

質問	回答
<p>国道134線歩道拡幅工事について、自転車は本来左側を通行すべきではないでしょうか。走行を認めるのであればサーフボード積載器付自転車がすれ違いのを前提に十分な幅を確保すべきと考えます？また、対策によって減少した砂防林の補充をしなれば、津波の時災害の減少効果が十分に発揮出来ないと考えます（S様）</p>	<p>歩道部分は暫定的に自転車の走行が認められています。 緊急使用を想定した場合の混乱を避けるためには、今回国道134号海側の改修が必要だと判断しました。 砂防林の減少を伴う改修案ではなく、砂防林への盛り土を行う事でスムーズな走行が可能になると判断しました。 国道134号にある自転車走行区分は残しつつ、藤沢市同様に歩道部分を自転車走行ができるよう求める要望になっています。</p>
<p>養浜という概念を初めて知りました。大切な海岸を守ってくださり感謝です。コストや財源などもっと詳しく知りたいと思います（I様）</p>	<p>養浜は神奈川県による海岸保全事業になります。詳細なコストは分かりませんが、養浜材には相模川流砂系の砂礫（ダム堆砂、河道内堆砂、河口砂州）を活用しているので、購入材を用いるような養浜よりも経済性に優れています。</p>
<p>菱沼4号水路東100m区間は、構造上サイクリングロードが海側へ21mほど出ています。現在ここが侵食されては護岸復旧工事を繰り返しています。今後サイクリングロードを砂防林内へ移動すべきと考えますが如何ですか（I様）</p>	<p>4号水路東側隣接部は、2005年に比べて10m程度汀線が後退しています（1950年代に比べると約41m）。この汀線後退に対応して護岸をさげる（サイクリングロードを保安林内に移す）という考えもありますが、海岸保全としては、まずは過去の砂浜に戻す（防護上必要な海浜形状を確保する）ことを目指すべきと考えます。なお、サイクリングロードを保安林内に移す場合は、森林法のもと保安林指定の解除が必要になります。海岸保安林は、飛砂や飛沫が海岸から内陸に進入するのを防止し、背後地の生活環境の保全を図ることを主な目的としており、立木の伐採や土地の形質の変更等が規制されています。</p>
<p>講演中の話で、茅ヶ崎の海岸の東側は、砂等を入れなくても砂浜が後退しないのはなぜでしょうか。理由を教えてください（E様）</p>	<p>ヘッドランドから辻堂海浜公園前面付近までの海浜は、場所によって程度は異なりますが2006年に比べて汀線が後退しています。辻堂海浜公園前面付近より東側（引地川まで）は、沿岸漂砂の下手側に位置し堆積域であるため、一部を除き汀線は後退していません。</p>
<p>講演中にご紹介の書籍を教えてください（E様）</p>	<p>ジェームズ・ラブロック著 ・「地球生命圏-ガイアの化学」 ・「ガイアの復讐」 ・「ノヴァセン：〈超知能〉が地球を更新する」</p>
<p>（河野大臣へ）温暖化においては樹木を守ることが大事だと思います。また国造りでは、国土強靱化計画で津波や高潮防災の観点から海岸防災林を守っていく方針が出されています。しかし、平塚市の事例では海岸防災林を大幅に伐採して広場や駐車場にしようとしています。このように、事業を進めたい行政と、樹林を残してもらいたいという市民の活動の事例を多く見聞いたします。私もその市民の一人です。市民として、温暖化阻止や国造りにも寄与する海岸林を守る活動をしている私たちに、何か良いアドバイスがあればお聞かせ下さい（M様）</p>	<p>お互いに言い分があるかと思うので、やはり行政との話し合いが大事だと思います。</p>
<p>サザンビーチには石がゴロゴロしています。なぜ西浜とは違うのですか（K様）</p>	<p>西浜（茅ヶ崎漁港西側）がサザンビーチに比べて砂浜の粒径が細かいのは、茅ヶ崎漁港西側は堆積域であり、かつ南西の風による飛砂（主に細砂）が堆砂しているからです。</p>