

# 海辺の地域再生と海岸緑地

(一財)公園財団理事長 蓑茂 壽太郎

キーワード：海辺、海岸線、海岸緑地、地域力、地域再生、人流経済

## はじめに—海岸地域における地域力の諸相—

例えば観光産業などにみられる地域の活力と、緑地計画上あまり議論されてこなかった海岸緑地をキーワードに、東日本大震災の復興を考えるのが本稿である。震災直後の報道で、日本三景の松島を訪れていた観光客300人ほどが町内のお寺の本堂に避難していると伝えていたのを記憶している。その後も観光客の被災の状況を気にしていたが、観光としてはオフシーズンであったのが幸いしてか思いのほか観光客の悲報を聞くことはなかった。しかし観光産業への被害は甚大であった。新聞報道を辿ると海辺の低地にあった観光施設や漁港に隣接した海産物販売所等の物的被害が随所であり、加えて原発事故の風評被害から訪問・宿泊客のキャンセルとなり宿泊業や飲食業に被害が及んだ。震災前後の比較でわかるように、海辺地域の活力は水産業に左右され、次いで観光による賑わいが決め手で、この二つの関係は切り離せない。

さて日本三景といえば、松島に加え天橋立と安芸の宮島である。松島が太平洋に面し天橋立は日本海、安芸の宮島は瀬戸内海である。日本三景は儒学者の林春齋が寛永20年(1643)に著した『日本国事跡考』に記したのが始まりとされる。したがって370年の歴史を持ち、その持続性に感心する。と同時に持続性の理由が、島国日本を象徴する選定意図に基づいていたからではないかと思う。ちなみに、この三景を海岸緑地として見るなら、松島がアカマツ、天橋立がクロマツ、宮島は常緑広葉樹のカシの植生である。なおここで、三景に納まった植生がいかに優れていたとしても、それだけでは日本を代表する景勝地にはならなかったはずである。またこれまで続くことはなかったのではないか。景

観構図としての「図と地」の関係でいくと、マツやカシの樹林は、地としての緑があり、これに加えて図となる歴史・文化的、あるいは植生以外の自然的事物が存在したことに注目したい。松島の場合は五大堂や瑞巖寺、天橋立は宮津湾の潮流と風が作り出す砂州、そして宮島では巖島神社の存在である。

震災復興として新たに平成の海岸緑地を計画する場合は、単に緑地を造成するのではなく、自然性と文化性を結合させた風景地をつくるという意図が重要であろう。そのように考えることで、後々に歴史的評価を得ることになる。繰り返すが、日本三景は、マツやカシの植生だけで人の共感を得たのではない。精神的な拠り所ともなる場のストーリーをその風景地が持ち合わせていたことが大きかった。

ところで観光産業は基本的に観光資源で成り立ち、その資源の基本は、従来自然資源と歴史資源であった。しかし、近年はこれに農林漁業や鉱工業などが関連した産業観光が加わり、より広くツーリズムやリゾートまでを包含して観光産業として捉えるようになった。この度の震災では、海辺観光の最大の資源である生態系依存の海域、加えて海と陸との接点である海辺が破壊された。地域再生となると、その対象は観光だけでない。壊滅的被害を受けた水産業はもとより、水田耕作が基本である日本農業では、海岸平野に広がる農地の被害は地域力の根幹を揺るがすものとして看過できない。水産は海洋資源、農業は広大な土地資源に依拠している。これらの資源の利用が持続可能であるか否かが地域力発現の前提である。地域力の基本は健全な生業、次に特産品や名産品、そしてこれらが連動しての地域ブランドによる。このたびの震災被害を特定でき

た土地利用でみると水田(208km<sup>2</sup>)に畑地等(29km<sup>2</sup>)を加えた農地が最大で、続いて建物用地(110km<sup>2</sup>)になっている。生産活動の基盤となっていた区域、13万棟の住宅倒壊にみる生活の場に被害が集中し、よってそのような土地の区域で1万6千余(不明者の数を含めると1.9万人)の生命を失う結果となった。島国日本において海岸地域とは、このように高度に利用されているところなのである。

以上のように、海岸地域、及び地域再生の局面を概観したうえで、海岸緑地の役割と計画における課題について述べて行こう。

## 1 海岸緑地の役割

### —国土計画と経済の変化を踏まえて—

#### 1) 日本の国土のインフラは海岸線

越境、国際化、多文化共生が声高らかに取り上げられている日本、その理由はどこにあるのか。その根底には「島国日本」があると思う。しかし島国がそれとなく実感できないでいたが、このところの尖閣諸島問題で一挙に国民の意識が島国日本に戻ってきた。海運時代なら船が岸壁を離れ、港を後にし次第に日本の国土が遠ざかり水平線だけの海原となって、日本が島国であることを強く感じさせられた。しかし航空機時代になって、機上の人になり離陸して数分もたつと、もう日本の国土を目にすることはできない。思うに航空機時代になって、島国日本の意識は極度に低下したのではないか。

海運時代の日本を特徴づけたのが鎖国である。鎖国は、徳川幕府が採った海外との交流制限政策で215年間続いたとされている。しかし「鎖国」の言葉が使われるようになったのは明治以降のことで、ケンペルの著作の文意から蘭学者の志筑忠雄が1801年に『鎖国論』(写本)と翻訳したのが始まりとされている。そして、近年では実態として鎖国はなかったというのが主流である。大島明秀の『鎖国という言葉』等を読み進むなかで、日本という国の見方に新たな視点が浮かんできた。その一つが、この国の国土の骨格をどう捉えるかということである。

普通、骨格やインフラストラクチャーとなると高速道路や新幹線網、自然要素としては日本アルプスなど

日本列島を南北に走る脊梁山脈がイメージされ、現実には国土の骨格はそれらに求められてきた。しかしそうではなく、国土の境界の決め手となる海岸線に求めるべきではないか。国土のインフラを海岸線に設定するというのが本稿である。

海岸線は、陸地面と海水面が接する切れ目のない線である。切れ目のない線ではあるが、それは不変でない。一日の中でも干潮時と満潮時のように、水位は垂直方向に、海岸線は平面的に移動する。海岸線が移動することによって干潟という面が生まれている。干満の差以外に海岸線の進退を確認できるのは、暴浪による海蝕と河口付近に見られるデルタの形成である。序文において「景域」の言葉が登場する耕崎正男の日本郷土景観通説や志賀重昂の日本風景論においては、海岸風景に関する記述が案外と少ない。日本風景論では、わずかに薩摩の坊津や土佐の龍串等の奇岩の海岸風景を触れている程度である。後に地理学上の評価より山岳界の評価が高かったことでもわかるように中心は山岳風景論である。これは明治初頭のナショナリズムの高揚とも関係しようが、江戸時代に日本三景として海辺の景観を高く評価した島国日本としては、不可思議な日本風景論といわざるを得ない。

ここで海岸線の国別比較をすることによっても日本において海岸線に重きを置くことの価値を確認したい。国別で最も長い海岸線を有するのはカナダで、その総延長は約20万km、次いでノルウェー、インドネシア、ロシア、フィリピンと続き、日本は6位である。日本の海岸線の総延長は約3,45万kmで、同じ島国イギリスの1,25万km、半島国で長い海岸線が目につくイタリアの7,600kmをはるかに超えている。国土面積が日本の約25倍のアメリカでも1万9,900kmで、中国は1万4,500kmである。その長い海岸線がどのように使われているか。公園レクリエーション行政の先進国であるカナダやアメリカ合衆国における海岸線の利用には興味深いものがある。例えばバンクーバーやサンフランシスコのイーストベイエリアなど、海岸線の一角をリージョナルパークとして位置付けている。魅力的で模範となる一つがバンクーバー市で、住みたくなる街の世界ランキングにおいて常に上位にある都市である。アメニティの豊

かさが実感でき、その最大の要因はスタンレーパークの存在で、この公園の豊かな自然を決定づけているのが海岸線である。

ところで海岸線があることやその豊かさの意味を知る上では、海岸線を持たない国を挙げておくことも一つであろう。スイス、オーストリア、チェコ、ハンガリー、ラオス、モンゴル、ネパール、ブータンなどは、海岸線ゼロの国である。私は今、この原稿をスイスのバーゼルのホテルで書いている。ここバーゼルはフランスとドイツの国境の町で、スイス第三の都市とはいえ人口は19万人にすぎない。しかし、町の風格、あるいは私の目でみた品格は、日本の同規模の町と比べものにならない。交流人口で街に活気がある。なぜそうなのか、その背景に思いを巡らしてみた。国土がつながった国境の都市だからであろう。海で区切られた国境ではない。このことが何をもたらしているか。結論は、「国境はまた交流の拠点である」となる。

さて、海岸線の長さの絶対値ではこのとおりであるが、国土面積との比（海岸線の長さ  $m$  / 国土面積  $km^2$ ）や人口当たりの長さ（海岸線の長さ  $m$  / 人口百人）に指数化し相対的に比較してみると、日本は面積比では  $92.2 (m/km^2)$ 、人口比では  $27.5 (m/百人)$  となり、イギリスの  $50.8$ 、 $20.8$ 、フランスの  $5.8$ 、 $6.3$ 、ドイツの  $6.7$ 、 $2.9$ 、アメリカの  $2.1$ 、 $7.2$ 、と比較して大きい値となっている。これを解釈するに、国土の様々な地点から海岸線が遠く離れず、しかも国民一人一人が  $30cm$  弱の海岸線を占有できている国となる。この海岸線とのアクセスの良さを長所にするか、津波の危険にさらされる欠点とするかが、3.11以降問われている。

本稿では長所とすべきとの立場をとる。しかし欠点は補わなければならない。わが国土の海岸線の中には隆起海岸もあれば沈降海岸もあり、砂浜もあれば断崖絶壁もあり、人を近づけない自然海岸もあればコンクリート構造物で固められた人工海岸もある。成因、地形、そして人間の干渉の程度はさまざまである。

その海岸線において、海と陸とを公式につなぐのは港である。日本には港が約4千あるとされている。内約3千は漁港で港湾が約1千である。漁港の背後には漁村があり、その数は約5千といわれている。港の数

が漁港を合わせると4千ということは、日本列島の周りには平均して  $8.6km$  間隔で港があり海との窓口となっている。

## 2) 物流時代と人流経済時代の海岸線

海岸線の利活用が時代と共に変化してきたであろうことは容易に想像できる。古代の貝塚からは、当時の人類が漁労生活で生き、海辺に集住していた様子を知ることができる。日本を含む東アジアは、北米西海岸や貝塚研究発祥の地であるデンマーク等の北欧と並んで、貝塚が豊富な地域である。この事実は日本人が古来より「豊かな海岸線」を生活の本拠としていたことを示しており、「日本の国土のインフラは海岸線である」という本稿の立場を支えてくれる。

航海術の発達により大海を越えた交流・交易が可能となり1600年代になると島国日本にも外国船が頻繁に寄港するようになった。そこで徳川幕府は1612年の禁教令に続き、その4年後には明朝以外の入港を長崎・平戸に限定した。その後、島原の乱(1637)、そして2年後のポルトガル南蛮船入港禁止令で外交禁止となり日本の海岸線は閉じられることになった。これにより日本人の海外渡航も禁止され、外交、貿易、交流の制限となった。形式的にはこうであったが、必要な貿易は4つの口(オランダ及び中国交易の長崎、朝鮮交易の対馬藩、琉球王国交易の薩摩藩、アイヌ交易の蝦夷松前藩)で続けられていた。鎖国は、ペリー黒船の浦賀来航(1853)まで続いたというのが一般論である。

以上のことから伺えることは、島国の国境は海岸線により規定されるが、それは境界でありつつ交流拠点を内在するものであったということである。

幕末におけるペリー来航以降、日本は外国への関心を強く示すようになった。明治政府の誕生は、文明開化の文字にあるように、それまでの閉じた島国日本から開かれた島国日本に大きく舵を切った。既に幕末に各地の大名は藩の政策として先を競うように海外との接触を図ろうとした。その手っ取り早い方法は長崎に来ていた外国人に頼ることであった。一例として、幕末の安政6年(1859)に長崎に来た米国人宣教師のフルベッキの下には全国から志士が集まり、蘭学に変わって英語を学ぶようになった。そしてここで洋学を学んだ人たち

が先陣となって各地に洋学校をつくり、そこを経て海外留学する者も出てきた。またお雇い外国人から洋風文化を学ぶ風潮となり、日本の各地で、また様々な分野で異国との交流が活発になった。出島のような江戸時代からの窓口以外に、横浜や神戸、函館に外国人居留地が設けられ、そこには洋風公園が海岸緑地の形で誕生した。

ここで世界に目を向けると、港の近くに海岸緑地があり、これが美しい港の風景となっている例がある。オーストラリアのシドニー湾には植物園が広がり、あのオペラハウスと共にシドニー湾岸の地域力に貢献している。その発祥を知るなら港のそばのシドニー植物園が植民都市づくりの必須施設であったことを容易に理解できる。母国から持ち込んだ有用植物がこの地で育つかどうかを試し、普及する場であったからである。

こうして見てくると海岸緑地は、港が玄関となる島国にとって国際化のシンボルとなるべき空間であったことがわかる。これが、明治開国からの航空機時代になるまでの海岸線の様相である。

では、明治から大正、そして昭和と時代が下がり、海岸線はどのように変わっていったのか。戦後の日本が経済大国を歩む中での海岸線について見てみたい。日本では大正時代を迎えて産業革命が急伸し全国に都市が成立する兆しとなり都市計画法(1919)が制定され、法律により公園を重要な都市施設とするようになった。そして昭和初頭に都市化は急伸するが、やがて戦争前後の混乱期におかれる。戦後も昭和25年(1950)になって国土総合開発計画法が制定され、これに基づき20世紀の後半は国土開発期となった。昭和35年(1960)池田勇人の所得倍増計画で経済大国・日本がすべりだし、途中で田中角栄の日本列島改造論(1972)や中曽根民活(1986)を挟んで1993年に、日本の一人当たり所得はOECD1位に登りつめた。振り返って、重化学工業が主導した重厚長大の産業構造が牽引し、軽薄短小の表現が使われIC産業時代を迎えることで経済大国・日本は頂点に達した。この工業社会を歩んだ期間にあって、日本は海外から資源を輸入して高度な技術で付加価値の高い輸出製品を量産し外貨を獲得した。そうした過程で港湾が整備され、道路網と

ともに地方空港が全国に整備された。重化学工業時代は海運に頼る臨海工業地帯で、高速道路のインターチェンジ周辺に開発された内陸工業団地は陸運依存、IC産業時代になっては空輸による臨空港工業地帯もみられた。

つまり海岸地域のウォーターフロントは、川辺や湖畔とは違い産業革命の要であった。このことを歴史も教えている。産業革命発祥の地であるイギリスにおいては、ロンドンがテムズ川の水運の限界から海辺のマンチェスターやリバプールにその座を明け渡したように、海辺という立地環境は産業革命の進展、特に工業化に不可欠であった。これが日本にも当てはまり、京浜、中京、阪神、北九州の4大工業地帯と、それらの間を埋める形で海沿いに計画された新産業都市、これらが連担して東海道メガロポリスを形成した。これにより経済大国日本は達成されたが、引き換えに各種の公害問題を日本列島全体に引き起こした。いわば島国ならではの必然の結果を招き、ここにきて海岸線の破壊が問題視され保全の議論に変わった。そして、現在の日本は、国土開発ではなく国土形成の時代である。

以上述べてきたことは、基本的には物流経済中心の国土づくりにおいてのことといえる。結果は新幹線も高速道路も沿線の長い区間が防音壁で閉ざされ、車窓の景色を楽しめる状況ではなく、単なる輸送空間になり下がっている。白砂青松も古い絵ハガキで振り返り、大都市近郊で今訪れることができるのは限られた地点になり、そして空港周辺にはメガソーラーの太陽光発電基地が出現する有り様である。

果たしてそのような方向でこの先良いのであろうか。社会は変化している。特に経済の変化をよく見定めることが「地域再生」では重要である。海岸地域の再生を考えると、地域の資源を一方向的に消費するのではなく、資源管理を含む活かし育む方向でなければならない。前任地において大学と地域との連携事業を種々構想し、その一つとして特定地域学を推進した。一例が天草市を対象に行った「夕陽プロジェクト」である。全国の夕陽百景にも登場する天草西海岸の天然の資源・夕陽を活かして、人の心を動かし、心動いた人が社会を動かすには何が必要か、そして社会が動くとき経済も

動くという一連のシナリオで検討した。この経験から、本稿でも物流経済ではなく人流経済時代の海岸線の役割として考えを巡らした。物が流れることでお金が動くのが物流経済、人が動くことにより経済が動くのが人流経済である。そうなる筆頭は観光である。観光は語源の通り、光るものを観て歩く行動である。冒頭で述べたように、その光るものの対象が変わり、捉える観点も経済大国から成熟社会に向かうにつれて変化してきた。価値意識の変化である。産業観光という捉え方は、その最たるもので、これによりグリーンツーリズムや近代産業遺産を訪ねる旅が成り立つようになった。高齢化社会を迎えてのシニア世代の動向を見ていると、貯蓄や年金といった個人ストック消費の放電型観光から、生き方を点検し生きる術を得る充電型観光に変わってきているように感じる。またそうでなければならぬと強く思う。生産人口減少の現実を踏まえるなら、70歳現役社会の設計なくして地域活力の再生はない。高齢化社会に向けた施策の話題は高齢者医療や年金等にみられる社会保障関連一辺倒である。確かにこれは基本であるが、すべてが社会保障で片付くものではない。プランマリーバランスという観点から、財政の収支を考えるようでない持続性は黄信号のままである。そのためには、肉体的老化を予防するリハビリ観光や広大な公園をノルディックウォーキングする姿などがイメージされてよい。買い物と見物、自国とは違う文化や歴史に触れるだけでなく、人的交流により創造性が沸き立つ観光の時代が到来している。人類が自然に責任を持つ時代を迎えて、震災後の地域再生のカギとなる海岸緑地を計画するとしたら、名所や名勝となる風景地をつくるという意気込みが肝心である。物流時代の海岸線との違いは、人の感性で評価される海岸線となっているかどうかである。ウォーターフロントアメニティの時代ともいえよう。平成の出島づくりというコンセプトも成り立とうが、そこで必要なのは「風景」と「交流」の意義を含む海岸緑地の計画となっているかである。

## 2 海岸緑地の意味と意義

海岸緑地という言葉は、緑地という用語を初めて使った東京緑地計画協議会(1933)の緑地分類には登場し

ない。やや海岸緑地に近いのは、公開緑地の第二種として取り上げた「自然公物に属するもの」や生産緑地の一つとしての漁業地区である。昭和初期では、海上や条件の悪い海岸地域にまで緑地を配置するという需要がなかったのであろう。しかし現在では海岸緑地という言葉に違和感はない。港湾区域に港湾緑地が整備され、海浜公園や海岸公園を利用しているからである。

全長3.5万キロ弱の日本の海岸線は、大きく自然海岸と人工海岸に区分される。自然海岸で特徴的なのは、断崖海岸、奇岩海岸、砂浜海岸など地形地質に由来するものである。そして、植生的にみるとトベラやウバメガシなどの常緑広葉樹の場所、津軽の屏風山海岸林はカシワやミズナラなどの落葉広葉樹が優占し、沖縄・西表ではマングローブ林の海岸緑地となり、南北に長い日本列島故、自然環境依存の海岸緑地は生物多様性豊かである。イギリスのナショナルトラストによるエンタープライズ・ネプチューン計画は、1965年イングランドとウェールズおよび北アイルランドの海岸全周3,000マイルのうち900マイルの海岸線がまだ開発で汚染されていないことから買い取り保護する運動として始まったもので、約20年でその半分以上をトラストの所有下としたそうである。日本とほぼ同じ規模の一人当たり20cmの海岸線を国民一人一人が占有する国のこの取り組みはわが国のベンチマークとしてよいのではないか。

そして次に防潮林などとして先人が植樹した松原海岸が日本列島の海岸線の特長である。今回の震災で大きく取り上げられた陸前高田の名勝・高田松原は延長2km7万本で、寛文年間(1661~1673)に植林され350年以上になる。それが津波で一瞬のうちに「奇跡の一本松」を残して消滅した。福井県敦賀市の気比の松原は樹令200年のクロマツが1.5kmにわたり群生している。200年、350年ともなると、人が造った緑地なのか自然の緑地なのかの判別が難しい。造営100年の明治神宮の森を「人が造った森」として記録・啓蒙しなければならないのであるから、その倍以上の年月をかけてつくられてきた海岸林においてはいわずもがなである。また天橋立は全長3.6kmの松林で、明治38年に太政官布達により橋立公園、後に天橋立公園となったことで国民がこぞって訪れる地となった。静岡の千本

松原は30万本のクロマツ林で、延長は10km、この海岸林ではすでに東海大震災を想定した対策が組み込まれ、遺産として海岸緑地を見るだけでなく、これが資産として事前復興に取り組む姿勢が見られる。和歌山県の美浜町にある煙樹ヶ浜は日高川の河口から4.6kmにわたり弓なりに続く松林で、初代紀州藩主の徳川頼宣が防潮林として植えさせたものである。九州では玄界灘に面した佐賀県唐津市の虹の松原が有名で、延長5km、平均幅員500mであることから、その数100万本といわれるクロマツの林である。1600年代の初頭、唐津藩主・寺沢広高が新田開発の一環として防風、防潮、防砂林として植樹したとされ、その長さから当初は二里松原と呼ばれていたが転じて虹の松原となったとのいい伝えもある。広高は、植樹したマツの中に自分が特別に思いを寄せているマツが7本あるといったそうだが、それが特定されていたわけではなかった。これは「もし自分が傷つけ、養生に手を抜いたマツがその7本に該当していたらまずい」と思わせることで、すべての松を大事にさせようとしたのだといういわば心理作戦があったという。そのような逸話が遺る緑地づくりが息の長い事業では重要なのである。

最後に、公園として計画された海岸緑地についても触れておかねばならない。青森市の陸奥湾に面した合浦公園は日本の公園設計の祖とされる長岡安平(1842~1925)が手掛けた公園であり、東京湾に面した千葉県富津岬の富津公園、神奈川の湘南海岸公園も見落とせない。昭和6年の湘南遊歩道計画を骨格とする湘南海岸公園は、「高麗山から鎌倉アルプスまで」という海岸線を軸とするパークシステム構想の中に位置づく公園である。関西では、堺市にある明治6年の太政官公園・浜寺公園に触れるべきだろう。ここは和泉海岸にあって、もともと耕地防風林として18世紀初頭の宝永年間植樹の白砂青松の地で、明治、大正、昭和と海水浴のメッカ、周囲は別荘地として親しまれてきた。しかし第二次世界大戦後に米軍が接収し、昭和33年の接収解除後まもなく前面の海が泉北臨海工業地帯として埋立られ、海岸緑地としての評価を受ける状況ではない。公園地指定の時は大久保利通の関与もあったようで、時の政治家の価値意識を学べる公園でもある。このほ

か、明石海峡に臨む舞子公園、須磨海浜公園が瀬戸内海に面する海浜公園として知られ、九州では、福岡の東(東松原)公園と西(荒津山)公園を取り上げたい。二つの公園は大濠公園の誕生(1929)の時、福岡のパークシステムを構成する要素として位置づけられた経緯を持つ他、ボランティアによる公園管理、つまり行政だけが担う公園管理から市民が担う公園管理への取り組み発祥の地とみなされる点である。共に保勝会が組織され、厳しい自然条件下の緑地なればこそ人の力で育て上げていくという運動がここから始まった。とりもなおさず海岸緑地には、多くの話題があることを読み取り願いたい。海岸線を緑地化することの意義は、自然科学的関心事としてだけでなく、人文・社会科学的にも見いだされる。

### 3 海岸緑地計画における課題

緑地としての存在感、想定した機能や効果が発揮されるまでに樹林が成長するには時間が必要である。明治神宮の森は人が造った森で約100年。現在までに日本の国土には約10万ヶ所の都市公園があるが、多くは昭和47年の都市公園等整備五箇年計画以降で、植えられた樹木もすでに40年の年月を数える。かつて公団住宅の植栽樹木を対象に「植栽景観の経年変化に関する研究」を行った。その時に議論したのは、造園設計において「時間の尺度」を重要な要素とすることであった。竣工から完成景までのタイムスパンを求める研究で、注目したのが構造物の経年劣化と植栽樹木の経年成長のバランスが醸し出す空間評価であった。建築物等の減価償却期間の50年と一緒にしたのは、樹木がつくる景観との間にずれが生じるというもので、両者のタイムラグを設計において如何に考えるかという課題であった。

生物産業である農業は、基本は一年周期の産業であり、果樹は桃栗三年柿八年というから10年スパン、林業は孫のための育林に精を出すというから100年を一応の期間と捉えるのが適切であろう。このようにみえると、緑地の造成では10年から100年のオーダーで捉えることになる。すでに40年、30年、20年と経過した公園が、さまざまな自然環境の下に分布している。こ

これらの公園に調査対象を定めて、植栽景観の経年変化のデータが整理されるべきである。

海岸緑地の場合は強風や潮風、そして植栽基盤の土壌条件が砂地という内陸に比較して良くない。むしろ劣悪と表現すべきであろう。そこで現存する海岸林の樹令は見かけより嵩んでいる。気比の松原は樹令 200 年のクロマツ、陸前高田の名勝・高田松原は 350 年、虹の松原は 17 世紀の植樹と伝えられているので 400 年、静岡天橋立には樹令 650 年の大木も含まれているという。つまり人が造った海岸緑地としての海浜松原は 200 年から 600 年の時間を経てでき上がったものである。この長い時間を設計の中に組み込むことが必要になる。

そこで、海岸緑地計画の要諦をまとめるなら以下のようなだろう。まずは、①時間がかかる世紀の大事業であるということ。②時間がかかることを悲観的に捉えるのではなく、時間をかけて取り組む意義づけをすること。③人の手と時間をかけて造り育てる緑地計画が海岸緑地の計画であること。松林の場合は、林床の落ち葉掻きが育林においてきわめて重要とのいい伝えもある。現代農法では需要を見出せない営農手段と関係するが、緑地計画と並行して循環型農業・パーマカルチャーを組み込むなど、裾野の広い農業との共生も必要である。そして、④ 200 年、300 年となると人生 80 年時代といえども、個人の仕事の範囲でない。世代を超えた同志による組織的作りこみがあってサステナビリティが保証される。⑤その際、自尊心を満たす歴史物語となるようなシナリオがあるとよい。

関東大震災(1923)後に渋沢栄一は後藤新平から、救済や保険金の支払い等の要請を受けたが、その時、多額の義援金を提供しただけでなく、このような時こそ、失業対策事業を行うことが重要だと建議している。経済的支援だけでなく、人道的支援の重要性である。組織による緑地造成を考える際の一つの答えは、この人道的支援との関連づけではないかと考える。今回の東日本大震災でもたくさんの募金や義援金が集まったようである。また一方で多くのボランティアが現地に赴いた。関東大震災時と同様に、金銭面と人的と二つの動きがあった。しかしこれらが別働隊で一緒になっていないのではなかろうか？

もう一つの課題は、公園や緑地の造成において、その方法は日本列島共通の方法、一辺倒でできるものではない。島国・日本は、太平洋、日本海、オホーツク海、東シナ海に囲まれている。表日本と裏日本、太平洋側と日本海側だけではない。海岸緑地の計画においては、海流の影響も加え 4 つの海を強く意識すべきである。一つの断面で設計できないのがランドスケープの仕事である。オホーツク海に面する海岸緑地は原生花園であり、東シナ海に面する天草の西平にはヤブツバキの群落からなる海岸緑地が急峻な地形の上で続いている。過去に 8 万 ha あった干潟が現在では約 5 万 ha に減少したという統計もある。有明海における海苔栽培、河川が海に打ち出す河口付近でのアサリの収穫の状況を身近に聞くにつけ、海岸地域の生態系が微妙であることを知る。海岸地域のデザインにおいては、自然の作用に従って人がデザインすることの重要性を確認したい。

社会構造の変化とともに海岸線の持つ意義は変遷してきている。海岸緑地の計画においては、変わらないものと変えるべきものを峻別することが重要である。

海岸線の一角は、国土の中でも特別の意味を持っている。地域の活力を読み取るに最もふさわしい場所である。

#### <参考文献>

- 大島明秀(2009)：鎖国という言葉説、ミネルヴァ書房  
耕崎正男(1933)：日本郷土景観通説、古今書院、170pp.  
志賀重昂(明治 27 年)：日本風景論、政教社、219pp.  
須田寛(2009)：新産業観光、交通新聞社、301pp.

#### <プロフィール>

熊本県生まれ、東京農業大学卒。同大学教授・大学院指導教授・副学長を経て、平成 18 年公立大学法人熊本県立大学初代理事長。現在、公園財団理事長、日本学術会議連携会員、東京農業大学、熊本県立大学客員教授、農学博士、RLA。