

那珂市議会 産業建設常任委員会記録

開催日時 令和4年7月28日(木) 午前10時00分
開催場所 那珂市議会全員協議会室
出席委員 委員長 小池 正夫 副委員長 石川 義光
委員 大和田和男 委員 勝村 晃夫
委員 笹島 猛 委員 福田耕四郎
欠席委員 なし

職務のため出席した者の職氏名

事務局長 渡邊 莊一 次 長 横山 明子
次長補佐 三田寺裕臣

会議事件説明のため出席した者の職氏名

副市長 玉川 明 産業部長 浅野 和好
商工観光課長 岡本 哲也 商工観光課長補佐 水野 泰男

会議に付した事件

(1) 調査事項 道の駅整備について

…執行部より進捗状況の説明

議事の経過(出席者の発言内容は以下のとおり)

開会(午前10時00分)

委員長 おはようございます。

お忙しい中、産業建設常任委員会にご参集を賜りまして、ありがとうございます。

先般、副議長からもお話がありましたとおり、新型コロナウイルス感染症の第7波ということで猛威を振るっておるところでございます。また、サル痘も感染が確認されたと。また、気象も非常に毎日雷があるような異常気象ということになっておりますので、議員各位におかれましても、健康に留意いたしまして議員活動に一生懸命努めていただきたいと思っております。

本日、産業建設常任委員会、道の駅の進捗状況の報告でございますが、慎重なるご審議よろしくお願い申し上げます。

開会前に連絡いたします。

新型コロナウイルス感染症対策のため、委員会出席者並びに傍聴される方につきましては、マスクの着用、また入り口付近に設置しております消毒液において手指の消毒をお願いいたします。また、換気のため廊下側のドアを開放をして常任委員会を行います。ご理解、ご協力よろしくをお願いいたします。

会議は公開しており、傍聴可能とします。また、会議の映像を庁舎内のテレビに放送します。会議内での発言は必ずマイクを使用し、質疑、答弁の際は簡潔かつ明瞭にお願い

いたします。携帯電話をお持ちの方は電源をお切りいただくか、マナーモードにしてください。

ただいまの出席議員は6名であります。定足数に達しておりますので、これより産業建設常任委員会を開会いたします。

会議事件説明のため、副市長、ほか関係職員の出席を求めています。

職務のため、議会事務局職員が出席しております。

ここで副議長より、ご挨拶を賜ります。よろしくお願い申し上げます。

副議長 皆さん改めておはようございます。

本来であれば議長のほうからご挨拶でございますが、今日は議長欠席ということで代わりにご挨拶をさせていただきます。

本日は産業建設常任委員会、お忙しい中ご参集賜りお疲れさまです。そして、先ほど委員長からもお話があったとおり、新型コロナウイルス感染症、サル痘、本当に全国的にも気象がおかしいということで、余りいいお話がないと感じる最近でございます。議員の皆様におかれましても体調管理、議長もそうなんですけど、体調管理をしっかりしていただいて活動していただけたらなと思います。

本日の会議事件は1件、道の駅の整備ということなんですけど議員各位また市民の皆さんも非常に注目している案件でございますので、慎重審議のほうをお願い申し上げます。ご挨拶とさせていただきます。

どうぞよろしくお願い申し上げます。

委員長 ありがとうございます。

続いて副市長よりご挨拶をいただきます。

副市長 おはようございます。

本日は産業建設常任委員会のご出席誠にありがとうございました。委員長、副議長からもお話ししましたように、新型コロナウイルス感染症が拡大しており、那珂市でも毎日50人、60人というような状況で、職員の間でも、ぼつぼつ出ておるものですから、まずは本当に窓口業務に支障のないよう、意識をしっかり持って対応していきたいというふうを考えてございます。

本日は、懸案でございます道の駅の整備についてのご説明になります。

ご審議のほど、どうぞよろしくお願い申し上げます。

委員長 これより議事に入ります。

本委員会の会議事件は別紙会議次第のとおりであります。

調査事項、道の駅整備についてを議題といたします。

現在、全員協議会において、那珂インターチェンジ周辺地域における複合型交流拠点施設（道の駅）整備検討調査業務委託に係る契約候補者について報告を受けております。

まず、道の駅整備の現状を把握したいと思います。商工観光課から、道の駅整備の現

在の進捗状況について説明をお願いいたします。

商工観光課長 商工観光課長の岡本でございます。

ほか1名が出席しております。よろしくお願いいたします。

着座にてご説明いたします。

本日は、現在実施しております複合型交流拠点施設（道の駅）整備検討調査業務の進捗状況についてご報告いたします。

産業建設常任委員会資料1ページをご覧くださいと思います。

1、これまでの経緯でございます。（1）4月21日に開催されました全員協議会において、本年度実施する複合型交流拠点施設（道の駅）整備検討調査業務委託の契約候補者についてご報告させていただいております。（2）外部委員及び国県等をオブザーバーとして構成されました那珂市複合型交流拠点施設（道の駅）整備検討委員会を設置し、これまでに検討委員会を2回開催しているところでございます。協議内容としましては、これまでの検討経緯、今後の進め方、基本理念、コンセプト、立地計画等について協議しております。（3）那珂市複合型交流拠点施設（道の駅）整備検討ワーキング委員会及び建設専門部会について、こちらは庁内の総括補佐で構成しておりますワーキング委員会を設置いたしまして、今までのところ2回開催をしております。また、建設専門部会ですけれども、こちらにつきましては建設候補地の選定に特化した専門部会となっております適宜開催することとしておりまして、今までのところ、1回開催しているところでございます。

続いて、2、基本理念及びコンセプト案でございます。コンセプトにつきましては、インターチェンジ周辺という立地性からつながるをキーワードとして、市民がつながる、市内外への回遊へつなげる。さらには未来へつなげる等の意味を込めました。那珂でつながる道の駅というものをコンセプトとしております。

続いて基本理念でございます。

那珂でつながる道の駅のコンセプトから、6つの基本理念を定めております。①インターチェンジ周辺まちづくりの核、インター周辺まちづくりの核となり県内外の都市との連携、交流促進を図る拠点づくり②那珂市の観光資源や特産品の魅力を発信し市内回遊につながる拠点づくり③生産者との連携により、豊かな農産物や特産品を購入、飲食できる施設として産業の活性化とブランド価値向上につなげる拠点づくり④地域住民が日常的に集い、市民の生活利便性につながる場及び安心安全を支える拠点づくり⑤次世代につながる子育て応援機能の充実を図り、子育て世代や多世代交流を促す拠点づくり⑥サステナブルな未来に導くと書いてございますけれども、こちらは持続可能などという意味でございます。サステナブルな未来に導くモノやサービスが情報でつながる拠点づくり、以上6つを基本理念としてございます。

続いて、2ページをご覧くださいと思います。3、建設候補地の考え方及び候補

地の比較評価でございます。建設候補地の考え方としましては、3ページでございます別添資料1をご覧くださいと思います。別添資料1、道の駅の建設候補地の考え方についてでございます。こちらの別添資料1では、インターチェンジ周辺の位置づけを明確にし建設候補地の考え方を整理しております。下でございます表1、ETC2.0による一時退出が可能な道の駅の立地という表をご覧くださいと思います。表1には、現在、国土交通省により社会実験が行われておりますETC2.0を利用した一時退室が適用されている道の駅が記載されてございます。一番上でございます道の駅おりつめから、4ページの都城まで29駅の道の駅が記載されております。こちらにつきまして1番右端でございます、インターチェンジ料金所から道の駅までの距離でございますが、29駅中26駅は2キロメートル以内に位置している状況となっております。

4ページをご覧くださいと思います。中段でございます水色で着色されている表をご覧くださいと思います。こちらの表につきましては、国土交通省の道の駅の駐車場に関する調査結果の資料の一部となっております。こちらの表では道の駅が6つのタイプに分類されております。今回、那珂市で整備検討している道の駅は、那珂インターチェンジ周辺地域を核としたまちづくりという視点がございますので、本市において整備する道の駅は、⑥インターチェンジ近接型に該当すると考えられます。また、インターチェンジ近接型の道の駅のインターチェンジ料金所までの距離は約2キロメートルと設定されているところでございます。ただいまご説明させていただきました、ETC2.0が利用可能な道の駅及び道の駅の駐車場に関する調査結果資料により、本市におけるインターチェンジ周辺地域とは、インターチェンジ料金所から約2キロメートル以内の範囲と定義し検討することといたしております。3、建設候補地の考え方ですが、道の駅は道路利用者の休憩所ということが前提でございますので、4車線化事業中の都市計画道路菅谷飯田線を軸に、バードライン上の主要な交差点、飯田大洞交差点から、市道五差路交差点間を建設候補地の範囲といたしました。

続いて5ページ別添資料2をご覧くださいと思います。建設候補地の考え方に基づきまして、候補地を4か所選定しております。別添資料2の中で1、候補地1とありますけれども、こちらの黄色く着色されているところでございます。候補地1につきましては飯田押敷交差点付近、候補地2につきましては高速道路を境に候補地1の南側付近、候補地3につきましては飯田大洞交差点付近、候補地4については市道五差路交差点付近となっております。

続きまして6ページ、7ページにつきましては、各候補地の現況の写真を載せてございます。また8ページにつきましては、2、候補地の比較としまして、各候補地の概要を載せてございます。後ほどご確認いただきたいと思います。

それでは資料の2ページに戻っていただきたいと思います。続いて建設候補地の比較評価になります。ただいま、ご説明いたしましたように建設候補地につきましては、4

か所選定させていただいております。その4か所の候補地につきまして、2段階での比較評価を行うこととし、1次評価では、道の駅の整備方針や事業実現性等の観点から適性を評価して候補地を絞り込み、2次評価では、1次評価で抽出した候補地について断面交通量やインターチェンジからのアクセス性、災害リスク等の具体的な評価項目を設けて詳細な比較評価を行い、候補地を選定してまいりたいと考えてございます。続きまして4、今後の業務内容でございます。今後の業務内容につきましては（1）から（10）に記載されております。（1）建設候補地の選定（2）導入機能の基本方針決定（3）整備管理運営方法の検討（4）基本構想の策定（5）需要予測の調査（6）サウンディング調査、こちらは対話型の市場環境調査となります。（7）導入機能、施設規模の設定（8）施設概略設計（9）概算事業費、整備効果等の検討（10）基本計画の策定でございます。

続きまして、5、今後のスケジュールでございます。令和4年8月、来月の全員協議会において、再度、進捗状況についてご報告をさせていただきます。9月、10月に検討委員会を開催しまして10月の全員協議会においては、基本構想の案を報告させていただきたいと考えてございます。令和5年1月、2月につきましては、検討委員会を開催しまして、3月の全員協議会において、基本計画の案をご報告させていただきたいと考えてございます。

資料の説明は以上となります。

よろしく申し上げます。

委員長 ありがとうございます。

それでは、質疑がございましたら。

福田委員 ちょっとお尋ねしたいのは、3、都市計画道路菅谷飯田線の起点終点っていうのはどこからどこまでなの。

商工観光課長 4車線化事業区間ですけれども、そちらにつきましては国道118号の交差点から飯田押敷交差点までとなっております。

福田委員 そうすると、現在4車線化事業中であるということがうたってありますよね。那珂インターチェンジから南側って言ったほうがいいのかな、ひたちなか市方面途中まで4車線できてますね。僅か2キロぐらいなのかな。あれがまだ片側1車線、これも4車線化の事業中ということで解釈してよろしいんですか。

商工観光課長 まず今回インターチェンジ周辺という定義づけというものをさせていただいております。その中でETC2.0を利用されている道の駅、また国土交通省が調査した結果で、近接型と呼ばれているものが2キロメートル以内ですよというところから、まずは定義としまして、2キロメートルがインターチェンジ周辺ですよということを定義づけております。その中で、道路の利用者、道の駅の一番の定義っていうところが、道路利用者の休憩所というところがございますので、主要な交差点っていうものを国道118号の

交差点と市道五差路の交差点までというふうに定義づけしておりますので、あくまでも資料のほうにそこを軸にしてっていうふうな書き方をさせていただいておりますけれども、その4車線化が南側までしているというわけではなくて、候補地の範囲として、まずは2キロメートルがあるんですよと。国道118号の交差点っていうと2キロメートルを超えるんです。2キロメートルを超えてしまうんですけれども、やはりその道路利用者のための道の駅というところがありますので、主要な交差点間は候補地なんですけれども。

福田委員 何かつかみどころがない、そんなに長くしゃべられたら、2キロメートル以内ならば当然入ってくるでしょう。先ほどちょっとお尋ねした事業計画中ということに位置づけしてよろしいんですかっていうことをお尋ねしている。

商工観光課長 南側事業計画中ではございません。南側につきましては事業計画中ではなく要望中ということになります。

福田委員 これは計画じゃなくてもいいんですけど、これは前から各議員からも、そういう質問というのは出てると思う。まして今回の、これでいくと、2キロメートル圏内、それで事業計画には入ってない。しかも、なぜそうということ言うかっていうと、那珂インターチェンジで降りた車がひたちなか市方面、それから、常陸大宮市方面、国道118号、交通量からいったって、ひたちなか市方面のほうはるかに多いでしょう、この前の調査の報告では。それでどうしてこれ、計画に入っていないんですか。その辺が我々は理解しがたいんです。さっきも起点終点聞きました。当然そのエリアですね。しかも、2キロメートル圏内、さらに交通量からいったって、この区間が多いわけですよ。それが事業計画に入っていないと。ちょっと我々には考えられない。そう思わないですか。そのために交通量も調査したでしょう。しかも、加えて言えば今度の候補地が4か所ありますね。4か所あって、2か所その区間に位置づけられているんですよ。うたってる事と現在の状況がマッチングしないんじゃないですかこれ、全てにおいて。どうもその辺が理解できないですね。何か理由があるんですか。

商工観光課長 南側につきましては、今後も県のほうに要望していくということで、担当部局のほうでご回答はいただいているところなんですけれども。

福田委員 これから要望してくっていうのはちょっとそれは順序が違うでしょう。どこへ要望しているの。

商工観光課長 県になります。これからというわけではなく、要望は以前から続けている状況でございます。

福田委員 前から言っている、県に要望するっていうこと、もう何年か前だ。恐らく何年か前になるよね。数年たってんだらう。数年たっている間の経過というのはどういうふうになっていますか、説明できますか。これ資料で出してください、経過を。

商工観光課長 そちらにつきましては担当部局のほうに確認をしまして、資料を提出できるもの

がございましたらば提出したいと思います。

福田委員 検討してきてるっていうけど、議会のほうには報告は1回もないよ。むしろ我々が質問をすれば、県のほうへ要望していきますと、こういうことで、もう数年たっている。その経緯というのは何ら報告がされてない。それで再度、こういうふうに質問すれば、県のほうに要望してきますよとか、全く足踏みでしょう、これでは。これは局長、何年前にあれしたかなあ。2年は経過しているような気がするんだ記憶では。

事務局長 もっと前から県政要望で道路関係はやっています。

福田委員 何でそういうことを言うかっていうと、大分遡る話なんですけど、今から11年前に震災が起きました。その後、避難道路として、水郡線の高架橋、これにも随分県のほうに我々も足を運びました。県知事のほうまで足を運んで行きました。そのときに当時の橋本知事から言われたのは、那珂市は高架橋3か所でているんですよ。こういうことも言われたことがある。何か所だってそれは当然でしょうということは反論はしてきましたよ。1つには水郡線の高架橋、それから、瓜連の跨線橋、それから那珂川の大橋、それで、今、話をしているこの跨線橋あれをかなりスピードアップでやっていただきました。これは敬意を表したい。また敬意も表しに行きました。残念ながら途中までしかできてないでしょう、4車線。僅か2キロメートルの区間、何年になります。それでいて要望してきます。期間が長過ぎるでしょう。それと同時に、再度申しますと、その報告が議会のほうにはされてないんですよ。しかも今回は、候補地が2か所あがった。つじつまがあわないでしょう、これでは。そう思わないですか。報告も何もないんだもん。

副市長 すいません、お答えに十分ならないとは思っておりますけど、ここに事業中かどうかっていうのは当然その予算化であるとか手続の面で、そこまでいってないので事業中には入らないという、それは当たり前の話なんですけども。福田委員言われたとおり、道の駅整備するに当たって道路がきちんと位置づけられていないというのは逆じゃないかというご質問かと思っておりますけど、その部分はおっしゃるとおりだと思います。今お話ありましたように、2キロメートルを南側のほうは県の整備という形で、いろいろ要望した結果やっていたらと。引き続き、先ほど課長が言いましたように県のほうに要望をやってます。ただ単純に要望しても、当然やってくれるわけではないので、どういった形だったら県のほうで受けてくれるのか、そういったところを事務的には詰めたりしておりますけども、これはこれまで報告なかったことについては、おわび申し上げますとともに、引き続きそこはしっかりと市のほうとしても県に整備をしていただける手法、解決策を協議していきたいというふうに思っております。

福田委員 これ副市長に期待するしかないね。今の答弁を聞いても。だって、今までの経過というのが全くないもんね。報告あった議会に、ないでしょう。進捗状況、それから県のほうに要望してきたんだろうと我々推測する。その結果、何のあれもないでしょう。ありましたか事務局で。

事務局長 県のほうに要望なんですけども、執行部のほうでも、いろいろな面でやっています。

議会のほうでも議長会のほうから通して大体、市の要望と同じような要望で、毎年、県のほうに要望書を出しています。それに対しての回答が、多分まとまって年に1回ぐらい出てくるものがあったとも思いますんで、それ確認をさせていただきたいと思います。

福田委員 そういうことで何ら我々のほうに示されていないんですよ。それでいて何度も言うようですけど今回もこれは当てつけなんだろうと思うけど候補地が2か所。そうは思いたくはないの。でも、加えて言えば、今までの経緯もそうだし、我々には理解しがたいというのが現状だろうと思うんです。ですから、例えば、こういうことであればやはり議会のほうにも、その経緯、そういうことも報告をしていただきたいと思いますね。それと同時に、副市長が新たに今度は地元ですから、那珂市居住者ですからひとつこの辺に大いに私は期待をそして努力をお願いしたいなど、いかがですか。

副市長 精いっぱい頑張っていきたいというふうに思っております。よろしく申し上げます。

福田委員 ご期待を申し上げます。

委員長 それでは副市長に期待をいたしまして、あとほかにご質問などは。

勝村委員 福田委員と同じような考えを、今、福田委員が言ってくれたんで、これ候補地4か所出てますよね。今の話からいったら、もうこれ候補地3は、2キロメートル以上離れている。候補地4は道路が駄目よと。候補地2も駄目よと。ならばこれ候補地1、これ1個しかないと思うんですよ。そういう考え方。

商工観光課長 現在、検討委員会の中でやはり候補地を選定するに当たり、評価の項目、評価の結果というものを検討していただいているところでございます。その中で候補地は定まってくると思いますので、委員がおっしゃるとおり、そういった結果になるかもしれませんが、現在はまだそこは検討中ということでございます。

勝村委員 ということはやはりこれ、あとの三つはダミーで出しているっていうこと。それはないと思うんですけども、ただ本当に検討する余地もなくなるんだよね。これ考えていいたら、1個しかないよ。そこだけ言っておきます。

大和田委員 候補地、先ほど勝村委員も言っていましたけど、いろいろ候補地がある中で、例えばそれぞれ面積があると思うんですよ。候補地1ならこのぐらいだとか。例えば2ならこうだとか、そういうのはどう検討されてます。

商工観光課長 今回資料としてはご提出してございませんけれども、候補地としましては、約10ヘクタールぐらいずつとれるような面積は検討してございます。ただ、そちらにつきまして今後導入機能や、そういった部分で必要な面積というものが定まってきますので、拡張性という部分も含めまして、おおむね10ヘクタールは取れるような敷地を考えてございます。

以上でございます。

大和田委員 どの土地を選定しても10ヘクタールがとれるような計算で候補地を選んでる

ということ。

商工観光課長 補足ですけれども、やはりその中には既存の建築物があったりとかってということがございますので、そういったものも含めて10ヘクタールでとれるような形では地図上で押さえているということでございます。

大和田委員 福田委員もおっしゃっていることもあるけど、地目の話、全部農業振興地域だとかというものも含めて10ヘクタール、地目変更も考えながら進めてるって感じ。

商工観光課長 今回道の駅整備を進めていくに当たりましては、土地収用法の事業認定を取得することを考えてございますので、土地収用法の事業認定がとれれば、農用地の除外であったり、都市計画法の開発許可であったり、そういったものが適用除外となってくるので、面積が幾ら増えても、それは可能だということですよ。

大和田委員 どのぐらい増えてもいいということ、10ヘクタールなんだけど、20ヘクタール、30ヘクタールになろうかということ。

商工観光課長 面積につきましては、やはり土地収用法の中で、これだけ必要だという部分が示せば、それだけの面積がとれますけれども、土地収用法に合致する必要性がなければ、やはり面積を確保することは難しいと思います。

大和田委員 これから多分基本構想とか練っていく中で、道の駅もそれ以上にこんなこともやりたい、あんな事もやりたいとの基本構想の中でお示ししなければ、そうやって土地収用法の適用で収用できないということでもよろしいのかな。

商工観光課長 詳細なことをお話しすれば、今回基本構想、基本計画まで策定しまして、次の基本設計までできないと事業認定はとれません。

大和田委員 基本設計まで入れて初めて収用ってこと。分かりました。これからそういうのも進めていくってことで議会にいろいろ説明が入ってくるっていう形でよろしいですね。

笹島委員 ETC2.0ってどういうメリットがあるんですか。

商工観光課長 ETC2.0ですけれども、現在国が進めている通常のETCのカードを入れて差し込んで使用するものになってきます。ただ、従前のものとは違いまして機能としまして現在、社会実験で行っておりますのは、通常、インターチェンジから降りてしまうとそこで料金が発生してしまうかと思うんですけれども、それが発生せずに、引き続きまた乗れますといったことなんです。休憩時間が取れるのが現在2時間ということになっており、道の駅に寄ることが必須の条件になってございます。

笹島委員 これいつから適用されるんですか。

商工観光課長 現在、社会実験ですので今後それが普及していくかどうかということもございまして、まずはETC2.0の普及というものが思ったよりされていないという状況でございます。ですので、従来のETCですと利用ができないというデメリットがございまして、今後その普及によって、そういった道の駅や別のサービスとかにつながってい

くのかなとは思っております。

笹島委員 ぼしゃる可能性もあるのかな、これは。

商工観光課長 こちらやはり国土交通省の採択を受けなければなりませんので、必ずしも導入できる機能ではないとは思っております。

笹島委員 あまりこれ全面的に出すもんじゃないよね。決まってからでいいよね。これが諸条件の一つで、やはり付け加えるもんじゃないんですよね。先ほど二人が言ってる話なんですけど、私とか大和田委員もよく話してるんです。この4車線化ほんと中途半端になって、あれ事業費ってどのくらいかかる予定ですか。

商工観光課長 大変申し訳ないんですけど担当が違うもので詳細、幾らかかるというのは私どものほうでちょっと把握できておりません。

笹島委員 でもそんなこと分かんないでよくやろうとしてるね。おおよそ概算で分かるでしょう普通は。100円とか200円の話じゃないでしょうよ。概算ってあるじゃないですか。何かこう聞いていると夢物語ばかり、希望とかそういうことばかりで現実的じゃないんですよね。先ほど福田委員が言ってたとおり需要はこっちがあるんです、南のほう。それを県のほうで施工してもらおうという形をお願いしてるじゃないですか。4車線化は県と那珂市で折半とかなんか前話なかったですかそれは。

商工観光課長 申し訳ございませんけどそちらについてちょっと記憶にございません。

笹島委員 なんでもいいから、具体的に詰めてから話してください。もうそういう夢物語あれしても私は混乱するだけであって、ここにしましょう、ああしましょうって夢を持たれ、この道の駅造るのにどのくらい事業費かかるの。

商工観光課長 道の駅の事業費でございませけれども、今回導入機能、敷地の規模がおおよそ決まってきます。基本構想が終わって、今年度中に実施します基本計画の中で、概略の設計費を出していきますので、そちらでお示しできるようなにはなると思います。

笹島委員 そんなこと1番先に決めることじゃないの。常陸太田市はどのくらい知ってますでしょう、常陸大宮市は。言ってみて。

商工観光課長 常陸太田市が約13億円、常陸大宮市が約22億円だったかと思います。

笹島委員 そういう形でやってって、今言った、ほとんどこれ借金と税金だよ。国からのあれって5%もないでしょう補助、どうなんすか。

商工観光課長 そちらにつきましても導入する機能とかによって補助金の対象になるのかならないのかというところがございます。ただ、やはり補助金というものが幾らぐらい充当できるものなのかという、該当する補助金はこういったものかというのを担当のほうでも調べてはございます。やはり、その規模がまだちょっと決まってきませんので、おおよそどのくらいっていうのが明確には言えないところでございます。よろしく申し上げます。

笹島委員 言えなくてもいいけど頭の中に入ってるでしょう。あともう収支計画もできてるん

でしょう。

商工観光課長 収支計画につきましては、前年度市場環境調査をやらせていただきまして、そちらのほうでも一度お示ししているところがございます。ただ、今回その導入機能が決まってきますので、それによってどのくらいの収支が見込めます、支出がありますというものができますので、今回さらにその収支に関しても、再度検討はすることになってございます。

笹島委員 何でこんなこと言うかっていうと、那珂インターチェンジ降りたら国道118号に常陸大宮市、大子町がある。常陸太田市もある。みんなして競争し合うわけですよ。パイは増えるわけじゃないんじゃないですか。分かってます。今、道の駅が1,100くらいあるんですよ、全国で。それで、65%は黒字、35%は赤字なんですよ。そうすると、赤字になったら誰が補填します。

商工観光課長 まず赤字にはならないような検討をしていきたいと思っておりますけれども、もしそうってしまった場合ということも今後検討したいと思います。

笹島委員 それは市民が責任持たなきゃいけないんですよ。ですから先ほど言った65%は黒字、35%は赤字。これ知ってますよね。それで、この道の駅で、お客さんって、何割と何割があれだけ知ってますよね、ちょっと教えてください。利用する人ね。

商工観光課長 内需外需ということによろしいかと思っておりますけど、7対3ぐらいの比率なのかなと思います。

笹島委員 ということは、わざわざ菅谷から買いに来るんですよ。何が言いたいかって遠くないですかこんなところで。場所は遠くないですか。菅谷から買いに行くんですよ。7割が地元消費者でしょう。3割が観光客か通過の人ですよ。だから7割の方のお客さんを当てにしなければいけない。この場所でいいんですかって考えました。

商工観光課長 今回、道の駅に決まる前、その中でまちづくりの方針というものを令和2年の中で検討してまいりました。その中でまず第一に、インターチェンジ周辺を核としたまちづくりということで始まっております。また、今回別添資料2のほうにもつけさせていただいておりますけれども、そちらの候補地の位置というところにも、人口重心というものを示させていただいております。人口重心によりますと、大体インターチェンジ付近の慶和病院辺り、そちらが那珂市としては人口重心となってきます。ですので、やはり人口から考えて、あとは、市街化区域も瓜連地区もございまして、そういったことも考えますと、インターチェンジ周辺というものが適地であるのではないかというふうには考えているところでございます。

笹島委員 一番大事なものは集客ですよ。消費者をどうやって集めるか。もちろん、農産物のオリジナリティーも大事ですよ。そういう現実的なことが一番先に考えなきゃいけない。まず、お金ですよ。それから今言った収支計画ですよ。もうかるかもうからないか。それから、どのような農産物でお客さんを引きつけるっていうオリジナリティー

ですよね。これ一番最初にやるんじゃないですか。それでよければ、ここら辺ではどうですかって場所選定でしょう。場所選定一番じゃないですよ。この本当のあれはもうかるかどうかですよ。二番、三番ですよ。次道路。道路が四番五番じゃないですか4車線化しなくたってお客さん来るでしょう。何で4車線化をすることか教えてくれますか。

商工観光課長 まず4車線化の件ですけれども、大変申し訳ないのですが担当部署が違うので明確な答えになっているかどうかというところはございますけれども、まず国道118号の4車線化の促進をするために、市としても、菅谷飯田線、バードラインのほうを4車線化整備をして、国道118号の事業の前倒しっていうものを検討していただくというようなこともあったということは聞いております。

笹島委員 4車線化ってバイパスなんですよ。今言った、非常に交通量が激しくて、国道349号バイパス知ってますでしょ。非常に速度が速いですよね。あのあたり何でコンビニがみんな潰れているか知っています。通過しちゃってるんです。余り速度が速いから。要するに目的がない限りは、バイパスで逆な面があるんです。この中で、一つ聞きたいんですけども、那珂インターチェンジと同じような、ああいう田畑があって収益状況が良い道の駅ってどこなんですか。

商工観光課長 県内でございましたらやはり筑西市のグランテラス筑西になってくるのかなと思います。

笹島委員 筑西市のほかにどっかありますか。

商工観光課長 今ぱっと頭に浮かぶものはございません。申し訳ありません。

笹島委員 今言った、筑西市のほかに、潮来市もそうですよね。インターチェンジの近くですよ。筑西市は余りにも大き過ぎますよね。40億円くらいかけてやっていますでしょう。私も行きましたけども、インターチェンジから離れてますよね。この近いとこですよ。そうすると潮来市とどこですか。あとは五霞町ですか。こういうとこ、見学してきました。視察してきました。

商工観光課長 潮来市、五霞町の道の駅も視察はしてございます。

笹島委員 どうでした経営状況は。

商工観光課長 ちょっと今資料が出ませんので申し訳ございません。お答えできない状態でございます。

福田委員 部長にお尋ねしたいんですが、今回の場合には複合型道の駅、一般の市民の方は解釈がちょっと違っているからね。複合型っていうと、行政が言っている複合型、それから一般市民が思っている複合型に隔たりがあるんですよ。行政で言っているのは、トイレの施設もあれば案内、そういうことを加えて複合型って言ってるけど、一般の方は、複合っていうことは道の駅以外のこと施設以外のことを解釈している。その辺も、やはり明確な、それと同時に我々の考え方として、今、笹島委員も言ったけど、約30%全国で道の駅が赤字がでていうようなことでしょうか。ということは一般会計から赤字

のそこは補填だ。だからそういうことを将来考えていく場合には、商業複合型こういうことが大事なんじゃないですか。最初は道の駅できたときは確かに核になりますよ。いつまでも核ではない。その周り、これが大事なんです。共存共栄できるようなそういう商業複合型の施設、それが次のステップとして、財政につながってくんじゃないですか。またそれをどうして我々が求めるかっていうと、地目は農業振興地域ですよ。それが民間ではなかなかこれを変えるということが難しい。そこで、乗り出したのが那珂市なんですから、段階的ということも一つの選択肢ではあると思います。でも、私は、ある程度の面積を確保して、それをやはり地目変更をして、そして商業的な複合施設を期待したいですね。それは行政でいえば、石橋たたいて渡るのも分かります。それは昔の行政であって時代は違います。今は、やはり経営ですから行政も、運営から経営に変わってきているんだから、やはりそれに伴った経営感覚を取り入れた、そのためにこれ、検討委員会が民間のいろんなコンサルとか入っているのはあれは検討委員会とは違った、名称はなんて言いましたっけ。

産業部長 道の駅の検討委員会のことではなくてということですか。

福田委員 コンサルなんか加わって協議をしてるのは何ていう組織ですか。

産業部長 今おっしゃられているのは、企画部のほうで総合計画の後期計画のほうを策定しているその検討委員会だと思います。

福田委員 ですからねそういうふうに、民間まで取り入れて、しかも、コンサルティングまで経費をかけてやっているわけでしょう。ですからやはり行政の考え方と、一般企業の考え方、両立したミックスした、そういうことで経営的な発想を生み出して、これが大事なんじゃないですかね。私はそれを求めていると思うんです、市民の皆さんも。ただやはり農産物とか地場産業、これだけでは難しいですよ、道の駅っていうのは。どこにでもある、やはり特色を持った人が来るところには人は行きたくなる。人が行かないところには行きたくない誰も。そこを原点として考えていただきたい。例を挙げてみますか。我々の那珂市に居住していて、ホームセンターが那珂市にも随分あるでしょう。どうしてジョイフル本田まで行くの、手間暇かけて。これが人間の心理なんです。これが大事なんです。経営ってのはそういうもんなんです。それと、私もこれ、つい最近分かったことなんだけど、経営というのなるほどなあと思いましたけど。コストコってあるでしょう。今、全国で30何店舗ぐらいしか展開してないんですね。その一つが、ひたちなか市。コストコの経営っていうのは、必ずコストコがあるところにはガソリンスタンドがある、その敷地内に。ところが、ひたちなか市にあるやつはできていない。規制があるでしょう。これ、副市長が一番よく分かってる。あれひよっとすると撤退するかもしれない。そういう情報もちょっと入ってきてます。コストコってのはそれが基本なんだ。だからほかに30数店舗あるところは全部ガソリンスタンドがある。そういうやはり経営感覚を取り入れたそういう事が今行政にも求められている。これ人間の心理を

つかまなくちゃ駄目だよ。我々、手間暇かけてガソリンかけて何でジョイフル本田まで行くの。あそこに行けば、ただそこだけじゃなくて、そのほかにも買い物する商業施設がたくさん張りついているでしょう。やはり人が行くところには行きたくなる。単なる道の駅だけでは最初だけ、そういうことも含みに入れた経営感覚を取り入れた構想を今後やっていただきたいな、それにはやはり商業複合施設ということ。こういうことが大事なんじゃないですかね。それであれば我々も一生懸命情報あるいはできる範囲での努力は私はしていきたい。単なる道の駅では、これはなかなか首を縦に振る事ばかりは考えられない。

以上です。

勝村委員 今後の業務内容で、(5) 需要予測調査、これどういう調査をするのか。

商工観光課長 今回その導入機能とかがある程度定まってくるので、それに伴って集客であったり、収入支出っていうものを調査していきます。

勝村委員 この導入機能これによって、その需要予測調査をするということ。要は、どういうものをやるかによって全く変わってくる。何案もそれをつくるわけ。

商工観光課長 検討委員会の中で、こういったものを導入していきましょうといったものをまず検討しますので、そちらについて、そういった需要予測っていうものをしていきます。ですので、何パターンもできるわけではございません。

勝村委員 このインターチェンジ近接型っていうの、4ページのね、これでいったらそのインターチェンジ近接型っていうのは、例えば、現在稼働している道の駅、それらのどういう特徴があるのか。これ直売型とか集客施設型とはあるけれども、これ分かるよね。休憩施設、直売所型。ただインターチェンジで近接型っていうだけでは、果たしてどういう機能を持たして、どういう特徴持っているのが成功してるんだとか、駄目なんだとか、そういったものを調べているんですか。

商工観光課長 こちらの表に載っておりますのは、あくまでも国土交通省が実施しました駐車場に関する調査でございました。なので、実際にそういったところの駐車場のマスの数であったり、区画の広さをどういったふうに設定していったらよいのかという調査でございましたので、ただ、インターチェンジ近接型と言われるものに関しても、やはり機能としては変わらないものであって、ただ単に距離が近いので、こういった大型の車が止まるのが多いです。ですのでマスの数っていうふうになりますよねっていう調査だったので、こういった機能が場所によって違うというわけではございません。

笹島委員 福田委員からの続きなんですけど、常総市でアグリサイエンスバレー事業をやっていて、これからもうオープンするんですよ。視察してきましたでしょう。感想はどうですか。

商工観光課長 常総市が行っておりますアグリサイエンスバレー構想なんですけれども、そちらにつきましてはやはり区画整理というものをを用いて、市街化区域の編入も考えてやっ

ている大きな事業でございます。もちろんそこに関してはやはりパートナーとなっただけ、その企業がまずいて、その企業がいるからできる事業であるかなと思います。ですので那珂市としましても、やはりそういったパートナーをまず探っていくということが第一なのかなと思ってございます。

笹島委員 そのとおりなんですよ。要するに道の駅だけじゃもう3年で潰れちゃいますよ、正直言って、まして私はここで造ったって魅力度感じないからね。誰に聞いたって、何の魅力ありますか。何を売り物にするんですか。考えたら常識からすれば分かりますよね。今言っていた、道の駅とか、それから、民間の集客施設とか、あとは農地のエリアもあるのかな。それから、物流センターとか多種多様なものをこれからやっていかないと、あそこは地の利がいいからね。圏央道っていう、非常に首都圏から50キロメートル圏内だから、ここは100キロメートル超えているから。なかなかあそこほどは簡単じゃないかもしれないけども、せっかくそういうふうにして、今言っていた、農業振興地区を解除してやるんだったら、そのぐらいで一緒にやらないと将来発展ないですよ。もう一つ税金っていうのは、今言った公共施設はもらえないですよ、固定資産税ね。幾らどんないいものをつくってもね、ただ利益上げなきゃいけないでしょう。テナント収入とかなんかでそれ上げなきゃいけないでしょう。これが赤字になったら税金で補填でしょう。でも、今言った、周りにいることによって、建物とか土地に対して固定資産税は入りますよね。そういう考えはしているんでしょう。

商工観光課長 今いただきましたお話なんですけれども、そちらにつきましてはやはり今後の総合計画、現在後期計画のほうを策定中でございます。ですので、政策企画課のほうでそういった土地利用に関して、今後明記をしていけるといってお話を聞いておりますので、そちらのほうでご説明ができるものになってくるのかとは思っております。

笹島委員 まちづくりって大事ですよ。これからこの道の駅だけ造ったって20年間は持たさなきゃいけないでしょう、そうすると、その周りから活性化しなきゃいけない。口では言えますよ。那珂市の活性化って、申し訳ないけど、道の駅だけ造って、ぼしゃったら、それを補填しているのは市民でしょう。でも周りが今言っていた事業所とか、物流倉庫とか、いろんなものがあれば、集積してもらわなきゃいけないんですよ。それは、那珂市の考えでやんなきゃいけないんじゃないですかそれは。だってそちらが中心であるわけでしょう。ですからそれをちょっと考えてくださいよ。まちづくり、活性化とまちづくりは一緒ですからね。よろしくお願いします。

商工観光課長 貴重なご意見ありがとうございます。

先ほどの潮来市と五霞町の資料が見つかりましたので、ご回答したいと思います。潮来市のほうなんですけども、令和元年のデータになってきますけれども、レジの通過者数としては52.7万人。売上げとしましては7.4億円で、実際収支につきましては教えていただけませんので、売上高として7.4億円あるということでございます。五霞町につきま

しては、令和元年のレジ通過者数が76.1万人、売上高としましては8.8億円ということでございます。

以上でございます。

笹島委員 それ聞いてます。実際五霞町はいいです。非常に利便性がいいところで、埼玉県とかが近いところですよね。周りがみんな都市化されているから、そこから買いに来てるんで、潮来市はごめんなさい、ちょっと難しいですね。

福田委員 せっかくの機会ですから、副市長。今までの高速道路が那珂インターチェンジができてからのこの当時那珂町だったですね。その当時からのインターチェンジ周辺の開発という経緯というのは、既にもう副市長はお聞きしていますか。議会の活動、それから、民間の活動、それから行政独自でもありましたね。そういうインターチェンジ周辺開発に関しての経緯というのは既に耳にしていますか。

副市長 細かいところまであれですけども、平成2年の最初流通団地整備から始まって何度か構想があっては、断念してということできているということは聞いております。

福田委員 これは資料等で見ていただければ分かると思うんですが、今回のこの道の駅の発想と対照的なんですよ。なぜかっていうと、今回は、首長からこの道の駅構想ということが提案されて現在に至っているわけでしょう。過去は、議会それから民間それから行政も独自で調査した、3回そういうことがあった。全部駄目だった。ですから過去のことと、今回のことってのは対照的なんです。議会提案とか、そういうのじゃないんですから。その辺も、しっかりとこれ、担当部署大変だと思うよ。首長からのこの道の駅構想、それと那珂インターチェンジから2キロメートル圏内ということが基本的なことがうたってありますね。何でこれ1か所第3候補地載ってるの。これ2.7キロメートル離れているでしょう。当て馬かなこれ。だって、2キロメートル圏内という事をうたってながら2.7キロメートルのところがどうして候補地に上がっててるのよ。おかしいだろう。

商工観光課長 そちらにつきましてはまずその2キロメートルというところがインターチェンジ周辺という定義づけですと。

福田委員 何のために2キロメートルということをやっているんですか。2キロメートル圏内ということ。これ2.7キロメートルじゃないですかこれ。だから、この第3候補地っていうのは、候補地が挙げることで自体がおかしいよこれ。そうじゃないの。解釈間違っている。

商工観光課長 委員おっしゃるとおり、まず2キロメートルといえば、大洞交差点のところは外れてきます。ただ、やはり道の駅というものが道路利用者の休憩所という機能がまず第一にございますので、交通量が多い国道118号とバードラインの交差点までは、候補地としての選定の場所としては含みましょうということで今回設定してございます。

福田委員 だったら何で2キロ圏内っていうことをうたっているんだよ。これ2キロメートルっていうのは、どういうところから出たのか、まだお尋ねはしてないんですが、これ高速

料金の問題が関わってくるんですか。インターチェンジから時間の制約は分かります。

このキロ数制限も高速道路料金には関わってくるのかな。

商工観光課長 ETC2.0の利用につきましては、委員がおっしゃったとおり、時間の制限で2時間以内にまた戻ってくれば無料ですよという制度ですので、距離というものにつきましては、関係なくはないと思うんですけども、ただ、3ページにございます表1、ETC2.0による一時退出が可能な道の駅の立地現状ですね、こちらの右端のところに料金所から道の駅までの距離というものが示されてございます。29駅中の26駅が2キロメートル以内にございまして、実際には2.7キロメートルほど離れている、あぐりの里というところもございます。ですので、2キロメートルじゃなければ、ETC2.0が使えないというわけでもございません。ただ、4ページにございます水色の表で塗られている表がございます。そちらの中で、国土交通省が示している、インターチェンジ近接型と言われるのは、約2キロメートルということで示されておりますので、那珂市としては、インターチェンジ周辺というものを約2キロメートル以内の範囲ということで定義づけさせていただいているところでございます。

福田委員 2キロメートルとうたっているんだから。それが2.7キロメートルあんだもの。ということであれば、ほかにも候補地は出てくんじゃないの。だけど2キロメートルっていうことをうたっているんだから、これはちょっと疑問だね。

委員長 よろしいでしょうか。活発なご意見ありがとうございます。

それでは質疑を終結いたします。

暫時休憩いたします。

休憩（午前11時15分）

再開（午前11時18分）

委員長 再開いたします。

続きまして、研修視察についてを議題といたします。

事務局から説明をお願い申し上げます。

次長補佐 それでは産業建設常任委員会の研修視察についてとなります。まず日時なんですけれども、10月26日水曜日から27日木曜日になります。場所が、1日目26日が群馬県川場村の田園プラザ川場。2日目27日が栃木県下野市の道の駅しもつけの視察のほうを予定しております。研修内容といたしましては、道の駅の概要、事業内容、立ち上げの経緯、経営状況などを予定しております。詳細な行程等に関しましては、後ほど、皆様にお示ししたいと思います。

以上になります。

委員長 何か確認しておきたいことはございますか。

笹島委員 これ、川場村とかなんかっていうのを一度行ったことあるけど、沼田市ですけどね。これ全くここと違うんですけど。立地がね。いいんですかそんなとこ行って、参考にな

んの。

次長補佐 委員長と相談しまして、道の駅の成功例のほうを見たほうが良いということで選んだんですけれども。

笹島委員 成功例と失敗例で両方見てこないと駄目だよ、これ。そんな観光旅行に行くわけじゃないんだから。私はほらこの常総市のアグリサイエンスバレー、先ほど言ったでしょう。周りが今言っていた商業施設とかなんていう。

勝村委員 同じなんだけど、川場村はインターチェンジと離れてんだよね。やはり同じようなタイプのところでないと意味がないと思う。確かに川場村が大成功してる。ただやはりこれから、那珂市がやろうというときには同じようなところでなかったら、参考にならないんじゃない。そう思うんですけれども。

笹島委員 何度も言うけど、成功した例と失敗した例のどこ見ていかないと駄目ですよそれ。あそこはスキー場があったりとかね、周りが非常に観光立地、温泉があつてね。恵まれてるとこなんだから。全然違うからね、田んぼの中のところ作ってないんだから。同じような立地じゃないと駄目ですよ。

委員長 暫時休憩いたします。

休憩（午前11時25分）

再開（午前11時27分）

委員長 再開します。

視察前に、質問等々をがあればその質問を皆様に1回、今じゃありませんけど近くになりましたら質問を事項をお聞きして、その質問を取りまとめて先方のほうにお送りさせていただきますので考えになっていただきたいと思います。

有意義な研修にしたいと思いますので、どうぞ、ご協力のほどよろしくお願い申し上げます。

本日の議題は全部終了いたしました。

以上で産業建設常任委員会を終了いたします。

お疲れさまでした。

閉会（午前11時28分）

令和4年10月18日

那珂市議会 産業建設常任委員会委員長 小池 正夫