

平成 18 年 5 月 17 日

高橋一紀

第 4 回 グランドプラン推進会議にむけて

1. 質問事項

- 1) 「漁業従事者が減少傾向にあるが、世代交代は進んでいる」の数値的根拠を示してほしい。
- 2) 登録漁船のうち、常時利用している船は何隻か？
※ 漁港の収容最大船数は 77 隻？
※ 空中写真からでは、常時利用している船は 30 隻程度だと思われる。
- 3) 西浜駐車場は夏の繁忙期でも満杯になっているのか？
※ 小型車は 180 台の収容能力があつて、8 月で最大約 3600 台したことがある。これをどう見るのか？（ $3600 \div 180 = 20$ ゆえに満車？）
※ 大型車は 5 台の収容能力があつて、8 月で最大 5 台しか駐車していない。→大型車を小型車に変える？変えている？

2. 海岸保全区域、払い下げ問題などの勉強で学んだこと

- 1) 払い下げの際、用途廃止は茅ヶ崎市が実質的に判断するのであるから、このとき、市の判断で、土地利用規制すること（例えば市街化調整区域に変更すること）も可能だったし、行政財産として保持させることも可能だった
- 2) 海岸保全区域は地形変化など客観的な理由がないと変えられない
- 3) 海岸保全区域内の規制は、法の趣旨にそつたなかで、条例で法より厳しい基準で運用し、市民にとってよりよい海岸環境を保全、創出できる。

3. 意見

- 1) フィッシュセンターを用途廃止し、A 地区も用途廃止を予定していながら、漁業振興を進めることは矛盾している。
- 2) 茅ヶ崎海岸 GP は、漁業、漁港をどう考えるかにかかっている
- 3) 海岸という公共財産をどのように利用するかは、公益性からの視点を重視すべきである。
- 4) 海岸保全区域に住居、宿泊施設を認めることはその目的に照らして矛盾している。

4. 気がついたこと

- 1) 水浴客入りの変化は気象や天候ではなく、レジャーの多様性によるものではないか？
※別グラフ参照
- 2) 海岸に必要な駐車場の規模を適正に決めることが必要。
- 3) 海岸保全区域内に一般車両が侵入できる道路をつくってよいか（第 2 回資料—1, P3）？
※ 海岸法 8 条の 2 を参照
※ 海岸法は漁港法に優先する
- 4) 漁業と環境保全がトレードオフになっている。
- 5) 人間にとって危険なところ、利用しにくいところにしか自然が残っていない。

5. 今後のプラン策定の進め方について

- 1) A 地区の払い下げについては、下記の選択肢があるので、これを詰める。
 - ① 払い下げる→転売されて漁民がいなくなる→漁港地区の縮小
 - ② 行政財産のままとする（国土交通省あるいは県に移管）→海岸保全地区の

観点から住居は移転し，市街化調整区域とするのが筋．

- ③ 行政財産のままとする（農水省所管のまま）→漁業復活が不可欠
- 2) 開発利用の観点だけでない価値を評価するために，費用便益分析（仮想市場法など）で提案されたプランの価値を客観的（民主的，科学的）に評価すべき．
- 3) 街づくり協議会などでの多様な質問・疑問に耐えられるように，現状（漁業，都市計画，地権者，法規制，地価，自然環境，観光，漁港地区周辺の利用実態）を調査整理しておくことが不可欠．

以上