

はじめに

今年（二〇二四年）は、日本の国立公園誕生九〇年の年である。最初の国立公園は、昭和九年（一九三四年）三月一六日に瀬戸内海、雲仙、霧島の三公園が指定された。その後続けて、昭和九年二月四日に阿寒、大雪山、日光、中部山岳、阿蘇の五公園、昭和十一年二月一日に十和田、富士箱根、吉野熊野、大山の四公園と、約二年の間に合計一二国立公園が指定された。

国立公園の管理には、国立公園計画（以下・公園計画）が必要なため、国立公園を所管する内務省衛生局は、一二国立公園の指定完了後、公園計画の策定を急ぎ、国立公園法第三条に基づき、国立公園委員会へ諮問し決定した。

この一二国立公園の管理指針と

なる、公園計画がよく知られていないように思う。国立公園誕生九〇年の節目を機に、初期の公園計画の内容と特徴を論述する。

一二国立公園の公園計画決定

一二国立公園の公園計画は、昭和十一年一月一六日の第九回国立公園委員会から昭和十四年九月一九日の第二回国立公園委員会まで、三年近くをかけて、四回の国立公園委員会（以下・委員会）で決定した。この間昭和十三年一月一日に内務省から厚生省が独立し、国立公園は内務省衛生局から厚生省体力局へ移管になり、公園計画は内務省と厚生省によって策定された。委員会も第九回と第一〇回は内務省開催、第一一回と第一二回は厚生省開催である。公園計画は、国立公園法で「国立公園の保護又は利用に関する統

制及施設の計画」と定めている。四回の委員会で決定した公園計画は、保護の統制計画と利用の施設計画の一部である。

保護の統制計画は、第一〇回（第一二回の委員会で決定された。保護の統制計画は、特別地域、普通地域、制限緩和地区の設定である。

特別地域には、主務大臣の許可を得なければならぬ行為規制があり、区域は実地調査、関係道県や地元との調整、関係各省協議を経て設定された。

特別地域以外は普通地域となり、普通地域にも一定行為に届出規制がある。制限緩和地区は、普通地域内の市街地や農村集落などに対し、届出規制を緩和する地区として指定された。

利用の施設計画は、道路（車道）と埠頭棧橋だけを計画した。その理由は、基幹交通施設の道路と埠頭棧橋を決定しておく、他の施設計画に好都合と判断したからである。

道路及埠頭棧橋計画は、第九回と第一二回の委員会で決定した。第九回委員会では、利用が盛んな日本の観光幹線にある日光、富士

箱根、瀬戸内海、阿蘇、雲仙の五公園の道路一四路線、延長距離一六七・五kmと、瀬戸内海国立公園に埠頭棧橋一カ所を決定した。

この道路計画は、公園内の拠点地間を結ぶ道路だったため、委員会では公園外拠点地からの道路、公園を通過利用する観光の流れを考えた道路計画、公園全体の利用施設計画の必要性などが指摘された。こうした指摘を踏まえ、第一二回委員会では、第九回委員会で決定していた五公園への追加を含め、一二国立公園に道路一六二路線、延長距離一、六三七kmと埠頭棧橋四〇カ所を決定した。

保護の統制計画の特徴

一二国立公園の保護の統制計画は、表一のとおりである。

表一で特別地域の比率を見ると、阿寒と大雪山は八〇%以上、中部山岳も八〇%に近い。この三公園は原生自然の山岳地帯で、国有地が多く、広大な特別地域が確保された。

これに対し、特別地域が五〇%以下の公園が、吉野熊野、瀬戸内海、阿蘇、雲仙、霧島の五公園あ

る。特別地域が少なく、普通地域が多い保護の統制計画は、風致維持が図りにくい状況である。

瀬戸内海国立公園は、一八万haを超える大公園だが、大半は海域で陸域は小豆島の一部、屋島、小さな島々などをあわせて約一百万ha、特別地域は陸域の四三・五%が指定された。

このことを踏まえると、特別地域が最も少ないのは、吉野熊野国立公園の一八・四%である。吉野熊野国立公園は、私有地が多く、林業が盛んな地域で、林業との調

表-1 12国立公園の保護の統制計画

公園名	公園面積 ha	特別地域 %	普通地域 %	制限緩和地区
阿 寒	87,498	86.7	13.3	無 し
大 雪 山	231,929	81.6	18.4	無 し
十 和 田	42,861	56.7	43.3	無 し
日 光	56,923	70.0	30.0	西町市街地等
富士箱根	71,757	51.8	48.2	河口、宮城野等
中部山岳	169,768	79.6	20.4	無 し
吉野熊野	55,086	18.4	81.6	海岸集落等
大 山	12,403	56.5	43.5	明間集落
瀬戸内海	183,100 (10,500)	2.5 (43.5)	97.5 (56.5)	集落
阿 蘇	67,827	36.3	63.7	阿蘇谷～南郷谷等
雲 仙	13,029	31.8	68.2	集落
霧 島	21,560	42.2	57.8	無 し

注：瀬戸内海国立公園の()は陸域面積と陸域に対する比率

整が難しかったのである。

制限緩和地区は、日光、富士箱根など七公園で指定された。特に、阿蘇国立公園は、阿蘇盆地を公園区域に入れており、農地、牧野などが広大で、制限緩和地区が公園の二七・九%も占めていた。

表-2 12国立公園の道路及埠頭棧橋計画

公園名	道 路(車 道)			埠 頭 棧 橋
	路線数と延長距離	道路量		
阿 寒	14路線 210km	0.24km		2カ所(屈斜路湖)
大 雪 山	10路線 121km	0.05km		
十 和 田	11路線 169km	0.39km		5カ所(十和田湖)
日 光	15路線 137km	0.24km		5カ所(中禅寺湖)
富士箱根	33路線 331km	0.46km		10カ所(河口湖等)
中部山岳	12路線 85km	0.05km		
吉野熊野	23路線 217km	0.39km		
大 山	6路線 50km	0.40km		
瀬戸内海	11路線 43.5km	0.41km		19カ所(下津井港等)
阿 蘇	21路線 371km	0.55km		
雲 仙	11路線 85km	0.65km		
霧 島	9路線 85km	0.39km		
計	176路線 1,804.5km	平均 0.21km		41カ所

注：道路量は公園面積100ha(1km)当たりの量

道路及埠頭棧橋計画の特徴

一二国立公園の道路及埠頭棧橋計画は、表12のとおりである。

道路の計画は、全体で一七六路線、総延長距離一、八〇四・五km

阿蘇の二地域を結ぶ道路や、自動車での観光に適した公園と考え、路線数、延長距離が多く計画されている。

また、阿蘇国立公園は、久住と

である。計画の約半数が既存道路の改修、約半数が新設だった。路線数、延長距離が多いのは、富士箱根、吉野熊野、阿蘇など、少ないのは霧島、大山などの各公園である。

公園別に公園面積一〇〇ha(一km)当たりの道路量を算定すると、道路量が多い順に雲仙〇・六五kmをはじめ、阿蘇、富士箱根と続き、最少は大雪山と中部山岳の〇・〇五kmである。大雪山と中部山岳の二公園は、高山が連なる山岳地帯であり、道路は公園周辺部に計画され、公園内は徒歩利用を主とするため車道の計画は少なかった。

おわりに

埠頭棧橋は、十和田湖、中禅寺湖、河口湖など湖に二カ所、瀬戸内海に一九カ所の合計四一カ所が計画された。

この道路及埠頭棧橋計画は、一〇年ほどの間に整備が必要になると想定する計画だった。

一二国立公園の公園計画は、保護の統制計画と道路及埠頭棧橋が決定していた。厚生省は利用の施設計画を順次決定する予定だったが、時局が厳しくなり、事務簡素化で昭和一六年三月に国立公園法が改正され、国立公園委員会が廃止された。そのため、委員会は第一二回が最後だった。さらに、太平洋戦争激化で、昭和一九年七月に国立公園事務は停止となり、公園計画は終戦後まで進展がなかった。

参考文献
国立公園委員会(一九三六～一九三九)：第一回～第二回国立公園委員会議事録

油井 正昭●ゆい まさあき
千葉大学名誉教授、江戸川大学国立公園研究所客員教授、前(財)国立公園協会理事長。