

富士箱根伊豆国立公園の歩み

(監修：共栄大学教育学部 特任教授 高橋 進)

【国立公園の指定と拡張】

古代から噴煙たなびく日本一の秀峰として崇められ、また信仰登山の対象となってきた富士山、そして箱根七湯の温泉場として知られた箱根は、明治時代以降には鉄道など交通の整備とともに、わが国を代表する観光地ともなっていた。

昭和6年(1931)に「国立公園法」が制定される際には、国立公園候補地のひとつにもなっていたが、土地利用調整などにより最初の公園指定からは遅れ、昭和11年(1936)に「富士箱根国立公園」として指定された。その後、富士五湖地域や箱根地域を中心に観光開発も進み、第二次世界大戦後の昭和30年(1955)には伊豆半島地域が国立公園に編入され、名称も「富士箱根伊豆国立公園」に変更された。さらに、昭和39年(1964)には、国立公園だった伊豆諸島地域が国立公園に編入され、富士山地域、箱根地域、伊豆半島地域、伊豆諸島地域の4地域から成る現在の国立公園の形が形成された。

【観光道路等の開発】

この間の高度経済成長に伴う生活向上と当時のマイカーブームなどを背景にして、全国で山岳道路開発や観光開発、別荘地開発などが行われたが、富士山地域と箱根・伊豆半島地域も例外ではなかった。富士山地域では昭和39年(1964)に山梨県側の船津口五合目に至る有料道路、「富士スバルライン」が開通し、昭和45年(1970)には静岡県側の富士宮口五合目に至る「富士山スカイライン」も開通した。

一方、箱根・伊豆半島地域では、昭和32年(1957)に駒ヶ岳登山口と頂上を結ぶ「駒ヶ岳ケーブルカー」が開通したのをはじめ、昭和34年(1959)には早雲山と大涌谷を結ぶ「箱根ロープウェイ」が開通し、その後も箱根峠と湖尻峠を結ぶ「芦ノ湖スカイライン」(昭和37年)、芦ノ湖東岸から駒ヶ岳山頂に至る「駒ヶ岳ロープウェイ」(昭和38年)、熱海峠と天城高原を結ぶ「伊豆スカイライン」(昭和39年)、長尾峠と湖尻峠を結ぶ「箱根スカイライン」(昭和45年)などが次々と整備された。

【国立公園の管理体制】

これらの道路交通網の整備をはじめとする観光開発・別荘地開発や国立公園利用者の増加に伴う諸問題に対処し、自然環境の保全と適正な利用を図るため、昭和30年(1955)に箱根に国立公園管理員が配置されたのをはじめとして、三島(現、沼津)(昭和31年)、下田(昭和33年)、船津(現、富士五湖)(昭和39年)にそれぞれ管理員事務所が設置され、国立公園全体を統括する「富士箱根伊豆国立公園管理事務所」が昭和37年(1962)に箱根に設置された。この箱根の管理事務所設置は、日光国立公園管理事務所に次いで、わが国で2番目のものであった。

環境庁の設立(昭和46年)とその後の組織改編などにより、国立公園管理事務所の所掌事務と名称も変更されて、平成6年(1994)には関東地方南部の国立公園と野生生物保護を担当する「南関東地区国立公園・野生生物事務所」、平成12年(2000)には「南関東地区自然保護事務所」と改称された。さらに環境省設立(平成13年)後には、地方支分部局として「関東地方環境事務所」が埼玉県さいたま市に設置(平成17年)されたため、現在は、「箱根自然環境事務所」が公園全体の統括と箱根地域を担当し、「富士五湖自然保護官事務所」(富士山地域の山梨県側)、「沼津自然保護官事務所」(富士山地域の静岡県側と伊豆半島地域北部)、「下田自然保護官事務所」(伊豆半島地域南部)、「伊豆諸島自然保護官事務所」(伊豆諸島地域)が分担して国立公園の管理を担っている。