

研究テーマ	臨海部における森づくりに関する調査
研究者	調査課 研究主査 鈴木 恭慎
研究目的	近年、都市においては、ヒートアイランド現象や温室効果ガス排出量増加などの環境問題への対応が大きな課題となってきた。 本調査は、環境負荷が大きいと思われる物流・産業拠点、名古屋港において、緑の現況を把握分析するとともに、一層の緑化推進策を検討するための基礎資料を作成することを目的とする。

研究成果概要

第1章 名古屋港の緑の現況

1 名古屋港の緑化施策

(1) 公共緑地

昭和 48 年度の港湾法改正により緑地が港湾環境整備施設として位置づけられ、「名古屋港緑化計画」に基づき、「親しまれる港づくり」の一環として、多様な緑地を整備してきた。環境共生港湾の形成を目指す「名古屋港環境計画」を反映した現在の緑化計画では、臨港地区^(*)の約 8%に相当する 340ha の港湾緑地の整備を目標としている。

なお、臨港地区内の立地企業(敷地面積 10,000 m²以上)は、港湾法に基づき「環境整備負担金」として、港湾緑地の整備費・維持管理費の一部を負担している。

(2) 企業緑地

「工場立地法」、「市民の健康と安全を確保する環境の保全に関する条例(名古屋条例)」に基づき、敷地の 20%以上(または目途)を緑化。

2 名古屋港の緑化状況と課題

(1) 量・配置

平成 14 年度末現在、名古屋港臨港地区面積 4,154.6ha に対して、港湾緑地の供用面積は 257.1ha で、緑地率^(**)は 6%である。特に内港地区(名古屋市域内の臨港地区)は、港内の他の地区に比べて最も少なく、港湾緑地は 31.6ha、緑地率 3%である。

また、内港地区の緑被面積・緑被率^(***)を、本調査において航空写真等により新たに算出した結果、公共用地と企業用地を合わせても 38.7ha で、緑被率は 4%にすぎなかった。

また、水際線を活かした緑地も少なく、開放している水際線も、水辺に下りて水に触れることができる緑地は名古屋市内にはなく、海上からの景観も緑に乏しい。

(*) 臨港地区 臨港地区は、都市計画法に基づく特別用途地区のひとつで、港湾管理者が水域と一体的に円滑な管理運営をするために、陸域に指定される区域である。港湾法に基づき、臨港地区内を機能別に区分した分区を指定し、建築物の規制を行なっている。

(**) 緑地率 臨港地区面積に対する港湾緑地の面積の割合。

(***) 緑被面積・緑被率 本調査では、植栽(樹木・地被)で覆われた土地の面積を緑被面積とした。(緑被面積には、水面を含めていない。)また、臨港地区(内港地区)面積に対する緑被面積の割合を緑被率とした。

(2) 管理

現在ある港湾緑地は整形形式庭園が多く、緑地等の維持管理費は年々増加している。

また、昭和 40 年代後半から 50 年代前半にかけて整備された緑地は、周囲を密植された常緑樹で囲まれ、さびしい空間が創出されている緑地が多く、治安上問題があるように思われる。一方、西部地区の飛島ふ頭、弥富ふ頭には、運動広場等を有する緑地が多く、背後市民の利用区域とロジスティクスハブ^(*)計画区域が混在することが懸念され、今後、緑地への市民のアクセス等、整理再編が必要になると思われる。

第 2 章 名古屋港における緑のあり方(案)

1 緑の量

社会資本整備重点計画では、公共の緑地と企業の緑地とを合わせて、緑化率^(*)20%を長期目標としていることから、その目標値を目指し一層の緑化が必要である。特に内港地区は、企業用地の低未利用地化が一部発生しており、今後、再開発を進めていく際、他港の再開発の事例にみるように、緑化率の向上を目指すことが望まれる。

2 機能と配置

タイプ 1 市民誘引緑地(積極的に背後市民を誘引する緑地)

集客性のある誘引力のある施設との併設、または、内陸にある公園と差別化できる特色が必要である。港湾特有の景観を楽しむ、スポーツ・レクリエーションの場を提供する等の従来の機能に加え、環境負荷の高い港湾での環境啓発の場としての役割も考えられる。配置としてはロジスティクスハブ計画区域を避け、都心からのアクセスのよい内港地区、または非日常的空間である外港部で、水際線に配置するのが望ましい。

タイプ 2 休息緑地

対象は背後市民ではなく、港湾労働者である。企業や福利厚生施設の外構緑化の一層の充実とともに、現在さびしい空間となっている休憩型緑地は再開発を図ることが考えられる。なお、既存の運動広場は災害時の活用等も考慮し保存する。

タイプ 3 環境創造緑地

人の利用に供することを目的とせず、従来の緩衝緑地、修景緑地の機能に加え、ヒートアイランド現象の緩和や温室効果ガス吸収、喪失したエコトーン(陸と海の異なった環境を緩やかにつなぐ移行帯)の再生やビオトープ(生物の生息空間)の創出等、豊かな自然を再生創造するものである。公共用地のみならず企業用地も含めて緑のネットワーク形成に向けて、壁面緑化や屋上緑化、外構緑化の充実等に向けた施策展開とともに、自然環境創造のためのシンボリックな公共緑地として、「拠点となるマッシブな緑」を内港地区や外港部に配置し、全域には「つなぎとなる緑」として修景・緩衝緑地を遍在させる。特に船舶入港のエントランス部となる外港部には、新舞子マリパーク、富浜緑地のほ

(*) ロジスティクスハブ ロジスティクス(物流合理化の総合的システム)機能と生産機能が一体化したグローバル生産拠点。

(*) 緑化率 「社会資本整備重点計画参考資料」(平成 15 年 10 月)には、「港湾空間の陸域面積に占める緑地面積(港湾緑地・工場内緑地等)の割合」と定義している。

か、ポートアイランドを活用し大規模な緑を創出し、環境万博開催地の国際港湾としての風格を形成する。

3 緑の形状と管理

タイプ 1、2 の緑地については「人がかかわる緑」として、花木や芝生、生垣等の刈込物を多用した整形庭園から散開林的な里山植栽まで、人がかかわる度合いによりバリエーションが考えられる。維持管理のコスト縮減の観点から、管理を要する緑地を限定する必要があるとともに、防犯上、見通しのきく配植とすることが必要である。

タイプ 3 の緑地については、「自然にゆだねる緑」として、自然に委ね維持管理に人手を要しない緑地を目指す。その植栽手法としては、横浜国立大学名誉教授の宮脇昭氏の手法を用い、潜在自然植生^(*6)の苗木を密植するものである。遮蔽性が強く、不特定多数の市民が利用する運動施設等の外周をこの植栽で取り囲んだり、園路を中に通すような施設設計は防犯上好ましくない。

第 3 章 事例調査

1 尼崎 21 世紀の森構想

都市再生プロジェクト(第 3 次決定)として、市域の 20%に相当する臨海部 1000ha について、市民、企業、行政、学識者の協働により、緑被率 30%以上の環境創造のまちとして再開発し、地域ポテンシャル向上、まちの活性化を図る。先行的に核となる森(尼崎の森中央緑地 29ha)を公有地(遊休地となっていた工場跡地を県市が買収。)に整備する。

2 堺第 7 - 3 区 共生の森および堺第 2 区暫定利用緑地等

都市再生プロジェクト(第 3 次決定)として、産業廃棄物埋立処分場跡地の公有地に 80ha の森を市民、企業、行政、学識者の協働により整備。また、隣接する堺第 2 区の未利用の企業保有地(90ha)を、長期にわたり暫定利用することにより緑地拡大を図る。

3 名古屋市における森づくり

戸田川緑地内に「平成の森づくり事業」として、市民協働により里山樹林創出・管理する「なごや西の森づくり」、東部丘陵地帯では、東山公園～平和公園一帯の既存里山について市民協働により保全する「なごや東山の森づくり」、民有の既存里山を市が借地して市民協働により保全する「相生山緑地オアシスの森」がある。

第 4 章 名古屋港での緑化推進方策の検討

1 方策検討

公共用地については、まず未整備の緑地用地等を活用して、臨海部の緑化を先導するシンボリックな緑のリーディングプロジェクトとして、市民協働等により大規模な緑・森の創出を図る。一方、緑地での広告掲示や商業イベント等による緑地の維持管理財源確保にも努めることが望まれる。

企業用地の緑化誘導策としては、公共が緑地の固定資産税の軽減措置を図る手法、緑化

(*6) 潜在自然植生 名古屋港の自然環境条件下で、人為的影響を受けずに到達できると考えられる最も安定した極相林。

に対する助成等が考えられる。また、近年、内港地区では低利用の企業用地が発生しており、堺泉北港の事例のように、それらを緑地として長期暫定利用を図る他、ブルーボネットのように、企業内の広場・緑地を一般開放するよう協力を依頼する等も考えられる。関係行政機関が連携し、企業の緑化に対しインセンティブとなる施策を展開する必要がある。

2 市民協働による緑地・森づくりの導入について

(1) 意義

「親しまれる港づくり」の一環として、名古屋港への市民誘導の方策として、近年の自然環境への社会意識の高まりに応え、環境負荷の大きい港湾ならではのグラウンドワーク^(*)の場を提供する。

(2) 市民協働のポテンシャル

名古屋港の場合、定住人口はなく、背後市民にとって港は疎遠である。自然の里山もなく既存の愛護団体もないため、参加市民の掘り起こしとともに、人づくりから始めることが必要となり、名古屋港での展開は未知数的な部分が多い。しかし、尼崎や堺等において、パートナーシップによる森づくりが進んでおり、名古屋港でも可能と思われる。

(3) 市民協働導入方策案

- ・ 市民協働を試行的・段階的に導入する。緑地整備の部分参加から、将来的に、緑地管理の部分参加を目指す。
- ・ 未整備の港湾緑地(内港部の船見ふ頭、潮見ふ頭、外港部の富浜緑地等)の一区画において、植樹祭や苗木作り等の緑のイベントを継続的に開催し、市民に一般募集を行ない、参加市民を掘り起こす。なお、当初は将来の維持管理を考慮し、「自然にゆだねる緑」からスタートし、潜在自然植生の苗木を密植して森づくりを行なう。
- ・ 継続参加の人(組織)づくりに向けて、既存の市民団体等との交流を行ないつつ、「人がかかわる緑」、魅力的なフィールド、名所・特色づくりへの移行を図っていく。

3 課題

立地企業と背後市民の理解と協力を得るため、緑化推進のインセンティブとなるような施策の展開に向けて、港湾管理者と関係行政機関との協議調整が必要である。また、排出削減が義務付けられた温室効果ガスの吸収効果やヒートアイランド緩和効果等、企業、市民にとっての経済的なメリットを整理する必要がある。

市民協働による港湾緑化を導入するにあたり、港湾管理者と背後自治体で協議を重ねて合意形成に努めるとともに、市民協働に対応するための行政内での体制づくりと予算措置を行い、学識経験者や森づくり専門家等の市民も交えた組織づくりが必要である。

(*) グラウンドワーク パートナーシップによる地域での実践的な環境改善活動。