

耶馬日田英彦山国定公園の成立と国立道路公園構想について

A Study of the Relationship between the Designation of Yaba-Hita-Hikosan Quasi-National Park and National Parkway Planning.

小沢 晴司*

Seiji OZAWA

Abstract: This paper covers the historical background to the process leading to the designation of the Yabakei Valleys, Mt. Hikosan, and Hita Basin area as one of the first Quasi-National Park areas in Japan in 1950, and also its relationship with National Parkway Planning in Japan as a new type of National Park after World War Two. There are many kinds of curious rock peaks with pine and oak trees, as well as old temples, villages, and agricultural scenery around the roads in Yabakei valleys. Some famous authors have left writings about the beauty of this valleys scenery since early in the nineteenth century. In Yaba-Hita-Hikosan area, more than 80 percent of the land is owned by private sectors, and most of this area has been used as plantation forest. Therefore, at first, it was considered difficult to keep the natural beauty in the area. In 1949 the government sought to designate this area as a new type of National Park like National Parkway. In the same year the government revised the National Parks Law, enabling the designation of Quasi-National Park areas. At last Yaba-Hita-Hikosan area was designated as a Quasi-National Park in 1950. This was based on discussions about designating a new type of National Park as National Parkway to keep the beauty of harmonious scenery of nature and artificial landscape with historical and agricultural elements combined.

Keywords: *yabakei valleys, hita basin, Mt. hikosan, quasi-national park, national park, national parkway*

キーワード: 耶馬溪, 日田, 英彦山, 国定公園, 国立公園, 国立道路公園

1. はじめに

日本の国立公園制度は、私有地が広範に展開する国土の事情から、ドイツ行政法学の立場からの公用制限方式を基にして整備され¹⁾、一方、大面積にわたる自然景観地の営造物管理を基とするアメリカの国立公園制度等も参考とされた。やがて1931年の国立公園法制定を経て、戦前期12公園の指定後、1941年、戦時下、国土計画対策委員会により10公園新設と4地域拡張案がまとめられた。その際、戦前期に厳選された12公園外に新たな公園を設ける事情として、国土の中でのバランスを考慮した公園配分や、私有地の多い国土での休養型公園等の検討があり、アメリカの国立公園体系に新しく設けられた国立道路公園等を参考とする論考があった²⁾。厚生省は、1941年の計画地から、1942年、秩父、大島天城、志摩、琵琶湖、金剛高野、耶馬溪の新規6国立公園候補地を選定した³⁾。これら候補地中、特に耶馬溪地域については、戦後の国立公園新規計画検討に際し、国立道路公園概念との重ね合わせが明確に意識され⁴⁾、その結果日本最初の国定公園に指定された。国立道路公園については、National Park Service⁵⁾やHarlan D. Unrau, G. Frank Willissによる解説⁶⁾等があり、日本へは、池ノ上⁸⁾⁹⁾、番匠¹⁰⁾、鈴木¹¹⁾、shiraok4563¹²⁾等による紹介がある。石川¹³⁾はアメリカ都市地域での道路公園の展開をまとめている。国立道路公園の日本への適用については、堀、持齋、仲間、京谷、手嶋等による論考¹⁴⁾¹⁵⁾¹⁶⁾¹⁷⁾があり、近年では雑誌国立公園に「自然公園と道路」が特集¹⁸⁾されている。同特集も含め、国立道路公園概念の適用事例として紹介されるのは、阿蘇くじゅう、日光、富士箱根伊豆の3公園の一部である。が、国定公園制度創設との関係について論じたものはない。本稿では、まず、戦前期指定12公園以降の新たな国立公園追加や拡充検討過程において、国立道路公園がどのように意識されたかを見る。次に、国立道路公園の概念が適用されたと考えられる耶馬日田英彦山の公園指定経緯をみる。その際、日田市長等による国立公園指定運動に触れつつ、帝国議会や国立公園委員会、大分県議会での議論や

新聞報道等からその展開を整理する。これら分析を通じ耶馬日田英彦山地域の日本最初の国定公園指定と、アメリカ国立道路公園概念の日本での具現との関係性について考察する。研究方法は、公刊・行政資料、関連論文、文献、記事の分析と現地調査による。

2. 国立道路公園

(1) アメリカにおける国立道路公園の建設

アメリカにおける近代道路公園概念の具体化は、1913年から整備されたウェストチェスター郡道路公園や、1928年に議会の承認を受け、整備開始されたマウント・バーノン記念道路公園(後のジョージ・ワシントン記念国立道路公園)が端緒とされる¹⁹⁾。これらは都市的地域における整備であり、より大規模な国立道路公園建設は、1930年代、フーヴァー、ルーズベルトの2代の大統領の強い意志のもと、また、世界恐慌脱却のためのニューディール政策における公共事業の役割も担い、ブルー・リッジ、ナッチェズ・トレイルの両国立道路公園計画として展開する。アメリカの国立公園をモデルとして、1934年から1936年にかけて日本最初の国立公園が指定される頃、アメリカでは従来の国立公園体系を大きく拡大する制度的変化が進行した。即ち1934年、内務長官ハロルド・L・イッキスが両院に提出し、最終的に1936年6月に承認された「アメリカにおける公園、道路公園、及びレクリエーション地域計画調査実施法」の制定である。同法成立によって内務省国立公園局は、全国での広汎なレクリエーション地域の計画・整備に関する主導的役割をもつことになり、4つの新しいタイプの休養地域がアメリカ国立公園体系に加わった。それらは、レクリエーション実証地区、国立道路公園、国立レクリエーション地域、国立海岸である²⁰⁾。

(2) 田村や池ノ上等による国立道路公園への注目

戦前より、田村剛等はアメリカにおけるこの国立公園体系拡充の動きに目を向け²¹⁾、戦後池ノ上容等も国立道路公園に注目している。表-1はブルー・リッジ道路公園設置法の規定(要旨)²²⁾

*滋賀県立大学環境共生システム研究センター

表-1 国立道路公園の定義等と日本の国立公園制度への応用に関する注目点

ブルー・リッジ国立道路公園設置法 (要旨) 1936	国立道路公園 (定義解説) 1938	日本への応用に関する専門家の主な注目点
第1条: 州から合衆国への敷地移譲等と公園局による管理	(1) 非産業的利用 (レクリエーション利用)	河川・海岸を主に既に道路公園型の公園あり。
同条2: 内務、農務両長官合議による近接地資源保護と、同目的のための道路公園への適正なアクセスの確保等	(2) 景観を劣化させる建築や路傍開発の排除	史蹟保健地等を併せ新たな観点で新規公園を。(田村1942)
同条3: 公園、森林両局による沿線休養利用開発協力協定	(3) 道路と隣接私有地との間の広い隔離空間確保	長く美しい海岸線、渓谷、稜線等と古文化跡を連ねる歴史ルート等、日本での道路公園の可能性を示す(池ノ上1950)
1 條補足(改正追加): 必要な場合の道路公園敷地幅の拡大	(4) 自然景観保護優先。取付路やアクセス権排除	道路公園沿線は森林、畑、牧草地、果樹園等多分人為的景観の錯雑を許容する。(池ノ上1952)
第2条: 内務長官の近接地所有者への公園敷使用免許権	(5) 極力集落地や雑踏を回避した新設路線を計画	带状特別地域計画について、日本の将来の道路公園の可能性に立脚点を与える。(池ノ上1952)
第3条: 道路敷及び関連休養地の内務長官の管理権限	(6) 通過景観地への最適接近路線(非最短設計)	
	(7) 主要道路との平面交差の排除	
	(8) 円滑な交通確保のための進入退路口設置制限	

と、1938年アメリカ議会での一般道路と国立道路公園との違いに関する質問への国立公園局アーサー・E・デマレイ副局長による解説、及び田村や池ノ上の日本の国立公園制度への応用としての注目点を比較したものである。日本への応用の点で、田村は国内で川や海沿いの既設国立公園区域には道路公園に類似するものがあるとし、史蹟等景観要素の考慮により新たな公園候補地の発見の可能性があると指摘する²³⁾。池ノ上は、厳正な自然風景の維持に拘らず、地域外に隣接する牧場、畑等と連続した沿道の景観管理や、道路沿いの歴史的旧蹟や郷土の田園風景保存が意図されること等に着目し、「かねてわが国の道路公園の可能性について特に関心をもっていた」と述べる²⁴⁾。戦中戦後初期の日本の国立公園行政担当者や専門家の上記関心中、戦後日本の国立公園施策を方向づけるリッチー覚書の中に国立道路公園に関する提案が記される。この提案(表-2)を作成したリッチーは、来日中、特に上述の田村と熱心に国立公園行政に関する懇談をしている²⁵⁾。同覚書中日本における道路公園最適候補とされた耶馬日田英彦山地域は、1950年日本最初の国定公園に指定される。同地域を巡る国立公園等指定陳情経緯等を次に見る。

3. 英彦山耶馬溪国立公園候補地

耶馬日田英彦山地域のうち、平安時代から修験道場として西国第一の霊場として栄え²⁶⁾た英彦山や、奈良時代の金銅観音像が納められ、1338年の禅寺創建と伝えられ、近世以降その風光明媚な景観に魅了された文人墨客が多く訪れた²⁷⁾という羅漢寺に比べれば、1818年、頼山陽の圖巻記を通じて広く世に名が知られるようになった²⁸⁾耶馬溪への関心の歴史は相対的には新しいものといえる。この地域への国立公園候補地としての注目の変遷について主な記事を表-3²⁹⁾にまとめた。表中右列内口で囲んだ表示は、例えば「**1** 衆院」は第1回通常国会衆議院関係委員会を示し、「**審議会**」は厚生省国立公園審議会での議論を意味する。中列の区分は、「**国立**」は単独国立公園指定を、「**編入**」は阿蘇国立公園拡張を、「**国定**」は準ずる区域=国定公園指定(道路公園の取扱含)、の各方向性に関係することを示す。表から、耶馬日田英彦山地域について、独立した国立公園指定方向から阿蘇国立公園拡張地域へ、さらに準国立公園(国定公園)へと指定目標が変化することがわかる。この整理から耶馬日田英彦山地域にかかる国立公園指定運動を次の3期に区分した。併せてこの運動の展開において、国立道路公園概念がどのように関わってくるかを明らかにする。

(1) 耶馬溪を中心とした観光振興運動

耶馬溪英彦山の国立公園指定運動が盛んになるのは大正期以降3回ある。最初は1931年の国立公園法制定から第一次国立公園

表-2 リッチー覚書 Ⅲ.D.8 国立道路公園 (趣旨) 1948年

日本は道路公園建設に相応しい国。自然風景と文化風景が交錯し優れた海岸風景が功効する特徴は傑出した道路公園を約束する。特に本州南部及び九州に適切なところがある。
a.: 歴史的な神社仏閣、庭園、美術品等をもつ京都奈良、伊勢半島、伊勢志摩公園、御木本真珠養殖場、吉野熊野公園、高野山金剛峯寺その他名勝や史蹟、瀬戸内海航路の港大阪等を結ぶ地域が、多数の支線をもつ数百哩に亘る道路公園によって結合されれば、変化の多い風景美と比類ない歴史的文化的景観の保存保護に効果が大きい。
b.: 立派な道路公園になる今一つの場所は九州の国立公園等重要な風景地及び海岸地帯を結ぶもので、一部は別府日田の保養中心地を結ぶ英彦山耶馬溪国立公園候補地の道筋になる。別府は戦前国際的温泉保養地として知られ、日田は日本における最も魅力のある保養地に属する。鶴岡はこの地にはじまったと言われ観光客には特に興味深い。

指定前後期で、帝国議会への指定請願も耶馬溪を中心とした地域を対象に数度行われている。日本を代表する風景標式の一つとして耶馬溪風景は大正期以降知られて³⁰⁾いたが、候補地とはならない。関連して1934年8月23日国立公園審議会第4回特別委員会で、水力発電問題折衝の件につき、内務省藤原幹事より、通信省と相談し尾瀬、黒部は事業と風致の両立を図る、耶馬溪は衛生局長が同区域の阿蘇国立公園区域への編入の必要を認めなかった旨委員会議事録に加筆することで調整した旨の記録がある。同時期の1932年~34年にかけて、耶馬溪鉄道(株)は、表-4のとおり文人研究者を招聘し耶馬溪紹介関係書籍を刊行している。同社は、田村等による1934年の国立公園候補地調査に参加³¹⁾する。元大分県文化財専門委員山本聰治は、大正12年以来耶馬溪開発宣伝に共に力をあわせたと回顧する³²⁾。昭和初期、耶馬溪鉄道は鉄道

表-3 英彦山耶馬溪国立公園指定要望等経緯

年月	区分	記事
■第1期 耶馬溪を中心とした観光振興運動		
1911年3月	[一般]	27 帝国議会 国設大公園設置に関する請願 耶馬溪
1912年6月	[一般]	耶馬溪鉄道株式会社創立
1923年3月	[一般]	名勝耶馬溪指定
1924年6月	[一般]	耶馬溪鉄道守実まで開通
1927年7月	[一般]	日本新八景選定。日田盆地は平原の部で25勝に選定される。
1929年3月	[国立]	56 帝国議会 耶馬溪を中心とした国立公園設定請願
1931年2-3月	[国立]	59 帝国議会 別府耶馬日田阿蘇雲仙山草園連絡請願
1931年3月	[国立]	59 帝国議会 別府を中心とした国立公園設定請願
1931年3月	[一般]	国立公園法制定
1932~34年	[一般]	耶馬溪鉄道(株)、著名人による耶馬溪紹介書籍を多数刊行
1934年2月	[国定]	田村博士、竹内博士、耶馬溪鉄道等による国立公園候補地調査
1934年8月	[国定]	審議会 耶馬溪は水力発電調整により候補地からはずれる
1936年2月	[一般]	12 国立公園候補地の指定作業完了
1936年7月	[一般]	名勝耶馬溪追加指定
■第2期 戦中期大都市近郊健康地としての国立公園候補地選定		
1941年7月	[一般]	国立公園協会内に国土計画対策委員会設置
1942年9月	[国立]	大分県観光協会長 別府耶馬溪日田地域国立公園指定陳情
1943年4月	[国立]	福岡県振興会長 英彦山求菩提耶馬溪国立公園指定陳情
1943年8月	[国立]	厚生省、健民修練のための6新公園計画を発表
1945年12月	[国立]	福岡県議会 彦山耶馬溪国立公園指定の動きへの注意に係る質疑
■第3期 日田市による準国立公園指定運動		
1945年12月	[一般]	廣瀬正雄 第3代日田市長就任
1946年9月	[国立]	厚生省、勤労者の便宜も考慮し、10新公園計画を発表
1947年3月	[国立]	92 帝国議会 英彦山、耶馬溪は国立公園候補地との説明
1947年5月	[編入]	大分県、耶馬溪単独指定困難の情報を受け阿蘇拡張申請検討
1947年8月	[編入]	1 衆院 英彦山耶馬溪別府裏山を阿蘇に編入と説明
1947年9月	[編入]	1 衆院 英彦山一帯の国立公園設定請願
1947年9月	[国定]	1 衆院 国立道路公園に関する質疑
1947年11月	[編入]	1 衆院 耶馬溪は阿蘇拡張予定、日田は追加適否研究との答弁
1947年12月	[編入]	1 衆院 英彦山一帯の国立公園設定陳情
1948年6月	[編入]	1 衆院 耶馬溪は阿蘇拡張、日田は優秀地編入考究善処と答弁
1948年11月	[国定]	リッチー覚書GHQに提出
1949年5月	[国定]	5 衆院 日田は準国立公園候補。道路公園を考慮したい旨答弁
1949年6月	[一般]	天皇陛下九州巡幸の中で耶馬溪・日田を訪問
1949年12月	[国定]	審議会 耶馬日田の準国立公園、別府裏山の阿蘇拡張を決定
1950年3月	[国定]	大分県議会 準国立公園と称し日田を冠称する請願
1950年7月	[国定]	審議会 耶馬日田英彦山の名称確定、国定公園の名に疑義意見
1950年7月	[国定]	耶馬日田英彦山国定公園指定(区域のみ、特別地域等計画未決)
1950年7月	[一般]	別府国際観光温泉文化都市建設法成立
1950年9月	[国定]	日田市政10周年記念式典挙行
1950年11月	[国定]	英彦山国定公園指定、観光道路起工式典、英彦山にて開催
1950年11月	[国定]	日田市にて耶馬日田英彦山国定公園指定記念式挙行

表一 1930年代前半期の耶馬溪鉄道による主な刊行物

1932	国府屋東：山陽先生と耶馬溪、田村剛：耶馬溪小論、
1933	木崎好尚：耶馬溪新景観、脇水鐵五郎：耶馬溪彦山風景論、赤松翠陰：耶馬溪の大恩人頼山陽先生、木崎好尚：頼山陽と耶馬溪、
1934	竹内亮：耶馬溪彦山地方の天然林並びに二三の注意すべき木本植物に就て、竹内亮：耶馬溪の風景と植物、竹内亮：耶馬溪地方の植物景観

省から軌間拡張命令を受けており1928年に拡張工事を行ったが以降経営が悪化し1935年会社更生委員会が結成され再建事業にかかり、同社の経営改善急務という状況にあった³³⁾。同社による耶馬溪国立公園指定運動後の1936年7月、耶馬溪名勝指定区域が追加される。耶馬溪鉄道が招聘した文人研究者は、耶馬溪について奇岩奇峰と史蹟や民家、田園等の歴史的人文的景観との調和を賞賛したが、耶馬溪の名を世に高らしめた頼山陽は、そもそも仙人巖や羅漢寺などを甚だ賞せずとし、専ら人工を排した耶馬溪の山水の美のみを讃えていた³⁴⁾。

(2) 戦中期大都市近郊健民地としての国立公園候補地選定

第一次の12国立公園指定後、次に当地が国立公園指定を目指すのは戦時局下の国家要請と相前後した時期であった。1942年9月大分県観光協会会長による細川国立公園協会会長宛陳情書³⁵⁾に、指定の意義として「国民の心身鍛練を図り」との表現が添えられ、翌年4月福岡県振興会長林田惣七郎による厚生省宛陳情書では、自然保護による郷土愛、祖国愛の精神の高揚、心身鍛練のためにも英彦山求菩提耶馬溪の地は使命達成に甚大なる寄与す³⁶⁾と記される。1943年厚生省は健民修練道場として全国大都市近郊に6つの新国立公園設置を発表し、耶馬溪もその一画に名を連ねる。が、戦時局激化に伴い間もなく国立公園指定作業は停止される。

(3) 日田市による準国立公園指定運動

1) 第3代日田市長廣瀬正雄

戦後の耶馬日田英彦山国立公園指定運動を牽引するのは日田市であった。1927年日本新八景選定で、日田が平原の部で日本25勝の一つに選ばれてから日田市は観光政策に力を入れ始める³⁷⁾。指定運動の中心に廣瀬正雄市長がいた。日田の旧家出身の廣瀬は、1945年12月6日第3代市長就任後、市役所幹部に指示し当面の市政方針をまとめ、検討を加えて1947年1月、「私の市政方針」として政策の軸を発表する。「文教さかんに 林工さかんに 観光さかんに」を唱え、1946年から日田市郡国立公園地域編入期成会を設立し同会長に就任、日田の国立公園指定運動に着手する。

2) 阿蘇国立公園拡張地域としての指定運動

耶馬溪英彦山地域は、戦時中より北九州人口集積地近傍における新規国立公園候補地とされていたが、1947年5月23日の大分合同新聞は次の記事を報じる。「下毛地方事務所では耶馬溪の単独国立公園は実現困難であるとの本省よりの通知に接した(中略)。耶馬溪国立公園への猛運動は昭和5年頃から行われており地元民多年の宿願でもあるので単独国立公園指定ができないならば阿蘇国立公園と同系のものとしても可及的速やかに実現されるよう本省へ新たに申請することになった。」 同月、厚生省は次官名により各都道府県知事あて国立公園施策確立要綱を通知し、その中で、英彦山、耶馬溪、別府裏山地区は既設国立公園に編入するとの方針を示す。この年の国会は、上述5月以降、8月1日衆議院文化委員会や9月17日参議院国土計画委員会で、英彦山耶馬溪別府裏山地域の阿蘇への編入方針の政府説明があるが日田の名は示されていない。11月14日衆議院国土計画委員会では上述地域の阿蘇編入は従前であるが、日田盆地については保護すべき景観その他に関してなお検討を要する点があり目下研究中である旨政府委員三木行治より厚生省の見解が開示される。翌1948年6月18日の衆議院国土計画委員会で、福岡県出身梅林時雄議員の質問に対し、厚生省飯島稔は、英彦山耶馬溪地域は地元県の意向を徴し目下研究中であり、その利用中心地としての日田地方は、特に優れた部分を編入するよう考究の上善処したい考え、と前年よりは前向き

な形の答弁がなされる。廣瀬市長の観光政策により日田国立公園運動は開始されたが、規模などの面で国立公園にはどうしても不適格とされ³⁸⁾、最終的には阿蘇国立公園の拡張方針は断念される。3) 国立道路公園としての準国立公園制度の日田への適用

1949年4月26日の衆議院厚生委員会等での審議後、5月19日に国立公園法改正法が公布された。同年5月6日の衆議院厚生委員会で、大分県選出金光義邦議員は次の趣旨の質問を行う。

1. 改正法11条の2による準ずる区域は国立厚生公園、ナショナルパークウェイと呼称されるか。
2. 日田は準国立公園対象地か。
3. 耶馬溪、別府裏山の阿蘇国立公園への編入作業進捗状況如何。対して政府委員飯島稔国立公園部長の回答は次のとおりであった。

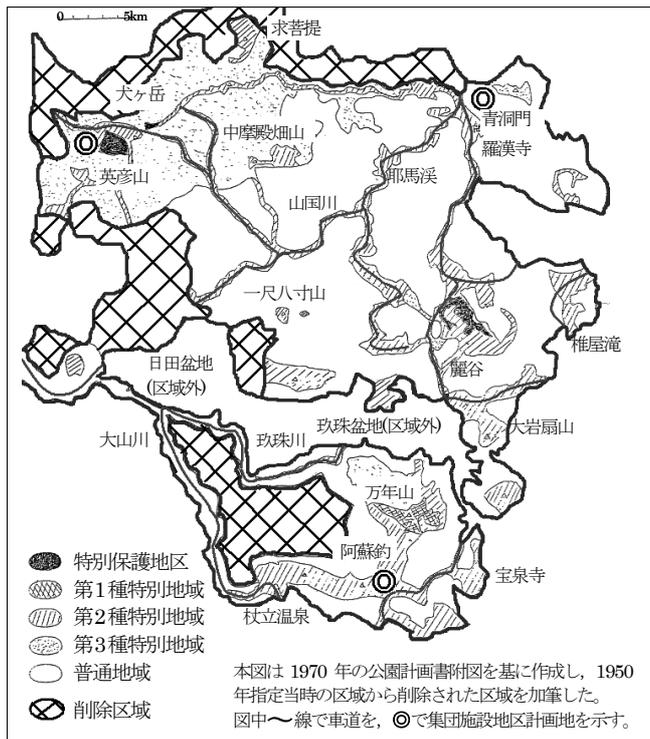
1. 準国立公園、国民厚生公園、観光公園などの案があるが未定。指摘の国立道路公園というアイデアは取り入れたい。2. 日田は準国立公園に当然なるべきものとする。3. 耶馬溪は開発され過ぎ、自然景観の保持の点で若干欠けること、日田盆地との関係もあり阿蘇拡張の手続きを進める段階に至っていない。1949年12月21日、国立公園中央審議会で、日田を含む英彦山耶馬溪地域は準国立公園候補地と決定され、別府裏山は従前通り阿蘇国立公園拡張予定として区分された。当時、厚生省国立公園部係官は、再三同省を訪ねては熱意と粘りと押しで日田指定を訴える市長の姿を指して「広瀬心臓」と称する³⁹⁾。大分県会議事録に「この地帯が準国立公園として中央審議会内定を得る迄の日田市郡の数年に亘る奮闘は筆紙に尽し難く地域の先頭に立って孤軍力闘の精進だった。この度の成功は日田市の熱意の結果であると言っても過言ではない(中略) 国立公園から準国立公園へ百歩譲れば当然利用の中心日田はその名称に掲出せらるる事を確信していた⁴⁰⁾」との記事がある。天皇の日田行幸をも実現させる政治力をもって国会へ働きかけ続けた廣瀬の行動は、日田を含む英彦山耶馬溪地域を国定公園に指定する方向へと導いた。なお、大分県福岡県熊本県国立公園指定促進会作成候補地資料(1950)にも日田市による公園指定のための関係機関への働きかけ等の努力は記されるが、関係3県での受け止め方には若干差異がある。指定に先立つ1950年1月16日厚生次官発各知事宛照会に対し、福岡県は同年4月7日付で名称は従前の英彦山耶馬溪とすること、もし日田が追加される場合求菩提の追加も是非検討願う旨回答され、熊本県は3月23日付で準国立公園指定より阿蘇国立公園拡張希望と回答する。

4. 準ずる区域の選定要領と国立道路公園に関する田村の思い

1949年12月21日の審議会では国立公園に準ずる区域の選定標準(表一5)も決定される。同標準では2種類の違うタイプの公園を指定できるとしている。地形、動植物等の自然要素に特異性があり史蹟等文化要素が豊富という要素は両タイプに共通する。その上で、一つは国立公園に準ずる傑出した自然の風景地で、もう一つは多人数の利用効果大の自然風景地、即ち自然レクリエーション地域である。これを裏付けるように1950年7月5日第4回国立公園審議会で田村は準ずる区域の呼称に関して次の趣旨を述べている。1. 国定公園とは実に曖昧な用語。2. 現段階では国立公園の選に漏れたものを拾いあげる一種の救済的な政策のように覚える。3. 国が管理経営する公園の種類は準国立公園のほかアメリカなどの制度で道路公園、史蹟公園、国民広場などがある。4. そのようなものを今後厚生省国立公園部の行政範囲に織り込むことも当然考えていくべき。5. 国立公園とは一線を画する絶

表一5 国立公園に準ずる区域の選定標準

一 国家的観点から自然風景を国民の利用に供するため保護し又は計画的に利用を促進するのが適当と認められる風景地で左のいずれかの条件を具備すること
(イ) 国立公園に準ずる傑出した自然風景地でその保護を必要とするもの
(ロ) 環境が保健的で多数人の利用効果が大である自然風景地で保護が必要なもの
二 地形、地質、動植物、気象等の自然要素に特異性があり史蹟、遺跡、特殊建造物等の文化要素が豊富であること
1949年12月21日決定



図一 耶馬日田英彦山国立公園区域

好の機会であり、国立公園と曖昧なはじめのつかない名称をとることは絶対にいけない。この発言を見れば、田村は、準国立公園制度創設により、国立道路公園を含む多様な種類の公園をもつ国立公園体系を日本の制度の中に展望しようとしていたと思われる。

5. 終わりに

耶馬日田英彦山地域は戦後の国立公園指定運動の過程で、観光立市政策を進めた廣瀬日田市長と、戦後の新たなレクリエーション型公園設置を展望しようとした田村の考えにも沿うような形で、準国立公園＝国定公園に指定された。指定の過程で国立道路公園の考え方も影響した。昭和32(1957)年厚生省国立公園部による同公園詳細計画案に「本地域の利用について最も重要なものはバスによる探勝であり、最も適切な利用ルートに当る道路を初め、駐車場、宿舍、休憩施設等の整備が先づ必要」との表現が見られる。

耶馬日田英彦山は指定当時の区域面積108,809haで、1970年の区域及び計画見直し後2009年現在85,024ha、内普通地域が53,391haを占める。国立公園で普通地域の割合が高い公園が多数あるが、国定公園は全体に普通地域の割合が少ない。全56国定公園中50公園は10%以下で、他の6公園中、剣山、秋吉台、北長門は20%以下。琉球政府立公園法に基づく沖縄海岸の約30%、沖縄戦跡の80%強を除けば耶馬日田英彦山は突出した区域内比60%の普通地域をもつ。その理由は公園区域中の特別地域設定デザインから読み取れる。図一で公園北部英彦山、大ヶ岳、中摩殿山一帯と、南部万年山、大岩扇山等天然林と特異な地形をもつ山塊を除けば、他の特別地域の大半が車道沿いに設定されている(一部歩道沿いの設定もある。大山川、玖珠川沿線は1970年両河川間山林区域を削除したため公園区域自体が道路沿帯状設定となる)。耶馬日田英彦山は、国立道路公園の一つの具現と池ノ上が紹介する道路沿線帯状特別地域の公園デザインを明瞭に示す公園である。国立道路公園構想に関し、1952年決定の自然公園選定要領では、表一5記載の国定公園へのレクリエーション公園的機能評価の表現は薄まり、1971年の同要領改正で選定は規模要件だけとなり、現在、国定公園制度の中に道路公園思想等に連なる要素は見出しにくい。その事情の解明については、自然公園法制定

当時の議論等を踏まえ考察する必要がある、今後の課題としたい。
ところで、前述ブルー・リッジ国立道路公園設置法には、周辺景観保護と適正な利用の推進のための、関係機関との協定、地域土地所有者や住民との連携等を規定している。一方日本では、同目的のため、国や県による、地域での開発行為等への、統制や指導という表現がある⁴⁾。「協定連携」と「統制指導」とは、アメリカ国立公園制度の日本での受容に際しての変容点かもしれない。耶馬日田英彦山国定公園道路沿線帯状特別地域について、国立道路公園由来を振り返り、沿線関係機関との協定や連携による景観維持・向上を検討することも、同公園管理の今後の課題と思われる。

謝辞：本研究に際し御協力下さいました別府大学大山琢央様、中津市本耶馬溪教育センター三谷紘平様、日田市咸宜園吉田博嗣様、滋賀県立大学司書石田万貴様、佐野恵様、西田万里子様、佐々木真二郎様、竹元恵様、大分県生活環境企画課、大分県立図書館、福岡県自然環境課、福岡県立図書館、添田町役場、同町立図書館、英彦山神社、九州大学彦山生物学実験所、環境省、九州地方環境事務所他関係各位に、心からの感謝を捧げます。

補注及び引用文献

- 1) 環境庁(1981)：自然保護行政のあゆみ：第一法規出版、6-7
- 2) 田村剛(1942)：国土計画と休養地：国立公園、昭和17年3・4月号、17
- 3) 田村剛編集・発行(1952)：日本の国立公園：国立公園協会、52-53
- 4) 厚生省(1948)：国立公園に對するC.A.リッチー覚書、26-28
- 5) Blue Ridge Parkway Guide Book(1949)：National Park Service
- 6) National Parkways Handbook(1964)：National Park Service
- 7) Harlan D. Unrau, G. Frank Williss(1983)：Administrative History: Expansion of the National Park Service in the 1930s, The National Park Service
- 8) 池ノ上(1950)：国立道路公園、国立公園No.11、29-32
- 9) 池ノ上(1952)：道路沿線帯状特別地域の取扱について、国立公園No.35、5-8
- 10) 番匠康夫(1987)：ブルー・リッジパークウェイの開通、高志道路と自動車、30(12)、31-35
- 11) 鈴木渉：EIC pick up No.117：EIC ネット：
<www.eic.or.jp/library/pickup/put070118-1.html>、2007.1.18更新、2011.9.1参照
- 12) shiraok4563：America's National Parks：パークウェイ：<http://usnp.exblog.jp/5522018>、2007.5.8更新、同<6168808>、2007.9.17更新、同<6269889>、2007.10.8更新、同<6502343>、2007.12.5更新、何れも2011.9.1参照
- 13) 石川幹子(1993)：アメリカ合衆国におけるパークウェイの成立と土史研究13、105-120
- 14) 堀繁(1993)：わが国の国立公園の計画管理の実態とその変遷に関する研究(1)：指定と保護計画、東京大学農学部演習林報告、第九十号、97-182
- 15) 持齋康弘、堀繁、仲間浩一(1995)：わが国における自然風景地立地型車道の計画・設計コンセプトの変遷に関する研究、都市計画：別冊30、7-12
- 16) 京谷昭、堀繁、手嶋潤一(2005)：栃木県道那須高原線林間道路の空間的特徴とその成立過程に関する研究、ランドスケープ研究、68(5)、779-782
- 17) 京谷昭、堀繁(2007)：国立公園「那須街道」、国立公園No.653、16-19
- 18) 小栗太郎、堀繁、亀山明、塩谷雅秀(2009)：特集・自然公園と道路、国立公園No.677、14-16
- 19) 前掲書7)、Chapter Four、J.
- 20) 前掲書7)、Chapter Four、D. E. F. G. H.
- 21) 前掲書17)、19、脚注※2、※3、※4参照 田村、佐上、氏原の指摘を紹介。
- 22) 前掲書8)、31 池ノ上訳より関連部分抜粋、最も代表的な公園として例示。
- 23) 前掲書2)、17 熊野海岸等が例示される。指定当時道路両側に設定された公園区域は昭和63年の計画見直しで道路陸側側の大半が区域から削除された。
- 24) 前掲書8)、29
- 25) 石神甲子郎(1970)：ボナム大尉とリッチー覚書、国立公園No.253、27-28
- 26) 添田町史編集委員会(1992)：添田町史下巻、225
- 27) 三谷紘平(2011)：豊前羅漢寺の成立とその歴史的背景、史学論叢40抜刷、1-21
- 28) 赤松翠陰(1933)：耶馬溪の大恩人頼山陽先生：耶馬溪と頼山陽：耶馬溪鉄道、1-28
- 29) 雑誌国立公園、大分県議会定例会会議録、福岡県通常県議会会議録、英彦山神社社務日誌、大分合同新聞、大分交通40年のあゆみ(1985)：大分交通株式会社、丸山宏(1994)：近代日本公園史の研究：思文閣、国会議事録検索システム等情報を基に作成。
- 30) 国府厚東(1922)：本朝十二景と風景十大標式：史蹟名勝天然記念物、5(9)、103-107
- 31) 耶馬溪鉄道史刊行会(1985)：消えた耶馬の鉄道、192-201
- 32) 1950.11.9 大分合同新聞
- 33) 大分交通40年のあゆみ(1985)：大分交通株式会社、58-59
- 34) 前掲書28)、22-28
- 35) 耶馬溪附丘に関する国立公園指定陳情書(1943)：国土と健康、15(1)、32-33
- 36) 英彦山求菩提耶馬溪国立公園指定に付陳情書(1943)：国土と健康、15(2)、30
- 37) 日田市十年史(1952)：日田市役所、88-99 及び148-150
- 38) 廣瀬正雄先生伝記刊行会(1974)：廣瀬正雄の傳記、226
- 39) 日田市(1990)：日田市史、722
- 40) 1950年3月31日大分県議会定例会議録第十号日田市長他提出請願、277-280
- 41) 前掲書9)、7