

第5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2月4日（水） 10：00～12：15

開催場所；コラボしが21 3階中会議室1

出席者；座席表のとおり

1. 琵琶湖大橋有料道路のあり方に関する研究会まとめについて

<事務局説明 ①シミュレーション結果他 p.3～p.18>

■ 議論

○道路公社委員

前回の研究会で資料の訂正お願いしまして、今回耐震のあたりを修正されていますので、私どもとしても異存はございません。住民に対して不安を煽るような資料構成は不適切だということを指摘したもので、大切にしていかなければならないという思いは公社としても共有するところでございますので、この資料で結構かと思えます。平成24年の道路橋示方書に基づきチェックした結果、パイルベントは問題なく対応できるということでございましたので、今回の資料、道路公社としても了解していると思っていただいて結構です。まずは報告させていただきます。

前回、皆さんにお話する中で数値を間違っておりました。水中で基礎が対策されている事例は全国でも数%あるいは1%、2%というような事をお話しましたが、調べましたところ、私どもが情報を掴んでいる中では、東京で85年くらい経っている橋梁の基礎に対して1橋、そして四国地整、中部地整の管内でそれぞれ1橋づつあるという事で、全国で3橋くらいしか実例が無いということだけ、訂正させていただきます。

○守山市委員

12ページと14ページで教えて頂きたい。

150円なり100円の料金にした時に満了時に未償還金が発生するので、14ページの損補金等を活用する事も可というスキームは成り立つということで理解していいですか。

●事務局

変更許可を国に対して申請する際、損補金を最後に充てるという申請は出来ません。14ページに書いているのは、料金徴収期間満了時に未償還額が出ると、その額に対して県が将来の債務を保証しますという予算を、議決を得て立てるという計画を作成することであって、結果的に損補金を充てるという現実のお金をどう充てるかという実際の話とが、2種類書かれており、こういうことも考えられるという案でございます。

○守山市委員

そういうことであれば、県議会の議決があれば100円か150円の未償還が発生するスキームで国への申請が認められるという形でいいですか。

●事務局

単純に言えばそうですが、申請する場合は未償還が発生するのではなく、債務があるから償還できるという申請になります。その辺をしっかりと説明できなければなりません。

料金を単純に下げると、料金を払う期間が長くなるのではないかという懸念もございます。値下げは計画上可能ですが、実際、申請書を提出するにあたっては、まだまだ国と詰めていかなければなら

ないところもあるという事をご報告させて頂きたいと思います。

○経済同友会委員

先程、公社委員から橋梁の問題について発言がありました。

前回と今回でだいぶ方向感が示されたかと思いますが、まずもって、24年道路橋示方書に従って橋梁を改修する必要があるのか無いのか。全国では3橋梁というお話でございました。この部分で必要かどうかというところをお教え頂きたい。

もう一点、橋梁を改修するとすれば、幾らぐらい必要かというところを知りたい。

それと、前提条件の中に橋梁の大規模修繕費は、計画的に、長期的に考える話という長寿命化の中に含まれていないのかという事の三点、お教え頂きたいと思います。

○座長

それでは事務局、あるいは公社さんどちらか。

○道路公社委員

道路公社でございます。この耐震に対してですね、長寿命化に含まれているかという事ですが、全国的にまだ方針は出ておりません。先ほどの3橋については、それなりの理由があって全国で3橋やられているだけで、全国的な方針が無いということで、長寿命化の計画の中には入れておりません。

そして先程の橋梁の耐震対策をした場合、どの程度かかるかということについては試算しておりませんので分からないというような事でございます。

○経済同友会委員

必要性ですね、実質的に、いま全国で3橋梁という中で、今の段階で琵琶湖大橋に必要なのか。

○道路公社委員

現在橋梁を預かっている道路公社としてはですね、全国基準を十分クリアしている中で管理しているという事で、今の有料の段階で、料金を利用者の方から頂いて整備するというのは過度な負担になるのかなというふうに考えておりますが、県の方針として整備していくという事に対しては今後必要に応じて、長寿命化というか長く大切に使用していきたいという事で、さらなる対応という事になってきまして、公社も全国の流れを汲んだ上で対応していかなければならないのかなと思っております。

○座長

有難うございました。事務局の補足はございませんでしょうか。よろしゅうございますか。

○栗東市委員

今の質問で、6ページの照査を実施の部分は県の事務局のほうではどうなんですか。

いま道路公社委員が仰った内容に対して、ここに24年道路橋示方書ができている。そういった中で照査を実施していかないといけないと。そういう部分がまとめられているんですが、そのあたり。

●事務局

先程、道路公社委員から冒頭ご発言ありましたように、公社のほうで照査を行って頂いております。その中でパイルベントは大丈夫というところの報告を先ほどして頂いたところでございます。

○栗東市委員

はい。わかりました。10ページのところでございますが、ケース1、ケース2と表がございまして、ケース1については地元負担が20ございまして、ケース2については地元負担は無いということで

いいわけですね。

●事務局

これにつきましては、通常現在、県で行っております県の単独事業でいきますと、こういう枠組みで地元の市町さんからも負担を頂いてやっています。一方、ケース 2 の交付金事業でございますと、国の交付金を活用しまして事業を進めており、これらの枠組みで試算を書かせていただいたものでございます。

○栗東市委員

分かりました。もう一点。12 ページで、下のほうの維持管理費で、表の中に 7.2 億円、次のケース 2 でも 7.2 億円。これとですね、18 ページには維持管理必要額というのが、1 回目の研究会で年間 3.5 億円要るとあったのですが、これと 7.2 億円というのはどのように読み取ったらいいのでしょうか。

●事務局

まず、12 ページ、13 ページに書いております維持管理費 7.2 億円とは、有料道路で管理していくにあたりましては管理事務所の経費であったり料金徴収の経費であったり、そういう色々な経費も当然入りますので、現在平均的に必要となってる維持管理の費用として 7.2 億円。先程ありました 18 ページのところは、今の有料道路管理区間全体 15 キロ余りの全体を管理していくのに実質の費用としてどれだけ要るのかということで 3.5 億円いる。ですから 18 ページは俗にいう工事とか委託とかでやっていただくのに必要な分が 3.5 億円ということで、その違いがございます

○学識委員

今出た 18 ページのところ、細かいことですが、2 番目の県の道路予算との比較のところ、割り算されていますが、上のほうは有料道路管理区間の費用を県管理道路維持費で割って 5%。次が本体を橋梁の補修費で割っているわけです。この 5%というのが「たいしたことがない」ということで維持管理有料が認められないという理解でよろしいんですか。国としては。

●事務局

初回の時にご説明させて頂いた、近江大橋の際に国と協議させて頂きましたところで言いますと、もともと道路整備特別措置法 15 条の中に維持管理有料道路制度という維持管理にかかる料金を徴収することができる規定がございます。その適用要件としましては、そこにかかる費用が特に多額であること、かつ著しく不相当であるというような事が書いてあります。琵琶湖大橋に係る費用は 1.5 億円ほどかかるという試算をしていますけれども、近江の場合は約 1.4 億円でございます。ほぼ同じ額でございます。それは県の予算の中から言えば、特に高いとは言えないという点と、もう一点は「かつ」で括られています著しく不相当という中に、技術的な要件といった事がございますが、近江大橋の場合は、真中の橋脚と橋脚のいちばん離れている一番広い所で 90m くらいのスパンの普通のコンクリートの橋で、そこについては特に技術的に何か要するという特異な橋とまではいかないということで、認められなかったものでございます。今回におきましても、橋桁が、近江大橋はコンクリートですけど、琵琶湖大橋は鉄の桁で架かっておりますけど、橋の規模も少し長いということくらいで、最大スパンも若干長いとはいいますが、ほぼ同規模、必要な額もほぼ同じというところで、なかなか難しいのではないかとということでございます。

○学識委員

はい、わかりました。ひとつもうちょっと確認したい事ですが、最初のほうのシミュレーション。これの位置付けですが、これは例えばまとめの所とか、そういうのはどういうシミュレーションの結果として反映されるのでしょうか。

なぜこんな事を聞いているかということ、ここで数字を出しているのはあくまで県庁としてどれくら

いの財政負担になるかという観点からまとめられているようですね。起債で何%やるとか、起債を除いたらこれだけ負担になる、あるいは交付金がくるというような前提でされていますけど、起債にしたって、これは将来の税収で返していくわけですし、主として県の人達の将来の負担になるという意味では、今現在の滋賀県庁の財政にとっては先送りになるかも知れないが、費用として社会的な費用が掛っている訳ですね。それと交付金であるとしても、これは結局どこかで誰かが払っているわけですね。国からきているということですから、日本全国どこかの人が払う、負担するということですから、そういう意味ではこれも社会的には費用が掛っているわけです。ですからこの結果を県民あるいは滋賀県庁以外あるいは滋賀県以外の人達にアピールする材料として、どうかなという気がしたものですから、聞いた次第です。

○座長

ありがとうございます。ただいまの件につきましては、事務局ならびに県のお考えとしてお答えをして頂ければと思います。

○滋賀県委員

9ページ、10ページの資料で、ちょっと補足させて頂こうと思っていたところです。前回の大津市委員の発言もありました、要は交付金事業、この基金を充当した交付金事業であっても、例えば100億円の事業であれば、それが他の事業に影響するんじゃないか、ということも申されますが、まさしくその通りでございまして、これを優先すればどこかの事業の進度を調整することになる。一般的に交付金事業でやる場合と、全く影響を及ぼさないという意味で単独事業でやる場合、これは別立ての財源として、例えば100億円の事業なら8億円の基金を充当してというやり方で、それでもってその他の事業、今やっている事業、これからやろうとしている事業を遅らせないというシミュレーションでございまして、今の学識委員の仰います事もよくわかります。ただ、ここはまさしく、滋賀県の東西の交通が通る所ということで経済に与える影響も非常に大きいということで、その一部分といえますか、かなりの部分でございますけど、滋賀県民の負担というところは理解いただけるものと考えております。

○座長

事務局のほうでも何かご発言ございますでしょうか。

●事務局

先程の学識委員が仰っておられる、経済的には誰かが負担しているというところでございますけども、滋賀県委員が仰られたように全てを、そこを通られる方にすれば利用者が全部負担されていますし、県の事業であれば県民の皆さんから広く負担を頂く。交付金事業であれば国税のほうから交付金を頂いておりますので、そういう意味で言えば広く全国から負担を頂いているというようなことになります。ですから今回、この研究会の中で、それが利用される方に負担を求めていく事なのか、あるいは広く県民の皆さんで負担頂く事なのか、というところを議論頂いていると考えております。

○学識委員

私の質問の意図というのはシミュレーションの結果が何をアピールするためのものなのかという事を明らかにすることで、今のお答えですと、このシミュレーションの結果をまとめた上で、ここからこういう事が言えるから、清算してしまった場合は広い負担でやっていく。清算しない場合は利用者の負担でやっていく。それがこれだけになりますよって感じで、このシミュレーションが何のために行われたのかという事をもうちょっとアピールするような形でまとめて頂いた方がいいと思います。

●事務局

後ほどまとめのほうはご説明させて頂く予定でございますけど、具体的にこういうシミュレーションの結果、これくらいの費用というような記載はございません。と言いますのも、費用自身が現在、設計に基づいてはじいた訳でもございませんので、なかなかそこは書きにくいところが正直ございまして記載をしておりません。

○守山市委員

(2) の道路整備の所でございますが、無料化した時の課題のある道路の対応のところ、事業費の内訳のケース 1、ケース 2、これは現在の県の事業のスキームで説明を頂いていると、そのように理解しており、下の箱の中で財源として基金造成すると。二つ目の・のところの 4.5～8%という、ここへきますと、先程から滋賀県委員が仰っておられる、県全体の道路事業にあまり影響させない方法を考えているようなご発言も頂いてくることになってくると、基金を持って単独事業でやるという時に、地元負担、大津市さんも守山市もまさにこの事に大きくかかわる話でございますので、ここでイメージされるような無料化における今後の道路整備の案と見るなら、これはとても地元の市としては、なかなか理解が出来ないし、これは認められないような説明であると私どもは考えます。大津市さんの意見はどうかわかりませんが。

○大津市委員

いま、守山市委員から仰って頂きましたように、通常、ケース 1 というのは基本的にありえないというふうに認識しております。当然、ケース 2 の国の施策に合わせた国からの交付金をしっかりと滋賀県が確保する中で、事業のスキームを立てるべきであるというふうに認識しております。

○座長

シミュレーションの位置付けですが、私はこのシミュレーションの数値の一つ一つについて、議論をする事はこの研究会がまとまらない方向に進んでいると思います。と申しますのは、いろんな前提条件がございまして、その前提条件が変わればこの数値はいかようにもなり、変わる可能性がございまして。前回までに委員の皆様方からそれぞれのお立場を踏まえたご意見、これはその組織の立場から言えば、非常に妥当なものでございます。妥当なものゝ妥当なものがぶつかり合いますと、なかなか難しいわけです。従いまして、私はこのシミュレーションの位置付けとしては、議論を進めるために、仮にこういうふうに考えてみてはどうかというようなものであろうかと思ひます。私もこのシミュレーションの結果を、最終報告書の中に数値として入れる事は適切ではないと思ひます。ただし、こういった詰めた議論、細かいことについても一応、研究会でもって議論したという事が非常に重要ではないかなと思ひます。よって、この数値のどこがおかしいというのは、もうそろそろこの辺のところゝ収めて頂けないかなと思ひます。ここに書いてあることで、どれは認められる、どれは認められない、それぞれのお立場によって違ふと思ひますけど、こういった議論をきちつとして最終的に、要は琵琶湖大橋というものが末永く使えるという事ですよね。その目的は皆さん方一致しているわけですから、そこへ進むにはどういふのが一番上手いやり方なのか、そういうところに焦点を絞つてご議論をまとめていければというふうに考へております。おそらく事務局の先ほどのお答えと同じように、ここはシミュレーションの結果をそのまま載せようというおつもりは全く無かつたかと思ひますので、私としてもひとこと申し上げました。

では、道路公社委員よろしくおねがひします。

○道路公社委員

12 ページのシミュレーションのケース 1 ですが、その中でこのシミュレーション自体の供用開始が 38 年 4 月 1 日で、料金徴収期間の満了が 38 年 9 月、200 円の場合は 9 年で償還という事になってるんですが、通常、有料道路で造る場合はお金を借りて、ものが出来上がつてから借金を返していくということで料金徴収期間が始まるんですが、これは建設するまでに料金を徴収していくというような考へ方になっているのかなと思ひますが、このあたりは国とも協議された上で問題ないということゝよろしいんですか。

●事務局

通常、いま道路公社委員が仰られたように、何も供用していない道路、例えば琵琶湖大橋が無い状態から有料道路事業を始めた場合は、最初に借金をして、建設して、供用した後に料金を頂いて、それで返していくという事になりますので、それが普通の事業形態というふうに考えております。

その上で、今現在供用している道路でさらに整備を行うという場合につきまして、償還計画上、どのように組み立てるかとなるわけです。その場合、借金をした後にそれを返していくという形ではなく、事業許可を頂いた時点で、例えば50億であれば、50億の資産が増えたということで、そこからその分を返していくというような償還の表にしてやっていくということで、その点につきましては国とも協議をさせて頂いているところでございます。

○座長

ありがとうございました。このシミュレーション、条件設定等につきましては、別の条件の設定の仕方もあろうかと思えます。仮にこの条件で設定したとすれば、制度上、特に問題は無いというところは十分に事務局も調べられていると思えますけど、最終的には資料として残るとして充分再確認をお願いしたいと思います。

○野洲市委員

事務局から国へ協議しているということではございますが、冒頭、守山市委員も言われたように国との協議経過、今回のシミュレーション、あるいはまとめでもございますけど、今までの国との協議内容を、今日最後ですで見通しを、分かればお聞かせ願いたいと思えます。

○座長

国との協議の経過、可能な範囲ですね、こういう状況になっているという事をご説明頂ければと思いますのでよろしく願いいたします。分かっている範囲でももちろん結構でございます。

●事務局

前回、滋賀県委員のほうからご発言ありましたように、色々なケースを考えて、それに対して相談をさせて頂いて、その上で大きなところで、今あげているようなものが完全に駄目というようなところは言われておりません。ただ、野洲市委員が申されたように、詳細な部分というのは実際どれだけの事業費でどれくらいの期間、どう返していくのかというところはまだまだ詰めていかなければいけないところがあるのは当然の事でございます。現時点におきましては、概ね前回議論を頂いていますように、範囲であるとか、あるいは期間の計算の仕方であるとか、そういった点、あるいは先ほど道路公社委員が申された、この議論の発端であります損補金がいっぱいあって、それに対してまだ継続した時に償還計画上、今後も引当てていくとか、そういった相談をさせて頂いているところでございます。事務局としましても、この研究会で色々な議論をして頂くために、清算であれ、有料継続であれ、どちらにしても、どんなことが考えられるのかという選択肢の相談をさせて頂いているところでございます。

○座長

ここで色々議論した内容というのは研究会のまとめに当然のことながら反映をされているものでございますので、2つ目の議題、まとめ案につきましてご説明を頂きまして、全体を通して皆様方からご意見頂きたいと思えます。よろしく願いいたします。

<事務局説明 ②まとめ(案) p.19~p.20>

< " 資料編 >

< " 琵琶湖大橋有料道路のあり方に関する研究会 まとめ(案) >

■ 議論

○守山市委員

10 ページの 11 行目、「いずれのケースでも・・・」というところがあって、減少しませんとある。「しかしながら云々」なんですけど、たしかに前回の第 4 回の時に少し滋賀県委員からこのことに触れられたんですけど、あまり私どもがそれに対して詳しく議論をさせて頂いてない中で、こういう形で記述されている。大津湖南幹線、これは推計に折り込んで頂いてると私達は理解しておりますので、これが整備されますと確かに交通量の変化があって減少するとは考えられるくらいにとどめて頂かないと、この事によって以下の信号の現示の問題とか整備時期、後のページに出てくる文言にも入ってまいりますので、「考えられる」として頂いて、八代交差点から国道 8 号バイパスまでの円滑のためには湖南幹線の整備が必要というまとめにして頂きたいと考えております。

野洲川幹線については、大津湖南地域幹線道路整備促進協議会からも県に要望を上げてます路線でもございますので、この研究会でその方向性を付けて頂く事は、私どもはちょっと問題あるかなと考えております。ですから 16 ページ以降出てきます、「ただし区間 C 云々」の所についての書きぶりにつきましては、訂正をお願いしたいと考えております。

「ただし」からの 4 行は削除頂いたらいいと私どもは考えておるところでございます。「・・・中長期での整備が必要と考えます。また区間 B1 は・・・」とかこういう形で言うのであれば有難いと思います。

●事務局

C' の区間、16 ページの 16 行目から 19 行目のところを、守山市委員は仰っておられると思います。この C' 区間につきましては、前回、滋賀県委員から発言があった内容が、先ほどの 10 ページのところにあるわけです。

守山市委員が申されたように協議会から県に要望しているというのも当然承知しております。その上で現在、堤防道路となっている野洲川幹線の区間は市道で管理頂いているところもございまして、大津湖南幹線の整備による交通の変化により、どの辺りまで変化するのかということをも更に、ある程度広域な道路網のシミュレーションで見ているわけです。その辺は今後関係市さんと詰めていく必要のある区間と考えていまして、16 ページの 16 行目に「さらなる調査・検討を進めるとともに」と書かせて頂いているところございました。

○守山市委員

仰ることはよく分かりますが、今回の研究会でここまで踏み込んだ書きぶりは、私どもとしては削除して頂きたいというように考えているということでございます。

○栗東市委員

私もそのように思います。以前から申しておりますように、湖西道路から国道 477 号を横軸として、栗東の国道 1 号のほうまで伸びている。管理区間の中に八代交差点がある。それを縦の軸で整備ができるからというのは、交通のネットワークそのものに検証が必要なのかなど。誰が考えても、横の橋から東西に交通が流れていく。そういう事から考えますと、いつも渋滞しておりますので、さらに渋滞が予測されていく数字になるのが普通ではないのかなど。いくら南北の幹線道路が何本も整備ができようが、横の軸線の交通量の許容キャパが少ない中で、それが補える、減少するという事はちょっと考えづらいものを感じます。よって文言として、数値そのものを検証の余地があるのかなど思いますので、文案は削除頂ければと思います。

○滋賀県委員

前回の研究会で発言させて頂きまして、大津湖南幹線の北進整備を折り込んだ上での平成 42 年の推計ということでした。推計とはそれが 100%正しいというわけではありませんが、かなりの近似値になっていることをお認め頂いた上でよく見ると、大津湖南幹線ができますと当然南北の交通は転換されます。

取付道路は県警が管制センターで信号の最適配分がされ、逐一、時間設定されています。八代交差点の南北方向を見ますと、今は交通量が多くて取付道路のほうが少ないという事で、渋滞があちこちで起こっているということでございます。

推計を尊重して私は述べさせて頂きましたので、それが東西の取付道路の青時間が 1.6 倍、1.7 倍に配分されるという事をもって、効果が無いということではなくて、そこは折り込んで頂き、必要だからやってほしいという事を研究会で応援してほしいという立場で申し上げております。それで一定の改善ができるし、C' 区間が更に加われば八代交差点から野洲栗東バイパス沿い西側の渋滞も緩和できるという推計も出ていますので、C' の部分だけでなく大津湖南幹線も含めて渋滞緩和効果があるとして、細かい表現の問題はありますが、そういう事が必要ですよという事だけはお認め頂きたいと思います。

16 ページの C' の記述でございますが、C' 区間を実際にどこからどこまで、どういうふうにするのかという、現道を活かしながら、歩道が要るとか要らないとか、色々な事を調査検討していると思いますので、そのような部分だけは残した方がいいのかなと思います。今はバイパス 2 車線のネットワークを造るということで合意は頂いたんですけど、実際どこまでやっていくかというのは今後の検討として、こういう事も検討して下さいという意味で研究会として述べてもらったかどうかとして書かせて頂いたと考えております。

○守山市委員

滋賀県委員の仰る事はわかりますが、研究会としての文案のまとめを申し上げているのですから、大津湖南幹線に転換し減少することが考えられ、八代交差点から国道 8 号バイパスの間の交通の円滑化のためには大津湖南幹線の推進が必要という形に止めて頂きたいと言っているのです。

16 ページは C' 区間について必要性や着手時期までもう一度判断し直せと、この段階でこう言って頂きますと、やはり大津湖南地域幹線道路整備促進協議会としての要望もございまして、この研究会でそこまで深い議論がされたとは私どもは考えておりませんので、削除を願いたいというところでございます。

○座長

10 ページは多少表現を工夫して頂くとういたしまして、16 ページはただし書きが無くても意味は通るように思います。ひとつ上の 14、15 行目に「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。」と書いてございますので。将来の事ですから当然計画というのは時の流れに応じて見直すという事になりますので、現時点においては中長期的な視点で整備が必要と考えられております、というふうにしておいてもよいと考えますが、どういたしましょう。

○滋賀県委員

10 ページの表現につきましては、大津湖南幹線の必要性があるという事だけが分かれば結構ですので、守山市委員が仰るような事で結構だと思います。16 ページにつきましても、14、15 行目の表現と相反するといえますか、ちょっと矛盾があるかなというところもありますので、こういうことも必要という事を念頭において頂いた上で、削除して頂いても結構かと思えます。

○トラック協会委員

前回座長から、とりまとめにおいて建設的な、また我々利用者、また市、町あるいは県との関係の中でそれぞれの立場から、この研究会でいろんな意見が出た事も沢山ありました。今日は、まとめという部分に入って頂かなければ、この会の最終的なまとめにならないうちに時間オーバーで終わって

しまうという事になってしまい、ちょっと本末転倒になってしまいますので、私どもの立場から今日は言わせて頂こうと思ひまして寄せて頂きました。

第1回目から今回の5回目までの中で、琵琶湖大橋については、経済、観光また生活上、無くてはならない道路あるいは橋ということでございまして、これが恒久的にまた永続的に管理も含めて、なっていないかなければならないというような中で、これまでの議論は全部机上の議論なんですね。

近江大橋が無料になってどうなったかと言いますと、やはり停滞というような無料の逆作用というか、そういう事も出てきております。私も無料化というような立場ではございますが、やはり今後継続するためには有料もいたしかたがないというような気持ではおります。ただ、いきなり無料がいいのかというような議論になりますと、また近江大橋の二の舞になる可能性もございます。そういう中で、できるできないは別としまして、まず実証実験を取り入れて頂くという事を研究会で申し上げて、それで実証実験の結果、例えばプラスになる事、マイナスになる事、建設的な意見を県のほうに申し上げて、それを実施されるかされないかはまた県のほうで検討を頂くというような事を申し上げたらどうかというふうに考えております。それぞれの立場のご意見も色々ございましょうが、その辺で座長の言われました建設的な話を持って行っていただくわけにはいかないでしょうか。

○座長

いままで議論があまり無かった実験というようなのが出てまいりましたが、この件について事務局はいかがお考えでしょうか。

●事務局

近江大橋の時に社会実験と言いますか、無料化実験をしたらどうかという議会からの話もございましたが、あの時は議論している時期のすぐ先に料金徴収期間の終わりがありました。また、社会実験をするには、公社が有料道路事業を運営されていますので収入を県で補填しなければいけないとなります。例えば近江の場合ですと、ひと月なり社会実験をしようと思うと、当時1億円くらいでしたか、収入を補填する必要があるという事でした。先に無料開放が見えている状態でそこまでする事は無いだろう、その代わりに、今回と同様、近江大橋の時もシミュレーションで先を予測してやりましょうという事で、社会実験をしなかった事例がございました。

近江大橋の推計では5割強の交通が転換するという推計でしたが、プラスになる事・マイナスになる事の一つとして、琵琶湖の場合は、いま無料にした場合、先ほどの資料にもありますように橋で3,500台プラス、約1割プラスになるくらいという事で、近江大橋のように周辺に極端に混雑が増えていくような、車が増えるような予測はしていないというところから、あまり積極的ではないというのが正直なところです。

もう一点、プラスとマイナスの話で学識委員が専門とされる経済的な話になりますと、短期間だけやってもなかなか分からない、判断できないところもございまして、なかなか経済効果も推し量れないところもございまして、想定の中に入れていなかったというのが正直なところでございます。

○座長

実証実験をこの時期に考える必要があるかどうかとかですね、その辺を含めましてちょっとご意見頂けませんでしょうか。

○学識委員

もちろん社会実験をやると机上では分からなかった事が出てくる可能性はあるとは思いますが、その分かった事により何か得るものと、それに要するコストと考えてどうかというのがひとつの判断です。

もう一つは、近江大橋の時も無料化の前に交通量推計されたわけですが、交通量推計がどれ位当たっていたのかというような事を検証した上で、今回もやっぱり無料化の前とか後とか、あるか無しかっていう形で交通量配分されて交通量への影響を調べられたわけですね。こういう予測はそんなに当たるものではない、そんなにものすごく正確な数字が出るものではないんですけど、ああいう案と、こういう案のどっちが大きい小さいかとかそういう比較くらいには使えるものです。

また、一般的に交通需要予測というのは他の市場予測に比べると、相当精度は高いということがあります。色々話が散りましたが、今の話をちょっと頭に入れておいて、近江大橋の時の予測と実際蓋開けたらどうだったかという事、教えて頂きたいです。

●事務局

資料を持ち合わせておりませんので記憶で申し訳ございませんが、有料時、橋の上で 30,000 台程度であったものが、推計で 48,000 台位になりますという推計でした。現在 46,000 台余りという事で、ほぼニアリーの推計でございます。それと近江大橋と国道 1 号、唐橋で、瀬田川の断面で比較しますと、国道 1 号におきましても唐橋におきましても当時推計している交通量見合のボリュームになったというところで、近江大橋の推計時の予測はよく出来た結果だったと考えております。

結果は、議会にも報告しておりますので、県のホームページの県議会常任委員会の資料に掲載をさせて頂いております。

○座長

私は近江大橋と琵琶湖大橋というものは別々に考えるべきものであると思いますが、現在私たちは琵琶湖大橋について議論しておりますので、近江大橋の無料化の前後の交通量の変化を実測値と予測が概ね当たっているという事であれば、琵琶湖大橋でやっても同じような結果がでるかもわかりませんね。近江大橋の無料化ということが少し見方を変えますと、琵琶湖大橋における実証実験のような位置付けも出来る。つまり、我々は今まで 5 回にわたりまして議論してまいりましたが、その論点が、今仰った様な実証実験でもって解消するのであればいいだろうと思いますが、無料化の結果どこに問題があるかという事は、おおよそ皆さん共通の認識を持って頂いたと思いますので、結果をどういふうに今後政策判断に繋げていくかについてになります。つまり、実証実験が必要性ないというのではなく、近江大橋の知見もありますのでそれを考慮して、何とか前に進めるという事で座長としてはご納得頂けないかなと思います。

○トラック協会委員

その通りだと私も思います。しかしながら、この利用者アンケートを見ておきますと、まとめの結果は今更ながらの議論ですが、払いたくないという方の中にも払わないといけないという方も居られるのは事実でございますし、そういう中で、こういう事が裏付けになるものならという思いもございましたので、こんな意見をさせて頂きました。いま座長がまとめて頂いたようなところで私は充分いいと思います。ありがとうございます。

○守山市委員

1 件だけお願いします。

27 ページ 5 行目から 9 行目に損補金などの返還金のところで、道路整備以外に充てることは理解されないでしょう。これはこれでいいですが、13 行目、但し書きの「アンケートでは利用料を払ってそこを直す事は、」というアンケートであったんですけど、損補金なり清算後の話まで触れたアンケートは無かったと思うので、13 から 15 行目につきましては削除願いたいと思います。

●事務局

清算する場合でございますが、この場合、基金化してそれを充てる場合の話でございますが、基金化する元、それは損補金であったり、あるいは今までたくさんの方に通って頂いて出資金まで県のほうへ返って来ることの重みを考えますと、これは基金であってもある意味、料金で利用者の方が払われた意味合いを踏まえて、そういう表現を記載させて頂いております。

○守山市委員

そこは議論がされてないところですので、まとめの段階で一方的にこういうまとめをされますと、4 回までに同じ考えでいいんですかと、お話があればその議論はされたと思うんですけど、この件はなにも議論されないまま最後のまとめの文案に出ておりますし、ユーザーとしては、利用者側としてはやはり道路以外には使う事はいかなものか、これはわかりますのでね。

○座長

事務局で、もう一度このあたり、言いたい事と、それから文章。文章は多少変えてもいいと思うんです。ただ、こういう事を言いたいという事については、県としての立場をきちっと出して頂いたらいいと思いますので、少し文章の組み立てを考えておいてくれませんか。守山市委員のご発言の趣旨も踏まえながら。私はそんなに大きな違いはなくて、文章を上手く書くことによって解決できる問題ではないかなと。私の理解不足かもしれませんが、そういうところでちょっとお考えください。

○大津市委員

すいません、1つだけ意見いいでしょうか。

まとめの中の35ページ、建設有料事業清算する場合の、1-1に入る前の全体の文章を見ますと、アンケート結果は無料化の傾向、そして現在の損失補填引当金もすぐに返せる金額が留保されていると。さらには直ちに無料化したとしても、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。どちらかというと、1の書きぶりがいま清算しても問題がないですよという全体の書きぶりになっている。1-1、1-2において課題は触れていますけど、38ページの「2 建設有料事業を継続する場合」においては早急に対応すべき事項をきちっと書いた上で、整理がスタートされていますので、清算する場合におきましての課題については同様の課題がございますので、その事をしっかりと書き加えて頂いた上で、料金収入という財源が無くなる事に伴う他の財源の確保が必要であるという事を、前段の課題の中でしっかりと書き加えて頂きたいと思います。

○座長

有難うございました。そのあたり事務局、再度ご検討頂きますようにお願いします。

○経済同友会委員

5回、研究会に出させて頂いた委員の一人として、利用者として、まとめの方向感というのをお話させて頂きたいと思います。

まず、第1点目、有料道路事業として、基本的に考えることは利用者目線で今回のまとめを検討したい。各市、町、いろんなご意見ございますが、まず利用者が1番であると、利用者目線をしっかりとお願いしたいというふうに思います。

2点目、包括外部監査や業務監査でご指摘、これについては共通認識として先ほども話し合ったように、妥当だと。こういう前提にたつてものと考えて頂きたい。

3点目、現状、多くの利用者が整備の必要性を求めているかということ、どちらかということと求めている。無料化を求めておられる方が多くいる。これはアンケート結果から出ているという事実は事実としてご認識を頂きたい。

4点目、現状の状態で単純に無料化した場合に、先ほどの実証実験等のお話はあるにせよ、推計から言いますと、そんなに大きな変化がないと、こういう状況であると。

この4点をまず踏まえた中で今後の課題を3点考えますと、1点目、先ほど私ご質問させて頂きましたが、橋梁の耐震対策についてですが、現時点では緊急的にどうしても必要なかどうかという部分については少し？マークが付く。当然、必要であるという認識は間違いない所ですが、緊急性があるかどうかというのは少し疑問がある。また費用面においても長期の耐震化の中に組み入れることも可能な気もする。ここはちょっと金額も分かりませんし、具体論が分からないという中では、今すぐということからいうと少しどうなのかなということです。

2点目、周辺道路の整備が必要であるというのは間違いない事でございますので、これは皆さん共通認識のところだと思います。その中で、今回の有料道路としてやるかやらないかというところがポイントになると思いますが、先ほど言いましたように、道路の渋滞、利用者から言いますと今後渋滞とかいろんな問題が一番の課題であると思いますが、今後進められる一般道路の整備に伴って交通量

が増加する、という事を前提にされておりますので、これは当然一般道路を、全体を見る中で道路整備をしていけばいい問題であり、ここにおいて急きょ有料道路で整備する必要はないと考えます。

3点目、維持管理の問題ですが、ここについては、本来であれば維持管理有料というのは非常に重要な課題でございますが、現時点で維持管理有料が本当に出来るのか、というところを考えると今日までの論議から言うと大変ハードルは高いという現状を踏まえて、現時点ではやはり東西の大変重要な架け橋というところから経済効果、全てを考えるとすぐにも無料化を実施すべきである、というのが経済界というか私個人が思うところでございます、今回の研究会を踏まえた中での意見という事でご理解いただきたいと思います。

○道路公社委員

道路公社でございますが、私どもも最後まで対して一言話しておきたいと思っております。今日配られました A3 版の資料に基づいて少しだけお話をさせて頂きたいと思っております。私ども今までの新聞報道とか見ますと、道路公社と 4 市が対立構造にあるというように報道されておまして、道路公社は無料化だというふうに主張しているように捉えられているんですが、道路公社は決して無料化を主張していることではございませんで、こちらの滋賀県道路公社の認識という所にも書いてございますように、平成 22 年より県に対しまして公社の財務状況から県民や利用者の意見を聞きながら維持管理有料道路の制度の導入を提案してきている、というようなところございました。しかし、左側に書いていますように、平成 26 年 4 月 22 日に地方道路公社法に基づき知事が任命した監事から地方道路公社法に基づく知事に対する意見書が提出されたということで、これは法に基づいての対応でございます。「公社の財務状況においてはすでに道路利用者から料金徴収を続ける根拠をなくしている。公社はすぐに無料化の手続きに入るべきである。」という意見がございました。この事に対する県の考えは、いまだに示されていないということから、公社としては法に基づく監事意見に従わざるを得ない、という立場でございます。また、昨年 11 月に県の監査委員における監査を受験したわけですが、この監査においても、知事への意見に対して県の対応はどうなったのか、意見書の中にはすぐに無料化となっているのに、もうずいぶん時間が経っているのはどうなっているんだ、という事がございます。また昨年の 3 月に公社の理事長に対し、知事からこのような財務状況下においても法令上違反が無いとして引き続き管理運営を願うとの通知があったわけですが、この違反は無いとする根拠は何かという事を監査委員から指摘がございましたが、県は同席していたにもかかわらず明確にされていないと、この事に対しては常々県に対しても根拠は何かという事を明確にして欲しいという事を要望してはるんですが、その根拠が示されていない、というような事から今の法に対するルールという事もありますので、このまとめの案の中にもこの 2 点は明確に記載しておくべきじゃないかなというふうに思いますし、そして学識委員あるいは経済同友会委員、守山市委員そして今日は野洲市委員が建設有料の選択肢はありうるのかという質問がございました。この事についても、建設有料も選択肢としては可能である根拠を、今回の研究会の議論が空論にならないためにも、このまとめの中に文章として掲載しておくべきだというような事を思っております。国との協議計画、当然あるでしょうし、国からの通知文等もあると思っておりますので、当然こういう状況において建設有料は国は認めますよ、と言っている内容を前提に今回の研究会があるんだという形にしておかないと、箸にも棒にもかからない中での研究会という事になると空論になってしまうんじゃないかなという事で、その事の追加記載を要望するものでございます。ですから公社は今後の対応としては設立団体である県が監事意見に対する考え方も含めまして、法的根拠に基づく対応を示されれば、各市が要望されているように何ら建設有料継続に異議を唱えるものではございませんが、あくまでも私どもの立場としては、法的根拠に準拠するというような立場で、まとめの案の中に入れ込む文章を、しっかり入れ込んで頂きたいという事を申し述べたいと思っております。

●事務局

まず、1 つ目の現状、法令違反でないところの話でございますけど、これにつきましては確かに私

が公社の本監査に同席しております。その場でどういう根拠かという話のあった時には公社の監査でございますし、その場では発言を控えさせて頂いております。ただ、ここにまとめの概要案の右上にございます「滋賀県の認識」という所を書いてございますように、保有資産が未償還額を上回る公社の財務状況におきまして、法令上、損失補填引当金を充当して早期に償還すべきと法令の中に規定がないという事から、明らかな法令違反というものは無い、ということをお願いしてるところでございます。

次に県の方針が、26年7月、知事に対する監事からの意見書が出されて回答がないとのことでございますけど、これにつきましては、今現在このように研究会を皆さんご参加頂きまして開いてる中でございます。これに基づきまして県の方針を固めた上で当然回答していく、というところでございます。

それともう1点、国からの通知等があるのではないかとこのところのお話でございますが、これにつきましては、当然建設有料事業について、可能性を国に相談をさせて頂いている、という立場でございます。建設有料事業につきましては、当然申請をする前に事前の相談といえますか、そういうのをよりやっていかなければならない状況の中で、今はこの研究会で議論頂く選択肢としてあげる中で、どこまでの事が可能と思われるのかという中の相談でございまして、そこに明確な文章をもって回答頂いているものではございませんし、この中に記載するものもございません。

○座長

ありがとうございます。予定時間になりましたので、無制限に続けるというのはちょっと難しいかと思えます。そうかと言ってすぐに切っちゃうのもなんだと思えますので、こういうことではいかがでしょうか。

まず、32ページを一度ご覧頂けますでしょうか。まとめの仕方としまして、事務局の最初の資料説明にもございましたが、案の1、2、3というものがあって、どれを選ぶかという事を本日、まず決めなければならない、という事でございます。それで、皆さん方が仰ってること、私も常々思っているんですが、それぞれごもっともですが、ここで多数決取るわけにいかない。多数決取れと言われたら取りますけど、私は拒否します。これはそういう問題じゃないでしょう。そうすれば必然的に両論併記にならざるを得ないのではないかなと思えます。ただ、両論併記にしたらこの研究会、5回もやって何やっているんだ、何やっていたんだというふうに言われるかも分からないけど、そういう問題じゃなくて、この委員会の中ですべて決められるんだったら決めましょう。だけど、この外で決まる条件があってそれを我々は知らないんです。その状況において一つに絞るとするのは危険です。それぞれの主張があると思えますけど、こうしてくれと仰っても、反対の方もおられるだろうし、もし逆の条件になったら問題ですね。ですからここは、両論併記という事にして、それぞれ、31ページの下にもございますように、それぞれのメリット、デメリットというものをきちっと書くと。そういうふうにしていくのが私はベストとは思いませんが、ベターな選択ではないかなと思うんです。その上で本日、この研究会5回目が最後であるという事を認識して頂いた上で、それぞれ非常に見識の高い皆さんが、最後にこれだけは言っておきたいという事を言われたわけでありまして。この研究会のまとめは、こういう形で大筋をまとめておいて、先ほどの道路公社委員のご発言のようなものを、どういう表現にしたらいいのか、後書きじゃないですが、付記とか、何かそんなもので、気になる事が色々あるというようなものを、例えばトラック協会委員が言われたような実証的なものも含めまして、それぞれのお立場からのご発言を少し反映できるようなものをできれば付けていただくと。そういう位にしないと、なかなかまとめきれないのではないかなと思えます。

皆さん方、何回も申し上げておりますけど、琵琶湖大橋を永く使って、県民の生活を便利にする。経済活動も活発に出来るようにするという思いは一緒だから、周辺の条件がちょっと変わるだけで違う答えになるような脆い結論を出すんじゃないでなくて、タフな結論、そういうふうなものにしていく方がやはり県民のためになると私は確信しているんです。でありますから、一応、両論併記という形にし

て、それから特に守山市委員から文言の修正等色々出ましたから、その事については十分に調整頂いて、その上で本日最後の時点だが、これだけは云っておきたいというふうなことでご発言をされたと思いますので、その部分については出来れば何らかの形で付記としたら、なお、こういうふうな意見も出たとか、少し付け加えるというような事で、5回に亘る議論の成果を県の施策に反映して頂くと。最終的な決定権は県にありますから、我々はあくまでも有識者の会合という形で、この中でどういう議論があってどういう所まで行きついたという事をお示しするという事でございますので、それぞれの委員さんから見れば不十分と思われるかも知れませんが、こういう形でやらざるを得ないかというふうに思っております。かなり時間を過ぎておりますので、できればいま私が申し上げたような方向で、まとめるという事で大卒ご承認いただけないでしょうか。

(委員全員、反対なし)

○座長

ありがとうございます。

それでは、文言の調整、修正をして頂いて各委員の皆さんにきちっと説明頂いて、もちろん私も説明頂いた上で研究会のまとめとさせて頂きたい。このように思いますので、非常に私、一方的な発言になったかと思いますが、皆さん方のそれぞれのお立場を考えますと、こういうような形にしておいて、最終的には県、知事の判断でございます。これについては、県におかれましては我々のこういう議論の成果を十分に踏まえて決断して頂くと、こういうふうをお願いしたいと思います。

(閉会)