

第1回富津市道の駅整備検討委員会 会議録

1 会議の名称	第1回富津市道の駅整備検討委員会
2 開催日時	令和7年8月20日（水）午後2時～午後4時15分
3 開催場所	富津市役所5階 503・504会議室
4 審議等事項	（1）委員長・副委員長の選出について （2）設置予定地の検討について
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 千葉県まちづくり公社 まちづくり情報センター長 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 諸岡 賛陞 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 計画課長 葛西 恭子 千葉県県土整備部 道路計画課 副課長 木下 博道 千葉県県土整備部 君津土木事務所 調整課 副主幹 手嶋 一匡 富津市総務部長 石川 富博 富津市建設経済部長 棟方 雅典 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 佐藤 慎也 政策推進課 課長 平島 光洋、課長補佐 高橋 亮介 政策推進係 主任主事 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	7 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 7 年 9 月 29 日 富津市道の駅整備検討委員 浅尾 均

諸岡 賛陞

第1回富津市道の駅整備検討委員会 会議録

発言者	発言内容
高橋市長	1 開会 2 委嘱状交付 3 市長あいさつ 改めまして皆様こんにちは。高橋でございます。会議の冒頭に一言ご挨拶を申し上げさせていただきます。本日は大変お忙しい中ご出席をいただき、誠にありがとうございます。 委員の皆様におかれましては、本委員会の委員をご快諾いただき、重ねて御礼を申し上げます。 また、先日は多くの委員の皆様暑い中、直接、3候補地の現地をご視察いただきました。それぞれの現況や課題、強みを実際にご覧いただいたことは本当にありがたく、机上にとどまらない実りある議論につながるものと期待いたしております。 さて、本委員会でご議論いただく「道の駅」につきましては、既にご案内のとおり、もはや単なる休憩施設にとどまらず、地域資源を生かした観光振興、地域経済の活性化、さらには防災機能の強化など、様々な地域課題に応える拠点として、その可能性がますます注目をされております。 富津市におきましても、その道の駅を通じて富津が誇る自然の豊かさ、漁業、農業を始めとした産業の力、観光資源、そして歴史や文化の奥深さをより多くの方に知っていただけるよう積極的に発信していきたいと思っております。 また、観光情報の発信や地域の玄関口としての機能に加え、地元の皆さんの日常を支える生活拠点、さらには地域内外の人々がつながる交流の場として、賑わいある施設を実現していきたいと考えております。例えば地元の皆さんが農水産物や加工品を提供して元気に活躍をしていただくことは、生きがいや健康作りにもつながるものと考えております。 また、地域内外の子どもたちが道の駅を訪れることで、賑わいが生まれ、富津を知り、親しみを深めていただくことも期待しております。 以上のことから、本市におきましても、今後のまちづくりにおいて道の駅の整備は、非常に重要なテーマの一つと捉えています。 しかしながら現実には、全国全ての道の駅が順調に経営されているわけではないことは承知しております。先日も有名なテレビ番組において、厳しい経営にある道の駅の実態が取り上げられておりました。 本市の計画する道の駅に関しましては、そのような状況を理解した上で、後発であることも踏まえつつ、富津の都心からの距離、豊かな自然、魅力的な産

	品など本市の持つポテンシャルを生かせば、多くの皆様にお越しいただける施設を生み出すことができるのではないかと考えております。 そして、その設置をもって、まちの活性化に繋げていきたいと考えております。そのためには行政の視点だけではなく、専門的な知見、現場の声、そして何よりも、多様な立場からのご意見を取り入れながら、丁寧に着実に構想を形にしていくことが不可欠です。 本日お集まりの委員の皆様におかれましては、ぜひ率直で建設的なご意見やご提言をいただき、本市にとって最良の形をともに描いていただければ幸いです。どうか今後ともお力添えを賜りますように、心よりお願い申し上げます。甚だ簡単ではございますが、冒頭の挨拶に代えさせていただきます。よろしくお願いいたします。
	4 委員等の紹介 5 議題（１）委員長・副委員長の選出について
事務局	それでは、議題に入ります。議題（１）委員長・副委員長の選出について、本来であれば議事進行は富津市道の駅整備検討委員会設置要綱第５条第３項の規定により、委員長が議長となりますが、委員会委員委嘱後初めての会議であることから、委員長および副委員長が不在となっております。そのため、委員長が選出されるまでの間、阿部企画政策部長が仮議長を務めさせていただきますので、ご了承願います。
仮議長	それでは、委員長が選出されるまでの間、私の方で仮議長を務めさせていただきます。よろしくお願いいたします。それでは議題（１）委員長・副委員長の選出について、事務局の説明を求めます。
事務局	委員長・副委員長の選出についてご説明いたします。富津市道の駅整備検討委員会設置要綱第５条第２項に、委員長は、委員会において互選し、副委員長は委員長が指名する者をもって充てると規定されています。 なお、互選の方法については、要綱に規定はありませんが同様の会議では指名推薦による方法がございます。以上です。
仮議長	ただいま事務局から説明がありましたが、互選の方法といたしましては指名推薦として、よろしいでしょうか。
委員全員	（異議なし）
仮議長	ご異議がないようでございますので、委員長・副委員長の選出方法は、指名推薦といたします。どなたか推薦をお願いいたします。

委員	私といたしましては、委員長には地域における観光振興に深い学識経験や知識をお持ちの古賀委員にお願いしてはいかがかと考えます。
仮議長	ただいま古賀委員を委員長にとの推薦がありましたが、皆さんいかがでしょうか。
委員全員	(異議なし)
仮議長	それでは、ご異議がないようでございますので、古賀委員に委員長をお願いしたいと思いますが、古賀委員よろしいでしょうか。よろしく願いいたします。 続きまして、副委員長の指名に移ります。副委員長は委員長が指名することとなっておりますが、古賀委員長いかがでしょうか。
委員長	副委員長は、三浦委員にお願いしたいと思います。
仮議長	では、古賀委員長から三浦委員に副委員長の指名がございましたので、よろしく願いいたします。古賀委員と三浦委員は、委員長席、副委員長席に移動をお願いいたします。
事務局	それでは大変恐縮ではございますが、古賀委員長におかれましてはご挨拶をいただきたいと存じます。古賀委員長よろしく願いいたします。
委員長	改めまして、古賀です。よろしくお願いします。 道の駅というと、もはや目新しいものではなく、全国で既に1,000以上の道の駅が整備されております。観光の観点においては、非常に重要な拠点となっておりますが、本来の道の駅の目的は、やはり自動車旅行者の利便化や安全確保のための施設であることが原点であります。 私は、30年ほど前に千葉県で調査を行ったことがございまして、その際に房総半島と伊豆半島の違いを調べました。伊豆半島は、観光客の6割から7割が鉄道利用であり、駅周辺に温泉地などの観光地が多いことから、公共交通による来訪が盛んでしたが、一方で道路は、慢性的に渋滞している状況にありました。 これに対して、房総半島では9割が自動車旅行だと言われており、観光地が駅から遠いことや、道路が特別整備されているわけではありませんが、昔から自動車による観光が主流でした。これは、現在でも大きくは変わってないと思われまます。そうした中で、道の駅は千葉県において大変重要な役割を担っているといえます。今、千葉県内でも30か所ほど設置されており、必要不可欠なものとなっていると感じております。 一方で、個人的には観光資源が弱まり、物産販売に偏りがちな傾向もあるのではないかと感じております。今回の委員会においては、既に多くの委員の皆様から方向性を示すようなご意見もありましたが、やはり富津市の市民のた

	めになるような、ひいては県民のためになるような道の駅が必要かなと考えます。 特に、南房総地域には既に多くの道の駅が集中しておりますので、そうした前例を踏まえつつ、富津市としてどのような施設が最も望ましいのか、必要とされるものは何なのかということを議論する必要があるのかなと思っております。たまたま、本日お配りしている会議資料とは別に千葉県まちづくり公社の小川様から提供がありました冊子の「まちづくりかわら版」第2号にも記されておりますが、「進化する道の駅」の成功ポイントの一つに、「立地条件が良いこと」というのがあります。今回の富津市における道の駅整備においても、どこに設置するかという立地条件の問題が大変重要な論点となることは、間違いはありません。 ぜひこの辺も踏まえて、皆様から幅広いご意見をいただきながら本委員会を進めていきたいと考えております。どうぞ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。委員長・副委員長が決まりましたので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、これからの進行を務めさせていただきたいと思います。最初から終わりの話で恐縮ですが、一応予定では16時を目途に会議を進めさせていただけたらと思っておりますので、進行のほどよろしくお願いいたします。 それでは、まず会議録の確定方法について確認をいたしたいと思います。本会議では会議録を作成し公開することになっておりますので、会議ごとにあらかじめ私の方で、委員2名を指名し、その方に承認をお願いするという方法をとりたいと思いますけれども、よろしいでしょうか。
委員全員	(異議なし)
委員長	ありがとうございます。ご異議がないようですので、そのようにさせていただきます。本日の会議につきましては会議録案の作成の後、浅尾委員と諸岡委員に承認をお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。
委員長	5 議題（2）設置予定地の選定について それでは、議題（2）設置予定地の選定について移らせていただきます。議題の進め方について、事務局の方から何かございましたらお願いいたします。
事務局	それでは、議論の進め方につきまして、事務局から本委員会の目的および当面のスケジュールとあわせてご説明させていただきたいと思います。 本委員会につきましては、設置要綱第1条に記載のとおり富津市における道の駅の整備に関し、(仮称)富津市道の駅基本計画の策定に必要な事項を検討す

	ることを目的に設置したものです。 この後、議題の中で事務局から改めてご説明申し上げますが、本市における道の駅の整備に関しましては、基本方針を策定し、大まかなコンセプトや整備方針を示しておりますが、設置予定地、規模、管理運営手法等が明確には定まっていない状況です。 事務局といたしましては、まず適地調査を実施した3か所の候補地から、本委員会において設置予定地としてのご意見をいただきまして、その後、市が設置予定地を決定いたしましたら、基本計画の策定に向け、具体的な導入施設や管理運営手法等についてご意見をいただくという流れで進めていきたいと考えております。当面のスケジュールといたしましては、議論の状況にもよりますが、本年度中を目途に設置予定地を決定することを目指してまいりたいと考えております。以上です。
委員長	それでは今、事務局の方からご説明のありました趣旨を踏まえて、今後の議論を進めてまいりたいと思います。議題（２）については、委員の方のご意見を事前に多少お伺いしているところではありますが、委員の方々につきましてはこれからの議論の中で、改めてお話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。 それでは議題（２）に入りたいと思います。まず事務局からこれまでの経緯として富津市道の駅基本方針についてと、適地調査等業務委託報告についてを、それぞれ説明いただいて、それについての質疑やご意見等をいただいた後に、本議題である設置予定地の選定についての議論に移りたいと思います。 それでは、事務局の方からご説明をお願いいたします。
事務局	（事務局説明）
委員長	それでは今ご説明のありましたところまでで、まずはご質問やご意見等ございましたら、いろいろお話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	何点か質問と意見を出させていただきます。数年前から市の方で色々な準備をされており、基本方針もかなり洗練されたものになっているのかなと思っておりまして、今回私も事前に少し意見を出させていただきました。 事務局の説明にもございましたように、今全国では1,230か所と、多くの市町村が道の駅を持っており、かなり集客力があるので、観光資源に使いたいというお気持ちがあるようです。私も県内を回ってみると54市町村ございますが、道の駅自体は30か所から一つ取り消されたということで29か所ですけれども、外房の方には全然なく、作りたいという気持ちはあるようです。ですが採算性があるのか、市民・町民の理解が得られるのかどうかというところが、首長さんが進めない、一步踏み出せない一つの要因になっているのかなと思っています。 先ほど市長からもお話がございましたように、富津は後発であるという話で

	あったのですが、道の駅を作ることについての市民とのコンセプトの共有は、十分図られているのかというところ、これは何かというと、先ほど市長がおっしゃった番組を私も見ましたが、「作ったはいいいけれども、採算性が合わなくなって、市から多額の税金を投入しないと道の駅が存続できない」という事例が紹介されていました。こういったことに対して、市民の理解が本当に得られているのかどうか、本日委員の中には市議会の先生方もいらっしゃいますので、そんな点も含めて、市民のコンセンサスというのはどうなっているのか、そこのところを教えていただければと思います。よろしくお願いします。
事務局	先ほどスライドの中でもご説明しましたが、「みらい構想」を作成する時にアンケートを実施し、その中でも多くの方から道の駅を作ってほしいという要望がありまして、「みらい構想」に載せたというような経緯もございますので、道の駅については市民の方の要望があるということは事実でございます。 また今後、道の駅を作るにあたっては、基本計画策定の段階にはなるかと思っておりますけれども、地元での住民説明会を行ったり、パブリックコメントを行うなど、市民の方の意見を伺っていきたいと考えております。以上です。
委員	せっかく市議の先生方がいらっしゃるので、もし差し障りがなければ結構ですので、議会とするとどのような状況なのか少しお話しいただければと思います。
委員	今、みらい構想の中で道の駅というところが出てきた中で、議会としては必要だということはあると思っております。ただ、市民に道の駅を作るという説明にはまだ至ってないので、これからその説明が必要だということは、理解しているところです。
委員	今お話がありましたように市の計画として、今こういうものがあるというのは、市民の方もやはり見ている方はやっぱり見ております。ただ、全市民が見ているかということ、なかなかそここのところに関しての確証は持てません。ただ、そのために議員がいるわけであって、逆にこういう形で道の駅がいよいよできるという意見に対しては、様々な意見があると思います。これから先このような検討委員会が立ち上がった後に、この場所にどういう道の駅を作ろうかというのは、いろいろと今後の議論の課題にもなってくるのではないかなと思っています。
委員	私も富津市の計画の中に入っております、必要だなというぐらいの気持ちでございました。私も議員としてお世話になっておきながら、そんなことを聞くのも何かと思っていましたけれども、本当に道の駅の収益を上げるために開設するのか、それとも集客施設という目玉的な要素で設置するのか、少し疑問がありましたけれども、市民の意見としますと、やはり賛否両論あります。道の駅が決して、お荷物になってはいけないというような思いもあります。 一方、通過点ではなくしてやはり観光の目玉として、今これから浅間山に開

委員	設されますサーモントラウト、宮醤油、野口製菓のバカ最中などいろいろあります。また、オイスターといった牡蠣の養殖もありますけれども、道の駅に行けば、そういう富津市のあらゆる限られた特産物を、そこで買えるというようなことで、ある程度集客が見込めるのではないかという思いもあります。ですので、議員の総意かどうかというところはまだ合意していませんが、私個人的には必要ではないかと考えております。よろしくお願いいたします。 急なご質問で大変恐縮です。先ほど申しましたように、作るのはいいいけれども実際経営が厳しくなった時に色々な問題も発生するということを踏まえると、やはり今掲げている機能というものが、確実に継続されていく、いわゆる道の駅の採算性がとれるようにしっかり考えていかなければいけないと思います。これらを行政が考えますと、とかく理想的な部分を言うんですけども、実際はやはり運営できなくなると頓挫してしまうので、そのところはしっかりやっていく必要があると考えます。 また、市民のお金を使って、ある程度行政が支出をするのであれば、まずここに今道の駅を作らなきゃいけないという整理は、事務局側が行った上で、住民への情報公開をしっかり行っていただきたいなと思います。 それと、これは意見ですけど、我々の研究した中でも進化する道の駅としては、今かなりいろいろな機能が付加されてきています。これらの機能を具体的にどのような施設として具現化していくのか、そこまでもう少し突っ込まないと立地場所と立地面積、規模が算出されないの、やはり少し規模の面まで踏み込んだ検討というのは必要なかなと思います。立地場所とすると、高速道路の沿道でインターのある所というのは、これは誰が見てもわかる話かなと思うんですけども、どのぐらいの規模のものを作るかというのは、まさにこの機能をどのように施設に具現化し展開していくか、その点はもう少し皆様のご見識をいただきながら、アドバイスをいただきながら煮詰める必要性はあるかなと思っていますので、その検討をよろしくお願いいたします。
委員長	他にございますか。
委員	いろいろな道の駅をみていると市民の反対運動で失敗したというよりは、その道の駅の周辺に関する利権者との関わり、特に商工業の方々とか、地域の方、あと JA や農家の方々との間の折衝がうまくいかないという形で失敗するケースが多いと思います。 今、国土交通省などが第3ステージにおける道の駅設立の中で、何を言っているかという「多様な主体の連携」ということを言われているわけです。つまり「多様な主体の連携」というのは、まさに地域の利害関係者というものが、連携できるようにしっかり交渉を持っていかなければいけないということです。そこで対立関係的なものがでてくると、多分うまくまとまっていきません。ですから、そこに関わる多様な利権者または主体というものが、どのような形で富津市の中に関わっていくかというところは、かなり明確にされた方がやりやすいのではないかなと、委員の話を聞きながら考えておりました。以

委員	上です。 私自身が富津の出身者というその立場から、まず先にお話しさせてもらおうと、やはり道の駅があることで、富津で作った農産物が確実にそこで買えるという、そういったメリットというのは非常に大きいです。今どこで買ったらいいかといった迷いがある中で、君津とかですと JA とかいろいろとありますが、やはりなにかしらの情報発信地が富津市内に、今まで私はそんなにないと思っております、その役割を果たす一つとして富津が誇りをもってできる場所ではないかと思います。 それと、富津市内で高速インター近くとなる富津中央周辺、竹岡や鋸山周辺になると思いますが、やはり交通量とか集客の面で見ると国道 127 号が当然一番近いです。今回の 3 候補地は、いずれも富津中央付近ということですので、やはり逆にいうと 3 つどこになっても、しっかりとしたコンテンツを作れば、お客さんはそれなりに来るのではないかなと思っています。 一方で、先ほど委員からもあったとおり、「どういったものを作るのか」、「どういった規模でやるのか」というのが、やはり「どこでやるか」ということと並行してやっていかなければいけないなと思います。 私は今、TBS のひるおび、羽鳥さんのモーニングショーに出演させていただいていますが、繁忙期になると、無料で行ける道の駅でどこかいいところはありますかという話が必ずでできます。そういった中で、一つのキーワードになってきているのが、いわゆる物販・飲食だけではなく、現地で楽しめる体験型にあります。体験型をやるかやらないかなど第一に方向性として決めていかなければ、やはり立地をどこにするのかというところにも大きく関わってくると思います。私の理想としては、4 時間から 5 時間、一度道の駅を訪れた際には、それぐらい滞在しても飽きないような道の駅というのは、今メディア的には取り上げやすくなっています。 それと群馬県の「川場田園プラザ」とか、2～3 年前にできた「まえばし赤城」など、そういったところに見られる傾向として、魅力的な雰囲気があるから遊びに行く、普通は観光地に出かけてその前後に道の駅がある場合が多いんですけど、最近は魅力があるところは道の駅があるから、まず出かけようとなります。そして、次にプラスで周辺の観光場所に出かけるといった流れが群馬県中心に起こっているところを真に感じていますし、そういった流れがでてきているかなと思っています。そういったところでいうと、当然富津は後発となりますので、やはりメディアに取り上げられることも含めて、一つ他の道の駅には絶対負けないものは何かということ。 あと、コンセプトをしっかりと築いていけば、立地は関係なくそれなりにお客さんは入ると思いますし、逆にどういうものを作るのかということ考えた上で、それに見合った土地を確保するためにはどこにあるのかと、やはりそういったところを考えていくべきだと思います。 最後に、今節約もできることから、車中泊で道の駅を使われる方が増えてきておまして、富津市内もローソンの実験の対象になっていますが、実際に利用者がいる中で、シャワーや温浴施設を作るとか、そういったところも含め
----	---

	て、やはり規模感とかどういうコンテンツを提供するかというところに課題を感じています。 そういったところを含めて、富津というところが有名になるということ、また南房総に集中していますが、逆にそれよりも東京に近いと「うまいたの里」くらいしか周りにはないです。そういったところでいうと、うまくヒットすれば、高速道路沿線の単なる通過点ではなく、わざわざ富津中央インターからおりて、道の駅に寄ってもらいたい大きな拠点として定着する可能性も十分にあるのではないかと考えています。
委員長	他にございますか。
委員	先ほど事務局の方から説明がありました、富津の自慢ですとか、整備方針、それから整備目的、これは大変素晴らしいことだと思います。ただ、これ結構他の町でも似たような文面が実はありまして、要はこれらの素晴らしいキーワードをどれだけ具体化させることができるかではないかなと思います。計画書が立派でも、実際に計画書に則ったものになっているのかどうかをみると、具体化されていないところがよくあります。大事なものは具体化していくことであり、やはり後発であるからこそ、注意をしていかなければならないと思っています。そういう意味で私は、1日楽しめる道の駅、それから何度も来たくなる道の駅、それと土地、富津市がもっている土地の魅力。これを生かせるような道の駅、これらの3つが必要なのではないかと考えております。
委員長	他にございますか。
委員	道の駅の交通の結節点というところで、交通量が問題になるかと思っています。先日、3つの候補地を見させていただいた時に、お尋ねするのを忘れたなと思うんですけど、交通量の多いところに道の駅を設置するという方針であるとお伺いしましたが、将来交通量が増える見込みや現在の交通量が多いところに、道の駅を設置したら、交通事故が抑えられるとかいろんな交通量に関してもいろんな視点があってですね。そもそも、その時に目的があまり定まっていないと、違う方向とか色々な議論が少し漠然化するかなと思います。 まず、道の駅の目的を定めるのが、先ではないかと考えます。それと、道の駅は、24時間営業ではないですけども、周辺住民にとっては24時間利用できるトイレと駐車場がありますので、その同意というのは、非常に大事な要素じゃないかと思っています。検討委員会の資料をずっと読ませていただいて、整備にかかるお金とかそういうその土地の形状とか、そういうことは資料として明確にありますが、先ほど申し上げましたけども、委員がおっしゃったように、これを何項目かなえられる道の駅になるかということから始められるのではないのかなと思います。以上です。
委員長	他にございますか。 また、最後に全体のご意見をお聞かせ願いたいと思いますので、一応今の段

	階で、次の適地調査等業務委託報告について、事務局の方からご説明いただけますでしょうか。
事務局	(事務局説明) (ドローン等による現地映像)
委員長	何かご意見はございますか。
委員	基本方針でも話がでましたが、やはり規模を決めるというのは本当に大切だと思ひまして、各候補地の中でリピーターが増える魅力のある施設を作らなければならない。それについては、賛成です。 それと、同時に整備方針の3で「災害時の防災拠点としての機能を持つ道の駅」とあるわけですから、やはりこの道の駅を災害時にどのように利用するのか、またさらにグレードアップするのかなと思いますけれども、それも含めて考えた方がいいのかなと思います。 あと計画する上でのベースになりますけれども、やはりインフラ整備、特に上水道と排水計画というのは非常に重要だと思います。この計画書を見ますと、上水道について候補地1ですと、そこに100mmと150mmの管が入っているとされ、排水整備については、「排水不良箇所なし」とされていますが、多分これは現在の状況で言っていると思います。 ですから本来ですと、計画があってその計画に対して「上水道はどのくらい必要か」「排水能力はどのくらい必要か」を試算するのが本来ですけれども、それをやっていると、決まっていけないということがあります。ですので、逆の発想の中で、今現在の上水道と排水の能力を試算してみて、実際どのぐらいの余裕があるのか、例えば上水道については、どのぐらいの余裕があるかを確認することによって、どのぐらいの規模ができるのかという目安になると思います。どうしても、建設計画には費用というのは必ず出てきますので、上水道がもし計画しているものよりも足らなくなったらそれは改良しなくてははいけない。排水についても排水能力が足らなくなったら、他の方法で例えば浸透式にするとか、最悪は調整池を設けて、流出量を調整するとか、そういう方向も考えなくてははいけないと思っていますので、一つの案ですけども今現在の上水道と排水も、能力にあとどのくらい余裕があるのかということのを少し試算して、それを計画に反映したらいかがかなと思いました。以上です。
委員長	他にございますか。
委員	先日、現地確認させていただきましたので、ある程度候補地は念頭にあるつもりでおりますけれども、先ほど映像の前に候補地1が9点、候補地2が9点、候補地3が7点という説明がありましたけれども、それはどういう評価基準でその点数がついたのかということと、どうして候補地3つを選定したのかということのを私が知らないだけかもしれませんけれども、この候補地が3つ挙がっている経緯を教えてくださいたいと思います。よろしくお願いします。

委員長	事務局お願いいたします。
事務局	まず評価方法については、資料2「適地調査等業務委託報告書関連資料」に候補地の評価一覧が出ております。その中で、評価項目は大きく5つありますけども、さらに細分化をして、その中で◎や○、△をつけて点数化をし、その合計が最終的には候補地1が9点、候補地2が9点、候補地3が7点といった結果となっております。 ただし、先ほどご説明しましたとおり、この3候補地に関していずれも一長一短ございますので、総合的な視点から皆様のご意見を伺えるとありがたいなと考えております。 それから、この3候補地を選定した理由ですけれども、こちらについては資料4「事務局用のスライド」8ページに候補エリアを選定した理由というのは、簡単に記載があります。先ほどご説明しましたとおりですが、基本方針にもこの選定理由についてはもう少し詳しく載っております。具体的には、アクセス性ですとか視認性、市民や観光客にも使っていただけるような富津の中央に位置するといったところ、あとは津波や土砂災害想定区域外にあること、それから観光動線、将来性といった観点からも適地と考えています。例えば、周辺には、航空写真も出ていますけれどもマザー牧場が近いことや、鋸山、それから富津岬にも行けるような位置にあるというところがあります。将来性というところでは、そこに集客施設ができることで、今後、民間企業がもし来ていただけるようであれば、そこが開発できるというような期待を込めて候補地を選定いたしました。 ただし、事務局としては、これら3候補地にまず結果を出したいと考えておりますけれども、決してこの候補地以外の議論を否定するわけではなく、他の候補地などがあれば、参考にさせていただきたいと考えております。以上です。
委員	わかりました。ありがとうございます。
委員長	他にございますか。
委員	先ほど委員の方から上下水道のところ、やはり「何があるのか」というところの確認と、「どういうものが必要なのか」というところの中で、候補地3についてサーモントラウトの工場ができたことによって、水道の管が一部入っていますけど、必要最低限のものしか入っていないという話は聞いています。そういった中で、可能性は少し広がるのかなというところもありますので、そのような情報があれば、教えていただきたいと思います。 あと3候補地の中で、どういうものが必要かというところがわからない中で、候補地3については面積的に少ないというところがあるかなと思います。 それについては、バスストップの駐車場の奥にある残地があるという説明と、あとその横の運動公園の先のまた残地があるというような話も伺ったの

	で、トータル的にどれぐらいの面積が使えるのかというところの確認をさせてください。
委員長	事務局お願いします。
事務局	まず、候補地３の隣に陸上サーモントラウトの養殖のプラントということで、企業が今プラントを建設中でありまして、今委員からお話のありました水道管というのが、元々ここにはありませんでした。養殖プラントを建設するにあたり、その企業が全て自費で、自社で使う必要な分の水道管をひいてきたというところがありますので、この報告書の中では当然道の駅で使える想定の水道管ではないだろうということで、対象からは除外しています。それと候補地３の隣に、浅間山運動公園等があります。こちらの候補地３は、某企業が１社で所有している土地ですけれども、そこに隣接する浅間山運動公園、こちらはあくまで運動公園ではありますけれども市の土地としてあります。その両方の面積を合わせるということになると、正式にはきちんと測量等はしてないですが、概ね浅間山運動公園の敷地と候補地３を合わせると６ヘクタールぐらいにはなるのではないかと事務局では見込んでいるところです。以上です。
委員	今のお話しの中で、令和元年の台風の時に、ゴミ置き場にしたところも含めた数値ということでしょうか。
事務局	浅間山のところ全体を含めて、そこに候補地３も合わせた面積で、概ねその程度になるのかなと考えているところです。
委員長	他にございますか。
委員	道の駅というのがその地域の顔になるということを考えますと、コストや建設費、事業費とかそういった問題もありますが、それ以上に道の駅ができたらしちの顔が変わるということに注目していただきたいと思います。実際に、資料４「事務局説明スライド」８ページにもあるとおり、周辺の道の駅との距離感と書いてあります。私たちが注目すべきなのは、「まちの中心としての施設をどう位置づけるか」という点であり、途中の観光資源であるマザー牧場や地域資源との連携も議論の段階においては、いろいろと考えられるところですが、出来てしまえばその瞬間に「まちの顔」として認識されていきますので、もう少しそういった視点を持つべきではないかと考えます。 また、私は総事業費がたくさんかかる等の専門的なことはわかりませんが、仮に建設工事が高額になったとしても、それによって定住状況が向上したり、アクアラインを超えて、１時間でアクセスできるということから、移住定住が向上するのではないかなとも思います。そういう観点からも、目的をもう少し議論していった方がいいかなと考えます。すいません、何回も言っていますが。以上です

委員	先ほども、ある程度どのような施設の何を作るか、どのぐらいの施設の面積が必要なのだろうかということを、ある程度想定した中で、敷地面積、場所を選定すべきというようなことを主張させていただいたのですが、今回もう既に各候補地1、2、3とも面積の算定を想定されていますが、これはどういう条件でこの面積を想定されたのか、教えていただけますか。
事務局	3候補地の面積については、一所有者が所有しています遊休地ですので、その範囲をもとに面積を算定しているところです。あくまで、所有者単位で区切られているため、大きかったり小さかったりという形になっています。
委員	そういうことですね。わかりました。ということは、もう少し欲しいということになれば、お隣の地権者さんところに行って、「売ってください」と言えば、また交渉になるという、そういうことですね。わかりました。 あと、これは後でお話をさせていただこうかなと思いましたが、委員の皆様のご意見、ご発言の中で具体的な施設の内容をお話されていました。私も北海道に行ったときに、キャンプができる駐車場、道の駅に駐車しながらそこにお風呂がついており、宿泊も飲食もできるというような、そこが一つのキャンプ場みたいになっているところや、グランピング施設など、そういう機能が結構作られてきているのを拝見しました。 それと、この機能の中に防災機能というのがあり、本日は国交省の担当課の方もいらっしゃいますけど、もし地震が発生したときに、アクアラインとか主要幹線道路である国道や高速道路も止まったときに、帰宅困難者が結構発生するのかなとか、そういうときにやはり道の駅があると、そこで多くの者を受け入れられる、そういう機能があるとすごくいいのかなと思っています。先ほども、お話がありました「まえばし赤城」においては、防災拠点になるために、国の物資の集積場所にしてそこから配るといった機能も持ち、あえて施設に大屋根を作って、普段はそれをイベント用に使っているんですけども、いざとなると防災拠点になるというような多目的利用ができるような工夫がされているということです。 そこで、委員長にお願いがあるのですが、今回の基本方針の中に、導入機能までは書いてありますけれども、そこから先の具体的なところまで踏み込んでないので、我々とするところまでイメージを膨らませて、選定場所や選定面積を弾いていいのかちょっとよく見えないので、もう一步踏み込んだところまで事務局が考えていただいて、我々として議論ができるとよろしいのかなと思っています。ちょっとその点をご検討いただければと思います。
委員長	他にございますか。
委員	現地を見させていただきまして、私は行く前には、「候補地3じゃないかな」と思いました。ここにハイウェイオアシスができないかなと思ひまして、いろいろ調べてみましたが、ちょっと無理そうですね。 また、いずれの候補地も、あくまで私としてはイメージがわからないという

	のが率直な感想でした。整備イメージに関しては、私は専ら計画づくりを仕事としており、イメージを具体化するためのプランニングをしています。基本方針にもありますように、後発の道の駅を市民が期待するような云云かんぬんということを考えますと、2ヘクタール、3ヘクタール、4ヘクタールでは、果たしてそれができるだろうかという疑問が率直にあります。いわゆるそこら辺にある道の駅ならできると思いますが。しかし、そうではないということを期待されているのではないかと私は理解しています。そういう意味で、これはあくまでも事務局へのご相談ですけど、浅間山運動公園のほうも道の駅にならないかなと率直に思いました。 ちなみに、面積について Google で測ったのですが、周辺の使われていないモトクロスのコースですとかを含めると、約8ヘクタールになりました。そして、標高が56m、高いところで60mで、避難地としても市に指定されているんですね。ここの運動場がどれだけ利用されているかというのもあるとは思いますが、眺めも良い。それからサーモントラウトの養殖施設という面白い施設も隣に来ており、ソーラーパネルもある、やりようによっては、非常に面白い計画がたてられるのではないかと思います。整備費もすでに更地で平坦地であるということなどを勘案すると、もし可能であれば、ここも検討対象にしてもよいのではないかと思います。
委員	度々恐縮です。立地条件についてお話させていただきたいと思いますが、候補地1、2、3とありますけど、一般的に集客、大規模集客施設を設置する場合、やはり主要幹線道路からのアクセス性が重視されます。それと、複数の主要幹線道路にアクセスができる、やはり1系統だけだと渋滞した時に、そこでもうどうにもなくなってしまうので、例えば、候補地1の場合には、高速道路からの直接のアクセスができることと国道127号線のアクセスを、それを脇から信号が設置されていますから入れるということで2系統あるといいのかなと私は思います。 また、交通の専門家である国交省の方や千葉県の方がいらっしゃいますので、そういう渋滞を回避するために道路ネットワークをどうしたらいいのかというのはアドバイスをさせていただくといいのかなということがあります。 それと整備費の問題ですけども、今回コンサルさんに算定いただけてますけれども、かなりアップダウンがあって、切り盛りをしなければいけないという発想はわかりますけれども、うまく現地形を利用しながら造成費、整備費をなるべく圧縮したやり方というのはあるのではないかなと思います。その中で、いろいろな機能やいろいろなデザインを駆使しながらやっていくというのも一つ道の駅のやり方としていいのかなと思っています。だから全て真っ平らにしなければ、道の駅として敷地が提供できないという考え方ではなくて、もう少し現地形を生かしながら整備費用を抑えられるような設計・デザインができないかというのも検討する必要性はあるのかなと思います。以上2点です。
委員長	他にございますか。

委員	私はそのあたりの道はよく走っていますから、やはり候補地1の怖いのが、道の駅に多くの人が来た場合、相当アプローチがないと渋滞が避けられずに入る車と出る車とで混乱するかなというところが懸念事項であるのかなと思います。道の駅に入るところというのは、1車線の道だと思いますけど、その場合どうなのかなというところと、候補地1と2の場合は、周辺の道が2車線ずつないと厳しいのではないかと思います。候補地3の方は、先ほどの議論でも出ていますが、ほかの候補地と比較すると狭いというところがありますが、それが広げられ、駐車場台数がそれなりに確保されるのであれば、またやり方も変わります。さきほど言ったとおり、通過点で偶然道の駅に入るのではなく、富津の道の駅に行こうと決め打ちで道の駅に入ろうするのならば、高速を降りてインターから10分かからないのであれば、魅力があれば来るとと思いますが、スムーズに入れるかというのは大事になってくると思います。 先ほど「まえばし赤城」の話がありましたけれど、バイパスからアプローチがあってもたまたま渋滞をするということなので、アプローチがあることによって回避ができると思いますけれど、ちょっと候補地1については、その懸念があるのかなと感じています。
委員長	他にございますか。
委員	事務局に確認ですけれども、今、第1候補から第3候補まで見てきまして、これ最後まで引っ張って行って、結局意見がまとまらなければ、第4候補みたいなものにしていくのか。もう第4候補もありきというような形で、今ご提案ありましたけども他の方も含めて進めていくのか。今後のこの委員会の中での進め方というのは、最後までその3つというものを中心に話を進める予定でしょうか。
事務局	まずは、先ほど少しご説明させていただいたとおり、富津中央インター付近で、一所有者が所有する土地ということで3か所を抽出いたしまして適地調査を実施いたしましたので、議論のスタートとしては、この3候補地ということでご検討いただきたいと考えているところです。ですが、必要に応じてやはりこの3か所を検討する中で、決定打に欠ける、議論してもなかなかというところであれば、例えば富津市内であればこういう土地はどうかという形で、ご提案やご意見いただければ検討させていただきたいと思います。
委員	今後の工程というのは、まだ私も少しよくわかっていないですけれども、この第1回の中で、あと何年後かに作るということを見据える時に、今言われるように、新たな案まで出せるのはどこまでの期間なのか。 つまり、やはりある程度限られてやっていかないとなかなか案ばかり出しても進まないで、その他の項目も含めて出せる期間というのは、この1年間なのか来年度を含めて考えるのかそれについては、いかがでしょうか。
事務局	当初ご説明しました当面のスケジュールとして考えておりましたのが、今年

	度中に、できれば設置予定地を1か所に絞り込み、そこでどういったものを作っていくかという基本計画の策定に進んでいきたいというのが当面の目標ということで、先ほどご説明させていただきました。 ただそれを踏まえて、「みらい構想」の中では、令和14年度に開業ということの一つの目標として考えてはいるところですが、そこを拙速に進めて、もう場所ありきという形になってしまうのもいかがかなと思いますので、今年度は、やはりこの中で何が何でも1か所決めるのは少し厳しいということであればもう少し議論の余地はあるかと思います。それについては3候補地の評価が結局どうなっていくのかということ踏まえて、改めて事務局として検討させていただければと思います。以上です。
委員	そういうのを踏まえて、また委員会を開くというわけでよろしいですね。だからこの委員会では、一応今3つの候補を説明していただきました。それについても善し悪しは大体委員の皆さんで理解した中で、最終的にその中から選ぶということだけではなくて、もしそれで決まらなければ、第4候補というようなものを挙げていくと、その第4候補のあげ方というのは、やはり事務局側から提案もあるという理解でよろしいでしょうか。
事務局	もし富津の中でこういった場所はどうかというところがあれば、ご提案いただけると事務局としてもありがたいですが、3か所いずれもどうも決め手に欠けるのではないかとこの検討の結果ということであればそれ踏まえて、議論の余地があるかと思います。あるいは、ここを何か検討したいといったものがあれば、それを受けてということにもなりますけれども、いずれにしても委員会の評価を踏まえて、最終的に選定するののかも含めて検討したいと考えております。
委員	先ほど、委員の方からもご意見がいろいろあったように意見集約をされて、また第2回目にお示しいただけるような状況と考えておいて、よろしいでしょうか。
事務局	はい。
委員	それに対して、意見よろしいですか。先ほど事務局からのお話でも、オール富津でというお話もあって、今の事務局からの発言で、我々の意見でもし良いところがあればというお話ですが、そうすると、富津全域に対して、立地場所がどうかということを選定しなきゃいけなくなり、そもそも道の駅って何だろうと、富津はこの高速道沿線に道の駅を設置したいと、一番冒頭で住民・議会のコンセンサスという話をさせていただきましたけど、まさにその点が、コンセンサスが得られているのか、オール富津市で道の駅を作ることだけが、コンセンサスが得られていて、インター周辺とかいうのはまだ白紙状態なのか、そこをしっかりとっておかないと、いつまでたっても結論は出ない、そういうことになってしまいます。これは事務局の考え方や市の方針をあ

	る程度絞り込んでやらないと議論が発散してしまうのではないかなと思いますので、そこはもう少し準備をしていただきたいと思います。
委員	今、候補地3つについてですけど、インター周辺でいいかということと、それ以外を考える余地があるのかどうか、やはりそこだけでも決めておいた方がよろしいのではないかなと思いますので、富津中央インター付近で異論があるかないかということについて、まず決めなければならないのではないかなと思いますがいかがでしょうか。
市長	委員の皆様から、大変貴重なご意見いただきました。 事務局からのご説明のとおり、願わくば私どもが「ふさわしいのではないかな」と思った3候補地の中から、しかるべき合格点をいただきたいと思います。けれども、そこが合格に至らないという土地しか私どもが示せてないとなれば、委員の皆様から、「どういうところが足りないんだ」というご指導をいただきながら、私どもとして次の候補地を検討するというような進め方をしていくべきなのではないかなと思っています。 そして、その中で候補地に関しては、私自身「みらい構想」の中で、市民の皆さんに「大佐和地区」、すなわち富津中央インター周辺というような形での候補地を示させていただいております。まち作りの方向性を示させていただいております。 ですからこれが「富津地区」ということではないと私は思っています。その富津中央インターから比較的近い場所で、委員の皆様のこれまでのいろいろなご理解の中で合格点がいただける場所、面積も含めてですけれども、そういうところを新たに探すということは決してないことではないと思っております。 ただ、願わくば私どもとすると、今のところよかれと思って3か所示しているので、そこが可能性として合格点がいただけるかどうかということをご協議いただき、その上で「ここではなかなか難しいぞ」という評価をいただいた場合には、中央インター周辺で委員の皆様から「ここが足りなかった」というご指導をいただきながら、新たな候補地の検討もすることは決してあり得ない話ではないと思っています。
委員長	他になにかございますか。
委員	この3つの候補地はいずれも富津中央インターから近いということですが、国道はやはり単線です。国交省さんの方で館山道路が開通したときに、一応国道の4車線用地が確保されていたという認識で私の方ではおります。コメリの先までが4車線化の計画もあったはずですが、今後そういうところの確認をさせていただいた中で、図面等があれば示していただいて、ぜひ渋滞のことを加味した中で、候補地の選定もさせていただきたいと思いますので、ぜひご用意していただければと思います。よろしくお願いします。

オブザーバー	承知しました。
オブザーバー	オブザーバーの立場から非常に恐縮でございますが、先ほどの委員の方から、交通的にどうかというところで、少し私の方から一点どこがいいとかそういう話ではなくて、一般的に気をつけるべきところについてお話をさせていただきたいと思います。 まず、この道路に対して施設を作る場合は、出入口をどこに作るかというところは非常に重要となります。この出入口の位置を作ってはいけない所というのもございます。例えば、横断歩道のそば、こういったところに作ってしまいますと、当然ながら歩行者がおり、非常に危険となりますので、ほぼできないと思っていただければ結構だと思います。 あともう一つ、出入口を作って、それに必ず信号がつくと思ってしまうとそれも駄目なんですね。信号機というのは、あくまでも目的はまた別でございますので、出入口のための信号というのはなかなかないというのがありますので、そういったものを前提としないということが私の立場で言うのもあれなんですけど、今警察がそういう指導をしておりますので、そこについては少し注意をしていただいた方がよろしいかと思います。ということでその出入口が既存の交差点と近いと非常に作りづらく、交通安全上危険になるので作りづらいということがありますので、注意していただきたいと思います。 あと今お話をいただいている国道 127 号の 4 車線化計画の話というところもまた注意が必要で、4 車線の道路というのは基本的に中央分離帯で区切るのが大原則となっております。そうしますと、通常、普通に右折で入れるというところがなかなか難しくなってきます。当然、反対車線から右折で入る場合には、2 車線を超えていくことになりますので、運転をする方にとっては常に危険を伴うというものにはなりますので、そういったところを配慮しながら出入口を設定するという考えが必要となってきます。 そういった出入口の設置の位置によっては、様々な条件がすごく変わってきますので、もしそういった出入口とかのイメージがある場合は、ぜひ道路を管理する側、ここですと 127 号でしたら国土交通省千葉国道事務所、県の管理する道路であれば、千葉県君津土木事務所などに相談していただければ、いろいろアドバイスができると思いますので、構想段階でも全然構いませんので、相談していただければと思います。そういった意見を事務局の方には、お伝えさせていただきまして、またご議論の題材にいただければと考えております。以上でございます。
委員長	では、よろしいでしょうか。定刻が近づいてまいりました。いろいろな議論がされて、たくさんのご意見を出していただきましたので簡単にまとめとさせていただきます。 1 つ目に、立地条件と機能についてですね。今まで機能の話が多く議論されてきましたが、具体的な機能として何を入れるかなどがわからないと面積も違

	うし色々なことが全部違ってきてしまうので、立地条件と機能を突き合わせながら議論するということが大事なのではないかということがあります。特に機能の面では、情報発信地あるいは体験型といった話がありましたし、それから車中泊の話など、かなり具体的な意見がいろいろ出てきましたので、そのためにはどこがいいのかあるいは、どのぐらいの面積が必要なのかという話が多分出てくるのではないかと思いますので、その辺もあわせて考える必要があるかなと思います。また話の中では、滞在時間4～5時間という話がでていましたが、これはかなりの魅力を持たせないとなかなか4～5時間滞在できないと思います。そのためにはどこがいいのか、どういう面積がいいのかなどを考える必要があるかなと思います。話を聞いていると、今のパーキングエリアとかサービスエリアに似ているのかなというところがあり、宿泊施設があったりドッグランがあったりとかですね。それから一般市民も入れるように機能を持たせているとかいろいろな意味でちょっと似ているのかなと感じました。 2つ目に、評価の話がありました。この3つの候補地について最後も議論がありましたけれども、まずは3つの候補地をベースに議論を進めていき、そして少し機能を議論して、その機能がふさわしいかどうか、全く駄目だということであれば、第4の候補などが出てくるのかもしれませんが、けれども、少しでも機能と合わせながら考えていく必要があるのかなというところです。それから、このウエイトも機能によって変わってくるのではないかと思いますので、面積が大きければいいというわけでもないし、交通条件も機能によって変わってくると思いますので、これはあくまで参考値ではないかなと思っております。 3つ目に、インフラですね。上下水道の話もありましたので、この辺も今後具体的に進めていく上では、大変重要になってくるのではないかなと思います。特に防災機能をもたせるとなると、尚更大事な機能になってきます。 4つ目に、お金の話も出てきてきました。施設そのものが採算性を持てるかどうかということと、地域全体の地域経済にどれだけ波及効果があるのかどうかということ、この2つの視点から考える必要があるかなと思います。地域経済ということになると、議論の中で住民とのコンセンサスの話もありましたけれども、特に商業従事者、漁業、農業そういった所との連携が大事になります。極端に言えば、物産を置かないという選択肢もあるかもしれません。また、地元の商業の発展を促しながら、どう人を動かすかという方向性の拠点とすることもあり得ると思います。最近では、物産販売がない道の駅というものもありますので、そういった視点も多少加味しながら進めていく必要があると思いました。まずは、周辺との連携も重要となりますので、今ある既存の施設で先ほどサーモンの養殖プラント、公園、観光農園、メガソーラーなど、いろいろな施設が周辺にそれぞれありますので、それらとの連携で、相乗効果というものが図れるのかどうか、あるいはやっぱり逆に図らない方がいいのかとかですね。そういった議論も必要かなというような気がします。 結果的には、これから作る道の駅は最後だからこそいいものというわけではありませんが、やはり今までの千葉県の道の駅、あるいは全国の道の駅を十分に評価しながら、富津市の「顔」となるような道の駅を作るためにはど
--	---

事務局	ういう機能がいいのか、最終的にはそこが大事になってくると考えます。 今日は第1回目ということで、幅広くご議論いただきました。基本計画の策定もありますので、第2回目以降は、少しずつ絞りこみをして、少しずつ意見を固めていければと思っております。以上で、事務局の方にお返ししたいと思いますが、事務局の方からその他に何かございますか。 6 その他 次回の会議につきましては、年内を目途に開催を予定しております。日にちが決定いたしましたら、改めて通知等を送付いたしますのでご承知おきください。以上でございます。 また、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、多くのご意見等をいただき、ありがとうございました。本日ご意見いただきました内容につきましては今後道の駅整備を検討する上での課題と認識し、次回以降の会議に繋げていきたいと考えておりますので、どうぞ今後ともよろしくお願いいたします。 7 閉会
事務局	それでは以上をもちまして、第1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。