

# 「地方創生」の押し付けによる不要不急の公共事業 日進市の「都市型道の駅」計画とは何物か

片岡 拓一  
(日進市在住)

## はじめに

日進市は名古屋市の東に隣接し、豊田市にも接する人口9万人の都市です。以下に述べるように、市長選の公約として「道の駅」が掲げられトップダウンで進められています。

この手続きの中で土地収用法による公聴会が開催されました。市全体でも建設予定地域の住民でも賛否両論があり住民合意があるとは言えません。私は公共事業として認められないという立場で公述しました。以下、2022年6月30日に日進市内で開催された県主催の公聴会で公述人として発言した要旨に、読みやすくするために見出しを補足して紹介させていただきます。

## 私の経歴

公述人の片岡拓一です。私は1944年に当時の日進村米野木に生まれました。結婚を期に日進町三本木に家を新築し、今もそこに住んでいます。この間、30歳から58歳まで町議、市議連続して通算7期28年間を過ごしました。引退して20年近くになりますが、市政には関心を持ち、市民運動を続けています。

私が住んでいる三本木町は市の東の端で道の駅の予定地から3.4キロ離れているし、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、意思表示をするべきだと思い意見陳述の公募にて挙げました。

## <事業認定に反対する理由>

まず、先に結論を述べます。起業者の事業

「日進市道の駅」 事業認定申請書より  
(2021年12月17日、市から県へ提出)  
総事業費：20億756万8000円。  
供用開始：2023年度  
必要な土地面積：12,250.17㎡  
日進市本郷町前田地内

認定申請は土地収用法第20条に反しており、認定しないよう求めます。以下、理由を説明します。

なお、事業認定審議会の運営に関して2点、要請します。一つとしてこの公述について、委員の方に正確にお伝えいただくよう公述書を公聴会の終了後、事務局に提出しますのでぜひお渡しいただくようよう要請します。もう一点は委員の方は日進市の現地に足を運んで実情を良く知っていただいて審議に臨んでいただくよう要請します。

以下事業認定に反対する理由です。

### (1) 公共事業としての優先度がない

第1点目です。本事業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なく、法的に設置を義務付けられてもいない施設です。現在、市民は道の駅がなくても困っていません。要望も聞いたことがありません。したがって道の駅は市の政策判断によって選択された事業に過ぎません。だから市の政策判断の優先順位が地方自治法が求める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厳密に問われています。申請

書によれば事業費は20億円とされています。そのうち補助金は4億7千万円強で起債を含め市の負担は15億円以上になると記述されています。

起業者はこの予算の使い道として道の駅整備事業が他の事業に優先する緊急性を有するという根拠を示していません。また道の駅の基本的な機能、休憩、情報発信に加えて防災や子育て支援などいわゆる「都市型道の駅」と言われる機能がこの道の駅でなければ充足できない理由も説明されていません。道の駅があつたらいい程度の必要性では納得できません。

## (2) 地方創生の名で総合計画を書き換えるのは地方自治を踏みにじるもの

第2点目です。道の駅事業が初めて市の計画に位置付けられたのは2015年3月に決定された『日進市人口ビジョン・総合戦略(2015～2060)』です。しかし、2015年は『第5次総合計画(2011～2020)』の期間中でした。総合計画はその役割として「本市のまちづくりの最上位計画」として本市の自治基本条例に位置付けられています。人口ビジョン・総合戦略は総合計画の下位の計画で総合計画に従わなければならないものです。事実、人口ビジョン・総合戦略に挙げられた事業は総合計画の事業を並べ替えたものにすぎません。この人口ビジョン・総合戦略で新規事業としてあげられたのは「道の駅」と「スマートインターチェンジ」建設だけです。この点からも道の駅事業の正当性はないと言えます。道の駅事業計画の決定は少なくとも「第6次総合計画(2021～2030)」まで待つべきでした。第5次総合計画の計画期間を強制終了させれば上書きすることによって最上位計画を書き替えたこととなります。人口ビジョン・総合戦略で既成事実化され、「第6次総合計画」に書き込まれ追認されましたが、そのこと自体が地方自治法が求める「民主的にして能率的な行政」をゆがめています。

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。それはなぜか、誰がこの事業を始めようとしたのか?、この点で市長が平成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・しごと創生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」と表明していることで背景が読み取れます。今回の市の事業認定申請書にも「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」とされています。つまり道の駅事業は地方創生の名のもとに、国から誘導された事業であり、住民の要望による事業ではない事は明らかです。

日進市道の駅事業は国による上位下達のシステムが働いたとしか思えません。これは地方自治の否定であり、地方自治の危機です。

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り、公共事業として不適格な事業であることは明らかです。

## (3) 偽りのにぎわい創出のために市民生活にしわ寄せ

第3点目です。このような市民の要望でもない事業を成り立たせるために、行政が歪められるという弊害が起きます。

市は現在、コミュニティバスの再編計画を策定中ですが、乗り換え拠点として道の駅が想定されているように思います。これは道の駅に市民を誘導し、あわよくば食事や買い物をしてもらおうなど無理やりにぎわいを演出するものと言わざるを得ません。道の駅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性は全くない。このように道の駅によってまちづくりがゆがめられているのが事実です。今後も道の駅を活用す

る、にぎわいを作るなどの理由でイベント等を誘導するなど、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施設になると思います。このような市役所の後押しがなければ賑わわない施設を税金で公共施設として建設維持する必要性は全く理解できません。

#### (4) 施設周辺の環境に負荷

第4点目です。施設周辺の環境に負荷をかけるということです。道の駅は集落に連担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考えます。また申請書にも開設後の環境対策や交通安全対策など説明されていません。これでは近隣住民の方は納得しないと思います。

#### (5) 「民間でできることは民間で」はどうした

第5点目です。道の駅付近には県道瀬戸大部線に沿ってガソリンスタンド併設コンビニ、喫茶店、各種食事処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などにそのような近隣見取り図も、経済的影響の推計もありません。今あげたような実情は現地に来てみないとわかりません。このような点からも審議会委員の現地視察を求めます。道の駅はむしろこれらの民間事業者の営業を圧迫し市の地域経済に負の影響を及ぼしかねないと思います。官による民業圧迫です。起業者は当道の駅の経済的波及効果についてプラス面とマイナス面と比較検討すべきですがそのどちらも示されていません。

#### (6) 交通量の増加と環境の悪化

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伸びています。あまり渋滞するのでマクドナルドが移転するそうです。道の駅を開設することで通行量が増え渋滞が発生

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、この点からも不要で迷惑な施設になりかねません。

#### (7) 内発的な発展こそまちづくりには必要

第7点目です。繰り返しになりますが、そもそも「人口ビジョン・総合戦略」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」と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す。しかし、本市は人口の増加が続いており、当時のビジョンの推計では2060年まで増加が続くと推計しています。

現在の推計では2040年までと修正されていますが、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ありません。人口増加、特に若い子育て世代の流入に伴う保育園や学校、加えて高齢化に伴う高齢者施設の建設などが緊急に必要です。地域の雇用は福祉施設の誘致、開設によっても生まれます。

#### <まとめ>

##### (1) 福祉・文教都市にふさわしいまちづくりを

私は一概に道の駅が不要だと言ってはいません。それは自治体が地域の実態に合わせて、自主的に判断するべきものです。その意味で今まで述べたような本市の実情から、日進市道の駅はまさに不要不急の事業です。このような事業を市は行ってはならないし、ましてや公共事業のお墨付きを与えてはなりません。最後に起業者の日進市の職員の方々に訴えたい。本市にある5大学は誘致したものではありません。他の自治体からもうらやましがられるような大学があり、外国人学生を含め多くの学生が生活するまちとして各大学から本市が選ばれたこととなります。高校も3校あります。本市の魅力に十分、自信をもっていると思います。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チェンジも全国にあまたあります。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。それに引き換え日進の福祉会館は6館あり、日進のオリジナルです。無料で使え、指定管理に出さず市職員で運営しています。こういう独創的な公共事業を進めてほしいものです。

他にもあります。日進市の市民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位です。実はこの順位はもう30年以上前から続いています。理由はいろいろ言われていますが、子どもの数が多いからだという説があります。子どもが多いと絵本など一度にたくさん借りるからという理由です。いずれにしても日進市は本好きの人が多く、図書館がにぎわい、大学も高校もたくさんある文教都市です。

## (2) 合併せず115年、自主自律のまち

### 地域に誇りをもって先人に敬意を払う

それだけではありません。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。平成の合併の時に私は市会議員でしたが、市民からも議会からも合併の声はほとんど出ませんでした。合併特例債の発行など国は財政の優遇措置などで促進しようとしていました。しかし市民は合併しなくても大丈夫だ、合併して日進が日進でなくなるのは耐えられないと思っていたのだと思います。このように国の音頭取りに乗らず自主・自律のまちとして日進はあゆんで来ました。ちなみに日本の自治体数は1947年に1万505自治体ありましたが現在1,724自治体と16%にまで減っています。今、日進が存在しているのはそれだけでも奇跡に近いものです。この地の利に恵まれた日進、そのまちを築いてきた先人たちに敬意をはらい、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。

私があえて皆さん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、市民の理解と納得が職務執行の根幹だと思うからです。国の政策をどう取り入れるかはあくまで市民の要望をもとにしてほしい。いくら行政が専門家の目でいいと思っても押し付けられないで欲しい。1世紀にもわたって守り発展させてきたこのまちで、この先も皆さんが市民に奉仕する、市民の声を聞く公務員であってほしいと心から願っています。

最後に重ねて、審議会の委員の皆さんが慎重に判断し、事業認定をしないという結論に至るよう強く要望します。

以上までが公述内容です。その後、10月13日に県建設局用地指導・事業認定グループが学識経験者などによる事業認定審議会を招集し諮問しました。この審議会では結論が出ず継続になりました。そこで急遽、12月4日に私が代表をしている日進市民参加の会主催で井内尚樹先生を講師に「日進市道の駅整備事業をどう考える」という勉強会を開催しました。勉強会には複数会派から議員さん4人を含む25人が参加し意見交換しました。

県は12月26日、第2回認定審議会を開催し認定すべきという知事の諮問案を了承しました。用地者は一部を除いて買収に応じています。対象地は耕地整理をした水田ですが、米を作れば作るほど赤字になる現状で高く買ってくれるなら手放したいと思うのも理解できます。今後の市民の運動は何ができるのか模索中です。皆さんのご意見をお聞かせ下さい。