

富士箱根国立公園の形成(下) : 自然保護と 開発利用の確執を中心に

MURAKUSHI, Nisaburo / 村串, 仁三郎

(出版者 / Publisher)

法政大学経済学部学会

(雑誌名 / Journal or Publication Title)

経済志林 / The Hosei University Economic Review

(巻 / Volume)

71

(号 / Number)

2・3

(開始ページ / Start Page)

1

(終了ページ / End Page)

56

(発行年 / Year)

2003-12-20

(URL)

<https://doi.org/10.15002/00004343>

富士箱根国立公園の形成（下）

— 自然保護と開発利用の確執を中心に —

村 串 仁三郎

目 次

a 箱根（前々号）

b 富士山

はじめに

- ① 明治中期までの富士山登山と観光
- ② 明治中期から大正10年までの富士山の観光開発と自然保護（前号）
- ③ 大正10年から昭和3年までの富士山の観光開発と国立公園（以下本号）
 - 1) 第2次・第3次の北麓観光開発計画と国立公園論議
 - 2) 大正10年～昭和3年の北麓観光開発の進展
 - 3) 北麓における国立公園設立運動と自然保護
 - 4) 富士南麓の観光開発と国立公園設立運動
- ④ 昭和4年以降の富士山の観光開発と国立公園設立運動
 - 1) 富士山の国立公園設立運動の展開と富士観光の進展
 - 2) 富士山の自然保護と観光開発との確執

最後に

③ 大正10年から昭和3年までの富士山の観光開発と国立公園

1) 第2次・第3次の北麓観光開発計画と国立公園論議

大正6年におこなわれた北麓の観光開発論議は、一時中断したが、大正10年に国立公園制定の動きがおきて以後、再び活発化した。富士山は内務省筋から国立公園候補地の指定をうけ、富士山の北麓開発計画は、改めて立案され、国立公園指定の運動も展開され、その過程で具体的な観光開発と自然保護の確執が表出していった。

国立公園の推進者田村剛は、大正10年2月に発表した「国立公園の本質」という小文において、「富士山箱根一帯」を「国立公園として最も適当なもの」の一つと指摘した⁽¹⁾。また大正10年5月2日の『東京朝日新聞』は、内務省によって開始された国立公園調査を大々的に報じ、「富士山麓」は「有力な候補地」となっていると指摘した。

内務省衛生局は、すでに指摘したように、田村らを中心にして大正11年8月に富士山を中心とする国立公園候補地調査をおこない、大正12年1月に内務省衛生局長が、国会で正式に16国立公園候補地の中に富士山を指名した。

中央紙で盛んに喧伝された国立公園候補地問題は、大正11年3月23日の『山梨日日新聞』の記事で取り上げられ、富士山の「国立公園候補地調査」が内務省衛生局によっておこなわれると報道され、実際に8月に調査はおこなわれたが、地元では、必ずしも大きな反響を呼ばなかった。

また大正12年1月25日に、山梨県選出の三枝彦太郎代議士から「富士山ヲ中心トスル国立公園ノ設置及岳麓一周鉄道速成ニ関スル建議」(第46議会)が帝国議會に提出され、富士山の国立公園化の促進を訴えたが、地元の新聞は、それをまったく取り上げなかった⁽²⁾。

しかし大正11年10月に昭和天皇が皇太子の折り、富士五湖及御嶽登仙峽を御巡覧し、これを機会にかつてあった北麓開発論議が復活したといわれている⁽³⁾。

大正12年11月、大海原県知事から梅谷新県知事への引継ぎ文書の「富士山麓開発ノ件」という項目には、「名勝風致ノ保存、道路交通ノ設備等ニ関シ根本計画ヲ樹テ、殿下御慶事奉祝紀念事業トシテ、且世界的景勝ノ経営ヲ全カラシメンコトヲ期スルト共ニ、国立公園施設ノ前提トラシメントシテ具体案攻究中ナリ。」⁽⁴⁾と記されている。

明らかに県当局は、すでに大正6年に提起されていた北麓開発論を引き継ぎ、大海原知事在任中の大正11年11月まで、また梅谷知事のもとで大正11年12月から13年6月まで、国立公園の指定を意識した北麓の開発構想を

研究していたことがわかる。国立公園の一般的な理念が国立公園化によって「名勝風致ヲ保存」という点にあったから、こうした開発構想は、単なる観光開発論に終わらず、自然、風景の保護という問題を抱えることになった。

大海原知事のもとで、大正11年から12年11月まで、富士山の国立公園化を意識した富士山麓開発政策が論議されたが、具体的な開発計画は提起されなかった。

大正12年1月24日に富士山の国立公園候補地化の記事が掲載されて3ヶ月後、3月24日の『山梨日日新聞』によれば、南都留郡の臨時郡会で開発についての意見書が決議され、県に上申された。

その決議の要点は、1、「富士回遊鉄道を速成すること」、2、船津—勝村—西湖—精進への道路、船津—河口湖への道路、船津—鳴沢—精進の道路、大石峠を開鑿して甲府への道路などの開発、3、富士八湖の保護利用、4、名勝地区への公設住宅など観光施設の建設、5、吉田宮川の防水対策、などの実施要求であった。

南都留郡の地元は、国立公園化を予想して、第1次の計画とほぼ同様な観光開発を構想し、県に提案したのである。これは、地元住民が大正6年以來停滞していた観光開発への期待を示したものである。

その後、北麓では観光開発が少しずつであるが進展した。そうした開発の実績を背景に県当局、とくに大海原知事は、富士山の国立公園化を想定して、風景、自然の保護を強調しつつ観光開発をすすめる方針を打ち出した。

大正12年4月28日の『山梨日日新聞』は、「県当局」の談話としてつぎのような記事をのせている。

富士山の国立公園化に際しては、静岡県のみがおこなうのではなく、甲駿両県が「連絡統一して開発を講ずること」、とくに「富士山麓を現状の仮に打捨て置いて開発しない方が好い」という意見も少なからずあるが、「全然娯楽地として自然を余りに破壊する事は避けたい」、「兎に角開発す

ることには先ず何よりも道路を今少し改修する必要がある、将来は周遊鉄道杯も敷設されようが樹海等を根本的に破壊されては富士山麓の景勝美を害うので余程考へねばならぬ。」と語ったとある。

さらに大正12年5月7日の『山梨日日新聞』は、開発問題について山口山梨県内務部長のつぎのような談話を掲載した。

「富士山麓を開発せよという声が非常に高くなって来たようだが、具体的に開発意見が聞かれないのは甚だ遺憾である」、道路だけ造ってもだめで、「電燈、瓦斯、水道其の他の設備」が必要であり、「開発するには観光適地が二百万町歩」ほどあるので「県が調査して自然の風光を破壊しない程度で適当な者に貸付土地の発展に伴って地価が高騰するので五年とか十年毎に貸地料を引上げるようにして之を経営」させる。経営者は、本県の人でも他県の人でもよく、また県が一部参加してもよい、経営者が、一部の道路や水道などの設備を開発したらいい。県民の間で「利権運動」や「因習的観念」があって意見がまとまらない傾向にあるので、まず「県民の意見が大体一致せねば駄目である」。

開発方針は、大正6年のものとほぼ同じだが、ここでも開発に際して自然保護をうたい、県民の意見一致を強調していることが注目される。結局、大海原知事の意見は、直接の記事には現れなかったが、内務部長の意見でおおよそ見当がつく。

大海原知事のあとを引き継いだ梅谷知事は、大正12年11月から13年6月まで県知事を務めたが、とくに目立つ北麓開発計画論を提起しなかった。しかし彼は、次項で詳しく論じるように、大正13年3月に北麓一帯の約4万500町歩の恩賜林を史蹟名勝天然記念物保存法にもとづき、名勝地として仮指定し、北麓開発の一部に自然保護の網をかけ、本指定に道を開いた。

大正13年6月に新たに県知事に任命された本間利雄は、大正15年7月まで在職し、大海原、梅谷両前知事のすすめてきた観光開発政策をさらに積極的に推し進めた。彼は、大正14年1月に第2次の北麓観光開発「計画」

原案を公表し、論議をおこし、大正15年8月には観光開発会社を組織し、知事を辞して自ら役員となり、北麓の開発を実現していった。

本間知事は、赴任して2ヶ月後の大正13年8月に富士嶽麓開発委員会を県庁内に組織して、25名ほどの委員を選定して開発計画を検討した⁽⁵⁾。

『山梨日日新聞』によれば、県庁内の職員からなるこの委員会は、大正13年12月まで「第一回（の委員会—引用者）を開いたのみで其の後会議は開いたことがなかった」が、「当局は内々岳麓地方の基本調査をすすめている模様」で、近々報告書で提出されることになっていた⁽⁶⁾。

さらに新聞は、大正14年1月7日に「知事室に本間知事、内務、警察両部長、山林土木、学務の課長その他出席して岳麓に関する大協議会を開き、「開発上の先決問題たる交通計画の具体案作成に着手する」と指摘し、「県では県庁内部からは既に調査委員は任命されているから更に外部に対して岳麓調査委員を囑託したる上で正式に調査委員会を開き具体的成案について精細なる審議を遂げ」るであろうと報じた。

そして大正13年1月14日に新たに任命されて外部調査委員を加え、富士嶽麓調査委員会が開催された。この委員会には開発計画案が提出され、詳しい説明がなされたのち、委員会は数時間で「原案を可決」した。いかにも拙速であるが、この原案作りが官主導の計画であったことを如実に示している⁽⁷⁾。

これがいわゆる「富士嶽麓開発計画書」であった。この「計画書」の全文は、大正14年1月15日、16日の『山梨日日新聞』に2回に分けて掲載された⁽⁸⁾。

「富士嶽麓開発計画書」は、初めに「富士嶽麓開発計画ノ基調」という前文がついており、開発の目的、意義をつぎのように明示している。

「雄大にして雅趣に富む嶽麓の景勝は我国に於て最優勝の地位を占め加わうるに保健衛生に適應する自然の要象を具備し国民的運動に必要な各種の施設を試むるに於て遺憾なし故に之が開発一面風致並に自然物の保存と改良に深甚なる注意を致すと共に一面広く天下に紹介して之が開発と利

用とに便ずるを以て基調となす若し夫れ将来社会人文の進運に伴い改善を要するものは漸次之を画策し以て他日の完成を期せんとす」。

ここでは、すでに検討したように田村らの国立公園の基本的理念にもとづいて、富士山を開発して国民の保健衛生のための利用に供しつつ、自然、風景を保護するという基本的な方針が提起されている。もとより、開発と自然保護の何れを強調するかという国立公園論争にみられた基本的な問題は、ここでは曖昧であるけれども、一応、富士山の開発に際しては自然の保護への「深甚なる注意」が強調されていることは確認しておいてよい。

さて開発計画は、「第一期交通計画」、「第二期交通計画」、そして「特に保存すべき箇所」、「施設事項」の4節からなっている。

「第一期交通計画」の要点は、つぎのとおりである。第1に、「電車軌道」の建設計画は、大月から山中まで電車専用軌道の延長（建設）、吉田から精進湖経由で本栖湖まで延長。

第2に、「自動車道路」の建設・改修計画で、①吉田—船津・鳴沢—大正道路—精進—本栖間の道路開設・改修。②吉田—馬返間道路（車道2間幅、歩道1間幅）の開設。両側に植樹し並木設置。③山中湖畔の周遊道路の開設。④鳴沢—西湖湖畔紅葉台間（道路幅3間）の道路開設。

「第二期交通計画」は、第1に、「電車軌道」の建設で、①山中—御殿場—三島の専用軌道の延長。②本栖—下部—大宮の専用軌道建設。③吉田—長尾平—小御岳の林道を改修し迂回登山軌道を開設。

第2に、「自動車道路」の建設・改修で、①船津—浅間神社の道路改修。②本栖—下部間道路建設。③精進—市川間の道路改修。

第3に、「歩道及騎馬道路」の建設。長尾平—大和田—船津間の道路建設。精進—小御岳間、船津—胎内—躑躅（ツツジ）ヶ原間、長尾平—躑躅ヶ原間などの騎馬道路の建設。西湖—紅葉台間の歩道（9尺）、本栖—富士風穴、その他の歩道開設。

「特に保存すべき箇所」は、1、躑躅ヶ原に区域を定めて「保存」する

こと。2、「小御岳神苑，小御岳より御庭」に至る間の「石楠の群落」，「御庭，奥庭」の保護。3、「天然記念物立木保存見込地」として，14箇所（省略）。

「施設事項」としては，小御岳に宿泊舎と展望台，弓射塚，長尾平，紅葉台，足和田山に休憩所の建設，長尾平に旅館若干の建設を許可，鵜ノ島に茶屋の建設許可。山中湖畔に別荘地39万坪を開放。大正道路（西湖—精進湖を結ぶ道路）沿道に1期84万坪，2期18万坪，3期30万坪別荘地として開放。山中湖畔にスキー場，ゴルフ場，スケート場として認可。紅葉台の草原にゴルフ場（6万坪）を認可。山中湖の南湖畔にテント場を開放。河口湖畔に運動場の設置許可。岳麓主要道路に標識建設を認可（村又は青年団の事業として）。

以上のように，計画案は壮大な開発計画であった。

この開発計画の問題点は，第1に，富士山麓のどの程度の高さまで道路建設，鉄道建設の計画をたてるか，また恩賜林を中心にどの程度の広さを解放し，別荘地その他の観光施設として計画するかであった。第2に，開発の主体や財源の捻出方法の問題であった。第3に，当然観光開発に伴ってどの程度の自然，環境が破壊されるか，逆にいえば，どの程度自然，風景，環境を保護するように計画されているかという問題であった。この問題点を意識しつつ，開発計画を分析していきたい。

さてこの計画書が公表されるや，各方面から計画書に対する批判，意見が続出した。問題を整理するためもあって当局は，大正14年1月23日に先の計画書の要約版ともいべき「岳麓開発の説明要旨」を公表した⁽⁹⁾。

計画書が発表されてから，大正15年9月に開発会社が設立されて，計画が実施に移されるまでの約1年半の間，計画を巡って，中央政府，県当局，山梨出身の在京財界人，代議士，地元の県議などの政治家，一般住民，開放地区に係わる村民，さまざまな勢力，利害当事者たちは，論議をかさね，一時は暗礁に乗り上げそうになりながら，計画案を基本的に具体化していった。

このプロセスは、複雑をきわめた。ここでは問題点をごく簡略にまとめておくにとどめる。

大正14年2月13日に小委員会が開かれ、県当局は、これまでの論議を踏まえ新たに「両会社創立目論見書」⁽¹⁰⁾を提出して決定した。

その骨子は、①、富士山嶽開発のために岳麓電気鉄道株式会社と岳麓土地株式会社を設立する。②前者の資本金は50万円、後者の資本金は100万円とする。③電気鉄道の敷設と道路の開設・改善は従来計画通り。ただし電気鉄道の建設にさいしては、富士電車軌道などを買収する。④当初電気鉄道の経営は困難なので、鉄道沿線に別荘地を提供して利益を補填する。⑤資本の調達については、鉄道会社株10株と土地会社株2株をセットで募集する。⑥鉄道会社は、別荘地用に県有地300万坪以上貸付を受ける。⑦別荘地として借受たる土地は、1株10坪以上の割合で抽選により配分する。⑧両会社の発起人は創立費として1人50円を拠出し、鉄道会社株100株、土地会社株20株を所有する。なお貸付料は未定のままであったが。

そして県当局は、大正14年2月18日には、開発のための会社、電鉄会社と土地会社を設立するための創立委員会を県会議事堂で開催し、この目論見書を発表した。しかし委員会は、目論見書を読み上げ、上京委員を選出しただけで論議なく閉会した⁽¹¹⁾。

この目論見書は、県政界に大きな衝撃を与え、同志会は、多くがこの計画に反対し、賛成する政友会と激しく対立した。とくに大正14年3月9日の『山梨日日新聞』は、在京委員の有力財界人根津嘉一郎が、業を煮やして開発計画の「放棄」を主張し、知事も悲観的となったと報じた。

しかし両派は妥協をはかり、ついに4月28日に会社発起人会は、つぎのような重要事項を決定し、妥協した。

1、会社設立発起人は25名とし、在京の発起人は根津嘉一郎の指名で15名が選出する。2、発起人は、金50円を拠出して創立資金にあてる。3、発起人は連署して、知事に県有地300万坪の貸付け方を知事に出願する。4、株式引き受けの方法は、8万株の内、地元在京の発起人がともに2万

株つつ、関係者以外の東京と地元民に各2万株、4万株を東京で公募する。5、電気鉄道会社の資本金は500万円、土地会社の資本金は100万円とする⁽¹²⁾。貸付料については、後に契約期間を10ヵ年とし、1年間1坪につき金5厘と定めた⁽¹³⁾。

しかし9月に大詰めで政治両派は、再び甲州と北麓の開発順位を巡り対立し、10月に入って協議をおこない、12月に妥協し、開発計画は最終的に実施されることになった⁽¹⁴⁾。こうして激しい対立に足踏みしていた開発計画は、大正15年9月20日に両会社の設立によって大きな歩みをはじめた。

なお本間県知事の依頼で田村らの現地調査がおこなわれたが、田村の調査と県案と大差がなかった⁽¹⁵⁾。

紆余曲折をへて北麓開発は、大正15年9月に「富士山麓電気鉄道株式会社」と「土地会社」が設立されて、基本的な計画が実施される段階に到達した⁽¹⁶⁾。

第2次観光開発が実施されはじめたころ、山梨県は、岳麓開発にみられた内部対立、甲府勢と岳麓勢との対立を解消するために、富士北麓だけに開発を集中するのではなく、県全体の開発計画の立案に取り組んだ。すなわち大正15年7月に山梨県は、県庁内庶務課に新たに「景勝開発係」を設置し、「専ら富士ハヶ岳、御岳等其外県内景勝地開発調査をなし、又大正十五年十一月同調査委員会規則を定め、委員を命じ調査機関の完成を計り、各方面その実現に務め」た⁽¹⁷⁾。

昭和2年2月に景勝地開発委員会は、富士山麓を中心にした開発調査をおこない、「計画大綱」を審議し、県全体の開発計画を樹立する方向を話しあった⁽¹⁸⁾。

こうして山梨県は、第2次開発構想を手直しして、新たに第3次開発計画ともいふべき「岳麓景勝開発計画」を作成し、昭和3年10月30日に公表した。第3次の開発計画案の骨子は、以下のとおりだが、第2次開発計画と殆んど変わることがない⁽¹⁹⁾。

第1に、「将来の森林施業」として、「五合目以上は不毛帯なる為め施業外地となし四合目以上は其の林木の生育遅緩なると、上部の雪崩土砂崩壊の為め裸地多きを以てこの区域は禁伐林として森林を愛護することとし、一合目乃至三合目の森林帯は風致を加味したる作業法をとり、択伐作業を原則とし又一合目以下の緩傾斜の裾野たる県有地、部分林、貸地普通植林地は普通作業とするも支障なきものとす、なるべく単純林を避けて混雑林となし兼ねて風景の助長を計るべきである。」と指摘する。

第2に、「景勝地域計画」として、(1)、景勝保存区域と一部仮指定の解除を提起。仮景勝地指定地のうち景勝に関係しない地域、河口湖畔、山中湖畔など地域を解除する。「景勝保存区域」は、新聞報道では、省かれているが、今後保存すべき地域として、躑躅ヶ原、小御嶽神苑、小御嶽より御庭に至る石楠花群落、御庭、奥庭、その他、天然記念物立木保存見込地など、県が保留すべき地区として、天神山附近、本栖、山中、西、各湖畔の一部、躑躅ヶ原、泉瑞附近などがある。

(2)、将来開発すべき区域及開発施設の提起。将来開発すべき地域として、五湖附近の標高1000メートル前後の平坦なる地域は、「避暑療養地別荘住宅地として適当なる土地」であるから利用開発する。すなわち山中湖畔250万坪（内170万坪を富士山麓会社に貸与）、泉瑞附近225万坪（内蓮華躑躅群落地47・7万坪は天然記念物として指定）、本栖湖附近450万坪（内125・4万坪は土地会社に貸付手続き中）、西湖附近4・7万坪は、その他私有地であるが、山中湖畔梨ヶ原、忍野村、河口湖附近に別荘地として開発すべき土地多し。

開発施設については、「開発地域の施設に就いては常に風景を助長せしむる様修飾に重きを置き別荘地の地割建物建設道路の区画休養地の上下水配置等総て衛生を重んじ考慮を要す」と指摘。

(3)、「名勝仮指定地として保存区域内における家屋建設立木材採植樹其他現状変更に関する制限」(省略)。

(4)、交通計画。「富士山を中心とする景勝地開発に属する主要事業は

第一交通施設に先ず登山道路の改修をなし五湖の周遊道路と景勝地との連絡を計り又研究探勝に便なる逍遙道路別荘地住宅地野营地休養地に連絡する道路及山嶺道路等を完備し地方産業交通道路網の完成を計るは最も必要」と指摘。

具体的には、鉄道が完成するので、鉄道は、第1期、電車の大月—吉田間よりさらに山中湖のある中野村まで延長、改良、電車の吉田より精進池をへて本栖への延長であり、自動車道路は、吉田—大正道路—精進—本栖間24キロ、船津—大石—西湖—根場—御殿場間35キロの完成であった。そしてとくに山岳登山遊歩道の完備などであった。

とくに第2期の交通計画に、吉田・馬返—五合目間のケーブル設置、精進峠—精進パノラマ間のケーブル設置などが提起されていたが、この計画では見当たらない⁽²⁰⁾。

この富士山麓景勝開発案は、「田村林学博士の来峽をえてその意嚮の下に中島技師が苦心作成した」もので、昭和4年4月18日に開発委員会幹事会で報告、承認された⁽²⁰⁾。しかしこの計画案は、昭和4年5月に、再検討されたが、一部の委員から実地調査もなく作成されたもので、決定すべきでないとの意見が出され、「特別委員会」に付託されることになった。その結果は、どうなったか定かではない⁽²¹⁾。

こうして大正14年に作られた第2次観光開発計画は、少しずつ実施されたが、さらに昭和3年10月に第3次観光開発に改変され、昭和4年以降実施されていった。

《注》

- (1) 田村剛「国立公園の本質」、『庭園』第3巻第2号、9頁。
- (2) 『山梨日日新聞』大正12年1月25日。
- (3) 前掲『山梨県総合郷土研究』、484頁。
- (4) 大正12年『県会議事録』、『富士山麓史』99頁による。
- (5) 前掲『山梨総合郷土研究』484頁。
- (6) 『山梨日日新聞』大正13年12月8日。

- (7) 同上，大正14年1月15日。
- (8) 同上，大正14年1月15日，16日の両日に掲載。
なお大正5－7年の開発計画論を第1次の開発計画論とすれば，大正14年の計画論を第2次開発計画論，さらに昭和期に入ってから開発論を第3次開発論と呼んでおきたい。
この文書のほかに，県は，1月23日に一般の理解をえるために「富士岳麓開発計画説明書要旨」という計画書のダイジェスト版を公表した（『山梨日日新聞』大正14年1月23日，24日に掲載）。山村順次氏は，前掲書で，前者の開発計画書と説明書を解説なしに掲載しているが，発表された順序と逆に配置されており（396－402頁），文書理解に混乱と誤解を生みかねないのでここで注意を促しておきたい。
- (9) 『山梨日日新聞』大正14年1月24日，25日。
- (10) 同上，大正14年2月14日。
- (11) 同上紙の文書名は「創立目論見書」となっているが，山村前掲書では「起業目論見書」となっている。前者は新聞で紹介されたものであり，後者はその出所が明記されていない。内容的には，若干異なっており，明らかに「起業目論見書」は，後の文書であり，会社の起業にさいして作成されたもののようである。
- (12) 『山梨日日新聞』大正14年4月29日。
- (13) 同上，大正14年5月8日。
- (14) 同上，大正14年9月16日，大正14年10月21日，大正14年12月9日。
- (15) 同上，大正14年7月15日。
- (16) 前掲『富士山麓史』，114頁以下参照。
- (17) 鈴木信太郎「富士嶽風景施設」，『国立公園』第1巻第3号，8頁。
- (18) 『山梨日日新聞』昭和2年2月23日。
- (19) 同上，昭和3年10月13日，10月30日。なお昭和4年3月に『国立公園』誌に発表された山梨県鈴木信太郎知事の「富士嶽風景施設」という文書は，この計画を素に作成されたものと思われる。
- (20) 同上，昭和4年4月19日。
- (21) この計画案をめぐる委員会内部では論争がおこなわれた。しかし論争は，多分に政治的な駆け引きのニュアンスがあり，計画に大きな変更はなかったように思われる。

2) 大正10年～昭和3年の北麓観光開発の進展

以上のような北麓開発計画論議を挟んで、北麓における観光開発は、徐々にすすめられていった。まず交通部面についてみると、鉄道では、大正10年に富士電気軌道による大月—吉田間の豆電車鉄道が開通したが、その輸送力は小さく、北麓の富士観光にとっては、相変わらず交通問題が大きな隘路であった。

そのため大月—吉田間の鉄道敷設が浮上する。大正12年2月3日の『山梨日日新聞』によれば、東京電燈株式会社は、馬車鉄道を改造しただけの大月—吉田間の「嶽北電車」を買収して電鉄化し、さらに御殿場や精進湖につなげる電鉄敷設の計画を立案した⁽¹⁾。しかしこの計画は実現しなかった。

富士回遊軌道は、上吉田—船津までできていた馬車鉄道を、大正15年3月1日にさらに船津—鳴沢間まで延長したが、もう馬車鉄道には可能性がなく、昭和2年に廃業した⁽²⁾。

『山梨日日新聞』によれば、県山林課は、直接観光開発のためではないが、大正14年10月に木材輸送のために精進—小御岳間の林道を開設した。県山林課は、さらに県財政の困難を理由に恩賜林から収入をえようと、4万8千円を投じて、上吉田—剣尾丸—精進登山口二合目焼入間に林道、木材運搬用の18ポンド軌道を開設し、大正15年10月に完成した。これは、二合目附近の恩賜林約60町歩材積1万9000石をかなり乱暴に伐採し、運搬するためであった⁽³⁾。これは、環境破壊として住民の反対にあうが、これについては、次項でふれたい。

また大正15年11月9日の『山梨日日新聞』によれば、県山林課は、この軽便鉄道を焼入からさらに2、3年後に富士五合目まで6、7マイルほど延長する計画を立てていた。これは登山者にも利用されることが想定されたが、その後実現した形跡はない。

昭和2年2月に富士山麓鉄道の建設開始にともなって、旧電鉄設備の廃棄処分に困った県当局は、それを利用して吉田の浅間神社—馬返間（8キ

口)に軌道敷設を計画立案したようであるが、これも実現しなかった⁽⁴⁾。

大正12年から論議された北麓の観光開発案の中で計画された大月—吉田間の電化計画は、ようやく大正15年9月に富士山麓鉄道を設立して、中央線に連結できる広軌の電鉄の建設を開始し、昭和4年に大月—上吉田間の開通を実現した⁽⁵⁾。

大正期になると時代は、すでに鉄道と併行して自動車時代に入っていた。北麓の富士観光についても、建設コストの高い鉄道建設に頼らずに、自動車交通への期待が高まっていた。

大正12年4月21日の『山梨日日新聞』の記事は、神奈川県からの富士山麓の水量調査について報じ、近藤博士の調査に随行した山梨県土木課長の視察談をのせ、「国立公園の前提には富士山麓へ自動車道路」が必要と二段抜きの見出しで大きく報じた。それは、これまで精進—本栖を結ぶ大正道路以外になかった道路に、吉田以西の道路建設を要望するものであった。

梅谷知事は、大正13年3月に北麓の開発に絡んで、「吉田精進間の交通と精進から富士山頂に通ずる道路開発が現在の急務」であると語った⁽⁶⁾。

吉田口からの登山者増加をむかえて、大正12年4月には、吉田警察署長から吉田—馬返間に登山自動車を導入する申請が出されたが、時期尚早で認可にいたらなかった⁽⁷⁾。

しかし昭和2年12月に「北口乗物組合」などが、吉田—馬返間(8キロ)に登山自動車の運転営業の計画を立案し、県に申請することになった⁽⁸⁾。この吉田—馬返をふくむ吉田口登山コースは、当時は吉田—大石茶屋まで自動車が稼働していたが、その後、馬返までは、不完全にして粗末な登山馬車が稼働していた。そこで自動車の使用が提起されたのであるが、県当局は、道路の不備を理由に許可しなかった。したがって道路の開設要求が高まってきた⁽⁹⁾。

こうして昭和3年6月に県は、吉田—馬返間の自動車専用道路の建設申請を許可し、翌年1月に開鑿を開始し、7月に完成した⁽¹⁰⁾。なお、この

自動車道路の開設は、登山客が吉田を素通りして登山するため、吉田の金鳥居—浅間神社間で「弁当屋土品其他」を営む商人に悪い影響が出るとあって、一部の住民が反対したようである⁽¹¹⁾。

富士山観光へのバス輸送の導入は、昭和2年に富士山麓鉄道のバス部門によっておこなわれた。富士山麓電鉄は、昭和2年に、御殿場—吉田—船津までの乗合自動車（バス）を経営していた甲駿自動車商会を買収してバス経営に乗り出した⁽¹²⁾。

しかし昭和2年6月6日の『山梨日日新聞』は、吉田—精進方面の交通不便を論じ、1日2回の自動車があるのみで、岳麓探勝者（当時は岳麓観光をそう呼んだ）が「河口湖附近で引き返し、目指す精進、本栖の湖辺を踏む者は少ない状態である」と指摘し、この方面の自動車道路の開発を要求している。バス営業の申請は多かったようであるが、道路の貧困、過当競争を憂慮して容易に認可されなかったようである⁽¹³⁾。

交通問題のうち登山電車・ケーブルカーの建設は、自然・環境破壊に係わる重大な問題であった。大正11年7月に静岡県側では富士山八合目から頂上までの「架空索道」ロープウェイの建設申請がなされていたが、許可されなかった⁽¹⁴⁾。

北麓でも大正13年3月には、代表発起人阿部善次の「富士山軌道株式会社」により、「福地村を起点として……須走村地内の富士山頂に達する」約「一マイルにケーブルカーを設置」する計画の申請がだされた。同年7月に山梨県と静岡県の技術者により実地調査がおこなわれたが、地盤等に不安があると報じ、これも許可されなかった⁽¹⁵⁾。登山電車・ケーブル建設については、後に詳しく論じる。

北麓の観光施設の開発は、大正10年以降15年頃まではまだ不十分であったが、徐々に始まっていた。

大正12年1月16日の『山梨日日新聞』の記事は、山中湖にスケート場の建設を伝えている。別荘の建設も山中湖畔で始まっていた。大正12年3月22日の新聞には、陸相はじめ陸軍の将官たちが、山中湖畔周辺の土地を

「一万坪十箇所」を購入したとか、箱根土地株式会社による忍野村梨ヶ原一軒茶の「北方二百町歩を一段百五十円乃至二百五十円」で買取工作をおこなっている、などの記事がみられた。

大正14年7月6日の『山梨日日新聞』には、東大の施設の進出が報じられ、これは、商業性がなく地元から好感をもって歓迎された。

観光施設の開発は、北麓開発構想にもとづいて大正15年に設立された土地会社による開発以降であった。土地会社は、昭和2年に旭日ヶ丘地区にキャンプ村を開設し、昭和3年に山中ホテルを開業し、昭和4年には、旭日ヶ丘貸別荘23棟の建設を着工した。昭和5年には乗馬クラブを創業した。昭和初年にはスケート・スキー場を開設した⁽¹⁶⁾。

山中湖近辺の梨ヶ原で85万坪の別荘地開発が予定されていたが、昭和2年3月15日の『山梨日日新聞』は、当局と小作人の間で問題が生じていたところ、補償料3割増しで解決し、別荘地化をすすめているが、地下水の汲み上げが難しく困難に当面していると報じた。

当時の富士観光と富士登山の様子を大正14年7月6日の『山梨日日新聞』は、「賑わう富士登山と五湖観光」と題してつぎのように、当時の登山、観光の雰囲気を伝えている。

「暑中休暇期に入りて突如台風に見舞われたが幸い富士山中は比較的被害少なく、……台風一過後の土曜より日曜にかけての来遊者正に四千人を突破し富士登山と五湖周遊の分岐点たる富士吉田は全く人を以て埋られ是等に要する案内者の強力は四百五十人の全員出動をなし居れども尚不足にては役員総出にて狩出しに力めて居る」。

「久邇朝香三若宮殿下の御登山に刺戟されて少年少女の登山者も著しく増加し去る二十四日までの登山者総数一萬二千二百八十人昨年の同日までに比較するときは約二千人の増加……本年は優に五割の増加を見るべく吉田署には払暁より真夜中まで登山案内書を受けんものと立寄る者、旅舎乗馬に関し問い合せ来るもの、強力案内者にして新に許可を得んものと、集まるもの引きもきらず吉田署員は殆んどこれに忙殺され居るが、今年は婦

人登山者多く、乗馬を雇入れながらこれに乗らずして大自然の中を跋涉し、疲れて後馬の背に跨がるという風にて富士の大自然界に対して理解ある登山者が多くなった」。

「一方河口湖は吉田一泊の余暇を以て湖の気分を味ははんとする者の為に夕暮から十五隻のモーターボート八十艘の和船殆ど余裕なきまで出払いとなり第一パノラマの称あるシュク山公園に僅に涼を取って帰るに止まるもの半数以上の毀盛（かんせい）を極め従来吉田附近河口湖畔各業者共その書入れ時の営業振りは兎角の非難があったが吉田警察署よりの懇切なる注意により大いに改善され……精進湖畔山中湖畔等に於けるキャンプ生活者も昨年に比し著しく増加」した。

なお開発計画は、必ずしも順調にはすまず、とくに開発地、別荘地の販売は大きな壁に突きあたり、問題が噴出した。

土地会社と梨ヶ原の住民の間で、土地売却に対する補償金をめぐって意見が対立し、交渉は難航した⁽¹⁷⁾。別荘地の補償金問題が解決すると、今度は、梨ヶ原における別荘地の飲料水の確保が問題になった。梨ヶ原では飲料水の確保が難しく、地元民と別荘開発会社と涌水の分配をめぐって対立した⁽¹⁸⁾。

こうして不況の中で期待された「梨ヶ原八十万坪は水利なきため別荘地として権利を放棄する向きも多く結局同所は従来と変わらざるまま永遠に残されるもの」とされ⁽¹⁹⁾。こうして別荘地は、山中湖畔南部の旭日ヶ丘地区に変更された⁽²⁰⁾、85万坪が宙に浮いてしまった⁽²¹⁾。当初は、別荘地の販売は進展せず、困難を極め、別荘地販売計画はうまく進展しなかった⁽²²⁾。

ここで大正10年から昭和3年ころの富士登山者数と富士五湖観光客数についてふれておきたい。

第3表にみられるように、吉田口からの富士登山者数は、大正10年以降3万人台を上下しており、大正期10年代に入ってから交通事情の改善と大衆レジャーの発達を反映して、大正初期と較べて、2、3割程度増加してい

第3表 富士山吉田口登山者数（大正10年から昭和19年）

年代	登山者数	出典
大正11年	34,000	『山新』9月10日。
大正12年	47,000	『富士山麓史』99頁。
大正13年	33,000	同上
大正14年	34,000	『山新』8月24日。
大正15年		
昭和2年	30,000	『山新』昭和3年8月3日。
昭和3年	今年は昨年より僅少	『山新』8月3日，
昭和4年	60,000	『山新』8月23日
昭和5年	40,000	『山新』8月23日，
昭和6年		
昭和7年	30,000突破	『山新』8月2日，
昭和8年		
昭和9年	37,900	『山新』8月27日，
昭和10年	48,000	『山新』8月2日，
昭和11年	71,000	『山新』8月31日，
昭和12年		
昭和13年	登山者数記録破り	『山新』7月25日，
昭和14年	47,000	『山新』7月24日，
昭和15年	100,000	『山新』8月10日
昭和16年	80,000	『山新』8月23日，
昭和17年	190,000	『山新』9月7日，
昭和18年	50,000	『山新』8月27日，
昭和19年	25,000（今年の半分）	『山新』7月27日

注『山梨日日新聞』より作成。『山新』は『山梨日日新聞』の略。

る。しかし大正9年の戦後大不況，大正12年の大震災，昭和初年の金融恐慌もあって，登山者数がかなり停滞的であった。昭和4年の大月—吉田間の電化以降は，登山者は急増していくことになる。

大正期に入ってから富士五湖観光の発達もようやく顕著になってきた。昭和3年時の富士観光客は，後に第4表に示すよう，8万8930人というデータが記録されており，ほぼ富士登山客の3倍弱に達し，富士山観光の有力な地位を占めている。

ともあれ大正10年から国立公園制定が真じかに迫っていた昭和3年ころまでに、富士観光は、相当の発達をみていたことがわかる。しかしそこには、多くの自然破壊、環境問題をすでに併発しており、富士山の国立公園の指定、それに呼応する観光開発が、自然保護との激しい確執を展開することになる。

《注》

- (1) 『山梨日日新聞』大正12年1月16日、同2月3日の記事参照。
- (2) 前掲『富士山麓史』、363-4頁。
- (3) 『山梨日日新聞』大正15年9月29日、11月9日の記事参照。
- (4) 同上、大正15年11月9日。
- (5) 前掲『富士山麓史』、114頁。
- (6) 『山梨日日新聞』大正13年3月15日。
- (7) 同上、大正12年4月23日。
- (8) 同上、昭和2年12月9日。
- (9) 同上、昭和3年6月27日。
- (10) 同上、昭和3年6月27日、昭和4年1月18日。
- (11) 同上、昭和2年12月11日。
- (12) 前掲村山『観光地の形成過程と機能』、63頁。
- (13) 前掲『富士山麓史』381頁。
- (14) 『山梨日日新聞』大正11年7月6日。
- (15) 同上、大正13年3月7日、大正13年7月15日。
- (16) 前掲山村『観光地の形成過程と機能』、634頁。
- (17) 同上、昭和2年2月15日。
- (18) 同上、昭和2年3月15日。
- (19) 同上、昭和2年7月23日。
- (20) 前掲山村『観光地の形成過程と機能』、63-4頁。
- (21) 『山梨日日新聞』昭和2年3月15日。
- (22) 前掲『富士山麓史』、120頁。

3) 北麓における国立公園設立運動と自然保護

大正10年に国立公園候補地が指定されてから、富士北麓における国立公

園設立運動は大きく前進し、またそれと関連して北麓一帯の自然、風景の保護運動が活発化した。その動きは、恐らく他の国立公園候補地と較べて一番顕著なものであったといえるであろう。

まず富士北麓の国立公園指定を前提とする観光開発計画論議における自然保護論の展開について時を追って確認しておこう。

確認の第1点は、山梨県当局、大海原知事、梅谷知事、本間知事らが、観光開発にあたってそれなり北麓の自然、名勝地を保護する政策を打ち出してきたと言うことである。ここでは改めてそれらを要約し、またこれまで省略してきた問題について詳論したい。

国立公園指定に関心を抱いていた大海原知事は、北麓の観光開発計画に際して名勝地の保護に乗り出した。この点について、大正12年4月2日の『山梨日日新聞』は、史蹟名勝天然記念物保存協会による「富士山麓保存」の動きをつぎのように伝えている。

「富士山麓が国立公園として指定せらるるの機運熟し来れるより之に伴い嶽麓の開発が叫ばれ居る事は屢報する通りなるが右に付史蹟名勝天然記念物保存会にても相当研究調査の上開発のため濫りに天然の景勝地を破壊さるるが如き事なきよう相当の措置を執るべしと」。

大正10年に富士山が国立公園候補地に指定され、山梨県では再び観光開発論議がおこってくると、『山梨日日新聞』は、大正12年4月18日の「富士山麓を国立公園とする計画について」と題する記事で、観光開発にともなう自然破壊に警告し、自然保護を訴えた。

記事は、今後の国立公園開発計画の有り方がいまだ方向未定であり、すでに詳しく検討した上原・田村のいわゆる国立公園論争や、アメリカにおける国立公園開発が自然破壊をもたらしたことにふれ、「富士山麓開発も自然を破壊する事には周到の注意を要する事と思う。」と指摘した。さらに「富士山杯に余りに人工を加える事は考えものだと思う。夫に岳麓を鉄道が迂回するようになれば樹海である青木ヶ原杯は自然煤煙で枯死せしむる憂いがないとも云えぬ、兎に角国立公園たらしむる事は結構であるが之

れが開発には当初制限を加え無暗に自然を破壊させないように努むる必要がある。」とも指摘した。

私は、この新聞の論調から、当時の『山梨日日新聞』の編集人の自然保護に対する意識がきわめて高かったと評価しておきたい。

大海原知事の政策を引き継いだ梅谷知事は、大正13年3月に、北麓一帯の青木ヶ原を中心とした原始林「4万500町歩（私有地9,000町歩を含む）」を史蹟名勝天然記念物保存法にもとづき「名勝地」に仮指定した⁽¹⁾。

梅谷知事は、仮指定に先立ち大正13年2月につきのように語った。

「富士嶽麓の開発に就いては今回上京した際各方面とも打合せ協議したが差当たり嶽麓の山脈を分水嶺とした五湖を包含せる静岡県に跨る一帯を名勝地として指定することに内務省とも打合せて来たので近く県知事の名を以て指定の告示をなす方針である。夫は富士嶽麓の開発を期するにも濫りに自然を破壊されてはならぬから先づ以て名勝地として保存すべき個所を保存し其の上富士嶽麓はナショナルパークとするよう道路を造るとか植林をなすとか別荘地を定めるとかして順次開発されて行くようにしたいと思う。」なお併せて同じ地域を「禁猟区」とするとも語った⁽²⁾。

さらに梅谷知事は、3月6日頃に仮指定に関連して「富士の霊峰」の意義を強調しつつ、「然るに最近湖畔等に如何はしき建物を為し其他風致を損し又は展望を害する等の行為あるは、畜世人の反感を買ひ期待に反するのみならず惹いては地方の自滅を招来するものであると確く信ずるが故に已むを得ず法律に基き仮指定をした」と語った⁽³⁾。知事は、乱開発の危機を感じとっていたことがわかる。

後の山梨県知事鈴木信太郎は、昭和4年に北麓の観光開発の動きに対抗して、「自然の破壊を怖れて、岳麓一帯の県有恩賜林公有林二郡十五カ村に亘り、四万五百六町歩を史蹟名勝天然記念物保存法に基き、名勝地として……仮指定」したと明言している⁽⁴⁾。

以上の記述でよくわかるように、この仮指定は、本指定への緊急な布石であり、乱開発に先んじて北麓一帯の自然を保護し開発に規制の網をかけ

るためであった。しかもそれはもちろん、一県知事のなせる技ではなく、主として国立公園制定を推進した内務省衛生局保健課、史蹟名勝天然記念物保存協会とそれを所管する内務省官房地理課のバックアップがあって実現したものであることは指摘するまでもない。したがってこれまで殆んど言及されなかったことであるが、内務省、史蹟名勝天然記念物保存協会などによる富士山保護のための活動は、あらためて高く評価されなければならない。

以上のように梅谷知事は、北麓開発に際して自然保護を強調し、その一帯を史蹟名勝天然記念物保存法にもとづく名勝地に仮指定をするという大きな業績を残した。従来の研究はこの点を無視している。

さらに付け加えておけば、後にふれるように、史蹟名勝天然記念物保存法にもとづく北麓一帯「原始林」の「天然記念物」の仮指定は、本間知事のもとで大正15年2月24日に本指定に格上げされた⁽⁵⁾。

大正14年1月14日に北麓の第2次観光開発計画原案が公表されてから、山梨県の自然保護の動きはいっそう強まった。

すでに論じたように本間知事のもとで作成された北麓観光開発計画原案は、はっきりと開発に際して自然保護をうたっている点で、わが国の観光開発計画の歴史で画期的な意義をもつものと評価できるが、すでに詳しく論じてあるのでここではこれ以上ふれないでおこう。

開発計画案が公表されると、まず『山梨日日新聞』に北麓の観光開発に際して自然保護を強調する意見が掲載された。

大正14年2月8日の同上紙で、第1次北麓観光開発の主唱者の一人であった神戸拳一は、「岳麓の名勝保存地は尚一層の考究を遂げ……俗化せしめて将来に於て悔を残すようなことがあれば誠に残念である」と主張した。

また白須皓なる人物も同年2月8日の同上紙で「岳麓の開発はよい。けれども無理があってはならぬ。」「青木ヶ原の千古斧鉞の入らざる密林を別荘地に提供する様な事は困る」と指摘した。

内務省も、大正14年4月に、北麓の観光開発論議に自然保護の圧力を掛けた。大正14年4月11日の『山梨日日新聞』は、内務省大臣官房の赤木地理課長から県に「富士嶽麓開発計画に対しては道路の建設及建築物の設置其の他人工的設備に関しては自然の勝景を保存するの趣旨に基いて風致を損傷せしめないように」との「通牒」があったと報じた。

これは、内務省とくに史蹟名勝天然記念物保存事業を所轄する内務省官房が、北麓開発における自然保護に関心を示したことを物語っている。

北麓の「原始林」一帯の天然記念物としての仮指定から本指定への動きは、大正15年におきた。大正15年3月の『史蹟名勝天然記念物』誌は、吉井義次「富士山植物帯の特徴と其の原始林保存の必要に就て」を掲載したが、これに先立って前年であろうか、吉井は、恩賜林の原始林を調査し、同論文において天然記念物に指定して永久に保存すべきことを訴えた。

吉井は「富士山植物帯の特徴」について詳しく論じ、「富士山の今日の植物分布を一言を以て説けば、東南側に薄く西北部に厚い。然るに、其の東南部其の他は多く伐採せられ、或は火山の厄を被り、真に今日富士山原始林として残されたものは此の西北側である。即ち精進湖畔から青木ヶ原を含み、小御岳に亘る部分」、「今日恩賜林として山梨県の経営に属している。」と述べ、「植物学的方面から見て富士山北側の原始林は、天然記念物として絶対保存する必要がある。」と指摘した。

さらに吉井は、「富士山原始林保存」は「森林保存に伴い、幾多の自然物即ち鳥獸等の動物は固より、其の区域内の地質学上よりの特異点等も之れと共に自然の状態に於て永く保存を要する。富士山の自然美は斯くて始めて完全に存置するを得るのである。』⁽⁶⁾と結んだ。

エコロジカルな主張をして原始林の保護を要求した吉井義次の動きは、内務省および史蹟名勝天然記念物保存協会が、富士北麓一帯の「原始林」を史蹟名勝天然記念物として本指定に動いていたことを証明している。

こうした動きをへて、本間知事のもとで、大正15年2月24日に「西八代郡上九一色村から南都留郡鳴沢村におよぶ地域」のいわゆる青木ヶ原一帯

の「原始林」が天然記念物に正式に指定された⁽⁷⁾。

ここで登山道の開鑿に伴う自然破壊にたいする岳民の反対についてふれておきたい。大正13年3月4日の『山梨日日新聞』は、馬返一五合目間の登山道開鑿にともない、「五合目附近の木材伐採」の許可を受けた業者が、「馬返しより五合目に到る登山道路は其影を認めざる迄に破壊されている」ため、「登山道路を破壊するが如きは許すべからざる事であるといっている」と報じた。これは、住民の自然破壊にたいする反対意識を示している。

大正15年9月29日の『山梨日日新聞』は、すでにみたように、山林課の軽便鉄道の建設と強引な森林伐採への住民の反対運動を紹介し、つぎのように報じた。

「岳麓開発のために自然保護に努力している岳麓民は県の此挙に憤慨し、景勝地保護又は開発を口にする当局、殊にさきごろ某氏が『岳麓開発は先ず人心の開発』と公言した手前先づ県吏員が……吏心開発こそ必要」などと語っており、「引き続き来年も濫伐するようならば、岳麓民は、県に対して……」と嚴重に抗議すると言っていると。これらの記事から恩賜林を大切に守ってきた岳麓民の自然を大切にしたいという心情が読み取れる。

つぎに保護指定地の管理をめぐる県の山林課と内務部との確執について紹介しておきたい。大正15年8月4日の『山梨日日新聞』は、仮指定にもなっていない指定地内の「一本一草にまで取締りの網をひろげ」、県開発調査会の杉戸主事が、この取締りを県山林課の出先である「山林出張所」にやらせてはどうかとの意見を山林課長に申し入れた。ところが、富士一帯の名勝地を仮指定したのは学務課であり県開発調査会であるから「取締事務は学務課と庶務課に於て措置されたい」と主張したと報じている。

これは、単なる県庁内の縄張り争いではなく、山林業の利害を代表する山林課と開発を取締り、自然を保護する学務部の対立であった。その背後には、農林省と内務省の対立、確執が存在したのである。

昭和2年には北麓における一連の学術的にも自然そのものとしても傑出した重要な自然物、風景が天然記念物に指定された。その事情について、

昭和2年6月18日の『山梨日日新聞』はつぎのように報道している。

北麓の観光開発が進展している昭和2年初め、福地村内にある躑躅（ツツジ）ヶ原に「原生する蓮華躑躅」の保護が県内で叫ばれ、山梨県当局は、「内務省の現地調査を希望」してきた。要請をうけて内務省は、昭和2年6月18日に、史蹟名勝天然記念物保存運動の生みの親であった斯界の権威三好學博士、石原理學博士らを派遣し、地元の蜂須賀県学務部長、石塚都留中学校校長らと共に調査を実施した。

その結果、三好らは「富士桜」を「蓮華躑躅と共に植物学上最も重要なもので保存すべきを力説」し、県当局は「近く天然記念物として指定を申請することになった」。さらに三好は、富士崎から青木ヶ原の樹海をながめ、絶景と称賛し、「之れが開発されて別荘となるが如きは絶対にいけないと思う青木ヶ原は自動車道路としてアスファルトで舗装し別に小さい道を造るようにしたい」と述べた。

この調査の後、山梨県は、昭和2年8月に福地村内の「躑躅ヶ原レンゲツツジ及フジザクラ群落」を天然記念物に指定することを決定し⁽⁸⁾、ついで内務省が、それを追認し正式に昭和3年3月3日に指定した。さらに昭和4年12月に多数の部分的だが史蹟名勝地の天然記念物の指定がおこなわれた⁽⁹⁾。

ちなみに山梨県は、昭和3年10月に県史蹟名勝天然記念物調査会委員に民間人3名を委嘱した⁽¹⁰⁾。その委員は、大正11年に雑誌『庭園』に「富士山麓の勝地」を投稿している谷村実業高等女学校教諭「福地村羽田一成」⁽¹¹⁾、河口村の農林省嘱託で動植物の研究家である中村幸雄⁽¹²⁾、猿橋の仁科義男の3名であった。こうした民間の地元学識経験者を県史蹟名勝天然記念物調査会に参加させたことは、史蹟名勝天然記念物保存運動の側面を示すものとして興味深い。

史蹟名勝天然記念物保存運動による自然保護だけでなく、県当局は、北麓の観光開発のうち、交通部門の開発に一定の厳しい規制を加えようとしたことについても触れておかなければならない。

昭和3年3月に天然記念物として指定された「躑躅ヶ原」には、すでに横断自動車専用道建設計画があった。県の史蹟名勝天然記念物調査会会長であった県学務部長は、土木課が許可を与えようとしているこの計画に反対した。昭和3年5月7日の『山梨日日新聞』は、この道路が「蓮華躑躅の群落中を横断することになるので天然記念物指定地域内に関係ある事として蜂須賀学務部長はその許可について多少の反対」の立場を示したと報じた。しかし道路開設は許可されてしまった⁽¹³⁾。

大正10年からおこなわれてきた北麓の観光開発にたいする自然保護で注目されるのは、内務省を先頭に県当局が、富士登山鉄道（山頂へのケーブルカー）の建設申請をその都度拒否して、富士山の自然、環境の保護に努めてきたことである。管見するかぎりこの点について意識的に言及した文献は見当たらない。

すでに明治末期から出されてきた富士登山鉄道建設申請は、大正10年以降も度々なされた。大正13年3月に、『山梨日日新聞』によれば、再度、富士山山頂までケーブルカーの建設計画が提出された。この計画は、阿部善次、堀内啓治その他の発起に係わる資本金100万円の「富士登山鉄道」を「五合目以上頂上までケーブルカー式に敷設する」ものであった⁽¹⁴⁾。

その後、その年の7月に、「富士山頂の鋼索鉄道敷設地の立会調査」がおこなわれた⁽¹⁵⁾。そして1年後の大正14年7月14日の『山梨日日新聞』によると、先に提出された富士登山鉄道の建設申請にたいし、山梨、静岡の両県は、「不許可にされたいとの副申書を添えて一件書類を主務省に進達」した。そして申請却下の「理由」をつぎのように報じた。

「富士山の地質は溶岩で極めて粗悪であるため表土はザクザクして硬岩までには相当の距離を有するので地質に於て既に安全に登山客を輸送することは困難である計りでなく風が激しい為め登山鉄道は極めて危険が伴うのと一般に信仰を以て登山する者が多い関係上強て富士の霊山をケーブルカーなどで汚すの必要はなく殊に登山期は一年僅に二ヶ月位の短期間に過ぎないから到底収支償はざるべき又嶽麓は国立公園として将来開発される

運命を有しているので岳麓の自然美を出来得る限り存置すると共に山上に於ける単に遊覧本位の鉄道などは避けるの必要がある。」

ここには、富士山にケーブルを建設することの阻害要因、富士山の自然的脆弱さ、宗教的登山の神聖な、風景・自然の保護、国立公園設立などが、実に明快に指摘されている。その後の経過から、この開発申請は、関係省、運輸省、内務省などの許可を得られなかったことがわかる。

富士登山電車の設置の認可申請は、昭和3年3月にもなされた。昭和3年4月1日の『山梨日日新聞』によれば、「井上二郎氏外七名の発起人より資本金五百万円を以て富士登山鉄道」を設立し、「遊覧旅客及び貨物食糧品飲料水等の運搬を目的」とし、「馬返しより八合目下に至る三哩（マイル）六分の間に軌四間フィート八吋（インチ）二分の一の電気鉄道を敷設」しようとするものであった。

その後の経過について新聞では報じられなかったが、建設が実現しなかったことから、不許可になったことは確実である。ちなみに昭和4年に山梨県「景勝地開発委員会」の開発計画ではこの種の計画について何ら言及されていない⁽¹⁶⁾。

ただし昭和4年に、鈴木信太郎知事は、富士嶽麓開発計画の中で、ケーブルカー建設については、「五合目までのケーブルカーも研究すべき問題である。」と発言しているが⁽¹⁷⁾、戦後にいたるまでこのケーブルカー建設計画は、ついに実現することはなかった。

こうして北麓の一带、とくに青木ヶ原の原始林の乱開発が回避されることになった。あえて乱開発といったのは、北麓地域の開発が全体的に禁止されたわけではなく、しばしば開発そのものが許容されてきたからであり、あくまで北麓において過剰な乱開発が抑止されたということである。しかし他の名勝地が厳しい開発規制を受けなかったことを思えば、この規制の意義は大きい。

最後に北麓の自然保護における田村剛の果たした役割について指摘しておきたい。北麓開発計画の作成に際して国立公園制定派の田村らが、自然

保護をどう働き掛けたか。

すでに田村は、大正5年に「観光開発計画」を提案し、山梨県庁と深い関係をもっていたが、大正15年にいたって、さらに関係を強めた。この点について田村サイドからは、つぎのように言及されている。昭和2年2月の『庭園と風景』誌の記事はつぎのように指摘している。

「山梨県の富士山麓国立公園計画は予てより本会理事田村剛氏の設計に基づいて進捗中であつたが、今回県に景勝地開発係りを新設して主事一名、技師、技手各一名を採用して実行に着手することとなり、顧問に田村博士を囑託し、造園技師に中島英治氏（本会会員元香川県技師）を任命した。

因に同計画に関連して電車及び別荘地経営に当たるべき富士山麓鉄道及土地会社（資本金六百萬円）も成立して日下地割其他を立案中である。本邦国立公園の実現の緒についたのは我が造園界の最も慶賀に堪えざる所である。」と報じている⁽¹⁸⁾。

この指摘は、手前味噌の観も無きにしてもあらずだが、山梨県が田村剛を顧問に委嘱し、田村の富士山麓国立公園設立への関与を示唆している。

さらに注目すべき点は、県は、元香川県の技師で国立公園協会の会員であつた中島英治氏を山梨県の造園技師に任命したが、これは田村らが、おそらく自分たちの配下の造園技師を山梨県に送り込んだものと考えてよい。事実、中島は、その後、『国立公園』誌に富士山についての論文を度々投稿して、国立公園協会と近い関係にある。富士岳麓開発計画が、前文などで、田村の意見を取り入れており、彼らの影響を受けたことがわかる。

北麓における観光開発の強い熱意、圧力にもかかわらず、北麓の自然保護は、大正13年から15年に掛けて立案された開発構想の中に自然保護思想、政策としてしっかり打ち出されていたと指摘しておかなければならない。こうしたことは、他の国立公園指定運動にほとんど見られなかったことである。十和田湖、尾瀬、日光、黒部、大台ヶ原などのように、直接、

水力発電事業や産業開発のために、景勝地が破壊されることへの反対ではなく、一般的な開発にたいして、史蹟名勝天然記念物保存法にもとづいて、また国立公園による自然保護をおこなうといった国立公園思想にもとづいて大名勝地の風景、自然、環境を保護しようとしたことは、富士山のほかに存在しなかった。

なお、山麓周遊鉄道の建設、登山道の整備改善、ゴルフ場と別荘地の建設の問題点について私見をあえて披瀝すれば、それらの開発は、自然破壊を回避するために禁止、抑制されることが望まれるが、しかし国立公園を制定するためには、極力開発を規制しつつも、原則的に開発そのものに反対することは困難であったということである。とはいえ問題は、どの程度の自然破壊を許容できるかは、個々のケースに依存していることであり、保護を訴える勢力の力如何に係っていたと指摘せざるをえない。

《注》

- (1) 『山梨日日新聞』大正13年3月5日。
- (2) 同上、大正13年3月2日。
- (3) 同上、大正13年3月7日。
- (4) 鈴木信太郎「富士嶽麓風景施設」、『国立公園』第1巻第3号、8頁。
- (7) 『山梨日日新聞』大正14年2月7日。
- (5) 吉井義次「富士植物帯の特徴と其の原始林保存の必要に就て」、『史蹟名勝天然記念物』第1集3号、大正15年3月、16—22頁。
- (6) 前掲『山梨県総合郷土研究』、789頁。
- (7) 前掲『富士山麓史』、402頁。
- (8) 『山梨日日新聞』昭和2年8月25日。
- (9) 前掲『山梨県総合郷土研究』、789頁。
- (10) 『山梨日日新聞』昭和3年10月28日。
- (11) 『庭園』第4巻第11号。
- (12) 『山梨日日新聞』昭和3年10月16日。
- (13) 同上、昭和3年6月27日。
- (14) 同上、大正13年3月7日、同年7月14日。
- (15) 同上、大正13年7月15日。

- (16) 同上，昭和4年4月25日。
- (17) 前掲鈴木「富士嶽麓風景施設」、『国立公園』第1巻第3号，8頁。
- (18) 『庭園と風景』第4巻第11号，昭和2年，24頁。

4) 富士南麓の観光開発と国立公園設立運動

大正10年に富士山が国立公園候補地に指定されたが，南麓ではそれに対応した大きな動きはみられなかった。

ただしやや目立った動きとして，静岡県議会は，大正11年12月に富士国立公園設定を促進する「建議書」を決議して，国会に提出した⁽¹⁾。

その内容は，「富嶽を中心とする一帯の地は内外人の翫しく憧憬する所，之に相当施設を為すと共に国立公園設定に努むるは最も急務なりと認む，静岡県会は決議を以て之が設定促進に力められんことを望む」というもので，ほとんど内容のないものであった。

その後，静岡県では，少なくとも昭和4年に国立公園指定の機運が高まるまで，管見する限りでとくに目立った富士国立公園制定の動き，それと関連した観光開発計画論議はみられなかった。それは北麓と較べてきわめて対照的であった。度々指摘するが，その理由は，南麓は，北麓に較べ富士観光への依存度がそれほど高くなかったことに加えて，主要な富士登山口3コースが，それぞれ別々の行政地域，郡に分かれており，北麓のように統一的な開発計画を立て難い状況にあったことである。

他方，個々の富士登山や富士観光にかかわる観光開発は，それなりにすすんでいた。

南麓の鉄道開発についてみると，富士身延鉄道は，大正9年まで富士から身延まで延長してきていたが，昭和2年に身延―市川大門間（20数キロ）を電化し，さらに昭和3年に市川大門―甲府間（10数キロ）を連結し，東海道線と中央線を結び付け，富士観光に画期的なアクセスを作り出した⁽²⁾。自動車道および自動車交通についていえば，大正8年に富士宮―大宮間に乗合自動車を運転する目的で富士自動車会社が設立されたが，昭

和初年に入って、ようやくの「営業が軌道に乗った」といわれている⁽³⁾。

大正12年に大宮町で外車をもって、大石寺や白糸の滝を廻る貸切り自動車（今日のハイヤー）の営業がはじまり、翌年には、乗用車を定期に走らせる営業が開始され、さらにその後15人乗の乗合自動車による営業に拡大されたといわれている⁽⁴⁾。

しかしこの時期においても、静岡県全体とし南麓の観光開発計画についての論議はおきていない。

富士登山道については、身延線の開設による大宮登山ルートが復活し、大宮登山道の改修がおこなわれ、登山し易いルートとして好評した⁽⁵⁾。

さらに大正10年以降昭和4年までに、富士登山電車計画が度々提起された。大正11年7月に、九鬼五三郎の発起で設立された「富士架空索道株式会社」（資本金100万円）は、御殿場口から頂上のコースに、「工費約十五万円」をかけて「八合目より頂上に至る二十五町間に、索道を以て登山客を運搬」する計画を申請した⁽⁶⁾。しかしこの計画も、実行されなかった。

南麓においては、富士山の国立公園の指定にからんだ自然保護運動は、まったくみられなかった。

史蹟名勝天然記念物保存運動については、「白糸の滝」、「湧玉池」、「万野原風穴」、「駒門風穴」などが天然記念物に指定されて保護されることになった⁽⁷⁾。しかしそれは、極めて小さな空間の名勝地であり、すでになりの程度開発されてしまった南麓においては、北麓のような原始林の保護という課題は、もはや存在しなかったのである。

《注》

(1) 『御殿場市史』6、近代史料編II、986頁。

(2) 前掲『富士山麓史』、346－7頁。

(3) 同上、271－2頁。

(4) 同上、272頁。

(5) 同上、267頁。

(6) 『山梨日日新聞』大正11年7月6日。

(7) 前掲『富士山麓史』、270頁。

④ 昭和4年以降の富士山の国立公園設立運動と観光開発

1) 富士山の国立公園設立運動の展開と富士観光の進展

昭和2年末に国立公園の制定を促進し研究調査などをおこなうために設立された国立公園協会は、積極的に国立公園制定運動を展開した。昭和4年1月に発行された協会の雑誌『国立公園』は、箱根とともに富士山を国立公園候補地として重視し、さまざまな記事、論文、報告書を掲載した。それらの主なものをあげれば以下のとおりである⁽¹⁾。

昭和4年3月、山梨県知事鈴木信太郎「富士嶽風景施設」。

同3月、柴田常恵「富士山麓に於ける石器時代遺蹟の二三」。

同7月、辻村太郎「富士山と其周囲の風景」。

昭和5年6月、山梨県庁技師中島英治「富士北麓の風景」。

同9月、柴田常恵「富士と日光」。

同10月、中越延豊「国立公園候補地概観（十五）富士山」。

昭和6年5月、中島英治「富士国立公園と山梨県の遊覧系統」。

同8月、脇水鐵五郎「地学上より見たる国立公園候補地（二）富士と箱根」。

昭和7年1月、2月、柴田常恵「国立公園候補地史的概要（一〇）富士（上）（下）」。

同6月、中島英治「富士山の風景」。

昭和8年7月、中島英治「己が富士」。

箱根を除いても、富士山について論じられる回数は、他の候補地と比べて圧倒的に多く、国立公園協会の富士山への思い入れが察せられる。しかしここでも話題の中心は北麓であり、地元の書き手は、山梨県技師の中島英治と県知事鈴木信太郎らであり、静岡側からの話題はきわめて稀であった。

国立公園協会は、昭和4年5月号の『国立公園』の「雑報」で、静岡県と山梨県の国立公園指定運動の特徴的傾向をつぎのように指摘してい

る⁽²⁾。

「富士を中心とする三県の運動は、近年頓（トミ）に猛烈となって来た。就中この方面に先鞭をつけて、県並に民間会社の手で、具体的な事業に着手し、既に社会の興味を呼んでいるのは山梨県である。」

「日本のスキスを以て任ずる山梨県では、県下の景勝地を挙げて開発しようという抱負の下に、景勝開発委員会を組織し、一方県に景勝開発係を置き、主事技手等を任命して、着々計画の実現に努めている。近くは富士国立公園の速成を期するために、新に富士国立公園山梨協会を組織して、知事を会長に内務部長と甲府市の有力者名取忠愛氏を副会長に推すこととなった。同会は、勿論中央の国立公園協会の支部たるを前提としているが、殊に富士山麓軌道株式会社と提携して活動を期している。尚ほ本県は実業界に大先輩を有するこことて、夫等有力者の後援を得て、大に氣勢をあげることと期待せられている。」

他方、「静岡県は富士の表口でありながら、兎角国立公園運動に就いては、山梨に一步を譲っていたが、此程時期到来と見たるか、遽（ニワカ）に熱中して来た。これは、山梨に一步を譲っていたが、伊豆一帯の風景地保養地殊に温泉組合の理解ある要求にも刺戟せられた結果であろう。さし当り山梨に呼応して、富士国立公園静岡協会を設立し、関係地方より一萬五千円の寄付を集めて会計を立てることになって、夫々勧誘中である。尚ほ県は近く富士山麓より伊豆一円に亘る風景計画の立案に着手する筈である。」

この記事から、富士山の国立公園指定運動は、山梨県においてとくに積極的であり、それに静岡県が追従して、神奈川県が箱根地区だけでなく県下をまとめる意味もふくめ、伊豆地方を国立公園に含める構想をもって運動しようとしていることがわかる。

すでに指摘してきたように山梨県と静岡県の二つの地域には富士観光についての姿勢に大きな相違があったが、富士山の国立公園化にたいする姿勢にも同じように大きな違いがみられた。

さて山梨県は、昭和4年5月に県知事を会長に「富士国立公園協会」を設立し、さらに同年6月にそれを「富士国立公園山梨協会」に改変し、昭和5年7月から「富士国立公園協会山梨支部」と改称し、国立公園誘致運動を展開した⁽³⁾。静岡県でも、昭和4年6月に山梨協会に呼応して「富士国立公園静岡協会」を設立し、同年8月に「国立公園協会静岡支部」と改変し、国立公園指定促進運動を展開した⁽⁴⁾。

ちなみに昭和4年8月に東京で開かれた国立公園協議会には、山梨県からは、富士国立公園山梨協会幹事、杉戸孝三郎（山梨県景勝開発主事）、同協会評議委員渡邊文平（南都留郡舟津村長）、同評議委員佐藤貞次（同郡福池村長）の3名が参加している。

静岡県からは国立公園静岡県協会会長の県知事白根竹介が自ら、田方郡三島町長根岸時次郎と共に参会した。富士山関係では総勢5名という大所帯の出席であり、両県地元の熱意が感じられる⁽⁵⁾。

富士国立公園山梨協会は、昭和5年8月に内務省へ富士山の国立公園指定について陳情をおこなった⁽⁶⁾。陳情の趣旨は、国立公園の設立は、国民健康衛生上、外客誘致上も緊急の課題であり、地元では山麓の「保存開発に努力」しており、まず第1次に指定されたい、というものであった。

静岡県の富士国立公園静岡協会も、昭和5年5月2日付けで、「富士山を中心とする国立公園を設置せられたき件」を両院、内務大臣、鉄道大臣に提出した⁽⁷⁾。趣旨は、伊豆地域も含め静岡県の名勝地を国立公園に指定し観光化を促進されたい、というものであった。ここではとくに自然、名勝地の保護を強調した文面はない。

山梨、静岡の両県は、箱根をふくめれば神奈川をくわえ3県だが、協力して富士国立公園を推進するために協力して活動をおこなった。昭和4年2月14日の『山梨日日新聞』によれば、3県は合同して富士箱根国立公園化促進のために、各県部長連が富士山の視察をおこなった。

昭和6年4月に国立公園法が成立し、国立公園の制定が現実化してくると、富士山の国立公園化に関連するさまざまな動きが活発化した。

昭和6年1月に国立公園法の制定を目前にして、吉田市は、国立公園指定を目前にして「自治的に都市計画」を立てるべく県に道路網計画を委嘱し、開発意欲をのぞかせた⁽⁸⁾。

国立公園調査会は、昭和6年6月に、富士国立公園地区の7万7000町歩を指定すると発表した⁽⁹⁾。『山梨日日新聞』は、内務省が、富士山をめぐる国際観光道路開発を計画していると報じた。

昭和6年6月に、山梨県議会は、県下の恩賜林（5万町歩）を国へ寄付することを決定し、富士山の国立公園指定に有利な状況を創ろうと試みたが、後にふれるように実現しなかった⁽¹⁰⁾。

昭和6年8月24日、先に開催を予告していた山梨、静岡、神奈川の3県連合協議会が開催され、富士山の国立公園指定の促進のために協議し、富士山麓の連合調査をおこなった⁽¹¹⁾。

すでに指摘したように、昭和6年6月に国立公園を選定する国立公園委員会が成立し、同年11月に第1回の委員会を開催したが、16候補から12候補を選定するためにどこを外すかで意見がわかれ、特別委員会を組織して決することに先送りされた。

富士山は、その時もその後も最有力な国立公園候補地であったが、他の候補地の抱える問題がこじれて候補地選定が遅延した。昭和7年9月の国立公園委員会の特別委員会は、富士を中心に9候補地を国立公園最終候補地にすることで意見が一致したが、水力発電所問題などを抱えていた十和田湖、日光・尾瀬、立山・黒部、などの指定を延期し、また富士と箱根の関係などの問題で、富士山の指定を延期していた。

最有力候補の富士山の指定が遅れていた理由は二つあった。一つは、すでに指摘したように、箱根の扱いであった。箱根を富士山国立公園に含めるか否か、あるいは含めたにしても、富士山国立公園の名称をどうするかの問題であった。

特別委員会で、田村剛は、当初「富士箱根」と呼んでいたが、昭和7年になって、箱根を観光地に特化し、国立公園から外そうと考えていた⁽¹²⁾

昭和8年12月の特別委員会は、瀬戸内海、雲仙、霧島を第1次国立公園として決定したが、その後の指定作業がすすまず、富士山の決定もみられなかった。各地の候補地で不安がつのった。

その間、山梨県は、昭和7年10月16日に全県的な景勝地協会を新設し富士山地区だけでなく、全県的な観光促進活動をおこなう方針を打ち出した⁽¹³⁾。これは、富士地区の開発だけに感心を集中しすぎると、他地区のからの反発がおきるからであった。

内務省は、昭和7年10月25日に富士国立公園の本指定のために区画を決定する為に入麓し、実地調査をおこなった⁽¹⁴⁾。

内務省は、昭和8年には富士山が国立公園に指定されることを予測して、昭和7年10月10日に、富士山国立公園事業10年計画を公表した。これは、指定の遅れで実施も遅れたが、富士山国立公園にたいする内務省の思い入れの強さをよく象徴している⁽¹⁵⁾。

事業内容は、各12国立公園に10ヵ年計画で、各200万円程度の予算を想定し、富士山については、北麓の富士山麓景勝開発案を前提に、さらに南麓、箱根の開発を含む広域的な観光開発事業であった。

おもな事業を示しておけば、「邦人本位の利用に甘んぜず、箱根と聯絡して外人客を迎ふる施設」をつくり、富士山麓を回遊し箱根にいたる「回遊自動車の幹線」を建設し、とくに河口湖、本栖湖に「外人向きホテル」の建設、北麓だけでなく南麓においても、ホテル、旅館、キャンプ地、などの宿泊施設、別荘地、その他の各種のスポーツ施設、レジャー施設の建設、富士登山道、宿泊施設の整備、などであった。

関係3県は、富士山の国立公園指定が遅延していることに危機感をいだいた。昭和8年には、箱根が富士国立公園から除外されそうになっている事情を反映して、神奈川県は、山梨県知事に3県が共同協議会を開催して、富士山の国立公園化を促進して欲しいとの進言がなされた⁽¹⁶⁾。

なお昭和6年6月に富士山麓の裾野以上と五湖を中心に北麓7万7000町歩を国立公園地区に仮指定されたが、その後、仮指定の一部を解除しよう

とする地元の動きがみられた。昭和9年4月、山梨県耕地課は、国立公園地区の本指定に先立ち、仮指定地区内の1000町歩を指定解除するように要求した。これは、本指定によって、耕地事業計画が「制限」されることを恐れたからであった⁽¹⁷⁾。

昭和10年11月20日には、内務省は、国立公園指定地域からおもに陸軍が演習地と予定していた今日の北富士一帯の4000町歩を指定地区から除外した⁽¹⁸⁾。

箱根の問題で遅延していた富士山の国立公園指定問題は、昭和10年12月23日の特別委員会で、「富士箱根国立公園」という名称にすることで決着した⁽¹⁹⁾。

もう一つの遅延理由は、後に詳しく検討するように北富士の軍事演習場の問題だった。陸軍は、昭和8年に北富士一帯を陸軍の砲兵練習場にすることを決定し、地域の買収をおこなっていた。当初、陸軍は、富士山の国立公園化に強力に反対していたが、関係官庁、山梨県との交渉で、妥協的になり、北富士の軍事演習場の問題は、国立公園と演習場を両立させるということで、昭和10年10月20日の特別委員会で決着した⁽²⁰⁾。こうして富士山は、昭和11年1月15日の国立公園委員会総会で最終的に箱根とセットで富士箱根国立公園として決定されることになった。

ここで昭和4年以降の北麓における観光開発と観光の実態について明らかにしておきたい。観光開発のおもな問題点は、自然、風景の破壊にかかわる登山鉄道と登山自動問題の建設問題であり、さらに富士山麓土地株式会社による別荘開発問題、レジャー、観光施設の建設問題であった。

昭和8年4月3日には、富士山麓一週道路が完成した⁽²¹⁾。しかしこれらは、富士山の自然、風景にとって大きな問題ではなかった。

観光開発計画にもとづいてスキー場の建設がおこなわれたが、場所は、大石茶屋・馬返間であり、しかも当時の開発水準からみても、それほど問題は生じなかった⁽²²⁾。

内務省は、昭和12年6月23日、吉田口—馬返（三合目）—本栖湖間の東

第4表 富士山観光客の実態

	富士五湖廻り	富士登山（吉田口）	三つ峠
昭和3年	88,930	32,367	8,000
4年	100,350	45,565	10,000
5年	132,900	36,262	12,000
6年	146,200	42,707	13,500
7年	232,142	42,856	14,900
8年	255,356	47,661	16,000
9年	203,644	37,403	18,000
10年	222,295	39,646	35,000

注 山梨県『総合郷土研究』, 490-1頁より作成。

京オリンピック用ドライブウエー計画を立案したが、東京オリンピックの中止とともに計画も消滅した⁽²³⁾。

南麓における昭和4年以降の富士観光開発は、昭和7年に身延鉄道が国有化し国鉄に移管されたことが注目された⁽²⁴⁾。また昭和9年に本栖湖—富士宮間にバス営業が開業され、北麓—西麓—南麓を結ぶ観光ルートができ、富士観光のインフラを整備することになった。昭和10年には、大宮町にバス貸切営業が開始された⁽²⁵⁾。富士登山だけでなく、ここに南麓の富士観光のインフラが整備され、富士観光を普及させた。

つぎに昭和4年以降の富士登山、富士観光についてみておきたい。富士登山、富士観光は、富士山の国立公園指定運動をテコに大いに発達した。

北麓についてみると、吉田口登山者数は、第3表に示したように、『山梨日日新聞』によれば、大月—吉田間の電車が開通した昭和4年には6万人、その後やや減少して3万～4万人と停滞したが、昭和11年には7万人台に増え、昭和15年には10万人の大台に乗った。その後昭和17年には17万人とされているが、果たして事実かどうか疑わしい。

さらにこれまで富士山観光の中軸であったが富士登山に代わって、富士

五湖観光が大々的に発達してきた。第4表に示したように、富士五湖観光は、昭和4年の8万人から昭和7年から20万人台に急増し、富士観光の大きさを如実に示した。

しかし戦時経済色を強めるにしたがって、昭和10年以降、昭和15年頃まで富士登山も富士五湖観光も増加していったと推測できるが、昭和15年以降の富士観光は不振に陥っていったと思われる。ただし、富士登山は、軍国主義の強化されていく過程で、体力強化という軍事的観点から一時的に増加するが、戦時下に入ると急速に衰えた。

南麓の富士観光は、残念ながら詳しいデータがまったくなく、南麓の登山者数、富士観光者数は明らかではない。

《注》

(1)

昭和4年3月、山梨県知事鈴木信太郎「富士嶽風景施設」（第1巻第3号）。

同3月、柴田常恵「富士山麓に於ける石器時代遺蹟の二三」（同上）。

同7月、辻村太郎「富士山と其周囲の風景」（第1巻第7号）。

昭和5年6月、山梨県庁技師中島英治「富士北麓の風景」（第2巻第6号）。

同9月、柴田常恵「富士と日光」（第2巻第9号）。

同10月、中越延豊「国立公園候補地概観（十五）富士山」（第2巻第10号）。

昭和6年5月、中島英治「富士国立公園と山梨県の遊覧系統」（第3巻第5号）。

同8月、脇水鐵五郎「地学上より見たる国立公園候補地（二）富士と箱根」（第3巻第8号）。

昭和7年1月、2月、柴田常恵「国立公園候補地史的概要（一〇）富士（上）（下）」（第3巻第1号、第2号）。

同6月、中島英治「富士山の風景」（第3巻第6号）。

昭和8年7月、中島英治「己が富士」（第4巻第7号）。

(2) 「雑報」、『国立公園』第1巻第5号、22頁。

(3) 同上、第1巻第3号、7頁、同巻第5号、22頁、第2巻第7号、38頁参照。

(4) 同上、第1巻第5号、7頁、同巻第7号、23頁。

- (5) 同上, 第1巻第7号, 22頁。
- (6) 『山梨日日新聞』昭和5年8月22日。
- (7) 『国立公園』第2巻第6号, 19-20頁。
- (8) 『山梨日日新聞』昭和6年1月28日。
- (9) 同上, 昭和6年6月6日。
- (10) 同上, 昭和6年6月12日。
- (11) 同上, 昭和6年8月23日。
- (12) この問題は, 前掲国立公園委員会『特別委員会議事録』を参照。
- (13) 『山梨日日新聞』昭和7年10月17日。
- (14) 同上, 昭和7年10月27日。
- (15) 同上, 昭和7年10月11日。
- (16) 同上, 昭和8年11月14日。
- (17) 同上, 昭和9年4月10日。
- (18) 同上, 昭和10年11月23日。
- (19) 前掲国立公園委員会『特別委員会議事録』参照。
- (20) 同上。
- (21) 『山梨日日新聞』昭和8年4月3日。
- (22) スキー場の開発については, 同紙の昭和8年6月5日, 10月7日, 11月15日, 9年2月7日, 9月7日, 10月7日を参照。
- (23) 同上, 昭和12年6月23日。
- (24) 前掲『富士山麓史』, 883頁。
- (25) 同上。

2) 富士山の自然保護と観光開発との確執

北麓では, 国立公園指定前後の過程で富士山の自然保護について相変わらず注目すべき運動がみられた。それは, 富士山の国立公園指定が本決まりしていく過程で, 観光開発が急速に進展し, 開発規制をかけたにもかかわらず, 富士山の自然破壊が一部ですすみ, 自然破壊の脅威が増したことを反映している。

富士山の自然保護のための幾つかの注目すべき動きがみられた。内務省および山梨県当局は, 富士山の自然保護に注意を傾けた。

昭和6年6月12日の『山梨日日新聞』は, 山梨県が, 国立公園促進の手

段として、すでに名勝地に指定されて国立公園予定指定区域にある岳麓の恩賜林を中心に県有地5万町歩を今秋に国へ寄付する方向を決め、秋に県議会に提出しようとしていると報じた。すなわち北麓の国立公園指定地区はほぼ7万町歩であるが、その内、すでに名勝地と仮指定されている岳麓18ヶ村4万町歩が恩賜林として県有になっている。

しかし自然保護を意図していたこの構想は、昭和6年秋には実現しなかった。それどころか、昭和8年9月には、政友会の山梨県支部の県政調査会は、「恩賜林の経営を民間に委ねよ」という政策を打ち出したため⁽¹⁾、国有化の話も進展しなかったし、恩賜林の民営化も実現しなかった。

昭和7年10月7日の『山梨日日新聞』に掲載された開発への警告も注目される。同紙の「景勝地開発の意義を誤るな」と題する社説（「言論」）は、つぎのように主張した。

開発に際しては「自然の景勝を人工的に破壊せずに諸種の施設によって開発をなし、遊覧客の誘致に努むるの必要がある。」確かに「如何に神秘的な景勝地であっても、遊覧する者がなかったならば、畢竟するにそれ等は、単なる埋もれ木に等しい」。しかしだからといって「世間は動もすれば、開発即利益と直感して、遊覧者の懐から多くの金を搾り取るに屈託するのが、開発の使命であるかの如く曲解して却って探勝者の感情を害ね、……真に遺憾である。」

昭和8年4月に内務省は、山梨県内の「富士国立公園地域内に於ける森林伐採」について県に通達をだした。この通達は、各地の国立公園候補地に出されたものの一つであるが、国立公園事業として公認されていること以外に、「公共団体と雖ども営利を目的とする森林の伐採は固くこれを禁止」すると命じた。これは、県山林課が恩賜林事業として区域内の森林伐採によって5万円ほどの収入をえていたことに対する厳しい規制であった⁽²⁾。

富士山の自然保護にとって最も重要な問題は、頂上へ向かって建設される登山電車と自動車道路の問題であった。

まず登山自動車道路建設問題について検討しておこう。

昭和8年8月に富士山五合目までの回遊道路計画（山中湖—精進登山口—御庭奥庭—小御岳のコース）が持ち上がった⁽³⁾。この計画は、県および内務省の五合目以上の開発を禁じるという方針に反しており、昭和10年9月12日に、不許可となった⁽⁴⁾。

昭和11年6月10日の『山梨日日新聞』は、新たに船津—小御岳（五合目）間の登山自動車道建設計画案が提出されたが、福地村は、伝統的富士吉田口を死守するために反対し、今日のスバルラインに類似していたこの計画も実現をみなかった。

富士山に登山鉄道・ケーブルカーを建設しようとする計画は、すでに度々提起され、不許可にされてきた。富士山の国立公園指定が真じかに迫り、富士山観光が盛況をきわめてくると、昭和10年に改めて計画が提起された。

昭和10年6月に一つの計画案で提出された。「起業目論見書」によれば、計画の内容は、「都留郡福地村字馬返ヲ起点トシ同村富士山上を終点トシ……鋼索電気鉄道ヲ布設」（距離1067メートル）しようとするものであり、起業主体は、東京の元貴族院議員山崎亀吉ら7名による「富士鉄道株式会社」であった。資本金総額500万円、1株50円にて10万株で資金調達をおこなう⁽⁵⁾。

この計画は、昭和10年9月11日に『東京朝日新聞』に公表にされた段階では、内容がより具体化され、地下方式と起点地が馬返でなくと吉田口となっていた。

新聞の報じるところによれば、開発計画はつぎのようなものであった。

「この快速ケーブルカーの出願者は元貴族院議員で両国ビル内貴金属商山崎亀吉氏でその計画によると起点は山梨県の吉田口、ここから富士山の横腹に入口の大穴をあけ地面から四十メートル位を離れて地面と大体並行に山麓から山頂まで直径十六メートル位のコンクリート遂道を造りケーブルカーを敷設する、線路は単線所々で遂道の直径三十メートル位にする、

地下に潜つたままで山頂に達するのでは、余りに興がな過ぎるしそれに現在山頂まで六キロ半を引つ張り上げるだけのワイヤーもないので五合目の山腹に大穴を明け、ここに乗換所を造る、この五合目を天地境と称し絶景の地といわれているのでここで途中下車させ観光気分を満喫させようとの仕組みである、さらに山頂迄運ぶわけだが山麓から山頂までの所要時間が大したスピードも出さずに四十分位だという、車は一台八十人乗りの流線型を使用する予定だが乗車賃は一人往復五円位の見当でこの総工費はザッと五百萬円足らずとのことであるがケーブルカーの外に五合目にはさっぱりした観光ホテルを建て更に頂上には石室のホテルをつくるそうである」。

また出願者山崎亀吉のつぎの証言を紹介している。

「富士山には出来るだけ女や子供も登れる様にして山頂から下界を見せるべきだ、又外人も日本に来ると大体富士山をたずねるが滞在期間の短いものは登りたくても登れない状態である、そこで此ケーブル敷設を計画したわけだが、これが出来ると観光客のためばかりでなく現在苦心している山頂の学術研究等にも貢献すると思う、……吉田口から登山するものは毎年十萬人を下らぬということだから算盤は十分採れると思っている、……地下を潜ってケーブルカーを通すので少しも風致を害することはないと思う」。

さらに新聞は、「この計画に対して内務省は、富士山は国立公園の指定地であり風致保存の見地から富士山の横腹に大穴を明けたりケーブルカーを通させるのは感心せぬといっている」と付け加えた。

『山梨日日新聞』は、この新聞報道の翌日の昭和10年9月12日に、内務省がこの計画に反対していると報じた。

この計画が公表されるや、計画に賛否がわかれて論争が展開された。『東京朝日新聞』は、昭和10年9月19日から3回にわたり、辻二郎名の「富士山のケーブルカー」と題名する賛成論を掲載した⁽⁶⁾。

その論旨は、第1に、上高地などには、施設をどしどし造ることに賛成

しているのに、富士山にケーブルカーを建設することに反対するのはおかしい。先進国では、スイスのユングフラウ頂上への地下式登山鉄道があり、オーストリーのチロールでは山頂へいけるケーブルカーがある。日本だけ富士山にケーブルカーはいけないというのはおかしい。

富士山頂にケーブルカーを造れないようでは、「我国の技術者や資本家は腰抜けだと云はれても」仕方がない。

第2に、「富士山は霊峰であるから六根清浄を唱へ難路に汗して登」らなければならないというが、ケーブルカーで一挙に老若男女を富士山の頂上に運ぶことは、結構ではないか。

第3に、富士山の腹に穴を開けて地下ケーブルをつくっては、「風景が悪くなる」というが、むしろ「国立公園なればこそ、立派な施設をし、美観を添える事が国家の対面上にも必要」である。さらに鉄道ができれば、気象観測の機械運搬や研究が容易になる。

この辻二郎の賛成論は、現状の登山宿泊施設が「不潔」だとか、「立派な施設」が必要だとかいう個々の主張に同意すべきものものないではないが、全体としてケーブルカー建設の根拠は、薄弱であった。とくに富士山腹の地質、地下ケーブルカーの自然環境への影響などについて、辻はまったく言及していなかった。

内務省国立公園管理当局は、計画が提出された段階で明らかに反対の姿勢を示したが、国立公園協会や国立公園調査会の内部では意見が分かれた。

国立公園協会が「これが可否の意見を名士に紹介したところ」、ケーブルカー建設に賛成したのは、観光開発に熱心な鉄道省関係者、運輸省観光局長田誠、元運輸省観光局長新井堯爾、ジャパン・ツーリスト・ビューロー代表高久甚之助、山口昇、田中豊、中川正左、土屋正三などであった。反対者は、内務省衛生局長大橋新太郎、画家小杉放庵、日本郵船代表大谷登、東大教授林学者蘭部一郎、登山家冠松次郎などであった⁽⁷⁾。

ケーブルカー建設には根強い賛成論があった。すでにみた保護意識の強

い昭和4年の山梨県知事鈴木信太郎のケーブルカー容認論もそうしたものであった。田村剛もかつて五合目までの開発に賛成していた⁽⁸⁾。

すでにみた賛成論の代表的な存在である国立公園協会常務理事で地理学者の東大助教授辻村太郎の意見を取り上げてみよう。彼は、昭和4年9月に「富士山と其の周囲の風景」⁽⁹⁾で、富士山のケーブル建設に賛成してつぎのように述べた。

「新しい交通機関の出現は或る意味に於て新しい景色の創造であると云える。」「最も殺風景な運搬器械であるケーブルカーも今の社会では余儀ない存在理由を有するようになる。試みに一步を進めて富士山頂に達する安全な交通機関が完成したとする。古来殆ど神秘の中に鎖されて居た冬期の氷雪景が真の自然愛好者の眼に触れると云うことを想像するのも不愉快なことではない。」と指摘した。

こうした辻村の風景観は、「富士山腹の」「海拔千五百米内外の林間に清楚な旅館が建てられ、之れに達する立派な自動車が開かれるような時代を空想する。富士山の尊厳は之れが為に害はれるであろうか、自分は必ずしもそうは考えないのみか、反って其の結果として今迄知られて居なかった幾多の自然美が発見されるであろうと推測する。ただ健全な設備と之れを利用する人の教養と云うものが絶対に重要である。」という開発容認の立場であった。

こうした主張は、安易な開発肯定論と自然風景の軽視論と談じなければならぬが、一定の支持者をえていたことも事実であった。

辻村は、控えめとはいえ、富士山の山頂までの自動車道路、あるいはケーブルカーの敷設など容認している。こうした立場の学者が協会の常務理事にいたのである。

地元民はどのような立場をとったのであろうか。北麓の福地村の地元民は、計画が公表されると村会を開催して、ただちに反対を表明した。昭和10年9月15日の『山梨日日新聞』は、つぎのように報じている。

「富士登山ケーブルカーの敷設計画は、各方面から賛否両論が伝えられ

ているが、これに最も利害関係のある吉田口の地元福地村では、十二日村協議会の席上、緊急動議として同施設につき協議した結果、先に出願した……自動車専用道路に対する態度と同様、挙村反対を決議、……内務、鉄道両省へ積極的に反対陳情をする筈」。

福地村村民がなぜケーブルカーの建設に反対したかの理由は、すでにみたように登山自動車道路建設反対の場合と同じように、純粹に自然保護を意図したものと言うより、登山客が福地村を通過してしまい、村の観光経済に支障をきたしたということであろう。

国立公園協会内では、この計画にたいして賛否相半ばして意見がわれたが、鉄道省、内務省がケーブルカー建設に昭和10年9月段階で反対し、許可を与えなかったために、国立公園協会内の意見の対立は棚上げされた。また昭和10年10月におこなわれた国立公園委員会特別委員会では、まったくこの問題は討議されなかった。

他方、多くの登山家がこの計画に反対する論陣をはった。すでに明治43年に富士山に登山電車を建設することに反対した登山家で文筆家の小島烏水は、昭和10年10月に辻二郎のケーブルカー建設賛成論に憤慨して、日本山岳会「会報」第50号（昭和10年10月）に「富士山ケーブルカー反対」を書いた⁽¹⁰⁾。

小島のケーブルカー建設反対の理念は、富士山は、古来日本の「最高の峰」であり、「天授の国宝、自然の芸術品」であり、「我々は、朝夕富士に向かって愛慕の念を抱くと共に、富士を汚損せず、天授の不朽なる国宝を保護することを以て、我々の当然守るべき任務としなければならぬ。」ということにあり、それ故に「便益第一主義」のケーブルカーには絶対反対しなければならないということである。

小島は、第1に、辻が霊山に体力のない人たちが登れないのは、「神の御思召とは思えない」「老人でも婦人でも信仰のあるものは、皆参れる様にする方がよい」と主張するのにたいし、「鉄道架設行為に依って、山体を毀損してまでも弱体なる老人小兒等を運搬することは」、「利益を数でこ

なす資本家の御思召には協（かな）うであろうが、『神の御思召とは思えな』とやり返す。

第2に、小島は、先進国で山岳に鉄道やケーブルカーを建設しているからといってそれをまねる必要はないと批判する。むしろ日本の富士山は、三好学の名勝地保護論をひいて、「日本民族の伝統と、精神文化」の面から、そうした開発から守られるべきのもであると主張する。現にアメリカのラッセン火山国立公園、レイニア国立公園など富士山に類似した火山には「未だ登山鉄道を架けるなどという企てを全然聞いたことが無い。」と喝破する。

第3に、小島は、辻の言っているように「富士山の上に立っても、六十余州が一と目に見渡せるわけもなく、三千米突へ鉄道を架けないからと言って、日本の資本家や技術者を腰抜けと思う人もなかろう」し、また登山鉄道ができなければ、富士山頂の観測が出来ないとか、学術的な研究ができないということではなかろう、とケーブルカー必要論を一蹴した。

登山家松方三郎も「他山の石」を日本山岳会「会報」第50号に掲載し、ケーブルカー建設に反対した⁽¹¹⁾。松方は、アルプスでは、古くから登山鉄道建設の反対運動があり、多くの山で登山電車の建設が中止されてきた、と辻の認識不足を批判した。

昭和12年7月に、夫婦登山家として有名な黒田初子も、富士山のケーブルカー設置に反対してつぎのように論じた⁽¹²⁾。

「富士山にもケーブルカーなどできたらいやだなと思っている。／富士山なんかでも現在でさえ小屋が多いし路も大きすぎるし、学問の為といふので我慢はするけれど頂上の観測所の存在も景色の上からいうとよくない。ましてやケーブルカーなど作ったら国立公園設立当事者の美観の情操を疑わずに居られまい。……『どうか自然の姿のままを私共や未来の人の目の前に見せて下さい』之が国立公園設立を祝すると共に心から叫ぶ願いである。」

史蹟名勝天然記念物保存協会も、昭和11年3月に無署名であるが、「富

士登山ケーブル問題に就て」という小文を掲載して、ケーブルカー建設反対の立場を表明した⁽¹³⁾。その論旨は、問題の本質を「富士山を我国を代表する神聖なる霊山であると云ふ伝統的な見方を保持するか、之を単なる美しい容姿を備へいる一推の休火山であると云う近代的科学的の所謂新しい見方をするかの相違に帰着する。」ととらえる。

そして「結局、小数の登っても居らぬでも同じである老人や、婦女子や、外国の観光客の爲めになったり、否楽に登れるからと云ふので、無清な無教養な多数の大衆を登山せしめんが爲に、三千年の尊い伝統を破壊してまで、日本第一の霊山に登山ケーブルを架設せんと企画したる実業家並に之に賛同して許可せんとする関係官庁人且つ之に付和雷同せる一部の近眼者流に対し、此際、更めて国家百千萬年の大計の爲めに三思再考せられんことを、特に忠告せんとするものである。」

この批判には、根底に国体思想の臭いを強く感じるが、伝統的な霊山には人工の斧を加えてはいけないとする見解は、広汎な支持を集めたが、ここでも、環境悪化や地質学などの見地から反対根拠を示すことがなかった。

こうした世論を沸かせた富士登山ケーブルカーの建設計画は、反対論もあって、鉄道省、内務省の計画不許可で消滅した。

富士山の国立公園指定を困難に陥れた陸軍による富士山麓の軍事演習地の問題についてふれておきたい。富士山麓の軍事演習場化は、すでに明治時代にさかのぼる。富士東麓の御殿場地方の滝ヶ原、板妻、駒門などは、陸軍の演習地となっていた。広大な裾野は、重砲兵の実弾射撃訓練のかつこうな場所として利用されてきた⁽¹⁴⁾。

富士山の国立公園指定が目前にせまった昭和8年2月13日の『山梨日日新聞』によれば、陸軍は、北麓の福地村に射撃場を建設する要求をだし、内務省は、射撃場予定地が、国立公園計画事業の富士山麓回遊道路にかかっているのを、これに反対し、南麓か八ヶ岳山麓に変更することを要求していた。

昭和8年3月4日の同紙が伝えているように、勢力を強化していた軍部は、「既に経済封鎖を時の問題としている今日、徒らに毛唐の観光をまち、国際貸借方面の改善を目標とする国立公園新設の如きは意義をなさざるにより、この際公園新設の目的を変更書きかへるにあらざれば、軍部は内務省に断じて譲歩せず」との強硬な立場を主張していた。

昭和8年3月16日には荒木陸軍大臣は、国会で「同演習地の撤退は到底困難」であると答弁した⁽¹⁵⁾。こうした軍の強硬な態度が提示される一方、地元では期待をもってこれを迎えられるという事態も生まれた。

福地村の助役田辺大尉は、「下志津砲兵学校その他を歴訪した結果、予算並びに地形の関係上……候補地中最も適地なると陸軍当局も認めている」とし、帰村し「直ちに関係方面と協力して極力之が実現方を具陳する模様」と昭和8年5月14日の『山梨日日新聞』は報じた。

こうした事態にたいして山梨県側では、昭和8年9月6日に、山梨県選出の福田代議士、小宮山県会議長、その他地元有力者が内務省を訪れ、潮内務次官、大島衛生局長らと懇談し、「演習地と公園区域とは必ずしも両立せぬものでもあるまいから、内務、陸軍の円満なる解決」を要望した。その際、担当の田村剛は、この妥協案を支持し、「今後の折衝により解決」していくと語った⁽¹⁶⁾。

内務省は、こうして演習場反対から妥協して、国立公園の指定を陸軍に認めさせ、両者の「両立論」に転換し、国立公園の指定を急いだ。

昭和10年11月23日の『山梨日日新聞』によれば、北麓富士山国立公園予定地は、ほぼ4000町歩が指定から解除されて、陸軍により買収されることになった。1200万坪の保証費360万円が地元へ落ちた。こうして北富士と東富士の2地域が連結して広大な陸軍演習場が設置されることになった。

しかしこの陸軍演習地は、昭和10年9月12日の『山梨日日新聞』によれば、東京の民間業者から提出されていた山中湖畔一精進登山口―御庭・奥庭―小御嶽を巡る富士山腹道路計画を「陸軍演習場地横断の関係で不許可」とする皮肉なハプニングを生んだ。

この陸軍演習場問題は、国立公園委員会においてつぎのように扱われていた。昭和10年12月20日の国立公園委員会の第2回特別委員会は、富士山の軍事演習場と国立公園との関係で、最終的な方針を確認した⁽¹⁷⁾。

田村剛は、特別委員会でつぎのように報告した。すなわち、御殿場（東富士演習場）の方は、国立公園区域から除外する。山中須走方面（北富士演習場）は、「国立公園ト両立スルヨウニ」取り纏めた。具体的には、北富士の演習場については、一部国立公園区域にかかるところは、軍が登山期には演習を控え、当初の演習場予定地であった一部の地域は、国立公園地区に組み入れるなどの交渉をおこなった。

岡田委員は「陸軍ハ最初ハ非常ニ強硬ダツタガ最近非常ニ理解シテクレマス」と補足発言した。こうして特別委員会としては、演習場の問題は、「両立」論でクリアして、最終的に富士山を国立公園に指定し公園区域を確認した。

しかし昭和11年1月20日にも、陸軍は、200万町歩におよぶ演習地を確保するために、国立公園指定区の4000町歩だけでなく、名勝地に仮指定されていた区域6万町歩を解除することを県に同意させた⁽¹⁸⁾。前々稿の第1図を参照。広大な富士山の裾野が国立公園地域から除外されているのがわかる。

こうして、一時陸軍の圧力で、富士山の国立公園指定が危ぶまれたが、内務省、文部省、山梨県、その他の力で、軍事演習場を一部内包しつつ富士山国立公園は指定された。富士山の自然保護の観点からみれば、不満は残るが国立公園指定の意義は大きいものがあつた。

富士箱根国立公園が指定されて以後にも、富士山における軍事演習場の問題は残った。日本の軍事体制が進展していく中で、昭和14年に、戦車部隊の演習場として盛ん利用された。西麓では、空軍のグライダー演習場が造られたが、戦時体制下でそれらには抗し難いことであつた⁽¹⁹⁾。

富士山の保護運動について、最後に注目しておきたいのは、文部省あるいは史蹟名勝天然記念物保存協会による富士山全体の天然記念物指定運動

である。昭和3年末に内務省から文部省の管轄下に入った史蹟名勝天然記念物保存協会は、国立公園指定をうけて進展する観光開発を背景にして、富士山全体を天然記念物に指定して富士山の自然、風景を保護する運動をおこなった。

昭和7年10月27日の『山梨日日新聞』は、文部省が富士山を名勝地として指定しようとしていることをつぎのように報じた。

「富士国立公園の本指定は、本年中には大丈夫となって来た、これに伴ふて文部省に於ても富士を名勝地として指定することも併行して進んで来た、国立公園法によって施設をする場合、既に文部省が指定した名勝地、天然記念物等があり、県としては山林課の富士事業区施業案が横たわって居り、これに尚名勝地の衣を着せることはややこしいことであるが、これは文部省の名勝地、内務の国立公園各委員の勢力争いとして展開されて来たものと見る向きが多い」。

ややわかりにくい文章であるが、文部省は、富士山の国立公園化による法的規制のほかに、史蹟名勝天然記念物保護法により、富士山を名勝地として天然記念物に指定しようとしている、これはどうも文部省と内務省の勢力争いではない、と言いたいのである。

同様の新聞記事が昭和8年6月6日にもみられた。いわく、「富士国立公園地域は本指定告示と共に完全に内務省主管の公園法によって支配されることになったが、文部省にとっては自分の勢力区を奪われるものだから、富士をそっくり史蹟名勝天然記念物に、一ト足お先に編入せんとし県にすすめているが、うっかり乗って内務省から睨まれることもどうかと躊躇逡巡している」。

ここでの趣旨は明解である。文部省が、自分の縄張りを確保するために県当局に富士山全体の天然記念物指定を勧説しているが、県当局は内務省に睨まれると困ると逡巡していると指摘しているのである。

内務省衛生局国立公園派と史蹟名勝天然記念物保存協会の対立は、大正期にさかのぼるが、いずれにしろ、今日的な観点から観れば、この時期に

富士山を天然記念物に指定して富士山全体を保護することは、戦後の観光開発にも大きな規制を被せることになり、富士山の自然を丸ごと保護するものとして大いに意義があったと指摘できる。

昭和11年8月に、史蹟名勝天然記念物保存協会の雑誌の「雑録」は、無署名の「富士山の指定」という小文を掲載した⁽²⁰⁾。

明らかに史蹟名勝天然記念物保存協会は、前年の富士山にケーブルカー建設計画を意識し、幸い計画が不許可になったが、「再出願」のおそれがあるから、「文部省としては速かに諸般の手續を完了して本秋の委員会にかけて之（富士山を一引用者）を史蹟名勝並に天然記念物として指定を断行するということが昭和の禍根を断ち、且つ本来の目的を達成する為めに、最も賢明な方法であると思う。此の意味に於て此際断乎指定決行されることを勧告した。」と主張した。

しかし、文部省や史蹟名勝天然記念物保存協会の努力にもかかわらず、ついに戦前には富士山の天然記念物指定は、残念ながら実現しなかった。その最大の理由は、陸軍が、富士山麓の一部を軍事演習場化したそれを拡大しようとしていたからであった。陸軍による富士山麓の使用は、富士山の国立公園指定さえ困難に陥れたほどであり、富士山全体の天然記念物指定など許容できるものではなかった。

ちなみに昭和27年に富士山の全体的な地域が天然記念物に指定されたことを想起すれば、文部省、史蹟名勝天然記念物保存協会の意図は歴史的な業績として評価されてよい。

まとめ

富士山の国立公園設立史は、日本の国立公園制定史の一つの典型であり、そこにはさまざまな日本の国立公園の内包する諸問題を含んでいた。すでに度々指摘してきたように、日本の国立公園は、おもに官僚とくに内務省の国立公園担当官僚によって主導されてきた。それゆえに内務省は、常に他官庁、観光に熱心な鉄道省、電源開発に熱心な逓信省、林業開発に

熱心なも農林省などと妥協しながら、自然保護に取り組み、決して自然保護に有利な政策を実施してきたといえない。

しかしその弱点をただ官僚たちの怠慢と批判することは明らかに誤りである。富士山の国立公園設立過程における内務省官僚、田村剛の指導的役割、とくに富士山の開発計画に自然保護政策をしっかりと定着させた努力は高く評価されてしかるべきである。

田村らと地元の官僚たちの自然保護への努力は、地元および開発志向の企業家、開発から落ちる資金に期待する地元村民のエゴイズムと抗して戦うには、あまりにも弱かった。地元民の開発反対運動は、一部でおこなわれたが、十和田湖のように全村的でもなければ、全県的広がりもなかった⁽²¹⁾。

かくして富士山の国立公園設立は、観光開発の主導面が強く押し出されて、しばしば当時としてもやや過剰開発の傾向を、企業による強引な開発の傾向をもっていたことを認めなければならない。

にもかかわらず、私は、戦前の国立公園制定運動が、全体として富士山の自然、風景、環境の保護をおこなったと評価したい。富士山麓の鉄道は、山麓周辺までに限られた。自動車道路網も、馬返まで造られたが、なお裾野の水準に止まっていた。富士山麓の別荘地化も、当初計画からはみ出して、地域を拡大したが、それでも一定の地域を定めての開発であり、むしろ虫食いの乱開発を抑制した側面を評価できる。とくに私は、自然破壊をとまなう富士山頂へのアクセス開発が何とか抑制され、しばしば提起された山頂への登山鉄道、ケーブルカーの設置は回避されたことを高く評価したい。

ここでも指摘しなければならないのは、戦前の富士山国立公園設立運動が築いた自然保護政策が、戦後の開発主義の過程で、大幅に崩されていったことである。その弱点を指摘せずに、戦前の国立公園の不十分さを強調するのは、あまりにも一面的すぎるように思われる。

《注》

- (1) 『山梨日日新聞』昭和8年9月7日。
- (2) 同上，昭和8年4月3日。
- (3) 同上，昭和8年8月7日。
- (4) 同上，昭和10年9月12日。
- (5) 『富士吉田市史』資料篇，867頁。
- (6) なおこの辻二郎という人物であるが，小文には肩書きがない。書き手は，小文の文脈からすれば，ヨーロッパや書物にも精通する知識人であり，学者風である。管見するかぎり辻二郎の名は，当時の登山家や学者にはなく，おそらくペンネームであったであろう。では誰のペンネームなのか。
 すでに指摘したように，昭和4年に富士山のケーブルカー建設に賛成していた辻村太郎東大助教授がいた。私は，辻二郎は，辻村太郎の変名ではないか，と推測する。
- (7) 前掲『日本の国立公園』，47頁。
- (8) 前稿の38頁参照。
- (9) 辻村太郎「富士山と其の周囲の風景」，『国立公園』第1巻第7号，昭和4年9月，11頁。
- (10) 小島烏水「富士山ケーブルカー反対」，日本山岳会『会報』第50号（昭和10年10月）。『小島烏水全集第』第11巻，所収。
- (11) 松方三郎「他山の石」，前掲日本山岳会『会報』第50号。『アルプス記』，昭和12年，所収。
- (12) 黒田初子「国立公園に望む一こと」，『国立公園』第12巻第7号，昭和12年7月，13頁。
- (13) 『史蹟名勝天然記念物』第8巻第3号，72—3頁。
- (14) 前掲『御殿場市史』通史編下，第18章参照。
- (15) 『山梨日日新聞』昭和8年3月17日。
- (16) 同上，昭和8年9月7日。
- (17) 前掲国立公園委員会『特別委員会議事録』参照。
- (18) 『山梨日日新聞』昭和11年1月20日。
- (19) 前掲『富士山麓史』123頁以下参照。
- (20) 『史蹟名勝天然記念物』第11巻第8号，77—9頁。

The Establishment of Mt. Fuji National Park

Nisaburo MURAKUSHI

《Abstract》

Mt. Fuji had been thought to be one of the candidates for the National Parks since the end of the Meiji Era. In Taisho 5th or 6th the development plans of the Mt. Fuji area were proposed, having the nature conservation as the major importance. This was not a common scene amongst other candidates and it was temporarily suspended. However, in Taisho 10th the selection campaign for the National Parks had began, and four years later the development plans of Mt. Fuji as a National Park for tourism were proposed once again.

In Taisho 15th, the development of the north part of Mt Fuji for tourism, particularly the construction of a railway line between Otuki and Kamiyosida commenced and the work of railway construction had finally completed in Showa 4th. New roads for motorcar were created. The Fuji Mountain paths were repaired and improved that they had opened their doors to the modernization of climbing and the development of tourism for the area.

The development for tourism had started under a difficult circumstance where the National Park Planning Section of the Central Government, The Japan Society for Landscapes and Historic and Natural Monuments, scholars, the citizens and the local residents who all support the protection of nature and conservation of natural beauty of Mt. Fuji opposed strongly to such a plan.

Along with Hakone, Mt. Fuji had eventually won the National Park status in Showa 11th after a long battle between the tourism development and the nature conservation. Until then the assumption was that

those places were made National Parks purely for tourism but this may explain that it may have been incorrectly interpreted.