

質 問

佐貫駅東口ロータリーの混雑緩和について（平成27年12月）

先日「佐貫駅東口駅前広場の利用状況に関するアンケート調査」に回答しました。私は、平日は都内へ通勤し、休日は趣味の活動で出かけるため、1年365日ほぼ毎日佐貫駅を利用している者です。基本的には自宅近くの〇〇バス停と佐貫駅間はバスを利用（バスの通勤定期券あり）しておりますが、早朝や夜遅く（特に休日）等バスの時刻が合わないときに家族に自家用車での送迎をしてもらっています。

確かに、駅前ロータリーは送迎車で混雑して危険であるばかりか、停車中の送迎自家用車がロータリー内のバスの運行の妨げとなっており、改善が必要であると感じております。

今回、市が混雑解消のためにアンケートを実施されることは歓迎すべきことだと思ってアンケートの回答に臨みました。アンケートに答えながら、市はすでにロータリーの改修を前提にして、いかにすれば送迎の自家用車をスムーズに流し、送迎しやすくできるのかを主眼にご検討されているという意図が伺えました。

確かに、送迎車の流れを改善することも一つの方策ではあると思いますが、公共交通機関の利用を促進すべき今の時代、自家用車での送迎を減らすことを第一に考えるべきではないかと思えます。

そもそも、なぜ大勢の人が自家用車での送迎を必要としているかといえ、公共交通機関、端的に言えば、バスの本数が少なく、割高であるからだと思います。

私の場合、バスの運行時間帯には、自家用車での送迎を受けずにバスを利用しますが、運行時間外はやむなく送迎を受けるか、家族の都合がつかなければ、約40分かけて徒歩で通勤します。

平日も、常磐線上りの初電に間に合うバスはなく終電前に終了します。特に休日のバスは朝も遅いし夜も早いので大変困っています。電車は休日も平日とほぼ同じ時間帯に発着している訳ですからバスも平日と同様に運行してほしいのですが、バス会社の採算の関係で本数を減らすのはやむを得ないにしても、せめて初めと終わりは、平日と同じにして、出かける者の足を担保してほしいと思います（バスの運行本数は少なくても、早いバスがあれば、早く出かけて電車を待てばよいし、遅いバスがあれば駅でバスを待てばよいので、最低限の「足」は担保されます。利用者の「足」の確保は公共交通機関の役割だと思います）。

本来、バスの運行はバス会社の裁量であるので、市に申し上げるのは筋違いかもしれませんが、これまで何度かバス会社に書面にてお願いしてまいりましたが、全く反応はありませんでした。市からバス会社に申し入れ、要すればバス会社

	<p>の採算の取れない部分を市が補助する等（ロータリーの改修の予算の一部を補助に充てる）の施策を講じていただければ幸いです（可能なら運賃の低廉化についても検討が必要と思います）。</p> <p>バスの運行本数が増え、運賃が低廉化して、バス路線の近くの方の自家用車送迎の必要がなくなり、バス路線から離れた地区にお住いの人の送迎のみになれば、混雑はある程度緩和されるのではないかと思います</p> <p>駅前ロータリーの混雑緩和のために、「改修ありき」でなく、まず自家用車による送迎を減少させる方策を、是非ご検討いただきたいと思います。</p>
<p>回 答</p>	<p>佐貫駅東口ロータリーの混雑緩和につきましては佐貫駅東口ロータリーの改修だけでなく、混雑の根本的原因である自家用車での送迎を減らす取り組みにつきましても重要な課題であると認識しております。</p> <p>また、佐貫駅に早朝・深夜時間帯に発着するバスの運行につきましては、常磐線佐貫駅の上り始発便に合わせたバスの運行便がなく、常磐線下り最終便後に、佐貫駅から白羽1丁目へ向かう平日深夜バスのみ運行となっております。加えて、現在、関東鉄道竜ヶ崎線の竜ヶ崎駅に向う最終便後に、佐貫駅から県道竜ヶ崎潮来線を経由し竜ヶ崎駅に向う深夜バスを本年4月より運行できるように調整中でございます。</p> <p>今後も引き続き、早朝・深夜時間帯における公共交通を利用した交通手段の確保につきましても、検討をまいります。</p> <p>ご提案いただきましたバスの増便や運賃低廉化による不採算部分の補償につきましては、バス事業者に対する継続した予算の確保、また、導入した際のタクシー事業者等に与える影響など関係機関との協議を踏まえた慎重な検討が必要となります。</p> <p>そのような中で本市では、地域社会の活力を維持・向上させるため、まちづくりと連携した持続可能な地域公共交通ネットワークを実現するための「地域公共交通網形成計画」を平成28年度に策定する予定であります。今般、〇〇様よりのご提案につきましては、運行事業者であります関東鉄道株式会社にお伝えするとともに、当該計画策定への参考意見とさせていただき、各公共交通の役割や位置付け、運行計画等について総合的に検討し、公共交通機関がより利用しやすいものとなるよう努めてまいりますのでご理解・ご協力のほどよろしくお願いいたします。</p> <p>（担当課 交通防犯課）</p>
<p>質 問</p>	<p>常磐線佐貫駅名の改称について（平成27年12月）</p> <p>駅名の改名についての意見です。</p> <p>たかが駅名を変えただけで、こんな田舎の真ん中に街の活性化への影響は少ないと思います。そんな事よりもっと市</p>

	<p>民が快適に暮らせるように支援すべきでは？例えば、ガタガタ道をなおしたりするとかして不便なところを取り除いたりするとかしたほうが良いと思います。</p>
<p>回 答</p>	<p>常磐線佐貫駅周辺地域は本市の玄関口であるにも関わらず、駐車場などの低未利用地が多く残されております。また、隣接する牛久沼は、風光明媚で自然環境に恵まれている場所でもあります。</p> <p>この牛久沼を含めた佐貫駅周辺地域を市の玄関口にふさわしい賑わいを創出するとともに活性化させ、その効果を市内全体に波及させていきたいと考え、今年度から次の事業を政策パッケージとして進めているところでございます。</p> <p>「佐貫駅周辺地域整備基本構想の策定」 「牛久沼を生かした道の駅の整備」 「（仮称）駅前こども送迎ステーションの設置」 「常磐線佐貫駅名の改称」 「佐貫駅前ロータリーの改修」 「佐貫駅周辺道路の整備」 など</p> <p>「常磐線佐貫駅の駅名改称」は、お示しした政策パッケージの中の一つの事業として、認知度向上における重要な役割を担うものです。「常磐線佐貫駅の駅名改称」だけを進めているということではないことをご理解ください。</p> <p>また、ご指摘の生活環境の向上を図るための道路環境の整備など、身近な問題にも引き続き取り組むとともに、市民の皆様が安心して快適に暮らせるまちづくりを進めてまいります。</p> <p style="text-align: right;">（担当課 企画課）</p>
<p>質 問</p>	<p>常磐線佐貫駅名の改称などについて（平成27年10月）</p> <p>今回のJR駅名改称については、慎重なる取り扱いについてお願いする次第でございます。改称するもしないも、結果が市の発展につながるものにして頂きたいと思っております。JR駅名も「本龍ヶ崎駅」という名称もあると思っております。が。JR駅周辺の状況が市の発展の目安になりそうです。牛久・取手を凌ぐ発展の構想をお願いいたします。JR駅から市役所をつなぐ動線が市の中心になると思う次第です。田んぼも貴重ではありますが。</p> <p>ニュータウンの中でも、個人住宅が多い松葉地区。ここから遠い地区で公園やスポーツ施設がつくられている感があります。北竜台公園は比較的近いところにあり、ありがたい限りであります。JR駅に近い若柴宿の活用について考えています。（川越市は龍ヶ崎市より宣伝が上手いので有名になったのではないのでしょうか。寺、社の数とか城下町という点では、川越市を凌ぐような気がします。→《伊達政宗の城下町》）</p> <p>この若柴宿を中心に荒れ果てている山林を市が借り受けて自然公園として整備することが出来れば、住んでいる高齢者</p>

の孫なども戻ってくるきっかけになるかも知れないと思います。

危機管理室にもメール送信してありますが、松葉地区に接する山林も荒れ果てており、いつ山林火災が発生して住宅地に延焼する危険ともなっております。この荒れ果てた個人所有の山林を地域の自然公園として活用することが出来れば幸いに存じます。（それよりも、杉やヒノキを伐採して果樹園とした方が良いかも）果樹園にすれば、子どもや孫も喜んで来ると思います。山林地主も管理に困っていると思われる山林を地域の財産として活用できないものか。と考えている次第であります。

牛久市が人口増、取手市が人口増に転じているときに、ひとり龍ヶ崎が人口減についての説明会を行っている。負け続ける方針を堅持するのか不思議に思います。日本が、茨城県構が、人口減になっても、龍ヶ崎に人が集まってくるような構想について考えるのが役所（役に立つ所）のような気がします。＜企画課にもメール＞送信いたしました。勝っていく龍ヶ崎をお願いいたします。

回 答

○常磐線佐貫駅名の改称について

昨今、少子・高齢化の進行や人口減少社会の到来が全国的な問題として取り上げられ、本市においても、平成23年度以降、人口は減少に転じております。このままでは、将来的には人口が5万人台が予測されるところであり、税収の減少などから、行政サービスを提供するための地域経営の基盤の維持が危ぶまれるところであります。

この流れをかえて、持続可能な地域経営とするためには、本市からの人口の流出を抑制することはもとより、市外から人を呼び込む、流入人口の増加を目指す定住促進などに取り組む必要があります。

とりわけ、首都圏の幹線鉄道の一つでありますJR常磐線佐貫駅から徒歩圏に位置する佐貫駅周辺地域は、低未利用地が残されており、首都圏方面への通勤世帯などの住まいの場として潜在力の高いエリアと考えるところですが、また、この地域に隣接する牛久沼は、風光明媚で自然環境に恵まれるなど、本市の交流人口の拡大に寄与することが期待できる場所でもあります。

この牛久沼を含めた佐貫駅周辺地域のポテンシャルを生かし、市の玄関口にふさわしい賑わいを創出するとともに、龍ヶ崎市街地における活性化の取り組みや、様々なソフト・ハード事業を織り交ぜながら、地域経営の好循環を形成し、持続可能な地域経営の基盤を構築しなければならないと考えております。具体的には、本市の玄関口である常磐線佐貫駅周辺地域を活性化させて、その効果を市内全体に波及させていくことが有効であると考えております。

そのため、今年度から

「佐貫駅周辺地域整備基本構想の策定」
「牛久沼を生かした道の駅の整備」
「(仮称)駅前こども送迎ステーションの設置」
「常磐線佐貫駅名の改称」
「佐貫駅前ロータリーの改修」
「佐貫駅周辺道路の整備」などを

政策パッケージとして、地方創生に照応した取り組みを始めたところであります。

しかしながら、本市の課題として、認知度が低いという問題があり、魅力的な施策を展開しても、市外在住者から本市に関心を示してもらうことは困難な状況にあります。そこで、本市の存在や位置を知ってもらい、関心をもらってもらうための取り組みが必要となります。その重要な手段の一つが「常磐線佐貫駅の駅名改称」です。

この駅名改称は、市の活性化のための事業をより効果的に伝えるための手法の一つであるとともに、定住促進や交流人口の増加に向けた基盤整備の一翼を担う重要な事業であります。

本市としては、市の重点施策である「子育て環境の充実」や「市民活動の促進」に加え、市の認知度向上と情報接触度の向上を図るとともに、名実ともに市の玄関口にふさわしい賑わいづくりなどを総合的に推進していくことで、定住促進や交流人口の増加へと発展させてまいりたいと考えております。

(担当課 企画課)

○地方創生について

前述させていただきましたとおり、全国的に人口が減少し、特に年少人口や生産年齢人口が大きく減少する中、本市における少子・高齢化や人口減少が、今後、一定程度進行することは避けられないと考えております。

近隣の自治体におきましても、人口減少の潮流は変わらず、茨城県が策定した「茨城県人口ビジョン」における人口推計では、牛久市は、ひたちの牛久周辺の開発などにより、今後一定期間は人口の増加が見込まれていますが、2040年頃には人口減少に転じるとされており、取手市の人口減少割合は、一貫して本市を上回るとされています。

そのような中、本市におきましては、まちの賑わいを創出するなど、交流人口や定住人口の増加に資する取り組みが重要であると認識しており、佐貫駅名改称や佐貫駅周辺地域の賑わいの創出などにより、本市の認知度を向上させるとともに、交流人口の増加や定住を促進し、人口減少を抑制できると考えております。

そこで、「ふるさと龍ヶ崎戦略プラン」に基づく施策に加えて、これらの地方創生の実現に向けた施策を掲げる「まち・ひと・しごと創生総合戦略」を策定し、施策の連携による相乗効果の発現を目指しているところ です。

また、本市の活性化のためには、市単独の取り組みだけではなく、茨城県や近隣の自治体、さらには常磐線沿線の自治体など、広域の連携についても、今後は重要になると考えているところです。

〇〇様から頂戴しましたご意見につきましては、本市の活性化のための具体策の検討の際に参考とさせていただきます。今後、今後も活力ある龍ヶ崎の実現に向けて取り組んでまいります。

(担当課 企画課)

○荒れた山林について

現在のところ、市が山林を借り受けて自然公園として整備する計画はございません。

しかしながら、茨城県では森林湖沼環境税を活用した「身近なみどり整備推進事業」により、荒れた山林等の手入れを進めております。事業の実施にあたっては、市と森林所有者との間で10年間の森林保全に関する協定を結び、整備後は森林所有者が森林を適正に維持管理することが必要となります。整備希望については、広報紙「りゅうほー」にて毎年募集しているところでございます。

(担当課 農業政策課)

○林野火災について

林野火災の原因には、たき火、放火、タバコ、火遊びなどがありますが、そのほとんどが人のちょっとした火の取り扱いの不注意から発生しています。

私たち一人ひとりが火の取り扱いに注意することで、林野火災を未然に防止できるということもあります。

また、森林の大切さを認識し、防火意識を高めることが最も大切なことであることから、平常時での火災予防の啓発はもちろんのこと、全国で行われている春と秋の火災予防運動で、火災に強い街づくりのため、消防署や消防団と連携し、火災発生防止について啓発活動を行っているところでございます。

(担当課 危機管理室)

○若柴宿について

若柴宿は、江戸時代、主要な脇街道である水戸街道の宿場町として栄え、歴史的にも貴重な当市の遺産であると考えております。特に街道筋にございます金竜寺は、国指定重要文化財である「絹本着色十六羅漢像（茨城県立歴史館寄託）」や「牛になった小坊主」の昔話などで有名でございます。

この若柴宿につきましては、現在、地域の方々のご協力により「水戸街道若柴宿お宝さがし隊（マップ）」や「名称等の立て看板」の整備が行われました。また、「るるぶ特別編集 龍ヶ崎」には、のんびり街中さんぽコースの一つとして、「水戸街道・若柴宿散策」を掲載し、広く周知しているところでございます。

今後につきましては、より多くの方に、この若柴宿のすば

	<p>らしさを知っていただくために龍ヶ崎市観光物産協会等の関係団体と連携しながら、さらに研究を進めてまいりたいと考えております。</p> <p style="text-align: right;">(担当課 商工観光課)</p>
<p>質 問</p>	<p>常磐線佐貫駅名の改称について（平成27年10月）</p> <p>龍ヶ崎市民となり20年近くたちます。今回の佐貫駅改称につきまして非常に疑問に思うところがあります。</p> <p>まず、経済効果に駅利用者の乗車券、定期利用がありますが、これは佐貫駅でも同じ事なので、改称による効果ではないのでは？前串田市長の際のアンケートでも7割近い反対があり、今回も住民投票ができる署名が集まっているといいます。</p> <p>それに対し市長の回答はあまりにも稚拙に感じます。消費税増税前なら半額とか、ここらへんの金額も非常に怪しく業者との公正な相見積りで計算したのでしょうか。龍ヶ崎市から牛久やつくばなどへ引越す人が近所で多いんです。</p> <p>福祉、障害など遅れているので、お金を使うところは他にありませんか。子供のために牛久に引越そうと考えています。</p>
<p>回 答</p>	<p>はじめに、駅名改称の経済効果、いわゆる「JR東日本 常磐線佐貫駅の改称に関する影響度調査報告書」の経済波及効果（平時の経済効果として、本市に佐貫駅を使って通勤・通学している人がもたらす効果）の予測についてであります。</p> <p>本件については、調査時点において、認知度向上とPR活動のしやすさについて、その性質上定量化が困難なことから、一定の前提条件を仮定のうえ、今後の効果向上策を策定する上での諸元として基礎データを整理したものとっておりますことをご理解ください。</p> <p>また、「常磐線佐貫駅名改称事業及びこれに係る市費の支出賛否を問う住民投票条例の制定請求」に関しましては、先般開催されました平成27年第2回市議会臨時会において、審議の結果、否決されたところでございますが、その条例制定請求の署名数が8,212人ありましたことは、説明が不十分であったものと真摯に受け止めており、今後も更なるご理解をいただけるよう努めてまいります。</p> <p>さて、本件事業につきましては、駅名改称費用が最も削減できる時期の検討や削減額の試算について、昨年よりJR東日本と協議を重ねてまいりました。そして、駅名改称時期を消費税の税率改正時期である平成29年4月とすることで、最も費用を削減できる見込みであること、及びそのためのスケジュールや諸手続が判明いたしました。これらに関しましては、政策情報誌を通じて、駅名改称費用やシティプロモーション効果などを市民の皆様にお知らせするとともに、本年5月から6月にかけて意見交換会を開催し、様々なご意見を拝聴したところであります。</p>

	<p>本件事業にかかる駅名改称費用3億2,860万円につきましては、決して小さな負担ではありませんが、ハコモノ建設等とは違い、一度限り支出すれば足りる臨時的経費であり、この投資により、本市の大看板という財産を取得し、将来にわたり本市の認知度向上に資するものと考えております。</p> <p>さらに、駅名改称は、市の活性化のための事業をより効果的に伝えるための手法の一つであるとともに、定住促進や交流人口の増加に向けた基盤整備の一翼を担う重要な事業でもあります。</p> <p>当市といたしましては、市の重点施策である「子育て環境の充実」や「市民活動の促進」に加え、市の認知度向上と情報接触度の向上を図るとともに、名実ともに市の玄関口にふさわしい賑わいづくりなどを総合的に推進していくことで、定住促進や交流人口の増加へと発展させてまいりたいと考えております。</p> <p>いずれにいたしましても、駅名改称につきましては、持続可能な地域経営の基盤を構築していく観点から、避けて通るわけにはいかない問題であり、龍ヶ崎市の発展や将来のまちづくりを見据えれば、市の玄関口である常磐線の駅名は、「龍ヶ崎」を冠した名称に改称すべきと考え、決定したものでございます。</p> <p>駅名改称が目的ではなく、定住人口・交流人口の増加を目指し、佐貫駅周辺地域を活性化させて、その効果を市全体に広めていくための取り組みの一環であり、次の世代に持続可能な地域を引き継いでいく取り組みであることをご理解いただきたいと存じます。</p> <p style="text-align: right;">(担当課 企画課)</p>
<p>質 問</p>	<p>常磐線佐貫駅の改称について（平成27年9月）</p> <p>改名については、賛成です。</p> <p>しかし、すでに竜ヶ崎の地名がついてしまった駅があるので、一層のこと、[ドラゴンシティ]や、[龍の街]など、今までに無い駅名を設定し、駅前や市内の観光を武器にして、とりあえず、鉄道マニアや観光客を呼び込めるシチュエーションを作るのが大事では？</p> <p>特に鉄道マニアの口コミや評判は、日本中の鉄道マニアに伝わり、そこからの口コミは街の活性化に少なからず影響を与えるのは必然です。</p> <p>〇〇な市議には、とうてい理解出来ないでしょうが。若い議員さんや、市役所の職員さんの中には、分かって頂ける方もいるかと。</p>
<p>回 答</p>	<p>駅名改称につきましては、9月9日付けで、本市と東日本旅客鉄道株式会社水戸支社との間で、JR常磐線佐貫駅駅名改称事業にかかる「協定書」を締結いたしました。</p> <p>その協定書には、新たな駅名は「龍ヶ崎市」とし、名称変更の時期は「平成29年4月1日」とすることなどが盛り込</p>

まれております。

今後は、駅名改称の機運醸成を図るとともに、貴殿にいただきましたご提案も参考にしながら、駅名改称に合わせたイベントなどを企画し、より多くの方々から本市が認知されるよう、また、定住人口・交流人口の増加に向け、取り組んでまいりたいと考えております。

引き続き、ご支援をいただきますようお願い申し上げます。
(担当課 企画課)

質 問

常磐線佐貫駅名の改称及び公式サイト市長への手紙コーナーについて（平成27年9月）

日頃、龍ヶ崎市のためにご尽力いただきありがとうございます。

相談というわけではありませんが、僭越ながら市長さんに一つの意見をご覧いただけたら幸いです。

小生は現役引退を機に、世田谷区から取手市を経て数年前から本市に住まうものです。本市に家を建てた動機としては大きく二つあります。一つは引退といっても私的・公的を含めて都心へ出る機会が週に1～2度はあるために、都心までの時間的距離が許容限度内であること、二つには緑多いカンントリーライフを楽しみたいことでした。

現在の環境はいずれも満たされ、都心に住む友人を招くと等しくうらやむ状態です。

そこで首題の件について考えますと、小生が新たに住まう街を選ぶにあたっては、さすがに柏市とか我孫子市とかは知識の中にありましたが、天王台、藤代、佐貫、荒川沖などは初めて聞く駅名で、失礼ながら龍ヶ崎市といの「龍ヶ崎カンントリー倶楽部」のあるところかという程度のものでした。

考えてみると新しく住まう場所の選択に当たっては駅名も行政名も考慮の外だったと言えます。小生は教育・医療・買い物・娯楽・スポーツなど行政として等しく備えるべきことについても本市を評価していますが、都心から移ってきた身としては特に緑の多さを感謝しています。

ところが周りを見ますと昨日まで緑に覆われていたところが赤土に代わるようなケースが散見されます。駅名変更が費用負担なしで実現するのであればなんら反対する理由はありませんが、小生は本市の美しい自然を保護する目的に予算を費やすほうが本市の魅力を高めるのに役立つように思います。聞くところによると我孫子市は印旛沼周辺の緑を守るために市債を発行して私有地を買い上げたとか。キチンと確認したことはありませんが、本市がそのような目的で市債を発行されるのであれば喜んで協力したいと考えます。

また多くの友人を招くことを楽しんでる身としては、佐貫駅が龍ヶ崎市駅と名前が変わると、始めてくる友人は龍ヶ崎市駅ではなく龍ヶ崎駅へ行こうとして混乱することが容易に想像できます。

いちど魅力ある、移り住みたくなる龍ヶ崎市とするためにご検討いただけないでしょうか。市長さんとしてはそのほかにも考えなくてはならない要素がたくさんお持ちだと思いますが、一つの意見として読んでいただければと思います。ありがとうございました。

追伸

このコメント欄はもう少し設計を工夫して、インプット途中での変更や、確認がやりやすいように民間のものを参考にされたほうがよいように思いますね。

回 答

○常磐線佐貫駅名の改称について

昨今、少子・高齢化の進行や人口減少社会の到来が全国的な問題として取り上げられ、本市においても、平成23年度以降、人口は減少に転じております。このままでは、将来的には人口が5万人台が予測されるところであり、税収の減少などから、行政サービスを提供するための地域経営の基盤の維持が危ぶまれるところであります。

この流れをかえて、持続可能な地域経営とするためには、本市からの人口の流出を抑制することはもとより、市外から人を呼び込む、流入人口の増加を目指す定住促進などに取り組む必要があります。

とりわけ、首都圏の幹線鉄道の一つでありますJR常磐線佐貫駅から徒歩圏に位置する佐貫駅周辺地域は、低未利用地が残されており、首都圏方面への通勤世帯などの住まいの場として潜在力の高いエリアと考えるところであります。また、この地域に隣接する牛久沼は、風光明媚で自然環境に恵まれるなど、本市の交流人口の拡大に寄与することが期待できる場所でもあります。

この牛久沼を含めた佐貫駅周辺地域を市の玄関口にふさわしい賑わいを創出するとともに、龍ヶ崎市街地における活性化の取り組みや、様々なソフト事業の取り組みを織り交ぜながら、地域経営の好循環を形成し、持続可能な地域経営の基盤を構築しなければならないと考えております。具体的には、本市の玄関口である常磐線佐貫駅周辺地域を活性化させて、その効果を市内全体に波及させていくことが有効であると考えております。

そのため、今年度から

「佐貫駅周辺地域整備基本構想の策定」

「牛久沼を生かした道の駅の整備」

「(仮称)駅前こども送迎ステーションの設置」

「常磐線佐貫駅名の改称」

「佐貫駅前ロータリーの改修」

「佐貫駅周辺道路の整備」

などを政策パッケージとして、地方創生に照応した取り組みを始めたところであります。

しかしながら、本市の課題として、認知度が低いという問

題があり、魅力的な施策を展開しても、市外在住者から本市に関心を示してもらうことは困難な状況にあります。そこで、本市の存在や位置を知ってもらい、関心をもってもらうための取り組みが必要となります。その重要な手段の一つが「常磐線佐貫駅の駅名改称」です。

この駅名改称は、市の活性化のための事業をより効果的に伝えるための手法の一つであるとともに、定住促進や交流人口の増加に向けた基盤整備の一翼を担う重要な事業といえます。

本市としては、市の重点施策である「子育て環境の充実」や「市民活動の促進」に加え、市の認知度向上と情報接触度の向上を図るとともに、名実ともに市の玄関口にふさわしい賑わいづくりなどを総合的に推進していくことで、定住促進や交流人口の増加へと発展させてまいりたいと考えております。

いずれにいたしましても、駅名改称につきましては、持続可能な地域経営の基盤を構築していく観点から、避けて通るわけにはいかない問題であると考えており、龍ヶ崎市の発展や将来のまちづくりを見据えれば、市の玄関口、いわゆる常磐線の駅名は、「龍ヶ崎」を冠した名称に改称すべきと考えております。

駅名改称が目的ではなく、定住人口・交流人口の増加を目指し、佐貫駅周辺地域を活性化させて、その効果を市全体に広めていくための取り組みの一環です。次の世代に持続可能な地域を引き継いでいく取り組みであることをご理解いただきたいと存じます。

なお、駅名を改称した際には、駅を利用する方に混乱が生じないように、看板の設置などの対応を行ってまいりたいと考えております。

(担当課 企画課)

○市公式サイト市長への手紙コーナーについて

市長への手紙は、市民の誰もが手軽に市政運営に参加していただけるように、市民の皆様のご意見等を基に適宜手法の見直しなどを進めてまいりました。

ご指摘のことにつきましては、市公式サイトの見直しの際の検討事項の一つとしてまいりますので、ご理解くださいますようお願い申し上げます。

(担当課 市長公室)

質 問

常磐線佐貫駅名の改称について（平成27年8月）

8月2日放送の「噂の！東京マガジン」を拝見しました。この番組で放送された、常磐線佐貫駅から龍ヶ崎市駅に改称に対して意見したいことがあります。

駅名を改称するだけで、3億3000万円も税金を投入する必要はないと思います。龍ヶ崎市民の皆様が、一生懸命、

納めている税金を無駄使いするだけだと思います。市民の皆様も強く反対されるのは、当然の感情だと思います。

私は、ただの静岡県民の1人にすぎませんが、子供の頃から、鉄道が大好きです。鉄道好きな人間にとって、駅名を簡単に変えるという行為は、あまりにも酷でつらいことです。

番組で放送された佐貫駅は東京駅よりも開業が早く、歴史もとても長いことを知りました。地元の方にとっては、大事な移動手段として、佐貫駅を長い年月をかけて、利用されていると思います。もちろん、強い愛着心をもっていることでしょう。

龍ヶ崎市は、駅名を改称すればたくさんの経済効果や観光客が見込まれると考えていると思います。でも、市民の皆様は強く反対されているのにも関わらず、勝手に市の都合で、市民の皆様の声に耳を傾けないのはいかかなものかと思えます。

そこで、駅名を改称しなくても、もっと良い方法を提案させてください。この方法は、とても簡単なことです。佐貫駅をもっと世間にアピールすればいいと思います。具体的にどうすればいいかという、例えば、市の公式ホームページや地元の商工会のホームページで、「龍ヶ崎市に行くなら、ぜひ、佐貫駅で降りてください！」という、キャッチコピーを大々的に掲載するのはいかがですか？（このキャッチコピーは、私が勝手に考えたものですが・・・もっと良いのがあれば、それはお任せします）この方法なら、多額の資金を使わなくてもできると思います。要は、世間のたくさんの人たちに、できる限り、認知されることが大切だと思います。これが、私の提案です。

先ほども申し上げましたが、私はただの1人の静岡県民です。地元の間人でもないので、偉そうなことを言っていると思われるかもしれませんが、でも、誰だって、自分が住んでいる地域に強い愛着心をもっていることは間違いのないと思います。

長文になって申し訳ありません。あくまで個人的な意見とさせていただきます。これからも、龍ヶ崎市の益々の発展と市民の皆様の御多幸をお祈りいたします。

回 答

常磐線佐貫駅改称の背景と目的について申し上げます。
昨今、少子・高齢化の進行や人口減少社会の到来が全国的な問題として取り上げられ、本市においても、平成23年度以降、人口は減少に転じております。このままでは、将来的には人口が5万人台が予測されるところであり、税収の減少などから、行政サービスを提供するための地域経営の基盤の維持が危ぶまれるところであり、

この流れをかえて、持続可能な地域経営とするためには、本市からの人口の流出を抑制することはもとより、市外から人を呼び込む、流入人口の増加を目指す定住促進などに取り

組む必要があります。

とりわけ、首都圏の幹線鉄道の一つでありますJR常磐線佐貫駅から徒歩圏に位置する佐貫駅周辺地域は、低未利用地が残されており、首都圏方面への通勤世帯などの住まいの場として潜在力の高いエリアと考えるところですが、また、この地域に隣接する牛久沼は、風光明媚で自然環境に恵まれるなど、本市の交流人口の拡大に寄与することが期待できる場所でもあります。

この牛久沼を含めた佐貫駅周辺地域を市の玄関口にふさわしい賑わいを創出するとともに、龍ヶ崎市街地における活性化の取り組みや、様々なソフト事業の取り組みを織り交ぜながら、地域経営の好循環を形成し、持続可能な地域経営の基盤を構築しなければならないと考えております。具体的には、本市の玄関口である常磐線佐貫駅周辺地域を活性化させて、その効果を市内全体に波及させていくことが有効であると考えております。

そのため、今年度から

「佐貫駅周辺地域整備基本構想の策定」、

「牛久沼を生かした道の駅の整備」、

「(仮称)駅前こども送迎ステーションの設置」、

「常磐線佐貫駅名の改称」、

「佐貫駅前ロータリーの改修」、

「佐貫駅周辺道路の整備」など

を政策パッケージとして、地方創生に照応した取り組みを始めたところでもあります。

しかしながら、本市の課題として、龍ヶ崎市の認知度が低いという問題があり、魅力的な施策を展開しても、市外在住者から本市に関心を示してもらうことは困難な状況にあります。そこで、本市の存在や位置を知ってもらい、関心をもってもらうための取り組みが必要となります。その重要な手段の一つが「常磐線佐貫駅の駅名改称」です。

この駅名改称は、市の活性化のための事業をより効果的に伝えるための手法の一つであるとともに、定住促進や交流人口の増加に向けた基盤整備の一翼を担う重要な事業といえます。

本市としては、市の重点施策である「子育て環境の充実」や「市民活動の促進」に加え、市の認知度向上と情報接触度の向上を図るとともに、名実ともに市の玄関口にふさわしい賑わいづくりなどを総合的に推進していくことで、定住促進や交流人口の増加へと発展させてまいりたいと考えております。

いずれにいたしましても、駅名改称につきましては、持続可能な地域経営の基盤を構築していく観点から、避けて通るわけにはいかない問題であると考えており、龍ヶ崎市の発展や将来のまちづくりを見据えれば、市の玄関口、いわゆる常磐線の駅名は、「龍ヶ崎」を冠した名称に改称すべきと考え

	<p>ております。</p> <p>駅名改称が目的ではなく、定住人口・交流人口の増加を目指し、佐貫駅周辺地域を活性化させて、その効果を市全体に広めていくための取り組みの一環です。次の世代に持続可能な地域を引き継いでいく取り組みであることをご理解いただきたいと存じます。</p> <p>(担当課 企画課)</p>
<p>質 問</p>	<p>常磐線佐貫駅名の改称と住民投票について（平成27年7月）</p> <p>佐貫町に住んで45年になります。引越し当初は電車の本数も少なくかなり辺鄙なところにきてしまった感がありました。最近では電車の数も増え佐貫駅とも馴染んでありがたく思っております。</p> <p>今回佐貫駅名を龍ヶ崎市駅に改名する動きがあるとこのこと。この財政難のとき3億2000万円もかけ駅名改正する必要はどこにあるのでしょうか。もっとインフラ整備の充実が先ではないのでしょうか。</p> <p>新聞報道によりますと、大方の住民は賛成とのことですが、自分の周りで賛成の方を見出すのが難しい、むしろ今までいたためしがない状態です。</p> <p>このような市民がいることも事実です。住民投票を実施し市民の意思を確認するという方法は取れないのでしょうか。経費はかかるでしょうがくだらない駅名変更に3億2000万円も掛けられることと思えば安くないですか。</p>
<p>回 答</p>	<p>はじめに、常磐線佐貫駅改称の背景と目的について申し上げます。</p> <p>昨今、少子・高齢化の進行や人口減少社会の到来が全国的な問題として取り上げられ、本市においても、平成23年度以降、人口は減少に転じております。このままでは、将来的には人口が5万人台が予測されるところであり、税収の減少などから、行政サービスを提供するための地域経営の基盤の維持が危ぶまれるところでもあります。</p> <p>この流れをかえて、持続可能な地域経営とするためには、本市からの人口の流出を抑制することはもとより、市外から人を呼び込む、流入人口の増加を目指す定住促進などに取り組む必要があります。</p> <p>とりわけ、首都圏の幹線鉄道の一つでありますJR常磐線佐貫駅から徒歩圏に位置する佐貫駅周辺地域は、低未利用地が残されており、首都圏方面への通勤世帯などの住まいの場として潜在力の高いエリアと考えるところですが。また、この地域に隣接する牛久沼は、風光明媚で自然環境に恵まれるなど、当市の交流人口の拡大に寄与することが期待できる場所でもあります。</p> <p>この牛久沼を含めた佐貫駅周辺地域を市の玄関口にふさわしい賑わいを創出するとともに、龍ヶ崎市街地における活性</p>

化の取り組みや、様々なソフト事業の取り組みを織り交ぜながら、地域経営の好循環を形成し、持続可能な地域経営の基盤を構築しなければならないと考えております。具体的には、本市の玄関口である常磐線佐貫駅周辺地域を活性化させて、その効果を市内全体に波及させていくことが有効であるとと考えております。

そのため、今年度から

「佐貫駅周辺地域整備基本構想の策定」

「牛久沼を生かした道の駅の整備」、

「(仮称)駅前こども送迎ステーションの設置」、

「常磐線佐貫駅名の改称」、

「佐貫駅前ロータリーの改修」、

「佐貫駅周辺道路の整備」

などを政策パッケージとして、地方創生に照応した取り組みを始めたところであります。

しかしながら、本市の課題として、龍ヶ崎市の認知度が低いという問題があり、魅力的な施策を展開しても、市外在住者から本市に関心を示してもらうことは困難な状況にあります。そこで、本市の存在や位置を知ってもらい、関心をもってもらうための取り組みが必要となります。その重要な手段の一つが「常磐線佐貫駅の駅名改称」です。

この駅名改称は、市の活性化のための事業をより効果的に伝えるための手法の一つであるとともに、定住促進や交流人口の増加に向けた基盤整備の一翼を担う重要な事業といえます。

本市としては、市の重点施策である「子育て環境の充実」や「市民活動の促進」に加え、市の認知度向上と情報接触度の向上を図るとともに、名実ともに市の玄関口にふさわしい賑わいづくりなどを総合的に推進していくことで、定住促進や交流人口の増加へと発展させてまいりたいと考えております。

次に、住民投票についてであります。

地方自治法に規定されている住民投票制度は、特定の事項について、住民の意思を直接確認するための重要な仕組みであり、まちづくりを進める上で、重要な意義があると考えております。しかし、住民投票については、他の事例を見てもお分かりいただけますように、その投票率が50%前後に低迷し、その過半数、つまり、全体の4分の1、25%程度の賛否表明により重大な決定をすることとなり、住民の意思が十分反映されているのか疑問視されることや、住民同士のしこりや対立を惹起することも想定されます。

このため、駅名改称に関しては、適当ではないと考えております。

駅名改称の取り組みについては、今後も、適時、市民の皆さんにお知らせするとともに、市民の皆さんの理解が得られるよう対話を続けてまいりたいと考えておりますので、ご理

解いただきますようお願いいたします。
(担当課 企画課)

質 問

常磐線佐貫駅名改称について（平成27年7月）

人口減少の歯止め、地方創生の一環として佐貫駅周辺の自然環境を生かした活性化施策として佐貫駅周辺地域整備基本構想の策定」

「牛久沼を生かした道の駅の整備」

「（仮称）駅前こども送迎ステーションの設置」

「常磐線佐貫駅名の改称」

「佐貫駅前ロータリーの改修」

「佐貫駅周辺道路の整備」などの取り組みにより市街地の活性化効果を期待し取組をされていることは評価できますが、果たしてこの施策で竜ヶ崎市の認知度アップ、人口流入に繋がり税収等のアップに繋がるかはいささか疑問です。少子・高齢化により益々人口減少が予想されます。

また、高齢化を迎え医療費の増加による健康保険料、介護保険料等は法律により増加の一途をたどっております。汗水をたらし長年働いてやっと年金満額をもらえるようになったと思ったら年金額の約半分は税金等で支払うような現状です。

このような血税の税金から3億3000万円を市の負担で駅名を変える必要があるのかいささか疑問です。竜ヶ崎市の認知度アップ、市の活性化施策としてもっとやるべき事があるのではないのでしょうか。

牛久沼自然を生かした環境作り。スポーツ等を一例に考えると周辺地域でも開催しているサイクリング大会〔近隣市町村で実施）、牛久沼自然を生かしたトライアスロン大会（我孫子手賀沼では毎年実施）開催を実施し全国へ発信する方法。そのための環境作りに投資する。地元の有名な選手が来てくれるだけでその道の人は喜んでくれる。

サイクリング道路は、普段は若い人から高齢人までの健康作りに利用してお互いのコミュニケーションの場を利用する。市のバックアップが必要。

健康で認知症防止に繋がれば医療費も抑えられるのでは？

これは一例で 考えればアイディアはいくらでもあると思う。

現在の結果を見て対応するのではなく先を見据えた施策を打って貰いたい。そのために生きたお金を使って貰いたい。

駅名を変えるだけで人口流入に繋がるとは思えません。

市のお金を使うとなれば「住民投票」により実施することが公正な方法であると思います。

住民同士のしこりや対立を惹起を想定し「住民投票」なしで実施した場合の住民の意思が反映されないことが公正な方法とは思いません。

回 答

前回もお答えしておりますが、駅名改称につきましては、佐貫駅周辺において、本市の玄関口に相応しいにぎわいづく

りなどを総合的に推進していくことで、定住促進や交流人口の増加へ発展させていく「地方創生」の取り組みの一環でもあり、佐貫駅周辺地域を活性化させて、その効果を市内全体に波及させていきたいと考えております。

そのため、今年度においては、市の最上位の計画「ふるさと龍ヶ崎戦略プラン」の重点施策「子育て環境日本一」や「市民活動日本一」に掲げるこれまでの取り組みに加え、にぎわいの創出と定住促進、交流人口の増加を図るため、「佐貫駅周辺地域整備基本構想の策定」や「牛久沼を生かした道の駅の整備」、「(仮称)駅前こども送迎ステーションの設置」、「常磐線佐貫駅名の改称」、「佐貫駅前ロータリーの改修」、「佐貫駅周辺道路の整備」など、様々な取り組みを政策パッケージとして進めていくこととしております。

駅名改称は、こうした取り組みを市外に効果的に発信し、また、弾みを付けるための手段の一つであり、定住促進や交流人口の増加に向けた基盤整備の一翼を担う重要な事業となるものです。

こうした中で、ご提案のような牛久沼を生かした環境づくりも、これら手段の一つであると考えており、今後、様々なアイデアを抽出しながら、現在策定しております「龍ヶ崎市まち・ひと・しごと創生総合戦略」や、今年中に策定をスタートする「次期最上位計画」の中に位置付け、取り組んでまいりたいと考えております。

本市といたしましては、様々な取り組みを一体的に進めながら、定住促進や交流人口の増加へと発展させてまいりたいと考えておりますので、ご理解くださいますようお願い申し上げます。

(担当課 企画課)

質 問

J R 佐貫駅名の改称するときの名称について（平成 27 年 6 月）

常磐線佐貫駅の駅名変更についての市の取り組みを広報で知りました。反対の市民もかなりいるようです。3億円との天秤で私はまだ態度を決めかねています。ただし、もし変更するのであれば、「龍ヶ崎駅」にすべきで、「龍ヶ崎市駅」は反対です。全国探しても駅名に「市」がつく駅は、いくつもないと思われま。せつかく変えても、あまりのセンスのなさに、笑い物にされそうです。関東鉄道と話し合って説得して、関東鉄道の駅名を変えてもらうようにすべきです。そのための看板の書き換え代などの費用を龍ヶ崎市が負担することはやむをえないと考えます。「龍ヶ崎市駅」という駅名にするのなら反対です。

回 答

はじめに、常磐線佐貫駅改称の背景と目的についてであります。

少子・高齢化の進行や人口減少社会の到来が全国的な問題として取り上げられている中、本市においても、平成 23 年

度以降、人口は減少に転じています。このままでは、将来的には人口が5万人台が予測されるころであり、税収の減少などから、行政サービスを提供するための地域経営の基盤の維持が危ぶまれるころです。

この流れをかえて、持続可能な地域経営とするためには、本市からの人口の流出を抑制することはもとより、市外から人を呼び込む、流入人口の増加を目指す定住促進などに取り組む必要があります。

とりわけ、首都圏の幹線鉄道の一つでありますJR常磐線佐貫駅から徒歩圏に位置する佐貫駅周辺地域は、低未利用地が残されており、首都圏方面への通勤世帯などの住まいの場として潜在力の高いエリアと考えるころです。また、この地域に隣接する牛久沼は、風光明媚で自然環境に恵まれるなど、本市の交流人口の拡大に寄与することが期待できる場所でもあります。

この牛久沼を含めた佐貫駅周辺地域を市の玄関口にふさわしい賑わいを創出するとともに、龍ヶ崎市街地における活性化の取り組みや、様々なソフト事業の取り組みを織り交ぜながら、地域経営の好循環を形成し、持続可能な地域経営の基盤を構築しなければならないと考えております。具体的には、本市の玄関口である常磐線佐貫駅周辺地域を活性化させて、その効果を市内全体に波及させていくことが有効であると考えております。

そのため、今年度から佐貫駅周辺地域整備基本構想の策定や牛久沼を生かした『道の駅の整備』、『(仮称)駅前こども送迎ステーションの設置』、『常磐線佐貫駅名の改称』、『佐貫駅前ロータリーの改修』、『佐貫駅周辺道路の整備』などを政策パッケージとして、地方創生に照応した取り組みを始めたころであります。駅名改称は、龍ヶ崎市全体の活性化のための事業をより効果的に波及させるための手法の一つであるとともに、定住促進や交流人口の増加に向けた基盤整備の一翼を担う重要な事業であります。

本市といたしましては、市の重点施策であります「子育て環境の充実」「市民活動の促進」に加え、市の認知度と情報接触度の向上を図るとともに、名実ともに市の玄関口にふさわしい賑わいづくりなどを総合的に推進していくことで、定住促進や交流人口の増加へと発展させてまいりたいと考えております。

次に、駅の名称についてであります。

JR常磐線佐貫駅の新たな駅名につきましては、本市とJR東日本が事前協議の上、本市が駅名の候補を推薦し、これを踏まえて、JR東日本が決定することになります。

本市では、最寄り駅の名称と所在地を連想させるなど、本市の認知度向上、イメージアップを図るため、新たな駅名には、常磐線の駅名にある松戸、柏、我孫子、取手、牛久、土浦などと同じように、市外在住者に、本市の存在を明確に示

すこと、すなわち、駅名と自治体名を一致させることが望ましいと考えています。ただし、駅名には、既存の駅名と同一、又は同じ読み方は避けるなどの注意点もあります。

このため、本市では、関東鉄道竜ヶ崎線の「竜ヶ崎駅」と同じ読み方を避けるため、JR常磐線佐貫駅の新たな駅名につきましては、6月26日にJR東日本水戸支社に対し、「龍ヶ崎市」「JR龍ヶ崎」「龍ヶ崎佐貫」の3案を候補として要望いたしました。今後は、JR東日本が本市の要望を踏まえ、駅名を決定することとなります。これにより、より一層の認知度向上や位置関係の明確化が図られるとともに、本市への定住が促進され、さらには、市民の皆さんの地域への愛着や誇りの醸成の促進、アイデンティティの確立にも寄与することが期待されるなど、地域経営の好循環を生み出す契機となると考えております。

なお、関東鉄道竜ヶ崎線の「竜ヶ崎駅」の駅名変更についてですが、この間、関東鉄道とは、本市が常磐線佐貫駅の改称に取り組んでいることを説明するとともに「竜ヶ崎駅」の駅名変更について、その可能性などを打診してまいりました。

こうした協議の中で、関東鉄道本社からは、竜ヶ崎線の駅名は現状のままとしたい旨と、常磐線佐貫駅名の改称に同意する旨の回答をいただいております。

いずれにいたしましても、駅名改称の取り組みについては、今後も、適時、市民の皆さんにお知らせするとともに、市民の皆さんの理解が得られるよう対話を続けてまいりたいと考えておりますので、ご理解いただきますようお願いいたします。

(担当課 企画課)

質 問

常磐線佐貫駅の改称について（平成27年6月）

今朝の新聞をみたら佐貫駅変更反対が市議会で不採択となったと報じている。

これは住民を無視した独裁的なやり方ではないか。憲法でも保障されている主権在民を無視している。

一生懸命働いて得た所得からの血税を無視した傲慢なやり方だ。「竜ヶ崎」の入った駅名にすることにより市の活性化・地方創生に言うが3億3千万円を全て市の負担で行う必要があるのか。

もっと生きた金の使い方を考える人は市のトップ、市議会議員にはいないのか。反対請願を無視したやり方を取り下げて住民の意見を反映した「住民投票」でやり直すこと。

それと今までの「佐貫駅」を使用して創生のアイデアを考えること。JRの全国の駅名を全て分かる人はいない。

駅名を変えて市の発展に繋がるのなら何故もっと早めにてを打ってないのか。効果の保障は何もない。今すぐやるべき事にそのお金を使うべき。竜ヶ崎市の知名度が低いことは今まで何もしていないから。5月にJR水戸支社との協約は破

棄して住民意見で行うべきである。
駅名も「龍ヶ崎市駅」に変更して市が発展し市民に効果を還元できるのなら苦労はいらない。

回 答

はじめに、常磐線佐貫駅改称の背景と目的について申し上げます。

昨今、少子・高齢化の進行や人口減少社会の到来が全国的な問題として取り上げられ、本市においても、平成23年度以降、人口は減少に転じております。このままでは、将来的に人口が5万人台が予測されるところであり、税収の減少などから、行政サービスを提供するための地域経営の基盤の維持が危ぶまれるところであります。

この流れをかえて、持続可能な地域経営とするためには、本市からの人口の流出を抑制することはもとより、市外から人を呼び込む、流入人口の増加を目指す定住促進などに取り組む必要があります。

とりわけ、首都圏の幹線鉄道の一つでありますJR常磐線佐貫駅から徒歩圏に位置する佐貫駅周辺地域は、低未利用地が残されており、首都圏方面への通勤世帯などの住まいの場として潜在力の高いエリアと考えるところであります。また、この地域に隣接する牛久沼は、風光明媚で自然環境に恵まれるなど、本市の交流人口の拡大に寄与することが期待できる場所でもあります。

この牛久沼を含めた佐貫駅周辺地域を市の玄関口にふさわしい賑わいを創出するとともに、龍ヶ崎市街地における活性化の取り組みや、様々なソフト事業の取り組みを織り交ぜながら、地域経営の好循環を形成し、持続可能な地域経営の基盤を構築しなければならないと考えております。具体的には、本市の玄関口である常磐線佐貫駅周辺地域を活性化させて、その効果を市内全体に波及させていくことが有効であると考えております。

そのため、今年度から

「佐貫駅周辺地域整備基本構想の策定」

「牛久沼を生かした道の駅の整備」

「(仮称)駅前こども送迎ステーションの設置」

「常磐線佐貫駅名の改称」

「佐貫駅前ロータリーの改修」

「佐貫駅周辺道路の整備」などを政策パッケージとして、地方創生に照応した取り組みを始めたところであります。

しかしながら、本市の課題として、龍ヶ崎市の認知度が低いという問題があり、魅力的な施策を展開しても、市外在住者から本市に関心を示してもらうことは困難な状況にあります。そこで、本市の存在や位置を知ってもらい、関心をもってもらうための取り組みが必要となります。その重要な手段の一つが「JR常磐線佐貫駅の駅名改称」です。

この駅名改称は、市の活性化のための事業をより効果的に

伝えるための手法の一つであるとともに、定住促進や交流人口の増加に向けた基盤整備の一翼を担う重要な事業といえます。

本市としては、市の重点施策である「子育て環境の充実」や「市民活動の促進」に加え、市の認知度向上と情報接触度の向上を図るとともに、名実ともに市の玄関口にふさわしい賑わいづくりなどを総合的に推進していくことで、定住促進や交流人口の増加へと発展させてまいりたいと考えております。

次に、駅名改称にかかる費用約3億3,000万円について、これをすべて市の負担で行う必要があるのかということについてであります。

駅名改称そのものは、JR東日本水戸支社が行いますが、その費用は要望者である本市が負担することとなります。単独改称の場合6億3,000万円程度、ダイヤ改正時でも5億4,000万円程度の費用が見込まれるなど、大きな財政負担となります。

このため、JR東日本水戸支社と、費用削減について協議を重ねております。現時点の見通しとしては、消費税率の改正時であれば、

3億2,900万円程度まで費用を圧縮できるのではないかと考えております。

もちろん、今後もより一層の費用削減に向けた協議・調整を続けてまいりますが、消費税率が改正される平成29年4月1日に改称することが、経済的には最適と考えております。反対に、このタイミングを逃すと財政負担が大き過ぎて、合併後60年来の本市の課題である常磐線佐貫駅改称の実現は遠のくことになると考えております。

次に、住民投票についてであります。

地方自治法に規定されている住民投票制度は、特定の事項について、住民の意思を直接確認するための重要な仕組みであり、まちづくりを進める上で、重要な意義があると考えております。しかし、住民投票については、他の事例を見てもお分かりいただけますように、その投票率が50%前後に低迷し、その過半数、つまり、全体の4分の1、25%程度の賛否表明により重大な決定をすることとなり、住民の意思が十分反映されているのか疑問視されることや、住民同士のしこりや対立を惹起することも想定されます。

このため、駅名改称に関しては、適当ではないと考えております。

駅名改称の取り組みについては、今後も、適時、市民の皆さんにお知らせするとともに、市民の皆さんの理解が得られるよう対話を続けてまいりたいと考えておりますので、ご理解いただきますようお願いいたします。

(担当課 企画課)

質 問

常磐線佐貫駅名の改称について（平成27年6月）

佐貫駅を新龍ヶ崎駅に改称し、JRの了承を得るための2つの理由を提言します。

1. 「新龍ヶ崎、新横浜、新神戸」と新龍ヶ崎を日本を代表する新横浜新神戸と並べても見劣りしない立派な堂々たる駅名。若者や女性主婦の方々、事業主経営者等の多くの市民の方々が、この新龍ヶ崎駅名を支持していかれるものと確信。佐貫の新駅名は新龍ヶ崎が最適と確信。

現在の候補の龍ヶ崎市駅では、「市」は分かりきったことなので省略すべきです。「龍ヶ崎」とすべきですが、関東鉄道の龍ヶ崎とダブリ、また関東鉄道が同駅を固持し、またその改称による市民の二重の負担を回避せざるを得ないなら、残る解決の道は「新龍ヶ崎」駅しかないと確信。幸いなことに「新龍ヶ崎」は時代の最先端の駅名でフレッシュで、好印象です。市内の全市民が誇りとする駅名であり、全市民が将来の龍ヶ崎市の発展への期待を込めることができる生命力のあるすばらしい駅名と確信。

この「新龍ヶ崎」駅名は、既存の候補「龍ヶ崎市」よりも若者、女性主婦、事業主経営者等多くの市民の支持が広がっていくものと期待され、市民に知られれば知られるほどそのようになっていくものと確信。既存の「佐貫」駅など問題にもならないと思います。

2. 新龍ヶ崎駅名の実現の前にある課題はJRです。JRが慎重に対応してと示した「新」を冠する駅名ですが、これを全市民の強い要望、強い期待が「新龍ヶ崎」駅名に集中していて、この駅名しかないというならJRもこれを受け入れない、拒否する理由はないと確信します。

一番大切なのは、市長、市の関係者のJRへの真摯な新龍ヶ崎駅への改称しか龍ヶ崎には道がないこれが現状のベストだという強力な情熱と交渉力です。そこにはできる限り多くの市民の支持、サポートが、強力な支持、支援が必要と思われれます。これが一番根底にあることが肝要です。こうした状況は今後広く市民に知られ認識される毎に幅広くその新龍ヶ崎駅名への支持、支援サポートが広がり、市民の大多数の支持支援が得られていくものと確信。

3. JRを新龍ヶ崎駅名で了解を得るための根拠となる理由を2つ提言します。

(1) JRは今回の龍ヶ崎のようなケースで新駅に「新**」を冠している事実がある。

それは新宿区百人町の大久保地区にある二つの駅に歴史的に現存。明治28年(1895年)5月5日開業の甲武鉄道の「大久保駅」(現在1日2万余人利用)がある。これはその後国有化され中央線各駅停車駅として現在に至る。遅れて近くにできた駅は、大正3年11月15日(1914年)開業の東京山手線「新大久保駅」(現在1日4万余人利用)。このよ

うに JR も近くに同じ駅名となる場合、大久保地区の市民の要望を踏まえ後の駅名に「新大久保」と「新」の駅名を付して問題を解決している。このことは今回の龍ヶ崎市の市民の願いである市の、自治体の同じ名（龍ヶ崎）を冠した駅名を希望する強い要望に答える方法に、既存関東鉄道の龍ヶ崎に対し「新龍ヶ崎」駅名で対応できる前例を示しているものと確信。JR にこの事実で迫り、今回の龍ヶ崎市の表玄関の駅を市民熱望の「新龍ヶ崎」駅名に改称することを JR が拒み、拒否することは自らの「大久保駅」「新大久保駅」の歴史的事実を否定することとなり、できないものと確信。この強力な根拠を武器に JR に強く「新龍ヶ崎」駅の了承を迫って頂たい。

（２）次に２つ目の理由です。現在都市名に「新」を冠した駅名は 10 数駅ある。以下に列記する。

（新を冠した駅名）

新横浜、新川崎、新富士、

新神戸、新大阪、新倉敷、新尾道、新岩国、新山口、新下

関、

新青森、新白河、新花巻、新函館、

新八代、新水俣、

新大久保

（まだ他に漏れているものがある可能性がある、あれば追加して頂きたい。）

これだけ多くの「新」を冠した駅が利用され、活用されている。その多くが新幹線駅名である。

仮に「新」という駅名を回避してほしいと願う JR の意図は将来まだ新幹線がない地域などで将来新幹線が新設される場合に、その為に「新」の駅名を留保、確保するために、各自治体の要望に応えないとしているとするなら、常磐線は将来の新幹線の計画も構想もないように思われ、当分の間、常磐線特急で対応が十分ではないかと思われる。従って世間で広く認識され利用されている「新」を冠した駅名を市民の要望が強い、若者や女性主婦、事業主や経営者等の市民の多くの方々の支持が強い「新龍ヶ崎」駅名を JR に了解を得ていきたい。市長、市役所の関係者の真摯な姿勢での新龍ヶ崎駅名への改称の情熱と強力な交渉力を期待し心からお願い致します。

また、仮に将来常磐新幹線構想（在来線利用の場合）された場合、駅が同じ駅なら「新龍ヶ崎」駅名をそのまま使用すれば済む話である。以上２つの理由を提示しました。市長様どうかよろしく新龍ヶ崎駅の実現を JR に強く求めて下さい、お願いします。

回 答

J R 常磐線佐貫駅の新たな駅名につきましては、本市と J R 東日本水戸支社が事前協議の上、本市が駅名の候補を推薦し、これを踏まえて、J R 東日本水戸支社が決定することと

	<p>なります。</p> <p>本市では、最寄り駅の名称と所在地を連想させるなど、本市の認知度向上、イメージアップを図るため、新たな駅名には、常磐線の駅名にある松戸、柏、我孫子、取手、牛久、土浦などと同じように、市外在住者に、本市の存在を明確に示すこと、すなわち、駅名と自治体名を一致させることが望ましいと考えております。ただし、駅名には、既存の駅名と同一、又は同じ読み方は避けるなどの注意点もあります。</p> <p>このため、本市では、関東鉄道竜ヶ崎線の「竜ヶ崎駅」と同じ読み方を避けることはもとより、ご提言の「新」を冠した駅名など、様々な観点から新たな駅名についての協議を重ねてきましたが、駅名については、この間、意見交換会などでも申し上げてきました、自治体名と同じ「龍ヶ崎市駅」はじめ、「JR龍ヶ崎」、「龍ヶ崎佐貫」の3つの候補をJR東日本水戸支社に対し、要望いたしました。</p> <p>今後は、JR東日本水戸支社が本市の要望を踏まえて、駅名を決定することになりますが、駅名改称の取り組みについては、市民の皆様との情報共有が必要となりますことから、適時、市公式サイト等を通じて、お知らせしてまいります。</p> <p>〇〇様におかれましては、今後も引き続き、駅名改称の取り組みをはじめ、本市政の推進にご理解とご協力を賜りますようお願い申し上げます。</p> <p>(担当課 企画課)</p>
<p>質 問</p>	<p>常磐線佐貫駅名の改称について（平成27年6月）</p> <p>JR佐貫駅名を龍ヶ崎市駅に変更することに市は動いているが、歴史をたどると常磐線を龍ヶ崎を通す案に龍ヶ崎は、汽車のけむりが洗濯物を汚す等の理由で反対したと聞いている。過去にこのようなことがあったことが事実とすれば、今になって駅名のみを変更するのは勝手だと言う人は多くいると考えます。</p> <p>それにJRに支払う負担額が3億円を超えるというのではないか。この金額が多いか少ないかはわかりませんが、一般市民としては少ない金額とは思えません。</p>
<p>回 答</p>	<p>はじめに、常磐線佐貫駅改称の背景と目的について申し上げます。</p> <p>少子・高齢化の進行や人口減少社会の到来が全国的な問題として取り上げられている中、本市においても、平成23年度以降、人口は減少に転じています。このままでは、将来的には人口が5万人台が予測されるところであり、税収の減少などから、行政サービスを提供するための地域経営の基盤の維持が危ぶまれるところです。</p> <p>この流れをかえて、持続可能な地域経営とするためには、本市からの人口の流出を抑制することはもとより、市外から人を呼び込む、流入人口の増加を目指す定住促進などに取り組む必要があります。</p>

とりわけ、首都圏の幹線鉄道の一つでありますJR常磐線佐貫駅から徒歩圏に位置する佐貫駅周辺地域は、低未利用地が残されており、首都圏方面への通勤世帯などの住まいの場として潜在力の高いエリアと考えるところですが、また、この地域に隣接する牛久沼は、風光明媚で自然環境に恵まれるなど、本市の交流人口の拡大に寄与することが期待できる場所でもあります。

この牛久沼を含めた佐貫駅周辺地域を市の玄関口にふさわしい賑わいを創出するとともに、龍ヶ崎市街地における活性化の取り組みや、様々なソフト事業の取り組みを織り交ぜながら、地域経営の好循環を形成し、持続可能な地域経営の基盤を構築しなければならないと考えております。具体的には、本市の玄関口である常磐線佐貫駅周辺地域を活性化させて、その効果を市内全体に波及させていくことが有効であると考えております。

そのため、今年度から

『佐貫駅周辺地域整備基本構想の策定』、

『牛久沼を生かした道の駅の整備』、

『（仮称）駅前こども送迎ステーションの設置』、

『常磐線佐貫駅名の改称』、

『佐貫駅前ロータリーの改修』、

『佐貫駅周辺道路の整備』、

などを政策パッケージとして、地方創生に照応した取り組みを始めたところでもあります。駅名改称は、龍ヶ崎市全体の活性化のための事業をより効果的に伝えるための手法の一つであるとともに、定住促進や交流人口の増加に向けた基盤整備の一翼を担う重要な事業であります。

本市といたしましては、市の重点施策であります「子育て環境の充実」「市民活動の促進」に加え、市の認知度と情報接触度の向上を図るとともに、名実ともに市の玄関口にふさわしい賑わいづくりなどを総合的に推進していくことで、定住促進や交流人口の増加へと発展させてまいりたいと考えております。

次に、JR常磐線の建設にあたり、「龍ヶ崎の住民が反対したため、計画が変更されて佐貫駅を通過するコースとなった」とすることについてであります。

この件につきましては、「市の政策情報誌（明日へ）第13号」でもお知らせいたしました。当時（明治期）の鉄道建設は、未熟な土木技術の制約のもと、トンネルと橋梁の数が少なく、しかも、延長も短くできるルートを選択が基本とされておりました。JR常磐線の建設においても、常磐炭田産の石炭を大消費地の京浜地区に大量輸送すること、および速成の必要もあって、なるべく平坦な地形を直線的にむすぶルートが要請されました。検討されたルートは現在の路線のほか、比較線として「呼塚から布施（現柏市）・板橋（現つくばみらい市）・谷田部（現つくば市）を経て土浦市に至る

	<p>ルート」が検討されましたが、迂回が必要となる龍ヶ崎を通過するルートが検討された事実は確認されておりません。つまり、本件については、いわゆるＪＲ常磐線にまつわる本市の「鉄道忌避伝説」と称するに相応しいものであると考えております。</p> <p>最後に、ＪＲ東日本に支払う負担額についてであります。駅名改称には、路線図や駅案内板の改修の変更ばかりでなく、Suica（スイカ）システムの改修などが必要となります。特に、システムについては、相互利用が進んだ今日においては、ＪＲ各社や私鉄にも影響が及ぶため、大きな費用がかかると言われています。</p> <p>このため、本市では、いわゆる割り勘効果が働く時期について、ＪＲ東日本と協議を進めてまいりました。そして、消費税率の改正時期（平成２９年４月１日）に駅名改称を合わせることで、最も経済的に有利となることが明確となったところです。</p> <p>いずれにいたしましても、駅名改称費用については、今後より一層の費用削減に努めてまいります。駅名改称の費用はシステム改修などにより増加傾向にありますので、先送りは不利と考えております。</p> <p>今後引き続き、駅名改称の取り組みをはじめ、本市政の推進にご理解とご協力を賜りますようお願い申し上げます。（担当課 企画課）</p>
<p>質 問</p>	<p>常磐線佐貫駅名改称について（平成２７年６月）</p> <p>駅名変更の賛否も手続き論でとどまることもあり良く分からない会合でした。何に対して反対なのか分かりません。いずれにせよ、２年後は絶好のタイミングです。頑張ってください。応援しています。</p> <p>なお、具体的な駅名について「龍ヶ崎市」ということですが、ＪＲの方を「龍ヶ崎」として、関鉄の方を「関鉄竜ヶ崎」とする方法もあります。いずれにせよ費用のかかることもあります。私鉄でたまに見る名称です。</p>
<p>回 答</p>	<p>常磐線佐貫駅名改称は、本市における定住促進や賑わいの創出といった活性化を図っていくための手段となるものです。本市の玄関口に相応しい賑わいづくりなどを総合的に推進していくことで、定住促進や交流人口の増加へ発展させていく、「地方創生」の大きな取り組みの一環でもあり、佐貫駅周辺地域を活性化させて、その効果を市内全体に波及させていきたいと考えております。</p> <p>また、駅名改称の時期につきましては、消費税率の改正時期（平成２９年４月１日）に駅名改称を合わせることで、最も経済的に有利となりますことから、引き続きＪＲ東日本水戸支社と協議を進めてまいります。</p> <p>ＪＲ常磐線佐貫駅の新たな駅名につきましては、今月２６日、ＪＲ東日本水戸支社に対し、「龍ヶ崎市」「ＪＲ龍ヶ</p>

	<p>崎」「龍ヶ崎佐貫」の3案を候補として要望いたしました。今後は、JR東日本が本市の要望を踏まえ、駅名を決定することとなります。</p> <p>本市では、自治体名を冠した駅名とすることで、より一層の認知度向上や位置関係の明確化が図られるとともに、本市への定住が促進され、さらには、市民の皆さんの地域への愛着や誇りの醸成の促進、アイデンティティの確立にも寄与することが期待されるなど、地域経営の好循環を生み出す契機となると考えております。</p> <p>今後とも、〇〇様におかれましては、駅名改称の取り組みにつきまして、ご支援とご協力をいただきますようお願い申し上げます。</p> <p>(担当課 企画課)</p>
<p>質 問</p>	<p>J R 佐 貫 駅 名 の 改 称 に つ い て (平 成 2 7 年 4 月)</p> <p>昨年12月に発行された情報誌を読んで、今更、と、思うことがありましたのでお便りします。</p> <p>人口減少社会についての市の取り組みの一つとして、佐貫駅の駅名変更の対策記事がありました。私が思うには、東京で龍ヶ崎を知っている人に、龍ヶ崎に行くときには、どのように行きますか?の質問に多くの方は、佐貫で降りてあの一両編成の汽車で行くんでしょ。と、認識していると思います。</p> <p>つまり、佐貫は、龍ヶ崎では、無いのです。そのような中で、駅名を龍ヶ崎駅に変えても、メリットは、薄いように思います。さらに、市街地は、JRの駅から約7キロも離れています。この事を、どのように埋めるか対策も必要です。例えば、現市役所を、佐貫周辺に移転してしまうとかも必要でしょう。予算的には、無理でしょうね。</p> <p>駅名を変える予算6億円を、どのように使うか、また、もっと沢山の予算を組んで現佐貫周辺を、ベットタウン化し、商業施設を誘致して開発するか、迷うところです。</p> <p>常磐線が、品川まで走る時代になりました。安易に駅名を変えるだけに終わらない政策にして欲しいと思います。まだまだやることは、沢山あると思います。</p>
<p>回 答</p>	<p>急速な少子・高齢化の進行や人口減少社会の到来が全国的な問題として取り上げられています。本市においても、平成22年度までは人口は増加の傾向にありましたが、平成23年度から、人口は減少に転じています。このままでは、将来的には人口が5万人台が予測されるころであり、税収の減少などから、行政サービスを提供するための地域経営の基盤の維持が危ぶまれるところです。</p> <p>このため、本市からの人口の流出を抑制することはもとより、市外から人を呼び込む、流入人口の増加を目指す定住促進などに取り組む必要があります。安定した雇用の創出や、若い世代の結婚・出産・子育てへの支援、新たな人の流れの創造などを基本目標として、地方創生に取り組み、賑わいの</p>

創出や定住促進などにより、持続可能な地域経営の基盤を構築していかなければならないと考えております。

具体的には、上野東京ラインの開業を好機ととらえ、本市域の中でも、とりわけ潜在力が高い、本市の玄関口である常磐線佐貫駅周辺地域を活性化させて、その効果を市内全体に波及させていくことが有効であると考えています。このため、本年度から、佐貫駅周辺地域整備基本構想の策定（グランドデザインづくり）や、風光明媚で恵まれた自然環境を有している牛久沼を生かした道の駅の整備、子育て環境日本一を目指した取り組みの一つ、駅前保育送迎ステーションの開設に向けた作業を開始するなど、地方創生の取り組みを進めております。

しかし、本市の課題として、龍ヶ崎市の認知度が低いという問題があり、魅力的な施策を展開しても、市外在住者から本市に関心を示してもらうことは困難な状況にあります。

そこで、まずは、本市の存在や位置を知ってもらい、関心をもってもらうための取り組みが必要となります。その重要な手段の一つが「JR佐貫駅の駅名改称」です。

本市では、JR佐貫駅を「龍ヶ崎」を冠した駅名に改称し、認知度と情報接触度の向上を図るとともに、本市の玄関口にふさわしい賑わいを創出してまいりたいと考えています。

本市としましては、今後、市民の皆様に対して、駅名改称についての意見交換を行い、広く意見等をお聴きしながら、その理解を得てまいりたいと考えておりますので、ご理解をお願い申し上げます。

（担当課 企画課）