

第3回富津市道の駅整備検討委員会 会議録

1 会議の名称	第3回富津市道の駅整備検討委員会
2 開催日時	令和8年5月27日（水）午後2時30分～午後4時30分
3 開催場所	富津市役所2階 第3委員会室
4 審議等事項	（1）第1回・第2回・現地視察会の振り返りについて （2）道の駅整備コンセプトの具体化について （3）その他
5 出席者名	富津市道の駅整備検討委員（12名） 内閣府認定 地域活性化伝道師 浅尾 均 帝京大学経済学部 教授 麻生 憲一 ワークプレイス研究所代表、 （一財）国土計画協会 国土計画研究所 客員研究員 小川 剛志 地域行政・建設土木実務経験者 川口 泰明 松蔭大学観光メディア文化学部 教授 古賀 学 航空・旅行アナリスト、帝京大学理工学部 非常勤講師 鳥海 高太朗 明治大学商学部 特任准教授 松尾 隆策 敬愛大学情報マネジメント学部 教授 三浦 知子 富津市議会代表 宮崎 晴幸 富津市議会代表 三富 敏史 富津市議会代表 関 努 富津市副市長 中山 正之 オブザーバー（5名） 国土交通省関東地方整備局千葉国道事務所 計画課 地域調査係長 木野 雄一 千葉県県土整備部 道路計画課 管理調整班長 神永 康光 千葉県県土整備部 君津土木事務所 技師 平田 恵利衣 富津市総務部 防災安全課長 養田 淳 富津市建設経済部 都市政策課長 萱野 知 富津市長 高橋 恭市 事務局（5名） 企画政策部 部長 阿部 淳一郎、次長 平野 達也 政策推進課 課長 平島 光洋、政策推進係長 中村 英之、副主査 山田 章岐

6 公開又は非公開の別	公開 ・ 一部公開 ・ 非公開
7 非公開の理由	
8 傍聴人数	12 人（定員 20 人）
9 所管課	企画政策部政策推進課 電話 0439-32-1931
10 会議録 （発言の内容）	別紙のとおり

上記会議の経過を記載し、事実と相違ないことを証し承認いたします。

令和 8 年 7 月 9 日 富津市道の駅整備検討委員 小川 剛志

関 努

第3回富津市道の駅整備検討委員会 会議録

発言者	発言内容
事務局	1 開会 2 委員長あいさつ
委員長	本日は、よろしくお願いいたします。 先週の土日に秩父の方に行く用事があり、2つの道の駅に立ち寄る機会がありました。 1つ目は、横瀬町の「道の駅果樹公園あしがくぼ」という道の駅で、そこは果樹農園の道の駅として、おそらく観光農園のはしりみたいところで、実はもう何十年も前に取材に行ったことがあります。そういった地域に作られた道の駅ということで、やはり未だにフルーツとか農作物というものが中心の道の駅になっていました。また売り場には、細めのタケノコがたくさん置いてあったりもしました。 2つ目は、「道の駅ちちぶ」でして、秩父や長瀬は、蕎麦が有名ですね。他にも色々ありますけれど、道の駅の中にも立ち食い蕎麦屋がありました。普通の食事施設の方は開店時間が11時からでしたが、立ち食い蕎麦屋は9時から開いていたものですから、少し早めに行ったのでそこで立ち食い蕎麦を食べました。ここは、蕎麦の協会みたいなのが入っていたようでして、秩父の特産である菜っ葉を使った蕎麦などがありました。そのように、道の駅というのはいくらかの形で地域の特色をメインかどうかわかりませんが、打ち出すというのが昔から、あるいは昨今なのかありますので、今回の検討の中でも、富津の特産あるいはイメージだとかですね、何かそういった特徴的なものをいかに踏み込んでいくかということが、1つの大きな視点になってくるのではないかなと思っております。そういうことで、だんだん煮詰まってきたり、また候補地も増えておりますので、それを踏まえてご検討のほどいただけたらと思いますので、よろしくお願いいたします。
事務局	ありがとうございます。 それでは、ここからは、富津市道の駅整備検討委員会設置要綱第6条第1項の規定により、委員長に議長となつていただき議事運営をお願いいたします。 古賀委員長、よろしくお願いいたします。
委員長	それでは進行を務めさせていただきます。

	本日の冒頭から終了時刻のことで恐縮ですが、16時30分ぐらいを目途に、会議を進めさせていただきたいと思いますのでよろしくお願いいたします。 まず初めに、本日の議事録承認委員を指名させていただきたいと思います。 本日の会議につきましては、会議録案の作成後、小川委員と関委員に承認をお願いしたいと思いますので、よろしくお願いいたします。 本日の委員会は、候補地を直ちに決める場でなく、今後の設置予定地の選定に向けて、比較の前提となる考え方をそろえる場にさせていただきたいと思いますので、できるだけ多くの委員の方から様々なご意見をいただいて、何でも構いません。色々のご意見をいただけたらと思いますので、よろしくお願いいたします。
	3 議題（１）第１回・第２回・現地視察会の振り返りについて
委員長	それでは議事に入らせていただきたいと思いますけれども、議題の（１）「第１回・第２回・現地視察会の振り返りについて」に入りたいと思います。 まず事務局の方からご説明をお願いいたします。
事務局	（事務局の説明、旧佐貫中学校・佐貫城址についての動画視聴）
委員長	はい、ありがとうございました。 新たな候補地の視察や課題も含めて４候補地の比較などについてご説明いただき、現地視察に参加された委員のご意見は、スライド８ページに４項目ぐらいにまとまっていたけれども、まだ行かれていない方もいらっしゃいますので、今のご説明の中で、特に気になった点あるいはこういったところを、地域の中で押さえておくべきではないかななどがありましたら、ご発言をいただけたらと思います。よろしくお願いいたします。
委員	佐貫中学校の跡地ということについて、少し意見をさせていただきます。まず５ページ目で、委員会の共通意見のうち５番目の遊休地や市有地も含めて別候補の検討も必要だという意見があったわけですが、これにつきましては、限りある予算の中で上水道、排水、交通、造成費等のインフラ整備については、できるだけ初期投資を抑えて、施設機能の充実を図ることが根底にあった共通認識であると認識しています。そういった視点で、第４候補地の状況を見ますと造成費は大きくはかからないのではないかと、ただ排水については、河川協議が必要ですが、物理的には問題がなさそうだと思います。 事務局から説明があったように、校庭には上水道管と農業用水が存在しているということなので、通常この管の上に構造物というのは多分認められないと思います。ですから、これについては将来的な道の駅のレイアウトを考える上で、上水道や農業用水の移設を含めて、関係者や関係機関と協議して検討する必要がある

	るのではないかと思います。 また、この上水道管は石綿セメント管のはずですけれども、この石綿セメント管につきましては、全国的に改修工事が早急に進められているところでございますので、水道管を耐震化するという計画をかずさ水道と協議して、ちょうどこの道の駅整備のタイミングと合えば、移設が可能なのではないかと思います。 また、この用地以外にも、国道 127 号からのアクセスについての検討が必要だと思います。これは、大きく分けて 3 つのルートが考えられると思います。これについては、資料の 7 ページにもありますけれど、1 つ目は信号機①がございまして、この信号に接続する道路は、市役所から 127 号に接続する道路で市道近藤越線といいます。この近藤越線を通して直行して、旧佐貫中学校に行くというルートが考えられると思いますが、これは地図を見てのとおり、道路の延長が非常に長くなり、道路勾配も起伏が激しいということで、道路基準の勾配をとると、かなりの造成費がかかると思います。あと途中で川がありますので、これは橋梁の設置も必要になり、初期投資ということで非常に整備費用が高くなるのではないかなと考えています。 2 つ目が、信号機①と②の間で 127 号から直接接続するルートですけれども、これについては、信号機の間隔が短いものですから、おそらく、ここに新しく信号機を設置するというのは、非常に難しいのではないかと想像しているところです。また、127 号からの進入時に発生する渋滞や安全性の検討についても、関係機関と協議が必要かなと思います。 最後に 3 つ目ですけれど、信号機②から入るルートが考えられまして、このルートが一番いいのではないかなと思いますけれども、先ほどの動画で見た通り、道路幅員が非常に狭いですから拡張の必要はあるのかなと思います。また、この道の駅に入る進入角度については、やはり道路構造としての基準がありますので、その辺も検討する余地があるのかなと思っています。以上、上水道や農業用水、国道からのアクセス、その他のインフラ整備の詳細を含め、インフラ整備の初期投資を試算した上で、位置を決定すべきではないかなと考えているところです。
委員長	ありがとうございました。 インフラ等について、色々ご指摘いただきましたけれど他に何かございますか。
委員	最初に少し余談ですけど、ゴールデンウィーク中は、かなりマザー牧場がテレビで取り上げられていて、ネモフィラが大変綺麗でした。私も小学校 4 年生の時に、歩け歩け大会で佐貫町駅から先ほどの動画にもありました宮醤油の前を歩いて、マザー牧場まで歩いた記憶もありながら、今動画を拝見させていただきました。 この旧佐貫中学校について感じたことがいくつかありました。1 つは、富津中

	央 I C よりも君津寄りになりますので、戻る形になってしまうということになります。今までの候補地は南房総方面に進んでいく途中になりますけれど、旧佐貫中学校を道の駅とするなら、富津中央 I C を降りて戻って 2 k m 以上という場所は、感覚的に少し厳しい状況であるかなと思っています。 ただし、それは今回作ろうとしている道の駅を仮に旧佐貫中学校とした場合、そこが目的地となるような道の駅とするということが第一で、それにプラスして南房総を観光するというのであれば、私はその位置でも成立すると思っています。 ただ、通った人がちょっと降りてとか、途中でちょっと寄っていこうといった、一番の目的地は館山や南房総、マザー牧場、鴨川など他にあつて、寄り道をして帰るということであると、この立地について、私は非常に厳しいという認識でいます。やはり、戻るということに対する抵抗感というのがありますし、「道の駅枇杷倶楽部」もおそらく富浦 I C から戻る感じになりますが、あちらは目的地として行かれる方が多いですので、そういった規模感でやるのであれば、ありの場所だとは思いますが、向かう途中で寄っていくのであれば、富津中央 I C から 2 k m 以上だと少し離れているのかなと感じます。それと、この場所ですと、おそらく高速バスを停車させることはほぼないだろうと思います。 候補地 1 と候補地 2 については、造成費がかかることは理解していますが、候補地 1 と 2 の方の集客は大きいと思いますし、候補地 3 だと道路を整備すればということにはなりますが、お金がかかるといった規模の問題もあるといった印象を非常に受けています。私も、この辺りを通る機会が多かったので、やはり旧佐貫中学校でしたら、道の駅を目的に来てもらえるようブランディングするということが条件となってきます。 今まで色々な話が出ましたが、規模感がわからないとどのような位置付けにするのかということが決まらないので、この旧佐貫中学校の位置付けは他の候補地以上に地理的な不利があるのではないかなと思います。
委員長	ありがとうございました。 今から議論しようとしている機能的なものについて、それがどのようになるのかということと、立地条件をどこにするかというのを並行して検討しなければいけないということですね。他に何かございますか。
委員	今回は旧佐貫中学校を 1 つの案として挙げていますがけれども、残念ながら現地視察会に行けなかったもので、少しご質問をさせていただきたいと思います。 まず現在ある建物が本校舎と体育館、武道場であったと思いますけれども、これについてこの資料では昭和 50 年代に建てられているということなので、耐震改修ができているということで使えるのではないかなと思っていたのですがけれども、皆さんご存知の通り解体するには大変な費用がかかるし、また新築して何かするというと、資材費も人件費も上がって、1.5 倍以上、下手すると 2 倍ぐら

事務局	いまで上がっているので、使えるものはなるべく使った方がいいのかなと思っています。 先ほど申し上げた3つの施設について、3施設すべてを解体しなくてはならないのか、また解体するスケジュールはもう決まっているのかについての2点を教えていただきたいと思います。 はい、お答えいたします。まず、3施設とも解体が決まっているかといいますと、今年度に設計の予算を取っておりまして、先ほど委員がおっしゃいました通りに、校舎、体育館、武道場がございます。その3施設を別々に設計する予定と聞いておりますので、その中で選択をしていくのだらうと考えております。 もう1つ、スケジュールについては、今申し上げました通り設計が今年度、それから来年度解体の予定で今のところ進んでおります。以上です。
委員長	はい、ありがとうございます。
委員	追加でご質問させていただきます。解体しなければいけないような状態であるかどうかそこが知りたいのですが、いわゆるリニューアルして使えないのかというところを教えてください。
事務局	はい、お答えいたします。校舎については解体が必要だというように聞いております。担当が違うもので、はっきりとは言えないところですが、校舎については解体の方向で進んでおります。その他についても、解体設計を行うということで進んでおります。以上です。
委員	使えないかどうかの理由がよくわからないので何とも言えないのですが、解体ありきということで解体設計を出してしまうということですが、例えば体育館は、これだけ広い施設をまた今度似たようなものを作るとなれば、莫大な費用がかかるし、解体にもお金かかるので、そこはもう一度精査した方がいいのかなと思っています。 それと先ほど、委員の方からご指摘があったように、私もやはりここを目的地にしなければ、立ち寄りで採算性を上げようというのは、はっきり言って無理なのではないかなと思います。目的地化した道の駅として、そこに絞って検討すべきなのかなと思っています。 先ほど申し上げたコストをいかに下げるかということと、使えるものがあればなるべく使って、それをうまくリニューアルして目的地となるように知恵を絞ることが、重要なかなと思います。使えないかどうかの判断をどうされたのかがよくわからないので、何とも言えませんが、そこは少しご検討いただいた方が良くはないかなと思います。以上です。

委員長	よろしいでしょうか。事務局は、何かありますか。
事務局	建物の関係ですけれども、当初はここを道の駅の候補地に挙げていなかったというところでありまして、担当の方は解体といったような予定を立てたわけであります。 もし仮に第4候補地とするということになりましたら、そこはまた改めて担当部局とも協議が必要で、例えば防災の機能にも使うとか、また色々な考えはあるとは思いますが、したがって、当初は道の駅の候補地として考えていなかったことから、解体の話が出たというところであります。以上です。
委員	あまり勇み足をしないで、解体設計を進める前に、もう一度検討していただいて、一度検討してから予算執行した方がいいのかなとは思っています。よろしくお願いします。
委員長	他に何かございますか。
委員	今回の第4候補地の現地視察会には、都合で参加できなかったですけど、非常に可能性はあるかなと考えます。先ほど委員がおっしゃったように、目的地とすることを考えますと、文化財も佐貫城址もあって非常に可能性があるかなと思います。 また、学校用地としては2.5ヘクタールとかなり広いので、ここを目的地とする時に、高速バスの停留所のような機能もあったらと思いますし、先ほど動画を見たときにT字路のあたりが住宅地なので、その候補地周辺も含めた引き込み道路みたいなことを検討すれば、かなり目的地としては有力ではないかなという印象を受けました。以上です。
委員長	はい、ありがとうございました。他に何かございますか。
委員	私は、現地を見てきましたのでそれも含めた感想ですけど、君津からここに至るまでの国道127号は、景観的に少し暗い印象を受けましたが、もしここに道の駅を作ったとしたら、非常にイメージが変わるような気がしました。そういう意味では、非常にポテンシャルが高いロケーションかなという印象を持っています。 それから、併せて位置的なことから想定しますと、もしここに道の駅を作ったとしたら、おそらく木更津や市原、君津の市民の方々がここに寄るのではないかなと、それは他の候補地とは明らかに違う客層になってくるのではないかと考えております。 さらに、館山自動車道の通過交通量や観光客数を想定しますと、仮にこの佐貫中学校跡地に作ったとしたら、利用客がおそらく限られてくるのではないかと思

	います。それを踏まえた上で、ここのプランニングを考えていくというのが現実的かなと考えました。以上です。
委員長	ありがとうございました。他にございますか。
委員	今、委員の方々の意見を聞いて、私もかなり賛同するもの多くて、やはり交通事情を考えた場合は、なるべくＩＣの近くに設けておくのがいいのかなというのは非常に賛同しております。候補地４の場合、やはり一旦戻らなくてはならないということになると、何度も皆さんが言われているように、やはり目的地としての道の駅ということを前提に考えないと多分いけないだろうというのは非常に賛同です。 それと、もし候補地４となった場合は、国道１２７号がやはりメインになってしまうのかなと、そうすると先ほど委員の方が言われたように、そこを中心に通られる方の客層というのが中心になってくるのかなと考えられます。そうするとどこを通る客層をターゲットにするのかということが非常に重要になってくるわけですが、ゲートウェイというような形で、道の駅を考えるのであれば、やはりＩＣの近くとか高速道路のバス停の近くとか、あえて言えば候補地３というのが、それに適しているのかなとは思いますが、実は候補地３は以前から少しお話をさせていただいていましたが、近くに砂利採取場というのがありまして、車の利用者にとっては、その強風が吹いた時に小さな砂などが飛んでくることについての問題点というのが考えられるのではないかなと思っておりました。そういうことで、私としては皆さんのご意見に非常に賛同しております。以上です。
委員長	はい、ありがとうございました。他にございますでしょうか。
委員	私も先日視察をさせていただきまして、先ほどお話がありましたが、解体ということに関しては、素人なので建築上のことについて詳しくはわかりませんが、非常に趣がある校舎だなと思いました。あと視察に行かれた委員の中には佐貫中学校が母校であるという方もいらっしゃいましたので、やはりそういった思い出が詰まっているということに、何となくリアリティを感じてしまいました。 それからやはりこの佐貫の町並み、まち歩きマップみたいなものを資料としていただきましたけれども、非常に何か素朴な感じというか、歴史もあるし、佐貫城址もあるので、やはりその辺もトータルで考えると、もしかしたら建物の解体ということに関しては、かなり慎重にもう一度ご検討いただいてもいいのかなと感じました。 私の母校は、アントニオ・レーモンドによる建築でトータルに設計されたキャンパスでしたけれども、同窓会が旧体育館を解体するという決定をしてしまつて、かなり建築学会の方からもったいないという声がありましたが、ずっと当初

	同窓会で決まったことですからの一点張りでなくなってしまいました。私が在学している時には、非常に良い素敵な体育館だと思っていたかもしれませんが、なくなってから問題意識を感じても、もうなくなってしまったものは戻ってこないというもありますので、そういったことはぜひご検討いただければと感じました。以上です。
委員長	はい、ありがとうございました。他にございますか。
委員	先程、校舎の解体について委員の方からお話があったと思いますが、これは市議会の方にも説明がございました。私の聞いている限りですが、閉校して10年以上経っていて、実際に3階の上の部分が屋上になりますけれど、3階の教室等にも雨漏りが発生している状況です。それを踏まえると、例えば校舎を活かすとしたら、単純に3階建てのものを、2階と3階だけを切り離して1階だけを使うというのは、現実的にこれは市議会の中でもやはり難しいのではないかという意見が多く出ました。それで、おそらく市の執行部の方は解体という説明をされたのだと思います。 それと武道場に関しても同様に、令和元年台風のときにやはり雨漏り等が起きている。子供たちが剣道場として使っている施設である以上、行政は安全を優先しなければいけないというところを踏まえれば、吊り天井だったと思いますが、耐震改修に非常に高額な金額がかかり、何百万とかそういう単位ではない何千万単位のお金がかかってしまう。それならば、そこを修繕するよりは解体した方が、正直あまりコスト的には変わらないという話の中で解体という話が出ておりましたので、委員の皆様申し添えなければならぬと思いお伝えしました。
委員長	はい、ありがとうございました。
委員	少しご質問があります。先ほどスライドの11ページで、候補地1と候補地2は多額の造成費が必要で、候補地3と候補地4は必要ではないということですが、実際に候補地4の造成費用というのはどれぐらいになるのかはおわかりになるのでしょうか。
事務局	はい、お答えいたします。実際に校舎の解体に伴って整地される部分があるのか等の条件によって変動する可能性もありますし、現時点で造成費として適地調査等をしておりませんので確定的なことは申し上げられませんが、適地調査では、ほぼ平坦な候補地3の造成費の単価を2,562円で計算しております。それを単純に旧佐貫中学校の敷地面積にかけると概ね6,600万円ということになりますので、仮に適地調査と同様の考え方で試算すると、そのぐらいになるのではないかと考えております。以上です。

委員	わかりました。格段に安くということになるという理解でよろしいでしょうか。
事務局	はい、お答えいたします。候補地 1 については適地調査で 15 億円程度、それから候補地 2 については 10 億円程度かかるということです、候補地 1 や 2 と比べますと低額になるという調査結果が出るだろうと思っております。以上です。
委員	先ほど委員の皆さんがおっしゃったように、目的地として考えるということにつきましては、昨日、丸の内で全国道の駅連絡会主催の「駅長サミット」があり、そこでモデルケースとして、立地のことで非常に上手くいき、そして目的地となった「とみうら枇杷倶楽部」についてご紹介がありました。どういった内容かと言いますと、「とみうら枇杷倶楽部」を建てる時に、高速道路の終点である I C の一番近くの場所に土地が空いていたらしいのですが、終点の I C からあまりにも近いというところで、当時候補地がもう 1 か所あって、それは現在の立地場所だったらしいですけれど、今の場所は高速道路の終点から 1 k m 離れた、つまり車で 3 分位かかるところになりますが、そこが目的地となって市全体が活性化する、そういう条件でそこを選んだということです。 現在は、バスターミナルのような高速バスの発着地もできましたし、非常に意図した目論見通りに広がっているということで、そういう意味で今度の候補地 4 も考えられるかと思えます。 それと、もう 1 つ、今北海道で少し関わっているのですが、札幌に道の駅を作るか作らないかという議論があり、どこにするかという、これはできるかどうかかわからないですけど、北海道新幹線工事で発生した堆積土砂があるようなところに新しい道の駅をあえて設置するみたいな構想がでていうことで、本来は政令指定都市には作らないということですけど、なぜそこに作るかといったら、デッドスペースというか、かなりイメージの悪いところにあえて道の駅を作って人を呼び込むみたいです。 先ほど、国道 127 号の君津方面から向かう途中の雰囲気は暗いなといったご意見がありましたけれども、一見すると暗い印象を受ける地域であっても、歴史的資源を活かして道の駅を設定することで、そこも道の駅の核となって活性化するのではないのかなとも思います。道の駅を目的地として設置することによって、マザー牧場などを含めた市全体のネットワークを組むということで、非常に起爆剤となり、さらにポテンシャルが 2.5 ヘクタールと高いので、非常に有効かと思えます。以上です。
委員長	はい、ありがとうございました。時間もだんだん押してきていますし、次に大事なテーマがありますので、まず次の議題 2 の方に進めさせていただきたいと思

	いますけれどもよろしいでしょうか。 今改めて必要な事項等が出てきましたけれども、一番大事などのような道の駅を目指すかと、目的地型なのか、立ち寄り型なのかとか色々出ておりますけれども、そういったところについて、議題2の方で、「整備コンセプトの具体化について」ということでご議論いただきたいと思います。 まず資料に沿って「整備コンセプトの具体化について」、事務局の方からご説明をお願い致します。 議題（2）道の駅整備コンセプトの具体化について
事務局	（事務局の説明）
委員長	はい、ありがとうございます。おそらくこの道の駅にも当てはまるのではないかというぐらい、様々な案が出されていますけれども、それを最後の11ページにありますように、どのような「つながり」を重視するか、そのためにどのような導入機能が必要なのか。候補地の比較で何を重視するか、そういったところで「つながる」について、ご意見ををお願いします。 それから後半は、コンセプトについて重視すべき点や気になる点、導入機能については富津市の道の駅として最低限必要な機能、逆に特に重視した方が良い機能について、色々ご意見をお聞かせいただけたらと思います。それから、その他に候補地を比較する上で何か重視すべき点について、今候補地が4つ出ていますので、それを比較する上で重要な視点、項目など何かございましたら、ご意見いただけたらと思います。よろしく願いいたします。
委員	まず、事前に資料を見させていただきまして、非常に細かく考えられて、丁寧な言葉がたくさん使われており、かなり感心させていただきました。その中で「基本方針（抜粋）」の部分について、少し気になる部分を3点ほど挙げましたので、列挙させていただきます。 こちらの基本方針を見させていただきますと、結局道の駅を誰がどのように運営していくのかという話が全く触れられていないというのが1つ気になりました。道の駅は、実際に人や組織が運営するものなので、運営の仕方を事前に少し考えておかなければいけないというのがまず1点です。 2点目は、やはり再訪していただくための方策が必要ではないかということでリピートしていただくためには、どのような方策を考えればいいのか、先ほど委員の方からもお話がでていましたように、目的地としての道の駅を考えるのであれば、やはりそこにやってくる、また1回ではなくて、何度もやってくるというような道の駅にするにはどうすればいいのか、滞留時間をやはり長くしていかなければいけないだろうというところになります。 3点目は来ていただいて、トイレだけ利用して帰られるのではなくて、やはり

	消費を促すような対策といったものも必要だろうと考えます。 それでは、もう少し具体的に話をしますと、まず1点ですね「つながる富津」ということで「3つのつながる」が出されております。これについては、それぞれ非常に良いネーミングがついていると思いますが、誰がどこをつないでいくのかということです。何度も言いますように、それは運営主体の役割であり、運営主体とは何かといいますと、行政そして実際に道の駅を運営する運営事業者、住民、出店者、各種団体ですね、そういうものが道の駅に関わってくると考えます。 そういう方々にどのような形で自分たちがつなぐという視点で役割を任せられるのかということです。そして、少し危惧しているのは市がこういう形でコンテンツを考えて出したけれども、最終的に指定管理のもとで、民間企業が引き継いで、彼らが結局自分たちの思うような形でやってしまって、このような「つながる」というのは、絵にかいた餅で結局何も活かされないようなことにならないように、あらかじめ行政側から「つながる」という形での役割分担なども明記されてもいいのではないかなと思います。 次に、再訪するための工夫ということで、いろいろ考えてみました。少し長いのでざっくり説明しますけれど、地域限定とか地域の魅力というものをやはり出す必要があるだろうということ。あともう1つは、地元住民が使いやすい道の駅にしなければいけないということが重要なところです。そして、やはり空間的なデザインも含めて、そこに憩いの場を求めるような道の駅も必要であろうと思います。 最後に、安心感と快適性、最近はこの道の駅に行ってもトイレは非常に綺麗です。多分、新しくできる道の駅のトイレに関しては、あまり問題ないと思いますが、駐車場から利用しやすく、案内が親切であるとか、そういったものも、やはり考えておく必要があると思います。これは全部ソフト面です。 また、消費を促すというところで、それは何かというと、ここでしか買えないものというものをやはり考えていかなければいけないと思います。農産物とか、ご当地グルメとか、試食や試飲、加工体験ができるようなもの、レストランとの物販連動で、滞在時間を延ばすという意味では、展望施設やドッグランのようなものが必要ではないかということです。 その他、動線の工夫とか、生産者の顔が見えるとか、SNS映えするとかキャッシュレス、周辺観光地との連携とか、こういったものを事前に考えておく必要があるだろうと思います。 また、私の方から気になる道の駅ということで、少しご紹介をしたいと思います。このような先ほどから言っている連携などを考えた時に、これは非常に有名な道の駅なので、皆さんご存知かもしれませんが、1つは宮城県の大崎市にある「あ・ら・伊達な道の駅」ですね。ここは、非常に有名で数多くの研究がなされておりますけれども、住民行政とか運営組織というのが非常に共同組織という形で非常に上手く連携できているところです。地元住民の人たちが企画の段階から入
--	---

	って、高齢者とか女性グループなども商品開発できるというように主体的に動かれている道の駅です。この道の駅は、2024年のグランプリでも第1位を獲得するぐらいの道の駅で、大体年間で300万人ぐらいの人たちが来るような立派な道の駅ですが、そういった道の駅の連携の仕方を1度確認されてはどうかと思っています。 それと、もう1つは宮崎県の「道の駅 酒谷」でして、ここには私も行ったことがあります。地域住民が主体となって運営している道の駅です。こちらも非常に有名で、村おこし株式会社というのを作っていて、地元住民が全員株主になり、そして経営主体として地元住民も関わっていくようなそういった道の駅です。そういう一風変わっているイメージですけども、やはり地元住民が株主であるということで積極的に地域おこしについて関わっている道の駅です。 最後に3つ目ですけども、こちらにも私は行ったことがあります。広島県の「来夢とごうち」という道の駅です。ここはどういった道の駅かというと、大学などが中心に入って非常に活躍している道の駅です。広島女学院大学とか広島修道大学などが関わり、インターンシップとか、また広島女学院大学などは、焼き餅などを商品化して売っているというところなんです。 こういうところというのは、行政が地域振興という形で、金銭面を支援し、運営面は全て大学や運営者といったものが担っていくというような形で比較的よく出てくる道の駅です。ここも人口規模は非常に少なくても5,000人程度の人口規模しかありません。大体、利用者も年間何十万人規模だと思います。最近ちょっとやり方が変わったところもあるようですけれども、非常に道の駅研究者の中ではよく取り上げられる道の駅ではないかと思っています。 前回挙げていただいた中で道の駅なども具体的に紹介して欲しいということがございましたので、ちょっと私が気になる道の駅を3つ程ご紹介させていただきました。私の報告は以上です。よろしくお願いいたします。
委員長	はい、ありがとうございました。今委員からいろいろありましたけれども、何かございますでしょうか。
委員	事務局の方から「つながる」ということで幅広い視野で捉えられておりますが、私としても具体的に資料2の4ページにある整備コンセプトのつながる富津の「市内の地域資源をつなぐ」ということでお話させていただきたいです。 この「つながる」ということに対する私のイメージとしては、この4ページの図の上の方に富津・青堀駅周辺のエリアの中に古墳が存在しています。よって、道の駅に古墳の場所とか説明等の案内を明示したアンテナショップ的な展示スペースを設けることで、現地での体感と道の駅での情報発信・学習を連動させることができ、来訪者が深く理解して体感できる仕組みができるのかなと考えます。ですから、これは1つの例ですが、他の施設もやはり道の駅と連動させる仕組みというのが非常に重要ではないのかなと思いますし、それが「つながる」という

	ことだと思っています。 あと 11 ページの特に重視すべき導入機能とか差別化につながる機能、これにつきましては、やはり 4 ページの富津・青堀駅周辺エリアの富津公園でございます。富津公園は、土日や季節によっては平日でも公園内の道路を利用して多くのランナーが走っているという状況です。都心から 1 時間とか 1 時間 20 分程度と近く、公園内には信号機が少なく走りやすいという状況の中で長距離ランナーにとっては絶好の練習スポットであると聞いております。また皆さんもご存知だと思いますけれども、青山学院等の箱根駅伝でおなじみの強豪校とか、常連校が練習地にしているということで、富津市の「みらい構想」の中でも、やはり「マラソンの聖地」という施策もございまして、既に一般の方からも「マラソンの聖地」だとも呼ばれているようでもございます。 このような状況から一般のランナーも宿泊とか、また日帰りで走りに来ているような状況がありますので、そこで、ランナーに道の駅をお風呂とか休憩スポットとして利用していただいて、飲食施設で地場産品を使った料理を食べていただきまして、アクアラインを含めた高速道路の渋滞を回避して、ゆっくり帰宅していただくというのもいいのではないかと思います。 また、大分県の道の駅「たのうらら」ですが、道の駅の中にランナーズステーションなどがあります。これはネットで調べましたが、サイクリングの人も含めて、男女別のシャワーブースが設置されているというような状況でございます。ですから、そういうのも含めて道の駅というか、富津の特色をもっとアピールするという意味で、道の駅を利用して進めていくというのも 1 つあるのかなと思いました。 あと参考に、本日は県の方もいらっしゃると思いますけれど、富津公園の再整備計画があると聞いておりますので、その計画と相乗効果を生むように検討してはどうかと思いました。以上でございます。
委員長	ありがとうございました。他にございますか。
委員	導入機能の方向性に関しまして、私の考えとしてはいずれも重要であって、優先度をつけるというのは、ちょっと今言える段階ではないかと思います。これについては選定する土地の面積的な制約といいますか、あるいは建物の面積的な制約も関わってきますので、今この段階で何を優先して何の優先度を下げるといえるのはなかなか難しいかなと思います。 それと差別化という話ですが、機能で差別化するのではないと私は思っています。むしろこの機能をどう味付けするかというところで差別化はできると思います。人は美しいもの「美」に集まると言います。例えば美味しいもの、美しい風景、美しい踊り、美しい音楽、美しい絵とかですね。そうやって考えると富津市の美を一度洗い出したらどうかと思います。 従来の観光資源ということだけではなくて、それを総動員してこの道の駅に活

	かしていく、それは単純に物販云々だけでなく、建物についても、何らかの形で活かしていけないだろうかという発想ですね。それは新しく作るにしても、あるいは建物を再利用するにしても、そういう考えに基づいて実現化するというのがこの差別化につながるのではないかと思います。 この資料では全く触れてないように私は感じましたが、特に芸術である美術、音楽これらについて、例えば市庁舎の中にも素晴らしい絵が飾ってありますよね。そういった作家の方がいらっしゃるはずなので、音楽についてもそうですが、もっとそういうのを活かしていくことですね。 それから歴史的な資源ですが、これらについては展示の仕方が美しくないところが多いです。だからお客さんが来ても、すぐ帰ってしまうというのが現実です。そこで、その美を追求するという点がとても大事な視点で、それが富津市の魅力にもつながるし差別化にもつながりますし、目的として訪れることにつながる。非常に漠然としていて、なかなかこれを実現化するのが難しいのですが、これはもう、美に着目した味付けとしてやっていくというのが大事ではないかと思います。 最後に候補地比較で重視する点、私はお金だと思っています。候補地1と候補地2については、本当に美しく、上から見るといいところだと思いますけど、やはりあの山を切り崩してというのは違うと、またこれは別の話になってくるかなと思っています。したがって、私はやはり整備費、これが一番大きな重視する視点ではないかと思います。
委員長	わかりました。ありがとうございました。
委員	「つながり・つなげる」を含めたこの部分は、この方向でいいなと思っております。一方で、私も色々なところの道の駅を取り上げる機会がありますが、やはり他のところにはなくて、ここにしかない、出掛けのきっかけ、わざわざこの富津の道の駅に出かけようというもののが何であるのかが必要になります。「とみうら枇杷倶楽部」は、枇杷という名前や農産物の体験などもあり、やはり今売っていたり、お客さんが入っている道の駅というのは、他のところにはない目玉があることが大きいかなと思っています。 先ほどお話ししたマザー牧場は、富津市の大きな観光スポットの1つですけれど、関係者の方と最近話す機会がありまして、やはりネモフィラを入れたことで状況がだいぶ変わったとのことです。ひたちなか市に対抗するわけではないですけれど、ひたちなか市よりも距離的に近いという立地条件、都心から1時間少しで行けるというこの立地を考えたときに、やはり花の部分というのは1つ大きな要素です。 だから本当に花畑を徹底的に作り、日本で一番花が綺麗な道の駅ということも一案としてはあるのかなと思いますし、富津として売りにできる柱、何か人を呼び込むための尖った柱をまず決めていただきたいというのが私の意見です。そ

	れが決まると立地や方向性などが決まっていくし、今話している「つながる」と、この導入機能の例もそこに加わってきます。この導入機能は基礎的な部分であり、当たり前の部分というのも正直これ読んでいると感じるところがありますので、それは当然必要だけど、富津は何を売りにして、他の道の駅と違う集客方法をとるのか。そこが見えてくると規模感や広さ、立地条件などが見えてくるのではないかなと思います。 あと、今のマザー牧場は館山道の君津PAスマートICからも乗ることができますので、昔は佐貫の方に抜けたかもしれないですが、今はもう富津中央ICから乗るという考え方はないです。でも逆にマザー牧場に行って、ここの富津の道の駅に寄っていきたいと思えば、そこから富津中央IC周辺の今の候補地の4つの中で決まるのであれば、帰りに寄って富津中央ICから帰るという流れができますし、マザー牧場に行く前に寄るかもしれないですし、そういったところも含めて、富津らしい柱は何かというのは、議論したいと思います。以上です。
委員長	ありがとうございました。他にご意見ある方は、いらっしゃいますでしょうか。
委員	他の委員のご意見のとおり「つながる」という視点はすごくいいことだなと思いますけれど、少し一般的過ぎるのかなとも思っていて、この道の駅というのは、国内には1,200か所くらい、千葉県でも30か所近くあって、結構過剰状態が続いています。全体の約3割は赤字になっているということも正確なデータが開示されてないのですが、結構運営が厳しいというのが実態なのかなと思っています。 市長も以前おっしゃっていましたが、富津市は後発であって、今もお話がありましたようにある程度差別化して、他にないものをというのはその通りだと思います。やはりその中で「つながる」というコンセプトもありますけれども、やはり儲かる・持続的にこの道の駅が継続できるような収益構造を作っておく必要があります、それがまさに今の段階なのかなと思います。 ということで、先ほど委員からもお話がありまして、私も研究させてもらいましたが、土日にはたくさん人が来ますが、平日は閑古鳥ですと、そこに出店している店舗は平日に収益が取れないので、だんだん厳しくなっていって、行政が赤字補填をせざるを得なくなってしまう。そうではなくて、やはり平日も使ってもらえるような仕掛けや立地条件、そういうものも必要なかなと考えます。 先ほど委員がお話しされた君津の市街地とか富津の市街地から国道127号を使えば行けるということで、平日も使えるような工夫というのは必要なかなと思います。 それと他の委員からもご意見がありましたように、差別化し、ここしかないものというのは、やはり必要であって、どこでも同じ金太郎飴のものしか食べられ

	なかったり、買えなかったりすれば、何もここに来る必要はないので、立ち寄る理由を作るための施設整備、メニュー開発、イベント開発なり、そういうことをやっていく必要があるかなと思います。 それで事務局の方にはお願いですが、先ほど申し上げたように、全ての収支が開示されているわけではないですけれども、儲かっている、人がたくさん来ている道の駅がどういう施設を持って収益性を上げているのか。それを少し研究してほしいなと思います。 例えば群馬県の「川場田園プラザ」は、年間の売上高が23億円ぐらいであるとのことですが、そこがどういうもので集客をしているのか、「道の駅 保田小学校」も売上高が9億円ぐらいあるというお話を聞きましたけれども、どういうもので売上げを上げているのか。それを踏まえた中で、どうやってつなげていくのかを検討していただければと思います。 それと「つながる」ですけれども、先ほどお話があったつなぐ先とどうやって連携するかというのは、すごく重要だと思います。 あとは、道路ネットワークについても情報発信するけれども、行く道がない、細い道しかないというのではやはり良くないので、そうなると道路整備というものも必要になってくるのかなとは思っています。 それと先ほどもありましたけれども、佐貫町は千葉県では少ない2万石程度の城下町であって、ここには出てないですけれども、300年統治した阿部家・内藤家・松平家のお墓が近くにあります。そういうものも文化財として活かしつつ、佐貫城址も、もう少し観光的な視点で再整備ができないかなど、地元根付いた観光というものも1つ考えて、市内のネットワークというものも重要ですし、地元の観光というものもプラスしていただければと思います。 それと最後に一点ですが、先ほど解体の話が出ていましたけど、私は解体すると言っているわけではなく、解体費用すなわち道の駅を前提とした解体または再建築した場合、どのくらいの金額がかかるのか。これはエビデンスを出さなければいけないかなと思っています。その中で解体するのか解体しないのか、それは事務局に調べていただきたいと思っています。解体業者や建築事務所等言えば、簡単な見積もりは出していただけたと思いますので、そういう点で、市民への説明責任もありますので、しっかりとしたエビデンスは持っていただきたいなと思います。以上です。
委員長	はい、ありがとうございます。他に何かございますか。
委員	富津市の柱を何か1本決めるというのは、本当に理想的なことで、それができればそれでいいと思いますが、富津市は本当にそれができるのかなと思います。そうすると、選択肢として合わせ技というのが私はあると思います。色々なものを総合して、合わせ技で1本とるというやり方もあると思います。 また、建物自体についても選択肢としては大きく2つあると思います。一つ

	は、シンボリックな建物を建てる。もう一つはこの佐貫の城下町のかつての佇まいをここに活かしたデザインにしていくというのも戦略の一つであります。「川場田園プラザ」が良いという話は、おそらくあの施設の配置にあると思いますね。滞在時間が長くなるように施設配置を工夫している点を参考にするというのも、ここは城下町で歴史的な雰囲気が残っていることを考えれば、それも一つの案かなと思います。
委員	先ほど言い忘れましたけれど、今委員の色々な組み合わせというご意見がありまして、それに関しては私も賛成です。 また、先ほど他の委員の方から富津公園内では、青山学院大学の学生達がトレーニングをしているという話がありましたけれど、私は青山学院大学の監督と年に3、4回ご一緒しております、時々富津の話をしています。本当に富津は走りやすく、近くて状況が良く素晴らしいということで、本当に好きな場所であると伺っています。 練習やランニングで走る方が多い中で、何かそういう拠点というか、東京の皇居周りにランニングステーションなどはたくさんありますけれど、新しくできる道の駅が、富津岬とはまた違う形でランニングや合宿ができるとか、そういう拠点があるとか、シャワーがあり日帰りもできるなど、何かそういったものがあっても面白いのかなと少し思いました。
委員長	他に何かございますか。
委員	コンセプトを決めるというのは賛成ですね。私も「つながる」という言葉は非常に好きで、さすが富津市の事務局の方かなと思います。道の駅は、そもそも休憩所と地域連携ですけれど、一緒にたに「つながる」イコール地域連携機能として整理することは、少し拙速かなと感じました。 私は、道の駅の収益を見ていますが、収益というかうまくいっている道の駅は、その「つながり」ということで考えますと、地域住民の方々との「つながり」を非常に重要視しているところがうまくいっていると思います。郷土愛とかその地域に触れているとか、そういう人たちが地域を高めることが重要だなと思いますね。 それで、私が訪れた道の駅を見ますと、郷土愛がある道の駅ほど、施設機能が多いのではないかなと思いました。つまり、道の駅というのは、そもそもその空間経済、いわば「場の経済学」の話であって、その事業自体だけではなく、地域の人や来訪者が集まる「場」として捉えることが大事だということです。そのように、地域との関わりの中で進化・変容できる道の駅がうまくいく事例ではないかと思います。 富津市の人口が38,000人ぐらいで、ちょうど中山間地域でも道の駅が成功する事例が多いゾーンに入っていると思いますので、これがもう10万や30万人規

	模の最近できた「道の駅 湘南ちがさき」とかですと、住民合意がなかなか得られないということなので、38,000人であれば、住民合意を得られるということで、皆さんが愛する道の駅になるというポテンシャルが高いと思いますので、まず「つながり」で一番大事と考えることは、住民というか市民というか、周辺地域の人とのつながりを大事にして、パブリックコメントだけでなく、地域の方の意見を少し集めていただいたら、良い道の駅になるのではないかなという提案です。よろしくお願いします。
委員長	ありがとうございます。今日せっかく市長さんにも同席いただいておりますので、何かご意見ございますか。
市長	ありがとうございます。これまで3回にわたって様々なご意見をいただいてまいりました。その中で、何を核にしていくのかということが非常に大切であるということを今日改めて感じさせていただきました。 先程、委員の方から複数のものを集めて核にする、柱にすることも大事だというご意見をいただきましたけれども、私自身も様々な場所に、色々なキャンペーン等で訪れる機会がございます。その時に、多くの方がそれぞれ富津市に対するイメージ、また魅力を感じていただいているなということも感じておりますので、今後、道の駅の計画を進めるにあたって、どのような形で核を作っていくかを事務局としっかりと検討してまいりたいと、そのように考えております。 そして私どもの目指す道の駅、やはり来訪者の方、そして市民の方に参画をしていただいて、このまちを活性化することを目指してまいりたいと考えておりますので、委員の皆様方におかれましては、引き続きどのような道の駅がふさわしいのか、忌憚のないご意見を今後の委員会でもお寄せいただければありがたいなとそうように考えております。 そして今回は第4の候補地として旧佐貫中学校跡地をお示しさせていただき、事務局から説明があったと思いますけれども、この候補地につきましてもまだまだ課題が多いというのも事実であります。今後も事務局において、様々な観点から調査を加えまして、どこの候補地がいいのかという方向性を整理してまいりたいと考えております。引き続きご指導のほどよろしくお願いいたします。まとまりませんが、私からの発言とさせていただきます。ありがとうございます。
委員長	ありがとうございます。時間も参りましたのでよろしいでしょうか。それでは、本日の会議のまとめをさせていただきます。 まず1つ目ですが、やはりインフラ・造成費と今回は新しく解体という言葉も出てきましたが、色々な面で金銭の面が絡んできますので、その辺のところを委員の方々も心配し、一番気にされているのではないかなというところで、それも同時並行で進めていかなければいけないと思います。今日出ました未定の費用と

かあるいは当初の想定と違った旧佐貫中学校もそうですけれども、道の駅をもしここに整備するのであれば、既存のものが使えるのか使えないのか、あるいは使うとさらに解体するよりもお金かかるのかといったところも比較検討ができるといいかなと思いました。

それから2つ目に、目的地という話がずいぶん皆さんから出まして、単発的な目的もあれば複合的な目的もありますので、これはいわゆる道の駅の核になる部分だと思いますし、誘客を図るだけの魅力のある核があるのかどうかというのが一番の問題であって、それをどうやって作り出していくのか、あるいは今あるものを積み上げて、道の駅に加味していくのかですね、そういったところもそろそろ詰めていく必要があるのかなと思いました。

それから道の駅の良いところとして、「とみうら枇杷倶楽部」なども特にそうですけれども、道の駅ができてから枇杷に関する様々な商品開発だとか色々な取組が生まれています。道の駅ができたなら終わりではなくて、道の駅でこれから発展的なものがどんどん出てくる、あるいは新しい魅力がどんどん付加されるような部分も必要ではないかなという気がしました。そうすることによって、いわゆる目的地化されていくのではないかなと思います。目的地化というのは、また来たいということがイコール目的化されたということになると思います。また来たいという意見もありましたけれど、目的地化を目指して、いかにまた来たくなる目的を作るかということで進めていければと思います。

私からすると、はかりめ井とかアジフライが一番目的に近いかなと今思っていますけれども、そういうよくあるけれども、やはりここなんだというものでもいいと思います。何も得意なものだけではないと思いますので、まずは色々なものからもう一度探して魅力を引き出すようなリストなどを作ることも必要かなという気がします。

それから「つながる」ということについても、皆さん一応共通認識として整理できたと思います。それで、機能の「つながる」ということが少し一般的というか総花的という話もありましたが、これはあくまでも考える上でのコンセプトです。また道の駅を作る場合には、利用者に向けての違うコンセプトが出てきて当然良いのではないかなと思います。

それから、他にもスポーツのマラソンとかサイクリングの話がありましたけれど、実は私も小学校の頃に房総半島を自転車で1周したことがありまして、3泊4日で一周しました。その時に色々調べたら、ブリジストンの自転車マップというのがあって、伊豆半島はコースがなく、房総は可能でした。そうなってくると、これからこの道の駅がそういう房総半島を使ったスポーツのメッカの拠点になるというように、遊びだからこそできることではないかなと、自転車のステーションとか、マラソンのステーションとかですね、そういった何かステーション化として、スポーツのメッカといった位置付けも考えられるかなというような気もしました。何か「つながる」というのが、この房総半島の道の駅つなぐためのその核となるその位の意気込みで作っていてもいいかなというような気もしま

	した。 それから、新しい視点として収益と運営主体の話が出てきまして、これもそろそろ必要かなと思いますし、盛り込む中身によって、当然運営者も変わっていきますし、収益も変わってくると思いますので、その辺もそろそろ頭の中に入れながら考えていくことも必要かなという気がしました。 最終的には、今日色々なリストが出ていますので、今日の委員の方々にいただいた意見をもとに、少しリストにランク付けをして星3つか何かで本当に重要なのかというのを、事務局内でも結構ですし、あるいは途中で委員の方に意見をお聞きしても構わないと思いますけれど、少し一覧に強弱をつけるような作業が次回は必要かなと思います。今回は発散するような会議でしたので、次回は収束していくような、目的に収束するのかわかりませんが、場所はなかなかまだ一長一短には決まらないかもしれませんが、少し機能的なものを収束させていくような会議になればいいかなと思っております。
市長	私の先ほどの発言について、もう少し加えさせてください。大変重要な点をお伝えするのを忘れてしまいました。委員長に最初にご発言の中でお話いただきましたように、やはり導入費用や建設費用というものが、もちろん最重要な課題であると考えております。そして、ここ数年、私どもがこの道の駅整備を考え始めたときと比べても建設単価というのが異常なぐらい高騰しているということも事実であります。その点も踏まえて、しっかりと考えていきたいと考えています。 そして、計画では令和14年度の開業ということで目標を立てさせていただいておりますけれども、決してその時期に固執し過ぎることはないように、これからの様々な観点から、慎重に検討を進めていきたいと考えておりますので、先ほどの発言に加えさせていただきたいと思っております。よろしくお願いいたします。 議題（3）その他
委員長	はい、ありがとうございます。その他になにかございますか。特にないようでしたら、これで会議を終了させていただきます。事務局の方で何かございましたらよろしくお願いいたします。
事務局	では、今年度の委員会のスケジュールの目安についてご説明したいと思えます。現時点では、今年度中にあと2回程度、委員会を開催したいと考えております。まずは次回、第4回整備検討委員会につきましては、10月頃を目途に開催できるよう調整を進めてまいりたいと考えております。以上です。
委員	最後に、1点だけご質問をさせていただきます。今のスケジュールで間に合うのでしょうか。去年、委員を拝命しましたが、少し期間が空きすぎているのかなと、もっと集約して一気に検討した方がよろしいのかなと、期間が空いているう

事務局	ちにどんどん建設費が上がっていってしまうので、思った時にはもうその値段ではできませんという形になってしまいます。 それと、もしこのような会議の開催が難しいのであれば、皆さんからメールで意見を寄せていただいて、意見を集約するなどの論点整理は事務局の方でしていただいて、その都度我々の意見を聴取して進めていくというやり方もあっていいのかなと思いますので、少し合理的にもう少しスピード感を持ってやるべきかなと思いますので、よろしくお願いします。 4 閉会 それでは、委員の皆様、オブザーバーの皆様には、長時間にわたり活発な議論、多くのご意見等いただきありがとうございました。 それでは、以上をもちまして第3回富津市道の駅整備検討委員会を終了いたします。本日は、ありがとうございました。
-----	---