

第9回大網白里市道の駅整備検討委員会 議事要旨

議 事 概 要	
名 称	第9回大網白里市道の駅整備検討委員会
年 月 日	令和7年8月29日（金） 9:30～12:00
場 所	中央公民館1階 講堂
出 席 者	【委 員】 14名中9名出席（名簿順） 委員長 寺原 譲治 副委員長 加藤 文男 委 員 久我 一雄 委 員 山野辺 昌浩 委 員 星野 八千代 委 員 内山 信男 委 員 加藤岡 美佐子 委 員 齋藤 壽彌 委 員 今井 健太 【事務局】 企画政策課 課 長 飯高 謙一 副課長 久保 崇 班 長 齋藤 友康 副主査 鈴木 公治 有限責任監査法人トーマツ 杉野 健太
欠 席 者	委 員 内山 充弘 委 員 市東 剛 委 員 安川 覚 委 員 手塚 智仁 委 員 小西 一裕
傍 聴 者	6 名
議 事 等 の 概 要	議 事 ①交通量調査結果及び入込客数の現況・推計について ②導入機能・施設について ③想定される事業手法について ④サウンディング調査について

発言者	発言内容
事務局	次第１ 開 会 ・事務局より会議成立の報告 ・内閣府の補助事業として実施している「白里海岸拠点施設の整備運営に関する民間活力導入可能性調査業務」の受託者である有限責任監査法人トーマツの杉野氏が出席し、資料の説明等を行うことについて報告 次第２ 委員長あいさつ ・寺原委員長より挨拶 次第３ 議 事 議事① 交通量調査結果及び入込客数の現況・推計について ・事務局より資料１「大網白里市道の駅整備検討委員会 第９回資料」により、これまでの検討経緯と今年度の進め方(P3～P5)、事業概要(P6～P9)、対象地の現況(P10～P13)、交通量調査結果及び入込客数の現況・推計(P14～P31)について説明
寺原委員長	《質疑応答・意見》 前面交通量から入込客数を推計した結果として 53 万人程度と示されているが、交通量調査結果及び入込客数の現況・推計について質疑等あるか。
A 委員	有限責任監査法人トーマツの業務内容及び道の駅に関する業務実績について教えていただきたい。
事務局	デロイトトーマツグループの法人であり、企業や自治体の会計監査、それに付随してアドバイザーやコンサルティング業務などを請け負っております。 道の駅についてもいろいろと手がけておりますが、具体例としては、奈良県の道の駅「針テラス」の検討をさせていただいております。
B 委員	入込客数 50 万人は予想より多いと感じる。立寄率の設定次第で結果が大きく変わると思うが、その根拠や基準は何か。
事務局	ご指摘の通り立寄率は入込客数を大きく左右するものであり、資料 P 23 で提示しております。国交省の調査資料を基に設定して

	おり、これは道の駅の前面の交差点の交通量から実際の立寄率を調べた結果を参照しております。道の駅は6つのタイプに分類され、それぞれ交通量区分ごとに立寄率が示されております。今回の試算では「①休憩施設型」の数値を採用しており、他の「②直売充実型」や「③集客施設型」より低い立寄率で計算しているため、過大評価にはなっていないと考えております。
寺原委員長	交通量は3月と8月で大きな差がなく、特に乗用車ではほとんど違いがない点が意外だった。休憩施設型と仮定したことで、推計は保守的な見積もりになっている。入込客数の推計は、現況交通量と休憩目的での立寄率を基にしており、施設を目的とする発生交通量は見込んでいない。ただし実際の来訪者数は施設内容や開業後の状況次第で大きく変わるため、あくまで概算として理解した。
C 委員	通年型施設を目指すなら、50万人の推計を月別に分けて示してほしい。参入する業者や市民が、季節ごとの集客状況を心配するため、月別の推計を追加していただきたい。
事務局	交通量調査は3月と8月のみで追加調査の予定もないため、月別推計は条件を加えた推計にならざるを得ないが、事業者にとって重要な情報である点は理解しており、提示できるよう検討したいと思います。
寺原委員長	53万人の月別内訳は、資料25ページの繁忙期・閑散期のデータを月別に並べ直せば概ね推計できる。繁忙期だけ突出して多いとは考えにくい。
事務局	3月の交通量調査は白子町の河津桜等のイベントが影響し閑散期として妥当か少し疑問があります。精度向上のため、実際に交通量が少ない1月に追加調査を実施したいと考えております。
寺原委員長	資料25ページの繁忙期・閑散期の休日・平日内訳について、繁忙期は夏休みもあって休日20日、平日40日は妥当と思われるが、閑散期を休日100日、平日200日とするのは多すぎるのではないかと疑問がある。
事務局	現状は概算として休日100日・平日200日で設定しております

	が、今後は内訳を精緻化したいと思います。 議事②導入機能・施設について ・事務局より資料1「大網白里市道の駅整備検討委員会 第9回資料」(P32～P36)により、導入機能・施設の検討について説明
事務局	
D 委員	海産物直売や加工場は良いが他地域にもあり差別化が難しい。若者の意見としては広場やイベント会場、ドッグランなど集客につながる施設が重要だと考える。フェスなどができる野外会場や、ギネス記録に挑戦できるような特徴的な施設（最長ドッグラン、スケートパーク、サーフスケートなど）を整備すれば、大網白里の名前を広められる。
事務局	人を引きつける目玉施設が必要という意見はそのとおりであり、今後の検討に踏まえたいと思います。
E 委員	津波発生時に海辺には高台がなく避難が難しい。宮城県の事例のように、横断歩道橋など避難できる高所を設けられないか検討してほしい。
事務局	津波避難は重要課題であり、まずは避難誘導等のソフト面での対応を考えている。ただし逃げ遅れも想定し、高所避難施設の可能性について千葉県と相談しながら検討したい。
寺原委員長	防災施設は避難タワーを必ずしも整備せず、ソフト面での対応を基本とする等、津波対策についてはこれまで議論されてきたところである。
B 委員	地域農海産品の直売所と、民間提案によるスーパーのような日用品販売施設では商品等が重複する可能性がある。売り場の線引きをどう考えているのか。
事務局	売り場の区分は民間事業者と調整しながら検討したいと思います。この機能自体が必要かどうか、重複による問題が生じるなら整理も検討するため意見をいただきたい。
寺原委員長	スーパーのような日用品販売施設は地元ニーズが高い。一方で、優先度 C に分類されている子育て機能や温浴施設、シャワールー

C 委員	ム、マリンスポーツ体験などは、必ずしも道の駅に必要なものではないのではないかということで、民間提案次第で実現の可否が決まるものが多い。収益性の課題もあるため、優先度 C で妥当かどうか委員の意見を求めたい。 子育て機能について、道の駅への託児所の設置計画までは市に無いと思われることから、「ベビーコーナー（おむつ台、授乳室）等」として「等」に託児所を含めることとし、必ず A ランクにすべきである。A にしないのは時代に逆行しており望ましくない。 防災施設について、具体の施設イメージが施設が被災しない前提になっているが、東日本大震災では道の駅が壊滅的被害を受けた例がある。当地も被災の可能性を踏まえ、かなり慎重に検討しないと、これも時代に逆行してしまう。ソフト対応だけでは逃げ切れな感じており、施設が被災した場合の対応を具体的に詰めてほしい。
D 委員	せっかく海に一番近い施設になるので、防災の面でも国と連携したモデル的な施設にできないかと考えているが、難しいか。
事務局	現時点で具体的なモデル施設のイメージはありませんが、避難場所の確保は必要と考えています。直近の津波警報発令時には、ライフセーバーや警備員による誘導で迅速に避難できた事例もあり、人の存在による効果を実感しました。ただし大人数となると限界もあるため、垂直避難の仕組みは必須と考えています。国等から情報収集しつつ、より良い形を検討していきたいと思います。
事務局	静岡には海岸前に避難施設と飲食店が併設された事例もあります。本市の場所についても、最大級の津波を想定するのか、頻発する規模を前提とするのかで意見が分かれるところですので、海岸管理者の県と協議を続けたいと思います。なお、7月の津波注意報・警報の際には、約 30 名の来訪者がいましたが、誘導員のおかげで速やかに避難できました。逆に誘導がなければ難しかったと思いますので、対応策は引き続き検討していきます。
寺原委員長	先日のカムチャツカ地震による津波警報では、誘導體制が機能していたことが重要だと感じた。ただし、この道の駅は 24 時間利用可能なため、夜間に警報が出た際にどう対応するかも課題。車中泊利用者への対応も含め、防災施設は優先度を高く保ち、垂直

	避難施設の必要性も含めて検討していきたいと思う。 また、子育て機能は C 委員の意見も踏まえ優先度を上げる方向で検討すべきと考えるべきか。ベビーコーナーは必ず設けるべきだと思うが、託児所についてはどう考えるか確認したい。
事務局	託児所は昨年度の検討時から出ていた施設のため記載しているが、現実的には難しいと思う。託児所は削除し、ベビーコーナーは必須として残したいと思います。
寺原委員長	託児所は削除し、「等」に含める整理でよいか。ベビーコーナーは優先度を C から A に引き上げるということで良いか。
C 委員	託児所は削除し、「等」に含める扱いでよい。
事務局	託児所はハードルが高い機能なので削除し、「等」に含めた上で A ランクとするのが妥当と判断します。
寺原委員長	それでは「子育て機能（ベビーコーナー〈おむつ台・授乳室〉等）」を優先度 A とする。他の C ランクについても、必ずしもやらないということではなく、民間からの提案によるところということで確認した。
A 委員	道の駅の魅力を高めるには、やはり民間企業の参入が重要だと思う。サウンディング調査でも「お土産、レストラン、温浴施設、子どもの遊び場」が人気だった。ABC のように優先度を分けるより、できるだけ B ランクにまとめて柔軟に導入できるようにした方が良いのではないか。民間の力次第で大きな集客効果が期待できると思う。
寺原委員長	民間集客施設は、基本的に民間の提案によるものとなる。ただし、ランク分けは市からの歓迎度合いのメッセージでもある。A は必ず必要、B や C は提案があればお願いしたいというニュアンスになると思われる。
C 委員	A 委員のご意見も理解できるが、今回の事業は集客施設の企業誘致ではなく、道の駅の整備であるため、市として必須とする要件をきちんと定めなければ、道の駅という形で整備する必要がなくなってしまう。そのうえで、サウンディング調査を行う際には、

	市や委員会としてここは外せないというポイントを明示しなければ、道の駅を整備する目的が曖昧になってしまうのではないか。
寺原委員長	その通りで、民間提案の中でも必須なものは A ランク、B や C は提案があればお願いしたいということになる。
D 委員	地域連携施設にある「広場、イベント会場、ドッグラン、コミュニティルーム」の中でも、イベント広場は別にして A にしても良いのではないか。イベント会場は、貸し出しができれば収益にもなるし、地域の人にも集まれる。収益化、人の集客の観点からも重要なものであり検討いただきたい。
寺原委員長	イベント会場は屋外か屋内かなど、どのような施設を想定しているか。
事務局	屋外か屋内か等施設の形態はこれからの検討事項となります。 事務局としてもイベント会場の必要性はありますが、収益性の観点から民間運営では難しい可能性もあると認識しております。他の施設とのバランス等も考慮し、現時点では「B ランク（可能な限り導入）」が妥当と考えます。ただし、これはやらないという意味ではなく、民間の意見を聞きながら検討すべき事項であるとの考えです。
寺原委員長	ドッグランや広場も収益性は低く、運営も大変。イベント会場を別にして A とするより、公共性の高い地域連携施設として位置づけ、B ランクが適切だと思う。
D 委員	整備されていれば、イベントごとに会場設営する必要もなくなり、コスト削減にもつながるとともに、様々な団体がイベントをやりやすくなる。地域連携という観点でもプラスなので、やはりイベント会場は重要だと考える。
事務局	ご意見は理解しますが、今回のランク付けは「B にしたから整備しない」という意味ではありません。独立採算を前提に民間事業者が参入できるかを確認するための資料であり、すべてを A にしてしまうと参入のハードルが高くなってしまうことから、まずは条件を緩めて幅広く意見を聞き、事業者から「イベント会場ならうちがやります」といった前向きな提案を引き出すことを狙っ

寺原委員長	ております。重要性を否定するものではなく、あくまで民間の意見を取り入れてより良い施設を検討していきたい、というのが事務局の考えとなります。 まとめると、ABC のランク分けは市や委員会からのメッセージであり、最終的には民間提案や事業スキームと合わせて検討していくという整理になる。本件については以上とし、次の議題に移りたい。
事務局	議事③ 想定される事業手法について ・事務局より資料1「大網白里市道の駅整備検討委員会 第9回資料」(P37～P44)により、想定される事業手法について説明
寺原委員長	これまでの議論を整理してわかりやすくまとめている。論点の1つ目として公設民営か民設民営のどちらが良いか、2点目にどのような事業手法のパターンが考えられるか。また、持続可能な運営を実現するための手法としてEOI方式(先行して運営事業者を決め、その後施設内容を固める方法)が推奨されている。それらを踏まえて、想定される事業手法に関する現時点での評価はほぼ同点となっている。加えて、コンセッション併用の検討も含まれているが質問があるか。
B 委員	資料を見て、公設民営は将来の安全性や安定性を考えると良いと思う。ただし、白里の道の駅の建設にはお金がかかる、他にお金を使うところがあるのではないかと批判を聞くことから、全体の事業費を示した中で補助金や交付金で負担を軽減できる点を、もう少し強調して説明した方がよろしいのではないか。 それから、運営に関して「売上の一定割合を市に納付」とありますが、これは具体的にどういう意味か。
事務局	道の駅が利益を上げた場合、その収益の数% (例えば5～10%) を市に還元してもらうイメージです。
B 委員	表現として「売上の一定割合」で良いのか疑問である。例えば「売上利益の一部」といった表現の方がよろしいのではないか。
事務局	その通りです。

寺原委員長	38 ページに書いてあるように、現時点では公設民営と民設民営のどちらでも市の財政負担はあまり変わらない、ということで理解した。また、38 ページに民設民営の場合の施設所有は市となっている。また、39 ページにあるように、民設で建設したものを、PFI 方式では、建設後に市が購入して所有権を移し、その購入費を割賦で支払うこととなる。この場合、PFI の中で BT+O 又は BTO を全て行うものと理解している。そうした場合、41 ページの EOI 方式では、運営事業者を先に決めて、その後、建設や維持管理を発注する流れとなるが、これは 40 ページにある PFI 方式の BT+O に近い形という理解でよいのか。
事務局	EOI 方式では、BT+O や DB+O だけでなく、BTO や DBO も併用可能です。41 ページの図だと別々に発注しているように見えますが、一括で運営事業者に設計・建設・維持管理まで発注することもできます。この場合、まず、41 ページの Step1 では契約ではなく、先行的に協定を結んで一緒に検討してもらい、その後の発注において本格的に事業に参画してもらうことも可能です。
寺原委員長	EOI 方式では、必ずしも BT+O のような形になるわけではないと理解した。そうした場合、この後の議事④でも説明があると思うが、どのような企業に声をかけるのか、という点では、運営事業者というよりは、建設会社や設計会社等と SPC や JV を形成してもらうことになるかと思う。 41 ページでは、EOI 方式がおすすめで、現時点でのメリット・デメリットや、42 ページの事業手法評価も参考として理解しておけばよい。必ず 15 点の方式を採用する必要はなく、コンセッションも必須ではない。ここで委員が事業手法を決める必要はなく、後のサウンディング調査も含めて検討していけばよいということで理解した。他に質問はあるか。
A 委員	この施設について、事業手法が施設ごとに分かれる可能性はあるか。それとも、最初から分けることはしないのか。
事務局	分かれる可能性は全くないわけではありませんが、現時点では施設ごとに分けて考える必要は特にないかと思います。
事務局	先ほど B 委員から費用に関する質問がありましたので、補足いたします。今年度のスケジュール (5 ページ参照) の中で、1 月か

C 委員	ら 3 月頃に概算事業費を算出する予定です。その際に使用可能な補助金も含めて試算し、市の負担額を示せるように進めております。今年度中にはざっくりとした内容をお出しできる予定ですので、ご了承いただきたいと思います。 42 ページに示されている評価を見ると、どの方式や方法を選択しても、観光や農水産業への寄与、そして地域振興への寄与が◎になってない。これは、民間事業者にすべて運営を任せて採算最優先という前提であれば当然の結果であるが、今回の事業の大もとの狙いは、観光や農水産業の振興、地域振興であり、その狙いと実際の事業実施との間にずれが生じてしまうおそれがある。 さらに 4 ページに示されている今後の完成までの段取りを見ても、道の駅という手法を活用して農業振興や地域振興をどのように実現するのか、その具体的な方針が明確に記載されていないように見受けられる。資料を読み進めても、その点が読み取れない。 道の駅という事業は、大きく分けると三つの要素から成り立っている。一つは公共事業として駐車場や防災機能などで、赤字でも運営しなければならない公共的な役割がある。二つ目は民間主体の経済活動で、これまで説明されているのもこれになる。民間事業者が運営することを前提に、一定の収益性や採算性を確保しながら事業を進めるというもので、市は民間事業者が参入しやすいように、財政面での支援も検討しつつ立地させる形になる。三つ目の要素は、地域振興すなわち公共経済的な視点となるが、これが欠けてしまっていることから、42 ページの表で観光・農水業への寄与や地域振興の寄与が◎にならない。 このまま計画を進めるだけでは、市として当初掲げた事業の狙いを十分に達成できない可能性がある。地域振興の効果を高めるためには、今回のサウンディング調査までの計画とは別建てで、4 ページに記載されている事業の段取りに、公共経済をどう伸ばしていくか、市としての意思や覚悟を記載する必要がある。それは道の駅の完成の有無にかかわらず、地域振興のためになるものである。
事務局	民間事業者に偏りすぎると公共性が薄れる恐れがあります。その点は重視して進める必要があります。評価では◎にできないため○として示していますが、地域振興の重要性は認識しています。サウンディングの際には、民間事業者に農水産業振興や 6 次産業化などをしっかり伝えて検討してもらう予定です。

C 委員	このままでは道の駅の地域振興効果は低くなるので、市としても公共経済的な手立てを打つ必要がある。どのような手立てを打つかは十分に考えていただきたい。 また、最近の道の駅のニュースを見ると、道の駅というテナント誘致を行っている自治体が多く、大網白里ではそれは避けたほうがいいと思う。
寺原委員長	C 委員のお話の通り、事業手法に対する評価で、民間の方に◎がついていて市の方が○なのは、財政負担を少なくするため民間運営を前提にした結果であり、収益性確保と公共性はトレードオフの関係にある。ただし、直売所や加工場なども付置すれば、農水産業や地域振興に対し、民間主体でも効果は得られるのではないか。サウンディングを通じて明確なメッセージを出すことで効果が0になるということではなく、今のところのスキームを勘案していく中で、考慮されないことはないのではないのか。
事務局	C 委員のご指摘は市としても認識しています。民間事業者に運営を任せても、農産物は地域の農家を作るものであり、地域の農業や商工業が強くならなければ持続的運営は難しくなります。そのため、市としては民間運営と並行して地域の農業や商工業をブラッシュアップし、組織化・自立化できる仕組みも検討していきたいと考えています。
F 委員	白里地区に立派な道の駅ができることは大変喜ばしい。 白里小学校付近で地元農家が 100 円の野菜を販売しているが、現在は出荷量が当初の 3 分の 1～4 分の 1 程度に減っている。その中で、極端に言えば、地元関係なく農産物を販売するだけなら、市場や農協でも可能だが、地元農業や関係者がどのように関わって運営していくか、地元との兼ね合いは非常に難しい課題であり、考慮いただきたい。 また、開業予定が令和 14 年となっている点についても、もっと早めに進められないか検討が必要。 さらに、地元には後継者不足や人口減少の問題もあり、農業振興や地域の人々が潤う仕組みを作ることが重要であり、考慮していただきたい。
寺原委員長	ご指摘の通り、事業手法だけを見ると民間利益優先に見えがち

	ですが、この道の駅の趣旨は地元の活性化や農産物振興も含まれている。地元農産物直売所については、必ずしも地元産のみでないにしても、趣旨を民間事業者に十分理解してもらうことが重要である。そのうえで条件を明確に示し、サウンディング調査を進めていただきたい。
事務局	議事④ サウンディング調査について ・事務局より資料1「大網白里市道の駅整備検討委員会 第9回資料」(P45～P48)により、サウンディング調査について説明
寺原委員長	昨年度に続き、今年も9月から11月にかけてサウンディング調査を実施するということだが、参加いただけるのは、基本的に既に道の駅の運営等の経験がある事業者を中心になるかと思う。調査では、事業手法や事業スキームに関する質問を通じ、彼らの経験から示唆を得ることを期待している。追加で聞きたいことや、調査対象として推薦したい事業者があれば、今でも後でも示して欲しい。これまでのところで質問はあるか。
F 委員	47 ページの事業スキームにある「海の家との連携」の項目について、これは必須となるのか
事務局	既存の海の家は重要な存在なので、連携を前提とした事業スキームは必須と考えております。
F 委員	可能性ではなく、必須ということで理解した。
A 委員	道の駅の運営実績がある企業に声をかける方針で、ホテル業など道の駅運営以外の業種は対象外となるのか。
事務局	オープンで公募は行うため、運営実績がない事業者でも目に留まって、応募いただけるのであれば参加可能です。
寺原委員長	今回のサウンディング調査は、公募と打診を併用する形となる。この段階で、ショートリストに入った企業しか参加できないわけではなく、どのような企業でも参加可能ということ。サウンディングで希望等を聞きながらスキームを練り直して、正式な事業者の公募になる。道の駅運営経験のある企業が主体となるが、その他の事業者を排除するものではない。この方針で調査を進めるこ

事務局	とを確認した。 資料 49 ページ以降の参考資料は、ご確認いただくこととし、説明は割愛させていただきます。
事務局	次第 4 その他 委員の皆様からご意見やご要望はございますでしょうか。
F 委員	長年にわたってこの道の駅の検討委員会をやっている。完成を令和 14 年と言わずに、できるだけ早くできるよう、協力しながらやっていきたい。 次第 5 閉会 -以上-