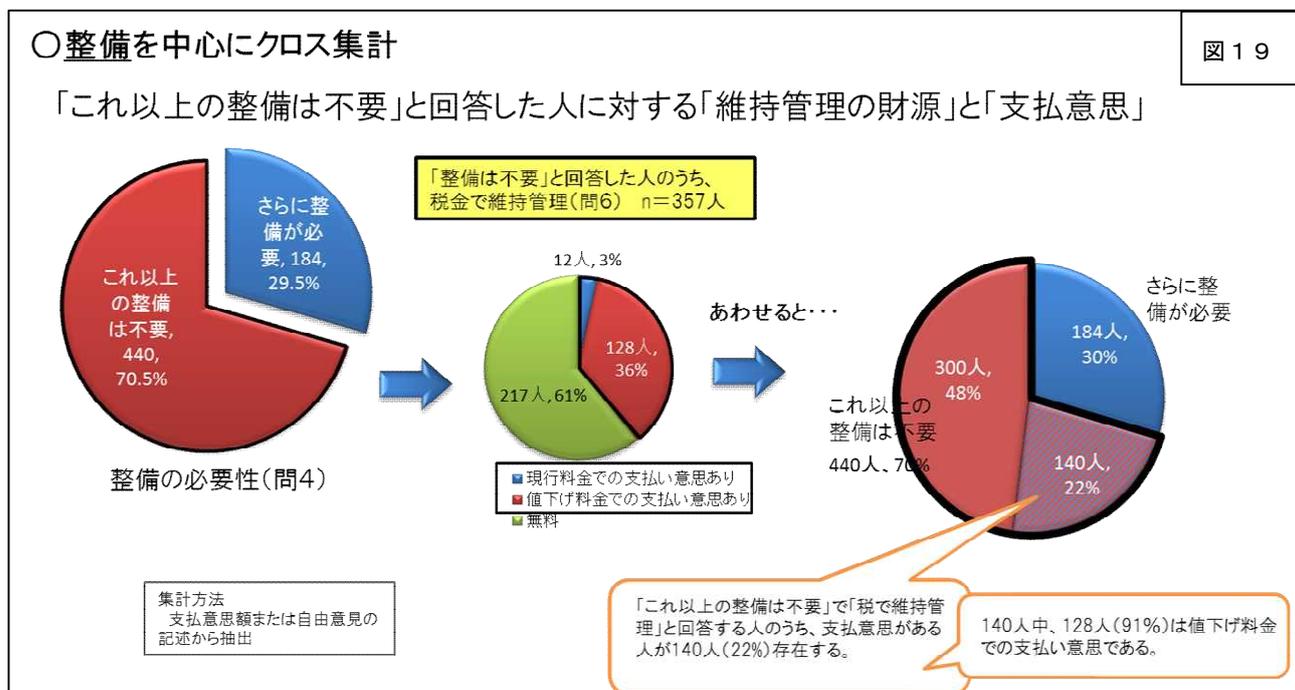


この集計により、「①整備および維持管理を利用者負担と回答されいながら、支払意思のない方」、逆に②にあるように「整備および維持管理を税（無料）と回答されいながら、料金支払いもやむを得ない」といった流動的な意見をお持ちではないかと思われる方を抽出しました。

まず、整備に着目した集計を行った結果が図19です。



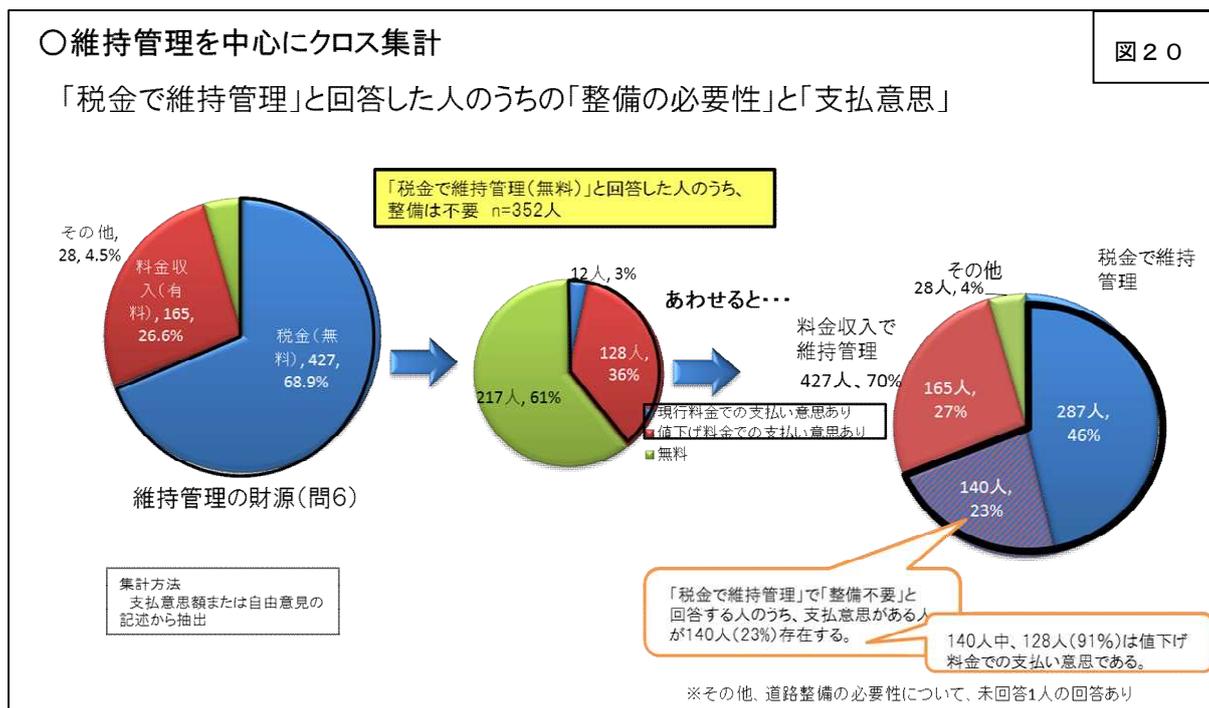
左端のグラフは図14の「整備の必要性」と同じものです。この中で「これ以上の整備は不要」と回答した440人のうち、「税金で維持管理（無料）」と回答した方を抽出したのが図19の真ん中のグラフで、357人おられます。このうち、現行料金での支払いの意思のある方が12人、値下げでの支払いの意思のある方が128人、合わせて140人の方が一定の支払いの意思があると言えます。

一方、「さらに整備が必要」の184人の中に「料金収入で維持管理」としながら、「支払いの意思なし」と回答しておられる方はいませんでした。

左端と真ん中のグラフを合わせたものが右端のグラフで、「整備は不要」と回答した440人のうち、140人は場合によっては支払いの意思があるとも見て取れます。

ただし、その140人のうち、128人の方は値下げ料金でとの回答でしたし、自由意見と合わせてみても、これらのすべての方が整備についての料金支払いを容認しているとは言えません。

次に、維持管理に着目した集計を行った結果が図20です。



左端のグラフは図15の「維持管理の財源」と同じものです。この中で「税金で維持管理（無料）」と回答した427人のうち、「整備は不要」と回答した方を抽出したのが図20の真ん中のグラフで、352人おられます。このうち、現行料金での支払い意思のある方が12人、値下げでの支払いの意思のある方が128人、合わせて140人の方が一定の支払いの意思があると言えます。

一方、「料金収入で維持管理」の165人の中に「さらに整備が必要」としながら、「支払いの意思なし」と回答しておられる方はいませんでした。

左端と真ん中のグラフを合わせたものが右端のグラフで、「税金で維持管理（無料）」と回答した427人のうち、140人は場合によっては支払いの意思があると見て取れます。

ただし、その140人のうち、128人の方は値下げ料金でとの回答でしたし、自由意見と合わせても、これらのすべての方が維持管理についての料金支払いを容認しているとは言えないのは、整備に着目して集計した場合と同様です。

これらの集計により「通行料金でこれ以上の整備は不要」という方が約7割おられるという事実が変わるものではありませんが、単純集計では見えてこない利用者の声を把握する材料の一つにはなると思われます。

### 3-2-2 県民アンケートの実施結果（平成25年度）

平成25年度に実施した県民アンケートの結果を掲載します。

このアンケートは県民の皆さんが現在の道路整備の方針や維持管理の方針等をどのように考えているのか、琵琶湖大橋有料道路をどのように捉えておられるのかといった意見を参考にするため、平成25年度に実施したものです。アンケートは2回実施しており、一つは県政モニターの方々を対象にしたものです。県政モニターとは県政情報をお届けし、県政へのご理解を深めていただきながら、ご意見やご提案をお聴きする制度に登録頂いた県民の方々に、平成25年度は399人の登録者がありました。

アンケートは平成25年11月11日～27日の17日間で実施し、320人から回答を得ています。

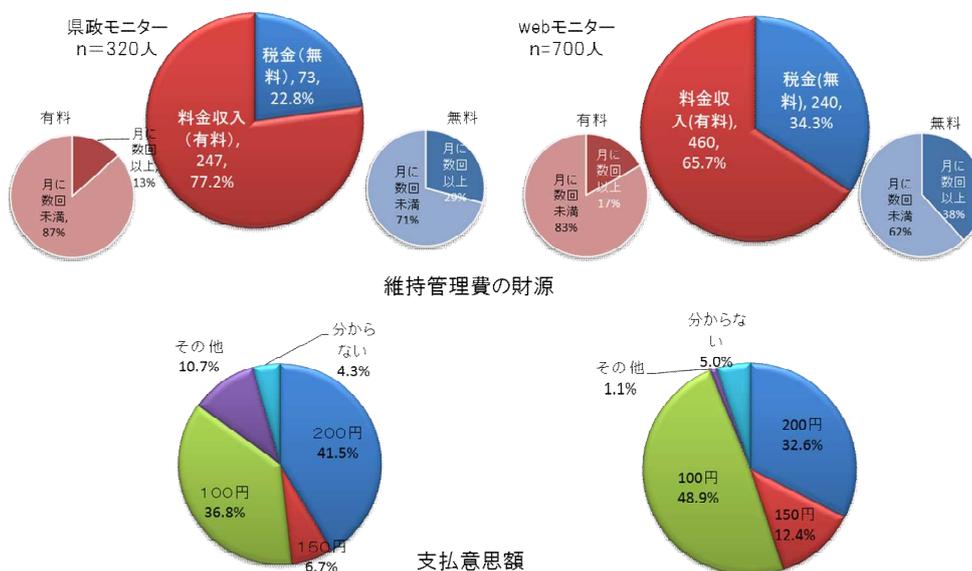
調査項目は、属性等の基本事項をはじめ、琵琶湖大橋についての考え方などを聞いています。

もう一つはWebモニターを利用したものです。このアンケートでは、滋賀県在住の18～79歳で、運転免許を保有している方700人からの回答が得られました。

調査項目は先ほどの県政モニターアンケートより少し多く、属性等の他、琵琶湖大橋利用時の起終点や無料化前の近江大橋に関係するものについても併せて質問しています。

質問のうち、琵琶湖大橋に関連する結果について、図21に掲載します。

問  
 通行料金が無料になると、琵琶湖大橋の維持管理に必要な費用を税金で賄うことになるため、他の道路や橋などの整備および維持管理に影響がでることが考えられます。そこで、琵琶湖大橋の維持管理費の財源について、あなたのお考えに近いものをお答えください。



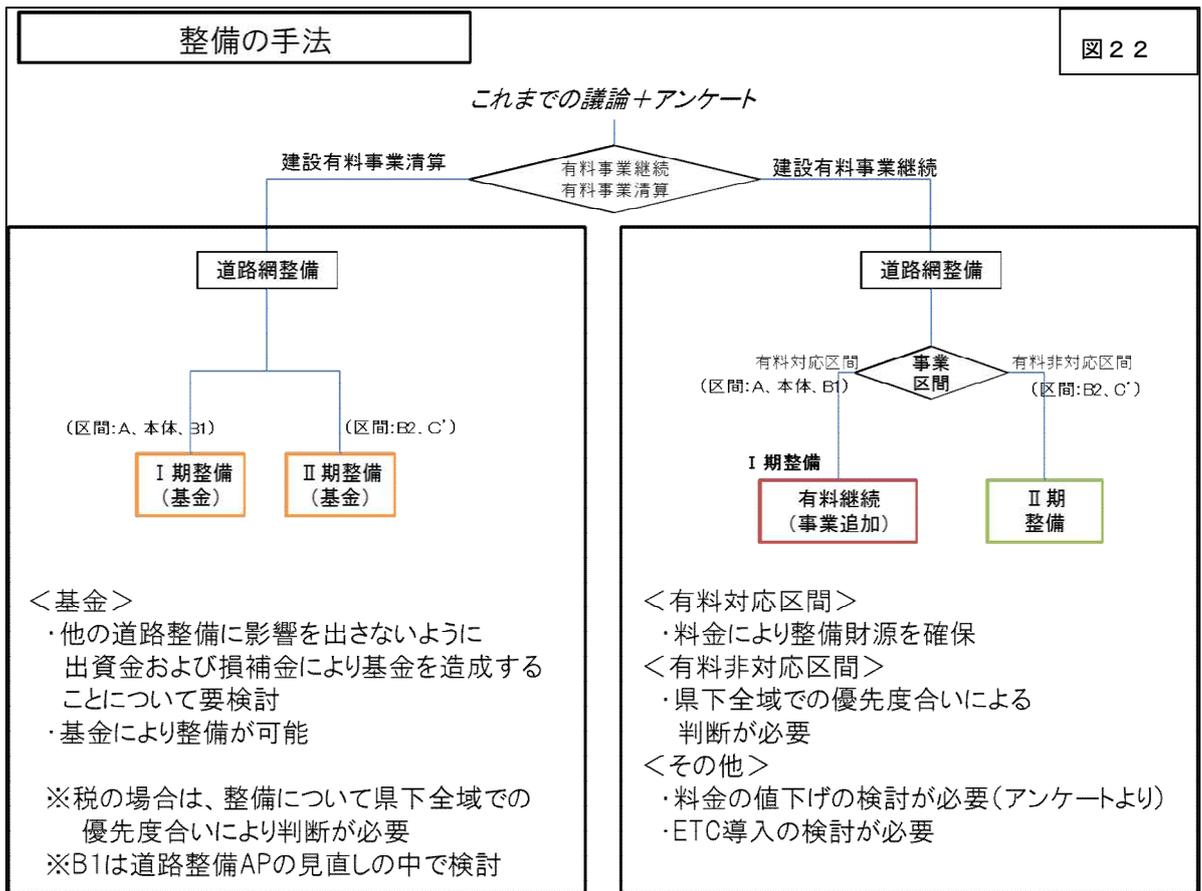
まず、維持管理費の財源については、県政モニター、Webモニターともに7割前後の方が料金収入（有料）と回答し、利用者アンケートとは異なる傾向となっています。これは、月に数回未満しか利用しないなど、利用頻度の低い方が多かったこと、また、設問において「通行料金が無料になると、琵琶湖大橋の維持管理に必要な費用を税金で賄うことになるため、他の道路や橋などの整備および維持管理に影響がでることが考えられます。」との記載があり、無料化により他の道路や橋などの整備および維持管理に影響がでることを懸念された結果と考えられます。

また、支払意思額についても、このアンケートでは無料という選択肢がありませんでしたが、100円という回答が多かったことから、やはり値下げの意向が強いことがわかります。

#### 4 整備の手法

整備手法について検討するため、建設有料事業を清算する場合と建設有料事業を継続する場合の道路整備の財源や、それぞれの場合の課題や留意点などを図22のとおり整理しました。

以下、建設有料事業を清算する場合と建設有料事業を継続する場合に分けて、具体的に検証していくこととします。



#### 4-1 建設有料事業を清算する場合

建設有料事業を清算する場合は、道路整備について料金収入以外の財源を確保して行う必要があります。また、B1区間の位置づけについては、県の道路整備の実行計画である「道路整備アクションプログラム2013」の見直しの中で検討されるべきです。

財源については、他の道路と同じく税を財源とするのが一般的ですが、大幅な税収増が見込めない現状で、税から県の道路財源に充てられる額が増額できるかは、毎年の予算で決められるものです。また、社会資本の老朽化が課題となっている中、老朽化対策に充てる予算もより必要となってきました。十分な財源確保が可能か不透明です。

そのため、他の道路予算に影響を与えない財源確保が望ましいといえます。

建設有料事業を清算した場合、琵琶湖大橋有料道路分の建設出資金は計画以上の利用者からの収入により県に返還されることとなります。また、損失補填引当金を償還に充てた後の残額についても、路線間の相互補助という損失補填引当金の性格を考えると、他の管理路線がない状況であれば

引き続き道路公社が保有し続ける理由がないため、県に引き継がれます。

これらの道路公社の残余財産を原資として基金を造成し、これを財源として道路整備を行えば、税で整備等をする場合のように他の道路予算を圧迫することはありません。

残余財産を活用するにあたっては、それが料金収入から引き当てられてきた損失補填引当金や先の説明により返還される出資金であるというその性格を考慮すると、道路整備以外の事業に充てることは利用者の理解が得にくいと考えられます。県はその点を考慮したうえで、基金の規模等を検討すべきです。

基金で道路整備を行う場合、全額を基金で行うのか、起債や国の補助金などと組み合わせるのかについては、道路管理者である県が最適な手法を検討すべきと考えます。

なお、基金を充当する区間については、琵琶湖大橋との関連性等を考慮した判断が必要です。

一方、基金が確保できずに税で整備する場合は、県下全域での優先度合いにより判断が必要なことはやむを得ないと考えます。

## 4-2 建設有料事業を継続する場合

「3-1 琵琶湖大橋との関連性」、「3-2 利用者等の意向」に照らして、料金収入で整備することに利用者の理解が得られやすいと考えられる区間は琵琶湖大橋本体、区間Aおよび区間B1です。

また、料金については、値下げの意向が強いことから、十分な検討が必要です。併せて、ETC導入による利用者の利便性向上の意見も多数あることから、その導入について検討が必要です。



※野洲川幹線は現在の守山市道立入野洲川線および川田阿比留野洲川線、野洲市道野洲川左岸線、栗東市道出庭外川原線および野洲川左岸管理用通路などで構成。

料金収入での整備に理解が得にくい区間(有料非対応区間)については、通常の公共事業として実施する必要がありますが、道路予算が十分に確保できるかは不透明です。

そのため、「建設有料事業を清算する場合」でも述べたように、出資金や損失補填引当金により基金を造成するなど他の道路整備および維持管理に影響を与えない財源確保が望ましいといえます。

ただし、建設有料事業を継続する場合は、原則、事業清算まで建設出資金は返還されませんし、追加する事業の規模が大きい場合は、償還リスクがあることから、すぐに損失補填引当金を県に引き継ぐことはできません。このため、当面は基金を造成する原資がありませんが、償還が進み償還リスクが解消された段階で、損失補填引当金の一部などを切り出し基金を造成することは可能と考えられます。

料金収入で整備を行わない区間については、中長期で整備すべきとしたⅡ期工事にあたるため、事業開始までに基金が造成可能となれば基金での整備は可能です。

返還される出資金および引き継ぐ損失補填引当金については、それが料

金収入によるものであり、道路整備以外の事業に充てることは利用者の理解が得られないと考えられるため、確実に基金化するとともに、その基金を財源とした整備および維持管理が行われるべきと考えます。

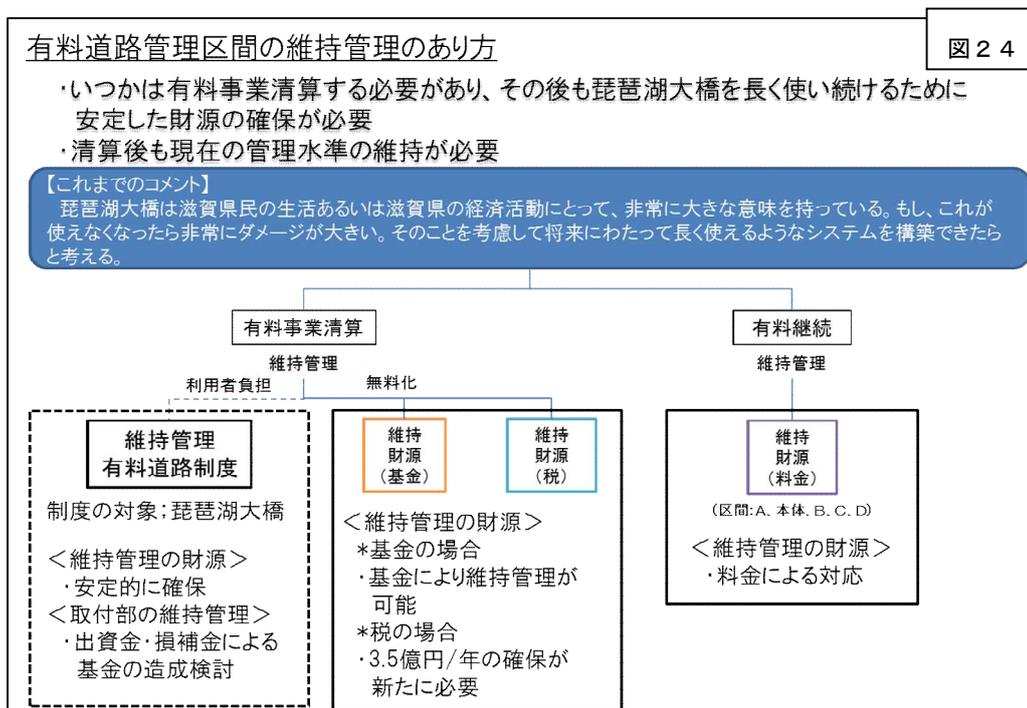
## 5 維持管理の手法

次に維持管理についてですが、いつかは有料事業を清算する必要があり、清算後も琵琶湖大橋を長く使い続けるためには、現在と同程度の維持管理水準とそのための安定した財源の確保が必要となります。

研究会でも、「琵琶湖大橋は県民生活にとって大きな意味を持った橋であることから、将来に亘って長く使えるようなシステムを構築すべき」といった意見がありました。

このような観点も踏まえ、それぞれの場合について整備の場合と同じく課題や留意点などを図24のとおりまとめています。

以下、建設有料事業を継続する場合と建設有料事業を清算する場合に分けて、具体的に検証していくこととします。



## 5-1 建設有料事業を清算する場合

### 5-1-1 基金または税による維持管理

建設有料事業を清算する場合は、有料道路として管理されてきた道路施設は道路公社から県に引き継がれることとなります。

県が、引き続き良好な状態で継続的にこれらの施設を維持管理していくためには、これまで料金収入で確保していた維持管理費を他の財源で確保する必要があります。

すでに試算したように、取付道路を含む琵琶湖大橋有料道路管理区間全体で年間平均して約3.5億円の維持管理費が必要となります。

財源については、税を財源とするのが一般的ですが、社会資本の老朽化対策などにより多くの財源が必要となるなか、これまで料金収入で維持管理してきた琵琶湖大橋を税で維持管理することになると、他の道路の維持管理費を圧迫することとなります。

そのため、整備の場合と同様、やはり維持管理についても基金を造成し、これを財源として維持管理を行うなど、他の維持管理費を圧迫しない手法が望ましいといえます。

基金で維持管理を行う場合、全額を基金でまかなうのか、起債などと組み合わせるのかについては、道路管理者である県が最適な手法を検討すべきと考えます。

### 5-1-2 料金収入による維持管理

建設有料事業を清算した場合、原則として料金を取り続けることはできませんが、例外的に道路整備特別措置法第15条で、「①維持又は修繕に関する工事に特に多額の費用を要し」、かつ、「②道路管理者が当該道路の維持又は修繕に関する工事を行うことが著しく困難又は不相当であると認められるとき」に限り、国土交通大臣（近畿地方整備局長）の許可を受けて、維持修繕等にかかる料金を徴収することができることとなっています（「維持管理有料道路制度」）。

同制度を適用した場合、琵琶湖大橋本体については引き続き料金収入で維持管理することができます。その場合であっても取付道路については同制度が適用できませんので、別途税等で維持管理の財源を確保する必要があります。

ただし、国土交通大臣の許可が必要なため、認められるとは限りません。

平成25年12月に近江大橋が無料開放される際、県は近江大橋での適用をめざして国土交通省と協議しましたが、①については近江大橋の維持管理費および修繕費は県全体の維持管理費の約2%であり特に多額とはいえないこと、②については全国的には特に長大といえず、特殊な橋梁構造でもないことから、どちらの適用要件にも該当しないとされました。

琵琶湖大橋においても状況は大きく変わらず、現行制度上、適用は困難であると考えられます。

このような状況から、県では現在全国で3例しか認められていない同制度について、琵琶湖大橋にも適用される制度となるような制度改正を、政策提案や近畿ブロック知事会、中部圏知事会議の提言などの機会をとらえて国に働きかけています。国においては、平成27年1月15日の国土幹線道路部会で一般道路の課金まで含めた検討の必要性が示されたところです。

## 5-2 建設有料事業を継続する場合

建設有料事業を継続する場合は、事業を清算するまでの間は、引き続き料金収入を財源として維持管理を行うことができます。

ただし、その場合でもいずれは清算する時期が来るため、その際の課題や対応は「5-1 建設有料事業を清算する場合」で述べたとおりです。

### 3 まとめ

当研究会では、これまで述べてきたとおり、包括外部監査や道路公社の業務監査での監事意見および知事への意見書の提出、11市長からの提案などを受け、琵琶湖大橋有料道路のあり方について5回にわたって慎重に議論を重ねてきました。

研究会の目的は設置要綱にもあるとおり、琵琶湖大橋有料道路の「今後の運営と維持管理」について研究することです。

一つ目の「今後の運営」は道路公社の財務状況を踏まえ、琵琶湖大橋有料道路管理区間の道路網における課題などにも目を配りつつ、県民、利用者の意見を参考に、建設有料事業を直ちに清算すべきか、課題を解決するために事業追加して継続すべきかを検討することです。

二つ目の「今後の維持管理」は、建設有料事業をすぐに清算するか、継続するかの選択に関わらず、いずれは清算し、琵琶湖大橋有料道路は県に引き継がれることになるため、その維持管理費の確保は避けられない課題であり、その

財源確保の手法を検討することです。

特に、現在直面している課題である「建設有料事業の継続性」については大きく分けると「建設有料事業を清算する場合」と「建設有料事業を継続する場合」の選択肢があり、どちらの選択肢にもメリット、デメリットがあります。

それぞれの立場により当然意見は異なりますが、それを一つに集約することはこの研究会の役割ではないと考えます。

そのため、研究会としては、どちらかを選ぶのではなく、それぞれの場合にどのような効果があり、そこにたどり着くまでにどのような課題があるのかなどを以下のとおり整理することをもって、研究会の成果とします。

## **(1) 琵琶湖大橋有料道路における課題の確認**

### **1 道路網における課題**

#### **1-1 道路網における課題箇所とその対策**

②- (2) で述べたように、琵琶湖大橋有料道路を今無料にしたとしても、新たに著しい課題は発生しません。

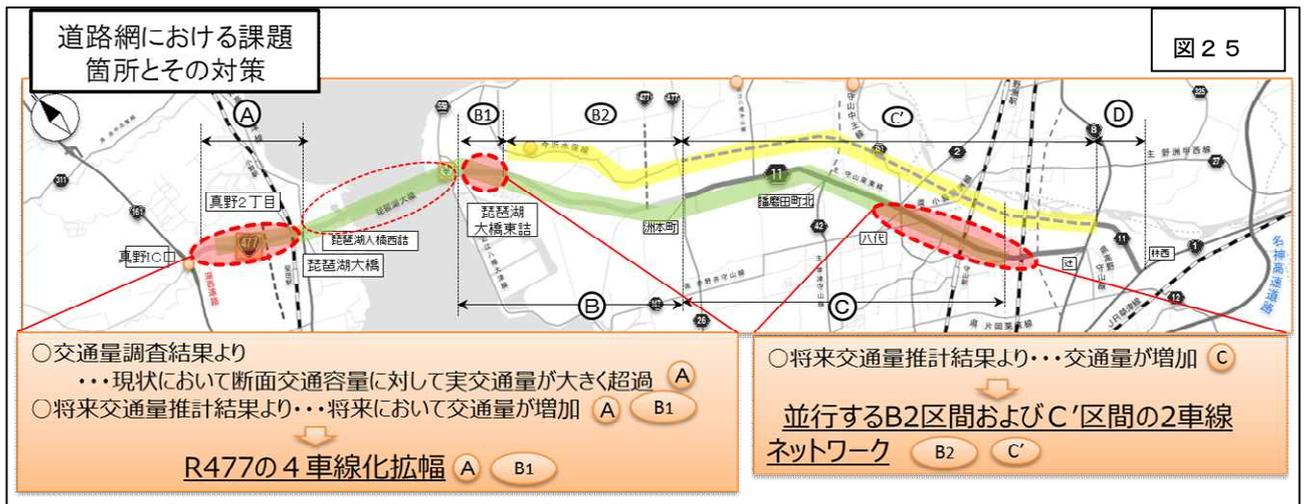
しかし、現況および将来における課題としては、琵琶湖の西側では「国道477号大津側〔区間A〕」において現状で容量比が大きく超過し、また将来においても周辺道路の整備により交通量が増加します。また、「国道477号守山側〔区間B1〕」においても区間Aと同様に交通量が増加します。

このため、どちらの区間についても、現状は2車線のところ4車線での整備が必要と考えられます。

次に東側の取付道路である守山栗東線の区間Cにある八代交差点から国道8号バイパス交差点の区間では、将来において交通量が増加するとともに、容量比が高くなっています。

これに対しては、並行するルートでの2車線化により取付道路の交通量が分散するとの推計結果であり、そのルートにあたる「今浜水保線〔区間B2〕」および「野洲川幹線〔区間C'〕」の2車線での整備が効果的であることを確認しました。(図25参照)。

なお、「1-2 現況および将来における交通量の変化」で述べたとおり、現状において、主要な渋滞箇所となっている八代交差点の渋滞緩和のために、大津湖南幹線の北進4車線整備が有効であることを確認したところであり、当該事業が計画的かつ着実に推進されることを期待するものです。



## 1-2 琵琶湖大橋の耐震対策

琵琶湖大橋については国の指針に沿って平成9年以降、上部工および橋脚の耐震対策が実施されてきました。

琵琶湖大橋については、通行不能となり、復旧に長時間必要となった場合、社会的影響は非常に大きいことから、防災上できる限り想定外とならないために、長期間利用できる橋となるよう検討を進めていくことが望まれます。

## 1-3 課題への対応スケジュール

これらの課題に対する対策については、すぐに行うべきものもあれば、中長期的に行うべきものもあります。

琵琶湖大橋本体の耐震対策については、東西を連結する琵琶湖大橋の重要性を考えると、早急にその検討を最新の知見を踏まえ進めるべきと考えます。

琵琶湖の西側について、区間Aは、現状で交通容量に対して断面交通量が大きく超過していること、さらに、国道161号の4車線化は着工すれば比較的短期間で完了すると思われるため、国道161号と接続し、その整備状況の影響を受ける区間Aは短中期的な整備が求められます。

琵琶湖の東側については、国道8号の野洲栗東バイパスや大津湖南幹線の整備が中長期での整備として見込まれており、これらの幹線道路が完成すると琵琶湖の東側の交通流は大きく変化すると考えられます。特に琵琶湖大橋取付道路である守山栗東線の八代交差点付近から国道8号バイパス間での混雑が見込まれるため、この渋滞対策に効果があると判断される区

間B2、C' といった区間は中長期での整備が必要と考えます。

また、区間B1は、琵琶湖を挟んで区間Aと区間B2を繋ぐ区間として、交通量の増加に伴う混雑が予測されることから、区間Aと合わせた整備が必要と考えます。

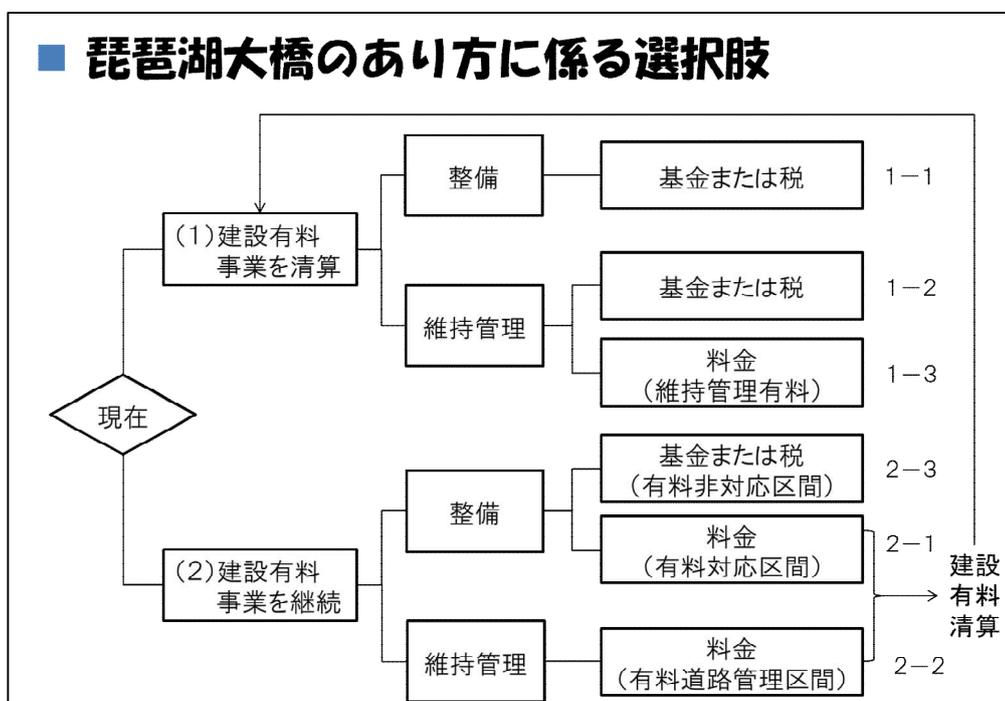
## 2 維持管理における課題

現在、琵琶湖大橋有料道路の維持管理は道路公社が利用者からの料金収入で行っていますが、建設有料事業を清算した後は県が琵琶湖大橋有料道路を引き継ぎ、維持管理していくこととなります。その場合、琵琶湖大橋本体と本体以外の区間の維持管理費を試算すると、琵琶湖大橋本体1.5億円、本体以外2億円、合わせて年平均約3.5億円が必要との結果でした。

毎年、この維持管理費は県が負担することになり、税などから財源を確保する必要があります。

### (2) 琵琶湖大橋有料道路のあり方に係る選択肢

これらの課題やその対策を踏まえた上で、現時点で選択可能な案を提示するとともに、それぞれの場合の課題等を以下のとおり整理しました。



## 1 建設有料事業を清算する場合

建設有料事業が清算された場合は、原則無料化されます。また維持管理有料道路制度が適用された場合であっても琵琶湖大橋本体の維持管理のためだけの料金（試算料金：50円）となります。利用者アンケート結果をみても、7割の方がこれ以上の整備は不要と回答していることや、料金値下げの意見が多数あること、自由記述でも経済効果に期待する意見も多くあります。このことから、いずれの場合も、利用者の意向に近いと考えられます。

また、現時点で保有資産が未償還額を上回り、今すぐにでも償還が可能な道路公社の財務状況や平成25年度の道路公社に対する包括外部監査の意見、さらに利用者アンケート結果に加え、県民の意見、地元の意見等も十分に考慮すべきです。

琵琶湖大橋有料道路について現況と今すぐ無料にした場合を比較した推計結果によると、交通量の著しい増加はみられませんでした。そのため、建設有料事業を清算し無料にしたとしても、それに対する新たな対策の必要性は低いと考えられます。

しかしながら、5期整備以降、湖西道路の無料化に伴い国道477号の交通量が増加しており、今後、湖西道路の4車線化が実現した場合、さらなる混雑が予想されること、現時点でも琵琶湖大橋有料道路管理区間において著しく混雑している箇所があること、さらには、いつ起こるかかわからない大規模地震に備え、できる限り想定外とならないように琵琶湖大橋本体の耐震性能を向上する検討などが必要な状況です。これらの課題への対応は、一般の道路事業として検討されるべきものです。

建設有料事業を清算した場合の課題については以下のとおりです。

### 1-1 基金または税による整備

「(1) - 1 道路網における課題」への対応のためには、他の財源の確保が必要になります。また、B1区間の位置づけについては、県の道路整備の実行計画である「道路整備アクションプログラム2013」の見直しの中で検討されるべきです。

財源を税に求める場合は、限られた道路予算のため、他の道路整備に影響を与える可能性があります。

そのため、琵琶湖大橋有料道路の建設有料事業の清算に伴い、県に引き

継がれる出資金や損失補填引当金といった残余財産で基金を造成し、これを財源として道路整備を行うなど、他の道路整備に影響を与えない方法を検討すべきと考えます。

残余財産を活用するにあたっては、それが料金収入から引き当てられてきた損失補填引当金や、償還計画以上の利用によって返還される出資金であるといったその性格を考慮すると、道路以外の事業に充てることは利用者の理解が得にくいと考えられ、必要な整備費に見合う基金が造成されるべきと考えます。県はその点を考慮したうえで、基金の規模等を検討すべきです。

なお、基金を充当する区間については、琵琶湖大橋との関連性等を考慮した判断が必要です。

一方、基金が確保できずに税で整備する場合は、県下全域での優先度合いにより判断が必要なことはやむを得ないと考えます。

## 1-2 基金または税による維持管理

料金収入以外の他の財源の確保が必要となるのは整備の場合と同様です。

財源を税に求める場合は、他の道路の維持管理に影響を与える可能性があるため、出資金や損失補填引当金といった残余財産で基金を造成し、これを財源として維持管理を行うなど、他の道路予算に影響を与えない方法を検討すべきと考えます。

残余財産を活用するにあたっては、先に述べた損失補填引当金や出資金であるというその性格を考慮すると、道路以外の事業に充てることは利用者の理解が得にくいと考えられます。県はその点を考慮したうえで、基金の規模等を検討すべきです。

なお、「1-1」および「1-2」において必要な基金造成額が確保できない場合は、維持管理を優先するとともに、道路整備においてもこれまでの意見を参考に整備順位を考慮されるべきと考えます。

## 1-3 料金収入による維持管理

琵琶湖大橋については、琵琶湖の東西を結ぶ重要な道路であり、将来にわたって現在と同じ水準で継続的に維持管理していくためには、安定した財源の確保が必要です。

そのため、建設有料事業の清算後も料金収入で維持管理できる特例である「維持管理有料道路制度」の適用も考えられます。

また、交通流動を最適化するという観点からは一台当たりの維持管理費に等しい料金をかけることが望ましく、維持管理有料道路制度はそれに最も近い仕組みであるといえます。

利用者アンケートの結果を見ても、維持管理に少額の負担を求めることは一定の理解が得られる状況です。

同制度を適用した場合、琵琶湖大橋本体については引き続き料金収入で維持管理することができます。その場合であっても取付道路については制度が適用できませんので、別途税等で維持管理の財源を確保する必要があります。

ただし、国土交通大臣の許可が必要なため、認められるとは限りません。平成25年12月に近江大橋が無料開放される際、県は近江大橋での適用をめざして国土交通省と協議しましたが、①については近江大橋の維持管理費および修繕費は県全体の維持管理費の約2%であり特に多額とはいえないこと、②については全国的には特に長大といえず、特殊な橋梁構造でもないことから、どちらの適用要件にも該当しないとされました。

琵琶湖大橋においても状況は大きく変わらず、現行制度上、適用は困難な状況のため、県では国に対して琵琶湖大橋にも適用されるような制度となるよう制度改正を働きかけていますが、制度改正には一定の時間が必要なため、すぐに建設有料事業を清算する場合は、適用は困難と言わざるを得ません。制度改正が間に合わず、同制度が適用できない場合は、1-2で述べたように基金を造成しこれを財源として維持管理を行うなど、将来にわたりこれまでと同様、確実に維持管理されるべきと考えます。

なお、維持管理有料道路制度が適用された場合の料金の試算は図26のとおりで、1台あたり50円が適切な金額と考えられます。

## 維持管理費のみを料金収入で賄うとした場合の料金想定

| 項 目                              | 経費（千円）      | 備考      |
|----------------------------------|-------------|---------|
| 【琵琶湖大橋本体】                        |             |         |
| 通常維持管理費（電気代、植栽管理、舗装補修等）          | 8,790       | 見込額     |
| 通常修繕および大規模修繕費(長寿命化計画により算出)       | 29,000      | 見込額     |
| 大規模部材更新費（長寿命化計画により算出）            | 111,600     | 見込額     |
| 【橋本体以外】                          |             |         |
| 周辺道路（国道161号線～県道559号線間1.2km）維持管理費 | 17,190      | 見込額     |
| 【管理事務所経費】                        |             |         |
| 管理費（事務費、嘱託・臨職経費、料金徴収業務委託等）       | 263,145     | H25決算額  |
| 【人件費、本社経費】                       |             |         |
| 本社および管理事務所職員人件費、本社経費             | 111,089     | H25決算額  |
| 年間支出見込額                          | 540,814     | A       |
| 平成25年度交通量実績                      | 12,205,227台 | B       |
| 料金算定（A/B）                        | 44.3円/台     | ≒ 50円/台 |

## 2 建設有料事業を継続する場合

5期整備以降、湖西道路の無料化に伴い国道477号の交通量が増加しており、湖西道路の4車線化が実現した場合、さらなる混雑が予想されること、現時点でも琵琶湖大橋有料道路管理区間において著しく混雑している箇所があること、さらには、いつ起こるか分からない大規模地震に備え、できる限り想定外とならないように琵琶湖大橋本体の耐震性能を向上する検討などが必要です。これらの課題への対応は、緊急に実施することが必要ですが、現在の県財政の状況においては困難な状況です。一方、これらの対応は利用者の利便性の向上に寄与するものであることから、有料道路として利用者に引き続き負担いただくことも可能と考えます。

建設有料事業を継続する場合は、有料対応区間については、確実な財源確保が可能ですし、管理区間全体の維持管理費については料金収入で確保することができます。

追加する事業については、琵琶湖大橋有料道路管理区間での道路網における現況および将来における渋滞や、琵琶湖大橋本体の補強などの課題を確認し、その課題の解決のために、建設有料事業として実施可能な事業を検討してきました。

建設有料事業を継続した場合の課題については以下のとおりです。

## 2-1 料金収入による整備

アンケート結果等を考慮すると、建設有料事業として整備することを利用者の理解が得られやすいと考えられるのは「真野インター～県道今浜水保線取付」の間です。このことから、この間で整備が必要と考えられる「真野インター～琵琶湖大橋交差点」（区間A）の4車線化、琵琶湖大橋本体の耐震対策、「琵琶湖大橋東詰交差点～県道今浜水保線取付」（区間B1）の4車線化について、県において建設有料事業として実施する必要性や償還計画の成否などをさらに精査するとともに、これらの区間を事業追加できるかは、許可権者である国の許可が必要であるため、さらに協議を進めていくべきと考えます。

また、償還計画を作成するにあたっては、アンケートでも多数の意見があった料金の値下げやETCの導入についても積極的に検討すべきです。

ただし、この場合でもいずれは清算することになります。その際の課題は「1 建設有料事業を清算する場合」で述べたとおりです。

## 2-2 料金収入による維持管理

管理区間全体の維持管理費については料金収入で確保することができません。

建設有料事業を清算した場合の課題は上で述べたとおりです。

## 2-3 基金または税による整備

料金収入での整備に理解が得にくい区間（有料非対応区間）については、通常の公共事業として実施することとなりますが、整備費用を十分に確保ができるかは不透明であり、基金を造成するなど他の道路整備に影響を与えない財源確保が望ましいといえます。

ただし、建設有料事業を継続する場合は、原則、事業清算まで建設出資金は返還されませんし、追加する事業の規模が大きい場合は、償還リスクがあることから、すぐに損失補填引当金を県に引き継ぐことはできません。そのため、当面は基金を造成する原資がありませんが、償還が進み償還リスクが解消された段階で損失補填引当金の一部を切り出すなど、基金を造成することは可能といえます。

料金収入で整備を行わない区間については、中長期で整備すべきとしたⅡ期工事にあたるため、事業の必要性を十分精査し、事業開始までに基金の造成が可能となれば、基金での整備も考えられます。

返還される出資金および引き継ぐ損失補填引当金については、それが料金収入によるものであり、その性格を考慮すると、道路整備以外の事業に充てることは利用者の理解が得られないと考えられるため、確実に基金化するとともに、その基金を財源とした整備が行われるべきと考えます。

## おわりに

利用者の立場に立ち、直ちに償還が可能な道路公社の財務状況を考えると、建設有料事業を清算することが基本になると考えられます。

その上で、琵琶湖大橋有料道路管理区間の現状および将来における課題を踏まえ、今どうしても建設有料事業として追加して実施しなければならない事業があるとすれば、有料事業を継続することも検討しなければならないでしょう。

当研究会では、琵琶湖大橋有料道路のあり方について、そのような視点で議論を重ねてきました。

研究会では、それぞれの立場から、多様な意見が出されました。

その全てにここで触れるわけにはいきませんが、包括外部監査や監事意見は妥当であり、約7割の方がこれ以上の整備は不要と回答している利用者アンケート結果も併せて利用者の目線で判断すると、今すぐに無料化すべきであり、必要な道路網の整備は有料道路事業としてではなく、一般の道路事業として検討されるべきものとの意見がありました。

一方で、現状において混雑している箇所については早期に対策される必要があるとともに、将来においても課題が顕在化してくることが予測されていることから、その解決のために建設有料事業を継続すべきといった意見もありました。

また、交通量については机上でのシミュレーションだけでなく、より正確なデータをもって混雑度合いなどを判断していくために、実証実験の実施を研究会として提案してはという意見もありました。これについては、近江大橋有料道路における無料開放時のシミュレーションにおける精度の高さを踏まえ、今回の交通量にかかるシミュレーションが、資料として信頼度の高いものであると整理しました。

当初は、この研究会において「建設有料事業清算」、「建設有料事業継続」、ど

ちらかの結論を出すこととしていましたが、委員それぞれに意見が異なり、その置かれた立場からするといずれも妥当なものであることから、多数決で結論を一つに決するべきではないと考えます。

そのため、両論併記でまとめ、今後、県が適切な判断ができるよう、それぞれにメリット、デメリットをしっかりと整理することをもって、研究会の成果としました。

また、この問題は、研究会だけで決定できるものではなく、国との協議や県民の代表である県議会の意見等、今後、外部の条件が変化する可能性を踏まえると、現時点で研究会としてどちらかの結論を選ぶことは危険です。

むしろ、両論併記により、外部的な条件の変化にも対応し、どちらの選択肢にも対応できる結論とすることが、もろい結論ではなくタフな結論となり、ひいては県民のためになるものと考えます。

この研究会のまとめを参考に、今後、県において「建設有料事業の清算」か「建設有料事業の継続」かを判断されることとなりますが、周辺道路の整備も含め、琵琶湖大橋を将来にわたって適正な水準で、安定的に維持管理していくことこそが琵琶湖大橋のあるべき姿です。

そのようなあるべき姿を実現する仕組みの構築を見据えた判断を期待します。

また、いずれ償還される有料道路のその後の維持管理にかかる財源確保のための仕組みづくりとして維持管理有料道路制度の見直しについて、引き続き働きかけを行っていくべきです。

琵琶湖大橋は滋賀県民にとってかけがえのない道路であり、良好な状態で県民に永続的に利用されていくことが研究会の総意であり、そのことを念頭に県が対応されていくことを切に望むものです。

琵琶湖大橋有料道路のあり方に関する研究会

座長 塚口 博司