

1973. 2. 1.

* * * * * * * * *
* 尾瀬 * * * * * * * * *
* * * * * * * * *
* * * * * * * * *

ニュース No. 11

尾瀬の自然を守る会

冬の住人たち 尾瀬沼管理員 中島 和

紅葉の一時期、非常に混雑する尾瀬も、10月20日を過ぎると、訪れる人もだんだん少くなり、原の木道を歩いても会う人もまれになる。山小屋も雪囲いの板を窓に打ちつけ下山準備に忙しい。森に生活する小動物、野鳥が道を歩く人に身近なものとなるのは、この頃からだろう。葉の落ちて明るくなった林の中でヒガラ、コガラなどのカラ類の群が目につく。チーチーチーという彼等の声を耳にしたときは、もう、回りの小枝に数十の小さな影が目まぐるしく動き、群の中に自分がおかれていることに気がつくこともしばしばである。夏鳥は南に去ってしまったかわりに、10月中旬から11月の雪の来るころまで、冬鳥のカシラダカ、アトリ、ツグミ、マヒワ、シメなどが、数十から数百の単位で、森林の中を、湿原や沼の上を飛び回る。昨年の秋は、ここ4年ほどのうちでは、冬鳥の数が最も多い年で、また、遅くまで尾瀬に滞在していた。雪の来るのが遅かったのと、オオシラビ^リやトウヒの実が非常に多くついたのがその原因の一つかもしれない。11月下旬近くになってもシメやアトリの群がそれらの実を食べているのが見られた。けものを見る機会は少ない。彼等がいないのではないことは雪の朝が示してくれる。新雪についたリス、ネズミ類の極く小さい足跡、テン、ノウサギ、キツネなどのそれより大きい足跡、それは湿原にも、森林の中にも、山小屋のすぐ脇にも点々とついている。夏にも木道に沿ってノウサギがはねたり、木の根の間からオコジョのひょうきんな顔を見たりすることもあるが、動物相の豊富なことは雪のときにはじめて知ることができる。昨年の春から尾瀬沼の渡船が廃止され、静かな沼に戻ったが、夏の半ばから長蔵小屋のサン橋の周辺にマガモが寄つくようになり、やがて陸にも上って、建物の間をヨタヨタ歩き回っている。船の廃止が直接の原因とは必ずしもいいきれないが、今までではなかったことである。

群馬県庁を訪ねて

岸 好人

昨年暮れの19日、群馬県会の道路並びに地域開発特別委員会において、中島県議の質問に答えた畠土木部長の発言により、潜行していた尾瀬道路問題の再燃については、其の後も依然としないまま年を越した。

発言当日の夜、緊急に神田群馬県知事宛に抗議電報を送り、翌日には境県宇野計画課長にことの顛末とこれに対する姿勢を問うたまでは先のニュースでお知らせした通りであ

るが、おのの対峙する発言の先方に對してはなにも言わない方針のこと、折しも組閣最中で長官に取りつこうにも心ここにあらざりきの感があった。が、この機に問題を放置することは今までの運動を無にすることになりかねないと考え、急ぎよ抗議の質問書を作成し(3P。参照)1月10日までに文書をもって返答されるよう、群馬県知事、同土木部長、同観光課長、福島県知事に送った。

一方、環境庁へは12月25日に持参し、主旨を伝え、後日を約して辞した。

しかし両県からは期日を過ぎてもなんの回答もなく、慣例としてこの種の文書に対しては返答を出さないと聞き、1月16日群馬県庁に横浜の武氏とともに、畠土木部長を訪ね懇談の時をもった。畠氏は39年から1年ほど福島県に在り道路課長として、沼山峠への道路開初に当たり、今は群馬県の土木部長としてその任に当たって居られる由、故にこの道路の両県の関係については言わざるがなであると感じた。

畠土木部長の話。

まず問題となる46年度工事区間について、法面保護の工事中で、形態は車道であるが、路面は土壌のままで、グリやバラスの敷き込みはせず、雪融け時の崩壊等がなければ48年度中に終わり、大清水まで撤退する。しかし、撤退して終わるのでなく、引き続き、今度は大清水から一之瀬に向かって、二車線車道の整備に入り、2、3年後完成時点に共用申請をなして県道とする。

また、一之瀬から上部へは車両乗入れのできない措置も可能であり乗入れるつもりもないが、現在決定はしていない。なお、中止となつたのは三平峠—沼山峠間で、群馬県側三平峠までは許可されたままで、問題の区間を含むいっさいが法的にはなんら変更、拘束されてなく、計画路線敷は群馬県が買上げている。現在、公道としては大清水までが車道として利用できる終点である。

つぎに、鳩待峠への道は峠まで県道とされており、利用規制は考えられず、また、一時伝えられた拡幅予定はないが、管理者として現状維持の保守整備は続けていく、というのが畠土木部長の話の要点であった。

話をすくるからには信頼し合った上で、と一時間余語すうちの「話はわかるが」「つまりである」「可能ではある」「予定」などの発言に牧務上とは言いながら、齒がゆい思いで

あり、かつまた安心できない。指呼の上毛の山々や白銀の上越の山々を見渡せる部長室を辞し、観光課へ崎木課長を訪れた。こと尾瀬道路問題に関しては観光課がその窓口になって居り、年末頃に県会で言われた尾瀬を大きく迂回する代替ルートについては観光課は知らない由、迂回と言っても地理的、経済的に考えられないのが現実であろうがこの件は未知数であるとの話。課長の口からは尾瀬の保護は発想の転換からして必要で、現存する特別保護区域内の施設を全部外へ出してから論すべきだと言われ、この件については環境庁へも昨年文書を以て具申したそうである。話を進めるうちに、ここでも一冊の部厚い資料を出したが、それは各新聞からのスクラップブックで全国版県内版が克明に整理されていた。ここで我々の出した要望書や質問書の件を問うたが、それは見たがそのままであると次の句はなく、スクラップブックにすら留めてないことが判明した。まさにそれはマスコミのスポットライトが当った部分にのみ対処する如きであり、心外であった。課長は尾瀬を守るには広範囲の施設が必要であり、特に福島県側の道路の接近は懲りべきものがあり、福島県の比ではないと、福島県にしてやられた感の言を強くしながら、一之瀬まで開通を予定し駐車場は一之瀬の上700メートルあたりの海拔1,495メートルあたりが適地であろうとの発言で「保護には発想の転換」をと唱える衣の下に鎧を見た。

観光課が資源の保護利用より、観光収入への近道作りの姿勢を脱してないこと、福島県より迎えた土木部長によって翌年より今までにない急ピッチで工事が進んだ等々、法的にはなんら拘束を受けてないこの問題は、問題の表面化した時のみ騒いで、最終的解決を見ることが出来ずに不発弾を枕にしているようなものである。

以下は先日提出した公開質問書の全文です。

昭和47年12月25日

環境庁 殿
群馬県知事 土木部長 観光課長 殿
福島県知事 殿

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
群馬県労働者山岳連盟
会津生物同好会
福島の自然を守る会
栃木市の自然を守る会
(順不同)

尾瀬周辺の道路問題に関する公開質問

この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「尾瀬遊歩道として復元する」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ーラン等、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い、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

次の四つの要望事項について、明確に返答されたい。

(1) 大清水登山について

営業車、一般車は、大清水迄とし、ゲート等を以て規制すること、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。また津奈木一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、津奈木沢出合に駐車場をもうけ、(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) 沿山峠口について

新設の御池一沿山間は一般車の乗入が多く、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

(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、その後、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) 講じなかつたならば今後どうするつもりか。

尾瀬の自然保護

その(5) 金田 平

利用施設

② 道路

道路のうち車道については、前回輸送の項でほとんどふれた。あと、土ぼこりは、それが周囲の植物の光合成能力を下げることになるから路面は舗装したほうがよいとか、水脈を変えて植生を変えたり、崩壊の誘因にならぬよう排水溝の設置に配慮しろとか、周囲の林相を考えて路との間に巧みに、そして群落、マント群落を構成させるべきである等の問題があろう。

遊歩道については、それが効果的な観光に応じられるようなルートをとることと同時にその施工およびそこを人が通行することが自然を損ねることをできるだけ少なくするよう配慮すること。さらにその道路および通行が、他から見だとき、目ざわりにならないようしたい。尾瀬の場合、ルートは既にほとんど定まってしまっており、今改めるほどの必要性もないと思われる。遊歩道は、遊歩道から人がはみ出して歩くことを警戒しなければいけないが、尾瀬においては、遊歩道の多くが湿原を通っていることで、ことさら厳重に注意されなければならない。尾瀬の湿原は一ふみ十年といわれるほど、復元に長期を要するか、あるいは復元不能であるというほどの特殊性があるからである。尾瀬の湿原では木道が作られており、これをおりてはいけないことにしているが、まだ写真撮影のためやゝすれ違ひの時等に結構、おりている。木道の高さをもう少し高くして、木道からおりられなくなるなどはどうだろうか。

木道は現在、ほとんどを外材に依存しており、その耐用年数はカラマツで12年～13年、アオモリトドマツで7～8年といわれ、整備が一通り完了するころ他の個所の整備をしなければならぬ実状であるという。(一周

年特集号参照) 木道の古材が腐敗することは湿原の栄養に影響を与えるものであり、これは問題である。取り除いて処理することを考えなければならぬことである。しかし老朽したもののが搬出は技術的にもむつかしかろう。長蔵小屋の三平帳側にコンクリート製の木道？がおかれているのを存知と思うが、アルカリ等の融出を防いだ上で、こうした恒久的なものに変えたいところである。ただ、この試験的に置かれたものについては、歩行者がその感触を忌避し、これがその設置を実現させなかった点も問題である。加工法で解決をはかることと同時に、木材使用が自然破壊を呼ぶことの認証を求める必要であろう。

③ 集団利用施設

①宿泊施設

場所、数、建物の体裁、色、燃料、ゴミ、尿尿、排水、料理、騒音、客扱い……etc. が問題となる。

自然公園利用施設は、自然公園利用者の便を考えて作るのではなく、公園利用によっておこる自然破壊を最少限にいくとめるために作られると考えられるべきであろう。

宿泊施設についても、利用者が各人適当にピパークしたなら、大変な自然破壊をひきおこすはずだ。ここに安全な泊まり場所を提供するから、他でピパークしないでくれ、といった解釈であるべきだ。自然保護が絶対要件である自然公園の特別保護区内の宿泊施設の存在は前回述べた。そのすばらしい自然を利用するためには、設定されたこの遊歩道をゆっくり探勝しながら一巡りするに当たり、途中に宿泊の必要があるなら、それが最低限許される存在となろう。国立公園指定の前から生活の場としてあった山小屋が、その権利の存続の主張をすることは当然であろう。これについては、国立公園指定の時点での自然保護を前提としてその権利についての解決をはかっておくことが必要であったはずで、この点我

が国の国立公園（国定も同様）がその設置意義を明確にせず、安直に指定されてきた幣であろう。国立公園指定の時点では保護区内の小屋の新設を認めず、しかもキャンプを厳禁してきたなら、その保護は理想的に行なわれたはずであった。他の自然公園についても同様であり、公園行政の姿勢が問題である。

この場合、どの位収容力のある小屋がどの位の数、必要なのかの算出はきわめてむずかしいところであり、今後の研究に待つより仕方ない。

設定された遊歩道を単位時間内に通過する人数がどれ位の時、周辺の自然がいためられず、また他の人間の精神的圧迫を感じず自然を探勝できるかの計算が基礎となり、園地内必要最低宿泊者数が割り出されるわけである。当面は現状より縮小の努力がなされてよい。まず第一歩として特別保護区内の野営は直ちに禁止すべきであり、キャンプ場は閉鎖すべきである。

もちろん、こうした背景からして、その建造物の体裁および色彩が、周囲の景観に異和感を与えることは絶対に許されない。騒音も発してはならない。多くの山小屋が、尾根筋に作られ遠方から目立つのを許してはならない。目立たない所に建てるという主張に反発するものとして常に遭難対策がいわれるが、小屋の存在を歩いてくる者に知らせる方法は遠くからの景観を損ねるような形でなくてもとれるものであるはずだ。

多くの他の国立公園では、この点で問題とすべき所が多いが、幸い尾瀬では、一応大きな問題がないといえようが、国や県の立てた国立公園入口や尾瀬憲章表示等、標示板が必要以上に大きく、目ざわりに思うがいかがであろうか。

山小屋の燃料についてはこれまで全く当然のように周辺の木を切り出して使っていた。

今なお自然公園内でそうしている所のある

ことは驚くべきことである。ようやく重油等に切り換える風潮が出てきた。尾瀬ではようやく一昨年から（それまで特別天然記念物であることで薪が燃されていた=木が切られたことは驚くべきではないか）重油、燈油、プロパン等に切り換えられた。たゞ、この場合もその使用増加の場合、排気ガスによる汚染を心配しなければならなくなろう。今のところは他の問題のほうが大きい。

ここに多数の利用者が宿泊するために発生するいくつかの問題がある。一つは生活による汚染である。尿尿、ちゅう芥、その他生活排水等、排出物処理である。非常にデリケートな尾瀬の如き自然では、こうした排出物による窒素過多は、そのまま独特の植物変化を招く。一周年特集号にも指摘されているが、尿尿に例をとれば、現在小屋数23、休憩所3、公衆便所3、キャンプ場3、の計32の便所が、たれ流し2、汲取り15、浄化槽12、という処理をしている。たれ流しはもちろん、汲取り処理も、更には浄化槽浄化の場合も、その排水が園地外に運ばれぬ限り、その場所の栄養を変える。浄化槽の排水、生活排水等はパイプで園地外に排出すべきであり、これは緊急なすべきことである。

ゴミ問題は、観光客の項でふれたが、公園外搬出が大原則であり、台所のゴミも同断である。結局、山小屋を公園外に出す方が楽かもしれない。

尿尿、ゴミ、生活下水の公園外搬出の経費は、受益者負担の原則からすれば、宿泊者が負担すべきであり、自然公園内宿泊はきわめて高価なものになるであろうが、それは当然なのだと認識すべきであろう。これまでの考え方方が安易に過ぎるのである。

ここで、合わせて考慮すべきことに、水の問題がある。便所水洗化等で水使用量が増加した場合、排水が直接園外に捨てられるということは、園地内水収支を狂わすわけであり問題となるはずである。山小屋の風呂など、

やめてもいいものをひろい出し、節水対策をねることも必要であろう。

〔騒音〕尾瀬では問題がないが、ものすごい音量のスピーカーから流行歌や、営業案内の流れる自然公園が多い。再三各項でふれた通り、自然音を味わえるよう、静かでなければならぬ。観光地であり、行楽地でないことを強調しよう。

〔客扱い〕輸送の項で上げたところであるが国立公園の宿泊施設は、観光の便を供し、宿泊を提供すればよいのである。自然を守ることと、客の生命の安全をはかればよい。コビを売ることはない。自然物破壊等、自然破壊をし、騒音を発したら、厳重に警告を発するべきである。客としておもねってはならない。同時に宿泊施設利用者は、施設サービス機関と考えるべきではない。

その他、客に対して事実を歪曲した解説をしたり、暴利をむさぼったりというケースもあり注意の必要なところであるが、一応尾瀬では問題はなさそうだ。

すぐれた原始自然に接するには、それだけの精神的アプローチがほしい。神社がうつそうたる境内に小砂利をしきつめた参道を長くひばして、そこをしづしづと歩くことを作為したり、教会がステンドグラスを通して陽光のふりそそぐよう雰囲気づくりに気を配ったりするのと同様である。自然公園内の宿泊施設はたゞ生活の便利さを追ってはならないのではなかろうか。いわゆる山小屋的雰囲気をかもし出す演出がなされてよかろう。

物質的におこってはならない。むしろ不便であってよい。いわゆる都会的文化発達と、清潔とは同義ではない。不潔では間違があるが、近代化への指向は、山小屋ではなすべきではなかろう。

特に質の高いクリエーションのために脱都市、脱文化がより強く要求されようから水洗廁所でありながら、昔からの山小屋の便

所の体裁であつたり、重油を使しながら、炉端の雰囲気がつくれたりしたらすばらしいと思う。

会友だより

尾瀬の車道問題が、県土木部長の道路並びに地域開発特別委の席上発言で再燃し、又かと驚いている。知事も地元の過疎化を見すごす訳にゆかないと申しているようだが、車道が出来れば人口がふえると思っているのか知らないが、地元といわれても片品村民のホンノ一部の声であり、これは誰かよその人に自動車道路が出来た方が良いかときかれれば良いと答えるのが人情で、田舎の人はそう答えるでしょう。

しかし、各部落毎に今は列島改造の風が吹きこみ、尾瀬より身近な自分達の問題がより深く生活につながる意味から、入りこむ土地会社の甘言に右往左往しているようである。

六月末、桧枝岐、裏ひうちを入り、七入・御池と十年前あるいた道をこんどはバスで通り、桧枝岐の変りようにびっくり。調べてみたいと考えた石碑なぞどこかに移転され、村長さんにも話したが知らぬようす。バッタリ車のある付近だがなアと思い乍ら一泊、翌日沼山峠まで車。今、そのバス道を作った福島の道路課長が、群馬県の土木部長ともきく。一月のシンポジウムには参加してみたいと思っています。片品の近況一報まで。

47年12月28日

群馬県利根郡片品村

萩原 錬

多くの方々より年賀とへげましの声をいただきましてまことにありがとうございました。
誌上でもって御礼のございさつをさせていただきます。 守る会 編集者一同

シンポジウムの報告

1月20日 新宿消費者センター集会室におけるシンポジウムは、30名余の参加を得て「尾瀬自然保護の歴史」川崎隆章氏（日本登山学校長）と「アメリカの自然保護運動」市雄貴氏（朝日新聞社会部記者）の講演と活発な質疑応答が行われた。以下は、その講演内容からポイントと思われる部分を抜粋要約したものである。

川崎隆章氏「第2次大戦によって、戦争に勝つために尾瀬沼の沼尻に堰堤を作り、水位を3M上げて、冬期渇水のときは放水して電力を使った。そのときの約束は、戦争が終わったら原状に復すということだったわけですね。ところが東電はそれを実行しないですね。いまでもコンクリートの堰堤があり、そのため水が3M上下するので、三平峠を下ったところが白い砂浜で、それを三平の砂原と呼んで、僕たちはそこで休んだのですけれど、いまはそこは水びたしで、昔の面影がないばかりか、沼周辺の樹木が枯れてきたですね。でも東電にとってはそんなことはどうでもよいわけで、現状を保持して水力を出せばいいということですね。」

要するに東電は二足三文で尾瀬が原を買つたんですね、それで尾瀬が原を貯水池にするということで大問題になって、放っておくと世界的に貴重な湿原が水没してしまうので、28年1,2月に特別保護地区、35年3月に特別天然記念物に指定したわけです。それで東電も手も足も出なくなった。しかしその後ボーリングしたり、ヘリコプターを飛ばしたりしてなかなかあきらめませんね。

自動車道については、最初の案は観光バスが三平峠を越えて尾瀬沼に出、沼の畔を通って長蔵小屋前に下る案でしたが、これを大石前長官が止めた。それで小淵沢田代を迂回する案が出たが、これも止められた。結局、大清水から上は、歩くことで落ちついたわけです。それが最近のニュースによると、

岩清水まで二車線の自動車道を完成させるという群馬県の発言ですね。一旦決まったことをまた強引にやるのは卑怯だと思いますね。それから大石長官が言っていた新しい国民の祝日、自然の日（7月1日）をぜひ実現してほしいですね。

市雄貴氏「アメリカ人というのは、基本的には都会生活者も含めて農民なんです。彼らの理想というのは、ビルが立ち並んでいる都会よりも郊外に住みたい。その郊外というのは、広い土地なり森なり沼がなければ、いかんというわけです。沼に流木が2、3本流れついで新聞の1ページをつぶさせるくらい騒げるほど、市民の権利意識が非常に高いわけです。ところが、環境問題、自然保護問題に关心をもてる階級というのは中産階級以上ですから、生活にゆとりのある人であり、同時にベトナム戦争の支持者でもあるわけです。要するにそれは白人社会の中でしか機能しない権利意識で、黒人とか日系人とかいうものと分から合える権利意識ではないわけですね。だから彼らの権利意識の中には、人種差別主義があることを見落してはいけないと思います。」

彼らはアメリカの環境は守らなければいけないというけれども、ベトナムの山林破壊についてあまり関心を持たない。ベトナム反戦は口にするけれども、それはアメリカ経済を疲弊させているということからの反戦であって、道徳的ではないわけです。」

そのほか質疑応答の中で「木道を歩がなくともいい」とか「景鶴山の登山禁止はおかしい」とかいう意見があり、それに対して「その意見は自然保護と矛盾するじゃないか」という意見もあり、登山と自然保護との関係に議論が集中した。もはや自然保護を無視した登山は許されないとと思うのだが――

なお、このシンポジウムの全記録は、別途作成する予定です。（文責 青木安弘）

お知らせ

◎2月8日(木) 日本の自然を考える夕べ
札幌～東京～大阪を結んで
主催 全国自然保護連合
18時～20時30分(17時半開場)
会場 札幌：大谷会館
東京：朝日講堂
大阪：科学技術センター

昨年問題となった大雪や妙高などを取上げ
映画やシンポジウムを交えて今後の自然保
護のるべき姿を探ろうという会です。
当会からは東京の会場で尾瀬の現状を
岸好人氏に報告していただく予定です。

◎2月17日(土)～18日(日) 自然保護講座
主催 日本自然保護協会
会場 八王子市大学セミナーハウス
講師と内容
木村福八郎氏(経済評論家)
岬嶺康民氏(志不忘湾の公)列島改造
告を守る会)について
石弘之氏(朝日新聞記者)
自然保護運動の歴史
四手井綱英(京都大学教授)自然と文化
パネルディスカッション
斎藤直一氏(弁護士)
安藤元雄氏(国学院大学教授)
金田平氏(鍛冶高校教諭)
他
参加費 1,000円
申し込み先 2月10日までに
港区芝西久保明舟町15虎ノ門電気ビル
日本自然保護協会 自然保護講座係
(503) 4896

◎3月 尾瀬のつどい 第2回
講師 木原啓吉氏(朝日新聞編集委員)
日時 会場未定(別途連絡します)

衆議院議員選挙立候補者への公開質問

○結果(報告)

昨年12月17日、衆議院議員の選挙が行
なわれたが、尾瀬の自然を守る会と全国自然
保護連合の連名でもって、群馬・福島・新潟
三県の立候補者50余名に公開質問状を出し
たが、回答を寄せてきたのは、山口ツルオ
(群馬・社) 吉村吉雄(福島・社) 坂村吉正
(群馬・自) のわずか三名であった。

質問1. 自然と開発をどう考えるか。

回答 自然保護を優先する(3名とも)

質問2. 農漁村への企業誘致をどう考えるか。

○答 公害発生危険のある企業は反対(吉村)

民主的決定(大衆討議)なきは反対

(山口) ケースバイケース(坂村)

質問3. 秘境と観光開発について

○答 金もうけのための開発だが反対。秘
境絶対保全(山口、吉村)多くの人
が景観を享受できる程度の開発は許
されてよい(坂村)

質問4. 尾瀬の車道入口規制について

回答 貴会の意見に同意(山口・吉村) 尾
瀬周遊のために働く業者の意見にも
耳を傾むけたい(坂村)

質問5. 檜枝岐一片品川道路について

回答 自然を守る議員連盟結成したい(山
口) データなく答えられない(坂村)
中止に賛成(吉村) 以上

尾瀬ニュース 11

編集発行 尾瀬の自然を守る会

港区三田1-11-45-108

太田彌付

03(451)3883

①振替口座東京138025

1973年2月1日発行