

第2回 地域振興施設（国府道の駅）進め方検討有識者会議 会議録

日 時

平成30年1月26日（金） 午後1時～午後3時

場 所

徳島市中央公民館3階302会議室

出席者

15人（委員7人、事務局）

1 開会

2 議題

(1) 今後の地域振興施設（国府道の駅）の進め方について

【委員長】

前回、第1回の議論としては、南環状線の開通以前であっても目的地となるような道の駅にする。そこを目的地としてやってくる人達、地域の人達の施設として成り立たないといけない。そういうものとして段階的に整備したらどうなるか議論があった。

これらの意見を踏まえて、庁内のプロジェクトチームで整理してもらった。

今日はその整理の中身について、それぞれどういったメリット・デメリットがあるかを議論したいと思う。

その前にこの議論を進めていく上で、市として国府の道の駅の整備の必要性や、どの辺を重点と考えているのか。また、どう位置づけているのかを確認しておきたい。

【事務局】

資料1 プロジェクトチームによる検討事項

資料2 地域振興施設（国府道の駅）整備基本計画（抜粋）

資料3 徳島市産業振興ビジョン（抜粋）

資料4 市議会管内視察資料

について説明。

【委員長】

現状の計画、それから道の駅の位置付け、重要性等について、何かご質問・ご意見はありますか。

【委員長】

今、この防災上の位置付けは避難所になっているということか。

【事務局】

避難所という扱いではなくて、基本的には防災倉庫であるが、避難所にする予定である。

【委員長】

多分、公的な計画ではそういった形になっているのだろう。ボランティアの人の集会や集結の場所が重要という話がでていた。周辺地域からきて集結・発進する基地であったり、打ち合わせの場所として機能する場所だ。避難所にしてしまうと逆にそれが使えなくなったりする。

【事務局】

この場所は、浸水想定区域外であり、他県からの応援隊に対応できるようにしている。

【A委員】

前面道路に関してはまだ全線開通の見通しが立っていない状況であるが、市のほうで国交省に全線開通の時期とか用地の問題等、進捗状況を確認しているのか。

環状線は当然全通すれば交通量は飛躍的に増えるのはよくわかるが、延命から国道192号線までの間の2キロほどは、その間に大きな交差点もないし、信号も3ヶ所ほどしかないので、高架にする必要性が感じられない。高架にしなれば費用も安くなるし工期も早い。片側2車線の平面道路にしたら、南側からの交通量の流入がなくても192号線からのアクセスが非常に良くなる。道の駅を目的地化するという意味でその辺を国交省へ申し入れや提案が出来ないのか。

【事務局】

前面道路の全線開通については国の見解としては、開通に向けて事業を推進しているが、用地取得が未了ということで全線開通時期は未定あるというお答えしかない。

また、高架にするかどうか最終的に国の判断になるが、今のところ、そのことについて、国と協議はしていない。

【B委員】

地域情報の発信拠点作りに関してであるが、県外から初めて徳島に来た人が国府の近くを通るのかという問題が1つある。近畿圏の方は大体鳴門、松茂から来ると川内を通り、新吉野川橋を渡ってくるが、観光情報を国府まで見に行くかというところは少し気になる。多分カーナビがないとい行けない。国府道の駅に行くまでに案内看板を5つくらい立てないと行けない。

むしろ地域のために徳島県民のために道の駅を作ることを優先した方が現実的な気がする。

【C委員】

私は反対です。道の駅のコンセプトとしては地域のためだけでなく外国人にも来てもらえるような施設にすべきであると思う。

近年では外国人がたくさん日本に来ている。今は東京、大阪や京都といった都市に集中しているが、これからは淡路島にも沢山の外国人が来ると思う。そうしたことから、徳島市が発信していかないといけない。そうすれば、外国人だけでなく、近畿からも人が来るし、四国からも来るだろう。

ただ、今皆さんもご承知と思うが、徳島県は観光施設があまりなく、目玉がない。それを作り上げていくのが徳島市、県都徳島市の責任でもある。そういうものをどんどん打ち出していけば観光客がもっと来ると思う。

【B委員】

目玉を道の駅だけで作れるかどうか。周辺のお寺等とイベントをすれば、3、4時間滞在してくれる。観光バスが来て道の駅でお土産買って、観光だけして帰るのではつまらない。

【C委員】

国府は津波の災害もないし、昔からの歴史があり、史跡公園や国府資料館もある。それらを結びつけて観光に誘致出来たらお遍路さんも観光客も来ると思う。

【委員長】

整備基本計画を策定する際も、そのことについてはかなり議論していた。ここでもう少し農業体験とか工房体験など、それこそ半日ぐらい子供連れで遊べるような施設があったほうがいと議論していた。ただ、そのことが整備基本計画には反映されていない。

【委員長】

交通量がいくらあっても単なる立ち寄り型では成り立たない。目的地化でき

るものにしなければならない。そのコンセプトを今どうやって作っていくかが鍵だと思う。

問題はただ人が集まればいいわけではない、例えば全国規模のどこかのスーパーが来ても意味がない。地元が潤わないとだめ。地元の農家さんや、地元の産業がこれで成り立つような施設にしないといけない。それが公共施設の意味であり、道の駅の使命だと思う。

【B委員】

県内の道の駅ではどこが成功しているのか。

【委員長】

日和佐の道の駅とかは頑張っている。

【委員長】

小松島の「みはらしの丘あいさい広場」がどんどん拡張している。国府道の駅と同じようなコンセプトで産直だけでなく、体験施設、レストラン、加工場を今拡張工事している。このあいさい広場は道の駅ではなく、JA東とくしまが産直市としてやっているが、そういう方向で人集めして、現在は年間60万人くらい来ている。今後、年間80万人くらいまで試算しているようだ。

【委員長】

目的地になるのは場所だけでなく、周りにどんな資源があってそれをどう繋いであげたら、滞在型が出来上がるか工夫がいる。逆に言うと「交通量を増やしたらなんとかなる」、「開通すればなんとかなる」みたいなことを考えて作っていると大間違いを起こす。そっちの方が懸念される。今の交通量で出来ないのであれば、交通量が2万台になっても出来ないだろう。

【D委員】

先週、学生を連れて県内の道の駅の調査に行った。道の駅は徳島県内に15ヶ所あるが、3つのコースに分かれ、それぞれが2ヶ所ずつ全部で6ヶ所、道の駅の魅力を探るということで連れて行った。

やはりそこで一番問題になったのは行ってみて、時間を潰せなくなっているというところである。

そこで、学生が課題を整理して、わざわざ行きたい道の駅を作るためにはどうすればいいか、ということ提案してもらっているところである。

例えば、休憩機能であればトイレだけでなく、これから増えてくると思われる電気自動車が充電できるような充電施設を作る。あるいはペットと一緒に旅行する人がすごく増えているのでドッグラン施設を作って、疲れた犬をそこで

放してやる。ドッグラン施設を作ったら、人間だけじゃなく同乗しているペットも一緒に滞在出来る。後は何かそこ特有のものを体験したり、作ったり、食べたりできるようにする。学生の意見としてそういうのがあった。

滞在時間をある程度確保するためには、そこでどんなことが出来るかがこれからの課題になってくる。1回行ったらもういいやではなく、何度もわざわざ行けるような、行きたくなるような道の駅にするということが非常に大事だと思う。キーワードは繰り返しになるが、体験出来るということだと思う。

【E 委員】

当初平成26年度に整備基本計画が定まって、観光誘致であるとか地元の発展とかを議論されていたと思うが、3年4年経ってこの必要性はむしろ高まっていると思う。ただ、国府でなにが出来るのか。国府ならではのものを探していかないと、箱を用意しただけで終わってしまう。ソフト面も充実させないといけない。

神山の道の駅にはよく行く。山と谷がキレイで、さらに道が良くなったことで手頃なルートになった。そこには山の中の道を走って、現地でシャーベットを食べて帰ってくるというのが楽しみで行っている。

行って帰ってくるというと国府は違う。中途半端に町に近い。じゃあむしろこの環境で何が出来るかっていうこと、やっぱり独自性を考えないといけない。

【F 委員】

県外のある道の駅に行く機会があった。そこは四国の道の駅の人気順位で第2位にも選ばれた実績がある。その道の駅は、お米と水が美味しいのが有名で、米粉を使ったホットドックなど名物料理を作っている。一言で言うと食と物販が道の駅の基本になっている。

その関係者と話しをしたが、地元の人に来てもらえる道の駅をまずは目指していると伺った。それは県外の人には来なくていいという意味では決してなく、地元の人に来るところは、そこで美味しいものが売っていたり、そこでしか買えないものを販売していたりということで、自ずと県外の人にも来てもらえる様な状況に自然となっていたようである。

地域に根ざしたものにして、地元の方からの協力や理解を得なければ、なかなか成立しない部分もあると感じる。地元の方が、土日を問わず平日でも買い物で来たらちょっと立ち寄るような道の駅作りをめざすのが一番いいと思う。

その延長で観光客向けに、これからどんどん増えるであろう電気自動車のスタンドを設置するとか、今ペットブームであり、ドッグランもいいと思う。そういうところに目を向けて、許す限り事業費の枠内でそういった設備を作ることは賛成である。

【B委員】

多分、外国の観光の方は自分でイチゴを摘んだり、お芋を掘ったことがある人はほぼいないと思う。この時期だけ稲刈り体験ツアーとか、田植え体験ツアーとか、農家の方が指導しながらやってみるとか。見るだけじゃない、徳島に住んでいる私たちでもやってみたいなって思うことがある。

そういったものがいくつか出来ればどんどん人がやってくる。この道の駅を中心に1時間でも滞在できる所とか。それもパンフレットに載っていないようなちょっと特別な情報があればもっといい。四国八十八ヶ所はいくらでも本で紹介されているが、四国八十八ヶ所じゃないが、ちょっと素敵な神社など。旅行に行くときには、そういったものがあるかないかは実はものすごくリピーターを呼ぶ時の大きな鍵になっている。

【委員長】

皆さん沢山アイデアが出たように、頑張れば色々な可能性がある。一番問題なのはそれを担ってくれる人。それで各自治体で道の駅は苦心している。この市の施設を実際にどんな体制で運営してもらうのかが結構重要になっている。そこが一番苦労されているところである。民をどうやって使っていくかが鍵になるというのが全国の動きである。

そういうことも踏まえて今まで進めてきた方向と今後どうするかについて、それぞれのパターンごとにメリットや課題について説明をお聞きして、今後のことについてご意見をいただきたい。

【事務局】

資料5 今後の進め方に係る想定パターン（案）
について説明。

【A委員】

案①から案⑥まで縦通りにしないといけないのか。どれかを選択して、いいところだけ採用することはできないのか。

【委員長】

それは難しいからこうなっているのだと思う。

【B委員】

考えがまとまらない。なかなか難しいが、一番考えないといけないのは、財政を圧迫しないということだと思う。とりあえず当初この計画だったからこれでいくというよりは、財政的な負担が軽くなるということを優先させたいと思う。

メリットで収益が確保出来る可能性があるというのと、確保が可能との差の根拠は何か。

【事務局】

収益の確保が可能としているのは案⑥であるが、基本的には着手時期ということで、ある程度交通量が確保出来る見通しが立った段階での整備にかかるということである。収益が確保出来る可能性があるとしている、案③、案④、案⑤については時期的なもの見込みと施設の整備面での収益性問題があり、施設が小さくなれば収益性が高まるというわけではなくて、ある一定の規模も必要であり、施設の規模等見込みがないなかでの検討であるため可能性という表現とした。

【委員長】

今わかっていることはそのまま整備を進めると、さっき言ったような大量な問題が出てきそうということ。そうすると収益的なこともかなり問題がある可能性がある。だけどオープン時期をずらしたら収益を確保出来るかということそれもわからないのが事実だと思う。結構ハードつまり物を作る時のプロセスで書いてあるんですけど、運営をどうしていくか、運営主体をどうやって見つけてくるか、どのタイミングで運営主体を決定していくかみたいな話がここに絡んでくるが、実はそこの方が重要である可能性がある。

今回はとりあえずハードの部分ということで、今運営の方法について収益性の検討とかされていると思うが、それはどの辺までいってるのか。

【事務局】

それぞれのパターンにおいて収益性の検討は出来ていない。しかし、案①の現行の基本計画案で整備をした場合について、平成27年3月に策定した整備基本計画の想定面積をベースに管理運営計画でコンサルが試算したところ、約550万円程の利益が見込まれるとされている。

【委員長】

前面道路が今の状態での試算ですね。

今の状態で上手くやればそのぐらいの利益が出るということ。

【A委員】

赤字ではないんですね。

【E委員】

この試算っていうのは、建物の建設費用は考慮外で毎年の収支の話ですね。

【委員長】

そうです。

【B委員】

あともうひとつ質問があるんですけど、整備基本計画、基本設計の見直しに伴う経費っていうのはどれくらい考えているか。今までで計画と設計でどれくらい掛かっているか。

【事務局】

今後必要な経費の想定は出来てないが、過去に掛かった経費で言うと、平成26年度に整備基本計画を策定しているが、530万円ほど費用が掛かっている。基本設計は平成27年度から28年度に繰り越して実施しているが、970万円ほど費用が掛かっている。

【F委員】

案⑤と案⑥は場所も見直すということか。

【事務局】

場所は今の場所を前提で考えている。

【F委員】

縮小とも計画通りとも書いてないが、場所はあのままで多少大きくなったり小さくなったりという理解でいいのか。

【事務局】

そのとおりである。

【委員長】

整備基本計画には施設ごとの面積が入っているが、これ自体を見直すってことが案⑤、案⑥である。基本設計とはこのレイアウトにあるように、駐車場がここで建物がこの位置でこの面積であるというもの。実施設計とはこの建物の中身がキチッと柱から全部設計ができていて、建設業者に頼んだらおしまいみたいなところまで図面が出来ているということ。

【F委員】

それを聞いて、そこから見直しましょうって私は言えない。

【委員長】

あくまでハードの議論である。ハードはそこまで来ているということ。
先ほどからずっと、ほとんど運営の議論をしてきた。

【E委員】

本来的にはソフトがハードを決めないといけないと思う。やりたいことがあるから建物を建てると。建物を建てるから中のやり方を考えないといけないというのはおかしい。

【A委員】

最初に誰が運営するのか。そこを決めてから建物を建てたほうがいい。

【B委員】

私もそう思う。

【C委員】

指定管理者を先に公募して、そのなかで皆さんの意見を聞いてそれで決定して、それから設計をやり直すというか、それに合わせて設計していくことは出来ないのか。

【事務局】

方法としては可能であると思う。

【C委員】

色んな提案をする企業が出てくると思う。

【委員長】

ある程度コンセプトをはっきりして、施設規模くらいは明確にした上で管理者を選ぶということ。その場合、先に設置条例を作ってそのなかで指定管理者を選んでいるところもある。

【E委員】

それが一番わかりやすいと思う。

【E委員】

指定管理者が3年期限っていうのがネックである。事業の継続性が保たれない。

【委員長】

それはもう少し長い事例もあると思う。

【事務局】

5年が規定となる。

【E委員】

当然ながら、5年したら別のことをやりたいと言い出す可能性があるということ。

【B委員】

今はソフトが先であり、きちんとしたビジョンを持って、情熱がある人を募集すべきである。

【委員長】

それぞれについてどのタイミングで運営主体を募集出来るかで変わってくると思う。アドバイザーって形で選べる場合もあるが、いわゆるコンサルティングという形で入ってもらう手もある。募集するタイミングをどうするかが問題。整備がいつスタートするかを見込みながら議論しないとイケない。

大きな流れは開通を待つのか待たないのかが1つある。オープンを合わせるとしたら開通が未定であることが大きくて、今どう判断していいかわからなくなる。

合わせずに今の状態でなんとか運営する形を目指すのが縮小案あるいは段階的整備案という議論であるが、これもなかなかテクニカルに難しい問題がいっぱいある。この2つの流れが大きくなり、それをどちらにするかという議論である。

もう一つは非常にテクニカルなことが書いてあり、制度上色々な問題があるため、もう少し詰めていかないといけないので、実際には現行の計画案を生かそうとしても結局は生きない可能性はある。案③、案④、案⑤はどちらにしてもとりあえずやろうって方になるが、どこでいけるかはかなり詰めないといけない可能性がある。最後の案⑥は逆に言うとしばらく放っておいて、3年後に開通しますよということになれば、いよいよやりますってことになるが、基本計画を見直すと言ってもオープン後の基本計画となると今の基本計画とそれほど変わらない。どの時点で見直すかってことになる。案①はこの会を開いたということからしてちょっと難しいと思う。両端がないとすると中の3つであるが、基本としてソフトの体制をどのタイミングで決定していくかということと、実際の整備をどうやっていくかについては結構テクニカルな話がいっぱいあって、我々は今この時点でどれに決めるということは難しいと思う。

【A委員】

収益性の問題になると、駅長さんの力量にもよるが、それであれば農産物の直売所と飲食施設ぐらいが関係してくるのであって、他の施設はあまり関係ないのではないかと思う。

【B委員】

用地買収について案②と案③で全然違うと思うが、段階的に買収というのと、整備時期が確定してから買収はできるのか。

【C委員】

案③から案⑥までは地権者とまた話し合わなければならない。

【A委員】

それもちよっと都合のいい話なんで、地権者がそんな話には乗ってくれない。

【委員長】

用地取得が一番悩ましい。一番困っていると思う。道の駅は公共事業なので、公共事業認定をもらう必要がある。そうすると税額控除があるが、認定を取るの結構大変である。ちゃんとした理由がないと取れない。しかも、面積も必要最小限であり、どの範囲で取るかっていう問題が当然出てくる。

【C委員】

事業費19億円というのは、最初26億円から19億円になったが、私たち一般人であれば19億円でも高いと思う。市の計算と私たち一般人の計算では違うのかもしれないが、もう少し安くあがるんじゃないかなと思う。そうすることによって市の負担も相当軽くなると思うが、いかがなものか。

【事務局】

市の公共施設として積み上げた数字なので、こういう事業費で計上している。施設規模を見直さないと、この数字は変えられない。

【委員長】

公共の建物だからある程度スペックが決まっている。今は民発注と公発注で大分差がある。民間が建てる建物と公共の建物は大分違う。それもあって他のところで始まっているのはPFIみたいな方式で、民間が建ててそれを公共が買い取るという形をやろうとしているところもある。そうすることで単価が下がっている。

【C委員】

それも1つの案としていいと思う。

【委員長】

その組み合わせパターンでPPPという形があり、ある部分は民間が建てるというような建て方を模索しているところもある。さっきの土地の問題等と色々あり、手続き的にはかなり複雑になるため、かなり勉強しないといけない。

【E委員】

PFIにしたら指定管理者は5年で変わっていくと兼ね合いが難しい。

【委員長】

PFIだと15年間そこに任すなど、SPCっていう会社を作ってそこが全部引き受ける契約をするので15年間そこにお任せという形になりますね。PFIの前の手続きが大変である。

【E委員】

建物の投資期間って25年になっているのか。使用予定期間は。

【委員長】

40年とかですかね。そのスペックなので当然高くなる。公共施設はそんな安物は作れない。

【B委員】

状況が変わっていくなかで40年もたすものが必要なのか。道の駅は丸太で作っていたり、神山は割と簡素な、だけど結構人が来ている。そういう簡素なものにはできないのか。

【事務局】

施設規模にもよると思われる。

【B委員】

丸太とか独特な特徴の古い建物の雰囲気とかで建てるのもいい。

【E委員】

あの辺の山底に出たような雰囲気の建物が出来たら一番いい。

【委員長】

元々ギャラリーを入れているので、普通の道の駅より面積が少し大きい。その意味でも施設面積がこれだけいるのかということ、見直しても十分機能的には、さっき言っていたソフトをこなすだけの面積はあると思う。

【委員長】

ということになると案③、④、⑤のどれかであるが、案②は手続き的になかなか難しい。

【B委員】

用地を減らすという可能性はあるのか。

【委員長】

案④だと有り得る。

【C委員】

用地を減らすのは、地権者がいるので難しいのではないか。

【B委員】

駐車場はここまでいらぬのでは。

【事務局】

見直しの場合はそういったことも含めて見直す。

【委員長】

可能性としてはあるということ。

【委員長】

というのは公共事業認定の話があって、そんなのはいらぬって言われたら、買えなくなる。必要最小限の面積しか認められない。

【A委員】

それは国交省が買う場合か。

【委員長】

市が買う場合もそうである。

【委員長】

公共事業として買う場合であれば。任意買収で公共事業でない場合は構わないが、ただしその部分は税額控除が取れない。

【A委員】

整備基本計画はそのまま置いといて、実施設計、実施計画を段階的に広げていくような形であればゆくゆくは必要になってくる。

【委員長】

それは案②と③の間みたいですね。土地は買っておいて、整備はゆっくりというような。

【委員長】

私もそれがいいかなと思ったが、なかなかそれだと公共事業認定が取れないって話である。

【事務局】

スケジュールも必要である。

【E委員】

案①と②が現実的でないとなれば、必然的に案③となってくるということ。委員会組織が出来た時点で案①は出来ないとなる。案②は公共事業認定が難しいのであれば、案③となる。

【委員長】

日程については私は全然わからない。これは認定委員会がキチッとされることなので、取れるかどうかはわからない。そうゆうリスクは当然出てくるので、案②と③どちらになるか私は判断が付かない。

【B委員】

やっぱり段階的に買収するのは地元の方にとっては非常にストレスだと思う。整備時期、整備計画がきちり出来た段階で話をしないといけない。やっぱり案③か案④だと思う。

【委員長】

やっぱりその辺り、案②、③、④の競り合いである。

【A委員】

19. 3億円からは減らしたいわけで、どこで減らせられるかである。

【B委員】

経営者であれば、まず用地の規模を小さくする。それから建物の収益性が高く建築コストを安くできるように事業計画を作る。それと一旦作ると決めたら早いスピードでやらないと、待っている分全部コストになっていく。早めに計画を立てて、まず必要最小限で収益が出る規模でやってビジネスが拡大していけるようなら、第2段階3段階に進める。そういうやり方が一番堅実でリスクが少ないと思う。

【E委員】

それが大事というか、それが絶対いい。

【F委員】

そもそも今日どれかの案を我々の中で決めるのか。

【委員長】

決められないと思う。

【F委員】

自分がやるのであれば、副委員長と同じ意見になってしまうが、いたずらに設計を見直すとそれはそれでコストが掛かる。それは必ずしも利益を生むことにはなるかどうかはわからない。でも今の段階で言うとやはりもう少し土地も含めて少し小規模でも出来る気はする。省いていいような施設もある。むしろ逆に入れた方がいいものもあるが、思いだけで言うのであればいくらでも言えるが、障壁があるわけで、その枠の中でベストなものを入れるのはなかなか難しい。私は専門家ではないのでなんとも言えないが、段階的に買収するのはあまりよろしくない気がする。考え方から言ったら案③か案④になってくと思う。

【委員長】

予算自体は絶対減らさないといけないという風には認識してない。減った方が収益性は上がるという風に考えるかもしれないが、むしろ増やした方が収益性が上がる場合もある。

【委員長】

色々な意見が出てきた。今回でこの結論を出すということになっていたが、

もう少し議論したほうがいい。もっと詰めていかないといけないことが結構残っている。用地の問題とか手続きの話とか、運営をどこのタイミングでどういう風に入れていくのかとか。運営の議論を詰めないと安易に決めてしまうと、かえってどうなるかわからない。年度内にとということであったが、これは多少延びても構わないのか。

【事務局】

国府道の駅については、これまで年度内限りでご報告いただくと説明していたが、引き続き議論の必要があるということであれば、議会等に関してその旨を説明して理解を得たいと思っている。

この会議の設置要綱でも委員の任期は市長に報告するまでとなっているので、年度内と限っていないため、引き続きご議論いただいても差し支えはない。

【委員長】

さっき言った収用委員会という県の公共事業認定をもらう議論もありますし、現実的なところでどこまで収めこむかって話はキチンとしておかないと実は決まらない可能性がかなり大きい。少しその辺も踏まえて検討していただいたほうがいいと思う。皆さんには大変ご足労なんですけど、せっかくここまであるべき方向を色々議論していただいたので、道筋が出るところまでなんとか我々なりのお手伝い出来ればと思います。ご足労ですが手伝っていただければと思っています。

【B委員】

現在設計中の設計図ですが、900万円掛かってこの平面図だけってことはないのでは。イメージの外側が何風なのか。モダンなのか、クラシックなのか、使い勝手であるとか。今どこまで設計が出来ているか資料があれば見せてもらえるのか。

【事務局】

コピーで提出することは難しいが、お見せすることは出来る。

【B委員】

それで構わない。

【A委員】

実施設計は現在進行中か。

【事務局】

有識者会議での皆様のご報告を待っているところであり、執行を一時停止している状況である。今委員長のご指示もあったように、新年度に向けて予算をそのまま送るということで、3月議会でご説明したいと思っている。

【A委員】

まだ解約はしていない。

【委員長】

他の道の駅では、前面道路の交通量は2千台であるが、それで大人気になっているところもある。交通量は関係ない。

【A委員】

目的地化すればいい。

【委員長】

そうしましたら、おおよそ案③、案④、案⑤あたりで引き続き検討したい。お願いしたいのはソフト施策をどのタイミングでどういう風に入れるのか。それぞれに先ほど言ったような問題がいくつかあるので、どのように解決出来るのか。それから見直すとするとなんか形になるのか。その辺りも踏まえて審議を進めたいと思いますので、少なくとも来年度にわたって引き続き議論させていただくということで進めたいと思いますけどよろしいでしょうか。

【委員全員】

はい。

【委員長】

では、引き続き議論するというので進めて参りますので、委員の皆様ご協力よろしくお願いいたします。実務の手続きについては事務局についてよろしく申し上げます。

【事務局】

第2回地域振興施設（国府道の駅）進め方検討有識者会議を終了する。