

## 観光地における自動車交通と環境保全

三田 育雄\* 南 賢二\*

観光行動における自動車の占める位置は、鉄道の衰退と反比例して急上昇をとげた。すなわち、宿泊観光についてみれば、昭和39年には鉄道の利用がほぼ3%で、自家用車はその1割程度（複数回答）にすぎなかったが、53年には鉄道が50%のラインを割ったのに対して、自家用車は40%に近づく程の伸びを示している。こうした自家用車利用の伸びは、日帰り観光においては一層顕著で、約%のシェアをもつに至っている。こうしたモータリゼーションの発展によって、老若男女、体力の強弱を問わず、きわめて自由な行動が可能となり、国民の余暇活動に与えた影響は大きなものがある。

しかし、ほとんどの観光地はこうした情勢の変化への対応が非常に遅れており、その中への大量の自動車の流入は、きわめて大きな負の影響をもたらし、社会的な問題となっているのは周知の事実である。大量の自動車交通の発生は、いわゆる交通公害といわれるような1次的な影響（交通渋滞、騒音、排気ガス……）もさることながら、2次的にはさらに広汎な影響をもたらしていることを見すごしてはならない。したがって、この稿では総花的にはなるが、観光地における自動車交通問題に対し、視点を広げて言及することとする。

### Automobile Traffic and Preservation of Environment at Tourist Spots

Ikuko MITA\*

Kenji MINAMI\*\*

Traveling with automobile for recreational purposes has amazingly increased, whereas railway traveling has decreased in inverse proportion. When we look at the percentages of vacation trips of several days, in 1964, almost 3/4 of them used railways and only 10 percent used private cars. (Those surveyed were allowed to check both entries) In 1978, although railways users had become less than 50 percent, private car users had increased up to 40 percent. This increase of private car user which covers almost 2/3 of one-day-trip are particularly remarkable.

Due to this growth of motorization, it becomes possible to move about freely, irrespective of age, sex, and physical strength and it has greatly influenced Japanese recreational activities. However, the development of most of the tourist spots fell behind to meet the changes of the conditions in motorization. This increase in number of cars going into tourist spots exert a bad influence and it is apparently becoming a serious social problem.

We should note that an enormous volume of car traffic brought many kinds of effects, i.e., in the first stage, heavy traffic, noise and exhaust gas, and in the second stage, a much wider influence on society. Therefore, in this report, I will take a broader view and describe automobile traffic problems at tourist spots.

#### 1. 自動車交通による観光への影響

自動車による観光交通が増加することに伴って、環境に対して直接間接的な影響が波及する (Fig. 1)。

#### 1-1 交通渋滞

観光シーズンには、観光地内部にとどまらず、東名高速、京葉道路、国道17号、湘南道路など、都市と観光地を結ぶ幹線道路において、慢性的な交通渋滞が発生し、地域の産業交通や生活交通などに大きな影響を与えることが少なくない。

このような渋滞発生背景には、現在の長期休暇制度が特定期間に偏在しているため、集中的な発生

\* ラック計画研究所所長  
Head, LAC Planning Research Co., LTD.  
\*\* ラック計画研究所員  
Engineer, LAC Planning Research Co., LTD.  
原稿受理 昭和56年3月27日

をきたしやすいこと、帰省なども重複すること、日本の気候風土の特色として、四季それぞれに行楽の対象が異なるため、それぞれの時期に特定の観光地に人々が集中しやすいこと、などがあげられる。

しかし、歴史的街並みなどのような観光地や幹線道路沿いの集落地など、本来、地域の生活の場である個所に、観光目的や幹線道路の渋滞回避のための車両が侵入してくることによって、交通渋滞はもちろんのこと、地域住民の生活全般に著しい障害となり、住民と観光客・観光業者などの間に軋轢を生じる場合も少なくない (Fig. 2)。

また、このような交通渋滞の影響は地域住民のみならず、実は観光客にも目的とする活動時間の損失、疲労の蓄積といった形でふりかかってくるものでもある。

### 1-2 交通事故・大気汚染・騒音

#### i) 交通事故

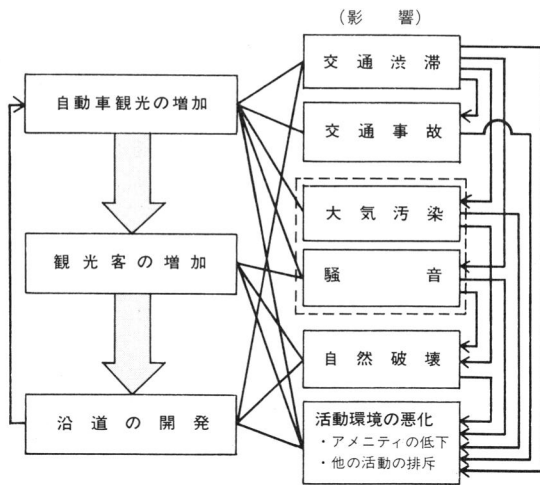


Fig. 1 環境影響の発生構造  
Diagram of factors influencing the environment



Fig 2 休日の交通渋滞 (甲州街道)  
Traffic congestion on holidays (Koshuu-Kaido)

観光地を訪れるドライバーは、大半がその地を初めて訪れる人達であり、適切な誘導施策がほとんどなされていない山岳道路や雪道、溪谷沿いの林道、入り組んだ市街地などを走行するために、交通事故が発生する可能性は必然的に高くなる。事実、昭和49年に長野県で行われた調査では、諏訪市、小諸市をはじめとする15市町村が観光交通による交通事故の顕在化を問題点として指摘している。

#### ii) 大気汚染・騒音

大量の自動車交通の発生は、必然的に大気汚染、騒音の発生をひきおこし、当該地域住民の生活環境の悪化をもたらす。このような影響についても、前出の長野県における調査では、軽井沢町、安曇村などにおいて問題点とされている。

### 1-3 自然破壊

自動車交通による自然環境への影響は、とかく供用段階に限定してとらえられがちであるが、それ以前の問題として、自動車の走行をうけとめている当該道路自体の建設段階、さらには交通量の増大を伴う道路の新增設段階、すなわち道路の建設段階でも発生することはいうまでもない。

建設段階においては、建設行為そのものによって、植物の伐開、動物生息地の破壊、自然景観・郷土景観の破壊、あるいは文化財等が物理的に破壊されるケースが生ずる。

このような道路建設が自然保護と対立した事例としては、本州・四国連絡橋児島一坂出ルートにおける景観問題をはじめとして、Table 1 に示されるように、全国各地にその問題の発生を見ることができ

#### 本州・四国連絡橋 (児島一坂出ルート)

昭和44年、新全国総合開発計画に伴い計画された本四架橋3ルートの中の一つであり、国立公園内での大規模構造物の出現が問題とされた。

この地域は、昭和9年、わが国初の国立公園として指定された3地域の内の一つである瀬戸内海国立公園の核心的地域で、繊細優美な多島海景観が広がる景勝地であるため、景観問題が大きな論点となった。

しかし、その後の経緯としては、本州四国連絡橋公団による「環境影響評価書」の作成を経て、昭和53年、環境庁自然保護審議会の「国立公園内には認め難い工作物である……が、既に国家的事業として決定している以上やむをえない」という答申に沿って、環境庁が自然環境保

全などの条件を前提に建設に同意した。

同意条件としては、橋梁のデザイン・色彩、橋の周辺の緑の復元・修景緑化、重要な視点である鷲羽山地区の保全と国立公園利用の適正化を図るための、道路・駐車場の整備などが付された。

供用段階における影響は、自動車の排気ガスによる動植物の生態環境悪化、ゴミの投げ捨て、沿道の保護地域への車の乗り入れ、はては植物の盗採にまで至っている。

このような自然破壊は近年ますます進み、これに対応すべく、国立公園内のゴミ清掃費を、その起因者である自動車利用者に負担させるための駐車場の有料化（昭和54年6月に設置された(財)自然公園美化財団の事業財源の一部になる）、昭和55年に開通した南アルプススーパー林道におけるマイカーの通行禁止措置などの施策が講じられるようになった。

**南アルプススーパー林道**

これは、昭和40年に計画された特定森林開発林道で、山梨県中巨摩郡芦安村を起点として、南アルプス国立公園内を横断し長野県上伊那郡

長谷村に至る、全長57kmに及ぶ多目的林道である。建設の目的としては、①奥地林の開発②森林管理と治山治水への寄与③観光客の増加に伴う地元サービス産業の発展などがあげられていた。

昭和48年、自然保護論議のたかまりと共に、国立公園第一種特別地域を含む北沢峠付近、約1.6kmの区間を残して工事が一時凍結された。その後、さまざまな社会的論議、自然環境保全審議会の審議等を経て、昭和54年環境庁は、工事が既に90%以上進んでいること、地元の意向への配慮などを理由に、自然環境保全の徹底、自然破壊をもたらすマイカーの規制、道路幅員の縮小などを条件に、計画を承認した。

このため、開通後は環境庁との協議条件に沿って、7月から10月までの間の地元以外のマイカーの乗り入れ禁止、夜間の全面通行禁止、全線駐車禁止（以上山梨県）などの厳しい規制措置がとられている。

さらに、間接的には観光道路沿いの乱開発による景観破壊、たとえば飲食店、みやげもの店、看板類などが野放し状態で乱立するケースは、日本中いたるところで目につく。

Table 1 観光関連道路建設が自然保護上問題となった事例  
Examples of environmental dislocations from sightseeing road construction in recreational areas

道 路 名	時 期	問 題 の 焦 点	備 考
①日光・太郎杉裁判	昭和39年 (計画)	日光国立公園内への幹線道路の拡幅に伴う天然記念物でもある巨杉群の伐採	計画路線変更
②富士スバルライン	昭和39年 (開通)	富士山五合目に至る観光道路の建設による原生林の伐開	供用開始後、沿道で立ち枯れが進行している
③長崎都市計画宮ノ下土地区画整理事業	昭和39年 (事業決定)	石橋群が残る中島川沿いへの道路計画による歴史的環境の破壊	
④美ヶ原ビーナスライン	昭和39年 (着工)	八ヶ岳中信高原国定公園内の霧ヶ峰一帯を回る観光ルートへの延長による湿原等の植生破壊	
⑤尾瀬自動車道	昭和41年 (着工)	日光国立公園内の尾瀬を通過する観光道路による自然破壊	昭和46年着工中止
⑥小樽臨海道路	昭和41年 (計画決定)	石造倉庫群が並ぶ運河を埋め立てての道路建設による歴史的遺産の破壊	昭和55年道議会で採択
⑦南アルプススーパー林道	昭和42年 (着工)	南アルプス国立公園内第一種特別地域を通過する多目的林道(観光も含む)による自然破壊	開通後マイカー規制等を実施
⑧本州四国連絡橋(大鳴戸橋)	昭和43年 (閣議決定)	人工景観である橋の出現による国立公園内の自然景観破壊	昭和53年着工
⑨本州四国連絡橋(瀬戸大橋)	昭和43年 (閣議決定)	同 上	昭和53年着工
⑩京滋バイパス	昭和45年 (計画)	京都市内を通過する国道7号線の交通量緩和を目的としたバイパス建設に伴う環境破壊	計画ルート変更
⑪石釜スカイライン	昭和46年 (完成)	愛知県が国定公園内に建設した有料道路の自然破壊に対する自然保護団体による告発	文化庁、環境庁からも批判されている
⑫大雪山縦貫道路	昭和46年 (計画)	原生的自然の評価が高い大雪山国立公園内を縦貫する有料観光道路の自然破壊	建設計画の協議取り下げ

### 1-4 活動環境の悪化

観光地での道路建設や大量の自動車交通の流入は、観光客の活動自体のアメニティも低下させていることを見失ってはならない。

たとえば、奥入瀬溪流においては、溪流沿いの散策者が隣接して走行する車両の干渉を受け、快適さが損なわれており、また、箱根芦ノ湖畔では、自動車とそれを目当てに立地した宿泊施設や飲食施設によって湖岸が占有され、湖畔での散策の楽しみが失われている。

またこの外にも、他の活動の排斥といった問題も無視できない。たとえば、従来登山地域であったところへの自動車の乗り入れは、立山や乗鞍の例に見られるように、その区域から登山活動を追い出してしまう結果をもたらす。

## 2. 環境保全対策

前節で触れた自動車交通による環境問題に関する対策は、その影響の種類によって異なることはいうまでもないが、大別すると次の3つに区別される。

- 道路および付帯施設の整備
- 交通規制
- 沿道規制

### 2-1 道路および付帯施設の整備

自動車交通による環境影響対策として、従来から最も常用されてきたのは、既存道路や駐車場などの付帯施設の改良や新・増設といった、物理的手段によってその原因を排除する方式であった。

前者は、狭小な道路幅員の拡幅、急な縦断勾配の緩和、不良な線形の改良、さらにはこれらの手段では問題が解決しないか、地域の事情によってこれらの手段の導入が不可能な場合におけるバイパスの整備など、既存の道路規格の改良によるものである。

この例は、陸中海岸を南北に走る国道45号線の改良や伊豆東海岸の有料道路整備など全国各地に求めることができる。

これに対して、後者は既存道路とは別途に新たな道路を整備するか(新設)、既存道路の車線を増やし(増設)ながらも既存道路と併用していく点が前者と異なっている。これは、主として需要の増大に対応するために供給を拡大しようという考え方に立つもので、そのはしりは箱根地区における箱根新道(国道1号線との併用)の整備で、この外にも蓼科地区のピーナスライン、日光地区の第2イロハ坂の整備が例としてあげられる。このような路線も、当初は

観光地の低い基盤施設水準の充実という意味で評価されていたが、次第に需要追従型の“古典的拡大主義”といった傾向が強まり、観光地や地元の受け皿の容量を超える需要を誘発する原因をつくり、社会的にも大きな問題を投げかけた。

元来、道路などの整備による環境影響対策は、密集した集落部や市街地における生活環境の改善といった事例は別としても、自動車の円滑な走行を確保することに主眼をおいたものであり、自然環境や利用者の滞留環境の保全といった視点からの発想はあまり例をみないが、昨今は十和田湖地区の奥入瀬バイパス計画や日光杉並木街道の一つである例幣使街道のバイパス構想などに、その芽生えがうかがえる。

### 2-2 自動車の交通規制

わが国の観光地でも、古くから祭などの特定の催事の日時に限って自動車の交通規制が行われてきたが、それは主として催物の会場、見物者の場や通行の道として道路を利用するために、物理的に車を通せない状況に対応した措置であった。

しかし、昨今の交通規制の中には、こうした物理的収容力ではなく、生態的収容力に視点をおいた事例がみられるようになった。別記の国立公園内での規制がその典型例であり、その原型は欧米の自然公園や観光地に求めることができる。

#### ヨーロッパ山岳リゾートの交通規制

ヨーロッパの山岳リゾートは、アルプスを中心に分布しており、夏の避暑、保養、登山、ハイキング、冬のスキーのメッカとして世界各国から多くの利用者が訪れている。また、その中でもツェルマット、グリーンデルワルト(スイス)、シャモニー(仏)などの老舗のリゾートは、古くから名峰、氷河などを対象とした観光(見物)利用もさかんである。

このように国際的市場をもつ知名度の高いリゾートにおいては、オンシーズンともなれば、きわめて過密な利用状況が生まれるのは当然の成行である。こうした状況を先取りして、古くから交通規制措置をとっていたのがツェルマットである。

ツェルマットは、渓谷沿いの細長いわずかな平担地を中心に形成された町で、今日ではそこにホテル、ペンション、アパート、レストラン、各種商店が密集し、街路は人で雑踏をきわめている(宿泊収容力16,000人)。したがって、そこには自動車を走行させたり、駐車させたりする空間の余裕は全くないのが実情である。そこで、

現在は次記のような交通規制（住民投票に基づいている）を行い、利用者の滞在環境と自然環境の保全をはかっている。

- 観光客の自動車は、最寄りのテッシュにある有料駐車場（Fig. 3）にとめ、それ以奥のアプローチは、幹線鉄道の走るヴィスプを起点とする登山電車に乗り換え、ツェルマット（Fig. 4）に入る（別記の上高地におけるパーク・アンド・ライド方式の原型である）。



Fig. 3 テッシュ（スイス）の代替駐車場  
Parking lot (to encourage use of alternate transportation available) at Tasch (Switzerland)

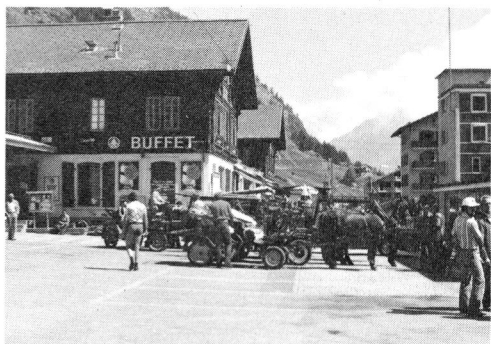


Fig. 4 ツェルマット（スイス）駅前広場の乗合場所  
Horsedrawn carriages at Zermatt station plaza (Switzerland)



Fig 5 ラ・ブラニュ（仏）のテレ・メトロ  
"Tele Metro" at Laplaigne (France)

- 住民は、ツェルマットの町の入口まで車を乗り入れることができるが、そこで駐車し、それ以奥は徒歩にたよる。

- 町の中は、物資輸送用の電気自動車、乗合馬車、緊急用や清掃用の車両だけの走行が認められ、他は通年乗入れ禁止となっている。

ツェルマットの交通規制は、多分に当該地区の物理的容量の限界に対処した措置という色彩が強く、同じ国際的な大リゾートであるグリンデルワルトやシャモニーなどは、ツェルマットにくらべて地形条件にめぐまれていることもあって（ごく一部の街区を除いて）、規制措置をとっていない。

これに対して、アルプスのフランス側に比較的新しく立地した（1960年代以降）リゾートの中には、未来のリゾート都市の形成を指向した超近代的なタイプがあり、これらは未来のリゾート都市の人間空間の中から車を排除すべきであるという理念に基づいて、当初から計画的に交通規制措置を導入するとともに、代替交通手段を整備している。

その典型例はアボリアで、ここでは町の入口の駐車場まで自動車であプローチするか、山麓部からのロープウェイによって入るかのいずれかに限定されており、町の中は物品輸送用の自動車と馬ソリ以外の車両の走行は禁止されている。

なお、アボリアと並ぶ超近代的リゾートの一つであるラ・ブラニュー（仏）では、リゾート内の自動車の通行規制は敷いていないが、内部に存在する複数の拠点間をテレ・メトロ（Fig. 5）とよばれる索道で連絡するシステムを導入している。これは、スキーマの登行や観光用のものではなく、きわめて小型な都市間交通施設としての機能をもつものといえよう。

#### 北米リゾートにおける交通規制

北米の山岳リゾートは、ヨーロッパのリゾート等にくらべると、かなり規模が小さい（北米の代表的リゾートの一つであるアスピンの宿泊収容力は1万人程度）こともあって、本格的な交通規制を敷いている例は少ないが、その中にあるのは、サンシャインビレッジ（加）とベイル（米）が特記されよう。

サンシャインビレッジは、カナディアンロッキーの核心部を占めるバンフ国立公園の中に存在する通年型のリゾートである。ここは、9基のスキーリフト（Tバー、ゴンドラを含む）が設置（Fig. 6）されているが、宿泊施設につい



Fig. 6 サンシャインビレッジ (加) の Gondola lift at Sunshine Village (Canada)

ては国立公園行政の方針から最小限度に(収容力180人)おさえられており、その大半は同公園の最大の拠点であるバンフ市街地に依存している。

そのため、多くのスキーマーはバンフから送迎バスまたは自家用車で毎日往復しているが、スキー場は山麓部からかなり登ったところにあり(距離4.4km)、従前はスキー場まで車を乗入れる方式をとっていた。しかし、山中での交通渋滞・交通事故の解消や沿道の自然保護をはかるところから、昨今、この間に時間輸送力1,200人の Gondola lift を設置し、自動車の通行を禁止した。そして、この間の斜面も滑降コースとして活用している。

ペイルは、米国コロラド州に開発された山岳リゾートで、アスペンと並ぶ近代的なリゾートである。ただし、ここは欧州の超近代的な形態とは対照的に、クラシックでヒューマン・スケールのリゾートを指向しているところから、地区内への自動車の乗入れを禁止している。

### 上高地における自動車規制

わが国では、自然風景地における利用規制の必要性がかなり前から唱えられていたが、北米の自然公園と異なり、地域制の公園(私有地や他の用途の国公有地をとりこんだ公園)であるために、権利関係の調整が隘路となって、上高地以奥などごく特定の地区で、特定の期間に限って実施されていたにすぎない。しかし、昭和40年代中期からの高度成長に伴う需要の増大と、それに対する反動としての公害問題に関する社会的認識のたかまりの中で、環境庁は49年から上高地など6か所のモデル地区において自動車規制に踏みきった。

上高地は、中部山岳国立公園の集团施設地区

に指定されており、同公園の中では集約的な利用の場として位置づけられている。しかしながら、年間の利用者数は35年で29万人にすぎなかったが、40年代の後半には90万人前後に達し、オン・シーズンにはその中心部である児童橋付近が人であふれ、それに伴って駐車場に入れない車が沿道の林内に駐車して植生を損傷させたり、過密な人と車の侵入により野生鳥獣の生息環境のみならず、利用者自身の滞留環境の悪化や草木の盗採といった問題が深刻となった。このため、環境庁は49年3月に「国立公園内における自動車利用適正化要項」を発表し、警察庁など関係機関の協力を得て、同年から前述したような自動車規制を導入したが、初年度は代替措置の準備が間に合わず不徹底に終わった。

本格的な規制は、50年度から行われるようになり、当初は夏季の1か月だけに限定されていたが、52年からは秋のオン・シーズンにも拡大され、54年においては、7月21日～8月26日と9月1日から10月14日までの土・日・祝祭日の計53日間に適用された(Fig. 7)。この規制は、道路交通法を準用して実施されたものであり、Fig. 8 に示すような形で一般に広報している。



Fig. 7 上高地・乗鞍岳における車両通行規制区間 Traffic control zone at Norikuradake in Kamikochi

Fig. 8 上高地の交通規制のPR Traffic control public relation at Kamikochi

なお、これに合わせて国道158号線の沢渡地区に大型駐車場を設け、上高地との間をシャトルバスで連絡して利用者の足の便を確保している。こうした規制措置の導入に関するアンケート調査の結果によれば、利用者の8～9割が賛成しているようであるが、当初は利用者減(53年の夏期利用者数は48年時の約8割)により、地区内旅館、食堂などの営業施設の売上げが減少したり、事前広報やパブリシティにもかかわらず、利用者が困惑する状況が生じたが、年とともに軌道に乗りつつある。

そして、この規制のよって立つ基本的考え方は次の2点にある。

- 需要の増加を供給の拡大によって対応しようとする“古典的”な発想では、永久に本質的な問題解決は得られない。
  - 国民の共有の財産である自然公園の利用は無制限に認められるものではなく、自然環境や利用者の滞留環境を含む広義の生態的な容量の限度を遵守することが必須である。
- 現在、わが国の国立公園でこうした規制を敷いて

いるのは表に示す6地区である(Table 2)。規制は観光客の利便性に制約を与えるものであるが、全体的には世論の賛同を得ていることは別記したところである。しかし、立山地区では富山県が昭和54年に身障者のマイカー通行を認めたことに対して、自然保護団体が反対声明を発表し、身障者団体との間に摩擦が生じたり、利用者の比較的少ない地区においては、利用者の声として規制反対が賛成を上廻る現象も生じたりしており、わが国で真に定着するまではまだまだ時間を要するものと考えられる。

次に、自動車の交通規制の内容を大別すると、次のように区分される。

- 恒常規制 (通年規制)
- 一時規制 (特定期間の規制)
- 車種規制
  - 全面規制 (利用者の車両すべてを規制)
  - 部分規制 (特定の車種を除いて規制)
- 定量規制 (一定の台数以上の車両の通行禁止)

これらの中では、恒常全面規制が営業や利用の既得権との調整から、また、定量規制は実施技術の面で難しく、わが国では例が少ないが、乗鞍スカイラ

Table 2 55年度におけるわが国の国立公園の自動車規制  
Traffic control at national parks in 1980

国立公園名	実施個所	実施期間	規制内容	付帯措置
十和田・八幡平	奥入瀬地区(102号線)	夏期・紅葉期	駐車禁止	交通整理、林内、歩道に車両乗入防止施設設置
日光	福島県御池～沼山峠間 (主要地方道沼田檜枝岐線)	ミズバショウのシーズン(5/4～6/6)の各週末	道路終点部の駐車場(沼山峠)が満車になるとマイカーは手前の駐車場(御池)で通行止め	この間をバス輸送
	群馬県大清水～岩清水間 (同上)	通年	一般車両の通行止め	終点部に駐車場設置
	群馬県富士見下～富士見峠 (併用林道)	通年	一般車両通行止め	
	群馬県戸倉～鳩待峠間 (県道尾瀬原土出線)	ミズバショウのシーズン(5/4～6/6)の各週末	鳩待峠付近の路傍駐車禁止	鳩待峠駐車場が満車になった時点で戸倉の駐車場利用のよびかけと定期マイクロバスの運行
富士箱根伊豆	山梨県富士山麓 (スバルライン)		スバルラインの終点(五合目)の駐車場の利用状況に応じ入口で通行止め	
中部山岳	長野県中の湯～上高知 (主要地方道上高地公園線)	7/9～8/4の毎日 8/4～10/4の土日祝祭日	中の湯以奥は指定車、許可車、バス、タクシーを除いて通行止め、夜間は指定車、許可車を除いて通行止め	中の湯手前の沢渡に駐車場設置、上高地までバスの運行
	上高地集団施設地区園路	通年	一般車両の通行止め	
	岐阜県夫婦松～鶴ヶ池・畳平 (県道乗鞍公園線)	5/15～10/31	山頂駐車場満車時、悪天候日、夜間通行止め、全線駐車場以外駐車禁止	
	畳平駐車場～富士見台		通行止め	
	富山県桂台～室堂 (県道富山立山公園線)	通年 (4/20～11/2)	バス、緊急車、特別許可車を除いて通行止め	桂台付近に駐車場設置、バス運行

インやスバルラインなどの有料道路や、富士サファリなどの有料施設でみることができる (Table 3、Fig. 9)。

このような交通規制措置をとる場合は、代替交通手段と駐車場の整備が不可欠であり、前者としてはバスを利用する例が多い (Table 4)。また、駐車場に関しては、自動車の交通規制区間の起点に設置する例が多いが、ツェルマットや上高地のように当該地点にその用地が確保できない場合は、それより手前に設置する例もある。駐車場の規模に関しては、ある程度需要に合わせた大型のものを整備するのが一般的であるが、尾瀬のように交通規制が自動車の走行を規制するだけでなく、過剰利用に“水をさす”ことも併せねらっている場合には、需要に対する配慮を行わず、きわめて小規模に限定している (尾瀬沼一の瀬駐車場は1,300㎡程度である)。

Table 3 交通規制の事例  
Examples of traffic control

観光地名	時 間		方 式		
	恒 常	一 時	車 種 規 制		定 量 規 制
			全 面	部 分	
ツェルマット (スイス)	○		○		
アボリア (仏)	○		○		
フレーヌ (仏)		○	○		
サンシャインビレッジ(加)	○		○		
ベイル (米)	○		○		
上 高 地		注1) ○		○ (マイカー)	
南アルプススーパー林道		○		○ (マイカー)	
立山 (富山県)	○			○ (マイカー)	
富士サファリ (静岡県)		○			○注2) (予約制)
乗鞍スカイライン (岐阜県)	○				○ (マイカー)
各地の祭り		○	○		

注1) 上高地以奥は通年規制  
注2) 現在は廃止

### 2-3 沿道規制

観光客の自動車の通行に伴う二次的な影響として発生する、沿道の乱開発による環境の悪化に対する施策を大別すると、法的規制によるものと、協定や行政指導によるものとに区別される。

前者の例としては、別記のような自然公園の保護・利用計画や宮崎県沿道修景美化条例、さらには都道府県の自然環境保全条例や部分的な規制としての屋外広告物法などがある。しかしながら、前項の利用者に対する交通規制と異なり、直接的に地権者の経済活動を規制する (私権の制限) ことになるため、

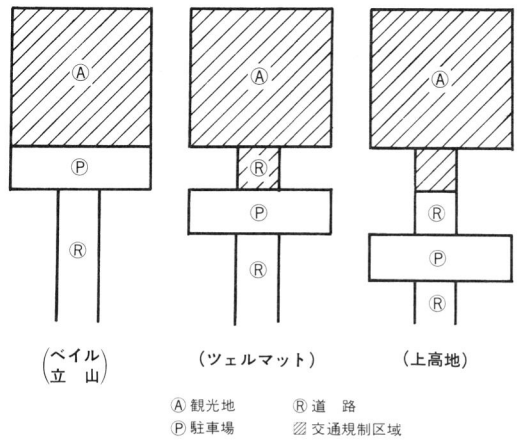


Fig. 9 交通規制の設定パターン  
Patterns of traffic control

Table 4 交通規制の代替交通手段  
Substitute transportation aimed at reducing auto congestion

観光地名	電車	バス	索道	電気自動車	馬車	馬ソリ
ツェルマット	○			△	□	
アボリア			○			△
フレーヌ			○			
サンシャインビレッジ			○			
ベイル		□				
上高地		○				
南アルプススーパー林道		□				
立山		□				
乗鞍スカイライン		□				

○ (アプローチの代替交通手段)  
□ (地区内の一般用代替交通手段)  
△ (地区内の管理業務用代替交通手段)



国・公有地の多い山地部は別として、現実的には難しい側面を有している。

### わが国の沿道規制

わが国で、最も古く観光道路沿線の環境保全を本格的に担保した法制度は、昭和6年制定の国立公園法である。昭和32年に誕生した現行の自然公園法では、自然景観の保護をはかるために、公園区域内に景観のレベルや性格に応じて開発行為を制限する網をかぶせている（特別保護地区、特別地域の指定）とともに、利用のための施設の建設は計画に定めるもの以外認めない（単独施設、集団施設地区の指定）こととしており、観光道路沿線の環境を損なうような乱開発は規制される。しかし、わが国の自然公園の特殊性（前述の地域制の公園）から、私権などの制限が徹底しにくい場合も少なくないのが実情である。

自然公園が沿道区域もさることながら、公園区域全体の保護を主眼としているのに対して、沿道に焦点を絞った最も先駆的の制度は、宮崎県の沿道修景美化条例であろう。ただしこれは、文字通り沿道の美しい環境づくりをねらいとするもので、決して受身の保護、保全だけを担保するものではない。

この条例は、30年の日南海岸国定公園の指定の前後から、県内で芽生えた美しい公園道路づくりの思想が37年には県民による“美しい郷土づくり運動”に昇華し、これらの軌跡の延長線として44年に制定されたものである。

条例は、観光宮崎のスローガンも背景にあって、道路を単に効率主義に立った交通施設としてとらえず、自然の保護や修景といった側面からも配慮すべきであるという事を基本理念にすえており、高度成長の始動期を迎えつつある中での制定はきわめて先覚的であり、それが今日の美しい県土を築くいしづえとなっている。

この条例では、前述したように自然景観の保護と修景が二本の柱を形成しており、いずれも県内主要道路の沿道に地区を指定し、保護と修景の施策を規定している。前者に関しては、沿道の代表的な自然風景地およびその眺望対象地の中から選定して、「沿道自然景観地区」を指定し、その地区内での建築物等の新・増改築、土地形状変更、土石の採取、物の集積、水面の埋立、建築物等の色彩変更などを、知事に対する要届出行為としている。

したがって、法的な拘束力は弱いですが、観光道路の沿線の乱開発による環境悪化に対して、歯止めをかけたものとなっている。

したがって、法的根拠をもたない協定や行政指導による規制の実効性は多くを望めないが、旧中山道の宿場町の復元をはかった妻籠（長野県）では、住民協定によって（後日、条例制定をみた）、街道沿いの建築行為や営業行為の自主規制を定め、その実行によって各方面から注目される観光地づくりを果たした事例は特記されよう。

このように、沿道規制は当該地域に係る規制であるだけに、反対運動がまとまりやすく、しかも地域振興という強力な反対論理が構築できるだけに、地域住民の間で美しい郷土を守り、育てるという意識がたかまってこないと実効は期待できない。

### 参考文献

- 1) 観光の実態と志向, (社)日本観光協会, 1978
- 2) 地域開発と自然保護の理念を求めて, (財)日本地域開発センター, 1980
- 3) 開発と保全, ジュリスト増刊-4, 有斐閣, 1979
- 4) 味蓼道哉: 本州四国連絡橋児島・坂出ルートの建設について, 国立公園Vol. 350
- 5) 藤田 均: 本州四国連絡橋(児島・坂出ルート)の環境影響評価の手續等について, 国立公園 Vol. 367
- 6) 中島良吾: 「南アルプススーパー林道」について - (1), 国立公園 Vol. 360
- 7) 瀬田信哉: 国立公園内の自動車利用適正化要項について, 国立公園 Vol. 293
- 8) 星沢一昭: 上高地における自動車利用適正化について, 国立公園 Vol. 308
- 9) 国立公園内における自動車利用適正化について, 環境庁各通達
- 10) ヨーロッパのリゾート, (財)日本交通公社ほか, 1978
- 11) 藤木忠善: 山の都市計画, スキージャーナル10月号, 1978
- 12) 三田育雄: 海外スキー場の現状, 観光12月号, 1980, 12
- 13) Lawson, F. et al: Tourism & Recreation Development, The Architectural Press LTD.
- 14) 永山八三: 宮崎県沿道修景美化条例, ジュリスト 7月増刊号, 1976