

長蔵小屋の人々と尾瀬沼

私が初めて尾瀬を訪ねたのは、昭和41年の遅い春だった。上野駅からの夜行列車が夜も明けきらない沼田駅に着いたときには、すっかり熟睡していた。

客足の騒がしさに、目をこすったときはすでに発車のベルは鳴っていた。今ならとうてい無理なことだが、動きだし始めた客車から転げるようにホームに飛び降りた。転げそうにどころか、実際のところふらつきながら、灯りがともった電柱の下に横転していた。腰の辺りを押さえながら改札口を出て、早暁の中、河岸段丘が作る急坂を騒音と排気ガスを出しながらあえぎ上るバスに乗った。騒音のことで周辺住民の心情を多少察したのも思い起こされる。

山上では、残雪が残る中、若緑色の葉を背にした水芭蕉の苞の白さが、大清水から三平峠までの苦労を忘れさせた。

さて、何かと注目され、多くの人に愛され続け、優れた自然を気軽に鑑賞させてくれる「尾瀬」を、長蔵小屋の創設者であった平野長蔵氏と長英、長靖と続く三代の主人たち、その妻や子供たちに目を向けて振り返ってみよう。

「尾瀬」、彼と彼女らにとって、それは、壮絶な戦いの場であった。

平野長蔵氏は、明治二十二年燧岳への登山道を開き、燧岳神社の参籠所を開設、明治四十三年に最初的小屋を沼尻に開設した。(この小屋が、陸地測量部の地形図に「長蔵小屋」と記入されたことで、以後この名前がついたのだという。)しかし、この間、檜枝岐住民との燧岳周辺の「入会」などによるトラブルから、一

時山を下り、村を離れるなど山小屋経営までの道のりは必ずしも順調ではなかった。

再び山に戻り、沼の東岸に小屋を移転したが(大正4年)、まだ登山客も少なく、養魚、養狐などの経営の失敗で、その後の生活は困窮したのだという。

そうこうするうち、東京電力の前身である関東水電が尾瀬ヶ原ダム計画の構想を立て、権力者を使うなどして、水利権獲得に乗り出した。尾瀬沼の漁業権を持っていた長蔵氏は、「山岳河川は政府政党資本者の創作建設せし遊戯物にあらず、自然の大霊の産物だ。河川沿岸の住民の犠牲で作ってきたものだ。」と、尾瀬の自然と自らの権利のためこれに反対したが、志半ばで逝ってしまった(昭和五年)。

「先生になりたかった」と回顧していた子息の長英氏は、十五歳で(大正十五年)尾瀬に入り、長蔵氏亡きあとには小屋を引き継いだ。彼もまた厳しい自然と成り行かない山小屋経営と戦いながら、そして山中に家族を残して徴兵という試練を乗り越えながらも尾瀬の自然を守るために奔走した。東京の電力需要に応えようと只見川に流れている尾瀬沼の水を片品川に流す分水計画に立ち向かうために。

熱心な反対運動にもかかわらず、残念ながら昭和十九年には取水工事が始まり、戦争により一時中断したが、それも昭和二十二年には再開され、尾瀬沼の南岸には取水口が設けられた(昭和二十四年十一月)。

しかし、これを機会に「尾瀬保存期成同盟」が結成され、これが日本における自然保護運動のさきがけとなったのである。そして、取水工事に伴うものと、取水開始による沼の水位変動などから、湿原の景観が少しずつ変わっていった。

そのときの心境を長英氏は、「こがねもてあがなひ得ざるは麗しき国土埋めて発電すといふ」と、詠んでいる。

さらに、大学を出て新聞記者の職に就いていた長英氏の長子長靖氏もまた、弟の不幸などから志を捨てて山小屋を継ぐことになった(昭和三十八年)。三代目が直面したのは、観光自動車道の建設計画である。確かに、戸倉から大清水を経て、沼山峠へ抜ける山道は、古くから上州と会津とを結ぶ交易の道であり、出稼ぎ人々が行き交う道でもあった。ほぼ、そのルートに沿って、経済成長から置き去りにされた山村の産業振興と観光を目的に、自動車道を建設しようとするものである。

三代にわたって見続けてきた尾瀬の自然が、道路建設に伴って、一つずつ失われていくことを座視できなくなった彼は立ち上がった。

行政や戸倉住民が賛成する、観光客誘致と道路計画に一人反対するのは、大きなエネルギーを必要とした。群馬県庁への請願に、東京の街頭での署名運動に、沼田でのデモ行進にと東奔西走した。

折しも、この昭和四十六年には環境庁が発足し、「環境行政は長期的な見通しの下に、一元化の努力をしたい。一同失われたら二度と戻らない自然保護に力を入れたい。全国各地につぎつぎと作られている観光自動車道はもうやめてもらいたい」と発言して、大石武一氏が初代長官に就任した。

大石氏との出会いが流れを変えた。

就任直後に尾瀬を訪れた長官は、「すでに認められた道路計画であるが世界的な高層湿原植物の宝庫である尾瀬の自然を守るために、工事の凍結と大清水駐車場の建設を認めない」と語った。

同年、長靖氏らは他の自然保護団体や研究者などの協力を得て「尾瀬の自然を守る会」を発足させ、直後から多くの賛同を得た。

一方で、このころには尾瀬ヶ原に開いていた第二長蔵小屋にも観光客が殺到するようになり、沼畔の植物を守るために対岸の沼尻まで渡し船を運行していたが、「渡船こそが沼を汚し、静寂を

破っている」と非難され、木道の整備を機にこれを廃止した。

そして、その年の十二月、豪雪の三平峠で長靖は還らぬ人となった。春にはヤシオツツジが咲き、秋には見事に黄葉するブナの林が広がる通い慣れた道であったが、山小屋経営の中で自然保護運動に奔走した体には耐えられなかった。

大石長官が述べた追悼の言葉。

「ごく控えめなあなたが、その性格を変えられて積極的に成り振り構わず、自然保護運動の真つ先に立たれた訳であります。その事がこの日本の大きな自然保護思想の基盤となったのであります。」

彼らを支え、子供たちを育てたトメ、靖子、紀子の妻たちの苦勞もおして知るべしである。湯ノ花温泉の旅館元屋の娘、高等女学校を出た薬局の看板娘、そして札幌の新聞社に勤めていた同僚と、彼女らのそれまでの生い立ちとは一変した山小屋での生活は戦いであつたに違いない。もちろん、彼らが自然保護運動に熱を帯びるほどに、彼女らの負担は大きくなったにちがいない。

そうした三代にわたる自然保護への力強い行動が今の尾瀬となっていることに感謝せざるを得ない。

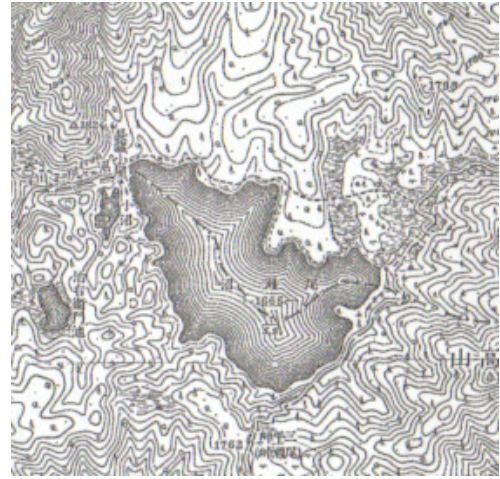
私の二度目の尾瀬行きは最初のそれから四年後昭和四十五年の夏であったから、自動車道建設反対運動のさなかであった。

長蔵小屋からニコウキスゲが咲き乱れる大江湿原を縦断して沼山峠への道筋の右手にある古墳のような丘を訪れた。平野長蔵氏が眠るヤナギランの丘にそんな苦節があることも知らず、墓碑の傍らからゆるやかに沼に向けて広がる黄色い絨毯をただ美しいと思った。

そして今、苦難の歴史を振り返りながら、当時の地図を広げたとき、大清水を経て、沼山峠へ抜ける道が沼田街道として残る地形図に「長蔵小屋」の注記が出現し、それが東畔に移り、さらに、三平峠を下りきった湖畔に取水口が「東電」の文字とともに見え、

長蔵小屋から沼尻へ渡船が行き交う様子が読める。その後、高層湿原が詳細に記録された写真測量による地形図が作成されたころには、燧岳への登山道、長英新道も整備され、沼田街道に沿って自動車道路の建設が始まり、そして中断されていること、尾瀬沼を横断する渡船が姿を消していることなどが読みとれる。

私たちの作った地形図が、「尾瀬」の歴史の刻々を正確に記録しているということに地図技術者として誇りを感じるとともに、こうした地味な地図作りを、後々まで引き継いでほしいと願っている。併せて、今短期的な観光客の減少に伴って、入山者規制を緩めようという動きがあることに、同時に大石氏が帰らぬ人となり、長蔵小屋が建設廃材を不法投棄したことで、なにやら言われていることに、不安を感じ得ない。



開業間もない沼尻にあった初期の長蔵小屋（大正1年測図）

273

274



現在位置に移転した長蔵小屋（昭和6年要部修正）



渡しが運行していたころの尾瀬沼（昭和27年応急修正）

275

276



1/50,000 地形図「燧岳」

参考文献

「尾瀬一山小屋三代の記」佐藤允著 岩波新書

「自然保護という思想」沼田真著 岩波新書