

「道の駅」①の続き

『道の駅』の目的は、『鉄道資料館』の客集めの為だった。

「人口を増やす」とか、「農産物を売る」などは、

「あとづけの理由」で、「本当の理由」ではありません。

(1) そもそもの『道の駅』構想のきっかけは、別なところにありました。

そもそこの話は、平成6年に新千歳空港を核とした都市作りの話の中で、追分は「鉄道博物館」を整備したらと言う話から、『人集め』の為に、『道の駅』を作ろうとなった話です。『人口を増やすこと』や「特産物を売る」ことを目的に生まれた構想ではありません。

初めて『道の駅』構想が示された『行政報告』での町長発言を見れば、良くわかります。

(2) 町長が語っていた『道の駅』の目的は、「鉄道資料館」の集客のためです。人口増対策について、一言も述べていません。

「道の駅」の目的について町長は、議会で次のように述べています。

「(最初の計画の鉄道資料館) 建設予定地の周辺は、・・・申し分ない立地である。」「しかし、その一方で、想定入り込み数の観点から考えると国道沿線から外れた、言わば、裏通りに位置しており、運営費に見合う利用人数は見込めない。」「そこで、今回の計画では、より効果的に集客力が期待できる『道の駅』と鉄道資料館を併設させ・・・」

「行政報告添付資料3」(鉄道文化公園 建設予定地の検討)

この『道の駅』建設に触れた行政報告では、「人口対策」は、一言も触れておりません。それが今回、人口対策の重要施策として『道の駅・鉄道資料館』が利用されたと言っても良いでしょう。そもそも、『道の駅』が、『人口を増やす』効果など、論証されていないのですから。

※『道の駅』の役割は、その地域の『特産品』や「農産物」の販売があります。従って、『道の駅』と鉄道資料館を併設の意義を説明するときには、「道の駅」の役割に触れるのは当然のことです。しかし、この度の『道の駅』建設の目的は、あくまで、「鉄道資料館」の集客目的にあったことは、町長発言に示されています。

ですから、「道の駅」本来の目的も『鉄道資料館建設』のための『あとづけ』の理由にされたのです。

「道の駅」の場所となった『柏が丘』は、安平町で最も通行量の少ない場所です。

『道の駅』を建設することになった『柏が丘』は、安平町で最も通行量の少ないところです。それでも、町は『鉄道資料館』と併設するために、無理矢理、「柏が丘」に建てることにしました。その為、人口の流れを環流型の町にして、追分と早来地区ともども来町人口を増やすという説明を考えました。私は、それは『観念的なイメージ』との印象を持ちますが、それを『見解の違い』として譲ったとしても、なぜそれが、つまり、「柏が丘」に建てるのが、『人口の環流』を生み、人口増につながるのか、論理的な説明はありません。あったのは、『環流型のまちづくり』と言うイメージだけです。

通常は、数の多い方から（早来地区）から少ない方（追分地区）に環流させるのが自然の流れです。あと付けの『理由』を付けて、川の流れを逆流させるような『説明』には多くの町民は納得しないでしょう。

『マイダス』報告書（基本プラン）にあるが、『ドーコン』報告書（基本設計）にはないデータ。

載っていないデータは、町の方で『調整』したのですか？

町が委託した調査会社『マイダス』と『ドーコン』の間に、内容に違うところがあります。あって当然なのです。会社が違うのですから。でも、それ以上の課題が見えてきています。

「道の駅」の場所として、『柏が丘』がふさわしくないことを示唆する「マイダス」の消えた(?) データ (例)

以下のデータは、最初の調査会社「マイダスの報告書」に掲載されていたデータです。
(立寄数32万人と予想した『ドーコンの報告書』には、掲載されていません。)

【マイダス報告書にだけ出ている（不都合な？）事例】

- 例1、追分町・早来町の観光入込数（H10～H17）
(8年間を通して、早来町の方が、遙かに多い。追分は全体の2割前後～4割前後)
- 例2、柏が丘・安平・大町の交通量調査（H11・H17・H22各年度）
(平日12h・24hとも、柏が丘が1番交通量が少ない。)

例 3、国道 234 号（線柏が丘地区）の交通量の調査
（H11 度と H22 年では、1,784 台の減少。

例 4、車種別（乗用車・小型貨物車・普通貨物車・バス）の 5 地点交通量調査。
調査 5 地点・・・柏が丘、安平、栄町、遠浅、大町
①乗用車・小型貨物車・バス・車輛合計のいずれも、柏が丘が、最下位。
②普通貨物車だけが、上位 2 位。（注：貨物車はそもそもカウント外にすべき対象）

例 5、普通貨物車と小型貨物車の台数を加えると貨物車総数は、全車両の 56% を占める。

なぜ、「ドーコン」の説明書には、上記の記述がないのでしょうか？

- 1, もともと、なかった。
- 2, 『ドーコン』の報告書にも、同様な記述はあったが、町が『概要版』を作成する過程で『編集・削除』した。どっちなんですか？
全く書かれていないことが不思議なのです。

**かみ合わなかった『説明会』での質疑。
指摘した肝心な点を理解した答弁になっていない。**

私の側の問題

『私の側』の反省にも一言触れておきます。

上記の指摘のようになった理由の 1 つは、私の説明が、冗漫で論点を簡潔に説明する話し方になっていなかったことです。レコーダーを聞いてそう思いました。

その為、相手の理解が得にくいところもあった、と言う点は、認めなければなりません。

それを認めた上で、説明者側の大きな問題点をあげると、車両数（5,261 台）の内訳に貨物車が含まれていることに理解が及んでいないこと。それを整理する必要がある言う点を理解していなかったことです。こちらで、何度も、『貨物車数』と言っているのに、『大型車・小型車』との言葉が帰ってくるので、話がかみ合わなかったのです。

かみ合っていない論点

論点。町が（会社が）出した「立寄見積数」5,261 台には、貨物車の数も含まれているから、貨物車の数は、除かないとダメではないか。と言っているのです。だから、議論の中心は、『貨物車は除く必要があるかないか』に集約されるのです。

- それなのに、①「交通量を測った時期が、9月から11月だから」との発言。
もし、そこに問題があるのであれば、5, 261台を利用する根拠がなくなるでしょう。
- ②『小型車に44%をかける・・・』と言ってましたが、それは違います。『貨物車を除いた数（乗用車やバス）に44%をかけた』と言ったのです。
- ③「32万人は、目標値であるから、この数字に向けて・・・がんばる」
・・・これも違います。
32万人は、5, 261台を根拠にして求められた人数です。
当てづっぽうに定められた目標値ではなく、計算で求められた推計値
なのです。その計算の基礎に『貨物車』が含まれているので、除外して計算しなすべきだ、と言ってるのです。

発言やりとりの中で、『貨物車』という言葉ではなく、『小型車』とか『大型車』という言葉ずいぶん行き交いましたが、そこには「論点」はありませんでした。
問題は、『小型車』とか『大型車』の中に含まれていた貨物車の数だったのです。
だから、議論は、そこに集中するべきだったのです。ところが、『貨物車の数』の位置づけが、議論の中心にならずに、論点がそれで議論に行き違いが生まれたのです。

8、「大型トラック（貨物）が立ち寄る」の意見に関して

- ①朝、フェリーに乗る時間待ちの為に、駐車する大型のトラック（貨物）がいるとの意見。たしかに、一定程度、いるでしょう。
しかし、計画によれば、『道の駅』の営業は、「朝、9時から」となっています。
ですから、主に早朝の動きになっているトラックのフェリーへ移動の為に駐車は、『道の駅』の営業には、直接、関わるものではありません。
主として、トイレの利用くらいのものかと思われますが、それだって、18万人もいるわけがありません。
- ②大型トラックが、昼、止まるのは、昼食の為が多い。

これもその通りだと思います。しかし、安平町の「道の駅」は、『レストラン』を入れないから、食事の為に寄る事は、あまり想定できません。トラック運転手にとってテイクアウトやパンで腹を満たすなどとあまり考えられません。

**一番の懸念は、『赤字』と『倒産』による住民負担です。
住民投票で住民の意見を直接聞くべきです。**