

■ 研究論文

近代的並木街路としての明治神宮表参道の成立経緯について

A Study on the Formation Context of Meiji Shrine's Omotesando Avenue, as a Modern Boulevard

永瀬 節治*
Setsuji NAGASE

Abstract : Omotesando Avenue, which is the symbolic approach to Meiji Shrine, but also has the characteristics of a wide urban road lined with zelkova trees, was part of Tokyo's city planning projects during the Taisho Period. The primary resources of this study were the review of the context of its formation using documents on the development of Meiji Shrine, documents on the development of roads in the city of Tokyo, and Tokyo City Planning Committee conference minutes. Further, the relationship between the concept of street trees and that of trees lining shrine approaches were considered using specialist journals of the time. Through the conference discussion and the design changes, it is clear that the unusually wide sidewalks and trees were provided for the great number of visitors to the shrine. The zelkova trees were regarded to be an appropriate choice for such shrine approaches and were also considered to be representative of the Kanto landscape. Therefore, while an increased use of the automobile and local military activities of the time were also considered, the traditional notion of shrine approaches contributed to the formation of the resulting modern boulevard.

Keywords: *Meiji Shrine's Omotesando Avenue, Tokyo city planning project, shrine approach road, boulevard, street trees, rows of zelkova trees*

キーワード : 明治神宮表参道, 東京市区改正事業, 参宮道路, ブールヴァール, 街路樹, 樺並木

1. はじめに

(1) 研究の背景と目的

世俗領域から樹林地を擁する聖域へのアプローチである神社参道は、並木やモニュメントを備える等、他の道とは異なる独自の空間概念で捉えられてきた。さらに近代の国家神道体制のもとで、神社は天皇制と結びついた参拝施設として位置づけられ、特に重要な神社においては、境内の森厳さとともに、参道にもそれに相応しい空間像が求められた。

一方、欧米を範とする都市計画の展開の中で、近代都市が備えるべき要素として、ブルヴァールと呼ばれる並木を備えた広幅員街路の概念が導入された。

大正期に造営された明治神宮への参宮道路として、市区改正事業により計画された明治神宮表参道（以下、表参道）は、国家的な参拝施設のための大規模な参道であると同時に、ブルヴァールとしての素質を有する街路空間を実現し、今日も東京を代表する並木道となっている。本研究は、このような表参道の空間を成立させるに至った背景や、計画をめぐる一連の経緯を検証し、当初の表参道が備えていた意味と成立空間との関係を明らかにすることを目的とする。

(2) 既往研究

表参道の街路空間に関して、これまで篠原（1984）¹⁾、越沢（1989）²⁾、石川（2001）³⁾などが、大正期に実現した近代的な並木街路の一例として取り上げている。しかしながら、欧米の都市デザイン導入の観点からは、同じく明治神宮に関連して築造され、我が国初のパーク・システムを実現した内外苑連絡道路（裏参道）や、絵画館へのヴィスタを実現した外苑のイチョウ並木に大きな関心が向けられる傾向があり、それらに先立って築造された表参道に関しては、踏み込んだ言及が見られない。

また佐々木（1993）⁴⁾は、日本における欧米のブルヴァール受容の一例として表参道を捉え、計画経緯についても一定程度触れているが、主眼は実現した空間自体の内容に置かれている。

これに対し古賀（1997）⁵⁾は、旧都市計画法における初の風致地区指定へ至る文脈から表参道を取り上げ、計画をめぐる市区改正委員会の議論にまで踏み込んで論じているが、風致概念のあり方が考察の中心であり、街路空間自体を捉えたものではない。

また関連研究として、同時代に実現した美観道路である行幸道路の成立過程に関する竹下ら（1999）の研究⁶⁾がある。

これらに対し本研究は、神社参道と近代街路設計の概念の交差点に表参道の空間を位置づけ、その成立の経緯と意味を捉えるものである。

(3) 研究の方法

本研究は文献調査による。明治神宮の造営経緯の概要を既往研究から把握した上で、まず表参道の計画経緯について、『公文雑纂』、『明治神宮造営誌』、『明治神宮外苑志』、『東京市道路誌』、『東京市会史』、『都史資料集成』、東京市区改正委員会及び都市計画東京地方委員会の議事録等の記述を元に検証を行う。さらに『庭園』、『庭園と風景』等の雑誌、『東京市の街路樹』、『街路樹』等の書籍から、戦前の街路樹に対する考え方を検証し、表参道の特徴づける樺並木の成立の意義を考察する。

2. 計画の背景と成立までの経過

(1) 明治神宮表参道の概要

明治神宮表参道は、港区北青山三丁目付近の青山通りを起点に、内苑入口前の神宮橋（山手線陸橋）へ至る延長約1km、幅員20間（約36.4m）、うち両側各4間（約7.3m）の歩道を備えた直線道路であり、途中を横切る旧渋谷川付近を最低位とするV字型の縦断線形を有し、沿道に連なる樺並木により特徴づけられる（写真-1）。このような街路空間や樺並木に対しては、戦前期より「東京最初の公園道路」⁷⁾、「近代都市の代表的街路樹」⁸⁾など、欧米のブルヴァールやパークウェイに匹敵するものとしての見方があった。一方で、広がりを持つ青山通り側の入口には常夜燈が設えられ（写真-2）、また当初渋谷川に架けられていた参

* 東京大学大学院工学系研究科都市工学専攻

道橋の橋台地には「黒松を主木とする小庭園が設けられ参拝者の小憩に供すると共に霊域の近きを告げ」⁹⁾る等、あくまで明治神宮への「参宮道路」として計画された(図-1)。



写真-1 現在の表参道



写真-2 表参道入口の常夜燈

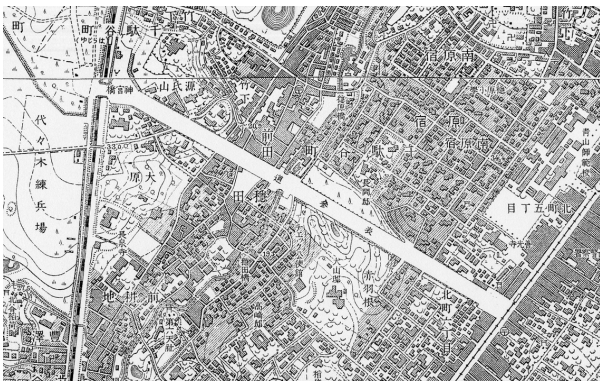


図-1 1921年測図の表参道付近の地形図

(大日本帝国陸地測量部による1万分の1地形図「四谷」「三田」の一部を合成)

(2) 神宮創建と空間計画の端緒

明治神宮創建の経緯については、山口(2005)¹⁰⁾が詳細を明らかにしている。それによれば、天皇崩御直後の1912年8月に、京都桃山への陵墓造営が決定したのを受け、東京において明治天皇を記念するものとして浮上したのが「神宮」であった。その内容や候補地等を巡っては種々の議論があったが、1913年10月に神宮創建が閣議決定され、具体的内容は同年12月の官制により設置された神社奉祀調査会に委ねられた。同調査会は、翌年2月に鎮座地を代々木の南豊島御料地に決定し、同年7月の第7回調

査会において、社格、例祭日、社殿形式をはじめ、青山練兵場跡への外苑造営や、境外道路等についても決定された。

表参道に相当する道路は、このうち「境外道路二関スル件」において、内外苑連絡道路とともに地方団体で新設する道路として定められた¹¹⁾。その内容は、「青山四丁目ヨリ千駄ヶ谷町大字原宿字南原宿ヲ経テ代々木練兵場入口水無橋北方約一町境内表参道ニ接続スル線路延長約拾貳町幅員十二間(中央車馬道約九間左右歩道約各一間半)」というものであり、幅員は12間、ルートの起点は外苑付近の青山四丁目に設定され、青山通りから緩やかに分岐して内苑南端へ向かう形態をとっていた(図-2)。

なお、前述の山口によれば、内苑・外苑の造営や、その敷地等に関する神社奉祀調査会の決定内容は、1912年8月の阪谷芳郎(東京市長)、渋沢栄一らを中心とした東京各団体連合協議会による、神宮に関する「覚書」の内容をほぼ踏襲するものであった。さらにその背景には、日本大博覧会計画(1912年に中止)が存在し、1908年には青山練兵場、代々木(南豊島)御料地、及び両敷地を連絡する土地が、会場敷地として定められていた¹²⁾。また計画を受け、連絡用地の買収も実施されていた¹³⁾。神宮創建に際し、これらはそれぞれ、外苑、内苑、内外苑連絡道路の用地へとそのまま移行され、表参道に相当する道路¹⁴⁾のみが、新たに設定されることとなった。またその設定に際しては、南面する社殿に対し、裏側にアクセスする連絡道路は参道として不向きであると考えられ、一方で当時、隣接する代々木練兵場で実施される観兵式行幸のための道路整備が要請されていたことから、両者を兼ねるものとして、青山通りから内苑南側へ至る道路が計画された¹⁵⁾。

(3) 空間成立へ至る経過

神社奉祀調査会による計画決定から風致地区指定に至るまでの経過をまとめたのが表-1である。

東京市内から豊多摩郡千駄ヶ谷町、渋谷町へ至る連絡道路と表参道は、東京府側との協議を経て東京市が築造することとなり¹⁶⁾、また裏参道(連絡道路)の築造は当然延期し、まず表参道から築造されることとなった¹⁷⁾。具体的な計画に関しては、市長、市参事会を中心に、起点について青山四丁目(神社奉祀調査会案)と青山六丁目(現起点)が、幅員について12間、15間、17間を検討された¹⁸⁾。ようやく1918年2月の市区改正委員会において、青山六丁目を起点とし、幅員15間、両側歩道各4間半(第1等第2類街路)の計画案が提出され、議論を経て可決される¹⁹⁾。

その後、市会において幅員20間への設計変更を求める意見書が提出され、1919年7月の市区改正委員会において、幅員20間、両側歩道各4間(第1等第1類街路)への設計変更が決定される²⁰⁾。しかし用地買収や予算調整等の難航から、事業は鎮座祭を控えた翌年に及び、急ピッチで工事が進められた²¹⁾。鎮座祭前にひとまずの完成をみたものの、鎮座祭の直前に、歩道幅員各4間の設計を3間で施工する手違いが発覚する²²⁾。

1920年11月1日に鎮座祭を迎えた表参道には、青山通り側入口に鳥居形の大緑門が設えられるとともに、内苑入口までの両側沿道は常夜燈で飾られ、多くの参拝者で混雑した(図-3)²³⁾。なお、山手線原宿駅も明治神宮への最寄り駅となったが、青山通りの市電を利用して表参道から向かうのに対し、「裏道より参宮する感がある」と認識されていたようである²⁴⁾。

一方、あるべき幅員を欠いた歩道とともに、多数の参拝者の通行に対する砂利道の不便等も認識され、また植樹も実施されていなかったことから、鎮座祭後に改修計画が持ち上がる。またこの機会



図-2 神社奉祀調査会による計画案(『公文雑纂』纂1333所収)

に、庭園協会理事会は独自の改良案を作成し、同年12月に東京市長及び内務大臣に提出している²⁵⁾。

1921年3月の都市計画東京地方委員会にて、歩道を幅員4間のアスファルト舗装とし、植樹等を施す改修計画が決定され、同年11月末にほぼ完成することとなる。なお櫓は同年秋に201本が府費により植樹され、その他の植樹及び付帯工事は翌年春に完了した²⁶⁾。なお表参道の沿道の奥行10間は、1926年9月に我が国初の風致地区に指定されることとなる²⁷⁾。

このように、今日に受け継がれる表参道の空間は、1914年の神社奉祀調査会の決定から8年あまりの歳月を経て成立することとなったが、次章で論じるように、その計画過程においては、表参道の空間像をめぐる様々な議論が見られた。

表－1 表参道の築造の経過

年月日	表参道の関連事項
1914. 7. 6	神社奉祀調査会による計画案の決定 (幅員12間：中央車馬道9間、両側歩道各1間半)
1916. 1	東京市による最初の計画案の策定 (幅員12間)
1918. 4	東京市改正委員会において計画決定 (幅員15間：中央車馬道6間、両側歩道各4間半)
5. 27	東京市会「明治神宮ノ参宮道路ニ関スル意見書提出ノ建議」を可決(幅員20間への設計変更を要望)
1919. 7. 3	東京市改正委員会において設計変更を承認 (幅員20間、中央車馬道12間、両側歩道各4間)
1920. 1. 1	都市計画法(旧法)の施行
3. 26	都市計画東京地方委員会による事業年限延長の承認
9	道路の竣成
10	施工上の手違いが発覚(歩道幅員3間で施工)
11. 1	明治神宮鎮座祭
12. 24	庭園協会理事会による建議案 「明治神宮参道の改修に就て」提出
1921. 3. 24	都市計画東京地方委員会において改修計画を承認 (歩道幅員4間への改修・舗装工事、植樹等)
1921. 11. 30	改修工事の完成
1922. 春	植樹その他付帯工事の完了
1926. 9. 14	沿道両側の奥行10間を都市計画風致地区に指定



図－3 鎮座祭を迎えた表参道入口(『明治神宮御写真帖』所収)

3. 計画過程における表参道の空間像

(1) 東京市区改正委員会(1918年2月, 1919年7月)

本章では、当初計画から改修計画へ至るまでの議論を、東京市区改正委員会議事録(1918年2月, 1919年7月)、庭園協会理事会による建議案(1920年12月)、及び都市計画東京地方委員会議事録(1921年3月)の段階毎に追い、計画意図や当時の計画に対する認識を検証する。まず本節では、鎮座祭へ至るまでの段階として、2度の東京市区改正委員会の議論を検討する。

(i) 1918年2月の市区改正委員会

市参事会と市当局の数年に亘る検討を経て1918年2月に提出された表参道の計画案は、幅員15間、うち中央車馬道6間、両側歩道各4間半の1等2類街路とするものであった。同案において特筆すべきは、幅員比3:4:3という、当時としてはかなり余裕のある歩道空間を確保している点である²⁸⁾。審議の冒頭から、このような幅員に対する疑問が投げかけられる²⁹⁾。

内務官僚として東京市区改正委員会の幹事を務めた池田宏³⁰⁾の説明によれば、同案は「東京市永久ノ利便」を考慮し、広幅員の確保のみならず、植樹帯等を設けることで「神宮ノ森蔵ヲ保ツコトハ最も緊要」であるとの考えにより設計された。また車道の幅員は、自動車が左右2列ずつ通行してもなお余裕あるものであり、歩道については、通常であれば幅員15間の道路に対し2間半で良いところを、植樹部分を含め約二倍の4間半確保しており、交通にも充分配慮して設計されたものであった。

このような計画案に対し、質疑応答は車馬道をさらに拡幅すべきとの主張との間で終始する。明治神宮は伊勢神宮と同様、多くの参拝者が想定され、さらに行幸・行啓も行われること、新年や祭日等の混雑時には、自動車等が輻輳するため、交通事故が少なからず想定されること、代々木練兵場への軍隊の交通動線を兼ねていること、また将来の電車軌道敷設の可能性などが、その根拠として挙げられた。

これらの主張はいずれも、歩行者以上に、当時増加しつつあった車両交通を重視してなされたものであった。代案として、以前検討がなされていた17間案³¹⁾や、また1等1類街路でさえ歩道幅員は3間であることから、総幅員15間のまま歩道幅員を1間ずつ削減し、8間の車馬道を確保する案が提示された。

これに対し池田は「市民ノ一般ハ寧ろ歩道ノ広キヲ望ミ居ル様思ハル」³²⁾とし、あくまで歩行者空間重視の立場から、原案の利点を主張し、さらに予算経費の問題も絡めながら、車馬道拡幅論との間で激しいやり取りが交わされた。途中、見かねた市参事会員の一人から、同日に至る計画経緯の説明などもあり、また池田の粘り強い主張が項を奏した結果、歩道幅員を削減する案は賛成者少数のため否決され、原案通り可決された。

一方、『東京市道路誌』に掲載されている「警視庁管内各車輛数累年比較表」³³⁾によれば、1907年に僅かに16台であった自動車台数は、1912年に298台、審議当時の1918年には1,813台、表参道竣工時の1920年には3,695台と、飛躍的に増加しており、本格的な自動車社会の到来が予見されるべき状況にあった。当時の自動車交通を重視する論調³⁴⁾は、その後も表参道の計画内容を規定することとなる。

(ii) 1919年7月の市区改正委員会

1918年4月に15間案の認可を受けた後も、車馬道を広げるべきとの論調は根強く残ったようである。早くも同年5月に、市会では内務大臣宛てに、幅員20間への変更を求める「明治神宮ノ参宮道路ニ関スル意見書提出ノ建議」を可決する。その主旨は、市内から明治神宮へ至る唯一の道路であることから、竣成後には「人車ノ輻輳甚シキ」に至ることを憂慮したものであった³⁵⁾。

その後、設計内容や財源等の調整が行われ³⁶⁾、ようやく翌年7月の市区改正委員会において、あらためて幅員20間、中央車馬

道12間、両側歩道各4間、市区改正街路において最大級の1等1類街路への変更が具申される³⁷⁾。

審議においては、当局から「将来ノ交通状況ヲ考ヘマス時ニハ、ヤハリ表参道ハ之ヲ二十間ニスル方ガ然ルベシト云フ考カラ」³⁸⁾設計変更を行った旨が報告される。同委員会の審議には図面が付されていたようであり、どちら側に拡張されるのか、渋谷川の橋の両側の部分(橋台地)は何か等、具体的な設計内容に関する若干の質疑応答を経て、異議なく速やかに可決された。

車両交通を重視する論調に譲歩する形で設計変更がなされた結果、車馬道は2倍に拡張された一方で、歩道は4間半から4間へと若干削減され、最終的に幅員比は1:3:1となった。「将来ノ交通状況」とは、則ち車両交通の増大を予見したものであった。また前年の15間案の審議において、電車軌道の敷設の可能性について議論となった際、計画者側は6間の車馬道ではなく歩道に敷設するとの立場を取っていたが、設計変更の際に、車馬道への軌道敷設をも想定して幅員が決定されたことも考えられる。

(2) 庭園協会の理事会による建議案(1920年12月)

度重なる計画変更の後によりやく着工され、何とか鎮座祭前に竣成した表参道であるが、急ピッチで工事が進められる中、4間で設計された歩道が3間で施工されてしまう。

鎮座祭後の1920年12月24日、このような機会を積極的に捉え、庭園協会理事会による建議案「明治神宮参道の改修に就て」が、内務大臣及び東京市長宛てに提出された³⁹⁾。そこでは、欧米都市の「公園道路」のような街路を実現しようとする専門家の思惑を反映した、理想的かつ具体的な空間像が示されている。

1921年1月の『庭園』に掲載された同建議案は、まず表参道を「本道路は欧米に於て見る所の公園道路又は並木大路Parkway or Boulevard(ママ)に比す可きもの」と明確に位置づける。続けて「殊に参宮道路にありては努めて崇高なる風致を帯びしめ最も壯観を呈する記念道路の設計たらざるべからず」とし、そのためには沿道の建築制限のない土地利用の現状は相応しくなく⁴⁰⁾、本来の設計である4間の歩道幅員も、並木の植栽に不十分であると同時に、沿道居住者と参拝者の通行が錯綜するため有効幅員も十分でなく、「参宮気分を損する」としている。

また有効幅員の大きさの真の意義は、「神宮参拝道路として崇厳の風致を装はしむる」点にあるとし、参拝者の通行量への対応に留まらない、景観面からの視点を明確に示している。

そして具体的な改良案においては、車馬道を減じ、中央に参拝者のための有効幅員3間歩道を設け、その両側に「神苑の崇高なる森林の延長」となる櫟の植樹帯が設けられる。また両側歩道は沿道居住者用として3間のまま維持し、三角楓又は槐を植えることにより、動線並びに景観の効果をも棲み分けながら、参道空間を内包したブルヴァール像を示している(図-4)。

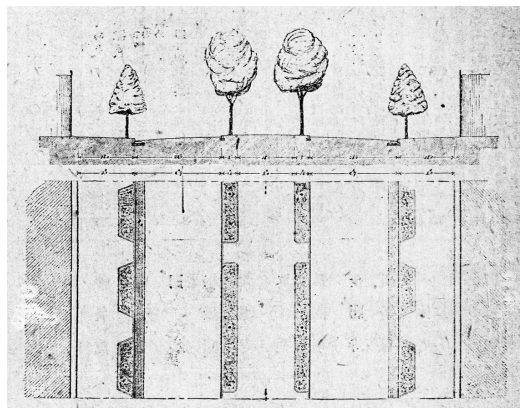


図-4 建議案の挿図(『庭園』3(2)所収)

市区改正委員会における議論が主として交通上の観点からのものであったのに対し、庭園協会理事会による改良案は、風致・景観創出の観点からあるべき空間像を提示しており、表参道に対する当時の専門家の認識を把握することができる。建議文の最後に、これらに要する費用は当初設計への改修費用と大差ない旨が記されるが、結果的に、車馬道幅員を大胆に削減した同案が容れられることはなかった。

(3) 都市計画東京地方委員会(1921年3月)

鎮座祭の翌春、1921年3月の都市計画委員会は、表参道の施工上の手違いを発端に不正工事が発覚し、世間を騒がせた一大事件を受け、市当局にその経緯と改修内容の意義に対する説明を求める場となった⁴¹⁾。改修計画の主な内容は、当初の設計通り、歩道を幅員4間に改修するとともに舗装を施し、さらに植樹を行うものであった。幹事の説明に対し、不正防止にいかにつとめるのか、なぜこのような事態に至ったのか、これは単なる予算年度の延長なのか、あるいは当初の設計とは違うものになるのか、一応は出来上がっている道路に更なる予算を計上して改修を行う必要性はあるのか等、様々な問いが投げかけられる。

検討を重ね周到に設計を行ったにも関わらず、不完全な格好で出来上がってしまい、更にそれが元で事業自体に疑念が向けられる等、計画側にとっては極めて厳しい状況であったが、しかしこのことで、当初の設計内容の意義が再確認されることとなる。

まず事態の具体的な経緯について、今度は東京市助役の立場で臨席した池田宏が説明を行う。池田によれば、そもそも通常であれば幅員20間に対し3間の歩道で良いところを、特に4間として決定したのは、「其参道ノ性質上カラ考ヘマシテ全国ノ人々ノ参詣ヲスル道デアル、市民ハ申スニ及バズ、全国ノ人々ガ参拝ヲ致ス道路デアルカラ、普通ノ道路ト違ヒマシテ、歩道ハ十分ニ取ツテ置カナケレバナラヌ」⁴²⁾という主旨からであった。一方で、土地収用の協議、物価高騰による予算計画の立て直し等により事業が遅れ、一方で鎮座祭が迫ってきたため、工事を急がなければならぬという「特殊ノ事情」が生じ、重大な過失に誰も気づかぬまま施工が命じられてしまった⁴³⁾。それが判明した際には鎮座祭が目前に迫り、工事が間に合わない事態を当局では心配し、そのまま出来上がってしまったのであった。

さらに池田は、今回の改修計画の意義について、単に3間の歩道を4間にするととどまらないとして以下のように強調する。

「素ヨリソレガ重要ノ点デアリマスガ尚此ノ道路ガ出来上リマシテカラ後ニ、参拝致シマス者ノ様子ヲ見マスルト、如何ニモ多数ノ者デアリマス、設計ノ当時ニ予想致シマシタヨリモ数ガ余程多イノデアリマス、而モアノ道路ハ全ク新シク開キマシタ道路デアリマスガ故ニ、十分ニ固メラレテ居リマセヌ為ニ、日々参拝致シマス者ハ洵ニ難儀ヲ致シテ居リマス、殊ニ雨ノ日雪ノ日等ニナリマス、如何ニモ国民ガ赤誠ヲ覃メテ神宮ノ前ニ額カウト致シマス人々ノ為ニモ、洵ニ氣ノ毒ニ堪ヘナイヤウナ状態デアリマス依テ此ノ場合ニ於キマシテ歩道ニハ相当ノ方法ヲ持チマシテ舗装工事ヲ行ヒ、而シテ数十萬ノ参拝者ノ為ニ心持良ク其誠意ヲ達スルコトノ出来ルヤウニ折角百七十有餘萬圓ヲ投シマシタル此東京市ノ仕事ニ意義ノアルヨウアニ致シタイ、斯様ニ考ヘルノデアリマス、今一ツハ其歩道ノ上ニ相当ノ植樹ヲ致シマシテ、夏ノ炎天焼クガ如キ時デアリマシテモ、参拝スル所ノ人々ガ、幾ラカデモ日陰ヲ迎リツツ樂ニ参拝ノ出来ルヤウニシタイ、斯様ナ考カラ実質ノ意味ニ於テ尚仕事ガ残ツテ居リマスガ故ニ、其実質の意味ニ於ケル仕事ヲ併セテ致シタイ、斯様ナ主旨ヨリ此案ガ提出サレタ次第デアリマス」⁴⁴⁾

池田の力説が功を奏し、改修計画は異議なく承認されることとなるが、同委員会において、4間の歩道幅員や植樹の意義があらためて明示された。それは当初の「森厳ナル道路」という観点か

らではなく、池田が「実質の意味ニ於ケル仕事」と説明するように、舗装の実現、緑陰の確保による多くの参拝者への配慮であり、その必要性は、不完全ながらも実際に表参道の供用を開始することで実証されることとなった。同委員会はまた、通常の広幅員道路とは異なる「参宮道路」としての表参道の特殊性を再確認する場となった。

(4) 小結

このように、表参道の計画過程では、その幅員のあり方をめぐって議論が推移した(図-5)。多数の参拝者の通行が想定される「参宮道路」に対しては、庭園協会理事会の建議に見られるように、欧米並みのブルヴァールを実現しようとする専門家の思惑が存在し、当時としては異例の幅員4間の歩道が確保され、豊かな樹冠を有する櫟の植樹を実現することとなった。しかしながら、幅員15間のうち両側各4間半の歩道が確保されていた当初設計(幅員比3:4:3)から、最終的に幅員20間に両側各4間(幅員比1:3:1)に至った経緯を踏まえれば、東京市公園課長として街路樹整備を主導した井下清が回想するように⁴⁵⁾、相当の植樹帯を確保したい計画者側の意思がありながらも、車両交通を重視する論調が優勢な中では、幅員4間の歩道を確保するのが精一杯であったと言えよう。しかしながら、櫟の植樹を許容する幅員が確保されたことで、表参道は欧米のブルヴァールに匹敵する、近代的な並木道としての特質を帯びることとなる。

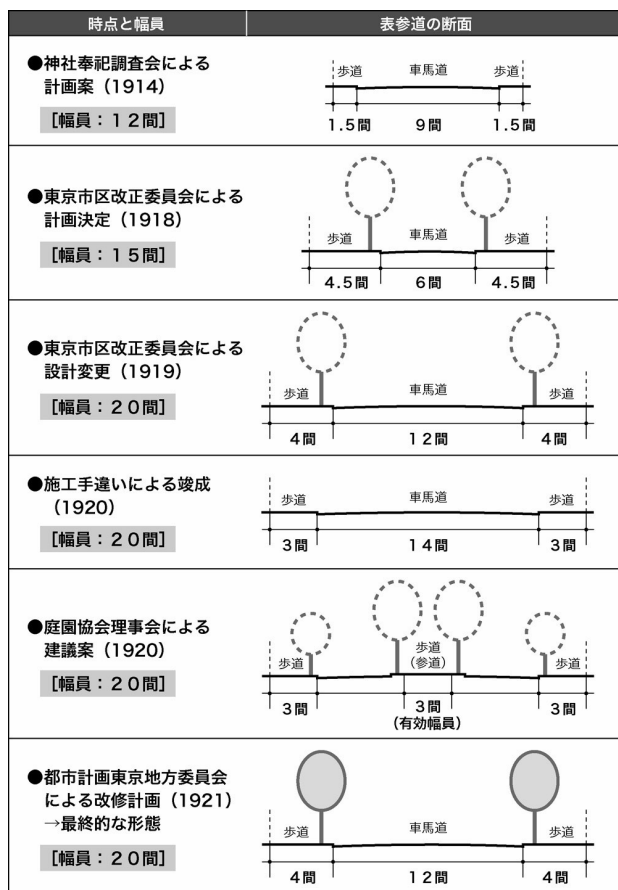


図-5 表参道の幅員の変遷

4. 街路樹としての櫟並木の意義

(1) 戦前期における街路樹の展開と櫟並木

表参道の特徴づける櫟並木について、『東京市道路誌』によれば、「当時本参道に植栽すべき並木には如何なる樹種を用ふるかに就て種々考究し遂に櫟を最適として之を植栽するに決し」、東

京府の希望により府費を以て201本が植樹されたとされる⁴⁶⁾。また、鎮座祭に合わせて1920年11月に刊行された『明治神宮』には、表参道に関して、「歩道には明春を期して高四間の櫟の並木が五間の樹隔に植へられる筈である」⁴⁷⁾とあり、改修前の当初設計の段階から、櫟の植樹が想定されていたことが分かるが、樹種の選択理由については明記されていない。

一方、表参道以前に、櫟を街路樹として用いることは一般的なものではなかった⁴⁸⁾。高木である櫟の植樹に際しては、相当の幅員を有する歩道が必要であり、市区改正期の街路整備状況を踏まえれば、実用的な樹種と見なされなかったことが考えられる。

その後、1919年に公布された道路法に基づく街路構造令において、歩道への植樹が正式に規定されるようになるが、さらに1923年の関東大震災を経た帝都復興事業が、東京における街路樹拡大の契機となった。震災前の街路樹約24,600本のうち約14,300本が焼失したとされるが⁴⁹⁾、1934年6月の『庭園と風景』には、「六大都市街路樹概観」と題して、東京、京都、横浜、大阪、名古屋、神戸の各市における前年度の街路樹の状況が掲載されている⁵⁰⁾。これによれば、当時の東京市(1932年の隣接5郡編入後)の街路樹総数は55,765本であり、6市総数の45%を占めている。そのうち櫟の植樹は東京市のみに見られ、記載本数は239本であり、大半は表参道のものであると考えられる。

また1938年3月の東京市の街路樹現況によれば、総数は79,755本、そのうち櫟は366本であり、さらに表参道の櫟は187本と記載されていることから、櫟が街路樹として徐々に普及してきたことが窺えるが、依然として表参道のものが半数を占めていたことが分かる⁵¹⁾。

これらの情報によれば、近代街路樹としての本格的な櫟並木は表参道で初めて実現し、帝都復興以降、若干の普及が見られるものの、戦前は表参道に代表されるものであったことが推察される。

(2) 街路樹としての櫟の位置づけ

欧米から公園系統(パーク・システム)の概念が導入され、内外苑連絡道路において実現することとなった大正期においては、公園を補完する側面から並木道が捉えられ、街路樹の空間設計が検討されるようになる。東京市技手の三木謙吾(1925)⁵²⁾は、歩道と車道の間に植樹帯を設ける型式を掲げながらも、当時の東京市において、植樹帯を有する街路は神宮裏参道(内外苑連絡道路)と皇居馬場先門外の道路のみであり、大半の道では幅員が狭い為に、歩道部分に植樹している現状を指摘している。また商業地への植樹は、日本では例が多いものの、架空電線や看板等が樹木の生育を妨げるため適当でなく、欧米の並木道は住宅街や公園の周囲に限られ、「真に旺盛な並木を育てるのにはそれが至当な事」であると述べている。

一方、街路樹としての櫟に関する記述は、1925年の『街路樹(都市講話第一冊)』に見られ、表参道に並木として植えられているものとした上で、「この樹は住宅区域には適するかと思つて居ります。しかし商業街とか工業街に於きましては相当な整枝をすることが困難であるのと、強い反射熱や悪い空気に堪へないのではないかと思います、目下は実験中なのであります」⁵³⁾と述べられており、櫟の都市環境への適応性はまだ実証されておらず、表参道の並木は、街路樹実験の側面があったことが分かる。

また1938年刊行の『東京市の街路樹』にも、「本来の形姿を充分に表し得る障害物なき路線に植栽されて居る。架空線又は地先家屋の関係から抑止剪定を必要とする処は勿論適当でない」⁵⁴⁾と、同様の捉え方がなされている。

さらに井下清も、戦後に刊行された『街路樹』の櫟の説明の中で、「街路緑地において長年に成長せしめる雄偉な樹として欧米のElm treeに比すべきものである。地上十五尺程度を直幹としその上を杯状に叢生せしめた自然形のすつきりした樹形は街路風

景として最も調和よく他に匹敵すべきものがない。(中略) 広い並木大路の樹として又は街路緑地の主木としては最も優秀なものである。」とし、「東京の明治神宮表参道の並木は植栽後約二十余年でわが国街路並木の随一とされ」ていたと述べている⁵⁵⁾。

これらの記述が明示するように、本格的な植樹帯こそ確保できなかったものの、表参道における幅員4間の余裕ある歩道空間は、櫟のような高木を植樹する上でも必要不可欠のものであった。さらにその生育を妨げることなく、「旺盛な並木」を実現する上で、周囲は住宅地とすることが理想とされていた。沿道の風致地区指定は、このような文脈からも解することができる。このように、表参道における櫟並木の空間設計には、ブルヴァールに匹敵する空間を実現しようとする意図が反映されていたと考えられる。

(3) 参道樹としての櫟と郷土性

一方、表参道における櫟の選択には、ブルヴァールの概念とは別の視角が存在する。明治神宮への「森厳なる」参道である以上、参道並木としての適否が当然ながら検討されたものと考えられる。特に国家神道体制下の戦前期においては、神社境内の崇高な風致とともに、境外の参道並木に対しても、それに相応しい形態が求められた。

戦前期の論考として、明治神宮造営局、外苑管理署を経て内務省神社局技師となった田阪美徳(1939)^{56), 57)}は、参道並木の樹種として相応しく且つ最も多く見られる松、杉等の常緑の針葉樹や、カン類、クス等の常緑広葉樹に対し、四季を通じて風景を変化させる落葉樹は、街路樹としては理想的であるものの、「参道並木としては適当なるものとは云ひ難い」としている。ただし「落葉樹中より強いて参道並木樹を求むれば先づケヤキを可」とし、「関東地方の如くケヤキの適地に於て、雄大長喬に生長し得るケヤキは、その樹姿の壮麗なる」ことから適当なものと捉えている。一方で表参道については、「その植栽手法、近代道路としての表参道に街路樹的取扱を為したるもので、ほんとうの意味に於ける参道並木とは見做し難い」とし、参道にブルヴァール的な性格が結合したものである点を指摘している。

また井下も、地方の道路並木や参道並木を、沿道建築との関係により形態が規定される街路樹と区別して捉えた上で、「参道並木の基調とすることは崇高にして荘重な景観と参道を荘厳にする意義を持つことのために杉、樅の如き崇高にして幽雅なる並木が迎えられ、やや明快なるものとして赤松、黒松、櫟、山櫻等が植栽される」⁵⁸⁾とし、櫟を適種として捉えている。

一方、国木田独歩の『武蔵野』(1898)⁵⁹⁾以降、東京の郊外に発見された武蔵野の風物に対する関心が高まる中で、1918年には郷土雑誌の先駆的存在である『武蔵野』が刊行されるが、その中で、樹形の美しい櫟は、武蔵野の風景を特徴づけるものとして捉えられている⁶⁰⁾。また前記の田阪も挙げるように、関東には、府中の馬場大門(大国魂神社参道)、大宮の氷川神社参道、雑司ヶ谷の鬼子母神参道など、櫟並木を備えた著名な参道が存在していた。特に府中においては、1916年に府中町青年会により『武蔵国府名蹟誌』が刊行される等、郷土の史蹟保存の動きが活発になる中で、1924年には馬場大門のケヤキ並木が史蹟名勝天然記念物法による天然記念物に指定されることとなる⁶¹⁾。大正期の愛郷運動は、交通機関の発達による地域開発を背景に、郷土の史蹟や風景保存の動きとなったものであるが、中でも樹林地等の風致を有する神社は、そのような郷土性を象徴する存在として認識されていた⁶²⁾。

同様の考え方は、内苑樹林地の計画に見られるように、明治神宮造営の思想にも関わっていたと考えられる。神宮造営に携わった田阪は、外苑植栽の主な樹木となったケヤキについて、長喬で悠大であり、「またよく関東特有の景観を為すもの」であると述べているが⁶³⁾、東京への熱烈な神宮誘致運動を発端とする経緯を

鑑みても、表参道への櫟の導入は、参道並木としての適性に加え、それが東京・武蔵野の郷土性を体現する点においても、根拠を有していたと言える。

(4) 小結

表参道の特徴づける櫟並木は、明治以降の近代街路樹の展開における櫟の導入の嚆矢として位置づけられ、またそれは、4間という余裕のある歩道空間が確保されたことではじめて実現できたものと考えられる。

一方、大正期の愛郷運動の中で、櫟は武蔵野の風景を特徴づけるものとして認識されており、さらに関東地方には、馬場大門等の著名な櫟の参道並木が存在していたことも、表参道の樹種としての妥当性を裏付ける一因となったと考えられる。

ただし神社局技師の立場にあった田阪は、参道並木として理想的なのは常緑樹であり、落葉樹である櫟は、必ずしも最適なものではないとしているが、このような言説は、国家神道下での神社の備えるべき風致をめぐる観念に、少なからず規定されていたと思われる。一方で、市区改正(都市計画)街路である表参道への導入に際しては、井下も指摘するように、むしろ樹形の優れた高木である点が重視されたと考えられる⁶⁴⁾。これは「森厳さ」の文脈に沿ったものであると同時に、街路の景観設計上の観点であり、広幅員の街路形態との調和が、少なからず考慮されたものと考えられる。即ち、参宮道路という特殊な条件のもとで、壮麗な街路に相応しい街路樹のあり方が検討され、櫟並木の実現に至ったと見ることができる。

表-2 当初の表参道が備えた意味と、近代並木街路としての性格

明治神宮表参道の空間的特色	参道(参宮道路)としての意味	近代的並木街路としての性格
延長(区間)・線形	・長大で記念碑的な一直線のアプローチ ・東京中心部からの参拝者の誘導	・機能的・近代的な街路線形 ・中心部と周辺部の結節
幅員(全体:20間)	・神宮参道としての森厳さ ・多量の参拝交通への対応	・大都市に相応しいゆとりある街路空間
幅員(車道:12間)	・多数の参拝車両への対応	・増加する車両交通に対応したゆとりある幅員
幅員(歩道:各4間)	・徒歩による多数の参拝者への対応 ・十分な植栽空間の確保(参道の森厳さ、参拝者への緑陰の確保)	・安全でゆとりある歩行空間 ・十分な植栽空間の確保
櫟並木	・神社参道に相応しい樹種 ・関東の地域性・郷土性の体現	・モデルとしてのブルヴァール、パークウェイに相応しい豊かな並木

5. まとめ

本稿では、明治神宮表参道の成立経緯について、以下の点を明らかにした。

(1) 明治神宮関連施設の空間計画は、大半が日本大博覧会の会場予定地を転用したものであったが、表参道は明治神宮への「参宮道路」であると同時に、隣接する代々木練兵場への交通動線を兼ねる道路として、新たに計画されたものであった。

(2) 国家的参拝施設への多数の参拝者の通行が想定される表参道の計画をめぐっては、主にその幅員をめぐって議論が推移した。計画側は余裕のある歩道空間と、「神宮ノ森厳」を体現する植樹帯の付設を重視した案を提示したが、車馬道の拡幅を求める論調の中で、最終的に総幅員20間、中央車馬道12間、両側歩道各4間の市区改正設計1等1類街路として決定された。

(3) その後、工事が急ピッチで進められる中、歩道幅員を3間として施工する手違いが生じるが、鎮座祭を目前に控えていたことから、未舗装で植樹もなされないまま、不完全な形態で表参道の供用が開始された。このような機会を捉え、庭園協会理事会は、中央部に新たに参道(櫟並木の歩道)を確保する理想的な改良案を提示した。これは実現しなかったものの、参道とブルヴァールとしての性格を兼ね備えた、両義的な空間像を明示するもので

あった。また当初計画されていた4間の歩道幅員や植樹の意義は、鎮座祭以降の参拝者の通行実態により実証されることとなり、翌年の都市計画委員会において、歩道の幅員4間への改修と舗装、植樹等を施す改修計画が承認された。そこで強調されたのは、通行上の不便軽減や緑陰の提供といった、参拝（歩行）者への実質的な配慮であった。

（4）一方、表参道の櫟並木は、幅員4間の歩道空間が確保されたことで実現され、近代街路樹としての櫟の本格的導入の嚆矢となった。当初は実験的な植樹と捉えられており、戦前期を通して、表参道に代表されるものであった。また樹形の優れた落葉高木である櫟は、参宮道路の壮麗な形態に見合った、森厳な風致の創出に相応しいものとして捉えられたと考えられる。一方で、櫟は武蔵野を特徴づける樹木として人々に認知されており、関東には著名な櫟並木の参道が存在していたことも、樹種の妥当性を裏付ける一因になったと考えられる。

（5）以上のことから、表参道の空間には、国家的参拝施設である明治神宮のアプローチに相応しい森厳さが求められ、多くの参拝者（歩行者）の通行への配慮、櫟並木の導入など、神社参道という伝統的な空間概念が、その空間成立を促したと考えられる。一方で、豊かな並木を備えた歩道とともに、将来の自動車の増加を見据えた広い車道を確保し、一直線に延びる壮麗な街路空間は、欧米の「ブルヴァール」に重なる特徴を有しており、戦前期より、東京を代表する近代的並木街路として認識されるに至った（表-2）。

今日の明治神宮表参道は、東京の市街地の拡大とともに沿道の都市化が進展した結果、豊かな並木を有する都市景観の代表例として捉えられている⁶⁵⁾。しかしながら、表参道の空間が有する近代的並木街路としての性格は、参道としての明確な意味が付与されたことで、はじめて具現化したものであると言える。

補注及び参考・引用文献

- 1) 篠原修（1984）：日本の街並と近代街路設計：土木学会誌 69(8), 2-15
- 2) 越沢明（1989）：日本における広幅員街路とブルバールの計画・設計思想史：国際交通安全学会 270 プロジェクト報告書, 12-57
- 3) 石川幹子（2001）：都市と緑地：岩波書店, 218-219
- 4) 佐々木葉（1993）：近代都市景観デザインにおける欧米モデルの受容の手法と思想：東京大学学位論文, 132-134
- 5) 古賀史朗（1997）：風致の聖と俗 ―東京の風致地区を中心に―：原田勝正、塩崎文雄編：東京・関東大震災前後：日本経済評論社, 277-351
- 6) 竹下順子、斉藤潮（1999）：行幸道路の成立と美観意識に関する研究：都市計画論文集 34, 379-384
- 7) 東京市編（1939）：東京市道路誌：東京市, 462
- 8) 赤坂区史（1941）：東京市赤坂区, 1048
- 9) 井下清（1920）：明治神宮参拝道路と東京市小学児童の献木：明治神宮、庭園協会, 124
- 10) 山口輝臣（2005）：明治神宮の出現：吉川弘文館
- 11) 公文雑纂：纂 1333
- 12) 『日本大博覧会ノ概要』（臨時博覧会局、明治 41 年 5 月 14 日）には、「会場敷地には東京市青山練兵場、其付近及東京府豊多摩郡代々木御料地並右練兵場と御料地とを連絡する一帯の土地を以て之に充て」とある。（小野田泰直監修、布川弘解説（2003）：史料集 公と私の構造 第 5 巻 日本大博覧会と明治神宮：ゆまに書房, 235 所収）
- 13) 明治神宮外苑志（1937）：明治神宮奉賛会, 362
- 14) なお「表参道」という呼称は、1918 年 2 月 4 日の東京市区改正

- 委員会において、境外道路の位置づけに関する質問に対し、「又道路ハ表ナルカ裏ナルカトノ御尋ネナルカ之レハ青山通りヨリ宮城ニ達スル道路ナレハ表参道ナリ」とする池田宏の発言が見られ、この頃より使われ始めるものと思われる。（東京市区改正委員会議事録第 277 号, 22, 藤森照信監修（1987）：東京都市計画資料集成（明治・大正篇）第 26 巻：本の友社 所収）
- 15) 内務省神社局編（1930）：明治神宮造営誌：内務省神社局, 57-58
 - 16) 前掲書 15), 59
 - 17) 以下の経緯は、特に断りのない限り、前掲書 15), 349-352 による。
 - 18) この間の経緯は、『東京市区改正委員会議事録第 277 号』（藤森照信監修（1987）：東京都市計画資料集成（明治・大正篇）第 26 巻：本の友社 所収）による。なお、前掲書 15) (349-352) には、1918 年 2 月の市区改正委員会より前に、東京市は市会・市参事会の賛成を得て 12 間の計画案を同委員会に提出したが、同委員会は 17 間を主張し否決したとの記述があるが、議事録からはそのような事実は確認されない。
 - 19) 前掲書 18) による。なお、議事録には起点を青山六丁目とした理由は記されていないが、幅員をめぐる議論等を鑑みれば、現実問題として、用地買収の困難や道路新設に要する費用等が考慮された結果、全長を短縮するとともに、「起点より百五間の区間は公道に沿ひて取廣げ」（前掲書 15), 353) ることで築造できる現ルートに落ちついたものと推察される。
 - 20) 『東京市区改正委員会議事録 第 284 号』（藤森照信監修（1987）：東京都市計画資料集成（明治・大正篇）第 27 巻：本の友社 所収）による。
 - 21) 『都市計画東京地方委員会議事速記録 第 3 号』（都市計画東京地方委員会編（1932）、東京市政調査会 市政専門図書館蔵）15-16
 - 22) 明治神宮鎮座祭を控えた 10 月 29 日、市参事会員が参道工事を視察した際に、「約十町に亘る歩道悉く三間にして、且つ中央車道も其の基礎及び路面工事共、極めて粗笨軟弱なること」が発見され、さらにこれを発端として市の土木工事をめぐる不正が次々と発覚し、市長、市会議長はともに引責辞任する事態となった。（東京都編（2004）：膨張する東京市 都史資料集成 第 4 巻：東京都, 153-154）
 - 23) 大日本国民教育会編（1920）：明治神宮御写真帖：大日本国民教育会
 - 24) 明治神宮（1920）：庭園協会, 185
 - 25) 庭園協会理事会（1921）：建議案 明治神宮参道の改修に就て：庭園 3(1), 22-23
 - 26) 前掲書 7), 462-463 による。
 - 27) 指定区域は表参道入口に面する青山通り沿道の奥行 10 間を含み、内外苑連絡道路、外苑入口、府道代々幡神宮線も同様に指定された。（前掲書 13), 374-378）
 - 28) 当時の市区改正設計（明治 36 年に告示された新設計）における 1 等 2 類街路（幅員 15 間以上）の幅員構成は、中央車馬道が 10 間以上、左右歩道は各 2 間半以上とされ、また 1 等 1 類街路（幅員 20 間以上）においても、左右歩道は各 3 間以上とされていた（東京市区改正委員会編（1919）：東京市区改正事業誌, 102-103, 藤森照信編（1988）：東京都市計画資料集成 明治大正篇 33：本の友社）。なお本章 3 節で示されるように、実際には示された値以上の歩道幅員を確保する例は多くなかったと思われる。
 - 29) 以下の審議内容に関する記述は、特に断りのない限り『東京市区改正委員会議事録 第 277 号』（前掲書 18) による。
 - 30) 内務官僚の池田宏は、欧米の都市計画の視察から帰国した後、東京市区改正委員会の幹事として事業総括を行うとともに、道

- 路課長として道路法制定にも携わり、1918年5月には内務大臣後藤新平により創設された内務省大臣官房都市計画課の初代課長に就任する。さらに1920年12月には、後藤新平の東京市長就任と共に同市助役へと転出し、後藤市長の右腕として活躍する。表参道の計画はこのような時期に具体化し、当時の都市計画行政を牽引する池田の意欲的な姿勢が反映されていたものと思われる。(渡辺俊一(1993):都市計画の誕生 国際比較からみた日本近代都市計画:柏書房,170-171)
- 31) ただし池田は、17間案においても車馬道幅員は同様に6間であったと述べている。(前掲書18),16)
- 32) 前掲書18),18
- 33) 前掲書7),349-350
- 34) 当時の『都市公論』にも、「自動車問題に就て」(1918年9月)、「自動車改正論」(1919年1月)といった題目がみられ、当時のこの問題への関心の高さが伺える(『都市公論第一巻(復刻)』,不二出版,1988所収の「都市公論総目次」による)。さらに1919年3月には道路改良会が結成され、翌年に路面改良に対する内帑金が下賜されたのを受け、東京市は本格的な路面改良(舗装)事業に着手することとなる(前掲書7),149-150)。なお自動車による参拝者のために車馬道を広くとるべきとの主張は、「東京市百年ノ後ヲ慮リタルモノ」(前掲書18),21)とみられ、記念碑的な道路であるがゆえに、将来の自動車交通を見越した先駆的なものにしたいという意思が垣間見える。
- 35) 『東京市会史 第4巻』(東京市会事務局(1935),1185-1186)による。なお「道路広場ハ現設計ノ儘トス」という但し書の他は、歩車幅員については触れられていない。
- 36) 前掲書15),350-351)によれば、幅員拡張に対する市の財源がネックとなり、直ちに市区改正委員会への具申とはならなかった。また前掲書20),10)によれば、「宮内省ヨリ拾五萬円ノ御下賜金」が内定したことで、財源にも目処がついたようである。
- 37) 以下の記述は『東京市区改正委員会議事録 第284号』(前掲書20)による。
- 38) 前掲書20),11
- 39) 前掲書25)
- 40) このような考え方は、1926年の我が国初の都市計画風致地区の指定につながる。
- 41) 以下の記述は『都市計画東京地方委員会議事速記録 第3号』(前掲書21)による。
- 42) 前掲書21),15
- 43) 池田の釈明によれば、市区改正設計では原則として20間幅の道路に対し3間であるため、議案の調整に際し、担当者は従来通りの3間幅で起案するという手違いが生じ、担当上司の側でも、特に注意を要した設計であったため、当然設計通りに行われたものと考えていたようである。(前掲書21),16-17)
- 44) 前掲書21),18-19
- 45) 井下は、1929年5月に開催された公館の前庭をめぐる座談会において、表参道に関して「初めから相当研究されたが、あの道路は儀式的行列が青山の通りから通ると云ふことが前提とされた。それで車道の幅は何うしても狭くしてはいかぬと云ふので、植樹帯が狭くなった。もう少し道路の左右に植樹帯が欲しいが、それがとれなかった。」と述べている。(本郷高德ほか(1929):公館の前庭を語る:庭園と風景11(6,7),6)
- 46) 前掲書7),463-464
- 47) 前掲書9),123
- 48) 明治37年~38年の東京市内の街路樹調査によれば、計6448本のうち、柳3424本、桜2336本、松216本、楓99本、梧桐45本、其他328本となっている(前掲書7),p.454-455)。また東京市における街路樹整備の基礎となったのは、1907年に子爵福羽逸人と林学博士白澤保美により提出された「東京市行道樹改良案」であるが、この時に街路用樹として選定されたのは、篠懸木、百合木の外国産種2種、公孫樹、梧桐、七葉樹、三角楓、槐、水木、木岑、赤芽柏の在来種8種に、従来からの柳、桜の2種を加えた12種であり、樺は含まれていない。(前掲書7),457-458)
- 49) 東京市政調査会編(1925):街路樹(都市講話第一冊):東京市政調査会,49
- 50) 横井時綱(1934):六大都市街路樹概観:庭園と風景16(6),15-17
- 51) 東京市役所編(1938):東京市の街路樹:東京市
- 52) 三木謙吾(1925):街路並木の話(第二回):庭園と風景7(3),15-16
- 53) 前掲書49),42
- 54) 前掲書51)
- 55) 井下清(1952):街路樹:東京市政調査会,60-61
- 56) 田阪美徳(1939):神社の参道並木:公園緑地3(7),7-8
- 57) 田阪美徳は、1920年7月から明治神宮造営局で内外苑の造営に携わり、1926年10月以降、外苑管理署技師を務めた後、1936年9月からは内務省神社局技師として、各地の官国幣社の林苑整備に関与している。(前島康彦編(1970):田阪美徳先生遺稿集:田阪美徳先生記念会,181)
- 58) 前掲書55),50-51
- 59) 国木田独歩(1898):武蔵野:国民之友365,366
- 60) 例えば白澤保美(1920)は、家屋の周囲に樺を仕立てる武蔵野の村落の特色を挙げ、「武蔵野の村落と「ケヤキ」並樹とは必ず離るべからざるもの」であると述べ、著名な並木として府中の馬場大門や雑司が谷の鬼子母神のものを挙げている(白澤保美(1920):武蔵野の森林並其特長:武蔵野3(3),18-25)。また三木謙吾(1924)も、旧幕時代に人工的に植えられたものでありながらも、「武蔵野の景色を説明するには、なくてはならぬものの一つ」と述べている(三木謙吾(1924):武蔵野に生ふる木(其の三):武蔵野7(1),47-50)。
- 61) 府中市郷土の森博物館(2005):国指定天然記念物 馬場大門のケヤキ並木 府中市郷土の森博物館ブックレット7
- 62) このような当時の認識として、例えば本郷高德(1927)は、神社と郷土風景の関係について、「勿論、神社の森は神社其のもののためではありますが、美しかりし郷土風景の次第に減じ行きつつある悲惨なる環境の間に立つて、若し神社の森が昔ながらのままに残されたとしたら、如何にそれが貴く、美しく又郷土の人々の目に懐かしく見えることでありませう」と述べている。(本郷高德(1927):神社と森林とに就て:庭園と風景8(11),24)
- 63) 田阪美徳(1931):明治神宮造営造園史:都市公論14(3),108
- 64) 井下(前掲書55),47-48)は、「その地方に縁故のある樹種を植栽する場合にはその樹固有の風景が街路を支配する」ことになるとしながら、その事例として、日光の杉並木は「参道の崇厳を保つために杉を選び、その結果として直線的な神々しい風景が生じ」たものであり、表参道の樺並木についても「神宮の参道であつて左右に高い建築があるために、一般街路並木よりは高く鬱々とした崇高な並木に仕立てられた」のであるとして、その樹形を重視して導入されたという見方を示している。
- 65) 例えば『渋谷区景観計画(素案)』においては、表参道について「日本を代表する、美しい街並み、賑わいのある商業地の景観」と表現している。(渋谷区(2007):渋谷区景観計画(素案),39:渋谷区ホームページ<<http://www.city.shibuya.tokyo.jp/kurashi/machi/index.html>>,2008.9.20参照)
- (2008.9.30受付,2009.5.9受理)