

日光国立公園尾瀬地区における自動車の利用規制について

○古谷勝則（千葉大学自然科学研究科）
油井正昭（千葉大学園芸学部）

1. はじめに

近年、自然公園では自動車による利用が増大し、自然環境や適正利用が脅かされている。この自動車利用による弊害の緩和対策の一環として、環境庁は全国の国立公園でマイカー規制¹⁾を行っている。このマイカー規制は1974年に定めた「国立公園内における自動車利用適正化要綱」に基づくものであるが、実施以来すでに四半世紀が経過して、当初とは社会条件が変化し利用の多様化が進んでいる。そのため、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と言える。そこで日光国立公園尾瀬地区²⁾で実施されているマイカー規制を対象としてマイカー規制に関する現状を把握するとともに、問題点を明らかにした。

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、次に、現地調査、資料・文献調査、マイカー利用者に対するアンケートを行い、①マイカー規制実施上の管理・運営の現状と問題点、②マイカー規制に対する利用者の意識・評価を明らかにした。

2. マイカー規制の現状と問題点

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の利用者も見受けられる。

3. 日光国立公園尾瀬地区の利用状況とマイカー規制

尾瀬地区の総入山者数の推移は、環境庁が1989年に赤外線センサーの設置によって利用者のカウントを始めて以来、毎年50万人前後の利用者が訪れており、近年若干の減少傾向を見せているが、多くの利用者が訪れている（図-1右下）。入山口別の利用者数については、鳩待峠、沼山峠の2つの入山口からの入山が全体の約80%を占め、他の入山口からの入山者は少なく、入山口による利用者の集中が見られる。さらに、曜日別の利用者数については、土日による利用が全体の50%を占め、平日と週末での利用者数に格差がある。年間の混雑日については、ミズバショウ、ニッコウキスゲ、紅葉期の週末に混雑が見られており、特定の時期に利用者が集中しています。また混雑のひどい10日間の利用者数の合計は年間総入山者数の20%前後を占めている。このように、尾瀬地区の利用は全体数の多さに加え、「特定の時期」「特定の入山口」「平日より週末」といった利用の偏りが問題になっている。

尾瀬地区では図-1に示す通り、群馬県側の戸倉～鳩待峠間、福島県側の御池～沼山峠間の2つの区間でマイカー規制を実施している。規制の日程は利用者の集中が見られる時期において、毎年尾瀬開山前に決定し、利用者の集中が予想される特定の週末を中心として行っている。平成13年度の規制日数は、群馬県側で106日間、福島県側では、マイカーに関しては通年規制、観光バスに対しては45日間となっている。規制実施日においては当然の事ながら、峠周辺における路上駐車等の問題点は見られないが、規制実施日以外では路上駐車やそれに付随して起こる交通渋滞、道路外の植生地への侵入など問題が発生している。

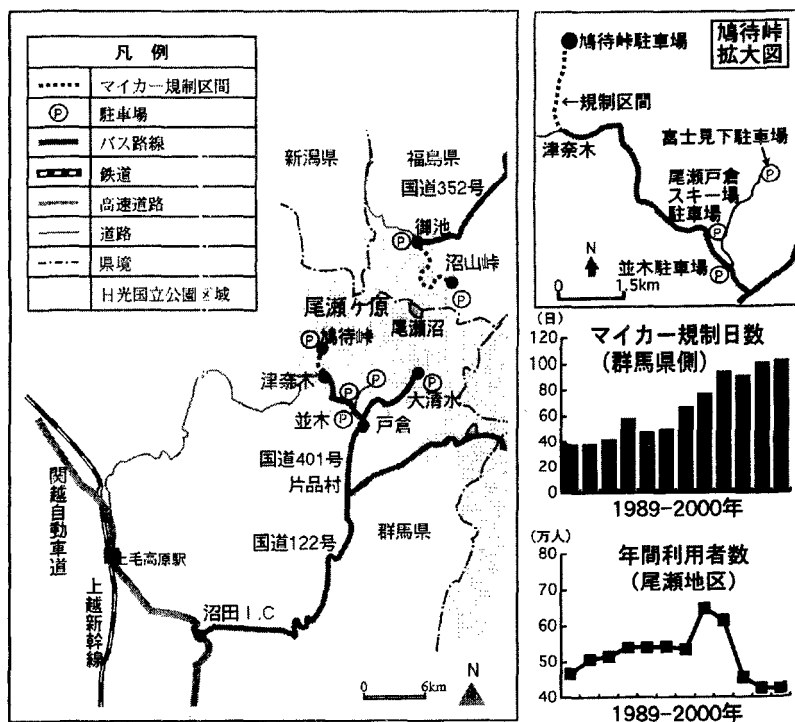


図-1 日光国立公園尾瀬地区の年間利用者数とマイカー規制区間及び日数

4. マイカー規制に対する利用者評価

規制される側に当たる利用者のマイカー規制に対する評価を把握するため、アンケートを行った。日光国立公園尾瀬地区鳩待峠から入山しマイカー規制実施期間中にマイカーでの利用者を調査対象に直接配布したアンケート用紙を郵送によって回収した。調査は、1999（平成11）年9月～10月に実施し、500通配布し、323通を回収した。回収率は64.6%である。調査項目は、対象者の属性とマイカー規制に関する評価である³⁾。

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規制実施の効果と影響（図-2）

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88.0%となっていることがわかった。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%と最も高い。「かなり効果がある」「やや効果がある」の回答の合計が52.0%となっており、平日利用分散の効果については他の効果と比較して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、駐車場料金が低いと評価する利用者が多いことがわかった。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

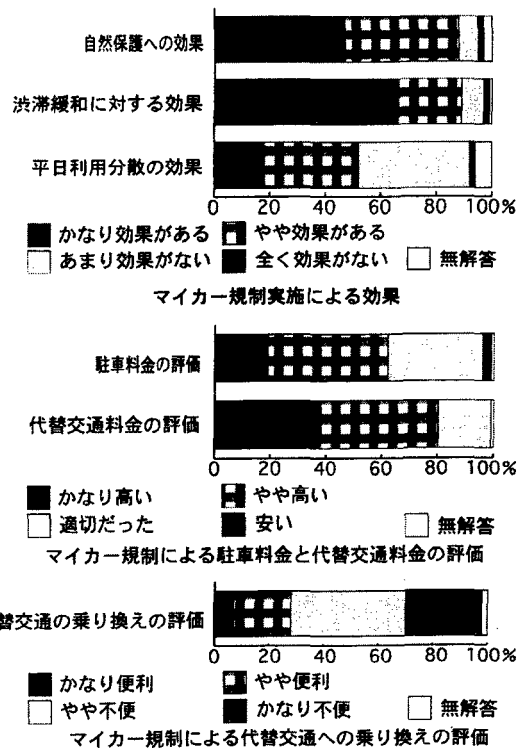


図-2 マイカー規制に対する評価

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

「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、料金は全体で2,800円の費用負担である。さらに、「低公害車の導入」「マイカー規制の日数拡張」「代替交通の待ち時間の短縮」などが要望されている。

5. おわりに

尾瀬地区では年間を通じて利用者が多いということに加え、特定時期で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、規制実施日にはこの問題に対する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。規制実施日には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が、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。

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。さらに料金の格差をつけるだけでなく、利用者に対する情報提供を徹底することが重要だと言える。また現地においては利用者が必要としている駐車場の位置等の現地に則した情報を提供して現地での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。

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、地域社会との協力が重要で、それと同時に、利用者の協力も重要である。利用者は規制をされる側に当たるが、実際には利用者の増加やモラルの低下を原因とする問題が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マイカー規制を運用するうえでも、また、利用者自身についても有効である。したがって公園管理者、利用者、地域社会の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。

補 注

- 1) 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。公園内の道路の特定区間において一定の期間を定めて自家用車の通行を規制するものである。
- 2) 平成11年現在、全国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。尾瀬地区は規制実施理由、規制日数、管理・運営体系などで典型的な事例となっている。
- 3) 調査は、平成11年度修士論文（大畑崇）に負うところが大きい、感謝の意を表する。