

「長期構想(第二次案)」及び「港湾計画の方向性」に対するパブリックコメントで寄せられたご意見

意見募集期間：平成20年12月17日～平成21年1月16日

(説明会：平成21年1月9日)

意見件数：13件

整理番号1

四日市長期構想について私なりの考えを送ります。御一読下さいませ。

私も四日市ヨットクラブは、半世紀に及び四日市港、伊勢湾など活動基点にしてきました。しかし今のマリンスポーツの視点から見れば設備、整備等から見れば四日市港と言うフィールドがあるにもかかわらず数段遅れていると考える。他府県に有るように商業港の中にヨットハーバーをつくりその中に憩いのスペースを作っては、如何でしょうか、我がヨットクラブでもクリスマスイルミネーションやスポーツ少年団と協賛して親子ふれあい体験乗船等々活動しております。

管理港組合の管理地である中に一般マリーナがあり以前の経緯からの事を考えても倫理上納得出来ず今回の長期計画の中で一企業の移転やそれらにたいする配慮からの発展計画ならば格好だけのアクションにすぎないのでは・・

現在、ヨットクラブもNPO法人になり四日市港を愛する民間団体を活用するべきでは、無いでしょうか。意見交換会等にも活用していただきたい。

では、宜しく御願います。

整理番号2

将来の四日市港のありたい姿は、物流 製造と云った産業の中に スポーツや、観光と云った市民の憩いの場が、不可欠だと思います。今後この様な環境面を充実して地域に貢献していく必要が有ると考えます。

資源の乏しい日本は、海外から原材料を輸入し、加工、製造して、製品として輸出したり、或いは海外からの製品を輸入して経済が成り立っています。鉄鉱石を輸入して製鉄所で鉄鋼に加工したり鋼板を加工して自動車になり、原油を精製して、ガソリンあるいは、石油化学工業品に生まれ変わったりしています。もう少し身近なところでは、私たちが、毎日食する食料品も海外からの依存が大きくこれらの物流を担っているのは、大型船舶であり、物流の拠点 四日市港は、まさに産業の中心だと思います。又、コンビナート、原油精製、火力発電等 立地条件の良い四日市港の周辺には、数多くの企業が進出し、日本経済を支えています。この様に産業は、発達している様に感じられます。

四日市港周辺は、この様な大きな産業が、有りますが、一方、市民の憩いの場でも有ります。周辺には、霞ヶ浦運動公園があり、公式野球場、サッカー場、武道場と云った施設

が有り、スポーツも盛んに行われています。それに四日市ドームがあり、スポーツ以外にも各種催し物や、公演会等行われています。

その近くには、四日市ヨットクラブ（通称 YYC）と、NPO法人 霞ヶ浦スポーツクラブ（通称 KSC）等が有り、身近にマリンスポーツを楽しむことができます。歴史も古く約半世紀も続いて来た伝統的なクラブです。ハーバーは、夜になると、対岸のコンビナートの照明と停泊しているヨットとのコンストラクションが最高でデートスポットにもなっています。YYCの活動も活発で、年2回市内スポーツ少年団と協賛してヨットの体験乗船会も毎回150人以上参加され盛大に開催されてテレビや新聞でも取り上げられリピーターも多いと聞きました。

クラブ員のメンバーも様々で、公務員、サラリーマン、自営業、リタイヤされた方、色々なメンバーで構成され日々の活動はお互い助け合い精神で運営されていると聞きました。一般的には、ヨットは庶民のスポーツではなく、お金持ちの遊びで馴染めないと思われていますが、そんな事は、無いと思います。特にYYCの運営は、営利目的はなくクラブ員中心で活動しています。経費も安く押さえる事が出来て、どなたでも気軽に参加出来るそうです。

有る一定の企業を支援するのではなく、この様な庶民的なYYCも四日市港の中に有り、まさに地域に貢献出来て、市民の憩いの場でも有ると思います。四日市市は、この様な活動している団体をさらに支援していかなければいけないと思います。

隣接する鈴鹿市においては、自動車産業を中心とした、モータースポーツの都市、亀山市においては、歴史ある文化の都市、四日市の特色として、港を中心とした物流、産業の都市、その様に見合って発展する為に四日市ヨットクラブの存在は、大きいと思う。

整理番号3

「環境の取り扱い方について」

- ① 3つの将来像の中で言われている環境の取り扱い方がそれぞれ違うと思うのですが（同一の場所もありますが）、この違いは計画の中身が違うから違いがあるのか教えていただきたいと思います。将来像は違っても、それぞれの将来像が言われている環境対策・計画はすべて重要で実行していただきたいと思います。
- ② 3つの将来像を含めた大きな将来像を計画にスケジュールを含めて作っていただきたいと思います。
- ③ コンビナート災害について、具体的な考え方を示してほしい。

整理番号4

「20年後の四日市港をイメージできるように」

いろいろと制約があると思いますが、活発に議論するために「20年後に四日市港をこのようにしたい」ということがわかるようにしていただければと思います。

- ① 現時点の社会、経済、産業（ex 自動車 etc）の状況をコメントしておく必要がある。

- ② 20年後は名港と一港化しているだろう。それをふまえて（表に出さなくても良い）、大型船は四日市港で受持つ考えを打出せないか。
- ③ 土捨場を何処にするか示す必要がある。

整理番号5

「四日市港長期構想(第二次案)に対して～自然との共生と住民主体の形成が鍵～」

はじめに

私は第一次案に対するコメント「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～」において4点要望しました。

それを略記すれば

- 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。
- ② 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転換して頂きたい。
- ③ コンビナート災害に対する具体的で総合的なプランを提示して頂きたい。
- ④ 大小さまざまな市民集会を開催し、十分な討論を通じて、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。

というものです。

このうち、③のコンビナート災害に関しては、第二次案では項目としてあげられたので、今後はそれがどのような形で具体化されるかに、注意を払っていきたいと思います。その他については、個別にはいくつか取り上げられ進展もありますが、基本路線は第一次案と変わりません。そしてそこには大きな二つの問題があると私は思っています。それは自然との共生と地域住民の主体形成という課題です。

自然との共生を基本にすえた発想への転換を現在われわれは人類史上未曾有の危機的時代に生きています。その原因は、地下資源(とりわけ石油)を中心とした大量生産、大量消費、大量廃棄物というこれまでのスタイルの産業活動にあります。これによって地球温暖化、生物多様性の消滅などを始めとした地球規模の環境破壊が進行しています。例えば過去60万年の間、炭酸ガスの濃度は200から300ppmの間に留まっていたましたが、産業革命以降、とりわけこの50年で、380ppmにも跳ね上がってきたのです。つまり、いま我々の生命そのもの、そしてその上の社会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るのです。われわれ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。いまは、社会の経済活動の枠組みそのものを考え直す必要があります。

第一次案、第二次案とも、確かに「地球温暖化対策の一層の強化」(p.3)という項目はありますが、この問題を20世紀型産業との関係で、また地球環境破壊の全体構造の中で位置

づけることもなく、さらにはとりわけ四日市石油化学コンビナートではどうなのかという分析もなく、したがって、その後で出てくる「循環型社会形成」(p.5)などという言葉も何ら具体的なリアリティーがありません。そして基本的には、四日市港の背後圏産業は拡大傾向にあり、四日市コンビナート高度化への取り組みが進められている(p.8)と結論づけ、これをまず前提として、全体の構成が成されているように見えます。

しかしこのような、従来型の産業活動の無批判な拡張路線は自殺行為ではないでしょうか。現在、アメリカに端を発した世界金融危機は、間接的に、このことを示していると思われまます。こういう時期には、原点にもどって方針を立てる必要があります。つまり、人間がまずは生物であり、自然の一部としてしか生きられないことを認めるべきです。すると、四日市港長期構想の組み立ても、まず産業から始めるのではなく、自然との共生を出発点とし、そこから住民の暮らしや文化、産業の育成を進めるという風に、発想を逆転する必要があると思います。

これが単なる理想論ではなく、現実に国内や海外で各種の試みがなされていること、さらにはそのような発想の転換なしには、人類存続すら危うい状況にわれわれは追い詰められていることを銘記すべきです。これは困難なことかもしれませんが、一たびこの発想の転換を実現することができれば、われわれの前には無限に豊かな町づくり、港づくりの可能性が開けてくると思います。(例：イタリアのラヴェンナでは、石油化学コンビナートから元の湿地帯への復元事業を100年計画で実施中)

住民主体の形成を促す合意形成を

第二次案では最後に「5. 将来像の実現に向けて」(61 ページ) という項が新たに追加され、「三つの将来像実現のための住民、市民団体、企業、行政の連携・協働の仕組みづくり」が強調されています。むろんここでベースになるのは住民でしょう。さらに第二次案でも踏襲された基本理念「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」における「地域」とは、まずは地域住民のことであって、企業や行政ではありえないはずでです。ところが四日市港長期構想検討委員会の中に地域住民代表が入っていません。

私は、このことを第一次案に対するパブリックコメントで指摘しましたが、それに対してはネット上で「住民の皆様には、パブリックコメントを通じて・・・長期構想・・・を定めることとしております」なる文書解答しかありません。しかもパブリックコメントの扱いそのものが基本的に、検討委員会が気に入るものだけが採用されるという一方通行であって、ダイナミックな対話形式になっていません。これでは、地域住民、市民が港づくりに主体的に参加することもできず、第二次案にも出てくる課題「みなとが住民から遠い存在である」(p.20)は一向に解決しないのではないのでしょうか。

私がもう一つ要望した「大小さまざまな市民集会を開催し、十分な討論を通じて港づくりの活力ある合意形成」こそ現在求められているものではないかと思えます。主人公は住民・市民であって、行政でも企業でもないはずでです。この住民・市民一人ひとりが、自分達にとって「なくてはならない存在としての四日市港づくり」の中心として現実に具体的に参加することが極めて重要であり、そのための一つの方法として「大小さまざまな市民

集会」を提案してみました。少々発散するとしても、このようなプロセスによって初めて、四日市港を自分達に身近な港として実感できるようになるのではないのでしょうか。（例：1995年水俣市は、市内各区を二巡して座談会を持ち「水俣市の町づくりについて」なる小論文を公募し、その中から市の総合計画を策定する委員を選考）

現代のような、極めて危機的で、先行きの見極めにくい状況であればなおさらのこと、過去の延長線上の発想による早計は危険であり、ここはじっくりと住民・市民に呼びかけて、その活力や英知を引き出し、明日の港づくりへとつなげてゆくことはできないものではないでしょうか。

整理番号 6

「臨港道路霞4号幹線の整備について（要望）」

臨海道路霞4号線の建設計画について廃止を強く要望します。

少子高齢化と人口減社会が確実に到来します。昨年末アメリカに端を発した金融危機は、「トヨタショック」を生み、日本経済を引っ張って来た輸出産業が不況の波に飲み込まれました。四日市港港湾計画の見直しがあつて当然です。今後の日本は内需拡大、地産地消、農水産物を中心にすえた経済に転換する時期が来たといえます。

大切な自然を破壊してまで霞4号線を造る必要はありません。あるものを利用すべきです。国は日照権を理由に勝手にルート変更をしてきたようですが、住民と徹底して議論をするべきです。

整理番号 7

我が国は、昨年のサブプライムの問題が浮上したのに伴い、百年に1度と言われる大不況に突入しております。自動車の販売数、生産台数も大幅に縮小され、先の見えない状況になっております。

そうした中で、数十年前に計画された多くの事業の見直しが必要であると思われれます。中でも通行量の増大を前提とした霞4号幹線の建設は真っ先に見直しされるべき事業であります。

再度、調査を実施して、事業の見直しを求めます。大切な税金を無駄に使って、無用となつてしまいかねない道路を造るのはいかがなものかと思ひます。

御組合の大いなる御勇断を切に求めます。

よろしくお願ひします。

整理番号 8

前回のアンケート調査に対して私の意見を述べましたが、いくらかでもお役に立つたでしょうか？改めての調査への回答は基本的には変わっておりません。

○ 一年もたたぬうちに世界的な経済恐慌が全世界に波及し、昨年よりも今年の方が日本経済全体への影響がより深刻になるのは必至の状態です。一年前には右肩上がりに輸出、

輸入ともに増大して大型コンテナの輸送のために霞 4 号幹線の建設を要望する輸送関係者の声は「大」でありました。現在は背後圏企業からの出荷量は激減しているのではありませんか？

- 国交省は直轄工事として霞 4 号線工事を強行しようとする姿勢でしたが防潮堤に沿っての建設は地盤的にもカーブの多い地形的にも無理がありすぎます。「道路建設は聖域である」としてきた国交省も少なくとも四、五年間は凍結するのであろうと推測しております。
- 前回の調査の折り、「第七代伊藤平次郎」が地域社会の人々の働き場をつくろうとして人手を多く要するタオル製造のために「三重織布 K.K」を立ちあげ、大正時代から昭和初期には「宮内庁御用達」になるほどの高品質のタオルや別珍を織っていたことを誌しました。大規模の製造業ではなく小資本による事業ではありましたが地域の振興には寄与しました。彼は長い間富洲原町の町会議員として同町上下水道の建設にも積極的に尽くしております。平成 14 年に彼の生涯を誌した小冊子を「私家本」としてつくりましたので同封します。物事の発想が私利私欲でなく、人々の福祉のためであり、これは浄土真宗の仏教徒として育ったことが大きく影響しております。平成年間初期には四日市市の教育委員会から社会科の副読本としてその生涯の概要が紹介されております。
- 私は昨秋からの契約社員、期間労働者、派遣労働者への「首切り」を法的には「合法的」とする経営者たちの対応に対して怒りを覚えています。いくら株主の配当を優先するとか、相当程度の利潤の蓄積がなければ会社経営は成り立たないと主張しますが本来会社はローヤルティ（忠誠心）をもつ社員工員がなければ健全な発展は望めません。
- 今日、「モラルハザード」（倫理崩壊）が甚しいと言われますが、リーダー的な立場にある人々が己れの利より、社員、工員を尊しとして対応する心構えがなければこの苦境を乗り越えるのは難しいと考えます。
- 国交省の四日市港湾事務所が四日市大学の教授指導をうけながら、四日市港周辺の海水浄化のためにコンブを用いての実験を始めているのは貴重なことと考えます。コンブのような寒流系の海藻よりも暖流系の（アマモのような）海藻の方が効果が大きいかもしれません。環境保全と、新たな建設とは両立しにくいと言われますが、四日市港が未来に向けて両立を図りながら、その未来像を画こうとされるのには敬意を覚えます。
- 各種委員会が開かれますが、委員の方々だけがすぐれたお考えをおもちなのではなく、各地に志をもつよい意見をもつ人々が多くおられます。委員会の「傍聴者は発言不可」と言うのでは、十分に民意をきいたとは言えないと思います。もっと現地にあつて種々の想いをもつ人の発言を尊重されてはいかがでしょうか？

私は川越町に居住する男性です。「高松干潟を守ろう会」の会員です。「四日市喘息」の悪名で有名になってしまった四日市港が、かつてのように民生にとって欠くべからざる働きをするようになるのを熱望しております。あまりにも問題の多い企業に対して、もっと強い態度で臨むことは出来ないのでしょうか。

はじめに

私たち、当会は次世代に豊かな自然を継承するために、生態系を始めとする生物の多様性を保護し、持続的な社会を目指すこととする。(理念)と、会員相互の連絡、連携をはかり資質の向上と自然保護思想の普及、啓発に努めることを目的とする。を持って当会の活動、運営をしています。

臨港道路霞 4 号幹線の整備建設中止の検討をお願いします。

1) 1992 年に策定した港湾計画に霞 4 号幹線の建設が盛り込まれました。1998 年 5 月の新聞紙上で港湾計画の霞 4 号幹線ルート変更の記事を読み、始めてこの道路計画を知りました。総工事費 700 億円から 470 億円という 230 億円の大幅工事費削減のためのルート変更で、高松海岸に広がる干潟を縦断するルートに決まりました。

2) 臨港道路霞 4 号幹線の建設目的は四日市港の背後地とのアクセスが国道 23 号線一本しかなく、慢性的に混雑している国道 23 号線の交通量を緩和させる道路と、第二名神(現在 伊勢湾岸自動車道川越インター)との連絡で広域交通アクセスをスムーズに運行できるための臨港道路と発表されました。

1) 2) より、2008 年 12 月 20 日(土)『霞 4 号幹線ルート変更を検討』を新聞各社の報道で、また、知りました。度重なる検討をしつつ二転三転するルート変更、1992 年の計画に盛り込まれてから 16 年が経ちます。その都度、見直しされても一行にまとまらない。もう時代と社会情勢の流れに沿わない、時間が経つにつれ必要性が無くなってきたと考えます。策定された当時は渋滞緩和だけの迂回路扱いが、現在では防災面を前面に出しています。が、リダンダンシーの確保は霞 4 号幹線には当てはまらない。全長 4 km 以上、全部橋脚で成り立ち、海岸沿いに走る道路が霞埠頭の安全安心に繋がるとは考えられないからです。また、地球環境問題(CO2 等削減)への対応、この項目は是非とも実現に向けて早急に取り組んでいただきたいところですが、その努力は霞 4 号幹線には効かないところ

です。
長期構想(第二次)の P 23 において 17 項目の『10 自然海浜、干潟の保全』、P 28 『環境にやさしいみなど、四日市港』と、一次案の意見が取り入れられていると思います。また P 41 の高松海岸の写真はまさしく人に親しまれるアメニティ豊かな港づくりの推進にぴったりと思います。この風景はいつまでも続く風景にしなければなりません。この砂浜に霞 4 号幹線が建設されれば、長期構想の考えは絵に描いた餅になってしまいます。16 年前の計画見直し、検討をお願いします。臨港道路霞 4 号幹線の建設中止の決断をされますようお願いいたします。

最後に第 3 回物流・まちづくり部会議事録より『使える施設をつくるというよりも、仕組みに合わせて必要なものを施設整備するという視点をそのまま持っていただきたい』同感です。

ありがとうございました。

「四日市港の将来像、“環境にやさしいみなと・四日市港”としての内容の不足」

歴史認識の不足

「2-5、四日市港の環境」で、四日市の臨海部に石油化学コンビナートが勝手に進出してきて、行政がその公害対策に追われたように思わせる内容があるが、コンビナートが来るといふから海岸を埋め立てていったのではなく、先行的に埋め立てておいて工場を誘致したのである。そして、公害で市民が苦しんでいる最中にもそれは続けられたのだから、行政が住民と共に被害者であるような記述には疑問を感じる。

四日市公害裁判の判決にあるように、行政は加害者のひとりなのである。正確に認識をすべきで、それを表すべきである。

「環境にやさしいみなと・四日市港」の内容の不足

その内容としてふさわしいものは、本来あるべき自然に戻すことである。

それに対し、高松干潟や吉崎海岸の保全や港内の水質改善、二酸化炭素排出の削減などが挙げられている。その方向性が悪いわけではないが、内容が不足している。

まず、多くの市民が望むものとして、貴重な海の自然が存在していることである。干潟や海浜を残すとあるが、どちらも霞四号線や下水道処理場建設で多くの自然を失う計画である。これのどこが環境にやさしい計画なのであろうか。

四日市の「公害」は現在も続いている。それは認識していると思うが、その一つが、工場などによる「海岸の独占」であることを考えて欲しい。

四日市港にはほとんど自然な海岸が残っておらず、公害をできるだけ減らすには、コンビナートが建つ埋立地などの人工的な海岸を減らしていく必要がある。しかし、構想では反対に埋立地を経済発展のために拡大するとある。この姿勢を見るだけで、「環境」がただの飾りであることがわかる。

経済発展優先の港湾政策は、必ず「四日市公害」の被害を拡大する。市民の快適な生活に欠かせない「自然」を軽視する四日市に、公害のイメージを払拭する日は来ない。

楠町海岸の埋め立て計画継続の理由の明記

環境にやさしいみなとづくりのために「自然海浜の保全」を謳っているにも関わらず、自然海浜が増えるどころか、楠町吉崎海岸のおよそ半分が消滅する計画である。

構想には「都市機能用地の造成予定」としか書かれておらず、更に「埋立計画の縮小」とある。しかし「縮小」の前の計画で、過剰な自然海浜の埋立計画を立てておいて、そこから縮小したところで何の解決にもなっていない。確実に自然海浜は減少しているのである。

2009年1月9日の四日市港構想第二次案の説明会での質問の回答では、この都市機能用地の造成を削除できないのは、「既に計画が進んでいるから」ということであった。この都市機能用地の造成は、県の事業である流域下水道の終末処理場の拡張であるが、用地は四日市港管理組合の管轄である。四日市港の長期構想を考えるに当たって、長期的な計画である下水道と四日市港の長期的な計画は、両方を合わせて考えるべきではないのか。

また、この「都市機能用地の造成」にあたり、四日市管理組合と国土交通大臣に認可の申請が出されており、同じく先日の説明会において、四日市管理組合は「現在審査中」との回答であった。しかし、審査が終わってないにも関わらず「造成予定」とするのは、その審査が骨抜きであると言っているのと同じではないか。

この「都市機能用地の造成」について、本当に必要であるのか慎重に審査すること。そして、もしそれが回避できないのならば、四日市の貴重な自然海浜を埋め立てるのであるから、「なぜ回避できないのか」市民が聞いて納得できる回答を求める。

以上、四日市の海岸を愛する者の一人として、四日市港長期構想第二次案に対する意見を提出させていただきます。

整理番号 1 1

ウォーターフロントにおけるレクリエーション活動についての要望

近年、余暇活動の活発化、多様化が進む中で海洋性レクリエーションに対する国民の関心は非常に高まっているが、その普及は欧米諸国に比べて著しく立ち遅れており、マリーナをはじめとするウォーターフロントにおける基盤施設の整備水準も低い。そして我が国のプレジャーボートの隻数は、現在約 25 万隻と推定されているが、国民 1 人当たりのプレジャーボート隻数はフランスの 6 分の 1、アメリカ合衆国の 23 分の 1 とその普及は著しく遅れている。この最大の要因は、保管施設の整備の遅れであり、これがプレジャーボートの普及を阻む一方で、放置艇の増加をもたらし、港湾の秩序や美観の確保にも大きな問題を生ぜしめている。

そこで NPO 法人四日市ヨットクラブを活用してウォーターフロントの機能を活性化し、市民に質の高いレジャー空間を増設し提供してほしい。

ウォーターフロントにおけるレクリエーション活動の充実の多様化を図るため、魚釣り棧橋、人工海浜、霞地区から富双地区までの散歩コース、親水護岸等親水性に富む港湾施設等の整備をしてほしい。

民間活力を活用することにより、フィッシャーマンズワフ、ウォーターフロント・プロムナード等海とのふれあい、食事、イベント等を楽しむことのできる施設を整備してほしい。

休日に港湾等を海洋性レクリエーション活動に開放する措置として、港において、港域を小型ヨット、セールボード、手漕ぎボート等に開放するボート天国を試行してほしい。以上よろしくお願いします。

整理番号 1 2

霞 4 号幹線については、いまだ根強い川越町民の反対もあります。

唯一残った自然海岸の景観保全を望むのは四日市市民の大多数を占めると思います。

日照権もそうですが、粉塵、排ガスの雨が高松海岸や住民の上に降り注ぐのです。事故も心配です。

どう考えても無理のあるこの計画は、今一度ゼロに戻し（環境検討委員会でもゼロ案が

ありましたが何故か、うやむやになったのが残念です。)むしろ、コンクリートをはがして四日市港の自然を取り戻すための長期構想を打ち立てていただきたいです。

吉崎海岸の埋め立てもしかり。

保全とは名ばかりでは?と思ってしまうのも仕方がないではありませんか?

環境ジャーナリストの枝廣淳子さんも、2010年愛知県名古屋市でCOP10(生物多様性条約第10回締約会議)が開かれることを受けて、「生物多様性」とは、多様である事力を大事にする。取り戻すということ。

これまで、人間があまりにも、越境して他の生物のところに入り込んでしまっていた。

多様性を取り戻そうとしたら、撤退する動きになる。

ドイツの取り組みである『コンクリートをはがして30年かけて元の川に戻した』とかは、新しい技になる。

これまで、特に行政は、作ることを計画し、前に進む事が得意で、途中で考えを変えてやめるとか、元に戻す事は習っていないし、やってきてもない、評価もされない。

これからはそういうことを、やっていくような作法、技、知恵を身につけないといけない。

「生物多様性」というのはおそらく、そのための大きなきっかけとなると思う。

と述べておられました。

藻場づくりに関しては期待しております。

私は、硬いイメージだけでなく、もっと親しめる愛を感じられる港になってほしい。港を好きになりたい。

NPO,NGOが協力できる、参加できる港作りをしてください。

よろしくお願いします。

整理番号13

「計画の一部見直しを」

「第一次案」の際の提出した意見書の内容がいくつか反映されていることについては評価できる。具体的には

将来像3の取組(3-1)「自然とふれあえる港づくり」において

- 貴重な自然を次世代に継承すべく関係者と連携して管理・保全する
- 野鳥等が飛来する緑地を整備する
- 複合的な自然環境の創造に関係者と連携して取り組む

また、「空間利用ゾーニング」において

- 朝明地区－自然干潟の管理・保全
- 霞ヶ浦地区－野鳥等が飛来する緑地 藻場
- 石原地区－野鳥等が飛来する緑地
- 磯津地区－自然海浜の保全 (埋立計画の削除)
- 楠地区－埋立計画の縮小、海浜の保全・創造

さらに、「5, 将来像の実現に向けて」として新たに項を起し「連携と協働の仕組みづくり」の方向性を示したこと。具体的に

○ 民間と行政の適切な役割分担

○ 住民、NPOなどの市民団体、企業、関係行政団体など多様な主体が参画できるよう等々、特に_____（下線付き）部分において、環境優先、市民参加の姿勢が表記されたことは喜ばしいことであり高く評価したい。今後の四日市港湾計画に大いに活かして言って欲しいものである。

しかしながら、納得できない部分もいくつか残されている。

● 一つは、朝明地区の「臨港道路霞4号幹線の整備促進」である。

この建設予定地は高松干潟に近接しており、かねてから生息する野鳥等生物への悪影響が指摘され自然保護団体から強い反対の意見が伝えられている。干潟の「保全」をうたうのであれば、霞4号幹線計画は削除されて当然というべきものである。

● もう一つは楠地区の「都市機能用地を残し」という記述である。北勢流域下水南部処理センター用地の拡張に関わる県の事業である。海面埋立は最終許認可は港管理組合・国土交通省にある。今一度埋立拡張の必要性の有無・是非の再検討を行うべきである。

急な認可は絶対にやめるべきである。