

「第4回阿見町道の駅整備事業検証委員会」議事概要

審議会等の名称	第4回阿見町道の駅整備事業検証委員会
開催日時	令和元年11月12日(火) 午後2時00分から午後4時00分
開催場所	阿見町役場 3階 301会議室
議 題	(1) 建設費について (2) 運営体制について
公開・非公開の別	非公開
議事結果	<p>【出席者】 (委員) 流通経済大学 名誉教授 香川 眞 茨城大学農学部 准教授 牧山 正男 橋本会計事務所 橋本 英之 (一社)茨城県建築士会 稲敷支部長 新田 孝司 (一財)茨城県建設技術公社 常務理事 藤田 幹雄 元(株)JTBC茨城南支店営業担当課長 宮寄 眞二 阿見町金融団(常陽銀行阿見支店長) 国井 武</p> <p>(町) 湯原 町長公室長 政策秘書課 佐藤課長、糸賀係長、塚原主事、松本主事 (オブザーバー) (株)オリエンタルコンサルタンツ 浅野 清 田代 公昭 神戸 美由起</p> <p>【会議の概要】 1. 開会 2. 委員長あいさつ 3. 議題 (1) 建設費について 【資料2-1】【資料2-2】【資料2-3】【資料2-4】【資料2-5】【資料2-6】により事務局から説明があり、質疑応答が行われた。 主な内容は以下のとおり。 ●:委員 ○:事務局 ◇:オブザーバー (質疑) <建設費について> ●公共施設としては、これまでの計画を丁寧に進めていることは分かった。道の駅を公共施設と捉えるのかビジネスと捉えるのか、考え方の違いがある。ビジネスと捉えたら投資額は回収する必要がある。高速道路からも一般道からも利用できる適切な場所があったのではと思う。 ●事業スタート時点で、公共施設かビジネスか、二つの考え方があるという議論は行われたか。</p>

	<p>○公共かビジネスかという視点で道の駅を整備する視点はなかった。道の駅は、交通事業者に対する休憩施設という観点があり、それを利用して街のPR・地域振興をしていく考えがあった。</p> <p>●高速道路会社と町が共同で出資した会社をつくり、その共同出資会社が土地を購入し建設すれば、町の支出は出資金のみとなり負担も軽くなる。そういう方向もあったのではと考えている。</p> <p>●検討当初、インターチェンジ二つと町がタイアップしてつくる、という考え方が、案のひとつとして出たことはあったか。</p> <p>○基本構想のなかで、直営方式等も検討はしたが、公設民営を選んだ。高速道路会社と密接して会社をつくるという考えはなかった。</p> <p>●圏央道の4車線化もあり、ビジネスになるのではないかという考えもある。ビジネス性も検討することは、町の財産にもなる。</p> <p>●圏央道4車線化は今の時点での話であり、これまでの検討過程において、適切な議論ができていたかどうか検証することがこの委員会の役割である。</p> <p>●平成25年の道の駅整備推進会議による提言書について、2年間の準備がなされたうえでこの段階である。公共施設かビジネスかという議論は明確に行われたいまま、なんとなく公共施設として整備したというところではないか。建設費の議論として、湧水対策が必要となる場所を選んだことに対する議論などを確認したい。</p> <p>●公共施設として考えれば、手続き的には問題ない。</p> <p>●めっきかご工法を選んだ理由は何か。もし機能性に大差がないのであれば、公共施設として検討したのであれば景観性を考慮して他の案（第2案）に自然と落ち着くのではないか。</p> <p>○土留めの役割と透水性から選んでいる。経済的にもめっきかごがよい。</p> <p>◇設置箇所はバックヤード部分であることから、景観性が重要なファクターではない。急激な造成をするから湧水が発生する。時間の経過と共に湧水は落ち着くという予測を立てていた。めっきかご工法が妥当であると考えている。</p> <p>●湧水対策をすると水位はだんだん下がっていくのか。</p> <p>○渇水期などもあるため、時期により変化する。造成して土を削ると、長いスパンでは水位は下がっていく傾向にある。</p> <p>●北関東自動車道、茨城町東インターチェンジでもめっきかご工法を選択している。河川事業では、積みブロックよりもめっきかごの方が多自然型と考えている。良いところに落ち着いた印象である。</p> <p>●湧水対策の工事費は最終的に1,880万円で落ち着いたということか。</p> <p>○基本設計時は3,000万円という試算もあったと思うが、実施設計時の調査を踏まえめっきかご工法でこの金額となった。</p> <p>●場所の選定段階では、湧水はそれほど問題にされてなかった。設計を進めても大きな金額ではない、よって他の場所を選定し直すことはなかったと理解します。</p> <p>○湧水対策については慎重に議論が必要という認識はあった。1年開業を延ばし検討した。議会からは、対策費が明確にされないまま場所を選定したことが問題であると指摘された。この部分を丁寧に説明すべきであった。</p> <p>●場所が決まっているので、湧水問題を慎重に対応することによって、費用、安全の問題はクリアになるということで進んできたということですね。</p> <p>○湧水対策については、過去に近接する県道整備で県が後手に回った工事を行った。掘って水が出て、慌てて対策を講じたので大きな費用がかかってしまった。状況を把握していたので、県からも資料を取り寄せ検討</p>
--	--

	<p>を進めた。県からは、十分な対策を取り適切に進めれば大して費用はかからないと聞いていた。</p> <ul style="list-style-type: none"> ●用地取得時期は、選挙の際の争点になっていた、その状況下で進めてよかったか。 ○用地取得については H29 年 3 月に議会議決をもらい、H29 年度予算で用地取得をした。用地取得には時間がかかるため、H29 年 4 月～H30 年 1 月の間で地権者交渉し、結果的に H30 年 1 月に完了した。 <p><設計概要について></p> <ul style="list-style-type: none"> ●気を付けて設計したところはあるか。 ○実施設計において特徴的なのは、指定管理予定者の意見を聞き、間取りに反映していった点である。 ●坪単価は、一般住宅と比較すると良い建物という印象があるが、造るからには良いものをとということか。 ◇他の道の駅の相場が基礎を含め約 50 万円/㎡である。標準的な価格である。 ○事業費規模については、総枠 20 億円程度の中で全てを納めることを前提としていた。 ●総枠 20 億円の根拠は、採算性を検討して出したのか。 ○中長期的な財政計画の中で、上限 20 億円として設定した。 ●社会資本整備総合交付金を入れる議論はされたか ○あった。町としては、持ち出し財源は厳しいため、農水省の補助金を入れる考えだった。計算上は 1 億 4 千万円程度。道の駅に特化して使える補助金はない。 ●補助金の話は成果品には示されていないが。 ○町の中の財源の話なので、総額だけ示している。その他、道路管理者として県土木に駐車場整備（1 億円相当）を実施していただくことになっていた。 ●総枠 20 億円が妥当かというところもやるのか。 ●それもあるが、計画を立ち上げた段階では、積算根拠はない。 ○構想段階では、必要機能から規模について事例調査をし、基本計画・基本設計と進み、基本設計段階で合計 21 億円以上となった。実施設計段階では 20 億円に収めるように進めていった。 ●実施設計に入る段階として、総枠 20 億円ということか。 ○そのとおり。既に場所も決まったうえでの話である。 ●造成部分 6 億円程度について、この場所だからこの金額ということか。フラットであればかからなかったということはあるか。 ●外構等は 3 億 4 千万円程度で、山を削ったり地盤改良が必要であることなどから考えると、全体に占めるシェアは大したことではない。全体に対して外構等が大半を占めており、全体的な土木工事費用としてはこの程度だろう。 ●面積から単純に必要となるものなのか、場所柄必要となる金額なのか。 ○位置関係によっては、一概には言えないと思う。場所選定にあたって、事業費想定が無かったというところはある。違う場所であれば変わった可能性もある。 ●トータルの土木造成費は、それほど特別な金額ではないということでしょうか。 ●そのように思う。舗装など外構費用が大きい、これは平らでも山を切った場所でも同様にかかる。県南では地盤改良に大きな費用がかかり、手こずっているところがある。ここはその心配がない所だ。
--	--

	<p>●21億円の事業費のうち、土木造成費と建築費に費用がかかっている根拠はこれでよいということか。</p> <p>○はい。町としては正しい数字だと考えている。</p> <p>(2) 運営体制について</p> <p>【資料3-1】【資料3-2】【資料3-3】【資料3-4】【資料3-5】により事務局から説明があり、質疑応答が行われた。</p> <p>主な内容は以下のとおり。</p> <p>(質疑)</p> <p>●応募した7社の意欲面はどうだったか。</p> <p>○説明会への参加等、かなり阿見町の勉強をしてもらいご提案をいただいたと思う。</p> <p>●一般論として、道の駅は納付金を納めることは可能で、経営的に安定しているのか。</p> <p>○ほとんどの運営は第3セクターが運営しているが、民間企業が指定管理でやっているところもある。その経営状況までは把握していない。</p> <p>●町としての支出はゼロなのか。</p> <p>○町としての支出は指定管理料のみ。納付金は一般会計の歳入に入れる。運営部分は、企業会計で収支することとなっていた。町としての支出は、直営方式でも3セク方式でも、どの方式でも同じこと。運営事業者として指定管理料が要るのかどうかは提案書のとおり。納付金は一般会計に歳入として受ける。ファーマーズ・フォレストの場合は、指定管理料が要らないという提案だった。</p> <p>●採算性という観点から、納付金で道の駅整備費は回収できない。その議論になると、そもそも道の駅は成り立たない。道の駅が、町にもたらす経済効果という議論に入っていくないと先に進まない。道の駅は、そういう事業だと割り切るしかない。</p> <p>●道の駅のB/C(費用便益比)は算出したことがあるか。</p> <p>◇そもそも商売的に適した場所は、民間企業が投資して事業を展開している。道の駅が、計画される場所はそもそもビジネスの土俵に乗らないところという大前提。ビジネスとして道の駅で建設費などを回収するのは、現実的に難しい。道の駅を計画した時点で、道路に対する公共の休憩施設である。B/Cの試算は出来るが、その数値をクリアできるから判断はどうするとかはない。</p> <p>●道の駅をやる時点で、ビジネスか公共かという話からは外れていると思う。</p> <p>●経済評価点では、ファーマーズ・フォレストは次点である。選定委員会でどういったところが評価されたのか。</p> <p>○経済評価以外はプレゼンの中で委員が点数をつけ決定した。財務状況は専門知識のある委員に判断いただき委員会で共有した。</p> <p>●項目ごとに各事業者の点数を出せないか。</p> <p>○次回委員会で提示する。</p> <p>●選定基準、点数配分の妥当性は重要であると思う。</p> <p>○点数配分は、第1回選定委員会の中で議論し決定した。</p> <p>○管理運営について、民間に依頼するところからスタートしているので、もう少し検証していただきたい。今回、資料の出し方が足らなかった。</p> <p>●指定管理者制度ありきで説明が進んできたので、そこは確認したい。</p> <p>●運営検討委員会では、農業者や町民の方がどう参加していけるか議論していたところがあった。指定管理予定者がファーマーズ・フォレストに決まってから、そこが切れてしまったと思う。運営検討委員会とそこから先の議論がつながって議論できていたか、検証したい。</p>
--	--

	<p>○会議録を確認する。</p> <p>●選定結果の発表と、議会での土地の取得についての議案が通ったのは、ほとんど同じタイミングだったのか。</p> <p>○そのとおり。</p> <p>●運営体制については、次回委員会でも議論する。</p> <p>4. その他</p> <p>●先々の委員会の進め方はどうするのか</p> <p>○整備時期の議論を経てどうまとめていくかを整理する。年度内は整備時期まで検証し、年度明けにまとめていくこととしたい。検証が長引く場合は、臨機応変に対応したい。次回の検証委員会は、来年2月を予定しております。</p> <p>5. 閉会</p> <p style="text-align: right;">以 上</p>
--	---