政策・社会のうごきからみた日光地域の野外レクリエーション利用の変遷に関する研究（1950～1975）

永 嶋 正 信*

Study for changes in utilizing Nikko as a field recreational area from the view point of trends of policy and society. (1950-1975)

Masanobu NAGASHIMA

摘要：1950～1975年の期間は、1868～1950までの日光地域の野外Rec. 利用の変遷に比べて最も激しい期間となっている。到達性・回遊性が高められ、利用客は26年間で700万人余の増加となり、1973年は1947年の36.6倍となっている。この期間は鉄道離れが著しく、自動車での利用が進んだ時期である。従って景観管理としての問題点が生じ新しく地域容量 Space Capacity が検討される時期を迎えている。

1. はじめに

今回1950～1975年の期間を選んだ理由は、前回1931～1950年について発表したがそれに続く期間であること。日光国立公園は1950年（9月22日）以降区域が拡張され、栃木県内の主要観光地が包含され、態勢が確立されたこと。1950年から25年間の経過で一つの区切りと認められること。以上によって1975年までの間とした。

2. 研究目的

日光地域の野外Rec. の政策及社会のうごきによって影響される来見客数と利用交通機関の変遷、消長を詳らかにしようとするものである。

3. 研究方法

別表の参考文献によるほか行政資料による。

4. 景観管理

行政による景観管理の主要なものは、1953（昭28）年には国立公園現地駐在員制度が、わが国で初めて取上げられ、単独駐在の形式で全国に6ヶ所配置される。日光では湯元に配置されるとともに同年日光湯元の集団施設地区関係の土地が林野庁から厚生省へ所管替となる。1970（昭45）年県事業として日光地区に自然解説員（管理員3名）が配置される。

日光の中心的風景の中禅寺湖に賛否があったが1960（昭36）年ダムが完成する。水位を高め総合開発を図る目的での施設である。中禅寺湖の管理権が県へ移管され、洪水調節、農業用水、発電と水利用が多目的に行われる。1968（昭43）年戦場ヶ原湿原の乾燥化に関する問題が起り、湿原の植生に影響を与え、植生が小群落化してしまったとの発表が財団法人国立公園協会からなされ、その後原因の一つとして開拓地の用水の全面的利用などが挙って

表－1 日光地域の野外Rec. 利用関連法規、計画、事象

年	・法規 ・計画 ・事象	備 考
1950 (昭和25年)	5. 18. 瀬戸内海国立公園区域拡張 7. 10. 秩父多摩 9. 5. 磐梯朝日、国立公園指定。② 9. 22 日光国立公園区域拡張（那須・塩原・鬼怒川）。①② 旧皇宮園地（皇居外苑・新宿御苑・京都御所）国民公園として開放 3. 1. ① 国立公園指定（7. 24. 琵琶湖, 7. 27. 佐渡弥彦, 7. 29. 耶馬日田英彦山）。② 5. 14. 下野新聞8景20勝投票。⑦ 道県地域制、公園条例制定8道県。② 7. 21～8. 20. 「自然に親しむ運動」始まる。② 毎日新聞主催、日本観光地百選々出。⑦	
1951 (昭和26年)	国立公園法制定20周年。④ P. 422 日本自然保護協会発足（民間有志）。② 6. 4. 国立公園協会、国際自然保護連合へ加入。② 3. 国補事業・杉並木根元保護石積工事（1959終了）。③ 公共施設に補助金はじまる 1/2 7. 22. 中禅寺温泉引湯完工。⑤	
1952 (昭和27年)	道路法改正～道路整備特別措置法制定 12. 第1イロハ板改良着手。④ 9. 9. 審議会より答申19ヶ所。② 3. 29. 「日光杉並木街道」特別史跡に指定。③ 2. 29. 金谷ホテル接収解除。④	

* 東京農業大学造園学科

年	・法規 ・計画 ・事象	備 考
1953 (昭和28年)	10.1. 管理員配置, 日光湯元集団施設地区外厚生省移管 (湯元55,620坪)。② 7.22. 国立公園計画標準決定。② 5.18. 日光・会津両街道国道に認定。③ 9. 日光イロハ坂有料道路として着工される。⑦	
1954 (昭和29年)	10.1. 第1イロハ坂有料道路開通。④ (L=6,487m W=6.5m R=15m 複合6m 最急勾配13.9%) 日光市制施行。④ 3.20. 「日光杉並木街道」天然記念物に指定。③ 日光・沼田線拡幅計画検討, 神橋附近 (5.7m幅)。⑦	
1955 (昭和30年)	運輸省観光局設置。② 国道119号一部拡幅舗装。③ 栃木県立自然公園指定 (益子3.1・太平山3.25・唐沢山3.25・前日光3.25)。⑦ 4.1. 国立公園施設整備費補助金打ち切り, 直轄のみ。②	
1956 (昭和31年)	日光湯元スキーリフト新設。④ 10.31. 「日光杉並木街道」特別天然記念物に指定。③ 栃木県立自然公園指定 (足利) 11.13。⑦ 3.14. 道路整備特別措置法公布。	
1957 (昭和32年)	国立公園法から自然公園法へ改正。② 10.1. 日光湯元集団施設地区厚生省告示第319号 (区域・詳細計画) 決定。	
1958 (昭和33年)	国立公園管理員の定員化。② 3.31. 道路整備緊急措置法公布。②	
1959 (昭和34年)	7.21~22 第1回国立公園大会, 於日光光徳。② 9.25~26 日光杉並木台風のため倒木 (72本)。③ 光徳集団施設地区一般計画追加	
1960 (昭和35年)	10.1. 日光国立公園管理事務所設置。④ 6. 中禅寺ダム完成。④ 栃木県立自然公園指定 (宇都宮3.15)。⑦ 3.31. 光徳集団施設地区所管替 (180,634㎡)。② 1.20. 中禅寺ロープウェー開業 (茶の木平992m)。④	
1961 (昭和36年)	1. 日光杉並木台帳作製番号札取付, 東照宮。③ 9.26. 日光杉並木倒木21本, 第2室戸台風。③ 10. 杉並木枯損木伐採119本。③ 7.1. 光徳集団施設地区詳細計画決定。②	
1962 (昭和37年)	那須岳ロープウェー完成。⑤ 4. 国補事業, 日光杉並木街道の復旧 (土盛, 土砂流失防止) 10年継続。③ 6.4. 日光湯元第2宿舍区集団施設地区計画追加。③ (厚生省公示第203号)	
1963 (昭和38年)	国民宿舎設置要綱制定。② 3.25. 日光杉並木突風により倒木80本, 山内長坂附近42本倒木。③ 1. 第2イロハ坂着工	
1964 (昭和39年)	日光太郎杉土収容手続始める, 建設省・栃木県。③ 4. 上記厚生大臣現状変更認める。③ 8. 日光太郎杉附近の道路拡幅事業の公告取消求め宇都宮地方裁判所に訴訟。③ 10. 東京オリンピック開催。④ 10.1. 中宮祠下水道処理開始。④⑤	
1965 (昭和40年)	10.6. 日光第2イロハ坂*・金精道路開通** ⑤ ・ L=9,468m W=6.5 R=20m 最急勾配8.5% ** L=8,141m W=6.5 R=20m 最急勾配10% ⑤ 3.25. 丹沢大山, 祖母嶺国定公園指定。7.10. 利尻礼文国定公園指定。② 5. 「日光杉を守る会」代表者中島健蔵発足, 日光杉並木街道300年の記録出版。③	
1966 (昭和41年)	自然保護憲章制定準備。② 6.1. 日光湯元下水道処理開始。④⑤	
1967 (昭和42年)	9.25. 日光杉並木倒木428本, 台風26号のため (残存本数15,795本)。③ 1.13. 古都保存法制定。② 2. 富山県議会「登山届出条例」可決。② 3.13. 経済社会発展計画決定。② 3.23. 高野竜神国定公園指定。12.11. 明治の森高尾・箕面国定公園指定。② 8.3. 公害対策基本法制定。② 栃木県立自然公園指定 (那珂川3.10)。⑦	
1968 (昭和43年)	軌道廃止, 日光〜馬返間 (10.6km)。④⑤ 例幣使街道, 御成街道の一部舗装開始, 杉並木枯損122本伐採。③ 5.1. 能登半島, 越前加賀海岸。7.22. 下北半島, 栗駒, 鈴鹿, 老姥対馬の各国定公園指定。② 8.23. 林野庁, 自然休養林制度定める。② 12. (財)観光資源保護財団。②	
1969 (昭和44年)	1.16. 海中公園制度化, 審議会から答申。② 4. 太郎杉判決, 東照宮勝訴 (宇都宮地方裁判所) 建設省, 県側控訴。③ 杉並木枯損木危険木伐採289本。③ 1. 東海自然歩道構想発表。② 5.30. 新全線開通決定。②	

年	・法規 ・計画 ・事象	備 考
1970 (昭和45年)	日光、馬返～明智平ケーブル廃止。①① (1.2 km) 6. 日光の自然を守る会結成。① 3.1. 日本万国博覧会開幕。② 10.26. 北海道自然保護条例制定・全国初めて。② 9. 日光杉並木街道日設保存協会発足 (日光～今市間並木観賞道路設定)。③	
1971 (昭和46年)	7. 1. 環境庁設置。② 8. 27. 尾瀬の道路中止問題了解 (大石環境庁長官)。② 栃木県立自然公園 (八溝7.20)。②	
1972 (昭和47年)	6.22. 自然環境保全法公布。② 日光杉並木例幣使街道沿い宅地造成工事開始、根系の切断みらる。③ 5.15. 沖縄返還、国立・国定公園指定。② 9. アメリカ、イエローストーン国立公園100年祭。② 9.1. 中禅寺湖有料道路着手 S.44.10.30～47.8.31 L=7,500m W=5.5m。② 10.1. 日塩有料道路着手 45.8.1～47.9.30 L=27,500m W=5.5m。②	
1973 (昭和48年)	日光太郎杉問題控訴棄却 (7.13. 東京高裁) 太郎杉初め15本巨木存続。③ 10. OPEC 石油戦略おこる。④ 1.25. 幸ノ湖観光船、中禅寺湖観光機船と合併、新商号中禅寺湖観光船 11.22. 国立公園計画の再検討の実施方針でる。② 10.18. 大雪山縦貫道計画中止。② 9.1. 都市緑地保全法制定。②	
1974 (昭和49年)	6.5. 自然保護重要決定。② 3. 国立公園内における自動車利用適正化要綱。② 11. 国立公園内における各額行為に関する審査指針決定。②	
1975 (昭和50年)	公園計画再検討 5. 箱根地域 9. 大山森山地域。② 2.21. 北富士地域追加、富士箱根伊豆国立公園。②	

る。1966 (昭41) 年日光湯元下水道処理開始4年後、湯ノ湖の水質汚染が問題となり、以後1970、71年計4回新聞紙上で取上げられる。1973 (昭48) 年にはヘドロの除去等具体的施策が試行されるが汚染状況は現在も続いている。

1971 (昭46) 年自然保護の要望及一般の活動が激しくなり各県では条例化が進むと同時に知事会を通じて自然保護関係の法規の要望を国に提出すると同時に県として自然保護条例案の検討に入る。1972 (昭47) 年県条例制定、審議会が開催されるなど自然環境の保護が一段と強くなる。

1973 (昭48) 年県自然環境保全調査がはじまり具体的に湖沼河川の浄化と自然破かいへのはどめが施策として取上げられている。県内各地に組織された自然を守る会の活動が活発化する。湯の湖の汚濁は1974 (昭49) 年にも指摘されヘドロの除去には方法の検討の結果、竣漂には89,000 ㎡を対象として概算50億円の所要経費と発表される。

特別史跡指定 (1952) 及天然記念物指定 (1954) 更に特別天然記念物指定 (1956) の日光杉並木街道を保護強化のため、文化庁長官1975 (昭50) 年に現地視察、保護の基礎調査が進められ、県の予算も認められる。

1974年県長期計画として1976 (昭51) 年から10年間にについて自然保護施策を重点とする手直しがはじまる。

5. 施設計画と整備状況

1952 (昭27) 年から国立公園施設の充実のため計画を樹立するとともに具体化が進む時期である。国庫補助に

ついて165 万円の額が決定各県へはじめて内示されるようになる。栃木県では到達性の改善と回遊性を高める目的で、各施設の整備を初め、基礎的計画の推進がみられる。県内各所のホテルが6 年余の接收の後解除となる。1955 (昭30) 年国の観光審議会が日光を観光ルート、観光地帯に編入する政策を発表する。

1953 (昭28) 年には日光湯元の所管替 (前記) があり集団施設地区として整備が進められるようになり、1961 (昭36) 年には光徳地区も同様の取扱いとなり利用拠点としての整備が進められるようになる。

1959 (昭34) 年スキー場事業として新たに、霧降、阿世湯、茶ノ木平が計画の対象に挙る。1961 (昭36) 年には冬季オリンピックを招致するために県として立候補し、それを機会として整備を図ろうとする動きが起る。1962 (昭37) 年県が受入態勢の実態として調査の結果、日光国立公園内の宿舎は216 軒、客室5,538 室 (うち外人客向1,473 室) と判明する。1966 (昭41) 年から明治100 年記念施設を設ける公共団体が多くなり、その一環として栃木県でも県民の森が計画される。1968 (昭43) 年から全国の国有林を対象に自然休養林制度がはじまる。1970～72 (昭45～47) 年にわたり中禅寺湖畔に、はじめて埋立による駐車場が立木観音前に整備される。1950 (昭25) 年から国立公園に編入された那須地区には1967 (昭42) 年にはホテルの新築ブームが起りその結果収容力が合計で10,000 人を越すようになる。

この時期は道路整備について進展を迎える時期である。旧イロハ坂は1951 (昭26) 年の地質調査にはじまり、1953 (昭28) 年有料道路として着手する。1956 (昭31) 年日

光街道の舗装が完成し引き続いて、1960（昭35）年には東京オリンピックに備えるため神橋附近の道路改良として現地測量の結果、太郎杉等15本を伐採拡幅の案がつくられ、1964（昭39）年道路改良に対して厚生大臣から承認されたが、いわゆる太郎杉問題として「事業認定および土地細目公告取消し」「県収用委員会裁決取り消し」を求めて東照宮が、建設省、栃木県知事を訴えて法廷へ出されたものである。1973（昭48）年には東京高等裁判所で開かれ、宇都宮地方裁判所の判断を全面的に支持、国、県の控訴を棄却し、この件に関しては一応の終結を迎えている。

1962（昭37）年には栃木、群馬両県の長年の懸案であった金精峠有料道路の起工式が、1963（昭38）年オリンピック時に開通を目標として道路公団によって行われた。1965（昭40）年10月金精道路、第2イロハ坂道路とも同時に開通式を迎えている。国道120号線で、未改修の曲線として竜頭の滝附近の局部改良が1966（昭41）年から2年の継続で行われ、日光～沼田線の幹線については行きどまりの解消、イロハ坂の安全走行が可能になり日光の主要部分を貫通する快適な車道が整備されたことになる。

日光各地を包含する観光重点策として、県内の道路整備を取上げた以後は、冬季観光客の誘致と広域観光の推進を目標に、群馬県、長野県、福島県、茨城県など隣県との広域ルート計画を進める広域観光を目標とする計画が進められる。

大規模構想の一環として1967（昭42）年中禅寺湖南岸の道路計画を踏査、1969（昭44）年県道中宮祠足尾線の一部として立木観音～半月峠間延長7.5kmを有料道路として認可申請の上、1969（昭44）着手、72（昭47）年竣功供用開始を行っている。自衛隊に委託工事で風致上問題の塩那スカイライン（塩原～那須間）7年後に完成を目標にしている計画を1973（昭48）年に発表される。その後も工事内容について多くの批判を受ける。1973（昭48）年公共事業及林道工事によって施工済の日光清滝から光徳間の新ルートの区間を有料道路として活用するための会社が申請準備に入るが、裏男体有料道路問題として自然を守る会と対立する。霧降高原を通過し、日光から栗山村へ抜ける霧降高原有料道路は、延長16.3kmを1972（昭47）年から1976（昭51）まで施工、供用開始を行っている。1974（昭49）年戦場ヶ原道路の一部への自動車の乗入禁止を夏期の間周辺保護のため実施する。1972（昭47）年東北自動車道の宇都宮以南区間開通となる。1973（昭48）11月石油危機非常事態宣言以後ドライブ客の減少が起り一例としてイロハ坂の利用台数に現われ66%減少し、一時的ではあるが打撃を受ける。

以上施設整備及び計画に関するうちで、道路に関する

内容が急激に増加し、建設期間に入ったとみられるのがこの期間の特色である。到達性と回遊性を高めるための方針が具体化されているがその主なものは、イロハ坂、金精峠、中禅寺湖有料道路、霧降高原、観光拠点の連絡車道として林道等の改善、新設工事などがあるが、1972（昭47）年5月太郎杉を伐採しない方針発表の以降、道路に関する新設工事が少くなる。

歩道としては奥日光自然研究路として小田代ヶ原一帯、湯の湖一周、戦場ヶ原木道及び竜頭の滝沿いの車道改良工事に伴う旧道の歩道兼観瀑台化など新設改良が行われ歩道の延長は増加、利用者も増加している。

1974（昭49）年3月30日自然破かいで問題となる塩那道路の総点検を国会衆議院予算委員会で取上げられる。同年5月尾瀬等でマイカー規制が行われるなど道路についての見直しが各地で盛んになる。1975（昭50）年日光道路について清滝と馬返間6.0kmについて調査検討が進められる。東北自動車道矢板～白河間は1974（昭49）年に開通し徐々に全線開通に近づく。1972（昭47）年鬼怒川～塩原間に既存の日塩道路を有料道路として全面舗装、局部改良の上開通、延長27.5kmとなる。このほか日光地域に影響する他地域の道路には、那須原原有料道路L＝10.3km那須山麓有料道路L＝7.4km、那須甲子有料道路L＝6.7km（栃木県側）、八方ヶ原～塩原道路L＝13.0km、前日光高原道路L＝7.5kmの造成がなされている。構想又は計画として挙げられているものに、日光、鬼怒川、塩原那須を一本のルートで結ぶ日那スカイライン構想が発表されている。女夫淵～八丁の湯間の道路は延長する奥鬼怒スーパー林道問題は後に尾瀬道路問題に進展するが、地元は地域開発で期待を寄せる一方自然破かいの批判が起る立場に立たされる。また別ルート光徳～川俣間の改良は奥日光と裏日光を結ぶための回遊性を高める道路として、更に中禅寺湖畔林道の改良延長などによって観光利用を図るなど構想、計画が実施に移される時期である。

6. 来見客数の推移と利用方式

1951（昭26）年講和条約調印後に向けての観光事業の推進を県が目標として各種の施策を集中した結果、日光への利用客は第2表のようである。

推移についてみると1947（昭22）年以降、1973（昭48）年までは順調な伸びを示し、この26年間の増加は7,055,000人であり1973年は47年の36・64倍となり、この間前年比増加率は12%から36%の伸びを示す年は6回に及んでおり何れも景気循環とも重なっている。1965（昭40）年以降の伸びは鈍化しており、1973（昭48）年のピークを迎え、以後は減少に転ずる。参考のため1975（昭50）年以降10年間のうち6年間が前年比で減少の年であり、

第2表 来見客数の推移及び来見交通機関

区分 年別及景観名	来見客総数 千人	前年比 %	昭和48年を 100とする指数	国鉄 千人	総数比率 %	東武 千人	総数比率 %	鉄道関係 総数比率 %	バス・自家用車 千人	総数比率 %
1947 (昭22)	1,226	—	15	471	38	756	62	—	—	—
48	1,344	10	16	475	35	869	65	—	—	—
49	1,185	△12	14	448	38	737	62	—	—	—
50 (昭25)	1,245	5	15	568	45	657	53	98	20	2
51	1,694	36	20	684	40	861	51	91	148	9
52	1,800	6	22	815	45	642	36	81	344	19
53	1,929	7	23	984	51	801	41	92	145	8
54	2,177	13	26	1,194	55	762	35	90	220	10
55 (昭30)	2,305	6	28	1,114	48	738	32	80	454	20
56	2,840	23	34	754	27	713	25	52	1,373	48
57	2,888	2	35	970	34	724	25	59	1,193	41
58	2,935	2	35	874	30	620	21	51	1,441	49
59	3,514	20	42	892	26	787	22	48	1,835	52
60 (昭35)	3,738	6	45	969	26	697	19	45	2,072	55
61	4,193	12	51	977	23	677	16	39	2,538	61
62	4,471	7	54	918	21	676	15	36	2,877	64
63	5,122	13	62	957	19	754	15	36	3,411	64
64	5,386	5	65	758	14	739	14	28	3,889	72
65 (昭40)	5,673	5	69	842	15	747	13	28	4,085	72
66	5,949	5	72	686	12	680	11	23	4,584	77
67	5,964	1	72	642	11	701	12	23	4,620	77
68	6,421	7	78	621	10	706	11	21	5,094	79
69	6,901	7	83	608	9	836	12	21	5,457	79
70 (昭45)	7,010	2	85	520	7	831	12	19	5,659	81
71	7,325	4	88	630	9	1,015	14	23	5,680	77
72	7,854	7	95	609	8	1,135	14	22	5,540	71
73 (昭48)	8,281	5	100	583	7	967	12	19	6,335	77
74	7,622	△8	92	555	7	1,142	15	22	5,327	70
75 (昭50)	7,925	4	95	680	9	1,077	14	23	5,629	71
76	7,511	△5	91	669	9	1,011	13	22	5,250	70
77	7,452	△0.8	90	622	8	960	13	21	5,328	71
78	7,550	1.3	91	582	8	919	12	20	5,553	74
79	7,171	△5.2	87	540	8	910	13	20	5,441	76
80 (昭55)	7,009	△2.3	85	546	8	951	14	22	5,231	75
81	6,721	△4.2	81	500	7	940	14	21	5,005	74
82	6,901	1.0	83	569	8	920	13	21	5,235	76
83	6,900	△1.0	83	537	8	893	13	21	5,322	77
84	6,983	1.0	84	536	8	881	13	21	5,439	78
85 (昭60)	7,155	1.0	86	458	6	881	12	18	5,675	79

日光市史(下巻)と日光市観光統計書によって永崎加軍(1986)

4年間が僅かの伸びとなっている。その結果1974(昭49)から減少の年が多く1985(昭60)年の来見客数は1974(昭49)年の客数の93.9%にとどまっている。利用方式としては1956(昭31)年以降鉄道関係利用客の急激な減少がはじまっている。それが進行して1959(昭34)年には前年1958(昭33)年との間に、鉄道利用率(国鉄・東武の総数比率)と自家用車率(貸切バス及自家用車の総数比率)との間には逆転現象がみられる。1964(昭39)年以後の自家用車率は上昇を続け、70%以上の時代を迎える。1959(昭34)年9月国鉄日光線電化完成、1960(昭35)

年10月東武鉄道はデラックスロマンスカー運転所要時間2時間と短縮される等輸送条件が改善される。1959(昭34)年8月日光国立公園の流動調査によれば、日光地区59%、鬼怒川・川治地区25%、塩原8%、那須8%と利用実態が明らかとなる。日光地区への利用客の集中度を示すとともに鬼怒川・川治地区への宿泊客の殆んどが日光見物客で占められていることも分る。外人客は東武7、国鉄3の割で利用している。

7. 考 察

景観管理で水関連では水位、水質、水量などが中心で湯の湖、中禅寺湖及びこれらに注ぐ溪流、滝などに対する問題が特に多く、湯の湖には湖畔の湯元集団施設地区の整備が行われるが、終末処理の不完全な設備による湖中への排水のためヘドロの堆積、水面に汚物の浮上が問

年10月東武鉄道はデラックスロマンスカー運転所要時間2時間と短縮される等輸送条件が改善される。1959(昭34)年8月日光国立公園の流動調査によれば、日光地区59%、鬼怒川・川治地区25%、塩原8%、那須8%と利用実態が明らかとなる。日光地区への利用客の集中度を示すとともに鬼怒川・川治地区への宿泊客の殆んどが日光見物客で占められていることも分る。外人客は東武7、国鉄3の割で利用している。

1966(昭41)年冬の利用客が増加している報告があり、スキー場を中心とするイベントがその有効な原因となっている。1964(昭39)年以降自家用車率は70%を超え、反面鉄道利用が減少し、特に国鉄利用は激減期を迎える。1973(昭48)年の石油危機以後 来見客数は減少するが自家用車率は変わらず70%台を継続するが、1969(昭44)年以降総数比10%を割った国鉄の利用客は1985(昭60)年まで回復のきざしは見られない。対立関係にある東武鉄道も利用客が減少するものの1960(昭35)年からは10%台を占めている。

題化し除去作業がはじまる。開発当初から処理について湯の湖及関連水系に汚染を及ぼさないように方式、能力などを慎重に選ぶ必要がある。戦場ヶ原乾燥化のため湿原回復には開拓地へ用水の独占利用が原因として挙げられるが、生産優先の水利利用態勢に問題がある。

杉並木には枯損木が目立ち、これに対して保護強化策を次第にとろうとするが、決め手とはなっていない。

神橋附近の改良事業については、東京高等裁判所の決定後、建設省、栃木県は控訴を棄却するが、1973（昭48）年以降を境として県内は自然を守る会の活動の活発化が目立ち、栃木県長期計画について自然保護を基本にした内容で手直しをするなどが行われると同時に自然環境保全調査及びそれらの地域指定を促進するなど方向変換がみられる。国の立場では日光国立公園計画の見直しが行われ保護について強化が図られ、政策転換がみられ次第に波及する。鹿の減少及自然保護を理由として日光国営狹路の使用停止があり、また国設特別鳥獣保護区を設定するなど野生動物保護を図る地区が増加する。

道路及交通機関についてみると、到達性、回遊性を高めるための道路整備が急速に進む時期である。県として当初比較的消極的であったものが、1959（昭34）年2月新知事が選出されるとともに、徐々に進歩し、明治時代から懸案の金峰峠道路の開通について、11年の間隔をおいて実施された第1、第2イロハ坂の改良・新設によって上り、下りの専用道路として効率よく且、除雪、補修等の管理が行える有料道路として継続運営されるようになり、観光客の到達性が画期的に向上する。更に林道の新設、改良によって奥地へ車が入るようになる。上高地等にはじまったマイカー規制が日光へも波及するようになり、1971（昭46）年尾瀬、戦場ヶ原等に通じる自動車道についての規制が行われ行政姿勢の変更などをはじめ各地の道路についても問題が起る。日光・宇都宮専用道路について日光 I. C. と清滝間の国立公園区域内の計画について反対運動がおこる。そのため計画について景観解析などの検討がはじまる。

霧降道路、日塩道路、も有料化による整備が進む。東北縦貫自動車道の区間開通の段階を迎えて、自動車利用の本格化の時期となる。日光地域以外では国立公園編入以後急速に道路の建設がはじまり、幹線及び地区内の範

囲で整備が行われる。県内他地域の整備が進行すると日光地域との連絡を図ろうとする長距離道路が計画される。神橋附近の現状変更を主とする太郎杉裁判に結審を迎えるとともに社会状況の変化によって開発計画、中でも道路に関する計画、事業が減少する。以上の如く変化に富んだ25年間であるが、これを特色にもとづいて影響を与えた主要原因を示す。

1945～50年 開発準備期、戦後の混乱から立ち直り復興のために諸計画及び態勢づくりがみられる。

1951～65年 開発実施期 1952年旧道路整備特別措置法により有料道路制度を認めるようになった。

1966～70年 自然保護へ傾斜期 自然保護思潮の普及徹底により自然保護に傾くようになる。

1971～75年 自然保護の重視期 経済変動の引き金となった O. P. E. C 石油戦略が原因の一つとして挙げられ開発事業の手控えが定着する。

8. むすび

現在みられる道路など社会的資本の形成は略々この時期に行われ、経済的影響及び太郎杉裁判等自然保護思想に重点が移り、利用の増加が抱えられる。景観管理と利用との調和点を見付ける地域容量の提案がなされた。今後は地域により、利用施設の種別規制を検討する必要があると思料される。

参考文献（対象番号は第1表と対照）

- ①日本の国立公園発行昭和26年10月1日財国立公園協会監修厚生省国立公園部
- ②自然保護行政のあゆみ発行昭和56年10月1日第一法規一自然公園50周年記念一編環境庁自然保護局
- ③日光杉並木街道発行昭和53年4月1日日光東照宮監修文化庁・栃木県教育委員会
- ④日光市史上中下巻発行54年12月20日光市
- ⑦下野新聞マイクロ所蔵 栃木県立図書館コピー
- ⑨温泉が欲しい 中禅寺温泉由来記 高松三郎著
- ⑩経済指標のかんどころ81年 編集富山県統計情報課
- ⑪写真でみる東武鉄道80年発行昭和52年11月1日東武鉄道株 一明治、大正、昭和三代の変遷一
- ⑫高速道路便覧86年版発行全国高速自動車国道建設協議会 監修建設省道路局

Summary : In this period, Nikko experienced the most dramatical changes in utilization of field recreational area.

Since way of transportation and excursion was improved, the number of tourists in Nikko increased 7 million in 26 years. In 1973, it recorded 36.6 times more than in 1947. The number of travellers using railways decreased remarkably, on the other hand the number of owner-drivers rapidly increased.

These changes caused some problems in protection of landscape and space capacity had to be examined.