

都市計画における並木道と街路樹の思想

越沢 明*

日本で街路樹が都市の社会資本整備の一環として本格的に制度化され、着手され始めるのは1910年代末から1920年代にかけてである。1919年に都市計画法と道路法が制定され、都市の道路 (street) と一般の道路 (road) は設計基準では明確に区別され、前者では空間機能・オープンスペース機能が重視され、街路樹や歩道が重視されていた。1923年の関東大震災後実施され、1930年に完成した帝都復興計画では街路樹を重視した近代街路が整備された。この計画思想はその後、大火の復興計画や東京緑地計画を通して醸成し、戦災復興事業で全国の各都市に適用され、貴重な公共空間の遺産となっている。しかし、1958年制定の道路構造令は街路の空間機能と街路樹を軽視しており、今日、その再度の見直しが必要である。

Evolution of Boulevards and Street Trees in Urban Planning

Akira KOSHIZAWA*

Systematic planning of the roadside trees in Japan as a part of the urban social infrastructure really began in the 1910's and 1920's. The Urban Planning Law and the Road Law were promulgated in 1919 clearly dividing urban streets and general roads under planning criteria. Urban streets were emphasized roadside trees and pedestrian thoroughfares with priority on spatial designs and open spaces. Contemporary streets were constructed with an emphasis of roadside trees under the Reconstruction Plans of Tokyo and Yokohama which were introduced after the Great Kanto Earthquake of 1923 and completed in 1930. These planning concepts were fostered by the Great Fire Reconstruction Plans of Hakodate etc. and Tokyo Regional Greening Plan. They were employed in cities throughout Japan during post-war reconstruction projects and produced beautiful and functionally fire preventive avenues and boulevards. They are the heritage of valuable community areas. However, the Road Construction Directive of 1958 did not place such importance on spatial function and roadside trees. We should review our perspective of planning and design policies of urban roads again today.

1. はじめに

街路樹は都市の緑の重要な要素であり、街路樹が豊かな街路空間は、平時においては市街地の空間的なゆとり、潤い、豊かさ、アメニティをかなりの程度左右し、また災害時には火災延焼を緩和し、避難路を確保する役割を果たす。

本稿は日本において街路樹が都市の社会資本整備

の一環としてどのように計画、整備されてきたのか、その展開について、①道路および都市計画の法制度、技術基準における街路樹の位置付け、②歴史的に重要な都市計画のプラン、事業における街路樹の計画思想とその整備状況、③街路樹が整備された並木道、広幅員街路の計画思想とその役割、変容、という三つの観点から考察するものである。

明治以前においては、城下町に代表される日本の都市は、防衛上と交通手段を理由として市街地の道路の幅員が狭く、修景、健康、遊覧、緑化等の観点から一定の基準にしたがって街路樹を植栽することは、一般的には実施されておらず、並木はわずかに

*長岡造形大学助教授
Associate Professor,
Nagaoka Institute of Design
原稿受理 1996年4月1日

堤防や参道で見られるのが通例であった。日本で、舗装され、歩道が分離され、街路樹が計画的に植栽された近代的な都市の道路(すなわち街路、street)が市街地に出現するのは明治になってからである。

近代的な街路、とりわけ街路樹が本格的に整備された並木道 (avenue) は、横浜居留地で初めて登場する。1866年の大火後、幕府と英米仏蘭4カ国との間で締結された地所規則にもとづき、居留地の中央に防火のための広幅員街路を新設するなど、全面的な都市改造(復興計画)を実施することになり、1871年(明治4年)、外務省の委嘱により、英国人プラントンが計画立案を行った。広幅員の並木道(日本大通と命名。幅員37m、うち歩道・植樹帯は幅員24m)、横浜公園(市街地では日本初の洋風公園)など今日の横浜の中心市街地がこのとき形成された。つまり、日本初の近代街路は大火後の復興計画の中で、外国人の設計により、他の舗装、照明、公園、下水道、築港などとセットで都市の社会資本整備の一環として導入されている¹⁾。

一方、東京における街路樹は1872年の銀座大火後の銀座通り(幅員27m、英国人ウォートルス設計)を最初とし、その後、しだいに都心の要所に拡がり、明治末期に、長岡安平、白沢保美、福羽逸人らにより街路樹の樹種の研究、改良が開始されている。しかし、東京の市区改正による新設道路は一部の区間であり、当時の東京の街路は一般に舗装もされず、

Table 1 街路構造令(1919年)と街路計画標準(1933年)による街路の等級と幅員の標準

等級	幅員(間)	幅員(m)
広路(ひろち)	24以上	44以上
一等大路	第1類	36 //
	第2類	29 //
	第3類	22 //
二等大路	第1類	18 //
	第2類	15 //
	第3類	11 //
一等小路	4 //	7 //
二等小路	1間半 //	4 //

注1) 街路構造令は間、街路計画標準はmで表示されている。

2) 1間半=9尺=2.7mである。市街地建築物法(1919年公布)の第26条では、道路を幅員9尺以上と定めており、1939年の法改正で幅員4m以上となった。

3) 歩道と車道の分離は二等大路以上で必要。歩道の幅員は総幅員の6分の1以上は必要と定めている。

出典) 内務大臣官房都市計画課編『都市計画法令集』都市研究会、1935年、内務省国土局計画課編『改訂増補都市計画法令集』都市研究会、1942年、より筆者作成。

雨が降ると泥濘となり、晴天時は黄塵が舞う悪路で有名であり、緑化以前の問題をかかえていた^{2,3)}。

街路樹が道路の新設・改良に関する法制度、技術基準の中できちんと位置付けられ、都市の社会資本整備の一環として取り組まれる体制が可能になるのは、1919年(大正8年)4月に道路法、都市計画法の両法が制定された後のことである。そして、両法にもとづき街路樹の整備が大々的に実施された最初の実践例が帝都復興事業(1923~1930年)である。

2. 街路構造令と“街路の思想”

道路法第2条は「並木」について橋梁、溝、柵、道路元標などと並んで「道路ノ付属物」とであると定めている。

1919年12月、内務省は道路法の施行に合わせて道路構造令と街路構造令を同時に制定した。道路構造令第19条は「街路ノ構造ニ付テハ特別ノ定ヲナスコトヲ得」としており、大正期から昭和20年代の戦災復興期までの道路行政・都市計画行政では、道路と街路を明確に区別しており、道路と街路が別の機能を有していることを法制度、技術基準の上で明示していたことを強く指摘しておきたい⁴⁾。

街路構造令はまず第1条で「街路」とは「市内及市ニ準スヘキ地域内ニ於ケル道路ヲ謂フ」と定義し、第2条で街路の等級と幅員の標準を定め(Table 1)、第3条で二等大路以上では歩道と車道を区別すべきことを指示するほか、遊歩道、高速車道、自転車道を設けることができるとしている。また、第4条は歩道の幅を全幅員の6分の1以上とかなりゆったり確保することを規定し、第10条は交差点などで広場を設けるべきであったとした。さらに、第13条は街路の緑化、植栽に関して積極的な姿勢を打ち出し、「遊歩道ニハ並木ヲ植栽スヘシ、交通上支障ナキ場合ニ於テハ歩道ニ付亦同シ」と植栽を義務付け、「舗装ノ一部ヲ縮小シ、之ヲ植樹帯、樹苑、花苑又ハ芝生ト為スコトヲ得、広場ニ付亦同シ」「広路及一等大路ニハ必要アルトキハ植樹帯ヲ設クヘシ」と指示している。

今日の道路緑地、ポケットパークに相当するものを樹苑、花苑と表現するなど優美な用語もさることながら、この1919年の街路構造令には、街路のオープンスペース機能を重視し、多様で豊かな緑を街路空間において確保し創造するという社会資本整備の哲学、都市計画の理念、つまり“街路の思想”が明確に存在していることが大きな特色である。

1933年(昭和8年)7月、内務省は街路、用途地域、公園、区画整理などの調査、設計、計画に関する技術基準として「都市計画調査資料及計画標準」を次官通牒として定めたが、その中の街路計画標準(1958年の街路構造令の廃止まで使用される)は、街路の構造に関しては街路構造令に依るとしており、道路法と都市計画法の技術基準と計画思想は整合がとれていたことも合わせて指摘しておきたい。

1937年に道路改良会(現在の日本道路協会の前身)は『道路職員必携』(全1,115頁)という道路に関するハンドブックを初めて刊行した。その執筆者は当時の内務省、地方庁の土木技術者が分担しているが、同書は「道路には地方道路と街路とがある。(中略)地方道路と街路とはそれに接する土地の用途に於て根本的な相違がある。(中略)地方道路は専ら交通の用に充つるを目的とするのに対し、街路は交通の用に充つると同時に、沿道土地の経済的活動力を増進せしめんとする。(中略)都市計画街路は更に市街地形態を統制調節し、都市の発展をして正しき方向に向はしめんとする使命を有する。」とまで言い切っている⁵⁾。

また、同書は、都市の道路の多様な目的、機能に関して、「街路の用途は交通を負担するの他に、駐車余地を与え、電信、電話、電力線の配置、上下水道の埋設等公共又は公営施設にその場所を得さしめ、更に密集生活を余儀なくせられる市街地に於て最も普遍的に配置せられる空地として、都市の衛生保安上極めて重要な使命を果している。」(傍点は引用者)と明確に既述している⁵⁾。

『道路職員必携』には当時の道路行政の公式見解、あるいは一般常識が反映されていると判断するのが妥当であり、街路の主な用途のひとつが、特殊な修景・景観ではなく、普遍的な空地(オープンスペースの訳語として使用、つまり緑地のこと)であるとの見解が土木学の分野から提示されていたことは、日本の社会資本整備の思想と哲学を考える上で見過ごすことのできない重要な事柄である。

大正期から戦後の昭和20年代までの日本の都市計画を検証すると、東京では明治神宮造営にともなう表参道、外苑のイチョウ並木(Fig.1、グラビア1頁)、帝都復興事業による昭和通り、行幸道路、隅田公園(Fig.2、グラビア1頁)などが誕生し、ほぼ同時期に大阪では御堂筋が新設されている。また、戦災復興事業では仙台の定禅寺通り、広島の平和大通をはじめ各地で都心のシンボルとなる立派な並木道、ブ

ールヴァールが数多く誕生している。その背景には1919年の街路構造令以来の考え方、すなわち、“街路の思想”が存在している^{1,6,7)}。

一方、戦後の高度成長期に整備された街路には戦災復興期までのような緑豊かで風格のある並木道、広幅員街路はあまり見受けられない。その背景には新道路法(1952年公布)に対応して1958年に道路構造令を新たに定めた際、アメリカのハイウェイ・キャパシティ・マニュアルを参考にして交通機能、交通容量を重視しており、交通工学的には精緻になったものの、その一方では、道路と街路が別のものであるという考え方が希薄になり、“街路の思想”が失われ、街路構造令を廃止して道路構造令に一本化するという技術思想の転換が存在している。この結果、1958年の道路構造令(1970年改正も含めて)では街路構造令と比べて、歩道の幅が相対的に狭く、道路緑化に寄与する4列並木、橋詰広場、遊歩道などの規定が失われたまま今日にいたっている^{7,8)}。

“街路の思想”の存在とその喪失を対比できる端的な事例が、国道16号線(東京環状線)である。この首都圏を環状に結ぶ唯一の幹線道路は、神奈川県相模原市内の中心市街地では4列並木が成長した幅員40mの美しい街路となっており、交通量と交通騒音も歩行者にはあまり気にならず、また、ドライバーにとっても走行がたいへん快適である。その理由はこの区間が昭和10年代の大規模な都市計画(新興工業都市計画)にもとづき、ブルヴァールとして設計、整備されているからである¹⁾。

これに対して、その前後の区間では国道16号線は戦後の道路構造令の思想にもとづき幅員が狭まって整備されており、歩道も狭く、貧相な街路樹が植栽帯も無く点在し、交通量が激しいという、日本の至る所で見られる典型的な幹線道路の姿となっている。つまり言い換えると、高度成長期は“地方道路の思想”によって街路を整備してきた訳である。

3. 神宮造営と帝都復興計画

大正期の明治神宮造営(1915~1926年)を通して表参道、外苑正面のイチョウ並木、裏参道(内外苑連絡道路)という本格的な並木道が誕生した。このうち、表参道のケヤキ並木と外苑のイチョウ並木は完成当時の姿が継承され、今日、東京を代表する並木道となっている(次頁 Fig.3)。

表参道は幅員36mの2列植樹であり、街路構造令と共通する当時の標準的な並木道の設計であり、一

方、外苑イチョウ並木と内外苑連絡道路は多列植栽、植樹帯、遊歩道、乗馬道などを配した特殊な断面構成を採っている (Fig.4)。この2本の並木道は折下吉延 (内務省の外局、明治神宮造営局技師) が1919~1920年の長期海外出張 (内務省の派遣で神宮造営の参考にするため欧米の都市計画、公園を調査) で得た知見をもとに設計した。つまり、日本人が初めて設計したブルヴァール、パークウェイは神宮造営を契機とし、欧米を参考にし、しかも造園系技術者の手によっている⁹⁾。

折下吉延は欧米の都市計画、公園緑地の最新動向と成果を実地に調査する当時の日本人専門家としては稀な経験をしている (当時は内務省の都市計画課の技師でさえ、出張する機会は無く、1924年から数年に1人が渡航する程度)。折下吉延は帰朝後、日本園芸会で「都市計画と公園」と題する報告を行い、「公園が都市計画の心になり、核となる」と熱っぽく論じた⁹⁾。また、1921年10月に開催された第1回都市計画講習会において、「公園計画」をテーマに講演した。その中で折下は公園計画をパークシステム (公園緑地系統) の訳語として使用し、ブルヴァー



出典) 東京都資料。

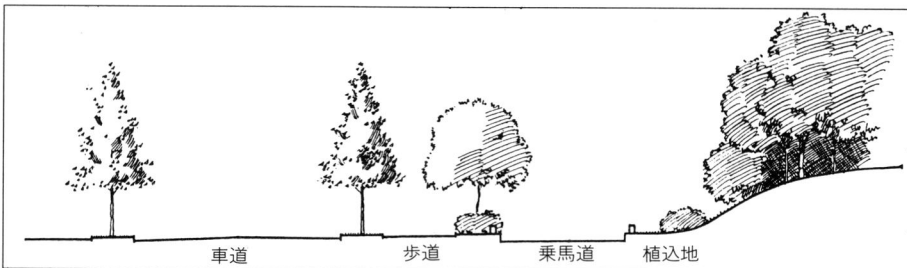
Fig.3 明治神宮表参道と同潤会アパート (1935年)

ル・システム、パークウェイ・システムの重要性を強調しており、カンザス・シティ、シカゴ、ワシントン、パリなどの事例を図面を使用しながら解説し、皇居の外濠や隅田川の墨堤をはじめ河岸、海岸にブルヴァール、公園をつくり、風致的な利用を図りたいとの願望を述べ、また、本所、深川のような中流以下の家屋が密集する市街地ではシカゴのような運動場本位の公園が必要である、と述べている¹⁰⁾。この折下吉延の講演は日本初の体系的な公園緑地論であるが、そのわずか2年後、関東大震災が発生し、折下は明治神宮造営局と兼務のまま復興局の公園部門の責任者に就任し、持論の公園計画の具体化に取り組み機会を得ることになる¹¹⁾。

1923年の関東大震災の後、東京、横浜では大規模な都市改造 (帝都復興事業、1924~1930年) が実践された¹²⁾。これは日本初の本格的な近代都市計画の実践であり、また、街路構造令の初具体化でもあった。この結果、舗装され、歩車道が分離され、街路樹が整備された近代街路が市街地の全域にわたって出現した¹³⁾。帝都復興事業では街路の整備に際して緑化は非常に重視されている。それは復興局の土木部長太田圓三と建築部公園課長折下吉延の密接な協力のもとに実現した¹⁴⁾。

街路樹による都市の緑化が重視された理由は震災時にその延焼防止効果を実証されたことに加え、震災で既存の街路樹の多くが焼失し、個人の庭園が壊滅したため、「並木で一つ息をつく必要がある」という折下吉延の考えが大きく作用した。また、街路樹の予算の確保 (金額が少ない公園費に含めずに土木費の中で計上)、苗圃の設置 (2万6千坪を確保、約2万本の樹木を生育し、ほぼ自給)、樹種の選定 (例えば、幅員73mの行幸道路の街路樹をイチョウと決定) などは、折下吉延のイニシアチブによっている¹⁵⁾。

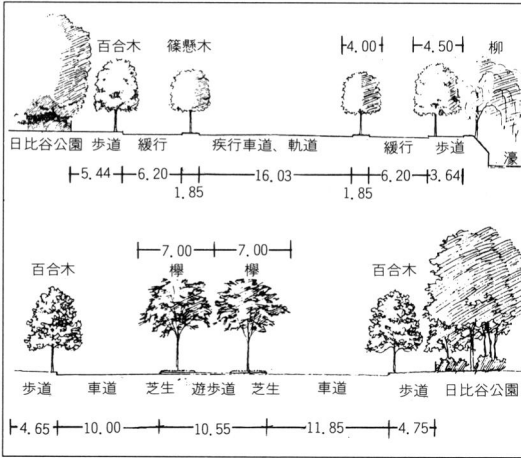
復興街路の特色を緑化の観点から指摘すると次の



戦後、乗馬道と植込地は高速道路の建設にともない撤去された。

出典) 参考文献22)。

Fig.4 明治神宮裏参道の断面 (戦前)



出典) 参考文献22) 等より作成。

Fig.5 日比谷公園周囲の街路の断面

とおりである^{16,19)}。

①街路樹は歩道幅員3.5m以上のすべての幹線街路、すなわち幅員22m以上の一等大路(路面電車が通る場合は幅員25m以上)では2列並木、幅員44m以上の広路(行幸道路、昭和通り、八重洲通りの3路線)では4列並木で植栽された。また、日比谷公園の周囲の街路は公園と一体の公園道路であるとの考えにより特別扱いとし、幅員44m未満でも4列並木とし、内幸町通りは街路中央に遊歩道が置かれた(Fig.5,6.この断面を継承したのが仙台の定禅寺通りである。Fig.13参照)。

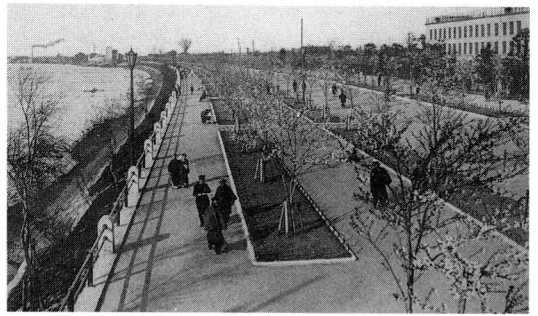
②幹線街路の橋詰(橋台地、79橋)にはすべて広場が確保されており、主要交差点、街路の余剰地では広場、街苑が19か所(和泉広場、下谷黒門町広場、



幅員42m。中央の遊歩道・芝生帯は幅員11mで、戦後、撤去された。

注) 以下、出典を明記しないものはすべて筆者の所蔵または撮影。

Fig.6 内幸町通り(1930年)

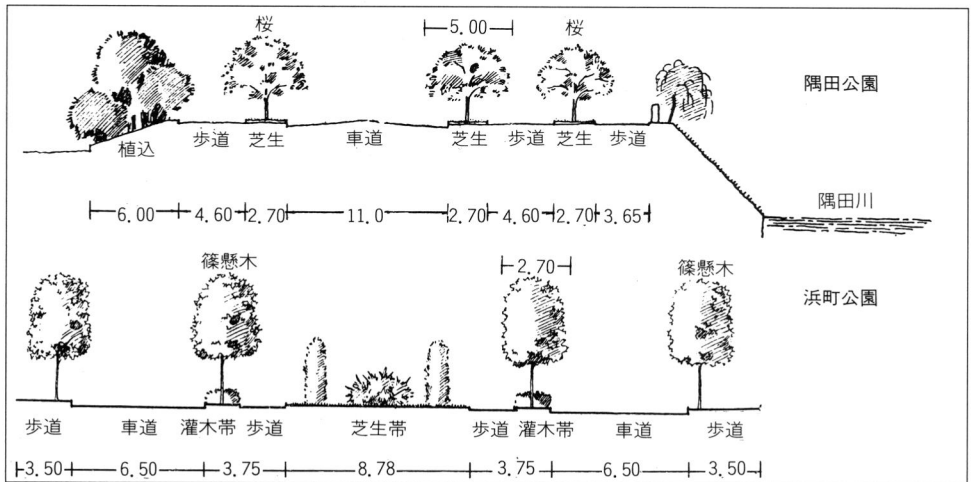


堤防の法面に植樹されている。

Fig.7 隅田公園のパークウェイ(1930年)

気象庁前お濠端など) 新設された。このような街路緑地における「集団の植樹は街路植樹の新機軸を開きたるものとして特筆すべき」と内務省は述べている¹⁷⁾。

③隅田川河畔の隅田公園(Fig7.8.本所側、幅員32m、墨堤を近代都市計画によって復興させた)と、



出典) 参考文献20) 等より作成。

Fig.8 帝都復興事業の公園道路の断面(隅田公園と浜町公園)

浜町公園の入口（幅員36m）では公園整備と一体で、多列植栽、芝生帯、遊歩道を配したブルヴァール、パークウェイが実験的に整備されたが、これも折下吉延の考えによるものである¹⁸⁾。

折下吉延は神宮造営と復興公園という日本の近代造園草創期の二大事業を兼務で指揮し、日本の公園行政の基礎を確立した。この二つの事業の多くは、折下門下の共通の人々（横山信二、太田謙吉、井本政信、水谷駿一ら）が担当しており、この事業を通して公園緑地の計画、技術が発展し、また多くの人材が養成されている^{15,19)}。

したがって、帝都復興事業の街路樹、並木道には、社会資本整備の思想の流れとしては、江戸以来の堤防、参道の伝統的な都市緑化の考え方の上に、明治初期からの土木サイドの近代街路の考え方と明治神宮造営に始まる造園サイドの考え方の二つの思想が融合し、発展したものであり、しかも後者には欧米、特にアメリカのパークウェイ、パークシステムの思想が折下吉延を経由して流れ込んでいる、と判断することができる。

1930年（昭和5年）3月、帝都復興事業は完成し、悪路で有名であった東京の街路は美しく生まれ変わり、翌1931年6月、日本初の「道路による都市文化の発揚上意義深し催し」として東京市道路祭が挙行された。その標語の先頭は「美の都市、美の国、美の街路」である。東京市道路局には都市美協会が置かれており、同協会は、1926年から植樹祭を毎年、実施している。1933年の第2回道路祭における都市美協会の刊行物に収録された、堀内敬三作詩作曲の『道路の歌』は「楽しく明るく、踏む足かろく、歩め、きれいな我等の路（みち）を、連なる並木に緑は萌えて、塵もととめず、輝く歩道」と唱う²⁰⁻²²⁾。

しかし、帝都復興事業で新設された4列並木、植樹帯、遊歩道、街路緑地の多くは戦後、車道の拡幅、高速道路・地下駐車場の整備、建設敷地への転用な

どのために、撤去、廃止されており、橋詰広場は緑地として大切に扱われているとは言い難く、街路空間の美観とオープンスペース機能が損なわれたまま、今日にいたっている。

4. 大火の復興計画、東京緑地計画、新興工業都市

戦前の昭和期において日本の都市計画の思想、技術は、大火の復興計画、郊外地における広域緑地計画、また、戦時下の軍需工業を背景とした新都市の建設という三つの点で大きく展開している。それぞれにおいて広幅員街路や街路樹はどのように扱われていたのか、検証してみたい。

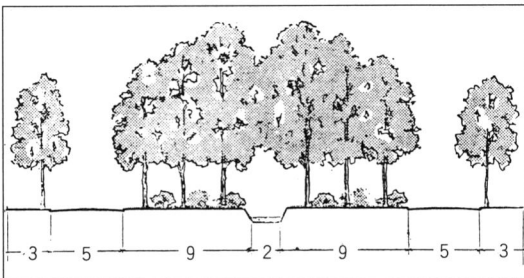
関東大震災以後、全市的な大火は1934年の函館、1940年の静岡、1943年の鳥取で発生している。このうち、函館と静岡では帝都復興事業の経験を踏まえて、焼失地全域の区画整理が実施され、防災帯としての広幅員街路を縦横に配置して市街地を防火区画に分割することが実践された。なお、鳥取では復興計画は1952年の大火後に実施されている¹⁾。

函館の復興計画は内務省都市計画課長の飯沼一省らが直接、現地へ赴き、佐野利器、本多静六らの意見も踏まえて策定したもので、幅員30間（55m）と20間（36m）のブルヴァール13本を新設し、その交点、起終点に公園や不燃建築（官公庁、学校、寺院）を配置したことが特徴である²³⁾。

このブルヴァールは「防火緑樹帯」と命名され、幅員55mの街路では中央部に幅員26m分の植樹帯と遊歩道を確保しており、幹線交通路には使用せず（路面電車は別の街路を走る）、あくまで平時の健康と災害時の防火を主目的としていた。

全市的な防災帯のネットワークと防火区画の形成が実現したのは日本では函館が初めてであり、今日、著名な夜景もこのブルヴァールの街路照明が創り出している。

静岡の復興計画も内務省都市計画課が中心となって策定したもので、幅員36mの「防火緑樹帯道路」という名の広幅員街路（今日の青葉通りなど）の新設を特徴としている。このブルヴァールは街路中央幅18mが植樹帯であり、その中に幅3mの防火用水路を貫流させている（Fig.9）。この水路は水道を使用せず、安倍川の伏流水など自然水を使用する設計となっており、近代都市計画のブルヴァールに静岡の自然特性と城下町の水利システムを生かし、再生しようとしている点がユニークである⁶⁾。なお、



出典) 参考文献32)。

Fig.9 静岡の防火緑樹帯道路

近年、シンボルロード整備により青葉通りは石貼りの広場的な空間に再整備されており、戦前の計画思想は失われている。

このような防火緑樹帯は街路のオープンスペース機能をより特化させたものであり、街路構造令が想定する広路、一等大路の標準的な姿からはすでに大きく変化している。街路構造令、街路計画標準は防災帯、ブルヴァール、パークウェイを正面から位置付けることはしていない。函館、静岡の復興計画において幹線交通の処理は防火緑樹帯に依存しない形で街路網を計画していることが注目され、これは従来の街路計画の発想にも変更を迫るものであった。

帝都復興事業が完了した1930年以降、日本の都市計画の大きな課題が郊外地の取扱いとなる。すでに欧米では1924年のアムステルダム国際都市計画会議の決議以降、広域都市計画、緑地計画、大都市抑制論が主要な都市計画思想となっていた。これは日本にも大きな影響を与え、内務省は東京緑地計画協議会（1932～39年）を組織し、公園緑地を軸にして日本初の広域都市計画の立案を行った。その作業は北村徳太郎（公園緑地行政における折下の後継者、後に東京大学教授）が中心となり、「緑地」を初めて体系的に定義、分類し、東京50km圏を対象として、調査が進められ、環状緑地帯、大公園、行楽道路、景園地などが計画された²⁴⁾。

その後、神奈川、名古屋、大阪、北九州で同様の緑地計画の検討が進められ、1940年から防空を名目に大緑地の事業が一斉に開始され、それらは今日、大都市圏の貴重な大公園の遺産となっている。

東京緑地計画の緑地の分類のうち、ブルヴァール、パークウェイに相当するものが、「公園ニ準ズルモノ」として分類された「行楽道路」であり、「市民ノ散歩、遠足、登山、乗馬、ドライブ等ニ適スル道路及慰楽系統上必要ナル道路」と定義されている。

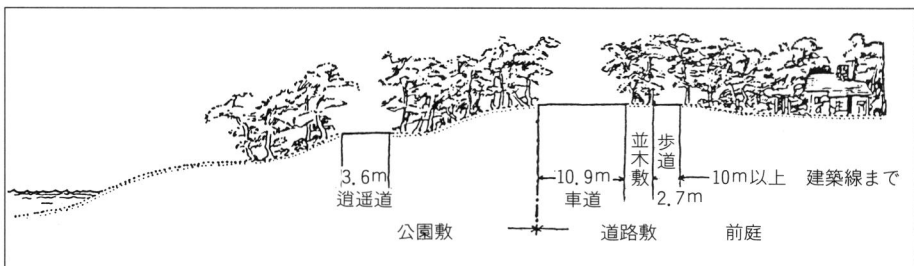
これは1933年の「都市計画調査資料及計画標準」のうち公園計画標準で示された「公園道路」の定義と同一である。しかし、なにゆえ、東京緑地計画において公園道路、並木道路、緑蔭道路などの用語を使用していないのか奇異である。

石川栄耀（都市計画東京地方委員会技師、後に早稲田大学教授）は『公園緑地』誌の東京緑地計画特集号において「都市計画用語の天才に北村君がある。特に『緑地』の名称は不朽である。然し、その同じ人の行楽道路の名は変である。（中略）痛まし過ぎる」として、行楽道路＝緑道、慰楽道路＝パークウェイ＝園道、という試訳を提案し、欧米の実例を紹介し、文章の最後を「緑道救国！」と結んでいる²⁵⁾。

東京緑地計画に関連して特色あるブルヴァール、パークウェイの計画は、神奈川の湘南海岸公園道路と東京の保健防火道路であり、それぞれ太田謙吉（都市計画神奈川地方委員会技師）と石川栄耀によって進められた。

湘南海岸公園道路（遊歩道路とも呼ばれる）は日本初の郊外地における本格的なブルヴァール、パークウェイであり、海浜のリゾート開発、外人の招致策を目的として東京緑地計画に先立ち、1930年、山県治郎知事（元内務省都市計画局長）の発案で計画されたものである。公園道路に併行して、藤沢から大磯にいたる湘南海岸全体が長大な都市計画公園（406ha）として決定され、沿道の別荘地の都市計画的なコントロール（建築線の指定、空地の確保）を同時に行い、海岸線の保存と風致開発の両者を結びつけようとした。その後、湘南海岸一帯は東京緑地計画において景園地に決定されている²⁶⁾。

湘南海岸公園道路は幅員41mで、乗馬道、山手歩道、海岸歩道が車道とともに整備された（Fig.10。1931年着工、1936年完成）。アメリカのパークウェイのように沿道の建物のコントロールを総合的に実行



海岸側は公園用地、中央部分は道路用地、陸地側は民有地の前庭（建築線による33尺以上のセットバック）という三者によってパークウェイが構成されている。

Fig.10 湘南海岸公園道路の断面

している事例はこの湘南海岸公園道路が日本初である。しかし、戦後、この建築線の規制は廃止され、交通量の激増に対応して遊歩道と乗馬道は撤去され、今日の国道134号の姿となった。

1938年、都市計画東京地方委員会は、当時はまだ都市化が進まず、緑が多かった山の手、武蔵野の風致地区、景勝地を貫く中小河川沿いに幅35~50m(河川敷を除く)の歩行者専用道、乗馬道からなる広幅員の緑道を整備する計画をまとめ、1940年と1943年の二度に分けて8路線を、保健防火道路という名の都市計画街路として決定した。その「築造は街路構造令等の規格によらず、幅員は大小不問で、舗装は勿論、砂利敷も施さぬ全く歩行者専用の新道路である」と当局は説明しており、ついに、歩行者専用の広幅員街路が実際に決定されるようになるまで都市計画の思想が展開した²⁷⁾。しかし、戦後、保健防火道路は実現しないまま、計画が廃止されている。

一方、ほぼ同時期の1930年代に、災害復興ではなく、平時における都市全体の土地利用と都市施設の計画の中で、緑地帯の形成を重視し、広幅員街路を本格的に配置し、決定した都市が出現した。それが札幌である。1936年に札幌の都市計画街路網が決定され、幅員55m以上の広路が6本(うち3本は80m以上)が新たに計画されたが、その多くは河川を取り込み、樹林帯の創造を意図している(Fig.11)。翌1937年に広路の沿道に風致地区が決定され、広路の植樹帯と合わせて沿道の建物をコントロールし、風致景観の創造と防火帯の形成を計画していた。広幅員街路(都市施設としての緑地)と風致地区(地域制の緑地)をセットにする方式は明治神宮の表参道、裏参道が初めてであり(1926年に日本初の風致地区と決定)、広幅員街路と沿道コントロールのセット方式は湘南海岸に次いで3番目の事例である^{1・11)}。

しかし、戦後、札幌の広路の多くは幅員が縮小され、風致地区も廃止された。札幌の環状通りは現在、幅員36m、車道は6車線で整備されている。しかし、

戦前の原計画では幅員55mで、その中央部の幅員31mを樹林帯に充てるという雄大な設計となっており、それと比べると、残念ながら街路の思想としては大巾に後退してしまったと言わざるをえない²⁸⁾。

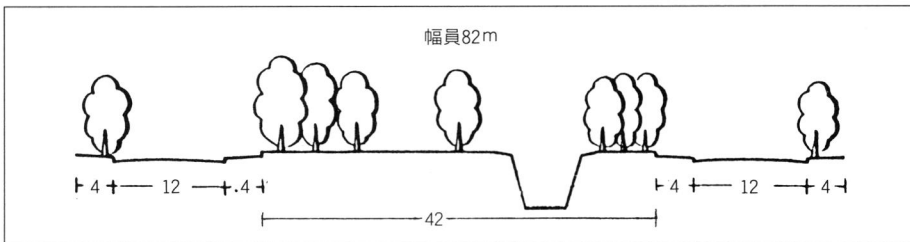
1937年以降、全国各地で大規模な軍需工場の建設が郊外、農村部で始まり、それに対応して新都市を建設するため公共団体施行による区画整理が実施された。これは新興工業都市計画と呼ばれ、全国で23地区、面積は9,168haにのぼり、相模原(1,594ha)、広畑(991ha)がその代表例である。規模が大きいため、住区理論が適用され、公園・学校などの公共施設も合わせて計画され、防火区画の形成のために広幅員街路(防火道路)が配置されるなど、都市計画の理論と技術上、新しい試みがなされた地区も少なくない。この新興工業都市計画は戦後の公団、公社、企業庁による大規模なニュータウン建設の先駆けであった²⁹⁾。

内務省は水準の高い新都市の計画とするため広幅員の防火道路、幅員15m以上の街路や緑地の整備について一定程度、国庫補助をした。災害復興や個々の都市施設ではなく、新規の都市建設そのものに対して国庫補助が講じられたのは都市計画法の施行以来、これが初めてである。広幅員の防火道路として、広畑では地区中央に幅員28m(中央に幅員8mの植樹帯、現在は狭まる、正門通り)、相模原では十字に2本の幅員40m、4列並木の街路がそれぞれ配置されている(当時と同じ断面で現存。そのひとつが既述の国道16号線)。

5. 戦災復興事業と現在

戦災復興事業の思想と技術は、関東大震災の復興事業以来のさまざまな都市計画の理念と実践を集大成したものであり、街路、公園、緑地などの技術基準は都市計画法の施行以来、今日にいたるまで最も高水準のものがこの時期に制定、適用されている。

1945年12月に閣議決定された「戦災地復興計画基



出典) 参考文献28)。

Fig.11 札幌の都市計画街路(1936年決定)の断面の一例(新川公園道路)

本方針」は街路に関して、主要幹線街路の幅員は大都市では50m以上とし、必要な箇所には幅員50~100mの広路または広場を配置し、「利用上防災及美観の構成を兼ねしむること」とし、緑地に関しては公園、運動場、公園道路その他緑地は「系統的に配置せらるること」と述べている。これにもとづき1946年に新たに街路計画標準、緑地計画標準などが1933年の各種都市計画標準に代わって定められた³⁰⁾。

街路計画標準は、「街路計画は将来の自動車交通の増大と建築の様式及規模に即応し、且つ、防災、保健、美観等の要素を考慮して定むるものとす」との方針を示している。また、街路の配置に当たっては「視観（注：ピスタをさす）を重視し、建造物、公園、山嶽等を背景とする美観道路を配置する」としており、交差点広場は美観を考慮して大きさを定め、橋詰には充分な広場を設けると指示している。また、幅員15mから100mまで標準断面図が示されており、幅員36m以上では4列並木、幅員100mでは8列並木を始めとして緑化を重視した多様な断面が示されている（Fig.12）。また、公園道路については1933年の基準と同様、緑地の一部として扱われ、緑地計画標準の中で規定されている³¹⁾。

戦災復興事業の二大特色は防災と美観を兼ねた広幅員街路と帯状緑地（特に河川沿い）を防災帯として整備するもので、1949年のドッジラインの緊縮財政の犠牲となり、戦災復興事業は全体としては圧縮されたものの、今日、都市にゆとりと潤いと品格を与え、防災性を高める緑の公共空間となっている。仙台の定禅寺通り（Fig.13）、青葉通り、豊橋の駅前大通り、名古屋の若宮大通、久屋大通、四日市の中央通り、堺のフェニックス通り、神戸のフラワー通り、姫路の大手通り（Fig.14）、岡山の桃太郎大通り、広島市の平和大通、徳山の御幸通り、宇部の常盤通り（Fig.15）、高松の中央通り、大分の遊歩公園、鹿児島島のナポリ通りなどは戦災復興で誕生したブルヴ

ール、アヴェニューの代表例である³²⁾。

このような広幅員街路の街路樹は仙台や姫路のように市民のシンボルとして大切に扱われている事例が少なくない。また、豊橋や宇部のように街路樹の剪定をできる限り避け、樹冠を大きく成長させ



幅員46m。緑地帯は幅12m。戦災復興の際、電線の地中化まで実行されている。なお、Fig.6の内幸町通りを参照。

Fig.13 仙台の定禅寺通り（現在）



幅員50m。近年、シンボルロード事業により緩速車線が歩道に変更された。

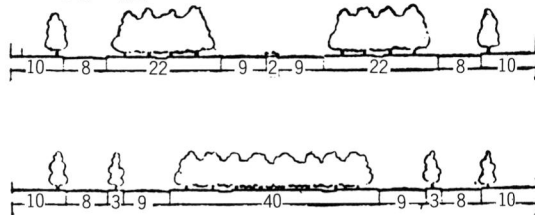
Fig.14 姫路の大手通り（現在）



幅員50m。無剪定街路樹が大きく成長している。

Fig.15 宇部の常盤通り（現在）

100m道路の断面



出典) 越沢明「東京都市計画物語」。

Fig.12 東京の戦災復興街路の標準断面（幅員100m）



歩道は極限まで狭められており、貧相な街路樹と電柱、看板は都市美とはほど遠い姿である。

Fig.16 “街路の思想”の喪失の典型事例（東京都港区の第一京浜国道＝東海道の現況）

ている事例も存在する。また、仙台のように落葉した冬期にイルミネーションで修景し、それが一大イベントとなっている都市も存在する。

このように、緑の社会資本のストックとなる豊かで美しい街路樹を有する街路は自然と出来上がったものではなく、一定の理念と思想を持った社会資本整備によって初めて誕生している。今日ただ、その

Table 2 道路審議会答申（1994年11月）による道路区分の改正方針

現行の道路構造令（1958年）での道路区分			
	地方部	都市部	
高速自動車国道・自動車専用道路	第1種	第2種	
その他の道路	第3種	第4種	

↓

機能に応じた新たな道路区分（案）			
道路の区分		機能から見た道路の特徴	
広域又は地域の交通が利用する道路	自動車の速度サービスを重視する道路	自動車専用の道路	自動車の通行機能に特化し、完全出入り制限された道路
			自動車の通行機能を重視し、部分的に出入り制限された道路
主として地区の交通が利用する道路			自動車の通行機能だけでなく、沿道アクセスや滞留機能も兼ね備えた多機能道路
		歩行者専用道路 自転車専用道路	自動車の通行機能よりも歩行者等の交通機能を重視した道路 自動車が通行しない、歩行者、自転車等のための道路
主として都市空間、景観形成等の視点から幅員等を決定する道路		空間機能等に特化した道路（シンボル道路、100m道路）	

緑のストックを享受するばかりでなく、その背後にある計画思想にまで認識を深めなければならない。

戦災復興事業が収束して以来、高度成長期の日本の道路づくりは現行の道路構造令(1958年制定、1970年改正)にもとづいて実施されてきた。この間、自動車社会が飛躍的に進展する一方、1980年代半ばより道路に対する社会的な要請がかなり変化し、生活の豊かさ、地域づくり、良好な環境の創造などが求められるようになってきた。建設省は「従来の道路づくりの思想では、これらの社会変化に適切に対応することが困難となりつつある」との認識を持つにいたり、現行の道路構造令の抜本的な改正を目的として1993年1月、道路審議会に「21世紀に向けた新たな道路構造のあり方」を諮問し、翌1994年11月に答申が出された³³⁾。

道路、河川、都市計画、住宅などの社会資本整備の理念、基本政策に関して、以前より筆者は“思想”という用語で文章表現してきたが、建設省自身が“思想”という用語を文書で公式に使用したのは、管見では、これが初めてである。

この道路審議会答申は、「道路が『人とくらしを支える社会空間』であるとの認識のもと」、道路の公共空間機能の不足、画一的な道路構造などの諸問題を明確に指摘し、「空間機能を重視した道路構造の採用」を求め、道路の区分についても従来の交通容量にもとづく無機質な4分類を改め、広幅員街路や歩行者専用道路を正規に位置付けることを提案している (Table 2)。そして、建設省は都市内道路に関して「空間機能の観点より歩道等、植樹帯、中央帯において広い幅員を確保することや、(中略)新たな横断構成要素として『広場』を位置付けることが必要である」としている³⁴⁾。これらは、まさしく帝都復興事業や戦災復興事業で実践してきたことに他ならない。

この答申を機会に、社会資本整備の法制度や技術体系において、骨太の“街路の思想”がきちんと復権し、現実

にブルヴァールやアヴェニューが再生・誕生し、豊かな社会空間が形成されることを筆者は望むものである。

参考文献

- 1) 日本の広幅員街路、ブルヴァールの全体像については、越沢明「日本における広幅員街路とブルヴァールの計画・設計思想史」中村良夫・篠原修・越沢明・天野光一『文化遺産としての街路』国際交通安全学会、pp.12～59、1989年
- 2) 『東京市道路誌』東京市、pp.286～290、438～464、1939年
- 3) 佐藤昌『日本公園緑地発達史』上巻、都市計画研究所、pp.551～568、1977年
- 4) 関係諸法令は次に収録。内務省国土局計画課『改訂増補都市計画法令集』都市研究会、1942年
- 5) 『道路職員必携』道路改良会、pp.531～532、1937年
- 6) 越沢明「防災インフラとしての広幅員街路とブルヴァール」『環境情報科学』24巻2号、pp.30～38、1995年
- 7) 篠原修「日本の街並と近代街路設計」『土木学会誌』69巻8号、pp.2～15、1984年
- 8) 道路法制と道路構造令の改訂について詳しくは、『日本道路史』日本道路協会、pp.339～492、1977年。同書は緩速車道の分離帯（4列並木）の撤去を惜しんでいる（P.420）。
- 9) 越沢明『東京都市計画物語』日本経済評論社、4章「神宮外苑の銀杏並木」pp.53～68、1991年
- 10) 折下吉延「公園計画」『都市計画講習録全集』第2巻、都市研究会、1922年
- 11) 越沢明「公園緑地計画の展開と近代日本都市計画」『都市計画』172号、pp.18～23、1992年
- 12) 帝都復興事業の全体像については、越沢明『東京の都市計画』岩波書店、1991年
- 13) 太田圓三『帝都復興事業に就て』復興局土木部、1924年
- 14) 東京市政調査会『帝都復興秘録』宝文館、1930年
- 15) 前島康彦『折下吉延先生業績録』折下先生記念事業会、1967年
- 16) 越沢明「関東大震災の復興計画と公園緑地」『公園緑地』55巻6号、pp.36～43、1995年
- 17) 『帝都復興事業誌 土木編』上巻、pp.71～73、復興事務局、1931年
- 18) 折下吉延「竣功した復興帝都の新公園」『都市問題』10巻4号、pp.167～177、1930年
- 19) 横山信二「街路樹に就て」『公園緑地』創刊号、1937年。これは帝都復興の経験をまとめた論稿。
- 20) 『東京市道路祭記録』東京市道路祭挙行会、1932年
- 21) 『東京市の道路』都市美協会、1933年
- 22) 『東京市の街路樹』東京市、1938年、『東京都の街路樹』東京都、1954年
- 23) 越沢明「函館の大火を契機とした都市改造」『住宅』41巻9号、1992年
- 24) 北村徳太郎生誕百年記念事業実行委員会『北村徳太郎公園緑地論集』日本公園緑地協会、1995年
- 25) 石川栄耀「東京『緑道』計画解説」『公園緑地』3巻2・3号、pp.91～102、1939年
- 26) 太田謙吉「湘南海岸公園及高麗山公園の全貌に就いて」『公園緑地』1巻3号、pp.14～22、1937年
- 27) 都市計画東京地方委員会資料、筆者所蔵
- 28) 越沢明「函館、札幌、帯広の都市計画—1930・40年代の計画思想の発展」『土木史研究』9号、pp.181～192、1989年
- 29) 越沢明「戦時期の住宅政策と都市計画」近代日本研究会編『戦時経済』山川出版社、pp.257～281、1987年
- 30) 関係諸法令は、戦災復興院計画課『特別都市計画法関係法規集』都市計画協会、1947年
- 31) 建設省『戦災復興誌 第1巻 計画事業編』都市計画協会、1959年
- 32) 越沢明「都市の緑と災害に強いまちづくり」『新都市』49巻7号、pp.20～32、1995年
- 33) 道路審議会「『21世紀に向けた新たな道路構造のあり方』—新時代の“道の姿”をもとめて—についての答申」1994年11月9日、および記者発表資料
- 34) 『平成7年度全国都市計画主管課長会議資料』建設省都市局、pp.126～127、1995年