

令和元年度山口県公共事業評価委員会（第7回）審議概要

日時：令和元年10月17日（木）

場所：県庁4階 共用第2会議室

出席委員：進士委員長、有吉委員、小谷委員、関根委員、伊達委員、深田委員、船崎委員、三輪委員

議事概要

① 徳山公園(徳山動物園)公園整備事業(番号3-1)周南市事業【再評価】

＜事業説明及び審議＞

市)

配布資料(パワーポイント)により説明。

委員)

費用対便益分析について、直接利用価値と維持管理費だけを比較すると1億円の赤字になっている。間接利用価値の加算によって費用対便益が良いというのであれば、動物園としての魅力だけではなく、この環境価値、防災価値に関する説明が必要ではないか。

市)

説明では費用対便益分析に反映できない動物園としての魅力の説明が多くなっていたが、徳山公園は文化会館と徳山動物園の広場、駐車場を含め、広域避難地に指定されており、まちなかにある防災的な価値は高いと考えている。

委員)

新しい施設もできているが、入園者数は、増えているのか。

市)

多少の増減はあるものの近年では約30万人前後であり、平成25年度から一部閉鎖をしながら整備を進めているが、約29万人の入園者数を維持している。

委員)

一部閉鎖しながらも30万人を維持しており、このプロジェクトが完成するとさらに利用が増えるのではないかと。それを含めると直接利用価値はさらに上がり、防災等の価値も合わせ、この費用対便益は今後も維持できるという理解で良いか。

市)

そのとおりである。

委員)

今後、入園者がどれだけ増えるか、当然経営面からの収支計画もあるだろうが、これだけの投資であれば、何年で回収するか、入園者数が増えなければいけないという、その辺の感覚がないと持続的な経営は難しいのではないかと。今考えている経営面から見た収支計画を教えてください。

委員)

種の保存や学習機能など貨幣価値化が困難な便益について説明があったが、実際に公園や動物園を利用した小学校や学習内容、実施した回数や参加人数等、具体的に提示し説明すると理解されるのではないかと。

委員)

ここに出ていないもっと良いところがあると思われる。

動物園には多くの市民ボランティアがいる。公園をいかに守るかというときに、市民の力を活用して、市民が関わることによって維持管理が上手くいく、これは非常に大きいと思う。

2 つ目は、PR効果で、例えばケーブルテレビや地域のイベントを市の職員とボランティアが自らいろいろな形でPRしていることである。

子供のころから利用しているが、桜並木と連携し桜の季節には非常にお客が多い。夏には夜も開園するなどたくさんの工夫が感じられる。

京都動物園のキリンは、エサやりができたり高い位置から見ることができたり、違う視点から見ると今までの印象も全く違う。ゾウ舎も上手く活用しながらより多くのお客様に来てもらえればと思う。

最後に動物園だけでなく、他の施設と連携したイベントや入園料を安くするなどの取り組みもある。こういった取り組みをもっと説明するべきだと感じた。

動物園には愛着があり、是非成功してもらいたいと思っている。

委員)

やはり数値で説明すると分かりやすい。人口減がある中でもしっかり入園者が増えているとか、このような種の保存ができていなどを提示すると納得しやすい。

市)

実績について説明不足であった。収支計画についても、新しくなったから利用者が増えるとは考えていない。これだけの投資に対して、ソフト事業や管理運営も含めて様々な取り組みを行い、利用者を増やす努力をしていかなければならないと考えている。

委員)

事業期間が遅れた理由は何か。

市)

事業着手に当たり、地元等の説明会を行ったことや平成 25 年にスリランカから 2 頭の若いゾウが導入されたことにより、繁殖に適応する施設を早急に建設することが必要となり、全体の計画を見直している。その中で実施可能なスケジュールを再検討し、令和 9 年度まで事業計画を延伸している。

委員)

費用対便益分析で防災の間接利用価値 100 億円について具体的に教えてほしい。

市)

徳山公園は周南市地域防災計画で広域避難地に位置付けている。文化会館や駐車場は災害時の避難地や救護活動の場となり、防災価値が高いと考えている。

委員)

計算式があるのではないか。なぜ 100 億円になったかを教えてもらいたい。

市)

駐車場の面積と広場の面積が対象になる。この地域は市街地であり、周辺の世帯数がかかなり多いことから、この人達が避難できるということで防災価値が大きく出ている。数値が大きく出ている理由は、周辺の世帯数が大きく関わっている。

委員)

都心部にある大きな緑地は、防災に対して価値があるように思われる。

委員)

避難所や救護に使えるという説明であったが、台風 19 号の関東地方の大きな被害を考えるとそれだけでは防災の価値は十分ではない。例えば、水や電気がない、トイレに困るなど、避難所が外部からの電源や水源を頼っている限り、それを使えないと防災場所としての価値は下がる。一時的にそこで安全に生活できるためには、そこで電気や水を供給できることが必要ではないか。

もう一点は、見学した建物はバリアフリーが行き届いている印象を受けたが、この動物園全体の立地が背後の山に向けてスロープになっているが、階段をなくし車椅子の移動もできるよう将来的に考えてほしい。

事業内容でサバンナゾーンや熱帯雨林ゾーン、北極圏などがあるが、気象を調整するドームのようなものがあればそういった環境が作れると思うが、気象のコントロールなしで具体的に何をするのか。

市)

その地域に住む動物を配置する。植物について、例えばアジアの熱帯雨林ゾーンではバナナは育たないため、バナナに似たバショウを植えるなどの工夫をして、その地域の特色のある風景を再現できるように考えている。

委員)

年間 29 万人という数字は素晴らしいと感じた。子供たちが動物に触れあう機会も他の地域より学習効果は高いと思う。29 万人というのは、地域別でみると周南市の数はどれくらいか、また、今後海外のお客様を引き寄せようとするなら海外の来場者がどれくらいか、入園者の割合を教えてください。

また、入場料について、周南市民は安いのか。

市)

入園者の県内、市内、外国人の分けについて資料がない。

昨年度の学習機能としての職場体験や校外学習等は、市内の小中学校が多く、24 団体利用している。また、動物の貸し出しや教材の貸し出し等についても市内の中学校を中心に 15 団体に提供をしている。ふれあい体験やキッズキーパーは、246 回、1351 人が参加している。

入場料については、市内の小中高と幼児は無料となっている。

委員)

大人はいくらか。

市)

大人は 600 円である。

委員)

ホームページやフェイスブックもよく工夫されている。いかに特色を出して、口コミのランキングを上位にするかといった目標を持ってやっていくと経営面でもプラスになる。

交流人口の拡大は、近辺だけでは限界があり、市外からいかに呼び込むかが重要である。

市)

駅も新しくなり、駅に来る人、周南市だけではなく市内外からの来訪者を動物園に呼び込む仕組みとして、駅から動物園まで 100 円で行けるバスの運行も行っている。今後も駅と連携しながら、取り組んでいきたい。

② 一般国道490号 山田バイパス 道路改築事業(番号 4-1)山口県事業【事後評価】

<事業説明及び審議>

県)

配布資料(パワーポイント)により説明。

委員)

この事業箇所はなかなか分かりにくい場所である。南側を通ってみたが、非常に狭隘であった。この事業の北側は未整備なのか。未整備区間を改良すれば、さらに通りやすくなると思うがどうか。

県)

当該事業箇所の北側には国道 191 号があって、そこから南方面に向かう道路として、国道 490 号がある。また、南側は、小郡萩道路の絵堂インターを降り、萩方面に向かう途中に、非常に分かりにくいが入り口がある。

北側は、国道 191 号との交差点から、当該バイパスまでの約 5km 区間の整備は完了している。また、南側については、狭隘な道路であり、生活道路として、少しずつではあるが、整備を進めている。

委員)

事業効果の発現状況というところで、様々な効果があるが、地域住民の方、また道路を利用されている方などから、整備に肯定的な意見や、反対に否定的な意見はあるのか。

県)

道路整備後、その効果について、地元の方々から、直接聞き取る機会はあまりないが、この路線では、未整備区間の早期整備について、地元の木間地区の方から、要望を受ける機会があり、その際に、当該バイパスが完成してみんな喜んでいてという声を頂いている。

委員)

ここは、とても狭い道路であり、また、バスも通っているので、運転する人も大変と思う。

未整備区間があるなかで、整備の優先順位の決定についてはどういう視点で行っているのか。

県)

国道 490 号のこの区間に関しては、木間地区から萩市街地に商品の出荷が行われていることなどを考慮し、幹線となる北側の国道 191 号から南に向かって、整備を進めている。当該バイパスから南側については、山地部となり、建設費が高額になることも想定されるため、地元の方々と相談しながら、一番幅員が狭いところなど、優先順位を決めて、整備を進めているところである。

委員)

危険なところを選んで整備していくということか。

県)

そのとおりである。

委員)

当該バイパスと同レベルのものを整備区間外も実施するのではなく、地元の方と議論しながら進めていくということか。

県)

未整備区間については、言われるように、すべて 2 車線ではなく、少し広めの 1 車線や待避所をつくるといった、1.5 車線的整備も視野に入れ、地元の方と相談しながら、事業を進めている。

委員)

旧道は、旧道の沿線に住んでおられる方の生活道路になってはいないのか。車の通行が安全になったことは分かるが、生活するのは車だけではない、生活道路としての利便性はどうなったのか。

県)

旧道の北側の入り口に少し住宅があるが、それ以外に集落はない。ただし、旧道区間には碎石場があるので、現在でも通過することは可能である。

先程の回答した 1.5 車線的整備について、分かりにくかったため、改めて説明させていただく。2 車線ですべて整備するのではなく、センターラインのない少し狭い 1 車線の道路や待避所を組み合わせることであり、1 車線整備と 2 車線整備の間ということで、1.5 車線的整備としている。

③ 一般県道 妻崎開作小野田線 道路改築事業(番号 4-2)山口県事業【事後評価】

<事業説明及び審議>

県)

配布資料(パワーポイント)により説明。

委員)

これは現地視察を行った事業か。

県)

そのとおりである。

委員)

一つ前の案件の山田バイパスと比べると、道路の種級区分は 1 級の違いであるが、事業費を 1km あたりに換算すると桁が違う。これは、地価の違いが反映されているのか。

県)

地価の違いもあると思うが当該事業については、橋梁が 5 橋と、構造物が多いことが一番大きな要因である。

委員)

幅員が違うということもある。

委員)

周南から小野田サンパークに行くときに高速を降りてここを通っていく。すごく快適であるが、くし山跨線橋の北側が混むのでそこが整備されればより良いと感じる。整備前の道路も通っていたことがあったので、時間の問題以上に渋滞が緩和されることがよく分かった。

委員)

小野田インターから山陽小野田市の市街地に入るためにはこの道を利用することとなるのか。

県)

市街地に行くにはほとんどここを通られると思う。

委員)

以前は小野田インターからきて、途中左に折れて市街地へと行っていたが、まっすぐ市街地に入れるようになったということか。

県)

そのとおりである。

委員)

事業場所の凡例の中に調査区間と計画路線というものがあるが定義を教えてください。

県)

計画路線や調査区間は、地域高規格道路の区分である。計画路線は、通る地点が決まっているという程度の構想的なものである。次の段階として調査区間があり、これは計画路線より少し熟度が上がったもの。整備区間は、整備を行う区間となる。

委員)

予定としては、小野田湾岸道路と宇部湾岸道路がつながるのはいつごろか。

県)

ルートが決まっているわけではないが、どういったルートを通ったとしても市街地、工場などを通り、多額の費用が想定されることもあり、現段階では見通しというのはご説明できない。

委員)

小野田インターから山陽小野田市内に入る道路をまずは整備したという理解でよいか。

県)

そのとおりである。

委員)

通過交通については、基本的には従来の道を通り、途中で、宇部興産道路や宇部湾岸道路に入るといふことか。

県)

通過交通については、既存の国道 190 号を通過して宇部方向に行くこととなる。

委員)

橋梁部は暫定 2 車線と書いてあるが、暫定と書いてあるのはいずれ 4 車線化というものを計画されているのか。

県)

この地域高規格道路山口宇部小野田連絡道路は、基本的には、4 車線で考えられている。その中で、まずは、2 車線で暫定整備をしている。4 車線化の見通しは、宇部湾岸道路につながる部分と同様、現段階では、見通しというものはご説明できない。

委員)

4 車線ないと緊急道路として使えないとか、色々意見はあると思うが、現時点では予算上難しいということと理解した。

委員)

整備された 4 車線が橋梁部で 2 車線となるとそこがネックになり渋滞とならないか。それを、振り分けるような道路があれば橋を渡る車と振り分けができると思うがどうか。

県)

北側から来て、橋を渡る直前までが 4 車線になっている。その先は 2 車線であるが、既存の市道と平面交差しており、県道小野田港線にまわれるようになっている。ここの交差点でも渋滞していることはない。

委員)

海の上の橋なので車も走れるが、散歩などをされている歩行者も多いように感じた。