

されば須く工事を擴張すべきである。尤も國家の財政上困難なる事情あるべきも熟練工の需要を喚起し、材料供給の爲め諸工場の繁榮と共に種々の方面にも餘澤を與へ購買力を増進し、徵稅上にも好影響を及ぼし、例の赤字問題も消失するに至るべし。目下諸物價下落の底なれば極めて低廉なる工事費にて改良を行ひ得べく、洵に一舉兩得である。機關に油を注がずして徒に不況を啣つは餘りに無策ではないかと思ふ。兎に角如何に失業救濟事業とても前陳したる合理的計畫の下に施工し工費の合理化を希望して止まないものである。

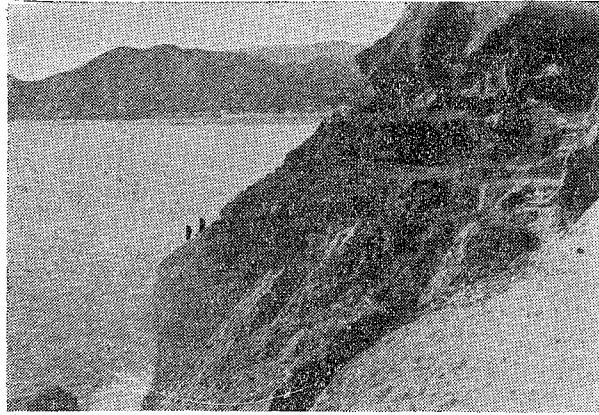
風景地に於ける道路の功罪

田 村 剛

開發せられざる風景地は埋れたる金鑛に均しい。古く道路は産業、軍事等のために開鑿せられた。然るに近代道路は更に新たなる使命を發見せられるに至つた。

近代人はその日常の單調にして過激な生活から逃れて、心身の休養慰樂を求めるために、その餘暇

時間換言すれば休養時間を最も有効に利用せんが爲に、観光旅行や保養旅行に出かけることが頻繁となつた。それには殊に近代著しく發達せる自動車を利用して遠距離にある自然の風景地を採る



木ノ本附近鬼ヶ城の斷崖

の風が遽かに勃興するに至つたのである。従つて道路の如きも、さうした旅行者を運ぶために、近代的な使命を帯びるやうになり、道路は自ら産業道路、軍用道路より分れて、觀光道路として成立ち得ることとなつた。かくして道路は風景地や休養地を開發するに必要缺くべからざる施設となり、そこに道路が風景地に對して絶大なる功績を認められるに至りつゝあるのである。

然るにかくして風景地に於て道路が開發せられ、大衆が容易に景勝に親しむことが出来るやうになると、そこに却つて道路の罪害的側面が胚胎することにもなつた。自然風景地に現代人の最も隨喜すべき原始風景地が、道路によつて開發せられると、忽ち乗合自動車が運轉せられ、その經營者は觀光客誘致のためにきつと宣傳に努める。かくして大衆は群をなして押し寄せて来る。旅館、料理店、喫茶店、カフェ、賣店等が櫛比する。別荘が開け、やがて大仕掛けな分譲地等が起る。何れも景勝の

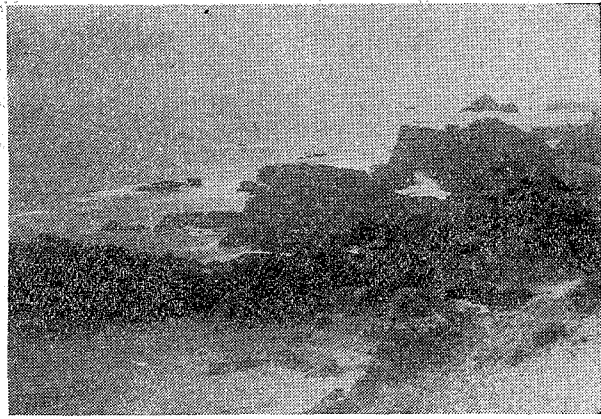
地を下して占據し、やがては、風景を破壊し、大衆の利用をも妨げるに至る。識者はその風景の俗化せられたのに眉をひそめて、遂に顧みなくなる。かくして風景論者はそれ等の事實に徴して風景地への道路の開鑿に對して、反感を抱く結果ともなるのである。然しかうした事實を救済して行く途はないのであらうか。

二

日本は世界の風景國として自他共にこれを許してゐる。日本の風景國としての特徴は、アメリカやカナダや支那等と異なる、スキスのその如く、國土を擧つて美はしいといふ點にある。そしてその景勝地は山岳地方にも海岸地方にも分布して、頗る多方面である。その風景の質は富士や阿蘇のやうに雄大なものよりも、却つて優美にして繊細なものに富んでゐる。従つて道路其他の土木工事によつて破壊せられ勝ちでもある。そして既に從來開鑿せられた道路のうちにも、随分風景の優れたものが少くはなかつた。然し今後開發、又は改修せられようとしてゐるものの中には特に避遠な山岳海岸地方が多いので、この風致問題に觸れるものが殊に多いのである。試に本邦の路線中で風致上重要視せらるべきものを、少しく擧げて見るならば、左の如きものがある。

風景地の殊に多い北海道地方では、殆んど凡ての山岳地方の道路がそれであるが、海岸地方にその傑出したものがある。例へば長萬部より室蘭に達する噴火灣に沿ふ道路の如きは、實に立派な觀光

道路と謂はるべきものである。東北地方では下北半島の道路、目下工事中の八甲田十和田地方の道路の如きはそれである。關東地方では鹽原、今市、日光、湯元、丸沼、沼田を結ぶもの、或は富士箱根一帯の



串本附近潮岬の海岸

觀光道路、東海道では海岸地方に多く、伊豆の南西海岸に亘り下田、石廊崎、仁科、土肥間、或は既成のものでは熱海、伊東間又は江ノ浦沿岸のもの等がある。近く實現を見んとする神奈川の湘南道路の如きは純然たる休養地開發のための道路といはれよう。近畿地方に近いものでは前記伊豆のそれよりも一層優れたものに南紀地方熊野の海岸道路がある。特に木ノ本、田邊間が傑出し、その間には鬼ヶ崎、新宮、勝浦、串本、潮岬、白濱等の景勝地が介在して、本邦屈指の觀光地帯を縫うてゐる。中國では鳥取、島根に跨つてこれに類する觀光地帯がある。即ち大山、米子、夜見、濱美、保關、松江、大社を巡るもので、宍道湖を周る道路は琵琶湖のそれに比すべき路線である。此種の海岸湖、畔河川等に沿ふものには、尙ほ幾多の實例をあげることある。九州では別府、九重山、阿蘇、高千穂、峽、日田等を聯絡するものがある。海岸地方では福岡を中心

として東西に派出するもの、即ち東は津屋崎に達し、西は虹松原を経て唐津に至るもの、又長崎縣では長崎市より雲仙に至るもの、又宮崎縣では鶉殿油津、志布志を結ぶ沿海道路の如き、本邦第一流の風景地帯である。

三

さて風景地に於ける道路の開鑿に就いては、先づ道路工事そのものを美的に取扱ふことの必要あるは今更いふまでもないことであつて、路線はなるべく地形に準應して設定し、不自然な土工をなるべく避け、地貌をばなるだけ毀けぬやうにする。又眺望のよい地點を景勝地又は休養地、即ち温泉、海水浴場等を聯絡するやうに努める。そのために多少迂廻することがあつても、當然認めらるべきである。然るに此種の道路にして偶々一般交通産業等より見て、重要なものであれば、トラック、荷馬車、其他の交通が頻繁であつて、それは著るしく探勝氣分を毀けるものであるから、なるだけはそれ等の産業道路と觀光道路とを區別する機會をも造りたいのである。そしてそれは今日直ちに實現出來ないとしても、將來の計畫としては豫定して置きたいものである。

尚ほ次は道路沿線の土地に關する問題である。道路の開鑿はその沿線の開發を促し、地價の騰貴を來すのも當然である。従つて沿線の耕地、林地、宅地等は遽に活氣づいで發展して來る。耕地は宅地となり、林地は耕地又は宅地と化する。凡ては自然風景の破壊である。殊に道路の海や湖沼や河

川と山岳等に面する側に個人の獨占する人家が建つて、道路よりの眺望を妨げ、或は公衆がその水邊に接近することを阻止するやうになることが少くないのである。私はその實例を多く知つてゐる。琵琶湖畔の如き或は江浦海岸の如きは通例である。吾々の理想よりすれば、道路と水面との間は、これを公有として保留して置きたいのである。少くも風景地保養地に於ける區間だけは、さうして置かねばならぬと思ふ。メキシコではいち早くその海岸を悉く公有地として保留するの政策を實現した。アメリカ合衆國でも、その太平洋沿岸ではキャリフォルニア、オレゴン、ワシントン諸州を通じて、目下此種の運動に着手して着々成功しつつあるのである。サンジエゴ、ロサンゼルス、サンフランシスコ等に近い海岸は既に多く公有に移されつつある。本邦に於ける風景地に就いても一顧に値すべき政策ではあるまいか。

四

道路により開發せられたる景勝地の統制を計り、その風景の破壊を阻止せしむるの途は、今日我國の制度に於ては到底不完全なるを免れぬのである。その最も理想的な方法を述べるならば、必要な沿線の土地を公有に移すことであつて、これを買収するか寄附せしめるかである。アメリカなどでは公債を發行して此種の事業を促進せしめつつある。若し又その風景地が特に國立公園區域であれば、國立公園法によりてもその目的を達することが出来る。それが又名勝地や天然記念物とし

て價值があれば、史蹟名勝天然記念物保存法によりこれを指定地とすることによつても、ある程度までその目的を達することが出来る。又その土地が森林であつて、同時に保安林として必要なものであれば、これに編入するのも一法である。或は又かゝる土地を新に縣や市町村の公園として經營するやうに計畫するのも一案であらう。要するに道路計畫と同時に、此種の問題を解決することが最も便利である。一度道路が開設せられてからは、容易にその土地所有者を動かすことは出来ぬからである。而してかゝる問題は遠き將來に對する理解がなくては、到底解決し得ざるものであつて、遠大なる國道計畫の理想に出發するものでなくてはならぬのである。