

## 高度成長期における国立公園の過剰利用とその弊害(下) : 高度成長期国立公園制度の研究(5)

MURAKUSHI, Nisaburo / 村串, 仁三郎

---

(出版者 / Publisher)

法政大学経済学部学会

(雑誌名 / Journal or Publication Title)

経済志林 / The Hosei University Economic Review

(巻 / Volume)

82

(号 / Number)

1・2

(開始ページ / Start Page)

239

(終了ページ / End Page)

286

(発行年 / Year)

2015-03-20

(URL)

<https://doi.org/10.15002/00010841>

【研究ノート】

# 高度成長期における国立公園の 過剰利用とその弊害（下）

—高度成長期国立公園制度の研究（5）—

村 串 仁三郎

## 目 次

高度成長期における国立公園の過剰利用とその弊害（上）

はじめに

- 1 国立公園の観光化と国立公園利用のためのインフラ整備
- 2 高度経済成長期における国立公園の国民的利用状況
- 3 国立公園の利用と保護の調整論（以上前号）

高度成長期における国立公園の過剰利用とその弊害（下）（以下本号）

- 4 主要国立公園の過剰利用と自然破壊と環境汚染の実態

はじめに

（1）日光国立公園内尾瀬の場合

- ① 尾瀬入山アクセスの整備と登山ルートの容易化
- ② 尾瀬の入山者数と混雑状況
- ③ 尾瀬の過剰入山とその弊害
- ④ 尾瀬の貧弱な管理体制と乏しい保護対策

（2）富士山箱根伊豆国立公園内富士山の場合

- ① 富士登山アクセスの整備と登山の容易化
- ② 富士登山者数と混雑状況

- ③ 富士山の過剰登山とその弊害
- ④ 富士山の貧弱な管理体制と乏しい保護対策

## はじめに

高度経済成長期における国立公園の過剰利用は、有力な国立公園に集中的にみられた。ここでは、日光国立公園内の尾瀬と富士山箱根伊豆国立公園内の富士山の場合を代表的事例として考察する。その他の国立公園の過剰利用地域、例えば、奥日光、上高地、立山・黒部などについては、紙幅の都合で割愛し、別の機会に論じることにした。

### (1) 日光国立公園内尾瀬の場合

#### ① 尾瀬入山アクセスの整備と尾瀬登山ルートの容易化

尾瀬は、明治以来、地域住民、学者文化人、地元自治体によって、その自然の貴重さが認識され、たび重なる水力発電開発計画による破壊から守られてきた<sup>(1)</sup>。

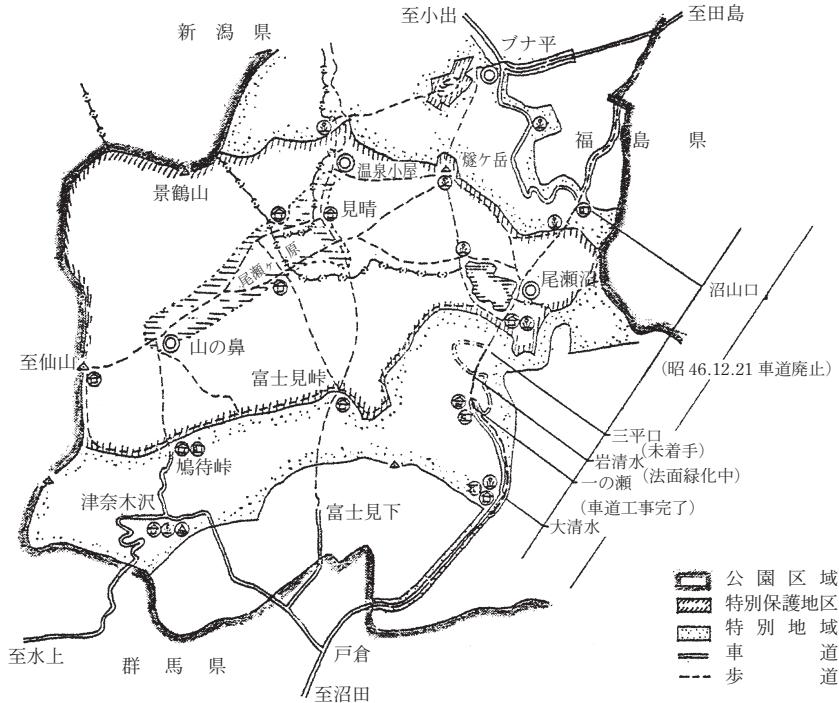
尾瀬は、特異な山岳景観、貴重な高層湿原、ミズバショウ、ニッコウキスゲなどを代表とする高山植物群、池塘を擁しており、標高1400メートルと手ごろな高さの山地で、戦後にわかに人気を高め、とくに女性が好む名勝地であった。

尾瀬への入山者の急増は、決して自然発生的に生じたものではなかった。その背景には、政府と地元自治体のたゆまぬ国立公園の観光化政策と尾瀬アクセスの整備と尾瀬登山ルートの容易化があった。

尾瀬へのアクセスは、基本に3ルートあった<sup>(2)</sup>。

第1のルートは、尾瀬入山の表玄関口である上越線沼田駅への大量旅客輸送路、とくに土日に増発される夜行臨時列車輸送、国道17号線による東京方面から沼田へのバス・マイカー輸送路、そして沼田駅から尾瀬登山口(戸倉、大清水)へのバス・マイカー輸送路である。

図4-1 日光国立公園尾瀬地区概要



注 『国立公園』誌1975年1月, No.302, 9頁より。

第2のルートは、1966年に開通した日光—沼田間の有料道路で、おもに日光から金精峠をへて戸倉にでるバス・マイカーの輸送路である。

第3のルートは、福島県側からのアプローチで、東武線や東北諸道から田島を経て、田島から御池、七入、沼山峠下の尾瀬登山口への自動車輸送路である。このルートは、1963年に田島から御池までバス運行が開始されて、1970年には御池—沼山峠下間の本格的な観光道路が建設され、田島から沼山峠下までが著しく改善された<sup>(3)</sup>。

尾瀬への登山コースは、多様であが、基本的には、4コースがあった。第1の登山コースは、戸倉から鳩待峠をへて尾瀬ヶ原へ下るコースである。

当初、戸倉一鳩待峠間は、徒歩で約2時間かかったが、1963年に群馬県により観光道路が建設され、観光バス・マイカーにより20分近くとなり、所要時間を激減させ、尾瀬登山ではなく尾瀬ハキングを一般化し、女性の人気をえて、尾瀬入山者数の増加に大きく貢献することになった。

第2の登山コースは、戸倉から富士見峠をへて尾瀬ヶ原へ入るコースで、旧来は戸倉から富士見峠へ徒歩で、約3時間ほどかかったが、1954年に戸倉一富士見峠下間の観光道路ができてバスが運行されて、富士見峠をへて尾瀬ヶ原への入山を容易化した<sup>(4)</sup>。

第3の登山コースは、戸倉から大清水までバス・マイカーでいき、大清水から三平峠をへて尾瀬沼へ下るコースで、所要時間3時間前後の中級健脚向きであった。1966年に大清水から一ノ瀬まで自動車道路が建設され、その後自動車道路の建設が中止して、大清水一ノ瀬間は、遊歩道となって、このコースを若干容易化した。

第4の登山コースは、バス・マイカーで七入、御池から沼山峠下までいき、そこから、4時間前後の麓ヶ岳登山に向かうか、沼山峠をへて尾瀬沼あるいは尾瀬ヶ原に向うコースである。このコースは、かつて交通が不便であったが、1970年に、沼山峠下まで観光道路が整備され、沼山峠下一尾瀬沼間約1時間となり、尾瀬入山のもっとも容易なコースとなった。

以上のように、政府、群馬・福島両県の尾瀬の観光化政策、観光道路整備によって、尾瀬に多くの入山者が送り込まれたのである。

## 注

- (1) 詳しくは、拙著『国立公園成立史の研究』の第2部第3章、『自然保護と戦後日本の国立公園』、第3章、第8章を参照。
- (2) 各年度の尾瀬のガイドブックを参照。
- (3) 日本自然保護協会『尾瀬の自然保護と利用のあり方』（日本自然保護協会報告書78号）、日本自然保護協会、1994年、12頁。
- (4) 1954年8月27日『朝日新聞』（朝刊）。

## ② 尾瀬の入山者数と混雑状況

尾瀬の問題は、戦前、戦後には、電源開発計画から尾瀬を守れということであったが、高度経済成長期に入ると、電源開発計画の問題も残ったが、もっぱら観光化、過剰入山とその弊害の問題となった。

秘境といわれた戦前の尾瀬の登山者は、大正末期の1926年には、年間1000人程度、尾瀬が日光国立公園の一角に指定された1935年には、年間3000人程度にすぎなかった<sup>(1)</sup>。

敗戦直後までの尾瀬は、アクセス条件がまだ非常に悪く、一部の登山愛好家たちにしか知られていな秘境であった。1949年に江間章子作詞、中田喜直作曲の「遙かな尾瀬」と歌ったNHK歌謡「夏の思い出」が、放送をつうじて尾瀬を全国的に有名にすると、尾瀬の独特の景観、ミズバショウという魅力的な自然に加え、登山そのものが比較的容易であったこともあって、戦後1950年以降尾瀬入山者は、急激に増加していった。

1951年8月4日の『朝日新聞』（朝刊）よれば、尾瀬入山表口の「群馬県沼田駅に下車する登山客はすでに8月中には2万人を突破するものと見られ、地元の奥利根観光協会でも山案内や接待に大童である」とある。

尾瀬への入山者は、1957年の自然公園法制定後急速に増加していった。しかし尾瀬の入山者数は、まともな調査がなく正確には明らかではないが、ここでは新聞報道などをもとにおおよその傾向をみることにしよう。

表4-12は、尾瀬の入山者数を示したものである。

1960年以前には、尾瀬の年間入山者数は、1951年8月4日『朝日新聞』（朝刊）によれば、8月中に2万人とあるように、恐らく年間3万程度だったと思われる。

1960年代に入ると、尾瀬の年間入山者数は、増加していったが、1960年前後には、手元に何のデータもないが、私の推計では15万から20万人前後だったのではなかろうか。

ちなみに、1961年7月11日の『読売新聞』（夕刊）によれば、7月の土日の尾瀬登山者は「7700人」だった。これらのデータに尾瀬の登山シーズ

表4-12 尾瀬入山者数の推移

	出典と日付	年間入山者数	季節ごと、土日の入山者数	沼田発バス台数	
1951	朝・朝, 8・4	2 - 3万	8月中2万	2日で60台	
1958	朝・朝, 6・8		7, 8日, 2400		
1959	朝・夕, 6・1		2日間, 山開きに1052		
	読・夕, 7・19		1日, 1100		
1960	読・夕, 7・17		1日, 4500		
1961	朝・朝, 6・5		1日, 3645		1日83台
			土日, 7400		
	読・夕, 7・11		1日, 4500		1日102台
			土日, 7700		
1962	読・夕, 7・15		1日, 3500		
1963	読・夕, 6・1	山開き日に4500			
1964	読・夕, 6・14	1日, 4000	1日102台		
	読・夕, 7・26	1日, 3300			
1965	読・朝, 8・31	30万			
	読・朝, 9・9	30万	山開きの6月1日, 3万		
1967	読・朝, 6・5		1日, 1万5000	350台	
	読・夕, 7・1		1日, 2000		
	朝・朝, 9・9	30万			
1969	読・朝, 5・17		5月1日, 1万		
	朝・朝, 6・3	60万	1日, 1万5000		
	読・朝, 7・21		1日, 2500		
	読・朝, 10・13		1日, 1万		
1970	読・夕, 10・10		1日, 1万5000		
1971	読・朝, 8・13	40万			

注 『朝日新聞』、『読売新聞』から作成。朝は『朝日新聞』、読は『読売新聞』、朝は朝刊、夕は夕刊の略。

ン24週（6月－10月）を掛ければ、18万人強、それにウイークデーの登山者2万人弱とみて、年間20万人となる。

1958, 59年に尾瀬のレンジャーだった小森順吉は、「この頃」シーズンの利用者は「20万人を越えた」と証言している<sup>(2)</sup>。

レンジャーの大衆化が進行して、1960年代後半には約30万人という報道が一般的であった。自然公園審議会委員の庄村義雄は、1967年に尾瀬のビジターは「40万人をこえた」<sup>(3)</sup>と指摘している。

1969年6月3日の『朝日新聞』（朝刊）は、60万人となると予想しているが、1968年には50万人だったと指摘している。1971年8月13日の『読売新聞』（夕刊）は、この年の尾瀬入山者数を40万人だった報じた。

以上のように、尾瀬への入山者数は、1960年代前半は、約20万人前後、1960年代後半は30万から40万人程度だった推察される。

たかだか8600ヘクタールの狭い尾瀬地域に、しかも細い山道、とくに幾筋かの尾瀬湿原の狭い歩道に、毎年20万人から40万人、50万人が押寄せたらどういう事態を引き起こすかは自明である。

しかも尾瀬への入山者は、ミズバショウの初夏から紅葉の秋の約6ヶ月に集中し、それだけでなく、当時はまだ休日が制限されていたから、シーズン中の土日に集中していたのである。尾瀬入山者のハイシーズン中の土日への集中は、表4-12に示したように、1960年代前半には、7800人、1960年代後半には、2、3万人に達したのである。

こうした尾瀬の過剰入山の混雑状況について新聞は以下のように報じた。

1959年7月19日（日曜日）の『読売新聞』（夕刊）によれば、「ニッコウキスゲが満開の尾瀬へは上越線沼田駅から1100余人（東武バス沼田営業所調べ）がおしかけた」。それでも1960年前には、日曜日だけでまだ尾瀬登山者数は、1000人程度だった。

ところが1960年代に入るとにわかに尾瀬登山者数は急増していった。

1960年7月17日（日）の『読売新聞』（夕刊）は、土日の「尾瀬方面は4500人という今夏初のきぎわい」と報じている。

また1961年6月5日の『朝日新聞』（朝刊）は、6月4、5日の土日には、7400人が尾瀬に入山した賑わいをつぎのように報じている。

「ミズバショウ満開の日光国立公園尾瀬へ4日朝、上越線沼田駅から3645人のハイカーが東武バス83台で登り、このほか観光バスで登った組もあって尾瀬はいまだかつてないにぎわい。それに、3日登って泊まった3755名がかち合ったため2755名しか収容力のない山小屋からはみだした露営組も多かった。」



また1963年6月1日の『読売新聞』（夕刊）によれば、6月1日に「尾瀬は山開きした。未明から約4500人のハイカーがくりこみ、今年最高の人出でにぎわった」。この年の山開きは、ウイークデーだったにもかかわらず約4500人が集まっており、表4-12に示してあるように、1959年の山開きに登山者数が1522人程度だったことと比べて、明らかに3倍も参加者が増えている。

土日の尾瀬入山者数は、1960年後半に入ると、一挙に増加傾向を示した。

1965年8月31日の『読売新聞』（朝刊）は、6月1日の尾瀬の開山日に3万人が入山したと報じている。1967年6月5日の『読売新聞』（朝刊）は、6月4日に約1万5000人のハイカーが尾瀬に入山したと、つぎのように報じた。

「最盛期を迎えた日光国立公園尾瀬は4日（日）、約1万5000人のハイカーで押すな押すなの大にぎわい。今シーズン最高の人出となった。

各列車も東京の国電ラッシュ並みの混雑。このため列車も40分遅れたほど。150台の東武定期バスのほか大型貸し切りバス約200台、それに自家用車もつめかけたため、登山口の大清水付近は一時交通がストップし、登山道の大清水―尾瀬沼間（約8キロ）の三平峠は、未明から昼すぎまで延々と登山者の列が続いた。」

1969年5月17日の『読売新聞』（朝刊）は、シーズン初めの5月にさえ、「18日から今シーズン初の国鉄尾瀬号が運行され、約1万人のハイカーがくり込む」と報じた。1970年10月10日の『読売新聞』（夕刊）は、体育の日に「紅葉が盛りの尾瀬は今年最高の1万5000人」であったと報じた。

以上のように、高度経済成長期には、年間20万から40万人、土日レベルでみると、数千人から1万人、3万人があつた狭い尾瀬に繰り出したのである。

図4-1は、1968年のミズバショウの季節に尾瀬沼附近に集まったハイカーの混雑ぶりを写した写真である。その混雑ぶりが一目瞭然である。

図4-2 尾瀬沼周辺の混雑風景執



注 1968年6月10日『読売新聞』（朝刊）より。

#### 注

- (1) 前掲『尾瀬の自然保護と利用のあり方』, 12頁。
- (2) 前掲『レンジャーの先駆者たち』, 151頁。
- (3) 荘村義雄「尾瀬への情熱」, 『国立公園』1969年1月, No.230, 13頁。

### ③ 尾瀬の過剰入山とその弊害

あまり広くない高層湿原を含むセンシティブな尾瀬地域に、年間20万から50万もの登山者・ハイカーが、しかもミズバショウやニッコウキスゲなどの高山植物が咲乱れる初夏や紅葉の秋の短い季節の週末に、集中的に押し合いへし合い集まれば、おのずから高層湿原や貴重な高山植物、尾瀬全体の自然生態系が人為的に破壊されるということは自明である。

すでに1951年8月4日の『朝日新聞』（朝刊）は、つぎのように指摘している。

「世界的な宝庫とまでいわれる奥日光国立公園“尾瀬”の高山植物が心なき登山客のため全滅の危機にさらされている。

同方面は今夏は登山熱の波に乗って連日大にぎわい。表口の群馬県沼田

駅に下車する登山客はすでに8月中には2万人を突破するものと見られ、地元の奥利根観光協会でも山案内や接待に大童である。ところがこの登山客たちが学術的に貴重な資料である植物を無責任に採ったり、持ち帰ったりするので、天然保存どころかいまや全滅のピンチに立っているという。」

また1955年8月11日の『朝日新聞』（朝刊）に掲載された、同じ主旨の「尾瀬を守るために」（群馬吉野実）という投書は、つぎのように指摘している。

「尾瀬一带を見て参りましたが、その余りにも荒れ放題なことや、バンガローや山小屋の不潔さ、風紀的にも芳しくない点などを申し上げて、ハイカーや山小屋経営業者及び県当局などに反省を促したい。

沼田口から登りますと、まず私が見たところではほとんど道標もない有様で、道は荒れ、群馬県側では全くといってもいいほど手を入れてないようです。そこへどンドンハイカーは入り込み、ある者は貴重な植物の採取すら行っている次第、監視もお題目程度、その上ハイカーの中には、派手な服装で入り込んで来て、その遠慮ない振舞は風紀的にも芳しくない。

尾瀬は守らなければなりません。聞けば貴重な植物は年々減びつつあるというのに、ほとんど保護は加えられずにいるということです。このままでは、尾瀬の将来が思いやられるというものです。」

ここには、尾瀬の問題性が簡潔に指摘されている。

尾瀬の過剰利用による弊害、自然破壊と環境汚染の概要は、第1に、貴重な湿原の踏み荒らし、裸地化である。あるいは、盗掘、折取などによる貴重な高山植物の消失である。第2に、過剰に入り込む入山者が持込む大量のゴミの放棄、放置である。あるいは過剰に入り込む入山者が残留させる大量のし尿、生活雑排水の排出である。

尾瀬の過剰利用による弊害は、マスコミや調査によって時には明らかにされることがあったが、まだ不十分であり、かつ一面的な指摘にとどまった。しかも、1960年代の高度成長期においては、国立公園行政当局は、尾瀬の過剰利用やその弊害を放置し、ほとんど対策をたてなかった。そのた

め尾瀬の自然は、荒廃し、破壊され、環境汚染が進行し、生態系が危殆に瀕した。

第1の自然破壊と環境汚染についてみてみよう。

福島県教育委員会のある資料は、「尾瀬では昭和30年代中頃から利用者が増加し、湿原に立ち入る人も多かったため、植生が破壊され裸地化が進行した」<sup>(1)</sup>と認めている。

1957年6月9日の『朝日新聞』（朝刊）は、「踏み荒らされる天然記念物」と題してつぎのように報じた。

「さる一日山開きした奥日光の〈尾瀬〉はミズバショウ、ムラサキヤシオツツジなどの美しい湿原植物類の魅力にひかれて、登山バスは連日満員の盛況。ところが同じ尾瀬でも福島県側は国有地の関係から林野庁の予算で道路も整備され、貴重な植物の保護も行き届いているのに、群馬県側は東京電力の私有地であるため道が悪く、植物は踏み荒らされ放題。このままでは4、5年で絶滅するのではないかと群馬県当局は心配している。」

「只見川開発であやうく電源ダムにされることを文部省や学術団体の力で天然記念物に指定されたものの、雨でも降ればたちまちヒザを没するという湿地だけにはっきりした道がなく、年々ふえる観光客にいたるところがあらされるに任されている。親子二代尾瀬の保護を続けている長蔵小屋平野長英さん（54）はこういつている。

植物荒しは折ったり掘り取ったりするほか、花の写真をとるため湿地に踏み込む人が目立ってふえ、いくら保護を呼びかけてもムダ。しかも道も極めて悪く富士見峠などの名勝もドロ沼同然。早く道を作り、花を守る運動を起さない限り、尾瀬の生命はあと数年で失われる」。

登山者による貴重な湿地への踏み込み、高山植物の略取、歩道の不備などによる湿原の破壊などが、すでに顕在化してきていることがわかる。しかも後に触れるが、対策はほとんど微々たるのもであった。

こうした事態は、尾瀬への入山者が増加するにしたがい、いっそう深刻化していった。

1965年9月9日の『読売新聞』（朝刊）は、「10年前までは年間数千人だった尾瀬へのハイカーも、ミズバショウが咲く6月の日曜日には一日3万人。アヤメ平—尾瀬ヶ原、尾瀬沼—尾瀬ヶ原の主要ルートに集中して都会の盛り場なみのラッシュをみせる。このため、湿原に渡してある木道（丸太を二つに割って一列に並べた歩道）からあふれるハイカーで植物は踏み荒らされるし、珍しい花を失敬するものも多く、先月の文化財保護委員の調査では、アヤメ平の被害がもっとも大きかった」と報告している。

横浜国大助教（当時）宮脇昭は、1966年におこなった調査による報告書「尾瀬ヶ原植生破壊の現状」においてつぎのように述べた。

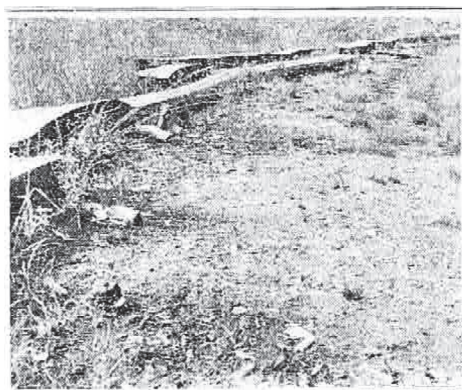
「尾瀬ヶ原では、このような自然植生が破壊されて裸地化した部分や、ミタケスゲ群落、オオバコ群落などの代償植生におきかえられているところは、木道ぞいの歩道および、山小屋附近である。さらに休けい所、牛首付近の池塘周辺なども、写真撮影などのため湿原内に人が入りこみ裸地化している。」「尾瀬地区の湿原でもっとも人為的に自然植生が破壊されているのはアヤメ平である。」「ここは、多数の池塘が相接して存在し、多彩な湿原植生が美しく、ひかくてき容易に到達しうするため、多数の人が、池塘の周りの湿原には入りこみ」、次第に池塘周辺を裸地化し破壊している<sup>(2)</sup>。

1968年当時自然公園審議会の委員だった庄村義雄は、「尾瀬の湿原が踏み荒らされ」、「アヤメ平はとくにひどいが、竜宮小屋の前の休憩所付近、上田代の研究見本園の入口、至仏のオヤマ沢田代等の荒廃もかなり目立つものがあり、木道沿いの池塘のぐるりも、裸地化しているところが少なくない。」<sup>(3)</sup>と指摘した。

1969年8月12日の『読売新聞』（朝刊）のコラム「編集手帳」は、ハイカーによる尾瀬の湿原の踏み荒らしとハイカーの傍若無人を、つぎのように伝えている。

「特別天然記念物尾瀬湿原の植物はこのままいくとあと10年で姿を消し、2度ともともにもどらないという。とくに自然の条件がわるくなったのではない。このところ日に1万人を越す若いハイカーのなかで、みんなの

図4-3 湿原の木道附近の裸地化風景



注 1968年4月12日『朝日新聞』（朝刊）より。

為の湿原を傍若無人に荒らしまわる者が多いからである。

尾瀬保護管理員の梅沢照二さん（40）がいくら若者に注意しても、うるせえなあ、おたくの山じゃあるまいしとか、写真とるくらいいいじゃないかといった返事がはね返ってくるばかりである。ミズバショウは折られ、ニッコウキスゲは抜かれ、湿原はほこりを舞い上げる。

ふまれると2度と青くならないミズゴケを無神経にふみつける人たちは、梅沢さんの“見て下さい、からからにかわいた湿原なんてありますか”という言葉をなんとも思わないのだろうか。いくら若い心がドライになったとはいえ、人里離れた尾瀬沼で、湿原植物の移植を検討しなければならないとはあきれはてた。」

第2の自然破壊と環境汚染である過剰入山者が持込む大量のゴミの放棄、放置、あるいは過剰に入り込む入山者が排出する生活雑排水、大量のし尿の問題についてみてみよう。

1964年5月8日の『読売新聞』（朝刊）は、尾瀬のゴミについてつぎのように報告している。

「いつもシーズンになると、水バショウなどの湿性植物の“宝庫”と言わ

れる尾瀬沼は、ハイカーたちの行列が続く。あとに残されたゴミの山は相当なもので、ことに沼地には歩行者用の板を渡してあるため、板の両側に紙クズがめだつ。

なかでもひどいのは、尾瀬ヶ原、菖蒲平、燧岳（2346メートル）、至仏山（2229メートル）の頂上など。…至仏山の頂上はあきカンが層をなし…〈山の標高が1メートル高くなってるな〉という声が出たほどだ。」

莊村義雄も1968年頃の尾瀬のゴミの放置について、「木道ぞいや休憩用ベンチのそばには、屑籠が置かれているにもかかわらず、木道の両側や休憩用ベンチのぐるりに、いろいろな屑や空缶、煙草の吸殻が捨てられる。こんな状況は、山中の林道でも全く同じだ。」「至仏山頂の如きは、福島県側の断崖へ屑ものや空缶が容赦なく捨てられる」。ハイカーは「林道の石の下や立木のかげ、湿原の木道の下に、紙屑や空缶をかくしてくれる。」<sup>(4)</sup>と報じた。

尾瀬に年間20万人、30万人が持ち込むゴミについては、データらしいものがない。ゴミは、果たしてどのくらいの量になるのであろうか。

富士山のゴミについてのデータがある。1964年7月6日の『読売新聞』（朝刊）によれば、富士登山者「6000人」が残したゴミは、1日で「10トン」だったと指摘されており、1人1.6キロgとなる。当時の富士山の年間登山者が30万人ほどであったから、ゴミは年間480トンということなる。

このデータから単純に尾瀬の場合のゴミを推察すると、毎年20万人か30万人の残すゴミは、320トンから480トンであったということになる。

こうしたゴミは、どのように処理されたのであろうか。すぐ後に論じることにする。

問題はゴミだけではない。尾瀬入山者が残していくし尿、生活雑排水も大量なものになるはずである。しかし不思議なことに、高度成長期においては、マスコミも各種の調査も、山岳のし尿、生活雑排水にはまったく無関心であり、ほとんど論じていない。

北アルプスのし尿について、若干のデータがある。信濃毎日新聞社編『北

アルプストイレ事例』によれば、1990年代頃の「常念小屋の宿泊客は年間1万5000人」で、テント泊や通過者の分（1万人）をあわせ「年間2万5000人」だった。し尿の重量は「年間約50トン」といわれている<sup>(5)</sup>。

このデータをもとに、尾瀬入山者のし尿の年間総量を推測すると、20万人の場合400トン、30万人の場合600トンということになる。

以上のような膨大なゴミ、し尿は、どう処理されたのであろうか。

1958年に最初の尾瀬の国立公園管理員となった小森順吉は、つぎのように述べている。

「当時は集団施設地区内外を問わず幕営がおこなわれ、湿原は恰好の休憩所だった。生ゴミを含むゴミが湿原や森林内そして山頂部など至るところに散乱していた。」「見晴地区の6軒の新築山小屋ができたとはいえ、収容力は限られた開期シーズンの混乱は甚だしく、それに伴ってのゴミの散乱・屎尿等の処理は対策がないまま放置されていたのが実状である。」<sup>(6)</sup>

こうしたたれ流しは、尾瀬の水の汚染、湿原の植生の富栄養化を招き、生態系に大きな変化を及ぼす。

尾瀬で1969年7月におこなわれた群馬県沼田保健所と福島県田島保健所による尾瀬一帯の環境衛生調査によれば、「福島県側は松枝岐小屋キャンプ場のある見晴地区の飲み水が〈飲料水〉と明らかに表示があるのに簡単な反応検査でもはっきり大腸菌の存在が確かめられた。」「また長蔵小屋のある長蔵地区の水も、塩素消毒器はついていたが、塩素の量が少なすぎ、消毒の効果がなく、ここからも大腸菌が検出された。小屋の管理人は、同保健所員に〈長蔵地区の水道はもともと手足を洗うための雑用水〉と説明したが、〈飲用水〉の表示がなかった。一方、群馬県側の山の鼻小屋の飲料水も〈大腸菌陽性〉で、早急に減菌をするよう指示した。」<sup>(7)</sup>

かように「国立公園『尾瀬』も、山小屋やキャンプ場の飲料水に大腸菌がいたり、ゴミの山が放置してあるなど、ひどく汚染していることが、…保健所の調べでわかった」と新聞は報じた<sup>(8)</sup>。

なお、し尿、生活雑排水のたれ流しの悪影響については、先にみた宮脇



の調査報告でもまったく触れられなかった。

以上のように、1960年代に大量の登山者が訪れた尾瀬においては、徐々に登山道周辺の自然が大幅に破壊され、生態系や環境が急激に悪化したことがわかる。

といっても、尾瀬は、なおそれなりに広い地域でもあり、一部の地域が破壊されたからといって全部の地域が一挙に破壊されるわけではなかった。

だから、尾瀬では、自然保護策が一挙的に講じられることなく、小手先の自然保護策がほどこされるが、批判や警告があるにもかかわらず、静かに徐々に大きく自然破壊、環境汚染が進行していった。

#### 注

- (1) 福島県教委「尾瀬湿原植生の復元研究」、日本自然保護協会『尾瀬の自然保護と利用のあり方』（日本自然保護協会報告書78号）、日本自然保護協会、1994年、27頁。
- (2) 宮脇昭「尾瀬ヶ原植生破壊の現状診断と復元への生態学的基礎」、『国立公園』1967年7月、No.212、2-4頁。
- (3) 荘村義雄「尾瀬への情熱」、『国立公園』1969年1月、No.230、13頁。
- (4) 同上、13頁。
- (5) 信濃毎日新聞社編『北アルプストイレ事例』、みすず書房、2002年、8頁、44頁。
- (6) 前掲『レンジャーの先駆たち』、148頁、151頁。
- (7) 1969年6月9日『読売新聞』（朝刊）。
- (8) 同上。

#### ④ 尾瀬の貧弱な管理体制と乏しい保護対策

##### 尾瀬の貧弱な管理体制

これまで尾瀬は、電源開発計画の危険にさらされてきたが、その都度反対運動が起こり、電源開発計画を阻止する法的保護体制が築かれてきた。しかしこれらの尾瀬の法的保護体制は、電源開発阻止の体制でしかなく、国民的な過剰利用に対する管理保護体制ではなかった。

では尾瀬の国民的な過剰利用に対処する尾瀬の管理保護体制はどのようなものだったのであろうか。すでに指摘してきたように、尾瀬の管理保護体制は、管理要員の面でも財政的な面でも実にお粗末なものであった。

国立公園行政当局は、1958年に尾瀬沼湖畔に3.7万㎡の集団施設地区を設置し、1750万円で鉄骨合金平屋造のビジターセンターを建設し、そこに1名の国立公園管理員を配置した<sup>(1)</sup>。

しかし高度成長期に過剰利用が生み出す弊害に対処するために、たった一人の管理要員では、何もなしえず、ただひたすら弊害を見過ごし、放置しておくしかなかった。

1958年に尾瀬に派遣された国立公園管理員、小森順吉は、現実に提起されている湿原の破壊、ゴミの大量放棄、水質の汚染に対処できず、尾瀬管理の貧しい実態について語っただけである。

小森は、「私の仕事は、清掃から始まった。7月4日付で着任報告書を書き、…とりあえず見るに見かねた野営場や湿原・山頂部のゴミを始末ことだった。」「国立公園の管理とは？、などと考えだすのはずーっと後のことである」と述べている<sup>(2)</sup>。

また1962年4月から尾瀬の国立公園管理員として派遣された百武充も同様の事情を報告している<sup>(3)</sup>。

1960年代半ばに入って、尾瀬の過剰利用と自然破壊が目立ちはじめ、国立公園当局は、尾瀬の管理保護体制を強化するために何らかの対策を迫られた。

そこで国立公園当局は、1965年に尾瀬の自然を守るために、25年ぶりに尾瀬の「公園計画」を根本的な練り直しを意図し、関係官庁、機関と一緒に大がかりな調査をおこない、この調査に基づき、観光ラッシュに荒らされている尾瀬を守るため「新しい公園計画」を作成した<sup>(4)</sup>。

しかしこの具体案には、すぐ後にみるように尾瀬の自然を守るためといながら、小手先の対策は提起されたが、尾瀬の管理システムを強化する根本的政策が何ら提起されていなかった。

ともあれこうした国立公園当局の動きに対応して、1966年頃から尾瀬の管理に若干新たな動きがみられた。

1966年から3年間、尾瀬の国立公園管理員だった田中瑞穂によれば、1966年の尾瀬管理費は、1965年には20万円程度にすぎなかったものが、表4-13に示したように、前年度の3倍の65万円が計上された<sup>(5)</sup>。

1966年の尾瀬の管理費65万円の内訳は、表4-13に示したように、1人の国立公園管理員のもとで、美化対策に30万円、新たに付けられた補助管理員賃金に22万円、ビジターセンター運営費に10万円であった。

ゴミ対策の中心である尾瀬の美化対策費は、田中によれば、1962年までゼロであり、「清掃人を雇うこともできず、ただ一人尾瀬沼に駐在する国立公園管理員だけでは清掃まではとても手がまわらず、したがって尾瀬全体がかなりよごれた状態であった」。美化対策費がついたのは1963年からであった。

新たに付け加えられた補助管理員賃金は、10人前後のアルバイトを雇う程度のものであった。また見晴の野営場の管理のために、福島県管理員が張り付けられた<sup>(6)</sup>。

なお尾瀬の保護管理体制の問題として文部省の対応について指摘しておかなければならない。

文部省文化庁は、尾瀬を1956年に天然記念物に指定し、1960年には特別天然記念物に指定していたため、群馬県と協力し、1966年に群馬県側にあ

表4-13 1966年度の尾瀬管理費

費目	額, 単位万円
事務費	3
美化対策費	30
新規に補助管理員賃金	22
ビジターセンター運営費	10
合計	65

注 田中瑞穂「夏における尾瀬の美化対策と利用者指導について」、『国立公園』1967年6月, No.211, 2-3頁による。

る山の鼻に、「尾瀬保護センター」を設立した。

センターの建物は、文化庁の予算1500万円と群馬県の予算で建設され、運営は、群馬県教育委員会が社会教育課文化財保護係の職員を配置しておこなわれた。そして特別天然記念物尾瀬保護専門委員として3名の学者と地元の高校教育者2名が任命され、片品村の3名が管理員として配置された<sup>(7)</sup>。

尾瀬保護センターは、後にみるように10年間、尾瀬保護のための研究や活動をおこなったが、しかし迫りくる大量の入山者を管理し、尾瀬の保護をおこなうにはあまりにも小さな存在でしかなかった。

#### 尾瀬の乏しい保護対策

自然公園法の制定された1957年から1971年までの国立公園当局による尾瀬の具体的な保護対策は、ほとんどみるべきものがなかった。とくに1960年代の前半期には、まったく保護対策らしきものはみられなかった。

尾瀬の過剰利用を阻止し尾瀬を保護するため国立公園当局の取るべき有力な方策の一つは、入山者数を制限する入山規制であった。しかし国立公園当局は、この方策について、密かな論議はあったかもしれないが、公然とした論議をおこなっていない。ちなみに、この議論は、1970年代にはじまる<sup>(8)</sup>。

ただし、尾瀬の保護に比較的熱心だった文部省文化財保護委員会と群馬県教委は、1969年に入山規制の必要性について提起している。

1969年6月3日の『朝日新聞』（夕刊）によれば、『『尾瀬』の湿原を保護するために、群馬県教委は、入山規制を含めた強い対策を検討、今月から大清水、富士見峠下両登山口と尾瀬沼、尾瀬ヶ原入口などで、入山者の実態調査を始めた。また18日から前橋市と尾瀬で開かれる関東ブロックの文化財保護行政研究会で、同じ悩みを持つ長野県上高地などの関係者と対策を話し合った。しかしこの対策は、ついに日の目をみなかった。

貴重な湿原を保護するために立入禁止区域の設定も、重要な意味をもっていた。

1966年7月12日『読売新聞』（朝刊）「いずみ」欄の記事によれば、文部省文化財保護委員会と群馬県教委は、1965年に調査をおこない、1966年に群馬県側の「湿原三か所を立ち入り禁止地区に指定」した。「立ち入り禁止になった地区は、特に荒らされ方がひどいアヤマ平、横田代と、これからその恐れのある外田代で、尾瀬の約10%にあたる100ヘクタール」であった。

湿原の保護策として注目されるのは、湿原の裸地化を防ぐ「木道」の設置である。木道とは、太めの丸太を半分に割り、湿原に横たえて歩道としたもので、初期のものは、幅も30cmほどの狭いもので、二人が交差すると一人が湿原に降りなければならぬというようなものであった。木道が幅広となり、複線になるのは1960年代後半期からのことであった<sup>(9)</sup>。

1950年代中頃までは、湿原の歩道には木道がないところが多く、「雨でも降ればたちまちヒザを没するという湿地だけにはっきりした道がなく、年々ふえる観光客にいたるところがあらされるに任されている。」<sup>(10)</sup>

1955年に「厚生省は、貴重な植物の保護と国民全体の公園として、親しんでもらうために、……湿原を横切る延長12キロの木道」をつくった<sup>(11)</sup>。これは、福島県側の尾瀬沼周辺から見晴間あたりではなかったかと思われるが、しかしこの頃は「木道の整備が追いつかず湿原の裸地化がすすんだ」と関係者は指摘している<sup>(12)</sup>。

1964年に、群馬側の尾瀬ヶ原の荒廃が酷いと指摘されるようになって、尾瀬全体の7割の大地主であった東電の子会社・尾瀬林業観光は、尾瀬観光5カ年（1964年—68年）計画を立て、「歩道等の公共施設の整備に……6350万円を投資し」、さしあたり1964年分として「1850万円」を投じて、筆者には確認できないが、恐らく東電小屋や東電山の家へのアクセスのため木道の整備をはかったようである<sup>(13)</sup>。

その後、木道設置については、国立公園当局は、1865年12月に「尾瀬を守る計画」において「今まで湿原地帯にあった木道のうち奥尾瀬ヶ原一大白沢山など3線を廃止、新たに、尾瀬沼一小淵沢田代線など6線を追加す

る。これらの木道は、ハイカーがすれちがうのもやっつで、湿原に転落する事故も多かったので、今後は幅を広げようえ複線にし、長持ちする軽量コンクリートを採用する。またところどころにベンチをおき植物観賞の便をはかる」と指摘した。この計画は、徐々に実現されていったようである。

1960年代の尾瀬ヶ原には、山の鼻一見晴間、約6キロメートル、さらに尾瀬ヶ原を左右に横切るのに2、3キロメートルの歩道が数本、尾瀬沼一周にも、5キロメートルの歩道があり、総延長20数キロメートル近くの歩道があったが、すべて木道であったわけではない。

以上のように湿原保護のために木道が設置されたが、それで湿原が十分に保護されたわけではない。木道の設置は、確かに湿原の保護に一定の役割を果たしたが、それ以上に湿原での歩行の容易化・便利化は、さらに入山者を増加させ、混雑のあまり木道からはみ出して湿原に踏み込み、湿原の破壊を促進させることにもなった。

つぎに尾瀬のゴミ対策についてみてみよう。

高度成長期においては、尾瀬のゴミは、燃やせるものは焼却炉で燃やし、燃やせない空カン、空ビンや生ゴミは、目立たない林の中などに穴を掘って埋めたようである。

1962年に尾瀬のレンジャーだった百武充は、「集めたゴミの処理がたいへんで、今では考えられないことだが、近くのめだたない林内に穴を掘って埋めたりしてしのいだこともあった」と証言している<sup>(14)</sup>。

そもそも1962年までは、尾瀬の「美化清掃に対する国の予算はなく、清掃人を雇うこともできず、ただ一人尾瀬沼に駐在する国立公園管理員だけでは清掃まで手がまわらず、したがって尾瀬全体がかなりよごれた状態」であり、わずかに「沼田高校定時制の有志生徒による清掃奉仕が毎夏休みに実施」されたに過ぎなかった<sup>(15)</sup>。

1963年からは尾瀬のゴミ対策に「国費で美化対策費が認められて、夏期にはアルバイト学生を使って清掃が行なわれるようになった」<sup>(16)</sup>。

1963年の夏尾瀬で清掃活動をおこなった中央大学のハイキング部の呼

びかけに応じ、1964年6月から関東学生ハイキング連盟は、「七大学から100人参加」して「来月末、4日ばかりで」「尾瀬の大そうじ」をおこなうことになった。

しかしこれも焼石に水の一時的な対処療法で、問題は根本的に解決されず、大量のごみの放棄とゴミによる尾瀬の環境汚染は解決しなかった。

すでにみたように、1966年から美化対策費と補助管理員賃金が認められ、シーズン中に20人程度のアルバイトを雇い、ゴミの収集にあたった。集められたゴミは、燃やすことのできるものは、焼却炉で燃やした。1967年には、「少々湿ったものでも燃やすことができる大型強力焼却炉を2基設置すること（尾瀬沼集団施設地区、見晴地区）」になった<sup>(17)</sup>。他の山小屋も同じだった。

この時期には尾瀬の宿泊所や入山者の大量のし尿や生活雑排水にたいする対策は、何ら打ち出されていなかった。

厚生省の自然公園審議会は、1971年に国立公園内の湖沼の水質保全の答申をおこなった中で、「これまで国立公園内の沼などについては排水の規制はなく、旅館や山小屋からの汚水はまったくのたれ流し」だったことを認め、今後特別保護地区でのたれ流しの全面禁止を提言した<sup>(18)</sup>。この指摘の裏を返せば、尾瀬でも「旅館や山小屋からの汚水はまったくのたれ流し」であったと確認できる。

ただしゴミの場合と違って、し尿の問題は、あまり顕在的ではない。大量のし尿は、人の目をひくことなく、こっそりとたれ流されたのであった。しかもマスコミや識者は、ゴミの放置について問題視したが、大量のし尿の問題については、ほとんど無視してきたのである。

大量のし尿のたれ流しは、植生への悪影響、水質の悪化など環境、自然の生態系に大きな悪影響を与えた。

尾瀬の入山者が急増して、尾瀬の過剰利用とその弊害が叫ばれた1965年に、すでに指摘したように、国立公園当局は、1865年12月に「尾瀬を守る計画」として、つぎのような尾瀬保護策を打ち出した<sup>(19)</sup>。

「尾瀬を守る計画」は5点ほどあった。

第1は、「特別保護地区（8700ヘクタール）内には車道やロープウエーは認めない。」これで当時提案された3県合同の尾瀬縦断観光道路建設計画は、「尾瀬付近を避けて大清水からう回，特別保護区の外周を通ることになる。」ということになった。

この方針は，一方ではこれ以上尾瀬の入山を安易化せず，入山者数を抑える役割を果たす可能性をもっていたが，他方で3県合同の観光道路をう回させるとはいえ，さらに大量の入山者を尾瀬に呼び込み，尾瀬の自然破壊をもたらす可能性を大きくする危険なものであった。この尾瀬観光道路建設計画の問題は，別途詳しく論じるのでここでは立ち入らない。

第2は、「今まで湿原地帯にあった木道のうち奥尾瀬ヶ原一大白沢山など3線を廃止，新たに，尾瀬沼一小淵沢田代線など6線を追加する。これらの木道は，ハイカーがすれちがうのもやっとで，湿原に転落する事故も多かったので，今後は幅を広げうえ複線にし，長持ちする軽量コンクリートを採用する。またところどころにベンチをおき植物観賞の便をはかる。」というものであった。

新たに木道を増設する政策は，すでに指摘したように，湿原を保護する役割を果たしたが，湿原の歩行を利便化することによって，さらに入山者数を増加させる根拠ともなり，木道の増設だけでは，全体として尾瀬の自然保護とはならなかった。

第3は、「現在，特別保護地区内には16軒，2780人収容の宿泊施設があるが，これ以上の増設は認めない。また改築の場合は2階建て（1メートル）以下とし，屋根は景観にマッチするよう切り妻造りとする。」というものであった。しかしこうした宿泊施設の現状維持化は，当面する問題の解決にはならなかった。

第4に，「3県道路の新設にともない，特別保護地区外の4か所にモーター・プール，展望台などを設ける。また集団宿泊施設として，特別保護地区周辺の大清水，鳩待峠など4か所を指定する。」というものであった。



この問題も、第1の問題の一環であり、別途詳論する。

第5に、「尾瀬沼のボートは、現在ある5トン3隻、4.5トン2隻の回遊船は認めるが、オワン・ボート20隻は廃止する。」「これらの整備にともなう費用は約6億円。国費5億円、地元負担1億円で6年計画で完成させるとしている。」というものであった。

オワン・ボート20隻を廃止する施策は、尾瀬沼の水の汚染を防止する上で一定の意義はあったが、現在ある5トン3隻、4.5トン2隻の回遊船を認めたことは問題であった。

確かに5点の「尾瀬を守る計画」は、これまで放置されてきた尾瀬の自然保護を一步進めるものを含んでいたが、しかし、これまでみてきた尾瀬への過大な入山、過剰利用が現に生みつつあった湿原の破壊、環境悪化を根本的に防止し、尾瀬の管理保護体制を根本的に強化するものではなかった。

何より問題なのは、この計画には、尾瀬の保護管理体制の大幅改善、すなわち予算の大幅増額と管理要員の大幅増員、大量のゴミ処理、し尿、雑排水処理の具体的対策がまったく示されず、尾瀬の自然を守る対策となっていないことである。

この新しい「尾瀬を守る計画」が提起されて以後、尾瀬の自然保護管理体制は基本的に何も変わらなかったが、1966年から、国立公園当局の美化対策費の計上、補助管理員の配置、ボランティアによるゴミ対策などの尾瀬保全活動と文部省と群馬県教委による尾瀬保全活動によって若干の前進がみられた。

尾瀬ビジターセンターは、1966年には「7月1日から8月20日まで農大、農工大、上智大、横浜市立大の東京方面の大学生を（補助管理員として一引用者）平均11人雇った」。そしてこれらの「アルバイト学生を全部清掃に充てる必要はない」として、「湿原の荒廃が問題になっているおりから、むしろ湿原保護のための巡視と利用者指導に力を入れることにした。」<sup>(20)</sup>

さらにテストケースとして「国立公園協会から7月10日から8月10日ま

での間二人ずつ大学院生の学生を自然解説者として派遣」してもらい、新たな「自然解説による利用者指導」をおこなった<sup>(21)</sup>。

なお「1967年の美化対策の課題」として、1「美化清掃人（巡視を兼ねる）を5月—10月まで常時4名おくこと」、2「少々湿ったものでも燃やすことができる大型強力焼却炉を2基設置すること（尾瀬沼集団施設地区、見晴地区）」、3「ハエの駆除を徹底すること」をあげている。

以上のように、尾瀬の保護、管理は、少額の予算のもとで、シーズン中に大学生の補助管理員、さらに尾瀬林業観光により人員派遣、沼田高校定時制の有志生徒、片品村山岳救助隊の人達の奉仕によっておこなわれた。

尾瀬の保護、管理は、国立公園当局だけがおこなっていたわけではなく、すでに指摘したように、1966年以来、文部省と群馬県は、山の鼻に尾瀬保護管理センターを設置し、わずかながら尾瀬の保護管理をおこなっていた。

そのおもな活動を指摘すれば、第1に、尾瀬の湿原保護対策として、立ち入り禁止地区の設定、破壊された湿原の一部復元化、植栽、湿原緑化であった。第2に、「研究見本園」を設置し、歩き回れない人のために尾瀬ヶ原のミニチュアを作り、入山者の指導をおこなった。第3に、堀正一を中心に尾瀬の保護のための調査と研究をおこなった。群馬県社会教育課から『尾瀬の保護』誌を1から6号まで発行したことであった<sup>(22)</sup>。

尾瀬の自然保護の小さなこれらの活動は、厚生省国立公園局の主流の活動とはならなかった。

以上、尾瀬の貧しい管理・保護体制と乏しい保護対策について述べてきたが、こうした事態を根本的に克服するためには、尾瀬の観光化のためだけにのみ投資するのではなく、過剰な入山者を抑制する政策の実施とそれを実現するためのシステムを確立し、尾瀬の自然を断固として守るために十分な財政と要員を張り付けた徹底した管理保護体制を確保することである。

## 注

(1) 天野重幸「ビジターセンター」、『国立公園』1967年1月、No.206、13頁。

- (2) 前掲『レンジャーの先駆者たち』, 406頁。
- (3) 百武充『上高地の谷から』, 八坂書房, 1997年, 「尾瀬での仕事」の項を参照。
- (4) 1965年9月9日『読売新聞』(朝刊), 1965年12月18日『読売新聞』(朝刊)。
- (5) 田中瑞穂「夏における尾瀬の美化対策と利用者指導について」, 『国立公園』1967年6月, No.211, 2-3頁。
- (6) 同上, 2頁。
- (7) 堀正一『尾瀬一私の手帖から』, 上毛新聞社, 1979年, 68-9頁。
- (8) 尾瀬の入山規制については, 1970年代に入って, 尾瀬の観光道路反対運動の中で論議されたが, この問題については, 後に別途に検討したい。
- (9) 1966年6月23日『朝日新聞』(夕刊)を参照。
- (10) 1957年6月9日の『朝日新聞』(朝刊)。
- (11) 1965年9月9日の『読売新聞』(朝刊)。
- (12) 前掲『レンジャーの先駆者たち』, 151頁。
- (13) 大井道夫「モーズリー報告について一尾瀬問題を中心に」, 『国立公園』1964年5月, No.74, 8頁。
- (14) 1965年12月18日『読売新聞』(朝刊)は, 「尾瀬の自然を守る」の記事。
- (15) 前掲百武『上高地の谷から』, 126頁。
- (16) 前掲田中「夏における尾瀬の美化対策と利用者指導について」, 『国立公園』1967年6月, No.211, 2-3頁。
- (17) 同上, 以下同じ。
- (18) 1971年9月17日『読売新聞』(朝刊)。
- (19) 1965年12月18日『読売新聞』(朝刊)。
- (20) 前掲田中「夏における尾瀬の美化対策と利用者指導について」, 『国立公園』1967年6月, No.211, 2頁。
- (21) 同上, 2-3頁。
- (22) 前掲堀正一『尾瀬一私の手帖から』, 68-9頁。

## (2) 富士箱根伊豆国立公園内富士山の場合

### ① 富士登山アクセスの整備と登山の容易化

つぎに富士山の過剰登山とその弊害について検討しよう。

富士登山へのアクセスは, 登山口に向けて3ルートほどあった。

第1のルートは、おもに中央線の大月駅から富士電鉄（後の富士急）で、吉田登山口へは富士吉田駅、河口湖登山口へは河口湖駅で下車するものである。第2のルートは、須走登山口・御殿場登山口へ向かうルートで、東海道本線から別れる御殿場線の国府澤駅―沼津駅間にあり、須走登山口か御殿場登山口へは御殿場駅で下車し、もう一つの須走登山口へは駿河小山駅で下車するルートである。第3のルートは、富士宮登山口へ向かうルートで、身延線の富士宮駅で下車するルートである。

富士山の登山コースは、表4-14と図4-4に示したように5コースほどあった。

第1のコースは、古くは船津口とも呼ばれ最もポピュラーな河口湖口コースで、交通機関としては、河口湖駅から小御岳のある五合目まで1955年から富士電鉄経営の「雲海バス」により約1時間50分、その後、徒歩で五合目から六合目まで20分、六合目から頂上までは3時間、徒歩合計約3時間20分であった。

この登山コースは、1964年からスパルラインが運行し五合目までバスまたはマイカー輸送となり、自動車・バスで30分、混雑時は60分となり、登山全体の所要時間が短縮され著しく便利となった。

第2の吉田口コースは、富士吉田駅から馬返までバスで50分、あとは徒歩で馬返から六合目まで2時間5分、六合目からは河口湖口コースと合流し、頂上まで3時間、全体で約5時間15分であった。

なお河口湖口コースは、1969年に東京―大月―河口湖間の有料高速道路が完成し、鉄道も新宿―大月―河口湖間の直行便が運行し、おもに関東圏と北陸・信越・東北圏からのアクセスに有利であった。

第3の須走口コースは、御殿場駅からバスに40分乗って須走口へ、あるいは御殿場線の駿河小山駅からバスに40分乗って須走口まで行き、さらに須走口から一合目、二合目をへて古御岳までバスで1時間20分、古御岳からは徒歩で頂上へ約3時間44分。全体で5時間44分であった。

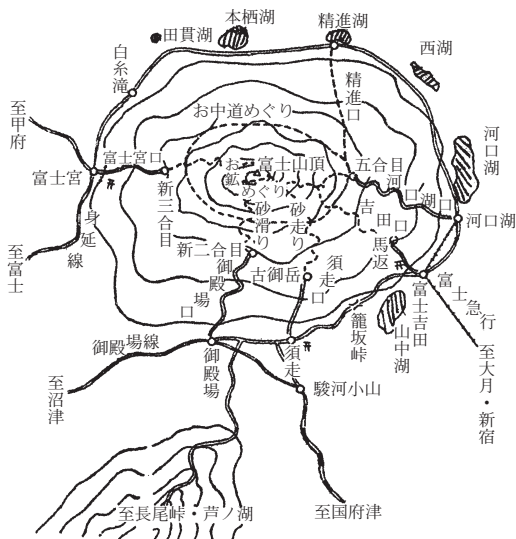
第4の御殿場口コースは、御殿場駅からバスで新二合目まで1時間、新

表4-14 富士登山コースとコース別所要時間

コース名	交通機関アクセス	徒歩登山時間	総所要時間
河口湖口	1955年・河口湖駅一五合目（雲海バス1時間50分）	五合目一頂上（3時間20分）	6時間10分
	1964年・河口湖一五合目（スパライン、自動車で30-60分）	五合目一八合目で河口湖口コースに合流し頂上（3時間20分）	3時間50-4時間20分
吉田口	富士吉田駅一馬返（バス50分）	馬返一頂上（4時間25分）	5時間15分
須走口	御殿場駅一古御岳（バス2時間）	古御岳一八合目で河口湖口コースに合流し頂上（3時間44分）	5時間44分
	駿河小山駅一古御岳（バス同上）		
御殿場口	御殿場駅一新二合目（バス1時間）	新二合目一頂上（5時間35分）	6時間35分
富士宮口	富士宮駅一新三合目（バス2時間15分）。1970年表富士周遊道路	新三合目一頂上（5時間15分）	7時間30分

注、飯野正太郎『富士の読本』、40頁をもとに作成。

図4-4 富士山の登山道



注 飯野正太郎『富士の読本』、41頁。

二合目から頂上まで徒歩で約5時間35分であった。全体で6時間35分であった。

なお須走口・御殿場口コースは、1964年には東名高速道の開通があって、主として中部・関西圏以西からアクセスに有利となり、1970年には表富士周遊道路開通が開通して、富士宮ルートも含め、関西地域からのアクセスに改善がみられた。

第5の富士宮口コースは、富士宮駅からバスで新三合目まで2時間15分、新三合目から頂上まで徒歩で合計5時間15分、全体で7時間30分であった<sup>(1)</sup>。

こうした富士登山のための交通インフラの整備は、富士登山のいっそうの盛況をもたらした。

### 注

(1) 飯野正太郎『富士の読本』、教養堂展望社、1962年、40-1頁を参照。

## ② 富士登山者数と混雑状況

すでにみたように富士箱根伊豆国立公園の利用者数は、圧倒的に多かったが、この国立公園の一角にあった富士山への登山もまた、格別な人気があり、過剰登山の代表的事例の一つであった。

古くから宗教登山として起こった富士登山は、江戸時代に入ってレジャー的な要素を加えて盛んになり、登山者数は、18世紀末から19世紀初頭には2、3万人と考えられている<sup>(1)</sup>。明治期に入って富士登山は、近代登山の要素が加わって人気を高め、年間3、4万人であったといわれている<sup>(2)</sup>。

大正期の登山の大衆化をへて、戦前昭和期には吉田口からの富士登山だけでも3～4万人だったといわれ、5登山口からの富士山登山者数は、戦時下に衰えたとはいえ、10万人に達していたと思われる<sup>(3)</sup>。

富士登山者数は、戦後から高度成長期にかけての正確なデータは、えられないが、鉄道、官庁、新聞などが推計した数字が残されている。表4-15

は、富士登山者数の推移を示したものである。

表4-15によれば、年間の富士登山者数は、1950年代後半期には、年間10万人から15万人くらいだったようである。

各年の富士登山者数は、1955年には10万人から12万人、1956年には山開きから8月10日までに約16万人、1958年には15万人、1959年には、12万人だったとの指摘がある。

1960年以降の年間富士登山者数についての新聞報道は少ないが、表4-15に示したように、1960年代前半には15万人、1960年代後半には、30万人程度だったようである。

飯野正太郎『富士の読本』によれば、1960年の年間富士登山者数は、国鉄調べのデータによると15万5212人とされている<sup>(4)</sup>。また1966年には「10数万人」との指摘がある。

1960年代のレジャー・登山ブームと1964年にスバルラインが開通して河口湖コースのアクセスが著しく改善されたことを想起すると、1960年代後半の富士登山者は急増したと考えられる。

1968年には、「30万人」だったと指摘がある。当時の富士山のレンジャーだった小森順二は、五合目以上への富士登山者数は1968年に「28万人～30万人と推定されている」と述べている<sup>(5)</sup>。

以上のように、富士登山者数は、1960年代には10万人から次第に増大し1960年代後半末には30万人程度になっていたようである。

富士山の過剰登山や混雑度についてみる場合、尾瀬の場合でみてきたように、富士登山は一般には7月1日の開山から閉山の8月25日まで約55日弱という季節的な制限があったことに注目しておかなければならない。

さらに、土日への登山者の集中と、登山コース別の登山者の偏りに注目しなければならない。

コース別登山者数についてのデータは乏しいが、先に引用した飯野正太郎『富士の読本』によれば、1960年の年間富士登山者数15万5212人のコース別内訳は、表4-16の通りである。

表4-15 富士山登山者数の推移

年月	出典紙と日付	年間入山者数	月日別登山口別登山者数
1955	売夕7・3 売夕7・16 朝朝7・16 売夕8・28	13万 10万から12万 24.5万 約13万（1956・8・15売夕）	山開きの7月1-3日2500 7月15, 6日, 船津・吉田口4800
1956	朝朝7・14 売夕7・15 売夕7・22 売夕7・23 売夕7・29 売夕8・15	8月10日まで, 16万	山梨側14,5日, 1万2000 14, 5日, 5登山口から1万4000 山頂に3万 21, 2日, 5登山口1.6万 28, 9日, 5登山口1.5万
1957	売夕7・7		6, 7日, 船津・吉田口2200
1958	売夕7・13 売夕8・3 売夕8・24	15万	12, 3日, 山頂に約1万 2, 3日に船津・吉田口から9000
1959	売夕7・19 売夕7・26 売夕8・2 売朝8・24	12万（前年14万）	船津・吉田口から3700 25, 6日, 頂上に2万 2日, 頂上に1万
1960	売夕7・3 売夕7・17		山開きに5400 1万6000
1962	売夕7・15 売夕7・22		2日, 各登山口から約2万 2日, 各登山口から約1万7583
1964	売朝7・6 売夕7・19		山頂, 6000 2日, 1万1500, 頂上風雨で2300
1965	朝夕7・28		25日, 約1万
1966	売夕7・25 売朝8・16	10数万	御殿場・須走口2500
1967	売朝7・17 朝朝7・24		吉田口から5000, 富士宮口1700 23日, 3万
1968	売朝7・16 売朝7・22 売朝8・5	30万	河口湖・吉田口, 約1万5000 河口湖・吉田口, 約3万3000
1969	売朝7・21		河口湖・吉田口, 約3万3000
1970	朝朝7・27 売夕8・31 売朝8・16	17万2000（前年30万2000）	山頂, 3万8000 1日, 4, 5万
1971	朝朝7・19		山頂, 4万

注 『朝日新聞』は朝, 『読売新聞』は読, 朝は朝刊, 夕は夕刊の略。



表4-16 1960年のコース別富士登山者数

登山コース	登山者数	%
河口湖口	9万4408	60.9
吉田口	2万0365	13.1
小計	11万4773	73.9
御殿場口	4517	2.9
須走口	1万5144	9.7
富士宮口	2万0769	13.5
合計	15万5212	100.0

注、前掲『富士の読本』、39頁。

このデータによれば、5コースある富士登山ルートで、一番人気の河口湖口からの登山者数は、9万4408人で全体の60.8%にもなっている。吉田口からの登山者数は、2万0365人で13.1%であった。このコースは、八合目で河口湖口のコースに合流するため、河口湖・吉田口両コースの登山者数は、八合目から11万4773人で73.9%ということになり、その集中度と混雑度が著しく高くなる。

須走口ルートは、1万5144人で9.7%、このコースも八合目で河口湖・吉田口コースに合流するため、八合目からの3コース合併のこのコースは、83.6%といっそう集中度と密度が増すことになる。こうした傾向は、表4-17に示したようにその後も続き、1964年にスバルラインが建設され、その利用による河口湖一五合目ルートの利用率がいっそう高くなっていく。

西富士からの富士宮口ルートは、2万0769人で13.5%、御殿場口ルートは、利用度をもっとも低く、4517人で2.9%であった。

こうした登山者数の登山コース別の偏りは、利用度の高いコースの過剰利用、混雑度をいっそう加速させた。

一般に登山者は土日に集中する。土日への登山者の集中は、尾瀬のところで指摘したように、わが国の休日制度を反映したもので、欧米のように、長期休暇の中で平日をレジャーにあてるといふ慣習が、わが国ではまったく出来上がっていないことの現われであった。

表4-17 1962年7月21・2日のコース別登山者数

コース別	登山者数	%
河口湖口	9496	54.0
吉田口	1715	9.8
小計	1万1211	63.8
御殿場口	380	2.1
須走口	2292	13.0
富士野宮口	3700	21.1
合計	1万7583	100.0

注 1962年7月22日『読売新聞』（夕刊）より作成。

富士山の登山者数は、年間20万人として、55日の1日平均3636人であるとすれば、決して富士山の過剰利用の深刻さを表していない。尾瀬ではシーズンが約6ヶ月に、土日も24回に分散しているのにたいして、富士山登山は、シーズン7月、8月の2ヶ月間の約55日に、そしてこの2カ月のうち、8回の土日に集中している。

表4-17は、コース別の偏りと土日への登山者数の集中度を示したものである。

1962年7月21日、22日の土日への登山者数1万7583人は、当時の年間登山者数を約15.5万人の11.3%に相当する。たかだか土日の2日間で、年間登山者の11.3%にもなる驚きの数字である。これにたいし、この年のウィークデーの1日の登山者は「平日はせいぜい1000人」程度であったといわれているから<sup>(6)</sup>、富士登山の土日への集中度は、極度に大きい。

暦年の土日の登山者数は、表4-12に示したように、1950年代後半にはすでに1万人を越え、1960年代前半には時には2万人を越え、年間30万人の時代に入る1960年代後半には、3万人を越えるほどになっている。

ちなみに、新聞報道によれば、1956年7月のお盆の14日には「1万人」、1959年には、7月26日午前「7時ごろ約2万人の登山者が登頂」、1967年の7月15日に「どっと3万人」、1968年の8月5日に河口湖・吉田口から「3万3000人」が登頂、1970年8月15日1日で4、5万人が登頂したとあ

る。

富士山の山頂は、3776m<sup>2</sup>の狭さであり、登山道も狭隘であった。土日の2日で1万人から3万人が一挙に山頂に向かって登山し頂上で朝日を拝む様子は想像を絶するものがある。その混雑の様相について、新聞はしばしば報じたが、その二、三を紹介しておこう。

1959年7月26日の『読売新聞』（夕刊）は、26日（日曜日）午前「7時ごろ約2万人の登山者が登頂。今夏最高のにぎわい。六合目から山頂にかけての山室は前夜から超満員、あふれた約3000人の登山者は月明の登山道でかがり火をたいて夜を明かし朝3時ごろから登りはじめ“ご来光”がみえた同4時40分ごろには六合目から頂上にかけて登山道は人波でぎっしり埋まり行列は昼ごろまで続いた。」と報じている。

1967年7月24日の『読売新聞』（朝刊）は、7月23日、24日の土日の登山者数は、「3万人」だったと指摘し、「絶好の登山びよりに恵まれた日曜日とあって人出は今夏最高の3万人。」「上りも下りも切りめない行列が続いた。悩みのタネだったのは水。各山小屋の飲み水は飛ぶように売れる。山頂郵便局裏に雪どけ水のたまりがあるが、これも干上がったうえ飲まれたりで、もうかれそうだという」と報じた。

1969年7月12日『読売新聞』（朝刊）は、中央高速による東京一大月一河口湖一五合目と直結する自動車道の出現が、「“靈気”吹き飛ばす新風俗」を生むと指適するルポを載せた。

「この夏、富士五合目は、中央道、東名道と相次ぐハイウエーの全線開通で新しい性格の観光地へと変化しようとしている。」「予想される空前のカーラッシュと人出、一億総レジャー時代。富士山史を区切る新風俗が出現するのもこの夏あたりに違いない。」

「朝の新宿西口。7時15分発。…五合目への直通急行バスに乗り込んだ。…土曜、日曜は1週間前から予約しないと乗れないほどの盛況だ。1日2往復。」「五合目。バスターミナルを3方から囲む形で宿泊、休憩施設が5カ所。いずれも食堂、みやげ品コーナーを兼業している。それに山の斜面

を開いた250台収容の県営駐車場。約4000人の人出で、ごった返している。」

図4-5は、1966年7月27日（日）の吉田口・須走口の合流点にける大混雑、狭い登山道に登山者が横一列に十数人が並び身動きのできない異様な光景を写したものである。「富士銀座」と揶揄されているが<sup>(7)</sup>、それは通常の銀座ではなく、1960年代のクリスマス・イブか師走の如き混雑した銀座以上の混みようである。同様の写真は、1963年8月4日『朝日新聞』（朝刊）、1963年8月4日『朝日新聞』（朝刊）にもみられる。

富士登山の混雑ぶりは、今日でも基本的変わっておらず、その壮観さは、インターネットで「富士山の混雑」と打ち込めば沢山の写真が容易にみられる。

以上のように富士登山は、土日を中心に戦後早くから過剰登山となり、多くの問題を生んだ。それは、登山者が山中に残していく膨大なゴミの山であり、見えにくい大量のし尿であり、景観悪化であり、それらのゴミやし尿のまき散らす悪臭、不衛生であった。また過密登山による怪我や弾

図4-5 富士山八合目吉田口・須走口合流地点の混雑風景



注 「登り降りの登山者で身動きできない富士山八合目」とのキャプションがある。  
1966年7月25日『朝日新聞』（朝刊）より。

丸登山による高山病の発生や過剰な登山者のマナーやエチケットの悪さ、過剰な登山者による自然の破壊、環境の汚染であった。

### 注

- (1) 前掲拙著『国立公園成立史の研究』, 146頁。
- (2) 同上, 146—50頁。
- (3) 同上, 192頁。
- (4) 前掲『富士の読本』, 39頁。
- (5) 前掲『レンジャーの先駆者たち』, 21頁。
- (6) 1967年7月24日『読売新聞』(朝刊)。
- (7) 同上。

### ③ 富士山の過剰登山とその弊害

すでに富士登山は、戦前から過剰傾向を示しており、尾瀬のように湿原や高山植物の毀損などの問題は少なかったが、必然的に大量のゴミやし尿、環境汚染が問題となっていた。

明治時代にすでに著名な登山家小島烏水は、1909年に『読売新聞』に「富士山保護論」を書き、富士山の大衆化登山にふれ、富士山では、自然・風景が著しく破壊され、壊滅的な脅威にさらされており、厳しい保護が必要であると指摘している<sup>(1)</sup>。

1932年5月20日の『山梨日日新聞』は、戦前にも「最近七合目以上の吉田登山道には弁当のカラ箱、飲料水のカラ瓶等が散乱して、見るに堪えず、六根清浄を目的とする登山気分ひどい目障りとなっているので、県は山開き以前に於いて富士の〈清掃〉を行う事になった」と報じている<sup>(2)</sup>。

戦後には、富士登山が盛んになってきたが、混乱期とあって、富士山のゴミやし尿の問題はあまり論じられなかったが、1957年自然公園法が制定され、高度成長期に入ると、それらの問題が論じられるようになった。

1962年に出版された名著、飯野正太郎の『富士の読本』は、富士山のゴミ問題と登山マナーの低さについて初めて以下のように批判的に論じた<sup>(3)</sup>。

「富士は神聖な山とたとえられ、また世界の人たちが憧れる名山である。こういう山に夏の陽をいっぱいうけて、汗と泥にまみれて、たいへんな難行苦行を忍んでのぼった富士の山頂が、空カン、空ビン、紙屑でまみれていたら、これほど哀しいことはない。

富士を愛し、その大自然に浸たろうとして、登山したものにとっては、その幻滅はいきどおりにさえなるのである。

アメリカ国立公園協会委員のウエスト、バージニア大学教授アーモンド・シンガー氏は「富士山頂で、太陽に輝やく雲母の斑点を見た。それは空カン、空ビンの山であった。全くゴミ捨て場のようだった。人口密度が高いので国土美化運動が行われていないためか、オリンピック東京大会が心配になる」といっている。」

「またワシントン州のW・E・メーノルド氏は……1961年7月末、富士山に登ったが、「しかし、この旅行の美的価値について考えるとき、山ハダが実にダラシなく汚れていることに、非常なショックを受けました。そして、汚さが登るにつれてひどくなることでした。いたるところに空カン、空ビン、紙クズのガラクタの山が築かれています、世界的に有名な〈聖山〉富士の美しさを毒するこの有様をみて、私たちの多くのものは不快の念を禁じえませんでした。日本人は、精神的に美と純粋と清潔とを重視するというのに、この汚さとの矛盾をどう解釈したらいいか了解に苦しみます。」

「なんとも手きびしい批判ではないか。」「短い登山期に20万人もの人たちが、五つの登山口から、せまい山頂をみざして押し寄せてくるのであるから、混雑するのはあたりまえだ。山頂で日の出をおがむためには、七、八合目あたりの小屋に宿泊せねばならない。その人たちが食事やら、生理やらを行なうため、空カン、空ビン、紙屑の山がきずかれるわけである。観光地の施設というものは、ピーク時を想定して、それに合わせて設けるのが常識であるが、そこまで手が届かないのが、いまの富士の観光公営施設の実態である。」

「例をアメリカの国立公園にとってみると、ここでは数多くの便所と、ごみ箱がそなえつけられていて、ごみは一定の場所に集めておいて、それをヘリコプターか馬で、山の麓へ運び出すという仕組みになっているそうである。

日本でもオリンピック東京大会までには、せめてきれいにしておきたいものである。」

ここでは、富士山のゴミ問題が、言い尽くされているが、さらに『読売新聞』は、富士山のゴミの多さについてたびたび報じており、興味深い記事を二、三紹介しておこう。

1957年8月25日の『読売新聞』（夕刊）は、「お山開きの7月1日くらい天気が悪く…総登山者数も24日までに約15万3000人」だったが、「登山者のエチケットは向上しているとはいえところかまわず空カンや紙くずを捨てたり道標を抜取る不心得者が跡を絶たなかったという。」と指摘した。

1962年7月27日の『読売新聞』（夕刊）は、「富士山は“世界一”の山であるわけだ。ところがこの世界で一番美しい富士山は心ない登山者たちが長年にわたって残していったカン詰めをあきカンやあきビン、紙くずなどでよごれ放題にされ、アメリカの内務長官スチュアート・ユードル氏が、あまりのよごれ方にあきれて“富士山はゴミでまた標高を高くしている”と警句をとばしたほどだ。」と報じた。

1964年6月9日の『読売新聞』（朝刊）は、1964年4月に富士スバルラインが開通して、「富士山の革命」をもたらしたと指摘し、その一つとしてゴミの山について報じた。

「朝からクズ拾いの奉仕にきている甲府市の泉会婦人会の谷口鶴子さんらは〈拾っても拾っても紙の山。燃やすはしからいっばいになる〉と鉄のクズカゴを指さす。始末に困るのはあきカン、あきビン。林のなかにうず高く積まれていた。地元の〈富士をきれいにする運動〉本部では近く五合目にゴミ焼却炉2基をつけるが、焼けないあきカン、あきビンがことしは30トンで見込みなのだ。これは車で下までおろす以外にはない。」

1964年7月6日の『読売新聞』（朝刊）は、「山頂めざしあとからあとから列をなして続く登山客は、ざっと6000人（国鉄御殿場駅調べ）。おにぎりを食べ、かん入りジュースを飲み干した登山者たちは、清掃隊をしりめに、紙くずやあきかんをポイ。」と報じた。

そもそも富士山の登山者は、どのくらいの量のごみを放置したのであろうか。

1966年7月7日『読売新聞』（朝刊）の「編集手帳」は、1日で6000人が落すゴミが10トンあまりであったと指摘した。1人1.66キログラムとなる。では、富士山に落すゴミは、年間でどのくらいになるのではあろうか。

上の数字が事実であるとして、それをもとに単純に推測すれば、登山者の残すゴミは、1日に1万2000人で20トン、同じく1日に1万8000人の場合で30トンということになる。そして年間の登山者が20万人であれば332トン、30万人のであれば498トンということになる。また空カンの数についてみれば、1968年7月26日『読売新聞』（朝刊）は、30万人近い富士登山者が1年に「100万個のアキカン」を捨てると報じている。それでも一人3.3個にすぎない。

いずれにしても、途方もない量のゴミが富士山で放置されたことになる。

こうしたゴミは、富士山に異変を生み出す。1967年7月24日『朝日新聞』（朝刊）は、「山頂にある気象庁レーダー基地で、台風観測のベテラン技師たちが〈近ごろはネズミ、モグラをはじめヘビやタヌキなどの姿が目立ってきた〉といている。」と指摘している。

図4-6は、山頂に蓄えられたゴミの風景を写したものであるが、風景を損ねるだけではなく、極めて不衛生である。

ゴミだけでなく、富士登山者の残すし尿はどうだろうか。富士山のし尿については、ゴミのように目に見えにくいこともあって、新聞もほとんど触れなかったため、1960年代には、まったく問題化しなかった。

ちなみに新聞は、1955年から1971年までに富士山のし尿問題をほんのわずかしこ報じていない。



図4-6 富士宮口六合目付近のゴミの山



1965年7月1日『朝日新聞』（朝刊）による

1964年6月9日の『読売新聞』（朝刊）は、4月に開通したスバルラインによる五合目の混雑に言及して、五合目の「公衆便所は長い行列。ここはまだ掘ったて小屋なので、外国婦人は泣きだしそう。」と報じた。

1966年8月29日の『読売新聞』（朝刊）の投書は、「富士登山をしたこと。五合目でバスを降りて用便に行ってもすさまじい異臭とハエにびっくりした。また便所の外のドラムかんのコックをひねると手洗いができるのだが、このしたに排水設備がないのですごいよごれよう。富士は日本一の山。外人客も多い。五合目のきたない公衆便所、手洗いなど当局は指導を徹底してほしい。（新潟県見附市・教員）」と報じただけである。

1967年7月24日『朝日新聞』（朝刊）は、「富士山頂トイレわずか2カ所」と題して、つぎのように指摘した。

富士山頂に1日に「約3万人が登った」のに、「富士山頂にあるわずか2カ所の公衆便所は長い行列。」「2カ所の公衆便所のうち1カ所は“国立”で、一般の登山口から遠い内輪コースにあるため、利用者は少ない。もう一つは須走下山口にあり、四軒の山小屋業者が共同経営している有料トイレだ。〈1回30円〉ときいて腹をたてても、見渡すかぎりの人波ではどうに

もならない。」山小屋の経営者たちの説明によると、国も県（静岡）でもいいから、早く公衆便所をつくってほしいと何度も陳情したがラチがあかないのでやむなく〈私立〉にし清掃のために有料にしたという。」

富士山では、1960年代には荷物運びなどに馬が使用されていたようで、1967年7月24日『朝日新聞』（朝刊）は、「七合目まで通う30頭の馬も徹夜でかけ登り、かけ降り」、1971年9月16日『読売新聞』（朝刊）は、「あの1メートルほどの狭い道に所きらわず馬フンが散乱していた。その臭気のため、気分がわるくなり、同行した妻などは途中引き返したほどだ」との投書を紹介している。

観光公害の一つとして、スバルラインの自動車が出す排気ガスの周辺森林への悪影響も問題だった。1968年7月16日の『読売新聞』（朝刊）は、「山梨県がつくった富士スバルラインわきのシラビソ、コメツガなど針葉樹林の枯れ方もひどく」、「来年3月には富士吉田まで中央高速道が完成する」ので「富士の自然破壊に拍車をかけることは明らか」と問題性を指摘した。この問題は、別途詳しく検討したい。

### 注

- (1) 前掲拙著『国立公園成立史の研究』, 151-2頁。
- (2) 同上, 192頁。
- (3) 前掲飯野『富士の読本』, 3-4頁。

### ⑤ 富士山の貧弱な管理体制と乏しい保護対策

#### 富士山の貧弱な管理体制

以上のように、過剰な富士登山とそれが生み出す弊害にたいして富士山の管理保護体制は、どのようなものであったのであろうか。

富士山の五合目以上の地域は、文部省により1952年に天然記念物・「特別名勝地」に指定されて、開発から守られるシステムができていた。環境庁は、ようやく1996年に五合目以上を特別保護地区に指定して法的に開発規制をかけたが、それ以前の五合目以上は、特別保護地区ではなかった。

しかし国立公園法制定前から内務省は、五合目以上の開発を厳しく禁止する政策を維持してきた。戦後も厚生省は、幾度か五合目以上のケーブルカー建設計画に反対してきた<sup>(1)</sup>。

こうした富士山の管理保護体制は、しかし過剰登山そして過剰登山が生み出す弊害を処理する管理保護体制としては何ら役立つものではなかった。

国立公園当局は、高度経済成長期に入っても富士箱根伊豆国立公園の管理体制として、1962年に箱根に管理事務所を設置したものの、富士山の管理については1953年に河口湖船津に国立公園管理員1名を配置し、1955年から2名を配置し、1959年からシーズン中に2名のうち1名を富士山頂に配置したにすぎなかった<sup>(2)</sup>。その体制は1960年代ずっと続いた。

河口湖船津の国立公園管理員の仕事は、おもに富士山麓にかかわる業務で、当初は富士山五合目の巡回も時たまおこなったようであるが、1959年からシーズン中に1名が富士山頂に配置された<sup>(3)</sup>。

1964年6月9日の『読売新聞』(朝刊)には、国立公園管理員沖洗三の「この広い富士山に3人の管理人ではゴミや交通道德、公衆道德はわれわれの力ではどうにもならない」の談話があるが、富士山の管理員は正式には1名であり、そのほかはシーズン中に船津や他地域から応援が来ていたのか、あるいは管理事務所が雇うアルバイト学生だったのかもしれない。

要するに富士山の管理体制はかくもシンプルなものであったのである。これで、大量の登山者の管理指導、膨大なゴミやし尿を健全に処理して富士山の自然を保護していくなど全く考えられないことであった。

当時の富士山の管理費は、不明であるが、尾瀬の事例からみて特別に注目するほどのものはなかったと思われる。

1968年に「富士山清掃活動実施要綱」が定められて、1968年、69年の富士山の管理費が計上されるようになった<sup>(4)</sup>。この時の「富士山美化清掃活動費」は、表4-18に示したとおりである。

「富士山美化清掃活動費」には、「厚生省 美化対策費」として1968年は35万円、1969年は55万円、「山頂休憩舎管理費」として1968年は20万円、

表4-18 富士山美化清掃活動費

収入

費目	1968	1969
合計	67.2万 (100.0)	115万 (100.0)
内訳		
厚生省 美化対策費	15万 (22.3)	30万 (26.0)
山頂休憩舎管理費	20万 (29.7)	25万 (21.7)
山梨県観光地を美しくする会	10.2万	20万
静岡県美観清掃協議会	10万	20万
富士山をきれいにする会	12万	20万

支出

1968 単位万円	1969 単位万円
合計 67.2万	合計 115万
内訳	内訳
賃金 41.8 (延280人)	賃金 71.7 (延490人)
装備用具 3.2 (登山靴ヤッケ)	装備用具 6.2
備品費 7.4 (発電機他)	備品費・消耗品 6.8 (寝具, 電池等)
光熱費 6.3	大型ビニール袋 12.8 (50円×2500枚)
くず籠 5.3 (2カ所)	燃料等 11.
酸素 2.3 (吸入用)	吸入用酸素 0.7
消耗品他 0.8	

注 別掲小森順吉「自然公園をきれいに―富士山―」『国立公園』1970年8・9月, No.249・50, 23頁より作成。

1969年は25万円が計上されていた。これらが、国立公園局の富士山管理費であった。如何にも僅少である。ちなみに尾瀬の管理費が65万円だったことを想起されたい。

これらの使途は、支出表からわかるように、他の収入とも合わせおもにアルバイト代であり、美化対策の備品、経費であり、若干が事務所の管理費であった。

以上のように、富士山の管理費は、かくも貧しいものであり、当面する過剰な登山者が生み出す弊害を取り除くにはあまりにも小さな額でしかなかった。

乏しい保護対策

富士山の過剰登山対策は、基本的には入山規制であった。しかし1960年代には富士山の入山規制はまったく問題にされなかった。

富士山の管理保護対策は、もっぱらゴミ対策であり美化清掃であった。国立公園当局による富士山のゴミ対策は、1960年初頭までまったく何もなかった。富士山のゴミ清掃は、1947年に神奈川県相洋高校登山部員が富士山の開山日の7月1日に登山し、毎年ゴミの清掃に当たったのを嚆矢としている<sup>(5)</sup>。

富士山のゴミ問題が世上に論じられるようになるのは、政府が、オリンピックを1964年に控えて、1962年に「国土を美しくする運動中央推進委員会」を設置して、3年計画で国土を美しくする運動をすすめることにし、この運動の一環として1962年に民間団体「富士山をきれいにする会」が設立してからである<sup>(6)</sup>。

「富士山をきれいにする会」は、「団体・個人の会員のほか県・及び関係市町村の負担金・寄付金等で運営」、「富士山・富士五湖地方の美化清掃について広報活動・奉仕活動・植樹等をおこなうほか関東地方都県に呼び掛け毎夏1都8県美化交歓祭を開くなど多くの事業を行なっている。」<sup>(7)</sup>

こうして政府の音頭取りによって、富士山のゴミ拾い、美化清掃の官制とボランティアの活動がはじまった。

1963年7月には「山梨県清掃隊員300人、東京都新生活運動協議会清掃隊員200人がまじり、山頂で静岡県清掃隊員と合流、山頂の大そうじを行った。」<sup>(8)</sup>。

1964年7月5日朝、「オリンピックを前に、清掃作戦を展開したのは地元静岡、山梨両県の山岳連盟、陸上自衛隊、青年団などで、ことして3回目。これに東京都、神奈川県からも応援が加わり、清掃袋を片手にした約3000人が山頂付近、須走、富士宮、御殿場、富士吉田、河口湖の各登山口で“富士山の大そうじ”をした」<sup>(9)</sup>。

さらに1964年夏には、日本生命により「清富会」が設立され、「当時、日本生命が、富士山の美化運動推進のための基金100万円を匿名で提供」し

て、大学山岳部に参加を呼びかけたので、数10人の学生が毎年清掃に参加した<sup>(10)</sup>。

こうして富士山のゴミは、富士山をきれいにする運動として、官制、ボランティアの活動としてその一部が清掃された。

1968年4月になってようやく、「厚生省は18日、国立、国定公園の施設整備計画を決め、(昭和一引用者)43年度分整備費7億800万円の全国配分を決めた」<sup>(11)</sup>。この方針に基づいて厚生省は、山梨県・静岡県富士山をきれいにする会の協力をえて、1968年に「富士山清掃活動実施要綱を定め富士山頂部・主要登山道・利用拠点の清掃を本格的に開始した。」

その予算は、表4-18に示したように、厚生省分が1968年35万円、1969年分が55万円であった。その他、「山梨県観光地を美しくする会」、静岡美観清掃協会、「富士山をきれいにする会」から、1968年には、各10万円強、1969年には各20万円の寄付があった。

「実行面は、…国立公園船津管理員事務所が当たった。主として学生アルバイトの値上げ夏期間常駐による清掃活動」であった<sup>(12)</sup>。

ちなみに活動の重点は、1、「清掃・収集したごみ等をできるだけ持ち下げること、2、美化清掃に関して、一般登山者及び山小屋業者に対する啓蒙・指導を行うこと、3、日本山岳会派遣医師の協力により簡単な救急活動を行うこと、利用者への指導を行うこと等であった」が、その内実は、富士山頂一帯、吉田口及び富士宮口登山道五合目以上、他登山道八合目以上、御庭・奥庭を、7月15日から8月18日まで35日間、アルバイトの「頂上8名、五合目6名の2班編成」、延合計490名で、「船津管理員事務所員が交替で指揮に当り」、「収集ごみ等は、一部灯油使用による露天での焼却を行ない、不燃物は（主としてビン・カン類）は人背及びブルドーザーによる持ちおろしを計った」というものであった。

1965年6月22日『読売新聞』（朝刊）によれば、相洋高校山岳部のゴミ清掃にふれ、「あたりに散らばっている紙くず、あきかん、ビールビン、など穴を掘って埋めてゆく」と報じており、他の掃除の場合もゴミを掘って

埋めた場合が多かったと思われる。

小森順吉によれば、「期間末の最終的な集計の結果では、処理されたごみ等は、山頂班9.5トン、山腹班8.0トン計17.5トンに及んだ」ということであった。

しかし予想される年間300トン前後のゴミは、ここでは17トン下山されたが、あとのゴミはどこへ行ったのであろうか。大きな問題であった。

この美化対策、清掃は、可燃物は、焼却炉や野焼きによって消去し、不燃物である空カン、空ビンなどは、一部は地下に掘って埋められ、あるものは目のとどかないところに放棄され、残ったものが麓に搬出されたのである。その内訳は不明である。

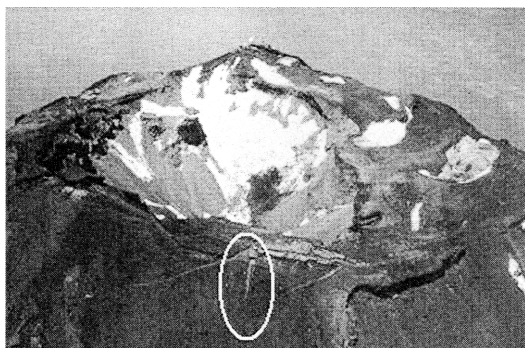
なお、尾瀬の場合もそうであったが、富士山のし尿については、新聞ではほとんど取り上げられなかった。

20万も30万もの登山者が、富士山で排出するし尿にたいしては、国立公園当局は、何らの対策もたてなかった。し尿は、山岳の環境に大きな悪影響を与える可能性があり、深刻な問題であった。富士山のトイレ問題が論じられ、たれ流しの克服が問題になるのは、1990年代に入ってからであった。

21世紀になって、富士山のトイレ問題を論じた青木直子氏は、1960年代、70年代の「当時の富士山では、60ある山小屋でのし尿処理方法は、そのほとんどが、シーズン中は登山者のし尿を溜めておき、シーズン後に山肌に放流し浸透させるというものだった。“富士山の白い川”とは、し尿と一緒に放流されたトイレトペーパーの残骸だった。」<sup>(13)</sup>と指摘している。図4-7を参照されたい。

なお富士山の五合目以上には、尾瀬と違って湿原はなく、高山植物も少なく、高山植物などの毀損問題はあまり起きなかった。ただスバルラインの建設とその後の自動車輸送による道路周辺の森林、樹木や五合目周辺での登山者による森林、高山植物の毀損が問題であった。この問題は、スバルラインの公害問題として別途論ずることにしたい。

図4-7 トイレトペーパーが作った“富士山の白い川”



注 前掲青木直子「富士山から発信した山岳トイレの改善」から引用。

1969年7月2日の『朝日新聞』（朝刊）は、富士山の7月1日山開きに際して、つぎのように述べた。

「夏を美しい自然の中で過ごしたいという人人の願いは、しばしば無残な現実によって裏切られる。」「日本の富士山も夏には異臭を放つこととなる。高速道路によって、登山者が急増しているのに、これに見合うだけの休養施設や衛生設備などはできていない。極言すれば、夏の一時期、富士は巨大なゴミためと化す観さえある。そんな“霊峰”に高山植物や花や石やを盗み、トランクにつめこんで持ち帰るマイカー族が横行している。」

「自然公園法、森林法をはじめ、自然を保護しようとする法令、条例も少なくない。だが国立公園、国定公園の管理は決して十分とはいえず、そのいくつかはあきらかに荒廃への道をたどりつつある。」

この小文の引用をもって小論の結びとしたい。

#### 注

- (1) 前掲拙著『自然保護と戦後日本の国立公園』、第11章の5を参照。
- (2) 前掲『レンジャーの先駆者たち』、407頁。
- (3) 同上、197頁。
- (4) 小森順吉「自然公園をきれいに―富士山―」、『国立公園』1970年8・9



月, No.249・50,

- (5) 1967年7月1日『読売新聞』(夕刊)。
- (6) 1962年7月27日『読売新聞』(夕刊)。
- (7) 前掲小森「自然公園をきれいに一富士山一」, 『国立公園』 No.249・50, 21頁。
- (8) 1963年7月7日『読売新聞』(夕刊)。
- (9) 1964年7月6日『読売新聞』(朝刊)。
- (10) 1966年8月16日『読売新聞』(朝刊)。
- (11) 1968年5月19日『読売新聞』(朝刊)。
- (12) 前掲小森「自然公園をきれいに一富士山一」, 『国立公園』 No.249・50, 21頁。
- (13) 青木直子「富士山から発信した山岳トイレの改善」, 『月刊下水道』 2008年4月, Vol 31.No.5, 17-8頁。