

第3回 琵琶湖大橋有料道路のあり方に関する研究会 議事録

開催日；平成26年12月1日（月） 13：00～15：15

開催場所；滋賀県庁北新館5-A会議室

出席者；座席表のとおり

1. 琵琶湖大橋有料道路管理区間の課題・対応方針について

- <事務局説明 ①道路網の課題の確認 p.3～p.11、
②利用状況および利用者意見等～H26 アンケート調査結果～ p.12～p.22
③課題への対応 p.23～p.28>

■ 議論

○座長

本日の議論は、2ページにある通り、道路網の課題を確認し、利用状況を客観的に把握して、利用者の意見も調べた上で、課題への対応について、有料道路としての整備がふさわしいのか、あるいは公共事業での整備がふさわしいのかといったところを議論していくことが求められています。

その前に、1点だけ確認をしたいのですが、25ページにケース1、26ページにケース2、3とありますが、7、8、9ページとどのような違いがあるのか、ご説明頂けないでしょうか。

●事務局

7、8、9ページは、ネットワーク条件を変えた交通量の結果で、25、26ページは7、8、9ページのケース1、2、3の条件で、琵琶湖大橋を利用される方を100%とした場合に、何割の方がどこまで通っているかということを示したものでございます。

○座長

わかりました。ケース1、2、3というふうに呼んでおりますが、そのケースは当然、ケース1は1種類であるのご理解いただければと思います。

それでは委員の皆様方から、ご自由に、お気づきの点がございましたらご質問ご意見いただきたいと思っております。いかがでしょうか。

○滋賀県委員

前回の推計では「今無料にしたらどうなるか」、あるいは「平成42年の一定の整備が進んだ時にどうなるか」ということで推計された結果が示されました。

「今無料にしたらどうなるか」については、琵琶湖大橋より西側の大津市側で、真野インターから近い所の交通量が800台ほどしか増えず、琵琶湖大橋でも3,500台程度。また、東側についても一定の微増で、大きな影響はなかったということが確認されたところです。

前回大津市委員からご意見があった通り、国道161号の大津側は滋賀県も要望しています通り、4車線になることが前提になっていないので、今回は国道161号が4車線になった場合を推計しております。その結果を見ますと、国道161号が4車線になったことで交通を呼び込んでおり、琵琶湖大橋を通過する車が多くなって、国道477号が2車線のままであれば混雑度が2近くになっていますので、これについては県のアクションプログラムに載せております通り、国道161号が早期着手されるよう要望しているところではございますが、それに見合うようなスピードで国道477号の整備も必要になってくるの

かなという感覚でおります。ただ、有料道路をたちまち無料にしても、渋滞がとんでもなく酷くなるという所がない事から言いますと、道路政策として判断していくのかなと思います。

東側につきましても、無料にした時の変動が微増程度で、少なくなる所もあるという事でございます。前回の課題であった国道8号バイパスである「野洲栗東バイパス」が出来ると6,900台増えるといった単純に本線だけに着目して、野洲川幹線という新たに東西の道を作るという事は、それなりの効果があるのかなと思われまます。ただ、前回、現状でも渋滞がひどいという八代交差点周辺の事を仰っておられました。来年度から大津湖南幹線を琵琶湖大橋有料道路より北側の整備を進めていきますが、それが県道野洲中主線くらいまで繋がると非常に大きな効果になり、南北の交通量の転換が進むかなと考えています。今回の野洲川幹線を乗せた場合でも同じような傾向で、八代交差点の南北交通が少なくなったりして、取り付け道路の円滑化には寄与するのかなと考えております。

アンケートでは、利用者の周辺道路の利用状況が16ページに出ておりますが、推計とほぼ一致しており、八代交差点や周辺の国道8号に向けての渋滞については、利用者である料金を支払っている人以外が集まって渋滞している事が再確認できたかなと思います。

そんな状況で、渋滞に対して道路施策上どうしていくかという議論が必要であると感じております。

○座長

県としてはこういうふうを考えているという意見が出てまいりました。次は各委員からそれぞれの立場でご意見を頂ければと思います。

○大津市委員

先ほど滋賀県委員から色々と現行の交通量であるとか、将来の予測についての見解を頂きました。大津市側の国道477号につきましては、平成17年センサスによる有料時の20,500台に対して、無料化にすれば21,300台になるという推計結果でございました。一方、今年7月1日に交通量調査をされた結果では、当該区間ですでに24,000台ほどの交通量があるという事でございます。混雑度に換算すると1.66になっております。そういう事から言いますと、1回目、2回目で市から訴えをしたように、将来の混雑をどう予測されるかということも当然ながら、現状において既に1.66という混雑度であり、慢性的混雑状態を呈する混雑度1.75に極めて近い状態になっていることに対して、改築有料で4車線化の工事に取り組んでいただきたいという思いでございます。

また全く別の話になりますが、本市が第1回の研究会に参加するに当たって、意見の取りまとめを執行部のみならず、大津市北部7学区の桂川、伊香立真野、真野、真野北、堅田、仰木、仰木の里にそれぞれ意見をお伺いしました。その際に、10年ほど前は「早く無料化してくれよ」という意見の自治会や連合会がおられましたが、今回は7自治連合会そろって「こんな生活に支障が出るほどの渋滞が発生している状況であることから、通行料を払うので、その通行料でもって道路の整備をしてほしい」というご意見で一致しておりました。また、橋のたもとの堅田地域以北の大津北商工会は、建設業、観光サービス業等の947の会員からなる組織でございますけど、そちらにもご意見を事前に伺ったところ、琵琶湖大橋は市民生活や経済活動に大きく影響しているので有料継続により財源を確保して、現在渋滞している国道477号の4車線化を大津市として強く研究会で訴えるようにと伺って出席しております。さらには議会関係者とも協議調整の上、第1回の会議に臨んだという事にして、その事をご理解頂きたいと思い、付け加えさせていただきました。

○座長

大津市委員からのご発言ございました。本日は、推計値による混雑度の客観値と、アンケート調査結果がございます。アンケートの調査結果について何かお気づきの点はございますか。

○大津市委員

アンケートに関しては、例えば通行料金で整備してもよいか、料金で整備可能かというアンケートがありますが、それらの間にお答えされる方々が、今の県の財政状況、改築にかかる予算がピークの半減に至っているとか、これから橋梁の長寿命化等々の道路インフラのストックの維持管理に相当量の費用を要するという状況を、十分にご理解してお答えいただいたものであるのかなというところにちょっと疑問を感じております。一般市民ですと、その都度必要な整備をしてもらえるものであることが前提でお答えされているのかなと感じました。特に県の道路関係予算の財政状況、取り組みの現状についてどこまで理解された上で回答されているのかという事に疑問を感じました。

○守山市委員

課題に対して、西側と東側での課題検討された事については高く評価をしております。ただし、今後、議論を進める中で改築有料などの議論になった段階において、他の路線が琵琶湖大橋の関連路線とするにはもう少し議論が必要かなと思います。特に、有料道路管理区間に接続される道路についての議論が必要かなという思いがあります。

また、本市としましても、さる9月議会でこの件について意見書が採択されまして、知事並びに道路公社の理事長に意見書が提出されておるとお思いますので、この件についてはしっかりと受け止めて頂きたいという思いでございます。

アンケート結果については、実際に使用されておられる回数券使用者またはWEBの利用者の意見と、過年度のモニターさんの意見とでは、有料か無料かいうところで大きな違いが出てきているという事でございます。先ほど大津市委員がおっしゃったように、本当に理解をされて答えておられるかということもでございます。これは県民にとって大きな問題でございますので、県の財政全体の中での考え方もあろうと思っておりますので、今回の利用者アンケートをもって判断されるのは、いかがなものかと、もう少し利用されていない方も県税をもって本当に維持管理費を払ってもいいか、今のような調査アンケートの方法をもってもう少し広く県民にされてはどうかという思いがございます。

17 ページ、18 ページの「通行料金での整備の必要性」については、さらに必要であると答えておられる方で、渋滞対策として負担してもよく、18 ページでそれが琵琶湖大橋のみと回答されているのは、整備手法が異なっているという状況でございますので、回答自体がその通りではないと私どもは思ってしまう。そういったところから、県全体の財政を見る中で議論頂ければと思います。

○栗東市委員

道路網の課題の確認ということとは、第1回も第2回もこの研究会の中で課題は、東詰、西詰の双方において将来においても道路断面が非常に狭隘であり、真野インターから栗東の林西交差点までの間に於いて上手く整備をして頂いた。4 ページや6 ページは先ほどのお話にもあったように、丁寧な解析をしていただいているなと思っております。野洲川幹線の国道1号と8号間は4車の幅員はございますが、現状、2車線で供用しておりますので、ケース3のような2車線として検討頂いているといったところが、評価されます。11 ページもまとめとしても、皆さんが頭に描いて頂いているような内容で、まとめ

ったのかなと思っております。

アンケートでは、特に琵琶湖大橋の特徴としてレジャーや娯楽が非常に高く、沿線の土地利用の関係からしても買い物の行き来があるのかなと思います。16 ページでは東西の管理区間の軸線として、縦に繋がる矢印が出てございますが、これらについては、最後のページの 28 ページで道路アクションプログラムで、それぞれの道路管理者において整備を進めてきておるのかなと、このように眺める事が出来るかなと思っております。ついては、この管理区間において交通量の足りない箇所を将来において必要な断面構築で整備していく必要を改めてこの資料で認識しました。ひいては、これらが上手くネットワークとして形成されればと拝聴させて頂きました。

○野洲市委員

今回課題の確認で、他の委員の発言のとおり、上手くまとめていただいたのかなと思います。ケース 1 の実現は不可能に近い話と思いますし、ケース 2 の野洲川幹線の 4 車線化は交通量からもいっても 2 車でもいいという事でありました。ケース 3 がバイパス機能整備として一番良い効果が出るんじゃないかというふうに、私個人的にも考えます。また、先ほど守山市委員が発言されたように、これに取付く各市道の整備課題というものは、これからまだ検証していかなくてはならないのかなと思います。まとめも、上手くまとめて頂いていますし、西詰、東詰、分けてやるべきだなというふうには思いますし、西詰は 4 車線化を早期にと思います。ただ、個人的に考えると、国道 161 号と国道 477 号との立体交差を考えていかないと、琵琶湖大橋を渡って来た交差点の渋滞は解消しづらいのかなと思います。うちの市長などは、国道 477 号の要望の際、国道 477 号を直轄国道にして若狭まで抜けばよいという事をよく言っております。大胆な発想をしなくてはだめですと私どもも言われており、今も言いましたように国道 161 号との交差は、私は立体交差かなとも思います。

アンケートについては、利用頻度によって無料有料に対する捉え方というものが変わってきています。意見もそれぞれ変わってきます。そういう意味では、守山市委員が言われたように、いわゆる県民全体の意見も必要かなと思います。今回は、回数券の購入者を対象にしたという事ですが、やはり利用者も含めて県民全体に、県の財政状況等も含めて、アンケートを実施したらどうかと思います。

その他、課題に対しては 2 ページにある通り、「有料道路の整備がふさわしいのか」あるいは「公共事業での整備がふさわしいのか」を可能性の高い方で進めていくべきだというふうに私は思います。アンケートの意見でもありましたように、維持管理にかかる分はワンコインでもいいと思います。渋滞対策に対する課題にこの道路財源を充てるべきだと思います。私の意見とさせていただきます。

○道路公社委員

私どもは監事から知事への意見に基づき、動きが縛られてきますが、本日、示された意見を見て、いくつか感じたことを述べさせていただきたいと思います。

まず、先ほど守山市委員からお話があったとおり守山市議会からの意見書を頂きました。その中には有料無料という事の意見はございませんで、「なぜ有料で整備するんですか」というような話をしましたところ、議長からは「べつに有料だとは言っていない。整備をしてほしいのだ。ただ渋滞に対する改良要望が出てきているのだ」と仰っておられます。それを私どもは意見書という形で提出されたと理解しております。

次に、大津市さんに対してご質問ですが、なぜ有料で整備をしなければならないと地域の方はおっしゃっているのかがもう少しよく分からない。第 1 回の時にも私どもの財務状況をご説明いたしまして、

現在でも 40 数億円が県に返り、県の出資金が約 100 億円が返るとすると 150 億円が県へ返るということになる。それを原資に基金として整備していくのであれば、地元負担を求めるわけではないので、有料事業として無理してやるというような事は、必要ないんじゃないかと思います。地元の人が何でそこまで意識して有料という事を言うておられるかというのが、私には理解できないのでご説明頂きたいと思います。

そして、滋賀県委員にご教示頂きたいのですが、今回のこの議論でアンケートを見ますと、琵琶湖大橋を渡るのにお金を払っているのに、そのサービス区間にこんなに維持管理費が回っている事にすごく疑問を抱いておられた回答がよく見受けられました。そのようなことから、本来、有料区間以外のサービス区間を 15 キロ近くも管理していることが滋賀県特有でございます。

このような所の整備が今後も可能なかどうかという事を、まずはお聞きしたいと思います。そして、アンケートには有料をやむを得ないという中でも意見が 2 つあり、渋滞対策のための整備をして欲しいという事と、琵琶湖大橋の維持管理費にお金が掛かるからやむを得ないであります。特に琵琶湖大橋の維持管理費に金が掛かるから、その分の費用は求めてもいいよといった意見が多かったように思います。これは維持管理有料道路制度だなと思います。もう少しアンケートの有料のやむを得ないと言う意見を、維持管理のためにやむを得ないのか、もっと整備をして欲しいからやむを得ないのかを分けて整理して頂けると有難いと思います。

○座長

ありがとうございました。

3 つのご質問を頂きました。まず、大津市委員さんにお答えいただいて、その後、滋賀県委員にお答え頂いて、それから 3 番目を事務局という形で、大津市さん、よろしく願います。

○大津市委員

只今の公社委員のご質問についてお答えします。琵琶湖大橋から湖西道路に向かう国道 477 号については、平成 10 年 12 月に当時 2 車線の都市計画決定がされていたものが、4 車線化に向けた都市計画変更がなされたという背景があります。本市は地域のお声を受けて、県に対して翌年度の当初予算の編成に向けて、現存している資料では平成 16 年度以降、毎年続けて 4 車線化を要望してきたという過去がございます。ようやく 2013 のアクションプログラムにおいて、事業化検討路線に加わるといった現状でございます。このことは地域の方々もご存じですし、我々、執行部も分かっておりますので、整備を着実に進めてもらうためには財源が必要であり、お金が無い状態では新たな路線の取り組みは進まないという前提ありきの中で、確実に財源を確保し、整備を進めてもらいたいという事が元となって、この要望に繋がっているという事でございます。

○座長

公社の方で言われているのは、財源が十分とは言えないけれども、一応はある。どうして、あえて有料とおっしゃるのかという事をもう少しご説明頂けますでしょうか。

○大津市委員

損失補填引当金を当てて償還しても 40 数億残るという事を聞いています。県の出資金が 100 億円弱であり、その出資金を解散時にどのように取り扱われるかが不透明です。損失補填引当金として留保

していた金の取り扱い方針が決まっていないということ、また、第1弾としての湖西道路までの4車線化を事業実施するには、全体事業費として概算60億円程度いると試算しております。守山・野洲・栗東市さんからも、それぞれ琵琶湖大橋東詰の公社管理区間について要望が沢山出ている中で、公社委員が言われたことを対応しきれぬのかという疑問があるわけでございます。

○道路公社委員

60億、100億といった金が残余財産として残っているが、それでは整備が出来ないというふうに思われているようですが、やり方によっては十分出来るのです。地域の方が本当にそこまで財源の心配をしているのか、県がやると言えばそれで済む話なのかと思います。自治会の方が、県に要望しても財源が全くなくて出来ない。だから有料道路の利用料で整備して欲しいんだということを本当に言っておられるのか、そしてなぜ言っておられるのか、もう少し分かりません。

○大津市委員

市からは琵琶湖大橋関連以外にも、色々な地域の声を受けて県に要望しておりますが、限られた予算を有効かつ重点的に整備する必要があると伺っていますので、地域の方々の懇談会等における回答が、財源確保が必要であり、要望になかなかお答えする事が困難な状態であると申し上げているため、そのような発言がでているのかと思います。

○守山市委員

出資金約100億円と損補金50億円で150億円だとの話をされましたが、その100億円とは県全体の道路だけに出資されたという根拠は明確でない金だと思います。このことを県内19市町の首長が聞かれたら、これを道路のためにという事にはならないと思います。今あるお金を県が道路整備に使ったらいいと思います。確実に県が150億円を道路に使いますという大前提で議論されるなら話は別ではございます。

○栗東市委員

琵琶湖大橋そのものは50年前に設置されて、管理区間は東詰の部分から国道1号までである。国道161号や大津湖南幹線、湖岸道路などが整備されながら、管理区間には今の交通量や現状で渋滞があることは、研究会の中でも出ている話でして、まだ残されている部分があるかと思います。損失補填引当金がどうか、近江大橋の余剰金も含めたらどうか、48億円の余剰金が残るとかというようなお話も、1回目なり2日目にも聞きましたが、交通量配分を考えた時に琵琶湖大橋管理区間における道路の状況というのについては、まだまだ宿題が残っていることが上手くまとまっているなどと思います。ですから、損失補填引当金なり、余剰金なりの計算の中で維持管理も考えないといけない。もうしばらくの間、建設有料を延ばしてでも出来ないものかと思います。大津市の国道161号周辺の自治会さんの言う通り、今日の実情、地域の実情からもそのようなことが窺えると思います。地域の声がアンケートには見えないことについても、管理区間はまだまだ残される課題があるという事を再確認したものでございます。

○道路公社委員

今日、整理された課題の箇所というのを否定するものではございません。これが、有料道路として、整備すべきものなのかどうかということに尽きると思います。

先ほどの出資金なら、県北部の自治体の方が、何か話があるのではということ、そうだと思います。出資金を道路整備のために確保していく事を今日ここにいらっしゃる方がみんなで力を合わせて、確保するように努めて頂きたいと思っています。というのは、出資金にしても琵琶湖大橋を造ったことによって、県には物の資産として返ることになります。つまり、出資金 100 億円弱は利用者の皆さんが支払って貯まった額であり、損保金も橋を利用された方が支払って貯まった額でして、道路整備を特定財源という形で何とか皆さんと一緒に確保して、課題を一つ一つつぶしていったらと思っているところです。

○野洲市委員

今、公社委員が言われた事も含めてですが、私も県の出資金 100 億円や余剰金 50 億円の合計 150 億円を何らかの形で整備計画に取り込み、補助金や交付金を活用すると、2,000 億円位の事業が出来ると思います。

そうすることで、課題箇所も含めて 2 ページにある改築有料がふさわしいのか、あるいは公共事業での整備かといったことに結びつけられるのかなと思います。そのために、公社へ出資金を道路財源に充てられるような結論付けを見出せばいいのかなと私は思います。

○座長

ありがとうございました。

今のご意見は、本日のまとめで議論しなければならないと思います。次に滋賀県委員さんに有料にどこまで周辺道路を整備していいのか、あるいは建築有料といった考え方についてコメントございましたらお願いいたします。

○滋賀県委員

今回、議論を頂いている所は検討対象になりうるという事で議論をしていると思います。現在の琵琶湖大橋有料道路の管理区間の課題の解消に結びつく事業、それを追加するという事に対しては、例えば何キロ以上離れていたら駄目だとか、そのような明確な基準は有りませんので、利用者や県民の方々のご理解が頂けるかということが前提になりますと思います。そのために、まずこの場で検討頂き、それを踏まえて県が方針を決め、さらに県民の代表である県議会で議決を頂ければ、それは変更案として成り立つものだというふうに考えております。そのためにご議論を頂いていると理解して頂ければ結構です。

○座長

今まで有料道路管理区間の管理をされているわけですから、それは妥当であったこと、それを地元市の方々が仰っているように今後も進めても良いという事であると聞いてよろしいでしょうか。

○滋賀県委員

今申し上げたのは、現在管理している区間、西側、東側ありますけども、そこにやはり課題がある。現状でも課題があり、例えば無料化したらこういう課題が出るというようなところに対して、料金を頂きながら行う事業で対応する、ということは成り立ち得る。ただし、それにはご理解が必要であるということをお知らせしております。それはこれまでの妥当性についても、これから、もし事業を追加する場合ということをお考えた時の対象についても特段の制約はないということをお考え頂ければ結構です。

○座長

ありがとうございます。

それでは3つ目のご質問、有料にしても良いよというアンケート結果を詳しく見てみると、それは維持管理有料というような意味合いのものと、現実の渋滞対策というものとの両方あるんのではないかと事でございましたが、事務局のお考えはいかがでしょう。

●事務局

資料5の自由記述を見て頂くと、普通の択一で答えておられるもの以上に、回答者の想いが入っています。無料が良いという方が資料の通り7割以上おられる中で、そうは言いながらも、もしお金取るなら半分にしてくれとか、維持のために出してもいいという意見もございます。付け足しで申し訳ないですが、資料2、3、4のうち資料2のWEB+ハガキで詳しく見てみると、例えば利用頻度で言うと、3ページでは、約半分の方が1ヶ月に数回と答えておられますが、それを出発地別で見ると、大津市だと350人のうち178人が1ヶ月に数回という方で、よく通っている人と1ヶ月に数回という人が、半々の答えであります。北部7学区の皆さんは有料で整備してほしいと大津市委員からご発言がございましたが、利用者の方のアンケートを見ますと、11ページの出発地別の大津市から出発された方で、さらに整備が必要と思われている方は、これ以上の整備は不要と回答された方に比べると少ないということがわかります。当然、学区の総意と個人とは違う見解であることは先ほどから、意見として出ておりますが、非常に利用頻度の高い方の結果と年に1回も通らない方の意見もある県全体の結果を見比べると差が出てきます。従って、今回のアンケートにつきましても、これが絶対とは言いませんが、アンケートというのは、多かれ少なかれ、琵琶湖大橋を利用されている方の意見が反映されているものだという事をどのように捉えるかという事を議論頂きたいと思えます。

整備についてどうかという事についても、皆さんに評価頂きまして、課題があるということをご理解頂きましたので、次に、今後は有料がふさわしいのか、公共事業がふさわしいのかという事をアンケートも参考にしながら議論いただきたいと思いますと考えております。

○座長

ありがとうございました。

次に経済団体あるいはユーザーの立場からですね、ご発言を頂きたいと思えます。

○経済同友会委員

今回は道路網の課題の確認ということですが、そこについては各市の皆様とも同じ意見で、今までの意見を参考によくまとめて頂いたと思えます。西側、東側とに分けて論点をまとめて頂いたと思えます。

続いて利用者の意見ということで、アンケートですが、これには様々な意見がございましょうが、利用者から考えると一定の評価をすべきアンケートではないかというふうに考えます。当然県民の声という方も踏まえながら、今回は有料道路管理区間をどのように考えるかというところですが、まずは、利用者を最優先に考えて頂くという事が大変重要ではないかと思えます。

そして最終の議題の課題への対応についてです。これが一番のポイントになるかと思っております。ここをこの研究会でしっかりと方向性を決めていくべきであります。今ほどからの皆さんからのお話は建設有料事業と維持管理有料制度を混同していて、もうちょっと建設有料を引っ張っておけば維持管理有料がそのうちできるんじゃないかといった論議はこの研究会では避けて頂きたいと思えます。建設有

料が必要であれば、必要区間を特定して、必要な場所を有料で整備する。また、維持管理有料がどうしても必要であれば、国の法律等の問題もありますが、それはしっかりと訴えていく。この2点は明快にさせていただく必要があると思います。

それともう1点、財源の問題ですが、これは無料化が進めば財源が課題という話になってくると思います。

この辺の論点の整理をしっかりとやって頂かないと、全てをごっちゃでやっていますと内容がまとまらないと思いますので、この部分を今日の議題の進め方の通り、最終的に有料整備に相応しいか相応しくないか、また、公共事業の整備で相応しいのかといった所を明快に整理頂きたいと思います。

○トラック協会委員

公社委員からのご質問等聞いておりますと、我々利用者としてはその通りだなといった思いで聞いておりました。アンケートでは大津市の利用者さんが非常に多くいる中で、大津市委員が言われる意見が本当に出ているのか、利用者が多いという事はそれだけお金を出して橋を利用する訳ですから、少なからず安くなった方がいい、あるいは無くなった方がいい、というような整備は不要という部分が鮮明に出ていると思います。そういう方々の意見よりも、市の立場で意見を言われているのかなと横で聞いておまして不快に感じた所もあります。いずれにしても、経済同友会委員が申されました様に、整備をどうやっていくのか、県民あるいは利用者が納得する形に矛を収めていかなければ、この研究会は無用なものになるかと思っておりますので、議論を前向きな方向にもって行って頂きたいと思っております。

○守山市委員

出資金100億円の事をこの場で議論するのは、問題があるかなと思っておりますので、この場では議論から外してもらわないと、と思っております。首長さんの話もあると思っておりますし、100億円を道路財源に充てよという事をこの場では避けて頂きたいと思っております。

それと、私どもは道路だけではなく福祉や色々なことを抱える中でのお話をしております。いかにして県内の道路整備をしていくか、それによって利用者に応えていけるか、ということをお話の中で議論しておりますので、ご理解を頂きたいと思っております。

○滋賀県委員

確認ですが、県に財源ができて、事業の展開を十分にしていけるということであれば、これまでのような意見は出てこないのかどうかという点を確認したいんですけども。

○大津市委員

大津市としては国道477号の四車線化を確実に実施してもらおうということが大事であると思っております。

○守山市委員

大津市委員と同じ考えで、早期に現状の渋滞を含めた解消が県の道路予算の中で確保されるならば、おそらく、この話はきつくは出てこないと思います。それは、さきほども申し上げたとおり、県全体の道路予算の中でのお話になると思っておりますので、県の道路を預かっておられる方がしっかり条件を提示されるのならば話は別でございます。

○座長

先ほど、経済同友会委員が投げかけられたように、維持管理有料を国が許可をするようになるまで、とりあえず建設有料を続けるということは、筋が良くないですよといったご発言でございましたが、そのあたりにつきましては、どうでしょうか。

○滋賀県委員

建設有料で事業を追加するにしても、当然、ご理解を頂かないと出来ないものでございます。維持管理有料が、まあ、数年先だと認められるかもしれないから、その繋ぎに道路建設事業を追加するということは、県としてはやる気はございません。そこは、ここで申し上げておきたいと思います。必要なもの、建設整備をしないとイケないということをご理解頂き、それについての議論をするということで結構です。

○栗東市委員

課題なりアンケートなりを含めて、滋賀県において最終は利用者、県民の理解が得られるようにまとめていくとのことです。方向を最終的に判断されるにあたっては、悩ましさがある訳でございます。アンケートの切り口についても、いくつかまとめて頂いていますが、本当にこれがキチッとした意向なのかどうかとか、排除していいのかとか、県民の理解として本当にそういう切り口をもって判断していいのかという事が、非常に難しい面があるなと思います。これから先については、財政状況、道路状況、また、渋滞状況等を踏まえて、県民の理解が得られるように、有料道路の整備あるいは公共事業での整備、こういう在り方に判断をしていくのかいうところが、次のテーマになってくる課題かなと、非常に、次から先については悩ましい問題が出てくるなと思ったりしています。

○座長

行政や利用者の皆さんで、決めざるを得ないと思います。

アンケートは色々な読み方が出来ます。つまり、県民のみなさん全員に聞いた時に、道路が様々な恩恵を与えているといったことを深く理解して答えている方もいらっしゃる、あまり考えてない方もいらっしゃる。偏らずに意見が出されれば良いですが、どの意見を採用するかによってアンケートの傾向が変わります。県民全体の意見や利用者の意見など色々な意見があることを前提に、我々がそれをどう読むかになります。このアンケートは不十分だからもう一回やれと言ったとしても、また違う答えが出てきます。結局、滋賀県にとって非常に重要な琵琶湖大橋を今後どうしていけばいいのかを真剣に考えている方とそうでない方、どちらも県民でどちらの意見も聴かないとイケない。従って、アンケートはこのくらいにしておいて、この結果を我々がどう読むかを考えた方がいいと思います。

○公社委員

事業追加は、受益と負担という大原則の上に乗って、ものを見ていかないとダメかなと思います。琵琶湖大橋を走っていれば、琵琶湖大橋に費用を使うことに対しては誰も文句を言わないと思います。それが国道 161 号の湖西道路までの間は琵琶湖大橋を走る車のうち 50%しか走っていません。東側については八代交差点辺りでしたら 20%しか走ってない。当然、最初造ったときは、琵琶湖大橋の償還の為に計画台数を確保していかなければならないという事から車を引っ張ってこなければならぬという理由から整備されてきました。しかし、現在はその計画は成り立っている。

渋滞というのはその地域の問題であり、例えば、ららぽーとに行く車が渋滞を起こしているが、それを琵琶湖大橋有料道路としての利用料金で整備しなければならないのかと考えます。当初、整備した所までは維持管理はやるが、それ以上の改築的な要素については本来管理者である県が責任を持って、アクションプログラムで示してやっていくべきだろうと思います。その時、財源はある程度、県に戻ってきますので、それを元に今後の展開をどうするかを議論していくべきではないかと思います。

○座長

事業を終了して残りのお金を県に全て返しますよと言う際に、琵琶湖大橋の維持管理費について公社はどのように考えておられますか。

○公社委員

維持管理費が年間1億5千万円だとされていますが、出資金や損失補填引当金がありますので、それらを返して、それらを原資に、補助事業として何十年間にわたって維持管理していけばよいと思いますし、それが十分可能な額だと思っています。

○滋賀県委員

先ほどの座長のご指摘に対応して、考え方を少し述べさせて頂きたいと思います。

今回のアンケート結果であるパワーポイント資料18ページをご覧いただきたい。先ほどご指摘あった「通行料金で整備してもよい範囲」を見ると、琵琶湖大橋のみと回答されている方が多い。それに対して19ページの「琵琶湖大橋利用者のうち、何割以上の人が利用する区間を料金で整備してよいか」を見ると、7割以上、5割以上と回答された方が多くを占めていて、同様に17ページの「整備内容」で渋滞対策と回答された方が最も多いということで、一部ずれあります。また、20ページ「償還後の維持管理の財源」については、今回の調査では無料と回答された方が多いですが、21ページを見ると200円、100円と回答される方もいて、100円位であれば支払ってもいいという方がいらっしゃる。この辺も完全に一致はしていない。

座長のご指摘のように、何を重視して、どの観点から見るかで変わってくるのではないのかと思います。過年度の結果でもまた違う所もありますので、そういう観点で、それぞれのお立場からご発言、ご主張頂きたいと思います。最終的には県が責任をもって方針を示さないといけない訳でして、多様な意見をどう解釈すべきかという事を、この場で議論頂ければと思います。

公共事業でやる、それとも有料道路事業でやるかという事に関しては、整備のスピードでありますとか、国全体の事業の枠も細ってきているという事も踏まえた上で、交付金事業や国の補助事業を考え合わせながら方向を決めていかないといけないと思っていますので、それについても考慮して頂きながら議論頂ければと思います。

○座長

アンケート結果も全て整合性があるというものでもなくて、色々な特徴が出てきておりますので、アンケートの読み込み方や特に注意してほしいといったものがあれば、お聞かせいただきたいと思います。その他には、いつか出来るよでは困るものもあって、スピード感についても考慮しながら、地元市の方あるいは利用者の方、どのような視点からでも結構ですからご発言を頂けますでしょうか。

○栗東市委員

スピード感については建設 50 年間に経ちながら、今日こういう検証をする状況でございます。研究会が 10 年前や 20 年前に開催されていれば同じ様な交通渋滞等の課題を議論していただろうと思っております。ただし、今日、研究会でこういう議論がされる以上は、上手くまとめて頂いたので、それに則ってスピード感を持って整備をしていって頂きたいと思っております。スピード感を持って県で対応を是非お願いと思っております。

○滋賀県委員

今ほどのスピード感につきましては、実際の課題が出てきて、それがいつまでに必要で、それが 5 年後や 10 年までなら許されるかといった議論が必要であり、それに応じた財源が課題として出てくると思っています。また、先ほど公社委員から受益と負担という話があったように、これからの維持管理の財源負担を議論頂いております。

一方、アンケート調査に回答された方は、今日も料金を支払っておられると思っております。この料金はこれからの事に対して支払されているわけではなくて、本来は 50 年前に無料で滋賀県が道路を造るべき物であった琵琶湖大橋に対して、当時、その財源がなく、有料道路事業としたことに対して支払って頂いて借金を返してきたこととなります。そして、そのお陰で 400 億円ほどの事業を他の道路事業に影響を与えずに整備できたこととなります。つまり、これからも受益があるから払い続けてもらったら良いのではという理屈ではないと思っております。これまでも有料道路以外の道路で 100 億円も掛るような事業があります。それが進められたことは、琵琶湖大橋有料道路で利用者が毎日 200 円払ってくださり、借金を返して頂いたお陰でございます。実際、銀行などからの借金はほぼなくなった状況ですので、これまでの事と理解頂き、今後の課題については道路政策として対応していくよう頑張っていかなければならないと考えております。

アンケートに回答頂いた 629 名の方は今日の議論の内容を見ておられると思っておりますので、そのことも考慮して意見をまとめていければと思っております。

○座長

更にひと言という方がいらっしゃいましたら、承りたいと思っておりますし、もし無ければ、僭越ながら本日の意見をまとめさせて頂きたいと思っております。もし、私のまとめ方に対して、指摘しておきたいという事がございましたら後で仰って下さい。

本日は、道路網の課題の確認として、何処をどういう整備をすれば、どの程度の利用状況になるのか、混雑はどの程度になるかといった事について、委員の皆様方からおよそ妥当な結果だと理解頂いたと思っております。

次に利用者意見については、色々な読み方があり、対象者が利用者中心か県民全体かといった意見がございましたので、事務局は再度アンケートをどのように読込むかという事についてまとめて頂ければ有難い。

課題への対応については、皆様から色々なご意見を頂きました。有料道路の整備が相応しいのか、あるいは公共事業での整備が相応しいのか、非常に大きな問題でございまして、本日どちらが良いというふうな結論を出すことは出来ないかと思っております。ただし、今混雑しており、将来も混むだろうという所に対しては何とかしなければならないという事については、皆さん同じ意見でありました。それをどの様に整備するかは、建設有料として整備するといった意見が沢山出ましたし、公社委員からは引当金等

を上手く使うことによって整備が可能ではないかといった意見もございました。守山市委員からは、この場で財源について細かく議論するのは控えようといったご意見もありましたが、今ある引当金等をどのように活用していくのかを私たち研究会なりの結論を出してもいいはずですので、事務局からどのようなまとめ方が良いのかを、本日の意見を反映させてたたき題を出して頂くのがよろしいのではないかと思います。

この集まりは研究会ですので、我々の結論がそのまま県政に反映されるわけではありませんが、提案をするという事で、引当金等をいかに活用していくかという事についてまとめたいと思います。

また、本日までは各自治体の委員の皆様方、経済団体あるいはユーザーの立場の皆様方から公社の代表も含めて意見を出し合ったという事でございます。県はどの位までなら出来るか、それだったら各自治体の方が納得頂けるか、あるいは利用者の方が納得されるのか、という事も含めて検討頂きたいと思います。

日本の道路整備が始まりましたのは昭和 30 年位でございます。特定財源が出来たり、あるいは有料道路制度が出来たりしましたが、まだ 60 年しか経っていない。この 60 年の間は、急速に道路整備をせざるを得ない時代で、本来、無料であるといわれている道路を有料道路として整備してきたわけでございます。目的が達成されたから無料にしようという方法は非常に分かり易いものです。ここから私の個人的な思いですが、琵琶湖大橋は延長あるいは構造だけから見ると一般的な橋ですというふうに見られるかも知れませんが、滋賀県民の生活あるいは滋賀県の経済活動にとっては、非常に大きな意味を持っており、もし、これが使えなくなったら非常にダメージが大きいわけです。そのことを含めて、将来に亘って長く使えるようなシステムを、皆さんの合意を得た上で対応できる結論を出して頂ければ有難いと思っております。もちろん県、公社ともども将来に亘っての維持管理はきちっとやりますと言った発言でしたので、くれぐれも抜かりなくお願いしたいと思っております。

○守山市委員

座長のおまとめの中で、財源の 100 億円については周辺 4 市だけの問題のお金ではないと思っておりますので、この場での議論はお避けを願いたいものです。また、アンケートの取りまとめの中で、これ以上の調査は不要というお話に対しては結構ですが、それならば H25 年にされた県民モニターアンケートは同等扱いという形での議論にして頂きたいと思っております。

○座長

守山市委員からのご発言も考慮して、事務局は次のステップに進めて頂きたい。

それでは、本日は共通項として何が合意できるか、どこが両論であるかというところが分かってきたかと思っておりますので、取りまとめをお願いしたい。

●事務局

資料の修正についてご報告させていただきます。

二点でございます。まず、資料 2 の 3 ページをご覧ください。3 ページの棒グラフですが、グラフの幅設定を間違えており、各市名が見えない状態ですので、後日修正してお渡し致します。

もう一点は資料 3 の 7～8 ページで、WEB アンケートで目的地別の利用目的を集計しているものが、すべて同じ割合になっておりますので修正してお渡し致します。ご了承ください。

○守山市委員

資料の 8~9 ページの県道今浜水保線が黄色で塗られてないのは何故ですか。文章には今浜水保線の整備と書いてあります。

●事務局

黄色い薄い網掛けの話です。これは、現在、県事業して今取り組んでいるところで箇所が明確です。一方、野洲川沿いの道が不明確でしたので、分かるよう工夫して薄く網掛けしております。

○座長

この皆さんがおかしいなというのは、県民・市民の皆様方から見てもおかしいと思われるわけでしょうから、そこは的確に、修正すべきところは修正してください。よろしくお願いいたします。