法政大学学術機関リポジトリ
HOSEI UNIVERSITY REPOSITORY

PDF issue: 2024-12-19

高度成長期における主要国立公園内のマイカー規制問題

村串, 仁三郎 / MURAKUSHI, Nisaburo

(出版者 / Publisher)
法政大学経済学部学会
(雑誌名 / Journal or Publication Title)
The Hosei University Economic Review / 経済志林
(巻 / Volume)
86
(号 / Number)
3・4
(開始ページ / Start Page)
361
(終了ページ / End Page)
409
(発行年 / Year)
2019-03-20

【研究ノート】

高度成長期における主要国立公園内のマイカー規制問題

村　串　仁三郎

はしがき
1　主要国立公園の観光公害とマイカー規制問題の発生
2　国立公園行政当局によるマイカー規制政策の提起
（1）国立公園行政当局による上高地でのマイカー規制の最初の試み
（2）環境庁による「国立公園における自動車利用適正化要綱」の提起
3　主要国立公園におけるマイカー規制の実態と自然保護運動
（1）上高地におけるマイカー規制
（2）尾瀬におけるマイカー規制
（3）立山におけるマイカー規制
（4）その他の地域のマイカー規制
あとがき

はしがき

拙著『高度成長期日本の国立公園』の課題は，高度成長期における国立公園制度の構造を摘出しその問題性を明らかにすると同時に，国立公園内に提起された産業開発計画とそれに反対する自然保護運動について明らか

にし，国立公園制度がつねに自然保護運動と関連していることを明確にすることであった[1]。

その際に幾つかの研究課題について留保してきた。その一つは，すでに「高度成長期における中部山岳国立公園内の立山観光開発と自然保護運動」と題し，立山の過剰利用による観光公害と観光開発に対する自然保護運動と，立山有料道路へのマイカー乗入れの禁止運動について論じた[2]。

本稿の課題は，『高度成長期日本の国立公園』は，主に国立公園内に提起された産業開発計画とそれに反対する自然保護について論じたのと違って，主要国立公園内の過剰利用よって起こる自然破壊・環境毀損を抑制するための国立公園内へのマイカー乗入れ規制とそのためのやや消極的な自然保護運動の実態を明らかにすることである。

国立公園内のマイカー規制は，そもそも観光公害をもたらす国立公園内への過剰なビジターの抑制手段の一つである。国立公園内への過剰なビジターの抑制手段は，本質的には，国立公園内への入園者数規制が問題であった。国立公園内へのビジターの入園規制には，一般的には入園料の設置が有力な施策であり，次いで有力な方法の一つとして，自動車とりわけマイカーの入園規制がある。

その限りで，国立公園内のマイカー規制は，国立公園内への入園者数規制としては部分的であり，限界を持ったものである。

本稿で私が強調したかったことは，国立公園内のマイカー規制が，一挙的に行われたケースは少なく，多くが漸進的かつ制限的に徐々に長い時間をかけて行われたとはいえ，一定の成果を上げてきたということと，それは自然保護のために行政当局，国民，地域住民が行なってきたマイカー規制運動の成果でもあったということである。

国立公園内のマイカー規制は，明らかにマイカーの入園を抑制し，入園者数を抑制し，その分だけ自然破壊，環境毀損を抑制することができた。しかしその効果を数量的に示すことは極めて難しく，この点については今後の研究課題として残さざるをえなかった。

国立公園内のマイカー規制については，すでに優れた先行研究があるが[(3)]，本稿作成に際してそれらを参照させていただいた。

注

(1) 村串仁三郎『高度成長期日本の国立公園』，時潮社，2015年。

最近,『林業経済』誌（Vol. 71No. 2018年10月，14－24頁）において，土屋俊幸氏から拙著,『自然保護と戦後日本の国立公園』,『高度成長期日本の国立公園』の２著に加え,『国立公園成立史の研究』について，長文の「書評」をいただいた。この「書評」からは，拙著の弱点への批評に多く学ばさせていただいたが，同意できる批評や理解できない批評，それはちょっと違いんじゃないかと感じた批評については，機会を見て私見を述べてみたいと思っている。ともあれ，土屋氏長には長文のご批評に厚く御礼を申しあげたい。

(2) 村串仁三郎「高度成長期における中部山岳国立公園内の立山観光開発と自然保護運動」,『経済志林』第86巻第１号2018年６月。

なお拙稿の脱字・誤植の訂正について指摘しておきたい。

130頁16行目,「計反対運動」は「計画反対運動」。

151頁６行目,「鈴木忠夫会長」は「植木忠夫会長」。

154頁下から３行目,「保護協会」は「保護協議会」。

161頁下から6－5行目,「副理事増田順三」は,「副理事長増田準三」。

161頁下から２行目,「増田順三」は「増田準三」。

163頁下4－5行目,「1968年」は「1978年」。

164頁3行目,「５万５千弱」は「３万６千弱」。

167頁5行目,「ありませたか!!」は「ありませんか!!」。

167頁下から11行目,「1978年」は「1972年」。

なお，この訂正の根拠は，私が，1972年10月３日の『北日本新聞』付の記事を，1978年10月３日の記事と誤記したことであり，この指摘は，現地の関係者による。そのため拙稿の指摘内容は，この事実に従って,「立山道へのマイカー乗入れ永久禁止」は,すでに中田知事は1978年ではなく,1972年に表明していたと訂正しなければならない。

169頁下から1行目,「同上，７頁」は「前掲『立山の自然―その開発と自然保護』，７頁」。

170頁下から１行目,「同上，59－60頁」は,「前掲『立山連峰の自然を守る会だより』59－60頁」。

なお，以上の脱字・誤植の訂正は，本稿のための資料を提供してくれたＮＰＯ法人「立山自然保護ネットワーク」副理事長増田準三氏の指摘による。記して感謝の意を表したい。

(3) 本文で引用したもの以外，例えば古谷勝則・油井正昭・赤坂信・多田充・大畑崇「マイカー規制のもたらす自然公園利用問題」，『千葉大園学報』第55号，2001年。猪俣泰広他３名「登山者からみた山岳観光地域『上高地』の意味」，『人文地理学研究』37号，2017年，など。

1　主要国立公園の観光公害とマイカー規制問題の発生

環境庁自然保護局編『自然保護行政のあゆみ』は，1960年代末から70年代初めに主要な国立公園内の名勝地，立山，上高地，乗鞍，尾瀬，奥入瀬，富士山などで過剰な自動車の乗入れにより公園内の自然が破壊され，交通規制が問題となったと指摘している[(1)]。

中部山岳国立公園の上高地は，周知のように「わが国の代表的山岳北アルプスに於ける最も勝れた利用拠点である。」[(2)]

この上高地には，戦後多くの観光客が入山した。上高地への観光客の入山者数は，すでに1956年段階で年間36.3万人を数え，爾来増加の一途をたどり，1960年には54.4万人，1965年には79.9万人であった[(3)]。上高地への入山者数は，1970年代前半には70―88万人前後し，1970年代後半から80年代前半には，50万―60万人にやや停滞していたが1980年代に入ると，100万人を越えて漸増し，1994年には200万人に達し以後次第に漸減していき，2012年には127万人に減少した[(4)]。

マイカーの普及とともに，1960年代の「上高地では，入り込む自家用車の数が急激に増加し，駐車場から溢れた自家用車は道路わきの林地に乗り入れたり，梓川畔など所かまわず駐車することになった。また，歩行者は車の列のそばを，こわごわ通行するという始末であった。駐車場を拡張する計画は幾通りも検討されたが，上高地内でこれを処理することには自然保護の面で賛成が得られなかった。その上，上高地の混乱が入り口の中の

図１　上高地へのマイカー乗入れの混雑風景

中部山岳国立公園上高地の混雑（環境庁自然保護局資料）
注「自然保護行政のあゆみ」214頁

湯を越えて国道158号にまで及び，最盛期にはそのため国道が交通不能になるような状態が続いた。」[5] 上高地へのマイカー乗入れによる混雑については，図１を参照。

こうした事態について，1969年５月27日の『信濃毎日新聞』は，「議論呼ぶ“上高地駐車場”」と題して，上高地における交通過剰と交通公害の解決策として長野県が立てた大駐車場建設計画をとりあげ，その是非をめぐる各界の意見を報じた。そのため国立公園におけるマイカー規制問題が一挙に社会問題化した。

日本自然保護協会の機関誌『自然保護』（1969年８月）は，『信濃毎日新聞』の問題提起を受けて，上高地のマイカー規制について，二つの論稿を掲載し，広く社会に呼びかけた[6]。

また日本自然保護協会は，1969年10月に「上高地の利用に関する意見書」

を提出して，上高地のマイカー規制の必要を社会に向って提言した[7]。

日光国立公園の尾瀬でもマイカーの規制が問題になっていた。拙著『高度成長期日本の国立公園』で詳論したように，1965年に尾瀬を縦貫する観光道路建設計画が発表され，1967年12月厚生省は，その計画を承認し，工事が進められていた。しかし自然保護運動の聖地とも呼ばれた尾瀬の住民，尾瀬の自然を愛する市民が，1969年頃から建設計画反対運動に立ち上がり，新しく誕生した環境庁の長官大石武一は，1971年８月に尾瀬縦貫観光道路建設計画を凍結し，環境庁は1971年12月にこの計画を不認可とした[8]。

しかしその後，群馬県当局により大清水―一ノ瀬間の自動車道路と一ノ瀬駐車場の建設計画が提起され，尾瀬のマイカー規制が問題化した。

1960年代の尾瀬の観光公害については，すでに拙著で詳論してあるので[9]，ここでは，尾瀬の自然破壊・環境汚染が1970年代にも存続していることについて簡単に確認しておきたい。

1973年７月16日の『朝日新聞』（朝刊）は，「尾瀬踏み荒し放題」と題し，1970年秋から，沼山峠付近まで定期バスの開通，沼山峠―尾瀬沼まで約１時間の徒歩，「このルートがだんだん知られ，昨年あたりから，マイカー族，団体客の入山が目につき出した。サンダルばき。ハイヒール姿。一升びんを何本も持ち込んでの酒宴騒ぎ。犬の連れこみ…。」と指摘し，管理事務所管理員の「尾瀬を目的に来るよりも，遊覧先がたまたま尾瀬だった，という感じのお客さんたち」との証言を紹介した。

また1973年９月３日に「尾瀬を守る連絡協議会」（代表，今井勝俊群大教授）のメンバーらが朝日新聞社機で空から尾瀬を訪れ，航空写真と地上調査を組み合わせた立体調査を行なった結果について，『朝日新聞』は「木道周辺の自然破壊は予想外に少なかつたものの，尾瀬ヶ原全体の乾燥化は急速に進んでいる」と指摘し「今回の分析にあたっては，年間50万人を超すハイカーによる木道踏み固めの影響，車道建設による自然破壊，ゴミ，し尿など有機物による沼や湿原の変化などについて，立ち入り禁止区域も含めて検討された。その結果，何千年単位で変化をみせてきたはずの尾瀬

が，最近10年単位ぐらいで著しく変化していることがわかり，連絡協では（このままでは日光の戦場ヶ原のようになるのも間近い）とショックを受けている。」と報じた[10]。

以上のように，尾瀬は依然として過剰利用により荒廃しつつあった。

尾瀬の荒廃のもう一つの側面は，空きカン公害である。

1973年９月３日『読売新聞』（朝刊）は,「尾瀬の空きかん公害」と題し，尾瀬でのポイ捨てによる空きかん公害を調査した東京の学生鈴木彰典君の報告，清涼飲料水，果汁，ビールの空きカン「公害の実態」について，50万人が持ち込み捨てる100万本の空き缶が腐食し，高山植物に悪影響を及ぼしているさまを詳しく報じた[11]。

尾瀬のし尿処理もまだ不完全だった。

1981年９月19日『読売新聞』（朝刊）は，「尾瀬ヶ原一帯と，その中心部で環境汚染が進行している問題で，鯨岡環境庁長官は，尾瀬の山小屋の経営者たちと直接話し合う意向を固め，18日，陳情に訪れた『尾瀬の自然を守る会』（岸好人代表）の内海広重事務局長にあっせんをしてくれるよう依頼した。」と報じ,「尾瀬ヶ原は『他の観光地より自然保護が徹底している』といわれているものの，山小屋のし尿処理などが原因で沼の汚染がひどくなっている。」と報じた。

更に1981年11月24日『読売新聞』（夕刊）は,「宿泊や車を規制」と題して，尾瀬ヶ原，尾瀬沼周辺にある16軒の山小屋の汚染について次のように報じた。

「16軒の山小屋の宿泊定員は2288人だが，シーズン中は定員の２倍，３倍を収容，このため，下水やし尿の処理が追いつかないのが実情だ。原の小屋，尾瀬小屋など尾瀬ヶ原東側の見晴らし付近の６軒の山小屋では浄化槽を取り付けることも検討したが，寒冷地のため，技術的に難しく，処理対策はお手あげ状態。山小屋の経営者たちも〈このままでは尾瀬は死んでしまう〉として真剣に汚水対策に取り組み,〈宿泊者の数もできれば定員内におさえたい〉としているが，せっかくたどり着いた登山客を無理に追い

返すわけにもいかず困っている。」

尾瀬におけるマイカー乗入れ規制の運動は，こうした観光公害を背景に，尾瀬縦貫観光道路建設計画が不許可になったものの，群馬県当局による大清水―一ノ瀬間の自動車道路運用計画とそのための一ノ瀬駐車場の建設計画に対する反対運動として行われた。この問題は次節で詳しく論じる。

中部山岳国立公園の立山におけるマイカー乗入れ規制の運動は，観光公害が深刻化する中で1965年に承認された立山黒部アルペンルートが，1971年に完成し，その運営がはじまって開始された。そして1972年と1980年に富山県知事により，マイカー規制が永久化された。この点については，本誌前号で詳論したのでここでは言及を省きたい。

こうした上高地，尾瀬，立山において観光公害が問題化し，特に自動車の国立公園地域への乗入れが，激しい観光公害を生み出している状況の中で，日本自然保護協会は，1969年10月３日に協会保護部会の決議として「上高地の利用規制に関する意見書」を作成して，各関係機関に提出して，初めてマイカー規制の必要について所見を明らかにした(12)。

「上高地の利用規制に関する意見書」は，まず中部山岳国立公園の上高地の自然・景観の重要性を述べ，近年，上高地の観光的人気が高まり，「本年は実に年間100万人に達するといわれている。しかし，上高地は前述の如く山岳に囲まれ，平地は限られているので，利用者収容力に限度があるにかかわらず，その収容力を遥かに越す過剰な利用者が押しかけ，上高地の清浄さ神秘さを害し，憂慮すべき限界に達している。特に近年の自家用車の激増により上高地の混乱は極限に達し，既設駐車場に収容しきれぬ自動車は到る処の林間や河原に駐車して著しく自然環境を害し，周辺の原生林にも公害を及ぼしている。」

それにも拘らず，先に見たように長野県は「現在の上高地駐車場が狭小過ぎるとし，未だ車道のない梓川右岸下流の特別保護地区の玄文沢平或は焼岳烙岩押出等に広大な駐車場の増設が計画されている。」と指摘した。

「意見書」は，「もしこの計画の如く，自動車の増加に従って駐車場を増

設する場合は，その工事により梓川右岸の原生林は広面積に皆伐され，切取•盛土等により露地となり，河畔の自然美を甚しく毀損するのみでなく，やがて近い将来にその増設駐車場も再び狭小となり，更に駐車場の再増設を要求されることが予想される。

かくては，日本を代表する勝れた上高地一帯の自然は甚しく破壊されるので，上高地駐車場の増設は行なうべきでない。」

「依って，上高地の利用を適正ならしめるために，中ノ湯以北上高地に至る間の県道指定を取り消して，自然公園法による公園道路とするとか，或は特別に道路交通法を適用するとかして自動車利用規制を行なうこととし，中ノ湯より上高地には特定の専用交通機関のみの通行を許す方法等を考慮せられたい。」とマイカーの入山規制を提言したのである。

更に「意見書」は,「なお，この問題は単に国立公園の中核である上高地のみの問題でなく，わが国の国立公園の勝れた景勝地で行止り車道が到達している乗鞍岳・富士山等に於ても，同様な過剰利用による混雑と著しい自然破壊現象が発生しているので，この際厚生省及び関係機関に於て，自然公園の自然保護と利用との調整について，根本的解決策を構ずるように検討せられたい。」と付け加えた。

日本自然保護協会のこの「意見書」は，こうして上高地を事例に国立公園内のマイカー規制の必要を提起したのである。

注

(1) 環境庁自然保護局編『自然保護行政のあゆみ』, 1981年, 第1法規出版, 213－6頁
(2) 日本自然保護協会編『自然保護に関する陳情書・意見書集』, 1973年, 日本自然保護協会，87頁。以後本書は『意見書集』と略す。
(3) 拙著『高度成長期日本の国立公園』, 265頁。
(4) 長野県『長野県統計』を参照。
(5) 前掲『自然保護行政のあゆみ』, 214頁。
(6)『自然保護』87号，1969年8月，2論文については後述する。
(7) 前掲『意見書集』, 87頁。

(8) 詳しくは，拙著『高度成長期日本の国立公園』，第７章の２を参照。
(9) 同上，第４章３の（1）を参照。
(10)「尾瀬を空から調査」，1973年９月４日『朝日新聞』（朝刊）。「急速に乾く尾瀬」，1973年９月17日『朝日新聞』（朝刊）。
(11) 詳しくは記事の本文を参照されたい。
(12) 前掲『意見書集』，87頁。

2　国立公園行政当局によるマイカー規制政策の提起

(1) 国立公園行政当局による上高地でのマイカー規制の最初の試み

日本自然保護協会の「意見書」で上高地におけるマイカー規制の提言を受けて，上高地では，1970年１月に厚生省国立公園部，長野県，安曇村の３者が話し合いをおこない，「１，上高地特別地区の自然保護を重視する。２，上高地の駐車場を拡大しない，の２点」について「合意」がなされた[(1)]。

しかしこのような抽象的合意は，上高地でのマイカー規制の難しさ示しものであり，上高地でのマイカー規制は，言うは易いが，現実問題として極めて多くの難問を抱えていたのである。

上高地でのマイカー規制に関わった富山県の国立公園管理担当者であった宇野佐氏は，上高地のマイカー規制の難問をつぎのように指摘した[(2)]。

第１の難問は，マイカー規制に対する「地元の観光業者の団体の反対である」。上高地へのマイカーの乗入れを禁止すれば，観光客が激減すると予想されたからである。

第２の難問は，「自動車の進入を規制する法的根拠」が「乏し」かったということであった。「道路交通法の改正で，沿線の環境保全のために交通の規制が出来るようになって居た」が，「この法律改正の趣旨は，幹線道路沿線の大気汚染や騒音など，いわゆる交通公害の防止を想定したもの」だったので，マイカー規制の法的根拠として本当に妥当かどうかという問題点があった。

第３の難問は，そのこともあって，「道路の建設，管理を所管する建設省も」，「陸上の運輸行政を所管する運輸省，特に自動車局」も，マイカー規制に「積極的に取り組む気は無いようだった」ことである。

第４の難問は，国立公園行政当局にとっては，マイカー規制についての一般的な政策根拠が必要なので，「上高地だけを取り上げていたこと」に無理があったことである。

第５の難問は，「十分に案を練らないで，上から規制を推しつけようとしたこと」に地元の強い反発を招いたことである。

従って，上高地のマイカー規制の問題は，なかなか解決の方向に進展しなかった。ところが1971年７月に環境庁が設置され，大石武一環境庁長官により国立公園内における観光道路の政策転換がはかられ，行政当局により国立公園内のマイカー規制の必要が再認識され，マイカー規制政策の作成が始まった(3)。

『自然保護行政のあゆみ』によれば，環境庁は「いよいよ放置できないとして，自家用車の規制を実施することを決心し」，「具体策を進めるにあたって当面の焦点を自家用車，いわゆるマイカーの通行を規制することに置くことは当然であるが，『規制』という言葉を避け，『自動車利用適正化』という言葉を使うこととし，公園内の各地区で，望ましい自動車利用のあり方を研究し，その実現に向かつて関係者が協力し合うという方法をとった。」(4)

「規制」を「適正化」と言い換える手法は，敗戦を終戦，占領軍を進駐軍，侵略を進出と言い換えて刺激的表現をソフト化してきた日本の官僚の言葉使いの巧さを引き継ぐ好例であった。

ともあれこうした尾瀬，上高地，立山でのマイカー規制問題の困難な経験を踏まえ，環境庁は，1974年３月25日に，「国立公園内における自然環境の保全と健全な利用環境の確保のため」の「自動車利用適正化要綱」を定め，環境庁自然公園局長名で，各都道府県知事に「通達」を出したのである(5)。

注

(1) 羽賀克巳「上高地のマイカー規制をめぐって」,『自然保護』161号，1975年10月， 4 頁。

(2) 宇野佐『国立公園に魅せられて－自然公園行政に関わった三十年の追憶－』，2013年，私家版，191－2頁。なおナンバリングは，宇野佐氏の趣旨を整理して私がつけたものである。なお本書は，宇野氏から寄贈されたもので，貴重な証言がたくさん記されている。記して感謝の意を示したい。

(3) 前掲『自然保護行政のあゆみ』，215頁。

(4) 同上，215頁。

(5)「国立公園内における自動車利用適正化要綱」は, 環境庁のウエッブサイト資料を参照。以後この文書は「適正化要綱」と略称する。

(2) 環境庁による「国立公園における自動車利用適正化要綱」の提起

「国立公国内における自動車利用適正化要綱」は,「別紙（一)」 4 節と「別紙 (二)」7 モデル地区についての自動車利用適正化案からなっていた[1]。

「適正化要綱」「別紙（一)」の第 1 節は,「Ⅰ 趣旨（規制の必要性)」と題し，次のように指摘した。

「近年一部の国立公園では, 自然の保護及び健全な利用環境の確保という面から，過密利用の問題が生じているばかりでなく，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ようとしていたことに対する反省の気運が高まり公園利用の質的向上がのぞまれている。」「しかしながら，現在すでに過密利用の障害が著しく，とくに休日などにおいて，道路，駐車場等の施設の容量を上廻る車が殺到し，或いは本来その自然環境の特性から，無制限には車の乗り入れを認めるべきでない地域への無統制な乗り入れ等によって，自然環境の破壊とその適正円滑な利用が現在おびやかされている地域がみられることから，このような地域については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ている。

以上のような観点から，当面緊急な措置が必要となっている国立公園内

の自動車利用の適正化についての方針とその方策を明らかにする。

なお，これを契機として自然と人間のふれ合いの基本的な形態である歩くことの意義が見直され，自然公園本来の利用のあり方が再認識されることを期待するものである。」

以上のように，この節では，国立公園において過剰利用が生じ，その対策も講じられてきたが，それは十分ではなく，そのため著しく自然環境の破壊が起り国立公園の適正な円滑利用がおびやかされており，自動車利用のための適正化の措置を講ずる必要がある，と指摘する。ここには，当時の環境庁自然保護局のマイカー規制の率直な政策理念が示されていて興味深い。

「適正化要綱」「別紙（一）」第2節は，「Ⅱ 自動車交通による障害」と題し，まず「（一）自然環境の保全の面からみた問題点」を指摘する。

「（ア）増大する自動車の受入れのためには，道路の拡巾，駐車場の拡張などが要求されており，これに対応するには自然公園本来の景観が維持されえなくなるおそれがある。

（イ）過度の交通から，駐車或いは自動車の交叉のため道路敷外への不法な乗り入れが行われることや，渋滞時の濃厚な排気ガス汚染などにより，植生の破壊・枯損を招くような事態を生じている。

（ウ）夜間の通行により夜行性の動物が殺傷されたり，光などで生息環境が乱される。」

次に「（二）利用環境の保全の面からみた問題点」を指摘する。

「（ア）自然公園の本質を理解しないドライバーなどの増加と，今日のような自動車の増加を予期しない時代に計画建設された道路を，そのまま使用していることが重なり，人と多数の車が混在することで静かな環境や安全な利用がそこなわれている。

（イ）自家用乗用車に代表される容易な到達性が昼夜をとわず国立公園に無差別的な俗化や喧躁をもちこんでいる。

（ウ）交通渋滞により，目的地へ到達するまでに予定以上の時間を費やす

ため，計画的かつ十分な公園利用がなしえない。」

以上にように，この節では，自動車による（一）利用環境そのものの侵害，（二）環境を利用する際の障害の問題点が指摘されている。

「適正化要綱」「別紙（一）」第３節は，「Ⅲ 対応の基本方針」と題し，以下のように指摘する。

「前項のような状況に対処するには，公園の特性に応じた適正収容力を基礎に施設の調整を図るという観点から，場合によっては公園利用施設の凍結・縮小・廃止を含めた多種多様な対応措置を講ずる必要があり，公園計画の見直しでもこの点を考慮に入れた再検討を行うこととしている。しかし，現状を放置しては自動車交通により生ずる環境への障害が除去されえない箇所について，とりあえず次のような方針のもとに関係機関の協力を得て自動車の乗り入れ制限を含めた自動車利用の適正化の措置を講ずるものとする。

（一）自動車による障害が現に見られる地域について，地域の特性に応じた自動車利用について，将来の方針を定め，そのうち次のシーズンからできる範囲で実行にうつすものとする。

（二）必要に応じて公共輸送体系の確立など公園利用者の輸送手段の転換のための総合的手段を検討するほか，当面の措置としては自動車の交通規制を行うよう要請するものとする。

（三）実施を円滑にするために地元関係者との連絡を密にするとともに，関係行政機関の協力を要請するものとする。

（四）国民の理解を得るための広報活動を行うほか，ドライバーへの周知のための交通情報活動を徹底させるよう努めるものとする。」

以上のように，第３節「Ⅲ 対応の基本方針」は，Ⅰ，Ⅱで指摘した問題点に対処するためには，根本的には多種多様な対応措置を講ずる必要があるが，当面，現状の問題点を解決するため，自動車の乗り入れ制限を含めた自動車利用の適正化の措置として，１，自動車利用の将来方針の作定・実施，２，公共輸送体系の確立につとめ，当面自動車の交通規制の措置，

３，地元関係者との緊密な連絡・関係行政機関の協力，４，交通情報活動の徹底，などの措置を講ずる，と指摘する。ここでは，先に指摘した政策理念が，現実の困難さに希釈されて，マイカー規制策が弱弱しく提起されている。

「適正化要綱」「別紙（一）」第４節は，「Ⅳ　当面の対象地区と実施の具体策」と題し，次のように指摘する。

「中部山岳国立公園内の上高地，立山及び乗鞍の各地区，日光国立公園内の尾瀬地区，十和田八幡平国立公園内の奥入瀬地区並びに知床国立公園内の知床五湖地区をモデル地区とする。これらの地区に環境庁国立公園管理事務所及び関係道県自然保護部局並びに警察・建設，輸送その他の関係機関関係市町村・団体等でもって構成する連絡協議会を設置する。連絡協議会は各地における自動車利用の適正化の措置を円滑に実施するため連絡及び調整を行うものとする。なお，問題点の解決及び円滑な実施のために，中央においては環境庁及び関係各省庁の間で連絡調整を行うものとする。

また，これ以外の地区については，このモデル地区に準じて今後必要に応じ，自動車利用の適正化をはかってゆくものとする。」

ここでは，７地区をモデル地区に指定し，関連機関の連絡協議会の設置を提起し，自動車利用の適正化を計ると指摘した。

「適正化要綱」別紙（二）は，モデル地区の混乱状況，施設状況，経緯と現況，望ましい自動車利用適正化の措置として「将来の方向」と「今シーズンの措置」について述べている。この点については，後に個々のモデル地区について論じるときに触れたい。

この「国立公国内における自動車利用適正化要綱」は，幾つかの問題点を含んでいる。

最大の問題点は，第１に「自動車利用適正化」の基本方針が，環境庁自然保護局の「通達」という形式をとって，決して国立公園行政の強制力のある具体的な「法律」あるいは「政策」として提起されていないことである。だからこの「適正化要綱」は，関係機関への「自動車利用適正化」を

定めたもので,「その実施について協力方をお願いする。なお，モデル地区については別紙（二）のように推進したいので貴局関連機関においてもご協力がえられるようご配慮願いたい」という「お願い文書」になっているということである。

第 2 の問題点は,「自動車利用適正化」の具体策が関係機関からなる連絡協議会による「調整」に委ねられる，ということにある。

国立公園行政当局が立てる立派な「自動車利用適正化」の方針も，それを具体化する関係機関による連絡協議会が，その政策を具体化する気にならなければ，実行されないというシステムになっているのである。

事実「国立公国内における自動車利用適正化要綱」の理念は，容易に実行されず，多分に建前に終わり，相当の長い期間をかけて実現されていくことになるのである。

この関係機関による「連絡協議会」システムは，以上のような弱点を持ちながらも,「連絡協議会」の構成員がマイカー規制の必要を理解し強力に主張するならば,「連絡協議会」に反映させる余地を持っており，マイカー規制を求める自然保護運動の圧力を受ける余地を残しているのである。

事実，各地の「連絡協議会」は，時には地域住民の自然保護運動に影響されてマイカーの通年規制を受け入れ，多くの事例では徐々にではあるが次第にマイカー規制を強め，更に国立公園への観光バスやタクシーなどの自動車の乗入れ規制を強めていったのである。

注

（1）前掲「適正化要綱」参照。

3　主要国立公園内におけるマイカー規制の実態と自然保護運動

（1）上高地におけるマイカー規制

①上高地におけるマイカー規制問題の発生

中部山岳国立公園の目玉地域ともいえる上高地では，幾つかの産業開発計画が阻止されて自然が保護されてきた[(1)]。

上高地は，すでに指摘したように，開山する５月初旬から閉山する11月初旬まで，観光地として人気が高く，多くの観光客が訪れ，自動車の普及とともに，大量のマイカーが上高地に押し掛け，観光公害を発生させた。

こうした状況の中で，先に指摘したように1969年５月27日『信濃毎日新聞』は,「論議を呼ぶ“上高地駐車場”」「通行制限か禁止」と題し，長野県による上高地の駐車場拡大計画について賛否の論議を紹介した。

『信濃毎日新聞』は, まず初めに「年ごとに混雑がひどくなる上高地のマイカー対策として」, 長野県の打ち出した「広大な駐車場の建設による混雑を解消する計画」を紹介した。

県の計画によれば,「駐車場の候補地は，西穂の登山口（玄文沢）付近から焼岳への登山道にそって細長く広がる梓川右岸の平たんな地」で，駐車所の建設計画は，第１次計画では，1972年度に３ヘクタール，第２次計画は，1973年度に５ヘクタール，第３次計画は，最終目標の1975年は，７ヘクタール，合計15ヘクタールの大駐車場を建設するというものであった。実際には「15ヘクタールが必要であると」指摘されているが，新聞は，全体で30ヘクタールが必要となると指摘している。

この駐車場の設置によって，乗用車2670台，バス70台を収容する計画であるが，長野県観光課の計算によれば，1968年８月４日に上高地に入った車は，自家用車が2222台，バス730台，その他の車両は80台，合計約3000台だったという。

長野県の拡大計画による駐車場容量は，すでに満たされているのに，更に今後モータリーゼーションの進展によって，年21％の増加が見込まれ,「沢渡―上高地間の道路を２車線舗装に改良して駐車場を“１日３回転利用”させると，最盛期をはずせばほぼ収容できる」という計算であった。

『信濃毎日新聞』は, こうした上高地の無条件のモータリーゼーション化を前提にした広大な駐車場の建設計画に対する賛否の意見を紹介した。

駐車場拡大計画に対する反対意見は，駐車場の建設によって上高地の自然風景が毀損される，マイカーの増加で排気バス，ほこりなどによる自然環境の一層の汚染をもたらすと批判し，上高地への入山規制や入園料金の設置の提案，あるいは大量輸送の登山電車の設置案などを提起した。

中でも注目すべきは，元国立公園部の官僚であった国立公園協会理事長の千家哲麿の，ずばり「中ノ湯から先は一般乗用車の乗り入れを禁止，バスだけにしては…」との提言であった。

『信濃毎日新聞』は，こうして上高地の自家用車の入山による観光公害の発生とマイカーの入山規制の問題を社会問題として提起した。

日本自然保護協会の機関誌『自然保護』は，『信濃毎日新聞』の記事に刺激されて，1969年８月号に二つの論考を掲載した。

その一つは，登山家で国立公園協会の役員を務めてきた村井米子の「上高地を自動車の公害から護れ」と訴える小文であった[(2)]。

村井米子は，先の『信濃毎日新聞』の「議論呼ぶ“上高地駐車場”」と題した６段組みの上高地駐車場問題の記事と県の駐車場拡大計画に対する賛否の議論を紹介した。

そして自ら「上高地の車の混雑が極度に達している…。根本的に大計画をたてて自動車を禁止し，ずっと下流の島々か沢渡辺で止むべきだろう。而して島々か沢渡から上高地までは，バスか登山電車などの交通機関を考えるべきだろう。」と主張して，マイカー乗入れ禁止の実施を訴えた。

村井米子の上高地へ登山電車を建設するという提案は，今日も地元で提案されているが，ヨーロッパアルプスの岩盤の中にトンネルを掘るのと違って，大規模な自然破壊を招来する危険な提案であった[(3)]。

もう一つの論稿は，田中啓爾東京教育大学名誉教授の「上高地自家用車乗入れの禁止」と題する小文であった[(4)]。

田中啓爾は「今の上高地は，賑やかすぎる。上高地の神聖を保つには，自動車の乗り入れを禁止すべきである。最近は駐車場が狭くて，車は森林の中や，梓川の河原に並べられているのは，何としても自動車の公害とい

うほかない。

駐車場の拡張計画は，もってのほかである。今度拡張すれば，また将来拡張しなければならないのは必至である。自動車の乗入れを許してしまえば，今後著しくその数が増加することは各観光地の情勢を見れば明らかである。」「日本の自然美を永久に保存するためには」「自然を保護して原始景観を維持するためには」「今後，自家用車は島々辺までに止めて，あとはバスだけの乗入れを認めるべきである。」と上高地へのマイカー乗入れ禁止を主張した。

すでにこの1969年の時期に，国立公園協会や日本自然保護協会の周辺には，上高地では「自家用車乗入れを禁止」せよとの意見が一般化していたことがわかる。

こうした動きを受けて日本自然保護協会は，1969年10月３日に会長北川禎一，理事長藤原孝夫，常務理事保護部会長児玉政介，常務理事の石神甲子郎，本田政次，松方三郎の連名で，当協会の保護部会の決議として「上高地の利用規制に関する意見書」を提出して，各関係機関に送付して，初めてマイカー規制の必要について公に提起した(5)。

この「意見書」は，まず中部山岳国立公園の上高地の自然・景観の重要性を述べ，近年，上高地の観光的人気が高まり，「本年は実に年間100万人に達するといわれ…，利用者収容力に限度があるにかかわらず，その収容力を遥かに越す過剰な利用者が押しかけ，上高地の清浄さ神秘さを害し，憂慮すべき限界に達している。特に近年の自家用車の激増により上高地の混乱は極限に達し，既設駐車場に収容しきれぬ自動車は到る処の林間や河原に駐車して著しく自然環境を害し，周辺の原生林にも公害を及ぼしている。」と観光公害の実態を指摘した。

「意見書」は，こうした事態にも拘らず，長野県は「現在の上高地駐車場が狭小過ぎるとし，未だ車道のない梓川右岸下流の特別保護地区の玄文沢平或は焼岳烙岩押出等に広大な駐車場の増設が計画されている。」

「もしこの計画の如く，自動車の増加に従って駐車場を増設する場合は，

その工事により梓川右岸の原生林は広面積に皆伐され，切取・盛土等により露地となり，河畔の自然美を甚しく毀損するのみでなく，やがて近い将来にその増設駐車場も再び狭小となり，更に駐車場の再増設を要求されることが予想される。」

「かくては，日本を代表する勝れた上高地一帯の自然は甚しく破壊されるので，上高地駐車場の増設は行なうべきでない。」と指摘し，「依って，上高地の利用を適正ならしめるために，中ノ湯以北上高地に至る間の県道指定を取り消して，自然公園法による公園道路とするとか，或は特別に道路交通法を適用するとかして自動車利用規制を行なうこととし，中ノ湯より上高地には特定の専用交通機関のみの通行を許す方法等を考慮せられたい。」と上高地へのマイカー乗入れ禁止を提言した。

「なお，この問題は単に国立公園の中核である上高地のみの問題でなく」，わが国の主要な国立公園の問題であり，「この際厚生省及び関係機関に於て，自然公園の自然保護と利用との調整について，根本的解決策を構ずるように検討せられたい。」と付け加えた。

こうしてこれまで国立公園行政当局に自然保護政策を提言し，一定程度を実施させてきた日本自然保護協会は，中核的モデルとし上高地のマイカー乗入れ禁止を提言するだけでなく，乗鞍岳・富士山等など他の名勝におけるマイカー規制の必要をも提言したのである。

日本自然保護協会の上高地へのマイカー乗入れ禁止の提言を受けて，上高地では，1970年１月に，厚生省，長野県，安曇村の３者による話し合いがおこなわれ，１，上高地特別地区の自然保護を重視する。２，上高地の駐車場を拡大しない，という２点を確認した[(6)]。

しかし上高地でのマイカー規制は，すでに指摘したように，言うは易いが現実に際しては多くの難問が存在し，ただちに実現しなかった。

上高地だけで問題を解決するのにはあまりにも超えるべき壁が厚く高かった。特に上高地をめぐる地元の観光関係者は，マイカーの侵入を禁止すれば，観光客が激減すると予想して規制に否定的であった。

しかし1971年７月に環境庁が設置され，新任の大石環境庁長官は，懸案だった国立公園内の観光道路建設計画を中止または保留すると宣言した。大石長官辞任後も，環境庁は，1972年12月に尾瀬縦貫観光道路の建設を中止させた。

こうして環境庁は，1974年に「国立公園における自動車利用適正化要綱」を策定し，難問を解決する一般的なマイカー規制の行政的枠組みを整備し，上高地におけるマイカー規制を可能にするシステムを提起した。

注

(1) 大正期の上高地の電源開発計画については，拙著『国立公園成立史の研究』第４章，戦後の上高地の電源開発計画については，拙著『自然保護と戦後日本の国立公園』第９章，高度成長期の上高地ロープウエイ建設計画と上高地観光有料道路建設計画については，拙著『高度成長期日本の国立公園』第８章を参照。

(2) 村井米子「上高地を自動車の公害から護れ」，『自然保護』87号，1969年8月，2－3頁。

(3) 上高地へのトンネルによる鉄道建設計画案は，以前からあったが，安曇村の有力者により1996（平成８）年に設立された推進協議会により提起された（『安曇村史』第３巻，1998年，124頁）。その後の議論については，松本市議会建設委員会の「上高地登山鉄道について」調査研究報告書，ウエッブサイトに掲載，を参照。この問題については別の機会に論じることにしたい。

(4) 田中啓爾「上高地自家用車乗入れの禁止」，『自然保護』87号，３頁。

(5) 日本自然保護協会「上高地の利用規制に関する意見書」，前掲『意見書集』，87頁。

(6) 羽賀克己「上高地のマイカー規制をめぐって」，『自然保護』161号，1975年10月，４頁。

② 「適正化要綱」制定時の上高地におけるマイカー規制

上高地への自動車道路によるアクセスは，松本からあるいは岐阜の飛騨

側から中ノ湯・釜トンネルを通って上高地に到着するという単純なルートしかない。

1974年３月に策定した「国立公園内の自動車利用適正化要綱」別紙（二）は，上高地について「望ましい自動車利用適正化の措置」の「将来の方向」として「上高地（中ノ湯以奥）へのマイカー乗入れを禁止する」と提案しつつ，「今シーズンの措置」として「（1）最盛期に日時を定め（夏季の土日及び連休など）マイカーの乗入れを禁止する。（2）深夜の自動車の通行を禁止する。（3）上高地内の園路への自動車の乗入れを限定する（タクシー・マイカーの旅館等への乗りつけを禁止する）。」と提案した[(1)]。

そして1974年３月に上高地の地元では，「上高地自動車利用適正化連絡協議会」が組織されて，具体案の検討が始まった[(2)]。

上高地自動車利用適正化連絡協議会の構成は，環境庁国立公園管理事務所，長野県自然保護部局，長野県公安委員会，長野県警察，建設，運輸両省の地方事務所，安曇村，上高地観光業者の団体などであった[(3)]。

1974年には，環境庁は，上高地の規制「原案」を協議会に提出した。その提案は，次年度に提案されるものとほぼ同じものであったが，「駐車場，案内標識等の施設が整備されない状態で規制を行うことは不可能であり，また公共輸送体系の確立もおぼつかないということで見送られた」[(4)]。

1975年に入って６月26日に「上高地自動車利用適正化連絡協議会」は再開されて，纏まらなかった「昨年と同様の方針」を協議し，「今春の災害による一部の道路事情の悪化，昨年の利用状況から見た今シーズンの混雑予測及び上高地という国立公園の核心的風景地ではマイカーによる無統制，無制限な乗入れによりその風景が，一般人が著しく迷惑を受ける程度に損なわれるという社会的な背景が確立されたという認識」を共有し，環境庁の原案を承認した[(5)]。

「上高地自動車利用適正化連絡協議会」が決めた1975年度の「上高地自動車利用適正化方針」は，かなり詳細なものであったが，主要な論点は以下の通りであった[(6)]。

1　県道上高地公園線への自動車乗入れは，7月26日（土）から8月23日（日）までの期間，全面的に禁止する（6．00―19．00）。

但し，指定車・許可車，一定時間内における大型バス・マイクロバス・ハイヤー・タクシー及び軽車輌を除く。

2　県道上高地公園線の夜間（19．00～翌朝6．00）の自動車通行は上記期間中，指定車，許可車を除いて全面的に禁止する

3　利用期間中を通じて，上高地内園路の一般自動車の通行を全面的に禁止する。

4　期間中を通じて，駐車禁止区間（沢渡・上高地間及び中の湯・安房峠間）における違法駐車の指導・取締りを強化する。

5　道路外への自動車乗り入れを防止し，植生の保護及び復元を図るため車止め施設等の整備補強を行なう。

6　上高地内の駐車スペースは，公共駐車場のみに限定する。

7　沢渡地籍を中心とした大規模な代替駐車場の設置促進に努力する。

8　公共輸送機関の適正な運行を確保する。

9　事前広報を徹底し，規制の周知を図る。

10　関係機関は，相互に連絡を密にし，交通対策の実効が挙るよう努力する。

この「上高地自動車利用適正化方針」の方針にしたがって,「上高地交通規則」や「長野県道路交通施行細則」などの細則が策定されたが[(7)],「上高地自動車利用適正化方針」が，その後の他のマイカー規制の基本的仕組みを示す原型となった。

「上高地自動車利用適正化方針」の要点を改めて確認すれば，基本的には，第1に，①，マイカー規制は，空間的には，長野県道上高地公園線，すなわち安曇村中の湯―上高地間と定め，期間的には,「7月26日（土）から8月23日（日）」と定め，時間的には朝の6時から夜間の19時まで,「全面的に禁止」した。

②，ただしこの通行禁止は，あくまでマイカーであって,「指定車･許可

車，一定時間内における大型バス・マイクロバス・ハイヤー・タクシー及び軽車輌を除く。」という例外を設けた。

更にその間，夜間（19．00～翌朝６．00）についても，各種の公的車輌のほか，許可された「大型バス・マイクロバス・ハイヤー・タクシー及び軽車輌」」は，全面的に通行禁止から除外された。

第２に，「上高地自動車利用適正化方針」は，第１に規定した政策を側面的に支える政策を多々示したもので，期間中を通じて，「駐車禁止区間（沢渡・上高地間及び中の湯・安房峠間）における違法駐車の指導・取締りを強化する」とか，「道路外への自動車乗り入れを防止し，植生の保護及び復元を図るため車止め施設等の整備補強を行なう」，期間外については「上高地内の駐車スペースは，公共駐車場のみに限定する」などのほか，もっとも重要な施策として「沢渡地籍を中心とした大規模な代替駐車場の設置促進に努力する。」ということが規定された[(8)]。

以上のように1975年度に決定した上高地のマイカー規制は，最盛期の30日間，期間を限った限定的なものであったが，マイカーの入山禁止をおこなう画期的なものであった。もっとも，認可を得た大型バス・マイクロバス・ハイヤー・タクシーなどの観光用自動車の乗入れも認められ，期間以外のマイカー乗入れが認められる限界をもったものでもあった。

注

(1) 前掲「適正化要綱」別紙（二）。
(2) 星沢一昭「上高地における自動車利用の適正化について」，『国立公園』No. 308，1975年７月，18頁。
(3) 花輪伸一「自然公園のマイカー規制―その効果と問題点―」，『自然保護』175号，1976年12月，11頁。
(4) 前掲星沢「上高地における自動車利用の適正化について」，『国立公園』No. 308，18頁。
(5) 同上，18頁。
(6) 同上，18－9頁。

（7）同上，19頁。
（8）同上，18－9頁。

③「適正化要綱」制定以降の上高地におけるマイカー規制の実態

以上のように上高地におけるマイカー規制は，通年的な乗入れ禁止は将来の課題としつつ，当面は，観光最盛期に期間（初回は30日間）と時間（6時から19時）を限定して，乗入れ禁止をおこなうという限定的で消極的なものであった。

このような上高地におけるマイカー規制は，国立公園におけるマイカー規制のシステム，その実態を示す典型的な事例であった。

1975年以降，上高地におけるマイカー規制は，上高地自動車利用適正化連絡協議会の毎年の話し合いで，規制日を確定し，急速ではなかったが，自然保護，環境問題への国民の意識拡大を背景に漸次的に強められていった。十分なデータではないが，その結果を示せば，表1の通りである。

上高地へのマイカー乗入れ規制は，1975年に日数を夏季（7月26日―8月24日）30日間と時間帯（6時から19時）として開始されたが，1977年には，夏季30日間に加え，秋期（9月1日―10月14日間）の土，日，祝日，16日間，併せて46日間に拡大した。以後，徐々に禁止期間を増やし，8年後の1983年には，春季（4月29日―5月5日）7日間の新たな禁止期間を設定し，合計54日間に拡大した。

更に上高地へのマイカー乗入れ禁止日は，その後も徐々に増え，1985年には当初の2倍の61日間となり，その5年後の1989年には，107日間，当初の3倍強に拡大した。

そしてついに1996（平成8）年に，「適正化要綱」の目標とした上高地へのマイカー乗入れの全面禁止が実施され，マイカーでの上高地入山者は，沢渡か平湯に設けられた大駐車場でシャトルバスかタクシーに乗り換えて上高地に向うことになった[(1)]。

2000（平成12）年に，自然環境保護重視の姿勢を示して当選した田中康

表１　上高地におけるマーカー規制策の推移

年度	施策
1974（昭和49）年	無し
1975（昭和50）年	7月26日―8月24日　**30日間**，終日（6時―19時，以下同じ）
1976（昭和51）年	7月24日―8月22日　**30日間**
1977（昭和52）年	夏季，7月23日―8月21日　30日間 秋期，10月1日―16日，16日間，**合計46日**
1979（昭和54）年	夏期7月21日―8月26日　37日間 秋期9月1日―10月14日（土，日，祭日），14日間，**合計51日**
1983（昭和58）年	春期4月29日（金）―5月5日（木），7日間 夏期7月23日（土）―8月28日（日）　37日間 秋期9月17日（土）―10月16日（日）間の土，日，祝日，10日間，**合計54日**
1984（昭和59）年	春期4月29日（日）―5月6日（木），8日間 夏期6月3日（日），7月21日（土）―8月26日（日）　3日間 秋期9月15日（土）―10月21日（日）間の土，日，祝日，13日間，終日（6時―19時）　**合計58日**
1985（昭和60）年	春期4月28日（日）―5月6日（月），9日間 夏期6月2日（日），7月25日（木）―9月1日　39日間 秋期9月14日（土）―10月20日（日）の土，日，祝日，13日間，**合計61日間**
1986（昭和61）年	春期5月3日（土）―5月5日（月），3日間 夏期6月1日（日），7月20日（木）―8月31日，44日間 秋期9月6日（土）―11月3日（日）の土，日，祝日，13日間，**合計60日**
1987（昭和62）年	春期4月29日（水）―5月5日（火），7日間 夏期6月7日（日），7月21日（火）―8月31日（月），43日間 秋期9月5日（土）―11月3日（火）の土，日，祝日，13日間，**合計63日**
1988（昭和63）年	春期4月29日（金）―5月5日（日），7日間 夏期7月21日（木）―8月31日（月），42日間 その他，土，日，祝日，及び9月16日（金），11月4日（金），39日間，**合計88日**
1989（平成元）年	春期4月29日（土）―5月7日（日），9日間 夏期7月21日（金）―8月31日（木），42日間 秋期10月7日（土）―10月22日（日），16日間 上記以外の土，日，祝日の終日，40日間，**合計107日間**
1990（平成2）年	春期4月28日（土）―5月6日（日），9日間 夏期7月21日（土）―8月31日（金），42日間 秋期10月6日（土）―10月21日（日），16日間 上記以外の土，日，祝日の終日，40日間，**合計107日間**
1997（平成9）年	通年マイカー乗入れ禁止

注　総理府編『観光白書』各年より作成。通年規制については近畿地方環境事務所「マイカー規制概要」，ウエッブサイト，参照。

夫長野県知事は，翌年特に「脱ダム」宣言をおこない，県政の革新に取り組んだ。

田中知事は，2001（平成13）年に「上高地と乗鞍で『長野県でなくては示せない，新しい環境保護のモデルを確立する』と説明。県警が上高地への乗り入れを許可した一般車両は観光業者の車両など3766台（６月12日現在）あるが，『（許可の）根拠が明確でない』とし，『プライバシーに配慮した上で根拠を公開し，異議申し立てや質問を受け付ける姿勢を整えなければならない』」と述べた(2)。

そして2004（平成16）年には，知事の意向を受けて，上高地自動車利用適正化協議会は，上高地の自然環境保全のためには，観光バスの乗り入れを30日間制限する施策を講じた(3)。

以上が高度成長期とそれ以降の上高地のマイカー規制のおおよその実態である。なおマイカー乗入れ全面禁止が実施されるに至る経過の詳細は，私の研究ではつまびらかではないが，上高地の自然保護・環境保全に対する地域住民や一般市の意識が高まり，上高地自動車利用適正化協議会にそれが反映した結果であったことは確かである。

注

(1)「上高地のマイカー規制概要」，近畿地方環境事務所，参考資料1－3，ウエブサイト，あるいは，松本市「域内交通渋滞・自然環境対策上高地」，ウエブサイト。

(2)「上高地マイカー規制充実」，2001年8月3日『信濃毎日新聞』。

(3) 前掲「上高地のマイカー規制概要」。

(2) 尾瀬におけるマイカー規制

①大清水―一ノ瀬間の自動車道路化と一ノ瀬駐車場建設計画

1974年の「適正化要綱」制定から始まるマイカー規制は，尾瀬において

は，1971年から起きた尾瀬縦貫観光道路計画反対運動から始まり，1972年に尾瀬縦貫観光道路が中止された後に持ち上がった大清水―一ノ瀬間の自動車道路化と一ノ瀬駐車場建設計画への反対運動により進展した。

まずこの問題について論じておかなければならない。

拙著『高度成長期日本の国立公園』で詳しく述べたように，1965年に提起され実現に向かった尾瀬縦貫観光道路建設計画は，反対運動と大石武一環境庁長官の英断によって中止された。これは国立公園内に観光道路を建設し，大量の自動車乗入れ計画を阻止した極めて重要な措置であった。しかし群馬県当局は，1972年12月に厚生省によって尾瀬縦貫観光道路建設計画が不許可になったにも拘らず，この決定を容易に受け入れられず，所期の計画の実現にこだわっていた[(1)]。

1972年12月20日『朝日新聞』（朝刊）の「遊歩道，車道に化ける尾瀬」の記事によれば，1972年12月19日の「群馬県議会交通並びに地域開発特別委で，共産党委員の質問に，畑同県土木部長は」，「現在進めている工事は，大清水―一ノ瀬―岩清水間約６キロの緑化復元を目的とする道路ノリ（側）面舗装が主体だが，今後，当初計画通りに２車線がとれる６メートル―６．5メートルの自動車道とする」と答弁した。

更に県土木部長は，「国の援助方針もはっきりしている。岩清水までなら，車がはいり込んでも，遊歩道にした場合でも，尾瀬の自然におよぼす影響は似たりよったりだ。この方針は秘密でもなんでもなく，これまで正式に質問がなかったので，黙っていただけだ」と述べた。

しかも「その根拠として，ことし２月，県当局が環境庁に〈大清水―岩清水間は，これまでの基本計画通り自動車道とすることで工事認可してほしい〉と申入れたのに対し，３月30日付け，環境庁自然保護局長名で〈地元の意向にそうよう検討中〉の回答があり，その後，工事を認める前提で47年度（1972年度―引用者）工事分の国庫補助金5400万円を交付してきた，などと説明した。同県は，大石長官の自動車道ストップの発言は〈あくまで，個人的な見解であり，自然保護局長からの回答が正式のもの〉と

している。」

こうした群馬県の主張に対して，環境庁側は，「〈大清水から先は車の乗入れはやめ，将来は新たな代替路線を決めようとの前提で県当局とも事前に話合ったはずだ。それをいまになって，自動車道の認可と決めているのは誤解もはなはだしい〉と反論する。」

ここで環境庁と群馬県当局との間で「大きな食違いがあることが浮彫りにされた」(2)。

なお「木村守江福島県知事は20日,〈群馬県側がどういう工事をしているかわからないが，仮にその自動車道を福島県側の道路につなげたいと申入れてきても，本県は自然保護の立場から応じない〉との見解を述べた。」(3)

更に翌年に群馬県当局は，大清水―一ノ瀬―岩清水間の自動車道路化構想が環境庁により否定されると，今度は，一ノ瀬に大駐車場の建設計画をたて予算化を試みた。

ちなみに，大石環境庁長官は，1972 年 8 月 18 日に，尾瀬関連 3 県の知事を招いて，群馬県知事に「環境庁に三平峠までの道路工事を中止させる権限はないが，現在の工事の終点である岩清水で工事を中止し，一の瀬付近に駐車場を設け，これより奥は遊歩道として利用されるよう計画を変更されたい」と協力を申し入れていたからである(4)。

この一ノ瀬駐車場の建設案は，大清水―岩清水間の道路工事を中止させるための苦肉の策であるが，当時は「高く評価され，拍手を浴びた」と言われた(5)。

1973年 8 月 7 日『読売新聞』（朝刊）の「尾瀬の駐車場候補地，県が結論」の記事によれば,「群馬県は，6 日，駐車場の候補地を，同県利根郡片品村一ノ瀬の一ノ瀬橋の手前50メートルの地点とするという最終結論を出した。最終的には環境庁の決定を待つことになるが，県案通りの決定となるのは間違いなさそうだ。」と報じた。

2 月の群馬県予算委員会では，駐車場は，1 万 m^2，400台収容，予算1300万円と報告されたといわれている(6)。

注

(1) 拙著『高度成長期日本の国立公園』, 第７章の２「尾瀬縦貫観光建設計画とその反対運動」を参照。
(2)「環境庁は口だけ」, 1972年12月21日『朝日新聞』(朝刊)。
(3) 同上。
(4) 星沢一昭「尾瀬の駐車場問題―一の瀬駐車場の事業決定について」,『国立公園』No. 273・4, 1975年１月, ８頁。
(5) 同上, ９頁。
(6) 尾瀬保護財団『尾瀬の歴史』, ウエッブサイト。

②大清水以奥の自動車道路化・一ノ瀬駐車場建設計画への反対運動

環境庁は, 群馬県の提起した大清水―岩清水間の自動車道建設計画案に対しては,「現に建設のすすんだ大清水―一ノ瀬間の自動車道路を車道とせずに遊歩道にする」という大石長官の見解と1971年11月のそれを承認した自然公園審議会の決定を一貫して維持していた(1)。

しかし環境庁は, 大清水―一ノ瀬間の自動車道路への一般車乗り入れを禁止しながら, 大石環境庁長官によるその道路の「遊歩道」化案を継承しつつも, 道路化に伴う一ノ瀬駐車場の建設計画には反対しなかった。

尾瀬の自然保護団体は, 群馬県の大清水―岩清水間の自動車道建設計画案に対して一斉に反対を表明し, 反対運動を展開した。

尾瀬には尾瀬縦貫道路建設反対運動を通じて尾瀬の自然を守る強力な自然保護団体が存在していた。

拙著で詳しく論じたように1971年８月21日に平野長靖らにより「尾瀬の自然を守る会」が設立されていた(2)。1971年７月に「群馬県自然保護連盟」が設立されていた(3)。更に1972年４月に「尾瀬の自然を守る会」から分かれて「尾瀬自然保護研究会」が設立された(4)。この会は, 1973年11月に「尾瀬の自然を守る会」に合併した(5)。1971年10月には1969年に設立されていた会津自然保護協会が「福島自然保護協会」として発足した(6)。

尾瀬の自然保護を目指す諸団体は, 群馬県の大清水―岩清水間の自動車

道化と尾瀬自動車道の建設と一ノ瀬大駐車場建設計画を知って,「大きなショックを受け」「自然保護団体と手を組んで，反対運動をたかめていく構え」を示した[(7)]。

1972年12月25日，「尾瀬の自然を守る会」など14団体は，環境庁，群馬県の知事，土木部長，観光課長，福島県知事に宛て「尾瀬周辺の道路問題に関する公開質問状」を提出した[(8)]。

14団体名は以下（順不同）の通りであった。

尾瀬の自然を守る会	自然を愛する会	福島県自然保護協会
日本自然保護協会	日光の自然を守る会	日本野鳥の会
日本山岳会	全国自然保護連合	国立公園協会
日本鳥類保護連盟	群馬県勤労者山岳連盟	会津生物同好会
福島の自然を守る会	栃木の自然を守る会	

「尾瀬周辺の道路問題に関する公開質問状」の前文は，以下の通り。

1972年「12月19日群馬県は，昨年中止が決定した尾瀬の道路に関して，二車線道路を完成させることを県議会において明らかにしたが，これは大石前環境庁長官と神田知事との〈尾瀬遊歩道化して復元する〉という既定の約束を破るものとして，われわれは怒りをもって受け止めた。

尾瀬憲章を作り自然への理解と愛情を示した群馬県がみずからその政治理念を放棄するがごときこの変節ぶりは許さ(ママ)せないものである。

一方環境庁は車道建設中止のあと，尾瀬を国立公園としての保護の立場から公園内の既存の車道の撤去，破壊された山肌の復元やオーヴァユース等，保護計画の基本的な再検討を指摘されておりながら，なんら積極的な努力を行っていない。

これらのことは，国民各層から寄せられた群馬県，環境庁の信頼を裏切るものであり，世論に対する挑戦である。

我々はこの群馬県，環境庁の姿勢に対して強く抗議するとともに尾瀬の保存の立場から次の事項について，明確な文書回答をいただきたく，関係団体の連名により公開で質問するものであります。」

質問１は，「次の四つの要望事項について，明確に返答されたい。」とある。

「(1) 大清水登山道について

営業車，一般車は，大清水迄とし，ゲート等を以って規制すること，一之瀬へは管理用，資材運搬車のみとする。一之瀬より上部へは，すべての車輛の進入を禁止し，自然の復元等の措置を取ること。

(2) 鳩待峠口について

鳩待峠の駐車場は非常に狭く，公園計画上からもこれ以上の拡大は行うべきでない。また津奈木－鳩待峠間は自然を味わいながらのアプローチの価値は非常に高く車乗入れの必要性もないことから，津奈木沢出会に駐車場をもうけ，(1) と同様に規制し，これより上部へは，管理用，資材運搬車のみとする。

(3) 富士見峠口について

車輛の乗入れは現状どおりとし，今後も上部乗入れできない措置を取ること。

(4) 沼山峠口について

新設の御池―沼山間は一般車の乗入れが多く，定期バスが遅れ非常に混雑していることから一般車の乗入れを御池迄とし，ゲート等をもって進入できない措置を取ること。

なお，この問題に関連し，福島県知事は尾瀬周辺を通過し，群馬県側と道路の接続する建設意志のないことを表明している。」

質問２は，以下のものである。

「(1) 環境庁及び群馬県は自動車道を中止させてから一年有余経過したが，その間，善後策を講じられたか。

(2) 講じたならば一体何をされたか。

(3) 講じなかったならば今後どうするつもりか。」

この公開質問状の署名14団体は，全国的な自然保護組織から地元の自然保護団体にいたるまで広範なものであり，単なる公開質問状ではなく，明

確な大清水―岩清水間の自動車道建設計画への反対メッセージであり，1969年に上高地で提起されていたマイカー規制についての具体的提案であり，特に環境庁のあいまいな態度への批判でもあった。

その後，具体的な反対運動が展開された。

「尾瀬自然保護研究会」は，1973年１月11日『読売新聞』（朝刊）によれば，「まず会員の会社員，学生，山岳会員ら若いグループを緊急動員して年末年始を返上，署名運動を展開した。昨年暮れの東京・新宿での街頭署名運動では３万人の署名を集め，全国の山岳会，自然保護団体，中高校生，労組からもぞくぞく共鳴の署名が寄せられている。」

「次いでは48年度の県予算編成も間近いので，とりあえず近く県議会に対して問題の道路工事費を予算化しないように圧力をかけること。署名をバックに，群馬県に対しては路線の廃道を，福島県に対しては現在使われている尾瀬への道路（御池―沼山峠線）の使用禁止を，さらにこれらを衆参両院議長にも請願するそうである。」

もっとも注目すべき反対運動は，1973年３月21日に急遽設立された「尾瀬を守る連絡協議会」の活動である[9]。「尾瀬を守る連絡協議会」は，群馬県による大清水―岩清水間自動車道完成計画と一ノ瀬駐車場の建設計画が提起されて危機感を抱いた「群馬大教官グループを中心に群馬県内外の自然保護団体，学術団体など」（代表今井勝俊群馬大教授，事務局群馬大教養部）により設立された[10]。

参加団体は12団体で，以下のごとし[11]。

尾瀬の自然を守る群馬大学教官グループ，日本野鳥の会群馬支部，群馬県自然保護連盟，利根川沼田自然を愛する会，群馬県勤労山岳連盟，高崎勤労者音楽協会，尾瀬自然保護研究会，日本科学者会議群馬支部，地学団体研究会前橋支部，群馬県高校生物研究会，国分寺遺跡を守る会，尾瀬の自然を守る会。

「尾瀬を守る連絡協議会」は，1973年３月12日に「群馬県議会に尾瀬の一ノ瀬駐車場建設中止を陳情した。」[12]

1973年５月28日『朝日新聞』（朝刊）の「自動車建設に抵抗」の記事によれば，「5月27日に尾瀬の尾瀬沼の湖畔にある長蔵小屋のそばのビジターセンター前の広場で，500人を集める，群馬県の計画する大清水―岩清水間の観光道路建設と一ノ瀬駐車場建設計画に反対する大集会が開かれた。」

この『朝日新聞』は，主催者名を伝えていないが，集会では「尾瀬の自然を守る会神奈川県支部」，「群馬県勤労者山岳連盟」，「群馬大教官研究者集団」，「群馬県野鳥の会」，「所沢ハイキングクラブ」，「高崎労音」などの代表が，壇上に立ち，「口々に尾瀬の保護を訴え」，「〈緑をつぶす観光車道を作るな。一ノ瀬駐車場建設断固阻止〉などの決議文が採択された。」と報じた。

このように群馬県の計画する大清水―岩清水間の観光道路建設と一ノ瀬駐車場建設の計画に反対する大集会が，県の計画発表後半年たっただけで組織されたことは，この反対運動の盛り上がりを示している。

これは，国民，一般市民，群馬福島両県民の尾瀬の自然への関心の高さを物語っていると同時に，1971年に急遽新設の環境庁長官大石武一が尾瀬縦貫観光道路計画を中止させたという英断の影響の大きさを物語っている。

1973年８月７日『読売新聞』（朝刊）の「尾瀬の駐車場　候補地，県が結論」の記事によれば，「尾瀬の自然を守る会」，「尾瀬自然保護研究会」は，８月７日に「環境庁に具体的な見解をただし，反対請願を出すことを」決めた。また「尾瀬の自然を守る群馬大学教官研究者集団」も「群馬県を訪れ，県の真意を確かめる」という。

1973年９月17日，「尾瀬の自然を守る会」は，自然環境保全審議会委員44名に「尾瀬一ノ瀬駐車場に関する要望書」を送付した[13]。

1973年11月21日『読売新聞』（朝刊）によれば，こうした反対運動に抗しきれず，まずは第１段として群馬県は，1973年11月20日に「高まる一方の自然保護の世論におされ」「一ノ瀬―岩清水間2.7キロを遊歩道とし，自動車道をあきらめる方針を決めた。」

残るは，遊歩道へのバスなどの進入問題と一ノ瀬駐車場問題であった。

注

(1) 前掲『高度成長期日本の国立公園』，254頁，256頁。
(2)「尾瀬の自然を守る会」の設立事情については，同上拙著，245－8頁。
(3)「群馬県自然保護連盟」については，吉田龍司「群馬県自然保護連盟の『発足と活動』」，ウエッブサイト，2017年12月５日版。
(4)「尾瀬自然保護研究会」については，「尾瀬自然保護研究会」，1972年10月１日『読売新聞』（朝刊），を参照。
(5) 尾瀬の自然を守る会編『尾瀬を守る　自然保護運動25年の歩み』，2000年，上毛新聞社，148－9頁。以後本書は『尾瀬を守る』と略す。
(6) 福島県自然保護協会編『尾瀬　自然保護の原点―福島県自然保護協会の歩み』，1993年，東京新聞出版局，30頁。
(7) 前掲「遊歩道，車道に化ける　尾瀬」，1972年12月20日『朝日新聞』（朝刊）。
(8) 前掲『尾瀬を守る』，206－8頁。
(9) 同上，147頁。
(10)「尾瀬を守る連絡協」，1973年３月13日『読売新聞』（朝刊）。
(11) 前掲『尾瀬を守る』，148頁。
(12) 前掲1973年３月13日『読売新聞』（朝刊）。
(13) 前掲『尾瀬を守る』，148頁。

④1975年一ノ瀬駐車場建設問題の終焉

すでに見たように環境庁は，1974年に「適正化要綱」を策定し，一ノ瀬駐車場問題に言及した。

「適正化要綱」別紙（二）は，尾瀬の入山口四つの内，「今シーズンの措置として」，「(1) 大清水以奥への一般車両の乗入れを禁止する。」ことを提案し，そして大清水以奥への「一ノ瀬駐車場の使用は定期バスを優先させることとし駐車場の場合，貸切バスは大清水まで回送する。」と提起した[(1)]。

こうして環境庁は，1973年３月段階で依然として一ノ瀬駐車場建設計画を支持していたことを示している。

しかし日本自然保護協会は，「適正化要綱」が提起された後，一ノ瀬駐車場建設反対運動を受けて，1974年10月10日付で「尾瀬一ノ瀬駐車場建設計

画に対する反対意見書」を提出した[(2)]。

この「反対意見書」は，「現在，尾瀬への入山者が湿原保護の上からも，利用施設の収容能力からも限界に達し，環境庁及び当該県においても，本年既にマイカー乗り入れ規制を実施するなど過剰利用に対する対策がとられており，更に早急に入山制限が考えられねばならぬ事態にある。」と指摘し，次のように要求した。

「このような実情を無視して環境庁の３分の１の補助金によって群馬県当局が今回一の瀬に駐車場を建設整備すべく建設予算を群馬県議会に上程し，建設を強行しようとしていることは極めて遺憾なことである。

よって当協会は保護委員会の決議に基づき，一の瀬駐車場建設，バス乗り入れ計画を撤回するよう意見書を提出する。」と。

日本自然保護協会は，あくまで一ノ瀬駐車場建設計画と遊歩道へのバス乗入れ計画に反対し計画の撤回を要求した。

更に1974年10月30日に「全国自然保護連合」，「尾瀬の自然を守る会」，「尾瀬を守る連絡協議会」の３団体は，自然公園審議会委員44名に「尾瀬・一ノ瀬駐車場建設計画廃止の要望書」を送付し，反対を訴えた[(3)]。

この「要望書」の要点は，以下の通りであった。

「群馬県当局は環境庁からの半額負担により一ノ瀬にバス20台，乗用車60台，2000平方メートル規模の駐車場の建設を強行しようとしていることは，入山者を一層増加させ，自然破壊を促進させる以外の何ものでもありません。」

「なぜ一ノ瀬に駐車場を作らねばならないのか不可解であり，自然環境保全の理念に真向から挑戦し，貴重な税金と資材の浪費であり有害にして無益，公共事業に名をかりてこの地域を私有する東京電力とその管理会社尾瀬林業の企業利益に奉仕するものであると考えざるを得ません。

既に開かれた沼山峠，鳩待峠のバス，乗用車の乗入れの地域の自然破壊は目をおおうばかりか，車を利用しての大規模な高山植物の盗採事件は続発するばかりであります。」

「私たちは次の二項目を群馬県当局ならびに環境庁に対して要請するものであります。一，一ノ瀬駐車場建設工事計画の即時廃止，一，群馬県当局，環境庁，関係自然保護団体との協議とそれによる今後の計画の決定」。

1974年11月６日『朝日新聞』（朝刊）の「『縦貫道路』ご破算に」記事によれば，日本自然保護協会や他の自然保護団体から一ノ瀬駐車場建設計画に反対がだされていたに拘らず，1974年11月５日，環境庁の「自然環境保全審議会の自然公園部会は，すでに提起されていた群馬県の一ノ瀬駐車場建設計画を付帯条件付きで承認した[(4)]。

その付帯条件の要点は，上記の『朝日新聞』（朝刊）によれば，「駐車場にはバスやマイカーの乗り入れを認めない。」駐車場への乗入れは「緊急または管理用など必要最小限の車に限る」などということであった。

更に『朝日新聞』は,「尾瀬を守る連絡協議会」代表今井勝俊群大教授の話として「バスの乗入れを認めるこれまでの姿勢に比べれば今回の答申は一応評価はできる。しかし，定期バスの乗り入れを認めないのなら現状とほとんど変わりはなく，駐車場をつくる必然性はない。規制がどれくらいきちっとやれるか十分に監視する必要がある。」と報じた。

こうして一ノ瀬駐車場建設計画問題は，1974年11月５日の自然公園審議会・自然公園部会の決定によって，一ノ瀬駐車場設置の承認と大清水―岩清水への自動車の乗入れは，一般車はマイカーとバスも乗り入れ禁止，乗入れは緊急・管理用の自動の必要最小限の許容というあいまいな形でほぼ決着した。

一ノ瀬の駐車場問題そのものは,こうして環境庁のマイカー規制の政策,マイカー規制の６モデルの中核的モデルとして位置づける尾瀬のマイカー規制政策を背景にして，広範な市民･地元住民の強い要求に押されて，1975年12月に群馬県議会で群馬県知事は，「大清水以奥の一般車乗り入れを禁止すると初めて発言」し[(5)]，大清水―岩清水間道路への一般車の乗り入れ問題は基本的に終息した

では一ノ瀬駐車場計画は，どうなったのか。

後藤允氏によれば，1983年秋に後藤氏の群馬県観光課，土木部への照会について「尾瀬自動車道に関しては…，すべて環境庁の指示に従い，県が独自に開発する意向はない。大石元長官のストップがかかって以降，大清水以奥は一般車両の進入禁止，歩行者に支障をきたさないよう維持管理している。」と回答し，「維持管理するだけで」，大清水から先に駐車場を作る計画ももたないというものだ」と指摘している[(6)]。

群馬県当局，更には環境庁も，一ノ瀬駐車場計画をなし崩し的に放棄してしまったのである。ひとえに一ノ瀬駐車場計画反対運動の賜物であった。

注

(1) 前掲「適正化要綱」。
(2) 日本自然保護協会『自然保護に関する陳情書・意見書集No.2』，1989年，日本自然保護協会。9頁。
(3) 前掲『尾瀬を守る』，209－11頁。
(4) 前掲星沢一昭「尾瀬の駐車場問題」も，自然環境保全審議会自然公園部会は「群馬県知事が一の瀬に駐車場事業を執行することについて答申」したと指摘している。『国立公園』No.274・5，8頁。
(5) 後藤允『尾瀬―山小屋三代記』，1983年，岩波新書，189頁。
(6) 同上，174頁。

⑤ 「適正化要綱」以後の尾瀬のマイカー規制の実態

1974年3月に公表された「国立公園内における自動車利用適正化要綱」は，尾瀬の「望ましい自動車利用適正化の措置」として「将来の方向」については，「(1) 尾瀬に至る入山口についてそれぞれ次の地点以奥へのマイカー乗入れを禁止する。」すなわち三平峠口へは，大清水以奥，鳩待峠口へは，鳩待峠手前の3キロ地点津奈木沢出合以奥，富士見峠へは富士見下以奥，沼山峠口へは御池以奥へのマイカー乗入れを禁止する，と指摘した。すでに指摘したように「(2) 一ノ瀬駐車場の使用は定期バスを優先させることとし駐車場が満車の場合，貸切バスは大清水まで回送する。」と定めた。

そして「今シーズンの措置」として「(1) 大清水以奥への一般車両の乗

入れを禁止する。(2) 最盛期には鳩待峠・沼山峠へのマイカー乗入れを禁止又は規制する。」と定めた。富士見峠口については言及しなかった。

では，1974年以降の各ルートでのマイカー規制は，具体的どのように策定されたであろうか。

尾瀬への入山ルートのメインは，戸倉から大清水を通って三平峠口へ向かうルートであった。

このルートは，1972年に尾瀬有料縦貫道路建設計画が中止されて，大清水以奥へ自動車の乗入れは，事実上禁止されていたが，1974年の「適正化要綱」は，「(1) 大清水以奥への一般車両の乗入れを禁止する。」としてその事実を追認し，「群馬県尾瀬交通対策連絡協議会」もこれを踏襲した。

この「大清水以奥への一般車の乗り入れ禁止」策は，強力な反対運動に押されて実現したもので，国立公園内へのマイカー乗入れ規制の中でも立山道へのマイカー乗入れ全面禁止とともにもっとも高く評価されるべきものであった。

その後，戸倉から大清水まで行けたマイカーは，５月中旬から10月中旬大清水でのマイカー駐車が禁止され，事実上戸倉までとなり，戸倉―大清水間へは，シャトルバスが運営された[(1)]。

尾瀬のマイカー乗入れ規制は，大清水以奥への乗入れ禁止策以外はあまり進展しなかった。

富士見峠口富士見下以奥への通年マイカー乗入れ禁止は，「将来の方向」として「望ましい」と指摘されているが,「今シーズンの措置」としては何も言及されなかった。それは，富士見下尾瀬ヶ原へのアクセスが難しかったことに加えて，戸倉から「富士見下までのバスが運行しているが，峠までの間は悪路でありマイカーの通行は事実上不可能である」という事情のためであった[(2)]。

沼山峠へのマイカー乗入れについて見れば,「適正化要綱」で提起された「沼山峠口へは御池以奥へのマイカー乗入れを禁止する」という将来的政策を提起しているものの，今シーズンには「禁止又は規制する」というあい

まいなものであった。

福島県尾瀬交通対策連絡協議会は，1974（昭和49）年には，６月１日，８日，15日の土曜日の13時から翌日の13時までの６日間は，沼山峠の駐車場（60台）が満車の場合は，御池以奥のマイカー乗入れ禁止と定めた[(3)]。

しかし情報がいきわたっていなかったことと，過剰なマイカーの入山があって，道路は混乱し，観光に依存する地元桧枝岐村からマイカー規制の反対が起きた[(4)]。

御池から沼山峠へのマイカー乗入れ規制は，同様の日程で，1976（昭和51）年には８日間，1985（昭和60）年には20日間に増え，その後漸増し，1990（平成２）年には43日間に増えた[(5)]。

環境省の資料によれば，1999（平成11）年に「マイカー等（タクシー・ハイヤー・二輪車を含む）は，通年規制となり，御池～沼山峠口間通行禁止」「観光バス等及び車体の長さが5.2m以上のものは，本年度から混雑期（年間69日間）七入～沼山峠口間の通行禁止」となった[(6)]。

鳩待峠口へのルートは，1963（昭和38）年に戸倉―鳩待峠の観光自動車道路が建設され，以後尾瀬登山の最も人気のルートとなった。そのためマイカーの鳩待峠口へ乗り入れが問題化した[(7)]。

「適正化要綱」では，「将来の方向」として「鳩待峠口へ鳩待峠手前の３キロ地点津奈木沢出合以奥，…へのマイカー乗入れを禁止する」と提起したが，「今シーズンの措置として」，「最盛期には鳩待峠…へのマイカー乗入れを禁止又は規制する。」とあいまいに定めた。

1975（昭和50）年には，戸倉から鳩待峠へのマイカー乗入れ規制は，「鳩待峠口は峠の駐車場がいっぱいになりしだい乗り入れ自粛」という方法をとった[(8)]。その後津奈木沢出合以奥へのマイカー乗入れ規制の政策は，『観光白書』では言及がないが，維持されようである。

1983（昭和58）年には，戸倉―鳩待間を，５月27日（金）―29日（日），６月３日（金）―５日（日），６月10日（金）―12日（日），６月17日（金）―19日（日），計12日間，車両通行止（ただし，路線バス及び許可車を除

く）とした[9]。

こうした規制は若干増減しつつ，1990（平成２）年には規制日は24日間と拡大し，次第に期間数を増やしてきた[10]。

その後，1999（平成11）年には，規制日は年間101日間に増え，「乗り合いバス，乗合タクシー及び二輪車以外の車両は通行禁止」になった[11]。2018（平成30）年には，以下の規制期間で，113日間となっている[12]。

以上のように尾瀬のマイカー規制は，「適正化要綱」制定以降，環境庁の期待と尾瀬の自然保護運動の圧力があったにも拘らず，全登山口の通年化はなかなかすすまなかった。それは，ひとえに地元福島県，群馬県の行政当局と観光業者のマイカー乗入れ規制への抵抗が強かった結果であった。

なお尾瀬に関する本節の作成については，ＮＰＯ法人尾瀬自然保護ネットワークの大山昌克副理事長から多くの資料の提供をえた，記して感謝の意を表したい。

注

（1）今現在，私には，戸倉―大清水間へのマイカー乗入れ規制が，何時から始まったかを確定できなかった。
（2）前掲「適正化要綱」別紙（二）のモデル地区の「経緯及び現況」。
（3）前掲『観光白書』昭和50年版，162頁。
（4）詳しくは，「マイカー規制，裏口は緩和，『観光収入減たまらぬ』福島県桧枝岐村」，1975年５月23日『朝日新聞』（朝刊）。
（5）前掲『観光白書』，各年版，参照。
（6）環境省報道発表資料「平成11年国立公園内マイカー規制等の実施について」，ウエッブサイト。
（7）前掲『高度成長期日本の国立公園』，123頁。
（8）「三平峠は大清水まで」，1975年５月22日『朝日新聞』（朝刊）。
（9）前掲『観光白書』59年版，113頁。
（10）前掲『観光白書』平成３年版。135頁。
（11）平成11年度国立公園自動車適正化実施計画表，環境庁のマイカー規制資料，ウエッブサイト。
（12）群馬県「2018年（平成30年）尾瀬の交通対策」，ウエッブサイト。

(3) 立山におけるマイカー規制

立山におけるマイカー規制については，既に別稿で詳論したのでここで再度論じることはない[(1)]。ここでは，1965年から工事が始まり，1971年にほぼ完成して営業を開始した中部山岳国立公園内の立山黒部アルペンルートへのマイカーの乗入れは，工事が完全に終了する1968年まで禁止されていたことと，しかし富山県当局や観光業界は，マイカーの乗入れを行う準備を重ねたため, 1971年に組織された市民団体「立山連峰の自然を守る会」を中心にした強力な地元の自然保護団体が，立山道路へマイカーの乗入れ禁止の永久化の運動を展開し，その結果，1972年に富山県中田知事はマイカーの乗入れ禁止の永久化することを言明し，1980年に沖中県知事は，中田前知事の政策を引き継ぎ, それを制度化したことを確認するにとどめる。

立山道路へのマイカー規制の事例は，国立公園内のマイカー規制問題でもっとも積極的な成果であったことも指摘しておきたい。

なおすでに冒頭の「はしがき」の注（2）で触れたように，前稿では，中田富山県知事が，立山道へのマイカー乗り入れを「永久化する」と述べた時期を，1978年と指摘したが，実際は，1972年であったと訂正しておきた。中沖富山県知事は，1980年12月にその中田前知事の「マイカー永久乗入れ禁止」政策を継承することになったのであった。

注

（1）前掲「高度成長期における中部山岳国立公園内の立山観光開発と自然保護運動」,『経済志林』第86巻第１号，2018年６月。

(4) その他の地域のマイカー規制

本項では,「適正化要綱」で問題になった中部山岳国立公園内乗鞍岳，十和田八幡平国立公園内奥入瀬，知床国立公園内知床カムワッカ地区,「適正

化要綱」では問題にならなかった富士伊豆箱根国立公園内富士山，などのマイカー規制の実態について考察する。

乗鞍岳は，中部山岳国立公園内の登山者に人気の山であった。1973年に岐阜県側から登る観光有料道路乗鞍スカイラインと，長野県側から登る無料の乗鞍エコーラインが山頂近くで合流して，自動車で頂上まで行ける山岳観光地として人気を博した。年間50万人近くが押し掛け，過剰利用により乗鞍岳の山岳観光公害が激化した[(1)]。

当初は，乗鞍岳スカイラインのマイカー規制は，岐阜県側でのみ，山頂の「駐車場が満車の折」岐阜側の「夫婦松ゲートで一時通行を禁止」するというものであった[(2)]。

1974年の「適正化要綱」では，乗鞍岳へのマイカー規制は，「望ましい自動車適正化の措置」の「将来の方向」として「従来どおり台数規制を行なう。但し山上駐車場が満車の場合には定期バスの通行を優先させる。」とし，「今シーズンの措置」として「(1) 前年どおり台数規制を実施する。駐車スペースを畳平・鶴ヶ池の２駐車場に限定して園路への乗入れを車止めで規制する。」とする消極的なものであった。

1974年の乗鞍岳スカイラインのマイカー規制は，『観光白書』によれば，岐阜側の６月１日から11月（初旬）「20時―３時30分及び山頂駐車場満車時」とあるが意味不明である[(3)]。恐らく山頂駐車場満車時にマイカーの乗り入れを禁止したということであろう。

『観光白書』によれば，1979（昭和54）年からは，乗鞍岳スカイラインでは，山上駐車場の満車時の通行禁止に加え，時期を限定し，５月15日―６月30日，９月１日―10月31日の18時―翌８時，７月１日―８月31日の20時―24時の夜間時のマイカー通行禁止の措置が取られたようである[(4)]。

その後乗鞍岳スカイラインにおけるマイカー規制は，進展しなかった。長野側の乗鞍岳エコーラインのマイカー規制はなかったようである。

2003（平成15）年に乗鞍スカイラインは無料化の時期になっていたので，これを機会にマイカーの乗り入れがいっそう激化することが予測されて，

2001（平成13）年に日本自然保護協会と「乗鞍岳の自然を守る会」は,「乗鞍岳の自然保護と観光のあり方」についてのシンポを開き，2002年に長野県と岐阜県にマイカー乗入れを全面的に禁止することを「提言」した[(5)]。

2001（平成13）年に長野県田中知事は，乗鞍岳エコーラインのマイカー規制の強化方針を打ち出した[(6)]。

こうした圧力に加え，2003（平成15）年に岐阜長野両県の乗鞍自動車利用適正化協議会は，乗鞍スカイラインと乗鞍エコーラインへのマイカー乗入れを全面的に禁止する措置を講じることになった[(7)]。

2008（平成20）年に，乗鞍自動車利用適正化協議会の規制見直しの動きがあるとして，日本野鳥の会は「乗鞍スカイラインへのマイカー乗入れ規制の延長について（要望）」書を「乗鞍自動車利用適正化協議会」に提出し，マイカー乗入れ規制を維持するよう訴えた[(8)]。

こうして乗鞍スカイラインへマイカー乗入れ通年禁止は維持されている。

奥入瀬は，東北地方最高の人気名勝地であった。『自然保護行政のあゆみ』によれば，1960年代に「奥入瀬では，交通量の増加に呼応して渓流沿いの国道を改良してきたが，それもすでにこの著名な自然の景勝のなかでは限界に達していた。そればかりでなく，折角の渓流の探勝も交通の渋滞によってままならぬ有様であり，交通規制に加えて，この渓流を通らない新たなバイパス道路を建設することが検討され始めていた。」[(9)]

「適正化要綱」は，奥入瀬のマイカー規制について，「望ましい自動車利用適正化の措置」の「将来の方向」として「(1) 焼山から奥入瀬渓谷を通過しないバイパスを建設して一般交通を振りかえる」,「(2) バイパス建設後の旧道区間専用バスを通行し，それ以外の自動車の通行を禁止する」とした。

「今シーズンの措置」として「(1) 石ケ戸における乗降りのための一時停止を除いて路上の駐停車を禁止する」,「(2) 最盛期には子ノ口における道路及び公共駐車場のマイカー駐車を禁止する。」とした。

1974年「適正化要綱」策定以後に奥入瀬でマイカー規制がどのように実

施されたか，資料が見当らず，『観光白書』もまったく言及していない。

管見するところでは，2016年９月11日の『東奥日報』によれば，国立公園の特別保護地区である名勝地奥入瀬渓流沿いの国道102号（子ノ口交差点―青撫山交差点間）のマイカー規制は，紅葉シーズンには「マイカーを利用した観光客が殺到し，渓流沿いの国道は両脇に駐車車両の列ができ…渋滞の原因となるばかりでなく，渓流の植生などへの影響が懸念され」，2003（平成15）年９月から，子細は不明だが，始まったようである[10]。

2008（平成20）年には，10月18日・19日の２日間，朝９時から午後４時にマイカー規制がおこなわれた[11]。

2016（平成28）年には，これまでの月末の土日の規制に加え，初めて９月14，15日の平日に，朝の10時から午後の２時まで，10月29日，30日の土日は，朝９時から午後３時まで，焼山地区惣辺交差点―子ノ口交差点間と子ノ口交差点―惣辺交差点間のマイカー乗入れが禁止された[12]。

2017（平成29）年には，マイカー規制は，平日の規制が10月26日（木）から27日（金），朝10時から午後２時，土日は10月28日―29日，朝９時から３時，マイカー乗入れが禁止された[13]。

都心から遠く離れていた奥入瀬のマイカー規制は，自然保護運動も弱く，いまだ秋の４日間という極めて限定的だったことを考慮すると，他のマイカー規制先進地と比較して極めて不十分だと指摘しなければならない。

1964年に新たに国立公園に指定された知床は，原生自然の残る地域として徐々に人気を博し，2005（平成17）年に世界自然遺産に指定された。

「適正化要綱」は，知床のマイカー規制については，「将来の方向」として，「開発道路との分岐点であるホロベツ原野以奥の知床岬・知床五湖方面へのマイカー乗入れを禁止する。」と提起したが，「今シーズンの措置」としては「基地建設について現地調査する。」と指摘した。しかし環境庁は，この貴重な自然が，マイカーの進入によって破壊されることを予測して，将来対策をとらなければならいとの決意表明にとどまっていた。

1974年以降の知床のマイカー規制については，詳細はよくわからない。

知床国立公園でも過剰利用が問題になり，1991（平成３）年頃に車両規制導入の機運が高まり，知床五湖地区自動車利用適正化連絡協議会は，「1999年（平成11）から車輛規制を導入した」[14]。

具体的には，「環境庁平成11年（1999年）国立公園規制等の実施について」によれば，規制期間は７月26日―８月10日まで16日間，規制区間は知床五湖―知床大橋（カムイワッカ方面約12km）とし，路線バス（シャトルバス）及び自転車を除く，一般車両（マイカー，観光バス，タクシーを含め）を通行禁止にし，夜間（午後７時―午前７時）を通行禁止にした[15]。

注目すべきは，ここでは，期限限定とはいえ初めから観光バス，タクシーの乗入れが禁止されていることであり，環境庁の意気込みが感じられる。

このマイカー規制は，2000（平成12）年には，７月29日から８月20日まで23日間に拡大された[16]。

臨時的にではあるが，2005（平成17）年から2010（平成22）年まで，知床五湖―カムワッカ間の道路は，落石防止工事のため一般自動車の通年通行禁止となり，繁忙期にはシャトルバスが時期限定で運行した[17]。

2011（平成23）年６月１日から，知床五湖―カムワッカ間は，一般自動車の通行が可能になったが，繁忙期には，再び時期を限って自動車の通行規制が行われ，シャトルバスが運行された。具体的には，夏期８月１日―25日，秋期９月19日―25日の計30日であった[18]。

以上のような知床の車両規制が今日まで維持されていて，通年規制に至っていない。

富士山の観光有料道路のマイカー規制は,「適正化要綱」のモデルには入っていなかったが，とくに吉田から富士山５合目間に造られた富士山スバルラインは，マイカー乗入れが激しく，1974年開設以来混雑が問題化していた[19]。当初は，成り行き的に「駐車場以外への進入禁止を防ぐため車止杭を設置し」「終点および五合目駐車状況に応じてゲートで乗入れ制限を行」っていた[20]。

富士スバルラインの混雑が問題になってきた1978年９月に，山田久就環

境庁長官は，記者会見で「先ごろ富士スバルラインを利用，五合目まで登った経験から，富士山の環境問題に触れ，〈現状では，環境破壊は免れない。〉〈富士スバルラインも，今後。相当の規制を考えなければならず，地元とともによく相談の上良い環境保持に努めたい〉と，注目される発言をした。」[21]。

1993年９月２日の『山梨日日新聞』によれば，山梨県は1993年に五合目周辺の「混雑解消と環境保全を図る目的」で，スバルラインでのマイカー規制を行なう方針を固めた。その際,「当初は三層四階建の五合目立体駐車場建設計画」だったが,「富士山環境保全を考える会」など「自然保護団体から建設反対の声が相次いだ」ため，２月に「立体化計画を白紙撤回」した。駐車スペースは，当時の1000台から300台に圧縮されることが予想され，マイカー規制が必至となった。

静岡県側の富士エコーラインの明確なマイカー規制は，1994（平成６）年から７月―８月に始まった[22]。

富士スバルライン自動車利用適正化協議会は，山梨県の方針に従い，1994年からマイカー規制の実施予定日を「ゴールデンウイーク，夏休み中の週末，旧盆，特に混雑が予想される日に限定する。」と発表した[23]。

こうして1994（平成６）年の富士スバルラインのマイカーの乗入れ禁止の詳細は，日時的には，７月29日―31日，８月5日―月7日，8月12日―16日，計11日間であった

この措置は，1996（平成８）年まで続き，1997年（平成９）年には，８月９日―18日，10日間とし，2007年まで続けられた。更にマイカー規制は，2011年には，８月５日―16日，15日間となり，2013年には富士山の世界遺産に指定され，登山者の増加を予想して，31日間に増えた。更に2014年には，７月10日―８月31日，53日間に増え，2017年から７月10日―９月10日，63日間に拡大した[24]。

なお1997年（平成９）年に富士スカイライン，ふじあざみラインのマイカー規制も，ほぼスバルラインと歩調をあわせた[25]。

以上のように，富士山のマイカー規制は，「適正化要綱」が制定されて22年後の1994年に短期間ながら全日乗入れが禁止されて，次第にその期間を広げていき，近年は，道路開通期間・約90日中，63日間となり，大きく前進した。

注

(1) 拙著『高度成長期日本の国立公園』，24－8頁。
(2) 前掲「適正化要綱」別紙（二）。
(3) 前掲『観光白書』昭和49年版，162頁。
(4) 同上，昭和55年版，103頁。
(5)「乗鞍岳の自然保護と観光のあり方」，オフィシャルpro, Nacs，ウエッブサイト。
(6)「上高地マイカー規制充実」，2001年８月３日『信濃毎日新聞』。
(7)「ウキペティア」の「乗鞍スカイライン」，ウエッブサイト。
(8) 日本野鳥の会；プレスリリース2008. 5. 26，ウエッブサイト。
(9) 前掲『自然保護行政のあゆみ』，214頁。
(10)「長期実施へ課題検証/奥入瀬マイカー規制」，2016年９月11日『東奥日報』。青森県庁のウエッブサイト，
(11)『十和田湖奥入瀬ろまん新聞』2008年７月９日，ウエッブサイト。
(12) 2016年９月11日。前掲『東奥日報』。及び青森県庁のウエッブサイト。
(13)「マイカー交通規制の詳細」，奥入瀬渓流エコツーリズムプロジェクト，ウエッブサイト，2017年と2018年版を参照。
(14) 小林昭裕「車輛期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』63－5，2000年，613－4頁。「自然公園の自動車問題」の自主レポート「自然公園の自動車規制」，自家用車通行規制事例（2）知床，ウエッブ，2018年８月27日。
(15) 環境庁「平成11年度国立公園自動車適正化実施計画表」，環境庁資料，ウエッブサイト。
(16) 前掲「自家用車通行規制事例，（2）知床」，ウエッブサイト。
(17)「道道知床公園線の通行止区間における登山者の歩行利用について」，「オホーツク総合振興局」のウエッブサイト。2018年７月11日。
(18) 平成27年度自動車利用適正化対策実施状況（実績），環境庁資料，ウエッブサイト。

(19) 拙著『高度成長期日本の国立公園』，157－64頁。
(20) 前掲花輪「自然公園のマイカー規制」，『自然保護』175号，11頁。
(21)「富士スバルラインもマイカー規制検討」, 1978年９月２日『読売新聞』(朝刊)。
(22)「渋滞解消や環境保護へマイカー規制」，富士山ＮＥＴ，ウエッブサイト，2018年10月25日。
(23) 前掲『山梨日日新聞』1993年９月２日。
(24) 富士山net，山梨日日新聞総合データベース，ウエッブサイト。2018年10月25日。
(25) 同上。

あとがき

以上のように，おもに高度成長期における環境庁の「適正化要綱」の指定したモデル地域の国立公園内のマイカー規制の実態について極めて不十分ながら論じてきた。

国立公園のマイカー規制は，尾瀬の大清水以奥，立山アルペンルートの立山自動車道のように，自然保護団体による強力なマイカー規制運動があって実現したケースと, その他の地域のように, 1974年の環境庁による「適正化要綱」の期待政策にも拘わらず，マイカー規制の運動が弱く高度成長期以降徐々にしか，マイカー規制が実現しなかったケースがあった。

ともあれ，私は，国立公園は国立公園法により自然保護が規定され，国立公園行政当局により自然保護のための政策が提起されているとはいえ，国立公園の自然保護は，常に自然保護のための運動によって維持され，強化されるのであると強調しておきたい。