

③県の道路事情および 国への要望等について

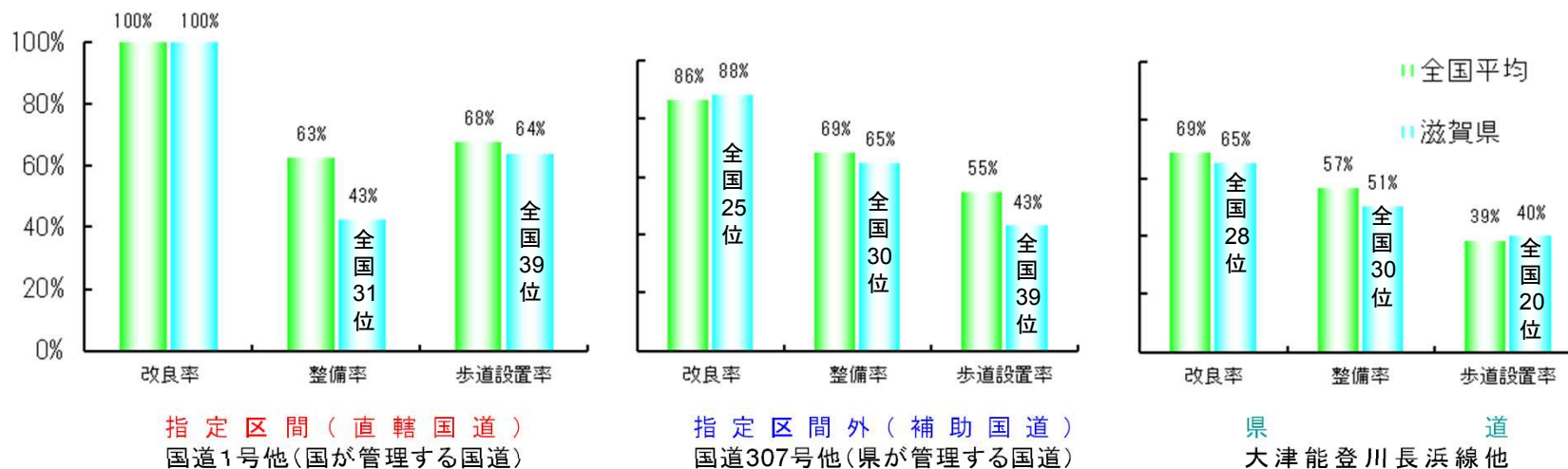
滋賀県内の道路整備の状況

道路の種類	路線数	実延長(km)	改良済み延長(km)※2	舗装済み延長(km)※3	橋梁数※4	トンネル数※4	歩道整備延長(km)	道路敷面積(km ²)	
高速自動車国道	3	161.4	161.4	161.4	136	16	—	11.33	
一般国道	指定区間	4	273.9	273.9	273.9	642	10	175.3	6.92
	指定区間外	8	391.4	345.4	359.8	524	26	166.5	6.70
都道府県道	271	1,839.3	1,202.3	1,337.9	2,303	24	735.6	23.21	
県管理道路計 ※1	279	2,230.7	1,547.7	1,697.7	2,827	50	902.1	29.91	
市町村道	29,734	9,734.4	5,541.2	1,764.7	7,812	15	971.1	63.87	

※1:県管理道路とは、一般国道(指定区間外)と都道府県道の合計。

※3:舗装済み延長は、簡易舗装を除いた延長。

※2:改良済み延長は、県道以上は車道幅員5.5m以上、市町村道は5.5m未満を含む延長で算出したもの。 ※4:2つの府県にまたがる場合は、いずれか一方の府県で計上しています。



改良率=改良済延長/実延長 整備率=(改良済延長-混雑度1以上の延長)/実延長
 混雑度=現況交通量/交通容量 歩道設置率=歩道設置延長/実延長

■滋賀県※1が管理する橋梁延長ランキング

順位	橋梁名	橋長 (m)	路線名	架設年次	河川名等	市町村	通行台数※2
1	琵琶湖大橋	1,400.5	国道477号	H7(S39)	琵琶湖	大津市・守山市	33,265
2	近江大橋	1,290.0	大津草津線	S60(S49)	琵琶湖	大津市・草津市	30,264
3	米原跨線橋	433.0	彦根米原線	S40	JR琵琶湖線他	米原市	9,213
4	帰帆北橋	428.4	近江八幡大津線	S61	琵琶湖	草津市	14,457
5	野洲川橋	417.2	小島野洲線	S48	野洲川	野洲市	10,600

■滋賀県※1が管理する道路交通量ランキング

順位	路線名	台数※2	箇所
1	大津草津線（大津市木下町）	48,148台/日	近江大橋西詰付近
2	草津守山線（草津市御倉町）	35,888台/日	近江大橋取付道路
3	国道477号（守山市今浜町）	33,265台/日	琵琶湖大橋
4	草津守山線（草津市新浜町）	30,264台/日	近江大橋
5	大津停車場本宮線	24,490台/日	



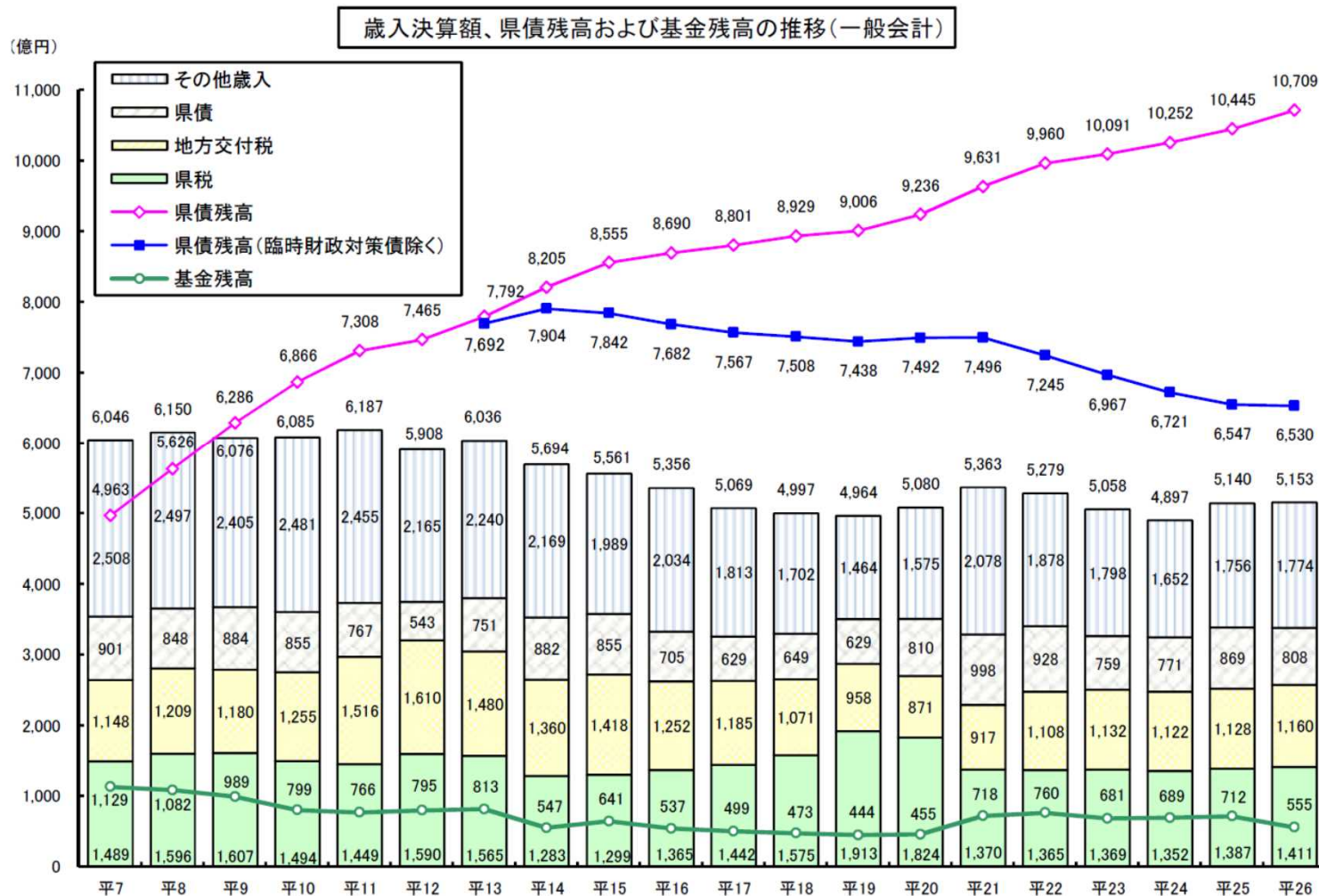
琵琶湖大橋は、県内で最も長く、交通量も非常に多い橋梁

※1滋賀県道路公社含む。

※2交通量はH22道路交通センサスより

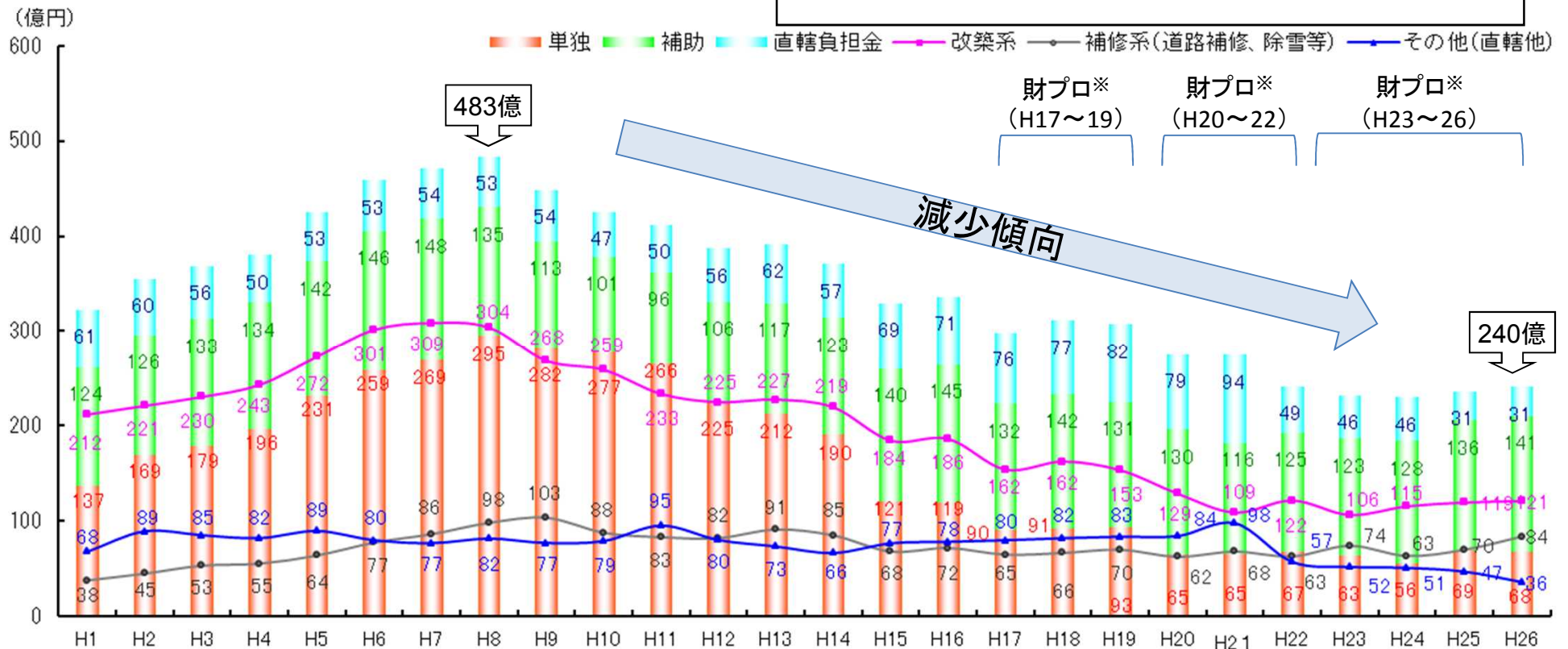
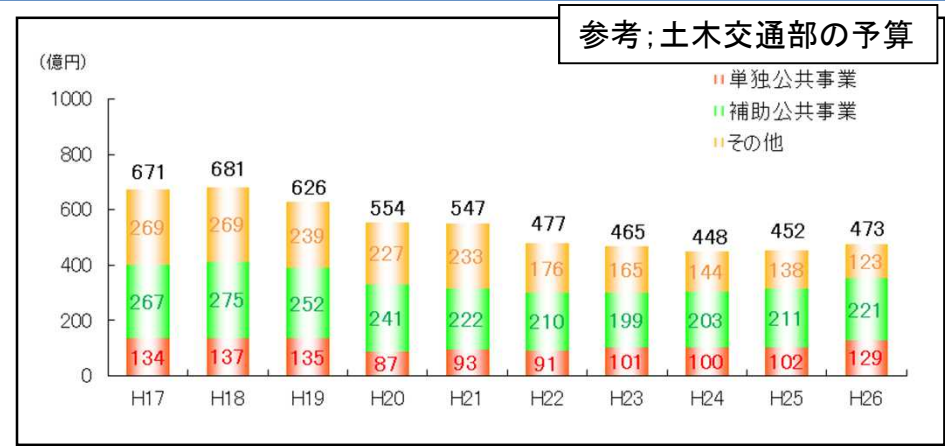
滋賀県の財務状況

歳入決算額、県債残高および基金残高の推移(一般会計)



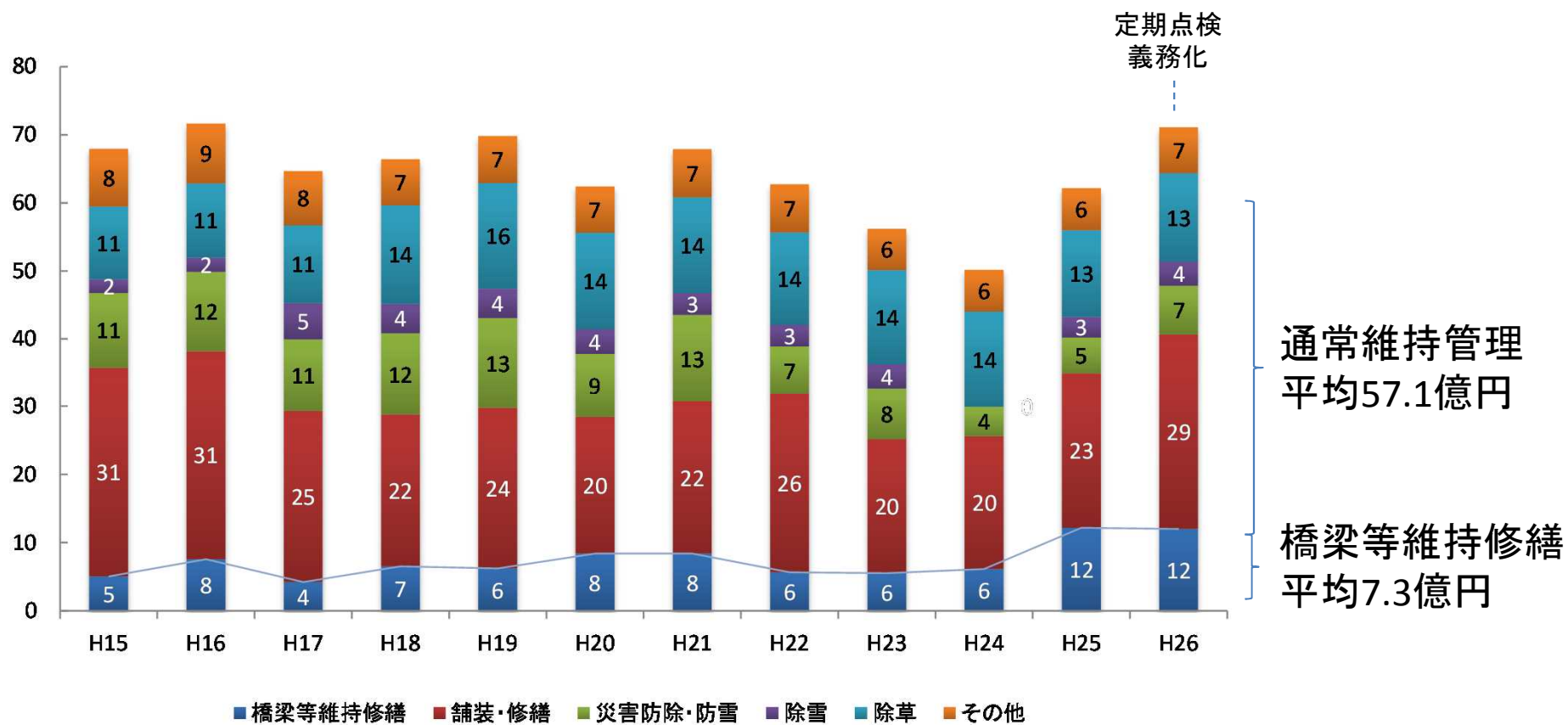
■ 道路予算の推移

【道路予算(当初)の推移】



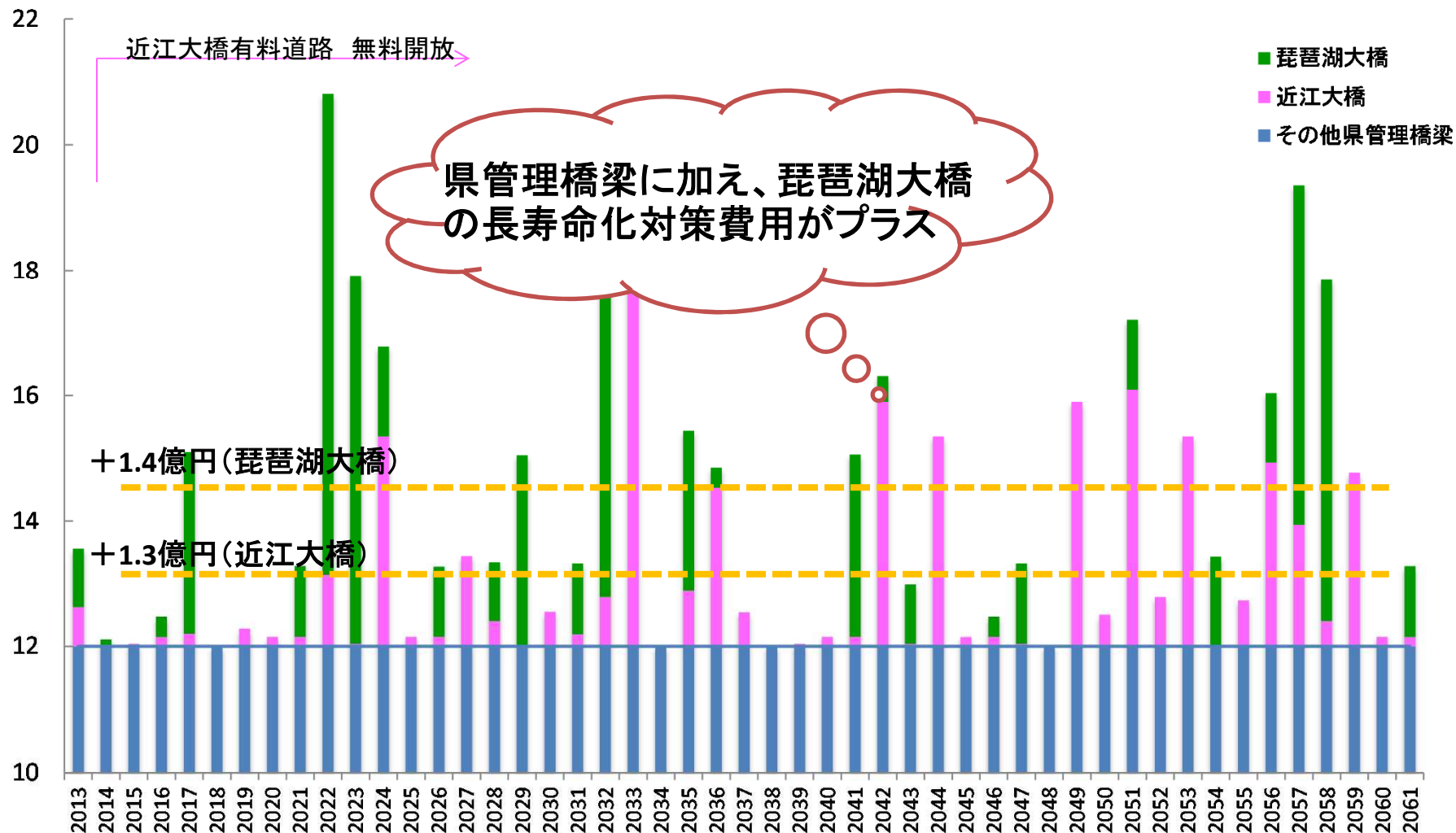
※滋賀県財政構造改革プログラム

【補修系予算(当初)の推移】



【橋梁長寿命化にかかる費用】

● 15m以上橋梁



● 2m以上15m未満橋梁

…現在、長寿命化計画を策定中
今後、この費用についても確保が必要

「近江大橋の維持管理のあり方を考える検討会」

利用者負担で維持管理することが望ましい



維持管理有料道路制度の適用を国と協議

維持管理有料道路制度の適用要件

根拠法令: 道路整備特別措置法 第15条

- (1)「道路の維持又は修繕に関する工事に多額の費用を要すること」
かつ
- (2)「当該道路の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適當であること」

■ 近江大橋の場合 (H24検討時)

(1) 近江大橋本体の年間維持管理費(供用～H23実績平均)

項目	金額(億円)	金額(億円/年)	備考
旧橋維持管理費	24.7	0.67	供用～H23(37年間)
新橋維持管理費	12.7	0.47	供用～H23(27年間)
計	37.4	1.14	
単位延長あたり		0.884	1.14億円÷1.29km

道路単位延長当たり
に対する近江大橋の
費用割合(実績比)

29倍 (0.884億円/km ÷ 0.030億円/km)

(2) 県管理道路の年間道路維持費(H15～H22当初予算平均)

項目	金額(億円/年)	備考
橋梁等補修費	6.6	橋梁等の維持補修
維持管理費	59.8	一般道路の維持補修(2,214.2km)
計	66.4	
単位延長あたり	0.030	66.4億円÷2,214.2km

県管理橋梁等補修費
に対する費用割合
(実績比)

17% (1.14億円/年 ÷ 6.6億円/年)

(3) 近江大橋本体の今後の維持管理費(試算)

1.4億円/年

(通常維持管理費650万円/年を含む)

県管理道路補修費に
対する費用割合
(試算)

2% (1.4億円/年 ÷ 66.4億円/年)

琵琶湖大橋有料道路の状況

(1) 琵琶湖大橋本体の年間維持管理費(供用～H25実績平均)

項目	金額(億円)	金額(億円/年)	備考
旧橋維持管理費	45.5	0.93	供用～H25(49年間)
新橋維持管理費	9.4	0.49	供用～H25(19年間)
計	54.9	1.42	
単位延長あたり		1.014	1.42億円÷1.4km

道路単位延長当たり
に対する琵琶湖大橋
の費用割合(実績比)

35倍 (1.014億円/km ÷ 0.029億円/km)

(2) 県管理道路の年間道路維持費(H15～H26当初予算平均)

項目	金額(億円/年)	備考
橋梁等補修費	7.3	橋梁等の維持補修
維持管理費	57.1	一般道路の維持補修(2,230.7km)
計	64.4	
単位延長あたり	0.029	64.4億円÷2,230.7km

県管理橋梁等補修費
に対する費用割合
(実績比)

19% (1.42億円/年 ÷ 7.3億円/年)

(3) 琵琶湖大橋有料道路の今後の維持管理費(試算)

項目	金額	金額(億円/年)	備考
琵琶湖大橋本体		1.49	
琵琶湖大橋以外		2.00	5年平均より項目抽出
計		3.49	

県道路維持費に対す
る琵琶湖大橋本体の
費用割合(試算)

2% (1.5億円/年 ÷ 64.4億円/年)

県道路維持費に対す
る琵琶湖大橋有料道
路の費用割合(試算)

5% (3.5億円/年 ÷ 64.4億円/年)

近江大橋の場合

【許可権者による適用要件の該当性 判断結果】

- (1) 維持管理に平均約1.4億円／年かかると見込まれるが、県の維持管理費全体に比べて約2%であり、この額については、特に多額であるとは言えない。
- (2) 琵琶湖にかかる橋梁で、最大支間長90mのPC連続桁であるが、全国的にみると、特に長大であるとは言えず、橋梁構造についても特に特殊なものではない。このため、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適當であるとは認められない。

近江大橋の場合

【提言(要旨)】

- ① 近江大橋の将来の維持管理については、県内の他の橋梁と同じようアセットマネジメントに基づき長く安定的に管理されることが大切であり、そのためには必要な財源を確保されるよう努められたい。
- ② 料金を徴収する目的を、施設の維持管理にかかる費用や更新費用はもとより、交通流動を管理するための手段として幅広く捉え、
○地域の実情も踏まえて、道路利用者から負担を求める新たな仕組みが必要である。
○今後提起される琵琶湖大橋の問題も考慮して、新たな仕組みづくりについて、国に働きかけられたい。

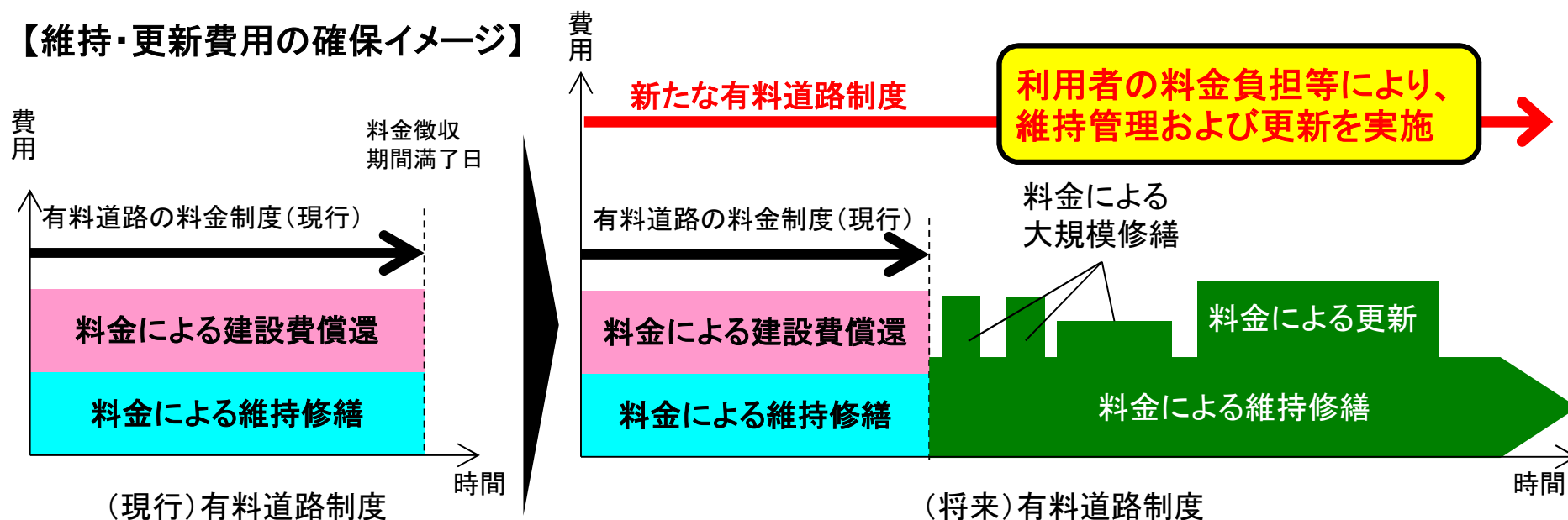


制度改正を国へ働きかけ

■ 制度改正へ向けた取組状況

【要望内容】

- 維持・更新費用の確保や交通流動を管理するための手段として料金徴収の目的を幅広く捉えた新たな仕組みの構築が必要



- 法第15条について地方の実情に即した維持管理を行えるよう、適用要件の見直しや届出制への変更による制度の緩和が必要

【活動状況】

実施時期	活動状況	内容
H25年度	滋賀県政策提案(春・秋) 近畿ブロック知事会議 提言とりまとめ 要望 中部圏知事会議 提言とりまとめ 要望 地方有料道路問題連絡協議会 滋賀県単独要望	・新たな仕組みづくり ・適用要件の緩和
H26年度	滋賀県政策提案(春) 近畿ブロック知事会議 提言とりまとめ 要望 中部圏知事会議 提言とりまとめ 要望 地方有料道路問題連絡協議会 関西広域連合 H27予算要望 ・・・	・新たな仕組みづくり ・適用要件の緩和 ・法第15条届出制への 変更

【県議会からの意見書】

意見書第20号 道路整備特別措置法の改正を求める意見書(平成25年10月11日議決)

道路整備特別措置法は、その通行または利用について料金を徴収することができる道路の新設、改築、維持、修繕その他の管理を行う場合の特別の措置を定め、もって道路の整備を促進し、交通の利便を増進することを目的としている。

有料道路制度を巡っては、道路財源の減少から、無料開放された有料道路の維持、修繕や更新に係る費用等を税から支出することが困難な状況にあり、全国的に大きな問題となっている。

本県においても、滋賀県道路公社によって7事業が整備され、管理されてきたところであるが、現在は、そのうち4事業が無料開放されている。本年12月には、更に1事業が無料開放される予定であり、今後膨大となる維持管理費の負担が大きな課題となっている。さらに、琵琶湖大橋有料道路の償還時期が近づいており、これが無料開放されると、遅れている本県の道路整備が更に厳しい状況になることが懸念される。

現行の有料道路制度は、道路の新設または改築に係る費用を目的に料金徴収することを基本としているが、有料道路を将来にわたって安定的に維持管理するためには、維持、修繕や更新に係る費用等についても、料金徴収の目的とすることができる仕組みの整備が必要である。

よって、国会および政府におかれては、道路整備特別措置法について、下記の措置を講じられるよう強く求める。

記

- 1 有料道路の料金徴収については、地方の実情に応じ、維持、修繕や更新に係る費用等も地方自治体の判断でその目的とすることができるよう、道路整備特別措置法を改正すること。
- 2 上記の改正が実現されるまでの間、同法第15条に規定する特例がより弾力的に適用されるよう、今秋の臨時国会で許可要件の緩和を行うこと。

以上、地方自治法第99条の規定により意見書を提出する。

平成25年10月11日

滋賀県議会議長 宇賀 武

(宛先)衆議院議長、参議院議長、内閣総理大臣、総務大臣、国土交通大臣