

阿見町道の駅整備事業再検討に関する方針書

令和3年7月

阿見町

目 次

| | |
|------------------------------------|---------|
| 阿見町道の駅整備事業の中止について | P 1 |
| I 現状分析と論点の明確化 | P 2 |
| 1 町を取り巻く社会環境の変化 | P 2 |
| 2 第6次総合計画後期基本計画の進捗状況確認に係る町民意向調査の結果 | P 2～4 |
| 3 道の駅整備事業検証委員会の答申 | P 4 |
| 4 方針決定に向けた状況判断 | |
| 4-1 町の現状分析 | P 4～9 |
| 4-2 現在の国が示す道の駅の方向性 | P 9～10 |
| 5 道の駅整備事業の政策的な優先度 | P 10～11 |
| II 道の駅整備事業中止の経緯 | P 12～13 |

阿見町道の駅整備事業の中止について

阿見町道の駅整備事業は、平成 22 年度の着想に始まり、翌平成 23 年度には町民代表や有識者等で構成する道の駅準備検討委員会を設置し、基本構想案の検討に着手しました。平成 24 年度には有識者、関係機関等で構成する道の駅整備推進会議において基本構想を策定し、立地場所候補地として「大室地区」「追原地区」「南平台地区」「吉原地区」が提案されました。その後、平成 27 年度の基本計画において場所を追原地区に決定し、平成 28 年度には道の駅運営検討委員会において指定管理予定者を選定するなど、各段階での合意形成を図りながら事業が進められてきました。

しかし、平成 30 年 2 月の町長選挙の際の私の政治活動において、町民の皆様よりこの道の駅整備事業に対する多くの疑問の声が寄せられました。このことは、貴重な税金によって進められている道の駅整備が、最も大切である町民の理解とコンセンサスという点で不十分なのではないかという疑念とともに、根本的な問題として、追原地区以外に適切な候補地があるのではないかと、今整備する時期なのか、総額 20 億円以上という建設費は妥当なのか、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といった、私が整理した同事業に対する疑問点とも重なるものでした。

これらの疑問が払拭されない道の駅整備事業は、一度立ち止まり、正確な情報に基づいて熟議する必要があると判断し、平成 31 年 1 月 29 日に第三者委員会である「阿見町道の駅整備事業検証委員会」を設置するとともに、阿見町第 6 次総合計画後期基本計画において、将来展望を見据え、様々な視点から道の駅建設の再検討を行うと位置けました。検証委員会による 2 年間の検証作業を経て、令和 3 年 2 月 5 日に答申がなされ、その中で、私が危惧していたとおり、町民への説明責任を果たし、その理解を得ながら進めるといふ、私が最も重要だと考えているプロセスの不足が指摘され、その結果が、凍結（中断）に繋がったと総括されています。

この答申結果を踏まえ、今一度原点に立ち返り、その構想から 11 年が経過し大きく変化した本町を取り巻く社会環境、中長期的な行政課題と財政見通し、町民意向調査の結果、コロナ禍である現状など、様々な観点から阿見町庁議等規程による庁議において熟議した結果、道の駅整備事業の中止を決定いたしました。

これまで同事業の推進に際し、多大なご理解やご協力をいただきました追原地区をはじめとする地域の皆様、町民の皆様、関係機関等の皆様、そして、準備段階から運営検討、事業検証に至るまでの間、委員としてご尽力くださいました多くの皆様に深く感謝申し上げますとともに、かかる結論に至りましたことにつきまして、何卒ご理解を賜りますようお願い申し上げます。

令和 3 年 7 月 20 日

阿見町長 千葉 繁

I 現状分析と論点の明確化

1 町を取り巻く社会環境の変化

平成 22 年度に検討がスタートした道の駅整備事業は、令和 3 年度となる今年、その構想から 11 年目を迎えようとしている。

この間、本町を取り巻く社会環境は大きく変化してきた。特に自治体経営に影響が大きいものとしては次の 5 点が挙げられる。1 点目は、高度経済成長期に建設した公共施設等が一斉に更新の時期を迎え、近い将来、自治体経営を危うくするほどの財政出動が明らかとなり、抜本的な見直しが必要であること。2 点目は、平成 23 年の東日本大震災の発生とその後の震度 5 クラスの地震の頻発や、昨今の大型台風等による豪雨災害の発生、避難所運営における感染症対策など、更なる防災対策の強化が求められていること。3 点目は、荒川本郷地区の宅地開発が急速に進んだ結果、生活基盤である地区施設道路等のインフラ整備の必要性が高まるとともに、若い世代の定住が一段と進んでおり、小中学校の児童・生徒数の増加に伴う教室数の不足が懸念され、良質な教育環境の確保に向けた対策が急務であること。4 点目は、少子高齢化の進行に加え、団塊の世代が全て後期高齢者となる 2025 年があと 4 年後に迫りつつあり、歳出予算に占める扶助費の割合は今後も増加傾向が続くことが見込まれること。5 点目は、新型コロナウイルスの感染拡大により、域外への移動制限、外出自粛、3 密を避ける行動など、国民の生活様式が一変し、今なお出口が見えない状況が続いていること。こうした本町を取り巻く社会環境の変化は、持続可能な自治体経営に深刻な影響を与えている。

2 第 6 次総合計画後期基本計画の進捗状況確認に係る町民意向調査の結果

【調査方法】

目 的：阿見町第 6 次総合計画後期基本計画（以下「後期基本計画」という。）の進捗状況を確認するため、重点プロジェクト「あみ・未来プロジェクト」に対する「評価」「重要度」等を調査し、今後のよりよいまちづくりに活用することを目的とする。

期 間：令和 3 年 1 月 25 日～2 月 10 日

対象者：満 18 歳以上の町民 3,000 人（無作為抽出）

回答数：1,614 件（53.8%）

【道の駅に関わる施策の評価】

〔後期基本計画における道の駅関連施策の位置付け〕

計 画 本 体：第 3 章 暮らしを支えるまちづくり — 第 3 節 活力と賑わいの産業づくり
— 3 観光の振興—施策 1 3331 観光資源の活用と発掘

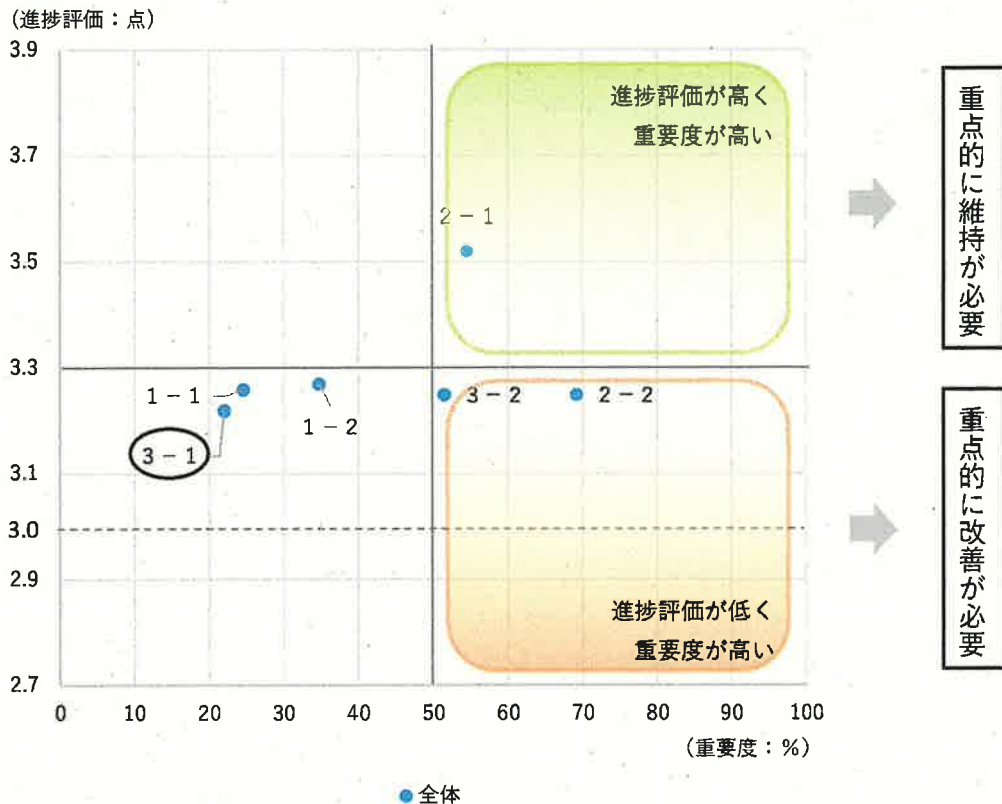
重点プロジェクト：重点テーマ 3 「賑わい」 — 「3-1 霞ヶ浦等の地域資源を活かした交流プロジェクト」※

※ 本調査は、道の駅の必要性を個別具体的に確認したものではないが、上記重点テーマに含まれる「地域資源を活かし発信するまちづくり」の評価結果は、現在の道の駅に対する町民意向の方向性を知る上での手掛かりとなると考えられる。

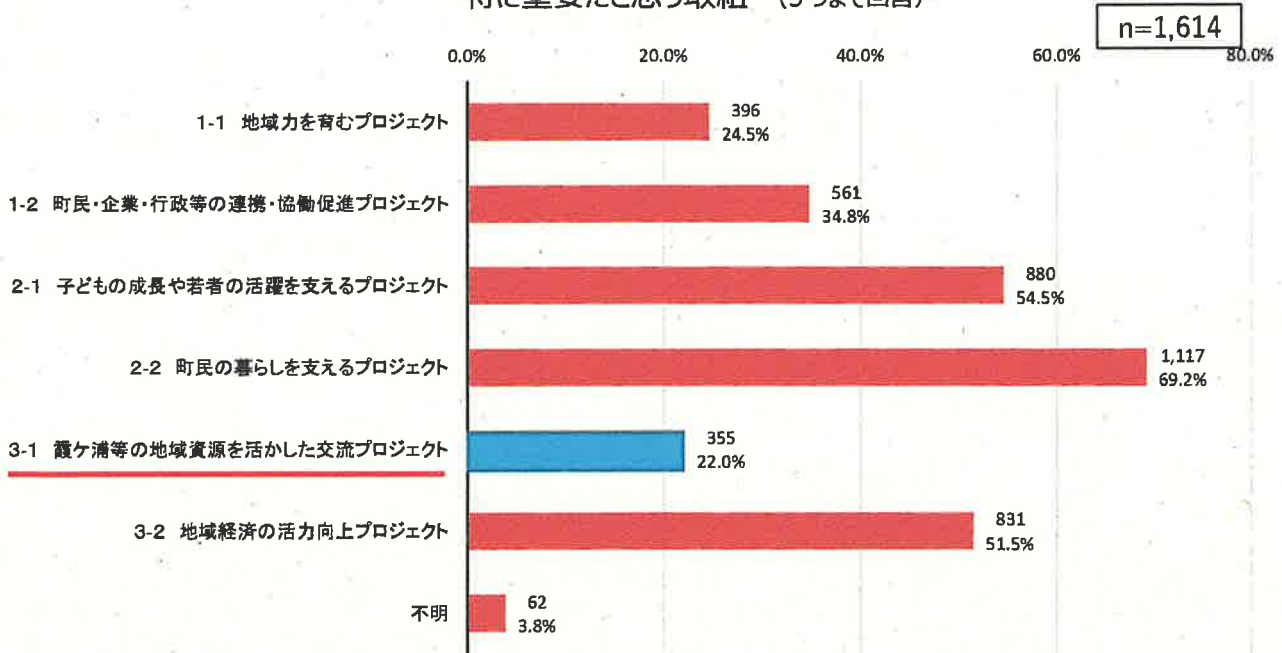
重点プロジェクトの関連施策

| テーマ | 重点プロジェクト | 主な施策 |
|------|--|---|
| 参加 | 1-1 地域力を育むプロジェクト | 町民参加の促進、コミュニティ活動の充実、広報・広聴活動の充実、行政運営、財政の健全化 |
| | 1-2 町民・企業・行政等の連携・協働促進プロジェクト | 産官学連携、商工業の振興、町民参加の促進、生涯にわたって学べる環境づくり（公民館事業） |
| 支え合い | 2-1 子どもの成長や若者の活躍を支えるプロジェクト | 子ども・子育て支援の充実、医療福祉の充実、幼児教育の充実、学校教育の充実、児童生徒の健康管理と安全対策、生涯にわたって学べる環境づくり（公民館事業以外）、社会全体で取り組む教育の推進 |
| | 2-2 町民の暮らしを支えるプロジェクト | 介護保険制度の適正な運営、地域福祉の推進、高齢者福祉の充実、障害者福祉の充実、交通体系・公共交通の充実、情報化の推進、地域防災対策の推進、消防・救急体制の充実、防犯対策の推進 |
| 賑わい | 3-1 霞ヶ浦等の地域資源を活かした交流プロジェクト （※道の駅を包含する。） | 観光の振興（霞ヶ浦を活かして・地域資源の発信）、自然環境の保全、農業の振興、商工業の振興（農業等の魅力発信） |
| | 3-2 地域経済の活力向上プロジェクト | 市街地の整備（地域経済の活性化・定住促進）、良好な住宅・住環境づくり、商工業の振興（地域経済の活性化・企業誘致） |

「プロジェクト」の進捗評価と重要度



特に重要だと思う取組 (3つまで回答)



「2-2 町民の暮らしを支えるプロジェクト」を重要と回答した町民が 69.2%に達しており、次いで「2-1 子どもの成長や若者の活躍を支えるプロジェクト」が 54.5%と多く、町として重点的に推進していくことが求められている。

3 道の駅整備事業検証委員会の答申

平成 30 年 2 月の町長選挙結果という民意を反映し、凍結となった道の駅整備事業は、その後、外部委員からなる道の駅整備検証委員会による 2 年間の検証が行われ、本年 2 月に検証結果の答申が行われた。

この答申の総括として、これまで町が進めてきた道の駅整備の考え方及び手続は合理性があり妥当であるものの、施設規模、運営体制、建設費用、採算性を踏まえ、公共の福祉も含めた町民への利益と効果について計画段階で議論する必要があったが、その点が不十分なまま計画策定が進められてきたところが、問題点として指摘されている。

さらには、「今後町が道の駅整備のような大規模事業を行う際は、計画段階より町民ニーズを把握し、町にかかる財政負担等を明らかにしながら、その結果として得られる町民の利益を広く丁寧に説明し、納税者である町民の理解を得て進めていくことが求められる。」との提言を受けている。

4 方針決定に向けた状況判断

4-1 町の現状分析

(1) 町の 3 大プロジェクト等

本町における平成 22 年以降の大規模事業としては、学校施設耐震事業、学校給食センター

整備事業及び阿見吉原地区土地区画整理事業などが挙げられるとともに、平成 27 年度以降は「3 大プロジェクト」として位置付けた、新小学校（現あさひ小）建設、茨城国体サーリング競技大会の開催（会場整備含む。）、そして道の駅整備事業の 3 事業が、多額の財政出動を伴って同時進行してきた経過があり、財政指標では、特に経常収支比率が令和元年度決算において 94.3%とその悪化が顕著に表れている。

中長期財政計画による財源見込

【単位：千円】

| 年 度 | 令和 3 年度 | 令和 4 年度 | 令和 5 年度 |
|--------|------------|------------|------------|
| 歳 入 | 16,176,963 | 15,563,372 | 15,256,823 |
| 歳 出 | 16,150,710 | 16,163,616 | 15,771,221 |
| 歳入歳出差引 | 26,253 | ▲600,244 | ▲514,398 |

経常収支比率の推移

| 年 度 | 平成 27 年度 | 平成 28 年度 | 平成 29 年度 | 平成 30 年度 | 令和 1 年度 |
|-----|----------|----------|----------|----------|---------|
| 比 率 | 91.8% | 91.4% | 91.4% | 92.3% | 94.3% |

(2) 道の駅基本構想後の環境変化

平成 25 年 3 月策定の道の駅基本構想では、町の現状を「強み」「弱み」「機会」「脅威」の 4 つに分類し、その課題克服の方向性を整理した。当時町が把握した状況は、令和 3 年度となった現在においてどのような変化がみられるのか、項目ごとに検証する。

(ア) 基本構想と現在の町内環境比較

| 「道の駅」基本構想（平成 25 年度） の現状分析 | | 現在（令和 3 年度）の町内環境 | |
|------------------------------|--|------------------|---|
| ① 強 み | ○予科練平和記念館をはじめとした歴史資源や、農作物・特産品、産業観光など魅力的な観光資源がある。 | ⇒ | プラス要因 ・シティプロモーション、ふるさと納税事業等により、町の認知度が向上してきている。併せて、地域資源を活かした新たな特産品が多数生まれている。（ふるさと納税返礼品：100 品目以上） |
| | ○アウトレットの集客力は極めて高い。 | ⇒ | マイナス要因 ・新型コロナウイルス感染防止のため、外出自粛や衛生管理の徹底など、人々の行動が制限されたことから、消費支出額全体では前年比で減少している。 ・町内に来訪者を誘導・滞留させる施策が不十分。 ・県全体として、新型コロナウイルスの影響により、2020 年（令和 2 年）上半期（1～6 月）の「観光入込客数（延べ人数）」は 18,123 千人（前年の同期間比 58.7%）に減少している。 |
| ② 弱 み | ○生産年齢人口の減少により、消費の減退が懸念される。 | ⇒ | 課題継続 ・人口は維持しているが、生産年齢人口の減少は続いている。また、2025 年（令和 7 年）には団塊の世代が全て後期高齢者（75 歳以上）となる。（2025 年問題）こうした変化は、消費構造やライフスタイルに影響を及ぼすと考えられる。 |

| 「道の駅」基本構想（平成 25 年度） の現状分析 | | 現在（令和 3 年度）の町内環境 | |
|------------------------------|--|------------------|--|
| ② 弱み (続き) | ○アウトレットの利用者を、現状では町内に誘客できていない。ニーズと利用のギャップがある。 | ⇒ | 課題継続 ・現在も町内に誘客できていない。ニーズと利用のギャップがある。 |
| ③ 機会 | ○都心のマーケット・海外マーケットの取り込みが期待される。 | ⇒ | マイナス要因 ・新型コロナウイルス感染拡大の影響により、外出が制限され、「交通・通信」や「教養娯楽」などの消費が大幅に減少。一方、巣ごもり需要が拡大し、「家具・家事用品」の消費が拡大。 ・同感染症の影響により東京オリンピック・パラリンピックの訪日外国人（4,000 万人）の受け入れ中止が決定される。 |
| | ○自家用車の利用者が多く、「ついでの立ち寄り」を誘導しやすい。 | ⇒ | マイナス要因 ・この傾向に変化はないが、コロナ禍において、人の移動には一定の制限が適用されている。 ・県全体として、新型コロナウイルスの影響により、2020 年上半期（1～6 月）の「観光入込客数（延べ人数）」は 18,123 千人（前年の同期間比 58.7%）に減少している。 |
| | ○農産物直売所に対するニーズがある。 | ⇒ | 改善傾向 ・「農産物直売所大きなかぶ」が 2018 年 5 月にオープン（旧阿見産直センター） ・カスミ阿見店が 2021 年 2 月に全面的にリニューアルオープン ・買い物弱者の増加を政策課題と捉え、カスミと連携した移動スーパー 1 台を令和 2 年 2 月から開始。令和 3 年 1 月にさらに 1 台を追加し、現在 2 台体制とし、高齢者等の買い物を支援。 |
| ④ 脅威 | ○地域間競争が激化する懸念がある。 | ⇒ | 競争環境の変化 ・県南地域には、新たな道の駅は開業していないが、茨城県内では 2020 年（令和 2 年）12 月時点で 14 か所に増加している。【2011.12：9 か所】 ・美浦村にカスミ及び「みほふれ愛プラザ」（直売所併設）が完成。【2017(H29).4 月】同時期に計画されていた龍ヶ崎市の道の駅計画は開業時期未定。 |
| | ○今般の震災（東日本大震災）に伴い、災害等への不安が高まっている。 | ⇒ | 防災対策の重要性 ・台風等大雨による災害が増加傾向、また、関東以北を中心に震度 5 強クラスの地震が相次ぎ発生している。 ・災害時における避難所での感染症対策の必要性。 ⇒避難所の感染症対策、福祉避難所として位置付けている総合保健福祉会館への非常用発電設備整備などの安全対策が急務 ・防災行政無線の整備 |
| その他期待されていた変化 | ○茨城国体、東京オリンピック・パラリンピックの開催による来町者の増加。 | ⇒ | マイナス要因 ・茨城国体終了。 ・新型コロナウイルス感染拡大により東京オリンピック・パラリンピックの訪日外国人（4,000 万人）を受け入れないことが決定される。 |
| | ○圏央道をはじめとした広域交通網の整備、都心・海外マーケットの取り込み。 | ⇒ | プラス要因 ・国道 125 号バイパスと竜ヶ崎阿見線バイパスの 4 車線化。 ・2024 年の圏央道 4 車線化に向け事業開始。 |

(イ) 町を取り巻く社会環境の変化と課題の発生

| 新たな社会環境等の変化 | | 新たな課題等の発生 |
|---|---|--|
| ○新型コロナウイルス感染症の世界的な流行 ○コロナ禍において当面の間、三密を避ける行動や、人の移動の制限（リモートワーク、デジタル化の普及）が適用される。 ○人々の消費行動の変化（外食自粛、インターネット通販市場の拡大等） ○ワクチン接種が段階的に開始 | ⇒ | ・コロナ前とコロナ後を比較し、実施する地域振興施策を再構築する必要がある。さらに、今の人々の行動変化が一時的なものなのか、今後も続いていくのかを見通していく必要がある。 ・ワクチン接種が開始されており感染防止への期待は高まるが、その効果については注視する必要がある。 |
| ○荒川本郷地区の人口の増加が続いている。このまま増加が続けば、近い将来、小中学校の教室数が不足する。 | ⇒ | ・児童生徒数の増加に対応していくための方策（学校の増築の検討、一時的な急増を回避するための方策の検討等） |
| ○ETC2.0の普及（道の駅利用時の一時退出が追加料金なしで可能となる） | ⇒ | ・再検討する場合には、ETC2.0の活用を視野に入れた立地場所の検討が必要と考えられる。 |
| ○関係人口の創出・拡大を通じた地域づくり | ⇒ | ・地域や地域の人々と多様に関わる者である「関係人口」に着目し、地域外からの交流の入り口を増やすことが必要。 |
| ○公共施設等総合管理計画個別施設計画の策定が概ね完了し、老朽化対策等に多額の財政出動が避けられない状況が明らかに。 ○新型コロナウイルス感染拡大の影響を受けた経済情勢により、厳しい財政見通し（財政調整基金の残高も減少している。） | ⇒ | ・限られた財源で、今何を優先すべきか。 |

(ウ) 「道の駅」基本構想で定めた課題克服の方向

①地域連携の強化

- ・町にある多様な地域資源を連携させる機能を持つことによって、地域の更なる魅力向上を図ることが期待される（強みの強化）
- ・将来的に生産年齢人口が減少していくことが懸念されており、観光機能の強化によって交流人口の拡大が期待される（弱みの克服）
- ・農産物直売所に対するニーズは高く、地元農家が参加できる場を設け、魅力的な農産物や飲食の提供が期待される（機会の活用）

②情報発信力の強化

- ・現状ではアウトレットの利用者を町内へ十分に誘客できていないものの、効果的な情報発信を行うことで、町内の小売販売増強や周遊観光の促進につながることが期待される。（強みの強化・弱みの克服）
- ・アウトレット利用者の多くは、フットワークの軽い自家用車を移動手段としており、効果的な情報発信によって、町内への「ついでの立ち寄り」の誘導が期待される。（機会の活用）
- ・地域間の競争は激化しており、阿見町においても地域の魅力を発信する機能が求められる。（脅威への対応）

③安心くつろぎ環境の確保

- ・アウトレットの立地や、広域交通網の整備により、道路利用者は増加しており、休憩ニーズへの対応が期待される。（機会の活用）
- ・今般の東日本大震災により、人々の防災への意識は高まっており、避難所等の防災機能を備えた多目的施設の整備が期待される。（脅威への対応）



今の阿見町にとって、

- 道の駅整備事業を継続することが、課題克服に向けた方策として妥当といえるか？
- 町を取り巻く社会環境が変化し、新たに直面している行政課題に優先して、今、約18億円を投資して道の駅整備を推進すべきか？
- 道の駅整備は他に優先した町民ニーズといえるか？

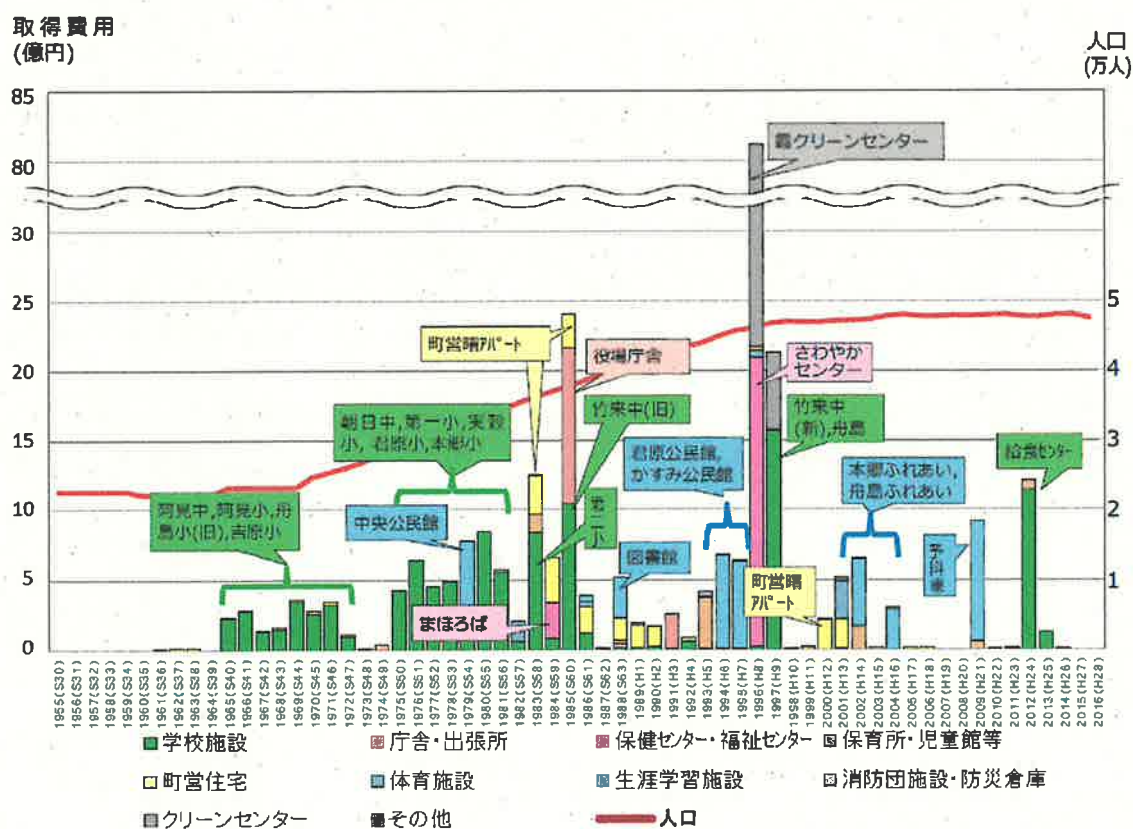
(3) 阿見町公共施設等総合管理計画に基づく施設の長寿命化や建て替え時期等の整理

同計画では、令和10年まで毎年10億円程度の改修費用が必要となり、令和18年からは建て替え対象となる施設（築60年以上）が発生すると試算している。公共施設の長寿命化と面積の削減を計画的に進めることで、改修費用の目標ラインである年間6億円を目指すこととしている。

《 対象施設 》

- ①役場庁舎 ②うずら出張所 ③総合保健福祉会館 ④中郷保育所 ⑤二区保育所 ⑥南平台保育所 ⑦地域子育て支援センター ⑧学区区児童館 ⑨二区児童館 ⑩放課後児童施設（第一小） ⑪放課後児童施設（舟島小） ⑫福祉センターまほろば ⑬霞クリーンセンター ⑭さくらクリーンセンター ⑮中央公民館 ⑯かすみ公民館 ⑰君原公民館 ⑱本郷ふれあいセンター ⑲舟島ふれあいセンター ⑳図書館 ㉑予科練平和記念館 ㉒町民体育館 ㉓総合運動公園 ㉔学校給食センター ㉕教育相談センター ㉖小学校8校（旧実穀小，吉原小を含み、新設のあさひ小を除く。） ㉗中学校3校 ㉘町営住宅6団地

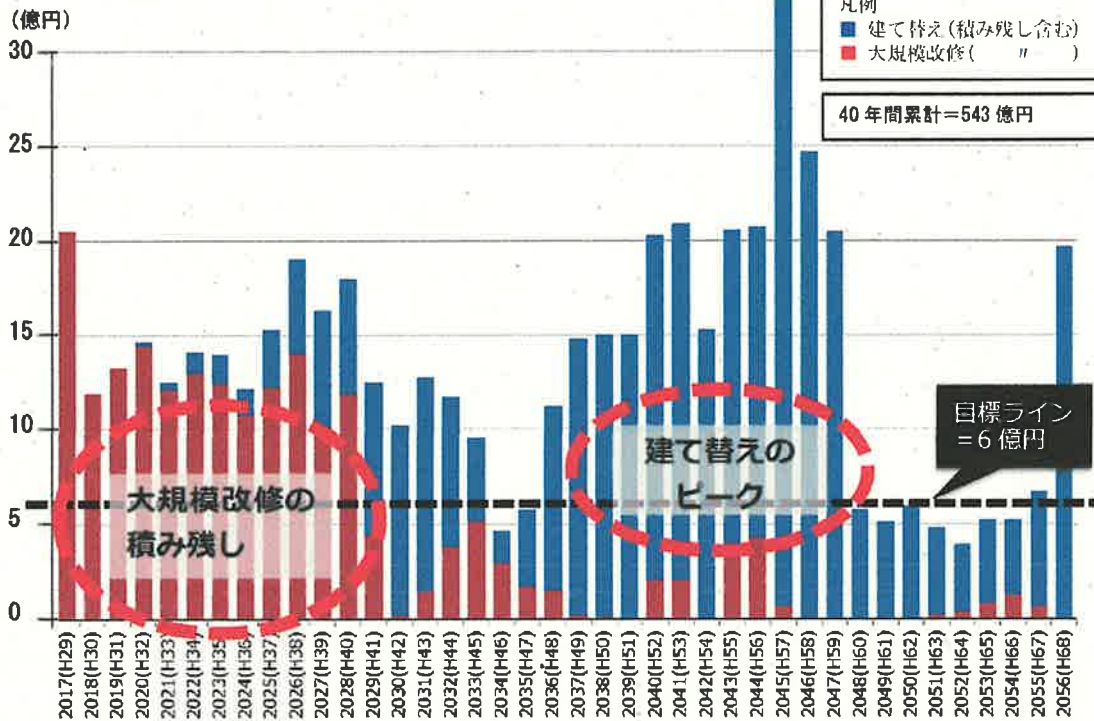
一般会計に係る公共施設（建物）のこれまでの年度別取得費用（※1）



※1 阿見町公共施設等総合管理計画P10より

総務省ソフトによる試算（※2）

【図 18. シミュレーション 1】



※2 阿見町公共施設等総合管理計画P22より

(4) 現在進行している大規模事業等（令和3年度3か年実施計画より主なものを抜粋）

- ・総合保健福祉会館非常電源整備事業
- ・都市計画道路寺子飯倉線整備事業
- ・荒川本郷地区土地区画整理事業
- ・実穀小地区公民館整備事業
- ・民間保育所整備等補助事業
- ・道路維持補修事業、新設改良事業
- ・小中学校ICT環境整備事業
- ・図書館屋上防水外壁改修工事

(5) 今後想定される大規模事業等（担当課構想レベルの案件を含む。）

- ・都市計画道路整備事業
- ・(仮称) 子どもセンター整備事業
- ・ごみ処理施設の更新
- ・(仮称) 歴史民俗資料館整備事業
- ・国体会場跡地利活用事業 他

4-2 現在の国が示す道の駅の方向性

【国土交通省「道の駅」第3ステージ推進委員会】

概要（国土交通省HPより）

「道の駅」は平成6年の制度創設以来、四半世紀が経ち、現在全国で1160駅が設置されています。「道の駅」第3ステージの提言に示された新たなコンセプトである『地方創生・観光を加速する拠点』及び『ネットワーク化で活力ある地域デザインにも貢献』を実現するため、必要な施策の具体化の検討やフォローアップ等について、産学官連携の下で着実に推進することを目的に、「道の駅」第3ステージ推進委員会を設置します。」

《道の駅のステージ変化》

- | | |
|--------------------|----------------------|
| 第1ステージ（1993年～） | 「通過する道路利用者のサービス提供の場」 |
| 第2ステージ（2013年～） | 「道の駅自体が目的地」 |
| 第3ステージ（2020～2025年） | 「地方創生・観光を加速する拠点」へ |



「2025年」を目指す3つの姿

1. 「道の駅」を世界ブランドへ ⇒ 新たなインバウンド観光拠点
2. 新「防災道の駅」が全国の安心拠点に ⇒ 広域的な防災拠点
3. あらゆる世代が活躍する舞台となる地域センターに ⇒ 地域活動の拠点、地域の子育てを応援する施設等を併設

第3ステージとなった現在、道の駅に求められる機能は、従来の道路利用者向け休憩・観光施設から、防災、地域活動、子育て応援としての機能を併せ持った地方創生拠点施設へと変化している。本町が第1ステージ終盤から第2ステージにかけて構想した道の駅は、こうしたステージ変化の要請に十分に対応できていない。

5 道の駅整備事業の政策的な優先度

道の駅整備事業の阿見町第6次総合計画後期基本計画の位置付けは、第3章「暮らしを支えるまちづくり」の第3節「活力と賑わいの産業づくり」中の観光振興施策において、「将来展望を見据え、様々な視点から道の駅建設の再検討を行う。」ことを位置付けている。

平成22年当時、あみプレミアム・アウトレット等への来訪者を町内周遊に繋げる観光拠点となることを志向して進めてきた道の駅整備事業は、現在の本町にとって、今なお優先度が高く整備が必要なものといえるのか、ほかに優先して解決しなければならない課題があるのではないかと、あらためて慎重な判断が求められている。

《課題等の整理》

（1）直近の町民意向調査結果及び時代潮流からみた施策としての優先性

道の駅整備事業検証委員会の答申において、現計画における公共の福祉も踏まえた町民への利益と効果についての議論の不足が指摘されている。令和3年1月から2月にかけて実施した町民意向調査の結果を踏まえると、現在多くの町民は生活を支える施策を強く望んでいることが明らかとなった。

団塊の世代が全て後期高齢者となる2025年が目前に迫り、社会保障費等の増加は固定化傾向にある。人口減少・少子高齢化という構造的課題に対応しながら、柔軟性を持って本町が目指す地方創生に切れ目なく取組んでいくためには、将来の姿を客観的に予測し、地域の実情・特性に応じた施策を、優先順位を見極めながら実施する必要がある。

(2) 町内外の環境変化からみた「地域物産館」としてのあり方

道の駅の設置目的の一つであった地域物産館については、現在、町内及び近隣市町村へのスーパーや農産物直売所の出店等が進み、立地場所となっていた追原地区を取り巻く市場競争環境は、構想当時に比べ厳しさを増していると見ることができる。更に、インターネット通販やふるさと納税制度の飛躍的な普及や移動スーパーの需要増等に見られる人々のライフスタイルの変化は、町が直営で設置する地域物産館のあり方にも課題があることを示している。

(3) 町民に利益を還元する「収益施設」としてのリスクマネジメント

現計画が目指してきた来訪者や道路利用者を中心とする道の駅においては、そこで生み出された収益の一部を町に収め、広く町民全体の利益として還元することが強く求められる。このように収益施設という側面を強く持つ道の駅は、事業の失敗が町民の不利益に直結し、赤字等のリスク回避の観点を併せ持たない状態での民間競争への参入は、町として慎重に判断していく必要がある。

(4) コロナ禍における町外からの来訪者をターゲットとした施策展開

国難ともいえる新型コロナウイルスの感染拡大は、東京オリンピック・パラリンピックを契機としたインバウンド需要の消失、イベント開催の自粛・規模縮小、域外との往来の自粛といった人々の行動制限を伴っており、今なお一進一退の状況が続いている。町外からの来訪者をターゲットとした観光振興施策を展開する上でのメルクマールとなる観光入込客数の回復が見通せない現状においては、町外からの来訪者を主眼に置いた施策展開は、消極的に捉える必要がある。

(5) 公共施設等の老朽化対策と新規事業との関係

全国の自治体において、高度経済成長期を中心に整備が進んできた公共施設等の多くが更新時期を迎える一方で、財政状況は依然として厳しい状況が続いている。

こうした危機意識のもと、本町では最適な公共サービスを次世代へつなぐため、平成29年に公共施設等総合管理計画を策定し、その全体像の把握を進めてきた。令和2年度で施設ごとの状況を整理した個別施設計画が出揃い、改修等の積み残しの状況が明らかになりつつある一方で、現在進行中の大規模事業に加え、(仮称)子どもセンター整備事業といった新たな構想も、若い世代の定住が進む中であって、具体的に検討していく必要がある。

このような状況の中、限られた財源で、将来を見据えた公共施設の更新・統廃合・長寿命化をいかに計画的に進めていくかが、町の優先課題となっている。

II 道の駅整備事業中止の経緯

庁議では、道の駅整備事業検証委員会の答申を踏まえ、現状分析、論点整理を行い、最終的に「中止」「凍結」「再開」の3区分6パターン（次項参照）の各想定をもとに慎重審議した結果、現在凍結している道の駅整備事業を中止することに決定した。

《中止の判断に当たったの主な意見》

- 構想から11年が経過し、町を取り巻く社会環境が変化しており、改めて社会の状況、人々の意識の変化を的確に捉えて、将来を展望していくことが重要である。
- 検証委員会からの報告書に民意の把握が不足していたとの指摘があったように、町民の理解を得られていない現状で、道の駅整備事業を進めるべきでない。
- 凍結とした場合、再開の時期は見通せず、また、現状を踏まえると勝算も見えない。
- 町民意向調査の結果からも道の駅に対する政策的優先度は低く、また、産業の振興については、ふるさと納税制度、観光協会の法人化など、考えられる代替策が存在し、政策的にカバーすることができる。
- コロナ禍において、町民は疲弊している。コロナからの復興支援を最優先し、そうした事業に財源を投入するべきである。
- 公共施設等の老朽化対策に相当の財政出動が見込まれることが明らかになり、今後想定される大規模事業と比較しても、道の駅整備事業の優先度は高くないと考えられる。特に霞クリーンセンターの更新については、その時期も含め相当の財政出動を想定しておかなければならない。
- 茨城国体と道の駅開業を同時に実現するということで進められてきたが、湧水問題で開業予定が1年遅れ、タイミングを逸してしまった。
- 例えば、総合保健福祉会館は、平成9年に建設し、24年が経過しているが、このコロナ禍にあって集団接種の会場となりその整備効果を発揮している。もし、この総合保健福祉会館が存在していなかったら大変なことになっていた。将来を見据え、こうしたことにお金をかけていくことが大事ではないかと考える。

《庁議開催の経緯》

| | 開催日 |
|-----|-----------|
| 第1回 | 令和3年2月5日 |
| 第2回 | 令和3年2月8日 |
| 第3回 | 令和3年3月25日 |
| 第4回 | 令和3年4月27日 |
| 第5回 | 令和3年6月11日 |
| 第6回 | 令和3年7月5日 |

道の駅整備事業の今後の方針パターン (1~6)

| | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
|------------------------|----------|--|--|---|--|---|--|
| 判断 | | 再開 | | | 中止 | 凍結 | |
| 整備の手法 | | 現基本計画による整備(整備再開) | 現基本計画による整備(規模を縮小して整備再開) | 新基本構想・計画による整備(機能を整理して整備推進) | 整備を行わない | 新基本構想・計画による整備(機能・整備時期を含めて再検討) | 現基本計画による整備(整備時期を再検討) |
| 場所 | | 追原 | 追原 | 新たに検討(追原含む) | — | 新たに検討(追原含む) | 追原 |
| 規模 | | 現計画どおり | 現計画を縮小 | 新たに検討 | — | 新たに検討 | 現計画どおり |
| 基本計画 | | 現計画 | 現計画を修正 | 新たに策定 | — | 新たに策定 | 現計画 |
| 基本構想 | | 現構想 | 現構想 | 新たに策定 | — | 新たに策定 | 現構想 |
| 追加に必要な財源 | | 約18億円 | 約18億円以内 | 約18億円+用地費+計画策定費 | — | 約18億円+用地費+計画策定費 | 約18億円 |
| 期間 | 再調整期間 | 1年 (町民意向の把握) | 1年 (町民意向の把握) | — | — | 1年以上 (社会経済情勢を踏まえ) | 1年以上 (町民意向及び社会経済情勢を踏まえ) |
| | 基本構想 | — | — | 1年 (コンセプトからの再整理・町民意向) | — | 1年 (コンセプトからの再整理・町民意向) | — |
| | 基本計画 | — | 1年 (計画変更) | 1年 (新規計画) | — | 1年 (新規計画) | — |
| | 運営事業者の選定 | 1年 | 1年 | 1年 | — | 1年 | 1年 |
| | 施設整備 | 1~2年 | 1~2年 | 2~3年 (追原以外の場合の用地取得を含む) | — | 2~3年 (追原以外の場合の用地取得を含む) | 1~2年 |
| | 通算 | 3~4年 | 4~5年 | 5~6年 | — | 5~6年+再調整期間 | 3~4年+再調整期間 |
| プラス要因 | | <ul style="list-style-type: none"> 現行の基本計画・設計が使用可能 取得済みの追原用地を活用でき、追加事業費で整備可能 | <ul style="list-style-type: none"> 規模縮小によって負担軽減が図れる可能性がある | <ul style="list-style-type: none"> ゼロベースで検討を開始するたためあらためて意見を反映することができる 機能・規模によっては短期間で整備が可能 | <ul style="list-style-type: none"> 道の駅に関する財政出動はなくなるため、他の優先する事業に財源を投入できる | <ul style="list-style-type: none"> ゼロベースで検討を開始するたためあらためて意見を反映することができる 機能・規模によっては短期間で整備が可能 町財政に与える影響を勘案して整備時期を調整できる | <ul style="list-style-type: none"> 現行の基本計画・設計が使用可能 取得済みの追原用地を活用できる 町財政に与える影響を勘案して整備時期を調整できる |
| マイナス要因 | | <ul style="list-style-type: none"> 現計画への町民の理解等が得られていない状態で再開は困難 コロナ禍の影響により歳入減が見込まれる中、事業実施は政策的財源の自由度を大幅に狭める。 | <ul style="list-style-type: none"> 現計画への町民の理解等が得られていない状態で再開は困難 現計画の見直しが必要(予算と時間が必要) | <ul style="list-style-type: none"> 基本構想から見直すため完成までに期間を要する 策定済みの基本構想、基本計画が無駄になる。 追原以外の場合、新たに用地取得が必要 | <ul style="list-style-type: none"> 追原用地を有効活用しない限り、これまでにの投資効果が得られず、管理費が積み重なっていく | <ul style="list-style-type: none"> 基本構想から見直すため完成までにかなりの期間と労力を要する 策定済みの基本構想、基本計画が無駄になる。 追原以外の場合、新たに用地取得が必要 | <ul style="list-style-type: none"> 現計画への町民の理解等が得られていない状態で再開は困難 コロナ禍の影響等は見通しが困難であり、再開のめどが立たないおそれ |
| 阿見町道の駅整備事業検証委員会の指摘への対応 | | <p>現計画で再開するため「施設規模、運営体制、建設費用、採算性を踏まえ、公共の福祉も含めた町民への利益と効果について計画段階で議論する必要があった」という提言は、その結果によっては追原以外の場所も候補地となり得ることが含まれており、こうした検討を十分に行わない事業再開は、提言に沿ったものにならない</p> | <p>現計画で再開するため「施設規模、運営体制、建設費用、採算性を踏まえ、公共の福祉も含めた町民への利益と効果について計画段階で議論する必要があった」という提言は、その結果によっては追原以外の場所も候補地となり得ることが含まれており、こうした検討を十分に行わない事業再開は、提言に沿ったものにならない</p> | <p>検証委員会の指摘を踏まえた対応が可能</p> | — | <p>検証委員会の指摘を踏まえた対応が可能</p> | <p>現計画で再開するため「施設規模、運営体制、建設費用、採算性を踏まえ、公共の福祉も含めた町民への利益と効果について計画段階で議論する必要があった」という提言は、その結果によっては追原以外の場所も候補地となり得ることが含まれており、こうした検討を十分に行わない事業再開は、提言に沿ったものにならない</p> |
| その他 | | <ul style="list-style-type: none"> 民意を把握することが、事業化に向けての必須要件である | <ul style="list-style-type: none"> 民意を把握することが、事業化に向けての必須要件である | <ul style="list-style-type: none"> 場所が追原以外となった場合、追原の活用方策の検討が必要だが、財政上同時期に町施設を整備することは困難 機能整理の結果、道の駅ではなくなる可能性 | <ul style="list-style-type: none"> 取得した用地について他の有効活用方策の検討が必要 他に優先する事業に財源を投入すると、直ちに町施設を整備することは困難 | <ul style="list-style-type: none"> 場所が追原以外となった場合、追原の活用方策の検討が必要だが、財政上同時期に町施設を整備することは困難 機能整理の結果、道の駅ではなくなる可能性 | <ul style="list-style-type: none"> 民意を把握することが、事業化に向けての必須要件である |

※ 事業中止：事業そのものを中止するもの。

※ 事業凍結：決められたことの実行を差し控えるもの。機能、場所(予定地含む)、整備時期を含めて、改めて再検討の可能性を含む。