

山村 尚

通告に従い二つの一般質問を行います。

一つ目は、これからの地域公共交通と交通移動弱者の移動手段について。二つ目は、中心市街地の再生についてです。

萩原新市長が就任され、初めての定例会となるわけですが、市長のマニフェストに掲げた中のA I運行バスの導入、I T先進都市を目指すに関連して、これからの地域公共交通と忘れてはならない交通移動弱者について今回触れさせていただきます。

まず、A I運行バスについてですが、これの原形となるであろうコミュニティバスの乗車状況については、これまで多くの議員から指摘があったように、路線によっては利用率が低く、市民の評価は高くありません。

一方、A Iバスは、一般的に予約があったときのみ運行する方式で、予約が入ると現在地からの最適な運行ルートでA Iがを見つけ出し、仮想停留所を発着地とする運行ダイヤを生成するという非固定型の発着地に自由を持たせたものであり、コミュニティバスにA Iバスを活用するとの市長のお考えには、同感するところがあります。

昨今、地域交通に関する新聞記事を目にする事が多くなりました。県内ではA Iバスや低速電動車、別名、グリーンスローモビリティとも言われる少人数定員での低速電動車を活用した小さな移動車、自動運転車、さらには無人自動運転と低速電動車を組み合わせたバスなどの交通移動手段が運行実験、または正式運行されています。

また、M a a Sと言われる従来の交通手段サービスに自動運転やA Iなどの様々なテクノロジーを掛け合わせた次世代の交通サービス、具体的には交通移動ルートの検索や支払いを異業種と結び付け、予約・決済を一括で行うことができるサービスであり、これに関する実証実験が各地で行われています。

一方、地域の公共交通には様々な課題があり、調べてみると、共通して現れるキーワードには、人口減少、少子高齢化社会、自動車依存による公共交通利用者の減少と交通事業者の経営逼迫、高齢者ドライバーの事故増加、公共交通空白地域の存在、ドライバー不足、今後、公共交通サービスを必要とする住民の増加などがあり、その解決策として、利用しなくなる地域公共交通網の再編、コンパクトなまちづくりに対応した地域公共交通網の確保、高齢者の運転を公共交通への転換などが挙げられていました。また、一步踏み込んだ解決策としては、観光客の交通を地域公共交通の新規需要として取り込む、自家用有償旅客運送を活用し、地域公共交通の多様な担い手を確保するなどが挙げられていました。

当市でも同様の問題があると考えます。当市では、第2次ふるさと龍ヶ崎戦略プランの計画期間が今年の12月まで延長されたことから、これに合わせ、龍ヶ崎市地域公共交通網形成計画の計画期間も同じく今年の12月まで延長されました。次期地域公共交通計画の名称は「龍ヶ崎市地域公共交通計画」となり、来年1月よりその計画が実行されていくわけですが、その実施スケジュールと内容はどのようなものになるのかお聞かせください。

宮本孝一都市整備部長

現行の龍ヶ崎市地域交通網形成計画につきましては、コミュニティバスをはじめとする様々な地域公共交通サービスの安定的な提供と、まちづくりと一体となった地域にとって望ましい地域公共交通網の実現に向け、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づき、平成 29 年 3 月に策定したものであり、令和 4 年 12 月までを計画期間としておりました。

次期地域公共交通計画につきましては、令和 5 年 1 月からの計画期間開始を予定しており、本年度は次期計画の策定のための基本情報の整理及び準備の期間とし、利用者の移動特性やニーズなどの基礎的なデータの収集・分析等のため、公共交通機関の利用者の実態調査及びアンケート等を実施し、市民等の通院や買物などといった日常の移動に関する交通手段や頻度等について網羅的に把握を行い、現在、調査結果の取りまとめを行っているところでございます。

令和 4 年度につきましては、本年度の調査結果及び市民等の意向を踏まえ、当市の現状及び当市における地域公共交通を取り巻く課題等を精査し、龍ヶ崎市地域公共交通協議会にて審議の上、次期計画の基本的な方針を定め、計画目標及び実施事業並びに実施のためのスケジュール等を当市の次期最上位計画の策定内容等を反映させながら、計画策定を進めてまいります。

山村 尚

現在は策定に当たっての準備段階で、次期最上位計画の内容を今後反映させていくということでした。

つくば市の地域公共交通計画を見ました。この計画は、計画期間が令和 3 年度、本年度から令和 7 年度となっており、約 1 年前に始まったものです。この計画書を見ますと、公共交通整備網に関する計画施策数が五つ、それぞれに現状課題分析、施策の基本方針、目標成果指標値が書かれており、各施策には複数の取組、全部で 12 の取組が書かれています。

一方、龍ヶ崎で施策取組について書かれているものは、主要施策の成果報告書がそれに相当すると思いますが、施策には市内公共交通網の充実、その取組が三つ、そして、そこには実績と発生した課題、それに対する今後の方向性までしか書かれておらず、つくば市との違いに驚きました。

龍ヶ崎市地域公共交通網形成計画に書かれている K P I 値も、項目内容がちょっと曖昧で、どのような問題に対し、どのような方針で、どのような K P I 値をもってどのようなアクションを起こしていくのか、また、短期・中期・長期計画でどのような姿になることをイメージしているのかが読み取れませんでした。

つくば市にある総合交通政策課のような専門の部署がないことや、現在の公共交通計画

の有効期間が今年の12月までのもので、大きく変わりうる現在の公共交通の事情に内容が即していないことが理由の一つなのかなと感じました。

他自治体の事例も参考に、しっかりとした計画を策定し、PDCAサイクルを回していただきたいと考えます。次期地域公共交通計画では、前述した指摘に加え、AIバス、ITの活用、現在抱える課題を分析し、課題に対する解決策も盛り込まれたものが作成されますようお願いいたします。

昨今の公共交通の潮流の中で、国は、成長戦略の一つにモビリティを挙げています。移動の利便性向上、既存の公共交通機関の維持・活性化、高齢者の外出機会の創出や地域活性化、スマートシティの実現を目的とし、情報通信技術などの先端技術を活用し、新たな交通サービス、MaaSを自動運転などの新技術と組み合わせ、地域課題の解決を目指しています。

市長のマニフェストにあるAI運行バスは、MaaSの新型輸送サービス導入支援事業にあるAIオンデマンド交通に関わる部分、これに該当するものと思われま。これらに関する自治体の実証事例も紹介され始め、自動運転では潮来市、和光市、小松市などが国土交通省からサービス導入自治体として選定されています。背景はこれぐらいにして、質問に戻ります。

続いての質問です。

国が進めている地域公共交通政策に新モビリティサービス推進事業があります。これは、移動の利便性向上、公共交通の活性化、高齢者の外出機会の創出などに向けた取組に対する事業ですが、当市はこれについてどのようにお考えかお聞かせください。

宮本孝一都市整備部長

国が公共交通等の面的な利便性向上のため推進しております、新モビリティサービス推進事業につきましては、1点目は、新型輸送サービス導入支援事業としてのシェアサイクルや電動キックボード等のマイクロモビリティに関するもの、2点目は、新モビリティサービス事業計画策定支援事業としてのモビリティ・アズ・ア・サービス、いわゆるMaaSに関するものがございます。

このうちMaaSにつきましては、都市と地方、高齢者、障がい者等を含む全ての地域、全ての人が新たなモビリティサービスを利用できる仕組みとした定義付けがされており、運営事業者にかかわらず、自家用車以外の全ての交通手段による移動を一つのサービスとして捉え、シームレス、途切れのないようにつなぐことが可能となるなどの利便性向上が見込めることから、一部の自治体においては実証実験等の取組がなされているところでございます。

当市におきましても、今年度、関東鉄道株式会社が龍ヶ崎MaaS推進協議会を発足させ、11月6日から12月5日までの30日間、龍ヶ崎MaaS実証実験として関東鉄道竜ヶ崎線、コミュニティバス、路線バスチケットと龍ヶ崎コロッケ割引券を組み合わせたデジ

タルチケットや電動三輪バイクのレンタルチケットの販売を実施いたしました。

なお、今回の実証実験につきましては、新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受けまして、利用者が想定より少ない結果となりましたが、今後もM a a Sをはじめ、国が推奨する政策を当市に照らし合わせ、利用者が使いやすい公共交通サービスの提供を目指してまいります。

山村 尚

近隣市町村を見てみると、つくば市では目覚ましい取組が行われています。新モビリティサービス推進事業の先行モデルとして、産・学・官が連携し、高齢者、障がい者などの交通弱者の移動に先進技術を導入した電動車椅子自動運転でのラストワンマイル、また、電動車椅子利用者に信号灯色情報を伝達し、安全な通行を支援する仕組み、バス乗車時の顔認証でキャッシュレス決済が行える「キャンパスM a a S」、バス乗り降り時の顔認証で病院受付、診療費の会計処理が行える「医療M a a S」、その他様々な実証実験や取組が行われています。

国が掲げた交通政策が動き始め、今後、公共交通について大きな変革期を迎えようとしています。当市では、いまだ新たな交通政策については固まっていないようなことが分かりました。他自治体に後れを取らないように、研究、政策決定を進めていっていただきたいと思えます。

さて、さきに述べましたように、最上位計画の計画期間が延期となりました。そして、この中での幾つかの事業が延期・中断・見直しとなりました。そこに、これまで多くの事業費が投入され、市民の税金が使われたという事実がございます。事業を多く掲げ過ぎたため、それが達成できず、このような結果になったのでは、また同時に、職員に過度な負担がかかってしまったのではと考えます。

最上位計画と最上位計画策定に当たり、政策・事業の取捨選択と推進体制見直しが必要と感じます。今回の質問に当てはめると、地域交通政策は、今後重要なものであり、現在の都市計画に関する課で兼任して行うことには疑問を感じます。

そこで質問です。次期最上位計画の見直し、事業見直しも踏まえ、地域交通政策を専門に担当する課を新設してはと考えますが、これについてのお考えをお聞かせください。

萩原 勇市長

組織の改編につきましては、重点施策の推進や業務量の多寡など、多角的な検討が必要であると認識をしております。

重点施策につきましては、現在、次期最上位計画の策定を進めておりまして、本年12月の市議会定例会に計画案を上程するスケジュールとなっております。この計画の中でこれからの地域交通を含め、市が重点的に取り組む施策をお示ししていくこととなりますが、この計画により示された施策を進めていくためには、さらに具体的な事務事業等を検討し

ていくこととなります。その推進体制として行政組織機構があると考えておりますので、それらを踏まえた上で人員、その他、またその時点において当市の現状に鑑みて最適と考えられる組織の形態を構築していきたいと考えております。

山村 尚

市長マニフェスト、龍ヶ崎の新時代を目指すに当たり、次期最上位計画はもとより、市内の組織編制は重要なものとなります。しっかりとした組織でタッグを組み、進めていただきたいと思います。

最後に、交通弱者の移動について意見を述べさせていただきます。

先ほどお話ししましたが、つくば市では、高齢者、障がい者など交通弱者の移動を支援しようと、先進技術を導入したラストワンマイル実証実験を行っています。

また、国のインフラ戦略会議の中では、日本のスマートシティの重要性を述べつつも、高齢者や障がい者といった交通移動弱者が円滑移動できる体制整備を課題としていることなど、交通弱者の移動についての交通政策が今後必要と考えます。

現在、交通移動弱者の方たちは、龍ヶ崎市内にある交通移動手段を使つての移動で困っていないのか、自分の中で整理してみました。

交通移動手段を電車、路線バス、タクシー、コミバス、介護タクシー、乗合タクシー、交通移動弱者の方は、全く歩行できない方、多少とも歩行できる方、介助がいる方、いない方とし、ある移動シチュエーションを想定してみました。

市内の個人医療機関に通院、車椅子利用者の車椅子は、電動ではなく車のトランクに収納できないサイズのもの、医療機関は路線バス停留所から車椅子での移動ができない距離にある、医療機関の入り口は、コミバス停留所から車椅子での移動ができない距離にあるとした場合、全く移動できない方は、車椅子がある方、ない方、介助者がいる方、いない方がいますが、全てのケースで交通移動手段は介護タクシーのみ。同様に、多少とも歩行ができる方でも、車椅子がある方、ない方、介助者がいる方、いない方がいますが、介助者がいる場合は車椅子のあるなしにかかわらず、介護タクシーとタクシー、介助者がいない場合は車椅子のありなしにかかわらず、介護タクシーのみと交通移動手段は限定されます。

仮に、現行のコミバスを車椅子が積載可能なやや小さくしたデマンド型ワゴン車とした場合はどうでしょうか。細い路地に進入でき、仮想停留所を拡充することで自宅近くでの乗り降りや医療機関近くでの乗り降りが可能となります。乗合タクシーの停車場を拡充することでも同じことが言えます。もしこれが実現すれば、全く歩行できない方の移動手段にデマンド型ワゴン車が加わり、また、多少とも歩行できる方の移動手段にデマンド型ワゴン車、乗合タクシーが加わり、新たな交通手段となります。

また、高齢者にとってこれらの拡充は、自動車運転免許証の返納や外出機会の創出につながると考えます。デマンド型ワゴン車の仮想停留所をどこまで増やせるかがポイントになりますが、停留所、停車場の拡充について積極的な検討をお願いします。

さらに整理した結果から、拡充をしたものの、それでも移動手段が限定される方たちが一部にいらっしゃいます。

歩行できる、できないにかかわらず、介助者がいない方と介助はいても車椅子がない方など、これらの方々は停留所、駐車場の拡充にかかわらず、移動手段は介護タクシーのみとなってしまいます。

介護タクシーは、歩行ができる、できないや介助者がいる、いないにかかわらず、全ての交通弱者の移動を支援するとしつつも、一般的なタクシーより料金が高く、利用者の経済的負担は大きいものです。また、台数に限りがあり、スケジュール調整時のトラブルや機会損失が少なくないとも言われています。

利用者幅が介護タクシーとほぼ変わらず、また、今後訪れる超高齢化社会を見据え、交通移動弱者が増加することはもう確実であることから、自家用有償旅客運送の一つである福祉有償運送について考えるべきです。

これまで福祉有償運送の必要性について、幾つかの側面で何度か一般質問してきましたが、地域交通の側面から検証してもその必要性は明らかです。福祉有償運送についても、これからの地域交通政策、福祉政策の一つとして進めていただくことを要望します。

続いて、中心市街地の再生についてです。

数か月前より、中心市街地に人を呼び集め、にぎわいを取り戻す目的で行われている市民活動に、ボランティアとして参加させていただきました。そこでは、中心市街地の現在の状況を聞くことができ、それを間近に見る機会がありました。

そこで、今回、中心市街地の再生について質問したいと思います。

中心市街地の再生に当たり、龍ヶ崎市まちなか再生プランがあります。この計画は、計画期間を令和2年度から令和11年度の10年間としたもので、プラン制定後、約2年が経過しようとしています。

まず、最初の質問です。

このプランに書かれているまちなか再生に向けた施策・取組を見てみると、短期取組では、銀行跡地の活用、コミバス、中期取組では、空き家除却、イノベーション、長期取組では、レンタサイクルを使った新たな交通手段と書かれていますが、短期・中期・長期のスパンで見たとき、それぞれでまちなかがどのような形で再生されていることをイメージしているのかお聞かせください。

佐藤昌一産業経済部長

龍ヶ崎市まちなか再生プランは、平成13年度に策定した龍ヶ崎市中心市街地活性化基本計画で定められた中心市街地の中で、特ににぎわいの創出を先導するエリアとしてまちなか再生エリアを位置づけ、このエリアの特徴等に応じた様々な施策や事業を展開していくことで中心市街地全体の活性化を図り、その波及効果により本市全体の活力の向上を目指す

していくことを目的に、令和元年度に策定したものでございます。

このプランでは、計画期間を10年と定め、その期間の中で事業化していく具体の取組を掲載し、それらを短期的な取組、中期的な取組、長期的な取組と位置づけて、それぞれ3年以内、5年以内、10年以内に取り組んでいくこととしております。

プラン上では、時間軸的なまちなか再生のイメージを有してはおりませんが、短期的な取組をはじめとしたプランに掲げる様々な取組を一つひとつ実施し、具体化していくことにより、本市全体の都市拠点として、商業や交流、文化など都市機能が充実した機能性の高いまちなか、地域生活拠点として、日常生活を支える買物、生活サービス機能等が充実した安全・安心で暮らしやすいまちなかなど、プランに掲げる六つの将来像の実現を目指していくこととしております。

山村 尚

短期・中期・長期で行う内容は理解できますが、それぞれの時点でどのようなまちが形成されていて、どのようにまちが再生され、活性化されているのかの青写真が見えません。最上位計画、第2次ふるさと龍ヶ崎戦略プランの計画期間が延長され、龍ヶ崎市まちなか再生プランの見直しも行われることを期待しますが、この改定に合わせてどのようなイメージなのかを盛り込んでいただきたいと思います。

続いて、まちを活性するために行われている市民活動について質問いたします。

現在、市に登録している市民活動は150以上と伺いました。その中で、まちなかを活性化し、再生を目指す市民活動への協力を市としてどのような形で行おうとしているのか、行っているのかお聞かせください。

坪井龍夫市民生活部長

市内の市民活動団体は、福祉の増進や環境の保全など様々な分野で活動しておりますが、その中には中心市街地に関係した取組を行っている団体もございます。具体的に申し上げますと、商店街の活性化を目指してイベントを開催する例や、中心市街地にある名所・旧跡を散策し、龍ヶ崎市の歴史を皆で学ぶ例などがございます。

さて、市民活動に対する当市の支援策についてでございますが、ご質問にあったような中心市街地活性化の取組に特化した支援策はございませんが、市民活動センター等の施設利用による活動の場の提供をはじめ、市民活動に関する情報提供や補助金の交付等により支援を行っているところでございます。

このほか、活動に参加する人の確保が難しいなどの課題に対応するため、活動に協力してほしい団体と協力可能な団体の橋渡しを行う「まちづくり・つなぐネット」を運用しているところでございまして、人的な面からも市民活動団体への支援を実施しているところでございます。

山村 尚

先日、サプラで行われた市民活動フェアでは、30以上の市民活動がパネル展示で紹介され、その中で龍ヶ崎の持つ魅力を生かす市民活動や龍ヶ崎に新たな魅力をつくり出す市民活動などが紹介されました。

一方、これも先日行われたものですが、市内高校生による龍ヶ崎市の未来を考える政策アイデアコンテストが行われ、アートによる龍ヶ崎商店街の再興や点の魅力を線でつなぐ牛久沼サイクリングロード計画などが発表されました。

市内高校生によるものでは、これ以外にも地域交通に関する討論会、公共施設再編成市民フォーラムでの意見交換、コンパクトなまちづくりのためのアンケート調査など、斬新なアイデアをいただいています。このように、市全体の活性化に向け様々な活動が行われ、また、龍ヶ崎市の魅力を使ってすばらしいまちにしようとする取組が行われています。

龍ヶ崎の持つ魅力を生かす市民活動、龍ヶ崎市に新たな魅力をつくり出す市民活動に着目すると、市民活動ではありませんが、ブランド化された龍ヶ崎トマト、龍ヶ崎コロッケも龍ヶ崎の新たに作り出された魅力の一つだと考えます。

様々な活動がある中、市民活動を行っている方々は、私利私欲なく、龍ヶ崎市がよくなるために活動されているということを理解し、その活動が円滑に進められるよう、活動への協力を行っていただくことを改めてお願いいたします。

続いての質問、空地等の活用推進についてです。

市街地活性化にまつわる全国共通の課題として、空き地問題があります。当市の中心市街地の空き地で代表なところでは、茨城銀行跡地があります。この跡地は、当時の所有者であった筑波銀行に地元商店会から跡地を利活用したい旨の要望があり、当初、市がここを取得する予定でしたけれども、最終的にはまちづくり・文化財団が取得、市が管理しているという経緯をお聞きしました。

中心市街地の活性化に当たり、この空き地の活用方策をどのように考えており、また、利用促進に向けた取組はどのように行っているのかお聞かせください。

佐藤昌一産業経済部長

茨城銀行跡地につきましては、関東鉄道竜ヶ崎駅に近接しているなどの立地特性から、将来的に中心市街地のにぎわいづくりや地域住民の生活利便性の向上に資する公的不動産として価値は高いとの判断から、本市からの先行取得の依頼に基づき、公益財団法人龍ヶ崎市まちづくり・文化財団が令和元年に先行取得したものでございます。

当該跡地における将来的な活用方針につきましては、龍ヶ崎市まちなか再生プランの中で、重点的な取組として食料品や日用品などの販売を行うとともに、交流機能なども備えた施設等の立地を促進することが位置づけられていることから、これを念頭に、民間事業者等の動向を踏まえながら、資産価値を高められるような活用方策について検討を進めていく考えでございます。

しかしながら、厳しい社会経済情勢に加え、今般の新型コロナウイルス感染症感染拡大の影響もあり、当該跡地における具体の活用方策を見いだすまでには一定の期間を要するものと考えております。このようなことから、その間の有効活用として、市民や事業者が当該プランの趣旨に合ったイベントや物販活動等の場として当該跡地を自由に利用できるよう、必要な調整などを行い、令和3年7月から、「米町イベント広場」と名づけて市民等への貸出しを開始したところでございます。

現在の利用状況でございます。「たつのご産直市場」の出張販売が毎週木曜日に行われております。

また、市民団体によるイベントも予定されておると聞いております。

当該広場の利用促進に向けては、市広報紙やホームページに加え、当該広場への横断幕の設置等も行い、積極的な周知活動を行ってきたところでありますが、具体的な活用方策が決定するまでの間、当該広場をより多くの方に利用していただけますよう、引き続き市民、事業者の方へ広く周知してまいりたいと考えております。

山村 尚

平成29年9月の定例会の議事録を見てみると、旧茨城銀行跡地に関する委員会質疑がありました。その中で、執行部からの説明では、この跡地の活用について「まちなかの再生、地域住民の利便性向上を目的とした日常的な食料品の販売やコミュニティーなどの機能を有する地域の小さな拠点として活用していく」との内容が書かれていました。

それから5年たった現在、まちなかの再生に向けた利用頻度、活用は十分でないと感じます。毎週1回行われている「たつのご産直市場」の出張販売は、開始当初の集客数約90人が現在は20人から30人、また、これ以外でのこの敷地跡が使われたことはないと同いました。キッチンカーもこの跡地での出店効果が見込めず、利用していないと同いました。将来に向けた跡地活用を真剣に考えていただきたいと思えます。

最後の質問、関係人口、交流人口を増やす取組についてです。

関係人口とは、地域外に拠点をもちながらも、地域や地域の人と継続的に関わる第三の人口を指し、具体的には、その地域が好きで頻繁に行き来する人、地域内にルーツがある人、過去に一時的に住んでいた、働いていたことがある人などで、その地域に対して強い思い入れがあり、地域づくりに参加する意思のある人たちを指し、交流人口とは、何らかの目的を持って一時的にその地域を訪れる人で、旅行者などが該当、また、関連して定住人口とは、その地域に住む人たちのことをそれぞれ指します。

その中でも、関係人口は、地域創生の鍵を握るとも言われています。では、なぜなのか。「関係人口は将来の定住人口の候補であり、また、これらの方は、複数自治体をまたいで活動をされていることが多いため、自治体間を結びつけるパイプ役になるケースが多い」とある論文に書かれていました。

一方、交流人口は、観光などで一時的にまちを訪れる人口ではありますが、その観光の

内容を地域でつくる旅行商品、体験型の着地ツアーとありますが、それであったり、地域特有の食文化を楽しませるフードツーリズム、地域の自然環境や歴史・文化など地域固有の魅力を伝えるエコツーリズムなど、リピート性の高い旅行目的とすることで、観光客と地元住民の接する時間が長い交流形態ができ、関係人口が創出されやすいと考えられています。

交流人口を増やし、そこから関係人口を創出する手法は、そのやり方次第では実現が可能かと考えられます。関係人口が増えることで、市内に対し外からの目線も加わり、市民や行政、企業にとって大きな刺激をもたらすというメリットもあります。

それでは質問です。関係人口、交流人口を増やす取組は、人が集まるまちを目指すまちなか再生に関して重要ですが、市としてどのような取組を行っているのか、今後どうしようとしているのか、担当部署が違うので別々の答弁で結構ですが、お願いします。まずは関係人口についてお答えください。

坪井龍夫市民生活部長

当市で行われています市民活動団体におけます中心市街地活性化に関する取組には、県外にお住まいの方も参加されている例がございます。このように、市内で行われている活動であっても、その内容に関心のある市外在住の方が参加・協力されることにより、当市との関係性が生まれ、深まる可能性は十分あると認識をしております。

また、当市の市民活動支援策のまちづくり・つなぐネットにおきましては、市内の事業所に勤務されている皆さんにも、花いっぱい運動などの市民活動に参加・協力いただいております。まちづくり・つなぐネットがお仕事以外の面で龍ヶ崎市を知り、関わっていただけるとよい機会にもなっているものと考えております。

このような市民活動への参加や協力が、関係人口の増加のための一つのきっかけになることを願っているところでございます。

佐藤昌一産業経済部長

交流人口の増加に向けましては、これまで中心市街地内の本町商店街通りやその周辺等において、商業まつり「いがっぺ市」をはじめ、まいんバザールや日曜朝市等のイベントを定期的で開催してきたところでございます。

しかしながら、今般のコロナ禍により、その多くが開催できていない状況でもございます。このようなことから、感染状況を注視しながら、関係団体と協議・連携いたしまして、従来のイベントに加え、交流人口の増加が期待できるイベントを検討してまいりたいと考えております。

山村 尚

市民活動をきっかけとして関係人口を増やしていきたいというのと、イベントを通して交流人口を増やしていきたいということでした。関係人口、交流人口に関する担当課が異なるため、これは横串で見なければと感じました。

私が知っている関係人口に相当する千葉県在住の方は、龍ヶ崎の持つ資源のすばらしさに引かれ、当市に関心を持つようになり、週2回市内に泊まり、市民活動に参加されていると伺いました。

また、ボランティア活動に参加されている同じく千葉県在住の方は、過去に龍ヶ崎に住んでいたことがあり、龍ヶ崎が好きで定期的にこのまちを訪れているというように、多くはありませんが、龍ヶ崎市にも関係人口で市を盛り上げたいという方々がいらっしやいます。

私なりに中心市街地再生をどう実現するかを考えてみました。

その前に、先日行われた高校生による政策アイデアコンテストの牛久沼サイクリングロード計画は、すばらしいものでした。スポーツバイクの人気を背景に、サイクリングをベースに外から人を集め、牛久沼から市街地に向けて魅力ポイントをつなげ、市内への関心も向ける。そして、周辺市町村とサイクリングロードの広域接続も将来視野に入れるとの発表内容でした。平成29年に牛久沼「感幸地」構想の中で初めて発表された牛久沼トレイルの提案を具体的に他市町村の事例も取り上げ、将来どのような展開を目指すのかまで考えられたものでした。

中心市街地の活性化策について、私は、議員就任前から牛久沼サイクリングロード計画と同じように、同じことを考えており、前市長にも構想をお話ししたことがありましたが、今回改めてサイクリングを使った中心市街地の再生についてお話しします。

コンセプトの柱は、サイクリングをベースに市外からサイクルツーリストを呼び込む、中心市街地をサイクリングの起点とする、まちなか再生エリアをサイクルロードとして開放する。サイクルロードを線、市民活動、ブランド商品、まちなかの商店を点として線と点を結び、立ち寄りスポットとして人を点に集める、サイクリングに関連したもので空き地を利活用する、リピーターが増えることでまちなか居住者とのつながりができ、高齢者の積極的な外出を促す、コミバスへの自転車積載を可能とすることで、エリア間移動がしやすくなり、中心市街地からの線と別エリアの点がつながり、他エリアの楽しみも知ってもらうことができるようになる、将来、牛久沼トレイルと接続し、市全域の活性化を狙うであります。

この背景には、龍ヶ崎市には生かせる魅力として歴史があり、それに関する市民活動や新たな魅力をつくり出す市民活動が行われていること、トマト・コロッケなど龍ヶ崎にしかないブランドがあること、中心市街地の道、本町商店街通りは、東西に延びる直線道路で、その沿線には商店街や公園が点在し、立ち寄りスポットとなり得る場所が多数あること、宿泊施設があり、日帰り以上の楽しみも期待できること、これらがあります。

また、中心市街地から離れた場所で自転車で移動が可能なエリアには、自然豊かな場所、川に沿ったサイクリングが可能な道、すばらしい景観の田園風景、古いまち並み、新しいまち並みエリアがあります。

行ってみたい、やってみたいと思わせる体験型ツアーを企画するとしたら、半田飛行場でのセスナ遊覧体験、事業者への協力支援が必要ですが、農業体験、果物狩り体験、施設整備が必要ですが、森林公園でのキャンプ、バンガロー、グランピング、牛久沼での釣りがあり、

行ってみてよかった、また行ってみたいと思わせるようなエコツーリズムを企画するとしたら、例えば知らなかった隠れた小道、隠れた神社、石碑、道しるべ、歴史、地区名の由来、地区にある言い伝え、地区の歴史などのスポットや伝説を紹介、散策の企画をしても面白いのではと思います。

また、小学校区全てにコミュニティセンターがあるという特徴を生かし、それぞれのコミセンでその地区内アンケートで取ったナンバー1のおすすめスポットや食べ物、食事どころを紹介することで、別のコミセンにも行ってみようとのコミセン巡りツアーなどの着地型ツアーで、また行ってみたいと思わせるような企画、当たり前龍ヶ崎にはあるが、他市町村にはない変わったもの巡りを企画しても面白いと思います。

湯ったり館などの温浴施設、おいしい食事どころ、甘味どころ、湯ったり館や市内旅館、空き家・空き部屋を活用した宿泊施設、写真館での記念撮影など、目的地以外の楽しみも加えることで、交流人口の増加、まち全体の活性化が期待できます。

さきにお話ししたように、交流人口の増加は、関係人口に結びつく効果が期待できます。牛久沼トレイルと並行して、今回お話ししたサイクリングをベースとした中心市街地再生計画も進め、ある時点を目標に、そこでこれら二つを融合し、龍ヶ崎市全体の活性化を進めていっていただきたいと考えます。