

## 近世東海道の並木について\*

A study on the row of trees established on the Tokaido of the Edo era

藤村万里子\*\*・昌子住江\*\*\*・荒井秀規\*\*\*\*・伊東孝祐\*\*\*\*\*

by Mariko FUJIMURA, Sumie SYOJU, Hideki ARAI, Kousuke ITOH

### 概要

本論は、神奈川県内を対象に『東海道宿村大概帳』や『東海道分間延絵図』を用いて、近世道路空間の重要な構成要素のひとつである並木整備の実態等（整備目的、整備延長、維持管理）を明らかにしたものである。結果、徳川幕府は道の幅員確保ならびに維持のために並木を整備したこと、神奈川県内東海道の43.5%に並木が整備されていたこと、平地部では常緑樹である松、山間部では常緑樹である杉や竹が多く植えられていたこと、並木の維持管理は掃除役負担のひとつとして地元が負担していたこと等が明らかになった。また樹種選定理由についても考察した。

### 1. はじめに

広辞苑によると、並木とは「並び立っている樹木。街路の両側に一列に植えた樹。」<sup>1)</sup>と記されている。現代においては、景観形成、緑陰の確保、騒音の減衰、大気の浄化などを目的<sup>2)</sup>に都市内の主要な道路の両側に植えられており、道路空間を構成する重要な要素のひとつとして位置付けられている。近世において、徳川幕府は街道を整備する際に一里塚とあわせて並木も整備したことから、道路空間の重要な構成要素のひとつとして位置付けられていたことは想像に難くない。

このような並木に関する研究としては、並木の成立と発展過程についての平澤の研究<sup>3)</sup>があり、また『明治以前土木史』<sup>4)</sup>において古代から明治までの状況がまとめられており、観念的にはあるが把握することは可能である。しかし、整備状況や維持管理方法といった具体的な点については不明な部分が多い。

本論は、近世の東海道を事例として、既存史料や当時の絵図等をもとに並木整備の実態等を明らかにすることを目的としたものである。

調査対象区間は、比較的多くの資料が残されている神奈川県内（川崎宿～箱根宿間）を対象とした。

### 2. 並木整備の経緯

#### (1) 古代から戦国末期

並木の歴史は古く、759（天平宝字3）年に太政官より発せられた

應畿内七道諸国驛路兩邊種菓樹事<sup>5)</sup>

が、文献史料に見る並木の初見といわれている。この規定は、東大寺の普照の奏上によるものであり、その理由として、

道路百姓来去不絶。樹在其傍足息疲乏。夏則就蔭避熱。飢則摘子噉之。伏願城外道路兩邊栽種菓子樹木。<sup>6)</sup>

とあり、休息、緑陰、食料のために並木が設置されたことがわかる。樹種は不明である。

また『延喜式』雑式には、

凡諸國驛路兩邊植菓樹。令往還人得休息。若無水處。量便掘井。<sup>7)</sup>

とあり、その後は七道だけでなく、その他の道まで拡大されたようである。このように、当初は、並木は道路景観の質的向上を狙ったものではなく、道路利用者に対する利便施設として設置されていた。

東海道においては、執権北条泰時が1240（仁治元）年に柳を植えたことが『東関紀行』に見られる。これには道のたよりの輩におほせて植へをかれたる柳も、いまだ蔭とたのむのではなけれども、かつがつまづ道のしるべとなれるも哀也。<sup>8)</sup>

植へ置きし主なきあとの柳原なをその蔭をひとやたのまむ。<sup>8)</sup>

とあり、道標（柳の木）と緑陰が設置の目的として示されていた。

\*keywords：近世、東海道、並木

\*\*正会員 財団法人国土技術研究センター調査第二部

(〒105-0001 東京都港区虎ノ門3丁目12番1号)

\*\*\*正会員 工博 関東学院大学工学部社会環境システム学科

\*\*\*\*非会員 藤沢市教育委員会生涯学習課

\*\*\*\*\*正会員 博士(都科) 財団法人国土技術研究センター

その後は、1575（天正 3）年に織田信長が東海道ならびに東山道に松と柳を植えており<sup>9)</sup>、この辺りから街道における本格的な並木の設置が始まったと思われる。

### （2）徳川幕府による並木の整備

徳川幕府になってからの本格的な並木の整備は、1604（慶長 9）年の諸街道の大改修にあわせて、徳川秀忠の命により街道の左右に松や杉を植えられたことに始まる<sup>10)</sup>。1607（慶長 12）年には「道路制法」<sup>11)</sup>が示され、樹木ならびに指木等には触れることを禁じる等により並木の保護を進めた。更に、1610（慶長 15）年に、徳川家康により「江戸・駿河間路次導従の制」<sup>12)</sup>が定められ、道の両側を歩くことを禁じ、これを犯したものは白銀一枚の科料が科せられた。これは、並木が痛まないように並木の根元を保護するためのものであると思われる。このような保護政策により、慶長期の末には東海道の並木は繁茂する状態となった。

### （3）徳川幕府の並木整備の目的

なぜ、徳川幕府は並木を整備したのか、その目的を記述した史料を見いだすことができなかつたので、その後発せられた令等からその理由を推測することを試みる。

1604（慶長 9）年に一里塚の設置とともに並木も植えられるようになったわけであるが、その時東海道の道路幅員は5間と定められた。1762（宝暦 12）年「東海道筋並木之儀」<sup>13)</sup>においては、田畑と並木の境に定杭を立てるよう達がでており、それまでは並木が道路の幅員を確保していたのではないかということが伺える。1789（寛政元）年「道中筋道幅並木敷地之儀に付、諸向より問合有之節、挨拶振之心得」<sup>14)</sup>によると、並木敷が沿線の田畑に切り込まれることを防ぐよう達がだされていた。これらのことから、道路を整備しても、再三にわたり沿道から切り込まれて、道路用地がいつの間にか農地などになってしまっていた様子が伺える。

以上のことから、徳川幕府は当初から街道の幅員を確保し、沿道から切り込まれないために並木を整備してのではないかと考えられ、奈良時代のような休息や緑陰といった、道路利用者のためのものではなかつたと思われる。

## 3. 並木の設置状況

### （1）設置延長

各宿場間の並木の設置延長は、『東海道宿村大概帳』<sup>1)</sup>によって把握することができ、これには村別・街道の左右別（左右と記載されていない箇所については両側）に並木の延長が記載されている。川崎宿から箱根宿までの並木の設置延長をまとめたものが表-1である。これによると、左側だけの延長が14,913間（27,115m）、右側だけの延長が14,776間（26,865m）、両側が4,396間（15,986m）で、並木の延長は合計38,481間（69,965m）

となった。同区間の東海道の延長は80.4kmであるから、両側の延長は160.8kmとなり、当該区間に占める並木の割合は、43.5%であった。

### （2）構成樹種別の設置延長

並木の構成樹種の把握ならびに構成樹種別の設置延長は、『東海道分間延絵図』<sup>2)</sup>に描かれた樹種を用いて、

表-1 並木の延長<sup>15)</sup>

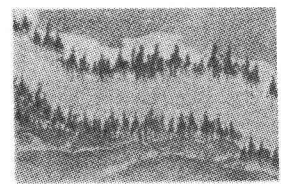
宿駅間名	左側	右側	両側
川崎-神奈川		60間	1,113間
神奈川-保土ヶ谷	235間	421間	
保土ヶ谷-戸塚	2,233間	1,674間	421間
戸塚-藤沢	2,479間	3,705間	741間
藤沢-平塚	2,761間	2,326間	308間
平塚-大磯	304間	281間	172間
大磯-小田原	2,789間	2,351間	749間
小田原-箱根	2,866間	2,718間	892間
箱根	1,246間	1,240間	
合計	14,776間 (27114.8m)	14,913間 (2686.4m)	4,396間 (15985.6m)

表-2 構成樹種別設置延長<sup>16)</sup>

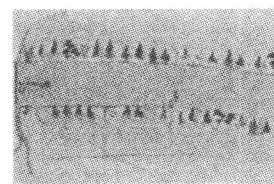
樹種	箇所数	総延長	比率
松	57	48,290m	72.8%
杉	5	3,200m	4.8%
松と杉	4	8,500m	12.8%
竹	2	5,840m	8.8%
落葉樹	2	400m	0.6%
混植	1	100m	0.2%
合計	71	66,330m	100.0%



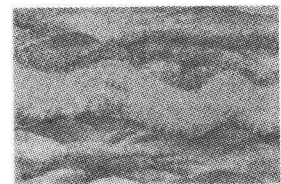
(松)



(杉)



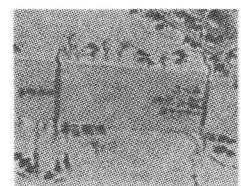
(松と杉)



(竹)



(落葉樹)



(混植)

図-1 分間延絵図の凡例（樹種）

実際に絵図上で計測した。並木の構成樹種別の延長の計測結果を表-2に示す。なお、総延長とは東海道の両側の延長をいう。結果、並木の樹種は約7割が松であった。並木の総延長が『大概帳』と異なっているが、これは分間延絵図の計測誤差によると思われる。

また、『分間延絵図』を見てみると、町場に並木は植えられておらず、基本的には人の住んでいないところに植えられていたことが分かる。

次に、標高による構成樹種を見てみる。『分間延絵図』では標高がわからないため、絵図の情報を現在の地形図(1/10,000)に落とし、地形図上で計測した。その結果を表-3に示す。標高が0~100mの間では様々な樹木が植えられていたが、傾向として松が多く見られた。さらに標高が400mを越えると、並木の樹種は杉および竹で占められていた。

#### 4. 並木の維持管理

##### (1) 徳川幕府の並木管理

並木の維持管理に関する規定については、まず1604(慶長9)年に、五街道の並木は幕府(道中奉行)において、その他脇街道については各藩等において管理経営することが示された<sup>17)</sup>。東海道では、御料においては代官所が、私領においては領主地頭が実際の管理経営を行っていた。1762(宝暦12)年には道中奉行より「東海道筋並木之儀」<sup>18)</sup>がだされ、以後、1790(寛政2)年の「五街道往還並木之儀」<sup>19)</sup>、1803(享和3)年の「五街道の並木手入方指示」<sup>20)</sup>、1823(文政3)年の「並木敷地補植修理の觸書」<sup>21)</sup>と再三維持管理に関する達がだされていたことから、並木の維持管理に苦心していた様子が伺える。

「東海道筋並木之儀」によると、並木によって道幅の狭まるところは道を作り直す、小土手を築いてその上に並木の敷地をとる、田畑と並木の境には定杭<sup>(3)</sup>を立てる、枯木・風折れ・根返りは苗木を継がせる、村々には高割で掃除丁場<sup>(4)</sup>を割り当てる、と記されており、維持管理は掃除丁場で負担していたことがわかる。また、現在のように人の歩く所と同じレベルに並木が植えられていたのではなく、小土手を築き、その上に並木を植えていたことがわかる。

「並木敷地補植修理の觸書」では、並木の間が開いている所は苗木を植えること、時々下草を刈ること、定杭が無くなっている所は建て直すこと、並木敷が崩壊している所は修復すること、田畑の悪水路用に切っている所は元通りにすること、などが記されており、この頃になると維持管理が、かなりおざなりになっていたことがわかる。

##### (2) 藤沢宿羽鳥村における維持管理事例

天保期の羽鳥村と茅ヶ崎村については、並木を1本1

本調査した史料<sup>22)</sup>が現存している。この史料によると、天保期になると、再度大がかりな松並木の調査が行なわれた。その際に田畑と道路との境を明確にするとともに植え替えを実施、新規植樹を含めた松並木の整備が行なわれた。例えば、羽鳥村では、この時に155本の並木があったが、並木の間隔は一定ではなかったようであり、この間隔を埋めるために、新たに150本の植樹を行なったが、根付かなかったようである。安永期<sup>23)</sup>には149本と、ある程度は維持されていたようであるが、幕末<sup>24)</sup>には88本に減少しており、幕末の動乱の中で並木の維持管理も衰退していったようである。なお、松並木には、枯木や折木の払い下げによる二次利用の効果もあったようである。例えば、1774(安永3)年正月に二之宮村百姓代・組頭・名主から管理者である米倉丹後守に「安永二年の大火により並木焼枯れにつき伐採願い」<sup>25)</sup>が出され、その後「並木焼き木入札につき明細」<sup>26)</sup>が示され、

表-3 構成樹種と標高との関係

標高	樹種	延長	割合
0~100m	松	48,290m	94.6%
	杉	0m	0.0%
	松と杉	1,800m	3.5%
	竹	440m	0.9%
	落葉樹	400m	0.8%
	混植	100m	0.2%
	計	51,030m	100.0%
100m~200m	杉	100m	4.0%
	松と杉	2,400m	96.0%
	計	2,500m	100.0%
200m~400m	松と杉	4,300m	100.0%
400m~	杉	3,100m	36.5%
	竹	5,400m	63.5%
	計	8,500m	100.0%

表-4 樹種別の特性比較<sup>27)</sup>

樹種	特徴	分布	成育土壌	抵抗性
黒松	・常緑高木 ・海岸沿いを中心に広く自生	本州、四国、九州、朝鮮半島南部	砂、壤	弱煙耐潮耐乾
赤松	・常緑高木 ・乾燥にかなり強く尾根筋などによく生える	北海道西南部 本州、四国、九州、朝鮮半島、中国東北部	砂、壤	弱煙弱潮耐寒
杉	・常緑高木 ・日本特産で各地に広く自生	本州、四国、九州	砂、壤	弱煙弱火弱潮
柳	・落葉中木 ・陽樹で成長がはやい	世界中で見られる	埴土	耐湿耐公害
榎	・落葉大高木 ・陽樹で成長がはやい	本州、四国、九州、朝鮮半島、中国	粘土 ~埴土	耐湿耐潮耐公害

入札によって払い下げられて、焼失家屋の再建に使われたようである。枯木や倒木等はむやみに伐採・使用はできず、許可による伐採、入札による払い下げによって初めて使用できたことが伺われる。そういう意味では並木は厳格に管理経営されたものであった。

## 5. 並木の樹種選定

前述したとおり、古来より並木の樹種として松や杉が選定されていたが、その理由は定かでない。そこで、特性、植生、維持管理の観点から樹種の選定理由を類推する。

### (1) 各樹種の特性整理

ここでは、古来より並木に用いられてきた松、杉、柳、榎の4種類について特徴や、分布、成育土壌などについて比較を試みる。比較結果をとりまとめたものを表-4に示す。

松や杉は乾燥と湿気に強く、潮風に対する抵抗力もあることから、日本全国どの道筋でも成育が可能であったといえる。柳や榎は湿潤地を好む樹木と想われる。この場合、尾根筋や海岸沿いなど、当時比較的良好に選定されていた道筋への植栽には適していないと思われる。松や杉と比較すると植栽場所に限りがあるため、選定されなかったのではないかと考えられる。

### (2) 植生

もともと松や杉の植生だったのではないかという事も考えられるため、神奈川県内の潜在自然植生<sup>(5)</sup>を見てみる。神奈川県潜在自然植生図<sup>28)</sup>によると、神奈川県全域はヤブツバキクラス域、いわゆる常緑広葉樹のヤブツバキ、ヒサカキ、アオキ、モチノキ等が生育している常緑広葉樹林域であり、これらは温暖な気候と肥沃な土壌を好む樹木である。箱根宿あたりになると、湿性落葉樹であるイロハモミジ、ケヤキ、ムクノキ等が優占となり、常緑広葉植物は少なくなり、落葉植物が極めて多くなる。

潜在自然植生の観点から東海道沿道の構成樹種を見てみると、基本的には常緑広葉樹の地域であることがわかる。よって、東海道の松並木や箱根の杉並木は、沿道の植生を活かしたのではなく、あきらかに人為的植生であることがわかる。

### (3) 維持管理

松や杉は常緑樹であることから、落ち葉が少なく、道の掃除の負担を軽減することができたと思われる。また、松はごく普通に自生しており、乾燥に強いことから、常日頃手をかける必要がなかったと思われる。果樹や落葉樹が用いられなかったのは、「果樹は傷みやすく維持管理が難しいこと、落葉樹は機能（緑陰）の恒常性が損なわれる<sup>29)</sup>」ということから古来より敬遠されたのではないかと考えられる。また、松は土木構造物の基礎部材とし

て、杉も土木構造物の部材として使用されていたことから、このような点も選定理由としてあったのではないかと考えられる。

### (4) まとめ

以上、痩せた土地でも成育することができること、掃除や手入れなどの日頃の負担が少なくすむこと、土木用部材としてリサイクルが可能であることから、松や杉が選ばれたのではないかと考えられる。

## 6. まとめ

本研究で得られた知見を整理すると、次の通りである。

- ①近世街道の並木の設置は、道路の幅員を確保・維持することを目的として設置されたが、結果として緑陰や休息に役立った。
- ②神奈川県内の東海道においては、延長の43.1%に並木が植えられていたことがわかった。構成樹種として常緑樹である松や杉が多く植えられており、特に標高100m未満ではほとんどが松であり、標高100m□400mでは松と杉が混在し、400m以上では杉と変化していた。
- ③並木の維持管理は道中奉行下にあり、掃除役負担の一つとして地元が負担し、掃除や補植を行っていた。また、沿道住民といえども倒木や枯木を勝手に使用することはできず、払い下げ等の管理経営手法がとられていた。
- ④松や杉が選定されたのは、痩せた土地でも成育することができること、掃除や手入れなどの日頃の負担が少なくすむこと、土木用部材としてリサイクルが可能であることによるものと類推される。

近代の並木の考え方は明治以降に導入された西洋の近代技術の延長線上にあると思われる。落葉樹を選定していることもその一端として挙げられる。西洋において落葉樹が好まれるのは、夏場の緑陰と冬場の日差しの確保からであり、そのために適度な剪定作業と落葉の掃除という維持管理作業が必要となり、そのための費用が発生する。

松並木や杉並木はその存在自体がシンボリックであり、落葉樹と比較して剪定や清掃等の維持管理費を抑えることができる等の利点もある。このことから、無剪定並木であった近世の並木を見直すべきであると考えられる。ただし、松や杉は自動車の排気ガスへの耐性が弱く、また根元付近を通行等により締め固められると枯れてしまうことがあり、植栽にあたっては配慮が必要である。

なお、本論は平成14年度から平成15年度の2年間にわたって国土交通省横浜国道事務所の委託に基づいて（財）国土技術研究センターにおいて実施された「東海道道路構造解析調査」での調査研究結果のうち並木に関

する部分を取りまとめたものである。

[補注]

- (1) 江戸時代後期、天保改革にあわせ、東海道の宿駅とその往還にかかわる村々を対象に調査した時のデータ報告である。本帳の記載項目を見ると、宿の領主、宿高、宿間距離、宿内人別・家数、本陣数・規模、旅籠屋数・規模、宿間駄賃、人馬継留屋の所在地・問屋場役人の構成員数、往還の掃除丁場の受持分担、次宿までの間の村や立場の領主名・村高、一里塚の所在、橋の規模や普請区分、宿内の寺社、往還の名所旧跡等が詳細に書き上げられている。
- (2) 寛政年中(1789-1801)、幕府の命を受けて道中奉行が中心となって作成したもので、1806(文化3)年に完成している。全20冊よりなる手書きの絵図で、幕府の道中奉行が五街道とその付属街道の道中行政のために作成された絵図は、実測した距離も方角も正確な図であり、それを絵師が風景画風に仕立てたが、紙幅内に描くために道路の形状等は改変されている。縮尺は1800分の1である。
- (3) 境界と高さを定めた杭
- (4) 掃除役の持ち場のこと。掃除役の内容は水溜まりや泥濘の除去、並木の落葉や馬糞の除去、所々へ盛砂や手桶の用意などがあつた。
- (5) 潜在自然植生とは、今の時点で、一切の人為的影響が停止された時に、その立地がどのような自然植生を支える能力を持っているのかを理論的に考察し、把握される植物群落のことをいう。潜在自然植生は、それぞれの立地の残存自然植生、残存木などを中心とし、更に気候条件、地形、土壌断面、代償植生、景観、土地利用形態などの多面的な要因を総合して判定される。

[参考文献]

- 1) 新村出編：『広辞苑 第二版』、岩波書店、p.1671、1955
- 2) 日本道路協会：『道路構造令の解説と運用』、丸善、pp.250-252、2004
- 3) 平澤毅：近世以前の日本における並木の成立と発展、国際交通安全学会誌、Vol. 22、No. 1、pp.4-12、1996
- 4) 土木學會編：『明治以前日本土木史』、岩波書店、pp.969-988、1994
- 5) 黒板勝美編：『新訂増補国史大系 第二十五卷 類聚三代格・弘仁格抄』、吉川弘文館、p.298、1936
- 6) 文献5)
- 7) 黒板勝美編：『新訂増補国史大系(普及版) 延喜式後篇』、吉川弘文館、p.995、1981
- 8) 福田秀一他：『新日本古典文学大系 51 中世日記紀行集』、岩波書店、p.128、1990
- 9) 桑田忠親校訂：『戦国史料叢書2 信長公記』、人物往来社、p.164、1965

- 10) 東京都：『東京市史稿産業篇』、第2巻、東京都、pp.663-664、1937  
1935-1941(原典は当代記)
- 11) 東京都：『東京市史稿産業篇』、第3巻、東京都、p.13、1935-1941、1941
- 12) 文献4)、p.975
- 13) 文献4)、pp.977-978
- 14) 文献4)、p.980(原典は新撰憲法秘録三)
- 15) 児玉幸多校訂：『近世交通史料集四 東海道宿村大概帳』、吉川弘文館、pp.1-182、1970
- 16) 児玉幸多監修：『東海道分間延絵図』、東京美術、1977
- 17) 文献10)
- 18) 文献4)、pp.977-978
- 19) 文献4)、pp.978-979
- 20)
- 21) 文献4)、pp.981-982(原典は新撰憲法秘録三)
- 22) 藤沢市：『藤沢市史』、第2巻、pp.165-177、1973
- 23) 文献22)
- 24) 文献22)
- 25) 大磯町：『大磯町史I資料編 古代・中世・近世』、大磯町、pp.448-449、1996
- 26) 文献25)、pp.449-450
- 27) 中島宏：『植栽の設計・施工・管理』、経済調査会、p.124、1992
- 28) 神奈川県教育委員会：『神奈川県潜在自然植生図』、1975
- 29) 文献3)、p.8