

長期構想（第二次案）部会資料の作成にあたって

1. 第2回四日市港長期構想検討委員会でのご意見

第2回委員会で頂いた主なご意見とその対応は、下記のとおりです。

- ・ 将来像を導き出すプロセスがわかりにくい。結論に至るプロセスを明確にしてほしい。
（全体構成を修正した）
- ・ 将来を考える3つの方向は、互いに関連しているため、重なる部分があっても良いのではないか。（第一次案で反映済み）
- ・ この案では、必要な取組は網羅的に取りまとめられているが、わくわくする夢の部分がない。第二次案では、そういう部分をもっと出してほしい。（実現したい四日市港の姿を作成：P26～28）

2. 長期構想（第一次案）に対するパブリックコメントで寄せられたご意見

パブリックコメントで寄せられた16件のご意見を踏まえ、第二次案の部会資料を作成しました。

なお、第二次案の部会資料にパブリックコメントで寄せられた意見を反映したところは、次ページのとおりです。

番号	意見の概要（要約）	意見を反映したい箇所
1	<p>平成30年代前半は、地球温暖化対策、東海・東南海地震対策が実行されなければならない時期にあたる。</p> <p>地域住民の民生を第一義にして経済発展を図るのには難しい問題が山積している。そのひとつが霞4号線建設問題である。約八年前に行われた四日市港管理組合の地域住民に対する「アンケート調査」は、委託業者に丸投げの形で行われた。今回のアンケートはその轍を踏まないようにして欲しい。</p> <p>「はじめに四号線ありき」ではなく、JRによるコンテナの鉄道輸送や陸上案を再検討されてはいかがか。</p> <p>環境保全と云っても一旦破壊された自然の回復は困難であり、各地で見られる「人工砂浜」のように多大の費用を用いても、なお失敗する例が多い。伊勢湾の酸欠水塊によって多くの魚や貝類が死滅しており、根源的な解決策を講じないと伊勢湾が死の海になる。</p>	P46,P47
2	<p>高松海岸は、一部の利用者の心無い行為で①ゴミ捨て場となっている。また、霞埠頭埋め立てにより潮の流れの変化と朝明川からの流石土砂の堆積が年々増し、②干潟本来の働きの低下が懸念されている。健全な干潟保全を今後の課題として①②の定期的な改善維持策を具体的に組み込んでほしい。</p> <p>①二酸化炭素削減への対応としてモーダルシフトの推進と言いながら霞4号幹線の整備。②霞4号幹線はリダンダンシー確保の為と言いながら、全長4km以上、全て高架で成り立つ非常に危険な道路が災害時の物流機能確保になるのか。①②とも矛盾している。霞4号幹線は短距離か白紙にする見直しが必要と考える。</p>	P46
3	<p>四日市港の「将来」を考える上では「過去」の歴史を振り返ることが不可欠と考える。</p> <p>「自然干潟の保全」とはいうまでもなく〔高松干潟〕を指す。朝明川河口に残る約500㎡にわたる砂浜は貴重な自然環境として人々に親しまれている。潮干狩りに適したバーベキューに興じる光景も見られる。さらに人間のみでなく多くの野鳥が飛来し産卵もしてすみかとしている。保存を推進するグループもあり活発な清掃活動も行われている。所在地は隣の川越町でありますが高松市にとって重要な環境空間である。従って、単に「保全」をうたうだけでなくそのための予算措置を講じ積極的な具体策を講じてほしい。</p>	P13 P46

	<p>霞 4 号幹線が高松干潟の背後を通過することから騒音・大気汚染が発生し野鳥の生息を妨害する恐れがある。これは「貴重な干潟の保全」と相反する計画ではないか。名四国道の渋滞緩和もいわれているが最も渋滞するのは以南の霞から午起周辺であり、この計画では却って拍車をかけることが予想される。</p> <p>このため、4 号幹線計画の廃止を強く要望する。</p>	
	<p>石原地区は、厳密には二つの区分に分かれるはずである。一つは、産業機能（つまり工場用地）であり主として浚渫土砂で埋立られた区域、他方は、産業廃棄物の処分場になっている。この事実は具体的に「一次案」で示すほうが親切である。</p>	P54,P58
	<p>石原地区における、工場用地の拡大と緑地確保について「二次案」では詳細に具体的に提示してもらいたい。いっそのこと、埋立地はなんら手を加えず放置し、野鳥が飛来し生息するかつ人間が足を踏み込まない聖域として保存されていくのがよい。</p>	P46 P34 P50
	<p>楠地区には吉崎海岸と呼ばれる美しい砂浜が残っている。遠浅でないので海水浴こそ禁止であるが、浜ヒルガオが咲いたりウミガメが産卵したりしている。もともとこの地は三重郡楠町であったのを四日市市が市町村合併により獲得した唯一の砂浜であるから、何を置いても保存しなければならない。</p> <p>しかし、楠地区には、9.7ha の都市機能用地（北勢沿岸流域下水道南部処理区の処理場拡張用地）の存在がある。このことは8月20日の説明会で明確に触れられていなかったもので、改めて表明してもらう必要があると思う。</p> <p>管理組合が安易に埋立を許可することなく、今一度拡張計画を見直すべく提案をしてほしい。</p>	P46 P58,P59
	<p>どうか広い視野のもと「環境機能」を全面に強調した「四日市港長期構想」を作り上げてほしいと重ねて要望する。</p>	
4	<p>既存の公共施設の有効活用と機能改善を図るため、老朽化が進む岸壁、荷捌き地、上屋、荷役機械、その他附帯施設等の保守・改修を計画的に進めるとともに、スペース不足の解消と作業効率の向上を図るべきである。</p>	P35
	<p>コンテナ貨物の取扱量増大やコンテナ船の大型化への対応と大規模震災時の海上輸送機能を確保するために、北埠頭（W81・82）を早期に整備すべきである。</p>	P30 P38
	<p>四日市港への交通アクセス改善のため霞 4 号幹線の整備を促進するとともに、臨港地区間の交通円滑化を図るため、霞地区から南方向へ向かう湾岸道路の整備を検討すべきである。</p>	P30

	<p>客船を活用した港づくりや観光振興への取組が他港で広がりを見せるなか、四日市港においても客船を活用した「親しまれる港づくり」への取組を進め、客船入港時に優先的に使用できる貨物船との併用バースや附帯施設などの整備を検討すべきである。</p>	P43
	<p>災害発生時における港湾労働者の安全確保と緊急物流機能の維持のため、港湾施設（上屋、岸壁、防潮扉等）の改修や耐震化を図ること。</p>	P35
	<p>今後の四日市港の強みとして環境への取組を積極的に推進するため、アクセス道路の渋滞解消、モーダルシフトへの支援（内航海運利用やシー&レール等）、静脈物流の促進などの環境に配慮した施策および整備を進めるべきである。</p>	P30 P33 P49,P50
5	<p>高松干潟を現状保存すること。楠町合併に伴って四日市市になった干潟も保存すること。</p> <p>現在においては環境優先は世界的なコンセンサスとなっているので干潟保存は最優先されるべきと考える。</p>	P46
	<p>海岸沿線にサイクリングコースやジョギングコースやウォーキングコースを整備すること。高い利用が可能となるコース設計の検討および利用促進の事業を行うこと。</p>	P42
	<p>現在の緩衝地帯としての緑地とは発想を異にする、直接的には住民のためではなく、鳥や昆虫や植物のための緑地区域を創造すること。</p>	P46

6	<p>伊勢湾全体が、死の臭いがする。大至急渚を回復し、油やヘドロを除去し、魚貝が産卵する海底にすることだ。そのために下記の対策が必要である。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・海水浴ができる浜辺を回復する。 ・白砂青松の海岸を回復する。 ・散歩できる浜を回復する。 ・船は、浅い海底には接岸しない。沖合バースに着く。 ・大きな船は海底をこすりつけ、ヘドロを巻き上げて、海を汚す。沖合で停泊する。 ・うなぎや鮎、ハマグリや蜆が多く住める渚や河口として保護し、生物の多い優秀な環境のポートとする。ハーバーとする。 ・渚を回復し、魚介の豊かな海を回復する港にする。 ・吉崎海岸や磯津海岸を埋立しないこと。 ・高松海岸を豊かな河口にすること。 ・知事や市長、社長や市民、管理組合の役員や職員が泳げるポートとする。海は、21世紀最大の資源のある場所だ。汚すべからず。きれいにしよう。 <p>海の臭いを回復し、健康を回復する場所にする。環境を劣化させないこと</p>	P9 P46 P47
	<p>市民との対話を継続すること。「市民対話室」の設置、第三者懇談会の設置、市民と管理組合との公開の対話集会を開くなど。</p>	
7	<p>現在、京浜港である東京港、横浜港、川崎港では、港則法及び関税法上の「一開港」となっており、寄港船舶の税負担が大幅に軽減されているが、残念ながら四日市港と名古屋港においては、「伊勢湾港」として「一開港化」への取り組みは成果を上げていない。</p> <p>港湾の活性化に寄与する効果があることから、名古屋港との「一開港化」を目指すことを明記するべきである。</p>	P30

	<p>伊勢湾スーパー中枢港湾連携推進協議会で継続して検討されている「一開港化」については当面の取り組みと言えるが、中長期的には名古屋港との「一港化（一体化）」が検討されるべきで、その具体化のための検討体制について構想を明記すべきである。</p> <p>まずは直近の課題として、プロパー職員の比率を段階的に上げる必要がある。約3年で港管理組合から移動し元の職場に戻る県市派遣の職員が、管理組合職員の三分の二を超えている状況では、港湾運営の専門的な能力を持つ人材は育たない。</p> <p>名古屋港管理組合のように、99%を超える職員がプロパー職員である状況と比較すると、「一港化（一体化）」に向けた取り組みのために、四日市港管理組合のプロパー職員比率を年々増加させるための対応は直ちに打ち組む必要がある。</p> <p>その上で、現在の名古屋港と四日市港の機能をどのように分担して補完しあうのか、更には一体的な運営をどのように実現するのか、そしてそもそも日本の太平洋岸の三つのスーパー中枢港湾の中で「伊勢湾港」がどのように役割が期待されているのか検討されるべきである。</p>	P61
	<p>本長期構想にも記載されている通り、2015年にはパナマ運河の拡張工事が完了することもあり、コンテナ船は大型化してきているのが世界の流れである。そのため今後、港に求められるものは深い航路と岸壁である。</p> <p>日本初の自動化コンテナターミナルとして日本最大級の規模である飛島エリアと四日市港との役割分担のあり方や、伊勢湾スーパー中枢港湾としての四日市港にも水深16mでの霞ヶ浦北埠頭81号岸壁整備の必要性について前向きに検討することを明記すべきである。</p>	P30
	<p>名古屋港と四日市港を結ぶ広域エリアには、愛知県と都市的土地利用計画の策定に向けて協議が始まっている木曾岬干拓事業用地が存在するが、キャンプ場や野外体験広場などの親水性エリアと土地利用計画が立案されていない残りの土地利用について、将来構想を立案するための検討体制について明記すべきである。</p>	P61
8	<p>住民を地域主体の中心におくという観点を貫いてほしい。そして四日市港長期構想検討委員会の中に地域住民代表も加えてほしい。</p>	
	<p>第二次案では、まず自然環境の再生を最重要課題に位置づけ、そこから住民の暮らしと文化、産業の育成を進めるよう発想を改めてほしい。したがって、例えば、わずかに残されている自然の海岸（楠、磯津地区）や干潟（朝明地区）等の保存が最優先されるべきは言うまでもない。この観点から、霞4号幹線や人工の海浜公園計画などは中止してほしい。</p>	P28

	<p>コンビナート災害が生じた場合、港を訪れる人々や港周辺に住む市民にとっての安全・安心を確保するために、四日市港としての具体的で総合的な対策のプランを示してほしい。</p>	P40
	<p>第一次案とそのパブリックコメントをできるだけ広く市民・県民の目に届くように公開し、大小さまざまな市民集会を開催し、十分な討論を通じて、地域にとってなくてはならない豊かな四日市港づくりの活力ある合意形成を図ってほしい。</p>	
9	<p>81号、82号岸壁、CT及び物流施設の全てを耐震機能・免震機能を具備したものととして、万一名港直下の被災時には素速くコンテナ荷役の代替能力を発揮すべきもの。</p>	
	<p>四港のコンテナ個数増を目指して、県内の海岸よりの企業、工業用地をねらい四港への集荷可能なコンテナを、陸送でなく海上輸送し、伊勢湾内のハブ港四日市港を目指すことを提案する。</p> <p>必要な内貿コンテナ船は、直営かチャーターか、費用対効果次第ですが、津・松阪港と鳥羽港さらに冷凍ものでは42号線走行の保冷車よりも内貿伊勢湾専用+尾鷲港のコンテナ集荷船の方が、23号線の緩和とCO2減少に役立ちませんか。</p>	
	<p>欧州の某港湾では導入されているが、荷役、特にコンテナ船に特化したもので、人工衛星GPSと接岸位置インプットそして補助的にTVによる調整、その他の最新技術を駆使して、名港に負けない特色、スピード化、正確性、省力化を向上できる日本初の無人化CT構想を提案する。</p>	P30
	<p>老朽化している一・二号地の岸壁・上屋は、思い切った財政出動も考慮して、補修・修理・土地利用転換が必要ではないか。</p> <p>上記は、石化コンビナート内及び岸壁・堤防も同様であり、大規模地震があれば、使用不能とならないか。</p>	
	<p>親しまれる四日市港づくりに向けて、四日市市都市計画にも関係するが、上部都市構造物・道路・鉄道を現状維持し、新しい幹線を半地下式に造設して、有効活用してはどうか。(一例：JR四日市駅の駅舎を半分にして、JR東海・旅客・JR貨物の地上設備はそのままに出来て、数m以上掘り込んで半地下式の直線道路を建設する。)</p>	
	<p>親しまれる港づくりに向けて、遊覧船の再就航を検討してはどうか。</p>	
	<p>霞地区はコンテナゾーン、四日市地区(2号地)は緑化し港市場を開き、千歳運河にはゴンドラが就航すれば素敵な誇りにできる港になると思う。</p>	
10	<p>自然海浜・干潟の保全を断言し、積極的に取り組んでいこうとしている計画の中で、その破壊されることを前提とした朝明地区の人工干潟の取り組みはまったく矛盾している。</p> <p>また、人工干潟の問題点、課題については、いろんところで指摘され</p>	

	ている。考慮の上、再検討してほしい。	
1 1	<p>取組3-①には、「高松干潟の保全」が掲げられているが、霞4号幹線はそれを破壊する役割を果たすことになる。環境重視の立場から「霞4号幹線」計画の廃止を強く求める。</p> <p>また、高松海岸に関しては、「4号幹線計画」の廃止と連結させながらその保全計画を強力に推し進めるとともに、その予算措置をとること。</p>	
	<p>朝明地区の人工海浜計画は、現存する高松干潟にとって海流が遮られ、却って海の汚染も拡大する。野鳥や魚介にとっても環境の変化で住みにくくなることは明白である。干潟はこのまま保全しておくのが最適である。このような計画は4号幹線ともどもはっきりと撤回してほしい。</p>	
	<p>「石原地区」では三田処分場のみが対象になっている。ここはいわゆる産業廃棄物の処分場であるが、具体的にどのようなかたちで「緑の創造」をはかるのか、将来像は見えてこない。しかも、この地に一般市民が辿り着くのは容易ではなく、まさに図面上の発想としか思えない。さらに隣接する広大な埋立地は「新産業空間として活用」とされており、ここでも相互の矛盾が感じられる。環境重視から言えば、新たな工場立地は考えず「自然のまま」に保存することを提案する。</p>	<p>P46 P54,55 P58,59 P34,P50</p>
	<p>楠地区においては、港の管理組合が埋立計画の削除・縮小を掲げながら実際には、県によって別の計画（三重県の北勢沿岸流域下水道（南部処理区）の処理場用地の拡張）の埋立が同じ場所で行われることになる。</p> <p>今一度、この部分についての説明会を開催し市民の納得の得られるようにしてもらいたい。それまではこの処理場拡張のための埋立計画に対し、管理組合は許可を出すべきではないと考える。</p>	
1 2	<p>霞4号幹線については、人口の急速な減少で本当に必要なのか疑問である。将来にツケを残さないためにも、住民も建設反対している霞4号線は建設反対である。災害時に高架の道路が機能するのか。阪神大震災しかりである。騒音、振動、排気ガスなどで住民や干潟の生き物の生活環境が脅かされる。夜も照明がつくことによって光害が発生し、絶滅危惧種のウミガメが産卵に来なくなる。</p>	
	<p>高松干潟は北勢地域に残された唯一の干潟である。今後開発が進まないように法律、条例等で保全の手立てを打つべきである。</p>	P46
	<p>自然環境破壊につながるこれ以上の埋立は止めるべきである。当然、吉崎海岸の埋立計画は案どおり中止にしてほしい。</p>	

	<p>今年、霞北埠頭埋立地で絶滅危惧種セイタカシギの繁殖が県内で初めて確認された。他にも絶滅危惧種であるシロチドリ（県鳥）、コアジサシ、コチドリの繁殖が見られた。この空間をバードサンクチュアリとして保存してほしい。</p> <p>同時に、石原地区の埋立地も鳥類の産卵や休憩場所として次の世代に残してほしい。</p>	P46,P34 P50
	<p>地先にリサイクル産業を誘致することは、県民の目が行き届かず、産業廃棄物を海に垂れ流すことが懸念される。</p>	
	<p>海の森を形成する海藻や海草は水質改善、CO2の吸収、生き物のゆりかごとして無くてはならないものである。海の森再生に全力を尽くしてほしい。海の森再生に予算を組み込んで、再生場所も具体的に提示してほしい。多様な主体と協働でやろう。</p>	P47
	<p>光合成はCO2を吸収し、太陽光を使って地球のすべての生物を支えている。年々増加するCO2を減らす方法は今のところ光合成しかない。よって、無機質な工業地帯にもっと木を植えるべきである。工場敷地の1割以上の緑化を提案する。</p> <p>また、太陽電池の活用も盛り込んでほしい。</p>	P49
1 3	<p>第1航路西側及び午起航路西側全水域（大型船舶の係留施設を有するバース前面を含む）の水深を12メートルに増深する。（小型船舶のための岸壁水深を除く）大型貨物船等、12メートル水深の確保により、潮高が十分であれば、12メートルまでの喫水の船舶の入出港が可能となり、一回の輸送量が増加する。</p> <p>午起航路を泊地に変更する。</p> <p>午起航路の東側浅所には、浅所を示す灯浮標を設置する。</p> <p>これにより、第1航路及び第2航路を利用する船舶の航行の自由度が増加し、船舶管制の制限が大きく緩和される。</p> <p>但し、K9バースに係留する大型LNG船、大型LPG船等については、船型（及び喫水）の関係から第2航路からの入港及び出港することが必要である。</p>	P37
	<p>レーダー、AIS情報、VHFを活用した沖合い及び港内水域の動静監視、指導及び必要な情報提供を実施する体制を確立する。</p>	P37
1 4	<p>四日市港へのアクセスの充実実現（4号幹線の南進道路実現）</p>	P30
	<p>四日市地区（旧港）での産業観光開発の促進</p>	P43、P48

1 5	<p>四日市港に対して持つイメージについて述べる。</p> <p>市民が四日市港に親しみを持つようにすることは、現状では無理だと思う。気軽に行けない、行きたくない場所である。よっぽど魅力的なもの・ことが無いと、わざわざ足を向けたくない場所というイメージがあるというのが正直な意見である。</p>	
	<p>3つの方向性「産業・物流への貢献」「都市・住民への貢献」「環境への貢献」の、全ての実現計画には無理が有ると感じられる。</p> <p>3つの方向性のうち、「都市・住民への貢献」「環境への貢献」のみを選択するか、「産業・物流への貢献」のみを選択することになる。いずれにせよ、構想した産業が四日市市の財政を豊かにすることをデータを持って示し、構想内容を具体的に確立し、市民に分かりやすい形で情報開示することが必要と思う。その際に、各ステイクホルダーが受ける利点と不利益点を洗い出し、包括的な判断を段階的過程を踏んで行ってほしい。</p> <p>3つの方向性を保つのであれば、最低限、空間利用のゾーニングについて再考してほしい。例えば、空間利用ゾーニング重複部分について、各ゾーンでの3つの方向性の優先順位を示してほしい。</p>	
	<p>わざわざ空気の悪いところに運動場所をつくることだけは避けてほしい。</p>	
	<p>石原地区における新たな産業空間の形成（リサイクル産業等の立地）について、詳細な説明を加筆していただきたい。</p>	<p>P46 P34 P50</p>
	<p>「環境にやさしい」とか「地球温暖化対策の強化」という表記は、活動内容が曖昧になるので、具体的な表現を工夫してほしい。これらも重要なことは理解できるが、まずは「地域住民に迷惑がかからない」「公害0」を掲げた構想を重んじてほしい。足元の地域住民に厳しい環境を置き去りに、環境にやさしいと言われても説得力が無いので、いずれの構想も「公害0を立証する正確なデータ情報公開」を確立した環境で進展させてほしい。</p>	<p>P49,P50</p>
1 6	<p>自然海岸の場合、今より悪い環境になるような計画は、一切描かないようにしてほしい。</p> <p>この構想にある吉崎海岸の「埋立計画の削除」については、大いに賛成する。できれば縮小も削除にしてほしい。</p> <p>高松海岸の、まさに環境破壊としかいえない「干潟の上に人工の海浜公園計画」をこの機会に削除してほしい。</p>	<p>P46</p>
	<p>石原地区には野鳥などの楽園を作ってほしい。</p> <p>人が介入できない場所で、でも遠くからバードウォッチングできるような。</p>	<p>P46</p>

	<p>いまだに地元や、市民、自然保護団体に根強い反対のある、「臨港道路かすみ4号幹線」の橋脚が、発見されたアカウミガメの産卵場所のすぐ近くに建つ。どう考えても「環境破壊計画」だと思う。</p> <p>また、道路のカーブが急すぎて、危険だという指摘もある。</p> <p>白紙撤回が望ましいが、無理なら海岸近くを避けてほしい。そんな計画に、私たちの税金を使ってほしくない。</p> <p>自然復元のためなら大いに結構だが・・・</p>	
	<p>計画を立てたから従いなさいでは、問題や反発が起きるばかりである。</p> <p>よい港作りのためなら、計画段階で市民や自然保護団体を入れてほしい。</p>	
	<p>これからの時代、まず環境に負荷を与えないことを意識して、計画しないと後々大変なことになると思う。</p>	

整理番号 1

『20年後の四日市港の在り方についての提言』

- ① 地球全体の観点から、CO₂ほかのガスによる地球温暖化現象は、人類存亡の危機と呼ばれている。また、東海・東南海地震は、21世紀前半には必ず起きると予測されている。平成30年代前半は、これらへの対策が実行されねばならぬ時期にあたる。
- ② 四日市港は明治年代後期から昭和10年頃までは木綿や羊毛の原材料輸入と羊毛製品の輸出で地域の民生に大きく寄与していた。敗戦後から昭和30年代頃までは「白砂青松」の美しい海岸線が存在していたが、四日市港周辺の石油コンビナートの出現により経済的繁栄とひきかえに「四日市喘息」に代表される公害問題で全日本に悪評が定着した。
- ③ 地域住民の民生を第一義にして経済発展を図るのには難しい問題が山積している。そのひとつが霞4号線建設問題である。約八年前に行われた四日市港管理組合の地域住民に対する「アンケート調査」は、委託業者に丸投げの形で行われた。今回のアンケートはその轍を踏まないようにして欲しい。過日、「国交省四日市工事事務所」と「高松干潟を守ろう会」有志との懇談会が行われ、私たちは、いま発表されている建設計画について種々の提言をしたが、今もなお確たる回答は得られていない。国民の税金をもって建設されようとしているのであり、「はじめに四号線ありき」ではなく、JRによるコンテナの鉄道輸送や陸上案を再検討されてはいかかがか。
- ④ 環境保全と云っても一旦破壊された自然の回復は困難であり、各地でみられる「人工砂浜」のように多大の費用を用いても、なお失敗する例が多い。伊勢湾の酸欠水塊によって多くの魚や貝類が死滅しており、根源的な解決策を講じないと伊勢湾が死の海になる。

整理番号 2

概要版 P10 高松海岸は四季を通して訪れる人が多く、写真のように春先の潮干狩り時期は大変な賑わいをします。しかし、一部の利用者の心無い行為で①ゴミ捨て場となっています。また、霞埠頭埋め立てにより潮の流れの変化と朝明川からの流石土砂の堆積が年々増し、②干潟本来の働きの低下が懸念されています。健全な干潟保全を今後の課題として①②の定期的な改善維持策を具体的に組み込んで下さい。P8, 12 ①二酸化炭素削減への対応としてモーダルシフトの推進と言いながら霞4号幹線の整備。②霞4号幹線はリダンダンシー確保の為と言いながら、全長4km以上、全て高架で成り立つ非常に危険な道路が災害時の物流機能確保になるのでしょうか。①②とも矛盾しています。霞4号幹線は短距離が白紙にする見直しが必要と考えます。

整理番号 3

四日市港長期構想（第一次案）に対する意見書

はじめに

私は昭和20年9月に生まれ間もなく63歳になろうとする「鈴鹿市民」です。学生時代と就職間もない頃を除いてほぼ50年を、この鈴鹿市で暮らしています。除いた10数年の中で昭和44年から5年間は桑名市で、さらに4年間は四日市市で暮らした経験をもっています。こうした生活体験をとおして今日の四日市港を取り巻く環境、とりわけ伊勢湾の歴史

と現状に深い憂慮の感をいだき、このたび貴組合より出された「四日市港長期構想（第一次案）」（以下「一次案」と略記）に対し、一言意見を述べさせていただきます。

伊勢湾海岸線をめぐる風景について

我が生誕の昭和20年9月といえば敗戦直後であり、国土は至るところ戦火に破壊され絶望的荒廃を強いられていました。四日市市は海軍燃料廠を中心に市街の大半が犠牲となったわけですが、私の生まれた鈴鹿市は海軍施設（飛行場・工廠）が存在しながらも四日市ほどの爆撃被害を受けずにすんだようです。のちの両市における工場立地の特徴を考える時、あるいは海岸線の変貌を比べる時、何やら因縁めいたものを感じさせられます。

私の生まれ育った地域は昭和29年に合併されるまでは「河芸郡」に属し、現在の鈴鹿市西南部に位置して亀山市にも近く「中の川」上流域の河岸にあります。従って幼少期の伊勢湾ははるか彼方の存在であり、西山と呼ばれる古墳跡の高台に登った折り目にする遠くでキラキラ光る波の瀬は、たやすくは届かない異郷のような存在でした。従って、年に一度、父の操る自転車に乗せられて鼓ヶ浦海水浴場に遊ぶことは、川泳ぎが主流だった私にとって何よりもの楽しみであったわけです。サラサラとした砂浜と遠浅の海辺は、やはり50年後の現代とは異質の輝きを放っていたように記憶しています。すぐ北には現存する千代崎海水浴場があり、四日市にもまた「水のきれいな」と形容される「午起」「富田浜」の海水浴場があったのです。

21世紀に入った現在も鈴鹿以南の津・松阪には海水浴場が人々の憩いの場として存在します。つまりこの伊勢湾岸は美しい水と砂浜を有する文字通り「白砂青松」、人間と自然が融合し尊重しあって過ごしてきました。またこの美しい海岸線は豊富な「海の幸」をもたらし、生物たちの揺籃であると同時に人間の生活に潤いをもたらしてくれたのです。近くに魚屋のなかった幼少期、海岸地域から自転車に乗った行商の魚屋さんが週に一度回ってきてくれて、トンボしびを流し場で鮮やかに裁いたりしてくれたものでした。

鈴鹿以南に残った海岸線がなぜ、四日市では消えてしまったのでしょうか。JR「富田浜」駅から名四国道の間に残る松並木は一体何を見、何を考えているのでしょうか。今、貴組合の「一次案」を読むとき、まずこうした歴史に全く触れられていないことに愕然とし、寂しい想いを抱かざるをえません。外国貿易の拠点として「特定重要港湾」に、さらに平成16年には「スーパー中樞港湾」に指定されており、工場群にとっての重大な工業港である事実を否定されるものではありません。しかし、砂浜を含めた海は港だけが、あるいは工場群だけが占有できるわけではないはずです。

一般に「海はみんなのもの」との認識があります。誰もが自由に泳ぎ自由に魚介を獲ってもいいはずの自然環境でした。それが何時の頃からか海は行政の管理下に置かれるようになりました。四日市でいえば「四日市港管理組合」であり、漁業者には漁業権が与えられことになりました。さらに一般的に言えば、港の管理組合は「海を守る」のが仕事であろうと受け取るのが普通ではないでしょうか。少なくとも私はこの組合の存在を知ったときは、そのように理解したのです。しかし、そのような理解が全く誤ったものであると気付いたのは20歳を越えてからのことでした。

「埋立事業」のもたらしたもの

学生時代には三重県を離れ就職して北勢地区に勤務し始めたのは昭和44年。通勤電車の停車駅でかいだ、いわゆる「タマネギの腐ったような臭い」に驚きましたが、時あたかも

「四日市公害裁判」が進行中でありその悪臭は塩浜の工場群からもたらされてのものと知らされます。そしてその多くの工場群が伊勢湾海面を埋め立てることによって存在し、その事業主体が「四日市港管理組合」であることに、気付いていくわけでした。

そもそも四日市海域の埋立は戦前から始まっており、海軍燃料廠や石原産業も遡れば「海」でありました。このことは『四日市市史』や『四日市港開港百年史』に詳しいので省きますが、四日市市100年の歴史とは海を埋め立て砂浜をコンクリートに変えていく歴史でもあったといえましょう。港を「管理」するとはどういうことなのか、「海辺で遊ぶ」権利をもった住民とはかけ離れた価値観が、工業優先—自然破壊への道をたどらせたのではないのでしょうか。

四日市港は江戸時代既に拠点港として重要な位置にあり、稲葉三右衛門の改修工事を経て明治32年の開港場指定以来、さらにその役割は大きくなり今日に至っています。そして、四日市市は港を港としてのみに留めずその用途を一層強化すべく周辺海域に工場を誘致していきます。そのためには当然の帰結のようにして海面埋立が推進されていくことになったのでしょう。

昭和10年代に入って当時の市長は塩浜地区に埋立地を拡大すると共に企業誘致のため全国を駆け回ります。特に、現在多くの問題が露見している石原産業は市長自ら懇願をして迎えたと伝えられています。戦局が激しくなるとこれらは軍需工場としての指定を受け、後に設立される海軍燃料廠や内陸部の陸軍製絨廠と合わせて重要な軍事都市となっていきます。四日市港あるいは伊勢湾の「不幸」はこの頃に始まったと思います。

そして、戦後の燃料廠跡地払い下げをめぐる企業の争奪合戦ののち、塩浜コンビナートは形成されているのは誰もが知るところです。しかし、四日市海岸部の埋め立てはそこにとどまらず、さらに北部へと拡大されていきました。

昭和36年には午起海岸に69万㎡の埋め立てが完成し2年後には第2コンビナートとして稼働開始。既に塩浜地区の大気汚染が顕著になり伊勢湾の異臭魚が問題になっていました。昭和42年には第3コンビナートを誘致するため霞ヶ浦地先の埋め立て計画を四日市市議会で決定します。半年後には四日市公害訴訟が提起されるほど公害問題が住民を苦しめている状況の中で、反対意見を封じての「強行採決」でありました。

埋立地は第1次が昭和45年に完成127万㎡に及び、第2次と合わせて昭和47年に本格的稼働を開始しています。この時点で伊勢湾の四日市市に沿う海岸線は砂浜を奪われ無機質な工場群とコンクリートの堤防へと変貌を遂げたのです。海水浴場を奪われた子供達には緑地内にプールが与えられ、目の前の海を見ながら泳ぐという皮肉な場面が展開されるようになったのです。

四日市港の将来像を考える

前段が少し長くなりすぎましたが、四日市港の「将来」を考える上では「過去」の歴史を振り返ることが不可欠と考えるからです。

「第一次案」に関しては、〔5-4〕「空間利用ゾーニング」に絞って意見を述べさせていただきます。「物流機能」「産業機能」「交流機能」「環境機能」とありますが、論点を「環境機能」に限定した場合、【空間利用の考え方】及び【地区別の主な課題】につきまして基本的には支持をする立場です。「環境空間の保全」と「新たな環境空間の創造」は前述した如く四日市海域の歴史と未来を考えると、欠くことのできない視点であるからです。

次に各地区別の取組について述べさせていただきます。

◎ 朝明地区

「自然干潟の保全」とはいうまでもなく〔高松干潟〕を指します。朝明川河口に残る約500㍍にわたる砂浜は貴重な自然環境として人々に親しまれています。潮干狩りに適したバーベキューに興じる光景も見られます。さらに人間のみでなく多くの野鳥が飛来し産卵もして住みかとしています。保存を推進するグループもあり活発な清掃活動も行われています。所在地は隣の川越町ですが四日市にとって重要な環境空間なのです。従って、単に「保全」をうたうだけでなくそのための予算措置を講じ積極的な具体策を講じて欲しいと思います。

そして、この地域には「一次案」では「物流機能」で触れられていますが「臨港道路4号線」の問題があります。この道路が高松干潟の背後を通過することから騒音・大気汚染が発生し野鳥の生息を妨害する恐れがあります。これは「貴重な干潟の保全」と相反する計画ではないでしょうか。名四国道の渋滞緩和もいわれていますが最も渋滞するのは以南の霞から午起周辺であり、この計画では却って拍車をかけることが予想されます。

また「一次案」34ページには「霞ヶ浦地区のリダンダンシーを確保するため」とあります、「代理機能」の意のつもりでしょうが、「余分なもの」との解釈もできます。理解に苦しむようなカタカナ語の使用は差し控えていただきたいものです。

いずれにしろ高松干潟の保全には大賛成ですし、そのための予算措置と4号幹線計画の廃止を強く要望します。

◎ 石原地区

石原産業地先の海面には既に広大な埋立地が出現しています。『四日市港要覧』（以下『要覧』と略記）では「海面処分用地」（85.6㍍）となっていますが、厳密には二つの区分に分かれるはずですが。面積の詳細が掴めませんが南東（外洋）側の大部分（約4分の3）は産業機能（つまり工場立地）のためのものであり、主として浚せつ土で埋め立てられています。が港側の4分の1は産業廃棄物の処分場となっています。この事実は具体的に「一次案」で示すほうが親切です。

さて、「一次案」では石原地区に「緑の創造」が盛り込まれています。その言葉自体に何ら異論はありません。しかし、前述の区分から見れば場所としては産廃処分地（三田最終処分場）にあたります。いったいどのような「緑」の「創造」が可能なのでしょう。もし緑地が出来上がったとしてもここへ到着するには石原産業敷地内を通るか、海から船に乗ってでもしなければ不可能です。さらに産業機能のための埋立地にも緑地の確保は必要になってくるはずですが、一切触れられていません。工場用地の拡大と緑地確保について「二次案」では精細に具体的に提示してもらいたいものです。いっそのこと、埋立地はなんら手を加えず放置し、野鳥が飛来し生息するかつ人間が足を踏み込まない聖域として保存されていくのがいいのかもしれない。

◎ 楠・磯津地区

「貴重な自然海浜を保存」とあり、「埋立計画は削除・縮小」と掲げられています。これほど嬉しいことはありません。全面的に賛成するものです。磯津地区については『要覧』でみるところ磯津漁港の移転のように思われますが現在地で何ら問題はなく、計画自体に必要な性がないわけですから「廃止」は当然のことでしょう。ただ楠地区については少し詳しくチェックする必要があります。

「一次案」ではおおまかにゾーニングで示されているだけですが、この地区には四日市港管理組合の管轄外の施設と埋立計画があります。『要覧』を対照すると一次案で「削除・縮

小」の対象になっているのは「海面処分用地」「交流厚生用地」合わせて約80万㎡です。現在もこの埋立計画は存在しているわけですから、絶対に「廃止」の方針を貫いて欲しいと思います。すぐ北側には吉崎海岸と呼ばれる美しい砂浜が残っています。遠浅でないので海水浴こそ禁止ですが、浜ヒルガオが咲いたりウミガメが産卵したりします。もともとこの地は三重郡楠町であったのを四日市市が市町村合併により獲得した唯一の砂浜ですから、何を置いても保存しなければなりません。

しかし『要覧』を詳細に検討するとこの用地と護岸堤防の間に9.7㎡の「都市機能用地」があります。実はこの部分は吉崎地区に既存する「北勢流域下水道南部処理区」の拡張用地なのです。管轄は三重県県土整備部ということになります。つまり、事業主の異なる二つの埋立地が接しており一般住民にはなかなか区別のつきにくい場所です。このことは8月20日の説明会で明確に触れられていませんので、改めて表明していただく必要があろうかと思っています。

下水処理場の拡張計画は既に許可はおいており、現段階は「埋め立て計画の許可申請」が管理組合に出され半年くらいで許可がなされるという状態です。来年の春くらいにはこの部分の埋め立て工事が開始されることなり、「一次案」に示された「削除・縮小」との矛盾を市民は感じるようになります。計画の「縦覧」はなされたとのことですが、一体どれだけの市民が確認することができたのでしょうか。管理組合が安易に埋め立て許可をすることなく、今一度拡張計画を見直すべく提案をしていただきたいと思います。

おわりに

鈴鹿市に住む住民にとって四日市は伊勢湾の上流域にあたります。木曾三川や朝明・海蔵・三滝の河川からもたらされた豊かな水は南下し鈴鹿沖合を通過して太平洋へと注ぎます。四日市港あるいは四日市海域の環境保全は伊勢湾を取り巻く広大な地域に影響を与えます。もっと大きくいえば太平洋を通じて全人類の生活に関わりがあるわけです。どうか、そうした広い視野のもと「環境機能」を全面に強調した「四日市港長期構想」を作り上げていただきたいと重ねて要望いたします。

整理番号4

四日市港長期構想への意見について

長期構想第1次案に示された3つの方向性、「産業・物流への貢献」「都市・住民への貢献」「環境への貢献」について、以下の意見を提出します。

(1) 産業・物流への貢献

- ①既存の公共施設の有効活用と機能改善を図るため、老朽化が進む岸壁、荷捌き地、上屋、荷役機械、その他附帯施設等の保守・改修を計画的に進めるとともに、スペース不足の解消と作業効率の向上を図るべきである。
- ②コンテナ貨物の取扱量増大やコンテナ船の大型化への対応と大規模震災時の海上輸送機能を確保するために、北埠頭(W81・82)を早期に整備すべきである。
- ③四日市港への交通アクセス改善のため霞4号幹線の整備を促進するとともに、臨港地区間の交通円滑化を図るため、霞地区から南方向へ向かう湾岸道路の整備を検討すべきで

ある。

(2) 都市・住民への貢献

- ①客船を活用した港づくりや観光振興への取り組みが他港で広がりを見せるなか、四日市港においても客船を活用した「親しまれる港づくり」への取り組みを進め、客船入港時に優先的に使用できる貨物船との併用バースや附帯施設などの整備を検討すべきである。
- ②災害発生時における港湾労働者の安全確保と緊急物流機能の維持のため、港湾施設（上屋、岸壁、防潮扉等）の改修や耐震化を図ること。

(3) 環境への貢献

- ①今後の四日市港の強みとして環境への取り組みを積極的に推進するため、アクセス道路の渋滞解消、モーダルシフトへの支援（内航海運利用やシー&レール等）、静脈物流の促進などの環境に配慮した施策および整備を進めるべきである。

整理番号5

四日市港長期構想パブリックコメントです。

以下の項目を提案いたします。それぞれの項目に提案理由を添付しました。

- 高松干潟を現状保存すること。楠町合併に伴って四日市市になった干潟も保存すること。

提案理由⇒コンクリートで固められた海岸線の中で唯一残っている自然はとても貴重です。21世紀は20世紀に人類が作ってしまった負の遺産を清算する世紀と位置つけられます。もし、高松干潟がたとえば道路整備の犠牲になるならばわれわれは過去の過ちを繰り返すこととなります。確かに過去の世紀においては、開発と自然を二元対立的にとらえたこともありましたが、現在においては環境優先は世界的なコンセンサスとなっていますので干潟保存は最優先されるべきと考えます。

- 海岸沿線にサイクリングコースやジョギングコースやウォーキングコースを整備すること。高い利用が可能となるコース設計の検討および利用促進の事業をおこなうこと。

提案理由⇒すでに砂浜部分をほぼ失ってしまっているコンクリート海岸線をかつての白砂青松のような景観に復元することは膨大な経費を必要とするので、少なくとも現実的な議論にはならないと思います。また、管理組合が設定する立ち入り禁止区域も多く市民が「海辺」に親しむ状況にはなっていません。そこで、防潮堤と海の間には一定のスペースが確保されている区域に関して、上記コースの整備をすれば、比較的低い投資で市民の憩いの場が整備されます。

- 現在の緩衝地帯としての緑地とは発想をこととする、直接的には住民のためでなく、鳥や昆虫や植物のための緑地区域を創造すること。設計コンセプトとしては、鳥や昆虫や植物のために適するものとする。

提案理由⇒対象の用地としては、コンビナート関連企業の協力のもとで企業敷地、タンクヤードの管理に支障のない空き用地、用途が未決定で緑地に転用できる埋立地、三田処分場など将来の産業廃棄物埋立完了地などなどを提案します。一般的に市民が行き来できない区域で構わないので実現性は高いと思う。市民が直接目にできなくとも広義的に生態系がより近自然になることの意味は大きいと考えます。

以上です。

整理番号6

港拡張経過についての提言

1・現状分析

- 1, 1 日本を代表する河川があつて、伊勢の魚は江戸の時代から、重宝されていた。美味しい魚とハマグリがあつた。
- 1, 2 港が四日市と名古屋に作られ、臭い魚となって東京ではダメと成つた。打撃が大きかつた。其の後、改善・回復はできていないままだ。
- 1, 3 伊勢湾全体が、死の臭いがする。大至急渚を回復し、油やヘドロを除去し、魚貝が産卵する海底にすることだ。

2・対策

- 2, 1 海水浴ができる浜辺を回復する。
- 2, 2 白砂青松の海岸を回復する。
- 2, 3 散歩できる浜を回復する。
- 2, 4 船は、浅い海岸には接岸しない。沖合いのバースに着く。
- 2, 5 大きな船は海底をこすりつけ、ヘドロを巻き上げて、海を汚す。沖合いで停泊する。
- 2, 6 うなぎや鮎、ハマグリや蜆が多くすめる渚や河口として保護し、生物の多い優秀な環境のポートとする。ハーバーとする。
- 2, 7 渚を回復し、魚介の豊かな海を回復する港にする。
- 2, 8 吉崎海岸や磯津海岸を埋め立てしないこと。四日市としての渚がなくなってしまう。親和海岸がなくなる。将来、浜を回復するには、巨額の税金がかかる。この無知は、今なくしたい。子々孫々にお詫びすることは、したくない。
- 2, 9 高松海岸を豊かな河口にすること。
- 2, 10 知事や市長、社長や市民、管理組合の役員や職員が泳げるポートとする。

3・市民と対話の継続

- 3, 1 海は特定の市民の所有物ではない。
- 3, 2 ポートと関係ない市民の利益を害しないこと。

- 3, 3 市民との日常の対話ができる「市民対話室」を、設置する。
 - 3, 4 重要事項を検討する市民と NPO などが入った、第 3 者懇談会を設置すること。
 - 3, 5 市民に開かれた管理組合になるため、年間 3 回程度の公開の対話集会を開く。
- 4・海は、21 世紀最大の資源のある場所だ。汚すべからず。きれいにしよう。
海の臭いを回復し、健康を回復する場所にする。環境を劣化させないこと
- 5・「四日市再生・公害市民塾」は、生物の生息環境や資源保護と再生のために、活発に意見を今後とも申し上げます。

整理番号 7

四日市港長期構想（第一次案）への意見

四日市港は、名古屋港とともにスーパー中枢港湾指定を受けた港湾として、グローバル化する港湾競争の中で、世界の主要な港湾と対等に競い合える国際競争力を強化していくことが求められている。今回の長期構想（案）では、そのための具体的な取組が明記される必要があると考える。

1. 伊勢湾港として「一開港化」を目指すことを明記すべきである

四日市港は、2004 年に名古屋港と共にスーパー中枢港湾に指定された。このことは国際競争力を強化するため、名古屋港とともに「伊勢湾港」として整備・発展することが前提となっているものと理解しているが、本長期構想（案）では、数行「名古屋港との連携が必要である」と記載されているのみである。

現在、京浜港である東京港、横浜港、川崎港では、港則法及び関税法上の「一開港」となっており、寄港船舶の税負担が大幅に軽減されているが、残念ながら四日市港と名古屋港においては、「伊勢湾港」として「一開港化」への取り組みは成果を上げていない。

港湾の活性化に寄与する効果があることから、名古屋港との「一開港化」を目指すことを明記すべきである。

2. 名古屋港との一体化に向け、港湾の運営主体のあり方について構想を明記すべきである

伊勢湾スーパー中枢港湾連携推進協議会で継続して検討されている「一開港化」については当面の取り組みと言えるが、中長期的には名古屋港との「一港化（一体化）」が検討されるべきで、その具体化のための検討体制について構想を明記すべきである。

まずは直近の課題として、プロパー職員の比率を段階的に上げる必要があるだろう。約 3 年で港管理組合から移動し元の職場に戻る県市派遣の職員が、管理組合職員の三分の二を超えている状況では、港湾運営の専門的な能力を持つ人材は育たない。

名古屋港管理組合のように、99%を超える職員がプロパー職員である状況と比較する

と、「一港化（一体化）」に向けた取り組みのために、四日市港管理組合のプロパー職員比率を年々増加させるための対応は直ちに取り組む必要がある。

その上で、現在の名古屋港と四日市港の機能をどのように分担して補完しあうのか、更には一体的な運営をどのように実現するのか、そしてそもそも日本の太平洋岸の三つのスーパー中枢港湾の中で「伊勢湾港」がどのように役割が期待されているのか検討されるべきである。

3. 大型化するコンテナ船への対応や伊勢湾港エリアの具体的課題について明記すべきである

本長期構想にも記載されている通り、2015年にはパナマ運河の拡張工事が完了することもあり、コンテナ船は大型化してきているのが世界の流れである。そのため今後、港に求められるものは深い航路と岸壁である。

日本初の自動化コンテナターミナルとして日本最大級の規模である飛島エリアと四日市港との役割分担のあり方や、伊勢湾スーパー中枢港湾としての四日市港にも水深16mでの霞ヶ浦北埠頭81号岸壁整備の必要性について前向きに検討することを明記すべきである。

また、名古屋港と四日市港を結ぶ広域エリアには、愛知県と都市的土地利用計画の策定に向けて協議が始まっている木曾岬干拓事業用地が存在するが、キャンプ場や野外体験広場などの親水性エリアと土地利用計画が立案されていない残りの土地利用について、将来構想を立案するための検討体制について明記すべきである。

整理番号8

四日市港長期構想(第一次案)に対する見解と要望

～真の「地域に貢献する、なくてはならない存在としての四日市港づくり」をめざして～

1. はじめに

このたび、四日市港管理組合によって「四日市港長期構想(第一次案)」(以下第一次案と略す)が提出されました。その基本理念は「地域に貢献する、なくてはならない存在としての四日市港づくり」となっています。これ自体はかなり普遍的な命題と思われませんが、ここで問題になってくるのは、地域にどのような貢献をすることによって、なくてはならない四日市港になるのかということでしょう。第一次案では、

- ① 産業・物流への貢献
- ② 都市・住民への貢献
- ③ 環境への貢献

という3つの方向からその将来像が検討されています。しかし、これらは統一されることなく個別に互いに他と関係なく提案されています。また現実の問題に対して、なぜこのようになったのかという分析もほとんどなされていないように見受けられます。そこで一見「四日市港」という打ち出の小槌があって、それを振れば「産業・物流」や「都市・住民」や「環境」のそれぞれの分野毎にバラバラに好みのプランが出てくるかのような印象を受けます。

しかしながら、むしろ実際にはそう簡単にはいきません。例えば、最近議論された霞4号

幹線のルート選び一つ取ってみても容易に分かるように、産業や物流の拡張を図ろうとすればにたちまち環境や住民生活に影響が現れ利害が衝突する場合が多々生じる、というのが現実の姿ではないでしょうか。ですから、この①、②、③をどのような構想で統一するかということこそがまさに問われていると思います。

そして実は第一次案では、形式こそ①、②、③とそれぞれ独立に並列的に述べられてはいますが、実質は①を中心に従来型の経済拡張路線の延長上でまとめるという方向が打ち出されているようにみえます。このことは、各章立てのトップに①に関わる内容がきて(因みに将来像1.は「背後圏産業の発展を支える四日市港の実現」、まず企業ありきというスタイルをとっていること、さらには最後にかかげられた空間利用ゾーニングの図では視覚的にも四日市港の8割から9割以上が①に関わった利用と見えること、などからも見て取れます。

果たしてこれでよいのでしょうか。私には、戦後の四日市の歴史を見ても、また人類が現在直面している環境問題の課題の重大性に照らしても、これは時代の流れに逆行し、今後に極めて重大な禍根を残す方向ではないかと思えます。そこでここでは基本的な考え方を中心に、私の見解と要望を以下に略記してみたいと思います。

2. 主体は誰か

実は「地域に貢献」と言うときの地域、つまり四日市港が貢献する対象としての地域の主体は誰かがまず問われなければならないでしょう。というのは、参考文献1にも詳述されているように、戦後四日市では「外来型開発」が、公害を初めとするさまざまな社会的損失を発生させてきたという事実があるからです。ここで言う「外来型開発」とは、「大企業や公共事業の誘致に、地域の運命を預けるような開発」を指します。つまりここには、地域の内発的な開発が中心になっておらず、したがって主体が充分には育っていないのです。

この点に関して、第一次案の「4. 四日市港の課題」の課題3を見ると「みなとが住民から遠い存在である」ことが市民アンケートからも指摘されています。つまり意識の上ですでに、そこに住む住民は港の主人ではなくなってきたこととなります。したがってまた、市民の自主的組織である「四日市みなとサポーター」も、この10年間に68名から11名に会員が減少したと指摘されるような状況がうまれるのではないのでしょうか。

ところが、このような重要な指摘がなされながら、その原因がどこから来るかと深く問われることもなく、課題5では「多様な主体との連携が充分でない」と言って、住民、企業、町、市、県などをあたかも同列の主体として並列的に記述し、これらの主体と港との関わりが希薄化していると記されています。しかし、もともと地域住民がいなければ企業も行政も存在しえないのであり、その意味からいっても地域住民こそ真の主体を成すものでしょう。このような本来のあり方からすれば、企業も行政も住民の生活を豊かに支えるために存在する以外の何ものでもありえないはずで

しかるに企業や行政を住民と同列に持ち出して議論することは、住民主体という意識の希薄さの現われであり、このことは四日市港長期構想検討委員会の中に、地域住民の代表が一人もいないということにも如実に示されています。これでは、誰のための何のための長期構想なのか首をかきげたくなります。地域住民こそがまずは、この委員会の必須の構成メンバーではないのでしょうか。

要望1. 住民を地域主体の中心におくという観点を貫いて頂きたい。そして四日市港長期構想検討委員会の中に地域住民代表も加えて頂きたい。

3. 地球環境の現状からみたととき、今後の四日市はどうあるべきか

第一次案に出てくる上記③の「環境への貢献」という表現には何か違和感を覚えます。というのは、環境というものは人間の生命や社会以前にすでに、これらの存在の大前提として与えられているものであり、「環境を守る」「環境を利用する」「環境を破壊する」或いは「環境にやさしい」という表現はあっても、「産業・物流」や「都市・住民」に対すると同じような使い方で「環境に対する貢献」という表現は考えにくいからです。我々の生命そのものが、まさに環境の中から生まれてきたのであって、本質的には、我々はただ「環境によって生かされている」としか言い様がありません。

ところが、地下資源(とりわけ石油)を中心とした大量生産、大量消費、大量廃棄物の現代文明によって地球規模の環境破壊が進み、近年温暖化をはじめとした人類史的な危機の様相が出現してきたことはすでに世界の常識になりつつあります(参考文献2)。いま我々の生命そのものを保障してくれていた地球の自然環境が修復不能なまでに人間によって崩壊しつつあり、我々の社会自体が持続可能かどうか問われ始めているのです。いま真に必要なことは、20世紀型の産業開発の流れを早急に食い止め、修正するよう人類の英知を結集することです。EUのいくつかの国や地方では、すでにこの方向で動き出しています(例えば、石油化学コンビナート中心の地域を100年かけて元の湿地帯に復元するというプロジェクトに取り組んでいるイタリアのラヴェンナ)。

そこで第一次案をみると、確かに環境問題を扱ってはいますが、それは単に三つの項目①、②、③の最後にくる要素としての扱いになっています。しかし上で見たように、環境は理論的にいってもベースとしてまず最初に掲げなければならない要素であり、また現実問題としても人類存続のための緊急の最重要課題です。まさに「命あつての物種」です。

要望2. 第二次案では、まず自然環境の再生を最重要課題に位置づけ、そこから住民の暮らしと文化、産業の育成を進めるよう発想を改めて頂きたい。したがって例えば、わずかに残されている自然の海岸(楠、磯津地区)や干潟(朝明地区)等の保存が最優先されるべきは言うまでもない。この観点から、霞4号幹線や人工の海浜公園計画などは中止して頂きたい。

4. 差し迫る災害発生危険性の危険性にどう対応するのか

第一次案では、将来像2「都市・住民とともにある四日市港の実現」の取り組みの最初に「暮らしの安全・安心を守る港づくり」をおき、防災対策の推進が掲げられています。しかし、現在最も関心度が高い東南海・南海地震に関しては、津波災害に言及しているだけで、コンビナート災害については一言もふれられていないことには奇異の念を抱かざるをえません。

文献1の「もともと災害を受けやすい臨海部の脆弱地盤の低湿地帯に、石油精製や石油化学など大量の可燃性危険物を擁するコンビナート企業が多数集積し、しかも、住民の居住地に近接して住工が混在して密住するという、災害が発生しやすく、発災すると被害が巨大化しやすい、特有の災害環境が形成されてしまった」(pp167~168)という指摘に待つまでも無く、楠町の巨大なタンクヤードの側で暮らしている私たち磯津地区の住民にとっては、コンビナート災害について考えると気の休まる日は1日ありません。この点からも、地域の安全・安心の危機を最も切実に感じている住民代表が長期構想検討委員会の構成メンバーに

なっていないことが致命的であるように思われます。

なお、将来像2に出てくる他の文化財やアメニティに関する取り組みも、日ごろの安全・安心が充分確保されて初めて功を奏するものでしょう。

要望3. コンビナート災害が生じた場合に、港を訪れる人々や港周辺に住む市民にとっての安全・安心を確保するために、四日市港としての具体的で総合的な対策のプランを示して頂きたい。

5. 各地域に大小さまざまな市民集会の開催を

かけがえのない有限の港である四日市港はのっぴきならない歴史を背負って、ここにひとつしかないのです。しかも、この地域に生きる人々もまたかけがえのない生命を背負って、いまを生きているわけです。この両者の出会いを、「なくてはならない存在としての港づくり」にどれほど結実させ得るかが、まさに問われていることでしょう。そしてどのような出会いにするかを選ぶのも主体である住民のはずです。

ところが現在このようなプランが提出されていることすら知らない住民、市民、県民は多いと思います。私自身、友人からのEメールではじめて知りました。第一次案は今回パブリックコメントを受けて、第二次案の作成に向かい、最終案は来年度3月ごろに提案となっていますが、住民のほとんどが何も知らない間に、平成30年代、40年代を規制する港湾計画の決定がなされるということがあってはならないと思います。この間に(場合によっては期日も延長して)できるだけ多くの市民、県民を巻き込んだ議論を進める必要があると思います。

自分達とその孫子が住み訪れる未来の港の決定に参加してゆくことによって初めて、責任を持って港をになう主体としての生き生きした住民意識も育ってゆくのではないのでしょうか。さらには結局そのような意識の開発こそが「みなとが住民に近い存在となる」ための第一歩ではないのでしょうか。

要望4. 第一次案とそのパブリックコメントをできるだけ広く市民・県民の目に届くように公開し、大小さまざまな市民集会を開催し、十分な討論を通じて、地域にとってなくてはならない豊かな四日市港づくりの活力ある合意形成をはかって頂きたい。

参考文献

1. 『環境再生のまちづくり——四日市から考える政策提言——』(宮本憲一、2008年)ミネルヴァ書房
2. 『破局——人類は生き残れるか——』(粟屋かよ子、2007年)海鳴社

整理番号9

地域に貢献する、なくてはならない四日市港づくりに関する考察について

先日、日本海事新聞の紙面にも地域市民からも意見募集中とありましたので、プレスを信じて素人で恥ずかしいですが、私の愛する四日市港の発展のため、一筆お許しください。

四日市港管理組合のホームページ全文と、関係業界新聞紙を読みました。
構想案中の名古屋港との比較で、四日市港の能力の強みと弱みは真に的を得ているものと感じました。

全文が長くなりましたが、これより素人の私見ではありますが考察を列記したいと存じます。

伊勢湾のスーパー中樞港湾としての四日市港と名古屋港に関する考察

①霞北埠頭の近未来 81号82号のコンテナ専用岸壁他について計画では代替機能不十分。岸壁・CTおよび物流施設の全てを耐震機能・免震機能を具備したものととして、万一各港直下の被災時には素速くコンテナ荷役の代替能力を発揮すべきもの。

(ア) 2バースとも耐震強化岸壁とする。

(イ) 2バースとも免震ガントリークレーンを設置する。

(ウ) 2バースのCT・物流センター等も耐震免震構造とする。

(エ) 臨港道路の液状化の防止工法に努める。

その他、東南海地震等への防災強化。

②伊勢湾内のハブ港四日市港

四港のコンテナ個数増を目指して、県内の海岸よりの企業、工業用地をねらい四港への集荷可能なコンテナを、陸送でなく海上輸送する。

必要な内貿コンテナ船は、直営かチャーターか、費用対効果次第ですが。

津・松阪港と鳥羽港さらに冷凍ものでは42号線走行の保冷車よりも内貿伊勢湾専用+尾鷲港のコンテナ集荷船の方が、23号線の緩和とCO2減少に役立ちませんか。

伊勢湾内のミニチュアな発想ですが、一考の余地はありませんか。

③日本初の無人化CT構想

欧州の某港湾では導入されていますが、荷役、特にコンテナ船に特化したもので、人工衛星GPSと接岸位置インプットそして補助的にTVによる調整、その他の最新技術を駆使して、名港に負けない特色、スピード化、正確性、省力化を向上できます。

以上、耐震・免震と費用対効果と温暖化防止を、SPA中プランの発展私案として列記致しました。

老朽化している一・二号地の再開発について考察

現状の一・二号地の岸壁・上屋の一部は、かなり危険な位に老朽化している。将来になるでしょうが思い切った財政出動も考慮して、補修・修理・土地利用転換が必要ではないでしょうか。

上記は、石化コンビナート内および岸壁・堤防も同様であり、大規模地震等あれば、四日市港は、原油港となり使用不能になりはしませんか。

親しまれる四日市港づくりに向けて

①四日市市都市計画にも関係しますが、上部都市構造物・道路・鉄道を現状維持し、新しい幹線を半地下式に造設して有効活用を企画する。

一例

J R 四日市駅の駅舎を半分にして、J R 東海・旅客・J R 貨物の地上設備はそのままに出て、数m以上掘り込んで半地下式の直線道路を建設する。

つまり、J R 線をくぐり 2 3 号線をくぐり、2 号地（千歳町）へ直線で進入できます。（米国の L A 港のアラメダ回廊のショート版です）

②遊覧船の再就航について

四港に見合った親水性の方法に是非とも推薦いたします。

歴史的には数十年前、竹下総理による「ふるさと創生一億円」にまで遡ります。四日市市消防船「あさかぜ」を改造して、初代「いなば」誕生し、その後新船「いなば 2」になり、Y P S に業務委託。その後のドタバタ劇は周知のとおりです。

私は両方の「いなば」に数百回乗船しました。時にはモンゴルから四日市へやってきた駐在員に英語で四港の自慢話を致しました。

学校の社会見学・ポートセールス・遊覧に使えて、港まちを誇りに出来ます。

素人が、思いついた事ばかり列記致しまして恐縮に存じます。

四日市港が姉妹港シドニー港のように、コンテナゾーンは、霞商港ゾーン。

シドニー港のサーキュラーキーエリア（オペラハウスのある一帯の緑地帯）のミニゾーンが四日市地区（2 号地）が緑化され、港市場や、千歳運河にゴンドラが就航すれば、素敵な誇りにできる港になると存じます。（1 0 0 年位は未来でしょうか）

最後に、来年平成 2 1 年は四港開港 1 1 0 周年にあたり、全国では 1 1 0 周年記念行事を実施した港もあります。四港におかれましては、管理組合・県・市とも特段行事計画は無しとの事を伺っております。

せめてボランティアの私共位は 1 1 0 周年写真冊子ー「南十字星～忘れえぬ豪州航路と四日市港」のコンセプトで作成前の写真選別中です。

どうか、市民・県民が心から誇りに思える四日市港の実現に期待致しております。

整理番号 10

第1次案7P「現港湾計画における霞ヶ浦地区北埠頭完成イメージ図」の中に記載されている人工干潟について、意見を述べさせていただきます。

概要版の中には、人工干潟という文句、内容は記載されていませんが、説明会の中で、人工干潟の構想を明言されました。

自然海浜・干潟の保全を断言し、積極的に取り組んでいこうとしている計画の中で、その破壊されることを前提とした人工干潟の取り組みはまったく矛盾しています。

又人工干潟の問題点、課題についてはいろんなところで指摘されています。ぜひ語考慮の上、再検討をお願いします。

<http://www005.upp.so-net.ne.jp/sanbanze/sanban65.html>

<http://www005.upp.so-net.ne.jp/sanbanze/jinkohigata.html>

整理番号 11

四日市港長期構想（第一次案）に対する意見

今般、四日市港管理組合より出されました「四日市港長期構想（第一次案）」につきまして、以下のように意見を述べさせていただきます。

なお、私たち「公害市民塾」は1997（平成9）年発足以来、四日市公害に深い関心をもち定期的に会合で学習を深めると共に、調査・記録活動なども続けてきています。そうした観点から特に「5、四日市港の将来像」に対して簡潔にまとめたいと思います。

(1) 「5-1、四日市港の将来方向」及び「5-2、四日市港の将来像」について
いずれも「産業・物流」「都市・住民」「環境」の三つの方向が示されています。このこと自体に異論はありませんが、現実には「産業・物流」が主となり、後者とりわけ「環境」がなおざりにされています。後段の「ゾーニング」にも提示されています「干潟」「生物」「植物」等々の「自然」をいかにして守り育てていくのか、具体策が必要となってきます。その意味で以下の「取組」に焦点を絞っていきましょう。

(2) 「5-3、四日市港の取組」について

取組（案）1の①②が「産業・物流」、2の①②③が「都市・住民」、3の①②③が「環境」と、それぞれ整理されていると思います。これらは相互に繋がりがあっているので個別に論ずることは無理があります。ここでは「都市・住民」「環境」の視点から「産業・物流」のあり方を考える立場で意見を述べさせていただきます。

1、まず気になりますのは「霞4号幹線」です。この道路は川越インターチェンジと湾岸及び新名神道路とを結び、霞ヶ浦埠頭に引き込む幹線として計画されています。「物流機能の確保」のためとしています。この計画地の直下に「高松干潟」があり野鳥が生息するなど貴重な自然環境として残されています。これまでもいくつかの自然保護グループなどから4号幹線道路の廃止が訴えられているのはご承知のことでしょう。

取組3の①には「高松干潟の保全」が掲げられておりながら、この4号幹線はそれを破壊する役割を果たすこととなります。環境重視の立場から「霞4号幹線」計画の廃止を強く求めます。

2, 3-① 「自然とふれあえる港づくり」(42頁)における「自然海浜・干潟の保全」の3項目はすばらしい提案だと感動しています。高松海岸・吉崎海岸を「貴重な自然」として「次世代に継承」という姿勢には敬意を表したいと思います。特に高松海岸に関しましては前述の如く「4号幹線計画」の廃止と連結させながらその保全計画を強力に推し進めていただくようお願いします。

(3)「5-4, 空間利用」ゾーニング」について

次に貴組合発行の「平成19年度四日市港要覧」を参照しながら、「空間利用のゾーニング」(54頁)について検討します

- 「朝明地区」に関しましては前述したように「高松干潟」の完全保全とそのため予算措置をとること、及び「4号幹線道路」計画の廃止を要望します。

さらにこの一次案には見られないのですが、貴組合発行(2007/6)の冊子『PORT OF YOKKAICHI 四日市港2007→2008』の18頁に掲載されているイラストについての意見です。高松干潟と対面するようなかたちで砂浜と緑の樹木(らしきもの)がみられます。詳しい説明がつけられていませんがおそらく「人工海浜」構想でしょう。4号幹線道路とセットかと思われませんが説明がなされていないのは不可解です。

いずれにしてもこのような「人工海浜」は現存する高松干潟にとって海流が遮られ、却って海の汚染が拡大します。野鳥や魚介にとっても環境の変化で住みにくくなることは明白です。干潟はこのまま保全しておくのが最適です。このような計画は4号幹線ともどもはっきりと撤回して下さい。

- 「磯津地区」はあらたに磯津漁港を移転するようなかたちになっていて、この必要性は全く認められないところから「埋立計画の削除」は妥当だと思います。
- 「石原地区」では三田処分場のみが対象になっています。ここはいわゆる産業廃棄物の処分場ですが、具体的にどのようなかたちで「緑の創造」をはかるのか、将来像は見えてきません。しかもこの地に一般市民が辿り着くのは容易ではなく、まさに凶面上の発想としか思えません。さらに隣接する広大な埋立地は「新産業空間として活用」とされており、ここでも相互の矛盾が感じられます。環境重視からいえばあらたな工場立地は考えず「自然のまま」に保存することを提案します。
- 「楠地区」にも約80畝に及ぶ埋立計画があり「一次案」におけるこの計画の「削除」を全面的に支持します。これ以上の海面埋立は絶対に反対です。しかし、この計画水面に隣接して9.7畝の「都市機能用地」埋め立て計画地があります。これは三重県北勢流域下水道南部処理区の拡張用地として確保されており、事業主の三重県県土整備部から埋め立て申請が貴組合に出されていると聞いています。

責任主体が異なるからでしょうか、先日の貴組合主催の説明会では触れられておりません。また一般市民にとってはなかなか知ることのできない中身です。港の管理組合が埋立計画の削除・縮小を掲げながら実際には、県によって別の計画の埋め立てが同じ場所で行われることとなります。文字通り「お役所仕事」の一語に尽きます。

今一度、この部分についての説明会を開催し市民の納得の得られるようにしてもらいたいと思います。それまではこの処理場拡張のための埋立計画に対し、貴組合は許可を出す

べきではないと考えます。

以上、四日市港の長期計画につきまして「環境」を重視する立場からいくつかの意見を述べさせていただきます。じっくりとご考察いただき、自然と人間がとけ合えるような環境作りに邁進し「二次案」に反映させて下さいますようお願い致します。

整理番号 1 2

・P34 将来像 1 背後圏産業の発展を支える四日市港の実現 取組 1 - ②物流の安全安心

④災害時における物流機能の確保

霞 4 号線については、人口の急速な減少で本当に必要なのか疑問です。将来にツケを残さないためにも、住民も建設反対している霞 4 号線は建設反対です。災害時に高架の道路が機能するのでしょうか。阪神大震災しかりです。騒音、振動、排気ガスなどで住民や干潟の生き物の生活環境が脅かされます。夜も照明がつくことによって光害が発生し、絶滅危惧種のウミガメが産卵に来なくなります。

・P42 将来像 3 環境にやさしい四日市港の実現 取組 3 - ①自然とふれあえる港づくり

①自然海岸・干潟の保全

干潟や浅海は自然の浄化槽として内湾の富栄養化を押さえる働きを持ちます。干潟や浅海の浄化作用は人工の下水道施設とは異なり、そこにすむ生き物や植物が、水中から窒素、リンを取り除き、それを使って生物生産を同時進行させるという点で大切です。高松干潟は北勢地域に残された唯一の干潟です。今後開発が進まないように法律、条令等で保全の手立てを打つべきです。

自然環境破壊につながるこれ以上の埋め立ては止めるべきです。当然、吉崎海岸の埋め立て計画は案どおり中止にしてください。今年、霞北埠頭埋立地で絶滅危惧種セイタカシギの繁殖が県内で初めて確認されました。他にも絶滅危惧種であるシロチドリ(県鳥)、コアジサシ、コチドリの繁殖が見られました。この空間をバードサンクチュアリとして保存してください。同時に石原地区の埋立地も鳥類の産卵や休息場所として次の世代に残してください。地先にリサイクル産業を誘致することは、県民の目が行き届かず、産業廃棄物を海に垂れ流すことが懸念されます。このことは過去の事件で学習したではありませんか。

②伊勢湾再生に貢献する海域環境の改善

海の森を形成する海藻や海草は水質改善、CO₂の吸収、生き物のゆりかごとしてなくてはならないものです。海の森再生に全力を尽くしてください。海の森再生に予算を組み込んで、再生場所も具体的に提示してください。多様な主体と協働でやりましょう。絵に描いたモチにならないように、自然保護団体は熱いまなざしで注目しています。

・P45 将来像 3 環境にやさしい四日市港の実現 取組 3 - ③地球にやさしい港づくり

①地球環境問題(CO₂等削減)への対応

光合成はCO₂を吸収し、太陽光を使って地球のすべての生物を支えています。年々増加するCO₂を減らす方法は今のところ光合成しかありません。よって無機質な工業地帯にもっと木を植えるべきです。工場敷地に、敷地の1割以上の緑化を提案します。各工場のCO₂排出量を換算するだけの木が植えられたら理想ですが。植栽する木については、もともとあった自

然植生を考えて選ぶ必要があります。生態学的な環境保全林「ふるさとの森作り」を長年提唱されている、横浜国立大学環境科学センター長の宮脇昭氏にご指導願うのが良いと思います。イオングループの植樹活動も宮脇氏の指導の下に行われています。また、太陽電池の活用についても盛り込んでください。

整理番号 13

四日市港長期構想（第一次案）に対する意見について

1. 最近の海上交通の環境、状況の変化
 - 1) 環境保全のための
 - ・タンカーの船底損傷による海洋汚染防止のためのダブルハル化等に伴う、船舶の大型化（船舶の全長及び幅の増加）
 - ・船舶の更なる輸送効率を上げ、CO₂排出を削減するための船舶の大型化、喫水の増加、荷役の効率化等
 - ・船舶の安全、効率運航のための船舶設備の見直し、航路、水域の船舶管制、警戒船の配備等各種安全対策等
 - 2) 生活維持、向上のための食料、衣類、原料等の輸出入の増加
 - ・船腹数の世界的増加、全世界との輸送網と共に、国内輸送との連携網が緻密に拡大
 - 3) 船舶AIS装備の設置拡大、AIS、電子機器の各種活用
2. 最近の問題点等
 - 1) 水深不十分によるバースの変更、荷役途中での沖だし
 - 2) 土砂堆積による水深の減少、航路幅の減少、入港、出港船舶の喫水制限、入出港時間の制限等
 - 3) 船舶の大型化及び船腹の増加に伴う、錨泊地の制約
 - 4) 船舶の大型化（長さ、幅）に伴う既存の航路及び制限された水域における航行操船並びに既存岸壁・棧橋における着岸、着棧操船の難度の増加等
 - ・特に、第1航路から午越航路へ進入する全長200～250mの船舶においては、極めて慎重な操船且つ緊張を要する水域です。（必要な航路幅は航路の長さ、変針の有無等航路の状況により異なりますが、航路の幅は船舶の長さが一般的に必要と言われています。）
 - 5) 各船社から船型大型化等船型変更要請に対する海技上の検討要請の増加
3. 具体的提案事項

上記の1.及び2.を踏まえ、より良い港湾に向け次の事項を提案します。

 - 1) 第1航路西側及び午起航路西側全水域（大型船舶の係留施設を有するバース前面を含む）の水深を12メートルに増深する。（小型船舶のための岸壁水深を除く）大型貨物船等、12メートル水深の確保により、潮高が十分であれば、12メートルまでの喫水の船舶の入出港が可能となり、一回の輸送量が増加する。
 - 2) 上記1)により、午起航路を泊地に変更する。

午起航路の東側浅所には、浅所を示す灯浮標を設置する。

 - ・これにより、第1航路及び第2航路を利用する船舶の航行の自由度が増加し、船舶管

制の制限が大きく緩和される。

- ・ 但し、K9バースに係留する大型LNG船、大型LPG船等については、船型（及び喫水）の関係から第2航路からの入港及び出港することが必要である。

3) レーダー、AIS情報、VHFを活用した沖合い及び港内水域の動静監視、指導及び必要な情報提供を実施する体制を確立する。

4. 最後に

現在並びに将来の社会経済及び環境問題を見通し、より良い港湾への一層の発展を切に願っております。

以上

整理番号14

1. 四日市港へのアクセスの充実実現（4号幹線の南進道路実現）
2. 四日市地区（旧港）での産業観光開発の促進

整備番号15

全体を通しての意見

まず、四日市港に対して持つイメージについて述べさせていただきます。

四日市港は自分の居住地域から近距離に位置するにも関わらず、小さい頃から浜遊びをした記憶が有りません。港の方に行くと臭く、23号線はいつもトラックがたくさん通っていて、あの通りを子供が越えることは危険だということで、両親から禁止されていました。周りの市民の感想を聞いてみても同様で、市民が四日市港に親しみを持つようにすることは、現状では無理だと思います。気軽に行けない、行きたくない場所です。よっぽど魅力的なもの・ことが無いと、わざわざ足を向けたくない場所というイメージがあるというのが正直な意見です。

第一次構想案に目を通しての率直な意見を述べさせていただきます。

3つの方向性の内、「産業・物流への貢献」を削除し、「都市・住民への貢献」「環境への貢献」の2点のみを計画して欲しいです。端的に言えば、四日市から工場機能を全て無くして欲しいです。工場誘致の前の湾岸状態を取り戻してほしいです。四日市市の財政状況は赤字と聞いています。工場群企業が市の財政面に恩恵をもたらさず、産業の立て直しのための処方箋に今回の案のような大幅な「産業・物流への貢献」改革を必要とするなら、膨大な資金・時間・労力を注がずに全体排除を英断してほしいです。本物の「公害事例資料」として工場設備だけを残して、四日市港湾岸全てを貴重な学習の場に変えることで、全国・海外に発信していけるような環境都市作りを目指す方が、街の持続的発展と社会的価値を産むと思います。県内には伊勢神宮をはじめ、東海地方にも観光地は多々あります。公害と環境を考える街として、観光地域の中でも、特色と訪問意義ある箇所の一つとして、多くの人に訪ねて来てもらえる地域であるヨッカイチを目指した方が良いと思います。四日市市を支える産業を化学工業から観光・教育へと転換することを、是非検討に入れて下さい。

ここまでの、理想論であり本音です。現実化との乖離は承知の上で、一案申し入れました。

もう一つは、上記と比較して幾分か現実味のある視点からの意見です。3つの方向性「産業・物流への貢献」「都市・住民への貢献」「環境への貢献」の、全ての実現計画には無理があると感じられます。四日市港はレジャー施設を目的に設立されたのではないので、本来の

目的の「産業・物流への貢献」に集中していくべきだと思います。無理に「都市・住民への貢献」を方向性に盛り込まなくてもいいと思います。社会的使命である「環境への貢献」でさえ四日市市では存在しているのか疑問視される状態なので、3つの方向性達成は欲張り過ぎだと思います。他の工業地帯においてはこれら3つの方向性全ての成功が可能かもしれませんが、少なくとも四日市市ではこれまでの歴史を振り返ってみても無理ではないかと思われれます。開発のマップを見ても、3つの構想地域が重複している部分が多く見られますが、その中身を見ると両立するようには考えられません。

先に述べた理想論の場合には、3つの方向性のうち、「都市・住民への貢献」「環境への貢献」のみを選択することになります。もう一つの現実味ある視点からの意見の場合には、「産業・物流への貢献」のみを選択することになります。いずれにせよ、構想した産業が四日市市の財政を豊かにすることをデータを持って示し、構想内容を具体的に確立し、市民に分かりやすい形で情報開示して頂くことが必要と思います。その際に、各ステイクホルダーが受ける利点と不利益点を洗い出し、包括的な判断を段階的過程を踏んでおこなっていくようお願いいたします。

以上意見は受け入れられず、このまま3つの方向性を保つのであれば、最低限、空間利用のゾーニングについて再考して欲しいです。例えば、空間利用ゾーニング重複部分について、各ゾーンでの3つの方向性の優先順位を示してください。

「都市・住民への貢献」「環境への貢献」方向性について配慮してほしい事柄

① わざわざ空気の悪いところに運動場所を作ることだけは避けてほしいです。人工的に作った湾岸緑地より、内陸山側で運動する方があらゆる点で自然な人の流れです。緑地公園で毎週ジョギングしていますが、日によってとても臭く、喉が痛くなります。健康のために運動をしているのですが、呼吸によって何か有害物質が体内に入ってしまうのではないかと不安です。運動場所に適しているとは考えられません。子供連れの場合にも、敬遠したいです。

② 特に懸念する事項について詳細な説明を加筆依頼する部分。以下は構想案からの抜粋です。

5-4. 空間利用ゾーニング

・産業機能の現況→ゾーニングの考え方

[石原地区における新たな産業空間の形成]

・・・リサイクル産業等の立地

・環境機能の現況→ゾーニングの考え方

[石原地区における新たな産業空間の形成]

・・・石原地区に緑の創造 リサイクル産業等の立地

とありますが、不安です。リサイクル産業というと、処理未解決のフェロシルトとアイアンクレーがここで処理されるのではないかと考えてしまいます。加えて、場所を同じくして石原地区を緑化するということですが、放射能廃棄物の表面に施すのであれば、緑化に労力を払っても、そこに行きたい市民は居ないと思います。このような誤解を与えないためにも、

詳細な計画と企業からの誓約内容を用意する必要が非常に重要だと感じられます。むしろ、緑化するお金が有るなら四日市港地域内に投棄されている含放射能物質を適切に処理するお金に回してほしいです。

③ 「環境にやさしい」とか「地球温暖化対策の強化」という表記は、活動内容が曖昧になるので、具体的な表現を工夫してほしいです。これらも重要なことは理解できますが、まずは「地域住民に迷惑がかからない」「公害0」を掲げた構想を重んじてほしいです。足元の地域住民に厳しい環境を置き去りに、環境にやさしいと言われても説得力が無いので、いずれの構想も「公害0を立証する正確なデータ情報公開」を確立した環境で進展させてほしいです。また、そのような実感が市民の認識に至らないことには、港へふらりと遊びに行くことは出来ないと思います。

整理番号16

私は、知り合いの男性（77）や義母（83）からよく昔の四日市の海の様子を聞くことがあります。

四日市の浜は、白砂青松の海水浴場として名高く、娯楽施設も充実し霞ヶ浦はたこの噴水が人気で、それはそれは大勢の人でにぎわっていたと。

富田浜は空気がとてもきれいで、サナトリウムが建ち、静養のための場所だったこと。

まだ海が汚染されていない頃、
家の前の海岸で採ったばかりの、ハマグリ、アサリ、カキ、魚などおいしい海の幸が食卓に並び、（戦前戦後の食糧難の時も助けられたとか・・・）
そして潮風にあたる。
今でも丈夫で、健康なのはそのおかげだとおっしゃいます。

ああなんともうらやましい。とても豊かな海だったんだ。今とぜんぜん違うなあ・・・

昔は、海は庶民のものという感じですが、残念ながら今の四日市の海辺は・・・
行けない、行きたくない場所になっています。
それは、市民アンケート結果にも現れています。

わずかに残った自然海岸（吉崎・高松）にはウミガメがやってきます。

ここで生まれたウミガメは、メキシコ周辺の海で育ち、約10年後産卵のために生まれ故郷の海岸に戻ってくるといわれています。

しかし来る度に、埋め立て等で環境が変わっていたり、海が汚染されたのでは戻りたくても戻れなくて、どこかへ行くか、迷っているうちに死んでしまうかもしれません。

- 自然海岸の場合、今より悪い環境になるような計画は、一切描かないようにしていただきたいです。
 - この構想にある吉崎海岸の「埋め立て計画の削除」については大いに賛成いたします。できれば縮小も削除にしてください。
 - 石原地区には野鳥などの楽園を作ってください。
人が介入できない場所で、でも遠くからバードウォッチングできるような。
 - 高松海岸の、まさに環境破壊としかいえない「干潟の上に人工の海浜公園計画」をこの機会に削除してください。
 - いまだに地元や、市民、自然保護団体に根強い反対のある、「臨港道路かすみ4号幹線」の橋脚が、発見されたアカウミガメの産卵場所のすぐ近くに建ちます。
どう考えても「環境破壊計画」だと思います。
また道路のカーブが急すぎて、危険だという指摘もあります。
白紙撤回が望ましいですが、無理なら海岸近くを避けていただきたいのです。
 - そんな計画に、私たちの税金を使ってほしくありません。
自然復元のためなら大いに結構ですが・・・
 - 計画を立てたから従いなさいでは、問題や反発が起きるばかりです。
よい港作りのためなら、計画段階で市民や自然保護団体を入れてください。
 - これからの時代、まず環境に負荷を与えないことを意識して、
計画しないと後々大変なことになると思います。
以上です。
- どうぞよろしく申し上げます。