

戦後における観光資源の保全と利用の歴史に関する考察

A Study on the History of Conservation and Utilization of Resources for Tourists

高橋 光 幸

TAKAHASHI Mitsuyuki

本研究では、戦後における観光資源の保全と利用の歴史を整理し考察することを目的に、第1に、開発行為や人為的行為ごとに開発推進と反対をめぐる歴史と背景を把握するとともに、個別事例ごとに開発推進側と反対側の主張、双方の議論や争いの結果と要因などを整理・考察した。第2に、開発行為や人為的行為ごとに行った整理・考察を総合的に検討して、現在に生かせる知見や教訓を導き出した。第3に、観光資源の新しい利用に関する動向に着目し、その背景や経緯、現在の状況などを整理・考察した。

キーワード：観光資源、保全、保護、利用、歴史

第1章 はじめに

観光資源は観光を構成する重要な要素であり、魅力的な観光資源がなければ観光は成り立たない。このため、観光まちづくりにおいては、地域で利用されていない資源を掘り起こして観光資源として利用することや、既存の観光資源を見直して魅力的なものに磨き上げることが重要である。このような観光資源の利用は、地域資源や観光資源の保全があってはじめて可能になる。

地域資源や観光資源は、地域の人々や国民の努力によって保全されてきた。時には、開発に反対する運動を通して守られてきた。このため、観光まちづくりや観光振興を論ずるときには、地域やわが国における観光資源保全の歴史を知り、過去の経験に学ぶことが大切であるとする。

筆者は大学での教育活動や研究活動を通して、わが国における観光資源の保全と利用の歴史を体系的に知りたいと思ってきた。現在を理解し、将来を語るために、過去を体系的に知ることが必要と痛感してきた。多くの研究者が観光資源の保全と利用の歴史に関する研究成果を発表しているが、観光学の分野において体系的に整理、考察した文献に出会えていない。このことから、戦後の観光資源の保全と利用の歴史を整理し考察することを目的に本研究に取り組んだ。不十分な内容であるとしても、本研究が叩き台となって、次に続く研究者の優れた研究につながればよいと考えたのである。

観光資源の保全と利用の歴史を整理・考察するために3つの課題を設定した。第1に、観光資源を悪化させ、破壊する開発行為や人為的行為ごとに、開発推進と反対（自然保護運動や歴史的環境保存運動、美化運動、入浜権運動などを含む）をめぐる歴史と背景を把握するとともに、個

別事例ごとに開発推進側と反対側の主張、双方の議論や争いの結果と要因などを整理・考察することである。第2に、開発行為や人為的行為ごとに行った整理・考察を総合的に検討して、現在に生かせる知見や教訓を導き出すことである。第3に、観光資源の新しい利用に関する動向（里山保全、持続可能なツーリズムなど）に着目し、その背景や経緯、現在の状況などを整理・考察することである。

観光資源を悪化させ破壊する開発行為としては、電源開発、沿岸域の埋め立て、山岳観光道路開発などを、人為的行為としては、観光者による環境破壊などを研究対象に取り上げた。そして、開発行為、人為的行為の中で社会問題となったものを個別事例として取り上げた。したがって、たとえば東京湾三番瀬埋め立ておよび保全運動のように、環境保全運動として重要な事例でも、観光地の事例という性格が弱い事例は取り上げなかった。また、開発推進と反対をめぐる歴史の背景を明らかにするため、データを用いて詳細な説明をすることも重視した。なお、本研究では事例によって保存、保護、保全という用語を使い分けている。

本研究では、事実関係の把握・確認のために『朝日新聞』の記事を引用・参考にさせていただいた。また、全体的な経緯を把握するため、昭和39年版から現在までの『観光白書』および日本自然保護協会の『自然保護NGO 半世紀のあゆみ—日本自然保護協会五〇年誌 上 1951～1982』ならびに『同上 下 1983～2002』を参考にさせていただいた。

本研究は多くの研究者の研究成果に依拠している。参考・引用した文献はできるだけ示したが、掲載しなかった文献からも多くの示唆を得た。このように、本研究には特段独自性といえるものはないが、多くの先行研究の成果を編集して整理・考察したことが唯一の特徴かもしれない。

本稿の構成について述べる。周知のとおり、観光資源は自然観光資源、人文観光資源、複合観光資源に区分できる。自然観光資源としては、山岳、高原、河川、湖沼、海岸、島嶼、温泉、動植物、自然現象などがあげられる。人文観光資源としては、史跡、神社、仏閣、城跡、庭園、建造物、年中行事、文化財（絵画、彫刻など）、民俗文化（衣食住、郷土芸能など）、食べ物などがあげられる。複合観光資源としては、歴史的景観、都市景観、農山漁村景観、郷土景観（朝市、棚田、町並み、集落景観など）などがあげられる。

第2章および第3章では、自然観光資源の保全と利用の歴史について考察した。具体的には、河川・湖沼・海域の保全と利用の歴史（第2章）、および森林の保全と利用の歴史（第3章）について整理・考察を行った。前者については、電源開発（尾瀬ヶ原、黒部峡谷、北山川、長良川河口堰、宍道湖・中海干拓）、沿岸域の埋め立て（新石垣空港、織田が浜、鞆の浦）、河川・湖沼・海域の水質汚濁、という開発行為・人為的行為を取り上げた。後者については、鉱物資源開発（阿寒硫黄鉱山）、山岳観光道路およびスーパー林道等の開発（尾瀬車道、ビーナスライン霧ヶ峰有料道路、南アルプススーパー林道、奥鬼怒スーパー林道、春秋林道）、観光地におけるマイカー規制、里山保全運動、持続可能なツーリズムの展開という開発行為、保全行為を取り上げた。

第4章では、自然観光資源および人文観光資源の両者に亘る保全と利用の歴史について考察した。取り上げた開発行為・人為的行為、保全行為は、観光客等による環境の破壊、ナショナル・トラスト運動（鎌倉、天神崎、知床）、リゾート開発である。

第5章では、人文観光資源および複合観光資源の保全と利用の歴史について考察した。取り上げた保全行為は、歴史的環境保存、町並み保存、景観保全である。

第2章 河川・湖沼・海域の保全と利用

1. 電源開発等と反対運動

(1) 戦後の電源開発の特徴

「従来、観光資源を破壊にみちびく最大の要因は、電源開発、鉱業開発及び奥地林開発等、各種の産業開発にあるものとされていた⁽¹⁾」と『昭和40年版観光白書』が述べているように、戦後復興期から高度成長期にかけて、奥地での各種産業開発によって貴重な自然環境が破壊されていた。まず、電源開発からみていこう。

地理学者の森滝健一郎は、1979年4月1日現在での既存ダムおよび1980年末までに完成予定とされているダムを対象として、戦後のダム建設による水資源開発の過程を分析した。その特徴を、①戦後しばらくダム建設は停滞するが、1950年代に入るとともに多目的ダムが竣工する、②1950年代の半ば頃から1960年代の半ば頃まで、多目的ダムの増加の速さを上回る速さで発電専用ダムが増加していく、③1965年を境として発電専用ダムの増加の速さはにわかに衰え、かわって都市用水開発を目的の一つとする多目的ダムが急速に増加し、1970年代後半に一層強まる、と述べている。さらに、1965年末時点における発電ダムの地理的分布を分析し、発電ダムの地理的偏在は著しく、i. 越後・三国の両山脈、特に日本海側斜面（阿賀野川・信濃川水系）、ii. 富山湾に流出する諸河川（黒部川などの諸水系）、iii. 中部山岳地帯の太平洋側斜面（大井川・天竜川・木曾川の各水系）、iv. 紀伊半島（宮川・熊野川などの諸水系）、v. 南四国（吉野川などの諸水系）、vi. 南九州の東部（耳川・大淀川などの諸水系）の6地域に集中的に立地していると論じている⁽²⁾。

森滝が指摘する6地域を中心に、戦後から高度成長期にかけて、電源開発のためのダム建設が行われていった。尾瀬では戦後すぐに電源開発が再開されたが、1950年代初頭から後半にかけて、熊野川・北山川、大雪山層雲峡、黒部川で電源開発の動きが始まった。これらの電源開発計画は、わが国のエネルギー資源開発に係る国土総合開発の一環として進められたため、「自然の保護を重要視する国立公園管理との競合は緊迫したものになった」のだった⁽³⁾。以下、尾瀬、黒部川、北山川の電源開発と反対運動についてみていこう。

(2) 尾瀬ヶ原電源開発と反対運動

尾瀬は至仏山や燧ヶ岳などの山々に囲まれた日本最大の山岳湿地であり、ピーク時の1996年には年間64万7千人が入山した自然豊かな国立公園である⁽⁴⁾。しかし、尾瀬の歴史は、その地形的特性から、電源開発計画とそれに反対して自然を保護しようとする人々の争いの歴史であった。

尾瀬の発電計画は1922年から始まり、さまざまな計画がつけられてきたが、その度反対が起り立ち消えになってきた。しかし、戦時中の1944年春、日本発送電(株)は尾瀬沼の水を利根川水系片品川（太平洋側）の源流であるナメ沢へトンネルで分水するという尾瀬沼取水発電計画を発表し、同年10月から取水工事（分水工事）に着手した。しかし、この工事は敗戦によって1945年9月に中断した⁽⁵⁾。

戦後の1947年2月、商工省は内務省、文部省、厚生省などの関係各省との協議をせずに、尾瀬沼取水工事の再開を日本発送電に命令した。当初文部省や厚生省は反対したが、関係省庁などと協議を行い、同年7月、厚生省は条件付きで工事再開の許可を出した。その理由には、「尾瀬沼の

取水を認めてくれれば尾瀬ヶ原には手をつけない」という日本発送電側の“口約”があったとされている⁽⁶⁾。取水工事は1949年11月に竣工した。

尾瀬沼取水工事問題が決着して間もない1948年2月、商工省は“口約”を無視して尾瀬ヶ原にダムをつくる「尾瀬只見利根総合開発調査協議会」を開催した。また、その他の機関からもさまざまな尾瀬ヶ原ダム計画が発表された。このような電源開発の動きの中で、尾瀬の貴重な自然を保護するために、1949年10月、生物学者、登山家、知識人、文部省や厚生省の官僚たちによって「尾瀬保存期成同盟」が設立された。同盟は国会への請願や尾瀬登山者などへの署名運動などを行った⁽⁷⁾。

電源開発側は、戦後復興のためには産業振興が重要であり、そのために電源開発が不可欠であると主張した。電源開発側の自然観は、経済安定本部技官の次のような発言にあらわれている。

「唯国立公園内の現状維持のみが国立公園の使命であるとするならば到底賛成は得られぬであろうが、その前に何等手を加えぬことが現状維持でないことを十分銘記すべきである。(中略)湖がなぜ人工であってはならないのだろうか。人工の湖が何故風致の破壊なのであろうか。(中略)珍しい植物群は尾瀬沼、菖蒲平近傍に徹底的に保存し貴重な土壌構成の状況と共に天然の科学博物館化することこそ文化的事業であらうと考える⁽⁸⁾」。

一方、自然保護側は、「日光国立公園尾瀬ヶ原一帯は比類なき自然景観のうちに貴重な学術的資料を秘める世界的存在である」(尾瀬保存期成同盟綱領)と、尾瀬ヶ原の学術的貴重性や景観の優秀性を主張した。

戦後復興という社会状況の中で、電源開発は重要な課題であったことから、当時マスコミは、尾瀬ヶ原の水没は止むを得ないという考え方が強く、1949年12月にはNHK、毎日新聞、読売新聞などは電源開発容認の報道を行うなど、自然保護の運動は多くの困難の中で行われた⁽⁹⁾。

しかし、1951年に電力業界再編成によって日本発送電がなくなったことから、尾瀬ヶ原電源開発の動きは一時中断した。1955年になって中断していた尾瀬ヶ原ダム問題が動き出したが、幸いに着工されなかった⁽¹⁰⁾。

尾瀬保存期成同盟は1951年10月に発展的に改組・組織強化され、広く日本の自然を守ろうと日本自然保護協会が発足した。文部省・厚生省は、尾瀬の自然を保護するために、1953年に「国立公園特別保護地区」、1956年に「鉱区禁止区域」、「天然記念物」、1960年に「特別天然記念物」に指定した。しかし、依然として尾瀬ヶ原貯水池化以外の尾瀬分水計画は進められていった⁽¹¹⁾。

(3) 黒部峡谷電源開発と反対運動

人跡未踏の難所、秘境といわれた黒部峡谷には、日本発送電(株)によって多くの発電所が建設されてきた。電力再編によって1951年5月に設立された関西電力は、解散した日本発送電の黒部川第四発電所建設計画を引き継ぎ、同年9月から建設の許可を得るための再調査を進めた⁽¹²⁾。

当時、黒部川第四発電所建設計画について協議していたのは日本自然保護協会であった。1955年に入って黒部川第四発電所建設計画が表面化してきたことから、日本自然保護協会は同年から検討を開始し、黒部峡谷の絶対保護を表明し各方面に働きかけた⁽¹³⁾。日本自然保護協会の主張は1955年7月9日付の「黒部川第四発電計画に関する反対陳情書」にみることができる。陳情書では、「黒部川は(中略)本邦最大の急流である。(中略)特に東谷から上流の十字峡、半月峡を経

て、内蔵の助沢に至る 8 軒の下廊下では、(中略) 大深谷であって、(中略) その規模はわが国においては勿論、世界的にも稀のものであって、実に中部山岳国立公園の心臓部である」と述べている⁽¹⁴⁾。

地元はどうだったのだろうか。1963 年 6 月 5 日の『富山新聞』は大略次のように述べている。

発電所建設に対しては、地元の農民も強く反対した。黒部川は激流であるために昔から流砂と冷水害が多かった。新たなダムおよび導水トンネルの建設によって新しい冷水害問題が起こることになるため、下流の農民は冷水害補償を要求して激しく戦った⁽¹⁵⁾。

このような状況であったが、1956 年 7 月、国立公園審議会は風致保護対策等の条件付きで工事を許可した。関西電力は 1956 年 7 月から黒部川第四発電所の建設に着手し、1963 年 6 月に完工式を行った。ここに世紀の大工事が完成した。1963 年 6 月 5 日の『富山新聞』は、黒部川第四発電所の建設によって黒部川の春の洪水が防げることや、立山・黒部・有峰を結ぶ観光資源開発が進むことに期待を寄せるとともに、関西電力の冷水害補償の誠実な実行を要求した⁽¹⁶⁾。

日本自然保護協会は絶対保護を唱え反対の行動を起こしたが、国立公園審議会は風致保護対策等の条件付きで工事を許可するという結果になった⁽¹⁷⁾。村串仁三郎は、この要因として黒部峡谷における法規制体制の未構築、反対運動の展開が社会的・地理的に著しく困難であったことなどを指摘している⁽¹⁸⁾。経済成長によって新しい日本を建設するという時代の中で、電源開発を肯定的に捉え、称賛する国民の意識があった。その中で自然保護運動を進めることは多くの困難があったのだ⁽¹⁹⁾。

(4) 北山川電源開発と反対運動

吉野熊野国立公園に指定されている熊野川・北山川における電源開発計画は、国土総合開発法にもとづく「吉野熊野総合開発計画案」の中で 1951 年に提起された。地元住民は反対運動を展開したが、その後電源開発(株)はさまざまな計画案の検討を行い、1957 年 12 月に、北山川本流にダムを建設する「熊野川開発全体計画」を発表した。本計画は電源開発による北山川電源開発計画のベースとなり、その後修正変更が行われていった。反対運動は更に激しさを増していき、1961 年 12 月、国の自然公園審議会は計画案に対し条件つきで承認した。その条件は、奥瀬ダムを上流に変更して小森ダムを建設し、七色ダムは計画通り建設、景観維持のために観光放流を義務づけるという内容であった。地元はこの条件では瀨峡の自然を保全できないとして反対運動を強めていったが、1963 年の半ばに入ると、環境の変化により反対運動は急速に弱まっていき、1963 年末には終焉した。1965 年 2 月に七色ダム、同年 6 月に小森ダムが完成した⁽²⁰⁾。

熊野川水系北山川本流の電源開発に人々はどのような理由で反対したのだろうか。電源開発は、県、市町村、民間企業・事業者、住民、それぞれにメリット、デメリットがあることから、関心事項や賛成・反対の意思表示は多様であった。自然保護の観点からは、田村剛が述べているように、北山川は「日本一の蛇行性峡谷」であり、「日本の河川中、電力の開発に取り残されて、今日に至った最後のものである」。この貴重な瀨峡を守れということが大きな反対の理由であった。田村は、「日本で唯一のしかも無類の河川景観というものが、近い将来どれだけ偉大な資源となるか、想像のほかである。(中略) 吉野熊野国立公園の最大の呼物である北山峡の存在は、吉野熊野全公園区域への利用者誘致となって、それは更に数倍にふくれるわけである。観光

事業は（中略）地域を潤すことは莫大である」と述べ、貴重な自然を保護することの意義、重要性を指摘している⁽²¹⁾。

では、電源開発に反対して北山峡の自然を保護する運動が実らなかったのはなぜだろうか。政府、電力業界、電源開発株、地元の電源開発計画推進勢力に押されたことが直接の理由であろうが、高度成長時代という時代的背景を大きな要因としてあげることができる。反対運動に取り組んだ日本自然保護協会は、「協会の全力を傾けた保護運動によって、若干の条件をつけて主要景勝（瀨八丁など）の保護と、電源開発との調整を図れたのが、せめてもの慰めであった」⁽²²⁾と述べている。確かに、奥瀨ダムの上流変更によって奥瀨付近の景観をある程度保全できたことや、河川水量が減少したとはいえ景観維持水量を確保できたことは一定の成果であったということもできよう。反対運動が実らなかったとはいえ、尾瀬ヶ原や上高地の電源開発計画反対運動に比べ、地方自治体、観光協会などの民間団体、幅広い地元住民が自然や景観を保全しようとする戦いを行ったことは特筆すべきことであった、と村串仁三郎は述べている⁽²³⁾。

（5）長良川河口堰建設および宍道湖・中海干拓と反対運動

森滝健一郎が指摘するように、1965年を境として、発電専用ダムにかわって都市用水開発を目的の一つとする多目的ダムが急速に増加し、1970年代後半に一層増加していった⁽²⁴⁾。そのため、ダム建設と貴重な自然環境や景観の保全との対立は各地で起きた。

1980年代に入ると、自然保護という観点から長良川河口堰の建設や宍道湖・中海の干拓が大きな社会問題になった。まず長良川河口堰についてみてみよう。1960年に「長良川河口ダム構想」が発表され、1968年には、愛知、三重両県への都市用水の供給を目的とする長良川堰を位置づける「木曾川水系水資源開発基本計画」が閣議決定された。当初から、水資源開発の必要性に対する疑問により、漁民などによる激しい反対運動が起きていった。しかし、1981年以降、漁協が相次いで漁業補償と建設合意へと変わっていく中で、本川にダムのない長良川の河口部へ河口堰を建設することに対して、一般市民による自然保護の観点からの新しい反対運動が広がっていった。1988年2月に最後の漁協が建設に合意したことにより、反対運動は急速に全国化していった。しかし、反対運動の広がりにもかかわらず、旧水資源開発公団は、同年7月に長良川河口堰建設に着工した。1995年に河口堰が完成し本格的運用を開始した⁽²⁵⁾。

中海・宍道湖淡水化事業は1963年に着手されたが、1970年に国の減反政策がはじまり、農家の後継者不足も深刻化し、県内の農地需要は減少した。一方、宍道湖・中海の水質悪化を懸念する漁業者や広範な市民の反対運動が高まった。このような状況の変化の中で、農林水産省は1988年に事業を凍結し、2000年には国の公共事業見直しにより干拓事業の中止が決定された。2002年、農林水産大臣は淡水化中止を正式に表明した⁽²⁶⁾。

2. 沿岸域の埋め立てと反対運動

（1）埋め立ての推移と沿岸域の変化

海岸線を挟んだ沿岸海域と沿岸陸域の双方を含む沿岸域⁽²⁷⁾は、地域住民の生活空間であるとともに人々のレクリエーション空間、観光者の観光空間でもあるが、戦後から現在に至るまで、農用地や工場用地、工業関連用地などとして開発が行われてきた。

まず公有水面埋め立て面積のデータを用いて、戦後の埋め立ての推移をみてみよう⁽²⁸⁾。1945年度から1998年度までの埋め立て面積（造成中を含む）は、港湾区域内 78,056ha、港湾区域外 66,497ha であり、戦後の54年間にわたって港湾区域内外で埋め立てが行われてきた。

港湾区域内の埋め立てについてみると、総埋め立て面積（78,056ha）の50.0%（39,026ha）が工場用地、39.5%（30,859ha）が「その他」（既成市街地から公害発生企業などの企業移転・流通業務・住宅・公園あるいは空港・道路・下水・廃棄物処理施設などの工業関連用地、都市再開発移転用地などを用途とした埋め立て）、6.7%（5,249ha）が公園緑地、3.7%（2,923ha）が住宅用地となっており、工場用地、「その他」を中心に埋め立てが行われてきた。時期別にみると、1945年度から1974年度までの30年間に47.4%（36,977ha）、1975年度から1989年度までの15年間に30.0%（23,242ha）、1990年度から1998年度までの9年間に22.9%（17,837ha）の埋め立てが行われた。用途をみると、1945年度から1974年度までは工場用地が67.2%（24,854ha）、1975年度から1989年度までは工場用地が43.6%（10,134ha）、「その他」が44.1%（10,250ha）、1990年度から1998年度までは「その他」が59.9%（10,678ha）となっており、工場用地から「その他」へ埋め立ての用途が変化してきたことがうかがえる。

一方、港湾区域外の埋め立てについてみると、その65.1%（43,285ha）は食料増産のための農用地造成であり、1945年度から1965年度までの21年間に総埋め立て面積の64.2%（42,707ha）が実施された。1966年度以降は総埋め立て面積の35.8%（23,788ha）と減少した。

このように公有水面の埋め立てが実施されたことにより、各地で貴重な自然海岸や干潟が急激に失われていった。環境庁の『第4回自然環境保全基礎調査』によると、わが国の海岸（汀線）の総延長は、第2回調査（1978年度）では32,170km、第3回調査（1984年度）では32,472km、第4回調査（1993年度）では32,779kmと増加していった。港湾建設、埋め立て、浚渫、干拓等によって自然海岸が減少したものの、その減少を上回る人工海岸の増加によるものであった。1993年度時点において、総延長の55.2%が自然海岸、30.3%が人工海岸、13.6%が半自然海岸、0.8%が河口部となっている⁽²⁹⁾。

次に、干潟について同じく『第4回自然環境保全基礎調査』をもとにみってみる。干潟は「さまざまな生物が暮らし、海の環境を保全する貴重な環境」⁽³⁰⁾であるが、1991年度時点の現存干潟面積は51,443haであり、1978年度から1991年度にかけての13年間で3,857haの干潟が消滅（消滅率は7.0%）している⁽³¹⁾。干潟のタイプ別にみると、現存干潟（51,949ha）については、前浜干潟が33,048ha（63.6%）、河口干潟が15,777ha（30.4%）、潟湖干潟が2,853ha（5.5%）、その他が271ha（0.5%）となっており、前浜干潟が最も多い。また、13年間で消滅した干潟（4,154ha）については、河口干潟が2,298ha（55.3%）、前浜干潟が1,845ha（44.4%）、潟湖干潟が10ha（0.2%）となっており、消滅した干潟のほとんどが河口干潟、前浜干潟である。消滅原因別にみると、埋め立て1,671ha（42.0%）、浚渫432ha（10.9%）、干拓84ha（2.1%）、その他1,789ha（45.0%）であり、埋め立てが干潟消滅の大きな要因になっている⁽³²⁾。

（2）埋め立て反対運動および入浜権運動

1960年に「所得倍増計画」が発表され、これを受けて1962年に「全国総合開発計画」（全総計画）が閣議決定され、各地で臨海コンビナートの建設が進んだ。1969年5月には「新全国総合開

発計画」(新全総)が閣議決定され、開発方式として「大規模プロジェクト構想」が打ち出された。これは、苫小牧、むつ小川原、志布志湾など全国各地で大規模開発を進めるものであった。各地で農業と地域生活の破壊、公害の発生と深刻化、地価の暴騰、自然破壊・環境破壊に対する住民の反対運動や公害訴訟が起きた。新全総は、「そのスタート時から厳しい批判にさらされてきたが、1970年代前半は列島中をその批判、あるいは批判的動きが席卷したと言ってよかった」と本間義人は述べている⁽³³⁾。

このような状況の中で、1960年代後半から干潟保護運動が広がった。1967年に千葉県、1969年に大阪府、1970年に宮城県などの市民運動団体が野鳥の生息地を守るために干潟保護運動を開始した⁽³⁴⁾。1972年6月に政府が「日本列島改造論」を発表すると、埋め立て反対運動は勢いを増していった。

兵庫県高砂市では、1973年8月、元キリスト教牧師である高崎裕士が友人・知人に呼びかけて「公害を告発する高砂市民の会」を結成し、入浜権の考え方を打ち出した。そして、1975年2月の「海を生かしコンビナートを拒否する東京集会」にて「入浜権宣言」を行った。その内容は以下のとおりである。

「古来、海は万民のものであり、海浜に出て散歩し、景観を楽しみ、魚を釣り、泳ぎあるいは汐を汲み、流木を集め、貝を掘り、のりを摘むなど生活の糧を得ることは、地域住民の保有する法以前の権利であった。また、海岸の防風林には入会権も存在してきたと思われる。われわれは、これらを含め「入浜権」と名づけよう。(後略)」

入浜権という概念は、海浜は万人が共有し、自由に立ち入り使用する権利があるということである。入浜権運動は広範な人々の強い支持を受け、多くの人々に大きな影響を与えた。1976年8月には、神戸市に全国で入浜権運動を実践している団体が一堂に集まって、第1回入浜権シンポジウムが開催された。1985年9月には、「入浜権宣言」10周年を記念して、第6回入浜権シンポジウムが高砂市で開催された⁽³⁵⁾。

埋め立て反対運動の盛り上がりや1973年秋のオイルショックの影響により、いくつかの地域では大規模埋め立てが中止になったが、1980年前後から、鹿児島県の新大隅開発計画、沖縄県石垣島の新空港計画、愛媛県織田ヶ浜の第3次港湾計画といった大規模埋め立て計画が新たに登場してきた。これらの開発計画に対する反対運動も立ち上がっていった⁽³⁶⁾。以下、新石垣空港建設、織田ヶ浜埋め立て、鞆の浦埋め立てと反対運動についてみていこう。

(3) 新石垣空港建設と反対運動

1979年、沖縄県は新石垣空港の建設計画を発表した。石垣市白保集落の海域を埋め立てて2,500mの滑走路を持つ新空港を建設するという計画であったが、漁業者、地域住民、環境保護団体の反対運動によって白保海上案は撤回に追い込まれた。その後、候補地は何度も変更になり、沖縄県は、2000年4月、白保集落の北部に位置するカラ岳の南側の陸上を新空港の建設地にするというカラ岳陸上案を決定した。建設反対運動はその後も続いたが、2005年12月、国土交通省は沖縄県の新空港設置許可申請を許可した⁽³⁷⁾。

新空港の建設計画に対して地域内で意見が分かれた。阿部泰隆は新空港の必要性に関する賛否両論の要点を整理している。それによると、賛成派は、①航空需要の増大への対応、②農水産物

を本土に直送し第一次産業を振興、③大型プロジェクトによる地元の繁栄、をあげ、反対派は、①建設地は白保地区の漁場である、②開発で貴重なサンゴが失われる、③航空需要は停滞している、④観光客の増加による水需要に対応できるか、⑤本土に直送するに値する農水産物はない、⑥大型プロジェクトによって地元業者はそれほど潤わない、⑦観光客の増加によって住民の生活環境が破壊される、⑧現空港は軍用空港に転用されるのではないか、をあげている⁽³⁸⁾。2013年3月、新石垣空港が開港したが、サンゴ礁の保全をめぐる争いは続いているとされている⁽³⁹⁾。

(4) 織田が浜埋め立てと反対運動

愛媛県今治市の織田が浜は、幅 50~70m、延長 1.8 km の白い砂浜である。瀬戸内海の貴重な自然景観であり、地域住民の生活空間、人々の海水浴場でもあった。

1983年2月、今治市は、織田が浜を埋め立てて港湾施設を建設するという第3次港湾整備計画案を発表した。計画案を知った地元住民は、ただちに「織田が浜を守る会」を結成し、代表に小学校教諭、村議を経て学習塾を運営していた飯塚芳夫を選んだ。「守る会」は、港湾整備計画の変更を求める運動を全国規模で行うとともに、1984年3月、市長を相手取り、港湾造成事業への公金支出差止めを求める住民訴訟を起こした⁽⁴⁰⁾。

関礼子は埋め立てに反対する人々の主張を、①都市計画公園の埋め立ては許されない、②現市長の選挙公約に「東村等の白砂青松を積極的に保全する」とあり、埋め立ては公約違反である、③貨物港が建設されて間もない時期に新たな貨物港を建設する必要はない、④アセスメントに不備がある、の4点に整理している。さらに公金支出差止めを求める行政訴訟の根拠として、「瀬戸内海の埋立に特別の配慮を求める「瀬戸内海環境保全特別措置法(瀬戸内法)」第13条および「公有水面埋立法」第4条の埋立免許基準違反である」ことを指摘している⁽⁴¹⁾。

全国からの支援を受けながら埋め立て反対運動が行われたが、1987年2月、運輸大臣は織田が浜の埋め立てを認可した。これを受けて1987年4月、今治市は港湾建設工事に着手した⁽⁴²⁾。

織田が浜訴訟の判決は、提訴から4年8か月後の1988年11月に松山地裁で出され、「都市計画公園である織田が浜の海浜保全はなされるべきだが、海浜保全区域においても埋立は許される」として原告側訴えを棄却した。その後、控訴審判決、最高裁判決、高裁差戻し審判決を経て、1995年7月に最高裁にて上告を棄却され、11年にわたった法廷闘争は住民側の敗訴に終わった。1995年6月に埋め立ておよび港湾建設工事が完了した⁽⁴³⁾。

(5) 鞆の浦埋め立てと反対運動および景観訴訟

広島県福山市の「鞆の浦」は、瀬戸内海の景勝地として有名である。鞆の浦は、古代以来の歴史的価値は以前から認められていたが、さらに「江戸時代以来の町並みと港湾施設が、セットとして大規模に残された唯一の場所である」ことが徐々に明らかにされてきた⁽⁴⁴⁾。

ここに、交通渋滞の解消などを目的に一部埋め立てを行い、橋を架ける「鞆地区道路港湾整備計画」を1983年12月、広島県が策定した。『朝日新聞』(2016年2月15日)によれば、計画案は、「鞆港」の浜を約2ヘクタール埋め立てる、港内を横断する長さ約180メートルの橋を架ける、駐車場やフェリーの埠頭を整備する、というものであった。

この計画の問題点として、長谷川博史は、①鞆の浦の歴史的景観の破壊、②江戸期に遡る建物

や港湾施設（近世港湾施設）の破壊、③埋め立て・架橋の必要性への疑問、を指摘している。景観保護と利便性をめぐる論争が巻き起こり、住民の対立が深まった。地元では埋め立て・架橋推進派が圧倒的多数を占め、地元の主導者層の強い要望を背景に福山市が積極的に県への働きかけを行ってきた。反対派は少数派であるが、全国の各種団体や市民が支援してきた⁽⁴⁵⁾。

2007年4月、計画に反対する住民らは、「景観が大きく損なわれる」として、埋め立て免許の差止めを求める行政訴訟を広島地裁に提訴した⁽⁴⁶⁾。2009年10月、広島地裁は、知事は「瀬戸内海の良い景観をできるだけ保全するという瀬戸内法の趣旨を踏まえつつ、合理的に判断すべき」であるとしたうえで、「鞆の景観の価値は（中略）瀬戸内海における美的景観を構成するものとして、また、文化的、歴史的価値を有する景観として、いわば国民の財産ともいふべき公益である」⁽⁴⁷⁾として、埋め立て免許を交付しないように広島県知事に対して命じた。原告側の勝訴であった。

その後、賛成派、反対派の歩み寄りが無い状態が続いたが、2015年春に高裁が示した「広島県は埋め立て免許の申請を取り下げる」、「原告の住民側は訴えを取り下げる」という提案を双方が受け入れたことから、2016年2月、広島県が鞆の浦の埋め立て・架橋計画の中止を決定した⁽⁴⁸⁾。

歴史的景観の保護か、それとも地域の活性化や利便性の向上かが争われた鞆の浦の開発問題は、開発よりも歴史的景観の価値を重視した結論となった。

3. 河川・湖沼・海域の水質汚濁

1960年代、公共用水域の水質汚濁は大きな社会問題であった。まず河川や湖沼をみてみよう。

1963年5月18日の『朝日新聞』は、全国の国立公園内の観光地では、浄化槽の終末処理施設や下水道の不備、汚物の埋設処分、塩素滅菌処理の不徹底、不完全な浄化槽など衛生管理が不十分であったことから、河川や湖沼の水質が悪化したと報じている。1960年代末になっても河川、湖沼の汚染は進行した。『昭和44年版公害白書』は、水質の悪化が顕著な水域として諏訪湖、琵琶湖南半分、霞ヶ浦、利根川上流、木曾川、長良川等をあげている⁽⁴⁹⁾。

その後、自然環境の中での観光や野外レクリエーションの更なる増加により、自然風景地からの排水等による湖沼の富栄養化が進み、透明度の低下など水質の悪化が続いたと『昭和46年版公害白書』は述べている⁽⁵⁰⁾。『昭和47年版観光白書』は、水質が悪化した湖沼として日光国立公園の湯の湖、富士箱根伊豆国立公園の箱根・芦ノ湖、上信越高原国立公園の丸池・野尻湖、十和田八幡平国立公園の十和田湖、支笏洞爺国立公園の洞爺湖をあげている⁽⁵¹⁾。

海域には河川を通じて工業廃水や生活排水、家畜のし尿などが流入し、水質汚濁が深刻であった。1969年6月11日の『朝日新聞』は、湘南の海水浴場では大腸菌群は厚生省が定めた海水浴場としての基準を上回り、海水浴場としては適当でない場所があると伝えている。『昭和45年版公害白書』は、身近な観光レクリエーションの場である海水浴場は年々水質が悪化し、特に大都市周辺においては水質悪化が顕著であり、その清浄化対策が強く望まれていると述べている⁽⁵²⁾。

水質汚濁などの公害が深刻さを増す中で、1967年8月に「公害対策基本法」（環境基本法の施行に伴い1993年11月廃止）が公布・施行され、1970年12月には公共用水域及び地下水の水質の汚濁の防止を図ることを目的に「水質汚濁防止法」が制定・公布された。

高度成長が終焉し、安定成長に入った1970年代半ば以降も公共用水域の水質悪化は社会問題で

あった。『昭和51年版環境白書』は、1974年度における全国の水質測定結果を用いて、有機汚濁の代表的な水質指標である生物学的酸素要求量（BOD）又は化学的酸素要求量（COD）の環境基準の達成率（環境基準類型の当てはめられた水域総数に対する達成水域数の割合）は、河川では47.4%、湖沼では37.5%、海域では56.6%であり、どの水域も環境基準達成率が低いことを述べている⁽⁵³⁾。

また『昭和49年版観光白書』は、「海洋に排出される廃棄物は飛躍的に増大し、各地で水質悪化、廃油ボールの漂着、プラスチックによる海浜の汚れ等がみられるようになった。（中略）その結果、海水浴場の汚染、景観の破壊、汚染魚・悪臭魚の発生や海産物の死滅等、観光面からみても憂慮すべき事態にたち至った」と述べている。河川および湖沼における汚染の進行は、「景観の破壊や水辺のレクリエーションの制約」といった状況をもたらした⁽⁵⁴⁾。

1980年に入っても状況は変わらなかった。1981年11月26日の『朝日新聞』は、酸性雨、農薬・肥料、山林開発、観光などによる複合汚染によって、水源地の山間部などで水質の悪化が大きな問題であること、また、山小屋、スキー場、ドライブイン、別荘地などから流出するし尿によって河川の大腸菌汚染も深刻になったことを伝えている。このような状況ではあったが、『昭和57年版環境白書』によれば、1980年度のBOD又はCODの環境基準の達成率は、河川は67.2%、湖沼は41.6%、海域は79.8%となっており、1970年代前半と比べ改善がみられるようになった。しかし、どの水域も環境基準達成率は十分な状況ではなかった⁽⁵⁵⁾。

水浴場はどうであったか。『昭和55年版観光白書』によると、環境庁の調査による大腸菌群数が1,000MPN/mlを越え、水浴場としての望ましい水質を満足していない水浴場（海水浴場以外も含む）の割合（79年6月とりまとめ）は55%（調査対象は429水浴場）という厳しい状況であった⁽⁵⁶⁾。しかし、次年度以降飛躍的に改善して、1980年6月とりまとめでは28%（424水浴場）となり、以後、12%（1981年、402水浴場）、12%（1982年、405水浴場）、21%（1983年、408水浴場）、19%（1984年、400水浴場）、2.9%（1985年、446水浴場）と改善が進み、1986年6月とりまとめでは1%（428水浴場）になった。その後、1990年6月とりまとめまで1%が続いたのだった⁽⁵⁷⁾。

『平成4年版環境白書』によると、バブル末期の1990年度のBOD又はCODの環境基準達成率は、河川73.6%、湖沼44.2%、海域77.6%で、10年前の1980年度よりも河川、湖沼の水質改善が進んだが、海域の水質改善は停滞した⁽⁵⁸⁾。

1990年代、河川の水質改善はさらに進んだが、湖沼の水質改善は停滞し、海域の水質改善は低下した。2000年代に入ると、河川とともに湖沼の水質改善が進んだが、海域の水質改善は停滞した。『平成14年版環境白書』によれば、2000年度のBOD又はCODの環境基準達成率は、河川82.4%、湖沼42.3%、海域75.3%であり、10年後の『平成24年版環境白書』によれば、2010年度の環境基準達成率は、河川92.5%、湖沼53.2%、海域78.3%であった。すべての水域が環境基準を達成する状況にはなっておらず、湖沼、都市内中小河川を中心に、依然として環境基準を達成していない水域が多くみられる⁽⁵⁹⁾。観光地ではペットボトルや空き缶、弁当箱などのゴミが散乱している湖沼や、汚水が流入している湖沼がみられるが、このような状況も湖沼の環境基準達成率が低い原因になっていると思われる。

なお、大腸菌群数が1,000MPN/mlを越え、水浴場としての望ましい水質を満足していない水浴

場の割合は、1991年6月とりまとめ（『平成4年版観光白書』）からは「すべて達成」になった⁽⁶⁰⁾。この状況は、少なくとも2000年6月とりまとめ（『平成13年版観光白書』）まで続いた⁽⁶¹⁾。

4. 小括

戦後復興期に尾瀬ヶ原電源開発のためのダム計画が動き出す中で反対運動が起きたが、電力業界再編成の動きなどによってダム計画は中止になり、尾瀬ヶ原は守られた。その後、1950年代半ばから1960年代半ばにかけて、多目的ダムの増加を上回る速さで発電用ダムが増加していった。この時期に動き出した事業が黒部峡谷電源開発、北山川電源開発であった。1960年代後半以降は、多目的ダムの建設が増加し、1970年代後半に一層強まっていった。1980年代に入ると、新たに自然保護の観点から長良川河口堰建設や宍道湖・中海干拓が社会問題になった。

沿岸域の埋め立ては、戦後から現在に至るまで、農用地、工場用地、工業関連用地、都市再開発移転用地などとして行われてきた。港湾区域内では、1960年代半ば以降、積極的に埋め立てが行われていった。特に、1960年代半ばから1970年代末にかけて埋め立てが顕著であった。一方、港湾区域外では、1960年代半ばまで埋め立てが積極的に行われたが、その後は埋め立て面積が減少した。埋め立てによって自然海岸や干潟が減少していったことから、各地で干潟保護運動が起き、1975年には「入浜権宣言」が発表された。1980年前後から、各地で大規模埋め立て計画が登場してきた。新石垣空港の建設、織田が浜埋め立て、鞆の浦埋め立てがその代表的な事業であり、これらに反対する運動が展開されていった。

河川・湖沼・海域については、1970年代半ばまでは水質汚濁が顕著であったが、その後水質の改善が進んだ。環境基準達成率をみると、河川は着実に改善が進んでいるが、湖沼は2000年代に水質が改善されたが、それでも十分とはいえない状況である。海域は、1980年代以降、改善が停滞している。むしろやや悪化しているともいえる状況である。

このような戦後から現在までの開発推進と反対運動の歴史から、次のようなことがいえよう。

第1に、開発行為等がどのような時代に計画され、どのような時代に着手されるかによって、反対運動の成否が左右されやすいということである。たとえば、電源開発を例にすると、黒部峡谷電源開発や北山川電源開発は、戦後復興期につくられた開発計画をベースに高度成長期のはじめに開発計画が作成され、1960年代にダム建設に着手され竣工した。高度成長期という時代の中で電源開発反対運動を展開することは困難だったのである。一方、長良川河口堰は、高度成長期の水需要にもとづいて高度成長期末に開発計画がつくられたことから、1980年代の安定成長期に計画への異議と自然保護を訴える反対運動が起きたのだった。そして、現在も河口堰の開門という問題が議論されているのである。宍道湖・中海干拓は、高度成長期のはじめに計画がつくられ着工されたが、1980年代の安定成長期に環境保全という観点からの反対運動が起き、事業が凍結された。そして、低成長期に事業中止になったのである。

第2に、しかしながら、時代の潮流に影響されず、その他の要因によって反対運動の成否が左右されることもあるということである。戦後復興期という電力が不足していた時代に起きた尾瀬ヶ原電源開発は、黒部峡谷や北山川の電源開発のように展開したとしても不思議ではなかった。しかし、電源開発計画が中止になったことは、時代背景だけでは説明できない他の重要な要因があることを示唆している。

第3に、観光資源という観点からいえば、自然保護の観点からの反対運動が実らなかったとしても、北山川電源開発の場合のように、景観に配慮した取り組みを行うことによって、観光事業の振興に資することができるということである。伝統文化であり伝統産業である筏流しの技術を生かして北山村で行っている「観光筏下り」がその例である。また、黒部ダムは、立山黒部アルペンルートの重要な観光資源としても機能している。

第3章 森林の保全と利用

1. 鉱物資源開発と反対運動

戦後の経済復興、産業開発を進めるうえで、電源開発とともに鉱物資源の開発は喫緊の課題であった。各地で鉱物資源開発が行われ、「国立公園などの景勝地が破壊の危機にさらされた時代だった」。その中でも「硫黄については最も重要な資源の一つとして、日本各地で採掘が広くおこなわれ」、自然景観に大きな影響を与えた⁽¹⁾。1946年時点の硫黄鉱山は10鉱山であったが、経済復興とともに硫黄の消費が著しく伸び、1950年に起きた朝鮮戦争の特需景気も相まって、各地に多くの小規模硫黄鉱山が出現し、1953年には36鉱山になった⁽²⁾。

北海道阿寒では、1950年に入ると日本特殊鉱業によって雌阿寒岳での硫黄開発の動きが起きた。「当時の17国立公園の中でもっとも原始景観を残した」阿寒国立公園・雌阿寒岳での硫黄採掘は重要な問題であったことから、日本自然保護協会を中心に自然保護の面から強い反対意見が出され、マスコミもこの問題を取り上げ世論の関心も高まった。1951年11月、国立公園審議会は採掘反対を決議したが、当時の橋本厚生大臣は12月に開発行為（採掘）を条件付きで許可した⁽³⁾。

阿寒硫黄鉱山の鉱業権および開発行為を主張した側の意見は次のとおりであった。

「目前にある硫黄、世界的危機を考慮するならば、国立公園と雖も着々開発を急ぎ、国際的な危機を救うかたわら、外貨の獲得につとめることこそ目下の急務ではあるまいか。国立公園は然る後の問題として暫く描くのが至当である。(中略)国立公園と硫黄採掘とを併存せしめることは、決して困難なことではないということである。何故ならば、硫黄採掘に要する場所は広大地域に亘る国立公園から見れば、文字通り九牛の一毛にしか当らぬ極く少部分であり、又、地下作業を主とする為に公園の景観を何等阻害するものではないからである⁽⁴⁾」。

石川孝織は、開発が許可された理由として、①戦後復興期の工業生産拡大、西側陣営の一員としてIMC（国際原料割当会議）からの輸出要請への対応、また外貨獲得が急務という時代の中、重要な国産資源として開発が推し進められた、②雌阿寒岳に最初に鉱山登録がされたのは1893（明治26）年で、国立公園指定の30年以上前であった、ことを指摘している⁽⁵⁾。

雌阿寒岳での硫黄生産は、1952年10月から阿寒硫黄鉱山として本格的生産を開始した。標高1200mの噴気地帯という厳しい環境の中で生産が行われ、最盛期には年間2万トンを生産するなど、一時は道内一の生産量を誇るほどだった⁽⁶⁾。

硫黄の採掘は1950年代から1960年代にかけて各地の景勝地で行われ、自然景観に与える影響は大きかった。鉱山硫黄の年間生産量は1956年に24万7582トンになり、1957年まで増加した。1956年の年間生産量をみると、松尾鉱山（岩手）が第1位で、以下、吾妻鉱山（群馬）、阿寒鉱山（北海道）、小串鉱山（群馬）、白根鉱山（群馬）が続いた。硫黄開発のほとんどは長野県以北および九州で行われ、国立公園内に多かった。その後1968年まで20万トン台の生産が維持されたが、

1969年以降生産量が減少傾向になり、1972年、白根鉱山の閉山により、国内から硫黄鉱山はすべて姿を消した⁽⁷⁾。

2. 山岳観光道路およびスーパー林道等の開発と反対運動

(1) 山岳観光道路開発の動向

1956年8月に「観光事業振興基本要綱」が閣議決定された。要綱の一部である「観光事業振興基本計画」は、総事業費697億円余のうち89パーセントが宿泊・交通施設(道路)の整備に充当されるという計画であった⁽⁸⁾。このような状況のもとで、1950年代半ばから1970年代半ばにかけて、優れた風景地である国立公園などの自然公園において、膨大な公共投資によって山岳観光道路(有料道路)が計画・建設されていった。

1959年に国立公園で最初の有料道路である日光第二いろは坂が供用開始され、1962年に蔵王エコーラインや芦ノ湖スカイライン、1963年にビーナスライン蓼科線、1964年に富士スバルラインなどが次々と供用開始されていった。1970年代に入っても、1973年に吾妻スカイバレーや乗鞍スカイライン、1975年にビーナスライン和田峠-扉峠、1976年に霧降有料道路の供用開始というように山岳観光道路の開発は進んだ⁽⁹⁾。

富士スバルライン等の山岳観光道路の建設は、「森林破壊と山地崩壊をもたらしただけでなく、自動車排気ガスによる環境の汚染、行楽客によるおびただしいゴミの投棄、高山植物等の盗採、オーバーユース等の原因が重なって、その周辺の環境を急速に悪化」⁽¹⁰⁾させていった。このような中で、1971年、石鎚スカイラインの自然破壊について、全国自然保護連合は愛媛県知事を自然公園法違反などで松山地裁に告発し、破壊の責任を追及した⁽¹¹⁾。山岳観光道路の開発で大きな社会問題になったのは、尾瀬車道およびビーナスラインであった。

(2) 尾瀬車道の開発と反対運動

1963年、新潟、福島、群馬県が「尾瀬・只見国際観光ルート」の3県協議会を結成し、観光自動車道路の共同開発に乗り出した。群馬県側の県道は、同県利根郡柳沢地区から福島県の沼山峠までの約14kmで、1967年に自然公園の公園計画として厚生大臣によって告示された。このうち、柳沢地区から尾瀬沼に近い三平峠までの工事認可が1970年に下り、1971年の春から一ノ瀬-岩清水間の車道工事が開始された。三平峠への入り口である岩清水の自然環境が改変される状況の中で、三平峠に車道が通った場合には観光客が急激に増加し、尾瀬の自然が悪化することに危機感をいだいた地元の長蔵小屋の平野長靖は、新聞に投書し、さらに尾瀬の自然保護を大石環境庁長官に直訴した⁽¹²⁾。

平野長靖は当時のことを次のように述べている⁽¹³⁾。尾瀬の「保護のされかたは、どこまでも行政・管理側のペースで(中略)つねに上からの管理が先行していたのである。これは、行政の内部にある人々の力量と在野のそれとの間のギャップを考えると、ある程度やむをえぬものだったかもしれない」。しかし、「開発という名の合法的破壊がうなりを立てているとき、これまでのような、“お上の決定に沿った自然愛護”は全く意味を失ってしまったのだ」。7月19日、数人が語らって準備会が発足したが、「この夜の空気は重苦しく、悲壮感さえあった。(中略)この峠の道路こそ尾瀬にとって致命的なものなのだから、孤立を辞さず、なお残されているわずかの可能

性を探ろう」という結論になった。平野は7月21日に大石環境庁長官を訪ねた。大石長官は「新発足の環境庁の重要な仕事の一つは、あくなき観光開発による自然破壊に歯止めをかけることだ。すでに決定されているものでも、時代の要請に沿ってもう一度再検討したい。来週にも尾瀬を視察しよう」と思いもかけぬ明快な受けとめかたであった、と平野は述べている。

大石環境庁長官は、同年7月30日から8月1日まで尾瀬の現地視察を行い、尾瀬の自動車道路計画の一部変更を求めた。8月18日には3県の知事や幹部との協議を行い、①三平峠－沼山峠間の道路整備に係る公園計画を廃止、②石清水で工事はストップ、自動車の乗り入れは岩清水の手前の一ノ瀬までに制限し、先は遊歩道にする、という方針を示した⁽¹⁴⁾。また、同月には尾瀬の自然を守る会が発足した。

尾瀬車道建設賛成派の意見は大略次のとおりであった。地元のためには必要な道路（群馬県知事）、既に20億円も注ぎ込んだので今の段階での中止は困る（新潟県知事）、道路は絶対必要（福島県知事）、過疎に悩む山村が発展していくには観光が重要でそのためには道路が必要（片品村長）、道は悲願だ、尾瀬があるばかりに生活も犠牲にさせられる（片品村役場課長）。一方、反対派の意見は大略次のとおりであった。車で三平峠まで来られるようになれば心ない観光客で尾瀬は荒らされる（長蔵小屋主）、三平峠に道路ができれば道路が開通した鳩待峠や藤見峠のように俗化される（片品村・郵便局長）⁽¹⁵⁾。

その後、環境庁側の説得を受けて3県の知事は車道計画の一部変更に同意した。8月27日、尾瀬の道路計画の一部変更は閣議で了承された。同年11月には、自然公園審議会が尾瀬の車道計画の一部廃止を決定し、大石環境庁長官に答申した⁽¹⁶⁾。

建設賛成派と反対派に分れて争われた尾瀬車道建設問題は、地域社会に深刻な溝をつくったのだった⁽¹⁷⁾。

（3）ビーナスラインの開発と反対運動

蓼科有料道路（茅野－白樺湖）と霧ヶ峰有料道路（白樺湖－美ヶ原）を合わせて「ビーナスライン」（中信高原スカイライン）と呼ぶ。ビーナスラインは、高度経済成長に伴う観光需要の増大、モータリゼーションの進行などを背景に1960年に構想され、その後、長野県内の観光地相互の結びつき、および県外の観光地との結びつきを図り、大都市圏からの観光客の誘致による観光振興のための幹線ルートの一部として位置づけられていった⁽¹⁸⁾。

霧ヶ峰有料道路の霧ヶ峰線（白樺湖－霧ヶ峰）は1966年10月に着工し、1968年に開通した。引き続き八島線（霧ヶ峰－和田峠）が建設されようとしたとき、道路建設は旧御射山遺跡と八島ヶ原湿原を破壊するという理由から「諏訪自然と文化の会」を中心とした人々の反対運動が起き、ルート変更を求める声が高まった。このような動きを受けて、遺跡と湿原を避ける「南回りルート」に計画が変更され、1970年に和田峠まで開通した⁽¹⁹⁾。

美ヶ原線（和田峠－扉峠－美ヶ原）は1970年に一部着工されたが、1971年に全県的な「ビーナスライン美ヶ原線に反対する会」が結成されて反対運動が広がった。こうした中で、同年10月に大石環境庁長官が現地を視察し、西沢長野県知事と会談を行い、扉峠－美ヶ原間は自然保護上問題があり認められないと建設を凍結し、扉峠先線のルートの再検討を指示した。計画を再検討した長野県は、1972年11月に和田回りルートを環境庁に提示した。その後、長野県は1973年に和

田峠－扉峠間の建設工事に着手し、1975年11月に供用が開始された⁽²⁰⁾。

しかし、扉峠先線（扉峠－美ヶ原）和田回りルートについては、道路建設反対派と賛成派の議論が繰り返され、なかなか結論が出なかった。このような中で、1976年6月に小沢環境庁長官が現地を視察し、同年7月に和田回りルートを自然環境保全審議会に諮問した。審議会は審議を行い、同年9月に反対意見のあることを明記しながら、自然保護への工法上の配慮などの条件を付けたうえで和田回りルートの承認を環境庁長官に答申した。長野県は1977年から和田回りルートの建設に着手し、1981年4月、霧ヶ峰有料道路は全線供用開始となった⁽²¹⁾。

霧ヶ峰有料道路美ヶ原線の建設と自然保護をめぐる議論は大意次のとおりであった。

道路建設側である西沢権一郎長野県知事は、①大石環境庁長官は、国立公園の公園事業は知事の権限とされていることを承知のうえで、和田峠－扉峠間は着工して差し支えない、それから先線は再検討と言った、②和田回りの案は自然保護に十分に配慮した計画である、③扉峠で道路建設を中止した場合、中途半端で何の役にも立たない道路になってしまう、④美ヶ原の台上が荒れているといわれるが、この台上の大部分は牧場であった、⑤都会から信州を訪れる人たちは十分に自然を満喫できる、⑥計画通り道路が開通することによって、周辺の過疎地域住民は物心両面からの生活向上が図られる、と主張した⁽²²⁾。

一方、「ビーナスライン美ヶ原線建設に反対する会」の青木正博会長の主張は、①美ヶ原は学術的に貴重な動植物が存在する高原台地であり、道路建設によって大規模な自然環境破壊が引き起こされる、②地元住民の生命線、水源地帯である、③環境庁長官は、扉峠先線は自然保護上問題があるとして長野県に再検討を勧告したが、これは道路建設を認めず扉峠で既設県道と接続させるということであった、しかし、長野県は事実を矮小化して和田ルート案を持ち出し、道路建設に固執している、④和田ルート案でも自然破壊が引き起こされる、⑤環境庁がこれまでの方針を変えて長野県の計画を認めることは、国の環境行政の後退である、ということであった⁽²³⁾。

霧ヶ峰有料道路美ヶ原線の建設の是非に係る主要な論点は、学術的に貴重な動植物が存在し、地元住民の水源地帯でもある自然の中に、自然公園利用の観点から自動車道路を建設してもよいかどうかということであった。しかし、オイルショック後の不況からの景気回復、公共投資による建設事業への地域側の期待、大手資本による観光開発志向などにより開発が承認されたといわれている。

「ビーナスライン沿線の保護と利用のあり方研究会」は、全線開通から21年後の2002年に沿線住民（回答数521件）を対象にした意識調査を実施した。ビーナスラインの開通は「良かった」という回答は53.7%で、「悪かった」（14.2%）という回答を上回った。しかし、開通によって、騒音が悪化しているが69.3%、植物の生育環境が悪化しているが64.7%、動物の生育環境が悪化しているが65.1%と高い値を示しており、多くの人が環境の悪化を懸念していることがわかる⁽²⁴⁾。

（4）南アルプススーパー林道の開発と反対運動

特定森林地域開発林道（スーパー林道）事業は、未開発森林資源の開発、林業の生産性増大を基本とし、地域開発の促進をも目的として、森林開発公団が1965年から事業を開始した。1991年7月、最後のスーパー林道である奥鬼怒スーパー林道の全線供用開始により、23路線、1,179キロ、総事業費1,018億円の事業を終了した⁽²⁵⁾。スーパー林道開発の中で大きな社会問題となった

のが南アルプススーパー林道であった。

南アルプススーパー林道は山梨県中巨摩郡芦安村と長野県伊那郡長谷村を結ぶ総延長約 56.9 kmの林道であり、南アルプス国立公園内を縦断する。森林資源開発、林業振興、過疎地域の観光振興などを目的とした多目的林道で、1968年に森林開発公団が厚生省国立公園部の同意、自然公園審議会の認可を受けて着工した。林道工事による自然破壊が激しかったことから、1970年頃から自然保護団体などから工事中止を求める声が強まり、当時の大石環境庁長官も林道建設の再検討を約束していた。自然保護の機運がさらに高まる中で、1973年11月、環境庁は北沢峠の頂上部分（山梨・長野両県間）1,560メートルについて工事を凍結した。環境庁はその扱いについて検討し、翌年の10月に当時の毛利長官が現地視察を行った結果、自然環境保全審議会の意見を聴くこととし、1978年4月まで同審議会の審議が続けられた⁽²⁶⁾。

このような中で、1974年11月に長野・静岡・山梨県下の24団体により南アルプス自然保護連合が結成され、南アルプススーパー林道建設反対の運動が展開されていった。1975年5月には、第5回全国自然保護大会にて「南アルプススーパー林道建設中止を求める決議」が採択された⁽²⁷⁾。

観光開発か自然保護かの激しい論議がなされた南アルプススーパー林道の建設賛成派と反対派の主張はおおむね以下のとおりである。

賛成派である長谷村長は、あの広大な自然は道一本で壊れるなんて大げさだ、山村の一部の開発に反対するのは都会のエゴだ、道一本で過疎が解消するとは思わないが、地域が変わるきっかけになるという期待感、それが欲しい、と語っている。南アルプス林道推進協議会長・長野県伊那市長の三沢功博は、「林道が災害を起こし、貴重な自然を破壊するならば、地元民が率先して反対するはずである。（中略）一本の林道で過疎化の波が急速にやむとは思っていない。しかし、（中略）あらゆる開発努力がかさねられている。その願いの最たるものが「行き止まりのない道路」の開通である」と述べている⁽²⁸⁾。

一方、反対派の自然保護団体の主張はおおむね、国立公園第一種特別保護区域の亜高山帯の原生林の枯損と自然の破壊が起きる、フォッサマグナの地盤の弱い場所であるため工事完成後の保安や補修の維持費がかかる、林道に名を借りた観光道路の恐れがある、林道は過疎対策にならず経済的に採算性の期待できない道路である、ということであった⁽²⁹⁾。

1978年4月に至り、自然環境保全審議会からそれまでの審議の過程を踏まえた賛否両論併記の意見書が出された。賛成側は、やむを得ない、ないしはこの段階で中止することは適当でないという意見であり、反対側は、北沢峠付近の自然の価値に対してこの工事が与える損傷の程度は甚大であり、認めるべきでないという意見であった。審議会の意見を受けた山田環境庁長官は、1978年8月に、10項目にわたる施行上の留意事項と交通規制に関する要望書を付して、凍結を解除し工事再開に同意する回答を森林開発公団に通知した⁽³⁰⁾。

このとき山田長官は、賛否両論のあった審議会の意見の中からその一方の意見をとって協議に同意するに至った理由を明らかにした。それは、この段階で北沢峠部分の開設を中止することは行政手続き上困難であること、この地域は治山工事が必要であり、そのためには北沢峠部分の林道開設が有効であること、自然環境に与える影響は設計の一部変更等によって最小限にとどめ得ると判断されたこと、などであった⁽³¹⁾。工事は1979年11月に完成し、1980年6月に山梨・長野両県で供用を開始した。

供用開始から約 20 年後、日本山岳協会の北田紘一は、「野呂川源流も北沢も、両岸の急傾斜にもかかわらず穏かな溪谷で、広く川岸まで針葉樹に包まれていたが、林道と多くの堰堤のため、南ア国立公園唯一の幽玄な溪谷は完全に失われてしまった。(中略) 林道を建設しなければ、野呂川源流域は日本の宝になっていたにちががなく、後生の登山者はその幸運に感謝したことだろう」と述べている⁽³²⁾。

また、登山者の岡澤修一は、現地調査と長谷村役場などの資料を使って供用開始約 20 年後の検証を行い、長谷村側の南アルプス林道の 1991 年から 1996 年までの年間の通行車両台数は、工사용車両と観光用村営バスが多く、営林署の車両や林業作業車両の通行はわずかである、長谷村の人口は年々減少している、森林組合の作業員は 1980 年と 1997 年を比較するとほぼ半減した、素材生産量は年々減少している、自然破壊が進行し林道管理、補修工事に多額の税金が注ぎ込まれている、ことを明らかにした⁽³³⁾。

(5) 奥鬼怒スーパー林道および春秋林道の開発と反対運動

南アルプススーパー林道の供用開始後、奥鬼怒スーパー林道、春秋林道の建設が社会問題になった。奥鬼怒スーパー林道は、栃木県日光市光徳から群馬県利根郡片品村大清水に至る 46.6 km の林道であり、既設部分は 1981 年に完成していた。残る 15.3 km の延長工事をめぐって栃木、群馬両県の自然保護団体は、日光国立公園特別地域を通るため自然破壊につながるとして延長計画に反対した。しかし、環境庁は、1983 年 7 月に森林開発公団に対し条件付きで正式に延長計画に同意した。その後建設が進められ、1991 年 7 月、最後のスーパー林道、奥鬼怒林道が完成した⁽³⁴⁾。

一方、1981 年、青森県と秋田県が事業実施主体となり、秋田県八森町と青森県西目屋村の 29.6 km を結ぶ広域基幹林道・春秋線（春秋林道）の路線が決定され、1982 年 8 月、秋田県側、青森県側の双方から着工がなされた。これに対し地元や全国の自然保護団体、日本山岳会などが林道建設中止を求めて反対運動を展開した。1986 年 8 月、自然保護運動の高まりから林野庁が建設予定地周辺の原生林を伐採しない内容の施業方針を発表する。さらに、1990 年 2 月には、秋田県と青森県にまたがる白神山地の森林生態系保護地域設定の原案を営林局が発表した。春秋林道の中央部が保護地域に含まれることになったため、林道全線建設は不可能になったのである。こうして同年 3 月、秋田県は林道建設断念を正式に表明した⁽³⁵⁾。

以上のように、大規模な林道開発と自然保護との争いは 1990 年頃まで続いたのだった。

3. 観光地におけるマイカー規制

1960 年代末、年々増加するマイカーによって観光地は排気ガスやホコリ、騒音で混乱を極め、さらに駐車場の確保・増設に追われた。マイカーの増加に対して駐車場を増設するのではなく、適正利用のために自動車利用規制を行うべきだという論調が強くなっていった⁽³⁶⁾。

このような中で、中部山岳国立公園の立山地区では、1971 年に立山黒部アルペンルートが全線開通した際、自然保護の観点から、立山有料道路（桂台～美女平～室堂）へのマイカーの乗り入れを全面禁止とした。3 年後の 1974 年、環境庁は「国立公園内における自動車利用適正化要綱」を定めた。『昭和 49 年版観光白書』は、「京都市は昭和 48 年マイカー観光拒否宣言を行い、その他奈良や鎌倉などの観光都市、上高地などの自然公園においても、マイカー観光を締めだしてい

く傾向にある。また、山岳自動車道路の新設にも環境破壊と俗化を招くとする批判の声が強くなり、マイカー観光は「大きな曲がり角に来ている」と述べている⁽³⁷⁾。このような中で、「国立公園内における自動車利用適正化要綱」にもとづき、1974年に尾瀬、1975年に上高地でマイカー規制が開始された。

尾瀬、上高地で始まったマイカー規制はその後全国各地に広がった。『昭和59年版観光白書』は、「自動車規制の実施により、観光地においては、歩行者に対する安全の確保、静穏の維持、自然植生の破壊（踏圧、盗採等）の減少、野生鳥獣の生息域の環境破壊の排除等の効果が現れている」と述べている⁽³⁸⁾。

自然公園利用者数が多かった1990年前後を例に、交通規制の内容をみてみたい。『昭和63年版観光白書』によると、1987年度の国立公園内における主要な交通規制は次のようであった。尾瀬地区では、群馬県側の戸倉～鳩待峠は、バス、タクシー、管理用車両を除き車両通行止めとした。おおむね5月23日から6月12日までの金・土・日曜日が規制期間であった。上高地地区については、自然を排気ガスから保護するとともに、地域内の交通安全の確保を目的として、中の湯から大正池ゲートまで、おおむね指定車、許可車、大型バス、マイクロバス、ハイヤー、タクシー、軽車両を除き車両通行止めとした。春期は4月29日～5月5日、夏期は6月7日、7月21日～8月31日、秋期は9月5日～11月3日までが規制期間であった⁽³⁹⁾。

富士山では、利用者が多く著しい渋滞が起きていた富士スバルライン（山梨県）と富士山スカイライン（静岡県）で、1994年から県と地元自治体を中心となってマイカー規制が実施された。ふじあざみライン（静岡県）でも2010年度から本格的にマイカー規制が実施された。しかし、「マイカー規制期間中以外の休日には、依然として渋滞が発生しており、山麓での駐車場・路線バスの利用や利用の分散化等の取り組みを進めていく必要」があるとされている⁽⁴⁰⁾。

乗鞍では、乗鞍スカイラインの償還期間が過ぎた2003年度から、平湯峠～乗鞍鶴ヶ池駐車場の自家用車の通行を全面禁止した。乗鞍岳の自然環境の保護や利用者に快適に山岳景観を楽しんでもらうための取り組みであり、通行可能車両はバス、タクシー、自転車とされた（『朝日新聞』2003年12月26日、岐阜版）。

油井正昭・古谷勝則は、1999年8月に尾瀬の鳩待峠から規制実施期間に入山したマイカー利用者にアンケート調査（回収数323通）を実施した。回答の分析により、マイカー規制は鳩待峠入山口からの利用者数削減の一要因になっており、このことから、それまで指摘されていた自然環境の破壊、規制区間での路上駐車や混雑、バスの待ち時間の増加などの問題について改善がみられるようになったことが明らかにされた⁽⁴¹⁾。このように、国立公園におけるマイカー規制は着実に効果が現れている。

4. 里山保全運動

1970年代初頭に富山県利賀村（現南砺市）と東京都武蔵野市の交流がはじまり、1980年代初頭には群馬県川場村と東京都世田谷区の交流がはじまるなど、全国各地で都市と農山村との交流や相互支援の動きが展開されていった。1990年前後になると、リゾート開発やマス・ツーリズムによる自然破壊に対する疑問や反対の声が高まり、自然を大切にしたい暮らしやツーリズムを志向する新しい動きが各地で起きた。この背景には、人々の自然観の大きな変化があった。

内閣府の「自然の保護と利用に関する世論調査」によると、「自然を守るためには、これ以上観光開発をしない」と答えた人の割合は、バブルが始まった1986年は39.1%、バブルが崩壊した1991年は48.1%と増加し、1996年は53.0%、2001年は56.8%、2006年は54.7%と増加傾向にある。逆に、「ある程度の観光開発も図る」は1986年47.9%、1991年43.5%、1996年39.2%、2001年36.8%、2006年41.4%と減少傾向にある⁽⁴²⁾。このように、国民の意識は観光開発よりも自然保護を重視する方向に変化してきた。

また、同調査によると、自然保護に最も力を入れるべき地域として「メダカやホタルなどの昆虫・小動物などが生息している地域」と答えた人の割合は、1991年は29.5%、1996年は33.3%、2001年は41.7%、2006年は45.0%と増加傾向にある。「都市内の自然が残っている地域」と答えた人は、1991年は24.1%、1996年は24.1%、2001年は22.9%と横ばいであったが、2006年は33.2%と増加した。一方、「国立公園に代表される傑出した自然のある地域」と答えた人は、1991年は21.4%、1996年は18.9%、2001年は16.8%、2006年は8.1%と減少傾向にある。国民の関心は、身近な自然の保護に重心が移っているのである。

このような人々の環境意識の変化の根底には、「物」から「心」へ、画一化から多様化へという人々の価値観やニーズの変化があると思われる。それを端的に示すのが、内閣府が毎年実施してきた「国民生活に関する世論調査」の結果である。同調査によると、1975年までは「まだまだ物質的な面で生活を豊かにすることに重きをおきたい」という人の割合が「心の豊かさやゆとりのある生活をするに重きをおきたい」という人の割合を上回っていたが、1976年から1979年まではほぼ同じ割合になり、1980年以降、心の豊かさにおく人の割合が増え続け、逆に物の豊かさにおく人の割合が減少していった。

以上のような環境意識の変化は、身近な自然である里山を保全しようという動きとしてあらわれた。1986年10月24日の『朝日新聞』は、大阪府高槻市で里山を守る方策を考えるシンポジウムが開催されたことを伝えている。同じく、『朝日新聞』(1989年2月20日)によれば、里山などの環境破壊を監視するために、関西の住民運動グループが集まって「自然環境を考える近畿連絡会」(大阪自然環境保全協会が事務局)が結成された。1991年春には、大阪府内の自然保護団体等が「鉢ヶ峯の自然環境とゴルフ場問題を考える会」を結成し、ゴルフ場建設に反対して里山を残す署名活動を開始した(『朝日新聞』1991年10月3日)。関東では、1990年4月、埼玉県所沢市で、市内の里山を買取り保全するために「トトロのふるさと基金」が設立された。茨城県土浦市では、1993年10月に、市内の環境保護団体が主催し、全国の環境保護団体が参加して、身近な自然である里山の重要性や保全の方法を話し合う「里山サミット」が開催された(『朝日新聞』1993年8月31日)。その後、里山保全の運動・活動は大きな波となって各地で展開されていった。

5. 持続可能なツーリズムの展開

(1) エコミュージアム

人々の環境意識の変化は、自然資源や人文資源に負荷を加えない新しいツーリズム、すなわちオルタナティブ・ツーリズムへと展開していった。それは、エコミュージアム、グリーン・ツーリズム、エコツーリズムと呼ばれる持続可能なツーリズムである。

エコミュージアム(フランス語でエコミュゼ)とは、1960年代にフランスで誕生した概念で、

エコロジーとミュージアムの合成語である。エコミュージアムの父と呼ばれるジョルジュ・アンリ・リヴィエールは、エコミュゼを「地域社会の人々の生活と、その自然環境、社会環境の発達過程を史的に探究し、自然遺産および文化遺産を現地において保存し、育成し、展示することを通して、当該地域社会の発展に寄与することを目的とする博物館である」と述べている⁽⁴³⁾。

日本では山形県朝日町ではじまった。1989年、町内の有志が集まって日本初の「朝日町エコミュージアム研究会」が発足し、1990年に空気神社を建設した。1991年3月には、「第3次総合開発基本構想」の中に日本で初めてエコミュージアム構想を取り入れた。住民が自分たちの生活や自然、地域に誇りを持ち、楽しく暮らし、地域の良さを認識しながら生活するという内容であった。住民たちは、1999年には朝日町エコミュージアムの運営母体として「NPO法人朝日町エコミュージアム協会」を設立した。朝日町は、2000年にエコミュージアムコアセンター「創遊館」をオープンさせた。現在、朝日町では、町のさまざまな自然、文化、産業、遺産の中から自分たちにとって大切な資源を選び、朝日町を訪れる人々に紹介し、現地見学を実施している⁽⁴⁴⁾。エコミュージアムは、岩手県東和町（現花巻市）、埼玉県大滝村（現秩父市）、福井県勝山市などでも行われたが、全国的な広がりとはなっていない。

（2）グリーン・ツーリズム

1980年代末から各地で「農村型リゾート」などと呼ばれたグリーン・ツーリズムの取り組みが始まった⁽⁴⁵⁾。1992年6月、農林水産省は「新しい食料・農業・農村政策の方向」（新政策）において、「グリーン・ツーリズム」という用語をはじめて使用した。1992年7月、農林水産省構造改善局が設けた「グリーン・ツーリズム研究会」はグリーン・ツーリズムの提唱（中間報告）を行った。1994年6月には、グリーン・ツーリズムの推進や農山漁村地域の活性化を図るため、「農山漁村滞在型余暇活動のための基盤整備の促進に関する法律」（農山漁村余暇法）が制定された。

「グリーン・ツーリズム研究会」は、グリーン・ツーリズムとは「緑豊かな農山地域において、その自然、文化、人々との交流を楽しむ、滞在型の余暇活動」である、それはひとことでは、「農村で楽しむゆとりある休暇」であると定義している。この定義は、農林水産省のホームページに示されているグリーン・ツーリズムの定義とほぼ同じである。研究会中間報告は、グリーン・ツーリズム推進のために、①快適な居住区間と余暇空間を形成し、美しいむらづくりをおこなうこと、②ホスピタリティの向上等ソフト面での整備と宿泊施設の一定の水準を確保すること、③農村の情報が都市側に的確に伝わり、都市側のニーズが農村に的確に送られること、④官民が連携して都市・農村両サイドにキャンペーンを展開すること、を提唱している⁽⁴⁶⁾。

その後、グリーン・ツーリズムは農山漁村振興の重要な政策として位置づけられ、農産物直売所、農家レストラン、農林漁業体験民宿などの整備・運営など、各地でさまざまな取り組みが行われている。では、グリーン・ツーリズムは順調に進展しているのだろうか。内閣府の「農山漁村に関する世論調査」（2014年6月調査）によると、最近1年間で農山漁村地域にどのような目的で滞在したことがあるかという問い（複数回答）に対し、「旅行・レジャーで滞在した」をあげた者はわずか14.4%である。一方、「滞在したことはない」と答えた者は68.3%となっている。各地でグリーン・ツーリズムが推進されているが、観光目的で農山漁村に行く人はまだ少ないのである。

(3) エコツーリズム

わが国のエコツーリズムに関する取り組みは、1990年代前半からはじまった。1993年に社団法人日本旅行業協会からエコツーリズム導入に関する「地球にやさしい旅人宣言」が発表された。1994年には日本自然保護協会が『エコツーリズムガイドライン』を出版した。1996年5月には、日本初のエコツーリズム協会である「西表島エコツーリズム協会」が発足し、1998年3月には、エコツーリズム推進のための全国組織として「日本エコツーリズム推進協議会」が設立された⁽⁴⁷⁾。その後、各地でエコツーリズムが実践されていき、2007年6月には「エコツーリズム推進法」が成立した(2008年4月施行)。

エコツーリズム推進法では、「エコツーリズム」とは「観光旅行者が、自然観光資源について知識を有する者から案内又は助言を受け、当該自然観光資源の保護に配慮しつつ当該自然観光資源と触れ合い、これに関する知識及び理解を深めるための活動」(第2条第2項)と定義している。このような活動を通じて、自然観光資源の持続的な保護、観光の振興、地域社会および地域経済の健全な発展、環境教育の場としての活用を図ることがエコツーリズム推進法の基本理念(第3条)である。

エコツーリズム推進法におけるエコツーリズムの定義と基本理念を踏まえれば、各地のエコツーリズムの推進において、自然観光資源のガイドや環境教育の専門家の育成とともに、エコツーリズムをコーディネートして観光振興や地域振興に結び付ける人材を地域内で育成していくことが重要である。

現状をみると、観光地のオプションツアーとして遊覧船を使ったエコツアーが実施されたり、地域環境への配慮の欠如した自然体験ツアーがエコツアーと称されて実施されたりしている。特定の場所へのツアー客の集中によりごみが増え、自然環境が悪化した地域もみられる。このような現状を変え、地域の自然環境の保全はもとより、観光振興や地域振興に寄与するエコツーリズムの推進が望まれている。

6. 小括

戦後の復興期、国立公園などの景勝地において鉱物資源開発が盛んに行われた。特に硫黄については重要な資源の一つとして、1950年頃から各地で硫黄鉱山が出現し、1950年代から1960年代にかけて生産が行われた。最後の硫黄鉱山が閉鎖したのは1972年であった。

山岳観光道路については、1950年代半ばから1970年代半ばにかけて、国立公園などの景勝地において開発が行われ自然の破壊が進んだ。このため、各地で自然保護との争いが起きた。大きな社会問題になったのは尾瀬車道およびビーナスラインであった。スーパー林道の開発は1965年に開始され、1991年に完成した奥鬼怒スーパー林道まで続けられた。自然保護という観点から大きな社会問題になったのは南アルプススーパー林道であった。バブル景気が崩壊する時期まで、スーパー林道および広域基幹林道の開発は行われた。

国立公園などの観光地において自家用車および自動車公害が増加する中で、観光地において適正利用のために自動車利用規制を行うべきだとの議論が高まり、1970年代初頭から前半にかけて、立山、尾瀬、上高地でマイカー規制が開始された。その後各地に広まり、1990年代には富士山で

もマイカー規制が始まった。

1980年代に入ってから人々の価値観が変化し、身近な自然の保護に対する関心が高まっていった。このようなことを背景に、マス・ツーリズムによる自然の破壊に対する疑問や反対の声が高まり、1980年代後半から里山保全の取り組みが各地で進んだ。また、持続可能なツーリズムへの関心が高まり、1980年代末から1990年代初頭にかけて、エコミュージアム、グリーン・ツーリズム、エコツーリズムが各地で実践されていった。

以上のような森林の保全と利用に関する戦後の歴史から、次のようなことがいえよう。

第1に、戦後復興期と高度成長期においては、産業開発や産業振興による経済成長志向が強かったことから、鉱山開発や山岳観光道路開発などの開発と自然保護の争いは、開発側が押し切る傾向が強かったということである。

第2に、高度成長期末から安定成長期の初頭である1970年代に入ってから、尾瀬車道の建設中止にみられるように、自然保護運動が成功したケースがあったが、基本的には景気の動向に左右され、地域振興ということが優先されて森林の開発が進められることが多かったということである。ピーナスライン霧ヶ峰有料道路建設、南アルプススーパー林道建設、奥鬼怒スーパー林道建設の問題にそのようなことがみられる。

第3に、しかしながら、安定成長期末になると、自然の開発・破壊に対する地元の人々や国民の反対運動が高まる中で、開発側に大きな圧力をかけることが可能となった。場合によっては、青秋林道建設のように開発を阻止することもできるようになったことである。

第4に、戦後復興期、高度成長期、安定成長期・バブル期、低成長期というように、わが国の経済は成長から成熟に転換してきている。このような中で、1970年代前半に観光地の適正利用のためのマイカー規制がはじまり、1980年代以降、人々の価値観やニーズが大きく変化し、里山保全運動や持続可能なツーリズムなどのように、自然保護の対象や自然の中でのツーリズムの内容が変化してきているということである。

第4章 自然環境および人文環境の保全と利用

1. 観光客等による環境の破壊

1950年に勃発した朝鮮戦争の特需をきっかけに日本経済は景気回復を果たした。人々の余暇活動も活発化し、観光地へ出かける人々が増えた。当時の『朝日新聞』(1953年10月25日)は、熱海温泉について、「市内300軒の旅館や寮が泊り客で一ぱい」になり、鉄道、自家用車、大型バスで来る観光客が日曜日一日だけで約十万人の人出になりそうだと伝えている。

1950年代半ばに日本経済の高度成長がはじまり、国民の観光旅行はますます増大した。『昭和39年版観光白書』は、「旅行者の層の拡大と数の増加という両面にわたる観光旅行の変化と、これに伴う旅行消費の増大とが、最近の旅行ブーム、観光ブームを形成している」と述べている⁽¹⁾。

増大する観光需要は自然の豊かな観光地などに集中し、観光地および観光資源に悪影響を及ぼした。第1に、観光客の過度の集中により、観光地で交通渋滞、駐車場不足、交通騒音や排気ガスなどの公害が発生した。『朝日新聞』(1959年11月15日)によれば、「観光地はどこも観光バス、ハイヤーなど車、車、車……せまい道路に、観光ブームに乗ってグンとふえた大型バスが休みなくつづき、その間をぬって乗用車やオートバイが飛び出す」有様であった。

第2に、観光客の観光意識やモラルの低さなどによって標識、施設、文化財などへのらくがきや傷つけ、高山植物の盗伐や踏みつけ・折損など、観光資源のき損が増え、さらに放歌や喧噪など他人に迷惑をかける行為、ゴミや空き缶などの放棄などといった問題が顕著になった（『朝日新聞』1958年12月17日）。山梨県富士吉田市では、富士登山道滝沢林道沿いに群生しているレンゲツツジの群生地（国の天然記念物に指定）が観光客による盗伐や踏みつけによって全滅し（『朝日新聞』1966年5月31日）、富士山頂にはゴミの山ができ、数名のスタッフでは清掃活動が追いつかない状態になり（『朝日新聞』1967年7月24日）、上高地では登山者や観光客のマナーが悪く、夜通して騒ぎ、山の上はゴミの山であった（『朝日新聞』1970年8月18日）という。

第3に、観光地の事業者のモラルの低さも問題であった。『朝日新聞』（1964年5月3日）は、箱根、熱海、日本平など各地の観光地では、空き缶、空き箱、紙屑、ビンなどのゴミの山が目につくが、観光客だけでなく、旅館、飲食店が遠くの焼却場に持っていくのを面倒くさがり、夜陰にまぎれて捨てていることを伝えている。

『昭和42年版観光白書』は、「近年、宅地造成、産業開発、観光開発等の進展に伴い、あるいは、観光旅行者のモラルの低下によって、自然景観、文化財等の観光資源の破壊、観光地の汚損、都市環境の悪化が目立っている」として、観光資源の保護および適正な利用並びに国土の美化を図ることが必要と述べている⁽²⁾。

一方、1960年代初頭から各地で自然を美化する運動が始まった。『朝日新聞』（1962年6月17日）によると、山梨、静岡両県で組織した「富士山をきれいにする運動本部」の呼びかけで、夏山開きを前にして自衛隊員、高校生、山岳団体などによる富士山の清掃活動が始まった。富士山をはじめ立山、霧島などでは、美しい自然を守ろうという地元の観光協会、山岳会、バス会社などの運動が始まり効果をあげた（『朝日新聞』1962年9月28日）。尾瀬では、関東学生ハイキング連盟の学生108名によってゴミの清掃とハイカーへの美化運動協力呼びかけが行われた（『朝日新聞』1964年6月27日）。

観光地への過度の集中や観光者・観光地側の低いモラルによる観光地の環境悪化は、1970年代に入っても顕著であった。『昭和47年版観光白書』は、観光地に観光客が集中することにより「ごみ、汚物など廃棄物の発生、水質の汚濁、騒音等の環境破壊」が引き起こされていることや、観光資源は「観光客によって直接破壊される場合もある」として、尾瀬での湿原植物や高山植物の踏み荒らし、霧島屋久国立公園でのミヤマキリシマ群落の盗掘や踏み荒らしが起きていることを述べている⁽³⁾。

1970年代後半においても観光地の環境の悪化は深刻であった。『昭和51年版観光白書』は、過剰利用によるごみの散乱、大量利用に対応するための道路等の施設の建設による景観の破壊、埋立地の造成に伴う景観の破壊、別荘地やゴルフ場の造成等による土地の形状の変更、利用者による高山植物や盆栽用植物等の盗採、踏圧による湿原や高山のお花畑の裸地化、ごみ、し尿、空き缶の増加と不法投棄、などをあげている⁽⁴⁾。『朝日新聞』（1976年4月29日）は、「社説」で「車を捨て、歩くべきところは歩く。道にゴミは散乱していない。それが行楽地の最も自然な姿だろうが、残念ながらいまの行楽地はそれとは程遠い」状況であると述べている。

1980年代においても観光地の環境悪化は大きな問題であった。『昭和56年版観光白書』は、「自然公園の一部核心地域への利用者の集中は、ごみの散乱、高山植物や盆栽植物等の盗採、踏圧に

よる湿原や高山のお花畑等の裸地化などの現象を来たし、過剰利用による直接的な自然の荒廃をもたらすとともに、利用者の増大に対応するための道路、駐車場、宿舎等の基幹施設及びそれらの関連施設の整備を促進し、これらの施設の整備が更に多くの利用者を誘引するという形で、慢性的な利用施設の不足と利用拠点における利用者と施設の過密を招き、公園の静穏な環境における適正な利用を阻害する要因となっている」と述べている⁽⁵⁾。

『平成19年版観光白書』によれば、国立公園、国定公園、都道府県立自然公園などの自然公園の利用者数は、1965年以降1973年まで急激に増加した。それ以降は横ばいが続いたが、1984年から再び増加に転じて1992年にピークになった⁽⁶⁾。その後は減少傾向にあるものの、観光地の環境悪化は1990年代以降も続いた。

国が実施した「自然の保護と利用に関する世論調査」によると、1986年から2001年までの4回の調査とも、国民の約8割は自然の多い所に行って不満を持ったと答えている。最も多いのは「ゴミが散乱して風景が損なわれていた」(5割強)で、次に「公衆トイレなどが十分に整備されていなかった」(3割強)、「公衆トイレや休憩施設、水飲み場などが汚れていた」(3割)の順になっている⁽⁷⁾。わが国は、成長社会から成熟社会へ移行したといわれている。しかし、観光地の現状は、成熟という言葉とは程遠い状況であることを示している。

2. 自然の開発とナショナル・トラスト運動

(1) 鎌倉風致保存会の運動

「ナショナル・トラスト」は、1895年にイギリスで弁護士、社会活動家、牧師という3人の市民によって創設された民間団体で、貴重な自然と歴史的建造物を、寄贈、遺贈、買取などで入手し、会員がおさめる会費と寄付金、および資産の管理公開による収入によって活動している⁽⁸⁾。現在、世界各国に広がり、それぞれの国で独自の活動がなされている。本稿では、ナショナル・トラスト運動を、住民や自治体を中心に、広く国民や民間団体から寄付金等を募って優れた自然環境を有する土地や歴史的な建築物などを取得し、その保存および活用を図る活動と捉えて考察を進める⁽⁹⁾。

わが国のナショナル・トラスト運動は鎌倉ではじまった⁽¹⁰⁾。1964年、歴史的・学術的に貴重な場所である鶴岡八幡宮の裏山・御谷の森に宅地造成する計画が明らかになった。地元住民や市民、文化人は、宅地造成によって若宮大路から鶴岡八幡宮の社殿をのぞむ古都の景観が破壊されるという危機感から反対運動を起こした。同年12月には、イギリスのナショナル・トラストの考え方を参考に「財団法人鎌倉風致保存会」を結成して反対運動を展開した。地元住民、市民、文化人の反対運動は全国へと広がった。

御谷の森は、都市計画で定める地域地区の一つである風致地区に指定されており、風致地区内では、鎌倉市の条例によって風致の維持に影響を及ぼす一定の行為が規制されている。また、その行為を行う場合は、あらかじめ鎌倉市長の許可が必要であった。しかし、法的に宅地造成を禁止するのは難しいことから、御谷の森を保存するためには、土地の買取り運動を起こす以外に道はなかった。1966年6月、財団は全国からの寄付と市からの援助金あわせて1,500万円で御谷の森1.5haを買収した。この運動は日本最初のナショナル・トラスト運動といわれ、この運動が契機となり1966年に「古都保存法」が成立した。

反対運動が成功を収めた大きな理由として、作家・大佛次郎の存在がある。大佛次郎は、鎌倉風致保存会設立の準備委員として、発足後は理事として大きな役割を果たしたが、イギリスのナショナル・トラスについて豊富な知見を持っていた。それが運動を発展させる大きな力になった。

御谷の森を買収後、鎌倉風致保存会の活動はこれを頂点に低調になっていった。木原啓吉はその理由として、①当初の目的である宅地工事を中止させたこと、②この運動が引き金になって古都保存法が制定されたこと、③財団の事務所が鎌倉市役所内に置かれ、住民運動から遠くなって、次第にその存在が忘れられてしまったことをあげている。

『昭和42年版観光白書』は、観光資源の保護および適正な利用ならびに国土の美化を図るため、今後、ナショナル・トラスの日本での育成などに努めるべきだと述べている⁽¹¹⁾。

(2) 天神崎の自然を大切にすゝる会の運動⁽¹²⁾

天神崎は田辺市民たちが幼い時から親しんできた身近な自然であり、田辺南部海岸県立自然公園に指定されている。1974年1月、高校の教師を退職した外山八郎たちは、開発業者により天神崎地域に別荘地造成の許可申請が和歌山県に出されていることを知った。外山たちは1974年2月、「天神崎の自然を大切にすゝる会」を設立し、天神崎の保全を訴える署名運動を開始した。1ヶ月の間に16,000名の署名を集め、田辺市、和歌山県に陳情した。

ここで外山たちは、天神崎の海辺の岩礁部は第2種特別地域、陸の部分は第3種特別地域に指定されており、この地域では住宅建設のための一定の条件を守れば、行政は業者が自分の所有地を開発するのを中止できないことを知った。そこで、自然を守るためには土地を買い戻す以外に方法はないと決意した。1974年10月に「熱意表明募金」を開始し、1976年3月までに約393万円を集め、募金活動は終了した。そして1976年9月、天神崎地域の山林2,390㎡を350万円で買い取った。

天神崎の市民公園化などについて市長、知事への陳情を繰り返したが、県、市は行政面からの解決は難しいという態度を変えなかった。1977年12月、外山たちは市民の力で全部を買いとる他に道はないと判断し、1978年に新たに別の団体「天神崎保全市民協議会」を結成し、募金活動を開始した。そして、1978年11月、天神崎地域の田・山林6,176㎡を個人の借入金を主として5,000万円で買い取った。

個人の借入金に頼らざるを得ない厳しい状況の中で、住民たちは知事、市長に支援を要請した。1981年、県知事は県自然保護基金の一部を天神崎へ支出することを約束し、1982年、田辺市は県の助成金を得て開発予定地の一部を市有地とすることによってこの運動を支援した。この行政措置によって保全運動がさらに知られるようになるとともに、この運動に対する人々の信頼感を高めることになった。「住民運動は遂に行政をナショナル・トラス運動に巻き込んだ」のだった。「その意義はまさに画期的なものがあつた」と木原啓吉は述べている。

天神崎の市民運動にとって、1982年は「運動に転機をもたらした注目すべき年」(木原)であった。メディアによって次々にこの運動が取りあげられ、天神崎の名が全国的に知られるようになった。その後も、新聞、テレビ、ラジオ等のメディアはこの運動を報道していった。木原は「これほど継続的にジャーナリズムがとりあげた運動は数少ない。それは、(中略)田辺市民を中心とする自己犠牲をいとわぬ運動の倫理性が人々の心をうつからではないだろうか。そして、そこにこ

れからの住民運動のひとつの典型を見い出すことができるからであろう」と天神崎の市民運動を称賛している。

1985年、第四次の土地保全が達成できたことにより、当初の別荘予定地は保全されることになった。天神崎の自然を大切にす会ホームページによると、1986年4月、市民協議会は解散され、新たに「財団法人天神崎の自然を大切にす会」が発足した。同会ホームページによると、天神崎の保全目標面積180,000㎡に対し、2012年現在、82,862㎡（約46%）が保全されている。内訳は、天神崎の自然を大切にす会所有地60,612㎡、日本自然保護協会所有地1,024㎡、田辺市所有地21,226㎡となっている。

（3）しれとこ100平方メートル運動⁽¹³⁾

知床は「流水がつなぐ豊かな生態系、火山が生んだ山々と海岸断崖が織りなす雄大な景観」⁽¹⁴⁾に特徴づけられ、1964年6月1日に「知床国立公園」に指定された。大正期から第二次大戦直後にかけて入植が行われたが、厳しい自然条件などにより離農者が続出した。1970年代前半、「日本列島改造論」による開発ブームの中で、国立公園内に残っていた開拓跡地に乱開発の危機が迫っていた。

斜里町は国や北海道に開拓跡地の買い上げを要請したが、国立公園の第3種特別地域では買い上げ制度の対象にはならなかった。一方で、町の勧告にしたがって不動産業者に転売せず、土地を守り抜いた開拓離農者からは、町議会に対して一括して買い取るよう請願書が提出されていた。

このような状況の中で、斜里町は、町の独自事業として開拓跡地の保全を進めることになった。当時の藤谷豊町長は、朝日新聞の「天声人語」を読んでイギリスのナショナル・トラスト運動を知り、そこから運動のヒントを得て、1977年3月から「しれとこで夢を買いませんか」というキャッチフレーズで「しれとこ100平方メートル運動」を開始した。この運動は、①土地を100平方メートル単位にして1口8,000円で分譲し、土地は斜里町の名義として町が一括管理する、②買い上げた土地には植林をし、将来とも伐採しない、③参加者は永久登録し、現地に氏名を標示する、④参加者には運動の状況を報告する、という独創的な内容であった。

この運動は自然の保護などに関心を持つ全国の人々の心を捉え、幅広い年齢層の人々から賛同が得られた。また新聞・雑誌・テレビなど様々なメディアでも大きく取り上げられ、運動は全国に拡大するとともに、国際的にも注目を集め諸外国からの視察・訪問が相次いだ。

運動開始20年後の1997年に、延べ参加人数4万9千人の協力によって土地保全のための募金目標は達成された。寄付金額は5億2千万円となり、2010年にすべての土地の買い取りが完了した。1997年からは、「100平方メートル運動の森・トラスト」として、原生林と自然生態系の再生を柱とした新たな運動が始まった。こうした保全活動を経て、2005年7月に知床は世界自然遺産に登録された。

藤谷豊元町長のリーダーシップによって進められた本運動は、なぜ広範な人々の賛同を得られたのだろうか。当時人々は、自然が破壊されること、消滅することに対する怒りや恐れを抱いていた。この運動はそのような人々の心を捉えたのだった。また、普通に暮らす人々が容易に自然保護の取り組みに参加できる仕組みであったことも大きな要因であった。「しれとこ100平方メートル運動」は世界に誇ることのできる歴史的意義のある運動であった。

(4) ナショナル・トラスト運動の広がり

1982年9月、斜里町で「しれとこ100平方メートル運動」の5周年記念シンポジウムが開催され、「知床アピール」が採択された。この「知床アピール」の呼びかけにこたえて、1983年2月、市民団体や地方自治体などが参加する「ナショナル・トラストを進める全国の会」が発足した⁽¹⁵⁾。これによって各地で取り組まれているナショナル・トラスト運動の強化と拡大が進んだ。

ナショナル・トラスト運動が広がる中で、『昭和61年版観光白書』の「第3章 観光資源の保護」の中に「国民環境基金（ナショナル・トラスト）活動」がはじめて設けられた。自然保護の充実を国民的な広がりの中で図っていくうえで、ナショナル・トラスト活動は有意義なものであり、更に普及、定着していくことが期待されるとして、1985年4月から自然環境保全法人に対する税制上の優遇措置が講じられたことを紹介している⁽¹⁶⁾。

1989年11月23日の『朝日新聞』が報じているように、1980年代後半のバブル期において、ナショナル・トラスト運動は宅地開発によって自然が失われている大都市周辺で増えていった。また、地価高騰とリゾート開発のあおりで、市民の寄付に頼る買収が極めて困難になっていることから、基金調達のために自治体と連携を図る団体が増えていったとも伝えられている（『朝日新聞』1991年11月17日）。「ナショナル・トラストを進める全国の会」は、1992年に法人化されて「社団法人日本ナショナル・トラスト協会」となった。

3. リゾート開発と環境・経営問題

1987年6月、「総合保養地域整備法」（リゾート法）が制定・施行され、リゾート開発ブームが起きた。リゾート法は、「国民が余暇等を利用して滞在しつつ行う（中略）多様な活動に資するための総合的な機能の整備を民間事業者の能力の活用に重点を置きつつ促進する措置を講ずることにより、ゆとりのある国民生活のための利便の増進並びに当該地域及びその周辺の地域の振興」

（第1条）を図ることを目的としている。リゾート整備を行う場合には、都道府県が基本構想を作成し、主務大臣の承認を受けることとされた。当該構想に基づいて実施される事業に対し、国において税、金融、財政上の支援措置が講じられた。

1988年7月に三重サンベルトゾーン構想、日南海岸リゾート構想、会津リフレッシュリゾート構想が承認され、その後各地の構想が承認された。『平成13年版観光白書』によれば、2000年末現在、国土庁が承認した基本構想は41都道府県・42構想であった⁽¹⁷⁾。基本構想のほとんどが、スキー場、ゴルフ場、マリーナ、リゾートホテルなどからなり、開発を外部の民間資本に依存する画一的な計画であった。

リゾート開発は各地の自然を破壊し深刻な爪跡を残したことで、各地でリゾート開発反対の運動が起きた。1990年5月20日の『朝日新聞』に載った「リゾート法ができたせいか、日本の景観が変わりはじめたように思う。瀬戸内海の島で、観光開発のため、島民全員が島を離れるニュースを知り嘆息が出た。だれのためのリゾート開発かと思う」という女性の「声」は国民の正直な気持ちであった。

リゾート開発によって自然の破壊、ふるさとの景観の悪化が進む中で、大分県湯布院町（現由布市）では、外部資本による無計画な開発を防ぐため、1990年、一定以上の面積や高さなどを伴

う開発行為について事前協議を求めることなどを内容とした「潤いのある町づくり条例」を公布・施行した。この条例では「成長管理」という新しい考え方を打ち出した。それは、地域の将来像を描き、それに合わない開発は阻止し、過疎の地区など開発が必要なところは成長を促進するという考え方であり、この条例によって無計画な大規模開発に対する一定の歯止めをかけることができた⁽¹⁸⁾。

リゾート開発が社会的に問題になる中で、国土庁地方振興局長の私的懇談会である「総合保養地域整備研究会」の報告書「今後のリゾート整備のあり方について」は、リゾート整備の見直しの基本的方向として、第1にリゾートについての政策理念の再確立、第2にリゾート整備の体制の強化をあげている。リゾートについての政策理念とは、①長期的な視点に立って、②国民のためのリゾート（家族そろって1週間程度滞在できるリゾート）、地域のためのリゾート（地域づくりに資するリゾート）、新たな国土形成におけるリゾート（自然環境の保全と豊かな国土の創出）を創出していくことであると述べている。リゾート整備の体制の強化とは、①各主体の役割の発揮、②計画策定・事業化等の各過程における管理の仕組みの強化、③情報提供、人材育成等の仕組みの強化、④支援施策の積極的推進であると述べている⁽¹⁹⁾。

しかし、バブル景気崩壊後、経営破たんするリゾートが続出した。その代表は、リゾート法にもとづく第1号承認である宮崎市の大型リゾート施設「シーガイア」を運営するフェニックスリゾート社（宮崎県出資の第三セクター）の倒産（2001年）であった。『朝日新聞』（2001年2月19日）によれば、負債額は第三セクターとしては過去最大であった。また、ほとんどのリゾート運営会社が巨額の赤字額を抱えた赤字経営であった。『朝日新聞』（2001年6月30日）は、リゾート施設を運営する全国の第三セクター会社123社の2000年3月期決算（国土交通省の調査による）は、赤字経営が全体の51%・63社、経常赤字の総額は約360億円、黒字経営が約46%・56社、経常黒字の総額は約36億円であると伝えている。

『平成5年版観光白書』は、民間活力を活用した総合保養地域の整備では、「近年の環境問題に対する関心の高まりや、いわゆる「バブル」の崩壊に伴う諸問題に配慮しつつ、施設整備を行っていく必要がある」とリゾート施設整備を推進していくことを述べている⁽²⁰⁾。しかし、2003年4月15日の『朝日新聞』は、総務省の調査として、リゾート法にもとづき各都道府県で進められているリゾート開発事業の実態は、全309施設のうち55%にあたる171施設が工事未着手ないし中断であると述べている。

わが国のリゾート開発は、バブル景気と土地神話により民間活力の活用・規制緩和を軸とした不動産開発にすりかわってしまい、地域の個性を無視したハード優先・経済性優先・供給側の論理優先の外部資本による画一的な大規模開発であった。リゾート法の検討に携わった国土庁の当事者は、「リゾートが本格的に我が国に定着していくためには社会経済システムとしての環境整備が不可欠である」、「我が国における本格的なリゾート開発は緒についたばかりなのであり、(中略)十分時間をかけて国民各層の英知を結集することが何よりも求められている」⁽²¹⁾と述べているが、これらの検討とリゾート法による制度設計が一体としてなされなかったことが重大な問題であった。

当時は、利用者側の視点からわが国におけるリゾートのあり方、地域振興という視点からのリゾート開発およびリゾート経営のあり方を考える絶好の機会であったが、実際のリゾート開発は、

ブームに流された長期的展望の欠けた取り組みであった。国民のニーズやライフスタイルの多様化を踏まえ、適正な価格で利用できる利用価値の高いリゾートを考え、時間をかけながら整備し育てていくという発想が弱かった。

4. 小括

1950年以降、経済成長により人々の観光・レクリエーションが増加し、1955年以降の高度成長期には、観光行動がさらに増大し、観光地への集中が顕著になった。その結果、観光地では増加する交通による公害、観光者による自然破壊などの観光公害、観光事業者による観光地の汚染などが問題になった。この原因として、観光者や観光事業者の意識やモラルの低さが指摘されてきた。このような状況は1950年代以降現在まで各地でみることができる。

開発に対して自然を守ろうとするナショナル・トラスト運動は、1964年の鎌倉での運動がわが国で最初の運動であった。その後、1970年代に天神崎や知床など全国各地で展開されていき、1986年の『昭和61年版観光白書』で取り上げられるまでになった。1980年代後半以降は、大都市周辺で増加し、さらに、基金調達のために自治体と連携を図る団体も増えていった。

リゾート法の施行により、1980年代後半にリゾートブームが起き、各地の森林や海域でリゾート開発が進められた。民間活力の活用と規制緩和という手法によるリゾート開発は、画一的・経済至上主義の外来型開発であった。各地でリゾート開発に反対する運動が立ち上がり、多くの禍根を残したリゾートブームであった。

観光者の観光地への集中、リゾート開発による自然環境や人文環境の悪化・破壊という歴史と、ナショナル・トラスト運動という自然環境を守る運動の歴史から、次のようなことがいえよう。

第1に、“おもてなしの国・日本”ということがいわれるが、観光者の観光行動や観光意識は成熟しておらず、多くの課題が未解決のまま残されているということである。

第2に、住民・国民が中心になって美しい国土・環境を保全しようという、自律した人々による連携の取り組みが十分に展開されていないことから、ナショナル・トラスト運動は国民の運動になっておらず、発展途上にあるということである。

第3に、国民が観光・リゾートを楽しみ、豊かな余暇生活を過ごすためのソフト面・ハード面での整備・充実が未だ十分なものになっていないことである。

しかし、わが国が高度成長を開始したのは1955年以降であり、国民の観光経験は60年程度でしかない。60年かけて現在の状況まで到達したと捉えることが適切なのかもしれない。100年、150年という時間の中で余暇生活を楽しむ環境が整備・充実され、私たちの観光意識や観光行動が成熟していく、と楽観的に捉えることが必要なのだろう。

第5章 歴史的環境および町並みの保存ならびに景観保全

1. 歴史的環境保存

本格的な高度成長が始まった1960年代初頭、各地で歴史的環境の破壊が進行しはじめた。1962年2月、奈良の平城宮跡に近鉄の車庫建設が許可されたことにより平城宮の保存問題が起き、「平城京跡を守る会」が結成され、広範な人々が保存運動に参加した⁽¹⁾。1967年7月には、『朝日新聞』(1967年7月12日)によれば、奈良県橿原市で国道の建設に反対して遺跡を保存しようと「藤

原宮跡を守る会」が発足した。1969年には、大阪市で難波宮跡に教育青少年センターを建設することに反対して遺跡を保存する運動が起きた（『朝日新聞』1969年10月2日）。木原啓吉は、平城宮跡の保存運動について、わが国の歴史的環境を守る運動で、これほど広範な人々が参加した運動はかつてなく、その運動は藤原宮跡や難波宮跡の保存運動へひきつがれていったと述べている⁽²⁾。各地で起きたこれらの運動は、日本人の共有財産である重要な歴史的遺跡をどう評価し、どのような考えで、どの範囲を、どの程度保存するか、またどう活用するか、という判断を日本社会に提起したものであった。

すでに述べたように、鎌倉では1964年に古都鎌倉の聖域ともいえる鶴岡八幡宮の裏山・御谷に宅地造成が計画されたことから、乱開発から自然環境を守るために「財団法人鎌倉風致保存会」が結成され、開発反対運動と募金活動が行われた。運動によって宅地開発は中止となり、御谷山林1.5ヘクタールの買収に成功した。同じ頃、京都では京都タワー問題（1964年開業）、双ヶ岡の開発問題（1964年）、奈良では若草山の観光道路開発問題（1960年全通）などが起こり、乱開発から古都を守ろうとする動きが高まった。1965年になると、京都、奈良、鎌倉の古都3市を中心に「古都保存連絡協議会」が結成され、古都における歴史的風土の保存を目的とする立法措置を講ずるように国に要望した。これらの運動に押され、1966年1月、「古都における歴史的風土の保存に関する特別措置法」（古都保存法）が公布・施行された⁽³⁾。古都保存法を有効に機能させるため、1970年に「全国歴史的風土保存連盟」が結成され、その後、古都保存法の枠を超えた全国的な歴史的風土の保存をめざした活動をしていくことになる。

1980年5月には、「古都保存法」の特例法として、明日香村の保存のために「明日香村における歴史的風土の保存及び生活環境の整備等に関する特別措置法」（明日香村特別措置法）が公布・施行された。住民の暮らしを豊かにすることなくして明日香村の歴史的風土を守ることはできないという考えから、本法は、歴史的風土の保存と住民生活の向上を2本の柱としている⁽⁴⁾。

2. 町並み保存

長野県南木曾町妻籠宿では、1964年、戦後の公民館学習活動の中で学んだ若い住民が中心になって妻籠宿場資料収集活動を開始した。この活動は、1966年の妻籠宿場資料保存会の結成、1967年の町営奥谷郷土館の開館へと展開していった。1968年9月には、妻籠地区全住民を構成員とする「妻籠を愛する会」が結成され、1968年11月から1971年6月まで「長野県明治百年記念事業」として妻籠宿保存工事が実施された。1971年7月には、「売らない・貸さない・こわさない」の3原則を決めた「妻籠宿を守る住民憲章」が制定・宣言され、1973年6月には妻籠宿保存条例が制定された。リーダーである小林俊彦の強い信念、「保存という名の開発」というスローガンと柔軟な対応、強くつながった住民組織と画期的な住民憲章などにより、妻籠宿の保存運動はその後の町並み保存運動に大きな影響を及ぼした⁽⁵⁾。

1970年代、町並み保存運動は全国各地に広がった。1971年、「今井町を保存する会」（奈良県橿原市）、1973年、「有松まちづくりの会」（名古屋市）、「小樽運河を守る会」（北海道小樽市）、1975年、「足助の町並みを守る会」（愛知県足助町）が発足した。1974年4月には、「郷土の町並み保存とより良い生活環境づくり」をめざして、有松まちづくりの会、今井町を保存する会、妻籠を愛する会が集まって「町並み保存連盟」が結成され、1975年6月に「全国町並み保存連盟」と改称

された。1978年4月には、名古屋市緑区有松および足助町（現豊田市）で、全国歴史的風土保存連盟と共催で「第1回全国町並みゼミ」が開催された。その後、この集まり（ゼミ）は毎年全国各地で開催され、町並み保存に関する学習や情報交換が行われている⁽⁶⁾。

各地で進展する歴史的環境保存や町並み保存の取り組みを背景に、1975年7月に「文化財保護法」が改正され、「伝統的建造物群保存地区」の制度が発足した。この制度によって、個々の建物の単体としての保護ではなく、周辺の環境と一体をなして歴史的な風致を形成している伝統的な建造物群を面として保存することが可能となり、各地で歴史的価値を形成する集落や町並みの保存が進んだ。

1976年9月、妻籠宿の「南木曾町妻籠宿保存地区」は国の重要伝統的建造物群保存地区に選定された。83年2月には、妻籠宿とその周辺の美しい自然環境を守るため、「財団法人妻籠宿保存財団」（現 財団法人妻籠を愛する会）が設立された。

1980年代に入っても、1983年に川越市で「川越蔵の会」が発足するなど、町並み保存の運動は着実に進んだが、それは決して容易なものではなかった。町並み保存を進めるためには住民の支持と盛り上がりが必要である。しかし、保存の意義と大切さが住民に十分に理解されず、保存を現状凍結と捉えられる、生活が規制されることに対する不安と反対が根強いなど、さまざまな困難があった。行政においては、保存のための財源の不足や行政内部での理解の遅れなどがあった。住民に生活の規制・犠牲を強いるものではないことや、歴史的価値を活かす個性的なまちづくりであることを粘り強く訴え、運動に巻き込んでいくことが必要であった。

1990年初頭のバブル崩壊後、町並み保存や景観整備に対する人々の関心や運動は大きく高まった。重要伝統的建造物群保存地区の選定は、1991年以降増加し、2004年から2012年にかけて急増した。しかし、選定は進んだが、家並の老朽化、空き家や空き地の増加、居住者の高齢化に伴う維持管理の低下、貸し出しへの拒否、所有者の遠隔地居住や行方不明など、深刻な問題が表面化している。

3. 景観保全

条例を制定して伝統的な市街地の景観を保全しようとする動きが、1968年に金沢市、倉敷市で始まった。1971年には柳川市、盛岡市、1972年には京都市、高山市、萩市で景観保全のための条例が制定された⁽⁷⁾。地方自治体における景観条例の制定は、1960年代後半からの助走期間を経て、1980年代後半以降急増していった⁽⁸⁾。

しかし、地方自治体の景観条例には景観保全に対する強制力がないことから、各地で景観保全を求める住民の側からの訴訟が提起されることになった。1994年11月30日の『朝日新聞』によると、万葉集の歌にも詠まれた景勝地である和歌山市の和歌の浦（和歌川河口）に建設された車道をめぐる「和歌の浦景観保全訴訟」で、和歌山地裁は、原告が主張した歴史的景観権について、文化的環境の一環としての歴史的景観の存在を肯定しながらも、歴史的景観権の法的権利性や工事の違法性を認めず、原告の請求を退けた。広島県福山市では、既に述べたように、鞆の浦景観訴訟が起きた。

2005年12月、2000年にマンション建設業者が国立市と市長を相手取って提訴した「国立マンション訴訟」について、東京高裁は、地区計画無効等の請求は却下、市に対する損害賠償請求は

認めるといふ控訴審判決を言い渡した。その後、判決内容に不服として住民が上告したが、2008年3月に最高裁から上告棄却等の判決が出て、「国立マンション訴訟」は業者側の勝利となった。最高裁で「良好な景観の恩恵を受ける利益は法的保護に値する」との初の司法判断が示され、その後の景観保護の動きに影響を及ぼした⁽⁹⁾。

各地で景観をめぐる訴訟が起きていることに示されるように、地方公共団体の条例では景観の整備・保全に限界があることから、2004年6月に公布された「景観法」では、「良好な景観」を「国民共通の資産」(第2条)として規定し、地方公共団体に一定の強制力を付与した⁽¹⁰⁾。

景観法が制定されてから約10年後の状況について、西村幸夫は、景観計画の立案やゆるい規制の網掛けは大幅に進んだが、景観地区の制度を活用し、詳細で厳格な規制に踏み込む自治体が少ないことから、厳しい規制を実施できるような環境をつくっていかねばならない、と述べている⁽¹¹⁾。厳しい規制を実施するうえでの課題の一つは、景観保全よりも産業振興であるという産業界に根強く残る経済活動優先主義の発想を変えることである。そのため、地域の人々の粘り強い取り組みが大切である。

2004年に「文化財保護法」が改正され、「文化的景観」という新しい概念ができ、「文化的景観」は文化財として位置づけられた。文化財保護法は、「文化的景観」を「地域における人々の生活又は生業及び当該地域の風土により形成された景観地で我が国民の生活又は生業の理解のため欠くことのできないもの」(第2条第1項第5号)と規定している。すなわち、文化的景観とは、「景観のうち特にその地域の環境に対応しつつ、歴史を通じてかたちづくられたものであり、文化そのものの一部」⁽¹²⁾である。文化的景観は地域の生活や産業の仕組みが持続的に維持されることでその保全がなされてきた。少子化・高齢化・人口減少による社会構造の変化は、これまでの文化的景観維持の仕組みを大きく変えていくことが予想され、この問題への対応が重要になっている。

2008年5月には、人々の生活、地域固有の風情、情緒、たたずまいなどの良好な環境(歴史的風致)を維持・向上させ後世に継承するために、「地域における歴史的風致の維持及び向上に関する法律」(歴史まちづくり法)が制定された。

2015年度には、「日本遺産」という概念が登場した。「地域の歴史的魅力や特色を通じて我が国の文化・伝統を語るストーリー」を日本遺産として文化庁が認定するもので、日本遺産は、「地域に点在する遺産を「面」として活用し、発信することで、地域活性化を図る」という重要な意義がある⁽¹³⁾。

4. 小括

1960年代初頭に奈良で古都の歴史的遺産を保存する運動がはじまり、その後、古都といわれる都市による共同の取り組みが推進された結果、1966年に「古都保存法」が公布・施行された。その後、1980年には、「古都保存法」の特例法として「明日香村特別措置法」が公布・施行された。

一方、1960年代後半、人々が暮らしてきた町並みを保存する運動が妻籠宿ではじまり、1970年代に各地で展開されていった。このような中で1974年に「町並み保存連盟」が結成された。1975年には、妻籠宿をはじめとする各地の町並み保存の取り組みに押されて「文化財保護法」が改正され、「伝統的建造物群保存地区制度」が発足した。町並み保存運動は1980年代に入っても各地で取り組まれた。1990年代に入ると、各地で重要伝統的建造物群保存地区の選定が進み、「景観

法」が2004年に制定されたこともあり、2004年から2012年にかけて選定が急増した。

伝統的な市街地景観を条例によって保全しようとする動きは1960年代後半から始まり、1980年後半以降急増していった。しかし、地方自治体の条例には景観保全に対する強制力がないことから、各地で景観保全訴訟が起きた。このような中で2004年に「景観法」が公布された。同年、「文化財保護法」が改正されて「文化的景観」の制度が発足した。2008年には「歴史まちづくり法」が制定され、2015年には「日本遺産」という新たな概念が登場した。

以上のような歴史から、次のようなことがいえよう。

第1に、歴史的な環境や町並みを保存する制度が着実に拡大してきたことである。はじめに古都の歴史的環境保存の制度がつくられ、次に古都以外の地域の町並みの保存に拡大されていった。その大きなきっかけが「伝統的建造物群保存地区制度」の発足であったことは明らかであろう。

第2に、観光対象である文化財の概念が次第に拡大してきたことである。1950年に「文化財保護法」が制定されたときは、「点」としての文化財であったが、1975年の改正で「面」としての文化財に広がり、2004年の改正では「地域」としての文化財に概念が拡大されてきた。このことは、観光地域づくりにおいて、地域の将来像に対する共通の認識のもとで、地域のさまざまな主体が連携して、景観の向上を図る取り組みを行っていくことが重要であることを示している。

第6章 おわりに

わが国における戦後から現在までの観光資源の保全と利用の歴史を整理し考察したいという思いで研究を行ってきた。『朝日新聞』の記事や多くの研究者の研究成果によって何とかとりまとめることができた。

観光資源を悪化・破壊する開発行為や人為的行為ごとに、開発推進と反対運動の背景と経緯を大局的に把握し、さらに個別事例の経緯、賛成派と反対派の主張、双方の議論や争いの結果と要因、現在の状況などを把握した。

このような作業を通して、当時の経済・社会の影響を受けながら開発推進と反対運動が展開されてきたこと、さらに、どのような時代のどの時期に開発計画がつくられ、どのような時代のどの時期に計画が実施されるかということが開発推進と反対運動にとって大きな意味を持っていることを把握できた。このことは、観光資源の保全を図る運動論を考えるうえで重要である。

また、観光資源の分野によって到達水準に差異がみられるものの、わが国の観光まちづくりを前進させる方向にそれぞれの分野での取り組みが進められてきたことを確認できた。観光資源の保全と利用を推進するための環境整備が着実に進展しているといえよう。

しかしながら、観光資源の「利用」に関しては不十分な研究に終わった。里山の保全と利用、森林を利用した持続可能なツーリズムについては言及できたが、新しい発想にもとづく観光資源の利用に関して、各地の事例の整理・考察にまで進むことはできなかった。たとえば、1980年に開館した愛知県足助町（現豊田市）の「三州足助屋敷」の理念や取り組み、全国に及ぼした影響、高知県大方町（現黒潮町）の「砂浜美術館」の発想と取り組み、まちづくりへの展開、新潟県十日町市・津南町の「越後妻有大地の芸術祭」の地域資源とアートが融合したまちづくりの取り組みなどの整理・考察のことである。観光資源の利用事例の分析を通して、観光資源利用の新しい発想と方法の体系化を試みようと考えたが、残念ながらそれは今後の課題とせざるを得ない。

最後に、研究成果を参考・引用させていただいた研究者の方々、日本自然保護協会、朝日新聞社に感謝を申し上げます。本研究がわが国の観光資源研究に多少でも貢献できれば幸いです。

注

第2章

- (1) 総理府編 (1965)、50 ページ。
- (2) 森滝健一郎 (1982)、51-57 ページ。
- (3) 環境庁自然保護局編 (1981)、108-109 ページ。
- (4) 尾瀬国立公園ホームページ、各種資料>利用者数調査、<https://www.env.go.jp/park/oze/index.html>。
- (5) 只見町史編さん委員会 (1998)、152 ページ、および日本自然保護協会 (2002a)、4 ページ。
- (6) 日本自然保護協会 (2002a)、8-14 ページ、および武田久吉 (1970)、1 ページ。
- (7) 日本自然保護協会 (2002a)、15 ページ、および 22-23 ページ、32-34 ページ。
- (8) 島山正 (1950)、22-23 ページ。
- (9) 日本自然保護協会 (2002a) 27-31 ページ、および只見町史編さん委員会 (1998)、153 ページ。
- (10) 日本自然保護協会 (2002a)、34 ページ、および 62-63 ページ。
- (11) 只見町史編さん委員会 (1998)、153 ページ。
- (12) 村串仁三郎 (2009)、291 ページ。
- (13) 日本自然保護協会 (2002a)、63-64 ページ。
- (14) 村串仁三郎 (2009)、302 ページ。
- (15) 富山新聞社 (2003)、252 ページ。
- (16) 日本自然保護協会 (2002a)、63-64 ページ、および富山新聞社 (2003)、252 ページ。
- (17) 黒部ダム完成後、環境保全調査に入った自然保護協会の石神甲子郎は、黒部ダムを訪れている観光客の状況を見て、「現在の如く開発が進んだ以上は、来訪者に黒四ダムの壮観と、日本人の偉大な活力を示すのみでなく、天与の自然に接して、自然の神秘性や靈感等を感じることの有意義なことを自覚する者の一人でも増加することを希う」と述べている。黒部ダム建設を「日本人の偉大な活力」と表現していることが注目される (日本自然保護協会 (1977)、19-20 ページ)。
- (18) 村串仁三郎 (2009)、355 ページ。
- (19) 『文芸春秋』2001年1月号で「新幹線」「東京タワー」「黒四ダム」の建設者大いに語る」という特集が組まれた。本文の見出しは、「高度経済成長は、現場の地と汗と涙で作られた」、「マイナス 20 度で涙が凍る」、「東京オリンピックの高揚感」であり、内容は、技術者がどのように巨大プロジェクトに取り組んだかということである。この特集からもわかるように、自然保護よりも黒部ダムという日本の高度成長期を代表する大プロジェクトに国民の関心が向けられていたのだった (三木忠直、桐生五郎、中村精、国井雅比古 (2001)、316-322 ページ)。
- (20) 村串仁三郎 (2011)、306-328 ページ。
- (21) 田村剛 (1960)、1 ページ。
- (22) 日本自然保護協会 (2002a)、66 ページ。
- (23) 村串仁三郎 (2011)、331-334 ページ。
- (24) 森滝健一郎 (1982)、54 ページ。
- (25) 日本自然保護協会 (2002b)、127-132 ページ、および『朝日新聞』2004年5月23日。
- (26) 『朝日新聞』2002年12月3日「社説」、および同2002年12月25日。
- (27) 日高健 (2010)、33 ページ。
- (28) 若林敬子 (2000)、10-14 ページの表 1-6 (10 ページ)、表 1-7 (12 ページ)、表 1-9 (14 ページ) を用いて分析した。
- (29) 環境庁自然保護局 (1995)、113-116 ページ。
- (30) 鷺谷いづみ編 (2008)、186 ページ。

- (31) 環境庁自然保護局 (1995)、136 ページ。
- (32) 環境庁自然保護局・海中公園センター (1994)、14-16 ページ、および 21 ページ、48 ページ。消滅原因の「その他」とは、環境庁自然保護局 (1995) によれば、陥没、地盤沈下、河川からの砂の供給量の減少、クルマエビ養殖場の造成などである (140 ページ)。
- (33) 本間義人 (1992)、72-73 ページ。
- (34) 日本自然保護協会 (2002b)、96 ページ。
- (35) 川名英之 (1990)、299-307 ページ。
- (36) 日本自然保護協会 (2002a)、144 ページ。
- (37) 小谷真理 (2013)、61-64 ページ。
- (38) 阿部泰隆 (1989)、152-153 ページ。
- (39) 小谷真理 (2013)、71 ページ。
- (40) 川名英之 (1990)、312-314 ページ。
- (41) 関礼子 (1997)、464-465 ページ。
- (42) 川名英之 (1990)、319 ページ。
- (43) 関礼子 (1997)、466 ページ。
- (44) 長谷川博史 (2001)、77 ページ。
- (45) 同上、78-80 ページ。
- (46) 『朝日新聞』2016年2月15日。
- (47) 山田健吾 (2013)、94 ページ。
- (48) 『朝日新聞』2016年2月15日、および同2月18日の「社説」。
- (49) 総理府・厚生省編 (1969)、67 ページ。
- (50) 総理府・厚生省編 (1971)、104 ページ。
- (51) 総理府編 (1972)、14-15 ページ。
- (52) 総理府・厚生省編 (1970)、75 ページ。
- (53) 環境庁編 (1976)、176 ページ。
- (54) 総理府編 (1974)、129-131 ページ。
- (55) 環境庁編 (1982)、231 ページ。
- (56) 総理府編 (1980)、81 ページ。
- (57) 各年版観光白書による。
- (58) 環境庁編 (1992)、25 ページ。
- (59) 環境省編 (2002)、147 ページ、および環境省編 (2012)、242 ページ。
- (60) 国土交通省編 (1992)、127 ページ。
- (61) 『平成14年版観光白書』以降、この件に関する記述はなくなった。

第3章

- (1) 日本自然保護協会 (2002a)、59 ページ。
- (2) 石川孝織編著 (2015)、3-4 ページ。
- (3) 日本自然保護協会 (2002a)、44 ページ、および 54-55 ページ。
- (4) 中嶋焦吉 (1951)、29 ページ。
- (5) 石川孝織編著 (2015)、58 ページ。
- (6) 同上、1 ページ。
- (7) 同上、3-4 ページ。
- (8) 環境庁自然保護局編 (1981)、134-135 ページ。
- (9) 日本自然保護協会 (2002b)、39-40 ページ、および大日本山林会 (2000b)、186-314 ページ。
- (10) 矢頭献一・渡辺定元 (1976)、16 ページ。
- (11) 『朝日新聞』1971年11月19日。

- (12) 『朝日新聞』1971年8月7日、および同1971年8月17日、尾瀬保護財団(2016)、12ページ。
- (13) 平野長靖(1971)、135-138ページ。
- (14) 『朝日新聞』1971年8月18日、および尾瀬保護財団(2016)、12ページ。大石長官の決断について、「大石先生自身がいわゆる観光道路の1本や2本止めてもいいということを当時の佐藤首相から了解を得ていたからできたと言っていますね。ですから、かなりの決意があったからできたのではないのでしょうか」(尾瀬の自然を守る会編(1997)、6ページ)ということが伝わっている。
- (15) 『朝日新聞』1971年8月7日、および同1971年8月19日。
- (16) 『朝日新聞』1971年8月27日、および同1971年11月20日、尾瀬保護財団(2016)、12ページ。
- (17) 平野長靖は、尾瀬車道が中止になったことから、「群馬県片品村の人達からつめたい目で見られ、自身も尾瀬長蔵小屋そのものの存在を疑問に思い、遠い未来には小屋を撤去することも真剣に考えていた」ということが伝わっている(福島県自然保護協会(1993)、28ページ)。1971年12月1日、平野長靖は、豪雪の三平峠で遭難死した。
- (18) ビーナスライン沿線の保護と利用のあり方研究会(2004)、および長野県企業局有料道路課(1980)、51-53ページ。
- (19) ビーナスライン沿線の保護と利用のあり方研究会(2004)、および『朝日新聞』1971年9月20日。
- (20) ビーナスライン沿線の保護と利用のあり方研究会(2004)、および『朝日新聞』1976年6月29日。
- (21) ビーナスライン沿線の保護と利用のあり方研究会(2004)、および『朝日新聞』1976年9月10日、同1981年4月26日。
- (22) 『朝日新聞』1976年7月11日「論壇」。
- (23) 『朝日新聞』1976年7月2日「論壇」。
- (24) ビーナスライン沿線の保護と利用のあり方研究会(2003)、および『朝日新聞』2003年2月21日。
- (25) 大日本山林会(2000a)、122ページ、および藤原信(1999)、17ページ。
- (26) 『朝日新聞』1973年6月19日、および同1974年9月30日。
- (27) 大日本山林会(2000b)、295ページ、300ページ。
- (28) 『朝日新聞』1974年10月11日、および同1978年6月17日の「論壇」。
- (29) 『朝日新聞』1974年10月11日、および同1974年10月2日、同1980年6月11日。
- (30) 環境庁自然保護局編(1981)、243-244ページ、および菊池章(1979)、36ページ、『朝日新聞』1978年3月24日、同1978年4月28日。
- (31) 環境庁自然保護局編(1981)、243-244ページ。
- (32) 北田紘一(2002)、166ページ。
- (33) 岡澤修一(2002)、168-169ページ。
- (34) 大日本山林会(2000b)、373-374ページ、505ページ、および『朝日新聞』1983年7月5日、同1991年7月16日。
- (35) 大日本山林会(2000b)、379-382ページ、437-438ページ、481ページ、および『朝日新聞』1987年12月9日、同1990年4月4日。
- (36) 『自然保護』87号(1969年8月15日)には、上高地における自動車公害の状況が報告されている。また、同89号(1969年10月15日)には、日本自然保護協会の「上高地の利用規制に関する意見書」(1969年10月3日)が掲載されている。
- (37) 総理府編(1974)、153ページ。
- (38) 総理府編(1984)、111ページ。
- (39) 総理府編(1988)、142ページ。
- (40) 富士登山オフィシャルサイト、http://www.fujisan-climb.jp/manner/regulation_mycar_control.html。
- (41) 油井正昭・古谷勝則(2001)、17ページ。
- (42) 総理府(1986)、および総理府(1991)、総理府(1996)、内閣府(2001)、内閣府(2006)。
- (43) 大原一興(1999)、8ページ。なお、日本エコミュージアム研究会の「エコミュージアム憲章2009」では、エコミュージアムは「地域社会の内発的・持続的な発展に寄与することを目的に、一定の地域において、

住民の参加により環境と人間の関わりを探る活動としくみである」と定義している（日本エコミュージアム研究会（2016））。

- (44) 「あさひまちエコミュージアム」ホームページ、朝日町エコミュージアムの歩み、<http://asahi-ecom.jp/?p=log&l=194155>、および『朝日新聞』2000年1月10日（山形版）、を参考にした。
- (45) 山崎光博・小山善彦・大島順子（1993）、158-174 ページ。
- (46) 21世紀村づくり塾（1992）、11-14 ページ。
- (47) 小林寛子（2002）、130-131 ページ。

第4章

- (1) 総理府編（1964）、21 ページ。
- (2) 総理府編（1967）、18 ページ。
- (3) 総理府編（1972）、14-15 ページ。
- (4) 総理府編（1976）、147-149 ページ。
- (5) 総理府編（1981）、81 ページ。
- (6) 国土交通省編（2007）、65 ページの図Ⅱ-2-2-3を参照。
- (7) 総理府（1986）、および総理府（1991）、総理府（1996）、内閣府（2001）。1986年調査は「自然保護に関する世論調査」という名称である。
- (8) 「The National Trust」ホームページ、<https://www.nationaltrust.org.uk/>、を参考にした。
- (9) 平成23年4月1日付の環境省自然環境局長から都道府県知事宛の「ナショナル・トラスト活動に係る税制上の優遇措置について（通知）」の中の「ナショナル・トラスト活動」の定義を参考にした。環境省ホームページ、ホーム>政策分野・行政活動>政策分野一覧>自然環境・生物多様性>ナショナル・トラスト（国民環境基金）運動の推進、<http://www.env.go.jp/seisaku/list/national-trust.html>。
- (10) この部分は、木原啓吉（1998）、16-23 ページ、および鎌倉風致保存会ホームページ、<http://fuchi.na.coocan.jp/index.html>、に依拠している。
- (11) 総理府編（1967）、18-19 ページ。
- (12) この部分は、木原啓吉（1998）、133-150 ページ、および玉井済夫（2003）、66-70 ページ、公益財団法人天神崎の自然を大切にす会ホームページ、Top>天神崎について>天神崎自然環境保全の主なあゆみ、<http://www.tenjinzaki.or.jp/>、に依拠している。
- (13) この部分は、木原啓吉（1998）、102-120 ページ、131-132 ページ、および村田良介（2004）、18-21 ページ、斜里町役場ホームページ、トップ>しれとこ100平方メートル運動、<https://www.town.shari.hokkaido.jp/>、に依拠している。
- (14) 知床国立公園ホームページ、環境省>日本の国立公園>知床国立公園>公園の特長、<https://www.env.go.jp/park/shiretoko/point/index.html>。
- (15) 木原啓吉（1998）、9-11 ページ。
- (16) 総理府編（1986）、114 ページ。
- (17) 国土交通省編（2001）、149 ページ。
- (18) 湯布院企画室「西方館」（1991）、10 ページ。
- (19) 総合保養地域整備研究会（1993）、2-10 ページ。
- (20) 総理府編（1993）、143 ページ。
- (21) 室谷正裕（1990）、7 ページ。

第5章

- (1) 木原啓吉（1982）、28 ページ。
- (2) 同上、29-30 ページ。
- (3) 鎌倉市ホームページ、ホーム>産業・まちづくり>風致・景観>古都保存法>古都保存法とは、<https://www.city.kamakura.kanagawa.jp/>。

- (4) 明日香村ホームページ、トップ>明日香法>明日香法が生まれるまで、<http://www.asukamura.jp/>。
- (5) 南木曾町誌編さん委員会 (1982)、932-952 ページ。
- (6) 全国町並み保存連盟ホームページ、ホーム>連盟とは、<http://machi-nami.org/aboutus>。
- (7) 木原啓吉 (1982)、52-53 ページ。
- (8) 栗林久美子 (1995)、46 ページ。国土交通省の調査によると、2003年9月30日現在、450市町村(全3,190市町村の14%)および27都道府県(全体の57%)が景観条例を制定していた(景観法制研究会編(2004)、4-5ページ)。
- (9) 『週刊アエラ』2012年4月9日、32ページ、および国立市公式ホームページ、ホーム>市政情報>市政の運営>裁判の状況、<http://www.city.kunitachi.tokyo.jp/>、を参考にした。
- (10) 国土交通省ホームページ、国土交通省都市・地域整備局都市計画課『景観法の概要』2005年9月、<http://www.mlit.go.jp/crd/townscape/keikan/pdf/keikanhou-gaiyou050901.pdf>。
- (11) 西村幸夫 (2016)、56-59 ページ。
- (12) 金田章裕 (2012)、2 ページ。
- (13) 文化庁ホームページ、「日本遺産 (Japan Heritage)」について、http://www.bunka.go.jp/seisaku/bunkazai/nihon_isan/。

参考文献

- 阿部泰隆 (1989) 『国土開発と環境保全』 日本評論社。
- 大日本山林会 (2000a) 『戦後林政史』 大日本山林会。
- 大日本山林会 (2000b) 『戦後林政史・年表』 大日本山林会。
- 藤原信 (1999) 「「大規模林道」は本当に必要か？」 大規模林道問題全国ネットワーク編『大規模林道はいらない』 緑風出版。
- 福島県自然保護協会編 (1993) 『自然保護運動の原点・尾瀬』 東京新聞出版局。
- 畠山正 (1950) 「尾瀬原の電源開発と観光」 全日本観光連盟『観光』 30号 (1950年5月)。
- 長谷川博史 (2001) 「鞍の浦埋立・架橋問題の現状」 日本史研究会編『日本史研究』 471号 (2001年11月)、日本史研究会。
- 日高健 (2010) 「社会科学からみた「里海」の特徴と管理の仕組み」 日本水産学会監修・山本民次編『「里海」としての沿岸域の新たな利用』 恒星社厚生閣。
- 平野長靖 (1971) 「尾瀬自動車道と反対運動の課題」 『市民』 5号、勁草書房。
- 本間義人 (1992) 『国土計画の思想—全国総合開発計画の30年—』 日本経済評論社。
- 石川孝織編著 (2015) 『阿寒国立公園と硫黄鉱山』 釧路市立博物館。
- 環境庁自然保護局 (1995) 『第4回自然環境保全基礎調査 総合解析報告書 総括編』。
- 環境庁自然保護局、財団法人海中公園センター (1994) 『第4回自然環境保全基礎調査 海域生物環境調査報告書 (干潟、藻場、サンゴ礁調査) 第1巻 干潟』。
- 環境庁自然保護局編 (1981) 『自然保護行政のあゆみ—自然公園50周年記念—』 第一法規出版。
- 環境庁編 (1976) 『昭和51年版環境白書』 大蔵省印刷局。
- 環境庁編 (1982) 『昭和57年版環境白書』 大蔵省印刷局。
- 環境庁編 (1992) 『平成4年版環境白書』 財務省印刷局。
- 環境省編 (2002) 『平成14年版環境白書』 ぎょうせい。
- 環境省編 (2008) 『平成20年版環境・循環型社会白書』 日経印刷。
- 環境省編 (2012) 『平成24年版環境白書・循環型社会白書・生物多様性白書』 日経印刷。
- 川名英之 (1990) 『ドキュメント 日本の公害 第5巻 総合開発』 緑風出版。
- 景観法制研究会編 (2004) 『逐条解説 景観法』 ぎょうせい。
- 木原啓吉 (1982) 『歴史的環境』 岩波書店。
- 木原啓吉 (1998) 『ナショナル・トラスト 新版』 三省堂。

- 菊池章 (1979)「南アルプス スーパー林道について」地盤工学会誌『土と基礎』27巻7号(通番257号)。
- 金田章裕 (2012)『文化的景観』日本経済新聞社。
- 北田紘一 (2002)「スーパー林道の教訓」『山と溪谷』2002年1月号(通巻798号)、山と溪谷社。
- 小林寛子 (2002)『エコツーリズムって何?』河出書房新社。
- 国土交通省編 (1992)『平成4年版観光白書』財務省印刷局。
- 国土交通省編 (2001)『平成13年版観光白書』財務省印刷局。
- 国土交通省編 (2007)『平成19年版観光白書』財務省印刷局。
- 小谷真理 (2013)「新石垣空港設置許可処分取消請求事件—東京地判平成23年6月9日判例集未掲載」人間環境問題研究会『最近の重要環境判例 環境法研究 第38号』有斐閣。
- 栗林久美子 (1995)「都市景観条例にみる歴史的資産の継承とまちづくり」大河直躬編『歴史の都市とまちづくり』学芸出版社。
- 三木忠直、桐生五郎、中村精、国井雅比古 (2001)「大特集 20世紀最後の秘話」『文芸春秋』2001年1月号、文芸春秋。
- 森滝健一郎 (1982)『講座 日本の国土・資源問題3 現代日本の水資源問題』汐文社。
- 村串仁三郎 (2009)「中部山岳国立公園内の黒部第四発電所建設計画と反対運動—戦後初期の国立公園制度の整備・拡充(4)—」法政大学経済学部学会『経済志林』第76巻第4号。
- 村串仁三郎 (2011)『自然保護と戦後日本の国立公園—続『国立公園成立史の研究』』時潮社。
- 村井米子 (1969)「上高地を自動車の公害から護れ」日本自然保護協会『自然保護』87号、1969年8月15日。
- 村田良介 (2004)「しれとこ100平方メートル運動の歴史と現状」北海道新聞野生生物基金『モーリー』10号(2004年7月)、北海道新聞社。
- 室谷正裕 (1990)「総合保養地域整備法—その成立の経緯と現状及び課題—」日本都市計画学会『都市計画』No.162。
- 長野県企業局有料道路課 (1980)「自然環境との調和—霧ヶ峰有料道路(美ヶ原線の建設工事中間報告)」日本道路協会『道路』1980年9月号、475号。
- 南木曾町誌編さん委員会 (1982)『南木曾町誌 通史編』南木曾町史編さん委員会。
- 内閣府 (各年)『国民生活に関する世論調査』。
- 内閣府 (2001)『自然の保護と利用に関する世論調査』。
- 内閣府 (2006)『自然の保護と利用に関する世論調査』。
- 内閣府 (2014)『農山漁村に関する世論調査』(2014年6月調査)。
- 中嶋焦吉 (1951)「硫黄と国立公園」『日本経済情報』第10巻第12号、創造社。
- 日本エコミュージアム研究会 (2016)『エコミュージアム研究』No.20(2016年2月)。
- 日本自然保護協会 (1977)『黒部川第四ダム下流域環境保全調査報告書』(昭和52年上期)。
- 日本自然保護協会 (1969)「上高地の利用規制に関する意見書」日本自然保護協会『自然保護』89号、1969年10月15日。
- 日本自然保護協会 (1982)『奥鬼怒スーパー林道建設問題を考える(特定森林地域開発林道奥鬼怒線)』。
- 日本自然保護協会 (2002a)『自然保護NGO 半世紀のあゆみ—日本自然保護協会五〇年誌 上 1951~1982』平凡社(新装版、初版は1985年)。
- 日本自然保護協会 (2002b)『自然保護NGO 半世紀のあゆみ—日本自然保護協会五〇年誌 下 1983~2002』平凡社。
- 21世紀むらづくり塾 (1992)『グリーン・ツーリズム』。
- 西村幸夫 (2016)「景観行政のこれまでとこれから」『都市問題』第107巻第6号(2016年6月号)、後藤・安田記念東京都市研究所。
- 岡澤修一 (2002)「検証 南アルプススーパー林道」『山と溪谷』2002年1月号(通巻798号)、山と溪谷社。
- 大原一興 (1999)『エコミュージアムへの道』鹿島出版会。
- 大井道夫 (1979)「自然環境保全をめぐる行政」『ジュリスト増刊総合特集 No.15 公害総点検と環境問題の行方』有斐閣。
- 尾瀬の自然を守る会編 (1997)『尾瀬を守る 自然保護運動25年の歴史』上毛新聞社。

- 尾瀬保護財団 (2016) 『平成 27 年度版 尾瀬保護レポート』、尾瀬保護財団ホームページ、トップページ>>尾瀬の資料室>資料ダウンロード、<https://www.oze-fnd.or.jp/#>。
- 関礼子 (1997) 「自然保護運動における「自然」－織田が浜埋立反対運動を通して－」日本社会学会『社会学評論』第 47 巻 4 号、通巻 188 号 (1997 年 3 月)、有斐閣。
- 清水大輔 (2012) 「元市長を訴えた国立市 尾を引くマンション景観問題」『週間アエラ』2012 年 4 月 9 日、朝日新聞社。
- 総合保養地域整備研究会 (1993) 『今後のリゾート整備のあり方について』。
- 総理府 (1986) 『自然保護に関する世論調査』。
- 総理府 (1991) 『自然の保護と利用に関する世論調査』。
- 総理府 (1996) 『自然の保護と利用に関する世論調査』。
- 総理府・厚生省編 (1969) 『昭和 44 年版公害白書』大蔵省印刷局
- 総理府・厚生省編 (1970) 『昭和 45 年版公害白書』大蔵省印刷局
- 総理府・厚生省編 (1971) 『昭和 46 年版公害白書』大蔵省印刷局
- 総理府編 (1964) 『昭和 39 年版観光白書』大蔵省印刷局。
- 総理府編 (1965) 『昭和 40 年版観光白書』大蔵省印刷局。
- 総理府編 (1967) 『昭和 42 年版観光白書』大蔵省印刷局。
- 総理府編 (1972) 『昭和 47 年版観光白書』大蔵省印刷局。
- 総理府編 (1974) 『昭和 49 年版観光白書』大蔵省印刷局。
- 総理府編 (1976) 『昭和 51 年版観光白書』大蔵省印刷局。
- 総理府編 (1980) 『昭和 55 年版観光白書』大蔵省印刷局。
- 総理府編 (1981) 『昭和 56 年版観光白書』大蔵省印刷局。
- 総理府編 (1984) 『昭和 59 年版観光白書』大蔵省印刷局。
- 総理府編 (1986) 『昭和 61 年版観光白書』大蔵省印刷局。
- 総理府編 (1988) 『昭和 63 年版観光白書』大蔵省印刷局。
- 総理府編 (1989) 『平成元年版観光白書』大蔵省印刷局。
- 総理府編 (1993) 『平成 5 年版観光白書』大蔵省印刷局。
- 総理府編 (1999) 『平成 11 年版観光白書』大蔵省印刷局。
- 只見町史編さん委員会 (1998) 『只見町史資料集第 3 集「尾瀬と只見川電源開発」』福島県只見町。
- 高橋光幸 (2014) 「観光資源の定義と分類に関する考察」『富山国際大学現代社会学部紀要』第 6 巻。
- 武田久吉 (1960) 「尾瀬と水電問題」日本自然保護協会『自然保護』第 2 号 (特集号)、1960 年 11 月 7 日。
- 玉井済夫 (2003) 「天神崎を守り続けて」和歌山環境ネットワーク編『和歌山環境ジャーナル』第 4 号、(財)雑賀技術研究所。
- 田村剛 (1960) 「北山峡の保勝問題」日本自然保護協会『自然保護』第 2 号 (特集号)、1960 年 11 月 7 日。
- 富山新聞社 (2003) 『富山新聞に見るふるさと 80 年』富山新聞社。
- ビーナスライン沿線の保護と利用のあり方研究会 (2003) 『ビーナスラインにかかる住民意識調査結果』、長野県環境部自然保護課、
<http://www.pref.nagano.lg.jp/shizenhogo/kurashi/shizen/hogo/venusline/juminishiki.html>
- ビーナスライン沿線の保護と利用のあり方研究会 (2004) 「Ⅲ ビーナスライン沿線の保護と利用の歴史」『ビーナスライン沿線の保護と利用のあり方研究会提言 (最終報告書)』長野県環境部自然保護課、長野県庁ホームページ、ホーム > 暮らし・環境 > 自然・水・大気 > 自然保護・再生 > ビーナスライン沿線の保護と利用のあり方研究会、<http://www.pref.nagano.lg.jp/shizenhogo/kurashi/shizen/hogo/venusline/index.html>。
- 若林敬子 (2000) 『東京湾の環境問題史』有斐閣。
- 鷺谷いづみ編 (2008) 『消える日本の自然～写真が語る 108 スポットの現状～』恒社厚生閣。
- 山田健吾 (2013) 「瀬の浦公有水面埋立免許差止訴訟－広島地判平成 21 年 10 月 1 日判時 2060 号 3 頁」人間環境問題研究会『最近の重要環境判例 環境法研究 第 38 号』有斐閣。
- 山崎光博・小山善彦・大島順子 (1993) 『グリーン・ツーリズム』家の光協会。

- 矢頭献一・渡辺定元 (1976) 「自然破壊の実情と対策」 沼田真編『自然保護ハンドブック』東京大学出版会。
- 湯布院企画室「西方館」(1991) 『ゆふいん町づくりノート 風の計画』第5号。
- 油井正昭・古谷勝 (2001) 「国立公園におけるマイカー規制の現状と利用者の評価」 国立公園協会『国立公園』2001年5月号、通巻593号。