

議事録

記録者 中島 一弘

	市長	副市長	部長	課長	課長補佐	主係	査長	グループ員
供 覧								
件 名	道の駅整備事業に関する意見交換会							
年 月 日	令和 4 年 12 月 18 日 (日)							
時 間	午後 2 時 00 分から午後 4 時 00 分まで							
場 所	龍ヶ崎市役所附属棟							
参 加 市 民	26 名							
内 容	<p>■開会 ■市長あいさつ ■主催者側出席者紹介 ■資料説明 ■意見交換（要約）</p> <p>【参加者】 意見交換会の申込について、電話で申し込める旨の記載がなかった。多くの人に意見を聞くのであれば、インターネットだけでなく電話でも申し込めるようにすべきだと思う。 アンケートも、ネットでやってください、コミュニティセンターにアンケート用紙を置いてあるから取りに来て記入するというやり方では、多くの人意見を聞けない。</p> <p>【参加者】 道の駅がにぎわいの拠点になり、地元産品の販路になるというが、その数字の想定が無い。売上げ 8 億何千万のうちどのくらいが地元の産業としてあるのかという数字。市民以外の人にぎわいは当然あるわけだが、この数字の中に市民が参加する人数は何人だとか。そういうのは想定してないですね。人数と地元産品が売上の中に占める割合、そういう数字は算定していないのか。</p> <p>●事務局 今回の再検証は、参考とした立地条件が類似する道の駅の年間売上高、利用者数、道の駅に対する利用率などから、算定した数値です。年間売上高のうち、市内産の具体的な数字につきましては、算出しておりません。</p> <p>【参加者】 年間売上高 8 億 9700 万円、指定管理者の利益、収益は幾らになるか。それと、市に 1500 万円が納付されると説明されているが、収益がある、黒字赤字の売上高のラインはいくらか。</p>							

●事務局

年間利用者数 80 万人、年間売上高 8 億 9700 万円とした場合、指定管理者様の最終的な営業利益につきましては 2660 万円程度と試算しています。

一方、年間利用者数 70 万人、年間売上高、約 7 億 8500 万円と設定した場合、指定管理者の営業利益が 945 万円になり、営業利益に応じた納付金はゼロとなります。

また、固定費に対する納付金というのは、目標年間利用者数 80 万人未満ということになりますと市の負担分として想定する減価償却費 2608 万円に掛率 25%を乗じた 652 万円になります。この設定とした場合には、最終的に指定管理者の手元に残る金額は営業利益 945 万円から固定費に対する納付金 652 万円を差し引いた、293 万円程度になりますので、現時点における掛率などの設定においては、年間売上高 7 億 8000 万円程度、この辺が収支の、ボーダーラインになってくると試算をしています。

【参加者】

資料を見ると整備パターンが 3 つあるがどれが一番有力なのか。

●事務局

いろいろな可能性として 3 つの整備パターンをお示しさせていただいた。いろいろなお意見をいただいて、市としての方向性を示す、いわゆる市長が判断をするという形なので、今現在、どのパターンが有力なのかということはありません。

【参加者】

事業の収支について、納付金 1500 万円の場合、市が 1 年間に負担するのは全部で 4020 万円。差し引くと年間約 2500 万円の赤字が続くという計算。収支的に、黒字になるということはない。それは市税で賄われるということになる。民間では考えられないこと。

●事務局

市が負担する 4020 万円は、地域振興施設の小規模修繕に要する費用 120 万円と、道の駅整備に係る起債いわゆるローンの 1 年あたりの返済費用 3900 万円を合わせたものです。

【参加者】

事業を起こす場合には、投資した金額に対して、何年で回収できるか、或いは毎年どのくらい赤字になるかという説明が必要。かかる費用だけが載っていて、回収する費用、ランニングコストは除くということは民間ではあり得ないこと。正確に赤字は赤字で書き出すべきと思う。数字をプラスマイナスで表現しておけば、こんなにマイナスなら、やらないほうが良いという意見の人と、いや、何億赤字になろうとも、やるべきだという意見の人もあるかもしれない。

●市長

確かに黒字になるということが一番良いことです。ですが、道の駅は地域振興施設、休憩機能、情報発信などを併せ整備する施設です。市民の憩いの場とし

て整備するなどいろいろな考え方があります。

【参加者】

全国に、道の駅が、1100 を超えてできている。2015 年の国土交通省資料によると、3 割以上が赤字。なぜ赤字が増えているのかというと、道の駅の駅長になる方、或いは市当局、自治体が、民間の経営感覚が無いから。公共性と言いながら、ずっと、赤字を続けていても、最終的に市民の税金の負担で補うということになっているから。

他の駅を参考したというが、柏は、お風呂もあり、いろんなどころがある。笠間には陶器がある。龍ヶ崎は、綺麗な景色はあるが、トマトがどれだけ売れているのか。近隣には産直市場がたくさんあるでしょう。道の駅じゃない。牛久沼の活性化をどうするかということ、道の駅以外のことも考えてください。道の駅ありきじゃなくて、もう少し、市民の意見をよく聞いた方が良い。

【参加者】

年間利用者 80 万人売上 8.9 億円と試算をしているが、全国平均では、年間利用者 23 万人、売上は 2 億 4000 万円くらい。この場所は県南のビジネス道路で、通勤の車、業務用の車が大半。行楽のお客さんは、常磐道とか圏央道を使うことが多いと思う。そういった観点から、試算は非常に甘いと感じる。県南地区には、道の駅は無い。何故かということ、商業施設が有りあまっている。それと、取手には大型のショッピングモールができたりする。激戦地であり経営の安定運営というのは非常に厳しいという気がする。あれだけの広い土地なので、半分は貸すなり、土地を運用して、市の財政を補てんしてはどうか。

【参加者】

参考にした道の駅を見ると、周辺にスーパーなどが無い。だから、道の駅がスーパーの役割を担っている。道の駅整備予定地は、周辺にスーパーもあり、客単価も想定ほど見込めないと思う。取手に計画される商業施設は日本最大級の規模になると聞く。そこには、野菜の直売もあり、飲食施設もたくさんあり、国道 6 号を通る人が、わざわざ道の駅で飲食しなくてもいいと感じると思う。

【参加者】

年間利用者数の試算をするときに、取手市の大型商業施設が発表されている状態で試算されたのか。それとも、それは含まない状態で数字が出来ているのか確認したい。

●事務局

道の駅整備予定地を基点に、車移動 30 分圏内の商業施設などを調査しており、取手市で計画されている大型商業施設も含まれています。本市の道の駅と商圈が重複し、一部の需要を共有する可能性はありますが、本市の道の駅は牛久沼の自然環境等の個性を生かしながら気軽に集える場所を提供するとともに、地元の野菜や商工品などを主に取り扱うことにより、利用者が期待する役割が大型商業施設とは異なる施設であると考えています。

【参加者】

指定管理者はすでに決まっているのか。決まっているなら、検証について了解を得ているのか。数値は誰が試算したのか。

●事務局

再検証については、市が独自で試算した数字ですが、指定管理候補者とも協議をしています。

【参加者】

このプロジェクトは、事業投資なのか、公共投資なのか。私は事業投資だと思う。

このプロジェクトは前市長の公約事項であり、萩原市長は、どう考えておられるか。来年3月までに市として方針を決定する場合に、意見交換会とアンケート調査だけで決定されるのか、住民投票される意思があるのか。

【参加者】

軟弱地盤ということで、基礎工事に非常にお金がかかる様な予算になっていると思う。なるべく費用をかけない方式を検討したのか、また、太陽光発電など再生エネルギーを導入するような設計としたのか。

●事務局

護岸改修については、改めてボーリング調査を沼内で実施し、それに対応するよう、自立式の矢板護岸を採用した設計としました。道の駅の地域振興施設については、コンクリート杭を想定した設計としています。

再生エネルギーについては、本体工事実施設計をすでに完了していることから、太陽光発電など再生エネルギーの導入はございません。

【参加者】

想定を超える軟弱地盤で護岸工事の設計変更になったという経緯が資料に書かれている。萩原市長に当時の責任は無いと思うが、市として、この辺の地盤などは十分わかっていてやったこと。そこがちゃんとされてなければ極めて問題だと思う。

護岸工事に5億5000万かかることになっているが、2万8000㎡で割ると、1㎡あたり2万円、坪あたり7万円。土地は市の物で、タダのはずだが、護岸工事のためだけで坪7万円かかるところが適切なのかということ。

施設をつくる場合には、原因者負担で護岸工事からやらなきゃいけないことだろうが、これだけの費用をかけてやらなければならないのであれば、現状維持もありうるのか。

●事務局

整備予定地の軟弱地盤については、基本構想策定の段階から、地盤、地質の状況が、懸念事項として挙げられていました。そのため、整備予定地でボーリング調査を南端に1カ所、敷地中央に2ヶ所、合計3カ所ボーリングを実施しましたが、地盤の固い層が浅いことが確認されていました。しかし、護岸改修

工事を始めると、整備予定地北端側に、軟弱地盤の層が厚く、基礎地盤となる層が深い場所があることが確認されました。結果として護岸改修工事の設計の見直しが必要になりました。護岸の改修工事費につきましては、基本計画時においても護岸改修工事費用を約 2 億 1000 万円程度は見込んでいたところで

す。
何もしない、現状維持の場合、そのままになり、何かしらここを活用していくといった場合には河川管理者である茨城県とも協議をして、いろいろな補助等も活用していく考えです。

【参加者】

護岸は直さなくてもよいのか。治水の上で問題にならないのか、わかっている以上直さなくてはいけないのではないのか。広場整備とした場合も駐車場とトイレがあるので護岸整備するのか。

●事務局

堤防機能という面では、国道沿いのところに堤防があります。治水上の問題があるかといえば今の時点では問題がないというふうに考えております。何もしない場合は護岸もそのままになるかと思えます。

広場として活用する場合は、人が集まっても、安全性が担保されるよう護岸の改修を想定しております。

【参加者】

結論から言うと反対。赤字が見えてるものにお金を新たにかける必要ないと思う。

牛久沼を取り巻く他の市もある。道の駅は一度白紙に戻して、牛久沼全体をどういうふうにしたらいいのかということ、他の市とも話してやっていただきたい。せっかく牛久沼というあの大きな沼、あれだけの自然環境もあるので、道の駅という概念ありきで進めるのではなく、しっかりとした構想を作って牛久沼を本当に魅力あるところにするという年度ごとの目的、計画を立てるといったことが必要だと思う。道の駅は白紙に戻して欲しいと思う。

【参加者】

牛久沼は、非常に自然豊かで、水遊びなどされている方もいる。私は道の駅は考えない方がよいと思う。道の駅じゃなく、牛久沼をいかに活用していくか。それ一点だと思う。

自然を壊すような大きな建物は建てないでください。それはマイナス。それよりも県外からいっぱい来られるように、あそこに自然を観察するような場所を設ければいい。

試算もザルである。企業と違うとは思いますが考えが薄い。こういうのは成功しない。

【参加者】

10 年前にやっていたら、またちょっと違っていたと思うが、今さら道の駅な

んで古い。地盤が悪いということは最初から分かっていた。
ミサイルがいつ飛んでくるかわからないので、シェルターを作って欲しい。そして『平和のまち龍ヶ崎』として安全なまちを売り出してほしい。
牛久沼は夕日や東京タワー、富士山が見える一番綺麗な場所。市役所はやるのが遅いと思う。

【参加者】

意見交換会でどのような意見があったかを知る必要があるのか。

●事務局

意見交換会の要旨は、ホームページ上で公開します。

【参加者】

農業者の立場から建設反対。先日、認定農業者、たつのこ産直市場出荷者の講習会があり、市担当者から説明があった。道の駅はできるとしたらいつできるか質問した。来年の3月末までに決定したとして、そこから4、5年先ということだった。

一番の問題は、売上いわゆる需要が8億9700万円。うち、物販が7億3000万円、では、供給の方はどうなるのかと。7億3000万円を供給できるのか。供給体制については書かれていない。供給できる体制がなければ道の駅が、並べるものがないということ。

たつのこ産直市場の年間売上は月曜火曜休みで約8000万円。約1億として、その中でも、龍ヶ崎市より河内、稲敷、牛久の出荷額の方が多い。龍ヶ崎市内は米ばかりで、野菜を作ってる人は少ない。そういうことを市役所もご存知かと思う。その1億円と7億円とすごい差がある。採算ラインが7億8000万としても、物販で6億売り上げなきゃいけない。この差を埋めるには、他から仕入れないといけない。道の駅によそのものばかりが並び、地元の野菜はほとんどないということになる。

市議会でも取り上げられ、供給するものがないじゃないか、という質問に対して、市は、道の駅を整備するという状況になりましたら、しっかり協議を進めたいと考えていますと答えている。やると決めてから協議するのは反対ではないか。供給できるものがあって、それで判断するのではないか。

市民や関係団体等の意見を把握しながらと言ってくるが、関係団体とはどういう団体か。たつのこ産直市場の出荷者は関係団体。道の駅ができたらどうするか出荷者の意見を把握してください。それからでも判断するのは遅くない。

●事務局

関係団体へヒアリングですが、龍ヶ崎市商工会、龍ヶ崎観光物産協会、龍ヶ崎市農業委員会のほか、農地利用最適化推進委員、認定農業者やたつのこ産直市場の出荷者に説明し、意見等を伺っています。

【参加者】

もうやるという前提で、いろんなことを議論していると話が反れる。皆さんの意見の大体は、やらないということなんです。私も一市民として考えて意見を言

うと、今はやらない方がいいと思う。
理由は、あの場所に、あれだけのもの作っても、全部負の遺産となる。その負の遺産をずっと続けるということがやばい。
龍ヶ崎の人口は2045年までに今から2万人減る。にもかかわらず、産業振興することにもなっていない。そういう施策も何もやらず、道の駅を整備し、毎年経費をかけていくということはやらないほうがいいんじゃないか。
簡単に言えば、市の負担は16億5000万円だとして、年度年度で計算しても、毎年赤字だという話で出てくる。これが永遠に続く。公共施設だからいいやという話じゃない。できるだけこういうものは作らないほうがいい。
牛久沼全体を見直した上で、もし事業とするならPFIを使った方がいいと思う。民間にやらせたらいいと思う。
国交省との縁が切れると困るっていう話があると思うが、止めてもしょうがないと思う。道の駅というサイドのことはやめても、河川整備として動けば、別の補助が使える。こっちを使えばいい。
2万人人口が減ると話したが、日本全体で人口が減ってる中、増加している所もある。明石市長の話聞いた方がいい。この人の話を聞いて真似した方がいいと思う。子どもを徹底的に大切に作る施策をやったらいい。そちらに16億回せる。次の再生策ができる方にぜひ、投資を回してもらいたい。もう負の遺産は止めてもらいたい。

【参加者】

道の駅が、理解されてるのかなという気がしている。旅行などすると、ああいう休憩場所、あるいは食事できる場所があることがすごく楽しい。中には、あそこに道の駅があるからそこまでがんばろうなど言ってる人も多い。
牛久沼という風景、そして主要な幹線道路である国道6号というこの場所に道の駅ができる、これは大変なことなんだ、実はすごいことなんだと認識しないといけない。
あそこが軟弱地盤ということは、前から分かっていること。私はあそこに道の駅をつくることは、龍ヶ崎の将来的な発展のために絶対必要なことと思います。

【参加者】

広場整備なら賛成。初期投資した分、無駄にするのはもったいない。牛久沼の有効活用ということで、トイレや水上スポーツの拠点、初期投資費用の軽減となり、これが一番いいと思う。

【参加者】

市、まち、公共、公共施設のようなところは、儲かることは民間にお願いすればいいと思う。儲かることだから。道の駅を開設して、それで財政が豊かになるなんて、役所の人と言わない方がいい。儲からないことを公共がやればいい。例えばの話、ロケットを打ち上げるとか、橋を作るとか、鉄道作るなんてことは、最初から誰も儲かるなんてこと考えてないと思う。そのまちを豊かにする

とか、賑わいをつくり出すとかいう時に投資をするんです。皆さん、だから、損益収支、最終的に足らなくなったから税金を使うという話ではなくて、まちを豊かにするのだから通常からすると赤字で普通だと私は思う。

【参加者】

人を来させ、そこから、牛久沼いいよねみたいな感じになればいいと思う。徳島の人口1000人の村に世界一美しいコンビニをコンセプトにした未来コンビニという施設が最近できた。面白い取り組みで、外観もすごい綺麗で、それを目的に人が集まり、興味を持った人がここに住んでみようとなる状況が実際ある。駅がなくても面白いものがあれば、人は来る。面白いアイデアを募集するとか、民間の人に委託するとか、やったほうがいいと思う。グラフィティアートがある壁を周辺につくって人を来させる。そこからやったほうがいいという主張をしたい。そこから牛久沼の自然の資源がいいものだというふうに気づかせて、牛久沼の固定ファンにもっていけたらいいと思う。

【参加者】

今やるべきかどうかを決めるには、あまりにも情報が少ないと思う。

1点は、全国の道の駅で、かなり赤字が出るところがある。また逆に黒字が出るところもある。そういうところを比較検討し、その結果どう考えるべきなのかはっきりさせないといけないと思う。管理運営会社にはどれぐらいの責任があるのか。一番大事なのは赤字が出たときに、その処理をどうするか。黒字のときは誰も文句を言わない。黒字の間は、納付金が減りましたぐらいで済む。ところが始めて5年くらいでにっちもさっちもいかななくなった時に、その赤字はどうなるか、市にどれだけの負担がかかって、我々市民にどれだけの負担がかかるかというようなことをはっきりさせないといけないと思う。

2点目は、国、地方、今の財政状況を考えれば、これからは増税で地方交付金も減る。そういう中で、赤字が続くような事業を行って市の財政状況は、どう変わるというふうに予測をするのか。そして、人口も減る。人口が減るということは、税収が減るか、我々の税金が大きくなることになる。そういう面を予測せずに、こういうことを進めるというのは暴挙。

3点目は、皆さんおっしゃるように牛久沼の環境というのは、非常に捨てがたいものがある。長期と短期のビジョンを分けて考えなければならないと思う。長期的に考えると、牛久沼を皆さんが楽しんでいけるような、また、賑わいが出てくるような状況を作るにはこれだけの総投資がいる。その中で、始めにこういう投資をしなければならない。それは市の財政を考えても何とかありますよと、というような長期的な流れの中の一つとして道の駅を考えるべき。例えば、前市長時代に作った長期ビジョンがあったが、社会の変化を考えた長期ビジョンを作り、その中の一つとして道の駅を取り扱うというような形にしなければならないと思う。従って今ここでこれをやるかどうかと決めるのは、まだ情報が足りないと思う。

最後に、前市長時代から、良いことをやっていると思ったのが、政策情報誌。あれがいつの間にか消えた。市の施策が、今どう進んでいるかさっぱり分から

ない。その中で記憶に残っているので言うと、これからの30年間で約1500億円ぐらいの公共投資があると言われた。計算すると相当の投資額がこれから必要になるなどわかる。そういうものの中で、この投資計画も、やり得るという自信がないといけない。そういうことをきちんと調べ、我々に示さないといけない。そういうことがわからない限り、はっきりと、やるやらないを決めるべき時期ではない。

●事務局

長期的な財政の収支見通しについては、半年ベースで2月と10月に財政部門が公表していますが、道の駅についてはまだ、やるやらないがはっきりしていない状況の中にありますので収支見通しには入っておりません。道の駅整備事業につきましても財政部門と調整していきたいと思っています。

●市長

政策情報誌は、しかるべき時に広報誌りゅうほーと一緒に発行しています。

【参加者】

いろいろな情報はあるが、情報をもっと我々の方にフィードバックしてもらいたい。賛成と反対と両極端になると思う。ということは、どんな形であろうとしても、結局みんなが納得できるのは最終的には住民投票。民主的な住民投票により結論を出していただきたいと思う。

●市長

住民投票に関しては、市議会でも一般質問いただきました。議会と市長の二元代表制の中で、市全体を巻き込むような大きな事項について、住民投票という形で直接市民の意思を確認するときになされるものです。

ただ、その大きな決定は、例えば原子力とか米軍基地とか、産業廃棄物のことだとか、そういったことに対して住民投票が行われることはありますが、本市の道の駅に関しては、住民投票を実施する方向では考えておりません。

道の駅じゃなく、牛久沼の活用を進めていただきたい。そういった意見もあります。茨城県には、牛久沼水際線地域計画というものもあり、周辺の各首長とも話をしています。

取手市桑原地区の大型商業施設に関しては、まだ龍ヶ崎市として詳細はわからない状況です。ご理解ください。

再検証ということで、今までわからなかったところ、これだけの費用がかかるというところを、まず皆さんにお示して、そこからどうするかを決めさせていただきたいというような思いで今回再検証し数値を出させていただきました。皆さんからご意見をいただき、龍ヶ崎をどうしていくのか、牛久沼のにぎわい、活性化をどう考えていくのか、方向性を考えさせていただきたいと思います。

●事務局

以上をもちまして道の駅整備事業に関する意見交換会を閉会いたします。本日はご参加いただきまして誠にありがとうございました。

要措置事項			
情報公開	公開	非公開（一部非公開を含む）とする理由	(龍ヶ崎市情報公開条例第9条 号該当)
		公開が可能となる時期（可能な範囲で記入）	年 月 日