

街路景観と並木道

石川幹子*

都市のイメージを象徴する空間として並木道は重要な役割を果たしている。今日、世界の大都市に見られる並木道は、その多くが19世紀以降の近代化の中で作りだされた。ヨーロッパでは、旧市街地の改造計画として、アメリカでは新市街地の基盤整備事業のパークシステム型都市計画として、そして日本では防災都市計画として誕生した。共通点は、歩道、散策路、自動車道、路面電車等、機能の異なる都市交通を緑の天蓋でおおい、都市に秩序を与え、人々の憩いの空間を生み出していることにあり、季節の変化を映し出し、都市の文化的軸線を形成していることにある。

Streetscapes and Promenades

Mikiko ISHIKAWA*

Promenades play an important role in projecting urban images. Seen in major cities around the world today, most were created in modern times since the beginning of the 19th century. They emerged in Europe under city reconstruction programs, in the US under park system urban planning programs forming the core of new city development, and in Japan as a part of disaster prevention programs in city planning. Their common features are that they frequently provide green canopies sheltering different urban traffics, provide safe havens and areas of rest in cities, and form lines defining distinct city culture by projecting different seasonal colors.

はじめに

都市景観を特色づけるものとして、街路景観は、重要な役割を果たしている。東京の神宮外苑、名古屋の久屋大通り、仙台の定禅寺通り、ロンドンのバッキンガム宮殿前のモール、パリのシャンゼリゼ、ベルリンのウンターデンリンデン、ワシントンの国会議事堂前モール、ボストンのコモンウェルス・アヴェニュー、マドリッドのパセオ・デル・ブラドなど、それぞれの都市を代表する景観は、街路景観に

より特色づけられている。これらの街路景観の特色は、例外なく複数の街路樹により縁取りされており、緑豊かな並木道として、明瞭な都市の軸線を形成していることにある。このような並木を有する広幅員街路は、ブールヴァール(Boulevard)、パークウェイ(Parkway)、公園道路という名称で呼ばれており、その多くは19世紀中葉から20世紀初頭にかけて、封建都市から近代都市への脱皮の時期に形成された。整備後、100～200年の歳月を刻み、これらの並木道は、単なる都市のシンボルではなく、人が集い、くつろぎ、憩う空間として、すぐれて人間的な空間として、都市に活力を提供している。

20世紀、自動車交通の発達により、都市の街路空間から、人々の賑わいとさざめきが消えていった。

* 慶應義塾大学環境情報学部教授
Professor, Faculty of Environmental Information,
Keio University
原稿受理 2003年7月28日

その中であって、生き生きとした人間的空間が今日なお、継承されているのは、自動車が進入しえなかった細街路、アーバンデザインとして自動車を排除した街路、そして上述した広幅員の並木道である。本稿では、これからの街路にいかん人間的に生き生きとした、美しい空間を取り戻すことができるかを課題とし、広幅員の並木道に焦点を絞り、その成立の歴史的経緯を振り返り考察を行う。

1. 都市の晴れの空間としての並木道

19世紀中葉から20世紀初頭にかけて、ヨーロッパの多くの城郭都市では、古い迷路のような都市構造から、城壁を壊し、街路の拡幅を行い、大規模な都市改造を行っていった。その震源地となったのは、1853年から開始されたオスマンによるパリ改造であった。パリ改造は、広幅員街路に沿って建築線を定め、高さを統一し、街路樹を植栽することにより、近代都市の軸線をつくりだした。パリ改造の波紋は、ウィーン、ブリュッセル、ベルリン、ケルン、マドリッド、バルセロナ、ストックホルムをはじめとし、遠く東京の市区改正にまで伝播した。Fig.1は1903年にドイツのドレスデンで開催された第一回ドイツ都市博覧会に展示された広幅員の並木道の事例である¹⁾。130にのぼるドイツ国内の主要な街路が、幅員ごとに分類されており、幅員30～50mの街路の事

例が多く、最も広い幅員の街路は、ケルンの環状街路(132m)である。その特色は、街路空間に機能の異なる交通のための空間(隣接する建築へのアプローチ街路、馬車用の街路、路面電車のスペース)とともに、ゆったりとした歩道、散策路としてのプロムナード、修景のための緑地を設けたことにある。Fig.2はデュッセルドルフの広幅員街路のセクションであるが、1903年という時代は、自動車交通の到来の前夜であり、馬車交通、路面電車、そして人々の憩いの空間として、街路が使われていたことがわかる。

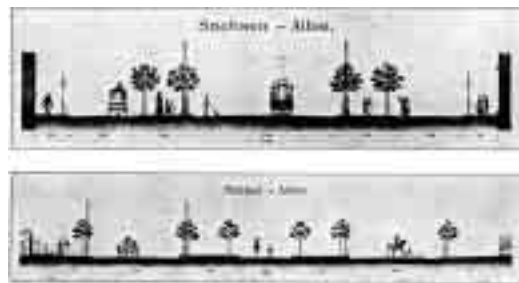
これらの豊富な事例からも、パリ改造の波及はヨーロッパの各都市に及び、今日の都市の骨格をつくりだしてきたことがわかる。その一例を、スペインの首都、マドリッドに見てみよう。Fig.3, 4は、1873年と1915年のマドリッド市街地図である。迷路のような旧市街地の周辺部に、19世紀末から20世紀初頭にかけて、都市拡張計画により、広幅員街路と碁盤目状の新市街地が整備されていったことがわかる。なかでもFig.4にみられるように、東部地区には、広幅員街路としてパセオ・デル・ブラド(ブラド通り)及び、当時、郊外にあった王室の離宮がレティーロ公園として開放、整備された。レティーロ公園は、イギリス自然風景式庭園及びロンドンの万国博覧会の影響を受けており、園内には、自然風景式の水景やグロット(洞窟)、小規模のクリスタルパレス等が設けられている。これらの良質の都市基盤整備により、この地域はマドリッド市のシヴィックセンターとしての基礎が築かれ、隣接するサラマンカ地区をふくめ、良好な市街地が形成され今日に至っている。

マドリッドの代表的な広幅員街路であるブラド通りについて、その現状をみてみよう(Fig.5)。この通りは、明確な起点と終点を有し、北はシペレース広場、南は、アトーチャ駅に隣接するエンペラドール



出典) 参考文献1)、P. 214。

Fig. 1 ドイツの主要都市における広幅員街路の事例



出典) 参考文献1)、P. 215。

Fig. 2 デュッセルドルフ市における広幅員街路のセクション



Fig. 3 マドリッド市街地図 (1873年)



Fig. 4 マドリッド市街地図 (1915年)



① プラド美術館に隣接する歩道



② 中央部のプロムナード

Fig. 5 現在のパセオ・デル・プラド(マドリッド市)

ル・カルロス5世広場に至る延長、約1kmの街路である。シベールス広場の中央には、シベールスの女神の噴水があり、周りを、プエナヴィスタ宮殿、スペイン銀行、中央郵便局などの華麗な建物が取り囲んでいる。プラド通りの東側には、スペインを代表するプラド美術館をはじめ、装飾美術館、軍事博物館があり、王立植物園が、通りに深い緑の奥行きを与えている。街路の幅員は、最も広いところで約100m、狭いところで約30mと変化にとんでいることが特色である。中央部には、街路樹に縁取れたプロムナードがあり、大小の噴水が点在し、市民の憩いの場となっている。主な街路樹はマロニエ(*Aesculus Hippocastanum*)、エンジュ(*Sophora japonica*)であり、樹高20m以上の堂々とした並木道となっている。エンジュは、気候条件が異なるためか、日本のエンジュよりも、樹形が伸びやかである。北京の主要な街路樹もエンジュであることを考えるとユーラシア大陸の東西の都市が、同じ街路樹を選択していることがわかる。

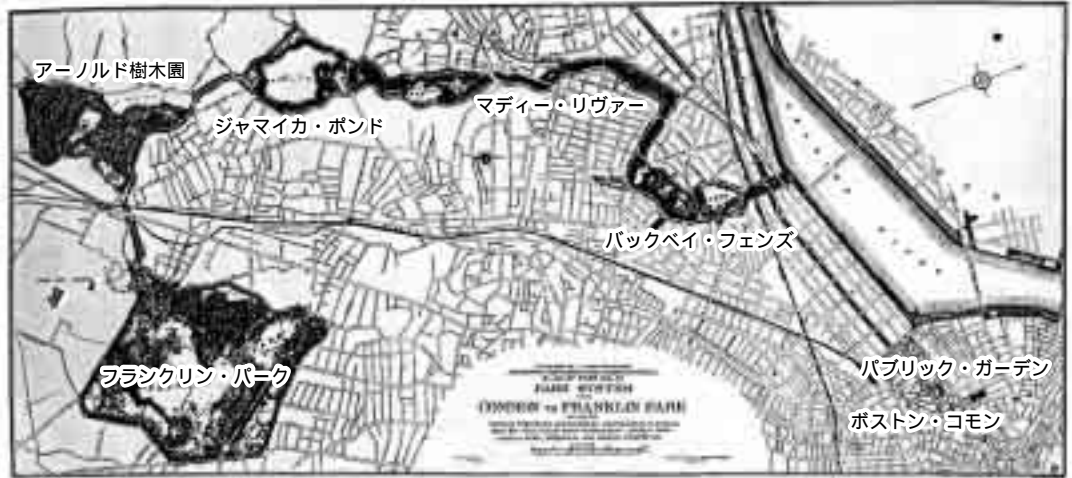
このように、プラド通りは、交通量の多い都市の幹線道路であるが、自動車のための街路にとどまらず、市民の憩いの場として、さらには文化の中核のシンボリックな空間として今日に継承されている。その理由は、街路を都市の文脈から切り離すことなく、周辺地域と連続したものとして、景観形成を行っていることにあると考える。異なる空間を矛盾なく、一体的に繋いでいるものが街路樹であり、この豊かな緑の天蓋が、空間に秩序と気品、歴史性を与えている。

2. パークシステムとしての並木道

19世紀末から20世紀初頭にかけて作りだされたヨーロッパ諸都市の広幅員街路は、建国途上にあったアメリカの都市に大きな影響を与えた。パークウェイという用語は、1868年、ニューヨーク市に隣接

するブルックリン市(1898年ニューヨーク市に統合)の郊外拡張計画の中で、仏語のブルヴァールの翻訳したものとして初めて考案され、次第に定着したもので^{2,3)}、ニューヨークのセントラルパークの設計者であるフレドリック・ロー・オルムステッドとカルヴァート・ヴォーが考え出した。この郊外拡張計画は、当時、急速な移民の流入による人口の増大に直面していたブルックリン市が、良質な市街地開発を誘導するための先行的都市基盤として、大規模な田園公園とこれに隣接する広幅員街路、すなわちパークウェイを連続させ、導入したものである。この背景には、1858年に開園したニューヨーク市のセントラルパークの都市整備事業としての成功があった。すなわち、当時セントラルパークの周辺の地域は、まちはずれにあり、低所得者のバラックが点在している状況であったが、大規模公園の整備に伴いその環境の価値が評価され、良質の市街地開発が、あいついで誘導された。これに伴う市の税収の増大は、速やかに公園に対する初期投資を回収することとなり、公園のデザインだけではなく、その都市開発事業としての経済的成功に、アメリカの諸都市が大きな関心を寄せたのである。

セントラルパークが、単体としての公園計画であったのに対して、ブルックリンの郊外拡張計画は、広幅員街路と公園をセットにしたことが、新しい試みであった。このことにより、広範な新市街地に良質の基盤整備の波及効果がもたらされることとなった。オルムステッドらは、このアイデアをベルリンのウンターデンリンデンから着想したと記している。公園と広幅員街路を新市街地の都市軸として整備していく手法は、次第にパークシステム(*Parks, Parkways and Boulevard System*を簡略にし、*Park System*と称したもの)と呼ばれるようになり、アメリカの都市形成に大きな影響を与えた⁴⁾。19世紀中葉から20世紀初頭にかけてパークシステムを



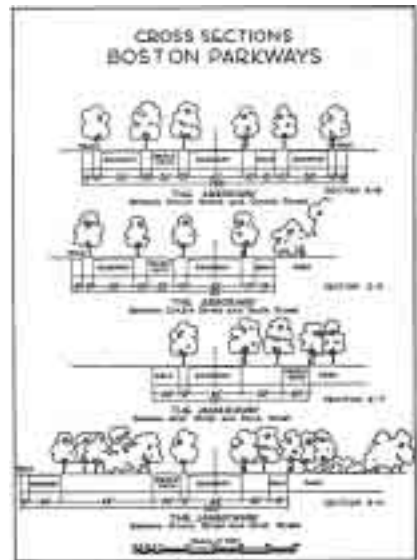
出典) 参考文献5)、P.5。

Fig. 6 ボストン・パークシステム計画図(1894年)

導入した都市は、ボストン、シカゴ、フィラデルフィア、ワシントン、シアトル、ミネアポリス、セントポール、カンザスシティなど、多くの都市に及んだ。中西部の都市、シカゴでは、大火の後の復興計画として、市街地と公園と広幅員街路により区分し、延焼遮断帯をつくりだすという防災都市計画の観点からパークシステムが導入された。本稿では、パークシステムの代表的事例であり、オルムステッドにより設計され、今日なお、都市再生の要としての役割を果たしているボストンを事例とし、特に並木道との関連から述べる。

Fig.6は、19世紀末のボストン・パークシステム計画図(1894年)である⁵⁾。図の右端が、中心市街地であり、1630年頃に整備されたボストンコモンが位置している。パークシステムは、コモンを起点とし、パブリックガーデン、コモンウェルス・アヴェニュー(19世紀中葉の埋め立てによる都市基盤整備により生み出された広幅員街路)、マディー川沿いの複数の緑地(バックベイ・フェンズ、ジャマイカ・ポンド)、アーノルド樹木園(ハーヴァード大学附属植物園)、フランクリン公園(大規模な田園公園)等、出自の異なる緑地を、パークウェイで結ぶことにより、生み出された。

Fig.7はパークウェイの標準断面を示したものであり、幅員は35~60m、いずれも車道、歩道に加えて乗馬道が整備されており、複数の街路樹と隣接する公園の緑地が、緑の天蓋となり、連続した都市景観を生み出している⁶⁾。ボストンのパークウェイは、氾濫を繰り返していた都市の中小河川であるマディ



出典) 参考文献6)、P.23。

Fig. 7 ボストン・パークシステムにおけるパークウェイの標準断面図

ー川の河川改修事業と連動して整備されたものであり、水系に沿い、自然の地形にあわせた有機的線形を有するパークウェイの誕生は、都市における並木道の歴史に一時代を画するものとなった(Fig.8, 9)。

ボストンにおける河川にそったパークウェイの考え方を、新しい都市整備の考え方の基本に展開したのが、遷都百年を記念して計画されたワシントン首都改良計画であった。この計画の公式文書は、1902年、アメリカの国会に提出された上院の報告書であり、そのタイトルは「コロンビア区におけるパーク



Fig. 8 ポストンのパークウェイ (1930年代)



Fig. 9 ポストンのパークウェイ (1980年)



出典) 参考文献 7)、 附図。

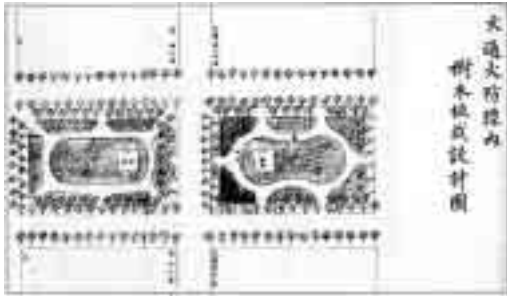
Fig. 10 ワシントン首都計画におけるパークシステム計画図



ワシントンモニュメントをのぞむ
Fig. 11 ワシントン



国会議事堂前のモール



出典) 東京都公園協会、長岡安平文庫所蔵。

Fig. 12 札幌大通り火防線内樹木植栽設計図



Fig. 13 現在の札幌大通り公園

システムの改良」(The Improvement of the Park System of the District of Columbia)となっている⁷⁾。すなわち、19世紀中葉より、都市基盤整備の手法として、アメリカの諸都市で実績を積んできたパークシステムの考え方を、首都の未来像の展開にあたって全面的に採用したものであった。今日のポトマック河畔の桜並木、国立動物園に連なるロッククリーク沿いの深い緑の中を貫くパークウェイ、アナコステア川沿いに国立樹木園に連なるパークウェイ等は、この首都改良計画の中で生み出されたものである(Fig.10, 11)。

3. 日本における近代都市計画の歩みと並木道

3-1 明治期の都市整備と並木道

日本における並木道に歴史は、万葉の時代に遡ることができ、平安京にはヤナギ、エンジュの並木があったことが知られており、社寺仏閣の参道として、街道として、あるいはまた、都市軸として(鎌倉の段葛など)歴史を刻んできた。江戸期にあっては、都市の延焼遮断帯として日除明地が設けられ、江戸城をのぞむ護持院原などには、植樹が行われ、茶屋が設けられ、街路にそった今日の公園的並木道が存在していたことがわかる。

明治維新とともに、延焼遮断帯としての機能を有



日本で初めてスズカケノキが導入された
Fig. 14 新宿御苑の並木道(2003年)



Fig. 15 千鳥が淵の桜並木(2003年)

するものとして誕生したのが、横浜の日本大通り、札幌の大通り公園等の広幅員街路である。日本大通りは、幅員36.6m、横浜公園を起点とし、パークシステムを形成しており、イチヨウの大木が横浜市シンボルとなっている。札幌の大通り公園は幅員105m、延焼遮断帯として導入され、明治の造園家、長岡安平により公園的整備が行われた(Fig.12, 13)。

都市整備事業として計画的に並木道がつくりだされたのは、明治5年に銀座が焼失したあとの銀座煉瓦街計画であり、マツとサクラが植えられたが次第に枯死し、明治17年頃にはヤナギとなった。日本で初めての全市的都市計画であった東京市区改正事業では、街路樹の整備に並々ならぬ力が注がれており、イチヨウ、スズカケノキ、ユリノキ、アオギリ、トチノキ、トウカエデ、エンジュ、ミズキなどが街路樹として適切であるとして選定された(Fig.14)⁸⁾。河川沿いの並木としては、江戸期に徳川吉宗により整備された墨堤が名高いが、明治22年に決定された市区改正設計(旧案)では、隅田川治水工事と連動させ、河岸に二等道路(幅員21.6m)を設定し、これにそって河畔公園として約50haに及ぶ向島公園が計画された⁹⁾。この計画思想は、ボストン、ワシントン等の河川環境と連動した並木道の整備の考え方に通じるものであった。この計画は、相次ぐ事業の縮小により実現には至らなかったが、後年、関東大



Fig. 16 明治神宮外苑前のイチヨウ並木 (2001年)



Fig. 17 名古屋市久屋大通り



Fig. 18 神戸市の山手幹線

震災後の帝都復興事業の中で、小規模ではあるが、隅田公園として実現に移されたことは、特記すべき事項である。

歴史的遺産を継承するものとして並木が保全、整備されたことも、明治から戦前の時代の特色である。東京では、内濠、外濠沿いに植樹を行うための樹種の検討が、明治8年に行われている。内濠の千鳥が淵一帯は、ソメイヨシノが植栽され、英国大使館前の並木とあわせて、美しい並木道となっている (Fig.15)。外濠は、東京市区改正計画により、その一部が公園として、保存、整備され、東京における類まれな並木道として今日に継承されている。

3 - 2 大正から昭和初期における都市美形成とパークシステム

アメリカに誕生し、ヨーロッパ諸国にも大きな影響を与えたパークシステムの考え方は、都市計画法



出典)参考文献13)、口絵。

Fig. 19 仙台市定禅寺通り (昭和30年代)



Fig. 20 仙台市定禅寺通り (2002年)

の制定に伴う諸外国の調査の中で注目され、さまざまな形で導入が試みられた。その典型的事例が関東大震災後の帝都復興計画であり、並木道は延焼遮断帯としての防災都市計画の観点、及び都市美の観点から導入された。焼失区域内に整備された街路は、東京においては幹線道路のみでも、52路線、延長11万7,065mに及んだ。幅員22~25m以上の街路には、歩道にすべて植樹がなされ、この内、広幅員街路には中央に植樹帯が設けられ、歩道と併せて4列の並木道が作りだされた¹⁰⁾。

また、大正期を特色づけるものとして、明治神宮内苑・外苑の整備、中央官が計画などがあり、新古典主義スタイルの都市軸を演出するものとして、ヴィスタを有する並木道が整備された。なかでも、神宮外苑の並木道は、絵画館を焦点とし、4列のイチヨウ並木により構成されており、風格のある並木道となっている (Fig.16)¹¹⁾。

このように、並木を重要な都市の社会資本とする考え方は、戦前にあつては、広くゆきわたっていた。近年、浦和市と大宮市が合併し、さいたま市が誕生したが、新しい市のシンボルとなる空間として描かれているのが、旧大宮市の都心に位置する氷川神社参道の並木道である。この並木道は、明治17年に氷川公園となり、大正9年に本多静六により改良計画

が行われ、さらに昭和9年に風致地区に指定され、保全、継承にむけての努力が行われてきたものである。

3-3 戦災復興と並木道

第二次世界大戦により、焦土と化した日本の都市の復興は、安全な市街地をつくりだすことを基本として行われた。その根底には、関東大震災後の帝都復興事業で実現に移されていた、幅員街路と緑地により市街地を分節し、延焼遮断帯とつくりだすという防災都市計画型のパークシステムの思想があった。名古屋(Fig.17)、広島、神戸(Fig.18)、仙台、豊橋、鹿児島等、主要都市の戦災復興計画は、この考え方が反映されており、今日の都市の原型を形づくっている。Fig.19, 20は、仙台市の定禅寺通りの昭和30年代と今日を対比したものである。戦災復興都市計画事業が終了した直後と比べると、4列のケヤキの並木が生長し、明快な都市の軸線となっていることがわかる¹²⁾。都市における用水路を幅員街路の一部として取り込み美しい並木道をつくりだした都市としては、豊橋市、青森市がある。これらの用水路の価値は、高度経済成長期には軽んじられた傾向があり、残念ながら、その一部が暗渠化され、今日に至っている部分もある。

東京では、幹線街路の並木道は、自動車交通の増大により、中央分離帯の植樹帯が消え、さらには歩道内の街路樹の強選定が行われ、受難の時代がいまなお続いている。戦前からの都市計画により牛歩の歩みではあるが整備されてきている中小河川沿いの並木道は、東京における並木道の貴重なストックとなっている。神田川や目黒川沿いは、サクラの時分には、川面が桜花で埋まり、人波がたえることがない。

結び

洋の東西を事例とし、都市景観における並木道について、歴史的経緯をふまえて考察を行った。

それぞれの都市を代表する並木道の多くは、19世紀以降の近代化に伴う都市改造の中でつくりだされた。ヨーロッパでは旧市街地の改造計画の中で、4~8列の並木を有するブルヴァールが各都市で誕生した。新大陸アメリカでは、新しい市街地の都市基盤整備事業として、公園と公園街路をネットワーク化し、都市の文化軸を誘導していったことが特色である。一方、近代化に伴う日本の並木道は、市街地大火の際の延焼遮断帯として位置付けられ、防災都市計画の中でつくりだされた。

これら出自の異なる並木道であるが、共通してい

えることは、異なる機能を有する都市交通を連続した緑の天蓋でおおい、都市に秩序と気品を与えている点にある。また、隣接する市街地との間には、多様な人々の憩いの空間が備えられている。美しい並木道は、四季の変化を鋭敏に映し出し、都市の文化を象徴する空間として重要な役割を果たしている。

参考文献

- 1) Wuttke, Robert: Die Deutschen Städte, Geschidert nach den Ergebnissen der ersten deutschen Städte Ausstellung zu Dresden 1903, Verlag von Friedrich Brandstetter, Leipzig, pp 208 223
- 2) City of Brooklyn: Annual Reports of the Brooklyn Park Commissioners 1861 1873, 1873
- 3) 石川幹子「アメリカ合衆国におけるパークウェイの成立に関する研究」『土木史研究』第13号、審査付論文、pp .105 120、1993年
- 4) 石川幹子『都市と緑地』岩波書店、pp 59 190、2001年
- 5) Zaitzevsky, Cynthia: Frederick Law Olmsted and the Boston Park System, Cambridge, Mass.: Harvard University Press, 1982
- 6) Nolen, John and Henry V. Hubbard: Parkways and Land Values, Cambridge, Mass.: Harvard University Press, 1937
- 7) Morre, Charles: The Improvement the Park System of the District of Columbia, Fifty Seventh Congress, First Session, Senate Report No. 166., Washington, D. C.: Government Printing Office, 1902
- 8) 佐藤昌『欧米公園緑地発達史』(株)都市計画研究所、pp 554 559、1968年
- 9) 小寺駿吉「東京市区改正設計に現れたる公園問題」『緑地問題』東京市政調査会、pp .131 158、1952年
- 10) 水谷駿一「復興街路の緑化施設に就て」『庭園と風景』第12巻 3・4号、pp .9 13、1930年
- 11) 明治神宮奉賛会『明治神宮外苑誌』1937年
- 12) 戦災復興院計画課編『特別都市計画関係法規集』都市計画協会、1946年
- 13) 仙台市開発局編『仙台市戦災復興誌』仙台市開発局、1981年