

近代街路におけるプロムナードの 成立と展開に関する研究

濱元 優¹・篠原 修²

¹非会員 東京大学大学院工学系研究科社会基盤学専攻修士課程（〒113-8656 東京都文京区本郷7-3-1, E-mail:hamamoto@keikan.t.u-tokyo.ac.jp）

²フェロー会員 工博 政策研究大学院大学（〒105-0000 東京都港区六本木7-22-1, E-mail:shinohara@grips.ac.jp）

近年良く耳にするプロムナードだがその日本における起源はあまり知られていない。戦災復興に至るまで日本では数多くのプロムナードが設置されてきたが、それらがどのように成立し、展開してきたか不明な点が多い。本論文ではプロムナードとみなされる事例を当時の文献、雑誌などから40例抽出し、分析を行った。この分析から、当時の風潮及び敷設された事例の多さを踏まえ明治神宮関連事業及び帝都復興事業の両事業によってプロムナードが成立したことを明らかにした。また日本におけるプロムナードの展開を水辺、防火帯、公園連結、歩道発展、集客力と特徴を5つに系統立てて論じることで、その様子を知ることが出来た。

キーワード: プロムナード, 近代街路, 歩行空間, 設計

1. はじめに

(1) 背景と目的

高度経済成長の下、急速な発展を遂げてきた我が国であるが、近年は経済性重視の都市開発や自動車中心の交通計画が見直される転換期にあたっている。特に街路を歩行者重視の空間にしようとする動きは大きく、質の高い歩行空間の整備が望まれている。歩行空間の代表の一つとしてプロムナードが良く取り上げられ、その整備も数多く行われている。プロムナードという設備、言葉は全国各地で氾濫しているといえるが、それらの全てが質の高い歩行空間を有しているとは言えない。これはプロムナードがどのようなものであるかが曖昧になっており、水辺の散策路や緑陰にある小道などといったイメージのみで整備が進められていることが一因と考えられる。一方で戦前に敷設された街路の中には明治神宮内外苑連絡路や隅田公園など明確な設計意図を持ったプロムナードが存在していた。しかし過去日本でプロムナードがどのように展開してきたかは体系的に論じられておらず、西欧から輸入されてきたプロムナードがどのように日本で成立してきたかという点も明確になっていない。

そこで本論文では、明治期から戦災復興に至るまでに、プロムナードが如何に成立し展開していったのかということを中心に、時代を戦災復興までとしたのは、その事業が明治以降の市区改正計画や帝都復興事業など

街路設計の試行錯誤を反映したものになっており、全国的に展開された唯一の事業であるからである。

(2) プロムナードの定義について

本論文の方法は、論文、雑誌、写真等の文献調査が主体となる。それらからプロムナードを抽出していくためにまずプロムナードの定義を辞書等から確認した。岩波書店の広辞苑、講談社の日本語大辞典等によると、プロムナードと遊歩道、散歩道はほぼ同義に捉えられており、これらは散歩を楽しむことを目的とした歩行空間という定義がなされている。そもそもpromenadeはフランス語であり、これがそのまま英語やドイツ語に借入されている。語源はラテン語のprominareであり、その原意は「おどして前へ」または「家畜等を牧場に追いたてる」である。後者の意味が転化して、ぶらぶら歩く、の意味になったと考えられている。そこでO.E.D, Britanica等の辞典を用いてpromenadeがどのように説明されているか調査した。その結果、外国語におけるプロムナードの概念には次の特徴が挙げられる。楽しむ、他人の目を意識する、運動を目的とした公共の場における歩行、そのための歩行空間ということである。

以上から本論文では①計画・設計等の段階において散歩等の言葉を含む道路、②図面、写真等に散歩等の施設が存在する道路、③雑誌や文献等で散歩を楽しむという記述のある道路、とする。

2. プロムナードの成立

(1) 欧風化時代（1880年頃まで）

まず抽出した事例を年代順に並べた年表を表-1に示す。最初に明治維新の前後に敷設された街路に着目する。開国を機に我が国には横浜、神戸、長崎に外国人居留地が成立した。そこでは外国人技術者により西欧の街路を模したものが敷設されている。横浜では1866年にプロムナードが根岸湾を望む位置に完成し、当時の日本人はこれを遊歩道と訳したとされている。このプロムナードには呼称が存在しないために本論文では便宜的に慶應遊歩道という呼称を与える。一方神戸では、J.W. ハートによって「Plan of the Foreign Settlement of Kobe」と題された図面が残されており、実測して得られて情報と計画を投影した情報が描き込まれている。そこには海岸に沿った道路に「Promenade」と記されており、そこには植樹帯も描かれている。こちらは海岸遊園と訳すことが多かったとされている¹⁾。また同じく横浜では、1873年に発生した豚屋火事を契機として居留地と日本人街を分界するために幅員が約36.6mの防火帯が計画された。設計はブラントンに任せられ、1877年にはほぼ完成し日本大通と呼称された。これは総幅員の3分の2を歩道が占め、並木が設置された。



図-1 当時の日本大通²⁾



図-2 竣工当時の銀座大通り³⁾

表-1 年表

慶應遊歩道			
-----	-----	-----	-----
海岸通り			1870
			M3
海岸遊園			
銀座大通り			
日本大通			
大通公園			
	表参道		-----
-----	-----	-----	-----
絵画前道路	内外苑連絡路		1920
			T9
日比谷通り	清洲橋通り	内幸町通り	
	山下公園	隅田公園	
	御堂筋		
	国立大学通り		

			1930
			S5
	大濠公園		
	生田川遊歩道	夙川公園道	
水光園通り	湘南道路	哲学の道	
	二十間坂通り	若松広路	
常盤台散歩道路	中ノ島公園		
	札幌都市計画街路		
	保健道路		-----
-----	-----	-----	-----
平和大通	久屋大通	若宮大通	1940
			S15
定禅寺通り	四日市線	常盤通り	
遊歩公園	五条通	西川線	
広瀬川遊歩道	星川通り	新川通り	

この時期、東京では訪れる外国人に対する玄関として銀座に煉瓦街が建設される。これは1872年に発生した京橋・築地の大火により一体が焼失したことが契機となっており、建物・街路など煉瓦街全体の設計をウォートルスが担っていた。この計画の中でも中心的存在であった銀座大通りは他に先んじて工事が進められ1874年2月頃にほぼ完成した。幅員は約27mであり江戸期の常識からは外れた広さを持っていた。また西欧の街路を模したために歩道や並木、歩廊、ガスなどが設置されたが、それらは今までの日本には存在しなかった歩行空間を創り出した。

(2) プロムナードの成立に至る下地（1880年～1910年）

上述したような外国人技術者によって敷設されたプロムナードは日本に西欧の街路、及びプロムナードというものを日本に知らしめたといえる。しかし1880年頃から約40年間もの間、日本には新たなプロムナードはほ

とんど造られなかった。その後 1910 年代に入ると東京を始めとして幾つかの都市でプロムナードが散見されるようになるが、この間に日本でプロムナードが成立するための下地が形成されていったと考える。その下地とは次の3つに分類される。一つは西欧への視察、留学等による日本人技術者のプロムナードの咀嚼、次に法令等の整備。最後は新しい街路を設置出来得る大規模事業の発生である。

a) プロムナードの概念の咀嚼

この時期、様々な日本人技術者が西欧に訪れその様子を日本に報告、紹介している。その中でも造園関係の技術者による言説にはプロムナードに関するものが多く見られる。1922 年に上原敬二が雑誌『庭園』に寄稿した文章ではプロムナードとそれに類する用語を、西欧の例を用いて紹介しており、井下清は同雑誌で西欧の植民地である東南アジアや南米におけるプロムナードについて記述している。これらの言説の存在は、日本人がプロムナードという設備を理解しつつあったことを示し、またそれを日本国内に広めるのに役立つと考えられる。その中でも特に本多静六、本郷高德らの主催する庭園協会は「都市に於ける水邊散歩道路保存の必要」と題した建議案で、日本におけるプロムナードの必要性を述べている⁴⁾。

また折下良延や大佛次郎らは当時の日本と西欧における散歩に対する概念の違いをそれらの著書の中で言及している⁵⁾。折下は同時に日本にも西欧と同じように散歩をその主眼においた公園及び街路が必要であると述べている。この日本人の散歩に対する概念が変化したことを端的に表している例が銀座煉瓦街である。煉瓦街は大通りが 1874 年、煉瓦街自体も 1877 年頃に完成したにも関わらず、日本の玄関としての役割は果たしていたが、大衆の足は雨漏りなどの設備的な原因もあってなかなか寄り付かなかった。しかし 1890 年代に入ると煉瓦街は賑わい出し、1900 年頃には銀座をそぞろ歩くことに対して「銀ブラ」という言葉が誕生した。この変化の原因は勿論日本の経済力の向上も考えられるが、銀座煉瓦街の持つ歩行空間の魅力、また歩くこと自体の楽しさが日本人に認知され出したことが大きいと考える。

b) 法令における言及

先に述べたような歩行空間への関心の高まりは法令等の中にも見られる。銀座煉瓦街、横浜の日本大通にも歩道は設置されているが、初めて歩道の設置が明記されたのは東京市区改正計画においてである。東京市区改正計画は紆余曲折を経ているが、歩道の設置という点においては芳川案から新設計まで一貫して失われていない。その芳川正自身は 1884 年に「市区改正意見書」の中で「道幅に一定の度なく、市街に齊整の状欠けるを以て知

るべきなり。然るに当時にては、車馬の通行稀少にして、吾人の不便を感じることなかりしと雖、輒今西州の文明東漸せしより、馬車人力車電信及鉄道馬車等盛に行るの今日に至りては、従来の道路既に狹隘に堪えず、通行の人々頗る危険を極め、右往左転、輒もすれば車馬の蹄圧するところとなり…」と歩道設置の理由を述べている⁶⁾。

また 1919 年の街路構造令においてはさらに「遊歩道」の記載が見られる。これに対し雑誌『都市公論』には、「交通の目的による區別に就ては交通するものゝ種類に依りて差別をしなければならぬ、又交通上の危険を防止すると云ふことの為に街路の種類を分つて置く必要があるのであります、即ち車道、歩道、遊歩道、高速車道、自転車道等の區別をする必要があるのであります」と当時の評価が書かれている⁷⁾。また遊歩道には植樹を義務付け、歩道にも交通に支障がない限り植樹することと記されている。これは歩道や遊歩道の設置を交通の安全上の区別だけではなく、歩行空間の質にも配慮していることが見て取れ、その様な意識が当時高まりつつあったことを示している。しかし遊歩道の具体的な定義をするには至っておらず、この後の法令においては遊歩道の記載は失われてしまっている。

c) 東京における都市改造の試み

銀座煉瓦街建設の後、東京では都市改造の試みとして大きな事業が 2 つ計画された。官庁集中計画と東京市区改正計画であるが、前者はごく一部を除いて実施せず、後者も財政難等を原因として成果としてはほぼ日比谷公園の新設と一部の街路の拡張のみに終わってしまっている。しかし大正後期から昭和初期にかけて、複数の街路を拡張、新設し得る大きな事業が 2 つ行われた。明治神宮関連事業と帝都復興事業がそれにあたるが、これらは前述の二つと異なり、大きな成果を日本にもたらした。さらにこれらの事業には当時の風潮、つまり歩行空間の質に対する配慮、に大きな影響を受けた設計になっており、さらにこの後の日本の街路に対して与えた影響もまた大きなものとなった。

(3) プロムナードの成立

これらの下地の上に、明治神宮関連事業では 3 つ、帝都復興事業では 5 つのプロムナードが設置された。欧風化時代に設置されたプロムナードは外国人のために、外国人の手によって設計されたものであるが、この時期に設置されたものはそのどちらも設計主体が日本人であった。このことが欧風化時代と最も異なる点であり、そのためかプロムナードはこの後各地に広がりを見せる。よってこの時期に日本におけるプロムナードは成立したと考える。

この成立に多大な影響を及ぼした人物の一人として折下良延が挙げられる。折下はこの時期に設置された8つのうち絵画館前道路、明治神宮内外苑連絡路、隅田公園、山下公園という4つの設計に携わっており、さらに帝都復興事業においては全体の街路樹計画にも携わっている。折下の思想の根底にあったものは「ブルバード・システム」又は「パークウエー・システム」と呼ばれるものであり、折下は当時講演会で、このシステムを「立派な並木道で諸々に散在する公園を巧みに連絡する式」と説明しており、またこの方式を強く推薦する理由を「「ブルバード・システム」は「ブルバード」の網を市内に張る事になりますから、散在式の公園に比して何れの地点よりも遥かに早く新鮮なる空気を呼吸する機会を与える。即ち最も軽便な運動法である所の散歩の場所並に休息の場所を手近に供へる事になるのであります」と述べている⁹⁾。先の2つの事業では財政や土地問題により完全には達成されなかったが、結果として日本に多くのプロムナードをもたらした。また折下は絵画館前道路において遊歩道を初めて導入している。

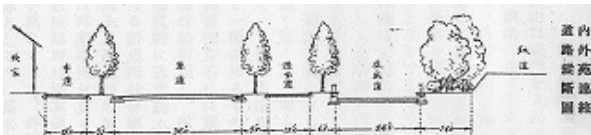


図-3 明治神宮内外苑連絡路断面図⁹⁾

3. 日本におけるプロムナードの展開と系譜

(1) 系統分類

プロムナード成立後戦後復興事業に至るまで日本では様々なプロムナードが敷設されたが、それらは次の5つ、①水辺型②防火帯型③公園連結型④歩道発展型⑤集客力型、に系統立てて考えることができる。系統別に並べた系譜図を表-2に示す。

次に系統ごとの特徴と展開を概観する。

a) 水辺型

水辺型のみを系譜図を表-3に示す。この系統の特徴は極めて単純であり、プロムナードを水辺に、もしくは水路等と一体に設計を行ったことである。この系統に属す事例は、日本のみならず海外でも多く存在する。最も有名な事例は隅田公園であり、設計は折下である。隅田公園で特徴的な点として、江戸以来の名所であった墨堤や小金井桜といった堤や桜並木と、西欧由来のプロムナードの融合が挙げられる。これは同じく帝都復興事業で折下の設計した山下公園と比較すればその違いが見受けられる。その山下公園であるが、明治初期に敷設された海岸通りと一体設計であることが帝都復興誌から読み取れる¹⁰⁾。

またこの系統では歩行空間が車道から分離され、それのみでプロムナードを形成するという分離型が派生する。

表-2 全体系譜図

歩道発展型	防火帯型	公園連結型	水辺型	集客力型	
銀座大通り	日本大通		慶応遊歩道 海岸通り	海岸遊園	1870 M3
表参道	大通公園				
御堂筋		絵画前道路 内外苑連絡路	山下公園	隅田公園	1920 T9
		日比谷通り 内幸町通り 清洲橋通り	大塚公園	国立大学通り	
	生田川遊歩道 水光園通り 二十間坂通り 若松広路		夙川公園道	(湘南道路) 常盤台散歩道路	1930 S5
		札幌都市計画街路 (保健道路)	湘南道路 哲学の道 中ノ島公園 (札幌都市計画街路) 保健道路		
	定禅寺通り 四日市線 五条通 常盤通り 遊歩公園	(定禅寺通り)	星川通り 広瀬川遊歩道 西川線 新川通り	(星川通り)	1940 S15

表-3 水辺型の系譜図

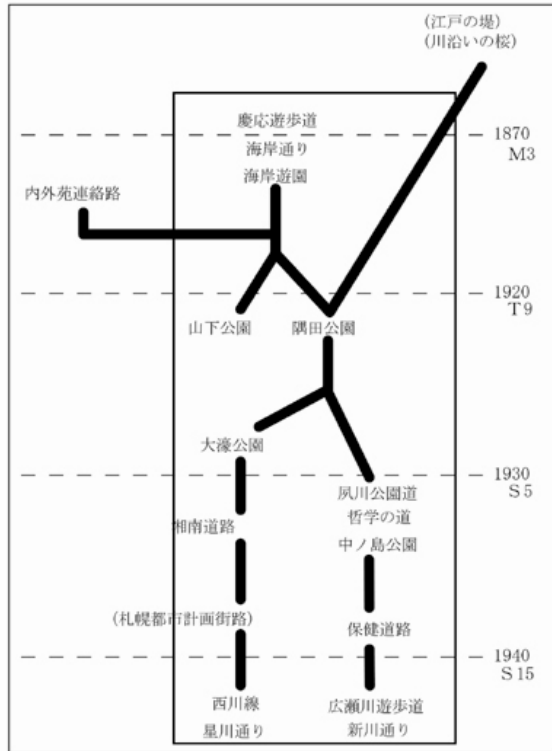


図-8 星川通り¹⁴

これは 1930 年代から始まり、その理由としては、他の交通機関、特に車の発達により街路における歩行空間の圧迫が進んだことや、小規模の河川が多い日本の特徴に見合った形態であったこと、また利用する土地が少なくても敷設できるという利点、などが考えられる。分離型の例としては兵庫の夙川遊歩道が挙げられ、これはその整備に当たり「松樹は極度に保存すること、堤防の斜面はなるべく緩斜面とし且芝付けを為し、人々が腰を下ろして休養出来る様すること、又美化の為に花卉を点植すること」とされ、水への接近や緑陰道としての性格が強調されている¹⁵。保健道路も分離型の一つであり、これは 1932 年から 1939 年の長期間にわたって調査・立案活動が行われた東京緑地計画という公園や農地、景勝地等極めて広い概念を含んだ計画の中で策定されたものである。都市計画決定された路線数は最終的に 15 本に及び、その延長は実に 244,000mに達しており、プロムナードを体系的に造ろうとした試みである。一方で本多静六、永見健一らによる大濠公園逍遥道路や折下良延の弟子である太田謙吉による湘南海岸公園遊歩道など車道も含め設計されたプロムナードも存在している。これらは熊谷の星川通りなど戦災復興事業においても敷設されている。

b) 防火帯型

防火帯型は其中で 2 種類の展開が起こっており、その系譜図を表-4 に示す。防火帯型とは、そのプロムナードが防火帯としての役割を期待されているものである。当時日本では街路の新設が行われる契機として最も大きなものが災害後の復興事業である。こういったこともあり、この系統も水辺型と並び多数敷設されている。そもそも防火帯としての広幅員街路という方策は明治以前の日本にも防火空地として取られることがあった。日本大通も防火帯として計画されたものである。帝都復興事業においても昭和通りが防火帯の役割を担っており、この街路には中央に植樹帯が設けられている。しかしこの主目的は防災機能と美観の向上のためであった。しかし 1930 年代から敷設される防火帯には遊歩道が組み込ま



図-4 竣工当時の隅田公園



図-5 竣工当時の山下公園¹⁰

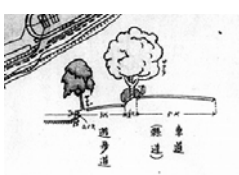


図-6 大濠公園断面¹²

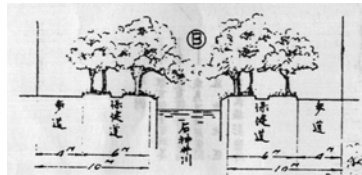
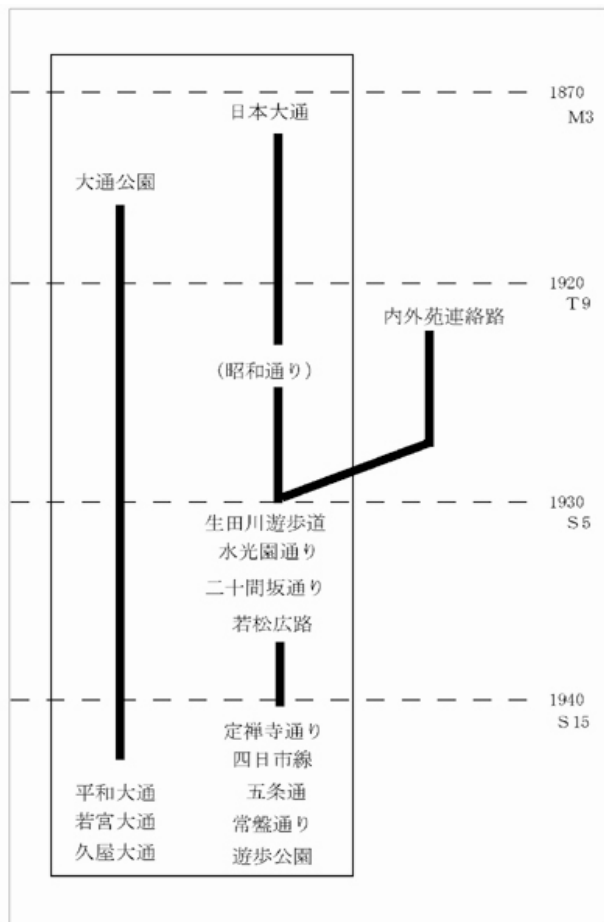


図-7 保健道路断面図¹³

表-4 防火帯型の系譜図



れる事例が登場してきた。函館では 1879 年や 1934 年など大火が度々発生しており 1934 年の大火では幅員 55m の防火帯の新設と 1879 年に設置されていた幅員 36m の防火帯の整備が行われた。その際にこれらをただの防火道路ではなく、防火緑樹帯道路として計画したのである。この 2 つの道路は中央部に遊歩道と植樹帯を有しており、55m 道路では中央部の 25.4m、36m 道路では 12.7m のそれぞれがグリーンベルトとして設計された。このグリーンベルトは非常時の防火帯としての機能は勿論、平時には市民の健康とレクリエーションに益することも目的とされている。そのためこの道路はその幅員にも関わらず、幹線交通路としては使用されず、路面電車も他の路線を走行している。その後 55m 道路は若宮広路、36m 道路は二十間坂通りとそれぞれ名前を変えた。また帯広にある水光園通りはグリッドパターンの街区を斜めに区切っているのが特徴であり、単純なグリッドに変化を加えている。戦災復興においては、広幅員であり美観に富むという特徴から駅前通りや市役所、県庁前通りなど各都市の顔となるような位置に敷設されていることが多い。

また札幌の大通公園も防火帯として計画、設置されたものである。これは 1871 年という早い時期に敷設されたが当時は空地であり、翌年に後志通りという呼称を与



図-9 四日市駅諏訪駅線⁶⁾



図-10 1917 年の後志通り（現大通公園）⁷⁾

えられ道路として扱われるようになった。しかし幅員が約 105m という広さのためか、1878 年には第一回農業仮博覧会の会場が設けられたり、運動会の会場となったりと最初から広場としての性格が強かった。1909 年には東京府から造園設計家の長岡安平を招き、彼に逍遙地としての計画を任せ整備を行ったことで、この大通は以降大通逍遙地という名称が一般化する。この名称からも読み取れるように、この大通は公園として捉えられていた。この大通公園と同系統のものは戦災復興に広島と名古屋に敷設された 3 本の 100m 道路が挙げられる。いずれも街路というよりは広場として使われている。

c) 公園連結型

前述したように折下はブルーバールシステムを神宮造営及び帝都復興において実現しようとした。明治神宮内外苑連絡路がこの思想を端的に表している。しかし帝都復興においては公園に連結する街路の歩行空間の質を高めただけで、実現には至らなかった。日比谷公園周辺では東京市区改正計画で敷設されていた街路の断面構成を変え、日比谷通りでは歩道を広く取り 4 列の植栽がなされ、内幸町通りでは中央に遊歩道が設置されている¹⁸⁾。また浜町公園に接続する清洲橋通りでも 4 列植栽となっているのが写真から見て取れる。しかしこの思想を実現するには広大な土地と全体を覆うような都市計画が必要であるため、国内では札幌で見られるだけである。札幌の都市計画道路網の決定は 1936 年であり、その決定理由書に「尚今後の都市施設として緑地帯の存置は独り市民の保健及都市の美観上必要なるのみならず、偶々火災其の他の災禍の突発に際しては是等施設に俟つべきもの

あるを以て、現在市内及び近郊に点在せる公園及自然緑地と連繫をとり、広路及緑地帯を考慮したる幹線街路を配したり。」と記載されているように、札幌の街路計画はこのブルーパール・システムを初めて本格的に配置したものであり、その断面も河川や緑地帯を取り込んでいる¹⁹⁾。また 1939 年にはこの街路網に合わせて風致地区の決定もなされた。指定された地区の多くは広路に沿ってその両側であり、これは沿道の建物をコントロールし広路の植樹帯と連帯して準公園的な風致景観を作り出すこと、また防火帯を創出することがその目的であった。しかしこの計画は戦後多くの広幅員街路が幅員縮小の変更されてしまい、目的は達成されなかった。一方で、この思想は外地の都市計画においてその理想を実現している。新京では新市街地予定地の小河川・低湿地をすべて公園として利用し、また伊通河に注ぐ数条の水を中心とする带状公園を骨幹とし、これを結ぶ連絡道路、主要街路に植樹帯を設け、さらに街園広場、住居地域内及び小学校隣接の小公園、それから市街地の外廓を取り囲む管



図-11 内幸町通り



図-12 日比谷通り

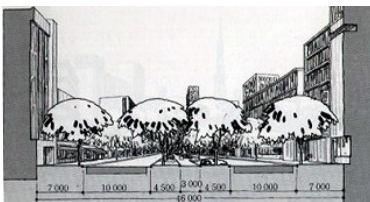


図-14 定禅寺通り断面図²⁰⁾

状緑地帯を設置した。同様に哈爾濱では南北に走る2本の河川両端を全て緑地とし、その中央の幅員 120m の緑化遊歩道と合わせて3本の緑地幹線が配され、さらにこれに直行して幅員 120m の緑化遊歩道も設置された。

戦災復興事業では、仙台市が公園と街路、緑地を含めた広大な公園構想を持っていた。しかしこれも実施の段階で大幅に縮小されてしまい、最終的には定禅寺通りを西公園に接続させることで当初の面目を保った。この定禅寺通りは幅員 46m のうち中央部に幅 12m の緑地帯を設けており、全体で 157 本の樺が植えられている²¹⁾。

d) 歩道発展型

歩道発展型はその数が非常に少ない。銀座大通りがこの系統を代表しており、表参道及び大阪の市区改正計画で敷設された御堂筋が続いている。これらに共通することは、街路の敷設が他のプロムナードと違い散歩や逍遥といったことではないことを主目的としており、敷設後に周辺、特に沿道の雰囲気が変化すると共にプロムナードに変化したものである。銀座煉瓦街は外国人に対する近代化の象徴として整備が行われたが、後には沿道の商店が文化の最先端を取り入れ、他にはない空間を作り出したことにより人々が散歩を楽しむようになっていった。表参道でも参道という性格から植樹が十分に成されるように求められ 1:3:1 という高い歩車道比で設置されたが、さらに関東大震災後に同潤会アパートという日本初のコンクリート集合住宅が作られ、時代の先端を取り入れることにより人々が歩くようになった。この系統は歩行空間の質に加え沿道の施設が重要な役割を果たす必要がある。

e) 集客力型

当時からプロムナードの魅力を、人を集めるために敷設した事例が見られる。その一つが国立大学通りである。国立は郊外住宅の一つとして、箱根土地株式会社の堤康次郎が計画した街である。堤は文化が高く良質な「学園都市」を建設しようとし、当時のパンフレットには次のように記してある²²⁾。「中央大幹線は目貫の通りで道路

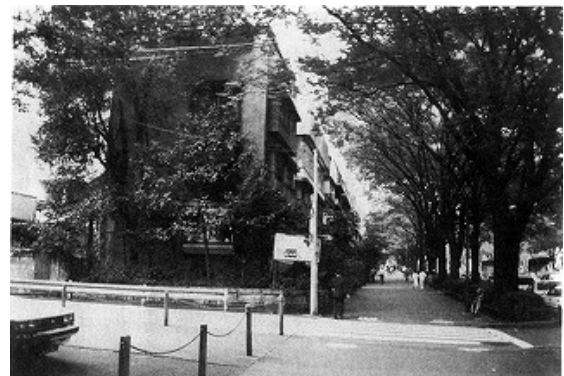


図-15 表参道²³⁾



図-16 国立大学通り²⁰⁾

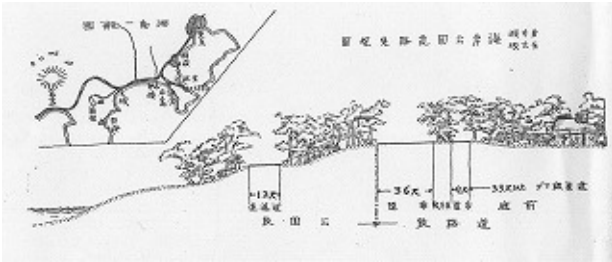


図-17 湘南海岸公園道路断面図

には銀杏、プラタナス等の美しい街樹が並木をなして車道、散歩道、人道等に分かれます。」この街路は幅員が43mであり、昭和通りとほぼ同じ程度のあることから、この住宅地における重要な要素であったと推察できる。さらにパンフレットに「人道」と区別され「散歩道」と書いてあることから、この「散歩道」がこの住宅地の魅力であることを強調している。同じ郊外住宅地でプロムナードを取り入れた事例が常盤台住宅地である。これもその分譲時のパンフレットに「常盤台住宅地が最も誇りに致しますのは完備した道路網で環状線式の散歩道が中央部を一周し…」とあり、プロムナードを強く押し出している²⁰⁾。また水辺型に属している湘南海岸公園道路についても、本田静六が「松林があり海水浴に適する場所で、砂丘のため排水もよく衛生的であり、且つ気候も極く穏和である。そこで天興の勝景地を保存助長し[中略]発展途上最も策の得たものであると信ずる。」と語っている²⁰⁾。他に知事の山県治朗も同様の発言を残しており、観光開発や別荘によるリゾート化のためにプロムナードを利用したことが読み取れる。

4. まとめと今後の課題

本論文ではまずプロムナードが西欧からもたらされた状況と、明治神宮関連事業と帝都復興事業において日本におけるプロムナードが成立したこと、またその要因を明らかにした。次いで戦災復興事業までのプロムナードの展開を水辺型、防火帯型、公園連結型、歩道発展型、集客力型、の5系統に整理し、それぞれの特徴を明らか

にした。

また本論文では戦災復興事業を一つの区切りとして捉えているが、その後から現在に至るまでのプロムナードの展開を追うことが今後重要となる。その調査を行うことでプロムナードの定義、及び現在の状況がより明確に把握できるであろう。また今後のプロムナードの整備にも示唆を与えることが出来ると考える。

参考文献

- 1) 丸山宏：近代日本公園史の発達，pp.175，思文閣，1994年
- 2) 越沢明：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，文化遺産としての街路，pp.14，1898年
- 3) 天野光一：近代街路の景観計画・設計思想発展史に関する研究
- 4) 庭園協会：建議案，庭園，1巻/2号，pp.64，1919年
- 5) 折下良延：都市の公園計画，学術講演会 講演速記，pp.3，1920年
- 6) 藤森照信：明治の東京計画，pp.128-129，岩波書店，1992年
- 7) 松本学：街路制，都市公論，6巻/2号，pp.33，1923年
- 8) 折下良延：都市の公園計画，学術講演会 講演速記，pp.3，1920年
- 9) 田阪美徳：外苑の造園の施設，庭園，8巻/10号，p.12，1926年
- 10) 復興事務局：帝都復興事業誌，建築/公園編，pp.16，1931年
- 11) 復興事務局：帝都復興事業誌，建築/公園編，口絵，1931年
- 12) 本多静六・永見健一：福岡県大濠公園設計平面図，庭園7巻/9号
- 13) 越沢明：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，文化遺産としての街路，pp.36，1989年
- 14) 建設省：戦災復興誌，7巻/都市編IV，pp.126，都市計画協会，1957年
- 15) A・B生：夙川公園（遊歩道）は如何にして出来たか，公園緑地，12巻/6号 pp.21-25，1938年
- 16) 建設省：戦災復興誌，9巻/都市編VI，pp.179，都市計画協会，1957年
- 17) 北海道大学附属図書館：明治大正期の北海道[写真編]，pp.20，北海道大学図書刊行会，1992年
- 18) 越沢明：東京の都市計画，岩波書店，1991年
- 19) 越沢明：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，文化遺産としての街路，pp.37，1989年
- 20) 土木学会：街路の景観設計，pp.36，技法堂出版，1985年
- 21) 仙台市復興局：仙台的戦災復興，文化遺産としての街路，pp.206-212，1989年
- 22) 山口廣：郊外住宅の系譜，pp.230，鹿島出版会，1987年
- 23) 越沢明：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，文化遺産としての街路，pp.32，1989年
- 24) 山口廣：郊外住宅の系譜，pp.235，鹿島出版会，1987年
- 25) 山口廣：郊外住宅の系譜，pp.269，鹿島出版会，1987年
- 26) 本多静六：湘南海岸公園道路について，庭園，12巻/2号，pp.23，1930年