

# 札幌の街路樹

笠 康三郎

## 要旨

明治の初めに計画的に造られた札幌の町は、国内のどこよりも街路樹を受け入れるのに適しており、最先端の知見をもとに、街路樹のある街並みが造られてきた。最初に用いられた樹種は外国から導入されたニセアカシアであり、その他には近傍から苗木を採取できたイタヤカエデなどが使われてきた。その後はイチヨウやプラタナスなどの全国共通樹種が多く植えられたが、近年では郷土樹種に回帰してきている。

街路樹に対する意識は「総論賛成・各論反対」の最たるものであり、地先の人にだけ負担を強いている現状では、ますます迷惑物になってしまいかねない。社会インフラの一つとしての価値を改めて共有し、道路管理者と市民が広く支えていくしくみを作っていくことが急務となっている。

## 1 はじめに

道路緑化は、景観向上機能、生活環境保全機能、緑陰形成機能、交通安全機能、自然環境保全機能、防災機能が総合的に発揮されることによって、親しみのある道路環境を創り出すものとされている。（日本道路協会編 1988）

130年も昔の人が、このような基本的な機能を理解した上で街路樹を作り始めたのが、この札幌の町であった。原野の中に格子状の街路区画が設定されて以来、わずか14年目にはすでに人口が1万人を越えていた時のことである。

以来札幌の町は、北海道の中心都市として発展を続けてきたが、瀟洒な洋館が建ち並び、整然と区画された広い街路には、豊かな街路樹が茂っているのを見るにつけ、北の地へのあこがれが募ったのではないだろうか。

戦後の札幌の町は、札幌オリンピックを契機として爆発的な発展を遂げてきた。町が郊外に拡大するにつれ、街路整備とともに街路樹が次々と植えられていき、その本数は都市の風格のバロメーターの一つとして語られるようになってきた。このため、本来街路樹を植えられないような狭小な道路にまで植栽され、樹種の選定にも十分な配慮がなされないまま、大量の街路樹が植えられてきたのである。

しかし、樹木は歳月を重ねるにつれ、大きく育ってくる。大きくなれば、当然その維持管理の費用

も増大し、財政を圧迫するようになる。健全に大きくなればよいが、無理な剪定を続けることによって幹や枝に腐朽が入るものが増え、本来街路樹には適さない樹種までが植えられることによって、落枝や倒木などによる被害も頻発するようになってきた。

また、街路樹には基本的に落葉広葉樹が用いられるため、秋には大量の落ち葉が発生し、これがトラブルの大きな原因になってくる。最近では、風にそよぐ葉音が不気味だとか、窓に映る木の影が気持ち悪いとか、信じられないような苦情すら寄せられるようになり、街路樹はすっかり町の邪魔者扱いになっている。

現在町中では、街路の拡幅整備やバリアフリー化、電線地中化などでたくさんの工事が行われているが、この工事のあとには、街路樹が激減するだけでなく、まったくなくなってしまったところもある。地先の苦情に乗じて、これ以上街路樹を増やしたくない道路管理者の思惑すら感じてしまう出来事が、今着々と起きているのである。

そんな札幌の街路樹の、歴史的な経緯とその特徴を整理してみたい。

## 2 札幌の街路樹のあけぼの

札幌の町は、計画的に作り出された格子状の街路を持つことが、大きな特徴となっている。一般に、これらの計画は、開拓使の主席判官であった

島義勇によるものと考えられているが、わずか3か月足らずしか札幌に滞在していない島には、そこまでの成果を残すことはできなかった。

1869(明治2)年12月に札幌本府の建設に着手した時、島は現在の北海道神宮裏の丘から東を望み、この土地で唯一人手の加わっていた大友堀に対して直交する軸を設定したといわれている。しかし、島が残した「石狩国本府指図」(1869-1870年頃作成)を見ると、本府から南へ大きな通り(道幅12間)があり、その両側に役所、官舎、学校、病院などが配置されている。そしてその南には東西方向の土塁を持った大きな火除け地(道幅42間の大通り)を挟んで民地が設定されている。

実際には、島の後を受けた判官岩村通俊によって、1871(明治4)年から1872(明治5)年にかけて、現在見られる格子状の街路が設定された(図1)。中央にはのちに大通と呼ばれる東西方向の火除け地を、その北には本庁を中心にした「官宅地」が、南には「町地」が設定され、現在見られる格子状の街路区画が出来上がったのである。(札幌區役所編 1911)

この時の区画は60間(約108m)を街区の単位とし、道幅は11間(約20m)、裏道(仲通)は6間(10.8m)となっていた。

このような街割りの中に、急速に建物が建ち始めるが、町の風致を損なわないように、1873(明治6)年には開拓使札幌本庁によって、市中道路の左右十間の天然木の伐採を禁止する通知が出され、あちこちにハルニレを主体にした既存木が残されていることも興味深い。

1876(明治9)年に札幌農学校の教頭として赴任したクラークは、札幌にニレが多く残されているのを見て、故郷ニューイングランドの風景を想起し、その保護を図ったともいわれている。

札幌で計画的に街路樹(当時は路傍樹)整備を行ったのは札幌県大書記官佐藤秀顯らで、1885(明治18)年であった。彼らは、「先づ東西通路は南4條迄、南北道路は先づ西4丁目、<sup>アラスカ</sup>明石家、櫻、柳等を二間の距離を保ちて両側に植樹し、漸を以て、全市街に及さんとする計畫」を立てた(札幌區役所編 1911)。しかし、当時の市民は街路樹の必要性を認識せず、落ち葉の掃除が面倒だと伐採を迫ったり、枝を折られたり、と散々な有様となり、停車場通の並木だけは柵を設置して芝の種子を播き、人道と車道の区別をつけて維持したといわれる(図2)。

この時、佐藤の発した以下の論達には、現在私たちが用いている街路樹の目的が、ほとんど満たされていることに、当時の官吏の優秀さが偲ばれ

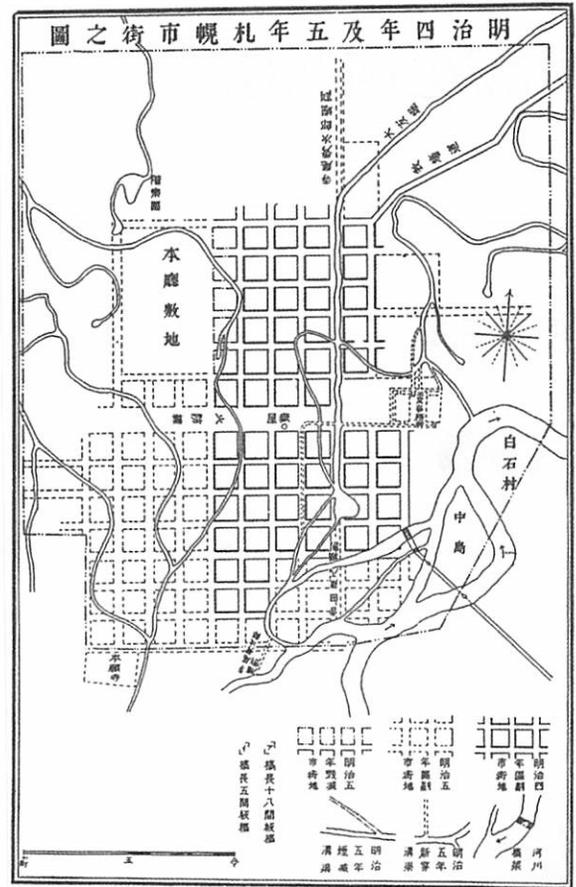


図1 明治四年及五年札幌市街之圖  
さっぽろ文庫・別冊「札幌歴史地図〈明治編〉」  
(札幌市教育委員会、1978)より



図2 大正時代(1916年ころ)の停車場通の様子  
さっぽろ文庫・別冊「札幌歴史写真集〈大正編〉」  
(札幌市教育委員会、1983)より

るが、一体どこからこのような知見を得たものであろうか。

「(前略)街路に樹木を植栽するは、衛生上最も緊要の点とす。それ樹木は酸素を吐き、炭素を吸収するを以て大気を清浄にし、ために精神の爽快を覚えせしめ、また火災暴風の防御となり、且つ市街の風致を美麗ならしむ。故に欧米各国において、人家稠密の場所には樹木を植栽せざるはなし。幸いに札幌は街路を設け、広闊にして樹を植うる

に宜しきには、本年より漸次この有用なる樹木を植栽候様致すべく、此旨諭達候事。ただし樹木の種類及び植栽方法等は札幌区役所の指図を受くべし。」

1889（明治22）年には、米国に留学していた宮部金吾が帰朝し、公開演説において路傍樹について論じている。「路傍樹の有無は市街の品位を差別し、路傍樹ある市街は児童の徳育に影響あり。欧米において新市街は必ず路傍樹を植う。本道も亦倣うべきなり。ただしその樹木選択必要なり。札幌現在のトドマツ、サクラは適当にあらず。路傍樹は花樹を要せず。葉と形の美なるを尊ぶ。本道産ニレこそその形美にしてかつ永続すべききてうのものなるべし。」

また、宮部が1891（明治24）年に4回にわたって新聞に連載したものが残されており、北海道の植物を熟知し、欧米を歴訪して最新の知見を習得してきた宮部の考え方を知ることができる。

「(前略) しかして北海道天産の樹木中路傍樹の性質を具備するもの、わずかに4種に過ぎず。1、にれ1、いたや1、しな1、どろ（中略）本道の風土に適する善良の種類あるに、故らに外国種若しくは他道産のものを移植するがごときは贅事というべし。現に札幌の市街を見るところのアカシア樹と称するものごときは、元外国産の樹種にして成長極めて速やかなるも、枯稿することまた早く、成長するに随って烈風等のために、その枝條を裂かるること多く、これがために数年を経過せざるうちにその外観を損い観るに堪えざるに至るべし。その他札幌の市街には好んで桜樹を植ゆるものあれど、桜は道路のごとき地質の堅き所に適するものにあらず。また花時に及べば児童のために枝を折られるなど、その成長を妨げ、美観を失すること多く、到底路傍樹に適するものにあらず。(後略)」

このように札幌の街路樹は、約130年前からしっかりとした考え方をもって整備が進められてきたことがわかる。これは国内の他都市に比べても、極めて特徴的なことではないだろうか。

### 3 街路樹整備と樹種の特徴

#### 3.1 街路樹整備の歴史

札幌の街路樹整備の経緯については、札幌市の糸木技師と関田技師補がまとめた、「札幌の街路樹」（糸木・関田 1953）に詳しいので、それらをもとに整理してみよう。

明治時代の札幌の街路樹の記録としては、1910（明治43）年に調査したものが残されている。

23樹種、1,984本の街路樹があり、多いものからイタヤカエデ、サクラ、ヤナギ、ニセアカシア、アカダモ（ハルニレ）、マツ、カラマツなどとなっている。リンゴ、スモモ、ウメ、ナシなどもそれぞれ10数本ずつ計上されており、実利を求めて地先の人が植えたものかもしれない。

1916（大正5）年には、札幌区土木課によってイタヤカエデとニセアカシアが2,300本も植栽され、当時の札幌の街並み景観の形成を決定づけた。この時に北1条通に植えられたニセアカシアが大きく育ち、(異説はあるが)これを見て感激した北原白秋によって、「この道」が作られたといわれている。

特殊な街路樹としては、1925（大正14）年に道庁前の道路整備を行った時に植えられたイチヨウがある。道内初の舗装道路として、米国製の木塊煉瓦が敷き詰められた近代的な街路として整備されたが、イチヨウの苗木が札幌近辺では調達できず、東京の内務省土木事務所から、荒川堤用に育成していた19年生の苗木をもらい受け、ここに植栽された。街路樹としては32本が植えられ(現在は27本)、余った7本は赤れんが庁舎の向かって右手に植えられた(野田 1980)。現在ではこれらの道庁の木は街路樹に比べてはるか大木に成長しており、街路樹の生育環境がいかに厳しいかを物語っている。

道庁前の北3条通周辺は都市再生特区の指定を受け、道路を廃止して特殊緑地として広場整備されることになったが、筆者はデザイン検討委員として、このイチヨウの保全と広場整備の監修に当たる機会を得た(写真1)。根の状態を確認するために試掘調査を行ったが、整備当初の木塊舗装の位置から、約100年の間に60cmあまりも道路面の高さが上がっており、それでも二重根(株元が土に埋まっても、幹から発根して新たな根系を作ること)を伸ばしながら、けなげに生きてき



写真1 市内最古の街路樹を保全して、広場として整備された北3条広場（赤れんがプラザ）



写真2 かつては表参道にふさわしい街路樹であったが、街路整備後にはこうなってしまった



たイチョウの生命力に感動したものである。それまで狭い単独ますに押し込められていたため、2～3本のイチョウをまとめて大きな植樹ますを作り、根系を踏まれないようにすっきり木製ベンチで覆う形状を採用した。整備後2年を経過し、今年の枝葉の伸びは順調だったことから、札幌に現存する最も古い街路樹の生育回復に、少しは貢献できたものと自負している。

その後1936(昭和11)年の陸軍大演習を契機に行われた道路整備にあわせ、大規模な街路樹の植栽が行われた。その一つが円山の表参道(北1条通)で、今も駅前通の北1条西側に立つ「参道開鑿記念碑」が示す西21丁目から西25丁目までの道路整備にあわせて、イチョウ、ケヤキ、キタコブシが植栽され、近年まで素晴らしい街路景観を見せていた。しかし、街路整備後はなくなってしまった(写真2)。またこの時に、イチョウやプラタナスといった全国共通樹種が各所に登場していることも特徴的な出来事であった。

1937(昭和12)年の集計では、街路樹総数4,435本中、ニセアカシアが1,818本、イタヤカエデが1,074本と圧倒的で、近年流行のナナカマドはわずか3本、シナノキが8本となっているところが興味深い。

1910(明治43)年の集計では全体の12%しかなかったニセアカシアは、1937(昭和12)年の集計では41%にも増加し、ダントツの1位に増加している。札幌の町のイメージを形作る樹木として、人気を博したものであろうか。

札幌初の街路樹として、1886(明治19)年に駅前通に植栽されたニセアカシアは、津田 仙(明治時代に活躍した農学者で、のちに津田塾大学を設立する津田梅の父)が1873(明治6)年のウィーン万国博覧会出張の際に種子を持ち帰ったものといわれる。



写真3 1892(明治25)年に養樹園脇に植えられたヨーロッパクロマツ並木の名残り(右側)南1条通(裏参道)から円山公園に入ったところ(島判官紀功碑より東を望む)

1880(明治13)年に開拓使が、現在の円山坂下グラウンド付近から円山動物園あたりにかけて設置した円山養樹園では、国内外の有用樹の種子を大量に導入して苗木を養成しており、ニセアカシアも大量に苗木が作られていた。寿命の長いヨーロッパクロマツでは、坂下グラウンド脇の並木のように、現在も残っているものがある。

このように、札幌は国内他都市と異なり、諸外国と直接接する機会が多く、知識や技術、そして作物や樹木に至るまで直接導入され、普及していった地域であることも、特徴的なことであった。

### 3.2 樹種の特徴と変遷

近年の街路樹については、札幌市みどりの推進部が、国の直轄管理の国道区間を含めて集計しており、そのデータを提供いただいた。1977(昭和52)年～2015(平成27)年までの約40年分のデータは極めて貴重なものであり、樹種の変遷がたいへんよくわかる。

このうち、本数の多いナナカマド、イチョウ、

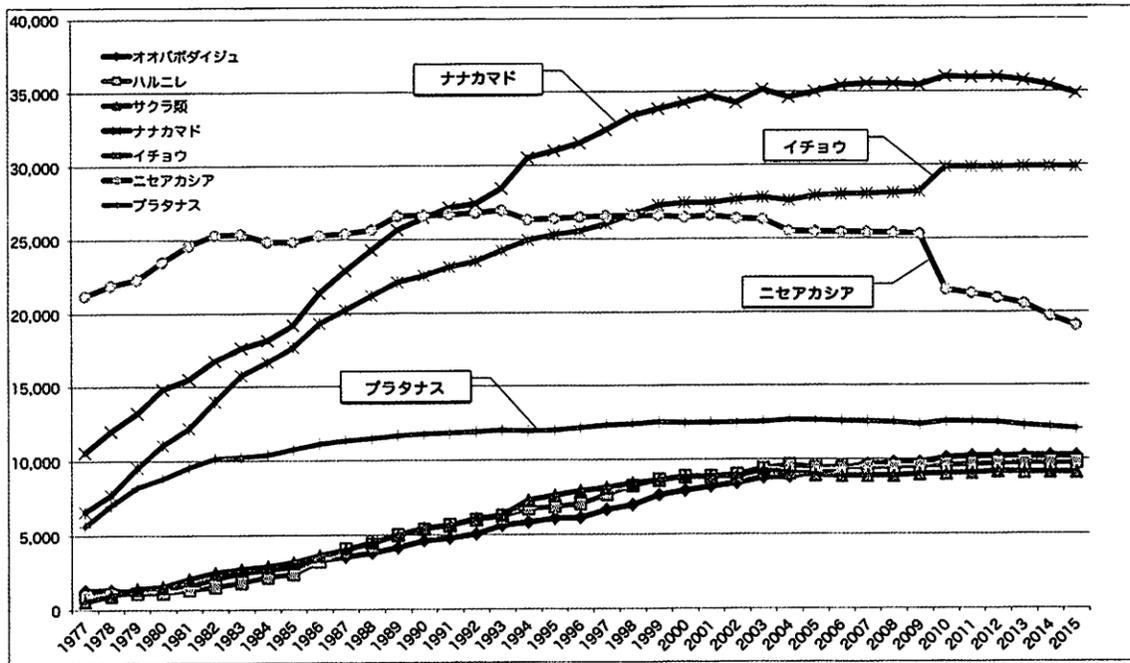


図3 札幌市の主要街路樹の樹種と本数の変遷（1977（昭和52）年～2015（平成27）年）（札幌市みどりの推進部提供）  
2010年にニセアカシアとイチョウの数が大きく動いているのは、現地調査を行い、実数を把握したため。

ニセアカシア、プラタナスと、近年何かと植えられることの多いサクラ類、在来種の中で用いられることの多いオオバポダイジュ（造園的にはシナノキと区別せずに流通しているため、混在して植えられるが、むしろシナノキの方が多い。）とハルニレを加え、それらの変遷を示したのが図3である。

これを見ると、永らくトップの座を守り続けてきたニセアカシアが、1991（平成3）年にナナカマドに首位の座を譲っている。札幌初の街路樹として、ニセアカシアが停車場通に植えられて以来、105年目の出来事であった。

ニセアカシアについては、歴史的な経緯から今後も存続させる区間（札幌駅前通と北1条通の一部）を除き、樹種転換を図っていくことになっているため、今後も減少が続くこととなる。

ナナカマドは、成長が早く、赤い実が長く残ることや、剪定の手間があまりかからないことから、全道的に急速に植栽本数を伸ばしてきた樹種である。白い雪の中に残っている赤い実は、北国の風物詩として親しまれるようになった。しかし、北国特有の作業である除排雪や車の出入りなどから幹に傷がつくことが多く、バラ科樹種特有の樹幹の腐朽から寿命が非常に短く、倒木なども多い。これは街路樹として大きな問題であるが、現場サイドではどんどん植え替えれば、剪定のいら

ないことになり、かえって管理手間がかからないので便利だとの意見すらある。

イチョウは、強健さや管理のしやすさなどから、ナナカマドとともに急速に植栽本数が伸びてきた。全国共通樹種ではあるが、秋の黄葉はたいへん美しく、すっかり北国の風景に溶けこんでいる。強めの剪定にも耐え、剪定の間隔を空けることができることから、管理面からも有利な樹種となっている。

これら3種に続いているのがプラタナスで、昭和40年代の街路整備の拡大にあわせて本数を増やしていったが、成長が極めて早く、葉が大きいことから落ち葉の処理が大きな問題となって、昭和50年代以降はあまり増えていない。ところが、木の勢いがたいへん強く、生命力もたくましいことから、衰弱したり倒伏するものもほとんどなく、樹種転換が図りにくいため扱いに苦慮している。

札幌市内では、当初は歴史的な経緯を持つニセアカシアと、苗が容易に周辺から調達できたであろうイタヤカエデやサクラ類、ヤナギなどが植栽された。その後、札幌の町が発展するに連れて、街路網が郊外部にも伸びていき、道内ものだけでなく本州からの苗木の流通によって、イチョウやプラタナス、シダレヤナギなどの全国共通樹種が植えられていった。

それと同時に、早く緑化を進めようと、成長の

早い「早生樹種」<sup>1)</sup>を大量に用いたことも挙げておく必要がある。シンジュやネグンドカエデ、シラカンバ、グルチノーサハンノキ、ポプラ類などが各地に植えられた時期がある。

昭和40年～50年代にかけて、郷土樹種を用いようという活動が道の林業試験場などから発信されるようになり、ナナカマドやシナノキ（オオバボダイジュ）、アオダモ、ハシドイ、カツラ、イヌエンジュなどが続々と植えられるようになり、街路樹の多様化が一気に進んできた。

現在では20数種の落葉広葉樹の樹種が用いられているが、その樹種構成は、このような歴史的な経緯を踏まえたものとなっている。

## 4 街路樹の現状

### 4.1 維持管理のしくみ

札幌市内の街路樹は、国道を管理している国土交通省（北海道開発局札幌開発建設部札幌道路事務所）と、道道と市道を管理している札幌市（建設局みどりの推進部、実際の管理は各区の土木部）が維持管理を担っている。筆者は、この20年の間にそれぞれの街路樹について、様々な調査を行った上で問題点を抽出し、その改善策をとりまとめた。

国道区間については、1997（平成7）年度の業務で管理上の問題点を整理し、路線ごとに樹種転換が必要なものについて新たな候補樹種を設定した「街路樹マスタープラン」を設定している。

これをもとに、枯損時の補植や部分的な改良工事に合わせて樹種転換が図られ、たとえば豊平区内の国道36号のニセアカシアはトチノキに、白石区内の国道12号のニセアカシアはオオバボダイジュ（シナノキを含む）に、手稲本町の国道5号のプラタナスはアオダモに、それぞれ樹種転換が進められてきている。

国道区間では、その後も2005（平成17）～2007（平成19）年度にかけて、「路線カルテの作成」、「道路植栽維持管理マニュアル」、「主要街路樹別剪定作業マニュアル」、「道路植樹のデータベースの作成」、「街路樹管理台帳システムの構築」などを行い、植樹管理が適正かつ効率的に行えるシステムを作ってきた。

道路の緑化のあり方については、国が定める「道路緑化技術基準」（日本道路協会編1988）をもとに、1987（昭和62）年に「北海道の道路緑化指針

（案）」（北海道開発局建設部道路計画課1987）が作成されている。この技術基準が27ぶりに昨年改訂されたことを受け、北海道の道路緑化指針（案）改訂検討会が昨年開かれ、筆者も有識者の一人として参加した。

今回の技術基準の改正は、次のような方向性を持っている。

- ・植栽構成を、全国一律に規定するのではなく、地域特性を考慮したものに転換
- ・植栽の健全な育成と共に、道路交通の安全により重点を置く
- ・管理基準を明確化すると共に、適切な更新の実施を記載
- ・道路管理者へ通知する基準として、シンプルで分かりやすい記載とする

これを受け、道路整備が環境や景観への配慮を求められていることや、危険木が増加している街路樹の更新やメリハリをつけた維持管理、地域の特色を出した植栽構成などをとりまとめた「北海道の道路緑化指針（案）【平成28年版】」が策定され、寒地土木研究所のサイト（<http://scenic.ceri.go.jp/news/archives/000259.html>）に公開されているので参考にされたい。

札幌市管理の道道・市道については、2001（平成13）～2003（平成15）年度にかけて、「街路樹配植プラン」、「維持管理マニュアル」、「街路樹特性リスト」、「街路樹植栽基準」などの原案の作成を行ってきた。

札幌市ではこれらをもとに、2013（平成25）～2014（平成26）年にかけて「街路樹基本方針」をとりまとめている。そこでは、美しく健全な街路樹の育成を進めるとともに、増加する危険木や支障木への対応を早め、管理費用を圧迫する早生樹種から積極的に樹種転換を図るものとしている。歩道幅員に応じた植栽基準を見直し、歩道除雪やバリアフリーに対応できない狭小な歩道から街路樹を一部撤去するなど、思い切った方向性を打ち出したことが特徴となっている。

### 4.2 街路樹のおかれている現状

街路樹については、「町に必要なと思うけれど、家の前には欲しくない。」ということが昔からいわれてきた。街路樹の調査に歩いている時に、家から飛び出してきた方から、「この木をいつ切ってくれるんだ！ その調査に来たんじゃないのか？」と、えらい剣幕でまくしたてられたことを思い出

注1 早生樹種：生長が早いですが、問題を起こしやすく、寿命が比較的短い樹種で、ニセアカシア、ネグンドカエデ、シラカンバ、ポプラ類など。



写真4 電線地中化工事の際に、街路樹をなくしてしまった国道36号月寒付近



写真5 無剪定のプラタナス並木が2.7 kmも続く旭川市神楽岡通

す。

街路樹のおかれたこのような状況では、たとえば、街路の拡幅整備や電線地中化事業などでいったん街路樹が撤去されると、復元された歩道には街路樹が半減どころか、なくなってしまうことすら日常的に起きている。

札幌市内の国道36号の月寒から福住にかけては、電線地中化工事にあわせて街路樹をすべて撤去したため、看板だけが目立つ極めて殺風景な街並みになってしまった(写真4)。昨年行われた道路緑化指針改定検討会で、街路樹は道路占用物ではなく道路付属物なのだから、街路整備に当たっては原則植樹するように書き込めないかと提案したが、残念ながら道路部局の賛成を得られなかった。

維持管理においては、日常的にあらゆる苦情が管理部局に殺到する。先日でも恵庭市恵み野で、落ち葉や見通しの悪さの苦情に対応して下枝を大きく払ってしまい、反対になんでこんな見苦しい剪定をするんだと反論が上がって、市が対応に苦慮しているとの新聞報道があった(千歳民報、2016.9.10)。苫小牧でも、緑のトンネルを形成しているケヤキの街路樹について、伐採の声が上がっているとのことである(苫小牧民報、2016.9.3)。

私が道内最高の街路樹だと思っているのが、旭川市神楽岡通のプラタナス並木である(写真5)。本文で紹介しようと市の土木事務所に問い合わせたところ、現在議会で伐採という話が出て、対応に大わらわとのことであった。

ここは1972(昭和47)年から2か年かけて、延長2.7 kmに約500本のプラタナスを植栽し、無剪定で育成してきたものである。「メルヘン街道」として人気が高まり、沿道には洒落たレストランが立ち並ぶようになって、神楽岡という地名のイメージアップに大いに貢献してきた。

もちろんプラタナスのことであるから、秋には

大きな落ち葉が大量に落ちてくる。しかも在来種と異なり、外来種は一気に落葉せず、だらだらと1か月あまり落ち葉掃除が続くので、さらに負担がかかってくる。これまでは沿道の各市民委員会(連合自治会)が主体になって落ち葉収集に当たってきたが、参加者の高齢化の影響を受けて負担が重くなり、地元から伐採の声が上がり始めているとのことであった。

## 5 これからの街路樹

街路樹に長く関わってきて、いつも思うのは「街路樹は誰のもの？」ということである。確かに道路の付属物として植えられているため、道路管理者の都合で配置が決まり、樹種についても地先の人には関係のないところで決まってしまう。これでは、いくら街路樹には様々な効果があり、町の風致の向上に貢献するといっても、地先の人にとっては単なる迷惑物でしかなくなってしまう。

街路樹は、生きた社会インフラの一つであり、その町のイメージを強く意識させる重要な役割を持っている。千歳方面から国道36号を通過して札幌の町に入っていく時に、ドームを過ぎてからはずっと、街路樹のないみずばらしい街並みが続く時、はたしてこの町にいいイメージを持ってくれるだろうか。

社会インフラの一つである以上、それを支えるのはすべての市民でなければならない。確かに地先の人には、様々な負担をかけてしまうかもしれないが、その負担を広く市民が共有し、軽減する工夫をこれからはしっかりと作っていく必要がある。企業のCSR(企業の社会的責任・自主的社会的貢献)活動が盛んになっていることから、沿線の企業の参加を得て、落葉時期に交代で清掃に当たることも考えられる。まとまって落ち葉だけが集まるのであれば、堆肥化して植樹ます花壇への還元も十分に可能になる。

道路管理者は、マイナス面だけに機敏な対応をするのではなく、貴重な社会インフラを住民に代わって管理しているということを改めて認識する必要がある。そこに管理の起点を置いた時、今後街路樹をどう管理していけばよいのか、もう少し前向きの方策が見えてくるのではないだろうか。

先に挙げた宮部金吾の「北海道市街地の路傍樹について」では、最後に次のような文章で結ばれている。125年前の先人の言葉に、改めて耳を傾けてみたい。

「前文すでに述べしごとく、路傍樹は市全体の名譽装飾となり、市民の健康を保護するものなれば、一個人のなすがままに放任せず、市民全体協同して衛生掛あるいは委員等の団体に、その移植管理のことを委任し、全市一様にこれを挙行せんことを余の最も希望するところなり。」

#### 引用文献

- 北海道開発局建設部道路計画課監修 (1987) 北海道の道路緑化指針 (案). 北海道開発協会, 207 p.  
糸木技師・関田技師補 (1953) 札幌の街路樹. 1~14.  
久米洋三 (1989) 街路樹のこと. 開発こうほう, 平成元

年3月号, 41~45.

- 日本道路協会 (1988) 道路緑化技術基準・同解説. 9~18.  
野田正光 (1980) 北限を生きる望郷樹. 北海道新聞社, 185~190.  
札幌市史編さん委員会編 (1970) 札幌百年のあゆみ. 167~168.  
札幌區役所編 (1911) 札幌區史. 386~387, 796~798. (復刻版, 1973, 名著出版)  
札幌市教育委員会編 (1978) 札幌歴史地図〈明治編〉. さっぽろ文庫・別冊. 札幌市, 39 p.  
札幌市教育委員会編 (1983) 札幌歴史写真集〈大正編〉. さっぽろ文庫・別冊. 札幌市, 68 p.  
田中 潜 (1958) 円山の歴史と自然. 24~26.  
千歳民報 (2016) 街路樹剪定で相反する市民の反応. 苦情受け対応, さらに不満. 9月10日.  
苫小牧民報 (2016) ケヤキ並木岐路に立つ. 住民から「伐採」の声も. 9月3日.

#### 笠 康三郎 (りゅう こうざぶろう)

1952年愛媛県松山市生まれ。北海道大学農学部農学科(花卉・造園学教室)卒業後、自営業、札幌市緑のセンター、造園会社、建設コンサルタント会社を経て、現在街路樹計画代表取締役、北大農学部非常勤講師、北海道景観審議会副会長など。