



小さな政党の大きな目標

地方からこの国のかたちを変える  
方が変われば国も変わる  
まずは、地方を変えよう

新潟市江南区から東に位置する五頭連峰に向かって国道49号を車で進むと阿賀野川を越えて阿賀野市に入る。この国道49号と阿賀野川の右岸堤防（河口に向かって右側の堤防）、市道に囲まれた三角地帯が「道の駅」開発予定地（開発面積約9ha）だ。この9ヘクタールの土地が過去2回行われた阿賀野市長選挙を巡る政局の舞台となった。

## 政局自論8

～動き出した利権まみれの「道の駅」  
開発構想（阿賀野市下黒瀬地内）～

地域政党日本新生代表  
前阿賀野市長 天野 市栄



阿賀野市から新潟市江南区を望む「道の駅」開発予定地（阿賀野市下黒瀬地内）

新潟市江南区から東に位置する五頭連峰に向かって国道49号を車で進むと阿賀野川を越えて阿賀野市に入る。この国道49号と阿賀野川の右岸堤防（河口に向かって右側の堤防）、市道に囲まれた三角地帯が「道の駅」開発予定地（開発面積約9ha）だ。この9haの土地が過去2回行われた阿賀野市長選挙での政局の舞台となつた。ここで、この土地の開発を巡る政局を簡単に振り返ってみる。

## ○2008年4月市長選、当選後の市議会での攻防戦、

### 地権者の抵抗・反発

前々回の市長選挙（2008年4月）では、本田富雄元市長（故人）の後継指名を受けた前副市長の田中清氏（新人）と同じく新人の私との一騎打ちとなり、「道の駅」開発の是非が選挙戦の争点になった。当時はフィンランドプロジェクト「福祉の道の駅」という名称で呼ばれていた。この「福祉の道の駅」は、主に民間企業が整備する高齢者向け住宅団地や特別養護老人ホーム（定員100名）・日帰り温浴施設に加え市が整備する地場産業の振興施設を備えた複合型の施設群を整備する計画だった。田中氏は「推進」、私は「中止」の立場で選挙戦に臨み、選挙の結果は私が当選した。

私は市長に就任後、直ちに「福祉の道の駅」を中止するための手続きを開始したが、市長反対派議員が過半数（13人）を占める市議会（2008年11月時点の現員22人）や地元自治会・開発予定地の地権者の抵抗は熾烈を極めた。特に「福祉の道の駅」よりも市立病院（現「あがの市民病院」旧「水原郷病院」）の存続と経営再建（公設民営化）を優先させた私に対する腹いせとばかりに、市長反対派議員は翌年2009年6月の定例市議会で私に対する「辞職勧告決議」を成立させた。辞職勧告決議は市長に対する不信任案の議決と異なり法的拘束力はないが、過半数の議決で足りる。（詳しくは「かわら版創刊号」を参照）また、地権者・

地元自治会は「福祉の道の駅」を国道49号バイパス（阿賀野バイパス）の建設工事の着手と絡めて抵抗した。

阿賀野バイパスの建設は旧水原町時代から引き継がれてきた市の重要課題（国への要望事項）の一つだった。安田地区の区間（安田バイパス）は平成18年11月に開通したが、水原地区の区間（水原バイパス）は旧水原町議会が昭和55年12月に法線変更を求める請願を採択することで建設工事は凍結状態になっていた。旧水原町の市街地をL字型に通る国道49号は慢性的な渋滞と交通事故の多発に悩まされていた。渋滞解消（市街地から通過車両を排除）と交通事故防止の観点から水原地区のバイパス建設は地元の悲願だった。

「福祉の道の駅」は、国道49号のバイパスの建設工事に併せてバイパスのインターチェンジ付近（阿賀野市内に入る最初のインターチェンジ）に、地域振興を目的に民間セクターと公共セクターによる複合的な施設を整備する計画だ。市が建設する産業振興施設や住宅団地内市道の整備費用が当時約16億円であったと記憶している。これに民間の投資額を含めて総額70億～80億規模にもなるというビッグな開発プロジェクトだった。私は市長就任後、「福祉の道の駅」を中止するために何度か地権者組合（区画整理準備組合）や地元自治会との会合に出席したが、その席で複数の地権者から発せられた発言は今も忘れない。発言の要旨はこうだ。

1. バイパスと道の駅はセット（一体）だ。道の駅を中止してバイパスの建設工事は認めない。
2. 我々は普段の買い物や通院は川（阿賀野川）を越えて隣の新潟市（江南区）にある商業施設や病院を利用する。
3. 我々に必要なものは道の駅でありバイパスは不要だ。（道の駅ができれば孫と温泉に入れる。）

特に2番目の発言にある、市内よりも市外での買い物や通院を優先する地権者の発言を聞いて驚いた。この人たちは本当に阿賀野市民なのだろうかと感じた。市が整備する約16億円もの公共施設の建設は市民の税負担で建設するものだ。地権者から買い取る公共用地も市民の税負担で取得する。公益（バイパス建設による慢性的な渋滞解消と交通事故の防止）よりも私益（土地の売却益）を優先する地権者の姿勢には呆れかえった。

国（国土交通省）によるバイパスの用地買収は既に終わっていたが、買収単価は田んぼ1反（10石）当たり1千万円だった。田んぼを農地として売却すれば1反当たり百万円以下だが、田んぼを公共用地（道路用地）として売却すれば10倍以上の高値になる。まさに「濡れ手に粟」だ。しかも公共用地として売却することから税金（譲渡所得課税）も免除される。

また、「道の駅」の地権者の中に地元建設業者2社の代表取締役が所有する田んぼがある。これらの建設業者にしてみれば、市が発注する「道の駅」建設工事

の受注を見込んだ思惑（期待）が働いても不思議ではない。土地の売却益と建設工事の受注。あまりにも美味し過ぎる話ではないか。

## ○「福祉の道の駅」よりも市立病院（旧「水原郷病院」）の存続と経営再建を優先

当時の私は「福祉の道の駅」よりも公共性がより高い市立病院（旧「水原郷病院」）の存続と経営再建を目的とした市立病院の公設民営化に向けた市議会・運営委託先の厚生連（厚生農業協同組合連合会）などとの調整手続きを優先させた。一方、国交省新潟国道事務所によるバイパス建設工事が現在の49号から分岐する「福祉の道の駅」予定地の先から着手することになった。工事の着手にあたり地元説明会が予定されていたが、地元自治会では「バイパス建設と『福祉の道の駅』は一体だ。道の駅がはっきりしないなかでバイパス工事は認められない。」として説明会をボイコットした。国にしてみれば、バイパスのインターチェンジの設置場所と関係する「福祉の道の駅」に隣接する区間（工区）を外して工事を始めようとしたのだが、それすら地元では認めなかつた。

私は、国交省新潟国道事務所に迷惑はかけられないと判断し、中止することにしていた「福祉の道の駅」構想をいったん白紙に戻し、同じ場所に民間セクターが主体となって整備する「市民交流エリア（仮称）」として整備する方針を打ち出した。そして、そのための市民交流エリア（仮称）建設検討準備委員会を設置し、先進地視察を含め建設に向けた具体的な検討作業に入った。市立病院の公設民営化に向けた厚生連との協議がある程度進展していたこともその背景にはあった。

## ○「市民交流エリア」の調査費を巡る市長反対派市議の不可解な対応

しかし前回市長選（2012年4月）が間近い2、3月頃に、「天野市長が推進を表明している『市民交流エリア』整備事業は、天野市長が前回市長選挙（2008年4月）の際に選挙公約として中止を掲げた『福祉の駅整備事業』と同じ内容であり、単に看板を替えただけなので、これは明白な公約違反である。」とのネガティブキャンペーンとなって巷に流布された。前兆はあった。前回市長選の前年（2011年）9月の市議会定例会に議案提出した補正予算案に計上した「市民交流エリア」の調査費が削除されたのである。「市民交流エリア」の開発予定地を選挙基盤にする高橋市議を含む市長反対派市議が「市民交流エリア」の実現を強く求めていたにもかかわらず、その「市民交流エリア」の開発計画を具体化させる

ための調査費を認めなかつたのである？？？まさに政局（市長選）を意識したデマゴーグの一環であったと考えている。

## ○「道の駅」（旧「市民交流エリア」）に対する田中市長の政治スタンス

田中市長が、これまで「道の駅」（旧「市民交流エリア」）に対してどういう政治スタンスをとってきたのか振り返ってみる。

まずは、前回市長選（2012年4月）時の政局を振り返ってみる。前回市長選で田中氏を推した市議（田中市政の生みの親）16人（共産党市議4人を含む。）の「道の駅」に対する政策スタンスについては、推進・賛成派市議が9人、慎重・反対派市議が7人であった。特に共産党市議団の4人は反対の立場であった。  
(共産党市議団は平成27年度一般会計当初予算に計上された「道の駅」調査費を認めたので今は賛成派？)

新人候補の田中氏陣営にとって、約4千票とも言われている共産党支持者の票（参考：2012年10月に行われた市議選時の共産党候補4人の獲得票数は4,335票）は喉から手が出るほどに欲しい票であったはずだ。田中陣営は共産党市議団4人と共産党支持者票を取り込むため、市長選においては共産党市議団が反対する「道の駅」については封印した。（共産党市議団との取引材料は何か。市議会議員の定数減？消雪パイプの新設？）そのため、市長選告示前の4月7日夜に行われた「市長選公開討論会」では、市長選立候補予定者3人（私と田中氏・前市議の雪氏）は「道の駅」については、いずれも「推進」という立場を表明したため市長選の争点にはならなかった。

最後に、市議会答弁での「道の駅」に対する田中市長の政治スタンスを振り返ってみる。

### ○2012年5月臨時会

田中新市長の所信表明演説が行われたが「道の駅」については全く言及せず。

### ○2012年（平成24年）6月定例会

・岡部市議（共産党市議）の「市民交流エリア（現「道の駅」）計画を今後どうするのか」という質問に対し、

田中市長は「これから、これまでの経過を踏まえて具体的な計画案を作成し、…（中略）調査費は提案しない。」

・高橋市議（「道の駅」開発予定地を支持基盤とする市議）の「市民交流エリアの取り組みについて」の質問に対し、

田中市長は「市にとって必要なものとして事業は推進していく考えであるが、…」と答弁。

### ○2012年（平成24年）9月定例会

・倉島市議（共産党市議）の「市民交流エリア（道の駅）の現状」についての質問に対し、

田中市長は「阿賀野バイパス完成のメドが立たない中で、今しばらく時間をいただきたい。」と答弁

・倉島市議（共産党市議）の「バイパス完成のメドが立たない限り『白紙』ということか。」という質問に対し、

田中市長は「計画は休止と受け止めていただきたい。」と答弁。

### ○2013年（平成25年）6月定例会

・天野市議の「阿賀野バイパスの工事の進捗見通し道の駅整備構想の検討状況との関連性について」の質問に対し、

田中市長は、「平成26年度の阿賀野バイパス整備事業費は9億5,000万円が計上されております。平成25年度当初予算の3億円から大幅な増額となつたが、その先の工事の進捗見通しを示せない状況にある。道の駅整備については、道路（バイパス）の供用（開始）のめどが立った段階で、その時点の社会環境や市民ニーズを見きわめた上で計画の策定に入る予定である。」と答弁。

・天野市議の「遺跡発掘調査に時間を要しているため、バイパスの開通時期を示せないということだが、市が整備することになっている道の駅整備構想がはっきりしないからバイパスの開通時期が決まらないのではないか。市長の言うバイパスの供用開始のめどが立ってから道の駅の整備を検討してはいつまでたってもバイパスは開通できないのではないかと私は考えている。」という質問に対し、

田中市長は「道の駅は、道路（バイパス）本体の附属附帯施設。それが障害となって道路の供用開始がおくれるということはない。全く道の駅と道路本線との関係はおくれに影響を与えているものでない。」と答弁。

### ○2014年（平成26年）12月定例会

・高橋市議の「道の駅整備計画の進捗状況と今後の見通し」についての質問に対し、

田中市長は「『道の駅』の基本構想の策定に向けて、準備検討を行っている。（中略）阿賀野バイパス（建設工事）の進展をにらみながら道の駅の検討及び協議・調整を進めていく。」と答弁。

以上、「道の駅」開発構想について、田中市長の議会答弁から次のことが伺える。

- ・前回市長選で田中市長を支持した共産党市議団の政策との矛盾
- ・「道の駅」開発予定地を支持基盤とする高橋市議の田中市長に対する疑心暗鬼
- ・「バイパスの供用開始のメドが立ったら道の駅の検討を始める。」という田中

## 市政特有の「問題先送り」・「問題すりかえ」体質

### ○自民党の政権復帰で加速したバイパス工事の進捗率

2012年（平成24年）12月の衆議院選で政権政党に復帰した自民党・安倍政権は「国土強靱化計画」を打ち出して公共工事予算を大幅増額させた。田中市長が認めるように阿賀野バイパスの工事予算も大幅な増額。私が市長していた頃と比べて数倍の予算規模になった。事務レベルの水面下の交渉では、国（国土交通省新潟国道事務所）から、「バイパス交差点の位置が決まらないから、早く『道の駅』の整備内容をはっきりさせてくれ。」などと言われているのではないかと推測している。国にとっては「道の駅」があってもなくても関係がない。このことは私が市長時代に確認している。「道の駅」がなければ、阿賀野市に入ってから最初のバイパス交差点は、現国道49号の2番目の交差点（上黒瀬）付近になる。「道の駅」を作るとなれば現国道49号の1番目の交差点（下黒瀬）付近になる。国にしてみれば「道の駅」を整備するのであれば早く中身を詰めてほしい、というのが本音だろう。

田中市長は、「道の駅」をいつまでも先送りはできないと考えたのだろう。平成26年度の市職員人事異動で新潟県庁から「道の駅」特命参事として県職員を迎えた。このS参事は平成27年度の人事異動で建設課長に昇格した。また「道の駅」企画調査事業費1200万円が計上された平成27年度一般会計当初予算案を全会一致で可決した（えー。共産党市議団4人も認めた！）。来春4月の市長選を見据えた市長派市議間の調整が行われたのではないかと考えている。共産党市議団は「道の駅」には反対だ。田中市長とお友達市議（側近市議）は、共産党市議団との政策矛盾を回避し共産党市議団に「道の駅」調査費を認めさせるために、共産党市議団と政策上の取引を行ったものとみている。共産党市議団に「道の駅」調査費を認めさせる代わりに受け入れた要求（政策）とは何か。

### ○「道の駅」（下黒瀬地内）開発の是非は、来春の市長選挙（2016年4月）で争点化されるべきだ

私は9月7日、事務所にて2016年4月実施予定の阿賀野市長選挙に立候補することを正式に表明した。当日は地元地方紙（新潟日報）をはじめ全国紙（読売・朝日・毎日）と地域コミュニティー紙「あがの新報」の各記者からご出席をいただいた。遠路ご足労いただいた記者の皆さんには感謝を申し上げたい。

さて記者発表の席で、「あがの新報」のT編集長から「道の駅」に関する質問をいただき、私は「（道の駅については）白紙であるが、事業を進めることに

しても、現在の予定地である下黒瀬では問題があるので他の候補地も含めて再考したい。」と回答した。阿賀野市在住の方であれば、今月15日の新聞各紙に折り込まれて配布された「あがの新報」10月号をご覧いただきたい。（阿賀野市在住でない読者の方は、後日ネットに掲載される記事をご覧いただきたい。）

私の発言の真意はこうだ。

○下黒瀬地区の「道の駅」はやらない。

- ・公益（バイパス建設）よりも私益（開発予定地の売却益と公共工事を独占受注して一儲を企む地元建設業者の私利私欲）を優先するしがらみだらけの下黒瀬地内の「道の駅」は不平等・不公平な税金配分の典型例だ。

○阿賀野バイパス沿いにどうしても「道の駅」が必要ということであれば、国道49号バイパスと国道460号が交差する（交差点）南安野町地内にある国道460号・JR羽越線・市道若葉町安野町線・住宅団地に囲まれた約10ヘクタールの土地（現況は田んぼ）に整備する。

私が市長時代に、上記の土地に民間デベロッパーによる大型商業施設の開発計画が地元地方紙に報道されたことがあった。私は当時、下黒瀬地内の「市民交流エリア（道の駅）」の整備計画の策定に向けた検討を始めていたことからこの開発計画については静観していたが、その後どうなったのか気になるところである。

当時の私は「民間は目のつけどころが違うなー。」と感じた。というのは、この場所に商業施設を整備すれば、国道49号沿線に位置する阿賀野市・五泉市・阿賀町の商圏に加え国道460号が阿賀野川を越えて伸びる先にある新潟市秋葉区の商圏も取り込めるからだ。一方、「道の駅」予定地の下黒瀬地内（約9ヘクタール）に商業施設を整備した場合はどうか。国道49号が阿賀野川を越えると新潟市江南区に入る。江南区の国道49号沿いには大型商業施設が3つもある。しかも、阿賀野川を越えてすぐのところに大型商業施設の「PLANT」がある。下黒瀬地内の「道の駅」は民間開発には向きな土地柄だ。税金を投入した公共開発にしか使えない。

阿賀野市内に「道の駅」がどうしても必要だということであれば、私は南安野町地内の約10ヘクタールの土地に大型商業施設を誘致して、施設内・敷地内に市の観光・産業の情報発信拠点として「道の駅」を設置した方が良いと考えている。税金による負担は少ないし、商業施設の来店客も「道の駅」に取り込めるからだ。

余談ではあるが、今や全国の国道沿線にある「道の駅」は、かつては建設省（現国土交通省）が単独で設置・運営していたが、今は自治体が設置する産業振興施設に併設する方式に変更になった。新潟県には国内最初の「道の駅」がある。新潟市から阿賀野川を越えて新発田市に伸びる国道7号バイパス沿いに「道の駅」第1号がある。場所は新潟市北区だ。興味のある方は見学いただきたい。

