

これまでの議論のポイント

資料2にある〈4. 検証の結果〉を取りまとめるため、「場所について」、「整備時期について」、「建設費について」、「運営体制について」の4つの具体的な項目において、これまでの委員会の議事概要から議論のポイントと考えられる部分を抜粋し、性質ごとに『現計画に対して指摘事項』、『現計画に対して妥当意見』、『その他意見』、『総括的意見』に分類し全体的な傾向が感じ取れるようにしました。(凡例：●委員 ○事務局 ◇コンサルタント)

要点と思われるところは、さらに絞り込んでいます。

また、第1回検証委員会において使用した『「阿見町道の駅」これまでの整備計画に至る経過』を資料として改めて添付しましたので、参考としてください。

1. 場所について

- ・追原地区以外に適切な候補地があるのではないかな。

【現計画に対して指摘事項・ポイント】

- ビジネスとして考えた場合は、投資したものは回収するのが当たり前である。投資額を何年で回収するかが全く出ていないため、選定は不適當であると考えている
- 今日の段階では、4候補地から1つに絞る段階で、費用については配慮されていなかったという指摘はできる。
- 割と議論の余地がないくらい状態で、候補地が決まったのではないかな。準備検討委員会第1回の時点で視察先が決まっており、第3回で候補地が示されている。視察先に引っ張られてしまったところがあるのではないかなと思う。
- 視察場所は1日で回らなければならないという前提の下、委員の意見も聞きながら設定している。成功例だけでなくそうでない例も見の方がよいという意見なども踏まえて事務局で設定した経緯がある。何か意図をもって誘導しているわけではない。
- 基本構想P.59の立地場所選定の考え方とおおり、基本構想段階では4候補地を比較検討した内容を示しており、最終的には、26年度の基本計画段階で町の方で決めた。
- 基本計画段階で、町民にお知らせする機会があったのか。パブリックコメントなどはされているのか。
- 検討結果を議会に報告しており、ホームページで町民向けにも公表している。パブリックコメントという形では行っていないと思う。
- 基本構想や基本計画の段階で湧水対策等のコストについても検討すべきだったのではないかな。
- ご指摘のとおり、場所の選定にあたって、造成費や湧水対策費等の建設コストは議論に挙がっていない。
- コストという概念が全くなかったのは問題である。
- 評価の中身は妥当であるが、評価項目としては、コストのように付け加えるべきものがあったのではないかなということは指摘できる。

- 20 億円回収するのに、年間 500 万円で 400 年間かかる計算となり、とてもビジネスの感覚ではない。公共施設だと明らかにして進めれば、阿見の全町民に対して 20 億円を上回るメリットがあり、福祉向上にも繋がるが、検証が十分に行われず道の駅ありきでやっている。手続き的には丁寧に進めていることが認められるが、結果として阿見の中心地からは外れており、今後阿見で人口の増加が予想される荒川本郷から見ると、正反対の場所への設置となっている。
- ビジネス性を考えるなら、最低限でもアウトレットの隣接地であるべきだと思う。今の場所では、ビジネス性はほとんど考えていない。公共施設で割り切るなら、阿見町民にとって 20 億円を超える大きなメリットが必要であると思う。福祉の向上に繋がるなら良いが、美浦のすぐそばのあの場所は町はずれである。阿見町民にとっては福祉向上にならないと思う。要は道の駅ありきで突っ走ってしまい、基本を抑えられていない。

⇒ 要点

- ・場所の選定にあたっては、ビジネスという視点が足りない。
- ・ビジネス性を考えるなら、アウトレットの隣接である。
- ・基本構想、基本計画の段階で湧水対策等の建設費用についても検討すべきだった。
- ・4 候補地から 1 つに絞る段階で建設費用については配慮されていない。
- ・場所の選定にあたっては、評価の中身は妥当であるが評価項目にコストのようなものも付け加えてもよかった。
- ・手続き的には丁寧に進めていることが認められるが、結果として阿見の中心地からは外れており、今後阿見で人口の増加が予想される荒川本郷から見ると、正反対の場所への設置となっている。

【現計画に対して妥当意見・ポイント】

- アウトレットから全く業種の違う道の駅に呼ぶことを考えた場合、行先としては、アウトレットと道の駅ではどちらかに分かれる。アウトレットに近づければ人がたくさん来るのかと言うとそうではない。場所的に見れば 4 つの中でベストだと思う。
- どのように呼び込むかが重要であるため、場所については今の場所でも十分であると考えている。
- 道路利用者の休憩ニーズという点では、今の場所は悪くない。どこまで初期費用をかけて作るのかが議論になるとの認識である。
- コンセプトに関しては、4 候補地の中でどういうコンセプトで行くべきかまでの議論を進めるのはなかなか難しかった。むしろ、運営面で赤字になってはいけないということが大きな論点であり、場所が決まった中で中身の差別化を検討していこうということになっていた。
- コストに関しては、基本構想段階では全体事業費をどうするかまでの判断はしておらず、そこに重きを置いて場所選定をしなかった。
- 基本構想段階では、具体的なコストを見据えることはできなかった。財政計画において町としていくらまでなら出せるのかという調整の中で、最終的に 20 億円という目安が決まっていた。

○基本計画段階では、担当レベルであるが、各候補地の特性に応じて必要となるコストの想定は行っていた。その中では、「大室」では霞ヶ浦沿岸であるため地盤改良費がかかることが懸念された。また、「南平台・島津」では高台にあるため専用の進入路の整備費がかかることが懸念された。「吉原」では、アウトレット近傍の市街化区域であり市街化調整区域に比べて用地買収費がかなりかかることが懸念された。

- 公共施設として考えれば、手続き的には問題ない。
- 場所の件については、あみアウトレットに来る人は道の駅にはほとんど寄らないと思う。観光振興の中で、あみアウトレットで野菜を販売していたが、「朝市ではなく夕市でやらないと誰も買わない。買った野菜をもってアウトレットの中を回る人はいない。」という意見があった。この道の駅は、あみアウトレットと予科練平和記念館を繋ぐひとつの方法になったらいいなと思う。もっと良いところがあればいいが、場所はあそこでよかったのではないか。

⇒ 要点

- ・アウトレットに近づければ人がたくさん来るのかと言うとそうではない。場所的に見れば4つの中でベストだと思う。
- ・道路利用者の休憩ニーズという点では、今の場所は悪くない。
- ・基本計画段階で各候補地の特性とコストの想定はしていた。
- ・公共施設として手続き的に問題ない。
- ・この道の駅は、あみアウトレットと予科練平和記念館を繋ぐひとつの方法になったらいいなと思う。場所はあそこでよかったのではないか。

【その他の意見・ポイント】

- いろいろデータを調べて今の場所は決まっている。ここにいかにして人を集められるかという議論が大事なのではないか。
- 交通量の多い場所に作るのか、道の駅を作ってから地域を育てていくのか。道の駅自体を育てていくこともあり得たと思う。
- いい悪いは別にして、基本計画では交通量ありきで進んでしまった印象である。
- 道の駅は道路休憩施設であるという前提があるため、その時点の交通量が多い場所を重視している。
- 公共施設かビジネスかという議論は明確に行われたいまま、なんとなく公共施設として整備したというところではないか。

⇒ 要点

- ・いろいろデータを調べて今の場所は決まっている。
- ・基本計画では交通量ありきで進んでしまった印象である。
- ・道の駅は道路休憩施設であるという前提、交通量が多い場所を重視している。

【総括的意見・ポイント】

- 結果的には、交通量で決まった印象が強い。基本構想段階の評価では霞ヶ浦の景観などの

視点もあったが、基本計画段階の評価にはない。

- 作ることによってお客さんを集めようという発想か、今交通量が多い場所に作ろうという発想か、今回はどちらだったのか。
- その時点の交通量を重視したということになる。
- 場所についての論点は2つある。1つは選定のプロセスが妥当だったのかという点、もう1つは評価の視点が妥当だったのかという点である。これらについて委員会として指摘できればよい。
- プロセスについては、コンセプトが固まらない中で候補地が出てきたことは場所ありきだったという印象を受ける。
- 評価の視点については、コストについて評価されていなかったのではないかと指摘がある。
- 交通量の観点からみると「追原」が妥当だった、用地買収等の観点からも現実的であったということは言えると思う。一方で、湧水対策費の問題やその他コンセプトとの兼ね合いという話では、ちょっと気を付けた表現をしないといけない。特に、コンセプトについては、何を置くかによって直売所やJAとの連携についても考慮する必要があった。
- 基本的な考え方として道の駅は、国道沿いまたは県道沿いで、ある程度の交通量が期待される場所をまず考慮する。場所が荒川本郷地区という話も先ほど委員からあったが、実は平成23年の「道の駅準備検討委員会」の中でも話には出た。土浦から荒川沖東を通り、ひたち野うしくを通る路線しかない。市街地ということで、用地買収が難しく、なかなか土地が見いだせなかった。整備に関してその路線は、難しいだろうと。それで国道125号バイパス、国道125号、竜ヶ崎阿見線のライン上が最も効果が高い場所なのではないかという判断で、ある程度の構想の中で評価をしたというのが実態である。
- 提言にもあった3つのことは、道の駅をやるときの基本的なもので、場所は説明していたところで見つけていくということになる。その作業で残ったのが、候補に挙がったところで、その中で検討して決まったという流れで説明すればよいか。

⇒ 要点

- ・ 結果的には、交通量で決まった印象が強い。
- ・ 評価の視点については、コストについて評価されていなかったのではないか。
- ・ 交通量の観点からみると「追原」が妥当だった、用地買収等の観点からも現実的であったということは言えると思う。一方で、湧水対策費の問題やその他コンセプトとの兼ね合いという話では、ちょっと気を付けた表現をしないといけない。
- ・ 基本的な考え方として道の駅は、国道沿いまたは県道沿いで、ある程度の交通量が期待される場所をまず考慮する。
- ・ 荒川沖など西部地区では、市街地も多く用地確保が難しいのが実態だった。

2. 整備時期について

今整備する時期なのか、農業等の振興を図ったうえ、特産品を生み出してから取り組むべきではないか。

【現計画に対して指摘事項・ポイント】

- 進め始めてからは説明会を行っているが、それもかなり遅かった。その準備が同時並行的にできていれば、農業関係者についても、もう少し身を入れて一緒にやるという話が出てきたかもしれない。
- 整備時期については少し反省的な点があるということですね。

【現計画に対して妥当意見・ポイント】

- 説明会にも町民が集まっているし、動く状況ではあったと受け取れる。

【総括的意見・ポイント】・【その他の意見・ポイント】

- 農業等の振興を図ったうえで、特産物を生み出してから取り組むべきではなかったのかというのが諮問書の補足だが、前町長は、道の駅を起爆剤にと考えていた。

⇒ 要点

- ・指定管理予定者が説明会を行っているが遅いのではないか。その準備が同時並行的にできていれば、農業関係者についても、一緒にやるという話が出てきたかもしれない。
- ・説明会にも町民が集まっているし、動く状況ではあったと受け取れる。
- ・農業等の振興を図り、特産物を生み出してから取り組むというのが諮問書、前町長は逆に道の駅を起爆剤にと考えていた。

3. 建設費について

20億円以上の建設費（整備費）について、規模やグレードなどは妥当なのか。

【現計画に対して指摘事項・ポイント】

- 議会からは、湧水の対策費が明確にされないまま場所を選定したことが問題であると指摘された。この部分を丁寧に説明すべきであった。

【現計画に対して妥当意見・ポイント】

- 公共施設としては、これまでの計画を丁寧に進めていることは分かった。
- ◇急激な造成をするから湧水が発生する。時間の経過と共に湧水は落ち着くという予測を立てていた。めっきかご工法が妥当であると考えている。
- めっきかご工法を選択している。河川事業では、積みブロックよりもめっきかごの方が多自然型と考えている。良いところに落ち着いた印象である。
- 場所の選定段階では、湧水はそれほど問題にされてなかった。設計を進めても大きな金額ではない、よって他の場所を選定し直すことはなかったと理解します。

- 外構等は3億4千万円程度で、山を削ったり地盤改良が必要であることなどから考えると、全体に占めるシェアは大したことではない。全体に対して外構等が大半を占めており、全体的な土木工事費用としてはこの程度だろう。
- トータルの土木造成費は、それほど特別な金額ではないということによいか。
- そのように思う。舗装など外構費用が大きい、これは平らでも山を切った場所でも同様にかかる。県南では地盤改良に大きな費用がかかり、手こずっているところがある。ここはその心配がない所だ。
- 21億円の事業費のうち、土木造成費と建築費に費用がかかっている根拠はこれでよいということか。
- はい。町としては正しい数字だと考えている。

【その他の意見・ポイント】

- 道の駅を公共施設と捉えるのかビジネスと捉えるのか、考え方の違いがある。ビジネスと捉えたら投資額は回収する必要がある。高速道路からも一般道からも利用できる適切な場所があったのではと思う。
- 事業スタート時点で、公共施設かビジネスか、二つの考え方があるという議論は行われたか。
- 公共かビジネスかという視点で道の駅を整備する視点はなかった。道の駅は、交通事業者に対する休憩施設という観点があり、それを利用して街のPR・地域振興をしていく考えがあった。
- 場所が決まっているので、湧水問題を慎重に対応することによって、費用、安全の問題はクリアになるということで進んできたということですね。

【総括的意見・ポイント】

- 建設費の議論として、湧水対策が必要となる場所を選んだことに対する議論などを確認したい。
- 湧水対策については、過去に近接する県道整備で県が後手に回った工事を行った。掘って水が出て、慌てて対策を講じたので大きな費用がかかってしまった。状況を把握していたので、県からも資料を取り寄せ検討を進めた。県からは、十分な対策を取り適切に進めれば大して費用はかからないと聞いていた。
- ◇他の道の駅の相場が基礎を含め約50万円/㎡である。標準的な価格である。
- 総枠20億円の根拠は、採算性を検討して出したのか。
- 中長期的な財政計画の中で、上限20億円として設定した。
- それもあるが、計画を立ち上げた段階では、積算根拠はない。
- 実施設計に入る段階として、総枠20億円ということか。
- そのとおり。既に場所も決まったうえでの話である。

⇒ 要点

- ・議会から湧水の対策費が、明確にされないまま場所を選定したことが問題であると指摘された。

- ・公共施設としては、これまでの計画を丁寧に進めていることは分かった。
- ・時間の経過と共に湧水は落ち着くという予測を立てていた。めっきかご工法が妥当であると考えている。
- ・積みブロックよりもめっきかごの方が多自然型と考えている。良いところに落ち着いた印象である。
- ・場所の選定段階では、湧水はそれほど問題にされてなかった。設計を進めても大きな金額ではない、よって他の場所を選定し直すことはなかった。
- ・外構等は3億4千万円程度で、山を削ったり地盤改良が必要であることなどから考えると、全体に占めるシェアは大したことではない。全体に対して外構等が大半を占めており、全体的な土木工事費用としてはこの程度だろう。
- ・舗装など外構費用が大きい、これは平らでも山を切った場所でも同様にかかる。県南では地盤改良に大きな費用がかかり、手こずっているところがある。ここはその心配がない所だ。
- ・公共かビジネスかという視点で道の駅を整備する視点はなかった。道の駅は、交通事業者に対する休憩施設。それを利用して街のPR・地域振興をしていく。
- ・場所が決まっているので、湧水問題を慎重に対応することによって、費用、安全の問題はクリアになるということが進んできたということ。
- ・県から資料を取り寄せ検討、県から十分な対策を取り適切に進めれば大して費用はかからないと聞いていた。
- ・他の道の駅の相場が基礎を含め約50万円/㎡である。標準的な価格である。

4. 運営体制について

JAや商工会、地元生産者が主体となった運営方法もあるのではないかな。

【現計画に対して指摘事項・ポイント】・【現計画に対して妥当意見・ポイント】

※明確には分類できなかった。

【その他意見・ポイント】

- 道の駅そのものは収益を上げるものではない。ランニングコストの負担については地域活性化との兼ね合いで天秤にかけるものである。減価償却費を回収すべきという視点で道の駅を考えると厳しい面もある。
- 採算性という観点から、納付金で道の駅整備費は回収できない。その議論になると、そもそも道の駅は成り立たない。道の駅が、町にもたらす経済効果という議論に入っていないと先に進まない。道の駅は、そういう事業だと割り切るしかない。
- 建設に関しては、建設費までペイする考えは当初からない。基本構想や計画にある経営の視点とは、毎月（毎年）の売り上げの中で、維持管理費と人件費を補う。そのためには民間の指定管理者をお願いするのが1番ベストではないかという判断である。
- つまり、20億円の中で町が負担する部分もある。それは初期投資分であってその時の考え方としては、公共施設として出しておきますと。そこから実際の運営が始まったときには、

年度ごとに運営はペイするような形で進めたらいいという発想だったということか。

○そのとおり。

●トイレなど公共施設の維持管理に相当する分を指定管理維持費として支払うという認識でよかったか。

○そのとおり。前回の「道の駅指定管理予定者募集要項」でも説明した通り、町では指定管理料として年間1,000万円支払うことを募集要項の要件とし、1,000万円のどこまで落とせるか、さらに利益の一部を納められるのであれば、納めるような提案してもらいたいというのが、こちらの募集の趣旨です。それに対して各事業者に提案をしていただいて審査し、選定をしていったという経緯である。

【総括的意見・ポイント】

◇そもそも商売的に適した場所は、民間企業が投資して事業を展開している。道の駅が、計画される場所はそもそもビジネスの土俵に乗らないところという大前提。ビジネスとして道の駅で建設費などを回収するのは、現実的に難しい。道の駅を計画した時点で、道路に対する公共の休憩施設である。

●道の駅をやる時点で、ビジネスか公共かという話からは外れていると思う。

●指定管理者制度ありきで説明が進んできたので、そこは確認したい。

○実質、基本計画の中で、指定管理者制度を明確に打ち出していった。

●「道の駅運営検討委員会」がビジネスのみで議論していないことは確かである。基本計画が作られたことに関して掘り下げた方がいいと思うのは、前々から話題になっている立地の問題がここだからである。場所や建物形状の問題は、基本計画の中でかなり議論されているので、基本計画の作成過程に関して、本当は検証した方が良く思う。

●道の駅といっても、小さな規模でよければ場所の選択肢はもっとあったはずだが、ある程度の規模の建物、駐車場から始まってしまうと、実質は3つしか選択肢がなかった。そこに歪みが生じていると捉えられる。歪みはどこから生じたのかを確認することが、「道の駅整備事業検証委員会」の仕事ではないかと思う。

●農家の生産者団体を新しく作ることも検討して両輪で進めていかなければならない。そういう要望もあり、ファーマーズ・フォレストは説明会を企画したと思う。生産者団体ができれば、後継者問題の解消、横軸連携の強化、特産品の創出も期待できると議論している。町内にそのような団体はすでにあるのかという話もしたが、新しいものを立ち上げるところまでは至らなかった。

●産業育成、農業育成、観光などの目的があるのはよく分かる。道の駅に反対ではなく、非常にいいと思う。

○道の駅を造るというのは、前町長の政策公約である。

●手続きについては手順を踏んでいたことが確認できたので、運営体制については、この前の補足部分を補ったということで、一回締めさせていただきます。

⇒ 要点

・道の駅そのものは収益を上げるものではない。ランニングコストの負担については地域活性化との兼ね合いで天秤にかけるものである。減価償却費を回収すべきという視点で道の

駅を考えると厳しい面もある。

- 採算性という観点から、納付金で道の駅整備費は回収できない。その議論になると、そもそも道の駅は成り立たない。道の駅が、町にもたらす経済効果という議論に入っていないと先に進まない。道の駅は、そういう事業だと割り切るしかない。
- 建設に関しては、建設費までペイする考えは当初からない。基本構想や計画にある経営の視点とは、毎月（毎年）の売り上げの中で、維持管理費と人件費を補う。そのためには民間の指定管理者をお願いするのが1番ベストではないかという判断である。
- 20億円の中で町が負担する部分もある。それは初期投資分であってその時の考え方としては、公共施設として出しておきますと。そこから実際の運営が始まったときには、年度ごとに運営はペイするような形で進めたらいいという発想。
- そもそも商売的に適した場所は、民間企業が投資して事業を展開している。道の駅が、計画される場所はそもそもビジネスの土俵に乗らないところという大前提。ビジネスとして道の駅で建設費などを回収するのは、現実的に難しい。道の駅を計画した時点で、道路に対する公共の休憩施設である。
- 道の駅をやる時点で、ビジネスか公共かという話からは外れていると思う。
- 基本計画の中で、指定管理者制度を明確に打ち出していった。
- 農家の生産者団体を新しく作ることも検討して両輪で進めていかなければならない。そういう要望もあり、ファーマーズ・フォレストは説明会を企画したと思う。生産者団体ができれば、後継者問題の解消、横軸連携の強化、特産品の創出も期待できると議論している。
- 手続きについては手順を踏んでいたことが確認できた。