

東海自然歩道構想とは (構想誕生の背景とその意義)



東海自然歩道50周年記念式典 ジンポジウム

令和6年7月13日

神田修二

写真出典: 環境省HP

1. アパラチアントレイル (Appalachian Trail) とは

2,192.0 MILES (3,527.7KM)
Total Length of the A.T.

14 STATES
Number of States the A.T. Traverses

464,500' (141,579.6M)
Approximate Gain/Loss in Elevation

3 MILLION
Visitors Each Year

APPALACHIAN TRAIL CONSERVANCY®

2. アパラチアントレイルから東海自然歩道へ

1921(大正10年)「アパラチアントレイル」構想

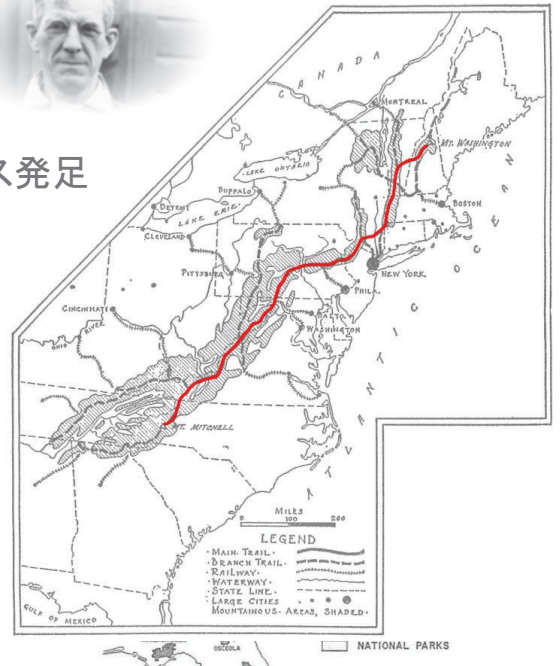
“An Appalachian Trail: A Project in Regional Planning,”
the *Journal of the American Institute of Architects*.



[1921年の構想]

1925(大正14年) アパラチアン・トレイル・カンファレンス発足

Appalachian Trail Conference: ATC



1937(昭和12年) アパラチアン・トレイル開通

(メイン州 カタディン山 ⇄ ジョージア州 オーグルソープ山)
Mt.Katahdin Mt.Oglethorpe

1958 トレイルの南端延長
現在のMt.Springerへ

1968(昭和43年)

Oct. 米国国立歩道体系法
(National Trails System Act)

May 第2回日米国立公園会議



国立歩道体系法署名式典でのジョンソン大統領※

1969(昭和44年) **東海自然歩道構想**

1970

東海自然歩道整備

1974 全線開通



大井道夫 (1922-2007)
厚生省国立公園部計画課長(当時)

<1968年2月8日 米国ジョンソン大統領>

「歩きたい、ハイキングがしたい、馬で歩きたい、サイクリングをしたい、と言う人達のことは、今日余りにも忘却されている。私たちは此の人達のために、高速自動車道と同様に歩く道を作ってやらなければならない。ゆっくりと歩く人達を、いかなる動力つきの乗物でも威嚇してはならない。」

※出展
Appalachian Trailway News
Special 75th Anniversary Issue
The Appalachian Trail Conference

「風景への挽歌－私の自然保護論－」 大井道夫 1978 より

「昭和四十三年五月のある日、私はこのアパラチャン・トレールの一角に立っていた。そこは確か、バージニア州にあるシェナンドア国立公園の中の山林であったと記憶している。私の目の前には、何の変哲もない山道がやがて木立ちの中に消えて行く平凡な風景が展開していた。その道は、私が抱いていたイメージより遥かに貧弱なものであった。」

アパラチアントレイル
(シェナイドア国立公園内)



(写真提供 信越トレイルクラブ 佐藤有希子氏)

アパラチアントレイル (シェナイドア国立公園内)



(写真提供 信越トレイルクラブ 鈴木栄治氏)

しかし、**私はかねてから、私たちの国においてもこのような歩道を作るべき時代が既に来ていると考えていたのであり、このトレイルと対面することを望んでいたのであるが、**現実にそれを限の前にし、感激はやはり、深いものがあつた。このトレイルから遠くない距離にはハイ・ウェイが走っていたが、私の立っている路傍は自然が支配する小さな別天地であつた。耳をすませば、小鳥の鳴りが聞こえてくるし、細々とした道の路面には落葉が降り敷かれていた。」

「私はこのひと時の感激を胸に刻み、やがて帰国したのであるが、それからいよいよ、東海自然歩道の構想の検討を私の課の人びとの協力を得て開始したのである。」

5

東海自然歩道構想を生んだ時代背景

- 高度経済成長 (高速交通網、マイカー普及)
- レジャーブーム
- 開発と自然破壊 (電源開発、工業開発、観光開発)

昭和37(1962)年	首都高速道路開通(一部区間)
昭和38(1963)年	名神高速道路開通(一部区間)
昭和39(1964)年	東海道新幹線開業 東京オリンピック
昭和40(1965)年	国鉄「みどりの窓口」開設 名神高速道路全線開通
昭和43(1968)年	東名高速道路開通(一部区間)



中部山岳国立公園上高地の混雑
(環境庁自然保護局資料)

(「自然保護行政のあゆみ」 第一法規出版)

6

1. 国民自然歩道構想(当初)

この歩道の整備は、国だけでなく、関係都府県、市町村、関係民間諸団体およびその他広く国民一般の積極的な参加によって実施していく。

国民自然歩道は、将来全国的な規模で整備するものとするが、さしあたっては東京から大阪までのいわゆる東海道メカトロポリスの外縁部の自然公園地帯に設定するものとし、この路線を「東海自然歩道」と呼ぶこととする。

歩道は、今後増大する自動車交通にもわずらわされることなく、国民すべてが自然や文化財をしみじみ探勝できる「美しい日本の道」にしたいと念願しつつ、「国民自然歩道」と名付けることとする。

全国的に都市化が進み、地域開発が進行するにつれて、日本人の心の古里であり、また憩いの場所であった自然は、私たち国民から遠い存在になりつつある。

国民自然歩道の構想

第一次計画 東海自然歩道について

国立公園部

全国的に都市化が進み、地域開発が進行するにつれて、日本人の心の古里であり、また憩いの場所であった自然は、私たち国民から遠い存在になりつつある。

従って、今日の都市化と地域開発との巨大な波に対応するには、自然公園も、従来のような個々の地域的なものでなく、公園や休養地を帯状に連ね、有機的に連絡するような新しいタイプのものが考えられねばならない。これにより残された日本の美しい自然や文化財をこれらの開発の波から守るとともに、積極的に健全なレクリエーションと情操教育との場所として国民に提供する必要がある。

厚生省では、このような考えから、帯状の公園の中心に各自然公園を連絡しながら、自然を探索する歩道を計画して、この歩道を軸線として、自然公園の保護と利用とを全国的にはかつていこうとする構想をもち、具体的な検討を開始したのである。そして、このような歩道は、今後増大する自動車交通にもわずらわされることなく、国民すべてが自然や文化財をしみじみ探勝できる「美しい日本の道」にしたいと念願しつつ「国民自然歩道」と名付けることとする。

一、東海自然歩道の構想

国民自然歩道は、将来全国的な規模で整備するものとするが、さしあたっては東京から大阪までのいわゆる東海道メカトロポリスの外縁部の自然公園地帯に設定するものとし、この路線を「東海自然歩道」と呼ぶこととする。

厚生省は、東海自然歩道を、昭和四十五年より三ヶ年計画をもって整備するものとする。

【以下略】

東海自然歩道が目指してきたもの、果たしてきた役割

1. 高速道路、新幹線、航空機という高速交通手段が一般化する中で、「歩く」という最も素朴ではあるが人間にとって基本的な行為のための施設「みち」を確保することで、文化の多様性、重層性を図る。
2. 自動車や列車の窓越しでは目に入らない地域の細やかな自然や歴史、人々の生活は、歩くことによって見えてくる。ヒューマンスケールの自然、景観に気づきを与える機会を提供する。
3. 自然を愛し、保護する心は、直接自然にふれ、体験し、自然の中に何かを発見することによってのみ育まれる。国土の隅々まで長距離自然歩道を整備しつつことで、その醸成を図る。



- 国の行政として、歩くことの大切さ、楽しさを、国民へのメッセージとして発信してきた
- 地方公共団体における多様な自然歩道づくりの動きの契機となった
- 地域に埋もれていた風景や道、文化財の再発見を促し、地域アイデンティティ確立の一助となった

➤ 現代社会における「歩くこと」の根源的、多面的意味を踏まえ 「国土を歩きめぐること」を推進し、それを保証し、実現する施策を展開していくきっかけとなった