

自然遊歩道の計画と意味



鈴木忠義

1——人間本来の姿をとりもどすために

戦争の終結から25年、この間わが国の開発政策は資源開発、臨海工業開発、都市開発と目まぐるしく変化してきたが、今日では公害のない生活環境を重視した開発が望まれるようになってきた。その生活環境はこれまでの住居や学校や交通など施設面のみではなく、空気や水や太陽光線など基本的な生存条件にまで汚染が進んできたことから、広範囲な問題として発展しつつある。さらに、これらの汚染は都市地域にはわずかに残された緑さえも枯死させるまでにいたり、人間の生存すら問題になってきた。

このような急進する時代、激変する時代においては、すべてを根本的にたちもどって考えなおす必要があり、その原点からの出発のみが、新しい解決への方向を与えてくれるものである。それゆえ、ここでも人間の条件を考え、そこから人間と自然、そして自然遊歩道へと考え、遊歩道の意義やあるべき姿を考えてみることにする。

2——人間の条件

1・人間をめぐる4つの軸

人間は生物界のなかで、自分自身ではもっとも環境に弱い動物である。しかし、他の動物と異り知恵をもって、その弱い条件を克服してきた。その条件克服を一口にいえば衣食住である。これは人間の生存の条件として、長い歴史のなかで常にとなえられ、その供給について努力してきたところである。

そこで今日人間が科学技術や高度の社会秩序を維持して進歩をつづけている条件を考えてみると、図1のような4軸の方法により説明できよう。

① 生存軸

人間の原始的な生物界の一員として、プリミティブな生活を営んでいるときには、多くの病原菌にもなやまされ、また寿命も短く、労働時間も長く多くの災害にもなやまされていた。そして農耕牧畜の発見、産業革命、技術革新と大きな段階をへて今日の文明社会を築きあげてきた。

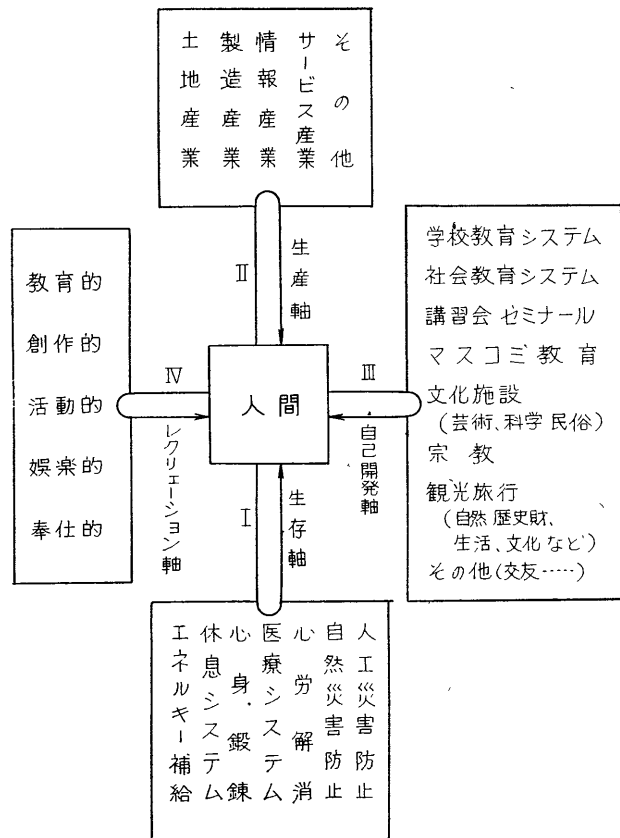
人間が生物であり、エネルギーの補給をもって生命を持続してゆくかぎり、人間は食物の生産<捕獲>をおこなわなければならない。また休息のためには住宅や庭や公園、温泉などいろいろの人工や自然を工夫により、より快適なものをもとめて努力してきた。また、より生産をますために楽しく生活し、すぐれた子供を残すために、心身の鍛錬として各種のスポーツや修行を考え、人間の心身の向上をはかってきた。また肉体的精神的な病気や過労のため治療や療養の技術や組織や施設をおこなっている。さらに自然災害、人工災害<公害など>を未然に防ぐ努力をつづけている。これ

らは図1の人間が生存してゆくための条件でありこれらをより高度に整備してゆくことが、人間の条件にとって第一と考え、これを生存軸とよぶこととする。

② 生産軸

これらの生存の条件を維持してゆくためには生産への努力が必要であり、今日においては、高度に産業社会が発達し、過去における自給自足から高度の分業社会にと移り、多種多様な職業に多くの人間が参加し、そのトータルシステムとして国の繁栄が前進しつつある。

この傾向は加速的に進みつつあり、人間—機械系が高度化されてゆく。このことはよく考えてみると、過去において自給自足の小コミュニティの生活においては、人間ひとりひとりが全人間的な生活を営んでいた。すなわち、自分の能力のすべての部分を使用するチャンスに恵まれていた。たとえば、祭ともなれば祭事や、食物や、装飾品、



歌舞にいたるまで、すべて「村の衆」により実施された。その点においては、宗教家であり、芸術家であり、調理師であり、プロデューサーであり、ありとあらゆる職能に関係する仕事に従事することができ、そのなかで自分を見出し、その伸長をはかり、社会への参加を充実し、生きがいを感じる事ができた。このことは日常生活においても、大工、庭師、織物の芸術家、調理師などでもあった。このような生活や社会は、物質文明的には今日より数段とおとるものではあったが、人間的には、恵まれた一面をもっており、今日もっとも枯渇している側面でもあるわけである。そこで、人間にとって生産活動、生産環境とはどうあるべきかということの再検討が必要となってきた。

③ 自己開発軸

第3の軸として、人間は向上し、新しいものの創造に、よろこびを感じるものである。そこで、人間は生育の段階において、教育に専念し、自己を開発してゆく。このことが原動力となって、人間は数千年の歴史のなかでこれほど高度の文明を築いてきた。日本の近代化への成功も、まったく教育への全国民的な努力の結晶であるといわれている。

しかし、今日のすう勢は、文字どおり日進月歩である。それゆえ、学校教育のみならず、社会へ出てからの教育も必要となってきた。たとえば自動車は4年から5年でフルモデルチェンジをおこなう。このことは新しい車でより自動車の性能をレベルアップするとともに、古くなった車の欠点を補うことでもある。このことは今日のような高度の成長期にはすぐれた対応策でもある。都市の再開発や住宅の建替えなどは、まさにモデルチェンジの例である。そこで、人間にとってもこのモデルチェンジが必要であり、講習会、ゼミナールや自学自習などは、このことを意味するもので、

このことを怠れば当然その人間は、現代から陳腐化してしまうこととなる。

ところで、すべての人間がこのようなモデルチェンジをスムーズにおこなえとは思えない。そこで今日の社会は進展が速いがゆえに人間個人の進歩の遅速により多層化現象がすすんできている。このことは、企業にとってはある層のみを目標にして企画をしてゆけばそれで目的を達しうが行政などの公共事業を主要課題とするときには、この多層化現象を十分理解し、多層化に対しては多様な空間開発で対応しなければならない。とはいうものの計画というものは、進歩発展への促進をねらったものでなければならない。それゆえ多層化の底辺をいかに促進してゆくかも重要な計画課題のひとつであることを付加しておく。そのためには、学校教育システムと同様に社会教育のシステムをどう確立し、どう施設化してゆくかを考えてゆくことが重要となる。

以上のことから、人間の生活空間のなかにはこれまでのように住宅と職場をつくり、高賃金をはらえば、人々は集り、喜んで働くという時代はすぎた。所得の高いことは手段ではあっても、目的ではない。どんな生活の実態が可能であるかが問題である。それゆえ、人間の生活空間においては、この自己開発のための施設の集積がきわめて重要になり、それがその地域のシンボルにまで育成してゆくことが望まれる。

④ レクリエーション軸

つぎに第4軸であるが、生産軸でのべたように、人間の生産環境が、全人間的でなくなったことから人間性回復を早急にはかななければならない。と同時により大切なことは、人間——機械系としての発展は、むしろ、この第4軸を積極的に生活意識のなかにとり入れていかねばならないことを物語っている。

人間は自由に発想し、行動し、いろいろのものを

創造して、よろこびを感じる。高度の生産システムのなかではたして、自分の才能を発揮できる人は、ますます少なくなってくる。そこで仕事以外の活動により、自己開発、レクリエーションの軸のなかに、より人間性発見のチャンスが存在していることとなる。この小論の表題は、このレクリエーション軸に属するものと思われるが、各軸にも関連している。

2・5つの欲望

レクリエーションは、発生条件として、自由時間<仕事・生理など生産軸・生存軸の大部分をのぞいた時間で余暇ともいわれる時間>、所得<レクリエーションにどれだけお金を使うかはその種類にもよる>、自発的な意思<ところが人間は情報により、欲求が発生する。それが最近の情報のみならず、過去における情報の蓄積としてレクリエーションのモチベーションが決定される>とがある。

① 知ること、見ること

以上の発生条件に対し、どんな欲望が発生するであろうか、大別すると5項目になろう。知らされたものをより自分で実証したい、現物を見たいというような「知る」こと「見る」ことなどを中心としたもの。

② つくること

つぎにものを創造すること、女性の生花・手芸、男性の日曜大工などもこれらに属するであろうが、絵画、書道、陶芸、彫塑、詩歌、その他高度の努力と修練を必要とするものまであり、このようなものは、むしろこれらのことが「本職」で生産活動はそれを維持するためにおこなわれているとも考えることができ、新しい自由時間の概念であるともいえる。

③ 体を動かすこと

つぎにスポーツに代表される各種活動で肉体的な

ゲームなどもこれに含まれる。そして心身をきたえ、より楽しい生活の基盤をきづいてゆくことである。この種の活動は施設やスペースが必要であり、わが国にとっては先進国よりはるかに遅れをとっているところであり、施設の充実に対する庶民の願いは切なるものがある。

④ あそぶこと

つぎに娯楽・気ばらしに類するものである。これは、パチンコ、マージャン、飲酒がわが国サラリーマンの3大レクリエーションとまでいわれている。このことは、労働時間の短縮その他が少しはおこなわれたにしても、いろいろのレクリエーション環境がととのわないために、手近なところに足を向けることとなる。有名な言葉に登山家に対し、「あなたはなぜ山に登るのか」と問うたのに対し、「山がそこにあるから」と答えた。山がなければ登らなかつたはずである。それは、山という情報が本人に伝達され、それがすばらしいから「登山した」のである。レクリエーション施設がなく、「パチンコ、マージャン、飲屋」の情報のみが入ってくれば当然人びとはそれに足を向けることになる。ここにレクリエーション問題の社会的重要性が存在している。レクリエーションは生存や生産の軸のように強制力がなく、人間性の暴露のチャンスである。そこではいろいろの選択の自由を与えなければいけない。かぎられた施設や情報においては、本来の人間性は回復できないし、すぐれた人間は生育してゆかない。職場と住宅と交通の空間に埋めつくされた都市空間は人間性を回復しえないこととなり、いくら所得が増大しても、自由時間が増大しても、それは人間を空転させる空間にすぎない。

⑤ 奉仕すること

つぎのレクリエーション活動は奉仕である。養老院や母子寮などへの奉仕活動や、その他一般社会への奉仕活動は多くある。自分達のコミュニティ

を美しくすることも大切である。このことは、人間の社会参加の一部とみることができる。人間は職業を通じて社会参加をするけれども、さらに、自由時間を通じて、自分がしたいこと、得意なことをもって社会に奉仕することは、生きがいに通じるものである。

3 ———— 自然と人間

人間は自然を改変することにより高度の文明を築きあげてきた。そしてその文明は学問・技術の蓄積により、加速的に強大となり、今日においては人間がコントロールしないと自然が保存できなくなってきた。

過去においては、人間の力が弱く、各分野においても、「自然をもって自然を制した」。洪水にしても、農作物にしても、害虫発生にしても、常に自然循環系のなかでそれをおこない、大地自然への還元をおこなってきた。

そして、人間は自然の一員とし、自然のサイクルのなかで生活をしてきた。身近な例でいえば、野菜類に代表される食物の「季節感」はまさに、自然のサイクルであり、これに順応しつつ、四季を

感じ、人間のサイクルが正常化されていた。

ビニールハウスによるきゅうりは年間を通じ供給され、季節はずれの果物が珍重がられ、いずれも物価上昇の原因でもある。また、室内における冷暖房、車内の冷暖房などまさに、衣食住すべての分野において、われわれの「季節感」はうばわれている。

近年にいたってはわずかに残された都市の緑も、季節はずれの芽吹き、落葉となり、環境の自然の凋落もはなはだしく、現在の都市はまさに末期的症状ともいえる。

人間の自然開発は大別して図2のように5段階に考えられる。各段階の土地を国土全域にうまくバランスさせることにより、これらは持続されてゆく。たとえば、平地丘陵<可住地面積>が多いから、そこには人間が多く住むことができる。または住むべきだなどという理論の計画ではこのような総合的な国土の自然体系を形成してゆくことはできない。なぜならば、これからのわが国民の生活は、その行動圏がいちじるしく拡大されるからである。都市に生活している人も、完全な自然の空間のなかに入りたい。人間の進歩とは、このように多様な空間を自由に選択しうることでありと考える。それゆえ、都市化地域のみならず、あら

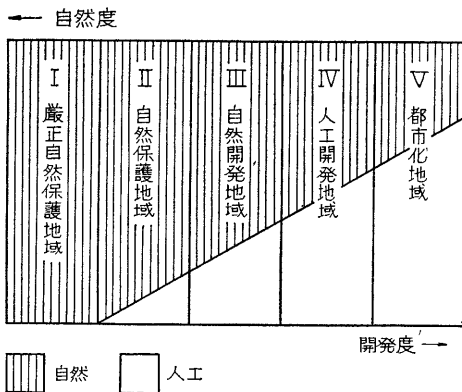


表1 ———— 保護開発計画

	保護の段階	地域の規模	地域の性格	利用の性格
1	厳正自然保護地域	生態系の成立を可能ならしめる規模	トレイルレス・エリア	学術・研究 保留目的
2	自然保護地域	生態系の中へ入ってみられる規模	ロードレス・エリア	教育・観察 静的レクリエーション
3	自然開発地域	自然の状態を極力変えない	集団施設地域	流動・滞留 動的レクリエーション
4	人工開発地域	人工的開発を積極的に行う	積極的開発地区	遊覧・娯楽 到達・回遊
5	都市化地域	都市	観光基地	利用拠点

ゆる空間をできるだけ身近にもち、高い頻度でそれら多様な空間を訪れることである。それゆえ、都市が巨大化すれば、周辺の自然空間は高密度利用の犠牲にならざるをえなくなり、それが失われればつぎつぎと新しい自然空間が失われついには国土全域の自然が失われてゆくことになる。すなわち火田民的な自然利用をおこなってゆくことになる。

図2の5段階で、今日もっとも緊急を要する問題は3～自然開発地域、4～人工開発地域、5～都市化地域のなかの自然の問題である。

われわれ人間の自由時間の活動をみても、住宅、コミュニティ、都心近郊など、身近における時間の消費が70%を占め、これらの地域における自然の保護と育成がおこなわれないと、その需要が大切な2の自然保護地域やはなはだしい時には1の厳正自然保護地域にまで、その需要がのびて、すべての自然が破壊されることとなる。

それゆえ、都市形成においては自然との共存が重要であり、これら自然の保存とレクリエーション空間開発の必要性が存在するのである。

4——人間の移動

1・パークウェイの本質

人間の進歩は、多様にして、大量の空間消費であることはすでにのべた。一人の人間がいろいろの空間を使用する。それはすべての人間が自分の日常生活をかえりみることによって、証明することができる。

ところが、多様な空間は集中せず散在しているものであるから、人間の移動が必要となってくる。人間の移動はマツハ単位の航空機から時速4kmの歩行までこれまた多種多様である。そして人間の移動は可能性により、その頻度があがり、利用の

混雑はいちじるしくなる。それゆえ、人間の移動をつかさどる路線は、大量化にそなえて、専用化することが能率よい。東海道新幹線や、東名高速道路は、このような発想によっておこなわれたものであり、これらはスピードを基準として、専用化したものである。ところが移動目的により専用化することも必要であり、そのことにより、目的が適確に達成されることができる。

1920年代に発達したアメリカニューヨーク市周辺のパークウェイ網はまさに自動車による散歩道として、都市周辺に網をはり、大規模公園を結合し、パークシステムを形成した。パークウェイは乗用車による楽しみをみの交通を目的としてつくられ、幅広い道路敷をもって、路傍の統制と改良をおこない、道路線形についても楽しさ美しさを考慮されて建設された。このことは今日の高速道路の設計理念が範としているところで、その根本となるところは、「自動車道路」という設計ではなく、自動車に乗っているのは人間であるから、あくまで、人間——自動車——道路——人間という三者一体の思想であり、人間を中心とした設計理念である。このことから、新らしきものを求めるときには、常に人間本来に立ちかえり発想してゆくことが大切であることがあきらかとなろう。そこで人間が歩くための道路に自動車が闖入し、人間を追放していることが今日の都市である。それゆえ危険がともなうばかりではなく、騒音、空気、景観などいろいろと不利益が発生してきている。そのことはもともと自動車についての認識のあいまいさから出発してきたものであるから、自動車に合致した諸施設を整備し、どこまでが自動車の活動範囲であるかをあきらかにする必要がある。いろいろの刃物でも、切る素材により刃物は異なるはずである。

2・歩行の楽しみ

歩行は人間にとってもっとも楽しい移動手段である。それは発進、停止、滞留、方向転換など、まったく個人の意のままであるから理想的な条件をそなえている。それゆえ、これを100%発揮しようとする都市形成をおこなうことが大切であり、その不可能な要求が発生したときにこそ、他の交通機関を導入すべきである。

それでは、人間はどれだけ歩くか、このことについてはいろいろの説がある。私は盛場や日常の問題については林氏氏の盛場八丁論を支持したい。林氏は「銀ブラ」をはじめとする盛場の長さが多く八丁<約800m>であることを指摘している。このことは、肉体的疲労、心理的倦怠、その土地の経済的な市街地形成力などによるものかはあきらかでない。しかしたしかに800mという距離には意味がありそうである。

これとは別に私は「人間は10km歩くものだ」という説を出している。それは別に理論的な根拠があるわけではない。ゴルフの18ホールのラウンドがほぼ10kmであることからである。私の観察ではゴルフの場合、かなりのお年寄が楽しく1ラウンドまわって、いかにもおいしそうにビールなどを飲んでいるのを見るといかにも「人間復活」を見ているような気がする。日常ではあまり歩かない人が、ゴルフの球を追って10kmも歩くことになる。この球の魅力たるや偉大であるといわざるをえない。なぜならば楽しく10km歩かせる遊歩道の設計や環境は、容易なことではできないものではない。また人間にとって、歩くことが健康上大へんよらしいということである。してみれば、ゴルフはさしあたり不老長寿の新薬ともいわざるをえない。国土が狭いから1日200人たらずの人だけしかできないゴルフは、日本ではやるべきでないとか、ゴルフ場で軽便な乗物を使うとかいうことはすべて本末を転倒した考えであり、ゴルフ場は都市や

身近なコミュニティの環境づくりに積極的に活用するとともに、人間の目的のひとつである不老長寿と楽しみを満すべく、適切に建設すべきである。くところでは、登山やスキーその他のスポーツをまだ楽しんでいるので、ゴルフ場はたくさん歩いたがゴルフはしたことがない。ここにおこわりしておく>

要するに、人間は楽しく歩く場所を求めているのであって、どれだけ歩くか歩かないは程度の問題であることがわかる。

それゆえ、人間の生活空間に楽しく歩くことのできる空間をいかに組入れてゆくかが問題であり、それが人工的な都市遊歩道であれ、自然遊歩道であれ、全域にわたり歩道システムを形成してゆくことが課題である。

5——遊歩道の3つのタイプ

遊歩道は楽しく歩ける道ということであれば、それは広い意味をもち、どこでも少し注意をすれば短いものはできそうである。そこで少し遊歩道を私なりに考えてみることにした。

まず遊歩道には国土的なスケールをもったものが存在する。これはアメリカ、イギリスなど外国にも例はあるが、わが国においては東海自然歩道などの提案により、にわかには遊歩道の問題が世情にのぼり、奥の細道とか、旧街道名をもつ提案などもおこなわれている。これらはいずれも長さおよび出発点と目的地をあきらかにしたもので、しかも数百kmにもおよぶものである。この種の遊歩道については、多くの問題が存在しており、それだけにその成果については、私は疑問視せざるをえない。

つぎの第2のタイプはループを形成する遊歩道である。これは日本の池を回る回遊式庭園にその典

型がみられ、今日においては、やたらと湖畔周遊自動車道などが建設され、困ったものだと思っている。湖の周遊道は湖畔のみを直過すると失敗におわるもので、周遊でありながら湖周でない開発が好ましい。

このことは歩く場合においても同様である。このタイプの変型としては、半島の周遊、河川の二橋梁を利用した周遊道路などが存在するが、河の場合は単純になりやすい。

第3のタイプとしては、自動車道などと平行してあるところで、車を降り、歩いてつぎのところで乗車する方式で、現在の十和田国立公園の奥入瀬溪谷などはその典型であるが、このようなところではもっともまずい方法で、自動車道路<国道>の付替により車道の拡幅はやめ、遊歩道にゆずるべきである。

以上のほか、遊歩道と名のるならば、必らずテーマが必要であろう。川、湖、山、高原、社寺、森林、旧街道、集落などの個有名詞は重要なモチーフとなるはずであり、それがその遊歩道のイメージをつくりあげてゆくことになる。

遊歩道に子供用の車<乳母車・三輪車・自転車>、身体障害者用の車などを通れるようにするかどうかはその道路の性格にもよるが、付添人がいれば簡単に通れるようなものにするのがよいので、そのような遊歩道の建設も希望したい。

6 自然遊歩道の条件

都市地域のなかに遊歩道システムが完全に組込まれることは、長期間を要しても実現すべきことである。そのなかには市街路的なものもあれば半自然的なものもあり、郊外以遠の完全な自然の遊歩道も存在するであろう。そこで一般的に遊歩道の具備すべき条件を考えてみると次のようになる。

① 楽しい遊歩道であること。楽しくなければ遊歩道ということではできない。自然遊歩道の場合には地形や植生が決定的な条件となる。そして、それらが統制しうる条件にないと、急速に環境が悪化してしまう。

② 起終点の計画が十分にできること。家から歩いてくる場合は都市内の場合ありうるが、自然遊歩道においては、電車・自動車など他の交通機関を利用してることが多い。それゆえ、その起終点の施設適地をもって起終点をえらばなければいけない。むしろこれの決定が先決で、これが十分つくれないとその自然はいちじるしく破壊されてしまう。

また、ネットとして遊歩道を考えるときには、その交差点の位置が他の交差点との関係で有効にきいてくる位置でなければならないことに注意を要す。

③ すぐれた地点の存在が重要。遊歩道の沿線にすぐれた興味地点が存在することが重要である。それは展望景観であったり、清冷な流れや、湧水であったり、動植物の観察地点であったり多種多様である。それらが存在すれば、全体として平凡なところであってもロケーションの仕方により興味あるルートが完成しうる。

これらの地点とは別に、中間に休憩地点などの適地もほしい。大樹の蔭、地蔵尊などもその地点で休むことを動機づけるものである。

④ 環境が維持しやすいこと。せっかく建設した遊歩道も、いろいろの建設事業でその環境が破壊されては意味がない。とくにこのことを強調するわけは、このような自然遊歩道は金をかける以上に時間をかけなければほんものの遊歩道にならないからである。その意味では、その地域の開発に長期的ビジョンをもって望まなければならない。

<東京工業大学教授>