

第三帝国におけるアウトバーン建設と「自然」

——アルヴェイン・ザイフェルトを中心に——

はじめに

ワイマル中期からあったアウトバーンの計画は、ナチスの権力掌握と共に一気に国家の経済的政治的政策の目玉になった。ヒトラーは一九三三年二月のベルリン自動車ショーで安価な大衆車製造の促進によるモーターリゼーションの推進と自動車専用道路建設を言明し、同年一月末「ドイツ道路制度総監」の制度が設置され、大臣に匹敵するこの官職にフリッツ・トットが任命された。トットは、一九三二年初めに、自動車交通量の増加に対応できない既存道路(「自動車の急襲」「路面の急激な破壊」)やワイマル共和国の道路行政を批判したパンフレットを公開し(Todd 1932)、同年末に同趣旨のことを「褐色の覚書」にまとめて、五・六千キロのアウトバーン建設を提案していた。交通政策と道路建設をめぐる総監当局と国鉄当局との競合・対立を伴いつつその建設が推進されるアウトバーンは、モーターリゼーションの推進、鉄道輸送から道路輸送への転換の始まりという趨勢に伴うインフラ整備、保養・レクリエーションとしての余暇交通、民族共同体の可視化、後世に残す帝国の偉業、さらに短期的には雇用調達と景気浮揚の手段、およびこれらすべてを込めたプロパガンダ的な意義など、様々な目的を体现していた。かつて

小野 清美

は(たとえば Linner 1975)その軍事的意義が強調されていたが、最近の研究は、たとえばロリンスが端的に指摘するように、アウトバーンの非軍事的な性格で一致している。プロバガンダ効果をねらって建設は多数の箇所で一斉に着手され、開戦前に開通していた区間は途切れ途切れであった。開戦に伴い建設は中止され、その後一九四〇年八月に再開されたが、最終的に四一年末に全計画が中止される (Kunze/Stommer, S.31, 33; Rollins 1995, p.496; Kopper, S.406f.; Schütz/Gruber, S.12)。この時点で供用されていたのは、当初の計画六九〇〇キロのうち、三八六〇キロである。

いうまでもなくアウトバーン建設はそれ自体巨大な自然破壊だが、その推進者たちは「自然との調和」を唱え、ドイツの自然・景観の再建を目指した。本稿は、トットの密接な協働者としてアウトバーンの景観形成にかかわったアルヴィン・ザイフェルト(一八九〇・一九七二)の議論を中心にアウトバーン建設における「自然」の位置づけを考察するものである。近年自然保護やエコロジー、物質代謝の社会史の研究の進展が内外でめざましく、ナチズムと自然保護についてもブラムウエルの先駆的研究以来、一定の蓄積がある。特徴的状况のみをごく簡単にみておけば、ブラムウエルはダレー、ヘス、トット、ザイフェルトなど「ナチ党緑翼」の存在をいい(ブラムウエル、八二、二四八、三〇一・三〇四頁)、彼女に依拠して藤原辰史は「緑色の第二革命」をすら論じている(藤原、八五・八六頁)。一方、ブラックボーンは「ナチ党緑翼」の存在を否定し (Brackbourn, S.67)、ドミニクやレカンもブラムウエルには批判的である (Dominik 1992, S.111f.; Lekan, p.13)。ヒトラーが自然保護への関心をほとんど持たなかったことについては大方の研究が一致しているが、ドイツ自然保護史財団主催のシンポジウム記録『ナチズムと自然保護』の編者も、寄稿者の見解は様々だと総括し (Radkau/Leiköter, S.14)、また、ツェラーもナチズムの「いわゆるエコロジー的感受性」は未決の問題だとするように (Zeller 2002, S.209)、ナチズムと自然保護の関係をめぐっては、まだ統一見解はない。とはいえ、「緑」的現象があったことは確かであり、これを世紀末からのヨーロッパ的現象と

しての自然保護運動、自然保護や郷土保護運動の担い手たるドイツ教養市民層の問題、ナチ・イデオロギーと運動の構造などとの関連の中で分析することは依然として重要な課題である。それは、ナチズムの権力構造的・思想的多元性のなかで、ヒトラー主流派やこれが重用したテクノクラートの専門家と、農業ロマン主義、「血と土」のロマン主義の思想との関係、また、自然観におけるロマン主義とナチズムの関係の解明にもつながろう。

このような問題関心からすれば、ドイツ技術者団体の長で「ドイツ的技術」のイデオロギーとテクノクラシーを体現するトットや、彼と協働したザイフェルトは興味深い対象である。本稿で中心とするザイフェルトは、第三帝国から戦後にかけてのエコロジイ思想の解明のために鍵をなす人物の一人でもある。一九七一年にでた、ナチ期から戦後にかけての彼の論文集『毒を用いない造園家、農耕者』は、一九八二年版までに二〇万部以上普及し、この版ではさらに三万四千部が増刷されている (Seiferl 1982)。この書は、彼自身も言及しているレイチエル・カーソンの『沈黙の春』の問題提起に通じるものを持ち、戦後の環境保護や有機農業思想に影響を与えた。彼についてはツェラーの伝記論文の他には断片的に言及されているのみであり、それらの言及は彼の思想のエコロジイ的意義を承認しているが、体系的な分析はなく、評価も分かれている。ツェラーは右の論文で、ザイフェルトの主要関心は造園家から景観工学士への専門職化・自立化の推進にあり、エコロジイをそのために利用したとみている (Zeller 2003, S.305, 306)。他方、ザイフェルトのエコロジイ的認識や自然保護の努力を高く評価する立場もある。クレンケはエコロジイ的諸関へのザイフェルトの広範囲な洞察は驚くべきだと述べて「景観エコロジイ」と特徴づけ、これをアウトバーン建設の積極的な面に数えている (Klenke, S.474, 479f)。ドミニクも「第三帝国の手先」が「生命の畏敬」について語ったことに不快感を示しつつ、ザイフェルトの自然保護業績をポジティブに評価している (Dominik 1992, S.111)。本稿はこうした状況を念頭におき、「ナチズムと自然保護」という問題やザイフェルトの思想解明の

入り口として、アウトバーン建設において「自然」がどう位置づけられたかを考察するものである。

I アルヴィン・ザイフェルトと景観代理人の制度

1 トットとの出会いと協働のはじまり

ザイフェルトは、一八九〇年、建設業の父のもとにミュンヘン郊外で生まれた。一家は北部出身で、宗教はプロテスタントである。実科ギムナジウムのちミュンヘン工科大学で建築を学び、第一次大戦では橋や鉄道の建設に従事した。戦後、同工科大学助手をへて一九二三年から農業的建築、農村の住居建築の分野でフリーの建築家として活動し、やがて造園建築士の道を歩み始める。一九三二年には同工大で「造園術と墓地造形」の講義を行い、以後非常勤講師を務める。ここまでの彼の経歴で留意すべきは、バイエルンの豊かな自然と深く関わりながら生育したこと、学生時代にワンダーフォーゲルで活動したことである。ワンダーフォーゲルの活動では、「この世界の美しさ」を堪能し、「西欧文明」に害されていない素朴で自足的な方々の農村世界に魅了された (*Selfen* 1962, S. 7ff.; 20 ff.; *ders.*, 1982, S. 34f.)。彼はこのとき、民族至上主義の「ヴァイタル同盟」のメンバーであり、ここで後に彼の後援者の一人となるルドルフ・ヘスト知り合っている。さらにこの時代に、当時先端の自然科学、すなわち人種衛生学、遺伝学と「密接な接触」をもつに至り、彼は名前を記していないが、「人種衛生学のパイオニアの一人」は長いこと「私の精神的指導者」であったし、人間の遺伝学のもっとも有能な代表の一人は「私の友人」だったと述べている。こうしてザイフェルト自身が自己の三つの世界として、建築技術・建築芸術の世界、ワンダーフォーゲル

の世界、自然科学の世界を挙げている。このような経歴をもつザイフェルトが郷土保護運動に関わるのは全く自然の成り行きであり、彼は一九二六年から「郷土保護バイエルン州協会」の建築委員会の中核メンバーとして、二年後からは全国レベルでも積極的に活動するようになる (Seiferl 1962, S. 5-34; Zeller 2003, S. 275)。

郷土保護運動は世紀転換期ごろに教養市民層を基盤に成立した運動で、多数の地方団体の緩やかな屋根組織として一九〇四年に設立された郷土保護連盟の内部には、ロマン主義的保守的な近代批判の路線、近代化・工業化を前提とした路線、これらを媒介する芸術家・建築家・国民経済学者などの工業テクノロジーと自然環境の調和・均衡を目指す路線があった (Lekan, pp. 21: 53, 59, 64ff.; Schmolz 2004, S. 22, 145; Rohrer, S. 132ff.)。連盟は、六つの活動分野 (天然記念物保護、農村建築、景観保護、動植物世界・生態学的特性の保護、民族芸術、習俗・祝祭・民族衣装の保護) をもち、「ドイツの郷土をその自然的歴史的に生成した特性において維持すること」や「景観像の保護」をその規約に掲げていた (Hermand, S. 86; Puschner, S. 148; Schmolz 2004, S. 398)。この運動は、「ドイツ特有の道」論の枠組みで反近代的反動的、あるいはフェルキッシュなものともみなされてきたが、最近、レカン、シュモル、ロリンズらによって、異口同音にそうした通説への挑戦がなされ、今日で言う「持続可能な発展」を先取りしたもの (ロリンズ)、近代化のコストを問題にし「別の近代」をも論じたそれ自身近代の一部をなす「近代社会の特殊な文化実践」(シュモル) という文脈に位置づけられる (Schmolz 2004, S. 25; Lekan, p. 262.; Rollins 1995, p. 501f.; Rollins 1996, p. 87, 101ff.)。自然保護に関するその構想については、レカンは、フェルキッシュないし人種主義的傾向は主流ではなく、多数派は伝統保守的だったとしており (Lekan, p. 71) シュモルも、一九一八年まではすぐれて「正常な」ヨーロッパ的現象だったとする (Schmolz 2003, S. 170; ders., 2004, S. 398f.)。ジーフェルトも郷土保護運動をブレ・ナチ的に見ることに反対し、世紀転換期に成立した「新しい批判的保守主義」の文脈に位置づけた (Seiferl, S. 40)。ただ、

プシュナーや竹中亨が描いているように (Pascher, S.148ff.; 竹中、一三三頁以下)、郷土保護運動が少なくともその指導的部分においてフェルキツシュ思潮と絡み合っていたことも確かであり、帝政期の運動についても今後より立ち入った研究が待たれる。ワイマル期には郷土保護運動は、大勢としては都市と農村的自然を対置する発想を放棄し、技術進歩と妥協する現実主義的な路線に転換したという点で、大方の一致がある (リンゼ二七頁以下、Hermann, S.110; Rohkrämer, 133f.; Blackburn, S.67; Lekan, S.150)。郷土保護の多くの担い手たちは、教養市民層の動向と合致して、誤った期待から権力掌握後のナチスに合流していくが、ナチズムとの関係については、筆者はさしあたりR・コーシャーの次の見解に近い。彼は、郷土保護とナシヨナリズムやナチズムの歴史とのリンクは状況に規定されたものであって、郷土保護をウルトラ・ナシヨナリズムの文化的同根物と見たりナチズムの直接的先行者と見なしうる直線的な結びつきはないと指摘する (Koshar, p.13)。オーバークローメも、享樂的消費文明に反対した郷土保護運動は、真正なる民族文化の擁護に関心をもたなかったナチズムとはその思想の基調において対立的だと見る (Oberkrone, S.57)。

ザイフェルトとナチ思想との関係についても慎重な分析が必要である。郷土保護運動で活動しつつも彼は、一九三三以前には政治の世界には関わっておらず、トットと協働するようになってから三七年までナチ党に入党しなかった。この入党はナチスの思想への確信からというより、後述のように、まさにこの年にトットとの対立がピークに達したという彼の危機的状況への対応と考えられている (Zeller 2003, S.281; Uekoetter, p.78)。彼がドイツ道路制度総監フリッツ・トットと協働するようになるのは、この官職の設置を知ったザイフェルトが、アウトバーンの景観形成の問題でトットに働きかけたことに始まる。

ザイフェルトは、その少し前、アウトバーン工事着工に際してのヒトララーの歛入れ式の数日前、一九三三年九月

に行われた自然保護・郷土保護諸団体の「カッセル会議」で報告し、その土地本来の樹木の植栽による「文化ステップ」の再健全化という要求を提起していた (Seiferl 1962, S.35f.)。文化ステップとは、自然と長い間の人間の営みとが調和した美しい「文化景観」から生け垣や灌木が取り払われ無味乾燥化した状態をさす。自然保護・郷土保護諸団体は、ナチ権力掌握後の強制的画一化のなかで、労働戦線の支部として三三年七月末に創立された「民族性・郷土全国同盟」にまとめられたのだが、「民族性と郷土」と題したカッセル会議は、自然保護・郷土保護諸団体がナチ体制下での方向性を討議するために開いたものである (Domink 1987, pp.529-33; Zeller 2002, S.78f.)。この会議でザイフェルトは、郷土保護の推進力は「時代遅れのロマン主義」ではなく、建築の「時代を超えたすばらしく簡素な基本形態」の模索だとして、建築家に対して徒に自己主張するのではなく、自然に生成してきたものへの畏敬、「民族の歴史」への責任の自覚にたつて、建造物を景観の中に違和感なく埋め込むべきことを要求した。だが、彼が提起した、交通路に沿って生じた荒蕪地を立地になつた広葉樹を植えて健全化するという誓願は、会議の賛同を得られなかった (Zeller 2002, S.79f.)。

この二ヶ月後、ザイフェルトはカッセル会議で提起した要求を、「景観形成のための公的当局の課題」と題した短い覚書にまとめてトットに送付したのである。覚書は、この一世代のうちに「物質的な立場の科学と近視眼的利己心」が道路や水路の建設に際して、ドイツの文化景観から野原の灌木や生垣を一扫するような建設方法をとるようになり、二重の有害な事態が帰結したと警告した。①景観の保水性の悪化や局地的な気候の悪化、および土壌中の炭素の消失と植物の生長鈍化、植物の生育に重要な露の消失、鳥や小動物の世界の消失などといったエコロジ的な害、②こうした「ドイツの土地のステップ化」、景観の美と均衡の貧困化によって「郷土のもつ、保持し均衡を回復し元気づける力」が失われたこと、がそれである。ザイフェルトは国家に対して道路・運河建設、治水工事、湿

地干拓などに伴って生じた荒蕪地を放置するのではなく、その土地本来の樹木や灌木の植栽による景観の再建を要求した⁽¹⁾。

この覚書が同封された十一月十八日づけのザイフェルトの書簡に、トットは即座に反応し、彼自身が素案を構想してザルツブルクへ向かって着工されたばかりの「ミュンヘン—州境区間」(一九三四年九月に百キロが開通)は、周辺の魅力的な景観のなかにとけ込ませるような建設を重視していることを強調して、ザイフェルトにこの区間の視察を依頼した⁽²⁾。トットはこの返書が届くより先に、ミュンヘンの道路建設指導者を介してザイフェルトに意見を申し込み、その十分後に会見を行った。この最初の会見——トットはミュンヘン工大でのザイフェルトの講義をもぐりで聞いていたと明かしたという——で、二人は五分で同盟者になったとザイフェルトは述べている。意気投合のポイントはアウトバーンの景観への埋め込みと側溝の廃止であり (Seiferl 1962, S.38)、この最初の会談が、アウトバーンの「景観のなかへの埋め込み」という概念が形成された瞬間だ⁽³⁾という。

ザイフェルトは依頼された区間を視察し鑑定書(一九三三年一月三〇日付)を作成した。この鑑定書には、アウトバーンの景観形成に関わるザイフェルトの基本思想が現れている。第一に、道路建設によって加えられた森の傷が回復したのち、「庭園道路」Parkstraßeになるように、道路は森の中ではできるだけ低いところを通し、平野部では側溝を排除するところから、アメリカのパークウェイ(後述)と同様の道路を考えていることがわかる。第二に、中央分離帯の植栽に際し、全区間において三メートル幅の植栽地面を表土(腐植土)で覆うこと、およびそのために工事中の表土保護を要求している。第三に、道路の「景観の中への埋め込み」のために、道路から脇の森までを移行地帯としてその土地に固有の広葉樹の植栽により「新しい森の縁」を創造することが提言されている。現状は様々な樹齡のトウヒが植わっているが、ザイフェルトはそのような「トウヒのモノカルチャーの反自

然性」を指摘し、アウトバーンの両脇に広葉樹を新たに植栽することにより森の縁を広葉樹混合林へと改造し、森の健全化を図るとともに道路を景観のなかに違和感なく埋め込むことをめざしている。⁽⁴⁾

トットはこの鑑定書に対して、「あなたが景観形成のために私と同様の、健全で自然な見解を持っていることがうれしい」と述べ、今後の助言・協力を要請した。⁽⁵⁾ この後二月二〇日ザイフェルトにアウトバーンの景観的な形成についての講演を依頼し、翌年一月一七日、ベルリンに各地の最高建設管理部(OBL)の幹部たちを集めて(国鉄総裁ドルフミューラーも出席)、講演が行われた。講演は出席したアウトバーン建設幹部たちに反響を見出し、トットは、同日ザイフェルトをヒトラーに引き合わせた後、自分の執務室でアウトバーンの助言者になるよう依頼した。⁽⁶⁾

2 景観代理人の制度

こうして一九三四年一月一七日にトットから非公式にアウトバーンの景観的助言者に任ぜられたザイフェルトは、その最初の仕事として造園家たちを探した。彼が推薦した一連の造園家たち、すなわちW・ヒルシュ、W・パウフ、K・ジークロツホ、G・エアクスレーベン、M・K・シュヴァルツに、トット自ら推薦したG・アリンガー(一九三三以来ナチ党員)、マイヤー・ユングクラウセンを加えて、二月一三日に予備会議が招集された。⁽⁷⁾ その上でトットは二月中旬「ライヒスアウトバーン」理事会に対して、ザイフェルトを自分に直属する景観助言者に任命したことを知らせるとともに、彼を含む右の八人の造園家を景観助言者として提案した。⁽⁸⁾ ザイフェルトはこれら景観的助言者を束ねる長であるが、彼自身もやがてドイツ・アルプス道路の計画に協働することになる。彼らは、ザイフェルトが思いついた「景観代理人」(Landschaftsanwalt)という名称で呼ばれることになった。Anwaltという弁護

士、代理人を意味する法律用語は、自然や景観の言葉を解さず、あるいは尊重してこなかった道路建設当局や技師に対して、景観の利益を代弁するという意味で意識的に選択された (Seifert 1962, S.47)。

さて、景観代理人は一九三五年以前の段階で二人選任されるのだが、その大部分が四、五〇歳代の造園家であった。その選任と構成の特徴は次の通りである。第一に、その選任過程でザイフェルトは全面的な決定権をもっていないかった。いわばザイフェルト・クライスは彼本人をいれて八人 (全体の三分の一強) であり、別の四名はナチ党の影響力行使によって選任された。ザイフェルトはトットに「政治的組織」の介入の不当性を訴えたが、主張を貫けなかった。しかし、その後彼はトットに彼らの無能さを長々と訴え、結局のところ、この四人は遅くとも一九三八年までに解任され、後任にはザイフェルト推薦の人物が選任された。逆にザイフェルトは、パウハウスやコスモポリタニズムに傾斜し共産党員と目され一九三三年秋まで政治的監視下におかれていたヘルマン・マッテンという人物 (一九四五年以後ベルリン工科大学の講座をもつにいたるほど学識ある造園家) を任用し擁護することができた (Zeller 2002, S.94-105; Seifert 1962, S.49)。

第二に、景観代理人のうち相当部分が青年運動出身である。トットが推薦したうちの一人、マイヤー・ユングクラウセンもワンターフォーゲル出身であるし (E.Schütz/E.Gruber, S.127)、右のヘルマン・マッテンも熱狂的なワンターフォーゲルであり、これを絆としてザイフェルトと政治的立場の違いを超えた結びつきを得たのである (Zeller 2002, S.99, 104)。

第三に、二人のうち、四人が人智学協会のメンバーであった。当初からのザイフェルトのもつとも密接な協働者三人のうち二人ジークロツホとシュヴァルツ、および後から選任されたW・パウフとC・シュナイダーである。とくにシュヴァルツは、ルドルフ・シュタイナーに発するバイオダイナミック農法 (藤原参照) の養成所の一

つの指導者であった (Zeller 2002, S.93f.; Woltschke-Bulmahn, S.590)。ザイフェルトは人智学徒ではないが、一九三〇年以來バイオダイナミック農法を受容していた。トットはこの間に禁止されていた人智学協会のメンバーが景観代理人であることに異議を唱えなかった (Seiferl 1962, S.49)。

第四に、ザイフェルト同様、何人もの景観代理人が郷土保護運動の系譜から出ているか、その影響を受けている。最年長の R・ヘーマンと C・シュナイダーも密接に郷土保護運動と関わっており、他に R・ホーマン、マイヤー II ユングクラウゼンも郷土保護運動からの影響を認めている (Rollins 1995, p.502)。

さて、こうした特徴をもつ景観代理人は、多くが国鉄官吏から登用されたライヒスアウトバーン会社の組織機構・各建設区間の建築技師のなかで、助言者としての位置を占めたのだが、それは不安定なもので報酬も低く、アウトバーン網がのびるにつれ OBL と景観代理人の合同会議の数が増えていった (Zeller 2002, S.111ff.; 117)。ザイフェルトとフェルトとトットの関係、つまりはトットの権力に大きく依存していた (Zeller 2002, S.111ff.; 117)。ザイフェルトと道路制度総監当局の道路建設部長 シェーンレーベンとの間には、各区间について具体的に細かなやりとりが多数残されており、各景観代理人の意見もザイフェルトがとりまとめ シェーンレーベンに報告している。同時にザイフェルトは当初よりトットに直接書簡を送り、様々な問題を指摘し介入を求めている。景観代理人にとってとりわけ問題だったのは、OBL の土木技師との対立・彼らの抵抗および国鉄官僚の敵対的姿勢であり、ザイフェルトは、協働の障害の除去や、植栽の計画・遂行や景観上の重要問題と道路の芸術的形成的問題で技術者に助言する任務を景観代理人に与えるべきことなどを訴えた⁽¹⁾。

しかし、トットも最初の二年間はザイフェルトを援護せず、景観代理人たちは現場のエンジニアから数年間は耳をかしてもらえなかったという⁽²⁾。そのトットも一九三五年になると個々の場合に一定の影響力行使をしている。た

たとえばライヒスアウトバーン会社理事会にたいして、「技術的解決を追求するのではなく、文化的芸術的に可能な限り最良の解決を目指して努力」すべきこと、事務所の製図板の上ではなく、実際の景観のなかで道路が形成されねばならないこと、「景観助言者」を時折ではなく定期的に、かつルート選定の段階から参加させねばならないことを指示した。⁴³⁾

この指示からもザイフェルトやトットが重視するアウトバーンの景観との調和という原則は、建設現場の技師にはいまだ貫徹しておらず、景観代理人は十分な活動ができなかったことが分かるが、景観代理人とエンジニアや官僚との対立は、景観代理人の任務領域が明確に定義されていなかったことにも原因があった。そこでザイフェルトは一九三五年三月、景観代理人の任務に関する覚書をトットに提出し、その中で、分裂と個人主義、専門分化の一九世紀が道路建設をも伝統、隣接芸術、自然の大きな生命連関から切り離れたと指摘した上で、景観代理人の任務を次のように整理した。①道路建設に際しては、a. すべての生命あるもの（樹木、生垣、野原の灌木、表土）に対する配慮、b. 道路の形状に対する助言、c. 景観的、美的、植物社会学的考慮に基づき、植生地になつた植栽の決定、すべての植栽遂行における技術的協働、②道路建設以外では、農業や林業との関係での協働、また文化的、美的な点で景観毀損が最も少ないルートの模索への協働。そして、以上のような景観代理人の活動は、郷土保護と自然保護、建築芸術と造園・景観造形の領域にあると位置づけた。ザイフェルトがアウトバーンに関わる彼らの活動を郷土保護運動の延長に位置づけていること、およびツェラーが強調するように、従来の造園家の活動を景観造形、景観工学へと拡大ないし近代化しようとしていることが読み取れる。⁴⁴⁾

トットは景観代理人とエンジニアの権限対立に関して個別的に影響力行使したが、抜本的構造的な改善の努力はしなかった（Zeller 2002, S.123）。それは当初トット自身、ザイフェルトと全面的に一致していたわけではなく、道路

の形状や植栽をめぐる重要な意見対立があったからである。次に両者の対立点を手がかりにアウトバーンと「自然」に係わるザイフェルトの構想を検討してみよう。

II ルート設定と植栽をめぐる

1 直線か弧か

ザイフェルトは、その敷設自体自然への侵襲である大規模な自動車道路がドイツの景観の統一性を破壊することなく調和的に埋め込まれるために、「景観の精神と法則」との調和なるものを掲げ、具体的には道路の正しい縦断面、正しいルート設定、景観にふさわしい植栽の三つを重視した(Siefert, 1942, S.16, 18)。正しい縦断面とは、走行路面から道路脇への法面をいかに自然に景観のなかに連続させるかということである。当時の道路建設では通常一対一・五の法面で、かつ両側に側溝をもつ台形の縦断面だったが、ザイフェルトは側溝をなくし「自然なスロープ」で景観に繋げようとした(Obel, S.18ff)。側溝の廃止はトットとも最初から一致していたが、法面の傾斜についても、トットによって受け入れられたものと思われる。一九三二年一月から一年間アメリカに学び帰国後トットのもとで働いた建築家F・レオンハルトは、法面の傾斜が一対二ないし一対三の、窪みを帯びた緩やかな斜面に変更されたことはザイフェルトのおかげだと述べている(Leonhardt, S.67)。

だが、他の二つの要素をめぐる、ザイフェルトとトットは激しく対立する。対立は三五年春ごろアウトバーンの形状をめぐる表面化した。当時の高速道路建設はアメリカやイタリアでも直線主体であり、トットが推進したの

も大部分が五・七キロの可能な限りの直線を半径二キロのカーブで繋いでいくというものであった（フランクフルト・ダラムシュタット、ベルリン―シュテッティン、ベルリン―マゲデブルク、ハンブルク―ブレーメンなどの区間がそうである）。ザイフェルトはこのようなジグザク形状に強い拒絶感をもっており、トットと信頼関係が築けたと判断した三五年春頃から、景観の起伏に沿って緩やかに蛇行するルート設定を主張した。「われわれの存在の基礎としての景観」と調和してはじめて道路は「芸術作品」になりうるものであり、そのためには「谷や丘、斜面や丸い頂きなど数千年の古い湾曲にそって弧を描くルートの設定」こそが正しい解決だと。⁶⁵⁾

ザイフェルトは「弧を描く」道路こそが唯一正しいという根拠を以下のように主張した。まず、彼によれば、そのような道路こそが生命体のリズムに合致する。いかなる生命体も直線で移動することはなく、人間も含めてその自然な運動は「一種の正弦曲線」、直線をまたいでほんのわずかに両側に振動する軌跡を描くというのである。第二に、直線は計算合理主義の産物だとして斥けられた。ローマの道路やナポレオンの道路で長い直線が優先されたのは、「合理的軍事的に思考する征服者」が軍隊の速やかな移動を第一の目的としたためであり、景観に押しつけられた長い直線は、計算合理主義的思考の産物、「強い支配意志の象徴」であると。第三に、そうした直線的道路には効率的移動を義務とする「非人格的な大衆」が対応していたが、現代の「意志をもった自立的な人格」はその本質に無縁な硬直したルートではなく、リズムをもって弧を描く道路でのみいっそう自由・快適に感じると主張された。第四に、ずっと続く直線は、単調さのために眠気を催し危険であると、走行の安全性の観点からも斥けられた。⁶⁶⁾

第五に、「弧を描く」ルートは、技術的構造物の自然との調和、「自然への近さ」、「景観親和性」において「技術的に真に完全な形態」であり、同時に「芸術的に良い形態」だと主張された。「自然と芸術は、コスモス全体のなかに貫いている神秘的な、だがすばらしく意味深い同じ法則にしたがっている」というのである。⁶⁷⁾ この発言からは、

コスモスの外から介入する超越的な神ではなく、コスモスのなかに作用している「自然の法則」(Seifert 1942, S.69)、つまり神的な法則を信奉するという意味で、汎神論的な自然観を読み取ることができる。それは、そのような自然の人間の内面に対する作用を重視し、芸術的・審美的生産の源泉とするロマン主義的な自然観でもある。さらに、ザイフェルトが技術の自然や芸術との調和を主張する「ドイツ的技術」イデオロギーをも共有していることも示唆されている。

最後に、ザイフェルトはとりわけ森の中での「弧を描く」ルートの重要性を主張した。いわく、人は森に取り巻かれていたときにのみ森の中にいる。この目標は、森のなかに直線でアウトバーンを通せば達成できない。少なくとも運転者の視野には森はなく、森の縁の先に穴があるだけである。道路利用者ができるだけ長くまとまった森の空間にいられるように、カーブで通すことが原則だと。ザイフェルトは森に特別な愛着をもち神聖視するドイツ的伝統にたち、森の特別な意義をこう表現した。森は民話や昔話において子供たちが迷い込む暗い鬱蒼たる森林であるだけでなく、「ドイツの憧れの永遠の象徴たる青い花」が咲く場所で、破壊してはならない相続財産である。「森はわれわれの民族的存在の一部」であり (Seifert 1942, S.104ff.)、「森なしにはドイツ民族は長期的には存在し得ない」と (ibid., S.12)。

以上のように直線を斥け、景観のなかに「弧」を描いて埋め込まれる道路を主張するザイフェルトに対して、トットは頑強に直線の正しさを擁護した。できるだけ長い直線区間を曲線で結ぶというのは、二、三〇年代のアメリカのハイウェイ建設でも採られた方式であり、土木エンジニアとしてトットは当時の支配的な道路工法を前提にしていたのである。彼は三五年六月にこの問題でザイフェルトに長い書簡をおくり、ルート設定についてのあなたの「異端的な考え」には同意できないと言明した。その際興味深いのはトットが可能な限りの高速走行と自動車を操

る楽しさを強調していることである。すなわち、車は「人間によって作られた技術的作品」であり、それにふさわしい走行路を要求する。自分の「ドライバー感覚」は、カーブからカーブへと跳躍し、直線区間では可能な限り早く走り、ついでカーブでの方向変換を喜ぶと。²⁰⁾

しかし、まもなく状況に変化が現れる。道路制度総監当局の道路建設部長シェーンレーベンは、「現代的自動車道路のルート設定と形成」と題した同年の講演において、たえずドライバーの視界に明確な目標を置き、道路の脇へ向かって美しい眺望を開く必要、および、ケルン・ボン間の一連の事故をみても安全上の理由から、長い直線は避けねばならず、逆に直線区間は長い緩やかな曲線を結ぶために利用されるべきだと述べた (Schönleben, S.23)。これは、道路建設のトップレベルでザイフェルトの考えが承認され始めていることを示す。翌三六年にドイツ道路制度総監当局が多くの写真入りで出した『アドルフ・ヒトラーの道路建設活動のこの三年』という百頁弱の大判小冊子ではすでに、「景観との融合」と題された山間部を緩やかに蛇行するアウトバーンの写真が収められている。²¹⁾とはいえ、弧を描く道路が実際に貫徹したのは一九三八年前後からである。写真入りプロパガンダ雑誌『シュトラッセ』でも三八年には緩やかに蛇行するアウトバーンの写真が目立ち始め、翌年になると圧倒的になる。この頃にはトット自身完全にザイフェルトの見解を受容していたとみてよい。

それはトットが一九四〇年八月にブラッセンベルクで開催された建築家大会で行った講演からも確認できる。開戦による中断をへて建設が再開されたこの時点でもなお、トットは——軍モータリゼーションとの関係での道路の軍事的意義を主張しているとはいえ——アウトバーン建設を「平時課題」との取り組みの再開と位置づけて、「経済道路」および「文化の担い手」としてのその意義を強調し、景観との調和、橋や道路にかかわる建築物の美について大きな時間を割いた。そしてかつての直線と円弧の組み合わせではなく、自然にもっとはるかに順応したルート

設定の方針を確認している。こうしてトットもザイフェルトの見解を受容し、アウトバーン建設における最大の野心は「最良の、美的なルート選定」におかれたと言われるほど、自然的で美的なルート設定がきわめて真剣な課題として追求された(Schütz/Gruber, S.129f.)。しかし、「弧」の原則が貫徹するまでに、第三帝国で建設されたアウトバーンの大半が建設されていたのであり、アウトバーン建設は一九四一年末に最終的に中止される。

ところで、自然な弧を描いて景観のなかに道路をとけ込ませるといふザイフェルトの美意識の源は、一七・一八世紀におけるヨーロッパの造園思想の変化に遡る。それまでは「フランス式庭園」——ル・ノートルが設計したヴェルサイユ宮殿が典型——と呼ばれる規則的幾何学的でシンメトリカルな庭園が支配的であった。その造園思想の特徴は、自然からの人間の解放、規則性による宇宙の深遠な法則の表現、「神に授けられた権利」としての王権を宇宙論的秩序のなかに表現することなどであった(アプルトン、二八八頁、ベルク、三四・三六頁)。つまり、その人工的で規則的な様式は、人間と自然に対する支配の表現だったのである。この支配的様式に対して、一七・一八世紀の著名なイギリスの造園家たちが、ロマン主義思潮を背景に、直線や幾何学的要素を排除し曲線や不可測的な形、景観の自然的な線を強調して、人工と自然が融和した美とそれによる景観改良の可能性を追求した(アプルトン、四六・四七、二八六頁)。このイギリス式造園美学が一八世紀のドイツ造園思想に受容される。当時の指導的造園家C・C・ヒルシユフェルトはイギリス式の特徴である小道とカーブの多用という二つの要素を融合させて「自然の線」を表現し、その後ロマン主義思潮のなかでドイツ教養層の(したがってまた郷土保護運動の)美意識の淵源となったのである。(Rollins 1995, p.498f.; Schütz/Gruber, S.128f.; 穂鷹四六・五一頁)。だが、アウトバーン美学はそれだけに解消できないことは後にふれよう。

2 その土地本来の植栽

さて、ザイフェルトがトットと対立した第二の問題はアウトバーンの植栽である。トットは植栽よりも開けた眺望を優先した。これに対してザイフェルトは、アウトバーンにおける樹木や灌木の意義として、平野部および山間部それぞれにおける景観の修復機能を決定的に重視した。アウトバーン建設が最も犠牲にしたのは農地であるが、ザイフェルトはこれを逆手にとって、農業機械化のために生垣や藪が伐採され区画整理されてだだっ広くなつた農地⇨平野部——ザイフェルトや景観代理人の言葉で言えば「文化ステップ」へと衰退した地域——の中に通すアウトバーンを、「生け垣景観」再建の出発点にしようとしたのである。彼は、生け垣は平野部における森の代わりであり、小鳥や鷹・小動物の生活空間・営巣場所となるだけでなく、「生命バランスの維持」および牧草地や畑の持続的な収穫力にとって不可欠だと主張した²⁰。そもそも耕地の土手や仕切りに設けられた生け垣、畑や牧草地のなかに散在する藪や木立は、ドイツだけでなくヨーロッパ北西部の農村風景の特徴をなしており、ドイツではその景観にとって早くから特別なものと見なされていた。帝政期の郷土保護運動がすでに景観の美的な改善をめざすなかで生け垣・雑木林・水辺の再生などを推進し、美的な効果をあげて人気を博したという。その場合すでにたんに美的なねらいだけではなく、生け垣などの持つ機能的な効果（防風、耕地の適度な湿潤保持、益鳥の保護など）の面も考慮されていた（ロリンズ一九九三、一六三・一六五頁）。ザイフェルトはこのような郷土保護運動の伝統に立っている。しかし、彼が生け垣景観をゲルマン民族固有のものであり、ゲルマン農民、北方の農民そのものの表現だと主張する（Seiferl 1944, S.11ff.）点²¹、郷土保護運動や自然保護運動がナチスと絡み合っているこの時期の特徴が現れている²²。

次に、山間部では、アウトバーン沿いの植栽は「真の自然の維持と回復」、ドイツの始原的な森の回復の出発点となると意義づけられた。「四・五〇年後には再び始原的なドイツの森の帯が自動車道路にそって存在することになる」。²⁴⁾ ザイフェルトは、道路敷地の両側にその土地本来の樹木や灌木を植栽することによって、森の緑の修復と景観の改善をはかり、森全体を効率優先の針葉樹モノカルチャーから広葉樹混合林へと健全化していくことを目指した。そのために彼はアウトバーン敷設が森の自然に与える害の予防策として以下の点を挙げている。①道路の北側と東側に害を受けない樹木を、あるいはまとまったマント群落を確保すること。②造園術を応用した樹皮の日焼け予防、③風・乾燥による土壌侵食の防止のため植栽による覆いの創造。④その土地本来の樹木の卓越性。⑤表土(腐植土)の保護。⑥森の緑の再建と改造。道路脇の植栽ですませるのではなく、できるだけ早く新しい真の森林空間を造ること。²⁵⁾ こうした森の修復、健全化は、審美的な観点からのみならず、森の保水性や土壌の改善、局地的気候などの——彼の言葉では「生物学的な」——自然の循環という観点からも目指されている。

ザイフェルトは、こうしてアウトバーン建設に伴う植栽による景観修復がもつ民族全体にとっての重要性を強調したのだが、その際に決定的に重視されたのが、右の第四点にもある、その土地本来の樹木の植栽であった。これは、一方では、わが国の植物生態学者宮脇昭が強調して止まないように(宮脇二〇〇五、二〇〇六)、生態学的に全く理にかなった考え方だと見なしうる。ザイフェルトは、植栽による景観形成の「最上級の法則」として、その土地や気候にあった「各景観に典型的なものを用いること」を掲げ、景観代理人に、異質なものを持ち込むことなく、何千年もの間に「景観の相貌をつくってきたその同じ法則に従」うよう呼びかけた(Seiferl 1942, S.22f.)。気候や土地の性質によってその地域に固有の、本来的な自然植生、植物相があるという考えは、当時の新しい学問「植物社会学」によって打ち出されており、ザイフェルトはまさにこの新しい学問を投入して景観修復を行おうとしたので

ある。

一九世紀末葉、生物学は特定の環境条件との関係においてもろろの「生命共同体」を研究するようになっていた。植物社会学は、そのような生物学の一分野として二〇世紀初めに北欧やイギリス、ドイツで生まれ、植物共同体のヒエラルヒー的な連鎖を想定し、そうした生命共同体の安定性の前提条件として環境と植生との調和・均衡を重視した (Zeller 2002, S.169ff)。二〇年代にもっとも影響力のある植物社会学者としてフランスやスイスで活動したブラウン・プロンケがいたのだが、ザイフェルトは、このブラウン・プロンケ学派に属していたハノーファーの植物社会学者ライホルト・テュクセンを一九三四年にアウトバーンの景観形成の協力者に獲得する。ワンダーフォーゲルの仲間、ハノーファー OBL に配置されていた景観代理人 W・ヒューボッターが、テュクセンがハノーファーにつくった植物社会学の実験農園を彼に教えたことがそのきっかけであった (Seifert 1962, S.71f)。テュクセンはハイデルベルク大学で有機化学を専攻して学位をとり、ハノーファー州立博物館の自然保護部長として赴任した後、植物社会学の研究に没頭し、「現存植生」調査を基礎にして「潜在的自然植生」の研究をしていた。先の宮脇は戦後にまさにこのテュクセンのもとで学んだのだが、彼よれば、今日欧米において植物社会学は生態学、景観学、環境科学、地理学、自然保護、農林業を含む諸分野の基礎科学として発展が期待されているという (宮脇二〇〇五年、九・一〇頁、前書きおよび序章参照)。ザイフェルトは、植物社会学を「自然的な樹木植生の学」と特徴づけており (Seifert 1942, S.186)、「一九世紀末以来の新しい科学を撰取しつつ、これを用いて景観の「かつての特性と多様性の回復」「本来的な豊かさ」とかつての多様性を再建」することを「生物学的な目標」、「技術的生物学的必然性」だと主張した。

しかし、他方で、ザイフェルトや景観代理人の目標は、たんに植物学的生態学的なレベルにあるのではなく、新

しい科学を利用して郷土の本来的な景観、景観のドイツ的純粹さの再生を図っていくことであつた。彼らの民族主義的な保守主義ともいふべき立場は明らかである。「……開けた景観は、ドイツ人の永遠の故郷であり、これは歪められることなく、純粹にそれらのそれぞれのまったく独自の特性において世代から世代へと継承されていかなばならない。ここにおいて……民族の遺産が守られるべきである。景観において、われわれは異質な植物の移植を禁じている自然保護法よりもっと厳格である。ここでは帝国に異質なものだけがその権利を失うのではない。われわれは広葉樹の景観の中に針葉樹を持ち込みたくはないし、良い粘土質土壌に白樺を見たくはない」(Seifert 1942, S.186)。ここには、民族の固有の遺産を本来の姿で継承していくという戦前来の郷土保護運動の根本思想が表出されておられ、さらに、「潜在的な自然植生」という立地に特有の長期的な均衡を想定する当時の支配的な植物社会学的理論に基づき (Rollins 1995, p.506)、ドイツに異質な種の排除だけでなく、歴史的に生じた変化をも元に戻そうとする徹底性が示されている。

ところで、教養層の家系の出身であるトットもまた戦前来の郷土保護運動の主張を共有しており、以上のような景観代理人のドイツ景観への見方や植栽や表土保護の要求に基本的には同調している。そのことを物語るのは、一九三五年末に現場のエンジニアや建設指導者に対して道路の景観への埋め込みという考え方を受容するように要請した長い書簡である。トットはこの問題に関する自分の「基本思想」を次のように述べている。ドイツの景観はなにか独自のものであり、これを損なったり破壊したりしてはならないこと、水辺や野原、庭園、森などすべて人間の手で創り出された「文化景観」だが、この景観が美しいのは、その実り豊かさ、山や谷の損なわれていない形態、川や中州、森や野原といった魅力的な多様性のゆえだ、と。トットは彼自身アウトバーン建設で学んだ二つの観点として道路敷地の形態と地表を覆う植物をあげ、可能な限りの樹木の維持、表土保護、および景観の形態や空間構

造の特徴を完成させる要素としての植栽の意義を強調し、コスト優先のエンジニアに対して、「わが民族がそれによつて生きる」「数字では表現できない価値」の尊重を要請し、各建設拠点に配属された景観代理人や建築家の活動を尊重するよう要求したのである。⁽⁸⁾

しかし、植栽の具体的な遂行に関してトットは一九三七年六月ごろからザイフェルトと鋭い対立に陥る。対立点は植栽の量および走行路両脇に広い空間をとるかどうかであった。トットはすでに三六年六月、道路両脇では走行路と森の縁との空間を広くとつて植栽は走行路ではなく森の縁に属するように行うことを指示しており、同年一月には景観代理人をベルリンに集め、アウトバーンにおける過度な植栽を禁じた。ザイフェルトはトットと決裂寸前まで至つたが、年長で郷土保護運動出身の景観代理人R・ヘーマンの、郷土への責任から仕事を続けようという説得で思ひどまされた (Seiferl/1962, S.86)。

右のトットの要求に対しては、景観代理人の中にも統一的立場はなかつたようである。トットは一九三七年六月に自分の考えと一致する一連の景観代理人の最良の例としてW・パウフ (人智学協会) を挙げ、パウフがケムニッツ・ドレスデン区間で森の縁を走行路から二〇・四〇メートル後退させて道路に必要な空間を作つたことを高く評価する一方で、一部の景観代理人は過度な植栽によつて森の縁を道路際まで持つてこようとしていたと非難した。そして、「景観代理人の活動に関して危機的な地点に達した」と述べ、植栽の規模をこれまでの半分以下にすることに同意しない者は解任し、景観代理人との協働全体を再編するとザイフェルトを脅迫した。⁽⁹⁾ これに対してザイフェルトは、景観代理人の不安定な地位、「曖昧な、体面を傷つけられる立場」を問題にすると共に、道路両脇に何十メートルもの空間をとること、「自動車道路の偉大さと立派さ」を強調するトットの立場は民族的にも社会的にも間違っていると批判し、「私にとつては郷土への忠誠がすべてに優先する」「われわれは景観の代理人、郷土の代理

人でありたい」と反論した。⁸⁸ もちろんトットはこの批判を斥け、逆にザイフェルトは「ファナティックな立場」から「技師と技術をしばしば傷つけるやり方で」罵っていると非難し、とくにエッセンOBLE配置の景観代理人G・エクスレーベンがルール工業地帯を走るアウトバーンに審美的理由からあまりに過度な植栽をしたと指摘して、こうした造園家的立場に固執する景観代理人は三八年中に解任されると重ねて脅迫した。⁸⁹

このようにして植栽をめぐる二人の対立は三七年からほぼ一年続く。その要因は二つ挙げられる。第一に、ザイフェルトら景観代理人が植栽において景観修復の目的を優先させたのに対して、トットが「総統の道路」の威信・後世への記念碑的な意義、つまり美学化された政治的目的を優先させたことである。第二に、一九三六年から三七年にかけて展開していた「ステップ化」論争がこの対立の背景にあった。これは、「生産戦」のスローガンの下で食糧省(W・ダレー)を先頭に進行していた土地開発・改良事業による自然破壊をザイフェルトが正面から批判し広範な論争に発展したもので、彼はとくに技術のあり方を厳しく批判し、技術者団体との対立に陥っていたのである(別稿予定)。ザイフェルトは、トットの強圧的姿勢に対して反発を強めたが、最終的には、トットがザイフェルトに譲歩する。トットは三七年一二月初め彼を協議に呼び出し、ザイフェルトは春に中断した仕事の再開に合意した。摩擦は減らなかつたとはいえ、ザイフェルトによればトットはゆっくりと変化し、後に少なくとも一本の樹木を持ちたい箇所には八本から一〇本の幼苗を植える必要性を認めたと⁹⁰いう。

だが、弧を描く路線同様に、植栽の問題にしてもすでにこの時期にはアウトバーンは開戦前開通の大半が建設済みであり、全体としてみれば、ザイフェルトら景観代理人の唱えた土地本来の植栽による景観修復という目標はわずかしか達成されなかつたと言えよう。ザイフェルトは戦後に、成功した一例としてルール地方を貫くアウトバーンにそつた「きわめて印象的な公園景観」を挙げ、景観代理人とエンジニアの密接な協働の成果を強調している。⁹¹

思想的なレベルでは、この原則は、本来的なドイツの景観・郷土の再生・保全という民族的・郷土的な意味づけ、および、本稿では立ち入れなかったが、生態学的均衡のとれた景観の再建というエコロジーの意味をもち、さらに外来種の拒否をつうじて人種主義的言説につらなる面をもっていた。

Ⅲ 余暇交通道路としての側面

景観修復をしつつ道路を自然の中に埋め込むという構想は、第三帝国のアウトバーンに与えられた特徴的な意義づけとも不可分である。アウトバーンは、インフラ整備として経済的に重要な都市を結ぶネットワーク、雇用対策、モータリゼーションの推進、民族統一・民族共同体の可視化などと並んで、ワイマル期以来の余暇の変化に対応した保養目的のドライブ道路としても意味づけられていた。アウトバーンにおける「余暇交通」の優位が指摘されているように (Schütz/Gruber, S.123)、このことは決定的な重要性をもっており、ルート設定と審美的観点(道路と周囲の景観・自然との美的な調和)、したがって車からの視覚的効果の最重要視はこれと密接に関わっている。しかもこの発想は特殊ナチ的なものではなく、しばしばその類似性が言及されているように、同時代のアメリカの「パークウェイ」の構想と全く一致していた。アメリカの道路建設では、第一次大戦前からパークウェイという新しい発想が現れた。ニューヨークのブロンクス川のゴミなどによる汚染を防ぐため一九〇七年に設置された「ブロンクス川委員会」が、両岸に細長い公園を造りその中を四車線の低速観光道路を通したのが始まりである。このパークウェイ(一九二三年開通)を提案したのも造園家だった。人気を博したこの道路を皮切りに「パークウェイ委員会」が設けられ、ニューヨーク大都市圏に通勤とレクリエーションを兼ねた美的水準の高いパークウェイが急速

に広がる。さらに大恐慌後には全国産業回復法でパークウェイの原則を適用した一般道路の美化が行われ、一九三八年連邦補助ハイウェイ法で景観修復と道路敷地改良事業が促進されるというように、パークウェイは高速道路の設計・施工にも影響を与えていたのである。⁽³⁾

道路総監当局は自動車道路に関する諸外国の情報を収集研究していたが(Länner, S. 40ff., 邦訳、63頁以下)、その所に届いたアメリカ農務省の公刊物から次の一節を引用した。すなわち、「道路の景観形成」が郊外道路建設の不可欠の要素として急速に承認され、郊外道路上の交通は顕著な程度に気張らし目的にも役立っている。「都市や村からきた人は景観の魅力に心を動かされる。彼らは自然の美しさへの愛から道路周辺の魅力的な景観を求めている。」⁽⁴⁾このように農務省文書は、道路の景観形成の重要さ、景観像における森の縁、個々の樹木や灌木などの重要性を指摘していた。シェーンレーベンがわざわざこの部分を引用したことは、道路総監当局が同時代のアメリカの先端的な発想と実践を重視していたことを意味しよう。⁽⁵⁾

道路の自然景観との調和、景観修復を大原則として掲げたザイフェルトが、初めからアメリカの成功を知っていたかどうかは不明だが、彼自身によれば、アウトバーンにかかわって一年目に道路の景観への埋め込み原則を創り出していたとき、アメリカの公共道路局が出した『道路脇の改良』という冊子によって、アメリカ人が全く別の前提——「民族的見地」ではなく「個人主義の見地」——から出発して自分たちと同様のことをしているのを知られたという。⁽⁶⁾

いずれにせよ、ナチスのアウトバーンがアメリカの先例に学んだのか、独自に創案されたのかは、それほど大きな問題ではない。両者はともに、モーターゼーション、大衆消費社会の幕開け、余暇の変化とツーリズムという第

一次大戦後の同時代的コンテクストにある。アメリカでは乗用車は消費を美德とするフォード主義と不可分の耐久消費財であり、「消費社会」という社会像のシンボルであった。ザイフェルトは「自立した人間」を強調していたが、自動車はそれまでの鉄道のようにレールと時刻表に縛られて目的地の最寄り駅まで移動するのと違い、個人の意志どおりに操ることができ、荷物をつんで任意の目的地まで移動できる点でも革命的であった (Bride, S.311ff.; ザックス、一六三頁以下)。ヒトララーがこの車の魅力にとりつかれたことはよく知られている。トットも車の魅力、スピードにのりカーブを小気味よくこなす運転の醍醐味を語っていたが、『シュトラレー』にはツーリズムとドライブ、景観を語る文章があちこちにみられ、近代的な旅行熱を背景に目的なしの旅行で、景観とその自然と歴史から得られる喜び、他所の土地の文化業績をみる楽しみ、たえず新たな体験をする喜び、あるいはレールや時刻表、宿泊の手配などから解放された自由さ・便利さが語られている。アウトバーンは、労働時間の短縮と新しい余暇が現れていた二〇、三〇年代の大衆社会を前提にしていたのである。

道路制度総監トットは当然ながら、モータリゼーション、交通政策、長期的なインフラ整備など、ザイフェルトとは異なる枠組みでアウトバーンを考えており、週末・休暇における乗用車交通の増加を見込んでいただけでなく、貨物輸送もますますトラックに転換していくという世界的な趨勢をも認識していた。⁶⁹ その彼も、ザイフェルトの構想をおおむね受け入れるに至る一九三七年には、われわれの主たる関心は、交通手段としてのトラックや自動車ではなく「国民の夢である乗用車」であり、乗用車を小さな発見を伴う自由な旅行と渡り Wanden の衝動を満たす道具だと特徴づけ、アウトバーンを端的に週末ドライブのための「庭園道路」と意味づけた。すなわち彼は、「ウィークエンド・歓喜力行団・フォルクスワーゲン」という標語のもとに、週末ドライブに労働者の業績能力を維持するための保養・リクレーションという意義づけを与え、七千から一万キロの建設を予定しているアウトバー

ンは「ド・イツの景観な・か・を・走・る・庭・園・道・路・に・な・ろ・う」と述べた。まさにそれゆえに「アウトバーンを理想的な仕方
で景観に適合させることに特別な価値がおかれねばならない」のである。

景観代理人やアウトバーン建設関係者に青年運動経験者が多かったことと関連して、特徴的なことにドライブは「Autowandern」と特徴づけられた。たとえば、H・ハウラーなる人物は『シュトラッセ』に端的に「Autowandern」と言うタイトルの一文を書き、景観、太陽、自然を前にして時間に縛られず気ままに運行できる幸福を鉄道旅行とは異なる Autowandern の特徴だとし、「ハンドルを握ると気分がゆったりし、羽のように軽くなる。体全体の緊張がとける」と、当時の人間が知り始めたドライブの喜びを無邪気にのべている。こうして、トットや彼の組織の上層部やザイフェルトがアウトバーンを、すぐれて景観を享受するため余暇交通道路と考えていることが確認できる。このことはアウトバーンがすぐれて乗用車の道路と位置づけられ、かつそうであり続けたこと (Kunze/Stommer, S.30) と不可分である。

ところで、そのような位置づけをもったアウトバーンの左右の景観美の保護は、一九三五年の帝国自然保護法、とくにその第五、第十九条に基づいていた。自然保護法は、「もつとも貧しい民族同胞もドイツの自然美を享受できるようにする」ことを政府の義務だとし、動植物、天然記念物、自然保護地域とならんで、「開けた自然——たとえば公園や緑地のように閉じられていない自然空間のこと——の中の樹木群や灌木、畑の畦、土手その他の生け垣、公園や墓地といった景観の構成要素、および全体としての景観像そのものを保護することを目指した。この点がこの法の真に革命的な部分と評価されている (Uekoetter, p.64)。また三六年五月にはアウトバーン両側に四〇メートル幅 (ザイフェルトは百メートルを要求) の森林保護地帯を規定した法律が出された (Kenke, S.480)。一九三六年十一月の第一回自然保護全国大会で帝国自然保護法について講演した H・クローゼ (帝国自然保護法の起草

者の一人)は、民族同胞の求めるレクレーション・保養と景観保護の関係にも触れ、各種の(徒歩や自動車・船による)Wandernの目標をなす景観部分の保護、遊歩道、自動車道路、航行河川にとつての景観の特別な意義と当局によるその保護の緊急性を指摘し、まさにアウトバーンにおけるトットやザイフェルトの努力を引き合いに出している。⁽⁴¹⁾

では、週末ドライブ道路としてのアウトバーンは具体的にどう構想され建設されたのか、あのザイフェルトの初仕事となった道路、ミュンヘン―州境区間を例にみてみよう。この区間は、ヒトラーの山荘があるベルヒテスガーデンを経由し、大ドイツ実現とともにザルツブルクへ至ることが想定されていたのだが、トットは景観の移り変わりに合わせた変化に富んだルート⁽⁴²⁾の構想を練った。一九三五年二月に行つた講演で彼は、この道路をミュンヘンから州境にむかつて①三ーキロまで、②三ー・五九キロ、③五九・七五キロ、④七五・百キロと四つに区分し、各区間の特徴を活かした最大限の景観美と全体を通じてのドラマティックな変化が楽しめるものにする⁽⁴³⁾と、その意図を述べた。すなわち、第一区間のポイント⁽⁴⁴⁾は、「バイエルン・アルプスのすばらしい眺望」であり、アルプス手前の第二区間についても、景観を享受できる多くの箇所が説明され、山脈の近くの第三区間をすぎた第四区間は音楽でいう「間奏曲」と位置づけられ、そのポイントは湖面のはるか上方から思いがけず開けるキーム湖への眺望である。ドライブは湖南岸への三キロの斜面(七・五%の勾配)をエンジンを切つて音もなく滑り降り、その先には水浴場、駐車場、休憩所が設けられ、都会人の遠出とリフレッシュのための地域になる。最後の区間は「フィナーレ」であり、山脈を望んで走るこれまでと代わつて山の高い位置から全く新しい種類の景観的性格をもつ北部・北東部へのすばらしい眺望を楽しめる、と。⁽⁴⁵⁾

このようにトットは、ドライブに次々と開けてくる景観のパノラマ、その最大限効果的な享受を狙いとし

た。そして、実際にそのためにトラック交通には問題のある設計上の無理も犯された。この道路を担当するミュンヘンOBLの指導者で、国鉄から派遣されてきていた技師、F・ドルはある講演でこう述べた。ミュンヘン州境間には様々な保養地や行楽地への便を考えてたくさんの進入路が設けられた。われわれエンジニアは、アウトバーンを傑出した美のあるしばしば未開の景観のなかに通し、できる限り調和的に景観のなかに組みこむこと、アルプスの素晴らしい景観美を開く自動車道路にすることを義務づけられ、そのため設計上の無理もやむを得ず、全体として勾配は5%を超えなかったが、キーム湖への下りでは七・五%、そこからの登りでは七%の勾配もやむを得なかった。カーブの半径も景観への適合のために部分的には六百メートルまで小さくせねばならなかった。全区間をザイフェルトとともに視察し、われわれは幾つかの価値ある提案を彼に負っている。ツエラーによれば、トラック輸送や冬の凍結の問題より眺望が優先された典型的な例はオーストリアの山岳・湖沼に富むザルツカンマーゲートを通る区間である (Zeller 1997, S.327)。

結び

アウトバーンにかかわる「自然」の問題では、さらに「表土保護」の考え方と実際、および景観代理人の景観再建にかかわる基本思想やその背後にある自然観に立ち入り、その上で彼らやトットの「エコロジック」言説と実践の意味を検討せねばならないが、紙幅の関係からひとまずここで、アウトバーン事業において「自然」がどう位置づけられたかをまとめておきたい。

帝国自然保護法において自然はすぐれて「景観」として捉えられたのと同様、アウトバーン事業においても自然

とはまずもって景観であり、建築家タムスが特徴づけたようにアウトバーンとは「人間と景観の媒介者」⁴⁵であった。それゆえ、人工物たる道路を違和感なく景観に溶かし込み、景観享受に効果的なルート設定が目指されると共に、利用者には「旅行の途上で国土の美しさを体験し享受す」べきことが推奨され、「滞在も旅行の一部」⁴⁶だとし、アウトバーンにはしばしば観光地点に休憩所や遊歩道が設けられた。このように眺望、景観美が重視された第三帝国のアウトバーン構想の核心を、ツェラーもレカンも「景観のビジュアルな消費」と特徴づけている (Zeller 1997, S.327; ders., 2002, S.206, 209; LeKan, S.225)。しかし、それ自体娯楽的な最終目的である「ビジュアルな消費」という特徴づけをこえて、そのような現代的な目的が当時のドイツではどのようなコンテクストに埋め込まれていたのか、同時代的状況とドイツ的伝統とがどう交錯していたのかが興味深い。

まず第一に、「景観」とはすぐれて文化景観としての郷土であり、ドライブが「Autowandern」と呼ばれたように、景観の体験・享受は、諸研究が指摘するとおり、郷土保護やワンダーフォーゲルの伝統との密接な関係にある。だが、この伝統をより強く継承しているサイフェルトと、ドイツ技術者団体を率いるトットではズレがあった。サイフェルトにおいては、近代技術の所産たる車とアウトバーンを手段として、文化景観の体験を通して民族の歴史や伝統を認識し、これと一体化することが重視された。それゆえ彼は、「トライバーにたえず新しい眺望、より高い景観美が開けるように道路が敷設されている」アウトバーンでは高速走行の誘惑に抗すべきこと、すなわち「車と自動車道路を自己目的と捉える」のではなく、「それらをより深い体験と新しい認識のための手段として利用すること」⁴⁷こそが「文化」なのだ⁴⁸と強調した。「こうしてドイツの道路をドライブする者 (Wanderer) にとってすべての個々のガウ、その民族的歴史や伝統と近代的技術との間の大きな圏域が開ける」と⁴⁹。他方で同時に、アウトバーンと「Autowandern」は、まさに大衆社会と新しい余暇の出現を背景に労働者の保養・リフレッシュを眼目とし、労働

戦線や「ドイツ技術的労働訓練研究所」(DINTA)の推進した「ドイツ的合理化」(人間という要素の掌握・業績上昇のための人間心理の創出)——トットもその唱導者の一人であり、DINTAを率いるアルンホルトは『シュトラールセ』に頻繁に寄稿している——という文脈にも据えられていた。「ウイークエンド・歓喜力行団・フォルクスワーゲン」というトットの標語はそのことを端的に示している。もちろん、第三帝国の意図と現実の大きなギャップ、大衆モーターゼーションの失敗とそれとは不釣り合いなアウトバーン投資・建設という現実の前で、この狙いは当時としては実現することはなかった。

第二に、郷土保護やワンダーフォーゲルに通底しているのは、ロマン主義的な自然観である。ロマン主義は、自然をコスモスの法則が内在する調和的有機体、内的な諸力によって動かされる生命ある有機的全体とみて、そのような自然が人間精神を根源的に規定すると考えたが、そうしたロマン主義思潮のなかで、ドイツ景観論の生みの親A・v・フンボルトは、景観と人間との呼応的な関係を問題にし、景観としての美的な自然によってコスモスの法則と人間の内面とを媒介することを語った(山野、第二、第三章)。ザイフェルトの自然観も基本的にこの系譜にある。「より高いものへの媒介者である民族と郷土、この全体」、「……ドイツの精神態度の永遠の郷土は、それ自身において豊かで、健全で、それゆえに美しい景観のみである」という彼の言葉には、郷土の美しい景観こそドイツ民族の内的な価値を養うもつとも重要な源泉であり、その郷土の景観美の享受を媒介にして人間・民族の精神性が引き上げられるという、ロマン主義的自然観が示されている。

しかし、初期ロマン主義とは違い、人間や民族に対する自然の作用が精神のみならず肉体的な次元でも重視される点に、欧米に「退化」言説や生物学的人種主義が拡がっていた世紀末葉以降の時代的特質が現れている。この点で、ザイフェルトにおける「景観」思想・自然観は、一九世紀初頭以来ドイツに伝統的な「民族」概念を核とする

ナショナリズムの延長にあるだけでなく、世紀末の人種主義的言説と絡み合い、当時のフェルキッシュ思潮とも連続している。自然＝景観はたんに審美的な基準だけではなく、生物学的な健全さという基準で評価された。ザイフェルトは、「自然、ドイツの景観、これは肉体的、魂的・精神的にわれわれすべてにとつて、慈悲深い、しかしまた冷厳な母なる培養基盤だ」という。⁶⁰あるいは、……ドイ・ツ・民・族・の・存・続・と・真・正・さ・は、その生活空間、その景観が、外に向かつては美として示されるあの力に満ちた健全さと内的な均衡のなかで維持されることにかかっている。……したがって、ドイツの土地をなんらかの企図のために要求する者すべてにとつて、その力、その健康と美の維持は最上級の義務だ、と。景観の「内的な均衡」や「健康」というように景観美が生物学的な語彙によって把握され、景観の多様性の再建が「生物学的目標」と見なされ、ここからクレンケが「景観エコロジー」と特徴づけたような独特のエコロジー的言説へと展開するのだが、その分析は今後の課題である。

第三に、アウトバーンにかかわる「自然」言説は、ドイツ的技術イデオロギーと不可分の関係にある。このイデオロギーとその代表的唱道者トットについても別途分析する予定であるが、トットは、自然や景観、土地の「内的な連関と法則」に技術的建造物を従属させ「新しい文化価値」を創造することをエンジニアの義務として強調し、技術と自然との調和、技術と芸術の不可分性を強調し、アウトバーンを「景観に結びついた建設の芸術」として終始一貫「ドイツ的技術」の模範例として位置づけた。⁶¹ここからアウトバーン建設の歴史は自立化した「技術的ユーピアの歴史」(Kopper, S.409)だと言われるような、顕著な比重が与えられたのである。この限りザイフェルトもまったく軌を一にしている。彼は四一年にアウトバーンにかかわるこれまでの活動を振り返って、景観が「ドイツ人の永遠の郷土として上位に位置づけられていること」によって、アウトバーンは技術的建造物と景観との融合、自然への重大な侵害の調停の模範例となり、「民族全体に根づいた美の感情を反映した最初の最大の事業」「まった

く大きな文化業績」になったと述べた⁵³。このようにザイフェルトもまた「ドイツ的技術」思想を共有しており、彼の議論の文化批判的トーンにもかかわらず、実践的にはトットと同様、技術と自然とをロマン主義以来の教養層の美意識にたつ審美的調停によって和解させようとしたのである。彼は技術の進歩や景観を作りかえることは不可避的だと考えていたし、植物社会学・生物学といった科学への信仰をもっており、人為的に景観を形成していく景観工学ないしは、民族の真正さの基盤・文化(民族)育成の環境・前提としての生物学的均衡のとれた自然の再建という壮大な社会工学の発想を共有していた。

しかしながら、彼は同時に、「生命あるものに対する技術の限界」、「それを超えると救済が厄災に転じる狭い限界」(Seifert 1942, S.11, S.14)を強調したことも注目されねばならない。それは、「美」とは自然という有機体の均衡のとれた調和、「生命バランス」、内的な完全性の外面的な現象形態だという、自然の美の生物学的再解釈に基づいていた。ここから、ザイフェルトは「技術の可能性による自然の支配ではなく、持続可能な繁栄」(Seifert 1942, S.77)を主張したのである。ただし彼においては、「生命への畏敬」によって課せられる技術の限界が問題にされるのは、ドイツ民族にとつての景観や自然においてのことであり、この意味で、オーバークローメがナチ期の「緑」的現象について述べた「エスノ・エコロジー思想」という特徴づけ(Oberkrome, S.8)は、ザイフェルトについても正鵠を射ている。そして、特徴的なことにザイフェルトは、まさにアウトバーンにかかわる彼の構想がようやく貫徹した一九三八年に、自然に対する技術の関係におけるそのような「革命」が進行しており、「技術の時代の後にくる生命の時代」がはじまりつつあると考えていたのである(Seifert 1942, S.70)。

- (1) A.Seifert, Aufgaben der öffentlichen Hand zur Landschaftsgestaltung, ohne Datum, in: Archiv für Naturwissenschaft und Technik (Deutsches Museum)(徳) 1 AFNuT, NL133(Alwin Seifert), Nr.56; Seifert, Die Wiedergeburt landschaftsgebundenen Bauens, in: *Die Straße*, Sept.-heft 1941, S.286.
- (2) Todt an Seifert, 23.Nov.1933, in:AFNuT, NL133, Nr.56.
- (3) Seifert, Wiedergeburt landschaftsgebundenen Bauens, S.287
- (4) Architekt Alwin Seifert an Kraftfahrbahn München—Landesgrenze(Salzburg), Vorschlag zur landschaftlichen Eingliederung der Strecke von Km8-24, in:AFNuT, NL133, Nr.56.
- (5) Todt an Seifert, 8. Dez.1933, in:ebd.
- (6) *Seifert/1962*, S.41ff.; Todt an Seifert, 20.Dez.1933; 9.Jan.1934, in: ebd.
- (7) Todt an Seifert, 9.Feb.1934; Todt an Herrn Gartenarchitekt, 9.Feb.1934, in: ebd.; *Seifert/1962*, S.47.
- (8) Todt an die Gesellschaft "Reichsautobahnen" Direktium, 17.Feb.1934, in: AFNuT, NL133, Nr.56.
- (9) Seifert an Todt, 26.Feb.1934, in:ebd.
- (10) Seifert an Todt, 30.Sept.1935, in: ebd.
- (11) Seifert an Todt, 21.Feb.1934, ; 27.Juni1934, in:ebd.; *Seifert/1962*, S.55f.
- (12) *Seifert/1962*, S.56; ders., Die Wiedergeburt landschaftsgebundenen Bauens, S.288.
- (13) Todt an die Gesellschaft "Reichsautobahnen " Direktion, 16.März1935, in: AFNuT, NL133, Nr.56.
- (14) Seifert, Die Aufgaben des "Landschaftsanwalt" in allgemeinen Straßenbau, 19.März 1935, in:ebd.
- (15) Seifert, Die landschaftliche Eingliederung der Straße, in:*Die Straße*, 2.Juniheft, 1935, S.446.

- (16) Seifert, "Schlangelung?", in: *Die Straße*, Nr. 18, 2. Sept. - heft 1936, S. 582f.; ders., 1962, S. 57.
- (17) Seifert, Reichsautobahn und deutsche Landschaft, ohne Datum (März 1935), in: AfNuT, NL133, Nr. 56.
- (18) Seifert, Reichsautobahn im Wald, in: *Die Straße*, Juliheft 1938, S. 417.
- (19) アメリカ連邦交通省道路局編「別所雅彦・川合恭平訳『アメリカ道路史』原書房一九八一年、一八九-一九〇頁。
- (20) Der Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen an Arwin Seifert, 26. Juni 1935, in: Bundesarchiv NS26, Nr. 1188.
- (21) Generalinspektor für das Deutsche Straßenwesen (Hg.), *Drei Jahre Arbeit an den Straßen Adolf Hitlers*, Berlin 1936, S. 63, 78; Seifert an Todt, 19. Juni 1937, in: AfNuT, NL133, Nr. 57.
- (22) Rede des Todt auf der Architekten-Tagung des Generalinspektors für das deutsche Straßenwesen auf der Plassenburg 31. 8. 1940, S. 1-21, in: BA, NS26, Nr. 1188.
- (23) Seifert, Reichsautobahn und deutsche Landschaft, ohne Datum (März 1935), in: AfNuT, NL133, Nr. 56; *Die Versteppung Deutschlands? Sonderdruck mit Aufsätzen aus der Zeitschrift "Deutsche Technik" von Alwin Seifert, Prof. Dr. - Ing. Adolf Lüdlin, Prof. Dr. - Ing. Martin Schirmer, Regierungsbaumeister Hermann Schurhammer, Oberarbeitsführer Franz Vogel, Regierungsbaumeister Ortleb, mit einem "Geleitwort" und "Abschließende Stellungnahme" von Dr. Fritz Todt*, Berlin/Leipzig o. J., S. 8, 20f., 24; Seifert, Wasserbau, Naturschutz, Heimatschutz, in: *ebd.*, S. 32; ders., 1944, S. 24-35.
- (24) Seifert, Reichsautobahn und deutsche Landschaft, ohne Datum (März 1935), in: AfNuT, NL133, Nr. 56.
- (25) Seifert, Reichsautobahn im Wald, S. 417, 418-419; ders., *Naturräthe Wasserversirtschaft* (1938), in: ders., 1942, S. 57f.
- (26) Todt an Rhein-Main-Donau A-G, 21. Dez. 1935, in: AfNuT, NL133, Nr. 56.
- (27) Todt an Seifert, 26. Juni 1935, in: BA, NS26, Nr. 1188.
- (28) Todt an Seifert, 9. Juni 1937, in: AfNuT, NL133, Nr. 57.

- 説
 ① Seifert an Todt, 19 Juni 1937, in: ebd., *Seifert 1962*, S. 87f.
 ② Todt an Seifert, 20. Juli 1937, AfNuT, NL 133, Nr. 57; Todt an Guido Erleben, 2. Feb. 1938, in: ebd., Nr. 58.
 ③ *Seifert 1962*, S. 88f.

書

- ① Seifert, Technik und Landschaft, in: H. Freyer/Ch. Papalaskas/G. Weipert (Hg.), *Technik im technische Zeitalter*, Düsseldorf 1965, S. 402.
 ② 『アメリカ道路史』一九一一九五頁。
 ③ *Strassenbauer und Strassenbenutzer, Vorträge von Fritz Todt u.a.*, Berlin 1935S. 21f.
 ④ *Seifert 1942*, S. 26; ders., Die landschaftliche Eingliederungen der Straße, S. 447.
 ⑤ Lesch, in: *Die Strgße*, 1. Juniheft 1936, S. 330f.; H. L. Rex, Voraussetzung für das Autowandern in Deutschland, in: ebd., S. 342.
 ⑥ Todt, Die nationale Bedeutung der Reichsautobahnen, in: *Deutsche Technik*, Apr. 1936, S. 166f.
 ⑦ Todt, Der nordische Mensch und der Verkehr, in: *Die Strgße*, 2. Juliheft, 1937, S. 399.
 ⑧ Aussprache Dr. Todt, S. 7, in: BA, NS26, Nr. 1188.
 ⑨ H. Hauler, Autowandern, eine wachsende Bewegung, in: *Die Strgße*, 2. Juliheft 1936, S. 455.
 ⑩ G. Mitzschke (Hg.), *Das Reichsnaturschutzgesetz von 26. Juni 1935 nebst Durchführungsverordnung vom 31. Okt. 1935 und Naturschutzverordnung von 18. März 1936 sowie ergänzenden Bestimmungen*, Berlin 1936, S. 2, 3, 5, 21.
 ⑪ H. Klose, Der Schutz der Landschaft nach Artikel 5 des Reichsnaturschutzgesetzes, in: *Der Schutz der Landschaft nach dem Reichsnaturschutzgesetz. Vorträge auf ersten Reichstagung für Naturschutz in Berlin am 14. Nov. 1936*, Berlin 1937, S. 13f.
 ⑫ Der Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen an Seifert, den 23. Nov. 1933, in: Af NuT, NL 133, Nr. 56.
 ⑬ F. Todt, Der landschaftliche Charakter der Autobahn München - Landeshöhe, in: *Die Strgße*, 1. Feb. heft 1935, S. 67ff.
 ⑭ F. Doll, Vom Bau der Reichsautobahn München—Landeshöhe, in: *Strassenbauer und Strassenbenutzer. Vorträge von Fritz Todt u.a.*, Ber-

in 1935, S.26f.

- ㉔ F.Tamm, Die Autobahn als Kulturdenkmal, in: *Die Straße*, 1. Sept. - heft, 1938, S.540.
- ㉕ Generalinspektor für das Deutsche Straßenwesen(Hg.), *Drei Jahre Arbeit an den Straßen Adolf Hitlers*, Berlin 1936, S.62.
- ㉖ Seifert, Reichsautobahnen und deutsche Landschaft, ohne Datum, in: AfNuT, NL133, Nr.56.
- ㉗ A. Seifert, Die Wiedergeburt landschaftsgebundenen Bauens, S.289.
- ㉘ A.Seifert, Die Eingliederung der Reichsautobahn in die Landschaft, in: *Deutsche Technik*, Dez. 1939, S.529.
- ㉙ Seifert, Reichsautobahnen und deutsche Landschaft, ohne Datum, S.2, in: AfNuT, NL133, Nr.56
- ㉚ Seifert, Natur und Technik im deutschen Straßenbau, in: *Naturschutz*, Jg.18, 1937, S.230.
- ㉛ Aussprache Dr.Todt, in: BA.NS26, Nr.1188, S.5f.; F.Todt, *Schönheit der Technik*, o.O.1941, S.3, 7.
- ㉜ Seifert, Die Wiedergeburt landschaftsgebundenen Bauens, S.288f.

文献

- Bade, W., *Das Auto erobert die Welt*, Berlin 1938.
- Blackbourn, D., "Die Natur als historisch zu etablieren": Natur, Heimat und Landschaft in der modernen deutschen Geschichte, in: J.Radkau/F. Uekötter (Hg.), *Naturschutz und Nationalsozialismus*, Frankfurt/ New York 2003.
- Dominik, R.H., The Nazis and Nature Conservationists, in: *The Historian. A Journal of History*, Vol.49, 1987.
- Dominik, R.H., *The Environmental Movement in Germany. Prophets & Pioneers, 1871 - 1971*, Indiana U.P.1992.
- Herrnand, J., *Grünen Utopien in Deutschland. Zur Geschichte des ökologischen Bewußtseins*, Frankfurt1991.
- Klenke, D., Autobahn und Naturschutz in Deutschland, in: M.FreschM.Prinz(Hg.), *Politische Zäsuren und gesellschaftlicher Wandel im 20. Jahr-*

196. *hundert*, Paderborn 1996.

80
Kopper, Ch., Modernität oder Scheinmodernität nationalsozialistischer Herrschaft. Das Beispiel der Verkehrspolitik, in: Jansen/Niehammer/Weisbrod(Hg.), *Von der Aufgabe der Freiheit*, Berlin 1995.

Koshar, R., *The Antinomie of Heimat*, in: Hermand/Steakly(ed.), *Heimat, Nation, Fatherland*, New York u.a. 1996.

Kunze, Th./Stommer, R., Geschichte der Reichsautobahn, in: R. Stommer(Hg.), *Reichsautobahn. Pyramiden des Dritten Reichs*, Marburg 1982.

Lämmer, K., *Autobahn in Deutschland 1933 bis 1945*, Berlin 1975(邦訳『ハイウェイ建設 1933 1945』関西大学経済・経営研究所、昭和 83年).

Lekan, T.M., *Imaging the Nation in Nature. Landscape Preservation and German Identity 1885 - 1945*, London 2004.

Leonhardt, F., *Baumeister in einer umwälzenden Zeit. Erinnerungen*, Stuttgart 1984.

Kopper, Ch., Modernität oder Scheinmodernität nationalsozialistischer Herrschaft. Das Beispiel der Verkehrspolitik, in: Jansen, Niehammer / Weisbrod(Hg.), *Von der Aufgabe der Freiheit*, Berlin 1995

Oberkrome, W., "Deutsche Heimat". *Nationale Konzeption und regionale Praxis von Naturschutz, Landschaftsgestaltung und Kulturpolitik in*

Wesfalen - Lippe und Thüringen(1990 - 1960), Paderborn u.a. 2004.

Puschner, U., *Die völkische Bewegung im wilhelminischen Kaiserreich*, Darmstadt 2001.

Radkau/Jekelter(Hg.), *Naturschutz und Nationalsozialismus*, a. a. O.:

Rohrtrimer, Th., *Eine andere Moderne? Zivilisationskritik, Natur und Technik in Deutschland 1880 - 1933*, Paderborn u.a. 1999.

Rollins, W.H., Whose Landscape? Technology, Fascism, and Environmentalism on the National Socialist Autobahn, in: *Annals of the Association of American Geographers*, Vol. 85, Nr. 3, Sept. 1995.

Rollins, W.H., Heimat, Modernity and Nation, in: Hermand/J. Steakly(ed.), a. a. O., 1996.

- Schnoll, F., *Erinnerung an die Natur. Die Geschichte des Naturschutzes im deutschen Kaiserreich*, Frankfurt/New York 2004.
- Schnoll, F., Die Verteidigung organischer Ordnung: Naturschutz und Antisemitismus zwischen Kaiserreich und Nationalsozialismus, in: Radkau/Uekötter(Hg.), a.a.O., 2003.
- Schönleben, E., *Linienführung und Ausstellung neuzeitlicher Autostraße, in: Straßenbauer und Straßenbenutzer. Vorträge von Fritz Todt u. a.*, Berlin 1935.
- Schütz, G./Gruber, E., *Mythos Reichsautobahn. Bau und Inszenierung der "Straßen des Führers" 1933 - 1941*, Berlin 1996.
- Seifert, A., *In Zeitalter der Lebendigen. Natur - Heimar - Technik*, München 1942.
- Seifert, *Ein Leben für die Landschaft*, Düsseldorf-Köln 1962.
- Seifert, *Die Heckenlandschaft*, Potsdam 1944
- A. Seifert, *Gärtnern, Aekern—ohne Gift*, München 1982.
- Siefeler, R.P., Heimatschutz und das Ende der romanischen Utopie, in: Archt, Heft 81, 1985.
- Todt, F., *Fehlengallen beim Bau von Landesstraßen - decken aus Teer und Asphalt. Ein Beitrag zur Vermeidung von Mifßerfolgen*, Halle 1932.
- Uekoetter, F., *The Green and the Brown, A History of Conservation in Nazi Germany*, Cambridge U.P. 2006.
- Wolschke - Bulmahn, J., Biodynamischer Gartenbau, Landschaftsarchitektur und Nationalsozialismus, in: *Das Gartenamt*, Nr. 42, 9/1993.
- Zeller, Th., Landschaften des Verkehrs, in: *Technikgeschichte*, Bd. 64(1997), Nr. 4.
- Zeller, Th., *Straße, Bahn, Panorama. Verkehrswege und Landschaftsveränderung in Deutschland von 1930 - 1990*, Frankfurt u.a. 2002.
- Zeller, Th., "Ganz Deutschland sein Garten": Alwin Seifert und die Landschaft, in: J. Radkau/F. Uekötter(Hg.), a.a.O., 2003.
- アブルトン、菅野弘久訳『風景の経験——景観の美について』法政大学出版、二〇〇六年。
- ザックス『自動車への愛——二十世紀の願望の歴史』藤原書店、一九九五年。

説論

- 竹中 亨 「帰依する世紀末」ミネルヴァ書房、二〇〇四年。
- 藤原辰史 「ナチス・ドイツの有機農業」柏書房、二〇〇五年。
- ブラムウェル、金子務訳 「エコロジー」河出書房新社、一九九二年。
- ベルク、篠田勝英訳 「日本の風景・西欧の景観」講談社、一九九八（一九九二）年。
- 穂鷹知美 「都市と緑——近代ドイツの緑化文化」山川出版二〇〇四年。
- 宮脇昭 「緑環境と植生学」N T T出版、二〇〇五（一九九七）年。
- 同 「木を植えよ！」新潮社、二〇〇六年。
- 山野正彦 「ドイツ景観論の生成——フンボルトを中心に」古今書院、一九九八年。
- リンゼ、内田俊一・杉村涼子訳 「生態平和とアナーキー」法政大学出、一九九〇年。
- ロリンズ一九九三…ヘルマント編著、山縣光晶訳 「森なしには生きられない」築地書房、二〇〇一年、第五章。