

第4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8月6日（月） 午後5時～午後6時

場 所

徳島市役所本館13階 第二研修室

出席者

12人（委員6人、事務局6人）

1 開会

2 議題

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】

皆さん、お集まりいただきありがとうございます。今日は市長への提言書を最終的にまとめるということで、会議を開催いたしました。

それでは、事務局から提言書案の説明をお願いいたします。

【事務局】

資料（素案）地域振興施設（国府道の駅）の今後の進め方についての提言書について説明。

【委員長】

提言書案について、全体的な感想でも結構なので、委員の皆さまからご意見をいただければと思います。

【A委員】

ようするに、徳島南環状道路が全線開通するまでは、道の駅を建設できないということか。

【委員長】

全線開通の目途が立つタイミング、これをどういう風を読むかというのが非常に難しく、工事については、通常、何年に開通しますと公表される時期がある。平均して開通の2年か3年前と思うが、その時期とするのか。それとも、用地取得の目途が立って、手続き的な問題はなくなり、工期の問題とか、予算がちゃんと付いてくる時期とするのか。それをどう読みとるかによって意図がかなり違ってくる。

【委員長】

国府道の駅の建設・運営等に参加してくれそうな民間事業者の立場から言うと、徳島南環状道路の全線開通時期が分かっているならば、それまでに道の駅で開業したとして、じゃあ頑張るのは、2年か3年、あるいは4年くらい、この時期がはっきりしていれば、運営の仕方は割と何とかかなると思う。3年間はこういう規模で頑張らしようとか、次のフェイズ2はこんな感じでやりましようとか、長ければ多分フェイズ1みたいな事をやって、フェイズ2を考えると、短ければ最初から最後を狙ってやりましようとかね、どっちで考えるかという、だから時期がはっきりしていればやりやすいことは確かである。何年掛かるかというよりは、全線開通時期が明確になっているかどうかの方が、民間事業者の立場で言えば、計画を立てやすい。

【A委員】

徳島南環状道路の全線開通を無視して道の駅の建設を進めることはできないということか。

【委員長】

無視というのは、そういう意味をどう考えるかである。

【B委員】

そうすると、案5に明記している整備開始時期が7、8年程度になっているが市として見通しはどう考えているのか。

【事務局】

国交省には、これまでも何度も確認しているが、用地取得が未了のため、開通時期は未定というのが国交省の公式な見解である。徳島南環状道路がいつ全線開通するかは目途が立っていない状況である。

先ほどから委員の皆さまから意見が出ているが、民間事業者が参入してくる時に、徳島南環状道路の全線開通の目途が立っていないのでは、なかなか難しいというところがあるかと思う。今までの議論の中でも、目的地化されれば、今

の交通量でも、という見解も承知しているが、その中でも開通時期は重要な要因になってくると考えている。

【委員長】

用地も買えた時というのがあるが、ある種の法定手続きに入って、粛々に行けば、これぐらいって時もある。今はその手続きに入れるかどうか、みたいなタイミングなので、そこで回答を得られないのだと思う。法的手続きに入っている、公言はなかなか難しい。

【C委員】

前回までの会議の中で、4案か5案って議論が何回か出たと思う。特に先ほど採算性っていうところが出ていたが、このままであれば、年間3千万くらいの赤字がでる。

【事務局】

100%計画どおりに行つての話である。

【C委員】

もう少し縮小したとしても、オープンするまでの3年間で約1億、7年間だと2億3億っていう赤字の部分、オープンして収益で賄えるか、ということが事業経営者的には問題である。例えば、民間委託にしてもオープンの時期が決まらなないと、実際民間は1年か2年、絶対に手を挙げられないし、一つはそこが気になる。

もう一つは、企業でいえば、新規オープンするときは、広告宣伝が必要である。あるということを知ってもらわなければいけない。それが、はたして市の予算で措置されるのか、道路がオープンするときには、一緒に道の駅もオープンしますということで、だまっけていても人は通るし、広告告知効果もあると思う。もし自分がこの事業をやるとすれば、そこをどう考えるかっていうのが非常にネックになる部分である。

【委員長】

スケジュールの書き方が一番悩ましいところで、ここの書きぶりについては、しっかり協議する必要がある。例えば、今から8年でもいいし、10年でもいいが、そこで開通すると明確に分かっていれば、そういう事業計画を作れる。それまでは、こうゆうユニットで、そのかわり、その間にしっかり宣伝していきましよう、そのようなやり方で小さく作るというか、話題性のあるものを作って、スタッフを少なくするやり方等はできると思う。何年後には、次オープンになるから、次の戦略はこうしようみたいな、ある程度書けると思う。案6にしなかつ

たというのはそういう意味である。

交通量が少なくても、収益性を上げるような仕掛けをやる時間が出来たので、むしろそれを工夫すべきでないかというのが案5である。逆にこのタイミングで見直す時間が出来たと、プラスに考えてやっていくのが案5であると私は理解している。その意味で言うと、決して全通開通に合わせてオープンしていく考え方でなくても良いじゃないですかというのは、ずっと言っている話しである。ただその後ろに全通開通があるっていうことを見込みながらやっている。それを武器にして民間と一緒に頑張ってもらうところを考えていかないといけない。決してずっと何も起こらない場所ではないということである。

【C委員】

提言書素案の5ページ最後の地震が来た時の避難場所であるとか、それから例えば仮設住宅を作ったりするときに、国府町は比較的災害に強い地域である。

【A委員】

そう。まず、津波は来ない。

【C委員】

もし徳島市内全域とか広範囲の中で、そういうことを視点に入れるのであれば、別のところの予算を持ってくる話しも考える必要があると思う。一つは喫緊の課題で防災ってことが言われているのであれば、一つのそういうエリアとして新しい防災ターミナル基地という位置づけをしてもよいと思う。

【委員長】

徳島市南部に繋がっているので、発信基地としては凄く貴重な場所である。

集結して徳島市南部に救助に行くというときに、市中心部から救助に行くのは大変だと思う。国府町に拠点を持っていると非常に行きやすい。あの場所に公共地を持つのは、凄く市にとっては重要なことだと思っていて、その視点は是非入れて欲しいと思っている。道の駅はそういう形にも実際に使われているし、民間ボランティアが集結したりする場所に、道の駅は良く使われている。

【C委員】

この間の豪雨のように、地震などの想定していたもの以外の災害が来たとき、結構徳島市内の何処が安全だと言うのが分からない。ここだったら絶対大丈夫という土地があまり見つからない中で、比較的国府という場所は歴史的に見ても安全な場所だということであれば、徳島市の仮設住宅避難場所として、市民が避難したり食糧を貰いに行ったりできる、新しい形の防災道の駅と位置づけするのも一つの手だと思う。そのことにより、防災面から予算を持ってくる事が出来るかもしれない。

【B委員】

今、市では災害を予測して仮設住宅を建てられる土地のマップ作りをしていると思う。仮設住宅を建てられる場所、重機を置ける場所を、畑でも貸してもらえるのはどこがあるとか、今、作っている状況で進行中であると思う。道の駅の広い土地というのはすぐにでも活用出来るので、非常に私は良いと思う。

【C委員】

あとは、いつも問題になるトイレである。結局、食糧とか宿泊場所なんかは確保出来るけど、一番難しいのはトイレの問題。道の駅はもともとトイレ休憩所っていう発想があるので、電気がなくても、水も循環式とかそういう形の新しい施設、それが仮設じゃなくて、きちりした20~30のトイレがあるというだけでも、非常に住民とか市民にとってはありがたい。特に高齢者が避難場所として使うときにはうれしいと思う。学校や体育館だといつもそこが問題となる。

【委員長】

この辺は基本整備計画を策定している時も議論はしていたが、最近特に災害のことが明確になりつつあり、小さな拠点という国交省の政策も明らかになってきているので、それを支えるための機能として、どんなものがあつたほうがいいのかっていうのは、もうちょっと詰めたほうがいいのかもかもしれない。

そういう意味で、逆に遅れたことで要素が分かるようになってきたという可能性があるので、是非見直すなら、そういうのをに入れて頂きたいと思う。

【D委員】

採算性の論点と、災害の対応のため、という二つの論点が入り組んできている状況であるので、提言書としてまとめるにせよ、今後、議会のほうで議論するにせよ、二つ交ぜた状態では結論が出にくいと思うので、災害対策としての機能に年間どれくらいの負担がいいのかとか、予算書にこれを織り込んでしまえばいいと思う。月100万円払ってもいい、だったら月100万円負債を補正計算入れればいいので、ここははっきりしておかないと、採算性というのは、そこまで負担を抱えこんでしまうと、事業としての採算としても、悪く見えてしまうので、一行加えるのがいいかなと思う。

【委員長】

機能の維持費用ですよね。それをどう見ておくかということですよ。

【D委員】

機能、キャパシティを、ちゃんと維持していくためコストは絶対かかりますから、これは採算性の話しに交ぜては絶対にいけない。

【委員長】

提言の施設を入れるとなるとまた大変なお金もかかりますしね。何を入れるかという問題はおっしゃるとおり、結構考えないといけないですよ。

【C委員】

建設コストは、どちらにしても国からの補助なのか。

【事務局】

建設コストについては、これまでの計画は、市が公設というか立ち上げて、民で運営してもらおうというので、これまでできていた。この度のこの会議の議論の中でPFIであるとか、PPPとか、民間のノウハウ等の一部を活用して、そういったことも民間で作っていただいて、ということも検討の余地がありますと、議論の流れになっていると思いますので、委員長のおっしゃるとおり、この時間を活用して、そういったところも、しっかり検討して、どうやっていくかというところを、ご提言いただこうとしていると認識している。

【C委員】

それは、組織横断的に今は観光課ですけど、もし災害対策となれば、同じ市役所の中でも危機管理課ですよ、そこの中である予算を少し使えることが可能なかどうか。

【事務局】

確かにそういった要素はありますので、組織横断の予算をどう組むかとか、予算建てをどう考えていくかなど、いろんな議論の余地があるのは確かです。

【C委員】

子育て支援も付けてしまって、保育所も付けて、老人の保険福祉も付けてしまって横断的プロジェクトにすれば、多分いろんな意味で採算性と補助で、企業だったらそういう発想でやりますよね、多機能を持たせて、そういう話しになっていくのかなと。

【E委員】

この道の駅を目的地化するとか、例えば東京の有名店に入ってもらって行列ができるのであれば、国府の場所であろうとどこであろうと、来てもらえるのだろうが、やはりそれが難しい現状で考えるのならば、別に飲食に限らず保育所・託児所等、そういうことも考えていったほうがいいのかもわからない。

【委員長】

産業振興ギャラリーの見直しもありますから、それに代わるもの、他の複合的機能との連携みたいなものを探っていただきたいということですよね。政策的な連携もありますし、企業・民としての連携もありますよね。手を挙げていけば、どこかが一緒にやりたいみたいなのが出てきたりすると、スルスッと行ったりするものですから、最近是谁か助けてくれと手を挙げるのが早いですよね。民間だったらすぐにSNSに、誰か助けてくれとかを簡単に投げて、誰か手伝えみたいなね、そんなのですぐ繋がっていくので、最近のスピードの速いこと、びっくりするくらいですからね。

【C委員】

もう一つは、単年度予算なので、組みにくいところがあるのだろうが、単年度予算のかけかたでも、国なり県なりが、災害・防災にお金を使うのだ、とか観光振興・インバウンドにお金を使うのだ、とか、意外と変わってきていると思う。そこを敏感にキャッチしながら、何処から持って来られるのか、というようなところの、国・県の政策を見ながら、予算の出どころも考えて、この計画を作ったときは道路とかそっちに予算がまあまあ付いていたのかなと思うが、日本の状況も随分変わって来ているし、そういうところの公共事業よりも、防災とかインバウンドに、いま国はお金と使うっていうことであれば、そっちに合致したものをに入れていくと、最初の官としての予算も取りやすいかなという感じはする。

【委員長】

昨日、新宮の霧の森という道の駅に行ってきた。

ものすごい人で、駐車場待ちで20分ぐらい待たないと入れないという状況であった。霧の森大福が有名である。高知においてフードコーディネーターの方が最初に立ち上げられた。その後、アグリ豚まんを作られたり、満点の星もやられている。そういうフードコーディネーターの方が仕掛けられた道の駅である。

今はその店とプラス、さらにすごいカフェも出来ていて、茶そばの店は満員で入れない、30組待ちの状態だった。建物も増えていて、すごい勢いでやっている。また、そこが面白いのは、間に清流があって、子供が遊べるようになっている。たくさん子ども連れの家族がやってきてタダで子供が遊べるようになっている。自然の空間を持っている。非情にすばらしくなっている。そういうお手本みたいなものもある。

霧の森でいきなり有名になって、列をなしてみんな買っているというところから始まっている。見つけてみると実はいい遊び場所があって、夏はうってつけみたいな場所になっている。なんで、こんなに人が増えたのだろうとみていた。

【C委員】

だから、ある意味市内の道の駅というのはデメリットもある。わざわざ、市内のなかで国府という場所の道の駅に観光として来るか？とか。

実は昨日、沖縄に行っていた。沖縄も那覇市はもう造る場所もない。北部のモトブという美ら海水族館で事業をされていて、高速には道の駅は1つぐらいしかない。ほぼハイウェイというか山の中を走っている。トイレ休憩やごはん休憩といっても一旦高速を降りてどこかの町や村に行かなければならない。今、沖縄の観光は南から北まで飽和状態である。そういう中で需用と使用者のギャップがある。

【E委員】

それは前から言われている。高速では寄り道するところがない。

【C委員】

地元の人のために何かが必要という意識はない。

観光の人は観光っていう別の視点で見ている。

【委員長】

市内から20～30分っていうところにあると、それなりの需要は結構ある。

20～30分で遊びにいける場所は重要で、ここに人口が25万人いるっていうのは相当メリットがある。子供を2、3時間遊ばせる空間としてうまく造ればメリットはある。

1時間圏ぐらいがそういう圏だと思っている。お昼ご飯を食べに行くみたいな。30分圏ぐらいまでならおいしいご飯を食べに行こうという気になる。1時間圏がリミットである。

そういうのが出せば、いろんなニーズが大きいので、非常に芽があると思う。

レストランは経営の仕方もあるが、実はレストランの建物自体もものすごく重要である。

【C委員】

飲食は平日入らないとだめ、人件費とのバランスを考えるとお昼売っていても、夜売らないと大した売り上げにならない。

【委員長】

最近ダイニングをやっている郊外レストランが増えた。

そういうところを見るとそれなりのインテリア、夜行ってみたくなる雰囲気がある。昼ごはんだけ食べる店に夜行こうとは思わない。

【C委員】

民間がレストランを運営する場合は、贅沢に午前中閉めるとか、昼間は締めるとか。公共性というよりもターゲットを絞って、ビジネスとして採算性の合うビジネスモデルを作る。官でやるなら、一応朝から夜まで開けておかなければいけない。雨降りの2月の平日も開けなければいけない、となった場合のその分の赤字を補填できるかである。

【委員長】

その時にいかに少ないスタッフで運営できるかが大きい。
いつも議論しているような話になってしまったが。

【委員長】

問題は最後のスケジュールの表現の仕方である。

今、用地問題で国交省も頑張っているが自分たちだけではどうしようもできない問題がひとつ。目途が立てば先が開けてくる可能性がある。ただし、予算がついてからの議論であるため、公表はできないとのことである。

用地問題がある程度目途が立った時点かなと、それがどのタイミングかはこれからである。うまくいけば1～2年で手続きに入れる可能性はある。

【C委員】

ものすごく耳の痛い話かもしれないが、地元にとってメリットがあるなら、地元の人たちが一つの単体としてまとまってもらわないといけない。

ある人が一人反対していて、地元の公益性のためにそれでいいのかと考えたときに、「小異を捨てて大同に就く」という言葉があるが、いろんな公共事業をする場合、取りまとめてやっていく意思が地元に見えないと、今回の道の駅は地元に対するメリットということを大きく考えていかなければならない。そういったなかで用地を出さないとすれば全部がそこで止まってしまう。そこは行政が客観的に口を利くというのがあるのですが、地元としてみんなで協力しなければいけないと思う。

【A委員】

道の駅の用地については、地権者はみんな納得している。
反対しているというのは、南環状道路の用地のことですか。

【C委員】

含めて地元です。南環状道路の用地所有者は地元じゃないのですか。

【A委員】

環状線の用地は地元の者もいるが、いろんな人が絡んでいる。
川の中であれば他市町村の人もいる。
土手は地権者が多すぎる。だから強制収容するしかない。

【委員長】

土手の話しは公図が混乱している。ちょっとややこしい。
収容手続きに入るって話である。
トンネルの出口の話とかいくつかある。どこかに目途が立ってくる話である。
全ての目途が立つのは大変な話である。

【C委員】

3年後に開通するとか、全てがうまくいくというのであれば、採算性があうビジネスのモデルとか、公共性を中心にしたモデルが出来るが。

【A委員】

目途が立たないから進まない。
南環状道路の開通目途は別にして、目的地化できて採算性の取れる案を出していかないと。それをするためには縮小してでもやっていかなければならないという話になっている。

【委員長】

ここに全線開通の目途となってしまうと、今おっしゃるような話なので、部分的な進捗の目途の議論かなと思う。ちょっとでも進んでいるという状況があると民間の方でもわかりやすいと思う。しかし、ピタッと止まっているとなると辛い状況である。じわじわでも進捗していると、その調子でいけばこれぐらいにいけるだろうというのが目途だと思う。

【委員長】

ここは実際に造っていただいている国交省さんと調整していただかないといけない。どう書いたら国交省さんとしてもやりやすいのかということも重要である。
一体型なので国交省さんも駐車場の整備をしなければいけない。調整していかなければならないが、今回、これで一度梯子をはずしている。
どういう形で、再立ち上げするのか調整していただく必要があるので、勝手なことを書いてもいけない。

【E委員】

今の段階では、テナントを声がけすることはできないんでしょうね。

【委員長】

どの段階でそれをやるかという話しだと思う。

【E委員】

実現するかどうかは分からないが、今やってもいいということですか。

【委員長】

指定管理の条例を作って、指定管理者をまず決めて将来の指定管理者の方にプロモーションをお願いするというをやっている実績は他都市でもある。ただし、整備時期が決まっていて、この時期にオープンするので、オープンする1年、2年前とか1年前位に条例を作って先に指定管理者を決めてもらう。その方にプロモーションしてもらう。もっと早く言うと、設計する前にそういう事業者を決めてしまう。

【E委員】

もうそれしかないのでは。

【委員長】

そうですね。流行として設計する前にテナント決めてテナントがこういうところに来るからそういう設計しましょうというのをやっていくのが流行でこれをするためにいろいろ仕組みを考えなければいけない。

【E委員】

もちろん考えながらでないといけないと思う。

【委員長】

それをやる仕組みを考えてほしいと。その設計と用地の話とかリンクしているものですから、その仕組みを考えて下さいという話しをしている。そのPPPと言っている話しがその話しです。デザインビルドの時はデザインして作るころまでなので、運営のことは関係ない。運営者は別に議論しなければならない。最近はとにかくテナントを先に決めとけという話しはあっちこっちで上がっている。

【B委員】

先に決めた方がやりやすいですね。

【委員長】

そりゃそうです。そういう人たちが入ってくるような施設をつくる。

【B委員】

今言ったように道ができる計画があるので、先にオープンするという方法もある。

【A委員】

民間でやっているところも採算とってやっているところがいくらでもある。

【委員長】

一番違うのは、自分が作りたいものを作ってやってくる人たちは、それなりに頑張って採算目指してやってくる。投資してやってくる。「こんなん作ったからやれ」と言って渡すという話しになると、「いや、これじゃ使えないね」という話しがどうしても出てくる。

【C委員】

あとは、その大きなテナントさんが1つ借りてくれると全体としてビジョンを作りますし、ある程度計画を流動的に作れるが、小さなテナントさんを沢山入れていくというのは、一番厳しい。

【B委員】

大きいところが母体にならないと小さいところでは無理。その中で、早めに先に決めるのも1つ。それと開通と同時にオープンできるように早めに進める。

【委員長】

いろんなやり方がある。PFIというやり方でやると15年は運営して下さいということなので。

どこまでをPFIの中に入れるかというところが違うんですけども。

【委員長】

道の駅もあちこちで悩みながら今の手順をひっくり返そうとしながら苦心三段されているところである。

【E委員】

我々の中で意見を出し尽くした感がちょっとある。

結局第1回、第2回の会議で協議したことをまた言っているなという気がする。

【委員長】

提言書の4のところだけ以外は、みなさんご了解を得ているんじゃないかなと思ってる。私としてはそういう想いでみなさんに協議していただいた。4の書き方だけが難しい。

【E委員】

整備スケジュールですね。

【委員長】

ちょっと我々としては、もうここはなかなか勝手なことは言えないという感じがする。ただ、やっぱり先程おっしゃったように、あまり道に振り回されずにしっかり需要プランを作って早めに立ち上げていくっていう、そちらの方が正論かもしれない。これで道の状況というのはいいい情報が来れば来るほど強くなるというぐらいのイメージで、あまりこの時期を道に振り回されない方がいいかなという気がする。

【E委員】

道ありきでつくるとするのがやっぱり普通の考え方とは思う。

【委員長】

何回も言いますが、通行量2,000台という道の駅で成功している所がいっぱいありますし、さっきの所も実際そうですし、8,000台から伸びるだろうという想定で開通したら20,000台来るだろうみたいな、そういう見込の中で計画を立てていくというのはいあり得る。現実には道がなければどうしようもないですけど。8,000~10,000台流れているんだと。その人たちプラス、その人たちは立ち寄り上手ですから、その人たちプラス目的化するだけのPRをすれば、その8,000台に対してはPRできるわけですからね。現地で、「ここが出来たから、ランチ食べに来て下さいね」と言ったら、あんな所が出来たんやねと普段の話しをしている人が日曜日に来るというふうになる場所である。場所を知らせるとするのが重要で、知らない人はなかなか行かない。普段通っているところであったから行ってみよう。そしたら簡単にできる場所なんです。だから、そういう戦略を立てればどんなものができるかというのが見えてくる可能性があるかなと思っている。

【C委員】

ただ、その場合はもし指定管理する人がなかったら。

【委員長】

そうですね。もちろん、だから公募をどういうタイミングでやっていくのかとかどういう条件でどういうことをやらせていくのかというそうノウハウは大変。そういう優秀な店長捜しはあっちこちの道の駅で大変苦労されている。

【E委員】

そういうお店のアイデア的なものは我々が雑談の中でいっぱい出している。

これを仕上げとなったときに書き方の部分で私は概ねいいと思っているんですけど。書き方としては、まあ曖昧と言われたら曖昧かもしれないですけど。逆に委員長はどこが足りないとか、ここを言い切りたいとかあるのでしょうか。

【委員長】

最後のスケジュールの4行だけが悩んでいる。ここはもう少し検討していただかないと仕方ないと思っている。ここは非常に曖昧に南環状道路の進捗の目途というか、開通じゃなくて進捗としている。ちょっとずつでもいいから進んでいますということならいいかなと思って、全面開通じゃなくて進捗の目途という言葉にした。何をもって進捗と考えるのか非常に難しい。

【E委員】

確かにそうですね。

【委員長】

ただ、あまりここで大議論しても仕方ない。

【C委員】

私たちの決められることではない。

【委員長】

先程おっしゃっていたように、それほど南環状道路に振り回されていたら時期的に何もできないとなればもうちょっと書きぶりを考える必要があるかもしれない。非常に重要な条件ではあるけれどもそれに振り回されてはいけない。ビジネスとはそういうもの。あまりにも不確定要素になればそれを入れない方がいいという。プラスになることが見えるんだったらもう入れなくていいという話しになる。入れずに組んでおけば明らかにプラスになるからという考え方はある。

【C委員】

このへんすっきりまとまっていると個人的には感じた。

【委員長】

この全面道路の平均値というのがものすごくばらついている。実際は10事業所で、倍ぐらい単価がばらついている。

だから、この倍売り上げているところもあれば、半分のところもあるということである。

【事務局】

今の議論をお伺いしますと、整備スケジュールのところの文言のところが集約されてますので、ここの動きにつきましては、委員長と事務局で十分に協議させていただいて、固まれば各委員にこうなりましたとお知らせさせていただいて成案の方をさせていただくというスケジュールの流れでよろしいでしょうか。

【各委員】

はい。

【委員長】

では、いろいろちょっと周りの方にも色々お聞きしながら、どういうタイミングがあって、市の内部の方にも議論していただかないといけない。私が言ったから決まるものではないので。そのへんも含めてちょっと調整させていただいて、ちゃんと動くようなかたちの提言書という方向に持っていきたいと思いますので、みなさんの了解をとるということでよろしいでしょうか。

【各委員】

はい。お願いします。

【委員長】

じゃ、お返しいたします。

【事務局】

委員のみなさまにおかれましては、本日、貴重なご意見ありがとうございました。以上をもちまして、第4回地域振興施設（国府道の駅）進め方検討有識者会議を閉じます。本日はありがとうございました。