

資料1

第1回・第2回・現地視察会の振り返りについて

1. 第1回道の駅整備検討委員会（令和7年8月20日）

【会議の概要】 3つの候補地を示し、まず設置予定地を選定したい意向を説明

①市のこれまでの取り組み

令和4年度に「富津市みらい構想」の重点施策として位置付けてから、整備検討委員会までの経緯説明。

市のこれまでの取組

- 令和4年度 市の最上位計画「富津市みらい構想」において、重点施策の一つとして道の駅の設置を位置付け
- 令和5年度 「富津市道の駅基本方針」を策定
➢ 整備目的、候補エリア選定等の市の考え方や方向性を提示
- 令和6年度 「第3期富津市まちづくり創生総合戦略」において、地場産業である農業や漁業の活性化と、交流人口の増加を図るために道の駅整備を位置付け

「道の駅調査等業務」を実施
➢ 候補エリア周辺から3か所を選定し、適性を比較評価
- 令和7年度 富津市道の駅整備検討委員会の設置

3

②基本方針の概要説明

整備方針・整備目的について、基本方針から抜粋して説明。

1 整備目的

市の現状

富津市は、房総半島の中西部東京湾側に位置し、総面積205.47㎢を有しており、のどかな田園風景が広がるなかで、南北40kmに及ぶ海岸線と、緑豊かな鹿野山や切り立った崖の鍾山など美しい海や山があり、豊かな自然に囲まれています。

市の北西にある臨海部には埋立地域が広がり、県道90号沿いに企業が立地しているほか、国道127号が市内を南北に縦断し、市の中央部にある東関東自動車道鹿山線（鹿山自動車道）富津中央ICと接続していることから、東京湾アクアラインを経由し東京都心から50㎢圏内、約1時間で訪れることが可能なアクセスの良さを活かし、更なる活力とにぎわいの創出が可能と考えられます。

本市では、総合的かつ計画的なまちづくりの指針となる「富津市みらい構想」において、「誇りと愛着を持つまち ふっつ」を将来像として掲げ、本市が誇る5つの「自慢」を活かしながら、誰もがいきいきと暮らし、多くの来訪者でにぎわうまちの実現を目指すこととしており、そのためには富津市を体感し、知ってもらうため、全国に発信していく必要があるとします。

ふっつの自慢

- 海や山などの豊かな自然環境
- 農産物、海産物、酒などの美味しい地域産品
- 駅へのアクセスの良さ
- 豊富な観光、レジャースポット
- 地域にあふれるやさしさで温もり



道の駅の必要性

道の駅は、道路網の整備が進むなか、広域的なレジャー交通や中長距離ドライブの増加を背景として、道路利用者への安全で快適な道路交通環境の提供及び地域振興や防災への寄与を目的に、一般道路沿線に設置するものです。

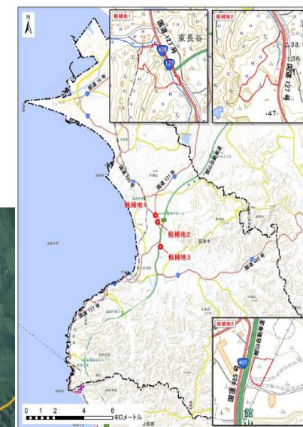
このような道の駅の持つ特性と本市の自慢を最大限活かした道の駅を整備することで、レジャーや観光などで本市をはじめ南房総地域へ訪れる際の休憩場所や、災害時の防災拠点として道路利用者の安心・安全を確保するとともに、本市の魅力を地域内外の人に伝える「にぎわいの場」を創出し、地域活性化につながる拠点として期待できることから、道の駅の整備検討を行うものです。

1

③適地調査結果報告

3つの候補地について、選定理由と適地調査結果を説明。

適地調査等業務委託報告書簡易資料（候補地の位置）



資料：第1回道の駅整備検討委員会資料から抜粋

1

1. 第1回道の駅整備検討委員会（令和7年8月20日）

【委員会での意見】（概要）導入規模や機能が決まっていないと立地を決めることは難しい

立地条件と機能について	・導入規模や機能と並行して立地選定を行う必要がある。
	・道の駅の目的を明確にするべき。
	・基本方針の内容を具体化することが重要。
候補地の評価	・高速ICから10分以内であれば集客は見込める。
	・インフラ整備も重要になるため確認が必要。
	・現地形を生かし、造成費や整備費を抑える手法の検討も必要。
	・3候補地をベースに検討し、難しければ次の候補地の可能性もあるのか。
地域への波及効果・地域との連携	・採算性を持てるか、地域経済に波及効果があるのかを考える必要がある。
	・周辺の施設との相乗効果などの議論も必要。
	・地域の利害関係者との連携が必要。

2. 第2回道の駅整備検討委員会（令和8年1月16日）

【会議の概要】 第1回整備検討委員会での意見を受け、導入機能・規模の事務局案を説明

①候補地の条件整理と課題

第1回整備検討委員会での意見を受け、関係機関への聞き取り結果や候補地のインフラ状況等を説明。

●聞き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
上下水道	【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。 延長工事は設置機種の必要がなく、既存の配水管から分岐して接続するため、実施等に係る負担が他の候補地より少ないと見込まれる。	【かずさ水道・東部】 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。 延長工事は設置機種の必要があり、関連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。	【かずさ水道】 近隣の配水場から当該候補地まで約1200mの配水管増設工事が必要。 他の選定地として、建設する路上水道管を使用してできるかは協議が必要となる。
排水	【南】 付近の河川（吉野川）に排水できる可能性はあるが、将来的な河川増水のリスク・調整が必要となる。	【南・東部】 付近に河川等がなく、関連の排水は排水場の排水（調整）を想定しているため、独自の排水設備が必要となる可能性が高い。	【南】 市道清原山線の排水施設が使用可能。
交通	【南】 10から直行する車両の集中により出入口での渋滞発生の可能性が高い。 渋滞により、関連と併せ東部選定地への車両も影響される。	【東部】 沿道乗客の対応がある。近郊からの利用（バス）や徒歩で必ずしも設置できるわけではないため、「道の駅やちよ」などの連携を設けて導入できる工夫が必要。	【南】 国道127号及び465号からの各進入路において、専用レーンや待合車を必ず設置できるわけではない。特に国道465号の場合、待合車の設置が難しい設置基準に照らし、調整が必要となる。（※調整の意思）
その他	【東部】 多額の建設費が想定されており、第1回検討委員会での意見も踏まえ検討が必要。	【東部】 多額の建設費が想定されており、第1回検討委員会での意見も踏まえ検討が必要。	【南】 用地が10aと狭くあり、駐車数や拡張性を考慮すると、隣接する市道沿いの用途変更・一体的な整備が必要となる。

●前回の道の駅整備検討委員会での質問と関係機関へ質問（質問）

1	道の駅では、物販・飲食だけでなく「園地で楽しむ体験型コンテンツ」の導入が重要なキーワードとなっており、体験型機能の導入が判断は立地決定にも大きく影響するため、最初に判断すべき事項の1つと考えることができるか。	園地については、道の駅「とみうら紀伊熊野家」（1,150㎡）や「水楽亭まつたの里」（約1,300㎡）と同等以上の園地を設ける場合には約500㎡以上の水量が必要で、周辺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。候補地のこ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
2	上下水道と排水計画について、現在から上水管の接続方法や排水の流れを考えたうえで、必要な給水・排水設備を試算し、その結果を今後のインフラ整備計画に反映してはどうかか。	上下水道については、道の駅「とみうら紀伊熊野家」（1,150㎡）や「水楽亭まつたの里」（約1,300㎡）と同等以上の園地を設ける場合には約500㎡以上の水量が必要で、周辺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。候補地のこ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、道路への接続や決済回線に向けた道路ネットワークの在り方について、園や農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はどうかか。	交通点・進入路・待合車の設置や出入口の関係等について、基準を確認。それぞれ審査基準や設計に準拠する必要があるが、特に待合車は設置基準に準拠していても待合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。審査専門家や審議との協議にあたっては、最終的な審査予定地が未定の段階では、詳細な意見の提供が難しいとのこと。
4	決済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関連の4車線用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、関連127号の4車線化が計画された可能性はあるとしても、現時点で関連事務所において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において計画等はなし）

②段階的整備方針

段階的展開により、初期投資の抑制と持続可能な運営、将来の拡張余地の両立を目指す説明。

段階的展開による整備方針

- 段階的展開のメリット（効果）
 - ① 初期投資を抑えられる
 - ② 維持管理コストを抑制できる
 - ③ 利用実績に応じて機能を追加できる
 - ④ 将来の変化に柔軟に対応できる
- 段階的展開の進め方
 - ▶ 初期段階 休憩・情報・防災などの必須機能に加え、優先度の高い地域振興機能を整備
 - ▶ 中長期 利用状況やニーズに応じて、体験・交流機能の追加、駐車場拡張、防災機能の高度化を検討
- 段階的展開により、初期投資の抑制と持続可能な運営、将来の拡張余地を両立する整備を目指す

③導入機能や規模

現時点での想定している必須機能や駐車台数、敷地面積等について事務局案を説明。

事務局の考える機能・規模案のまとめ

- 前提条件
 - 本案は、現時点での事務局案であり、今後の整備検討委員会での議論や基本計画策定の中で、見直し・調整を前提としています。
- ターゲット：観光客がコアターゲット（市民利用や雇用創出も重視）
- 必須機能：休憩機能、情報提供・発信機能、防災機能
地域振興に資する機能
 - ▶ 産地直売所、物販施設、飲食施設、多目的スペース、子どもの遊び場
- 追加機能：体験・交流・チャレンジジョブ等、収益性や地域振興に資する機能を踏まえ、導入の妥当性や時期を段階的に検討し得るもの
- 駐車台数：150台から200台
- 敷地面積：2haから3ha
- 当初から整備したい必須機能を軸としたうえで、施設の規模や、追加機能の内容・導入時期、優先順位等については、委員のご意見をいただき、市として方向性を整理しつつ、過大投資とならない持続可能な構成を検討していきたい

資料：第2回道の駅整備検討委員会資料から抜粋

2. 第2回道の駅整備検討委員会（令和8年1月16日）

【委員会での意見】（概要） 造成費を考えると、別の候補地の検討も必要

立地条件と機能について	・市の文化・歴史を生かすことも魅力のある道の駅となる。
	・行政・保育施設などを組み合わせ、地域住民との賑わいを生む可能性がある。
	・防災機能についてはコストがかかるため、どの程度を想定すべきか整理が必要。
	・道路利用者以外の来訪者も想定しておく必要がある。
	・市で初めて作る道の駅は、廃校施設を利用するのではなく、新規の施設が望ましい。
候補地の評価	・3候補地については、インフラ整備の初期投資が大きく事業全体を圧迫するおそれがある。
	・遊休地や市有地を含めて、別候補地の検討も必要。
	・インターから10分圏内であれば、集客は可能。
その他	・段階的整備の方針についても、拡張余地や将来像を見据えたコンセプトが必要。
	・運営手法についても早期に検討すべき。
	・ソフト面として、農水産物が重要。
	・道の駅の目的に基づく「シナリオ」を描く必要がある。

3. これまでの委員会での共通意見

【委員会での共通意見】

- 立地選定と導入機能・規模の検討は並行して行うべき
- 基本方針の内容を具体化することが重要
- 高速ICから10分以内であれば、集客は見込める
- インフラ等の初期投資を抑えて、機能を充実させるべき
- 遊休地や市有地を含めて、別候補地の検討も必要

4. 旧佐貫中学校現地視察会（令和8年3月25日）

【第2回検討委員会の意見を受け、新たな候補地案として旧佐貫中学校を視察】

【富津市公共施設白書 令和2年度更新版】（抜粋）

【旧佐貫中学校】

- 敷地面積 約25,925㎡
（うち、5筆5名の所有者からの借地面積が、約7,052㎡存在している。）
- 既存施設については、解体予定
- JR佐貫町駅からは約1.4km
- 富津中央ICからは約2.3km
- 国道127号と県道163号の間に位置する
- 近くに佐貫城址がある

施設名	佐貫中学校	
財産区分	行政財産	
大分類	学校教育施設	
中分類	学校	
所管部門	教育部教育総務課	
根拠条例等	富津市立小学校及び中学校管理規則	

1 土地データ

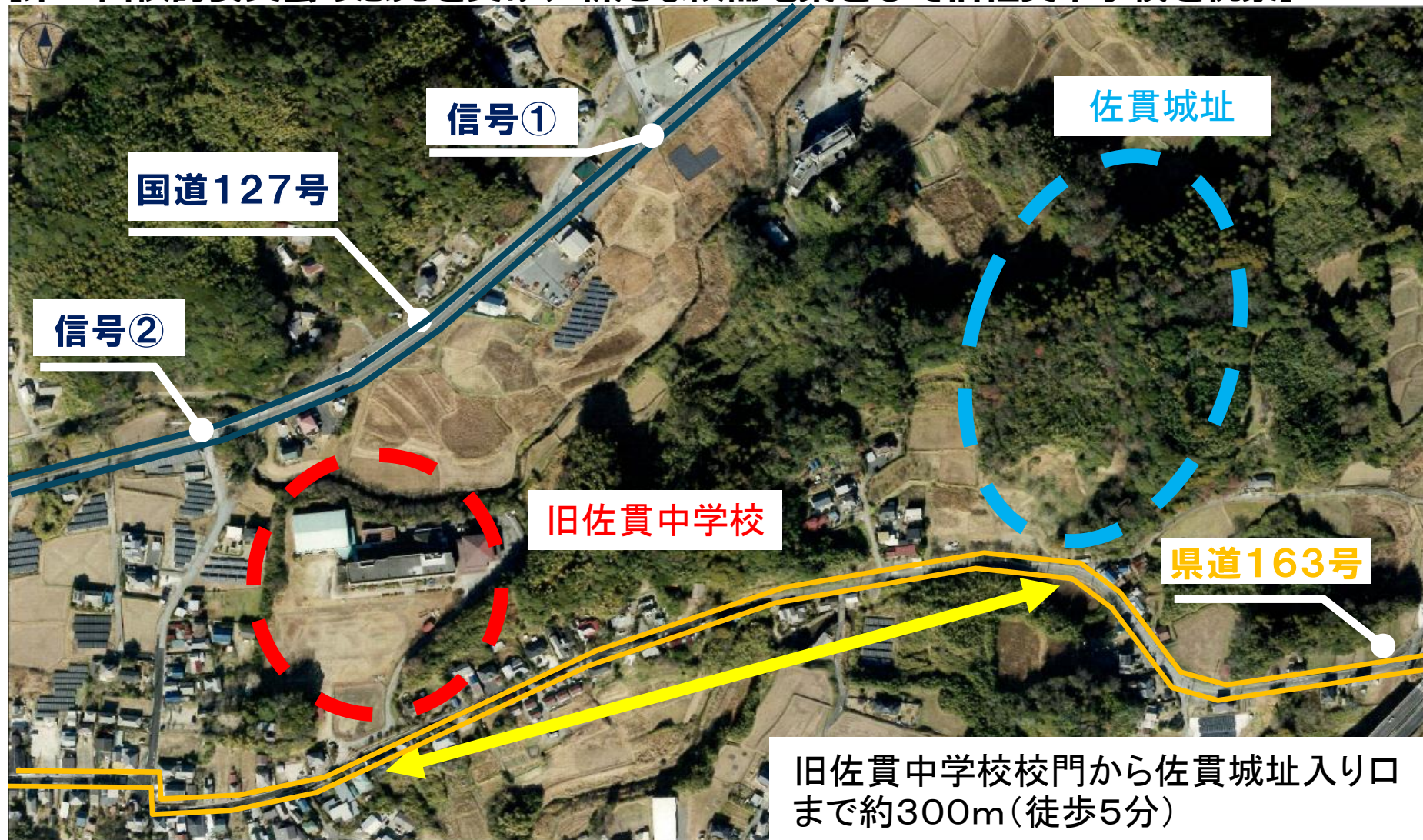
所在地	佐貫26	登記地目	学校用地	総面積	25,924.80 m ²
所有面積	18,872.91 m ²	借地面積	7,051.89 m ²	借地料	913,736 円/年

2 建物データ（複数棟の場合、建築・取得年、構造、階数は主な建物のデータを記載）

複合・併設施設	—			建築・取得年	昭和51年	<input type="checkbox"/> 建設 <input type="checkbox"/> 取得
構造	鉄筋コンクリート造	総延床面積	5,518.00 m ²	建設・取得額	622,610,000 円	
所有区分	<input type="checkbox"/> 自己所有	<input type="checkbox"/> 借用	借元	—	借金額	— 円/年
補助金有無	<input type="checkbox"/> 有	<input type="checkbox"/> 無	階数	3階建	駐車台数	— 台
耐震改修	耐震改修済	避難所指定	<input type="checkbox"/>	AED	<input type="checkbox"/>	
バリアフリー化	入口までの車いす用スロープ					

4. 旧佐貫中学校現地視察会（令和8年3月25日）

【第2回検討委員会の意見を受け、新たな候補地案として旧佐貫中学校を視察】



4 . 旧佐貫中学校現地視察会（令和8年3月25日）

【視察会での意見】

- 国道からのアクセスが課題
- 導水管や配水管の移設検討が必要
- 段階的整備の将来ビジョンが必要
- 佐貫城址を絡めた道の駅としても検討できる

4 . 旧佐貫中学校現地視察会（令和8年3月25日）

【旧佐貫中学校の動画】

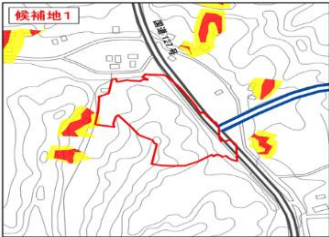







旧佐貫中学校の動画をご覧ください。

- 富津中央ICから —
- 佐貫町駅から —
- 富津市役所方面から —
- 旧佐貫中学校屋上から —
- 佐貫城址について —

5 . 聞き取り結果等による候補地別の課題①

課 題	候補地1	候補地2	候補地3	候補地4
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>	<p>【かずさ水道】 導水管、送水管が旧佐貫中学校グラウンドを縦断しているため、移管の可能性はある。 導水管(関山用水)は、農業用水として地元の水利組合が管理しているため、かずさ水道が管を移設することは難しい。</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>	<p>【市】 付近の河川(北上川)に排水できる可能性はあるが、二級河川のため千葉県との協議・調整が必要となる。</p>
交 通	<p>【県警】(交通・信号) IC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>(接道) 国道127号に面している。</p>	<p>【国道事務所・県警】(交通・信号) 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>(接道) 国道127号に面している。</p>	<p>【県警】(交通・信号) 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> <p>(接道) 市道に面している。</p>	<p>【国道事務所・県警】(交通・信号) 現在、中学校入り口となっている県道からの進入は道幅も狭く、生活道路のため避けた方が良い。 国道127号からの進入路については、新たに信号機を設置することは難しい。</p> <p>(接道) 県道163号に面しているが、生活道路のため利用は難しい。 国道127号から接道させるためには、複数の土地所有者と用地取得を含めた協議が必要になる。</p>
<p>【国道事務所】(専用レーン) どの候補地であっても右左折専用レーンの設置や道路の拡幅について、国が整備することは難しいとの回答。 一方で、右左折専用レーンや信号機が設置されていない道の駅も存在しているとの助言。</p>				

5 . 聞き取り結果等による候補地別の課題②

課 題	候補地1	候補地2	候補地3	候補地4
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>(土砂災害警戒区域)</p>  <p>候補地区域内には指定区域なし 赤色 (土砂災害特別警戒区域) 黄色 (土砂災害警戒区域)</p> <p>(資料：適地調査結果等報告書抜粋)</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>(土砂災害警戒区域)</p>  <p>指定なし</p>	<p>(造成費) 整地されているため造成費は多額にはならない。</p> <p>(土砂災害警戒区域)</p>  <p>指定なし</p>	<p>(造成費) 整地されているため造成費は多額にはならない。</p> <p>(土砂災害警戒区域)</p>  <p>黄色斜線 (土石流による警戒区域) 土砂災害警戒区域が道の駅登録に直接影響するものではない。 防災拠点とする場合には、対応が必要となる可能性がある。</p> <p>(資料：富津市防災ハザードマップ)</p>
	<p>(文化財)</p>  <p>指定なし (資料：ちば情報マップ)</p>	<p>(文化財)</p>  <p>指定なし</p>	<p>(文化財)</p>  <p>指定なし</p>	<p>(文化財)</p>  <p>佐貫城跡の埋蔵文化財包蔵地に指定されているため、協議や調整が必要。</p>
	<p>(面積) 用地が3.48haあるため、段階的な拡張整備が可能。</p>	<p>(面積) 用地が4.05haあるため、段階的な拡張整備が可能。</p>	<p>(面積) 用地が1.46ha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>	<p>(面積) 学校用地は2.59haあるため、段階的な拡張整備が可能。</p>
	<p>(ETC2.0) 富津中央IC目の前であり、ETC2.0の対象となる可能性がある。</p>	<p>(ETC2.0) 富津中央ICから1km以内であり、ETC2.0の対象となる可能性がある。</p>	<p>(ETC2.0) 富津中央ICから2.3km程であり、ETC2.0の対象となる可能性は難しい。</p>	<p>(ETC2.0) 富津中央ICから2.3km程であり、ETC2.0の対象となる可能性は難しい。</p>



旧佐賀中学校

佐賀城址

国道465号

富津警察署

県道163号

佐賀町駅

館山自動車道

国道127号

富津中央IC

新舞子海水浴場

候補地1

候補地2

マザー牧場

高速バス浅間山BS

浅間山運動公園

浅間山BS駐車場

国道127号

候補地3

県道93号

市道浅間山線
(整備中)

国道465号

上総湊駅

富津市民会館

上総湊海水浴場



岩富寺(岩富城)
約1350年前の斉明6年創建と言われる、市内最古の古刹。亀城以前の佐貫城という説もあり、「龜城」と呼ばれることがある。戦時の空襲で大半が消失した。

江戸・昭和の語り継ぐ未来へ

佐貫城

城下町(佐貫町)

佐貫の町には、江戸時代に築かれた亀城と呼ばれる城があった。町の中心を道沿いに流れる関山用水は、かつて佐貫・龜田・大坪の田畑を潤し町を繁栄させた。昔ながらの面影が残る町並みをめぐる、鹿野山に続く山道(と向かう)。町並みとともに移り変わる時代を感じながら、先人が残した軌跡をたどります。

参考文献 宮城治彦『城下町 上総国佐貫』

佐貫城(亀城)
戦国時代に真里谷武田氏が最初に築いたとされ、後に里見氏が支配下に置いた。徳川家が関東に入る、譜代の内藤家長が城主となる。その後は桜井松平氏・能見松平氏が治め、柳沢吉保が継いだ。一時期廃城となる。江戸中期から阿部氏が城主となり、明治4年の廃藩置縣までの162年間にわたって佐貫藩を治めた。

町を走るバス
昭和の時代、観光客を乗せたボーンネットバスが町を走り、駅前には車庫があった。今は箱型のバスが観光客を乗せ鹿野山へ向かう。

城跡と町並みは、江戸・昭和の当時の様子をイメージした遊歩道です。一部の現存する建物は、実際の町並みや道と異なる場合があります。手書きの文字の建物は再現物です。

JR 佐貫町駅

問い合わせ先 宮津市 商工観光課
080・2291
080・2235
秘書広報課
080・2235
生涯学習課
080・2234

問合わせ先 宮津市 商工観光課
080・2291
080・2235
秘書広報課
080・2235
生涯学習課
080・2234



大坪

鹿野山

光明寺

安楽寺

妙勝寺

延命地蔵

内藤家長の墓

阿部正徳・正恒の墓

関山用水水源

関山用水

関山用水

関山用水

関山用水

関山用水

関山用水

関山用水

関山用水

関山用水

関山用水

関山用水

関山用水

関山用水

関山用水

関山用水

関山用水

関山用水

関山用水