

茅ヶ崎海岸グランドプラン推進会議の概要

1 日 時	平成18年4月15日（土）18：00～ 21：20
2 場 所	茅ヶ崎市役所分庁舎D会議室
3 出席委員	荒井三七雄、岩本えり子、折原清、片岡弘、亀山計次、新谷雅之、大坊裕、高橋一紀、益永律子、山口洋一郎、山本泰然
4 傍聴人数	10名
5 事務局出席者	市企画調整課長、課長補佐、担当者、市海浜課課長補佐
6 会議次第	<ol style="list-style-type: none"> 1 対象地域の課題について 2 計画コンセプトの検討について 3 まちづくりの目標について 4 タスクフォース（事業推進チーム）への参加について 5 その他
7 会議の概要	<p>①傍聴者より、会議を録音すること及びその録音内容を傍聴者のホームページで公開することについて、②事務局より委員名簿をホームページで公開することについて、それぞれ推進会議に確認を求めたところ、そのとおりに了解された。</p> <p>1 対象地区の課題について はじめに、前回（第1回）資料の訂正のお願い。B地区の面積については確認する。 資料1は前回の会議で、今回までに調査することとなった項目。 「1漁獲量及び漁業従事者の推移について」。「漁獲量」と「陸揚量」、「水揚量」は同じこと。平成元年以降を資料とした。属人陸揚量とは、茅ヶ崎市の漁業従事者の漁獲量をいい、属地陸揚量とは、茅ヶ崎市に陸揚げされた漁獲量で、それぞれ年によって差がある。漁業従事者は減少傾向にあるが、世代交代は進んでいるということである。</p> <p>漁獲量はこのとおりに減ってきているのか（ジリ貧）、それとも気象等の自然現象などがあるのか？ →両方の要因がある。</p> <p>「2登録漁船の推移について」。数は減少傾向にあるが、前回</p>

の資料にもあるとおり、規模（大きさ、トン数）は大きくなっている。遊魚兼業漁船は一般の人を乗せてもよい漁船で、数は内数。

「3 海岸保全区域と漁港区域の違いについて」。海岸保全区域は、海岸法に基づくもの、漁港区域は、漁港漁場整備法に基づくもの。海岸保全区域は、津波などの海水又は地盤の変動による被害から海岸を防護し、国土の保全に資するために知事が指定した海岸の区域で、区域の指定は昭和36年に神奈川県が指定している。茅ヶ崎市の場合、管理者が二つに分かれていて漁港区域と重複する区域は茅ヶ崎市長が管理者で、その他の区域は県知事になっている。区域内の行為に制限がかかり、管理者の許可が必要になる。土砂の採取、施設の新設、土砂の掘削、盛土等であるが、適用除外がある。漁港区域については、漁港漁場整備の総合的かつ計画的な推進、漁港の適正な維持管理及び漁村の振興を行うため、市町村長が関係地方公共団体の意見を聴いて指定した区域で、漁港を整備する上で定める区域である。昭和26年に区域の指定があり、管理者は市長である。行為は、公共空地において工作物の建設等、土砂の採取、土地の掘削、盛土のほか、土地の一部占用について管理者の許可が必要という制限がある。漁港区域の見直しは、国道134号の北側の土地利用が変わってきていることから見直しの対象にならないか、海岸保全区域は国道134号の拡幅にあわせて区域が国道内に入ったりして、見直しをするという意見があるようだ。海岸保全区域は、県と市が管理するところがあり、それぞれ境界を持っているので、見直しをするとしても協議・調整していかなければならない。

見直しの対象は、国道134号の拡幅部分か？A地区の払い下げを受けるところも対象になるのか？

→一部民地が入っているが、その辺も含めて協議することになる。

このまま海岸保全区域として指定するのか、見直すのか検討の対象となる。

A地区が対象になるということか？

→A地区だけでなくB地区も両方である。ともに海岸保全区域に含まれている。

海岸保全区域の見直しは、どういう場で、どういうスケジュールで検討されるのか？

→国道134号の拡幅が終了してから、県と調整していく。

事業の完了はいつか？

→今年度末。協議がいつからというのは明確にはわからない。

行政の内部で行うのか。この区域をどうするのかという議論をしている状態で、市民が海岸保全区域とのかかわりに強い見方をしている。そういう人との議論が用意されているのか。それとも突然「こうなりました」と示されるものなのか？

→県と市が調整しながらということ。海岸保全区域の見直しは行政が責任を持って行うものであるが、この会議での議論を踏まえて検討することもある。

海岸保全区域の目的に照らし合わせると、国道134号が防潮堤になっているという認識があり、見直しがなぜ必要なのかよくわからない。

→国道134号が拡幅されると、保全区域が国道の中に入ってくるので、新しく線引きするもの。

拡幅の後で道路の境界線の微調整をするということであれば理解できるが、A地区B地区の海側が境界線に変わるということもありうるということであれば、海岸保全区域の目的からすればいかがなものか。こういう議論が、閉ざされたところで行われているのか。

→国道134号の拡幅によって、境界のエリアを見直すことが目的としてあって、それにあわせてA地区B地区についてこのままでいいのかという議論は可能性としてはあるだろうが、協議して方向性を考えていく部分である。閉じた議論ではなく、地権者やこのプランを含めての協議・議論になるものと考えている。

この会議の進行速度からすれば、海岸保全区域の見直しのスケジュールは後になるから、海岸保全区域であるという前提で進めていいのではないか。

「4 漁港周辺地区の道路整備について」。旧フィッシュセンター南側や漁港背後地の道路計画については、漁港背後地の生活基盤整備及び国道134号からの交通循環のため道路の整備をするというもの。交通機動隊のところから旧フィッシュセンター西側を境界に、東側は県が整備し、西側のA地区の部分は市が整備する。県の整備はほぼ終了しているが、市のほうはこれから整備する。サイクリング道路は、6メートル道路の南側に沿って併設する。

これはどういう計画なのか？都市計画決定されたのか？

→都市計画決定ではない。区画道路である。漁港背後地の払い下げに向け現状の通路を整備している道路である。県の整備分は、国道134号から入ってくる車を巡回する道路で、公道として、県のから市へ移管されていると聞いている。

一般車が入ってくることは許されるのか？

→許される。

サイクリング道路は6メートル道路の南側に沿って東側に伸びているわけだが、どこまで伸びるのか。

→グランドホテルの下まで。

石畳みたいな道に花壇を作って、そういう形態で作っていくのか？東側（グランドホテル下のさらに東側）までいくのか？実際に作っている。これは県か？この計画について聞きたいときはどこへ行くのか？

→藤沢土木事務所のなぎさ港湾部である。

次回までにサイクリング道路の計画をまとめてきてほしい。

現在の計画がデータ図面化されていない。県市が集めてデータ化してほしい。無理なのかな？

→グランドプラン策定作業の中で対応する。

なぎさプランで、2メートルの木・財産を切って、県及びなぎさプランはどういう補填をするのか、聞いてみたい。このグランドプランでは、そのあたりを明確にしておく必要があるのではないか。

→グランドプランをまとめるにあたっては、県で整備することも入れた図面を作っていくものでなければいけないと考えている。東側のサイクリング道路がどうなるのかについては、県に確認する。

「5海水浴場客と気象との関係について」。海水浴場客と7～8月の平均気温、晴日数割合、降水量に顕著な関連性は見受けられないが、平成5年と平成15年にあるように、著しく海水浴場客が減っている年の平均気温は低く、晴れの日数も割合が小さく、降水量も多くなっている。茅ヶ崎市の季節ごとの日帰り客につい

て前回の会議で質問があったが、市産業振興課ではデータがなく、不明である。

「6 茅ヶ崎西浜駐車場の利用状況について」。13年度から減少傾向にある。5月～9月の利用が多く、8月がピークになっている。

魚市場の件について。漁港整備構想の中では漁港の背後地に魚市場が位置づけられていたが、漁獲量が少ないために国庫補助対象外になるということであり、財政的な点で整備することが厳しい。市が整備して、民間が使うということも、単費になるのでこれも厳しいということがあり、計画の実現が困難になっている。国庫補助の基準は、次回までにメールか、その他の方法で・・・。

漁獲量等をどう判断するかということ。資料1の1によれば、平成10年に1000トンを超える陸揚げ量があったのに今ではその十分の一を下回ることになり、これをどう捉えるのかということ。これによれば卸機能はないと読めるが、ほかの人はどう思うのか？この地域の土地利用をどうするのかという議論につながっていく。違った発想で土地利用を考えなければいけない。そのあたりのコメントがないので、漁業関係者とのディスカッションをしたいという意見も出ている。

国庫補助とともに許可についても調べてほしい。フィッシャマンズワーフ的なものを考えた時に、ほとんどはここであがった物を売るのではなく、他から持ってきたものを売るということになる。経済性さえあれば形になるが、許可が出ないということになると話にならない。

→海浜国有地で、漁港区域の場合、国の補助メニューに対して市ができることに許可していくことが一般的で、対象からはずして市が単費でやったらどうかということは、具体的な事例があれば国に照会することは可能である。漁港の背後地は、漁業施設用地として整備するという事になっている。

漁業施設に魚市場は入るのか？

→縛りがあるが入る。どこまで観光的なところを加味したものが許可になるか。整備した事業費に見合った効果があるかということになる。

生産市場と消費市場があるが、茅ヶ崎のは完全に消費市場にな

っている。今回、海に作ろうということになると微々たるものであるが、ゼロではないし、シラス漁はかなりあると聞いている。消費市場として機能しないはずはない。茅ヶ崎周辺にはこの市場からかなり配送されている。観光市場ではなく消費市場としてやっていくと思う。漁港市場がこの区域のイメージをアップさせるキーになるのではないか。障害がないのであれば、その方向をぜひ探りたい。

前回津波の話があったが、関東大震災のとき茅ヶ崎はどうだったのか？

→海にはなかったが、川に水が上がったと聞いている。津波に対する対策は大丈夫だと聞いている。防災対策課では見直しをすると聞いている。

国道134号で守るということであれば、その下に施設を作るということになるとそれに対して責任が発生すると感じていた。鎌倉では、大仏あたりまでの事例があったらしい。

関東大震災時は、海の異変はあったらしいが、津波はそれほどなく、小出川にあがったという話がある。平塚では、海が200メートルぐらい沖に海が退き、四之宮あたりまで上がったという記述を読んだことがある。片瀬あたりはやられた。元禄の地震はすごかったというが、波高は高いところ低いところがあり、茅ヶ崎がどうだったかはわからない。地質学者や地震学者に聞くと国道134号を越えないわけがない、過去越えていたはずだといっている。市・県の防災は4つぐらいの地震を想定し、津波がどれくらいなのかシュミレーションしている。国道134号を超えないといっているが、それ以外の津波が来たら想定外の話になる。チリのような遠地津波が来れば、想定外ということになる。

市が漁獲量のこと、資源保護のこと等について戦略的に行っていることがあるか。本格的、科学的に決めているのか。

→シラス漁は、漁業者が自主的に決めて獲らない時期を決めている。科学的ではない。

フィッシャーマンズワープをやるということになれば、獲るということではなく、魚を飼育することなどができる。そういうことに触れざるを得ないだろう。

漁港がコンクリートで作られていることは、漁獲高の問題以外に茅ヶ崎海岸の浸食のことと関わってくる。前回、漁港を（相模

川) 河口へ移動することによって浸食の問題を解決できないかという考え方を示したが、河口へ移動し海洋レジャーに使えるような施設にし、反映をもたらすという考え方もあると考えていただきたい。

漁港後背地の駐車場については台数が不明である。想定台数、算出根拠及び地域防災計画も調べて紹介願いたい。

市民の目線で、素朴な景観とか環境をどう求めるかという立場で意見を出したい。自然や環境を取り上げる場合、どういう見方をするのが正しいのか、それはありのままの姿が自然であるということ。ありのままの姿といっても変化しているから、どの時点の姿なのかということになるが、海岸地区は基本的には砂浜だった。それを原点にしたイメージを景観に最大限生かしていくかということを考えている。人手が加われば変わってしまい、一度変わった景観や環境は元に戻らない。茅ヶ崎海岸の浸食問題をとっても、いくら費用をかけても浸食は減らない、加速している。何百年も続いた砂浜が数十年間で浸食されたということは、その間環境を変えてきた、そういうことがたくさんある。馬入川の上流にダムがたくさんできて、砂が流れなくなった。漁港の関係でせき止められて潮の流れが変わった。自然環境を変えたことによって、どうしたらいいか議論しているが、一度手を加ええしまうと元の自然に戻らないということを実点にしてまとめていくことを考えている。

2 計画コンセプトについて

前回の議論を体系的にカテゴリー別にまとめたのが資料3で、さらに意見が出ておかまわない。

基本コンセプト・キーワードに関して5つ(市民生活主体・ローカル、継承、自然環境保全・共生、アメニティ・拠点、ヒューマンスケール)のカテゴリーがある。それに「エコソフィア」と「サイトビーイング」という考え方がある。

テーマとして出た意見は、景観、人にやさしい、交流、まちの特性アピール、環境保全・保安、共生、活性化、運営などに分けられる。

空間イメージとして、国道134号から海を見たときに引き込まれるような空間づくり、海への眺望が開かれた空間づくり、豊かな時間が消費できる空間づくり、ゆったりとした気持ちになれる空間づくりなどの意見があった。

望まれる施設として、インフラ系、観光系、複合的な要素を持

った公共施設施設系、音楽系、教育・自然系の意見があった。

都市マスタープランでは市の将来構想があつて、そこには緑のベルトとふれあい拠点とのぶつかり合いがあつて、これにより誰もが自然とのふれあいを育めるところというコンセプトでいいのではないかと考えた。それを具体的にすると、A、B地区の建物を国道134号の北側に移動できないか。住居は134号の北側に持っていきたい。漁港施設の撤去は早まっているが、実態に合わせて条件付である。海岸保全区域では低層なものにしたらどうか。交通アクセスは、(愛称)高砂通りと(愛称)サザン通りを一方通行にして、散歩道にいいのではないか。断面的に見ると、国道134号の南側は海岸保全区域であり、そこに高層建物があることは海岸保全区域の保全から考えてどうか。市が国道134号の北側を購入して代替地として北側に誘導し、集約させる。高さはある程度制限して、事業化したらどうか。南側はほとんどが官地になるから、公園化なりで住民の理解も得やすいと考える。事業者・地権者は北側で収益性の高い事業ができるということになる。南側は建てたととしても仮設的な低い建物、一時利用的な建物ならOKとする。生活の拠点は北側へ持っていく。法が現実とマッチしていないので、整理できたらいい。生態系を過去のどこかの時代に回復させるというのはどうか。私案なので意見をいただきたい。

空間のボリューム感とか、方策の議論をこれからしなければならぬが、今の説明から、南側のA地区、B地区あたりは低層建物と自然公園に、北側は高さ15メートル(4階建て)ぐらいをイメージしているということでもいいか。

→いい。

空と海のミュージアムというイメージでいる。高知県の大分町では、年に1回Tシャツアート展がある以外は、美しい砂浜がキャンパスになっている。裸足のマラソンとか砂の塊に彫刻するサンドクラフトには全国から人を集めてイベントをしたり、砂浜に策らつきょうの花見など、ちょっとしたものの見方を変えたら、新しい発見がある。アメリカの例では、ジョン・D・マッカーサービーチでは人工的なものは作らずウッドデッキが長く延びている。高齢者や障害者が海に来たときに移動できるカートが用意されている。同じくアメリカのインペリアルビーチでは、人工的なものはほとんど作らないとしている。栈橋の突端にレストランがあるが、波が高いときは波をかぶるので閉店する。自然に逆らわない形で

使わせてもらうということ。モザイクタイルで飾った子供の広場とかプロサーファーが愛用していたサーフボードによるベンチとか、デザインの工夫をしている。何も無い砂浜に全国から人口の10倍の人が集まる。何か特別な準備をするのではなく、また、特別な人でなければ参加できないのではなく、バーベキュー大会でおいしさを競うとか、子供たちが宝探しをするとかいろいろな楽しみ方をする浜がいいなと考えている。そういうことを茅ヶ崎で実施しているのが「ほのぼのビーチフェスティバル」だと思っている。

サイクリング道路の南側に石畳が引かれていて、花壇もできているが、ヘッドランドのところから漁港までボードウォークがあり、そこに仮設の店ができたり、イベントができるスペースができたりそんな浜になってほしい。何も無い砂浜がキャンパスというのは、いろんな使い方ができる。

「空に望む富士の山、沖に見えるえぼし岩、浜で遊ぶこどもたち、海を緑のキャンパスに、そそと佇む建物たちは、美しい眺めを創りだす、夜空に消えた星の光、姿を消したハマゴウよ、蘇れと風に願う、ゆったりのにびり時間は流れ、浜の調べに癒される、忘れかけてた伝統、守りたいまちの文化、次の世代に残せるもの、豊かな自然と、静かな浜辺、この田舎っぽさが、茅ヶ崎らしさ。」というイメージである。

ヘッドランドから続く散歩道でペットも一緒とか浜のカフェとあるが、B地区の市有地に暫定的な建物をというイメージでいいのか？

→いい。

基本的には、「まち全体が庭」ということ。まちに住む人にとってまち全体が快適であること。都市生活を考える仕掛けがいろいろなところに用意されているということ。それが高齢化社会に向けてもそういう仕掛けがあって、楽しく生活できるということ。茅ヶ崎は年齢が30～40代の人が多く、衣食住について考えると、衣では湘南ファッションとかアロハがあり、住では良好な景観がある。海もあれば松林もあり、古い別荘建築や富士山もそうだ。そういう景観の中に住んでいる。食といえば海の幸を味わえる。そういうことがまち全体に分散されてあるということがまち全体が庭であるということ。そういうことから、海は重要なアメニティ空間であり、市民のマリンライフ空間と位置づけている。仮設的なものの提案として、海の家やパラソル、テント、屋台村、浜降祭の店舗など、海にあるものは仮設的といえる。このスペー

スにはあってもいいものだと考える。朝市等が考えられる。ゾーンニングをしてみると、漁港のところは漁業支援ゾーンとして現在のつり宿等の店と住まいがあり、この場所は払い下げを受けて整備されればよいのではないか。その南側は、グリーンベルトとして、漁業関係者からの植栽帯がほしい意見や自然の植生もあり、住空間を囲うということ。その南側に魚市場とその駐車場を整備するもの。この部分は両側に道路があり、西側の道路は魚市場へ行くための道路であり、東側は遊魚船やマリライフを楽しむための動線となる。漁港の西側は海浜自然ゾーンとして自然植生を生かしていくべきと考える。B地区はマリライフ支援ゾーンとしてホテルとかフィッシャーマンズワープ、朝市スペースを用意したらいいのではないか。屋外ステージや地下に駐車場や倉庫など立体的に利用する。温浴施設、ブライダル施設をここに持たせることもいいだろう。この東側はスポーツ支援ゾーンとしてサイクリングステーションやサーファーのための施設、プールやスポーツジムなどがあってもいい。その南側は夏は海水浴場になるが、そのほかは祭り、イベントに使うということができる。砂浜でないところを砂浜に戻すというのは難しい。地権者のことや現実に構築されているものがあり、活性化につながるような計画にして、砂浜はきれいに残すというように考えたらどうか。

B地区のマリライフ支援ゾーンは、南側（海側）と北側（国道側）に分けるゾーンニングがあってもいいと考えるがどうか？
→南側と北側の高低差を利用して屋外ステージ的な形をイメージしている絵も考えた。県が作った道路の意図がわからない。階段状になったところから直かに砂浜に降りていけるような雰囲気がいいのではないか。

海岸のB地区をシンボルゾーンにしなければいけないと考えている。この20年、開発において「美しさ」ではなく「効率」とか「調整」という言葉が前に出てくる。茅ヶ崎海岸を開発するのに大事なものは「美」である。「美」がなくなったときに集客力が完全になくなる。そこで生まれ変わる茅ヶ崎市、市制60年を記念するテーマは「エコソフィア」であり、具体化した言葉は「美の創造」でなければならない。それを考える鍵が「エコ（環境＝未来）」と「ソフィア（人材）」で、これが海岸地区を生まれ変わらせることで、人と人間を開発する。時間軸は10年。お台場はファミリー化し、この区域の人口も4万7千人に及んでいる。今は大江戸温泉とかいろいろなイベントが来ているが、事業が早い。ヴィーナスフォートは年間1200万人ぐらい来てるがこれは不

思議だ。お台場を見ることも参考になる。時間軸を10年として経営を主眼とするとき、B地区をブランド化しない限り、A地区とその周辺への影響がなくなる。JRの南側はB地区をシンボルコアとしなければならない。B地区がどうあるべきかというフォーカスを甘く捉えることは、今の段階では現実的ではない。「美」とは、見ることと見られることの両義性の上に立っている。この概念がB地区の開発には大事だ。茅ヶ崎と茅ヶ崎海岸は主客合一の中にある価値ある海岸である。イメージとしてはすでに「選ばれた」エリアである。外部調査をやったとしても、きわめて高い尊敬とか憧れのイメージが出てくる。それを分析すると、主役は「海」で、海を見、海に見られるという相対の時空を考えると「CHIGASAKI INVITATION」(チガサキインヴィテーション)となる。波型の屋根の建物(3階建て)の上のほうはホテルで、下は「食、遊、健」であり、海から見た視点ではまさに大きなプランターがあり、プランター自体がアーティストになる。ここにステージを作り、風、太陽に強いトロピカル系のものを選ぶ。建物の中央にはドーム式の通路があり、反対側(国道134号側)からは烏帽子岩が見える、こういうものが想定できる。2、3階はホテルとし、下は「食、遊、健」とする。これに対して、市の内外からこれに適する商業経営感覚のあるものを選ぶというのが考え。広いウッドデッキに座って海を好きなように見ていただきたい。海はいつも違った表情で存在する。海ほどの役者はいない。水平線に四季、時間、物、思いを加えると千変万化の事象が現れる。それを堂々と「見よう」と訴える海岸は日本にはここしかない。海を見るためのインビテーション(招待)をシステムの中に、緑に包まれたシステムに組み入れられないか。経営の成否について、大胆な仮説であるが先進的言葉「エコソフィア」をどこかの企業が採用すると10年間は食っていける自信を持つ言葉である。「エコソフィア」の権利をわれわれが持って、マンション事業者へ売るという発想がある。マンション事業者は1者でB地区全体をカバーできない。ナショナルスポンサーを引き寄せることができる。マンション事業者が各地で開発をするときは、キーワードとして使ってもらえることができる。地域のエコロジーと人材開発が訴求点となるエコソフィアをマンション事業者が買うか買わないかは、プレゼンテーションの機会が必要である。テナントとして入る企業は最先端の企業であり、「食、遊、健」のどの分野であれ出展していることが最上のエコイメージである。B地区の開発は、お台場のテナント構成と同じく、一定の時間概念を取り入れたフレックスな構造を提案したい。グランドプランはB地区とその周辺に拡大していくが、次代の変化とリゾートエリアを構成する住居

及び街並みの変化に合わせて柔軟に構造が変わるというようにも
っていきたい。そういうことから、フレックスなモノコック構造、
変形が自在にできる事が大事。出会いと感動の空間であり、B地
区開発のキーワードは「感動」。イベント積み上げ型もこの中に
入る。感動の生産基地が大事。共生とか共有はあえて使わない。
ここにくると感動とかめぐり合いということがある。すべてエコ
ロジーがテーマでいきたい。傾斜地を使った形のものがシンボル
ゾーンとしてインパクトがある。B地区をしっかりと考えられると、
その影響はグランドプラン全体に及ぶ。

ナショナル事業者によるブランド化ということでもいいのか？
→いい。

ほのぼのビーチ茅ヶ崎は30団体が集まって、海をキーワード
にして活動している市民団体である。500人ぐらいが傘下にいる
ので、意見の統一が難しい。1990年から活動しており、特に
海岸浸食の問題に取り組んでいる。人工構造物によって弊害が出
てきたことがこの16年間の活動でわかった。基本的には何もな
い海が一番いい。ただし、身障者とかミュージシャンとかアーテ
ィストとかいろいろな方の意見も取り入れたい。車椅子で砂浜ま
でいけない方々がオーシャンビューが見たいとか必要最低限、2
2万の茅ヶ崎市民、海を使っているものだけでなく、個の所有物
ではないのでいろいろなことを考えていききたい。一回作った箱物
とか構造物は、なかなか元に戻すことができないことを学習して
きた。これを踏まえて茅ヶ崎海岸は慎重にやって行きたい。

これからのスケジュールに関して、B地区の会議が今月から始
まることから、そこに推進会議としてのコンセプト、将来像を出
していかなければならない。次回5月6日の第3回推進会議では、
コンセプトも含めて、一部ボリューム感を示して行きたいと考
えている。

コンセプト、将来像についてフリーで議論したい。

134号のレベルのB地区は、低層3階建てぐらいのものはO
Kなのか。

→空と海の公園のイメージを損なわないように、必要なものもあ
るので、何もないというより、多少はOKである。

低層の空間イメージで、出資者が出てきたときに見合うものに

なるのか次回に資料を出したい。

→国道134号の北側を含めて、高層でもいいということではなく、箱根駅伝で東側から富士山を正面にイメージしたときの景観を害さないことをいいたい。

皆さんには高層のイメージがないということはわかっているので、木造で2～3階建てのイメージでいる。

建物的なものは、南側は国道134号の脇のところに簡単な休憩ができたり、障害者のための車椅子の問題であったり、海難事故の緊急な施設、自然植生の教育の場としての利用を考えている。

高いものではなく低層でということだと思うが、国道134号を走っているときに、海が見えるところはわずかである。単純に低層にするとブラインドになってしまう。一番いい例は江ノ島の水族館である。島がほとんど見えない。単純に低層ということでは答えは十分ではない。海が見えない。

個人的には国道134号の南側には建物を作らず、北側に集約する考えに共感しているが、そんなことでは採算性が必要な事業者と一緒にやれない。それは夢物語だと所属団体から言われているので、富士山や砂浜の眺めを最低限さまたげないように低く抑えて建てるまで妥協した。マンション事業者所有地の土地を南北で分割し、ほぼ南側半分を市所有地と一体で海の公園とする。北側はB地区地権者と共同で低層建物をデザインし、雨や風が強い日に海へ来た人にも海が眺めるレストランなどがあってもいいというのが所属団体代表としての考えである。

建築デザインの問題がある。

大きな津波が来たときに、建物が防御する可能性も考えなければならぬ。単なる高さだけではなく、建物が持つ高さを防御とする。県単位になってくるとそういう発想がこれから出てくる。「美」との兼ね合いだと思う。厳島神社は、台風が来ればボロボロなるのに、強い柔構造をとっている。ここも柔構造を備えて大きなものが来たときに防御できるそういう考え方もある。
→海岸保全区域とセットで、国道134号の北側に委ねるという考え方もあるのではないか。

国道134号の南側の容積を北側に置き換えるということは現

実性があるのか？時間の制約の中でそこまでのことができるのか？アイデアとして悪くはないが、まとまるのかどうか。

→現実ありきではない。10～20年先の理想を持ってやりたい。その目標をもって、5年後はどうするのかということ。一気にいけるとは思っていないが、理想は持っていたい。

「北側」の意見に反対の人はいないと思うが、ナポレオンやヒトラーが現れたら北側を買って……。オーストラリアのゴールドコーストは40キロメートルあるが、ほとんど水際である。それが最終的には防御するという発想である。理想は大事であるが、それは40～50年プランである。

事業論からすると、国道134号の北側のファミリーレストランのエリアにマンションのショールームができたが、その地権者の意向が重要になってくる。市で接触できるか？

→国道134号の南側と北側を一体として事業区域を設定し、容積率を中で動かすことをメニューとして事業協力がありえるかということ打診することか？

→この話は竹光ではなく真剣の話でないはずい。

国道134号の南側の容積を落とす場合にその容積をどうするかということ。北側に代替地を用意するというのは、南側を市が購入するという話になる、これは長期的なことになるし財政的には道のりが長い。北側のエリアを含むことで容積を転換して、一体としてやるとメリハリがつくのではないかということか？

→国道134号の南側の地権者が共同的にどう展開するか、容積をフルに活用したいが3階建てぐらいで、公開空地を取りたいとなると、有効容積率が100%になる。この使えない100%を北側へ移していくという絵を描くものひとつといえる。

国道134号の南側にあるものを北側に持っていく話の元にあるものは、海岸の自然を再生することと理解している。海岸地域を将来に向かってどうしていくかということの基本はなくてはならない。

→国道134号の南側は、公が利用するというイメージである。

どう長期的に考えるのか。

→10～20年ではなく2～3年の期間で考えるとき、市の財政を投入して、国道134号の南側を市・県の所有する空間にして、どう展開するのかということと、今いる民間地権者の了解

を得ながらイメージに近づけていくかという点の選択である。

結局、時間軸の問題だ。ずーと走っているドライバーがどこかで休みたいというのが圧倒的な声である。本当の集客やお金を落としてくれるのはドライバーだと思う。どこを駐車場にするかということが一番考えた。B地区のフロントには駐車場は存在しない。逆に言えば、もっと南側へ行くのか、今の駐車場へ行くのか、シーサイドパレスマンションの北側へ行くのか、そういうところを活用する。パーキングの思い入れ、つらさ、歩いたねとか、遠いねというものは集客性には不便である。アメリカの場合はすべて駐車場から発想する。ハワイでもゴールドコーストでも、海があつて、道路があつて、ビルがある。そのビルが吸収している。

駐車場から自転車に乗り換えるとか、茅ヶ崎全体のまちづくりのあり方、交通のあり方も含めて、ひとつの事例としてもいいのではないか。

浜降祭のときは、西浜駐車場はバスで一杯になる。そういう大収容量の駐車場は必要だ。それが普段どうなのかという問題がある。

北側のレストランの件であるが、どういう話の仕方をするのか難しいと思うが、推進会議で接触が必要であるということであれば検討する。

グランドプランの時間軸のことだが、コンセプトとか将来像は20～30年後のイメージになる。今回の計画では段階に応じて処理しなければならない部分がある。コンセプトに合わないところは壊すべきだとなってしまうと現実的なものではなくなる。ある段階は修正しながら現在のものを部分的に変えていくことが必要。B地区は、容積の点でコンセプトにあったものを提案するのであれば事業方策メニューをあわせて提案しないと地権者との協議に入っていけないのではないか。容積の転換については調査する。B地区に関しては事業面で説得性のあるものをイメージして話を持っていかなければならないと思う。

地区計画制度は、容積の転換を担保する最大のよりどころになっているはずだ。地区計画のエリアの拡大は、メニューとしてあるかもしれない。国道134号の北側に同様のマンションということで利用できるかという疑問なところがある。

市が積極的に入っていけるか、買うということだが、そのメニューもある。

北側というと政治的な問題が先にある。震災や地震の天変地異ならあるが、普通的时候は相当な状況がある。3万1千の声の中に、南側は何も作るな、北側に移せということが政治的に作り上げられれば、移さざるを得ないし、移すだけの力になる。政治的な問題だ。課題は、マンション事業者に対する現実的な答え、妥協ではない。茨城大学の教授は、環境をよくすることは絶対無理だ、悪化するだけだと言っている。今ある中で人間が知恵を絞ってプロテクトするしかない。そのこのところの線引きだと思う。

政治的といったが、事業性はB地区で本当に成り立つのか。だから国道134号の北側を巻き込まないと成り立たないと思う。

松林より高くしないということで、(パシフィックホテル跡地の) マンションの中は、やしの木を植えたりしてアメリカという感じがする。居住の場合はそれでいい。商業性を考えたとき、海とダイレクトにコンタクトできるというのは最大の商業性だと思う。

空間利用がどれくらいできるかという試算はできる。とんでもない家賃が取れるわけではないし。ビジネスをどういうコンセプトで考えるか、公共性の部分がどれくらいで民間の部分がどれくらいかわればすぐに出る。空論をいってもしようがないので、どれくらいの空間を使っても差し支えないのかそれを知りたい。それが出ると話が変わってくるかもしれない。

あの場所がビジネスとして必要なのか？

→ビジネスとして必要ということではなく、マンション事業者が買収に要した費用をどう回収するかということ。

回収しなければいけないというテーブルがあると話しが違ってくる。理想論とか出ているが、スタートラインがわからない。

推進会議の目的が人それぞれ違っている。いままで茅ヶ崎海岸の汚らしさは何だと訴えてきたわけで、一掃してよくするいいチャンスだと思っている。一定の期間内にこの危機からどうやって脱出するか、事業性を考えていくかという方向に重点を置いてい

るのか、グランドプラン推進会議の目的が見えていない。50年先の茅ヶ崎を考えて出す意見とマンション事業者が持っている爆弾からどうやって脱出するのかを考えている人とか、ばらばらだ。それぞれ考えを出すのは自分のがいいと思って出しているのであり、ぜんぜん接点がない。目的をピンポイントにして、足並みをそろえていかないと付いていけない。どこに向かっているのか・・・。グランドプランの位置もわからない。市議会との関係はどうなっているのか。

世界中の海を見ても、道路より南側に建物はない。ないほうがいい。そういう理想で作られた案が経済的に無理だとか物理的に無理だと言われると確かにそうかもしれないが、夢物語で語ってはいけない場づくりと考えてしまう。

今あるホテルも壊すということか。
→ないほうがいい。

今やっていることと整合しなければならない。ないほうがいいという議論でやるならば、そういう方法でやる。それは誰が決めるのか。誰も決められない。

海岸の理想像を決めるのか、今年いっぱいにはマンション事業者との妥協案を決めるのか。

法律的には、相手はすべて勝ちであるから、建てようと思えば建てられる。10～20年先はあるが、それを防ぐこの1年をしたがなかったら、何も無いのではないのか。

茅ヶ崎は自然が大事で、あの場所に目の上のこぶはほしくないということをマンション事業者が理解して工事を止まってくれた。だったら、こういう海にしたいんだということ示すことが誠意ではないのか。14階はだめだけど12階いいみたいな、そんなことは・・・。グランドプランというのは、その名の通り全体を考えて、本当の茅ヶ崎を考えるのか、それとも・・・。

今出ているものは、マンション事業者を意識したものはひとつもない。

事業性を考えたらこれしかないとかそういう意見が出ている。この会議の足並みがそろっていない。

1回目の会議のときにそれぞれ意見を聞いたが、そろそろ・・・。

こんなゆっくりしたタイミングでいいのかという感じがしている。立場が違うがこう考えるという議論は、もっと集中的に密度を上げてやらないとだめだ。そういう風に動かなければならないかという感じが出てくるのは、何回目ぐらいになるのか。国道134号南側ということがありうるのなら、これから自然に帰してテクノロジーで戦うしかない。熱海は、ものすごい砂を入れている。そういうところもあるし、そのまま自然をキープしていいのかという問題もある。バベルの塔みたいなものを持ってきて、その収益で砂を買うなんてことやっているところはいくらでもある。その金を誰が出すのか、そういう装置を作らないと自然を守れない。そういうところまで話がいくと思っている。

茅ヶ崎海岸だけを考えるのではなく、市の活性化、JRの南側の地域を含めて経済性を考えるべきだと思う。そういう経済活動を生み出す元になるこの地域には極力人工的な物はないような形で、景観を守る。そもそも景観を守るというマンション問題に始まった市民運動であるから、その原点を大事にしたい。何十年か先を見据えたグランドプランにしたい。マンション事業者を納得させるという以外の選択肢も持たざるを得ない。

隣の平塚は、道と駐車場を作って浜辺はそのままにして、夏は海水浴客を呼んでいる。人工的に見えるが計算されている。平塚は平塚のやり方がある。茅ヶ崎は空間的に例外の場所である。

会議だから、目的をはっきりしないと。何でも出し合っていたら時間の無駄だ。

グランドプランのために出し合っている。

グランドプランは何？ どういうことを考えるのか？

→考えていることが異なるから調整する。第3回目を目処に10年ぐらいの期間でこの地区のコンセプトを考え、共有する。空間のボリューム、ラフイメージをまとめる。

事業者が当該地を買って、それを何とかしようという話があったが、たとえば国道134号の北側の土地を用意して誘導する

という案もあると思うが。

→それもあるが、マンションを反対なしに建てるということはない。

マンション事業者だけでなく、いろいろなものを巻き込んで、国道134号の北側に作ることはできないか。複合的な物を考えてもらう。

今回いい機会だと思う。グランドまで含めた景観を維持できるような、地権者としても利益が出るようなものができればいいのではないか。今より悪くなることはない。低層の、たとえば海にない老人施設のデッキに世代間で集えるようなものがあってもいい。ただし、そこにはビジネスをはずすわけにはいかない。市が買ってというが、それがなければこういう会議があるのではないか。買い取るとなると市民の膨大なコンセンサスが必要で、それが得られる可能性が本当にあるのか？ビジネスとの妥協を探り、納得できるものなのかどうか、それを議論するのがこの会議ではないのか。それがダメなら、もう一度チャレンジするにはどうしたらいいかということを考えなければいけない。

国道134号の南側を市が買うのに、たとえば市債を発行するということも考えていかなければならない。

→国道134号の南側の空間ボリュームは、押さえたほうがいいということは共通してきている。それを10年間で実現していくための方策であるということになるが、何も作ってはいけないということになると市が買い上げる以外にない。10年間で買い上げるというのは不可能である。そうなるとどこまでの許容範囲の中でボリュームを下げるかということになる。ボリュームを下げるということは容積をどこかへ持っていかなければならない。事業範囲を広くして、どこかを下げるか、公的関与の中で市が容積を下げるかそういうことを含めて、空間のところどころに財政の範囲内で作っていくかという方策になると考える。グランドプランでは、空間ボリュームとしてどこまでが許容範囲で作るのかという共通認識を作るのが大きい。そのための事業方策の選択肢をを考えていくことになる。各地権者に対して10年後を言えるということではないか。

傍聴者から意見を聞いたらどうか？

→それは原則なしと認識している。

委員が聞きたいということであれば可能だ。

傍聴者から話を聞くことでいいか？

→いい。

(傍聴者の意見・要旨)

- 1 個々の理想なのかとグランドプランの目指す10～50年後なのか、マンション事業者との折衝なのかスタンスがはっきりしない。マンション事業者が環境破壊ではなく、漁港が環境破壊だ。作ったものはどうしようもないというのではなく、壊して将来どうなるかを考えたい。人間が物を作って、人間がだめになっていると考えてもらいたい。
- 2 平成22年度を目標年度とする漁港地区整備構想があり、これがグランドプランではないのか。海岸保全区域は、高波などのことで海岸保全区域を設定したのではない。国道134号は防潮堤の役割があり、当時の市政が指定したものと考えている。当時の新聞によると、砂利採取による景観利益である。それにより海水浴場組合として、その工事があると茅ヶ崎の観光がだめになるということで、昭和35年に陳情が出ている。景観利益については、国立（くにたち）の最高裁の判決がある。海岸法的前提とグランドプランは総合計画の中にあるという前提で議論されたい。
- 3 自分の所属団体にメールが全国からたくさん来る。これによるとこの浜は普通の浜ではない。戦後最も成功したロックグループのファンのエネルギーを過小評価すべきではない。景観的にはたいした浜ではないが、全国にいるファンには伝説的な空間、聖域である。この浜は茅ヶ崎だけの浜ではなく全国の人の心を動かしている。そういう価値を認めてほしい。市の財政では買えないというが、請願が議会で採択されている。
- 4 砂浜がほしい。マンションはいらない。南口がぐちゃぐちゃでも、北口が栄えていてもかまわない。

(傍聴者の意見終了)

そういう点を含めて、グランドプランは議論していいのか？

→いい。

国道134号の拡幅によって海岸保全区域が動く理由は何か？

→国道沿いに海岸保全区域の線が入っている。その線を見直さなければいけない。

道路上に線があってはいけないのか？

→見直しが必要になる。国道134号の南側に区域の設定がある。
そのままにしてもいいが・・・。

国道134号が防潮堤で、それが防御しているのであれば、その線のことだが、国道が防潮堤なのか、根拠がよくわからない。

今のままでも不都合はない。動かさなくてもいいということ。

動かさなければいけないとすれば、それが海岸保全区域の意味を表している。海岸保全区域は何をすところなのか。法律には海岸を守るための施設を作れるところとなっている。それなら道路上には作れないからということで確認した。

A地区を海岸保全区域からはずす可能性があるといった。

→はずすか残すかの意見を聞いて協議しながら検討するという
こと。

重要なのは、海岸保全区域というのは地権者の意見を反映するエリアではないということ。そのところがぐらついているので、不安になった。

海岸保全区域に住居地域が入っているところは、ここ以外にあるか？

→藤沢の片瀬あたり、市街化調整区域になっている。横須賀にあるのではないか。

現在の海岸保全区域をベースにして、考えていくことにする。
海岸保全区域のあり方も含めて。

海に行こうと思いついて、海に行く人が年間どれくらいいるのかデータがない。こういう基礎的なことが抜けている。マーケティングはいらないというが、砂がほしいその前提は何なのか。

→そういうアンケートはない。漁港周辺のアンケートを資料として提出しているが、なぜ茅ヶ崎海岸にきたのかというデータはない。市が行うアンケート調査でも過去数年、そういうものはない。

市民以外の方が海に対してどういう思いがあるのかというアン

ケートのことがあるが、4月末の湘南祭のアロハマーケットに来る人は、市外が6割と聞いている。推進会議のメンバーとそれをサポートしてくれる人でアンケートを実施するのはどうか。やるからには、使える内容にしなければならない。

→しっかり調査するとなると時間を要するので、湘南祭の2日間で、聞き取りでやってみてもいいかと思う。

実施する方向で考えることとする。

4 タスクフォース（事業推進チーム）への参加について

24日（月）にB地区の第1回目の会議があり、この推進会議でどういう議論をしているのか伝える必要がある。地権者が中心になって、共同化を含めて着地点を見つけることになる。それに対してサポートしていく役割と認識している。大人数で参加するのは避けて、少人数での参加をイメージしている。具体的には代表と副代表、計3人を考えているがどうか？

→それでいい。

A地区と市との意見交換会では、地区計画と区画道路の環境の中で生活が保全されればいいという基本的な立場なので、事業化するという意向はない。ただランドプランには興味があるので、基本的考え方が出てきたところで意見交換したいと聞いている。南側を緑化してもらいたいという意見が出た。推進会議のたたき台が出てきたところで意見を聞くということではじめてほうがいいのではないか。

今後は経済性とか採算性ということが議論になっていくと考える。

次回は5月6日（土）18:00～

アンケートの実施方法は、代表、副代表、商工会議所と相談しながら進めさせていただく。

今日は、南側の高さを押さえるということで合意した、基本的コンセプトは「自然」ということを確認した。

B地区会議では、この推進会議を尊重してほしいと強く伝えてほしい。

どういう資料を示すのか、口頭で伝えるのか、検討させてほしい。

議会はどう関わってくるのか。傍聴者に聞きたい。

→（傍聴者より）旧フィッシュセンター跡地のこと、推進会議のことを知らない議員がいる。

→関わり方は考えていない。推進会議として提案があれば聞かせていただきたい。

節目で、市から議会へ報告する必要があると思っている。

推進会議と市議会の議論の場を設けたいということであれば、設定すればいいのではないか。

市のホームページには、市で提出した資料を掲載し、その他の資料は、窓口配布する。あるいは委員個人から入手してもらうこととする。

24日の地権者の会議の公開・非公開は、地権者へ確認する。