

訪む湘南

～少しだけためになる海の話～

vol.10
2012.9



車か電車か
自転車か
それが問題だ

渋滞は誰にとってもイヤなもの。だけど湘南の渋滞は、それだけ観光産業が潤っている証でもあるんです。どちらか1つを選べと言わされたら、あなたはどちらを選びますか？

——湘南ビジョン研究会代表 片山 清宏



私たち「湘南ビジョン研究会」は毎月1回、「湘南の海を考えるミニフォーラム」を開催しています。「読む湘南」ではフォーラムの内容を毎回フォローしていきます。

片山 今回のテーマは交通です。単に交通渋滞にとどまらず、近く新しい高速道路、さがみ縦貫道路ができて、これから湘南地域はどういうまちを目指すんだ、という大きな視点、都市づくりという視点でも議論をしたいと思います。最初に講義をしていただく近藤さんは、私が神奈川県庁の総合政策課で一緒にさせていただいた方です。交通や都市計画のスペシャリストで、私自身、非常に尊敬している方ですので、今日のお話をすごく楽しみにしておりました。

講師 神奈川県県西土木事務所
小田原土木センター 道路都市課長

近藤 修宏氏



近藤 神奈川県の県西土木事務所小田原土木センターの近藤です。私は1991年に神奈川県に入庁し、河川の計画策定や、都市政策、最近は倉見の新幹線新駅やリニア中央新幹線の駅誘致などを担当していました。

神奈川の高速道路は、1968年に一つの転機が訪れました。東名高速道路と小田原厚木道路が開業して、県内の高速道路の総距離が一気に110キロも増えました。その後の約40年間で180キロしか整備されていませんから、県民からすると68年以降はほとんどインフラが進んでいないと錯覚してしまうほどインパクトの大きなできごとだったと思います。

国は2年後の2014年に開業するさがみ縦貫道路を皮切りに、今後10年で県内に110キロの高速道路を開業させる予定です。これは68年に東名などが開業したときのインパクトに匹敵すると考えられます。また、リニア中央新幹線が開業すると、三大都市圏はあたかも一つの都市圏として機能することとなります。東京駅の1つ手前の駅として、現在の新横浜のように、多くの停車本数が見込まれ、1時間に5本リニアが停ると年間1370万人の利用が予想されます。

神奈川の移動軸を考えると、今まで東名や小田原厚木道路、東海道新幹線など東西軸が基幹的な移動軸でした。今後、県内に新しい北の拠点（橋本）と南の拠点（倉見）ができ、それを繋ぐようにさがみ縦貫道路などの南北軸が形成されると、県央地域と湘南地域は様々な活動が活性化されると考えます。大阪の人人が70分弱で橋本に着いて、そこから車でピューッと来れば、憧れの湘南…なんて時代が

▼さがみ縦貫道路 2014年度に開業が予定されている神奈川県内の高速道路で茅ヶ崎と八王子を結ぶ。都内中心部を通ることなく関越自動車道にアクセスできるようになるほか、埼玉や多摩地区から湘南への観光客増加が期待される。

来るわけです。三多摩地区や埼玉からだって1時間圏内です。

ただ、交通渋滞は解決しなくてはいけない課題です。この地域の2010年の観光客は4700万人。インフラ整備が進めば進むほど、今まで以上の集中交通が予想されるわけです。TDM（交通需要マネジメント）により交通需要をコントロールすることが重要となってきます。

例えば鎌倉でも研究されていましたがロードプライシングという、エリアを区切って課金する制度。ロンドンでは中央市街地に乗り入れる車両に混雑課金することで、中心地への交通抑制を図っています。地元の理解、車のユーザーからの理解が重要になってきます。

カーシェアリングという手もありますが、これは自動車保有の抑制にはなっても渋滞対策としては疑問が残ります。

そのほかパーク＆ライドやバイクシェアリングについては、この後に中沢さんや平尾さんからお話を聞いて私も勉強させていただきたいと思います。

片山 ありがとうございました。続きまして湘南の交通渋滞解消に向けた都市計画や交通政策のお話と、パーク＆ライドや自転車のバイクシェアリングなど地域のお話をていきたいと思います。中沢さん、平尾さん、まずは自己紹介をお願いします。



中沢 俊之氏

講師 江ノ島電鉄株式会社観光企画部課長 中沢江ノ島電鉄観光企画部の中沢と申します。観光企画部というところは交通渋滞の緩和などの交通政策について直接的には取

湘南の交通政策と都市づくり

2012年8月22日 第10回テーマ

り組んでいないのですが、前職が鉄道部ということもありますし、パーク＆ライドに携わっていましたので、本日は経緯や現状についてお話しできればと思います。

講師 株式会社ペダル代表取締役
平尾 博氏



グは、聞き慣れないかもしれません。がレンタサイクルの一種であり、新たなインフラになるのではと思ってやっています。私どもは日本で最初だと思いますが、2009

年にバイクシェアリング専門の会

社を立ち上げました。現在3年目で、今年の3月に初めて「まちのり」という弊社の企画が金沢市で採用されて、いま順調にやっております。

片山 それでは最初に中沢さんから交通渋滞緩和に向けた取組として、これまで携わってきたパーク＆ライドを中心にお話をいただければと思います。

中沢 私どもはマイカーから鉄道へ乗り継いでいただくパーク＆ライドに取り組んでいます。1995年、慢性的な交通渋滞に悩まされていた鎌倉市では鎌倉地域交通研究会を設置し、市内中心部への車の流入抑制を目的としたパーク＆ライドの実証実験を2度行いました。この時の利用実績からパーク＆ライドは十分、事業になり得ると判断して、2001年に由比ガ浜と七里ガ浜でパーク＆ライドを開始。06年江の島、07年稻村ガ崎と事業を拡大しております。それぞれの昨年度利用実績は別表の通りです。年間の利用数1万2000台超、人数約3万人という実績を残し、その数字は順調に伸びています。今後、渋滞対策としてロードプライシングを視野に入れる際はその受け皿として、さらに注目されると思います。

一方で現時点では土日祝日、最混雑期である7、8月は駐車場の需要などを考慮してパーク＆ライドを実施しておらず、効果は限定的と言わざるを得ません。また、実施駐車場が市内中心部から見て南部、西部にかたよっており、東部、北部、具体的には金沢八景や逗子、大船方面からの流入に対して受け皿が用意できていないのも課題の1つです。

片山 実証実験の中で夏場を避けたというのは何か理由があったのですか？

中沢 実施駐車場は民間経営です。駐車場の利用について7、8月は料金設定が違うので、実証実験の段階から夏場は避けてほしいという流れがあり、現在もそれが続いているといったところです。

片山 平尾さん、今はパーク＆ライド、自家用車からバ

年間3万人が利用する江ノ電のパーク＆ライド

スや電車など公共交通機関を利用するという流れの話でした。ここに自転車をうまくかみ合わせられるかなと思ったのですが。

平尾 私どもが金沢市で取り入れているシステムでは、移動のラストフットの選択肢、バスなどと並ぶ交通手段の1つとして自転車を見ています。七里ガ浜や稻村ガ崎で車を降りて自転車で細かく動けると、移動の魅力みたいなものが出てきて利用者も増えるのではないかと感じます。それとパーク＆ライドに使用する駐車場が足りないのかなと感じました。大胆な話、海でも使えないのかな？海岸に駐車場を設けるとか。

片山 近藤さん、どうでしょうか？

近藤 海は難しいでしょ。税金を投じて駐車場をつくると、一年中、利用されなければいいですが、平日の利用なども考えると赤字になる可能性が高いです。これから新しい駐車場を作るということは県民の理解を得られないのかなと感じます。

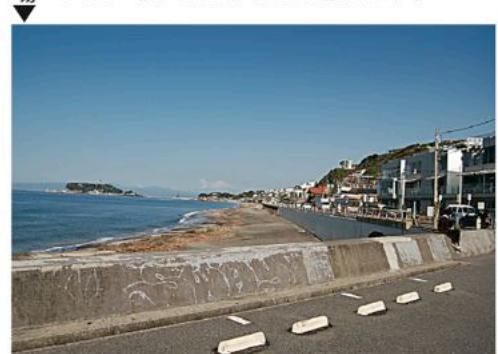
片山 駐車場を増やすないとそもそもこの事業の展開が限界に来るというのは明らかだと思うのですが、江ノ電さんとしてはこれをどうお考えなのでですか？

中沢 われわれ事業者側からすると、現在4つのパーク＆ライドすでに本格的な運用がされていると考えます。今後さらなる普及を、ということになればその受け皿になる駐車場が必要になってくる、そういう話にはなってくるのかなと思います。

片山 鎌倉が例えば世界遺産登録になって観光客が増えていった時に、狭いエリアでやるのはなく、例えば茅ヶ崎ぐらいまで含めて何か広域でという流れが必要になってくると思うのですが？

中沢 観光のお客様がどこまでエリアを理解してくれるのか、検証が必要です。いくら渋滞解消ができたとしても、その分観光客数が減ったらこれは地域の活性化としては逆方向になってしまいます。その辺りの両立の可能性をまずは探らなければなりません。

片山 ありがとうございます。では次は平尾さんからもプレゼントをいただければと思います。



平尾 バイクシェアリングがまちづくりにどう役立つかというお話をさせていただきます。バイクシェアリングサービスはそもそも利潤追求サービスなのか市

民サービス、公園のベンチみたいなものなのかというところからスタートしたいと思います。

まず簡単に仕組みから。私どものサービスはすべてをネットワークで管理していますから無人です。24時間、365日利用できます。おじさんがいて免許証など身分証明書を出して借りるレンタサイクルではありません。

◇パーク＆ライドの価格と2011年度利用実績◇					
場所	価格	駐車時間	フリー切符の内容	台数	人数
由比ガ浜	1600円	4時間	江ノ電長谷～鎌倉と指定5路線江ノ電＆京急バス	2627台	6575人
稻村ガ崎	1800円	6時間	江ノ電全線（2枚）	2577人	5903人
七里ガ浜	1500円	5時間	江ノ電七里ヶ浜～鎌倉とJR鎌倉～北鎌倉（2枚）	3529台	8538人
江の島	1500円	5時間	江ノ電江ノ島～鎌倉（2枚）	3664台	8933人

せんから、ICカード等を使って借りて、行きたいところへ行ってステーションと呼ばれる自転車置き場に返却するというものです。パリには約2000のステーションがあり、ほとんどの交差点にあります。どこでも降りることができますタクシーみたいな感じです。観光客のみならず市民の利用がかなりあります。1日の乗客数はパリの地下鉄に匹敵するぐらいの数字まで伸びているということです。歩くより早くタクシーより安価という位置付けですね。

まちづくりという意味でどのような利点があるのかといふと、環境にやさしいというのは誰でも思い付くかと思うのですが、それ以外のところでは市民の方が定期的にたくさん利用すると健康増進、心臓疾患予防にとても役立つらしいです。フランスのある都市では、導入前導入後で心臓疾患が2割減ったと。これは医療費にすると相当な金額です。

それと自由な乗り捨て、貸し出しなので、それによって不法駐輪・自転車盗難の削減に効果があるといわれています。自転車を盗難する方は自転車を盗んで売りたいという訳ではなく、チョイ乗りして移動したいというのがよくやることなのですが(笑)、それならそれに代わる交通手段を提供してあげれば100、200円がもったいなくてやっている訳ではないのです。バイクシェアリングの環境さえ整えれば盗難は極端に減ると思います。

自転車の移動の効果としては、路地裏とかそういう色々な所に行けるわけですね。今まで車でバーッと通り過ぎてしまっていたお店とかも発見できますし、まちの魅力再発見! そういうことがあると思います。

それから車からの乗り換えの効果としては藤沢もそうですが、市の中心部の重要な場所が駐車場で占拠されているわけですね。駅の横もそうですし。住民の重要なアセット(財産)が、駐車場になっていていいのかというところですね。

あとはモラル的な部分。自転車をシェアリングしてみんなで利用しましょうというやり方、互恵の精神ですね。みんなで1つの物を大事に使うという意味で、暗黙のモラルティー(道徳性)の向上につながっていると思います。

単に売上げがどうなのかという物差しではなくて、我々は社会的効果という価値が実際の経費を上回っているかという目で考えたい。行政も民間もそういう風に考えて、バイクシェアリングをまちのひとつベンチだったり公園だ

ったり、そういう市民の財産として位置づけられたらいなと考えております。

片山 中沢さん、いかがでしょうか? 経費より社会への効果という部分が重要だというお話をしたが、江ノ電さんどうも共同でできないですか?

中沢 実は8月初旬に富山に行って、このバイクシェアリングというのを見させていただきました。我々鉄道事業者が単体で何かをやるよりも、こういったものがある種コラボさせていく方が交通渋滞の緩和にはより効果的には間違いないと思います。

片山 平尾さん、江ノ電さんがこの部分を協力してくれればもっとこういうものができる、というようなことはありますか?

平尾 いっぱいあるんですけども(笑)、やはり地元の皆さんと一緒にやることですね。金沢市は4社のジョイントベンチャーが組合みたいな形でやっているんですが、金沢市じゃない会社は我々だけです。それから企業だけじゃなくてホテルなども一緒にやっています。

ここ湘南には観光関連の会社がたくさんありますし、非常に魅力的だと思います。ここでやるのであれば、江

ノ電さんや地元企業がコアになって組合だったり団体を作ってやるのがいいですね。たまたま我々も地元なんで一緒にやれたらなという風に考えています。

片山 江ノ電の駅にバイクシェアリングのステーションを作ればもっと乗っていくかなと。中沢さんどうお考えですか?

中沢 個人的な意見としては、こ

れは絶対ありだな! と思います。

片山 ではここで会場からのご質問を受けたいと思います。いかが

でしょうか?

参加者 3人のお話を総合すると、どうしても駐車場の拡充問題というのが避けて通れない気がします。都市公園の指定管理事業というものが確かありますし、湘南地区も公園の付随施設に3、4か所大きな駐車場があってそこは指定管理事業者の大きな収入源になっているはずなんですね。そうなってくると県がそういう指定管理事業者さんと5年くらいの契約を結んでいるはずなんで、せっかくそういう大きな施設があるのでパーク&ラ



イタリア・ローマのバイク・スタンド
フランスの港町マルセイユでは海沿いでバイク・ステーション



スウェーデン・ストックホルムの街角に設置されたバイク・ステーション
古都・金沢の景観を損ねないよう配慮されたシンプルな色づかい



バイクシェアリング導入で心臓疾患2割減? 医療費にすると相当な額です

イドの構想の中に入れていくべきなんじゃないかななど自分なりに考えてみたんですけれども。

近藤 確かに良い案だと思います。そこに公共バスの路線を配置できたら、パーク＆ライドの効果として大きな可能性がありそうですね。

ただ、まず駐車場が必要かという議論ではなく、この地域の目指す姿がなんなのか共有し、そのうえで、どこまでの渋滞なら市民は受け入れるのか、そのためにどんな組み合わせでT D M施策を講じるのかという順番で考えることが重要です。最終的にパーク＆ライドを多用していくということになれば、じゃあ、どこに、どれだけの規模のものを、誰が作るのかという話になっていくと思います。

参加者 バイクシェアリングに関して経費よりも社会の効果というものが大きいかどうかで判断するというお話がありました。事業を継続的に行うにあたっては最低限の収支のバランスも必要だと思います。実際に金沢や富山では経費と収支、どのくらいになっているのでしょうか？

平尾 一般的に利用料だけでとてもまわらないので、車体広告（自転車に広告をつけたり）や商店街のキャンペーンの広告として使ってもらったり、そういう付帯収入にいろいろと努力しています。金沢は今年が初年度なんですが、事務局の頑張りもあって、今のところ順調に推移しています。

片山 それでは最後に講師3の方からまとめの言葉をお一人ずつお願ひします。

平尾 湘南はもはやローカルではなくナショナルブランドだと思います。来る人は茅ヶ崎に行く、藤沢に行くという意識はあまりなくて、やっぱり湘南に来るんですよ。だから鎌倉、藤沢、茅ヶ崎、平塚といった行政の枠組みを越えて連携することで、地域全体をさらに大きいブランドにしていかなければいいかな。それに我々も皆さんも参加して何かできればいいかなと思っています。

中沢 皆さんのお話を聞いた中で、今後我々が担う役割というのは非常に重要なんだなということがあらためて今日分かりました。湘南ブランドというお話が今ありました。湘南ブランドというのは当然、地域の住民であったり地域の企業が築いていく。我々も微力ながらいろいろ

新たな交通政策を考えいく上で、地元企業に期待する部分は大きい

ろな形で、みなさんとともにブランドの構築ということをやっていきたいと思いますし、そういった中で皆さんのお力ですか企業さんからのお力をいただければなと思います。

近藤 参加させていただいてすごく勉強になりました。先ほどの公園の話などは完全に目から鱗で、ああそういう手があったなど自分の中でも勉強させられました。まさにこ

うやって皆さんといろいろなことについて考えて、思いを巡らすところからまちづくりは始まっていくんだなと実感しました。ゆくゆくは、それがこの地域の将来の都市像になっていくはずです。湘南の未来を真剣に考えていらっしゃる皆さんのがこんなに多くいて、実はとてもびっくりしております。すごくいいものがでていくんじゃないかなと思いました。

片山 どうもありがとうございました。最後に私の感想を言わせてください。交通渋滞の解消や高速道路の活用による観光客の集客など、目の前の課題を対処療法治的に追うじゃなくて、湘南地域を我々自身がどういったまちにしていきたいのかをまず考えるべきではないかと感じました。その上で交通をどう位置付けるのか。こういった順番で議論していくべきだと思います。例えば観光メインのまちにしたいということであれば、観光客に対して一番使いやすい交通アクセスを考えいくべきでしょうし、住民にとって住みやすいまちにしたいということであれば、外部からの交通量の抑制という話になるのかもしれません。あるいは環境に配慮したまちにしたいということであれば、排ガスを規制するような交通政策を考えていけばいい。まずは湘南地域をどうするのか、今はまさにそのスタートとなる重要な時期に来ていると感じました。本日はお忙しい中、長時間に渡ってありがとうございました。



◆講師

中村 良成氏（神奈川県環境農政局水産課水産企画グループリーダー）

蒲原 辰弘氏（大磯海の会議代表）

原 大祐氏（N P O 法人 西湘をあそぶ会代表理事）

んな情報満載のフォーラムにしたいと思います。

冬に向けますます魚が美味しい秋！食いしん坊さんにこそ聞いてほしい、漁業のお話です。

湘南ビジョン研究会は、このミニフォーラムへの参加者を募集しています。ホームページ（www.shonan-visio-n.org）からお申し込み下さい。

第12回湘南ミニフォーラムのご案内

テーマ「湘南の漁業と食とまちづくり」

▼日 時 10月17日(水) 19:00～20:50

▼場 所 大磯町商工会館2階「大会議室」

初開催！大磯で美味しい魚のお話を

横に長～く海に面した湘南エリア。しらすを始め相模湾で獲れる海産物は観光産業に欠かせぬ資源であるとともに、私たちの体をつくってくれる大切な栄養源です。そのわりに案外知られていない相模湾の豊かさと水産業が抱える問題点。知れば食卓の魚を見る目が変わる！そ



海での暮らしを日々楽しむ方々をゲストに招く「海楽（かいらく）主義」。6回目はビーチバレーの北京、ロンドン両五輪代表・朝日健太郎さん(37)にお話をうかがいました。10代の頃からバレーボールの全日本で活躍してきた朝日さんがビーチに転向した経緯や日の丸を背負う意識、ロンドン五輪を終えて今思うことなどを語っていただきました。

朝日健太郎さん

ビーチバレー北京・ロンドン五輪代表

「バレーボールから転向を決めて、初めてビーチバレーをやったのが鵠沼海岸です。良いも悪いも分からなかったけれど、ああ自由な世界に来たな、と。何よりも縛りがないという感じが新鮮でした。」

身長184cmの圧倒的な存在感。長く「日本代表」の看板を背負ってきた経験からか、口ぶりや所作は堂々としていて落ち着きがある。ただ子供の頃は、その大きな体がコンプレックスだったという。

「運動神経がよくなかったんですよ。小学生の頃は体が大きすぎて鈍かった。鉄棒とかマット運動、跳び箱なんて全然できなかつたですね。今でもその名残はあるんですけど(笑)。運動に対して劣等感がありました。部活はやらなきゃいけなくて背も高かったから、バレーボールがちょうどいいかな、という感じで始めました」

——スター選手にしては意外な過去ですね。ただその後はあっという間に頭角を現し、法政大時代には全日本に選ばれました。

「いつも練習ばかりで、正直どうして自分だけ夏休みがないのかと思ったこともあります。当時はバレーボールを職業にしようなんて思ってもいなかったのですが、結果的にそうなりました。ある時から仕事意識みた



◆朝日 健太郎（あさひ・けんたろう） 1975年9月19日生まれ、熊本県熊本市出身。身長184cm、体重94kg。株式会社フォーバル所属。バレーボールの名門・鎮西高で春の高校バレーとインターハイ準優勝。法政大からサントリーに入社し、日本代表として98年の世界選手権、99年のシドニー五輪アジア予選などに出場。サントリーでは00~02年のVリーグ3連覇に貢献した。02年、元全日本のリベロ・西村晃一と共にビーチバレーに転向し、プロビーチバレーチーム「ビーチ・ウインズ」を結成。08年、白鳥勝浩とのペアで北京五輪に出場。日本男子ビーチバレー史上初の勝利を挙げて予選ラウンドを2位で通過し、決勝は9位。今年7月、白鳥とのペアで「2012ロンドンオリンピックビーチバレー男子日本代表決定戦」で青木晋平・日高裕次郎ペアを下し、ロンドン五輪に出場した。

小学生の頃は体が大きすぎて鈍かった。運動に対して劣等感がありました。部活はやらなきゃいけなくて背も高かったから、バレーボールがちょうどいいかな、という感じで始めました

いなものが出てきて、俄然取り組みが変わりましたね」
そんな全日本とサントリーの中心選手として絶頂期だった27歳の時、突然ビーチバレーへの転向を発表した。

「4年周期論というのを持っているんです。人は物事に集中できるのは3~4年だと思っています。サントリーに入社して全日本のような華やかなところにいて、1、2年は無我夢中にやって3年目にひと息ついて、4年目で落ち着いて。その時に次のステージに切り替われば良かったのですが、何も変えないまま5年目に入ったんです。今振り返れば、入社1、2年目が濃すぎて心が疲弊していたかもしれません。環境を変え新しいことにチャレンジしたいという思いもあり、サントリーを退社し、ビーチバレーに転向しました。当時は、どうすればオリンピックに出られるかなんて想像もできていませんでした。」



ロンドン五輪でのビーチバレー試合会場、ホース・ガーズ・パレード



——その結果が2大会連続の日本代表。実際にオリンピックというはどういうところですか？

「選手がみんな表情がいいんですよ。お互いをリストクして一緒に頑張ろうぜ！みたいな雰囲気がある。普段戦っているワールドツアーは結構ピリピリし

ているんだけど、オリンピックでは特別な空間を楽しんでいる感じです。必然的にいい記録や結果が出ますよね。ツアーではあまり意識しないけど、オリンピックは日の丸を背負うという感覚が強い。そういう意味ではやっぱりオリンピックは特別ですね。

ロンドンに関して自分のことを言えば、2回目なので良くも悪くも『慣れ』があった。その分、爆発力みたいに欠けていたのかなと思います。特別な空気が選手の力を引き出す『オリンピック特需』じゃないけど、僕らはそれに乗りきれなかったですね」

——今月で37歳。今後は？

「そういう質問をたくさんいただいている。徐々に心も変化してきています。自分の新しい道を考える時がきたのかもしれません。ずっとスポーツには携わっていきたいですけどね。」

——最後に湘南で暮らす人たちにメッセージをお願いします。

「ビーチ文化振興協会というのをやっているんですが、日本の浜辺の利用はもったいなさがあります。気持ちがいいからビーチにいるわけじゃないですか。スポーツで汗を流すのもよし、憩いの場にするもよし。もっとみんなに浜辺の魅力を知ってもらいたいですよね。あと世界中を転戦していると、海外は街とビーチがもっと近いんですよ。その辺が課題かなと思います。」

スイーツ60種！大成功「100人ワールドカフェ」参加者120人!!

私たちが目指す理想のまちづくり「湘南都市構想2022」

「湘南ビジョン研究会」は、10年後の湘南地域のまちづくりビジョン「湘南都市構想2022」を地域の住民とともに策定しています。

参加した湘南学園の生徒たちが楽しそうだったのが印象的でした

9月8日(土)に開催した「100人ワールドカフェ～みんなで湘南の未来を考えよう！～」は大盛況のうちに終了することができました。参加者数は予定を大幅に超える約120人。湘南学園小学校の6年生26人をはじめ、主婦、企業経営者、芸術家、教師、自治体職員、会社員、プロサーファーなど多彩な人が集まりました。参加者の



ご好意で持ち寄られた湘南スイーツの種類はなんと60種類！しかもスイーツのPOPと壁の看板は参加した小学生が手作りしてくれました。みんな笑顔で楽しく、湘南の未来を語り合うことができました。ワールドカフェで出された意見は次号で紹介したいと思います。ご協力いただいた全ての皆さん、本当にありがとうございました！

◆ブルーフラッグ取得への道

9月末に仮申請の書類(英語版)提出へ

ブルーフラッグチームのメンバーを大幅増強し、8月末に仮申請書類の叩き台(日本語版)ができました。9月下旬のF E E会長来日に合わせて仮申請の書類(英語版)

提出を予定しています。環境省が2006年に行った「快水浴場100選」という基準とブルーフラッグの基準に類似点が多いことがわかり、「快水浴場」とブルーフラッグの互換性を持たせることができないか、検討を行っています。湘南での日本初のブルーフラッグ認証取得を目指し、今後もチーム一丸となって活動を進めていきます。

南の島の台所 KAKAKA 力力力

自分で変わった笑い方だとは思つてないんですけどね。力力力力力

「変わった店名だね、とはよく言われますよ。命名の理由を教えるとみなさん納得してくれますけど」と話す店主の宮原義彦さん(36)。店名は、宮原さんの独特の笑い声をそのまま命名した。「自分で変わった笑い方だとは思つてないんですけどね。力力力力」

メニューを見てまず目を引くのが泡盛の種類の多さ。「沖縄には全部で48力所の酒造所があるんですが、その全ての泡盛を用意しています。さすがに全種類は置けないけど、○○ありますか?と言われた時に、それはないけど同じ酒造所のコレならありますよ」という形

にはしています」

おススメは伊是名島の「常盤」。「普段あまり泡盛は飲まないけどウイスキーなどをよく飲むお酒好きの方に飲んでほしい泡盛です。決して飲みやすくはないけど、ねっとりしていて味が濃い」。伊是名島のお隣、伊平屋島の「照島」はスコーンと抜けるような鮮烈さ。「一般的に沖縄本島のお酒は飲みやすく、八重山を始めとするいわゆる島酒はそれぞれが個性的ですね。いろいろ試してみてほしいですし、相談してくだされば好みに合わせてお選びしますよ」。お客様の7割が女性のため、カクテル類も豊富にそろえており、湘南では数少ないオリオンビールの生も用意している。

沖縄の食材は必ず沖縄から仕入れている。「時間も料もかかるし別の産地で代用できるものはたくさんあるんですけど、やっぱり沖縄料理という以上、沖縄のものを使います」とは料理長の吉田和典さん(29)。「コース風にするなら、海ぶどうにゴーヤーちゃんぶるー、島らっきょうの天ぷらなどから始めて島豆腐のステーキ、ラフター。あぐー豚やタコライス、石垣牛のコロッケなど



◆フード左から時計回り=島らっきょう(450円)、海ぶどう(600円)、自慢の自家製ラフター(450円)。泡盛は琉球ガラスのグラスで「力」ウンターに並んだ泡盛

もぜひご賞味下さい」

こうした定番の沖縄料理に加え、現在イチオシなのがKAKAKAのオリジナル、沖縄串揚げ。「沖縄には実際こういうスタイルはないんですけど、スパムやゴーヤー、ラフターなど思いのほか串揚げに合うんですよ。沖縄はもともと天ぷらをウスター・ソースで食べたりするんで、合う素養はあったんだと思います。ちなみに二度漬け禁止ですよ。両親が関西の出身なんで、ハイブリッドです(笑)」(宮原さん)

店内の中央に鎮座するガジュマルの木のオブジェは宮原さんと吉田さんの手作り。「これを制作するためだけに店のオープンを4日遅らせた」力作だ。今年で創業5年目。最近は子供しか来てくれないので寂しいんだとか。

こちらの「KAKAKA」、いつ来ても本当に混んでいる。週末の夜は予約なしでの席の確保が難しいほど。商売繁盛の秘訣を聞くと「沖縄に行きたくなるようなお店をつくりたい。それだけですよ。力力力力」。店名同様の高笑いが響き渡った。

パーティープランは2時間の飲み放題付きで4000円から。女性客限定の女子会プランは3500円でOK。

◆営業時間 17:00~25:00 (24:00 L.O.) 火曜定休 鎌倉市大船1-23-16 サンワード大船2F TEL 0467-47-0006

※JR大船駅東口を出て交番の横を直進。大船二丁目の交差点手前の右側2階。徒歩3分



●店主の宮原さん(右)と料理長の吉田さん
●スタッフの手嶋直美さん(左)と杉山仁美さん
●店内にあるガジュマルのオブジェと店の外看板

