

インバウンド誘客等による小さな拠点活性化
のための官民連携手法検討調査業務

報 告 書

令和 6 年 3 月

高松市 観光交流課 観光エリア振興室
株式会社オリエンタルコンサルタンツ

目 次

第 1 章 本調査の概要

1-1 調査の概要	1-1
(1) 調査の目的	1-1
(2) 調査の概要	1-1
1-2 調査地の概要.....	1-2
1-3 実施手順	1-3
1-4 事業の概要	1-4
1-5 自治体の概要.....	1-5
(1) 高松市の概要.....	1-5
(2) 塩江地域の概要.....	1-10
1-6 周辺地域の状況.....	1-12
(1) 周辺施設分布.....	1-12
(2) 周辺の道の駅.....	1-13
(3) 周辺の人口	1-14
(4) 香川県を訪れる旅行者.....	1-16
(5) ハザードマップ.....	1-18
1-7 上位関連計画.....	1-19
(1) 高松市及び塩江地域のまちづくりの方針に係る上位関連計画の整理.....	1-19
(2) 本事業の内容に係る上位関連計画の整理.....	1-23
1-8 事業発案に至った経緯.....	1-28
(1) 当該事業・施設の課題.....	1-28
(2) 当該事業の発案経緯.....	1-28
1-9 当該事業の必要性.....	1-29
(1) 当該事業の必要性.....	1-29
(2) 期待する成果.....	1-30
(3) 期待する好循環のイメージ.....	1-31
1-10 連携体制	1-32

第2章 前提条件の整理

2-1 塩江温泉郷における検討内容や現状、課題、関係者等の把握.....	2-1
(1) 関連計画等の整理.....	2-1
(2) 道の駅しおのえ・行基の湯等の経営状況の確認.....	2-3
(3) 新しい道の駅の収入の算出.....	2-15
2-2 塩江温泉郷の来訪者数と利用者数及び民間事業者のニーズの把握.....	2-20
(1) 塩江温泉郷における来訪者数と利用者数.....	2-20
(2) 道の駅エリアの需要動向等に関するアンケート調査.....	2-25
(3) 道の駅整備に向けた民間事業者への過年度意向調査.....	2-30
(4) 高松空港の利用者数.....	2-33
(5) 訪日外国人の動向.....	2-34
2-3 塩江温泉郷へのアクセス手段やおもてなし面の現状と課題、条件等の把握...	2-37
(1) 塩江温泉郷への交通アクセス状況.....	2-37
(2) インバウンド誘客における一般的な課題.....	2-42
(3) 塩江温泉郷のインバウンド誘客における課題.....	2-48
2-4 温泉水の供給や維持管理に関する現状と課題等の把握.....	2-49
(1) 温泉水給水事業内容と課題の整理.....	2-49
(2) 維持管理費用の整理.....	2-50
2-5 道の駅や温泉施設等の事業スキームの潮流の把握.....	2-52
(1) 道の駅の類似事例の整理.....	2-52
(2) 小さな拠点の事例整理.....	2-76
(3) 道路法を活用した事例整理.....	2-87
(4) 行為許可の付与等の柔軟な管理運営方式を採用している事例.....	2-101

第3章 ヒアリング調査

3-1 各調査の位置づけ.....	3-1
3-2 アンケート調査.....	3-2
(1) 地元関係者等へのアンケート調査.....	3-2
(2) 交通関係事業者へのアンケート調査.....	3-15
(3) 地域資源（温泉水）供給関係者へのアンケート調査.....	3-21
3-3 深掘り調査	3-24
3-4 地元意見ヒアリング.....	3-28
3-5 ヒアリング調査結果の整理.....	3-36
(1) 選択式	3-36
(2) 記述式	3-37

第4章 事業スキームの検討

4-1 検討フロー	4-1
4-2 事業スキームの仮説.....	4-2
(1) 管理運営手法の検討.....	4-2
(2) 管理運営者の検討.....	4-5
(3) 官民連携事業への期待.....	4-6
(4) サウンディング調査に諮る事業スキームの整理.....	4-7
4-3 管理運営者に求められる事業内容.....	4-9
(1) 周辺連携による観光メニューの構築.....	4-9
(2) 商品開発の方向性.....	4-20
(3) 持続可能な交通網の再構築.....	4-28
(4) DXを活用した温泉施設のアセットマネジメントサイクルの構築	4-81

第5章 サウンディング調査

5-1 民間事業者へのサウンディング調査.....	5-1
(1) 調査概要	5-1
(2) 調査結果	5-5

第6章 事業スキームの精査

6-1 事業スキームの評価.....	6-1
(1) 管理運営手法の検証.....	6-1
(2) 事業範囲の検証.....	6-6
(3) 事業スキームの決定.....	6-8
6-2 全体事業費の算出.....	6-19
(1) 算出条件	6-19
(2) 過年度の実績値による試算.....	6-20
6-3 公募方針の作成.....	6-21
(1) 事業協力者の公募.....	6-21
(2) 新しい道の駅の管理運営者の公募.....	6-22

第7章 今後の進め方

7-1 事業化に向けたロードマップ.....	7-1
7-2 今後の検討事項.....	7-2

第 1 章 本調査の概要

1－1 調査の概要	1 -1
(1) 調査の目的	1 -1
(2) 調査の概要	1 -1
1－2 調査地の概要	1 -2
1－3 実施手順	1 -3
1－4 事業の概要	1 -4
1－5 自治体の概要	1 -5
(1) 高松市の概要	1 -5
(2) 塩江地域の概要	1 -10
1－6 周辺地域の状況	1 -12
(1) 周辺施設分布	1 -12
(2) 周辺の道の駅	1 -13
(3) 周辺の人口	1 -14
(4) 香川県を訪れる旅行者	1 -16
(5) ハザードマップ	1 -18
1－7 上位関連計画	1 -19
(1) 高松市及び塩江地域のまちづくりの方針に係る上位関連計画の整理	1 -19
(2) 本事業の内容に係る上位関連計画の整理	1 -23
1－8 事業発案に至った経緯	1 -28
(1) 当該事業・施設の課題	1 -28
(2) 当該事業の発案経緯	1 -28
1－9 当該事業の必要性	1 -29
(1) 当該事業の必要性	1 -29
(2) 期待する成果	1 -30
(3) 期待する好循環のイメージ	1 -31
1－10 連携体制	1 -32

1-1 調査の概要

(1) 調査の目的

本調査は、少子高齢化が著しく進行する塩江温泉郷エリアの豊かな地域資源である温泉水や自然環境等のポテンシャルを最大限活用するとともに、地元地域と最新の知見や資金を有する地域外の民間事業者の共創が育まれる土壌や機運を醸成し、インバウンド等の活力の取込み、交通アクセスや温泉施設等の生活基盤の維持といった地域課題の解決に寄与するための実効性の高い事業スキームを導出することを目的としている。

(2) 調査の概要

業務名：インバウンド誘客等による小さな拠点活性化のための官民連携手法検討調査業務

検討範囲：次頁に示す事業対象地周辺

業務場所：高松市塩江町安原上東 地内

履行期間：令和5年8月8日～令和6年3月8日

発注者：高松市 観光交流課 観光エリア振興室

受注者：株式会社オリエンタルコンサルタンツ 四国支社

表 業務項目

項目	数量
官民連携事業調査	1 式
打合せ 等	1 式
前提条件整理	1 式
官民連携事業スキームの検討（想定原案の検討）	1 式
交通手段の連携手法等調査	1 式
地元関係者ヒアリング	1 式
地域資源（温泉水）に係る整理	1 式
官民連携事業スキームの検討	1 式
サウンディング市場調査	1 式
事業スキームの精査	1 式
公募方針（案）の検討、作成	1 式
報告書作成	1 式

1-2 調査地の概要

本事業の対象である新しい道の駅は、高松駅から車で約40分、高松空港から車で約15分の位置に立地しており、塩江温泉郷の入口に位置することから、観光の拠点とともに、生活・まちづくりの拠点、「小さな拠点」となることが求められている。

地域活性化、地域活力・生活基盤の維持の役割を果たせるよう、単なる道の駅の運営ではなく、塩江地区の魅力を生かした観光振興、生活基盤の維持・支援、高松空港からのインバウンド誘致等の取組等との融合を視野に入れた、「小さな拠点」(新しい道の駅)を核とした、塩江温泉郷全体の活性化が期待されている。



図 事業対象地の広域図



図 事業対象地の狭域図

出典：高松市塩江道の駅エリア整備基本計画より作成

1-3 実施手順

本業務における実施手順は、以下に示す通りである。

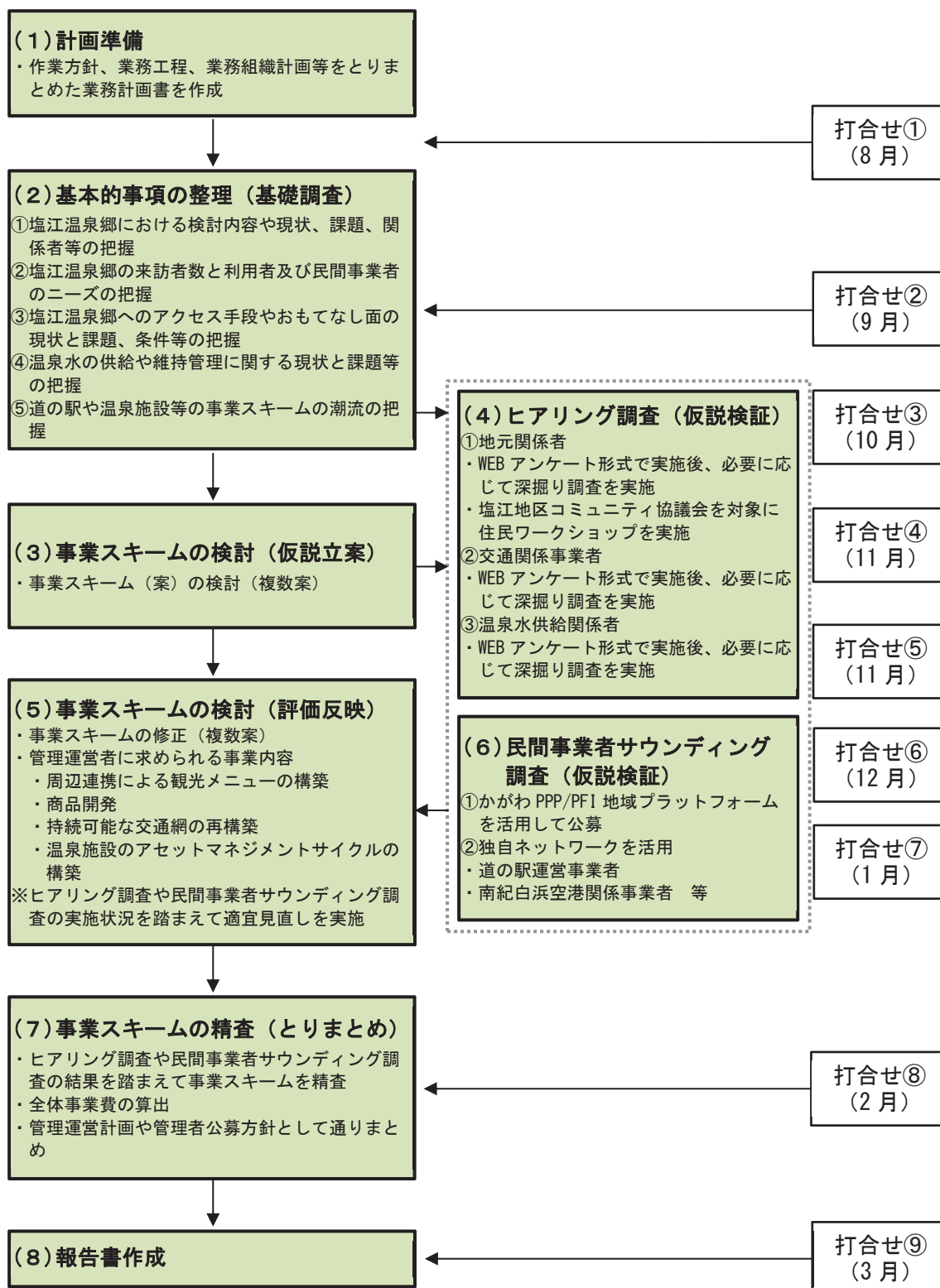


図 実施手順

1-4 事業の概要

塩江温泉郷は、香川県高松市の南部に位置する温泉郷であり、香川県で唯一、国から国民保養温泉地の指定を受けるなど、これまで、この良質な温泉資源を生かしながら観光のまちとして発展してきた。

高松市では、この塩江温泉郷を「オンリーワンの価値を持つ温泉郷」とするため、令和2年11月に策定した「高松市塩江道の駅エリア整備基本計画」に基づき、物販・飲食、温浴、観光情報発信等の複合的な機能を持つ観光関連施設（以下「新しい道の駅」という。）と医療施設の一体的な整備を進めており、令和8年度の開業に向けて、現在、各種工事を実施しているところである。

塩江地区には、有力な観光資源である歴史ある温泉があり、豊かな自然を有する中山間地域であり、その立地は高松空港に隣接し、本市中心部からの自動車交通の利便性も高い一方、地区全体で人口減少、高齢化が進んでおり、これに伴い公共交通による移動手段が脆弱化している一面もある。

このような背景から、現在整備を進めている新しい道の駅は、塩江温泉郷の入口に位置することから、観光の拠点とともに、生活・まちづくりの拠点、「小さな拠点」となることが求められるものである。

本事業は、新しい道の駅が、本市が進める多角連携型コンパクト・エコシティの核となる「小さな拠点」としての機能を発揮し、地域活性化、地域活力・生活基盤の維持の役割を果たせるよう、単なる道の駅の運営ではなく、塩江地区の魅力を生かした観光振興、生活基盤の維持・支援、台北・香港・ソウル等の国際線が就航している高松空港からのインバウンド誘致等の取組等との融合を視野に入れた、「小さな拠点」（新しい道の駅）を核とした、塩江温泉郷全体の活性化に資する、新しい道の駅の運営に係る官民連携手法を検討するものである。



図 事業の推進体制のイメージ

1－5 自治体の概要

(1) 高松市の概要

自治体の概要は、以下に示す通りである。

表 自治体の概要

項目	概要
位置情報	・高松市は、四国の北東部、香川県の中央に位置する。 ・北は、日本で最初に国立公園に指定された瀬戸内海に面し、南は、讃岐山脈まで続く、変化に富む自然・地理的環境を保有する。 ・古くから四国の玄関口として繁栄し、便利な都市機能とのどかな田園風景がコンパクトに調和したまちである。 ・本市の総面積は、375.67 km²で、讃岐平野の一部である高松平野に位置し、都心部が臨海部に接する地理的構造にある。 出典：第6次高松市総合計画・高松市HP
人口	人口：411,004人、人口密度：1,094.1人/km² 出典：高松市 人口速報（令和6年1月1日時点）
高齢化率	28.7%（令和元年時点） 出典：たかまつ人口ビジョン 令和元年度改訂版
土地利用	・平成29年の本市の地目別土地利用状況の主なものとして、山林が約30%、田畑を合わせて約23%、宅地が約17%を占めている。残りの30%は畑、雑種地、原野、池沼等のその他地目である。 出典：一高松市一般廃棄物処理基本計画（令和5年3月中間見直し版）
産業	・産業別の就業構造についてみると、第1次産業2.3%、第2次産業19.3%に対して、第3次産業が78.2%を占めている。 出典：国勢調査（令和2年）
道路網	・四国横断自動車道が都市計画区域の中央部を東西に横断しており、市中心部から放射状に一般国道が整備され、主要地方道がこれを補完する形で、道路ネットワークを形成している。 出典：高松市都市計画マスタープラン（平成29年8月改定）
公共交通	・鉄道及びバス路線網は、JR 高松駅やことでん瓦町駅を中心として放射線状に広がっている。 ・路線便数から、市中心部及び南北方向のバス路線でサービスレベルが高くなっており、ことでん空港通り駅やJR 国分駅等には高松市により、またことでん高田駅にはことでんにより、パークアンドライド駐車場が整備されている。 出典：高松市都市計画マスタープラン（平成29年8月改定）



高松常磐町商店街



養殖魚「オリーブハマチ」
の出荷



主要観光地である
史跡高松城跡（玉藻公園）
での和船体験

出典：第6次高松市総合計画

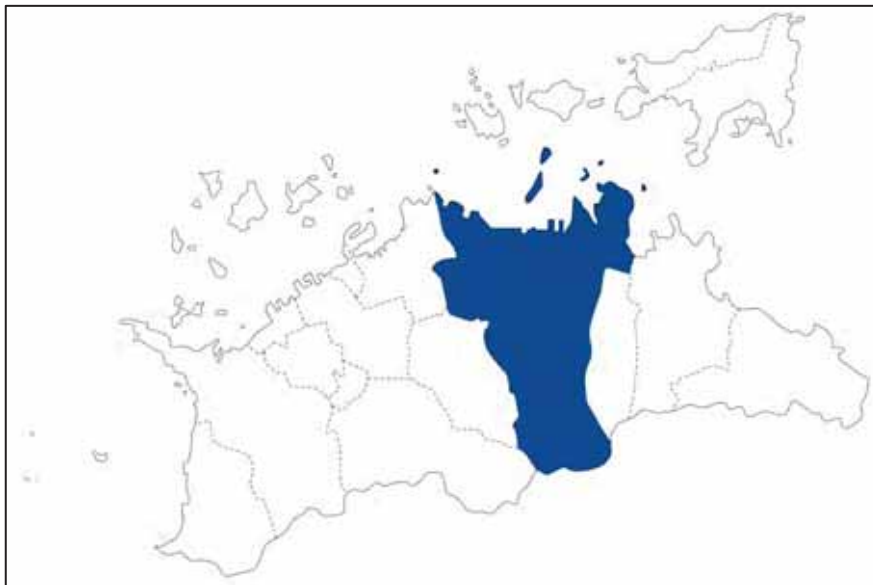


図 高松市の位置図

出典：第 6 次高松市総合計画概要版【全体】

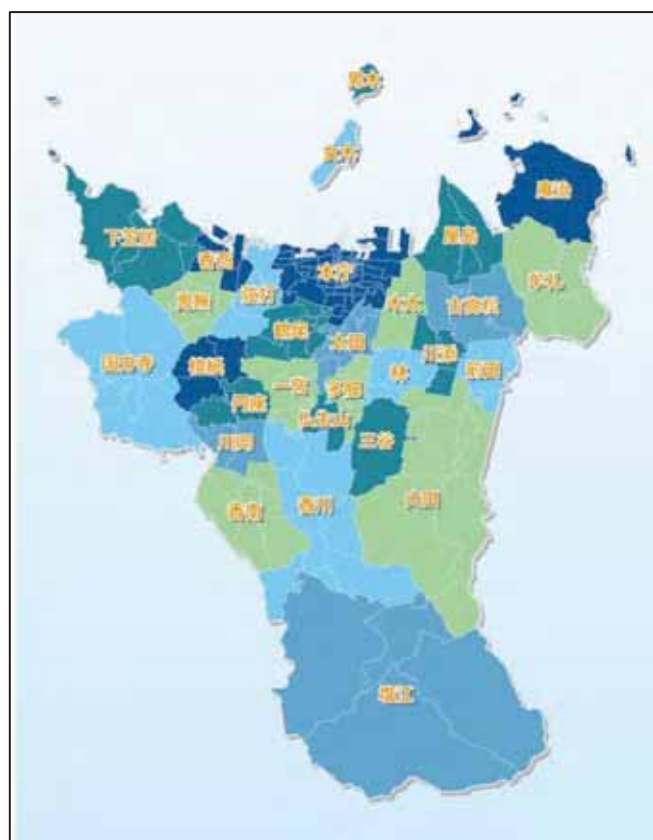


図 高松市の全域図

出典：高松市公式 HP たかまっぷ



図 高松市の人口（令和2年時点）

出典：高松市 基本構想及びまちづくり戦略計画

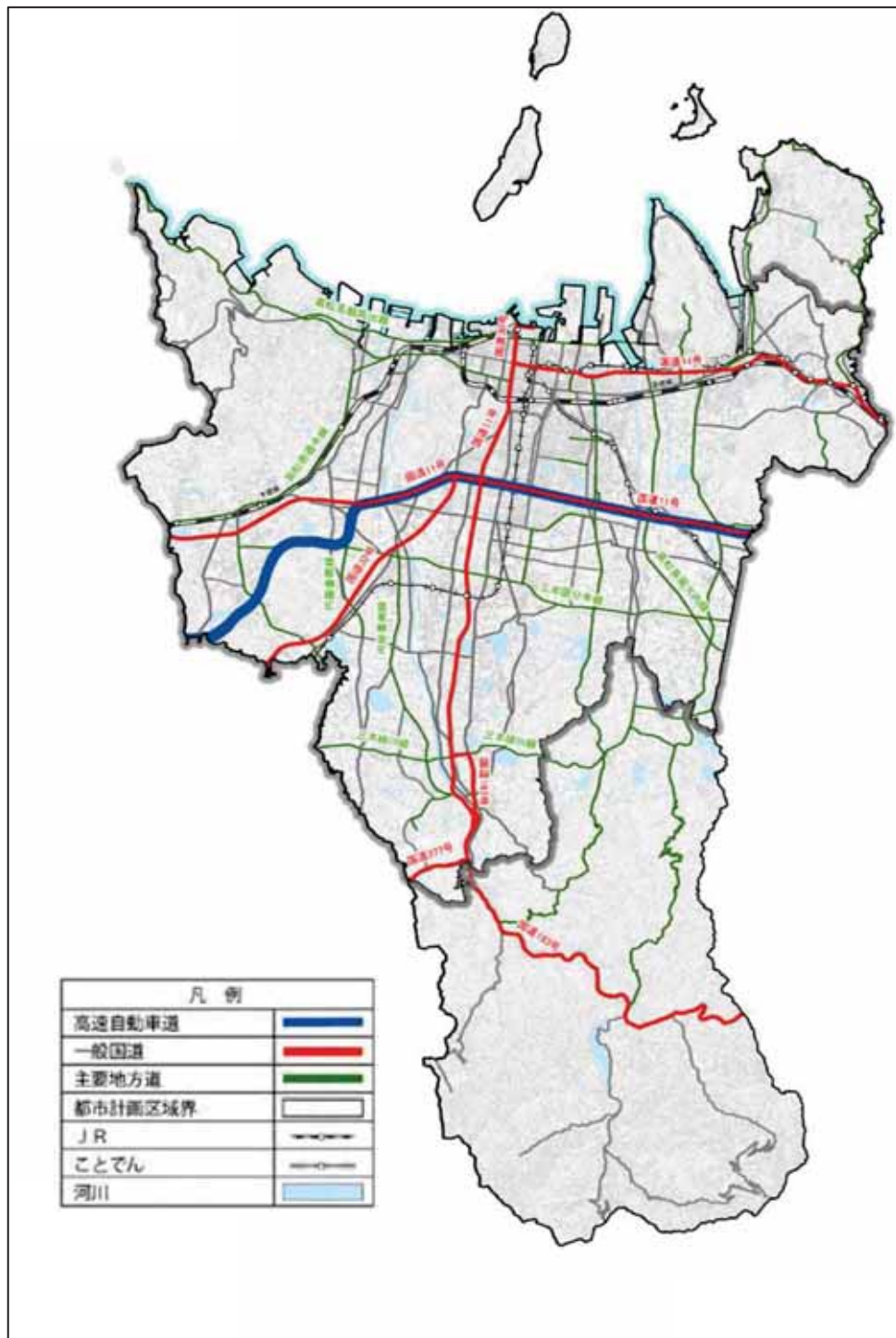


図 高松市の道路交通網

出典：高松市都市計画マスタープラン

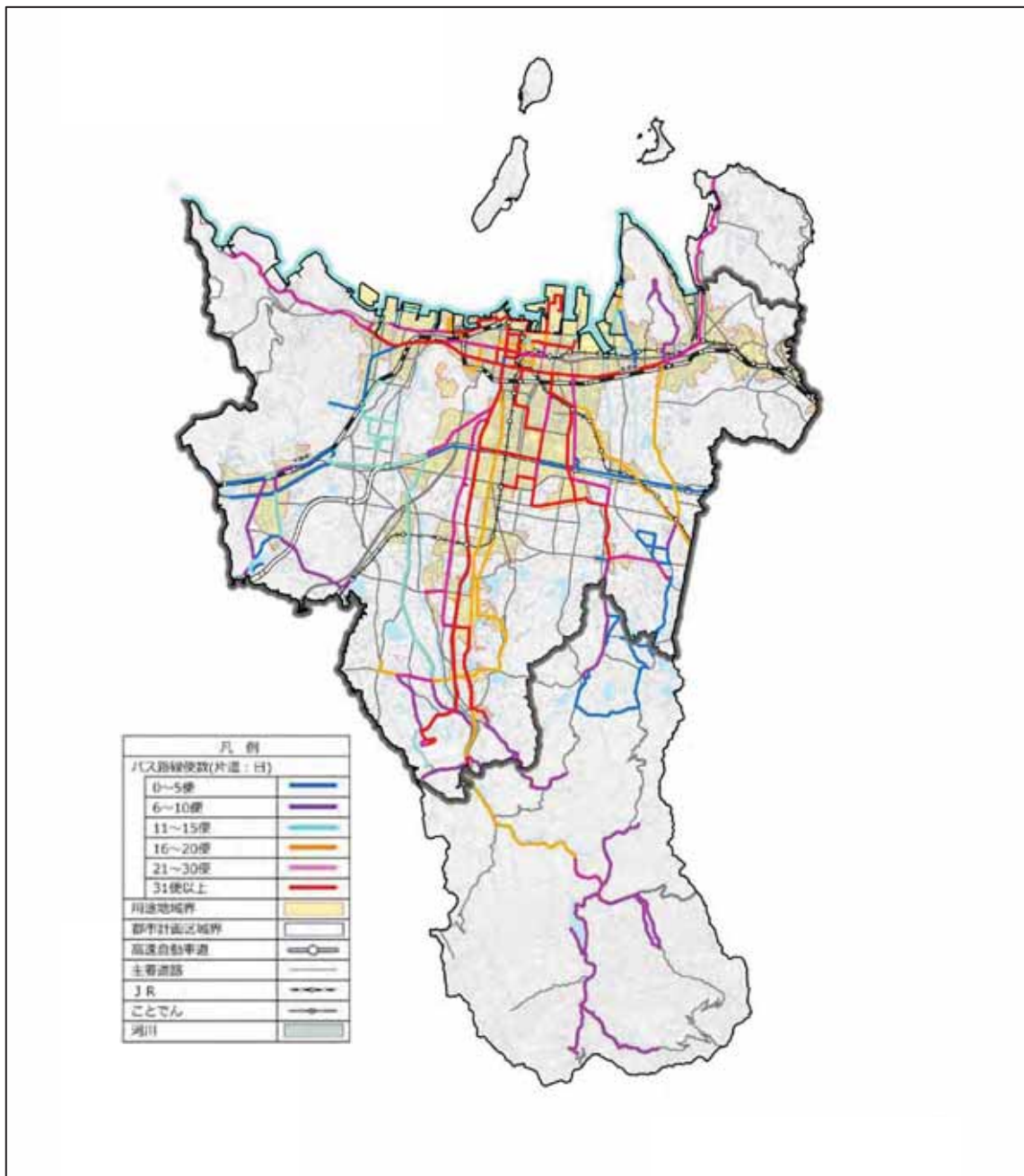


図 高松市の鉄道及びバス路線

出典：高松市都市計画マスタープラン

(2) 塩江地域の概要

塩江地域の概要は、以下に示す通りである。

表 塩江地域の概要（自然的・歴史的・社会的・経済的諸条件）

項目	概要
自然的条件	・市の南端に位置し、市中心部より約 25 km隔てた地域である。 ・南は讃岐山脈の分水嶺をもって徳島県と界し、讃岐山脈に源を発する香東川が本地域のほぼ中央部を貫流し、集落はその香東川沿線に点在する平地部を中心に構成されている。 ・塩江地域の総面積は 80.1 km²で、地勢は南高北低の急斜面にある、峡谷型の山間の地域である。 ・気候は年間を通じて温和であるが、年間平均気温 14 度、昼夜の気温差のある内陸型の気候である。 ・年間平均降雨量は約 1,400mm で、県平均に比較してやや多い。 ・耕地は香東川流域に沿って帯状に分布しており、平坦地は少なく、塩江地域の総面積の 83.9%は山林で占められている。
歴史的条件	・塩江地域は、明治初期には安原 5 か村に分割され行政区域が細分化されていたが、町村制施行など幾多の変遷を経て、昭和 31 年 9 月 30 日、町村合併促進法により、旧安原村、旧塩江村、旧上西村の 3 か村の合併が実現し、旧塩江町の誕生をみるに至った。 ・市町村の合併の特例に関する法律（合併特例法）により、平成 17 年 9 月 26 日に高松市に編入合併した。
社会的条件	・昭和 31 年の町村合併時における総人口は、7,612 人で適正規模団体であったが、産業構造の変遷と高度経済成長時代を迎え、青年層の地域外就職及び就学のため、世帯での地域外転出などがみられ、本地域における人口は一貫して減少している。 ・人口の減少は主として 15 歳～64 歳人口の流出に起因するものであり、高齢化が急速に進んでいる。
経済的条件	・農業については、1 農家当たりの経営耕地面積は約 36 アールであり、100 アール未満の経営面積を有する販売農家が大半を占めるなど、零細な経営が行われており、農地の区画が狭小で生産性は低くなっているが、一部の農家においては、立地・気象条件を利活用し、高冷地野菜、花きの栽培等で、農業所得の向上が図られている。 ・林業については、山林の保有規模が極めて零細で、山林保有者の大半が 5ha 未満のものであって、人工林も若齢林のため、林産収入のない世帯が多い。 ・観光については、塩江温泉を昭和 48 年に旧塩江町が開発に着手し、観光ブームや高度経済成長も伴って温泉を中心とした民間観光大型ホテルなどが整備され、塩江温泉郷として知られるようになり、平成元年には年間約 60 万人の観光客が訪れるようになった。しかし、平成 15 年度頃以降の経済の低迷等によって、ホテルや宿泊施設も一部が休業・廃止となり、近年では観光客が減少の一途を辿っている。今後とも、魅力ある温泉郷づくりとともに、地域資源を活用したまちづくりや民間団体・企業と連携した、地域主体の継続可能な自主事業の取組が求められている。 ・観光産業以外は全て零細であり、その収入のみでは生活の維持が困難であるため、各種の兼業収入に依存する者が多く、塩江地域外で就業している現状にある。 ・今後、東アジアを中心とした外国人観光客の増加が期待される一方、長期にわたる景気の低迷、企業などの団体旅行の減少、観光地間の競争激化など、不安な材料も多くあり、持続的発展に向けた取組が求められている。

出典：高松市過疎地域持続的発展計画

表 塩江地域の概要（過疎・社会経済的発展の方向）

項目	概要
過疎の状況	・近年、各種生活環境の改善を図ってきたが、広範な山間地域であるため十分な整備が行えず、主たる産業である農林業の基盤の弱さによる他の平坦地域との格差、及び特徴的な地場産業がないことによる就労の場の不足等により、やむを得ず都市や都市周辺に住所を移す青年層もみられ、このことが出生数の低下を招く大きな要因にもなっている。 ・塩江地域の過疎対策は、これまで、道路網の整備、特に生活道の整備を始め、上下水道、社会教育施設、福祉・医療施設の整備等、生活水準の維持向上を図るための改善が積極的に行われてきた。 ・農林業の振興においても各種補助事業等を積極的に取り入れ、農林道の新設改良、畑地造成、土地基盤整備、近代化施設の整備等を図り、農林業所得の向上に努めてきた。 ・本地域における過疎化に歯止めはかからず、引き続き人口減少と高齢化が同時進行しており、生活・生産基盤の弱体化から、健全な地域社会の維持が困難となることが懸念される。
社会経済的発展の方向の概要	・塩江地域は、昭和 47 年に「自然休養村」の指定を受けたことを始め、その後「JR 周遊地」に指定されているほか、平成元年には、環境庁よりホタルの里として「ふるさといきものの里」に選定された。また、平成 14 年には「国民保養温泉地」に指定されるなど、自然あふれる讃岐山脈の山間地域として、香川県内でも歴史ある塩江温泉郷を有する観光地として発展している。さらに、大滝大川県立自然公園として「大滝山」「竜王山」と代表的な山岳も有しており、レクリエーション施設も整っていることから、保養地としても観光客から期待される地域となっている。 ・平成 9 年から 17 年の間に、観光拠点施設づくりとして「観光物産センター」や「行基の湯」の施設整備を図るとともに、地域住民が第 3 セクターを設立し、住民と協働でこれらの施設を活用するソフト事業を展開するなど、観光客でにぎわう環境づくりを行った。 ・平成 26 年には、本地域で「塩江・マイスター振興会」が設立されるなど、地域住民や各団体による観光地づくり活動が活発化しており、今後は、地域主体の滞在型観光地としての充実に努める必要がある。 ・高松の奥座敷とも言われる塩江温泉郷を「オンリーワンの価値を持つ温泉郷」に磨き上げるための指針として、平成 29 年 3 月に策定した「塩江温泉郷観光活性化基本構想」に基づき、塩江温泉郷の活性化と本市の観光振興に向け、各種施策に取り組んでいる。この取組の一環として、「塩江道の駅エリア」において、物販・飲食、温浴、観光情報発信等の複合的な機能を持つ観光関連施設と医療施設を一体的に整備することで、塩江温泉郷のシンボルとなる新たな交流拠点づくりを行うこととしている。

出典：高松市過疎地域持続的発展計画

(1) 周辺施設分布

[illegible]

出典：高松市塩江道の駅エリア整備基本計画より作成

（２） 周辺の道の駅

道の駅しおのえの半径 5km 圏内には他の道の駅はなく、約 10km の位置に道の駅香南楽湯、道の駅ながお、道の駅ことなみが存在している。



図 周辺の道の駅

出典：高松市塩江道の駅エリア整備基本計画より作成

(3) 周辺の人口

塩江地域は、2011 年より人口、世帯数ともに減少傾向にあり、塩江地域内の町別では、塩江町安原上東が人口、世帯数ともに最大数を有している。

表 塩江町の人口と世帯数

	男(人)	女(人)	総数	世帯数
2011 年	1,511	1,644	3,155	1,327
2012 年	1,484	1,617	3,101	1,328
2013 年	1,469	1,589	3,058	1,318
2014 年	1,401	1,561	2,962	1,303
2015 年	1,361	1,503	2,864	1,282
2016 年	1,340	1,491	2,831	1,291
2017 年	1,311	1,468	2,779	1,288
2018 年	1,273	1,418	2,691	1,278
2019 年	1,232	1,350	2,582	1,253
2020 年	1,204	1,302	2,506	1,259
2021 年	1,157	1,265	2,422	1,246
2022 年	1,115	1,216	2,331	1,212
2023 年	1,084	1,195	2,279	1,213

出典：高松市道の駅基本エリア整備基本計画及び、
高松市住民基本台帳（各年 1 月 1 日）より作成

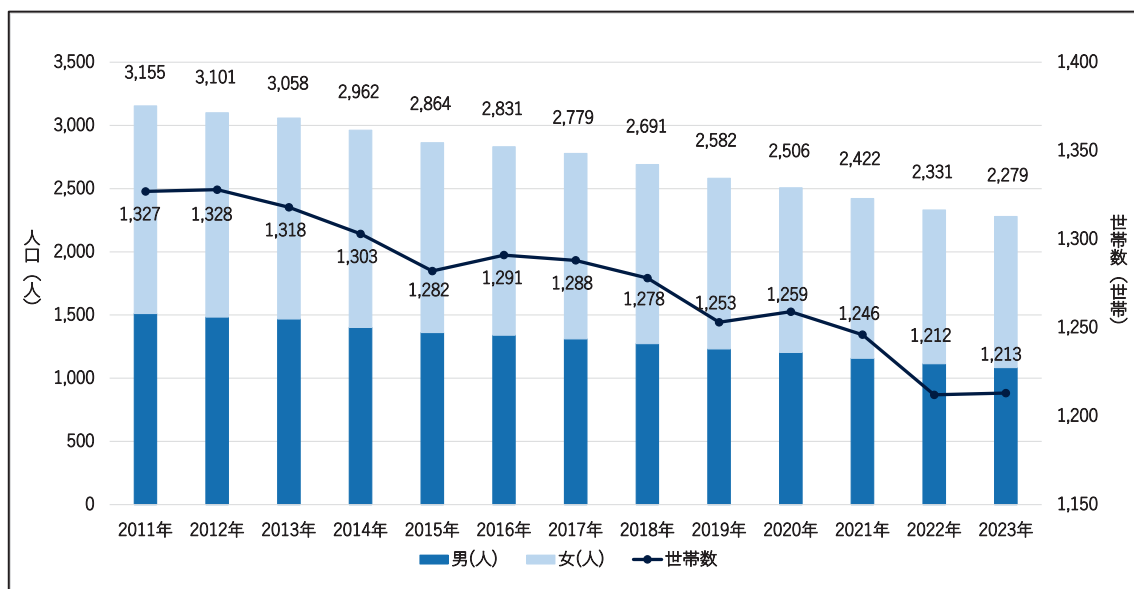


図 塩江町の人口と世帯数の推移

出典：高松市道の駅基本エリア整備基本計画及び、
高松市住民基本台帳（各年 1 月 1 日）より作成

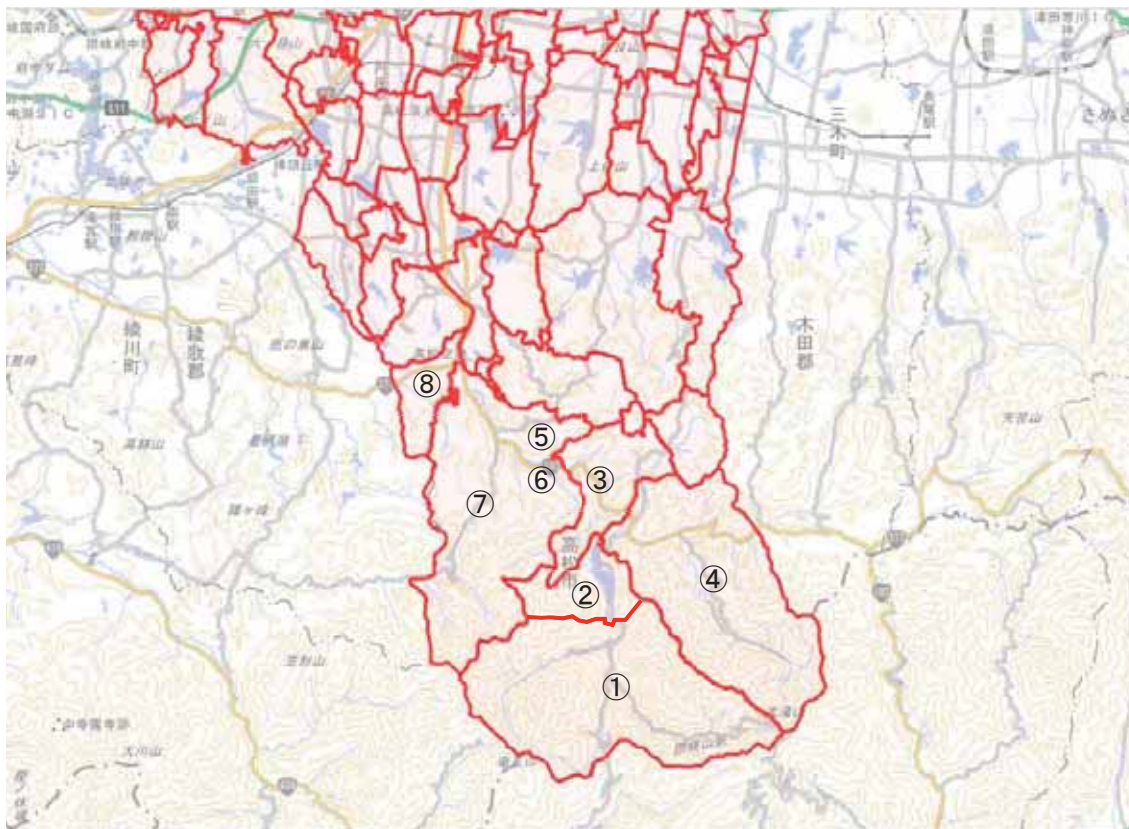


図 塩江地域の町丁目

出典：国勢調査町丁・字等別境界データセット

表 塩江地域の町別人口

No.	町名	男	女	総数	世帯数
1	塩江町上西甲	98	163	77	86
2	塩江町上西乙	88	136	58	78
3	塩江町安原上	160	311	151	160
4	塩江町安原上東	357	611	286	325
5	塩江町安原下	16	29	13	16
6	塩江町安原下第1号	203	424	202	222
7	塩江町安原下第2号	212	443	210	233
8	塩江町安原下第3号	79	162	87	75

出典：高松市 人口速報（令和5年1月1日時点）

(4) 香川県を訪れる旅行者

① 観光入込数

新型コロナウイルス感染症流行前の2019年まで、香川県を訪れる観光客は増加傾向にあり、年間900万人以上の観光客が訪れていた。新型コロナウイルス感染症流行により約580万人まで減少したが、2022年には約770万人まで回復している。

表 宿泊有無別県外観光客入込数

	日帰り観光客	宿泊観光客	総数
2011年	7,116,164	1,597,352	8,713,516
2012年	7,092,797	1,844,603	8,937,400
2013年	6,801,650	2,375,072	9,176,722
2014年	6,789,796	2,269,941	9,059,737
2015年	6,466,845	2,736,210	9,203,055
2016年	6,651,293	2,716,725	9,368,018
2017年	6,758,557	2,705,085	9,463,642
2018年	6,786,768	2,629,488	9,416,256
2019年	6,512,686	3,173,930	9,686,616
2020年	4,581,016	1,602,855	6,183,871
2021年	4,367,027	1,450,664	5,817,691
2022年	5,518,460	2,251,540	7,770,000

出典：高松市道の駅基本エリア整備基本計画及び、
香川県観光客動態調査報告（R2、R4）より作成

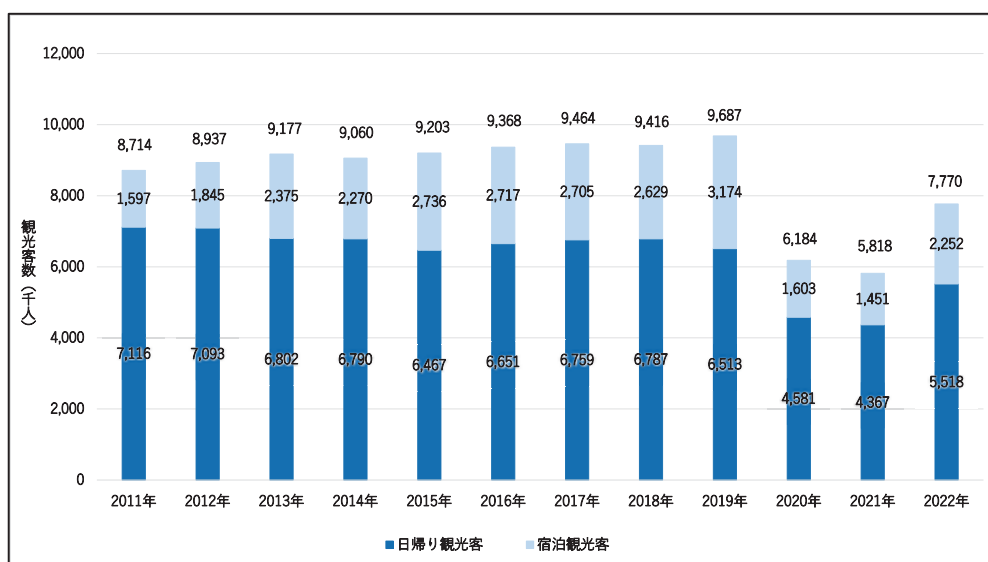


図 宿泊有無別県外観光客入込数の推移

出典：高松市道の駅基本エリア整備基本計画及び、
香川県観光客動態調査報告（R2、R4）より作成

② 延べ宿泊者数

新型コロナウイルス感染症流行前の2019年まで、香川県に訪れる延べ宿泊客数は増加傾向にあり、特に外国人の割合は2015～2019年で10%以上増加していた。2022年は、外国人の割合が再度増加傾向に転じている。

表 香川県の延べ宿泊者数の推移

	県内 (日本人)	県外 (日本人)	外国人	不明	合計	外国人 の割合
2011年	457,750	2,736,880	36,570	33,820	3,265,020	1.1%
2012年	522,260	2,953,190	43,090	31,550	3,550,090	1.2%
2013年	563,150	2,843,120	95,830	83,100	3,585,200	2.7%
2014年	584,270	2,699,570	142,710	36,150	3,462,700	4.1%
2015年	580,520	3,194,940	210,470	90,640	4,076,570	5.2%
2016年	507,090	2,733,060	358,360	181,390	3,779,900	9.5%
2017年	463,190	2,569,520	482,300	243,390	3,758,400	12.8%
2018年	563,760	2,704,610	546,100	233,860	4,048,330	13.5%
2019年	604,770	3,075,610	771,730	207,140	4,659,250	16.6%
2020年	472,660	1,868,320	81,270	106,570	2,528,820	3.2%
2021年	372,740	1,800,250	13,530	83,400	2,269,920	0.6%
2022年	453,870	2,735,610	33,930	16,980	3,240,390	1.0%

出典：高松市道の駅基本エリア整備基本計画及び、宿泊旅行統計調査より作成

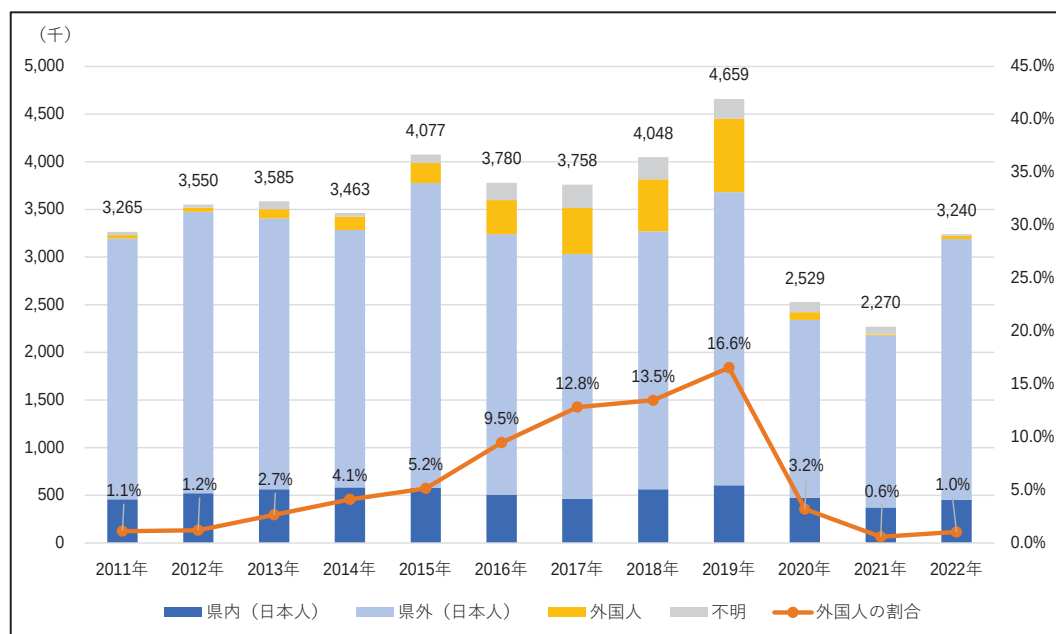


図 香川県の延べ宿泊者数の推移

出典：高松市道の駅基本エリア整備基本計画及び、宿泊旅行統計調査より作成

(5) ハザードマップ

塩江地域は、峡谷型の山間地域のため、崖崩れ・土石流・地滑の危険がある場所が多い。

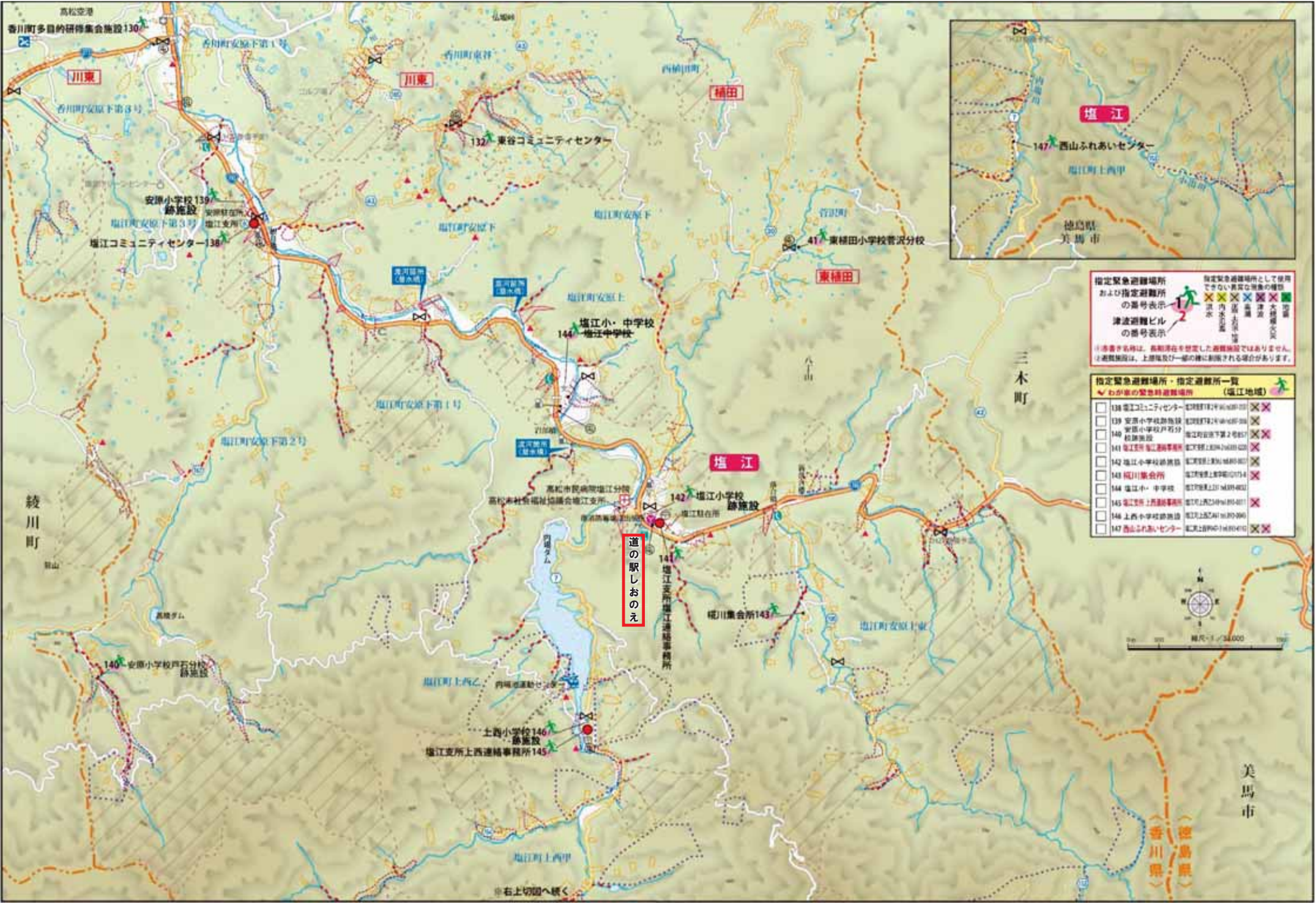


図 塩江地域コミュニティ別ハザードマップ

出典：高松市 HP

1-7 上位関連計画

(1) 高松市及び塩江地域のまちづくりの方針に係る上位関連計画の整理

① 上位関連計画の一覧

高松市及び塩江地域のまちづくりの方針に係る上位関連計画として、以下に示す一覧の計画を整理する。

表 高松市及び塩江地域のまちづくりの方針に係る上位関連計画

項目	名称	発行年
高松市	第6次高松市総合計画	平成28年3月
	高松市都市計画マスタープラン	平成29年8月
	高松市立地適正化計画	令和2年7月
	高松市まちづくり戦略計画第4期	令和5年3月
塩江地区	塩江温泉郷観光活性化基本構想	平成29年3月
	高松市塩江道の駅エリア整備基本計画	令和2年11月
	高松市過疎地域持続的発展計画	令和3年
	都市再生整備計画 塩江地区	令和3年7月
	道の駅設計に関する報告書	令和4年3月

② 上位関連計画の関係性

高松市及び塩江地域のまちづくりの方針、本事業に係る上位関連計画の関係性は、以下に示す通りである。

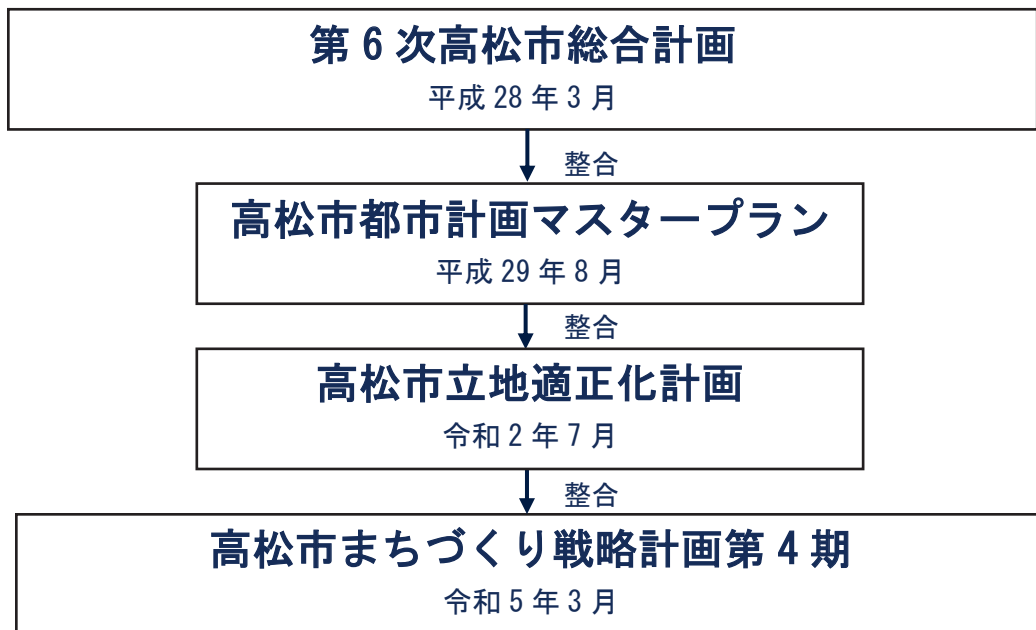


図 高松市と塩江地域のまちづくりの方針に係る主な上位関連計画

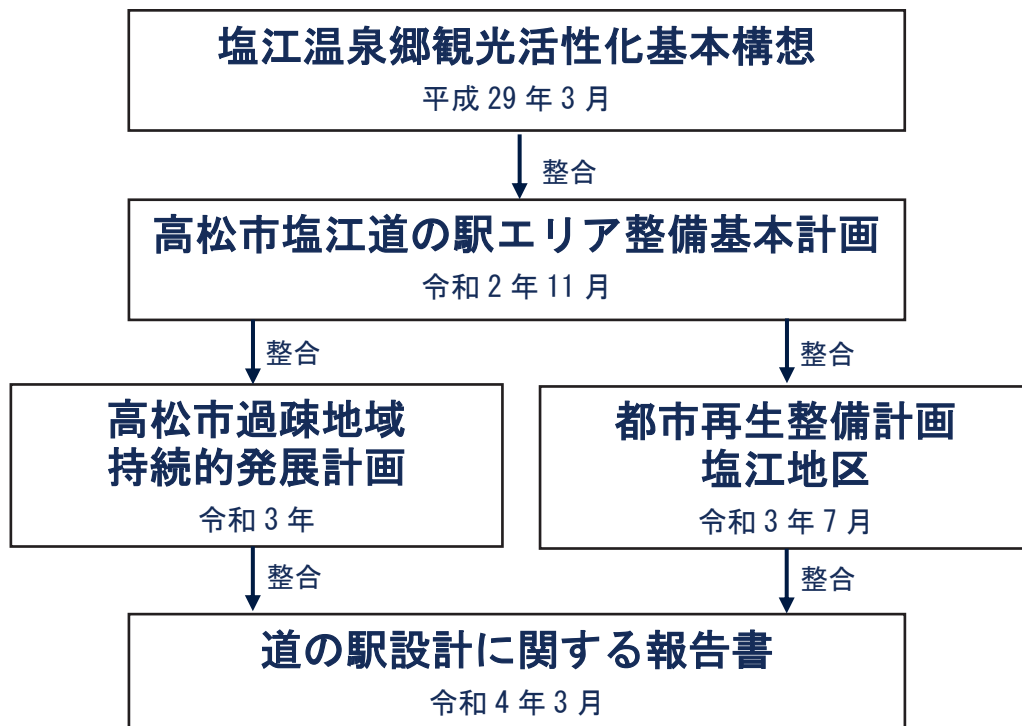
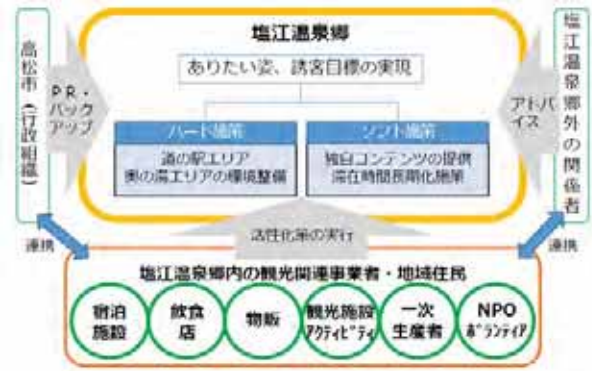
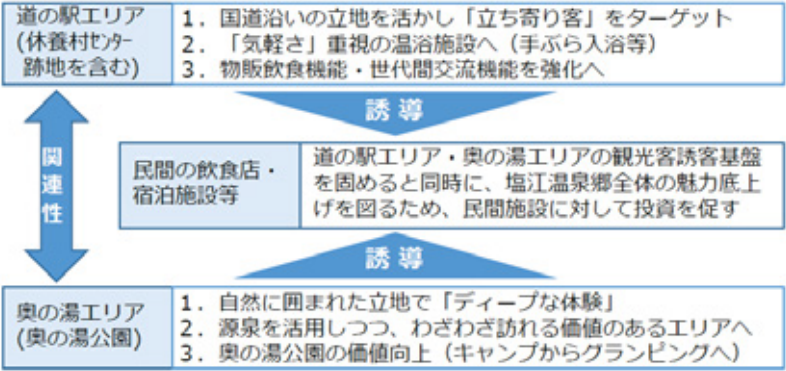


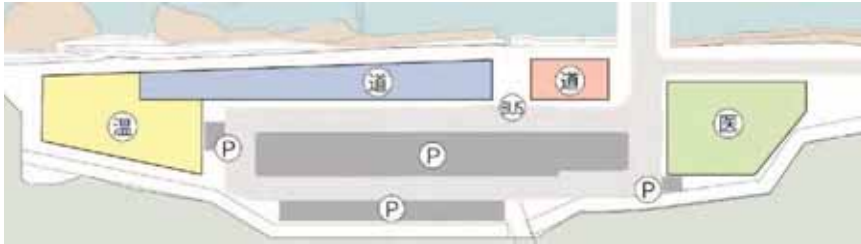
図 塩江地域のまちづくりの方針に係る主な上位関連計画

③ 上位関連計画のまとめ

高松市及び塩江地域のまちづくりの方針に係る上位関連計画のまとめを以下に示す。各計画の詳細は参考資料にまとめた。

表 高松市及び塩江地域のまちづくりの方針に係る上位関連計画のまとめ

名称	概要	
第6次高松市総合計画	○目指すべき都市像 「活力にあふれ 創造性豊かな 瀬戸の都・高松」	
高松市都市計画マスタープラン	○塩江地区の位置付け 塩江地区は都市計画区域外に位置しているが、歴史・文化・自然拠点として位置付けられており、地域資源の保全及び活用を図り、地域ごとの特色を活用した拠点づくりを推進することになっている。	
高松市立地適正化計画	○塩江地区の位置付け 塩江地区は立地適正化計画区域外に位置しており、立地適正化計画区域外においては、農業や石材業を始めとした産業振興や観光等と連携しながら、集落の維持に向けた小さな拠点づくり等を進め、立地適正化計画区域内外での連携・関係性を深めることで、市全体として持続可能なまちづくりを進めることになっている。	
高松市まちづくり戦略計画第4期	◆温泉をいかした塩江地域の観光振興事業 観光客のニーズや嗜好、競争環境の変化等に的確に対応し、地域の持つ魅力を向上させて塩江地域の活性化を図るため、「塩江温泉郷観光活性化基本構想」に基づき、温泉をいかした塩江地域の観光振興に取り組みます。 	
塩江温泉郷観光活性化基本構想	図 道の駅エリアの整備後のイメージ	
	○戦略 ①地域の特色を活かした、独自コンテンツの提供 ②観光客の多様性に対応した受入体制の整備・改善 ③観光客の滞在時間長期化施策の開発・実行 ○課題 ＜GAP 調査・意見交換会で導かれた塩江温泉郷の課題まとめ＞ ①自然環境の豊かさ、温泉（泉質）等が強みであるものの、観光客のニーズや嗜好、競争環境の変化等に的確に対応できていない。 ②一つひとつの観光資源には良い点がある反面、「塩江温泉郷ならではの」を形成する代表的なイメージや観光資源が不足している。 ③「塩江温泉郷の過ごし方」のイメージづくりと、選ばれる観光資源をつくるための徹底した磨き上げが必要。	○推進体制  ○奥の湯エリアとの連携方針 

名称	概要		
高松市塩江道の駅エリア整備基本計画	○道の駅エリアの現状		○コンセプト 「オンリーワンの価値を持つ道の駅へ」
	表 道の駅エリアにおける SWOT 分析		○整備方針 ・自然、歴史、風土、文化等を継承するまちの拠点としての道の駅 ・にぎわい・交流の拠点としての道の駅 ・健康づくりの拠点としての道の駅 ⇒観光の目的地として選ばれる道の駅への転換を目指す。
		プラス面	マイナス面
	内部環境	強み（Strengths）	弱み（Weaknesses）
		○地域資源（温泉・良好な泉質・自然環境） ○インバウンドを中心とした堅調な宿泊者数 ○交通環境・立地環境（高松空港から近距離、国道 193 号沿い） ○香川県で唯一の国民保養温泉地 ○塩江温泉郷の歴史・ブランド ○道の駅「しおのえ」のサイクルオアシス認定	○周辺観光関連施設等の老朽化・閉館 ○観光関連産業の人材不足・高齢化 ○山間地域による平地不足 ○山間地域における建築制限、その他制約 ○観光客の移動手段
外部環境	機会（Opportunities）	脅威（Threats）	
	○高松空港利用者（インバウンド等）の増加、ハブ空港化 ○温泉の根強い人気、健康志向の高まり ○しおのえ 4 大まつりや瀬戸内国際芸術祭の関連イベントなどの開催 ○建設技能者を育成する職人育成塾、現代サーカスの創作活動拠点 ○枕川ダム及び周辺の公園整備 ○自然を楽しむ観光やワーケーションなどのニーズの高まり	○自然災害（積雪・豪雨等） ○人口減少、少子・超高齢社会 ○社会保障費の増大等による行政の財政状況の悪化 ○外交問題によるインバウンドへの影響 ○地域間競争の激化 ○感染症拡大による交流人口の減少	
高松市過疎地域持続的発展計画	○基本目標 塩江地域においては、引き続き人口減少と高齢化に歯止めがかからず、地域社会の維持が困難となることが懸念されるため、人口減少を抑制していくことを本計画における基本目標とし、本地域ならではの創造性を更に発揮するとともに、「地域共生社会の構築」など、持続可能なまちづくりに取り組む。		
都市再生整備計画 塩江地区	○目標 大目標：高松市の観光振興のために、塩江温泉郷を「オンリーワンの価値を持つ温泉郷」として生まれ変わらせること	○目標 ①観光客（宿泊客）の増加による地域経済の活性化 ②小さな拠点整備による持続可能なまちづくり ③移動手段確保による交流人口の拡大、交流機会創出	○整備方針 ①道の駅を核とした「小さな拠点」整備 ②塩江地区魅力発信等事業
道の駅設計に関する報告書	○目指すべき姿 ・本道の駅では、豊かな自然環境と温泉地としての歴史、そこに医療施設が連携するなど、本地域で恵まれた地域資源の発信をはじめ、健康づくりとにぎわいを生み出す交流施設を目指すため、基本構想において「オンリーワンの価値を持つ道の駅へ」のコンセプトを掲げた。 ・道路利用者の休憩所としての道の駅から、観光の目的地として選ばれる道の駅への転換を目指す。 ○基本設計における導入機能・機能の精査 ・休憩施設：トイレ/授乳室・オムツ交換スペース/休憩室 ・情報発信：観光情報発信スペース ・地域連携：農産物直売・特産物販売スペース/飲食スペース防災施設（備蓄倉庫） ・その他：地域交流スペース（多目的室）		○配置計画 
図 施設レイアウト（案）			

（２） 本事業の内容に係る上位関連計画の整理

① 上位関連計画の一覧

本事業の内容（温泉、道の駅、小さな拠点、インバウンド、サイクリング）に係る上位関連計画として、以下に示す一覧の計画を整理する。

表 本事業に係る上位・関連計画の一覧

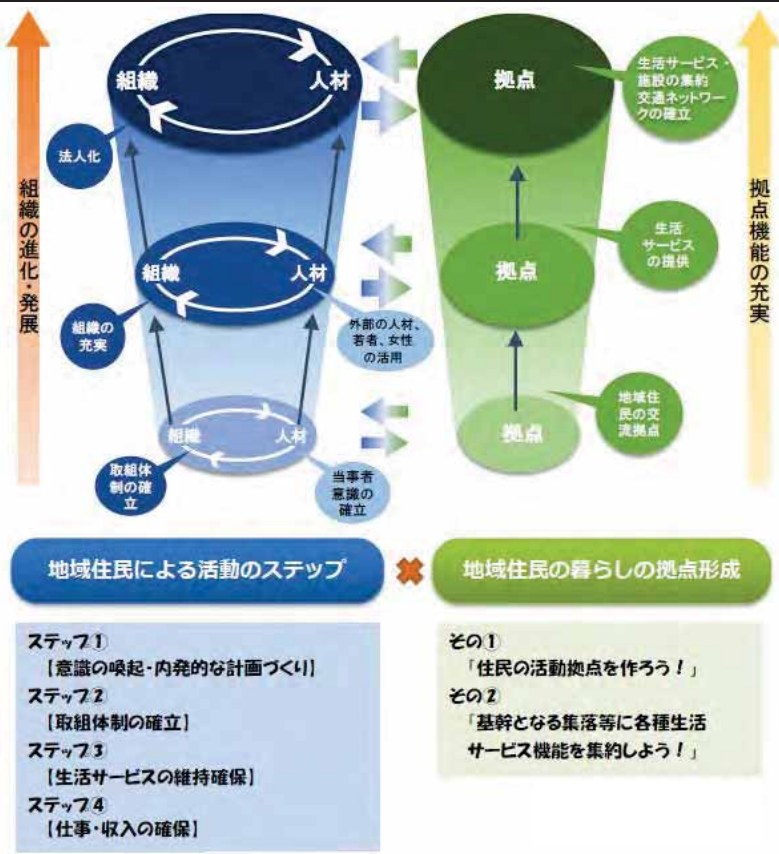
項目	名称	発行年	策定主体
温泉	塩江温泉郷国民保養温泉地計画書	平成 30 年 7 月	環境省
道の駅	四国圏広域地方計画	平成 28 年 3 月	国土交通省
	「道の駅」第 3 ステージ	令和元年 11 月	国土交通省
	令和 5 年版国土交通白書	令和 5 年	国土交通省
小さな拠点	高松広域都市圏都市交通マスタープラン	平成 27 年 3 月	香川県
	住み慣れた地域で暮らし続けるために ～地域生活を支える「小さな拠点」づくりの手引き～	平成 28 年 3 月	内閣府
インバウンド	「明日の日本を支える観光ビジョン」	平成 28 年 3 月	観光庁
	「道の駅」におけるインバウンドに向けた調査	平成 31 年 3 月	観光庁
	「道の駅」のインバウンド対応拠点化に向けて	令和元年 7 月	観光庁
	令和元年度 観光振興事業 「道の駅」インバウンド対応拠点化モデル事業	令和元年	観光庁
	観光ビジョン実現プログラム 2020	令和 2 年 7 月	観光立国推進閣僚会議
サイクリング	高松市自転車活用推進計画	令和 3 年 3 月	高松市
	自転車活用推進計画	令和 3 年 5 月	国土交通省
	香川県自転車活用推進計画	令和 5 年 3 月	香川県

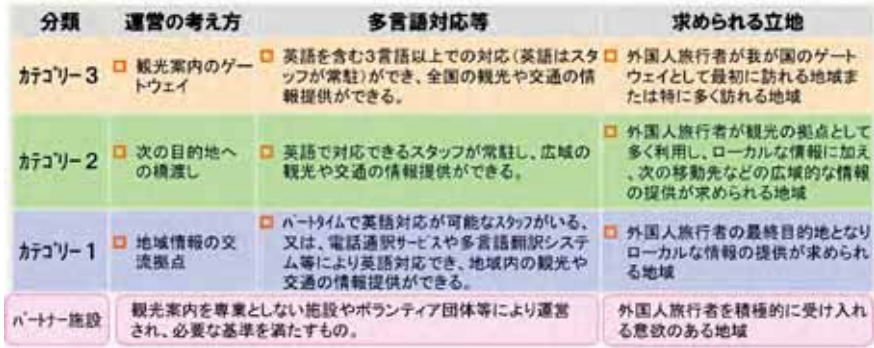
② 上位関連計画のまとめ

本事業に係る上位関連計画のまとめを以下に示す。各計画の詳細は参考資料にまとめた。

表 本事業に係る上位関連計画のまとめ

名称		概要	
温泉	塩江温泉郷国民保養温泉地計画書	○基本方針 ①泉源を保護し、その利用の適正化を図るため、温泉湧出量、温度、泉質の変化に常時留意するとともに、効果的、効率的な温泉利用の増進に努める。 ②病院との連携により、温泉療養に適した施設の整備と温泉療法医等関係医療スタッフの確保を図るとともに、温泉の保健的利用を展開するシステムの構築を推進する。 ③豊かな自然環境と調和した施設整備を推進し、歴史ある温泉地としての地域づくりを推進する。 ④身近な生き物や豊かな自然環境を生かした自然との触れ合いを推進する。	
	四国圏広域地方計画	○インバウンド観光の振興 ・国と連携先が共同して実施するビジット・ジャパン地方連携事業として取り組む訪日プロモーション活動等の展開を通じて、四国圏の魅力を積極的に発信して、来訪者を増加させる。訪日外国人旅行者を円滑に受け入れるため、国、地方公共団体、経済団体や民間事業者等による地方ブロック別連絡会等を通じて、現状と課題を把握し、必要な手立てを講じる体制を整備する。 ・WEB や放送コンテンツを活用した積極的なプロモーション活動により、観光ルートや観光地情報、地域産品、文化、風土等、地域の魅力を情報発信し、観光客による交流人口の拡大や地域産品・製品等の消費拡大に向けて戦略的に取り組む。 ・旺盛な外国人旅行者のショッピング意欲を地域の消費につなげるため、消費税免税制度の拡充による地域産品等の販売拡大や日本文化体験プログラム等の提供を行う。 ・外国人旅行者の多くは、大きな荷物を持って移動しているため、多言語での宅配運送サービス等、外国人旅行者が手ぶらで観光できる環境整備を推進する。	○地方創生の核となる「道の駅」の機能強化等の推進 ・ドライバーに休憩施設として親しまれている「道の駅」は、近年ではそれ自体が目的地となり、まちの特産物や観光資源を活かして人を呼び、地域に仕事を生み出す核へと独自の進化を遂げ始めている。 ・地方創生の核となる「道の駅」の機能強化等の取組を推進し、「道の駅」を地域の歴史・文化、地域資源を発信する場所として活用するなど、地域の観光振興の核として位置付け、観光拠点化する取組を支援する。
道の駅	「道の駅」第3ステージ	○コンセプト 『地方創生・観光を加速する拠点』へ ＋ ネットワーク化で活力ある地域デザインにも貢献 ○目指すべき姿 ①「道の駅」を世界ブランドへ ②新「防災道の駅」が全国の安心拠点に ③あらゆる世代が活躍する舞台となる地域センターに	 図 道の駅第3ステージの概要
	令和5年版国土交通白書	○道の駅に関する取組事項 ①訪日外国人旅行者の受入環境整備 ②「日本風景街道」の推進 ③地域に密着した各種事業・制度の推進 ④高速道路のサービスエリアや「道の駅」における子育て応援 ⑤道路防災対策 ⑥自動運転の実現に向けた取組	

名称		概要	
小さな拠点	高松広域都市圏都市交通マスタープラン	○都市圏周辺地域及び島嶼部における課題とその対応方針 ・中山間地域の生活サービスや地域活動の維持 小学校区など、複数の集落が集まる地域において、商店、診療所などの生活サービスや地域活動を、歩いて動ける範囲でつなぎ、 各集落間をコミュニティバスなどで結ぶことで、人々が集い、交流する機会を広げ、新しい集落地域の再生を目指す 「小さな拠点」の形成について、関係部局や関係機関と連携して取り組みを行うことが必要と考える。	
	住み慣れた地域で暮らし続けるために～地域生活を支える「小さな拠点」づくりの手引き～	○「小さな拠点」づくりの目的 地域住民が主体的に、行政などと連携して、地域の困りごとに対応（活動）することで、暮らし続けたいという「願い」を実現させていく。また、地域の困りごとに対して、地域住民が自ら立ち上がり、解決のための取組（活動）を行うことにより、暮らし続けられる地域を作っていくことを目的とする。 ○「小さな拠点」づくりの定義 中山間地域等の集落生活圏（複数の集落を含む生活圏）において、安心して暮らしていく上で必要な生活サービスを受け続けられる環境を維持していくために、地域住民が、自治体や事業者、各種団体と協力・役割分担をしながら、各種生活支援機能を集約・確保したり、地域の資源を活用し、しごと・収入を確保する取組を「小さな拠点」づくりという。  図 「小さな拠点」づくりの取組イメージ	 図 「小さな拠点」づくりを進めるにあたってのポイント
インバウンド	「明日の日本を支える観光ビジョン」	○課題 ・我が国の豊富で多様な観光資源を、誇りを持って磨き上げ、その価値を日本人にも外国人にも分かりやすく伝えていくことが必要。 ・ 観光の力で、地域の雇用を生み出し 、人を育て、国際競争力のある生産性の高い観光産業へと変革していくことが必要。 ・CIQや 宿泊施設、通信・交通・決済など、受入環境整備を早急に進めることが必要。 ・高齢者や障がい者なども含めた、すべての旅行者が「旅の喜び」を実感できるような社会を築いていくことが必要。 ○3つの視点 ①観光資源の魅力を極め、地方創生の礎に ②観光産業を革新し、国際競争力を高め、我が国の基幹産業に ③すべての旅行者が、ストレスなく快適に観光を満喫できる環境に ○10の改革 ①「魅力ある公的施設」を、ひろく国民、そして世界に開放 ②「文化財」を、「保存優先」から観光客目線での「理解促進」、そして「活用」へ ③「国立公園」を、世界水準の「ナショナルパーク」へ ④おもな観光地で「景観計画」をつくり、美しい街並みへ ⑤古い規制を見直し、生産性を大切にす観光産業へ ⑥ あたらしい市場を開拓し、長期滞在と消費拡大を同時に実現 ⑦ 疲弊した温泉街や地方都市を、未来発想の経営で再生・活性化 ⑧ソフトインフラを飛躍的に改善し、世界一快適な滞在を実現 ⑨「地方創生回廊」を完備し、全国どこへでも快適な旅行を実現 ⑩ 「働きたか」と「休みたか」を改革し、躍動感あふれる社会を実現	
	「道の駅」におけるインバウンドに向けた調査	○訪日旅行者による「道の駅」の認知/利用の現状 ・ 訪日旅行者における「道の駅」の認知度は全国平均で 20.5%（組数ベース）と高くはない ・今回の訪日旅行で「道の駅」を利用した、という訪日旅行者は 8.7%、（以前を含めると 14.1%）と限定的ではあるが、近年の訪日旅行者数の伸びを考慮すると今後の利用者数増加が見込まれる ・レンタカー利用が多い地域では多数の「道の駅」訪問者がいることがうかがえ、かつ、 「道の駅」を知らなかった人であっても、「知っていれば主に休憩目的で利用していたと思う」との声が 83%と、「道の駅」に対する潜在需要も大きい	

	○「道の駅」におけるインバウンド対応の現状 - アンケートを回収した全「道の駅」の 83%には、近隣（20 km圏内）に観光地が位置しており、現状外国人旅行者が来訪していなくとも、今後インバウンド対応が有効な「道の駅」となり得る - インバウンド対応が有効な「道の駅」に関しても、インバウンド対応の実施状況には改善余地が存在 - 外国人旅行者が多い「道の駅」を中心に「外国人旅行者を受け入れたい」「取組を増やしたい」との声が多く、今後の対応向上が期待される ○「道の駅」に共通した一般的なインバウンド対応の課題と解決策 - 認知～訪問増のための施策案：レンタカーを利用する訪日旅行者が行き先選定の際によく利用する「旅行関連サイト・アプリ（TripAdvisor 等）」「オンラインの口コミ（SNS・ブログ等）」を通して、「道の駅」全般的な PR 活動や、個々の「道の駅」が積極的に PR を行うことで、更に多くの訪日旅行者を誘致し、ニーズに一層応えることが可能 - 受入環境整備に関する施策案：通訳機器の導入や免税対応の実施、物販の商品説明の英語対応を進めていくことが有効 - 周辺観光情報提供に関する施策案：「道の駅」を訪れる外国人が安心して「観光案内機能」を利用できるよう、JNTO からの認定取得を促すとともに、「道の駅」の観光案内所では、地域のおすすめルートマップの多言語での準備や、地域の周遊プランの提案等を行うことにより、「道の駅」だけでなく、周辺観光地への訪日旅行者送客につなげる
「道の駅」のインバウンド対応拠点化に向けて	○訪日外国人旅行者のレンタカー観光の状況（全国傾向） - 鉄道（新幹線以外）：70%（組数ベース）、バス：54%（組数ベース）となっており、半数以上が鉄道やバスを利用 - 訪日旅行者の 12%（組数ベース）がレンタカーを利用。レンタカー利用率は訪日回数に応じて増加しており、今後のリピーター増加に伴い、レンタカー利用はさらに増加が予想 ○訪日旅行者による「道の駅」認知・訪問の現状 - 訪日旅行者における「道の駅」の認知度は 20.5%と高くはなく、「今回の訪日旅行で訪問した」人も 8.7%と少数だが、レンタカー利用者に限定するとその割合は高い（認知度：39.1%、「今回の訪日旅行で訪問した」人：22.4%） ○ICT 等を活用した多言語対応等による観光地の「まちあるき」の満足度向上 - 訪日外国人旅行者の来訪が特に多い観光地等において、公共交通機関の駅等から個々の観光スポットに至るまでの散策エリアについて、ICT も活用して、多言語案内標識や無料エリア Wi-Fi の整備、城内の小売・飲食店を挙げたキャッシュレス決済対応等のまちなかにおける面的な取組や、これらと一体的に行う外国人観光案内所や「道の駅」等の機能強化、古民家等の歴史的資源の活用等を集中的に支援し、「まちあるき」の満足度の向上を目指す。あわせて、観光地の災害等の非常時の対応能力の強化を図る。 ○外国人観光案内所の認定制度について - 外国人旅行者に対して観光案内所のサービスの充実度の「見える化」を実施。同時に外国人旅行者に PR。 - 認定によるブランド化と観光案内所のカテゴリー別の分類により、外国人観光案内所の機能向上を促進し、質を保証。  図 外国人観光案内所の認定制度について  図 「道の駅」インバウンド対応拠点化モデル事業
令和元年度 観光振興事業 「道の駅」インバウンド対応拠点化モデル事業	○今後の取組の指針（補助対象） 次の①～⑧の事業が訪日外国人旅行者のニーズが特に高く全国の「道の駅」における今後の取組の指針となると考えられている ①多言語観光案内標識の一体的整備 ③飲食店、小売店等における多言語対応・先進的決済環境の整備 ⑤外国人観光案内所の整備・改良 ⑦外国人観光案内所における非常用電源装置及び情報端末への電源供給機器の整備 ②無料公衆無線 LAN 環境の面的整備 ④公衆トイレの洋式便器の整備及び清潔等機能向上 ⑥観光拠点情報・交流施設の整備・改良 ⑧その他
観光ビジョン実現プログラム 2020	○インバウンド促進等に向け引き続き取り組む施策 「道の駅」を核とした地域振興 - 地域における「道の駅」のインバウンド受入拠点機能の強化

サイクリング

名称	概要															
高松市自転車活用推進計画	○目標と施策															
	表：目標と施策															
	<table><tr><th colspan="2">自転車の活用推進に向けた目標</th><th>目標達成のための施策</th></tr><tr><td>【都市環境】 自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成</td><td>安全で快適な自転車利用環境を、計画的かつ継続的に創出するとともに、公共交通との連携を強化し、自転車利用を促進する。</td><td>①自転車通行空間の整備推進 ②自転車通行空間の確保 ③レンタサイクル・シェアサイクル ④駐輪場の整備促進 ⑤歩行者・自転車中心のまちづくり</td></tr><tr><td>【市民の健康増進】 健康長寿社会の実現</td><td>自転車利用を含む、生涯スポーツの普及奨励、日常の身体活動量の増加・底上げを図り、生きがいのある豊かな生活、健康長寿社会の実現に取り組む。</td><td>①サイクル・レクリエーションの振興 ②健康意識の向上・健康づくり</td></tr><tr><td>【魅力ある地域づくり】 サイクルツーリズムの推進</td><td>関係自治体や関係団体、関係者と連携して、自転車の走行環境や、サイクリストの受入環境、サイクリングルート沿線の魅力づくり等に、ハード・ソフト両面から取り組み、サイクリング環境を創出する。</td><td>①サイクルツーリズムの推進</td></tr><tr><td>【安全・安心の向上】 安全で安心な社会の実現</td><td>自転車通行空間の整備を推進するとともに、自転車に関する交通ルールの周知や安全教育の推進等により、交通事故の削減を目指す。 また、災害時における自転車の有効活用を図り、地域社会の安全・安心につなげる。</td><td>①自転車の安全利用の促進 ②市民の交通安全意識向上への啓発 ③交通安全教育の推進 ④自転車通行空間の整備推進 ⑤危機管理体制の強化</td></tr></table>	自転車の活用推進に向けた目標		目標達成のための施策	【都市環境】 自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成	安全で快適な自転車利用環境を、計画的かつ継続的に創出するとともに、公共交通との連携を強化し、自転車利用を促進する。	①自転車通行空間の整備推進 ②自転車通行空間の確保 ③レンタサイクル・シェアサイクル ④駐輪場の整備促進 ⑤歩行者・自転車中心のまちづくり	【市民の健康増進】 健康長寿社会の実現	自転車利用を含む、生涯スポーツの普及奨励、日常の身体活動量の増加・底上げを図り、生きがいのある豊かな生活、健康長寿社会の実現に取り組む。	①サイクル・レクリエーションの振興 ②健康意識の向上・健康づくり	【魅力ある地域づくり】 サイクルツーリズムの推進	関係自治体や関係団体、関係者と連携して、自転車の走行環境や、サイクリストの受入環境、サイクリングルート沿線の魅力づくり等に、ハード・ソフト両面から取り組み、サイクリング環境を創出する。	①サイクルツーリズムの推進	【安全・安心の向上】 安全で安心な社会の実現	自転車通行空間の整備を推進するとともに、自転車に関する交通ルールの周知や安全教育の推進等により、交通事故の削減を目指す。 また、災害時における自転車の有効活用を図り、地域社会の安全・安心につなげる。	①自転車の安全利用の促進 ②市民の交通安全意識向上への啓発 ③交通安全教育の推進 ④自転車通行空間の整備推進 ⑤危機管理体制の強化
	自転車の活用推進に向けた目標		目標達成のための施策													
	【都市環境】 自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成	安全で快適な自転車利用環境を、計画的かつ継続的に創出するとともに、公共交通との連携を強化し、自転車利用を促進する。	①自転車通行空間の整備推進 ②自転車通行空間の確保 ③レンタサイクル・シェアサイクル ④駐輪場の整備促進 ⑤歩行者・自転車中心のまちづくり													
【市民の健康増進】 健康長寿社会の実現	自転車利用を含む、生涯スポーツの普及奨励、日常の身体活動量の増加・底上げを図り、生きがいのある豊かな生活、健康長寿社会の実現に取り組む。	①サイクル・レクリエーションの振興 ②健康意識の向上・健康づくり														
【魅力ある地域づくり】 サイクルツーリズムの推進	関係自治体や関係団体、関係者と連携して、自転車の走行環境や、サイクリストの受入環境、サイクリングルート沿線の魅力づくり等に、ハード・ソフト両面から取り組み、サイクリング環境を創出する。	①サイクルツーリズムの推進														
【安全・安心の向上】 安全で安心な社会の実現	自転車通行空間の整備を推進するとともに、自転車に関する交通ルールの周知や安全教育の推進等により、交通事故の削減を目指す。 また、災害時における自転車の有効活用を図り、地域社会の安全・安心につなげる。	①自転車の安全利用の促進 ②市民の交通安全意識向上への啓発 ③交通安全教育の推進 ④自転車通行空間の整備推進 ⑤危機管理体制の強化														
自転車活用推進計画	○目指すべき方向性 自転車の活用を推進するためには、安全で快適に自転車を利用できる社会を実現し、自転車利用者の利便性を向上させるとともに、自転車の利用が国民一人一人のQOLの向上につながり、自転車が魅力的なものとなることが重要である。															
	○達成目標 ①自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成 ②サイクルスポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現 ③サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現 ④自転車事故のない安全で安心な社会の実現															
香川県自転車活用推進計画	○サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現のための施策 市町と連携した走行環境の整備や、サイクルトレイン等によるサイクリストの受入環境の整備等により、安全かつ快適なサイクリング環境を創出し、サイクルツーリズムを推進する。															
	○措置 ①誰もが迷わず安全・快適に走行できる環境整備や自転車のメンテナンスサービスの提供等サイクリストの受入環境整備、滞在コンテンツの磨き上げ等による魅力づくりを支援し、サイクリングルート の整備を図る。また、既に設置した路面表示や案内看板等の適切な維持管理に努める。これらのサイクリングルートについて、県観光協会公式サイトやSNSの活用等により情報発信を強化し、国内外のサイクリストの誘客を図る。 ②鉄道事業者やバス事業者が実施するサイクルトレイン、サイクルバスの県内取組事例等について、事業者 に共有を図るとともに、取組みの検討を促す。 ③サイクルツーリズムを含む体験型・滞在型コンテンツの充実や受入環境整備等、地域の関係者が広域的に連携し、観光客の来訪・滞在促進や心身の健康面を含めた満足度向上に繋がる取組に対し支援を行う。															

1－8 事業発案に至った経緯

(1) 当該事業・施設の課題

- ・塩江地区は、中山間地域で、人口減少（H19：約 3,400 人→ R4：約 2,300 人）や、高齢化（H18：約 38%→ R4：約 49%）の進行が著しい地域であり、観光関連事業等の担い手の確保が難しくなりつつある。
- ・インバウンド等の誘客活動は、これまで個々の観光関連事業者が単独で行う傾向が強く、地域内外の事業者間での連携経験が乏しい。
- ・路線バスやコミュニティバスの利便性が低く、高松空港からの直通バスも運行されていないため、自家用車やレンタカーで来訪できない場合は、高松空港から塩江温泉郷へのアクセス、及び地区内での移動に難がある。
- ・地域の重要な観光資源である「温泉水」の供給事業は、現在、市が直営で運営しているが、配水管等の設備が老朽化しており、長寿命化に資する最新技術等を取り入れたアセットマネジメントサイクルの構築が望まれる。

(2) 当該事業の発案経緯

高松市では、高松の奥座敷とも言われる塩江温泉郷を「オンリーワンの価値を持つ温泉郷」に磨き上げるための指針として、平成 28 年度に「高松市 塩江温泉郷 観光活性化基本構想」を策定し、塩江温泉郷の活性化を図っている。

令和元年度に民間事業者意向調査を実施し、令和 2 年度には「高松市 道の駅エリア 整備基本計画」を策定し、「道の駅」再整備等の事業を開始し、令和 3 年度には「都市再生整備計画 塩江地区」を策定した。

新しい道の駅のリニューアル後は施設の管理運営のみならず、地域住民の生活を支える場や塩江温泉郷の観光振興、交流の場として、観光交流拠点や交通結節点となる道の駅を含むエリア全体をマネジメントできる民間事業者と地元地域が共創可能な体制の構築が求められている。

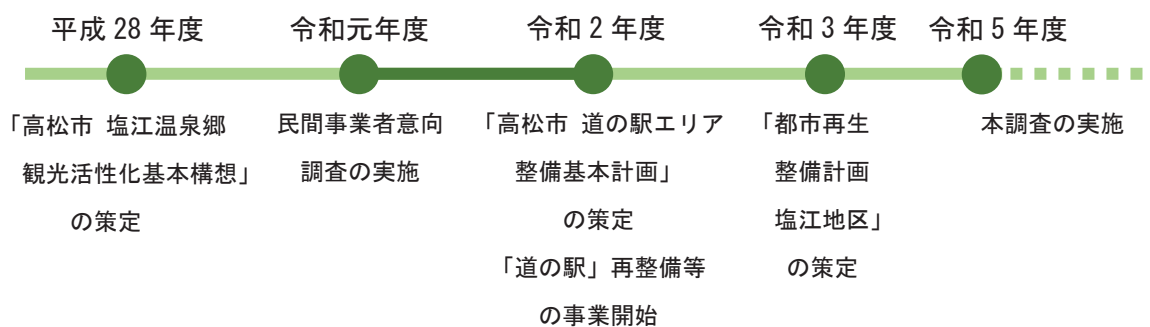


図 当該事業の発案の経緯

1-9 当該事業の必要性

(1) 当該事業の必要性

【上位関連計画】

- 市の最上位計画である第6次高松市総合計画では、「活力にあふれ 創造性豊かな瀬戸の都・高松」が掲げられており、市の重点取組事項の一つとして、「温泉をいかした塩江地域の観光振興事業」を推進している
- 都市再生整備計画 塩江地区では、「オンリーワンの価値を持つ温泉郷」として塩江温泉郷を生まれ変わらせ、3つの目標を達成することを目指している
 - ・観光客（宿泊客）の増による地域経済の活性化
 - ・小さな拠点整備による持続可能なまちづくり
 - ・移動手段確保による交流人口の拡大、交流機会創出
- 上記の目標を達成するため、以下の2つの取り組みを進めている
 - ・道の駅を核とした「小さな拠点」整備
 - ・塩江地区魅力発信等事業

【塩江地域の現状と課題】

- 中山間地域で人口減少や高齢化の進行が著しく、観光関連事業の担い手の確保が困難
- インバウンド等の誘客活動について地域内外の事業者間での連携経験が乏しい
- 車移動でない場合、高松空港から塩江温泉郷へのアクセス、及び地区内での移動が困難
- 地域の重要な観光資源である「温泉水」の配水管等の設備の老朽化

【塩江地域のポテンシャル】

- 香川県で唯一の国民保養温泉地である良質な泉質の温泉や豊かな自然環境
- コロナ禍前の外国人来訪者伸率全国1位の高松空港から近い立地環境
- 自然を楽しむ観光やワーケーション等のニーズの全国的な高まり

【市の事業としての必要性】

上位関連計画における位置付け及び現状と課題を踏まえ、塩江地域の持続可能なまちづくりに向け、小さな拠点活性化のための官民連携手法の調査が必要である。

【インバウンド誘客等をテーマとした事業としての必要性】

上位関連計画における内容及び現状と課題、ポテンシャルを踏まえ、地域経済の活性化や交流人口の拡大、交流機会創出のためには、車で約15分の場所に位置する高松空港と連携したインバウンド誘客等が最大のポイントとなる。

図 当該事業の必要性

(2) 期待する成果

道の駅のリニューアルを含む小さな拠点の整備とインバウンド等の活力の取り込みにより、以下のような成果が現われ、にぎわい溢れる魅力的な地域となることが期待される。

■民間事業者の参入による新たな体制構築

- ・官民連携のノウハウを有する民間事業者が中心となって、塩江温泉郷内外の事業者等と連携することにより、インバウンド誘客活動や観光人材の確保・育成等を図る仕組みを構築し、道の駅を含むエリア全体をマネジメントしながら持続可能な地域活性化を推進する体制を構築することが期待される。

■サービスの高質化と財政負担の軽減

- ・道の駅の管理運営に関するサービスの高質化が図られるとともに、インバウンド誘客等により売上を増加させることで、市の財政負担を軽減することが期待される。
- ・インバウンド誘客等による売上の一部を老朽化している温泉水供給施設の長寿命化や持続可能な交通網の構築に活用することが期待される。

■持続可能な交通網の構築に向けた PDCA サイクル

- ・高松空港と塩江温泉郷間の直通バスの運行や、医療施設に住民が通うための交通手段、観光客の回遊性を高める交通手段の確保等、持続可能な交通網の構築に向けて民間事業者と地元地域が協働で検討、実践、評価、改善行動が可能となる体制を構築することが期待される。

■安定した温泉水供給を維持できる仕組みの構築

- ・地域の観光資源である温泉水に係る施設を維持管理・長寿命化し、域内の温浴・宿泊施設等に安定的に温泉水を供給可能な仕組みを構築することが期待される。
- ・最新技術の導入等により、予防保全に寄与するアセットマネジメントサイクルを構築することが期待される。

(3) 期待する好循環のイメージ

道の駅のリニューアルを含む小さな拠点の整備と高松空港との連携強化により、道の駅の管理運営者や地元地域、高松市内における好循環が期待される。

期待する好循環のイメージは、以下に示す通りである。

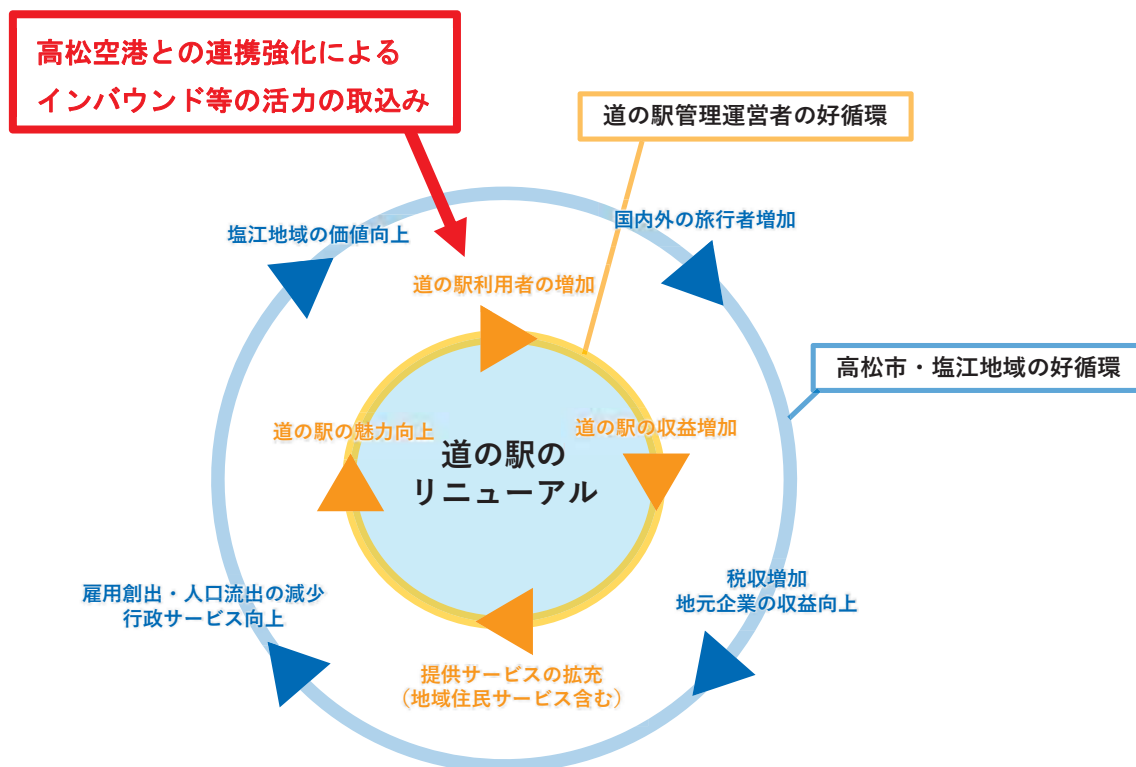


図 期待する好循環のイメージ

1-10 連携体制

本業務では地元関係者の宿泊施設や交通事業者、自治組織等からアンケートやヒアリング等で意見を把握するとともに、インバウンド等の活力の取込みのために高松空港と協議を行い、連携体制を構築する。今後は以下の STEP に応じて継続的に高松空港や宿泊施設等との連携強化を図ることが考えられる。

STEP 1：新しい道の駅の管理運営者が選定されるまで

- ・高松市観光交流課観光エリア振興室や地元関係者、事業協力者等により、本業務で実施した高松空港と塩江温泉郷の宿泊施設等との連携強化を図るための協議を継続的に実施し、管理運営者が選定された際に円滑に活動が可能となる基盤や関係性を構築する。

STEP 2：新しい道の駅の管理運営者が選定された後

- ・新しい道の駅の管理運営者が主体となって、高松空港と塩江温泉郷の宿泊施設等との連携強化を図るための協議を実施し、必要に応じて協定書締結等を行うことが考えられる。

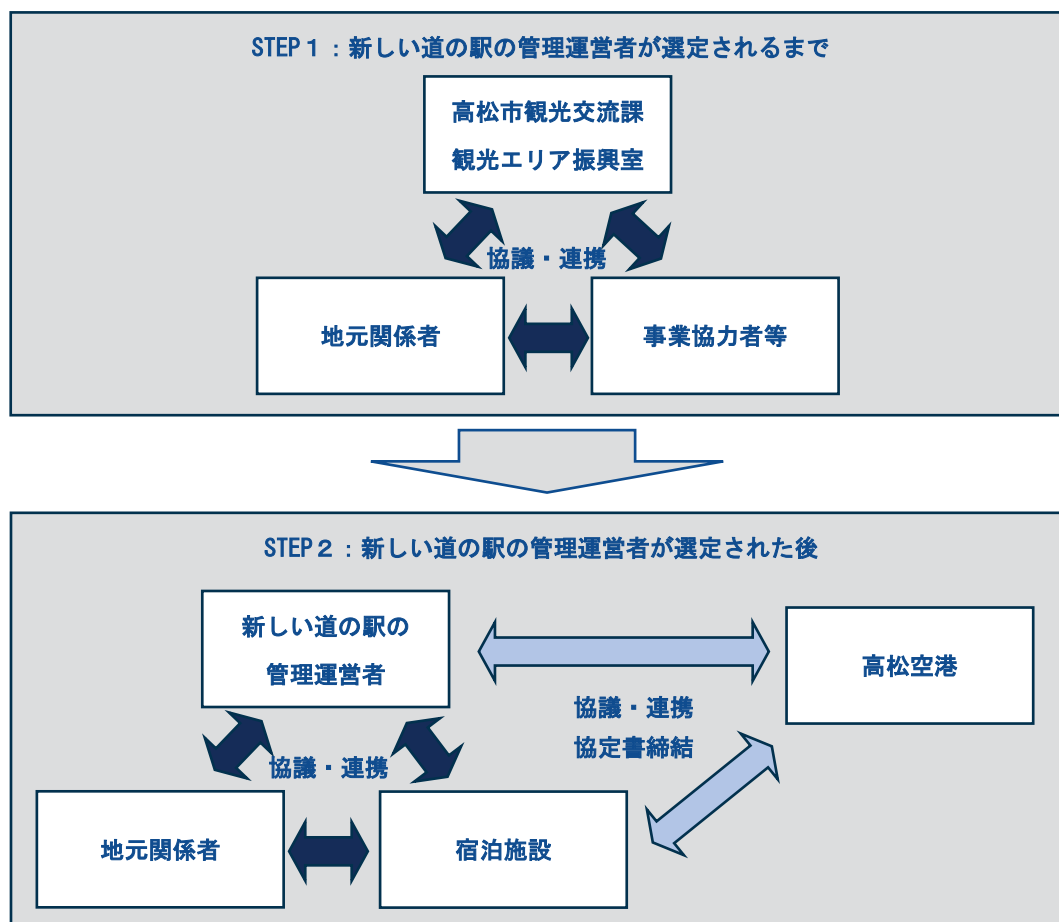


図 連携体制図

第2章 前提条件の整理

2-1 塩江温泉郷における検討内容や現状、課題、関係者等の把握	2-1
(1) 関連計画等の整理	2-1
(2) 道の駅しおのえ・行基の湯等の経営状況の確認	2-3
(3) 新しい道の駅の収入の算出	2-15
2-2 塩江温泉郷の来訪者数と利用者数及び民間事業者のニーズの把握	2-20
(1) 塩江温泉郷における来訪者数と利用者数	2-20
(2) 道の駅エリアの需要動向等に関するアンケート調査	2-25
(3) 道の駅整備に向けた民間事業者への過年度意向調査	2-30
(4) 高松空港の利用者数	2-33
(5) 訪日外国人の動向	2-34
2-3 塩江温泉郷へのアクセス手段やおもてなし面の現状と課題、条件等の把握	2-37
(1) 塩江温泉郷への交通アクセス状況	2-37
(2) インバウンド誘客における一般的な課題	2-42
(3) 塩江温泉郷のインバウンド誘客における課題	2-48
2-4 温泉水の供給や維持管理に関する現状と課題等の把握	2-49
(1) 温泉水給水事業内容と課題の整理	2-49
(2) 維持管理費用の整理	2-50
2-5 道の駅や温泉施設等の事業スキームの潮流の把握	2-52
(1) 道の駅の類似事例の整理	2-52
(2) 小さな拠点の事例整理	2-76
(3) 道路法を活用した事例整理	2-87
(4) 行為許可の付与等の柔軟な管理運営方式を採用している事例	2-101

2-1 塩江温泉郷における検討内容や現状、課題、関係者等の把握

(1) 関連計画等の整理

第1章にて整理した関連計画より、塩江温泉郷における現状は以下の通りである。

表 塩江温泉郷における検討内容等

現状と課題	表 道の駅エリア整備における SWOT 分析	
	プラス面	マイナス面
	強み (Strengths)	弱み (Weaknesses)
	○地域資源（温泉・良好な泉質・自然環境） ○インバウンドを中心とした堅調な宿泊者数 ○交通環境・立地環境（高松空港から近距離、国道 193 号沿い） ○香川県で唯一の国民保養温泉地 ○塩江温泉郷の歴史・ブランド ○道の駅「しおのえ」のサイクルオアシス認定	○周辺観光関連施設等の老朽化・閉館 ○観光関連産業の人材不足・高齢化 ○山間地域による平地不足 ○山間地域における建築制限、その他制約 ○観光客の移動手段
	機会 (Opportunities)	脅威 (Threats)
	○高松空港利用者（インバウンド等）の増加、ハブ空港化 ○温泉の根強い人気、健康志向の高まり ○しおのえ 4 大まつりや瀬戸内国際芸術祭の関連イベントなどの開催 ○建設技能者を育成する職人育成塾、現代サーカスの創作活動拠点 ○枕川ダム及び周辺の公園整備 ○自然を楽しむ観光やワーケーションなどのニーズの高まり	○自然災害（積雪・豪雨等） ○人口減少、少子・超高齢社会 ○社会保障費の増大等による行政の財政状況の悪化 ○外交問題によるインバウンドへの影響 ○地域間競争の激化 ○感染症拡大による交流人口の減少
コンセプト	「オンリーワンの価値を持つ道の駅へ」	
目標	①観光客（宿泊客）の増加による地域経済の活性化 ②小さな拠点整備による持続可能なまちづくり ③移動手段確保による交流人口の拡大、交流機会創出	
整備方針	①道の駅を核とした「小さな拠点」の整備 ・自然、歴史、風土、文化等を継承するまちの拠点としての道の駅 ・にぎわい・交流の拠点としての道の駅 ・健康づくりの拠点としての道の駅 ⇒観光の目的地として選ばれる道の駅への転換を目指す ②塩江地区魅力発信等事業	
ターゲット	・高松空港を利用する観光客 ・インバウンド ・子育て世代（ファミリー） ・湯治客・療養者（長期滞在者） ・サイクリスト ・その他（ワーケーションなど）	

表 塩江温泉郷における検討内容等

推進体制	図 推進体制（案）
奥の湯エリアとの連携方針	図 奥の湯エリアとの連携方針（案）
配置計画	図 施設レイアウト（案）
整備後のイメージ	図 道の駅エリアの整備後のイメージ
今後の整備に向けた課題等	○維持管理運営主体の視点からの導入機能・規模等の精査 ○塩江温泉郷 DMO の組成 ○地域交通体系の構築 ○プロジェクト段階から市内外への広報

（２）道の駅しおのえ・行基の湯等の経営状況の確認

① 指定管理者制度導入施設の管理運営の変遷

塩江温泉郷においては、道の駅しおのえ、行基の湯、奥の湯公園、自然休養村センター等の複数施設で指定管理者制度が導入されてきた経緯を鑑み、高松塩江エリアの指定管理事業全体としての経営状況の把握を行うため、管理運営の変遷について以下の通り整理を行った。

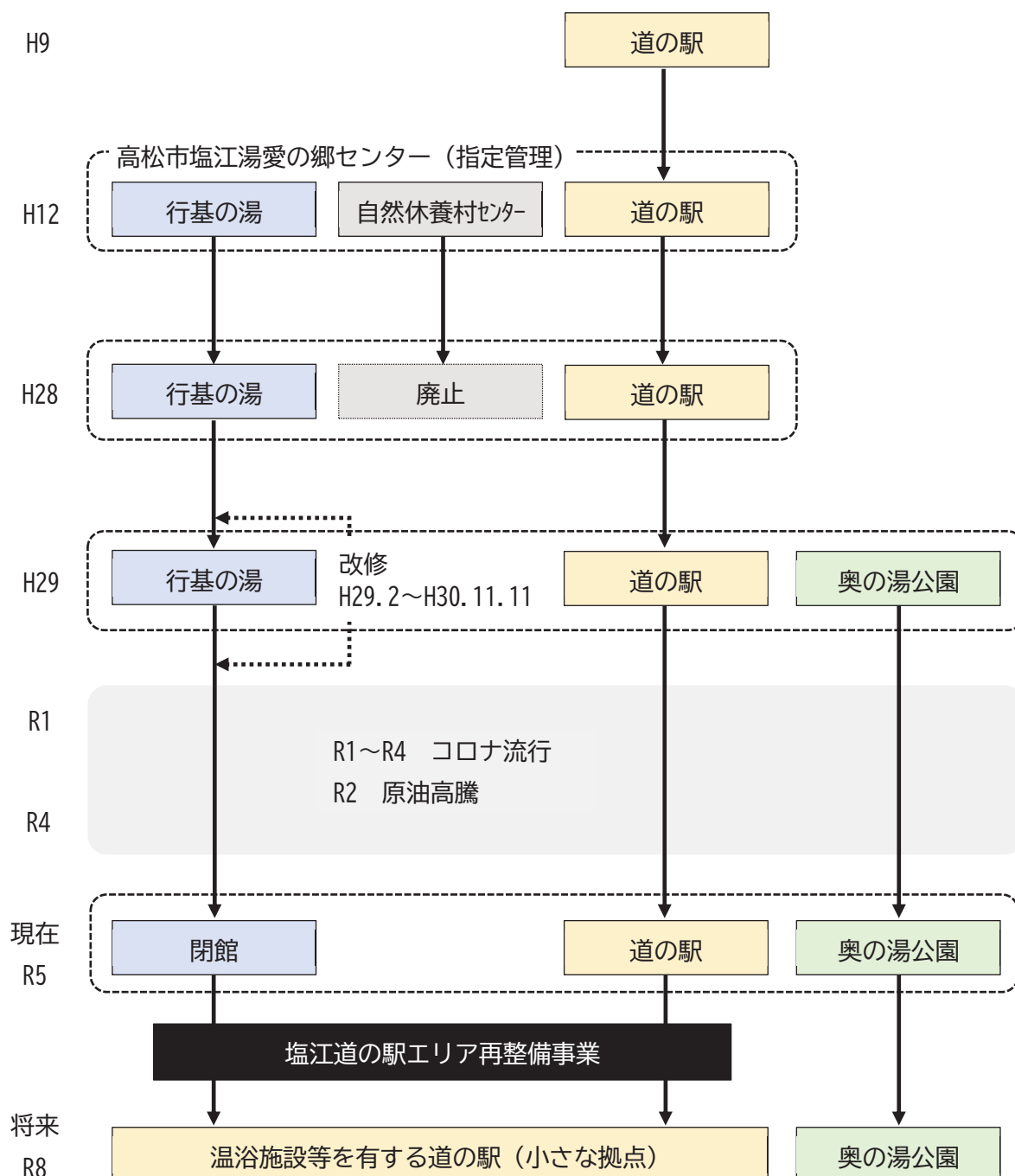


図 管理運営の変遷

② 経営状況の分析

i) 収支・利益の状況

施設ごとの収支を確認すると、いずれの施設でも利益は赤字で推移し、事業採算が取れておらず、指定管理料を含めても赤字となっており、コロナ禍以降その傾向が顕著となっている。3施設の収支合計と指定管理料を加味した場合の利益は、令和4年度では約200万円/年の赤字となっており、施設の再整備に併せて、経営改善が必要である。

表 収支・利益の状況のまとめ

	収支・利益の状況	指定管理料を除く利益額
3施設合計	- 収入は減少傾向、行基の湯の改修期間に大きく落込み、その後増加に転じるが、コロナ禍の影響により再び減少 - 指定管理料を除いた利益は、常に赤字（R3年度を除く） - 指定管理料を含めた利益は、コロナ禍前は±80万円を推移、コロナ禍中は、赤字が増加傾向にあり、R4年度は約200万円の赤字（R3年度を除く）	(R4年度) 約1,200万円/年の赤字 ※指定管理料を含めても 約200万円/年の赤字 (R4年度)
道の駅しおのえ	- 収入は減少傾向、コロナの収束後、一時増加に転じた - 指定管理料を除く利益は、赤字で推移、コロナ禍では赤字が拡大（R3年度を除く）	(R4年度) 約230万円/年の赤字
行基の湯	- 収入はH29年度への改修工事に伴い、一時大きく減少、リニューアル景気で増加に転じるもののコロナ禍の影響で再び減少傾向 - 支出は、光熱水費や燃料費の割合が高い - 指定管理料を除く利益は、赤字で推移し、コロナ禍では赤字が拡大	(R4年度) 約830万円/年の赤字
奥の湯公園	- 収入はH29年度から徐々に増加傾向 - 支出はH29年度から徐々に減少傾向にあったが、R4年度に急激に支出が増加（報償費の増加が原因） - 指定管理料を除く利益は、H29年度の赤字スタートから徐々に改善し、R3年度には黒字化した（報酬費の増加が原因）	(R4年度) 約100万円/年の赤字
休養村センター	- 休養村センターはH28年度に施設廃止されている。 - H26年度からH28年度の収支をみると、支出が大きく上回り、約500万円/年の赤字となっていた	現在は廃止

※道の駅しおのえ、行基の湯、奥の湯公園、休養村センターの指定管理料は一括して支払われているため、各施設の利益は指定管理料を除いた営業利益で算出。

ii) 収入の構成

各施設の収入構成について、下表の通り整理した。

施設ごとの収入規模は、道の駅しおのえ、行基の湯、休養村センター、奥の湯公園の順となっている。特に、道の駅しおのえのファーストフードは平均約 1,900 万円/年の売上となっており、行基の湯の温泉利用料を上回り、部門面積・人員単価を想定した場合、コストパフォーマンスの高い収入源となっている。ファーストフード部門の主となるソフトクリームは地元の牧場の牛乳を使用した手作りソフトクリームとなっており、人気商品となっている。

一方で、奥の湯公園のキャンプ場利用料は平均約 36 万円/年の売上となっており、最も収入源の小さい事業となっている。

表 収入構成のまとめ

	収入構成の状況	主要収入源※
令和 4 年度時点、収入に占める指定管理料の割合は約 26%（コロナ禍の影響で増加傾向）		
道の駅しおのえ	- 主な収入源は、「産直」の店舗売上や「業者・委託（トイレ清掃等）」、ファーストフード部門の売上 - ファーストフード部門は平均約 1,900 万円/年売上	産直(約 4 割) 業者・委託(約 3.5 割) ファーストフード部門(約 2 割)
行基の湯	- 主な収入源は、温泉の「利用料」 - 利用料収入は年々減少し、約 1,700 万円/年売上	温泉利用料(約 8 割)
奥の湯公園	- 主な収入源は、キャンプ場の「利用料」 - 利用料収入は年々増加し、R4 年度には約 50 万円/年	キャンプ場利用料(10 割)
休養村センター	- 主な収入源は、施設の「利用料」 - 利用料収入は、H28 年度で約 520 万円/年	現在は廃止

※主要収入源の()内の割合は、H26～R4 年度までの平均値。

表 3 施設の合計収入に占める指定管理料の割合の推移（年度）

H26	H27	H28	H29	H30	H31/R1	R2	R3	R4
15%	13%	16%	48%	29%	16%	24%	22%	26%

出典：有限会社湯遊しおのえ「経営状況報告書」、塩江湯愛の郷センター支出管理

手作りソフトクリーム



奥の湯公園キャンプ場



出典：香川県地域おこし協力隊「さぬきの輪 WEB」<https://sanukinowa.com/archives/9091>
 公益社団法人香川県観光協会「うどん県旅ネット」<https://www.my-kagawa.jp/point/399/>

iii) 支出の構成

各施設の支出構成について、下表の通り整理した。

施設ごとの支出規模は、道の駅しおのえ、行基の湯、休養村センター、奥の湯公園の順となっている。全ての施設に共通して、人件費及び水光熱費が支出に占める割合が高く、人件費で4～6割、光熱水費で1～5割を占める。

特に、光熱水費や燃料費については、昨今の原油価格の高騰の影響を受け、額・割合とも増加傾向にあるため、管理運営に影響を及ぼすことが懸念される。

表 支出構成のまとめ

	支出構成の状況	主要支出源※
すべての施設で主要支出源は、人件費、光熱水費		
道の駅 しおのえ	・売上原価を除く主な支出源は、役員報酬、給与賃金などの人件費、法定福利厚生費、光熱水費 ・特に光熱水費は、原油価格高騰（R2～）の影響により費用及び割合は増加傾向	人件費（約6割） 法定福利費及び福利厚生費（約1割） 光熱水費（約1割）
行基の湯	・主な支出源は、報酬費、賃金などの人件費、光熱水費、燃料費 ・特に光熱水費や燃料費は、原油価格高騰（R2～）の影響により費用及び割合は増加傾向	人件費（約4割） 光熱水費（約1.5割） 燃料費（約2割）
奥の湯 公園	・主な支出源は、報酬費の人件費、光熱水費	人件費（約1割） 光熱水費（約5割） 修繕費（約1.5割） 委託費（約1.5割）
休養村 センター	・主な支出源は、報酬費、賃金などの人件費、公課費、賄費/売店	現在は廃止

※主要支出源の（ ）内の割合は、H26～R4年度までの平均値。

出典：有限会社湯遊しおのえ「経営状況報告書」、塩江湯愛の郷センター支出管理

（参考）水光熱費及び燃料費と原油価格の推移

原油価格は、途上国等での石油需要の増大（生産が需要に追い付いていない）、ロシアのウクライナ侵攻による商品市況の影響など複合的な要因により、特に令和2年度以降から右肩上がりが高騰し続けている。

道の駅しおのえの水道光熱費及び燃料費は、令和4年度に過去9年間で最高額となっており、原油価格の高騰に準じて今後も増加する見通しである。

行基の湯の燃料費は、令和2年度から令和4年度にかけて増加し続け、原油価格の高騰に準じて今後も増加する見通しである。また、道の駅しおのえに比べ、支出に占める燃料費の割合が高い（約2～3割）ため、原油価格の高騰が収支上大きな影響を与えることが考えられる。

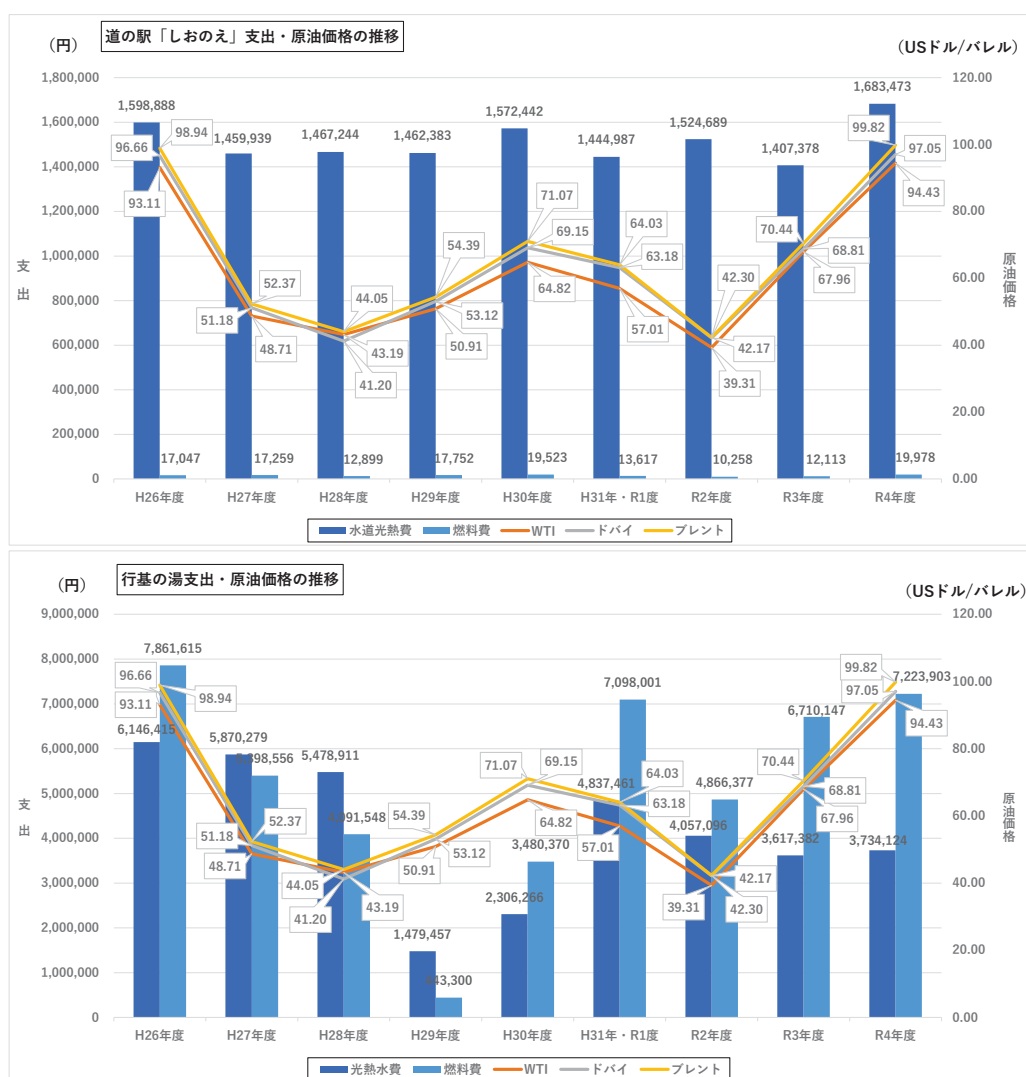


図 道の駅しおのえと行基の湯の光熱水費・燃料費と原油価格の関係

出典：有限会社湯遊しおのえ「経営状況報告書」、塩江湯愛の郷センター支出管理、World Bank「Commodity Markets」

※ドバイ、WTI、ブレンツは原油の種類を指す略語。ドバイは中東地域で産出される原油の一種。WTI はアメリカ合衆国テキサス州西部で産出される原油の一種。ブレンツは北海地域の主にイギリスやノルウェーで産出される原油の一種。なお、バレルは原油の数量を表す単位で1バレルが約159リットルに相当。

営業日数、利用者数、客単価

営業日数、利用者数、客単価については、データが存在する道の駅しおのえを対象に整理を行った。コロナ禍前後で比較すると、客単価を除き、全ての指標で減少している。

表 道の駅しおのえのコロナ禍前後の客単価等

	コロナ禍前 (H26～H30)		コロナ禍中 (H31～R4)
レジ利用客数	約 14 万人/年	↘	約 11 万人/年
日平均来客数	約 440 人/日	↘	約 380 人/日
年平均店舗売上	約 9,600 万円/年	↘	約 7,700 万円/年
客単価	約 700 円/人	→	約 700 円/人
日平均店舗売上	約 30 万円/日	↘	約 27 万円/日

出典：有限会社湯遊しおのえ「経営状況報告書」、塩江湯愛の郷センター支出管理

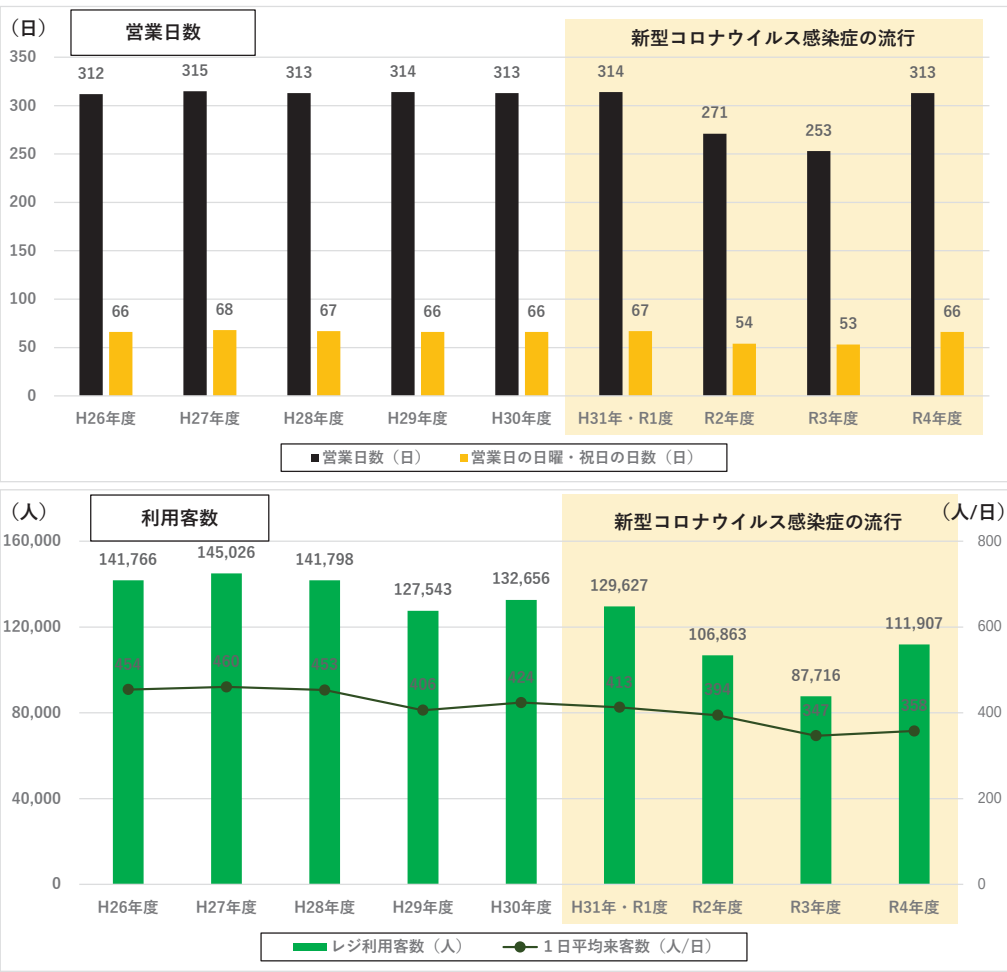


図 道の駅しおのえの営業日数、利用客数の推移

出典：有限会社湯遊しおのえ「経営状況報告書」、塩江湯愛の郷センター支出管理

道の駅しおのえの客単価は約 700 円である。地方独立行政法人北海道立総合研究機構の 2022 年の調査によると、道の駅の客単価は、来場者が増加している道の駅で平均 1,260 円、来場者が減少している道の駅で平均 850 円となっており、比較的、本道の駅の客単価は低いことが伺える。駐車場の規模や回転率には限界があるため、売上の底上げを図るためには客単価の向上が重要である。

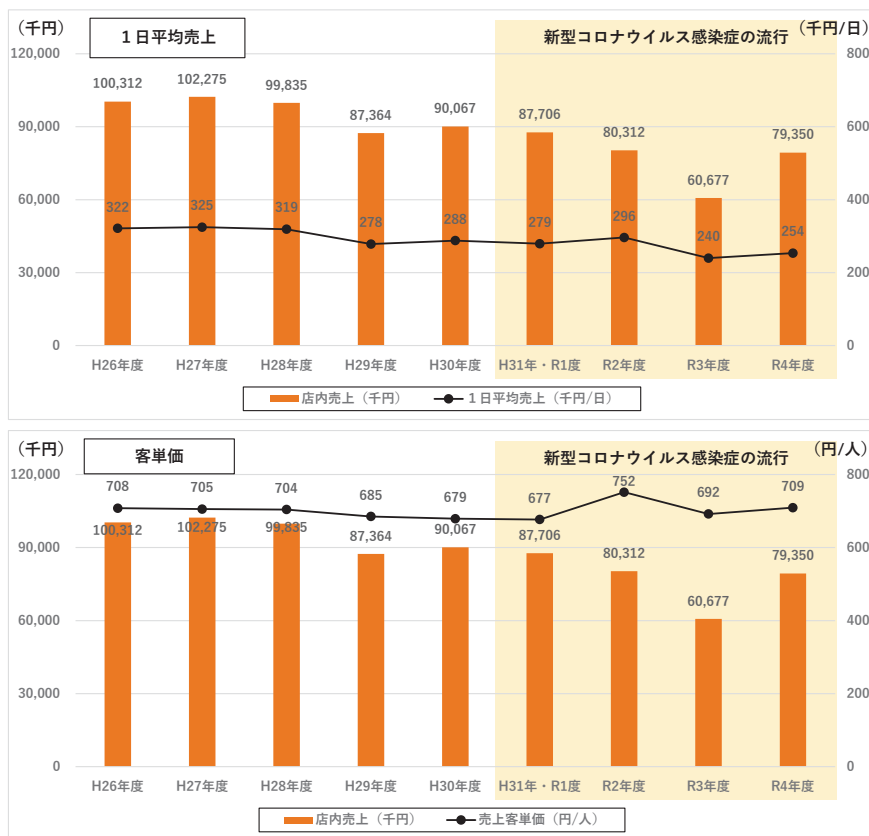


図 道の駅しおのえの 1 日平均売上、客単価の推移

出典：有限会社湯遊しおのえ「経営状況報告書」、塩江湯愛の郷センター支出管理

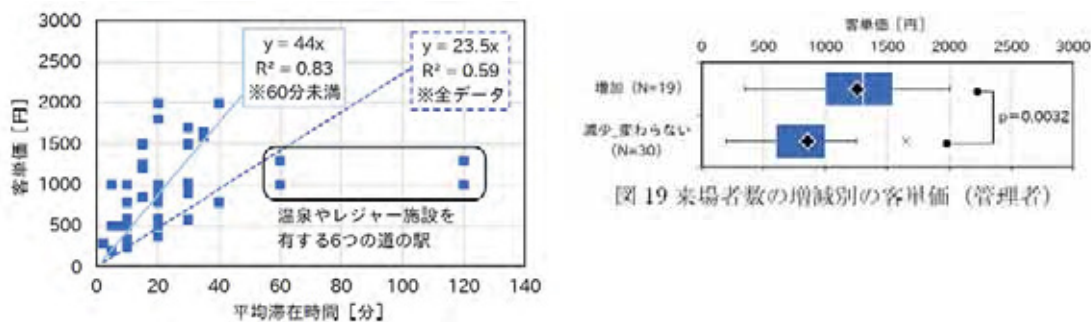


図 道の駅の平均客単価

出典：地方独立行政法人北海道立総合研究機構

『道の駅』の地域への波及効果向上に向けた調査・分析」2022. 3

※同調査では、来場者の増減、滞在時間、客単価の相関関係について統計的な検定を実施しており、来場者が増加している「道の駅」は、滞在時間によらず客単価を高める取組がなされていると結論付けている。

③ 温泉水給水事業の経営状況の整理

現状、高松市直営の事業として温泉水給水事業を実施しており、各宿泊施設や福祉施設等に対する温泉水の給水や給水施設の維持管理を行っている。

i) 収支・利益の状況

本事業の収支状況を確認すると、H26 年度から黒字が続いている。H29 年から H30 年の行基の湯(温泉水の供給先の一つ)の老朽化に伴う改修工事の期間で収入が減少し、利益は一時約 300 万円まで落ち込んだが、黒字を保っている。

道の駅しおのえや行基の湯等の指定管理事業とは対照的に、事業採算性を確保して運営されている。

表 収支・利益の状況のまとめ

	収支・利益の状況	利益額
温泉水 給水事業	・収入は H29 年度をピークに減少し、その後増加に転じ、 R4 年度に再度減少 ・支出は、施設修繕のタイミングで増減 ・利益は、平均約 550 万円/年の黒字だが、R4 年度は約 370 万円	(H26-R4 年度) 平均 約 550 万円/年 の黒字

ii) 収入の構成

本事業の収入源は、温泉水の使用料である。

主要な供給先は以下の表の通りであり、福祉施設や地元自治会、旅館・ホテル、医療施設等へ給水を行っている。

表 主要な供給先

分類	供給先
福祉施設	福祉施設 A
	福祉施設 B
地元自治会	自治会 A
	自治会 B
旅館・ホテル	旅館・ホテル A
	旅館・ホテル B
	旅館・ホテル C
医療施設	医療施設 A
温浴施設	温浴施設 A

出典：高松市資料

iii) 支出の構成

本事業の支出構成について、下表の通り整理した。

主要な支出源は、委託費、定期更新費、臨時修繕費、電気代となっている。特に臨時修繕費の振れ幅が大きく、利益に大きく影響を与えている。

表 支出構成のまとめ

	支出構成の状況	主要支出源
温泉水 給水事業	・主な支出源は、維持管理の委託費、ポンプ入替やメーター交換などの定期更新費、臨時修繕費、電気代 ・支出の多くは、例年同額程度で推移する一方で、臨時修繕は年度によって振れ幅が大きい	委託費（約 3 割） 定期更新費（約 2.5 割） 臨時修繕費（約 2 割） 電気代（約 1.5 割）

表 臨時修繕の履歴

年度	修繕の内容	修繕費
H26 年度	・量水器交換 ・2 号泉抜き上げ	約 300,000 円
H27 年度	・2 号泉閉栓 ・1 号・2 号切替	約 600,000 円
H28 年度	・量水器交換 ・空気弁取替	約 100,000 円
H29 年度	・揚水ポンプ修繕 ・電源回路修繕	約 1,400,000 円
H30 年度	・制御盤修繕 ・メータ交換	約 900,000 円
H31 年度 (R1 年度)	・供給ポンプ修繕	約 600,000 円
R2 年度	・流量計修繕 ・配管修繕 ・送水管漏水修繕	約 1,000,000 円
R3 年度	・なし	0 円
R4 年度	・漏水修繕・減圧水槽ボールタップ修繕・送水管漏水修繕	約 1,000,000 円

出典：高松市資料

④ 指定管理者制度導入施設等の経営状況のまとめ

塩江温泉郷における指定管理事業及び温泉水給水事業の経営状況の整理結果を踏まえ、再整備にあたって指定管理事業の改善、温泉水給水事業との一括事業の視点から方針をまとめる。

指定管理事業内容の改善

①新たな収入源確保や収益部門のブラッシュアップ

- ・現状、道の駅しおのえ及び行基の湯、奥の湯公園の個別の収支はそれぞれ赤字となっており、指定管理料を含めても3施設の収支は、令和4年度は約200万円/年の赤字となっている。これらの赤字の状況を改善するため、再整備と併せて、新たな収入源確保や既存の収益部門のブラッシュアップが必要である。

②ファーストフード部門の強化

- ・道の駅しおのえの収入のうち、ファーストフード部門は約2割を占め、展開する面積や人員体制を踏まえるとコストパフォーマンスが高く、本施設の収益部門の強みとなっている。特に地元食材を活用した商品の充実や地元食材と相性の良い商品の開発、サービス展開を図るなど地域特有の強みを活かした戦略が必要である。

③客単価の向上

- ・道の駅しおのえの客単価は約700円であり、全国道の駅の客単価と比較しても低い状況である。駐車場の規模や回転率には限界があるため、売上の底上げを図るためには客単価の向上が重要である。
- ・「地元特産品の販売」や「他の道の駅にない商品」、②のファーストフード部門の強化と合わせて、客単価向上の取組が必要である。

④人件費支出の効率化

- ・道の駅しおのえ、行基の湯、奥の湯公園の支出のうち、役員報酬や給与賃金などの人件費が約4～6割を占めている。また、行基の湯では、燃料費・水光熱費が3～4割を占める一方で、原油価格の高騰の影響を受け、その割合は増加傾向にある。燃料費などの外部環境に依存する支出項目は効率化が難しいが、運営上の工夫から支出を抑えられる項目については見直していく必要がある。
- ・再整備によって、別棟であった道の駅と温浴施設を一棟とすることによる受付人員の効率化や定型事務の機械化などによる支出削減が必要である。

温泉水給水事業との一括事業の可能性

①一括事業とした場合の指定管理料の必要性

- 指定管理事業 3 施設と温泉水給水事業の収支を一括して算出した場合、以下の通りとなる。指定管理料を含まない利益でみた場合、年平均 約 60 万円の赤字となり、指定管理料が必要である。但し、温泉水給水事業と一括事業としない場合の 3 施設の利益 年平均 600 万円の赤字に比べると、大幅な赤字抑制となることから、赤字低減には一定の効果があると考えられる。

表 一括事業を想定した場合の H26 年度から R4 年度の利益

3 施設の指定管理事業の営業利益 (指定管理料除く)	指定管理料 (平均 900 万円/年)	温泉水 給水事業の利益	利益※
●			約 -600 万円/年
●	●		約 280 万円/年
●		●	約 -60 万円/年
●	●	●	約 800 万円/年

※H26～R4 年度までの平均値。

指定管理事業内容の改善と温泉水給水事業との一括事業による事業改善

指定管理事業内容の改善と一括事業の必要性について前頁で整理を行い、一括事業だけでは指定管理料の低減に寄与しても事業全体の赤字化の改善までには至らないことを確認した。但し、現状の指定管理事業のみでの赤字の状況を大きく改善できることから、指定管理事業内容の改善と温泉水給水事業との一括事業を合わせて実施することで経営状況の黒字化を図るべきと考えられる。

「①現状のまま」、「②一括事業のみ」、「③指定管理事業内容の改善＋一括事業」の3パターンで収支状況の改善のイメージとその事業効果について下表の通り整理を行った。

事業スキームの検討では、温泉水給水事業との一括事業化を含めて、経営状況の黒字化を図れるよう検討を行うものとする。

表 3 パターンの収支イメージ比較

	①現状のまま	②一括事業のみ	③指定管理事業内容の改善 ＋ 一括事業
収支イメージ			
事業効果	- 依然として、事業収支の赤字部分を指定管理料で賄う必要がある - 原油高騰の影響等から指定管理料も増加していくことが懸念される	- 黒字経営の温泉水給水事業と合わせて指定管理料の低減が可能である ※但し、その分市の他の事業に充てていた温泉水給水事業の利益がなくなるため、行政全体の支出に変化はなく、実質的には事務負担等が低減	- 黒字経営の温泉水給水事業と合わせて、指定管理事業の収支改善を図ることで、利益の創出が期待される - 創出した利益については、来訪促進・アクセス性向上のための交通事業への資金、温泉施設の維持管理への資金、市への還元、指定管理料の無料化などへの活用が考えられる

(3) 新しい道の駅の収入の算出

新しい道の駅の収入の算出にあたり、現況の利用状況と前面交通量の2通りで利用者数を設定し、算出した。

① 利用状況に基づく利用者数

行基の湯が改修のため、休業していた平成29年度、新型コロナウイルス感染症まん延防止のため、休業していた令和2～3年度を除く、平成30年度と令和4年度の、行基の湯と道の駅「しおのえ」の利用者数の平均利用者数は以下の通りである。

◆道の駅の平均利用者数：120,476.5人

◆行基の湯の平均利用者数：46,055人

新しい道の駅の利用料収入を以下の通り算出した。

＜物販・飲食機能：1,000円の場合＞

道の駅の平均利用者数 × 1,000円 = 120,476,500円

＜温浴機能：800円の場合＞

※四国管内の道の駅の中で、最高値である“道の駅「穴喰温泉」”と同価格に設定

行基の湯の平均利用者数 × 800円 = 36,844,000円

計：157,320,500円

② 前面交通量に基づく利用者数

i) 新しい道の駅の駐車台数

新しい道の駅における駐車台数は、香東川の南側区域の新しい道の駅整備予定地で小型車95台となっている。香東川の北側区域は小型車30台、大型車1台と想定する。（現在は約20台の小型車の駐車マスが存在し、既存の道の駅の撤去により約10台の小型車の駐車マスが増えると想定、大型車の駐車マスは変更なしと想定）

表 新しい道の駅の駐車台数（台）

	東香川南側	東香川北側	合計
小型車	95台	30台	125台
大型車	0台	1台	1台

ii) 道の駅の年間利用者数

2019年に国土交通省が開催した、「新「道の駅」のあり方検討会」の配布資料において、温浴施設を有する道の駅は“③集客施設型”に該当する。令和3年度交通センサス可視化ツールより新しい道の駅の12時間の前面道路交通量は2,371台（小型車：1,749台、大型車：622台）であり、前面交通量が5,000台未満となっている。

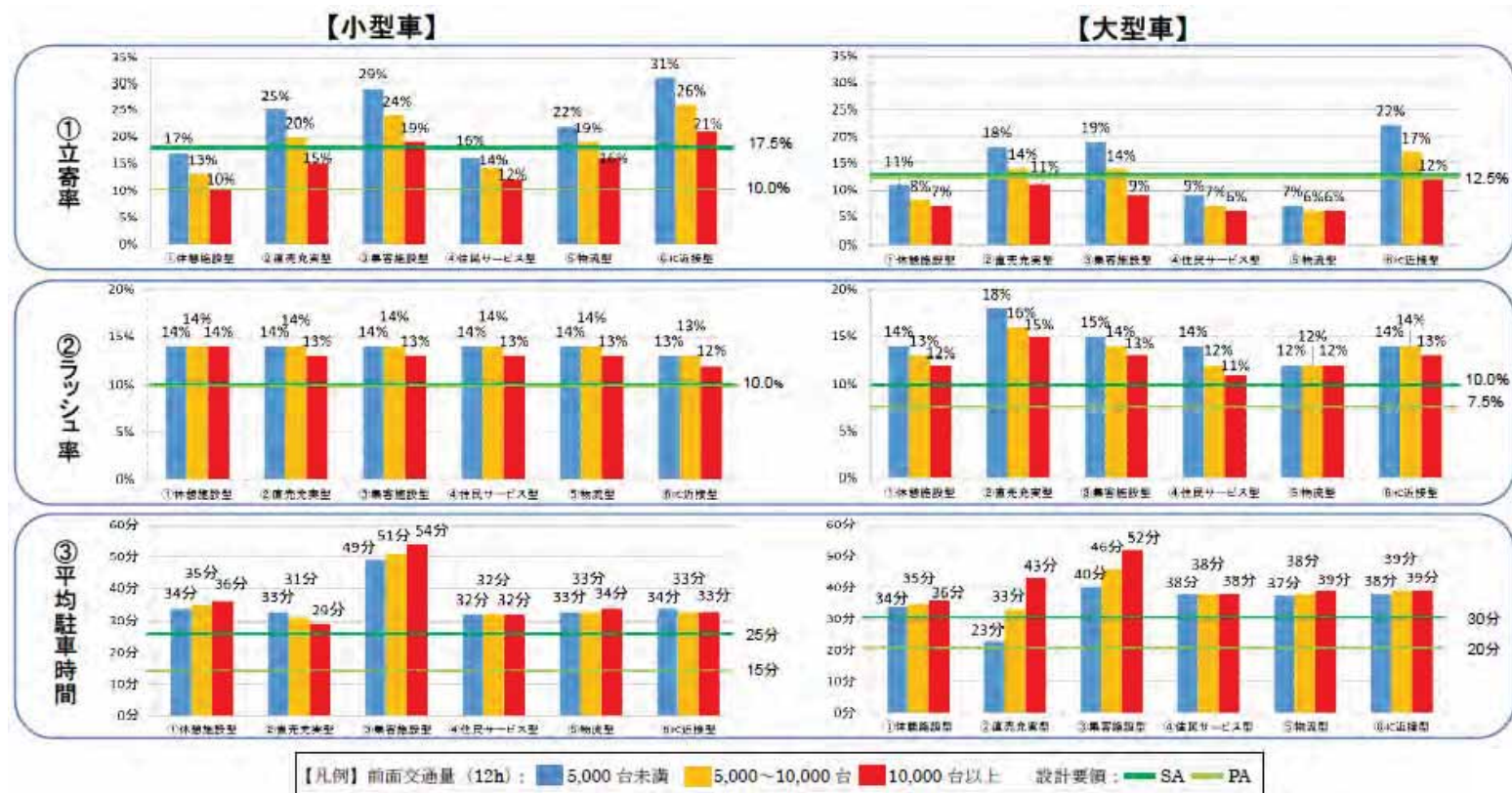


図 特徴別道の駅の利用実態調査結果

出典：第4回 新「道の駅」のあり方検討会 資料3「道の駅」の駐車場に関する調査結果

■ラッシュ時の駐車台数

小型車のラッシュ時の駐車台数

$$\begin{aligned} &= \text{小型車の前面交通量 (12h)} \times \text{立寄率} \times \text{ラッシュ率} \\ &= 1,749 \text{ 台} \times 0.29 \times 0.14 \\ &= 71.0 \text{ 台} < 125 \text{ 台} = \text{小型車の駐車マス数} \end{aligned}$$

大型車のラッシュ時の駐車台数

$$\begin{aligned} &= \text{大型車の前面交通量 (12h)} \times \text{立寄率} \times \text{ラッシュ率} \\ &= 622 \text{ 台} \times 0.19 \times 0.15 \\ &= 17.7 \text{ 台} > 1 \text{ 台} = \text{大型車の駐車マス数} \end{aligned}$$

■小型車の一日の立寄台数

小型車の一日の立寄台数

$$\begin{aligned} &= \text{小型車の前面交通量 (12h)} \times \text{立寄率} \\ &= 1,749 \text{ 台} \times 0.29 \\ &= 507.2 \text{ 台} \end{aligned}$$

■大型車の一日の立寄台数

大型車のラッシュ時の一日の立寄台数が駐車マス数より多いため、駐車マス数より一日の立寄台数を算出する。

既存の道の駅の開業時間が 8:00～19:00 (11～2 月は 18:00)、閉業した行基の湯の開業時間が 9:00～21:00 であったことから、新しい道の駅の開業時間を 8:00～21:00 の 13 時間と想定する。

大型車の一日の立寄台数

$$\begin{aligned} &= \text{営業時間} / \text{平均駐車時間} \times \text{大型車の駐車マス数} \\ &= 13 \text{ 時間} \times 60 \text{ 分} / 40 \text{ 分} \times 1 \text{ 台} \\ &= 19.5 \text{ 台} \end{aligned}$$

■一日の利用者数

小型車の平均乗車人数を 1.5、大型車の平均乗車人数を 1 と仮定する。

一日の利用者数

$$\begin{aligned} &= \text{小型車の一日の立寄台数} \times \text{平均乗車人数} + \text{大型車の一日の立寄台数} \times \text{平均乗車人数} \\ &= 507.2 \text{ 台} \times 1.5 \text{ 人/台} + 19.5 \text{ 台} \times 1 \text{ 人/台} \\ &= 780.3 \text{ 人} \end{aligned}$$

■年間利用者数

「有限会社湯遊しおのえ「経営状況報告書」」より、平成 26～令和 4 年度の平均営業日数は 313.4 日であるため、新しい道の駅の年間営業日数も同日数で仮定する。（新型コロナウイルス感染症まん延防止のため、休業した期間の存在する令和 2～3 年度を除く）

年間利用者数

= 一日の利用者数 × 営業日数

= 780.3 人 × 313.4 日

= 244,546 人

H22 年度の JAF による調査を参考にトイレのみ利用する方の割合を 45%と想定し、お金を落とす可能性のある年間利用者数は 134,500 人（244,546 人の 55%）と想定する。

■道の駅機能（物販・飲食・休憩など）・温浴機能別の利用者数

行基の湯が改修のため、休業していた平成 29 年度、新型コロナウイルス感染症まん延防止のため、休業した期間の存在する令和 2～3 年度を除く、平成 30 年度と令和 4 年度の、行基の湯と道の駅「しおのえ」の利用者数より、物販・飲食機能と温浴機能を利用する人の割合は、物販・飲食機能：72.7%、温浴機能：27.3%と同様であると仮定する。

物販・飲食機能の年間利用者数

= 年間利用者数 × 物販・飲食機能利用割合

= 134,500 人 × 0.727

= 97,782 人

温浴機能の年間利用者数

= 年間利用者数 × 温浴機能利用割合

= 134,500 人 × 0.273

= 36,719 人

iii) 新しい道の駅の利用者収入の算出

新しい道の駅の利用者収入を以下の通り算出した。

＜物販・飲食機能：1,000 円の場合＞

$$\begin{aligned} & \text{物販・飲食機能の年間利用者数} \times 1,000 \text{ 円} \\ & = 97,782 \text{ 人} \times 1,000 \text{ 円} = 97,782,000 \text{ 円} \end{aligned}$$

＜温浴機能：800 円の場合＞

$$\begin{aligned} & \text{※四国管内の道の駅の中で、最高値“道の駅「穴喰温泉」”と同価格に設定} \\ & \text{温浴機能の年間利用者数} \times 800 \text{ 円} \\ & = 36,719 \text{ 人} \times 800 \text{ 円} = 29,375,200 \end{aligned}$$

計：127,157,200 円

2-2 塩江温泉郷の来訪者数と利用者数及び民間事業者のニーズの把握

(1) 塩江温泉郷における来訪者数と利用者数

① 施設別利用者数

塩江温泉郷における主要な施設の 2018（平成 30）年から 2023（令和 5）年 9 月までの利用者数は以下の通りである。

塩江温泉郷の来訪者が最も多く訪れているのは道の駅「しおのえ」であり、次に宿泊施設、行基の湯と続いている。行基の湯は、2019 年 5 月 8 日に閉館しており、新しい道の駅の開業予定の 2026 年度までに塩江温泉郷への来訪者数の減少が予想される。

表 塩江温泉郷の施設別利用者数

単位：人

	2018 年	2019 年	2020 年	2021 年	2022 年	2023 年※1
塩江温泉郷 (宿泊施設)	64,455	71,175	38,633	31,046	49,561	51,542
行基の湯	9,334※2	56,454	39,480	29,968	35,656	15,241※4
道の駅 「しおのえ」	130,269	129,937	115,551	89,291	111,016	80,126
塩江美術館	3,455※3	8,008※3	5,676	4,261	8,253	5,014
大滝山 キャンプ場	13,663	11,963	16,112	12,786	15,603	9,782
奥の湯公園 キャンプ場	570	498	774	760	903	654
合計	221,746	278,035	216,226	168,112	220,992	162,359

※1 2023年1月～2023年9月までのデータを集計

※2 2017年2月から2018年10月まで休館

※3 2018 年 9 月から 2019 年 3 月まで休館

※4 2023 年 5 月 8 日に閉館

出典：高松市塩江道の駅エリア整備基本計画及び市提供データより作成

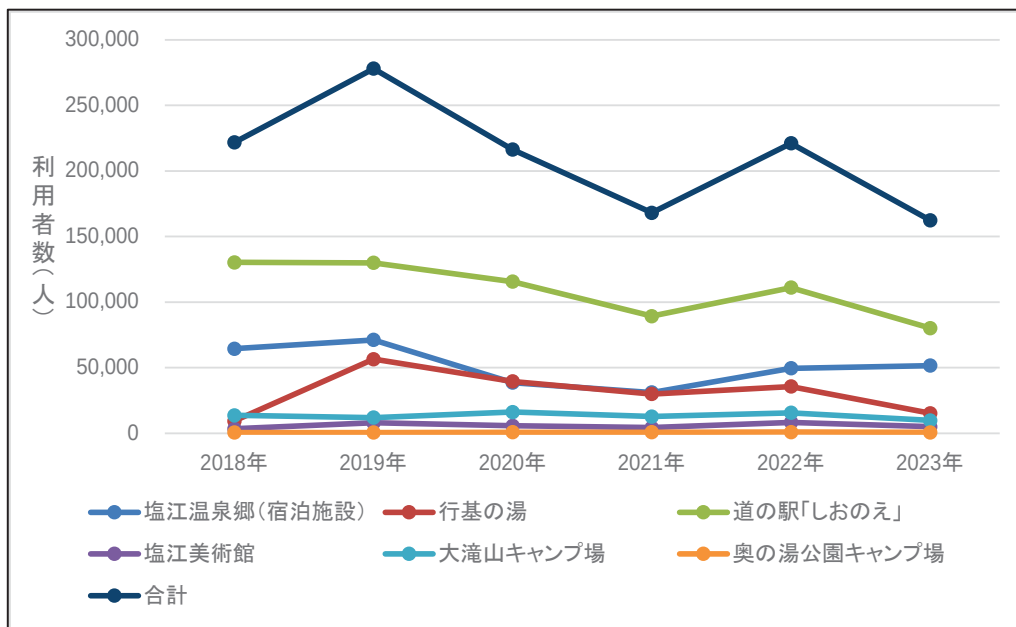


図 施設別利用者数

② 塩江温泉郷の宿泊客数

塩江温泉郷の宿泊客数は、新型コロナウイルス感染症流行以前の2019年では、年間7万人の宿泊客数があり、うち外国人は47%を占めていた。新型コロナウイルス感染症流行中は、外国人宿泊客数は激減したが、2023年の9月時点で37%を占めるまで回復している。

表 塩江温泉郷の宿泊者数

単位：人泊

	2018年	2019年	2020年	2021年	2022年	2023年※1
日本人宿泊客数	38,240	37,486	35,343	31,046	47,674	32,480
外国人宿泊客数	26,215	33,689	3,290	0	1,887	19,062
外国人の割合	40.70%	47.30%	8.5%	0.0%	3.8%	37.0%

※1 2023年1月～2023年9月までのデータを集計

出典：高松市塩江道の駅エリア整備基本計画及び市提供データより作成

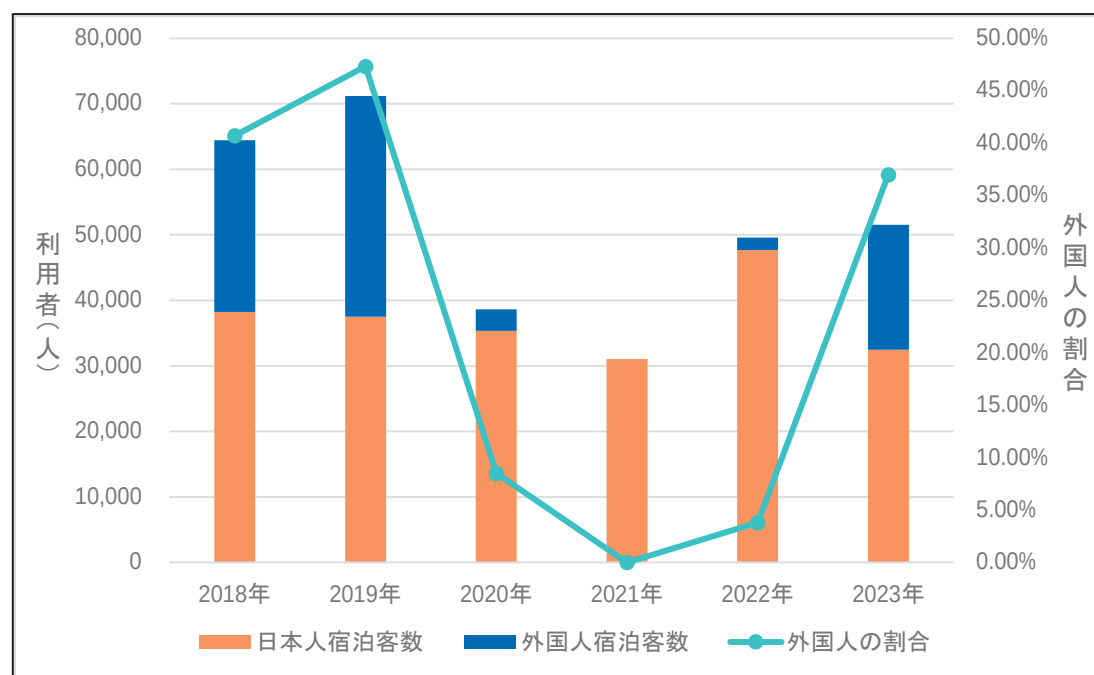


図 塩江温泉郷の延べ宿泊者数の推移

③ 利用実態調査

i) 道の駅しおのえ

令和元年に実施した道の駅しおのえの利用実態調査結果より、平日の道の駅の利用者の多くは道路利用者と地元住民である。休日は、近隣でイベントが開催されていたこともあり、観光客や観光目的の道路利用者が多くなっている。道の駅の利用目的はトイレ休憩が多い状態である。最大駐車可能台数は22台であり、休日は常に満車状態で駐車場が不足している。(道路利用者は、他の目的地へ行く途中で休憩等のために道の駅を利用した人という位置付け)

表 道の駅しおのえ利用実態調査結果 利用者種別

単位：人

	平日 R1. 10. 25 (金) 10:00~16:00	休日 R1. 10. 27 (日) 10:00~16:00
地元住民 (塩江町在住)	27	9
道路利用者	72	99
県内観光客	14	70
県外観光客	22	26
インバウンド	1	0
サイクリスト	1	3
その他	1	0
利用者合計	138	207

出典：高松市塩江道の駅エリア整備基本計画

表 道の駅しおのえの利用実態調査結果（利用目的）

平日			休日		
駐車場 利用人数	道の駅（地域振 興施設） へ入った人数	道の駅 （地域振興施設） レジ通過者	駐車場 利用人数	道の駅 （地域振興施設） へ入った人数	道の駅 （地域振興施設） レジ通過者
449 人	194 人	138 人	976 人	643 人	207 人
駐車場利用者のうち、 道の駅（地域振興施設）へ入った人は43% 道の駅（地域振興施設）レジ通過者は31%			駐車場利用者のうち、 道の駅（地域振興施設）へ入った人は66% 道の駅（地域振興施設）レジ通過者は21%		

出典：高松市塩江道の駅エリア整備基本計画

表 道の駅しおのえの駐車台数調査結果

単位：台

	10:00	10:30	11:00	11:30	12:00	12:30	13:00	13:30	14:00	14:30	15:00	15:30	16:00
平日	14	14	15	17	16	11	19	20	14	13	13	12	9
休日	25	25	25	28	30	31	30	32	31	31	32	30	33

出典：高松市塩江道の駅エリア整備基本計画

ii) 行基の湯

令和元年に実施した行基の湯の利用実態調査結果より、平日・休日ともに、塩江町在住の地元住民の利用者は比較的少なく、高松市中心部や近隣の徳島県美馬市、吉野川市からの利用者が多い。また、年代別では、平日の利用者は60～70代が過半数以上であり、休日の利用者は10代と80代を除いて概ね各世代均等的である。

表 行基の湯利用実態調査結果（利用者種別）

単位：人

	平日 R1. 10. 25（金） 10:00～16:00	休日 R1. 10. 27（日） 10:00～16:00
地元住民 （塩江町在住）	13	2
県内観光客	42	52
県外観光客	18	12
インバウンド	0	0
サイクリスト	0	0
その他	12	0
利用者合計	85	66

出典：高松市塩江道の駅エリア整備基本計画

表 行基の湯利用実態調査結果（年代別）

単位：人

	平日 R1. 10. 25（金） 10:00～16:00	休日 R1. 10. 27（日） 10:00～16:00
10代	3	0
20代	6	12
30代	4	7
40代	10	8
50代	7	14
60代	21	11
70代	27	13
80代	7	1
利用者合計	85	66

出典：高松市塩江道の駅エリア整備基本計画

（２）道の駅エリアの需要動向等に関するアンケート調査

道の駅エリアの整備に向け、道の駅エリアにおける需要動向等を把握するため、高松市中央商工会、塩江温泉観光協会、塩江温泉旅館飲食協同組合を対象に行ったアンケート調査の結果を以下に示す。

表 道の駅エリアの需要動向等に関するアンケート調査の概要

方法	アンケート調査票を郵便にて送付し、郵便で回収
期間	2019（令和元）年9月中旬～9月27日（金）
回答数	配付数：100 通 回答数：46 通 回答率：46%

表 道の駅エリアの需要動向等に関するアンケート調査結果

道の駅エリアの整備について、検討を行っていることをご存知ですか。



図 道の駅エリアの整備に対する意識

道の駅エリアの整備については、8割近くの事業者が検討を行っていることを認知しており、本整備に関心があることが伺える。

塩江温泉郷の良いところは何ですか。 ※複数回答可

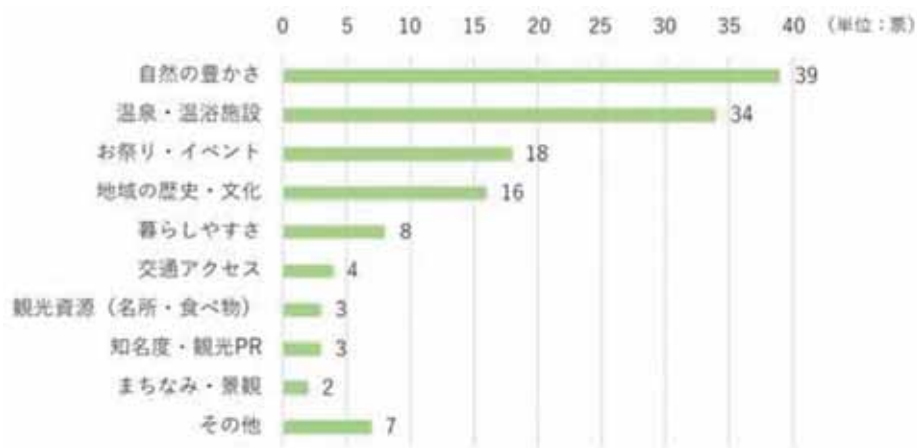


図 塩江温泉郷の良いところ

「自然の豊かさ」と「温泉・温浴施設」が多く、次いで4大まつりも開催されていることから「お祭り・イベント」の回答も多くあった。

塩江温泉郷の良くないところ・足りないものは何ですか。 ※複数回答可

図 塩江温泉郷の良くないところ・足りないところ

最も多く挙げられたのは「交通アクセス」であり、2 番目に多かった「観光資源（名所・食べ物）」については、ホテルまつりの「ホテル小屋」だけでなく、塩江各地でホテルが見たい、ホテルが見られるマップを作成してほしいという意見や、塩江ならではの食べ物やお土産が足りないという意見があった。

塩江温泉郷が将来どのようなようになってほしいですか。

高松の奥座敷（温泉郷）として親しまれてきたことから、温泉地として国内外問わず観光客を誘致し、塩江温泉郷を盛り上げたいという意見が多くあった。一方で、人口減少や少子・高齢化がみられることから、地元住民が安心して暮らせる憩いの場となしてほしい、移住者が増えてほしいなどの意見もあった。

道の駅エリアはどのような利用者に来てもらいたいですか。

国内外問わず、老若男女あらゆる人に来てもらいたいという意見があったが、その中でも特に多かったのが「家族連れ」で、子どもからお年寄りまで幅広い世代に利用してもらいたいとの意見が多く挙げられている。一方で、ターゲットを絞る必要性を感じないとの意見や、国外よりも国内旅行者を中心に来てもらいたいとの意見があった。また、田舎の温泉地であることから、都会に疲れた人に癒しを求めて来てもらいたいという意見もあった。



道の駅エリアに期待する役割・施設は何ですか。

高松の奥座敷（温泉郷）として親しまれてきたことから、「観光・情報発信の拠点」を期待する意見が最も多い結果となった。「交通の拠点」や「地元住民の憩いの場」も一定数の期待する意見があり、総合的・一体的な整備の必要性が伺える。

期待する施設としては、「観光案内所」、「カフェ（軽食）」、「温浴施設」、「直売所」が多く挙げられた。「イベント広場」、「子供の遊び場」、「川遊びスペース」を期待する意見もあり、交流の場・にぎわいも期待されている。既存の道の駅エリアにない施設として「サイクルステーション」も少数ではあるが、期待される結果となっている。その他に期待する施設としては、塩江産の物産品等を販売する「土産物屋」、体験型施設としての「キャンプ施設」、「コンビニ」、「駐車場」が意見としてあげられる。



図 道の駅エリアに期待する役割



図 道の駅エリアに期待する施設

道の駅エリアにあれば良いと思う店舗や商品がありますか。

塩江独自の地場産の物産品や、それらを食べることができるレストラン・売店の需要が伺えた。また、食堂や24時間営業のコンビニを希望する意見がいくつかあり、日常生活の利便性向上に期待する意見もあった。

出典：高松市塩江道の駅エリア整備基本計画

（３）道の駅整備に向けた民間事業者への過年度意向調査

新たな道の駅の整備にあたり、利用者へのサービス向上及びコスト縮減を図るための民間活力導入の検討にあたり、民間事業者を対象に行ったアンケート調査結果を以下に示す。

表 道の駅エリアの需要動向等に関するアンケート調査の概要

方法	アンケート調査票をメールにて送付し、メールで回収
期間	2019（令和元）年12月初旬～12月27日（金）
回答数	配付数：15票 回答数：11票 回答率：73%

表 民間事業者の意向調査結果

計画地の市場性について、ご意見をお聞かせください。
塩江温泉郷は、古くから「温泉郷」のブランドイメージがあり、ホテルまつりや花火大会などのイベントの人気があること、また高松空港からのアクセスも良いことから、市場性については、ある程度見込めるとの意見が多くあった。 事業計画地へのアクセスとして、橋を渡る必要があること、渋滞や冬の雪道が危険といった問題があることも意見として挙げられた。
本事業の道の駅の地域連携機能として、貴社が導入することが望ましいと考える導入機能についてご記入ください。
地元の農産物やお土産を販売するための農産物直売所・土産販売所の導入や、時間のかからないような店のほか、回転率を上げるための設えや常設店舗以外の臨時ブースを活用した飲食施設の導入、といった意見があった。 雨天対応の屋根付き広場、遊具、キッズルーム、防災棟、荷捌室、ゴミ管理用施設、ドッグラン、シャワーブース、EV充電、ATMなどが、望ましいと考える機能として挙げられた。
地産地消・郷土料理を取り入れた地域密着型の道の駅施設にしたいと考えておりますが、仮に貴社が運営をするならば、販売・運営戦略としてどのようなものが考えられますか。
提供する商品には、温泉・美容・健康等に関連した食品・デザート・スイーツや、郷土を活かしたオリジナリティのあるものが挙げられた。 地場産の農産物の種類が少ないことから、地域密着型は厳しいと考える意見もあった。

本事業は、従来方式＋指定管理者制度を想定しています。貴社が望ましいと考える事業期間について、ご記入下さい。

事業期間について、最も回答が多かったのは5年であり、運営状況の変化や修繕リスクが理由として挙げられた。次いで10年が多く、地域との連携や中長期計画が理由としてあった。初期費用の増大や山間部という立地条件から30年以上という回答もあった。

貴社は本事業で独立採算型は可能だと考えますか。理由についてもご記入下さい。また、「条件次第では可能」と回答した場合は条件についてもご記入下さい。

「条件次第では可能」の回答については、他施設との連携を考える必要があり、そのために道の駅の運営と温浴施設の運営を一括して事業運営することや、施設の維持管理費及び建築・設備の更新費の公的な支援と負担を条件とした意見があった。

「可能性は低い」の回答については、指定管理者制度は行政側のスタンスが第一になってしまうことや、マーケティング上の集客及び地元住民の利用状況が見えていないため、商売として難しいという意見があった。

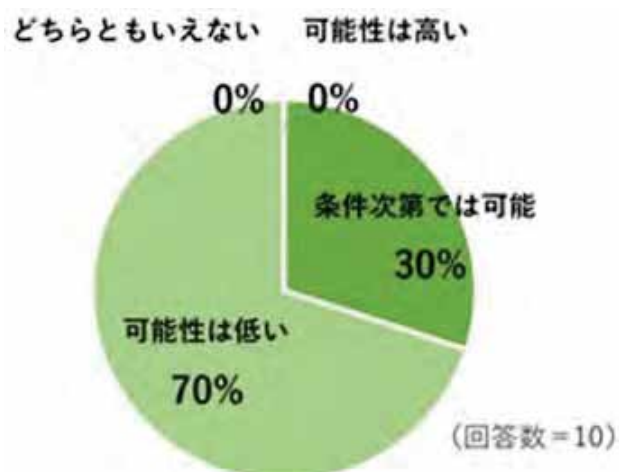


図 「独立採算型は可能だと考えますか」の回答

本事業の内容を踏まえ、貴社は本事業に参画したいと考えますか。条件や理由についてもご記入ください。

参画の条件として、基本的な施設管理費は行政側で負担することや、指定管理料の中に維持管理費を含むことが挙げられた。

「どちらともいえない」と回答した事業者からは、委託内容における運営リスクを含めた検討の必要性が理由として挙げられた。

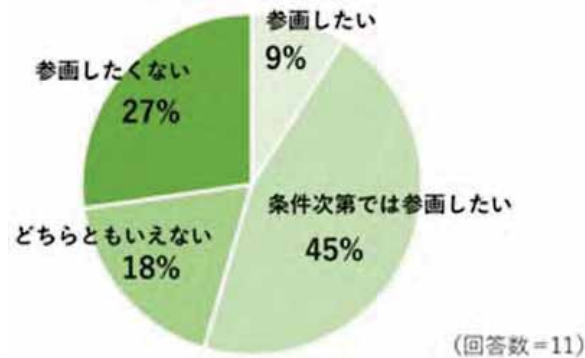


図 「本事業に参画したいと考えますか」の回答

貴社が本事業に参画するに当たり、想定される課題について、ご記入ください。

想定される課題については、施設間又は地元業者との連携や、資金（独立採算等）に関する事項が挙げられた。

施設設計において、貴社が重視することは何ですか。理由や意見についてもご記入下さい。

最も回答が多かったのは「施設の用途・面積」と「動線」であり、通行量に応じた施設の大きさを検討し、利用者・従業員に配慮した機能性のある動線が重要であるとの意見があった。次いで「施設の間取り」と「設備関係」が多く、高齢社会に対応・配慮した設備や家具の導入、また、窓清掃・電球交換等、メンテナンスしやすい配置設計が重要であるとの意見があった。



図 「施設設計において重視すること」の回答

その他、本事業へのご意見（市への要望、指定管理者選定から運営開始までの間に支援してほしい事項等）について、ご自由にお聞かせください。

塩江にしかないオンリーワンの要素が事業の成功に必要であること、また、運営開始後（ふるさと納税受発注代行事業、移住定住事業、人材育成事業など）だけでなく、運営開始前（広報や予約受付確認、商品開発・モニターツアー造成など）からも行政の支援が必要であるという意見があった。

(4) 高松空港の利用者数

① 路線別利用者

高松空港の利用者数は、新型コロナウイルス感染症流行以前の令和元年度には 2,152 千人であり、そのうち 337 千人が国際線の利用者であったが、令和 4 年度は 1,156 千人、うち 6 千人が国際線利用者であった。

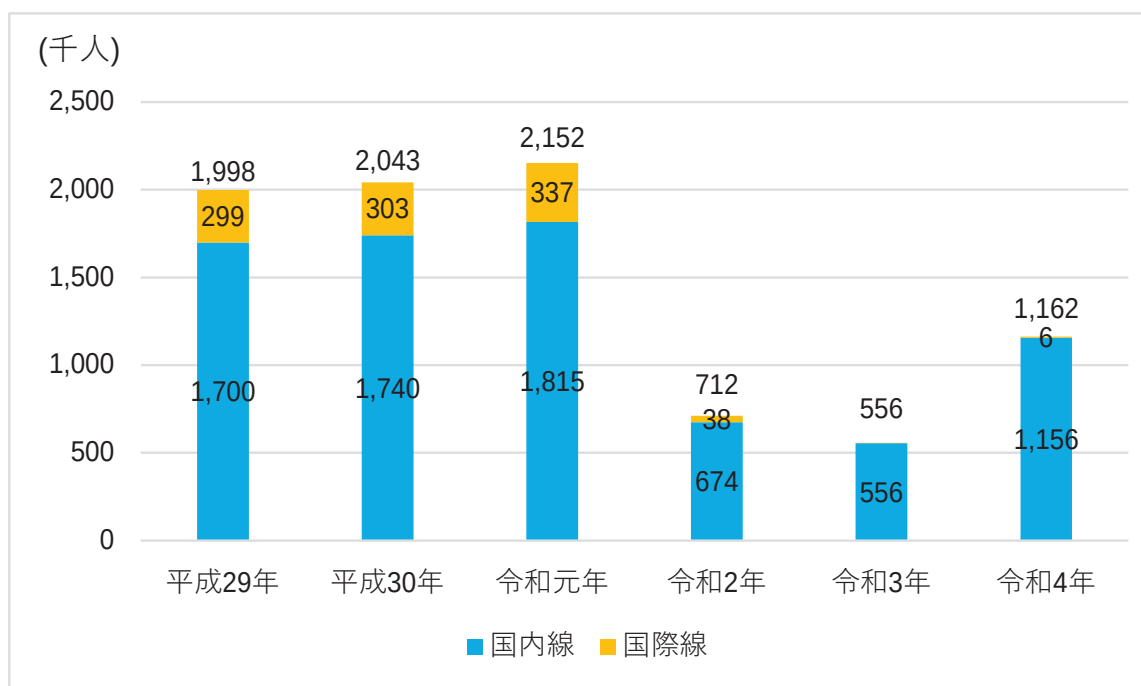


図 路線別の利用者数

出典：国土交通省「空港管理状況調書（平成 29 年～令和 4 年）」より作成

(5) 訪日外国人の動向

インバウンドの誘客にあたり、全国及び香川県等での訪日外国人の動向を整理した。

① 来訪者の国籍

i) 日本来訪者の国籍

新型コロナウイルス感染症流行以前の令和元年度では、中国、台湾、韓国、アメリカの順で日本に観光客が多く訪れていた。

表 日本に訪れる外国人の上位 8 カ国 (R1)

順位	国名	客数
第 1 位	中国	29,848,200 人
第 2 位	台湾	13,470,920 人
第 3 位	韓国	9,715,410 人
第 4 位	アメリカ	7,278,440 人
第 5 位	香港	6,982,380 人
第 6 位	タイ	3,603,770 人
第 7 位	オーストラリア	3,065,990 人
第 8 位	シンガポール	2,454,590 人

出典：観光庁「宿泊旅行統計調査（令和元年確定値）」より作成

※従業者数 10 人以上の施設の外国人宿泊者数を集計

ii) 香川県来訪者の国籍

新型コロナウイルス感染症流行以前の令和元年度では、台湾、中国、香港、韓国の順で香川県に観光客が多く訪れていた。

表 香川県に訪れる外国人の上位 8 カ国 (R1)

順位	国名	客数
第 1 位	台湾	161,870 人
第 2 位	中国	141,380 人
第 3 位	香港	80,270 人
第 4 位	韓国	57,890 人
第 5 位	アメリカ	21,680 人
第 6 位	オーストラリア	10,540 人
第 7 位	フランス	10,520 人
第 8 位	イギリス	7,280 人

出典：観光庁「宿泊旅行統計調査（令和元年確定値）」より作成

※従業者数 10 人以上の施設の外国人宿泊者数を集計

② 訪日旅行での意向

i) 日本旅行での意向

アジア（韓国、中国、台湾、香港、タイ、シンガポール、マレーシア、インドネシア）、欧米豪（アメリカ、オーストラリア、イギリス、フランス）の12ヶ国・地域を対象として、行われたインターネット調査では、訪日旅行で体験したいこと・体験したことの1位はともに「自然や風景の見物」であり、体験したいことは、「桜の鑑賞」、「伝統的な日本料理」と続き、体験したことは、「桜の鑑賞」、「有名な史跡や歴史的な建築物の見物」と続いている。

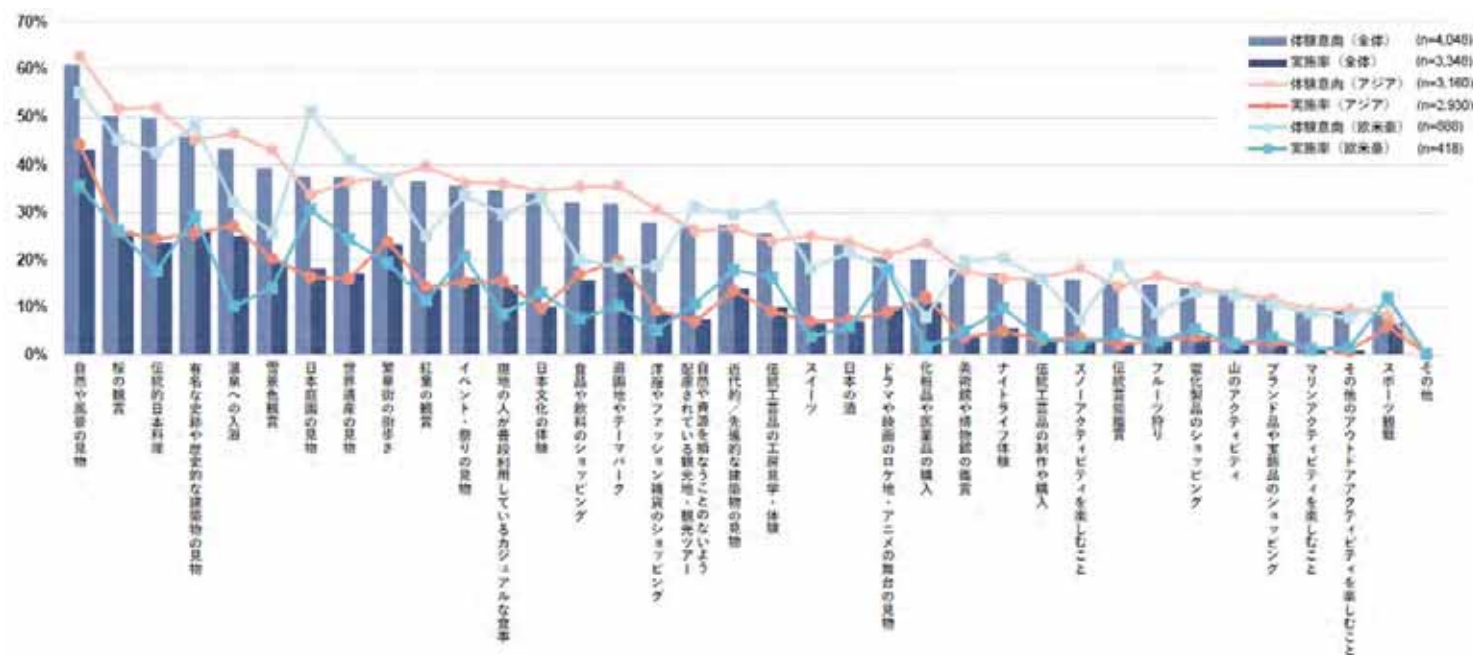


図 訪日旅行での意向

出典：DBJ・JTBF アジア欧米豪訪日外国人旅行者の意向調査（令和5年）

<https://www.dbj.jp/upload/investigate/docs/db4ae75c4ad315ae4f4377b01d7364d7.pdf>

ii) 四国地方来訪者の意向

四国地方に訪れた外国人観光客を対象に、QR コードから URL を読み込みアンケート画面に誘導利用して行った調査では、日本で行ったことの1位は「現地の食を食べること」であり、次いで「温泉入浴」、「自然景観地の観光」となっている。

日本全国に比べ、「温泉入浴」や「旅館に宿泊」、「歴史・伝統文化体験」を行った人が多い。

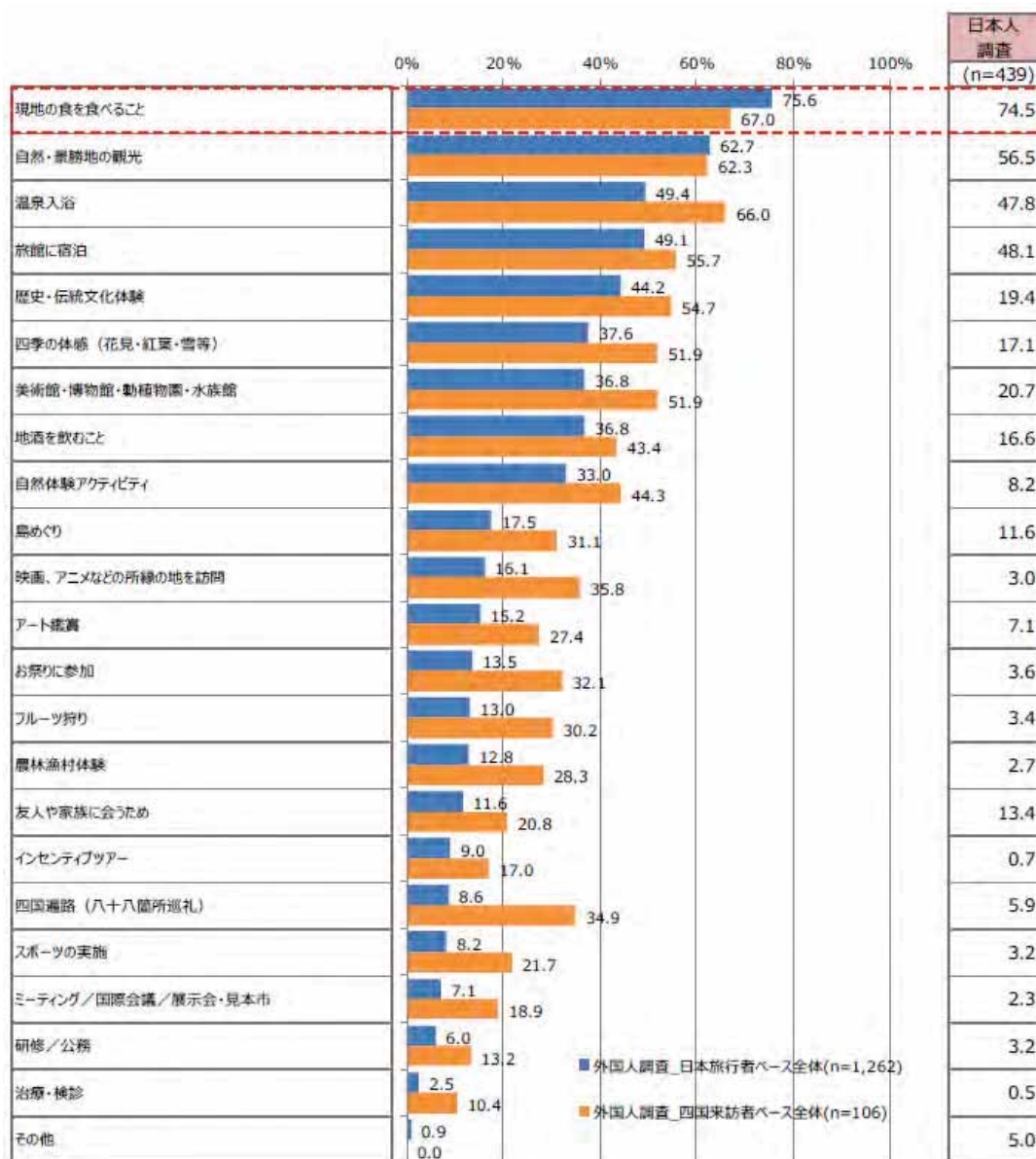


図 四国旅行での意向

出典：四国広域観光推進調査事業報告書（令和元年）

<https://shikoku-tourism.com/image/resource/DocumentFile/document/50>

2-3 塩江温泉郷へのアクセス手段やおもてなし面の現状と課題、条件等の把握

(1) 塩江温泉郷への交通アクセス状況

① 主要道路の交通量

塩江地域は、ほぼ中央を一般国道 193 号が南北に走っており、北は高松市中心部、南は美馬市中心部に繋がっている。国道 193 号線の 24 時間の交通量は 2,964 台となっており、道の駅しおのえに隣接している。

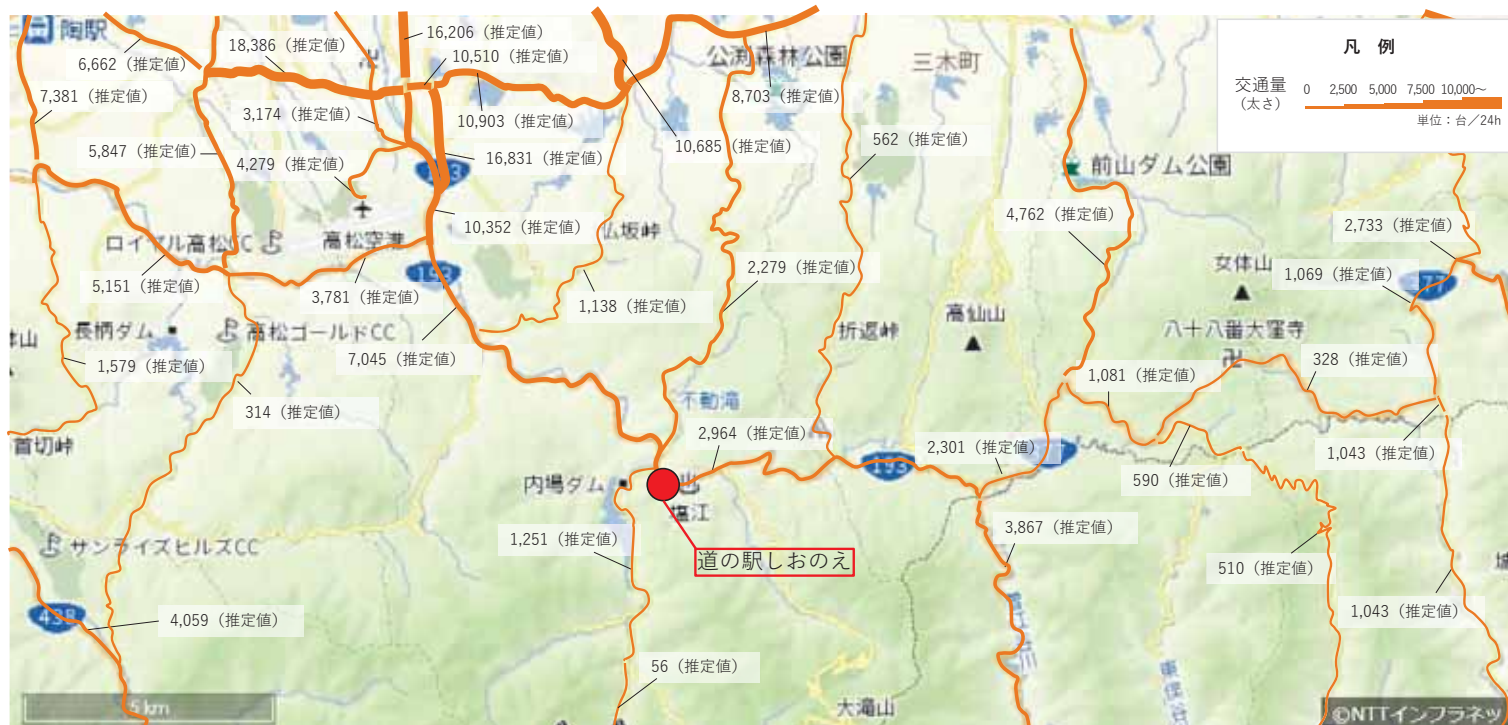
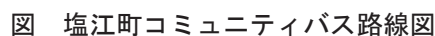


図 対象地周辺の交通量 (24 時間交通量 (全車上下計))

出典: 令和 3 年度交通センサス可視化ツールより作成

塩江地域には、塩江一奥の湯温泉を結ぶ「コミュニティバス」、菅沢方面、栴川方面を走る隔日運行を有する「コミュニティバス」、高松駅一塩江を結ぶ「ことでんバス」、要望があった場合のみ運行する「デマンドバス」が運行されている。令和３年度のコミュニティバスの日平均利用者数は７人である。



2-38

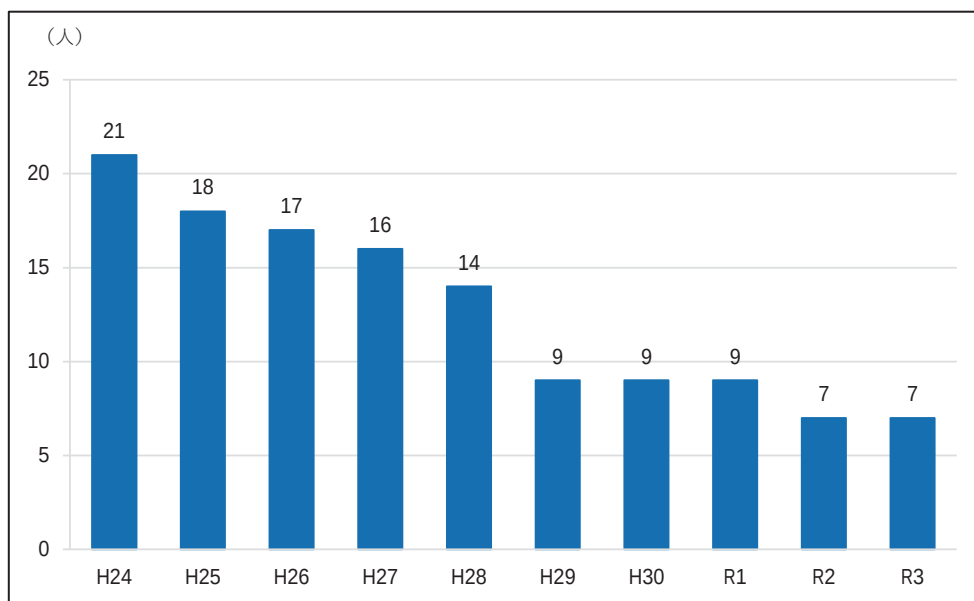


図 塩江町コミュニティバスの日平均利用者数

出典：令和4年度第4回高松市総合都市交通計画推進協議会資料より作成

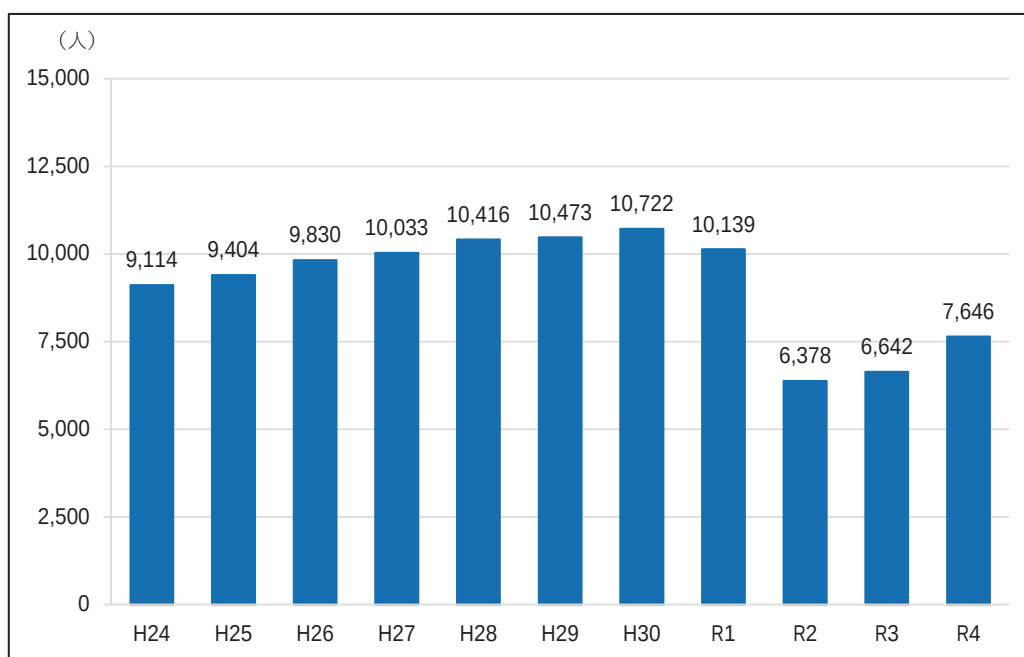


図 ことでんバスの日平均利用者数（全線合計）

出典：令和5年度第1回高松市総合都市交通計画推進協議会資料より作成

③ サイクリストについて

先進的なサイクリング環境の整備を目指すモデルルートとして、四国では「四国一周 1,000 kmルート」が基幹ルートとして設定されている。「香川サイクリングマップ（高松ルート版）」においては塩江温泉郷をめぐるルートが設定されており、塩江地域の情報を発信する「しおのえネット」にてサイクリングに関する情報提供も行っている。

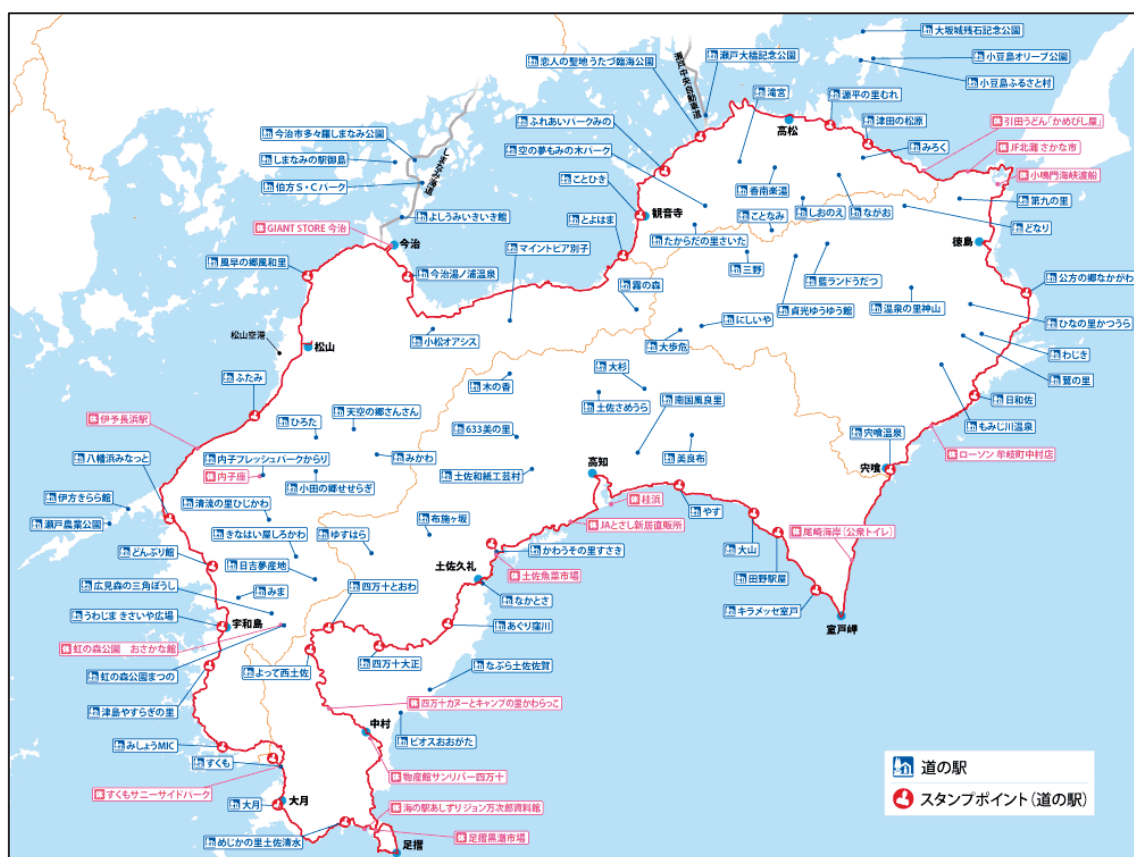


図 四国一周 1,000 kmルート

出典：四国一周サイクリング HP



図 香川サイクリングマップ（高松ルート版）

出典：うどん県旅ネット HP



図 塩江温泉郷サイクリングのウェブサイト

出典：しおのえネット HP

（２） インバウンド誘客における一般的な課題

インバウンド誘客における一般的な課題について、以下の通り整理した。

① 受け入れ環境の課題

観光庁が、受け入れ環境（多言語対応、通信環境、公共交通等）の現状及び課題を明らかにするため、訪日外国人旅行者を対象に、旅行中に困ったこと等について行ったアンケート調査では、“ごみ箱の少なさ”、“施設等のスタッフとのコミュニケーションがとれない”、“公共交通の利用”、“多言語表示の少なさ・分かりにくさ（観光案内板）”、“無料公衆無線 LAN 環境”が多く挙げられた。

表 インバウンド受け入れ環境に関するアンケート概要

調査方法	訪日外国人旅行者の利用が多い 5 空港（成田国際空港、東京国際空港、関西国際空港、新千歳空港、福岡空港）において、対面式のアンケート調査を実施した。		
調査場所 調査日 回収件数	成田国際空港	9 月 30 日～10 月 4 日、10 月 28 日～29 日、12 月 2 日～4 日	1, 149
	東京国際空港	11 月 19 日～20 日、11 月 24 日～27 日	651
	関西国際空港	9 月 1 日～4 日、10 月 7 日～11 日	1, 554
	新千歳空港	10 月 15 日～18 日	211
	福岡空港	11 月 5 日～9 日	441
アンケート内容	①今回の訪日旅行の訪問地（複数選択） ②今回の旅行中に「困ったこと」及び困った地域 ③受入環境に関する主な項目について、今回の旅行中に「便利と感じた」地域		

出典：観光庁「令和元年度「訪日外国人旅行者の受入環境整備に関するアンケート」調査結果」より作成

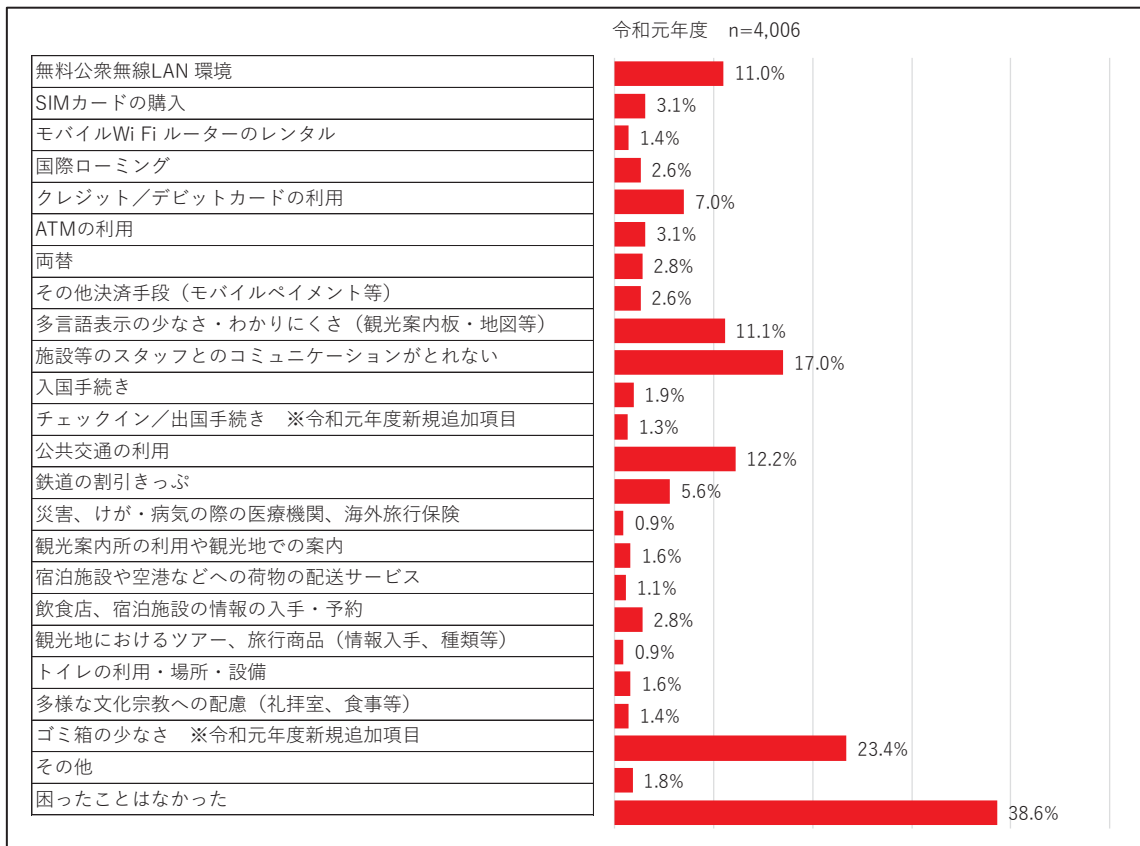


図 インバウンド受け入れ環境に関するアンケート結果

出典：観光庁「令和元年度「訪日外国人旅行者の受入環境整備に関するアンケート」調査結果」より作成

② 受入れ環境整備の課題

観光庁が、各地域の観光関係者による訪日外国人受入環境整備に係る課題を把握することを目的に行った調査では、費用負担、人手不足、ノウハウ不足が環境整備における課題の上位の要因として挙げられた。

費用負担はほぼ全ての調査項目が該当し、人手不足は“外国人向けのコンテンツ整備”、“情報発信・予約対応”、“現地での多言語対応”が主に該当し、ノウハウ不足は“情報発信・予約対応”、“現地での多言語対応”、“災害・トラブル対応”が主に該当する。

表 インバウンド受入環境整備に関する調査概要

調査方法	・ウェブアンケート（選択回答式） ・対象者にはウェブアンケートの UR 及び QR コードを郵送・配布
調査依頼件数 (4 地域合計)	・郵送・配布件数：668 件 ・FAX 件数：8 件 ・訪問件数：85 件
回答件数	4 地域に所在する主要観光関係者：合計 88 件 (旭川市、白山市、豊岡市、嬉野市) 自治体観光関連部署、DMO、交通事業者、宿泊事業者、観光施設事業者、小売事業者、飲食事業者、医療機関（外国人受入可能な中核病院）
調査対象地域	旭川市、白山市、豊岡市、嬉野市（計 4 地域）
調査項目	①訪日外国人向けのコンテンツ整備 ナイトコンテンツ、体験型コンテンツ、最先端技術を活用したコンテンツ、閑散期のコンテンツ開発 ②情報発信・予約対応 ウェブサイト、SNS、外部メディア（ブロガー招聘等）、予約・問合せ ③現地での多言語対応 多言語表示、多言語コミュニケーション ④決済・通信環境 キャッシュレス決済、Wi-Fi 環境、SIM カード ⑤感染症対策 非接触式キャッシュレス決済環境、非接触式接客環境、感染症対策機器、混雑回避 ⑥その他 多様な食習慣（ムスリム）、多様な食習慣（ヴィーガン）、手ぶら観光、二次交通、ゴミ箱の位置表示、ICT を活用したゴミ箱の整備、災害・トラブル対応、急病対応

出典：観光庁「「訪日外国人旅行者の受入環境整備向上に向けた観光現場における ICT サービス等利活用促進事業」調査結果（令和 5 年 5 月）」

表 インバウンド受入環境整備に関する調査結果

受入環境整備項目		1. 費用負担	2. 人手不足	3. ノウハウ不足	4. 利用者・集客不足	5. 言語種類	6. 地域の事業者間の連携不足	7. 行政サポート	8. 導入済みのサービス不足	9. 相談・依頼場所不明	10. 課題意識・対応必要性なし	11. 効果測定・ベース不足・通信範囲強度	12. データ活用・電子化	13. その他
訪日外国人向けのコンテンツ整備	ナイトコンテンツ	12.3%	20.8%	11.0%	14.3%	7.8%	4.5%	3.9%	1.9%	1.9%	16.2%	-	-	5.2%
訪日外国人向けのコンテンツ整備	体験型コンテンツ	12.5%	21.0%	14.2%	10.8%	14.8%	5.7%	6.3%	3.4%	4.0%	5.7%	-	-	1.7%
訪日外国人向けのコンテンツ整備	最先端技術を活用したコンテンツ	20.5%	13.5%	19.9%	6.4%	7.1%	3.8%	6.4%	1.9%	6.4%	10.9%	-	-	3.2%
訪日外国人向けのコンテンツ整備	閑散期のコンテンツ開発	15.2%	15.8%	17.0%	14.5%	8.5%	4.8%	6.1%	1.2%	4.2%	9.7%	-	-	3.0%
情報発信・予約対応	ウェブサイト	17.3%	15.6%	16.2%	5.8%	19.1%	3.5%	3.5%	4.6%	2.3%	6.9%	4.0%	0.6%	0.6%
情報発信・予約対応	SNS	11.5%	21.8%	23.0%	5.5%	17.0%	2.4%	2.4%	1.8%	3.0%	6.7%	2.4%	1.2%	1.2%
情報発信・予約対応	外部メディア(ブロガー招聘等)	24.5%	14.4%	20.1%	5.0%	7.2%	2.2%	2.9%	2.2%	4.3%	10.8%	4.3%	-	2.2%
情報発信・予約対応	予約・問合せ	8.7%	24.8%	22.4%	5.6%	21.1%	1.9%	1.9%	1.2%	3.7%	5.6%	-	-	3.1%
現地での多言語対応	多言語表示	15.5%	14.9%	18.6%	5.6%	21.7%	2.5%	3.1%	1.9%	1.9%	7.5%	0.0%	4.3%	2.5%
現地での多言語対応	多言語コミュニケーション	11.8%	25.5%	22.4%	4.3%	19.9%	1.9%	1.9%	3.1%	1.2%	5.0%	-	-	3.1%
決済・通信環境の整備	キャッシュレス決済	24.6%	7.7%	10.0%	6.2%	6.2%	3.8%	3.8%	8.5%	3.1%	20.8%	-	-	5.4%
決済・通信環境の整備	Wi-Fi環境	25.2%	5.0%	3.4%	5.0%	3.4%	2.5%	5.9%	8.4%	1.7%	19.3%	15.1%	1.7%	3.4%
決済・通信環境の整備	SIMカード	14.7%	10.3%	18.1%	6.9%	6.9%	3.4%	3.4%	0.9%	2.6%	31.0%	-	-	1.7%
感染症対策	非接触式キャッシュレス決済環境	25.9%	7.1%	11.6%	4.5%	4.5%	2.7%	4.5%	8.9%	2.7%	22.3%	-	-	5.4%
感染症対策	非接触式接客環境	27.7%	9.2%	19.2%	5.4%	6.2%	1.5%	3.8%	3.8%	3.8%	16.2%	-	-	3.1%
感染症対策	感染症対策機器	47.8%	1.1%	4.4%	4.4%	2.2%	1.1%	2.2%	3.3%	0.0%	22.2%	5.6%	-	5.6%
感染症対策	混雑回避	17.6%	15.7%	15.7%	2.0%	5.9%	3.9%	5.9%	2.0%	1.0%	29.4%	-	-	1.0%
その他	多様な食習慣(ムスリム)	18.3%	12.8%	19.3%	8.3%	8.3%	3.7%	2.8%	0.9%	4.6%	16.5%	-	-	4.6%
その他	多様な食習慣(ヴィーガン)	12.0%	14.1%	19.6%	9.8%	5.4%	4.3%	5.4%	1.1%	4.3%	16.3%	-	-	7.6%
その他	手ぶら観光	17.5%	7.2%	9.3%	6.2%	9.3%	7.2%	6.2%	3.1%	1.0%	26.8%	-	-	6.2%
その他	二次交通	17.1%	11.4%	5.7%	11.4%	10.6%	6.5%	13.0%	2.4%	2.4%	17.1%	-	-	2.4%
その他	ゴミ箱の位置表示	15.5%	8.3%	11.9%	4.8%	9.5%	2.4%	8.3%	1.2%	1.2%	27.4%	-	-	9.5%
その他	ICTを活用したゴミ箱の整備	22.5%	3.8%	17.5%	3.8%	3.8%	2.5%	7.5%	1.3%	3.8%	27.5%	-	-	6.3%
その他	災害・トラブル対応	10.6%	16.2%	23.5%	3.4%	18.4%	5.6%	9.5%	1.7%	3.9%	5.6%	-	-	1.7%
その他	急病対応	5.4%	13.6%	20.4%	4.8%	21.1%	6.1%	12.9%	1.4%	5.4%	6.1%	-	-	2.7%

*カラースケールは数値の大小を示している 最大値 最小値

出典：観光庁「「訪日外国人旅行者の受入環境整備向上に向けた観光現場における

ICT サービス等利活用促進事業」調査結果（令和5年5月）」

③ 富裕層を呼び込むサービス提供の課題

富裕層のインバウンド市場の課題を把握することを目的に観光庁が行った調査から明らかになったサービスニーズは、「人材関連の課題」、「交通・インフラ関連の課題」の大きく2つに分けられ、「人材関連の課題」としては、①質の高いガイドによる解説、②細やかな対応ができる業界人材、「交通・インフラ関連の課題」としては、③シームレスで快適な移動、④人気コンテンツの直前手配・柔軟な対応、⑤デジタル化による機動的な予約・旅程管理、などが挙げられた。

表 富裕層のサービスニーズ調査概要

調査方法	富裕旅行者を受け入れるホテル、旅行会社など、富裕旅行者に日々接して、さまざまな手配を行っている国内のプレーヤーに対し、富裕旅行者のサービスニーズに関するヒアリングを実施
調査対象者	DMC、コンテンツ販売会社、宿泊施設、レストラン、交通、ガイド、アクティビティ・コンテンツ提供会社等

出典：上質なインバウンド観光サービス創出に向けて 報告書（令和3年6月）

表 富裕層のサービスニーズ調査結果

①質の高いガイドによる解説	サービスニーズとして、特定分野・地域のプロフェッショナルによる解説を望む傾向が年々高まっており、富裕層個人のライフスタイルを理解し、関心と紐づけた説明ができるガイドが求められている。 その一方で、課題として「十分な知識を持ち関心に沿った説明のできるガイドが不足・偏在していること」「ガイドを生業としない特定分野の専門家を、探し出し依頼する労力を要すること」「各地域に明るく富裕層対応可能なローカルガイドが限られ、手配が困難であること」が挙げられた。
②細やかな対応ができる業界人材	サービスニーズとして、独創性・迅速性・正確性・柔軟性をもつ人材による細やかな対応が挙げられた。 その一方で、課題として「富裕旅行業界というキャリアパスの認知度が低く、人材の獲得・育成がしづらいこと」「VIP の細やかな要望に対応できるコンシェルジュの数が不足していること」「コロナ禍によりインバウンド富裕層特化 DMC が継続危機の状況へ向かっていること」「コンシェルジュによる自費での自己啓発など、業界内のネットワーク形成機会が限られていること」が挙げられた。
③シームレスで快適な移動	サービスニーズの内容としては、時間に無駄がなく、ストレスのないシームレスな移動が挙げられた。 その一方で、課題として「毎回特定のドライバー、車両を手配したいが、困難なケースがあること」「プライベートジェットの利用許可規制が厳しいこと」「プライベートジェット着陸後の手続き・設備不足により、シームレスな移動が困難であること」「地方部における富裕旅行向け交通手段が不足していること」が挙げられた。
④人気コンテンツの直前手配・柔軟な対応	サービスニーズとして、人気店の手配、直前依頼、変更・キャンセル対応や、貸し切り、飲食の持ち込み等の柔軟な対応、ユニークなコンテンツへの案内等が求められている。 その一方で、課題として「ホテルコンシェルジュへの依頼の中心となる食事手配は、人気店手配・直前依頼・柔軟な対応などが求められ、手配先との関係性が前提となること」「予約時点でのデポジットをとる慣習が普及しておらずキャンセル料の負担が問題となること」「富裕旅行者向けの対応窓口が設けられていないこと」が挙げられた。
⑤デジタル化による機動的な予約・旅程管理	サービスニーズとして、変更に対応しやすく、分かりやすい旅程情報提供が挙げられた。 その一方で、課題として「予約と旅程管理のデジタル化が進んでいないこと」が挙げられた。

出典：上質なインバウンド観光サービス創出に向けて 報告書（令和3年6月）

（３） 塩江温泉郷のインバウンド誘客における課題

全国におけるインバウンド受入れの課題や、第３章にて整理している各種アンケート調査等の結果を踏まえ、塩江地域におけるインバウンド誘客の主な課題としては、以下の通り考えられる。

表 塩江温泉郷におけるインバウンド誘客における主な課題

受け入れ環境	・ 地元住民や地元施設とインバウンド受け入れに向けた意識醸成 ・ 多言語対応可能な人材の確保 ・ 多言語対応の案内標識の充実 ・ 長期滞在できる外国人向けコンテンツ整備（ナイトタイムエコノミー等） ・ 宿泊施設外のコンテンツ整備 ・ 高付加価値（高利益）の外国人向けコンテンツ整備 ・ 空港等からのシームレスな交通手段の確保 ・ 風紀の悪化防止策（入浴マナーの多言語発信、ゴミのポイ捨て対策など） ・ キャッシュレス対応 ・ 海外向けの情報発信対策

2-4 温泉水の供給や維持管理に関する現状と課題等の把握

現在、市が直営で実施している温泉水給水事業の内容と課題、今後必要となる維持管理費について整理を行った。

(1) 温泉水給水事業内容と課題の整理

第3章にて整理している各種アンケート調査等の結果を踏まえ、温泉水給水事業内容と課題を以下の通り整理した。

表 温泉水給水の事業内容と課題

業務内容	課題
・塩江温泉郷に位置する施設9箇所の温泉水の給水を実施 ・2ヶ月に1度メーターの検針や水槽に塩素投入を実施 ※検針や塩素投入は地元の方に委託 ・施設全体の巡回点検や定期点検等は実施されておらず、検針時の数値が異常値だった場合に施設の点検や修繕を実施	・長寿命化や予防保全、安定した泉質の維持に資する適切な維持管理が行われていない ・検針や塩素注入等、現場作業が属人的な状況となっており、ノウハウの継承が行いづらい ・最新技術等を活用した維持管理の効率化やコスト縮減が求められる

(2) 維持管理費用の整理

R5 年度の別途業務によりとりまとめられた施設台帳や今後必要となる更新費用を以下に示す。

【施設台帳】

【1号源泉】 施設

(基準年 令和5年)

加圧場名称	設 備	仕 様	設置年	経過 年数	耐用 年数	残耐用 年数	状態	備 考
1号源泉	1源泉ポンプのポンプ	150A L=35.75m以上	S 53	45	40	-5	△	
	給水管	65A VLP (VBI) L=34.00m	S 58	40	40	0	○	L: 75m×1, 2.75m×11, 1.00m×1
	源泉水揚水ポンプ	65A 410L/min×52.0m×5.5kW	不明 (SS8)	40	15	-25	○	型式 GMSUS6-65 5-5
	源泉水揚水ポンプ制御盤		H 23	12	20	8	○	型式
	温泉水貯水槽	RC 10m ³	S 53	45	60	15	×	要ポンプ 補修、鉄道更新
	送水ポンプ	250L/min×28.5m×2.2kW	S 58	40	15	-25	○	川本 GS3-506CE2.2
	送水ポンプ制御盤		S 58	40	20	-20	×	
	温泉水送水ポンプ	FRP φ1.80m×H2.60 V=5m ³	S 58	40	30	-10	×	送水流量計追加予定
	減圧設備	減圧ポンプ→1基、50Lポンプ	S 53	45	15	-30	○	型式 PTU-50
	減圧ポンプ制御盤		S 58	40	20	-20	○	
1号源泉 減圧水槽	減圧水槽	FRP φ1.95m×H1.90 5m ³	H 23	12	30	18	○	積水777337A R5-5-10

取水ポンプは2基保有しており、半年毎に交換・メンテナンスを行っている。

【1号源泉】 管路

(基準年 令和5年)

名称	口 径	管 種	設置年	経過 年数	耐用 年数	残耐用 年数	延長 (m)	状態	備 考
1号源泉配管	φ75	RR-VP	S 58	40	40	0	1,750	○	1号源泉～1号源泉減圧水槽
	φ75	RR-VP	不明 (SS8)	40	40	0	1,150	○	1号源泉減圧水槽～上西橋分岐部
	φ75	VP	不明 (SS8)	40	40	0	600	○	上西橋分岐部～ヴィラ塩江付近
	φ50	VP	S 58	40	40	0	2,250	○	ヴィラ塩江付近～龍王神社
1号源泉配管 (分岐)	φ50	RR-VP	S 62	36	40	4	1,180	○	上西橋分岐部～レイクサイド方面
	φ50	RR-VP	H 18	17	40	23	100	○	
	50A	VLP	S 62	36	40	4	25	○	
1号源泉水管橋	80A	VLP	S 59	39	40	1	25	△	一ツ内橋
	80A	VLP	不明 (SS8)	40	40	0	20	△	あみだ橋
	80A	VLP	不明 (SS8)	40	40	0	45	△	上西橋
	50A	鋼管	不明 (SS8)	40	40	0	25	△	内場ダム下公園付近

【2号源泉】 施設

(基準年 令和5年)

加圧場名称	設 備	仕 様	設置年	経過 年数	耐用 年数	残耐用 年数	状態	備 考
2号源泉	2源泉ポンプのポンプ	150A L=57.50m以上	H 11	24	40	16	△	廃止
	温泉水貯水槽	FRP	H 11	24	30	6	△	廃止 佐山製作所 NOS型
	送水ポンプ		H 11	24	15	-9	△	廃止
	減圧設備		H 11	24	15	-9	△	廃止
	送水・減圧ポンプ制御盤		H 11	24	20	-4	△	廃止
2号源泉 一ツ内減圧水槽	減圧水槽	FRP V=5m ³	H 11	24	30	6	○	休止中

【2号源泉】 管路

(基準年 令和5年)

名称	口 径	管 種	設置年	経過 年数	耐用 年数	残耐用 年数	延長 (m)	状態	備 考
2号泉配管 (休止)	φ50	VP	H11	24	40	16	10	○	2号源泉～1号泉減圧水櫃付近
	φ50	PE	H11	24	40	16	2,130	○	
	φ50	PE	H12	23	40	17	800	○	1号泉減圧水櫃付近～年金センター付近
	φ40	VP	不明 (S58)	40	40	0	550	○	年金センター付近～上西橋
	φ50	VP	S58	40	40	0	2,850	○	上西橋～龍王神社
2号泉水管機 (休止)	50A	VLP	S58	40	40	0	25	△	奥の湯温泉付近
	50A	DIP	不明 (S58)	40	40	0	10	△	2号泉減圧水櫃付近
	50A	NCP	不明 (S58)	40	40	0	10	△	
	50A	VLP	S59	39	40	1	25	△	一ツ内橋
	40A	VLP	不明 (S58)	40	40	0	20	△	あみだ橋(移設予定あり)
	40A	VLP	不明 (S58)	40	40	0	45	△	上西橋

【龍王神社貯水櫃以降】 施設

(基準年 令和5年)

加圧機名称	設 備	仕 様	設置年	経過 年数	耐用 年数	残耐用 年数	状態	備 考
1号泉 龍王神社減圧水櫃	減圧水櫃	FRP φ1,95m×H1.90 V=5m ³	H22	13	30	17	○	横水7977x7k RS-5-10
	減圧設備	減中ポンプ～1基、50Lタンク、収納箱	H22	13	15	2	○	ホヤックス (M)
	流入電動弁	50A (SU5316) 10K	H22	13	30	17	○	株式会社V> BM-15型
	減速ポンプ・電動弁制御盤		H22	13	20	7	○	自動制御不具合あり
1号泉 (旧2号泉) 龍王神社減圧水櫃	減圧水櫃	RC W5.0×B6.0×H2.0 V=60m ³	不明 (S58)	40	50	20	○	
	減圧設備		不明 (S58)	40	15	-25	△	
	流入電動弁		不明 (S58)	40	30	-10	△	
	減速ポンプ・電動弁制御盤		不明 (S58)	40	20	-20	△	

【龍王神社貯水櫃以降】 管路

(基準年 令和5年)

名称	口 径	管 種	設置年	経過 年数	耐用 年数	残耐用 年数	延長 (m)	状態	備 考
1号泉配管	φ50	VP	不明 (S58)	40	40	0	120	○	龍王神社～内場ダム下公園付近
	50A	鋼管	不明 (S58)	40	40	0	60	△	
	φ50	HI-VP	S59	39	40	1	380	○	内場ダム下公園付近～健祥会付近
	φ50	HI-VP	H16	19	40	21	270	○	健祥会付近～堀江病院
1号泉水管機	50A	鋼管	不明 (S58)	40	40	0	25	△	内場ダム下公園付近
1号泉配管 (旧2号泉配管)	φ50	VP	不明 (S58)	40	40	0	120	○	龍王神社～内場ダム下公園付近
	100A	鋼管	不明 (S58)	40	40	0	60	△	
	φ100	HI-VP	S59	39	40	1	380	○	内場ダム下公園付近～健祥会付近
	φ100	HI-VP	H16	19	40	21	250	○	健祥会付近～堀江病院付近
	φ40	VP	不明 (S58)	40	40	0	110	○	堀江病院付近～水管橋付近分岐部
	φ40	VP	S59	39	40	1	370	○	水管橋付近分岐部～北井橋
	φ40	VP	S59	39	40	1	70	○	北井橋～新温泉団地(温泉水有)
	φ50	PE	不明 (H11)	24	40	16	250	○	水管橋付近分岐部～行基方面
	φ40	ER-VP	不明 (S58)	40	40	0	130	○	
	φ25	VP	不明 (S58)	40	40	0	70	△	
	32A	VLP	不明 (S58)	40	40	0	260	△	
1号泉水管機 (旧2号泉水管機)	100A	鋼管	不明 (S58)	40	40	0	25	△	内場ダム下公園付近
	40A	VP	不明 (S58)	40	40	0	40	△	堀江橋付近(水道、温泉水共有)
	40A	VLP	不明 (S58)	40	40	0	25	△	北井橋
	40A	VLP	不明 (S58)	40	40	0	15	△	北井橋東側付近

【更新費用 (税込)】

- ・約5.2億円 (優先更新：約0.6億円、順次更新：約4.6億円)

2-5 道の駅や温泉施設等の事業スキームの潮流の把握

(1) 道の駅の類似事例の整理

本業務の参考となる先進的な道の駅として以下の 5 つの観点で事例を整理した。以下の事例を参考に、事業スキームの検討を行うこととする。

また、温泉機能を有する道の駅の整理においては、四国地方で温泉施設を有する道の駅の料金設定の一覧を整理した。

表 道の駅の類似事例一覧

整理の観点		対象の道の駅
①地域住民サービスに寄与している道の駅	i)	道の駅「両神温泉薬師の湯」
	ii)	道の駅「桜の郷荘川」
	iii)	道の駅「美山ふれあい広場」
	iv)	道の駅「鯉が窪」
	v)	道の駅「小豆島オリーブ公園」
	vi)	道の駅「酒谷」
②インバウンド誘客に取り組んでいる道の駅	i)	道の駅「大歩危」
	ii)	道の駅「たからだの里さいた」
	iii)	しまなみ海道周辺「道の駅」 (湯ノ浦温泉・伯方・多々羅・御島・よしうみ)
③温泉機能を有する道の駅	i)	道の駅「神鍋高原」
	ii)	道の駅「花街道付知」
④大学や企業と連携している道の駅	i)	道の駅「とよはま」
	ii)	道の駅「たからだの里さいた」
	iii)	道の駅「ふれあいパークみの」
	iv)	道の駅「公方の郷なかがわ」

① 地域住民サービスに寄与している道の駅

i) 道の駅「両神温泉薬師の湯」

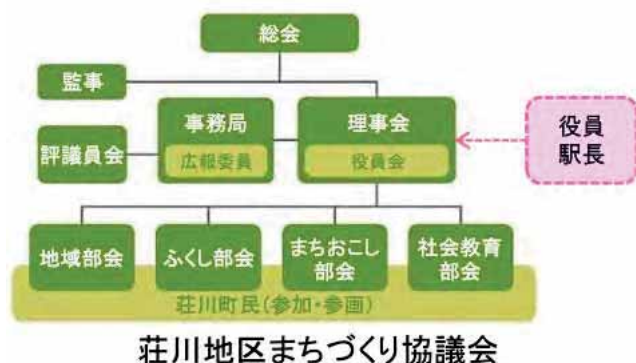
表 道の駅「両神温泉薬師の湯」の概要

所在地	埼玉県秩父郡小鹿野町両神薄 2380	 出典：小鹿野町観光協会
供用開始日	平成 3 年	
運営者	株式会社おがの	
事業手法	不明	
取り組み内容	○町は早くから保健・医療・福祉に力を入れ、「道の駅」を両神地区の地域福祉サービスの拠点として位置付けている。 ○農林産物直売所での買い物や出品、温泉施設やデイサービスセンターの利用等といった「道の駅」の機能により、高齢者が集う生きがいづくり・交流の場を形成している。 ○併せて「道の駅」にバスターミナルを整備し、谷合の集落から「道の駅」への高齢者の移動手段を確保している。	
地域商社「株式会社おがの」を核とした小さな拠点整備事業の内容（計画）	道の駅を核として「小さな拠点」を整備し、地域住民が安心して暮らすために必要な生活サービス機能を確保するとともに、「小さな拠点」と集落生活圏内外を結ぶ交通ネットワークの機能を公共交通事業者と連携して整備し、通学・通院など交通弱者への支援に一体的に取り組んでいる。 「小さな拠点」の運営に関しては、町、金融機関、民間事業者や住民が出資する新法人地域商社「株式会社おがの（仮称）」が行い、施設の管理運営、旅行商品や地域産品の開発・販売イベントのほか、地域人材育成のための諸事業の企画運営などを行っている。 小さな拠点を運営する地域商社を設立し、以下段階を経て自走経営を目指している。なおこの地域商社は観光 DMO の機能を持つものとしている。 第 11 段階として地域商社設立前事業：地域商社設立のため、地域資源や道の駅を始めとする既存拠点施設の運営状況の調査分析を実施し、自走できる経営体とするための経営戦略、長期経営計画、人員確保計画、民間出資条件等の検討を実施している。 第 2 段階として地域商社設立事業：地域商社を町出資 100%で設立し、経営計画策定後、民間出資により町出資比率を下げ民間主導の運営に移行するとともに観光 DMO の登録を目指している。また、道の駅を始めとする公営観光施設運営を地域商社が実施するほか、公益事業の町	

	からの委託などにより設立初期段階の経営安定化を支援し、自走できる体制を整備している。 自走経営できる地域商社を設立することにより、地域事業者・住民が積極的に参加・関与した民間主導の地域振興が可能となり、集落生活圏において18名の新規雇用を創出するとともに、地域自らが当該地域で収入を得て、若者に魅力的な雇用を確保することにより、持続可能な地域づくりの推進を図っている。 また、併せて地域内での新たな人員の雇用に加え、域外からの若年層従事者を確保するとともに、OJTなどの研修を充実し将来の地域・経営人材の育成を図っている。
その他	小さな拠点税制の活用を予定している。
出典	・ 特定テーマ型モデル「道の駅」のご紹介 https://www.michi-no-eki.jp/about/modelcase ・ 平成28年度 住民サービス部門 モデル「道の駅」【6駅】 https://www.mlit.go.jp/road/Michi-no-Eki/juten_eki/theme_model01.html ・ 地域再生計画（地域商社「株式会社おがの」を核とした小さな拠点整備事） https://www.chisou.go.jp/tiiki/tiikisaisei/dai59nintei/plan/a195.pdf ・ 小鹿野町観光協会 https://kanko-ogano.jp/spot/yakushinoyu/ ・ 小鹿野町道の駅両神温泉薬師の湯リニューアル事業（設計・施工）公募型プロポーザル実施要領 https://www.town.ogano.lg.jp/cms/wp-content/uploads/2023/08/yakushinoyupropo.jisshiyouyou.pdf

ii) 道の駅「桜の郷荘川」

表 道の駅「桜の郷荘川」の概要

所在地	岐阜県高山市荘川町猿丸 88 番地	 出典：飛騨高山観光公式サイト
供用開始日	平成 14 年	
運営者	桜の郷猿丸管理組合	
事業手法	指定管理者制度	
取り組み内容	○温泉施設や屋内運動場を活用した住民密着型の取組により、住民の憩いの場、交流の場として機能している。 ○温泉施設利用者への無料送迎サービス、屋内運動場でのスポーツフェスティバルの開催等、地域住民の健康増進に資する様々な取組を実施している。 ○「道の駅」が地区のまちづくり協議会へ積極的に参画・連携し、住民ニーズを踏まえた取組を展開することで、地域住民の交流の場を形成している。	
運営体制	駅長が荘川地区まちづくり協議会に積極的に参画し、道の駅との連携を深め、取組全般に渡りマネジメントを行っている。 	
出典	・ 特定テーマ型モデル「道の駅」のご紹介 https://www.michi-no-eki.jp/about/modelcase ・ 平成 28 年度 住民サービス部門 モデル「道の駅」【6 駅】 https://www.mlit.go.jp/road/Michi-no-Eki/juten_eki/theme_model01.html ・ 飛騨高山観光公式サイト https://www.hidatakayama.or.jp/ ・ 高山市 指定管理者名簿 https://www.city.takayama.lg.jp/_res/projects/default_project/_page/001/004/010/r5shiteikanrishameibo.pdf ・ 岐阜県高山市 道の駅「桜の郷在川」 https://www.ktr.mlit.go.jp/ktr_content/content/000658371.pdf	

iii) 道の駅「美山ふれあい広場」

表 道の駅「美山ふれあい広場」の概要

所在地	京都府南丹市美山町安掛	 出典：美山町観光情報サイト
供用開始日	平成 17 年	
運営者	美山ふるさと株式会社	
事業手法	指定管理者制度 ※南丹市美山地域活性化総合交流施設	
取り組み内容	○住民生活を支えるため、住民出資で会社を設立し、既存施設を活用して日用品販売の継続を実現している。 ○行政関係施設に加え、福祉施設（診療所、保健福祉センター、高齢者コミュニティセンター）や住民サービス施設（日用品販売施設「ふらっと美山」、郵便局）等の様々な機能を持った施設が連携し、総合的な拠点を形成している。 ○住民自治組織（平屋振興会）が中心となって組織を包括し、行政の役割を担いながら地域への貢献を「道の駅」で実現している。	
経緯	<きっかけ・課題> ・拠点となる道の駅をつくるまでには様々な課題があった。 ・特に人口減少と高齢化は地域コミュニティにとって大きな課題であった。 ・全国の中山間地域と同様に、人口減少と高齢化が進み、昭和 30 年に 1 万人を超えていた人口は平成 10 年代には 5 千人まで落ち込み、高齢化率は集落全体の 50%となり、平成 28 年 4 月には町内に 5 つあった小学校が統合し 1 校となった。 <対策> ・地域コミュニティの再生を目指し、美山町の 566u5 つの小学校単位（旧村単位）で広域自治組織「地域振興会」を立ち上げている。 ・一方、同時期の平成 12 年に JA の広域合併が決定され、併設されていた食料品や日用品販売の店舗が閉鎖され、車を持たない高齢者の買い物が不自由になる恐れが出てきた。 ・立ち上げた広域自治組織の 1 つである「平屋振興会」が中心となって住民による話し合いを進め、平成 14 年に地域住民の共同出資により「有限会社ネットワーク平屋」を設立し、JA の店舗営業を引き継ぎ「ふらっと美山」をオープンしている。	

	<既存施設を活用した拠点づくり> ・住民の決断と行動を支援するため、当時の美山町は、JA の店舗施設を買収・修繕を行った上で、(有) ネットワーク平屋に無償貸与し「ふらっと美山」が誕生した。 ・日々の生活に欠かせない食料品や日用品だけでなく、観光客向けに地元野菜や「美山牛乳」などの特産品も販売するようになった。 ・「ふらっと美山」の2階には「平屋振興会事務局」が入居し、行政職員を配置して行政窓口業務を行い地域住民の利便性の向上を図っている。 ・平成17年には、「ふらっと美山」とその周辺の既存施設を活かし、道の駅「美山ふれあい広場」として登録されている。 ・さらに、近隣に郵便局や漁業協同組合、ガソリンスタンド、飲食店などの施設があり、1つのエリアで日常的な買い物、行政サービス、医療福祉、観光など様々なサービスが集約された「小さな拠点」が誕生している。
交通手段の確保への取組	①デマンドバスの導入（各集落と道の駅を結ぶ） ②道の駅構内に市営バスとデマンドバスのバス停を設置し、利便性の向上に繋げた
出典	・特定テーマ型モデル「道の駅」のご紹介 https://www.michi-no-eki.jp/about/modelcase ・平成28年度 住民サービス部門 モデル「道の駅」【6駅】 https://www.mlit.go.jp/road/Michi-no-Eki/juten_eki/theme_model01.html ・道の駅「美山ふれあい広場」の取り組み 京都府南丹市美山支所 地域推進課 https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/soukou/soukou-magazine/1808nantan.pdf ・美山観光情報サイト https://miyamanavi.com/sightseeing/fureaihiroba ・地方創生 事例集 https://www.chisou.go.jp/sousei/about/chiisanakyoten/chihososeijirei_chiisana_H30_3.pdf ・公の施設の管理運営する指定管理候補者の選定結果について https://www.city.nantan.kyoto.jp/www/town/128/002/000/index_1002536.html

iv) 道の駅「鯉が窪」

表 道の駅「鯉が窪」の概要

所在地	岡山県新見市哲西町矢田 3585-1	 出典：道の駅「鯉が窪」公式
供用開始日	平成 9 年 4 月	
運営者	株式会社アクティブ哲西	
事業手法	指定管理者制度	
取り組み内容	○地域づくりの計画から運営まですべてにおいて住民主体を掲げ、地域コミュニティの形成に大きく寄与している。 ○診療所・図書館・認定こども園・行政窓口・「道の駅」の産直市等の地域振興施設の機能を集約することによりワンストップサービスを実現し、先進的な「小さな拠点」を形成している。 ○「道の駅」を中心としたデマンドバス等の運行や宅配・安否確認サービスの実施など高齢者に優しいサービスも提供している。	
出典	・ 特定テーマ型モデル「道の駅」のご紹介 https://www.michi-no-eki.jp/about/modelcase ・ 平成 28 年度 住民サービス部門 モデル「道の駅」【6 駅】 https://www.mlit.go.jp/road/Michi-no-Eki/juten_eki/theme_model01.html ・ 道の駅「鯉が窪」公式 https://koigakubo.jp/shop/index.html ・ 株式会社アクティブ哲西 公式 https://activetessei.com/company.html	

v) 道の駅「小豆島オリーブ公園」

表 道の駅「小豆島オリーブ公園」の概要

所在地	香川県小豆郡小豆島町西村甲 1941-1	 出典：道の駅公式 HP
供用開始日	平成 8 年	
運営者	一般財団法人小豆島オリーブ公園	
事業手法	指定管理者制度	
取り組み内容	○健康で生きがいのある小豆島の創生に向けて、「道の駅」をその中核を担う拠点として位置付けている。 ○福祉関連施設の「サン・オリーブ」では、介護予防教室や健康教室、健康に関する講演会等、地域住民の健康増進に資する様々な取組を実施している。 ○オリーブを核として「道の駅」全体であげた収益を「サン・オリーブ」の運営に還元することで、これらの健康増進の取組を維持し、継続的な住民サービスを実現している。	
SDGs への取組	＜テーマ③：すべての人に健康と福祉を＞ ・年間 30～50 のオリーブの振興・啓蒙を目的としたイベント（料理教室等）を開催している。 ＜テーマ④：質の高い教育をみんなに＞ 小・中学校でのオリーブ出前授業や小・中・高校での収穫体験、島外からの学生・就農体験希望者の受け入れを実施している。 ＜テーマ⑯：陸の豊かさを守ろう＞ 毎年発生する剪定枝や葉っぱを堆肥化する取り組みを 2012 年から始めている。剪定枝を細かく粉碎し、発酵させ、更に 1 年間熟成させたものをオリーブとハーブの育成に活用している。	
「写真を撮りたくなる」公園づくり	＜背景＞ オリーブ公園が開園した 1990 年頃には、小豆島には多くの団体ツアーが訪れ、オリーブ公園でも団体旅行に照準を絞った広報や運営を行っていた。しかし、社会情勢の変化により、2013 年頃から大型バスによる団体ツアーが減少し、小グループや個人での旅行客が増えたため、オリーブ公園では運営方針を転換した。一般に公園では「誰もが楽しめる」場所として老若男女対象を幅広く取りがちだが、オリーブ公園では、効果的な施設づくり、商品開発のために、拡散力の高い「20～30 代の女性」にターゲットを絞っている。	

	<数々の撮影スポット> ・「実写版 魔女の宅急便」ロケセットを園内に移築 ・ほうきの無料貸し出し ・既存の樹木と本が調和した「始まりの本」 ・ギリシャ風車 等
出典	・特定テーマ型モデル「道の駅」のご紹介 https://www.michi-no-eki.jp/about/modelcase ・平成 28 年度 住民サービス部門 モデル「道の駅」【6 駅】 https://www.mlit.go.jp/road/Michi-no-Eki/juten_eki/theme_model01.html ・道の駅公式 HP 小豆島オリーブ公園 https://www.skr.mlit.go.jp/road/rstation/eki/ka05_olive.html ・香川県オリーブ公園の指定管理者 https://www.pref.kagawa.lg.jp/documents/10454/21sitei2020olivekouen.pdf ・国土交通省 平成 28 年度 住民サービス部門 モデル「道の駅」の認定について https://www.mlit.go.jp/common/001148609.pdf ・SDGs とは - オリーブ公園公式 https://www.olive-pk.jp/pdf/sdgs.pdf ・公園文化 WEB https://www.midori-hanabunka.jp/challenge?term=park33

vi) 道の駅「酒谷」

表 道の駅「酒谷」の概要

所在地	宮崎県日南市酒谷 1840-4	 出典：道の駅酒谷 公式 HP
供用開始日	平成 11 年 8 月	
運営者	酒谷むらおこし株式会社	
事業手法	指定管理者制度	
取り組み内容	○「道の駅」の収益を、「酒谷地区むらおこし推進協議会」に還元することにより、地域の自治活動や交流活動、雇用創出の拠点として「小さな自治」を形成している。 ○小中学生の学びの場、地域住民の交流の場として、郷土料理や伝統文化の継承など地域活性化に資する取組を実施している。 ○高齢者の見守り活動も兼ねた弁当宅配・農作物の集荷代行等の住民サービスを実施している。	
経緯	日南市の山村、酒谷地区で「住民の雇用、所得向上につながれば」と、1997 年に「酒谷ふるさと特産品センター」としてスタートした。99 年に「道の駅」として登録し、2011 年からは地域住民が出資した株式会社が運営を行っている。	
地元特産品のブランド化	坂元棚田で収穫された米の一部は、道の駅で販売されていたが、他集落産との差別化はされておらず、棚田米を購入したい観光客には、識別することが難しく、農家も米を販売して収益を得ようとする動機が乏しい状態であった。 そのため、坂元棚田産であることを明示して差別化した上で販売できるようロゴマークを作成し、それを印刷したオリジナル米袋を製作している。ロゴマークは、宮崎大学の学生とデザイナーで協議して 6 種類の候補を作成し、平成 26 年 9 月 7 日の棚田オーナーイベントにて、農家と棚田オーナー等 50 人弱による決選投票で決定した。 道の駅や棚田を訪れた観光客は、棚田米であることを認識できるようになり、割高であっても好んで購入するようになり、この様子に触れ、農家は喜んで出荷するようになった。	
出典	・ 特定テーマ型モデル「道の駅」のご紹介 https://www.michi-no-eki.jp/about/modelcase ・ 平成 28 年度 住民サービス部門 モデル「道の駅」【6 駅】 https://www.mlit.go.jp/road/Michi-no-Eki/juten_eki/theme_model01.html	

- ・道の駅酒谷 公式 HP

<https://michinoeki-sakatani.com/>

- ・国土交通省 九州地方整備局 宮崎河川国道事務所 モデル道の駅
(道の駅酒谷)

http://www.qsr.mlit.go.jp/miyazaki/douro/michi_no_eki/model.html

- ・宮崎日日新聞

https://www.the-miyanichi.co.jp/hito/_22098.html

- ・坂本棚田を維持するための生産意欲向上の取り組み

https://www.jstage.jst.go.jp/article/jjsidre/89/3/89_155/_pdf

② インバウンド誘客に取り組んでいる道の駅

i) 道の駅「大歩危」

表 道の駅「大歩危」の概要

所在地	徳島県三好市山城町上名 1553-1	 出典：道の駅公式 HP
供用開始日	平成 20 年度 ※設置年度	
運営者	株式会社山城しんこう	
事業手法	指定管理者制度	
取り組み内容	○外国人観光案内所機能強化（L1 からカテゴリⅡ への格上げ） ○JR 大歩危駅との連携 外国人観光客の安全な誘導 ○地域伝承である「妖怪」を活用した観光案内板や多言語案内板の整備 ○外国人旅行者へ「周遊バス」の実証実験により、二次交通の整備促進 ○防災備蓄（食糧、毛布）等の防災機能の強化	
「道の駅」における試行調査	タブレット端末を用いた三者通訳アプリ・カメラ撮像による自動翻訳アプリ、展示施設・地元産品、ルートマップ等の多言語化、観光案内スペースへの誘導看板の設置 等を複数組合せ、実施期間中（各 2～3 週間）設置していた。 実施箇所：ニセコビュープラザ（北海道）、大歩危（徳島県）、許田（沖縄県）	
出典	・道の駅「大歩危」公式 https://yamashiro-info.jp/?page_id=69 ・道の駅公式 HP https://www.michi-no-eki.jp/stations/views/19625 ・観光庁 「道の駅」のインバウンド対応状況の現状と課題 https://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/shin-michi-no-eki/pdf03/04.pdf ・道の駅「大歩危」（徳島県三好市） 企画概要 <既設> https://www.skr.mlit.go.jp/road/rstation/pdf/jyuten/ooboake.pdf	

ii) 道の駅「たからだの里さいた」

表 道の駅「たからだの里さいた」の概要

所在地	香川県三豊市財田町	 出典：道の駅公式 HP
供用開始日	平成 11 年 ※設置年度	
運営者	株式会社たからだの里	
事業手法	指定管理者制度 ※「環の湯」「物産館」「湯の谷荘」「ふるさと伝承館」「パークゴルフ場」	
取り組み内容	○移住コンシェルジュによる移住相談総合窓口の設置 ○農業者、漁業者と連携をとり、地域資源を活かした体験観光の開発 ○農業体験や先進移住者との交流会の開催 ○郷土料理の開発や県内ホテルへ産直市農産物を提供 ○多言語化案内板・パンフレット・無料公衆無線 LAN の整備 ○地元酒造会社の酒蔵見学案内等により、日本文化として日本酒を紹介	
取組の具体例	・移住コンシェルジュによる移住相談総合窓口の設置や観光と合わせた移住体験ツアーの開催、「地域おこし協力隊」と連携した先進移住者との交流会の開催 ・日本酒文化の紹介やうどん打ち体験等によるインバウンド観光の促進	
出典	・たからだの里さいた 公式 HP https://takaradanosato.co.jp/ ・三豊市 https://www.city.mitoyo.lg.jp/kakuka/seisaku/zaisei/2/6091.html ・道の駅公式 HP https://www.michi-no-eki.jp/stations/views/19640 ・平成 27 年度 重点「道の駅」の選定について https://www.skr.mlit.go.jp/pres/h27backnum/douro/160127/160127-1.pdf	

iii) しまなみ海道周辺「道の駅」(湯ノ浦温泉・伯方・多々羅・御島・よしうみ)

表 しまなみ海道周辺道の駅の概要

所在地	愛媛県今治市（5 つ全て）	—
供用開始日	—	
運営者	株式会社しまなみ	
事業手法	指定管理者制度	
課題	○瀬戸内しまなみ海道周辺は観光資源が豊富にも関わらず、四国の入口として通過され地域の周遊観光へと波及していない	
取り組み内容	○外国人観光案内所及び免税店の設置 ○平成 27 年度観光地域おこし協力隊を募集し、各道の駅を重要ポイントと位置付け、観光 PR 及び海外サイクリストへの情報発信を実施 ○今治市サイクリングターミナル（サンライズ糸山）周辺を自転車に特化した「道の駅」として新たに整備を検討。（トイレ、駐車場、自転車整備ヤード、自転車格納庫、インフォメーションコーナーなど） ○加工所の拡充、積極的な情報発信等による商品のブランド化 ○地元産品を活用したスイーツラリー、オリジナル商品ラリーなどを展開 ○インターンの受入・ふるさと納税等の情報提供	
運営体制	「道の駅」が一体的に受け入れ体制を構築できるよう、平成 25 年度から産官学の関係者で意見交換会を開催。連携策や周遊観光方策等について議論している。	
取組の具体例	・サイクリング世界大会 例：「サイクリングしまなみ」 ・多言語の注意喚起看板 ・道の駅連携イベント 例：しまなみソフトラリー2014 ・周遊型イベントの企画・開催や観光マップを作成。	
出典	・重点「道の駅」の選定について 国土交通省 https://www.mlit.go.jp/common/001080022.pdf	

③ 温泉機能を有する道の駅

i) 道の駅「神鍋高原」

表 道の駅「神鍋高原」の概要

所在地	兵庫県豊岡市日高町栗栖野 59-13	 出典：道の駅公式 HP
供用開始日	不明	
運営者	株式会社日高振興公社	
事業手法	指定管理者制度	
温泉利用料金	大人（中学生以上）：800 円 小人（3 歳～小学生）：500 円 ハンドタオル（ゆとりぎデザイン）：210 円 バスタオル（無地）：420 円	
効能・泉質	泉質：アルカリ性単純泉（一名美肌の湯） 効能：筋肉痛・関節痛・神経痛・運動麻痺・冷え性・五十肩ほか	
温泉利用促進策	①周辺施設等と連携した割引サービス ・スキーリフト券利用者割引：5,303 人/年 ・JAF カード会員割引：7,689 人/年 ・あいカード会員割引：4,794 人/年 ・神鍋高原キャンプ場利用者割引：3,449 人/年 ・フェアフィールド・バイ・マリオット・兵庫神鍋高原利用者割引：586 人/年 ②セット販売等 ・入浴料とフェイスタオル、バスタオルのセット販売：2,127 セット/年 ・サウナ利用客の要望により、令和 4 年 10 月よりサウナグッズ販売を実施。（サウナ専用ハット・マット・タオル） ③タイムサービス ・令和 4 年 9 月より利用者が少ない月曜日と木曜日の 13 時から 15 時の時間帯に入浴料半額タイムサービスを実施し、3,347 人の利用があった。ただし、飲料や食品等の入浴料以外の商品の購入により、客単価を落とすことなく、新規顧客や常連客への還元にも繋がっている。	
事業実績	令和 4 年度売上高：183,593 千円（うち温泉部門：37,343 千円） 令和 4 年度燃料費：8,684 千円 令和 4 年度純利益：△2,476 千円	
出典	・道の駅神鍋高原公式 HP https://michinoeki-kannabe.com/yutorogi/price.html ・道の駅公式 HP https://www.michi-no-eki.jp/stations/views/19451 ・豊岡市 指定管理者運営状況シート https://www.city.toyooka.lg.jp/_res/projects/default_project/_page/001/012/005/2019shiteikanri/73.pdf ・株式会社日高振興公社 決算書類 第 29 期 https://www.city.toyooka.lg.jp/_res/projects/default_project/_page/001/027/293/2022/01_hidaka.pdf	

ii) 道の駅「川根温泉」

表 道の駅「川根温泉」の概要

所在地	静岡県島田市川根町笹間渡 220	 出典：道の駅公式 HP
供用開始日	不明	
運営者	かわね創造コンソーシアム 代表企業：株式会社川根町温泉	
事業手法	指定管理者制度	
温泉利用料金	大人：520 円 小学生：310 円 乳幼児：無料	
効能・泉質	泉質：ナトリウム塩化物温泉（高張性弱アルカリ性高温泉） 効能：適応症神経痛、筋肉痛、関節痛、五十肩、運動麻痺、関節のこわばり、打ち身、くじき、慢性消化器病、痔疾、冷え性、病後回復期、疲労回復、健康増進、切り傷、火傷、慢性皮膚病、虚弱児童、慢性婦人病	
温泉利用促進策	・川根温泉ホテルと共同イベントの実施 ・近隣温浴施設と名湯御朱印巡りを実施 ・認知後の向上を目指した取組「温泉総選挙」への参加 ・雨季の閑散期（7 月）に回数券販売キャンペーンを実施 ・温泉感謝デイに回数券得々キャンペーンを実施 ・観光施設（おおいなび、897.4 茶屋）と商品情報を連携し、新たな客層の開拓 ・県内西部や愛知県南部の道の駅等にパンフレット等を配架	
事業実績	令和 2 年度総売上高：312,510 千円（うち入浴部門：53,966 千円） 令和 2 年度燃料費：不明 令和 2 年度純利益：△48,010 千円	
出典	・道の駅「川根温泉」HP http://kawaneonsen.jp/about ・道の駅公式 HP https://www.michi-no-eki.jp/stations/views/19347 ・株式会社川根町温泉 経営状況（R3.6.11） https://www.city.shimada.shizuoka.jp/fs/8/7/1/1/4/8/_/R30611zenkyo3.pdf	

iii) 四国地方で温泉施設を有する道の駅の料金設定

表 四国地方の道の駅の温泉利用料金一覧

No.	名称	温泉利用料金
1	道の駅「ふれあいパークみの」	大人：700 円 子ども：500 円
2	道の駅「たからだの里さいた」	一般：570 円 70 歳以上・障がい者：450 円 子ども（5 歳～11 歳）：320 円
3	道の駅「香南楽湯」	大人（中学生以上 65 歳未満）：700 円 高齢者（65 歳以上）：510 円 子ども（小学生）：310 円 障がい者（手帳保持者）：510 円 【毎週水曜キッズデー】小学生以下入浴料：無料
4	道の駅「ことなみ」	一般（中学生～69 歳）：600 円 70 歳以上（証明書必要）：500 円 子ども（満 4 歳～小学生）：300 円
5	道の駅「穴喰温泉」	大人：800 円 小学生以下：400 円 3 歳以下：無料
6	道の駅「もみじ川温泉」	大人：700 円 子ども：350 円 3 歳未満無料
7	道の駅「マイントピア別子」	大人（高校生以上）：600 円 小中学生：300 円 3 歳以上：200 円 65 歳以上：500 円 障がい者（大人）：500 円 障がい者（小人）：200 円 障がい者（幼児）：150 円 岩盤浴：別途 450 円
8	道の駅「小松オアシス」	大人（中学生以上）：500 円 子ども（3 歳以上小学生以下）：250 円 65 歳以上：400 円 障がい者（大人）：400 円 障がい者（子ども）：150 円
9	道の駅「霧の森」	大人：400 円 小学生・65 歳以上：300 円 小学生未満：無料
10	道の駅「津島」 ※令和 5 年 9 月 30 日より休止中	大人（中学生以上）：650 円 小学生以下：300 円 65 歳以上：500 円 障がい者（中学生以上）：450 円

No.	名称	温泉利用料金
		障がい者（65歳以上）：350円 家族風呂：2,100円
11	道の駅「ゆすはら」	大人：500円 子ども：300円
12	道の駅「土佐和紙工芸村「くらうど」	大人：700円 子ども：500円
13	道の駅「木の香」	大人：700円 4歳～小学生：500円 高齢者（70歳以上）：500円

④ 大学や企業と連携している道の駅

i) 道の駅「とよはま」

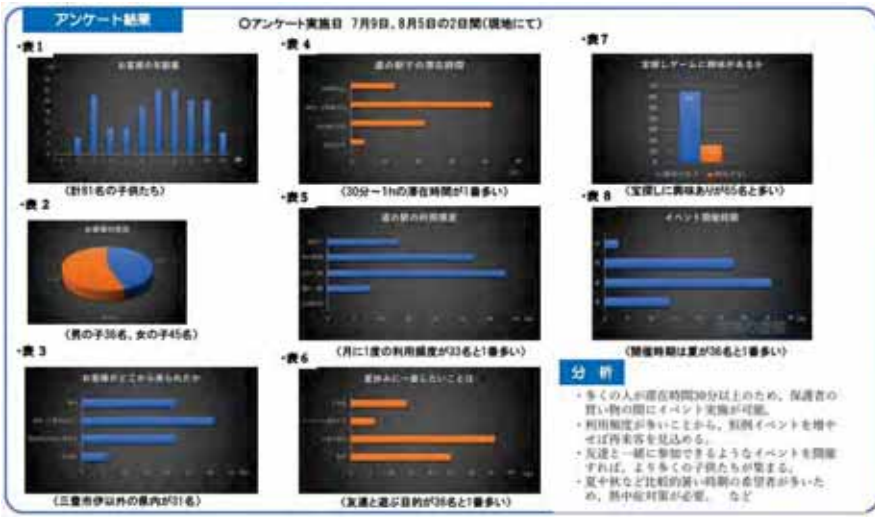
表 道の駅「とよはま」の概要

所在地	香川県観音寺市豊浜町箕浦字大西甲 2506	 出典：道の駅 四国地区	
供用開始日	不明		
運営者	銭形マルシェ合同会社		
事業手法	指定管理者制度		
企画名	瀬戸内地域活性化プロジェクト		
大学名	香川大学		
企業名	・おーしゃん食堂 ・Cumi Umi		
概要	「瀬戸内地域活性化プロジェクト」の一環として、観音寺市とさぬき市で活動を行う香川大学生と、地の海産物を扱うおーしゃん食堂とCumi Umi の三者で共同開発したコラボ海鮮丼を発売している。		
関係者のモチベーション・インセンティブ・メリット	瀬戸内地域活性化プロジェクトは、自治体と連携し、各地域が有する課題を発見・探求し、解決策を考え、実践するというフィールドワークを取り入れた、プロジェクト型の授業である。行政と連携する場合もあれば、今回の企画のように、地元民間企業とコラボして活動を行う場合もある。		
画像	 チラシ		
出典	・道の駅とよはま公式 HP https://michitoyo-oh.com/ ・香川大学 HP https://www.kagawa-u.ac.jp/cumi-umi/ ・道の駅四国地区ポータルサイト https://www.sk-michinoeki.jp/ ・観音寺市指定管理者制度 https://www.city.kanonji.kagawa.jp/soshiki/2/691.html		

ii) 道の駅「たからだの里さいた」

表 道の駅「たからだの里さいた」の概要

所在地	香川県三豊市財田町	 出典：道の駅公式 HP
供用開始日	平成 11 年 ※設置年度	
運営者	株式会社たからだの里	
事業手法	指定管理者制度	
企画名	子供たちへのアンケートと次のイベントの企画（H29 年度）	
大学名	香川大学	
概要	平成 27 年度	
	【道の駅の課題の把握】	
	・道の駅担当者からの提供課題＝「若い人が少ない」	
	・学生がみた販売促進の課題＝「POP の改良」	
	■取り組み内容①：商品販売促進の企画・提案	
	学生が「たからだの里さいた」の facebook を開設し、道の駅の情報発信を実施している。	
	■取り組み内容②：生産者と地域住民の交流の企画・提案	
	地域で採れた野菜を中心に、買い物して、みんなで料理し、食べるイベントを実施している。	
	平成 28 年度	
	【道の駅の課題の把握】	
	・今後増加が予想される諸外国からの来訪者に対応した施設案内板となっていない。	
	・日帰り温泉施設「環の湯」に、若い世代の利用者が少ない。	
	・物産館では地元の多くの農産物が販売されているが、オリジナル商品がない。	
	■取り組み内容①：施設案内板の多言語化	
	■取り組み内容②：「環の湯」の若者の利用客を増やす	
	バイク・自転車の利用が多いため、バイカーに向けたアンケートを実施している。	
	■取り組み内容③：冬に販売可能な商品の開発	
	ライスコロケ・肉巻きおにぎりを試作し、今後も商品化に向けて検討予定である。	
	平成 29 年度	
	【道の駅の課題の把握】	
	・新しいイベントの企画・実施	
	現在の定例イベントに加え、新規顧客獲得のため、ファミリー層もしくは若年層にアピールできる新しいイベントを企画・実施している。	
	■取り組み内容	
	子供たちはどのようなことに興味があり、どんなことをしたら楽しめるのか、子供たち目線の意見を調査するために子供たちに向けたアンケートを実施、分析を行っている。	

取り組み課題	ファミリー層や若年層に向けたイベント
関係者のモチベーション・インセンティブ・メリット	【香川大学による地域インターンの目的】 香川大学では、低年次で地域に出向き、地域づくりの現場・しごとを理解し、地域課題解決への参画を通じて、①社会貢献、②課題探求・解決力の修得、③能動的学修を目指している。
画像	 アンケート結果 ○アンケート実施日 7月9日、8月5日の2日間（現地にて） ・表1 道駅利用者の属性 （計91名の子供たち） ・表2 家族構成 （男の子36名、女の子45名） ・表3 道駅を利用するきっかけ （三豊市伊予以外の県内が1名） ・表4 道の駅での滞在時間 （30分～1hの滞在時間が1番多い） ・表5 道の駅の利用頻度 （月に1度の利用頻度が23名と1番多い） ・表6 家族で一緒に来たいと思う理由 （友達と遊ぶ目的が36名と1番多い） ・表7 イベントに興味があるか （宝探しに興味ありが45名と多い） ・表8 イベント参加状況 （開催時期は夏が36名と1番多い） 分析 ・多くの人が滞在時間30分以上のため、保護者の買い物時にイベント実施が可能。 ・利用頻度が多いことから、頻回イベントを増やせば需要を見込める。 ・友達と一緒に参加できるようなイベントを開発すれば、より多くの子供たちが集まる。 ・夏や秋など比較的暑い時期の希望者が多いため、熱中症対策が必要。 など
出典	・平成 27 年度 道の駅「たからだの里さいた」と香川大学との連携 https://www.skr.mlit.go.jp/road/rstation/pdf/university/kagawa_univ_saita.pdf ・平成 28 年度 道の駅「たからだの里さいた」と香川大学との連携 https://www.skr.mlit.go.jp/road/rstation/pdf/university/h28_kagawa_univ_saita.pdf ・平成 29 年度 道の駅「たからだの里さいた」と香川大学との連携 https://www.skr.mlit.go.jp/road/rstation/pdf/university/h29_kagawa_univ_saita.pdf ・たからだの里さいた 公式 HP https://takaradanosato.co.jp/ ・三豊市 https://www.city.mitoyo.lg.jp/kakuka/seisaku/zaisei/2/6091.html

iii) 道の駅「ふれあいパークみの」

表 道の駅「ふれあいパークみの」の概要

所在地	香川県三豊市三野町大見乙 74	 出典：道の駅公式 HP	
供用開始日	不明		
運営者	株式会社サクセス		
事業手法	不明		
企画名	地域食材を活かした商品開発の企画・提案		
大学名	香川大学		
概要	三豊の地元食材を利用したオリジナル商品の提案。 三豊の食材リサーチ、道の駅やレストラン・カフェなどの商品リサーチを実施して、中間報告を行ったのちに商品を絞り込み、フルーツまん、お茶ゼリーのレシピと試作を実施している。試作品の反省を活かし、再度試作を実施し、問題点の改善と今後の課題を整理している。		
関係者のモチベーション・インセンティブ・メリット	【香川大学による地域インターンの目的】 香川大学では、低年次で地域に出向き、地域づくりの現場・しごとを理解し、地域課題解決への参画を通じて、①社会貢献、②課題探求・解決力の修得、③能動的学修を目指している。		
画像	学生が「ふれあいパークみの」にて、三豊の地元食材を利用したオリジナル商品を提案しました。 三豊の食材リサーチ、道の駅やレストラン・カフェなどの商品リサーチを実施して、中間報告を行なったのちに商品を絞り込み、試作を重ねました。 ●商品試作の様子1  ●商品試作の様子2  ●商品試作の様子3  商品試作の様子		
出典	・道の駅「ふれあいパークみの」公式 https://www.park-mino.info/ ・株式会社サクセス HP https://kk-success.co.jp/business/solution.php ・国土交通省 四国地方整備局 https://www.skr.mlit.go.jp/road/rstation/pdf/university/kagawa_univ_mino.pdf		

iv) 道の駅「公方の郷なかがわ」

表 道の駅「公方の郷なかがわ」の概要

所在地	徳島県阿南市那賀川町工地 803	 出典：四国地区ポータルサイト
供用開始日	平成 12 年	
運営者	不明	
事業手法	不明	
企画名	就労体験型実習	
大学名	岡山理科大学	
概要	【期間】 平成 28 年 8 月 26 日（金）～9 月 9 日（金） 【内容】 ・「公方の郷なかがわ」ならではのイベントの企画 ・県南の観光資源を調査し観光プログラムを企画 ・ホームページなどの作成、情報発信 ・物産館のレイアウトの検討、商品のポップ広告等の製作 ■取り組み内容：アイデア・企画の提案 ・漁獲高日本一位の鰻の販売 ・「風」を売りにした PR ・すだち酒の販売 ・休憩スペースの整備 など	
関係者のモチベーション・インセンティブ・メリット	<就労体験型のメリット> 【道の駅のメリット】 ・若者の視点を活かした地域づくり、若者の元気による実行力のある企画の実施 ・HP 作成や SNS 等の若者の IT スキル、情報ネットワークを活用した情報発信 【大学のメリット】 ・地域の資源が集中し、地方が直面する課題が明確である「道の駅」をフィールドとして、机上では得ることが難しい学習が可能 ・地域の活性化の現場における将来の人材育成	

画像	・ ホームページ作成の様子  ・ 完成したホームページ 

(2) 小さな拠点の事例整理

本業務の参考となる先進的な小さな拠点として、以下の2つの観点で事例を整理した。以下の事例を参考に、事業スキームの検討を行うこととする。

また、小さな拠点税制の概要についても整理した。

表 道の駅の類似事例一覧

整理の観点		対象の道の駅
①道の駅を活用した事例	i)	道の駅「瀬替えの郷せんだ」
	ii)	道の駅「くんま水車の里」
	iii)	道の駅「奥永源寺溪流の里」
②小さな拠点税制を活用した事例	i)	道の駅「南信州とよおかマルシェ」

① 道の駅を活用した事例

i) 道の駅「瀬替えの郷せんだ」

表 道の駅「瀬替えの郷せんだ」

所在地	新潟県十日町市中仙田甲 826	 出典：にいがた観光ナビ	
供用開始日	平成 13 年		
運営者	株式会社あいポート仙田		
事業手法	指定管理者制度		
取り組み内容	【仙田体験交流館の運営】 ○仙田地区の農業と農村の活性化を目的に建設された新しい農村・元 気な農村づくりの拠点施設（農村景観や生活文化等を活用した交流・ 集会等の場）を、H24 から株式会社あいポート仙田が、指定管理業務 を受託して運営している。 【店舗兼直売所「あいマート」の運営】 ○施設内で、住民の買い物支援と観光客への商品販売として店舗兼農 産物直売所を運営している。 ・住民向け：日用品、米や野菜、果物などの食料品 ・観光客向け：そば、ご当地菓子、民芸品、特産品等 【お食事処「ながせ」の運営】 ○地区の女性たちが、うどんや定食を中心に食事を提供し、地区住民等 の交流の場ともなっている。 【農業支援・高齢者支援事業の運営】 ○営農継続支援として、「担い手」を確保し農作業を支援している。 ○豪雪地帯での高齢者の日常生活の厳しさをやわらげる事業を展開し ている。 ・冬季の雪下ろし支援 ・高齢者通所事業(NPO 法人との共同事業)		
運営体制	 株式会社あいポート仙田 有志 出資 地区住民 十日町市 運営 支援		

時系列	＜H21：地区住民による話し合いの開始＞ ・営農継続と地区の存続に強い危機感を持った住民同士で話し合いを開始。 ＜H22：株式会社あいポート仙田の設立＞ ・地区の営農継続を支援する目的で、発起人 6 名と耕作継続が困難だった高齢農家 9 名で設立。 ・農業生産法人の認可を受け、農家が営農を続けるのに必要な事業を展開。 ＜H22～：高齢者の生活支援の展開＞ ・豪雪地帯における高齢者の日常生活支援に関する事業を展開。 ＜H24～：道の駅で住民向けの商品を販売開始＞ ・道の駅「瀬替えの郷せんだ」について、H24 に株式会社あいポート仙田が十日町市から指定管理業務を受託。 ・道の駅の運営を契機に、買物不便地区の解消に向けて、自主的に直売所で地域住民向けに日用品と食料品の販売を開始。
出典	・「小さな拠点」づくり事例集 https://www.chisou.go.jp/sousei/about/chiisanakyoten/chiisanakyoten_jirei_process.pdf ・道の駅「瀬替えの郷 せんだ」 https://www.hrr.mlit.go.jp/road/miti_eki/documents/juten_eki_senda.pdf ・にいがた観光ナビ https://niigata-kankou.or.jp/spot/7018

ii) 道の駅「くま水車の里」

表 道の駅「くま水車の里」

所在地	静岡県浜松市天竜区熊 1976-1	 出典：国土交通省 中部地方整備局
供用開始日	平成 7 年	
運営者	NP0 法人夢未来くま	
事業手法	不明	
取り組み内容	【水車部：道の駅「くま水車の里」の運営】 ○NP0 法人夢未来くまが、農産物の加工施設・体験工房（水車の里）、食事処（かあさんの店）、物産館（ぶらっと）からなる道の駅「くま水車の里」を運営している。 ○道の駅周辺には、郵便局、小学校などが集積しており、地区の拠点形成している。 【いきがい部：教育・交流活動の実施】 ○地域住民や都市住民との交流を図るまちづくり交流事業を展開している。 ・毎年 6 月にホテル月間を開催している。 （熊青年クラブ・P 熊人(青年クラブ OB 組織)が世話役） ・毎年 2 月に「大『寒』謝祭」を開催している。 （1,000 人以上が来場） 等 【しあわせ部：地域福祉事業の実施】 ○高齢者の暮らしに寄り添う活動を展開している。 ・独居高齢者への給食サービス（H12～） ・生きがいサロン「どっこいしょ」（H12～） 等 【ふるさと部：環境保全活動の実施】 ○地域の自然環境を保全し活用する活動を展開している。 ・子どもを対象とした体験型環境学習を「大栗安の棚田」や「水車の里」などで開催している。 ・森林コーディネーター育成講座の開催等	

運営体制	
時系列	<S61～：熊地区活性化推進協議会の設立> ・地区の将来に対する危機感を共有し、全戸に加入を呼びかけて設立。 ・県職員や市職員も話し合いに参加している。 ・ふるさと活性化事業として、農産物の加工販売施設の建設を決定。 <S63：農産物加工施設と食事処の整備・運営> ・地区の女性らでグループをつくり、財産区の資金や補助金により整備している。 ○農産物加工施設「水車の里」 ・地元農産物の加工・体験施設。 ○食事処 「かあさんの店」 ・地区内の女性を中心となり、そばなどの料理を地域住民や観光客に提供している。 <H12：NPO 法人の設立> ・地域一体となって継続してまちづくりに取り組むため、熊地区活性化推進協議会、水車の里、かあさんの店の経営を統合し、NPO 法人化。 ・全住民が関わられるよう、NPO 法人の年会費を 100 円に設定している。(住民の約 74%が会員) <H13～：地域住民と都市住民のための事業の拡大展開> ・地域住民の利便性を高めるとともに、都市住民のニーズに対応したサービスを提供するため、施設の建設・改修を行いつつ事業を拡大している。 ○物産館「ぶらっと」の運営 (H13～) ○森林コーディネーター育成講座 (H18～) ○お試し移住事業 (H23～) ○「かあさんの店」の改修 (H26) 等
出典	・「小さな拠点」づくり事例集 https://www.chisou.go.jp/sousei/about/chiisanakyoten/chiisanakyoten_jirei_process.pdf ・国土交通省 中部地方整備局 https://www.cbr.mlit.go.jp/michinoeki/shizuoka/shizuoka02.html

iii) 道の駅「奥永源寺溪流の里」

表 道の駅「奥永源寺溪流の里」

所在地	滋賀県東近江市蓼畑町 510 番地	 出典：国土交通省 近畿道の駅
供用開始日	平成 27 年 10 月 10 日	
運営者	奥永源寺溪流の里運営協議会	
事業手法	不明	
取り組み内容	【道の駅機能の提供】 ○「奥永源寺溪流の里運営協議会」が、道の駅の直売所(売店)、情報・展示コーナー、トイレを管理している。 ・直売所(売店)： 地域の特産品である政所茶、永源寺こんにゃく、湖魚などの加工品、米、野菜、工芸品等のほか、住民向けの日用品や食料品も販売している。 ・情報・展示コーナー： 「鈴鹿 10 座」の登山情報の提供や地域の木工品を展示。溪流魚を紹介する「森の小さな水族館」を開設している。 ○食事処と麺処は地域内の飲食事業者が運営している。 ・永源寺ダムカレー、岩魚天井、うどんなどを提供している。 【行政・生活支援サービス機能の提供】 ○「道の駅」は廃校舎を改修した「鈴鹿の里コミュニティセンター」の一角にあり、センターでは、東近江市が各種行政・生活支援サービス機能を提供している。 ・東近江市役所永源寺支所政所出張所 ・東近江市永源寺東部出張診療所 ・市民サロン ・防災用臨時ヘリポート 等	

運営体制	
時系列	<H19: 「鈴鹿の里コミュニティセンター」の設置・運営> ・H19 に市役所出張所が、廃校となった中学校に移転し、下記の施設も併せて整備。 ○市役所出張所：証明書等の発行 ○市民サロン：各種講座教室の開催 ○出張診療所：医師が定期的に出張診療 ○調理室・デイサービス：誘致した民間デイサービス事業所が運営 <H27: 道の駅「奥永源寺溪流の里」の開業> ・H27 に「奥永源寺溪流の里運営協議会」を設立し、道の駅の開業に向けて、東近江市や JA、商工会の協力を得て検討を繰り返し準備。 ・コミュニティセンターに直売所などの道の駅機能を付加した地域振興拠点として開業。 ・地域の防災拠点として、避難所、非常用電源、臨時ヘリポートの機能も有する。 <H28～: さらなる施設・機能の整備> ・開業1周年を機に、鈴鹿山脈を展望できるデッキ施設を建設。
出典	・「小さな拠点」づくり事例集 https://www.chisou.go.jp/sousei/about/chiisanakyoten/chiisanakyoten_jirei_process.pdf ・国土交通省 HP 近畿 道の駅 https://www.kkr.mlit.go.jp/road/michi_no_eki/contents/shiga/okueigenji.html

② 小さな拠点税制を活用した事例

表 小さな拠点税制の概要

制度の概要	・中山間地域等において、地域の雇用の確保や生活サービスの提供を行う小さな拠点の形成に資する事業を行う株式会社に対して、個人が出資（新規発行株式を払込みにより取得）した際に、出資額に応じて、所得税の優遇措置（寄付金控除の適用）が受けられる制度である。 ・地方公共団体（市町村又は都道府県）と株式会社、地域が手を取り合うことにより、小さな拠点づくりに向けて資金を集めやすくすることが目的である。 ・地方公共団体が株式会社の実施する事業を記載した地域再生計画を作成し、国の認定を受けることで、制度を活用することが可能になる。	
対象地域	中山間地域等の集落生活圏（都市計画法の市街化区域・用途地域以外であって、農振農用地を含むエリア）	
対象事業	①雇用を創出する事業、②生活サービスを提供する事業	
地方公共団体の役割	【地方公共団体による実施が必要な事項】 ① 地域再生計画を作成し、内閣府への申請（内閣総理大臣の認定） ② 株式会社の要件が合致するかどうかの確認 ③ 個人が出資（株式を払込みにより取得）したことの確認	
手続きとフロー	1. 地域再生計画の作成	①地方公共団体が小さな拠点形成事業を記載した地域再生計画を作成し、内閣府に申請 ②地域再生計画を内閣総理大臣が認定
	2. 事前確認の申請	③②の認定を受けた地方公共団体に対し、株式会社が事前確認を申請 ④その地方公共団体が、株式会社の要件を確認（事前確認書の交付）
	3. 株式の払込みの確認申請	⑤株式会社と個人の出資者が株式投資契約を締結 ⑥株式会社（設立予定の会社も含む）に個人が出資（株式の発行） ⑦②の認定を受けた地方公共団体に対し、株式会社が確認申請 ⑧その地方公共団体が、会社の要件及び株式の払込みを確認（確認書の交付） ⑨確認を受けた株式会社は、出資した個人に⑧の確認書を交付
	4. 確定申告	⑩出資した個人は、⑨で交付された確認書等を添付して確定申告
	5. 事業実施	⑪株式会社は、集めた出資を基に小さな拠点形成事業を実施
【制度のイメージ図】 <pre> graph TD 国[国] 地方[地方公共団体] 株[株式会社 (設立予定も含む)] 個人[個人出資者 (地域住民等)] 税[税務署] 地方 -- "① 地域再生計画の作成、申請" --> 国 国 -- "② 地域再生計画の認定" --> 地方 地方 -- "③ 事前確認申請[任意]" --> 株 株 -- "④ 確認(事前確認書の交付)" --> 地方 地方 -- "⑦ 確認申請" --> 株 株 -- "⑧ 確認(確認書の交付)" --> 地方 株 -- "⑤ 株式投資契約の締結" --> 個人 個人 -- "⑥ 出資" --> 株 株 -- "⑨ ⑧の確認書の交付" --> 個人 個人 -- "⑩ 確定申告" --> 税 株 -- "⑪ 小さな拠点形成事業の実施" --> 生活圏((集落生活圏)) </pre>		

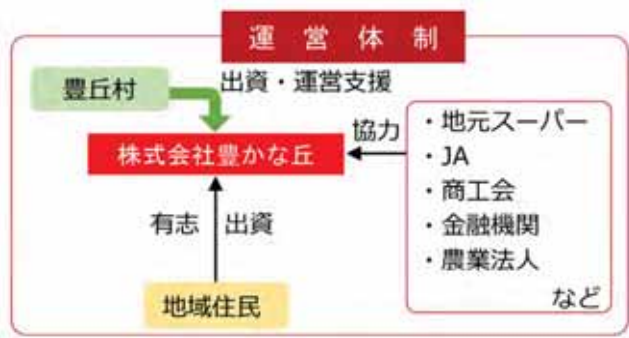
表 小さな拠点税制の認定計画一覧

地方公共団体名	認定日	地域再生計画
長野県豊丘村	平成 29 年 2 月 24 日	道の駅を核とした小さな拠点整備計画
北海道沼田町	平成 29 年 6 月 27 日	沼田町農村型コンパクトエコタウン構想
福岡県朝倉市	平成 30 年 8 月 31 日	小京都秋月の「あきづき市場」を核とした小さな拠点形成プロジェクト
長野県売木村	平成 31 年 3 月 29 日	道の駅の小さな拠点魅力化事業
山口県長門市	令和 2 年 3 月 31 日	俵山地域経営会社を核とした小さな拠点形成プロジェクト
埼玉県小鹿野町	令和 3 年 3 月 30 日	地域商社「株式会社おがの」を核とした小さな拠点整備事業

認定計画の中で、小さな拠点税制の活用について情報が整理できた長野県浜岡村の事例のみを次頁に整理した。

i) 道の駅「南信州とよおかマルシェ」

表 道の駅「南信州とよおかマルシェ」

所在地	長野県下伊那郡豊丘村大字神稲 12410 番地	 出典：南信州豊丘村 HP
供用開始日	平成 30 年 4 月 27 日（金）	
運営者	株式会社豊かな丘	
事業手法	指定管理者制度	
取り組み内容	【道の駅「南信州とよおかマルシェ」の運営】 ○約 200 人の住民が中心となって設立した株式会社豊かな丘が、豊丘村から指定管理業務を受託して、道の駅「南信州とよおかマルシェ」の一部を運営している。 ・村で収穫した野菜や果物等の農産物の直売所の運営 ・パンやアイスクリームの製造販売・カフェの運営 ・地元食材を活用した料理等の提供（農家レストラン） ○この他、道の駅には、村が管理するテナントとして以下の施設が出店している。 ・地元スーパー（村内から移転） ・クリーニング取次店・喫茶店 【各種生活サービス機能の集積】 ○豊丘村のコミュニティバスや地元スーパーによる送迎バス等の停留所があり交通結節点となっている。 ○役場、保育園、介護施設等が近接し、周囲に生活サービス機能が集積している。	
運営体制		
時系列	<H24～：村役場と住民等による議論・検討> ・H24 に村長をリーダーとし、村内の各種団体代表と住民有志によるプロジェクトチームを結成。	

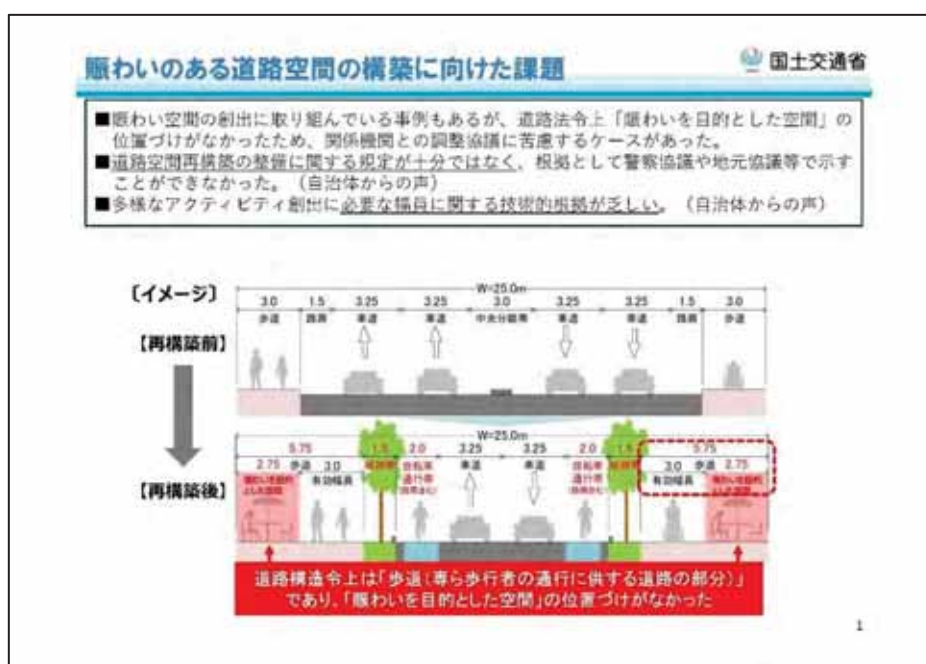
	・H27 に「村の駅とよおか(仮称)開設準備委員会」を設置して詳細を検討。 <H29: 株式会社豊かな丘の設立> ・開設準備委員会の一部メンバー10 名と村が出資者となり、資本金 300 万円で「株式会社豊かな丘」を設立。 ・地域住民の出資を促すため、豊丘村が地域再生計画を策定し、小さな拠点の形成に資する事業を行う株式会社に対する投資促進税制を活用して増資（出資希望者の中から村民・個人優先で 205 人に割り、600 万円の増資）。 <H30: 道の駅「南信州とよおかマルシェ」の開業> ・株式会社豊かな丘が道の駅の運営を開始。 ・住民のみならず村外からの利用者も多く、オープンから 1 年で来場者が 100 万人を超え、交流人口が増加。 ・農産物等の出荷生産者の登録数は 300 名を超える。																																										
資本金の状況	表 株式会社豊かな丘の資本金の状況 単位：千円（人・社） <table><tr><th></th><th colspan="2">甲種 議決権有り</th><th colspan="2">乙種 議決権無し</th><th colspan="2">合計</th></tr><tr><td>豊岡村</td><td>8,000</td><td>(1)</td><td>2,500</td><td>－</td><td>10,500</td><td>(1)</td></tr><tr><td>発起人</td><td>500</td><td>(10)</td><td>－</td><td>－</td><td>500</td><td>(10)</td></tr><tr><td>住民</td><td>－</td><td>－</td><td>16,090</td><td>(247)</td><td>16,090</td><td>(247)</td></tr><tr><td>企業</td><td>－</td><td>－</td><td>－</td><td>(13)</td><td>3,600</td><td>(13)</td></tr><tr><td>合計</td><td>8,500</td><td>(11)</td><td>22,190</td><td>(260)</td><td>30,690</td><td>(271)</td></tr></table> ●設立：H29 年 12 月 3,000 千円 ●増資①：H30 年 3 月 5,990 千円 (うち住民 203 人、資本金 4,490 千円＋準備金 4,490 千円) ●増資②：H30 年 8 月 21,700 千円 (うち住民 44 人、資本金 7,110 千円) ●合計：30,690 千円 (うち住民 247 人、資本金 16,090 千円) ※赤字：小さな拠点税制活用（全国初）		甲種 議決権有り		乙種 議決権無し		合計		豊岡村	8,000	(1)	2,500	－	10,500	(1)	発起人	500	(10)	－	－	500	(10)	住民	－	－	16,090	(247)	16,090	(247)	企業	－	－	－	(13)	3,600	(13)	合計	8,500	(11)	22,190	(260)	30,690	(271)
	甲種 議決権有り		乙種 議決権無し		合計																																						
豊岡村	8,000	(1)	2,500	－	10,500	(1)																																					
発起人	500	(10)	－	－	500	(10)																																					
住民	－	－	16,090	(247)	16,090	(247)																																					
企業	－	－	－	(13)	3,600	(13)																																					
合計	8,500	(11)	22,190	(260)	30,690	(271)																																					
出典	・「小さな拠点」づくり事例集 https://www.chisou.go.jp/sousei/about/chiisanakyoten/chiisanakyoten_jirei_process.pdf ・道の駅南信州とよおかマルシェ - 地方創生 https://www.chisou.go.jp/sousei/about/chiisanakyoten/forum/pdf/r04-01-14_forum_shiryoku2.pdf ・南信州豊丘村 HP https://www.vill.nagano-toyooka.lg.jp/16toyooka/01sontyoumessage/2018-0418-1502-26.html																																										

（３） 道路法を活用した事例整理

自由度の高い管理運営手法の参考として、道の駅の道路区域で活用の可能性が考えられる歩行者利便増進道路（ほこみち）制度の概要と事例を整理した。また、道路協力団体制度の概要と事例を整理した。

① 歩行者利便増進道路（ほこみち）制度の概要

歩行者利便増進道路制度は、道路上に「賑わいを目的とした空間」を設けるものであり、バリアフリー基準（道路移動等円滑化基準）を参考に、歩行者の利便増進を図る施設と利便増進を図る空間に必要な幅員の考え方について策定している。



②歩行者利便増進道路の道路構造基準について

国土交通省

道路構造基準<横断面> (道路構造令第41条関係)

■高齢者や障害者にとっても安全で使いやすい道路構造となるよう歩行者利便増進道路の道路構造基準を策定
 ⇒バリアフリー法に基づく歩道のバリアフリー基準 (道路移動等円滑化基準) を参考に基準を策定
 歩行者の利便増進を図る施設 (街灯やベンチ等) と利便増進を図る空間に必要な幅員の考え方についても策定

<道路構造基準の内容>

・歩道の有効幅員、歩道の勾配、歩道と車道の分離、歩道の舗装 等

【新たな構造基準のイメージ】



19

②歩行者利便増進道路の道路構造基準について

国土交通省

道路構造基準<平面> (道路構造令第41条関係)

【新たな構造基準のイメージ】



20

歩行者利便増進道路のうち、歩行者利便増進施設等の適切かつ計画的な設置を誘導するための区域として、利便増進誘導区域を指定した場合、当該区域内において、無余地性の基準にとらわれず歩行者の利便増進のために必要な機能を配置することができる（占用特例制度）。また、公募により占用者を選定することが好ましい歩行者利便増進施設等については、長期間（最長20年間）にわたり、占用を認めることができる（公募占用制度）。

道路法等の一部改正による新たな占用特例制度の創設

国土交通省

歩行者の利便の増進や、地域の活力の創造といった歩行者利便増進道路の目的をより効率的に達成するため、また、必要に応じて民間事業者等による歩行者利便増進施設等の整備を認めていくために、**占用特例制度と公募占用制度**を創設。

■ 占用特例制度

- ・ 歩行者利便増進道路のうち、道路管理者が歩行者利便増進施設等の適正かつ計画的な設置を誘導するための区域（利便増進誘導区域）を指定した場合、当該指定した区域内におけるこれらの施設等の占用については、**占用特例**を認めることとしました。
- ・ 占用特例とは、対象区域内において、無余地性の基準にとらわれず歩行者の利便増進のために必要な機能を配置することができることを意味します。

■ 公募占用制度

- ・ 利便増進誘導区域（特例区域）において、公募により占用者を選定することが好ましい歩行者利便増進施設等については、より歩行者の利便の増進に資するものを選定し、道路の適切な場所への設置を誘導するという観点から、複数の**占用希望者からの提案を踏まえ**、通常の道路占用許可（5年）より**長期間（最長20年）**にわたり、より積極的に**占用許可を認める**ことができることとしました。

4

道路法等の一部改正による新たな占用特例制度の創設

国土交通省

【道路占用に関する特徴（メリット）】

- ・ 指定道路内に定めた利便増進誘導区域（特例区域）では、道路占用許可が柔軟に認められます。
 - ⇒ “無余地性”の基準が除外され、カフェやベンチ等の占用物件が置きやすくなります。
- ・ 道路空間を活用する者（＝占用者）を公募により選定することが可能になります。

この場合には、最長20年の占用が可能となります（通常は5年）

- ⇒ 民間の創意工夫を活用した空間づくりが可能となります。
- ⇒ テラス付きの飲食店など、初期投資の高い施設も参入しやすくなります。
- ⇒ 従前から占用されている場合等は、公募を行う必要はありません。

（ただし、占用期間は通常どおり）

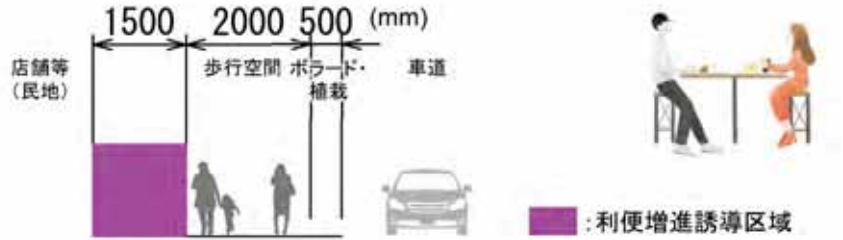


特例区域

5

i) 兵庫県神戸市 市道若菜神戸駅線（サンキタ通り）

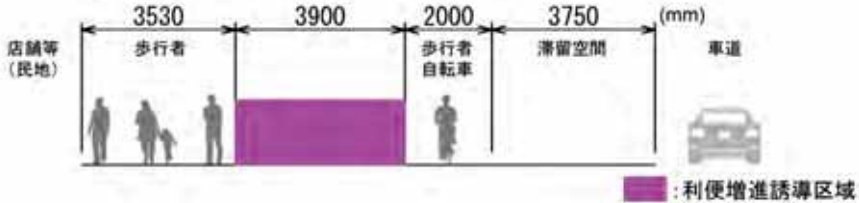
表 兵庫県神戸市 サンキタ通り

路線名	指導道若菜神戸駅線	 出典：道路行政セミナー
道路管理者	神戸市	
指定日	令和4年2月10日	
歩行空間	2.0m以上	
車線数	1	
歩道の有効幅員	4.0m～4.5m	
利便増進施設	食事施設、看板	
占用料	90%減額	
横断図		
取組状況	・食事スペースとしてテラス席を設置している。 ・歩道と車道の境界をフラットにしてゆったりと歩きやすい空間を整備している。	
占用団体	まちづくり協議会	
位置図		

出典	・ほこみちのとりくみ（国土交通省 道路局） https://www.mlit.go.jp/road/hokomichi/pdf/jirei_230915.pdf ・神戸市における歩行者利便増進道路「ほこみち」を中心に広がる道路空間の利活用（道路行政セミナー 2022.11） https://www.hido.or.jp/wp-content/uploads/2022/11/2211hokomichi_kobe_city.pdf

ii) 兵庫県姫路市 市道幹第1号線（大手前通り）

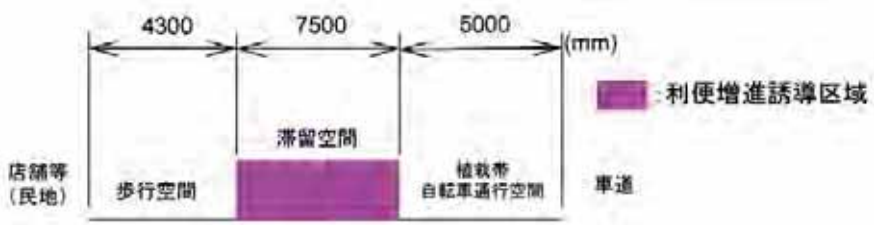
表 兵庫県姫路市 大手前通り

路線名	市道幹第1号線	 出典：ほこみちのとりくみ (国土交通省 道路局)
道路管理者	姫路市	
指定日	令和3年2月12日	
歩行空間	5.5m以上	
車線数	4	
歩道の有効幅員	8.5～14.0m	
利便増進施設	食事施設、イベントスペース	
占用料	90%減額	
横断図		
取組状況	・食事施設としてテーブル・椅子を設置している。 ・今後イベント等でも利便増進誘導区域内を活用予定である。 ・食事施設を出した店舗では、売上効果・集客効果があった。	
占用団体	大手前通り街づくり協議会	
位置図		

出典	・ほこみちのとりくみ（国土交通省 道路局） https://www.mlit.go.jp/road/hokomichi/pdf/jirei_230915.pdf ・姫路市における歩行者利便増進道路（ほこみち）制度の活用（姫路市 HP） https://www.city.himeji.lg.jp/shisei/0000024431.html

iii) 大阪府大阪市 国道 25 号（御堂筋）

表 大阪府大阪市 御堂筋

路線名	国道 25 号	 出典：ほこみちのとりくみ (国土交通省 道路局)
道路管理者	大阪市	
指定日	令和 3 年 2 月 12 日	
歩行空間	4.0m 以上	
車線数	4	
歩道の有効幅員	11.8m	
占用物件	広告塔、看板、ベンチ、標識、食事施設	
占用料	無償（道路協力団体が占用主体のため）	
横断面図		
取組状況	・ R3.2 御堂筋を歩行者利便増進道路に指定 ・ R3.7 利便増進誘導区域を指定（難波三丁目地先） ・ R4.4 利便増進誘導区域を指定（大阪市中心区北浜 3 交差点から今橋 3 交差点）	
道路協力団体	・ 一般社団法人御堂筋まちづくりネットワーク：御堂筋（淀屋橋交差点から博労町 3 交差点間） ・ NPO 法人御堂筋・長堀 21 世紀の会：御堂筋（博労町 3 交差点から御堂筋周防町交差点間） ・ ミナミ御堂筋の会：御堂筋（御堂筋周防町交差点から難波西口交差点間）	

位置図



出典

- ・ほこみちのとりくみ（国土交通省 道路局）
https://www.mlit.go.jp/road/hokomichi/pdf/jirei_220906.pdf
- ・御堂筋における道路協力団体を指定しました（大阪市 HP）
<https://www.city.osaka.lg.jp/kensetsu/page/0000514338.html>

② 道路協力団体制度の概要

道路協力団体は、道路管理者と連携して業務を行う団体として法律上位置づけられた団体であり、道路における身近な課題の解決や道路利用者のニーズへのきめ細やかな対応等の業務に自発的に取り組む民間団体等を支援することで、その取組を促進し、地域の実情に応じた道路管理の充実を図ろうとするものである。

道路協力団体に指定されると、活動のために必要な道路占用等がより柔軟に行えるようになるため、オープンカフェや物販施設等の占用を通じた道路における収益活動が行いやすくなり、道路協力団体は、活動から得られた収益を用いて、道路清掃・植栽等の活動をさらに充実させることができる。

道路協力団体になるためには、道路管理者への申請が必要であり、申請団体は道路協力団体指定準則に則った団体である必要がある。

表 道路協力団体として活動するメリット

項目	詳細
収益活動・手続きの簡素化による活動の充実	道路上で飲食・物販の収益を得る活動を行うことができるようになる。また、活動の際に必要な手続きがスムーズになるため収益活動の幅が広がり、得られた収益の活用によって更なる活動の充実が期待できる。
認知度・社会的信用度の向上による継続的な活動	法律で位置づけられた道路協力団体になることで、認知度や社会的信用度の向上につながる。住民・自治体からの理解を得られやすくなり、団体の活動継続が期待できる。
全国の活動団体との連携による活動の活性化・発展	全国の道路協力団体との意見交換や情報収集等の連携を図ることができ、活動の活性化や発展が期待できる。

i) 長野県上田市 上田道と川の駅おとぎの里

表 長野県上田市 上田道と川の駅おとぎの里

住所、事務所の所在地	長野県上田市小泉 275-2
法人等の名称	上田道と川の駅 おとぎの里
概要	上田道と川の駅 おとぎの里は平成 23 年に設置され、6 部会で構成され、地域住民が主体となって地域の課題を、地域資源を生かしたビジネスで解決し、コミュニティーを再生させ、地域に利益を還元する事を目的として活動している。
指定期間	令和 2 年 3 月 5 日～令和 7 年 3 月 4 日 (初回指定：平成 28 年 12 月 27 日)
指定区間	・ 国道 18 号 90.850～91.465kp, 91.800～92.150kp (長野県上田市下之条～上田市小泉)、国道 18 号 92.720～94.060kp (上田市小泉～坂城町大字南条) ・ 延長：約 2.3km
活動内容	1 号業務：清掃、除草、植栽及び管理 2 号業務：オープンカフェ、自動販売機設置 3 号業務：防犯カメラ設置及び管理 5 号業務：マナー向上啓発活動、活動内容の紹介及び道路情報の提供
出典	・ 道路協力団体（国土交通省 HP） https://www.mlit.go.jp/road/kyoryokudantai/ ・ 道路協力団体指定の状況（関東地方整備局管内） https://www.ktr.mlit.go.jp/ktr_content/content/000662823.pdf

ii) 香川県高松市 牟礼香川グリーンクラブ

表 香川県高松市 牟礼香川グリーンクラブ

住所、事務所の所在地	香川県高松市牟礼町大町 1252
法人等の名称	牟礼香川グリーンクラブ
概要	牟礼香川グリーンクラブは、平成 13 年から国道 11 号において、道路清掃活動、花植え活動等を実施（構成人員は約 50 名）。その業績が認められ、平成 19 年度「国土交通省行政関係功労者表彰」四国地方整備局長賞、平成 22 年度「道路功労者表彰（日本道路協会）」、平成 26 年度「みどりの愛護」功労者国土交通大臣表彰、平成 27 年度「四国ふれあい協議会長表彰」を受賞している。
指定期間	令和元年 12 月 26 日～令和 6 年 12 月 25 日 （初回指定：平成 28 年 12 月 26 日指定）
指定区間	・国道 11 号 69k780～69k883（香川県高松市牟礼町） ・延長：約 0.1km 
活動内容	1 号業務：歩道等の除草・清掃活動、花植え活動 2 号業務：物販施設の設置
出典	・道路協力団体（国土交通省 HP） https://www.mlit.go.jp/road/kyoryokudantai/ ・道路協力団体指定の状況（四国地方整備局管内） https://www.skr.mlit.go.jp/road/kyoryokudantai/parts/shiteizyokyo.pdf

iii) 香川県高松市 屋島をよくする会

表 香川県高松市 屋島をよくする会

住所、事務所の所在地	香川県高松市屋島西町 2501-14
法人等の名称	屋島をよくする会
概要	屋島をよくする会は、平成 13 年から国道 11 号において、歩道等の除草・清掃活動、草花植え等を実施（当時の構成人数は約 70 名）。その業績が認められ、平成 18 年度「国土交通省行政関係功労者表彰」四国地方整備局長賞、平成 22 年度「道路功労者表彰（日本道路協会）」、平成 26 年度「四国ふれあい協議会長表彰」、平成 28 年度「道路ふれあい月間」国土交通大臣表彰を受賞している。現在は約 70 名が除草・清掃活動を行っている。
指定期間	令和元年 12 月 26 日～令和 6 年 12 月 25 日 （初回指定：平成 28 年 12 月 26 日）
指定区間	・ 国道 11 号 74k117～74k321（香川県高松市高松町） ・ 延長：約 0.2km 
活動内容	1 号業務：歩道等の除草・清掃活動 2 号業務：物販施設の設置
出典	・ 道路協力団体（国土交通省 HP） https://www.mlit.go.jp/road/kyoryokudantai/ ・ 道路協力団体指定の状況（四国地方整備局管内） https://www.skr.mlit.go.jp/road/kyoryokudantai/parts/shiteizyokyo.pdf

iv) 香川県高松市 特定非営利活動法人 四国の道路サポータークラブ

表 香川県高松市 四国の道路サポータークラブ

住所、事務所の所在地	香川県高松市錦町 1-18-3 2A
法人等の名称	NPO 法人四国の道路サポータークラブ
概要	四国の道路サポータークラブは平成 17 年から国道 30 号における歩道等の清掃活動、花植え活動のほか、四国のみち啓発に関するイベント等を実施（構成人数は約 40 名）。その業績が認められ、平成 17 年度「国土交通省行政関係功労者表彰」四国地方整備局長賞、平成 26 年度「道路功労者表彰（日本道路協会）」を受賞している。
指定期間	令和元年 12 月 26 日～令和 6 年 12 月 25 日 （初回指定：平成 28 年 12 月 26 日）
指定区間	・ 国道 30 号 24k741～25k000（香川県高松市玉藻町～寿町） ・ 延長：合計約 0.25km 
活動内容	1 号業務：歩道等の清掃活動、花植え活動 2 号業務：物販施設の設置 5 号業務：道路管理に関する知識の普及・啓発
出典	・ 道路協力団体（国土交通省 HP） https://www.mlit.go.jp/road/kyoryokudantai/ ・ 道路協力団体指定の状況（四国地方整備局管内） https://www.skr.mlit.go.jp/road/kyoryokudantai/parts/shiteizyokyo.pdf

(4) 行為許可の付与等の柔軟な管理運営方式を採用している事例

柔軟な管理運営方式を採用している事例を以下に整理した。

i) 神奈川県横浜市：公募型行為許可

横浜市では、公益性を確保することを条件に、公園で民間事業者等の方々が、自ら主催し、そのアイデアを活用したイベント等を行うことができるようにする制度として、「公募型行為許可制度」を設けている。

(ア) 都心臨海部の公園での健康づくり

表 神奈川県横浜市 公募型行為許可

対象公園	山下公園、大通り公園	 図 山下公園での試行実施の様子
実施内容	市民の健康づくりを目的としたヨガ	
実施期間	令和2年度～令和3年度：試行実施 令和4年度以降：本格実施（通年可能）	
実施時間	7:00～21:00（準備・撤収を含む）	
実施日数	1ヶ月に2日まで（1日の中での開催回数の制限はなし）	
参加人数	1回当たり20名程度（主催者側の人数は含まない）	
参加費の徴収	可能	
付与する許可	公園内行為許可（横浜市公園条例第6条第1項第6号該当）	
徴収する公園使用料	1日につき3,900円（横浜市公園条例施行規則別表第2）	
緩和した基準の内容	①行為許可申請者の要件緩和 民間事業者等が単独で行為許可申請できることを可能としている。 これに伴い、従来は申請者の要件に求めている公益性を行為内容に求めている。 ②行為回数の制限緩和 行為許可範囲を公園の一部に限定しつつ、1か月に2日までのイベント等の開催を可能としている。	
出典	・横浜市 HP https://www.city.yokohama.lg.jp/kurashi/machizukuri-kankyo/midori-koen/koen/renkei/kobogatakoui-honkaku.html ・都市公園の柔軟な管理運営のあり方に関する検討会提言 参考資料【事例編】 https://www.mlit.go.jp/toshi/park/content/001519907.pdf	

(イ) 里山ガーデンでの飲食物販売

表 神奈川県横浜市 公募型行為許可

対象公園	横浜動物の森公園（里山ガーデン）	 図 横浜動物の森公園での試行実施の様子
実施内容	公園の魅力アップと地産地消の推進を目的としたキッチンカーによる飲食物（全部又は一部が横浜市内で生産された農畜産物を活用したもの）の販売	
実施期間	・令和3年度～令和4年度：試行実施 第1期：令和4年7月16日（土曜日）～9月4日（日曜日） 第2期：令和4年11月1日（火曜日）～11月30日（水曜日） ・令和5年度以降：本格実施 第1期：令和5年7月15日（土曜日）～9月3日（日曜日） 第2期：令和5年11月3日（金曜日・祝日）～12月3日（日曜日） 第3期：令和6年1月13日（土曜日）～2月25日（日曜日）	
実施時間	9：30～16：30 （準備・撤収を含み、販売時間は事業者の裁量だが、売り切れを除き11：00～14：00はコアタイムとして販売必須）	
実施日数	各事業者における実施日数は、各実施期間とも最大30日	
1日当たりの販売事業者数	5事業者（1事業者につき1台）程度	
販売価格	事業者が定める通常の価格	
付与する許可	公園内行為許可（横浜市公園条例第6条第1項第1号該当）	
徴収する公園使用料	1日につき1,200円	
緩和した基準の内容	①業として行う物品の販売行為の緩和 民間事業者の方々が単独で飲食物を販売することについて、公益性の確保を条件に許可の対象としている。 ②行為許可回数の緩和 行為許可範囲を公園の一部に限定しつつ、民間事業者が定められた期間内に複数回の飲食物販売を実施できることとしている。	
出典	・横浜市 HP https://www.city.yokohama.lg.jp/kurashi/machizukuri-kankyo/midori-koen/koen/satoyama-foodtruck.html ・公募型行為許可事業 募集要項 https://www.city.yokohama.lg.jp/kurashi/machizukuri-kankyo/midori-koen/koen/satoyama-foodtruck.files/0014_20230526.pdf	

ii) 山形県・新潟県：都市公園条例での行為許可の認定

山形県と新潟県では、都市公園条例において、指定管理者が行う業務として行為の許可を規定している。

表 山形県・新潟県 都市公園条例

条例名	記載
山形県 都市公園条例	(指定管理者が行う業務の範囲) 第 15 条の 3 指定管理者は、次に掲げる業務を行うものとする。 (1) 都市公園の施設（法第 5 条第 1 項の規定による許可を受けた者が管理する公園施設を除く。）の維持管理に関する業務 <u>(2) 第 5 条第 1 項の規定による行為の許可に関する業務</u> (3) 第 6 条第 1 項の規定による有料公園施設の使用の許可に関する業務 (4) 第 7 条の規定による利用の禁止又は制限に関する業務 (5) 第 13 条の規定による許可の取消し、効力の停止及び条件の変更に する業務 (6) 前各号に掲げるもののほか、都市公園の管理に関し知事が必要と認める業務
新潟県 都市公園条例	(指定管理者が行う業務) 第 15 条の 4 指定管理者による管理の場合は、指定管理者は、次の表に掲げる業務(法第 5 条第 1 項の規定により設置又は管理の許可を受けた公園施設に係るものを除く。)を行うものとする。 (新潟県立鳥屋野潟公園) (1) 都市公園の運営に関する業務 <u>(2) 第 2 条に規定する行為の許可に関する業務</u> (3) 第 5 条に規定する利用の禁止又は制限に関する業務 (4) 第 5 条の 2 に規定する有料公園施設の使用の許可に関する業務 (5) 第 8 条第 1 項に規定する許可の取消し、効力の停止又は条件の変更に に関する業務(第 2 号及び第 4 号に規定する許可に係るものに限る。) (6) 都市公園の維持管理に関する業務 (7) 前各号に掲げるもののほか、指定管理者に行わせることが適当な業務 として知事が定める業務

出典：官民連携による都市公園魅力向上ガイドライン（H26.4.1）

<https://www.mlit.go.jp/common/001136186.pdf>

iii) 大阪府吹田市：指定管理者への行為許可権限の付与

公園等の指定管理者に対し、行為の許可に関する権限を付与している。

表 大阪府吹田市 行為公許可権限の付与

対象施設	記載
健都レール サイド公園 吹田市立 健都ライブ ラリー	「健都レールサイド公園及び吹田市立健都ライブラリー」指定管理者募集要項／資料 2 特記仕様書集／イ 公園利用に関する業務仕様書 3 制限行為の許可等に関する業務 (3) 制限行為の許可に関する業務 指定管理者は、物品の販売等、公園における制限行為をしようとする者から申請があった場合には、「(別紙 2) 吹田市都市公園条例第 6 条（行為許可）に係る運用基準」に基づき、許可することができるものとし、利用者からの相談対応や申請書受付、許可書交付等、関連する業務を実施すること。 なお、許可を行う際には必要に応じて吹田市と協議すること。 (4) 制限行為の許可期間の設定に関する業務 指定管理者は、制限行為の許可を行うにあたり、1 年を超えない範囲で期間を設定することができるものとする。なお、期間を設定する際には必要に応じて吹田市と協議すること。
桃山公園	桃山公園魅力向上事業公募設置等指針及び桃山公園指定管理者募集要項／第 3 章 指定管理者制度 3 指定管理者が実施する業務 (1) 管理運営業務 イ 運営管理に関する業務 情報収集、情報提供、イベント、利用プログラム、バリアフリーの推進、利用指導、利用調整、許可使用（行為の許可）に関する業務を行ってください。また、これらを行うため、パークセンター（ビジターセンター）の窓口運営に関する業務（庶務的業務等を含む）を行ってください。 なお、都市公園法第 5 条に基づく公園施設設置管理許可、同法第 6 条に基づく占用許可に係る業務等については、市が実施することとします。 (3) 指定管理者に委任する行政処分上の権限 イ 公園における制限行為の許可 指定管理者は、吹田市都市公園条例第 6 条に基づき、公園における制限行為の許可を行うものとします。 また、同第 10 条に基づき、許可の期間は 5 年を超えない範囲で指定管理者が定めることができるものとします。
江坂公園 吹田市立江 坂図書館	江坂公園及び吹田市立江坂図書館魅力向上事業公募設置等指針、並びに江坂公園及び吹田市立江坂図書館指定管理者募集要項／第 3 章 指定管理者制度 2 管理運営方針 3 指定管理者が実施する業務 (1) 管理運営業務 イ 運営管理に関する業務 情報収集、情報提供、イベント、利用プログラム、バリアフリーの推進、利用指導、利用調整、許可使用（行為の許可）に関する業務を行ってください。また、これらを行うため、パークセンター及び図書館の窓口運営に関す

	る業務（庶務的業務等を含む）を行ってください。 なお、図書館における蔵書管理や資料選定、レファレンス業務、主催事業、地域の読書活動、図書館運営に係る関係機関・ボランティア、学校との連携、使用料の減額・免除等、地方自治法第 238 条の 4 第 7 項に基づく行政財産目的外使用許可、また公園における都市公園法第 5 条に基づく公園施設設置管理許可、同法第 6 条に基づく占用許可に係る業務等については、市が実施することとします。 （3）指定管理者に委任する行政処分上の権限 イ 公園における制限行為の許可 指定管理者は、吹田市都市公園条例第 6 条に基づき、公園における制限行為の許可を行うものとします。 また、同第 10 条に基づき、許可の期間は 5 年を超えない範囲で指定管理者が定めることができるものとします。

第3章 ヒアリング調査

3-1 各調査の位置付け	3-1
3-2 アンケート調査	3-2
(1) 地元関係者等へのアンケート調査	3-2
(2) 交通関係事業者へのアンケート調査	3-15
(3) 地域資源（温泉水）供給関係者へのアンケート調査	3-21
3-3 深掘り調査	3-24
3-4 地元意見ヒアリング	3-28
3-5 ヒアリング調査結果の整理	3-36
(1) 選択式	3-36
(2) 記述式	3-37

3-1 各調査の位置付け

各調査では、地域関係者や本事業に関わる産官学の知見者等へのアンケート調査、ヒアリング調査を実施し、地域の課題やニーズ、道の駅との関わり方、民間事業者に期待する事業を把握することを目的に実施した。

各調査の主な概要は以下の通りである。アンケート調査と地元意見ヒアリングについて、実施目的は同一であるが、web での回答可否や実施時期等を鑑みて、別日程にて実施した。

表 調査概要

	アンケート調査	深掘り調査	地元意見ヒアリング
時期	令和5年9月27日 ～令和5年10月27日	令和6年1月18日 ～令和6年2月9日	令和5年12月5日
回答者数	計30者	計11者	計20者
目的	・事業の周知 ・地域課題や地域ニーズの把握 ・道の駅と地域の関わり方の把握 ・民間事業者に期待する事業の把握	・アンケート調査を踏まえて具体的に確認したい事項の深掘り	・事業の周知 ・地域課題や地域ニーズの把握 ・道の駅と地域の関わり方の把握 ・民間事業者に期待する事業の把握
手法	web アンケート 又は郵送アンケート	ヒアリング（対面） 又はメール送付	ヒアリング（対面） 又は郵送アンケート

3-2 アンケート調査

(1) 地元関係者等へのアンケート調査

① 調査概要

i) 調査方法

調査は、web アンケート形式により実施した。ただし、web での回答が難しい事業者等については郵送形式による調査を実施した。

調査期間は、令和5年9月27日（水）～10月27日（金）とした。

ii) 調査項目

本調査における調査項目は以下の通りである。

項目	番号	質問内容
1. 基本情報	Q1	所属・氏名
2. 塩江温泉郷の現状	Q2	塩江温泉郷の魅力
	Q3	塩江温泉郷の課題
	Q4	塩江温泉郷のターゲット
3. 塩江温泉郷の将来性	Q5	塩江温泉郷や道の駅しおのえの魅力や強み、活用アイデア
	Q6	塩江温泉郷や道の駅しおのえの解決すべき課題、解決アイデア
	Q7	塩江温泉郷や道の駅しおのえに望むことやもの、そのアイデア
	Q8	塩江温泉郷や道の駅しおのえで挑戦したいこと、できるとよいこと
	Q9	塩江温泉郷や道の駅しおのえの将来的な位置付け
4. 塩江温泉郷の交通	Q10	塩江温泉郷や道の駅しおのえへのアクセスの課題、解決アイデア
	Q11	路線バスやコミュニティバス等の望ましい走行ルートや時間帯
5. 塩江温泉郷の温泉水供給	Q12	温泉水の供給事業に関する課題や解決のためのアイデア
6. 民間事業者への期待・要望	Q13	民間事業者に期待すること、懸念事項
	Q14	道の駅しおのえへの指定管理者制度導入に関する要望
7. 塩江温泉郷との連携	Q15	道の駅しおのえと連携できること、塩江温泉郷に貢献できること
8. 高松空港との連携	Q16	高松空港との連携を考えた塩江温泉郷の活性化に関するアイデア
9. インバウンド効果	Q17	インバウンドが塩江温泉郷に訪れることで得られる効果や懸念事項
	Q18	インバウンドに訴求する塩江温泉郷らしい商品、サービスやアイデア
10. 塩江温泉郷の活性化	Q19	道の駅しおのえを活かした塩江温泉郷の活性化への関わり方、挑戦してみたいこと
11. 自由回答	Q20	その他のご意見

iii) 調査対象者

アンケート調査の対象は、以下の通りである。

道の駅や観光関連団体など、地域関係者を中心に 39 者へ依頼し、30 者から回答があった。

分類	対象者	回答者
協会・組合（塩江地区内）	4 者	4 者
協会・組合（塩江地区外）	7 者	6 者
医療福祉	4 者	3 者
宿泊・温浴	7 者	5 者
文化	2 者	2 者
道の駅	8 者	3 者
大学	3 者	3 者
サイクルツーリズム	2 者	2 者
行政	2 者	2 者
合計	39 者	30 者

iv) 調査資料

アンケート調査資料は以下の通りである。

資料名	内容
アンケート依頼文	－
塩江道の駅エリア再整備計画の概要	①塩江温泉郷の現状 ②道の駅を生かした塩江温泉郷の目指す姿 ③新しい道の駅の整備イメージ ④スケジュール
web 版アンケート調査票	前頁の調査項目の設問の通り

② 調査結果

設問ごとの主な意見は以下の通りである。

No.	設問	回答例
5	塩江温泉郷や道の駅しおのえの魅力や強み・活かすためのアイデア	・空き家を貸別荘として活用、お風呂は道の駅の温泉を利用（協会・組合（塩江地区内）A） ・オートキャンプ場を新たに整備（協会・組合（塩江地区内）B） ・体験型観光として、ダムや森林浴を利用（協会・組合（塩江地区内）C） ・情報発信への注力（協会・組合（塩江地区内）D） ・観光、体験、情報の集約（協会・組合（塩江地区外）A） ・市内からのアクセスの充実（協会・組合（塩江地区外）A） ・駐車場の増設（協会・組合（塩江地区外）A） ・湯めぐり体験の実施（協会・組合（塩江地区外）B） ・秘境的なイメージとしてブランディング（協会・組合（塩江地区外）C） ・空港との連携（協会・組合（塩江地区外）C） ・温泉を前面に出す（協会・組合（塩江地区外）D） ・川魚の料理、そばなど塩江でなくては味わえない食材を使った料理を打ち出す（協会・組合（塩江地区外）D） ・塩江温泉の歴史的側面のPR強化（協会・組合（塩江地区外）E） ・日帰り入浴客向けの体験プログラムの開発（協会・組合（塩江地区外）E） ・アウトドア企業とのコラボ（協会・組合（塩江地区外）F） ・ワーケーション（医療福祉A） ・琴電仏生山駅からの電車、ガソリンカーの復元（医療福祉B） ・市民病院分院リニューアルを生かした温泉水でのリハビリ（医療福祉B） ・足湯（医療福祉B） ・西側の山を大きく開き、キャンプ場・アスレチック・公園（芝生）に開放（医療福祉C） ・湯治場の建設・足浴・ドクターフィッシュ（医療福祉C） ・道の駅内では、地元の物産品をPRするとともに、B級グルメ販売や地元の業者も入り、パン工房・ピザ焼き・チーズ作り・業者自慢の食べ物販売等1日道の駅で楽しめるようにする（医療福祉C） ・上西に上がる道からも陸続きに道の駅に繋がる進入路があればいい（医療福祉C） ・内場公園の整備や内場川の整備・清掃を行い、蛍の生息地に。香東川を整備してアメゴの釣り堀り、希望者は釣ったアメゴの塩焼き（いずれも有料にて）（医療福祉C） ・トレッキングルートの開設（宿泊・温浴A） ・古民家をゲストハウスにリノベーション（宿泊・温浴B） ・平日の集客を考えると、定年退職された方をターゲットにすべき（宿泊・温浴C） ・飲食店の充実（アルコールも含む）（宿泊・温浴D） ・道の駅塩江と各温泉施設とのアクセス手段（宿泊・温浴E） ・グランピング施設の整備（文化A） ・川遊びとデイキャンプ（文化A） ・温泉を活用し、リラックスや健康を求める観光客や通過客を呼び込む（文化B） ・本格的キャンプ施設や手軽に誰もが楽しめるグランピング施設やサウナ施設、スパや健康プログラムを組み合わせる（文化B） ・自然愛好家やアクティブを求める観光客にアピールする（文化B） ・温泉付きグランピング施設（道の駅A）

No.	設問	回答例
		・湯治ができるようなサービスや体制（道の駅 B） ・サウナを完備（道の駅 B） ・サイクリング自転車（E－BIKE）の貸し出し（道の駅 B） ・スタンプラリーを実施し、施設利用無料などの豪華な特典を付ける（道の駅 C） ・周辺地域を含めた目的地の多様化（飲食や物販を含め）が必要（大学 A） ・自然保護活動を目的とした体験宿泊付きツアー（大学 B） ・豊かな自然環境→エコツーリズムの実践、温泉→美容（美肌）に特化したプログラムの実践（大学 C） ・豊かな自然環境→サイクリングの実施、サイクリストの休憩所（サイクルツーリズム A） ・温泉とキャンプ場、グランピング、サイクリスト、バイクツーリングの日帰り温泉（サイクルツーリズム B） ・宿泊施設と連携した泊付きのトレッキングツアーの実施、キャンプ場等と連携したツアーの造成（行政 A） ・キャンプ場等と連携した入浴サービス、道の駅しおのえとキャンプ場を結ぶ交通網の整備（行政 A） ・カブトムシ取りなどのアクティビティ体験ツアーの造成（行政 B）
6	塩江温泉郷や道の駅しおのえの課題・解決するためのアイデア	・ここにしかない作物の生産に向けた開発指導（協会・組合（塩江地区内） A） ・地域外の民間事業者の参画による塩江地区とのコラボ（協会・組合（塩江地区内） B） ・高松市内から美馬市への観光物語を作り PR（協会・組合（塩江地区内） C） ・町を挙げた情報発信（協会・組合（塩江地区内） D） ・民間事業者、自治体、地元の連携（協会・組合（塩江地区外） A） ・路面電車の復活（協会・組合（塩江地区外） B） ・地元の飲食業者との連携による新商品の開発（協会・組合（塩江地区外） B） ・他にないような風景、情調を味わいに来る（協会・組合（塩江地区外） D） ・設備管理に向けた高松からの人材募集による高齢化への対策（協会・組合（塩江地区外） D） ・高松～塩江～美馬を結ぶバスのテスト運行（協会・組合（塩江地区外） E） ・特産物を使った道の駅の名物料理（医療福祉 A） ・観光協会や NPO 団体などが協働し、自然や歴史に触れる町おこし（医療福祉 B） ・国道の整備（現在片側 1 車線）が必要（医療福祉 C） ・観光に関わる人の意識向上→定期的な勉強会の開催・チェック・改善を実施する（宿泊・温浴 B） ・歩いて回れる小さな店舗・安全に川遊びができる環境（宿泊・温浴 C） ・地元の野菜や果物、山の幸をどれだけ多く出せるかが問題（宿泊・温浴 D） ・香川県と徳島県両県の観光スポットを連携して紹介（文化 B） ・交通量も多いが、道幅も狭い。安全を確保しなければならない（文化 B） ・中心部との連携（道の駅 A） ・公共交通機関でのアクセス状況の改善（道の駅 B） ・SNS を使って施設をもっとアピールする（道の駅 C） ・ランドバンクや空き家バンクなどを活用して、出店・開発希望者

No.	設問	回答例
		- と地権者のマッチングやコーディネートが必要（大学 A） ・高校生や大学生・民間事業者と連携（大学 B、行政 A） ・塩江ならではの産物、塩江ならではのアイデアで新たな食を開発（大学 C） ・サイクリストにとって快適な走行空間の整備（サイクルツーリズム A） ・ニッチなスポーツのフィールドを作る（サイクルツーリズム B） ・温泉を有名人を使ったテレビ CM など広くプロモーションする（行政 B） ・近隣市町との連携（行政 B）
7	塩江温泉郷や道の駅しおのえに望むこと・ものの・アイデア	・琴電仏生山駅と道の駅しおのえを結ぶバス便の増加（協会・組合（塩江地区内） A） ・高松空港と道の駅しおのえを結ぶバス便の整備（協会・組合（塩江地区内） A） ・子供達が遊べる場所の整備（協会・組合（塩江地区内） B） ・体験型観光の魅力づくりとして、ダム・川・山・温泉を利用（協会・組合（塩江地区内） C） ・夜間の暗さの改善（協会・組合（塩江地区内） D） ・歩道及び自転車専用道路整備の改善（協会・組合（塩江地区内） D） ・旅行者などにとって安全かつ利用者しやすい環境整備（協会・組合（塩江地区内） D） ・フォレストアドベンチャー等の新しいアウトドア施設（協会・組合（塩江地区外） A） ・路面電車の復活（協会・組合（塩江地区外） B） ・地元の飲食業者との連携による新商品の開発（協会・組合（塩江地区外） B） ・飲酒後に帰宅できる交通を整備（協会・組合（塩江地区外） C） ・中心市街地・空港と塩江分院事務局を結ぶ交通手段（医療福祉 A） ・地域の情報発信（医療福祉 A） ・普通車や軽四輪車など山間地域の方でも乗れる乗り合いタクシー（医療福祉 B） ・アクセス手段確保（宿泊・温浴 B） ・良質な温泉！！道の駅はコンビニ希望（宿泊・温浴 C） ・マルイ観光バスは有効活用すべき（宿泊・温浴 D） ・空港からのお客様をターゲットにする方が良い（宿泊・温浴 D） ・動物を週末のみ道の駅周辺に来てもらうのも良い（宿泊・温浴 D） ・1日を過ごすことができるコンテンツの充実（文化 A） ・塩江街道（国道 193 号線）の道幅拡充・整備（文化 B） ・坂道を利用したサイクリングを楽しむ人も多いが、道の狭さから、危険も伴う。（※冬場の道路凍結に関する対策があると良い）（文化 B） ・高松市内より自動運転（道の駅 B） ・各種サウナと夜間の飲食と宿泊施設を設ける（道の駅 B） ・泉質にこだわり、対外的に効能をアピールする（道の駅 C） ・地域住民や訪れた人がフラッと立ち寄ったり、滞在できるようなフロー需要を捕捉するようなこじんまりとしたコンテンツ（大学 A） ・ホテルが生息できる自然環境の維持（大学 B） ・地域住民も観光客も一緒に楽しめる温泉郷（大学 C） ・そこでしか買えないもの、できないことの導入（サイクルツーリズム A） ・キャンパー向けの商品やサイクリスト向けの設備、親子向け体験

No.	設問	回答例
		- メニューの充実化（行政 A） - 地域一体となった旅行商品の造成（行政 A） - 高松空港、高松駅、穴吹駅からのコミュニティバスの運行。2 次交通整備（行政 B）
8	塩江温泉郷や道の駅しおのえで挑戦したいこと・できるとよいこと	- 休耕田を利用した花整備（協会・組合（塩江地区内） A） - 道の駅しおのえでの温浴設備部門の運営への参画（協会・組合（塩江地区内） B） - 湖の活用（協会・組合（塩江地区外） C） - 川の横で宿泊（協会・組合（塩江地区外） D） - 地域の人も利用できる店（医療福祉 A） - 竹細工体験コーナーや展示即売（医療福祉 B） - ホテルの短期間（数か月～数年契約での賃貸希望者や購入希望者がいれば PR（医療福祉 C） - 年寄には懐かしく若い世代には新しく感じる仕組み（宿泊・温浴 C） - 宿泊客を外湯巡りとして行基の湯に案内（宿泊・温浴 D） - イベント開催（文化 B、道の駅 B） - 新幹線を開通させる（道の駅 C） - 周辺地域の地権者との折衝や出店希望者とのコーディネートなどに携われると周辺地域と一体となった温泉郷エリアの活性化ができる（大学 A） - きれいな自然の川を保護して、ホタルの生息地を増やし、ホタルの個体数を増加する（大学 B） - 滞在時間別の楽しみ方の提案（大学 C） - 名物料理の開発（行政 B） - 自然を活かした活動場所の提供（行政 B）
9	塩江温泉郷や道の駅しおのえを将来どのような場所にしていきたいか	- 国道沿いの法面を利用した絵を描くなどアートな塩江（協会・組合（塩江地区内） A） - 香川と徳島を結ぶ中心的な道の駅（協会・組合（塩江地区内） B） - 道の駅しおのえを核とした地域全体の連携（協会・組合（塩江地区内） C） - 自然豊かな避暑地の宿泊先（協会・組合（塩江地区内） D） - 市内の子育て世代が気楽に多く訪れる場所（協会・組合（塩江地区外） A） - 高齢者と若い世代が、自然を通じて交流できる場所（協会・組合（塩江地区外） A） - 旅館やホテルを増やし、土産物屋や飲食店を誘致した温泉街（協会・組合（塩江地区外） B） - 高松空港のインバウンド観光客の取り込みに特化（協会・組合（塩江地区外） C） - 他で味わえないような料理（協会・組合（塩江地区外） D） - 家族で栗ひろいや釣りができ、夏には川遊びができる場所（協会・組合（塩江地区外） D） - 四国の方が日帰りでも行くことが可能な自慢できる憩いの場（協会・組合（塩江地区外） F） - 国内外の観光客が集まる観光地（医療福祉 A） - 地域の人の生活基盤（医療福祉 A、大学 A） 国、県、市などの財源で古民家を修繕し、古民家を活用（医療福祉 B） - インバウンド客を団体旅行から個人旅行へと徐々に移行すべき（宿泊・温浴 A） - 首都圏・関西圏からの客をターゲットとする（宿泊・温浴 A） - 近隣のシニア層へのアピール（宿泊・温浴 A）

No.	設問	回答例
		・地域一体となって塩江地区の美化を図る（宿泊・温浴 A） ・町づくりの中心的な役割を担う場所（宿泊・温浴 B） ・塩江温泉郷周辺で商売をしてくれる人が増えて欲しい（宿泊・温浴 C） ・インバウンドは、散歩や居酒屋が大好き。遊歩道の整備も必要。コンビニも併設して頂けるとベスト（宿泊・温浴 D） ・遠出をしなくても非日常を楽しめる場所（文化 A） ・ジップライン設置（文化 B） ・温泉施設の向上（道の駅 A） ・サイクリング客を取り組めるような対策（道の駅 B） ・高齢者の長期滞在客を取り込めるような取組（道の駅 B） ・リピーターが訪れるような場所にする（道の駅 C） ・温泉、医療、福祉関連、中心部への交通ハブ機能（大学 A） ・小さな子供たちが安心安全で楽しめる環境（大学 B） ・地域在住の方々の健康・娯楽の拠点であると同時に、観光客との交流ができる場所（大学 C） ・インバウンド特に富裕層を取り込める場所（行政 B）
10	塩江温泉郷や道の駅しおのえへのアクセス手段の課題・解決するためのアイデア	・琴電仏生山駅と道の駅しおのえを結ぶバス便の増加（協会・組合（塩江地区内） A） ・高松空港と道の駅しおのえを結ぶバス便の整備（協会・組合（塩江地区内） A） ・道の駅の駐車場の増設（協会・組合（塩江地区内） B） ・自転車道の整備（協会・組合（塩江地区内） C） ・夜間の暗さの改善や歩道及び自転車用道路の整備（協会・組合（塩江地区内） D） ・サイクリストの増加、周遊してもらえる環境づくり（協会・組合（塩江地区外） A） ・県外を対象とするのではなく、県内で喜ばれる施設に（協会・組合（塩江地区外） D） ・自家用車以外の交通手段（医療福祉 A） ・高松空港と塩江温泉郷を結ぶ直通バス（医療福祉 B、行政 A） ・琴電仏生山駅から塩江温泉郷を結ぶ電車（医療福祉 B） ・美馬市・穴吹へのアクセス（医療福祉 C） ・高松空港と塩江道の駅間の直通バスの定期運行（宿泊・温浴 A） ・空港、道の駅間の直行バスは絶対条件。最低 2 時間に 1 本程度は欲しい（宿泊・温浴 D） ・空港からの直行バスや琴電の最寄り駅（仏生山、空港通駅など）からの直行バス（文化 A） ・高松駅から自動運転バスの運行（道の駅 B） ・高松空港と塩江温泉郷を結ぶ自動運転バスの運行（道の駅 B） ・自転車道・ピクト・グリーンラインの整備（道の駅 B） ・直通バスや自動運転の導入（道の駅 C） ・香川県を含め周辺地域では自動車依存が高い。エリア全体の活性化と駐車場立地も含め、エリア内を徒歩で散策しながら滞在するような方向性を目指すべき（大学 A） ・塩江の手前に駐車場を整備し、そこからシャトルバスを運行（大学 B） ・空港連絡便を設ける、高松駅間の往復バスの増設（大学 C） ・アクセス道の路肩が狭い→サイクリストにとって快適な走行空間の整備（サイクルツーリズム A） ・高松空港、高松駅、穴吹駅からのコミュニティバスの運行（行政 B）
11	道の駅付近	・路線バスとコミュニティバスの接続性の向上（協会・組合（塩江

No.	設問	回答例
	発着の路線バスやコミュニティバス等の望ましい走行ルートや時間帯	- 地区内) A) ・コミュニティバスの廃止、新しい運行形態への変更 (協会・組合 (塩江地区内) B) ・バス運行の増加 (協会・組合 (塩江地区内) C) ・塩江内でのバスの運行 (協会・組合 (塩江地区外) D) ・空港と塩江を結ぶ直行バスの運行 (医療福祉 A) ・乗合タクシーを導入 (医療福祉 B、文化 A) ・救急車の増車 (医療福祉 C) ・特に空港・塩江バスターミナル間のバス運行はホテル客の利用で きる時間等を考慮し、定期便として運行して欲しい (宿泊・温泉 A) ・地元の方にも乗って頂けるバスも考える必要がある (宿泊・温泉 D) ・こと電バスの時刻表と連携して毎日運行 (宿泊・温泉 E) ・徳島県との連携 (道の駅 A) ・細街路の市道をくまなく回るルートとして、自動運転を活用 (道 の駅 B) ・塩江全体から道の駅に集約、道の駅から市内中心部へ接続 (大学 A) ・エリア内の各観光スポットや宿泊施設を結んだバスの運行 (大学 C) ・他県も発着点とする (行政 B)
12	温泉水の供給事業に関して感じていることや課題・課題解決のためのアイデア等	・配水管の老朽化、温泉水の漏水対策として配管工事のやり替 えが必要 (協会・組合 (塩江地区内) A、協会・組合 (塩江地区内) C) ・温泉水の管理を民間事業者の指定管理に変更 (協会・組合 (塩江 地区内) B) ・施設管理は専門の業者に委託すべき (協会・組合 (塩江地区外) D) ・民間事業者のノウハウの積極的な導入 (協会・組合 (塩江地区外) F) ・新井戸の開発 (医療福祉 A) ・プール活用での健康維持管理の推進 (医療福祉 C) ・最近、温泉の質が一定でないとのクレームが何件かあった。湯量 が十分あるのかを調べていただきたい (宿泊・温泉 A) ・専門家による調査を実施してほしい (宿泊・温泉 B) ・入浴施設は高く販売して頂きたい (宿泊・温泉 D) ・泉源の水質を維持し、地元の衛生規制や法律を遵守し、品質を確 保するための適切なプロセスを持つこと (文化 B) ・温泉水の取水や排水の処理において環境への影響を最小限に抑え る方法を検討 (文化 B) ・グランピング施設の構築 (道の駅 A) ・現地の源泉にこだわる必要はない (道の駅 B) ・新規参入なども含めた公平利用や安定的な供給の管理ができるよ うに整えておくと良い (大学 A)
13	民間事業者 に期待する こと・懸念事 項	■期待すること ・新しい試みや効果的な宣伝 (協会・組合 (塩江地区内) A) ・事業者と地域のメリットを共有し、デメリットを改める協議の場 を設定 (協会・組合 (塩江地区内) C) ・新しい技術や訴求力の高いサービスの導入 (協会・組合 (塩江地 区内) D、協会・組合 (塩江地区外) A、医療福祉 C) ・地域外とのつながりの創出 (協会・組合 (塩江地区内) D、協会・ 組合 (塩江地区外) A、医療福祉 C)

No.	設問	回答例
		・地域外の事業者による塩江地域の魅力の再発掘（協会・組合（塩江地区内）D、（協会・組合（塩江地区内）B） ・効率性や利便性、娯楽性、収益性（協会・組合（塩江地区外）B） ・管理を厳格にすることが大切（協会・組合（塩江地区外）D） ・刷新する力（協会・組合（塩江地区外）F） ・訴求力の高いサービス（医療福祉 A） ・新しい技術・高水準のサービスの導入・地域外との繋がり創出（宿泊・温泉 A） ・強い訴求力・継続できる運営・地域との連携・町全体の活性化を見据えた運営（宿泊・温泉 B） ・適切な運営やプログラムの提供（文化 B） ・コストの削減や収益の最大化（文化 B） ・地元へお金が落ちるシステム、既存業務の大幅改善、デジタル・ペーパーレス化（道の駅 B） ・民間事業者のアイデア（官ではできない）が生かされることに期待する（道の駅 C） ・地域との適切な関係性構築やエリア全体としての方向性の共有（大学 A） ・民間のスピード感を持って、柔軟で利用者にやさしく寄り添うサービス（大学 B） ・塩江ならではの「食」の開発。地域住民と観光客の交流拠点の創造。（大学 C） ・日帰り入浴施設の低価格化（サイクルツーリズム A） ・地域活性化（行政 B） ■懸念事項 ・地元との連携（協会・組合（塩江地区内）D、協会・組合（塩江地区外）A、医療福祉 C） ・地域外や市外への資金の流出（協会・組合（塩江地区内）D、協会・組合（塩江地区外）A、医療福祉 C） ・地元事業者の排除による衰退（協会・組合（塩江地区内）D、協会・組合（塩江地区外）A、医療福祉 C） ・地域での雇用が増加するのか（協会・組合（塩江地区内）D、協会・組合（塩江地区外）A、協会・組合（塩江地区外）B、医療福祉 C、行政 B） ・域外事業者との連携は必要（協会・組合（塩江地区外）C） ・昔からお住まいの方にも理解していただける取組（協会・組合（塩江地区外）F） ・地元との関係性、地域の歴史が失われないか（医療福祉 A） ・地元との連携は必須（宿泊・温泉 A） ・地元事業者の排除・短期間での運営からの撤退（宿泊・温泉 B） ・地元業者とも仲良くやってほしい（宿泊・温泉 C） ・地域住民との効果的かつ友好的なコミュニケーションが必要（文化 B） ・地元との連携。地域住民が観光開発に”置いてけぼり”になること。（大学 C） ・地域住民の雇用、地元事業者の排除（道の駅 B） ・地元業者が参入できない可能性がある（道の駅 C） ・入浴施設の休止（サイクルツーリズム A）
14	道の駅しおのえへの指定管理者制度の導入に關しての要	・地域外の民間事業者を導入（協会・組合（塩江地区内）B） ・交流人口の増加（協会・組合（塩江地区内）C） ・より良い管理者の選定（協会・組合（塩江地区外）D） ・地域の人の生活、雇用、買い物などにも目を向けてほしい（医療福祉 A）

No.	設問	回答例
	望	・ご意見箱設置（医療福祉 B） ・塩江の人たちの意見が言えるスキームを作ってほしい（宿泊・温浴 B） ・他地域の企業が入って新しい風を吹き込む事も大事。地元企業と調和が取れ、塩江に根付いてくれる事が絶対条件（宿泊・温浴 D） ・地域住民との協力と透明性が大切（文化 B） ・地元 NPO など参加できるように指定管理者の規模などに制限をかけない（道の駅 B） ・指定管理者制度でよい（道の駅 C） ・地域住民の生活の拠点としての位置付けも重要。外部からの経験のある民間事業者がインセンティブを持って参入できるような条件などを提示することが必要（大学 A） ・地元愛が強く、自然保護に重点を置いていただける業者に運営してほしい（大学 B） ・自由度が高い方がよいとは思いますが、しっかりと地域と連携をとることができる管理者を選定すべき（大学 C） ・サービスの向上（行政 B）
15	道の駅しおのえと連携できること・塩江温泉郷で貢献できること	・共通して使える湯めぐり入浴券の販売（協会・組合（塩江地区内） B） ・観光ツアー（協会・組合（塩江地区外） A、医療福祉 B） ・情報発信（協会・組合（塩江地区外） A、協会・組合（塩江地区外） B、協会・組合（塩江地区外） E、医療福祉 B、文化 A、道の駅 B、行政 A） ・域外事業者の紹介（協会・組合（塩江地区外） C） ・資金面支援（協会・組合（塩江地区外） C） ・自然を生かした体験、栗拾いなど（協会・組合（塩江地区外） D） ・スタンプラリー（協会・組合（塩江地区外） E、医療福祉 B、文化 A、道の駅 B） ・キャンペーン（協会・組合（塩江地区外） E） ・フリーペーパーにおける取材（協会・組合（塩江地区外） F） ・診療所の患者への道の駅利用促進（医療福祉 A） ・クーポン（医療福祉 B） ・湯めぐり（医療福祉 B、宿泊・温浴 E、道の駅 A、道の駅 B） ・観光ツアーガイド（英語）（宿泊・温浴 A） ・「美馬市」への観光客誘致（文化 B） ・徳島県西部での「昼間」観光の後の塩江温泉での湯治で終結するツアーの企画（文化 B） ・観光ツアーでの地元ガイドやおもてなし（道の駅 B） ・学生がボランティア参加（大学 B） ・情報発信や塩江ガイドブックの作成等（大学 C） ・サイクルスタンプラリー（サイクルツーリズム A） ・市町ミーティングの開催（サイクルツーリズム A） ・地域資源を活用した旅行商品の造成（行政 A） ・うだつの町並み⇄塩江温泉郷（道の駅しおのえ）のマイカーツアー（行政 B）
16	高松空港との連携を考えた塩江温泉郷の活性化に関するアイデア	・「空港から温泉・入浴、温泉から空港」を 4 時間程度のパックにする（協会・組合（塩江地区内） A） ・路線バスの運行計画を含むバスアクセスの整備（協会・組合（塩江地区内） B） ・高松空港で PR 活動を強化（協会・組合（塩江地区内） C） ・温泉マップの設置（協会・組合（塩江地区内） D） ・空港から塩江温泉郷への直通バス（協会・組合（塩江地区外） B、行政 A）

No.	設問	回答例
		・高松空港利用者への割引サービス（協会・組合（塩江地区外）C） ・都会からの移住者を募集する（医療福祉B） ・空港にポスターの掲示、チラシの配布、旅行会社、旅行雑誌などに掲載依頼、情報提供（医療福祉B） ・シャトルバスを定期的に運行し空港での待ち時間の間に塩江道の駅で時間をつぶせる様にできれば良い（宿泊・温浴A） ・インバウンドや若者客に対しての対応も必須（お土産購入スペース・PayPay等の決済サービス）（宿泊・温浴D） ・空港と塩江を乗り合いタクシー等で手軽に行き来ができるとよい（文化A） ・ホテル、旅館など各施設が連携して無料バスを運行（文化B） ・空港とのアクセスの移動がリアルタイムになればよい（道の駅B） ・空港から気軽に立ち寄れる場所になればインバウンドも期待できる（道の駅C） ・早朝から空いている朝食、お土産、温泉などと空港への送迎などのパッケージで売り出す（大学A） ・飛行機の発着できなかった場合に、塩江温泉のホテルなどを、無料送迎（大学B） ・空港―温泉郷間のアクセスの強化、空港―温泉郷の各宿泊施設間の荷物（トランクや土産類等）配送サービス。（大学C） ・インバウンドに対応した温泉宿（行政B）
17	インバウンド（訪日外国人観光客）が塩江温泉郷に訪れることで得られる効果や懸念事項	■効果 ・経済効果、収益の増加（協会・組合（塩江地区内）D、協会・組合（塩江地区外）B、協会・組合（塩江地区外）C、協会・組合（塩江地区外）F、医療福祉B、宿泊・温浴A、宿泊・温浴B、道の駅C、サイクルツーリズムA 道の駅B、行政A） ・SNSでの情報発信、SNSの有効活用（協会・組合（塩江地区内）D、協会・組合（塩江地区外）C、宿泊・温浴A、文化A、道の駅A、道の駅B、行政A、行政B） ・観光消費額が大きい（協会・組合（塩江地区外）E） ・受入意識の向上（協会・組合（塩江地区外）E） ・インバウンドに対応するために雇用が生まれる（医療福祉A） ・交流人口の増加・インバウンドの利用者が増えることで国際交流できる機会が増える（宿泊・温浴B、大学B） ・異文化交流による地域の活性化（大学C） ・宿泊のインバウンド比率が約6割の為、経済効果は大きい（宿泊・温浴D） ・多文化交流、賑わいづくり（文化B） ・現時点でインバウンドで塩江を選択する外国人は旅慣れている玄人だと思うので、多言語対応が不十分といっても何とかなる（大学A） ■懸念事項 ・案内所の外国人観光客増加を踏まえ、英語対応可能な人材の確保（協会・組合（塩江地区内）A） ・塩江内で滞在できる温泉郷としての整備（協会・組合（塩江地区内）B） ・多言語対応が不十分（協会・組合（塩江地区内）D、協会・組合（塩江地区外）B、協会・組合（塩江地区外）C、協会・組合（塩江地区外）E、協会・組合（塩江地区外）F、医療福祉B、宿泊・温浴B、サイクルツーリズムA 道の駅B、行政A） ・両替への対応（協会・組合（塩江地区内）D） ・外国人のマナー（協会・組合（塩江地区外）D、医療福祉B） ・風紀の悪化（医療福祉A）

No.	設問	回答例
		・夕方来て朝早く出発するため塩江温泉に来たという感覚があまりない様に感じる（宿泊・温浴 A） ・海外への発信が不足している（宿泊・温浴 A） ・FTI が滞在したいと思えるコンテンツが少ない（宿泊・温浴 B） ・訪れたお客様にいかにお金を落として頂ける環境にするかが課題（宿泊・温浴 D） ・文化の違いから起こる認識の違いでトラブルが発生する可能性（文化 B） ・多言語対応が可能か、温泉マナーを理解・遵守してもらえるか（大学 C） ・高松空港や高松駅からのアクセス性の悪さ（道の駅 B） ・マナーが悪い観光客もいるので地元を汚されないか不安（道の駅 C） ・施設の受入体制が不十分であることによるオーバーツーリズムの問題（行政 A）
18	インバウンド（訪日外国人観光客）に訴求する塩江温泉郷らしい商品やサービスのアイデア	・竹を使った物作り体験（協会・組合（塩江地区内） A） ・登山・ウォーキング等、山を生かした体験学習商品等の滞在型商品（協会・組合（塩江地区内） B） ・体験型観光の強化（協会・組合（塩江地区内） C） ・温泉の入浴方法や塩江町の日本文化を体験できるツアー（協会・組合（塩江地区内） D） ・川を利用したアクティビティ、鮎取り体験（協会・組合（塩江地区外） A） ・長期滞在でも楽しめるサイクリング（協会・組合（塩江地区外） B） ・ダムでの SUP（協会・組合（塩江地区外） B） ・BBQ などのアウトドア体験（協会・組合（塩江地区外） B） ・トレッキング（協会・組合（塩江地区外） C、協会・組合（塩江地区外） E、行政 A） ・サイクリングツアー（協会・組合（塩江地区外） C、協会・組合（塩江地区外） E、道の駅 A、行政 A） ・時間が止まった空間（建築物）等を体験するツアー（協会・組合（塩江地区外） C、行政 A） ・食の体験・塩江温泉郷に訪れないと体験できない飲食（協会・組合（塩江地区外） C、宿泊・温浴 B、行政 A） ・日本らしいもてなし（協会・組合（塩江地区外） D） ・ありのままを見てもらうほうがよい（協会・組合（塩江地区外） F） ・海外からのゴルフ客に温泉で疲れを癒してもらう（医療福祉 A） ・包括的に商品・サービス・オプションツアー等を開発し担当を割り振るのが良い（宿泊・温浴 A） ・ガイド付きのトレッキング・町歩き（宿泊・温浴 B） ・現在の塩江泊のインバウンドは団体型なので、夜のショッピング、飲食、散歩ができれば問題無い（宿泊・温浴 D） ・道の駅周辺から美術館周辺までの散策（文化 A） ・高松空港からの観光客向けに魅力的なツアーパッケージを提供（文化 B） ・伝統である温泉文化やマナーを尊重すること。温泉の泉質や効能を説明し、その健康への利益を伝えることが重要（文化 B） ・豊かな自然環境の中で各種のサウナに入ったり、サウナを出た後の川辺を利用した外気浴（道の駅 B） ・サイクリング基地（道の駅 B） ・サイクリングと温泉を組み合わせたツアー（道の駅 C）

No.	設問	回答例
		・ 自然環境と中山間地の日本の民家や伝統建築など、日常の景色や文化をしっかりと残していくことが重要（大学 A） ・ 自然保護活動を体験できるツアー（大学 B） ・ 浴衣でくつろげるサービスや、美しい景色を見ながら塩江ならではの食を楽しめるサービス（大学 C） ・ レンタサイクルと気軽にできるサイクリングコースの設定（サイクルツーリズム A） ・ 足湯、ジップライン（行政 B）
19	想定される関わり方や挑戦してみたいこと	・ 温泉事業への協力（協会・組合（塩江地区内） B） ・ 金融面での援助、PR（協会・組合（塩江地区外） C） ・ 観光ガイド・商品開発（宿泊・温泉 A） ・ 宿泊のお客様に外湯の案内（宿泊・温泉 C） ・ 病院が診療所になった事が懸念材料。安心して宿泊できる、何かあればすぐに対応する病院は是非建設して欲しかった。住民が楽しく安全に快適に過ごせる街づくりがまず第一（宿泊・温泉 D） ・ 塩江らしい商品開発（道の駅 B） ・ 近隣の大学で働く都市計画やまちづくりの研究者として関わらせていただければと思う（大学 A） ・ 地元の観光機運の醸成に貢献したい（大学 B） ・ 情報発信面での協力（行政 A）
20	その他の考え・意見等	・ 空き家や、古民家の活用で I ターンや U ターン希望者を募るのはどうか（医療福祉 C） ・ 平日や悪天候の時の集客が悪く、売り上げが土日祝に偏る傾向。ターゲットを時間とお金のゆとりのある人やシニア層に絞った方が無難（宿泊・温泉 C） ・ サイクリングやバイクツーリングなど、乗り物に乗って走ることが目的のお客様が多かった（宿泊・温泉 C） ・ 川遊びのシーズンになるとお子様連れの人でいっぱいになる。紅葉のシーズンも人でいっぱいになる（宿泊・温泉 C） ・ 平日と悪天候の集客についてなんらかの工夫が必要（宿泊・温泉 C） ・ SNS で広報（拡散）すべき（道の駅 B） ・ 1 つでも何かに特化（サウナやサイクリングなど）した魅力のあるものにできないか（道の駅 B） ・ 塩江で現在活躍されている方が多くいらっしゃいますので、その方たちと塩江の地域住民たちとの方向性の共有のもと、塩江の活性化が実現する（大学 A） ・ オーバーツーリズムとなり、自然が壊されないことを願う（大学 B）

(2) 交通関係事業者へのアンケート調査

① 調査概要

i) 調査方法

調査は、web アンケート形式により実施した。ただし、web での回答が難しい事業者については郵送形式による調査を実施した。

調査期間は、令和5年9月27日（水）～10月24日（水）とした。

ii) 調査項目

本調査における調査項目は以下の通りである。

項目	番号	質問内容
1. 基本情報	Q1	所属・氏名
2. 塩江温泉郷の現状	Q2	塩江温泉郷の魅力
	Q3	塩江温泉郷の課題
	Q4	塩江温泉郷のターゲット
3. 塩江温泉郷の将来性	Q5	塩江温泉郷や道の駅しおのえの魅力や強み、活用アイデア
	Q6	塩江温泉郷や道の駅しおのえの解決すべき課題、解決アイデア
	Q7	塩江温泉郷や道の駅しおのえに望むことやもの、そのアイデア
4. 利用者ニーズ	Q8	利用者からのニーズや要望
5. 塩江温泉郷の交通	Q9	塩江温泉郷や道の駅しおのえへのアクセスの課題、解決アイデア
6. 民間事業者への期待・要望	Q10	民間事業者に期待すること、懸念事項
	Q11	道の駅しおのえへの指定管理者制度導入に関する要望
7. 塩江温泉郷との連携	Q12	道の駅しおのえと連携できること、塩江温泉郷に貢献できること
8. 高松空港との連携	Q13	高松空港との連携を考えた塩江温泉郷の活性化に関するアイデア
9. インバウンド効果	Q14	インバウンドが塩江温泉郷に訪れることで得られる効果や懸念事項
	Q15	インバウンドに訴求する塩江温泉郷らしい商品、サービスやアイデア
10. 道の駅しおのえの交通結節化	Q16	道の駅しおのえを交通結節点とするために必要な条件、内容
11. 塩江温泉郷の活性化	Q17	道の駅しおのえを活かした塩江温泉郷の活性化への関わり方、挑戦してみたいこと
12. 自由回答	Q18	その他のご意見

iii) 調査対象者

アンケート調査の対象は、以下の通りである。

交通関係事業者 12 者へ依頼し、8 者から回答があった。

分類	対象者	回答者
バス・乗合交通	3 者	3 者
タクシー	2 者	1 者
空港関係者	3 者	3 者
新たな交通（バタクス・自動運転）	4 者	1 者
合計	12 者	8 者

iv) 調査資料

アンケート調査資料は以下の通りである。

資料名	内容
アンケート依頼文	—
塩江道の駅エリア再整備計画の概要	①塩江温泉郷の現状 ②道の駅を生かした塩江温泉郷の目指す姿 ③新しい道の駅の整備イメージ ④スケジュール
web 版アンケート調査票	前頁の調査項目の設問の通り

② 調査結果

設問ごとの主な意見は以下の通りである。

No.	設問	回答例
5	塩江温泉郷や道の駅しおのえの魅力や強み・活かすためのアイデア	・駐車場の確保（バス・乗合交通 A） ・キャンプ場と連携（バス・乗合交通 A） ・ペット利用者の充実（ドッグランなど）（バス・乗合交通 A） ・映えスポット（バス・乗合交通 A） ・高松空港と塩江温泉エリアのピストン輸送（バス・乗合交通 B） ・ダム産業観光（バス・乗合交通 B） ・ジップライン整備（バス・乗合交通 B） ・アスレチック整備（バス・乗合交通 B） ・防災対策型 RV パーク／トレーラーハウスコテージ（バス・乗合交通 B） ・天体望遠鏡博物館とコラボ（バス・乗合交通 B） ・体験等のツアーの実施、塩江四大祭りや新たなイベント（トレイルランニング大会など）と連携した宿泊プランと観光ツアー（バス・乗合交通 C） ・自然あふれる温泉、夜空を満喫できるような入浴サービス、岩盤浴やサウナ等の施設（バス・乗合交通 C） ・観光タクシーの運行（タクシー A） ・グリーンスローモビリティのレンタルや周遊運行（タクシー A） ・グランピング施設の建設（タクシー A） ・インバウンド団体客向けの体験型アクティビティ（空港関係 A） ・良質な温泉（空港 B） ・インバウンド旅客（個人）を対象にした高付加価値サービス提供（空港 C）
6	塩江温泉郷や道の駅しおのえの課題・解決するためのアイデア	・施設（ホテル）のリニューアル（バス・乗合交通 A） ・キャンパー向けの施設を道の駅と隣接し連携（バス・乗合交通 A） ・高松空港を交通結節点とし、空港アクセスを中心に旅行客のお金が落ちやすい環境を整備し、それを基にコミュニティー交通を考えるべき（バス・乗合交通 B） ・メディア取材の受け入れを積極的にすべき（バス・乗合交通 B） ・高松空港や高松駅からの直通バスと便数、レンタカー事業の参入 ・学生との交流イベント、学生と連携して PR 活動（バス・乗合交通 C） ・地域交通（コミバスなど）の再編（バス・乗合交通 C） ・特産品の開発と PR、交通アクセスの改善（タクシー A） ・名産品を使用したレストラン（タクシー A） ・近隣ゴルフ場と宿泊施設の連携（タクシー A） ・訴求力のある購買商品の造成⇒食品メーカーや既存飲食店との連携（共同開発・情報発信）（空港 A） ・情報発信が不十分（空港 B） ・オンデマンドタイプの移動手段、言語及びキャッシュレス対応（空港 C）
7	塩江温泉郷や道の駅しおのえに望むこと・ものの・アイデア	・キャンパー向けの施設の充実（バス・乗合交通 A） ・ダム周辺、道の駅エリアは高低差がないのでそのエリアを移動できる手段（自動運転 EV や免許のいらない電動モビリティ、電動自転車シェアリングなど）、コミュニティーバスは距離のある移動・高低差の移動と住み分けしてはどうか（バス・乗合交通 B） ・若者客の取込み⇒体を動かし、自然が感じられるアクティビティ、アスレチック（バス・乗合交通 C） ・塩江ならではの特産品の開発（タクシー A） ・自治体の支援による安価で便利な交通手段の確保（タクシー A）

No.	設問	回答例
		・ IT 企業の誘致（タクシーA） ・ 山登りや川遊び、ワークショップなどの体験プログラム（空港 A） ・ 空港までのシャトルバスの運行（空港 B） ・ 空港からのシームレス及びストレスレスな移動（空港 C） ・ 言語及びキャッシュレス対応は必須（空港 C）
8	普段、利用者から聞こえてくる声（ニーズや要望）	・ 奥の湯温泉の復活（バス・乗合交通 B） ・ バスの本数が少なく、待ち時間が長い（バス・乗合交通 C） ・ 隣接する川を使ったアクティビティを体験したい（空港 A） ・ 駐車場が不足している（空港 A） ・ タクシーの車両台数の増加（空港 C）
9	塩江温泉郷や道の駅しおのえへのアクセス手段の課題・解決するためのアイデア	・ 駐車場確保が最優先（バス・乗合交通 A） ・ 外貨を獲得するシステムを作らないと継続できない。エリア外の人にとって利のある交通網が大事（バス・乗合交通 B） ・ 駐車場が狭く、車がとめにくい。分かりやすい案内板等の設置（バス・乗合交通 C） ・ 地域住民と観光客のニーズの両方を満たす交通体系の再構築（バス・乗合交通 C） ・ イベント時等のパークアンドライド等の実施によるマイカーの流入抑制と公共交通の活用（タクシーA） ・ 公共交通の採算性の向上（タクシーA） ・ 航空便やリムジンバスの空港到着時間と連動するよう空港・道の駅間のバス発着時間を調整（空港 A） ・ 高松空港と塩江温泉郷を結ぶ直通バスの運行（空港 B） ・ 空港からのダイレクトアクセスは必須（空港 C）
10	民間事業者に期待すること・懸念事項	■期待すること ・ 行政がサポートしてあげれば地域外の民間事業者にはやれることは地元でもできる（バス・乗合交通 B） ・ デザイン性のある良質な旅館や温泉施設の整備、地域外との連携（バス・乗合交通 C） ・ 地域外との交流の増大（タクシーA） ・ 地域の特性を希釈化しないような取り組み（空港 A） ・ 施設のリニューアル（空港 B） ・ 複数自治体を横串で繋ぐ DMO 機能を有する民間事業者を誘致する（空港 C） ・ 地域民間交通事業者による自動運転車両の運行（新たな交通 A） ■懸念事項 ・ 地元の良さが減る（バス・乗合交通 C） ・ 輸送の安全が疎かになる輸送手段の導入（タクシーA）
11	道の駅しおのえへの指定管理者制度の導入に関しての要望	・ 地元事業者で結束して運営すべき（バス・乗合交通 B） ・ アクセス課題への対応など、地域全体の活性化に取り組む指定管理者が選定される制度設計（バス・乗合交通 C） ・ 地方の公共交通は独立採算にて運営することは非常に困難（タクシーA） ・ 景観や環境保全への協力（空港 A） ・ 自由度の高さが重要（空港 C） ・ 自動運転バス運行支援、寄付など（新たな交通 A） ・ 駐車場の提供など（新たな交通 A）
12	道の駅しおのえと連携できること・塩江温泉郷で貢献でき	・ オープントップバスを使ったツアー（バス・乗合交通 B） ・ 空港・塩江・岡本駅のシャトル運行（バス・乗合交通 B） ・ 公共交通機関を利用した学生向けの観光ツアーの造成（バス・乗合交通 C） ・ 新たな交通体系の構築に向けた関係者間の調整、HP 等で情報発信（バス・乗合交通 C）

No.	設問	回答例
	ること	・観光タクシー（タクシーA）
13	高松空港との連携を考えた塩江温泉郷の活性化に関するアイデア	・塩江の宿と空港の接続が必要（バス・乗合交通B） ・飛行機の到着時刻に合わせた直通バス（バス・乗合交通C） ・自治体や地元観光施設等と連携した高松空港発の観光タクシーの創設（タクシーA） ・空港利用者や空港周辺のレンタカー店舗利用者を対象とした、温泉利用や物販の割引クーポン（空港A） ・移動手段の拡充、アクセス強化（空港C）
14	インバウンド（訪日外国人観光客）が塩江温泉郷に訪れることで得られる効果や懸念事項	■効果 ・個人旅行者は宿に限らず食事や体験等様々な事業への波及が期待される（バス・乗合交通B） ・経済効果、温泉郷のブランディング、移住者の増加（バス・乗合交通C） ・個人旅行者による SNS 発信、海外ツアーエージェントの参入（空港A） ■懸念事項 ・県民ファミリー層への PR、本社機能移転企業の誘致などインバウンド以外に目を向けるべき（バス・乗合交通B） ・多言語対応（バス・乗合交通C、タクシーA、空港C） ・ゴミのポイ捨て等による景観破壊（バス・乗合交通C） ・ごみ処理問題や温泉利用時のマナー周知（空港A） ・キャッシュレス対応（空港C）
15	インバウンド（訪日外国人観光客）に訴求する塩江温泉郷らしい商品やサービスのアイデア	・インバウンドに固着する必要はない（バス・乗合交通B） ・オールナイトで温泉と祭りを開催すれば高松市に泊まる客の夜のコンテンツに確実に成れる（バス・乗合交通B） ・浴衣等の着付け体験、塩江マスコットキャラクターのグッズ販売、自然を感じるアクティビティ（バス・乗合交通C） ・ツアーの造成（タクシーA） ・ゴルフと宿泊、宿泊と貸切タクシー観光のセットプランの販売（タクシーA） ・めぐり湯できるメニューの構築（空港A） ・ホスピタリティにあふれたおもてなし対応（空港C）
16	道の駅しおのえを交通結節点（①観光拠点、②観光目的地、③まちの核）とするために必要な条件や内容	・コンテンツ（店）の増加と集客のジレンマの解決が鍵（バス・乗合交通B） ・湯治やRVパーク、自然を使った遊びは滞在時間が長い（バス・乗合交通B） ・広い駐車場、目的とアクセスが一体となったワンストップサービスの提供（バス・乗合交通C） ・道の駅を起点とした観光タクシーツアーの造成（タクシーA） ・駐車場や飲食施設の整備（空港A） ・コミュニティバスやタクシー等の様々な交通機関に関する運行情報等が道の駅しおのえで一元的に確認できる、待機用の駐車スペースが確保されている、コミュニティバスやタクシーを活用した周遊メニューの構築（空港B） ・インバウンド（個人）に注力すべく、言語対応とキャッシュレス対応は必須（空港C） ・高松空港からの利便性を最大限に活かすべき（空港C）
17	想定される関わり方や挑戦してみたいこと	・バスを使ったダムツアーの開催（バス・乗合交通B） ・RVパーク事業（バス・乗合交通B） ・ジップライン（バス・乗合交通B） ・温泉と夜市（屋台村）（バス・乗合交通B） ・トレーラーハウスを活用した宿泊施設とトレーラーハウスの備蓄による震災時の輸送体制の構築（バス・乗合交通B）

No.	設問	回答例
		・観光ツアー造成に向けた協力（バス・乗合交通 C） ・交通アクセスの改善、観光ツアーの造成等（タクシーA）
18	その他の考 え・意見等	・路線バスを高松から塩江間で運行しているが、年々利用者が減少しているのが現状（バス・乗合交通 A）

（３） 地域資源（温泉水）供給関係者へのアンケート調査

① 調査概要

i) 調査方法

調査は、web アンケート形式により実施した。ただし、web での回答が難しい事業者については郵送形式による調査を実施した。

調査期間は、令和５年９月２７日（水）～１０月１２日（木）とした。

ii) 調査項目

本調査における調査項目は以下の通りである。

項目	番号	質問内容
1. 基本情報	Q1	所属・氏名
2. 塩江温泉郷の現状	Q2	塩江温泉郷の魅力
	Q3	塩江温泉郷の課題
	Q4	塩江温泉郷のターゲット
3. 塩江温泉郷の将来性	Q5	塩江温泉郷や道の駅しおのえの魅力や強み、活用アイデア
	Q6	塩江温泉郷や道の駅しおのえの解決すべき課題、解決アイデア
	Q7	塩江温泉郷や道の駅しおのえに望むことやもの、そのアイデア
	Q8	塩江温泉郷や道の駅しおのえで挑戦したいこと、できるとよいこと
	Q9	塩江温泉郷や道の駅しおのえの将来的な位置付け
4. 塩江温泉郷の交通	Q10	塩江温泉郷や道の駅しおのえへのアクセスの課題、解決アイデア
	Q11	路線バスやコミュニティバス等の望ましい走行ルートや時間帯
5. 塩江温泉郷の温泉水供給	Q12	温泉水の供給事業に関する課題や解決のためのアイデア
6. 民間事業者への期待・要望	Q13	民間事業者に期待すること、懸念事項
	Q14	道の駅しおのえへの指定管理者制度導入に関する要望
7. 塩江温泉郷との連携	Q15	道の駅しおのえと連携できること、塩江温泉郷に貢献できること
8. 高松空港との連携	Q16	高松空港との連携を考えた塩江温泉郷の活性化に関するアイデア
9. インバウンド効果	Q17	インバウンドが塩江温泉郷に訪れることで得られる効果や懸念事項
	Q18	インバウンドに訴求する塩江温泉郷らしい商品、サービスやアイデア
10. 塩江温泉郷の活性化	Q19	道の駅しおのえを活かした塩江温泉郷の活性化への関わり方、挑戦してみたいこと
11. 自由回答	Q20	その他のご意見

iii) 調査対象者

アンケート調査の対象は、以下の通りである。本対象者には、「3-2 地元関係者等へのヒアリング調査」と重複する事業者も含まれる。

5 者へ実施し、4 者から回答があった。

分類	対象者	回答者
福祉	2 者	1 者
宿泊	3 者	3 者
合計	5 者	4 者

iv) 調査資料

アンケート調査資料は以下の通りである。

資料名	内容
アンケート依頼文	—
塩江道の駅エリア再整備計画の概要	①塩江温泉郷の現状 ②道の駅を生かした塩江温泉郷の目指す姿 ③新しい道の駅の整備イメージ ④スケジュール
web 版アンケート調査票	前頁の調査項目の設問の通り

② 調査結果

設問ごとの主な意見は以下の通りである。

No.	設問	回答例
1	塩江温泉郷や道の駅しおのえの魅力や強み・活かすためのアイデア	・ループ塩江とのアクセスをつなぎ、プール活用での健康維持管理の推進（医療福祉 C） ・最近、温泉の質が一定でないとのクレームが何件かあった（宿泊・温浴 A） ・新しい道の駅の温泉施設ができ今まで以上の量が必要となるのであれば湯量が十分あるのかを調べていただきたい（宿泊・温浴 A） ・将来的に、共同泉が枯渇することはないか。他にも温泉水を確保できる場所はないか。専門家による調査を実施してほしい（宿泊・温浴 B）

3-3 深掘り調査

① 調査概要

i) 調査方法

調査は、ヒアリング形式（対面）又はメール送付により実施した。

調査期間は、令和6年1月18日（木）～2月9日（金）とした。

ii) 調査項目

本調査では、アンケート調査結果を踏まえ、地域課題や地域資源、事業条件など、記載内容の中で具体的に確認したい設問について、追加でヒアリング調査を実施したため、調査項目は事業者ごとに異なる。

iii) 調査対象者

深掘り調査の対象は、以下の通りである。

分類	対象者	回答者
地元関係者等	3 者	2 者
交通関連事業者	3 者	2 者
地域資源（温泉水）供給関係者	3 者	3 者
合計	9 者	7 者

iv) 調査資料

深掘り調査資料は以下の通りである。

資料名	内容
web 版アンケート調査票	web アンケート調査回答時の調査票 （web アンケートにて回答した調査票を配布）
深掘りアンケート調査票	追加で確認したい設問/質問事項 （事業者ごとに異なる調査票を配布）

② 調査結果

設問ごとの主な意見は以下の通りである。

設問	回答例
塩江温泉郷や道の駅しおのえの魅力や強み・活かすためのアイデア	・町内空き家活用（医療福祉 C） ・フリーマーケット（医療福祉 C） ・マラソンコース（内場周辺）（医療福祉 C） ・水上花火（ダム利用）（医療福祉 C）
塩江温泉郷や道の駅しおのえの課題・解決するためのアイデア	・来訪者からの声ではありませんが、空き家が多いわりに賃貸物件がなく新しく従業員を隣県・海外などから雇用する際の足かせとなっている（宿泊・温浴 A）
塩江温泉郷や道の駅しおのえに望むこと・もの・アイデア	・山林の木、竹を使って作品作り（工房）（医療福祉 C） ・空き農場の活用（野菜、花づくり）（医療福祉 C）
塩江温泉郷や道の駅しおのえを将来どのような場所にしていきたいか	・I ターン、U ターンの推奨、災害避難者の受け入れ（医療福祉 C） ・外国人の移住場所の提供（医療福祉 C）
塩江温泉郷や道の駅しおのえへのアクセス手段の課題・解決するためのアイデア	・記載例の通り（医療福祉 C）
道の駅付近発着の路線バスやコミュニティバス等の望ましい走行ルートや時間帯	・医療院に救急車を 1 台専用置くのも、みんなの病院（本院）に緊急搬送ができてよいのでは（医療福祉 C）
温泉水の供給事業に関して感じていることや課題・課題解決のためのアイデア等	・地域外のリピーターから「“ねっとり” 感が日によって違う」、地元の方（年 2～3 回）から「以前より” ねっとり” 感が少ない」意見があった（宿泊・温浴 A） ・温泉水の成分の変化によって料金も変える必要があるのではと考えます（宿泊・温浴 A） ・源泉から配管を通して当施設に最終送られて来るシステムになっているが、塩素濃度調整を施設内で厳重に行っている（医療福祉 C） ・温泉水の供給量は維持継続できるのか？（医療福祉 C） ・民間がやる方がよい。清掃が適正にやられているか不安を感じている（宿泊・温浴 B） ・湯元温泉の源泉が使えるのなら、温泉を大々的に売り出したい。現状では地下水とかわらない（宿泊・温浴 C）
道の駅しおのえと連携できること・塩江温泉郷で貢献できること	・スタンプラリー、マラソン、トレッキングツアー等実施時の給水場へのボランティア参加（必要時）（医療福祉 C）
高松空港との連携を考えた塩江温泉郷の活性化に関するアイデア	・空き家活用となれば希望者に温泉水の給水配達システムの構築（医療福祉 C）
インバウンド（訪日外国人観光客）に訴求する塩江温泉郷ら	・物づくり、家づくり（DIY）地元の材木業者との連携（医療福祉 C）

設問	回答例
しい商品やサービスのアイデア	
温泉水給水事業の管理運営を民間事業者が担うことになった場合、懸念されることや期待すること	・温泉水は我々の”売り”“の大きな部分を占めており今まで通りの維持、運営、万が一の場合の対応（年末年始・お盆・ゴールデンウィーク等の長期休暇時）がなされるのかどうか（宿泊・温浴 A） ・民間事業者が担うにあたり、1日も切れ間なく対応可能か？（医療福祉 C） ・温泉水の値上げなく引き継がれるのか？（医療福祉 C） ・民間事業者がやる方が良いと考える（宿泊・温浴 B） ・現状の温泉水利用料は高いと感じている（宿泊・温浴 B） ・分かりません。入湯税や利用料金が変わらないのであれば問題ないです（宿泊・温浴 C）
湯めぐりとして共通して使用できる入浴券の販売等の取組を行うことになった場合、当該入浴券を対象に入浴料を統一することが可能か	・可能である（宿泊・温浴 A） ・入浴券の配布の話はかつてあったが、入浴料金が施設で異なるため、入浴券の料金設定の問題から実現はできなかった（宿泊・温浴 B） ・現在、日帰り入浴の販売をしていません（宿泊・温浴 C）
インバウンからどのような業態の店舗のニーズが高いか、平日の集客は見込めるか。	・夜のコンテンツが不足しているため、インバウンドのニーズとしては、居酒屋やラーメンを求める声があり、地域でお金を落とす場所が無いことも課題である（宿泊・温浴 D） ・韓国の人は、マッコリに似た、日本のどぶろくを飲みたがる人が多い（宿泊・温浴 D） ・6:00～23:00 で開いている小型店舗があると嬉しい（宿泊・温浴 D） ・平日でも居酒屋の集客は見込めると考える（宿泊・温浴 D）
インバウンドを取りこむためのPR方法	・台湾・韓国には直接言って、営業活動をしている（宿泊・温浴 D） ・高松空港に直行便があることも大きい（宿泊・温浴 D）
路線バスを存続するために必要な利用者数	・必要な利用者数については、収支によりプラスになる乗車人と考え、具体的に何人とはお答えすることは難しく考えます（バス・乗合交通 A） ・現在、高松駅～塩江間を1日18便運行しておりますが、特に鮎滝上～塩江間においては1便あたり2人ほどの乗車人員です。もちろん、公共交通機関として補助を受け運行しておりますが、それでも塩江線に限らず、大半の路線がプラスにはなっておりません。なお、利用者数の減少だけではなく、ドライバー不足や2024年問題などもあります。路線バスの存続については、利用者数に応じた運行本数に切り替えて行くことや塩江温泉郷の活性化に伴い人の流れができるなど、塩江も含め高松市全体の公共交通の存続課題ととらえております（バス・乗合交通 A）
コミュニティバスやタクシー、最新技術と連携して塩江地域の持続可能な交通網を構築するために必要な条件や課題、それぞれの役割分担	・乗車人数にあわせたバス（マイクロ・ワンボックス）やタクシーに切り替え、お客様のニーズに合わせたデマンド型運行をおこなうなど（バス・乗合交通 A）
バタクスやライドシェアを塩江に導入す	・バタクスを検討する上で、現時点で把握している課題は下記2点です。（バス・乗合交通 C）

設問	回答例
る際に想定される条件や課題	・地域にタクシー事業者が個人タクシー1 者しかおらず、安定的に運行できる事業者をどのように確保するか事業者等との調整が必要（バス・乗合交通 C） ・塩江町が広いため、運行エリアと料金をどのように設定するか分析が必要（バス・乗合交通 C） ・ライドシェアについては、国から要件が示されていないため未検討ですが、ドライバーになり得る人材と、運行管理を行う事業者の確保が課題になるものと思われます（バス・乗合交通 C）
交通モードを一元化することがオペレーションや手続き上可能か、想定される課題や条件等	・過去に、スクールバスと患者送迎バスとコミュニティバスについて統合の可能性を探る検討がなされたと聞いていますが、スクールバスや患者送迎バスは、塩江町全域を対象としていること、登下校や診察時間に対応した運行が必要なこと、利用料が無料であることから、部分的には統合できる可能性があるものの、全体調整が難しい状況です。（バス・乗合交通 C）

3-4 地元意見ヒアリング

① 調査概要

i) 調査方法

調査は、ヒアリング形式（対面）又は郵送アンケート形式により実施した。

調査期間は、令和5年12月5日（火）とした。

ii) 調査項目

本調査における調査項目は以下の通りである。

項目	番号	質問内容
1. 基本情報	Q1	所属・氏名
2. 塩江温泉郷の現状	Q2	塩江温泉郷の魅力
	Q3	塩江温泉郷の課題
	Q4	塩江温泉郷のターゲット
3. 塩江温泉郷の将来性	Q5	塩江温泉郷や道の駅しおのえの魅力や強み、活用アイデア
	Q6	塩江温泉郷や道の駅しおのえの解決すべき課題、解決アイデア
	Q7	塩江温泉郷や道の駅しおのえに望むことやもの、そのアイデア
	Q8	塩江温泉郷や道の駅しおのえで挑戦したいこと、できるとよいこと
	Q9	塩江温泉郷や道の駅しおのえの将来的な位置付け
4. 塩江温泉郷の交通	Q10	塩江温泉郷や道の駅しおのえへのアクセスの課題、解決アイデア
	Q11	路線バスやコミュニティバス等の望ましい走行ルートや時間帯
5. 塩江温泉郷の温泉水供給	Q12	温泉水の供給事業に関する課題や解決のためのアイデア
6. 民間事業者への期待・要望	Q13	民間事業者に期待すること、懸念事項
	Q14	道の駅しおのえへの指定管理者制度導入に関する要望
7. 塩江温泉郷との連携	Q15	道の駅しおのえと連携できること、塩江温泉郷に貢献できること
8. 高松空港との連携	Q16	高松空港との連携を考えた塩江温泉郷の活性化に関するアイデア
9. インバウンド効果	Q17	インバウンドが塩江温泉郷に訪れることで得られる効果や懸念事項
	Q18	インバウンドに訴求する塩江温泉郷らしい商品、サービスやアイデア
10. 塩江温泉郷の活性化	Q19	道の駅しおのえを活かした塩江温泉郷の活性化への関わり方、挑戦してみたいこと
11. 自由回答	Q20	その他のご意見

iii) 調査対象者

地元意見ヒアリング調査の対象は、以下の通りである。

43 者へ実施し、20 者から回答があった。

分類	対象者	回答者
協議会/地元自治会	18 者	6 者
コミュニティバスの行先集落	9 者	3 者
地域団体	5 者	3 者
地域生産者	5 者	5 者
交通関係	1 者	1 者
温泉水供給関係者	3 者	1 者
その他	2 者	1 者
合計	43 者	20 者

iv) 調査資料

地元意見ヒアリング調査の事前配布資料は以下の通りである。

資料名	内容
地元意見ヒアリング依頼文	—
地元意見ヒアリングの次第	ヒアリング当日の議事次第
塩江道の駅エリア再整備計画の概要	①塩江温泉郷の現状 ②道の駅を生かした塩江温泉郷の目指す姿 ③新しい道の駅の整備イメージ ④スケジュール
web 版アンケート調査票	前頁の調査項目の設問の通り

② 調査結果

設問毎の主な意見は以下の通りである。

No.	設問	回答例
5	塩江温泉郷や道の駅しおのえの魅力や強み・活かすためのアイデア	・ キャンプ場を利用した学生の宿泊学習（協議会/地元自治会 A） ・ 自然環境を利用した体験学習（協議会/地元自治会 B） ・ 温泉めぐり（日帰り）（協議会/地元自治会 D） ・ どのホテルにも外語できる（協議会/地元自治会 D） ・ トレッキング、ハイキングツアー（協議会/地元自治会 E） ・ 道の駅温泉施設で入浴サービス（協議会/地元自治会 E） ・ 奥の湯温泉とキャンプ場を連携（協議会/地元自治会 E） ・ オンデマンドバス（協議会/地元自治会 E） ・ 四季事の自然を生かし心身共にリラックスした気持ちにさせる場所作り（協議会/地元自治会 F） ・ 新しい道の駅の客を栂川ダム周辺に誘導する施設（コミュニティバスの行先集落 B） ・ 「ダム下流園地」を活用したキャンプ場（コミュニティバスの行先集落 B） ・ 道の駅と親水公園の連携（コミュニティバスの行先集落 B） ・ 豊かな自然環境と温泉地、近隣のゴルフ場と、タイアップしてインバウンドの確保と充実を計る（地域団体 B） ・ 豊かな自然環境と温泉地、美術館でのワークショップなど調整や充実を計り定年退職後の保養地としての整備を計る（地域団体 B） ・ かくれた名所もまわれるドライブコース（地域団体 C） ・ 温泉とキャンプ場を連携してイベントなど実施（地域生産者 A） ・ 年 1 回程度でツアーを実施（地域生産者 A） ・ 歴史の PR、自然の PR（地域生産者 B） ・ 過疎化ならではの自由度（土地を自由に使いやすい）（地域生産者 C） ・ コンテンツ（温泉＝宿泊できる、キャンプ場が 3 つある）（地域生産者 C） ・ 立地（高松市街地から意外と近い）（地域生産者 C） ・ 田舎ホテル、町全体を 1 つの施設（地域生産者 C） ・ キャンプ場と連携（地域生産者 C） ・ 地元やその周辺地域に愛着を持ってもらう、働いてもらう（地域生産者 C） ・ 自然の景観をながめながらのサイクリング（地域生産者 D） ・ 昔ながらのうち込みうどん（交通 A） ・ キャンプ場へのアクセス（温泉水供給 A） ・ 泉質を PR（温泉水供給 A）
6	塩江温泉郷や道の駅しおのえの課題・解決するためのアイデア	・ 民間の宿泊施設と協力し各利用者を共有（協議会/地元自治会 B） ・ 空港からの直便の運行（協議会/地元自治会 D） ・ 香川町コミバスと塩江との連携（協議会/地元自治会 D） ・ アクセス手段（協議会/地元自治会 E） ・ コミュニティバス増便では問題解決にならない（協議会/地元自治会 E） ・ くつろげる空間場所の開拓と交通のアクセスを整備（協議会/地元自治会 F） ・ 地元の人材の活用が必須（コミュニティバスの行先集落 B） ・ 地元ならではの特産品の有効活用を（コミュニティバスの行先集落 B） ・ 二度、三度訪れたくなるような、温泉施設や、塩江に行かなくては手に入らない物や、食べ物等、魅力ある道の駅しおのえにしていきたい（コミュニティバスの行先集落 C）

No.	設問	回答例
		・若者の定住を促す事が重要（地域団体 A） ・人口減少に歯止めをかけ、持続的な運営ができると良い（地域団体 A） ・町内飲食店、物販など連携し塩江特産品の開発（地域団体 B） ・飲食店マップ、ゴルフ場とホテルがタイアップした格安ツアー（地域団体 B） ・道の駅では、体験ツアー、そば打ち体験（地域団体 B） ・若者が集まれる場所を開拓してほしい（地域団体 C） ・地元の大学生に手伝ってもらえると良い（地域生産者 A） ・空き家を活用（地域生産者 A） ・塩江をまず認知してもらい、暮らしについて知ってもらい、ギャップを無くしてから移住、という段階を踏む（地域生産者 B） ・地元のやる気がない（地域生産者 C） ・新規を嫌がる（排他的）（地域生産者 C） ・町民の交友が閉鎖的（地域生産者 C） ・情報を共有するコミュニティがない（地域生産者 C） ・既存メディアの情報発信が少ない（地域生産者 C） ・道路や公共施設（公園・キャンプ場など）の清掃・整備ができていない（地域生産者 C） ・インフラ（交通手段）の整備ができてない（地域生産者 C） ・情報公開できるサイト、プラットフォームをつくる（地域生産者 C） ・相乗りタクシー（地域生産者 C） ・IT の使い方の講義を開催する（地域生産者 C） ・名勝のマップを置く（道の駅は情報発信、起点となってもらう）（地域生産者 C） ・香川県内の観光拠点との連携（地域生産者 C） ・シニア世代が寄り入れる工夫（地域生産者 D） ・以前は徳島から路線バスが県境を跨いで運行（温泉水供給 A） ・近くの方で相乗りしている（温泉水供給 A）
7	塩江温泉郷 や道の駅し おのえに望 むこと・も の・アイデア	・コミュニティバスの空港、仏生山駅乗入（協議会/地元自治会 A） ・現存する旧小学校等の利用（協議会/地元自治会 B） ・生産者出品物の品質管理（協議会/地元自治会 E） ・健康の増進（協議会/地元自治会 F） ・野営キャンプ場も必要（協議会/地元自治会 F） ・地元の特産品に注力した常設の「マルシェ」と手造りの食品を売る「食のコーナー」（コミュニティバスの行先集落 B） ・温泉施設の改善（コミュニティバスの行先集落 C） ・美術館でのやきものツアー、クリスマスコンサート、音楽会（地域団体 B） ・温泉バスを町内巡回（地域団体 B） ・コミュニティバスの回数を増やし、運行時間をわかりやすく案内（地域団体 C） ・サイクリストやオートバイでの利用が多いため、彼らをターゲットにした商品造成（地域生産者 A） ・海外からのゴルフ利用客が多いため、彼らの満足度向上につながるサービス提供（地域生産者 A） ・魅力を上手く情報発信・広報（地域生産者 B） ・香川県で歴史ある食品（三豊ナス・唐辛子（たぶん香川本鷹？）・炭谷ごぼう）を使った料理（地域生産者 B） ・きっかけづくり、起点（地域生産者 C） ・自然を利用した体験⇒トレッキングツアー、カヌー、サイクリング

No.	設問	回答例
		・道の駅は物販（地域生産者 C） ・3つのキャンプ場と内場公園を活用した体験型宿泊施設（RV パーク）（地域生産者 C） ・高冷地野菜（トマトやゆず）（温泉水供給 A） ・塩江ならではの特産品の商品開発（温泉水供給 A） ・体験メニューや、野菜料理（地元料理）を共に作る（その他 A）
8	塩江温泉郷や道の駅しおのえで挑戦したいこと・できるとよいこと	・来て観るだけでなく体験したり、物とふれあい自然の良さを知る（協議会/地元自治会 F） ・道の駅で安い食事の提供（地域団体 B） ・旅行会社とコラボして、一日日帰り旅行を企画（地域団体 C） ・地元の小学校の課外授業（地域生産者 A） ・豊かな自然の保全や、歴史ある炭谷ゴボウの栽培の取り組みに参加してくれる人を増やしたい（地域生産者 B） ・塩江町の美化（地域生産者 C） ・塩江町全体のコミュニティづくり（地域生産者 C） ・インフラ（交通手段）整備（地域生産者 C） ・買いたくなるような雰囲気があると良い（温泉水供給 A） ・野菜を出す人（野菜の種類）が増えると良い（温泉水供給 A） ・ホテルや旅館は別の場所から野菜を調達しているため、地元の野菜を使用してもらえると良い（温泉水供給 A）
9	塩江温泉郷や道の駅しおのえを将来どのような場所にしていきたいか	・小学生の体験学習の場（協議会/地元自治会 B） ・観光ツアー等の宿泊地として特化（協議会/地元自治会 B） ・インバウンド客を塩江温泉郷にとりこむ（協議会/地元自治会 E） ・リピーターを増やす（協議会/地元自治会 E） ・地域住民が集え安心できる居場所（協議会/地元自治会 E） ・高松空港からの交通アクセスの整備と温泉の利用した道の駅が中心（協議会/地元自治会 F） ・「コンテンツ」を更新して新しい魅力を造り出すことが肝要（コミュニティバスの行先集落 B） ・常に変化、改善が続けられる体制づくり（地域団体 A） ・生活手段が保てるような中心（地域団体 B） ・まつりを復活させたい（地域団体 C） ・若者が定住したくなるような場所にしたい（地域団体 C） ・障がい者や高齢者が安心して利用できるバリアフリー化された町（地域生産者 A） ・「田舎ホテル」、町全体をアミューズメントパークという考え方を浸透させたい（地域生産者 C） ・塩江町民や、子ども高齢者が集まる（地域生産者 D） ・地域の子どもたち、小中学生や高齢者の作品などを展示（交通 A） ・子ども～高齢な方まで集える場所（温泉水供給 A） ・インバウンドに来てもらうことは喜ばしい（温泉水供給 A） ・昼間も塩江を観光してもらえると良い（温泉水供給 A） ・地域住民も日々活用できるような、衣・食・住ができるような設備（その他 A）
10	塩江温泉郷や道の駅しおのえへのアクセス手段の課題・解決するためのアイデア	・運行時間を考えねばならない（協議会/地元自治会 D） ・直通のバスやモノレールのような乗り物（協議会/地元自治会 F） ・道の駅や温泉で楽しむ方と医療施設にこられる人の駐車場がべつべつの方がいい（コミュニティバスの行先集落 A） ・塩江と高松駅、空港を結ぶ直行バスの運行（コミュニティバスの行先集落 C） ・空港直行バスは検討に値する（地域団体 A） ・田舎でありながらアクセスの良さは大きなアピールポイント（地域団体 A）

No.	設問	回答例
		・ホテル、旅館が別々に送迎するのではなく、地域が一つの共同体で、時間毎に送迎（地域団体 B） ・高松空港と塩江温泉郷を結ぶ直通バス（地域団体 C） ・日常の買い物利用に即したバス運行のスケジュールの見直し（地域生産者 A） ・観光バスの周遊ルートも見直し（地域生産者 A） ・民間ができる、小規模な整備でできるような移動手段の整備（電動自転車・キックボード）⇒自然を感じられる、滞在時間を延ばせるモビリティが良い（地域生産者 C） ・旧塩江小学校の運動場などの開放し、駐車場としてつかう（交通 A） ・旧小学校のグラウンドを活用しているが駐車場は足りていない（温泉水供給 A）
11	道の駅付近発着の路線バスやコミュニティバス等の望ましい走行ルートや時間帯	・8時～18時（協議会/地元自治会 C） ・香川町コミバスと塩江コミバスが岩崎などで連携（協議会/地元自治会 D） ・待ち時間が長い。コミュニティバスは路線コース外。病院送迎バスが高齢者の唯一の移動手段（協議会/地元自治会 E） ・時間帯は考えて運行（協議会/地元自治会 F） ・医療施設を併設する意図が解らない（コミュニティバスの行先集落 B） ・日常の足として自家用車がないと生活が成り立ちません。人口減少の中では持続性を考えると難しい（地域団体 A） ・空港口駅か、仏生山駅から塩江道の駅付近までの直通バスがあれば、通勤・通学にも使える（地域団体 C） ・バス停まで1kmほど歩かないと利用できない（地域生産者 A） ・バス停まで行くことができない高齢者がいるためタクシーの方が実用的（地域生産者 C） ・IT技術を使ったタクシー事業（相乗りタクシー）（地域生産者 C） ・診療所とみんなの病院への送迎バスが必要（交通 A） ・枕川ダムに行く人や奥の湯温泉の方へ行く人もいるので、1日1～2回周遊できるスがあると良い（温泉水供給 A） ・上西から塩江のバス停まで歩いている人もいる（温泉水供給 A）
12	温泉水の供給事業に関して感じていることや課題・課題解決のためのアイデア等	・温泉水を販売（協議会/地元自治会 D） ・民間の活用（協議会/地元自治会 F） ・資源があっても利用者（ニーズ）あつてこそである（地域団体 A） ・温泉水が安全に利用し続けられる維持管理運営を実施（地域生産者 A） ・温泉の宅配・通販（サブスクリプション・ふるさと納税もあり）（地域生産者 C） ・配管から漏水しているため、専門の民間事業者にて点検してもらいたい（温泉水供給 A） ・施設の点検は実施していない（温泉水供給 A） ・スマートメーターのようなものがあるとよい（温泉水供給 A）
13	民間事業者に期待すること・懸念事項	・地域と共に長期的な計画、発展を考え行動（協議会/地元自治会 B） ・活性化にむけては、民間の活力が必要不可（協議会/地元自治会 F） ・にぎわいの創出が“歌い文句”でどの道地元への恩恵は期待できない（コミュニティバスの行先集落 B） ・新しい雇用を生み出す事で若者が定住（地域団体 A） ・地域雇用が確保されるとともに温泉のPRを行い、活気ある町づくり（地域団体 B） ・地域の各団体を上手く統合してほしい（地域生産者 A） ・空き家改善（地域生産者 A）

No.	設問	回答例
		・情報発信・広報の力（地域生産者 B） ・オンリーワンの質の良いもの（地域生産者 B） ・営利目的のみの企業が来ないか。地元のことを思ってくれる企業でないといけない（地域生産者 B） ・第 3 者の視点、別角度のアイデア（地域生産者 C） ・塩江町の実態を把握できてない（地域生産者 C） ・地元と密に連携（連絡）してくれない（地域生産者 C） ・地域の発展には地域外の民間事業者が入ってくることは良いこと（温泉水供給 A） ・地域の行事に参加してくれる民間事業者がよい（温泉水供給 A） ・電子化やシステム化で効率的に温泉水の維持管理ができると良い（温泉水供給 A） ・同じ物しか売られてない様な売店にはして欲しくない（その他 A）
14	道の駅しおのえへの指定管理者制度の導入に関する要望	・地域住民最優先（協議会/地元自治会 B） ・地域雇用・地元事業者優先（協議会/地元自治会 C） ・売上げを歩合制にして売上げが上がれば運営者に還元される（協議会/地元自治会 D） ・地域を活かせる人（協議会/地元自治会 F） ・指定管理者へ行政の介入は必要（コミュニティバスの行先集落 B） ・民間の力を発揮し、充実した施設サービスをおこなってほしい（地域団体 B） ・塩江の食堂がみんながんばっているの、その関係者も含むことができたらい（地域団体 C） ・雇用機会の創出（地域生産者 A） ・各野菜の販売価格の最低ラインを設定（地域生産者 A） ・出荷時に混雑しないよう、幅を持たせた出荷時間を設定（地域生産者 A） ・地域密着（地域生産者 B） ・応募のあった企業と応募の内容を公開し、地元の意見を聴いてほしい（地域生産者 C） ・規制をあまり設けない方がよい（温泉水供給 A） ・自由にどんどん儲けて地元に戻元してもらえると良い（温泉水供給 A） ・地元雇用が生まれると良い（温泉水供給 A） ・地域住民が、かやの外にならないように、意見等出しあえるような仕組みも必要（その他 A）
15	道の駅しおのえと連携できること・塩江温泉郷で貢献できること	・民間業者と提携し、利用者に有利なクーポンの発行（協議会/地元自治会 B） ・観光開発（協議会/地元自治会 F） ・スタンプラリー、クーポン、温泉めぐりツアー（地域団体 B） ・梅まつり、竹灯り、ほたる祭り、温泉通りなどの行事と連携をとり、情報発信する（地域団体 B） ・野菜等の継続した出荷での連携（地域生産者 A） ・散歩しやすい空間整備（地域生産者 A） ・ビオトープでは、間伐材を利用した柵を作ったりしているので、間伐材の利活用で連携できると良い（地域生産者 B） ・連携：スタンプラリー、観光ツアー、商品開発、情報材料提供（地域生産者 C） ・貢献：出張牧場、出張販売（地域生産者 C） ・各ホテルと協力して送迎など協力（交通 A）
16	高松空港と	・空の便にあわせた（時刻）無人バスとか電気自動車等で送迎（協

No.	設問	回答例
	の連携を考えた塩江温泉郷の活性化に関するアイデア	議会/地元自治会 E) ・空港と道の駅までの交通アクセス（協議会/地元自治会 F) ・空港に塩江の観光リーフレット等を置いてもらう（地域団体 C) ・空港内での宣伝や看板の設置（地域生産者 A) ・塩江マップ（地域生産者 A) ・塩江に行きたい他の観光客を相乗りさせる（地域生産者 C) ・空港から道の駅へ立ち寄れるようなアクセスの連携（温泉水供給 A) ・ホテルの送迎バスが空港に出ているため連携できると良い（温泉水供給 A) ・空港でも特産品を販売できるとよい（温泉水供給 A)
17	インバウンド（訪日外国人観光客）が塩江温泉郷に訪れることで得られる効果や懸念事項	・マナーの悪さを伝え聞く。道の駅の利用は期待できない（コミュニティバスの行先集落 B) ・インバウンドについては積極的な気持ちにはなれません（地域団体 A) ・経済効果（地域団体 B) ・規則やマナーを理解してほしい。その対策や人材が必要（地域団体 C) ・道の駅で加工品を販売（地域生産者 A) ・効果：経済効果、情報発信、住民の意識改革（地域生産者 C) ・懸念：治安悪化、対応しきれない施設で問題が起きること（地域生産者 C) ・アイデア：外国語対応可能なガイドを委託、大学生のバイトでもよい（地域生産者 C) ・インバウンドに限らず観光客がゴミを捨てている（温泉水供給 A)
18	インバウンド（訪日外国人観光客）に訴求する塩江温泉郷らしい商品やサービスのアイデア	・若い人に定住促進できるような施設の整備（協議会/地元自治会 F) ・豊かな自然環境を生かした、ゴルフコンペ（地域団体 B) ・トレッキング、そばうち体操、竹灯り、竹とうろうの作成（地域団体 B) ・スポーツと親和性の高い事業（地域生産者 A) ・自然を満喫・歴史をたどるトレッキング、サイクリング（地域生産者 C) ・里山づくりを月に1回行っており、地元の方も参加（温泉水供給 A) ・第3日曜日（8:30～12:00）に活動しており、昼食は地元の方が提供してくれる。民間事業者にも関わってもらえると良い（温泉水供給 A)
19	想定される関わり方や挑戦してみたいこと	・地元の水や米でどぶろくをつくる、特産品として売る（地域生産者 C)
20	その他の考え・意見等	・若者が定住できる環境づくりが一番大切（地域団体 A) ・若者の意見を取り入れ、持続性のある取組みができれば良い（地域団体 A) ・今まで道の駅に野菜を出荷していた農家の人などが困らないようにまた耕作意欲が減少しないように配慮してほしい（地域団体 B) ・塩江が少しでもにぎわいが取りもどせるよう、期待しています（地域団体 C) ・地域ごとに秋まつり（御神輿）や獅子舞があり、今は後継者不足であり実施できていないが復活できると良い（温泉水供給 A)

3-5 ヒアリング調査結果の整理

(1) 選択式

ヒアリング調査にて選択式による回答とした、塩江温泉郷の魅力や課題、想定されるターゲットの結果は以下の通りである。

塩江温泉郷の魅力																									
1位：温泉 2位：豊かな自然環境 3位：ダム 4位：紅葉・桜 5位：川遊び 6位：キャンプ場 6位：歴史・文化 8位：まつり 9位：地域の人 10位：旅館・ホテル	<table border="1"> <thead> <tr> <th>魅力</th> <th>件数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>温泉</td><td>48</td></tr> <tr><td>豊かな自然環境</td><td>45</td></tr> <tr><td>ダム</td><td>38</td></tr> <tr><td>旅館・ホテル</td><td>34</td></tr> <tr><td>キャンプ場</td><td>34</td></tr> <tr><td>歴史・文化</td><td>28</td></tr> <tr><td>川遊び</td><td>28</td></tr> <tr><td>紅葉・桜</td><td>28</td></tr> <tr><td>まつり</td><td>28</td></tr> <tr><td>地域の人</td><td>28</td></tr> <tr><td>その他</td><td>1</td></tr> </tbody> </table>	魅力	件数	温泉	48	豊かな自然環境	45	ダム	38	旅館・ホテル	34	キャンプ場	34	歴史・文化	28	川遊び	28	紅葉・桜	28	まつり	28	地域の人	28	その他	1
魅力	件数																								
温泉	48																								
豊かな自然環境	45																								
ダム	38																								
旅館・ホテル	34																								
キャンプ場	34																								
歴史・文化	28																								
川遊び	28																								
紅葉・桜	28																								
まつり	28																								
地域の人	28																								
その他	1																								
塩江温泉郷の課題																									
1位：交通アクセス（公共交通機関） 2位：後継者・若い世代の人手不足 3位：魅力のある飲食 4位：魅力のある物販（お土産等） 4位：施設の老朽化 6位：訴求力のある観光・体験メニュー 7位：施設間の連携 8位：若者客の取込み 9位：サービスの質（おもてなしや多言語対応等） 10位：その他	<table border="1"> <thead> <tr> <th>課題</th> <th>件数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>交通アクセス（公共交通機関）</td><td>43</td></tr> <tr><td>後継者・若い世代の人手不足</td><td>38</td></tr> <tr><td>魅力のある飲食</td><td>38</td></tr> <tr><td>魅力のある物販（お土産等）</td><td>23</td></tr> <tr><td>訴求力のある観光・体験メニュー</td><td>20</td></tr> <tr><td>施設の老朽化</td><td>23</td></tr> <tr><td>施設間の連携</td><td>16</td></tr> <tr><td>サービスの質（おもてなしや多言語対応等）</td><td>11</td></tr> <tr><td>若者客の取込み</td><td>15</td></tr> <tr><td>その他</td><td>3</td></tr> </tbody> </table>	課題	件数	交通アクセス（公共交通機関）	43	後継者・若い世代の人手不足	38	魅力のある飲食	38	魅力のある物販（お土産等）	23	訴求力のある観光・体験メニュー	20	施設の老朽化	23	施設間の連携	16	サービスの質（おもてなしや多言語対応等）	11	若者客の取込み	15	その他	3		
課題	件数																								
交通アクセス（公共交通機関）	43																								
後継者・若い世代の人手不足	38																								
魅力のある飲食	38																								
魅力のある物販（お土産等）	23																								
訴求力のある観光・体験メニュー	20																								
施設の老朽化	23																								
施設間の連携	16																								
サービスの質（おもてなしや多言語対応等）	11																								
若者客の取込み	15																								
その他	3																								
塩江温泉郷のターゲット																									
1位：親子・子育て世代（親が20～40代） 2位：定年退職後のシニア世代 3位：湯治客・療養者 3位：インバウンド（訪日外国人観光客）※団体 5位：インバウンド（訪日外国人観光客）※個人 6位：中学生・高校生（合宿・宿泊学習） 7位：国内観光客（お遍路等） 8位：サイクリスト 9位：スポーツ少年団 10位：大学生	<table border="1"> <thead> <tr> <th>ターゲット</th> <th>件数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>親子・子育て世代（親が20～40代）</td><td>31</td></tr> <tr><td>定年退職後のシニア世代</td><td>26</td></tr> <tr><td>インバウンド（訪日外国人観光客）※団体</td><td>25</td></tr> <tr><td>湯治客・療養者</td><td>25</td></tr> <tr><td>インバウンド（訪日外国人観光客）※個人</td><td>21</td></tr> <tr><td>中学生・高校生（合宿・宿泊学習）</td><td>20</td></tr> <tr><td>サイクリスト</td><td>13</td></tr> <tr><td>国内観光客（お遍路等）</td><td>17</td></tr> <tr><td>スポーツ少年団</td><td>9</td></tr> <tr><td>大学生</td><td>8</td></tr> <tr><td>その他</td><td>1</td></tr> </tbody> </table>	ターゲット	件数	親子・子育て世代（親が20～40代）	31	定年退職後のシニア世代	26	インバウンド（訪日外国人観光客）※団体	25	湯治客・療養者	25	インバウンド（訪日外国人観光客）※個人	21	中学生・高校生（合宿・宿泊学習）	20	サイクリスト	13	国内観光客（お遍路等）	17	スポーツ少年団	9	大学生	8	その他	1
ターゲット	件数																								
親子・子育て世代（親が20～40代）	31																								
定年退職後のシニア世代	26																								
インバウンド（訪日外国人観光客）※団体	25																								
湯治客・療養者	25																								
インバウンド（訪日外国人観光客）※個人	21																								
中学生・高校生（合宿・宿泊学習）	20																								
サイクリスト	13																								
国内観光客（お遍路等）	17																								
スポーツ少年団	9																								
大学生	8																								
その他	1																								

（２） 記述式

ヒアリング調査にて記述式による回答とした項目の結果概要は以下の通りである。

【塩江温泉郷の将来性】		【課題】	【挑戦したいこと】	【将来的な位置付け】
【魅力・強み】		・情報発信、歴史的 PR、取材受入れ ・アクセス性、交通網整備、サイクリング整備 ・空港、中心部、キャンプ場との連携 ・民間事業者との連携、コラボ ・観光コンテンツ、高付加価値化 ・高齢化対策、担い手不足、夜間の暗さ ・インバウンド対応、キャッシュレス対応 ・駐車場の確保、施設の老朽化	・スタンプラリー、自然保護体験ツアー ・定期的な観光勉強会、活用場の提供 ・SNS 発信 ・高校や大学との連携 ・路面電車の復活、乗り合いタクシー、道路拡充 ・旅行商品の造成、日帰り旅行の企画 ・名物料理の開発、安価な食事提供 ・町内美化活動	・秘境的なイメージブランディング ・地域の健康や娯楽の拠点 ・観光客との交流ができる場所 ・香川と徳島を結ぶ拠点、交通ハブ ・アートな町、祭りの復活 ・避暑地の宿泊先 ・非日常体験、名物料理、体験型学習の場 ・Ｉターン、Ｕターンの推奨

【塩江温泉郷との連携】		【インバウンド】	【高松空港との連携】	【自社で連携・貢献できること】
【民間事業者との連携】		●インバウンド効果 ・収益増加に伴う経済効果、温泉郷のブランディング ・交流人口や移住者の増加、国際交流の機会創出 ・インバウンド対応向けの雇用創出、受け入れ意識の向上 ●懸念事項 ・英語対応や多言語対応可能な人材の確保、海外向けの情報発信、両替対応 ・長時間滞在できる温泉郷としての整備、空港からのアクセス ・外国人のマナーや文化の違い、ごみの投棄等による景観破壊 ・多言語化や施設の受入体制が不十分によるオーバーツーリズム ●商品・サービスアイデア ・自然体験（登山、トレッキング、ジップライン、サイクリング、ゴルフ、SUP、鮎取り 等） ・文化体験（温泉入浴、サウナ、浴衣/着付け体験、物作り体験、日本文化、ガイド案内 等）	・飛行機の到着に合わせた直通バスや乗り合いタクシーを運行 ・空港利用者への温泉日帰りプラン、割引サービス ・空港での PR 強化、塩江温泉マップの設置 ・空港利用者の離発着不可時の宿泊受け入れ ・空港と温泉宿間の荷物配送サービス	・共通して使える湯めぐり入浴券の販売、スタンプラリー、クーポン ・観光ツアー、自然体験、屋台村、地元ガイド、英語でのツアーガイド ・情報発信、塩江ガイドブック、域外事業者の紹介 ・資金面での援助 ・学生ボランティア ・旅行商品の造成 ・シャトルバスの運行、観光タクシー、震災時の輸送体制構築 ・RV パーク
【交通アクセス】		【温泉水供給】		
●課題・アイデア ・高松空港と道の駅しおのえの直行便を運行 ・高松駅から自動運転バスやシャトルバスを運行 ・琴電仏生山駅と道の駅しおのえを結ぶバスの増便 ・パークアンドライドで塩江までマイカー、そこからシャトルバスを利用 ・道の駅をハブにして、域外と域内を接続 ・路線バスとコミュニティバスの接続性の向上 ・地区内をくまなく回るルートでの自動運転 ・地元住民と観光客に利用される交通体系の整備 ・サイクリストが周遊できる自転車道の整備 ・美馬市や穴吹方面へのアクセス性の向上 ・道の駅の駐車場の増設		●課題・アイデア ・配水管の老朽化対策を実施 ・民間事業者の指定管理による温泉水管理 ・民間事業者が供給を担う際の安定的な供給の担保 ・専門家による温泉水、湯量の調査 ・排水処理における環境への負担軽減 ・温泉水の公平利用、安定的な供給 ・温泉水の成分変化に伴う柔軟な料金設定		
●期待 ・新しい技術や取組み、訴求力の高いサービス、日帰り入浴施設の低価格化 ・地域内外をつなぐ役割 ・行政のサポートによる地元事業者の参画 ・民間事業者のスピード感をもって、利用者に寄り添うサービス ・効果的な宣伝、デジタルペーパーレス化 ・地域交通事業者による自動運転車両の運行				
●懸念事項 ・地域外への資金の流出、短期間での事業撤退 ・地域との連携、雇用機会の増加への寄与 ・地域の歴史の継承性				
●要望 ・地域の人も発信できるスキーム、意見箱の設置 ・交流人口の増加、地域向けの買い物拠点、雇用機会の創出 ・景観や環境保全への協力 ・自動運転バスの運行支援・寄付				

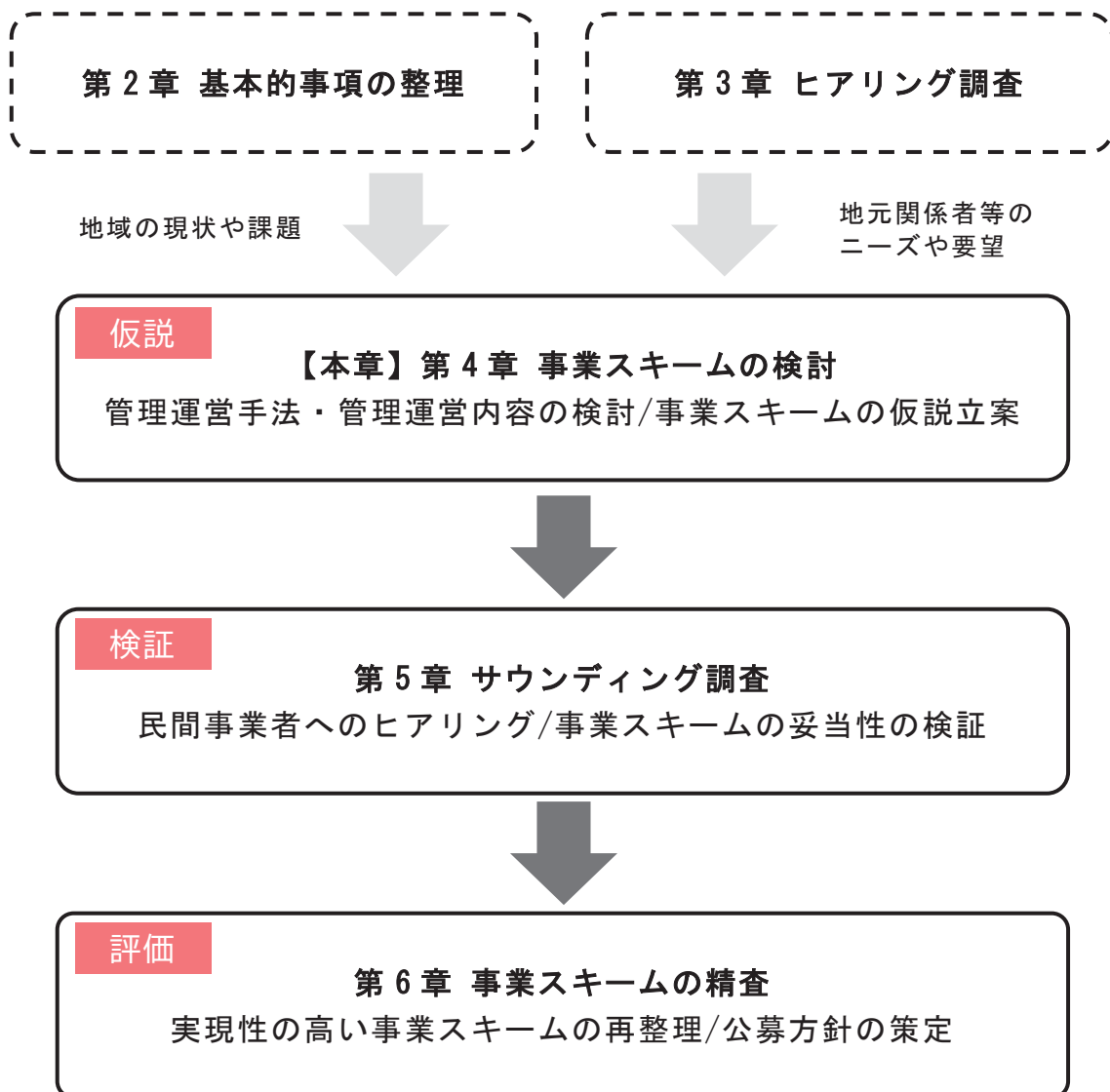
第4章 事業スキームの検討

4-1 検討フロー	4-1
4-2 事業スキームの仮説	4-2
(1) 管理運営手法の検討	4-2
(2) 管理運営者の検討	4-5
(3) 官民連携事業への期待	4-6
(4) サウンディング調査に諮る事業スキームの整理	4-7
4-3 管理運営者に求められる事業内容	4-9
(1) 周辺連携による観光メニューの構築	4-9
(2) 商品開発の方向性	4-20
(3) 持続可能な交通網の再構築	4-28
(4) DXを活用した温泉施設のアセットマネジメントサイクルの構築	4-81

4-1 検討フロー

本事業では、塩江温泉郷の入口に位置する新しい道の駅が、観光の拠点とともに、生活・まちづくりの拠点、「小さな拠点」としての機能を発揮し、地域活性化、地域活力・生活基盤の維持の役割を果たせるよう、単なる道の駅の運営ではなく、塩江地区の魅力を活かした観光振興、生活基盤の維持・支援、高松空港からのインバウンド誘致等の取組等との融合を視野に入れた官民連携手法の検討が求められている。

上記の官民連携手法を検討するに当たり、「第2章 基本的事項の整理」における地域の現状や課題、「第3章 ヒアリング調査」における地元関係者等のニーズや要望を踏まえ、本章では、「第5章 サウンディング調査」に諮る事業スキームを仮説で設定した。また、「第6章 事業スキームの精査」では、サウンディング調査の結果を踏まえ、再度事業スキームの精査を行い、実現性の高いスキームの検討を行う。



4-2 事業スキームの仮説

(1) 管理運営手法の検討

施設整備を伴わない道の駅での管理運営手法について、以下の通り整理した。

道の駅は、休憩機能や情報発信機能による道路利用者の利便性向上や、地域連携機能による地域住民の生活の質の向上への寄与、地域活動支援など公益的な役割を担うとともに、物販事業や飲食事業などの収益事業を通じて地域の活性化を図る施設であり、「公益性」と「収益性」を併せ持ち、集客施設としての賑わい創出が求められている。

本事業においても、道の駅を核に塩江温泉郷としての地域活力を高めていける管理運営を目指すことから、一次評価として、民間ノウハウの活用によるサービスレベルの向上や道の駅の活用の柔軟性等の観点から、「指定管理者制度」、「コンセッション方式」が望ましいと考える。

表 事業手法の比較

	管理委託	指定管理者制度	コンセッション方式
概要	民間事業者等が契約により管理業務等を受託する手法	民間事業者が協定により公共施設を管理運営する手法	利用料金の徴収を行う公共施設にて、施設の所有権を公共に残したまま、施設の運営権を民間事業者に設定する手法
根拠法	民法	地方自治法	PFI 法
施設所有	公共	公共	公共
事業期間の目安	1～5 年程度	3～10 年程度 (高松市では原則 5 年)	20～30 年程度
特徴	・業務契約内容に基づいた委託が可能 ・施設の使用許可権限や料金徴収等が指定管理者制度と異なり行うことができない ・委託事業者に裁量がなく、創意工夫を取り入れた事業展開は困難	・民間ノウハウを取り入れることで、公共施設のサービスレベルの向上に寄与することが可能 ・公募が原則となるため、公募準備・選定・協定締結等の事務が発生する ・事業者の決定は議決が必要となる	・民間事業者の裁量が大きく、民間ノウハウを発揮しやすい ・条例等による制限が少なく、民間事業者による自由な収益事業が実施しやすい ・事業期間が長く、積極的な事業投資が行いやすい ・運営権を担保とした資金調達が可能
評価	△	○	○

① 指定管理者制度について

「高松市指定管理者制度運用基本方針」にて、選定方法や指定期間は以下のように定められている。

■ 指定管理者の選定方法

指定管理者の選定に当たり、募集方法は「公募」によることを原則とする。ただし、施設の性格・設置目的等により「公募」になじまないなど、特別な事情がある場合は、「市が指定管理者を指名する」方法をとることができるものとする。なお、どちらの選定方法であっても、「応募資格に一定の条件を付す」ことが可能である。

■ 指定管理者の指定期間等

指定管理者の指定は、期間を定めて行うこととされており（地方自治法第244条の2第5項）、指定期間は、指定管理者の指定に合わせて、議会の議決を受ける必要がある。指定期間を延長・短縮する場合についても、同様に議会の議決が必要である。

なお、本市における指定期間の取扱いについては、次のとおりとする。

(1) 指定期間の基準

指定期間は、原則として、公募施設5年、非公募施設5年を基準とする。

(2) 指定期間の特例

指定期間については、公募・非公募の別に関係なく、特に考慮すべき特別な事情がある場合は、個別案件ごとに適切な指定期間を設定することができる。

なお、PFI事業等は、原則として、事業の期間（初期投資経費の回収に要する期間等）を指定期間とする。

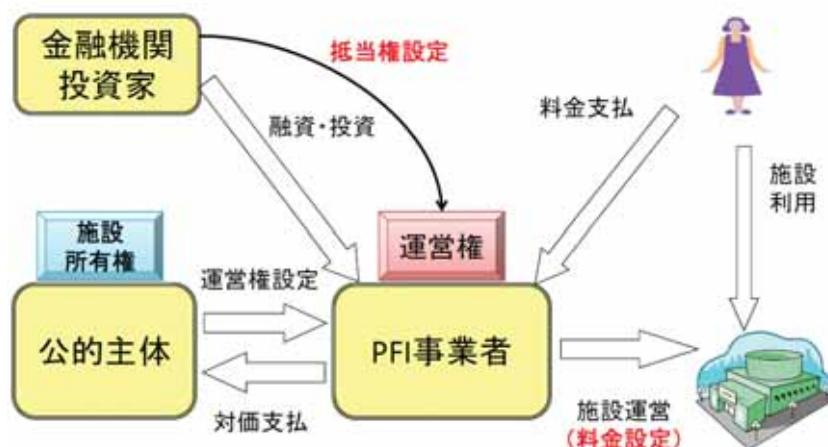
出典：高松市指定管理者制度運用基本指針 第4版

② コンセッション方式について

i) コンセッション方式の事業スキーム

コンセッション方式では、公的主体が所有権を有している施設で利用料金を徴収する施設について、事業を実施する運営権を事業者に売却し、事業者が運営等を行い、利用料金を事業者自らの収入として収受することで事業を実施する。公的主体は、事業者に運営権を付与することで、事業者から運営権対価を受け取る。

従来のPFI事業では、事業対象の「土地・建物の所有権」に担保が設定されていたのに対し、コンセッションでは、物権とみなされる「運営権」に対して担保が設定されることで、事業者は運営権を担保に資金調達が可能となる。



出典：PFI法改正法に関する説明会資料（内閣府）

ii) コンセッション方式の事業類型

コンセッション方式は、通常「独立採算型」を前提に実施される。

ただし、事業内容等に応じて独立採算が困難な事業の場合、一部事業を業務委託として切り分けたり、サービス対価を支払う「混合型」の事例もある。また、「サービス購入型」は通常想定されないため、「独立採算型」、「混合型」の2類型について整理した。

本事業は、道の駅を改修して機能強化し、新たに小さな拠点として整備することから、新規施設としての需要予測が難しく、現時点でコンセッション方式に対して、公共によるサービス購入費が必要となるかの判断が難しい。そのため、一次評価による優劣は付けず、民間事業者へのサウンディング調査による意見等を踏まえてコンセッション方式の事業類型を検討する。

表 コンセッション方式の類型

	独立採算型	混合型
概要	公共からのサービス購入費の支払いはなく、公共サービスの提供により利用者から支払われる利用料金収入等が収益となる類型	公共から支払われるサービス購入費と、公共サービスの提供により利用者から支払われる利用料金収入等の双方が収益となる類型
メリット	・行政にとって、施設修繕費や管理運営の費用負担が低減される	・サービス購入費による安定した収益確保ができるため、民間事業者の参入意欲が高まる
デメリット	・最低保証がない場合は、民間事業者が閑散期等の運営維持が難しく、収入を保障する場合は行政にとって支出が発生する	・行政にとって、施設修繕費や維持、管理運営費の支出が発生する
スキーム図		
評価	○	○

（２） 管理運営者の検討

道の駅の「公益性」と「収益性」を併せ持ちながら、集客施設としての賑わい創出を生み出すには、安定的な収益性の確保、高付加価値なサービス提供などの経営ノウハウが必要となる。こうしたノウハウは民間事業者が得意とするところであることから、地域の核となる道の駅の管理運営において民間ノウハウを活かしやすい方式が望ましいと考える。

本事業においても、道の駅を核に塩江温泉郷としての地域活力を高めていける管理運営を目指すことから、一次評価として、民間ノウハウを十分に導入でき、変化が激しい昨今の社会情勢やニーズに迅速に対応が可能である等の観点から「民間事業者」による管理運営が望ましいと考える。

表 管理運営者の比較

	自治体	第三セクター	民間事業者
概要	行政による直営	行政と民間の共同出資による組成	民間企業、NPO 団体等の組織
メリット	・運営主体が変わることがなく、管理運営責任が明確 ・公益性や長期的なまちづくりの視点を踏まえた管理運営が可能 ・行政管理として、利用者の安心感が得られやすい	・地域への新たな雇用創出が行いやすい ・公益性や長期的なまちづくりの視点を踏まえた管理運営が可能 ・民間の初期投資額の低減が可能	・民間ノウハウを活かした管理運営や賑わい創出、高付加価値なサービス提供が可能 ・意思決定が早く、社会情勢等に迅速に対応が可能
デメリット	・民間ノウハウの導入が少なく、管理運営や経営のノウハウが劣る ・人員の確保が難しく、柔軟な対応が困難な場合がある	・意思決定に時間を要し、民間ノウハウを十分に発揮しにくい ・行政と民間の責任やリスク分担が曖昧になりやすい	・収益性が重視され、公益性が軽視される可能性を有する ・地域内の新たな雇用確保や地域との連携が限定的になる場合がある
評価	△	△	○

（３）官民連携事業への期待

「第２章 基本的事項の整理」「第３章 ヒアリング調査」の結果概要は以下の通りである。塩江温泉郷や道の駅の現状や課題を踏まえ、地元組織や地元事業者での実施が難しく、新たな民間事業者に期待する内容として、広報や温泉、飲食・物販、観光・商品開発、交通、景観・環境、まちづくりに関する意見が挙げられた。

	現状	課題	民間事業者への期待
広報	アンケート調査では、商工会や観光協会、近隣施設等から 広報活動での協力が可能 と回答頂いています。また、地元の観光情報誌による取材、ツアーガイド、道の駅内の医療施設患者への周知などの連携も可能と回答頂いています。	高松空港や道の駅での 広報活動の強化 により、インバウンドを含む 観光客への塩江温泉郷の周知向上、地域内外のつながり創出や新しい道の駅との関わり強化、地元事業者のやりがい醸成 を図れる 塩江の魅力発信 が求められています。	SNS の活用や空港と連携した広報活動により、 塩江地区のステークホルダーや観光客に訴求できる広報・宣伝 が期待されています。
温泉	塩江温泉は香川県で唯一国民保養温泉地に指定され、 塩江温泉郷としての歴史・ブランドが確立 されています。良好な泉質を有する温泉を活かした宿泊施設が複数立地している一方で、温泉水供給施設の老朽化が懸念されています。	現在、高松市が実施している温泉水給水事業を民営化し、民間ノウハウを活用した 適切な老朽化対策や温泉水の公平利用、安定的な供給 に資する 温泉供給施設の維持管理が必要 です。	道の駅の温泉管理に加え、 地域内への安定した温泉供給と効率的な施設管理 が期待されています。
飲食・物販	塩江地区の 一次生産者や農家数は減少傾向 にあります。また、現在の道の駅しおのえには野菜等の直売所がありますが、 店舗売上はファーストフードに依存 しています。	道の駅や温泉施設利用者等の立寄り客の増加に資する、 訴求力のあるメニューや地元と連携した塩江ならではのメニュー開発、温浴前後に利用できるナイトタイムエコノミー（キッチンカーや屋台等）の飲食物販機能 が不足しています。	塩江の自然や温泉等の地域資源を活用し、 道の駅の利用客向上につながる飲食物販機能の導入 が期待されています。
観光・商品開発	塩江地区は 外国人観光客の来訪割合が高く 、高松空港の国際線利用率も向上しています。夏休みや紅葉、温泉の行楽シーズン、しおのえ４大まつり等のシーズンに利用者が多く、温泉や滝の認知度が高い状況です。	観光関連産業の人材・後継者不足や移動手段不足が課題であり、 塩江の温泉や自然、ダム湖等を生かしたツアーや体験、高松空港や美馬市との連携による持続可能な観光商品の開発 が不足しています。	地域と連携した 新たな旅行商品の造成、塩江の魅力体験を提供できる観光コンテンツの導入 が望まれています。
交通	高松市中心部からは１日９往復の路線バスが運行し、塩江地区内ではコミュニティバスが運行されています。一方で、現在の道の駅から車で１５分の場所に位置する 高松空港とを結ぶ直通便のバスはなく 、レンタカー等が主流となっています。	高松空港との連携 によるインバウンド客誘致の強化や 路線バスとコミュニティバスの接続性向上 による地元利用客の増加など、 新しい道の駅をハブ・交通結節点とした域内外のアクセス性の向上、持続可能な交通アクセスの確保 が求められています。	既存のコミュニティバスやスクールバス、患者輸送バス等の統合や、自動運転・ライドシェア等の新しい技術導入により、観光客や地元住民に利用される 持続可能な交通網の構築 が望まれています。
景観・環境	全国的に自然を楽しむ観光やワーケーションの取組が増加しており、塩江地区には森や木立などの自然資源、川や滝、ダム湖などの水辺資源といった 自然環境が豊富 に存在しています。また、ダム周辺の公園整備など エリア一体での環境整備 が進められています。	休耕田を利用した 花整備によるおもてなし空間の整備やホテル生息環境の整備 など、観光コンテンツと連動した 塩江ならではの自然・体験を楽しめる景観整備 が求められています。	観光コンテンツの造成と連動し、 塩江の自然・景観を楽しむ よう、地域住民が実施する 環境整備にも主体的に関わるような地域の一員化 が望まれています。
まちづくり	現在の道の駅周辺における観光関連施設の老朽化や閉館、空家の増加、コロナの影響等により、 地域の活力が減少 しています。また、原油価格の高騰による施設管理運営費等の増加により、 行政財政の悪化 が想定されています。	小さな拠点としての機能 を高める管理運営の他、道の駅内での キャンプ場の受付対応、空家や古民家のリノベーション活用 など、 道の駅を拠点に塩江エリア一体と連携し、地域資源・資産を活かした地域とともに稼ぎ出せるような管理運営 が求められています。	塩江地区の玄関口 として新しい道の駅の満足度向上、 小さな拠点の機能を最大限に発揮できる管理運営 が期待されています。

(4) サウンディング調査に諮る事業スキームの整理

① 提案内容の整理

これまでの検討を踏まえ、サウンディング調査に諮る事業スキームとして、必須事項と民間提案事項を以下の通り整理した。

必須事項 : 事業者公募時における必須事業とする

民間提案事項 : 新しい道の駅の有効活用や地域活性化に資する取組や連携として、民間提案によるものとし、加点要素とする

i) 必須事項

	概要	条件
道の駅の管理運営	—	<必須事項>
奥の湯公園 キャンプ場の管理運営	・現在の指定管理事業では、道の駅とともに管理運営を実施 ・常駐人員を必須としないことから道の駅での受付機能の継続が妥当	<必須事項> ・道の駅の管理事業者による管理運営を継続
温泉水 給水事業	・現在は市が直営で実施 ・市が所有する 2 ヶ所の源泉から塩江地区内の 9 施設へ温泉水を分配	<必須事項とできるかを検討> ・単体事業として黒字であり、指定管理事業の赤字解消に向け、道の駅との一括事業による民間事業者の参入意欲の向上に期待 ・サウンディングにて民営化の可能性を確認
交通事業	・道の駅への交通アクセスや周辺地域での交通弱者の発生など課題が深刻化	<必須事項とできるかを検討> ・現在のコミュニティバス等に限定せず、民間事業者の新しい技術導入等による交通アクセスの向上に期待 ・サウンディングにて管理運営の可否を確認

ii) 民間提案事項

新しい道の駅の連携先として想定される地域関係者やステークホルダー等について、考えられる連携/取組内容を整理した。

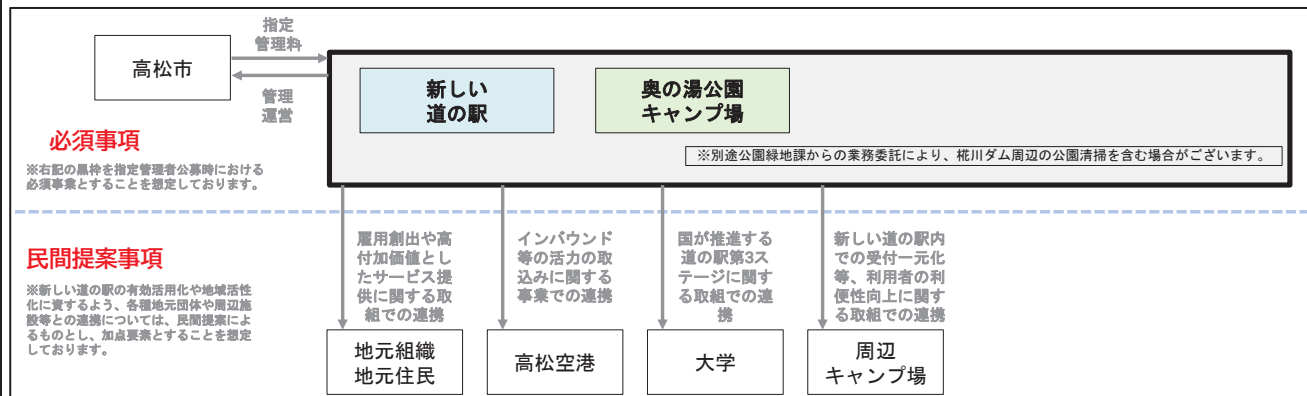
連携先	提案を求める事項
地元組織	雇用創出や高付加価値化したサービス提供に関する取組での連携
高松空港	インバウンド等の活力の取込みや航空機欠航対応、防災対応に関する事業での連携
大学	国が推進する道の駅第 3 ステージに関する取組での連携
周辺 キャンプ場	新しい道の駅内での受付一元化等、利用者の利便性向上に関する取組での連携
温泉宿	新しい道の駅内での空室情報の一元化等での連携 最新技術を活用した維持管理等による温泉水の安定的供給
観光客 地元住民	塩江地区内を走行する既存バスの統合や最新技術を活用した交通アクセス等の構築に関する連携

② 検討する事業スキーム案

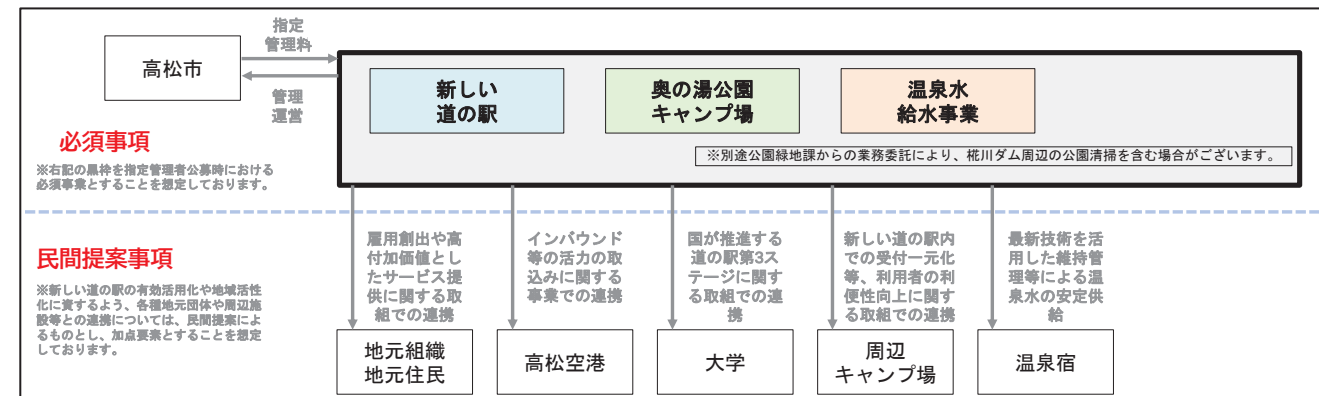
前項の必須事項と民間提案事項を踏まえ、「道の駅の管理運営」及び「奥の湯公園キャンプ場の管理運営」を必須事業とし、「温泉水給水事業」と「交通事業」を含めた一括事業の実現性をサウンディング調査にて確認するため、両事業を含める場合と含めない場合について、以下４案の事業スキームを整理した。

また、管理運営手法は、民間事業者の参入を前提に「指定管理者制度」と「コンセッション方式」の実現性や課題等について、サウンディング調査にて確認する。

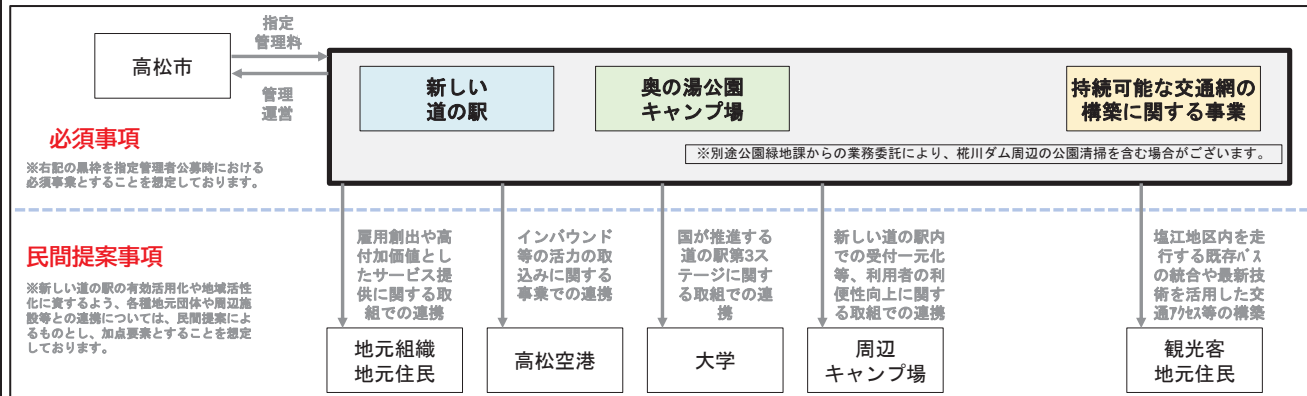
事業スキーム①：「新しい道の駅」＋「奥の湯公園キャンプ場」



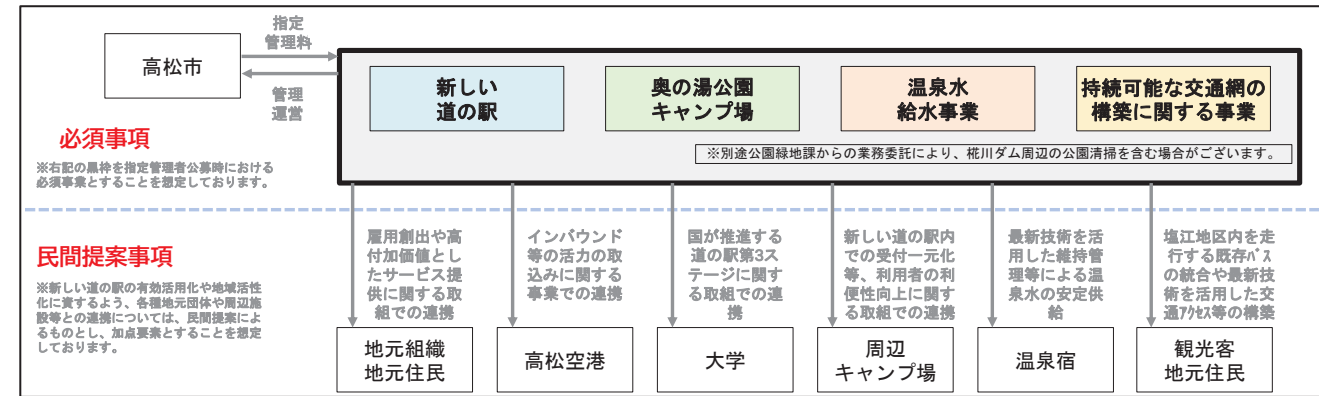
事業スキーム②：「新しい道の駅」＋「奥の湯公園キャンプ場」＋「温泉水供給事業」



事業スキーム③：「新しい道の駅」＋「奥の湯公園キャンプ場」＋「交通事業」



事業スキーム④：「新しい道の駅」＋「奥の湯公園キャンプ場」＋「温泉水供給事業」＋「交通事業」



4-3 管理運営者に求められる事業内容

(1) 周辺連携による観光メニューの構築

① 来訪者の動向

宿泊者数が来訪者全体の約 20%と少ない状況のため、滞在時間や消費額が増加する宿泊者数を獲得できる観光メニューが必要であると考えられる。特に休日は一定数存在する県内観光客をターゲットとして利用を促進し、平日は県内外の定年退職後のシニア世代の方をターゲットに利用を促進することが考えられる。また、インバウンド (FIT) やサイクリストの利用者数が少ない状況のため、これらの需要を取り込むための広報活動や観光メニューの構築等、新規需要を開拓するための取組みが必要である。

表 来訪者の動向

属性	動向
宿泊者	・2022 年時点の来訪者数は、塩江温泉郷（宿泊施設）が 49,561 人、道の駅しおのえが 111,016 人、行基の湯が 35,656 人、塩江美術館が 8,253 人、大滝山キャンプ場が 15,603 人、奥の湯公園キャンプ場が 903 人、合計 220,992 人であり、宿泊者数は全体の 22.4%のため、地域内での消費額が増える宿泊客数の向上が必要である。 ・コロナ禍前の 2019 年時点の宿泊施設利用状況は日本人宿泊者数が 37,486 人、外国人宿泊者数が 33,689 人であり、外国人宿泊者数は宿泊者数全体の 47.3%であり、更なるインバウンド需要の取込みが必要である。
道の駅しおのえ利用者	・2019 年度の利用実態調査では、平日（10:00～16:00）が 138 人、休日（10:00～16:00）が 207 人であり、道路施設（トイレ・休憩）利用者が平日 72 人、休日 99 人と最も多い。 ・平日は地元住民 27 人、県外観光客 22 人、県内観光客 14 人、休日は地元住民 9 人、県外観光客 26 人、県内観光客 70 人であり、県外観光客からは平日、休日ともに同程度利用されており、休日は近場に出かけたいと考える県内観光客からの需要が見込まれる。 ・サイクリストは平日 1 名、休日 3 名であり、サイクルオアシス認定施設として更なる活用が必要である。 ・インバウンドは平日 1 名、休日 0 名であり、インバウンド需要の取込みが必要である。
行基の湯利用者	・2019 年度の利用実態調査では、平日（10:00～16:00）が 85 人、休日（10:00～16:00）が 66 人であり、県内観光客が平日 42 人、休日 52 人と最も多い。 ・平日は地元住民 13 人、県外観光客 18 人、休日は地元住民 2 人、県外観光客 12 人であり、県外観光客からは平日、休日ともに同程度利用されており、地元利用者は平日に利用する傾向にあることが伺える。 ・サイクリストやインバウンド利用者数は 0 人であり、サイクリストやインバウンド需要の取込みが必要である。

② 地域資源・課題・ターゲット

2019 年度と 2023 年度のアンケートでは温泉や自然の豊かさが主な地域資源と捉えられており、近年新たに整備されたダムを活用するニーズが一定数存在している。課題としては両年度とも交通アクセスが最も多く挙げられており、2023 年度のアンケートでは後継者・若い世代の人手不足も交通アクセスに次ぐ課題として認識されている。魅力的な観光地に必要とされている「顎」、「足」、「枕」に加えて、訴求力のある観光・体験メニューの構築が必要であるという意見が一定数存在している。また、ターゲットとしては定年退職後のシニア世代やインバウンド（団体・個人）を軸にしながら、家族連れや子育て世代の他、中学生・高校生の合宿や宿泊学習、サイクリスト等を対象としながらターゲットの裾野を広げることが必要である。

表 地域資源・課題・ターゲット

調査	地域資源・課題・ターゲット
2019 年度 アンケート 調査	・塩江温泉郷の良いところは自然の豊かさが最も多く、次に温泉・温浴施設、お祭り・イベント、地域の歴史・文化の順となっている。 ・塩江温泉郷の良くないところ・足りないものとして交通アクセスの次に観光資源（名所・食べ物）、知名度や観光 PR、まちなみ・景観の順となっている。 ・どのような利用者に来てもらいたいかという問いに対しては、国内外問わず、老若男女あらゆる人に来てもらいたい、特に家族連れを求める声が多く、子供からお年寄りまで幅広い世代に利用してもらいたいという意見が多い。 ・田舎の温泉地であることから、都会に疲れた人に癒しを求めてきてもらいたいという意見も出ている。
2023 年度 アンケート 調査	・塩江温泉郷の魅力は温泉が最も多く、次に豊かな自然、ダム、紅葉・桜、川遊び等の順となっており、温泉や自然環境等の他に新たに整備されたダムの活用が期待されていることが伺える。 ・課題としては交通アクセスが最も多く、次に後継者・若い世代の人手不足、魅力のある飲食、魅力のある物販、施設の老朽化、訴求力のある観光・体験メニュー等の順となっており、魅力的な観光地に必要とされている「顎」、「足」、「枕」に加えて、訴求力のある観光・体験メニューの構築を併せて行う必要があると考えられる。 ・今後ターゲットになり得る属性は、親子・子育て世代（親が 20～40 代）が最も多く、次に定年退職後のシニア世代が多い。 ・シニア世代以降はインバウンド（団体）、湯治客・療養者が同数となっており、インバウンド（個人）、中学校・高校生（合宿・宿泊学習）、国内観光

	客（お遍路等）、サイクリスト等の順となっている。 ・親子・子育て世代（親が 20～40 代）や定年退職後のシニア世代、インバウンド等を軸に訴求力のあるコンテンツを造成しながら、中学生・高校生の合宿や宿泊学習、サイクリスト等を対象とした新たな施策を実施することでターゲットの裾野を広げることが重要である。

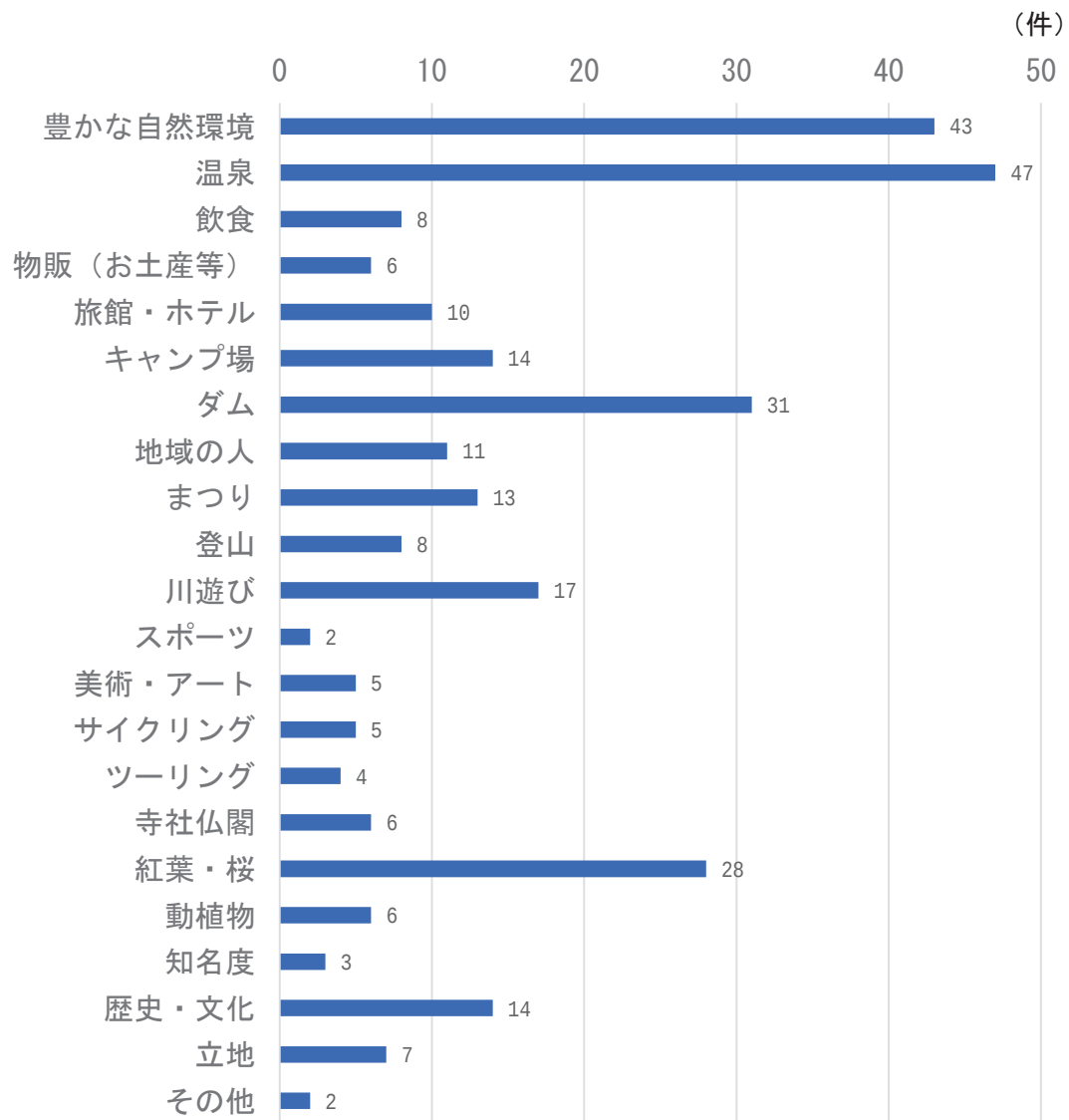


図 塩江温泉郷の魅力（2023 年度アンケート調査結果）

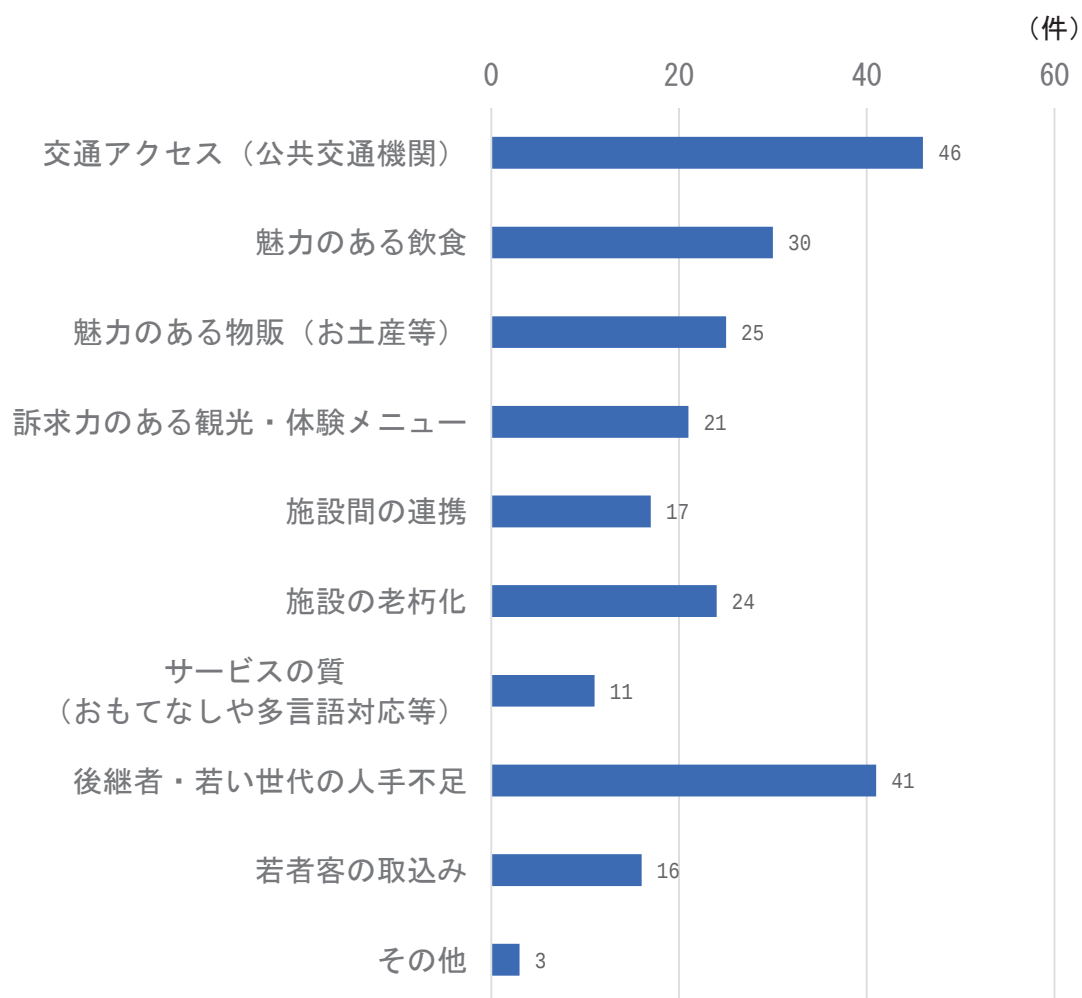


図 塩江温泉郷の課題（2023 年度アンケート調査結果）

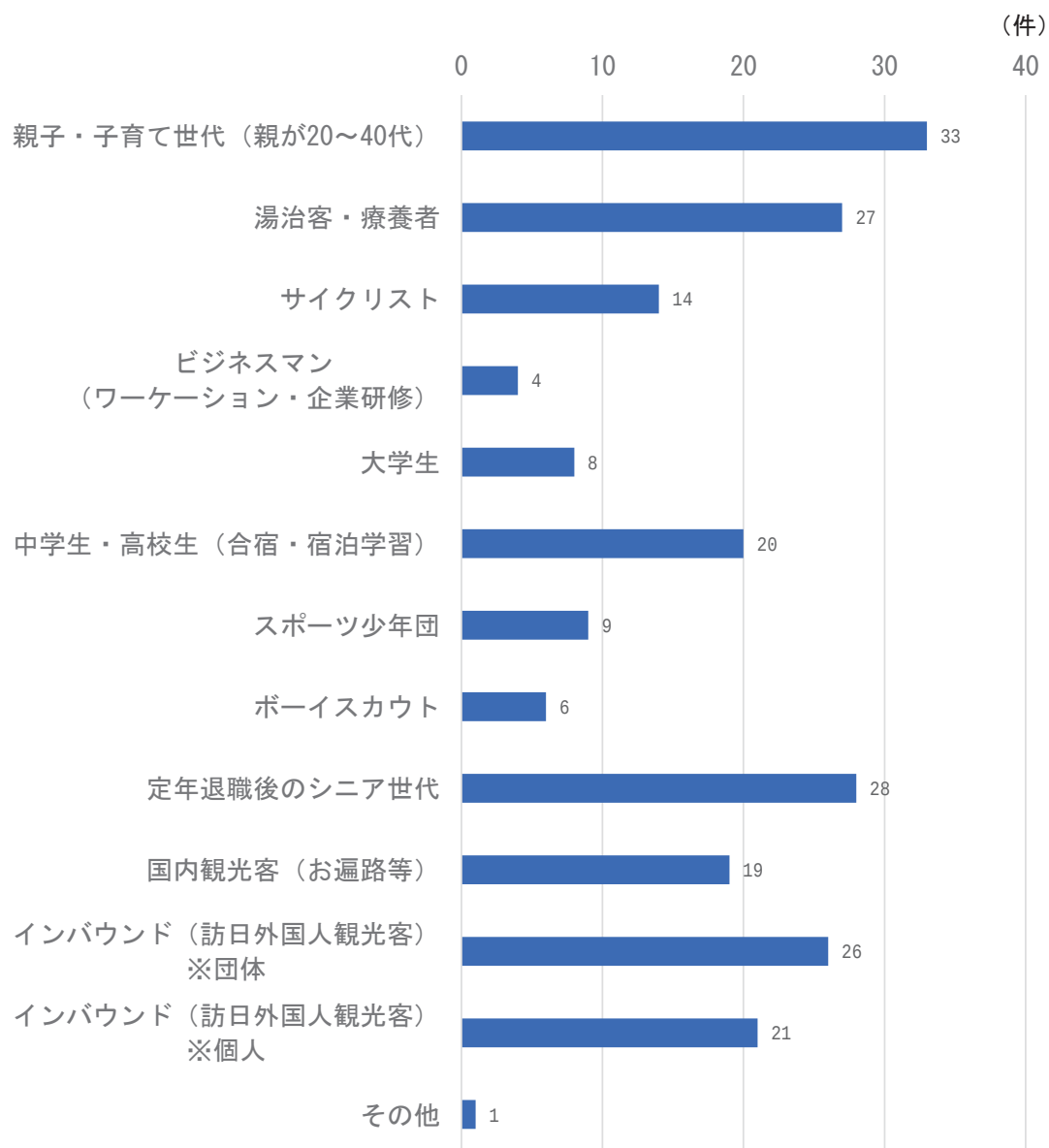


図 塩江温泉郷へ宿泊客を誘客するためにターゲットとなり得る属性
(2023 年度アンケート調査結果)

③ 地元地域発案のアイデア

2023年度のアンケート調査により観光等に関する以下のアイデアを得られたため、今後、道の駅しおのえの管理運営者が事業計画を立案する際や、地元地域と連携した取組みを検討する際はこれらの地元地域の声を参考とすることが考えられる。

表 地元地域発案のアイデア

分類	アイデア
空き地 休耕田 空き家 景観	・塩江温泉郷で休耕田を利用し、花いっぱいにする ・芸術的な作品を至る所に展示する ・時間が止まった空間（建築物）等を体験するツアー ・ワーケーション ・空き家や古民家を活用した都会からの移住者やI・Uターンの獲得 ・ホテルの空き部屋等を活用した短期間（数ヶ月～数年契約）での賃貸 ・ランドバンクや空き家バンクを活用して出店・開発希望者と地権者のマッチングやコーディネート ・自然環境と中山間地の民家や伝統建築等、塩江での日常の景色や文化を活用 ・ホスピタリティにあふれたおもてなし対応（例：空き家を完全貸切でき、常に要望をお受けするコンシェルジュが常駐し、地域の旬の食事や地の酒を堪能、目的地までは黒塗りリムジンで移動等）
温泉	・高松空港と連携した温泉日帰りプラン ・空港からのシャトルバス運行による空港待ち時間での温泉入浴 ・日帰り入浴客向けの体験プログラムの造成 ・湯めぐりとして共通で使える入浴券の販売、温泉マップの設置 ・温泉の入浴方法を知れたり、塩江町の日本の文化を知れたりするような塩江町温泉ツアーパックの造成 ・海外からのゴルフ客に温泉で疲れを癒してもらう仕組み作り ・健康プログラムの提供 ・伝統である温泉文化やマナーを尊重した温泉の泉質や効能を説明し、その健康への利益を伝える体験ツアーの造成 ・美容や美肌に特化したプログラムの実践
飲食	・町歩きと食の体験（エリア内を徒歩で散策しながら滞在するような体験） ・山と川の幸を生かした食べ物の充実 ・塩江ならではの産物や新たな食、塩江でしか買えないものを開発する
自然	・登山・ウォーキング等、山を生かした体験学習商品の造成 ・川を利用したアクティビティや鮎取り体験、デイキャンプ ・豊かな自然環境を生かしたトレッキングツアー（ガイド付き） ・キャンプ場との連携やアウトドア企業とのコラボレーション ・ホタルの生息地を増やす環境整備 ・自然保護活動を目的とした体験宿泊付きツアー（エコツーリズム） ・天体望遠鏡博物館とコラボレーションした星空観察

分類	アイデア
	・ 点在する旧跡や自然観光資源を活用したツアーの造成 ・ 竹を活用した物作り体験（竹灯り・竹灯籠等） ・ 炭谷ゴボウの栽培体験 ・ 地元地域で実施している里山づくりを活用した体験
ダム	・ ダム見学と森林浴を組み合わせた体験型観光の造成 ・ ダム湖での SUP や BBQ 等のアウトドア体験 ・ オープントップバスを活用したダムツアーの実施
サイクリング	・ サイクリングツアーの造成 ・ E-BIKE の貸し出し ・ サイクリングと温泉を組み合わせたツアー ・ サイクリスト向けの日帰り入浴料金の低価格化 ・ サイクルスタンプラリー ・ レンタサイクルと気軽に体験できるサイクリングコースの設定
他地域等との連携	・ 国道 193 号線を利用した高松市から美馬市への観光物語を作り PR ・ 美馬市と連携したスタンプラリーやキャンペーンの実施 ・ 美馬市と連携したイベントの開催（季節ごとのフェスティバルやマルシェ） ・ 美馬市での「昼間」観光の後に塩江温泉での湯治で終結するツアーの造成 ・ 高松空港で飛行機が欠航となった場合に塩江温泉に宿泊頂く仕組み ・ 地元観光施設と連携した高松空港や道の駅しおのえ発の観光タクシー創設 ・ 空港利用者や空港周辺のレンタカー店舗利用者を対象とした温泉利用や物販の割引クーポンの実施 ・ ゴルフ場と宿泊施設と連携したインバウンド向け格安ツアーの造成
広報	・ 高松空港での PR 活動強化、美馬市と連携した PR 活動 ・ 静かな雰囲気と違う形でブランディングする（秘境的なイメージ） ・ 塩江温泉の歴史的側面の PR 強化 ・ 四国の方が日帰りで行くことが可能な自慢できる憩いの場として PR ・ 瀬戸内を対象としたフリーペーパー「瀬戸マーレ」への掲載 ・ 個人旅行者による SNS を活用した PR ・ 遠出をしなくても非日常を楽しめる場所としての PR ・ 滞在時間別の楽しみ方の PR（2 時間・4 時間・半日・1 日等） ・ 大学と連携した塩江ガイドブックの作成 ・ メディアを活用した PR、海外ツアーエージェントの参入

④ 観光メニューの基本方針

i) 塩江地域を対象とした観光メニュー（ミクロな視点での観光メニュー）

①～③の内容を踏まえて塩江地域の施設、資源、プレイヤー等を活用した観光メニューの基本方針を以下の通り検討した。

ターゲット

家族連れ・日帰り入浴客・宿泊観光客・空港利用者・インバウンド・シニア世代・中高生（合宿・宿泊学習）・ゴルフ場利用者・サイクリスト・企業 等

関係者

新しい道の駅管理運営者・旅館・ホテル・キャンプ場・タクシー協会・高松空港・ダム管理者・旅行者・地元組織（ガイド）・専門家 等

基本方針

①地域資源を最大限活用した訴求力の高いコンテンツの造成

- ・最大の魅力である自然の豊かさや温泉の泉質を活用したコンテンツの造成

②高松空港や周辺施設からの交通アクセスの向上

- ・高松空港や周辺施設に訪れている国内外の観光客へ便利な交通アクセスを提供

③塩江地域ならではの飲食の提供と新たな特産品の開発

- ・塩江地域ならではの地元の食材を活用した飲食の提供や特産品開発の実施

④地元組織と連携したおもてなし体制の構築

- ・塩江地域ならではの地元組織と連携したガイドやおもてなしの提供

⑤歴史的・文化的な文脈を生かした広報の実施

- ・塩江温泉郷における歴史的・文化的なストーリー性の伴う広報の実施

観光メニューのイメージ

【温泉健康プログラム】

- ・対象：日帰り入浴客・空港利用者
サイクリスト・インバウンド
ゴルフ場利用者・シニア世代
- ・概要：温泉入浴前後にヨガ等を実施
泉質の説明や入浴時の作法を紹介



【インフラツーリズム】

- ・対象：宿泊観光客・インバウンド
中高生（合宿・宿泊学習）・
シニア世代
- ・概要：地元ガイドによるダム見学ツアー
プロジェクションマッピング・SUP



【塩江温泉郷満喫サイクリングツアー】

- ・対象：宿泊観光客・日帰り観光客
インバウンド・シニア世代
家族連れ・親子
- ・概要：地元ガイド付サイクリングツアー
塩江ならではの飲食や温泉入浴付



【自然環境満喫トレッキングツアー】

- ・対象：宿泊観光客・日帰り観光客
インバウンド・シニア世代
- ・概要：地元ガイド付トレッキングツアー
日帰りコースと宿泊コースを設定
BBQ・温泉入浴・星空観察付



【自然環境保全ツアー】

- ・対象：宿泊観光客・インバウンド
シニア世代・家族連れ・企業研修
- ・概要：地元ガイド付きのホタル生息地や
トレッキングコースの環境整備
ホタル観賞・温泉入浴付



出典：しおのえネット
<https://www.shionoe.jp/store/>

ii) 他地域と連携した観光メニュー（マクロな視点での観光メニュー）

①～③の内容を踏まえて塩江地域以外の他地域の施設、資源、プレイヤー等を活用した広域周遊に資する観光メニューの基本方針を以下の通り検討した。

ターゲット

宿泊観光客・家族連れ・高松空港利用者・インバウンド・シニア世代・サイクリスト・美馬市来訪者 等

関係者

新しい道の駅管理運営者・旅館・ホテル・タクシー協会・高松空港・航空会社・旅行業者・地元組織（ガイド）・美馬市の観光拠点・専門家 等

基本方針

- ①既に訪れているインバウンド団体旅行（旅行業者）を活用したパッケージング
・海外の旅行業者と連携し、既に訪れているインバウンドの団体旅行やパッケージツアーに塩江温泉郷を組み込むことで、効率的にインバウンドの取込みを実施
- ②高松空港と連携した交通アクセスの向上や着地型観光ツアーの造成
・高松空港からインバウンド等の活力を獲得するために交通アクセスを向上
・高松空港を夕方出発する台北便等に合わせた着地型観光ツアーの造成
- ③隣接する徳島県美馬市と連携した観光客の満足度の向上
・歴史的にも結びつきの強い徳島県美馬市と連携し、日中に美馬市観光、夜は塩江温泉郷で宿泊する等、お互いに不足する内容を補い合いながら国内外の観光客の満足度を向上
- ④また会いたくなる人を作ることによるリピーターの確保
・観光客がリピーターとなる主な理由の一つである「人との出会い」を大切にし、また会いたくなると感じてもらえるような地元地域との交流の機会を構築
- ⑤他地域と連携したブランド力の醸成とステークホルダーを活用した広報
・他地域と連携した広域周遊としてのブランド力の醸成と活用
・他地域の関連施設と連携した広報の展開

観光メニューのイメージ

【美馬市と連携した周遊ツアー】

- ・対象：宿泊観光客・家族連れ・シニア世代
高松空港利用者・美馬市来訪者
- ・概要：日中は美馬市のうだつの町並みや
穴吹川周辺、剣山等を堪能し、夜は
塩江温泉郷で温泉を嗜む1泊～2泊の
宿泊ツアー、地元ガイドによる案内付
タクシー協会等と連携し移動手段を確保



穴吹川



うだつの町並み



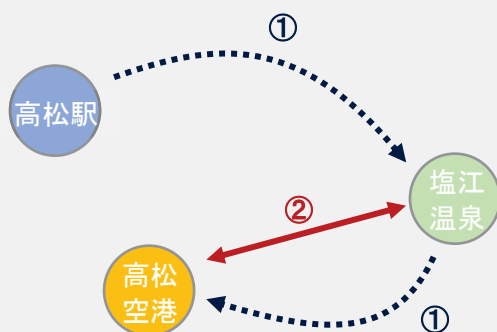
剣山

出典：美馬市観光情報 HP

<https://www.city.mima.lg.jp/kanko/>

【高松空港を活用した着地型観光ツアー】

- ・対象：高松市中心部に滞在するインバウンド・高松空港利用者・市民
- ・概要：①着地型日帰りツアー（高松市中心部⇒塩江温泉郷⇒高松空港）
高松空港を夕方出発する台北便に合わせた着地型日帰りツアー
高松駅付近に滞在している団体旅行客の最終日の昼に塩江温泉を堪能頂く
②温泉シャトルバスプラン（高松空港⇄塩江温泉郷）
温泉入浴券と空港-塩江直通バスや塩江温泉郷内の交通手段をセットにしたプラン
空港利用者や中心市街地の観光客、市内在住の方もターゲットとしたプラン
（車の運転が不要となるため、温泉と飲酒を堪能可能）



出典：しおのえネット

<https://www.shionoe.jp/store/>

（２） 商品開発の方向性

① 現状の販売商品の整理

道の駅しおのえ・塩江温泉郷周辺やうだつの町並み周辺、高松空港において販売されている現状の商品について以下の通り整理した。



図 道の駅しおのえ・しおのえ温泉郷周辺の主な販売商品 等

出典：しおのえねっと <https://www.shionoe.jp/store/> 等



図 うだつの町並み周辺の主な販売商品 等

出典：美馬観光ビューローHP <https://mimakankou.or.jp/aigura-omiyage/>、
<https://omiyadata.com/jp/area/tokushima/mima/> 等



図 高松空港の主な販売商品 等

出典：高松空港 HP <https://www.takamatsu-airport.com/shop/>

② 販売商品を踏まえた商品開発の方向性

現状の美馬市のうだつの町並み周辺や高松空港の主要な販売商品から、道の駅しおのえ・塩江温泉郷の地域の魅力を引き出すための商品開発の方向性を、以下の通り整理した。

表 道の駅しおのえ・塩江温泉郷の商品開発の方向性

No.	商品開発の方向性
1	○地元の食材を活用した体験型商品 地元の野菜や果物を活用した料理キットや食材セットなどの商品。観光客が自宅でも地元の味わいを楽しめる商品。また、料理教室や試食イベントを通じて、観光客が地元食材を使った料理を学びながら楽しむことができる商品。
2	○地域の文化や伝統を反映した工芸品 地元の民芸品や伝統的な工芸品をモチーフとしたアクセサリや雑貨などの商品。観光客が地域の歴史や文化に触れ、特別な思い出を持ち帰ることができる商品。
3	○地元素材を使ったスパ・美容商品 地域の温泉や温泉の素、薬草などを活用したスパ用品や美容商品。観光客は地元ならではのリラックス体験や美容効果を楽しむことができる商品。
4	○地域の伝統的なイベントや祭りをテーマとした商品 地元の祭りやイベントをモチーフにした限定商品。地元のお祭りの風物詩をデザインしたグッズや、そのイベントを楽しむアイテムを提供。
5	○地域と連動したストーリー性のある商品 地域の歴史や名所を背景にしたストーリーを持つ商品。観光客は商品を手にとることで、地域の魅力的なストーリーに触れることができる商品。（例：耕作放棄地解決のため、果物をエッセンシャルオイルに使う等、新たな活用方法を創出し需要拡大、地域の循環型農業を支えるため、地元で育てた家畜のフンや野菜のクズから有機肥料を作る等）

③ 地元地域発案のアイデア

2023 年度のアンケート調査により商品開発等に関する以下のアイデアを得られた。今後、新しい道の駅事業者や塩江の事業者が新たな商品開発を検討する際はこれらの地元地域の声を参考とすることが考えられる。

表 WEB アンケートで得られた地元地域発案のアイデア

分類	アイデア
食事	・川魚の料理、そばなど塩江でなくては味わえない食材を使った料理 ・特産物を使った道の駅の名物料理 ・B級グルメ販売や地元の業者も入り、パン工房・ピザ焼き・チーズ作り・業者自慢の食べ物販売等 ・香東川を整備してアメゴの釣り堀り、希望者は釣ったアメゴの塩焼き（いずれも有料にて） ・アルコール含む飲食店の充実 ・食の体験・塩江温泉郷に訪れないと体験できない飲食 ・香川県で歴史ある食品を使った料理（三豊ナス・唐辛子の香川本鷹・炭谷ごぼう） ・上西の高冷地野菜（トマトやゆず）の復活
物品	・目先の変わった作物や他では手に入らない作物 ・地元の野菜や果物、山の幸をどれだけ多く出せるか ・奥の湯がオープンしていた頃の温泉水の販売の復活 ・地元の水や米でどぶろくをつくる、特産品として売る
体験	・竹を使った物作り体験 ・登山・ウォーキング等、山を生かした体験学習商品 ・温泉の入浴方法や塩江町の日本文化を体験できるツアー ・川を利用したアクティビティ、鮎取り ・長期滞在でも楽しめるサイクリング ・ダムでの SUP ・ラフティング ・BBQ などのアウトドア体験 ・トレッキング ・時間が止まった空間（建築物）等を体験するツアー ・日本らしいもてなし ・包括的に商品・サービス・オプションツアー等を開発 ・ガイド付きのトレッキング・町歩き ・現在の塩江泊のインバウンドは団体型なので、夜のショッピング、飲食、散歩 ・高松空港からの観光客向けに魅力的なツアーパッケージを提供 ・伝統である温泉文化やマナーを尊重すること。温泉の泉質や効能を説明し、その健康への利益を伝えることが重要 ・豊かな自然環境の中で各種のサウナに入ったり、サウナを出た後の川辺を利用した外気浴 ・サイクリングと温泉を組み合わせたツアー ・自然保護活動を体験できるツアー ・浴衣でくつろげるサービスや、美しい景色を見ながら塩江ならではの食を楽しむサービス ・足湯 ・ジップライン ・自然を活かした栗拾い体験など ・西側の山を大きく開き、キャンプ場・アスレチック・公園（芝生）に開放・湯治場の建設・足浴・ドクターフィッシュ等の他の道の駅にないものを何か一つでも

分類	アイデア
	• 本格的キャンプ施設や手軽に誰もが楽しめるグランピング施設やサウナ施設、スパや健康プログラムを組み合わせる • トレッキング、サイクリングなどのアウトドア体験プログラムを提供し、自然愛好家やアクティブを求める観光客にアピールする（内場池、夏子ダムも含め） • 香川県と徳島県との境界に位置し、しかも双方からのアクセスも良く、両県の観光スポットを連携して紹介をし、観光客の利便性を高める。（例）讃岐うどん VS 徳島ラーメン • 香川ならではのイベント（うどん作り体験、お遍路体験、和三盆の制作体験など）の実施 • 早朝から空いている朝食、お土産、温泉などと空港への送迎などのパッケージで売り出す • 訪れたくなるコンテンツや商品の造成⇒高校生や大学生と連携し、まずは塩江の魅力を知ってもらい、若者の柔軟な発想力でコンテンツ開発や商品の造成を考える • オープントップバスを使ったツアー • バスを使ったダムツアーの開催 • RV パーク事業 • 温泉と夜市（屋台村） • トレーラーハウスを活用した宿泊施設とトレーラーハウスの備蓄による震災時の輸送体制の構築 • 湯めぐりとして共通で使える入浴券の販売 • そばうち体験 • 豊かな自然環境と温泉地、美術館の充実を図り、定年退職後の保養地として整備 • 山村の生活を1日かけて体験する

④ 訪日外国人の意向

第2章 2-2 (5) ②にて整理した通り、日本及び四国に来訪する外国人の意向としては、「自然・風景」、「食事」、「史跡等の歴史的建造物」、「温泉入浴」、「文化体験」の需要が非常に高い。

塩江の既存の魅力としては、「自然・風景」、「温泉入浴」があり、これらの魅力を更に磨いていくことに加え、「食事」、「文化体験」の魅力創出を図ることが考えられる。

表 訪日外国人の意向

項目	意向
日本旅行で体験したいこと	1位：自然や風景の見物 2位：桜の鑑賞 3位：伝統的な日本料理 4位：有名な史跡や歴史的な建築物の見物 5位：温泉への入浴
日本旅行で体験したこと	1位：自然や風景の見物 2位：桜の鑑賞 3位：有名な史跡や歴史的な建築物の見物 4位：温泉への入浴 5位：伝統的な日本料理
日本旅行で行ったこと (四国旅行者のみ)	1位：現地の食を食べること 2位：温泉入浴 3位：自然・景観地の観光 4位：旅館に宿泊 5位：歴史・伝統文化体験

⑤ インバウンドに訴求する商品開発の方向性

各種調査結果等を踏まえ、道の駅しおのえ・塩江温泉郷の地域の魅力を引き出し、インバウンドに訴求する可能性がある商品開発の方向性を、以下の通り整理した。

また、商品開発においては、「道の駅」第3ステージでも推進されている大学等と連携することも考えられ、第2章 2-5 (1) ④にて整理した通り、四国管内の道の駅でも商品開発や情報発信、観光プログラムの企画などで大学と連携した取り組みが実施されている。

表 各種調査結果を踏まえた商品開発の方向性

分類	商品開発の方向性
食事	○特産品を使った名物料理 塩江や香川県の特産品等を使った食事を提供。(川魚、そば、炭谷ごぼう、三豊ナス・唐辛子の香川本鷹等)
物品	○地元素材を使ったスパ・美容商品 地域の温泉や温泉の素、薬草などを活用したスパ用品や美容商品。 ○地域と連動したストーリー性のある商品 地域の歴史や名所を背景にしたストーリーを持つ商品。 ○地酒 塩江の水や米を使った地酒の開発・提供。
体験	○塩江温泉郷での湯めぐり 湯めぐりとして共通で使える入浴券や、温泉間の移動手段の提供。 ○地元の食材を料理し、学べるコンテンツ 料理教室や試食イベントを通じて、観光客が地元食材を使った料理を学びながら楽しむことができる商品。 ○文化体験コンテンツ 塩江の昔からの生業や地域の特徴であるうどん作り、お遍路、和三盆の制作、竹細工作り等について、学び体験できる商品。 ○アクティビティ 川やダムで SUP やラフティング等の水場を使ったアクティビティ、ガイド付きのトレッキングや登山、サイクリングでの湯めぐり等。

(3) 持続可能な交通網の再構築

① 地域の交通課題の整理

i) 過年度検討における課題整理

過年度検討において整理された地域住民の輸送に関する交通課題として、コミュニティバスの路線は現状維持以上の拡充は、他の交通施策と抱き合わせでなければ難しく、患者輸送、小学校スクールバス、塩江保育所送迎バスはニーズが高いものの、各施策の連携が図れていないことが挙げられる。

■ 過年度検討資料

資料

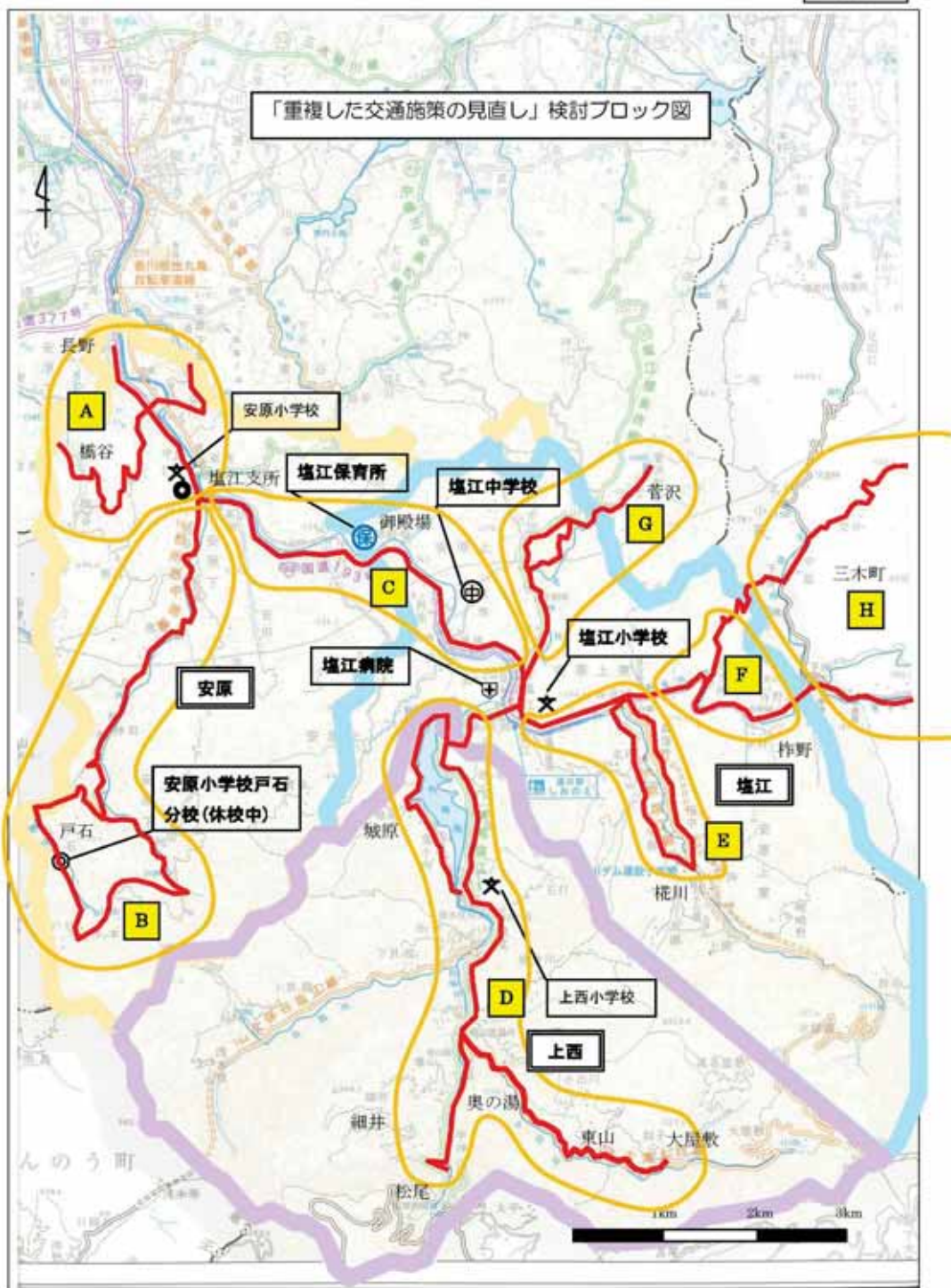
各施策の今後の方向性

ブロック	名称	コミュニティバス (交通政策課)	患者輸送バス (塩江病院)	小学校スクールバス (学校教育課)	塩江保育所送迎バス (保育課)
A (支所周辺)	×	国道193号を運行する路線バスと統合するため、実施する予定はない。	○	△ 運行は必要性がなく未実施。3小学校が統合される場合は、現・安房小学校全体を含めた拡充を要する。	子育て支援のため、園児通所のニーズがある限り、継続実施する必要がある。 なお、保育士の円滑な業務を営むとともに、チャイルドシートを具備する必要があることから、余裕のある乗車定員の一部に留まらない限り、統合は難しい。各施策の乗車予定数を検証する必要がある。
B (戸石方面)	△	現在、事業実施していないが、地域住民の関与によっては、他の交通施策を母体として、拡充の可能性がある。	○	△ 運行は戸石分校の休校に伴う措置として実施しているが、通学する児童がいなくなれば休止となる。3小学校が統合される場合は、現・安房小学校全体を含めた拡充を要する。	
C (保育所周辺)	×	国道193号を運行する路線バスと統合するため、実施する予定はない。	◎	△ 運行は必要性がなく未実施。3小学校が統合される場合は距離が遠く、実施の必要性が低い。	
D (栗の湯方面)	◎	旧町から取り組んでいた施策であり、引き続き実施する。松尾、東山方面についても一体的に行うことが効果的である。	○	△ 運行は必要性がなく未実施。3小学校が統合され、波面越の児童が生じる場合は、対応を要する。	
E (堀川方面)	△	合併後に運行拡大したが、患者輸送バスとの重複により、利用が促進している。他の交通施策を母体として、統合することが望まれる。	◎	△ 運行は保育所送迎バスを活用して実施。3小学校が統合される場合は、やや遠くなるが、実施の必要性を要検証。	
F (杵野方面)	×	国道193号を運行する路線バスと統合するため、実施する予定はない。	◎	△ 3小学校が統合される場合は距離がきほど変わらず、これまでどおり実施する予定はない。	
G (菅沢方面)	△	合併後に運行拡大したが、患者輸送バスとの重複により、利用が促進している。他の交通施策を母体として、統合することが望まれる。	◎	×	
H (三木町方面)	×	他町にまたがる施策を、実施する予定はない。	◎	×	

◎ 今後とも継続実施(主たる想定事業)
 ○ 今後とも継続実施
 △ 統合を含めた、継続・着手の可能性あり
 × 廃止または実施予定なし

主に、塩江病院と学校教育課の協議により、主たる事業主体を決定

出典：高松市 過年度検討資料



出典：高松市 過年度検討資料

ii) 関係者ヒアリングにおける課題認識

今年度実施した関係者ヒアリング（第3章ヒアリング調査にて整理）結果における交通施策に関する課題認識は以下の通りである。

表 R5 年度関係者ヒアリングにおける交通課題認識（抜粋）

項目	内容
既存の路線バス・コミュニティバスについて	・路線バスは年々利用者が減少 ・琴電仏生山駅と道の駅しおのえを結ぶバス便の増加が望まれる ・路線バスとコミュニティバスの接続性の向上
路線バス・コミュニティバスの路線新設・拡充等について	・高松空港と道の駅しおのえを結ぶバス便、直通バスの整備 ・高松空港、高松駅、穴吹駅からのコミュニティバスの運行 ・高松～塩江～美馬を結ぶバスのテスト運行 ・琴電仏生山駅から塩江温泉郷を結ぶ電車、路面電車の復活 ・エリア内の各観光スポットや宿泊施設を結んだバスの運行 ・ホテル、旅館など各施設が連携して無料バスを運行
タクシーについて	・タクシーの車両台数の増加 ・道の駅を起点とした観光タクシーツアーの造成 ・高松空港発の観光タクシーの運行
新たな移動手段について	・高松駅から自動運転バスの運行 ・高松空港と塩江温泉郷を結ぶ自動運転バスの運行 ・細街路の市道をくまなく回るルートとして、自動運転を活用 ・普通車や軽四輪車など山間地域の方でも乗れる乗り合いタクシー ・オンデマンドタイプの移動手段 ・グリーンスローモビリティのレンタルや周遊運行 ・イベント時等のパークアンドライド等の実施
その他	・空港～温泉郷の各宿泊施設間の荷物配送サービス ・空港からのパッケージツアー ・オープントップバスを使ったツアー ・公共交通機関を利用した学生向けの観光ツアー ・レンタサイクル、サイクリスト向け施設の整備 ・レンタカー事業 ・ダム周辺、道の駅エリアは高低差がないのでそのエリアを移動できる手段、コミュニティバスは距離のある移動・高低差の移動と住み分け ・コミュニティバスやタクシー等の様々な交通機関に関する運行情報等が道の駅しおのえで一元的に確認 ・安全な輸送手段の確保 ・駐車場の増設 ・震災時の輸送体制構築

iii) マーケットサウンディングにおける事業者意見

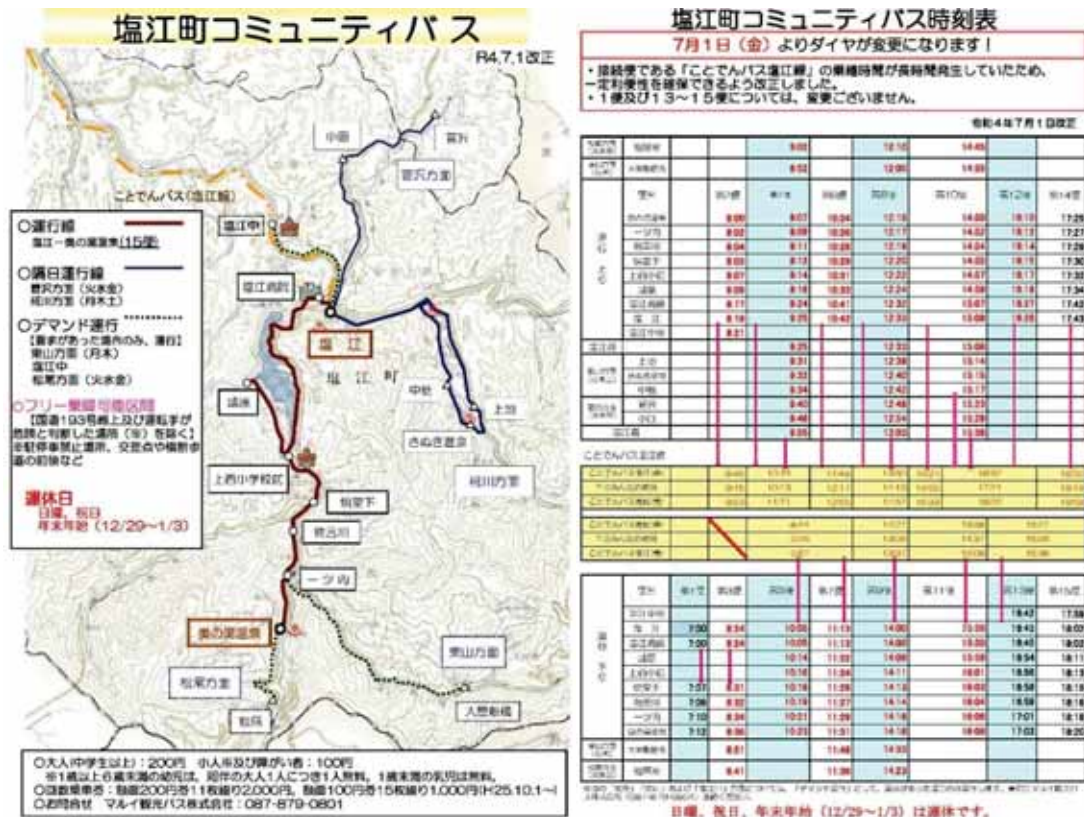
今年度実施したマーケットサウンディング（第5章サウンディング調査にて整理）結果における交通施策に関する意見等は以下の通りであり、空港に近いことがメリットではあるものの交通網改善の必要があったり、道の駅自体の運営に交通事業を含めるかどうかは業種により意見が異なっている。また、ライドシェアやレンタル事業、自動運転等の新たな取組に関しては採算性が課題であり、貨客混載が必要という意見、モビリティのハブとして様々なパーソナルモビリティがあるとよいという意見等がある。

表 R5 年度マーケットサウンディングにおける交通課題認識（抜粋）

項目	内容
立地条件等について	・高松空港から近いことはメリットではあるが、高松空港からは高松市や琴平温泉などの主要観光地とは逆方向になる ・高松市中心部からのアクセスは良くないものの、サイクリングやインバウンドの観光需要はある ・交通インフラを改善することで交流人口の拡大が期待される ・放射線状に様々な場所にアクセスできるハブになるのが道の駅の役割と考える
交通事業と運営について	・道の駅(キャンプ場含む)の管理運営業務と、交通網に関する事業とは分けて、専門の事業者運営に委託の方が効率が良い ・交通事業には免許が必要である。無料送迎バスであれば免許が無くても対応可能である ・交通事業は専門の事業者が体制に加わらないと実施できない内容が多い ・旅行会社のツアーに組み込んでもらう等、旅行会社に対してアプローチすることが重要
既存の路線バス・コミュニティバスについて	・現状、コミュニティバスもあるが利用者数は少なく、空港から来た人はスーツケースを引きずってホテルまで40分程歩いている人もいる
タクシーについて	・資格を有するタクシー会社には協力会社に入ってもらうことが考えられる
新たな移動手段について	・ライドシェア等を市が補助金を活用しながら実施することが望ましく、市域を超えた交通アクセスも考える必要があるため、道の駅の管理運営と分けた方が効果は高まると考える ・自動運転等の事業は、できる限り地元にお金を落とす仕組みにすることが望ましい ・レンタル等の事業は、自家用車やロードバイクで来る人はターゲットとせずに計画すべき ・中山間地域だとレンタカーがないため、公共交通で来た方にグリーンスローモビリティ等で対応することが望ましいと考える。塩江でグ

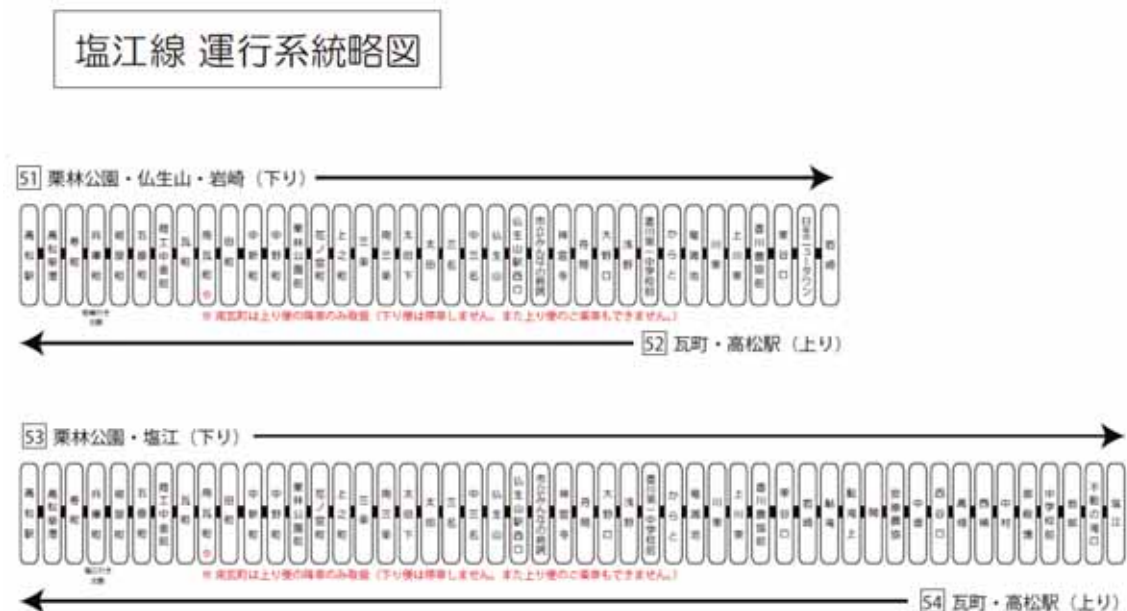
項目	内容
	リーンスローモビリティ等を実施するなら空港と道の駅を結ぶ直通バスとして運行することが良い。また、貨客混載を実施すると良い ・観光客を対象として実施するには地元の魅力を知っている地域住民の協力が必要であり、地元のパートナーと組むことが課題である ・自動運転やオンデマンドバス等は黒字にすることは難しい。道路の傾斜やネット環境、また国道は交通量が多く、山道はUターン場所がない等課題がある ・自動運転について、定時運行の場合は企画段階から地域の交通事業者と連携が必須である。自動運転を提案すると地元の交通事業者から競合相手と思われるため、将来的には地元の交通事業者に管理、運営を移行できるように留意が必要。ゆくゆくはコンソーシアムが必要となるが、最初から立ち上げることは必須ではない。実証実験期間は最低でも1年は必要である。また、海外ではパーソナルモビリティに乗り換えられる選択肢があると好まれるため、モビリティのハブとして様々なパーソナルモビリティがあるとよい

■参考：コミュニティバス路線図・時刻表



出典：高松市 HP

■参考：路線バス運行系統略図



2022.4.1 現在

出典：ことでんバス株式会社 HP

② 高松空港と道の駅しおのえを結ぶ温泉シャトルバスの運行

地元関係者等への WEB アンケートやヒアリング等の結果から高松空港と道の駅しおのえを結ぶ直通バス（温泉シャトルバス）の導入が求められていることが明らかとなったため、高松空港と連携を図ることでインバウンド等の活力を取り込むことに寄与する直通バスの運行の可能性について検討を行った。

i) 現状の課題

現状の課題としては WEB アンケートやヒアリング等から以下が挙げられる。

- ・塩江温泉郷へは高松駅と道の駅しおのえを結ぶ路線バスが 1 日 9 往復運航されており、道の駅しおのえから奥の湯温泉方面へは 1 日 15 便のコミュニティバスが、菅沢・柁川方面及び東山・松尾方面へは隔日で 1 日 3 便のコミュニティバスやデマンドバスが運行されているが利便性は低い状況である。※R6 年度～路線バスは 3 往復に減便予定
- ・高松空港と道の駅しおのえを結ぶ直通バスは運行されておらず、高松空港からの主なアクセス手段はレンタカーやタクシー等となるため、車で片道約 15 分という立地に道の駅が位置しながらも、空港の待ち時間等で気軽に立ち寄ることができない状況となっている。
- ・現状、高松空港と塩江温泉郷の連携は行われておらず、広報不足等に伴い実証実験として実施している直通バスは以下のように利用者の少ない状況となっている。

【R5 年度直通バス実証実験（速報値）】

- ・2023 年 8 月：大人 8 名、子供 0 名
- ・2023 年 9 月：大人 10 名、子供 0 名
- ・2023 年 10 月：大人 3 名、子供 0 名

ii) 役割分担と効果

高松空港と塩江温泉郷で連携して直通バスを導入する場合に求められる役割と効果を整理した。

表 直通バスを導入時に求められる役割分担と効果

	高松空港	塩江温泉郷
求められる役割	・HP 等で直通バス乗り場の案内 ・直通バス利用者向けクーポン等の取り組みでの連携	・宿泊者等への直通バス乗り場の案内 ・湯めぐりチケット等の作成
得られる効果	・空港利用者満足度の向上	・来訪者数の増加 ・アクセス性の向上

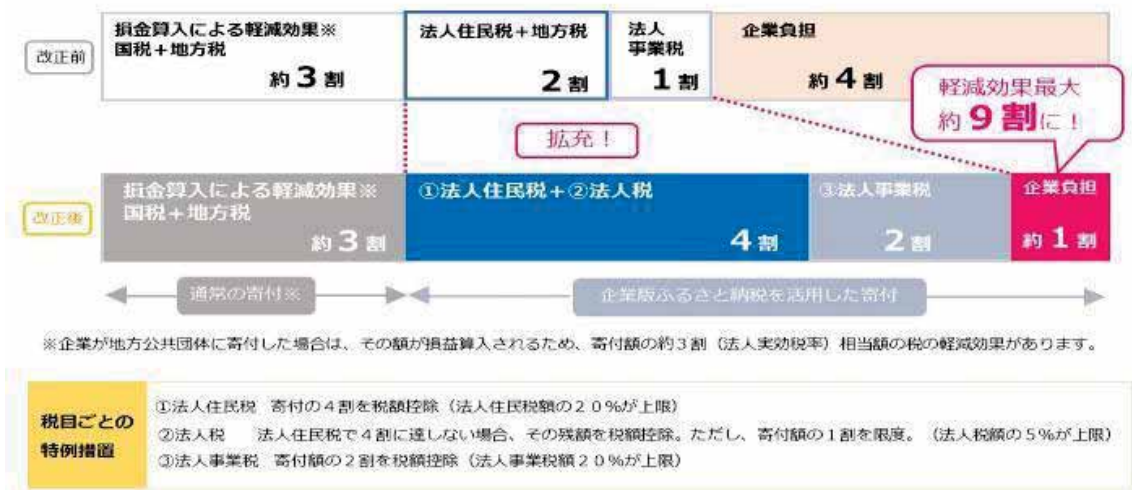
iii) 事業費の確保手段

直通バスを運行するための財源の確保手段としては企業版ふるさと納税の活用が効果的であると考えられ、高松空港や塩江温泉郷に関連する事業者へ企業版ふるさと納税について普及、啓発を行い、直通バス等、ステークホルダーが位置する塩江地域の事業に活用できる資金の流れを生み出すことが考えられる。

但し、寄付の要件として企業の本社の所在地が高松市外にあることが条件となるため、高松空港関連としては空港運営会社の株主や航空会社、警備会社等、高松市外に本社を有する事業者への協力依頼が考えられ、塩江温泉郷としては高松市外に本社を有する事業者や連携強化が求められる徳島県美馬市の事業者への働きかけ等が考えられる。また、第2期たかまつ創生総合戦略に事業を位置付けることが必要となるため、庁内での合意形成を図ることが今後の課題となる。

【高松市企業版ふるさと納税】

地方公共団体が作成し国が認定した「地域再生計画」に記載された事業に対して企業が寄附を行った場合に、法人関係税から税額控除する仕組みである。令和2年度税制改正により、地方創生の更なる充実・強化に向けて、制度が大幅に見直され、これにより、損金算入による軽減効果（約3割）と合わせて、最大で寄付額の約9割が減税され、実質的な企業負担が約1割まで圧縮される。



※対象となる寄附の要件

- ・ 寄附額が1回当たり10万円以上であること。
- ・ 本社（地方税法における「主たる事務所又は事業所」を指す。）が所在する地方・公共団体以外への寄附であること。
- ・ 寄附の代償として経済的利益を伴わないものであること。



高松市の企業版ふるさと納税



表 令和2年度総合戦略推進事業（抜粋）

2	公共交通の利便性の向上	地域公共交通再編事業
		公共交通維持改善事業
		公共交通利用促進事業
3	自転車の利用環境の向上	レンタサイクル事業
		自転車利用環境整備事業
4	中心市街地の活性化	中心市街地活性化推進事業

③ 航空機欠航時や災害時の宿泊者の受入れ体制や移動手段の構築

全国の空港では台風や濃霧等により年数回航空機が欠航となっており、特に夕方以降の航空機が欠航となった際は、搭乗予定だった方々は急な宿泊先の確保を強いられ、空港運営会社や航空会社へ問い合わせを行う人も多く、空港関係者は対応に追われる状況が生じている。高松空港においても直近では 2023 年 12 月に濃霧による視界不良により航空機が離着陸できず、8 便の欠航や行先変更等が生じており、2024 年 1 月の羽田空港旅客機事故の際は数日間航空機の欠航が生じていた。

また、全国の空港では空港業務継続計画（A2-BCP）の策定が義務付けられており、空港利用者の安全・安心の確保を目的とした滞留者対応計画等を定めることになっている。滞留者対応計画ではターミナルビル内の滞在環境や備蓄品の確保だけでなく関係機関への協力要請等についても定めており、関係機関とは協定を締結することが求められ、毎年定期的に航空局による協定締結状況等の調査が行われている。

i) 現状の課題

社会情勢やヒアリング等の結果から以下の課題が挙げられる。

- ・航空機欠航時の宿泊者の多くは高松駅周辺の宿泊施設を利用しており、車で片道約 15 分という立地に位置する塩江温泉郷の宿泊施設の利用者数は少ない状況である。
- ・災害発生時に塩江温泉郷との連携が必要になると考えられるものの、高松空港の A2-BCP の滞留者対応計画では塩江温泉郷と連携した取組は記載されていない。
- ・高松空港と塩江温泉郷の連携が取れておらず、インバウンド等の活力の取込みに寄与する機会を活用できていない。

ii) 役割分担と効果

航空機欠航時や災害時に高松空港と塩江温泉郷で連携してターミナルビル滞留者の受入れ体制を構築する場合に求められる役割分担と効果を整理した。

表 航空機欠航時や災害時に求められる役割分担と効果

	高松空港	塩江温泉郷
求められる役割	・ A2-BCP の改訂 ・ 施設の被害状況の確認 ・ 施設復旧に要する時間の確認 ・ 滞留者への案内・誘導	・ 施設の被害状況の確認 ・ 問い合わせ窓口の一元化 ・ 塩江温泉郷内の当日の空室情報の一元化 ・ 当日の送迎対応（道路状況による） ⇒送迎サービスができない宿泊施設にも協力して送迎できる体制構築 ・ 被災者へ温泉での癒しを提供
得られる効果	・ サービスの向上 ・ 災害時対応力の向上	・ 宿泊者数の増加 ・ リピーター確保の機会創出

iii) 連携体制のイメージ

高松空港と塩江温泉郷、新しい道の駅の連携体制のイメージを以下に示す。



iv) ヒアリング結果

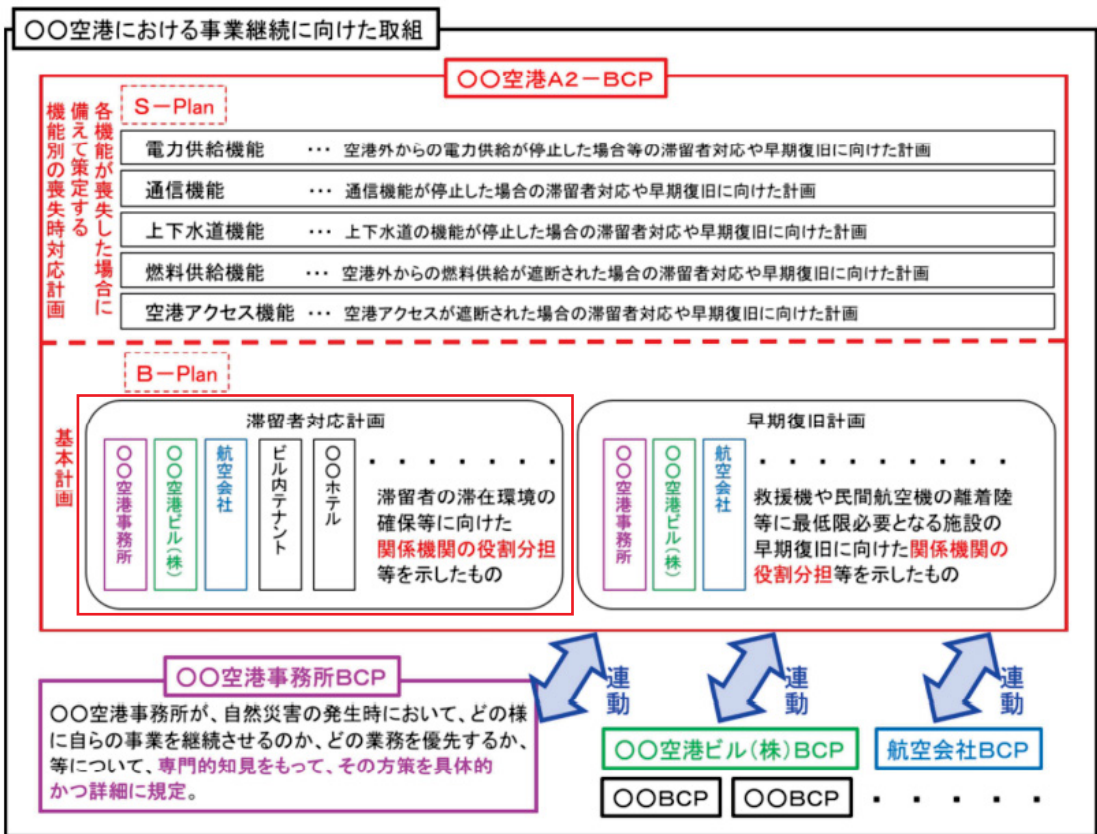
高松空港と塩江温泉郷の宿泊施設に対して直通バスや航空機欠航時、災害時のターミナルビル滞留者の受け入れ体制の構築について提案を行い、課題や条件等を把握した。

高松空港、塩江温泉郷の宿泊施設ともに上記の実現を目指して引き続き協議することの承諾が取れたため、今後、新しい道の駅の管理運営者の選定に向けたプロセスと並行して高松空港と塩江温泉郷の連携に関する協議の場を定期的に設けることが考えられる。

内容	課題・条件
直通バス	- 企業版ふるさと納税を活用する場合には本社が市外にある企業の協力が必要 - 様々な組織で連携した広報・PR体制の構築が重要 - 市や観光コンベンションビューロー等も連携して取組む姿勢を示すことが重要 ⇒企業版ふるさと納税の可否に影響 - ホテルが送迎しているインバウンド団体客の移動手段として活用することで一定数安定した利用者を確保 - 支払いはタッチ決裁が必須 - PRの強化が必要 - エアラインの時間を考慮した運行計画
滞留者受け入れ体制の構築	- 問い合わせ窓口の一元化 - 空港からの移動手段の確保 - 急な食事の提供は困難なため、新しい道の駅での飲食や移動中に購入する必要がある

※参考：A2-BCP ガイドライン～自然災害に強い空港を目指して～

各空港で策定されている A2-BCP は電力供給機能、通信機能、上下水道機能、燃料供給機能、空港アクセス機能等からなる S-Plan と、滞留者対応計画、早期復旧計画からなる B-Plan から構成されている。外部機関との連携に関しては協定を締結することが求められ、A2-BCP の巻末に協定書の写しを添付することが必要であり、3 年に 1 度航空局により行われる空港検査によって協定書の有無を確認されている。



<図 1：各空港における事業継続に向けた取組>

出典：A2-BCP ガイドライン～自然災害に強い空港を目指して～（航空局）

6. 外部機関との連携

- 有する資源の効果的かつ最大限の活用に向けて、救急・救命、旅客避難、施設復旧等に際し、外部機関との連携・協力体制を事前に構築しておくことが必要。

【必須事項（空港の規模に関わらず記載すべき内容）】

- ・ 外部機関と締結した協定等の内容（締結者や時期等含む）

【留意事項】

- ・ 訪日外国人の増加を踏まえて大使館や領事館、日本政府観光局（JNTO）等との連携を強化するとともに、交通事業者（バス事業者やタクシー事業者の団体等）、ライフライン事業者等との自然災害発生時における協定の締結等も推進すべき。
- ・ 空港アクセス、道路啓開、医療（医師の確保等）の観点からも、警察や関係自治体（災害対策本部含む）との連携は不可欠。

【記載例】

- 6. 外部機関との連携（協定の締結状況等：内容を把握できるよう、締結文書のコピーを添付。）
 - ・ ○○空港土木施設の地震災害応急復旧に関する協定〔昭和○年○月〕
【○○空港事務所－○○地方整備局○○港湾・空港整備事務所】
 - ・ ○○空港災害応急対策業務に関する協定〔平成○年○月〕
【○○空港事務所－○○建設・○○建設】
 - ・ 自然災害発生時等における物資調達に関する協定〔令和元年○月〕
【○○空港ビル株式会社－○○○○（※旅客ターミナルビル内に店舗しているコンビニ等を想定）】
 - ・ 自然災害発生時における追加燃料の供給等に関する協定〔昭和○年○月〕
【○○空港ビル株式会社－○○○○（※燃料供給事業者等を想定）】
 - ・ ○○空港における医療救護活動に伴う協定〔平成○年○月〕
【○○空港事務所－○○病院】
 - ・ ○○空港における自然災害発生時の輸送手段確保に係る協定〔令和元年○月〕
【○○空港ビル株式会社－○○○○（※バス事業者やタクシー事業者の団体等を想定）】

出典：A2-BCP ガイドライン～自然災害に強い空港を目指して～（航空局）

④ コミュニティバスや自動運転等による医療施設等へのアクセス手段の構築

新しい道の駅の管理運営者が持続可能な交通網の構築に取り組む場合に考えられる最新技術等について以下の通り整理した。

i) 自動運転とは

自動運転車とは、ドライバー（人間）が行っている、認知、判断、運転操作（加速、操舵、制動など）といった行為を、人間の代わりにシステム（機械）が行うものである。GPS やカメラ、レーダーやセンサーなど様々な計測装置や情報通信技術を駆使し、道路の白線や、クルマやヒトなどの移動体・構築物を始めとする道路上の周囲環境を読み取りながら、運転操作の自動制御につなげている。

死亡事故の大部分は「運転者の違反」に起因しており、自動運転の実用化により交通事故の削減効果が期待されている。また、地域公共交通の維持・改善、ドライバー不足への対応、国際競争力の強化なども挙げられる。

自動運転の実用化に向け、環境整備、技術開発、実証実験・社会実装等の取組が国内外で進められている。

○自動運転のレベル定義

レベル	自動運転レベルの概要	運転操作※の主体	対応する車両の名称
レベル1	アクセル・ブレーキ操作またはハンドル操作のどちらかが、部分的に自動化された状態。	運転者	運転支援車
レベル2	アクセル・ブレーキ操作およびハンドル操作の両方が、部分的に自動化された状態。	運転者	
レベル3	特定の走行環境条件を満たす限定された領域において、自動運行装置が運転操作の全部を代替する状態。 ただし、自動運行装置の作動中、自動運行装置が正常に作動しないおそれがある場合においては、運転操作を促す警報が発せられるので、適切に応答しなければならない。	自動運行装置 （自動運行装置の作動が困難な場合は運転者）	条件付自動運転車（限定領域）
レベル4	特定の走行環境条件を満たす限定された領域において、自動運行装置が運転操作の全部を代替する状態。	自動運行装置	自動運転車（限定領域）
レベル5	自動運行装置が運転操作の全部を代替する状態。	自動運行装置	完全自動運転車

※ 車両の操縦のために必要な、認知、予測、判断及び操作の行為を行うこと

出典：国土交通省

URL：https://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/01asv/report06/file/siryohen_4_jidountenyogo.pdf

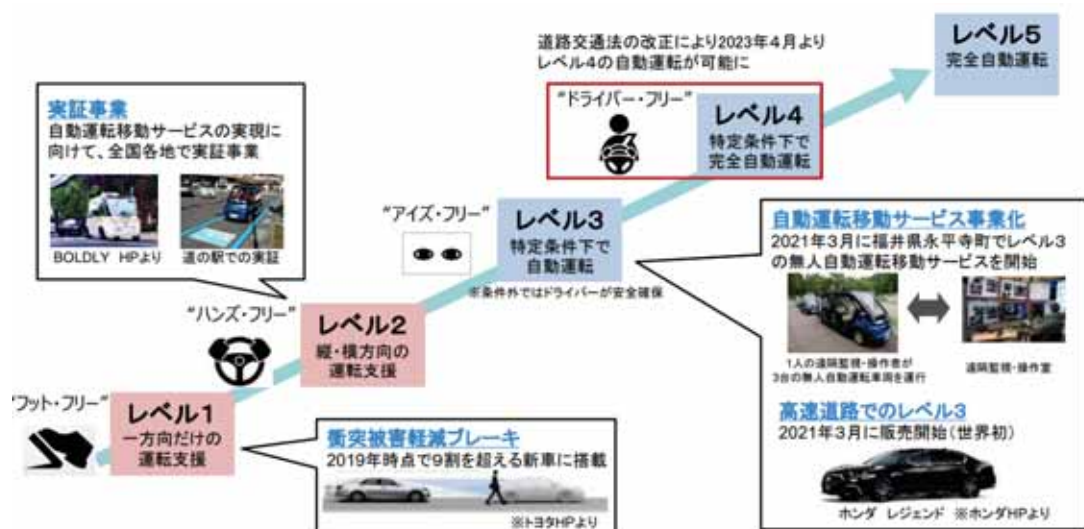
○自動運転技術の現状と目標

世界で初めてレベル3を実現するなど着実に技術が進展。今後は、レベル4の実現、普及拡大が目標。

【政府目標】

2022年度目途：レベル4移動サービスの実現 ⇒ 2025年度目途 全国50か所に拡大

2025年度目途：高速道路レベル4の実現



出典：国土交通省

URL : <https://www.mlit.go.jp/jidosha/content/001583988.pdf>

■自動運転に関わる補助事業

令和4年度には、下記の補助事業が公募された。

○事業名：令和4年度 地域公共交通確保維持改善事業費補助金（自動運転実証調査事業）

目的	・本事業は、地域づくりの一環として行うバスサービス等の自動運転化に伴う経費に対して、地方公共団体・地方公共団体を代表とするコンソーシアム等が、その費用負担を軽減するため当該経費の一部を助成する事業等に要する経費を補助し、経営面、技術面、社会的受容性等の実証を推進することで、自動運転技術を活用した持続可能な移動サービスを構築することを目的とする
受付期間	・2023年5月26日（金）～2023年7月25日（火）
事業スキーム	 事業スキーム図の概要：国土交通省はPwCコンサルティング合同会社（事務局）に補助金を提供し、事務局は補助事業者（地方公共団体/コンソーシアム）に補助金を提供し、事務局は国土交通省（道路局）と審査委員会と連携し、補助事業者は国土交通省（道路局）と協力団体と連携し、事務局は業務委託・外注先に業務を委託・外注する。
事業内容	・実証事業の実施 ・施策連携の実施 ➢ デジ活中山間地域（農林水産省） ➢ 路車協調システム実証実験 ・進捗状況の報告等 ・成果測定の実施 ・リスクアセスメントの実施 ・実績報告書の提出 ・経理検査への対応 ・各種会議体への参加
補助金交付の要件	・採択予定数：最大30～40団体 ・補助額：事業実施に係る費用のうち最大1.8億円程度 ・補助率：10/10
応募資格	・地方公共団体、又は地方公共団体を代表とするコンソーシアム
出典	PwCコンサルティング合同会社（補助事業事務局）HP https://www.pwc.com/jp/ja/news-room/autonomous-car-investigation2305.html

■先進事例の整理

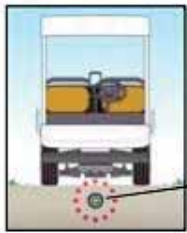
本業務では、「高齢者の移動支援（病院・買い物）」、「中山間地での観光振興」に関する自動運転の事例を整理した。

表 自動運転事例概要

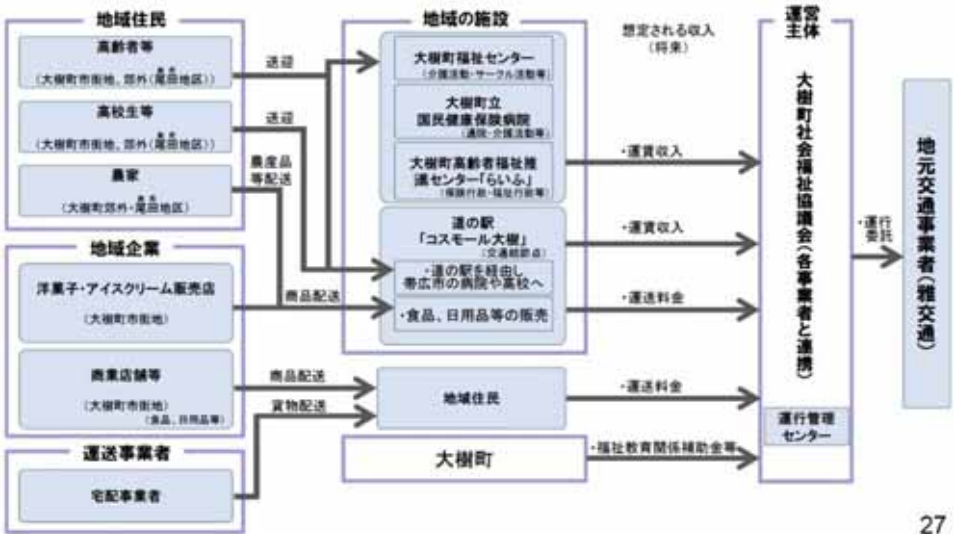
No.	場所	概要
1	秋田県北秋田郡上小阿仁村	・内閣府の戦略的イノベーション創造プログラム（SIP）として実施 ・2017 年より実施してきた長期実証実験の結果を踏まえ、2019 年 11 月より、社会実装 ・昔はタクシー会社があったが撤退。高齢者に対して、2005 年頃から住民ドライバーを集めて自家用有償運送の枠組みでデマンドの輸送サービスを実施。デマンドサービスでは、利用者が集中するとドライバーが足りなくなる状況があったが、自動運転サービスにより選択肢が増えた。
2	北海道広尾郡大樹町	・内閣府の戦略的イノベーション創造プログラム（SIP）として実施 ・2017 年 12 月に短期社会実験、2019 年 5 月には約 1 ヶ月におよぶ長期実験を実施 ・2019 年 10 月 28 日に開催された「第 6 回地域実験協議会」を最後に更新が止まっている。
3	長野県伊那市	・内閣府の戦略的イノベーション創造プログラム（SIP）として実施 ・2018 年 2 月の短期実証を経て、同年 11 月に第 2 回実証実験を実施 ・自動運転に対する更なる社会的受容性の醸成に向け、2019 年 8 月には伊那市の住民 21 名と、SIP 自動運転関係者 3 名及び有識者を交えた「市民ダイアログ」を開催
4	熊本県葦北郡芦北町	・内閣府の戦略的イノベーション創造プログラム（SIP）として実施 ・2017 年 10 月に第 1 回、2019 年 1 月に第 2 回実証実験を実施 ・2019 年 8 月 29 日に開催された「第 6 回地域実験協議会」を最後に更新が止まっている。
5	山形県東置賜郡高畠町	・内閣府の戦略的イノベーション創造プログラム（SIP）として実施 ・2018 年 2 月に第 1 回、2021 年 10 月に第 2 回実証実験を実施

No.	場所	概要
		・2022年3月24日に開催された「第3回地域実験協議会」を最後に更新が止まっている。
6	滋賀県 東近江市	・内閣府の戦略的イノベーション創造プログラム（SIP）として実施 ・2019年11月に実施した長期実証実験の結果を踏まえ、2021年4月より社会実装。 ・2023年11月には、公募により奥永源寺「けい流カー」の愛称が決定
7	奈良県 明日香村	・奈良県では、令和4年度より地域特性を踏まえたデジタル技術を活用した交通サービスの導入を目的とし、県内4市町村（五條市、三郷町、田原本町、明日香村）と共同して検討を推進 ・令和6年2月8日（木）～2月18日（日）に自動運転バスの実験走行を実施予定
8	徳島県三好市 西祖谷	・内閣府の戦略的イノベーション創造プログラム（SIP）として実施 ・2017年12月に実証実験を実施、2018年8月27日に開催された「第3回地域実験協議会」を最後に更新が止まっている。
9	福井県 永平寺町	・経済産業省・国土交通省の自動運転レベル4等先進モビリティサービス研究開発・社会実装プロジェクト（RoAD to the L4）として実施 ・2023年5月より全国初となるレベル4自動運転サービス「ZEN drive」を開始したが、同年10月に発生した接触事故により運行を中止 ・2024年2月末までの冬季運休期間後、早期の再開を目指すとしている。
10	栃木県栃木市	・内閣府の戦略的イノベーション創造プログラム（SIP）として2017年9月に実施 ・栃木市の実証実験の内容等を踏まえ、令和2年より「栃木県ABCプロジェクト」（無人自動運転移動サービス導入検証事業）が開始。県の事業として、他市の実証実験や県民の理解促進に取り組んでいる。

・カルテ

No. 1	秋田県 北秋田郡上小阿仁村：社会実装
目的	・高齢者の外出機会の創出 ・道の駅への農産物の輸送、道の駅等からの商品配送 ・高齢者の福祉事業等との連携
運営主体	・NPO 法人上小阿仁村移送サービス協会 ・法人代表は村議員 萩野 芳紀氏 ・運転手を地元の有償ボランティアが対応 ・運転者 10 人、ボランティア事務職 1 人の体制
使用車両	・ヤマハ発動機（株）製 ・定員 7 人 ・走行速度 12 km/h ・導入台数 1 台 ・運転手：地元の有償ボランティアが対応 (走行中は乗車するがハンドル等は操作せず運行を監視)   電磁誘導線
ルート	・道の駅「かみこあに」を拠点とした全長 4km のルート ・地域の協力を得て、一部区間で期間を限定して一般車両が進入しない専用区間を確保することで実施  延長約4km(片道) 地域の協力を得て一般交通が進入しない専用区間(一時的)片道約1.0km 高野養生福祉センター(社会福祉協議会) 道の駅「かみこあに」 高野養生福祉センター(社会福祉協議会) 電磁誘導線 電磁による感知 自動運転の走行ルート - 小沢田・堂川ルート (往復5km、43分) - 小沢田・福館ルート (往復4km、35分) - 小沢田周回ルート (往復1.9km、20分) - 停留所  農家から道の駅への農作物の配送実験  診療所での高齢者の円滑な乗降

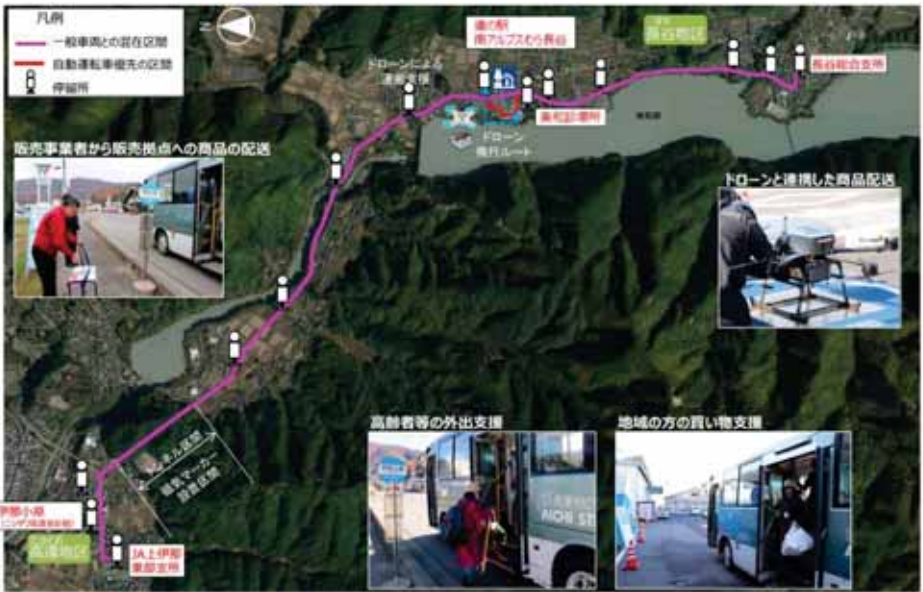
効果・課題	○上小阿仁村は、高齢化率が高く、日常的な移動の不安や、免許返納の意向に関わらず、自動運転サービスの利用の意向が高い ⇒高齢化率が高く、移動手段や配送サービスとしての需要が見込まれる ○改善する課題として、具体的に診療所へのルート（周回方法）、運行スケジュールや配送等の具体的サービス等の意見があった ⇒高齢者に配慮したルート・停留所設定、運行管理や予約システム等が必要 ○走行に対する安全面においては、他の車両や歩行者とのマナーや住民協力、走行中の不安の解消が必要 ⇒走行ルート上の明示や専用空間の確保、他の車両や歩行者とのマナー、住民との協力体制の確立 ○上小阿仁村は、豪雪地帯であり、冬期の移動手段としても自動運転サービスが必要 ⇒豪雪地帯であっても、通年利用できる運行体制、除雪体制等の確立
出典	http://kamikoani-ac-nk.jp/ https://www.thr.mlit.go.jp/road/koutsu/michi-no-eki/jidou-untan/kisya/pdf/181015/01.pdf http://www.thr.mlit.go.jp/Bumon/kisya/kisyah/images/79254_1.pdf

No. 2 北海道広尾郡大樹町：実証実験	
目的	・高齢者の「生活の足」としての移動支援 ・貨客混載による物流支援
運営主体	・大樹町社会福祉協議会 ・地域の方のボランティア参加など地域の協力体制（乗務員、運行オペレータ等）を検討  The flowchart details the following components and flows: 地域住民 (Local Residents): Includes '高齢者等' (Elderly etc.) and '高校生等' (High school students etc.) from '大樹町市街地、郊外(栗田地区)' and '農家' (Farmers) from '大樹町郊外・栗田地区'. They provide '送迎' (Drop-off/pick-up) and '農産品等配送' (Agricultural products etc. delivery). 地域企業 (Local Businesses): Includes '洋菓子・アイスクリーム販売店' (Confectionery/ice cream shop) and '商業店舗等' (Commercial shops etc.) from '大樹町市街地'. They provide '商品配送' (Goods delivery) and '貨物配送' (Cargo delivery). 運送事業者 (Transportation Business Operators): Includes '宅配事業者' (Home delivery operators). 地域の施設 (Local Facilities): Includes '大樹町福祉センター' (Oshima Town Welfare Center), '大樹町立国民健康保険病院' (Oshima Town National Health Insurance Hospital), '大樹町高齢者福祉推進センター「らいう」' (Oshima Town Elderly Welfare Promotion Center 'LAW'), and '道の駅「コスモール大樹」' (Mitsubishi Kosei Kaikan). These facilities receive '送迎' and '商品配送' and provide '送迎' and '商品配送'. 運営主体 (Operating Body): '大樹町社会福祉協議会(各事業者と連携)' (Oshima Town Social Welfare Association (cooperating with each business operator)). It receives '想定される収入(料金)' (Assumed income (fees)) and provides '運営収入' (Operating income) to the facilities. It also receives '運賃収入' (Fare income) and '運送料金' (Transportation fee) from the facilities and provides '運賃収入' (Fare income) to the facilities. 地元交通事業者(雑交通) (Local Transportation Business Operator (Miscellaneous Transportation)): Receives '運行委託' (Operation commission) from the operating body. 大樹町 (Oshima Town): Provides '福祉教育関係補助金等' (Welfare education related subsidies etc.) to the operating body. 運行管理センター (Operation Management Center): Receives '運行委託' (Operation commission) from the operating body.
使用車両	・先進モビリティ株式会社 バスタイプ ・定員 15 人

	・走行速度 35 km/h 程度（最大 40 km/h） ・導入台数 1 台 ・運転手：有償ボランティアが対応 （走行中は乗車するがハンドル等は操作せず運行を監視） 
ルート	・道の駅「コスモール大樹」を拠点としたルート 
効果・課題	【走行に関する事項】 ○駐停車車両対策 ⇒走行ルートを示す案内看板の設置 ⇒交通量の少ない単路部での自動運転優先区間の設定 ⇒走行ルート上の駐停車に関する沿線住民の協力、周知・広報活動強化 ⇒施設内の走行ルート明示による車両誤侵入防止 ○自転車・歩行者対策 ⇒走行ルートの路面標示や歩道整備等による歩行空間の確保 ⇒車両からの音声発信等による自転車・歩行者への注意喚起 ⇒走行ルートの通行に関する地域住民の協力、周知・広報活動強化 ⇒施設内の走行ルート明示による自転車・歩行者の動線分離

	○施設流入出車両対策 ⇒流入出車両接近を自動運転車両に知らせる情報提供設備の設置 ⇒回転灯や電光掲示板等による自動運転車両出入り時の注意喚起 ⇒自動運転専用出入口の設置等による一般車両との交錯防止 ○冬期におけるあらかじめ想定していない「雪堤の落ちこぼれ」等への対策が必要 【運行管理】 ○WEB 予約利用者が全体の 5%と極めて少ない ⇒高齢者でも使いやすい予約入力方法の簡素化 ⇒WEB 予約方法・使い方に関する周知・広報活動強化 ⇒乗車カードは約 7 割に受け入れられたため、実装に向けては、乗車カードでの料金徴収が可能なシステムの導入などの利便性向上を検討 ○都市間快速バスとの接続により、移動時間短縮を実現 ⇒幅広い年齢層から前向きな意見を得ており、南十勝圏住民の「生活の足」として有効に機能 ⇒外出機会の創出・定住環境の向上にも寄与 ○実験期間中は複数回利用の高齢者の方が多く、高齢者の買い物・通院等の移動に貢献 ⇒自動運転サービスは高齢者の生活の足として有効に機能し、事業化に向けた期待の声が多い ○運行ダイヤや優先区間については要検討 ⇒農家地帯を優先区間に設定する場合、農作業の時間を考慮したダイヤ検討が必要 ⇒接続時間を考慮した運行ダイヤ・便数設定、到着時間表示等のサービス機能強化も検討が必要 ⇒貨客混載サービスにおいても、利用向上のため、商品配送時間帯を考慮した運行ダイヤ・便数設定が必要 ○車両管理や運行管理といったマニュアル作成が必要であるとの意見が見られた ○スタッフの確保とコストについて ⇒有償ボランティア又は利用者との相互協力により、スタッフ要員確保 ⇒有償ボランティアにより人件費を 1/3 に抑えることが可能だが、抜本的な赤字の解消には至らないため対策・検討が必要
出典	https://www.hkd.mlit.go.jp/ky/release/splaat000001l9wg-att/splaat000001mdoz.pdf https://www.hkd.mlit.go.jp/ob/douro_keikaku/fns6al000000nzai-att/fns6al000000nzdl.pdf

No. 3	長野県伊那市：実証実験
目的	・ 高齢者等の買い物、通院等の移動支援 ・ 貨客混載による日用品等の配送支援（拠点への食品・日用品等の運搬）
運営主体	地元交通事業者等による事業体 ※本実験において運行管理センターの係員の一部は、地元の自動運転や運行管理に知見の無い方を雇用し、問題なく実施できた ⇒将来的には、地元ボランティアの方の活躍が期待される ・ 運行体制：有償ボランティア 3 名を想定 ⇒乗車して運行監視を行う乗務員 2 名 ⇒運行管理センターオペレーター（遠隔監視等）1 名
使用車両	・ 先進モビリティ株式会社 バスタイプ ・ 定員 10 人 ・ 走行速度 35 km/h 程度（最大 40 km/h） ・ 運転手：有償ボランティアが対応 （走行中は乗車するがハンドル等は操作せず運行を監視）
ルート	・ 道の駅「南アルプスむら長谷」を拠点とした全長 6 km のルート

	
効果・課題	【走行に関する事項】 ○看板の設置による混在交通区間の周知に効果が見られ、道路利用者からは看板の増設を求める意見が多く寄せられた。一方で、看板に気づかなかったという意見もある ⇒看板の記載内容や設置場所、視認性の向上等について検討が必要 ※本実験結果では、看板の設置間隔は 2km 以下が望ましいと考えられる ○道の駅駐車場では他車両や歩行者との動線が交差しており、特に接触の危険性が高いことが確認された ⇒バスの発進時に周囲に対して注意喚起を行い、自動運転車両の車線上への侵入の抑制を図る ○単路において後続車両が連なった際に危険な追い越しの発生が確認された ⇒自動運転車両から後続車に対して情報の提供・注意喚起を行う ○家屋や施設が連坦する区間では路肩駐車車両が自動運転に支障となることが確認された。また、優先化した区間では実験が認知されていたが路肩駐車車両が存在 ⇒地域住民に自動運転車両は地域の交通手段であることを認識してもらい、協力してもらうための啓発活動を実施 ○既存バスベイなど待避空間の活用により、車群の解消や無理な追い越しの防止が確認された。実験地域には待避空間のないバス停や区間が多く存在。 ⇒待避空間の【標準的な機能・構造】や【設置間隔】について検討 ⇒バスベイの整備にあたっては【道路用地の確保】が必要 ※本実験結果では、待避空間の構造は「バスベイ型」が望ましいと考えられる。

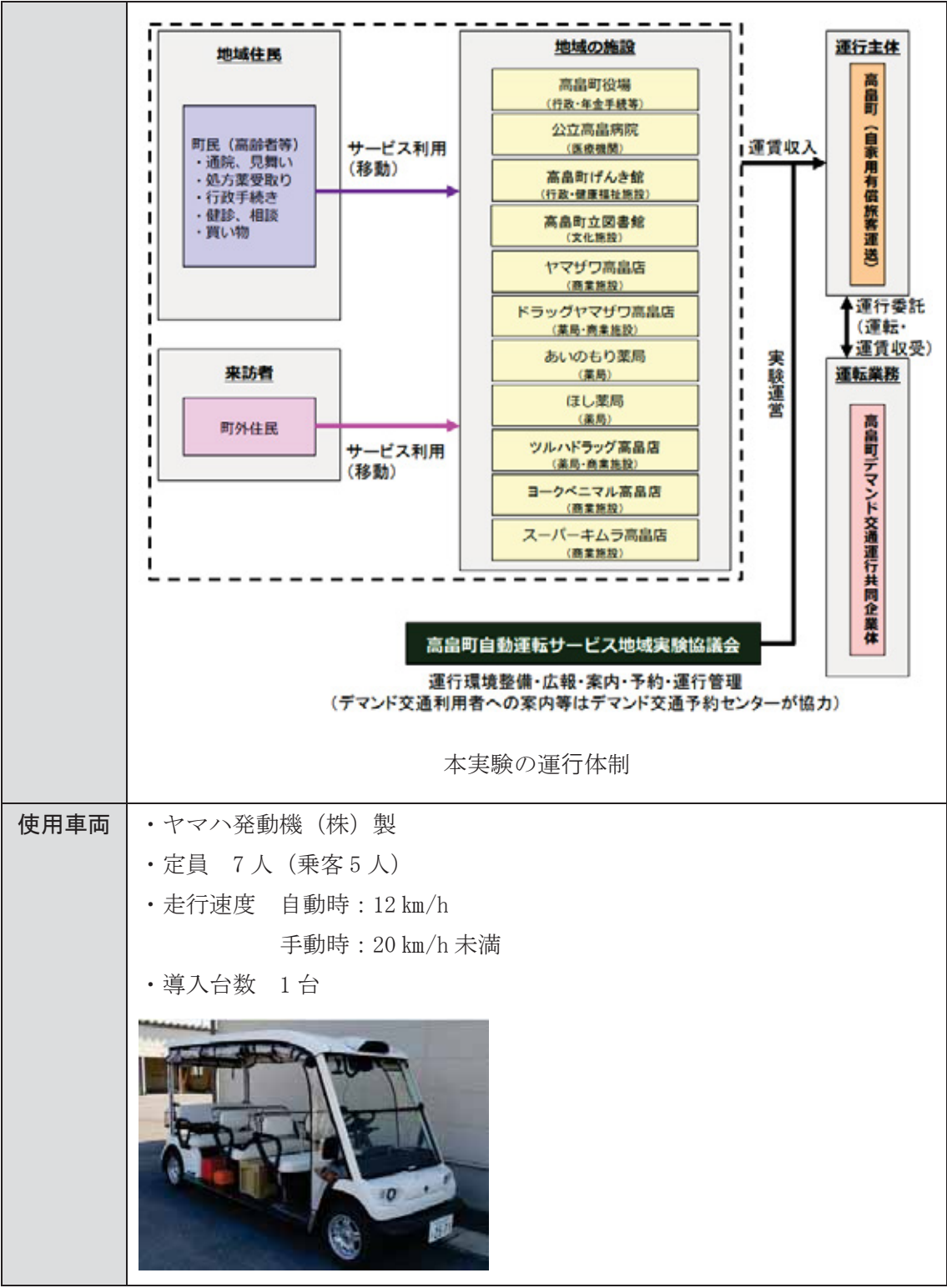
	【運行管理】 ○自動運転車両の運行にあたり、ICT を活用した運行管理を行った ⇒IC カードの活用、予約システムの導入に対し過半数の利用者が便利と回答している。一方で、電話による予約が約 20%を占めており、オペレータの必要性を確認できた ○事業の実現性を検討する際には、前提として、運営主体が運営可能となる自動運転の導入に対応した整備方式の検討が必要 ⇒行政等の支援方策も含めて検討が必要 ○自動運転に関わる法制度などについて、政府の検討状況を注視し、事業実施体制の検討を進めることが必要 ○運営主体は、地元交通事業者等が参加する事業体などが実施することも想定
出典	https://www8.cao.go.jp/cstp/stmain/2019729dialog.html https://www.cbr.mlit.go.jp/kisya/2018/11/1102.pdf https://www.cbr.mlit.go.jp/road/selfdriving/pdf/shiyou_kyougikai05.pdf https://www.inacity.jp/shisei/inashiseisakusesaku/shinsangyoudi_jutu/osirase/zidouunten/index.html

No. 4 熊本県葦北郡芦北町：実証実験	
目的	・高齢者等の買い物、通院等の移動支援 ・農作物の集荷支援
運営主体	・自動運転移動サービス事業法人（仮称） ・アンケート結果からドライバー、運行管理センターの人員をボランティアで賄うことが可能。6人で運転と運行管理を賄える ・地域の方のボランティア参加など地域の協力体制（乗務員、運行オペレータ等）を検討 ※現時点で想定されるモデル(案)であり、決定調整しているものではない。
使用車両	・ヤマハ発動機（株）製

	・定員 6 人 ・走行速度 自動時：12 km/h 程度 手動時：20km/h 未満 ・導入台数 2 台 ・運転手：地元の有償ボランティアが対応 (走行中は乗車するがハンドル等は操作せず運行を監視)   貨物の搬送用（定員 4 名）
ルート	・道の駅「芦北でこぼん」、芦北町役場、肥薩おれんじ鉄道佐敷駅、病院などの生活拠点を結ぶルート ・佐敷川ルートの予約がある場合は町役場＋佐敷川ルートを走行(約 4km/周) ・農作物集荷は、集荷がある場合のみ、道の駅を拠点に 8 時台に実施 
効果・課題	【走行に関する事項】 ○埋設した電磁誘導線上を問題なく走行できた ○混在交通への対応として、自動運転車の走行を知らせる回転灯・看板・路面標示の設置等を実施 ⇒人家が立地している区間に駐車車両の追越のためのマニュアル操作介入が多く発生 ⇒路面標示の設置で駐車車両回避のためのマニュアル操作介入が減少。概ね

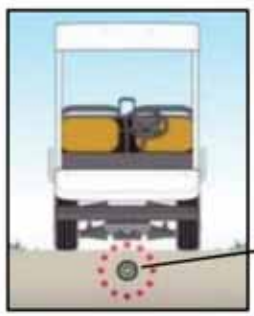
	問題なく走行可能 【運行管理】 ○自動運転車両の運行にあたり、ICT を活用した運行管理を行い、問題なく運営できた ⇒スタッフによる予約が約 8 割を占めており、実用化に向けて電話、WEB 予約の更なる周知や道の駅等で予約可能なタブレットの設置などの検討が必要 ○登録者（一般のみ）のうち約 4 割を 60 歳以上の高齢者が占めており、そのうちの約 7 割が、外出機会が増えると回答している ⇒自動運転の導入により、街なかにおける高齢者の利便性向上、外出機会の増加に寄与することが確認できた
出典	https://yab.yomiuri.co.jp/project/mirai/pdf/jidouuntten/case2.pdf https://www.sip-adus.go.jp/rd/rddata/rd03/101s.pdf https://www.qsr.mlit.go.jp/site_files/file/n-kisyahappyou/h30/19012305.pdf

No. 5 山形県東置賜郡高畠町：実証実験	
目的	・公共交通手段としての適応性、操作性の確認 ・近距離移動サービスの有効性、受容性の確認及びビジネスモデル構築の課題抽出 ・自動走行支援の技術的検証
運営主体	・高畠町自動運転サービス地域実験協議会 ・非営利団体、有償ボランティアの活用等、人件費、固定費の圧縮に向けた体制など、運行経費削減の検討



	〈平面図〉 〈断面図〉 磁気マーカの読み取りイメージ												
ルート	・ 公立高島病院を起点に、周辺のスーパー及び薬局を結ぶ（1 台で南ルートと北ルートを交互に運行） ・ 自動運転区間を町役場及び公立高島病院敷地内に設け、その他区間は手動運転で運行 【北ルート】 延長約1.8km 停留所5箇所 高島病院 ⇄ 高島町役場・スーパーキムラ ⇄ 高島病院 <table border="1"> <tr><td>ルート延長（往復）</td><td>約1.8km</td></tr> <tr><td>自動運転区間</td><td>約1.1km</td></tr> <tr><td>手動運転区間</td><td>約0.7km</td></tr> </table> 【南ルート】 延長約1.4km 停留所7箇所 高島病院 ⇄ ヤマザワ・あいのもり薬局等 ⇄ 高島病院 <table border="1"> <tr><td>ルート延長（1周）</td><td>約1.4km</td></tr> <tr><td>自動運転区間</td><td>約0.4km</td></tr> <tr><td>手動運転区間</td><td>約1.0km</td></tr> </table>	ルート延長（往復）	約1.8km	自動運転区間	約1.1km	手動運転区間	約0.7km	ルート延長（1周）	約1.4km	自動運転区間	約0.4km	手動運転区間	約1.0km
ルート延長（往復）	約1.8km												
自動運転区間	約1.1km												
手動運転区間	約0.7km												
ルート延長（1周）	約1.4km												
自動運転区間	約0.4km												
手動運転区間	約1.0km												
効果・課題	【車両に関する事項】 ○前回実験から車両変更による乗車可能人数の拡大を図り、満席による乗客の乗りこぼしはない ○高島病院からスーパー等の周辺施設への短距離移動の支援に有効 ○シートベルトがなく不安、路面の凹凸等の影響を受けやすいように思った等の利用者の不安解消に対する対策が必要 ⇒シートベルトなどの安全装置の追加、サスペンションの改良等の対策 ○乗降率の高い箇所に重点をおく等の効率的なルートやダイヤの見直し検討が必要 ○事故及びヒヤリハットの発生はなく、車両を安全に運行することが確認できた。より安全な運行を確保するため、低速走行等の車両特性に慣れさせる訓練が必要												

	⇒自動運転機能を備えた車両の特性にドライバーが早期に慣れるためのカリキュラム構築 ○手動運転区間との境界で車両を停止させる際、ドライバーが停止位置を認識できる対策が必要 ⇒立て看板や路面標示等の設置による停止場所の明示 【サービスに関する事項】 ○利用者からの満足度は高いものの、全体的（未利用者も含む）には半数程度であり、実際の乗り継ぎ利用者数は少ない ⇒近隣施設の意見も踏まえつつ、ニーズの高い運行ルート・ダイヤ設定の見直しが必要 ○利用者からの公共交通としての導入機運や信頼性向上は高いが、全体的には変化が見られない ⇒体験試乗会やクーポン配布等を通じた利用者以外への関心を高める対策検討が必要 ○注意喚起看板等において、認識しづらい等といった意見が一部ある ⇒カラー舗装等による自動運転車両の走行空間のより一層の明示 ○ネットや電話による事前予約を行うも、受付窓口での予約が大半 ⇒より簡単な電話予約やネット予約ができないか検討が必要 ○運賃収入のみでの採算性確保が困難 ⇒運賃収入以外の収益増施策導入の検討とともに、必要運行経費削減の検討が必要 ○高いという意見もあるが、200 円は概ね妥当 ⇒採算性の視点からは、デマンド交通利用者無料に関し、デマンド交通の料金体系と合わせて検討が必要 【インフラ】 ○歩行者や一般車両が混在する空間における自動運転車両の走行区間を一般ドライバー等へ周知する対策が必要 ⇒走行位置のカラー舗装、看板設置等 ○「磁気マーカ」は全国での施工例が少ないこともあり、複数地域で導入され施工実績の多い「電磁誘導線」と比べ、現時点では施工コストが高い ⇒磁気マーカの全国的な普及に向けた体制づくりと施工コスト低減策の検討
出典	https://www.thr.mlit.go.jp/road/koutsu/michi-no-eki/jidou-untten/kisya/pdf/220324/03_siryout2.pdf https://www.thr.mlit.go.jp/road/koutsu/michi-no-eki/jidou-untten/kisya/pdf/220324/02_siryout1.pdf https://www.thr.mlit.go.jp/Bumon/kisya/kisyah/images/88484_1.pdf https://www.thr.mlit.go.jp/road/koutsu/Michi-no-Eki/jidou-untten/index.html#2

No. 6 滋賀県東近江市：社会実装	
目的	・ 地域内の移動を支援し、生活の利便性を向上させるための交通手段 ・ 高齢者の送迎、観光客の利用（登山、キャンプ）、農作物や日用品等配送 等
運営主体	・ 東近江市役所 （東近江市が実施主体となる運行事業者協力型自家用有償運行） ・ 運転手を地元の有償ボランティアが対応 制度上の自家用有償旅客運送者：東近江市 ・自家用有償旅客運送制度の申請 ・自動運転車両の保有 ↓ 運行業務の委託 運行業務（運行管理・車両管理等）の実施：永源寺タクシー ・ドライバー・オペレータのシフト管理、運転手管理台帳の管理 ・運賃収入の管理、東近江市への収支報告 ・車両の定期メンテナンス ↓ ドライバーの委託 ↓ オペレータの委託 地域住民（個人） ・ドライバー業務（乗車券の回収含む） 地域住民（個人） ・オペレータ業務（予約受付、チケット販売等）
使用車両	・ ヤマハ発動機（株）製 ・ 定員 6 人（乗客 4 人） ・ 走行速度 12 km/h 程度（自動走行時） ・ 運転手：地元の有償ボランティアが対応 （走行中は乗車するがハンドル等は操作せず運行を監視）  
ルート	・ 道の駅「奥永源寺溪流の里」を拠点とした全長（往復）約 4.4 km のルート ・ ルート上には看板や路面標示を設置し、地域の協力を得て、自動運転車両が円滑に走行可能となるように周知

効果・課題	○コミュニティバスと同程度の収支率を目指し、収入 4.8 万円/月、収支率 20%を目標値に設定 ○地域住民向け(例:地域内イベントにあわせた臨時便運行)、観光客向け(例:沿線飲食店との連携ツアー) 両方の利用促進を継続的に実施する ○あわせて、チラシや SNS 等を活用した広報・周知などを通して、地域への自動運転サービスの定着を図るとともに、市全体の公共交通体系における位置付けを明確にすることで、持続的なサービス運営を目指す
出典	https://www.kkr.mlit.go.jp/news/top/press/2021/20210416-1.html https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001400197.pdf https://jcomm-or-jp.prm-ssl.jp/16th_jcomm/data/R3PA06.pdf https://www.city.higashiomi.shiga.jp/0000016726.html

No. 7 奈良県明日香村：実証実験	
目的	・超高齢化社会に対応し、免許を持たなくても生活しやすい交通体系づくり ・来訪者が豊かな自然環境の中で世界遺産構成資産を巡り文化観光を楽しむことができ、観光活性化に寄与することができる交通体系づくり
運営主体	奈良県、明日香村 ※ボランティアの記載なし

	<table><tr><th>組織／団体</th><th>役割</th></tr><tr><td>明日香村デジタル交通サービス 導入推進協議会 (事務局：奈良県、明日香村)</td><td>実証実験実施支援 (全体統括、実証実験立案、実験結果の評価検証)</td></tr><tr><td>明日香村</td><td>実証実験管理責任者、運行管理責任者</td></tr><tr><td>国土交通省近畿地方整備局 国営飛鳥歴史公園事務所</td><td>バス停を設置する高松塚、キトラ古墳等の国営公園の管理者</td></tr><tr><td>文化庁</td><td>イベント主催者</td></tr><tr><td>奈良交通株式会社</td><td>ドライバー（自動運転バスの運行）</td></tr><tr><td>自動運転車両開発者</td><td>技術責任者（自動運転車両の車両提供、技術協力）</td></tr><tr><td>コンサルタント会社</td><td>技術支援、実証実験実施補助</td></tr></table>	組織／団体	役割	明日香村デジタル交通サービス 導入推進協議会 (事務局：奈良県、明日香村)	実証実験実施支援 (全体統括、実証実験立案、実験結果の評価検証)	明日香村	実証実験管理責任者、運行管理責任者	国土交通省近畿地方整備局 国営飛鳥歴史公園事務所	バス停を設置する高松塚、キトラ古墳等の国営公園の管理者	文化庁	イベント主催者	奈良交通株式会社	ドライバー（自動運転バスの運行）	自動運転車両開発者	技術責任者（自動運転車両の車両提供、技術協力）	コンサルタント会社	技術支援、実証実験実施補助
組織／団体	役割																
明日香村デジタル交通サービス 導入推進協議会 (事務局：奈良県、明日香村)	実証実験実施支援 (全体統括、実証実験立案、実験結果の評価検証)																
明日香村	実証実験管理責任者、運行管理責任者																
国土交通省近畿地方整備局 国営飛鳥歴史公園事務所	バス停を設置する高松塚、キトラ古墳等の国営公園の管理者																
文化庁	イベント主催者																
奈良交通株式会社	ドライバー（自動運転バスの運行）																
自動運転車両開発者	技術責任者（自動運転車両の車両提供、技術協力）																
コンサルタント会社	技術支援、実証実験実施補助																
	実験実施体制																
使用車両	・日野自動車株式会社 製 日野レインボーⅡ ・定員 15 名 ※実験時 ・走行速度 最大 50km/h ・運転手：奈良交通(株)のドライバーが対応 (走行中は乗車するがハンドル等は操作せず運行を監視) 																
ルート	「近鉄飛鳥駅」を拠点として、5km 以内でルートを設定できる「高松塚」、「キトラ」を結ぶルートとする。 ※高松塚・キトラともに世界遺産構成資産候補																

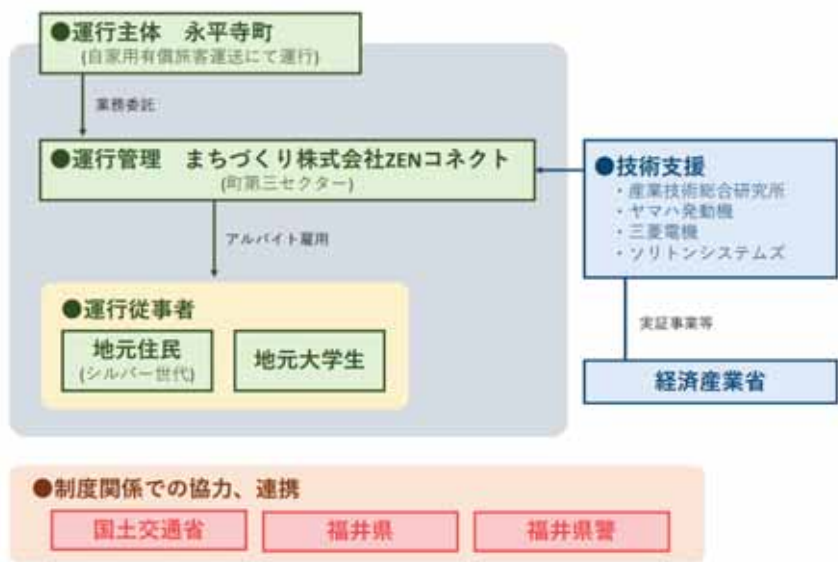
	
効果・課題	○自動運転が不可能な状況の把握【走行安全性】 ⇒自動運転レベル4実装に向けて手動介入を削減する対策の検討 ⇒死角が懸念される無信号交差点や他者との錯綜が懸念される駐車場(キトラを想定)では、路側に設置した定点カメラで撮影した映像により交通状況进行分析 ○乗客や地域の自動運転に対する受容性の把握【社会受容性】 ⇒自動運転実装に向けて社会受容性を向上させる対策必要性の検討 ○自動運転の収支や運用方法【事業性・サービス適用性】 ⇒自動運転実装に向けて、必要な費用や運用方法の検討
出典	https://www.pref.nara.jp/item/302316.htm#itemid302316 https://www.pref.nara.jp/secure/5392/050419-matidukuri-s.pdf https://www.pref.nara.jp/62153.htm https://www.pref.nara.jp/secure/286532/03_shiryoul_asuka.pdf https://www.pref.nara.jp/secure/301859/asukamurajissyouv2.pdf https://www.pref.nara.jp/secure/286532/05%20shiryo2-1r.pdf

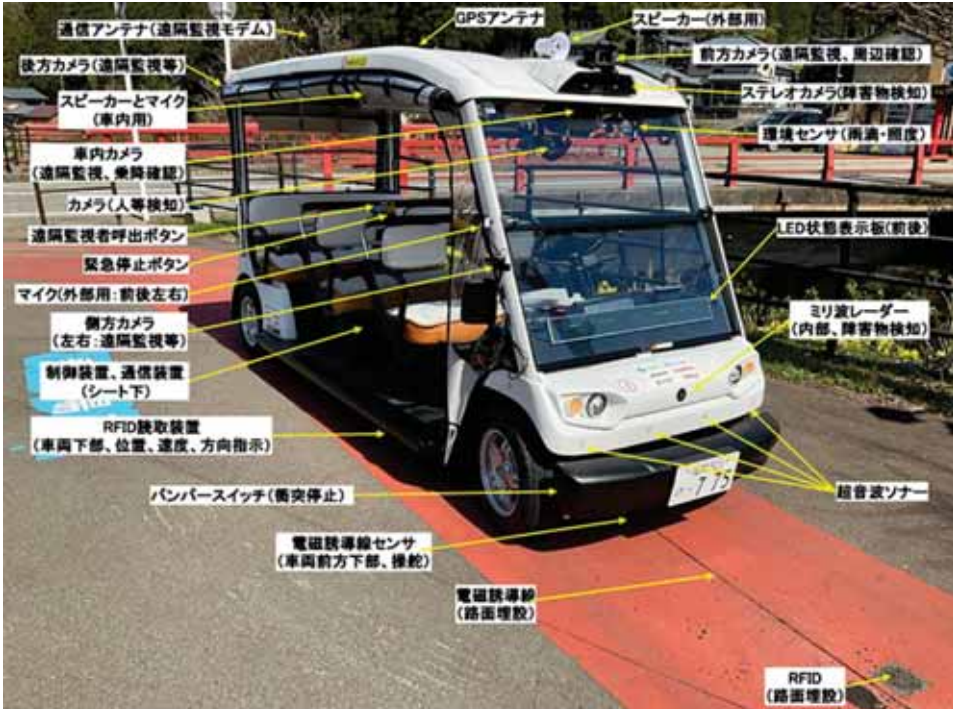
No. 8	徳島県三好市西祖谷：実証実験
目的	・ 買い物や通院など高齢者の生活の足の確保 ・ 宅配便や農産物の集荷など物流の確保 ・ 観光への活用や新たな働く場の創出
運営主体	三好市版運営組織（三好市、地元事業者） ※ボランティアについて記載なし <ビジネススキーム> ※企画提案書をもとに国土交通省作成
使用車両	・ アイサンテクノロジー株式会社 製 トヨタエスティマ ・ 定員 5人（乗客2人＋ドライバー1人＋助手1人＋オペレータ1人） ・ 走行速度 最大40km/h（今回の実験） （交差点、一部区間は10-20 km/hの場合有り） 以下の2つのレベルで自動走行を実施する ⇒走行中は乗車するがハンドル等は操作せず運行を監視（レベル2） ⇒専用空間にて運転者が車外で発信・停止の操作を実施。緊急対応用に係員が助手席に乗車（レベル4）

	自動走行の仕組み ①地図・走行軌跡の設定 ・MMSの事前走行により、高精度3次元地図を作成 ・道路を始めとする周囲の環境を事前に3次元計測し、座標データを取得 ・取得データを基に、各道路地物および自動走行車の走行レーン等を整備。 モバイルマッピングシステム・MMS(専用車両) ②自己位置特定 ・LIDARで全周囲環境の形状を把握し地物との距離計算を行う。 ・高精度3次元地図及びMMSで取得した3次元点群データを用いて照合を行い自己位置推定をする。 LIDAR ③周辺環境認識 ・LIDARによる障害物検知と併せ、カメラでの障害物認識を行う。 ・信号の色についても専用のカメラで認識を行う。 ④その他安全を考慮した機能 ・緊急停止ボタン押下により安全に停止することが可能。 ・ドライバー操作によるオーバーライド(手動運転)機能を搭載。 4 ルート ・Aルート（レベル2の混在交通専用空間）：片道約3.6km（往復約7.2km）：乗客あり ・Bルート（レベル4の専用空間）：約0.3km（専用空間化）：乗客なし 「ホテル秘境の湯」・「かずら橋夢舞台」間を往復。法定速度：40km/h ・天候等の理由により、一部の便においてショートコースでの実験を実施 <凡 例> Aルート 混在区間(レベル2) マニピュル操作禁止区間 → 走行方向 Bルート 専用区間(レベル4) → 走行方向 ★ 観光スポット ○ 停車箇所 県道・市道1車線区間は、 地域への影響をふまえ 一部通行便のみ通行 (午前・午後の最終便のみ) 3 通常コース

	<table data-bbox="796 306 1335 427"><tr><th>実施日</th><th>該当便</th><th>理由</th></tr><tr><td>12/6</td><td>1便～6便</td><td>秘境祖谷大橋の路面積雪</td></tr><tr><td>12/8</td><td>9便～10便</td><td>地元小学生向けの増便</td></tr><tr><td>12/9</td><td>5便～6便</td><td>ホテルかづら橋～かづら橋夢舞台の路面積雪</td></tr></table> ショートコース	実施日	該当便	理由	12/6	1便～6便	秘境祖谷大橋の路面積雪	12/8	9便～10便	地元小学生向けの増便	12/9	5便～6便	ホテルかづら橋～かづら橋夢舞台の路面積雪
実施日	該当便	理由											
12/6	1便～6便	秘境祖谷大橋の路面積雪											
12/8	9便～10便	地元小学生向けの増便											
12/9	5便～6便	ホテルかづら橋～かづら橋夢舞台の路面積雪											
効果・課題	【走行に関する項目】 ○走行中、マニュアル操作介入で避ける事象が多発 ⇒規制速度が高い区間では、追い越しが頻繁であることから、一定区間毎に退避所等の設置が必要 ⇒歩行者と自動車の分離等の対応が必要 ⇒中央線がない狭隘区間では離合が困難であることから、一定区間毎にすれ違いスペース等の設置が必要 ⇒近隣ホテルや地域の協力により路上駐車を避ける等の対応が必要 ⇒雪と障害物の識別や、荒天での走行を可能とする技術開発・検証が必要 ○実験の満足度や利便性など、全体的に高い評価が得られている ○「導入賛否」に比べ、自動運転の信頼感は十分には得られていない（特に地域住民モニター） ⇒技術面での信頼性を高めるとともに、自動運転車の仕組み・挙動を理解してもらうための広報を実施 ○アクセル・ブレーキを改善することで、さらなる高評価が期待できる ○速度については、遅く感じたとのマイナス評価がある一方、安全運転で安心感があったとのプラス評価もあり、評価が分かれる ○車両運行の安全面や、狭小幅員・落石・雪等の地域特性、運転面以外の無人化等が懸案としてあげられた ○実験中のホテル宿泊客・観光客への勧誘が順調であり、観光客の「食事」や「温泉」の立ち寄り機会が増大するものと期待できる ⇒導入に際しては、立ち寄り箇所を設けることが必要 ○住宅までの道路条件が厳しい場合が多く（狭幅員, 急勾配, 急線形）、自動走												

	行は困難である ⇒観光客にターゲットを絞ったビジネスモデルを検討
出典	https://www.skr.mlit.go.jp/kikaku/kenkyu/r1/ronbun/I-53.pdf https://www.its-jp.org/wp-content/uploads/2020/12/suzuki.pdf https://www.skr.mlit.go.jp/road/selfdriving/index.html#jyokyo https://www.skr.mlit.go.jp/road/selfdriving/kyogikai/miyoshikyogikai2.pdf https://www.skr.mlit.go.jp/road/selfdriving/kyogikai/miyoshikyogikai3.pdf https://www.skr.mlit.go.jp/pres/h29backnum/doro/171121/171121-1.pdf https://www.skr.mlit.go.jp/kikaku/kenkyu/h30/ronbun/I-41.pdf

No. 9 福井県永平寺町：社会実装	
目的	・交通事故の削減や高齢化社会における移動の安全・安心確保 ・ドライバー不足の解消
運営主体	永平寺町（まちづくり株式会社 ZEN コネクトに運行委託） ※ボランティアについての記載なし  <pre> graph TD A["●運行主体 永平寺町 (自家用有償旅客運送にて運行)"] -- 業務委託 --> B["●運行管理 まちづくり株式会社ZENコネクト (町第三セクター)"] B -- アルバイト雇用 --> C["●運行従事者 地元住民 (シルバー世代) 地元大学生"] D["●技術支援 ・産業技術総合研究所 ・ヤマハ発動機 ・三菱電機 ・ソリトンシステムズ"] -- 実証事業等 --> E[経済産業省] B -.-> D F["●制度関係での協力、連携 国土交通省 福井県 福井県警"] </pre>
使用車両	・ヤマハ製電動カートをベースに、国の産業技術総合研究所や大手電機メーカーなどが共同で開発。グリーンスローモビリティ（電動カート公道仕様）に、自動運行装置（ZEN drive Pilot Level 4）を装備している ・定員 7名 ・走行速度 最大 12km/h ・導入台数 4台（同時運行は最大3台で、1台は予備） ・管理者：ZEN コネクト（乗車せず、別室にて車内外の状況を監視及び管理）

	
ルート	・ 福井県永平寺町の「永平寺参ろ一ど」のうち、永平寺口駅から永平寺門前までをつなぐ約 2km のコース 
効果・課題	○レジャーや観光利用は期待できるといった声がある一方、移動速度の遅さへの指摘やドアツードアで移動したいという意見があり、自動運転が今すぐに住民の生活の足にはなれないのが現状 ○2023 年 10 月 29 日に、人が乗っていない駐輪中の自転車との接触事故が発

	生 ⇒技術面の対策として、すれ違い待避所における自動ブレーキの制御判断を強化。また AI（人工知能）に無人の自転車の画像を追加学習させることで、前方カメラの認識性能を向上させる ⇒運用面では、永平寺参ろ一どに注意喚起の看板を設置するなど安全に配慮した措置を行い、運行関係者に対して安全マニュアルなどの順守を徹底し、安全確保に努める ○自動運転機能は進歩途中の技術であり、事故は起こり得るものだが、自動運転が危険であるということではなく、新しい技術による恩恵もリスクも、地元の方に正しく認識・理解してもらいながら進めていく必要がある ○永平寺参ろ一どの運行では、観光客やレジャー利用の方が大半を占めている ⇒自動運転の収益は地域の公共交通の財源に充てられ、地域交通を維持していく財源の獲得という面から大事な役割を担う。しかし現状、乗車料金のみで運行を賄うことは非常に難しいため、記念グッズや監視室の見学などのセットプラン等 ZEN コネクトに検討を依頼している
出典	https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001609547.pdf https://project.nikkeibp.co.jp/atclppp/PPP/434148/120400123/?P=1 https://www.road-to-the-l4.go.jp/activity/theme01/eiheiji-autholization/ https://e-machidukuri.co.jp/maas/autonomous/ https://www3.nhk.or.jp/news/html/20230522/k10014074841000.html https://web.pref.hyogo.lg.jp/ks05/documents/20231116shiryou2.pdf

No. 10 栃木県栃木市：実証実験	
目的	・超高齢化が進行する中山間地域における人流・物流の確保 ・自動運転サービスの社会実装に向けた、道路交通、地域環境、コスト、社会的受容性、地域への効果等の検証 ⇒国土交通省による中山間地域における道の駅などを拠点とした自動運転サービスの社会実験の、平成 29 年度の地域指定型※ 実施箇所として道の駅「にしかた」が選定 ※主に技術的検証が速やかに実施可能な地域
運営主体	国 ※ボランティアの記載なし
使用車両	・株式会社ディー・エヌ・エー 製 小型バスタイプ ・定員 6 人着座・6 人立席 ・走行速度 約 10km/h ・運転手：緊急停止用に係員が乗車

	
ルート	・道の駅「にしかた」を中心として、地域の集落や栃木市役所支所を結ぶ走行延長約2kmのルートを走行 
効果・課題	○進路上の路上駐車などを認知し、問題なく走行 ○歩行者に音で車両を認知させ走行空間と歩行者の安全性を確保 ○小雨や周辺の雑草などによる緊急停止は未発生 ○モニターからは比較的良い意見がある ⇒静かでスムーズな乗り心地、免許を返納したら利用したい ⇒思ったより安定感があった、農村には必要だと思う ○道の駅から集落への食料品等の配送実験を実施 ○本格導入に向けて更なる取組みが必要 ⇒今回の栃木市の実験等、課題を踏まえ、県の取組として令和2年から「栃木県ABCプロジェクト」（無人自動運転移動サービス導入検証事業）が開始
出典	https://www.ktr.mlit.go.jp/ktr_content/content/000681074.pdf http://abc-project.tochigi.jp/doc/s2_zentai_keikaku.pdf https://www8.cao.go.jp/cstp/gaiyo/sip/iinkai/jidousoukou_33/siryo33-1-5.pdf https://www.jice.or.jp/cms/kokudo/pdf/reports/autonomy/roads/01/2017/siryo28.pdf https://www.road-to-the-l4.go.jp/publication/pdf/tochigi01.pdf https://www.ktr.mlit.go.jp/road/chiiki/road_chiiki00000127.html

ii) ライドシェアとは

タクシー事業者が運行管理する日本版ライドシェアと呼ばれる新制度が国によって検討されており、2024 年 3 月までにタクシーが不足している地域や時期、時間帯を特定した上で導入される予定となっている。一般ドライバーの労働条件は雇用契約に限定せず、業務委託契約などを幅広く認める方向で検討が行われており、今後、交通アクセスに課題がある少子高齢化が進行している中山間地域等での導入が期待される。

■先進事例の整理

No. 1 兵庫県養父市「やぶくる」	
目的	車を運転できない市民や観光客のためのドアツードアの公共交通体制を充実
開始日	2018 年 5 月 26 日
運営主体	・ NP0 法人養父市マイカー運送ネットワーク ⇒構成員：市内タクシー事業者（3 社）、バス事業者観光関連団体、地域自治組織等 ・ 法人運営に係る事務は全但観光(株)（市内タクシー事業者）へ事務を委託している
運営方法	・ タクシー事業者の運行管理者が NP0 法人の運行管理業務を兼務し、タクシーと自家用有償の配車を一本化。ニーズに合わせた役割分担 【タクシー】 JR 八鹿駅中心の運送及び大屋地域・関宮地域と市東部間の運送 【自家用有償】 大屋地域・関宮地域の各地域内で完結する運送を担当 【料金配分】 - 利用料金の NP0 法人登録ドライバー、タクシー事業者の配分割合は以下の通り ・ NP0 法人（運営費）：25% ・ 登録ドライバー（報酬）：70% ・ タクシー事業者（手数料）：5%
車両 ドライバ ー	・ 運行車両数 10～20 両 乗用車（軽自動車も可） ・ 市民ドライバー数：不明 ※事業開始時点：12 車両、16 名の登録ドライバー
利用回数	・ 月に 30 件ほど依頼があり、高齢者の利用が中心。診療所や買い物への移動等に利用するケースが多い。
利用料金	・ 初乗り 2km まで 600 円 （以後、「750m 毎に 100 円加算」を基準とした利用料金表による） ・ 待機料金は 15 分毎 500 円を利用料金に加算 （ただし、最初の 15 分は無料）
ルート	・ 運行エリアは大屋地域及び関宮地域それぞれの地域内での運行に限定

	⇒運行エリア１：関宮地域内限定　運行エリア２：大屋地域内限定 実施区域は、「各エリア完結型」 
効果・課題	○市民ドライバーによる働く場の増加 ○シルバー就業員数の増加 ○ドライバーが感じる課題として、次の声もあがっている。 ⇒「現状ではやはりボランティア、地域貢献という考えが強くないとできにくいかなという現状です。車の維持管理・ガソリン・保険、全て出しています。本当に収入目当てではできない。『やぶくる』をすることが運転手にとって良いことになるような仕組みをもっと作っていくべき」
出典	https://newsdig.tbs.co.jp/articles/-/796187?page=2 https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/content/001314096.pdf https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/soukou/soukou-magazine/1811yabu.pdf https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/soukou/soukou-magazine/1908-5sougoukoutsu.pdf https://news.yahoo.co.jp/articles/a03713cdabb012f9860332c9501a1334a06da000?page=2

No. 2 京都府京丹後市「ささえ合い交通」	
目的	住民、特に高齢者の自由な移動や外国人も通訳不要(アプリ)で移動できインバウンドにも対応し、移動の自由さ、楽しさや交流人口を拡充
開始日	2016 年 5 月 26 日
経緯	・2014 年 7 月 14 日から市営デマンドバス（前日予約型）を NPO が受託して運行した実績があったため、今回の運行が短期間に実施可能となった <詳細> ・既成路線のみの運行。運転手は住民が担う。 ・運賃：100 円～200 円 ・運行時間：午前 8 時～午後 5 時 ・地域（丹後町内）をまたいでの移動は不可 ・利用できる日が隔日（月・水・金か火・木・土） ・日曜・祝日と年末年始は運休
運営主体	・NPO 法人「気張る！ふるさと丹後町」 ※公的団体（株式会社は不可）
運営方法	・丹後町内では 民間バスと市営バスが走る中で「ささえ合い交通」を運行 ・Uber（ウーバー）のアプリを使って即時配車（電話での依頼も可） ・2016 年 5 月 26 日運行開始当初はスマートフォン所有者のみだったが、同年 9 月 18 日から代理配車制度を開始（スマホを持つ人が、利用者に代わり配車） ・運行時間：午前 8 時～午後 8 時（365 日、運休日なし）
車両 ドライバ ー	・ドライバーが所有する自家用車（10 人乗りもあり、軽自動車も可） ・ドライバー数：16 名　うち 13 人が NPO 会員以外の一般住民（2023 年 7 月時点）
利用料金	・距離制 ・最初の 1.5 km まで 480 円、以遠は 120 円/km 加算（概ねタクシー料金の半額）（1 台当り） 【支払方法】 ・当初はクレジットカード決済のみ ⇒2016 年 12 月 21 日から現金支払いも可能
ルート	・乗車…丹後町内及び町外の弥栄病院（2023 年 3 月から可能に） ・降車…京丹後市全域（市外は不可）

	
安全管理	・ 一種（普通）免許保有者は「国土交通大臣認定講習」の受講が必要 二種免許保有者は受講の必要なし ・ NPO が団体保険（2 種類）に加入（ドライバーの個人保険に優先して補償） ⇒自動車保険・賠償責任保険 ・ 毎日、ドライバー点呼を実施し、アルコールチェックや健康確認を行う ・ 警察署による安全講習を適宜開催 ・ ドライブレコーダーの設置 ・ ドライバー会議を定期開催し、課題の共有と安全運行の意識を徹底
効果・課題	○ドア・ツー・ドアで行きたい時に、即移動できる ○行政からの補助金なく運行しており、行政コストの負担がゼロ 【運行主体からの声】 ○丹後町外への往復運行（病院で一部実現） ⇒2023 年 3 月より、町外の弥栄病院からの帰りの運行が可能になったが、丹後町外の病院やスーパー等への往復運行が利用者から望まれている ○運賃の高さ感の緩和（割引券等で一部実現） ⇒タクシーの半額でも運賃が高いという声があり、行政と連携した割引券等の緩和策の継続と拡充が望まれる ○観光ニーズは 1 市に限定されず複数市町へ ⇒隣接の市外観光地へも運行可能に ⇒周辺有名観光地との連携、特に交通不便な「半島北沿岸観光」の要望あり ○運賃設定は【距離制】に加え、観光利用向けに【時間貸し制】を追加し併用 ○ドライバー点呼でのテレビ電話等による遠隔点呼の定常化 ○スマホを持たない高齢者への高コスト購入・通信費に対する保有普及策 ⇒タクシー、バス等の事業者との調整が不可欠。利用者目線を原点に、利用

	者、タクシー・バス等事業者、運行主体など関係者間で Win-Win となるような制度構築・支援が必要
出典	https://www8.cao.go.jp/kisei-kaikaku/kisei/meeting/wg/2310_05local/231106/local01_03.pdf http://kibaru-furusato-tango.org/about-sasaeai/

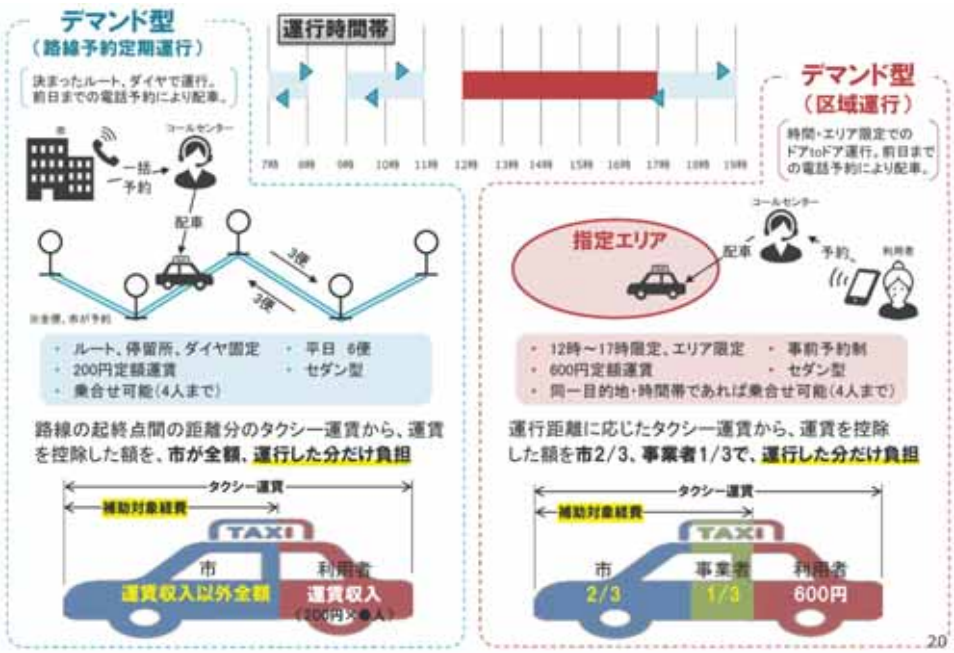
iii) その他交通施策

No. 1	エリア定額乗り放題サービス「mobi」
目的	子育て不安・働き方改革、高齢化・少子化問題、交通渋滞といった地域ごとの課題（目的）とニーズにあわせた『まちづくり支援サービス』の提供
開始日	2022 年 4 月 1 日
運営主体	Community Mobility 株式会社 (KDDI 株式会社と WILLER 株式会社の合弁会社)
運営方法	・2024 年 1 月現在、18 地域でサービスを実施。全国への拡大に向けて、それぞれの地域ごとの課題とニーズに応じたサービスを検討 ・専用アプリのダウンロードが必要（電話でも可） ・半径約 2km を目安としたエリア内定額乗り放題の相乗り交通 ・複数名によるプロのドライバー運行 ・各エリアには多数の乗降スポットが設定されており、好きな乗降スポットを選んで自由な乗り降りが可能
取組	○他業種とのビジネスコラボレーション ⇒まちに新たな移動の目的を創造し移動総量を増やす (吉本興業、イオンタウン、イーオン) ○市等と連携した社会実証実験（例：つくタクモビ） つくばスマートシティ協議会の事業として、つくば市と Community Mobility 株式会社が連携。2023 年 12 月 1 日（金）から 2024 年 2 月 29 日（木）までの 3 か月間、つくば市で提供中の乗合タクシー「つくタク」の荏岐地区で提供する車両に AI オンデマンドシステムを導入した社会実証実験 【実施中】奈良県 ・近鉄・JR 天理駅となら歴史芸術文化村を結ぶデマンドシャトルバス 【終了】 東京都渋谷区、北海道小清水町、北海道根室市、静岡県藤枝市、愛媛県松野町等 ○タッチ式デジタルサイネージを試験的に設置 mobi 車内にタッチ式デジタルサイネージを設置し、mobi 利用者にまちの情報を提供する新サービス『Community Channel』のテストマーケティング

	を、2023 年 11 月 1 日（水）より今治市エリアで開始
使用車両	エリアによって、車両が異なる 例：渋谷エリア（現在はサービス終了） トヨタの「アルファード」（7 人乗り）
利用料金	対象エリアによって、料金が異なる 例：大館市(秋田県)エリア ・ワンタイムプラン…1 回あたり大人 300 円、子ども 150 円 ・乗り放題プラン…30 日間 5,000 円 ・回数券プラン…1,500 円(6 回分) ・家族オプション…+500 円で契約者の家族も利用可能 (最大 6 名様まで登録可) 【支払方法】 ・乗り放題プラン：クレジットカード、銀行振込 ・回数券プラン：クレジットカード ・ワンタイムプラン：クレジットカード、現金 ※北海道・東北エリアのみ、回数券プランご購入の際に銀行振込でも可
対象 エリア	【東北エリア】 ○大館市(秋田県)エリア

	・運行：秋北タクシー株式会社 ・乗合運送許可期限：2024 年 2 月 29 日まで ・運行時間：月曜日から日曜日 朝 8:00～夜 7:00 ○利府町(宮城県)エリア ・運行：株式会社ミヤコーバス ・乗合運送許可期限：2024 年 3 月 31 日まで ・運行時間：月曜日から日曜日 朝 8:00～夜 7:00 【関東エリア】 ○豊島区(東京都)エリア ・運行：株式会社エコリムジン東京 ・乗合運送許可期限：2024 年 8 月 31 日まで ・運行時間：月曜日から日曜日 朝 7:00～夜 10:00 ○つくば市茎崎地区 ・運行：株式会社フジ急 ・運行時間：月曜日から金曜日 9:00～13:00、14:00～17:00 (運休日:土日祝、2023 年 12 月 29 日～2024 年 1 月 3 日) 【東海エリア】 ○千種区(名古屋市)エリア ・運行：名鉄交通第三株式会社、株式会社あんしんネットなごやの 2 社 ・乗合運送許可期限：2024 年 12 月 5 日まで ・運行時間：月曜日から日曜日 朝 7:00～夜 10:00 ○常滑市(愛知県)中部エリア ・運行：サンレー交通株式会社、名鉄知多タクシー株式会社 ・乗合運送許可期限：2024 年 1 月 31 日まで ・運行時間：火曜日から日曜日 朝 8:00～夜 8:00 ○羽島市(岐阜県)エリア ・運行：岐阜羽島バスタクシー(株)・スイトトラベル(株) ・乗合運送許可期限：2024 年 9 月 30 日まで ・運行時間：月曜日から日曜日 朝 8:00～夜 8:00 ○明和町(三重)エリア ・運行：明和タクシー(有)・アケミ交通(有) ・乗合運送許可期限：2024 年 8 月 29 日まで ・運行時間：月曜日から日曜日 朝 8:00～夜 7:00 【関西エリア】 ○北区・福島区(大阪市)エリア ・運行：ユタカ中央交通(株)、(株)日本タクシー(株)、狩野観光(株)、ナショナルタクシー(株) ・乗合運送許可期限：2024 年 3 月 31 日まで ・運行時間：月曜日から日曜日 朝 7:00～夜 10:00 ○東大阪市(大阪府)エリア ・運行：梅田タクシー株式会社 ・乗合運送許可期限：2024 年 7 月 31 日まで ・運行時間：月曜日から日曜日 朝 7:00～夜 10:00

	○京丹後市(京都)エリア ・運行：峰山自動車(株)と網野タクシー(株) ・乗合運送許可期限：2024年6月30日まで ・運行時間：月曜日から日曜日 朝 8:00～夜 9:00 【中国エリア】 ○鳥取市エリア ・運行：日ノ丸ハイヤー株式会社、有限会社サービスタクシー ・乗合運送許可期限：2024年2月9日まで ・運行時間：月曜日から日曜日 朝 8:00～夜 10:00 【四国エリア】 ○三豊市(香川県)エリア ・運行：西讃観光株式会社、有限会社詫間交通、有限会社さくらタクシー ・乗合運送許可期限：2024年9月14日まで ・運行時間：月曜日から日曜日 朝 7:00～夜 10:00 ○琴平町(香川県)エリア ・運行：株式会社コトバス MX ・乗合運送許可期限：2025年9月14日まで ・運行時間：月曜日から日曜日 朝 7:00～夜 10:00 ○丸亀市(香川県)エリア ・運行：株式会社コトバス MX ・乗合運送許可期限：2026年9月30日まで ・運行時間：月曜日から日曜日 朝 7:00～夜 9:00 ○今治市(愛媛県)エリア ・運行：河南タクシー有限会社、有限会社さわやか、有限会社延喜タクシー ・乗合運送許可期限：2024年1月31日まで ・運行時間：月曜日から日曜日 朝 8:00～夜 9:00 【海外エリア】 ○シンガポール
効果・課題	○ストレスのないワンマイル移動が外出の機会を増やす ○公共施設や商業施設の来客が増えまちが活性化する ○自宅とバス停や駅を結ぶワンマイル移動が公共交通の利便性を向上する
出典	https://www.willer.co.jp/news/press/2023/1101_5483 https://travel.willer.co.jp/maas/mobi/ https://time-space.kddi.com/au-kddi/20220428/3315.html https://news.kddi.com/kddi/corporate/newsrelease/2022/04/21/6010.html https://www.tb.mlit.go.jp/hokkaido/content/000262100.pdf https://prt-times.jp/main/html/rd/p/000000119.000027749.html https://www.mlit.go.jp/jidosha/content/001607531.pdf

No. 2	タクシーを活用した新しい交通モード「バタクス」(仏生山川島線)
目的	仏生山駅と山田支所を結ぶ地域において、路線バスなどの代替となる移動手段として、タクシーを活用した新しい交通モードの実証実験
開始日	2022年1月17日～
運営主体	・実施主体：高松市 ・運行事業者：グリーンタクシー、香南タクシー、ことでんタクシー
運営方法	・デマンド運行として、定時運行と区域運行の併用 ・予約は電話で高松市が対応 
取組	○定時運行は、路線の起終点間の距離分のタクシー運賃から、運賃を控除した額を、市が全額、運行した分だけ負担 ○区域運行は運行距離に応じたタクシー運賃から、運賃を控除した額を市2/3、事業者1/3で、運行した分だけ負担 

使用車両	・タクシー中型車両（セダン） 
利用料金	・定時運行：大人 200 円、子ども・障がい者 100 円 ・区域運行：均一料金 600 円 ・いずれも現金のみ
対象 エリア	・市立みんなの病院 ～ 山田支所 
効果・ 課題	○事業費の約 44%がシステム利用料と割高・ベンダーのビジネスモデル上、ごく僅かな受注に対する利用料金設定が無いことが原因 ○幹線に対する運行のため、市が事業主体という考え方もあるが、より持続性を高めることを目指し、タクシー業界が主体的に事業展開することへのチャレンジが必要 ○現在、道路運送法第 21 条による「一般乗合」の許可で行っているが、タクシー業界に事業主体として受け止めてもらうためには「一般乗用」での運用を目指すことが必要 ○新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金財源からの転換が必要 ○サービス水準（運賃、便数）の変化により、利用者の掘り起こしにつながるか検証
出典	https://www.city.takamatsu.kagawa.jp/kurashi/shinotorikumi/machidukuri/sogotoshikoutu/kyouka_suisin/kousei_vatacs.html https://www.city.takamatsu.kagawa.jp/kurashi/shinotorikumi/machidukuri/sogotoshikoutu/kyouka_suisin/kousei_vatacs.files/chirashi.pdf

⑤ 塩江地域における交通課題への対応策（案）

地域交通の現状や課題、関係者の意見や先進事例等を踏まえ、交通手段の利便性及び利用者増加に向け、既存の交通手段の見直しと、今後検討の可能性がある新たな交通手段確保の方向性を下記の通り整理した。今後、新しい道の駅の管理運営者の選定と併せて地元関係者や事業者等の意向等を踏まえて検討を進めることが考えられる。

表 交通手段検討の方向性

交通手段	方向性	想定される協力者
路線バス・コミュニティバス	・バスと他交通手段の接続性の向上に向けた運行時間・便数の見直し ・仏生山との周遊を見据えた、路線バス便数の見直し ・美馬・穴吹方面のバス運行の検討	・交通政策課 ・バス事業者
温泉シャトルバス	・高松空港からの直通バス（温泉シャトルバス）運行の検討	・バス事業者 ・高松空港 ・宿泊施設
タクシー	・市内タクシー事業者と連携した観光タクシーの検討 ・予約制の相乗りタクシーの検討	・タクシー協会 ・タクシー事業者 ・観光事業者
ライドシェア等	・予約システムやアプリ等を活用した配車サービスの検討	・交通事業者 ・地域住民
自動運転	・エリア内の各観光スポットや宿泊施設を結ぶ自動運転の検討 ・地域住民が日常利用可能な自動運転の検討	・地元事業者 ・有償ボランティア
観光バス	・観光事業者と連携したバスツアーの検討	・観光事業者 ・バス事業者
パーソナルモビリティ	・電動モビリティ、レンタサイクル等の導入検討	・モビリティ販売・レンタル事業者
患者輸送バス、小学校スクールバス、保育所送迎バス	・運行時間外（休日や日中等）の観光利用及び住民利用が可能な体制の検討	・塩江病院 ・学校教育課 ・保育課 ・バス事業者

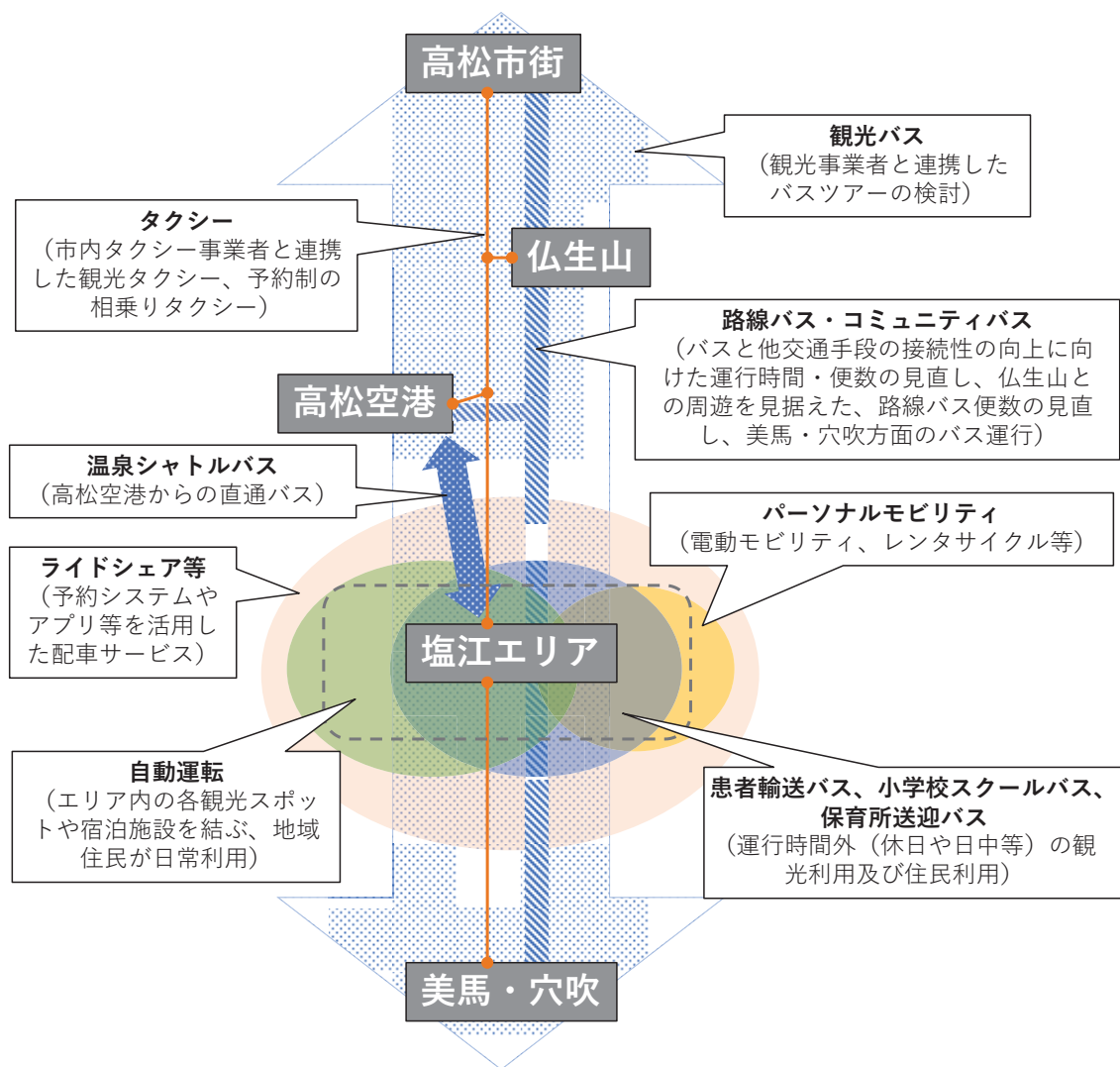


図 交通手段検討イメージ

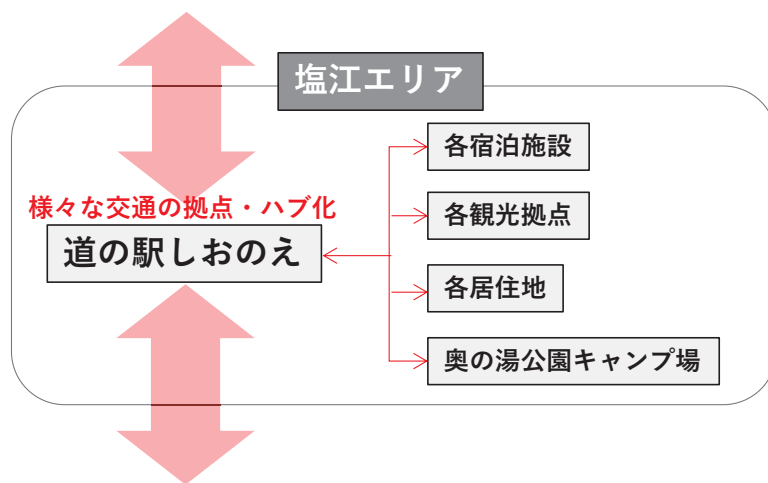


図 道の駅の交通拠点・ハブ化のイメージ

（４）DX を活用した温泉施設のアセットマネジメントサイクルの構築

① 温泉施設の維持管理に関するワークフローと課題の整理

i) 道の駅しおのえ及び塩江温泉郷におけるアセットマネジメントの目的

塩江地区の最大の地域資源である温泉水に対して、適切な維持管理を求める声がアンケート結果等から一定数存在していることが把握できた。今後、温泉水給水事業を担う可能性がある民間事業者等が道の駅しおのえ及び塩江温泉郷における温泉施設の維持管理に関して、後述する組織のマネジメント領域と現場作業の実践領域において適切な PDCA サイクルを実践し、安全・安心な施設を維持するとともに、温泉水の安定供給や施設の長寿命化、当該施設における維持管理の効率化、高度化の実現を図るため、アセットマネジメントの在り方を検討した。

温泉施設関係者へのヒアリングや現地調査、維持管理業務に関するワークフローの作成を通じて業務遂行上の課題を整理し、課題に対する評価指標を設定することで、効率的かつ効果的に維持管理を実施することを目的とし、ワークフロー分析とロジックモデルの作成を行った。

ii) ワークフローの作成

(ア) 維持管理に係る項目と関係者の整理

業務遂行に影響を与える課題をワークフローにより整理するため、点検（定期点検及び巡回点検）～工事に係るイベントとその実施時期、関係者を整理した。ワークフローで整理した項目と具体的な内容は、下表に示す通りである。

表 ワークフローで可視化する項目と内容

項 目			内 容
実施項目			点検・診断、修繕設計・修繕工事（大規模修繕、中小規模修繕）
時間軸			点検から設計、工事、供用開始までを一回りとして、ワークフローを作成した
登場人物	維持管理者	道の駅しおのえ 管理運営者	管理の実行、点検～工事に係る資料作成支援、施設台帳や保守台帳の更新、小規模事業の予算化や企画、修繕、工事監督、品質管理、成分分析、温泉使用料徴収、源泉使用料の支払い（市に対して支払う必要がある場合）
		高松市 ※源泉所有者	大規模修繕の予算要求、発注、工事監督、完了検査 源泉使用料の徴収（管理運営者から徴収する場合）、 占用料の支払い
	温泉供給先 （9 施設）	福祉施設、自治会、旅館・ホテル、医療施設、 温浴施設	温泉供給状況の確認、成分分析、温泉使用料の支払い
	その他 関係機関	香川県	予算取り、補助金交付
		国土交通省	予算取り、補助金交付
		設計・工事業者	補修設計、補修工事の実施
		維持管理協力者	メーターの検針、塩素投入の実施
		主たる占用先等 （温泉水審議会）	配管、減圧水槽等の占用許可、占用料徴収

(イ) ワークフローの作成

ワークフローの作成に際し、温泉施設に関して実施した方が良いと考えられる巡回点検について、その種類と実施時期の整理を行った。整理結果は次頁に示す通りである。

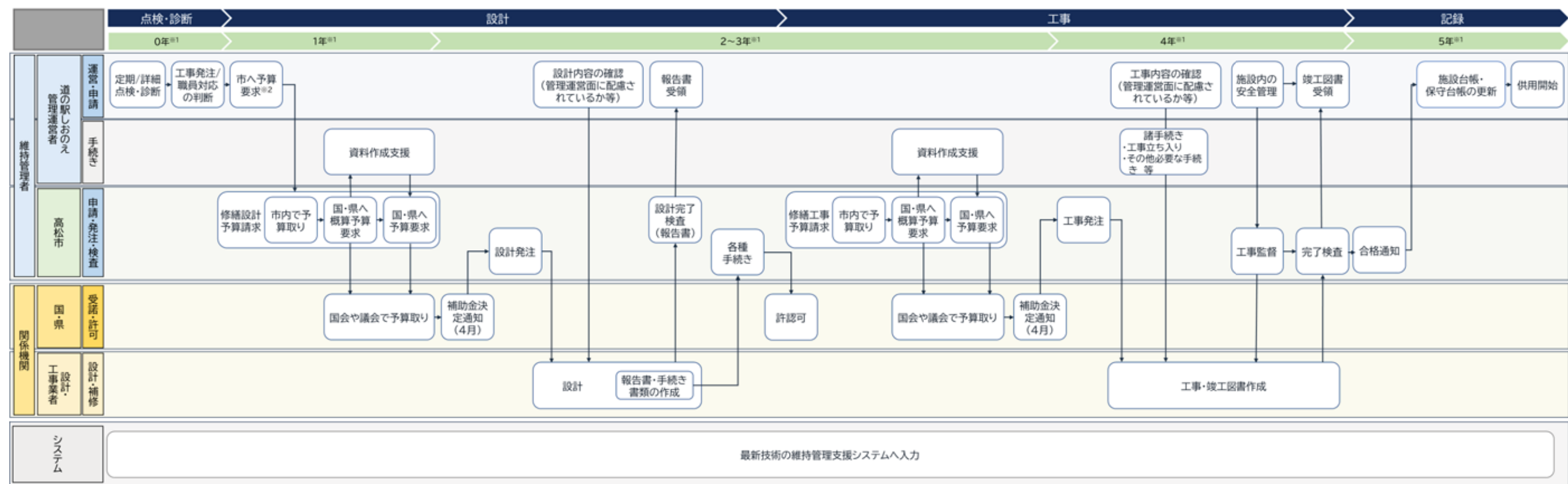
施設区分(施設名称)		巡回点検の実施時期												標準回数
		4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	
道の駅しおのえ 温浴施設	配管	○						○						2回/年
	ポンプ設備		○				○				○			3回/年
	制御盤			○				○				○		3回/年
	受水槽		○						○					2回/年
	排水桝				○						○			2回/年
	流量計・量水器		○		○		○		○		○		○	6回/年
	源泉					○						○		2回/年
	ボイラー					○						○		2回/年
	浴槽	○				○				○				3回/年
	サウナ	○				○				○				3回/年
	洗い場	○				○				○				3回/年
	脱衣所	○				○				○				3回/年
	附属物(ベンチ等)	○				○				○				3回/年
温泉水給水事業	配管			○						○				2回/年
	ポンプ設備		○				○				○			3回/年
	制御盤			○				○				○		3回/年
	受水槽・減圧水槽		○						○					2回/年
	流量計・量水器		○		○		○		○		○		○	6回/年
	塩素投入器													適宜実施
	その他													適宜実施

※点検頻度は「水道施設の点検を含む維持・修繕の実施に関するガイドライン（令和元年9月）厚生労働省医薬・生活衛生局水道課」参照

図 巡回点検の実施時期

「(ア) 維持管理に係る項目と関係者の整理」で整理した項目を網羅し、大規模修繕における点検・診断から設計、工事、供用開始までの流れと登場人物、これらの関係性と、中・小規模修繕における一連の流れについて整理したワークフローを作成した。

次項より、作成したワークフローを示す。



※1:帯の期間(年度)は市の対応等の状況により変化する

※2:道の駅管理運営者から市への予算要求時は、“補修工事が必要かどうか、補修工事を行う場合どのくらいの予算が必要か”が重要

図 大規模修繕に係る項目と関係者を整理したワークフロー

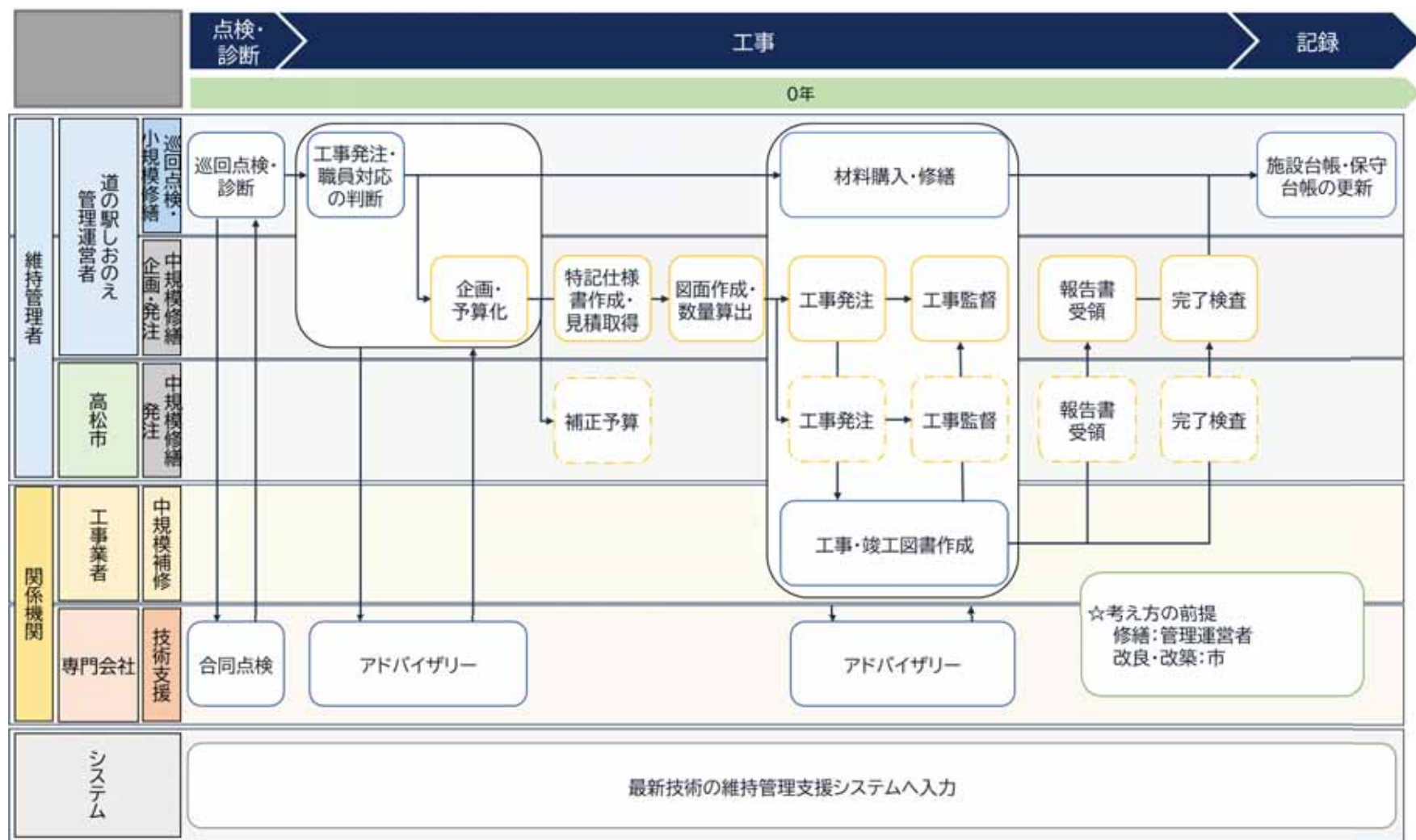


図 中・小規模修繕に係る項目と関係者を整理したワークフロー

iii) 維持管理業務における課題の整理

温泉施設関係者との意見交換や現地調査等から、維持管理に関する課題を抽出した。

【組織のマネジメント領域の課題】

- ① 計画（Plan）に関する課題
 - ・ 巡回点検が実施されていない（巡回点検計画が未策定）
 - ・ アセットマネジメントの方針が不明確
 - ・ リスクや目標が不明瞭
- ② 評価・改善（Check & Action）に関する課題
 - ・ 点検の実施状況がすぐに把握できない
 - ・ 修繕対応状況がわからない
 - ・ 点検等の問題点が改善されない

【現場作業の実施領域（主に巡回点検）の課題】

- ③ 実践（Do）に関する課題
 - (ア) 点検
 - 点検等が可能な人材に限られる
 - 点検作業に不安がある
 - (イ) 診断
 - 措置の必要性を判断する情報や知識が不足している
 - 診断が場当たりの、俗人的となる
 - (ウ) 措置
 - 措置の方法に不安がある
 - (エ) 記録
 - 点検や修繕の結果が一元的に管理されていない（紙媒体での管理）
 - 職員間の点検結果等の共有が容易でない
 - 引継ぎに時間がかかる

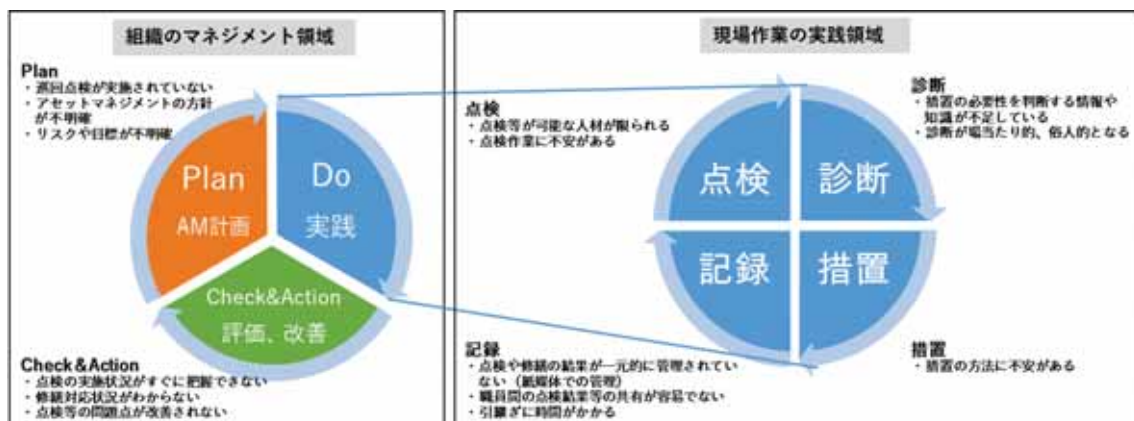
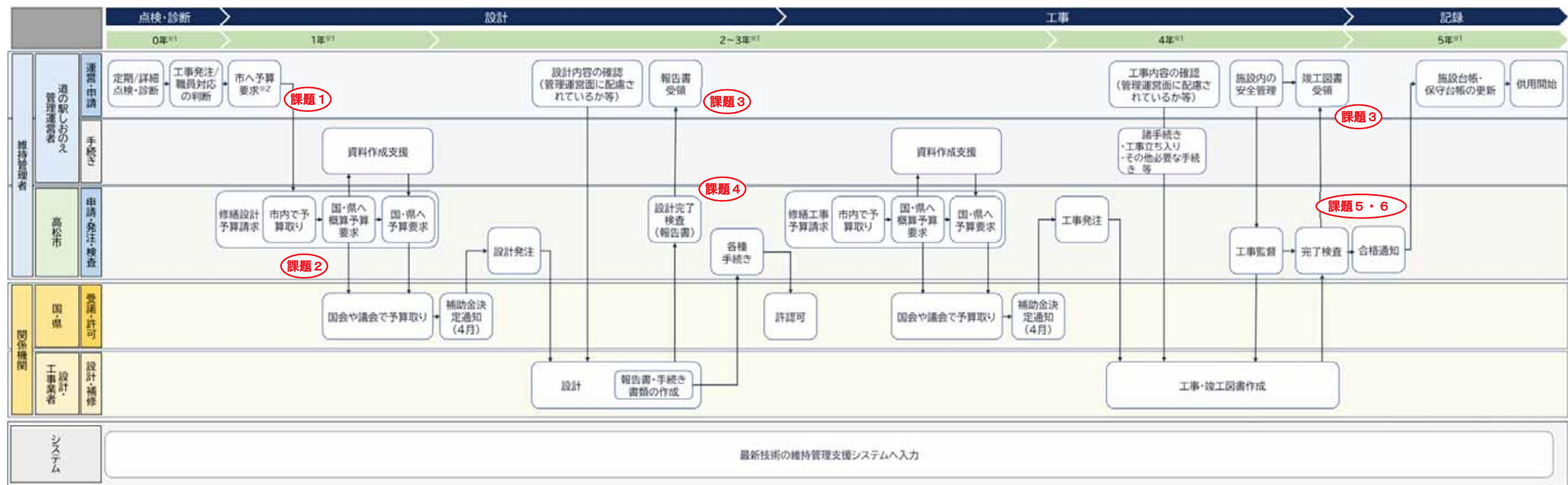


図 維持管理の課題整理

また、「4－3 ii) ワークフローの作成」にて作成した大規模修繕と中・小規模修繕におけるワークフローから、設計・工事の発注から供用開始までの業務における課題を整理した。

今回、整理した維持管理業務における課題は、「② 業務効率化の仕組みの検討」にて作成したロジックモデルで中間アウトカムと成果（アウトプット）、中間アウトカム指標（KPI 指標）を設定することで、課題解決と業務効率化に向けた仕組みづくりに繋げている。



※1: 帯の期間(年度)は市の対応等の状況により変化する

※2: 道の駅管理運営者から市への予算要求時は、“補修工事が必要かどうか、補修工事を行う場合どのくらいの予算が必要か”が重要

図 大規模修繕に関する課題

表 ワークフローから整理した、大規模修繕に関する課題と考えられる対応策

No.	課題	ロジック モデル番号	考えられる対応策
課題1	● 国等の補助金を活用する場合は予算請求のタイミングは設計前の1回/年しかないので、費用が予算を上回った場合、工事に支障をきたす（予算内で設計変更になる）可能性がある	5	➤ 予算要求の際に、物価上昇や損傷の進行による変化を考慮し、余剰率をふまえた金額を算出する ➤ 過去の算出結果を整理し、翌年以降の精度向上に生かす
課題2	● 国等への予算要求は工事の実施を判断するものであるが、設計から工事までの費用を提示する必要があり、損傷の進行や物価上昇といった将来の状態を想定して行わなければならない	6	
課題3	● 設計成果や竣工図といった情報が共有されない	26	➤ 定期的なコミュニケーションによる共有を行う
課題4	● 現場を把握しきれていない市職員と設計業者で完了検査を実施している	19	
課題5	● 市職員に施工管理に必要な知識が乏しい	20	➤ 管理運営者にて業務委託の仕組みを構築する場合には、市との役割分担を明確にし、再契約を行う ➤ 専門家による施工管理を実施する仕組みを構築する
課題6	● 要求水準書等には市との役割分担について記載されるが、管理運営する中で、維持管理業務を行う上での責任の所在が不明確になることが多い	27	➤ 市との役割分担を明確にする ◆ 管理運営と軽微な補修のみ管理運営者 ◆ 施設の大規模な修繕等は市 ➤ 定期的なコミュニケーションによる共有を行う

※ “ロジックモデル番号”は、「② 業務効率化の仕組みの検討」“p4-99：表 ロジックモデルの作成結果（組織のマネジメント領域）”及び“p4-100：表 ロジックモデルの作成結果（現場作業の実践領域）”に記載の通し番号と対応している。

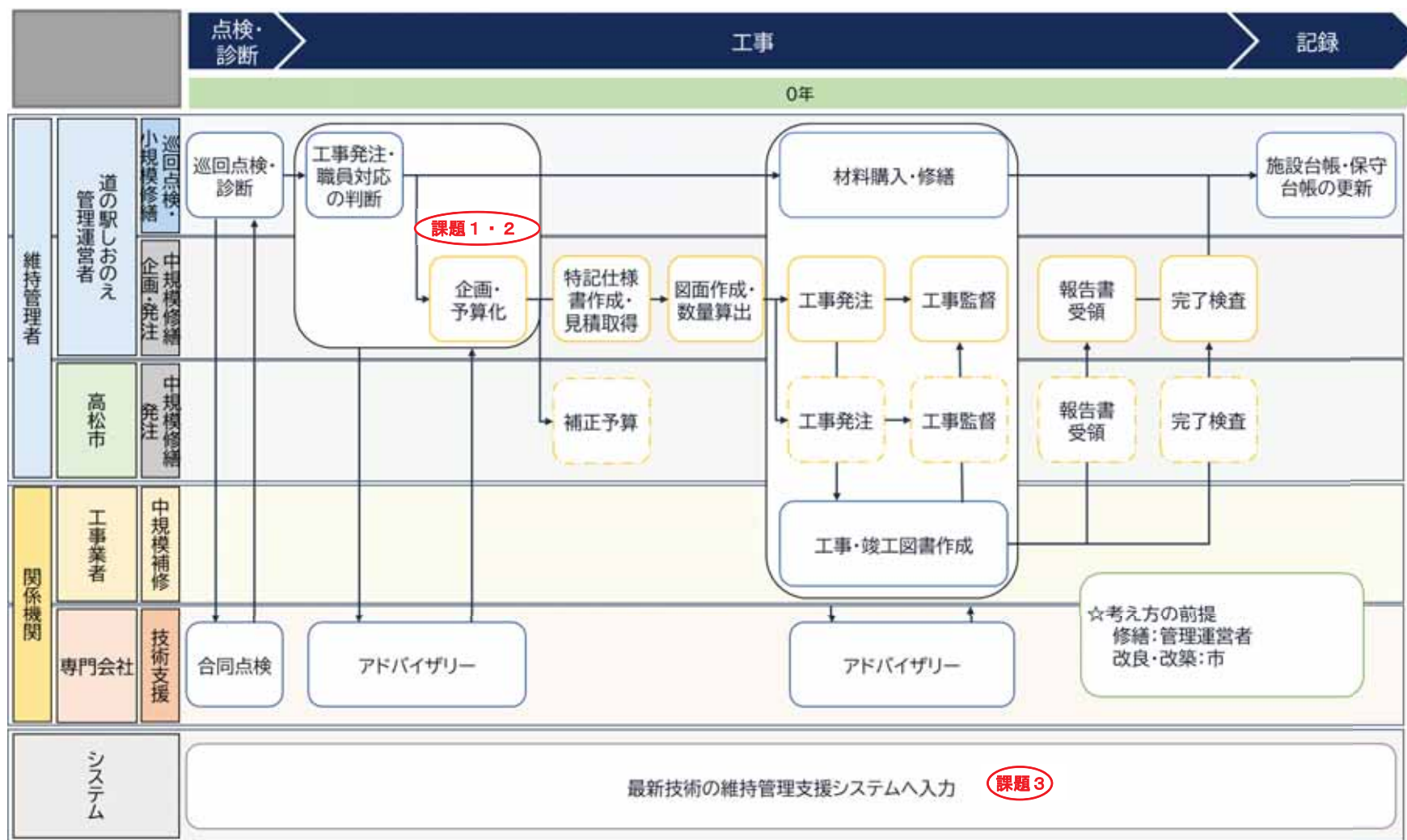


図 中小規模修繕に関する課題

表 ワークフローから整理した、中・小規模修繕に関する課題と考えられる対応策

No.	課題	ロジック モデル番号	考えられる対応策
課題1	● 維持工事にかかる費用の削減が必要である ● 受注業者に費用削減のしわ寄せが生じてしまう	22	➢ 最新技術の導入による予防保全を行う
課題2	● 予算を作成する際に過去の経緯を追えず、予算不足が生じる	11	➢ 過去の算出結果を整理し、データの蓄積を行う ➢ 予算要求の際に、過年度との想定外の相違点を考慮し、余剰率をふまえた金額を算出する
課題3	● 縦割り・俗人的な管理になっている	8,9,25	➢ 定期的なコミュニケーションによる共有を行う ➢ 引継ぎ資料の整備

※ “ロジックモデル番号” は、「②業務効率化の仕組みの検討」“p4-99：表 ロジックモデルの作成結果（組織のマネジメント領域）”及び“p4-100：表 ロジックモデルの作成結果（現場作業の実践領域）”に記載の通し番号と対応している。

② 業務効率化の仕組みの検討

i) 業務効率化の仕組みの検討方針

業務の効率化に向けた継続的な取り組みのため、業務の遂行状況を評価する指標の検討や最新技術の事例を整理した。

(ア) 業務の効率化に向けた重要項目

効率的・効果的な維持管理体制の構築に向け、前頁までに整理した課題を踏まえて継続的に業務の改善を実施するにあたり、重要と考えられる項目としては以下の2点が挙げられる。

① 継続的な改善へ向けた仕組みの検討

Check の評価軸設定のため、管理方針と成果の関係性をロジックモデルにて整理し、中間成果指標を KPI 指標として設定。

② DX・最新技術の導入

施設情報や点検・補修履歴等の一元管理や効率的なモニタリングを行うため、最新技術や取組事例を整理

(イ) ロジックモデルの概要

本業務にて検討する維持管理計画を継続的に改善し、実践していくため、管理運営方針と成果の関係性をロジックモデルにて整理した。

ロジックモデルで整理した結果から、評価軸（中間成果指標（KPI 指標））を設定した。

(1) ロジックモデル作成での用語と概念

ロジックモデルの用語の整理は以下の通りである。

インプットである人やモノ、カネ、情報から活動を通して、アウトプットとしてサービスが提供され、それによるアウトカム（効果や変化）が創出される。



図 ロジックモデル作成におけるインプットからアウトカムまでのイメージ

「ロジックモデル作成ガイドライン／日本財団」では、事業を例に以下のような図を示している。

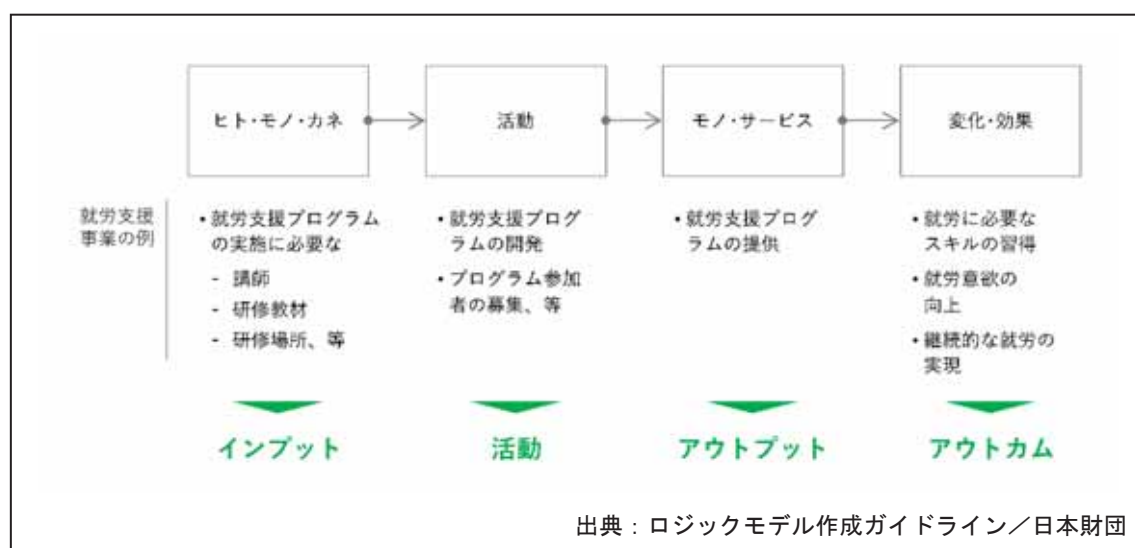


図 ロジックモデル作成における事業の例

ロジックモデルは、最終的に達成したい最終アウトカムを検討し、その最終アウトカムを達成・実現するために、中間アウトカムやアウトプットを検討して作成する。

「ロジックモデル作成ガイドライン／日本財団」では、作成の流れを以下のような図で示している。

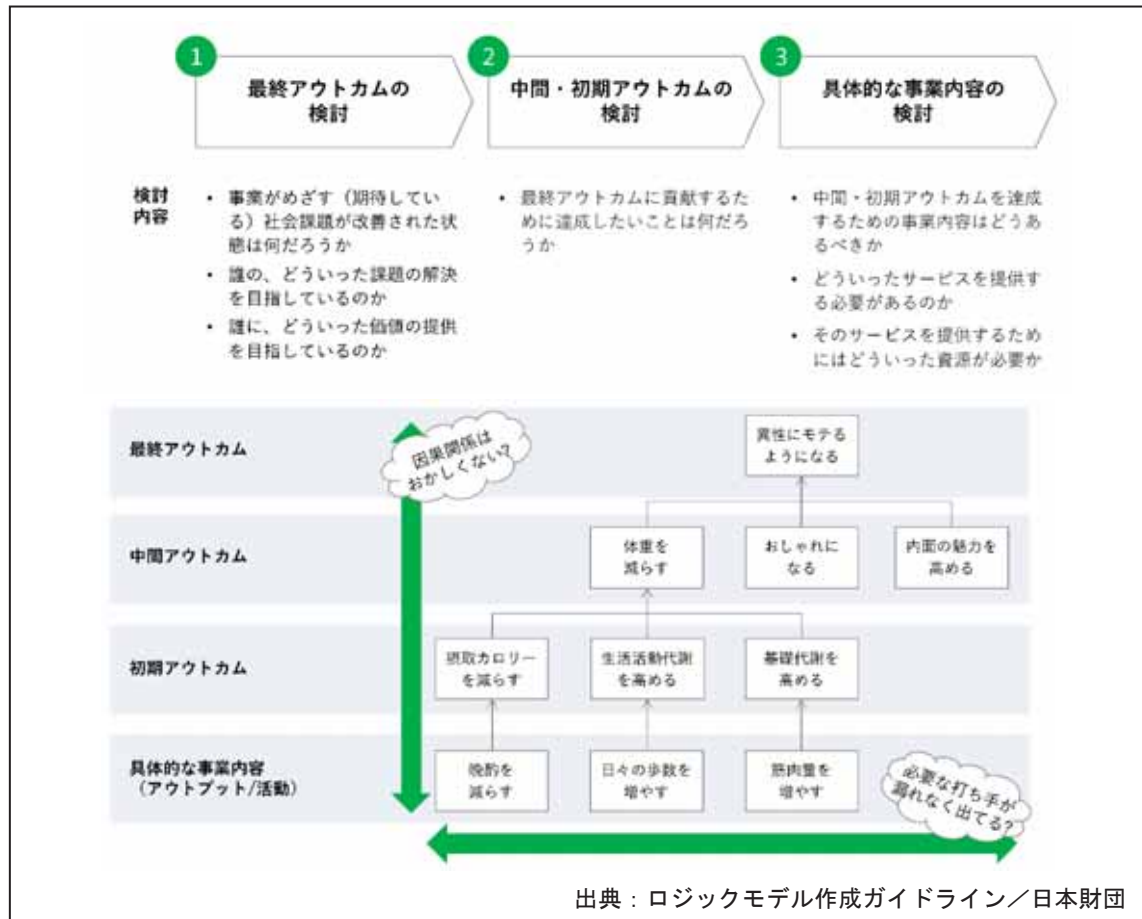


図 ロジックモデル作成の

ii) 業務効率化の仕組みの検討結果

(ア) 継続的な改善へ向けた仕組みの検討

ロジックモデルの検討結果として最終成果（アウトカム）／維持管理方針を設定し、中間アウトカムや、中間アウトカム指標（KPI 指標）を設定した。

表 ロジックモデルの作成結果（組織のマネジメント領域）

最終成果 （アウトカム）	維持管理の領域	中間アウトカム①	中間アウトカム② 課題		成果（アウトプット）	中間アウトカム指標 （KPI指標）	中間アウトカム指標 （KPI指標）見直し	2023年度 評価 （2024年 3月末）	目標設定
安心・安全な施設の 維持 温泉水の安定供給 や安全性の確保	組織のマネジメント領域	安心・安全な温泉施設の維持管理のための計画が策定され、実践されている（Plan）	1	・巡回点検計画が充実している	・巡回点検計画の策定	巡回点検計画の策定状況	巡回点検計画の策定	未実施	済
			2	・アセットマネジメントの方針が明確	・維持管理計画の策定	維持管理計画の策定状況	維持管理計画の策定	未実施	済
			3	・リスクや目標が明示されている	・維持管理計画にリスクと目標を明記	維持管理計画へのリスクの記載状況	リスクの整理と明文化	未実施	済
						維持管理計画への目標の記載状況	目標の整理と明文化	未実施	済
			4	・計画的な修繕が実施できている	・実施計画の策定	短期の実施計画の策定状況	維持管理計画に基づく実施計画の策定	未実施	済
			5	・予算要求の際に、物価上昇や損傷の進行を考慮した金額が算出されている	・余剰率を考慮した実施計画の策定	過年度の損傷の進行および緊急補修の傾向整理の状況	損傷の進行状況、および緊急補修実績の整理（毎年度の実施状況）	未実施	済
			6	・緊急補修を見込んだ計画になっている		余剰率をふまえた予算の算出状況	予算算出時の余剰率の計上	未実施	済
		策定した維持管理計画が定期的に評価改善されている（Check & Action）	7	・巡回点検計画が定期的に評価・改定されている	・巡回点検計画の定期的な見直しと改定	評価・改定の実施状況	計画の評価と改定	未実施	済
			8	・巡回点検の実施状況がすぐ把握できる	・巡回点検の結果をすぐに確認できる	最新技術（維持管理支援システム）の導入と巡回点検結果の入力状況	最新技術（維持管理支援システム）への巡回点検結果の入力	未実施	済
			9	・修繕対応状況が共有されている	・修繕対応状況を職員全員が確認できる	最新技術（維持管理支援システム）の導入と修繕対応状況の入力状況	最新技術（維持管理支援システム）への修繕対応状況の入力	未実施	済
			10	・巡回点検の問題点が改善されている	・12、13の改善	—	—	—	—
			11	・過去の予算算出結果を整理し、計画が改定されている	・5、6をふまえた実施計画の改定	評価・改定の実施状況	計画の評価と改定	未実施	済

※赤枠はワークフロー整理の結果から抽出した中間アウトカム②（課題）と、成果（アウトプット）及び中間アウトカム指標（KPI 指標）である。

表 ロジックモデルの作成結果（現場作業の実践領域）

最終成果 (アウトカム)	維持管理の領域	中間アウトカム①	中間アウトカム② 課題	成果（アウトプット）	中間アウトカム指標 (KPI指標)	中間アウトカム指標 (KPI指標)見直し	2023年度 評価 (2024年 3月末)	目標設定
安心・安全な施設の 維持 温泉水の安定供給 や安全性の確保	現場作業の実践領域	施設の安全性の確保 のため、適切な間隔 で点検が実施されて いる(Do: 点検)	12・維持管理に関わる職員が、巡回 点検に対応できる	・巡回点検ができる職員の教育	巡回点検に関する講習会の実施状況	巡回点検に関する講習会の実施	未実施	済
			13・問題なく点検作業が実施できる	・点検作業に関する講習会の実施				
		施設の安全性の確保 のため、点検結果が 正しく診断されている (Do: 診断)	14・措置の必要性を判断する情報や 知識が蓄積されている	・診断に関する講習会の実施	診断に関する講習会の実施状況	診断に関する講習会の実施 (専門企業がアドバイザリー業務として実施する場合あり)	未実施	済
			15・一定の判断基準に基づき診断が できる	・診断結果を職員全員が確認できる	最新技術(維持管理支援システム)への診断 結果の入力状況	最新技術(維持管理支援システム)への診断結果の入力	未実施	済
		施設の安全性の確保 のため、診断結果に 基づき適切に措置が 実施されている (Do: 措置)	16・計画に基づき修繕が実施できている	・実施計画の実行	実施計画の実行率	年間の実行率の確認(修繕実施箇所/計画修繕箇所)	未実施	済
			17・措置の方法を判断できる	・措置に関する講習会の実施と措置内容の共有	措置に関する講習会の実施状況	措置に関する講習会の実施	未実施	済
					最新技術(維持管理支援システム)への措置 方針及び内容の入力状況	最新技術(維持管理支援システム)へ措置方針及び内容 を入力(修繕実施箇所の記入状況/計画修繕箇所)	未実施	済
			18・“要補修”箇所の対応が完了して いる	・修繕工事の確実な実施	最新技術(維持管理支援システム)の集計	対応状況の集計	未実施	済
					修繕未実施の施設の確認	未実施施設の把握	未実施	済
					維持管理計画に基づく実施計画への反映	実施計画の改定	未実施	済
			19・現場の状況を反映した設計がされ ている	・市との定期的なコミュニケーションによる情報共有	合同会議による市や関係者とのコミュニケー ション	合同会議の設定と情報共有(四半期毎)	未実施	1回/四半 期
			20・適切に施工監理されている	・専門家による施工監理実施の仕組み構築	管理運営者や専門企業へ施工監理業務を委 託	契約の締結	未実施	未実施
			21・設計や工事の進捗管理が共有され ている	・市との定期的なコミュニケーションによる情報共有	合同会議による市や関係者とのコミュニケー ション	合同会議の設定と情報共有	未実施	1回/四半 期
			22・維持工事に要する費用が縮減でき ている	・対策箇所の精査、最新技術の導入等、維持工事 における費用縮減の検討を実施	費用縮減に関する検討状況	縮減率の確認(維持管理費/前年度の維持管理費)	未実施	未実施
		安心・安全な施設の 維持のため、点検・診 断・措置の結果が記 録され、共有されて いる(Do: 記録)	23・巡回点検の結果が一元的に管理 されている	・巡回点検結果の一元管理	最新技術(維持管理支援システム)への巡回 点検結果の入力状況	最新技術(維持管理支援システム)への巡回点検結果の 入力	未実施	済
			24・職員間の点検結果の共有が容易 にできる	・巡回点検結果を職員全員が確認できる	—	—	—	—
			25・引継ぎが短時間でできる	・引継ぎ情報の整理とデータの一元管理	引継ぎ資料の作成	資料作成	未実施	済
					最新技術(維持管理支援システム)への経験 値・伝承技術の入力状況	最新技術(維持管理支援システム)への経験値・伝承技 術の入力	未実施	済
			26・成果品が市から共有されている	・市との定期的なコミュニケーションによる情報共有	合同会議による市や関係者とのコミュニケー ション	合同会議の設定と情報共有	未実施	1回/四半 期
			27・関係機関と責任の所在が明確に されている	・市との役割分担の確認	合同会議にて関係者の役割分担の確認	役割分担の確認	未実施	済

※赤枠はワークフロー整理の結果から抽出した中間アウトカム②（課題）と、成果（アウトプット）及び中間アウトカム指標（KPI指標）である。

(イ) DX・最新技術の導入

新しい道の駅の管理運営者により、最新技術を取り入れた施設情報や点検・補修履歴等の一元管理や効率的なモニタリングを行う際に、活用が考えられる最新技術や取組事例を以下の通り整理した。

表 事例一覧

No.	分野	最新技術・取組事例	出典 (URL)
1	情報通信関係施設	ICT 技術と BIM/CIM モデルを融合した維持管理手法の構築に向けた取組み	国土交通省_インフラメンテナンス情報 (https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/maintenance/03activity/03_award.html)
2	農業農村	新技術の導入と地域ぐるみの活動で農業水利施設の管理を効率化	国土交通省_インフラメンテナンス情報 (https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/maintenance/03activity/03_award.html)
3	水道	水道事業における IoT 活用推進モデル事業	厚生労働省 (https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/topics/bukyoku/kenkou/suido/seibi/index_00002.html)
4	下水道	衝撃弾性波検査法による管きよの劣化診断技術 スクリーニングカメラを活用した効率的・効果的な点検・調査	けんせつ Plaza (https://www.kensetsu-plaza.com/kiji/post/20753)
5	インフラ整備	超高感度振動センサーを活用した漏水監視	株式会社日立製作所 (https://www.hitachi.co.jp/products/it/magazine/hitac/backnumber/2021/01/10/index.html)
6	維持管理	FIC'S クラウド監視制御システム	公益財団法人 水道技術研究センター (http://www.jwrc-net.or.jp/chousa-kenkyuu/a-list/list.html)
7	維持管理	ドローン運用統合管理サービス	株式会社日立システムズ (https://www.hitachi-systems.com/news/2020/20200908.html)
8	維持管理	衛生 SAR (合成開口レーダ) を活用した地盤変動の検知技術	日本電気株式会社 (NEC) (https://jpn.nec.com/profile/sdgs/innovators/project/article09.html)
9	維持管理	南紀白浜空港をモデルとした点検効率化支援ツール (SOCOCA) の導入	株式会社オリエンタルコンサルタンツ (https://www.ja-am.or.jp/download/research_publication/2021/100.pdf)
10	維持管理	AI とドライブレコーダーを活用した路面点検「くるみえ for Cities」	日本電気株式会社 (NEC) (https://jpn.nec.com/machimie/index.html)

No. 1	分野	情報通信関係施設	技術事例	ICT 技術と BIM/CIM モデルを融合した維持管理手法の構築に向けた取り組み
出典	https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/maintenance/03activity/03_award.html			
イメージ				
概要	- 近年、ドローンや点検ロボットの活用により、現場での調査は飛躍的に効率化が進み安全性も向上しているが、その際に得られた膨大な調査データの整理方法や有効な利活用方法が課題となっている。 - そのため、維持管理手法として、一元管理を可能とする「点検調査書を属性情報として外部付与した BIM/CIM モデル」と、迅速に必要なデータにたどり着く「汎用性の高い検索システム」を兼ね備えたプラットフォームの構築を実施している。 - 汎用性ソフトで利用可能であり、今後、他分野への波及効果が期待されている。			
特徴	- BIM/CIM モデルに調査写真を貼りつけたり、点検結果を属性情報として付与することで、的確な損傷状況の全体像把握が可能である。さらに、膨大なデータから必要な情報を迅速に探し出せる検索性の向上により、効率的な状況把握や補修・点検管理の計画立案も可能である。 - また、属性情報を Excel で作成したり、検索システムに Excel マクロを活用することで、特別なアプリケーションを使うことなく、誰でも容易にデータ作成や検索が可能となるため、利便性が高い。 - プラットフォームの構築においては、理解や操作・検索等の容易性に留意されており、構成するのは、汎用ソフト（NavisworksFreedom・Excel）であることから、コスト面にも優れ、持続的に活用可能と考えられる。			
塩江温泉郷で想定される活用方法	ICT を活用した道の駅しおのえの温泉施設や配管・ポンプ等の施設データと点検結果等の一元管理		問合せ先 株式会社四電技術コンサルタント 企画部 CIM 推進室 TEL : 087-887-2230 URL : https://www.yon-c.co.jp/	

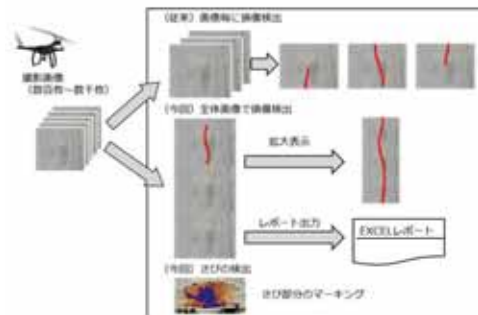
No. 2	分野	農業農村	技術事例	新技術の導入と地域ぐるみの活動で農業水利施設の管理を効率化
出典	https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/maintenance/03activity/03_award.html			
イメージ	 			
概要	・約 3,000ha もの広大な水田地帯の農業水利施設を管理する「磐田用水東部土地改良区」は、総延長 40km 以上にも及ぶ幹線水路と 12 か所の揚水ポンプ場の維持管理や緻密な調整を要する水田の水管理を僅か 3 名の現場担当職員で行っている。 ・少人数で、膨大なインフラを効率よく管理するためには、新たな技術や仕組みを積極的に活用し、地域住民も巻き込んだ地域ぐるみの管理体制を構築する必要があることから、①景観保全制度創設、②アーチ型ネットフェンス、③ICT 水管理システムの 3 つの工夫により、適切なインフラメンテナンスを実現している。			
特徴	・土地改良区の様々なアイデアの実現や地域への地道な啓発活動により、維持管理の効率化のみにとどまらず、地域ぐるみの農村保全活動へと発展している。景観保全制度では、自治会活動の一環として、施設管理地内の除草を地域自らが行う体制が定着し、景観・環境保全への意識が向上した。 ・また、アーチ型ネットフェンスの設置では、ごみ回収に要する費用が大幅に削減されただけでなく、住民の安全度、防災意識の向上にもつながった。 			
塩江温泉郷で想定される活用方法	・地域ぐるみで温泉水の維持管理を行うことが温泉水の安定供給や塩江温泉郷の活性化に繋がるという意識を醸成する制度の構築 ・ICT による管理システムの構築			問合せ先 磐田用水東部土地改良区（水土里ネットいわた用水） TEL : 0538-42-3175 FAX : 0538-42-3176 MAIL : info@iwatou.com

No. 3	分野	水道	技術事例	水道事業における IoT 活用推進モデル事業
出典	https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/topics/bukyoku/kenkou/suido/seibi/index_00002.html			
イメージ	 ・石川県輪島市上下水道局 ・石川県川北町土木課 ・神奈川県横浜市水道局 ・静岡県湖西市水道課 ・宮崎県新富町水道課			
概要	・水道施設の点検・維持管理面は人の手に大きく依存しているため、離島や山間・豪雪地域といった地理的条件の厳しい地域にある水道施設の維持管理には多くの時間と費用を要しているほか、災害時には漏水箇所の特定に時間を要するなど、効率的な事業運営や緊急時の迅速な復旧が課題となっている。 ・このため、IoT 等の先端技術を活用することで、自動検針や漏水の早期発見といった業務の効率化に加え、ビッグデータの収集・解析による配水の最適化や故障予知診断などの付加効果の創出により水道事業の運営基盤強化を図る。			
特徴	・水道スマートメーター導入により、漏水を直ちに検知する災害に強い水道システムを構築可能である。電気スマートメーター通信網を活用した遠隔検診が可能であり、検診における時間の短縮、広域的な遠隔検診が可能となり、料金関係業務効率化が図られる。取得するビッグデータは災害等における漏水の早期発見や断水の未然防止に役立てることが可能である。 ・小規模自治体でも導入可能な低価格クラウド型設備監視装置もあり、ワンマンオペレーションによる業務の生産性向上、過重労働に陥るリスク低減、業務の属人化防止と後世職員への情報資産の継承が可能である。IoT を活用した「AR 機能付き遠隔作業支援システム」及び「スマートグラス」を導入することで、事務所にいる熟練職員が、スマートグラスを装着した現場の若手職員に対し、現場の状況を把握しながらリモートで音声や手書きによる具体的な作業支援を行うことが可能である。			
塩江温泉郷で想定される活用方法	・スマートメーターの導入による検診の自動化 ・スマートグラスを活用した若手や地域住民による維持管理の実施	問合せ先 厚生労働省 健康・生活衛生局 水道課 技術係 TEL : 03-5253-1111 内線 : 4030		

No. 4	分野 下水道	技術事例	・衝撃弾性波検査法による管きょの劣化診断技術 ・スクリーニングカメラを活用した効率的、効果的な点検・調査
出典	https://www.kensetsu-plaza.com/kiiji/post/20753		
イメージ	 衝撃弾性波検査法の原理と、TV カメラ調査と組合わせた総合判定フロー 従来型 TV カメラ調査とスクリーニングカメラ調査の比較		
概要	・下水道管路施設の維持管理に係る新技術の中で、管路施設の維持管理計画（ストックマネジメント計画等）を策定するために活用される新技術として、「衝撃弾性波検査法による管きょの劣化診断技術」と「スクリーニングカメラを活用した効率的・効果的な点検・調査」がある。		
特徴	① 衝撃弾性波検査法による管きょの劣化診断技術 ・衝撃弾性波検査法は、TV カメラロボットに連結した衝撃弾性波検査ロボットにおいて、管きょに軽い衝撃を与えることにより発生する振動を加速度センサ等により計測し、得られた波形や周波数特性等から管きょ劣化状況（劣化により周波数が低くなる）を定量的に評価するものである。 ② スクリーニングカメラを活用した効率的・効果的な点検・調査 ・スクリーニングカメラ調査は、管きょ内を清掃（高圧洗浄＋土砂吸引）せず、土砂堆積等の障害物がない限り、停止せずに管きょ内を撮影可能である。 ・スクリーニングカメラ調査は清掃を実施しないこと、従来型 TV カメラ調査と異なり一時停止せずに管きょ内を撮影することなどから、調査に要する日進量を大きくすることが可能である。また、従来型 TV カメラ調査に比べて調査に要する人員を減らすことが可能なスクリーニングカメラもある。一方、劣化判定において、従来基準に従った判定が困難なため、スクリーニングカメラ調査の新たな判定基準が必要である。		
塩江温泉郷で想定される活用方法	・温泉施設の配管の点検時に衝撃弾性波検査法やスクリーニングカメラを活用	問合せ先	
		日本下水道新技術機構 研究第二部 TEL：03-5228-6598	

No. 5	分野	インフラ整備	技術事例	超高感度振動センサーを活用した漏水監視
出典	https://www.hitachi.co.jp/products/it/magazine/hitac/backnumber/2021/01/10/index.html			
イメージ	 「漏水検知サービス」のイメージ			
概要	・独自の超高感度振動センサーを活用し、水道管の漏水エリアを高精度かつスピーディーに特定する「漏水検知サービス」である。 ・社会実装に先立ち、2016年に発生した熊本地震によって、市内全域の断水など水道インフラが大きな被害に見舞われた熊本市で、実証実験を行った。 ・熊本市ではセンサーを設置した全12か所で、従来手法である音聴調査とセンサーによる検知結果が一致していることが確認できた。また、センサーを常設した箇所では、2020年6月から12月までの期間に10か所で実際の漏水を発見できた。			
特徴	・「漏水検知サービス」は、漏水時には連続的な一定の振動が発生することに着目し、漏水特有の振動をスコア化する、独自の超高感度振動センサーを使って、漏水の可能性をスコアで提供する。 ・センサーからの情報はIoTネットワークでクラウド上の監視プラットフォームに送信され蓄積される。これによりノイズとなる自動車や人の往来による振動の除去処理が可能になり漏水発生の可能性が高い箇所を抽出することが可能である。 ・また低電力化を実現する回路技術により、内蔵バッテリーで約5年間稼働するため、バッテリー交換の負担軽減を図ることが可能である。 ・さらに、センサーには磁石が内蔵されているため、追加工事なしで既存の水道管に容易に設置できるのも大きな特長である。 ・監視者はWEB上の監視プラットフォーム画面で、漏水の疑いがある箇所を確認するため、調査員が一つひとつの水道管を巡回調査する必要がなく、時間や労力を削減しながら、異常管路の早期検知・補修をサポートすることが可能である。			
塩江温泉郷で想定される活用方法	・温泉の配管に設置することで巡回点検が不要となり、漏水の疑いがある箇所はWEB上で確認可能	問合せ先 株式会社日立製作所 公共システム営業統括本部 問合せフォーム https://www.hitachi.co.jp/Prod/comp/app/social_infra_mnt/water/		

No. 6	分野	維持管理	技術事例	FIC'S クラウド監視制御システム
出典	http://www.jwrc-net.or.jp/chousa-kenkyuu/a-list/list.html			
イメージ				
概要	・テレメータ方式やサーバ型に比べて導入コストが安価なクラウド型監視システムであり、1 機場から短期で等小規模からの導入が可能。定額のシステム利用料の負担のみで常に最新環境のシステム（毎年 20 項目程度の機能増強）を利用可能である。 ・パソコンやスマートフォン・タブレット等いつでもどこからでもアクセス可能で、現場状況の確認は動画・静止画等、4 種類のカメラ映像により可能である。 ・システム管理は 24 時間対応しており、通信方式は、3G・4G に加えて、LPWA にも対応している。異常発生時には、メール・音声により確実かつ迅速に知らせる。			
特徴	・情報セキュリティ対策が万全なデータセンターで保管・整理を実施。 ・データセンターは東・西日本での二重化運用。データは 3 拠点バックアップ。 ・可用（システムの継続稼働）性や信頼性が高く、大規模災害の BCP 対策に有効である。 ・設備・メンテナンス台帳機能の利用により、アセットマネジメントにも活用可能であり、業界スタンダード機器の活用のほか、各電機メーカーの PLC にも柔軟に対応可能である。 ・電源が確保し辛い施設については電池型や太陽光型 IoT 端末にも対応可能である。 ・AI 解析による機器の故障予知にも対応している。 【適用範囲】 既設、新設を問わず、あらゆる水道施設に導入可能である。 【導入効果】 設備の更新は不要で、事業のライフサイクルコスト抑制に高い効果が期待できる。			
塩江温泉郷で想定される活用方法	・減圧水槽用地や故障しやすい箇所等の遠隔監視に活用		問合せ先 株式会社フソウ水環境事業本部ソリューションデザイン事業部デジタル推進部 TEL：087-806-0262 Mail：a.aitani@fuso-inc.co.jp	

No. 7	分野	維持管理 (構造物)	技術 事例	ドローン運用統合管理サービス
出典	https://www.hitachi-systems.com/news/2020/20200908.html			
イメージ	 強化した「ドローン運用統合管理サービス」のイメージ			
概要	- ドローンで撮影した複数枚の画像を集約した構造物全体の画像データの作成、及び“ひび”の長さ・幅の自動計測、“さび”の自動検出、損傷図形式のレポート作成が可能である。 - これにより、点検後の診断・報告において、従来は画像1枚1枚から損傷箇所を確認し、手作業で行っていた損傷図の作成工数の削減が可能となり、点検業務の効率化を実現する。			
特徴	「ドローン運用統合管理サービス」は、国が目指す3Dデータを活用した業務効率化に追従し、1次元画像(写真)から構造物全体の3次元モデルを生成し、構造物の劣化箇所の位置関係をひも付けて管理する「3次元管理台帳」や、「AIによる損傷箇所の抽出」などの機能によりサポート可能である。 - ドローンが構造物を撮影した部分画像をもとに、各々の画像に生じるゆがみなどを補正しつつ全体画像を自動合成し、その中での“ひび”、“さび”などの位置の把握を可能としている。 - AIの活用により、コンクリート“ひび”の長さや幅を自動的に計測したり、“さび”を自動的に検出したりする機能がある。 - 画面上に自動計測・検出により表示された損傷結果に対し、クラックスケールを表示することで実際に作業員による計測・確認や、構造物全体の画像上に重ねた状態で任意の大きさに拡大・縮小して詳細に確認することも可能であり、最終的にはレポートとしても出力可能である。 - 点検後の診断・報告書作成に2~3日要していた作業工数を半日に短縮するなどの効果が得られる。			
塩江温泉郷で想定される活用方法	温泉施設や建物、減圧水槽等の点検に活用		問合せ先 株式会社日立システムズ お問い合わせ WEB フォーム https://www.hitachi-systems.com/form/contactus.html	

No. 8	分野	維持管理	技術事例	衛星 SAR（合成開口レーダ）を活用した地盤変動の検知技術
出典	https://jpn.nec.com/profile/sdgs/innovators/project/article09.html			
イメージ	 変動量マップ  衛星 SAR（マクロ）とドラレコ（ミクロ）による高度な予防保全 時系列干渉解析 ※内閣府 SIP（2014-2015）にて実証済み （SIP：戦略的イノベーションプログラム）			
概要	- 以下の特性を活用して地盤の変位量をミリ単位で確認可能 ① 衛星から地球の地表面にマイクロ波を照射し、その反射波を受信して画像を生成する技術であり、いかなる天候でも、昼夜を問わず情報を取得可能 ② 巨大な開口のレーダを「仮想的に」作り出せ、地球のあらゆる地表データも収集可能			
特徴	衛星 SAR の特徴は、広域性・越境性・周期性という衛星のメリットに加え、全天候・夜間可能、そして測距性という SAR のメリットを併せ持つことにある。この技術によって蓄積されたデータを NEC 独自の「時系列干渉解析」の技術で「経年変位マップ」に落とし込み、見える化することで、広範囲の対象地域・施設・設備について、ミリ単位の経年変位が時系列で把握可能である。			
塩江温泉郷で想定される活用方法	温泉の配管や減圧水槽の地盤変動をモニタリングすることで損傷しやすい場所やリスクを事前に推測		問合せ先 NEC 電波・誘導事業部 TEL：042-333-1430	

No. 9	分野	維持管理	技術事例	南紀白浜空港をモデルとした点検効率化支援ツール（SOCOCA）の導入
出典	https://www.ja-am.or.jp/download/research_publication/2021/100.pdf			
イメージ	 スマートフォンでの SOCOCA 入力画面 パソコンでの SOCOCA 画面			
概要	地方空港における土木インフラの維持管理業務は1～2名の担当職員が実施している状況であるが、点検と記録の非効率な運用や担当職員が数年で異動となる等、属人的な管理となっており、補修記録や経験知、暗黙知等が十分に継承されにくい状況にある。南紀白浜空港では巡回点検支援システム「SOCOCA」を導入し、点検の効率化や見える化、専門家による遠隔診断を可能とする等、ICTやDXを活用した点検技術の導入を推進している。			
特徴	【ICT巡回点検支援ツールの構築】 - スマートフォンやタブレットにて、入力・撮影した情報をクラウドで一元管理し、パソコン上でのリアルタイム共有や地図上での可視化を行うことができる巡回点検支援システムSOCOCAを空港用に開発。 【巡回・緊急補修マニュアルの整備】 - 巡回点検支援システムSOCOCAの導入に併せ、土木インフラのマネジメント方針を明らかにし、巡回・緊急点検の方針や点検内容、方法、時期等を定め、職員にて対応する措置（補修）の方法や手順等を示すため、巡回点検マニュアル及び緊急補修マニュアルを作成。			
塩江温泉郷で想定される活用方法	温泉施設の点検記録の効率化や一元管理（見える化）		問合せ先 株式会社オリエンタルコンサルタンツ TEL：03-6311-7851	

No. 10	分野	維持管理	技術事例	AI とドライブレコーダーを活用した路面点検「くるみえ for Cities」
出典	https://jpn.nec.com/machimie/index.html			
イメージ	 プロジェクト成果適用イメージ			
概要	- AI とドライブレコーダーを活用した路面の点検技術であり、道路のひび割れ率、IRI（平坦性）、MCI、区画線のかすれ度合いを測定可能である。 - 日常パトロールの中でデータを蓄積、活用することで、点検業務の効率化、範囲の拡大、頻度の向上を図ることが可能。 - 一般車両とドライブレコーダーをデータ収集に用いることで、高度な点検方法と比べてコストを抑制可能。 - 一般車両による日常走行で「簡易的」「広範囲」「効率的」に舗装点検ができ、限られたリソースでの維持管理が可能。 - NETIS 登録（登録番号：KT-200004-A）登録日：2020 年 4 月 22 日 - 空港版は第 5 回インフラメンテナンス大賞国土交通大臣賞を受賞。			
特徴	- 自治体の公用車等にドライブレコーダーを設置して走行するだけで路面点検のデータを収集可能。 - 画像認識（ひび割れ）と加速度分析（平坦性）の組み合わせにより、道路の劣化状態を分析可能。（MCI はひび割れ率と IRI から算出） - WEB 画面で路面成績表等の点検結果を簡単に確認可能であり、経年劣化の把握も可能。			
塩江温泉郷で想定される活用方法	市道等の点検に導入し、道路分野の維持管理費が低減される分で持続的な交通網の構築等の財源を確保			問合せ先 日本電気株式会社 お問合せフォーム https://jpn.nec.com/contactus/index.html

第 5 章 サウンディング調査

5－1 民間事業者へのサウンディング調査	5-1
(1) 調査概要	5-1
(2) 調査結果	5-5

５－１ 民間事業者へのサウンディング調査

（１） 調査概要

① 調査目的

新しい道の駅の機能や管理運営手法を検討するにあたり、事業のポテンシャルや事業スキーム、参入条件等に対する民間事業者からの意見を把握することを本調査の目的とした。

② 調査方法

本調査は、かがわ PPP/PFI 地域プラットフォームによるクローズド型の個別サウンディング調査（対面と WEB を併用）により実施した。ただし、プラットフォームの開催日程で都合が合わない事業者については、別日程でクローズド型の個別サウンディング調査（対面と WEB を併用）を実施した。

調査期間は、下記の通りとした。

- ・ かがわ PPP/PFI 地域プラットフォーム：令和 6 年 1 月 22 日（月）
24 日（水）
26 日（金）
29 日（月）
30 日（火）
31 日（水）
- ・ 別日程：令和 6 年 2 月 2 日（金）～令和 6 年 2 月 15 日（木）

③ 調査項目

本調査における主な調査項目は以下の通りである。

表 サウンディング調査項目

項目	
1. 本事業について	・ポテンシャル ・参入意向 ・参入条件、参画形態
2. 事業スキームについて	・望ましい事業スキーム（事業内容） ・コンセッション方式による管理/運営の課題や懸念 ・奥の湯公園キャンプ場と道の駅を合わせた管理運営の課題
3. 事業内容について	・事業者で実施/連携可能な実施内容
4. 地元組織との連携・エリアマネジメントについて	・地元組織と連携可能な事業 ・その他の考え、ご意見等

④ 調査対象者

本調査の対象者は、以下の通りである。

過年度のサウンディング調査の参加事業者や本事業に類似の官民連携実績を有する事業者を中心に申込みがあり、対話を実施した。

- ・かがわ PPP/PFI 地域プラットフォーム：9 者
- ・別日程：7 者

⑤ 調査資料

サウンディング調査資料は以下の通りである。

表 サウンディング調査資料一覧

資料名	内容
第 10 回かがわ PPP/PFI 地域プラットフォーム開催 クローズ型サウンディング調査開催のご案内	・開催形式 ・申込方法 ・日程 ・概要 ・民間事業者に聞きたいこと
塩江温泉郷活性化基本構想	・基本構想策定の目的 ・観光の動向と塩江温泉郷における観光の課題 ・基本方針と戦略の方向性 ・塩江温泉郷活性化施策
高松市塩江道の駅エリア整備基本計画	・背景/位置づけ/概要/道の駅の動向 ・塩江温泉郷について ・基本方針 ・条件整理
塩江地区都市再生整備計画	・目標及び計画期間 ・整備方針等 ・目標を達成するために必要な交付対象事業等に関する事項（都市再生整備計画事業） ・都市再生整備計画の区域
調査票	前項の調査項目の設問の通り
事業概要書	・調査の背景・目的、対象地 ・事業区域、事業概要 ・塩江温泉郷の現状 ・上位関連計画における塩江温泉郷の目指す姿 ・新しい道の駅の整備イメージ、事業スケジュール ・地元関係者へのアンケート調査結果 ・民間事業者に期待すること ・事業スキーム 等

⑥ 申込みページ

本調査で使用した、かがわ PPP/PFI 地域プラットフォームの申し込みページを以下に示す。



かがわPPP/PFI地域プラットフォームとは、株式会社百十四銀行、香川県、高松市、株式会社日本政策投資銀行が連携し、香川県内における官民の連携を強化して、PPP/PFI手法を取り入れた案件形成を促進する目的で、2020年度に立ち上げたプラットフォームです。2021年4月に内閣府および国土交通省の認定を取得しました。

お知らせ

【2024年1月5日更新（新着）】

第10回かがわPPP/PFI地域プラットフォーム（クローズ型サウンディング編）開催のご案内

香川県内の地方公共団体が民間事業者と検討する民間案件について、クローズ型サウンディングを開催します

[チラシ（1,922KB）](#) [PDF](#)

1. 日時

高松市：2024年1月22日（月）・24日（水）・26日（金）・29日（月）・30日（火）・31日（水）【満席しおゆえ】

2024年2月5日（月）・8日（木）・9日（金）※9日は午前のみ 【総合福祉会館第2、大町延徳園】

香川県市：2024年1月31日（水）・2月7日（水）【旧香川県庁跡地の利活用】

土庄町：2024年2月中で個別調整 【日野崎小学校】

2. 参加対象

対象案件の活用に関与のある民間事業者（香川県内内開けず）

3. 申込方法

【高松市・香川県市（締切：開催日の7日前まで）】

申請フォームに必要事項を入力の上送信。

事務局にて受付確認次第、対象地方公共団体と相談の時間を調整させていただきます。

【土庄町（締切：随時）】

[参加申込入力フォーム](#)



図解、点字のへら指定の対照シートは……シートにて直接お申し込みください

4. 対象案件および追加資料

- [illegible]

第10回かがわPPP/PFI地域プラットフォーム（サウンディング）参加申込フォーム

参加者情報

事業名	(例) 株式会社〇〇建設
住所	(例) 四川省成都市青羊区某某路123号。

【答案】

参加者名	氏名 田中 太郎
部署	所属部署名
役職	役職名
連絡先番号	TEL: 03-1234-56789
E-mail	E-MAIL: abc@def.com

【2人組】

參加姓名	姓名：曾十堅 大銀
部員	姓名：陳耀如 李潔
教練	姓名：鄧錦
通訊先鋒者	姓名：JAN / JIM / JIMMY
E-mail	姓名：JAN@japan

【人物】

参加者名	姓名 四十郎 太郎
部署	部署 営業部 企画
役職	役職 部長
連絡先番号	TEL 03-1234-5678
E-mail	TEL xxx@xxx.co.jp

【4人組】

參加姓名	
部員	
役職	
連絡先番号	
E-mail	

サウンディング案件情報

高松市

① 堀江道の駅エリア（高松市観光交流課観光エリア振興室） 2

希望日/形式	第1希望	ご選択ください ▼	ご選択ください ▼
	第2希望	ご選択ください ▼	ご選択ください ▼
	第3希望	ご選択ください ▼	ご選択ください ▼

② 総合福祉社会実践地（高松市地域振興課） □

③大町幼稚園（高松市こども保育教育課施設対策室）〇

(2) 調査結果

① 事業者一覧

本調査は、以下の建設、温浴、不動産、道の駅、交通、DX、その他の各業種を対象に、16者に実施した。

表 サウンディング事業者一覧

No.	業種	事業者
1	建設	建設 事業者 A
2		建設 事業者 B
3	温浴	温浴 事業者 A
4		温浴 事業者 B
5		温浴 事業者 C
6	不動産	不動産 事業者 A
7		不動産 事業者 B
8	道の駅	道の駅 運営事業者 A
9		道の駅 運営事業者 B
10		道の駅 運営事業者 C
11		道の駅 運営事業者 D
12	交通	交通 事業者 A
13		交通 事業者 B
14	DX	DX 事業者
15	その他	その他 事業者 A
16		その他 事業者 B

② 結果概要

全 16 者の事業者の回答の概要について以下の通り、整理した。

i) 塩江温泉郷のポテンシャル

「高い」と回答した事業者は 6 者で、低いと回答した事業者はいなかった。

表 塩江温泉郷のポテンシャルについて

	高い	どちらとも言えない	低い	分からない	未回答・無回答
回答数	6 者	4 者	0 者	6 者	0 者

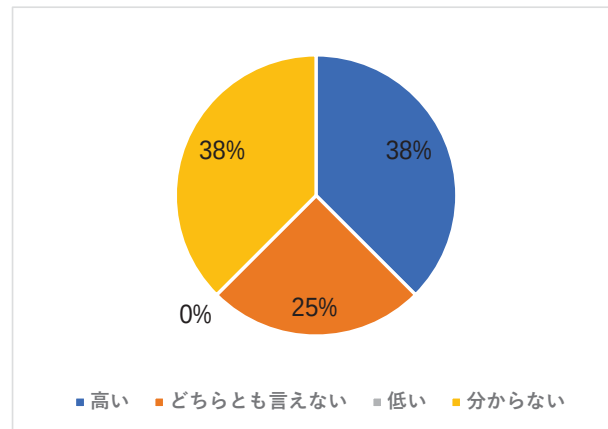


図 塩江温泉郷のポテンシャルの事業者回答割合

○「高い」と回答した事業者の主な意見

- ・高松市中心部からのアクセスは良くないものの、サイクリングやインバウンドの観光需要はある。
- ・塩江は高松空港に近いので、インバウンドの主なターゲットである香港等の東アジアの旅行者を確保できると良い。
- ・温泉があることで観光客を呼び込める。
- ・塩江には歴史・文化的に深い趣がある。今回の道の駅の周辺にある資源は魅力的であり、新鮮な情報発信ができるとポテンシャルがあると感じる。
- ・伝統があり、江戸末期（明治初期）から歴史がある。

○「どちらとも言えない」、「分からない」と回答した事業者の主な意見

- ・高松空港から至近であること、高松空港に複数の国際線が就航していることはプラス要因であるが、提供できるコンテンツが不足しており、滞在時間が短くなってしまうと考える。
- ・塩江温泉郷エリアに限定するのではなく、他のエリアと連携した話題づくりが必要と感じ

る。

- ・インバウンドの需要が戻りつつあり、高松空港でもソウル、香港、台湾便が復活しているため、インバウンドを取り込める可能性ある。
- ・空港へのアクセスが良いことは強みではある。しかし、市中心部や琴平温泉は逆方向になるので、あえて塩江に行くだけの強みを作る必要がある。
- ・道の駅だけでは、集客力が弱いため、周辺を含めた開発が必要である。
- ・地域資源（自然・温泉・歴史）は価値があり、それらを地域で磨き上げれば可能性はある。
- ・地域として面的な魅力創出ができれば可能性はある。
- ・塩江温泉郷は、自然に恵まれ、歴史を感じさせる素晴らしい温泉地である一方で、二次交通の脆弱性があり、交通インフラを改善することで交流人口の拡大が期待される

ii) 参入意向

参入意向を示した事業者は計7者で、8者は参入に興味が無いとの回答であった。

表 参入意向について

	参入したい	参加の可否を検討したい	興味がある	参入しない・検討しない・興味がない	未回答・無回答
回答数	1 者	3 者	3 者	8 者	1 者

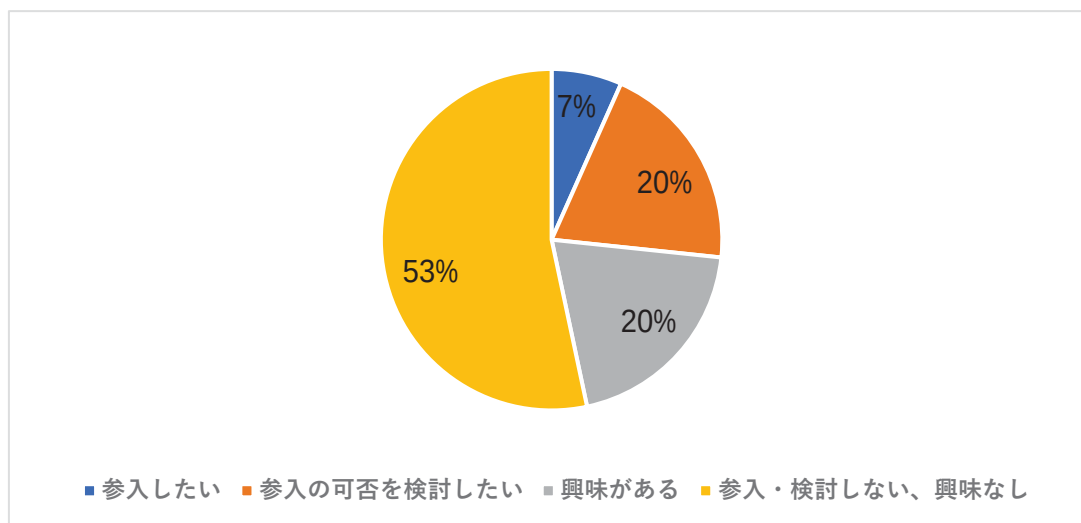


図 参入意向の事業者回答割合

○「参入したい」「参加の可否を検討したい」「興味がある」と回答した事業者の主な意見

- ・指定管理は独立採算ではなく、市民サービスとして指定管理料をもらいたい。
- ・興味はあるが、現実として塩江温泉郷というブランドとしての認知度は低い。
- ・別途実施している道の駅の指定管理を行いながら参入の可否を検討したい。
- ・新しい道の駅の指定管理者となり、塩江温泉郷の再興を図るとともに、地域の観光産業の発展に寄与することを目指したい。
- ・施設の老朽化に伴う補修の発生や不慮な災害時のリスク分担を懸念している。
- ・参入の可否の判断のために、経営状況の数字に関する情報を提供して欲しい。

○「参入しない・検討しない・興味がない」と回答した事業者の主な意見

- ・設計・整備段階から運営事業者の意見を反映できる方が良い。
- ・施設整備を含めた公募の可能性がある場合は参入を検討したい。
- ・地域の機運が醸成された段階であれば、参入の可能性はある。

- ・ 別途実施している道の駅の管理で人材不足等、直近での問題が山積みであるため、参入は難しい。
- ・ 活動のご紹介やコンテンツ造成の部分での連携等、協力できる部分はあるかと思うが、別途管理している道の駅から距離が離れているため、参入は厳しい。
- ・ 温泉水給水事業の運営のリスクと、地震災害等で被災した場合のリスクが懸念点である。

iii) 共同で参入したい業種・自社で不足する機能

他の事業者や地元組織との連携に関する主な意見は以下の通りである。

- ・地元との連携は必須ではないが、地元と連携したくないと考える事業者はいないと考える。
- ・自社では施設管理を担うので、飲食、物販、温浴施設を行える事業者と連携したい。
- ・地元事業者と連携した事業体で公募に参入できる形が望ましい。
- ・コンソーシアムを組むか、テナント形式で事業者を入れるかは、協力会社との兼ね合いや、代表企業の考え方次第である。
- ・タウンデザインができるような代表企業がいれば参入を検討する可能性がある。
- ・地域と上手く連携することが参入際の一番の課題となるが、公募時の条件では、参入形態を地元事業者との連携を必須の条件にせずに、縛りが少なく、自由度が高い方が良い。
- ・運営ノウハウに長け、魅力的かつ革新的な運営ができる企業と共同で参画したい。
- ・テナント形式が出来ない場合は、JV やコンソーシアムが前提になる。
- ・幅広い管理運営形式があった方が良い。
- ・地元企業でやる気があるところがあれば一緒に組むことも可能であるが、地元企業で手を挙げそうな事業者がいないうであれば、単体での実施も可能である。
- ・飲食物販の実績がないため、JV を組みたい。
- ・道の駅の管理運営以上の地域問題の解決においては、単独では実現が困難であるため、交通事業者を含めたコンソーシアムを検討したい。

iv) 望ましい事業スキーム

スキーム②を希望する事業者が6者と最も多く、スキーム④を4者、スキーム③を3者が希望しており、スキーム③を希望する事業者はいなかった。

表 望ましい事業スキームについて

	スキーム①	スキーム②	スキーム③	スキーム④	未回答・ 無回答
回答数	3 者	6 者	0 者	4 者	3 者

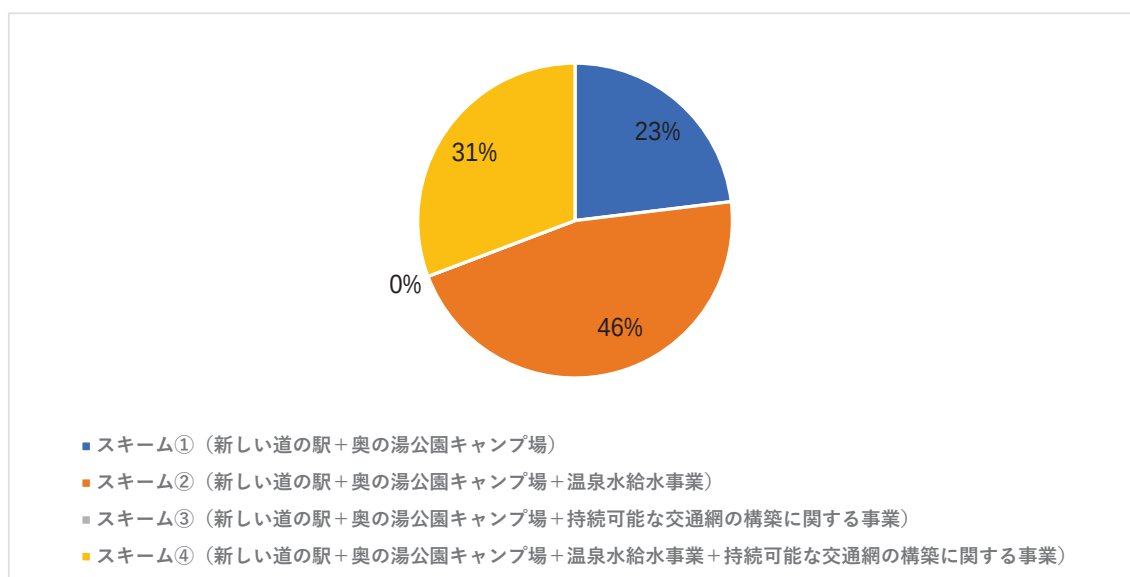


図 望ましい事業スキームの事業者回答割合

○「スキーム①（新しい道の駅+奥の湯公園キャンプ場）」と回答した事業者の主な意見

- ・道の駅の管理運営業務と温泉水給水事業、交通網に関する事業は内容も含めて異なることから、温泉水給水事業と交通網に関する事業は、専門の事業者に委託する方が、効率が良い。
- ・温泉水給水事業の保守管理メンテナンスや人件費、交通網の運営費等を道の駅の収益で行うのは、民間委託では難しい。
- ・交通事業はライドシェア等を市が補助金を活用しながら実施することが望ましく、市域を超えた交通アクセスも考える必要があるため、道の駅の管理運営と分けた方が効果は高まると考える。
- ・温泉水給水事業や交通網に関する事業は、高松市が中心となって取り組むことを望む。
- ・温泉水給水事業は、公平性を保つため、公的な団体で担うのが妥当である。
- ・道の駅の管理運営者は温浴施設や道の駅を含むエリアマネジメントに特化することが望ましい。

- ・広域観光を道の駅の指定管理者に期待する場合は、専門性を有する人材にコンソーシアムに入ってもらふ必要がある。
- ・新しい道の駅と奥の湯公園キャンプ場は別の事業者が運営し、協力できるところは協力する、というような形が望ましく、それにより参入のハードルが下がる
- ・温泉水給水事業を管理することになった際は、長期間の収益が見込めるか、配管を適切に維持管理が出来るか、周辺の事業者と連携体制を作れるかが重要である。
- ・交通事業は専門の事業者が体制に加わらないと実施困難であり、温泉水給水事業は負担内容が不透明で、収支が見えないと判断が難しい。
- ・温泉水給水事業は、入湯税や使用料の金額の設定で不測の事態に備えて、予算をプールしておく等のスキームが出来ると良い。

○「スキーム②（新しい道の駅＋奥の湯公園キャンプ場＋温泉水給水事業）」と回答した事業者の主な意見

- ・全体を包括的に管理した方が上手くいく可能性が高い。
- ・温泉水給水事業を中長期運営する際には、専門的な能力が必要であり、修理業者を呼ぶ等の行為であれば協力可能である。
- ・交通事業は市が実証実験的に行い、データを取っていくことが良い。
- ・持続可能な交通網の構築について、具体的な事業内容や規模の想定がつかないが、指定管理者になったあと、事業に協力することは可能である。
- ・持続可能な交通網の構築に関する事業は難しく、交通事業の免許がないため、お金を取った事業はできない。
- ・活動の幅が広がりそうだと感じるため、温泉水給水事業とのセットがよい。
- ・温泉水給水事業とのセットまでが対応可能と考えられる。交通事業は専門の事業者に注力してもらった方が良い。
- ・入湯税等の管理を新しい道の駅の事業として含めるのが良いと考える。入湯税で得た収益を観光に回したい。

○「スキーム④（新しい道の駅＋奥の湯公園キャンプ場＋温泉水給水事業＋持続可能な交通網の構築に関する事業）」と回答した事業者の主な意見

- ・温泉水給水事業の維持管理、施設の修繕などは専門会社に依頼する形になる。
- ・地域内で相乗効果を生むためには個別のポテンシャルをうまく生かすことが必要であり、個性や特徴を掛け算で活かせる仕組みづくり、及び事業横断的に課題を見つけ解決することが大切である。
- ・魅力的なコンテンツ（場所）と移動手段の確立（交通）の組み合わせにより、多くの利用者が活用する施設となる。
- ・施設管理、交通事業、温泉水給水事業を一元的に管理することで、各事業間のシームレス

な連携を促進し、統合的な運営が可能となる。

- ・ 地域課題の解決に取り組む窓口等を一元化した場所に道の駅になるべきである。

v) 管理運営手法

考えられる管理運営手法として、指定管理制度からコンセッションへの移行と回答した事業者が8者と最も多く、次いで、将来的にも指定管理者制度と回答した事業者が2者、初期からコンセッションと回答した事業者が1者であった。

表 管理運営手法について

	指定管理者制度 (将来的にも)	指定管理者制度 から コンセッション への移行	コンセッション (初期から)	未回答・ 無回答
回答数	2 者	8 者	1 者	5 者

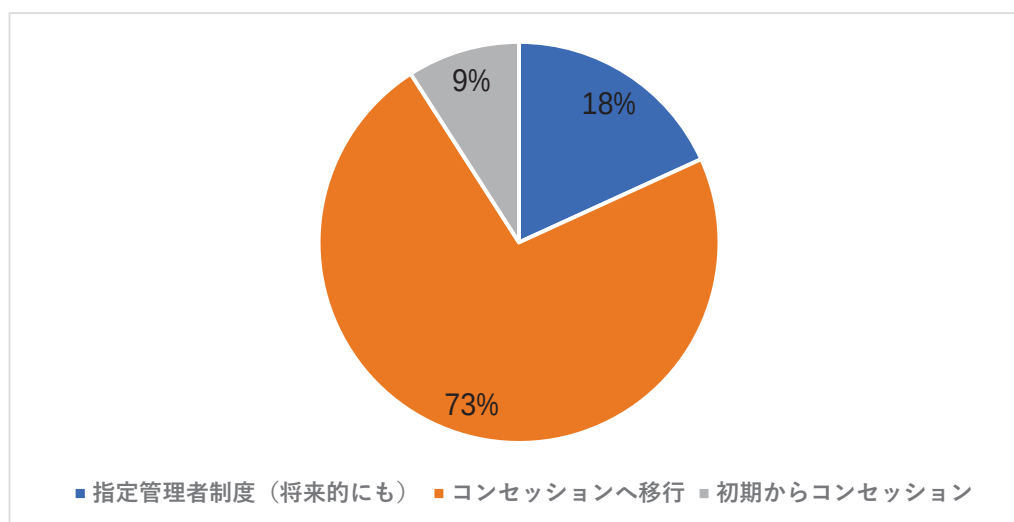


図 管理運営手法の事業者回答割合

○「指定管理者制度（将来的にも）」と回答した事業者の主な意見

- ・必須の市民サービスに対して事業者が費用負担するのは難しいと感じるため、サービス対価を検討して欲しい。
- ・コンセッションへの移行は不確定な要素が多く、コンセッション移行後の運営に関して不安要素がある。
- ・指定管理料は必要である。
- ・指定管理の更新の時期としては5年間が良い。

○「指定管理者制度からコンセッションへの移行」と回答した事業者の主な意見

- ・温泉水給水事業や奥の湯公園キャンプ場については、過去の利用状況を開示してもらうことで、将来想定をすることはそれなりに可能と考える。

- ・最初は指定管理者制度で始めて、収支が見極められた段階でコンセッションを検討すべきである。収入が上がる方策を検討、実践しながらコンセッションへの移行を検討すべきである。
- ・現在検討されているコンセッション方式は、民間事業者にとってのメリットが無いと考える。また、塩江は厳しい立地条件での事業なので、できるだけランニングコストや固定費が掛からない事業環境でなければ、持続可能な事業の運営はできない。
- ・コンセッションに移る可能性がある場合は指定管理者制度を公募する際にコンセッションの開始時期を明確にしないと参入できないと考える。
- ・コンセッションへ移る前の指定管理期間は最低でも 10 年は必要であり、供用開始後 6～7 年目でコンセッションの検討を行い、11 年目からコンセッションへ切り替える形が良い。
- ・塩江の活性化がすすみ、関係人口が増え自走可能な状態まで認知・ブランド化されればコンセッション方式で自走できる。
- ・コンセッションへの移行は、赤字になった場合について、行政とのリスク分担が出来れば可能性はある。
- ・コンセッションへ移行する時期は、開業してから判断する形でも良いのではないかと、実際に運営してみないと分からないことも多いと考える。
- ・事業ごとに指定管理とコンセッションが混在する形も可能と考える。施設によっては取り組みやすい可能性もある。
- ・助走期間として指定管理者制度から入り、その間に地域の魅力を高め、人を育て地域の集客力を上げ、民間事業者が参入したくなるエリアに成長させることがポイントになる。
- ・指定管理者制度では、料金設定が制約条件になることが多い。

○「コンセッション（初期から）」と回答した事業者の主な意見

- ・指定管理よりも、自由度の高いコンセッションの方が好ましい。
- ・長期的に収益を得られるかが非常に重要である。長期間やる場合は、自由度が高いことも重要である。
- ・コンセッションであれば、ある程度事業期間を長期間とすることで、民間事業者がバリュアップのための投資も行えるのではないかと。

vi) 奥の湯公園の管理運営

奥の湯公園キャンプ場は、道の駅と合わせて管理可能と回答した事業者は 11 者で、管理が難しいと回答した事業者は 1 者のみであった。

表 奥の湯公園の管理運営について

	道の駅と合わせて管理可能	奥の湯公園キャンプ場の管理は難しい	未回答・無回答
回答数	11 者	1 者	4 者

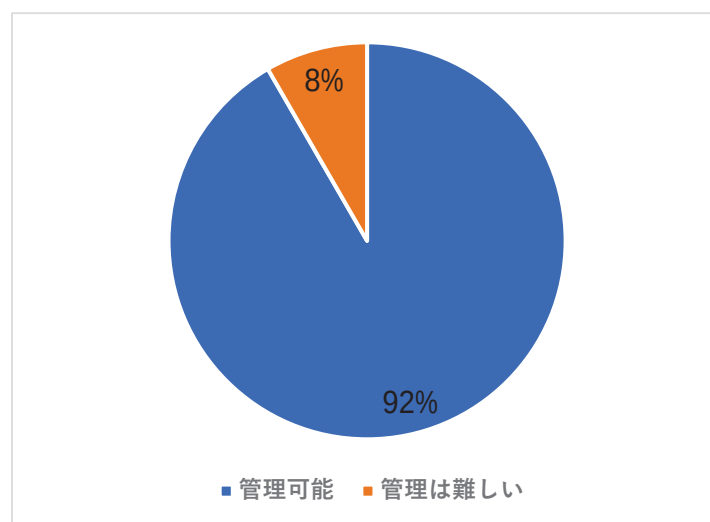


図 奥の湯公園の管理運営の事業者回答割合

○「道の駅と合わせて管理可能」と回答した事業者の主な意見

- ・奥の湯公園キャンプ場は山の中にあるため、利用料収入より経費が多くかかり赤字になると予想するので、新しい道の駅とセットにした運営でなければ持続可能な運営管理はできないと考える。
- ・Wi-Fi 等の初期投資は行政で実施頂きたい、ランニングコストは管理者側の負担で良い。
- ・事業はできるだけ一体管理が望ましいと考える。
- ・安全管理は課題になるが、予約や支払いまでネットで済ませ、鍵などもデジタル化出来た方が今の利用者にもマッチすると感じる。
- ・周辺施設は、一括管理した方が一般的に効率的と考えるが、キャンプ場に 24 時間スタッフの常駐が必須になると運営は難しいと考える。
- ・奥の湯公園キャンプ場では指定管理料を出さないと運営に行き詰まる可能性が高い。
- ・コンセッションになった際に使える施設が複数あった方が良い。
- ・キャンプ場と道の駅は一体で管理可能であり、単独で事業を見るより是一体的に事業を見た方が良い。

- ・新しい道の駅では、キャンプ場の受付やホテルの案内等、情報窓口の一元化をイメージしている。

○「奥の湯公園キャンプ場の管理は難しい」と回答した事業者の主な意見

- ・キャンプ事業での収益性の確保は中々厳しいと考えるため、道の駅の指定管理事業から外し、別途委託業務とすることが好ましい。
- ・新しい道の駅と奥の湯公園キャンプ場はかなり距離が離れていること、また現状の道の駅の集客力もやや限定的であると考えており、それぞれを一体的に運営するというのはハードルが高いため、奥の湯公園キャンプ場と切り離す形が望ましい。

vii) 飲食・物販施設の運営形態

飲食・物販施設の運営形態として、テナント形式を希望する事業者が7者と最も多く、直営を希望する事業者、どちらでも可能と回答した事業者が各1者のみであった。

表 飲食・物販施設の運営形態について

	テナント	どちらでも可	直営	未回答・無回答
回答数	7 者	1 者	1 者	7 者

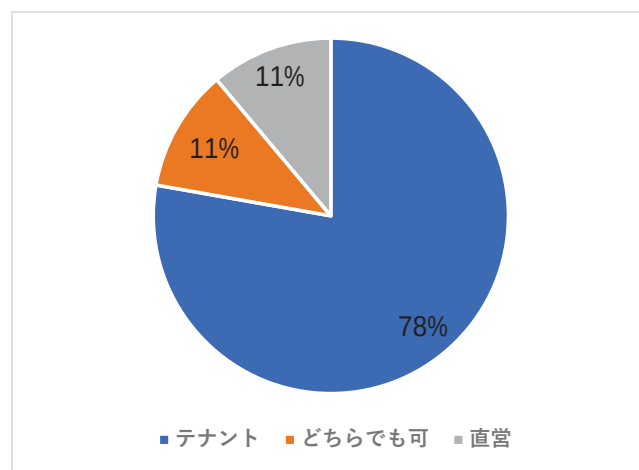


図 飲食・物販施設の運営形態の事業者回答割合

○「テナント」と回答した事業者の主な意見

- ・弊社で管理運営している施設ではほとんどがテナント形式なので、塩江でもテナント形式が好ましい。
- ・5年では店舗の投資回収は難しく、飲食事業は直営ではないテナントの方がやりやすい。また、塩江でどのような飲食が好まれるかは地元の人の方が分かっているため、地元と連携した方が良い。
- ・飲食はテナントで地元に入ってもらうのが良い。
- ・運営している道の駅では、飲食店がテナントとして入っている。

○「どちらでも可」と回答した事業者の主な意見

- ・コンソーシアムを組むか、テナント形式で事業者を入れるかは、協力会社との兼ね合いや、代表企業の考え方次第である。

○「直営」と回答した事業者の主な意見

- ・新しい道の駅の提供メニュー等が決まっていなければ、グループ会社の飲食専門の会社が直営で対応可能と考える。

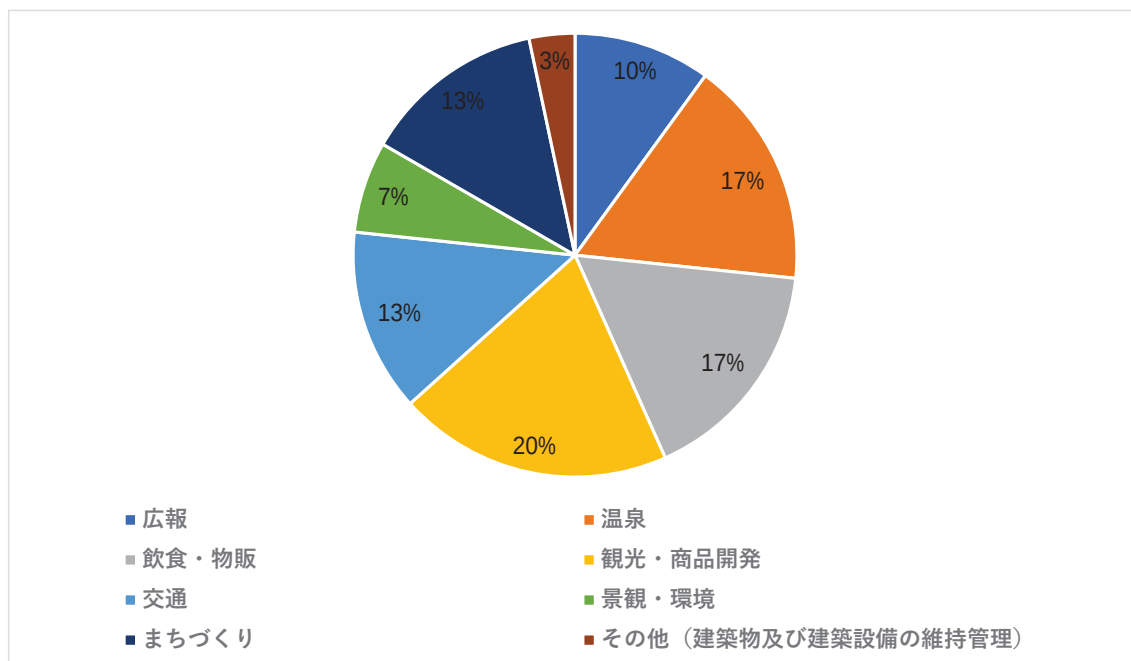
viii) 実施・連携可能な事業内容

事業者で実施・連携可能な事業内容としては、観光・商品開発が6者と最も多く、次いで、温泉と飲食・物販が多く、5者だった。

表 実施・連携可能な項目について

	回答数
広報	3 者
温泉	5 者
飲食・物販	5 者
観光・商品開発	6 者
交通	4 者
景観・環境	2 者
まちづくり	4 者
その他（建築物及び建築設備の維持管理）	1 者
未回答・無回答	5 者

※複数回答



主な意見は以下の通りである。

- ・観光については貢献していきたい。交通については、協力程度であれば、可能と考えている。まちづくりについては、空き家活用との連携も可能と考える。

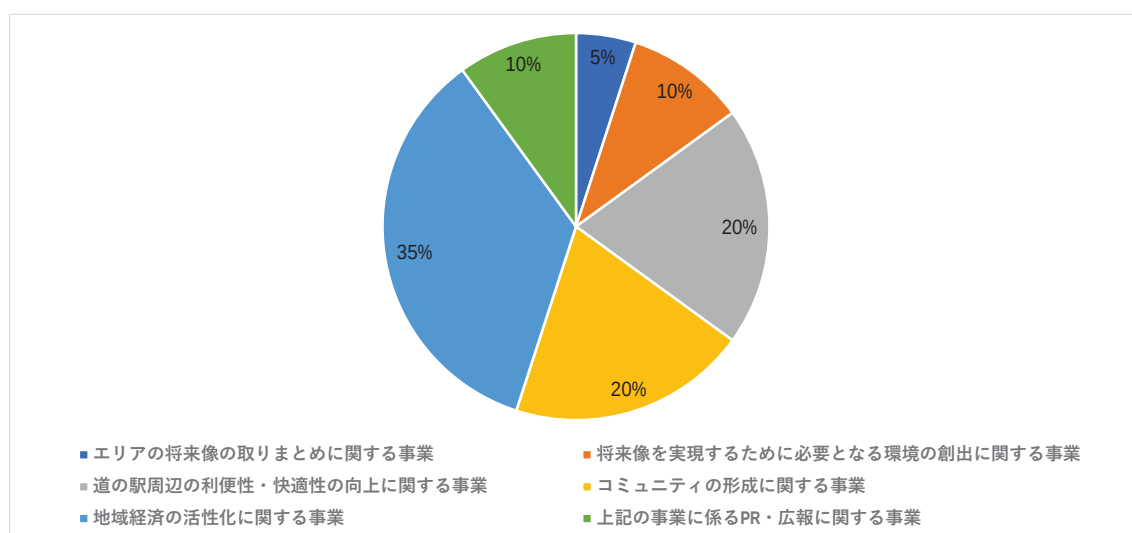
- ・新しい道の駅の指定管理者や市、観光協会に交通機器のレンタル管理システムを提供することは可能である。
- ・交通機器のレンタル管理は、他地域では観光協会等が委託している事業者が実施していることが多く、地元にお金を落とすため、地元の方に管理頂いた方が良いと考えている。
- ・交通機器のレンタル事業は、自家用車やロードバイクで来る人はターゲットとせずに計画すべき。
- ・中山間地域だとレンタカーがないため、公共交通で来た方にグリーンスローモビリティ等に対応することが望ましいと考える。
- ・指定管理事業の中に交通事業が含まれた場合、連携の可能性はある。
- ・自動運転やオンデマンドバス等は黒字にすることは難しく、自動運転は、道路の傾斜やネット環境、交通量の多さ、山道の狭い道での走行等には課題がある。
- ・塩江での自動運転の導入の可能性はあると感じる。
- ・自動運転について、定時運行の場合は企画段階から地域の交通事業者と連携が必須である。自動運転を提案すると地元の交通事業者から競合相手と思われるため、将来的には地元の交通事業者に管理、運営を移行できるように留意が必要である。ゆくゆくはコンソーシアムが必要となるが、最初から立上げることは必須ではない。
- ・実証実験期間は最低でも1年は必要である。また、海外ではパーソナルモビリティに乗り換えられる選択肢があると好まれるため、モビリティのハブとして様々なパーソナルモビリティがあるとよい
- ・観光客を誘致するためには地元の魅力を知っている地域住民の協力が必要であり、地元のパートナーと上手く組めるかが課題である。
- ・産直の販売品の確保は、ビニール栽培やJAとの連携確保が考えられるが、既存の地元組織を活かしたい。
- ・地域のホテルに連絡を入れて、道の駅で余っている野菜をデリバリーするなど、フードロスを解決する取り組みも必要である
- ・空港と二次交通の連携が必要であり、空港を結ぶ直通バスが必要である。
- ・タクシー業界は人口によって台数が決まっている。資格を有するタクシー会社には協力会社に入ってもらえることが考えられる。
- ・現状コミュニティバスもあるが利用者は少なく、空港から来た人はスーツケースを引きずってホテルまで40分程歩いている人もいる。

ix) 地元組織との連携

地元組織との連携としては、「地域経済の活性化に関する事業」が7社と最も多く、次いで、「道の駅周辺の利便性・快適性の向上に関する事業」と「コミュニティの形成に関する事業」が多く、4者であった。

表 地元組織との連携について

	回答数
エリアの将来像の取りまとめに関する事業	1 者
将来像を実現するために必要となる環境の創出に関する事業 (道の駅の利用促進に向けた最新技術の実証実験、魅力的な観光コンテンツ造成等)	2 者
道の駅周辺の利便性・快適性の向上に関する事業 (道の駅の利用ルールや夜間対応、環境保全等の美化活動、マナー啓発等)	4 者
コミュニティの形成に関する事業 (イベントや地域の交流機会の創出等)	4 者
地域経済の活性化に関する事業 (地域雇用の創出、外国人受入体制の構築等)	7 者
上記の事業に係る PR・広報に関する事業	2 者
未回答・無回答	6 者



主な意見は以下の通りである。

- ・最初の段階で地域関係者を増やすと大変なため、最初は限られた事業者等と連携し、その

動きに賛同するプレイヤーが増えてきたら地域の方をより取り入れるスタイルが良い。

- 地元との接点が薄いため、地元と協力関係が出来るまでは行政にサポート頂きたい。
- 地域と連携して、道の駅の周辺建物を改修することが必要になるのではないかな。
- 観光事業を実施する上で地元の方々の協力がないと成り立たないと感じている
- 地元の既存団体と争って選定されてもその後の運営が難しいと感じる。出来れば地元の既存団体と一緒にやれると、上手くいく可能性があると感じる。
- 地元との意見交換は密にやってもらえると良い。
- 地元と信頼関係を構築してこそ連携は可能である。

x) 人材について

主な意見は以下の通りである。

- ・弊社から人を出すことも可能ではあるが、地元の方に働いてもらえるとありがたい。繁忙期は一部派遣を雇うことも想定される。
- ・塩江地域は、高松市から通勤圏内かと思うので、そこまで人材はネックにならないと考える。
- ・インバウンド対応において何らかの言語対策が必要となるが、インバウンドに対応できる人材の確保は難しいと感じている。
- ・高齢の人でも、地域のことを分かっているので、雇用する可能性はある。
- ・地域に若い人が少ないと思われるため、働いていただけるのであれば、年齢にこだわりは無い。
- ・営業時間は人がいれば開けるが、利用者数や地元で雇用する従業員の考えを踏まえて設定することが良い。
- ・現道の駅のスタッフや、まだ働いていない方、観光協会の方など、雇用の創出は可能であると考える。

xi) 防災について

主な意見は以下の通りである。

- ・新しい道の駅は災害時の防災拠点（避難所的な拠点）になると思われるので、自給自足できる設備を導入することが望ましく、日常のコスト削減にも繋がるので、初期から自給自足できる設備の導入が望まれる。
- ・防災拠点化には行政に入ってもらい必要がある。自衛隊の拠点の考え方も行政として整理が必要。
- ・弊社の運営している施設では、防災面で物資の提供、協力の要請を条項に入れている。

xii) インバウンド対応について

主な意見は以下の通りである。

- ・インバウンド誘致のためには、広範囲で他の地域と連携できるメニューがあると良い。
- ・観光協会等と連携した、海外の現地での営業が重要で、日本フェア等では公共と民間でブースを出す等の連携があると良い。
- ・インバウンドに訴求するコンテンツとして、塩江のホテルは珍しいため活用できる可能性はある。夜はお酒の提供が重要である。
- ・インバウンド向けに特別に何か用意するというよりは、日本国内の方も満足できるサービスを整備した上で、そのサービスをインバウンドの方に楽しんでもらう方が良い、
- ・塩江のコンテンツ自体はインバウンドからは魅力的だと思うため、来てもらう施策と、インバウンドに対応できる人材が必要である。
- ・営業活動は観光協会と民間事業者がタッグを組むのがベストであり、旅行業者との連携も必要である。
- ・インバウンドのニーズは、体験型が重視されている。また長期滞在の意向を感じており、空き家活用で滞在時間を伸ばせる可能性もある。
- ・インバウンドへの取組として、道の駅の計画段階から関われる場合は道の駅に体験施設が入れられると良い。
- ・運営している施設では、研修等を行い、地元の方にガイドになって頂くことを想定している。
- ・ナイトタイムエコノミーを実施する場合は、アプリやネット等で予約制にする方が良い。
- ・日本の魅力である自然とアニメ、歴史あるもの等がインバウンドに人気がある。
- ・地域の人から見たらこういうところが良いというものを把握し、来訪者に発信できる仕組みが構築出来ると良い。
- ・道後温泉のようにFITを誘客するためには空港から塩江までの直通バスが必要である。
- ・塩江は団体ツアー客が多いが、ゴルフが主目的で塩江に泊まりたくて泊っているわけではないため、周辺観光施設との連携が重要である。
- ・道の駅の管理運営で旅行業の免許は必須ではないが、塩江のホテルや体験コンテンツ等の紹介を道の駅管理者ができると良い。
- ・団体ツアー客向けのコンテンツを道の駅で実施できるのであれば、ツアー旅行に塩江が組み込まれる可能性はある。

第6章 事業スキームの精査

6－1 事業スキームの評価	6 -1
(1) 管理運営手法の検証	6 -1
(2) 事業範囲の検証	6 -6
(3) 事業スキームの決定	6 -8
6－2 全体事業費の算出	6 -19
(1) 算出条件	6 -19
(2) 過年度の実績値による試算	6 -20
6－3 公募方針の作成	6 -21
(1) 事業協力者の公募	6 -21
(2) 新しい道の駅の管理運営者の公募	6 -22

6-1 事業スキームの評価

(1) 管理運営手法の検証

① 管理運営手法の概要

「第4章 事業スキームの検討」における一次評価で評価が高かった「指定管理者制度」「コンセッション方式」の管理運営手法について、サウンディング調査での意見を踏まえ、手法の精査を実施した。

サウンディング調査に参加した大半の事業者が指定管理者制度からコンセッション方式への段階的な移行は考えられると回答しており、新しい道の駅開業後は指定管理者制度からスタートすることが適していると考えられる。また、今後のコンセッション方式導入を見据え、次項以降でコンセッション方式のメリット・デメリット、管理運営における課題を整理した。

表 指定管理者制度とコンセッション方式に対する意見

	指定管理者制度	コンセッション方式
概要	民間事業者が協定により公共施設を管理運営する手法	利用料金の徴収を行う公共施設にて、施設の所有権を公共に残したまま、施設の運営権を民間事業者に設定する手法
根拠法	地方自治法	PFI 法
施設所有	公共	公共
事業期間の目安	3～10 年程度 (高松市では原則 5 年)	20～30 年程度
特徴	・民間ノウハウを取り入れることで、公共施設のサービスレベルの向上に寄与することが可能 ・公募が原則となるため、公募準備・選定・協定締結等の事務が発生する ・事業者の決定は議決が必要となる	・民間事業者の裁量が大きく、民間ノウハウを発揮しやすい ・条例等による制限が少なく、民間事業者による自由な収益事業が実施しやすい ・事業期間が長く、積極的な事業投資が行いやすい ・運営権を担保とした資金調達が可能
サウンディング調査結果	2 者が考えられると回答	1 者が考えられると回答
サウンディング調査での主な意見	・必須の市民サービスに対して事業者が費用負担するのは難しいと感じるため、サービス対価を検討して欲しい。(温浴 事業者 A) ・コンセッション方式への移行は不確定な要素が多いため、運営に関して不安要素がある。指定管理料は必要である。指定管理の更新の時期としては 5 年間でよい。3 年間では、3 年後に新たに運営するところが出てくるかが懸念される。(その他 事業者 B)	・指定管理者制度よりも自由度の高いコンセッション方式の方が好ましい。コンセッション方式であれば、ある程度事業期間は長期間で、民間事業者がバリューアップのための投資も行うことになる。できる限り事業者にとって制約がない形にする必要が出てくるが、そのような形を許容できるかが重要と考える。(温浴 事業者 B)

表 指定管理者制度からコンセッション方式への段階的な移行に対する意見

サウンディング 調査結果	指定管理者制度からコンセッション方式への段階的な移行 8 者が考えられると回答
サウンディング 調査での 主な意見	・新しい道の駅の収入（温浴施設運営、飲食・物販）があるとはいっても、「運営権を売却する」趣旨であれば、「〇〇までに指定管理からコンセッションに移行する」約束を事前に行うのは難しいと思われます。これらはいずれも実際に運営が始まってみないとその収支状況がわからない点が多いためです。（建設 事業者 A） ・現在検討されているコンセッション方式は、民間事業者にとって全くメリットはありません、そもそも厳しい立地条件での事業なので、できるだけ保守管理などのランニングコストや固定費が掛からない事業環境でなければ、持続可能な事業の運営はできません。施設の所有権は高松市が所有し、建築建物に付随する建築設備（空調、給排水、昇降設備など）の維持管理費に関しても所有者が担い、消耗費、光熱費など運営に関わる費用に関しては指定管理者が担う方式でなければ、持続可能な運営はできません。（建設 事業者 B） ・塩江の活性化が進み、関係人口が増え自走可能な状態まで認知・ブランド化されればコンセッション方式で自走できると思われますが、自走開始後に個々の収益優先の経営や事業者の破綻などのリスクが考えられると思います。（温浴 事業者 C） ・運営してからでもよいのではないかと。実際に運営してみないと分からない。将来的な売り上げを見込めるようになると実施できる。現状では、温泉事業等の不透明要素がある。（不動産 事業者 A） ・まず助走期間として指定管理者制度から入り、その間に地域の魅力を高め、人を育て地域の集客力を上げ、民間業者が参入したくなるエリアに成長させることがポイントになると思います。（道の駅 運営事業者 A） ・現在運営している道の駅ではコンセッションに切り替えることを目指している。現状、指定管理料なしで自走するのは厳しい状況であるが、最終的には指定管理者ではない自由度の高い形でやっていきたいという思いがある。（道の駅 運営事業者 B）

② コンセッション方式のメリット・デメリット

サウンディング調査を踏まえ、道の駅の管理運営手法として、コンセッション方式を導入するメリット、デメリットについて、行政、民間事業者の視点から整理した。

行政視点では、長期での民間ノウハウの活用や新技術導入等による利用者増加、効率性向上による財政負担軽減が期待できる一方で、庁内合意や事業者選定の手続きが課題となる。

民間事業者視点では、長期的かつ自由度の高い事業参入が期待できる一方で、事業リスクや実績不足での課題が懸念される。

表 行政視点での指定管理者制度とコンセッション方式におけるメリット・デメリット

	指定管理者制度	コンセッション方式
施設の位置づけ	行政財産	普通財産
事業期間	3～10 年程度 (高松市では原則 5 年)	20～30 年程度
広報・宣伝の強化	△ 大きな変化はなし	○ 事業期間が長く、恒常的な集客確保のために施設利用者増大に向けた広報・宣伝が期待できる
温泉・交通事業等への技術導入	△ 大きな変化はなし	○ 民間ノウハウによる新技術導入等での効率性向上が期待できる
まちづくりへの寄与	△ 大きな変化はなし	○ 自由度が高まるため、事業一体での効果増大が期待できる
市の意見反映	○ 今後の条件設定次第だが、意見を反映しやすい	△ 今後の条件設定次第だが、運営に市の意見を反映しづらい
事業リスク	△ 今後の条件設定次第だが、市のリスクが大きい	○ 今後の条件設定次第だが、市のリスクを低減できる
庁内合意	○ 現状通り	△ 比較的ハードルが高い
事業者選定の手続き	○ 現状通り	△ PFI 法に則った手続きが必要

※○：メリット、△：デメリット

表 民間事業者視点での指定管理者制度とコンセッション方式におけるメリット・デメリット

	指定管理者制度	コンセッション方式
施設の位置づけ	行政財産	普通財産
事業期間	3～10 年程度 (高松市では原則 5 年)	20～30 年程度
事業実施の裁量	△ 条例による一部制限あり	○ 運営権取得による柔軟な事業実施が可能
追加投資	△ 事業期間が短いことから、大規模な投資は難しい	○ 長期事業による積極的な投資が可能
事業リスク	○ 今後のリスク分担次第だが、コンセッション方式に比べ、事業者のリスクが小さい	△ 今後のリスク分担次第だが、指定管理者制度に比べ、事業者のリスクが大きい
事業者選定後の手続き	○ コンセッション方式に比べ、準備資料の作成が簡易	△ 実績がない事業者が多く、準備資料の作成に労力がかかる

※○：メリット、△：デメリット

③ コンセッション方式導入に関する課題・解決策

サウンディング調査での意見を踏まえ、コンセッション方式導入時の課題と解決策を整理した。

特に、本事業では、道の駅が再整備されることから開業後の需要予測が難しいこと、サウンディング調査結果より塩江温泉郷のポテンシャルが高いと回答した事業者が約 4 割とエリアのポテンシャルが高いとは判断できないことから、安定的な収益性の確保・向上が、民間事業者が参入を検討する際のハードルになると懸念される。

表 コンセッション方式導入に関するサウンディング調査での課題及び解決策（案）

サウンディング調査での課題	解決策（案）
・道の駅が低需要で事業参画後の収益が見込めない	・業務の一部を業務委託等の別発注とし、採算性の高い事業のみをコンセッション事業に位置付ける ・塩江温泉郷を含むエリア一体でのバンドリング事業等により、事業収益性を高める
・道の駅再整備後の利用者数、需要予測が難しく、リスクがある	・指定管理者制度からスタートし、需要が安定または需要予測が立ってからコンセッション方式に移行する段階的移行方式を活用する
・コンセッション方式に移行する時期が不明瞭では参画しづらい	・指定管理者制度の公募時期に今後のコンセッション方式への段階的移行を明確にする ・コンセッション方式導入当初の収支の赤字部分を公共が負担する赤字補填方式などにより、事業者リスクを低減する
・ランニングコストや固定費の維持など独立採算では難しい	・独立採算型でなく、サービス購入費等を活用した混合型も今後検討する
・運営期間中の外部環境の変化による需要変動が懸念	・収支計画と実際の収入に応じて、プロフィットシェア方式やロスシェア方式などを導入する

表 コンセッション方式導入に関する解決策（案）の実施方式

	内容
段階的移行方式	・当初は従来型の指定管理者制度でスタートし、開業後一定期間経過後にコンセッション方式へ移行する。 ・指定管理期間の事業者によるパフォーマンスを評価し、良好であれば当該事業者に運営権を付与する。 ・運営権対価については、当初の提案価額を基本とするが、開業後に判明した事項や外部環境変化等に応じて見直しを図る。
赤字補填方式	・コンセッション方式導入当初一定程度の期間において、収支の赤字分（の一部又は全部）を行政が補填する。この際、逆に黒字になれば行政に還元するなど、上振れと下振れをフラットに扱うことも想定される。
プロフィットシェア方式	・当初の収支計画を上回る収入や収益が発生した場合、その上振れ分について、予め定められたルールに基づき行政と運営権者の間で配分する。
ロスシェア方式	・収入や収益が当初の収支計画を下回った場合、その下振れ分の負担について、予め定められたルールに基づき行政と運営権者の間で配分する。

（２） 事業範囲の検証

「第４章 事業スキームの検討」において整理した「道の駅の管理運営」「奥の湯公園キャンプ場の管理運営」「温泉水給水事業」「交通事業」の組み合わせについて、以下４案の事業スキームに対するサウンディング調査での意見を整理した。

事業スキーム④の温泉水給水事業と交通事業を組み合わせることで、エリア一体での面的な相乗効果を期待する意見が挙げられた一方で、交通事業は道路運送法等関係法令の許認可等が必要であり、専門の事業者が体制に加わらないと管理運営ができないことから、指定管理事業とは切り離すことを求める意見が多く挙げられた。また、温泉水給水事業は必要な情報（湯量や現在の使用料、修繕状況など）を公募時に提示できれば、事業範囲に含めるか否かの検討が可能との意見が多く挙げられた。温泉水給水事業を含めない事業スキーム①を選択した事業者についても、現資料での温泉水給水事業の内容の不透明さや維持管理内容、協力者が現状は定まっていないことが懸念事項として挙げられたものの、温泉水給水事業を含めることが難しいと回答した事業者は少数であった。

これらより、「道の駅の管理運営」「奥の湯公園キャンプ場の管理運営」「温泉水給水事業」を組み合わせた事業スキーム②が現時点で望ましいと考える。

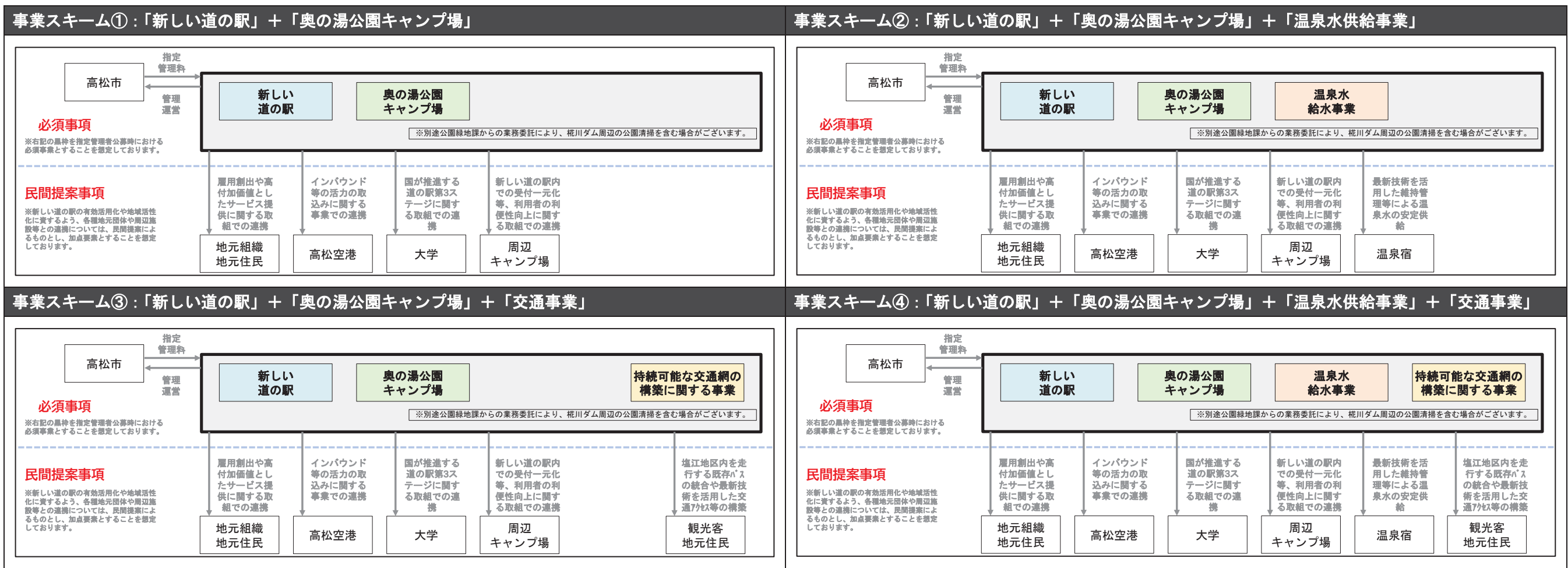


表 事業スキームに対するサウンディング調査での意見

	事業スキーム①	事業スキーム②	事業スキーム③	事業スキーム④
事業内容	・道の駅の管理運営 ・奥の湯公園キャンプ場の管理運営	・道の駅の管理運営 ・奥の湯公園キャンプ場の管理運営 ・温泉水給水事業	・道の駅の管理運営 ・奥の湯公園キャンプ場の管理運営 ・交通事業	・道の駅の管理運営 ・奥の湯公園キャンプ場の管理運営 ・温泉水給水事業 ・交通事業
サウンディング調査結果	3 者が希望	6 者が希望	0 者が希望	4 者が希望
サウンディング調査での主な意見	・道の駅の管理運営業務と温泉水給水事業、交通網に関する事業は内容も含めて異なることから、温泉水給水事業と交通網に関する事業は、専門の事業者委託の方が、効率が良い。温泉水給水事業の保守管理メンテナンスや人件費、交通網の運営費等を道の駅の収益で行うのは、民間委託では難しい。交通事業はライドシェア等を市が補助金を活用しながら実施することが望ましく、市域を超えた交通アクセスも考える必要があるため、道の駅の管理運営と分けた方が効果は高まると考える。温泉水給水事業や交通網に関する事業は、高松市が中心となって取り組むことを望む。(建設事業者 B) ・新しい道の駅と奥の湯公園キャンプ場はかなり距離が離れていること、また現状の道の駅の集客力もやや限定的であると考えており新しい道の駅と奥の湯公園キャンプ場は別の事業者が運営し、協力できるところは協力する、というような形が望ましく、それにより参入のハードルが下がる。(温浴 事業者 B) ・交通事業は専門の事業者が体制に加わらないと実施困難であり、温泉水給水事業は負担内容が不透明で、収支が見えないと判断が難しい。温泉水給水事業は、入湯税や使用料の金額の設定で不測の事態に備えて、予算をプールしておく等のスキームが出来ると良い。(道の駅 運営事業者 C)	・温泉水給水事業を中長期運営する際には、専門的な能力が必要であり、修理業者を呼ぶ等の行為であれば協力可能である。交通事業は市が実証実験的に行い、データを取っていくことが良い。(温浴 事業者 C) ・持続可能な交通網の構築について、具体的な事業内容や規模の想定がつかないが、指定管理者になったあと、事業に協力することは可能である。(不動産 事業者 A) ・持続可能な交通網の構築に関する事業は難しく、交通事業の免許がないため、お金を取った事業はできない。(不動産 事業者 B) ・活動の幅が広がりそうだと感じるため、温泉水給水事業とのセットがよい。(道の駅 運営事業者 B) ・温泉水給水事業とのセットまでが対応可能と考えられる。交通事業は専門の事業者に注力してもらった方が良い。(道の駅 運営事業者 D) ・入湯税等の管理を新しい道の駅の事業として含めるのが良いと考える。入湯税で得た収益を観光に回したい。(その他 事業者 A)	—	・温泉水給水事業の維持管理、施設の修繕などは専門会社に依頼する形になる。(温浴 事業者 A) ・地域内で相乗効果を生むためには個別のポテンシャルをうまく生かすことが必要であり、個性や特徴を掛け算で活かせる仕組みづくり、及び事業横断的に課題を見つけ解決することが大切である。(道の駅 運営事業者 A) ・魅力的なコンテンツ(場所)と移動手段の確立(交通)の組み合わせにより、多くの利用者が活用する施設となる。(DX 事業者) ・施設管理、交通事業、温泉水給水事業を一元的に管理することで、各事業間のシームレスな連携を促進し、統合的な運営が可能となる。地域課題の解決に取り組む窓口等を一元化した場所に道の駅がなるべきである。(その他 事業者 B)
評価	○	◎	×	△

（３）事業スキームの決定

① 事業範囲

管理運営手法及び事業範囲の検証を踏まえ、新しい道の駅と奥の湯公園キャンプ場、温泉水給水事業を一体的に管理運営する指定管理者制度を採用し、段階的にコンセッション方式に移行することで、エリア全体でのマネジメントを実施することが考えられる。

交通事業については、新しい道の駅等の管理運営で経営の基盤を形成しながら、長期的な視点で持続可能な交通網の構築を目指すことが考えられるため、後述する事業協力者を公募し、交通に関するトライアル事業等を実施しながら、車利用だけに依存しない塩江版の小さな拠点モデルを形成していくことが考えられる。

点在する施設や地域資源を繋ぐ持続可能な交通網を構築するためには、インバウンドの活力（資金の流れ）を繋げる仕組みが重要であり、高松空港や宿泊施設と連携したコンテンツの造成や航空機欠航時、災害時の滞留者受け入れ体制の構築、企業版ふるさと納税を活用した直通バス運行の可能性の継続検討等が必要である。

- 新しい道の駅と奥の湯公園キャンプ場は指定管理者制度に基づく一体管理とする
- 温泉水給水事業も併せて管理運営範囲に含める
- 持続可能な交通網の構築に関する事業は事業協力者によるトライアル事業を実施し、将来的に事業範囲に含めてエリア全体でのマネジメントを実施することを目指す。

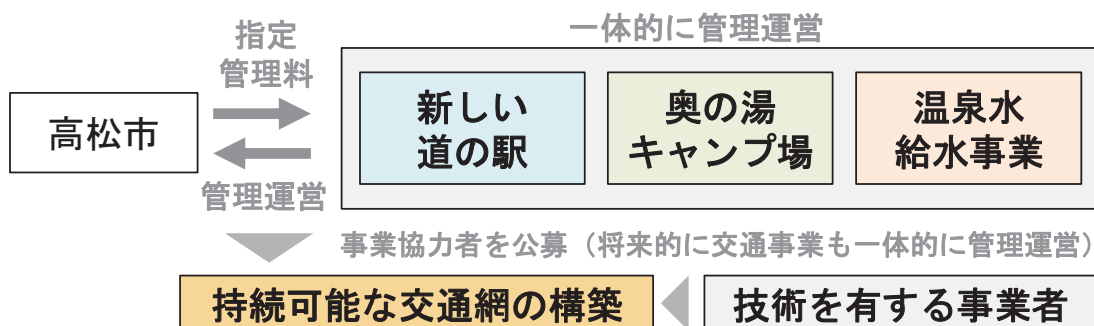


図 事業範囲のイメージ

② 事業協力者の公募

新しい道の駅のリニューアルオープンに向けたスキームを整理する中で、サウンディング調査にて、事業協力者の公募による実現可能な管理運営方法を検証する解決策が挙げられた。

本事業における事業協力者の役割を検討するため、新しい道の駅等の管理運営者を公募する上での課題と事業協力者に期待する内容を以下に整理した。

表 新しい道の駅等の管理運営者を公募する上での課題と事業協力者に期待する内容

	課題	事業協力者に期待する内容
地元との共創体制	新しい道の駅等の管理運営者が既存の組織や会合と円滑に連携、活用できるように地元の共創体制を前もって構築する動きが必要	新しい道の駅の管理運営者が円滑に地域に入っていけるように事前に地元地域との関係性構築や機運醸成を実施
インバウンド等の活力の取込み	宿泊施設に既に訪れている団体旅行のパッケージに新しい道の駅への立ち寄り時間の組み込みや観光協会と連携したコンテンツ造成、PR 活動を実施する必要がある	海外の旅行業者とコネクションを有する宿泊施設との連携促進により、既に訪れている団体旅行のパッケージの調整観光協会等と連携した国内外での広報の実施
持続可能な交通網の構築	収支が見えない状況で交通事業へ投資することはリスクが大きい FIT の誘客のため高松空港との直通バスの運行が必要	最新技術を有する事業者等と連携し、自動運転の場合は、国土交通省の地域公共交通確保維持改善事業費補助金（補助率 10/10）を活用して実証実験を実施
温泉水給水事業	新しい道の駅の管理運営者に期待する温泉水施設に関するアセットマネジメントの内容等が未確定	温泉水給水事業の維持管理内容を整理し、アセットマネジメントや最新技術の活用等を検討
奥の湯公園キャンプ場	冬季営業や新たなサービスの可能性、管理運営の効率化等に関する検証を行うことが望ましい	冬季営業や管理運営の効率化等に資する実証実験を実施

＜事業協力者の公募事例：高松市中央卸売市場＞

[illegible]

※事業協力者とは

市街地開発や大規模な施設整備などの公共事業を行う際に計画の初期段階から参画し、助言・提案・情報提供等を行う経験豊富な民間事業者のことで、法律や条例に基づく制度ではなく、個別に施行者（自治体等）との契約（協定）の中で役割が定められるもの

③ 管理運営計画

前頁の事業モデルを構築するための、主なフェーズにおける管理運営計画は以下の通りである。

新しい道の駅の管理運営者の公募前に事業協力者によるトライアル期間を設定するとともに、R8年度のリニューアルオープン後は指定管理者制度からコンセッション方式への段階的移行による管理運営手法を検討した。

	R6年度～	R8年度	R13年度	将来
		PHASE1	PHASE2	PHASE3
	トライアル	指定管理者制度	指定管理者制度	コンセッション方式
新しい道の駅	地元機運醸成※ ¹	●	●	●
奥の湯公園キャンプ場	冬季運営トライアル等※ ¹	●	●	奥の湯温泉郷と併せて管理運営※ ³
温泉水給水事業	アセットマネジメント検討※ ¹	●	●	●
持続可能な交通網の構築	トライアル期間※ ²		塩江温泉郷周辺で自走化	奥の湯温泉郷周辺へ拡大※ ⁴
奥の湯エリア（面的展開）		新しい奥の湯温泉郷のあり方検討	官民連携手法検討（整備・運営）	奥の湯温泉郷の管理運営再開※ ³

※1：新しい道の駅の管理運営者公募の前に事業協力者を公募し、地元の機運醸成や連携体制の構築、キャンプ場の冬季運営、温泉水給水事業のアセットマネジメント検討等を実施する。

無償とする代わりに新しい道の駅の管理運営者公募時にインセンティブを付与することが考えられる。

※2：持続可能な交通網の構築は初期費用を投資するリスクが大きく、指定管理者の公募条件に入れると事業者の参入意欲が低下する可能性があるため、トライアル期間を設けて最新技術を活用した交通サービス（自動運転やライドシェア等）を実施している事業協力者を公募し、国の補助金等を活用しながら実証実験を実施することが考えられる。また、有料による交通事業は道路運送法等関係法令の許認可等が必要となるため、実証実験段階では無償での実施を想定する。（次頁の表参照）その際、自動運転の場合は国の補助金（補助率 10/10）の活用が考えられる。

※3：新しい道の駅のコンセッション方式への移行に合わせて、奥の湯温泉郷の管理運営を公募する。

※4：奥の湯エリア周辺への持続可能な交通網の拡大は奥の湯エリアの再興により利用者が見込める状況となる必要がある。

表 公共交通と共助交通の区分（必要な運転免許・運送料について）

分類	道路運送法の 取り扱い	運行主体	法令での事業名称		運転手の必 要免許	運送料	利用者	該当する 運行形態
公共 交通	事業用 （緑ナンバー） 第4条の許可	民間交通 事業者	一般乗合旅客自動車運送事業 （乗合バス・乗合タクシー）		2種免許	有償	誰でも	路線バス
			一般貸切旅客自動車運送事業 （貸切バス）					観光バスなど
			一般乗合旅客自動車運送事業 （タクシー）					タクシー
	自家用 （白ナンバー） 第79条の登録	市町村	自家用 有償旅客 輸送	交通空白輸送	2種免許又は 1種免許かつ 指定講習	有償 ※事業用の半 額程度を基準	地域限定	コミュニティバス
福祉輸送				利用者 限定			なし	
NPO・ 自治会等		福祉有償運送						
		公共交通空白地 有償運送						
共助 交通	法令上の許可・登 録不要	その他 （NPO・自治 会等）	特になし （ボランティアでの移動支援 （旅館などの送迎）バス）		1種免許	無償 ※燃料費、高速 代、駐車場代の 実費は可	誰でも	ボランティア 輸送
その他		市町村	特になし （無償のスクールバス、保育所送 迎バス、患者輸送バス）		無償		利用者 限定	患者輸送バス 保育所送迎バス スクールバス

出典：鳥取県琴浦町 公表資料より作成

<https://www.town.kotoura.tottori.jp/docs/2020090700053/files/dai3kaishiryoku1.pdf>

④ 地元との連携及びインバウンド誘致

新しい道の駅は、観光の拠点や小さな拠点の視点での役割が求められており、高松空港からのインバウンド誘致等の取組との融合と、地域活力・生活基盤の維持の役割を果たせる小さな拠点としての機能の発揮により、塩江温泉郷全体の活性化に資する機能や管理運営が必要である。

小さな拠点を核とした官民連携による活力と高松空港と連携したインバウンドの取込みにより、小さな拠点の活性化を塩江温泉郷全体の活性化へ波及するため、新しい道の駅の管理運営者と地元地域がインバウンド誘客を推進し、その活力を地域の活性化や愛着醸成につなげる共創体制の構築が必要である。

そのため、これまでの検討を踏まえ、以下の5つの観点での取り組みが、塩江温泉郷の活性化に必要な要素と考えられる。

表 塩江温泉郷の活性化に資する地元連携及びインバウンド誘致に関する意見

観点	各種調査で得られたアイデア・知見
①コンテンツ造成・人材・ガイド育成	＜ヒアリング調査＞ ・観光関連産業の人材・後継者不足や移動手段不足が課題であり、塩江の温泉や自然、ダム湖等を生かしたツアーや体験、高松空港や美馬市との連携による持続可能な観光商品の開発が不足している。
	＜サウンディング調査＞ ・行政や観光協会にサポート頂きながら、地元との協力関係を構築していきたい。 ・観光事業を実施する上で地元の方々の協力がないと成り立たないと感じている。 ・運営している施設の地域では、研修等を行い、地元の方にガイドになって頂くことを想定している。 ・塩江のコンテンツ自体はインバウンドからは魅力的だと思うため、来てもらう施策と、インバウンドに対応できる人材が必要である。
②広報・PR・誘致	＜ヒアリング調査＞ ・高松空港や道の駅での広報活動の強化により、インバウンドを含む観光客への塩江温泉街の周知向上、地域内外のつながり創出や新しい道の駅との関わり強化、地元事業者のやりがい醸成を図れる塩江の魅力発信が求められている。
	＜サウンディング調査＞ ・道の駅単独ではなく、地域と連携した面的な誘致が必要となる。 ・地域の方が魅力に感じるものを把握し、来訪者の行動変容を起こすためのポイントを発信する仕組みが必要となる。 ・観光協会等と連携して、海外での営業が重要である。 ・海外で日本フェアがある際は、公共と民間が協力してブースを出す等の連携も必要である。 ・地域の人から見たらこういうところが良いというものを把握し、来訪者に発信できる仕組みが構築出来ると良い。 ・塩江は団体ツアー客が多いが、ゴルフが主目的で塩江に泊まりたくて泊っているわけではないため、周辺観光施設との連携が重要である。
③持続可能な交通網の構築	＜ヒアリング調査＞ ・高松空港との連携によるインバウンド客誘致の強化や路線バスとコミュニティバスの接続性向上による地元利用客の増加など、新しい道の駅をハブ・交通結節点とした地域内外のアクセス性の向上、持続可能な交通アクセスの確保が求められている。
	＜サウンディング調査＞ ・中山間地域だとレンタカーがないため、公共交通で来た方にグリーンスローモビリティ等で対応することが望ましいと考える。 ・レンタサイクルの管理は、他地域では観光協会等が委託している事業者が実施していることが多く、地元にお金を落とすため、地元の方に管理頂いた方が良いと考えている。 ・自動運転について、定時運行の場合は企画段階から地域の交通事業者と連携が必須である。自動運転を提案すると地元の交通事業者から競合相手と思われるため、将来的には地元の交通事業者に管理、運営を移行できるように留意が必要である。 ・道後温泉のように FIT を誘客するためには空港から塩江までの直通バスが必要である。
④災害時対応	＜ヒアリング調査＞ ・災害時には、問い合わせ窓口の一元化や、空港からの移動手段の確保ができると良い。 ・宿泊施設において、急な食事の提供は困難なため、新しい道の駅で飲食提供ができると良い。 ・A2-BCP や上記の実現に向けた課題や条件等を把握し、高松空港と塩江温泉郷の連携に関する協議の場を定期的に設けることが良い。
	＜サウンディング調査＞ ・新しい道の駅は災害時の防災拠点（避難所的な拠点）になると思われるので、自給自足できる設備を導入することが望ましく、日常のコスト削減にも繋がるので、初期から自給自足できる設備の導入が望まれる。 ・防災拠点化には行政に入ってもらった必要がある。自衛隊の拠点の考え方も行政として整理が必要。

観点	各種調査で得られたアイデア・知見
	・弊社の運営している施設では、防災面で物資の提供、協力の要請を条項に入れている。
⑤まちづくり	＜ヒアリング調査＞ ・小さな拠点としての機能を高める管理運営の他、道の駅内でのキャンプ場の受付対応、空き家や古民家のリノベーション活用など、道の駅を拠点に塩江エリア一体と連携し、地域資源・資産を活かした地域とともに稼ぎ出せるような管理運営が求められている。
	＜サウンディング調査＞ ・まちづくりについては、空き家活用との連携も可能と考える。 ・地元との意見交換は密にやってもらえると良い。 ・地元と信頼関係を構築してこそ連携は可能である。 ・助走期間として指定管理者制度から入り、その間に地域の魅力を高め、人を育て、地域の集客力を上げ、民間事業者が参入したくなるエリアに成長させることがポイントになる。 ・観光客を誘致するためには地元の魅力を知っている地域住民の協力が必要であり、地元のパートナーと上手く組めるかが課題である。 ・インバウンドに訴求するコンテンツとして、塩江のホテルは珍しいため活用できる可能性はある。夜はお酒の提供が重要である。

⑤ 新しい道の駅の管理運営者に求める基本方針

これまでの検討を踏まえ、新しい道の駅の管理運営者に求める 5 つの基本方針を整理した。

- 小さな拠点としての塩江温泉郷の活性化
- 地域との連携促進
- インバウンド等の活力の取り込み
- 地産地消・農業振興・温泉振興の推進
- サービスの向上・ブランド化

■ 小さな拠点としての塩江温泉郷の活性化

新たな塩江地区の顔となる地域・観光交流拠点、交通結節拠点（ゲートウェイ）として、隣接する医療施設や物販・飲食、温浴、観光情報発信等の機能を最大限発揮し、塩江エリア全体の地域振興を図る。

■ 地域との連携促進

新しい道の駅等の設備や環境を活用した体験コンテンツ、イベント等を地域の組織や住民等との連携により実施し、交流及び賑わいの創出を促進する。

■ インバウンド等の活力の取り込み

公共施設、宿泊施設、飲食施設、キャンプ場、高松空港等の近隣施設や市内外の施設、民間事業者等との共創を図り、新しい取り組みを積極的に実践することにより、インバウンドや国内観光客、関係人口等の活力を取り込み、来訪者の拡大及び地域の持続可能な活性化を図る。

■ 地産地消・農業振興・温泉振興の推進

地元の農産物や温泉の活用等により地産地消及び農業振興・温泉振興を図るとともに、生産性向上やコスト削減を図るため、最新技術の導入等による維持管理の効率化・品質向上を図る。

■ サービスの向上・ブランド化

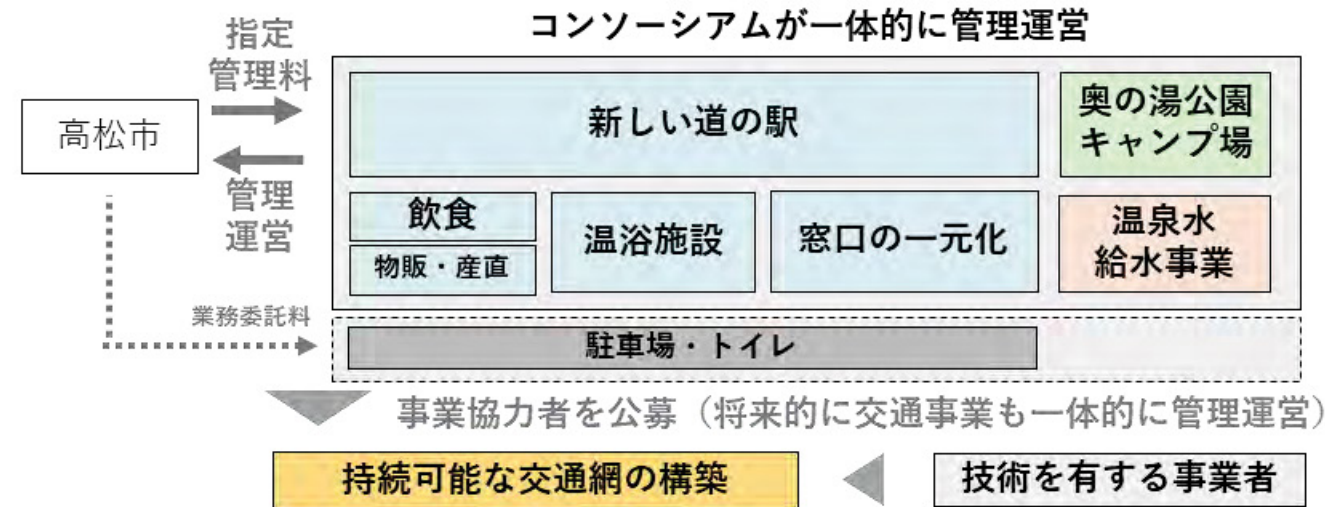
地域内外の方々が何度も訪れたくなる場所となるよう、サービスの向上や歴史的・文化的なストーリー性の伴う広報活動やコンテンツ造成により塩江地区のブランド化を図る。

⑥ インバウンド等の活力を取り込むための地元との共創体制の構築

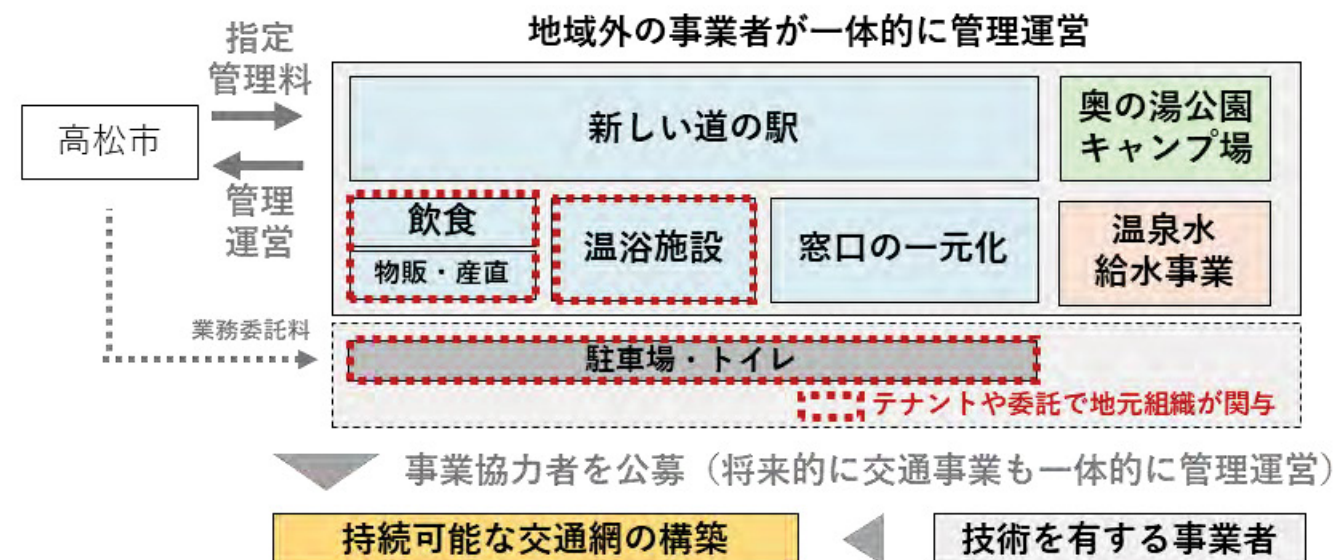
前頁までの検討を踏まえ、地元地域との共創体制を以下の通り整理した。

- 地域外の民間事業者が新しい道の駅の管理運営者となる場合、コンソーシアムやテナントで地元組織が管理運営に関わることが考えられる
- インバウンド（団体）の誘客は既に訪れている団体旅行を活用することが効率的であるため、地域内の宿泊施設との連携を推進する体制が必要
- インバウンド（個人）の誘客や住民の利便性向上のため、高松空港と新しい道の駅間の直通バスの運行の実現を目指す
- 既存の組織の会合を活用して、地元組織と意見交換を行うとともに、各組織の代表者等が集まる場を新たに設けることが効率的
- コンテンツ造成や広報、人材・ガイド育成等で観光協会と連携、役割分担することが効率的

CASE①：地域外の事業者と地域内の事業者がコンソーシアムを組む場合



CASE②：地域外の事業者から委託等で地域内の事業者が関与する場合



⑦ 地元との共創体制構築に向けた事業アイデア

i) 地元事業者のできることリスト作成

サウンディング調査において、地域外の民間事業者が新しい道の駅の管理運営者となる場合、地元の魅力を知る地元事業者との連携は必須と考えている事業者が大半であった。

そこで、地域にどのような事業者がいて、どのような事業であれば連携・協力ができるかを整理し、公募時に地元事業者リストとして提供することが考えられる。また、リストを基に公募事業者と地元事業者のマッチングの機会を創出するなど、地元との共創体制構築に早期に着手できる支援を行うことが考えられる。

ii) 生産者の会の設立による支援を行うことが考えられるブランド化の推進

サウンディング調査において、道の駅の供用開始後に、道の駅全体として目指すべき方向性や連携体制を強化することを目的に、定期的な協議の場を設けている事例がみられた。塩江地区においても様々な団体が活動しており、本地区の玄関口なる道の駅の運営においても連携が必要である。そこで、新しい道の駅の管理運営者が経営ノウハウ等を展開することで、地元事業者の事業推進をバックアップしていける共創体制の構築が考えられる。

具体的には、道の駅のテナント会や生産者の会を定例で開催し、管理運営の方向性の確認、商品開発や観光コンテンツ造成におけるブランド化を推進するとともに、ノウハウを共有・展開することで、地域一体での事業推進を図ることが考えられる。

6－2 全体事業費の算出

過年度の実績値をもとにスキーム①～④の全体事業費を以下の通り算出した。

(1) 算出条件

概算事業費を求めるうえでの算出条件を以下の通り設定した。

①全体

- ・各施設の過年度の実績値を基に収支を算出

②収入

- ・温浴施設の入浴料は値上げすることを想定し、四国管内の道の駅の中で、最高値である“道の駅「穴喰温泉」”の800円を参考に、行基の湯の入浴料520円の1.5倍である780円に設定
- ・交通事業の収入はR5年度に実施された直通バスの実証実験（高松空港-塩江温泉郷）の料金大人片道500円/人×30人/日×平均営業日数と設定

③支出

- ・温浴施設全体の面積は約500㎡と行基の湯とほぼ同等であるため大きく変わらないと考えられるが、サウナ等といった新機能が導入されている分、運用・管理がやや煩雑になる（人件費が必要となる）と想定し、報酬費、賃金を約1.5倍に設定
- ・水光熱費は内湯、外湯、貸切風呂面積が行基の湯と同等であるため同額とし、新たな機能であるサウナのランニングコストを40万円/月として480万円/年を追加で計上
- ・サウンディング調査より、交通事業（自動運転）のイニシャルコスト6,000万円（20年間の場合300万円/年）、ランニングコスト4,000万円と設定

（２） 過年度の実績値による試算

H26 年度～R4 年度の実績値から各種平均値を算出し、スキームごとの概算事業費を算出した。いずれのスキームも収支がマイナスとなるため、指定管理料等が必要であり、特に交通事業を行う場合は国土交通省の補助金やふるさと納税等の活用により財源を確保することが重要となる。

表 スキーム毎の概算事業費

		スキーム①	スキーム②	スキーム③	スキーム④
管理運営範囲		新しい道の駅 奥の湯公園キャンプ場	新しい道の駅 奥の湯公園キャンプ場 温泉水給水事業	新しい道の駅 奥の湯公園キャンプ場 交通事業	新しい道の駅 奥の湯公園キャンプ場 温泉水給水事業 交通事業
道の駅	収入	9,260 万円	9,260 万円	9,260 万円	9,260 万円
	支出	9,100 万円	9,100 万円	9,100 万円	9,100 万円
	利益	160 万円	160 万円	160 万円	160 万円
温浴施設（旧行基の湯）	収入	2,700 万円	2,700 万円	2,700 万円	2,700 万円
	支出	3,390 万円	3,390 万円	3,390 万円	3,390 万円
	利益	-690 万円	-690 万円	-690 万円	-690 万円
奥の湯公園キャンプ場	収入	36 万円	36 万円	36 万円	36 万円
	支出	66 万円	66 万円	66 万円	66 万円
	利益	-30 万円	-30 万円	-30 万円	-30 万円
温泉水給水事業	収入		900 万円		900 万円
	支出		350 万円		350 万円
	利益		550 万円		550 万円
交通事業	収入			450 万円	450 万円
	支出			4,300 万円	4,300 万円
	利益			-3,850 万円	-3,850 万円
合計の収支		-560 万円	-10 万円	-4,410 万円	-3,860 万円

6－3 公募方針の作成

これまでの検討結果を踏まえて公募方針を以下の通り整理した。

(1) 事業協力者の公募

以下の項目について事業協力者の公募方針を整理した。

表 事業協力者の公募方針の項目

項目	内容
事業協力者とは	・ 事業協力者の説明
指定管理者制度導入予定の施設概要	・ 名称、所在地、設置目的、施設の規模、施設の内容等を整理
事業協力者に期待する役割	・ 新しい道の駅の管理運営の基本方針（案）を整理
事業協力者に期待する取組	・ 地域の課題を踏まえて期待する取組を整理
取組に要する経費等	・ 基本的には全額事業協力者負担の旨を記載
対象期間	・ 対象期間を記載
事業全体スケジュール	・ 新しい道の駅の管理運営開始までのスケジュールを整理
遵守すべき基準等	・ 遵守すべき関係法令や条例等を整理
責任分担等	・ 事業協力者と市の責任分担を記載
応募資格・条件	・ 応募資格や条件を記載
申請の手続き	・ 申請に必要な手続きを記載
申請書類など	・ 申請に必要な書類等を記載
審査基準等	・ 審査の基準と観点を整理
協定の締結	・ 協定事項（予定）を記載
その他	・ その他留意事項を記載

(2) 新しい道の駅の管理運営者の公募

以下の項目について新しい道の駅の管理運営者の公募方針を整理した。

表 管理運営者の公募方針の項目

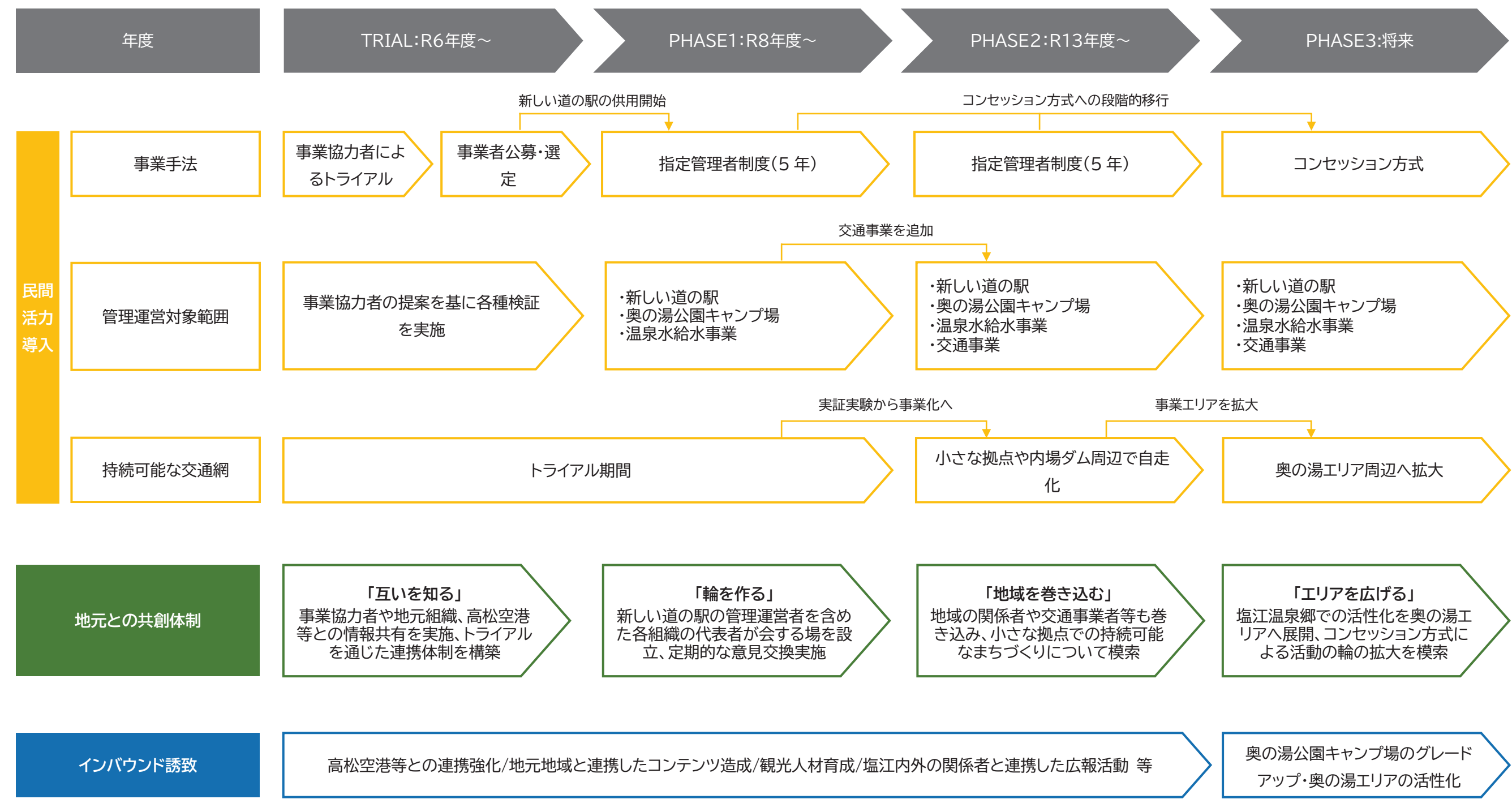
項目	内容
趣旨	・ 目的
管理運営に係る基本方針	・ 小さな拠点としての塩江温泉郷の活性化 ・ 地域との連携促進 ・ インバウンド等の活力の取り込み ・ 地産地消・農業振興・温泉振興の推進 ・ サービスの向上・ブランド化
管理運営に関する基本的事項	・ 留意事項・遵守事項等
管理運営の基準等	・ 指定管理業務の一括委託の禁止 ・ 関係法令、条例等の順守 ・ 個人情報の保護 ・ 情報公開 ・ 文書の管理・保存 ・ 守秘義務 ・ 利用者指導の公正性・透明性の確保 ・ 環境への配慮 ・ 物品の帰属 ・ 管理口座・区分経理 ・ 事業実績報告書の提出 ・ 事業計画書及び収支予算書の提出 ・ 業務体制 ・ 業務の対象区域
業務の内容	・ 温浴施設、農林産物加工品等展示販売施設等、高松市塩江奥の湯公園、温泉水給水事業の運營業務 ・ 施設及び設備の維持管理に関する業務 ・ 飲食・物品等の販売又は展示、びら等の配布等の許可に関する業務 ・ 施設の使用申請に対する許可及び取消等に関する業務 ・ 施設の入場の拒否及び退場の命令に関する業務 ・ 施設利用の促進に関する業務 ・ その他施設の設置目的を達成するための事業の実施に関する業務 ・ 四国地区「道の駅」連絡会に関する業務
保険への加入	保険加入に関する内容
自主事業	自主事業に関する内容
適正な労働条件の確保	所定労働時間、賃金等
指定期間終了時等の留意事項	指定管理期間終了時の引き継ぎ、原状回復等

第 7 章 今後の進め方

7－1 事業化に向けたロードマップ	7 -1
7－2 今後の検討事項	7 -2

7-1 事業化に向けたロードマップ

本調査の結果を踏まえた新しい道の駅の事業化に向けたスケジュールを以下に示す。



7-2 今後の検討事項

新しい道の駅の事業化に向けた今後の検討事項を整理した。

新しい道の駅の指定管理者公募や事業協力者の公募、将来的なコンセッション方式への移行を実現するために、以下の作業項目が必要となる。

民間活力導入の検討事項

- 新しい道の駅の条例を策定すること
- 高松市塩江奥の湯公園条例及び高松塩江温泉水給水施設条例を改正すること
- 新しい道の駅の管理運営者の公募資料を作成すること
- 指定管理者制度による新しい道の駅の管理運営開始後のモニタリングとコンセッション方式への段階的移行を検討すること
- 交通事業等の財源確保手段としてふるさと納税（企業版ふるさと納税含む）の活用等に関する検討を実施すること
- 事業協力者の公募資料を作成すること
- 事業協力者による各種トライアル（現管理者との調整、自動運転等の交通事業に関する補助金の申請）を実施すること
- 事業協力者へのインセンティブ内容の検討及び審査委員会との調整を実施すること

地元との共創体制の検討事項

- 地元組織や地元関係者の活動状況を整理し、共創体制を構築すること
- 新しい道の駅の管理運営者や地元組織等で形成される推進会議での協議内容を検討すること

インバウンド誘致の検討事項

- 高松空港や地元関係者との継続的な協議によるインバウンド誘客等の寄与に向けた連携体制を構築すること
- 地元地域と連携した観光コンテンツを造成すること