

wave

Quarterly

WATERFRONT VITALIZATION AND ENVIRONMENT RESEARCH CENTER



WAVE Voice

東京湾の環境をよくするために行動する会の活動に望む

WAVE Topics 1

平成20年度 第1回 港湾フォーラム

WAVE Topics 2

『港と文化を語る集い』第9回「古代ローマの暮らしとみなど」

特別寄稿

「地球温暖化に起因する気候変化に対する港湾政策のあり方」中間報告について

**vol. 77
2008.AUTUMN**



磯部 雅彦 氏
東京大学 大学院新領域創成科学研究科
社会文化環境学専攻 教授
総長特任補佐（副学長）

萩原 智子氏
山梨学院 カレッジスポーツセンター研究員

大村 哲夫
財団法人 WAVE 理事長

(写真右より)

1000 km²の東京湾は、背後の流域3000万人から負荷を受けています。すでにその負荷は東京湾の浄化能力を超えているともいわれています。今回は、東京湾の環境をよくするために行動する会（通常・東京湾をよくする会）の副会長である東京大学大学院教授の磯部雅彦氏と、同副会長で元オリンピック水泳日本代表、山梨学院カレッジスポーツセンター研究員の萩原智子氏をお招きし、2016年次回東京オリンピック招致活動とも呼応した東京湾の環境を取り組みについて、大村理事長を交え語り合つていただきました。

（平成20年9月3日（水）バーカセキ浦島開設室にて）

「よくある」「行動する」

大村 本日はお忙しいところお越しいただきありがとうございます。今日は「東京湾の環境をよくするために行動する会」をテーマに座談会を始めさせていただきたいたいと思います。まず、萩原さん、僕も行ってきたのですが、オリンピックに行かれてどんな印象を受けましたか。

萩原 そうですね、日本だけではなく、全体的に見て、もちろん、開催国の中国もですが、すごい勢いがありました。

心配していた環境の問題など、いろいろあつたのですが、皆さんすごくいい感じで過こせたので、とてもいいオリンピックだったなと感じます。

大村 オリンピックには、僕も初めて行ったのですが、世界のアスリートが集まつて、競技をしている姿がすくいい雰囲気で感動しました。

萩原 そうですね。始まる前と終わった後には、皆さん握手をして友好を深めたり、全く別々の国から来ている観客席の皆さんと、お友達になるのです。私も、オーストラリアの方と、スイスの方がまたま開会式のときに隣だったので、すごく仲良くなつて写真を撮つたりしましたね。やはりオリンピックは平和を祈念して始まったので、競技を見るという楽しさもあるのですが、そういう場面、場面で心の平和といいますか、そういうふれあいがあるのがすごく楽しかったし、嬉しかったですね。

座談会

『東京湾の環境をよくするために行動する会』の活動に望む

CONTENTS

ウエーブ

Quarterly

vol.77



表紙作品／
長崎県 新五島町立 新五島中学校 3年 近藤璃瑛(当時)
【作品について】

「金賞」の受賞は本当に信じられませんでしたが、作品がHPに掲載されたり、東京で授賞式に出席したり、いろいろな経験をしたことで、すごい賞を受賞したんだと実感しました。

作品の風景は、美術の先生が撮影した町内の港や海の写真の中から選んだものです。仕上げるまでに数ヶ月を使って約2ヶ月かかりました。線が多く色を塗るのがとても大変でした。

海や港に遊びに行くことはあまりありませんが、自宅の前の川が海のため、ゴミが浮いていたりすると、何とも言えない気持ちになります。ですから、ゴミの無いきれいな海になってほしいと思います」

表紙の作品は、全国の中学生を対象に（財）日本海事広報協会・各地方海事広報協会の主催で毎年実施されている『全国中学生海の絵画コンクール』より、平成19年に実施された第44回の入賞作品を掲載いたしました。

- 3 WAVE Voice
座談会 東京湾の環境をよくするために行動する会の活動に望む

- 12 WAVE Topics 1
平成20年度 第1回 港湾フォーラム

- 18 WAVE Topics 2
『港と文化を語る集い』第9回「古代ローマの暮らしとみなと」

- 24 特別寄稿
「地球温暖化に起因する気候変化に対する港湾政策のあり方」中間報告について

- 26 元気みなとまち 一高知県 久礼港
みなとの賑わいを町土全域へ

- 28 美しい港の風景 高知県 高知港

- 29 みなと発NP O更り 芝浦運河まつり～芝浦運河まつり実行委員会～

- 30 海の知識の玉手箱 海水浴の歴史

- 30 センターニュース 新理事紹介
「平成20年度WAVE海外調査」を実施
「韓国清渓川（チョンゲチョン）プロジェクト」を視察
「2008年度環境アセスメント学会第7回大会」研究発表
「平成20年度第1回環境フォーラム」を開催
「第20回WAVE調査研究報告会」を開催
「WAVE特別講演会」を開催
センター内人事



大村 北京に行って、2016年のオリンピックは絶対に東京に招致しなくてはいけないと思いましたね。東京も、日本も良くなつたのは、東京オリンピックが契機です。今の日本社会の閉塞感を打ち破るために、ぜひ2016年に東京で開催できたらしいですね。萩原さんは招致委員なのです。

萩原 東京オリンピックの招致委員会で、山梨県の「ふるさと特使」をしています。隣地元山梨県でも盛り上げなければいけないと思います。このお台場の江東区が中心となって、選手村や競技場ができますので、きれいな海があれば、選手の心もすごく安らぐのではないかと思っています。

大村 トライアスロンや、オーブンウォーターなどの競技をするときは、

これが正攻法です。こういうことをしながら、東京湾をよくしようというの

もう一つは、これは2016年の次回東京オリ

ンピックまでにはなかなか苦しいのですが、少し

急いで、あるいはなかなか効果が出にくいものを、

効果が見えるようなどころでやつていくことも大

事だと思います。その一つがお台場で、お台場は

港の中でそういう場所ができるばと

思います。僕もここで仕事をしてい

て、いつも海を見

ているのですが、オリンピックを開

催する環境としては、景観もよくな

つきましたし、

ものすごくいい

すということです。

大村 北京に行って、2016年のオリンピックは絶対に東京に招致しなくてはいけないと思いましたね。東京も、日本も良くなつたのは、東京オリンピックが契機です。今の日本社会の閉塞感を打ち破るために、ぜひ2016年に東京で開催できたらしいですね。萩原さんは招致委員なのです。

萩原 東京オリンピックの招致委員会で、山梨県

の「ふるさと特使」をしています。隣地元山梨

県でも盛り上げなければいけないと思います。



お台場海浜公園

いかと思つています。このお台場の江東区が中心となって、選手村や競技場ができますので、きれいな海が、選手の心もすごく安らぐのではないかと思つています。

大村 北京に行って、2016年のオリンピックは絶対に東京に招致しなくてはいけないと思いましたね。東京も、日本も良くなつたのは、東京オリンピックが契機です。今の日本社会の閉塞感を打ち破るために、ぜひ2016年に東京で開催できたらしいですね。萩原さんは招致委員なのです。

萩原 東京オリンピックの招致委員会で、山梨県

の「ふるさと特使」をしています。隣地元山梨

県でも盛り上げなければいけないと思います。

大村 お一人にはこの会の副会長になつていただきましたが、萩原さんは、副会長を引き受けているお台場は、今でも普通の日は、水浴場としての水質基準を一応満たしているのです。いつ満たさないかというと、雨が降った後満たさないのです。雨が降った後に、下水で処理しきれなかつた水が直接入ってきたりすると水質が悪くなつて、満たされないということがあります。例えば「海の日」には、みんなで海水浴をしましようとした決めたら、私たちの研究室で学生も動員して、水質を一日じゅう測つて、今日は大丈夫ですから泳いでくださいと言つて、それで、みんながお台場で泳ぐといふことをやつたり、あるいは今もう始まつてしまふことをやつたり、あるいはほんとにその一部です。東京湾は莫大に広いのです。そういう意味では、お台場というのはほんとにその一部です。この広い東京湾全体をきれいにしていくために見ながら、これは一步進んだね、ここは一步進んでいます。

大村 お台場は、今、東京都の方などがいろいろな生物を使い、海をきれいにする実験もされていますが、この東京湾を、どういうことできれいに

していけるのかというお話をお願ひします。

磯部 東京湾は莫大に広いのです。そういう意味では、お台場というのではなくてはならないことがあります。今は、東京湾の浄化の能力を少し超えてしまつています。浄化しきれない。

大村 だから、それを減らしましょう。

磯部 減らしていって、なおかつ、東京湾の中の浄化機能の脱窒機能であつたり、あるいはえさを食べて動物が水質を浄化するという機能もありますし、アマモのよう、植物が栄養塩を吸収するという機能もあります。いろいろな水質浄化機能を持っていますので、それをうまく活用し、もっと増や

ています。それは、まず正面突破の正攻法のほうで、これは東京湾の水質全体を徐々にきれいにします。それが、まさに象徴的で、これを割り算すると、10m四方に3人住んでいる計算となります。たつた10m四方に3人が生活した生活排水や、あるいはトイレで使つた水を一年間放り込んだら大変なことになるというのは、直感としてはわかりますね。東京は産業も盛んですが、負荷量からいってはトイレで使つた水を一年間放り込んだら大変なことがあります。一方もあるのではないかですね。

大村 例えはお台場は割合と仕切られているところなので、そういうところをきれいにして、ここが一

つきれいになりましたと、いうことをみなさんにお見せを千里の道に例えるとすると、「千里の道も一歩から」と言つでしよう。「1000kmの東京湾も、1ヘクタールから」というのがいいのではないかという気がします。

大村 例えはお台場は割合と仕切られているところなので、そういうところをきれいにして、ここが一

つきれいになりましたと、いうことをみなさんに見てもらつて、これは努力すれば、二歩目がいける。二歩目がいければ三歩目もいけるというやり方で、だんだん1000kmに近づけていく、そういう考え方もあるのではないかですかね。

大村 例えはお台場は割合と仕切られているところなので、二歩目がいけるといふわけにはいかないところも随分あります。

磯部 例えはお台場は、今、東京都の方などがいろいろな生物を使い、海をきれいにする実験もされていますが、この東京湾を、どういうことできれいに

していけるのかというお話をお願ひします。

磯部 東京湾は莫大に広いのです。そういう意味

では、お台場というのではなくてはならないことがあります。今は、東京湾の浄化の能力を少し超えてしまつています。浄化しきれない。

大村 だから、それを減らしましょう。

磯部 減らしていって、なおかつ、東京湾の中の浄化機能の脱窒機能であつたり、あるいはえさを食べて動物が水質を浄化するという機能もありますし、アマモのよう、植物が栄養塩を吸収するという機能もあります。いろいろな水質浄化機能を持つっていますので、それをうまく活用し、もっと増や



大村 だから、それを減らしましょう。

磯部 減らしていって、なおかつ、東京湾の中の浄化

機能の脱窒機能であつたり、あるいはえさを食べて動物が水質を浄化するという機能もありますし、アマモのよう、植物が栄養塩を吸収するという機能もあります。いろいろな水質浄化機能を持つっていますので、それをうまく活用し、もっと増や

ています。それは、まず正面突破の正攻法のほうで、これは東京湾の水質全体を徐々にきれいにします。それは、まず正面突破の正攻法のほうで、これは東京湾の水質全体を徐々にきれいにします。それは、まず正面突破の正攻法のほうで、これは東京湾の水質全体を徐々にきれいにします。

大村 だから、それを減らしましょう。

磯部 減らしていって、なおかつ、東京湾の中の浄化機能の脱窒機能であつたり、あるいはえさを食べて動物が水質を浄化するという機能もありますし、アマモのよう、植物が栄養塩を吸収するという機能もあります。いろいろな水質浄化機能を持つっていますので、それをうまく活用し、もっと増や

ています。それは、まず正面突破の正攻法のほうで、これは東京湾の水質全体を徐々にきれいにします。それは、まず正面突破の正攻法のほうで、これは東京湾の水質全体を徐々にきれいにします。それは、まず正面突破の正攻法のほうで、これは東京湾の水質全体を徐々にきれいにします。

大村 だから、それを減らしましょう。

磯部 減らしていって、なおかつ、東京湾の中の浄化

機能の脱窒機能であつたり、あるいはえさを食べて動物が水質を浄化するという機能もありますし、アマモのよう、植物が栄養塩を吸収するという機能もあります。いろいろな水質浄化機能を持つっていますので、それをうまく活用し、もっと増や

ています。それは、まず正面突破の正攻法のほうで、これは東京湾の水質全体を徐々にきれいにします。

大村 だから、それを減らましょう。

磯部 減らしていって、なおかつ、東京湾の中の浄化

機能の脱窒機能であつたり、あるいはえさを食べて動物が水質を



それぞれの会は、一つのあるターゲットを定めてやっているところが多いです。

そうすると、この「東京湾をよくする会」が活動の交差点になって、活動しているいろいろなグループがそこに集まつて、ここでこうやつたらこんな効果が出たとか、あるいはこんなに楽しめたという情報交換ができると思います。あるいは人ととのつながりができる。グループ間の交際ができるということで、東京湾をよくするためのネットワークができるといいます。

そのため、が「東京湾をよくする会」の一つの目的といいますか、貢献するすごく大事なところではないかという気がします。

そのため、例えばさつきお台場という話がありましたが、ある定期的に活動している人たちが集まる場を作るとか、何月の何々土曜日にあそこに行くと、必ずみんなが来ていいが何をしていいが何をするか、それでお互いに知る。それがだんだん広がって

行動している会は東京湾にいっぱいあります。今、理事長がおっしゃったような、アマモをやっている会もあるし、ワカメをやっている会もあるし、海苔をやっている会もあるし、それから、清掃をしている会もあるし、いろいろな会があります。

大村 環境も食べる方向に向かつたらしいです。
磯部 食べるのはいいですね。食べ物というのは確かに人が集まりますね。

萩原 昔、小さい頃海水浴に行くと、いつも食べ集まると思います。

大村 環境も食べる方向に向かつたらしいです。

磯部 食べるのはいいですね。食べ物というのは確かに人が集まりますね。

萩原 昔、小さい頃海水浴に行くと、いつも食べ

集まると思います。

磯部 行動している会は東京湾にいっぱいあります。今、理事長がおっしゃったような、アマモをやっている会もあるし、ワカメをやっている会もあるし、海苔をやっている会もあるし、子供たちもたくさん集まると思います。

大村 環境も食べる方向に向かつたらしいです。
磯部 本当にハワイのホノルルみたいになりますね。

萩原 本当に海が近くにあって、まわりに宿泊

できる普通の物がよけい美味しい思えるのです。お腹もすきますし。そう思うと、お台場って全部そろつているじゃないですか。海もあるし、温泉もあるし、食事ができるところもあるつたりして。

磯部 是非やりましょう。

大村 オリンピックだけでもいいのです。

萩原 来年10月に正式決定します。だから、そこで決まれば、またい形で動き出せるのかなと思います。でも、もし招致できなかつたとしても、これから先ずっとつき合つていく海なので、されにしたいと思います。

大村 それにオリンピックが重なると、時間的な軸がすごくはつきりするので、ぜひオリンピック招致を頑張つて欲しいですね。

萩原 目標がしつかりしているからいいですね。

萩原 海苔、いいですね。東京湾でワカメや海苔をみんなで作つて食べるというのはすごく人気があつて、人を集めますよね。子供たちもたくさん集まると思います。

大村 環境も食べる方向に向かつたらしいです。
磯部 食べるのはいいですね。食べ物というのは確かに人が集まりますね。

萩原 昔、小さい頃海水浴場にて 写真提供：NPO法人 海辺つくり研究会



走水海水浴場で採った種から立派に育ったアマモ。アイナメも生息しています。(横浜市 海の公園) 写真提供：NPO法人 海辺つくり研究会)

大村 会の皆さんには世界で活躍されていますか
萩原 今、家族でなかなかコミュニケーションが取れません。そういう意味が出てくると思うのです。その意味も、科学的に、水質がきれいになりました。はい、終わるといふのではほとんど意味をなさないと思います。そこは同時にやっていくべきなのでしょうね。

大村 同時にやつて、人が集まりながら何か活動して、そこでいろいろな情報交換ができます。では、もっとやりたいが何をしていいが何をするか、そこでいろいろな情報を交換ができますと、みんなが来ていいが何をするか、それでお互いに知る。それがだんだん広がって

の交差点になればいいのかなと私は感じています。つまり、私たち自身が、今までみんながやつていて、その方があくまで多いです。でも、一年に一回でもいいので、海での活動で、家族で何かできる、コミュニケーションできる場があつたら、家族のつながりもすごく強くなつていくのではないかと思います。そういう場にもしてもらいたいといふのがありますね。

大村 家族で参加したら、違う家族とのコミュニケーションがまたでき、先生が言われたとおりで、ほんとに人の輪をどんどん広げてもらいたいと思います。そういう方が、逆に海をきれいにするという力にもつながつていいと思います。ある意味、最初は人の輪を強くするのが一番なのかなと私もすごく感じています。一人だけの力だと積み上げることはできるけれども、やはりほかの人たちの力も借りないと、なかなか実現できることではない気がします。みんなで一步一歩歩幅を合わせて、一緒に目標に向かっていけたらいいのかなと思います。

大村 オリンピックだけでもいいのです。
萩原 さつきおっしゃったビーチスポーツ、バレー、セーリングや、トライアスロンも入っています。水泳も入っていたのではないかな。だから、オリンピックがもし駄目ならそういうものでもいいです。いろいろな楽しいことをぜひこの会で企画して進めていくと、すばらしいと思います。

大村 みんなが一齊に同じことをするのではなくて、みんなで一つずつ考えていいことをして、プラスの方向で、ぜひいろいろな取組みをここの中でも皆さんに提案してもらつて、お互いに情報交換しながら、気持ちが一つになるというのが一番大事なことになりますね。

平成20年度 第1回 港湾フォーラム

はじめに

WAVE Topics 1では、平成20年7月17日に開催した「平成20年度 第1回 港湾フオーラム」の模様を紹介いたします。

今回は、富山大学経済学部准教授の李瑞雪先生に「中国長江水運の高度化と国際化」と題してご講演いただきました。本稿では、その概要を以下のとおり紹介します。



**富山大学経済学部
李 瑞雪 準教授**
【プロフィール】中国安徽省の出身。1992年南京大学外国学部日本語学科卒業。その後中國内の貿易商船を勤めた後、2000年3月名古屋大学大学院国際開発研究科を卒業。2004年に同大学で博士号を取得。2004年4月から富山大学経済学部に公職し、現在に至る。

なお、図表の掲載につきましては、李先生にお
断りしております。

■「中国長江水運の高度化と国際化」

①水運大国としての中国

家というイメージが非常に強いのではないかと思います。

子江のT字型が骨格となっています。少し脱線いたしますが、隋や唐の文献を読んでみますと当時の吳の国の船が長安に停泊するという記録が残っています。今は、飛行機かトラックに積んで運ばなければ、とてもそこへは行けません。何故なら川が繋がつていませんし北方の川は使えません。ですから、昔と比べて通行可能な河川数が大きく減つてしましました。

しかし、揚子江の整備によつて長江の運行キャパシティはむしろ増大しています。特に長江は「黃金の水道」と呼ばれるほど大変盛んに使われています。まず、中国北部において、松花川。それから黒竜江。この2つの川は季節利用となつています。冬季になると凍結して、夏季に使え

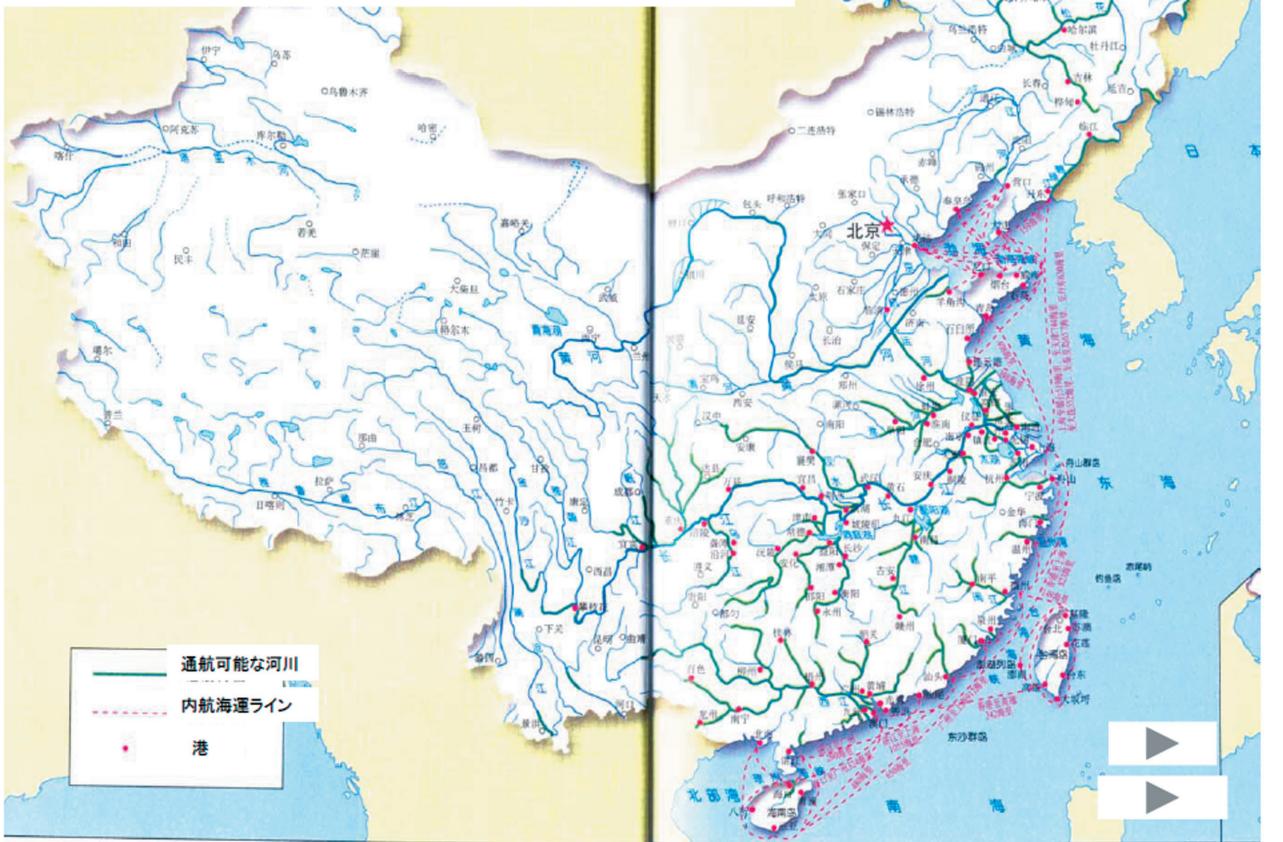
年度	鉄道	道路	うち、高速道路	河川	航空		パイプライン
						うち、国際航空	
1990	5.78	102.83	0.05	10.92	50.68	16.64	1.59
1992	5.81	105.67	0.07	10.97	83.66	30.30	1.59
1994	5.90	111.78	0.16	10.27	104.56	35.19	1.68
1996	6.49	118.58	0.34	11.08	116.65	39.63	1.93
1998	6.64	127.85	0.87	11.03	150.58	50.44	2.31
2000	6.87	140.27	1.63	11.93	150.29	50.84	2.47
2002	7.19	176.52	2.51	12.16	163.77	57.45	2.98
2004	7.44	187.07	3.43	12.33	204.94	89.42	3.82
2006	7.71	345.70	4.53	12.34	211.35	96.62	4.82

- ・中国の河川総延長は43万キロ、そのうち、水運利用可能距離は13.3万キロにのぼり、世界最長

(表-1) 中国輸送ライン総延長の推移(万キロ)

・“T”字型の水運体系の骨格(沿海+長江)

- 昔と比べて通航可能な河川数は大きく減ったが、長江の通航キャパシティは増大、「黄金の水道」と呼ばれる。



【図-1】“T”字型の水運体系の骨格（沿海十長江）

鄭和の大航海をご存じの方は多いと思います。

2004年に開設された中国高鐵の言
画図は、7918網と呼ばれています。7918
とは、7が北京を中心に放射線状に7本の高速道

②中国の「丁字型水運体系」

- 北部において、松花江や黒竜江の季節利用を除いて、輸送ルートとしての河川の重要性は総じて低い
- 中華文明の「母なる河」・黄河は現在、慢性的な水不足などにより、殆ど運航不可能
- 内海である渤海は古来から東北地域と華北地域、山東半島を結ぶ重要な輸送ルート。数多くのフェリーが沿海諸港を連結



【図-2】中国北部の水運と港(1:1100万)



【図-3】中国南部の水運と港(1:1100万)

- ①長江水系、②京杭大運河、③珠江水系は最も重要な河川航路
- 長江、珠江、京杭大運河、長江デルタ、珠江デルタからなる「2横1縦2網」の河川水運ネットワーク



項目	トンベース輸送量(億トン)			トンキロベース輸送量(億トンキロ)		
	2000年	2005年	年平均伸び率(%)	2000年	2005年	年平均伸び率(%)
総輸送量	134.56	181.76	5.86	43881.8	78334.67	13.09
鉄道	16.55	26.95	10.47	13336.1	20733.95	9.25
トラック	103.88	131.38	4.41	6129.39	8475.81	6.38
水運	12.24	20.8	11.66	23734.2	48319.83	17.26
航空	0.02	0.03	8.33	0.05	0.08	10
パイプライン	1.87	2.6	6.51	636.15	805	4.42

出所:『中国物流年鑑』2006年版.p.230

(表-2) 第10次5ヵ年計画期間中の貨物輸送量の変化

	固定資産のための投資額(億元)	投資総額に占める割合(%)	貨物輸送量(トンベース)(億t)	前年比の伸び率(%)	分担率(%)	貨物輸送量(トンキロベース)(億t·km)	前年比の伸び率(%)	分担率(%)
鉄道	2039.45	2.2	28.8	7.1	14	21954.2	5.9	25.26
トラック	6277.54	6.7	146.1	8.9	72	9647	11	11.1
水運	994.72	1.1	24.4	11	12	53907.8	8.5	62.02
航空	463.14	0.5	349.4(万t)	13.9	0.017	94.3	19.5	0.11
都市公共交通	855.64	0.9	n.a	n.a	0	n.a	n.a	n.a
パイプライン	n.a	n.a	3.2	6.7	1.5	1318.2	29.5	1.52

ソース:『2006年国民経済和社会発展統計公報』

(表-3) 2006年度モード別の投資額と貨物輸送量

も重要な河川航路になっています。そして長江、珠江、京杭大運河、長江デルタ、珠江デルタ、その5つの場所は2つの横(揚子江と珠江)の線、それから1つの縦の線(大運河)、また2つの網(長江デルタ、珠江デルタ)でつながる中国で最も重要な河川、水運ネットワークとなっています。

3水運システムの高い投資効率

かつての計画経済の名残で中国は5ヵ年計画を立てるが(現在は11次5ヵ年計画中)、第10次5ヵ年計画策定中に交通運輸部における固定資産の総額投資総額のうち、水運システムへの投資は8%弱で、トラック(陸運)の約10分の1、鉄道システムの6割と一番少ない投資でした。しかし、輸送モードの中で、水運の貨物輸送量の年平均伸び率は最も高いです。(表-2)は、第10次5ヵ年計画の途中の貨物輸送モードの変化を表しています。例えば、トンベースを見ますと、年平均伸び率で水運は11.66%、5つの輸送網路のうち、一番伸び率が高いです。一方、トンキロベースでも、同じように年平均伸び率は一番高いです。このように水運システムの投資率は非常に高いです。遡つて第9次5ヵ年計画においても、水運への投資は、鉄道と比べて非常に貧弱だったのでですが、最近は高速道路がさわめて綺麗に整備されたこともあり、貨物輸送への貢献度は大きいようです。同じ傾向が2006年においても見られます。ただし、高速道路がさわめて綺麗に整備されたことでも、トンキロベースで見ると投資の伸び率がやや減つてきているということがわかります。(表-3) 2006年の伸び率は、投資総額に占める割合がたった1.1%、前年比の11%、航運費に次ぐ2番目の伸び率です。航運費はもともとシェアが低かったことや、最近の免港整備もあり伸び率が高いのですが、しかし概ね、水運の伸び率は高いといふことがわかつていただけます。トンキロベースで見ると、道路には負けるのですが、8.5%の伸び率です。投資総額が少ないので、これに対する水運の分担率は高いことが明らかです。

ないからです。他の川は、輸送ルートとしての河川重要性は極めて低いです。中国文明の母なる河は黄河ですが、現在慢性的な水不足によって、ほとんど運航不可能になっています。河ではないですが、これが渤海です。渤海は古来から東北地域と華北地域、山東半島を結ぶ重要な輸送ルートで、現在でも数多くのフェリーが沿岸諸港と連結しております。この東北地域の最端には大連という街があり、これは渤海の最端には大連という街があり、これが渤海です。

山東半島には烟台という街があります。この大連と烟台の間に数多くのフェリーが運航し、鉄道はフェリーで繋がっております。次は、南部の状況を見てみましょう。南部には3つの重要な水経路があります。一つ目は、長江です。二つ目は大運河京杭の広州から北京までです。これは隋の時代に整備されたもので、少し昔と輸送ルートが違いますが、これらは今日の輸送ルートです。三つ目は珠江です。これらは3つが最も重要な水経路になります。

かつの計画経済の名残で中国は5ヵ年計画を立てるが(現在は11次5ヵ年計画中)、第10次5ヵ年計画策定中に交通運輸部における固定資産の総額投資総額のうち、水運システムへの投資は8%弱で、トラック(陸運)の約10分の1、鉄道システムの6割と一番少ない投資でした。しかし、輸送モードの中で、水運の貨物輸送量の年平均伸び率は最も高いです。(表-2)は、第10次5ヵ年計画の途中の貨物輸送モードの変化を表しています。例えば、トンベースを見ますと、年平均伸び率で水運は11.66%、5つの輸送網路のうち、一番伸び率が高いです。一方、トンキロベースでも、同じように年平均伸び率は一番高いです。このように水運システムの投資率は非常に高いです。遡つて第9次5ヵ年計画においても、水運への投資は、鉄道と比べて非常に貧弱だったのでですが、最近は高速道路がさわめて綺麗に整備されたことでも、貨物輸送への貢献度は大きいようです。同じ傾向が2006年においても見られます。ただし、高速道路がさわめて綺麗に整備されたことでも、トンキロベースで見ると投資の伸び率がやや減つてきているということがわかります。(表-3) 2006年の伸び率は、投資総額に占める割合がたった1.1%、前年比の11%、航運費に次ぐ2番目の伸び率です。航運費はもともとシェアが低かったことや、最近の免港整備もあり伸び率が高いのですが、しかし概ね、水運の伸び率は高いといふことがわかつていただけます。トンキロベースで見ると、道路には負けるのですが、8.5%の伸び率です。投資総額が少ないので、これに対する水運の分担率は高いことが明らかです。

⑥ 中国水運の国際化

えは港から京杭運河にのせて長江まで運べるので、長江デルタの水運はすべてのネットワークにアクセスできるようになつてから、長江経路の混雑状態が一気に解消されました。ご存じの通り、中国の鉄鉱石は、ほぼブラジルやオーストラリアからの輸入に依存しており、鉄鉱石が北倫港のすぐ隣、寧波の一部にあり、ここは鉄鉱石の専用港となつております。大型専用船が北倫港に入港すると1000～5000t級の海運船舶に積み替えて長江沿川上の各製鉄所への運び込みが可能になります。

もう一つのルートは、北倫港で500t級の河川船舶に積み替えて、杭通運河を利用して長江に入るという新しいルートです。最近では、世界最大級の二輪車の産業集積がある重慶側の輸出、他にも蘇湖にあるキスイという中国自動車メーカーが長江水運から上海港まで運び、ここから外航船に積載しています。また、小型船が多いと混雑候不良も影響します。

⑦長江の水運問題

えは港から京杭運河にのせて長江まで運べるので、長江デルタの水運はすべてのネットワークにアクセスできるようになってから、長江経路の混雑状態が一気に解消されました。ご存じの通り、中国の鉄鉱石は、ほぼブラジルやオーストラリアからの輸入に依存しており、鉄鉱石が北倫港のすぐ隣、寧波の一部にあり、ここは鉄鉱石の専用港となつております。大型専用船が北倫港に入港すると10000t級の海運船舶に積み替えて長江沿川上の各製鉄所への運び込みが可能になります。

もう一つのルートは、北倫港で5000t級の河川船舶に積み替えて、杭通運河を利用して長江に入るという新しいルートです。最近では、世界最大級の二輪車の産業集積がある重慶側の輸出、他にも蘇湖にあるキスイという中国自動車メーカーが長江水運から上海港まで運び、ここから外航船に積載しています。

（④）庄内電業の工場和田
まず、シャープの工場は、長江下流

シンボル」の高さがないため、大きい船が通りにくくなっています。上流の住民からの批判が出たのですが、南京側が認めていないようです。



【图-4】江苏省

の都市は全省の 47・3% の面積が、人口は約 55・2% G D P は 86・5% を実現し、97・7% の貿易額を実現しました。つまり外国からの投資はほぼ 100% がこの 8 つの都市に集中しているのです。この 8 つの都市には大変大きな港がござりますが、これらの都市は長江の沿岸が江蘇省の輸出量、コンテナ貨物取扱量、約 90%、75% をそれぞれ占めています。いずれにしても揚子江経済の中心地と、いうことがわかつていただけたかと思います。

省の岳陽はなじみのないところかと思いますが、長江の水路の到達できる一番西の水路です。いわゆる2000t級の外航船が現実的には無理ですが、理論上でこの都市まで到達できるとされています。それから、蕪湖、南京、蘇州、太倉、南通、これらの港を重点港として傾斜的に投資していくとしています。私が見学した重慶の寸灘港区は、9つのコンテナ専用バースと2つの完成車専用ROROバースがありました。コンテナ専用バースは、取り扱い能力が126万台TEUのコンテナと140万台の自動車を取り扱える能力に達するといわれております。現在はコンテナ専用バース2つで、取り扱い能力28万台TEUで運行しております。ROROバースは、まだ整備途中ですが、一応使われております。語弊がありますが年間取扱量は、（整備途中ですので実績として言います）昨年約15万台を取り扱ったようです。昨年から一期目の整備が始まつたということです。

この新しい港を中心にして約9万km²のマルチモーダルの物流団地を今整備しております。鉄道貨物駅とトラックターミナルを内包して3つの網路が行き来できるようにする計画が進められています。さらにこの物流団地は、西南地域初の内陸型保税港区になるよう中国政府に申請しているのですが、認可できるかどうかは未だわかつていません。

南京の港は、重慶と同じように昔の港は在来船（一般貨物専用）にして、コンテナの港は旧港区から下流約30kmの方に新たに整備しました。一期目は2005年に竣工して供用が開始されました。その港のすぐ近くに華東地域最大の鐵道ターミナル、龍潭駅、港内に引込み線、高速道路もあり、

④ 中国の丁字型水運体系とその経済的意義

まず、一つ目の特徴は、沿海航路と長江航路からなるT字型水運体系のサービス範囲は、中国の経済先進地域と見事に重なっています。【図1】

長江だけ見ても似たような傾向が見られます。長江の沿岸地帯は、各省の経済活動が活発な地域で産業の集積地でもあります。では、省ごとに見てみたいと思います。【図-4】が江蘇省の地域で長江を境にして江南と江北に分かれており、長江沿岸に8つの都市があります。一番西が南京で、一番東が蘇州です。この沿線に南京、鎮江、揚州、

⑤長江の大規模な埠頭整備

これには2つのキーワードがあり、「江海聯運」の連結輸送の展開。もう一つが「航海直達」の動き。外国船社の長江進出です。この2つの輸送パートーンがございます。つまり、上海と寧波、この2つの中枢港湾をハブに先程説明した長江水系とのネットワークがすでに完成しております。関係が深まっております。

もう一つ日本では報道されていないのですが、杭州と寧波までのかつて40tくらいの船が何とか通行できるほどの小さな運河があり、それを整備して今では500tくらいの船が通行できるようになりました。

中国有数の良港の寧波は、これまで鉄道や高速道路で杭州まで運ばれていたのですが、運河を使

の平均サイズ（400t以下）が小さいからです。政府は、サイズを1000tに引き上げようとしております。他にも上流では、ゴミの無法投棄や砂や石の無法採掘や不法に小屋を建てるなどの「三乱」問題があります。日本でも報道されていてますが、長江河口は水深がたった10・5mしかないため、南京航路に理論上では入れるのですが、いくつかのボトルネックがあり、実際は大きい船を入れないのでです。一つのボトルネックは三峡ダムの閘門で（大体四時間で通れるのですが混むと時間がかかる）、さらに6・7本の跨江橋梁との通信ケーブル（上海から200km西に堤防がある）があります。もう一つが南京長江大橋（自力更生で建設されています）。

トヨタは、内陸の成都という所に立地している支店があり、そこではあまり売れないプラドとコースターの2車種、年間合わせて1万3千台を生産しています。特にプラドは試験的なものが中心とされています。地元産業がまだ自動車産業を受け入れていないため、材料を上海から調達しています。昔は鉄道を使っていたのですが、スケジュールが不安なため、2005年から長江水運に切り替えました。

最後に、日産の広州工場及び系列部品メーカーの工場は、河川沿いの珠江デルタに立地しています。ここが日産の工業団地で専用のバースやコンテナヤードがあり、すぐに船が使えるような河川水運網の利便性を考慮した立地になっています。

文責／財・港湾空間高度化環境研究センター
政策・計画研究部 主任研究員 川井 喜弘

『港と文化を語る集い』

第9回 「古代ローマの暮らしとみなど」

はじめに

今回のWAVE TOPICS 2では、WAV Eと(社)日本港湾協会の共催で、平成20年8月7日に開催した『港と文化を語る集い(第9回)』の模様を抜粋して紹介します。

開会の様子

本日は、第9回「みなとと文化を語る集い」に
人気大勢の方々にお集まりいただきまして、誠に
ありがとうございました。

今日は、「古代ローマの暮らしとみなど」をテーマにお話しいただくことになつております。はじめに、元東大教授でいまは国立西洋美術館の館長をされている、古代ローマ文明の研究において世界的な第一人者である青柳先生にお話しいただくことになつております。大変得難い機会ができたのではないかと思います。また、あとでお話をいただく箕さんや会長の柏原さんは、この講演をするためにイタリアまで調査に行き、作家の塩野七生先生のところも訪ねられたとのことです。ご期待願えればと思います。

今日はしばらくの間、古代ローマという世界に思いを馳せていただき、その中から我々が学ぶべきこと、考えるべきことを見つけていければと思

(力工サル) の時代にはだいたい54軍団で42万人く

らしいました。ところが、初代のアーヴィングストレーブルは軍団を改革して約半分まで削ってしまいます。この段階でこれだけの軍団に絞り込んだことが、そのローマ世界が繁栄する大きな理由になります。それだけ軍事費をかけなくて済むのです。その代わり、彼は70もの新しい都市を地中海のさまざまなところに建設します。そしてその建設した新しい都市に、これまで軍隊に勤めていた兵士たちを屯田兵のような形で派遣してそこへ住ませります。もちろん土地も与えます。ですから、軍団をクビになつた兵士たちちはまったく不平を言うことなく、むしろ新しい都市で活躍することによつて富を蓄積していくという、非常にいいほうへ回転していくわけです。

ローマの階級社会

民権をもらう」とができます。ですから、中途半端な

投票権のない住民、あるいは解放奴隸のような人々

あるいは外国人などが競つて軍隊に入り、30年という

市民 **兵役**
自由民
アバスの仕組み
兵役を勤めあげて完全な市民権をもらいました。この市民権をもらうことは大変なメリットがあるわけです。

キャリフ
そしてローマ社会とい
うのは階級社会です。いち
ばん下に奴隸の層があり、
その二つ又は第三の層

ローマ市民の生活と娛樂施設

そういう大きな幹組みの中で、ローマ市民たちはどういう生活をしていたのかということを一番よく我々に伝えてくれるのが、ポンペイです。最初に結論を言つておきますと、紀元後1～2世紀



ローマ帝国建国の構想

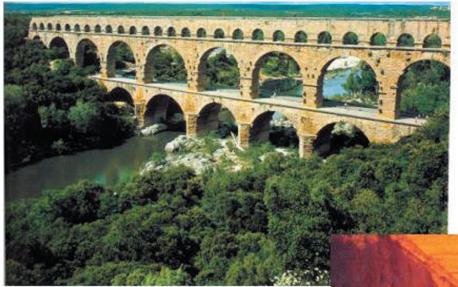
ローマ帝国ができる以前は、この地中海沿岸の世界というのは、エジプト、シリア、小アジア、ギリシャ、イタリアのローマという都市国家などいくつにも小さく分かれていました。小さく分かれていると、余剰農産物が出るところの争奪戦になります。ですからじょっちゅう戦争を起こしていました。シーザー（カエサル）は、「小さく分かれたままでは、この地中海世界は必然的に戦争が起ころ」と考えました。というのは食料がかたくなり、偏在しているからです。では地域を大きく一つの国にまとめて、シチリア、チュニジア、アラブリアのあたりの余剰農産物を全部共有するような国にしてしまえば、食料の足りないところにもうまく分配できて、地域全体が平和に過ごすことができるのではないかという構想の下、領域国家を目指します。

事実、その領域国家が実現して、だいたい500年くらいいました。これがローマ社会の内部的なエネルギーの大きな理由です。

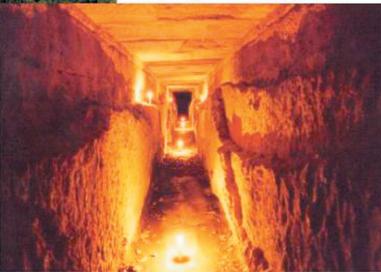
最近、ローマ帝国あるいはローマ文化といつものがいろんなところで話題にのぼっております。その理由はいくつかあるのですが、たとえば現代の我々の文化の優れたところや、重要な点などを比較すればいいかというと、一つの完成形態で終わっているローマ文明との比較が唯一できるのです。

A portrait of Professor Shigeru Ueda, an elderly man with grey hair and glasses, wearing a striped shirt. He is speaking into a microphone. The background is a wooden panel wall.

史的な事実が参考になつています。それらがいまローマ帝国をめぐまな話題にのぼらせる大きなつています。どうぞお楽しみください。



ポン・デュ・ガール
総延長50Km
高低差17m
平均勾配34cm/Km



ちの長所と弱点を自分たちで実によく認識していたところで、いうことで、す。

いま日本社会というのはあまりにも経済本位になりました。経済というのは我々が豊かに幸せに生活するための一つの手段でしかなく、その手段がいま目的になってしまっているわけです。精神的に一日一日の充実、豊かさを実現するためには、文化もインフラも経済も必要です。それをしていま私たちは忘れ去っている。いまここでみなとと文化を語り、文化をもう一度見直すことは、我々が豊かな生活をつくるためには必要だと思ひます。

ローマの暮らしを支えた港の実態とはどういったものだったのかについてお話ししたいと思います。また、どんなものを食べていたのか、この港つくりにも使われております、ローマのインフラ制度を支えた技術についてもご披露できればと考えております。

【豊かな生活と文化】

ロードのよみ

それからもう一つの娯楽として、ローマ市民たちの生活になくてはならなかつたものは、公共浴場での入浴です。これはポンペイの広場のすぐ北側にある公共浴場の脱衣室です。この上の棚になつているところに衣服を置いて、裸になつて浴場の方に行くといふシステムです。

入浴ですが、ここは一種の循環入浴です。最初にぬるい風呂、冷たい風呂、そしてまたぬるい風呂に入る。そしてその途中ではマッサージを受けたり、マニキュアやペディキュアをやつてもらつたり、あるいは運動場で少しうまな体を動かしたりと、さまざまなことができる総合レクリエーション

【ローマ世界の資源と活用】

ヨンセンターのようなものでした。それから町にとつて非常に重要なのがパンです。パン屋は小麦からパンをつくるので、このような石臼がいくつもありました。この石臼で小麦をひくというのは大変な重労働なので、だいたいラバを使っていました。

【ローマ世界の資源と活用】

ローマは、この地中海世界全体を領有することによって、資源をうまく組み合わせ、さまざまなものをつくりだすことができました。この領域国家のメリットを十分に活用し、ここに見るようなすばらしい都市を建設していくことができたということです。

そのように資源にも恵まれていたけれども、それをうまく活用するシステムもできていたことで、インフラ、あるいは社会資本が非常に充実していました。

それから、ローマ世界全体で高速道路のようなきちんとした道路が、総延長として8万kmもつくられていきました。そして、都市というものを70もつくりました。これが、ローマ世界の主なる幹線道路の道路網です。いかに充実した道路網を持っていたかがわかります。

それから水道の場合、水道橋が今までいたるところに残っています。だいたい上のところに水を運ぶ溝があり、幅が60～80cmで高さが1m80cmくらいです。

ローマの水道というのは、長い水道だと水源地のところで、ろ過させた水を取り込んで流れいくわけですが、そこには立坑があつて、いつでも中を管理することができるようになっていました。それから、途中にはマンホールのようなものがあり、さらに泥や砂を沈殿させる装置もあります。それからあるところでは、水位を保つていかなければならぬので水道橋を架けます。大きな谷のところには水道橋が架けられないので、ここはサифォンで圧力を失わないようにして山向こうまで水を運びました。さまざまな技術を駆使して水源地から都市へ水を運んだわけです。

その水道の途中には、さまざまなお夫夫があつて、水道管としては石をくりぬいたような水道管があれば、ドカンのような水道管もある。あるいは町で使うような円管もあります。

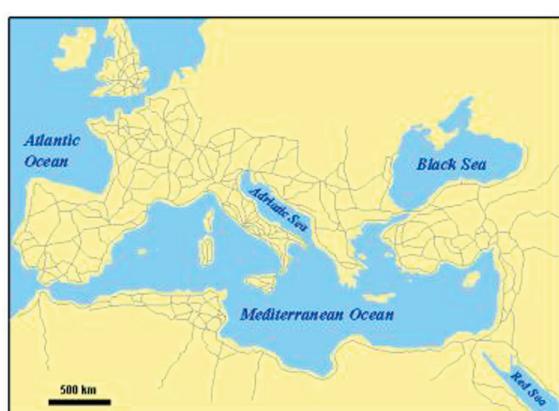
アーチ状にして、中に水が流れるところをつくった地下埋設の水道もたくさんつくられました。実はこういう地下につくられた水道が80%以上も



凹形獨技場



パン屋



幹線道路の道路網と道路

讀書
「古代ローマの台所をえた港」

社団法人日本港湾学会専務理事 篠 隆夫
今日は、「港屋(みなとや)」の立場から、古代ロ



公演中の覧氏

1はじめに

地球温暖化問題に対する港湾政策をとりまとめた「地球温暖化に起因する気候変化に対する港湾政策のあり方」の中間報告が、10月9日に開催された交通政策審議会第32回港湾分科会において報告されました。この中間報告は、同分科会に設置された「防災・保全部会」の過去4回の議論を踏まえたもので、地球温暖化に起因した施設の基本方向や具体的な施策を適応策（海面水位の上昇等の気候変化による影響の軽減を目標とした施策）と緩和策（地球温暖化の原因となる温室効果ガスの排出削減等を目指した施策）の両面からとりまとめたものです。

おいて報告されました。この中間報告は、同分科会に設置された「防災・保全部会」の過去4回の議論を整理し、これらに対応するための港湾政策の基本方向や具体的な施策を適応策（海面水位の上昇等の気候変化による影響の軽減を目標とした施策）と緩和策（地球温暖化の原因となる温室効果ガスの排出削減等を目指した施策）の両面からとりまとめたものです。

2 中間報告の概要

① 基本的認識

I.P.C.C.第4次報告書では、気候システムの温暖化を疑う余地はなく、20世紀半ば以降に観測された世界平均気温の上昇のほとんどは、人為起源の温室効果ガスの増加によってもたらされた可能性がかなり高いとされており、また21世紀末に最大で59cmの海面上昇や、熱帶低気圧の強大化等が予測されています。

また、近年の台風（熱帯低気圧）の強化

（海面水位の上昇等）に対応した柔軟な防護能力等の向上

地球温暖化に起因する海面水位の上昇等は漸進的に進行する現象であるため、気候変化等の動向や施設の状況を適切にモニタリングした結果を踏まえて過大投資を避けつつ、中長期的に展開することが必要です。

○ 高潮等発生時の災害リスク軽減のための予防的措置

港湾の背後には、人口や資産が集積していることから、津波の影響も総合的に勘案して一定の防護水準を確保し、災害リスクを軽減することが強く求められます。また防護ラインの外側については、大規模な高潮発生時の浸水がある程度許容しつつも、被害を軽減するための迅速な避難や流出防止対策、土屋や倉庫の嵩上げ等の対策について検討する必要があります。

○ 災害時対応能力の向上

地球温暖化に起因する気候変化による影響によつて、防護水準を超える高潮等が発生する可能性も想定されます。このような場合でも被害を最小限に抑えるため、初動体制の強化、港湾機能の早期回復、間接被害を軽減するための広域的な代替輸送ルートの確保、粘り強い防護システムの構築などが必要です。

○ 特に先行して取り組む施策

概ね5年程度の間に先行して取り組む対応として、気候変化等に対する順応的な対応を進めることで、構造物の現状の機能及び過去の履歴等のデータベース化を図る必要があります。

また、海面水位の上昇や波浪の強化等による脆弱性の分析や、災害の危険性の高い地域における緊急津波・高潮対策や海岸保全施設の老朽化対策等の既往施策を重点的に効率的に推進することが必要です。

さらに、災害リスク軽減の観点から、ハードマチ

テ構造物等に作用する自然外力が強化しつつあるとの認識を持つことが妥当といえます。さらに、今後、地球温暖化に起因する気候変化の影響等により、高潮・高波による港湾やその背後地への被害が激化する可能性があります。

そこで、海岸保全施設の老朽化の進行等の課題を認識した上で、高潮浸水被害の深刻化や頻度の増大、海岸侵食の進行、高波・高潮・強風等による港湾機能への支障の発生に備え、中長期的な視点に立った的確な対応方針を提示することが求められています。

一方、地球温暖化防止対策の現状に目を向けると、2003年の世界のCO₂の排出量は約2.52億t-CO₂であり、2010年には1990年（基準年）比で40・6%の増加となる見込みです。また、地球規模での温室効果ガス排出削減も進みつつあり、洞爺湖サミット等において国際的な合意がなされたほか、海事・港湾の分野でも国際機関を中心とした検討が進められています。さらに、我が国では京都議定書目標達成計画を2008年3月に改定したほか、同年7月には、2050年までに温室効果ガス排出量の60～80%を削減するという长期目標を掲げた

も進みつつあります。さらに、洞爺湖サミット等において国際的な合意がなされたほか、海事・港湾の分野でも国際機関を中心とした検討が進められています。さらに、我が国では京都議定書目標達成計画を2008年3月に改定したほか、同年7月には、2050年までに温室効果ガス排出量の60～80%を削減するという长期目標を掲げた

防災・保全部会 委員	
部会長	経済新聞社客員論説委員 東京大学大学院新領域創成科学研究科教授 (社)京都經濟同友会常任幹事 東京大学大学院新領域創成科学研究科教授 神戸市立工業高等専門学校校長 気象庁東京管区気象台長 (財)国立公衆衛生院環境防災研究科教授 富士通業大学院環境防災研究科教授 横浜国立大学大学院工学研究院教授 東京大学大学院情報学環総合防災情報研究センター長 日本自動車ターミナル(株)常勤監査役
	五十音順、敬称略

防災・保全部会 委員

部会長 齋藤 昭彦
上村多喜彦
北沢 黒田 勝彦
佐伯 康久
重川希望也
柴田 知也
田中 淳
樋口 和行

委員 齋藤 昭彦
黒田 勝彦
佐伯 康久
重川希望也
柴田 知也
田中 淳
樋口 和行

委員 齋藤 昭彦
黒田 勝彦
佐伯 康久
重川希望也
柴田 知也
田中 淳
樋口 和行

委員 齋藤 昭彦
黒田 勝彦
佐伯 康久
重川希望也
柴田 知也
田中 淳
樋口 和行

委員 齋藤 昭彦
黒田 勝彦
佐伯 康久
重川希望也
柴田 知也
田中 淳
樋口 和行

委員 齋藤 昭彦
黒田 勝彦
佐伯 康久
重川希望也
柴田 知也
田中 淳
樋口 和行

委員 齋藤 昭彦
黒田 勝彦
佐伯 康久
重川希望也
柴田 知也
田中 淳
樋口 和行

委員 齋藤 昭彦
黒田 勝彦
佐伯 康久
重川希望也
柴田 知也
田中 淳
樋口 和行

委員 齋藤 昭彦
黒田 勝彦
佐伯 康久
重川希望也
柴田 知也
田中 淳
樋口 和行

委員 齋藤 昭彦
黒田 勝彦
佐伯 康久
重川希望也
柴田 知也
田中 淳
樋口 和行

委員 齋藤 昭彦
黒田 勝彦
佐伯 康久
重川希望也
柴田 知也
田中 淳
樋口 和行

委員 齋藤 昭彦
黒田 勝彦
佐伯 康久
重川希望也
柴田 知也
田中 淳
樋口 和行

委員 齋藤 昭彦
黒田 勝彦
佐伯 康久
重川希望也
柴田 知也
田中 淳
樋口 和行

委員 齋藤 昭彦
黒田 勝彦
佐伯 康久
重川希望也
柴田 知也
田中 淳
樋口 和行

委員 齋藤 昭彦
黒田 勝彦
佐伯 康久
重川希望也
柴田 知也
田中 淳
樋口 和行

委員 齋藤 昭彦
黒田 勝彦
佐伯 康久
重川希望也
柴田 知也
田中 淳
樋口 和行

委員 齋藤 昭彦
黒田 勝彦
佐伯 康久
重川希望也
柴田 知也
田中 淳
樋口 和行

委員 齋藤 昭彦
黒田 勝彦
佐伯 康久
重川希望也
柴田 知也
田中 淳
樋口 和行

委員 齋藤 昭彦
黒田 勝彦
佐伯 康久
重川希望也
柴田 知也
田中 淳
樋口 和行

委員 齋藤 昭彦
黒田 勝彦
佐伯 康久
重川希望也
柴田 知也
田中 淳
樋口 和行

委員 齋藤 昭彦
黒田 勝彦
佐伯 康久
重川希望也
柴田 知也
田中 淳
樋口 和行

委員 齋藤 昭彦
黒田 勝彦
佐伯 康久
重川希望也
柴田 知也
田中 淳
樋口 和行

委員 齋藤 昭彦
黒田 勝彦
佐伯 康久
重川希望也
柴田 知也
田中 淳
樋口 和行

委員 齋藤 昭彦
黒田 勝彦
佐伯 康久
重川希望也
柴田 知也
田中 淳
樋口 和行

委員 齋藤 昭彦
黒田 勝彦
佐伯 康久
重川希望也
柴田 知也
田中 淳
樋口 和行

委員 齋藤 昭彦
黒田 勝彦
佐伯 康久
重川希望也
柴田 知也
田中 淳
樋口 和行

委員 齋藤 昭彦
黒田 勝彦
佐伯 康久
重川希望也
柴田 知也
田中 淳
樋口 和行

委員 齋藤 昭彦
黒田 勝彦
佐伯 康久
重川希望也
柴田 知也
田中 淳
樋口 和行

委員 齋藤 昭彦
黒田 勝彦
佐伯 康久
重川希望也
柴田 知也
田中 淳
樋口 和行

委員 齋藤 昭彦
黒田 勝彦
佐伯 康久
重川希望也
柴田 知也
田中 淳
樋口 和行

委員 齋藤 昭彦
黒田 勝彦
佐伯 康久
重川希望也
柴田 知也
田中 淳
樋口 和行

委員 齋藤 昭彦
黒田 勝彦
佐伯 康久
重川希望也
柴田 知也
田中 淳
樋口 和行

委員 齋藤 昭彦
黒田 勝彦
佐伯 康久
重川希望也
柴田 知也
田中 淳
樋口 和行

委員 齋藤 昭彦
黒田 勝彦
佐伯 康久
重川希望也
柴田 知也
田中 淳
樋口 和行

委員 齋藤 昭彦
黒田 勝彦
佐伯 康久
重川希望也
柴田 知也
田中 淳
樋口 和行

委員 齋藤 昭彦
黒田 勝彦
佐伯 康久
重川希望也
柴田 知也
田中 淳
樋口 和行

委員 齋藤 昭彦
黒田 勝彦
佐伯 康久
重川希望也
柴田 知也
田中 淳
樋口 和行

委員 齋藤 昭彦
黒田 勝彦
佐伯 康久
重川希望也
柴田 知也
田中 淳
樋口 和行

委員 齋藤 昭彦
黒田 勝彦
佐伯 康久
重川希望也
柴田 知也
田中 淳
樋口 和行

委員 齋藤 昭彦
黒田 勝彦
佐伯 康久
重川希望也
柴田 知也
田中 淳
樋口 和行

委員 齋藤 昭彦
黒田 勝彦
佐伯 康久
重川希望也
柴田 知也
田中 淳
樋口 和行

委員 齋藤 昭彦
黒田 勝彦
佐伯 康久
重川希望也
柴田 知也
田中 淳
樋口 和行

委員 齋藤 昭彦
黒田 勝彦
佐伯 康久
重川希望也
柴田 知也
田中 淳
樋口 和行

委員 齋藤 昭彦
黒田 勝彦
佐伯 康久
重川希望也
柴田 知也
田中 淳
樋口 和行

委員 齋藤 昭彦
黒田 勝彦
佐伯 康久
重川希望也
柴田 知也
田中 淳
樋口 和行

委員 齋藤 昭彦
黒田 勝彦
佐伯 康久
重川希望也
柴田 知也
田中 淳
樋口 和行

委員 齋藤 昭彦
黒田 勝彦
佐伯 康久
重川希望也
柴田 知也
田中 淳
樋口 和行

委員 齋藤 昭彦
黒田 勝彦
佐伯 康久
重川希望也
柴田 知也
田中 淳
樋口 和行

委員 齋藤 昭彦
黒田 勝彦
佐伯 康久
重川希望也
柴田 知也
田中 淳
樋口 和行

委員 齋藤 昭彦
黒田 勝彦
佐伯 康久
重川希望也
柴田 知也
田中 淳
樋口 和行

委員 齋藤 昭彦
黒田 勝彦
佐伯 康久
重川希望也
柴田 知也
田中 淳
樋口 和行

委員 齋藤 昭彦
黒田 勝彦
佐伯 康久
重川希望也
柴田 知也
田中 淳
樋口 和行

委員 齋藤 昭彦
黒田 勝彦
佐伯 康久
重川希望也
柴田 知也
田中 淳
樋口 和行

委員 齋藤 昭彦
黒田 勝彦
佐伯 康久
重川希望也
柴田 知也
田中 淳
樋口 和行

委員 齋藤 昭彦
黒田 勝彦
佐伯 康久
重川希望也
柴田 知也
田中 淳
樋口 和行

委員 齋藤 昭彦
黒田 勝彦
佐伯 康久
重川希望也
柴田 知也
田中 淳
樋口 和行

委員 齋藤 昭彦
黒田 勝彦
佐伯 康久
重川希望也
柴田 知也
田中 淳
樋口 和行

委員 齋藤 昭彦
黒田 勝彦
佐伯 康久
重川希望也
柴田 知也
田中 淳
樋口 和行



かつお祭 賑わう会場



かつお祭 土佐の一本釣り競争

鰯を主人公にしたまちづくり

中でも小草地区の新港は、昭和55年代から平成17年にかけて55億円という巨額の投資のもと、大型岸壁や埠頭用地、また1万平方メートルの背後地整備が進み、さらに漁業用資材を保管する大型漁具倉庫や製氷施設が建設される中、近海カツオ漁船を始め多くの漁船の係留施設として重要な役割を果たしてきました。

このようなかつお祭では、沿岸小型漁船の大規模化に伴い十分な水深と、より大きな岸壁が必要とされたこと

から、平成18年度にこれまでの漁港区から漁業協同組合が新港に移転し、名実ともに漁業基地としてのスタートを切ることになったのです。

みんなとの賑わいの創出に向けた取り組み

当町では、平成2年にふるさと創生1億円で純金カツオを製作し全国へ「鰯のまち」をPRしました。同時にこの年、港湾区域内にて第1回目となる「中土佐町かつお祭」が開催されています。このように、鰯のタタキを始め鰯三昧の数々の料理が提供され、またアトラクションとしては鰯一本釣り競争、鰯のダシ汁で一気に食べるところや早食い競争など、何から何まで鰯一色のイベントとして大人気を博し、毎年1万人以上の来場を続ける中、来年は20周年を迎える予定です。

また、平成8年、新港を見下ろす高台に建設された温泉宿泊施設「鰯の國の湯宿 黒潮本陣」は、鰯のタタキづくり体験や、良質な温泉、また重厚な造りの本館など全国の各誌にて公共の宿グランプリに輝くなど、またもや鰯と港の力を借りて功績を残してきました。

国土交通省四国地方整備局は、港を核としたまちづくりを促進し、住民参加型の継続的な取り組みが行われる地区を「みんなとオアシス」として認定したうえで、港湾施設の整備等を支援することとしています。

このオアシス登録について、これまでの当町の取り組みが評価された結果、平成19年11月5日に

みんなとの賑わいの創出に向けた取り組み

国土交通省四国地方整備局は、港を核としたまちづくりを促進し、住民参加型の継続的な取り組みが行われる地区を「みんなとオアシス」として認定したうえで、港湾施設の整備等を支援することとしています。

このオアシス登録について、これまでの当町の取り組みが評価された結果、平成19年11月5日に

喜びでしたが、それ以上に地域住民のスタッフが「やればできる」という自信を得たこと

が今回の一番大きな成果だったと思われます。

むすびに

お客様に十分満足いただけたことは大きな喜びでしたが、それ以上に地域住民のスタッフが「やればできる」という自信を得たこと

が今回の一番大きな成果だったと思われます。

国土交通省は本年度、港を生かした地域づくりに貢献した人を認定する「みんなとまちづくりマイスター」制度を創設し、土佐久礼みなとの夢の市実行委員会の三浦薰也会長が認定されました。

この度は、これまでの当町の取り組みが評価された結果、平成19年11月5日に

施設整備が整い新しいスタートの目標年度は平成23年度春としていますが、多くの課題も予想されます。精神論になりますが、これら課題を克服するためには、まず始めに乗り切ろう、やり遂げようという気持ちが大切です。

全国的に展開されてきたハード整備中心のみなとまちづくりもちろん大切ですが、小さな地方港湾の生き残りをかけ、バヤタリティ溢れる地域住民と行政が自ら考え、そして行動し、みんなとの賑わいを町土全般へ反映させるため、マイスターの認定、住民の検討会議のスタートを第一歩として積極的に取り組みを進めています。

■文・写真／中土佐町企画課主幹 江崎太郎

全国で認定されたのは9名のみであり、しかも始まるようになりました。

仮登録を受けて、早速住民有志の組織「土佐久礼みなと夢の市実行委員会」が発足される中、久礼港の将来像を描くデッサンとして、まずは継続したサービスが提供できるようテストイベントを行うことになりました。

このテストイベントが目標としたことは、町内の各団体の協力体制を醸成し、これまで来町の少なかつた若年層（日帰り圏内特に25歳から35歳の女性層）を定期的に集客できるシステムを作ろうという目的でした。

このため、鰯のタタキを始め純和風の食材や関連するイメージを大切にしながらも、新しい集客媒体を育てようと、地元で水揚げされる水産物をイタリアンディッシュに仕上げ、しかもヨーロッパを彷彿させるオープンカフェでの時間を提供しようというアイデアが生まれたのです。

温暖な気候は地中海と似ているし、普段使っていいる醤油をオリーブオイルに変えたら、ここはイタリアアジャじゃないか」という単純な発想から動き始めたものでしたが、年末に行われたそのテストイベント「久礼のみなとのクリスマスマス」では、「イセエビのクリームソース」「季節の魚のカルパチオ」「魚介類のピザ」などイタリアン料理が提供され、3000人を超えるお客様のご来場のもと、いつもと違った久礼港を楽しんでいました。

を受けました。

全国で認定されたのは9名のみであり、しかも始まるようになりました。

全国で認定されたのは9名のみであり、しかも始まるようになりました。

仮登録を受けて、早速住民有志の組織「土佐久礼みなと夢の市実行委員会」が発足される中、久礼港の将来像を描くデッサンとして、まずは継続したサービスが提供できるようテストイベントを行うことになりました。

このテストイベントが目標としたことは、町内の各団体の協力体制を醸成し、これまで来町の少なかつた若年層（日帰り圏内特に25歳から35歳の女性層）を定期的に集客できるシステムを作ろうという目的でした。

この度は、これまでの当町の取り組みが評価された結果、平成19年11月5日に

施設整備が整い新しいスタートの目標年度は平成23年度春としていますが、多くの課題も予想されます。精神論になりますが、これら課題を克服するためには、まず始めに乗り切ろう、やり遂げようという気持ちが大切です。

全国的に展開されてきたハード整備中心のみなとまちづくりもちろん大切ですが、小さな地方港湾の生き残りをかけ、バヤタリティ溢れる地域住民と行政が自ら考え、そして行動し、みんなとの賑わいを町土全般へ反映させるため、マイスターの認定、住民の検討会議のスタートを第一歩として積極的に取り組みを進めています。

■文・写真／中土佐町企画課主幹 江崎太郎

久礼港は広域生活圏の拠点港として位置づけられる中、沿岸小型漁船を中心とする漁港区（久礼地区）、砂利等一般貨物を取り扱う商工区（鎌田地区）、港として登録する中、久礼港は港湾として指定が敷設されるなど、商業港として賑わいを見せていました。

このような歴史的背景の中、昭和25年に施行された「港湾法」（漁港法）により、県内の多くが漁港を物資の搬出拠点として成長を続けることになり、久礼港もまたその恵みを受けてきました。

はじめに

久礼港を有する中土佐町は高知県の中西部に位置し、前面には黒潮おどる太平洋、背後には日本最後の清流といわれる四万十川の源流があり、人口8000人の漁業を中心とする小さな港町です。

また、明治時代から続く庶民の台所「久礼大正町市場」では、漁師のおかみさんが、日那が釣ってきた魚を露天で販売することで、全国的に「鰯のまち」というイメージが広がりました。

このように現在では漁業のイメージが強い久礼港ですが、意外にも古くから木材や農林産物の搬出港として流通の拠点に位置づけられてきた歴史があります。

天正14年（1586年）、豊臣秀吉が京都東山の方広寺に大仏殿を建築するため、石田光成ら家臣に木材の著名な産出国を調査させたところ、第一位として土佐が選ばれたと言られています。

古い文献が物語るよう、県土の8割を森林が占める高知県は、昔から豊富な木材資源に囲まれ、港を物資の搬出拠点として成長を続けることになり、久礼港もまたその恵みを受けてきました。

■高知県 久礼港

■久礼港全景

久礼港は広域生活圏の拠点港として位置づけられる中、沿岸小型漁船を中心とする漁港区（久礼地区）、砂利等一般貨物を取り扱う商工区（鎌田地区）、港として登録する中、久礼港は港湾として指定が敷設されるなど、商業港として賑わいを見せていました。

このような歴史的背景の中、昭和25年に施行された「港湾法」（漁港法）により、県内の多くが漁港を物資の搬出拠点として成長を続けることになりました。

新しい港の整備

久礼港は広域生活圏の拠点港として位置づけられる中、沿岸小型漁船を中心とする漁港区（久礼地区）、砂利等一般貨物を取り扱う商工区（鎌田地区）、港として登録する中、久礼港は港湾として指定が敷設されるなど、商業港として賑わいを見せていました。

この度は、これまでの当町の取り組みが評価された結果、平成19年11月5日に

施設整備が整い新しいスタートの目標年度は平成23年度春としていますが、多くの課題も予想されます。精神論になりますが、これら課題を克服するためには、まず始めに乗り切ろう、やり遂げようという気持ちが大切です。

全国的に展開されてきたハード整備中心のみなとまちづくりもちろん大切ですが、小さな地方港湾の生き残りをかけ、バヤタリティ溢れる地域住民と行政が自ら考え、そして行動し、みんなとの賑わいを町土全般へ反映させるため、マイスターの認定、住民の検討会議のスタートを第一歩として積極的に取り組みを進めています。

■文・写真／中土佐町企画課主幹 江崎太郎

久礼港は広域生活圏の拠点港として位置づけられる中、沿岸小型漁船を中心とする漁港区（久礼地区）、砂利等一般貨物を取り扱う商工区（鎌田地区）、港として登録する中、久礼港は港湾として指定が敷設されるなど、商業港として賑わいを見せていました。

この度は、これまでの当町の取り組みが評価された結果、平成19年11月5日に



芝浦運河まつり

～芝浦運河まつり実行委員会～

みなど発 NPO便り

事務局 藤野 雅統

■ 芝浦～運河のまち、埋立のまち

運河のまち芝浦。この地域に暮らす人々がそう呼ぶのは、JR田町駅の東側の、東京都港区芝浦一～四丁目、海岸二～三丁目の、面積約2km²のエリアです。人口約19,000人、昼間人口約67,000人。近年のマンション再開発や都心回帰の流行などにより、人口はこの2～3年でほぼ倍になりました。

実はこのまちの歴史は、たかだか100年しかありません。100年前に人が住んでいなかったのではなく、地面そのものがなかったのです。明治新政府が目指した国家の近代化政策に基づいて、首都の物流の海陸中継地である東京港の整備の一環として、明治中期頃から隅田川河口の浚渫工事が行われましたが、この土砂を利用した埋立によって順次出来上がったのが芝浦のまちなのです。

それ以前は、ちょうど今のJRの通っているあたりが海岸線で、その陸地側に位置する芝のまちの「浦」(浜辺、海辺の意)にあるから芝浦と呼ばれるようになったというわけです。汽笛一声新橋を、と鉄道唱歌が歌われていた頃ののどかな漁村風景の絵や写真が残されています。



運河まつりの屋台骨「ざご市場」。奥は紅白の幕とテントで占拠された新芝橋。

■ 芝浦運河まつり

現在この地域には、工事中のものも含めマンション、商業系のものをあわせ10棟を超える超高層ビルがあります。中には40階建以上の、高さ150mを超えるものもあり、そのほとんどがこの数年間で建てられたものと言えば、変化の大きさや急激さがおわかりいただけるでしょう。

そのような状況の中で、新しく地域の仲間となってゆくマンションの住民の方々を迎えるとの想いからはじまったのが今年で5年目となる「芝浦運河まつり」「同ざこ市場」です。

はじめは商店会の試行イベントでした。バブルの後の1990年代の「失われた10年」と呼ばれる時代、まち場の感覚から乖離した景気の良い大規模再開発計画の足音の聞こえてくる時代に、漠とした焦燥感を感じていた商店会が地域の活性化を目指して企画したものでした。その盛況が、地域の連合協議会である芝浦海岸町会商店会連絡協議会(4町会1商店会)による正式開催へと弾みを与えてくれました。

平成16／2004年春にJR田町駅芝浦口のリニューアル竣工に合わせて第一回を開催。翌年からは、新芝橋と新芝運河周辺に会場を集中させ、初夏に運河沿遊歩道(運河内部護岸)を会場改めて思います。



ざご市場の視線を集めて走る運河クルーズ。乗船整理券を求める長蛇の列が悩みの種。

美しい港の風景

WAVEの職員が出張の合間に撮影した港の風景を紹介するコーナーです。

高知県 高知港

高知県と言えば、鰐のたたきや坂本龍馬、桂浜が有名ですが、実は高知は、全国で他に例をみない緯度と経度のぞろ目の交差する県であったのです。その交点は、高知市郊外にあり、北緯33度33分33秒が33度33分33秒と東経133度33分33秒が交差するところから、地球33番地と呼ばれています。本稿では、あまり知られていない高知港周辺の穴場スポットを紹介します。



▲高知市内の五台山から見下ろした浦戸湾の全景。高知港は、浦戸湾の湾奥部に位置し、かつて大阪や東京、九州方面へフェリーが就航していました。



▲太平洋に面した高知新港を桂浜地区より眺望。正面の-8m岸壁にはガントリーカレーンがあり、週1便コンテナ船が釜山に就航しています。



▲市民の足として親しまれている※土電(チンチン電車)。ちょうどチョコレート色をした明治時代に製造されたレトロな土電がやってきました。(運賃は市内一律190円)
※土電=土佐電気鉄道



▲牧野植物園内のレストラン、ちょうどウエディングの撮影が行われていました。(ランチ珈琲付き: 1,280円)



五台山では、浦戸湾を見下ろす展望台のほか、四国靈場第31番札所の竹林寺(写真左)と、広大な敷地に未來の植物園を思われる牧野植物園(写真右)が見所です。入場料は500円。今昔を融合させたよつや不思議なこの山は浦戸湾のシンボル的存在になつてゐる気がします。



■海の知識の玉手箱■

海水浴の歴史

A historical painting titled 'Seawater Bath' (1814) by R. & D. Harvell. It depicts a group of people, including a woman in a yellow dress and a man in a blue coat, bathing in the sea. A horse-drawn carriage is visible on the left, and a wooden beach hut stands on the shore. The background shows a coastal landscape with cliffs and a lighthouse.

位置に立っています。その他「海水浴」を画題とする作品に、モネの最初の師E. ブーダン(1824-98)や、P. スティアー(1860-1942)に魅力的な海水浴シリーズがあります。いずれも19世紀末から20世紀初頭の作品です。

レーなど砂浜のレジャーが人気の昨今とは隔世の感あります。

わが国では1884年、横浜の海岸に有料の海水浴場が開設されたのが最初のようです。「鉄道唱歌」(1890年)は汽笛一声新橋を出た汽車の窓に映る風景をつぎつぎ歌い上げますが、大磯では「海水浴に名を得たる」とあり、地元では海水浴発祥の地は大磯と伝わるようです。夏目漱石の『吾輩は猫である』(1905年)では、「魚が丈夫なのは潮水に浸かっているから」などと海水浴に関して「猫」が得意のウンチクを傾けています。胃弱だった漱石自身若いころ房総の保田の海で海水浴を楽しんだようです。漱石門下の寺田寅彦の隨想「海水浴」でも、明治14年の知多の海での「塩湯治」や、高知、鎌倉逗子、外房州での海水浴の思い出が活写されています。海水浴は当時まだ特別な経験、話題だったのですね。

先号の *Quarterly* 76 によれば「東京湾をよくする会」の近未来目標の一つは東京湾での海水浴の実現。東京湾が物流の海だけでなく、豊かな漁労の海、お台場付近は海水浴もできるエコライフの海、すなわち輝く生命の海、文化の海として再生するうえで、潮の季むせびアソブってほしいものです。

韓国清溪川（チヨンゲチヨン）プロジェクトを視察
大村理事長を団長に、河川環境の復元再生事業として国際的にも高い評価を得ている韓国ソウルの清溪川（チヨンゲチヨン）プロジェクトを9月8日（木）～11日（木）の間、視察してきました。

清溪川は、元々ソウル市街地の中心部を流れ、古くから市民に親しまれていました。しかし

表件名および発表者は以下のとおりです。

①秋田港をモデルとした鉄道を利用した複合一貫輸送による地域活性化に関する検討調査
查

政策・計画研究部 主任研究員 島谷 学

②堺2区における大規模港湾緑地利用高度化
検討業務

政策・計画研究部 主任研究員 川井章弘

③港湾EDIシステムのあゆみ

情報研究部 港湾EDI推進調査室長 中山 亮

④東京湾の環境をよくするために行動する会
について

主席自然再生研究官 田淵 博

伊勢湾再生海域検討業務

専門部長 岡田 学

学部会長の金光鑑氏と、名古屋市の山田副市長、コードイネーターに日本大学の新井教授によるシンポジウムを開催しました。講演会の詳細な模様は次号78号でご紹介します。

中心とした総勢15名によるWAVE海外調査を8月25日(月)～9月5日(金)の間、実施しました。

この調査はWA
VEとウォーター
フロント開発協会
の共催によるもの
です。イギリス・
アイルランドは我
が国と同じ島国で
あり、大陸との位
置関係など共通す
る土壤があります。

今回、港の民営化、再開発等が積極的に進め
られている、ドーバー、サザンプトン、ロン
ドン、グラスゴー、及びダブリンの5地点で
港湾関係者等を公式訪問しました。港湾施策
などについて意見交換を行い、貴重な情報を得
ることができました。また、藉りの中では
ナショナルトラストにより再生された現場も
視察し、人間と自然の関わり方について直接
触れることができました。

本調査の成果は、次の「港と文化を語る

この頃ですか、当初は
さて最初期の海外調査で、
身を包み、人目を避けた
地ブライトンなど古くから
利浜ですが、それが見つかり
また男女の遊泳は別々に見
たらしい？ ヌーディング

C E

2

最近の出来事

「平成20年度WAVE海外調査」
を実施

今年度はイギリスとアイルランドの港町を
対象に、中村会長を団長に、WAVE職員を

A portrait of a man with dark hair and glasses, wearing a light blue button-down shirt. He is looking directly at the camera with a neutral expression. The background is plain white.

理事兼環境政策研究部長兼環境管理研究部長
細川 泰賛

出身地 : 生れた地域
趣味 : 好きなことを指す
抱負 : らうを沿かじるのを衣服へ ～
A: ハルヒトヨウホウヘイ

A portrait photograph of Dr. Toshiyuki Yamamoto, a middle-aged man with short, grey hair, wearing a dark suit, white shirt, and patterned tie.

平成20年9月1日（月）第50回評議員会においてを、当センター審議役の山根および細川の両名が新たに理事に選任されました。



お台場海浜公園

編集後記

今回のテーマが、「東京湾の環境をよくするために行動する会」にエールを贈る事、ということから「東京湾をよくする会」(略称)事務局長の田渕が編集長をさせていただきました。「WAVE Voice」では、当会の副会長：磯部雅彦東京大学教授と元水泳日本代表の萩原智子さんのお二人をお招きし、大村理事長と北京オリンピックや東京オリンピック招致のお話も交え、「東京湾の環境」、「会活動のこれから」など、幅広い環境活動をいろいろな切り口で語っていただきました。WAVEの今後の社会貢献活動の柱となるこうした社会環境活動、仕組みづくりのお手伝いなどに参考になればと思います。

「WAVE Topics」、今回は二つご紹介します。「港湾フォーラム」富山大学李瑞雪准教授による中国長江水運のこれからの戦略について、「港と文化を語る集い」国立西洋美術館青柳正規館長による古代ローマの暮らしと港についてのたいへん興味深い講演報告です。

「元気なみなとまち」高知県久礼港では、高知県中土佐町の江崎氏による「鰐一本釣りの町」の紹介です。港の賑わいを地域活性化の核にして頑張る町の活気が伝わってきます。

「美しいみなとの風景」では高知港の美しい風景を、偶然にも四国の港が重なっていましたが…。

「みなと発NPOだより」では、WAVEの地元芝浦（田町近辺）「芝浦運河まつり実行委員会」の登場。会の藤野氏が大都会のど真ん中の密なコミュニティーを地域づくりの切り口で紹介。100年前には土地そのものがなかった芝浦では「皆、早いか遅いかの違いはあっても、転入者ですよ！」との言葉は、深いところで地域で生きる人ととの付き合い方を考えさせてくれます。

丹羽先生による連載もの「海の知識の玉手箱」でも「東京湾をよくする会」のお台場で泳ぐという目標をご紹介いただきました。

その他、この間のセンターニュース・トピックスを拾って紹介。

特別寄稿は、現在、国土交通省港湾局でまとめられつつある「地球温暖化に起因する気候変化に対する港湾政策のあり方」中間報告を掲載させていただきました。

順調に編集完了と思いきや、原稿締切り後がドタバタで、良い経験をしました。

読者の皆様には、十分楽しんでいただけたでしょうか。次号以降も引き続き御付き合いくださいと、お願い申し上げます。（田渕）

77号編集担当：田渕・川井・矢木・山本・吉野・岩村

発行 財団法人 港湾空間高度化環境研究センター

wave WATERFRONT
VITALIZATION AND
ENVIRONMENT
RESEARCH CENTER

〒108-0022 東京都港区海岸3丁目26番1号 バーク芝浦 6階

TEL (03) 5443-5382 FAX (03) 5443-5380・5412

E-mail : wavemaster@wave.or.jp

URL <http://www.wave.or.jp>

2008年11月26日発行