

# 月山周辺におけるスノーモービル乗り入れの現状について

所属 山形森林管理署

氏名 小長谷遼平

## 1 はじめに

朝日山地一帯の国有林は、全国有数のブナを主体とする天然林を構成しており、森林生態系として極めて重要であることから、平成15年に「朝日山地生態系保護地域」(以下生態系保護地域とする)に設定された。

一方で、生態系保護地域を含む地域へのスノーモービルの乗り入れがあったことから、管理委員会で議題になり、生態系保護地域へのスノーモービル乗り入れ自粛についてお願いするとともに、平成19年、朝日庄内森林環境保全ふれあいセンターとスノーモービラの会や地元の方々との話し合いの機会が持たれ、その中でスノーモービラーの会より、月山特別ルールという乗り入れ方法等に関する自主規制ルール(月山特別ルール)が提案され、平成20年に月山特別ルールが初めて実施されたが、今回は、これに伴うスノーモービルの乗り入れの変化について、今まで経過と現在の状況を含めて検証した。

## 朝日山地森林生態系保護地域



## 2 調査方法

スノーモービルの乗り入れに関してどのような内容の話し合いが行われてきたのか、資料から読み取ると共に、スノーモービラーの会の方や山形県立自然博物館等の方々から、入り込みの場所・状況や入り込み台数等の聞き取り調査を行った。そこから「月山特別ルール」がスノーモービルの乗り入れにどのような影響を与えたのかをまとめた。

## 3 結果及び考察

月山は、傾斜が緩やかで、スノーモービラーにとって初心者も乗り入れしやすく、大きな沢は天然のハーフパイプ状態になっていることから非常に魅力的な場所となっている。また、月山は豪雪地帯であるため、一般的にはシーズンが終わる3月から雪が消える6月～7月頃までスノーモービルに乗ることができ、それを楽しみに、遠くは東京方面から

も来る者もいる。

しかし、この地域は、日本最大規模のブナ林等が原始的な自然状態を維持していること、また種々の植物や多様な動物が生育・生息しており、これらの原始的な森林生態系を保護するため、平成15年3月、森林生態系保護地域として設定されており、スノーモービルの乗り入れ地域が生態系保護地域の中まで入っていることから、スノーモービルの乗り入れが森林生態系保護地域の設定目的を損ねる恐れがあるとして問題となった。

スノーモービルの乗り入れが問題は、平成17年に行われた生態系保護地域巡視員会議で初めて取り上げられ、平成18年には初めての実態調査が行われ、生態系保護地域内へのスノーモービルの乗り入れが確認された。

平成19年は、スノーモービルのシーズンが始まる前に乗り入れ自粛の看板を、当時スノーモービルが多く乗り入れされていた月山第一トンネルに設置した。その年、朝日山地森林生態系保護を目的として発足した地域管理委員会という場で再びスノーモービルの乗り入れ問題が議題にあがり、その後スノーモービラーの会との話し合いが行われ、その中で、スノーモービラーの会より月山特別ルールという自主規制ルールが提示された。

平成20年はスノーモービラーの会が2年間の生態系保護地域への乗り入れを自粛すると決定し、これらはマスコミでも取り上げられ、大きな注目を集めることとなった。

そこで、今回は、月山特別ルールによって乗り入れがどのように変化したのかをまとめ、今後の課題と提言を行った。

最初に、自然を愛するスノーモービラーの会について説明する。

今回、スノーモービルの乗り入れが問題になったことで、現在の乗り入れ方法を変えていこうと立ち上がった地元の方々を中心に設立された。会のメンバーは地元・スノーモービルの販売店・ユーザーで構成され、8名で活動を行っていた。

スノーモービラーの会では、ユーザーへの情報提供や乗り入れ台数調整、乗り入れの予約受付、確認から、乗り入れ前のマフラー音の確認、ルートを表示する看板の設置、コースのパトロール、清掃活動などを行っていた。

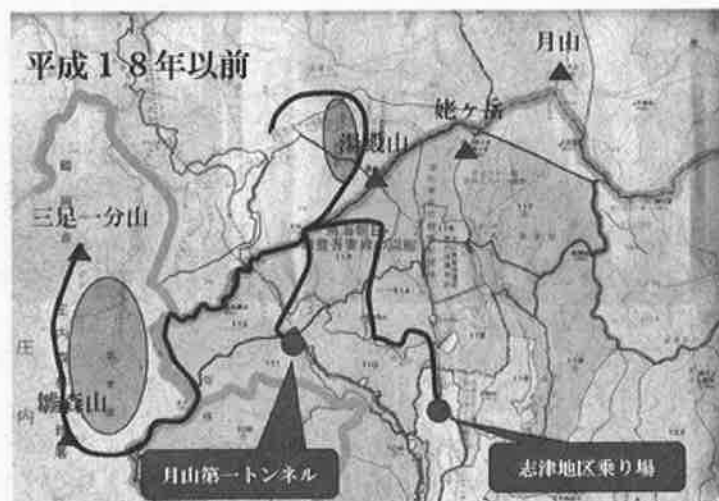
次に月山特別ルールについて説明する。

これは自然を愛するスノーモービラーの会によって作られた自主規制ルールであり、会では、月山にスノーモービルの乗り入れを行う人たちに対してこのルールを守ってもらうようお願いしていた。

内容大きく分けて、自然環境保護、環境安全対策、禁止事項の3つで構成されていた。

自然環境保護では、ルールとして、挨拶やゴミの持ち帰り、樹木に傷をつけないこと、エンジンを環境対応モデルへ転換していくこと、走行時の不必要な空吹きやアイドリングはしないということが書かれていた。

環境安全対策は、乗り入れの時期を春分の日前後からゴールデンウィークまで、時間は午前9時から午後4時までとすること、乗り入れの人数を1日最大50人とすること、乗り入れは5～10人のグループで行い、必ずインストラクターの資格を持つものが先導していくこと。乗り入れは志津地区から行うこと、となっていた。



禁止事項は、設定された時間・コース以外は走らないこと、競争するような走行や、極度のヒルクライム、度胸試しのような走行はすべて禁止すること、改造マフラーなど、音の高いものはすべて禁止、とされていた。

これらに規制力はないが、これらすべて守れない場合は月山へのスノーモビルによる乗り入れを遠慮してもらうよう働きかけていた。

次に、走行ルートの変化について年度ごとに見た場合、平成18年度以前と平成19年度の走行ルートを平成18年度以前と比較すると、平成19年度に月山第一トンネルに乗り入れ自粛の看板を設置し、また、除雪によってスノーモビルの乗り入れをしづらくしたため、実質、乗り入れ口が志津地区の一か所になった。

平成20年になると、生態系保護地域への乗り入れがなくなっている。湯殿山地域への乗り入れもなくなった。

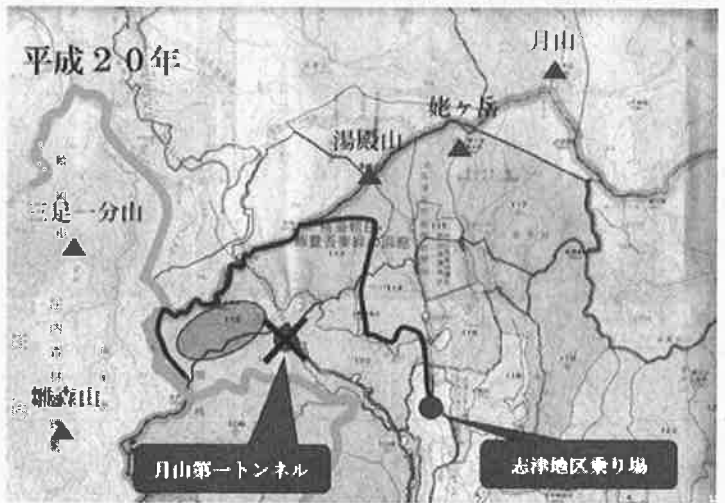
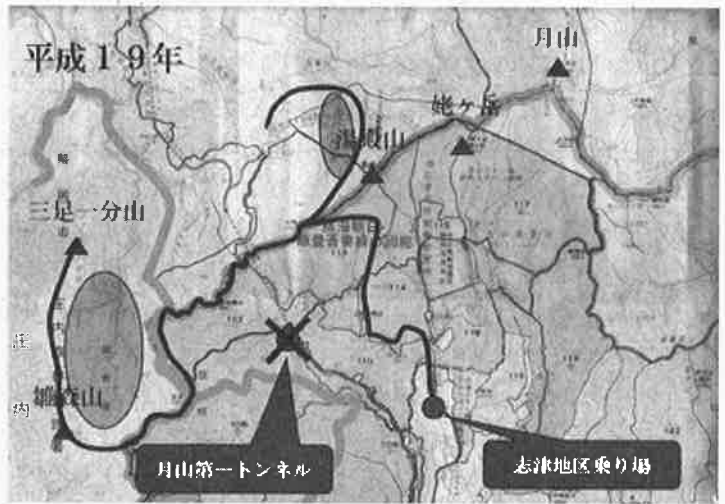
次に乗り入れ台数について見ると、平成18年以前は1000台以上の乗り入れがあり、平成19年は約600台の乗り入れがあった。この2年間は、生態系保護地域へ乗り入れされていた人数である。

平成20年には、195台の乗り入れがあった。その中には、ルール無視をして乗り入れをしようとした人が3名発見された。

乗り入れ期間は19年度以前に比べ、1カ月～2か月短くなった。

マナーについては、以前はリンゴの皮や缶などが捨てられていたこともあったが、平成20年には見られなくなった。

このように乗り入れ台数が減少した理由については、平成19年には看板を設置し、除雪によってスノーモビルの乗り入れをしづらくしたこと、平成20年は予約制度や月山特別ルールにより自由な乗り入れが規制されたこと、乗り場が変わったため、乗り場とし



### スノーモビル乗り入れ台数

平成18年以前	約1000台以上	} 森林生態系保護地域内
平成19年	約600台	
平成20年	195台	} 森林生態系保護地域外
	ルール無視 3台	

### その他

- ・ 乗り入れ期間の短縮
- ・ スノーモビラーのマナー向上

て魅力を感じる人が来なくなったためと推定された。平成20年度以前のように、不特定多数の人が乗り入れしていた場合と違い、2年間の様々な行動がフィルターのような役割を果たし、ルールを守ってが乗り入れを行っている人が残ったため、マナーも改善されたのではないかと考えられた。

今後の課題としては、スノーモービラーに対する月山特別ルールの周知徹底が重要ではないかと思われた。それは、平成20年の乗り入れを見ても分かるように、月山特別ルールの提案が、生態系保護地域への乗り入れ自粛に一定の成果を上げていることが確認された一方で、一部ではあってもルールを守らない人がなお存在するためである。

また、生態系保護地域への立ち入り規制等については、本来は森林官が巡視を通じて行うべきであるが、冬期における巡視体制は確立しておらず、また、生態系保護地域は奥地にあるため、現実的に森林官による管理は難しい状況にある。そこで、月山特別ルールの周知徹底には、巡視員制度を活用する方法も検討すべきではないかと考えられた。

スノーモビル乗り入れは様々な規制があり、困難な部分もあるものの、それらを十分検討した上で、例えば、スノーモービラーの会や地元の方々にも協力していただき、生態系保護地域周辺の巡視活動を行ってもらうことができれば、地元と連携した森林管理のにもつながるのではないかと考えられた。

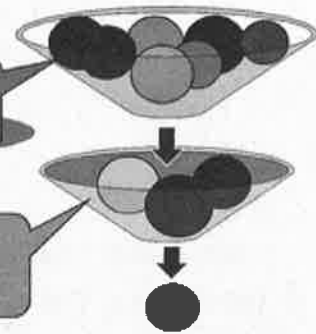
## 乗入れ台数減少の理由

平成19年度

自粛を求める看板  
乗入れしづらい除雪

平成20年度

予約制による管理  
月山特別ルールの実施  
乗り場としての魅力



ルールを守るスノーモービラー