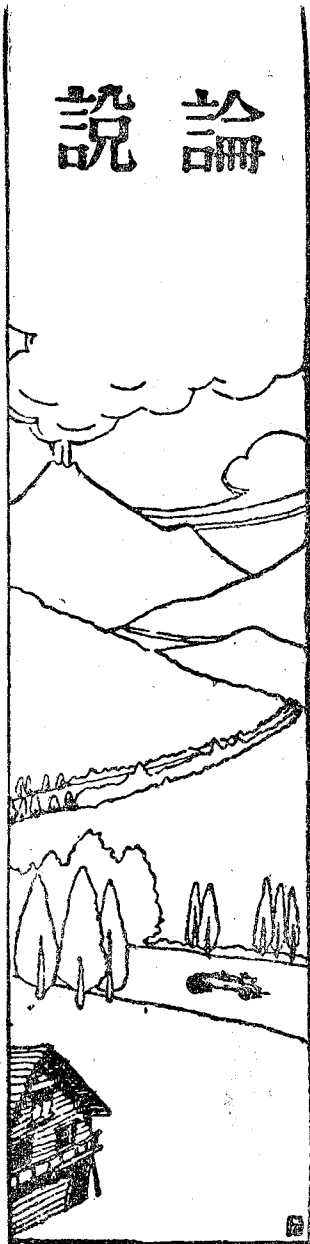


論 說



道路と風致の問題

林學博士 田 村 剛

風景地を開發するためには、道路を設けねばならぬ。道路なき風景地は埋藏された金鑛に等しい。風景地の利用を促すためには、美道が穿たれ、愉快な交通機關が運轉せられねばならぬ。

然るに交通機關の發達の幼稚な時代に生れた人々は、馬背や駕籠や馬車によつて運ばれてゐた。そして當時の旅行を想ひ起す者は、この程の交通機關が探勝のために最も風雅であつて、いかにも風

景地に相應はしいものとしてゐる。従つて近年の發達にかゝる電車や自動車を以つて、風景地を破壊するものとなし、天然風景地に自動車道や電車道を設けることに極力反對する者がある。一通り尤ものやうでもある。余はこれ等道路と風致との關係に就いていささか私見を公けにして是正を乞ひたいと思ふ。

二

風致と道路との關係を考へるに就いては、先づその道路の種類従つて交通機關のことをも考へて見ねばならぬ。

交通機關は舊式の馬や駕籠に對して、新式の自轉車自動車等といふものが出來た。その得失について一考する必要がある。先づ舊式のものでは、道路の勾配や幅員が比較的自由であるから、山岳溪流地方等變の多い小きざみな本邦の風景地には容易に設けられ、又經費もかゝらぬので、自由に興味ある地點を縫つて穿つことが出來る。速度も遅いので、ゆるく探勝するに便利である。自動車はかなり急勾配を登るけれども、一定の制限があつて、道路の延長を増し、且つ幅員も廣くなるので、盛土切取等が著るしく目立つて、所謂風致問題にふれるやうになる。築設の經費も高くなるので、存分に開鑿するわけには行かない。然し利用者の側から言へば、速力が速いので、旅行は短時間に隨分はかどつて行くのである。(一萬尺以上の高山地方迄も征服せられて、併も一日半日によく上下することさへ出來る。乗用も樂であるから、婦女子の利用にも適し、且つ同じ距離を馬によるよりも遙かにそ

の賃金は低廉となる。要するに新式の交通機關はいかにも現代の要求に添ふやうに出来上つてゐる。たゞ築設維持費の大なることと、馬によるよりも速力が大であつて、探勝にはあまりにあはたしいことと、道路が風致を破壊しはせぬかといふことが、主なる難點となつてゐる。然し大抵の風景は一時間十哩乃至二十五哩の速度で走れば、快して速すぎるといふ感はしない。又要求すれば更に緩くも出来るわけである。ところが風景の單調な地方では、馬ではのろくさくて我慢出来ぬ場合がある。三四十哩も走らせて見たいことさへないではない。かくして自動車は風景地に相應はしい理想的交通機關であることに、少しも異論はないのである。勿論場所によつては、馬や馬車や、轎子によるを可とするものもあり、モーターボートや汽船によるを優れりとするものもあるが、それは寧ろ特別な場合と言はねばならぬ。

果して然らば自動車道路の風致に對する問題は如何といふに、自動車道路の設計如何によつて左右せられること勿論であるが、自動車道路はその勾配と幅員との關係上、風致的にはやゝ目立つた人工的な線を劃することになるので、自然風致と不調和になりはせぬかといふ疑問が起つて来る。

三

天然風景は加工物を添加することによつて美化せらるゝことが甚だ多い。スイス地方の湖水全景が、いかにその湖畔の都市や埠頭のために美化せられてゐるか、純自然の山岳全景たるアルペン地方さへも、その間に點綴せらるゝホテルや停車場によつて、屢強調されてゐるのを見るのである。同

様にして自動車道が自然全景の添景となれる場合は決して少ないことは言はせない。スキスやイタリ等の山岳地方を旅行したものとつてこの経験は殊に深いのであるが、アメリカやカナダの雪嶺地方の山岳風景地にも、その適例を見出すことができる。余は其の一例としてスキスで一番美はしいファイアワルド、ステツテル、ゼー湖畔で有名なテル祠堂のあたりを走るアクセン街道と、これによく似たアメリカのポーランド市よりコロンビア河に沿うて走る街道とを挙げたいと思ふのである。

風景地の自動車道路の風致問題は、遠くより望む場合と、道路上を進みつゝ眺める場合とに分れる。自動車道が原始的な大風景地に人工的な路線として目立つ場合には、これが純自然の景觀を破るために大いに惜まるゝ心地のすることもあるが、又それは自然への加工として、對照の美を味はひうることも少くない。然して普通は後者の場合で、景の加工が風景の美装に一致することが多いのである。そしてその加工は必要なる程度に於て、十分に徹底せしめる方が面白い。石垣でも、推壁でも、橋梁でも、存分に人工的手法を採用して、却つて成功してゐるものが多いのである。その結果を恐れて手ぬるい調和的な技巧を施して却つて失敗することが少くない。自然の岩盤でもないのに、人造石の岩盤を橋臺に使用したり、石垣に強ひて轉石を用ゐたりする例が夫である。淺薄なそして虚偽に充ちた趣味となり他はない。この際實用と必然とより來る一切の構造や材料には大して不調を來すやうなことがないといふのが、余の持論である。尙ほ余のこの主張に就いては、拙著造園學概論中の遊覽地經營の項を一讀せられたいのである。

四

然るに自動車道に限らない。風景地の道路を設計し施工するに、あまりに規矩に囚はるゝことも、禁物である。勾配にしても幅員にしても、強ひて設計書通りに施工しようとして、無理な不自然な工事をして、風趣を害することが稀でない。風景地の道路は多少曲折し上下しても、又幅員に廣狹があつても、それに何等かの理由さへあれば、決して不快ではない。却つて風致の變化を計つて面白いことになる。幅員を一定に保たせるに、強ひて岩を崩したり路面の障礙物を除去するために、あたり路線に當る老大木を切つたりする例が甚だ多い。これは風景に理解なき施行者の責であらう。海外の公園道路などでは、路に當つて屢大木がゆかしくも伐り残されてゐるのを見ることがある。

路傍の森林なども、工事に就いてなるべく保護したい。そのために多少の工費を増すとも、いたし方がないではないか。路傍の風致樹が路面の日射を妨げて、維持費を高めるやうなこともありうるであらう。然しそれ位の犠牲をば忍ばねばならぬことはいくらでもある。かゝる場合には始めよりその局部の構造に工夫を凝らして、排水の方法を講じて置いてもよいのである。

要するに風致に同情あり、理解ある設計であれば、道路は決して風致を破壊するものでなく、寧ろ美化するものであるといふことを信じたい。道路の改良に就いても、この方面のことを十分に研究して頂きたいと思ふ。

電車やケーブルカーなどは、加工の程度が更に著るしいので、風致問題を惹起することが多い。ア

アメリカの國立公園内ではその兩者を許さぬ方針となつてゐる。然しスキスあたりの風景地では、少しもこれを顧慮することなく、大膽にやつて成功してゐる例が少くはない。但し計畫に就いては一倍の苦心を要するであらう。

五

本邦はスキス、カナダ等と共に、世界的大風景國であつて、日本が世界に誇りうる唯一の資源は風景である。とさへ考へられる。而してこれを開發するためには現代が要求する最新式の道路と交通機關とを設けねばならぬ。従來の汽車や汽船や電車や自動車は、専ら實利本位に經營せられたけれども、將來はそれ等を享樂的にも利用せしむべく、經營したいのである。

徒らに因習的骨董的趣味に溺れてゐるてはならぬが、さりとて、いつ迄も實利一遍の道路や交通機關をもつてゐるのでは、困りものである。近時都市計畫の發達と共に、都市の道路や橋梁に就いて美的側面が注意を惹くやうになつたが、今後は同一の態度を先づ風景地に及ぼして行きたいものである。數十哩に亙る世界一の美道コロンビア街道が完成して以來、この道路のドライブはポートランド市の最大の呼物となり、ために同市の遊覽者は幾百萬といふ數に達する盛況であるが、道路費に投ぜられた資本は、優に回收されつゝあるといふ話である。記して結尾としたい。