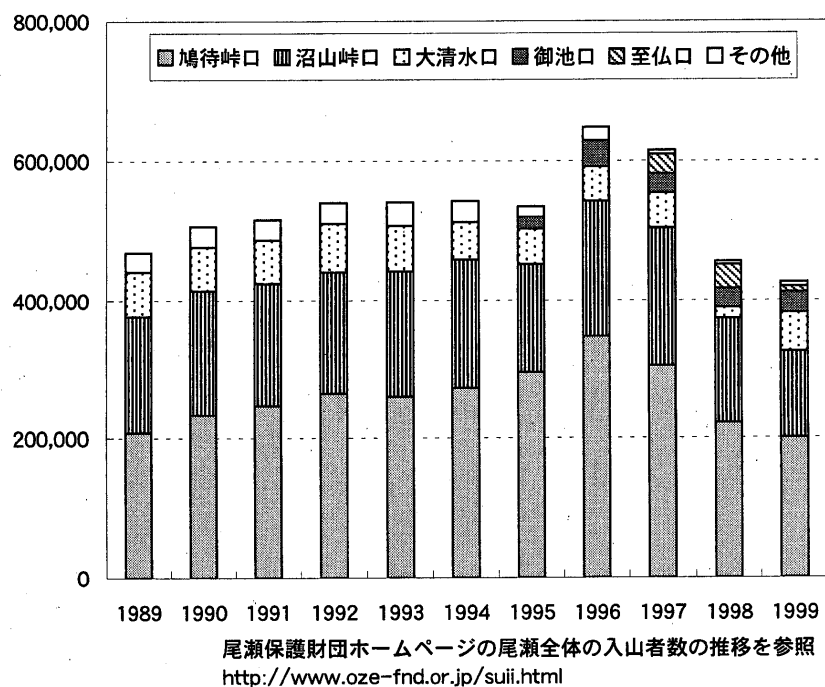
3.2 尾瀬地区の利用の特徴

環境庁は、1989（平成元）年5月に、赤外線センサーによる入山者数カウントを始めた [23] [24]。本節では、その資料をもとに利用者数のデータベースを作成し、検討した（第3図）（第4図）。

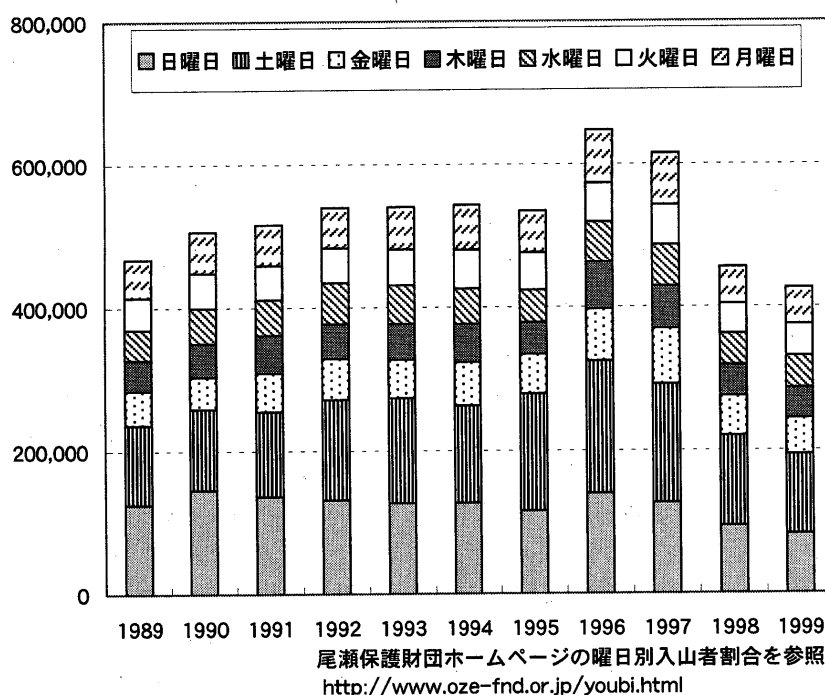
1989（平成元）年から1995（平成7）年までは、やや増加傾向にあったものの、大幅な増加は見られなかつ

た. 1996 (平成8) 年, 1997 (平成9) 年の2年間は60万人を上回ったが, 1998 (平成10) 年は455,409人, 1999 (平成11) 年は425,807人であった. 統計を取り始めてから最も少ない入山者数である. 入山口別入山者数では, 鳩待峠からの入山者が最も多く, 次に, 沼山峠からの入山者が多いことがわかる. また, この二つの入山口を合わせると全体の入山者数の80%以上を占めていることがわかった [25].

最近では週休二日制の定着により、日曜日よりも土曜日に尾瀬を訪れる人が増加した。土曜日と日曜日の利用者は全体の5割を占め、週末に過剰利用が生じていることには変わりはない [26]。混雑日別利用者数について見ると圧倒的に土、日、祝日の利用者が多く、時期としては5月下旬～7月にかけてと、体育の日のある10月上旬に集中している⁵⁾ [27]。尾瀬を訪れる利用者は年間を通して平均的に訪れているわけではなく、ある決まったシーズンに偏っていることがわかった。この特定時期への利用者の集中は、大きく3つに分けることができ、まず、雪融け後のミズバショウのシーズン（5月下旬～6月上旬）、次に夏休みの初めに咲くニッコウキスゲのシーズン（7月中旬～下旬）、最後は紅葉の季節（9月中旬～10月中旬）となっている [28] [29]。



第3図 尾瀬地区の入山口別利用者数



第4図 尾瀬地区の曜日別利用者数

このように、尾瀬地区における利用の特徴としては各入山口、特定時期、週末への利用者の集中が最も大きな問題であることがわかった。その結果、利用者の集中が見られる日には、木道の混雑や周辺道路の渋滞、ゴミ投棄など様々な問題が生じている。尾瀬地区では部分的な過剰利用による自然環境への影響はもちろんのこと、利

用者の利用環境に対する影響が問題となっている。

3.3 尾瀬地区のマイカー規制の現状と問題点

本節は尾瀬地区において実施されているマイカー規制の情報提供と、マイカー規制実施における現状を把握し、問題点を抽出することを目的として、資料・文献調査、

関係機関へのヒアリング、現地調査によって行った。

(1) 尾瀬地区におけるマイカー規制の歴史的背景 [30] ~ [36]

環境庁は優れた自然環境をもつ国立公園を環境破壊から守るため、マイカーなど自動車の乗り入れを規制する方針を固め、自動車交通による障害の顕著な地域をモデル地区として尾瀬地区を指定した。指定の経緯を第2表に年表としてまとめた。1965（昭和40）年に第2いろは坂と金精有料道路が完成したことによって、日光市方面からの観光が可能になった。これにより尾瀬への観光客の増大が見込まれたため、この頃から尾瀬における車道の整備が盛んになる。さらに、周辺の主要地方道や東北自動車道、関越自動車道の整備も進んだ。また、この頃には全国の自動車保有台数も約1,500万台に達し、その結果、マイカーを使った観光が増大した。この流れを受けて、尾瀬にも多くのマイカーが押し寄せ、自動車利用による障害が顕著になった。

そうした中、1971（昭和46）年に環境庁が設置され、当時の大石環境庁長官が尾瀬を視察した。尾瀬においても高度成長期の各種開発行為による自然環境の悪化が急速に進みつつあることを憂慮し、「尾瀬自動車道の中止又は、路線変更」を表明し、関係県、村の協力と閣議での了承も取り付け「尾瀬自動車道の中止」という決断を下した。また翌年群馬県では、群馬県尾瀬憲章を制定し、後世まですぐれた尾瀬の自然を残していくことを取り決めた。

こういった自然保護の気運が高まったのと同時に、これまで国立公園などにおいて人や自動車の増加を無条件に受け入れ、道路や施設などの整備によって対応しようとしてきた背景から、1974（昭和49）年「国立公園内における自動車利用適正化要綱」が成立し、以来、尾瀬地区ではマイカー規制を現在に至るまでの25年間にわたって実施している。

(2) マイカー規制の法的根拠 [37] [38]

マイカー規制は、1974（昭和49）年の3月に環境庁により定められた「国立公園内における自動車利用適正化要綱」の略称で、具体的な規制の目的はこの要綱の中に明示されている。これによると、国立公園内での自動車による過剰な利用が自然環境の悪化や健全な公園利用に障害となっており、これらの地区での自動車利用を規制し、自然環境の保全や適正な利用環境の保全を進めると同時に、利用者に自然公園本来の利用のあり方を再認識してもらう事を目的としている。

しかし、ここで問題となるのはマイカー規制は交通規制の一種で根拠法は自然公園法ではなく道路交通法である。この道路交通法とは、道路の円滑な交通を図るため

に定められた法律で、自然環境の保全や適正利用の増進と言った自然を主体としたものを目的としているわけではない。実際に道路交通法では交通規制を行う要件として、「危険の防止」、「交通の安全」、「交通の円滑」、「交通公害など道路交通に起因する障害の防止」の4点を挙げている。また、規制の対象や日時が限定できることも規定されている。マイカー規制について言えば、この道路交通に起因する障害に当たる。以上のような規制について道路交通法第4条第1項⁶⁾、道路交通法施行令第3条の2第1項に公安委員会の交通規制としてその旨が記されている。

そのため、規制は道路交通法に関係する県の公安委員会が決定を行い実施する。これに関連して各分野の協力が必要となり、この現地における協力体制は規制を行う上で重要なものとなっている。

(3) 尾瀬地区におけるマイカー規制の現状

現在行われている規制の概要は以下の通りである。1999（平成11）年での尾瀬地区（鳩待峠）におけるマイカー規制は約5ヶ月のシーズン中の半数以上の101日間規制を行っている。5月から10月までのほとんどの週末において規制は実施されている。以前は、土日にかつた規制が中心だったが、規制の意図を理解しない利用者が規制のかかる前日や当日の早朝から鳩待、沼山の両峠口周辺の道路に路上駐車をするため、現在では金曜日の夜間から規制を行うようになった。規制区間は群馬県側は県道水上片品線及び県道尾瀬ヶ原土出線（津奈木～鳩待峠間3.5km）、福島県側は県道沼田松枝岐線（御池～沼山峠間9.5km）である（第2図）。入山口の手前の戸倉や御池付近の駐車場にマイカーを止め、そこからバスやタクシーなどの代替交通で入山口に向かう。群馬県側は土日を中心とした規制であり、福島県側はマイカーのみ通年規制を行っている。

(4) 尾瀬地区におけるマイカー規制実施の管理運営体制

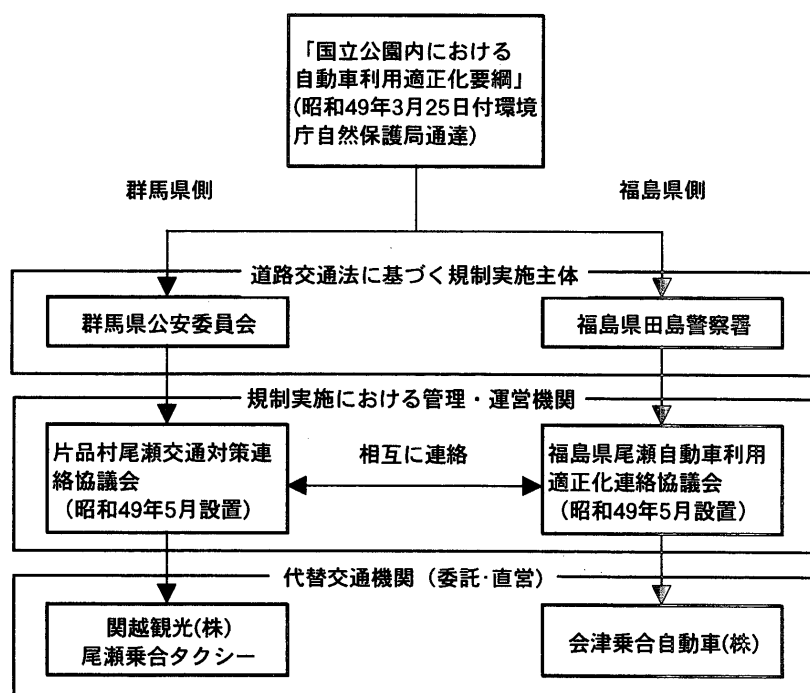
マイカー規制は道路交通法によって定められているため実施・管理は地元の関係機関、具体的には環境庁、県、市町村、各管轄の警察署により構成された連絡協議会が規制の具体策の検討や実施、管理、運営を行っている。実施管理における体系を第5図に示した。群馬、福島両県にそれぞれ片品村尾瀬交通対策連絡協議会⁷⁾、福島県尾瀬自動車利用適正化連絡協議会⁸⁾を設置し、それぞれ規制路線を分担し管理運営を行っている。これは、規制路線がそれぞれ北側、南側斜面に別れて立地しているため、雪解けやミズバショウの時期などの自然条件に多少のずれが生じるためである。この二つの協議会は互いに連絡を取り合いながら規制の検討、実施を行っている。

この協議会によって決定された規制の内容を受け、群

第2表 尾瀬関連年表

西暦	元号	尾瀬の歴史	尾瀬周辺の交通機関の歴史	その他
1890	明治23	平野長蔵氏が押し出し沢に入小屋を設置		
1903	明治36	平野長蔵氏が沼尻に長蔵小屋を設置		
1920	大正9	尾瀬沼一帯が風致保護林に指定840ha	沼田街道が県道沼田若松線として認定	
1924	大正13		上野～沼田間の旧国鉄上越南線が開通	
1929	昭和4		東武鉄道浅草～日光間運行開始	
1931	昭和6			国立公園法公布
1934	昭和9	日光国立公園に指定		
1938	昭和13	日光国立公園特別地域に指定		
1940	昭和15		日光国立公園・菅沼地区利用計画の一環として尾瀬沼湖畔を通る公園計画の車道が決定	
1943	昭和18		沼田～大清水間の定期バス運行開始	
1949	昭和24			尾瀬讃歌「夏の思い出」がNHKラジオ歌謡として放送
1950	昭和25	尾瀬ヶ原総合学術調査研究第1回(～27年)		
1953	昭和28	日光国立公園特別保護地区に指定		
1954	昭和29		いろは坂有料道路開通	
1955	昭和30			乗用車が16万台に達する
1956	昭和31	国の天然記念物に指定		
1957	昭和32		沼田～富士見下間の定期バスの運行開始	自然公園法公布
1958	昭和33	木道施設開始(尾瀬林業)尾瀬沼集団施設地区の土地を農林省から厚生省に移管		
1960	昭和35	国の特別天然記念物に指定	鬼怒川スーパー林道一部着工(栃木県日光市光徳～栗山村女夫淵)	
1963	昭和38		戸倉～鳩待峠間のマイクロバス運行開始 七入～御池間の村道(7km)完工し、御池までマクロバスが運行開始	
1964	昭和39	尾瀬沼ビジターセンター建設	旧国鉄準急尾瀬号運行開始	
1965	昭和40		第2いろは坂、金精有料道路(片品村～日光湯元8.2km)が開通	
1966	昭和41	湿原の裸地回復事業開始	大清水以奥の道路拡幅工事開始	
1967	昭和42	日光国立公園尾瀬地域の公園計画「尾瀬を守る計画」決定、ボート・釣り禁止		
1968	昭和43		主要地方道水上・片品線完成	
1969	昭和44		大清水～柳沢間の道路(1.9km)完成	
1970	昭和45		御池から沼山峠間の車道(9.6km)が自衛隊の協力で完成、御池～沼山峠間の会員制バス運行開始	
1971	昭和46	「尾瀬の自然を守る会」発足	大石環境庁長官尾瀬視察「尾瀬自動車道中止」、柳沢～一ノ瀬間の車道完成、関越自動車道(練馬～川越間)開通	環境庁設置
1972	昭和47	尾瀬ゴミ持ち帰り運動始まる	一ノ瀬～岩清水間の車道工事貫通、銀山湖～沼山峠間が開通、東北自動車道(岩槻～宇都宮間)開通	自然環境保全法公布 群馬県尾瀬憲章制定
1973	昭和48	ゴミ箱撤去	一ノ瀬～岩清水間車道工事完成、東北自動車道(宇都宮～矢板間)開通	オイルショック
1974	昭和49	津奈木～鳩待峠間、御池～沼山峠間でマイカー規制	東北自動車道(矢板～白河間)開通	「国立公園内における自動車利用適正化要綱」が決定
1975	昭和50		群馬県が一ノ瀬の駐車場を必要最小限にする方針を打ち出す。群馬県が尾瀬への一般車両の乗入れは将来も大清水までとする方針を打ち出す。関越自動車道(川越～東松山間)開通	乗用車が1,500万台に達する
1977	昭和52	第2次尾瀬総合学術調査(～54年)		
1980	昭和55		東北自動車道(浦和～岩槻間)、関越自動車道(東松山～前橋間)開通	
1981	昭和56		日光宇都宮道路開通	
1983	昭和58		沼田～富士見下間の定期バス運行休止	
1984	昭和59	日光国立公園尾瀬地域管理計画書が策定		
1988	昭和63	尾瀬地区保全対策推進連絡協議会設置		
1990	平成2	尾瀬の山小屋で風呂休止日を導入		
1991	平成3		鬼怒川スーパー林道開通	
1992	平成4	尾瀬の山小屋宿泊定員予約制導入を決定、翌年から実施。		国家公務員完全週休2日制実施 学校5日制(第2土曜休校)
1994	平成6	第3次尾瀬総合学術調査(～8年)		
1995	平成7	尾瀬保護財団設立		学校5日制(第4土曜を追加)

この年表は文献①を中心に②から④を参照して作成した。①波止場秀幸(1984):歴史の足あと、煥乎堂、19-83 ②河内輝明編集(1990):尾瀬自然ハンドブック、自由国民社、218-222 ③宮澤邦一郎(1996):尾瀬100年、煥乎堂、432 ⑤尾瀬保護財団ホームページ(2000):<http://www.oze-fnd.or.jp/>



第5図 マイカー規制実施の管理・運営体制

馬県では県公安委員会が、福島県では福島県田島警察署が道路交通法に基づき規制を実施している。実際に規制の運営を行うには協議会の構成機関や公安委員会、警察署だけでは難しいため、群馬県では関越観光(株)、尾瀬乗合タクシーをはじめとした地元タクシー6社、福島県では会津乗合自動車(株)田島営業所に代替交通を委託している。

(5) 尾瀬地区におけるマイカー規制日数の変遷と利用者の推移

尾瀬の利用者は時期、時間での集中が見られる。1999(平成11)年現在で、福島県側は自家用車の通年規制を行っているので、時期による違いはないが、群馬県側(鳩待峠)は主に混雑が予想される週末などに対し規制を行っている。この規制の日程は、前年度の利用者の集中が見られた時期や日程を考慮し、片品村尾瀬交通対策連絡協議会と福島県尾瀬自動車利用適正化連絡協議会によってそれぞれ話し合いが持たれ、その年の規制の日程を決定している。そのため、利用者数を規制日数が後追いの形となり利用者の増加をカバーしきれない部分が生じる。この結果、規制の日数は年々増加し、現在では5月下旬から10月初旬のほとんどの週末と祝日は規制の対象となっている。規制日数は、1974(昭和49)年から始まり、年々増加している。これまでの規制日数の変遷は第6図に示した。この図から読み取れる通り、1985(昭和60)年以降、規制日数は年々増加してきている。

尾瀬地区の平成元年以降の利用者数については、1989

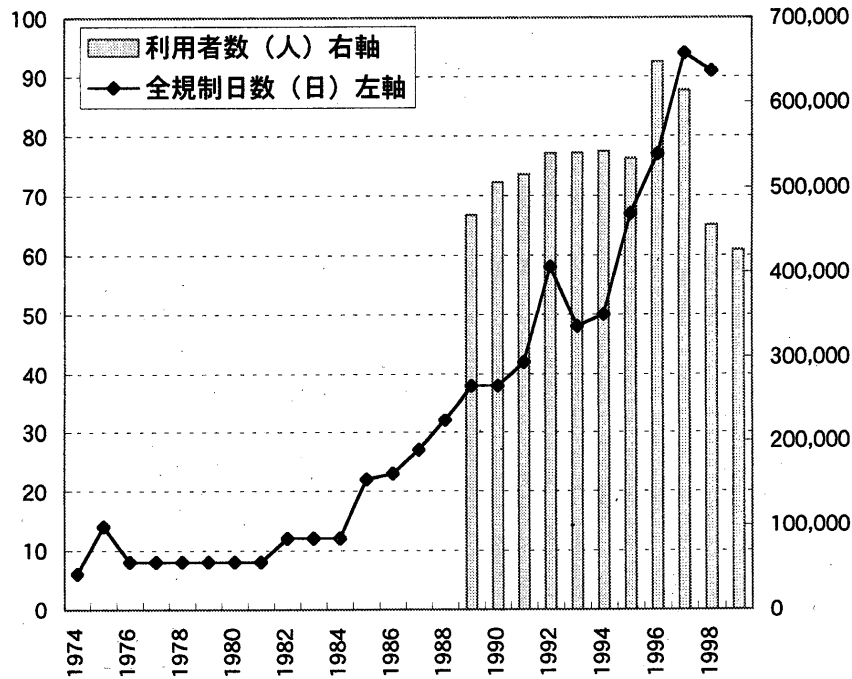
(平成元)年から1995(平成7)年までは50~60万人でほぼ一定であったが、1996(平成8)年に統計を始めてから最も多い64万人を記録している。その影響を受け、1998(平成9)年の規制日数は94日間となっている。しかし、その後利用者数は減少し、1998(平成10)年では45万人、1999(平成11)年では42万人となっている。

これに関して、尾瀬は天候やミズバショウなどの時期が年によって変わるため、一概に利用者数の減少がマイカー規制の効果であるとすることはできないが、利用者減少の要因の一つとしてマイカー規制の徹底があると考えられる。

(6) 尾瀬地区におけるマイカー規制実施における地域社会への影響 [39]

国立公園内においてマイカー規制を始めとした利用規制を行う際に地域社会への影響は無視できない。そこで、尾瀬地区においてマイカー規制を実施する際の地域社会への影響についてまとめる。

地域社会において規制実施との関わりが最も大きいのは連絡協議会の構成団体であり、構成団体と規制との関わりでは、規制実施に必要な予算の捻出である。構成団体はまず、規制を実施するための出資金が割り当てられ、毎年一定の金額を支出している。交通業者は、代替交通の運行によって得られた利益の一部を出資金という形で還元を行っている。集められた出資金は案内係の雇用費と管理費に使用されている。案内係は駐車場の誘導や、規制に対する情報を提供するため片品村から雇用されて



第6図 マイカー規制日数の変遷と利用者数の推移

いる。また、管理費については、看板作成、修理費、光熱費、会議費などである。

地域社会への影響については、特に利用者からの金銭的な収入が大きな要素を占めている。そのため、地域社会としてのマイカー規制は利益のためのものでもあり、規制継続は重要なこととなっている。管理者側となる環境庁も「地域社会の経済的な影響について考慮して規制を推進していかないと現実的な規制の方向性を決定できず、理想論だけでは規制は進められない。」としている。

(7) 現時点での公園管理者のマイカー規制に対する評価と今後の方向性について [40] ~ [44]

環境庁の考え方としては、マイカー規制は今後も推進していくことには間違いがないとしている。しかし、地域の個々の特性にあわせ、また、地域社会の理解が得られなければ、やっていく意味が薄れる。法律的にも、土地所有的にも環境庁だけでは規制を行えない現状にあり、環境庁としては、地域社会に理解を求め、調整を図りながらマイカー規制を進めている。

マイカー規制に関する情報提供については、個人利用者は自分で情報を収集し、利用するが、団体のバックツアーなどの利用者は、情報の収集を行わずに、利用が可能のため、そういった利用者に情報をどううまく伝えるかが重要である。このツアーによる利用者に対しては、エージェントを通して情報提供するのが最も良い方法と考え、実施している。現時点で管理者としての立場からみて情報提供の徹底は、段階としてツアー利用者に対す

る提供が先決で、その後個人利用者への提供を考えている。

環境庁はマイカー規制の評価について、規制内容に関しては評価しているとし、その要因として福島県側において自家用車の通年規制を実施している点、新たに観光バスに対する規制を行った点の2点を挙げている。

将来的なマイカー規制の方向性としては、現状の問題を踏まえて地域社会との連絡調整を図りながら規制を推進していくとしており、短期的に規制を強化していくのではなく、長期的な視野にたって進める方針を持っている。急に無理のある規制を導入して地域の崩壊を招かないようにし、無理のないペースで少しずつ規制の方向性を探りながら推進していくことが望ましいと考えている。

(8) マイカー規制の情報提供と問題点

尾瀬地区で実施されているマイカー規制に関する情報提供について公園管理者側では、事前の利用者への情報提供として新聞やラジオ、テレビなどのマスメディアを利用すると同時に、尾瀬保護財団作成の規制に関するパンフレットを配布し対応を行っている。しかし、このパンフレットはビジターセンターや各関係市町村の役所や観光協会等の限られた場所での配布となっており、事前に利用者に配布するのは難しい状況となっている。尾瀬に入山した利用者に対しては自然観察会やビジターセンターでのスライドレクチャーなどによって情報を提供しているが、尾瀬来訪の事前にマイカー規制の性格を理解させるまでには至っていない。

現地での情報提供については、道路における案内標識の設置によってマイカー利用者への情報提供を行っている。しかし、案内標識の設置位置が自然公園内であることから風致景観を損ねないような配慮が必要となるため、設置数、大きさともに小規模なものとなっている。したがって、規制を実施していることはわかるが詳しい内容についてはわからない状況にある。これはマイカー規制の日程や方法が複雑なため、マイカー利用者に対する瞬時の情報提供の方法が難しいためである。

3.4 ま と め

尾瀬地区には年間40万人以上の利用者が訪れており、1997年までは利用者数が増加傾向にあった。尾瀬地区ではこの利用者の増加に加え、「特定の時期」、「特定の入山口」、さらに「平日よりも週末」での部分的な集中がみられ、こうした利用者の偏りが大きな問題となっているのが現状である。その結果、利用者が集中する特定の時期や週末には入山口での自動車利用による利用環境の悪化や、自然環境の破壊を招いていた。こうした問題を解消するため、利用者の集中がみられる特定の時期や週末においてマイカー規制を実施している。規制実施日には自動車による問題点は当然の事ながらみられないため、問題点解消のためにはマイカー規制の実施は必要かつ重要なものであると言える。マイカー規制の日程は前年度の利用者の動向を見て決定するため、増加する一方で、1999（平成11）年には群馬県側では101日間、福島県側では自家用車は通年規制、観光バスに関しては69日間となっている。規制日数の増加が利用者数抑制に与える効果については、利用者数とその年の天候や花の時期などに左右される等の理由から断言はできないが、1998年と1999年の利用者数からは一定の効果があったと考えている。

現在の法体系では、自然公園の道路において環境庁による管理や規制が行えない状況にあり、道路法、道路交通法によって定められる管理、規制実施主体との調整を図りながら実施しなければならない。地域社会にとって、利用者の流入による観光産業の利益は重要なものとなっているため、規制を実施する公園管理者との調整が難しくなっている。今後、利用者数のコントロールをしていく上で、短期的な視点でなく、長期的な視点にたち、地域社会と公園管理者が無理のないペースで協力していく必要がある。一方、利用者に対する、マイカー規制の情報提供が不十分な状況にあり、改善が必要である。

4. 尾瀬地区におけるマイカー規制・情報提供に対する利用者評価

4.1 調査方法

日光国立公園内尾瀬地区鳩待峠から規制実施期間に入山したマイカー利用者に対して意識と評価に関するアンケート調査を行った。調査の概要は第3表の通りである。鳩待峠へのマイカーの乗り入れは指定日に規制されているため、利用者は戸倉周辺の並木駐車場又は戸倉スキー場駐車場に車を駐車して、代替交通を利用して入山する。この両駐車場で、アンケート用紙を500通配布し、郵送によって回収した。回収したアンケート用紙は323通で回収率は64.6%である。

4.2 利用者の属性

利用者の属性について第4表に示した。利用者の性別は、男性が74.3%を占めている。これはアンケートの配布が車1台につき1通といった形式が影響していると考えられる。また、年齢については、50代が48.6%を占めており、年齢層が高くなっているといえる。これは近年の中高年登山の影響を受けていると考察できる。

居住地では、関東圏の利用者が全体の86.7%を占め、鳩待峠口からの利用者の多くが関東地方からの利用者であることがわかった。これは関越自動車道などの道路網の発達に起因していると考えられる。

尾瀬での行程については、利用者の7割強が日帰り利

第3表 日光国立公園尾瀬地区鳩待峠における利用者意識調査の概要

項 目	内 容
調査対象	日光国立公園尾瀬地区鳩待峠から入山し、規制実施期間中にマイカーでの利用者
実施期間	1999（平成11）年9月～10月
調査方法	現地において下山してきた利用者に対し、2カ所の駐車場において、直接配布したアンケート用紙を郵送によって回収
調査項目	①対象者の属性：性別、年齢、居住地、利用形態、利用頻度、同行者の属性、②情報提供に関する意識・評価：情報源、各情報源とその内容に対する評価、不足している情報、将来的に情報提供に関して望む点③規制に関する評価：規制に対する賛否、規制の効果・影響に対する意識と評価、将来的に規制に対して望むこと
配布数	配布総数500通、並木駐車場：350通、戸倉スキー場駐車場：150通
回収率	回収率64.6%（323通）、並木駐車場：66.6%（233通）、戸倉スキー場駐車場：60.0%（90通）

第4表 日光国立公園尾瀬地区鳩待峠におけるマイカー規制期間中の利用者属性

項 目	回 答 数
性 別	男性：74.3% (240名), 女性：25.1% (81名), 無回答：0.6% (2名)
年 齢	20代：8.4% (27名), 30代：7.4% (24名), 40代：22.3% (72名), 50代：48.6% (157名), 60代：11.1% (36名), 無回答：2.2% (7名)
職 業	会社員：52.3% (169), 公務員：12.7% (41名), 自営業：9.9% (32名), パート：8.0% (26名), 無職：5.0% (16名), その他：3.7% (12名), 学生1.2% (4名), 無回答：0.3% (1名)
居 住 地	東京都：19.5% (63名), 埼玉県：18.9% (61名), 群馬県：18.0% (58名), 神奈川県：12.1% (39名), 栃木県：7.4% (24名), 千葉県：7.1% (23名), 新潟県：5.3% (17名), 茨城県：3.7% (12名), 福島県：2.2% (7名), 山梨県：0.6% (2名), その他：5.3% (17名)
行 程	日帰り：70.9% (229名), 1泊：25.1% (81名), 2泊以上：4.0% (13名)
利用頻度	今回初めて：15.2% (49名), 2回～4回：42.1% (136名), 5回～7回：21.4% (69名), 8回～10回：8.4% (27名), 11回以上12.4% (40名), 無回答：0.6% (2名)
同行者の属性	家族・親戚：48.9% (158名), 友人・知人：30.3% (98名), 個人・単独：12.4% (40名), 職場グループ：4.6% (15名), 登山会：1.9% (6名), その他：0.9% (3名), 無回答：0.9% (3名)

用になっていることがわかった。また、行程については年齢との相関が見られ、年齢が高くなるほど、行程は短くなっている。これは近年の中高年登山者増加による影響で、尾瀬の利用者の年齢も高くなっており、日帰り利用増加へ影響していると考えられる。

利用者の利用頻度については、「2～4回目」とする利用者が最も多く、全体の42.1%を占めている。全体的に見て、今回の尾瀬来訪に関して「今回が初めて」、「2～4回目」とする比較的利用回数の少ない利用者が全体の6割近くを占めていることがわかった。また、利用頻度は規制に対する認知度との若干の相関が見られ、当然利用頻度が高いほど、規制に対する認知度は高くなっている。

同行者の属性については、「家族・親戚」が48.9%と最も高く、つづいて「友人・知人」が30.3%と高くなっている。また、「個人・単独」とする利用者が全体の12.4%を占め、個人の利用が多くなっている点は注目される。

同行者の数については、「2人」が46.1%と最も多くなっている。全体的に見ると、4人以内の比較的小人数

の集団が全体の83.2%を占めていることがわかった。これは調査対象が自動車利用者であったため、自動車の乗車人数に起因すると考えられる。

4.3 マイカー規制に関する情報提供に対する意識

マイカー規制に関する情報提供に対する評価については、①規制に対する認知、②各情報源に対する評価、③情報提供の将来的な方向性の3点から分析を行った。

① 規制に対する認知

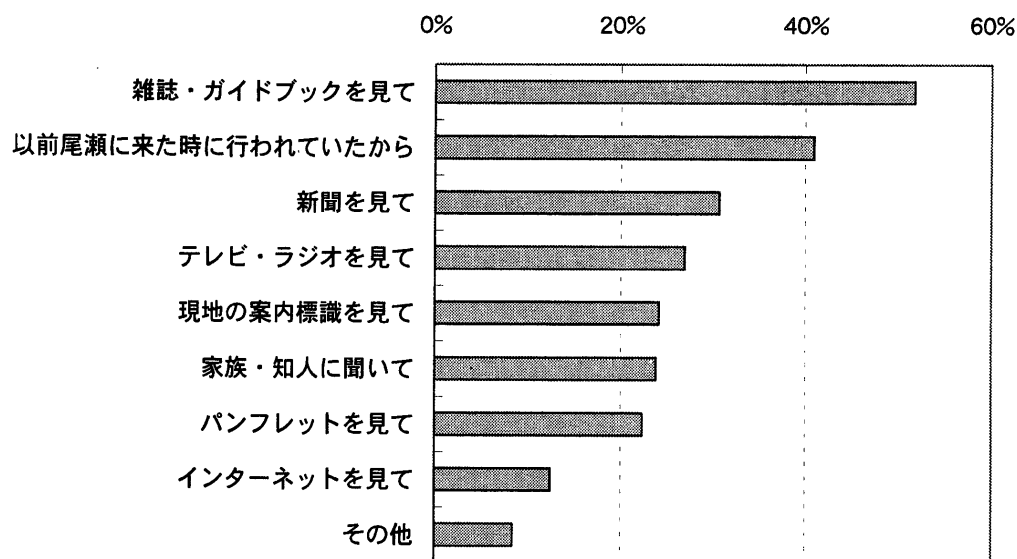
マイカー規制の実施に対する認知度については、規制を鳩待峠周辺で実施していることについて知っていることと答えた利用者が97.2%で、9割以上の利用者が認知している。尾瀬にマイカーによって訪れる利用者の大部分が規制実施を来訪以前から知っていることがわかった。

また、規制に対する認知度は規制に対する賛否、規制実施による渋滞緩和効果に対する評価との相関が見られた。その結果、規制に対する認知度が低いほど、規制実施に対して反対する傾向が見られ、規制実施による渋滞緩和効果についても評価が低くなる傾向があることがわかった。

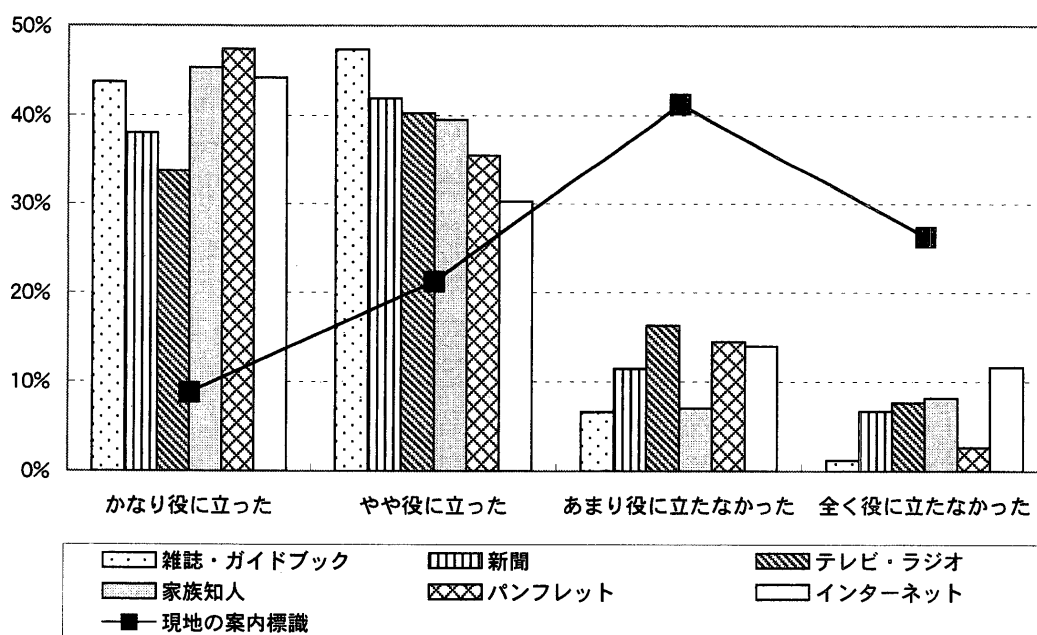
② 各情報源に対する評価

規制実施についての情報を得た媒体としては「雑誌・ガイドブックを見て」の割合が51.7%と高く、利用者の半数以上がこの情報源を目にしていることがわかった（第7図、複数回答）。また、「以前尾瀬に来た時に行われていたから」が40.9%と続いて高くなっている。全体的に見ると、規制のみを取り扱った情報源より他の情報も取り扱っているものを多く利用していることがわかった。

各情報源に対する評価について4段階の評価尺度を設定した（第8図）。事前の情報提供に対する利用者の評価では各情報源について高い評価を得ており、特に雑誌・ガイドブックを利用する利用者が多く、その評価も高くなっていることがわかった。これは尾瀬の利用者にはリピーターが多いため、マイカー規制に対しての知識が豊富で、規制に対する詳しい情報ではなく、前回来訪した時との相違点についての情報のみを知ればよいといったことが要因となっていると考えられる。また、注目すべき点は新聞に対する評価と他の各情報源（具体的には雑誌・ガイドブック、テレビ・ラジオ、パンフレット、家族・知人からの情報）との相関がみられ、新聞に対する評価が高くなるほど前述した各情報源に対する評価が高くなる傾向がある。新聞による規制実施の情報伝達により、利用者の規制に対する情報の入手を啓発している結果であると考察できる。そのため、新聞を活用した情報提供方法の確立が重要であると言える。



第7図 マイカー規制の情報源



第8図 マイカー規制の各情報源に対する評価

現地の案内標識に対する評価は、「あまり役に立たなかった」と「全く役に立たなかった」の合計が67.6%を占めている。これは、現地での案内標識の設置数の少なさと、規制自体の情報量が多いためマイカー利用者への瞬時の伝達が難しいことに起因していると考えられる。

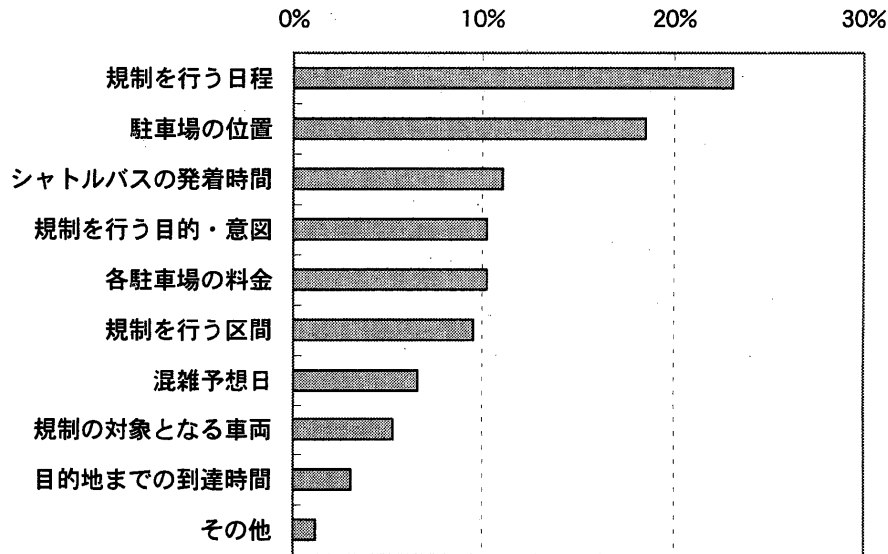
情報の不足している点としては「規制を行う日程を伝えるもの」が23.0%を占め、最も多くなっている（第9図）。次いで、「駐車場の位置を伝えるもの」が18.4%と高くなっている。全体的に見ると、常に一定である情報よりも年によって変わる日程などの情報が不足している傾向があることがわかった。また、現地での案内標識の

評価との関連で駐車場の位置を示す情報も不足していることがわかった。（この設問は3つまで回答）

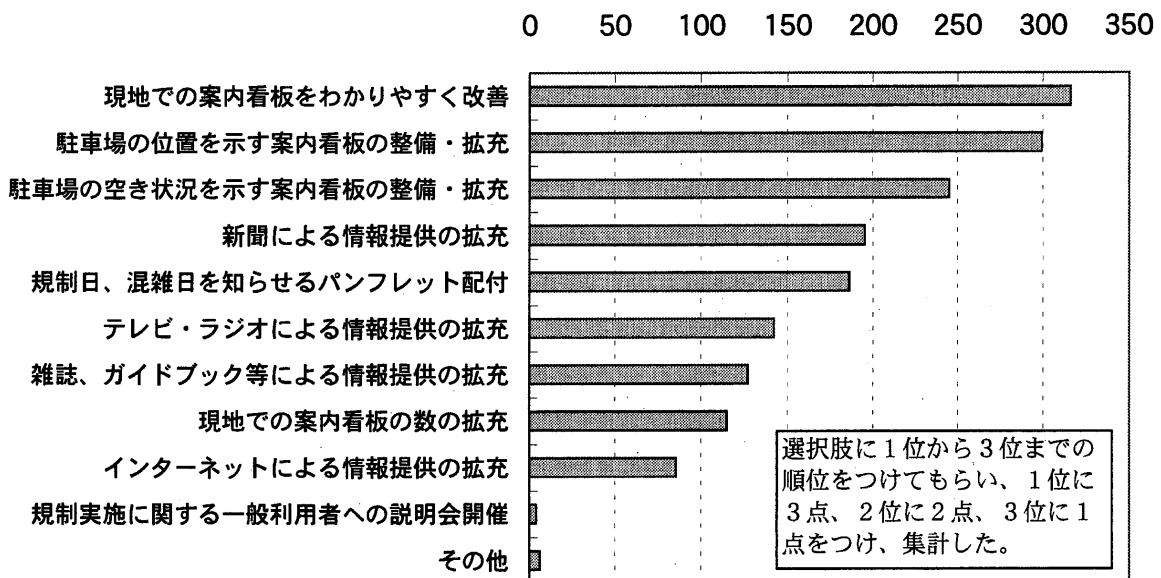
③ 規制に関する情報提供について将来的に望む点

情報提供について将来的に望む点について、1～3位までの順位づけを行った回答をしてもらった。その結果に対して1位3点、2位2点、3位1点を与え集計を行ったものが第10図である。

この結果利用者が情報提供で将来的に望んでいる点は、事前に入取する情報（具体的にはインターネット、新聞、テレビ・ラジオ、雑誌・ガイドブック）よりも、現地での情報提供について改善もしくは拡充を望んでいること



第9図 マイカー規制の情報提供に関して不足している情報



第10図 マイカー規制の情報提供について将来的に望むこと

がわかった。この中でも特に案内をわかりやすく改善する点と、駐車場の位置についての案内看板に対する改善という点の要望が強いことがわかった。

4.4 マイカー規制に対する評価

マイカー規制に対する評価については、①規制実施に対する賛否、②規制実施による効果、③規制の将来的な方向性の3点から分析を行った。

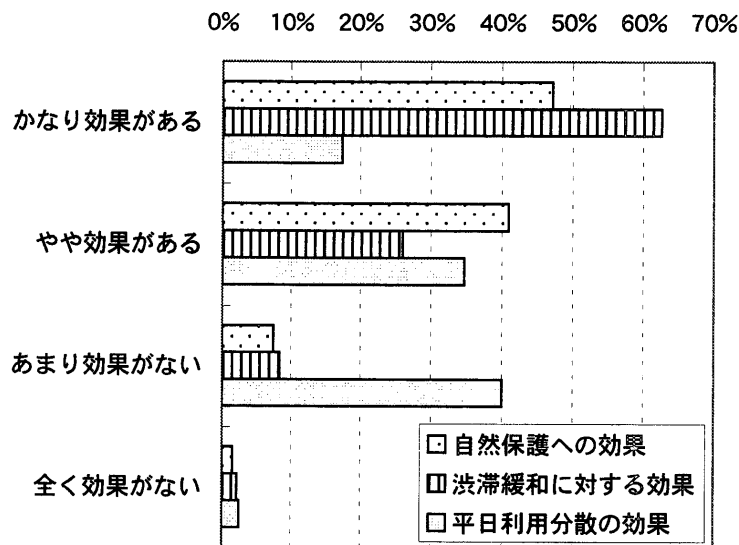
① 規制実施に対する賛否

マイカー規制実施に関する利用者の賛否は賛成85.4%、反対1.2%、どちらとも言えない10.2%、無回答3.4%と、8割を超える利用者が賛成していることがわかった。

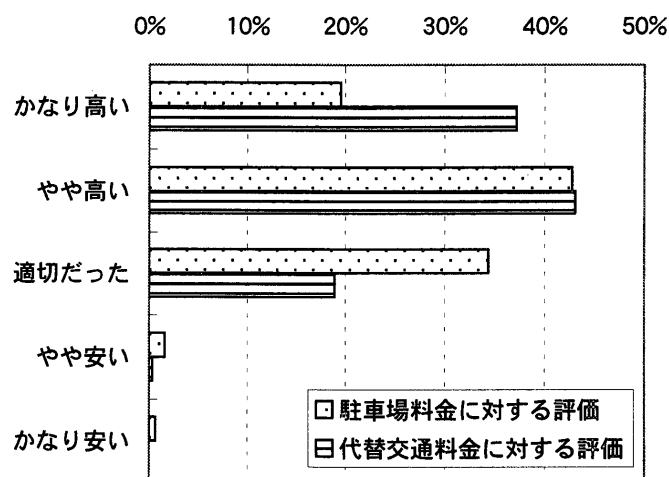
また、規制実施に対する賛否は規制実施による自然保護効果、渋滞緩和効果と代替交通料金に対する評価との相関が見られた。その結果、規制実施に反対しているほど各効果への評価が低く、代替交通料金への評価も低くなることがわかった。さらに、規制に対する賛否は男女、年齢の属性別による差が見られ、男性よりも女性の方が規制に対して反対する傾向が見られ、また、年齢が低くなるほど規制に対して反対する傾向が見られた。

② 規制実施の効果・影響について

規制実施による自然保護への効果については「かなり効果がある」が47.1%と最も高くなっており、「やや効果がある」を含め、効果があると評価している割合は



第11図 マイカー規制実施効果



第12図 マイカー規制による駐車場料金と代替交通料金に対する評価

88.0%となっていることがわかった（第11図）。規制実施による渋滞緩和に対する効果については、「かなり効果がある」「やや効果がある」と評価する割合が88.5%と高くなっていることがわかった。規制実施による効果に対しては、自然保護、渋滞緩和については評価しているようである。

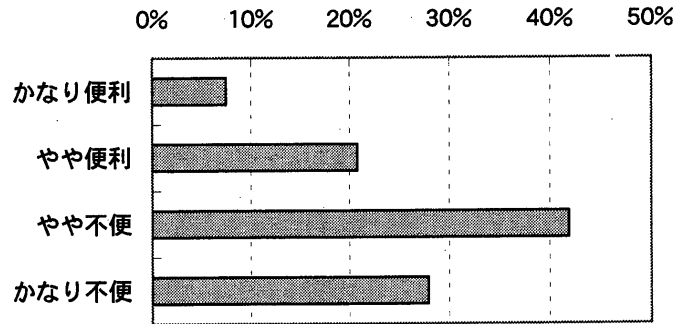
規制実施による平日利用分散の効果については「あまり効果がない」とする利用者が39.8%と最も高く、「かなり効果がある」と「やや効果がある」の回答が合計52.0%となっている。平日利用分散の効果については他の効果よりやや低い評価となっている。

駐車場料金に対する評価については、「やや高い」とする回答が42.7%と最も高く、駐車場料金が高いと評価する利用者が多いことがわかった（第12図）。代替交通料金に対する評価については「やや高い」とする回答が

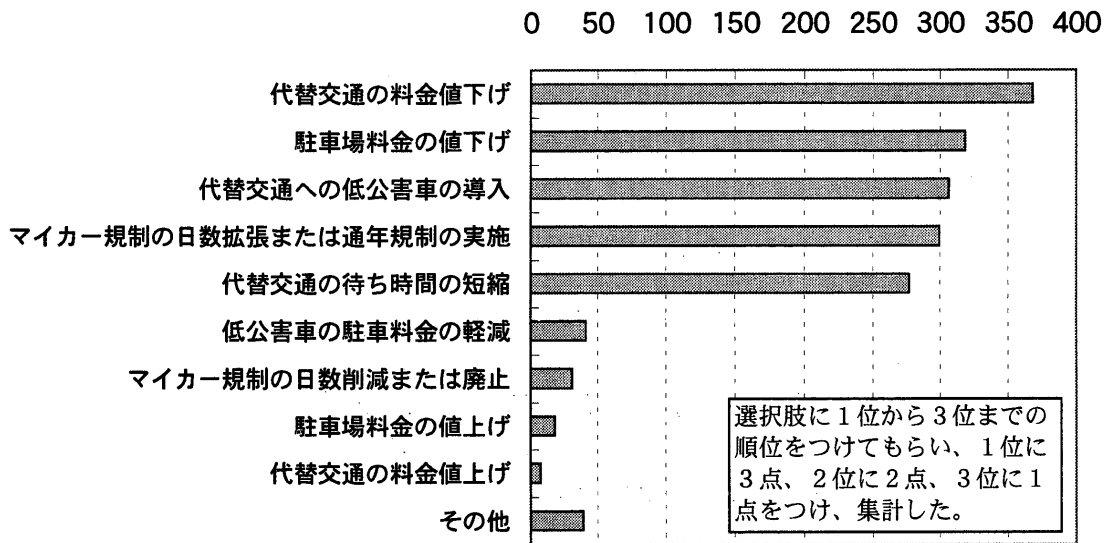
43.0%と最も高く、「かなり高い」も37.2%もある。代替交通への乗り換えについては、第13図に示した。ここでは、不便とする割合が高く、「やや不便」「かなり不便」とする割合が69.7%と約7割の利用者が不便を感じている。駐車場料金や代替交通料金などの利用料金負担と代替交通への乗り換えなど利便性に対する負担がかかっていることがわかった。このことから、マイカー規制の実施に際し、利用者は有用性は認めているものの利用料金と利便性についての負担を感じていると言える。

③ マイカー規制に将来的に望む点

第14図に示したように、「代替交通の料金の値下げ」に対する要望が最も強く、次いで「駐車場料金の値下げ」が要望されている。現時点での鳩待峠までの代替交通料金は片道900円（往復1,800円）、駐車場料金は2駐車場とも1,000円/日となっている。1人1台とした場合、料



第13図 マイカー規制による代替交通への乗り換え



第14図 マイカー規制に将来的に望むこと

金は全体で2,800円の費用負担である。

4.5 ま と め

情報提供に対する利用者の評価から見ると、事前の情報提供では各情報源について利用者からの高い評価を得ており、特に雑誌・ガイドブックを利用する利用者が多く、その評価も高くなっていることがわかった。この事前の情報提供について評価が高くなっているのは、尾瀬の利用者にはリピーターが多いため、マイカー規制に対する知識が豊富で、規制に対する詳しい情報ではなく、前回来訪したときとの相違点の情報のみを知ればよいということが原因となっていると考えられる。ここで注目すべき点は、新聞に対する評価が他の各情報源（具体的には雑誌・ガイドブック、テレビ・ラジオ、パンフレット、家族・知人からの情報）との相関がみられ、新聞による情報提供によって規制に関する情報を得て、さらに利用者個人個人が他の情報源を使って調べていると言える。そのため、新聞を活用した情報提供方法の確立が重要であると考察できる。次に、現地における情報提供については、規制日数や日程など規制に関する情報量が多

いため、現地での道路標識等での情報提供が難しく、現時点では情報が的確に伝わっていない。また、この情報提供に対する利用者の評価は、現地での案内標識に対する評価が低くなっており、特に、駐車場の位置、規制実施の内容のわかりやすい情報を利用者が必要としていることから、これらの点が今後の課題であると考察される。道路標識等の改善とあわせて他の情報提供方法を使ったより有効的な工夫や仕掛けが求められていると言える。

5. 尾瀬地区におけるマイカー規制の今後の方向

5.1 自然公園管理におけるマイカー規制の効果と役割

現在の自然公園においては、利用者の増加によって様々な問題が起こっている。この問題は大きくわけて2つに分類でき、1つは多くの利用者が公園に来訪することにより自然環境への影響が顕著になっている点と、利用者が多く来訪するため混雑が起こり、利用者自身の利用環境が悪化していることである。具体的に尾瀬地区では自然環境への影響について、利用者の増加による植生

の荒廃や、入山者の持ち込む帰化植物、マナーを心得ていない利用者による植物や動物の採取、ゴミの投げ捨て、宿泊利用者による排水による水質汚濁等の問題が起きている。これに付随して利用者の入山の際、自動車利用による周辺道路における排気ガス汚染や、植生の破壊・枯損、夜間の自動車の通行による夜行性の動物の殺傷、車のライトなどによる生息環境攪乱などの問題を招いている。また、利用者の増加に伴って自動車の流入も増加し、自動車受け入れのため道路の拡幅や駐車場の拡張などが必要で、公園管理側としてこれに対応することによって自然公園本来の景観が維持できなくなる恐れもある。次に利用者の利用環境への影響については、利用者の増加に伴って公園管理側の受け入れ体制が向上してきているものの利用者が集中する時期には大きな影響が出ている。この影響とは木道上が利用者で溢れ、ゆっくりと自然を楽しむことができない状態になっていることやトイレの待ち時間が長くなっている状態であること、また、入山前に道路における交通渋滞がひどいため、時間の無駄やバスの待ち時間が長くなり、予定通りの行程が行えない状態にあることが挙げられる。また、利用者が集中する時期には装備や知識、心構えが不十分なまま安直に入山する利用者も多く、マナーに違反して植物の採取などの自然破壊を行ったり他の利用者に迷惑をかけたりする利用者も見受けられる。

こうした現状にある中、マイカー規制実施や規制に関する情報提供の徹底によって利用者数の制限は可能と考える。実際、ここ数年では規制が厳しくなるにつれ、利用者は減少傾向にある。これは、天候や花などの時期のずれによって一概にマイカー規制の効果であるとは断言できないが、利用者数削減の一要因となっていると言てよい。このことから、これまで問題となっていた自然

公園内における自然環境の破壊や利用者自身の利用環境の悪化等の問題の中で、マイカー規制を実施することによって利用者数が減少し、その結果問題点に解消または改善の見られる点について述べる。

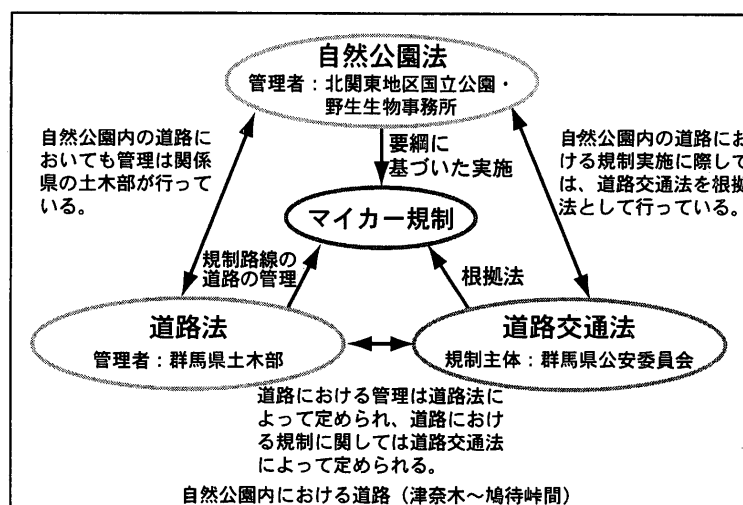
自然環境の破壊の問題に対しては、特に周辺道路での自動車利用による植生の破壊や排気ガスによる汚染について、マイカー規制を実施することによって規制区間の車両を通行止めにするため顕著に効果が現れている。また、夜間の自動車の通行による動物の殺傷や、自動車のライトによる動物の生息環境の攪乱に対して、規制区間の夜間通行止めの効果があると言える。また、利用者自身の利用環境の悪化の問題に対しては、マイカー規制を実施することによって規制区間での路上駐車や混雑が解消されるため、目的地までの到達が容易なものとなり予定通りの行程を行える。さらに、バスの待ち時間も短縮されより快適な利用が行える。このように、自然公園内におけるマイカー規制の実施により、自然環境、利用環境での問題点に対し、幾つかの項目で顕著に効果が現れている。

以上のように、未だ解消しきれない問題点については改善の余地が残されているものの、マイカー規制は自然公園管理上大きな意味を持っており、今後も推進すべきと言える。

5.2 マイカー規制実施・運営に際する法律上の問題点

マイカー規制の実施・運営における法律上の問題点は尾瀬地区のみではなく全国のマイカー規制実施地区において言えることであり、ここではその問題点についてまとめる（第15図）。

マイカー規制は国立公園内において1974（昭和49）年の「国立公園内における自動車利用適正化要綱」を受け



第15図 マイカー規制に関わる法体系の概念図

て実施されているが、実際に道路において規制を行う際は法律적으로는自然公園法ではなく道路交通法に基づいている。そのため、法律的な観点からみると実施目的も自然環境保護や利用環境の悪化を改善するものを重視して行っているのではなく、道路における危険防止や交通の安全及び円滑等の理由から行っている。こうした自然公園内においても自然公園法による規制の実施が行えないことが問題となっている。また、自然公園内の道路における管理についても道路法を根拠としているため、環境庁単独による管理が行えないのが現状で、関係する県などの関係機関によって行っていることも要因の一つとして挙げられる。

尾瀬地区の場合、マイカー規制の実施は関係機関による連絡協議会を設置して行われている。連絡協議会は各関係市町村、警察署、環境庁、関係交通会社などによって構成されており、こうした多岐に渡る管理・運営の体系によって連絡調整が難しくなっている現状がある。特に、自然公園を管理する環境庁と、規制によって代替交通運行を行って生計を立てている地元の交通業者や地域社会との調整は規制に対する考え方の相違から難しくなっている。利用者が尾瀬を訪れることは地域社会にとって、重要な収入源となっており「規制を厳しくすることによって利用者が来なくなると困る」といった意見がある。一方環境庁は長期的な視野でのマイカー規制を考えており、尾瀬が混雑した場所であるといったイメージを利用者が持つことにより利用者数が減少して地元経済への長期的影響を主張している。地元と環境庁の間に意見の食い違いがある。

こうした問題点は現在の自然公園内の道路においても、自然公園法ではなく、道路管理については道路法、規制実施に際しては道路交通法といった多岐に渡った法体系が問題の原因となっているため、今後自然公園におけるマイカー規制を推進していくためには現在の法体系の改正も必要であると言える。

5.3 利用の分散と情報提供システムの構築

第3章で明らかにしたように尾瀬地区では年間利用者が多いということに加え、「特定の時期」、「特定の入山口」、「平日よりも週末」への利用の偏りが見られ、それに付随した自動車利用による自然環境への影響や利用者自身の利用環境への影響が顕著になっている。この問題を改善・解消するためマイカー規制を実施しているが、規制実施日には効果が見られるものの、実施日以外では依然として問題が発生している。規制実施日による問題の解消に効果が見られることから、尾瀬地区においてマイカー規制の実施は必要であると言える。しかし実施し

ていく上で、未だ問題が残されており、この問題については検討を加え、改善しながら今後マイカー規制を推進して行く必要がある。

尾瀬地区では年間利用者が多く地域社会や観光産業への利益が大きくなっているため、規制を厳しくすることによって利用者が減少することに地域社会は敏感となっており、管理者と地域社会の調整が難しくなっている。この問題を解決するためには、利用者の総数を変化させず、現在の利用者の偏りを分散させる方法が有効であると言える。そのために、マイカー規制をうまく運用させる事が今後の方向性として重要なことであるといえる。具体的な方策としては、特に利用者の不満が高くなっている代替交通、駐車場の料金を平日と週末において格差をつけることが有効であると考えられる。

次に地域については、主に代替交通や駐車場の運営に関わっており、こうした金銭的な問題が大きくなっている。この利益の一部は、現在分担金として連絡協議会の運営資金となる形で還元が行われているが、その用途は特に自然環境の保全や利用者へのサービスに還元されているわけではない。こういった利益の一部を自然環境の保全や利用者へのサービスに還元することも検討する余地がある。

特に問題点の一つとして挙げられる利用者への情報提供を徹底することが重要である。情報提供の徹底がなければマイカー規制実施に際し、利用者の混乱を招き、現地で混雑につながると考えられる。そのため、事前の情報提供では新聞を活用した情報提供を行い、尾瀬来訪前から利用者へマイカー規制の内容や実施の目的・意図について周知を徹底させることが大切である。また、現地においては利用者にとって重要である駐車場の位置を知らせることを中心に、現地に則した情報を提供して混乱を極力避けるような情報提供システムの構築が必要であると言える。このようなシステムの構築には公園管理者だけではなく、地域社会の協力が重要である。また、それと同時に、利用者の協力も重要であるとする。マイカー規制に伴う諸問題には利用者の増加や利用者モラルの低下を一因とする問題も見られるため利用者のマナーの向上や、自然公園に対する知識の増進を行ったうえで来訪することが規制を運用するうえでも、また、利用者自身にとっても有効であると言える。したがって公園管理者、地域社会、利用者の3者の協力をもとにマイカー規制を今後推進することが最も重要である。

5.4 今後の課題

本研究では、尾瀬地区において実施されているマイカー規制について述べてきたが、自然公園内における行

為規制や車馬の乗り入れ規制など他の利用規制については言及できていない。こうした研究を加えることにより、マイカー規制を含めた自然公園における将来的な利用規制の役割、利用者数の適正化等の自然公園の規制に係る、計画論に結びつくものと考ええる。

摘 要

環境庁は1974年から一部の国立公園でマイカー規制を行っている。既に20年以上が経過しており、実施当初とは社会条件が変化し利用の多様化が進んでおり、マイカー規制の効果、問題点の改善を検討し、より良い制度を構築する必要がある。そこで本研究は日光国立公園尾瀬地区で実施されているマイカー規制を対象に、マイカー規制とその情報提供に関する現状を把握するとともに、問題点を明らかにし、今後の方向性を考察することを目的とした。

研究の方法は文献・資料調査、関係機関へのヒアリング、マイカー利用者に対するアンケートを行った。

これらの結果、次の知見を得た。

- ① 自動車利用者の集中は特定の時期の土、日、祭日に発生し、道路渋滞などの利用環境の悪化や、排気ガスなどの自然環境の悪化を引き起こしている。
 - ② マイカー規制の利用者への周知が不十分である。
 - ③ 道路渋滞、駐車場不足による不法駐車に改善に効果が見られるものの利用時期の分散には大きな効果は果たしていない。
 - ④ 公園管理者、利用者、地域の3者の協力の元で、利用者を平日利用へ分散させることが重要である。
 - ⑤ 平日利用分散の方策には駐車場料金、代替交通料金を土、日、祭日と平日で格差をつける。
 - ⑥ 公園管理者は、利用者と地域へのマイカー規制の情報提供を徹底するシステムを構築する必要がある。
- 光の5つの地区に分けられる。
- 3) 尾瀬は自然公園法の国立公園であるとともに、文化財保護法に基づく特別天然記念物でもある。土地所有形態から見ると、国有林及びそれより広い面積を有する東京電力所有地があり、行政区域も、3県3村の境界地域となっている。東京からは約150kmの距離にあり、身近な自然探勝の地として、首都圏からの利用者も多い。また、高速道路網の発達によるマイカー利用者の多い場所である。
 - 4) 関東からの利用者が多いため、東京方面からの事例を基に、入山口別に具体的な交通経路を次に示す。
[群馬県側：鳩待峠口：大清水口] マイカー利用：関越自動車道を沼田ICで降り、国道122号を戸倉を経由し、鳩待峠口あるいは大清水口に至る。鉄道・バス利用：JR上越線沼田駅もしくはJR上越新幹線上毛高原駅を下車後、バス利用となる。利用者の増える5月下旬から戸倉―鳩待峠間を関越観光バスが運行している。[福島県側：沼山峠口] マイカー利用：東北自動車道西那須野塩原ICで降り、国道400, 121, 352号を経て御池、沼山峠口に至る。鉄道・バス利用：野岩鉄道会津鬼怒川線の会津高原駅から会津乗合バスの運営しているバスに乗りして御池、沼山峠口に至る。
 - 5) 過去5年間で混雑した日は、1995年（6/10土：22,550人、6/1日：15,525人、6/3土：14,096人）、1996年（7/20土：19,092人、6/22土：18,710人、7/27土：13,837人）、1997年（6/14土：20,049人、7/20日：16,891人、6/7土：15,839人）、1998年（7/19日：13,799人、10/10土：10,976人、6/13土：10,687人）、1999年（6/12土：11,883人、6/5土：11,257人、10/10日：10,733人）である[45]。
 - 6) 道路交通法第4条第1項：都道府県公安委員会（以下「公安委員会」という。）は、道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図り、又は交通公害その他の道路の交通に起因する障害を防止するため必要があると認めるときは、政令で定めるところにより、信号機又は道路標識等を設置し、及び管理して、交通整理、歩行者又は車両等の通行の禁止その他の道路における交通の規制をすることができる。この場合において、緊急を要するため道路標識等を設置するいとまがないとき、その他道路標識等による交通の規制をすることが困難であると認めるときは、公安委員会は、その管理に属する都道府県警察の警察官の現場における指示により、道路標識等の設置及び管理による交通の規制に相当する交通の規制をすることができる。

補 注

- 1) 自然公園法第24条によって、国立公園、国定公園の特別地域、海中公園地区又は集団施設地区において、利用者に著しく不快な念をおこさせるような方法で、ゴミ、汚物を捨てまた放置してはいけない。また、拡声器やラジオで展望所、休憩所を占拠し、利用者に著しく迷惑をかける行為は行ってはならないとされている。
- 2) 日光国立公園は1934（昭和9）年12月、我が国第4番目の国立公園として指定された。地域的には本論文において扱う尾瀬のほか那須、塩原、鬼怒川、日

- 7) 片品村尾瀬交通対策連絡協議会：片品村（村長），水上町（町長），尾瀬林業株式会社（尾瀬戸倉支社長），環境庁（北関東地区国立公園・野生生物事務所長），群馬県（尾瀬保全推進室長），沼田土木事務所長，沼田警察署長，交通指導隊長，尾瀬保護協会長，JR沼田駅長，東武バス沼田所長，第7区長，戸倉旅館組合長，第7区議員，尾瀬戸倉勤労者休暇センター，尾瀬観光タクシー(有)，老神観光タクシー(有)，関越交通株式会社，片品観光タクシー(有)，尾瀬保護財団，片品村観光課（課長，係長）。
- 8) 福島県尾瀬自動車利用適正化連絡協議会：環境庁（北関東地区国立公園・野生生物事務所），福島県生活環境部環境保全課，山口営林署，南会津振興局，田島警察署，南会津建設事務所，檜枝岐村，会津乗合自動車(株)，檜枝岐村交通対策協議会，檜枝岐村観光協会，檜枝岐村旅館組合，檜枝岐村民宿組合，尾瀬山小屋組合。

引用参考文献

- [1] 尾瀬保護財団尾瀬入山適正化検討委員会（1998）：尾瀬入山適正化検討委員会最終報告，
<http://www.oze-fnd.or.jp/tekiseikahoukoku.html>
- [2] 加藤峰夫（1997）：入園許可証の「競争入札」—尾瀬の混乱解消に向けた対策提案—，国立公園，557，326-328
- [3] 環境庁自然保護局保護管理課監修（1981）：自然公園管理業務実務必携，第一法規出版，東京，326-328
- [4] 環境庁自然保護局保護管理課監修（1997）：第8次改訂 自然公園管理業務実務必携，第一法規出版，東京
- [5] 小林昭裕（1993）：知床国立公園を事例とする，車両規制に関する来訪者の意識や利用形態：専修大学北海道短期大学研究所報告，3，85-102
- [6] 小林昭裕（2000）：車両規制が導入された知床国立公園に対する利用者の態度，ランドスケープ研究，63（5），613-618
- [7] 渡辺修（1992）：知床「車両規制」計画と国立公園利用のあり方—国立公園と周辺住民との関わり：国立公園，509，14-20
- [8] 総理府（1975～1991）：観光白書，大蔵省印刷局，昭和50年～平成3年版
- [9] 瀬田信哉（1974）：国立公園内の自動車利用適正化要項について，国立公園，293，5
- [10] 尾瀬保護財団ホームページ（2000年の交通対策のお知らせ）
<http://www.oze-fnd.or.jp/H12koutuutaisaku.html>
- [11] 環境庁ホームページ
<http://www.eic.or.jp/eanet/Kmain.html>
- [12] 財国立公園協会編（1996）：自然公園の手びき，財国立公園協会，東京，95-99
- [13] 自然保護年鑑編集委員会（1996）：自然保護年鑑4，日正社，東京，平成7・8年版，140，454
- [14] 環境庁自然保護局監修（1989）：日本の自然公園，講談社，東京，57-60
- [15] 森田敏隆，立松和平（1993～1995）：知床国立公園・大雪山国立公園・支笏洞爺国立公園・十和田八幡平国立公園・陸中海岸国立公園・日光国立公園・富士箱根伊豆国立公園・中部山岳国立公園・上高地・吉野熊野国立公園・瀬戸内海国立公園・足摺宇和海国立公園，毎日新聞社，東京
- [16] 前掲 [1]
- [17] 環境庁自然保護局国立公園課（1999）：国立公園における低公害車導入状況について，国立公園，572，26
- [18] 前掲 [12]
- [19] 前掲 [13]
- [20] 財自然公園美化管理財団（1994）：奥日光，国立公園，41-48
- [21] 桑子登（1999）：エアリアマップ尾瀬，昭文社，東京
- [22] 前掲 [15]
- [23] 前掲 [8]
- [24] 尾瀬保護財団ホームページ（尾瀬のデータブック）
<http://www.oze-fnd.or.jp/datapage.html>
- [25] 尾瀬保護財団ホームページ（尾瀬全体の入山者数の推移）
<http://www.oze-fnd.or.jp/suii.html>
- [26] 尾瀬保護財団ホームページ（曜日別入山者割合）
<http://www.oze-fnd.or.jp/youbi.html>
- [27] 尾瀬保護財団ホームページ（混雑日ワースト10）
[http://www.oze-fnd.or.jp/nyuuzannsy\(H7yori\).html](http://www.oze-fnd.or.jp/nyuuzannsy(H7yori).html)
- [28] 群馬県観光協会のホームページ（群馬県観光総合要覧，開花時期情報）
<http://www.wind.ne.jp/g-kanko/>
- [29] 片品村ホームページ（尾瀬概要）
<http://www.vill.katashina.gunma.jp/oze/oze.html>
- [30] 波止場秀幸（1984）：歴史の足あと，煥乎堂，群馬県，126
- [31] 宮澤邦一郎（1996）：尾瀬100年，煥乎堂，群馬県，432
- [32] 武田久吉（1996）：尾瀬と奥鬼怒，平凡社，東京，341
- [33] 河内輝明編集（1990）：尾瀬自然ハンドブック，自由国民社，東京，246
- [34] 尾瀬保護財団ホームページ（尾瀬の歴史）
<http://www.oze-fnd.or.jp/ozerekishi.html>
- [35] 尾瀬保護財団ホームページ（尾瀬の道路問題の歴史）
<http://www.oze-fnd.or.jp/ozerekishi.html>
- [36] 尾瀬保護財団ホームページ（わが国の観光年表）

- <http://www.oze-fnd.or.jp/kanko.html>
- [37] 前掲 [3]
 - [38] 環境庁自然保護局企画調整課編集 (1977)：自然公園法の解説，中央法規出版，東京
 - [39] 星澤一昭 (1975)：尾瀬の駐車場問題，国立公園，302，8-9
 - [40] 一 (1965)：尾瀬 県の考え方—施策と構想について—，国立公園，193，22-24
 - [41] 瀬田信哉 (1974)：マイカー規制その後，国立公園，296，27-28
 - [42] 加藤峰夫 (1996)：公園利用者数の「調整」は可能か？，国立公園，546，12-18
 - [43] 中島慶二 (1998)：尾瀬問題と国立公園管理，国立公園，562，8-11
 - [44] 北関東地区国立公園・野生生物事務所 (1999)：尾瀬地域における自動車利用適正化対策の充実について，国立公園，572，27-29
 - [45] 前掲 [27]
 - [46] 上杉哲郎 (1989)：日光国立公園尾瀬地区保全対策，かんきょう，14 (4)，37-38
 - [47] 福島民報 (1990)：自然保護ニュース 尾瀬「入園料」構想断念，国立公園，335，33
 - [48] 群馬県環境局尾瀬保全推進室 (1994)：尾瀬保全対策，かんきょう，12月号，36
 - [49] 日下部甲太郎 (1999)：過剰利用対策の第一歩，自然保護雑誌，440，14