

● 前回の道の駅整備検討委員会での主な意見(要旨)

1. 立地条件と機能について

- ① 道の駅に求める機能をどのような施設として具体化していくか、方向性をある程度整理しないと立地面積や規模が算定できないため、機能面や施設内容を含めた検討も必要ではないか。
- ② 「どういったものを作るのか」、「どういった規模でやるのか」について、「どこでやるか」と並行して考えていくことが必要ではないか。
- ③ 「他の道の駅に負けない強み」を明確にして、しっかりしたコンセプトを築けば立地に左右されず集客は見込める。どういう施設を作るのかを踏まえ、それに見合った土地を検討すべき。
- ④ 大事なのは「富津市道の駅基本方針」で示した内容をどれだけ具体化できるかであり、1日楽しめる道の駅、何度も来たくなる道の駅、そして富津市が持っている土地の魅力を生かせるような道の駅、これら3つが必要ではないか。
- ⑤ 設置の方針として交通量の多さを重視しているが、それ以外にも設置後の交通量の変化や事故抑制など多面的な視点が必要。また、交通量だけに注目すると議論が漠然としてしまうため、まずは道の駅の目的と具体化する機能を明確にすべき。
- ⑥ 道の駅が完成すれば「まちの顔」として中心的な役割を果たすことに注目すべきであり、周辺資源や観光地との連携も考慮しつつ、地域活性化や移住促進といった目的を持って議論することが大切。

2. 候補地の評価について

- ① 候補地について、まず富津中央ＩＣ付近にするかどうかを決める必要があるのでないか。
- ② 候補地1・2は、来訪者が多い場合にアプローチ道路が1車線で渋滞や混乱が起きるおそれがあり、周辺道路も含め2車線確保が必要ではないかと懸念している。候補地3は他の候補地よりも狭いが、拡張して十分な駐車台数を確保できれば可能性がある。
- ③ 通過点ではなく目的地として来てもらえる、魅力ある道の駅であれば、高速ＩＣから10分以内のアクセスで集客は見込める。その際に、スムーズに道の駅に入るかが重要である。
- ④ 整備費について、大きな高低差を全て切り盛りで平坦化する前提では費用がかさむため、現地形を生かし、機能やデザインを工夫することで造成・整備費を抑える設計手法の検討も必要。

3. 地域への波及効果・地域との連携について

- ① 今ここに道の駅を作らなければいけないという整理は、市が行った上で、住民への情報公開をしっかりと行っていくべき。
- ② 道の駅設置には地域の利害関係者との連携が重要であり、どのような形で富津市の中に関わっていくかを明確にし、連携に向けた交渉を行うことが必要である。

● 前回の道の駅整備検討委員会での質問と関係機関への聞き取り結果

質問（要旨）		回答
1	道の駅では、物販・飲食だけでなく「現地で楽しめる体験型コンテンツ」の導入が重要なキーワードとなっており、体験型機能を導入するかの判断は立地選定にも大きく影響するため、最初に判断すべき事項の1つと考えるがいかがか。	※議題（2）「導入機能の検討について」において、機能等と併せて事務局案をお示ししたい。
2	上水道と排水計画について、現況から上水管の接続方法や排水の流れを考慮したうえで、必要な給水・排水能力を試算し、その結果を今後のインフラ整備計画に反映してみてはいかがか。	水道管について、道の駅「とみうら枇杷倶楽部」（1,150 m ² ）や「木更津うまくたの里」（約1,300 m ² ）と同等以上の施設を設置する場合には口径50mm以上の配水管布設が必要で、類似施設の供給実績から日量15トン以上の水量が想定される。 候補地ごとの配水管の接続方法、排水方法については4ページ「候補地別課題」を参照
3	道の駅の立地選定に関しては、施設への接続や渋滞回避に向けた道路ネットワークの在り方について、国や県の交通専門家からアドバイスを受けながら事業を進めてみてはいかがか。	交差点・進入路・信号機の設置や出入口の間隔等について、基準を確認。それぞれ審査基準や指針に準拠する必要があるが、特に信号機は設置基準に準拠していても相当程度の必要性が認められなければ、新規設置は難しいとのアドバイスを受けた。 また、国道事務所や警察との協議に当たっては、具体的な設置予定地が未定の段階では、詳細な助言の提供が難しいとのこと。
4	渋滞対策を考慮して候補地選定を検討するうえで、館山自動車道開通時に確保された国道の4車線用敷地及びコメリ先までの4車線化計画の有無について確認し、関連する図面等があれば提示いただきたい。	館山自動車道開通時に、国道127号の4車線化が計画された可能性はあるとしても、現時点では国道事務所において4車線化は予定（計画）されていない。 (※富津市の都市計画道路図においても計画等はない)

● 聞取り結果等による候補地別の課題

課題	候補地1	候補地2	候補地3
上水道	<p>【かずさ水道】 既存の配水管から当該候補地まで約 200mの配水管延長工事が必要。 延長工事は国道横断の必要がなく、既存の配水管から分岐して布設するため、実施等に係る負担が他の候補地よりも少ないと見込まれる。</p>	<p>【かずさ水道・県警】 既存の配水管から当該候補地まで約 500mの配水管延長工事が必要。延長工事には国道の横断が必要で、国道の全面通行止めは許可されないことから、工期の長期化、コスト増が見込まれる。</p>	<p>【かずさ水道】 近傍の配水場から当該候補地まで約 1200mの配水管布設工事が必要。 他の選択肢として、隣接する陸上養殖プラント企業が出資し布設した水道管を使用できるかは協議が必要となる。</p>
排水	<p>【市】 付近の河川（古船川）に排水できる可能性はあるが、地元の水利組合との協議・調整が必要となる。</p>	<p>【市・国道事務所】 付近に河川等がなく、国道の側溝は雨水のみの排水（量）を想定しているため、独自の排水路整備が必要となる可能性が高い。</p>	<p>【市】 市道浅間山線の排水路が使用可能</p>
交通	<p>【県警】 I Cから直行する車両の集中等により出入口での渋滞発生の可能性が高い。 渋滞により、国道と併せ高速道路への影響も懸念される。</p>	<p>【国道事務所・県警】 渋滞発生のおそれがある。 右折進入のための専用レーンや信号機が必ずしも設置できるわけではないため、「道の駅やちよ」などの信号機を設置せず進入できる工夫が必要。</p>	<p>【県警】 国道 127 号及び 465 号からの各進入路において、専用レーンや信号機を必ず設置できるわけではない。 特に国道 465 号の場合、信号間の距離が短いため設置基準に照らし、設置が難しい。（→渋滞等の懸念）</p>
その他	<p>（造成費） 多額の造成費が見込まれており、第 1 回検討委員会での意見も踏まえた検討が必要。</p>	<p>（造成費） 多額の造成費が見込まれており、第 1 回検討委員会での意見も踏まえた検討が必要。</p>	<p>（面積） 用地が 1.5ha と限られており、駐車台数や拡張性を考慮すると、隣接する市施設の用途廃止・一体的な整備の検討が必要となる。</p>

富津中央 IC周辺図

