

2017年03月06日：平成29年第1回定例会（第4号） 本文

○16 番外塚潔議員 いばらき自民党の外塚潔でございます。このたび5回目の一般質問の機会を与えてくださいました先輩議員、そして同僚議員の皆様方に心から感謝申し上げます。

それでは、通告に基づき順次質問をしてまいりますので、知事初め執行部の皆様には明快なる御答弁をお願いいたします。

最初に、地域間連携のための道路整備の展望についてお伺いいたします。

少子高齢化、人口減少が顕著になってきている中、政府では「まち・ひと・しごと創生法」を制定し、各自治体において地方創生に向けた取り組みが進められております。住みよい環境や働く場を確保して定住人口をふやす、あるいは県内外から観光客を呼び込み、観光振興などを通じて地域に活力を与えていくといったことに、真剣に取り組んでいかなければなりません。

しかし、平成の市町村合併から10年が経過した現在、人口10万人を超える市は8市のみであり、多くの市は合併したものの人口規模や財政規模が小さいため、積極的なインフラ整備に苦慮している状況であり、合併した成果が伴わないものとなっております。そのため、一市町村、一地域だけでこうした取り組みを行っていくことは困難であり、観光や医療、防災などの面から地域間で連携を図っていく重要性が高まってきておりますが、今後さらに県が積極的にリーダーシップをとり、支援していくべきであると考えております。

私の地元かすみがうら市におきましても、隣接する石岡市、土浦市などとの連携を図っていくことが地域を持続的に発展させていく上で欠かせないものと考えております。

昨年、土浦協同病院が土浦市のおおつ野地区に移転しました。土浦協同病院は第三次医療に対応する救急救命センターとして重要な役割を担い、安全・安心を支える地域医療の拠点となっております。

さらに、筑波山から霞ヶ浦まで7市がつながるつくば霞ヶ浦りんりんロードが昨年11月に開通し、県内外から多くのサイクリストが訪れており、地方創生の目玉になってくるものと期待しております。

このように、それぞれの地域において地域間連携の核となるインフラが着実に整備されてきております。そこで、それらをどう結びつけていくのかが肝心であり、そのためにも道路網の強化は喫緊の課題であると考えております。

主要な幹線道路につきましては、平成23年に国道354号土浦バイパスが開通し、かすみがうら市から土浦北インターチェンジまでのアクセスが向上しました。先月26日には圏央道の県内区間が全線開通し、骨格となる高速道路ネットワークはより強固になりました。さらに、国道6号土浦バイパスの4車線化も完成間近となっております。

しかしながら、国道6号の石岡市内、かすみがうら市内では慢性的な渋滞が続いております。例えば、石岡市内から土浦協同病院への救急患者の搬送を考えると、非常に心もとない状況です。千代田石岡インターチェンジから神立駅や土浦協同病院など

の拠点を結び、地域間連携を可能とする新たな道路網を構築し、国道6号など主要幹線道路の役割を補完していくことが必要ではないでしょうか。

加えて、より迅速かつ円滑なルートを確保するためには、JR常磐線を横断する新たな跨線橋の整備なども欠かせないものと考えております。

そこで、石岡市、かすみがうら市、土浦市を結ぶ道路整備の展望について、新たな跨線橋の整備を含め今後どのように取り組んでいくのか、知事にお伺いいたします。

次に、常磐線沿線地域の活性化についてお伺いいたします。

現在、常磐線沿線地域の開発・整備は市町村任せとなっており、なかなか進んでいない上、沿線地域の活性化が図られているとは言えません。常磐線の主要な駅以外では、駅前でも住宅や商店はわずかで、空き地が点在し土地の利用が進んでいない状況が多く見受けられます。公共交通の起点であり、本来地域の人々が行き来をし、活気があるはずの地域にもかかわらず、あまり乗降客が見受けられないなど、駅周辺地域が自治体全体の活性化につながっていないと感じております。

「大都市地域における宅地開発及び鉄道整備の一体的推進に関する特別措置法」に基づき、県などにより8地区、1,700ヘクタール、計画人口10万2,200人で実施されているつくばエクスプレス沿線の住宅地の造成や、大型店舗の出店など、活気あふれた整備状況と比較しますと、非常に厳しいものであります。TX沿線整備とまでは行かなくても、県内では比較的利便性のよい常磐線沿線地域に宅地や事業地の造成を促し、企業を誘致し、人々に住んでもらうようにしなければ、人口減少に歯どめをかけることはできず、沿線地域の活性化も不可能であると考えております。

常磐線沿線自治体の人口はおよそ137万人であります。本県全人口の約4割強が沿線自治体に居住しており、現在、電車の発着便数を見ますと、土浦駅から上り方面はおよそ100本、水戸土浦間の普通列車は半分以下の43本であります。このようなことを考慮しますと、沿線地域につきまして、県が計画人口を含めた開発・整備の方向性や計画を決定し、どのようなスキームで達成していくのか真剣に考え、沿線自治体に協力していけば、さらに沿線地域に人口をふやすことができ、地域の活性化を促進できるのではないのでしょうか。

また、沿線に人が住まなければ、常磐線の利用客をふやすことができず、利用客が増加しなくては電車の本数増加など利便性も向上しないなど、負のスパイラルに陥ってしまいかねません。

本気で人口減少に歯どめをかけることを考えるのであれば、県が主導して常磐線沿線地域の活性化を進めなくてはなりません。県が市町村を支援して沿線地域を整備する環境を整え、企業を誘致し定住人口をふやすことは、地方創生の取り組みにかなうものであると考えます。

そこで、県内常磐線沿線地域の活性化に向けてどのように取り組んでいくのか、企画部長にお伺いいたします。

次に、霞ヶ浦へのリゾート施設の誘致についてお伺いいたします。

霞ヶ浦や周辺地域の再生と活性化のためには、県内外から多くの人々を呼び込むこと、つまり交流人口を増加させることが必須であると考えております。霞ヶ浦では、

今後さらにサイクリングやマリンスポーツなどによって交流人口がふえることが見込まれております。私も非常に期待しておりますし、ぜひとも成功させたいと考えております。

現在、ひたち海浜公園や筑波山、あみプレミアム・アウトレットなどでは、年間100万人から400万人にも及ぶ集客を達成してまいりました。しかし、隣県を見れば、1,000万人を誘客する施設を多数有し、さらに観光客を県内に限なく拡散する施策を行っていると同っております。我が県においても1,000万人集客を目指す施設が必要と考えます。

そこで、複合観光集客施設を霞ヶ浦湖岸に誘致することを検討してはいかがでしょうか。

折しも、昨年12月26日に「特定複合観光施設区域の整備の推進に関する法律」、いわゆるIR推進法が公布、施行されたところであります。IR推進法は、観光客による地域の活性化を目的としており、特に外国からの観光客の増加を期待しております。まだ具体的な法整備はこれからであるとのことですが、既に北海道や長崎県、神奈川県等の自治体では、複合観光集客施設の誘致を表明しております。

さらに、本県では本年2月26日に境古河インターチェンジからつくば中央インターチェンジが開通し、県内の圏央道が全線開通しました。これにより、成田空港から神奈川県の湘南までつながることになり、成田空港から関東各地の観光地へのアクセスが向上、観光周遊の促進が期待されることとなりました。しかしながら、本県の現状では、海外からの多くの観光客を呼び込める観光地や観光施設はごくわずかであり、このままでは本県は素通りされ、栃木県や群馬県の世界遺産に向かわれてしまいます。

現在、霞ヶ浦流域や湖岸地域では、地域の発展のために、霞ヶ浦環境創造事業推進計画第4次アクションプランに基づき、国、県、市町村、市民団体などがさまざまな事業をおのおの、または連携して実施しております。このアクションプランの重点事業の1つに、人々を霞ヶ浦へといざない、さらなる交流の拡大などにつながる新たな拠点づくりを推進する「新交流拠点づくり推進事業」があり、これまで「空の駅」などがこの事業に位置づけられてきました。現在のアクションプランは、平成29年度に計画期間を終えることとなっておりますので、平成30年度からの新たなアクションプランにおいて、この「新交流拠点」の位置づけを複合観光集客施設にまで拡大するべきであると考えております。

せっかくのチャンスを逃さないためにも、ぜひとも複合観光集客施設などを霞ヶ浦に誘致すべきであります。

今までのように、他県の成功例を見てからでは遅いと思っております。もっと迅速に県独自の考え方を明確にし、人々を呼び込むためにはどうしていくべきなのか、IR推進法をきっかけとして費用対効果を試算するなど、準備を始めなくてはならないと考えております。

そこで、霞ヶ浦へのリゾート施設の誘致について、今後どのように取り組んでいくのか、企画部長にお伺いいたします。

次に、第17回世界湖沼会議の開催についてお伺いいたします。

平成 30 年 10 月に、本県で 23 年ぶりに 2 回目となる第 17 回世界湖沼会議が開催されます。私が平成 25 年第 4 回定例会で世界湖沼会議の誘致を知事に伺ってから、今日に至るまでを思い返すと、大変感慨深いものであります。

現在、第 17 回世界湖沼会議につきましては、基本構想が昨年 8 月に策定され、2 月には会議の具体的な内容を定めた基本計画が策定されました。開催会場や分科会のテーマなどが徐々に具体化してきており、今後も関係機関との連携を密にし、遺漏なく準備を進めていかなければならないと考えております。

しかし、関係機関を見てみますと、農林水産省に共催していただいております。第 17 回世界湖沼会議のテーマは「人と湖沼の共生ー持続可能な生態系サービスを目指してー」となっており、趣旨は「生態系サービスを将来にわたって持続的に享受するための取り組みについて、住民、農林漁業者など湖沼にかかわりを持つ全ての人々が情報の共有、意見交換を行う」こととなっております。

霞ヶ浦を取り巻く農林漁業者は欠かせないパートナーでありますので、ぜひとも農林水産省に共催していただけるよう働きかけを強化していただきたいと考えております。

そして、参加者につきましては、市民・研究者・企業・行政担当者などを対象に 4,000 人を予定しているとのこととあります。会議の全日程における分科会などを含めた延べ人数ではあるとは思いますが、参加した方々が霞ヶ浦の水質保全を初めとする環境保全について、意識を新たに作る有意義な会議になるよう取り組んでいかなければなりません。

しかしながら、この 4,000 人の参加者のうち、海外からの参加者は 500 人ほどと想定されておりますが、つくば国際会議場などにおいて同時通訳で対応できる人数は 1,000 人ほどであります。残りの 3,000 人は公用語、つまり英語及び日本語での対応となります。分科会などは会場が多岐にわたるため、研究者の発表は英語のみの対応と想定されます。日本全国から参加される方々が海外からの参加者の発表を聞き、理解を深め意見交換会を行うとともに、同時通訳や翻訳した論文要旨を用意するなど、日本語でのおもてなしが必要と考えております。

また、研究者が参加するような学術的な分科会だけでなく、共催となっている国土交通省や環境省が関係する産業や技術などを取り入れた会議も実施してみますと、参加者に興味を持っていただけたらと思います。さらに、研究者以外の方々が参加する分科会などでも、全国共通の課題やテーマでの研究や世界各地の多彩な研究などを世界に発信できたら素晴らしいと考えております。

そこで、第 17 回世界湖沼会議の開催に当たり、どのような具体的計画を策定し、どう実施していくのか、さらにこれを契機に泳げる霞ヶ浦はいつ実現できるのか、生活環境部長にお伺いいたします。

次に、つくば霞ヶ浦りんりんロードについてお伺いいたします。

まず、活用についてです。

つくば霞ヶ浦りんりんロードは、全長 180 キロメートルのコースであり、昨年 11 月には土浦市内の接続ルートの整備が完了し、県道区間の 81 キロメートルが一体的

に利用可能となり、本格的にスタートしたところでもあります。開通式には私も出席させていただき、2キロメートルのデモンストレーション走行にも参加し、サイクリングの楽しさを実感したところでもあります。

このコースにおきましては、平成32年度までに日本一のサイクリング環境を構築することが目標とされております。本年度においては広域型レンタサイクルシステムの構築や、地域の食・イベントなどと組み合わせたサイクリングツアーの実施など、ソフト面からの環境整備が着実に進められているところでもあります。年齢や性別、サイクリング経験の有無にかかわらず、気軽に楽しめる環境が整うことを願っております。

そうした中、先日の新聞に、初心者も快走サイクルイベント何でもランキング1位にツール・ドおきなわが選ばれたとの掲載がありました。この大会は2日間にわたって開催され、「全てのサイクリストにとって一度は挑戦したい憧れの大会」と言われているそうです。大会は、タイムを競わない部門では2日間で336キロメートル、島一周にチャレンジするコースや、海岸を回る176キロメートルコースのほか、50キロメートルの自然を楽しむファミリーサイクルなど、さまざまなコースが用意され、閉会式後には地元料理に舌鼓し、完走したときの満足感を得られるなど、台湾など海外からの市民サイクリストも参加する人気の大会と紹介されておりました。本県にとっても参考になるものと考えます。

そこで、平成27年3月に行われました平成27年第1回定例会予算特別委員会におきまして、私がサイクリング環境の整備について質問した際には、企画部長から「3年間を目途に環境づくりをし、2,000人から3,000人規模の大会を開催したい」との御答弁をいただきました。それから3年目になりますが、サイクリングの環境づくりは順調のようですが、サイクリング大会につきましては計画されているのでしょうか。

市民参加型の子どもから高齢者まで、障害のある方も楽しめる大会にするのか、また、世界的な選手を招待したロードレースやオフロードレースを開催するのかなどといった、具体的な計画はあるのでしょうか。

また、本年1月5日の知事定例記者会見では、つくば霞ヶ浦りんりんロードを「観光客にたくさん来てもらおうという意味では、大いに活用していきたい」と知事はおっしゃっておりました。具体的にどのような活用方法を考えているのでしょうか。サイクリング大会の開催を含め、県のイメージアップにも貢献するような活用方法が望まれます。

そこで、つくば霞ヶ浦りんりんロードの活用につきまして、今後どのように取り組んでいくのか、企画部長にお伺いいたします。

次に、つくば霞ヶ浦りんりんロードの整備状況についてお伺いいたします。

さきにも述べましたとおり、つくば霞ヶ浦りんりんロードは、県道区間の約81キロメートルが開通したところでもあります。しかしながら、霞ヶ浦湖岸を走る桜川土浦潮来自転車道線の40.1キロメートルのうち、自転車専用の道路の整備が進んでおりますのはおよそ12キロメートルのみであり、整備はなかなか進んでおりません。自転車道が未整備な状況であっても自転車の通行は可能ですが、自動車の通行と分離で

きていないため危険が残されてしまっている状況であります。

さらに、現在のサイクリングコースは、国道を横断しなければならない箇所があったり、かすみがうら地内の河川を越えるに当たって危険な箇所があります。日本一のサイクリング環境を目指すとするのであれば、安全性の向上のため、こうした危険箇所を解消していくための早期整備が必要であると考えております。

一方で、J R土浦駅の駅ビル内にはサイクリング拠点施設が整備されると聞いております。自転車販売スペースやレンタサイクルスペース、シャワーつき更衣室やコインロッカーなどが整備されるとのことで、おもてなしの面では着々に整備が進んでおります。

既に計画に基づき整備することは決まっているのですが、ハードの面の整備といたしましては、今後どのような場所に、どんな規模で、いつまでに整備していくのか見通しは立っているのでしょうか。次々とサイクリストが訪れていますので、早急に整備しなければ霞ヶ浦をサイクリングでPRしていくことができません。

そこで、つくば霞ヶ浦りんりんロードのうち、霞ヶ浦湖岸を通る県道桜川土浦潮来自転車道線の整備状況と今後の見通しについて、土木部長にお伺いいたします。

次に、農地中間管理機構における借り手の現状把握についてお伺いいたします。

平成26年度から始まった本県の農地中間管理事業につきましては、実施機関である農地中間管理機構や県を初めとした関係機関の尽力により、借入・転貸面積及び取り組み件数が徐々にふえてきております。担い手への農地集約率は全国平均には及ばないものの、本県におきましてもやっと農地集約が進み始めてきたところであります。耕作に苦慮している農地の貸し手、農業で収益を上げていきたい農地の借り手の双方に利点のある事業なので、今後とも関係機関とともに積極的に推進していただきたいと思っております。

しかし、制度開始から3年が経過しようとしております現在、農地中間管理機構では農地の借り手の現在の経営状況や納税状況などについて把握しているのでしょうか。農地中間管理事業が始まる前に農地集積のために実施されたいばらき畑地再生事業では、ある一部の借り手だけとは思われますが、借りた農地を耕作していない借り手がいたり、当初の説明とは違う農作物をつくっている借り手がいたり、農地の借り手側の問題が表面化してきております。

機構が農地の借り手に農地を貸し付けた後、何のフォローもしていないということでは、貸し手も安心して農地を貸し出すことはできません。現在、農地の借り手への指導や貸し手へのフォローはどのように行われているのでしょうか。

さらに、現在各市町村の農業委員会から耕作放棄地の所有者に対して「農地における利用意向について」という書類が配布されております。これは、農地法第32条第1項に基づく農地の農業上の利用意向調査であり、この調査において、所有者が農地を耕作するなど回答したものの、その農地の農業上の利用の増進が図られていないなどと農業委員会が判断した場合、所有者には機構による農地中間管理権の取得に関し、機構と協議すべきことが勧告されます。

その勧告が行われますと、その農地の固定資産税の評価額が上昇し、固定資産税が

増額することとなりますし、勧告に応じなかった場合は、知事の裁定によりその農地に農地中間管理機構の利用権が設定される可能性が生じます。耕作放棄地対策のために必要なものであると思われませんが、そこまで促すのであれば、農地中間管理機構に農地の借り手への監督責任があつてしかるべきと考えております。

そこで、農地中間管理機構において今後農地の借り手の現状をどのように把握し、指導していくのか農林水産部長にお伺いいたします。

最後に、つくばの景観づくりについてお伺いいたします。

つくばの緑地帯は美しい緑の景観を形成しており、植栽されている種類の多様さや面積から見て、私は日本一であると考えております。しかし植栽後 40 年余りが経過した現在、街路樹は大きく成長しておりますが、街路樹の生育や維持管理などにおいてさまざまな弊害が起き始めており、街路樹の今後のあり方を再構築する必要が生じてきております。

私は、平成 28 年第 1 回定例会の一般質問におきまして、G7 茨城・つくば科学技術大臣会合を契機とした「つくばの景観づくり」について、「計画や管理マニュアルなどを策定し、どのような景観をつくばにつくっていくのか検討していくべき」と質問をいたしました。

その際、土木部長からは、「都市計画や景観、樹木の専門家などから構成される検討委員会を年度内に立ち上げる」そして「検討委員会の意見等を踏まえ、街路樹の維持・再生のための計画を作成するとともに、街路樹の樹形、樹高を適切に管理していくためのマニュアルもあわせて検討する」と御答弁をいただいたところであります。

その後、速やかに委員会を設置・開催していただき、本年 3 月末には「筑波研究学園都市における街路樹の維持・再生計画」が決定されると聞いております。質問してから 1 年余りで計画が決定し現実化することとなりまして、執行部の皆様の迅速な御対応に感謝申し上げます。

この街路樹の維持・再生計画は、「つくばの都市の価値向上に資する緑の骨格の再生・更新と管理」がテーマになっており、歩行者などの通行の邪魔になったり、防犯上の障害になった街路樹をただ伐採してしまうのではなく、きちんと再生・更新をしていくこととなっております。

平成 29 年度から 10 年間の計画期間として街路樹の維持・再生を図っていくとのことですが、3 年間の試験施工と 10 年間の中長期事業に分かれて実施される計画となっております。計画の初年度である来年度に実施する事業の具体的な内容はどのようになっているのでしょうか。また、試験施工の結果を受け、中長期事業が実施されていくこととなりますが、今後 100 年を見据えた、緑の美しい景観の維持・再生をかなえるものになっているのでしょうか。さらに、この維持・再生計画は、今後市町村における街路樹の維持・再生計画の指標にもなり得るものでありますので、優先順位を定め、内容はわかりやすく明確でなければならないと考えております。

そこで、「筑波研究学園都市における街路樹の維持・再生計画」に基づき、つくばの景観づくりをどのように進めていくのか、土木部長にお伺いいたします。

以上で私の質問を終わりにいたします。御清聴ありがとうございました。(拍手)

○橋本昌知事 外塚潔議員の御質問にお答えいたします。

地域間連携のための道路整備の展望についてお尋ねをいただきました。

人口減少や超高齢化が急激に進行している中で、地域医療や大規模災害への対応などの課題に的確かつ迅速に対応していくためには、隣接する市町村の協力・連携による地域づくりを推進する必要がある、中でも広域交通ネットワークの形成や地域間の連携強化に資する幹線道路の整備は重要であると考えております。

このため、かすみがうら市と周辺の土浦市及び石岡市を含めた3市の地域におきましては、国道6号や国道354号を初め、県道牛渡馬場山土浦線や国道6号を補完するかすみがうら市道6の6号線など、国、県、市の役割分担のもと、地域間連携を促進する主要な幹線道路の整備を進めているところであります。

このような中、平成23年に土浦協同病院の土浦市おおつ野地内への移転が決定したことを受け、これら3市において、土浦協同病院から神立駅付近を経て石岡市及びかすみがうら市の中心部などを連絡する新しい道路整備が必要であるとの認識のもと、その実現に向けた協議が進められてきました。

その結果、現在、土浦市においては、土浦市おおつ野地内の国道354号からかすみがうら市との行政界に至る約3キロメートル区間の市道の整備を、また、かすみがうら市においては行政界から北側の県道牛渡馬場山土浦線までの約0.3キロメートル区間、及び市道6の6号線のうち約1.6キロメートル区間の市道整備をそれぞれ進めているところであります。

さらに、県道牛渡馬場山土浦線からJR常磐線をまたぎ市道6の6号線に至る区間、及び市道6の6号線から千代田石岡インターチェンジ北側の県道石岡つくば線に至る区間につきましては、ルートがまだ決まっていない新設道路であり、関係機関との協議など調整が多岐に及びますことから、今年度、石岡市及びかすみがうら市により道路整備のための協議会が設立され、その中で県も参画し、ルートや整備効果、整備手法等を検討していくこととなりました。

これらの2つの新設道路が実現してまいりますと、かすみがうら市及び石岡市の中心部から土浦協同病院へのアクセスが格段に向上しますとともに、防災面での機能強化が図られる上、「つくば霞ヶ浦りんりんロード」へのアクセス向上にもつながり、当地域の連携強化を促進する重要な道路になるものと考えております。

このようなことから、県といたしましては、今後の検討に当たり、技術的な助言を行いますとともに、できるだけ速やかに事業化できるよう最大限の支援を行ってまいります。

○今瀬企画部長 常磐線沿線地域の活性化についてお答えいたします。

常磐線は、本県を南北に縦断し首都東京と結ぶ大動脈として、通勤、通学等を初め、県民生活や経済活動に大きな役割を果たしており、沿線地域の発展は本県の発展を支えてきたところであります。

これまでも県南部の駅周辺におけるニュータウン開発や、水戸駅、勝田駅周辺の拠

点整備が進められるとともに、日立市やひたちなか市では、日立製作所関連の工場が数多く立地するなど、沿線地域の開発の進展により、取手から北茨城までの沿線市町村の人口は、50年前と比べて約1.5倍に増加しているところであります。

そして現在も、土浦駅周辺における市街地再開発や取手や藤代、神立、佐和、東海の各駅周辺における土地区画整理事業が行われているほか、土浦市や石岡市、水戸市では、中心市街地活性化基本計画に基づく事業が展開されています。水戸や土浦などの主要な駅以外でも、羽鳥駅や大甕駅などにおいて、都市再生整備計画により橋上化や駅前広場などの周辺開発が行われるなど、さまざまな手法を活用しながら、駅を中心としたまちづくりが進められているところであります。

また、最近では、人口減少や高齢化の進展を踏まえた新しい動きとして、コンパクトなまちづくりに向けた取り組みや、交通結節点としての駅を中心に、まちづくりと連携した公共交通ネットワークの形成を目指す取り組みも出てきております。

さらに今般の地方創生の取り組みの中でも、取手駅前のインキュベーション施設や佐貫駅前の子育て支援施設、日立多賀駅前のシェアオフィスの整備など、特徴あるまちづくりが展開をされております。

県といたしましては、このような沿線市町村の取り組みが円滑に進むよう、引き続き積極的に支援してまいりますとともに、定住人口の確保のため、都内における移住相談窓口やふるさと県民登録制度などを活用して、東京圏からの移住・二地域居住の促進に一層力を入れてまいります。

また、交流人口の拡大を目指した取り組みとしては、つくば霞ヶ浦りんりんロードを活用したサイクリングによる誘客を進めてまいりますほか、沿線地域の自然や歴史、文化、食などの魅力的な地域資源や、全国花火競技大会などのイベントについて、J R東日本などと連携しながら、首都圏での観光キャンペーンや産直市など、さまざまな形でPRを行ってまいります。

あわせて沿線地域の活性化のためには、常磐線のさらなる利便性向上が極めて重要でありますので、沿線市町村等と連携し、J R東日本に対し、東京駅・品川駅への乗り入れ本数の増加や、通勤・通学時間帯の運転本数の増加等を引き続き強く要望してまいります。

先月、県と稲敷地域の市町村が連携して、ひたち野うしく駅などを結ぶ広域路線バスの実証運行を開始いたしました。こうした公共交通を初め、多様化・広域化する課題に対応していくためには、自治体間における連携・協力がますます重要になってまいります。県におきましては、市町村の意向等も踏まえ、鉄道ネットワークを活用した連携など、広域的な視点に立った沿線の地域づくりも進めてまいりたいと考えております。

今後も、沿線市町村と連携して、関係部局とともにさまざまな取り組みを組み合わせながら、常磐線沿線地域の活性化に全力で取り組んでまいります。

次に、霞ヶ浦へのリゾート施設の誘致についてお答えいたします。

霞ヶ浦は、観光を初め産業や教育などさまざまな面で活用されている、本県の重要な地域資源の1つであり、釣り、水辺スポーツなどのレジャースポットとして親しま

れているのを初め、周辺にはあみプレミアム・アウトレットや鹿島神宮、水郷潮来あやめ園、歩崎公園などの有名な観光施設等があるほか、全国花火競技大会やかすみがうらマラソンといった人気のイベントなどが開かれ、周辺 12 市町村における平成 27 年の観光入込客数は延べ 1,500 万人以上に上る本県的一大観光エリアとなっております。

県におきましては、こうした豊富な観光資源を組み合わせたモデルコースを設定し、国内外からの観光誘客に取り組んでおります。

また、県や市町村、関係団体等から構成される霞ヶ浦環境創造事業推進協議会において、「かすみがうらエンデューロ」の際に、かすみがうら市等と協力し、霞ヶ浦周辺地域の食資源等の P R イベントをあわせて行うとともに、リーフレット作成などによる情報発信、地域資源を活用した新商品開発支援などの取り組みを実施しております。

さらに、霞ヶ浦湖岸道路を生かしたサイクリングコース「つくば霞ヶ浦りんりんロード」を核とする日本一のサイクリング環境の構築に向け、ハード・ソフトの両面から総合的な整備を進めております。

このサイクリングロードは、先般も、発行部数 20 万部を誇るサイクリング雑誌「サイクルスポーツ」の中で「圧倒的な走りやすさ」として紹介をされたところですが、この地域の誘客の起爆剤とするため、J R 東日本及び土浦市と連携した J R 土浦駅ビルでのサイクリング拠点施設の整備も計画をしております。

議員からは、「複合観光集客施設を霞ヶ浦湖岸に誘致することを検討しては」との御提案がございましたが、昨年 12 月、「特定複合観光施設区域の整備の推進に関する法律」、いわゆる「I R 推進法」が成立し、国においてはカジノ施設を含めた統合型リゾート施設の整備に向けた制度構築が進みつつあります。

統合型リゾート施設の整備は、地域経済の活性化や観光振興といった効果が期待される一方、治安や青少年への悪影響が懸念されるといった議論もございます。

今後 1 年以内を目途に、詳細な制度設計を行う、いわゆる「I R 実施法案」を準備することとされておりますので、そうした国の動向を見極めるとともに、各方面の意見も聞きながら、さまざまな観点からの情報収集を行い、経済効果や課題対応策について勉強してまいりたいと考えております。

なお、現行の霞ヶ浦環境創造事業推進計画第 4 次アクションプランは、御案内のとおり、平成 29 年度で計画期間が終了いたしますが、圏央道の県内区間の全線開通や東関東水戸線の整備といった霞ヶ浦を取り巻く環境の変化、また平成 30 年秋の世界湖沼会議の開催を見据え、来年度はアクションプランとあわせて、その前提となっている「霞ヶ浦環境創造ビジョン」を改定してまいります。

ビジョンの改定に当たっては、観光や環境に関する学識経験者や民間、行政による委員会を設置するとともに、住民の方々や地元市町村、各種団体にアンケート調査やヒアリングを実施するなど幅広く意見を聞く中で、リゾート施設の誘致なども含め、霞ヶ浦にふさわしい活性化のあり方などを検討してまいりたいと考えております。

次に、つくば霞ヶ浦りんりんロードについてお答えいたします。

つくば霞ヶ浦りんりんロードの活用についてでございます。

県におきましては、昨年、「水郷筑波サイクリング環境整備総合計画」を策定するとともに、総延長約 180 キロメートルのサイクリングコース「つくば霞ヶ浦りんりんロード」の名称を決定、都道府県が管理する自転車道としては日本一の長さとなる桜川・潮来間 81 キロメートルの接続及びこれに伴う開通記念式典の開催など、日本一のサイクリング環境の構築に向けた取り組みを着実に進めてきているところです。

また、乗り捨て可能な広域レンタサイクルの通年での実施や、自転車ラックや空気入れなどを配置した自転車サポートステーションの登録拡充、サイクリスト向け地域観光ガイドの養成など、この地域を訪れる初心者から上級者までさまざまな方のニーズに応えられるようなサービスの拡充に取り組んでおります。

さらに、今月中には、春からのサイクリングシーズンに向けて、地元商店とタイアップしたサイクリストへの優待サービスの導入や、コース周辺の観光地やビュースポットなどを含めたサイクリングに関する情報を総合的に発信するポータルサイトの開設などを行うこととしております。

議員お尋ねのサイクリング大会については、昨年策定した総合計画に位置づけるとともに、他県のサイクリング大会の開催状況等の情報収集を行ったほか、実際に開催する場合の開催時期や、開催までの準備スケジュール、あるいは急勾配を上るヒルクライム大会や、約 160 キロメートルの長い距離を走るセンチュリーライドといった大会の種類、規模、必要経費等について分析・検討を行ってきているところであります。

大規模な大会の開催には、さらに安全管理を初めとする運営体制や具体的なコースなどについて、課題の整理が必要でありますことから、引き続き、つくば霞ヶ浦りんりんロードの整備状況も踏まえながら検討を続けてまいります。

そのような中で来年度は、まずは、本県サイクリング環境を首都圏を含めた県内外の多くの方に知ってもらい、実際に訪れてもらうきっかけとなるよう、発信力のある芸能人等を招待して一緒につくば霞ヶ浦りんりんロードを走る走行会や、市町村の地域資源も一緒にめぐる自転車での町中の散策などをあわせて開催するサイクリングイベントを、沿線市町村と連携して行ってまいりたいと考えております。

サイクリングは、交流人口の拡大により、地元商店での買い物や宿泊客数の増加といった地域における消費拡大が見込まれるとともに、多様な地域資源を有する本県のイメージアップなど、幅広い波及効果が期待できます。サイクリングコース沿線では、例えば、かすみがうら市が豊富なフルーツなど地域の魅力を堪能しながらサイクリングを楽しむ「ライドクエスト」を実施したり、地元の食材を使った料理を提供するレストラン「かすみキッチン」をオープンするなど、地域資源を生かした取り組みも始まっているほか、県でも JR 東日本、土浦市と連携のもと、JR 土浦駅ビルへのサイクリング拠点施設の整備を計画しております。

こうしたさまざまな動きが連携し、高い相乗効果を得られるよう、引き続き、地元市町村や関係団体などとのつながりを密にし、つくば霞ヶ浦りんりんロードのさらなる利用促進に取り組んでまいります。

○今関生活環境部長 第17回世界湖沼会議の開催についてお答えいたします。

先月24日、平成30年に本県で開催する世界湖沼会議の内容を具体的に示した基本計画を公表させていただきました。

会議では「人と湖沼の共生ー持続可能な生態系サービスを目指してー」をテーマとし、生態系サービスと呼ばれる自然の恵みを将来にわたって持続的に享受するために、湖沼にかかわりを持つ全ての人々が情報の共有、意見交換を行ってまいります。

今回の主催は、本県と国際湖沼環境委員会でございますが、共催機関につきましては国土交通省、環境省、土浦市を初めとする6市町のほか、霞ヶ浦流域の21市町村で構成する霞ヶ浦問題協議会、湖沼沿岸の2市1町や関連団体で組織されたラムサール条約登録湿地ひぬまの会でございます。

水質浄化を図るためには、生活排水対策はもとより、農地・畜産対策も重要であることから、議員御指摘のとおり、農林漁業者は会議のテーマを議論する上で欠かせないパートナーであります。このため、今月末に設立する実行委員会には、農業・食品産業技術総合研究機構や農業、漁業等の関係団体の参画をいただいておりますが、農林水産省に対しましても委員就任を依頼するとともに、共催機関として協力していただくよう相談しているところでございます。

次に、議員御指摘の日本語でのおもてなしにつきましては、会議の公用語を英語及び日本語としておりますので、メイン会場となるつくば国際会議場での開会式及び閉会式はもとより、各セッションや分科会におきましても同時通訳することとし、必要に応じ翻訳した論文要旨を用意するなどにより、国内のみならず、海外からの参加者にも、湖沼を取り巻く環境問題と、それに対する取り組みへの理解を深めていただきたいと考えております。

会議におきましては、霞ヶ浦の抱える課題につきまして幅広く議論する霞ヶ浦セッションや、国内外の湖沼流域の市民、行政、研究者等が取り組み成果を発表し、施策等について討議する湖沼セッションのほか、小中学生や高校生がみずから実施した環境保全活動等を発表する学生会議を開催いたします。

さらに、国土交通省や環境省が関係する産業や技術等を取り入れた分科会や市民活動と環境学習に焦点を当てた分科会も設け、参加者により興味を持ってもらえる会議としてまいりたいと考えております。

来年度には、会議運営の方策決定や総合調整を担う企画推進委員会、プログラムの企画立案を行う各種専門委員会を開催し、セッションや分科会のテーマ、内容等について定める実施計画を策定するなど、世界湖沼会議の開催準備を着実に進めてまいります。

「泳げる霞ヶ浦」につきましては、CODを5ミリグラムパーリットル台前半としておりますが、今月中に策定予定の第7期の霞ヶ浦湖沼水質保全計画では、平成32年度のCODの水質目標を7.4ミリグラムパーリットルとし、長期ビジョンにおきまして第8期計画以降、できる限り早期に実現を目指すとしております。

世界湖沼会議は、水質保全対策に役立つ世界の新たな知見に接することができます

とともに、水質保全に向けた県民意識の高揚も期待できますことから、県といたしましては、会議を契機に、「泳げる霞ヶ浦」の実現に向けて水質浄化により一層取り組んでまいります。

○澤田土木部長 つくば霞ヶ浦りんりんロードの整備状況についてお答えいたします。

つくば霞ヶ浦りんりんロードの主軸となる県道桜川土浦潮来自転車道線は、JR水戸線の岩瀬駅から筑波山の麓や土浦駅を經由して霞ヶ浦の湖岸を通り、潮来市の水郷北斎公園に至る延長約81キロメートルの自転車道でございます。

このうち、霞ヶ浦湖岸の約40キロメートルの区間につきましては、堤防の上にある既設の道路を拡幅して新たに自転車道を整備する計画としており、現在、約12キロメートルが完了しております。

残る区間のうち、サイクリングの拠点施設の整備が予定されております土浦駅付近から利用者の多い土浦市内手野町地内の約1.8キロメートル区間について、今年度整備に着手したところであり、今後も計画的に進めてまいります。

また、かすみがうら市加茂地内の川尻川を渡る区間につきましては、既設の橋梁が内陸側にあり大きく迂回していることから、サイクリストの安全性と快適性を確保するため、新たに直線的なルートとなる自転車のための橋梁を設置することとし、現在、霞ヶ浦の管理者である国と協議を進めており、来年度には実施設計を行う予定でございます。

さらに、霞ヶ浦大橋西側につきましては、交通量の多い国道354号をサイクリストが安全に横断できますよう、既存の市道のボックスに接続するスロープを来年度に整備する予定でございます。

これらのほか、多くのサイクリストがより安全で快適に走行できるよう、コース案内等の路面標示や、休憩できる簡易的な施設設置などを集中的に行うこととしております。

まず、路面標示につきましては、誰にでもわかりやすい矢羽根型コース案内や5カ国語で表記した注意喚起の標示を、県道区間全線にわたって、今年度中に概成させる予定であります。

また、休憩施設につきましては、日除けやベンチ等を有するポケットパークを4カ所整備することとしており、河川管理者との協議が整い次第、工事に着手し、本年内には完成させる予定でございます。

県といたしましては、日本一のサイクリング環境の構築を目指し、地元市町村や関係団体などと十分連携を図りながら整備の推進を図ってまいります。

次に、つくばの景観づくりについてお答えいたします。

つくばの街路樹は、植樹から40年余りが経過し、沿道に立地する研究機関などの豊かな緑とともに、このまちにふさわしい風格と美しい景観に資する重要な役割を担っております。

しかしながら、現在では街路樹が大きく成長し、管理コストが増大していること、

見通しが悪くなり防犯上の問題や交通事故の危険性が生じていること、さらに、倒木や病虫害による伐採のため、街路樹の連続性が損なわれていることといった課題が生じております。

これらの課題に対処するため、昨年3月に、都市計画や景観、樹木の専門家などで構成する委員会を立ち上げ、つくばの環境や景観保全、道路の安全確保など、総合的なまちづくりの視点を踏まえた「街路樹の維持・再生計画」の策定に向けて検討をしております。

この計画につきましては、50年後の街路樹の将来像を見据え、「美しい景観と安全性の確保」、「適正な管理と協働による道路空間の活用」といった基本方針に沿って、当面10年間に実施すべき施策などを盛り込んだ計画案を作成し、パブリックコメントでいただいた意見を踏まえ、現在、最終的な取りまとめ作業を進めているところであり、今月末には計画を確定する予定としております。

具体的には、まず、安全面として、街路樹の老朽化が進み倒木の危険性が增大している根や幹の健全性を点検し、樹木を更新することや、街路樹の成長に伴う暗い歩道や見通しの悪い交差点で、中低木の密度や高さを低減することなどとしております。

また、景観面として、生育環境や病虫害により樹形が崩れ樹形の回復が期待できない樹木の更新や、対となって植栽され競合している樹木を間引きし、再生することなどとしております。

さらに管理面では、商業や住宅、研究教育エリアなど、沿道の特性にあわせて管理目標を設定し、樹種別に樹形サイズを適正化することや、欠損箇所の補植により緑の連続性を回復させること、沿道にある国の機関や大学などの植栽等の調整や市民協働により道路空間を維持することなどとしております。

この維持・再生計画をもとに、来年度から街路樹の総点検を行い、異常が確認された樹木を伐採するなど、倒木対策を実施してまいります。

あわせて、来年度から3カ年で集中的に、暗い歩道や見通しの悪い交差点で街路樹の密度を調整することや、樹種ごとに樹形管理のために剪定することなどを試験的に施行し、その効果を検証した上で、専門家などの意見を聞きながら管理マニュアルを作成し、本格的な施行を進めてまいります。

県といたしましては、この維持・再生計画をわかりやすく情報発信しますとともに、地元つくば市や専門家、市民の皆様などと十分に連携を図りながら、道路空間における安全性の確保や良好な緑の再生を効果的、合理的に進め、国際都市としてふさわしい、緑豊かなつくばの景観やまちづくりに継続して取り組んでまいります。

○井上農林水産部長 農地中間管理機構における借り手の現状把握についてお答えいたします。

農業の競争力を強化し、合理的で生産性の高い農業経営を実現するためには、担い手への農地の集積と集約化により、経営の規模拡大と効率化を図ることが大変重要であり、県では平成26年度から農地中間管理事業の推進に取り組み、これまでに機構を通して、5,500ヘクタールを超える農地が約1,700経営体に対し貸し付けられてい

るところでございます。

この農地中間管理事業を進めるに当たり、貸し手が安心して農地を貸し出せるよう、借り手がその農地を適正に利用できることを事前に確認するとともに、貸し付けた後にも、その利用状況を適正にフォローすることが重要であります。

このため、機構では、農地を貸し付ける前に、借り受け希望者の経営面積や労働力、主な保有農機具などの経営状況について把握し、借り受けた後に、農地を確実に耕作していけるかどうかの確認を行っております。

なお、納税状況の把握につきましては、法令等に定められた添付書類に含まれていないことから行っておりませんが、地域の実情に精通している市町村や農業委員会の意見を聞いた上で、借り手を決めているところでございます。

また、農地を貸し付けた後には、毎年機構から借り手に対し、農地の利用状況の報告を求めているところであり、耕作をしていないなど農地が適正に利用されていない場合には、改めて借り手に対して適正利用を指導するとともに、改善されない場合には、借り手との農地の貸借契約を解除して新たな借り手を選定し、その農地を貸し付けるなど迅速に対応することとしております。

一方、貸し手へのフォローにつきましては、借り手が耕作を続けることができなくなるなどにより借り手の変更が必要となった場合に、こうした情報を貸し手に随時提供するとともに、新たな借り手との賃料設定の協議を行うなどの対応をしております。

今後は、いばらきの畑地再生事業の事例も踏まえて、貸し付ける前の借り手の経営状況の確認及び貸し付けた後の農地の利用状況の把握を徹底するよう、機構を指導していくとともに、農地が耕作されていない場合などには、機構や市町村等と連携しながら、借り手に対して適正な利用に努めるように強く指導してまいります。

県といたしましては、引き続き事業の仕組みの丁寧な説明や農地の適正利用の指導に努めることにより、農地中間管理事業を活用した担い手への農地の集積・集約化を進め、産地を支える強い経営体づくりにつなげてまいります。