

高千穂鉄道跡地公園化基本計画

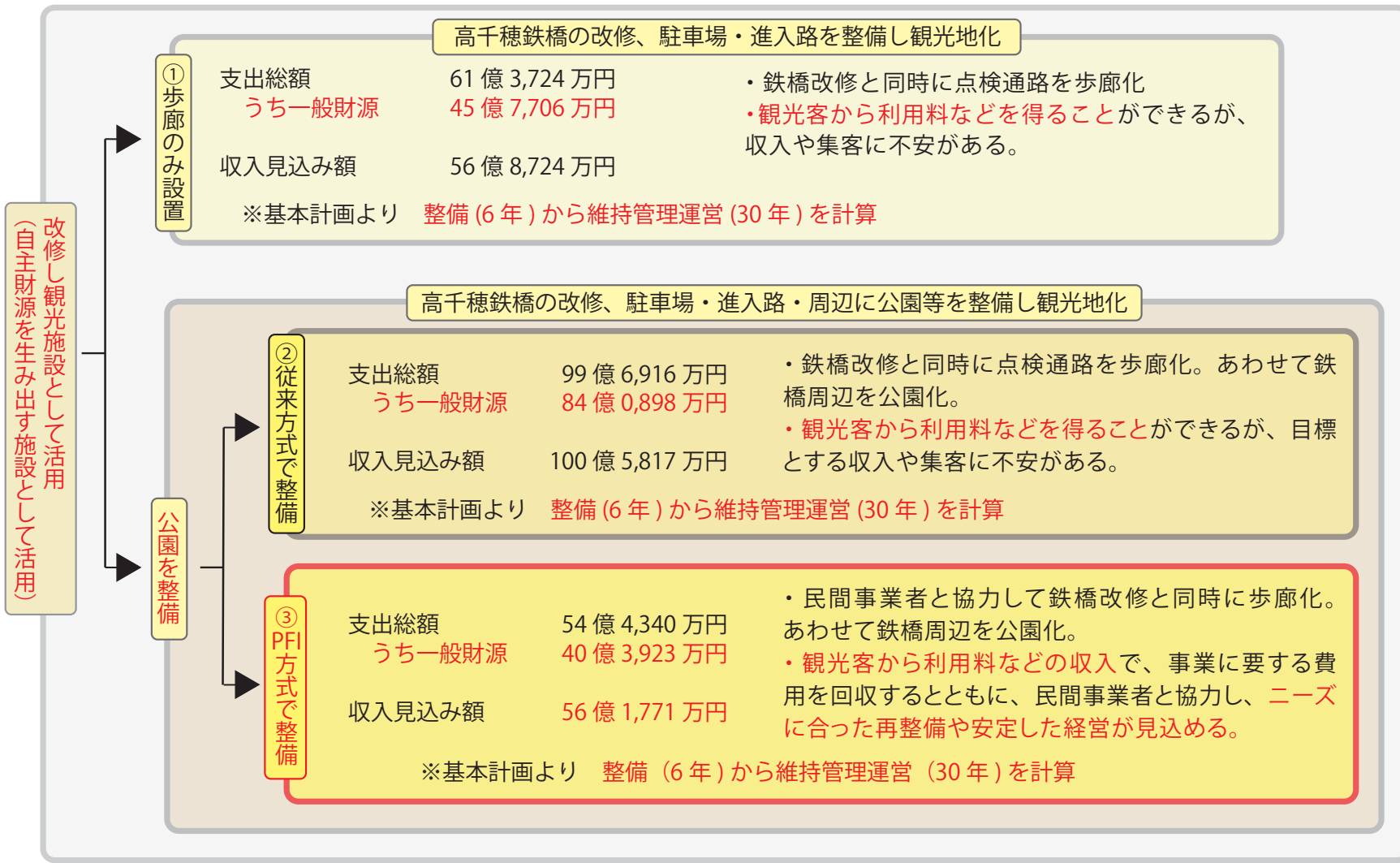
高千穂鉄橋は、鉄道開通当時の住民の思いの詰まった鉄橋です。その鉄橋をこのままの状態でも保存するよりも、最低限の形状変更で改修し、高千穂鉄道のシンボルから観光地のシンボルとして再利用することが先人の想いや今後の負担軽減につながるのではないかと考えます。

先月号までは、基本方針や事業費、維持管理運営費について掲載しました。今月号は、PFI方式に至った経緯などの検討内容を基に説明します。

PFI方式は、民間の資金や経営能力などを活用でき、町の財政に無理なく施設を整備し、営業開始後もニーズに合った再投資やサービスの向上など多くのメリットが考えられる方式となります。これまで町が経営してきた施設の反省を活かした公園整備・運営となるように検討しています。

また、基本計画を策定したことで、公園を整備する場合の事業費や事業方法などが把握できました。高千穂鉄橋を現状のまま維持しても費用が掛かるのであれば、観光地化し、維持管理費を捻出しながら後世に残していくことが良いのではないかと判断し、「①歩廊のみ設置」「②従来方式で整備」「③PFI方式で整備」を検討しています。

これまでの高千穂観光にはない魅力的な観光地となるように進めています。改修し観光地化することで見込める収入が考えられ、その収入で事業にかかった費用の回収が見込めます。また、安定した経営となるように民間事業者と協力して事業化することが良いのではないかと考え、PFI方式に至りました。



PFI方式とは…民間事業者と協力して事業を実施する方式で、民間事業者の資金や経営能力などを活用できる事業手法
 一般財源とは…町税や地方交付税など、町の自主財源

④維持のみ (今の高千穂鉄橋をそのまま保存)

維持管理費		
鉄橋塗り替え (初回)	5億 3,438万円	・維持には、左記のような費用が必要。 ・施設の老朽化により、残していくためには改修が必要となる。 なお、維持している期間、点検・補修は繰り返し実施する必要がある。
鉄橋塗り替え (10年に1回)	8,250万円	
定期点検 (5年に1回)	3,850万円	
補修費 (5年に1回)	6,710万円	
※基本計画より 現状維持に要する費用は一般財源となり、30年間で13億 4,838万円必要		

⑤解体・撤去

それぞれの施設の解体費		・施設の解体には、左記のような費用が必要となる。(解体後の維持管理費は不要) ※基金による清算資料(平成20年度)より、解体費に要する費用は一般財源となる。 ・高千穂鉄橋については、当初より保存することが決定していたため積算資料がなく、橋梁関係事業者のおおよその見積金額を掲載。
高千穂鉄橋	10億円以上	
天岩戸駅ホーム・上屋	559万円	
高千穂駅駅舎	417万円	
第1桁股橋梁ほか3橋梁トンネル坑口封鎖	1億 7,107万円 270万円	

	保存および活用	補助金活用	一般財源の負担		収入
			整備費	維持管理費	
			※1	※2	※3
①歩廊のみ設置	○	○	×	△	△
②従来方式で整備	○	○	×	△	△
③PFI方式で整備	○	○	△	○	△
④維持のみ	○	×	×	×	×
⑤解体・撤去	×	×	×	○	×

「○」…保存および活用できる。補助金の活用が可能。一般財源の負担が軽減される・収入がある。
 「△」…保存および活用が見込める。補助金の活用が見込める。一般財源の負担軽減が見込める・収入が見込める。
 「×」…保存および活用できない。補助金を活用できない。一般財源の負担軽減がない・収入がない。

表の見方
 例) ①歩廊のみ設置した場合

- ・保存および活用…「○」
保存および活用ができる。
- ・補助金の活用…「○」
補助金を活用した整備が可能。
- ・一般財源の負担(整備費)…「×」
一般財源の負担軽減がない。
- ・一般財源の負担(整備費)…「△」
一般財源の負担軽減が見込める。
- ・収入…「△」
利用者からの収入が見込める。

- ※1 PFI方式の一般財源の負担(整備費)については、維持管理期間での分割払いが可能になるため「△」
- ※2 解体・撤去の維持管理費は不要のため「○」
- ※3 歩廊のみ設置・従来方式・PFI方式の維持管理費は収入を得ながら支出となるため「△」