

令和 2 年第 1 回定例会

大野誠一郎による質疑応答全文（2020 年 3 月 9 日）

【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。

大野誠一郎

通告により一般質問を行います。

一つ、子育て環境日本一と第 2 期子ども・子育て支援事業計画について、2.学校統廃合について、3.道の駅について、4.駅名改称についてでございます。

1 番目の質問を行います。子育て環境日本一と第 2 期子ども・子育て支援事業計画についてお伺いいたします。

子ども・子育て支援事業計画につきましては、目指そう子育て環境日本一という形で進められておりますけれども、どのような形で子育て環境日本一を目指すのかをお伺いしたいと思います。

なぜならば、この子育て環境日本一を目指すと言いつつも、目標といたしましては、あるいは計画といたしましては、達成できるような適度な計画、あるいは減少を見越しての、子どもたちの減少を、あるいは人口の減少を見越しての計画ではございます。そういった意味で、目指そう子育て環境日本一の気迫、あるいは意気込みを感じられません。そういった意味で、どのような施策で考えているのかをお尋ねいたします。

中山一生市長

子ども・子育て支援事業計画、第 2 期計画があるわけですが、これに対する質問かと思えます。

この子ども・子育て支援事業計画については、国から基本指針が示されているところです。特に待機児童解消に向けて保育需要等を見極め、適切に必要な量を推計し、状況に応じて施設整備等による対策を講じることや各所の子ども・子育て支援事業の提供体制を計画に盛り込むことが求められております。

国の基本指針を踏まえて、当市の第 2 期計画案では 8 項目の基本施策を打ち出しています。主なものを申し上げますが、はじめに、質の高い幼児教育・保育が受けられる環境づくりの項目では、人口推計や保育需要の推計に基づき必要量を算出しております。今おっしゃられた子どもたちが減っていくということも踏まえた必要量の算出になっていると考えております。

現状において、4 月 1 日時点では待機児童はいないということをご承知のとおりでもございますが、年度途中に数十人の待機児童が発生してしまう状況が続いていることでもございます。令和 2 年度には利用定員が 90 人の新設保育所が整備されるということで期待をしているところです。本計画の実行によって、子育て環境日本一に向けて待機児童のいないまち、すなわち教育・保育を必要とするすべての子どもに質の高い教育・保育が提供されるということを目指していきたいと考えております。

次に、子どもが健やかに生き生きと育つ環境づくりの項目では、特に近年、児童虐待の問題が深刻化する状況の中、早期発見、早期対応が求められています。当市では、令和2年度から他の自治体に先駆けて、こども家庭総合支援室を設置し、児童虐待防止対策を推進していきます。こども家庭総合支援室では、児童虐待だけではなく、子どもの養育や不登校、発達に関する事など、幅広く相談に当たってまいります。また、子ども児童相談員を1名増員し、さらに専属職員も配置することで、相談体制を強化してまいります。そのほか、在宅育児支援や母子保健の充実、子育ての経済的負担軽減、教育環境の充実など、様々な側面から事業展開を図ってまいります。

最後になりますけれども、これは一般質問での答弁でもありましたが、計画策定のアンケート調査の中では、子育てしやすいまちであるの質問に対して、69.4%の方から「満足している」との高い評価を頂いているところです。「子育てしにくい」の2.1%、「どちらかという子育てしにくい」の8.9%を大きく上回っていることは大変ありがたいことだと考えているところでもございます。

今後、各種事業を推進していくことで、子育て世帯の皆さんから満点の回答を頂けるように目指していかなければならないと考えておりますので、これが子育て環境日本一につながっていくというふうにも考えているところでもございます。

いずれにいたしましても、この少子化対策というのは自治体が今、龍ケ崎としても何ができるか、議員の皆さんとも共に知恵を合わせ、汗を流しているところでもございますが、国の施策等がやはり大きな影響力を持っているというふうにも考えておりますので、国の施策、指針等にも沿いながら龍ケ崎市としての力を大いに発揮できるよう、これからも進めてまいりたいと考えております。

大野誠一郎

総花的な政策でございます。子育て環境をよくしようという、その目標であるならば、市長の答弁するような内容でいいかと思うんです。しかしながら、目指そう子育て環境日本一では、私は非常に物足りなさを感じます。

全国各市町村で子育てしやすいまちは目指しております。例えば日本経済新聞の自治体調査で、全国162の自治体を対象にして調査をした。その162の自治体の中で1位になったのは葛飾区でございます。そしてまた、ランクが落ちた市町村も当然あるわけでございますけれども、ランクが落ちたところで、子育てしやすい環境を低下したわけじゃない。むしろ子育て環境を高めて、そしてまた、ランクが落ちてしまう。そういう状況で全国の市町村が切磋琢磨して子育てしやすいまち、そしてまた、皆さん方に住んでいただきたいと、そういうふうに思っているわけでございます。

ですから、そういう総花的、あるいは頑張っていることは承知の上でございますけれども、目指そう子育て環境日本一というものには物足りなさを感じます。

したがって、こういった子育て計画の中に盛り込まなければ盛り込むところがございません。もう一度、日本一を目指す意気込みをお尋ねしたいと思います。

中山一生市長

意気込みということでございますけれども、龍ケ崎市としては、龍ケ崎市の自治体、一自治体でできることをどれだけ推進していけるかということが、我々の使命であるというふうに考えているところでもございます。

先ほども結びに申し上げましたけれども、この支援事業計画については、基本指針が国から示されてい

るところでもあります。やはり国の政策と連動していかなければ、龍ケ崎市単独では例えば合計特殊出生率をいかに増やしていくかという対策なども含めて、非常に市単独の力では及ばないところがあるというふうに考えているところでもございますので、しかしながら、何もしないで手をこまねているわけにはいけないということで、様々な施策に取り組んできたところでもございます。

龍ケ崎市といたしましては、私はこれまで市職員、そして、議員の皆さんからもお知恵を頂きながら、そしてまた、互いに議論を深め、知恵を絞りながら、これまで施策を進めてきたところでもございます。そして、市民の皆さんの声、市民の皆さんのご意見なども受け止めながら進めてきたところでもございます。

その上で、今この状況で、このような社会情勢の中で、例えば利用定員 90 人の新設保育所が整備されるということは龍ケ崎市の大きな意気込みの表れではないかなと、なかなか進出してくれる事業者は難しいのかなと思いつつも、いろいろ当たってきたところですが、やはり龍ケ崎市の意気込みを感じてくれて、このような進出を決めてくださったのではないかなと思います。

保育所に関しましては、待機児童解消に向けた大変大きな力になってくださるというふうに思っておりますし、年間を通した保育環境の整備、待機児童ゼロを目指していくことに一歩近づいていけるというふうに期待をしているところでもございます。

ということで、このような取組を一つ一つ、そして、突出した大きな取組は持続可能なものとしては、私は高いものはなかなかないと思います。積み重ねたもの全てで頂点を高めていくという意味では、龍ケ崎市は他市と比べても、私は決して低くない。高いところにあるというふうに考えておりますので、それを感じてくださっている方々には、それを外にも広げていただきながら、龍ケ崎市の魅力、子育てについて魅力を感じていただける。そしてまた、龍ケ崎市で子育てをしている方々が、龍ケ崎が日本一と誇れると思ってもらえるような龍ケ崎を引き続き目指してまいりたいと考えております。

大野誠一郎

私は合計特殊出生率の 1 番を目指すべきだというわけでは言っているわけじゃございません。冒頭、一自治体では到底なり得ない。国の政策から、そういったところからやっていかなくちゃならなくて、また、それをこまねいているわけじゃないからやっているんだというような内容がありました。そういった意味で、合計特殊出生率を目指しているわけじゃないんじゃないんですかと申し上げたいと思います。残念ながら、そういう気迫は感じられません。

この子育て環境日本一とは、また違った観点ですが、同じようだとは思うんですけれども、この第 2 次ふるさと戦略プラン、こういった中で子育て環境日本一を目指すという意味で、いろいろな目標、施策を掲げております。この目標と施策を達成できても、子育て環境日本一になれるわけではないとは思っていますので、そういった前置きをお話ししました。

ですが、その戦略プランの目標と施策、こういったふうに掲げておるわけでもございます。一番最初には、先ほど市長からお話がありました合計特殊出生率、これがベースといたしましては平成 27 年の 1.27、そしてまた、目標が 1.5 でございます。しかしながら、この 28 年、29 年、30 年の経過といたしましては、そのベース値の平成 23 年度の 1.27 より平成 30 年度は 1.24 ということになっております。上げるどころか下がっております。そして、年間の出生数、これまたベース値の平成 27 年が 543 人でありながら、そしてまた、目標が 600 人でありながら、平成 30 年は 469 でございます。第 3 子の出生数などにつきましてはベース値が 92 人、そしてまた、目標が 114 人ということになっております。

これらの様々な数値と、あるいは施策、目標が達成できるのかをお伺いしたいと思います。

龍崎隆市長公室長

ただいま議員のほうからご指摘いただいたとおり、合計特殊出生率については、平成 25 年 1.29、そして、平成 30 年 1.24 ということで大変厳しい数値となっている状況でございます。要因といたしましては、全体的な人口減少傾向が大きく影響を与えていると考えられますが、その中でも若い世代の流出状況が顕著であることが理由の一つと思われます。

このような本市の動向を踏まえ、将来のまちの姿を考えていく上でも、若者世代、子育て世代を中心とした定住促進の取組、これの重要性がこれまで以上に増しているものと認識をしております。

大野誠一郎

達成は非常に厳しい、当然であろうと思います。それがゆえに、今回作成されます第 2 期の子ども・子育て支援事業計画は、大変重要な計画だろうと思います。そしてまた、その中で目指そう子育て環境日本一と言いながら、それが見られないということを指摘しておきます。

定住促進につきまして、住み替え支援事業というものにつきましても、ヒアリングの通告はいたしました、油原議員が事細かに聞いていただきましたもので、割愛をさせていただきます。

続きまして、学校統廃合について質問いたします。

学校統廃合につきましては、城南中と愛宕中、令和 4 年 3 月から学校統廃合をすることに進められております。進められていく中で、来年、いわゆる令和 2 年 4 月から小中一貫教育をスタートさせます。

今年の 12 月にも質問したわけでございますけれども、小中一貫教育が今年からスタートして、令和 4 年に学校統廃合、城南中、愛宕中の学校統廃合、令和 8 年度は小学校も含めて小中一貫校を想定して二つの統合された中学校と大宮小、龍ヶ崎小、龍ヶ崎西小の 3 校が統合される予定になっております。

その中で、令和 8 年度の学校統廃合につきましては、小中一貫校であるということが割に新しいことかなというふうに考えております。そういう意味で、今年の 4 月から行われる小中一貫教育、全ての学校で分離型の小中一貫教育が行われます。分離型と施設一体型でどう違うのか。そしてまた、施設一体型で行うことについて、どういうメリットがあるのか、そういったことをお尋ねしたいと思います。

松尾健治教育部長

はじめに、愛宕中学校と城南中学校の統合の時期であります、令和 4 年 3 月ではなく令和 4 年 4 月からということでご理解いただければと思います。

それでは、ご質問にお答えさせていただければと思います。

小中一貫教育を進めていく上で、施設の分離型と一体型、どういった違いがあるのか。特にその一体型のメリットはどういうことかということでございますけれども、小中一貫教育というのは、カリキュラム、中身の問題というふうに考えていただければと思います。そして、その中身を進めていく上で、より効果的か否かということが、その施設の形態によって違ってくるというふうに思っております。

施設分離型と比較すると、施設一体型の場合は、授業や行事などを通じて教職員や児童・生徒の交流を日常的に図ることが容易となるため、小中一貫教育の利点を生かしやすいというメリットがあります。

今後も児童・生徒数の減少が進むと予測される現状において、例えば今お話をいたしました龍ヶ崎地区においては、愛宕中学校と城南中学校が統合し、一定の学校規模を確保できたとしても、将来的には再び小規模校になってしまう可能性があります。学校規模に応じて決まる教職員の数も少なくなってしまうことが予測されます。

その際、施設一体型の小中一貫校であれば、例えば小・中学校教職員間による相互乗り入れ授業や合同研修を実施することなどが容易となり、教職員の定数という問題を小・中学校間の教職員間の連携、協力によって克服しやすいのではないかと考えております。また、例えば小学校において教科担任制を実施することが容易になり、教師の専門性を生かした指導方法の工夫ができ、さらなる学力の向上を図ることが期待できます。

一方、児童・生徒の側から見ますと、小学生にとっては常に同じ学校内で中学生と行動を共にするような、そういった環境になりますので、先輩の姿を見るのを通じて、自分たちが将来ああいうふうになるのかなというようなことを実感できるのではないかと考えております。具体的な目標を持つことができることにつながっていくのかなと考えております。また、小学１年生から中学３年生までの幅広い人間関係の中で生活することによって、友人関係構築のスキルも自然に身につけていくことが考えられるなど、メリットがあるものと考えております。

大野誠一郎

大体前回同様の答弁だと思いますけれども、龍ヶ崎としては恐らく小中一貫校のモデルとは言いながら、仮に２番目の小中一貫校できるのは大変先のことだろうと思います。

そしてまた、私はいろいろ効果的なことを言っておりますが、小学生と中学生が一緒にいることが、いろいろな意味で効果があり、そしてまた、先生方にも近いからどういう連絡がある、いろいろな連絡ができるというようなことがあるわけですが、肝心の子どもたちの教育効果が本当に、いわゆる分離型と一体型で、そんなに私は変わりはないだろうと、そんなふうに考えておるわけでございます。

時間もないものですので、次に移ります。

愛宕中学校と城南中学校の統合に当たりまして、スクールバスの運行についてはどのように考えておりますか。

松尾健治教育部長

文部科学省が定める学校の適正規模に関する基準では、通学距離に関する基準が定められております。小学校では、おおむね４キロメートル以内、中学校ではおおむね６キロメートル以内というような基準でございます。

本市におきましては、長戸小学校と城ノ内小学校、それから、北文間小学校と龍ヶ崎西小学校の統合に伴い、スクールバスを導入しております。その際、統合によって通学距離が４キロメートルを超えるような児童が多数存在したことから、スクールバスを導入した経緯がございます。

なお、スクールバスの導入に当たっては、通学バスの基準を超えるスクールバスの運行に対して国庫補助制度がありますが、導入後５年間限定の制度となっております。

このような状況を踏まえまして、今回の愛宕中学校と城南中学校の統合の検討に当たっては、通学距離の条件を勘案し、統合によって通学距離が長くなる地区においても、その距離が６キロメートルを

超えることがない愛宕中学校の施設を使用することとしたところでございます。

また、中学校においては部活動や生徒会などの課題活動があるため、小学校とは異なり、各生徒によって登下校の時間も異なるという現状もございます。このようなことから、統合後の中学校におけるスクールバスの運行につきましては、課題が多いと認識いたしております。

大野誠一郎

課題が多いというような表現でありましたけれども、一つには、距離的ないわゆる 6.5 キロを超えない、そしてまた、部活について帰りも様々であると、そういった内容で課題が多いということで大変難しいということになっているということだろうと思います。

私をはじめ、地域の皆さん方は小学校と言いながら、城ノ内小学校、龍ヶ崎西小学校の例がありますので、統廃合すればスクールバスは運行するのではないかなというようなことを考えております。実際、いろいろな方に聞いてもスクールバスは必要かなというふうに思っております。というようなお話でございます。

今、部長が答弁されました 6.5 キロ以上というのは、補助率の問題です。つまり 6.5 キロ以上の場合には 2 分の 1 の経費を補助すると、その補助の基準でございます。

現在、城ノ内小学校、龍ヶ崎西小学校ではどのような形での運行委託費がなっておりますか。

松尾健治教育部長

遠距離児童・生徒の補助の仕組みでありますけれども、先ほど言ったように、小学校の場合は 4 キロ以上、中学校の場合は 6 キロ以上が補助の対象となっております。ただし、統合後 5 年間という期間限定となります。

具体的なその補助の仕組みを申し上げますと、実際のバスの運行にかかりました実事業費が補助対象経費となっておりますが、実際、城ノ内小学校、それから、龍ヶ崎西小学校においても 4 キロ未満のお子様たちもスクールバスを利用しております。というのは、運行経路にお住まいのお子さんと希望する方を乗せますので、実際には 4 キロ以上の子どもたちが乗っているわけではありません。こういった場合には補助の割り落しがあります。どういうことかと言いますと、実際に乗っている生徒の数を分母としまして、4 キロを超える子どもたちを分子とします。そして、この比率で補助対象経費が割り落とされるということですので、現状城ノ内小学校、それから、龍ヶ崎西小学校においても基準未満のお子さまたちを乗せておりますので、実際に 2 分の 1 の補助とはいっても、実事業費の 2 分の 1 よりも下回っている、そういった現状でございます。

大野誠一郎

答弁といたしましては、2 分の 1 の補助事業は 2 分の 1 にはなっておりませんというような内容だろうと思います。

ちょっと調べまして、城ノ内小学校は 1,700 万の運行の委託費でございます。そしてまた、国の補助金は 247 万円でございます。言うなれば 24.7% の補助であると。龍ヶ崎西小学校は運行委託費が 1,351 万です。国の補助金は 213 万です。この金額でいうと、2 割ですと 270 万円ですから、2 割にも満たない、15% ぐらいかなというふうに思っております。なぜそういうふうになるか。それは当然のことながら、対象以外の方の小学生がいるからということでございます。乗っちゃあ悪いということは言っておりません。現

状として、このスクールバスの運行実態については、2 分の 1 の補助はないし、あくまでも補助経費の算出の在り方で国がつくか、つかないかということであります。ですから、大きいというならば、市としての政策というか教育委員会の方針でスクールバスを運行しているということだろうと思います。であるならば、城南中、特には大宮地域なんだろうが、大宮地域、あるいは北文間地域の皆さん方のスクールバスの運行についても考えるべきではないかと、単なる国の補助率ということで小学生が 4 キロ、中学生が 6.5 キロということで考えるのではなくて、現在においても城ノ内小学校、龍ヶ崎西小学校でも非常に政策的な意味合いがあるわけですから、この城南中学校、愛宕中学校、そういったことも考えるべきじゃないでしょうか。

そしてまた、既存のスクールバスの運行形態のほかにも、やはり違った形態を考え、何らかの工夫を考えるべきではないかと思いますが、いかがでしょうか。

松尾健治教育部長

遠距離児童・生徒の補助の仕組み、特に小学校の場合、先ほど議員からご紹介がありましたので、詳しく申し上げたいと思います。

城ノ内小学校の場合は運行経費、実際の委託料です。1,007 万 1,600 円でございます。そして、利用児童が 53 人います。そのうち補助対象の児童が 26 人という状況です。一方、龍ヶ崎西小学校の場合です。運行経費が 1,351 万 6,000 円、そして、利用児童が 57 名、そして、補助対象の児童が 18 名というようなことであります。実態といたしまして、その補助対象地区外のお子様たちが多く利用しているというような実態にございます。そのような関係で、両校合わせた補助金としましては 460 万 4,000 円を見込んでいるというような状態でございます。

続きまして、スクールバスの在り方ということのお答えになろうかと思います。

通学において、当然スクールバスの運行が必要かどうか、やはり何かの基準がないといけないのかなと思っております。そういった中で、現在は文部科学省が定める通学距離の基準であり、かつ国庫補助の基準である、中学校の場合は 6 キロメートルというものを一定の基準になると考えて、先ほど来申し上げているとおりでございます。

そして、現在の愛宕中学校の学区においては、おおむね 6 キロメートル以内におさまることから、スクールバスは運行しておりません。今回の統合によっても、新たに通学距離が 6 キロメートルを超える地区はないと考えておりまして、スクールバスを運行させることは難しいのかなというふうに思っております。

一方で、通学においてその安全な通学手段の確保というのは非常に重要な視点だということは十分承知いたしております。そして、通学においてコミュニティバスを活用していただく方法なども可能性としては考えられますが、現在のダイヤでは利用できるエリアや時間帯など、限定的になるものと考えております。

また、スクールバスの利用者が少ない場合には、現在運行しているようなマイクロバスではなく、ワゴンタイプの車両を使用することなども方法としては考えられるのかなというふうに考えております。ただし、中学生の場合は自転車通学が認められておりますので、一定の通学距離を超える生徒については自転車通学になるものと考えております。その際、例えば日没時間と下校に要する時間を考慮して下校時刻を設定し、完全下校を徹底することや安全な通学経路を確認し、その経路を通学するのを指導するなど、今後もこれまでと同様に生徒の安全確保するための取組を進めていきたいと考えております。

大野誠一郎

部長のほうからお話がありました、利用している小学生の数なんですが、城ノ内小学校は国庫補助の対象の4キロの方が26人いまして53人利用していると、27人は4キロ以内の方、そして、龍ヶ崎西小のほうは補助対象の方々の4キロは18人ですが、利用している方は57人ですので39人、大体3倍近い方が利用されているわけです。そういった内容でございますので、ましてや中学生の方ですと、確かにいろいろな方策を講じるとは言いながら、親としては非常に不安であると、安全・安心に学校に行かせてほしい、通学させたいという気持ちはもっともだろうと思います。ぜひとも考慮願いたいと思います。

続きまして、道の駅についてでございます。

道の駅整備については、仕切り直しということに市長が言明いたしました。また、何人かの今議会の一般質問には、仕切り直しとはどういうことなのかということを発言通告されておりますので、一番最初にくぎを刺して、同じような答弁になるというような内容でございました。

言うなれば、道の駅は護岸工事をしていく、なおかつ埋設物を調査し、そしてまた、埋設物を処分すると、そういうことをしながら本体そのものは若干ストップをしていく。その間、1年間につきましては牛久沼の全体的な計画を考えていく。中でも牛久沼トレイルを考えていきたいという内容だと思いたいますが、まず最初に、護岸工事、そしてまた、埋設物の調査、処分というものはどのぐらいの日にちを費やし、それなりの実施設計、そしてまた、着手、工事の着手はどんなふう考えているのかをお尋ねしたいと思います。

龍崎隆市長公室長

まず、埋設物の撤去にどれぐらいの時間がかかるかということですが、大体半年程度で考えております。経費的には設計費も含めまして2,000万程度を想定しております。

次に、護岸工事でございますけれども、今、修正設計のほうをコンサルのほうでやっているわけなんですけれども、これの経費のほうが約3億と考えております。この工事の期間でございますけれども、1年程度要するのではないかと考えております。工事の着手については、今、仕切り直しという状況でございますので、設定はしておりません。

大野誠一郎

仕切り直しですから、設定していないということが大変おかしいかと思います。

市長にお伺いしたいと思います。

茨城国体の開催前にオープンをすると、したい、それがまず一番最初でございました。それは認知度アップ、交流人口、ひいては定住人口の増加ということが一番国体開催前が大きい。そしてまた、今年行われます東京オリンピック、そういったものについても大変効果があると。ところが、令和3年3月までに延期をしたいと。それがまた、再延期と、再々延期ですか、そういうことになると思います。そして、仕切り直し。何ら市民に対しての説明がないということが、私は非常に疑問に思っております。

市長は、常に市民の対話を通して市政を進めていくと、そういったふううたっているわけでございます。それにもかかわらず、そういった仕切り直しも、そういっためども全然立っていないと、また、説明もされていないというのはどういうことなんでしょう。また、その説明責任を果たす、その場があるのかどうかも分かりませんけれども、そういった説明責任についてどのように考えているのかをお尋ねいたしたいと思います。

中山一生市長

説明責任についてでございますけれども、護岸の整備が中止になったというところでございますけれども、その点については広報等でもお知らせはしておりますが、市民の皆さんに訴える力としては十分ではなかったのかなという思いがございます。その中で、次の展開については、議会の皆様にもなかなかお示しできなかったとおり、県、そしてまた、国なども含めてですが、協議を進める中で方向性、そのスケジュール感がなかなかつかめない時期が長く続いてしまいました。ということで、昨年の末、いろいろ説明をさせていただいた中ではございますけれども、そのときに議員の皆様からも、議員の皆様の心配が、私たちが思っている以上に深いものであった。さらには、議員の皆様から入ってきた市民の声も含めてではございますが、私のところにも届いてくる市民の皆様の思いが、やはり我々が考えている以上に、我々の説明が行き届いていない、何かあきらめにも似たような声が届いてくるというような、そういうこともございましたので、そういう意味で、その皆様の声を受けながら、年が改まった段階で様々な、先ほど大野議員が細かくご指摘を頂いたようなことが明らかにになってきたこともありますので、一度、仕切り直しをしようということで、この仕切り直しということを、先ほど言明というお言葉をお使いになられましたけれども、そのような形で表明をさせていただいたわけでもございます。

その中で、市民への説明をしっかりと果たしていかなければならないということで、市民への説明の準備を進めるように、市民の皆様にも議会の皆様ももちろんですけども、この先どのようなステップでこの取組は進めていくのか、そして、何といても仕切り直した一つの理由は、牛久沼を前面に出して、この工事の中止などがあったので、並行して様々な形で動いてはいたんですが、やはり外から見ると、市民の皆さんから見ると、何か一度動きが停止してしまっているように見えていたとも思います。そういうことで、そういう動きも含めてお示ししなければならない。さらには、牛久沼をこれからどうしていくかということが、この令和2年度においては重視して進めていこうということで、進めることも含めて市民の皆様にはスケジュール感も含めた、これからの計画の進捗の予定などを示していかなければならないと考えておりました。

できれば、私は1月の段階では年度内に議会中でもいいから、議会が終わるのを待たずに、もう市民の皆様にはお知らせをしていくべきではないかという話をさせていただいていたところでございますが、残念ながら、そんなことを広報紙の紙面を割くような事態ではなくなりました。職員に、そのようなところに労力を注がせる時間を割くのは、この時期にはもっと力を、時間を割くべきところがあるだろうという思いもありますので、一度その公表、市民への説明も、この新型コロナウイルスが終息をするまではすべきではないだろうというような判断もあったところでもございます。

ということで、仕切り直しをしたということに関しては、市民の皆様には、この新型コロナウイルスの終息、やはり市民に対する意見交換会なども、この取組がスタートしたときには何度か開催をさせていただいたところでもありますので、そういうものも開いていかなければならないと、またご提案いただいた牛久沼の整備予定地、牛久沼の魅力を知ってもらうためにも、あそこから牛久沼の夕日を眺めてもらったりする機会をつくることもいいことではないのかななんて話もございました。しかし、今、不特定多数の人を1カ所に集めることのできない事態にもなっておりますので、それらも含めて、新型コロナウイルスのこの終息を見る、推移を見守っていくということが今、我々が取るべき一つの方向性なのかなと思っております。

大野誠一郎

市長が平成26年の2期目の1月の臨時会に所信の一端を表明した内容でございます。

プロセスをより重視した市政運営としてまいります。こうした観点から市民の皆様と直接まちづくりについ

て語り合い、それを市政に反映させることを主眼とする。龍ケ崎市かたらい広場の創設、既に運用を始めております市民モニター制度、地域懇談会の充実などを通して、より広聴機能を強化してまいります。二つ目は、事業の可視化や検証性の向上を図り、それを事業の改善や再構築に結びつけていくということとでありますという内容が、所信一端として所信表明されたわけでございます。

私は、再延期をした昨年の12月、そういった12月の議会が終わった後、この3月議会までにそういった再延期の説明があるのかと思っておりました。ですから、その説明がないにもかかわらず仕切り直しをするというような内容でございましたので、はて、何だろうかというふうに思ったわけでございます。ただ、何も日程も決まっていないような形では、仕切り直しなんてことも私は言う必要もないような気がいたします。ぜひとも、市民の皆さん方に説明責任を果たしていただきたいと思います。

牛久沼トレイルについて、ちょっとお尋ねしたいんですが、この「感幸地」構想の中では、牛久沼トレイルにつきましては、豊かな自然環境をプラスして多様な文化拠点、そういったものをプラスした場合に、イコールといたしまして牛久沼トレイルがすばらしい牛久沼トレイルになるというようなふうに構想としては出ております。

いろいろ「感幸地」構想の質問も聞いている中で、29年、30年と首長の会議が開催されました。1回は、恐らく牛久沼についてのご意見を、あるいは要望をお伺いしたんじゃないかと思います。もう一度は、「感幸地」構想ができて、その説明と、あるいは現場の視察等を実施したかと思います。

私は、常に牛久沼「感幸地」構想についての温度差、それは多分あるんだろうと思っております。当然牛久沼トレイルは龍ケ崎市ばかりではなくて、つくばみらい、取手、つくば市、牛久市が道路を関係しておるわけです。勝手にはできないですね。ですから、そういう市町村との連携をしていかなきゃならないと。

そして、多様な文化拠点をプラスということは、牛久市は小川芋銭と牛久の城跡などの歴史をテーマに、つくば市は科学をテーマに、つくばみらい市は冒険、取手市は芸術、龍ケ崎と河内町は豊食、豊かな食、そういったものをテーマに多様な文化拠点ということだろうと思います。私が読み違えているかどうか分かりませんが、そして、豊かな自然環境というのは、自然環境をつくる、100年かけて自然環境をつくと、そういったものがプラスして牛久沼トレイルがすばらしいトレイルになると。ただ、道路が舗装されていいというわけにはいかないと私は思うんです。それは、第一歩かもしれませんが、多様な文化拠点、こういったいろいろな牛久は歴史、取手は芸術、つくば市は科学、つくばみらい市は冒険、そのような話はしているんでしょうか。まあ恐らくしていないと思います。というのは、去年は首長会議は1回もされていないです。市長のお話ですと、何か幹事会が1回ぐらいあったような形なんです。そしてまた、今年につくば市の中で国や県の皆さん方に説明するような、そんな話が出ておりますが、このような多様な文化拠点、そしてまた、豊かな自然環境はどうなさるんでしょうか。ひとつ、市長のご意見をお伺いしたいと思います。

中山一生市長

牛久沼「感幸地」構想については、首長会議なども通して、それだけではないんですけれども、各首長には見てもらっているのはもちろん、それぞれの事務局などともそれぞれの自治体を持つ個性、特徴などを記していくときには、事前にヒアリングなどしながら「感幸地」構想も策定をしたところもございまして、内容についてはよく承知していると思っております。

そして、今回はこれを県にもお示しをしながら、次の首長会議に向けて思いを共有していける、この「感幸地」構想にしていければいいなというふうに願っているところでもございます。

そんな中で、今ご質問のあった文化的拠点や自然環境ということですが、自然環境はこの牛久沼の魅力でございますので、現在使われている道路、例えば二千間堤などは道路としてはあるんですが、舗装されていない。そういう部分に関しては、舗装をして歩きやすく、走りやすくする場所にしていくということですので、それほど大きな自然環境への影響はないのかなと思いますけれども、既存の道を利用したりする場所もかなり多いのかなと思います。ということで、自然環境には阻害のないような形でトレイルを少しずつでも距離を延ばしていくことが大切なのかなと思っているところでもございます。

ということで、今度はそれぞれが、自治体が牛久沼に向けてアプローチをしていただく場所をつくっていくという点でも、このトレイルができることによってアプローチの拠点を作りやすくなるというような位置づけもできると思いますので、そういう意味では各自治体の取組、先ほど大野議員から例示いただいたものについては、それぞれのまちの自治体の持つイメージを例示したものでございまして、これに沿って進めてくださいと、こちらから願うような性質のものではございません。例えば、このようなイメージにのっとりやると、その自治体らしさが今後、牛久沼のほうにも反映されてくるんじゃないかというものを記したというふうに認識していただければと思います。

その上で、この各自治体はそのような個性を、龍ケ崎市も個性は何だと聞かれると、たくさんのいろいろなことが出てくると思います。今回、龍ケ崎の魅力的な場所をアンケートをとったものをポスターにするという取組を行っておりますけれども、それだけを見ても撞舞だったり、たつのこやまであったり牛久沼であったりと、様々な魅力的な個性が出てくるわけでもございますので、それはこちらから限定するものではないということでもございます。

そのような様々な個性を生かした取組を、その牛久沼に各自治体からアプローチすることで、そこが拠点となっていくことも期待できますし、にぎわいの創出につながっていくことも期待はできると思います。そのようなことをしていく中で、トレイルによってつながっていく。そして、牛久沼が一体としてにぎわいを創出する場所としての魅力を増していくということになってくると思いますので、そのような意味でのこの牛久沼トレイルと各自治体との取組になってくるかと思います。

大野誠一郎

各市町村の近隣市はイメージとして捉えているというようなお話ですが、私はこの「感幸地」構想を読みますと、そういった名所に加え、つまり牛久は歴史、あるいはつくばは科学、取手は芸術、そういった場所をこの20キロトレイルにつくれるものかと思いました。この読み方にしては、そういったテーマなどを名所に加えると、そのように書かれております。

じゃ、市長、この先ほどの科学や歴史、あるいは冒険、そういったところの各市町村のテーマについては、単なるイメージだけで、この牛久沼トレイルは豊かな自然環境と多様な文化拠点が合わさってこそ、すばらしいトレイルができるんだというのは、これはないということなんですか。ここに書いてあることは全然違うかと私は思います。

中山一生市長

各自治体の持つ魅力、特徴、それを例示したもの、イメージという言葉がちょっと誤解を与えたのかもしれませんが、例示したものであって、もちろんそのような例示したものを進めていただくことは、各自治体の取組としてぜひやってもらいたいと思いますけれども、こちらからそれを固定して、これを必ずやってくださいと

というような性質のものではないということでございます。例えば牛久市などは、先ほど例示いただいた小川芋銭、住井すゑなど、あの牛久沼周辺にゆかりの深い芸術家がいらっしゃるわけでもございますし、三日月橋などの周辺でも見事な桜堤があります。そのような形で、生かしていただければいいなと思いますし、ご承知かと思いますが、つくばの谷田川沿岸には、大変近いところに農水省などの研究施設がたくさんあるのは皆さんもご承知のとおりかと思えます。ということで、それに関連するものであっても、牛久沼の魅力を生かすものであればいいのかなという、そしてまた、研究学園都市という位置づけのつくば市でもございますので、そういう意味も含めて申し上げました。

先ほどちょっと申し上げるのを忘れてしまいましたけれども、つくば市の議員、荃崎出身の議員ですが、牛久沼は荃崎が一番接している面が広いんだ。だから、あれは牛久沼じゃなくて荃崎沼にすべきだという話をされていらっしゃいましたけれども、それぐらい愛着がある荃崎地区の方が、つくば市では太陽光発電の開発がまだまだ乱開発があって、牛久沼の景観を損ねてしまうようなことがあってはならない。国立公園に関しましては厳しい条例をつくったんですけれども、それ以外では、つくば市は条例策定が遅れている。龍ケ崎市の条例を参考にさせていただきたいというような話を、その議員もされてました。

そういう意味では、100年構想もありますので、どの地域をしっかりと100年後の牛久沼の「感幸地」構想の成果として見せていくのかというのは大切な取組の一つだと思いますので、そういう意味で自然は大切にしていくのは当然だと思います。

つくばみらい市に関しましては、きらくやまという、つくばみらい市にとっても大変大切な施設がすぐ牛久沼のほとりから上がった台地の上にあります。きらくやまから、公園から牛久沼が望めるという場所、位置関係でもありますので、そういう位置関係がやはりつくばみらい市の人にもっともっと知ってもらわなければならないという思いがございします。そういうことでは、「冒険」という言葉を使わせていただいておりますけれども、これはそれにももちろん限ったことではない。もちろんこの冒険についてテーマにして牛久沼にアプローチしていただければ、大変にぎわいの創出につながるのかなと思います。

取手に関しましては、牛久沼と名前がついたときには、牛久沼の周辺に人口集積していたところが、一番人口の多かったところが水戸街道の宿場町だった牛久の地域であった。それで「牛久沼」という名前がついたのではないかという説がございします。そんな中で、今や一番人口が多い市周辺の住宅地というのは取手市にある双葉団地でございします。双葉団地の皆さんも牛久沼を愛していただいております。そして、取手市は私が言うまでもなく、芸術というものを一つのセールスポイントとして、まちづくりを進めているまちでもございしますので、芸術をこの牛久沼にも持ち込んでいただいて、アースティックな牛久沼というものも夢に描けるんじゃないかなと思います。

ということで、それぞれの自治体の特色を生かして、この牛久沼の魅力を増していくということがその本意でございしますので、決してその意味を全く違うことを私は申し上げているわけではないので、誤解を与えたのであれば、おわびを申し上げて、私の答弁とさせていただきます。

大野誠一郎

別にこだわる気持ちはなかったんですが、そうではないということでもありますから、こだわっているんですが、この「感幸地」構想では、周辺5市1町の力を合わせて様々な魅力が散りばめられた観光地ということをもって、自然と文化が混じり合う、ほかにはないエリアが誕生します。つまり24キロのトレイルの様々な魅力を散りばめられた、つまり科学とか歴史とか各市町村の持ったものが散りばめられた観光地、そして、それが

名所化するということに書いてありますから、市長、さらによく読んでいただきたいと思います。結局は、また挫折するような、あるいは途中で変更しなくちゃならないお話になるかと思います。なおかつ、自然環境をつくるのが100年、道広場をつくるのが50年、にぎわいをつくるものが15年、そのにぎわいをつくる15年が6カ所つくるわけです。中の島エリアA、エリアB、水辺公園、それから、佐貫駅から道の駅までの道のり、そういった六つのものがあるわけですから、そういうものを総合的にやって、初めて「感幸地」構想になっているわけですから、そういった意味では、よく読んでください。

それから、駅名改称についてであります。

先ほどの12月の議会で割り勘効果、あるいは相乗り効果というような形で話が出ましたが、今までは割り勘効果ということで説明があって、初めて12月の議会で相乗り効果は出されました。意味が違っているのか、合っているのか分かりませんが、どういう意味なんでしょうか。

龍崎隆市長公室長

JRへの負担金については、「割り勘効果」という言葉で誤解を与えてしまっているのであれば、大変申し訳ないことであると思いますけれども、今回の負担金については、本来、龍ヶ崎市駅のみ単独で改称した場合と高輪ゲートウェイ駅などの開業を同時にすることでシステム改修など、工事を一緒にできるということで経費を抑えることができる。この場合に、単独でやるのと比較して負担金の減額効果になるものですから、「割り勘効果」という表現をさせていただいたところでございます。

大野誠一郎

割り勘効果、相乗り効果ということでございますが、一体全体、今回の3月14日に駅名改称、高輪ゲートウェイに合わせて駅名改称が行われるわけですが、その3億9,800万の金額について、どこからどこまで、それが相乗り効果なのか、割り勘効果なのかをご説明いただきたいと思います。

龍崎隆市長公室長

駅名改称経費の費用の明細につきましては、議員、以前から出していただくようにということで、それを受けてJRのほうにはなるべく詳しい負担金の詳細を出していただきたいと思いますということでお願いしているところでございますけれども、まだ、本当の明細というか細かいところまでは示されていないのが実情でございます。3月14日、駅名改称になって、精算という手続に入るわけでございますけれども、その中でなるべく明らかにしていきたいと、皆さん分かるような形にしていきたいと、このように考えております。

大野誠一郎

今、割り勘効果、相乗り効果ということがありますが、どこからどこまでが分からなくて、なぜ決めたんでしょうか。そういった形で情報開示をすべきだと思います。ましてや、前回の質問におきましても、それを求めるというようなことでございますので、よろしくお願いいたします。答弁をお願いします。

龍崎隆市長公室長

割り勘効果のその明細といいますが、そういった部分についてはお示しはいただけないんですが、高輪ゲートウェイの事業と一緒にやる場合と単独でやる場合、かなりの事業費の差がありました。その差が割り

勘効果の一つかなと、このように思っております。また、情報公開については、支社に赴きましてお願いをしているところでございます。

今後も、その明細、なるべく詳しいものを出していただけるようお願いしてまいりたいと考えております。

大野誠一郎

部長ね、そういうことになれば、どれだけの相乗り効果が分からなくて決めたということになりますか。

龍崎隆市長公室長

議員方にもお答えしたかと思うんですけども、いろいろなケースでどれだけの改称の費用がかかるかということで比較しておりまして、その中で一番安くできる高輪ゲートウェイ駅の開業に合わせた駅名改称時期を考えたところでございます。

鴻巣義則議長

時間になりましたので、以上で大野誠一郎議員の質問を終わります。