

第2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10月6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. 第1回議事の確認

<事務局説明；第1回研究会の主な意見（資料p.2～p.3）>

■ 議論

○公社委員

わたくし共の意見が、欠落しているかと思しますので追加をお願いしたい。道路公社としましては、公社法に基づき、理事長あるいは知事宛に「すぐに琵琶湖大橋有料道路の無料化の手続きに入るべきである」という監事意見が出ていることから、もう無料化に入らざるを得ない状況であるという道路公社の立場があるということ、追記していただきたいと思います。

○座長

確かにそういうご発言はございましたので、それを追記するということについて皆様方御異議ございませんでしょうか。一回目にこれを皆様方が同意されたかは別の問題でございますが、公社の方からそういう意思表示をされたことは事実でございますので、それを追記していただくようお願いいたします。

○守山市委員

議事録5ページでございますように、本市からは近江大橋の二の舞としないようにということで、今後の検討事項につきましては国と事前に十分協議いただき、それを当研究会にご報告いただいて議論していただきたいと申し上げておきましたので、そのことがこの研究会で保証されるようお願い申し上げたい。

○座長

ありがとうございました。議事録を、修正せよというご意見ではございませんね。

○栗東市委員

1つめの、【その1】のIでございますが、問いかけ自身が、こんな問いかけを誰がしたか存じませんが、県は維持管理有料ありきとして考えているのかという質問は、誰とはなしに言ってきました。現に維持管理有料を容認しており、その中で引き続き要望しているのかというような質問は、なかったと思っております。あくまで、ありきとして考えているのかと、それと回答の中の上から4行目、「できることなら利用者負担でこの橋を維持管理していきたいと要望している」と、明確に維持管理有料としていきたいという要望事項が明記されていますが、こういう発言も明確にはなかったような、これから皆さんと協議するということだったのかと、思っております。

それと2つめⅡの、資料の文章化というのは、特に前回の21ページの資料について、ちょっとわかりづらかったという内容を補っていただいています。しかしながら、これを文章化して欲しいというのは、そもそもこの研究会に入るこれまでの公社さんの取り組みの経緯、その中で有料道路としての取り組みの経緯、そして私の質問だったかと思いますが、拡幅なり耐震・長寿命化など、ずっと色々な施策を踏まえてきたと、そういった中で、年間収入としてどれくらい入り、維持管理の年間支出はどのくら

いで、償還についてもこのような状況で今日を迎えていると、そして今この時点にあつて、見直し検証しながら一定のあるべき方向を見出したいというような形の文章化をお願いしたかったもので、この文章化というのはどこに現れているのかというのが2点目でございます。

あとのⅢ、Ⅳ、Ⅴというのは、ほぼこのような内容であったかと思っております。

●事務局

最初の、維持管理有料ありきとして考えているのではないかというところに関しては、確かにそういうお話がございましたように記憶しております。詳細の議事録の方は、簡略化しておりませんので、記載の通りであると考えております。我々の方で、利用者負担としてお願いできないかというところにつきましては、口頭でお話しております。平成25年11月に知事から特措法15条の適用についての要望をしているところから、このような発言をしたと認識しております。資料1の議事録では、2ページの上から4つ目の事務局発言の中で、「多様な管理手法を選べるよう要望している」という発言をしているところがございます。

○座長

前回の議論の詳細は、議事録に記載されている通りでございます。その議事録を本日皆様方に第2回の委員会で議論していただくために確認していただくという意味で、再度まとめたものでございます。

この、2ページの【その1】のIでございますが、ここだけ質問をされてそれに対する答えのように書いてございますが、この「県は～要望しているのか」というのは必要でしょうか。議事録に詳細に記載されているのであれば、この記載に関してあまり揉めても前に進まないと思いますので、もし議事録の方でミスがあれば仰っていただくとします。これは今回の議論を進めるための前捌きのなものでして、最終的に残るのは議事録ですから、記載についてあまり大きな問題がなければご了解いただけないかと思っております。私、座長としましてはそういう形で前へ進めていきたい。

栗東市委員から頂いた質問の二つ目の文章化というところにつきましては、事務局は一応ご理解いただいておりますでしょうか。

●事務局

はい、今回の文章化のところについては、資料の中にもう少し詳しくというイメージで捉えておりました。

○座長

いずれにしましても、この会議では委員の皆様方から色々意見が出されると思いますので、議事録にしっかり残していくという形で確認をさせていただきたいと思っております。

それでは時間も限られていることで、次の第二議題に進ませてもらいたいと思っております。「琵琶湖大橋有料道路管理区間の課題確認等」にいて、議論の流れを確認しておきたいと思っておりますので、事務局から説明をお願いいたします。

2. 議事：琵琶湖大橋有料道路管理区間の課題確認等

<事務局説明；議論の流れ（資料 p. 5）>

■ 議事

○座長

こういった流れで議論を進めるという提案でございますが、委員の皆様方、これでよろしいでしょうか。何かご意見ございましたら、お願いしたいと思います。

特にご意見がないようですので、この流れに沿いまして今後議論を進めさせていただきたいと思えます。よろしくお願いたします。

次に、この議論の流れを念頭に置きまして、まず最初に「交通量調査結果」について事務局から説明をお願いします。事務局の説明のあとに、各委員から交通状況に対して思っておられることあるいは課題につきまして、ご発言をお願いしたいと思います。それではまず事務局、ご説明よろしくお願いたします。

<事務局説明；交通量調査結果について（資料 p. 6～p. 12）>

■ 議事

○座長

交通状況に対する現状認識について、ご意見ご質問ございましたらお願いしたいと思います。特にございませんでしょうか。次に、推計値等出てきますので、そこと比較しながらご発言いただく方がやりやすいのかもしれませんが。この時点で特に委員の皆様方からのご発言ございませんので、次の「②交通量推計結果および交通特性」に進んでから、再度ご質問いただいても良いということで、前へ進めさせていただきたいと思えます。

<事務局説明；交通量推計結果および交通特性について（資料 p. 14～p. 30）>

■ 議事

○座長

現行料金を維持する場合と、無料にする場合、それぞれにつきまして将来どのような交通状況になるのかを、比較しております。200 円、50 円といったような、料金設定の例がございますが、ここでは、差が出やすいというような 200 円のケースと無料のケースでまとめていただいたということでございます。

それでは、委員の皆様方、どういう視点からでも結構ですので、ご意見ご質問いただければと思えます。

○学識委員

第一回の時は、料金を取るべきか取らざるべきか、無料にすべきか議論をされていたようですがけれども、今日のご説明は、無料化された場合と有料をそのまま維持した場合とで、実際に交通流動がどうなるかという観点からの話ですので、一步前へ進んでおり議論に遅れた感じがします。今日のご説明に即して、いくつか意見を述べさせていただきたいと思えます。

無料化をすると交通の流れのパターンが変わり、新たな、今までなかったようなところで渋滞が起き

たらどうするかという懸念がいくつか述べられていました。そういう効果を評価する上で、ある区間で交通量が増えた・減ったという交通量のパターンが変わるという評価もあります。将来の場合ですと、新たにネットワークが整備されて、今まで2車線だった所が4車線になったとかで、道路の幅が倍になって、交通量が同じように倍になったらほとんど混雑率は変わらない。逆に道路の広さが倍になったのに、交通量がそれ以上に増えたり、それ以下に減ったりというようなことになると、これは混雑状況に影響を及ぼすことになる。そのような視点から見ると、この資料 29 ページにある交通量を交通容量で割ったもの、混雑度と言ったりしますが、これが各区間でどのように変化したかを見るのが一番手取り早いと思います。これを見ますと、交通容量は1を超えると混雑している、1を大幅に超えると相当混雑しているという風に読んだら良いですが、そういう点から見るといくつかの区間で1を超えている。ただし、これがどれくらいの実際の混雑の影響になるのかというのは我々が見ても分からない。ですから、1.4とか1.2という数字が、速度に換算するとどれくらいか、あるいは、何分くらい遅れたことになるのか。例えば混雑度が1.2から1.4に上がると、何分くらい余計に時間がかかるのかというような形で資料をまとめていただいたら良かったと思います。29ページで見ますと、3つのケースがありますが、一つ一つの区間について、数字を出すのは煩雑になると思うので、この想定した区間の一番左から一番右に行くのに、それぞれ3つのケースでどれくらい所要時間に差が出てくるのか、あるいは速度に差が出てくるのか、わかりましたらお願いしたいと思います。

●事務局

どのくらい時間がかかるのかというところまで十分資料を整えられておりませんので、答えを持ち合わせておりません。

○学識委員

それでは例えばこの出てきた数字、1.2とか1.4とかというのは速度でいうとどれくらいになるのでしょうか。普通、これは計算式があるので自由走行に比べて何倍だという計算ができるはずですので、混雑率が何倍だったらという計算は、ちょっと電卓を叩けば出てくると思いますが。

私が言いたいのは、1.2とか1.4がどれくらいの混雑なのかということを知りたいんです。それは、たいしたことないのか、それとも深刻なのか。

○座長

私から補足をさせていただきますと、委員が言われますように確かに公式を用いて混雑度に対応する速度は求められるのですが、一般的に言いまして、配分計算の弱点は、速度がもう一つ正確ではない点です。交通量はBPR関数を用いて算出しているとお聞きしました。交通量と旅行速度の関係を用いて算出しているのです、その式を用いればなにがしかの速度とか所要時間というものが算出されると思います。ただそれが、配分の時には相対的にどの経路が使われているのかということを示しますので、それが実際の速度となるのかということ、少し難しいことでもあります。一度文先生のご指摘に沿いまして、BPR関数を用いて実際に配分した時に、どのくらいの速度になっているのか、それを現実の速度とすぐに比較するというのではなく、試算しているケースによって、「配分計算上」どのくらいの差があるのかといったところでまずお示しいただくというのが現実的ではないかなと思います。

○学識委員

評価したいのは、有料の場合と無料の場合とで交通流動がどのくらい影響を受けるのかということなので、どれくらい悪化するのかということを定量的に知りたいです。この混雑度だとすごくわかりにくいので。

○座長

それは、一応求められると思いますので、今後求めてまた我々にお知らせください。

○学識委員

利用者に対してアンケートをすとなっていますが、その時に実際の利用者が知りたいのは、無料化と有料化で料金がどのくらい違うかということと、無料化と有料化で走りやすさはどれくらい変わるかということ、それを総合してたぶん無料化が良いとか、有料の方が良いとかそういう風に答えると思います。そのための資料を提供するためにも、今のような情報をアンケートに反映させた方が良くと思います。

○大津市委員

混雑度については、特に大津市域国道 477 号で 1.41 です。交通容量に対する比率ということで、この方が交通量の比較より分かりやすいというお話がありましたとおり、確かにそうだと思います。

実は去年から大津市でも色々シミュレーションしておりまして、ちょうどこの図の 477 と書いてあるところに灰色の点線で示された道路で、混雑度が顕著に変わります。その道路が先ほど、事務局から説明がありました 22 ページの滋賀県道路整備アクションプログラムの市事業ということになります。国道 477 号を湖西線と真野ランプの間くらいで南北に横断するわけです。真野ランプからこの灰色の点線の部分については大津市のシミュレーションでは混雑度が 1.83 程度になっていると思います。そこから琵琶湖大橋西詰の方に関しては、1.20 と減ります。

一般的に 1.25~1.75 の混雑度で朝夕の渋滞以外に 2~3 時間渋滞し、1.75 を超えますと慢性渋滞と通常言われていますので、イメージとしたら今の私が言っている 1.83 とは慢性渋滞、実際平日の昼間ですとそんなことはないのですが、特に土日の夕方は伊香立の方まで渋滞しまして、琵琶湖大橋に行くまでに 40 分から 50 分かかったこともありました。そのような非常に渋滞が起こっているということで、最終的に今事務局から説明がありました国道 477 号を 4 車線化したら 0.77 になり、かなり落ち着くということなので、国道 477 号の 4 車線化は必要かなと思います。

今年も大津市で更なる詳しいシミュレーションをしようと思っておりますので、また県の方に今色々指摘がありましたように速度なども含めて、情報共有させてもらって、また共同でシミュレーションしたいと思っておりますので、ご協力よろしくお願いたします。

○座長

県では、基礎自治体で色々試算されているものを、現時点においては参考にされていないということでしょうか。

●事務局

各々、それぞれ目的を持って推計を行っております。前提条件が少しでも違えば結果として違うものが出てきますので、各自、このような前提条件のもとで推計しているということをご報告した上で、資料を提示しております。ただし、試算されている情報があれば、違う条件ではあるとは思いますが、共有させていただきたいと思っております。

○座長

配分計算というものは、実は一つの答えが出るというものではないわけで、ゾーニングやネットワークの組み方ですとか、その他諸々が違いますと変化してまいります。従いまして、どちらが正しい、どちらが間違っているというのではなく、ある課題に対して、どういう前提のもとで計算すればこうなる、

また別の前提にあつてはこうだということ、やり方によって若干の差が生じます。その際、どういふところにその原因があるのか、そんなことも若干掘り下げてご検討いただければと思います。是非連携を持ちながら、皆さんが納得のいく将来の姿、これを推計値としたいと思しますのでよろしくお願ひいたします。

○栗東市委員

29 ページの、センサス交通容量の図でございますが、湖西道路から国道 477 をずっと通り、栗東の国道 1 号林西詰交差点までの一本筋を通る琵琶湖大橋を中心とした東西の線、これを考えた時に、前回申しておりましたのは、477 号の真野 IC から栗東までの間をきちっとアクセス道路として整備をすべしと。縦軸におきましてはそれぞれ、8 号バイパスであるとか湖南幹線など関係道路の整備を現在も粛々と整備をなされている。琵琶湖大橋というのは、この東西の横軸を、有料化できちっとした整備をすべしというのを言っていたものでございます。

ただ将来の交通容量というのが、0.77 でございますが、30 ページの前段にもございますように、将来の 4 車線化により解消されると謳っておりますが、この 4 車線化はどこがするのか。琵琶湖大橋の事業で、この軸線を整備すべしと言っているのに、他の要因で 4 車線化によって解消されるなどというのが散りばめられていたら、何の意味にもなりません。42 年となりますと、将来多くの道路が縦も横も整備されていく。そういった中でも琵琶湖大橋の無料化に伴って影響のある部分はやはりアクセス体系として位置づけて整備すべしと言っておったものが、十分網羅いただけているのかと思っております。

守山市が言いたいのは要は、守山市の県道 11 号という路線名がございますが、そこが 1.21。それと、栗東の辻との間くらいに 1.32 というのがございます。この断面というのは非常に狭い部分がありますから、ちょうどこの県道 11 号から野洲川大橋南詰という部分までをバイパス道として整備していただければ、非常に効果の高い大橋の取り付け道路になろうと。それと真野 IC から国道 161 号の間を、4 車線化として整備をいただければ、非常に、東西軸としてこの上ない琵琶湖大橋の現在の 4 車線に対応した形が整うのかなと、このように前回も言葉足らずではございますが説明していたものでございます。

それと、交通量の関係を議論する時には、琵琶湖大橋の西詰というのは、直近に国道 161 号が両サイド、小野駅方面・堅田駅方面というのがございます。京都の方に繋がる国道 477 号が大きな要因である。よって、今の国道 161 号は、国道ですからどうのこうの出来ませんので、国の方で縦の軸として整備をなされる、そしてまた守山方面においては近江八幡大津線や、湖南幹線が整備出来ているところもあれば、面的に受け止めていくような交通ネットになってございます。そういった道路ネットが、東は面的に交通を配分しながら受けていく中でも、強調して申しますが、琵琶湖大橋のアクセスとしては野洲川大橋南詰から播磨田北くらいの間をバイパスする道路が必要不可欠でなかろうかと、このように将来においても断面的にかけているものが感じられると、このように思います。

○守山市委員

29 ページの交通容量の比較で、現在、播磨田町北から八代を越えて辻までの区間というのが、市街地で沿道サービスがはりついている関係上、いわゆる容量比が 1 という状況ではないと私は認識しております。特に土曜日曜祭日、また朝夕というのは本当に、こういうような混雑度ではないという認識をしている状況です。市内にお住みの方はご存知でございますので、琵琶湖大橋を利用される場合は、他の迂回道路を使って今現在混雑を避けて通っているという現状です。そうしたところからして、当初の都市計画決定通り、4 車線という計画決定がされているということからしますと、やはり琵琶湖大橋と同

じ4車線化というのが希望する交通配分ではないかと思えます。

ただ、現状は沿道サービスがはりついておりますのでなかなか拡幅は難しいと思えます。今も栗東市委員からありましたように、いわゆる国道8号から琵琶湖大橋に行くバイパス的な道路整備が必要である、それが今の野洲川幹線等整備され、県道今浜水保線につないでいくようなルートを確認されることが必要でないかという、本市としてはいつも申し上げているところでございます。

○野洲市委員

今色んな調査結果をまとめていただいているように、要は国道8号バイパスや湖南幹線の整備で、ある程度交通量が増える箇所、あるいは減少する箇所というのを事前にまとめていただいております。今守山市委員が言われたように、例えば八代交差点から8号バイパス、ここについては整備により交通量が増加するということがはっきり、この調査結果でもわかってきています。そうした意味では、やはりこれに対する整備というものをどう考えるのか。この検証や議論をしていくべきかと思えます。

それと私も、守山市委員が言われたように、ここをよく通ります。例えば今浜水保線を公社で東詰交差点の渋滞対策として整備をしていただいた道路だと聞いていますが、東詰は橋を利用する時にかなり渋滞します。

今回のこの調査は、無料化に対しての晴天時の調査ということになっています。これが、雨の日というのはかなり交通量が増えている、いわゆる先ほどから出ている速度でどうなのか、時間帯でどういう、その距離が何分かかかるのか、そういったことはやはり雨の日も追加調査なりしていただくのも一つかなと思って意見を出させていただきました。

○経済同友会委員

29ページの資料を見せていただいて、産業界の一番の課題としましては、交通量による渋滞、時間のロスということで経済的に大きな影響があるというところが一番の課題となります。先ほど学識委員からお話いただいたように、実際の時間はどうなるのかというのは大変重要な課題であって、そこについては十分なお答えが必要かなと思っております。

ただし、まずは本研究会の目的をもう少し整理をいただいて論議をすべきではないかと思えます。外部監査とか、公社の皆さんからのご指摘の通り、この事業は50年前に計画をして大変うまくいった事業でありまして、その事業の今後の運営というところです。本来であれば早く償還する、これは民間から考えれば当然の話であって、利用者の利便性を考えれば無料化というお話なのかもわかりません。

ただ、今日の状況で言いますとトンネルの崩落事故とか、色んな問題が発生して、維持管理の問題、また今お話があったように各道路の整備がまだ行き届いてないといった建設有料的な話が出ています。じゃあ具体的にどこが問題であって、どのようにすべきかというところをこの研究会で論議をしないといけない。ざっくりと「もう少し必要だ」とかいう話ではなく、平成7年から実は建設工事がされていない状況で、急に今工事が必要だというお話ではないと思えます。各市町からは明快な必要性を訴えていただかないと、建設有料にならないんではないかと思えます。

維持管理有料につきましては、滋賀県の東西を結ぶ大変重要で、滋賀県にとって唯一無二の道路でございますので、その必要性、また万が一何かがあった時の対応としてこの必要性を国にしっかり説明するべきだと思います。全国の大きな道路と同じで、滋賀県にとっては大変重要な道路であると、他にない道路であるというところから維持管理有料の道がないのかというようなことを、明確な答えを求めながら、進めていかないと、先ほど言いましたように各監査で言われてる答えは真つ当だと認識しますの

で、具体的な方策、対応策を検討いただきたいと思います。

○座長

一番多く出ましたのは、前回の一回目の議論とも直接関係しますけれども、地元の自治体の皆様方からは、特に東西方向の流れが重要なものであると認識されて、それぞれの地元の立場としてご発言をいただきました。要するに、琵琶湖大橋に関連する東西の流れの充実というご要望であったかと思います。

一方で、公社の立場としては監査の結果ということがかなり明確に示されておりますので、それに対して答える必要があるということでした。

また、同友会さんからは、今後もし建設有料とかそういう形になるならば、本当にこれが必要なんだというところを明確にすることが必要なのではないかと意見がございました。もちろん、たくさん出来ればそれに越したことはないですが、限られた財源、あるいは制度の中でどうしてもやりたい・やらなければならないというものを議論する必要があるのではないかと意見がございました。

それから、技術的な点に関しても、混雑度、行政は 1.25 くらいが一つの目安にされているかと思いますが、混雑度だけでは一般の皆様方に理解していただきにくいかもしれませんので、現実の速度とはちょっと違いますけれども、計算上で速度あるいは所要時間を導きだして比較するというのを今後やっていってはどうかというようなことがございました。通常、交通量の推計というものは、特に悪天候の時を考えていないわけですが、もしそれが琵琶湖大橋というものに対して大きな影響を及ぼすのだったら、なにがしか検討も必要なかとは思いました。非常に雑駁ではございますが、皆様の意見をとりあえずまとめさせていただきました。

<事務局説明；周辺道路における琵琶湖大橋の利用者割合（資料 p. 35～p. 39）>

■ 議事

○道路公社委員

先ほどの将来交通量とは切り口がかわりまして、現在の琵琶湖大橋を利用されている方がどの程度各路線のところへ流れてられるのかという説明であったと思います。端部に行くほど、琵琶湖大橋から遠ざかるに従いまして利用者が少なくなっています。先ほど真野 IC 口から林までの道路整備のご要望が各市の方からありましたが、有料道路の原則としては受益者＝負担者であることが原則であるから、本来、琵琶湖大橋を渡るだけに料金を払うというのが原則であります。

ただし、昭和 39 年に供用化した時は、その借入金を支払うためには交通量を確保しなければならなかった。経営上、主要幹線から交通量を引っ張ってくるために国道 161 号から国道 1 号までの整備ができてきました。しかし、現在のように琵琶湖大橋の借入金を償還できる金が十分あるという段階においては、周辺道路の整備とは道路ネットワークの整備ということになり、有料道路ですべき課題ではなくなっているのではないかと思います。

道路整備の課題は確かにあると思いますし、それを否定することもございませんが、道路整備の目的と、有料道路であるのか公共事業であるのかということを少し整理していただいた中で、議論をして頂きたいと思いますので、まず私共の意見とさせていただきます。

○守山市委員

道路公社に対してですが、現在、琵琶湖大橋有料道路として管理して頂いている道路が、渋滞しているからこそ、このような交通の割合になっていると認識しております。栗東守山線、いわゆる取り付け

道路が飽和状態になってきている事から、利用者はカーナビなどを使いながら空いている道路を利用しておられると、私はそのように認識しております。ですから、道路公社が有料で管理されている区間については、その対策はしっかりして頂くべきというのが4市の考え方だと思います。

○滋賀県委員

今の道路公社の発言に関連して申し上げますと、36 ページに示すとおり、琵琶湖大橋から遠くなれば、料金を払われた利用者の方が少なくなっていくというのはよくわかります。一方、現況の交通量は8ページにあるように、琵琶湖大橋東詰から国道8号を向いて16,000~17,000台くらいの量の交通に使われているとことを見ますと、琵琶湖大橋を渡らずに、例えば浜街道から東に向いての沿道の店等を目的にする人や、取付道路を経由道路として使われる方が非常に多いということになり、一般の道路ユーザーに使われている部分が75%もあり、さらに国道8号へ向かう人は80%、85%と増えていっている。先ほどの受益と表現されたように、道路を使って利益を得ている人は料金を払っていない人がほとんどであると言えます。つまり、一般の事業で考えるべきだと私共も思います。

さらに、この取付道路の区間に国道8号バイパスが出来たり、大津湖南幹線が南北に通るということで、浜街道から東に向いて交通量が3割増えたり4割増えたりとなります。そこは、国道8号バイパスと取付道路の交差形状など、一般的に事業を進める上で出来る工夫を色々考えて、供用に向けて現道をいかにうまく流していくかということを検討する必要があると思います。

私も研究会として取りまとめるならば、「あれをやってこれをして」ということではなく、それが料金を払う人たちが納得してくださるような説明を研究会としてしなければならぬと思います。この研究会の取りまとめが、要望事項を並べ立てるものであれば何の意味もないと思っています。「こういう理由で納得して頂けるから、これを建設有料でやります」とか、そうではなく「これはあくまでも道路アクションプログラムの中で考えている整備であるので、それはそれで粛々とやっていく」とか、「新たにこういう交差点は、必要な部分を改良していつてもらいたい」だとか、全て根拠を持った取りまとめが必要かと思います。

そのためには、先ほど意見のあった速度などのわかりやすい指標で説明ができるようなことをまとめていく必要があると考えておりますので、事務局はできるだけの用意をしてもらえようようにしていただきたいと考えます。

○トラック協会委員

利用者の立場から一言発言させていただきます。

そもそも論から言いますと、何故、我々利用者が支払う料金を、各市さんが申されているような幹線道路の整備のために回さねばならないのかと思う。琵琶湖大橋を渡るための料金ではないのかと思います。それはつまり、道路公社さんが言われたことが全くその通りだと思うんですけども、まずは県民・利用者を納得させる形の利用料の徴収なら誰もが認めざるを得ないと私は思います。

例えば守山市の道路や湖周道路、あるいは国道161号をもう少し広げていくと、高島市域で利用者が「我々もここを通るんだ」とか「琵琶湖大橋の料金でもうちちょっとこ直してください」、近江八幡市域でも「ここを通るんだ」「こも直してほしい」となってくると本末転倒になってしまいます。やはり利用料を払っているのは、一般県民や利用者だということになると、「なるほど」「それはそうだ」、「こういうところにお金をかけられるのは仕方がない」といった「琵琶湖大橋の利用料をここに回されるのは仕方がないな」と納得できる議論になっていかないと、この研究会が違う方向に行ってしまうと思

ます。

○栗東市委員

公社さんの外部監査の指摘、これはもう重々よく分かる話でございます。道路そのものを整備して、それが有料道路であるという場合については償還が終わったら開放していく。これはもう当然のことで基本中の基本でございます。しかしながら以前から議論している大きなファクターというのは、滋賀県の道路事情は、前回の説明にもございましたように道路整備が非常に遅れている。そういった中で道路整備環境の向上のためには、この琵琶湖大橋を管轄するエリアのことを考えれば、継続的な道路予算というのは欠かせないものがある。そういったことから財源確保は非常に貴重なものです。これがある教訓におきましては、昨年12月26日ですか、近江大橋で全て皆さんご存知であるはずで、無料開放されました。教科書通り無料開放されて、その後どうなったか。財源は入ってこないわ、交通は1.5倍というようなことも聞いております。その他に、アクセス道路そのものも、「もう少しこうしてほしい」「ああしてほしい」というような駆け込み事業の話もあったというのも聞いております。そういうことを今回は時間切れアウト、あるいは色んなことについては監査の指摘の原理原則でいきましょうということになれば簡単に答えは出てきます。これは通られる方が料金を払っておられるのだから、その恩恵なりはその方たちがというのはよくわかります。わかりますが、今申しましたように大局的に色んなことを考えていかないと、近江大橋の二の舞にはいけない。そういうところから、この琵琶湖大橋というのは、琵琶湖にまたがった橋でもある。橋の存在が必要不可欠で作られてございます。ここに橋がないことを考えた場合、ずっと遠回りして来ないといけない。時間もかかると恩恵なりサービスをこれまでも受けてこられましたし、これからも受けていく。31,000台～33,000台の方が一日で通っておられるというのは、有料道路としてもこれだけの交通量があるわけですから、ある一定の路線を通られるというのではなく、一般のレジャーあるいは公共全ての者があの道路の31,000台～33,000台という利用の中にカウントされているということで、誰が・これがというものではないと思います。そういったことから考えて、3つめについて、50年が経過して、先ほどからも絶えず申しておりますが、東西の行き来をより活発にしていくような道路アクセスというのは、やはり中心の有料橋をもう一度検証する必要があるのかなと言っておるものでありまして、そういう橋と直近に限られた分でない、そういう部分から県の外部監査の指摘も含めまして広く検討して、議論なり、意見なり色んなことをしていくべきだというのが前回の皆様方の意見であったかと思っております。やはり最初の内は色んな議論をしながら、段々と絞り込んでいくというのが必要かと思っております。そういったことで、再度一回目の復唱みたいなこととなりますが、説明させていただきました。

○座長

ありがとうございました。

琵琶湖大橋の重要性、それが県民の生活・経済活動等々色んなところに不可欠な役割を果たしているという、何とか今後とも使い続けられるようにしていきたいという想いは同じだと思うわけでございます。

しかし、我々が直面している問題は、有料道路事業で作られた橋がそろそろ償還しても良さそうな時期にきているためこの委員会があるわけです。そこで、今後、琵琶湖大橋及びその周辺道路の整備を、その有料道路事業すべきか、税金を使った公共事業すべきかということであって、それについて私たちは今日事務局から提示されたような利用状況の調査、交通量等々と言った客観データを元にして議

論していかなければならないわけです。要するに、どんどん作れという結論には当然なり得ないと思いますし、後先を考えずにとにかく無料にしたら良いだろうという風にも私は思いません。

従いまして、今日示されたデータをそれぞれの委員さんが客観的なデータとして受け止めて、今後議論をされるということが必要かと思えます。これは、自分の市だから絶対必要だということで押し切られたらこれはまともりません。本日示された資料がもし正確でなかったら改めたら良いわけですが、基本的なデータとして、こういうものを共有することが必要かと思えます。それと共に、受益者負担という言葉が何回も出てまいりましたが、利用者の皆さんがどのようにこの橋のことを考えておられるのか、ということをお聴くということも重要になってくるかと思えます。本日、前回の研究会でおおよそ合意いただきましたアンケート調査につきまして、原案が出来てきているようでございますから、この原案につきまして、ご説明をお願いしたいと思います。

○守山市委員

その前にひとつだけ…

前回申し上げました通りやはり特措法について国との協議が十分必要かと私も考えております。地元4市が言っているだけではなかなか無理だということは十分に認識しております。ですからこの33ページの将来の課題で、特に①番と③番は西詰の4車線化の話、④番は守山栗東線の国道8号バイパスの交通量増加対策についてであります。次回かその次でも良いので、このことについて県の考えとして、特措法の関係で十分議論をしていただいた結果をこの場で一度、話をさせていただきたいと思えます。

そうでないと地元4市は道作れ道作れと言っておりますが、それ以外の皆さんにも意見があつて、大津市は湖西道路からスムーズに東に行けるようにと、国道477号の4車線化を望んでおられるし、守山市はやはり1号や8号からスムーズに琵琶湖大橋に行けるサービスが出来るとよいと我々は考えていることから発言していると思えます。一回目に言いましたけれども、近江大橋のように国へ行って最後に駄目だと言われて、駄目でしたという形にならないように、お願いだけはしたいと思えます。

○滋賀県委員

先ほどの守山市委員のご意見、承りました。当然、先の見込みなしにここだけで決めて、それが潰れるということになっても困りますので、十分に国と意見交換をしながらやります。そのためにも、次にご議論いただきますけれども利用者の方のご意向でありますとか、データに基づいた必要性、ある程度データを持っていないと国とも話が出来ませんので、議論をこの場で進めていただいて、それを踏まえて国とも十分相談をして、またこの場に反映させると、そういうことをやっていきたいと思えます。

<事務局説明；利用者アンケート案について（資料 p. 40～p. 47）>

■ 議事

○学識委員

問 4 と問 6 が、多少被っているような感じがします。ここでは問 4、問 6 という聴き方ではなくて、先ほどの交通量推計の結果などを使いながら、今問題になっている「琵琶湖大橋の有料を継続するか、あるいは無料にするか」ということに絞るといったことや、「無料にすると交通量のパターンが変わって、交通の条件がこんな風になります」や「それと共に料金負担が無くなります」ということに対して、どちらを好ましいと思いますかというような聴きの方が、より直接的に利用者の方の意向が反映できるのではないかという気がします。

○座長

アンケートの開始は近々行うんですね？

●事務局

次回の研究会までに何とかしたいと思っています。5 週間くらいかかるということで次回までちょっと間が空くこととなります。

元々問 6、7 は第 1 回研究会の際にお配りしました 25 年度県政モニターアンケートと WEB アンケートと同じ問でして、比較するために設けているものでございます。問 4 につきましては、今回、第 1 回の時から色んな意見ございましたので、それを反映して設定しております。つまり、現状でどんなところに道路利用者が不満を持っていて、ここをこうしてほしいのか、その中でも有料道路として負担してもいいと思っておられるのかどうか、といったことを伺いたいと思っています。これは先ほどトラック協会委員が仰ったような部分に当たろうかと思えます。

○学識委員

例えば問 4 で聴いている通行料金でこれらの区間を整備するということは本当に可能なのでしょうか。制度的にこういうことが出来るのかどうかということですが、もし出来ないのであればこうやって聴くことの意味がなくなってしまうような気がします。

●事務局

今ここにおられる 4 市の皆様が要望など行かれた時には、国からは「審査はあるが制度的には可能だ」ということで回答されています。どこまでのところをどう認めるかという細かい基準は、はっきりとは無いので、実際の利用者に合意いただけるかが焦点になろうかと思っております。

その点では、先ほど守山市委員から国にしっかり協議してくれというご意見もございましたように、我々も先ほどから各市さんのやってほしいと言われる所と、実際利用者の方がそこまでなら「ああそうだね」と思っておられる所、「いやそうじゃないよ」と思っておられる所を基礎資料として提示して、国とも協議したいと考えております。結果が先に、良いとか駄目とか、ありきということではなくて、そういう資料を持って協議したいと考えているところです。

○学識委員

制度的には可能で、不可能ではないということですね。わかりました。

○道路公社委員

今ほど制度的には可能ということでしたが、事業計画を立てた折に採択されるかどうかということが問題でございまして、すでに 50 億近く余っている事業財産がある中で、それを上回るような計画が立てられるのか、あるいは出資金の 100 億を加えると 150 億もの金がある中で、借金をして有料道路計画が立てられるのかということが問題になってきます。さらに受益者負担という問題になってくると、事業計画というのは必然的に立てられない状況にきていると公社としては思っております。そんな中で今回のこの問 4 で渋滞対策あるいは事故対策ということを具体的に聴くのは結構ですが、それが今後の議論の中にどのように反映されるのか、あまり意味がないような気がします。

もう 1 点、具体的な文面のことになって申し訳ないですが、問 4 で「料金徴収の期間は平成 33 年 9 月 27 日までです」と書いてあるのがこれは、それまで取れるということではなくて、これは事業許可を頂いた際に 33 年 9 月 27 日ということが決まったのでございます。ですから、現在のように 30% 以上の利用が多い中では、当然 33 年 9 月 27 日ということは有り得ません。我々がすぐにでも無料にできると言っているのは、その点でございまして、この文面の前に「事業許可では料金徴収の期間は」ということを入れていただきたいということ、「一方、無料化する前に料金収入で～」と書かれているところでは、「道路をさらに整備していくことも考えられます」と書いてありますが、ここは「要望がある」ということで聴いていただくということになるのかと思います。

問 6 については、「琵琶湖大橋の維持管理に必要な費用は税金でまかなうことになるため、県内の他の道路や橋などの整備および維持管理に影響が出るということが考えられます」と書いてますが、もう影響が出るというような書き方をここでしてしまうと、回答に先入観が入ってしまうので「影響が出る」という表現は適切ではないと思います。以上でございます。

○座長

二つ目の料金徴収期間については、ご指摘のように正確に書いて頂くということによろしゅうございますね。

問 4 については、どのように使うかという利用目的でございしますが、これは事務局はどのようにお考えでしょうか。問 4 を今後の議論にどのように活用していくかということでございますけれども。

●事務局

5 ページの議論の流れのところでお示したように、道路網での課題を確認した上で、利用者の意見として有料道路で整備が可能なのか、ふさわしいのかということと、利用者負担でなくて普通の公共事業での整備がふさわしいのかという事に利用していきたいと考えております。具体的な項目は書いていただこうと考えています。

○守山市委員

問 4 の「料金徴収の～」という箇所については、道路課としては考えておられず、地元なり市長から要望されているというようなことでしか受け止めておられないことを確認させていただきたいと思えます。

それと、問 6 の「影響が出るということが考えられます」というのを抜けということでございますが、このことについて県の考え方はどうなのか。

問 5 で利用者に割合を聴くというよりも、問 4 の結果を受けて県と道路公社としてどういう形で利用者に説明するかであって、今の段階で聴くことはいかがなものかと考えております。

●事務局

守山市委員の最初の意見の、「県としてどうなのか」というところについては、委員の中にうちの県の者が入っておりますのでそちらの方でお答えします。

問5を今聴かなくて良いのではないかという事ですが、先ほどの説明の中で利用実態を推計したものを提示させていただいたものをここにも示している通り、何割までが利用するのかが重要になってきますので、今の状況ではポイントになる質問であると考えております。特に、アンケートは何回も出来ないものですから、今回一緒にお聞きする方が合理的で良いと考えております。

○守山市委員

私が申し上げたいのは、問4で1-1と答えた方が、真野ICから琵琶湖大橋を通過するには今30分かかっているのを4車にしたら20分で済みます、10分で済みますというそういう説明をすればユーザーは納得される、そういう説明責任を県が果たしたら良いのではないかとこう申し上げておるところでございます。

●事務局

我々が考えておりましたのは、まずもって今現状で有料道路事業を償還できる状況にあって、その上でまだ今の道路について不満があって、それが利用者負担で良いと考えられるのであれば、今の段階でも予測できるアンケート結果になると思います。しかし、有料道路事業でやるからには、2車を4車にしたら非常に良くなりますだけではなく、そこを有料で整備することをどう思うかということのを改めて聴き、それを元に十分判断していただけるのかなと思っております。

○守山市委員

今の利用頻度だけで判断して、この間だけを整備すれば時間的に短縮されるというのが提示されるならば、利用者側も少し負担しても良いのかなという判断があるんですけども、利用頻度や利用割合、それだけをもって2割はいい、3割はいい、そういう単純な判断をユーザーに求めるのはいかがなものですかねと申し上げているだけでございます。

○座長

他の皆様方、いかがでございましょうか。

まず、今議題になっている問5について、旅行時間を推計することはかなり難しい。交通量配分の基本に関わることで、1台1台の車がどう動いて、そしてその個々の車の所要時間を平均化するというような求め方ではなく、利用者均衡という、いくつかの経路のうち使用される経路の所要時間はほぼ等しくて、使用されない経路は所要時間が長いという等時間原則というもので近似解を配分計算で求めているわけです。従いまして、配分計算の結果でA案とB案でどれくらい違うかということのを以て所要時間の比較は出来ますが、現在の所要時間と将来の所要時間を議論するのは難しいと思います。私は、守山市委員が言われたことは、ある種の正論ではあると思います。ただし、それを市民の皆さん、県民の皆さんに示した場合におそらく、将来は何分になりますと言い切ってしまうと、これはどういう計算をして求めたのかという根拠を問われることになり技術的に非常に難しくなると思います。

そこで、問5で示されている図は完全に実測値とは申せませんが、ほぼそれに近いようなものですから、客観的なものを示してそれで利用者の皆さんの考えを聴くという程度であればよいと思います。交通計画をある程度研究してる立場から見まして、現時点においては問5のこの図の示しの方がベターではないかなと思います。

問6の公社さんからの「県内の他の道路や橋などの整備および維持管理に影響が出ることが考えられます。」という意見については、右の図にもあるように誰かが費用を負担しないとイケないわけですから、収入がなかったらどこからか財源を新たに見つけてきますよというようなことがおそらく考えられないとすれば、必然的にこのようになると思います。

○道路公社委員

「税金でまかなうこととなります」で終わっておいて十分じゃないかなと思います。この後段の「県内の他の道路や橋など」というのが同じように「維持管理に影響が出ることが考えられます」というのは余計な表現かと思います。

○滋賀県委員

公社委員からご意見のあったとおり、「関連道路をさらに整備をしていくことも考えられます」、その他、問6「影響が出ることが考えられます」については、県が研究会に臨むに当たっての考えの一つのとしてお示ししており、色々な選択肢があって、その中からどれがいいかというのを広くお伺いをして、決めていきたいと考えております。ご意見承ったところもございますので、詳細については預からせていただいて、座長と個別にご相談させていただくということで、収めさせていただければと思いますがいかがでしょうか。

○座長

こういうアンケート調査は県民の皆さんが「これは答えないとイケないな」とか「答えてあげよう」といった形で取り組んでいただけることが重要かと思いますので、あまり言い過ぎないように、また、必要なことはきちっと説明するという事として、預からせていただければと思います。

それぞれ委員の皆様は、それぞれの責任者でもあられますので、非常に関心を持っておられるわけではございますので、ご発言頂きましたことにつきまして、議論に参加させていただきまして、まとめさせていただきたいと思います。何卒それでご了解いただきますよう、お願いいたします。

それでは、少し延長をしてしまいましたがこのあたりで終わりたいと思います。本日は皆様方、真剣なご意見、ご議論いただきまして、誠にありがとうございます。県の方も何回も仰ってますように、最初からもう、これで決めたというのはなくて、広くまずこの研究会の中で議論し、そしてまた県民の皆様方の意見もお聞きするという事で進めようとしているようでございますので、今後共ご協力どうぞよろしくお願いいたします。それではこれで私の役目を終えまして、お返しいたします。