

樹基準を明確にし、可能な限り河川の緑化を図ることとしたい。

## 5. 治水緑地

過密都市における河川改修の必要性にこたえ、しかもその近郊に緑を確保する地域となる遊水池を設けて都市環境上の要請にも応えようとする、いわば、一石二鳥の施策が“治水緑地事業”として、昭和48年度から発足している。

これは、人家が密集する都市内を貫流する河川について、その河道を拡幅することが困難な場合であって、その上流部にまだ人家の建っていない、相当の面積の緑地(田畑、山林、原野等)がある場合に、そこに洪水のピーク流量をカットするための計画的な遊水池(調節池)を設け、平時には公園や運動施設を設けて、市民に水と緑の潤いと憩いを与える役目を果たさせ、一朝有事の洪水時には、下流に対する洪水調節機能を果たさせようとするものである。

これからの治水事業を推進してゆく上においては、このような発想に基づく手法を、大いに活用することが必要であると考えられる。

## ⑤ 港湾と緑————泉 信也\*

### 1. 港湾環境と緑地整備

地域における環境の質が、真に問われている。

かつて港には海を渡って旅する人びとが集まり、外国文化との交流の舞台になるなど、人間味豊かな空間とイメージが満ち満ちていた。今日、港湾が地域の生活と経済を支えるため、物資の流通と生産活動の拠点として特化するようになったとはいえ、港はまたそこで働く人、暮らす人、訪れる人、憩うの人の場であり、かつ都市にとって海辺に開かれた窓であり、広場なのである。

近年の大規模かつ機能集約的な開発により、ひどく無機質な空間になりつつある港湾が、緑地の積極的導入によって、市民とコミュニケーションのある潤いあふれた

\* 正会員 運輸省港湾局開発課 課長補佐

港湾環境を取り戻すとともに、地域との環境的調和を実現することは、きわめて重要な課題である。

さらに基本的には、臨海部に開発された著しく人工的な空間としての港湾においても、それ自体で最小限の生態系を維持しうることができる自然度の高い環境の確保が不可欠であり、とくに非常に人工的となってしまっている巨大都市の内陸部等自然環境の確保が難しい地域では、臨海部における自然度の高い緑地が、地域環境の健全な基盤形式に大きく寄与するものといえよう。

このような認識のもとに、わが国の港湾における本格的な環境整備をいっそう促進するため、昨年港湾法の一部を改正し、その制度を明らかにした。

今後の港湾整備においては、従来ともすれば機能本位になりがちであった港湾の環境を改善し、より豊かな環境の創造を目ざして、総合的な環境整備を重点的に推し進めることとなったが、中でも港湾緑地の積極的導入は最も大きな柱の一つとして実施されるものである。

### 2. 港湾緑地の現況

ここで、わが国の港湾における緑地の現況について見てみよう。昨年度、運輸省港湾局開発課が港湾の埋立地における緑地に限って調べたところによれば、全国の主要な港湾99港のうち、戦後造成された埋立地内になんらかの緑地整備がなされている港湾は、半数の50港であった。ただし、この緑地には、公共的な緑地のほかに事業所、工場等の敷地内にある緑地も含まれており、残念ながら、理在の港湾の緑地は、かなり不十分な状態にあるといわざるを得ない。

これら50港の総緑地面積は2200haにのぼり、1港あたり平均40~50haの緑地を有していることになる。また、埋立地面積に対する緑地率は、約7%となっている。このうち、公園緑地、緩衝緑地、道路緑地など公共的に整備された緑地は総港湾緑地の1/4にあたる500haで、1港平均およそ10haとなっている。

企業内緑地はコンビナートなどの立地する産業港湾に多く、また、公共緑地のかかなりの部分は、背後に大都市地域をひかえた港湾に集中している。例えば、東京湾、伊勢湾、大阪湾の三大湾地域に位置する港湾の公共緑地面積は、全国の公共緑地の約8割を占める状況にある。

わが国の主要都市のほとんどが臨海部に立地し、港湾とともに歩んでいる今日、臨海空間を構成し演出する港湾の環境整備は、地域環境向上の起爆剤としても重要な意味をもつ。港湾への本格的な緑地導入は、ようやくその緒についたところであるが、今後5年ほどの間には、現在の3倍近い公共緑地が全国の港湾で精力的に整備される見通しである。

### 3. 港湾緑地整備の方向

港湾の緑地に寄せられる要請には幅広いものがあり、同時に一つの緑地そのものが持つ機能も多様である。ここで港湾緑地の機能に着目すると、緑地の存在価値を重視し、環境保全を主目的とする緑地と、緑地の一部に利用空間を設け、使うことを主目的とする緑地とに大別されよう。また、これらの緑地機能の対象範囲が主として港湾内に限られるものと、広く地域全般に及ぶものがある。

こうした視点から、港湾において整備すべき緑地の類型化を試みると、図一1のように整理することができる。

つぎに、おのおのの港湾緑地について、その整備の考え方を簡単に述べる。

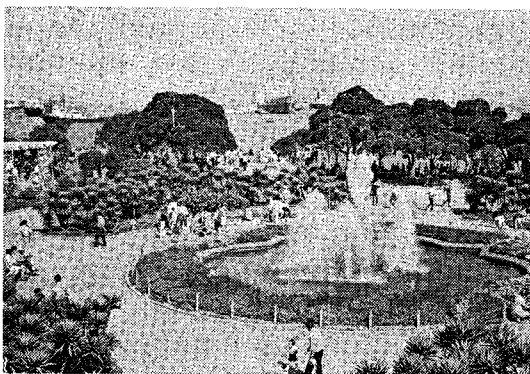
#### (1) 緩衝緑地

港湾と都市の間であってクッションゾーンを形成し、地域全体の自然環境、生活環境等を保全する緑地であって、幅広く帯状に配置されることが望ましく、幅員は50～100m以上を必要としよう。

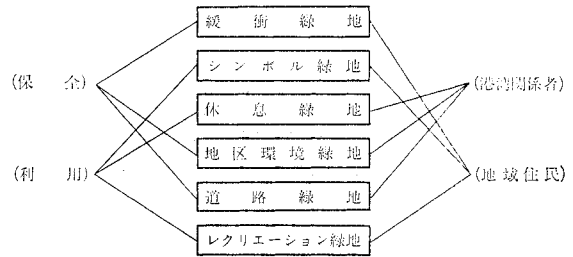
現在でもすでに千葉港や堺泉北港などの臨海工業地帯でその例が見られるが、今後は大規模な流通港湾や産業港湾を中心に、その整備の要請が高まるものと考えられる。とくに、環境保全機能が重視される緩衝緑地は、造園の緑地よりも、地域の自然植生に基づいた自然度の高い「環境保全林」とも呼ぶべき緑地形式を旨とするべきではないかと思われる。

#### (2) シンボル緑地

市民と港との開かれたコミュニケーションの場としてまた、港湾利用者の憩いの場所として、港のシンボルゾーンを形成するもので、いわゆる「みなと公園」に代表



(横浜港山下公園、横浜の公園から転載)  
写真一1 港は市民の海辺の広場



図一1 港湾において整備すべき緑地

される港湾緑地などがこれに該当する。

港のシンボルゾーンとしては、埠頭でのダイナミックな港湾活動や、船と海面の眺望がドラマチックに展開する、港の代表的な景観を眺望できる位置が望ましく、広く一般市民から港の中の広場として親しまれている横浜港の山下公園などは、その好例といえよう。このほか、現在整備中の神戸港ポートアイランドの臨海公園や、千葉港中央地区のシンボルゾーン計画のように、最近ではショッピングセンターやレクリエーション施設を含んだ複合的な海辺の都市空間コアの形式を図る例もみられるようになってきている。

#### (3) 休息緑地

港湾内就業者、船員等港湾活動に関係する人たちを主な利用者とする緑地であり、休息のための屋外施設、食堂、売店等の就業区センター、小規模なスポーツ広場など港湾内の厚生施設計画と十分整合性をもたせて整備していく必要がある。

#### (4) 地区環境緑地

環境改善を必要とする港内立地施設の周囲や、歩行者動線に沿って配置されるもので、前述のシンボル緑地、休息緑地など点的な緑地を連結して港湾内に「みどりのネットワーク」をつくり、環境改善の機能を発揮するとともに、視覚的にも緑地導入効果を発揮しやすい緑地である。

#### (5) 道路緑地

街路樹や沿道緑化など一般道路の場合と基本的には変わるものではないが、港湾内の道路は景観的にも大型の景観要素が多く、開放空間が多いため、都市内の道路緑化より量的にも多量の緑化を行われないと効果を出しにくい面がある。

#### (6) レクリエーション緑地

都市臨海部における市民の多様なレクリエーション活

動の場を、豊かな緑の中に創出するために整備するもので、緩衝緑地やシンボル緑地との連携を十分配慮する必要がある。

港湾の緑地は、このようなさまざまな機能と特性をもつ各種の緑地を有効に組み合わせたものであり、今後は点または面、線の緑地が単に散在するのではなく、港湾内に大きな緑地系を形成し集積効果を出すことが必要である。さらに、臨海部と都市内陸部との環境面での一体化と向上を図る意味からも、都市全体の緑地系を育てていくという広域的な視点が重要となってきた(図-2)。

### むすびにかえて

臨海部における環境の回復、改善、そして創造の拠点として、港湾の本格的な環境整備は始められた。全国各地でのこうした努力は、それぞれの港がもつ条件を十分いかして、個性あふれる臨海部の環境をつくりあげるとともに、やがて内陸部での努力と結合して、地域全体の環境を健全で強じんなものに育てていくことだろう。

この小論で触れることのできなかつた問題の一つに、臨海部に適した樹種の選定とその確保に関する事柄がある。臨海部は一般に強風、潮風に代表される気象条件や埋立地の土壌条件などで、植物の生育には厳しい場所である。これらの特殊条件と地域のもつ条件とに適合した樹種を大量に——今後5年間に全国の港湾で必要とされる公共緑化樹木の量は、およそ300~400万木と見込ま

れる——かつ安定的に確保するためには、例えば、埋立地に実験林や苗圃をつくることや、民間樹木生産者との流通機構を改善したりすることなど、さまざまな工夫が必要であると考えられる。

## 6 ダムと緑———三木 久寿\*

### 1. はじめに

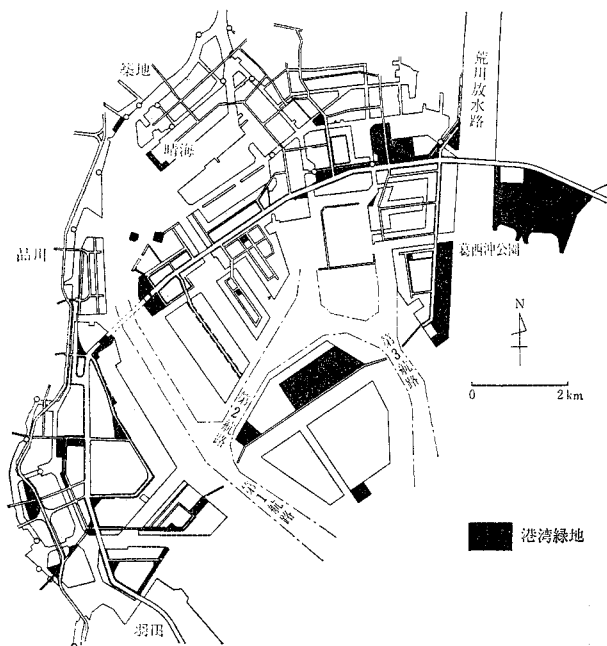
ここ数年来、急激に環境問題が社会の注目を浴びて各方面ともこの議論が盛んになってきた。自然の破壊が進み生活環境の悪化が目立ってきたことに由来するわけであるが、このごろの建設工事の設計には、いずれも緑化部門が大きく取り入れられるようになってきたことは喜ばしいことである。

建設工事も環境保全も人類の幸福のためにのみあるわけで、両者は当然共存しなければ意味がない。いまこそ環境破壊を起こすことなく、むしろ、近代的快適な環境を求めての建設工事の工夫が徹底的に考究されねばならないときであると思う。

ひるがえってダムの築造に思いを致すとき、そこには正に悲劇的な部落の解散、家族の離散を余儀なくし、原始林をねぐらとする幾多の生物の死滅を招くなど、環境に対して大変化を与えるだけでなく、築造後に起こる変化もまた最大級のもので、人造湖出現による景観の大変化と相まって、それがまた次の環境変化を誘発することなど、その事例は数えるに事かかない。したがって、地元に対してダム築造の必要性についての十分な理解を得ると同時に、竣工後に起こる環境変化に対しての賛成と期待が寄せられてこそ、ダムの建設は明るく軌道に乗るものといえよう。

つい先年完成を見た松原、下笠岡ダムにおける「蜂の巣城の攻防」は世間の注目を浴びたが、その城主・故室原知幸氏が「理に叶い、情に叶う」計画と対策を強く要望されたことは今後に対する大きな警鐘であると思う。当時の関係者の一人として、人一倍の理論家であり愛林家であった同氏

\* 大成建設(株)取締役 土木設計部長



(東京港緑地整備計画による)

図-2 新しい緑地が次々と誕生していく港……