

# 徳島市地域振興施設（道の駅）整備基本計画策定委員会

## 第2回委員会（議事要旨）

### ■議題

#### ①視察研修を踏まえた導入機能の検討

##### 【事務局】

- ・ 前回委員会の振返り、確認事項、導入機能の検討についての説明

##### 【委員】（A委員）

- ・ 施設総面積は駐車場含め何㎡か。

##### 【事務局】

- ・ 施設総面積は1万㎡であり、駐車場、交流広場を除くと施設スペースは全て平屋と想定して約4000㎡程度である。

##### 【委員】（A委員）

- ・ 施設規模1万㎡を算定する際、交通量に対する駐車台数の算定等、国交省による規定等があるのか。

##### 【事務局】

- ・ 実際は国交省との協議で決めることになっている。駐車台数については算出の仕方として、一般道路の休憩施設計画要領(案)を参考にして必要最低限の数字というものを算出している。
- ・ この駐車台数は道路の休憩施設として利用される場合の駐車台数であり、集客施設に対してどの位必要かという出し方の規定はない。

##### 【委員】（B委員）

- ・ ここではトイレと駐車場の台数だけが規定されているということか。

##### 【事務局】

- ・ その通りである。

##### 【委員】（B委員）

- ・ 駐車場4000㎡で乗用55台と大型8台になっているが、駐車ますだけでいうとその4割程度と考えられる。道と緑地等が含まれているということで良いか。

### 【事務局】

- ・ その通りである。加えて、大型バスの転回スペースがかなり必要である。

### 【委員】（B委員）

- ・ 駐車ますをはじめ道の部分、車両の転回スペース、植栽帯等を考慮して 4000 m<sup>2</sup>程度確保しており、それ以外に自由に使える広場を 2000 m<sup>2</sup>程度設けるということである。この規模だと、1000 人位のイベントは可能ではないだろうか。

### 【委員】（C委員）

- ・ 直売所の部分がこの道の駅で一番重要な施設になると考えている。新鮮な野菜や果物、米、花を取り扱うことで、地元の人達の毎日の買い物に利用されることとなる。
- ・ 資料においては直売所の面積が、当初 450 m<sup>2</sup>、将来 200 m<sup>2</sup>合わせて 650 m<sup>2</sup>ということであるが、直売所の場合、前回も話した通り売場面積は会員 1 人あたり 1 m<sup>2</sup>という基本的な考え方があり、単純に考えると 650 名の会員様を吸収する力がある。
- ・ 徳島市全体では、農家数は 3500 程度であると記憶している。徳島市のどれ位の方々が利用するかわからないが、直売所の規模に限って言えば、農産物を沢山並べられるスペースのことを考えると 650 m<sup>2</sup>程度は確保したほうが良い。
- ・ 同規模の直売所としては、この近隣ではあいさい広場が 650 m<sup>2</sup>程度あったと思うが、そこの駐車場は 100 台程度と記憶している。今回の計画では乗用車が 55 台ということなので、逆に直売所の規模からすると駐車場の規模は足りないのではないかと。そのあたりをもう一度検討する必要があると思う。
- ・ 建屋全体で 4000 m<sup>2</sup>というのは別棟で整備されたとしてもかなり巨大である。この案から不要なものについては削っていく必要があると考えている。

### 【委員】（A委員）

- ・ 一部 2 階にするというのも必要ではないか。

### 【委員】（D委員）

- ・ あまり高い建物は地元が好まない。

### 【委員】（B委員）

- ・ オフィスがいいが、集客施設を上階にあげるのは辛い。

### 【委員】（C委員）

- ・ 開発の関係で調整池はいらないのか。

### 【事務局】

- ・ 実際は協議によるが、恐らく必要になってくる可能性は高い。

### 【委員】（C委員）

- ・ 調整池の面積がどれ位かわからないが、そこも一画確保する必要がある。であればもっと駐車場を確保するスペースが減ってくる可能性がある。

### 【委員】（E委員）

- ・ 家具や地場産業のものを、農産物と一緒に取り扱うのは、他の事例を見ても無理があると考えている。
- ・ また、何もかも取り入れるとなると、結局何もできなくてコストだけがかかるという問題にもなりかねない。もう少し規模を絞るべきだという感じがする。

### 【委員】（B委員）

- ・ 最初のコンセプトに戻るが、地元の直売所を出すということが大きなコンセプトである。それ以外に公的な機能や施設、コミュニティ機能、あるいは防災という機能を持たせていくという話がある中で、施設計画のコンセプトを明確にし、加えて、おもてなしという話も出てきているため、それらをどのように整理していくのかということがポイントである。
- ・ 直売所はどこかの道の駅でも、収益の中心になっているので、それを成立させつつ、どのようなパッケージにしていくのかということが鍵になると考えている。
- ・ また、国交省との一体整備で行うためには、休憩施設という位置づけとして国道からの利用者が重要となっている。休憩施設としてはパーキングとしての整備であるため、目的施設になってしまうと、駐車場が足りないということが出てくる。

### 【委員】（E委員）

- ・ 駐車場は大事だと思う。

### 【委員】（B委員）

- ・ 確かに最近はコンビニの駐車場にも大きいものがあり、駐車場の需要は高い。一体型整備として行う場合においては、休憩施設として必要な駐車場として整備し、プラスαで目的施設となるような施設が持つべき駐車場として拡張するという議論もあるかもしれない。

### 【事務局】

- ・ 先程、交流広場と駐車場を除いたスペースは全部施設スペースで4000㎡と説明したが、バックヤードの部分がその中に入っており、実際に建物の施設としては2250㎡程度である。訂正させていただく。

### 【委員】（B委員）

- ・ 建物の周りの空地がまだあり、空間的にも駐車場を増やそうと思えばまだ増やせるということで良いか。

**【事務局】**

- ・ 施設のレイアウト次第で可能である。

**【委員】（B委員）**

- ・ 適正規模がこれ位必要であるということであり、他に事業者専用のもやバックヤードにも駐車スペースは出てくるということで良いか。

**【事務局】**

- ・ その通りである。

**【委員】（C委員）**

- ・ 道の駅に欠かせない飲食施設（レストラン）については、久万高原を参考に 300㎡ということであるが、久万高原の座席数は 56 席であり、団体客を取り込む目的で整備するのであれば、小さい気がする。

**【委員】（B委員）**

- ・ レストランの規模設定は難しい。団体客がいなければすごく寂しい施設になる。

**【委員】（F委員）**

- ・ 基本的には車の台数が 24 時間の中でどれだけ変動するかによって、ある程度集客の数も決まってくると思う。8879 台というのは 24 時間の台数か。こうなると土日祝日も絡んで、通勤時間帯、祭りごと等でかなりの誤差がでると考えられるが、そういった割り増し等は考慮しているのか。

**【委員】（B委員）**

- ・ これは現状のセンサスの交通量ということで良いか。

**【事務局】**

- ・ その通りである。H22 年のセンサスである。

**【委員】（F委員）**

- ・ 交通量 100%という考え方がはたして良いものかどうか。大型バスが入る実数によっても変わるため、実態はなかなか掴めないと思う。

**【事務局】**

- ・ 施設規模の算定においては 100%から出しているのではなくて、立寄り率を加味して算出している。

**【委員】（F委員）**

- ・ 現状の交通量を調査して算出したのではないということか。

**【委員】（B委員）**

- ・ センサスというのは、実際に走っている車をカウントしたものである。先程の話の中で8000台の内どれ位の立寄りがあるのかというのは平均値の様な値で算定しているのので、本計画地にあてはまるかどうかはわからない。最新のセンサスは3年前のものであるため、実際はもう少し伸びると考えられる。

**【委員】（F委員）**

- ・ 南環状線が整備されるとまた変わってくる。

**【委員】（B委員）**

- ・ 完全に開通した場合はもっと伸びると考えられる。

**【委員】（F委員）**

- ・ 交通量が増える場合、面積や駐車場が足りないということになるが、増加分については特に問題視しないが、反対に少なくなった場合にどうするかである。

**【委員】（B委員）**

- ・ いわゆる都市間国道のような国道であれば、長距離の交通量が多くなるので立寄り率は上がる。しかし、南環状の場合においては都心に向かっていかない交通になるので、市内の周辺の移動にかなり使われるのではないかと考えている。観光客は来ると思うが、長距離の交通量がどれ位になるかは予測がつかない。目的地になってしまえば関係なくなり、皆が集まって来る施設になる。目的地とするなら目的地となる魅力を持たなければならない。

**【委員】（F委員）**

- ・ もう1つ不明な点は、お遍路の道の駅としての位置付であるが、大型バスの観光客やお遍路の旅人が直売所を利用して野菜を購入するのか疑問である。また、直売所を大きくした場合、それだけ捌くことが出来るのか。

**【委員】（C委員）**

- ・ お遍路さんを観光客という考え方をすると、大きい野菜はほとんど買わない。小型のトマトや果物は買っていかれる。また観光客は、加工品をよく買っていかれる。観光客へ向けて、加工品もしっかり揃えていくという考え方が一つ大事である。
- ・ 野菜を沢山揃える理由は、地域住民の方に来てもらうためである。

**【委員】（F委員）**

- ・ 徳島県は生産地であって消費地としては弱い。直売所についてはかなり競合している。資料に記載されていないもので生産者が独自に運営しているところもかなりある。直売所を作ったものの苦慮しているところがある。全国的に直売所が流行ったので徳島

県でもたくさん作ったが、競争的などころがあり、徳島市農協もあまり大きいものは設けていない。

#### 【委員】(D委員)

- ・ 最初から規模を決める必要があるのか。最初は小規模とし、様子を見ながらやっていくことはできるのか。

#### 【委員】(B委員)

- ・ 資料も、1期、2期という整理になっている。

#### 【事務局】

- ・ 先ほどF委員からもお話があったが通り、この周辺確かに道の駅はないが民間でかなりの産直市的なものが整備されており、市の施設として整備する以上、民間の運営を圧迫させるようなことはあってはいけないと感じております。営利だけを追求するのはいけないと考えている。
- ・ ただ、そのあたりがバランスよく整理できるのであれば良いのではないかと。産直市関係については、周辺住民の皆さん、例えば農家をしているお年寄りの方々が出荷するための組織が生まれて、その方たちに必要があればそれなりの場所が必要であると思う。
- ・ それ以外に、先程地場産センターの話もあったが、地場産センターは市の施設として設置したいという希望がある。これについても全体の施設をコンパクトなものにし、無駄を省いて環境の良いところに設けるのであれば、管理、運営上も経費的にも節減できるのではないかとというのが市の考えである。
- ・ こういったものをバランスよく整備したい。民間では開発、整備できないものを今回のこの施設に盛り込んでいきたいというのが事務局としての希望である。単に営利を追求するのではなく、行政が入っているから出来るということも考えていただきたい。

#### 【委員】(B委員)

- ・ 営利の話ではなく運営の話ですよね。全国の道の駅の1,000ヶ所の内1/3はたぶん自治体からお金がはいらなければ赤字という現状であって、実際には税金を投入しなければならない施設として運営されているような現状があり、道の駅を沢山作れなくなっている側面もある。税金の補助に頼るのではなく、運営をしっかりと行うという考えが根本にある。儲けるわけではなく、何とかして施設をきちんと運営し、地域にとって良いものにするにはどうしたらいいかということを経験していくということですよ。
- ・ 直売所をどういうコンセプトでどんな風に運営していくかというのは非常に難しい。農産物だけでなく加工したり、スイーツ作りや名産物を生み出したりと、地域の力としてやっていくことでブランドが生まれてきたところは比較的上手くいっている。特

徴のないそこのスーパーと変わらないものだと競合してしまう。運営のノウハウは非常に難しく、そこをどれだけ議論し調整していくかというのがこれからの課題である。

- ・ 道の駅の整備自体は、一体型整備であればトイレと駐車場は国交省、単独型整備の場合でも市が整備するわけであるが、その後どうやって運用していくかという議論が重要である。普通のスーパーに比べればずっと有利な立場でできるが、中身を充実させるのは実際運用していく人であるので、そこが一番の鍵となる。
- ・ 規模についてはいくつか議論がでた。
- ・ 直売所の面積をどうするかというのが一番の鍵であるということ、駐車場においてもこの台数で特色ある事が出来るのかということである。今、駐車場は休憩所のスペースとして最低限必要な台数はこの台数という整理であるが、スペースさえ確保すれば、足りなければ増やせるスペースがあれば良いということになるので、まずは用地がどれだけ確保できるかということかもしれない。
- ・ その他問題になったのが、調整池に必要な面積がどれ位必要かということを確認いただきたい。市が公的な役割としてこの道の駅をどう位置づけているのかがまだ明確ではないので、その点も整理が必要である。市全体として道の駅にどういう機能を持たせたいのか、防災時にどんな機能をもった防災拠点として整備するのかによって施設のイメージが変わってくる。
- ・ 津波があった時に沿岸部を助けるバックアップ拠点にしようということであればもっと議論が必要であり、実際にどんな機能を持たせるかということが重要になってくる。地場センターについてもこの拠点に設置することで、施設をどのように機能させていくのかという整理が必要である。

#### 【委員】（A委員）

- ・ それと国府という名前が忘れられている。そのブランドをしっかりと売らないといけない。

#### 【委員】（B委員）

- ・ 皆さんがイメージされている地域というものは国府であると認識している。市としての役割もあれば、地域としての役割もある中、国府としての役割をどのように見ていくかというのもその1つである。

#### 【委員】（A委員）

- ・ 市としては、徳島市西部の活性化という意味合いが大いにこめられていると思う。国府の道の駅であるということを意識してブランドを考えていく必要がある。

#### 【委員】（B委員）

- ・ 国府をどのようにブランディングしていくか。そのあたりを踏まえて、施設をどう生

かしていくのかというのが明確になれば、それなりにスペースが決まってくるのではないか。

- ・ 現状は数字を整理して施設を作れるかどうかの議論を進めていくことになるが、中身についてはもう少しきちんと議論し整理していただきたい。

## ②道の駅運営に関する課題の整理

### 【事務局】

- ・ 運営方針の説明

### 【委員】（C委員）

- ・ PFI・PPPの民設民営とは建物を民間が建設するということであると思うが、過去にこういった事例の道の駅はあるのか。行政側は費用負担なしという考え方で良いのか。

### 【事務局】

- ・ 費用負担はある。PFI方式でやっている道の駅は少ないが事例としてはある。どこまで建設が進んでいるかは確認できていない。

### 【委員】（A委員）

- ・ それは最近か。石の博物館はもとが博物館であり、そこが道の駅（大歩危）になったが、ここはPFI方式か。

### 【事務局】

- ・ そういう事業ではなかなかPFIはやっていない可能性がある。基本的にPFIというのは予算を平準化するという意味合いで、建設した時に一括でインシヤルコストを払うのではなくて、運営期間中の割賦払いで払っていく方式である。
- ・ 分割して払っていくので、それぞれの年度で利益が出てきたところで、そこと相殺しながら、年度ごと支払いに対する行政側の費用負担を少なくする手法である。
- ・ メリットとしては設計から運営まで一貫してやるので相対的な整備コストは下がってくる傾向にある。かつ、運営も責任を持ってやるので、運営を一生懸命やって売り上げをあげようと努力する。売り上げを上げる＝地域活性化が進むという図式の中で、事業者が積極的に関わっていける点がメリットである。

### 【事務局】

- ・ とりあえずそういう運営の方法があるという事だけでいいのではないか。

**【委員】（B委員）**

- ・ PFIについては本来のPFI方式で行うと、規模的にもっと大きいものが対象となり、数十億程度かかる規模のものになると考えられる。

**【委員】（C委員）**

- ・ この4つの中で一番多いのは指定管理になるのか。

**【事務局】**

- ・ 実際はそうである。

**【事務局】**

- ・ 第三セクターにしても実現性の高いものは指定管理になると思う。第三セクターの場合、いろいろな方にお集まりいただき組織ができれば、そういう方法も可能と考えている。それぞれの組織にもリスクが伴ってくるので最終的には市の方で判断していかなければならない。その中でも委員様の意見の中で、第三セクターで可能ではないかというご意見があれば、その方向で動かしていただきたいと考えている。
- ・ 施設は残っていくものであり、流行に終わってしまっただけとはいけないと考えている。また施設が残ることによって地域に負担をかけるようなものではないかと思っており、末永くこの施設を活用していただけることに重点を置いて、我々も考えていきたい。

**【委員】（B委員）**

- ・ 他に質問はないか。今日結論を出す必要はない。
- ・ 指定管理もいろいろ問題があり、特に立ち上げのときに問題があるので、これからいろいろと勉強していく必要がある。出来上がる2年前位に指定管理を出してもらえるのがいいと思う。出来上がってから出してもらったのでは運営が出来ない。

**【委員】（A委員）**

- ・ 日和佐はどうしているか。

**【委員】（B委員）**

- ・ 日和佐は指定管理が入っている。

**【委員】（C委員）**

- ・ 指定管理者を決めるのは、オープンの前半年位が多いということであるが、決まり等はないのか。

#### 【委員】（B委員）

- ・ 施設がほぼ固まってから後に、施設の運用を依頼するパターンがある。指定管理者自体が施設に対して注文が付けられない状況で指定管理が出てしまい、これでは運営ができないという事態となってしまうと後戻りできない。

#### 【委員】（A委員）

- ・ （資料5の）2番の（1）のスムーズな開業、施設運営には、当事業の中心となって施設運営を牽引していく組織が必要ということですね。

#### 【委員】（B委員）

- ・ 多様な施設に対して人員等の配置を考えていく中、施設規模や施設配置は実際の運営に大きく影響してくる。効率的なレイアウトを整備することが重要であり、どこが管理運営を行うかによっても施設に対する要求は異なってくる。

#### 【委員】（A委員）

- ・ それまでこの委員会が引っ張っていけるのか。

#### 【委員】（B委員）

- ・ 今年はコンセプトを作るということを目指しているという状況である。
- ・ 何らかの形で地域の担い手が現れてくるのが効率的に運営準備を進めていく一番の近道である。中心人物が現れることによって、施設のイメージや組織を作る上での問題が現実となっていく、意見も通しやすくなると思う。地元の組織化というものを考え、その中で具体的にどんなものにしていくかということをもっと早く議論出来れば良い道の駅が出来上がっていくと考えている。

#### 【事務局】

- ・ 先程の協議の中で、施設面積のところで議論いただきましたが、資料4の2頁、当該地域振興施設の導入というところで、市として必要と考えられる施設を提示している。その中で地場産センターについての意見や調整池が必要であるとの意見をいただいた。
- ・ 個々の面積については久万高原を参考に仮定で入れてある部分もあり、全体的に1万㎡程度の敷地面積が必要であろうということで説明をさせていただいた。
- ・ 産直市等については、C委員からご意見あったように650㎡だと、出荷者が650人というような話もあり、運営等の協議を進める中で逆にこの数字が減っていくのであれば、必要面積も減っていくというような話もあると考えている。
- ・ 駐車場についても道路利用者以外に施設利用者を決めていくうえで産直市の大きさ

やレストランの大きさに少し変動があると考えている。個々の施設についてはあくまでも概ねの目安であり、全体的に約1万㎡の面積で考えているということをご理解いただければと思っている。

**【委員】（B委員）**

- ・ 地元でこういうのが売りたいという商品はあるのか。

**【委員】（D委員）**

- ・ 地元で一生懸命考えている人は何人もいる。

**【委員】（C委員）**

- ・ 候補地に加工施設はあるのか。

**【委員】（D委員）**

- ・ ない。

**【委員】（C委員）**

- ・ ブランディング化というのが非常に重要なので、そういう意味では作る場所を確保する必要があり、加工施設は道の駅の中には絶対必要と考える。

**【委員】（D委員）**

- ・ それはこれから協議の中で協力してくれる人を募れば良い。農事組合法人を作ろうかという動きもあり、そういう人達と協力してもいい。

**【委員】（B委員）**

- ・ 加工機能を向上させていくことで、出荷できる位の生産量を確保することを目標とすることも考えられる。

**【委員】（C委員）**

- ・ 産地化するという手段もある。

**【委員】（B委員）**

- ・ 観光課が出席しているので、そういう施設に対する支援もあるので。
- ・ 今日の議論の中で決定した項目というのは特にないが、前段部分の整理を行い、イメージしている施設がどんなものを協議し、もう少し具体的なものを次回提示していただくという流れで進めてよろしいか。

- ・ 周りにどんな施設があるのか、先程、産直市については意見をいただいたが、それ以外にも実際に休憩施設として扱われているもの等、競合施設はあるので、もう少し周辺の情報を整理する必要があると考えている。
- ・ また、南環状道路を利用する人たちがどういう人達なのか、まだ見えていない。そのあたりの情報を事務局側で検討し、具体化に向けて整理していただきたい。

#### **【委員】（G委員）**

- ・ スケジュール的な確認であるが、敷地選定については文化財調査というのを考慮しているのか。

#### **【事務局】**

- ・ 今考えている場所は、国府の南の方であり対象外の地域である。

#### **【委員】（B委員）**

- ・ 他に意見はないか。

#### **【委員】（H委員）**

- ・ 国府を売っていただきたいというのが一番の気持ちである。お遍路さんに利用してもらい、国府を歩いていただくというのが一番の理想である。
- ・ また、最近ほとんどバスで訪れる状況であるが、バスがバイパスに駐車されていて非常に危険である。前にも申し上げたが、大型バスが止まるだけの駐車場のスペースは他の施設より沢山必要ではないかと思う。

#### **【委員】（B委員）**

- ・ 非常に重要なポイントである。

#### **【委員】（H委員）**

- ・ なかなかお遍路さんはお金を落としてくれない。ほとんどお寺に対してだけである。

#### **【委員】（B委員）**

- ・ 太龍寺のところでは、那賀町のグループの人たちが自分たちで「なかなか市」を運営しており、買い物の需要があると聞いている。

#### **【委員】（D委員）**

- ・ 昼ごはん時に道の駅を訪れるような形になれば丁度良いのでは。
- ・ 昼食の場が出来れば、立ち寄るルート（工程）を変更するものが出てくると思う。

**【委員】（B委員）**

- ・ 観光業者のお遍路ルートの方の時間のチェックはできないのか。
- ・ 今はお昼を食べる場所がないため、あの周辺にお昼に訪れるという考えはないだろう。

**【委員】（A委員）**

- ・ 食べる場所が出来れば、タイムスケジュールを変えると思う。現在は石井のうどん屋まで行かなければいけないと話をしてましたんでね。

**【委員】（H委員）**

- ・ バス1台がはいれるところがないのでね。

**【委員】（B委員）**

- ・ そうすると、団体向け昼食機能を重視するという手も考えられる。
- ・ ただ、団体客利用は一瞬なので、その空間を後で使えるようにする（研修場所に使う等）工夫が必要である。団体客が納まる空間を作ってしまうと、なかなか使い勝手が難しい。団体客を引き受けるノウハウも必要である。

**【委員】（C委員）**

- ・ もう一つ方法としては、お弁当を販売して、普段会議室で使っているところで、団体客にお弁当を食べてもらうという方法であれば、レストランを小規模とすることも可能である。

**【委員】（B委員）**

- ・ 座る場所を確保しておいて、お弁当を提供しているところもある。そのあたりはノウハウであるため、うまく運営する方法があると思う。お遍路さんの対応をやるとうのは皆さん共通の認識である。

**【委員】（A委員）**

- ・ 食べたからお土産が売れると思う。その足をとめたらお土産は売れると思うが、農産物のことに関しては近所の方々の利用というものがあるが、観光客の方々はよっぽど珍しいものでないと買わない。

・

**【委員】（H委員）**

- ・ （土産物の）ネーミングが問題。

**【委員】（B委員）**

- ・ 農産物は毎日必要であり、小額であっても毎日売れていくものなので、そこが収益としては大きい。観光客となると休日しか売れない。

**【委員】（A委員）**

- ・ まるなん（農産物直売所）は農協がやっているのか。

**【委員】（F委員）**

- ・ まるなん（農産物直売所）は任意でやっているが少し繋がりがある。生産は全部（自分たちで）やっており、組合員の代表者と出荷している人が経営している。事務だけは委託している。（農協は）建物の修繕費を助成は行っているが、だいたい、自分たちで全部やっている。

**【委員】（E委員）**

- ・ 次回でいいが、「徳島市及び周辺の道の駅及び産地直売所の整備状況という資料3」の全体の敷地面積と建屋面積について調べていただきたい。

**【事務局】**

- ・ 先程、お遍路さんのことでご意見いただいたが、資料の中にお遍路さんのツアーを企画している観光業者さんに対してアンケートを行ったものを提示している。
- ・ まさに今議論いただいた通りで、駐車場が必要かという質問に対しては「必要である」と回答があり、道の駅がもし南環状沿いにできたら利用するかという質問に対しては、回答されたすべての方が「利用する」と回答された。またイベントを行った場合についても出来るだけ道の駅のイベントと連携したいといったアンケート結果になっており、お遍路さんを企画している観光業者さんの意見も踏まえながら整備していきたい。

**【委員】（B委員）**

- ・ お遍路に限定して聞いているわけではないのか。

**【事務局】**

- ・ その通りである。観光事業者30社に対してアンケートを取っているが、全て何らかの形でお遍路のツアーを企画している業者を対象としている。現在13社のご回答をいただいている。

**【委員】（B委員）**

- ・ 業者は全国か。

**【事務局】**

- ・ 関西圏を中心としている。

**【委員】（B委員）**

- ・ 関西から出発してバスツアーでお遍路さんに行くというイメージでいいか。

**【事務局】**

- ・ 四国の観光業者さんも含んでいる。内容としては今、議論いただいたようなアンケート結果になっていると感じている。

**【委員】（B委員）**

- ・ 出発地別にアンケート結果が整理されていると良いかもしれない。四国のツアー会社も結局は外からの人を受けている状況である。
- ・ 他に質問も含めご意見あればいただきたい。

**【委員】（C委員）**

- ・ 現状ではバスがバイパスに止められているということであるが、午前と午後ではどちらの方が多いか。

**【委員】（D委員）**

- ・ 昼の間は少ない。10時前後と15時前後が多い。

**【委員】（C委員）**

- ・ 直売所においては午前中に道の駅に訪れた客の方が沢山購入されている。14時～15時や夕方に訪れる場合はある程度他で購入しているため、午後からの客は午前の客と比べるとあまり購入されない傾向がある。（観光業者との）折衝も必要になってくるかと思う。

**【委員】（A委員）**

- ・ 寺は5時で終わるし、トイレも閉める。

**【委員】（B委員）**

- ・ あの辺（国府）ぐらいから始める区切になっているということですかね。市内で宿泊したらどこかあの辺（国府）から始めるのでしょうか。

**【委員】（D委員）**

- ・ 日帰りが多いと思うが、どこから行くのかな。

**【委員】（B委員）**

- ・ バスツアーのツアールートや工程は調べたらわかるのか。

**【委員】（A委員）**

- ・ 観音寺のバイパスのところにバスを止めて、観光客が観音寺に行っている間に、コンビニでお弁当を購入している添乗員を見かけたことがある。観光事業者も工程を考える上で昼食等に配慮しているので協力してくれるところはあると思う。

**【委員】（B委員）**

- ・ お遍路さんのニーズ、特にバスツアーのニーズを把握し、そのあたりの情報が整理できれば良い。

他に意見がなく以上をもって終了する。