

四日市港長期構想検討委員会（第1回みなと環境部会）議事概要

平成20年3月19日

【事務局】 それでは、定刻になりましたので、ただいまより第1回四日市港長期構想検討委員会みなと環境部会を開会いたします。

委員の皆様方には、大変お忙しい中をご臨席賜りましてまことにありがとうございます。私、本日の司会を務めさせていただきます社団法人日本港湾協会の小野寺と申します。どうぞよろしく願いいたします。

それでは、本日配付させていただいております資料についてご確認をお願いいたします。議事次第、名簿、配席表がホチキスどめになって3枚ございます。資料ナンバー1、四日市港長期構想（素案）のたたき台、資料ナンバー2、四日市港の将来像、参考資料1、四日市港長期構想検討委員会第1回部会資料（資料1、資料2）の位置づけ、参考資料2、第1回委員会の主な意見及び対応方針、参考資料3、四日市港の環境の現況、四日市港要覧でございます。不足等ございませんでしょうか。

では、ここで、四日市港管理組合の小林部長様よりごあいさつをいただきます。よろしく願いいたします。

【事務局】 おはようございます。四日市港管理組合の経営企画部長を務めております小林でございます。

本日は、3月ということで、何かとほんとうにお忙しい時期でございますが、谷岡部会長様はじめ皆様方、ご出席を賜りましてほんとうにありがとうございます。

四日市港では、平成10年に港湾計画の改定を行っているんですが、大体10年ごと、10年の目標でやっておりますので、10年ぐらいごとに改定をやっているという形です。そのときには、今から10年後の港湾計画をつくるために、並行しておおむね20年後、20年というと、ちょっと私なんか生きていられるかわからないぐらいの話で、よくわからないんですが、10年よりももっと長期のスパンのところで見た長期構想というのを先に立てまして、基本的な方向を決めて、それをもとにして港湾計画の改定に入るという作業を行っております。そのため、皆様方のほうにも、長期構想検討委員会という形で、昨年12月に開催させていただきました長期構想検討委員会を立ち上げまして、そこで議論をしていただくわけですが、具体的な内容につきましては、この部会のほうで協議し

ていただくというような形になっております。

12月には、四日市港の将来を見据えた人口減少とか経済動向とか、そういうものを見据えた四日市港の社会的な要請みたいなものから始まって、四日市港の掲げる課題というものを6件ほど整理いたしました。そして、それに対応していくためにはどういう方向でいくのかという形で、3つの視点という形で、1つは産業・物流への貢献、2つ目に都市・住民への貢献、3つ目に環境への貢献という3つの視点、この3つの視点というのがそのまま、今度、基本構想の中の四日市港の将来像の中で具体的な方向のほうに行って、その中でこういう方向に行ったらいいんじゃないかというような形を具体的に議論していただければと思っております。

このみなと環境部会のほうでは、特に都市・住民への貢献という部分、それから環境への貢献という部分、環境の部分では、これからまた説明はさせていただきますが、環境を守るということと環境を生かすという2つの側面、というのは、もちろん水質であるとか底質であるとか、そういう環境を守っていくことも大事でございますが、もう一つは、四日市港、近いところの荷物が名古屋港に流れていっているような部分もありまして、ある意味、荷主企業さんの環境負荷、当然遠いところに行っているものですから、トラックで名古屋港に運んでいけばその部分だけCO₂をたくさん出しているという形になります。そういう部分では、ある意味、四日市港に持ってきていただくことによって、企業さんの環境への貢献ができるというような視点もございますし、もう少し広くとらえれば、四日市港には、特に四日市地区のほう、古いほうの港なんですが、あちらには重要文化財が3点あります。また、何かこことは違う情緒のあるような景観等もあります。そういうものを生かしていくということもとても大切なことではないかというふうな感じもいたしております。

そういうところで、今日は、うちのほうではまだほんとうにテーマ案みたいな形の部分を示させていただきただけでございますので、それに基づきまして、自由なご意見、20年後、将来に向けての四日市港はこうあるべきだというふうなご意見をたくさん賜ればありがたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願い申し上げます。

【事務局】 ありがとうございます。

ここで、小林部長様は所用がございまして退席させていただきますので、よろしく願います。次に、委員の皆様方をご紹介申し上げます。ただいまごらんいただいております次第を1枚めくっていただきますと、委員名簿をつけさせていただきますので、よろしく願います。

順不同でご用意させていただいております。恐縮でございます。本名簿に沿いましてご紹介申し上げます。

みなとづくり女性ネットワーク、四日市大学教授、谷岡先生でございます。

【委員】 どうぞよろしくお願いいたします。

【事務局】 三重大学准教授、木村先生でございます。

【委員】 木村です。よろしくお願いいたします。

【事務局】 四日市青年会議所直前理事長、菊池委員代理、児玉様でございます。

【委員】 児玉でございます。よろしくお願いいたします。

【事務局】 三重県政策部部長、戸神様代理、萬浪様でございます。

【委員】 萬浪です。よろしくお願いいたします。

【事務局】 川越町総務部長、山下様でございます。

【委員】 山下でございます。よろしくお願いいたします。

【事務局】 四日市市経営企画部参事、柴田様代理で吉田様でございます。

【委員】 吉田でございます。よろしくお願いいたします。

【事務局】 次に、4番目にございます部会長の選出を行いたいと思います。

四日市港長期構想検討委員会会則第9条に、部会長は部会委員の互選によるということにさせていただいておりますが、どなたかご推挙、自薦、他薦を含めましてございましたらお願いしたいと思います。ございませんでしょうか。

では、事務局からみなと女性ネットワーク四日市大学教授、谷岡様をご推薦したいと思いますが、いかがでございましょうか。

(「異議なし」と言う者あり)

【事務局】 ありがとうございます。

では、谷岡委員に部会長をよろしくお願いいたしますと思います。

谷岡部会長、ごあいさつをお願いいたします。

【部会長】 どうも、部会長ということで非常に責任の重大さを感じております。ただ、部会でございますので人数も少のうございますので、委員の皆様方の忌憚のないご意見をどんどん出していただいて、この20年後の四日市港がますます発展しますように祈念しておるわけでございます。あいさつにかえさせていただきます。

【事務局】 ありがとうございます。

それでは、以降の議事進行を部会長である谷岡部会長にお願いしたいと思います。よろ

しくお願いいたします。

【部会長】 それでは、まず、事務局より資料説明をお願いいたします。

【事務局】 それでは、参考資料の1のほうからご説明申し上げます。

ここでは、今回のみなと環境部会がどのように位置づけされているのか、どのようなところを議論していただくのかについてご説明したいと思います。

まず、左上の薄いブルーのフローチャートをごらんください。参考資料1のところでございます。前回の第1回長期構想検討委員会におきましては、四日市港を取り巻く情勢変化、四日市港に対する今後の要請、それから四日市港の現状などを踏まえながら、課題を通して将来を考える方向として、産業・物流への貢献、それから都市・住民への貢献、環境への貢献、この3つの方向が抽出されたところです。

ただ、その折に、委員の皆様からいろんなご意見をいただきました。矢印に従って右をごらんください。このピンクの点線で囲まれたところですけども、前回の意見をもとにして赤字で細く、あるいは修正してございます。例えば上のところを見ていただきますと、中部圏というところが入っていますけども、四日市港の背後圏だけじゃなくて、もう少し広く中部圏というところから見たらどうかというご指摘もいただいていたので、中部圏という言葉が加筆してございます。

下のところを見ていただきますと、赤いところ、今後の要請、少し加わっております。下記のところで言いますと、自然海岸・干潟の保全から循環型社会の貢献、こういったところが入っております。それから、四日市港の課題のところも、課題2につきましては、前のところを見ていただきますと、安全・安心で利便性の高い港づくりの推進とございますけども、安全・安心と利便性を少し分けまして、課題2のところでは安全・安心な港づくりの推進ということになっております。利便性のところは課題1のほうに入れることにしました。

こういったところが新しく加わったところです。それで、矢印に従って下のところを見ていただきます。薄い緑色のところです。先ほどの上のフローチャートのところを事務局のほうで整理いたしまして、下のところ、四日市港長期構想素案のたたき台として取りまとめました。それが資料ナンバー1となります。厚い資料でございます。そして、薄い緑のところを見ていただきますと、今回議論していただく部分はその中の赤字で書いてあるところでございますけども、5番、四日市港の将来像というところです。この部分につきましては、このピンクの矢印でつながっていますけども、一番右側、ピンクで囲われてい

ますけども、四日市港の将来像として、これは資料ナンバー 2 というところで別立てになっております。

実は、この資料ナンバー 2 は、もう一つの物流・まちづくり部会と共通の資料になってございます。その中で、今回、みなと環境部会でご議論していただくところは、緑の点線で囲まれた部分となります。すなわち、先ほど将来方向ということで3つ申し上げましたけども、将来方向2の都市・住民への貢献、その中のテーマになっております都市・住民とともにある港づくりに向けてのところ、それと、将来方向3、環境への貢献、この緑の点線で囲まれた部分、この部分を第1回部会、それから第2回部会でご議論いただきまして、ここからのご意見を素案のたたき台のところに、ピンクの両矢印ですけども、反映させながら練り上げまして、矢印の薄い緑のところから左のほう、矢印に従いまして第2回幹事会、それから第2回委員会と進めていきたいと思っております。

それでは、今回のこの部会で議論していただく資料の詳細について説明いたしますけども、その前に少し資料ナンバー1のところ、厚い資料の中から少し環境について、かいつまんで説明いたしたいと思えます。

資料ナンバー1の12ページをお開きください。

社会経済情勢を取り巻く情勢変化というところで環境の部分が書いてあります。地球温暖化対策の一層の強化というところですけども、ご承知のように、我が国では地球温暖化対策として1990年比で2010年度に向けてCO₂などの温室効果ガスの6%削減を目指しています。運輸部門におきましても、最近は減少傾向にあるといっても、1990年に比較すれば改善されていないというところから、対策の強化が急務となっています。その一環として省エネ法が改正されました。これは、荷主さんとか運輸事業者にもCO₂の削減を求めるものですけども、CO₂の削減のために、例えばトラックから船舶輸送にシフトが進むということでしたら、四日市港管理組合といたしましても大いに関心があるところですし、何らかの形で四日市港管理組合としてもサポートする体制をとる、そういった必要があるのではないかと考えております。

それから、進んで25ページをごらんください。

これは、港湾を取り巻く情勢変化のことが少し書かれております。環境のところですけども。

まず1つは、循環型社会形成に向けた静脈物流の進展でございます。静脈物流といいまして、聞きなれない言葉とは思いますが、従来は港湾において新しくつくられた製品

を輸出とか輸入など、そういった物流に乗せるだけではなくて、そういったものが使われたもの、すなわち廃棄物とか、あるいはリサイクルされたものを港湾で取り扱うことを静脈物流と言っています。循環型社会を形成するに当たって、港湾としてもそういった物流機能を持つということも必要ではないかということが書かれております。

それから、その次でございますけども、CO₂排出量削減に向けたさらなるモーダルシフトの推進、これは先ほどの社会経済情勢の中でも出てきましたように、これもCO₂削減のことで。物流部門において、国交省としても特に長距離の貨物輸送についてはトラックのほうから海運、それから鉄道のほうへシフトする方向へ持っていきたい、そういうような考えがあるということが書かれております。

それから、3つ目、自然環境の再生・創造でございます。これも港湾におきまして、特に港湾なんかは整備を進めるに当たってはどうしても自然海岸がなくなったり、あるいは埋め立てして泳げるような海浜が少なく、そういったことがどうしても避けられない状況、悪く言えば自然破壊に加担しているというか、そういうような目で見られがちなんですけども、港湾におきまして、ここに書いてありますように、自然環境の保全、再生あるいは創造、そういった取り組みも必要であると、そういったことが書かれております。

それから、65ページをごらんください。

これは、背後圏の産業動向というところで、直接企業に赴きましてヒアリングをしたところです。ここに書いてあるのは、CO₂の削減について各企業様からのご意見が書いてあります。CO₂削減について関心が高いところがわかると思うんですけども、例えば、この意見の上、ある化学関係企業様のほうからは、CO₂の削減に関しては改正省エネ法の指定により、当社が特定荷主、これはCO₂の削減に向けて何らか義務があるということなんですけども、そういったことになっているので、鉄道とか、あるいは内航船利用によるモーダルシフトを推進している、取り組んでいらっしゃるということです。あるいは、その次を見ていただきますと、四日市港を利用するに当たっては輸送によるCO₂削減効果が期待できることと、輸送コストが大きなポイントになる。もちろん、今までは輸送コストが大きな港を選択される理由でしたけども、やっぱりCO₂削減というのも、そういった選択基準を持って港湾を選んでいきたいといったことが述べられていますように、各企業様におかれまして、CO₂削減については大きな関心を持っているところということがおわかりになるんじゃないかと思います。

それから、83ページをごらんください。

ここは四日市港、特に水環境のことが書いてあります。ずっと過去のCODという水質の汚濁指標の推移が書かれております。まとめますと、いろいろ陸域なんかで公共下水の整備が進んだり、あるいは企業に対する規制も進んでいるとはいえ、なかなか長期的に見ても改善がCODのデータからでは横ばい状態で推移しているということが書かれております。

それから、86ページをごらんいただきます。

ここでは、四日市港の強み・弱みというところで、いろいろそういう観点から書かれておりまして、環境については88ページのあたりになります。歴史的資産が残されていること、潮吹き防波堤とか、末広橋梁、このあたりは港湾施設として重要文化財に指定され、そういったものが残されているというところ、あるいは次の89ページ、ほとんど四日市も工場なんかで自然海岸がなくなっていますけども、磯津、楠地区に自然海岸、朝明地区に干潟が残っている、そういったところです。

弱みといたしましては、92ページです。91ページのほうには整理はされていませんけども、92ページのこの人流面のあたりを見ていただきますと、W26、先ほど歴史資産が残っているとされる一方、住民への認知度は低く、良好な景観資源が十分に生かされていない状況にあるとか、あるいはW25、四日市港では霞ヶ浦地区周辺に多くの公園、緑地が整備されているけども、現状における利用者が少ない状況だと、せっかくそういった資産を持ちながら生かされていないというようなことが弱みとして挙げられています。

以上、簡単に資料ナンバー1を説明させていただきました。

それでは、資料ナンバー2のほうをもう少し詳しく説明したいと思います。

【事務局】 それでは、資料ナンバー2のほうを説明させていただきます。

よろしく願いいたします。資料の説明、座って説明させていただきますので、よろしく願いいたします。

では、資料ナンバー2のほうをお手元にご準備ください。1ページめくっていただきまして、A3横のものになっております。こちらが長期構想検討委員会のほうからのまとめという形で掲載させていただいています。将来像を実現するための取り組みということで、各2つの部会がございまして、そこで検討していただくことが大きい四角の中で囲われている部分でございます。

みなと環境部会では、緑色の部分、将来方向に都市・住民への貢献というところで、2つ目のテーマ、都市・住民とともに港づくりに向けてという部分と、右側、オレンジ色の

部分、将来方向3、環境への貢献という部分でご議論いただきたいというふうに思っております。

それでは、資料ナンバー2の9ページのほうをごらんください。

将来像2、都市・住民とともに歩く四日市港の実現でございますが、こちらは、物流・まちづくり部会と共通のテーマとなっております。この部会では、特にテーマの都市・住民とともにある港づくりに向けての部分についてご議論いただきたいと思っております。

1ページめくっていただいて、12ページ目のほうをごらんください。

四日市港では、都市・住民とともにある港づくりに向けて、親しまれる港づくりの推進、港湾景観の活用向上を目指しているところです。まず、人に親しまれるアメニティ豊かな港づくり推進についてでございますが、現在、四日市港霞ヶ浦地区につきましては、昨年4月に全面供用を開始した富双緑地、中部国際空港海上アクセスターミナルに隣接する浜園緑地、ポートビル前面の霞港公園やシドニー港公園などがあり、多くの県民、市民の方々にご利用をいただいているところです。

管理組合では、さらに多くの方々にいろいろな緑地、公園を広く楽しんでいただきたいと考えており、各緑地、公園間の動線の確保について案内看板などを設置するなどしてネットワーク化を進めているところですが、まだ十分な状況であるとは言えません。こういった現状を解消し、より多くの方々の憩いの場、親しみの場としての港湾空間を提供していく必要があるのではないかと考えているところです。また、積極的な教育活動への貢献や、四日市港まつりなど、イベントの開催などにより人々に来てもらう機会を創出し、地域との連携の強化や四日市港への理解を深めてもらう必要もあると考えています。

次に、四日市地区、旧港周辺でございますが、こちらには重要文化財に指定された末広橋梁や潮吹き防波堤など、また千歳運河周辺には倉庫群など、歴史的資産が多くあり、こうした施設を活用した海辺のプロムナードなどを整備してきたところですが、さらに人々の交流拠点としての港の機能を向上させるためには、こういった港の景観を生かしたまちづくりを進める必要があると考えているところです。参考資料3の11ページ、12ページには、こういった施設の写真を掲載しておりますので、あわせてごらんいただければと思っております。

四日市地区へのアクセスについては、市街地とは国道23号線やJRなどにより分断されており、決して良好とは言いがたい状況となっております。また、車で来ていただくにいたしましても、駐車スペースが限られているというのが現状です。一方、四日市市では、

J R 四日市駅周辺の活性化策を模索していることもあり、今後、市とも連携をとることにより、四日市駅から港へのアクセスを容易にし、人の流れをつくることも重要ではないかと考えているところです。

四日市港全体といたしましては、臨海部に工場が立地するなど工業的なイメージが強いと今アンケート結果でも出ておりますけれども、住民の方が近づきにくいという印象を与えているのではないかと考えています。港湾という特性を生かして、出入りする巨大船、コンテナ基地や岸壁で荷役に動き回る巨大なガントリークレーンなどの荷役機械のダイナミックな動きを眺めることのできる視点場の整備をさらに進めていく必要があるのではないかと考えています。

一方、近年、コンビナートなどの無機質な造形、その夜景が注目されており、ポートビルからの眺めは資料 1 ページや 9 ページに写真を掲載しておりますが、一見の価値は十分にあるのではないかとこのように考えております。

続きまして、将来像 3、環境に優しい四日市港の実現でございます。資料のほうは 1 3 ページでございます。

環境テーマとしましては、環境を守り、環境を生かす港づくりの推進としております。自然環境を保全・創造していくために、良好な港湾空間を保全・創造していくために、環境負荷の軽減を目指してと大きく 3 つのサブテーマを設けております。

まず、1 番目の自然環境を保全・創造していくためにでございます。資料、1 ページめくっていただきまして 1 4 ページでございます。参考資料の 3 につきましては、1 ページからでございます。

現在、四日市港では、大部分の水際線がコンクリート護岸となっており、人々が容易に水に触れることのできる部分は、ウミガメが産卵に訪れる楠、磯津地区の吉崎海岸、県内最北端の自然海岸である朝明地区の高松海岸となっております。また、朝明川や鈴鹿川の河口部では干潟が広がり、他種多様な野鳥が飛来し、人々が潮干狩りに訪れるなど豊かで多様な動植物の生息空間となっております。ただ、こうした自然海岸にあっても、吉崎海岸では県による流域下水道南部浄化センターの拡張整備計画があり、高松海岸では霞 4 号幹線の整備計画がございます。こうした整備により、自然海岸のすべてが失われるわけではありませんが、吉崎海岸では浄化センターの整備により失われる自然海岸の代償措置として人工海浜の整備もあわせて計画されています。

高松海岸でも自然を海岸保全するための人工海浜の整備が現行の港湾計画の中では計画

されています。こうした貴重な自然環境を保全しながらも、人々が憩える安らぎの空間を提供していく必要があるのではないかと考えています。

続きまして、15ページの良好な港湾空間を保全・創造していくためにでございます。

参考資料3につきましては、10ページからでございます。

まず、港湾景観の活用向上についてでございますが、港湾の発展のためにはいろいろな港湾施設の整備が必要不可欠なものです。先に述べたとおり、四日市地方には潮吹き防波堤や末広橋梁などの重要文化財がございます。先ほどは、これらの施設を生かしたまちづくりの必要性についてご説明させていただきましたが、歴史的にも貴重なこれらの施設を保全しながら、これらの施設のイメージを損ねることなく周囲と調和した港湾空間を整備していくことが必要であると考えています。

また、景観に関しても、景観に関する法規制の動きがある中、四日市市が景観団体になるなど、景観保全の意識が高まっているのも事実でございます。そういった動きに先駆け、四日市港では、平成2年に四日市港色彩計画を策定し、四日市港管理組合が管理する施設はもちろんのこと、臨海部に立地する工場などの施設についても、企業の協力のもと、周辺の景観と違和感のないよう色彩に配慮した施設の整備が進められています。

施工実績としましては、資料3の14ページ、15ページに掲載していますとおり、多くの施設での実績がございます。こうしたように、港湾施設の整備が必要不可欠なものです。港湾が持つ貴重な景観を損ねることなく、色彩にも配慮した施設整備が大変重要になってくるものと考えています。若干、さきにも説明させていただきました人に親しまれるアメニティ豊かな港づくりの推進と重なる部分もございますが、まちづくりとは違った視点でご議論いただければと思っております。

続きまして、伊勢湾再生に貢献する海域環境の改善についてでございます。資料は16ページでございます。参考資料3につきましても16ページからでございます。

海域の水質改善には、上流域からの負荷を減らすことが課題の1つとなっており、三重県や四日市市では、生活排水対策として公共下水道の普及や工場、事業所に対する水質規制が実施されています。そういった状況の中、四日市港の水質については県と管理組合で調査を毎月実施しており、年によりいい年もあれば悪い年もございますが、長期的な視点で言えば、ほぼ横ばいの状態であり、改善が進んでいるとはあまり言えない状況でございます。そのため、国、県、市や港湾管理者により構成される伊勢湾再生推進会議では、昨年3月に伊勢湾再生行動計画を策定し、きれいな伊勢湾を取り戻すため、各機関が森、川、

海での取り組みを始めたところです。

四日市港管理組合では、清掃船による浮遊ごみの回収や親子エコクルーズなどによる環境学習の実施をしています。人々に親しまれる港にするためには港湾環境の改善も重要な課題の1つであり、多様な主体による水質、底質の改善が望まれているところです。そのための取り組みの1つとして、県や市民によるアマモの種まき実験が四日市港内で実施されています。また、国土交通省四日市港湾事務所では昆布による水質改善の取り組みが行われています。こうした取り組みの推進により、少しずつでも港湾環境の改善を進めていくことが重要であると考えています。

続きまして、17ページ、地球環境問題への対応でございます。参考資料3は27ページからでございます。

現在、CO₂などの温室効果ガスの排出による地球温暖化は大きな社会問題となっています。京都議定書は平成17年に発効され、改正省エネ法が施行されるなど、運輸部門においてもCO₂排出量の削減が求められ、CO₂排出量の削減は物流事業者にとっても大きな課題となっています。そこに、ご存じのとおり、2月23日には新名神の一部が開通し、四日市港への近畿圏からの利便性が大幅に向上したことにより、四日市港を利用することにより輸送距離の短縮によるCO₂排出量の削減が見込めます。このことは四日市港にとっても大きなアピールポイントであると考えています。

また、四日市港は鉄道とも近接していることもあり、モーダルシフト、すなわち貨物の鉄道輸送へのシフトがより一層進めば、CO₂排出量の削減も見込めるところです。さらに、国道23号線をはじめ周辺道路では慢性的な渋滞となっており、霞4号幹線の早期整備が望まれているところですが、これによる周辺道路の渋滞解消とあわせてCO₂排出量の削減や周辺大気環境の改善にも貢献するものであると考えています。

今後もますますグリーン物流の推進が運輸部門に求められることは必至であり、現在、四日市港が近いにもかかわらず、他の港へ流れている貨物をCO₂排出量削減という観点から四日市港がお役に立てるのではないかと考えています。

最後に、循環型社会への貢献でございます。資料3になりましては34ページからでございます。

現在、四日市港では、金属くずをはじめ非鉄金属など循環資源の取り扱いが少ないながらも徐々に増えてきております。こういった循環資源を取り扱う事業者からはスケールメリットを生かすため、広大な取扱場所の確保の要請もでございます。しかし、循環資源とい

った性格上、専用岸壁の整備や周辺への環境影響に配慮した施設の整備、例えば油分の付着した鉄くず等を取り扱う場合には、その油分が海域を汚染しないための油水分離設備の設置が必要となります。ところが、現在の四日市港の土地利用状況からでは、循環資源を取り扱うためのまとまった土地の確保が困難な状況であり、事業者の要請に答えられない状況となっています。

一方、国土交通省では、循環型社会形成に向け、静脈物流の拠点となる全国21の港をリサイクルポートとして指定しています。四日市港は、循環資源の取扱量が、施設整備が十分ではないなど、リサイクルポートとしての指定を受ける要件を満たしていないので、指定を受けてごさいませんが、循環型社会に貢献するためには、今後さらに静脈物流を推進していくことが必要であると考えています。

なお、港湾空間については廃棄物の処分用地としても重要な空間であり、現在、石原地区は廃棄物やしゅんせつ土砂の埋め立て場所として活用されているところです。その埋め立て終了後の土地の利用方法についてはまだ明確に決まっておらず、循環資源の取扱場所の候補の1つと考えられています。

しかし、石原地区へのアクセスについては決して良好とは言えず、唯一1本の道路があるのみで、朝夕のラッシュ時や周辺企業からの製品出荷の時間帯には周辺道路も含め渋滞となっています。こうした状況も踏まえつつ、四日市港としても循環型社会形成のために貢献していくことが必要であると考えています。

以上で資料の説明は終了でございますが、これら四日市港の将来像として事務局で1つの考え方を示したもので、これらについては、平成14年3月に策定しました四日市港港湾環境計画の中でも位置づけられているものもございませぬ。また、現在の港湾計画も含めて策定当時の計画どおりなかなか進んでいるものではございませぬ。各委員の皆様には、こうした計画の部分にかかわらず、今後の四日市港のあり方について、環境という側面で見たときにどういったことが必要なのかをご議論いただければというふうに思っております。

以上でございます。

【部会長】 どうもありがとうございました。

事務局のほうから丁寧な資料提供と丁寧なご説明をいただいたわけでございます。

それでは、議論に入って行くわけでございますが、1枚目のペーパーにつきましては、第1回長期構想検討委員会が行われましたときに、各委員の皆様方からご提示された問題

点とか、指摘がこの赤い部分で書いていただいた部分のようでございます。やはり私たちこの検討委員会の意見がこのようなペーパーにきちっと列記されるということは大変うれしいことでございます。それで、私たちの部会としましては、ここにございます環境部会といいますが、そのような形で一番大事なこの真ん中でございますけども、ここでございますがおわかりでございましょうか、もう一度復習いたしますと、この下の部分でございます。今日議論してほしいのは、この薄いグリーンの下の部分の5番、四日市港の将来像とするのでございますけど、1、2、3と2つございまして、右手のここのグリーン、もう一度確認しております。ここのグリーンの部分を今日皆様方の委員にご議論していただく部分でございます。よろしゅうございましょうか。

それで、この資料の方はたくさんございますが、特にしていただきたいと思うのは、資料ナンバー2の12、13、14、15、16、17に沿って環境テーマでございますので、環境に優しい四日市港の実現、それについて今日ご議論していただきたいと思っておりますので、その視点でのご発言という形にしていきたいと思っております。ご了解よろしゅうございますでしょうか。

大変でございますが、各委員の皆様、この前は順番に当たっていくという形でございますけども、本日は挙手でできたらお願いしたいと思いますので、ご協力のほうよろしくお願いしたいと思います。少し考えていただく時間が必要んじゃないでしょうか。ご準備いただけてきた。いかがでございましょうか。

それでは、挙手というのはなかなか出ないようでございまして、この地域に一番詳しい委員のほうから少し口火を切っていただくと、あと、皆さんが手を挙げていただけるかなと思っておりますので、よろしくお願いしたいと思います。

【委員】 第1回目のときに欠席しておりますので、流れはちょっと知らせてもらったんですけども、ここにうちの地区の高松干潟も新たに加えていただいておりますし、これを見ていると、担当者の方には僕は言わせてもらったんですけども、うちの干潟も非常に北勢唯一の砂浜ということで、貴重な自然と思うんですけども、あれをいつまでも、町としてもいろんな形を考えているんですけども、そこまで踏み込むにはやはり港さんの協力ができないということで、それはずっとほかりっ放しで、今この時期から大体潮干狩りとか、それから、5月時分になってきたら、砂浜のところでバーベキューとか、それとか風が吹いたときにサーファーとか、それとかカイトとか、いろいろな人が訪れているんです。ただ、整備していないので、その人たちがうちの堤防に車をぱんととめて、交

通渋滞をしているとか、トイレ等ありませんので、うちの一番河口のところに体育施設がございまして、そのトイレとか水を利用してかなりいろんなこと、要するにごみをほっていったりとか、潮干狩りをしていっても、貝をその辺の横に捨てていったりとか、環境面で非常に悪い影響を与えているんです。見てもらったらわかるように、皆さんまだ見えないと思うんですけども、河口へ行きますと、ほんとうに流木とか、ごみが散乱しておるんです。だから、企業の方とかボランティアの方が、何カ月に1回ぐらいは清掃してもらっているんですけども、とてもじゃないですけどもそれは追いつかないと。そういった整備をまずしていただきたいと思うのが環境面でね。

これは、うちだけのことを言って申しわけないんですけども、うちの町民の方は結構このごろ、運動、ウォーキングされる方が非常に増えているんですね。だから、ちょうど港さんで霞のところに芝生広場というのをつくってもらったんですね、あの辺、富田港というんですね、あそこへウォーキングされる方も結構おりますし、ただ、それが川越町から行くと名四国道、危ないところを渡らなくてはならないとか、そういったアクセス等が、歩道とかそういったものがまず整備されていないということですね。担当の方に言ったんですけども、それから、ここの公園もございまして、ドームのある公園とか、それが大体点としてなっておりますので、これを何とか1つに一体化できないかということが川越町としての要望だと、この前も言ってあるんです。そういったことをすることによって、それを整備することによって、近隣の方がこの港はきれいなんだと、そういったイメージを植え付けるには、やはりその辺の公園の整備とか、そういったことをしていくことによって、市民とか県民の方がここの港に訪れるんじゃないかというのが私どもの考えであります。以上でございます。

【部会長】 ありがとうございます。

今、大变身近で私たちの生活に対して大切なご意見をいただいたように思います。関連意見はございますか。

【委員】 先ほどネットワーク、点在した緑地間のネットワークというお話があって、あまり今のところうまくいっていないという話を伺ったんですけども、これは、私は全然専門でもないし思いつきなんですけれども、やっぱり車でそういう場所にそれぞれ乗りつけるためのネットワークをつくるというのは、場所の問題もあってなかなか難しいというところもあると思うんですけども、例えば、そういうネットワークをするために、サイクリングをするための、自転車とかそういうふうな環境負荷が少ない方法でネットワー

クをつくる方法、そのネットワークが先ほどの話でも、四日市駅のJRのところは寂れているというお話をされていましたが、そういうところからのずっとアクセスができるような感じで、そういう整備が確実にされていたら、そうしたら車で来られてすることもないし、環境的にもいいという感じで、それが実現可能かどうかというのはちょっと私はよくわからないんですけども、そういうの、どういうふうな感じかなというふうに思います。

潮干狩りに関しては、先ほど言ったように、レジャーと保全というのはどうしても合わないところもあるので、ゾーニングを分けて考えたりということも考えなければいけないのかなというふうに思います。

以上です。

【部会長】 ありがとうございます。

【委員】 私も先ほどお二人の方の意見というものに、川越から富双、霞の連続性という部分については同様に思っています。ハード的には非常に大変な部分もあると思うんですけども、構想計画という部分では、親しまれる港づくりの一環としては重要な要素と思いますし、この辺についてはご検討いただきたいなという思いがあります。四日市市としてもそういう立場にあります。

四日市市としても、霞ヶ浦地区のオーストラリア記念館とか、旅客ターミナル、霞ヶ浦ベイエリアというふうに呼んでいますけれども、あのところへ市民の皆さんが憩いの場所として来ていただけるような、もう一つは、実は今年は四日市市制111周年という年に当たりまして、いろいろなイベント、催し物を計画しております。その中でも、霞の緑地を生かしたものを11月ぐらいに計画されていますし、もう一つは、海側だけではなくて、同様に市民の方々から垂坂公園、上流と下流との連携というようなお話しもいただいて、できるだけ一体的な形でやっていただきたいというふうなことで考えておるわけですが、そういう面から見ても、そういう検討がお願いできないかというのは立場です。

それから、説明の中にも触れていただきましたけれども、四日市の政策として中心市街地の問題があります。JR四日市駅周辺の活性化というのを担当部局としても取り組みたいと思っております。その連続性として、やはり四日市港でいえば四日市地区千歳かなるんですけども、さらに千歳まで、港へのという連続性を考えているわけなんですけども、先ほども詳しい説明をいただいていますけれども、重要文化財とかそういうものもありますし、ただ、もう一つはルートという問題もありますけれども、港の魅力という部分では

どういう形のものかというのは大きなテーマになってくると思うんですが、端的に言わせていただければ、事務局さんの説明の中にもありましたように、港の大きな構想ということではなくて、今ある港の物流といいますか、港の機能といいますか、そのままを市民の皆さんが見れるといいますか、港の動きとか、港のものを、そのものを見られるような形があってもいいのかなと。それは物流といいますか、荷役の問題と非常に仕事と、という意味では非常にバッティングするところがあるんですけども、何らか親しみづくりの1つのポイントとしてもそういう点が必要ではないかなという思いと、それから、もう一つだけ言わせていただければ、千歳地区に倉庫群もあります。市民をそこへ親しんでいただくとする一環としては、空き倉庫があればの話なんですけど、これも非常に難しいと思うんですが、住民活動で場所がないという、いろんな、太鼓の練習とか、そういう場所もないというのも現実問題ありますので、何とか若者たちが集まれるために倉庫なんかを利用できないかというのが担当部局なりの、私どもも含めて、そういう思いを持っております。以上です。

【部会長】 ありがとうございます。

やはり親しまれる港づくりで港の魅力をどのように再生するかという意味で、今、委員の意見なんて、やはり住民として住んでいらっしゃるから非常に貴重なご意見だと思います。

それでは、今このページをもう一度めくっていただきまして、ご意見が出なかった部分について、ほかの委員の皆様からご発言いただきたいと思います。お願いします。

【委員】 先ほど四日市さんのほうから浜園旅客ターミナルの話が出たんですけども、私ども交通政策室のほうでは、鉄道、バス、それから空港、海上アクセスのほうの管理をしております、四日市ルートにつきまして新聞紙上をにぎわしておりますけれども、譲渡先が決まったということですので、一日も絶やすことなく運行が引き続き継続されることを希望しております。

以上です。

【部会長】 どうもありがとうございました。

【委員】 先ほどいろいろ港の将来像についてご意見いただいた分には、ほんとうに私も賛成するところです。それ以外の部分というところで、環境についてとCO₂削減というのが大分言葉として出ておりますけども、CO₂を出している大部分というのは、企業がほとんどがCO₂を出していることでありまして、その削減をほんとうに6%を達成す

るために、四日市市としてどういうふうに取り組んでいかなければ、この6%というのが数値的にも日にち的にも達成に届かないのか、そういうような数値目標も1年後にはこうですよと、2年後にはこうですよというの、2011年とかという話であれば、カウントダウンの時期になっているんじゃないかなと思います。そういう極端な話をすれば、市の条例なのか、港湾の条例なのか、こういう車両は入れませんよとか、そういう決まりでもつくって規制をするような形で環境問題に取り組んでいかないと、6%下げたいんですと言っているだけでは到底そこには行き着かないのかなと、資料を全部、環境の部分についても数値をたくさんいただいていますけど、ちょっとそこまで見ていませんので、そのCO₂がどういうふうに進移しているのかというのわかりませんが、それぐらい根本的な発想の転換をしないと、国レベルでやっているマイナス6%というのもどんどん増え続けている状態で、国が発展するためにはCO₂の排出量を増やさないと産業は発展しないんですね、その根本を考え直すぐらいのCO₂の削減という発想をしないと、僕は到底達成できないんじゃないかなと、絵にかいたもちで終わってしまうんじゃないかなと思います。

あと、先日資料をいただいたときにお聞きしてびっくりしたのは、四日市港の水質が30年間変わっていないと。私は、子供のころ港へ魚釣りに来て、ほんとうに汚かったのが、今行くと透けて下が見えるぐらいきれいなところもあるんですね、それが30年間水質は、CODという数値でいくと下がっていないと、その意味がいまいちよくわかりませんが、見た目はきれいだけど数値にすると下がっていないと、じゃ、見た目はきれいになっていて、その数値を下げるためにはどういうことをしていかなきゃほんとうの世界基準という数値が下がっていかないのかという部分についても、これもどういう取り組みをしていけばいいのかという、もうちょっと具体性が欲しいかなというふうに思います。

以上です。

【部会長】 ありがとうございました。

補足説明というのは後でしていただくことになっているわけですが、今、委員のほうから、CO₂削減6%といっても、目に見えていないと、もう少し具体的なことをどのような形で港湾としては進めているかというご説明と、それから水質に関しましては30年間変わっていないじゃないかと、見た目には美しくなっているような部分もあるけれど、そういう部分に関してどのような施策を講じていらっしゃるのかということ、ちょ

っと先に伺ったほうがいいと思いますので。

【事務局】 CO₂削減につきましては、日本全体で取り組んでいることなんですけども、いろんな産業部門、あるいは港湾も含まれますように運輸部門、それとか、民生部門というか、市民の方々の生活レベルでCO₂削減、いろんな分野に分かれてそれぞれの対策に取り組んでいるところです。四日市港としても、もちろんCO₂削減に向けて、先ほど少し説明させてもらいましたけども、省エネ法の改正で、全体的な話ですけども、トラック輸送から船舶にかえていただくことによって、かなりCO₂が削減されると、トラックに比較しますと大体4分の1ぐらいにはなると思うんですけども、そういったことで何かシフトしやすいように、組合としても荷主様とか、運輸業者の方にサポートできないかということで、例えば、来年度からそういう補助制度みたいなものも考えているのは事実です。まだ、予算的にはきちっと最終的に議会を通じて決めないとイケませんので、そういったことも港としては考えているところです。

それから、先ほど水質のことですけども、確かに先ほどのグラフを見ていただきますように、長年にわたって横ばいであるというのは事実です。例えば海の汚れというのはいろんな原因がありまして、もちろん大きなものも陸域からの汚れが流れてくるということですけども、代表的な対策といたしましては公共下水道になりますけども、公共下水道の設備も随分進んできて、工場の規制も結構進んでいるんですけども、その割には下がらないということですけども、実は海の汚れというのはそれだけじゃなくて、例えばプランクトンなんか、赤潮なんか、そういったことの発生による汚れも少なからずあるわけです。プランクトンですと、窒素、燐とかそういったのもたくさんあれば増殖してCODが増えるというような原因にもなっていますので、最近では、法律のほうもCODを減らすだけの法律じゃなくて、それに加えて窒素、燐というのも全体的に減らそうと、そういった法律もできていますので、ほかの対策とあわせてそういったのも少し見ながら、様子を見る必要があるんじゃないかということ。

それと、伊勢湾の、これも少し説明にもございましたけども、伊勢湾再生推進会議というのがございまして、伊勢湾に面する自治体と国が中心になって、岐阜県、愛知県、三重県、あるいは名古屋市なんかも入っていますけども、そういったところが伊勢湾をきれいにするために取り組もうというところで一致団結して、行動計画というのを出したんですけども、これも始まったばかりですけども、いろんな総合的に伊勢湾をきれいにするというところで、これからお互いに進捗管理をしながら進んでいくところですので、これから

しばらく様子を見ていく必要があるんじゃないかなと考えております。

【部会長】 委員の皆様方、よくご理解していただけたと思います。補足説明まことにありがとうございました。

【委員】 今のCO₂削減に関連して、事務局のほうから説明をいただいた中で、いわゆる陸上から海上へのモーダルシフト、これによってCO₂削減が非常に効果が大きいということで、あわせて関連の企業さんのヒアリングをしていただいたご説明があったんですけれども、その中を見ていますと、CO₂削減というのは企業の責務という部分もあってか、非常に積極的な感じにみえるわけです。そういう中でいうと、四日市港に関しては、内航航路が非常に、それがないとこれは実現しないわけなんですけど、逆にお尋ねしたい部分があるんですけど、ここでいう具体的な課題というのは航路がないということなのかどうなのかなと、ちょっとその辺をわかれば教えていただきたいんですけども。企業としてはニーズはあるような感じがある。どうすればいいのかなというのがちょっとわからないものですから、その辺、どうかなと思いますけども。

【部会長】 ありがとうございました。それでは事務局に伺いたいと思います。

【事務局】 CO₂のことに関して。

【委員】 いや、CO₂削減のためには、陸上から海上のモーダルシフトというのが重要ですよねというのがご説明いただいて、背後圏の企業アンケートを見ると、結構積極的な検討していきたいという話が説明いただいたわけなんですけども、そうすると、四日市港としてはどういうところがそれを進めていこうとすると、何が問題、いわゆる航路がないというのが問題になってきて、企業さんのニーズに答えるためには、必要なところへの内航航路がないというのが問題なのか、そのためには何か海運業者さんの誘致をしないかんのか、どの辺が一番の問題なのかなというの、これを進めるためにはどういうふうにしたらいいのかなというところをちょっと教えていただければと思ったんですけど。

【事務局】 今のCO₂削減のためには、例えばモーダルシフトといいまして、トラックから船舶に変えていただく方法と、実は、三重県のコンテナも30%弱しか四日市港を利用されていないという実情があります。ほとんどが名古屋港と一部が大阪、神戸ということで、そちらのほうに流れていって、もちろんトラックから船舶に移していただくのもCO₂削減の効果があるし、それと、もう一つは、遠いところから四日市港を使っただくというのもCO₂の削減効果、2つあるんですけども、今回の省エネの改正ということで、各企業様もCO₂削減という視点からも今の物流の状況を見直すというような方向

性というのが、そういう義務感というか、そういったものはなっているんですけども、CO₂だけ削減するために四日市港を利用しようといったところで、いろんな問題があると思います。例えば輸送コストの問題、トータルコストのことですけれども、ただ距離が近くなるからという問題じゃなくて、いろいろ港を利用したり、そういったトータルコストの問題があります。それから便の問題があります。便の問題については時間にも関係してきますので、そういう便をきっちりと揃えるということも必要ですし、そのあたりのところ、いろんな使いやすいように整備していくということも必要だと思っています。

【委員】　　そういう意味で、ちょっと書いていただいているのかどうかわかりませんが、環境面のCO₂削減という視点から見たときに、内貿の充実が必要であれば、そういうことも一応検討のテーマとして挙げていただけたらいいのかなという思いを持っているということで、この環境面で言えばですね。

【委員】　　結局、名古屋、大阪にコンテナをとられて、要するに、港の船が入る整理ができていないということなんですか、どういうこと。

【事務局】　　それも原因の1つでございます。あと、コスト的にも、遠いけどもそちらのほうを利用すれば安くつく、そういったこともいろんな要因があると思います。ですので、今回の、先ほど補助制度のことも申し上げましたけども、そういうコストの差を少し埋めて四日市港に来ていただくような。

【委員】　　それには、道路網の整備も全部も含んでいくんですよね。

【事務局】　　そうですね。

【部会長】　　やっぱりCO₂削減といってもまだみんな個々の気持ちの中に意識改革が大事で、従来型をやっているほうが楽ですよ。陸上輸送で時間通りルールを決めて、便の数も多いですし、それを思い切って海に変えることによって、我々世界中がCO₂削減になるのよ、日本の国もそういうことになるよ、先進国としてやっていけるのよというような部分での感覚を相当変えないことには、ある意味ではメリットがよくあるじゃないですか、再生紙を使ったほうが逆にコスト高になる、だけど、再生紙を使うほうが今の地球にとって優しいんだというぐらいの、海でいったほうがコストは高くなるけど、一流企業としてはそちらを選択したほうが進んだ企業だよというぐらいの感覚がいるだろうし、それから、そのようなまだ企業へ向けての私は啓発が非常に大事やないかって、まだ意外と存じ上げていない企業も多いんじゃないかというふうに思いますので、そういう部分もぜひ、この長期計画の中へはみなと環境部会の意見として盛り込んでいただきたいという

ふうに思います。

それでは、そのような環境に優しい四日市港の実現という部分でございまして、今特に循環型社会への貢献というところがまだちょっと出ていないように思います。17ページの上の部分はたくさん出たんでございますけども、環境型社会への貢献という形で皆さん方、静脈物流への取り組みを推進するという部分で、何かいいご提案が事務局側から出ているなど、もっと私自身の個人的にはこれを推し進めていただいて、日本の中に、この静脈物流への取り組みの指定港にされなかったということをちらっとご説明の中で伺ったんですが、その点について、委員の皆様方、何かご意見いただけませんかでしょうか。

【委員】 特にこの部門はないです。

【部会長】 いかがですか。ないですか。

【委員】 これも環境といえば環境だと思うんですけども、循環型って、言ってしまうとリサイクルだと思うんですね。リサイクル資源が四日市の港に集まることによって、どんなメリットが発生するんやると、リサイクルの材料というのはプラスチックなんかでもそうですけど、日本の中で再利用している量よりも海外へ輸出でいってしまう量のほうが圧倒的に多いわけですね、そういう意味からいくと、港を持っているところにそういう資材が集まるというのは、僕はメリットがあるのかなと思うんですけど、そのための循環型社会というのは、日本のことを考えた上での循環型社会というのかで位置づけが全然変わってしまうと思うんですが、その辺のとらえ方がどのあたりなのかなというのを。

【部会長】 今の意見に関して補足説明をお願いします。

【事務局】 循環型社会というのは、オールジャパンといいますか、これもCO₂の削減と同じように、日本としてこういった分野でも取り扱っていかうということです。四日市港にとってどういうメリットという、もちろん、これも貨物になりますので、こういった機能も持てば貨物量の取り扱いが増えるということで、メリットになると思いますし、それと、もちろん日本全体から見た、国としてもこういう静脈物流のネットワーク構想というかそういったのがあって、いろいろそういった港湾の拠点をつくれれば、お互いがリサイクルの資源を融通し合って、そういう流れをつくれれば、全体としてリサイクルの流通がもっと活発になれば、それはまさしく循環型社会への貢献というところになるんじゃないかと思います。

【部会長】 ありがとうございます。

それでは、15ページの潮吹き防波堤とか倉庫群に関しましてはいい意見が出たと思う

んです。やはり倉庫があいているじゃないか、その倉庫を若者たちに提供して太鼓なんかは非常に音声が出るわけで、そういうような舞台づくりをしてやったら、若者ももっと港に関心ができるんじゃないかという意見をいただいたと思うんですが、この15ページに関しましてはどうでございましょうか。やはりこれは四日市のほうからお願いしたいですね。

【委員】 先ほどもちょっと触れさせていただきました。倉庫については、物流という部分では、当然港から見ると、あいているという状態はまずいわけで、それでは非常に難しい点はあると思うんですが、もしそういう機会があればそういう展開もひとつ考えられないかなという提案をさせていただきました。

それとあわせて、今の潮吹き防波堤なり末広橋梁なり、これは四日市としても大きな文化資産ですし、そういう意味では、四日市市と非常に連携させていただくことが重要かなと思っています。これは港単体ということではなくて、連携を密にするということがまちづくりの上では重要かなと思っています。具体的に、これについては、どうするかというのはまだここでは意見としてお出しするようなものはないんですけども、少なくとも、こういう四日市市にとって、先ほども繰り返しになりますが、まちづくりの上では連続性があるわけですから、やはり四日市地区については交流という部分の視点は残していただきたいという思いと、そういう意味では、このような資産をどう活用するかという意味では、霞あるいはこの辺の遊歩道的なものですね、もう少し四日市とも連携をさせていただいた中で、自転車を使ったルートであるとか、そんなものも考えていく必要があるかなという思いであります。

【部会長】 ありがとうございます。

この下に書いてあります色彩に配慮した事例として2つ出ているんですけども、非常にブルーの海にマッチした山にマッチした空にマッチした、その色彩はほんとうに違和感がなくて素晴らしいことだと思うんですけども、この先見事例として清水港なんかは特に港湾の色彩に関しては頑張っていっちゃるという経緯がございますので、そういう点に今後とも四日市港も大変頑張っていっちゃいますので、景観についてのご配慮をお願いしたいなと思います。

14ページでございまして、楠と磯津地区のほうが今日の意見の中でまだ出ておりませんので、何かお願いしたいと思います。

【委員】 今回の長期構想検討委員会のたたき台のほうで、干潟とか自然海岸の保全に

関して、重点的にテーマとして出しているのはすごい素晴らしいことだというふうに思います。先ほど山下さんのほうから、朝明地区に関してはお話がありましたけれども、楠、磯津地区ですね、私、この委員になってから前々から非常に気になっているのが、これまでの計画で資料ナンバー1の120ページのほうで、今の計画の進捗状況ということで書かれているんですけども、磯津地区と楠地区には2つ計画が存在していて、それが2つとも現在未整備で、整備の要請がないということでペンディング状態でおいてある状態になっています。これは、今までのお話だと、これからも近々には実現される可能性がないというふうに言われているんですけども、先ほど事務局のほうからおっしゃられていたこの海岸線に干潟の自然海岸というのはほとんど残っていないという現状もありますし、それから、もしこの場所ができたときに、その間にある吉崎海岸自体は計画に入っていませんけれども、この両側がもし埋め立てられた場合、中央にある吉崎海岸というのは非常に砂が集まってくる場所なので、非常に打撃を受けると思うんです。川から下りてくる砂が集まってくる場所ですので、両側がそれがふさがれてしまうということで、多分、今の計画ですと非常に減ってしまう状況になってくると思います。

それで、特に楠地区のほうの港湾の計画の利用目的としては、レジャー船のマリーナとかに使われるということなんですけれども、先ほどのCO₂削減とか、そういうのを考えると、産業的にはもちろん利することはあると思うんですけども、そういうCO₂削減とかそういうところになると、そういう点では、目的としては逆行しているのかというふうにも考えます。

私が懸念しているのは、このままでペンディングでないからというふうに残されていて、ずっと長期構想でもそのまま続けられていて、何か状況が変わって、費用的に余裕があるというときにぽつとここのところに、あっ、まだ計画があるからやりましょうみたいな感じでまた復活するというのを非常に懸念しているんですね。だから、これは前につくったものですけども、そういう目的として、環境を守って、環境を生かすというふうなことを考えられていて、干潟の保全というのをテーマにされているんだったら、そういうふうな計画自体の見直しというのも必要じゃないかなと個人的には非常に考えています。

それと、先ほど水質があまりよくなっていないという現状があるというふうに言っていましたけれども、干潟自体には浄化能力、水をきれいにする能力というのが自然に備わっているんで、お金をかけなくても下水道をつくらなくても、ここできれいにする能力があるということですね。だから、そういうものを残していくというのは大事じゃないかなと

思います。あと、教育的な面でも、もちろん子供たちに自由にそういうふうな自然の環境を見せる場所というのは非常に今少なくなっているのです、そういうふうな啓発的な面でも非常に重要だと思います。

あと、もう一つ、先ほど事務局のほうから、下水道の代替として今回の資料を見せていただいて、人工海浜をつくるというお話を初めてお聞きしたんですけれども、この点に関しては、もちろん砂浜を再生するというのは重要なことだと思うんですけれども、人工海浜の場合は、今までほかのところでやられている事例においても、もともと砂浜がないところにつくるものですから、継続的に砂浜が一回つくりましたと言われても、それでずっと継続されていくかどうかというのは非常に難しい問題があるんですね、物理的な問題もあって。そういうときに、継続的にほんとうにメンテナンスできるのかとか、砂自体を一体どこから持ってくるのかというのが非常に問題になってくると思います。海砂の問題は、取ってくるという時点でその取ってくる場所の環境に非常に影響を与えるというのがあって、今、非常に環境的には懸念されているので、そういうところでも十分注意をして計画されたほうがいいんじゃないのかと思います。何かお手伝いできることがあったら何でもしますので、よろしくをお願いします。

以上です。

【部会長】 どうもありがとうございました。

ほかの委員さん、いかがでございましょう。違う視点で抜けているなと思っている部分でお願いできればうれしく思います。

【委員】 ちょっと最初に戻ってしまうかもしれませんが、親しみのある港づくりという部分で、できれば、計画をこれからいろいろ実行されていく中で、車と人と動線を分けるまちづくりをしていただきたいなど。できれば、僕も自転車で四日市青年会議所、この辺で事業をやったことがありますして、そのときにも全く通るところがないんですね。ほんとうに産業中心の港でありますので、マラソンとかランニングする人ならランニングする人とか、あと、車と商業用のトラクターとか、そういう動線を分けて港づくりを進めていただけたら、もうちょっと人の寄りやすい港になるんじゃないかなと思います。

以上です。

【部会長】 ありがとうございました。

私の職場の人は、東京から四日市大学へ転勤になった教員が一番多いんですけど、四日市へ来て何を感じたかといったら、ほんとうに歩道と車道が分離されていない、これが不

思議だとおっしゃるんですね、例えば、それが国道とか、そういうところにはもちろん車道と歩道は分離されておりますけど、少し入ったところになると全然ないんだと。怖くて、東京のほうでは、自転車に乗ったり、歩いたりしていたんだけど、とても四日市ってそれができないというふうにおっしゃるんですね。特に港、1号線からこちらへ入ってきたところは、これは車社会しか来れないぞというような違和感と圧迫力みたいなものを感じて仕方がないんですけど、そういう点で、ご発言いただいたと思ったりします。

それから、点がいろんな霞の港があるんですけど、それこそ先ほど委員もおっしゃっていただきましたけど、みんな点なんですね、それが線としてつながっていない、それも港づくりに今後生かしてほしいなと思ったりします。

それで、ほかの委員、まだほかの部分でお願いします。

【委員】 最初に言われました水質が横ばいだということなんですけど、ずっとうちの朝明川河口の海の色を見てみると、10年から15年ぐらい前を見てみると、かなり色は変わってきているんですね、昔はほんとうに真っ茶々だったんですね、このごろだんだん色は変わっていくんですけども、水質の検査をすると変わっていないと、その辺がちょっと僕も合点がいけない。その当時は、その辺で釣りをして魚なんか釣っていれば、家ではちょっと油臭くて食べなかったんです。今は釣って家でも食べるようになっているんですけども、ただ、データはそういうふうというのはちょっとあれだなと思っているんですけども、かなり僕が見た目では、伊勢湾、要するにうちの河口の辺は非常に水質は改善されているんじゃないかなと思っております。

この話は置いておいて、先ほど言われたように、ほんとうに車道は車道、歩道は歩道、そういった区別をしていただいて、我々がいつでもすつと行けるような港にしてほしいなというのは、これは今の要望です。

【部会長】 よろしく申し上げます。

【委員】 先ほど事務局のほうからもお話があったんですけども、昔は見た目で濁っていたのが、今は結構きれいに見えるけど、実は水質的にはあまりよくないというのは、あれはやっぱり、前は下水道とかが整備されていなくて、そのまま排水が海に流れ出ていたんですね。下水道ができるようになって、見た目の濁りとかというのは処理されるんですけども、下水道の処理にもいろいろ段階があって、どこまで排水がされるかというのがあるんですね。CODとか、ああいうのの高くなる原因になる燐とか窒素とか、ああいうのがどのぐらいまで処理できているかという問題があると思うんです。あまり処理されてい

なくてそのまま出ていくと、そうすると、見た目は透き通っているけれども、結構中は汚染されていてという状態があると思うんですね。

あと、伊勢湾の底質のほうで、ずっと汚染の原因になっている低度がたまり続けているとか、毎年、伊勢湾の奥の場合だと、夏になると無酸素水塊といって、酸素がない水が岸辺に押し寄せるといった原因があったりして、そういうのも生き物が少なくなったりとか、汚染されたりするという原因があるんですね。だから、そういうのは今すごくきれいになっても、前の遺産があったりとか、地形的な問題があったりして、なかなか解消するのは簡単にはいかないんじゃないのかなというふうに思います。その辺は、伊勢湾の再生の委員会のほうでも議論されていると思うんですけども。

【委員】 魚とか、そんな釣ったやつを昔とは変わっていて、その辺はどうなんでしょう。

【委員】 変わっていくというのは。

【委員】 昔とった魚は油臭かったんですよ。今はそれがなくなっているんです。

【委員】 それは、下水整備がされて、いきなり油の水が海にぱっと流れていくということが非常に少なくなったせいだと思いますけど。でも、燐とか窒素とか、においはないけど、でも、汚染の原因になったりとか、赤潮の原因になったりする物質はまだ結構多いという状況だと思うんですね。

【部会長】 ありがとうございます。

私のところの大学で昆布の研究をされている人が私の研究室の隣の隣にいらっしゃるんですけども、結構北海道の昆布と生育状況が変わらないぐらいいいとおっしゃるんですよ。だけど、今おっしゃった燐とか窒素とか、そのような浮遊物、化学的な物質が結構削減されていないという部分において、浄化がまだまだ進んでいないという原因なんじゃないかな。そのようにいろいろよくなってきているけど、数値的には大切な問題のある燐とか窒素、大変ですものね、これは人体に対しましても。

【委員】 それを下水機関で除こうとするのもすごいコストが高くなるという現状があると思うんですね。

【事務局】 下水の関係は、三重県側の例えばここの近くですと、北部浄化センターとか、楠にあります南部浄化センターとか、三重県側の流域下水道でやっておるところにつきましては、平成七、八年ぐらいから、いわゆる窒素と燐を取るための高度処理という形に切りかえようということで新しい施設が今それをつくってきていまして、三重県側はそ

れなりにいって四日市とか桑名とか、川口町なんか100%だと思うんですけども、下水処理の率がかなり北勢地域は上がってきましたので、それなりに若干効果は上がっていると思うんですけども、やはり三重県なんかは下水施設がおくれていたものですから、逆に最初から高度施設をつくれるということでやってきているんですけども、特に一番問題なのが、一番奥の名古屋市さんなんかは逆に下水道処理が進んでいましたので、高度処理できない施設で全部をつくってあると、それを何かの改修の時期にしか高度処理にかえていけないということで、湾全体としては窒素とか燐がなかなか下がらないというのはその辺、特に家庭系の汚水からいえば、そういうことが問題になっていますので、この近くについては、それなりに効果は出て、そういうところは下がってきていると思うんですけども、湾全体で見るとなかなかそこまでいかないというのが今の実情だと思います。

【委員】 今、事務局がお話しいただいたので、四日市市の場合は単独処理ということで、日永浄化センターがあるんですけども、そこも高度処理をするということでは聞いております。そういう意味では、この一帯については高度処理という形になっていくのかなと、あるいは取り組んでいると思っているんですけど、ちょっとはっきりしたことはあれですけども。

【部会長】 それでは、もう少し市民が港づくり関心を持てるもっと身近なものになる施策としてはどのようなことが考えられるのかなということに焦点を置きたいと思うんですけども、何か夢のようなことでもよろしゅうございますので、例えばJR、今も意見が出たようございますけども、これぐらい鉄道と港湾が近くにあるというのは全国的にも珍しい状況だと思いますので、そういうふうな部分を生かして、何か鉄道、航路が四日市の直属にできるとか、それで人が憩えるとか、そういう点で、構想はないんでしょうか。お願いします。

【委員】 委員会で質問を受けているような感じですけど、そういう意味で、私の思いとしては、やはり鉄道が近いというのはあるんですけども、逆の意味もあって、鉄道、道路が港と町を分断しているということもあると思うんですね。それはなぜ思ったかといいますと、福岡に行きますと、鉄道からまちがあって港があるという環境で、もう一つは、北九州を同時に行きますと、あそこは新幹線で分断されて、まちと港が完全に分離されていて、港にあまり人が来ていないと、いろいろフェリーなんかあっても非常に少ない状況だったんです。そういうのをたまたま見たもので、そういう意味からも、JRの高架とか、あるいは23号線の高架と非常に莫大な費用がかかるような構想を持って、四日

市市としても三重県さんと連携してやろうということにはなっていたんですけども、昨今の状況でいけば非常に難しいということで、短期、中期、長期というふうに分けて、どういうふうな形でまずJRの周辺の活性化を取り組めばいいかということで今現在やっているわけです。

その中でも、中期、長期としては非常に難しいですけども、短期的には今議論が出ているような自転車によるアクセスとか、それとあわせて、港のほうにどういう装置をつくって、市民が行けるような、今の視点でおっしゃっていただくと、先ほども申しあげましたように、JR活性化に何かを見つけ出すために、駅舎のあいているところを市民の皆さんと一緒に、今回の111に合わせて何かをやろうということで取り組みをやっていきます。そういうのが港まで延長されていくような、とはいっても、やはりその中で中心的になっていただくような人をどういうふうに見つけ出していくかということと、その仕掛けとしては、ここの100周年のときにもありました港サポーターというものもありましたけれども、やはり地道に知っていただくための、例えば港講座とか、港を知るための講座を地道にやっていく、関心を持っていただくためのキーマンづくりをするための地道な取り組みとして関心を持っていただく港を知るためのというようなものも続けながら、その中で、ここでも何か取り組みがありましたけれども、環境という面ではそういう取り組みがあるだろうと思いますし、にぎわいという意味では、知っていただく中で、港を歩くこととかいろんなことで、言葉が悪いですけど、市民の方を引っ張り込むための仕掛けとして何かそういうのをつくっていく中でキーマンというのが育っていただければいいのかなというふうには思いますけども。

【部会長】 今のご意見は、第一部会のほうと連動するようなご意見をいただいたと思います。社会見学等で、どうでしょうか、川越町の小中学校がここへ一度来るとか、どういふ状況にあるんでしょうかね、子供たちが港を見に来るとか。

【委員】 授業の一環として、ここのポートビルとか、そういったことは実際行っております。行っていますけども、それは学校の先生の引率で来るといふ形であって、生涯学習では来るのは少ないんじゃないですかね。交通アクセスが悪いといふんですかね、そういう面で、学校教育の場合やったら先生がきちんと引率して、ここへ来て、何時から終わったのかとか、そういうふうな見学に来ておりますし、それは結構来ておりますけどもね。やはり前も言ったように、もう少し近辺の交通アクセスをきちんとしてほしいですね。

【部会長】 直近的には非常に近く思うんですけど、やはりいざとなったら、どこを通

って、名四をって、危険度いっぱいのところをって、子供たちを引率しなければなら
ないという問題が大きゅうございますよね。

四日市青年会議所としてはどのような取り組みを今後なさりたい予定はありますか。

【委員】 取り組みといいますか、過去、先輩も1号線とJRと23号線、それで、四
日市が港と分断されているというのはすごく問題に取り上げてきています。この埋め立て
とか、港の要綱にもありましたけども、将来、JRの向こう側に何かそういうアミューズ
メントじゃないですけども、人が寄るものをJRの向こう側につくれば、四日市の観光名
所になるようなものがあれば、中心市街地への問題も含めて、近鉄から港までの何かまち
づくり的なことができるんじゃないかなというようなことも考えたりもしています。それ
は、青年会議所という体質上、一年一年かわってしまうので、精神的なことは受け継がれ
ますけども、そういうことは毎年毎年考えております。

よく我々がやる中で、手法が先なのか目的かという話があるんですけども、この港も私
の実体験として、夢みたいな話かもしれませんが、泳げるような、海水浴ができるよう
な場所があって、そこの近くに芝生か何かの公園もありますよね、そこにもう一つ名所に
なるような日本一大きな風車とか、そんな観光名所になるようなものがどかんとあって、
海水浴としては区切られているエリアの中で、日本の中でも大型タンカーとかそういうの
が間近に見えるというのはちょっと危険かもしれませんが、そんな中で泳げる砂浜の
あるきれいな海のある四日市とか、そういう夢の持てるような、四日市の人自慢にでき
るようなものを創造していきたいというのは常日ごろ青年会議所としては考えています
けれども、それが実現できるかどうかというのはあれですが、夢みたいな話はたくさん持
っています。

【部会長】 すごく夢のあるいい話をお聞かせ願いました。やっぱり私もシドニー港な
んか行きますと、ほんとうに市民と身近なんですよ。そういうのを考えると、まだまだ
四日市港はこれから発展して、そういう意味で、港環境としての感じとして発展してほし
いなというのをつくづく思います。

三重県としては何か。

【委員】 仕掛けづくりということが出てきたんですけども、今年度、中部運輸局のほ
うで産業観光の企画をやりまして、四日市港管理組合、いわゆるうみてらす14というん
ですかね、それも視察の対象になっておったようでして、仕掛けづくりというと産業観光
なんかも、交通は全然扱っておる分野ではないんですけども、テーマとしてなっていくん

じゃないかと思っています。

【部会長】 ありがとうございます。それではお願いします。

【委員】 この資料のほうにも、市民を巻き込んでの港の親しみということで、アマモの種まき実験とか例に挙げられているんですけども、アマモは植物なものですから、やっぱり水がきれいじゃないと生きていけないというのがあって、汚いところに植えたから一気にきれいになるかということ、なかなかそういうのも難しいんですね。こういうのは市民を巻き込んでやるというからには、成功しないと続かないというふうに感じています。

こういうのは、先ほど部会長のお隣のお隣の研究室の先生が昆布のことを研究されているというふうに言われていましたけども、うちの大学でも英虞湾とか中心にアマモの再生実験とかそういうのを専門にやられている先生がいらっちゃって、かなり専門的な知識があって、それで、継続的に続けていかないとなかなか効果が出ないというのがあるものですから、そういう人たちと連携をとって、それでやっていくのが大事なのかなというふうに感じています。

【部会長】 どうもありがとうございました。

ほかに、これだけはと委員の皆様方の中で言っておきたいということはございますでしょうか。

【委員】 これは、住民として公園とか緑地を利用する側で、逆に言えば、市の問題でもあるんですけども、なぜ利用されにくいのかということなんかが、私は利用する側から見ると、緑地があっても入れなかったりとか、多分、外国では緑地の中でちょっとバーベキューできたりとか、そういう何か付加価値があるようなふうに聞いていますし、その辺が市のつくった公園の中でも非常に使いにくいというか、なかなか利用されない1つの大きな点かなというふうには、利用する側からの視点で私もそうずっと思っているんですけど、ですから、せっかくいい施設があるわけなので、その辺のところの利用者の方の意見とかそういうものを聞いた上で、何かこういう付加価値をつけるような仕掛けができればいいというのは、自分のところにも同じ思いでおるんですけども、それだけちょっとつけ加えさせていただきます。

【部会長】 ありがとうございます。

やはり港は四日市にとってほんとうに大切、一人一人の市民が港を抜きにして市民生活が考えられないぐらいですよ、ある意味では自慢でもあるわけですよ、公害を乗り越

えた四日市としては非常にすばらしい、だけど、21世紀に向けて環境問題というのは、どうしてもマイナス面もプラス面もいい方向性として私たちが次の世代へつないでいく必要が各市民として必要なわけですよ、それには、今、委員が何回もおっしゃいましたように、キーマン的な、コーディネーター的な市民が核となって市民づくりをしていく必要があるというふうに思うわけでございます。

それでは、一応皆さん方々、たくさん忌憚のない意見を聞かせていただいて、ほんとうに今日は盛り上がった会議になったなと喜んでおるわけでございますけども、もう一度最初の皆さん方から個々の意見は事務局のほうでまとめていただいておりますので、このペーパーの1ページをもう一度見ていただきまして、あそこではこういう意見が出たなという感覚で、もう一度、各自が復習を込めてやらせていただきたいと思っております。

まず、緑の部分、みなと環境部会でございますけど、この部分でございます。都市・住民とともにある港づくりに向けて親しまれる港づくりの推進、これもたくさん意見が出たと思っております。それから、港湾景観の向上、ある意味では、ここに風力発電を1基建てたらどうかというご意見もいただいたんでございますかね。風の力というのはどうかなと思うんですけども、その点もやはり見せ場になるよということのご意見で非常にありがたいご意見だと思っております。

環境への貢献ということで、環境に優しい四日市港の実現、テーマ、環境を守り、環境を生かす港づくりに向けて、自然海岸とか海浜の保全、干潟の保全ということに関しましていろいろご意見をいただきました。やはり国土交通省の港湾のほうがこれから全国に人工干潟を再生していくというのが決められた部分がありますけども、三河湾でも人工干潟というものを見せていただきました。たくさん魚類がまた戻ってきておるということは現実にはありますけども、だけど、自然干潟にこしたことはないので、ぜひできるだけ残していただきたいというのがこの部会の委員の意見じゃないかなと思っております。

港湾景観の活用向上でございます。それから、伊勢湾再生に貢献する海域環境の改善、これもいろいろアマモを含めまして出たように思います。地球環境問題、CO₂の削減の対応につきましては非常に踏み込んだ意見が出まして、事務局方からもいろいろの補足説明をいただいております。循環型社会の貢献、これは静脈物流についての取り組みを貢献すると、17ページの部分についてのご発言もいただいたように思います。

それでは、大体予定の時刻になりましたので、まだ十分にご発言がいただけていないかもしれませんが、このあたりで閉めたいと思っております。なお、本日いただいたご意見に基づ

きまして、事務局では次回に盛り込む内容について検討を進めていただきまして、第2回の部会につなげていただくことをお願いしたいと思うわけでございます。

それでは、事務局にマイクをお返しいたします。

【事務局】 本日は、長時間にわたりましてありがとうございました。いただきましたご意見につきましては、これから事務局において作業いたしまして、次回の開催のご案内をさせていただきたいと思っております。日程は改めて調整させていただきます。

それでは、これもちまして第1回四日市港長期構想検討委員会みなと環境部会を終了いたします。皆様方、ありがとうございました。

了

文責：四日市港管理組合 整備課