

においても高架下を児童公園に活用しているところがふえつつある。

樹木を騒音防止林として期待することは、わが国のように地価が高いところではきわめて困難であろう。むしろ、視覚の面から環境保全対策に役立たせることを考えるべきである。

国鉄では、鉄道林を始めとして緑とは強い結びつきがあり、近年の環境問題にこの優れた歴史を生かすべきであると考える。しかし、高地価に対抗して実現するためには、国の総合的な施策を期待することが前提である。近年、鉄道沿線に桜を植えて旅情を慰め、新名所として地域住民にも喜ばれている所が東北にあるが、今後いっそう緑を活用して、鉄道が地域社会の名実一体のエLEMENTとして役立つことに努めたいと考えている。

④ 河川と緑——小坂 忠*

1. はじめに

私たちの子供のころ——つまり現在のような各種の公害騒ぎの起きる前の時代には、私たちが“河川”という言葉からごく自然に連想させられたものは、清らかな水や河原や水辺の緑や、そこに住む魚や野鳥や水虫などかななる、なごやかさとゆとりに溢れた風景であり、いわば私たちの心のふるさとともいえる種類のものであった。

それが、戦後の高度経済成長のもとにおける極度の産業活動や人口の過度の都市集中に起因する、多量の工場排水や家庭汚水のたれ流しに対する施策の遅れから、河川、とくに都市部における河川の水質は年々悪化の一途をたどり、魚や水虫の住めなくなることはもちろん、人間さえも河の水の近くへは行きづらくなるような状態にまで悪化してしまった。

また、既成市街地やその近郊の急激な宅地開発地域における河川の整備の遅れに起因して、少々の降雨でさえも各地に浸水被害の続出を招くこととなり、人びとはもはや河川に対して“親しみ”を感じるというより、むしろ“迷惑な存在”であるという観念の方が強くなってし

* 建設省河川局都市河川対策室長

まった。

そして、かるうじて行われる都市河川の改修工事も、家屋密集地帯であるという条件に左右されて、十分な用地幅を確保できないままに無理な設計を強いられて、従来の緑のある土堤や河岸に替えて、高いコンクリート壁やコンクリートブロックを主体とした、いわば無味乾燥な人工水路的な構造物といった感じの河川になってしまいう例が多くなった。

このような状態になっては、従来の愛される河川のイメージはもはや完全に消え去って、“死せる川”、“忌み嫌われる川”の印象が横行しはじめ、異様な色をし悪臭を放つ死の川に対して市民が愛着を感じなくなるのは当然の帰着であり、そのまま河川として存続するよりは、覆蓋をして不足した駐車場や小公園にした方がよいというような意見が、ごく自然に出ることになって不思議ではない。

しかし、最近になって自動車等の排気、騒音、振動や水銀、カドミウム、PCB等有害物質による公害など、われわれの生活を脅かす種々の公害問題に対する国民と論の急激な向上に伴って、住環境についても人間性と自然性を主役として取り扱うことの必要性が強調され始め街づくりについても、この問題を基調として考え直すべきであるという空気が支配的になってきた。

この傾向は河川についても全く同様で、忌み嫌われ、あるいは忘れられようとしていた河川を、再びよみがえらせて昔の姿のようにして、私たちの手にとり戻すべきであるという意見が出るようになってきている。

そこで、この問題について、今こそもう一度じっくりと見直し、考え直すべき時期にさしかかっていると考えられるが、ここでは、その中でもとくに“河川と緑”の問題に焦点を合せて、二、三の点について考えてみたい。

2. 河川環境と河川法

明治29年以来施行されていた旧河川法は、昭和40年に改正されて現在の新河川法へと移行したが、その間、河川法の意図した一貫した基本理念は、あくまで治水目的と利水目的の2本の柱を最重点としたものであり、上に述べたような、最近とみに認識の高まってきた河川のもつ第三の機能といわれる、環境機能に関する事項を明定した条文は見あたらない。

それでは、新河川法においては、河川の環境機能については読むことはできないのであろうか。——私どもは、決してそうは解していない。

なるほど、河川法においては河川の環境機能をずばり明定する条文はないが、第1条にこの法律の基本理念が

述べられており、その中で“河川が適正に利用され、および流水の正常な機能が維持されるように”とか、“これを総合的に管理することにより、国土の保全と開発に寄与し、もって公共の安全を保持し、かつ、公共の福祉を増進することを目的とする”とあるのは、明らかに河川のもつ環境的要素をも加えて解すべきものであって、河川の環境機能は、まさに河川の目的とするものの重要な一要素と考えてよい。

しかしながら、現行河川法の表現程度では、現段階における河川の環境問題の重要性を強調するには、なお不十分であることも否定できない。今後、なんらかの機会をとらえて河川法を改正し、河川の水と緑と空間のもつ修景的意義を強調し、それらを良好な状態で保持し、あるいは積極的に改善していくことを義務づける方策を、条文の上で明定化することにより、治水機能・利水機能とならんだ環境機能の位置づけを確固たるものにし、強化する必要が強く望まれるところである。

3. 都市河川と水と緑

上にも述べたように、都市河川の流域の市街化の状況に合わせて、市街地内の河道を改修する場合には、用地買収と物件移転が事業実施の成否をにぎる鍵となる。そこで、そのような河川の改修計画を策定する場合に、縦断的に可能な限り河床を深く切り下げたり、のり面をコンクリート壁やコンクリートブロック構造にしてのり勾配をできる限り急にすることなどによって、所要の用地幅を極力小さくするような努力が往々にしてなされた。その結果で上がった河川は、親しみのわかない、白々しい感じのコンクリート構造物になってしまう。

また、下水道事業の進捗に伴って、流域内地域の下水道施設が完備されると、山地等の固有の流頭水源を持たない都市河川は、降雨時以外、晴天時には河道内の維持流量はほとんど皆無の状態になり、常に河底を露出させた、からからな河川になってしまう。

このように、水と緑を伴わない河川に対しては、市民はもはや愛着を感じるはずがない。そしてまた、これが河川事業に対する理解を薄くするゆえんともなって、事業の円滑な推進に対して、逆にブレーキをかけるという悪循環をさそう結果となってしまふ。

したがって、とくに、都市河川の改修工事を行う際には、河川のもつ環境的な意義を強調し、良好な状態での水と緑を積極的に提供するように努めることなくして、市民の理解と協力を得ることは難しいと考えなくてはならない。

最近、全国各地で行われている都市河川の改修工事においては、以上のような観点からの反省がなされ始めて

おり、可能な限り良好な状態での水と緑を確保した河川計画をたてようとする風潮が生まれ始めていることは、非常に喜ばしいことである。

4. 植樹基準

従来、堤防上の植樹については、厳重に禁止されてきた。それは、樹木が大きくなると強風でゆれて堤防がゆるむ。あるいは倒れて堤防に穴があく。根が腐って堤体内に弱点ができる。日蔭となつてのり面の芝が育たないなどの問題があり、しばしば破堤の原因となつたと考えられてきたためである。したがって、改修に際しては、これら堤防上の樹木は堤防保全上支障があるとして伐採され、新しく植えることは許可されなかった。

しかし、古くは、竹、松、杉、その他のものを水防用材として河岸に植え、あるいは観覧用として堤防の締め固めもかねて桜を植えたといわれている。例えば、富士川における信玄堤をはじめとして、各地に由緒ある堤防上の植樹が多くみられ、河川堤防上の桜の名所は枚挙にいとまがないほどである。

前に述べたような理由により、河川と緑についてはもはや切り離して考えられない時代に入っているとする立場に立つならば、今後は、この問題についても見直すことが必要と思われる。

しかし、その際、やはり忘れてならないことは、いかなる場合にも河川のもつ治水機能に支障を与えないような配慮が払われなければならないということである。したがって、いきなり堤体上の天端、のり面などのどこにでも、どのような樹種でも植えることを許容するという程度にまで、無制限にしてしまうなどということは考えられない。

そこで、河川のもつ治水機能に支障を与えない範囲で、河川敷内の各種の部分に、どのような植生を、どのように植えてもよいかという、いわゆる植樹基準をはっきりさせて、この問題に対応することが必要となる。現在までに、成案を得て決定され施行されているものは、このうち、掘込河道の河岸敷地にかかわるものと、堤内地にあって堤防断面定規外に余裕のある敷地——堤防側帯にかかわるもののみであるが、今後、高水敷や堤体上の植生についての検討を進めて、基準の対象範囲を広めていくことが必要である。

この場合、この問題を発展的に進めるための隘路となっているのは、植樹が河川あるいは河川管理施設の治水機能に対し、いかなる関係にあるかを、科学的、技術的な根拠に基づき研究された実績に乏しいことである。

今後、この問題を重点的に取り上げて、可及的速やかに、技術的根拠に基づいた十分な検討を行った上で、植

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。

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。