

スイスにおける人と自然に優しい「近自然道づくり」

和歌山大学システム工学部

中 島 敦 司

1. はじめに

環境問題への取り組みという点で、日本人はドイツの先進性を想像しがちである。ところが、隣国のスイスでも、人類の豊かさを減じることなく、それでいて地球環境を持続させようという試みが続いている。スイスの場合、ドイツと比較して、おおらかな国民性も相まって、人間が少し「引く」ことを前提に、自然の偉大な力を活用しつつ、地球と人類（の豊かさ）を持続させようとしている面が「より」色濃い。そして、ドイツやスイスの人々は、自分達の試みを「近自然工学」と呼んで、懸命に環境問題の改善に取り組んでいる。

このような中、スイスの地から近自然工学の先進的な考え方と技術を、日本に向けて発信し続けている「日本人」がいる。スイスのチューリッヒ州近自然工法アドバイザーの山脇正俊氏が、その人である。氏の詳細は氏のHP（<http://members.aol.com/masayama/index.html>）をご参照いただきたい。著書も執筆されており、そちらの方もお勧めする。

山脇氏は、もともと電気工学のエンジニアであったが、いつのまにかスイスに棲み付かれ（あえてこの字を使います）、様々な経験の末、氏のもともとの専門外ともいえる近自然河川工法の技術開発と実際の河川改修に没頭されることとなった。ご自身は、当時、日本の河川をどうにかしようとかの野望はお持ちじゃなかったようであるが、日本の河川エンジニア達との交流を通じ、結局は日本の川づくり、とりわけ「多自然型川づくり」に多大な影響を与えることになった。

このような経歴の山脇氏であるが、日本国内、しかも全国での数々の講演会に加え、日本からスイスへの視察に対しても積極的に受入れておられて、筆者も何度か山脇氏のレクチャーを受けている。筆者の専門は、もともと樹木生理学と生物保全学であり、近自然工学についての研究をダイレクトに行っていた

わけではない。しかし、山脇氏から教わる近自然工学の理論には目を見張るものを感じ、自身の専門分野を近自然工学の技術開発、高精度化に活用することができないかと考えるようになった。このことがあって、2002年の9月末、再びスイスのチューリッヒを訪問し、山脇氏のレクチャーを受けることにした。

今回の視察は、延べ2日間で26ヶ所を視察するというハードなものであったが、山脇氏の的確なコーディネートのおかげで、どの事例でも自身の考えを整理することができた。今回の視察を通じ、特に驚かされたことは、専門分野である生態系保護やミティゲーションの事例もさることながら、「道」に対する考え方と取り組みであった。

彼らは、道路に対し「移動手段の違いによる速度差によって通路を区別する」とともに、交通強者である自動車やオートバイが走りにくい構造を「あえて」整備し、事故件数の減少よりも死亡事故件数の減少を選択した。軽度の事故件数の減少よりも、死亡事故の減少が先だというのである。つまり、交通事故1回あたりの被害を小さくすることで、人身事故によって失われる命の数を減らすことを最優先したのである。このため、直線道路を「わざわざ」曲げて、低速で走行せざるを得ない道路設計を採用し、直線道路を曲線道路の改修を進めている。さらに、交通整理のための信号を配備した直角の交差点から、ロータリー方式へと切り替える工事を進めている。

これらの対応は、死亡事故の低減だけでなく、実は、交通容量を増やすことにもつながっていて、一石二鳥の道路と評価できるのである。日本人には、そんな道路にしてしまうことで、国内の自動車交通が麻痺するとみられるかもしれない。ところが、道路の交通容量が最大なのは、スイスにおける調査結果では、一般道路 60km/h、アウトバーン 80km/hのコンスタント走行であった。そして、交通

容量を落とす要因として、停止と高速走行との間の落差を指摘している。ある場所だけでスピードが出させたとしても、信号での完全停止があつては、結果的に交通容量は落ちてしまうのである。だからこそ、道路の曲線化や信号からロータリーへの切り替えによって、全体のスピードを落としながらも、コンスタント走行を実現することで、交通容量を上げようとしているのである。

以上のような、設計思想によって、交通弱者と強者の間で死亡事故の発生しがちな一般道における低速コンスタント走行の原則化に対する国民の合意を獲得している。

一方、このような「近自然道路」が国民の合意を得ている理由は他にもある。道路の曲線化や交差点のロータリー化によって、ランドシャフトも向上するためである。ランドシャフトとは、英語でいうところのランドスケープ、つまり景観のことである。しかし、ランドシャフトの取り扱いとして、景観の構成要素を、五感プラス「気持ち良さ」にまで拡大して取り扱っているという点で、ランドスケープとは異なっている。単なる景観のことではないのである。

本レポートでは、スイスの先進的な、道づくりに関する考え方と事例を紹介し、皆さんの喚起を促したいと考えている。なお、筆者自身は道づくりの専門家ではないので、奇異なことを多々記すだろうが、このことをお許しいただきたい。

2. 近自然工学とは

道づくりの話をする前に、やはり、そのベースとなっている「近自然工学」について説明しておかねばならないであろう。以下に、山脇氏の書かれている文章を示すので、まず、これを読まれて、近自然工学というものについてイメージしていただきたい。

近自然工学とは（山脇正俊氏の文章より）
地球環境は今瀕死の状態と言われている。様々な環境データから、Xデー（人類最後の日）を2030～40年と試算する専門家が多い。このまま行けば、2030年ごろには地上は灼熱地獄となる。2030～40年にすべての動植物種

は地球上から完全消滅する。2030～40年に人類は自力での生殖能力はなくなる。2040年に石油が枯渇する、等々。これらは、それぞれ別々のシミュレーションや試算だが、不気味なことにXデーがほとんど一致している。

我々が物質的豊かさを諦めることが出来るなら、環境問題の解決は容易だ。しかし、豊かさを維持しながらの問題解決は不可能なのだろうか？「可能である！」というのが近自然工学の解答だ。そしてその基本理念の体系化が近自然工学であり、具体的な手法が近自然工法である。

1970年代にスイスやドイツで川づくりから始まった近自然工学は、今、世界的な広がりを見せている。近自然河川工法は日本へも「多自然型川づくり」として1990年に導入され、大きな成果をあげつつある。しかしながら、日本ではその背景にある基本理念や近自然思想、哲学がなかなか正確に理解されない。表面的な工法、デザイン、緑化が先走ったり、コンクリートの代わりに石を利用すればそれで事足りるとしただけの事例も、残念ながら多い。

近自然工学は「自然環境と人との共生、共存哲学」であり、近自然工法はその実現を目指す具体的な手法である。それは、動植物のためだけでなく、未来の子孫を含めた我々人類自身のためのものだ。実践には思想、理念の正しい理解が不可欠である。

山脇氏によれば、近自然工学は「哲学、理念」であり、近自然工法は「方法論」に過ぎないという整理である。山脇氏との議論を繰り返してみても分かったことであるが、日本人の多くは「方法論」に過ぎないはずの工法の方に目と興味を奪われがちで、哲学や理念の方にはなかなか注目しない。そして、大きな普及、社会的支持へとつなげていけないのはそのせいではないか？とのご指摘である。これは、まことに的確かつ痛いところを突いたものであり、日本人らしからぬセンスの持ち主の山脇氏らしい言い方である。

筆者自身、近自然工学に触れてから、近自然工学の講演会の壇上に立つことが増えた。その際、「哲学、理念」と言うと、多くの日

本人は「宗教」と捉え、敬遠しがちであることに気がついた。最近では「近自然工学とは、自然の力を持続的に活用した（借りた）人間社会（＝近自然）を構築するために求められるテクノロジー（計画論，技術論）」、「それを支えるのは、近自然思想，すなわち，近自然社会を構築する際の社会通念である」と補足解説するようにしている。こうしたアレンジを加えてみたところ，日本人には受け入れやすいようで，ある程度の効果を見ている。

3．近自然道づくりの事例

1) 自動車・オートバイ，自転車，歩行者の分離（専用レーンの設置）

自動車・オートバイ，自転車，歩行者は，進行する速度や形状が異なる。このため，接触した際に相手に与える，受けるダメージも同じでない。これらを同所に混在させると，事故の際，死亡事故となりやすくなる。



車道（左），自転車専用レーン（中央），歩道（右）が区分された道路。



自転車専用レーンを歩行すると「怒られる」もし事故があれば歩行者の責任だ。

このため，スイスでは，積極的に，車道と歩道を分離させ，双方が同所に同時に存在し

ないようにしている。車道と歩道の分離は，日本でも当然の事となってきているが，大きな違いは，自転車専用レーンの整備が進んでいることである。

最近，日本でも，自転車の性能向上に伴い，自転車と歩行者との間の人身事故が増加している。一部では，既に死亡事故も発生し始めている。自転車は，対自動車からすると，交通弱者であるが，対歩行者とするならば明らかな交通強者となりえる。だからこそ，自転車と歩行者のレーンを区別することは，死亡事故を減らす上で効果があるといえる。

2) 直線の道を「わざわざ」曲げてしまう，軽い恐怖心が重大な事故を防止する

最近，日本における死亡事故のマスコミ報道を聞くと「現場は見通しの良い直線道路であった」というものを耳にすることが増えた。これは，スピードを出しすぎることの弊害と捉えることができる。このため，スイスでは，状況が許す限り，道は狭く，見通しが悪く，曲げてしまう，という道路建設，改修が進んでいる。こうすることで，ドライバーは，常に低速での運転を余儀なくされることに加え，「軽い」緊張状態で運転することになる。

このようなドライバーの心理は，とっさの時に対応しやすくなることにつながる。また，もともとが低速走行であるため，不測の事態の時にけるブレーキ等の対応も早くなる。



曲線に作り替えられた道。ドライバーは軽い緊張の中で運転することになる。

一方，日本人は見通しが悪くなることによる弊害とされる事故の絶対数の増加を根拠に，

曲線化に対して反論しがちである。確かに、見通しが悪い、スピードが出やすい、多方向からのクルマが合流する、という3つの条件が重なると事故が起こりやすくなる。

ところが、見通しが悪いと、心理的に危機を感じやすくなるので、スピードを自然に落とすことになる。スピードが出なければ、必然的に事故は減少する。そうすると、止まることに対する心理的抵抗がなくなり、歩行者に対して道を譲りやすくなる。いずれにせよ、死亡事故を減らすことを前提とした対応として、スイスでは、道路の曲線化が効果を上げているという「事実」は否定できない。



昼間のライトオンによって、歩行者の注意を促す。これが法律になる日も近い？

さらに、近年、スイスでは、昼間のライトオンキャンペーンが進行中だそう。歩行者に対して早期に自動車の存在を気づかせるという試みが行われているのである。日本でも、トラック、タクシーやバス、あるいは役所の車両でのライトオン運動が始まっているが、山脇氏の弁によると「スイスでは法律化される見通し」だそう。カナダでは、自動車のエンジンをつけると自動的にライトが点灯させるようになってきている。このように、昼間のライトオンによる事故の軽減効果を認めている国は増加傾向にあると考えられる。

しかしながら、日本では、自動二輪の安全性確保のため、自動車のライトオンに否定的な意見も聞かれる。スイスでは明確に歩行者をはじめとした交通弱者の安全を第一に考えているのである。では、日本で反対する皆さんの主張はどのようなのか、非常に気になるところである。さて、読者の皆さまは、いかがお

考えになられるだろうか？。

3) 歩行者用の待避所も車道とちゃんと区分されている

日本の道路でも、中央分離地のあるところでは、歩行者の待避所が整備されている。では、片側一車線の道路ではどうか。歩行者は、車が停止してくれない限り、一気に渡り切ることを余儀なくされることが大半である。良くて、右折レーンのある場所において、白線による安全地帯が用意されている程度に、ほぼとどまっている。

ところが、スイスでは、片側一車線の道路においても、車道と明確に段差を設けた歩行者用の「島状」待避所がそこかしこに整備されている。これならば、足の弱いお年寄りや車イスの方々、子供達が安全に道路を横断できるチャンスが高まる。

この歩行者用の島状待避所は、横断歩道のある箇所の「車道を狭める」ことで整備されていることが多い。これだと、道が狭くなるから、自動車は速度を緩めることになり、速度を緩めているからこそ、横断者に道を譲る、すなわち、停止することに対する心理的抵抗が減少する。そういう、ドライバーの心理に訴える構造である。だからこそ、信号も不要になる。さらに、仮にドライバーが横断者の存在に気がつくのに遅れても、道が細くなっているために慎重となり、横断者の方は自動車のライトによって慎重になる。双方が慎重になれば、よほど無法な運転、横断でない限り、横断中の死亡事故は減少するという事は容易に想像できるものである。



横断歩道の中央に設置された島状待避

4) 交差点はロータリーにして、安全性を確保し、渋滞と排気ガスを緩和させている

日本の場合、交差点は、ほぼ直角に交差しているものが大半である。都市部でも農村でも同様である。スイスでも、チューリッヒの中心街のような都会では日本と同じ直角の交差点である。そのような交差点では、交通整理と歩行者の横断のため、多くの場合は信号が設けられている。

しかし、交通量の少ない農村部でも同じ構造にした場合、赤信号で停止しても、実は1台の車も通過しなかったなどということは、良く見かける光景となりえる。そのような状況に慣れてくると、ドライバーだけでなく、むしろ歩行者の方が信号無視をしがちとなり、死亡事故につながることも珍しくない。最近の日本で良く聞かれる「見通しの良い交差点」での重大な事故は、多くがこのようなドライバーと横断者の「油断」から発生していると考えられる。



ロータリーでは、先に進入した方に優先権がある。回る方向は全て同じ。



大きなロータリーでは中央を樹木で植栽し、自然環境を代償している。さらに、直進方向の見通しが悪いことで、ドライバーは慎重に交差点に入る。

このことは、以前のスイスでも同じであった。車のあまり通らない交差点に信号をつけることは、交通整理には寄与しないし、横断者の安全も、ドライバーの心持ちに委ねられてしまうため、危険だと考えられるようになった。一見安全に思われる構造は、油断を生みかねないとの考え方である。

そこで、スイスでは、交通量が少なく、交通整理のための信号が特に必要でないと判断された交差点は、積極的にロータリーとし、無駄な信号待ちと、交差点で必ず減速する構造の整備を進めるようになった。このようなロータリーの場合、自動車は物理的に徐行することを余儀なくされることに加え、一定方向にしか走行できないため、仮に横断者と接触しても、死亡事故につながるようなことは、極めて少ない。

一方、ロータリーでは、自動車やオートバイは、必ず減速、徐行するため、同じ距離を走行するのに要する時間距離が延長するような印象を持たれるかも知れない。しかし、これは、必ずしもそうではなくて、赤信号での待ち時間がない分、かえって時間距離が短くなることも十分にあり得る。つまり、ロータリーでは、自動車は完全に停止することはほとんどなく、このことによって無駄な信号待ちの時間を節約できるという利点が発生する。

無駄な信号待ちが無いということは、燃料の節約と、排ガスの削減にも寄与する。自動車の構造上、完全に停止して再び発進する際に、多くの燃料を必要とする。ロータリーでは、自動車は完全に停止することがないため、発進の際の燃料を節約できるのである。これは、排ガスの削減にもつながる。さらに、ロータリーでは信号が不要なため、信号の建設という環境負荷をなくすることができるばかりか、空を見上げたときの景観も良くなる。つまり、交差点を運営する際のエネルギーもゼロである環境に優しい交通整理の方法であることに加え、ランドシャフト保護にも貢献できる交通システムと評価できる。

一方、ロータリーの交通整理能力について疑いを持たれる読者もおみえになろうが、パリの凱旋門がロータリーであることを思い浮かべていただきたい。ロータリーには、あれ

だけの複雑かつ大量の交通を処理できる能力があるとみて差し支えないと考える。ロータリーには、意外に秩序があるものなのだ。

確かに、ロータリーは万能ではない。第一の弱点は、直角の交差点と比較して、広い土地が必要なことである。その分の土地代は必要だし、その面積分は自然を奪うことにつながりかねない。しかし、ロータリー中央の面積を小さくすれば、自然を奪う面積は小規模で済むし、中央部を植栽することで自然を代償することも可能である。実際、そのような視点から代償植栽されているロータリーは非常に多かった。このような植栽ロータリーは、自然環境への配慮に加え、ランドシャフト保護にも貢献できるのである。

一方、必ず減速しなければならないということは、快適なドライブを妨げるとの言い分もある。しかし、快適なドライブと人命とは引き換えにできないことでもある。そして、信号設置による環境負荷をゼロにできることも、ロータリーの大きな利点と言える。

さて、読者の皆さんはロータリーの優位性を認めることができますか？。筆者は「イエス」である。

5) 道路建設と言へども、自然環境に対する細かい気配りは忘れていない

舗装道路は、自然環境にとって大きな負荷である。スイスでは、このような視点から、環境アセスメントを徹底し、可能な限り自然環境に配慮した道路の設計と施工を徹底させていることに加え、ミティゲーション（環境破壊緩和：中止/縮小/代替/修復/代償）が道路建設の条件となる。

細かい配慮としては数限りなくあるが、特に注目されたことは、高速道路をネットフェンスで張り巡らし、野生動物が道路に進入しないことを徹底している。カエルの生息している場所では、ネットの目を細かくするなどしていた。歩道では、少しでも舗装面を減らし、土の面積を広げるようにして、雨水が地下浸透するようにしている。また、土が露出していることは、小さな野草の生育空間を奪わないことにも寄与している。このような取り組みは、道路に限らず、駐車場等の舗装面

全体に適用されている考え方であり、生きもの屋の筆者としては、とても好感が持てるものであった。



このような配慮によって、小さな命は生き続けることができる。



カエル用のアンダーパス。何もここまでしなくてもと思うのは浅はかだ。



アンダーパスが利用される条件は、向こう側がちゃんとみえることである。

さらに、圧巻だったのは、道路建設によって分断される「けもの道」を、ちゃんと復元していることである。アンダーパスやオーバブリッジによる「けもの道」の復元は、至る所で見ることができる。これは、徹底した環境アセスメントによって、スイス中の「け

もの道」が把握されているからこそ出来る偉業である。このように、国中が開発の影響を受ける可能性のあることを前提に、日ごろから、国中の自然環境の調査を実施しているのである。日本の場合、計画が先あって、それから、対象地とそれに極めて近傍とも言わざるを得ない「周辺」のアセスが行われるに止まっていることが大半であり、スイスとの大きな差を感じている。



幅 100m のエコブリッジ。周囲にはネットフェンスが張り巡らされている。フェンスは、アウトバーン全線に整備されており、生きものと道路を分離している。



人工の橋の上に居ることを忘れてしまうほどの大規模なエコブリッジ。これならば、生きものも安心して利用できる。道路の横断だけの限定利用でもない。

さて、スイスで「エコブリッジ」と呼ばれているオーバブリッジであるが、その設置計画の適切さと規模たるや、想像を絶するものであった。「エコブリッジ」の設置については、生態調査に基づいた正しい場所に設置すること、十分な幅を確保すること、移動中の動物が露出しないこと等が徹底されている。山脇氏と自動車でアウトバーンを移動しながら、生きもの屋の勘とでもいうべきか、筆者

のイメージで「ここ！」という場所には、必ず「エコブリッジ」が整備されていた。

次に、「エコブリッジ」の規模であるが、生きもの屋としては羨ましい限りのものであった。最大級のものでは、道路建設で伐採された森林の修復を兼ねた。幅約 100m の「エコブリッジ」まで建設されている。この橋の上に立つと、自分が人工の橋の上にいることを完全に忘れてしまう。そのくらいの規模であった。その上、「エコブリッジ」は、概ねでは幅 50m 以上が基本ということで、大半が幅数m、最大級でも 20m 程度に止まっている日本との差は歴然としている。

6) 不要になった旧道は「撤去して」、ちゃんと元の土地利用形態へと戻す

スイスでは、舗装道路のもたらす環境負荷をなるべく小さくしていくという視点から、バイパス等が建設されることで不要となった旧道を撤去している。

撤去する際には、旧道が建設される前の土地利用へと戻すことが行われている。森は森に、畑は畑に、村（宅地）は村（宅地）に、ということを行うことで、かつての土地利用、それによって提供されるランドシャフト（景観と五感で感じる気持ち良さ）や自然環境を大切にしている。

このように、スイスでは、道路をやみくもに整備しないばかりか、不要となるや、公共財産である自然環境の保護に対する意識を徹底させているのである。また、道路建設によって発生した負荷の軽減に最後まで責任を持つということである。



村を分断していた旧道が撤去され、村は再びひとつにまとまることになった。



撤去した後には、続々と住宅が建設され始めている。これは、村は村へもどしている事例である。

一方、旧道撤去は、道路の運営コストの削減にも寄与する。道路管理者は、旧道であろうが新道であろうが、道路である限り管理を余儀なくされる。しかし、道路でなくなれば道路としての管理義務も発生しない。したがって、不要な旧道を撤去することは、その土地の維持管理費を新しい土地利用者に転嫁することができる。このように、旧道撤去は、コスト面での優位性もあるのである。



ランドシャフト保護は徹底していて、市の中心部でさえランドシャフトを悪化させるような「目立つ」看板は全く見当たらない。

7) ランドシャフトと自然環境に配慮した道路はソフトも充実している

日本では「景観」と訳される「ランドシャフト」であるが、最近のスイスでの解釈は、見た目だけでなく、嗅覚、聴覚、触覚、味覚、さらには心の問題である気持ちよさまでを包括した価値を有した共有財産として位置づけられている。だから、自然環境として、歴史文化として「見苦しい」「うっとおしい」ものは容認されない。例えば、道から見える場

所に洗濯物を干すことは、他者には見苦しいものだから裏庭に干さなくちゃいけないとか、利用者だけに有用な看板等は設置できないとかの規制がある。極論を言うと、サンマの塩焼きもいけないというのである。

つまり、ランドシャフトは共有財産であり、それを少数の利益のために犯してならないというのである。日本なら、サンマの塩焼きは文化として、ランドシャフト形成に寄与しそうなものであるが、所かわれば、事情も違うものである。そう言えば、日本には、「なんとか 100 選」なるものがたくさんあり、中には悪乗り?とも言えるものも含まれているが、納得させられるものも少なくない。その中に「日本香りの 100 選」というのがあるが、大阪「鶴橋の焼き肉街」なんてものも選定されていたりする。ランドシャフトに対する捉え方は、その地ごとで一様でない。ランドシャフトは風土と関係しているのである。

一方、皆が閉口しがちなランドシャフトの阻害要因の一部が「道にも」存在する。騒音と排ガスである。排ガスは環境負荷でもある。スイスでは、排ガスを減らすことと同様に、ランドシャフト保護のためにアイドリングをストップするドライバーが多い。つまり、アイドリングストップによって、アイドリングが引き起こす「うるさい」「くさい」を排除するのである。

現在の大半の自動車の性能からすると、15秒以内のアイドリングストップは、かえってCO₂の排出を増加させてしまう可能性がある。頻繁なアイドリングストップによって短くなるバッテリーやセルモーターの寿命分までを含むと、45秒以下でマイナスと算定されている。しかし、スイスでは、ランドシャフト保護のためにも、頻繁にアイドリングストップさせた方が良いと判断するドライバーは少なくない。

そのようなドライバーを支援するソフトも充実している。ロータリーではアイドリング状態とならないので良いとして、問題となるのは信号待ちでのアイドリングである。筆者も、日本にいながら、信号待ちでのアイドリングストップに心掛けているが、エンジンを再点火するタイミングにドキドキすることが

多い。発進が遅れたりすると、後ろか「ぶっぱー」である。これもランドシャフトを悪くするが、とにかくタイミングを図ることに骨が折れる。

ところが、スイスにおける信号は「青 黄 赤 黄+赤 青」の順番なので、青の前の黄+赤のタイミングでエンジンを再点火すれば良く、ストレスなくアイドリングストップできる。こういうソフトの充実も、スイスにおける道づくりには浸透している。もちろん、信号の順番はアイドリングストップのためだけのものではないが、有効なソフトと位置づけることができる。



アイドリングストップは義務ではないが、実施するドライバーの数は少なくない。それを容易にしているのは青の前に黄を点灯させる信号の存在だ。



スイスでは、このような素晴らしいランドシャフトを有した田園が維持されている。道づくりもランドシャフト保護に影響する。利便性を失わずに自然と持続的な関係を築くのが近自然工学である。

4. おわりに

今回は、筆者が敬愛する堀田さんの「命令？」によって、本レポートをしたためることとなった。もともと、筆者と近自然工学や山脇氏と引き合わせてくれたのは、他にもない、堀田さんご本人である。そのお礼も込めて、筆者がのめり込んでしまった近自然工学の事例を紹介することとした。冒頭でも述べたが、今回の視察では26ヶ所も回っており、道路だけを見てきたわけではない。近自然川づくり、ミティゲーションや自然保護、ランドシャフト保護、まだまだ紹介したい事例は山積みである。しかし、文面に限りがあるということなので、道路だけのご紹介でとどまらざるをえなかった。全部紹介するためには、おそらく50ページは必要であろう。

近自然工学は、研究者泣かせな分野である。なぜなら、壮大な応用学であるため、近自然工学と銘打った中での論文作成が困難だからである。かといって、その魅力と奥の深さは、計り知れないものであり、到底、興味の外に置けない。非常に悩ましい限りである。とは言いながら、このようなレポートを書いてしまう自分もいる。その魅力には勝てないのである。

それがあって、最近、山脇氏を中心に、近自然工学をネタとした「近自然の広場」というネット会議を連日行っている。毎日20件を超える数の書き込みと議論が現時点で半年近くも続いている。それでいながら、議論が尽きていかない。誰も止めない。これは既に「拷問」に近い状態といえる。もしも、この「拷問」にご興味があるならば、筆者まで参加ご希望のメール(nakat@sys.wakayama-ua.ac.jp)を下さい。歓迎します。

最後になるが、今回のチャンスを下さった「春夏秋冬」編集の皆さま、関係者の皆さま並びに堀田さんには、非常に感謝している。次回もチャンスをいただけるならば、他の事例も紹介したいものである。