

各委員における検証結果の整理

本資料は検証作業の結果、報告書（答申）を取りまとめる前段として、各委員（7名）の所見を記したものである。

※順不同

令和3年2月5日

阿見町道の駅整備事業検証委員会

検証結果の整理 (A委員)

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と。

- ・ 4 候補地に絞る前にもう少し時間をかけて検討してもよかったと思う。
- ・ また 4 候補地からの絞り込みのときの造成費用の検討も必要だったと思う。
- ・ 追原地区が町の中心地から離れていることへの議論も必要だったのではないかと。 (町民のためなのか？近隣の通行者のためなのか？)
- ・ コストをかけて造るものなので、やはりある程度の採算性は必要かと思う。
- ・ 交通量、用地買収から「追原地区」になったが、全体コストを考えて、町の中心部の検討も考えられたのではないかと。(土地が高いなら建設コストを下げる)

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で、特産品を生み出してから取り組むべきではないかと。

- ・ 特産品を生み出してからでもよかったとあるが、すぐに見つかるものではないと思う。
- ・ 指定管理予定者と地元農業関係者が一体となっていくことが重要だと思う。
- ・ 同時平行的な考え方でよいと思う。

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。

- ・ 町が中長期的計画の中からの 20 億円を設定。その整備費の中で収められているのでよいと思う。
- ・ 湧水対策などは時間をかけて地盤の検証をしてから工法を決定しているので、丁寧に進められていると考えられる。
- ・ この計画が、ビジネスか、公共性か、については、私は公共性の考えが強いと思う。

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と。

- ・ 指定管理者選定はとくに問題がなかったと思われる。
- ・ またその指定管理予定者が、説明会を企画、地元の関係者と一緒につくっていくことが感じられてよいと思う。

検証結果の整理 (B 委員)

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と。

- ・ 4か所の候補地を選定し、立地条件等を適正に評価し追原地区に決定している。
- ・ 「道の駅」としての集客力を考えると阿見町の中で最も交通量の多い2路線（国道 125 号バイパス、県道竜ヶ崎阿見線バイパス）にアクセスしており、適切な選定と考える。

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で、特産品を生み出してから取り組むべきではないかと。

- ・ 「道の駅」としては「休憩機能」「情報発信機能」などの機能があり、アクセスする2路線とも現交通量が多く、整備すれば多くの道路利用者がこの機能を利用することができると思う。
- ・ 現在、県南地域には「道の駅」の立地はなく、早期整備により、地域活性化の拠点となると考える。

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。

- ・ 近年整備された、県内の「道の駅」と比較すると平均的な施設規模であり、建設費も標準的で妥当と考える。

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と。

- ・ 運営については、民間企業等の運営ノウハウや事業採算性の観点から、指定管理者制度によることが望ましいと考える。

検証結果の整理 (C 委員)

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。

- ・ 追原地区は東側の外れにある。町の人口は西側に集積している現状から、多くの町民にとって利便性はない。
- ・ ビジネス性を考えるならば、候補地の中ではアウトレット隣接地がよい。
- ・ 阿見町には牛久阿見インターチェンジという今後の発展が見込まれる道の駅に適した場所がある。
- ・ 追原地区は圏央道の4車線化等により、将来的に売上げを維持していくのは難しいと考えられ、ランニングコストが売上げを上回り、結局町が財政負担をせざるを得なくなるリスクが高い。

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な。

- ・ 町民の十分な理解を得ないで道の駅の設置を決めた。
- ・ 町民にとって道の駅は必要不可欠な施設ではない。農産物直売所は幾つもあり、買い物に不便はない。
- ・ 町の財政に余裕はない。現に町は現在ある公共施設を、将来全て維持することはできないことを明らかにしている。
- ・ 誰の利益のために20億円の町民の税金を使うのか。町の使命は住民の福祉の向上にあることを忘れてはならない。町民にとって20億円を上回るメリットがあるのか検証すべきである。
- ・ 阿見町は地理的に恵まれた環境にあり、起爆剤と称して20億円もの冒険的な投資を行う必要性はない。

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。

- ・ 指定管理予定者の募集要項では、指定管理料として開業より5年間、年間1千万円、計5千万円、町は業者に支払うことになっているが、そこまでして道の駅を造る必要性とは何か。
- ・ 町民の貴重な税金を使って道の駅を造るのだという認識に欠けているのではないかな。
- ・ 道の駅を造ることが目的化している。道の駅を造る目的について十分な検討がなされていない。
- ・ 民間がやらないから、町がやるのだという議論があるが、そこまでして道の駅を造らなければならない理由とは何か。

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。

- ・ 道の駅は商行為を行う施設であり、ビジネスである。ビジネス性を無視すべきではない。
- ・ ビジネスである以上、投資の回収について考えるのは当然である。
- ・ 商行為である以上、経営内容の透明性が必要であり、第三セクター方式が望ましい。
- ・ ビジネスとして80%程度は成り立つことを検証した上で、付随的效果として観光・地域振興を図って行くべきである。
- ・ 地方自治体であっても、一定の財政規律が法律上求められている。事業赤字がいくらでも認められる訳ではない。民間と大差はない。湯水の如くいくらでもお金が使える訳ではない。

検証結果の整理 (D 委員)

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。

阿見町「道の駅」基本構想概要(参 1-1)の立地場所と4候補地中で追原(参 1-2 P66, 参 2-1 P2 総合評価)の条件が近く選考段階では一定の妥当性あり。
但し、道の駅の公共サービス重視か、ビジネス重視かで候補地変更の議論が必要と思われます。また、用地買収(資 2-3)について、地権者23名・取得価格165百万円については、議会に諮り議決を得ており偏った取引ではなかったものと推測。

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。

場所・建設費・運営体制の検証がなされても道の駅整備事業については、基本構想(抜粋)平成25年3月の「道の駅整備推進に関する提言書5項目」の条件を満たす計画でなければならず整備時期は示せる段階にない。
※提言5項目(目的を明確・経営の見通し・人材登用・持続的な発展・特色を出す)

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。

総事業費21億円(資 2-1)
道の駅として土地造成費・建築費・湧水対策含め土木建築専門の委員の意見からも大きなズレはないものと思われます。但し、町の負担も大きく事業進展する際は、総事業費の再検討は必須である。

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。

運営体制の概要(資 3-1)議会全員協議会より、指定管理予定者公募でスタート。応募7社から選考委員会を経て(株)ファーマーズ・フォレストに決定した妥当性はあり。選定結果(資 3-4)より、地域商社としての発想・阿見町道の駅に携わる産業全体の向上、経済好循環を目指している点が特徴的との評価及び二次審査497.2点獲得。但し、今回の凍結で指定管理予定者とは解約状態・道の駅整備事業は進展していないことから、地元生産者の参加等運営方法の再検討もあるのではないか。

検証結果の整理 (E 委員)

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。

- ・ 「追原地区以外に適切な候補地があるのではないか」では、論点がやや違う。地区選定の過程（計画手順）の適否にこそ、本質的な問題がある。
- ・ 事実関係として、提言書（H25.3）よりも前、基本構想策定の時点で（第3回準備検討委員会、H23.11の段階で）立地場所について3地区が提案されており、翌1月（第4回準備検討委員会）に4地区になっている。そのため、それ以降の議論が場所ありきの議論と言わざるを得ない。
- ・ 具体的には、候補地の選定の前の時点で、景観を重視するか否かや、運営に関わる住民の選定方法（先に組織的な活動がなかった周辺住民に、どの時点でどのように活動を促進するかなど）、さらには予算や運営規模を含め、計画は具体化されていなかった。その状態で場所だけ先に決めるのは、居抜き物件を借りる場合を除き、一般的にはあり得ない。
 - ✓ 具体的には、あとの運営体制の議論とも関連するが、先に場所を決め、それから運営組織という手順に問題があったと考えられる。場所が決まれば、当該地域外からの住民からは、当該地域の周辺住民に（運営や出荷の）優先権が生まれると見るのは当然の感覚である。
 - ✓ さらに、同じくあとの整備費の議論とも関わるが、施設規模（経営方針や経済性など、あらゆることに関係）を想定（計画）する前に場所の選定がされたことにも問題がある。
 - ✓ 結果的に、霞ヶ浦が見えない地区が選定され、このことについては本委員会でも問題視する声が上がったが、事前に「景観よりも地区活動を重視」などと選定基準が明確化されていれば、この指摘に対する反論は容易だったはずである。
- ・ さらに、地区選定の過程で「地元客の日常生活圏人口」が意識されたとのこと（基本計画、本委員会内で生活圏＝半径1km圏内との説明あり）。地元の買い物難民救済を目的に含んだこの時点で、道の駅に関する論点がさらにずれたことを認めざるを得ない（この旨は提言書（これにも問題があるが、後述）には記されていない）。これも事前の選定基準や道の駅に対する開設計画が曖昧だったがゆえのことである。
- ・ 以上のように、そもそも論の運び方に問題がある。適切でない議論により、適切でない場所が決まり、先に場所が決まったがゆえに、運営体制に関して自由な議論が損なわれ、同時に高額な建設費に縛られた（整備時期が遅れたのにも建設費が関係する）、と捉えざるを得ない。
- ・ なお、「場所のイメージが湧かないと、委員会での議論が進められなかった」という反論もあり得る。仮に場所の選択肢があまりない状態での議論開始であれば、それは準備検討委員会の開始時点で示されるべきものではなかっただろうか。

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。

- ・ これについても、時期というより、農業等の振興を前段に置くか否かが本質的な論点である。これも当初計画の時点で判断されるべきことである。
 - ✓ 地元住民らの自発的な活動が先にあり、それをさらに加速させるために道の駅が整備された有名事例が多い（愛媛県「からり」など）。
 - ✓ 一方で、逆のやり方、すなわち先に施設を設けることによって住民意識を高めるやり方も、道の駅よりも小規模な直売所レベルではよく聞く話である。
- このどちらが正解とも言えない。両手法ともに先行事例の中に成功も失敗もある。
- ・ ただし、本町ではのちに後者のやり方を志向した。その場合、施設立地と、その後を中心に想定される地元住民とは強く関連する。その旨の計画が練られていたとは捉えられないことは、先述したとおりである。
 - ・ さらに言うなら、後者のやり方を志向したわりには、その後の立ち上がりが遅れた。追原地区に建設が決まり、基本計画として公表された時点（H26年度末）で地元住民説明会を密に開催するなどが可能だったはずだが、実際には管理運営団体が決定されるH29.2まで具体的な動きは見られなかった（管理運営団体が決まるまでは動きづらかったというのも理解できなくはないが、町民への一義的な責任を負うのは役場であるべきである＝なお、このことは、基本計画内で管理運営を指定管理団体に任せることが決まった時点（時期未詳）で議論されるべきことであった）。
 - ・ なお、結果論だが、H30の時点で凍結を判断したことには、結果的にはよかったと個人的には捉えている。この時点で「いきいき茨城ゆめ国体」に間に合わないことが見えていた。無理に開設を進めて競合させるよりはいったん立ち止まった方がリスクが小さかったのは間違いない。

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。

- ・ 専門外のため、この額の多寡についての言及は控えさせていただく。
- ・ ただし、20億円以上が妥当であることを町民に説明できるだけの準備が十分に整っていたとは思えない（そのことが前回町長選の結果に関係）。すべては場所選定や運営体制選定などに先立つべき根本的な計画が確立していなかったためではないだろうか。

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。

- ・ これも「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。」では論点が本質を欠く。全国公募の形を取ったことの正否こそが本質。
- ・ 全国公募にするか，町内の団体に限定して公募を募るか，それとも特定の団体を指名するかは，これも基本計画の時点で十分な議論（＝後日，疑問を差し挟んだ場合にもそれに反論できるレベルの議論）をもとに決定されるべきことである。それが行われたのかどうかは，現時点までの委員会では十分に把握できていない。
- ・ 指定管理団体とともに施設計画を詰めていくという理念があったのに対し，場所や施設規模が決まった時点での公募では，指定管理団体にとっては手足を押さえられた状態での運営を余儀なくされる。場所選定がすべての最初だったという，本計画の根本的な問題もあるが，公募時期がやや遅かったのではないかと考えられる。
- ・ さらにいえば，1 回きりの公募ということ自体，たいへんなギャンブル性を感じる。あのときに（株）ファーマーズ・フォレストが手を挙げていなかったらと思うと，正直怖い。もう少し時間をかけて公募を募るべきだったのではないかと考える。

検証結果の整理 (F 委員)

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。

- ・ 当初計画における道の駅の意味づけをベースにすれば、追原はむしろ妥当。
- ・ 用地取得の可能性の問題は、現実的な問題として避けて通れない。
- ・ 4 候補地から絞っていく行政手続きに問題があったとは言えない。
- ・ 当初目的とは違う視点から、現状を検証することには、無理がある。
- ・ 社会情勢や町民意識の変化の中で、進行中の計画を中断することはあり得る。

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。

- ・ 鶏と卵の議論。整備の意味が共有できてさえいれば、いつでもよかった。
- ・ 時期的にみて観光や産業の起爆剤・引き金として、道の駅は一つの方法だった。
- ・ 道の駅を契機とした農業振興への動機づけが不十分だった。
- ・ 道の駅を契機とした特産品開発の具体的青写真が描けなかった。
- ・ 整備計画に並行する運営計画に、町民を巻き込むことに失敗した。

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。

- ・ 規模やグレードは、他と比べて、とくに突出している感はない。
- ・ もともと財政計画のなかで 20 億円を出せるとの前提で始まった計画である。
- ・ ビジネスの視点から建設費の見直しや検証を行うことには違和感がある。
- ・ 造成費や湧水対策費用は常識の範囲内、工法も妥当であった。
- ・ 今は、中断・中止による既支出分を無駄にしない工夫が必要となる。

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。

- ・ 指定管理者に運営をまかせたことには、合理的理由がある。
- ・ JA や商工会は、生産者・販売者として道の駅の利用する役割に徹するべき。
- ・ 文化発信（観光）、産業発信（特産品）の町民意識の造成失敗。
- ・ 町民との間で、もう少し話し合いがあってもよかった。
- ・ 行政側はその機会を作ってはいたが、町民からの反応は大きくなかった。

検証結果の整理 (G 委員)

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。

- ・ 追原地区以外にも候補地があると思いますが「道の駅」を考えると追原地区が適地だと思う。アウトレットの近く、人口が増えている本郷地区、圏央道に隣接した地区には道の駅にふさわしい場所はありません。予科練平和記念館以外観光施設のない阿見町にとって、地域振興の拠点として妥当だと考える。

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。

- ・ 前回の整備時期が最後のチャンスだったと思う。「特産品を生み出してから」「農業振興を図ってから」では、遅かったのです。ヤーコン、タケノコ、湯イチゴ、常陸秋そばは特産品になりませんでした。「道の駅」を造って農業振興、特産品を考える予定ではあったと考える。

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。

- ・ 全額町が負担しての「道の駅」ではないにしろ 少し金額を抑えた方が良かったように考える。

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。

- ・ 町の産業振興、農業振興が目的なのだから、地元の JA や商工会が出来るのであれば良いが運営（指定管理予定者）の公募には、参加されなかった。