

令和 2 年第 3 回定例会

大野誠一郎による質疑応答全文（2020 年 9 月 8 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

通告に従いまして一般質問を行います。

一つ、駅名改称事業について、二つ、牛久沼の水質浄化についてでございます。

最初に、駅名改称事業について質問をいたします。

駅名改称事業につきましては、3 月 14 日、龍ヶ崎市駅の誕生となりました。今月の 13 日で 6 カ月を迎えるわけでございます。その検証をしたいと思っております。6 カ月の間の中には、早いというようなこともあるかとは思いますが、既に検証済みであり、そしてまた、今後どのような検証をするのかをお伺いしたいと思います。

龍ヶ崎市駅にすることにより認知度が上がり、定住人口が増加するということでしたが、定住人口の進み具合はどうかをお伺いしたいと思います。

龍崎隆市長公室長

駅名改称に伴う定住人口の状況ということでございます。

ご案内のとおり、JR龍ヶ崎市駅の誕生は本年の 3 月 14 日でございます。龍ヶ崎市駅誕生から約半年が経過したところでございますが、現段階では駅名改称が定住人口の動向にどのような影響を与えたのかを分析できている状況ではございません。同時期には、新型コロナウイルス感染症の影響もありますので、これらにも留意しながら、人口の動態が今後どうなっていくのか、市の認知度などの状況や市民アンケートにおける定住意向等の状況も加味しながら、今後分析してまいりたいと思っております。

大野誠一郎

令和 2 年の 3 月 1 日におきまして、定住人口が 7 万 6,603 人おりました。4 月、あるいは 5 月、6 月 1 日、7 月 1 日、8 月 1 日ということで比較をしますと、3 月から 4 月 1 日までは 117 人減っております。4 月 1 日から 5 月 1 日は 30 人、5 月 1 日から 6 月 1 日までは 44 人、6 月 1 日から 7 月 1 日までは 62 人、7 月 1 日から 8 月 1 日までは 42 人、この 3 月 1 日から 8 月 1 日の 5 か月間の中で 386 人減っております。

なぜこういうお話をしますかといいますのは、中山市長が私の質問の中で、その効果は龍ヶ崎市駅の誕生した瞬間から効果が表れると、そういった答弁をしておりますので、そのようにお尋ねしておるわけでございます。先ほど紹介しましたように、増加どころではなく、当然 386 人が減っているわけです。ブレーキも利かないと。

私はかねがね人口増加は難しい、そしてまた、こういうふうな時世でございますので、つまり人口減の社会が続いておりますもので、人口増加はまずあり得ないと思っているわけでございますが、一番最初の目的としましては、駅名改称の目的につきましては、認知度が上がり、交流人口が増え、そして、定住人口が増加するということでございますので、市長にお伺いしたいと思います。

人口の増加についてはどのようにお考えか、回答をお願いします。

中山一生市長

駅名改称事業、駅名が変わったその瞬間からというようなことを私が申し上げたということでございますけれども、その駅名改称の効果そのものは、そう期待をして私もそう申し上げたところでもございますが、この効果に関しましては、その瞬間から始まるのは定住人口の増加が始まるというふうな意味合いで言ったわけではないというふうに考えております。定住人口に関しては、この新しい自治体名のついたJRの大看板の駅名を定住促進に向けてのツールとして、大きな力に変えていかなければならないという意味で、この定住促進に関しては、この駅名改称の取り組みをそれにつなげて生かしていこうという思いで申し上げていたかと思えます。

そういう意味でも、先日、山宮議員からもありましたが、私も車内放送をまだ耳にすることができておりません。公共交通機関を避けている関係から、まだ常磐線に乗れていない状況ですが、実際たくさんの方が通勤をされていらっしゃる、実感を感じている方々からの声は私のところにも届いているところでもございますので、それは常磐線に乗っていらっしゃる方には、皆さん感じていらっしゃる、多かれ少なかれ、皆さんそれぞれの形で感じていらっしゃるのだと思えますし、また、駅名が変わったことの報道など、ちょうどコロナウイルス禍であまり大きな報道がされなかったのは残念ではございますが、掲示板や駅の情報などを引いていくと、龍ヶ崎駅というところにヒットするわけでもございますので、そういう意味では、じわじわとこの駅名改称の効果はこれから強まっていくというふうに期待もされるわけですし、強めていくための取り組みをしなければならないというふうに、今後は我々の課題である。そしてまた、それを強めていくためには利用している皆さんはじめ、市民の皆さんと一緒に知恵を合わせ、その力を大きくしていく取り組みを進めていきたいと考えております。

大野誠一郎

認知度が上がるということでございます。多少の認知度は上がることは間違いございません。ただ、認知度が人口増加、あるいは人口の歯止めにもならないというのも私の考えでございます。ニュータウンの皆さん方がお住まいになるとき、果して龍ヶ崎を知ってお住まいになったのは、私はわずかだと思います。都市整備公団のいろいろな形のPRで、ここが都内への通勤1時間ぐらいの距離で、手頃な値段であり、そしてまた、環境がいいと、そういったことで私はお住まいになられた方が多いかとは思えます。認知度が上がって、さらに人口増加と、あるいは人口の歯止めになるということは私は考えられないと思えます。

次に、「機運の醸成を図る」と市長は何回も答弁していただきましたが、龍ヶ崎駅誕生の際には、市民への機運の醸成が図れたと市長は考えているのかをお伺いしたいと思います。

中山一生市長

この駅名改称の取り組みについては、駅名改称の機運というのが過去に数回うねりとしてあったというこ

とは大野議員もご承知かと思えます。そういうこともあって、私はこの駅名改称の取り組みをスタートする際に、市民の皆さんはもっとたくさんこの取り組みに関しての周知度が高いのではないかなとちょっと過分に想定をしていた部分がありました。実際、世代も代わりますし、新しい住民も増えていくということで、簡単に想像ができそうなところですが、やはりこれは深刻な、この取り組みを進めていく上では、そういう事態はあってはならないということで、機運の醸成を図っていく、進めていくということを何度も答弁をさせていただいたかと思えます。

これについては、私も市民懇談会などのような公の場もちろんですが、様々な場所で機会を見つけては話をしてきたことは、これまでも答弁でも申し上げてきたところでもございますが、そんな中で市民アンケートの結果で、駅名改称について、この取り組みのことを知っている方の割合がおよそ8割にまで達したということ、そしてまた、その経緯の中で、私も3年前、3期目の市長の信任をいただいたところでもございますが、民主制度の中で市民の声を聴く大変重要なプロセスであります選挙というプロセスも経たところでもあります。

そして、先ほど申し上げた実感、その実感を感じられている方々が、もう既にたくさんいらっしゃるかと思いますが、その駅名改称の後、その前に関しては市長への手紙などでいろいろなご意見を頂いたところですので、機運醸成のためのしっかりとしたお返事をさせていただこうという思いでお返事も書かせていただいたところでもございますが、駅名改称後は特段声が届いていないということもありますので、誕生に際しての機運醸成という意味では、ある程度は、その賛否は別といたしましても、駅名改称の取り組みそのものの趣旨はおおむね理解をされたのではないかというふうに考えております。

大野誠一郎

先ほどの市長の答弁としましては、機運の醸成が図れたのかというような答弁に対しまして、まちづくり市民アンケートの中では、「よく知っている」が32.4%、「大体知っている」と答えた方が46%、それをもってして約8割ぐらいの機運の醸成が図れたと考えますということなんでしょうが、その「よく知っている」、「大体知っている」方にも、その8割近い皆さん方にも、全て賛成かどうかは分かりません。大体、機運の醸成が図れたということは、合意形成、あるいは意識の高まりを市民の皆さんが、そういうことで機運の醸成が図れたというふうに考えるべきではないでしょうか。挨拶をしたり、あるいは話をしましたということで知っていることは、機運の醸成が私は図れていないと。それについても何度か質問しましたが、そういう答弁の内容で、最後の質問に関しては、これから機運の醸成を図っていくという話でしたから、今回も誕生の際には、龍ヶ崎市駅の誕生の際には、どのように図られたということを質問しているわけでございます。ある意味、何ら進歩していないと、あるいは進んでいないということだろうと思えます。

まちづくり市民アンケートの件で、78%ぐらい知っているということであるならば、さらに次の問いに、賛成か、あるいは反対かを問うべきでしょう。そういったことをやらずして誕生したのは、極めて残念でございます。

加えて、ふるさと龍ヶ崎戦略プランの中では、市民と行政の協働のまちづくり、あるいはまちづくり条例、そういったものがあるわけでございますので、この駅名改称事業についての市民と行政の協働についてのまちづくり、そういったものについては、どのようにして取り組まれたのかをお伺いしたいと思います。

中山一生市長

市民と、先ほどのご質問にもありました、機運の醸成という話がございましたけれども、市民に声を聞くと

いうことはいろいろな手段があるわけでもございますが、我々、公選職の政治家が最も重要な、声を聞く、民意を問う機会は選挙であろうと思っております。これは大変厳粛なものでもありますし、この市民の、有権者の信託があるからこそ、このように私も演壇に立たせていただいておりますし、議員の皆さんも一般質問でいろいろな質問を投げかける、そういう機会を市民から与えていただいているわけでもございます。

その中で、先ほども申し上げましたけれども、市長選挙を経て、今回の駅名改称を迎えたわけでもございますので、しっかりと争点として選挙も戦わせていただいたという経緯は、大野議員もよくご承知かと思えます。

大野誠一郎

私たちの市民や行政について、その協働の取り組みを、協働のまちづくりをどのように取り組んだかということをお尋ねしたわけでもございます。

市長が3期目の当選ということがもちろん分かっているわけでもございますけれども、しかしながら、住民投票の条例についての直接請求につきましては、市長の支持者、強力な支持者の皆さん方も、そういった直接請求についての署名集めをやっているわけでもございます。だからそれは、当選した、当選しないと、そういうことについては全く別な次元でもございます。

私が聞いているのは、本来、市長が私の質問に、そういった機運の醸成を図っていくと、そういう市長のその答弁をいただいているもので、そういった市民の醸成が図れているんですかと、図れたのかということをお伺いしているんです。私が最初から、市民の醸成を図りなさいなんてことを言っているわけじゃないんです。駅名改称についての質問の中で、市長がそういうことを言っておるもので、先ほどの人口の、定住人口の件に関しても、目的というのはどういうものなんですかということで、そういうふうにお答えしているわけです。

そしてまた、そのふるさと龍ヶ崎戦略プラン、あるいはまちづくり基本条例、そういったものについても、市長が自ら提案してこれを策定しているわけでもございます。

まちづくり条例の条文というか、付則ということになっておりますが、その中で、これ読み上げます。「私たち一人ひとりがまちづくりの担い手であることを認識し、市政及び地域の課題の解決に向けて、自ら考え、行動するとともに、人と人とのつながりと地域のきずなを大切に、様々な価値観を互いに認め合い、信頼関係を高めながら、協働によるまちづくりを進めていくことが必要です」と、すばらしい文じゃないかと思えます。こういうものを掲げながら、それが何ら実行されていないということを感じるもので、どういう、市長の立場として、市民と行政の協働によるまちづくりをどんなにしたらいい、どんなようにやってきたんでしょうか。あるいは、まちづくり条例の今読み上げた文章に照らし合わせて、どのような駅名改称事業について取り組みが行われてきたのかということをお尋ねしているわけでもございます。答弁願います。

中山一生市長

駅名改称事業については、市民の皆さんと、これからやはりまた知恵と力を合わせていかなければならない取り組みであろうというふうを考えているわけでもございます。

そして、この駅名改称については、変えるか変えないかというもちろん議論もありますけれども、これまで何度も申し上げてきたように、これからの龍ヶ崎市、大変多くの利用者が駅を行き交うJR常磐線の佐貫駅があったわけでもございますけれども、そこに自治体名をしっかりとるしていくことで、龍ヶ崎市というものをやっぱり発信する。そして発信、龍ヶ崎市の魅力、そしてまた人、物を発信していく中で、逆にいろんなも

のをその新しい駅名から、駅から呼び込んでいくためのやはり大きな力としなければならないというふうを考えてきたから、そのような答弁もしてきたというふうに認識をしているところでもございます。

この点に関しましては、この議会でも様々な形で申し上げましたが、市民の皆様の前でももちろん先ほど来話をして、話にあったように、いろんな機会に折に触れてお話をしてきたところでもございます。

そして、繰り返しになりますけれども、我々の仕事のよりどころでもあります選挙の際には、有権者に対して、あらゆるところでこの点についても訴えてきたところでもございます。

今の質問内容が、私、しっかりと何をポイントに聞きたかったのかがちょっとつかめていないところもございまして、もし、答弁不十分だと思いますが、さらに質問があればまたもう一度質問していただければと思います。

大野誠一郎

2度お尋ねして、回答がないということですので、市民と行政の協働についてのまちづくり、そういったものの取り組みはなされていないと、これまでと同様に挨拶、あるいはいろんな懇談会について話をしていたと、それだけということであると思いますので、3回目は聞きません。

3億 8,900 万円の見積額は企業秘密であると市長が答弁されましたが、見積費用について、直近の一般質問の中では、見積りの明細について市長が交渉をしていく、そんなふうには答弁されましたが、交渉はされましたか。

龍崎隆市長公室長

JRの市負担額の詳細を開示していただくよう交渉してきたかということでございます。

この間、議会の中でも何度かご答弁させていただいておりますが、JRが行う工事等の内容及び額については、JRとの協議の場が設定されるたびに公表を求めてきたところでございます。

このたび、事業完了及び負担金の精算に当たりまして、工事の内容等を含めた詳細な内訳を提示していただいたところでございます。

大野誠一郎

市長が答弁したもので、市長に答弁を求めているわけなんですけど、交渉はしていないというふうには受け止めたと思います。なぜならば、情報開示をしまして、いろんな形の中で記録してある中には、市長が交渉をしたという記録はありません。もし違っていましたら、市長が答弁を願いたいと思うんですが、今の答弁に関して、龍崎部長の答弁について質問をお伺いします。

3億 8,900 万が2億 2,000 万になったという最終的な請求金額、そしてまた支払いということだと思うんですが、その請求書に関しまして、これは令和元年度に支払った金額の内容なんですけど、総額が1億 6,772 万、そして大きく4つの項目に分かれています。設備部の請求が4,246 万、営業部が1,946 万、運輸部が7,908 万、ほかの支社は2,672 万。

そして今回の7月の請求に関して、いわゆる残額なんですけど、これが5,696 万が総額として請求されて、設備部が4,446 万、他の支社1,250 万ということでもって2項目に分かれています。

何千万とか、何億とかの大ざっぱな請求でございまして。それについては契約書があるということでもございますが、本当の大ざっぱなというか、それだけの請求書だと思います。そういうことで、最初からお話ししており

ますとおり、何ら比較ができない。そして、結果的には3億8,900万が2億2,000万になったというところがございますが、最初から金額が過大であると。そしてまた比較もできない。つまり4つの例が、消費税率とか、あるいはダイヤ改正時、そういった4つの例が一切合財比較ができない。ただ単にその金額が安いからといって議会で議決をしたということがございます。

続いて、JR東日本常磐線佐貫駅の駅名改称に関する影響度調査についての検証をしていきたいと思えます。

商業まつりの同規模のイベント開催、最初からこういうものを考えてはいないというような内容でした。実際、オープニングをするときも非常にひそやかなオープニングだったと思えます。それについては答弁は結構でございます。

次に、平時の通勤通学の乗降者数、これについて、私は前から分からないと、その影響額の金額が分からないということを申しておりましたが、この平時の通勤通学の乗降者数についてはいかがでしょうか、答弁願います。

龍崎隆市長公室長

ご質問の、通勤通学者数の効果という点でございますけれども、調査表にもあるとおり、この調査の数字につきましては国勢調査の数字を使っております。そういう点で、今現在、この検証と、駅名改称後の検証、これについては検証が難しい状況でございます。

この影響度調査の経済効果につきまして、茨城県の経済年鑑表を基に出して、算出しているわけでございますけれども、この上野東京ライン開通を好機とした人口定着、増加の効果や産業の活性化の状況について、駅名改称後の状況が想定できないということもございまして、経済的効果を算出するための諸元要素として、平時での佐貫駅を使って通勤通学している人がもたらす効果について、最終需要額として算出しているところでございます。

この影響度調査の報告書につきましては、報告書にも明記されておりますが、今後の比較、参考の基礎データとすることを目的として算出されている数字でございます。

大野誠一郎

これから算出するというところでございますが、私は分かるわけないと思えます。誰に聞いても、この影響額について、平時の乗降客の乗車数、それが6,000万あります。でもその6,000万は、影響額をやるときの前回の国勢調査、それに基づいて6,000万と出しているわけです。その駅名改称にして、それからの乗客数の増加の金額が6,000万じゃないわけですよ。だから分かるわけないですよ。

もう一つ、パブリシティ効果についてお伺いいたします。

龍崎隆市長公室長

パブリシティ効果についてでございます。

影響度調査において、主要4紙、読売、朝日、毎日、日経及び地方紙1紙、茨城における龍ヶ崎市駅の出現回数を広告掲載したとする場合に置き換えて、調査では約1,402万円と効果算定をしております。今回、平成30年7月11日のJRとの協定締結日以降の新聞掲載を当てはめて算定し直しますと、約1,773万円と効果算定することができます。ただし、協定締結日前にも市民懇談会や意

見交換会の開催記事や駅名改称に係る各種手続のタイミングの記事など、新聞に掲載されたものも協定書締結以後と同程度の量があります。

また、影響度調査で算定されていない雑誌や地域情報紙、インターネットニュースなどのウェブ上での記事掲載なども合わせますと、先ほどの算定額以上の効果があったものと認識をしております。

大野誠一郎

パブリシティ効果について、1,700万、それ以上のものの金額が出ておりますが、私、一番疑問なのは、読売新聞、毎日新聞、朝日新聞等言われましても、茨城県版ですよね。それから、地方紙は大体茨城新聞だろうと思うんですが、茨城県内の龍ヶ崎市という名前を知らない人は私は少ないかと思います。経済効果ということがあれば、確かに新聞記事に出した場合のものだということなんですが、私は知名度アップには、そして定住人口には何らそんなに響かないと思います。

したがって、今、影響額についての、商業まつりの同規模の開催、それから平常時の乗降者数の数が6,000万、商業まつりについて、ちょっと金額は言わなかったんですが、やはり6,000万、パブリシティ効果が1,400万、影響額調査については1,400万、あまり影響額調査については何ら参考にならないと、ならなかったと思います。なぜそういうことを言うのかといいますと、市長が駅名改称をするときには、これから影響度調査をしますので、言うなれば期待しておいてください。終わったら2億7,000万の経済効果がありますのでやります。そういうような後押しになったことが大きいので、あえて質問しているわけでございます。

駅名改称の効果についてどのように考えているかを、市長に答弁お願いいたします。

中山一生市長

駅名改称、3月14日、本年、龍ヶ崎市駅という名前の駅として、またリスタートをしたわけでもございますけれども、先ほどの質問にはっきりとお答えできませんでしたが、私も質問の趣旨が、改めてのお言葉ではっきりと捉えることができたので、この場で申し上げさせていただきますが、駅名改称の議論については、いろいろな議論があったと思います。ただし、住民投票の発議などもございましたけれども、その駅名改称をやるかやらないかという議論が大きなものとして、やはりそこに大きな存在感を示していたのではないかなと思います。

そんな中で、駅名を改称することでその後どうしていくかなどなど、行政としても市民の皆さんと協働しながら考える機会というのはつくれたかもしれませんが、ややもすると、そのやるかやらないかの議論になってしまっていたところがありますので、なかなか行政との市民協働という形にはならなかった部分もあったのかなと、これは反省をしなければならない点ではありますけれども、この駅名改称の取り組みに関しては、やはり行政から上がってきた提案ではなくて、私の思い、政治信念からスタートしたこの事業でもございますので、そういう意味では政治主導の取り組みであったかなと思います。

行政の職員の皆様にも大変ご苦勞させてしまったかと思っておりますし、この事業が、駅名改称を迎えられたのも職員の皆さんの大きなお力がなければ、この日を迎えることはできなかったことは事実ではございますけれども、やはり、先ほど大野議員の言葉にもありました賛否に関しては、今でもこの駅名改称について反対の方がいらっしゃるのことは事実であります。

佐貫駅という駅名に愛着を持っている方には、私も前、この演壇で一度申し上げたことがございますけ

れども、この駅名改称についての責は全て私自身にあるものでございますので、ご理解がいただけなかった方々が存在していることに関しては、私から本当に深く、本当はもうひれ伏して申し訳なく、おわびをしなければならぬところだと思います。

しかし、100%賛成という取り組みはあり得ないわけでもございますので、これからどのようにこの駅名改称の効果を出していくかがポイントになるということで、先ほど来答弁をさせていただいてきたところでもございます。

もう一つ、少しお時間をいただいて申し上げさせていただきますと、先ほど、否定をされてしまいましたけれども、私がJR水戸支社に毎年1度、駅名改称以前からお邪魔をする機会がありました。その機会も含めて毎年数回水戸支社に行って、支社長さんとお話をする機会がありましたが、そのたびごとに、やはり議会のほうからこのような声が上がっていますので、できるだけ細かく、詳細にわたった見積りなどが出せるものがあつたら出していただきたいということを再三申し上げてきたところでございますが、実は、さすがJR東日本旅客鉄道の水戸支社でもございます。議会の情報はしっかりと把握していて、私も、きちっとそのような声が上がっているのは承知しておりますというような声をいただきました。しかし、やはりできるものとできないものがあるというようなことで、あのような状況になりました。

また、改称後、支社長さんが異動でご挨拶に来た際に、やはり最初の3億8,900万は、いろいろなものが重なることを想定しない中での見積りであったので、結果的な金額とはかなり大きく差が開いてしまいましたねというようなお話をされていらっしゃいました。これには、以前から言われていましたけれども、ダイヤ改正と重なると相当下がる可能性がある。それに加えて、常磐線全線開通も重なったことかと思えます。

ということで、その点だけは2点、私から申し上げさせていただいて、今の質問に移らせていただきますけれども、駅名改称の効果については、先ほど来申し上げておりますように、これからが大切な時期を迎えるわけでありまして、まず第一歩を踏み出したにすぎないわけでもございます。

まだ佐貫駅の時代に、品川駅から、私が品川駅に入線するところからホームで待っていて、出張から帰るときでしたが、常磐線に乗って、佐貫駅に着くまで何回佐貫駅と言っているか数えたことがございました。ちょっと聞き漏らしたのもあつたかもしれないので正確かどうか分かりませんが、そのとき数えたときは13回だったと記憶しております。ということで、今、毎日1本の常磐線で品川駅から龍ヶ崎市駅まで、駅の放送も含めると、もう相当数の龍ヶ崎市駅という言葉が繰り返されているわけでもございます。これをいかにこれからの龍ヶ崎市につなげていく力にするか、これは大野議員にはお言葉を返すようでございますが、最初から諦めるのではなくて、可能性を探って、議会と共にこの効果を大きくする知恵を出し合いたい。そして、それは市民も含めて、やはり力を合わせていかなければならないと思っておりますので、ぜひ、大野議員も含め、議会の皆さんのお力をいただければと考えているところです。

大野誠一郎

私は諦めているわけではございません。最大の効果を挙げるために質問をしているわけでもございます。

それと、100%賛成にしなくてはならないというようなことも、また申しておりません。住民投票、仮に、直接請求がもし実施されたならば、たとえ1票でも賛成が上回れば、私はいいだろうと思えます。やはり皆さん、ある意味ではそれで住民投票、直接請求しても、直接投票の運動をした方々にとってもそれはそれで、1票を上回れば、賛成が1票を上回れば、それはそれで納得しただろうと思えます。

それをされなかったのがそもそも私は間違いであろうと思います。であるから、そのような市民、行政と協働のまちづくりというものを掲げているからやる、そういった取り組みをすべきじゃないか、あるいは市民参加とか、市民対話とか、まちづくり条例に沿ったようなものごとく進めて、なぜしなかったのかということを質問しているわけでございます。

それと、時間が少なくなりましたが、二枚貝についてのいろんな調査研究をしております。

これまでの経緯はいいとして、こういった二枚貝の取り組みが牛久沼の水質浄化に対してどのような貢献をするのかをお尋ねしたいと思います。

松田浩行産業経済部長

当市独自の牛久沼の水質浄化の取り組みといたしまして、今、大野議員からもございましたが、平成30年度に牛久沼に生息する二枚貝類の生息密度調査と、その二枚貝類による浄化能力を推定する業務を民間コンサルタントに委託し、実施しているところでございます。

この調査に基づく推定では、牛久沼には水質浄化能力を有する二枚貝が約13万7,000個体生息しているものと算出され、この数の二枚貝類が生息していると仮定いたしますと、牛久沼全体の1日当たりの水質汚濁負荷量の約3.9%を浄化しているものと考えられました。

このようなことから、二枚貝の増殖をすることに適した人工池が見つかったことによりまして、当該人工池において、現在、二枚貝類を増殖させる実証実験に令和元年度から取り組むことといたしました。こういったこともありますので、今年度が終了する時点を迎えますと、増殖実験の成果が確認できるものと考えております。

大野誠一郎

私としては、泳げる牛久沼に果たして二枚貝がどれだけ貢献するのか、それはゼロではないことは分かっております。ゼロではないんですが、泳ぎたい、あるいは泳げる、泳ぐのに適当であるというようなものが、果たしてどのように二枚貝が貢献するんだろうかということをお尋ねしているわけでございます。

例えばの話、現在、13万個の二枚貝がいるとしましたら、じゃ、増殖をして10万個を増やせばいいものか。あるいは10万個の増殖が可能なのか、大変私は疑問に感じておるわけでございます。

3期で12年、牛久沼の保全計画が終了し、4期目の保全計画になっております。しかしながら、水質基準はCOD5、しかしながら現状の牛久沼は大体7ぐらい。そして去年やおとし、4期が始まった1年目、2年目は8ぐらいになっております。そのような努力をしても、CODが下がってしまう。それについてどうお考えかを答弁願います。

松田浩行産業経済部長

牛久沼に流入する河川ですが、谷田川、西谷田川、稻荷川の3河川がございまして、このいずれの河川もB類型に指定されているため、BODの環境基準は3ミリグラム・パー・リットルとなっております。長期的にやや改善傾向が見られており、環境基準を達成しております。

牛久沼に関しましては、湖沼の富栄養化がございまして、流入する窒素やリンの量が増えることにより起こりますが、窒素やリンを栄養源とする植物プランクトンが湖沼で増殖してしまいますので、水質が悪化することになっております。

牛久沼におきましても、窒素は農業の肥料、主に畑でございますが、これや生活排水などが原因とされ、リンは生活排水や工場排水に加え、市街地からの雨水排水などが原因となって上昇するようなことになっております。このようなことから、牛久沼の水質が思うように改善しない現状ということになってしまっております。

鴻巣義則議長

時間になりましたので、これで大野誠一郎議員の質問を終わります。