

令和元年 第 1 回定例会

大野誠一郎による質疑応答全文（2019 年 6 月 20 日）

大野誠一郎

通告に従いまして一般質問を行いたいと思います。

通告しましたのは、三つの項目でございます。1. 駅名改称について、2. 牛久沼活用支援について、3. 道の駅についてでございます。

まず最初に、駅名改称についてでございます。

駅名改称事業につきましては、来年 2020 年春の新駅「高輪ゲートウェイ」の開設に伴い、龍ケ崎市の佐貫駅を「龍ケ崎市駅」と改名するよう進められておるわけでございます。

駅名改称事業のメリットは、大きく分けて二つあると聞かされております。一つは、龍ケ崎市の知名度アップ、この知名度アップは龍ケ崎市を知ることにより訪れることが多くなる。交流人口が増え、そしてまた、その交流人口は定住人口の増加へと結びつくんだと、そういった説明を受けております。そしてまた、今回 4 億先の費用がかかるわけですが、それに伴っての経済効果もあるんだと、そんな内容で説明を受けています。

そこでお尋ねしたいわけですが、駅名改称事業により、定住人口の増加はどの程度見込まれるのかをお伺いしたいと思います。

中山一生市長

これまでもこの場も含めて幾度となく、このような発言を繰り返してきたところでもございますけれども、今、大野議員からもご指摘をいただいた、ご紹介をいただいたように、JRの駅名に「龍ケ崎市」という看板を掲げることが認知度向上、さらには定住人口増加、地域活性化を進めていくための一つの大きなきっかけになる。そしてまた、これを起爆剤にしていかなければならないというふうにも考えているところでございます。

駅名改称そのものがダイレクトに定住人口増加につながる、そういう面もちろんあるかと思いますが、むしろ、これまで龍ケ崎市が進めてきた定住促進の各種事業などと、この駅名改称が連動することによって大きな力を生んでくる、生んでいくことになるというふうに考えているところでございます。それらが相乗効果となって魅力度や認知度の向上、最終的には定住促進につながっていくことを願っているわけでもございます。

まずは、定住促進、どうぞ龍ケ崎にお越しくださいと言われたときに、では、どのように行ったらいいんですか。龍ケ崎市駅がございまして、こちらへまずはお越しください。ストレートに言える。これだけでも違うと思いますし、龍ケ崎市の認知度で言えば、私はよく例えとして言わせていただいているのは、茨城県内でも毎日朝晩常磐線を利用して佐貫駅を通過している人でも、佐貫駅が龍ケ崎市の駅だと知らない人がかなりいらっしゃる、いろいろ調べてきてわかったところでもございます。その人たちは、佐貫駅の存在は知っているわけでもございます。今度はいや応もなく、目をそむけても車内放送で「龍ケ崎市駅」と、そしてまた、看板には「龍ケ崎市駅」と書いてある。もう今まで知らなかった人が、恐らく 100%、ああ、ここは龍ケ崎市なんだということをわかっていただける。これは毎朝晩通勤している人たちだけでなく、いわゆる仕事、商用や旅行などで常磐線を利用する人は、必ずその駅名を見て、ここは龍ケ崎市なんだということを認識していただけることになりますので、それ一つとっても、この龍ケ崎市を知っていただく、そしてまた、龍ケ崎の位置関係の雰囲気、

この辺に龍ヶ崎があるんだということをわかっていただく、こういう効果はかなり大きなものであると思いますので、こういうことが定住促進につながっていくのではないかなというように考えているところです。

大野誠一郎

私の質問は人口の増加はどの程度見込めるのかと、そういった質問でございまして、ただいまの市長の答弁は知名度、龍ヶ崎を知ることがアナウンスにより、その効果が大きいんですよという答弁だろうと思います。

市長は、今ほども人口の増加、いわゆる定住人口の促進策はいろいろやっている中で、これは一つなんですよということでございますけれども、この駅名改称については市長が2期目当選した後の平成26年1月14日の所信表明で、この市議会の壇上から、神聖なる壇上からゴーサインを出したと、こんなふうに答弁しているわけでございまして、26年ですから、もう大分たっていて、そのときにはさほどそういう定住人口の促進策というものはなされていない。そういった中でこの駅名改称事業をスタートさせたということだろうと思います。

また、そのときの政策情報誌、そういった中では、上野東京ラインがこれから開通します。これについてもそれに伴って人口増加が見込まれると、上野東京ラインで龍ヶ崎市の定住人口、どの程度増加しましたかということになりますと、今の答弁にさらに質問をしても無駄だろうと思いますので、それは差し控えます。

定住人口の増加につきましては、一般質問の中でも人口減少時代ということでもって加藤議員がやりまして、全然見込めるどころか何もやらない人口推計より少ないと、こういったことが指摘されましたので、これ以上は言うことはありません。

ただ、駅名改称事業は多少の知名度アップにはつながるかもしれませんが、定住人口の増加にはつながないと、そんなふうに言いたいと思います。

そもそも龍ヶ崎市の人口が増えている自体は、やはり住宅・都市整備公団、いわゆる今のUR、こういったものがいろいろな形で龍ヶ崎市をPRして、そして、多くの人を呼び込んだと、そういう結果だろうと思います。

続いて、先ほども申し上げましたようなメリットの一つとして、4億かけて経済効果があるんですよというような説明もされました。そして、所信表明をする前に、つまり議会にそういった駅名改称事業を話をする前に予算化されていたわけです。何の予算かといいますと、影響度調査ですね。駅名改称した場合の影響度調査、これが市長が表明した1月14日の後の3月議会には予算書に書かれていたわけです。ですから、その件につきましても過去の一般質問の中で、何の庁議の記録もない、いきなり所信表明の中に出てきたんじゃないかと、そういう指摘もしました。

その影響度調査の中では1億6,500万相当の経済効果があるというようなことが記されておるわけでございます。この影響度調査、いわゆる経済波及効果については、今後どのように検証していくのかを市長にお尋ねしたいと思います。

中山一生市長

先ほどの質問、答弁漏れとまでは言わないのかもしれませんが、きちっと言わなければいけないことを言えていませんでしたので、ちょっと追加をさせていただきます。

この定住人口増加、どの程度ということでございますけれども、このような効果については、各種事業を進めているわけでもございます。この事業を進めていく中でその事業にどの程度追い風になっているのか、これをつかんでいくのは大変難しいことかとは思いますが、しかし、龍ヶ崎市人口ビジョンの推計値などもござ

いますので、それらとの比較などもしながら長期的な視点で評価をしていかなければならないものであると考えておりますので、先ほどこの点について触れませんでしたので、ここで追加をさせていただきます。

今お話いただきました影響度調査の検証ということでございますけれども、影響調査に関しましては、平成26年9月に実施をしたわけでございますけれども、駅名改称をスタート、この事業を進めていくに当たって波及効果がどの程度、駅名改称した場合の波及効果がどの程度出るかを推計するために、新聞などに取り上げられたものを広告媒体に掲載されたものと仮定して、その効果をはかるパブリシティ効果と仮定のイベントなどを設定し、駅利用者の消費動向などを茨城県産業連関表というのがあって、そこで推計をして効果を算定した経済波及効果の二つの効果が記載されている、そのようなものとなっております。

これらの影響度調査における効果の指標は、駅名改称に伴い生じた現象を仮定し、その状態をもとに数値や尺度を設定し、算出したという結果となっているところでもございます。

私もこの件に関しては、何度もこの場でも申し上げているところでもございますので、改めてしつこく言う必要はございませんが、私の感覚としては、これは想定できるミニマムのものであるというふうに考えているわけでもございますので、そこからどれだけ広がりを見せていくかというのは、これからの私たちの努力、そして、議会の皆さんはもちろんですが、市民の皆さんなどとともに力を合わせて、この駅名改称の効果を大きく膨らませていくことが大切であろうというふうに考えているところでございます。

ただいまご質問がございまして、この影響度調査の検証ということで少し触れさせていただきますけれども、もう既に新聞報道等ではかなりの報道をされているところでもございます。これまでのパブリシティ効果について改めての測定は近々で行っているわけではありませんけれども、消費税改定の先送りに伴う改称時期の変更やJRとの協定書の締結の際に取り上げられた新聞等でのその数を考えてみますと、当初の想定をもうはるかに超えている効果につながっていると考えているところでもございます。

今後の検証に当たっては、この今のパブリシティだけではありません。経済波及効果などはこれからのお話だと思いますし、駅名改称と道の駅なども連携して関係してくるものだとも考えておりますので、これらもやはりこの効果としては検証していかなければならないのかなと考えておりますが、これらのこの評価にとどまらず、駅名改称を契機として龍ケ崎市の認知度、来訪客の推移、定住人口、関係人口の状況、起業や就業の状況、市民の皆様の意識の変化など、駅名改称後の市全体の状況、状態の変化を長期的に検証していくことが大変重要であるというふうに考えているところです。

大野誠一郎

影響度調査のときの経済効果は1億6,500万円の経済効果でありました。そのうち商業祭り相当のイベントを開いて駅名改称のお祝いイベント、これをやりますと6万人ぐらい集まって、1人1,000円落としていくと想定して6,000万円、それから、龍ケ崎市駅の乗降客、これが通勤・通学で平日のものとしてという断り書きつきで7,500万、これがそのときも指摘しましたが、龍ケ崎市駅にすることによって増えた乗降客ではなくて、平日通勤・通学をしている乗降客の数に1年間の定期代を掛けて7,500万円、そして、今、市長の説明のあったパブリシティ効果、これが1,400万、こういったものをもとにしまして産業連関表で計算すると1億6,500万、これが影響度調査の経済効果です。

私が、所信表明をした後に駅名改称どうということなんですかということで質問したときには、今、経済効果、いわゆる影響度調査をやっているものですから、ある意味楽しみに待っていてくださいというふうな、そういう言い方はしませんけれども、今年度中にでき上がるからと、そういうふうな内容でございました。ですから、駅名

改称の事業のメリットとして、先ほどもお話ししましたが、定住人口の増加と経済効果というのは、私は大きな二つの柱であつたろうというふうに思っております。

それが先ほどの答弁にもありましたとおり、この影響度調査の経済効果はミニマム的な経済効果であり、前の質問では 50 年後、60 年後、100 年後に、はかり知れない効果が駅名改称についてはあるんだと、そのような内容でございました。私はそういう答弁では説明責任が果たされていないと、そんなふうに思います。

続いて、今回の補正予算にも上がっております関東鉄道負担金の補正予算が上がっています。この内容について詳細をお願いしたいと思います。

龍崎隆市長公室長

関東鉄道株式会社への負担金は、同社との協議の結果、JR佐貫駅駅名改称に起因する影響部分の改修作業に対し、総額で 1,834 万 9,000 円を上限とし、負担することで協議が調い、本議会にも補正予算として上程させていただいたところでございます。

その内訳でございますけれども、まず、鉄道部門では乗車券などの発行やPASMOなどの I C カードのチャージなどを行うための券売機関係、これに 638 万円、有人窓口での精算処理や I C カード処理などに使用する窓口処理機に 220 万円、入出札管理を行うための改札機、これに 220 万円、有人窓口での切符や定期券の発行を行うための定期券発券機、これに 330 万円となっております。

具体的な改修作業としては、これら機械類の固有システムの改修となり、券面などの印字内容修正や I C カードなどの入出札記録に係る機械固有の駅コードなどの振りかえ、タッチパネル画面の駅名の表示内容修正などとなります。また、案内看板類といたしまして駅構内の運賃看板や駅への誘導案内看板などの駅名の表示修正、これに 20 万 4,000 円となっており、鉄道部門では合わせて 1,428 万 4,000 円となっております。

次に、バス部門でございますけれども、車内における案内放送の修正や運賃表示器の表示修正に 143 万円、バス正面と側面の行き先表示器の表示修正、これに 35 万 2,000 円、バス停などの表示修正に 92 万 4,000 円となっておりまして、バス部門では合わせて 135 万 9,000 円となっております。また、それら作業に伴います人件費などの事務費が 135 万 9,000 円となっております。

大野誠一郎

詳細ありがとうございます。

今、部長が詳細を説明していただいたものについては、全て市の負担ということですね。いわゆるこれまでの割り勘といいましょうか、JRと折半ですよということではなくて、関東鉄道の負担はゼロで、ほとんど今お話ししていただいた詳細な金額は龍ヶ崎市の負担ですよということだろうと思います。

JRとの費用について私も何回か質問しました。今のところ 2020 年の春のJRにおける新駅設置の件ということで総額は 7 億 7,800 万、その半額の 3 億 8,900 万が市の負担ですよ。言うなれば割り勘ですよということでございます。

今まで消費税増税のとき、つまり 8 % から 10 % になる、この金額を変えるだけ、そして、そこに「佐貫駅」を「龍ヶ崎駅」にしてもらうと、こういうことから、ある意味割り勘、半分負担してもらいますよというような話だったかと思います。

ところが、よく考えてみると、今回の2020年の新駅設置のときには新しい駅が追加するわけですから、JRとしては、ある意味全面直さなくちゃならないと、いわゆる部分的なものから考えてみたら、つまり金額を変えるんだということから比べたら、一つの駅を加えるわけですから、全部やらなくちゃならない、JRが、そこへ「龍ヶ崎市駅」と変えてもらうのに割り勘というのは、半分負担してくださいよというのはおかしいんじゃないかと私は思います。まず、その件について、どう思います、市長としては。

中山一生市長

「割り勘」という言葉に対するご質問であったかと思います。割り勘といっても、いろいろな割り勘があると思います。半分、半分というものだけではないのかなと思います。例えば高級なステーキハウスに行き、一緒に食前酒やワインを飲みますが、片方が松阪牛のA4クラスの分厚いビーフステーキを食べて、片方はビーフカレーを食べて、これで割り勘したら大変なことになってしまいます。ということで、割り勘はワインだけにしておきましょう。ワインだけ割り勘にする。これが普通なんではないかなと思います。費用負担の部分は、このちょっと例は余りふさわしくなかったかもしれませんが、駅名改称の場合も、高輪ゲートウェイの部分と龍ヶ崎市駅部分は、かなり大きく違うものがあると思います。

そして、もう一つ、この「割り勘効果」という言葉を使って誤解を与えてしまっていたら大変申しわけないところですけども、高輪ゲートウェイの新駅をつくる上でのシステム改修などは、高輪ゲートウェイだけで龍ヶ崎市駅に関係なく変えなきゃいけない部分もあると思います。逆に、龍ヶ崎市駅のほうも高輪ゲートウェイと関係ない部分で龍ヶ崎市駅だけを改称するために必要な部分というのがあって、そこは当然割り勘にはならないわけでございます。

あともう一つは、高輪ゲートウェイで、もうもともとやらなければいけないものがあって、これは龍ヶ崎市にも関係するけれども、最初からやらなきゃいけない部分は龍ヶ崎市駅には負担を求めませんという話をいただいております。ただし、事業の内容によっては、やはりどうしても必要経費が出たりするものなどもあると思いますが、それだけではないかもしれませんが、その費用割合を半々ではなくて高輪ゲートウェイのほうで比重を重く持って、負担を重く持って割合を変えていくものもあるというふうに分けているところです。

ちなみに、これはこちらが伺ったわけではないんですが、先方からお話をいただいた言葉として、定例で行うべき改修などを龍ヶ崎市にその負担を転嫁するようなことは一切いたしませんというお話もいただきましたので、この点は公共交通を担う一流企業、これは先ほどの関東鉄道も同じだと思いますが、その点は信頼してもいいのかな、信頼すべきであるというふうに分かっているところでもございますので、そういう信頼関係をこれまでもJR、関東鉄道とも構築してきた上での今回の事業でございますので、恐らくこの駅名改称事業、「割り勘効果」という言葉が誤解を与えてしまっているのかもしれませんが、本当に必要最小限の部分の費用になっていくというふうに分かっているところでもございます。

最近、私は説明をするときに、お気づきかもしれませんが、「割り勘効果」という言葉はなるべく避けて、「相乗り効果」という言葉を使わせていただいているところでもございます。相乗効果として費用負担を分担ができるようになるという意味というふうに分かっているところでもございます。

先ほども申し上げましたけれども、消費税改定の際には、また今回の駅名改称とは違う形での運賃の変更なども生ずるということで、違う形での相乗り効果だったと思いますが、今回は「高輪ゲートウェイ駅」の新設に伴うものが主でありますから、その影響範囲も作業内容もかなり異なってくるというふうに分かっています。前回と今回の割り勘効果を単純に金額のみでは比較できないとは思いますが、先ほど申し上げました

ように、全てが同じ割合で折半できるものではなく、この間のJRとの協議においてもJR側として市の負担をできるだけ抑えることができるよう、負担額を先ほど申し上げたような内容も含めて算出していくというお話をいただいておりますので、これを信用、信頼していきたいというふうに考えております。

大野誠一郎

割り勘効果、相乗り効果、どちらでもいいんです。私が言おうとしていること、あるいはこれまでも言っていることは、先ほど関東鉄道の 1,800 万余の金額についても、やれ券売機が幾らです、チャージ機が幾らですというような形の詳細な見積もりが出ているわけです。翻って、このJRに関しての市の負担額である 3 億 8,900 万、折半になっていますから、総額 7 億 7,800 万円の詳細、これがなぜ出ないんですかと質問を一般質問の中でしておるわけでございます。

市長の答弁は、JRは大きいところで大企業だから企業秘密です。なぜ企業秘密にしくちゃならないんですかと、ほとんど独占でしょう、これは。JRとしては、うがった見方をすれば、こんなに龍ヶ崎市から負担させようとしているのかとか、その見積もり内容がわかる人が思われる、そのぐらいしか私には見当がつきません。

そういう意味で、私はこれからも市長は市として龍ヶ崎市民の説明責任のためにも割り勘効果は半分じゃない、こういうもんですよと、あるいはこういうことで半分なんですよということを説明していただきたい。そういった詳細が確認できる資料の提出を求めているかと思いますが、いかがでしょうか。

龍崎隆市長公室長

負担額などの詳細な内訳の提示については、この間、JR東日本水戸支社との打ち合わせ、あるいは面会などの機会の都度、提示をお願いしているところでございますが、現段階では提示を受けるに至っていないという状況でございます。引き続き、JRに対しまして、これらの内訳の提示についてお願いをしてみたいと考えております。

中山一生市長

今、部長の答弁したとおりでございますけれども、私も支社にお伺いする機会もございますので、この点に関しましては引き続いて、今、申し上げたように内容についてはできる限り詳細に公表していただきますようお願い申し上げます。現段階では作業中ということでもございますので、この点はご理解いただければと思います。

大野誠一郎

ぜひとも 7 万 8,000 人といいたしましょうか、今ちょっと 7 万 8,000 人は欠けましたけれども、7 万 8,000 人の市民の皆さんが市長の後ろにはついておりますので、一国一城の主として、ぜひ大企業であるJRに詳細の提出を求めているかと思いたいです。でないと、これがいいかどうかということは、市民の皆さんも判断できないんじゃないかと思って考えております。

次に、牛久沼活用支援についてお尋ねいたします。

今年の 3 月いっぱい牛久沼活用支援についての報告書を受けたかと思いたいます。昨年、「感幸地」構想の提案があり、さらにそれに対しての業務委託料を計上しての牛久沼活用支援です。今後、市はどのように進めていこうと考えているのか、市長にお伺いいたします。

中山一生市長

牛久沼の活用ということで全体構想、ランドデザインが必要であるという考えから、全国各地でのまちづくりやまちの活性化での実績がある北山創造研究所に依頼をして、昨年の春に牛久沼「感幸地」構想を策定していただいたところです。

その「感幸地」構想を具現化していくには、まずはわがまちの範囲でもあり、首都圏の重要幹線でもある国道6号に面した道の駅整備地周辺部分のにぎわいづくりに向けた、より具体的な提案をいただくために、北山創造研究所のプロデュースによる牛久沼活用支援事業として現在取り組んでいるところでございます。

今回は、道の駅整備予定地の北側となる市有地エリアへの活用に加えて、牛久沼トレイルの国道や道の駅整備地を中心とした本市からの部分の活用、佐貫駅から道の駅までの道のりの活性化についてご提案をいただいているところです。

エリアAについては、北山先生のネットワークも含めたアウトドアや飲食関係などの企業へのヒアリングやアンケートを踏まえての開発イメージ、トレンドや多様なニーズを踏まえたコンセプトなども提案をいただいているところです。

牛久沼トレイルについても実現に向けては、今度は龍ヶ崎市単独ではなくて広域連携などの課題があるわけでもございますので、自然や文化、体験など、テーマ別にエリアを区分しての提案などもいただいているところです。

佐貫駅からの道のりについては、道の駅と佐貫市街地を連動したにぎわいづくりの観点では欠かせないものとも言えると思います。ラストワンマイルという北山先生ならではの着眼点なども興味深いものがあると感じております。

いずれの提案も具現化していくためには幾つもの課題をクリアしていかなければならないのは言うまでもないことですが、道の駅整備を一つの拠点とした牛久沼全体、牛久沼周辺の活性化を、これを龍ヶ崎市にとっては市全体の活性化につなげてまいりたいと考えておりますし、周辺市にとっても牛久沼を拠点としたにぎわいの創出につながっていくことが目標でもございますので、このような形で牛久沼をその軸とした周辺の活性化が達成されていくためにも、提案のコンセプトに沿った周辺整備や環境づくりにも力を入れていかなければならないというふうに考えているところでございます。

大野誠一郎

道の駅建設につきましては、基本計画が策定された段階で道の駅と牛久沼を融合させたようなにぎわいづくりをしなくちゃならないんだというふうな考え方で、この牛久沼「感幸地」構想が市長の特命を受けて北山研究所で始まったものでございます。ある意味幸いと言おうか、護岸工事が遅れてなかなか着工できませんが、道の駅整備については着工できませんが、この道の駅整備と牛久沼「感幸地」構想がどのようにかみ合っていくのかが、私わからないんです。

私は、今回のこの業務委託の報告書の中には、かなり具体的な、私はもうそういう段階ではないかと思って考えております。提案、いろいろな提案をする。世界各地、日本各地のすばらしいところの絵を出すのではなくて、それらを踏まえての龍ヶ崎独自の構想計画がなくて、いつ始まるんですかということです。100年先を見て牛久沼を幸せと感じる場所にしなくちゃいけないと、そういう場所にするんだという構想ですが、今、道の駅は護岸工事でもたついていますけれども、やるんでしたら、それなりに「感幸地」構想を進めていかな

いと、道の駅に来た人たちは市民も含めて随分とお金をかけた、この牛久沼活用支援業務委託が生きないんじゃないんですかと、そんなふうに私は思いますので、具体的にどのように進めていくのかを、この報告書を見て市長がどう感じているか、考えているかをお尋ねしたいんです。

牛久沼トレイル提案、エリアA提案、佐貫駅からの道のり提案というふうに掲げてあります。牛久沼トレイル提案についても大変な問題です。龍ヶ崎市が全てお金を出して、牛久、つくばみらい、つくば、取手市にやらせてもらうんでしたら、いざ知らず、首長会議、5市プラス河内町を加えた首長会議、1回しかまだ開いておりません。この「感幸地」構想を説明しただけでございます。温度差はかなり違います。そこへもって、お金を使って牛久沼トレイル一緒に作りましょうよと言っても、なかなか大変だろうと思います。道の駅に来て、何もありません、まだ。

私は先だっつの3月議会では、これまで50年、60年かけて龍ヶ崎市の市の鳥にもなった白鳥についてやるのが一番いいんじゃないんですか。水産資源をもっと増やすことがいいんじゃないかと、そういったものをかけてやったほうがいいんじゃないかというようなこともお話ししました。

市長、今後具体的にどのように進めていくかをお尋ねいたします。

中山一生市長

この「感幸地」構想は牛久沼全体を見据えた中で、周辺市との連携なども考慮に入れた構想になっております。ということで、この「感幸地」構想についても2度目を昨年、首長会議、2回目の会議を開かせていただきましたが、その際には道の駅の整備予定地などにも足を運んでいただいて、この情報を共有していこうということでお話をさせていただいたところでもございます。

ということで牛久沼全体を見据えた中で考えている、この「感幸地」構想でもございますので、この「感幸地」構想と道の駅というお話でございしますが、道の駅は「感幸地」構想の中にはおいては1枚のピースであるというふうに考えております。しかし、拠点としていくというお話は道の駅の中でもお話をさせていただいておりますし、直近に完成を目標として、そこからぎわいを発信していこう、起点にしていこうという思いもありますので、そういう意味ではこの「感幸地」構想の中でも大変大切な、スタートを切っていくためにも大切な場所になってくるといふふうに考えているところです。

この道の駅に関しましては、道の駅そのものの魅力を高めていくというのは、今回の議会でも何度も申し上げさせていただいたところではございますけれども、その魅力が人をひきつけるものであることが大切だと思いますし、例えばあの細長い地形もございしますので、予定地の形が細長いということもありますので、例えばその細長い場所をちょっと散策をする。散策に来るような場所にもなってくるといいのかなというふうに考えております。

そして、さらには道の駅ができたときには、あそこの牛久沼トレイルの全体ではないにしても、一部でも散策をするルートの設定ができるといいのかなというふうには考えております。その中で、例えば龍ヶ崎市内で言えば、水辺公園までのアクセスをどうしようか、現道をどのようなルートで案内をして散歩をしてもらおうか、さらにその先には二千間堤、そして、その反対側の牛久側には、かっぱの小径があります。そのいずれにしても、今後具体的に話を進めていくには首長会議等で具体的な話もしていかなければならないと考えておりますので、本年も予定をいたしますが、首長会議の中で今度は具体的な話に踏み込んでいこうというふうな思いがございします。このような話をしていきますよという話も首長と会うと私はお話を伝えるようにしているところでもございます。

例えば、かっぱの小径に関しては、かっぱの小径、まだ木道できれいに整備されている部分以外、まだきちっと整備されていない部分もございます。水生植物園ですか、アヤメ園、三日月橋に至るまでの道ができると、今度はその先には新地の桜の名所もございます。その辺まで歩いていくと、かなりの距離になりますので、そこから往復するとかなりのウォーキングの距離になるのではないかなと思います。それだけできるだけでも、かなりこの牛久沼トレイルの一部分ではございますけれども、そのトレイルがどのようなものであるか実感をしていただけるんじゃないかなと思います。

先ほど申し上げました二千間堤のほうも、あそこは本当に景観がよくて気持ちのいい道であります、歩くにはまだ舗装がされていないという部分がございます。これについても取手、つくばみらいなどと連携をしていかなければならないわけでもございますので、今後どのような形でそこを牛久沼トレイルとして皆さんに楽しんでいただける、それぞれの地域の皆さんも牛久沼を愛されている皆さんもいらっしゃるわけですので、そんな皆さんが散歩をしていただける、さらには交流人口、来ていただいた方に散歩していただける場所にしていくにはどのようにしていくか、そして、来ていただいた方ににぎわいを創出していただくには、各自治体がどのようなポイントをつくっていくか、どのような引き込みですか、来ていただく努力をしていくかというのは、各自治体でまた考えていただく、また連携もしていくというようなことになるかと思えます。

ということで、この牛久沼の活用を図っていく上でも、この国道 6 号沿いに牛久沼があるわけでもございますので、その国道 6 号と水辺の間にできるこの道の駅は拠点でもあり、起点でもあるわけでもございます。先ほど申し上げたとおりですが、そうした観点から道の駅整備と牛久沼活用は、もう一体的に考えていくことであらうと思いますので、そういう意味ではタイアップというもう以前の問題、同じものの中の一つのピースであると考えておりますので、そのような形で今後具体的な話を進めてまいりたいと思います。

ちなみに、具体的な話をしていくのは首長だけで、上でキャッチボールしていても前に進みませんので、事務局レベルでも打診をして、話を少し、まだ煮詰めるところまではいきませんが、少し話を活性化させる、そのような努力もしていただくよう事務局レベルにもお願いをしているところでもございます。

大野誠一郎

私は今回の報告書を見たときに、最初に牛久沼トレイル提案というのが書いてあったのが、非常に違和感を感じました。牛久沼トレイル提案につきましては、私はかなり時間がかかるだろうと思っています。これは先ほども申しましたとおり、温度熱があって、各市町村がそんなふうにお金をかけてもいいというふうなメリットというか、それなりの各市町村の構想がなければ、私はただ牛久沼トレイル提案、乗ってくださいよと言っても、龍ケ崎市がお金を出すわけでもない、あるいはいろいろな手法を使って、国・県の補助金をもらうのかどうかわかりませんが、今のところそれは多分ないだろうと思います。

私は、前々から去年 1 年間、エリア A の提案ですよということですから、バーベキューや、あるいはキャンプ、そういったものが業者のヒアリング、あるいは何項目かの質問を書いて依頼をしておりますと、その答弁というか答えの依頼文をしておりますというような話でしたから、エリア A について、まずやるのかなと、その具体的な構想が出てくるのか、こんなふう思ったわけでございます。今の話ではタイアップ、あるいは牛久沼と道の駅の一体感ということがあっても、この構想の一体感とは、牛久沼「感幸地」構想の一体感とはほど遠いかと、そんなふう思うわけでございます。

続いて、道の駅についてお尋ねいたします。

やはり道の駅につきましても、平成 30 年から 32 年度の 3 カ年にわたり道の駅整備に伴う総合プロデュ

ース業務委託ということで 1,400 万近い委託料が計上され、平成 30 年度はそのうちの 324 万、そして、今年、令和元年につきましても 324 万計上されているかと思います。この中で、この報告書につきましても「感幸地」構想にありました仮設可変の考え方が記されておりません。この仮設可変につきまして、その考え方がこの事業報告書に反映されているかをお尋ねいたします。

龍崎隆市長公室長

牛久沼「感幸地」構想等における仮設可変の考え方は概念でございまして、必ずしも平面計画に関するものだけではなく、イベント等の仕組み、こういったものも含めた広い意味でのものであると認識しております。

はじめに、平面計画といたしましては、施設内の間仕切りを少なくし、移動式のワゴンや商品棚を活用し、季節や時間帯によって物販スペースのレイアウトを変更することやイベントを催す際に中心となるボードウォーク等を整備するといったことになります。

次に、時間軸で言う季節や曜日、時間などの短いサイクルでの可変性ですが、それぞれのシーンに合わせて利用可能な広場を設置いたします。具体的には、朝はラジオ体操や犬の散歩、日中は水上アクティビティやアートイベント、夕方には音楽イベントなどでの利用が提案されております。

次に、もう少し長いスパンでの意味合いといたしましては、ニーズの変化に合わせて施設のリニューアルが必要となり、その際、改修費用を抑える上で一般に流通している材料で建築しておくことや必要以上の区切り、間仕切りを設けずに、可能な限り一体的な屋内空間としておく必要があるということでございます。

いずれも道の駅総合プロデュースにおいて提案されているものでございます。実施設計におきましても、このような可変的な活用を念頭に設計を進めているところでございます。

大野誠一郎

仮設可変の考え方は「感幸地」構想の中に入っているわけですね。そしてまた、道の駅が基本計画を終わった段階で道の駅と牛久沼活用支援事業を融合させてすばらしいものにしようじゃないかと、そういった中で、この道の駅整備に伴う総合プロデュース業務委託があるわけですね。そしてまた、その前には「感幸地」構想が策定されたわけです。

その中で、私なりにある程度注目したのが、この仮設可変なんです。その前の段階の水質の問題、あるいは泳げる牛久沼、これは前にもお話ししましたがけれども、今回は取り上げませんけれども、こういった仮設可変の考え方、これは「感幸地」構想の冒頭ににぎわいをつくる 15 年、道広場をつくる 50 年、自然環境をつくる 100 年、つまり「感幸地」構想 100 年先を見据えた中で、道の駅は 15 年ぐらいしか考えていないんですよね。そういうことなんです。そのくらい時代の変化があり、市民の皆さんの感覚、あるいは来場する人たちの感覚が目まぐるしいんですよ、そういうわけだから、仮設可変、どういう時代が来ても、あるいは市民意識、来場者の意識が変わってもそれに対応できるような仮設可変だと、私はそんなふうに読んだわけです。

今の答弁ですと、道の駅の前に広場を出したり、いろいろその件についても事業報告書の中には書いてありますけれども、いろいろな工夫をしますよと、そして、建物についてはいつでもリニューアルできるような内容にしたい。私が聞きたいのは、リニューアルできるような形にする、簡単に 15 年のスパンで 100 年間にぎわいをつくる、そういったものについてのリニューアルしやすいような仮設可変にするのにはどうするんですかということ聞いています。

市長、よろしいでしょうか。よろしく申し上げます。

中山一生市長

「仮設可変」という大変シンプルなお言葉であります。言葉はシンプルであればあるほど、奥行きが深いとよく言われますけれども、いろいろな意味にもとれるということで、大野議員が受けとめられている仮設可変と私たちも恐らく全員が 100%同じ解釈をしているわけではないのかもしれませんが、イメージとしては共有しているところでもございます。

どうしても道の駅の場合に関しましては、どうしても箱物はつくらなくてはならないという部分がございます。しかし、箱物に余力を入れ過ぎないというのも、この仮設可変の考え方の一つであろうと思いますが、とはいいながら、やはり粗末なものをつくるわけにいかないというジレンマもございますので、建物に関しましても、やはり外観、そして、来ていただいた方が利用しやすいもの、さらには運営する事業者が運営を優先的に考えなければいけない部分もあるわけでもございますので、そういう意味ではそういうコンセプトで設計なども進めてきているところでもございます。

いろいろと設計も運営事業者、さらには皆さんからいただいている意見なども加えながら、この辺に関しましても仮設可変とはちょっと意味が違ふかもしれませんが、柔軟に設計もよりよいものにしていこうということで筆を加えたり、削ったりしながら進めているところでもございます。

今、部長の答弁した内容に関しましては、仮設可変のイメージ、雰囲気というものは毎回同じ、いつ行っても同じというイメージとはちょっと違うと思います。ということで、運営の仕方によって、あつ、この間とちょっと雰囲気違うな、本当にちょっとしたことをレイアウトを変えることで、飽きの来ない道の駅にしていくなためにも、この仮設可変という考え方は大切にしていきながら、毎回新鮮なイメージを持ってこの道の駅に来ていただける、そういう努力はしていかなければならないのかなというふうに考えているところでもございます。

ということで、この道の駅に関しましても、道の駅だけをとってもそのような努力は必要だと思っておりますが、この牛久沼全体からすると、仮設可変という部分もちろん大切ですけれども、次に行ったときには、ここが変わっている、今度ここができるらしい、それが楽しみだ、変わっていくことを楽しんでいただけるような牛久沼になっていくためにも、この道の駅が拠点にもなっていくと思いますので、道の駅が牛久沼の「感幸地」構想の一部として機能していくことはもちろんですけれども、牛久沼全体が仮設可変の中で皆さんが毎回来るのを楽しみにしていただける場所にしていくことが大変重要なんではないかなと思います。

大野誠一郎

仮設可変について十分納得したわけじゃございませんが、次に移りたいと思います。

次の質問も仮設可変と十分に密接なものかなと思いますので、そちらを質問したいと思います。

取手市桑原地区でイオンが中心となって 67 ヘクタールもの大型商業施設の開業が、一応 2025 年度の開業を目指して計画がされております。まだ具体的な計画というのはいないんでしょうけれども、この影響はかなり私はあると思います。相乗効果ですというようなことが言えるかもしれませんが、私は場合によっては龍ヶ崎の道の駅が非常にかすんでしまう。言うなればその相乗効果は、その時点で何十万人の来場者が来ているかどうかかわからないけれども、市長が先だって言う何パーセントかの相乗効果がありますよというような、プラス何パーセントというような形では私はないだろうと思う。

そこで、この影響がかなりあると思いますけれども、市長としてはどんなふうに考えているのかをお尋ねしたいと思います。

中山一生市長

イオンモールイオンタウン共同事業が行われるというニュースは、かなりインパクトの大きなものであったと思います。消費者からすれば大変楽しい取り組みでもあろうかと思いますが、周辺商業者にとっては大変脅威であろうと思います。ただし、この私が毎回申し上げているのは、ちょっと昨日も熱が入り過ぎて答弁が長くなり過ぎまして、質問者にも注意をいただいたところでもございますけれども、なるべく熱くならず簡潔に答えられればと思いますが、交流人口が一気にこの地区に増えるという、そういう施設ができるわけでございます。龍ヶ崎周辺、昨日来、サブラの話もございましたが、サブラに来るお客さんもかなり多いのかなと思いますけれども、サブラに来るお客さんもちょっと足を延ばして道の駅に行っていたらいいなというのは、これはもう以前から考えていたことでもございます。そういう施設がもう1カ所できるということは、大変この道の駅にとっては大きな転換点になる、そういう時期になるだろうというふうに考えております。

というのも、道の駅オープン当初は話題性もあって、交通渋滞でご迷惑をかけたりするというようなニュースが、道の駅を開業するとそういう報道が見られるわけでもございますけれども、そのような時期が長く続いてくれたらいいなとは思いますが、やはりいつしか落ち着いてくる、または陳腐化、あきらめない努力をするにしても、あきらめてくることもあると思います。そんな中でちょうど落ち着いてきた頃に、私はこのイオンの大きな施設が桑原地区にできるのではないかな、それであれば、その時期にもう開業がわかれば開業に合わせてでもいいと思います。その前後になるんだろうとは思いますが、何かキャンペーンを打ち出しながら、まず、道の駅がこんなところにありますよ、このショッピングセンターからほんの数キロのところにありますよというPRをしていく。そして、目玉を作っていくということが大切だと思います。

敵もさる者、そっちにお客さん奪われてなるものかという思いはあるかもしれませんが。実際に、私が何度も申し上げております道路交通者の休憩施設としての公共的役割は大変重要なものであるということを申し上げさせていただいておりますけれども、もう一つ休憩施設ができますので、道路交通者、例えばトイレだけちょっと借りに行きたい、ちょっととめてひと眠りしたいというような方々は、かなり私は大きい影響が出てくるのかな、こっちのほうが便利だから、こっちにとめてちょっと休憩しようという方が、かなりの割合で出てくるのではないかなと思います。これは大変痛いことでもございます。そういう人たちはちょっとおいて、缶コーヒー買ったりコーヒー飲んでくれたり、何か気に入ったものがあったら買ってくれたりという、そういうチャンスが失われるわけですので、それは大変大きなことだと思いますけれども、逆にこの牛久沼の道の駅を目的地として来てくれる方が、この交流人口が大きくなる、桑原地区に来てくださって方の中から本当に数パーセントでもいれば、かなり大変大きな人数になってくるのではないかなと思いますので、そういう形での取り組み、そして、誘導というのが必要になってくるのではないかと思います。

あと、これは何度も申し上げておりますが、やはり水辺の魅力、これは桑原地区には創出できないものであると信じておりますので、ですので、やはりこの水辺の魅力を感じていただく、そのための例えばアクティビティでございます。水辺で遊べる、子どもたちを連れてきた方々が水辺で簡単に、あんまり難しいとあれですけど、簡単に水辺のアクティビティができるような環境をつくっていくということも、例えば夏場などは大変重要なことになってくるんだろうと思いますし、1年を通して水辺の魅力を感じていただけるような取り組みを進めていくことが、このショッピングセンターとの差別化にもなってくるというふうに考えておりますので、ショッピングセンターに足を向けたついでに、買い物をしたついでに道の駅でちょっとお茶をしていこう、ちょっと時間つぶしていこう、のんびりしていこう、散歩していこうという人々が増えていくことを心から願っているところでもございます。

これ以上話すと長くなりますので、この程度にしておきますけれども、もちろん先ほど申し上げましたように影響は大きいと思います。しかし、その影響をマイナスだけにしないでプラスにしていける努力、これが大変重要であらうというふうに考えております。

大野誠一郎

道の駅総合プロデュースの中では、道の駅の立地特性として、半径 10 キロ圏内にある商業施設、20 キロ圏内にある商業施設、これに対してのこういった調査から導き出される道の駅の立地特性は、一つには、龍ヶ崎の道の駅は市街地からもほど近く、徒歩や自転車での利用もできる。日常使いの道の駅としての役割が求められます。二つ目には、国道を利用するトラックや乗用車の休憩場所とのニーズを十分に取り込める。三つ目には、牛久沼の自然環境と一体となった道の駅は地域の人々に新しい休日の過ごし方を提供できる。ひょっとしたら、この立地特性については全て桑原地区の大型商業施設に当てはまってしまう可能性がある。

龍ヶ崎の道の駅なかで、市街地からもほど近く、徒歩や自転車で、これは佐貫地区の人たちがこういう形で道の駅に行く可能性はあるかと思います。それが一部か多い佐貫地区の住人の人が行くかどうかは私はわかりません。67 ヘクタールの大規模商業施設、半端じゃないですよ。何日でも遊べると言い方はないかな、何日でも過ごせる空間ではないかと私は思います。その中で来場者があっちへ行ったり、こっちへ行ったりするようなものではないように私は思います。

ですから、「感幸地」構想の中の仮設可変が重大だろうと私は思うんです。市長が言うように、言葉の語感は違いますよと、人それぞれ違う意味があるでしょうと言いますが、何年か後にはそういう大規模商業施設ができる。だからこそ 1,400 万も金かけた業務委託が生きるんじゃないんですか、あるいは生かそうとして活用しなければ何のための業務委託なのかと私は思うわけです。

ぜひどういう状況に応じても、道の駅が想定どおりというか計画どおりのにぎわいを見せられるように要望して、質問を終了いたします。

【注意事項】

ここに記載した龍ヶ崎市議会定例会における答弁内容は当ホームページ掲載に向けて一部体裁等を調整しておりますが、答弁内容については公式に発表された議事録と照合した上で、忠実に再現しております。