

## 国土認識システムとしての交通路

中村良夫\*

交通路からみた従来の景観論は、ほとんどの場合、道路からの景観に限られ、しかも修景論 (theory of landscaping) という形をとっていた。この論文は、対象を道路だけでなく、水路、空路、鉄道にまでひろげて論じ、交通路を輸送路としてではなく国土認識システムとして理解しうることを示した。そのような理論のなかに古典的な道路修景法 (highway landscaping) や車輛、船舶等の外観、室内デザインの位置づけを行うことを試みている。

### Traffic Corridors as a National Land Perception System

Yoshio NAKAMURA\*

The theory of landscape in terms of traffic routes has usually been, in most cases, limited to the landscape as viewed from the road, which takes on a style using the theories of landscaping. This paper discusses not only roads but also waterways, air routes and railway lines to show the possibility of recognizing traffic corridors as a national land perception system as well as a transportation corridor. In such an expanded theory we attempted to indicate where classic highway landscaping, external appearance and interior design of railway vehicles and vessels should be positioned.

#### 1. はじめに

都市や地域の問題を様々な角度から勉強しながら、幾度となく交通問題に立ち戻り、そこでいつもくり返して胸につかえてくる疑問がある。ほかでもない、いったい人間にとって道とは何であるのか、という素朴な問いである。この問いのまわりをぐるぐるとめぐりながらいつも反芻するのは、平家物語の平重衡が頼朝の命令で京から鎌倉へひかれてくるあの名調子である。

「……逢坂山をうちこえて、勢田の唐橋駒もどろろにふみならし、ひばりあがれる野路のさと、志賀の浦浪春かけて、霞にくもる鏡山、比良の高根を北にして、伊吹の高も近づきぬ……」いよいよ関東へ

近づけば「……清見が関うちすぎて、富士のすそ野になりぬれば、北には青山峨々として、松吹く風索々たり、……足柄の山をもうちこえて、こゆるぎの森、まりこ河、小磯、大磯の浦々……」かくして京から鎌倉まで延々500km近い道のりを引かれてゆく悲劇の主人公の運命が、その心理描写のかわりに東海道名所絵巻物のかたちで暗示されている。

平家物語のこの「海道下り」の一節を口ずさむたびに、人や物の輸送という道路の実用上の目的をはるかに超えた、しかし交通路にとって本質的な何ものかについて一度、心ゆくまで考えてみたいと思っていた。「海道下り」だけではない、近松浄瑠璃の「道行き」の暗い情念でもよい、あるいはまた安藤広重の東海道五十三次の詩情は、現代の交通路とはまるで無縁のものなのであろうか。それともこれらの古典的な道の風景が我々に教えるところが何かあるのだろうか。

この問いに直ちに答える用意はとてもないが、少なくとも、「生活世界 (espace vécu)」としての交通路景観が未だ我々の知らない豊かな内容を持っている

\*東京工業大学工学部教授

Professor, Faculty of Engineering,  
Tokyo Institute of Technology

原稿受理 1990年4月25日

この論文はフランスの地理学会誌に投稿された論文 "Les réseaux de transport en tant que système cognitif du territoire" を基に、大幅に改稿増補したものである<sup>1)</sup>。

るはずであるという研究上の見とおしを持つことは許されるだろう。

別の言い方をすれば、走馬燈のように流れてゆく交通路景観という現象は、国土や地域を人間的に解釈し、意味づけるように我々を誘う、独特の相貌を持っているということである。意味内容を汲みつくすところまでは及ばないにしても、この独特の相貌をありのままに記述してみるところからまず始めるべきだろう。交通路そのものにこのような特徴があるとすれば、従来のように道路景観だけではなく、あらゆる交通モードを比較検討してみたらどうであろうか。

このようにして交通路景観論という新しいパラダイムを用意し、そのなかに古典的な道路修景論が位置づけられることを期待したのである。このような目標の第一歩としてこの小論文を書いてみた。

## 2. 農村における道の体系

先ず手始めに小さな古典モデルをとりあげてみよう。筆者と笹谷は東京に近い旧久末村<sup>ひきすえ</sup>という所で、172本、総延長27kmの道の固有名称に関する調査を行った<sup>2)</sup>。この村は総面積130ha、下末吉台地<sup>しもすえよし</sup>の縁辺部に位置し、北部の多摩川低地 (plaine alluviale) から“谷戸”と呼ばれる小谷がいくつも指のように食い込んでいて複雑な起伏が多い。台地と低地の標高差は10~30m程度である。

この調査の結果、道の固有名称は次の六つの重要なカテゴリーに分かれていることが分かった。

- (1) 村外の起終点名に由来する名称——川崎道、中原住還など
- (2) 沿道の地形に由来する名称 (Table 1)
- (3) 道が終点の建築物やランドマークに由来する名称——墓地道 (墓地へ通ずる道)、堂入道 (寺へ通ずる道)、女道 (寺へ側面から入る緩こう配の道) など
- (4) アクセスする対象との相対的位置関係に由来する名称——前道、裏道など
- (5) 沿線の土地利用に由来する道——作道 (田畑へ接する道)、畑中道 (畑の中央を通る道)
- (6) 道路の規格に由来する道——大道、村道、枝道、など

特に地形の特徴を適確に表現している道の固有名称をTable 1に示した。この村は台地の上と下(沖積面)で農村生活上、重要な差異がある。そのため、この二つの領域の縁をなしている崖線の上面と下面を通っている道をそれぞれ山淵道 (やまぶちみち)、

根道 (ねみち) と呼びわけている。地形の特徴が読まれて、道の名称に投影し、同時に、道の名称によって地形がより明確に意味づけられるのである。

## 3. 都市間道路

高速道路などのように国土を縦走する幹線道路を走っているとき、きわ立って印象深い景観に出あうことがある。そのような景観は永くわれわれの記憶に留まることによって、国土の印象とその記憶像を得るための重要な鍵になっているように思われる。経験的に見てそれらの景観は次のような地形構造の場合が多い。

- 1) 平地に孤立する山
- 2) 山地へ移行する平野の縁にある姿の良い山
- 3) 回廊状の谷地形の焦点にある山
- 4) 水面の向こうにある姿の良い山
- 5) ランドマークになる山への見えがくれによる接近
- 6) 屏風のようにパノラマを成す山々へ向かって平地の道路が接近してゆくとき

### 1) 平地に孤立する山

平らな沖積平野のなかに時として見られる孤立峰はきわめてあざやかな印象を与えるものである。特に古い市街地の近くに、あるいはその内部にとりこまれた孤立峰は、平山城として、あるいは神社立地と深い関係があるため、ただ単に景観上の印象だけではなく、その歴史的由緒の故に住民の集团的表象となりやすい。広島の高島山、福島の信夫山、高松の紫雲山、など数多くその例を見ることができる。それらの山は、その都市の記憶と切り離せない存在となっている。

同じように都市間道路を走る者にとって平地の孤立峰の印象もまたきわめて強い。中央道の小牧山のように小さな山体であっても十分にランドマークとしての役割を果たしているものもある。

Table 1 道の地形占地と呼称

地形方名	地形単位	道の呼称
ハラ	台地面	畑中道 (作道・作場道)
	台地崖上端	山淵道 坂上 谷戸頭
ヤマ	台地崖	坂 野道 原野道
	台地崖下端	根道 坂下 田淵 (原野道)
コウチ・ヤト	低地面	通畦道 (作道・作場道)
	川・水路沿い	川添道 用水添道 土手添道 土手敷道

注) 「道」の代わりに「路」が使われる場合も多い。

2) 山地へ移行する平野の縁にある姿の良い山

関東平野のように広い平地の中心から周縁へ向かって移動するとき、山地へ移行する平野の縁は印象深いものである。とりわけ、そこに姿の良い山体があるときは重要なランドマークになることは、広重の五十三次の内、平塚、高麗山を思い出せば納得がゆく。現在でも東京から東北道を北上するときの佐野付近の太平山などは小さな山体にもかかわらず、きわめて印象的である。

3) 回廊状の谷地形の焦点にある山

ちょうど街路景観におけるヴィスタ・ポイントの建築のような役割を成しているランドマーク山である。中央道の諏訪湖付近から上り線方向に走るとき富士山や、同じ中央道の伊那谷を上り線に沿って見る南アルプスなどはこの型に属するであろう (Fig. 2)。

4) 水面の向こうにある姿の良い山

東海道五十三次の内、由比蒲原付近の相模湾を前景にした富士の姿は忘れ難い図柄であるが、ここではFig. 2に塩尻峠あたりから見た諏訪湖の向こうに富士が浮いている例を挙げておく。この構図で注目すべきことは、4)と3)と型が重なっていることである。

5) ランドマークになる山への見えかぐれによる接近

道路のシーケンス景観論において古くから注目されている型である。名神高速道路の大津から八日市へ向かう途中の三上山の見え方、或いは鹿児島から薩摩半島を南下するときに見えがくれする開聞岳などを思い出しておけばよいだろう<sup>3,4)</sup>。

6) 屏風のようにパノラマを成す山々へ向かって平地の道路が接近してゆくとき

東京から関越道に乗って北上するとき、目前に連なる上越の山なみは圧巻である。男体、赤城、榛名、谷川、白根、浅間という名山が一望に見渡せるばかりか、120kmの高速で走ってもこの大パノラマの姿が長時間安定していて、ゆっくり楽しめる。いよいよ山影が大きくなって、赤城山と榛名山の間を縫うよ

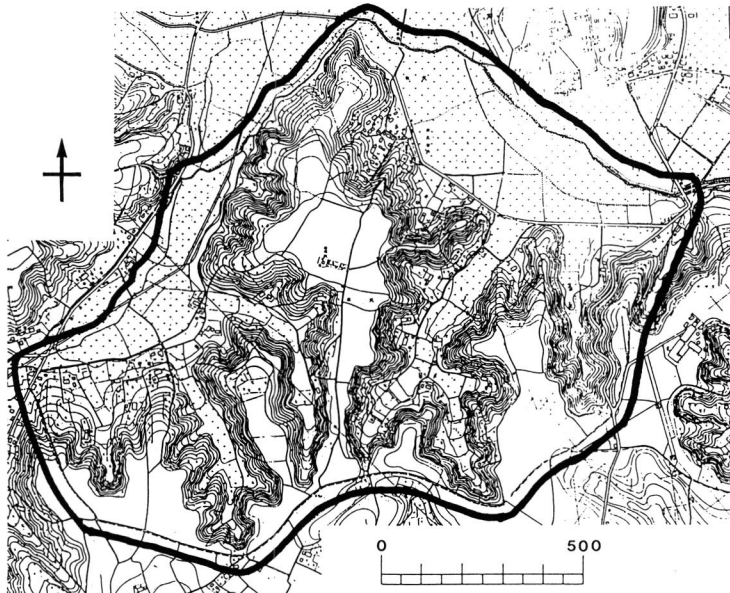


Fig.1 久末の地形図 (昭和14年)

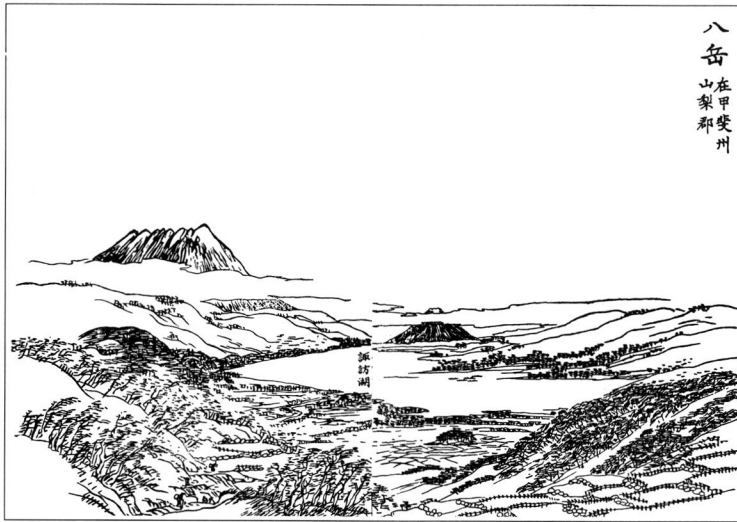
うに山地へ入りこむと、目前に子持山と武尊山がめっと立ちはだかる。

さて、以上のように、幹線道路上から眺める国土の姿の印象を要約してみたとき、次のような特徴に気づく。第一は、印象に残る名風景の多くは、日本名山図絵の例に見るように、ここに挙げた複数の特徴が重合している。由比蒲原の富士の場合も、4)と5)の重合と考えてもよい。第二は2)で挙げた平塚の高麗山のように「平地の縁」という地形的構造線をランドマークが強調していることである。

いずれにせよ、都市間道路上を移動する視点がとらえる景観の記憶は、国土の地形学的特徴を圧縮し、要約するという形で、いわばそれぞれの地方の「代表景観」を提案しているという特徴を持つように思われる。

交通路景観の連続体験は地図を読みとるような性質 (マップ性) と狭義の景観としての性質を合わせ持っている。これを交通路景観の絵地図性と呼ぼう。航空路からの景観は絵地図性をもっとも典型的である。これに対し、道路の場合、視点が低いために、地図の客観性は崩れて、その代りに景観性が強められる。換言するなら、道路の場合は、視点が低いために、スカイラインや起伏、こう配などの地形の構造特性が縮約的に強められる。そのように地形が解釈しなおされ景観表現が強まったとも言える。

新しい都市間道路が建設された場合、我々は今まで見なれなかった日本列島の新しい景観に対面する



八岳  
山梨甲斐  
郡斐州

Fig. 2-A 日本名山図絵 (塩尻峠付近より八ヶ岳を左に見て点景の富士をのぞむ)

い高速道路の路線はしばしば古代の街道筋に再び設置されることが多い。そこは長い間きびれていて、大きな集落がなく、路線が敷きやすいからである。従って、あまり見なれていない山や谷の景観も案外に古く、伝統的な景観の再生であることが多いのは興味深いことである<sup>5)</sup>。

いずれにしても、一つの道路を建設することは、無限に可能な景観の中から、その一つを代表として選びとるという仕方、国土のイメージを定義し、要約することである。換言すれば、一つの景観を選択し、他を排除

することによって、国土のイメージを解釈し、価値づけ、意味づけたのだと言ってよいであろう。

#### 4. 水路と空路

海上保安庁発行の内海対景図集などを見ると、水運もまた国土の景観と深く結びついていることがよく分る (Fig. 3-A, B)。江戸時代には船旅による名所めぐりの案内記が数多く出版されている。絵図と呼ばれるその案内図 (Fig. 4) は沿岸の景観と地図の複合的イメージで構成されていて、航行とは景観の読みとり作業であったことがよく分る。

水運と景観が特異な結びつきを持ったのは、やはり江戸時代以来、漁民の間に広く知られていた「山アテ」という地文航法である。この方法の呼び名は地方によって少しずつ異なるが、基本的な原理は Fig. 5 に示すようにオヤ山とシタ山の景観的位置関係によって海上の位置を求め、シタ山の名称をそのまま海面上の一定区域の名称とするのである。これは陸上で富士山の見える町を富士見町と呼ぶのとよく似ている。シタ山には沿岸の山の他に、岬、樹木、塚などが使われた。時には滝が目標に使われることもあったようである。二つの山や岬などの景観的關係をくわしくあらわす方言も、数多く残っている (Fig. 6)<sup>6)</sup>。

日本は地形が山がちで複雑なため、古代以来、海と川は重要な交通路であった。特に物資の輸送については水運が重要で、その点は現在でも変わらない。しかし、明治以来、旅客輸送の主役が陸上に移って以来、海の景観は次第に日本人の日常生活から遠の

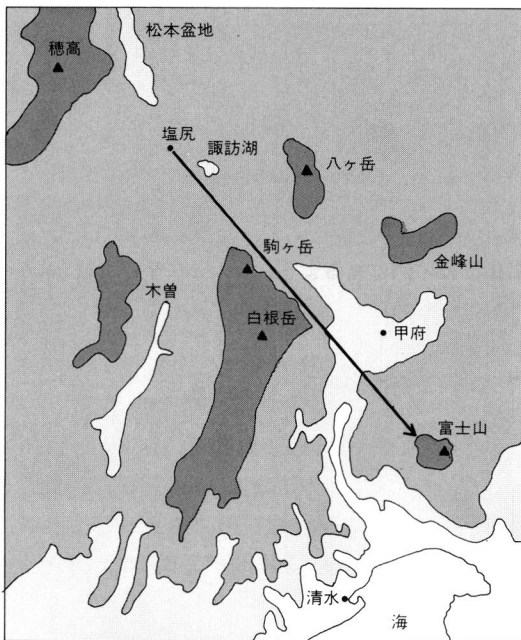


Fig. 2-B 塩尻から富士へのヴィスタ地形

ことになる。このような場合、やはり印象的な景観は上述の条件を満たしていることが多い。しかし、そうした景観は、未だ集団表象としての条件を満たしているとは限らない。絵ハガキを作ったり、高速道路の写真コンクールなどを実施してゆくことによって、それらの景観が集団表象としての資格を獲得するような努力をすべきであろう。

山がちな日本列島では都市間道路が通過できる谷や回廊 (corridor) は限られている。しかも江戸時代以来の街道筋は人口が稠密である。このため、新し

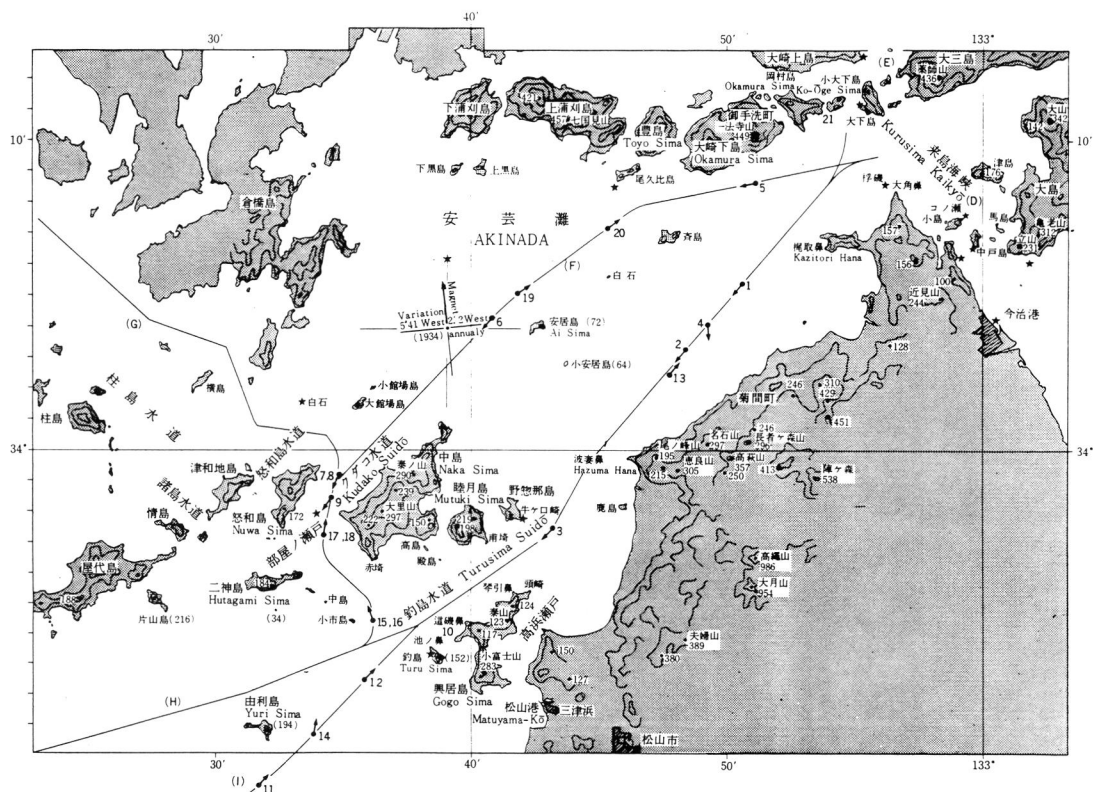


Fig.3-A 内海対景図集(海上保安庁水路部)

いていった。たとえば江戸時代の東海道五十三次のルートはほとんど陸路ではあったが海岸に近く、名古屋から四日市の間は海路で結ばれていて、広重の画を見ても当時のルートは、海の景観の印象が強かったと思われる。それに比べて、現在の東海道新幹線や高速道路はずっと内陸を通過して海の見える場所は少なくなった。

ところが、近年、航空ルートが急速に発達してから、再び海岸線の景観が日本人の記憶に強くよみがえってきたことは興味深いことである。日本において今日、航空輸送が極めて発達しているのは国土が多くの島に分かれており、又、地形上の理由で、陸上交通の速度が必ずしも大きくないことによる。つまり、航空ルートの発展は古代以来の水運の伝統が再び近代的な形でよみがえったのだとも言える。この意味で、空から見る海岸線の景観は、古代以来の伝統を持つ海路から見る国土景観の再生とも言える。たとえばFig. 7に示すように福岡-高知という新しい定期航空路の出現は、周防灘、豊後水道を隔てた九州と四国の海岸線を鮮やかに見せてくる。それは普通の市民にとっては国土像の新定義と言え

るほど新鮮な体験であるが、これも古くから知られた海景のよみがえりとも言える。

今後、空からの景観は、熱気球やパラ・グライダーなどのスカイ・スポーツの隆盛とともに重要になってゆくだらう。江戸時代にはFig. 8に見るように想像の上空視点から多くの絵図が描かれた。今日、我々はそれを現実の景観として楽しんでいる。それは地図と景観印象の複合イメージである。

また一方、最近、再び豪華客船によるクルージングの旅がもてはやされるようになってきた。このような船旅では船内の会食や娯楽などの社交的行事が重要な役割を負っている。国土景観の前景としての視点場が船旅の場合、他の交通手段にくらべて格段に豊かであるのがその特徴である。これは昔から屋形船のような船あそびの伝統をかえり見れば明らかなことで他の交通機関のおよぶところではない。交通景観論をこのように視点場にまで広げて考えると、「船から見た景観」にも豊かなデザインがあり得ることが諒解できよう。

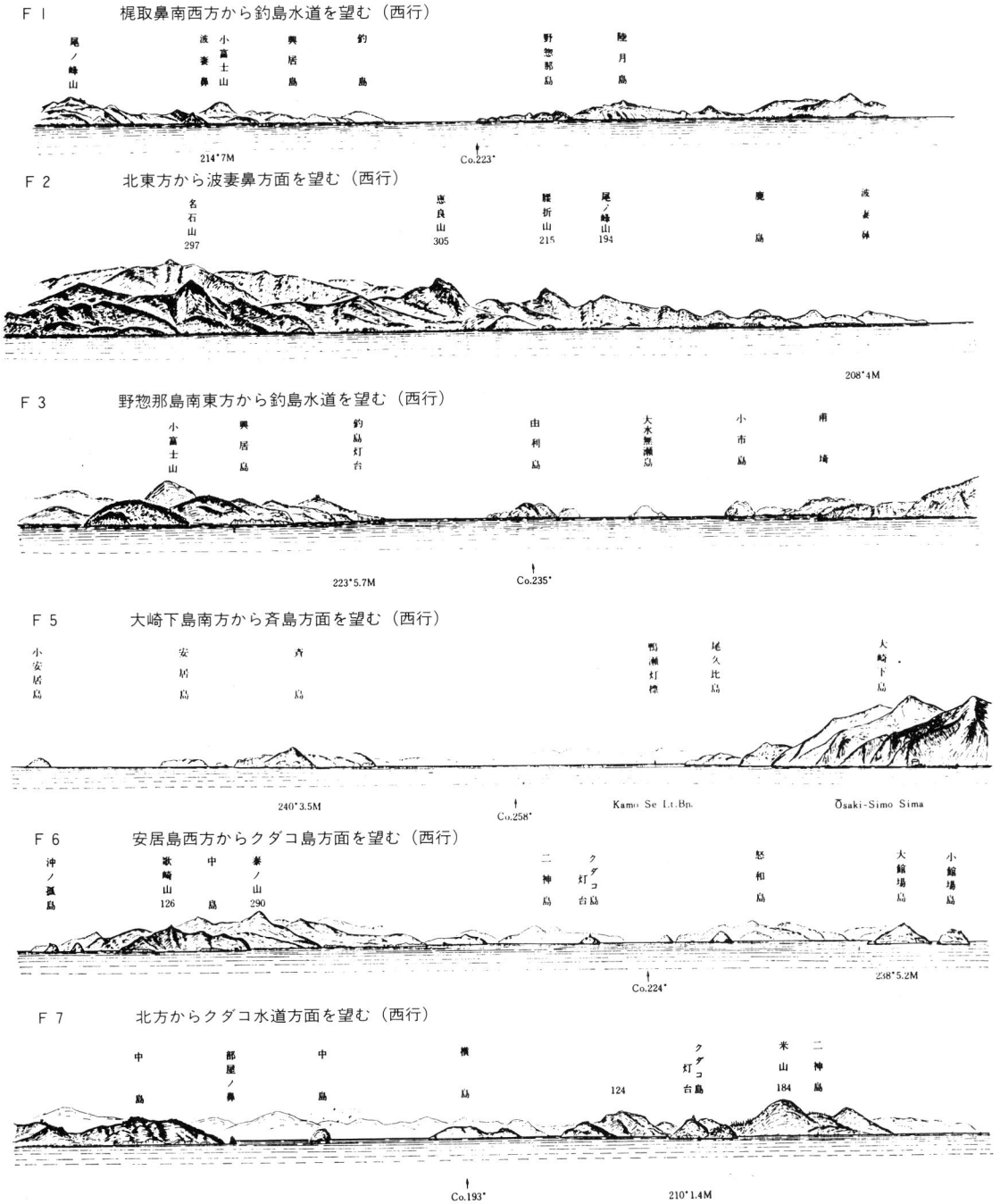


Fig.3-B 内海対景図集

5. 鉄道

景観工学の分野で交通路の景観というとき、ほとんどの話題が道路あるいは街路に集中していると言ってもよい。しかし、鉄道の駅舎のデザインや駅を

含むターミナルの空間構成は、都市デザインの重要な要素であることが近年、再び認識されつつある。これはおおいに今後の発展に期待することとして、ここでは少し視点を変えて、走行中の列車からの眺めについて考えてみたい。



Fig. 4 江戸時代の絵図 (船路名所記)

こういう問題はほとんど今まで研究者の注意を集めてこなかった。自動車道路が出現してからは、運転しながら目の前に次々と現われては後方へ消えさるダイナミックな新景観の力に圧倒されて、進行方向に対して側面を流れてゆく景観はやや影がうすくなっていたことは否定できない。

国土認識の枠組を作り出す鉄道の特徴は次のように考えてみることができる。

5-1 景観のシーケンス性

従来、道路景観の特徴として挙げられていたシーケンス性は、むしろ鉄道において最も純粋な形で表われているように思われる。道路の場合の動きとは、目前に拡がっている空間が、進行とともに展開 (evolution) し、その中へ突入してゆく感覚であ

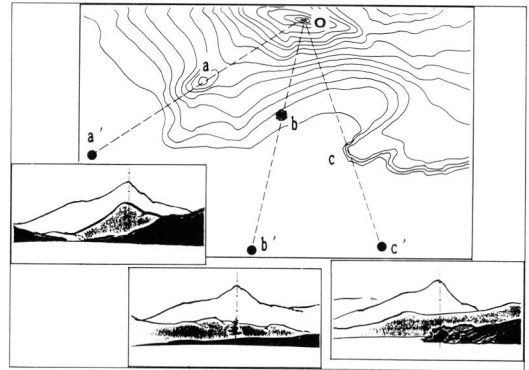
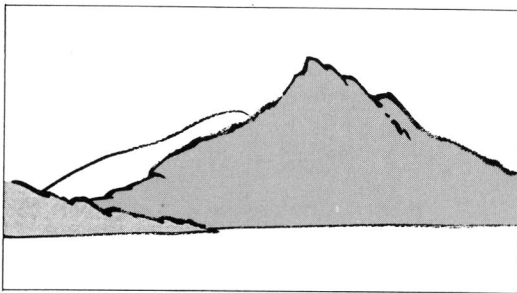


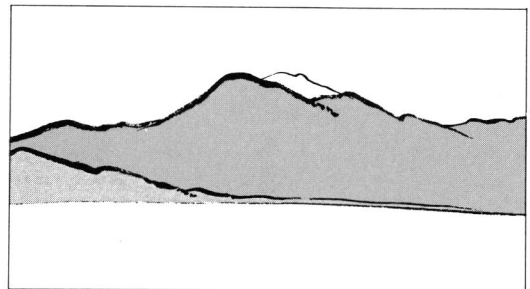
Fig. 5 地文航法

る。別の表現をすれば、目前の空間を単なる視覚像ではなく、身体の可能的行為の場と見なし、その可能性を移動によって実現してゆく飲びがその特徴であるといえる。その結果として、次々と新しい景観のシーケンスが楽しめる。その動景観は、前方に予告された景観の実現という感じが強い。

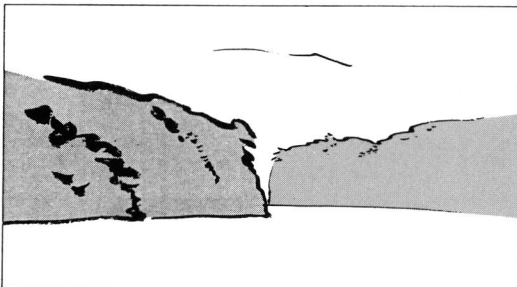
それに対して、鉄道の場合、乗客は進行方向に対し横方向を向いているため、運転の義務から解放された乗客はのんびりと窓の外の景色の流れを楽しむことができる。これが「鉄道唱歌」の出現した理由でもある。それは予期せざる景観の継起的出現 (シーケンス) の印象が強く、空間への突入的運動感覚は減退する。窓枠のなかの絵巻物、または走馬燈



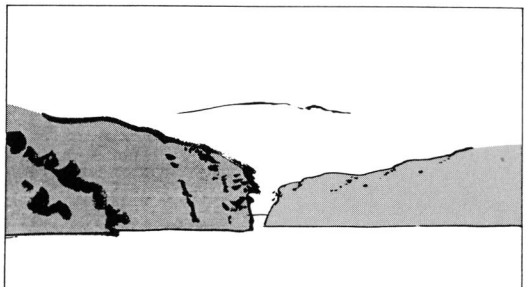
a: 入道ハズシ



b: ヤグチ



c: サシアイ



d: ケヌキアワセ

Fig. 6 二つの山の景観的關係を表わす方言

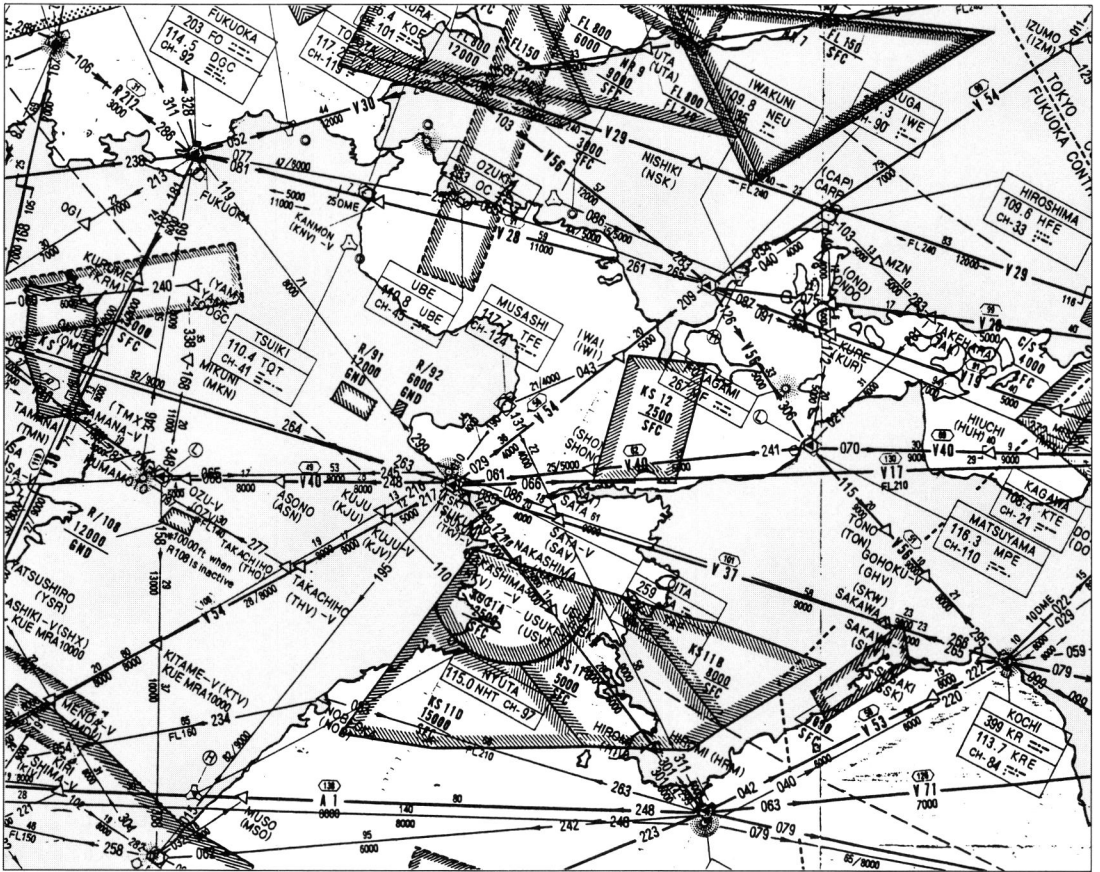


Fig.7 航空路線図 (FUKUOKA→OITA→KOCHI→MATSUYAMA→KUGA→TOYOTA→FUKUOKA)



Fig.8 江戸鳥瞰図 (鋳形紹真、1803)

的なシーケンスがその特徴である。

### 5-2 視点場

そのような、いわばまぼろしめいたシーケンスを楽しむために、鉄道では展望車とか食堂車、サロンカーあるいはお座敷列車という特別の工夫が古くからあり、近年、再びそれが注目されているのは興味深い (Fig. 9)。鉄道の車輛自体が、航空機や自動車には求め難い余裕を持つのがその大きな理由であ



Fig.9 トワイライトエクスプレス車窓より車外をのぞむ (JR西日本提供)

るが、そればかりでなく、自動車運転のような空間との切迫した交渉がなく、のんびりと絵巻物でも楽しむような鉄道景観の特徴そのものに由来する現象



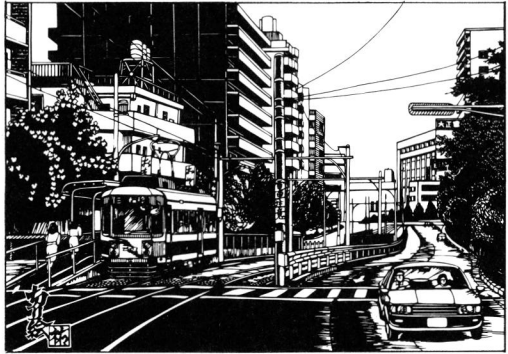
①早稲田



②高戸橋



③面影橋



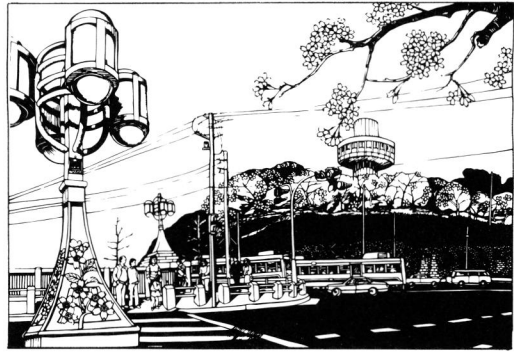
④鬼子母神前



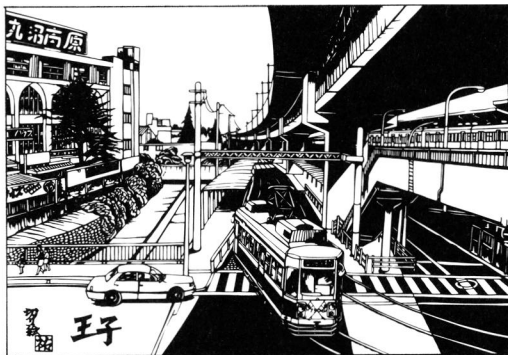
⑤東池袋四丁目



⑥飛鳥山



⑦王子駅前



⑧栄町

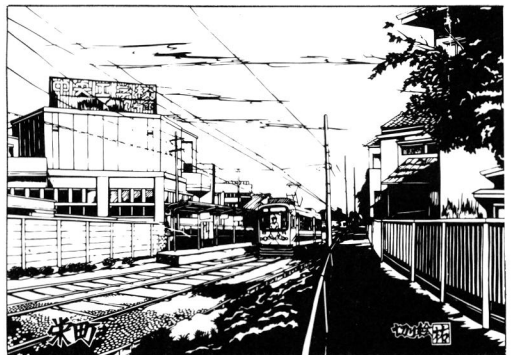


Fig.10 鉄道を軸に形成された町のイメージ (稲葉祐吉作、切り絵「チンチン電車の通る街」より)

である。遠方にひろがる景観を眺めるために用意された視点近傍のヒューマンな空間を景観工学では視点場と呼んでいる。視点場の有り様によって遠方の景観はニュアンスを様々に変える。視点場とはいわば景観の解釈の枠組であるともいえる。鉄道や船の場合はこれがきわめて重要な役を果たすのである。

5-3 都市体験の編集作用

国鉄がJRになってから行われた様々な工夫は話題を呼んでいるが、中でもここで注目したいのは新しい起終点サービス列車が登場したことである。一例をあげると東北線の小山、宇都宮方面からの電車が田端付近から旧貨物線に乗り入れて池袋、新宿へ直行できるようになった。従来から、乗りかえさえすれば、どこからどこへでも行けるのであるが、直結の意味は非常に大きい。乗り換えの時間や心理抵抗が小さくなったというだけではなく、小山や、宇都宮といった、従来なら上野駅との心理的連合の強かった都市群が新宿との間に新しい“意味の回路”を獲得したのである。

同じように新しい地下鉄路線が延びると、たとえば落合と木場、あるいは麻布十番と溜池というように、従来なら都心からの放射状交通網の片端に位置するだけの理由で、なんとなく場末のイメージに甘んじていた特徴ある町と町が突然、相互に直結融合することによって、町の意味が変形、異文化させられ活性化するのである。このような作用は、その直行性に特徴のある航空路においても同様であって、福岡-高知、広島-宮崎あるいは東京を飛び越える花巻-名古屋などというのも、異文化どうしの思いがけない重合のおもしろさがある。

いわばこれは、我々が既設の交通網によって無意識に作りあげてきた国土、地域の心理的回路の再編集なのである。

交通路による地域の編集についてもう一つ、忘れてはならないことは、地域空間のreference作用である。東京近郊で不動産業が物件の位置を示すとき何々線沿線という言い方をする。住居表示などより



Fig.11 スーパービュー踊り子号と伊豆の風光

もこの方が物件の総合的イメージや価値を適確に表わすのであろう。交通路に本来、このような沿線の特徴を縮約的に表現する力のあることは、第2章で述べたことからもうなずけるであろうが、現代生活においては都市近郊鉄道にその特性がよく出ているように思われる。Fig.10は東京都営路面電車荒川線の沿線風景を一連のシリーズ切絵で表現した沿線住民の作品である。「沿線」という地理的概念が愛着をもって具象的にたくみに表現されている。このような観点から言えば、車輛のデザインは沿線のイメージ縮約上、きわめて重要な意味を持つと考えてよいであろう。最近JR各線で盛んになっている車輛デザインをこのように考えてみるとその意義づけがはっきりする (Fig.11)。

これもまた、交通路の持つ国土地域編集作用の一面である。

6. まとめ

4種類の交通路からの景観体験と地域イメージを比較考察することによって、次のような事実が明らかになったと思う (Table 2 参照)。

(1) 記号体系としての国土景観

交通路を一つ定め、そこからの景観を体験するこ

Table 2 交通路による国土空間読みとりの諸相

交通路	景観				地域イメージ編集作用	
	シーケンス (絵巻物性)	絵地図性		視点場の重要性	直結による異化作用	沿線リファレンス
		地形構造縮約	マップ性			
都市間道路	○	◎	○			○
鉄道	◎			○	◎	◎
航路		○		◎		
空路		○	◎		◎	

とは、無限に可能な国土像のなかからそのうちの一つを排他的に選びとり分節することである。それは、国土の姿をそのような景観像として解釈し、意味づけた行為であると考えてよい。交通網はこのようにして、ただ人や物を輸送するだけでなく、交通路の性格に応じた個性的な方法で国土の記号的認識体系を定義する。交通ネットワークが国際化している今日、政治的国境にとらわれない地球環境の具像化という視点も今後、重要になろう。

#### (2) 交通景観体験の「絵地図」性

交通路からの視界は一般に広く、遠く、しかも視点は空間の中を移動する。このため、そこからの眺めは、地理的構造の図解（マップ性）と景観としての性格を合わせ持つ「絵地図」的な複合イメージである。絵地図は地理空間の中を移動しながら眺める継起的（シーケンス）な景観像を内包し、且つ、景観を楽しむための視点場を前提とする。

#### (3) 地域イメージ編集作用

直結性を有する交通サービスは、起終都市の意味体系を相互に変形し異化するというかたちの活性化を行う。交通路はそのサービス範囲をイメージとして括る働きを持つ。(2)と(3)は相互補完的である。

#### (4) 修辞法としての景観設計

いわゆる狭義の景観設計と称する方法は、以上のような、交通路の国土認識作用をより印象的に修飾し、その意味作用を介助するものとして存在理由を説明できる。修景手法もそこから発想されるべきであろう。

#### (5) 交通景観における古典の蘇生

すでに見たように、高速道路や空路のような現代の交通景観が意外にも、かなり古い時代にきわめて一般的に見られ、その後衰退してしまった景観の換骨奪胎になっていることがある。この事実は(6)で述

べる新交通路の集団表象の育成にいくらか貢献するところであろう。

#### (6) 交通景観の集団表象性

交通路の計画・建設はその性格上、大組織によって行われざるを得ない。したがって、その利用者にとっては、交通機関の利用はいわゆる高度管理社会に共通した灰色の体験になりやすい。交通景観という視点は、いわば利用者ひとりひとりの“生活世界”を蘇らせる力を持っている。しかも、その景観は多くの利用者にも共通のものであるから、集団表象を成立させやすい。これは、個々バラバラになりがちな孤独な現代人の間に新しい社会的コミュニティを再建する契機をはらんでいる。

集団表象の結晶を促進する役目を負うものとして景観、アメニティ・デザイン、利用者参加型の各種イベントなどが考えられる。利用者は、高度管理組織による交通路の建設には参加できないが、出来あがったものを育てる任務に参加することはできるのである。

#### 参考文献

- 1) Y. NAKAMURA: Les réseaux de transport en tant que système cognitif du territoire, Acta Geographica, No.82, 1990 II.
- 2) 中村良夫他「沿道の土地利用からみた道路空間の構成に関する研究」『昭和61年度文部省科学研究費総合研究A成果報告書』
- 3) 中村良夫『土木空間の造形』技報堂、1965年
- 4) 中村良夫『風景学入門』中公新書、1982年
- 5) 武部健一「日本幹線道路網の史的変遷と特質」『土木学会論文集』No.359、1985年7月
- 6) 桜田勝徳『漁撈の伝統』岩崎美術社、1968年