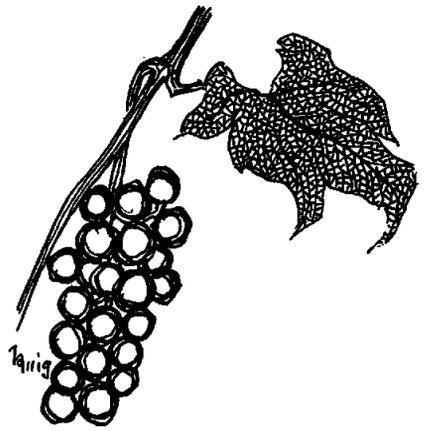


# 東海自然歩道

大井道夫



一

厚生省からことしの正月発表された東海自然歩道の構想は、この種の政府の構想の中ではもっとも国民の好評を得たものであった。それは新聞に、テレビに、あるいは雑誌などに取りあげられ、さらに、それは国民の日常の話題にさえのぼるありさまであった。そしてその結果は、これもまた私たち関係者にとって大変嬉しいことであるが、この東海自然歩道に関係のない地方においても、このような自然歩道を建設しようとする動きが現われ始めてきたのである。

たとえば、九州地方においては、九州山口経済連合会の内部で、九州地方全域におよぶ自然歩道を設定すべく、その路線の選定を行ないつつあるし、また、中国地方においても兵庫県が中心になり、東海自然歩道の終点である大阪の箕面から西に延長して山陽自然歩道を設けるべく、関係県に呼びかけを行なっているのである。

聞くところによれば、ここ、北海道においても、札幌在住の知識人を中心として、北海道開道一〇〇年を記念して、ちょうど一〇〇キロメートルにおよぶ自然歩道を札幌の周囲に建設しようとする動きがあるそうである。じつは、私たち東海自然歩道のプロジェクトに参画する関係者

も、このような自然歩道がやがて全国的な規模に拡大されることを希望しているし、また、そのような機運が全国的に醸成されることを期待して、このプロジェクトを推進させてきたわけである。

本誌の読者は、日ごろ、自然の保護についての諸問題や自然の中で行なわれるレクリエーションについての諸問題などに深い関心を持たれておられる方々であるので、ここに、この東海自然歩道計画のあらましを解説し、北海道におけるこの種の歩道の計画の参考に供したいと考えたわけである。

二

東海自然歩道——それは東京の西の郊外にある高尾山を起点として、関東、東海、近畿各地方の自然や文化財の残されている山岳地帯を通過し、大阪の北の郊外に位置する箕面山まで、延々一、三五〇キロメートルの長さにならって続く長距離歩道である。そしてそれは、現在全線にわたって存在するものではなく、この区間にわたって存在する各種の既存道路を、これからつなぎあわせて整備しようとする歩道である。

東京から大阪までジェット機なら四〇分あまり、新幹線なら三時間あまりで到達できる現在、私たちはなぜこのような自分の肉体を行使する

ことよつてのみ到達することが出来る歩道の計画などを考えたのか？  
まず、この構想を發想した思考過程について解説することしよう。

現在、わが国の經濟の發展は目覚ましいものがあり、その結果は一方では地域開發がかつてない規模と多様性と速度をもつて国土全域におよぼうとしているし、また一方では、人口の都市への集中現象が急速に進みつつある。前者の傾向は良質な自然や貴重な文化財が、開發という名前のブルドーザーの前でもろくも蹂躪されて行くことを意味しているし、後者の傾向は都市の過密化現象をひきおこし、その現象にともなう諸種の社會問題の増加を意味しているのである。そして、これらの傾向は、将来にわたつてさらに拍車がかかることは、当然予想されることである。ここにこそ、私たち、自然を保護し、その保護された自然を舞台として行なわれる国民の野外レクリエーション活動の促進をはかる仕事にたずさわるものたちが、なんらかの対策を樹立しなければならぬ事情が存在するのである。

私たちはこのような考えから、前述した傾向のもつとも強い地域——すなわち、東京から大阪までの太平洋沿岸地帯、いわゆる東海道メガロポリスの地域について、貴重な自然や文化財を保護し、地域住民の野外レクリエーションの場所を確保するための施策を構ずるべく、検討を行なつていたのである。そして、昨年の四月、自然公園審議会が出した自然公園制度の基本的方策についての答申においても示唆されていたように、東海道メガロポリス外周部において高密度に自然公園群を設定する施策を考え出したのである。この考え方はさらに飛躍して、列状に配置される自然公園群を有機的に連絡する一本の歩道——すなわち、東海自然歩道の構想にエスカレートしていったのである。

私は昨年の五月から六月にかけて、アメリカの東部地域を訪問する機会を持った。それは毎年、日米いづれかの国で開催される国立公園會議に出席するためであった。そして、私はその機会を利用して、東部のアラバチャ山脈に存在する二つの国立公園と一つの国立道路公園とを見学

したのであった。これらの自然公園内には一本の長距離自然歩道が設けられてあり、私はその自然歩道を現地において視察することができたのである。それは、アラバチャン・トレールと呼ばれるものであり、カナダ国境のメイン州からフロリダ半島の基部のジョージヤ州まで延長三、二〇〇キロメートルの長さにわたつてアラバチャ山脈の稜線部を縦走する一本の歩道である。眼のあたりにしたこの歩道は、森林の中に消えて行くなんの変哲もない山道にしか過ぎなかったが、私にはこの風景はやはり強烈な印象を与えてくれるものであった。

この歩道はすでに大正十一年から昭和十二年にかけて十五年の歳月を費して完成されたものであり、しかもそれは、登山クラブやハイキング愛好団体などの民間団体の主として奉仕活動によつて、既存の道路をつなぎあわせて整備されたものである。しかし、アメリカの現在の都市事情は、このような自然歩道をもつと強力に整備しなければならないような情勢を形造りつつあるのである。すなわち、大西洋沿岸やカリフォルニアの各都市は拡大しつつあり、一連の巨帯都市を作りつつあるし、その結果の都市の過密化は自動車交通の増大とあいまって都市住民の野外レクリエーションの場所を、その周辺から奪いつつある現状である。そして、市民は自動車の脅威を感じることなく、ゆっくり自然の中を歩く楽しみを失いつつあるのである。

このような事情は、アメリカにおいても長距離自然歩道の整備を直接、国みずからの手で行なう機運を醸成したのであり、昨年の十月、前述したアラバチャン、トレールをふくめて相当数の自然歩道を整備するための「国立歩道体系法」と呼ばれる法律が国会を通過し、制定されたのである。

私が昨年アメリカへ行き、アラバチャン、トレールを見、さらに前述した情勢の一端に触れることができたことも、東海自然歩道の構想を發展させたきわめて大きな要因になったこともいふまでもない事実であった。さらに、もう一つの要因が私自身の思考の中にあつた。それは、わが

国の現在における観光開発のあり方に対する批判というようなものがあった。私がライフ・ワークとしている国立公園や国定公園のような自然公園の中で行なわれる観光開発——それは観光道路の開設であり、ロープウェイの架設であり、デラックスなホテルの建設であるが、これらの開発は日を追って激しくなつてゆくのである。

なるほど、これらの開発は公園利用者に安直な利便を絶えずより多く提供してはくれるが、その結果は自然公園本来の目的である自然と人間との接触という機能をむしろ弱めつつあるのである。私はこのように考え、私なりに観光開発関係者にも自分の主張はくり返して述べてはきたが、その力はきわめて弱く効果はあがらなかったのである。

このような思考過程を経て私は、従来の観光開発とまったく性格の異なつた観光計画を立案し、国民全般の批判を乞わねばならないと考えるようになり、そしてこの考え方も、また東海自然歩道の構想を推進させる力となつたのである。

### 三

厚生省から発表された東海自然歩道の構想はその後の調査や検討を経て、随分と改訂されてきたが、ここではその改訂された最終計画について概要を説明することとしよう。この歩道の起点は高尾明治の森国定公園であり、終点は同じく箕面明治の森国定公園である。この二つの国定公園は明治一〇〇年記念事業の一環として昭和四十二年、厚生大臣によって指定された特殊な国定公園である。

この歩道の通過するコースは、高尾山から神奈川県相模湖へ下り、次いで丹沢大山国定公園の北部地域を通過して山梨県の山中湖へ到達するのである。ここから富士箱根伊豆国立公園の区域内を通過し、忍野の原生林、青木ヶ原樹海などを経て静岡県へ入るのである。そして東海地方の山岳地帯を縫い、天竜奥三河国定公園の秋葉山、鳳来寺山を経て愛知県の寧比曹山に到る。ここで歩道は二線に分岐し、一線は足助、定光寺を通過して犬山へ到達する。もう一線は岐阜県の恵那市へ向い中仙道

を伝わって大山で一緒になる。犬山からこの歩道はまた単線になり、岐阜市の裏山を通り、やがて関ヶ原へ出る。

ここから養老山脈の東麓を伝わり、三重県へ入り鈴鹿山脈の東麓へ移る。この一帯は鈴鹿国定公園に指定されているが、その南端の油日岳付近で、またこの歩道は複線となる。一線は南下して青山高原を通り、奈良県の室生寺を経て、桜井から山の辺の道を伝わって春日山へ出る。そしてここから笠置山を経て宇治川から琵琶湖国定公園へ入り、滋賀県の石山寺へ出る。他の一線は油日岳から直接、滋賀県へ向い石山寺へ直行する。石山寺からこの歩道は単線となり比叡山を縦走し、京都の大原を通り、鞍馬山、嵐山を経て大阪府へ入り、終点箕面へ到達するのである。

この歩道は、前述したように途中二カ所で複線となつている。この複線部分もふくめて総延長は一、三五〇キロメートルである。しかし、この総延長の大部分は既存の歩道、あるいは小部分の車道などから構成されているので、新設部分は三七一キロメートルにしか過ぎないのである。なお、複線部の足助経由の部分と室生寺経由の部分とをつないだ単線の総延長は一、一五二・五キロメートルであり、一日二〇キロメートルのスピードで踏破しても五八日を要する計算となる。また、この歩道の通過する関係都府県は、一部二府八県におよんでおり、既設の国立公園は一つ、国定公園は七つにわたつて通ることになつている。そして、これらの自然公園区域内のこの歩道の延長は三〇一・六キロメートルであり、残りの一、〇四八・四キロメートルの区間については、今後、新しい自然公園を設定しなければならない問題があるのである。

さて、歩道の規模構造であるが、私たちはそうデラックスな道路を作らうとは考えていない。幅員も対面交通できる最少限度の一・五メートルを標準とし、路面の取扱も簡単な砂利舗装程度とし、あくまで自然の中をほそほそと通る自然歩道のイメージを出そうと考えている。しかし、排水施設——水切りだとか、側溝などは充分整備すべきである。また、この歩道と交通量の多い車道との交差点には、歩道橋を設けなければ

ばならない。

この歩道の目的は、自然と人間との交流をはかることにあるので、歩道だけ整備すればよいものではなく、各種の付帯施設も併せて整備し、利用者が容易に利用することができるように、また、利用者が自然の理解を深めやすいようにしなければならない。

付帯施設としては、まず道路標識類があげられる。それは指導標、里程標、案内板、注意標識、さらに路傍の自然を平易に説明する解説板などであるが、これらの標識類は全線にわたって密度細かに設置する計画としている。また、利用者が休憩を楽しむ路傍の簡単な広がり、すなわち路傍休憩地もじゅうぶん計画にもりこまれている。

この歩道の利用は、東京から大阪まで一貫して行なわれる場合はむしろ例外に属することであり、普通は沿線の各都市からこの歩道へ自動車によって到達し、区分的な利用が行なわれる場合が多い。したがって、この歩道と主要な車道との交叉点がこの歩道の入口となる性格を持つので、そこには入口案内のための諸施設を整備する必要がある。さらに、この歩道沿線の重要な興味地点には、付近の自然や文化財を解説した自然教室(アメリカの国立公園の中にあるビジター・センター)を設置し、利用者と対象物との交流がじゅうぶんはかられるような予備知識を与えなければならない。また、歩道沿線に近接する原生林、瀑布、社寺などには、この歩道から分岐する探勝歩道も計画しなければならない。

次に宿泊施設であるが、私たちの予想ではこの歩道の沿線には集落が多く存在しているので、それらの集落の既存宿泊施設が多く利用できるものと考えている。場合によっては、山村などでは民宿なども推薦したい。そして、付近にこれらの宿泊施設が見あたらない場所について、簡易宿舍および野営場を計画にとり入れている。

この歩道は整備自体より、むしろ整備後の管理について、困難な問題が存在する。たとえば、歩道利用者が不測の事故などにおそわれた場合の対応策をどうしたらよいのであろうか? 私たちはこのような場合を考

えて、とくに山深い区間、三区間について救急電話を設置することを計画にとり入れている。また、管理全体の中枢センターとして各都府県に一カ所ずつ、歩道管理事務所を設け、パトロール、清掃などの管理業務を実施することとしている。

以上述べてきたような歩道の整備、付帯施設、管理施設の整備に要する費用は、おおよそ四五億円と試算されている。

私たちの現在の整備方針では、これらの諸施設の整備は関係都府県が事業主体となつて実施することとしており、厚生省はその整備費の二分の一を補助することとしている。そして、この事業を来年度から三カ年計画をもって完成すべく、実施計画を立案している。このような方針により、できれば国民自然歩道法と呼ばれる法案も用意しようと同業者はその準備を進めているのである。

#### 四

東海自然歩道計画のあらましは以上のようなものであるが、このプロジェクトを実施しゆく段階には幾多の困難な障害が存在することが予想される。たとえば、施設計画を実施に移す場合の関係者間のトラブルである。土地所有者の協力が得られないケースもあるし、関係市町村の協力的体制が整わない場合もある。しかし、私たちはこのような障害を乗り越えて前進しなければならない。

この歩道が完成されたあとには、もっと大きな障害が私たち関係者の前に立ちちはだかることであろう。利用者の安全の確保の問題、沿線の美化清掃の問題、あるいは沿線の観光開発を抑制する問題など、どれ一つ考えてみても解決のむづかしい問題ばかりである。しかし、私は東海自然歩道は、わが国の明るい将来へとつながる一本の道であると信じている。そして、どのような障害も乗り越えて、この一本の道を拡げて行かなければならないと考えている。

美しい自然に、尊い文化財に心を寄せる方々のご協力とご指導をここにお願いがいて拙稿を終わることとする。

(厚生省国立公園部計画課長)