

土地収用法第 23 条の規定に基づく公聴会議事録
(日進市「道の駅」整備事業)

土地収用法第 23 条の規定に基づく公聴会議事録

1. 案件の内容

- (1) 起業者の名称 日進市
- (2) 事業の種類 日進市「道の駅」整備事業
- (3) 起業地 収用の部分：日進市本郷町前田地内
使用の部分：なし

2. 公聴会の期日及び場所

- (1) 期日 令和 4 年 6 月 30 日(木曜日) 午後 3 時 00 分から午後 5 時 49 分
- (2) 場所 日進市民会館 小ホール
日進市折戸町笠寺山 62 番地 3

3. 出席した公述人等

- (1) 起業者 4 名
- (2) 公述人 5 名

4. 公述人等の意見又は答弁の要旨

別紙のとおり。

(午後3時 開会)

○議長 定刻となりましたので、ただいまから土地収用法第23条に基づく公聴会を開催します。

私は議長として本日の公聴会を主催いたします愛知県建設局土木部用地課長の長野と申します。円滑な議事進行に努めますので、御協力いただきますようよろしくお願いいたします。

なお、愛知県では5月から10月末までクールビズ運動を実施しております。本日はノーネクタイ軽装で失礼いたしますが、御理解のほどよろしくお願いいたします。

これ以降、座って進行させていただきます。

本公聴会は、令和3年12月17日付で起業者である日進市から申請がありました日進市「道の駅」整備事業の事業認定申請に対して、公聴会を開催すべき旨の請求があったことに伴い開催するものであり、本公聴会において何らかの結論を出すものではございません。

本公聴会の開催にあたっての注意事項につきましては、傍聴人の遵守すべき事項として、本日会場受付にてお配りしました傍聴券の裏面のほか、会場内に掲示しておりますので、御一読いただき遵守されるようお願いいたします。また、携帯電話、スマートフォン等につきましては、電源をお切りになるか、マナーモードに設定済みか、再度御確認の上、通話等は御遠慮ください。なお、入退場は自由となっておりますが、再入場される場合には入り口で傍聴券を提示していただくことになりますので紛失されないよう御注意ください。途中で退場される場合には、お手持ちの傍聴券を会場の入り口にありますが傍聴券回収箱にお返しいただきますようお願いいたします。公聴会においては記録を作成することになっておりますので、録音させていただきますことを御了承ください。

それでは、最初に、本件事業の起業者である日進市から意見陳述の申出がありましたので、その説明をお願いします。

起業者の方は公述席のほうへお願いします。

公述の持ち時間ですが25分となっています。終了時刻の3分前になりましたらベルを1度、終了時刻になりましたらベルを2度鳴らしますので、時間内に終了願います。

それでは、公述をお願いします。

(午後3時3分)

○起業者 皆様、こんにちは。起業者、日進市、日進市長の近藤裕貴でございます。

本日の公聴会では、日進市「道の駅」整備事業につきまして、起業者として、事業の必要性、事業の検討過程、事業の概要、整備効果などについて説明をさせていただき、この事業が土地収用法第20条各号の要件を満たしていることを述べさせていただきます。

それでは初めに、日進市の現状と課題をお話し、道の駅整備事業の必要性について、道

路状況、農業、観光、子育て、防災の観点から順次説明をさせていただきます。

日進市は、西側は230万人都市の名古屋市、東側は人口42万人、世界の自動車産業を支える豊田市と隣接しており、大都市圏を形成しております。この地理的条件から住宅都市として発展し、昭和33年以降、本市人口は64年連続増加を続けており、令和4年6月1日時点の人口は9万3,334人であります。そして、将来的にも人口増加がまだ続いていく予測がなされております。

次に、道路等の状況について述べます。

今回道の駅を計画しております主要地方道瀬戸大府東海線は、本市の中央部を縦断する4車線道路であります。交通量は、平成27年度の国の調査によると、起業地付近で24時間当たり約3万5,000台と多くの車両が通行しております。本路線沿いには道の駅は設置されておらず、最寄りの道の駅は直線距離で約14キロメートル先の道の駅瀬戸しなのであり、道路利用者が必要とする休息の場やトイレ休憩、道路及び地域の情報提供施設など、安全で快適な道路交通環境の整備が課題になっております。

次に、農業について述べます。

本市は北部、東部及び南部の三方を丘陵に囲まれ、その中央部を流れる天白川流域を中心に稲作を主とした農地が広がっております。近年、従事者の高齢化や担い手の減少、遊休農地や耕作放棄地の増加などが深刻な問題となっておりますが、農業従事者の所得向上につながる6次産業化推進戦略の取組を進め、新たな担い手や若手の農業従事者の確保を図っております。しかしながら、販路も少ない現状であるため、その解決に向けた対処が求められております。

次に、観光について述べます。

大都市圏に近く、岩崎城址公園や旧市川家住宅、香久山古窯、臥龍の松、五色園、愛知牧場など、歴史的文化遺産や地域資源が多くあるにもかかわらず、人口に対する観光客の割合は周辺の瀬戸市、長久手市と比較しても低い水準となっており、現状では情報発信、交流の場が不足しているため、日進市の認知度は低く、観光入り込み客数が少ない状況であり、観光の拠点となる場の整備が必要になっております。

次に、子育てについて述べます。

本市の20歳代から30歳代の年代別の人口割合は国の平均値を上回り、また、0歳から14歳の年少人口についても増加を続け、子育て支援ニーズが拡大しております。増え続ける子育て世代が地元に着し根づいていくため、気軽にどなたでも子育て等に関する情報を得られる場や親子の交流や情報交換ができる地域コミュニティの場を設ける必要があります。

次に、防災について述べます。

本市は東海地震の地震防災対策強化地域及び南海トラフ地震の防災対策推進地域に指定されておりますが、現在の防災拠点である総合運動公園は、市の東端に位置し緊急輸送道

路から離れております。本計画地は市の中心エリアに位置し、沿線の瀬戸大府東海線は愛知県第2次緊急輸送道路に指定されております。このエリアに災害時における市民や道路利用者の救助救援場所、また広域的な防災活動拠点、国や県から供給される支援物資を受け入れ、被災者の皆様に輸送・供給するための地域内輸送拠点、道路利用者の安全を守る一時的な避難場所の機能を有する施設を整備するなど、防災機能の充実を図ることは急務であります。また、発災時に停電、公共交通機関の停止などにより最大1万3,000人の帰宅困難者の発生が予測される中、本路線は周辺市町の徒歩帰宅支援マップで主要徒歩帰宅経路として推奨されております。

以上、本市の現状と課題を説明させていただきました。

このような状況に対処するため、新たな道の駅を整備し地域活性化を図るものであります。道路交通環境が改善されることに加え、農産物や6次産業化商品の販路拡大による農業支援、本市の地域資源の魅力発信、観光客等の交流人口の増加や地域ブランド力の向上等を図るとともに、子育て環境の充実による子育て支援やイベントの実施、地域コミュニティの場の確保によるにぎわいが創出されます。また、道の駅は防災拠点として災害等に対する地域防災力の向上を果たすものでありますので、本事業は本市が実施すべき公益性の高い事業であります。さらに地域全体の活性化や市民の生命を災害から守り、市民や瀬戸大府東海線の利用者の安全確保と広域災害に対処すべく早急に必要な事業であります。

平成31年1月30日、本市の道の駅は地方創生の核となる優れた企画として国土交通省の重点道の駅に選定されております。国土交通省においては子育て応援施設の設置を道の駅の新たな登録要件に加えるとともに、道の駅を防災拠点とする取組を進めて、本市が農業、観光、子育て、防災等の総合的な観点から地域活性化の拠点として道の駅を整備することは、国の進める政策にも合致するものであります。

では次に、事業の検討過程について説明いたします。

日進市「道の駅」整備事業は、平成28年3月に策定した日進市人口ビジョン総合戦略において、地域活性化の拠点、地域資源の活用を図る事業として位置づけております。また、平成28年度施政方針において、道の駅の整備を着実に進めることを表明しております。なお、当時の第5次日進市総合計画で掲げた六つの基本目標にも沿ったものであります。平成29年2月には道の駅基本構想を策定し、基本コンセプトや基本方針を定めるとともに、平成30年2月には日進市道の駅基本計画を策定しております。計画の策定にあたっては、附属機関として日進市道の駅整備検討委員会を設置しました。委員である学識経験者、各種団体の代表者、公募市民に加え、起業地である本郷区の区長らと計5回の検討を重ね、様々な角度から議論いただきまして、日進市道の駅基本計画案を策定し市長への答申をいただいたものであります。その内容としては、従来の道の駅の休憩機能、情報発信機能、地域連携機能に防災機能を加えました。さらに重点的に取り組むべき地域課題

として、子育て支援、防災・減災、農業振興などを掲げるとともに、導入施設について具体的な規模を算出するなど、整備の各種条件や管理手法などを整理しております。そのほか、同時期に基本計画案に対する意見を募集するためパブリックコメントを実施し、その対応等については道の駅整備検討委員会にて議論いただいた上、回答を行っております。起業地の選定は本事業の目的等を踏まえ、社会的、経済的及び技術的な観点から、土地の利用状況、災害時の危険性、支障物件の有無、周辺の土地利用への影響、事業費による影響、設計上の支障に係る条件を考慮して決定したものであります。この条件に基づき、候補地を3案選定して検討をしております。なお、3案は全て瀬戸大府東海線に面しており、社会的条件として本路線の道路利用者による利用が期待でき優れております。

まず、起業地として選定させていただいた第1案についてでございます。場所は日進市本郷町前田地内の日進消防署西側付近です。社会的条件について、用地の多くは農地ですが、3方向道路に囲まれており、集合農地区ではないことから、周辺の営農活動には影響は少ないものであります。また、天白川の洪水浸水想定区域外でもあります。経済的条件については用地費が最も安く移転補償費がないため、事業費が3案中最も経済的です。技術的条件については、瀬戸大府東海線からの進入には交差点を活用した計画となっております。

第2案は、日進市蟹甲町浅間下地内の日進市立図書館付近であります。社会的条件については、農業用工作物があること、道路から施設へのアプローチが狭くなること、さらに天白川の洪水浸水想定区域にも指定されていることから候補地として劣っております。経済的条件については用地費と移転補償費が高く、事業費が3案中最も高くなるものであります。技術的条件については、瀬戸大府東海線からの進入路は天白川の橋と蟹甲交差点の信号機の間しかなく、設置が困難であります。

第3案は日進市本郷町神田・流れ地内の日進市田園フロンティアパーク本郷農園南側付近であります。社会的条件については、農地の減少など周辺の営農活動に影響が予測されること、集合農地区への民間開発を誘発する可能性があること、さらに天白川の洪水浸水想定区域に指定されていることから候補地として劣っております。経済的条件については事業費が3案中2番目であり、技術的条件については、瀬戸大府東海線からの進入には交差点を活用した計画となっております。

以上、3案を総合的に検討した結果、第1案を起業地として選定したものであり、起業地を本事業に用いることは、土地等の適正かつ合理的な利用に寄与するものであります。

以上、事業の検討過程を説明させていただきました。

続きまして、事業の概要と併せて整備効果について説明をいたします。

道の駅の敷地は愛知県が整備する休憩機能と日進市が整備する地域連携機能の面積を合計したものであり、約1万9,064平方メートルであります。この規模については日進市道の駅基本計画のほか、想定する施設利用者数等を前提条件とし、高齢者・障害者等の移

動等の円滑化の促進に関する法律などの法令、中日本高速道路株式会社による設計要領、他の道の駅の事例等を参考に算定をしております。本市が整備する施設には、情報発信機能として地域・道路・災害情報等を発信する設備、地域連携機能として農産物直売、物販施設や飲食施設に加え、会議室や調理室を備えた多目的施設、プレイルームや授乳室等を備えた親子の休憩室を配置しております。また、緊急時の防災機能として、救助救援場所、支援物資の地域内輸送拠点、広域的な防災活動拠点、防災ヘリコプターの離発着場を配置するものであります。そのほか、起業地には駐車場やバス停施設、公園などを安全や利便性などに加え、周辺環境に配慮し必要最小限の面積で配置をいたしております。また、24時間利用できるトイレや休憩施設は敷地北側に、大型車の駐車場は瀬戸大府東海線沿いに配置し、住宅地と距離を置くことで住民の生活環境に配慮した設計としております。

次に、駐車場も含む屋外の計画について説明いたします。

駐車場の規模は、駐車ます数に1台当たりの所要面積を乗じて算出し、駐車ます数は道路設計要領に従い、小型車63台、障害者等用2台、計65台と算出しております。地域連携機能分の小型車の駐車ますは、利用者が使いやすいよう駐車場ユニバーサルデザインガイドラインに基づき計画し、障害者等用の駐車ますは設計要領に基づき計画しております。また、南海トラフ地震を想定した防災対策の強化を図るため、平常時の駐車場内に人命救助の活動拠点を確保できるよう計画し、規模を災害復旧用オープンスペース候補地調査要領に基づき約5,000平方メートルと算定しております。さらに道の駅を防災拠点として活用するため、平常時の公園、屋外広場について、災害時等に中小型機が離発着できるヘリポートとして利用できるよう整備し、規模は地方航空局における場外離着陸許可の事務処理基準により、長さ及び幅についてそれぞれ38メートルが確保できるよう計画しております。公園については、子育て支援を目的として道の駅に訪れる子供の遊び場を整備するため、標準的児童遊園設置運営要綱に基づき規模を算出し330平方メートルとしております。

次に、道の駅整備によりもたらされる効果についてであります。

まず、本市の道の駅は道路管理者である愛知県が整備する休憩施設と一体型で整備する事業であり、地域の振興や産業の活性化、防災機能の向上等の相乗効果を図るものであります。情報発信機能では様々な地域情報を案内、発信するとともに、広域の道路情報や緊急時の災害情報を発信するものであります。市民や道路利用者に安全と安心を提供することにより、市内への観光客の誘引や交通安全、災害対策に寄与するものであります。地域連携機能における施設では、先ほどの課題でも述べたとおり、商品や農産物の販路、観光客の増加、農業と関連産業の活性化が図られ、また本市の地域資源の魅力が発信され、地域のブランド力の向上等が図られるものであります。そのほか、親子の休憩室や多目的室を設置することで子育て世代や転入者等の交流が図られ、子育て支援や地域コミュニティーの場にもなることでにぎわいが創出され、地域活性化が図られるものであります。さら

に、防災機能では、事業の概要で説明いたしましたとおり、救助救援場所等として機能が強化されることにより市民や沿線道路利用者等の生命を災害から守り、地域防災力の向上が図られるものであります。

以上、日進市道の駅の必要性、検討過程、事業概要及び整備効果を説明してまいりました。本事業の施行により現在本市が抱える様々な課題が解消され、市民サービスの一層の向上が図られることから、本事業は非常に公共性、緊急性の高い事業であります。よって、本事業は土地収用法第3条第32号に該当する事業であること、起業者である本市が事業を遂行する意思と能力を有していること、本事業計画が土地の適正かつ合理的な利用に寄与すること、土地を収用する公益上の必要があることなどから、土地収用法第20条各号の要件を十分に満たしているものであります。

最後に、本事業は地域全体の活性化や市民の生命を災害から守り、市民や瀬戸大府東海線の利用者の安全確保と広域災害に対処すべく、早急に実施する必要がある事業であります。また、多くの市民が事業の完成を望んでおり、市民の期待に応えるためにも本事業の円滑な推進が必要であり、早期に事業認定がなされることを希望いたします。未来に向けて、さらにこのまちの魅力やすばらしさの向上を追求していくことが行政としての重要な責務であります。道の駅がまちのにぎわいや地域経済の活性化の起爆剤となることで、日進市の持続的な成長、発展につながるものと確信しております。

以上で意見陳述を終わります。ありがとうございました。

○議長 ありがとうございました。席へお戻りください。

次は、公述人の意見陳述になります。

公述人は事前に提出していただいた公述人の申出書に記載された意見及び質問の要旨の範囲を超えた発言は行うことができません。また、質問は起業者である日進市に対してのみとなり、事業認定庁にはできませんので御注意ください。

公述の持ち時間は30分です。終了時刻の3分前になりましたらベルを1度、終了時刻になりましたらベルを2度鳴らしますので、時間内に終了願います。

それでは、公述人1番の方から意見陳述をしていただきますので、公述席のほうへ願います。

よろしいですか。それでは、公述をお願いします。

(午後3時28分)

○公述人1 今日はどうも皆さんお集まりいただきましてありがとうございます。また、議長さんにはよろしく願いいたします。

私は公述人の片岡拓一と申します。私は1944年に、当時は日進村と言いましたが、日進村の米野木に生まれました。結婚を機に日進町の三本木、町になっていましたけれども、三本木に家を新築しまして現在もそこに住んでおります。この間、30歳から58歳

まで、町議、市議として連続して通算7期、議員を務めました。引退して20年近くになりますけれども、市政には関心を持って市民運動を続けております。

私が住んでおります三本木町は市の東の端で、道の駅の予定地から3～4キロ離れておりまして、該当の予定地の土地の所有者でもありません。しかし、市民の税金を使う以上、市民として意見を言う権利があり、また意思表示をするべきだ、このように思いまして意見陳述に応募しました。公述人の申出書に沿って以下説明し、補足していきます。

まず、最初に結論を述べますけれども、今、市長が言われましたけれども、私は市長の言われたことについては反対であります。起業者の事業認定は土地収用法の第20条に反し認定しない、こういうような結論を審議会に出していただくようお願いをいたしたい、このように思います。なお、この土地収用法に基づく事業認定審議会というのが愛知県にあるというふうに聞いておりますけれども、これの運営に関しては、今日は審議会の委員の方は見えていませんので、収用委員会の事務局が伝えるということになっておりますので、2点要望したいと思います。この審議会委員の方々にぜひ、今日、録音されるということでもありますけれども、そのことも含めて正確にお伝えいただきたいということでもあります。そのために、私は今日原稿を書いてきました。この公述書を、公聴会の終了後に事務局に提出しますので、ぜひ審議会の方に配布していただきたい。もう一つは、この審議会に当たって、審議会委員の皆さんはぜひ日進市に足を運んで現地を見ていただいて判断していただきたい。机上の判断をしないようにしていただきたい、このように思います。

以下、事業認定に反対する理由であります。

第1に、道の駅というのは学校や保育園などのように市民生活になくてはならない施設ではありません。法的に設置を義務づけられた、こういうものでもありません。また、近隣の住民は道の駅がなくても何にも困っていない。困っているという声を聞いたことはありません。造ってほしいという、そういう要望も聞いたことが、私はありません。したがって、今、道の駅を造ろうというのは市の政策判断によって選択された事業にすぎない。法的に義務づけられていない、こういう事業です。だから、市の政策判断が、この優先順位が、道の駅が優先されるということで、今、市は判断されているわけですが、その優先順位は地方自治法によって定められた地方公共団体の目的である住民福祉の向上に資するかどうか、これが厳密に問われている、このように思います。今、市長は触れられませんでしたけど、申請書によれば事業費は20億円で、そのうちの補助金は4億7千万円、起債を含めて市の負担は15億円になるのではないかというふうに思いますけれども、起業者にとっては、この予算の使い道が、道の駅整備事業が、今、市が求められている他の事業に優先する、緊急性を有する、そういう根拠を示していません。また、今、起業者が述べられた基本的な機能、休憩、あるいは情報発信、防災、子育て支援、こういう、いわゆる都市型道の駅と言われている機能がこの道の駅でなければ充足できない、こういう理由も説明されておられません。率直に言えば、道の駅があったらいいな、そういう程度の

必要性ではとても納得できるものではありません。

第2に、この道の駅の事業の決定過程に問題があるというふうに私は思います。今、起業者から説明がありましたけれども、道の駅の事業が初めて市の計画に位置づけられたのは2015年の3月に決定された日進市人口ビジョン総合戦略であります。しかし、この2015年は第5次総合計画の期間途中でありました。総合計画というのは、その役割として、日進市の自治基本条例にも定められておりますように、本市のまちづくりの最上位計画として位置づけられております。人口ビジョンは総合計画の下位の計画であって、それを書き換えることは許されていないというふうに私は思います。事実、この総合ビジョンに挙げられた事業、これは総合計画に個々に挙げられた事業を再編成して部門別に並べ替えた、そういう事業にすぎません。そこに新たに加えられたのはこの道の駅とスマートインター、この二つの事業しかない。こういう点で言いますと、道の駅の建設計画というのはこの点からも正当性を欠いている、このように思います。私はこの道の駅をどうしてもやるというのなら、少なくとも決定は第6次総合計画まで待つべきであった、そして住民の議論もちゃんとするべきであったというふうに思います。この人口ビジョン総合戦略によって第5次総合計画の計画期間を途中で強制終了させて、上書きして書き換える、このことが地方自治にとってまさに大きな問題だというふうに思います。地方自治法は民主的にして能率的な行政、このために総合計画を定めるということにされてきましたけれども、それを事実上トップダウンで書き換えた、これは許されないというふうに思います。人口ビジョン総合戦略で初めて道の駅とスマートインターチェンジの建設事業が市の長期計画として明らかになりましたが、それは、今、起業者の説明でも、なぜか、誰がこれを決めたのかということは説明がありませんでした。今、起業者も引用されましたけれども、平成27年、2015年の3月議会の施政方針演説で、国はこの課題に対応するために日本の人口の現状と将来の姿を示し、今後目指すべき将来の方向を提示するまち・ひと・しごと総合戦略を取りまとめ、自治体にも同様の長期ビジョンと総合戦略の策定を求めています、このように表明されています。このことからその背景は読み取れるというふうに思います。今回の市の事業認定申請書にもこのことが触れられていて、平成28年3月に日進市人口ビジョン総合戦略において、本事業を地域活性化の拠点、地域資源の活用を図る事業として位置づけるというふうに言われております。つまり、道の駅の事業は地方創生の名の下に国から誘導された事業で、住民の要望による事業でないということはここからも明らかではないかというふうに思います。日進市道の駅事業は国による上意下達システムが働いたというふうにしか思えません。これは地方自治の否定であり、地方自治の危機だというふうに思います。これらの経過から道の駅の計画がトップダウンで決まり、用地者を含めて近隣住民、市民の意向も聞かず、誰も要望していない公益性を欠くものである、公共事業として不適格であるということも改めて指摘したいというふうに思います。

第3ですけれども、このような市民の要望に添っていない事業を成り立たせるために、

行政がゆがめられていかざるを得ないということが起きる可能性があります。市長は現在コミュニティーバスの再編計画を策定中ですが、乗換えの拠点として道の駅が想定されているのではないかと思います。これは何を意味するかというと、乗換拠点を道の駅にして道の駅に市民を誘導し、その市民の方が食事や買物をしてもらう、そういうように無理やりにぎわいを創出する、演出するものにならざるを得ないのではないかと、このように思います。現在の道の駅の予定地の周辺には公共施設もスーパーも医院もなく、市民は道の駅に行く必要は全くありません。このように道の駅によってまちづくりがゆがめられてしまう。市は今後も道の駅を活用する、にぎわいをつくるためなどの理由でイベント等を誘導する、こういうことに傾いていかざるを得ないのではないかと。住民生活の必要性より、市役所のための見せかけの活性化に手を貸す、このような市役所の後押しがなければ成り立たない公共施設は税金で建設を維持する必要性は全くない、このように思います。

第4に、施設周辺の環境に負荷をかけるということでもあります。道の駅は集落に連たんし、南側は車線もない道路に接しています。ここに24時間365日、大型トラックを含む車両が出入りし休憩する施設を受け入れることは、住民生活の安全・安心を担保できないというふうに考えます。また、この申請書に見る限り、開設後の環境対策、あるいは交通安全対策、信号整備、歩道整備なども明確ではありません。これでは近隣住民の方は納得しない、このように思います。

第5に、道の駅の付近には県道瀬戸大府東海線に沿ってガソリンスタンド併設のコンビニや、あるいは喫茶店、各種食事どころなど、広い駐車場を備えた商業施設が並んでいます。県に提出した市の書類にはそのような近隣見取図も経済的影響の推計もありません。今挙げたような実情は現地で見てもらわなければ分からない。このような点からも、ぜひ審議会の委員の皆さんに現地視察を求めたいというふうに思います。道の駅はむしろこれらの民間企業者の経営を圧迫し、市の地域経済に負の影響を及ぼしかねない、このように思います。官による民業の圧迫と言われてもやむを得ない事態になるのではないかと。起業者は当道の駅の経済的波及効果についてプラスとマイナス面とを比較検討すべきでありますけれども、それが明示されておられません。

第6点目です。予定地の向かいにマクドナルドのドライブスルー待ちの渋滞の列がしばしば県道まで延びています。あまり渋滞するのでマクドナルドが移転するということになったそうですが、その向かいに道の駅を開設するということになれば、同じように通行量が増えて渋滞が発生する可能性があるのではないのでしょうか。本市では最近渋滞対策が課題になっており、この点からもこの場所に道の駅は不要で迷惑な施設になりかねない、このように思います。

第7点目です。繰り返しになりますけれども、そもそも人口ビジョン総合計画は、国が人口減少時代に突入し、地域の活力の維持や人口減少克服等の課題に直面しています、こういうことを前提に全国の自治体に一律に計画の策定を求めたものであります。このこ

とは日進市の人口ビジョンのところにも触れられています。しかし、本市は、先ほど起業者も申されましたけれども、人口の増加が続いており、当時の最初の第1期の人口ビジョンでは、推計では2060年まで人口増加が続くというふうに推計されております。現在の第2期の推計では2040年までというふうに修正されておりますけれども、本市にとって今必要なのは、集客施設やインターチェンジなどで外部から人を呼び込む人口減少対策ではない。人口増加、特に若い世代、子育て世代の流入に伴う保育園や学校、また高齢化に伴う高齢者施設の建設などが緊急に必要です。地域の雇用というのなら、福祉施設の建設でも地域の雇用は生まれますし、またそこで経済的効果も生まれる、このように思います。

念のために言っておきますけれども、私は一概に道の駅が不要だというふうには思いません。それは自治体が地域の実態に合わせて自主的に判断すべきものであります。その意味で、今まで述べたような本市の実情から、日進市道の駅は現在の日進市にとって不要不急の事業であります。このような事業を市は行ってはならないし、公共事業のお墨つきを与えてはならない、このように思います。

最後になりますけれども、起業者の方々に私は訴えたいと思います。私も、先ほど申しましたように、市政に関わりまちづくりに関わってきた人間として言いたいのは、本市は五つの大学があります。この大学は日進市が特に誘致したものではありません。でも、よその自治体から、どうやって日進は大学を誘致したんだ、どうして大学が来たんだということが言われるように、他の自治体からも羨ましがられるような自治体であります。外国人学生も含めて多くの学生がこの市内に生活し、各大学から本市が選ばれたということになります。高校も三つあります。本市の魅力は十分自信を持っていいんだと、そのように思います。その大学で学んだ学生や教員が日進市に住み続けられるようになれば人口も増えます。道の駅もスマートインターも全国にあまたある今の時代に、それにどれだけの人が魅力を感じるでしょうか。それに引き換え、例えば日進市の福祉会館は今6館ありますけれども、日進市の独創的な公共施設であります。無料で使え、日進市の職員が直接管理して指定管理者にも出していない。こういう公共事業こそ日進市は進めるべきだというふうに思います。

このほかにも日進市、私は皆さんに紹介したいと思うのは、日進の図書館貸出冊数は、人口8万人から10万人の都市で全国第4位であります。実はこの数字は30年ぐらいは続いています。なぜ日進市の図書館の本の貸出冊数が多いのかということは、理由はいろいろ言われていますけれども、一つは子供の数が多いからだというふうに言われております。子供の数が多いと一度にたくさん本を借りる。だから、市民の数に比べて図書館の貸出し冊数が増えるというふうに言われています。いずれにしても、日進市は本好きの人が多くて図書館にぎわい、大学も高校もたくさんある文教都市です。

それだけじゃない。日進は今年で115年間、一度も合併も分離もせず、自治体の区域

も名前も変えず自治体を運営してきました。明治の合併以来、昭和の大合併の波にも、平成の大合併の波にも乗りませんでした。平成の合併の時には私も市会議員でしたけれども、市民からも議会からも合併の声はほとんど聞かれませんでした。国は合併特例債の発行など、財政の優遇措置を取って合併を促進しようとしたけれども、市民はその声には耳を貸しませんでした。合併しなくても大丈夫だ、それよりも合併して日進が日進でなくなることには市民は耐えられなかったというふうに思います。このようにして日進は国の音頭取りに乗らず、自主自立のまちとして歩んできました。ちなみに、日本の自治体の数は1947年10月に1万505自治体ありました。今現在は1,724自治体、16%にまで減っています。今、日進が日進として115年間、自治のまちを運営してきたのはほとんど奇跡に近い。先ほど起業者も言われたように、やはりこれは地の利があったというふうに思います。この地の利に恵まれ、そしてそのまちを築いてきた先人たちに敬意を払い、誇りを持って、身の丈に合った、地域に根差した、市民主体のまちづくりを目指してほしい。このように思います。

私は、あえて市が進めている事業に異議を唱えるのは、市政は市民の信託によるものだ、市民の理解と納得を職務執行の根幹だと思っているからであります。国の政策をどう取り入れるかはあくまで市民の要望を基にしていくべきであって、いくら行政が専門家の目でもいいと思っても押しつけてはいけない、このように思います。1世紀にわたって守り発展させてきたこのまちで、起業者も含む日進の職員の皆さんが、この先も市民の声を聞く公務員であってほしい、心から願っております。

最後に、重ねて審議会の委員の皆さんが慎重に判断して、この道の駅が土地収用法第20条に反するという事で事業認定をしないという結論に至るよう強く要望して、私の公述とします。ありがとうございました。

○議長 ありがとうございました。席にお戻りください。

傍聴の方、拍手はお控えください。

次に、公述人2番の方にお聞きします。予定時刻より少し早いですが、公述のほう、よろしいでしょうか。

○公述人2 はい、問題ありません。

○議長 それでは、公述人2番の方から意見陳述をしていただきますので、公述席のほうへお願いします。

よろしいですか。それでは、公述をお願いします。

(午後3時52分)

○公述人2 私は日進市[]に居住しております島村紀代美です。本日はこのような意見陳述の場を与えていただき心より感謝いたします。

今日は日進市が土地収用法に基づく事業認定を求めました道の駅整備事業につきまして、

一市民の立場から意見を述べさせていただきます。

初めに、私個人と本事業の関わりについて少し述べさせていただきます。

私は2007年（平成19年）から2018年（平成30年）末まで日進市議会議員を務めておりました。日進に道の駅を整備する事業は2015年（平成27年）の市長選挙で前市長の萩野幸三氏が公約に掲げ、3期目の目玉事業として推進されたため、私も議員としての任期中、議会で何度か取り上げ、質問をしています。今回起業者である日進市が県に対し日進市道の駅整備事業の事業認定を申請しましたが、これまでの経緯、また掌握している事実を公開の場で認定権者である県に対してお伝えすることが極めて重要と考え、公述人申請をいたしました。少し長い陳述となりますが、よろしくお願いをいたします。

まず初めに、本事業認定の根拠法である土地収用法に照らして意見を述べます。

起業者日進市は土地収用法第16条の規定により本事業認定を申請しています。そもそも土地収用法の立法趣旨は法律の目的として第1条に定められており、この法律は公共の利益となる事業に必要な土地等の収用または使用に関し、その要件、手続及び効果並びにこれに伴う損失の補償等について規定し、公共の利益の増進と私有財産との調整を図り、もって国土の適正かつ合理的な利用に寄与することを目的とするとあります。また、第2条には、土地の収用または使用するにあたっての根拠が定められており、公共の利益となる事業の用に供するため土地を必要とする場合において、その土地を当該事業の用に供することが土地の利用上適正かつ合理的であるときは、この法律の定めるところによりこれを収用し、または使用することができるとあります。つまり、事業認定にあたっては、当該事業が国土の適正かつ合理的な利用に当たるか、そして、公共の利益の増進に当たるかということが問われることになります。加えてそれが3条に規定された事業であり、かつ第20条各号の要件が充足して、初めて収用の、または使用の許可の手続に進める法の立てつけとなっています。起業者・日進市の事業認定申請書によれば、土地を収用し、または使用することができる事業として、道の駅整備事業は第3条第32号に該当しているとしています。32号は、国または地方公共団体が設置する公園、緑地、広場、運動場、墓地、市場、その他公共の用に供する施設となっており、ここには道の駅といった直接的な施設名はありませんが、広場、市場、その他の公共の用に要する施設という言葉が含まれており、対象となると考えられます。しかしながら、法第20条、事業認定の要件につきましては疑義があると考えますので、その理由を述べます。

第1に、法第20条2項、起業者が当該事業を遂行する十分な意思と能力を有するものであることの適合について意見を述べます。

当該事業を遂行する十分な意思という部分についてですが、起業者は当該事業を平成28年3月に人口ビジョン総合戦略に位置づけ、令和2年には第6次総合計画にも位置づけました。基本構想、基本計画、基本設計と一定の手続を段階的に進めてきており、議会においても事業遂行に向けて強い意志を示してきました。いわゆる紙面上の計画、ハード面

の設計はいち早く進め、公の場で口頭による起業者の事業推進の意思表示は継続的になされています。また、議会も土地の取得、予算計上について認めてきています。

では、事業遂行の能力という点を鑑みますと、まず財政面についてですが、現在示されております総事業費における市の負担額が用地費を含めるとおよそ１６億円、市内の公共施設のうち、昭和の時代に建設された学校や保育園、東部・南部の福祉会館、保健センター、市民会館、スポーツセンター、給食センターが徐々に老朽化している中、これらの建て替えを先送りし、また、修繕費も賄いながら新しい公共施設に多額の費用をかけることに財政上の問題はないのか、その負担能力に市民として心配があります。用地購入費に関して、昨年度は市が起債や一般財源で一括購入できない見込みから、一度は尾張開発公社から買い戻す方式に方針転換がされたことも含めて、コロナ禍を経験した市民としては、例えばさらなる感染症や南海トラフといった不測の事態が起こった場合に、対応できる財政上の備えができるのか疑念を持ちます。加えて、起業者・日進市はほかにもスマートインターチェンジの整備事業も進めており、この二つの大型公共事業を合わせた事業費は数十億円となり、将来的な財政状況の他事業への影響が懸念されます。

そして、道の駅の開駅を見越しての準備組織体制については、市民から見て現時点で脆弱であると言わざるを得ません。先ほども申し上げたとおり、道の駅の施設概要については既に基本計画、基本設計ができていますが、いわゆるソフト部分についての検討組織の立ち上げがされたという情報が全く聞こえてきません。起業者・日進市はこの施設において、市内において解決されていない地域課題、子育て支援、防災、農業振興、観光振興等に取り組むと表明し、これから魂を入れていくと議会でも説明をされましたが、それから３年以上が経過した今、こうした他分野の取組を検討する場の大きな動きが見えないのです。もちろんこの２年はコロナ禍で人を集めることが困難であったとはいえ、市のシビックプライドとしていくと表明している道の駅の施設運営の中身について、いまだ検討していく動きがないのは、起業者に事業を遂行する能力が果たしてあるのか疑問を持ちます。日進市がモデルとしています平成３０年に開駅した岐阜県大野町の道の駅・パレットピアおおのでは、基本構想の段階から各分野の関係者との住民協働ワークショップで、道の駅で何をしていったらよいのか、しっかり中身について話し合いをしています。本市では現段階において、そのような市民協働の推進体制が存在していない状況です。また、この施設の図面によりますと日進観光まちづくり協会の事務所も入る予定で、平成３０年の段階では日進版DMO構想なるものを打ち出して法人格取得を目指すとしていましたが、このことについてもほとんど進捗が見られず、ホームページの情報も古いままです。さらに特徴的な農産物がないという指摘に対して、起業者・日進市は開駅を見越してかなり前から農業の６次産業化を進める姿勢を示していますが、本年度の予算計上は僅か３５万円です。道の駅を拠点にして日進の観光を活性化する、地域資源を活かした価値創造へとつなげるといった構想は計画に書かれてありますが、その事業遂行は結局全て指定管理者に任せる

ということで、起業者としての実行能力に疑義を持たざるを得ません。

次に、法第20条3項、事業計画は土地の適正かつ合理的な利用に寄与するものであることという認定条件について意見を述べます。これが一番重要です。

本要件については、当該事業の完成によって得られる公共の利益と失われる利益とを比較考慮し、前者が後者に優越すると認められなければなりません。起業者・日進市作成の事業認定申請書はその検証が全く不十分です。道の駅整備事業については、具体的な動きが出てきた平成29年度頃から継続的に問題として上げられてきたのは、全国でもまれな住宅地に近接する道の駅の住環境への影響です。本事業認定には公共施設として公益性が担保されるということが必須事項であると承知していますが、一方、公益を優先させるがゆえに侵害される個人の不利益、地域の不利益についても十分な考察が必要と考えます。本整備事業実施による近隣住民の住環境への侵害については多くの市民から指摘があり、事業予定地に隣接の本郷区からも何度となく要望書が提出されています。その経過を述べたいと思います。

地元本郷区に起業者・日進市から本事業について説明があったのは平成30年1月21日でした。ちょうど道の駅基本計画案が出来上がり、これに対してパブリックコメントを募集していた時期でした。これに先立って、1年前には道の駅基本構想が市役所職員とコンサルタントで策定されていましたが、この段階で情報を聞いた地元住民から、説明が遅いという指摘が議会でもされていました。しかし、実際は1年後の説明会開催となったわけです。情報公開資料によれば、その後同年4月22日に開催された本郷区総会において、様々な不安、不満の声が上がり、それを時の区長さんが要望書に取りまとめて提出されました。本郷地区全般の交通安全、防犯を考えてほしい、交番を造ってほしい、児童の安全のために各3交差点に歩道橋を造ってほしい、旧道と瀬戸大府東海線がつながった道路を造ってほしいという内容です。これはもし道の駅を造ることならという要望ですが、計画そのものについて、どのような意見を基に道の駅を造ることになったのか納得していない人も多いため、再度地元の公民館での説明会開催を求められました。この回答は5月10日に市から出されましたが、内容的に具体性がなく、満足できるものではないという回覧が本郷区内でされています。

そして、その後、6月3日に開かれた説明会においても様々な要望が出され、本郷区では全区民に対して道の駅整備事業の賛否のアンケートがされました。結果は、どちらかといえば賛成を含む賛成が42.8%、どちらかといえば反対を含む反対は37.9%、取り立てて意見なしが19.3%で、この結果を区長さんは市に報告されていますが、賛成と反対が拮抗しており対処に苦慮する、この結果を踏まえて道の駅対策委員会を立ち上げると表明されています。このアンケートの自由記述の内容を見ますと、市が発展するのはよいこと、防災や子育て支援に期待といった賛成意見もありますが、ボリュームとしては反対とした区民の方からの自由意見が多く、例えば、通学路になっているので車が増えるのは

心配、県道の東側であれば生活環境への影響は少ないのではないかと、職員は異動するが地域住民は将来にわたり関係を持ち続けるのだから地域のことを考えてほしい、駐車場の騒音、排気ガスによる住民の健康被害への補償は誰がするのか、生活道路への渋滞、本郷区内の通り抜けが心配、マーケットリサーチの結果の開示と同時に、環境悪化に関するリサーチも必要といった様々な問題点の指摘、不安の声が記載されています。特に計画地の南側を走る道路はまさに地元本郷区の重要な生活道路であります、道の駅が開駅になった場合、これが利用者の抜け道として使われるおそれがあります。さらにこの道は西側で南北を走る道路に接続していますが、交差点ではなく信号もないため、常に車両同士が状況を見ながら道路に進入するという未整備な箇所となっています。この地点から鋭角に、クランクの形で西側の生活道路を通過して香久山地区方面に抜ける車が非常に多く、特に朝夕は大変危険です。私も週3回通っております。中学生の通学路にも当たり、日進中学第2グラウンドの南側の道路が抜け道となっている現状が改善されないまま道の駅が開駅されれば、さらに状況が悪化すると考えられます。

もう一つの大きな懸念は、住宅地に近接する道の駅が24時間利用できる施設であるということによる影響です。数年前にオープンした道の駅パレットピアおおの、先ほど御紹介しましたが、そこでも駐車場に夜間駐留するバイク、トラック等の騒音が問題となり、駐車場が閉鎖される事態となりました。住宅地からかなり離れている道の駅でもそのようなことが生じていますが、市は防犯灯の設置やパトロール強化以外の対応策について有効な回答をしていないため、地元住民の不安は大きいものがあります。これは全国的にまれな集合住宅地に近いところに整備しようとする本整備事業が特質的に書かれた大きな問題です。そして、この本郷区の住民アンケート後に、区内に設置された道の駅対策委員会より平成30年12月議会に、建設場所を本郷農園南側に、瀬戸大府東海線の東側、こちらに変更してほしいという陳情が提出されました。この陳情は、結局は議会で審査されることはありませんでしたが、基本計画が策定されてから半年以上経過した後こうした陳情が出されたのは、住民との合意形成の圧倒的な不足によります。

このように道の駅当該地の近隣住民との合意がなされないままでも起業者・日進市が着々と申請書類を進め、年明け31年1月に国から重点道の駅の認定を受けるに至っています。なお、私が所属している市民団体で、令和2年1月に事業予定地近隣住民に道の駅についてのアンケート調査を実施いたしました。郵送返送による回収方式で160件に配布しましたが、その目的は、本郷区のアンケートから2年経過した予定地周辺の住民の皆さんの率直な意見を知るためでした。回収率は46.9%でしたが、道の駅事業に賛成・反対は全く拮抗しており、自由意見も多く書かれてありました。そして反対する理由としては、複数回答も含まれますが「瀬戸大府東海線の渋滞、住宅地内の抜け道利用など交通面の問題がある」を挙げた世帯が27、「採算が取れず、将来市の財政負担となる」を上げた世帯が22、「不特定多数の人が出入りし治安・防犯面で心配だ」が22、「朝夕の通学へ

の影響」が18、「24時間駐車可能なので騒音・排気ガスが気になる」が15という結果でした。また、賛成と答えた方のうち4名が、住宅内の抜け道利用、防犯面の配慮、事故防止を併せて要望されていました。このアンケート調査により、近隣住民の不安は全く解消されていないことが明らかになりました。

こうした住民側からの要望に対して、起業者・日進市は現時点で納得できる具体的な回答をしていません。事業認定申請書に付された事業計画書には、本事業実施における失われる利益に関して、生物の絶滅危惧種への影響、及び埋蔵文化財に関して記載があるのみで、全国でもまれな住宅地近くに設置される道の駅が及ぼす周辺住民の住環境への影響に関しては、建設工事中の騒音への配慮の僅か2行の記載となっています。これでは法第20条3項、事業計画が土地の適正かつ合理的な利用に寄与するものであることという事業認定の条件を到底満たすとは言えないと考えます。

次に、法第20条4項、土地を収用しまたは使用する公益上の必要があるものであることという認定条件について述べます。

本事業の公益性に関して、起業者による事業認定申請書には、日進市の課題に対応して、農業の担い手不足の解消、市内外の住民が交流できる場づくり、子育て環境の充実、地域コミュニティーの確保、にぎわいの創出、地域防災力の向上といった本事業の公益性が羅列されていますが、こうした言わば市内全域で展開されなければならない地域課題を集約し、道の駅でなければ解決しないという公益上の必要性の根拠の記載がされていません。特に子育て環境の充実については、平成31年3月に実施された子育て支援に関する意識調査によりますと、就学前世代の子育て支援ニーズは圧倒的に保育サービスの充実であり、小学生世代の親の子育て支援ニーズは放課後児童クラブ等の充実です。これは共稼ぎの子育て世帯が増加してきたことにも起因しています。平成31年3月の段階の母親の就業率は、就学前児童保護者が56.1%、小学生児童保護者が72.4%となっていました。今はもっと高くなっていると考えられます。そして、小学生児童保護者の放課後児童対策の希望は多いものの、実態として約7割の子供たちが自宅で過ごしている結果となっています。地域に歩いて行ける公園の整備、子供が遊べる地域の福祉会館が必要とされていることがこのデータからも見えてきます。まだまだ子供の人口が増加しており、保育園や放課後児童クラブの待機児童の解消がされていない本市の実情から見て、この道の駅を子育て環境の充実のためとして優先的に整備することの公益上の必要性について大変疑念を持ちます。

また、申請書には、災害発災時の帰宅困難者、道路利用者の一時避難所や支援物資の受け入れ場所の整備が急務とありますが、瀬戸大府東海線沿道にはコンビニ等民間の飲食施設もあり、災害時には当然機能すると想定されます。道の駅に駐車場があれば、そこに一時避難する車両は多くあると考えられますが、計画にある物資供給、人命救助のためにヘリコプターが広場に来るということになった場合に、その車両を全て移動させることがで

きるのか大変疑問です。相反する課題解決の手法が事業認定申請書には並列記載されていると考えます。加えて、道の駅整備事業が必要な理由として、地域コミュニティの場の確保によりにぎわいが創出されるとありますが、一体何を指すのか不明です。人がここに集まれば地域コミュニティが活性化されるということなののでしょうか。起業者・日進市はこうした言葉の羅列をすることで公益性を主張されていますが、実際に市民に向け十分な説明がされていないため具体性に欠けています。

以上のことから、法第20条4項、土地を収用または使用する公益上の必要があるものであることという認定条件について、現段階では不十分であると考えます。

最後に、日進市道の駅整備事業の早期整備の必要性についての疑問を述べます。

まず申し上げたいのは、本事業の構想段階における社会状況と現在の状況とは大きく乖離しているということです。私たちは突然のコロナ禍に見舞われました。アフターコロナの社会における住民ニーズ、必要な公益性のある事業について、改めて再考すべき時期にあります。地域情報発信についても、今はスマートフォンで何でも検索できる時代です。加えまして、そもそも日進市は観光で生きるまちではありません。また、道の駅を地方創生の起爆剤としなければならないほどの逼迫した人口減少に悩むまちでもありません。もちろん地域の防災力の強化、農業の担い手の支援は急務ですが、それが道の駅の整備一択で解決につながるのか、その他手法についても十分に考える必要があります。にぎわいの創出という点では、長久手市はイケア等、民間事業者を誘致し、東郷町も道の駅整備事業を取りやめて、御存じのようにららぽーとを核としたまちづくりにシフトしており、大きな自治体負担がなく民間の力を十分に活用しています。日進市もプライムツリーがオープンして赤池前を中心ににぎわっており、新たな住宅地の開発も進んでいます。市費16億円を投資して本事業を整備する緊急性には乏しくなっている現状があります。

そして、起業者・日進市は本年2月にゼロカーボンシティ宣言をしました。脱炭素社会の実現に向けた持続可能な地域づくりに地域全体で取り組むことと、車での移動を支える本事業の整備推進とのずれはどうしても否めません。社会の大きな変革に沿って自治体の取り組む事業の優先度を変更する勇気を持つことが今こそ必要と考えます。そして、これまで申し上げてきたとおり、他の自治体設置の道の駅と全く異なる住宅地近くへの整備により生じている問題は簡単には解決がつかないでしょう。これは構想から整備予定地の決定に至る段階において、十分に地域住民と話し合う熟議を重ねてこなかったことに起因しています。国土交通省の都市型道の駅の推進に乗り、成長戦略という名の下、交付金の活用を目途に行政主導で進めてきてしまったこと、そこに事業整備により影響される人々の毎日の生活、暮らしへの視点が欠けていたのではないのでしょうか。先ほど御説明された現在の近藤市長は、市議会議員でいらっしゃった時代の平成22年12月議会と平成26年9月議会の2回にわたる質問で道の駅整備事業の推進を市に求められました。その際、果たして住民の暮らしへの影響についても思いをはせていらっしゃったのでしょうか。道の

駅は日進市が未来に向けて持続的な発展をするための投資だからという説明で、どこまで市民・住民の皆さんが納得されるか危惧をしますが、今となっては事業実施の主体として最後まで大きな責任を持っていただかねばなりません。今からでも地域住民としっかり向き合い、熟議を重ねていただく必要があります。もちろん、もし本事業が実行される場合、先祖伝来の土地を手放さねばならない土地所有者への補償は十分になされねばなりません。だからこそ、多額の財源を投入する本事業の公益が現在においても市民の求める最重要なものなのか、最優先のものなのか、起業者・日進市に対しては市民に向き合い再度熟議をしてほしいと願います。そして、事業認可の権限を有する県におかれましては、これまで申し上げた意見を十分に考慮いただき、将来的な禍根を残すことのないよう事業認定の審査をしていただきますことをお願いして、私の陳述を終わります。

ありがとうございました。

○議長 ありがとうございました。席にお戻りください。

次に、公述を予定しておりました公述人3番の方につきましては、事前に公述の取下げがなされましたのでお知らせいたします。

ここで一旦休憩とさせていただきたいと思います。お手洗い等でホールを出られる方は傍聴券を携帯してください。また、再入室される際にアルコール消毒をしていただきますようお願いいたします。

なお、再開は午後4時45分とさせていただきます。

次は公述人4番の方から意見陳述していただきたいと思いますので、よろしく願います。

(午後4時19分から午後4時45分 休憩)

○議長 それでは時間となりましたので、公述を再開いたします。

公述人4番の方から意見陳述をしていただきますので、公述席のほうへお願いいたします。

よろしいですか。では、公述をお願いいたします。

(午後4時45分)

○公述人4 私は平成27年10月から令和3年9月までの6年間、日進市の副市長を務めておりました青山雅道と申します。本日は、その在任中の経験を通じ、主に日進市道の駅が計画されるに至った経緯や整備事業を進めるにあたり調整を行ってきた内容等について述べる中で、その必要性について、賛成の立場から公述させていただきます。

最初に、道の駅が必要となった経緯について述べさせていただきます。

私が副市長に就任した平成27年当時は、平成23年度からの10年間を計画期間とし

た第5次日進市総合計画に基づき各種施策を進めておりました。総合計画とは市政全般にわたる政策分野を網羅し、将来像や施策の基本的な方向性等を総合的かつ体系的に示したもので、市の最上位に位置づけられる計画として市特有の個性を活かし、魅力をさらに向上させ、また諸問題を解決することを目的として策定されるものであります。この第5次総合計画の策定経緯について、少し御説明いたします。

自治体個々の力量が問われる時代を迎えた当時、それまでの総合計画で示してきた方向性を保ちつつ、長期的な視野に立ったまちづくりを行っていく必要がありました。市民のニーズはますます多様化、高度化しており、行政だけでは解決できない問題も増えてまいりました。そこで、こうした地域課題にきめ細かく対応するためには、地域コミュニティや市民活動団体の果たす役割がこれまで以上に重要となり、市民の力を含めた総合的な地域力を高めることが求められておりました。また、日進市はこれまで、名古屋市や豊田市といった大都市近郊という地理的特性と豊かな自然を活かしたまちづくりを進めることで多くの子育て世代に移り住んでいただき、我が国が人口減少期を迎える中においても人口が増加をし続ける稀有なまちではありますが、それに伴い増大する行政サービスや多様な市民ニーズに応えるべく、子育てや教育施設、コミュニティ施設、都市基盤施設等への対応に努めてまいりました。

このような状況の中で、日進市が将来に向けて持続的に発展していくためには、地域経営の観点に立ち、誰もが安全・安心に暮らせる自然と調和した魅力ある住環境都市を市民との協働によって実現していくための羅針盤として位置づけており、第5次日進市総合計画を策定いたしました。この総合計画においては分野ごとに、まちづくりに六つの基本目標を設定しております。

まず一つ目は、子育て・健康長寿を支えるまちづくりであります。幸せが実感できる豊かな暮らしを実現していくためには、基本的人権の尊重は元より、生涯にわたって健康な心と体を保ち増進することが必要であり、いつまでも住み慣れた地域で安心して過ごせるような社会を育んでいくことが大切であります。そのため、出産前後の親子に対する子育て、子育てへの支援策を通じ、安心して子供を産み育てることができる環境づくりや、高齢者や障害のある人への福祉サービスへの充実や社会参加する機会の拡大、市民の健康づくり等を推進することが必要であります。

二つ目は、安全・安心して自然と共生した暮らしの実現でございます。市民が安全・安心に暮らすためには、災害に強く犯罪や交通事故のないまちづくりを進めることが大切です。

三つ目は、快適で利便性の高い持続可能な都市づくりであります。良好な市街地の形成は、快適で豊かな暮らしを送る上で必要不可欠なものでございます。そのため、道路の整備、公共交通網の充実、市役所周辺の整備、街並みの維持向上等によってより質の高い環境を創造し、緑豊かで魅力的な住宅都市としての持続的な発展を図る必要があります。ま

た、ユニバーサルデザイン、特にバリアフリーに配慮した人に優しい環境づくりに取り組み、住んでみたい、住んでよかった、いつまでも住み続けたいと思えるような快適で利便性の高い持続可能な都市づくりを目指すものであります。

四つ目は、暮らしを支える産業の振興であります。農業や商業、工業といった産業の活性化は充実した生活を送る上で、また活力があるまちづくりを進める上で非常に大切な要素であります。そのため、市民との交流や都市近郊である市の地理的条件を活かした農業の振興、長期的視野に立った商業等の振興や誘致等を進め、地域産業づくりに取り組んでいく必要があります。また、市特有の歴史や文化等の資源を活用した観光・レクリエーションの振興を図り、様々な人との出会いや触れ合いの機会を生み出す新たなイベントを創出することにより、市民が日進市のよさを再認識し、郷土の愛着と誇りが持てるようなまちづくりを進めることも必要です。そして、市内の様々な産業活動を支援するとともに、地域資源を活用した日進らしい特質のある地域振興を実現できる暮らしを支える産業の振興を目指します。

五つ目は、次代を担う人を育み、生涯学び続けられる環境づくりであります。全ての市民が一人一人の能力と個性を伸ばし、そのライフスタイルに応じた充実したものとするためには、子供たちから高齢者まで市民の誰もが学習の機会を得られ、スポーツや芸術・文化を身近に親しむことができるように、生涯学習、芸術・文化の振興、生涯スポーツの推進等が必要です。これらの学びの成果を活かして、心豊かな地域社会を形成していくためには、長期的視野に立った環境づくりを進めるとともに、伝統文化を守ることによって市の歴史を育み、将来世代に伝承することが大切です。

六つ目は、市民自治と行政経営力の向上であります。日進市がいつまでも暮らしやすいまちづくりを実現するためには、市民がまちづくりにより参加しやすい環境を整え、市民と行政の協働によって様々な地域振興に取り組んでいくことが必要であります。また同時に、自立的、効率的な行政経営を通じて地方自治を確かなものにしていくことが大切です。そのため、地域情報化の推進によって市政情報を積極的に提供し、透明性の高い開かれた市政の実現を進め、自治基本条例の理念に基づき協働によるまちづくりや市民活動の活性化による市政への市民参加機会の拡大、大学連携等の充実によって多様な人材、情報等を活用し、地域力を活かしたまちづくりを進める必要があります。

以上、六つの基本目標について御説明させていただきましたが、日進市の道の駅は、それぞれの目標に対して次のような効果が得られるものであります。

一つ目の子育てについては、子供の休憩室や屋外の遊び場などを道の駅に設けることで、訪れる親子が必要な情報が得られたり、講座等を受けたりすることができ、子育て、子育てへの支援が可能となります。

二つ目の安全・安心については、道の駅を救助救援部隊の活動拠点及び救援物資の中継拠点として活用するとともに、既設の防災関係施設との相互連携、機能補完等、防災・減

災対策を講じることにより防災体制の充実を図ることが可能となります。

三つ目の快適で利便性の高い持続可能な都市づくりについて、道の駅の整備により道路利用者への安全で快適な道路交通環境を整えることが可能となります。

四つ目の産業の振興については、道の駅に農産物直売、物販施設や飲食施設を設けることで、新規の客層の開拓、新たな流通ルートによる地場産業の展開、6次産業化推進戦略等による地元ブランド商品の新たな販路確保などが可能になります。

五つ目の生涯学び続けられる環境づくりについては、道の駅に多目的施設や屋外広場を設けることで、研修や講演、調理実習、市民自治活動など様々な学びの場の実現が可能となります。

六つ目の市民自治力と行政経営力については、市のほぼ中心に道の駅を整備することにより、多くの市民が集える場ができ、市民自治活動の活性化や地域産業の活性化が可能となります。

このように道の駅は第5次総合計画の六つの基本目標全てにわたり総合的に実現を図る事業であるため、これを整備することによるまちづくりへの効果は非常に大きなものがございします。また、第5次総合計画では土地利用構想についても定めており、市の中心に広がる優良農地を農の拠点として位置づけ、市全域における遊休農地の活用を図るため、農をテーマに様々な交流が行われる田園フロンティアパーク構想の中核をなすエリアとして整備を進めることとしております。道の駅はこの農の拠点として位置づけられた地域に計画がされ、田園フロンティアパークとそれらの相乗効果で農業に関する分野の活性化も可能となります。

以上のような観点から、道の駅は日進市が目指す目標を総合的に実現するために非常に有効な施設であり、日進市の活力やにぎわいを持続的に発展させ、日進市が目指す将来都市像を実現するためにはなくてはならない施設であると考えております。さらに総合計画との整合性を図りながら、平成28年3月に策定された第1期人口ビジョン総合戦略におきましても、地域活性化の拠点、観光、産業、福祉、防災等の地域資源の活用を図る施設として道の駅整備事業を位置づけ、総合計画の目標を実現するための重要な施策の一つとして進めてきたところであります。また、令和3年3月には第5次総合計画を引き継ぐ形で新たに第6次日進市総合計画が策定され、六つの基本目標の「健やかに暮らす」「安全・安心を高める」「暮らしやすいまちを創る」「産業の魅力を高める」「学びと文化で未来を創る人財を育てる」「地域の自治力と行政経営力を高める」を総合的に解決する手段として有効であることから、道の駅整備事業について土地利用構想のにぎわい・触れ合い拠点として位置づけ、まちづくり戦略、部門別計画にそれぞれ明確に記載したものであります。

次に、道の駅整備事業を進めるにあたり、調整を行ってきた内容について少し述べさせていただきます。

平成27年以降、事業に御理解、御協力をいただくために、起業地である本郷区の皆様

ほか市民の皆様、市民団体や関係機関の皆様などへの説明会、聞き取り、各種調査などを通じて様々な調整を進めてまいりました。私も含め、事業の担当者や、時には市長自ら市民の皆様とお会いできる場において事業について御説明を重ねて参りました。こうした過程で、道の駅事業に対して賛成の御意見、反対の御意見をはじめ、多岐にわたる御意見や御提言をいただきましたが、ここではこれまでにいただいた疑問や不安などの御意見を挙げて、それについてどのように市が御説明や対応をさせていただき、御理解をいただけたかということについて述べさせていただきます。

反対の意見について、大きく三つ挙げさせていただきます。1点目は、道の駅は不要、予算は子育てや福祉等、他の必要とされる事業に充てるべきであるという御意見です。

道の駅の必要性につきましては、冒頭で述べさせていただきましたとおり、市の抱える様々な課題解決のために必要な事業であります。さらに、日進市道の駅では地方創生の核となる特に優れた企画であるとして、平成31年1月に国土交通省の重点道の駅に選定されております。国土交通省では令和2年から令和7年までを道の駅第3ステージと定め、目指す姿として各道の駅で地域防災計画に基づいたBCPの策定、及び防災訓練等、災害時の機能確保に向けた準備の着実な実施や地域の子育てを応援する施設の併設、高齢者の生活の足を確保するための自動運転サービスのターミナル等、あらゆる世代が道の駅で活躍するための環境の提供が記載されております。さらに、国土交通省において平成30年11月、「道の駅」登録・案内要綱を一部改正し、子育て応援施設として乳幼児に対する授乳やおむつ交換が可能なスペースが備わっていることを新たに登録要件に加えるとともに、道の駅第3ステージの一環として、広域的な防災拠点機能を持つ道の駅を防災道の駅として選定する制度を新たに設け、道の駅を防災拠点とする取組を進めていることを踏まえると、本市が観光、産業、福祉、防災等の総合的な観点から地域活性化の拠点として道の駅を整備することは、国の進める政策にも合致するものでもあります。

また、予算の使い方についてですが、全体の予算については、現下の厳しい財政状況にあっても市民サービスの低下を招くことなく安定的に提供することを基本方針として編成しているところであり、近年の当初予算を例に取りましても、一般会計歳出予算構成比は、高齢者、障害者、子育て支援などの費用に充てる民生費が全体の約5割となっているのに対して、道の駅を含めた道路や河川、公園などの費用に充てる土木費は全体予算の1割程度であり、土木費に偏った配分とした指摘は当たらないのではないかと考えております。また、限られた予算の中、事業の選択と集中に努めることで、道の駅整備が他の事業を阻害したり、遅延させるものでもございません。

2点目は、採算性があるのか、財政的に心配だという御意見です。採算性については平成30年12月に日進市道の駅収支分析試算を公表しておりますが、この試算では、日進市道の駅基本計画で愛知県内の道の駅の交通量と年間利用者数から想定した78万人という年間利用者数に対して、年間利用者数を約50万人から80万人、先進事例7か所の平

均客単価から８０％から１２０％と設定した試算を行っております。その結果、年間利用者数が約５０万人以上であれば採算が取れ、利用者数を約７８万人とした場合は、平均設定客単価が８０％になったとしても採算が取れる結果となっております。さらに、道の駅の管理運営につきましては指定管理者制度の活用を想定しております。民間ノウハウを最大限に活かした収益性やサービスの提供の質の確保を図っていく予定でございます。同様の指定管理者制度を活用した愛知県内の道の駅におきましても黒字経営がされていると伺っており、こうした先進事例を御紹介しながら、開駅後の日進市道の駅についても円滑な運営、堅実な経営や整備のノウハウを蓄積していく旨を御説明させていただいております。

３点目は、市民の皆様の御理解が得られていないという御意見です。私の副市長任期中にも、市民の皆様に御理解いただくため、附属機関の設置やパブリックコメント、アンケートなど様々な市民参加の機会を通じて、また説明会や市の職員を派遣する出前講座などにおいて説明を行っております。地元本郷区や地権者の方からは当初大型施設に御心配される声もいただいておりますが、説明会や文書のやり取りを重ねることで御理解をいただき、事業に協力する旨の御意向もいただいております。また、他の市民の皆様とも直接対話する機会を設け、その都度誠心誠意回答させていただき対応いたしております。

なお、市民自治及び市政に関する最高規範であり、まちづくりの基本ルールを定めた自治基本条例の遵守、そして、自治の推進等を審議する機関である日進市自治推進委員会いただいた御意見を御紹介いたします。二代表制を取っている現在の制度において、選挙で選ばれた首長が提案をして、選挙で選ばれた市民の代表である議員がその提案した事業に関する各予算を承認して事業を進めることが地方自治の原則であるということでありました。申すまでもなく、日進市議会において各年度、各予算について御承認をいただきながら着実に事業を進めたところであり、この原則に沿って市民の御理解をいただきながら進めているものと理解しております。

私は、この事業は日進市やこの地域の将来に向けた持続的な発展と安心・安全に大きく寄与するものであると考えております。それは農産物の直売、物販施設、子育て支援となる親子の休憩施設、屋外広場、公園や多目的施設、防災施設といった機能を有する道の駅であることから、子育て世帯、学生、ＮＰＯの方々など様々な世代や立場の人たち、さらには隣接する農業体験施設から農業に関わる方々が集う場にもなります。また、地域振興施設を利用する市民に加え、道路休憩機能として利用される多くの人々もおります。これまで子育て支援、防災・減災、農業振興と個々の目的ごとにそれぞれ個別に実施していた活動やその参加者が、道の駅を介して自然と他の活動に接することができ、互いの情報発信や交換、交流連携の促進を図られることも期待されております。市民のみならず、市外の方々に日進市の魅力や観光を知っていただくシティプロモーションやインフォメーションセンターとして、さらには市の特産物を販売するアンテナショップとしての機能を有している道の駅は、市民やまちの誇れるシンボルとしてまちのブランド力を高め創造してい

く新しい仕掛けの場になるとも考えております。

日進市は、この尾三地区における自治体間の連携を提唱し主導してまいりました。そして、平成27年から28年にかけて、瀬戸大府東海線の通過する長久手市、東郷町、豊明市を含む5市町との間で、まちづくりや地域の活性化、資源の相互活用において連携協力する基本協定を結び、消防組織の広域化をはじめとした様々な分野において多くの成果を上げております。災害時に混乱する自治体の要請を待たずに外部からの支援物資を緊急搬送する、いわゆるプッシュ型支援に不可欠な要素と言われておる物資の拠点、輸送手段、人員確保、情報共有において、その全てを兼ね備えたこの道の駅は、日進市のみならず沿線の自治体にとっても非常に有用であり、地域の活性化につながる様々な分野での相互活用も期待しているところでございます。

以上の通り、多様な可能性と魅力を秘めた道の駅が整備されることは、市民にとって大きな財産になると思っております。道の駅が早期に完成し、日進市が、そしてこの地域がますます発展していくことを強く願ひまして、私の公述とさせていただきます。

ありがとうございました。

○議長 ありがとうございました。席にお戻りください。

それでは、公述人5番の方から意見陳述をしていただきますので、公述席のほうへお願いします。

よろしいですか。公述、お願いします。

(午後5時10分)

○公述人5 こんにちは。初めてのことですごく緊張しておるんですけども、聞きづらい言葉がありましたらいい方向へ解釈してください。お願いいたします。

私はこの事業地である本郷町の福岡秀逸と申します。道の駅事業について地元で関わってきた立場から、これまでの経緯と、それから、地元と市とのやり取りを振り返りながら、賛成の立場で公述させていただきます。

今回、道の駅が整備される予定地である本郷町は市内のほぼ中心部に位置しておりますが、全域が市街化調整区域となっております。そのため多くの農地が広がる地区であり、農業に携わっている人たちも数多くみえます。また、町内には主要地方道瀬戸大府東海線があり、車による交通の便が大変よい地区でもあります。この本郷町に道の駅が整備されるということで、これまで地元と市との間で様々なやり取りが行われてきました。まずは、大きく二つの観点から公述をさせていただきます。

一つ目は、市当局による地元を対象とした説明会の開催です。これまでに3回の説明会が開催されました。1回目は平成30年1月に開催されました。この説明会では、市当局からこれまでの検討の経緯や事業地の概要、道の駅の整備に関する考え方、取り組むべき地域の課題などの説明があったほか、質疑応答が行われました。この説明会でも、道の駅

事業に対して、地元で生活している立場から、道路の渋滞や交通対策、農業への影響といった懸念事項や道の駅に整備する子育てや農業振興などの地域振興機能や防災機能について質問などが寄せられ、市当局の考え方や地元の理解を求められております。平成30年3月、本郷区長から、地元と意見調整の場を設けてほしいと要望書も提出しており、その後本郷町道の駅対策委員会が設置されました。

2回目は平成30年6月に開催されました。道の駅整備に関して本郷区の意見を取りまとめ、要望書として市へ提出した後に開催されたものです。このときの説明会で当時の萩野市長も出席され、直接区民に対し道の駅実現に向けての熱意や考えをお話しいただくとともに、地元の理解と協力が必要不可欠であり、今後もしっかりと地元と調整を図っていくと言われ、地元としても大変心強く思ったところです。その後、市当局から道の駅基本計画に関する説明、地元からの要望に対する回答がありました。この質疑応答では、地元出席者から、主要地方道瀬戸大府東海線の渋滞を心配する声や事業地の中央を走る市道本郷前田線に関する要望と、主に道路に関する内容が多く提出されました。

続いて、3回目の説明会は平成31年3月に開催、この説明会に先立って本郷区で道の駅建設に関する要望を募り、本郷区民の要望として取りまとめたものを市へ提出しております。この場では要望に対する回答について市から改めて説明があったほか、道の駅整備事業に関する進捗状況や今後の進め方について説明がありました。この説明会では道の駅整備事業に関する市の考え方を詳しく知ることができ、道の駅に対する理解を深められる場として非常に重要なものだったと思います。また、事業を進める側の市においても、地元は道の駅に対してどういう意見を持っているのか、どんな点を心配し何を課題として捉えているのかを知ることができる場として貴重な機会であったのではないのでしょうか。今後も必要に応じて説明会を開催していただきたいと思っております。

続きまして、二つ目の観点は、先ほど少し触れましたけれども、本郷町道の駅対策委員会の設立です。事業を進めるにあたり、地元と市との間における相談、調整は非常に重要なことです。この対策委員会ができる前までは本郷区長1人で相談・調整を担っておりました。市としても地元との相談・調整が必要な中で、意見を取りまとめる組織があれば非常に進めやすいのではないかと思います。この対策委員会の設立に当たりアンケート調査が行われました。内容は、道の駅事業について、「賛成」「どちらかといえば賛成」「反対」「どちらかといえば反対」「取り立てた意見はない」の5選択で、質問のほか自由意見を記述するものでした。余談かもしれませんが、この頃の初代委員長は本当に労を惜しまず大変苦勞されたと思います。また、この対策委員会では何度も議論が重ねられ、幾度かは市の職員も出席していただき、事業地が決まった経緯や地元が不安や不満に思っていることに対して説明を求めてまいりました。決して順風満帆というわけではありませんが、市からも様々な対策や対応方針を提案していただくことで、本郷区及び対策委員会として最終的には現事業地で事業を進めることに協力をしていくこととなりました。

この道の駅整備事業ですが、市が作成した道の駅基本計画の中では、日進市における重点的に取り組むべき地域課題として、子育て支援、防災・減災、農業振興などが挙げられております。特に防災・減災については毎年全国各地で大規模な災害が起きております洪水被害についても、局地的なゲリラ豪雨が全国規模で発生しており、過去には本郷町も大きな水害に遭っております。この道の駅の事業地である本郷町前田地区はもともと浸水区域には入っておらず、さらに道の駅は主要地方道瀬戸大府東海線の高さに合わせ地盤をかさ上げすると聞いております。洪水災害があった場合、より一層の安心・安全な場所となると思います。この道の駅は本郷町の住民も含め、市民や帰宅困難者が一時的に避難することができる施設とも聞いております。そういった施設が隣接して整備されることは、地元住民にとっては心強い限りだと思っております。

また、地震災害についても、阪神・淡路大震災をはじめ東日本大震災や熊本地震など、近年においても大規模で大きな被害をもたらした災害が頻発しております。地域によっては10年以上たった今でも仮設住宅での生活が余儀なくされている方もいるなど、大規模災害の影響は計り知れません。そういった全国様々な地域で震災が起きている中、日進市を含むこの地域は、東海地震の地震防災対策強化地域や南海トラフ地震防災対策推進地域にも指定されております。大規模地震への対策は非常に緊急性の高い重要な課題であると考えられております。

過去に起こった大規模地震災害の際には、道の駅の果たす役割が非常に重要になってきていることはテレビの報道などでも紹介されております。例えば平成23年3月11日に発生した東日本大震災の際には、道の駅へ避難してきた方々や周辺の避難所へ避難した方々への炊き出しや、毛布、飲食物などの物資を提供した道の駅があったそうです。また、道の駅で農産物を販売していた周辺の農家などにより、普段のつながりから炊き出しへの協力、お米や燃料などの提供、優先的に農産物の納入をしていただいた道の駅があったほか、職員が地元を回って農産物を入手し、避難された方々へ提供するなどの支援を行った道の駅もあったそうです。その他、道路などが寸断され自家用車も被災に遭って使えなくなり、スーパーなどの店舗も閉鎖しており、震災後の一定期間は地元直産品以外の入手が困難だったという話も伺っております。このように、道の駅は災害発生直後には近隣住民が避難することもでき、食料や飲料水の提供は元より、道路利用者や帰宅困難者も含めた市民全体の安心・安全を確保するための施設として非常に有益な施設となります。さらに自衛隊や警察、消防の救援部隊の拠点、支援物資の中継地点としての活用も図られることでもあり、防災ヘリポートも整備されることから、災害復旧の中心的な拠点となり得ますので、地元地域にとっても日進市全体にとっても安心・安全を確保する上で非常に重要な施設となります。

また、日進市の道の駅では地域の農産物や様々な物品の販売とともに飲食施設も併設され、さらには多目的室や調理室を整備する計画と聞いております。様々な市民団体の利用

や市外から来られる利用者間の交流等、にぎわいがもたらされることによって地元地域にも活気が生まれれば、将来地域の発展にもつながるんじゃないかと考えております。道の駅の中には、土日、親子で気軽に利用でき、子育て相談などができるスペースが整備されると聞いております。子育て世代を中心に人口増加を続ける日進市において、子育て支援に取り組む市の考え方は理解できるものであります。地元の本郷町は元より、市内で子育てをしている方々にとっても大変有益な施設になるものと思います。

道の駅を整備することが日進市全体の活性化にもつながることが十分理解できます。地元地域としても協力を惜しむものではありませんが、先ほどもお話しさせていただいたとおり、大型の施設が地域に隣接してできることについては不安を感じる住民もたくさんみえます。主要地方道瀬戸大府東海線の渋滞や交通量の増加による安心・安全面での不安、またそれに伴う住居区域への通り抜け車両の増加や防犯上などの不安、様々な点が懸念されております。これまでも地元でアンケートや説明会の開催などにおいて、市当局にはこれらの不安を解消できるよう要望も行ってきました。市当局においては要望を整理していただき、交差点改良や道路の拡幅、歩道の設置などの交通安全対策や防犯カメラの設置をはじめとした防犯対策、環境面への配慮など、様々な点において対応していただくことを約束しております。この本郷町道の駅対策委員会は道の駅建設を前提とした上で、市が提案した交通安全や防犯に関する対策案に対ししっかり対応してもらうこと、また、道の駅開駅後においても、その時々状況に応じた対策を取っていただくよう回答を行いました。これももちろん全て要望を受け入れていただいたわけではありませんが、一定の対応策は提案いただいております、今後も本郷区及び本郷町道の駅対策委員会を通じて話し合いの場を設けていただき、必要な対応は行っていただくことで、地元として道の駅建設に協力をさせていただくことにしたものです。

つきましては、地元として現在の事業地における道の駅建設について協力する方針を示していること、また、道の駅事業により、防災・減災、子育て支援、農業振興などの地域課題が解消されることに大きな期待が寄せられるものであり、地元としても非常に有益な施設になると考えられること、これらを考慮して順調に道の駅整備事業が進められるためにも、早期の事業認定が行われることを希望して公述を終わります。

○議長 ありがとうございました。席にお戻りください。

それでは、次に、公述人6番の方から意見陳述をしていただきますので、公述席のほうへお願いします。

(午後5時27分)

○公述人6 皆さん、こんにちは。私はあいち尾東農業協同組合日進地域総括理事を務めておりますと申します。どうぞよろしくお願いいたします。

初めに、あいち尾東農業組合について簡単に御説明をさせていただきます。

当ＪＡは、平成１１年４月、今から２３年前になりますが、日進市をはじめとする尾張東部地域の六つの市町の農業協同組合が合併してＪＡあいち尾東として誕生いたしました。当ＪＡは日進市内に本店を構えておりますが、管内には現在１９の支店があり、地域、人、未来、人と地域のための暮らしの拠点であり続けたいとの経営理念に基づき、米や野菜などの農畜産物を取り扱う販売事業や、貯金、貸出業務を行う信用事業などを行っております。

本日は日進市の道の駅整備事業について、農業を含めた産業の振興、地域の活性化という点から賛成の公述をさせていただきます。なお、本日の公聴会におきましては、起業者である日進市に対する質問も可能となっておりますが、私どもからの質問はございません。

それでは、農業を含めた産業の振興という観点からお話をさせていただきます。

さて、日進市は、西は名古屋市、東は豊田市という大都市の間に位置しており、地理的に恵まれた状況にあります。市の中央部には天白川が流れ、その流域を中心に農地が広がっております。主な産業は農業ですが、水稻に適している農地が多いことからお米が中心的な農産物となっております。また、交通の利便さという点においても、名古屋市営地下鉄鶴舞線と名鉄豊田線が相互に乗入れをしており、赤池駅、日進駅、米野木駅と三つの駅があるほか、道路網としましては国道１５３号線、瀬戸大府東海線や名古屋豊田線などが通っているため非常に生活しやすい環境と言えます。そのため、若い子育て世代を中心に現在もなお人口が増加しており、今後のさらなる飛躍が期待される地域でもあります。

こうした背景の中、これまで私どもは日進市とともに農業を含めた産業の振興に関する様々な施策を進めてまいりました。日進市におけるまちづくりの最上位に位置づけられ、将来への指針となる日進市総合計画においても、農業・産業の振興に関する方針とその実現のために施策が盛り込まれております。平成２３年度からの１０年間を計画期間とする第５次総合計画では、基本目標の一つとして暮らしを支える産業の振興があり、その中において、安定的な農業の支援や市民に親しまれる地産地消、交流型農業の推進など、その施策が挙げられております。また、令和２年度からの１０年間を計画期間とする第６次総合計画でも、基本目標の一つとして産業の魅力を高めるとされており、農業の振興における施策として農業の担い手の育成、支援及び農地利用の最適化などが挙げられているほか、道の駅の整備を進め、田園フロンティアパーク構想の一体的な活用により新たな担い手の育成を図ることとされております。さらに第６次総合計画では、道の駅はにぎわい・触れ合い拠点として位置づけおられており、市内全域の遊休農地の解消につながる優良農地の保全と農産物の地産地消の実現、さらなる市民間の交流を図ることにより地域振興を促進し、持続的に市民が集い交流できる場の形成を図るとされております。

私どもといたしましても、道の駅整備事業に対しては非常に強い関心を持って進捗状況を見守ってまいりました。後ほど少し触れますが、私どもからは、起業者である日進市に対して農業振興について要望しており、道の駅整備事業に対する考え方や方針などについて

でも承知をしているところであります。

次に、日進市が策定した道の駅基本計画についてであります。

道の駅における導入施設の機能や規模、整備、管理運営手法及び道の駅整備実現に向けた今後の取組などを整理するものとして日進市道の駅基本計画が策定されているところですが、この基本計画策定におきましては、必要な事項を検討するための附属機関として日進市道の駅整備検討委員会が設立されて、私どもＪＡあいち尾東の代表理事組合長も検討委員として参加し、特に農業振興の点から意見を申し上げております。この日進市道の駅基本計画におきましても、重点的に取り組む地域課題の一つとして農業振興が挙げられており、道の駅を活用して市民農園、体験農園のＰＲ、参画を促進し、新規就農者の育成につながることに加え、市民の農に対する理解向上や農産物の販路拡大による農業振興を図るものとされております。

一方、私どもといたしましても、都市近郊という地域性を活かした農業の振興を進めていき、生産者の顔が見える形で消費者にとって魅力的な農業を実現することが強く求められております。そこで、地産地消を軸に販路拡大を進め、遊休農地の有効活用による農地の保全、新たな担い手の育成、地の利を活かした地域の期待と信頼に応えるための営農体制の充実強化を図っております。

このように道の駅整備事業は私どもが目指す姿、方向性と互に通じるものがあると考えており、将来のまちの持続的な発展に向けては農業振興、ひいては産業全体の振興が欠かせません。ここ数年の情勢を振り返ってみますと、新型コロナウイルス拡大の影響によりお一人お一人の生活様式は大きく様変わりしました。そして、その影響は経済活動の停滞という形で多くの事業者にとり及ぶところとなり、地域経済は著しく疲弊いたしました。当ＪＡにおきましても、協同組合の根幹であります人と人のつながりによる協同活動、事業活動が自粛を余儀なくされ、新たな生活様式に対応したＪＡの在り方を考え、様々な取組により組合員の皆様、地域の皆様の暮らしの向上に向け取組をしてまいりました。本年のゴールデンウィークは久しぶりに行動制限のない中での長期休暇となったことから、一部には回復の兆しが見られた業種・業態もあったようですが、先行きは今もなお不透明な状況です。新型コロナウイルスの感染防止対策が求められるようになってから今日に至るまで、長期間にわたって負うことになった経済的なダメージは短期間では拭い去れるものではなく、事業者にとりましては依然として厳しい状況が続いていくものと想定されます。

こうした状況の中で、どのように農業をはじめとする産業の魅力を高めるまちづくりを行い、地域経済を回復させていくのか、地域の発展に向けて、その大きな役割を担うのが道の駅であると考えています。日進市における産業の魅力を高めるためには、農業の魅力向上は欠かせないものと考えております。しかし、令和３年、日進市の統計によりますと、第１次産業である農業に従事している方の割合は０．８％となっており、第２次産業や第３次産業と比較すると非常に少ない状況です。また、農業を取り巻く課題としては、後継者

不足による農家数、農業従事者数の減少、農地面積の減少、遊休農地や耕作放棄地の増加が挙げられているほか、昨今の世界情勢の影響による肥料をはじめとした生産資材の高騰など、農業に携わる方々の所得をいかに向上させるかという点も大きな課題と捉えています。

これからの農業を取り巻く課題を解消し、農業の魅力を向上させる施策の一つとして6次産業化を進めていく必要があります。1次産業としての農業と2次産業としての製造業、そして3次産業としての小売業を総合的かつ一体的な推進を図り、豊かな地域資源を活用した新たな付加価値を生み出す取組である6次産業化は、そのメリットとして1次産業だけでは得られない収入を得ることができるほか、農産物に付加価値をつけて販売することも可能であることから、農業に携わる方々の収入の増加が見込めるものです。その他のメリットとして、農産物を市場に出荷する場合に比べて価格変動の幅が小さく収入が安定することから、農業の担い手不足を解消する上でも有効であると考えられます。当JAにおきましても農産物加工場を瀬戸地域に設置し、農産物の規格外品の買取りなどの農業者の所得向上に寄与しております。なお、農業の6次産業化に向けた取組につきましては、日進市6次産業化推進戦略に基づき、6次産業化に向けて意欲ある農業者が生産するブドウ、イチゴ、牛乳、その他農産物を活かした新商品の開発、販路拡大の相談や支援が行われているところであります。今後の展開に大きな期待を持っております。

日進市において道の駅が整備されることにより、農産物の新たな販路拡大につながることは言うまでもありませんが、それだけではなく、6次産業化により生み出された加工食品も道の駅で販売することができるになれば、日進市における新たな特産品となり得るものです。自ら生産した農産物や加工食品が道の駅で販売され、道の駅を訪れた市内外の多くのお客様に購入していただく、そして、多くのお客様から高い評価を得られた場合、日進市の特産品となる可能性があるということになれば、これは農業に携わる者にとって非常にモチベーションが高まるものであり、農業に対するやりがいをもっと一層持つことができるのではないのでしょうか。

また、道の駅が整備されることに伴い、農産物や加工食品としての需要が拡大することにより、農業に関わる者の収入の増加が期待できます。その結果、新規就農者の増加や農地活用保全などにも大きな効果が見込まれるのであり、先ほど申し上げた農家や農業従事者の減少、遊休農地や耕作放棄地の増加などの農業を取り巻く課題の解決につながるものであります。さらに道の駅が整備されることによる新規の顧客獲得や新しい流通ルートの開拓により関連する地場産業が活性化することが期待され、産業の好循環が生まれるものと考えております。つまり、農業の魅力を向上させるだけではなく、日進市における商工業や観光などの様々な産業振興に寄与するものです。

以上の点から、道の駅は農業振興を含め、日進市における産業全体を推し進める原動力となり得るものであり、地域発展にも整備が必要なものであります。

次に、地域の活性化についてです。

地域活性化に向けたイベントとして、日進市ではにっしん夢まつりやにっしん市民まつりなどの数多くの祭りが開催されます。このうち、毎年11月に開催されるにっしん市民まつりでは、その中の日進市産業まつりにおける農業ブースを私どもが担っております。祭り当日は市内外から多くの来場者が訪れますが、農業ブースでは地元農産物の共進会が行われ、ステージ上では生産者の表彰が行われます。来場者は生産者の顔を見た上で表彰された農産物を購入することができるほか、ブース内では関係団体による物販や催物などが行われ、大人から子供まで多くの市民の皆様にお楽しみをいただきながら交流が行われる場となっております。しかし、新型コロナウイルスの影響により、令和2年度、3年度と2年連続して中止が続いております。他の祭りも同様に中止となっていることから、地域の活性化、そして市民交流やにぎわいの場をどのように再び取り戻していくのか非常に危惧しているところであります。これは実施されていたものを何とか開催する方向に持っていく、このこと自体相当大変なことかもしれませんが、中止していたものを元に戻すだけでは、地域の活性化に向けた取組としては十分なものとは言えません。

そこで、地域活性化を図る上で起爆剤として道の駅には大きな期待をしております。道の駅は市外から日進市にお越しいただいた方々に対し、日進市の魅力やすばらしさを周知しPRすることで、日進市というまちを知っていただく場になるのではないのでしょうか。道の駅は地域における成長戦略の強力なツールであり、道の駅という全国的なブランド力やイメージには非常に大きなインパクト、影響力があります。これを最大限に活用し、道の駅だからこそできる日進市が持つ個性や特性、地域資源を活かした取組を行うことで、市内外を問わず様々な世代を含む大勢の人々が集い、にぎわいが生み出されることが期待できます。その結果、地域の活性化に大きく貢献する日進市の中心的な施設となり得るものであり、将来の持続的な発展に必要な地域の核となる施設であると言えます。

最後になりますが、これまで述べてきたように、道の駅整備事業は日進市が抱える地域課題を解決し、農業振興を含めた産業振興に大きく寄与するものです。また、地域の活性化に向けた取組を進める大きなきっかけにもなることから、地域に元気と活力を取り戻し、日進市が未来に向けて成長していくためにも早期の整備が必要でありますので、早急に事業認定が行われることを希望して公述を終わります。

ありがとうございました。

○議長 ありがとうございました。席にお戻りください。

ただいまの公述をもちまして、本日予定しておりました全ての意見陳述が終了しました。

本日は、起業者の皆様も含め、公述人の方々から広く意見を聞くことができました。不慣れな点もございましたが、皆様の御協力で無事終えることができました。ありがとうございました。

それでは、以上をもちまして、日進市が起業者となる日進市「道の駅」整備事業の事業

認定申請に係る公聴会を終了いたします。

退場される際には、お忘れ物のないよう、また、傍聴された方はお手持ちの傍聴券を会場の入り口にあります回収箱にお返しいただきますよう、よろしくお願いします。

どうもありがとうございました。

(午後5時49分 閉会)