CNAC 第 16 回全国フォーラム

「今、求められる海辺の体験活動~浅瀬・ビーチ・干潟から学び、つながる~」

日時:令和3年11月27日(土) 14:00~17:15

場所:Zoomによるオンライン開催(本部:みなと総研会議室)

主催:NPO 法人 海に学ぶ体験活動協議会

後援:国土交通省港湾局、一般財団法人みなと総合研究財団

■開会の挨拶

スピーカー: NPO 法人 海に学ぶ体験活動協議会 代表理事 三好 利和

来賓の方々、また、3 つのセッションのゲストスピーカーの方にはご協力に感謝する。

今年度の CNAC 全国フォーラムは「今、求められる海辺の体験活動」というテーマだが、今、というキーワードにはいろんな意味が含まれていると考える。一つは、皆さんが苦労されているコロナ感染症で、ほぼ 2 年間のコロナ禍での生活の中で、ようやく感染者数が落ち着いてきているが、まだ世界では感染者数も増えていて、まだまだ大変な状況にある。 CNAC の代表理事を務めているが、自分の団体でもコロナ禍では昨年の夏から今年の今までずっと事業を継続してきた。その中で、保護者の皆さんからは、このような状態だからこそ、子どもたちに海辺の体験をして欲しい、必要な活動と思っているという声を聴いた。自粛が続く中での海辺の体験活動の必要性を改めて感じた 2 年だった。

もう一つの"今"は、世界的に言われている気象異常の中で、この地球を守る活動にはいろいろとあるが、私たちは海と関わる中で、地球を持続可能な、また、さらに発展させていくために必要なことを考えていかなければならない。本日は、全国で様々な活動をされている方々から報告いただく。今まで、あまり聞いたことがない、知らなかった情報があるかもしれないが、これを機に、日本、世界でどんな問題があるのか、知っていただき、ひとりひとりができることを実践していくということが、とても重要と考えている。いろいろな意見交換ができればと思う。皆さんにとって、今日のこの時間が有意義になることを願っている。

■来賓挨拶1

スピーカー:国土交通省 港湾局 海洋・環境課 港湾海洋政策室長 川崎俊正様

CNAC の皆様におかれましては、日ごろから国土交通行政、とりわけ港湾・海岸行政に格別のご支援・ご協力を賜りありがとうございます。昨年に続き、オンラインでの開催ということで、ご参加されている皆様の反応を直接感じることはできないが、今はオンライン会議が当たり前の世の中になってきており、本日の全国フォーラムもオンライン会議のメリットを生かしたものになっていると思う。

長引くコロナの影響で、長期間、外出する機会が総じて減っていると思う。一方でアウトドアの良さというものがまた見直されているということもあるが、やはり集団での活動は難しく、活動そのものは減少、停滞が続いている状況と思っている。

そうした中で、コロナをきっかけとして、いろいろな意味でモノの価値観を見直す機会にもなった 時期でもある。もちろん、海の重要性は何ら変わるものではないが、今後海辺に対する人々の考え方や 捉え方が変化し、多様化していくと考える。

今後の活動で、人々の海に対する意識がどう変化し、それに対してどのようなアプローチが必要になっていくのか。本日の全国フォーラムの機会を通して、皆様の考え方、活動がどのように生かされているのか、ぜひ情報共有できればと考えている。

わたしども行政に携わる者としては、できる限り皆様の活動がしやすいような環境づくりを今後も お手伝いできればと考えている。

本日の全国フォーラムが会員の皆さんの交流を通じて、地域での活動がよりよいものになることを 願い挨拶とさせていただく。

■来賓挨拶2

スピーカー: (一財)みなと総合研究財団 専務理事 松永康男様

みなと総研は 1987 年に設立した財団法人で、港の物流、環境、クルーズ、みなとまちづくり、空港と言った分野で調査研究を進めている。

その中に海の環境に関する調査があり、その一環として、CNAC を含めて、いろいろな活動主体への支援等も行っています。

様々な活動支援の一貫として、CNAC には設立時から支援させていただいており、今も事務局の手 伝いをさせてもらっています。

本年度、第16回全国フォーラムのテーマが、「今、求められる海辺の体験活動~浅場・ビーチ・干潟から学び、つながる~」ということで、セッション冒頭の港湾局渡邉補佐による「ブルーカーボン」についてはみなと総研においても調査のお手伝いをさせてもらっているし、現在非常にホットな話題かと思う。また、干潟で言うと、青森駅前ビーチについては構想の段階から関わらせていただいているが来年1月に2度目の全国アマモサミットが青森で開催され、ブルーカーボンの取組みについても議論されると聞いている。

このような活動を含めて、CNAC の全国フォーラムが有意義になることを期待し、私どもみなと総研としても今後しっかりと応援していきたい。本日は、熱い議論を期待しています。

■セッション① 「ブルーカーボンとまちづくり、市民団体への期待」

Guest: 国土交通省港湾局海洋・環境課 課長補佐 渡邉弘様

コーディネーター: CNAC 大塚理事、補助:三好代表

- ・ ブルーカーボン(以下、BC)が今ホットイッシューになっている。港湾局の施策と合わせて BC の紹介をしたい。
- 1) 2050 年カーボンニュートラルに向けた動き〜カーボンニュートラルポート(以下、CNP)形成とブルーカーボン〜
- ・ 2021年4月に当時の菅総理より、2030年度温室効果ガス46%減の削減目標が示された。
- ・ グリーン成長戦略の 14 個の重要な分野の中に CNP の形成が位置づけられている。
- ・ CO_2 排出量の約 6 割を占める産業の多くは、港湾・臨海部に立地。 CO_2 削減の取り組みを進めることで、日本の温暖化対策に貢献していく。BC も CNP の中に位置づけられている。
- 2) ブルーカーボンについて
- 2009.10 に国連環境計画(UNEP)の報告書の中で BC という言葉が初めて出てきた。
- · 沿岸域の吸収源としての BC のポテンシャルは大きい。評価方法や技術開発は検討途上。
- ・ 浅海域に生息する海草・海藻が光合成により炭素を取り込み、それが地中に埋没し、そこで炭素が貯留・隔離されていくという仕組み。
- 3) ブルーカーボン生態系(藻場・干潟) の造成と市民活動
- ・ 昭和の頃から全国の港湾で干潟・藻場が造成、整備されている。
- ・ 北九州港、石垣港、秋田港など全国で護岸前面に干潟・藻場を造成する生物共生型構造物を整備 してきた。最近はその藻場が CO₂ を吸収することにも注目している。
- ・ 神戸港 (兵庫運河)、徳山下松港 (大島干潟) の干潟造成事例
- ・ 東京湾 UMI プロジェクトにおけるアマモ場再生の事例
- 4) 市民活動を支える既存または新たな取り組み
- 港湾協力団体制度(2021.10 時点で43 団体が登録)
 - 一今まではみなとオアシス、クルーズ、港湾の清掃・美化をする団体での活用だったが、BC 生態系の維持、保全活動にも港湾協力団体になることで同じようなメリットが得られるのでは。 前例はまだないが、ぜひ港湾管理者、直轄事務所に相談を。
- BCの保全活動を行うことは様々なベネフィット(コベネフィット)につながる。
- 昨年度は横浜港においてブルーカーボン・オフセット・クレジット制度の試行を行った。クレジット購入資金は保全活動をしている団体に分配され活動に使われている。

トークセッション

- ・ CNAC は海の環境や遊び、そういったフィールドを知っていただく活動をしている。ただ、単なる遊びではなく、地球環境が将来課題として持つものをテーマにしたり、港湾や海岸が学びの場になっていく手伝いができたらと考えている。
- ・ 港は市民からすると入りづらさ、わかりづらさもあり、身近ではない環境ではある。制度が出来 ているようなので活用したい。

Q&A

Q1.BC という言葉は新しい。2009 年国連環境計画に出ているということだが。そのころからこの言葉を使っていたのか。

A.当時、藻場・干潟は CO₂ 吸収より、生物の多様性、魚が戻ってくるような、漁業者に対してのメリットが大きい話が中心だった。ブルーカーボンと広く使い始めたのはここ3・4年。

平成 30 年度に港湾の今後の政策を発表した PORT2030 では、CNP ではなく、カーボンフリーポートと言っていた。 CO_2 ゼロという打ち出し方だった。今は、排出源対策だけではなく、しっかり炭素をニュートラルにしていく考えから、より一層吸収源に注目した書き方になった。

Q2.生物共生型護岸について。現存の磯場の保全についてどう考えるか。また、建設事務所が管理者となっていて国土交通省が進めるブルーカーボンという考え方が浸透していないような気がするがどうか。

A.まだまだ浸透していないところはある。国交省港湾局だけでなく、水産庁、環境省も最近 BC と使っているので、行政の区域を越えた考え方の中で、整備していかないといけないというマインドになっている。これから進んでいくと思う。

Q3.新たに造成された干潟・藻場についての BC の話だったが、港湾管理区域に既にある干潟・ 藻場について、BC の価値から保全を積極的にしていくという考えや施策は国交省としてあるのか。

A.グリーン成長戦略では、BC 生態系の造成・再生・保全の推進を謳っている。これから作る造成、失われたものの再生、今あるものの保全、すべて含めてやっていく。ただ、予算、人には限りがあり、特に保全活動の部分については NPO、民間がボランティアベースで動いている。クレジット制度を作り、活動資金をクレジットから渡せる仕組みが出来ると、国が造成しつつ、民間目線でも手伝っていただき、より促進されると考える。

→民間・ボランティアも活動原資が少なくてやりたくてもできないという話もよく聞く。ブルーカーボンオフセット制度が広く市民活動に使われればと思う。(大塚)

Q4. CO2の排出量の図で、工場から排出 93 に対して、森林が 22、海洋 26 となっていて海洋の

吸収効果が高く評価されているが、藻場以外の吸収はどこか?また、45 が上に向いているがど こへいくのか?

A.沿岸浅海域=藻場・BC 生態系が吸収。沖合は海に広がっていき、溶けて地中に堆積するイメージ。沖合までは手が出せないので、浅海域をいかに増やすかの取組み。お示しした図は世界共通の図で、地域・国によって特色は異なる。上に行く矢印(45)は吸収されない分で、温暖化の原因になるのでこちらも減らす努力を。93 の排出を減らし、22(陸域)26(海洋)の吸収を増やすことで、45 も減らしていくイメージ。

→海表面の 0.2%にあたる沿岸域で 50%以上を吸収するということで、浅場の機能は大事。それが親水空間として我々の活動するエリアに近いことも大事。(大塚)

- ・ 今後の市民活動、協業体制についての話があったが、つながる、連携することが今後とても大切。 CNAC でも会員の皆さんと海辺の活動の中で CO2 に着目した活動をしていきたい。
- ・ 港湾は活動しやすいところとそうでないところある。新規造成した干潟は親水空間としてアクセスしやすい構造を作っていると思うが、防波堤の構造などは市民が伺い知れない環境ではある。見える化できる工夫があれば。例えば水中ドローンなど。より広く知っていただくことが大事。

Q5.行政サイドとして、普及啓発、BC の見える化へのアクションはあるのか。

A.昨年度の検討会で BC を知っていただくための一般の方向けのパンフレットを作成している。 〈ブルーカーボンとは〉https://www.mlit.go.jp/kowan/kowan_tk6_000069.html 防波堤は船がないと近づけないところがあるので、漁業者との協業・協調が必要。地元の直轄港 湾事務所にもブルーカーボンをやりたいとぜひアプローチを。

Q6.CO₂の削減に関する先進国と開発途上国の議論があるが、これまで沿岸域を開発してきた我が国は、もっと積極的にブルーカーボンに取り組むべきでは。開発と保全についてミチゲーションを義務づけるべきではないか?

A.港湾の話で言うと、 CO_2 削減の話が出る前から環境保全と経済活動を両輪で進めるべきということで政策を進めてきている。港湾の開発時は埋立などをしてそこの経済を支えてきたが、作ることによって消失してしまう藻場等を含めた自然をそのエリア内でミチゲーションとしていく(場所を作る)ことは今までもやってきている。そこに CO_2 の吸収が加わった。 CO_2 削減の観点からもしっかりと取り組んでいく。世界との関係では、環境省、外務省で 2 国間クレジットの制度がある。

■セッション② 15:10 「サスティナブルなビーチ認証『ブルーフラッグ』の可能性」

Guest: NPO 法人湘南ビジョン研究所 片山久美様

コーディネーター: CNAC 小池副代表、補助:神保副代表

- ・ 湘南ビジョン研究所は、神奈川県藤沢市を中心に、湘南地域で海の環境問題に取り組んでいる NPO。
- 1) ブルーフラッグ(以下、BF) とは
- ・ FEE@デンマークによる、世界で最も歴史のある海の国際環境認証。認証基準として、水質・環境 教育・環境マネジメント・安全性の 4 分野の計 33 項目をクリアする必要がある。
- ・ 取得の主体はビーチ、マリーナ、観光船舶事業者。
- ・ 通常は自治体の首長が申請主体になり、調整を行う。FEE JAPAN による審査を通過すると国際審査委員会に。毎年審査を受けて1年ごとの更新が必要。
- 2) アジア初のブルーフラッグ取得に挑戦
- ・ 代表の片山理事長は、鵠沼生まれ鵠沼育ちで、地元でサーフィンをして海に親しむ。
- ・ 湘南の海の印象は、汚い、うるさいとイメージが昔からあまりよくない。ビーチクリーンを続ける中で、海岸ごみの量が活動を続けてきた過去20年間で全く減っていない事実を統計を見て知り、 衝撃を受ける。=ビーチクリーンでは根本解決にならない!
- ・ 行政・企業・市民が協力するために、地域が一体となるための大きな目標、旗印になり得る、アジア初の BF 取得を湘南から目指すことに。→ゼロからのスタート。
- ・ 初めは湘南エリアの 9 市町を周っても相手にされず。メディアに載せてもらい、BF の認知度向上を図るため、海底清掃+海ごみ問題、BF 勉強会を実施。一人ずつ意義を説明して回り開催にこぎつけると、沢山の方が海底清掃に参加してくれた。

3)ブルーフラッグ活動

- 4年くらいは申請主体になってくれる自治体が見つからなかったが、由比ガ浜茶亭組合の増田組合 長が賛同してくれて、由比ガ浜海水浴場にターゲットを絞る。
- ・ 審査から認証取得まで1年くらいかかる。その間、ビーチクリーン活動を定期的に行い、市民、子 ども会(おやじの会)や、地元企業、県議・市議にもに声がけをして参加してもらい、活動を続け ている。
- ・ 33 項目の一つ、水質について。初年度 20 回の水質調査が必要。7 月~8 月に主に実施。
- 安全リスク対策は日本ライフセービング協会の協力を得て実施。
- ・ バリアフリー対策は MOBI マット、MOBI チェア(水陸両用)を利用し対策を行う。バリアフリートイレなどの対策も実施。
- ・環境教育は、シーズン中に、近隣住民や海水浴客に対して湘南ビジョン研究所が協力して実施。

- ・ 2016年に由比ガ浜海水浴場で、2021年に片瀬西浜・鵠沼海水浴場で BF 認証取得。現在、日本では5か所ある。
- ・ 逗子海岸、リビエラ逗子マリーナで 2022.4 取得を目指し活動している。
- 4) ブルーフラッグの効果(ねらい)
- ・ 海の課題の明確化。→課題がわかることで有効な改善策を取れる。
- 世界基準のビーチとして認証。→対外的に証明できる。
- 観光客が訪れ、地域経済が活性化。→ブランド化。
- ・ 市民の愛着と誇りが生まれて運動が継続する。
- →持続可能なまちづくりが可能に。「環境」「経済」「社会」の調和、SDGs にも。

トークセッション

Q&A

- **Q1**.由比ガ浜で BF の認証を取って、手ごたえ、その後海が変わったなどあれば教えてほしい。 A.2016 年に取得した後に、県がバリアフリーの、海につながるスロープを設置してくれた。BF に取り組む自治体の浜辺ということで、県としてもしっかりと取組み、動いてくれたことが大きな効果と考える。
- **Q2.**ごみを集めるのに AI の活用をしたり、他分野との交流をする中で新たな動きが生まれていると聞く。ビーチで働く人たちの仕事の創出、あるいは環境学習の場としての海辺の提供など様々な波及効果が生まれていると聞くがどうか。

A.環境教育の面で、湘南 VISION 大学という海の市民大学を立ち上げた。『海をもっと楽しもう』をテーマに、誰もが先生、生徒になることができる海に特化した大学で、先生は自分の大好きな海の知識を生かした授業を開催し、授業料の1割を湘南ビジョン研究所に寄付してもらい、残りの9割はお金をもらう仕組みを作った。2018年度からスタートし、4年間で153講座開催、合計4,904人の方が受講してくれている。

Q3.江ノ島の辺りは、海の家など既得権益のある、古い体質の海水浴場で、年間 100 万人来ても、その教育効果は中々期待できなかった。新しい価値基準である BF、欧米の認証システムを、元々既得権益の海でやっている固まった団体に提案していく中での苦労はなかったか。

A.それぞれの海でキーパーソンがそれぞれいる。同じ湘南エリアでも、茅ヶ崎と藤沢と鎌倉では誰に対して話すかで全く違うアプローチが必要。やり方を間違えると見向きもされなくなる中で、一人一人と会って対話を重ねながら、それぞれの地域で感じている課題を BF 取得によりどう解決できるか丁寧に説明して理解してもらった。申請主体である行政や政治家の方など多方面の力も使い進めた。

・ 湘南という地域性、声がけの難しさの話があったが、千葉では、海の方を皆が向いていない地域 もあり、海ごみ問題など課題がある中で、地域ごとに BF 取得の方法はいろんなやり方があると 感じた。(神保)

Q4.国際セイルトレーニング協会(STI: 英国)では各国のセイルトレーニング帆船に対して、STIとFEEとのオリジナルスキームによる BF 認証取得を推奨しており、帆船「みらいへ」でも来年認証取得に向けて活動を行う予定。マリーナのボートやヨットへの普及についての課題等についてどのようなことが想定されるか。

A.船舶の BF 取得は前例がなく、湘南ビジョン研究所でもまだ情報がない。課題としては、船舶 事業者と繋がるネットワークが今までなかった。船舶だとどこにアプローチすればいいかツテが なかったので、今後一緒に取り組んでいければと思う。

Q5.FEE が外れると聞いたが。

A.今は過渡期で FEE が認証団体から変わる予定。

Q6.海水浴場ではなく、漂着ゴミが多いビーチでも BF 取得は可能か?サスティナブルなビーチ にしたい。

A.湘南エリアのビーチで取得したが、日本海側などの漂着ごみが多いビーチだと課題や状況も異なってくると思うが、全国の5地域で、日本海側だと福井県若狭和田海水浴場でもBF認証を取得している。BFを取得しようとするビーチがどこまで整備されているかで経費も変わるので、

「こういうところなら取得できる」とは中々言い難いが、対策を練っていけば取れないことはないと思うので、ぜひチャレンジされるのであればお手伝いさせていただきたい。BF は各ビーチが持つ課題解決の手段。例えば千葉県山武市の本須賀海水浴場では、東日本大震災以降震災で激減してしまった海水浴客を取り戻すため、福井県は高浜原発があり海のブランドイメージを高めるため、神戸市の須磨海水浴場は湘南と同じく家族にも優しいビーチにしたいという思いを持って取り組んでいる。湘南ビジョン研究所では、それぞれの課題を取りまとめて BF サミットを毎年開催している。

■セッション③ 16:00「海辺再生の新たな潮流開かれた海辺を目指した連携」

Guest: (一社)竹芝タウンデザイン事務局 髙橋愛美様、

志田内海(株)代表取締役 会長/ NPO 法人あおもりみなとクラブ 理事 志田崇様

コーディネーター: CNAC 千足理事

◆高橋様ご発表「竹芝干潟での取り組み」

- 1) WATERS Takeshiba のご紹介
- ・ JR 東日本で複合施設ウォーターズ竹芝のタウンマネジメントを担当している。
- 干潟と船着場は2020年6月、7月に供用開始した。
- ・ 社宅やホテル跡地を開発。
- 2) (一社)竹芝タウンデザインとは
- ・ 地域連携、水辺利活用、イベントなどウォーターズ竹芝を中心とした利活用を上げていく取組を行う。具体的には船着き場の運営など。
- ・ 干潟の利活用については、環境再生・学習の場づくり、環境教育を軸として活動している。
- 3) 竹芝干潟
- ・ 港湾ではなく、汐留川という港区が管理する2級河川の上に干潟を造成。
- ・ 2017 年から、供用を開始した 2020 年まで実証実験を行い、生物調査も 2017 年から干潟前面で 続けている。東京都の準絶滅危惧種や鳥類も見られ、生態系が豊かなところ。
- ・ 平成 23 年に施行された「都市及び地域の再生等のために利用する施設に係る占用の特例」を適用 し、(一社) 竹芝エリアマネジメントが竹芝地区の合意を取りながら河川占用許可を受け、JR 東日 本が干潟と船着場を整備。
- ・ 河川占用の目的は、「舟運の活性化」「環境再生・学習の場づくり」「賑わいの創出」等 竹芝地区の 利便性、魅力向上を図るため。
- ・ (一社)竹芝エリアマネジメントが港区から河川占用を受けて、施設設置者として JR 東日本が整備。 占用期間は 10 年間(2030 年 3 末まで)
- 舟運実験への協力、海洋大や芝商業高校との連携。
- ・ 船着場・干潟整備のスキーム

【河川管理者】港区→(河川占用許可)→【河川専用者】 (一社)竹芝エリアマネジメント(都市再生推進法人)→(施設設置許可)→【桟橋等設置者】JR 東日本→(運営委託)→【桟橋等運営者】(一社)竹芝タウンデザイン

- 4) 竹芝干潟の取り組み
- ・ ビジョン:竹芝地区の利用者の利便性向上と水に親しむ体験機会の創出
- ・ 環境再生・学習の場づくり
 - 【例】オープンディの実施:安全面から普段は入れない干潟を一般の方に公開し、生き物観察などを行う。竹芝干潟アドバイザリーボードの体制で運営。
- ・ 幅 23m の小さい干潟で、ゾーニングをして環境再生のモニタリングを実施している。

・ 干潟部(高校生)/干潟マイスター講座(一般対象)/干潟シンポジウム(毎年3月実施)/ハゼ 釣り体験/干潟のごみ拾い など

◆志田様ご発表「あおもり駅前ビーチプロジェクト これまでとこれから」

- ・ あおもり駅前ビーチは青森港のベイエリア、中心市街地近くに位置する。
- ・ 青函連絡性の元発着所を活用し、県が 2014-2015 年に、「人のにぎわう海辺」「生物生息・生育場」 の再生・創出のための「青森港賑わいと潤いのある親水空間事業」を発足。平成 24 年、25 年に旧 青函連絡船第一岸壁に小規模ながら干潟を造成した。
- ・ 国交省と青森県が 2013-2014 年に干潟整備の検討委員会を発足。2014-2015 年には青森港ビジョンを示し、港湾計画が改定され干潟整備が明記された。
- ・ 大型クルーズ客船寄港に対応するため、本港地区西防波堤において岸壁の延伸と防波堤撤去の工事が行われ、その発生材がビーチの埋立材に転用される。
- 青森県(事業主体)が「魚がすまう砂浜をつくろう!」をキャッチフレーズに市民を巻き込んだプロジェクトを実施。プロジェクト監修として木村尚(NPO法人海辺つくり研究会)氏、市民活動協力を得て、NPO法人あおもり若者プロジェクトクリエイトと連携して活動している。
- ・ 若い人と海辺を語るワークショップ「海辺の未来を創造しよう」
- ・ 青森港にぎわい拠点創出・人工海浜管理事業者募集(2020.8) 来訪者の便益機能を有するにぎわい拠点施設を事業用地に設置・管理運営し、専業用地や人工海浜の管理、環境保全にかかるイベントを実施する民間事業者を募集。県の事業用地を無償で貸すので、その代わりに新しくできるあおもり駅前ビーチのごみ回収、危ないことをしている人への注意喚起を担う事業者を募集した。責任は県に。事業用地では、収益事業が可能。
- 青森港にぎわい拠点創出・人工海浜管理事業(2021.2 協定締結)
 事業者:「TEAM CISOLA チームシソラ」採択(◎NPO 法人あおもりみなとクラブ/志田内海(株)/(株)クロックアップ/NPO 法人若者プロジェクト クリエイト)
- ・ ホステル、レストラン、マルシェ、レストラン、スクール(海のことを教える)など
- ・ コロナでホステル建設は困難な中、CISOLA管理棟(カフェ・トイレ付)を建てた。※開業前
- 2021.7 ビーチオープン。シソラとして1週間ほどシーカヤック乗船体験を実施。
- ・ アマモ、ペットボトルごみの漂着 地元高校生、市民ボランティアの協力
- ・ ビーチの活用:ランタンを飛ばしてイメージ UP(商工会青年部)/ビーチヨガ/BBQ など
- ・ 砂浜を作ることで多くの生物も棲むように。
- 「青森セブンの海の森」事業に係る連携に関する協定締結(2021.10)

青森市・ (一社)セブン-イレブン記念財団・NPO 法人あおもりみなとクラブによる。海辺の保全と地域活性化に向けた取組。アマモの種まき等。

- ・ 令和4年1月8日(土)・9日(日)全国アマモサミット2021in あおもり開催予定
- ブルーカーボンの取り組みも進めていきたい。

トークセッション

Q&A 高橋T 志田S

Q1.T→S:市民の方が自然とビーチを使うようになったことが羨ましい。安全管理上、竹芝干潟 は通常開いていない。誰でも自由に過ごせる空間があるのは羨ましいが、安全管理はどのように 行っているのか。

A.ビーチは遊泳禁止になっている。海水浴場としては解放していない。遊泳禁止の看板もあり、 火気厳禁なども記載されている。遊泳している人を見つけた場合は、管理棟のスピーカーで注意 喚起を行う。管理者は青森県なので、対応が難しい場合は県に振る。ごみ拾いと注意喚起までが 範疇。

Q2.S→T:整備が民間で占用も?

A.占用は港区からエリマネが受けて JR 東日本が桟橋等作って良いと許可を得て作っている。

Q3.S→T: 青森でもプログラムで海の勉強会などをやっているが、干潟マイスター見習いたい。A.マイスター講座のマニュアル等はまだ整備していない。干潟を造成したからには継続して運営していかないといけないが、自分たちだけでは大変。竹芝地区の方々に親しんでいただくために作っているので、市民巻き込み型で、干潟を作って良くする大義名分があり、「干潟マイスター講座」と講座の形を取った。今は初級編で、今後中級編、上級編と進めていきたい。

→管理棟の中に公共的な施設としてトイレを設けたりしているが、自分たちだけの管理は難しいと感じている。事業用地で収益事業をしていいという話だが、コロナ禍ではレストラン等営業が難しい状況。管理運営をしていく難しさを実感しているところ。

Q4.竹芝も青森も市民から愛されている感じがあり良い。竹芝の環境再生では生き物が戻ってくることについて、生物層の変化を記録し、公開しているか。

A. T定期的に生物調査をしてデータ化している。公開はまだしていない。課題として考えている。 ビジョンとミッションの話で、日ごろの活動がミッションに届いているか、社会に対してどうい うインパクトを出せているか、ブレイクダウンして、活かして市民の方に理解していただきたい と思い今準備している。

Sアマモに関しては定期的に調査をしてマッピングしている。データを積み上げているところで 定性的な情報のみ。生き物に関しては、定性的な記録で月に1度カメラを設置し魚種の確認、2 か月に一度定置網調査をしている。増えたのか、分析はこれからの課題。ブルーカーボン申請時 に出せるデータにはなると考える。

Q5.ビーチに対する率直な市民のコメントはどのようなものがあるか。嬉しいコメント、困るコメント、両方教えてほしい。

A.S 市民の方が来た時にゴミがあると嫌そうな感じを受ける。SNS(インスタグラム)でビーチの状況を発信しているが、低気圧が来てごみが多い時は対処にどうしても1~2日かかり管理者への批判が出る。批判する人は逆に興味を持ってくれているので一緒に活動していければと前向きに捉えている。ビーチでごみを集めていると、ジョギングや犬の散歩中の方に声を掛けられて、新たなコミュニティができて、海辺は人の輪をつなげるな、と実感している。

Q6.PR 戦略としてどんな媒体を使っているか。または使う予定か。

A.T 干潟造成時、JR 東日本としてミズベリング竹芝を立ち上げて発信している。本体のミズベリングとも連携して情報発信をしている。また、ウォーターズ竹芝としてプレスや日頃 SNS や HP から発信している。こういう人に来てもらいたいというターゲットリーチまではなかなか戦略立ててはできていない。

S インスタグラムで発信をしている。様々な企画をしているが、人を集めることに今の時勢もあり発信していいのか悩むところもある。隣に A-factory という JR の商業施設があるので、あおもり駅前なのもあり、電車で来る人も多いので、JR 東日本と一緒に PR していければ。

Q7.干潟・海岸を維持するために海岸が削られない工夫や砂の補填はしているのか。

A.T 造成から1年が経ち、砂の流出は目視でもわかる程度にある。年間2回まで砂の補充の予定があり、どれだけの砂が減り、それが盛土が下がっているのか砂が流出しているからなのか測定して、今後の調査により砂の搬入を行う。

S 砂の管理については、陸上の方に押し付けられている、盛り上がっている感じがする。海中部 分の砂がどうなっているか気になるが測量などはしていないので、管理者である県と測量につい て相談しながら今後補填をしていきたい。

■まとめ

スピーカー:NPO 法人海に学ぶ体験活動協議会 代表理事 三好利和

今、求められる海辺の体験活動として。

湘南ではビーチの存在意義をブルーフラッグ認証を取ることで高めて、その地域の特色にしたいと

いう片山さんたちの想いが行政を動かし、そこに地域の方を取り込まれている取組みで、今まであった ビーチをさらに良くしようという想いを感じられた。

竹芝や青森では、駅前や都心のそんなところに、というところに干潟やビーチを作ってしまった、 また、そこにビーチを作るという発想が生まれるのも今だからと感じた。元々何もなかった場所に海辺 に親しめる場所を新しく作った竹芝、青森。今後益々地域の中で活用されて親しめる場になれば。

ブルーカーボンに関しては、青森の話と繋がっており、造成したビーチにアマモ場がさらに増えた。 今地球温暖化の中でブルーカーボンとして役割を果たしていけば、地球が良くなっていく。ブルーカー ボンの取組みはここ数年ということだが、既存のエリア、また新しいエリアでの活動で、日本で実際に 動いているのは大切と実感した。

午前中の CNAC の役員会で出たキーワードの一つに連携が今後必要、とあったが、国ができること と、地域ができることがあり、そこをつなげていければ。

湘南の話でもあったが、地域で人のつながりを作るのはどこでもとても大変で苦労がある。行政や 企業との連携もあり、新たな仕組み、取組、動きができていく。今回の「今、求められる海辺の体験活 動~浅瀬・ビーチ・干潟から学び、つながる~」というテーマに合う発表を皆さんからいただいた。

参加いただいた方はぜひ今日の話を聞いて終わるのではなく、自分の身近で海辺の体験活動に限らず何らかの行動を起こしていってほしい。

■閉会の挨拶

スピーカー: NPO 法人 海に学ぶ体験活動協議会 副代表理事 小池潔

個人的にも非常に楽しめた。第一部、ブルーカーボン、第二部、ブルーフラッグ、第三部も青森みなとクラブの青ということで、青繋がりということで、いつまでも皆さんと青く美しい海を楽しめればと思う。

関係者が交流し、知見を深めて連携することが大事だと改めて認識した。その場としての CNAC がその一翼を担っていくよう頑張れればと背中を押された。ご登壇の皆様、ご祝辞をいただいた皆様、コーディネーター、コメンテーター、参加していただいた皆様、スタッフの皆様、今日はありがとうございました。今後ともよろしくお願いいたします。



参加者の皆さんと・・・

(了)