

富津市「道の駅」基本方針

(抜粋版)



令和 6 年 2 月

富 津 市

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 km²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鋸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館山線（館山自動車道）富津中央 I C 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 50km 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、「誇りと愛着を持てるまち ふつつ」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拠点が必要となります。

ふつつの自慢

- ・ 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場産品
- ・ 都心からのアクセスの良さ
- ・ 豊富な観光、レジャースポット
- ・ 地域にあふれるやさしさと温もり



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。

2 整備方針

(1) 整備コンセプト

富津市の特徴と前述の道の駅の必要性を踏まえ、本市における道の駅のコンセプトとそれを実現するための整備方針を以下のように設定します。

コンセプト

「つながる富津」

～地域資源を連携し、にぎわいを創る道の駅～

CONNECT：富津市と来訪者をつなぐ

道の駅は、南房総の玄関口として、都心等からの来訪者が最初と最後に立寄ることが可能な立地を活かし、富津市の自慢である地場産品や観光資源をPRすることで、本市への来訪促進に結びつけます。

LINK：市内の地域資源をつなぐ

道の駅は、市内周遊の流れをつくり、何度も本市を訪れてもらう「リピーター」を増やすことで、本市への往来を活性化していきます。

JOIN：利用者と地域をつなぐ

道の駅は、交流拠点として、交流人口や関係人口の増加と地域経済の活性化を図り、地域内外の幅広い世代の人々が集い参加できる場を創出します。

上記のほか、災害時において避難場所や災害復旧活動を行うための防災拠点として、道の駅を整備します。

整備方針①：地域資源を活かし来訪を促進させる、魅力情報発信の道の駅

- ・富津市の自然、観光資源、歴史文化などの魅力発信
- ・リアルタイムな交通情報や地域情報の提供
- ・地域への誘客や周遊機能の促進
- ・豊かな自然、産物、伝統を活用した新たな価値の創出

整備方針②：交流拠点として、安らぎとにぎわいを創出する道の駅

- ・誰もが安心して利用できる快適な休憩施設
- ・全世代がのびのびと楽しめる交流の場
- ・地域住民の生活利便性の向上
- ・利用者と地域住民との新たなコミュニティの醸成

整備方針③：災害時の防災拠点としての機能を持つ道の駅

- ・災害に備えた防災機能の整備
- ・一時避難場所や災害復旧の活動場所としても使用可能な施設

(2) 導入機能

設定した整備方針を基に、以下のような機能を導入します。

整備方針

整備方針①

地域資源を活かし来訪を促進させる、魅力情報発信の道の駅

整備方針②

人々が行き交う交流拠点として、安らぎと賑わいを創出する道の駅

整備方針③

災害時の防災拠点としての機能を持つ道の駅

導入機能

- ・ 様々な機能を有す休憩スペース

休憩機能

- ・ 多機能で誰もが安心して利用できる施設

- ・ 交通、災害情報の提供

情報発信機能

- ・ 富津の豊かな文化や歴史の紹介

- ・ 富津の食の豊かさを実感できる機能

- ・ 市民と観光客の交流促進
・ 多様なイベントの開催

地域連携機能

- ・ 新たな価値を生み出す機能

- ・ 利用者の利便性向上を図る機能

- ・ 災害等一時避難
・ 応援活動拠点

防災機能

3 候補地選定方針

(1) 立地条件

道の駅は、休憩施設として利用のしやすさや、道の駅相互の機能分担の観点から、適切な位置に設置する必要があり、目安としておよそ 15～25km 間隔で設置されています。

本市における道の駅の設置場所については、整備目的とコンセプトをもとに、本市が目指す道の駅の機能が最大限発揮できるよう以下の視点を重視して立地条件を整理します。

① 休憩機能を効果的に発揮できる場所

本市は、地理的に南房総地域の入口に位置するため、都心等から当地域を訪れた観光客が最初に立寄る休憩地点として、また、帰路の際には最後の休憩施設として利用者がアクセスしやすい場所が望ましいため、市外から流入する交通量が見込める路線や高速道路 I C に近接する場所を選定します。

② 地域連携機能を効果的に発揮できる場所

地域活性化につながる拠点として、地域住民が利用しやすく、気軽に訪れることができる場所であり、かつ、類似施設や他の道の駅と競合しない場所を選定します。また、施設が 24 時間利用可能となることによる周辺地域への影響が少ない場所を選定していく必要があります。

③ 防災機能を効果的に発揮できる場所

本市が公表している防災ハザードマップにおいて、津波浸水想定区域や土砂災害（特別）警戒区域等、各種災害の被害想定エリア外であることはもとより、一般国道、主要地方道及び一般県道のうち、緊急輸送道路※に指定されている路線に隣接し、災害時には防災拠点として支援活動が実施できるよう一定規模の駐車場面積が確保できる場所を選定します。

④ 本市の魅力を効果的に P R できる場所

市内観光の経済波及効果を高めるため、本市の観光地（施設）への移動時に立寄りが可能なほか、地域資源との連携を図ることが期待できる場所を選定します。また、長期的視点から将来的な需要増にも対応できるよう、可能な限り施設等を増築、拡張することができる場所を選定します。

※ 緊急輸送道路

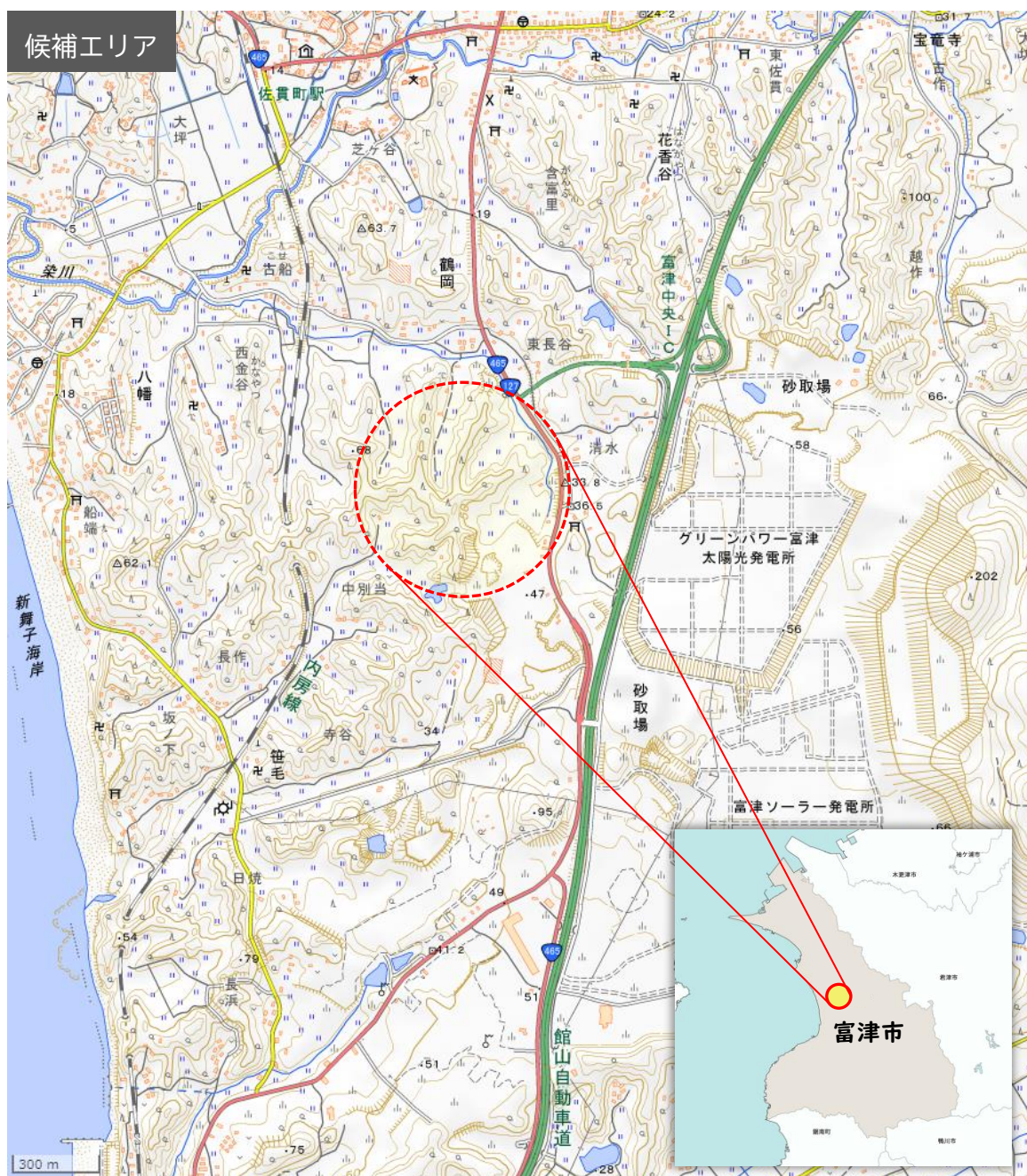
災害直後から、避難・救助や物資供給等の応急活動のために、緊急車両の通行を確保すべき重要な路線で、高速自動車国道や一般国道及びこれらを連絡する基幹的な道路

(2) 候補エリアの抽出

前述の立地条件から、本市における道の駅の整備位置は館山自動車道富津中央 I C 周辺を候補エリアとします。

富津中央 I C 付近のエリアは、富津市域のほぼ中央に位置し、国道 127 号との接続によるアクセスの良さを活かして、地域内外から多くの来訪者を見込むことが期待できるほか、本市の持つ豊かな自然環境と共存でき、道路利用者の休憩に寄与できるなど交流の拠点としてふさわしいと考えます。

今後、当エリアを中心に具体的な設置場所を選定するにあたっては、採算性や周辺の交通量のほか、用地の状況を踏まえ適切な規模を決定していきます。



【電子地形図（国土地理院）を加工して作成】

4 整備運営方針

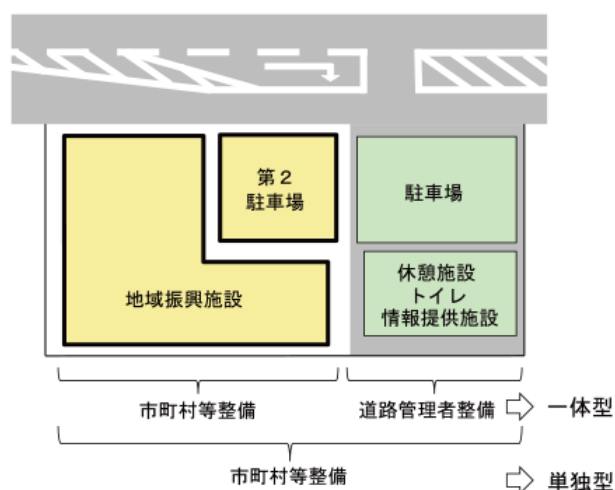
(1) 整備手法と整備主体

道の駅の整備は、道路管理者と市町村等との相互協力によって進められるものであるため、その手法は、導入施設の整備を道路管理者、市町村等のどちらが行うのかによって、右図のように「一体型」と「単独型」の二つに分類されます。

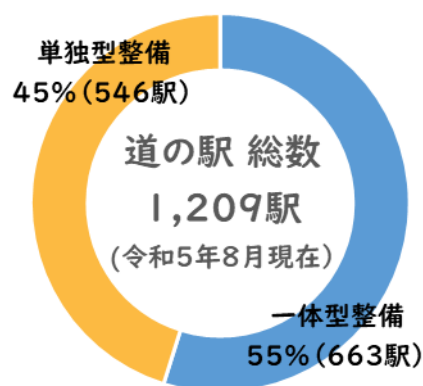
「一体型」は、道路管理者（国、県）と市町村で分担して施設を整備する手法であり、「単独型」は、市町村単独で全ての施設の整備を行う手法です。

全国の道の駅における整備割合は、一体型が 55%（663 駅）、単独型が 45%（546 駅）となっています。（令和 5 年 8 月現在）

整備主体と整備内容



【出典：国土交通省】



道の駅を整備するうえで、道路改良の際に千葉県や国との連携が必要となることや市の財政状況を考慮し、本市では「一体型」の方向で道の駅の整備に向け、道路管理者等の関係機関と調整を進めていきます。

項 目	主な整備対象施設（一体型で整備した場合）	
	市町村等	道路管理者
休 憩 機 能	第2駐車場、休憩施設・トイレ（追加分）、広場、飲食店など	駐車場、休憩施設、トイレ
情報発信機能	地域・観光情報案内施設など	道路情報提供施設
地域連携機能	地場産品直売所、多目的室、観光・イベント関連施設など	—

(2) 管理運営手法

道の駅の管理運営手法は、設置者である市が施設を整備し管理運営を行う「公設公営」方式、市が施設を整備し、民間が管理運営を行う「公設民営」方式、民間が施設を整備し管理運営を行う「民設民営」方式に分類されます。

また、それぞれの事業手法として、公設公営は施設整備及び維持管理を市が主体で行う従来方式、公設民営及び民設民営は指定管理者制度やPFIにより民間団体等が運営する官民連携事業(PPP※1)が一般的に考えられます。

【管理運営手法】

分 類	事業手法	運営主体
公設公営	従来方式	市直営（一部、事業者への委託を含む。）
公設民営	官民連携事業 (PPP)	指定管理者（民間事業者、第三セクター）
民設民営		PFI受託者（SPC…特定目的会社）

道の駅は、人・もの・情報が一元的に集まる場として、地域内外の利用者に対し休憩機能、情報発信機能、地域連携機能をはじめ、地域資源を活用した様々なサービスの提供を行うことで、地域における「にぎわいの場」を創出するための核となる施設です。

地域の拠点として施設を維持していくためには、安定した収益事業の運営が必要不可欠であり、今後ますます利用者獲得に向けた競争環境が厳しくなることが予想されるなか、公益性と収益性を併せ持つ特性を活かして、採算性を確保し持続可能な経営を目指すためには、民間の自由な発想や手法を取り入れ、効率的で効果的な運営体制を構築する必要があります。

そのため、魅力ある施設を整備し、高い集客性を長きにわたり維持していけるよう、本市では官民連携を前提として今後の管理運営体制づくりを進めていく方針であり、民間活力を最大限活用することを想定し、サウンディング型市場調査※2の実施も視野に入れながら、官民連携事業（PPP）の1つであるDBO方式※3やPFI（BTO方式※4）の事業手法を用いた管理運営を検討していきます。

【主な事業手法の比較】

- ◎ 官民連携事業（PPP）の事業手法は「指定管理者方式」、「DBO方式」、「PFI（BT0方式）」を想定

事業手法	従来方式	官民連携事業（PPP）		
		指定管理者方式	DBO方式	PFI(BT0)方式
概要	公共が直営で行う業務を、個別に民間事業者に委託して直接的に管理運営を行う	公共から指定を受けた指定管理者（民間事業者等）が維持管理・運営を代行する	公共が資金調達し、施設整備、維持管理・運営の業務を民間事業者に包括委託する	民間事業者が資金調達、施設整備、維持管理・運営を一括事業として実施する
資金調達	公共（起債等）	公共（起債等）	公共（起債等）	民間（金融機関）
施設整備	公共	公共	民間	民間
維持管理	公共	民間	民間	民間
施設所有	公共	公共	公共	民間 / 公共
特徴	◎公共目的が直接反映でき、行政施策との連携が図りやすい ◎一定の質のサービス、公平性、継続性が担保される ◎事業スケジュールを管理しやすく、予算措置しやすい	◎公共目的が直接反映でき、適切な管理・運営組織を選定することができる ◎管理権限を民間が保有でき、施設管理がより柔軟にできる ◎維持管理・運営部分について民間の創意工夫が期待できる	◎施設整備から維持管理・運営の包括委託のため、民間の創意工夫、効率化によるコスト低減、サービスの向上が期待できる	◎民間事業者による附帯事業（独立採算による施設整備や運営等）の提案も可能
			◎民間事業者の資金調達に伴うリスクを減らすことができる	◎民間資金の活用により、行政の年度コスト負担額が平準化可能

※1 PPP（Public Private Partnership）

公共施設等の建設、維持管理、運営等を行政と民間が連携して行うことにより、民間の創意工夫等を活用し、財政資金の効率的使用や行政の効率化等を図る手法で、代表的なものに指定管理者制度やPFI（Private Finance Initiative）などがある

※2 サウンディング型市場調査

行政が実施する公共施設の整備や運営などの事業検討段階において、市場の動向や事業内容・事業スキームに関して、公募により民間事業者から広く意見や提案を求め、対象事業の検討を進展させるための情報収集を目的とした手法

※3 DBO（Design Build Operate）方式

公共（行政）が国の交付金や公債等により資金を市中金利と比較して低金利で調達し、民間事業者が設立するSPC（特定目的会社）に施設の設計・建設と運営・維持管理を一括で担わせる方式

※4 BT0（Build Transfer Operate）方式

PFI方式の一つの手法で、民間事業者がSPC（特定目的会社）を設立し、自ら調達した資金で施設を建設後、所有権を公共（行政）に移転し、SPCが運営・維持管理を事業期間の終了まで行う方式



富津市「道の駅」基本方針

富津市 企画政策部 政策推進課

〒293-8506 千葉県富津市下飯野 2443 番地

T E L : 0439-32-1931

F A X : 0439-80-1350

E-mail : info@city.futtsu.chiba.jp