

全国どこを見ても、駅前周辺の活性化が上手にいかない状況にあり、その理由の一つは、駅と大型店を密着させてしまったからとも言われています。(吉祥寺：山崎喜七論)

しかし、今千葉県内で見られる問題点は、駅前商店街へ奥行人口（流入人口）のアクセスが不備だからと私は思っています。

私達の君津市にあっても君津駅周辺の活性化には、関係者が大変な努力をされています。イベントとしては成功されていますが、経済効果の定着性になかなかつながらず苦勞があります。

そこで一つの提案ですが、かねてから君津駅前から、南へ向かって小糸川を渡り、中富・飯野・佐貴へと抜ける幹線道路の建設促進であります。

君津市の道路（アクセス）バランスから考えれば、館山道君津インター開通前に君津駅から小糸川を渡り、貞元、富津市に貫ける「中野大橋」（仮称）を架設し、道路を開通させて欲しいところでした。

聞くとところでは、3年後に開通すると言われていたのですが、こうした時間の経過は致命的な流入人口を失うことになると思われます。

世上ではよく、予算（税収）がないから福祉はするが産業経済は後回しといわれます。

しかし、その税収を上げるために、今行政が将来を見据えた上でのインフラ整備、経済振興に結びつく投資が必要であることに気付いて頂きたいものです。

行政が施工者であれば、民間の建設業者になれば、支払いは3年後5年後、年賦でも対応していると聞きました。

是非、こうした手法も検討して欲しいものです。

幕末の天災・飢饉の中で、田沼意次が開幕以来の政治手法を見直し、産業振興に取り組みました。

緊縮財政中心の経済では良くならない、経済中心の政治による活性策の考えが必要なのはと申し上げたいのです。

中野大橋（仮称）を利用する人口は、推定3万人程度。君津の中心街により多くの人達が集まってくるものと思われます。そして、小糸川の河川敷がモデルとすべきは、群馬・高崎地区に見られるような大駐車場の整備・充実であります。

これからは、車両は街の中に入らず、街の外へプールされる時代と私は思っています。車で通過する街でなく、歩いて、散策して暮らせる街づくりが大切でしょう。