

平成 27 年第 1 回定例会

大野誠一郎による質疑応答全文（3 月 5 日）

大野誠一郎

通告に従いまして一般質問を行います。

六つの点についてお尋ねしたいと思います。1.佐貫駅改称と佐貫駅周辺整備について、2.新都市拠点開発エリアについて、3.中心市街地活性化について、4.定住人口、交流人口は増加しているのか、5.企業誘致の成果は、6.子育て環境日本一、市民活動日本一の進捗状況はでございます。

まず、1 番目に、佐貫駅改称と佐貫駅周辺整備についてお尋ねしたいと思います。

佐貫駅改称の問題に関しましては、大変長い歴史を持っているかと思います。ただ、議事録を調べてみますと、その割にこういった議会での公式な場での記録というものは、それほど多くはなかったということが実感でございます。一番近いところと申ししても 30 年前にさかのぼる、いわゆる 30 周年の市制施行のときに上がったのが、昭和 59 年の第 3 回の 9 月議会に龍ヶ崎市の表玄関佐貫駅を龍ヶ崎駅に改名する請願、これが 30 周年の境にして改称したらいいんじゃないか、あるいは万博、つくば万博があるので、そういったことを機会に駅名を改称したほうがいいんじゃないかという請願が、昭和 59 年に請願されたわけでございます。

また、その後、9 カ月後に、昭和 60 年、第 2 回の 6 月議会に伝統と歴史のある佐貫駅名を守り、教育施設及び生活関連公共施設の充実を求める請願が上がってきたわけでございます。

いずれも継続という形で、昭和 62 年の第 1 回まで継続審議となりまして、62 年の 4 月の市議選を前にして任期満了ということでもって審議未了になったわけでございます。

そしてまた、平成 14 年の第 3 回の 9 月議会に議員のほうから駅名改称をすべきではないかというふうな一般質問がなされた。こういった二つのことが調べられる範囲のものでございました。

思いのほか、そのいわゆる昭和 59 年以前については、公式な場での議会の発言というのはなかったものではないかと思います。

そういった中、昨年の 1 月 24 日、中山市長 2 期目の所信表明の中で、この駅名改称が上げられてきたというような内容でございます。

そこで、私もそういった所信表明につきましていろいろ一般質問をしたわけでございます。その件については後でということですが、その中で今後、影響度調査をしていくというような内容ではなかったかと思います。そしてまた、9 月にその影響度調査の報告書が出てきたということでございます。

まず、中山市長にその影響度調査の報告書についての所見、感想をお尋ねしたいと思います。

中山一生市長

今、大野議員からもありましたけれども、この駅名の改称に関しましては、市制施行 60 年前以来、様々な形でいろいろな議論が行われていたと思っておりまして。今、ご指摘のように議会ではそれほど多くの議論はなかったということは、私にとってはちょっと意外な点でもございましたけれども、今回また、前回からこのように様々な形で駅名改称に関する議論がこの議会のできることは、本当に有意義なことであるというふうに考えているところでございます。

今、影響度調査に関する私の感想ということでございますけれども、JR 常磐線佐貫駅名の改称については、先日も申し上げましたが、私の市長就任 2 期目の公約の一つでもあります。その政策の実現に向けた合意形成のためには、駅名を改称することに伴い、どのようなメリットが期待できるものなのか調査が肝要と考え、その取り組みを指示いたしました。

その調査の結果につきましては、昨年担当から報告を受けたところでございます。調査では、駅の名称が自治体名と一致することによるメリットや自治体名と相違することによるデメリット、いわゆる定性調査と駅名改称には費用負担が伴いますが、一方で、経済的効果も考えられることから、その推計を行っております。調査の結果、駅名改称は認知度向上の有効な手段の一つであること。また、一定の波及効果が期待されるということでもあります。

人口減少社会の進行による都市間競争が加速する中、認知度が低いことは致命傷にもなりかねません。地域を活性化させ、持続可能な地域経営とするためには、認知度向上が重要であることは議員もそのように思われていると思います。

駅名改称を一つの起爆剤として、当市の認知度向上を図るとともに、様々な取り組みや事業を行いながら、交流人口や定住人口の増加、にぎわいや活力の創出につなげてまいりたいと考えております。

そして、何度も申し上げておりますが、市民の皆さんが駅名のもと、一体感を持ちながら、自分が暮らすまちに一層の愛着を持っていただき、これからも住み続けたい、さらには市外の人たちから新たな住まいの地として選んでいただける、そんな自慢したくなる龍ヶ崎を目指してまいりたいと考えております。

大野誠一郎

この佐貫駅の改称問題、先ほどお話ししましたとおり、昨年 1 月、所信表明で出てきました。そしてまた、3 月にはこの影響度調査についての予算が出てまいりました。そして、影響度調査の報告書、そして、今年の予算書には佐貫周辺の整備構想の策定調査についての予算が上がっています。この一連の動きが庁内で、課内で、部内で、あるいは庁議でどのように話し合われてきたのかということを情報公開で請求しようと思いました。ところが、何もないという返事でございました。情報公開の請求をされても出すものがないので申請をしないでください。いやいや、そういう回答でもいいから申請をさせてくださいということでしたが、結局は申請をしないで帰ってきました。

ということなのかなというふうに非常に思うわけでございますが、この件について市長、あるいは松尾部長、事実なのか、あるいは違った形で存在しているのかわかりませんが、それを一つ確認したいと思いますが、いかがでしょうか。

中山一生市長

この市政運営においても、議会というのは二元代表制、大変重要な意味を持っているわけでもございます。昨年 1 月の施政方針以前から、事務局レベルでの調査研究は進めていたところでもございますけれども、施政方針で私がこの議場の神聖な演壇から私がゴーサインを出したということでございますので、市一丸となってその政策実現のために向かいますという、そういう表明であったわけでもございますので、そのようにご理解をいただければと思います。

大野誠一郎

情報公開請求の何もないということについては、否定せずに肯定だろうと思います。

なぜこういうことを聞きますかという、先ほど1月の所信表明をしまして、3月の予算にのっているということは、11月、12月の頃にそういう形のものを出してないと、普通ではあり得ないことではないかと思うわけでございます。そしてまた、1月のそういった所信表明以後にそれが特別に指示されたものであるならば、それはそれで何らかの形で残っていてもいいんじゃないかと、そんなふうに思ったわけでございます。

もう一つ確認したいんですが、予算書にこの影響度調査が載ったのは、あるいはそういう話が行われていたのは所信表明以前なのか以後なのか、それをお尋ねしたいと思います。

中山一生市長

私もこの議事録、会議録ですか、に関しましてはちょっと目が行き届いていない部分もございましたが、ちょっと私もどの会議であったか忘れました。これは調べてみないといけないなと思います。昨年、おととしの段階ですね、所信表明をする前の年の段階、結構早い段階ではなかったかなと思うんですけども、この駅名改称に関しましては、龍ヶ崎市のシティセールス課をつくる前でもございましたけれども、これから龍ヶ崎市が打って出ていくためには必要不可欠なものである。であるから、やるかやらないかではなくて、どのようにしてその実現に向けて進んでいくかを考えてほしいということを、会議でなかったのかもしれませんが、役所の職員の前で私が発言をしたことがございました。そういうこともあって、様々な形で担当レベルでの調査をしていたところでもございますので、今、ご質問のあった内容については施政方針演説の以前に既に予算の中に組み込む予定とされておりました。

大野誠一郎

所信表明以前の前というようなお話でございました。私は、このことに関して大変問題のある発言だと思います。何となれば、これまでこの問題に関しましては歴史があり、それなりに大変な重要な問題でございます。そしてまた、先ほどの平成14年の第3回の議会での一般質問の中で、串田前市長は、この問題につきましては行政主体で進めていくことよりも市民意識の高まり、合意形成が必要であると考えておりますので、今後もこれらの問題を調査しながら、引き続き検討し、市民意識の高まりを見きわめていきたいと、このように考えておりますという市長答弁をなさっております。

そしてまた、2008年の2月に、JR常磐線佐貫駅駅名に関する市民意識調査の報告書が出ております。2008年2月ですね。中山市長が市長になる1年ぐらい前かなというふうに思いますけれども、2008年です。この中で、このアンケート調査の結果は、「佐貫駅はこのままでよい」というのが約6割でございます。「賛成」は4割でございます。こういった事実がございます。

そしてまた、市長はふるさと戦略プランの中で、まちづくりの重点戦略と重点施策という中で、1番目に協働のまちづくりと地域力のアップ、こういった形で、協働のまちづくりを第1番目に掲げてあります。そして、まちづくり条例もできました。先ほどの話では、やるかやらないかよりはやる方向で進めていただきたいというふうな話というふうに私は解釈しました。

そしてまた、私はこの所信表明の一般質問の中で、その同じ議会、3月議会ですね、去年の、その中でこの進め方について、やはり市民と行政の協働ということでもって進めていくべきではないかと、この答えに、答弁については、市長はそのような方向で進めていきたいと、3月に、今ここで読み上げても結構ですが、要はそのような方向で進めたいというふうな話を3月に答弁をしているわけでございます。しかしながら、先

ほどの答弁のように、もう所信表明の前にもう指示をして予算化している。そして、会議録については何ら一切もない。言っていることとやっていること、目指す方向と自分のやっている方向というのが全く違うのではないかと思います、この件について中山市長の所見をお願いしたいと思います。

中山一生市長

議会は二元代表制、市民にとっても大変重要な存在であるわけでもございます。そこで、神聖なるこの演台から施政方針の中で駅名改称について真剣に考えていくというような表明をしたわけでもございますので、私はこれは一つの市民に対する表明でもあると思っております。なかなかそういう意味では、その表明が市民の皆さんに伝わっていないという現実、これは議会基本条例をつくられた中で、この議会の内容をいかに市民の皆さんに知って、広めていくかというのは、これから議会のほうでも様々なご尽力をされることだと思っておりますが、市といたしましても、この点に関しましてはある意味、まだまだ市民の皆さんに知っていただいていないなという意識は強く持っているところでもございます。

一方で、私自身、昨年の施政方針演説以来、大野議員もいろいろなところでうわさは聞いているかと思いますが、事あるごとに、この駅名改称に関しましては市民の前で皆さんに、このテーマを投げかけながら、また、ご意見がいただけるときにはいただいているところでもございます。馴染コミュニティセンターにおいての意見交換会におきましても、馴染地区でございますので、佐貫駅の地元の皆さん、コミュニティの皆さんにもこの話をさせていただいて、様々な有意義なご意見をいただいたところでもございます。

私もこの駅名改称に関しましては、思いがたくさんあるものですから、ついつい答弁が長くなってはいけないうことで、言葉足らずになってしまうこともあるかもしれませんが、やはりこれはある意味、駅名を改称すること、これは龍ケ崎市にとってのメリットというのは大きなものであるということは、私はもう紛れもないことであるというふうに思っているところでもございます。そして、その恩恵をこうむるのは駅名を変えた瞬間から、その後の時代にその恩恵が、ある意味半永久的に位置づくものでもございます。これは一日も早くできるものであれば、実現をするのであれば、一日も早く実現すべきものであると思っておりますので、そういう意味で、行政としても市民の皆さんの機運醸成、これは大切であります。これからも私も一生懸命この点については汗をかいてまいりたいと思います。

しかし、行政が後ろで手を組んで眺めているだけでは前へ進まない。特にお願いをする相手がJR東日本という大変大きな巨大企業であります。JRグループからしたら、もう大変大きなグループでもあるわけです。その中の水戸支社の方々との協議を進めていかなければならないわけでもありますし、場合によっては東日本本社のほうとも協議をしなければ、ある意味、一步も前に進まないというのが現実であるというのは大野議員もご理解いただけたと思います。そういう意味で、行政としてもその実現可能性をしっかりと探っていかなければならない、そういう意味での動きであったとご理解いただければと思います。

その上で、先ほどちょっと答弁が十分ではありませんでしたが、今、確認したところによりますと、この影響度調査の予算をつけたのはおとしの市長選挙の確定後に予算にのせたということでございますので、その点もつけ加えさせていただいて、答弁とさせていただきます。

大野誠一郎

予算につけたのは前でも後でも、そんなに変わらないわけです、私にとってはね。ただ、確認をしたかった。といいますのは、市長、今、答弁の中で行政が前に出ないと一步も進まない、いろいろな交渉もあるん

ですよ、でも、この件についても私はちゃんと一般質問しているんです。23 年の一番最初に、4 年前ですね。当選して、市長がいろいろ発言した内容について確認をしているんです。

紹介したいと思いますが、私はこんなふうに聞きました。「中山市長は『龍ヶ崎の閉塞感を醸成してきた最も大きな原因の一つは消極的になりがちな』、ここが大事です。「行政主導の傾向が強く、龍ヶ崎を元気にしていくシステムづくりができなかったことにある。この状態を打破しなければならないのが、最も切迫した現状と言える』、こういった発言をしておりますが、現在の状況はどのように認識しているのかお尋ねしたいと思います」ということで私が質問しました。その答えが、やはり同じように「龍ヶ崎の閉塞感を醸成してきた原因の一つとして、消極的になりがちな行政主導の傾向というような話をさせていただいたところでございます。行政主導になると、やはり閉塞感を生んでしまうという思いは今も変わっておりません」、こういう4 年前の質問の答弁でございます。

なぜこれが私、一番最初に取り上げたかというのは、このとおり、龍ヶ崎の閉塞感を中山市長は打破するんだと、こういった形で立候補したわけなんです。そして、それが受け入れられて当選したわけでございます。一番大事なところですよ。初心忘るべからずなんです。それが4 年たってというか、2 期目になりましたら、こういうような全く龍ヶ崎の閉塞感を生み出すような行政主導のスタイルと私は思わざるを得ないんです。そこに加えて、先ほども話したような戦略プランの重点目標に、市民と行政の協働、そして、まちづくり条例と、何の意味があるんですか。どう思います、市長、この件についてちょっとお尋ねしたいと思います。

中山一生市長

私の初心をよくぞ正していただいたと感謝を申し上げるところでもございます。行政主導というのは、大変行政マン、プロフェッショナルがそろっているわけです。大変優秀でございます。その行政に頼り切って市政運営をしていると、やはり進むべきところで進めない。進まなければならない方向に方向づけができない、そのようなことがある。そういうことでは、やはり閉塞感がまた生まれてしまう。その思いで申し上げたことでもございます。

ということで、今ちょっと見解が違うのかもしれませんが、今、大野議員がおっしゃられたとおりなんです。つまり政治力を発揮して前に進まなければ行政主導のその弊害は打破できない。今まさに、その政治力を発揮しようとしているところでございます。そうしないと、やはり前へ大きく一歩進む、打って出ることができない、その思いから今ここでも答弁をしているところでもございます。政治力を持っている皆さん、ここに22 人いらっしゃいます。その政治力を問う節目を今年の4 月に迎える皆さんでもございます。その皆さんと一緒に政治力を発揮して、新しい時代の私は龍ヶ崎を迎えたい。その龍ヶ崎を迎えるために皆さんの政治力と一緒に、私は就任した当初から申し上げました。議会と市長、執行部ですね、は対立するのではなくて、対峙をして真剣に議論しながら、同じ龍ヶ崎の未来に向かって同じ方向に進めば、市長一人の力でなく、議員の皆さんの力と一緒に数十倍の力を発揮することができる。今回こそ、その数十倍の力を発揮するときなのではないでしょうか。結果は明らかです。龍ヶ崎の自治体の名前がついた駅にすることでの大きなメリット、これは私は紛れもないものだというふうに思っているし、大野議員も恐らくその効果については、そのレベルは違うにしろ、効果がないとは思っていらっしゃらないと思います。その効果を一日も早く未来の龍ヶ崎市民に享受することが政治の果たす私は役割だと思います。その政治力を発揮するために、ぜひここにいる政治力のある皆さんと一緒に私は力を合わせて、新しい時代に向かって進んでまいりたいと思っております。

大野誠一郎

市長が話したとおり、私もこの4年前の質問の趣旨は政治力を発揮しなさい、市長のリーダーシップを発揮しなさいと、そういう意味で質問をしたわけで、そのときに今そのような発言があれば、私は質問をしたかいたったわけですが、そのときはありませんでした。

見解の違いというようなお話もございましたが、確かに4年間、1期が過ぎて5年目になる。当然違ってくるわけです。ですから、私はその2期目の最初の所信表明について尋ねているわけです。

佐貫駅改称の問題で話が出ましたので、そのときに市長はこうに言っているんですよ。先ほどご指摘があったような、みんなで考え、実践する協働のまちづくりというのは、私の市政運営にとって大切な根幹でもございますので、この佐貫駅の駅名改称の議論の際にも、この姿勢は貫いてまいりたいと考えております。私、記憶違いがあっても何でもまずいですからね、こういう場で言うわけですから、ちゃんとこれ私の質問に対する答弁を都合のいいところだけ読んでいるわけじゃないんですよ。核心のところを読んでいるんです。聞きたかったこと、答弁の核心を読んでいるんですよ。この貫いてまいりたいと考えている。そして、松尾部長は、これをどういう方法で、どういう方法というのは、市民と行政の協働という形を、この佐貫駅改称の問題でどのように展開していくかは、これから影響度調査の結果を見ながら検討していきたいと答えています、この後に、これも間違いありません。多少、読んではいけませんから、一字一句正確とは言いませんけれども、そういったような趣旨のことを答弁しているんです。

それで影響度調査が9月に報告出ました。11月、12月には今度は佐貫駅の周辺整備構想ですよ。その予算が上がったわけですよ。どこに市民と行政の協働のまちづくりがあるんですかということでもって言っているわけです。市長の言っていることはわかりますよ、政治力が必要なんだと。でも、先ほどそれが5年前に欲しかったと言いましたが、いわゆる4年間で市長も市政運営をしていく中で、戦略プランをつくって、まちづくり条例をつくったことによって、一番大事な基本のところは市民と行政の協働ですよと、協働によるまちづくりですというものを言っているんですから、そして、私は絶えず確認をしているんですよ。「どうするんですか」と言ったら、「そういった姿勢は貫いていきたい」と言っているわけですから、どこにその片りんがあるんですかと言いたいわけです。

そういったことを指摘し、また、これまた要望とかお願いしますになっていると、また今までのやつがそれで終わっていますので、かといって今これからの市民と行政の協働のまちづくりを、この駅名改称でどんなふうやっていくんですかと言っても、答弁ありますでしょうか。あればひとつお願いしたいと思います。

中山一生市長

先ほど申し上げましたが、私自身もまだまだ我が身一つ、足りない部分があると思いますが、これからも市民の間では皆さんの声を聞くようにしていきたいと思ひますし、それ以前の問題として、これまで私が政治の道を歩み出してから、この件に関しては様々な形で数多くの皆さんのご意見をいただいてきたところでもございます。そういうことも含めて、これからも一生懸命この市民の皆さんとの対話、そして、市民の皆さんが先ほど申し上げましたが、やはりまだこのテーマに関して問題意識を強く抱いていただいていない方々もいらっしゃるわけでもございますので、この点に関しては、より多く、広くの人にこのテーマを知っていただいて、それぞれの皆さんからのご意見、ご発言などがいただけるような形にしていくのが、私はやはりそういう理想は求めていくべきだと思ひております。

ただし、私がこの件に関しては、今までも何度も申し上げているところでもございますが、どうしてもこの駅名改称という問題が、過去の経緯などもあって、この話をする、それだけがピックアップをされて、それだけが論じられてしまう傾向にございますが、これはもう皆さんご承知のとおり、ふるさと龍ヶ崎戦略プランに主要事業の一つとして、JR常磐線佐貫駅前の機能向上というものがあるわけでもございます。市民と一緒につくった、この戦略プランの中にしっかり位置づけられていて、これをいかに図っていくかというのは、これは今、私が市長になってから始まった話ではないわけでもございます。

私もある日、佐貫駅周辺の航空写真を見て、改めて愕然としたのは、いかに駐車場の多いことか。これをもっとにぎわいがあって、もっと魅力ある龍ヶ崎の玄関口にしなければならないという思いを新たにしたところでもございますが、従来の手法ではなかなかそれが進まなかった。今回は、昨日の答弁でもありましたけれども、牛久沼、道の駅などもございます。龍ヶ崎西部地区を中心として、そこから元気を龍ヶ崎全体に波及させる取り組みとして、先ほど申し上げました、ふるさと龍ヶ崎戦略プランに位置づけられた主要事業のJR常磐線佐貫駅前の機能向上、これを実現させていきたい。その一つの起爆剤として、やはりこの駅名の改称は欠かすことのできないものである。一つのツールとして大変大切なツールとであるということを申し上げているわけでもございます。これに関しましては、大野議員も玄関口であるJRの駅の機能向上、駅前の機能向上というのはご賛同されると思います。その実現のための一つの大事な起爆剤であるということでもございますので、何度も申し上げておりますが、それがゴールではなくて、そこからスタートして、いかにこの戦略プランに位置づけられた主要事業を進めていくかが重要な問題になっていくわけでもございます。その点でも、やはりこの議員の皆さんと一緒にしっかりと力を合わせていかなければならない点でもありますし、この点については皆さんと一緒に議論をしながら進めてまいりたいと思います。

その上で、先ほどおっしゃられた質問の内容ですが、これからも私も一生懸命、自分自身の政治家としての生命をかけながら、市民の皆さんにも対話を進めてまいりたいと考えております。

大野誠一郎

これまでの質問の中で、市民と行政の協働によるまちづくりを市長に聞きますと、今おっしゃったように、市民の皆さんにお知らせします。広報します。それから、広く皆さんの意見を聞きます。いわゆる広聴。私がお尋ねしているのは、広報広聴はもちろんのこと、どのようにして市民と行政の協働によるまちづくり、一緒に汗を流して、どのようにまちづくりをしていくんですかと、これなんです。話を聞いていると意見の食い違いということ、私はそこら辺の食い違いが一番大きいんです。先ほど不足しているというけれども、何回聞いても同じような答弁ですから、ある意味欠落しているんです。

市民と行政の協働によるまちづくり、市長はどんなふう考えているんですか。広報広聴をすれば、それが市民と行政の協働によるまちづくりということで考えているんですか、お尋ねしたいと思います。

中山一生市長

大野議員の政治的厳しいその視線からすると、私のことを物足りなく感じていらっしゃるのかもしれませんが、私自身この5年間、様々な形で市民と対話をし、もちろん広報広聴も従前よりも充実したんではないかなと思っております。これはやはり何を行うにしても、その事業の知名度というのが大変重要になってくるわけでもございますので、ただただ残念なのは、サイレントマジョリティーと言われるような層の方々が、なかなか知っていただく手づるがない、これはもうこの議会のこの場所でも何度も申し上げているところですが、

それはまだまだ努力していかなければならない、努力のしがいのあるところだと思いますが、それにいたしましても、そのような人も含めて様々な声を聞く努力はこれまでもしてきましたし、その協働の部分、例えばふるさと龍ヶ崎戦略プランに関しましても、市民との意見を交換する場所を設けながら、会議をしながらこの戦略プランを策定していった経緯もございます。その後の様々な取り組みでも、今、大野議員のご指摘をいただいたような協働の取り組みというものは、常日頃心がけながら行っていたところでもございます。大野議員の厳しい視点からすると、まだまだ足りないというご意見も当然かと思いますが、私も大野議員に納得していただけるように、これからも頑張っていきたいと思っております。

もう一つ、この佐貫駅の周辺のこの戦略プランに位置づけた、これからの取り組みでございますが、今どのような可能性があるか、どのような方法がそのこれからの可能性として模索していけるのか等々を調査している予算を出させていただいているところでもございます。この調査をした中で、やはりその次のステップとしては、地域住民も含めて、これは龍ヶ崎市全体の活性化にかかわることですので、また、様々な形で市民の皆さんとご意見をいただきながら、また、協働で考える場なども設置していきながら進めるということは、従来の私のこの政策の進め方と何ら変わることはないというふうに認識をしておりますので、今後の進め方としては大野議員のご指摘のように、また、大野議員に納得していただけるように市民との協働を図っていきたくと考えております。

大野誠一郎

私の質問の市民と行政の協働づくりをどのように進めていくかというような答弁はいただけないと、いただけないというふうに私は思います。

市民と行政の協働というのは、やはりグリーン・ツーリズムとか、いろいろ出ています。それから、里山制度とかいろいろあります。私はそういったことだけではないように思います。やはりこれからの重点施策、重点政策、そういったものを市民と行政による協働でもってやっていく。ましてや、このような今までの経緯を見ると、この駅名改称問題ですね、非常に割れてやってきた問題ですね。割れてやってきた問題というのは、昭和49年も賛成の駅名改称しましょうよという請願と駅名改称はそのままにして佐貫駅にしましょうと、そのまま守りましょうということがあります。そしてまた、先ほど言ったような佐貫駅改称にJR常磐線の佐貫駅駅名に関する市民意識調査、この報告書については反対が6割あるわけです。半々じゃなく、もう6・4になっちゃっているんですよ。

そして、最近やった龍ヶ崎市まちづくり市民アンケートの調査報告書、平成26年11月ですね、こういった中には趣旨が違うのかどうか分かりませんが、佐貫駅の改称については何ら出てないと。都合のいいことだけお知らせして、聞いてということじゃないんです、私に言わせれば。本当にプランのように、あるいはまちづくり条例、そういったものをこれまで練り上げてきてつくったわけですから、その精神を生かすような課題にはびったりなんです。そして、皆さんで合意形成ができれば、それこそ政治力を発揮してやるべきと私は思います。最初からトップダウンするやつが政治力じゃありませんよ、私に言わせれば。駅名改称、極端なことを言いますれば、お金を用意すればできない問題じゃないんですから、はっきり言って。ぜひとも市民と行政による協働のまちづくりを、ひとつ考えていただきたいと思います。私は何回も言っております。新都市拠点開発についても、ちゃんと言っております。後でどっちみちごちゃごちゃになりますよと、ひょっとしたら、この駅名改称だってどうなるか私にはわかりませんとしか言いようがありません。

それで、影響度調査の中での報告書について幾つかお尋ねしたいと思います。

今、佐貫駅の名称が自治体名と一緒にすることによるメリット及び相違することによるデメリットという形で影響度調査が行われております。この中で、現在、駅名を改称した駅が約 300 近い、285 でしたかな、そういった数がある中で、自治体名と一緒にするという駅名改称は 1 割だということでございます。そしてまた、その中で五つ、六つの事例がありますが、龍ヶ崎のような、いわゆる認知度アップ、知名度アップという形で駅名が改称された例はあるものかどうかお尋ねしたいと思います。

松尾健治総合政策部長

影響度調査におけます佐貫駅と同様の事例というような理由というようなことでございます。

まず、全国の駅名改称の傾向を把握するために事例調査を実施いたしました。事例調査の対象といたしましては、国鉄分割民営化後における駅名の改称を対象といたしたところでございます。平成 26 年 7 月までに全国では 360 以上の駅名が改称されているそうです。その中で、その駅名の改称の理由、事由が把握できたものが 285 例あるということでございます。そして、龍ヶ崎市の場合と同じように自治体名由来の名称に変更した駅が全体で 31 事例、約 1 割あるというような、そんな状況でございます。

そして、この常磐線の駅名でもわかるとおり、松戸、柏、我孫子、取手、牛久、土浦などの事例からわかるとおりでありますけれども、そもそもこの駅の名称につきましては、所在地の地名がつけられる傾向にあるということでございます。そうしたことから、この間の駅名の変更に關しまして、自治体名を冠する事例が少ないのではないかと推察をいたしております。

それから、この 31 の改称事由の内訳、若干触れたいと思います。この 31 駅を改称理由別に分類いたしますと、四つに分類されます。一つ目は、市町村合併により自治体名が変更されたことに伴いまして、駅名を自治体名へと改称したものの、これが 19 駅でございます。二つ目に、地名に自治体名、市名を冠したものの、これが 8 駅、それから、三つ目に、駅の所在を明らかにするため、地名に旧国名、出雲という、出雲何とか、そういう旧地名を冠したものの、これが 3 駅、それから、四つ目としまして、自治体名と駅名の表記、漢字ですね、主に漢字を一致させるもの、これが 1 駅というようなことでございます。

とりわけ市町村合併により駅名を自治体名に改称した駅のほとんどは、1950 年代、いわゆる昭和の大合併から一定期間を経過した後、主に 1990 年代かと思いますが、新たな自治体名が一般になれ親しまれてきた後に駅名を改称しているというような事例が多く見受けられます。このような分類で本市の場合と同じものとする代表的な事例といたしましては、福島県いわき市の「平駅」を「いわき駅」に改称した事例がございます。

それから、直近の事例といえますか、これから予定とされておりますものもご紹介したいと思います。

大野誠一郎

私が質問したのは、龍ヶ崎のように知名度アップ、認知度アップのものが、この 31 駅の中にあるかということでもって、もう最初に、冒頭に少ないというのが推察されます。そこまででいいんです。時間もありませんから、そういうことで、おっしゃっているとおり、正直言って少ないもしくはないですね、はっきり言います。

私もちょっと駅名改称、これは 1 都 6 県ですが、その駅名改称、今、進めている、あるいはそういう議論をしているところが 14 あるということです。「スカイツリー」の名称にしたのは、スカイツリーがオープンしたときにやったということです、実行したということです、それは「スカイツリー駅」ということだそうです。そしてまた 14 駅、そして、その 14 駅の中に龍ヶ崎の佐貫駅が入っております。

そして、その中で皆さんが進まないのは、じゃ、なぜかという、やはり多額のお金を要すると、そういったことが大きなネックになって、もちろん中山市長はじめ、皆さん方がおっしゃっている知名度アップ、認知度アップ、そういったものが大きなものがあるよということでもありますけれども、莫大な費用が非常にかかる、そういったことがネックになって、そのままになっていると、龍ヶ崎もこれまではそういった金額の問題、それから、合意形成がされていないと、そういった内容かと思います。

そこで、さらに質問としてお聞きしたいのは、中山市長は経済効果よりも認知度アップが大きいから、それで十分なんだというようなお話をしておりますが、影響度調査の中でこの経済効果が1億6,500万という金額が計上されております。その中で、非常に私、疑問に思うのは1億6,500万のうちの6,000万が商業祭り、商業祭り、6万人が集まりました。その方々が大体1日1,000円落としていきまして6,000万円落ちましたよというような内容で計上されておるわけですが、6,000万の計上、それから、駅の乗り降りする皆さん方の国勢調査をもとにして計上しております、それが牛久から龍ヶ崎の往復間で、それを年2回、定期買い求めて7,000万先のお金が使われますということですが、これは龍ヶ崎で買ったにしろ、牛久で買ったにしろ、近隣の駅で買ったにしろ、JRにはお金落ちますが、龍ヶ崎には落ちないわけですね。ですから、どうしてこういことが経済効果に入っているのかなというような疑問もあります。1億6,500万の中身についてご説明していただければありがたいと思います。

松尾健治総合政策部長

1億6,500万円の経済波及効果の根拠でございます。

この経済波及効果の予測をするに当たりましては、茨城県の産業連関表を用いて推計をいたしております。この産業連関表、ご存じとは思いますが、産業相互間及び産業と消費者との間の物やサービスの流れを捉え、その取引状況を一目でわかるような表になっているもので、経済構造の把握、生産波及効果の計算などに利用されるものでございます。

この経済波及効果の分析を行うに当たりましては、まずは必要なデータの収集をもとにして、最終需要額を把握する必要があります。そこで定性調査で得られました佐貫駅名の改称で考えられるメリットの中から、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、それから、観光・プロモーション活動の円滑化の二つに関連した効果予測を行ったところでございます。

まず、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につきましては、本市に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算出したところでございます。平成22年の国勢調査の結果における、本市に何らかの形で鉄道を利用して通勤・通学する人数をもとに、それぞれが支払う鉄道運賃を本市在住者以外で通勤・通学が最も多い駅、牛久駅から佐貫駅というものを仮説として立て、その通勤・通学者が6カ月の定期券を年2回購入したと仮定した数字として約7,500万を最終需要額としております。

また、観光・プロモーション活動の円滑化につきましては、薬師市龍ヶ崎商業まつり規模の駅名改称イベントを1回開催したと仮定し、来場者数約6万人に来場者の消費単価、1人当たり1,000円を乗じた推計値6,000万円を最終需要額としております。それぞれの最終需要額を、先ほど申し上げました産業連関表から算出される投入計数、総付加価値率、雇用者所得率を乗じると、各産業部門で誘発された生産額である直接効果、約1億500万というものが求められます。その直接効果によって生じます原材料などの需要額による1次波及効果として3,500万、雇用者所得の増加による消

費が喚起されることによる2次効果額として2,500万となります。以上、駅名改称に係る経済波及効果については、直接効果と1次、2次効果を合算した合計額1億6,500万というような状況でございます。

ただし、実際にはその駅名改称に伴います具体的なイベントが想定されておりませんことから、具体的な積算ではなく、こういった形の仮定による積算をしたということでございます。

大野誠一郎

ただいま説明ありましたが、この報告書の中に書いてあるとおりの内容かと思います。

私が先ほど質問したのは、いわゆるメリットの面で先ほど話が出たような、上野東京ラインですか、そういったものが開通することによってのメリットで定住人口の促進、あるいは交流人口の促進ができるということでメリットがあるわけです。しかしながら、この中で計算してあるものは平成22年の国勢調査をもとにして、先ほど話しましたように、牛久と佐貫の間のものを通勤・通学そのまま使っていると。私はこのいわゆる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というのは、増えた分を計算するんじゃないかと思うんですが、今まで利用している方々の通勤・通学を7,500万とやっても、これが効果にならないんじゃないかと私は思うんですよ。当然増加の分が効果であり、そんなわけでこれ自体が効果になること自体がおかしいと、そんなふうに思うわけです。

それから、先ほどの商業まつり6万人、一言で6万人と言っても、これ6万人集めるの大変ですからね。商業まつりは、これまでの伝統、そして、いろいろなことがあって、いわゆるそれだけの人数が集まるかもしれません。新しいイベントで6万人を集めるということは大変です。場所的な問題もあります。そしてまた、6万人を集めるには、以前食の祭典で8万人が集まりましたけれども、1,000万、2,000万のお金を費やして集めているんです。ただ単にイベントをやれば6万人集まって、1人当たり1,000円落として6,000万効果ありますよということは非常に無理があるんですよ。実際、商業まつり、仮に6万人集まって、6,000万円落ちていますか。当然この計算の根拠については甚だ疑問があり、これで影響度調査、大きな部分を占める内容ですから、そういった点でもう一度、詳しい説明をお願いしたいと思います。

松尾健治総合政策部長

先ほども申し上げたとおり、今回の影響度調査におきましては、具体的なイベントといっても、必ずしも何か臨時的な何万人を集めるというイベントだけがイベントではありませんが、いろいろな行事というふうにお考えいただきたいと思います。そういうものが想定されておりませんので、具体的な試算はできないと、そのかわり、今後そういう事業、施策を考える際の緒言として、指標となるものを算定したということでございます。

大野誠一郎

この経済効果については、大変この影響度調査の中では大きい部分を、重要な部分を占めていると思います。したがって、今のような説明では私は納得いたしませんし、市民の皆さんも納得しないと思います。

なぜなら、費用対効果の検証は行わないこととするということを、ここに明記されているんです。これは、駅名改称の費用がはっきり言ってわかんないから、わかんない段階では費用対効果の検証は行わないと。

でも、これ大事なことです。そして、費用対効果の検証は行わないから、今、言ったように商業まつりとか、それから、平成 22 年の乗降客の実績をもとにして 7,500 万計算したと。1 億 6,500 万のうちの 1 億 3,000 万ぐらいが、その二つのことで経済効果ありというような内容なんです。どう見たって、これを見て、やはり再度説明を求めるとか、はい、そうですかと報告書を受け取るようなものではないだろうと思います。こういうふうに聞かれるわけですから、聞かれて説明できなくてはしょうがありません。

それと、次に、今度は自治体、佐貫駅改称で考えられるメリット、デメリットについてに移りたいと思いますが、いわゆる駅の名称が自治体名と一致することによるメリット、デメリット、これは政策情報誌に書かれています。

その中で、メリットの一つは、知名度の向上と P R 活動のしやすさが向上する。次は、流通経済大学、あるいは市内所在施設が P R 活動を展開するに当たり、一般的に最寄りの JR 駅名が自治体名と同じ名称のほうがスムーズであること。それから、先ほど出た、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は、そのいわゆる市内不動産市場の活性化が予想され、本市の人口増加・定着、産業の活性化が進む可能性が高い。それから、観光・プロモーション活動の円滑化については、来街人口増加や経済効果が期待できる。JR の駅名改称は、関東鉄道竜ヶ崎線にも影響が及び、仮に地域活性化等の面で関東鉄道と竜ヶ崎市が協力連携できれば効果が期待できる。仮にですよ。スムーズ、仮に、可能性がある、これは別に委託しなくたって、松尾部長一人でこれ書けますよ。

デメリット、わかりにくさ、わかりにくいということは何か市長が言っているように、2 分、3 分説明がかかりますよと、いいんじゃないんですか、2 分、3 分時間かかってもと、私は思います。そしてさらに、デメリットには多額のお金を要する。これは書くべきですよ。そういうような指標を書いてないから、書かないんでしょうけれども、非常に私はこの影響度調査については、あいまいであり、その影響度調査の体をなしていないと、そんなふうに思います。少なくとも中山市長が言うように、認知度アップ、知名度アップ、じゃ、どのくらい上がるかどうか、このぐらいの影響度調査はしてほしいと私は思います。

先ほど常磐沿線のお話が出ました。取手、藤代、牛久、みんな自治体名と一緒になっています。藤代は今、取手市になっていますが、かつての藤代町のときには藤代になっていた。どれだけの知名度アップ、認知度アップがあったんですか。

竜ヶ崎は佐貫駅で、これまでニュータウン開発からいろいろなこと全てやってきたんですよ。それについて佐貫駅であったがためにどういう弊害があったのか。そんなことの影響が影響度調査じゃないかと私は思います。影響度調査については、この辺にしたいと思います。正直言って、この内容については納得いきません。

先ほど佐貫駅の改称についてのアンケート調査が、市と、あるいは流通経済大学のゼミにお願いしてアンケート調査をやりました。龍・流連携ということでもってやったと思うんですが、こういった程度のものでしたら、龍・流連携でゼミの方に書いていただいても十分ではないかと思ひますし、それ以上の学生たちの純粋なる疑問点が浮かび上がり、よろしいんじゃないかと思って考えております。

続きまして、新都市拠点開発エリアについてお尋ねいたします。

まず、農業振興地域整備計画見直しの進捗状況についてお伺いいたします。

油原正市民生活部長

農業振興地域整備計画は、農業上の利用を確保すべき土地の区域を農業用地区域として設定しまして、当該区域において農業振興のための各種施策を計画的かつ集中的に実施するための市町村

が定める総合的な農業振興の計画であります。

農業振興地域計画見直しに当たっては、市の最上位計画である、ふるさと龍ヶ崎戦略プランや都市計画などの整合性を図り、基礎調査を実施し、今後 10 年間先を見通した計画を策定を行っていくものであります。

見直しの進捗状況であります。今年度業務委託により基礎調査及び農業振興地域整備計画書案の作成を進めているところであります。農業振興地域における農業の実態の把握である基礎調査では、農業人口、農地等の土地利用の変遷、重要作物の状況、事業実施の状況等の調査、農業用地地区の個別の区での特定を行い、並行して整備計画案を作成しているところでございます。

今後、県関係機関との協議を行い、法的な手続を行いたいと考えているところでございます。

大野誠一郎

新都市拠点の開発エリアについては、これまで何回も質問いたしましたが、今お話があったような農業振興地域整備計画の見直しがまとまってから次の段階へ移りたいと、そんな回答だったかと思います。にもかかわらず、これについてもまだ結果が出ていない、その中で今年の予算には事業化調査、新都市拠点開発の事業化調査がのっております。やはりのっているということは、先ほどのように 1 月になってから急に入れたわけじゃないでしょうか、恐らく 11 月、12 月から話があって事業化と。今まで私の答弁に対して、この 1 年間、つまり平成 26 年度の 1 年間、産業振興、地域整備計画の見直しをしている間、結果が出るまでの間やることもあるんじゃないですか。市長はこの問題についても全庁挙げて取り組んでいきたい、そういうお話をしているんですから、手をこまねいていないでやるべきじゃないかと、そして、その中でやはり先ほどと同じように、佐貫駅改称の問題と同じように、こういった新都市拠点開発についても市民と行政、そして、事業者が一体になって協働して、まちづくりをするようなことを考えなければ、このことについても後になって暗礁がある。そんなふうに申したわけでございます。

これまでもそういった質問をしていたわけでございます。質問したときから時も立っております。市民との協働という視点から、こういったことがこれまで行われてきたのかを答弁願いたいと思います。

中山一生市長

市と市民、また、市民協働ということで行うというお話でございしますが、ご質問でございますけれども、やはりその市民の中でも最もこの件に関しては深くかかわっているのは地権者の皆さんでございます。地権者の皆さんに対しては、節目、節目で市の取り組み状況の情報提供を行って、情報共有に努めてきたところであります。本年度については、事業手法等を模索しながら、何人かの地権者の意向を確認をしてきているところでもございます。また、事業者からの現状の説明等も受け、意見交換等も行っております。

人口減少社会においても、持続可能な地域づくり、基盤づくりを進めていくには、定住促進や交流人口の増加を意識しつつ、本市のにぎわいの創出のための受け皿づくり、魅力づくりが重要であるということは、これまでも申し上げてきたところでもございますが、平成 27 年度においてはその実現のためにも、これまでの調査、検討結果などを考慮しながら、龍ヶ崎市街地に隣接し、さらには先ほど来ご質問いただいてまいりました本市の玄関口でありますJRの佐貫駅、佐貫市街地にも、また、そこと直結する県道佐貫停車場線で結ばれているという良好な立地のこのエリアを、様々な形で高度利用して、にぎわいを創出していくことが、このポテンシャルの高いこのエリアを生かしていくことにつながっているところでもござい

す。

その点に関して、市民との協働というお話ではございますけれども、これは調査をしていく中で、また、様々な形で市民とこの情報共有しながら、市民のご意見を伺うというような機会も出てくるかとは思いますが、何と言っても、例えば事業者がここで何を、どのような事業展開をしていくかなどは、民間の意向というものもございますので、その点に関しては市民のご意見がどれだけ反映されるかというのは、また別の問題になってくるのかなとは思っておりますけれども、それにしても、どんなものを市民が望んでいるか、求めているかというものは、これまでも様々な形で市民のご意見はいただいてきたところでもございますが、このプロセスにおいては、市民とのご意見を伺う機会をつくっていくことは大切であるというふうに認識しております。

大野誠一郎

先ほどもお話がありましたように、私は対話とか、あるいは情報を共有する、そういうことを言っているわけじゃありません。そういった市民と行政による協働のまちづくりということが、まちづくり条例や、こういったふるさと龍ヶ崎戦略プランにもあるんだから、そういったものを具体的にやるのにはどうしたらいいんですかという質問をしているわけです。その答弁にはないかと思います。時間もありませんので、この辺で終わりにしますが、また質問ができるように私も頑張っていきたいと思って考えております。

続いて、中心市街地活性化についてでございます。

コロッケ日本一、本当におめでとうございます。あとわずかで定年となります大竹商工観光課長、非常に課長の努力に負うところが大きいかと思います。もちろん商工会の皆さん方、それから、婦人部の皆さん方も本当に一生懸命やったかと思えます。そういった中で、それらを契機にして、ゴールではなく、これをスタートとして中心市街地活性化をぜひ今後展開していただきたいと思います。

聞きたい内容については、後ほどの予算審査特別委員会で中心市街地活性化の件と絡めましてご質問したいと思います。

続いて、定住人口、交流人口は増加しているのかということについても、同じく予算審査特別委員会でやりたいと思います。

企業誘致の成果は、これについては中山市長は、いつも私の質問に対して、トップセールスをしていくと、こういったことを再三再四言っております。やっていますかという、まあ、今のところちょっといろいろ都合があってできませんという答弁もありましたし、じゃ、しっかりやってくださいよということでもって、今後やっていきますというようなことでございます。これについても月日がたっておりますので、その経過をお願いしたいと思います。

中山一生市長

企業誘致のトップセールスについては、何度かご質問いただいていることを重々認識をしているところでもございます。その中でも申し上げているところでもございますが、この企業誘致というのは、就業機会の拡大、定住人口の増加にもつながることから、大変重要な施策であるという認識は強くしているところでもあります。やはり時代背景などで大変厳しいというのはご理解いただけるのかなと思っております。

また、今、工業立地面積では新規工業企業進出などでは茨城県、今、大変目覚ましい成果を上げているところですが、やはりどうしても県の工業団地等々、県がまだまだ造成をした工業団地等の物件をたくさん持っているということもありまして、そういうところに張りついているというのが現状であるかなと思

ております。

また、龍ヶ崎市においては、つくばの里工業団地があります。このエリアを工業系開発エリアと位置づけているところでもあります。ここも拡張計画を検討しているところでもあります。まだやはり拡張ができていない。先進的に取り組まれた、このつくばの里工業団地ではありますけれども、ほぼ埋まった中で新しい企業誘致をこの場所では拡張ができない段階ではできていないということもありますので、その点も龍ヶ崎市にとってはこれからの課題であると思っております。

ただ、大野議員がご指摘のトップセールス、大野議員は大変厳しい視点から私にそのトップセールスを求めているんだと思います。成果を出せていないという点からも、大野議員の眼鏡には到底かなっていない、その点は重々私も認識しなければならないと思っているところでもございますし、私も我が身一人、まだ十分なトップセールスは、これからまだまだ努力しなきゃいけないというふうに思っているところでもございます。

この企業誘致に関しましては、特につくばの里工業団地の運営協議会の会員の方々などもありますけれども、もう既に既存立地企業の皆さんからのお話で伺ったところによりますと、企業立地からもう既に龍ヶ崎で工場をやっている立場からしても、企業誘致するにしてもやはり龍ヶ崎市にある玄関口の駅名は自治体名がついていたほうがいいんじゃないかという言葉再三再四伺っているところでもございます。また、企業としてもやはりそのほうが大変ありがたいというようなお話を、やはりこれも再三再四伺っているところでもありますので、やはり企業誘致にとっても、この西部地区の整備というのは大切なことにつながっていくのかなというふうに認識をしているところでもございます。

【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、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。