

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5月6日（土）18：00～21：25
2 場 所	茅ヶ崎市役所分庁舎D会議室
3 出席委員	岩本えり子、折原清、片岡弘、亀山計次、新谷雅之、高橋一紀、益永律子、水沼淑子、山口洋一郎、山本泰然
4 傍聴人数	11名
5 市出席者	市企画調整課長、課長補佐、担当者、コンサルタント
6 会議次第	<ol style="list-style-type: none"> 1 B地区事業推進チーム会議の報告 2 計画コンセプト、まちづくりの目標について 3 ゾーニング、導入機能、空間形成イメージ、空間ボリュームについて 4 その他
7 会議の概要	<p>はじめに、前回の会議で宿題となっていた事項についての報告。</p> <p>①魚市場の設置の可否について 設置することは可能。ただし、漁獲高等の要因で国庫補助事業として行うことは無理。市の単独事業で行うことになる。</p> <p>②海岸保全区域の見直しについて 神奈川県の見解。国道134号の拡幅部分を対象に見直しをすることになる。ホテルやレストランの土地だったものが公の道路敷地になるため、道路法が適用されることになる。海岸保全区域と道路区域を重複して指定することも可能であるが、法律では道路法が優先的に適用される。海岸保全区域として管理・保全する前に、道路としての管理・維持が優先する。A地区払い下げ後の土地及び現在のB地区の市有地を含む民間の土地を海岸保全区域から除外することは考えていない。</p> <p>③サイクリング道路の整備計画について 神奈川県の見解。サイクリング道路は道路法による道路認定がされた道路で正式名を「国道134号自転車歩行者専用道」という。当初、幅員3mで整備したが、利用者の増加、舗装状態の悪化から、幅員4メートルで整備中。4メートルの根拠は、自転車のすれ違いで1メートルずつで計2メートル、車椅子用として1メートル、路肩1メートル、合計4メートル。茅ヶ崎漁港区域の一部を除いて整備済みである。B地区の南側及びその東側（モニ</p>

メント付近まで)は整備済みである。B地区南側に駐輪スペース、花壇を設置したが、他の場所では行わない。改修した理由は、土地の境界の土留めが壊されたり、海水浴場客の無断駐車があり、自転車歩行者専用道路としての管理に支障があったため。A地区の南側は、A地区整備にあわせて改良する予定。中海岸プール付近は未整備である、整備条件が厳しく、ルートの変更、工法を検討中で、すぐに工事が始まるわけではない。

④津波について

市防災対策課の見解。東海地震、南関東地震、神奈川県西部地震についてそれぞれ津波を想定している。その高さは、相模川の河口において東海地震で59cm、南関東地震で157cm、神奈川県西部地震で274cmであり、サイクリング道路の標高が5.1～8.4mのため、想定津波ではこれを超えないと考えている。これらの津波による人的被害、建物被害は想定していない。想定外の津波に関しては、神奈川県津波対策推進会議を県と沿岸市町村等で平成17年4月に設置して、津波の浸水について検討している。そこでの結果を受けて検討することになる。

⑤国道134号の拡幅工事について

今年度中に完成する。

⑥B地区南側の道路新設の経過について

国道134号の拡幅に伴う用地買収への条件として提示されたもの。

⑦漁港西側の駐車スペースについて

統計的なものがないので利用台数が不明であるが、規模としては普通自動車で300台～350台程度が駐車できる。

海岸保全区域ははずさないということか。

→A地区の民間への払い下げ後の土地とB地区の民間の土地(市有地を含む)を海岸保全区域からはずすことは考えていない。国道として整備され道路敷地になるところについて道路法を優先的に適用し、道路としての管理を優先させるということ。

駐車スペースは漁業組合が管理しているが、その理由は?

→誰が管理しているのか、その経緯について次回までに調べる。

サイクリング道路の中海岸プール付近は条件が厳しいというのは、浸食のことか。

→そういうことだと思う。

1 B地区事業推進チーム会議の報告

4月24日に会議があった。推進会議より資料としてこれまでの会議の経過を取りまとめたものを資料として提出した。基本コンセプト・キーワードに基いてまとめ、議論していること、自然環境・景観が重要であることを説明した。B地区の地権者から推進会議と事業推進チームについて質問があった。これに対して、「推進会議はグランドプランを策定する組織であり、事業推進チームは具体的な事業を検討する場である。両者は連携調整しながら進む」と回答があった。

推進会議での議論の進行状況に関して、高さについての議論はどうなっているのか質問があった。これに対して、「景観審議会では箱根や丹沢を越えるのはどうかという意見が多い、高さでは6～7階程度ぐらいまで。推進会議では別の観点で、茅ヶ崎の南側は15mの高さ制限があるから、それをあわせて考えれば3階程度であり、そういう意見が多い」と回答した。意見として「地権者の個々の考えは推進会議のコンセプトと一致していないところがあり、どこで折り合いをつけるのか、すり合わせをするのか」というものがあった。

各地権者の考えは、次のとおり。

- ①ホテルに関しては泊り客のことを考えれば全室オーシャンビューがいい、改装を重ねてきたが次回は10階程度で建て替えたい。
- ②将来的な土地利用計画はなく、地域に根ざした商いが必要で、茅ヶ崎のまちづくりに協力していきたい。
- ③当該地区にはマンションはだめ、高さもだめということがポイントと理解しているが、採算性を無視できない。
- ④グランドプランのコンセプトは理解できる、もともと飲食店舗であり、その方向で考えたい。

意見として、B地区の地権者が単体で事業することは難しいので共同化の可能性があるということ、一例として国道の北側へ容積移転する方法も考えられるが、そこに高層建築物ができるとその北側への問題が発生するということがあった。

地区計画に問題はないのかという質問があり、複数の人から回答があった。まとめると「事業ができないことはないが、いろいろなことを考え、その結果改正ということも考えられる。まずは地区計画の中で議論してほしい。3,000㎡の件は、地区計画ではなく用途地域の問題である」。

次回に会議は5月22日（月）に、潜在需要といろいろなシミュレーションを通じて空間ボリュームを検討したいということであった。

具体的な高さについては投げかけをし、景観的な要素だけでな

く事業性かどうかということまで踏み込んで次回の議論になるのではないか。

補足として、添田市長の時代に条例のようなものを作り、荷重のかかるものはあの場所には建てられないという話があったが、調べた結果はどうだったのか。自然を残したいという発言もあった。

→その文書を送ってもらったが、内容は海岸法の許可基準であり、法律の文書そのものであった。電話でのやり取りで、添田市長のときに、マンションが建てられないように条例化を検討したいという話があった。そのときに海岸法の話はなく、あの地区にマンションはだめだということを条例化で検討したいということであった。条例化ではなく特別用途地区や地区計画など現行の都市計画法で可能ではないのかということが可能性として広がっていった。法ではなく条例で何とかできないかという話を聞いている。特別用途地区と条例化を混同していたようだ。

マンション事業者から、新しい土地利用を検討しているという話があり、他の地権者から「何か考えているなら示してほしい」と言われたが、何も示さなかった。

高さの件に関して、推進会議では3階を目安に考えているということをお話したが、具体的に何メートルなのか、住宅だと3.5×3で10mぐらい、商業施設の場合は4.5m×3で15mぐらいになるが、どこまで許容されるのかという質問があった。これに対して、そこまでは許容できるだろうと回答した。

共同化案について議論の対象にしてもいいのか、共同化はだめなのかと投げかけたところ、そうでもないようなことだった。

2 計画コンセプト、まちづくりの目標

3 ゾーニング、導入機能、空間形成イメージ、空間ボリューム一括して議論し、次回で決定したい。

今日の会議より、コンサルタントにアドバイザーとして参加してもらおうこととした。平成16年にこの地域の特別用途地区や地区計画の可能性について市が基礎的な調査研究を行っており、この地区に関してデータを多く持っており、すぐにアドバイザーとして対応してもらえるものと考えている。

「上位関連計画における漁港周辺地区の位置付け」は諸計画から抜粋している。ちがさきさわやかプラン（後期基本計画）、茅ヶ崎都市マスタープラン、茅ヶ崎海岸トータルプラン策定調査、漁港区域整備基本構想から整理した。「漁港周辺地区の利用状況」は、緑地整備やサザンビーチへの来客、海岸でのイベント、住宅・店舗・倉庫の状況、海岸利用者の不法駐車・ごみの問題がある。これらの計画や利用状況を踏まえて漁港周辺地区の位置付けと機能をまとめると、①茅ヶ崎海岸の自然ベルトの位置付け②産業（漁業）拠点としての位置付け③市民の憩いの場としての位置付け④観光レクリエーションの拠点としての位置付けというように整理できる。これに加えて、推進会議の意見があり、キーワードとして①市民生活主体・ローカル②継承③自然環境保全・共生④アメニティ・拠点⑤ヒューマンスケールがあり、テーマとして①景観②人にやさしい③交流④まちの特性のアピール⑤環境保全・保安⑥共生⑦活性化⑧運営がある。これらを受けて、まちづくりの目標として5つぐらいをあげて整理した。①日常生活の延長線上にある市民の共有財産としての意識の醸成、都市生活の中の憩いと潤いと安らぎの空間としての「市民の庭」②海浜や緑の環境及び海・稜線ライン・島・半島など中遠景の眺望など、自然と景観の維持と次世代への継承として「自然・景観の継承」③人と自然とのふれあい・共生空間の形成、地域住民と広域からの来街者の交流の空間形成、イベント開催による交流の促進として「交流・共生」④楽しみのある非日常的空間や海浜の環境を活かしたスポーツレクリエーション空間の提供、人に優しいデザインともてなしの空間形成としての「アメニティ」⑤漁業・漁業による地場産業の振興、自然や眺遠望を活かした観光と食・買い物・宿泊等による賑わい空間の創造として「産業の活性化」。

それ以外にキーワードとして「エコソフィア」「サイトビーイング」「chigasaki invitation」「空と海のミュージアム」があげられている。基本コンセプトの枠は空欄になっているが、会議の議論で埋めてもらう。

土地利用ゾーニングの考え方であるが、基本的な考え方として「海岸部の保全と活用を図る区域」と「整備区域」を明確に分けることとし、国道134号沿道エリアと海浜エリアとする。国道134号沿道エリアは、さまざまな海浜利用者をもてなし活動を支援する施設の土地利用とし、海浜のエリアは、広大な海浜の環境を保全しつつ、有効利用する土地利用とする配置とする。

ゾーニングの案であるが、5つのまちづくりの目標と対応させている。広大な海浜の環境を保全しつつ、有効利用する土地利用に関しては、海浜自然ゾーン、マリンライフ砂浜ゾーン、魚市場

ゾーンの3つを設定した。さまざまな海浜利用者をもてなし活動を支援する施設の土地利用に関しては、漁業支援ゾーン、マリライフ支援ゾーン、スポーツ支援ゾーンの3つを設定した。

海浜自然ゾーンは、人々の潤いと安らぎの場となる緑地広場、浜降祭等のイベント利用などであり、魚市場ゾーンは、漁港に隣接する魚市場のほか、観光船、遊魚船利用者の待合所等の位置付けとした。グリーンベルトを設け、その北側は漁業支援ゾーンであり、漁業振興の支援と従事する人々の生活空間として環境の維持、つり宿海産物の加工・販売所などがある。その東側は、マリライフ支援ゾーンで、海浜の環境を活用した賑わいのある商業・滞留空間として、ホテル・レストラン・ショップ、集客性の高い施設が考えられる。その南側は、マリライフ砂浜ゾーンで、砂浜・水辺を活かしたアメニティ空間・レクリエーション空間で、湘南祭などのイベント空間のほか海水浴、マリンスポーツなどのレクリエーション空間が考えられる。その北側はスポーツ支援ゾーンで、海辺のスポーツレクリエーション活動を支援する空間として、サイクリングステーションや更衣室・シャワー、休憩所など海岸を利用する人の支援施設のほか、プール、スポーツジム等が考えられる。

B地区の空間ボリュームのイメージは3パターン作ってみた。

- ①国道134号沿いに建物を1棟作り、海側を現状のままとしたとき、段差状としたとき、スロープ状の緑地としたときである。
- ②国道を134号沿いに建物を分割して3棟作り、海が見えるようにしたもの。海側の利用は①と同じ。建物の高さはすべて14メートルで設定している。
- ③国道沿いと海側に建物を計2棟作ったもの。

①～③まで、容積、建ぺい率などは考慮しておらず、物体を単に置いただけの絵であり、精度面で正確ではない。

基本的な考え方として、地権者には土地を現物で出資してもらおう。前回までの議論で3階建ての考え方があり、地下1階地上3階で建ぺい率70%の利用に対し、テナントとして商業が80%、ホテル20%としてこの場所で得られる賃料を見ていくと、成り立つ。いろいろな手法を組み合わせなければならない。駐車場はゼロで空間を利用すると成り立つ。もう少し下げられるかもしれない。企業としての個別採算性の面積がどれくらいなのか次回までには提出できると思う。

推進会議のメンバーが国土交通省、農林水産省、財務省の担当

者を訪ねて話を聞いてきた。

海岸法について重要と思われることは、海岸の防護のことであり、海岸法の目的・趣旨に書いてある。海岸浸食を防止することであり、文言には書いてないが結果的に背後の生命財産を守ることにつながる。海岸保全区域の変更の要件については、一度指定されるとよほどのことがない限り区域変更・廃止はできない。後日回答をもらったが、これまでに変更または廃止されたことはない。

漁港法に関して、漁港区域は漁港管理者が指定できるが、区域の変更は目的に応じてできる。漁港施設に関して補助金を当てて作っているが、改築するというときに補助金の返還が発生するか聞いたら、社会資本の維持更新の観点からであれば補助金の返還はないかもしれないが、国もはっきりしない。プレジャーボートの利用については、漁船の利用が優先だが、使えないということはない。

国有財産法について、漁港地区は農林水産省の行政財産でありそれを占有している。その用途・目的が合致しなくなったときは用途廃止して普通財産として財務省管理となる。普通財産になると自由に取引できる。利用について国の他の省庁へ聞き、都道府県、市へ聞き利用がなければ、普通財産として一般競争入札になる。ただし、特別縁故者として、堅固な建物があると随意契約で払い下げが行われる。

漁港周辺地区の航空写真を1946年から比べてみた。1946年にはすでに現在のA地区に住居らしいものが見え、漁船が砂浜に置かれている。1946年を基準として砂浜の範囲を比べると、1970年ごろから東側の海水浴場の砂浜が減ってきていることがわかる。相模川の方から来ているので、漁港の突堤に砂がかかり、反対側がなくなっていることがわかる。

茅ヶ崎の漁獲高については1966年以降5年ごとのデータであるが、下がってきている。何が原因か探ってみたが、相模川にダムができたということがすぐには現れてこない。1980年ごろから漁獲高が減ってきているが、人口の急増とか水質の悪化ということが原因であると書いている本があるので、そういうことかもしれない。1991年に漁港が完成しているが、14億円もの工事費がかかっている。そのころは年間100トンの漁獲しかなくなっている。

土地利用案については事務局案があるが、それだけでは無理があるのでいろいろなものを比較したほうがいいと思いA案、B案を考えてみた。A案・B案ともに商業施設等を国道の北側へ整備

する案であり、A案とB案の違いは、A案では漁港の突堤をなくし漁港を掘り込み式にするというもの、B案は漁港を移転するもの。海岸は利用するには特殊なところであり、事務局案では防災の観点が抜けている。漁港・漁業が重要なポイントになる。

漁獲量に関して、増えるとか横ばいとか、学者的な見解を入れるべきだとは思わないか？過去からのことはわかったが、これからどうなるのか。今までの漁獲法、管理法が問題だったかもしれない。A地区を魚に関するもので開発していくことに賛成である。そうなるとう漁獲量についての検証が必要である。

茅ヶ崎の南湖から東海岸までのカラーアイデンティティーがどう変化しているかについて、明らかに新しく住んでいる雰囲気の家を見ると、イエロー、レッド、サーモンピンクなどが見えてきている。南側の居住者の感覚は、空と海と砂をイメージしてこういう色を選んでいていると感じている。コンセプトを考えると、こういうことが大事になる。

エコソフィアというコンセプトを強調して、海岸から富士山を見上げるとい感じがある。斜面をどう活かすかという事もある。世界の観光地には海があり、斜面があり、平地があり、風向がある。国道134号沿いのレストランで1時間半待って昼食をしたが、海がよく見えた。そういうものが受けるということがあり、コンクリートではなくロフト感覚がいい。仮にホテルとするならば、トロピカルな感覚がいい。どこにでもあるホテルではなく、部屋数が限られたもの。他のものと差別化する。アンダルシア風のイメージもある。木の床のレストランのイメージがあるが、斜面に緑を復活させることが課題になる。海上へのせり出し感ということもあるが、漁業の衰退とインフラがあるなら、ウッドによるステイがあってもいい。浜辺の活用＝イベントを増やすということであれば、いろいろなソフトが出てくると思う。

アメリカ・カリフォルニアのカーメル市の例がある。茅ヶ崎より小さい街である。この街が森のようにこんもり見えるのは、自然を優先しているから。道路をつくるからといって木を切らず残している。街中緑にあふれている。最初に訪ねたときから異国という感じがなく、落ち着いていた。茅ヶ崎との共通点がある。カリフォルニア州の真ん中にあるカーメル市と相模湾の真ん中にある茅ヶ崎市。両者は、風光明媚で気候が温暖、独自の文化中心に発展した。文化の発展の仕方であるが、カーメル市はもともときれいなところなので、写真家とか芸術家とか映画のロケ地として

選ばれていた。サンフランシスコの大地震により人が引越してきたが、風光明媚を好む人たちが来て、そのまま住み着いた。ボヘミアンと呼ばれる。茅ヶ崎は、漁業と保養地として発展してきた。そこまでは共通しているが、その後違っている。カーメル市は30年以上行き来しているがきれいな風景がまったく変わっていない。変わった点は、ますます自然が豊かになったこと。特性・環境を維持しながら発展しているから、観光客も年々増大している。これに対して茅ヶ崎は、無秩序に何の計画もなく勝手にいろいろ作っている。駅ビルも普通の駅ビルになり、街並みが俗化している。どこの街とも変わらない。カーメルビーチにはサイクリング道路もない。子供とタバコの吸殻を見つける遊びをやったが誰も見つけられないくらいきれいなところである。何もなく茅ヶ崎に似ている。散歩道の道路整備もしていない。余計なものは置いていない。立入禁止のサインは一言であり、どうしても必要なサインは周りの景色に配慮して溶け込むようになっている。街中は、看板は小さく、サインや色は統一するように厳しく規制されている。人工の光がないので信号や街灯はなく、夜は暗い。コンセプトは「自然と一緒に、夜は暗いもの」という生き方。郵便配達など余計な車に走ってほしくないのも、地番がない。郵便は私書箱へ取りに行く。自分の庭にあっても、直径5cm以上の木を切るのに許可がいる。ごみ散乱のもとなのでファーストフードの店は許可されない。こういうことを茅ヶ崎もまねしろというのではなく、プライドと精神はまねすべきた。自分が作りたい街だからこうしたいということ。

1972年にカリフォルニア沿岸法ができた。行政が作ったのではなく、有権者が作った。カリフォルニア州の沿岸に人口の80%が住んでいる。それとともに景観が失われていることを危惧して住民が作った。内容は、自然の生態系を守りなら公共利用の場所をなるべく多くしていく。公共のレクリエーションに役立つような土地利用は純私的な開発よりも優先させる。産業成長が可能な地域はできるだけ悪影響を緩和しながら産業を成長させる。沿岸の開発はなるべく抑制して施設の増加を最小限にし、環境保護を最大限にする。できるだけ開発を他の地域に移すようにし、良好景観、風光明媚な野生地を保護し、地形の変化を最小限にする。新しく開発を行なうときは、自然災害が増大しないようにする。地域の文化や歴史的観点から見て、重要地たとえばモンレーのような場所を保護する。

1990年のサーフ90でなぎさのシンポジウムが行われ、相模湾沿岸の13市町が共催し、このほかにアメリカ海岸保全協会も特別共催している。大磯のホテルでの世界なぎさシンポジウム

でカリフォルニア沿岸法のはじめから携わっている人物が教訓について話した。その内容は、人のニーズや要望に応える一方で、自然環境を保護していかなければならないという矛盾は、行政の確固たる意思があれば解決できる。沿岸管理に関する重要な決定事項は主観的判断によるものが多いので、実際には決定条件よりも主観的判断を誰がするかが大切になってくる。州としての目標は何であるかというビジョンを持ち、その目標を達成する機関が実行可能かつ責任分担できるような戦略を策定し実施していくこと。一般市民の支援、理解、参加が不可欠。非常に強い環境保護の思想が出発点になっているので、効果的な沿岸保護を進めるにあたっての政策が矛盾していれば、環境保護に重点を置く政策のほうに決定をくだすべき。計画の決定は、非常に強力かつ有効な土地利用に関する規制力と直接結び合わなければならない。自分たちの場合は地区計画とか景観法で担保していかなければならない。カーメル市がまちづくりとして掲げているのは「住民の豊かな暮らし」である。豊かな暮らし＝自然環境を守ること。自然環境を守るほど人間の暮らしは豊かになる。両方の街はともにきれいなのに、分かれ道ができたのはなぜか。茅ヶ崎はもともときれいだっただのに素顔が見えなくなってしまった。もともと備わった魅力があるところだから、その魅力を取り戻すことだと思う。海側には何もいない。砂浜には何もいない。地元の植生を復活すべき。海の家が見苦しい。毎年ばらばら立つが、通年海の家があるといいのではないか。海岸保全区域であるから、防潮堤である134号の前に財産、人の命が来るというのは違っている。134号の北側には、茅ヶ崎らしいホテル、レストラン、ショップ、看板や色彩まで統一したものがあっている。海側に自然が残っていることは、そこに人がたくさんくると思う。江ノ島は竜宮城みたいなものができ話題性があったが、いま、人は磯のほうへ行ってしまっている。平塚漁港では、シーフードのレストランとか温泉の計画があったが、頓挫したらしい。華やか建物、変わった物は一時的なものめずらしさで賑わうかもしれないが、茅ヶ崎市のために何が賑わいにつながるかという自然を残すことだと思う。伊勢市は平成4年のとき、看板が並んでいたが、10年後は街並みを整備して、観光客が9倍に増えた。もともとあった素顔のきれいさを取り戻したことにより、観光客が増えた例である。茅ヶ崎はもともと魅力があるところなので、これからどう作っていくかではなく、あった魅力を復活すべきだと思う。それに向けたグランドプランのステップとして、目標・ビジョンを決めるわけだが、勇気ある決断をしてもらいたい。一時しのぎではない決断をしてもらいたい。

カーメル市の人口は9900人程度であり、茅ヶ崎の23万人との違い、本来の茅ヶ崎を取り戻すという「本来」という言葉は、総合計画等の茅ヶ崎らしさとかあるが、中身はどうか。キャッチコピーを決めて、100人が勝手なイメージを持つことはなくしたい。

資料1のまちづくりの目標が5つあるが、この会議では「景観」とか「人に優しい」等の推進会議での8つのテーマが共通の認識になっているのではないか。そういう点で、やや違っている感じがする。ゾーニングの絵の中で「賑わい」という言葉を何箇所か使っているが、賑わいというのは結果であって、コンセプトの目標として使うものではないのではないか。B地区は「集客性の高い施設」とあるが、ポテンシャルがあるといわれている中であえて集客性という発想は、この会議での議論と違っているのではないか。従来型の空間形成と茅ヶ崎のそれとはだいぶ違うということを念頭において行きたい。

産業の活性化、漁業について、現実問題として後を継ぐ人がいないなど業として先細りである。A地区は漁業区域ではないから、漁業をやめるからという理由で払い下げが行われるわけで、漁業の活性化と矛盾している。

これについては議論があるところ。水揚げ100トンと遊漁船を生業としている人たちとの違いがよく見えていないところがある。漁船、遊漁船、観光船とあるが、観光船はこれからどうするのかあたりをセットで考えないと。漁業支援ゾーンに関わる人が100%ではない。北側のマンションの上から見るとバラバラであるが、統一感を持ってもらう程度ではないのか、中身まで推進会議で踏み込んでいけるかどうか。

昔の茅ヶ崎のイメージであってほしいと思うし、そういう方向に持って行きたいと考えているが、現実の状況を見たとき、国道の北側へ容積移転する議論があり有効な手段だと思うが、タイムテーブルに載るか検証が必要である。ゾーニングについて現在の土地の使われ方を見たときに、素直に収まってくると思う。漁業支援ゾーンは、木造アパートは可であり、グリーンベルトで囲うことを考えた。こういうゾーニングが認められるならば、魚市場ゾーンに魚市場を置きたい。生産者市場だけが市場ではなく、消費者市場としての市場もある。他の場所で水揚げされたものもこ

ここで捌いていくことで新鮮な魚介を味わえることをイメージしている。マリンライフ支援ゾーンについては、細いベルトにして南側は何もしないのが必要ではないか。国道の北側が利用できないとすれば、採算が成り立つところでのせめぎ合いになるのではないか。海浜自然ゾーンは、自然へ戻していきたい。

漁業支援ゾーンには、釣り船を生業としているひとがどれくらいいるのか。

→5～10ぐらい。

つり宿をやっている人たちが、払い下げに対して応答せず、国有地に侵入して今の生業を続けていくということがあったとき、それは許されるのか。魚市場ゾーンでそういうことが許されるのか。

→そういうことはない。魚市場ゾーンやグリーンベルトの部分を民間に占用させる考えは持っていないと聞いている。市場を市が作ったときに、そこで卸売をする者は誰なのかということになれば民間がくるが、この場所に民間が建物を設置することは、国は考えていない。

釣り船を経営している人たちは、漁業支援ゾーンでやり続けるしかない。

国道134号の北側を利用するとか、本来の茅ヶ崎を取りもどすということに反対する人はいないと思うが、何十年という時間軸の中で考えるしかない。それとこのグランドプラントの折り合いをどうつけるのか。

→何十年なのか？国道134号の北側へのアクションはどうなったのか？

→B地区の意向が固まっていないので打診しにくい。北側のレストランはレストランの関係会社が所有している。

レストランの敷地はどうか。

→それほど大きくない。B地区の半分はない。

7人目の地権者として加わることはないのか？

→7者による共同建て替えが可能ではないのか。

地権者は、推進会議ではボリュームに関して一定のこだわりがあることを理解している。それを踏まえて、全員による共同化で

あったり、場合によっては国道の北側を含んだ事業展開も選択肢としてあるのではないかという話はしている。とりあえず B 地区の中でやろうとするとどういう課題があるのか検討するという事になっている。その延長線上で北側の件を話している。

北側にある 9 階建てのマンションの高さをイメージしてしまう。

あのマンションの北側には新居を買って住んでいる人がいる。マンション建設の反対をしたのに、建ってしまった。また同じことをするのかということになる。

国道の北側のレストランの敷地は、B 地区の三分の一ぐらいしかない。容積移転という手法を使っても、10 階～20 階ぐらいになってしまう。その北側への影響は大きい。

20 m を 10 m に下げて、空間を空けて、木造の建物も可能かもしれない。

南側の利用を 120～130% ぐらいにして、その分北側へ乗せる。120～130% ぐらいで商いが成り立つかどうかだと思う。

シミュレーションにあるコンクリート置いたような絵では、一体何があるのかとなってしまう。3 つに分けただけでも違ってくる。

そのまま自然の形で行こうというのか、東京の資本を入れて新しいコンセプト、街としたい。完全に開発型である。今から 10 年前日経新聞に、企業も作品を作る時代に入るという広告を出した。自治体もこれから作品を作る時代である。グランドプランというのは、東京の資本がよだれを流す、そういうものにレイアウトされ、可能性があるプレゼンテーションができるものだと思っている。「製品」は売れない。「商品」には観光客がちらほら来る。「作品」になると付加価値がある。自分の考えるゾーニングは、西側は「食」、B 地区は「遊」であり、東側は「健」である。これが全部あってエコソフィである。北側も視野に入れて価値があるのかないのかというグランドプランでないとならない。

国道の北側に移すことに反対する人はいないというが、今の意見は、反対ということか。

→すべて北側へ移せるのなら、変わってくる。

東京あたりからたくさんの人に来てもらいたいとは思わない。茅ヶ崎の自然と環境を守るルールを守る人ならいいが、お金を落とすだけの人には来てほしくない。

幕張や船橋は漁業者だったが、今は農業やマンションの経営者になっている。あのあたりは海であるが、業態は変わっていくということを考えないとグランドプランはできない。

幕張とか浦安は、ローカルが主体で行っているわけではない。ローカルな漁民は売り、大手資本がやっている。茅ヶ崎海岸はそういうものではなく、地域のルールを自ら作りアクションを起こす可能性があると考えているので、そういう方向を追求して行きたい。グローバルうんぬんとは考え方が違う。

何のために議論しているのかといえば、住んでいる人のためのプロジェクトということになるが、そこに入る資本のためにやっているわけではないが、手段ではなく結果として町おこしがほしい。

自然が多いほど町おこしになる。

それはわかるが、現実との整合をどこで取るのか。

北側に移すことが全員が賛成なら、そういうことができる。マンション事業者には待ってもらえない。

自然を守るということは、できるかぎりありのままの姿を残すこと。市民が開発に協力してくれることがないとだめだ。作ったものに対して、市民が利用したいと思わないとだめ。外部の人のために市の金を使うことはない。茅ヶ崎市民は茅ヶ崎にずっと住みたいという意見が多い。自然があって、温暖で、環境がいいから。こういうものができた場合、茅ヶ崎にずっと住みたいと思うか疑問だ。できるだけ、コンクリートの物体を少なくすることが基本である。西浜海岸にお祭広場が作られたが、何であんなものができたのか。夏は花火で遊んで、地域の人には後片付けが大変だ。そういうものの考え方では、自然が破壊される。

浜降祭にとってもよくない。

サイクリング道路ぐらいが限界だ。それ以上のものは海岸に作るべきではない。

国道の北側を利用する案は魅力的であるが、現実のものになるのか不安がある。120年かけてこういう状態になったものを120年かけて戻そうということになると、いくつかのステップを踏んでいく必要があると考えられないか。国道の南側を10mで押さえられたら、次のステップに向けたものをつくり、次の段階で国道の北側へ移すということもできる、一気に北側へ移すということができればいいが、そうでなければいくつかのステップのひとつとして段階を設定して、折衷できるコンセプトを考えられないか、というのが現実的なのところだと思う。

観光客が来るから町がいいという議論はおかしい。町に住んでる人が自分たちの生活を楽しめる町でなければいけない。海岸もひとつのアメニティ空間である。町のあちこちに空間があり、そのうちのひとつが海であるとする。大手資本が入ってくるというのはない。地元で愛される空間である必要がある。せめぎ合いが出てくるが、何とかできるところでクリアし、次のステップに進むというのが現実的。カーメル市も住んでいる人にとってアメニティな空間であるから、それを見たがって他の人が来るのではないか。

京都は5000万人の観光客が来るが、市民は嫌がっているところがあるが、それで潤っている。これから、国は自治体を援助しないから、どうやって食っていくかということがベースにある。市民の生活を忘れてしまうということではない。他の人のために作るのではなく、金を取るということ。マグネットになるようなところが茅ヶ崎には必要だということを言っている。そのマグネットが自然な海岸だという考え方もある。

湘南祭は自然海岸の有効利用ということでやっているが、音の問題等があっただんだんやりにくくなって来ている。できればこの場所は有効利用して、レストラン等がほしい。音を出しても文句を言われないライブハウスもほしい。以前、湘南サウンドと言っているいろいろなミュージシャンが出ていた時があったが、今はない。茅ヶ崎音楽祭もできなくなった。茅ヶ崎にはライブハウスらしいライブハウスがひとつもない。国道の北側のレストランもお金にならなければ乗ってこない。一人1億円出して10人いれば

問題にならないかもしれないが、そうならないからここで議論している。そこを考えなければいけない。

街並みがきれいになれば、潤うわけだから協力すればいいのではないか。

国道の南側を広場にして建物を建てないことをどうやって実行するかといえば方法は二つ。市がB地区をすべて買うのがひとつ。マンション事業者以外は自身の土地の有効利用を求めている。それをどうやって国道の北側で使えるようにする環境を整えるか。その答えは20階建てになるということ。

120年の話しがあったが、120年後はA地区、B地区はない。

防潮堤の手前に建物を作るというのはどうなのか。

そういう建物は津波の時には壊れてもいいという考え方で、国道の南側の建物はそういう時は倒れてもいいという前提である。

壊れてもいいというが、建てられた財産を守るのは市の責任になる。それを守るための施設を作るという悪循環になる。

建物を建てようとしているレベルは、防潮堤の上のレベルである。海岸のレベルに建物を建ててそれを守るとするとそれは問題になるが、134号の高さに建てても、現にそれを超えたらその北側は水浸しになることは今も同じ。

B地区のうちレストランやホテルは134号と同じレベルである。

想定地震による津波では、基本的には大丈夫であるが、想定外の地震もある。10mの津波が来ないとは誰も言い切れない。

今のB地区には、レストランがありホテルがあるがその状況は変わらない。その下のレベルは考え方を変えないといけな

大きい津波が来たときの責任はどういうものなのか。
→管理者の責任というレベルではない。国家的損失である。そういう議論は意味がないと思う。

10mの津波が来るから防潮堤を作るということではなく、基本は高いところに逃げるということである。逃げ場を作ればいい。134号の南側に建てると凶器になる。134号で止まればいい。だから南側には作らないほうがいい。

守るべき施設が、海の家レベルなのか、宿泊施設なのか、住居なのか、レベルが違う。

国道の北側では高くできない。日陰の規制がある。塔状の建物はうまく逃げられるが、東西に長い建物は不利だ。4～5階程度。国道の南側のマンションが許可になった理由は、北側に道路があったことと塔状の建物であったから。国道の北側は、すぐに民地になるから、日陰はかなり厳しい。容積移転は簡単にいかない。

市の計画に出ている言葉ではなく、推進会議のキーワードが生きてくるのではないか。

次回には、コンセプトを決めたい。こういう言葉でいきたいというのがあり、まちづくりの目標へつなげていきたい。漁港の件は今日で決着する話ではない。

湘南祭でのアンケートはどうなったのか？
→次回に報告する。インターネットでの実施は、技術的に難しい点が発生している。インタビューした感じでは自然と景観をいう人が7～8割ぐらい。

一般的な感覚で言えば、海とはそういうもの。損なわれることの抵抗感がある。市民には生活パターンがあり、そこに海岸を求めると自然に対する愛着がある。

平成7年の茅ヶ崎市都市計画マスタープラン策定に関する市民アンケートによると、「あなたがお住まいの地域の美しい街並み景観の維持・創出を進める上でどのような対策が必要と考えるか」という問いについて、1位は「緑の保護や生垣等の緑化の推進」で646通、2位は「海浜等の保護による自然景観の保全」で461通となっている。

景観を守るという質問をすると誰でもそう答える。「ここを変えていく」とか「創造する」という質問をすると回答者は困るか

もしれない。質問にも誘導が入っている。「海岸＝守る」ということが常套的にあるが、そういう聞き方をすればそうなる。

アンケートをとった人によって答えが違ふと思う。アンケートをとる人の考えが反映される。次回報告するということだが、それがすべてではない。

ターゲットが湘南祭に来た人であり、特殊だ。

次回は無作為抽出で行わないと。国道の北側の案についてもどの程度のコストがかかるのか、市民の負担はどれくらいなのかということを含めて聞くことがいいと思う。

国道の南側を広場にするとするのは、それを担保する術が難しい。買う以外メニューがない。

机上の計算や方法ではなく、もっとクリエイティブになれる。

マンション事業者の土地利用をグランドプランにあわせて考えてもらうということでB地区の議論も始まった。マンション事業はスピードを求めており、3ヵ月後に具体的報告を出してほしいということ、次に12月にはグランドプランの形を示してほしいというのがある。どういう投げかけができるのか、時間の問題がある。

縛りをつけるやり方もできる。PFIで何十年後に一括して市へ戻し更地にするということもできる。恒久的な建物ではないことを宣言するような手法がある。そういうことも考えるべき。

茅ヶ崎のブランドとして守るべき原風景があり、これが壊れることはブランドの低下につながり、乱開発が起きることを元に戻そうということではないか。それがうまくプロデュースできていない。それをチェックする機構がないという点は共通しているのではないか。茅ヶ崎のブランドを回復することが茅ヶ崎のブランドを高めることになり、それによりプラス効果になる。人の交流拠点の話は仕切れていないが、いじらない交流拠点が茅ヶ崎らしいということでもとめられそうだ。

交流ということばは陳腐化していて使いたくない。

まちづくりの5つの目標は仮置きということでもいいか？
→いい。コンセプトとともに議論する。

3日前の新聞では国が名前を募集して売る時代になっている。金を集めるために緑一色の原風景がいいのかということになると、そこには装置があったほうがいい。エコソフィを簡単に言うとゆったりした時の流れである。

4 その他

今回は、5月20日（土）で、B地区の会議が22日（月）。

まちづくり協議会をそろそろ立ち上げたい。不特定多数の方に参加してもらい、意見を聞きたい。ただし、何か形を提案しないと答えが返ってこないで、今の議論が固まったところで開きたい。5月中に1回は行いたいので、今日議論したい。協議会のメンバーについては想定される団体（漁業協同組合、海水浴場組合、地権者、市民ネットワークの6団体、商工会議所、観光協会、地元自治会）があるが、その他の市民についてどの程度の参加があるか。オープン参加のタウンミーティングとか、フォーラムとかワークショップなどいつでも参加できるようなものという話をしてきた。何かを作り上げていく場ではなく、公平に意見を言える場である。

発想を変えてJR東日本とか高額納税者、文化人とかがいてもいいのではないか。

協議会で、無理にいろんな意見を聞かなくてもいいと思っている。JRとかバス事業者とかは別の手段でも取れると思う。今回は、現地に関係する人のほか海岸に関心を持っている市民に多く集まってもらうか。

募集の仕方は？

→ホームページ、チラシを公共施設などに置く。民間にも置きたい。

まとめ役がいなくてうまくいかない。グランドプランの絵が出てこないと思えないのではないか。

準備を進めていくので、意見があればいただきたい。

事業推進チームの会議は推進会議からいつも同じ人が行くのか。

→代表と副代表で。

A地区での説明会では、具体的なたたき台が出てきたところで意見を言いたいということであり、新しく事業をやりたいということではなかった。

漁業協同組合は、まちづくり協議会の中で話を聞かせてくれということであった。

魚市場のことを整理するには、漁業関係者としなければいけないと思う。魚市場のゾーンをどうするかについては、議論しないといけない。

14日に所属団体と漁業協同組合と魚市場とで気楽に話をする計画である。

次回までに調べてもらいたいこと

①つり宿、遊漁船をどの程度の人が利用しているのか。生業としての漁業ではなく、観光漁業として。

②魚が取れない原因とこれからどうするのかについて

漁業をいつまで継続できるのか、意思があるのか、情報として必要だ。金をかけたのにそれに従事する人がいなくなったでは、一体何のために投資したのか。費用と効果に関心がある。

業態開発ということがあるが、海にいた人が陸に上がるというのは進化の流れである。小田原は中央の資本を持ってきて実にうまいことをやっている。茅ヶ崎はイメージやプライドのいいものを持っているから、できないはずがない。

まちづくり協議会には、この推進会議のメンバーは積極的に参加してもらいたいので日程を仮置きしたい。5月27日（土）の13時か14時からかどうか。

事業推進チームに参加する人が固まっていることに異議がある。→地権者と相談しなければならない。推進会議全員は勘弁してほしいということで3人まで認めてもらった。

次回までに本日の意見を踏まえて、資料を検討する。

南側の空間ボリュームについては、落とすということ。海側についてもボリュームはなし。斜面化して利用することはメニュー

として残っているので、議論できるものを用意する。

市の土地があるので、市として最低限こうしたいというのがあればそれを出してもらいたい。

斜面化するとイベントで使えない。

フラットにして、海側からは建物の地下になり、国道134号からは2階に入るような感じがいい。南側は広いボードウォークがいい。

サイトビーイングということを前に言ったが、海を見ながら考えたいという時代に入る。プランターを置いてベンチを作ればいい。茅ヶ崎スタンドといって全国的に有名になる。

国道の北側へどれくらい容積移転できるのかデータとして持っていたい。

→検討する。長い目で見れば西浜駐車場もある。少し時間がかかっても魅力的な事業展開ができれば検討するかもしれない。