

# 近代都市計画と街路樹・序論

白幡 洋三郎

Modern City Planning and Street Trees

Yozaburo SHIRAHATA

## 要 旨

近代都市計画にとって街路樹は自明の施設であろうか。実は西欧において都市を計画的に造形する際に、都市内の道路に樹木を植栽しようという考えが出てきたのは比較的新しい。その考えを遅れて輸入したわが国で、道路には街路樹があるのが望ましいとする思考が多くの人々に広く定着しているように見えるのは何に起因するのだろうか。本稿はその起源を歴史的にいくらかたどることによって、街路樹に対する反省の一視点を提示することを目的とする。

日本の街路樹論のいくつかをふりかえてみると、あまりにも安易に街路樹の長所のみが挙げられていて、批判が大変少ないのに気づく。たしかに日本人は都市と都市を結ぶ街道に並木を発達させてきた。しかしながら西欧を理想モデルとする日本人の思考の中で、外来思想として入ってきた近代都市計画の中の街路樹は、わが国伝統の並木とは全く異なる舶来の好ましい都市施設として受け入れられたように思われる。それが都市の街路樹に対する見方を無批判なものにする原因の一つとなった。

近代都市計画を生んだ西欧では、街路樹の起源は大きく2つに分けることができよう。

第1は15・16世紀のイタリアの庭園の中に生まれた真直ぐな並木道が、17世紀のフランス式庭園で大規模に取り入れられて *allée* (直線並木道) となり、絶対王政下のバロックの都市計画の中にうけつがれて、軸線となる道路を飾る街路樹となるものである。これは封建的な支配権力が生み出したものといえる。

第2は中世的囲郭都市をとりかこむ囲壁の堡塁の上に行なわれた植樹が、都市の膨張によって囲壁撤去が行なわれる際に、さらに大規模な形でブルヴァールやリンクシュトラッセという緑陰道の植栽に変えられたものである。これは新興ブルジョアたちの自然主義的な思想と、戸外でのレクリエーションに対する欲求がもととなっている。

西欧におけるこういういわば特殊な植栽が日本に自明のごとく受け入れられた結果が、わが国の近代における都市と街路樹の歴史を構成する。この歴史をふりかえるならば、わが国の街路樹はわが国の道路事情や国民性などを加味して吟味しなおす必要があると考えられよう。

## 1. はじめに

並木とは市街地、田園、社寺、園地を問わず「林分ではない列植樹」であるという簡潔な定義

がある<sup>1)</sup>。そのうち、都市内の道路に沿って列植された樹木が、とりわけ本稿の対象となる「街路樹」といえる。

樹木が垂直に高く伸びる性質を使って目印としたり、枝葉を広げる性質を利用して緑陰をつくりだすことは古くから人類が利用してきたことである。しかし都市を計画的に造形する際に、都市内道路に樹木を植栽しようという考えは新しい発想であり、広く行なわれるようになったのはようやく19世紀になってからのことである。

本稿の目的は、近代都市計画において街路樹がどのようにして生まれ、価値づけが与えられてきたかを歴史的に振り返って反省し、現代の街路樹のあり方を考えるための一助にすることにある。西欧と日本の街路樹の歴史の変遷を大づかみに見るとともに、造園家や都市計画家の街路樹に向けられた考え方のいくつかをふりかえってみたい。

## 2. 街路樹批判論

近代都市計画における街路樹論を振り返ってみるとき、特徴的にみられるのは、街路樹否定論や不要論はおろか批判論すらたいへん乏しいことである。批判的見地に乏しいということは、それだけ論理的反省に乏しいということであって、街路樹自身の発展にとって不幸なことであったといえるのではないか。近年、街路樹の成育状態については調査、研究が蓄積されつつあり、街路樹成育の良・不良に対するさまざまな条件が明らかにされてきている。とりわけ植栽地の土壌の研究が進み、植えても無駄である状態や、良好な成育が望めない条件が画定され、それを通じて植栽可能な状態をつくりだすための具体的な処方箋が作成されつつある。

ところで、植えても無駄な状態や、良好な生育が望めない条件のもとになぜ植えられていたのであろうかと考えてみる必要は常にあろう。その原因の1つは、街路樹批判の不徹底にあると言えるのではないか。街路樹の積極的効用をうきぼりにするためには、それを写す鏡としての街路樹批判が徹底されねばならないだろう。

近代日本で最も早く都市街路樹の植樹を主張したのは、明治6(1873)年にウィーン万国博に出かけた津田仙、田中芳男らで、翌年出された報告書の中で好ましい樹種を挙げ、街路樹の必要性を述べた。そこでは欧米の街路樹を理想の姿として街路樹肯定を自明のものとしていることは言うまでもない。しかし、それからほろかに時代が下った大正期に入っただけで、そういう姿勢に変化は見られない。例えば、街路樹を近代的な都市計画の一環として考えることのできた最も早い人物である東京市の初代公園課長井下清もその一人である。

井下は西欧都市における街路樹の起源は、自然に対する都市民の憧憬が出发点であり、色々な理窟を考えた結果植えたものではないと想像する。そこで彼は、都市施設としての街路樹は公園の延長であるとした。つまり「一般の道路を利用して設けた細長く引延した公園」と見ることができるといのである。当然彼は街路樹批判は行わず、それが有用でありかつ積極的効用があるという意見を展開した。彼によれば街路樹の効用は大略次の5つとなる<sup>2)</sup>。

1. 緑陰によって炎暑を和らげ、また視覚的にも涼感をそそり、蒸散作用によって実際の冷却効果も持つ。
2. 都会の悪化した空気を浄化し、塵芥の飛散を防止する。
3. 都会の道路は舗装されていることが多いので空気が乾燥する。樹木はそれに湿度を補い、また地下滞水を吸い上げる。
4. 近代の殺風景な色と形の建物を、人間精神に安らぎを与える緑の色でかくしてくれる。

5. 混乱した町並みを、緑の太い見透線で整然と秩序だてる。

これらは今日でも我々が街路樹の効用を語ろうとするときに挙げる項目に入る。

これにつづいて昭和8年に『並木』<sup>1)</sup>を著した林学者の三浦伊八郎も、欧米での生活経験から導きだした街路樹有用論をつらねるのみで批判論は全く展開せず、彼の批判的視点といえ、欧米に比したとき日本の街路樹植栽が立遅れているという面にのみ向けられていた。

このように日本において街路樹の欠点を述べたものはほとんど見当たらないが、造園の分野から珍しいものとして上原敬二の街路樹批判論がある。彼は「並木の欠点」として次の4つを挙げている<sup>2)</sup>。

#### 並木の欠点

1. 耕地の庇護 主として地方並木、里道並木の場合耕地に当たる日光を遮断するという点で非難されているが、これはその地方の事情にもよる。
2. 路面の損傷 樹木の枝葉により路面に日射の当たるのを遮るため、常に路面が湿潤して維持上障害となるという点を指している。これもおそらく程度問題である。
3. 交通の障害 見透線が完全でなく、交通機関の運営上自動車の通行上、支障があるという、これは植栽上の欠陥で並木全体として指すべき欠陥ではない。
4. 落葉による故障 珍しい例はサクラ、イチョウの落葉が軌道に落ち電車が斜面にあってスリップするといったこと、で問題にするほどのことではない。

以上のうちで本稿でいう街路樹に関係するのは特に3と4だが、それも上原自身問題にするほどのことはいっていない。結局、上原の考えも街路樹の存在そのものは善であり、植栽や管理の欠陥が問題であるという結論になる。

むしろ現在の我々はもう少し批判論を展開しうる。たとえば落葉によって家屋の屋根や街路の排水が妨げられる。病害虫が家屋内や通行中の人間に害を及ぼす。電柱とともに、狭い歩道ではとりわけ自転車と徒歩者の通行を妨害する。またイメージの上で病虫害や生息環境の劣悪さにより貧弱な樹形を示して、むしろ緑樹のイメージダウンをまねく、などなど。これらは上原の論理からいえばほとんど植栽と管理の問題といえるかもしれないが、しかし狭い歩道にむりやり電柱と競って植込まれた街路樹など、むしろ植えてはならないものに数えられよう。管理が大変だということもまた植えてはならない場合につながる。

ともあれ、これほど批判があらわれないのは、余程街路樹が善なるものとみなされてきたからであろうか。そしてそれはわが国の指導者層の意識が、欧米を理想のモデルと考える傾向があったことと一脈通じているようだ。そこでモデルとなった西欧において街路樹が成立するに至った歴史を簡単にふりかえってみよう。

### 3. 西 欧

西欧諸国の都市に街路樹が計画的に植栽されるようになったのは比較的新しい。もともと中世ヨーロッパの都市内道路は、植栽できるほど充分な幅員がなかったし、植えたところで、おそらく充分な成育が期待できなかったであろう。中世都市の街路はうす暗く不潔であったというのはほぼ共通に言われているところである。都市内街路樹の起源には、まず第1に次のような歴史的背景がある。すなわち、15・16世紀のイタリア庭園に生まれた並木のある直線散策路が、17世紀のフランス式庭園の中で allée (直線並木道) として大規模に取入れられ、庭園を縦横に貫く軸線で構成するためにきわめて重要な要素となる。これが絶対王政によるいわゆるバロックの都市

計画の基本的な構成要素にうけつがれ、ここに都市内を貫く街路樹が誕生する。すなわちこのことは都市内の街路樹が民衆の必要から生まれた訳ではなく、むしろ絶対王政の権力をもつ者の政治的視覚によって庭園の並木が都市の街路樹として移植されたとも言うことができよう。むしろこれは絶対王政が強大に発達したフランスの宮廷都市についてまず言えることであった。

計画的に植栽された街路樹は例外的に18世紀の後半に、大部分は19世紀に入ってから誕生するのであるが、それが街路樹の第2の起源となる。小さな都市においても街路樹が誕生する先行形態として、18世紀の前半には、ドイツ諸都市をとりかこむ囲壁上に植樹が行なわれることがあった。それまでは、非常食獲得の一手段ともみられる果樹の植栽が多く行なわれていたのが、この頃になって徐々に美観や日射を防ぐ緑陰効果をねらった樹種にとってかわられるのである<sup>4)</sup>。

フランス語で有名になったブルヴァール、すなわち緑陰樹を備えた大通りは、語源的にはドイツ語の Bollwerk (ヴォルヴェルク=堡壘)から出ている。それは都市を取囲む囲壁上の植栽という上に述べた発想から派生してきたことを物語る。この Bollwerk 上の植栽は、都市民の休息休養の場としてはじまったのであり、それが自然主義の主張とも相まって広く各都市に浸透してゆく。こうした結果として、18世紀のヨーロッパ諸都市において街路樹を備えた道路は都市周縁部に例外的に見られるのみで、集住地区には見られず、またせいぜい新しく開けた地区に限られていた。18世紀末から19世紀初頭にかけて、ドイツ諸都市ではかなり都市域が膨張し、これを取囲む囲壁が取壊されるが、その跡地が旧市街地をかこむ環状道路となり、そこに街路樹が植えられて、ブルヴァール(仏)、リングシュトラッセ(独)などといわれる緑陰道が都市内に生まれることになる。

さて都市内道路にこうして街路樹が誕生し始めると同時に、人口の増大と交通手段の発達により都市街路は交通混雑をも呈しはじめる。ルイス・マンフォードは、ついで歩道が誕生する経緯を次のように解説する。

中世都市のなかでは、上流階級と下層階級が、中世寺院のなかでそうしたように、路上でも市場でもよく出くわした。そこでも金持ちが馬車に乗ることがあったろうが、包を手を持つ貧乏人、杖で手探りで歩く盲人などを避けて待たなければならなかった。しかるに幅広い大街路の発達とともに、上流階級と下層階級との分裂が、都市それ自体のうちに形をあらわす。富者は馬車を駆り、貧者は徒歩で行く。金持は大街路の軸方向に車をとばし、貧乏人は中心から外れたどぶ溝を歩いていく。そこでついに一般歩行者のために特別な細長い帯、つまり歩道が設けられるに至る<sup>5)</sup>。

つまり歩道の誕生は、スピードアップした交通手段にとって妨害となるものを脇へ押しよけるための方策でもあった。

「馬車に気をつけよ！／＼こっちは<sup>シヤリオ</sup>四輪車に乗った黒い上衣の医者が、そっちは<sup>カブリオレ</sup>二輪馬車の踊りの師匠が、あっちには<sup>ダイヤル</sup>手押車の剣術の指南が——それから六頭立の王様の馬車が、まるで野原でも駆けるよう<sup>ボヤロフ</sup>早駆けでとばしてくるぞ……。傲慢無礼な金持の危なっかしい乗物が、不幸な犠牲者の血に<sup>まみ</sup>塗れた石をこえて疾く走る」とメルシエは、18世紀の『パリの絵姿』のなかで述べている。危険が誇張されていると考えてはならない。じっさい、17世紀に普及した馬車はフランスで、その後に来た鉄道よりも、年々歳々多数の人間を殺傷したのだ<sup>6)</sup>。

馬車交通を優先させるために人間が歩道へ上がると同時に街路樹も歩道へおし上げられる。こうして現在あるような都市内の街路樹のパターンが完成した。なぜ街路樹は歩道をふさがなくてはならないのか、この歴史的経緯の中から考えてみることもできよう。

## 4. 日 本

日本は諸外国に比べても街道並木が発達していた国であった。またすでに8世紀の平城京に街路樹があったという。中国の都市をモデルとしたこの街路樹は夏季は緑陰を、秋季は果実を往来の人々に提供するとして植えられたと伝えられる。またすでに9世紀には路傍の樹木伐採を禁じた法令が発せられていたともいう。

しかしわが国の近代都市計画と街路樹を語るためには、幕末の開国からスタートする必要がある。わが国最初の近代都市計画にのっとった街路樹は横浜に誕生したといわれる。安政六(1859)年の開港から横浜居留地の整備が進み、慶応三(1867)年頃、外国人達の馬車が高らかにひずめの音をひびかせながら走ったところから名がついた「馬車道」沿いに松や柳などが植えられた。こうして現在、横浜の「馬車道」に「近代街路樹発祥の地」なる碑が立てられている。「馬車道」街路樹が日本最初の近代街路樹かどうかの当否は措き、この時植えられた樹木は、実は車道に立っていた。17・18世紀の絶対主義下のバロック都市から徐々に歩道が誕生し、人とともに街路樹が歩道の側におしのけられてきた西欧の都市をモデルにしながら、なぜ「馬車道」の街路樹は車道に植わっていたのだろうか。むろん当時の横浜では、馬車が頻繁に往来するほどの交通はなかったから街路樹は車道にあっても邪魔ではなかった。ところがガス灯は歩道に立っていた。舗装との問題、排水などの条件から出てきたものとも思える。また明治6年に一部完成した銀座煉瓦街の有名な街路樹もやはり当初は車道に植えられていた。

当時わが国がモデルにしようとした西欧都市の街路樹をいくつか見てみよう。J. Ch. A. ALPHAND の著した2冊の大著“Les Promenades de Paris”を見れば、街路樹はすべて歩道の上に植わっており、またガス灯もそうである(図1)<sup>6)</sup>。モデルを西欧にとりながら、歩道の街路樹は舗装という障害のため真似られなかったのだとしても、ではなぜ「馬車道」や銀座で街路樹だけは真似ようとしたのだろうか。今後検討に値しよう。

わが国では交通が頻繁でなければ遅くまで歩道に街路樹が植えられていた。すなわち西欧に1世紀以上おくれで歩車道区分がおこり、街路樹はさらにおくれて歩道に上がったのである。さて今日のように街路樹の根元を保護する装置や透水性の舗装が開発されているとき、なぜ街路樹は歩道になくてはいけないうか、他に可能性はないかを考えてみる必要がある。

もう一つ考えておくべき点は、街路樹というのは都市にとって一つのぜいたくであったことであろう。1890年代の都市計画家 Stübben の著書<sup>7)</sup>からいくつかの都市の街路の横断面を挙げてみ

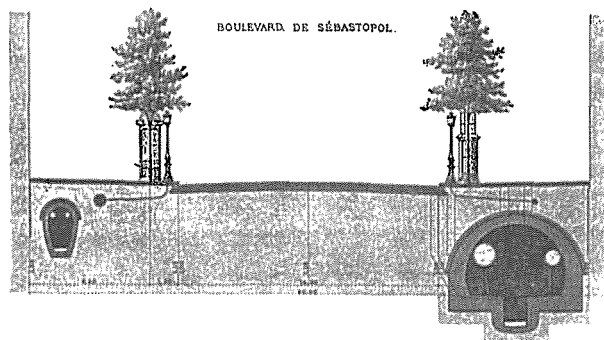


図1 パリ、ブールヴァール・セバストポールの街路樹、ガス灯(文献6より)

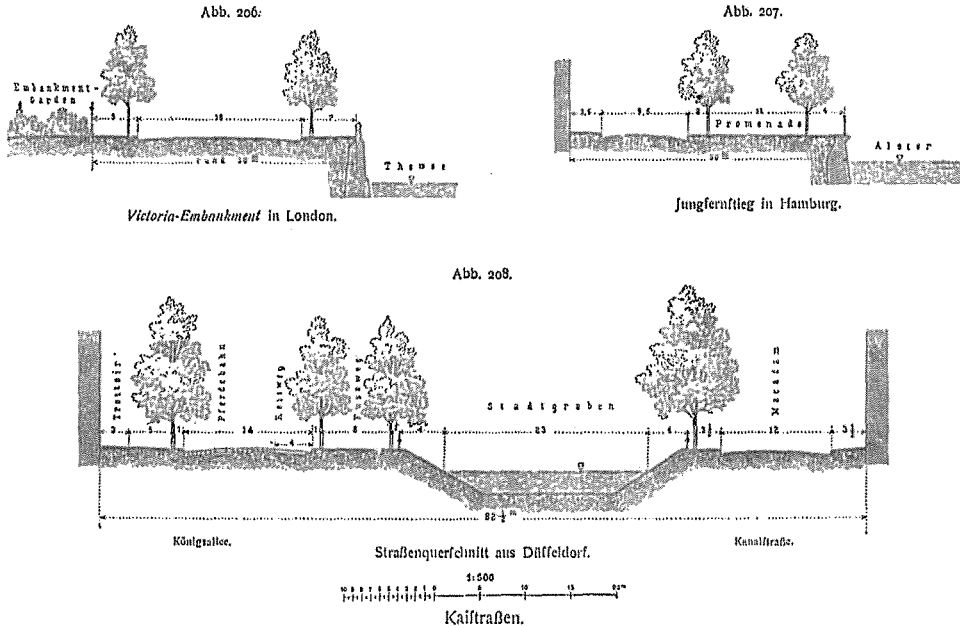


図2 左上 ロンドン, 右上 ハンブルグ, 下 デュッセルドルフの各街路樹の例 (文献7より)

る(図2)。そこに見られるのはゆったりととられた歩道である。19世紀末の時代に、建物側の歩道が4 m以下の場合、植樹は見られない。デュッセルドルフの「堀割通り」(Kanalstraße)の堀割の側には例外的に4 m以下の歩道に植樹がなされている。むしろここに挙げられたのはブルヴァールなどと呼ばれるゆったりとした歩道のある道路である。そして中世以来の旧市街の狭い道路には街路樹は植えられていなかったのである。

わが国では街路樹の植栽条件を今も道路幅員においていることが多い。東京都では戦前に一度条例により道路幅員の最低幅を決めたが、それは戦後も他の条項が改正となっただけで受けつがれている。わが国の実情では3 mにも満たない歩道に電柱と街路樹が同居しているのが見かけられるが、植樹条件を歩道幅員の最低幅にとらず道路全体のそれからとっているために出てきた問題である。

西欧モデルに出発したわが国街路樹の問題点の1つは、西欧の実情を詳しく検討することなく、理想郷と見たところにある。いま、モデルとした当時の西欧をもう一度詳しく研究しなおしてみる必要があるゆえんである。

### 5. おわりに

1870年代、ようやく自治体にポストを獲得しはじめた造園家達の手で都市緑地の管理が行なわれるようになるドイツで、街路樹批判がいくつかあらわれる。R. バウマイスターは都市計画における緑地問題に関心の深い人物だが、その著作のなかで、建物がぎっしり軒を連ねる都市中心部の街路樹を鋭く批判し、代わりに広場を設けることを提案した。(図3参照。これは60~70年代にパリでみられた例だが、図の上下に一本ずつ走る狭い道路は、街灯はあるが植栽できるほどの幅員がない。そこでこの二本の道路をつなぐ道を広げて建物の谷間に広場を創りだしている。バウマイスターの主張と同じである。) そしてそこでは樹木の生育も良好で交通の妨害にもならず、

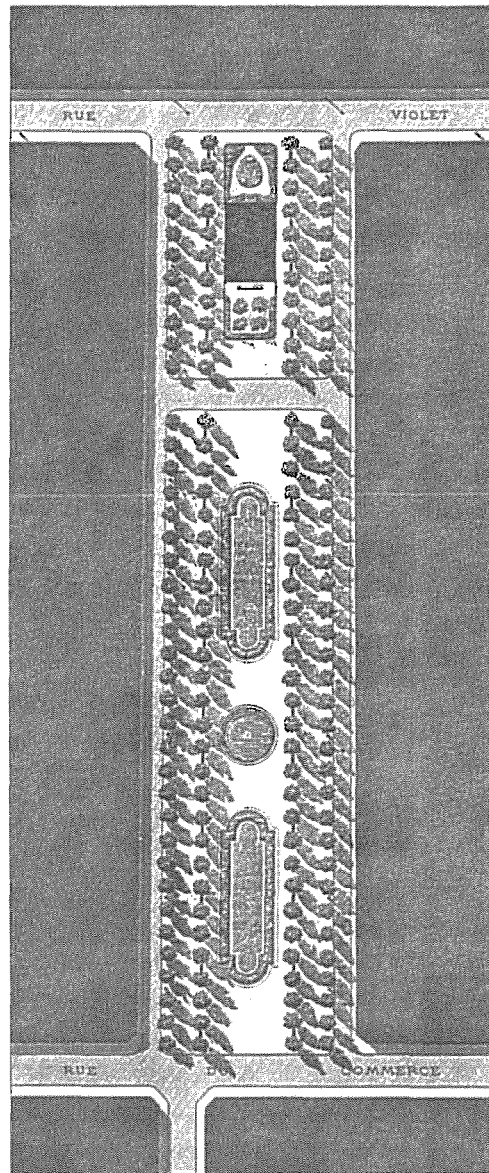
痛めつけられもしないし、また地面を舗装せず植物で被覆することもできると述べた<sup>1)</sup>。

さらに1877年にはJ.シュテュッペンが、単に並んでいるだけでは街路樹が本来発揮できる美的な印象は全然望めない。それが病気にかかっていたり、……、植樹の仕方や管理に手落ちがあったりすれば印象はさらに悪くなる。また逆に最高の手入れがなされたからといって、街路樹が交通の妨げになったり、美しい建物をおおいかくしてしまったりすることもあるのだ。

と述べている<sup>2)</sup>。シュテュッペンもやはり都市計画に緑を持込むことを常に語っていた人物である。しかし緑を都市に持込めと主張する一方で、彼らには一応の批判的視点があった。

むろんこうした街路樹の批判は表面的に見るかぎり鋭い批判とはいえない。しかし日本の造園家は、まず欧米都市の街路樹の壮観に圧倒され、とにかく取入れることを急務にし、背景にあるこのような批判にはおそらく目が向かなかったのであろう。それは時代的制約であって問題にすべきことではないという見方もできよう。だが現在も造園家が、素朴な肯定論ののっとなって、街路樹をとにかく増やす方がよいという考えに陥りやすい点が問題である。わが国の道路の発達とその現状や、緑陰に対する好みの国民性など、さまざまな観点からそうした態度を再考すべきであり、またそのために街路樹の歴史を正確にあとづけておく必要がある。

本稿はきわめて大ざっぱに近代都市計画と街路樹の歴史をふりかえってみるにすぎない。個々の詳しい事例や造園家以外も含めた街路樹論については後日別稿で述べたい。



・ PLACE DE GRENELLE ・

図3 パリ、グレンネル広場の植栽 (文献6より)

## 文献および註

- 1) 三浦伊八郎『並木』昭和133年(初版, 昭和3年)「はしがき」。
- 2) 東京市政調査会『街路樹』(『都市講話第1冊』)大正14年。井下清の講演をまとめたもの。
- 3) 上原敏二『植木の植栽と配植』(『樹芸学叢書 III』)昭和48年。上原は『造園大系第6巻 植栽・並木』昭和49年、でもほとんど同じ主張を行なっている。

- 4) HENNEBO, D.: Städtische Baumpflanzungen in früherer Zeit. in: MEYER, F. H. (Hrsg.) *Bäume in der Stadt*. Hannover, Berlin 1979.
- 5) L. マンフォード『都市の文化』昭和49年, 生田勉訳。
- 6) ALPHAND, J, Ch, A.: *Les Promenades de Paris*. Paris 1867-72.
- 7) STÜBBEN, J.: *Der Städtebau*. (Handbuch der Architektur 9) Darmstadt, 1890.
- 8) BAUMEISTER, R.: *Stadterweiterungen in technischer, baupolizeilicher und wirtschaftlicher Beziehung*. Berlin 1976.
- 9) STÜBBEN, J.: Über die Anlage öffentlicher Platz. in: *Deutsche Bauzeitung* 11, 1877.

## Summary

Is it absolutely necessary to plant trees on the roadsides for the modern city planning? In fact, it is a comparatively new idea to plant trees on the roadsides in the city planning. Why is the idea widespread that the roads in the city must have street trees? The author tries to make the reason clear through analyzing the historical development of street trees.

It is most characteristic that the demerits of street trees have been discussed less than their merits in Japan. The Japanese had developed tree-lined roads (kaidō) which combined the cities. But in Meiji Era they regarded street trees of the modern city planning as something quite different from the traditional tree-lined roads, because the idea of street trees was imported from Europe. They accepted the former as the ideal equipment of the city, for they generally thought that the European idea of city planning was ideal. It is one reason why the Japanese have not developed the critical thought on the street trees in cities.

The street trees in Europe, where the modern city planning was born, had two origins:

1. The tree-lined straight "walk" born in the Italian gardens in 15th and 16th century. It was introduced as "allée" to the French gardens in 17th century and developed into the street axes in the Barock city planning under the absolutism. The trees on both sides of the street axes were changed into the street trees in the modern city. It may be said that they were born under the idea of feudal powers.
2. Tree planting on the bastion (bulwark) of the fortified city. It was transformed into the green avenue ("boulevard" in French, "Ringstrasse" in Germany etc.) by demolishing the fortifications. The transformations were the demand of the bourgeois who had the naturalistic ideas and regarded the outdoor recreation as an ideal part of their lives.

The historical development of the street trees of the city in Japan depended upon the fact that the Japanese accepted them as an absolute attachment for the city streets, although they were special equipment of the European cities as we have seen. Looking back the history of transplanting the idea of street trees from Europe, we should consider the street trees again through examining the situation of the roads in Japan and our national taste for the trees.