

大網白里市道の駅基本構想パブリックコメント意見書

◎参考に原文を配付します。

(No.1)

道の駅は、東金にも有り立地は126号沿いと好立地である。白里に作るとしても、中央海岸に出来なければサンライズに近すぎるだろうし。バスの運行も少ない。

同施設は、農産物海産物の販売を核としているようだが、緑の風と競合してしまい。あまり集客は期待出来ない。マリンの店での売り上げから、土産等の需要はこの街では少ないだろう。

これと言った、名産品の無いこの街では集客の核と成る商品が無く継続的な需要が期待できない。魅力的なレストランの運営もこの街の中では候補が無い。

大型の施設を作っても、集客が22万人も来ないだろう。現状の年間7万人も駐車場を値上げすると2割ほど減ってしまうでしょう。

おらい蓮沼の様な小規模の物を作って。屋台や、イベントを誘致するのが解決策だが、この街にそんなイベントを誘致し続ける事は出来るだろうか？道の駅では無いが、銚子のテラステラスの様な設備を作り集客を目指したら如何か？

道の駅を作るばかりが解決策では無い。もっと柔軟に商店の誘致やホテルの誘致。一の宮の様な民泊の活用など。他にも白里地域にはヤル事が有るのではないか？ガスも出る所だけにその活用施設や農産漁業の振興、リゾートマンションの誘致等、一步一步確実な戦略が必要です。白子や九十九里の様な観光施設やイベントを行い折角良い都心からのアクセスを活かす施策が白里には必要で。往時の夢を追った安易な観光施策では復興は無いでしょう。旅行代理店を回って白里海岸に誘致した先人の苦労を忘れてはいけません。きれいな海や、温暖で涼しい海岸の環境を活かした観光を考えていくべきです。

(No.2)

サウンディング結果では候補地1が最も望ましい箇所と回答したということですが、これは建設・運営事業者側の回答であって地域住民の思いとは正反対の回答ではないでしょうか。

最も望ましい理由の中で、多くの方が利用しやすいとありますが、夏季シーズンに訪れる観光客でオフシーズンでは訪れる客も少ないのではないのでしょうか。(1)ー④の意見を重視すべきだと思います。

基本構想案のP8(5)のアンケート結果は夏季の海水浴等で訪れた観光客の意見ではないのでしょうか

道の駅の必要性の課題を達成するには候補地は白里地域の中心である候補地③が一番適しているものと思います。

白里地域では市民生活に欠かせない、スーパー等がなく買い物に不便を感じています。候補地①ではこれらの問題を解消するのは困難です。候補地①ではこれらの問題をクリアできないと思います。

候補地③海との親和性は低い、周辺施設が少ない、民間事業者の参入意欲は少ない、農振農用地である。これらのことは積極的整備施策の推進で解決できるものと考えます。

白里地域の住民が今何を求めているのか、もっともっと地域住民に寄り添った施策をしていただきたいと考えます。広報の人口数位を見ても白里地域の人口は毎月減少していますのでこれらのことも合わせて考慮すべきではないでしょうか。

(No.3)

道の駅に関する委員会を傍聴した結果、道の駅の構想自体に大きな疑問を持つに至った。
道の駅は多くの場合「街興し」の一環として計画されるものが多く、当市の場合も同様な動機に元づくらしい。

街の活性化を目指そうとする意義は判るが今回行われた第7回の委員会においてさえも残念ながら活発な意見交換が行われたとは感じられなかった。

この種の事業を行うに当たって最も重要なことは「事業主体は誰か」「目玉となる商品はなにか」の2点であると思うが残念ながらその双方に於いて7回目の会議に於いても明確にされていない。

特に問題なのは「事業主体＝事業責任者は誰か」との点で多くの場合これが明確になっていないため事業の方向が混迷し挫折の元となる。

市が行う他の事業と大きく異なり道の駅は本来営利目的の施設で有り、事業不調となれば負債が市の財政に重くのしかかる。

仮に販売事業者が手を引いた場合、残された施設は他の目的に転用出来る見込みは無く全くの金食い虫となる。設立当初は物珍しさから客が来ても、1～2年も経てば効果も薄れ殆ど客の姿が見られなくなる道の駅も実際自分の目で見てきた。

次に問題なのは「目玉となる商品」である。残念ながら当市には市独自の有名な産品が殆ど無いに等しい。辛うじて苳が有るようだが現在市内にあるJAの店に行っても殆ど見たこともない状態である。

キャッチフレーズとして挙げられた「九十九里浜のゲートウェイ」なるコンセプトも集客力は有るとは到底思えない。企画当事者が思うほど集客は容易ではない。

加えるに設置場所が九十九里有料道路 白里 IC 脇の浜辺ともなれば、視界は良好であるが津波などの災害時防災拠点等の活用は全く期待できない。

東日本大震災の後、海岸近辺への建築物造営は避ける方向になっていたと思っていたが、喉元過ぎれば・・・という事なのか不安が募る。

道の駅は本来多くの車が行きかう国道沿いなどに設置してもなかなか客が来ずに苦戦する場合が多い。

各地で大型スーパーが相次いで閉鎖されている現在余程の立地条件、商品、集客の企画が無ければ道の駅を成功させるのは難しいと言わざるを得ない。

現在白里 IC は夏場以外閉鎖の対象になっている。それ程少ない九十九里有料道路の通過客を当てにして本来事業が成り立つはずが無いだろう。

一部には撤退したスーパーの代替としての役割を示す声があるが、本来観光客相手の商品と生活必需品は価格差が大きく又品ぞろえの相違からしても代替機能は期待できない。

以上如何なる観点からしてもこの事業は本来成立する筈もなく、計画検討自体を即刻中止すべきものと思う。

(No.4)

公開された整備・運営構想のうち、PFI方式は民間の起業と解釈すれば賛同もできます。

しかし、他の3つの方式は何れも基本的に市の「事業」として、施設そのものを税金によって構築するものと理解します。「事業」として施設を開発するならば、施設整備の初期投資部分の回収も含めて、投資資金及び運転資金などは道の駅の運営売上げから捻出するのが常識です。

先月(2月)岐阜県飛騨市にある道の駅が、一次産業中心で特色が無いことなどから一昨年以来経営難に陥って、この度廃業を決めたそうです。道の駅が廃業となるのは中部地方では初めてだそうです。市は道の駅の登録取り消しを国交省に申請するということです。

この度の大網白里市の「道の駅構想」は税金投入ありきと映り、かつての『ハコモノ行政』と云われた有効活用されない非効率な公共施設の再来としないことが求められます。

そのための確約として「赤字になっても税金の追加投下はしない」という宣言が不可避と考えます。

(No5)

道の駅基本構想(案)を拝見し、次のような道の駅になる事を願っています。

◎市民と観光客にパーパス(社会的存在価値があり、誰もが求める)な新型道の駅に

1. 市民と観光客の命を守る道の駅〈命のゲートウェイ〉＝国交省「事前復興まちづくり計画」「防災道の駅」に準じた九十九里浜地域防災拠点として整備。

①津波対策として地盤を嵩上げて大規模な命の丘(津波避難場所、防災公園、浸水域住宅や施設の移転用地として活用)に建設する②無停電対策の天然ガスコジェネによる避難所施設(宿泊や入浴、給水、炊き出し、支援物資配給など)として活用③災害時の車中泊避難や復旧支援活動の拠点(支援車輛の集合場所、支援部隊の宿泊、救援物資の供給場所等)が可能な駐車場④24時間対応策としてコンビニやレストラン以外に自動調理自販機レストハウスを設置

2. 市民と観光客の健康を育む道の駅〈ウエルネス観光のゲートウェイ〉＝通年観光施策としてウエルネスツーリズム【国内マーケットが2030年に6兆657億円規模へ※監査法人トーマツ(2023)】のタラソセラピー(海洋療法)を白里海岸資源で展開

①例：地域食材のヘルシー料理、生体リズムを整えるビーチウオーク、ヨガ、座禅、タラソスパトリートメント、地引網、サンドアート、夜の海と空、海洋スポーツなど。観光客だけでなく市民の健康増進に寄与する②全国の道の駅に併設した宿泊施設を展開(例：フェアフィールド・バイ・マリオット)しているホテルを誘致し、災害時は要配慮者等の避難所として活用する

3. 地域交流拠点としての普段使いの道の駅〈全世代交流のゲートウェイ〉＝あらゆる世代が活躍する舞台となる地域センター

①地域活性化プロジェクトをボランティアなど様々な団体との協働の場として活用②地域の子育て応援施設の併設や、高齢者のたまり場(災害時の避難場所兼)や生活の足を確保する自動運転サービスのターミナル、診療所などあらゆる世代が日常に集える環境を提供③特産品、土産に限らず生鮮三品などが購入できる、住民が買い物目的で集まれる場④地域文化・産業・観光の情報発信基地(例：集合場、イベント広場、九十九里浜コンシユジュ、大網白里デジタル博物館など)⑤海なし県や中核都市の海浜保養教育施設を誘致し定量の交流人口を確保する(例：とちぎ海浜自然の家)

4. 移住者を誘致できる道の駅〈スマートライフのゲートウェイ〉＝豊かな自然の中で住みたい移住者や二拠点生活者、市内転居者のための多世代交流住宅「スマートウエルネスタウン」

①熱電源供給型マイクログリッド、道の駅のウエルネス関連のハードやソフトの利用、交流施設の利用などを提供する「シン・白里ライフ」のモデル地区として整備②白里小学校・中学校を子育て移住者が共感する教育方針の小中一貫教育として再編(例：大日向小中学校)

5. 産業振興の起爆剤となる道の駅〈大網白里ミライのゲートウェイ〉＝大網白里の現状の課題を克服し、次世代の大網白里市民に贈る、創成大網白里をうみだすインキュベート施設

(No.6)

市内の農産物売り場を見て、常に思うことがあります。

- ・ おしなべて新しくない。
 - ・ スーパーなどの市販品よりも高い。
 - ・ 品質が悪い。 スーパーなどと比べて。
 - ・ こんな状態の農産物を売りに出しても、好評を売ることはできないと思います。
農家の方々の意識を変えるほうが先だと思うのです。何年か前茨城県の道の駅に立ち寄った際、野菜が当市の農家の品物と比べて、新しく値段も格段に安かったのを記憶しています。
ちなみに私の見たのは大網東小の近くの農産物売り場、ベシアの売り場、主婦の店の売り場の3か所です。
 - ・ こんな状態で、農産物を売り出しても、目の肥えた消費者が寄り付くはずもないと思います
- 第1、 海岸よりでは、車の流れが違います。128号を通るのが大方です。人が寄るのは海水浴シーズンだけで、オフシーズンは閑散としているのではないですか。
- 第2、 人口減少続いている現状をこんな安易な方法で解決できているなら先は見えていると思います。

(No.7)

市の職員は、いつでも「お金がない」と言っています。なのに公的な資金を投入してまで道の駅を創りたいのか、創らなければならないのか、首を捻るばかりです。

大網白里市の財政力は、住民が減るこれからも増える見込みはありません。なのに道の駅を創るというのであれば、民間の力を借りるしかありません。民設民営ならば、市の財政を圧迫しないので。また、道の駅は、白里地区の買い物の不便さを補えるものではないと思います。だから民設民営の方が、その部分でも柔軟に対応できると思います。民設民営方向で考えてください。

(No.8)

基本構想の策定お疲れ様でした。多岐に渡りご検討された様子がうかがえます。

2, 3 意見を述べさせていただきます。

道の駅の基本構想に産業・観光・地域の振興と防災を加味した理想は大切な物と思います。

この内容が、構想の通り民設民営で進める事が出来れば大網白里市にとってはこの上ない事業となると思います。

道の駅を中心とした体験として、定期的に地引き網体験やビーチバレー大会が出来るように計画に入れてほしい。地引き網は九十九里や一宮まで行かないと出来ないのも、それらの漁業者と連携して対応を考えてほしい。

また、農業体験を道の駅を起点とした農泊事業として展開することがより産業振興地域振興につながると考えます。

この構想に基づいた民設民営の事業を生み出せるか大きな課題だと思います。

この点が気になりますが実現を期待したいと思います。

民設民営以外は現状、大網白里市にとっては全く困難であると思いますので。

また、計画が7年計画のようなので、白里地区の買い物困難状況が気になります。道の駅とは別にコストコの再販売店をハヤシの空き店舗に誘致する事を考えてほしいです。

以上よろしくをお願いします。

(No.9)

1. 立候補地

候補地①白里海岸

2. 施設イメージ

海と※1 星空が見える風雨寒さをしのぎ、万が一の災害時には避難所の機能を持つ施設。地場産品販売だけでなく他府県や民間のイベント（天然プラネタリウム流星群観察会、※2 他府県の物産展、音楽ライブやダンスなど）が可能な天候に左右されない施設。

※1 冬は星や月の観察に適しており、夏は花火のVIP席に利用

※2 百貨店で開催される他府県の物産展は盛況、集客のためには地場産品販売だけにこだわる必要なし、百貨店との環境が違えども集客と交流の場が期待でき大網白里市を知ってもらうきっかけになる。

3. 管理運営

公設公営ではなく民間事業者の力を活用して運用

(No.10)

何度か道の駅整備検討委員会を傍聴させていただいています。
私の回りの市民に話をしても「知らなかった」「えーお金はどこから出るの？」
(農業振興課で昨年度、圧力釜が壊れ、新しく買うお金もなく今年度の予算もない)
今の時点で(公式ホームページ、広報以外)市民に発信し、各自治会では半強制的に意見を求めていくべきです。市民の税金を投入するのだから、十名ほどで決めるべきではない

(No.11)

当意見の結論は、近在居住人口が増加しなければ道の駅は基礎的基盤に欠け赤字経営に陥る危険度が高い。近在居住人口の増加策が先である。
この場合、人口増加は総合的な魅力で成り立つのであり、地域づくりの設計図もないままに「道の駅の魅力が人口増加を推進する」などと建設を先行させることは本末転倒である。

道の駅一般については以前から赤字施設の存在が指摘されている。
自治体が施設をつくる際には国からの資金援助もあるというが、いかなる方式で設置運営するにせよ、維持費と修繕費、更には改修費も道の駅自体の収入で賄うことができれば財政上の負担になる。新たに赤字負担制度を設ける余裕は当市にはない筈である。

ちょっと車を駆れば道の駅だらけの現在、他に勝る誘因力を備えることができるのか、将来展望も含め黒字経営が成り立つのか、調査会社に依頼すればかなり説得性ある回答が得られるのではないか。その結果、明白に黒字という判定を得ることができるのか。
市の他事業では、需要減少、維持費高騰のため値上げを余儀なくされるものがあるという。供給体制の変革がなされない限り値上げが繰り返されるという不安さえ抱いている。このような状況において、賭けのような財政支出を容認することはできない。明白な黒字を要求する所以である。

道の駅には頻繁に出かけているが、総じて、いわゆるコロナ前の活気は戻っていない。多くは①農産品水産物特産物等販売所と②食堂で人の出入り感をなんとか維持している。
遠方からの国内客とインバウンドのためにも施設に多岐的な魅力を備えることは勿論不可欠であるが、それらの人々の波は変動があり今後どうなるかも判らない。黒字経営を続けるには一定数以上の近在居住者による日常的利用が更に不可欠である。日常的利用の実現には、端的に言えば①②に日用品販売も含め他店に勝る誘因力を備えなければならない。簡単ではない。

防災施設と観光娯楽施設の一体化には長所短所の検討を要し、直ちには賛成できない。
初めからふるさと納税収入を道の駅の赤字に充てることも当該収入の使途固定化、減額措置の様であり賛成できない。

当市に友好的と思われるふるさと納税を納める方々に「どういう街づくりになれば移住を検討する気持ちになれますか」というようなアンケートを配ってみてはどうか。また、多数の従業員や関係者が行きかう環境配慮型の企業を誘致できないか。近在人口の厚みがなければ道の駅は成り立たないと思うので。

(No.12)

P13・22について

津波対策として本市には、海岸入口の有料道路下を通る通路に警報発令時自動で閉鎖する「陸閘」が6基整備されている。そのような場所に建設して、住民や多くの来訪者の安全を守れるのか、そして、決して防災拠点の役割は果たせないと思う。

P33について

これまで地元説明会やワークショップなどに参加したが、その中には反対派の方もいた。

職員の方は都度「これはまだ決定されたことではありません」と説明していた。

最終的に決定するには「住民投票」が必要だと思われます。今後、時期など明確に示してほしい。

P38について

道の駅などではなく、道の駅などとなっているので、決して道の駅だけではないと思います。

現在、海岸周辺や白里地域には新しいスポットも増えている。

「まちの駅」の様な拠点を増やすことも白里地域活性化につながるのではないかと思います。

(No.13)

道の駅整備検討委員会を設置する条例制定に際し、財政課及び企画政策課は議会に対し、整備をするかどうかも含めて検討をするとの説明をしていました。

しかし、実際は「造る」を前提に、どのような道の駅を造るかを、話し合っており、議会に対し、虚偽の説明をしていました。議会を軽視している行為です。

議会に虚偽の説明をして、造ろうとしている施設（道の駅）が、市民のためになるはずがありません。

また、道の駅を造る事により、市民は多額の借金を背負う事になり、（建設費、運営費等）

増税、新税の創設、住民サービスの低下等の懸念があります。

道の駅を造る事は、やめてください。