

論 說

國立公園と道路



田 村 剛

國立公園は國の施設する公園である。そして世界的に觀念せられたる國立公園は、人爲の公園ではなくて天然の傑出したる大風景地を劃して、その公園の領域とし、その區域内の天然風景を及ぶ限り天然状態に於て保護すると共に、これを廣く公衆の利用に適せしめんとするものである。國立公園の目的は國土の記念國民の保健、休養教化等多方面に亘つてゐるけれども、この點では都市公園とさほど違つてゐる譯でもない。従つて國立公園が都市公園と著るしく異なる點は、その風景が既に天然に完成せられたものであつて、それをそのままの姿で保存することが、國立公園の目的に合致する

ことである。国立公園の施設としては公衆の宿泊、野外運動、娛樂等のために相當な人爲的施設を加へるけれども、それは本來天然の風景を破壊しない限度に於て行はれる。勿論国立公園は一時に數千からの人を一箇所に收容せねばならぬこともあるので、その爲に風景が毀けられたり、或は利用者が雜沓したりするやうな、そんな繊細なそしてせましい風景地であつてはならぬのである。かくして国立公園の事業は、自ら分れて二つとなる。その一つは風景の消極的保存であり、他は風景の積極的開發である。そしてその保護と開發とは互によく調和して矛盾を來さぬやうに統制することが、その經營上の要諦である。

博物學者や登山家などのうちには、兎角かうした天然風景地が公衆の爲に開發せられることを好まない者もある。中にはさうした地方に多數の公衆が出入することさへ好ましくならぬこととする者もある。然し国立公園とせらるゝが如き風景地をば、何人もこれを探りたいであらう。そして國民をして廣く利用せしめるやうに施設することが、国立公園設置の目的なのである。若し一部學者や少數登山家達のためならば、國はこれを公園としないのである。原始そのまゝの状態に於ける自然を觀察し鑑賞しようといふのであれば、それは公園以外の地を求めて欲しいのである。国立公園となるが如き地をば、年齢性職業の別なく、凡ての公衆が利用出来るやうにしたいのである。国立公園の創設せられたるアメリカ合衆國では、その始め、国立公園内に自動車を乗り入れることに對しては、山岳會あたりでは切りに反對運動を起したこともあつた。彼等の主張する所によれば、国立公園

の地はリユックサックを背にして來るが如き人々にのみ開放せらるべきものであるといふのであつた。然し今日ではもはや此種のエゴイストは聞かれなくなつた。

二

國立公園はその本質上あまり交通の便利な位置に設けられることはないのである。本邦の國立公園候補地は比較的よく開發せられてゐて、今日でも既に多くの利用者を誘致してゐるものがある。候補地十六箇處では五百萬人の探勝者を有するが、一箇處で數十萬に達するものは少くない。箱根の如きは一箇處で二百萬を算する盛況である。これをアメリカ合衆國に於ける統計に就いて見るに、最近一ヶ年間の國立公園利用者總數は二百四十萬人であつて、一公園平均の利用者數は十二萬四千人、一公園にして利用者最大のなるはヨセミテ國立公園の四十九萬人である。従つて本邦の國立公園候補地中には利用者數に就ては、既に遺憾なきに近いものがあるといふも過言でない。但しその利用者の種類利用の方法等に就いて見れば更に民衆的に、そして一面には外客誘致の目的にも適ふやうな特殊施設を要する状態にある。即ち國立公園の利用者をば一層廣い階級に及ぼし得るやう、その施設は大衆向きとしなければならぬし一方外客を迎へるためには幾分貴族的に、そしてホテル其他に就いて特殊な施設を要するのである。

國立公園の利用を催す爲には宿泊施設を完備することが最も急務であるが、それと同時に、頗る重

要なるは交通施設である。国立公園は先にも述べたやうに決して交通至便の位置に選ばれる筈はない。傑出したる大風景は兎角交通不便の位置にあるのである。これを開發するには鐵道軌道道路飛行機等によるのである。勿論国立公園は交通上の幹線に當るべき鐵道と便利に結ばるべきであるがその幹線と国立公園とを結ぶには鐵道の外軌道や道路によるものが頗る多い。就中道路によるのが最も普通であらうと思ふ。即ち国立公園を開發する爲の交通施設は主として道路と自動車とである。又国立公園内の交通機關としても自動車が専ら用ひられるであらう。

三

国立公園への交通聯絡線として道路が最もよいといふには相當の根據がある。その第一は聯絡線は比較的短距離であるから鐵道や軌道とするよりも自動車道路として乗替へることなくそのまゝ公園内へ乗り入らしむる方が乗客の爲に便利なことである。今日世界の大勢は短距離の鐵道や軌道は漸次自動車に代りつゝあることも上述の根據を與へるものである。アメリカ合衆國の如きは国立公園聯絡道路が大成せられ數千哩に亘る環狀線が西部地方の著名国立公園を連ねて完全に廻遊せしむるやうになり隣國カナダの国立公園をもこれに結びつけて國際的な国立公園聯絡道路を實現しつゝある位である。まして交通幹線より分岐する支線の如きは今後は自動車道路であるといふも決して誤らないであらう。殊に国立公園が山岳地方に介在する場合には鐵道線路よ

りも自動車道路の方が、その建設が遙かに容易であり、且つ經濟的でもある。尙ほ又國立公園の多くは利用期間が比較的限られてゐて、年中開園する場合が少いのであるから、鐵道のやうに大きな資本を固定する事業よりも、乗合自動車の方が遙に算盤に合ふのである。國立公園の利用者は開園期と雖も、その數は偏し易いであらう。これも亦自動車の方を有利とする譯である。

國立公園内の交通施設としては、勿論自動車の方がよい。アメリカでは一切の鐵道を國立公園内に引き入れることを許さない。ケーブルカーさへも絶対に許されぬ。それは此種の人爲的施設が國立公園の風景を破壊する爲である。余は日本に於ても此事情は少しも變るまいと信ずる。果して然らば國立公園に導くための園外の聯絡線と雖も、やはり自動車道路の方が風致上好ましいことになるのである。

さて國立公園内の道路は山岳道路であり、且つ雪等のために、年々著るしく破壊せられる虞れがあるので、最初の建設費を惜んで、よい加減のもの、間に合せのものを築造することは、却つて不經濟となることが多いと思はれる。従つてその構造を耐久的なものとするを得策とするであらう。その國立公園の幹線道路の如きは、なるべく速かに鋪裝するがよいと思ふ。少くも碎石マカダムとし、オイルリングを施す位にはしたいものである。アメリカ合衆國のやうに家用自動車で入園する者の多い場合には、入園税を課して、それを道路の修繕費に充當するのも一案であるが、本邦ではさほど家用自動車の利用者もないから、せめては乗合自動車會社等に特許して、關接に乗客に對して課税する

のもよいと思ふが然し公園の利用を促す爲には、なるべく国立公園の利用者の負擔をば軽減するやうに努めたいのであるから、これは遽かに賛成し難いのである。

最後に国立公園内に於ける専用自動車道の施設は大いに勸奨したいものである。現に富士や日光等に此種の出願もあると聞いてゐるが、洵に結構な話である。又一般自動車道路は各国立公園候補地に於て夫々著手せられ、最近かなり大規模に實施しつつあるは、十和田に於ける青森縣の計畫、富士山に於ける山梨、静岡兩縣の計畫、阿蘇山に於ける熊本縣の計畫等である。尙ほ土木局では失業救済の爲に新たに國道府縣道、中國立公園候補地地方へ出入するものより、工事に著手する意向のやうに聞いてゐるが、眞に時機に適したる措置として、吾人の双手をあげて賛意を表せんとするものである。

失業救済道路改良工事に就て

川 西 實 三

大正十四年以來政府は地方公共團體に勸奨して所謂失業救済事業を起興せしめ、之に對し起債の許可、低利資金の融通、勞銀の補助等各種の便宜を與へ、以て失業の緩和に努め來つたのであるが、昭和