

第4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27年1月19日（月） 13：00～15：15

開催場所；滋賀県庁北新館5-B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対応方針について

- <事務局説明 ①利用者意見の詳細分析 p.3～p.17、
②課題への対応方針案 p.18～p.32
③とりまとめにあたっての確認 p.33～p.34>

○座長

これから議論するにあたりまして、若干の整理をしておきたいと思います。

前回の第3回研究会におきまして皆様方のご意見を伺ったわけですが、その際に若干のまとめの仕方といたしまして事務局に幾つかの資料の整理をお願いしたわけですが、只今、ご説明頂きました内容を何点かに整理しますと、第1点目の利用者意見については、様々な読み方がございますので、事務局は再度アンケートをどのように読むのか、という事についてまとめて頂きたいと申し上げました。それを踏まえて、本日の資料では3ページから利用者意見の詳細分析という事で整理して頂いた訳でございます。

第2点目は、道路網の課題の確認といたしまして、「どこをどう整備すれば、どの程度の利用状況になるのか、あるいは混雑はどの程度改善されるのか」といった事につきまして第3回委員会で委員の皆様方から、おおよその推計結果の認識は頂いたと思っておりますが、これにつきましては資料19ページから、おさらいが行われております。22ページからは、前回確認したもの以外の課題として、対応方針についてもご説明頂いたという事でございます。

第3点目ですが、「有料道路での整備が相応しいのか、公共事業での整備が相応しいのか」。これにつきましては直ぐに結論を出すことは難しいですが、現在または将来も混むだろうという所に対して、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ご意見であったかと思えます。それをどのように整備していくのか、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、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うご意見もございました。

研究会で財源について細かく議論をするのは控えようといったご発言もございましたが、いま、実際に存在している引当金等どのように活用していくかを、我々の研究会なりの結論として出してもいいのではないかとございまして、第3回の研究会の意見を反映させて事務局においてたたき台を作った訳でございます。これにつきましては27ページ以降につきまして、まとめているところでございます。

4点目につきましては、私の個人的な思いを申し上げたものかもしれませんが、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経済活動にとって非常に大きな意味を持っている重要な橋でございます。従いまして、もしこれが使えなくなったら、そのダメージは非常に大きい。利用者の皆さんだけではなく、県民全体に大きなダメージを与えるという事でございますので、将来に亘って長く使えるシステムを皆さんの合意を得た上でより良い結論として出していきたいという事を申し上げた訳でございます。この意見に対しまして、

25 ページ、26 ページ、琵琶湖大橋本体の耐震対策や、32 ページ、有料道路管理区間の維持管理の在り方で、琵琶湖大橋を将来に亘って安定的に使い続けるための提案をして頂いたというわけでございます。

本日は、次回でもって研究会としてのまとめをしたいと考えておりますので、説明頂きました内容につきまして、皆様方からご意見を頂きたいと思っております。どこからご発言頂いて結構ですが、一応、幾つかに分けてご発言をお願いしたいと思っております。

まず、17 ページまでのところにつきまして、ご意見、ご質問ございましたら承りたいと思っております。

○学識委員

一つだけ、14 ページ以降のさらに整備が必要という質問に関して、琵琶湖大橋という一番回答が多かったわけですが、これは利用者はこの質問に対してどういうイメージを持っているのだろうか。どういう聞き方をされているのかというのが分からなくて。琵琶湖大橋の現在の姿から更に整備するとはどういう事なのか。あとの方で耐震工事が必要だと話が出てきましたけど、利用者アンケートをする時に耐震の事とかは聞かれていたのかどうか。この点だけ確認したいと思っております。

●事務局

回答用紙には、「さらに整備が必要か、これ以上の整備は不要か」と聞いた後に、「さらに整備が必要」という方に対しては、他に3点の選択肢を設けており、1つ目が、「渋滞対策のための整備」として括弧書きで「交差点改良や拡幅など」としており、2つ目が「事故対策のための整備」として括弧書きで「歩道整備や防護柵整備など」、そして今お話がありました「防災のための整備」としては括弧書きで「橋の補強など」という表現で書いておりました。耐震対策が必要かどうかの判断材料を与えているかどうかと言うことですが、その点については、このアンケートの中では具体的にここまで出来ていているといったところまでは表現しておりません。

○学識委員

防災対策の中に入っていると言え入っているという事になりますかね。

●事務局

そうでございます。

○学識委員

完成している橋なので、これ以上何を整備するのかを利用者はイメージして答えているのかと思えました。ただ渋滞対策で琵琶湖大橋をさらに拡幅するとかそういう事が無い限り、利用者はイメージできないと思っております。

●事務局

これは事務局というより、個人的な見解が入るかもしれませんが、利用者の方々が料金を払われるのは東詰のブースの所です。琵琶湖大橋東詰交差点から料金を払って頂いて橋を渡って、その先西詰交差点までは抜けるルートがありませんので、渋滞対策と答えられた人の琵琶湖大橋という区間を選択されているのは、橋の両端から、もう少し先の交差点までの区間までも含めてイメージされて答えておられるのかなと考えております。

○座長

おそらく直近の交差点の対策というものも含めて理解して頂けたのかなと思っておりますね。

○経済同友会委員

利用者の声という点から考えますと、7割近い人が有料ではなくて無料でいいよ、というようなお話であるという一つの前提があると思います。その上に立って琵琶湖大橋を現状のまま無料化した場合の利用交通量のアップはあまり無いという結果が出ている。ということは、現状で無料化をしてもそんなに大きな影響がないであろうということだと思います。その上で近隣の道路整備や色々なことが起ると、将来的には渋滞の可能性もある。このような読み方になるかなと思います。ただ、今後、人口減少などの色々な問題を踏まえると、この推計が本当に正しいのか、というような疑問も起こると思います。それを踏まえて、私ども経済界から言いますと、今後の渋滞の数%の増加という部分と、将来に向けての経済効果という事を考えると、どちらが重要なのかという事も一つの指標として考えるべき事でありま

す。

一方、平成8年第5期が終了して以降、今日まで改修工事等大きな工事はやっていないという事については、この時点で急きょ対策が必要であるとの根拠をお示し頂かないと、なぜ整備が必要なのか、急に渋滞がしてきたのかという、将来推計は増えないという見方をするのが一般だと思います。ここの明快さが無いと今回の整備を有料事業で行う事については、いささか疑問を感じるように思います。

●事務局

元々、この問いは有料道路事業としてこれ以上の整備が必要か否かというところで、7割の方が不要と答えておられますので、経済同友会委員が答えられているとおりに思います。

今必要なものかどうか、有料道路としてどうなのかというところは、今回の研究会で議論頂いているところでございまして、今仰って頂いたように道路網として必要という事はわかるかと仰って頂いており、道路網として今でも課題がある所もあるし、将来的に出てくる所もあります。それを有料道路事業として、追加して取り組むのか、あるいは一旦終わってその後別の財源で整備すべきものなのかという事をこの研究会で議論頂いていると認識しております。

○守山市委員

確かに利用者アンケートの結果は今説明されたとおりでございます。一方、県民アンケートやウェブモニターからは、7割近い人が有料で今の琵琶湖大橋を維持管理されてもいいと意見がありましたので、もう少し県民に広くとお願いしたわけでございます。そうした中で私ども地元の方の意見を少し、紹介をさせて頂きたいと思っております。

各小学校区の自治会の役員さんとの新年のあいさつの中で、この件につきまして市長から、今こういう議論がされていると申されたところがございます。大方は取付道路いわゆる有料管理区間が渋滞しているので、その事を解消してほしいと言われます。そういうことなら、まだ有料を続けられても理解できますよという方が多くおられた。ただ、200円につきましては色々議論がございまして、ワンコインというお話もあったという事でございます。

ただ、今仰ったように利用者から見れば、アンケートが出ておりますので、この事は利用者の考え方であるのは確かだと思いますが、言い方が悪いかもしれませんが、無料であれば利用者にとってはいいことだというアンケート結果という考え方もあろうと思います。

○滋賀県委員

取付道路の渋滞というのは、利用特性などを見ましても、料金を支払った人が起こしている渋滞ではない、八代交差点の渋滞というのはそういうものだと認識してされているものと思います。その前提で大津湖南幹線の整備効果によって八代交差点での守山栗東線の交通の円滑化、そちらの交通量が増えますが交差する道路は減りますので、青時間が今の1.5倍以上になろうかと思っております。そうした効果で、

大津湖南幹線を滋賀県の道路政策としてアクションプログラムに載せておりますし、来年度から本格的に取り組んでいこうとしています。このことは H42 年の推計の中にも盛り込まれておりますので、そこは滋賀県の政策としてしっかりやってくれということを、この研究会の意見として申し述べて頂ければと思います。

また、経済同友会委員が仰いましたように、今無料化にしても渋滞がひどくなる事はほぼ無いという事については、当初、無料化すれば渋滞が非常にひどくなるんじゃないかという懸念が、無いというところで認識を頂きたいと思います。ただし、将来については国道 161 号の 4 車線化で、西側は今のままでは厳しいというところが出てきますので、近い将来の対策として必要かなと思います。

過去の整備で人を呼び込んで、すぐにでも無料開放できるほど優良な財務状況であるという状況で、料金を支払っている人にさらに整備の負担をさせるという理屈はなかなか難しいところはあると私も考えております。

先ほどの資料の中で、一点だけ、今見て気づいた事を申し上げて恐縮ですが、21 ページの以前の皆さんに合意頂いた野洲川幹線、今浜水保線の 2 つの路線でもって、野洲栗東バイパスが出来ることによる西側の渋滞が解消できるというところがあります。この八代交差点より琵琶湖大橋側の部分につきましては、この整備が無くとも 19 ページの本線の交通量を比較しますと、八代交差点から琵琶湖大橋に向けては 19 ページと 21 ページでそれほど変わらないという状況がございます。これは 21 ページの黄色い部分もやはり国道 8 号の方からある程度進めていくと効果がでるということだと思いますし、まずは国道 8 号、野洲栗東バイパスができた時、そして、同じようなタイミングで大津湖南幹線が野洲中主線まで繋がったときの実際の交通状況を見る必要もあるのかな、と感じております。

○座長

17 ページまでで、まずご意見を伺おうと思っていたんですが、すでに②の課題への対応方針案、つまり 18 ページから 32 ページですね、このほうに議論が移っておりますので、そちらの議論をしていきたいと思います。最初に確認ですが、17 ページまでは、アンケート調査の読み方でございまして、これには各委員さんそれぞれのお立場からご異議もあるかもわかりませんが、これは一応アンケートをやって、そのまとめですから、ここのおおよそ、こういうような考え方に立てばこうなると、これが真実とは言わないけれど、こういうような流れで行くとこうなる、というところはお認め頂きますと、前へ進みませんのでご理解頂きたいと思います。

19 ページの対応方針から、どのページのどこが問題だとかそういった事も含めましてご意見を伺いたいと思います。

○道路公社委員

課題への対応方針案という事で 22 ページに更なる課題への対応方針が掲げておられまして、構造面の課題という事で耐震対策が掲げておられます。この事について 1 つお願いがございます。この資料は適切でないということで削除を求めるものでございます。26 ページには、国の参考通達ではなく、県独自の判断での耐震対策通知が昨年度、発出されたわけですが、この文章をお読みになっても分かりますように、東北地方太平洋沖地震の際に特殊な形式の橋梁における落橋被害が報告されており、県内の同形式の橋梁というふうに前置きがされています。

東日本大震災の時の下部工の構造によって落橋した報告は 1 例しかございまして、パイルベント橋でございました。落ちた橋というの、すでにバイパスができていて、旧橋で取り壊しを予定している

橋梁で、阪神淡路大震災以降の対策もされていない橋が落橋しています。

琵琶湖大橋はパイルベントが6基ございますので、H24の道示に基づいて確認したところ、十分安全であるというような事でございます。ここでパイルベントだけならいいのですが、その他の橋脚についても耐震性能が十分でないというふうに県民、利用者の不安を煽るような表現をされている資料になっています。私ども道路公社はトップレベルの管理基準で現在まで維持管理してきてございますし、既に無料化しました近江大橋につきましても、NEXCO、あるいは国から、先端の耐震対策ということで随分視察にも訪れているような状況ですので、私ども自負しているところでございます。

橋脚につきましては、国、あるいはNEXCOの耐震対策方針が明確になっていません。というのは阪神淡路でも東日本大震災でも、崩壊事例報告が無いということで、すぐに対策しなければならないということには分類されていないことから、数字が出ていないわけですそのことに対して県独自にこのようなところはまだ十分でない、あるいは対策方法がフーチングの増厚とか増杭であるとか、どこから資料を受けられたか分からないですが、このようなかたちで県民の不安を煽るような資料ができ上がっているということ自体、私ども心外でございますし、今まで健全な維持管理に努めてきた道路公社を否定するものと思いますので、この資料は削除願いたいと思います。

これに関連しまして、29ページに道路網における課題箇所の整理として琵琶湖大橋本体で耐震と書かれていますが、この耐震対策についても国の明確な方針もない、あるいは危険度の度合いも示されていない中でこのようなかたちで耐震というのを書きこむべきではないだろうと思ひまして、29ページの修正、26ページの資料の削除ということをお願ひしたいと思ひます。

●事務局

県としましては、26ページの通知に書いてあるとおり、照査をして、必要であれば対策を進めていこうという事で、今まで上部工であったり、橋脚であったり補強してきました。このステップから、次こういうところを対策していこうという事で、県管理橋梁の中でもパイルベントの橋脚を持っている橋梁があることから打ち出しているものでございます。また、この文章につきましては、公社の方には参考通知という事を出しており、公社において照査頂いたものでございます。

県の耐震対策としても、跨線橋や跨道橋、緊急輸送道路上にある15m以上の橋梁を特に優先して対策してきているところでございまして、ほぼ終わったところです。そこで、次にパイルベント橋梁をやって行こうとしているものでございまして、決して公社が耐震対策を今までやってきてないとかいうのではなく、それ以上に対策は行われてきている訳でございますので、県としては前回の研究会等の意見を踏まえまして、琵琶湖大橋についてはもし何かあった時の経済的な損失等を踏まえて、今の道路橋示方書に合わせる形で、さらにもう一步進めて行ってはどうかという提案でございます。

○道路公社委員

今ほどの説明によりますと、新しい基準ができれば、その新しい基準に合わせてやって行くのが県の方針というような話でございましたが、国においてもH24の道示でチェックしているような所が多分数%にも及んでいない、1%、2%だと思います。まして、この橋梁形式については、ほとんど手を付けていないような状況の中で、今のような段階からこの橋梁の形式を特殊だと決めつけて、耐震性能が十分でないと言い切ること自体が思慮不足であって、私どもとしては理解できないと思ひます。

○滋賀県委員

県としての考え方です。先ほど事務局からも説明がありましたように、県の通知というのは県が自ら管理しているものに対して行ったものであります。琵琶湖大橋の記述については、平成24年度の道路橋示方書に基づいた照査を実施すると、そのレベルには達していないということ記述してあるだけで、

それだから他の一般の橋梁に対して耐震性が無いとかそういう事は全く申し上げておりません。通常レベルではトップレベルの耐震性能を持っていると言って間違いありません。

今回は、先程もありましたように、更にその上、全国でもトップレベルの耐震性能を持たせるべきかどうかという事は議論があります。全国で数%といった話がありましたけれど、そういう所に合わせるのか、それとも県内の他の橋梁と同じレベルの性能にするのかということとはまた議論があるところであって、ここでは一つの考え方として、非常に大事な、何があっても落とすはならない橋、何があっても交通機能を維持しなければならない橋という考えはどうでしょうか、という事の提案をしているところです。

○座長

ご発言、それぞれごもっともですが、琵琶湖大橋が想定外という言葉を使わずに、どのような事態になりましてもきちっと機能を発揮すべきであるというふうには皆さん思っておられると思いますので、琵琶湖大橋に対して色々な意味で耐震対策というものが今後必要であるという事については、残しておくべきではないかと思えます。耐震等々の文言を取ってしまうというのは、将来に禍根を残すと思えますが、この書きぶりで行きますと道路公社委員が言われたように、道路公社の今までの施策が十分でなかったというような読み取りをされるかも知れませんので、この辺りはもう少し県と公社の間で、どのような表現にすればよいのか。本当に除いてしまうのだったら、私、抵抗します。要は一般論として防災という言葉を除くというのは私としても納得できません。やはり何らかの意味で、防災という言葉は残して頂きたい。ただし、不十分な対応であったとか、県民の皆さんにこれは大変だというような、いらぬ危機感を煽るというのはよろしくないと思えますので、県と公社でもう少し、今までの経緯も含めましてすり合わせをして頂けませんか。

○滋賀県委員

ご指摘充分承知いたしました。書きぶりですとか、最終的に、まとめの時にどのような記載をするかという事になるかと思えますので、公社さんと調整をさせて頂きたいと思えます。

○座長

要は公社が今まで一生懸命やってこられたという事は、これが十分わかるような形で、ただ、県民に不安がらせてははいけないと思うので、それに対する普段の準備はしましようということをお伝えした方がいいと思えます。

公社さんからの申し出につきましては、そういうところで収めたいと思えます。

○トラック協会委員

今回この利用者アンケートの結果が先ほど経済同友会委員が言われたように、70%以上が今後の整備は不要、あるいは、無料化をお願いしたいという声なんです。我々業界としましても、経済交流が西と東でもっともっと活発に行われ、あるいは東側にございますピエリにしましても、今回、新しく再出発されたわけですが、アンケートのご意見の中にもそういう声がいっぱいございます。万が一、無料化が出来なくても100円、ワンコイン等、現在の半分以下の低額料金で実現をして欲しいといった声が、この会の落としどころではないかと思えます。我々利用者としても、できれば一日も早く、そういう状況になって頂きたい。

更に整備が必要という部分についてですが、有料道路管理区間のAないしBの区間については、琵琶湖大橋を利用される方が一番多く通られる区間というふうに推察できますが、C、Dの道路、また今浜水保線、これの部分については、大変なお金がかかる事業というふうに思えます。はたしてこれを造つ

たために、守山市あるいは栗東市、この辺の利用者の方が琵琶湖大橋を本当に通られるのかは考えてしまいます。この辺の道路については税金で対応をされるべきではないのかと思います。A, B区間は致し方ないとしても、他の部分についてはもう少し議論をお願いしたいなど考える訳です。何にしましても琵琶湖大橋有料道路については、早期の無料化に向けて話を持って行って頂きたいとこのように考えます。

○座長

議論は循環しておりまして同じことを議論しているようになっていきます。それで、31 ページ、32 ページの、無料にしろ有料にしろ、琵琶湖大橋及び琵琶湖大橋利用者が数多く通る道路については重要であるという事は皆さん認識されていて、もし無料化した場合なら 31 ページに書いていますように基金を用いて手当していく。有料をもしも継続する事ができるとすれば、ここに書いていますようにその料金でもって整備していきますとか、あるいは有料非対応区間と書いてB, C'と書いてございますけど、こういう所は税によるものを中心になるのでしょうか。おそらくこの流れを見まして、この内の1本だけにしようという事にすると、多数決にしないと決まらないが、ここで多数決でもって一つに絞るということはそれほど賢明な方法ではないのではないかと思います。この研究会に求められていることは、こういうような方法を選んだらこういうメリットがある、またこういうデメリットがある。他の道筋を選んだらこういうメリットがあって、デメリットがあるという事を関係者の皆さん、それぞれお立場で共有する。そういうところが重要ではないかなと思います。

この流れで考えて1本の結論に絞るという事になりますと、あと1回では到底難しいと思いますし、また、もしその結論に対してに異議がある委員の方々にはご納得いただけないだろうし、また持ち帰って地元でご説明して頂くのも大変だろうと思います。ですから、ここではそれぞれの案の良いところ、あるいは課題として残るところを十分に議論して、それぞれについて、例えば2つの案が出てきたとすれば、Aという案を選ぶのなら、こういうところを一生懸命やってください、努力して下さい、努力しましょうとか。Bだったらとどうかという形でまとめて行かないと、皆さん、失礼ですけど同じこと言っています。ですから、それをまとめて行こうと思ったら、いま私が申し上げたような形でまとめざるを得ないと思っております。

私は皆さん方、それぞれの委員さん仰る事は、それぞれもつともだと思っております。ただ、どの意見に集約しようという形はこの研究会には重いというふうに思っております。

そういうような事を前提にして頂き、そういう事もお踏まえ頂きまして、最後に「とりまとめにあたっての確認」というところをご説明頂いたうえで全体を通してご議論を頂きたいと、ご意見を頂きたいと、こういうふうに思います。

○座長

まとめを研究会としてする必要がございますので、例えばこういうような形でまとめてみてはどうかという提案でありますので、こういうまとめ方でよろしいのか、そしてまた、それに直接関係する皆さんから色々と頂いておりますご意見をどのように盛り込んでいくとか、そういった意味でもってあと30分位でございますので、ご意見を頂ければと。

○大津市委員

論点の整理のところの道路整備の在り方、維持管理の在り方につきましては考えられるケースについて全て網羅されていると思います。そういった中で、私どもの意見として申し上げたいことですが、無料化した場合の基金により整備をするという事につきましては、基本、事業は国庫補助事業もしくは交付金事業で実施することになると思います。その際に国交省の道路関係予算の先行きがどうなるか不透明であるという事、県のほうですでに計画的に整備をされている中で、県全体としての交付金、補助金の枠をこの関連道路にあてがうだけの枠取りができるかというところについて、非常に現状的に疑問を感じています。そういったことから申し上げますと、有料継続でありますと、立てた計画に基づいてきちんと整備が進められるという事でありますので、意見としては選択肢がいくつかある中の有料継続で確実な整備をお願いしたいと考えております。

○滋賀県委員

31 ページの県整備の手法の無料、有料のところの左側に、大津市委員が言われました無料化になった場合の基金のところにも他の道路整備に影響を与えないように基金の造成を要検討、と書いています。基本的に県としての考え方としましては、今仰いますように懸念される公共事業費の枠が無いんじゃないか、これを入れることによって他のものに影響するという事が無いような仕組みで事業をやって行きたいと考えています。基金を使いまして、起債も活用しながらというところで、他に影響を出さないようにという思いであります。

しかも出資金とか損補金は利用者に支払っていただいた料金ですので、皆さんに理解が得られる範囲でと考えているわけでございます。ただ、B2とC'の区間につきましては、利用者が支払ったものをここに充てることに理解が得られるかどうかは不透明であることを、断っておかなければなりません。またB1の区間はアクションプログラムに載せておりませんので、30ページのスケジュールの始まりも少し遅れています。見直しをしてからというイメージになるかと思います。有料継続の場合で一番問題となるのが、まず有料継続をするとしても料金値下げが必要ですよという人の意見が大多数ということで、料金の値下げの検討が必要ということ、料金を値下げした時にこういう事業計画が成り立つのかということ。それらの点について左ページの無料化の時の維持管理と整備がどの程度できるかとか、有料の場合の事業計画が成り立つのか、そこら辺の心配を事務局の方から、想定されるザクツとした話を皆さんに紹介したほうがいいかなと思います。

○座長

今、滋賀県委員仰った事、これは次回にでもということでしょうか。それとも今何か事務局からの発言というような事がもしあれば事務局にお願いして、それが無ければ栗東市委員のほうにとしますので、まず、事務局からありましたら。

●事務局

前回、前々回に守山市委員のほうから国とも相談してというところをご指摘いただいているところで

ございまして、我々こういう提案というかたたき台として出すにあたりまして、例えば有料の中でできるのか、無料になったらどうなるのかというところの一定のシミュレーションはしています。ただ、各区間の事業費であったり、必要になる整備費とかは概算でございますので、詳細を出していくところまで至らなくて非常に申し訳ないですけど、その中で例えば、滋賀県委員が仰られたみたいに無料にして、整備なり維持管理をしていく場合の想定される大まかな事業費を、県単独の事業で9割の起債を活用するというような事を想定しますと、96億円の出資金と損補金が全額確保できれば、これらの整備をしたうえで維持管理が40年分位確保できる。今、損補金が111億円ございますけど、その内の50億円は近江大橋で積み立てられたものでございますから、その残りの61億円になりますけど、これが26年度末であれば、1年間で2億円積み立てられますので、63億円になると。それを残りの未償還に充てるとしたら3億円残るという事で、出資金96億円と損補金3億円、合わせた額で全額確保できるとしたら、そういうシミュレーションも可能であります。なお、起債というのはこの道路事業でも、その単年度に出している予算というのは全体事業費の一部でございまして、残りは将来に亘って何年かに分割して、将来の方も恩恵を受けるという事で返済していているというのが、国でも県でも市町でもそういうものでございます。

一方で、有料を継続する場合のところでございますけど、これについては区間として一般的に考えられるところ、本体は当然料金を払っておられるので皆さん納得できるところですが、区間や料金の値下げにつきましては、今の区間の、例えば事業費を有料で償還していったりするという事になりますと、今現在、普通車で200円の料金を頂いている中で言いますと、年間約20億円の収入があるというなかで、7、8億円程度の維持管理のためのお金であったり料金徴収するお金があり、残るお金で借金返しといたしますか、今の場合ですと出資金を返していくような段階に入っていますけれど、そういうものが返していける。どれだけの事業費を足したら、どこまで料金徴収期間が延ばせるかというような事が計算式で決まっておりますので、その期間の中でいくらで返していけるのか、整備する内容と併せて比較していかなければいけないという事になります。その際、アンケートに出ております半額の100円というのは、整備内容にもよりますけど厳しい状況があるのではないかというふうにシミュレーションしているところでございます。

○滋賀県委員

ちょっと補足です。

先ほど申し上げましたようにどこまでの範囲をやるとか、どのくらいの事業をやるとかによって変わってくるがあるので、今確定的な話をこの場でご報告するのは難しいかなと思います。31ページに有料の場合という事でお示しをさせて頂いた有料対応区間というものも、今の時点で皆様のご意見を伺ったり、アンケートの結果を見たりして、この範囲であれば有料という事ができるのではないかと、今の時点の判断で出しているものでありまして、小さくしたり、大きくしたりとか、決まったものではないという事だけご報告をさせて頂きたい。あと前回、守山市委員のほうからもご指摘を頂きました国との相談という事についても、先ほど事務局からありましたように、国とも相談させて頂きながら現時点でこういう案であれば有料事業として成り立つであろうと。県として判断できる範囲で打ち出しているの、ある程度現実味のある案だというふうに考えて頂ければ結構です。

○栗東市委員

事務局に、滋賀県委員が仰ったような状況の事を次回、シミュレーションをお願いしたいと思っております。道路整備特別措置法第10条による建設有料の可能性がどの辺まで引き出せるのか。これは

相手方とも折衝してもらわないといけませんし、維持管理有料についても本体のみになりますが、今後また絵を描いていくのか。そんなことは一切考えられませんという事なのか。前段の切り口から維持管理有料で国と折衝しておりますと。皆さん方、後押しを願いたいというような事からスタートしてきたので、建設有料の課題が一点集約して課題が見えてきたというところから、建設有料に移行した考え方で今折衝して頂いてという事で理解いたしてございます。それで、このシミュレーションの中で、このままほっておいたら33年、あと7年後には無料化になりますよ、それについてこういう基金というのも一つのストックとしてこれをどう捌くか、それと33年からどの位延ばしたら本体はともかく、AとB、あるいはどの辺の度合いまでなら有料区間として事業計画の変更を組んで国の認可が得られるか。そういうような部分の状況も、幾つかのパターンを描いて頂いてシミュレーションをして頂いて、有料期間継続の長さであるとか、基金で対応する分はこれだけの分をその中に盛り込んでおきますと。あとは県の一般財源でフォローアップしていきますと。こういうような部分の姿かたちが見えてくれば、アンケートの7割あるいは先ほど本体、A、B区間について半分の方がアンケートの中でもさらに整備が必要と。こういう部分にも答えとして言えるのかなと思えるような分を次回お示し頂ければなど。提案として幾つかのパターンを提示頂ければと思います。

○座長

シミュレーションといいましても、大雑把なものから、精緻のものまで色々ございますので、相手があることで、不確定要素がありますので、可能な範囲でお許し頂きたいと思っておりますけど、もう少し基金等によってどういう整備が出来るかとかを出せる範囲を出して頂いたらと思います。

後でまた事務局にご発言頂こうと思っておりますが、ここで学識委員である交通経済の専門家の先生に全体の議論を聞いておられた感想を含めて、先生のお考えを伺えればと思いますのでお願いします。

○学識委員

いわゆる制度の壁というか、近江大橋の時にも申し上げましたし、今までも言ってきましたように、料金というのは交通の流れを最適化するための道具として使えるわけで、そういう意味で最適な、最も望ましい料金というのは何かというと道路に車1台通るたびに追加的にかかる費用を利用者に払わせるという意味では、維持管理有料というのがかなり近い制度だと言ってきましたが、この適用はどうしても難しい。

無料化することによって全体的な道路の整備、あるいは維持管理に使えるお金が無くなっていくという事は、県全体としても整備が進まない、維持管理のための財源が出てこないというような問題が出てくるという事ですので、なかなか難しい事なのですが、今回の説明で、どうも建設有料が維持管理有料よりも実現性が高いという、ものすごく逆説的な話で驚いています。もしこの建設有料が続けられたとして、この維持管理費を賄うだけの料金はどれくらいの水準かという、確か50円位だと伺いましたが、どれくらいそれに近づける事ができるか。できるだけ近づける事が出来れば、制度の違いがあっても、大した問題じゃないわけです。ただ、そういう形で建設有料という形でやっていったとしても、いつかは返す時期が来るという一つの問題があるということと、急に料金を下げるという事は、事務局からも説明も頂いたが、有料道路の延命という意図のような理解をされてしまうという事なので、値下げについては、例えばETC割引とか頻繁に使う利用者に対して定期券のようにかなり割引するとかで、どれくらい近づける事が出来るかというのがひとつの勘所じゃないかと私は思っています。ただ同時に先ほど発言もありましたように、この維持管理有料制度という、たぶん世の中の流れとしてはそっちの方がだんだん重視されていくと思うので、この制度の壁が、今すぐは無理でも中長期的には下がってく

るのではないかと個人的には思っているわけで、できればそれに対する要望というか、声は降ろさないでやっていったらいいんじゃないかと思っています。

○滋賀県委員

先ほどの学識委員のご発言に関連してです。先ほどの 31 ページの右側の一番下にも書いておりますけど、もし続けるとしたら ETC を入れて下さい、という話ございました。これは当然、料金所渋滞を減らすという効果もありますが、先ほど先生からご提案のありましたフリークエントユーザーの割引、高速道路でやっているような通勤割引ですとか、そういう事を入れる事は可能になりますので先生のご発言は非常に大きいものがあつたのかなと思います。

あとは維持管理有料に関しての世の中の動きですが、国の審議会等でも将来や現状の維持管理の状態を考えた更新等の費用の範囲を踏まえて考えるべきではないかという議論は大きくなってきております。その可能性を増すために建設有料をやるということはしないというのは前回も申し上げましたけれども、その状況はずっと注目してまいりたいと思っています。

○学識委員

制度的な問題はあると思いますが、一旦無料化してしまつて、維持管理有料のハードルが下がつたとして、その時には出そうとしても手遅れなんでしょうね。

●事務局

現行法上は、今の建設有料事業が終わる 6 か月前までに維持管理有料道路の申請を下さいという法文になっておりますので、その点が改められない限りは 1 回終わつたら無いです。

○学識委員

別の視点でシミュレーションのことについて、要望と、座長からのコメントも有りましたけども、シミュレーションの計算の前提をしっかりと書いておいて、将来不確実なわけですから、前提条件を幾つか変えてみて結果を複数提示する。それを感度分析と言ったりするんですけど、そういう事もされればいいかと思います。

○道路公社委員

今のシミュレーションの話ですが、以前に県がされていて、若干拝見させて頂いたんですが、損補金を外に置いておいても、A 区間あるいは B 区間とか C 区間の改築を事業に入れ込んだ場合、供用開始するまでに金が積み上がってしまう。それは料金の件もありますが、制度として成り立たないんじゃないかなと資料から思いました。先ほど滋賀県委員が建設有料が現実味のある話だとおっしゃいましたが、それは国との協議の中でそういう話になってきていたのかどうかという事と、もう一点だけ資料の確認だけさせて頂きたいんですが、29 ページの一番下に参考と書いてあります 5 割以上の相関関係のことで、2 つ以上の有料道路をプール制で料金徴収する場合の密接関連性の判断基準としては 5 割だと書いているのですが、これは密接関連の道路の話であつて、有料区間の関連するところを整備できるかどうかの判断基準ではないという事を申し上げておきたいし、それが引用できるのであればその根拠を示して頂きたいなと思います。

○滋賀県委員

一点目の国との相談の状況であります。座長からもお話ありましたように最終的には細かい話を積み上げて個別のものについて○か×かという判断になりますので、これで必ず OK であるというような段階にきている訳ではありません。ただ、これをベースに議論をするという段階には至っておりますので

可能性はあるものと考えております。

●事務局

5割の話でございます。まず、アンケートの認識として一番大事なところは、4ページの何割以上の人が通っているところがよいかというところの質問で、図1-3「整備の必要性」においてさらに整備が必要と答えられた方の中から回答が得られているもので、全体の中から得られていないというところなんです。その次に8ページでご説明させて頂きました140人の回答で、この140人をどういうふうにとらえているかというところでございます。これは、どちらかというところと最大こら辺まで見えるだろうというところを言っているもので、詳しくは資料2を見て頂くと、①で整備の必要性が不要で、②で維持管理の財源は税金でお願いしますということで無料ですと答えていて、その2つを踏まえて支払意思額を答えて頂いたものです。資料1は支払意思額も無料ですが、例えば一番下の欄を見て頂きますと自由意見で、毎日利用していて無料にして欲しいが、取るならせめて今の半額くらいでしょうということのように消極的な賛同があるというところなんです。つまり、積極的に賛成されているものではないということも踏まえておいて頂きたいと思っております。

その上で先ほどの5割以上の基準が、有料道路事業のプール制が参考になるのかというところでございますけど、単純に琵琶湖大橋本体で料金取っているわけですが、その先を例えば有料事業としてやっているとしたら、せめて半分以上相関関係が無いとなかなか難しいでしょうというような考え方に基いて、参考になりますが、これがあるからという事で判断基準にしているものではないということでございます。

○守山市委員

次回の取りまとめの関係ですが、整備手法のところと今後のとりまとめのところでは1つの案にはまとめ難いと仰って頂いたということで、考え方はそれでいいんですか。

●事務局

前回でしたか、滋賀県委員のほうから話があったと思うんですけど、要は研究会として根拠を持ってどれだけの事が最終的にまとめとしてできるのかというところに尽きると思っております。研究会としてこの意見もあるし、この意見もあるということで、そこはそれ以上いけないということであれば座長が仰られたように、そういうことでございますし、皆さん同じ方向であれば当然そちらにまとまるわけでございます。

○守山市委員

私としては座長が仰った方向で研究会のとりまとめをして頂きたいなという考えを持っております。ただ、無料化の中の、いわゆる基金を造成することについて、要検討という形で今回示して頂いている中で、いわゆる出資金の話につきましては、前回も申し上げたんですけど、我々4市としてはその事がなかなか現実的にはできないのかなという思いがありますので、もし提案されるなら県としての考えを提案して頂くという形で、この中で100億円の使い道について結論を出した中で無料化と、基金の造成というところの議論まではいかない方がいいかなと思うんですけど。

○経済同友会委員

ただ今の意見ですけど、やはり基金という財源をどう活用するかということも考え方の方向感を示す大きなポイントだと思いますので、それを除いて後はわからないという事になれば、研究会として中途半端な方向になると思いますから、具体的にどうこうというところは最終の細かい話まではいかないか

も知れませんが、方向感としては十分そこは検討しないとまったく中身のない話になると思います。

○守山市委員

検討はいいんです。無料化をして基金を造成しようとするれば、これだけの額がいりますよと、それには出資金を道路財源に充てなければならない。こういう結論として一定の方向性ということではいいんですけど、逆に100億円あるからという話にならないようにして頂きたい、このように申し上げてるところでございます。

○座長

それぞれの自治体の考え方、ユーザーさんの考え方、公社さん、県さんそれぞれの立場がございまして、皆さん琵琶湖大橋を将来とも有効に活用して県民の安全で快適な生活を支えましよう、そこは一致している訳でございます。私は座長を仰せつかっている以上、この研究会の成果というものをある程度きちんと出しておきたいと思えます。それは、1つの考え方を選びましてこれでいきますよというように事よりも、ある程度異論があればいくつか案を併記しまして、ただ併記するだけではこの研究会の使命は達成されてないと思えます。どういうふうにすればいいかという、この案で、こういったら、こういうような効果がありますよ。ただ、そこへ行くまでにはこんな課題がありますよ。メリット、デメリットはこうですよ、きちんと整理しておく。その上でA案、B案、C案ありましたで、絞りきれないからといってこの研究会の成果が無いとは思いません。

だからきちんと、この案でいったらこういう詰をきちんとしておくと。その詰めをして、そうすると委員さん色々お考えがございまして、あなたの立場に立ってみればそうだねということくらいわかる。そういうものを共有して、県のほうに研究会として、こういう議論を行ってここまでは合意できましたが、ここから先は色々問題があります。そここのところは県のほうで、後をどういうふうにするか、政治判断も含めてやっていただくと。私は満足最適化でまとめようと思いません。不満最小化です。そういう形でもかくここまで議論した、この後はこういう形にすればより良い県政が出来るのではないか、という方向に持って行きたい。僭越な言い方でございますけど、そういうふうなことで、事務局におかれましては本日の委員の皆さん方からの、かなり厳しいながらも的を得たご発言等々ございましたから、それを踏まえて次回の研究会としての最終案のたたき台をお作り頂きたいと思っております。

●事務局

1点だけ確認ですが、シミュレーションをいろんなパターンをとというお話がございましたけど、30ページ、31ページでいうところの、例えば道路整備のⅠ期部分の話、Ⅱ期部分の話、あるいは範囲の所、有料で例えばシミュレーションしてみろという話があっても、そこは、今うちのほうでは5割以上関係するようなところ、橋本体とその前後区間というふうに案として提案させてもらっているわけですけど、その辺がもっとB2区間、C'区間まで入る話なのか。先ほどからの意見を聞いていますと、そこは無いよという話でございましたけど。

○座長

シミュレーションはやりだしたらきりがございませぬ。どういような設定でお示し頂くかにつきましては、後日私のほうにもご相談いただけませぬでしょうか。

やはりこの場で議論できる位のものにいたしませんと、条件はいくらでもありますから。これを1つ1つ、つぶしていくと、これが無い、あれが無いという議論になると収まりませぬので、収め方につきまして少しご相談いただければと思えます。