

1972.12.15

# 尾瀬ニュース No.9

## 尾瀬の自然を守る会

### 美しい尾瀬よ

山水会 六年

愛甲俊明

尾瀬へ行くと、これがほんとうの自然だと感じた。

ニッコウキスゲ ミズバショウのある尾瀬

いろいろの歴史のこっている尾瀬

木道はけっさくだ。ゆかいだ。

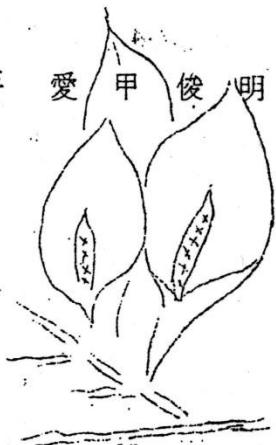
東京の近くに、こんなよい所があるなんて、うれしい。

これからは尾瀬も荒れるだろう。

行くなら今のうちだ。

でもあんなすばらしい自然をきりひらくのはもったいない

美しい尾瀬よ、いつまでもこのままでいておくれ



### 尾瀬からのたより

長蔵小屋

平野紀子

沼は1メーターの雪となりました。

30日に越冬者（檜枝岐の人）二人と交替して、全員、戸倉に下山いたしました。

広大な銀世界の尾瀬の中に、今、たった四人の人が静かに、除雪労働に、あけくれています。

一年をかりかえり、その1日、1日が、変わりゆく美しき自然と、多くの登山者に励まれ、過ぎてしましましたが、なんとしても、心の中に「三平峠の車道」についての前進がなかったことが、重く重く、心にかかります。

11月19日、初めて車道を歩いてみましたが、すっかり変わった山肌と冬路沢の沢ぞいに土砂が落ち込み、陵線からつづいた傾斜面は、道路により切り削られ急斜面になりました。（私たちは冬に何度か、入山しなければなりません。去年まで歩いた冬路の沢は、道路により寸断され、今までと同じルートでは難儀するでしょう。）

“自然を守る”ということ、百人百様のとらえ方があります。まとまった一本の方向への運動を推進する事はむずかしいでしょう。しかし、どんな事があっても、現在の岩清水までの道を遊歩道にするとか、復元するとか、決定し、車が絶対に入らない、入れない道にならなければなりません。その決定があるまで、守る運動の力は休むことなく、たゆまずつづけなければなりません。

墓標は、風雪に耐え、黙して語らず、きびしい真冬の尾瀬で生きるでしょう。（47年11月末）

# 尾瀬の自然保護 その(4)

金田 幸平

今回はレクリエーション利用問題のうち、利用施設の問題点を整理してみる。6号で取り上げたように、輸送機関、道路集団施設などが上げられよう。

## 輸送機関について

輸送機関は、種類としては、列車、電車、バス（路線バス、観光バス）、船（観光船、ボート、モーターボート）、自家用車、ロープウェイ、リフト……。利用形態として、公園内輸送と、公園までの輸送があろう。

### 公園内輸送

自然公園内の輸送については、尾瀬においては、ほとんど問題がない。今春、尾瀬沼の船が長崎氏の遺志をついだ長英氏の英断で廃止され、尾瀬観光がこれに同調し廃止したので、後は後述の公園外輸送の侵入が問題となるだけである。

近時、自然公園内を自動車で走り通る観光形態が流行し、あちこちに、いわゆるスカイラインが通ったり、計画されたりしている。そもそも、我が国では、何十kmも同じ景観が続くほどのスケールの自然ではなく、むしろ3m単位で景観が異なるといってよいほど、自然のスケールが小さい。こうした中では、徒歩によって初めて豊かな観光ができるといえよう。キメの細かい観光はスピードを落として初めて得られるものである。スケールの大きなカナダ、アメリカですら近時、自然公園内の自動車道を廃止しようとの運動がおこっているというなどを考えてみるべきである。幸い尾瀬ではこれが無いが、今後も絶対に作らせてはならない。

### 舟・リフト・ロープウェイ

湖沼内の輸送機関は湖沼から眺めるということで観光の角度を変える意味の効果がある。しかし、湖沼に舟が浮くことは、湖沼を眺める景観に違和感を与えるものであり、この点の配慮が必要である。極彩色の舟や、奇をてらった形の舟が浮くなどは本来、許されるべきでない。爆音や音楽などで騒音をまきちらし、静けさをかきけすのも、もってのほかである。

前述の意から、スピードも遅い方がよい。したがって、せいぜい、ろをきしませて和舟がこぎ出る形がその限界であろう。尾瀬沼では、かつては、それであった。しかし、観光客の激増に対応して機械船が動くようになり、それによる音と油の問題が浮かび出、自然破壊に対する反省から、前述のような経緯で廃止となった。外部からの規制でなく、観光業者の自己規制で廃止となったことで、よりいっそううれしく思う。尾瀬以外の各地の自然公園においても、こうした配慮がほしい。

リフト、ロープウェイは、これまた、観光の視角を変えることで価値がある。しかし、これまた、その施設そのものが、景観に大きな違和感を与えるものであるのでその設置がむずかしい。先述のごとく、日本の自然のスケールの小ささから、この種の設置は、あきらめられるべきであろう。幸いに尾瀬には無いし、今後も、設置は許されるべきでない。

## 公園外輸送

- 公園までの輸送の問題点は、①騒音・排気ガスなどで、自然破壊を呼ばないかということ
  - ②オーバーユースを呼ぶほど、過剰に人員輸送をしていないかということ
  - ③公園の自然物持ち帰りに加担していないかということ
- などがあげられよう。

## どこで車道を止めるべきか

尾瀬では鉄道による入口は、沼田、水上、小出、田島、日光、鬼怒川があるが、いずれも遠く、それだから、さらに自動車による輸送が必要となる。自然公園内は徒歩という前述の論法からすれば、鳩待、富士見は戸倉から、北は御池から、南は大清水から歩くべきである。戸倉については、すでに県道が大きく公園内を通り抜けており、結局、津奈木を遊歩道の起点とせざるをえない。田島からは、沼山峠まですでにバスが入ってはいるが、これは袋小路であり今からでも御池まで戻せる。七入から歩いて入る形にすることが、尾瀬観光のためにはずっとすばらしい効果が上がる。同じ論点からすれば、大清水から歩くべきであり、現在そうなってはいるが、実はいま歩いている大清水～一ノ瀬間は、自動車の道であって歩く道ではない。旧道を補修して遊歩道として整備すべきである。

御池、大清水、津奈木で車を止め、それ以内は歩くという形をとることが、自然公園の本来の形である。

さて、そうした条件の上で、①の輸送機器による騒音・排気ガスなどの問題は場所のいかんにかかわらず、強い社会要請があり、メーカーもその防止に努力しているので、それに期待をかけよう。②の過剰輸送は今後の最も重要な問題の一つといえよう。

## 入山制限の方向へ

ミズバショウ、ニッコウキスゲ、紅葉のシーズンは、列車・バスの臨時増発、さらには会員バスでと観光客の繰り込みが激増し、これらの縮小対策が強く望まれる。とはいっても、現状では入山規制は国民のコンセンサスを得るに遠く、上記シーズン以外の魅力の宣伝や、尾瀬以外の土地でそれらを求めるとのすすめなどが今のところ、最も有効な対策かもしれない。また、公園内宿泊設備の収容限界が自動的に日帰り以外の入山可能限界として働くであろう。

桂離宮が厳しい参観制限をし、予約にもとづいて少人数ずつ徐々に参観を許可する形をとっているのも国宝保存のためである。

尾瀬の自然を特別天然記念物として保護しようとするなら、無制限な入山が許されてよいものではなく、規制があってむしろ当然といえる。科学博物館附属自然教育園20万m<sup>2</sup>は、天然記念物指定を受けている自然であるが、その保護のために、同時に300名以上の入園のないよう常時チェックをしている。さらにここでは、楽器、ラジオ、ボール、酒類の持ち込みを禁じ、酒によった人や付添いのない子供の入園を禁止している。国立公園であるから、すべての国民が自由に利用できるはずであるという権利主張は結構であるが、同時に、自然保護があっ

て初めて国立公園としての価値があるのであり、末永く子孫にその自然を残し伝えるべき義務のあることを思うべきなのである。厳しい入山制限があって当然、という考え方が必要であろう。自然保護と快適な観光のできる限界の同時入園者数を算定し、入園口を定めて入園許可を出す形へと移行させていくことを考えていかねばならない。

#### 自然物の持帰り

③自然物持ち帰りの加担については、F県で、石をバスに持ち込んだ観光客に対して、「当社は自然物を持ち込んだお客様がいた場合は発車できない」ということになっていますので、その石をもとの所に戻ってきて下さい」と車掌がいい。始め強気だった客も、バスの一向にゆずらぬ姿勢と他の乗客の批難をあびて、しぶしぶ戻したという事を聞いたことがある。残念ながら、現状ではこういう輸送業者は稀である。禁止されているはずの採集行為があっても、客におもねって注意を与えることがない。

自然公園に客を運ぶからには、自然公園の保全こそ、その輸送機関の繁栄の元手であるはずで、一時的に客におもねっては、結局、自滅の種となることに思いをいたすべきである。

#### 問題をおこすマイカー

マイカーについては、繰り込み人数としては少なく、②の問題にはならないが、駐車場や道路占拠で、輸送上の問題をおこしていることと、③の自然物持ち帰りが、その機動力で著しいことが、尾瀬においてもすでに問題をおこしている。

現状のごときマイカーのモラルでは、チェックの方法から、さらには規制の方法まで考えられなければならない。

## 二岐地区原生林は泣いている!!

福島県の白河管林署管内の二岐地区で、ブナの大原生林伐採問題が昨年来起こっており、現地協議会の数名が必死に運動を致しておりましたが、ついで9月20日にすぐ下流の部落で水害が発生し、旅館の源泉が埋没したり、浴場が濁流に洗われたり、露天風呂数ヶ所流失等の被害が出てしました。しかし、会の人達は尙も頑張っており、漸く参議院議員団が調査してくださり、一步前進しましたが、問題はこれから始まるのです。

現地では運動のための資金が全くなく、水害による危機にさらされ、また、日本でも珍しいブナとアスナロの混生林が、全くの皆伐のような有様で破壊されていくのを目撃しながら、運動がはかばかしく進展しておりません。是非、皆様方の応援をお願いいたしく、ご協力下さいます方は、カンパ、激励、その他いかなる形にせよ、下記にご連絡くださいますようお願いいたします。（自然保護協会機関誌“自然保護”124号に関連記事があります）

〒110 東京都台東区下谷2の1の5

土橋進一 気付 二岐御鍋地区原生林保存協議会

# 平野長靖氏の一風景に思う 原沢弘

初めて尾瀬を訪れたのは、高校一年の時だった。藤原から上の原を経、狩小屋沢をつめて一日半かかって至仏の頂に達した。そして、山の鼻や弥四郎の周辺で何日か泊り、岩魚を釣ったり、浮島にのったり、夜、どぶろくを御馳走になつたりした。

もう秋も遅く、尾瀬ヶ原は、人影もまばらだった。昭和26年のことである。

それ以来、尾瀬へは行かなかった。平野がいたにも拘らず、尾瀬へ行く気がしなかったのはシーズン中の沼田駅を賑わす人の群の為だったかも知れない。私の中の”尾瀬”は、あの高校一年の時の尾瀬で充分だという意識があったのだと思う。

今年の7月、平野の埋骨式のため、尾瀬を訪れ、大江川湿原を歩き、やなぎらんの丘に立った。荒れて、俗化したと思っていた21年ぶりの尾瀬は、美しく守られていた。毎年何万という人々を迎えるながら、尾瀬はなおその清澄さと気品を保っていた。驚きだった。木道の一本一本や、植物や花々の洋落の中に立てられた名札などを通じて、私は、平野がどれ程尾瀬の自然を大事にし、愛したかをジカに感じた。

尾瀬の帰り道、私は、無惨に姿を変えた岩清水と、岩清水の先までのび、さらに頂上へ向かおうとしている道路の工事のあとを見た。そこにはまだ測量のポールが一本立って居た。

大江川湿原の日光きすげの群舞を見、この岩清水のさまをみ、三平峠の頂上にまでのびようとしている道路を見て、私は初めて平野が生命をかけてまで尾瀬の自然を守ろうとしたことの意味が分かった。

小山長官になって、環境庁は大きく変わった。先日は、大雪山の縦貫道路が、危うく許可されようとした。私は、そのニュースを、「あすなろ山荘」の二階で、静かに瞑目していた安らかな平野の横顔と、幻のように拡がる日光きすげの群舞と、あの測量のポールを想い浮かべながら読んだ。

平野はいい加減なことの嫌いな人間だった。やるべきだと考えたことは、ひたむきに誠実にやった。高校時代、皆の嫌った春秋のマラソンを、彼は、練習をいとわず、懸命に走ったものだ。皆が受験勉強に没頭はじめた高校三年の春、生徒会副会長になり、睡眠時間を削って生徒会活動をやったのも、大学時代、全学連大会に代議員として上京してきて、私たちを驚かせたのも、北海道新聞に入って、青年部の活動に熱中したのも、彼のひたむきで誠実な人生態度のあらわれだった。彼は、それらを、首をぶりぶり小声で、なに気なくしかし粘り強くやつたものだ。平野の命を奪った、あの季節には早い豪雪から一年たった。あの測量のポールは動き出す気配はないのであろうか。日本列島改造などの掛け声に便乗して、再びブルドーザーがうなり出せ、あるいは、岩清水までバスや乗用車が入ろうとしたら、いまはもう行動できない平野は、どう思うであろうか。私は平野のあの細い柔軟な目に見守られている自分を感じるのである。

# 沼山に60台の車が溢れる

10月14・15日山行報告

岸 好 人

午前2時の沼田駅頭は、尾瀬への表玄関にふさわしく、秋の夜寒にもかかわらず混雑していた。バスを待つ人達に早速ゴミ持ち帰りのお願いと主旨印刷のゴミ袋を配るべく、例のごとく太田さんを初めとする活発な働きかけが行なわれた。この夜出たバスは20数台と聞きながら我々も大清水へ向かう。

尾瀬林業大清水休息所でも居合せた人達に働きかける。ここ大清水休息所にもしっかりした木箱に今夏呼び掛けに用意された関係団体名および群馬県尾瀬憲章入りの立派なゴミ持ち帰り用の袋が無言の呼びかけをしていたが、ほとんど利用されることがない様子である。放送などで時々呼びかけていただいたらもっと利用されるのではないかと思われた。

一ノ瀬へ向かう車道入口には車輛通行止めの標識は掲示されていたが、6・7月のころは張られていた鎖は暗夜に歩く人達への危険防止のためか片付けられたままであった。そのためかどうか、岩清水一三平見晴し辺から見える工事区間路上に数台の車が駐車しているのが望見された。

峠を越しても去年までの舟のエンジン音が聞こえず、静かな尾瀬へ来た実感が湧いて来る。沼畔で朝食後、快晴の大江川湿原を沼山峠（旧名焼山峠）へ、そしてバス終点へ。ここでも駐車場から登山道入口横に設けられたゴミ持帰り呼びかけの施設が余りに利用された様子がなかった。これより七入への遊歩道は、さすがに昔からの路としての風情あり、歩く山路の実感がある。第一級の尾瀬への路である。この道行沢沿いの路には幾つかの橋があるが、三番橋のみ原形を保っており、他は少しづつ破損状態であったが、いずれも応急補修してあり、大増水時以外には通行できると判断した。

夕刻未だ日のあるうちに檜枝岐の宿に着き、今夕に村有志との会合を持つべく宿の主人が連絡に尽力されたが、諸士出払っている由で都合付かず、話し合いの場を持つことができなかつたのは残念であった。翌朝に宿の主人としばらく話す機会が持てたが、現在特にこれという動きはないが、村民の気持として、道を継ぐことの念願は今も変わりなくあり、それには沼山までの道を生かしてほしいこと、また、御池一沼山間の車道の廃止または一般車乗入れ禁止については、公道にそういうことが可能であろうかと問われた。これに関しては検討研究しなければ分からぬながら、私達の望むところは戦車を通すために条令を変えられるなら、民の声も高い自然を大事にするためにも活眼を持って臨んでもらいたいと願うものである。

翌15日、快晴の路を 平の原生樹海を見ながら重兵衛池へ。上池、下池と水面に映る燧の姿に、またカメラを構える指に止まるトンボに昔日の尾瀬を想いながら車道に戻り沼山へと歩く。行き交う車は、福島・新潟・関東とほぼ三分した割合と見た。日曜日ゆえかパトカーも登っていた。車道終点の駐車場にはマイクロバス数台を含むマイカー約60台で溢れて、くず箒

は邪魔にされて用をなさない状態となつておひ、ゴミの散るのも一理あるかなであった。

今回の山行を通して感じたことは、走る道と歩く路を如実に体験できただこと。山や尾瀬に心酔した御仁でなくとも、自然との触れ合いの感銘とその方法において後者の路を選ぶことと思う。渡舟の廃止による静かな湖について、風の音、水の音、鳥の声が自然のままに聞こえて来る当り前のことが当り前に聞えて来る。これについては山の人達も街の我々も、基本の例として考えて見てもらいたい。舟を止めた英断、その結果が当り前の状態に戻った。道を開き車が入った所が元に戻った例を知らないし、一度破壊した自然是容易に、また絶対に元に戻らないといわれている。道を開いたら舟をやめるようなわけにはいかないのである。

帰路に一ノ瀬より旧道を利用して、一箇所車道に戻り、他はほぼ全線にわたり利用できた。車道から見え隠れする指呼の間にありながら歩くに楽しい路である。

今回山行参加者は次の通りでした。飯野とり子、太田和、武繁春、手塚博、土橋進一、堀順二、松田美代子、八重樫淑子。なお、山のこと、宿のことでの土橋氏、橋氏に並々ならぬご配慮をいただき、おかげ様で無事に山行を終えたことに紙上でお礼申し上げます。

~~~~~ 会員の皆様からのおたよりを首をながへくして待っています。  
会 友 だ よ り です。尾瀬ニュースを読んでの感想・ご意見・おとど、また紀行文・回想録・詩・マンガ等なんでもお寄せください。

#### 前略

尾瀬ニュース(8)及び一周年記念号拝受。会則も出来、ニュースも軌道に乗り、大変嬉しく存じます。尾瀬の運動は、全国の自然保護運動のシンボルということに、否応なく、感じられておりますから、どうかシンボルを重荷としてではなく、持続と積上げの支えとして、いつまでも私ども各地の自然保護運動グループに示していく下さるようお願いします。

特集号の「現状と問題点」は熟読しました。学問的にも現実的にも全てこれから長年月にわたる努力が必要な問題ばかりで、だからこそやり甲斐があるというものですね。

しかし、解決方法が確定している問題は、単に尾瀬内の問題とせずに、社会全体に広げてゆくことも、考えてゆかなければなりませんね。例えば、ゴミ問題です。これは「廃棄物は発生者が始末する」という当然の社会道

徳の一端として「ゴミ持帰り」という結論になるのでなければいけないわけです。ゴミ持帰り運動がどうも「尾瀬を汚してはならないから」という意味、つまり特殊地域の問題にとられて、他所では構わない、という逆効果(或は無効果)があると感じました。だから正しい運動方向から言えば、キャンプ場(残飯用)以外は、ゴミカゴは全部撤去して、その代りに『持って来たものは、全て持帰って下さい。空カンやタバコの吸がら、ガムのカスに至るまで』というような立札を立てとくべきでしょう。そして、そして、それは尾瀬のみでなくどこでも都会の中でも、当然の社会道德だということも折あるごとに、強調すべきだと思います。会費同封いたします。

1972年10月 考える市民の会

篠田 健三

## シンポジウムに参加しませんか！

自然に対する受けとめ方、親しみ方は人によって異なる事はもちろんですが、1月より数回にわたり、講師の方をお招きして、いろいろな角度から自然とは一を改めて考えてみたいと思います。多数のご参加をお待ちしております。

第一回

◎講 師

◎日 時 1月20日(土曜日)

川崎 隆章氏(日本登山学校々長)

午後3時～5時までの予定

尾瀬の自然保護の歴史

◎会 場 新宿消費者センター集会室

木原 啓吉氏(朝日新聞東京本社編集委員)

国電新宿駅東口前

自然破壊と公害

新宿富士ビル4階 TEL 352-9361~3

入場は無料です。お友達をお誘い合せの上おいでください。会員外の方も歓迎します。またこんな内容での講師の方をというようなご希望がありましたらお聞かせください。

## 会費およびニュースの配付について

すでにニュース8号にてお知らせいたしましたが、会則決定により年額8,000円(1口分)の会費をお願いすることとなりました。ただし、今回は年度途中でありますので半額の400円といたします。

会費は同封の振替用紙または切手でお寄せください。

発足来特に定めずなんらかの形で協力できる方を会員としてより多くの方々との交流を望んでまいりましたが、財源的にも苦しい現状でありますので、不本意ながら会費の納入ある方だけを会員とし、ニュースの配布も次回号より会員のみとさせていただきますので悪しからずご諒承願います。

会員募集の呼びかけをお願いいたします。

おとなりさん、おむかいさんへ、サラリーマン、OL学生、主婦の方へ、自然を愛する心の持ち主の方へぜひに、ぜひに。

### 尾瀬ニュース9

編集発行 尾瀬の自然を守る会

東京都港区三田1-11-45-108

太田気付

TEL 03(451)3883

振替口座東京138023

1972年12月15日発行