

面にまたがる広域観光ルートができる」と説明しています。

三、各地の自然保護団体は、このような建設計画に反対していますが、その理由は何ですか。

答 山岳道路の建設は、山や森の生態系を完全に破壊してしまいます。その前例は全国いたるところにみられます。富士スバルライン、吉野熊野国立公園の大台ヶ原有料道路、四国石鎚山のスカイライン、沖繩西表岳の横断スーパールイン、裏木曾の林道、愛知県ほららい山国立公園のパークウェイ等々。これらの山岳道路では、今でも道路の両側数百メートルに亘って木が立ち枯れたり、土砂の崩壊が続いています。巾四、五メートルの道路一本が、山全体の動物植物の生態を変え、昆虫や地衣類、微生物の生活までをもくつがえしてしまふのです。そして、いったん破壊された自然は決してもとにもどりません。開発という冬の下に、目先の利益を追うことが、二十年、五十年先の人間にどれほどの不幸をもたらすかを考えるべきです。

四、自然保護と開発を両立させることはできますか？

答 開発のために山岳道路を建設する必要は全くありません。現在 東筑波山麓、八郷町を南北に貫く二

車線の大形農道が建設されており、五十年までには南の一二五号線と北の五〇号線を結ぶ四〇キロの舗装道路として完成する予定です。これによって新治郡八郷・笠間 間の交通はきわめて便利になり、農業の生産性向上、流通機構の改革などもスムーズになると思われれます。真壁方面と八郷を結ぶ道路は、現在でも四本あり（地図参照）、これらの道路を整備拡充することによって、地元民の交通や農産物の搬出はきわめて容易になるでしょう。また、常磐高速道路も、くい打ちが開始され、これが完成すれば東京から東筑波まで車で一時間半で来られるようになります。

五、筑波山系の学術調査はなされていますか。

答 はい。茨城県高等学校教育研究会生物部が、数年前から県下の生物に関する広汎な調査を行ない、筑波に關しても、つぎのような意見書を景に提出しております。

△地 域▽ 筑波・加波山系（吾国山、難台山を含む）

△所在地▽ 筑波町、真壁町、八郷町、岩間町、石

岡市、笠間市