

## 3-2 利用者等の意向

料金収入を財源として整備を行うべきか否かを判断するにあたっては、琵琶湖大橋有料道路は利用者の通行料金で整備、維持管理をされていることを踏まえると、利用者の意見が重要となってきます。県民の意見を参考にするため、県が平成25年度に県民アンケートを実施しましたが、このアンケートでは月1回以上琵琶湖大橋を利用する方の割合が5～6%程度とかなり低い状況だったため、研究会では平成26年度に利用者に特化したアンケートを実施しました。

### 3-2-1 利用者アンケートの実施結果（平成26年度）

琵琶湖大橋の料金収入で道路整備を行おうとする場合、利用者の理解が不可欠であることは言うまでもありません。

そのため、利用者の意見をより正確に把握するため、平成26年10月18日～11月10日の期間で利用者に特化したアンケートを実施しました。アンケート用紙および結果については資料3のとおりですが、そのうち主な集計結果について説明します。

アンケート項目のうち、「通行料金でさらに道路整備が必要か、または、早期に無料にすべきか」との問いに対する回答の集計結果は図14のとおり、「これ以上の整備は不要」との回答が440人で約7割、「さらに整備が必要」との回答が184人で約3割となっています。

「さらに整備が必要」と回答した184人の方に、さらに「通行料金で負担してもよい整備の内容」について聞いたところ、図14-1のとおり、最も多い回答は「渋滞対策」、その次が「防災対策」、「事故対策」という結果でした。

同じく「さらに整備が必要」と回答した方に、「通行料金で整備してもよいと思われる範囲」を図17の区間A～Dおよび琵琶湖大橋本体のうちから複数回答可で選んでもらいました。その集計結果は図14-2のとおり、「琵琶湖大橋のみ」と回答する人が40%強おり、次に多いのが区間A、その次が区間Bになりました。この3つの区間で約80%を占めています。

同じ方に、「琵琶湖大橋を利用する方のうち、何割以上の方が利用する道路（区間）であれば料金で整備してもよいか」を質問したところ、結果は図14-3のとおり、5割以上である場合に料金で整備してもよいと考える人が最も多く、約37%を占めていました。

1 また、5割より高い割合の人が利用する区間を料金で整備してもよいと  
2 考える人を合わせると70%弱となります。

3 また、償還後の維持管理の財源について、全ての方に聞いたところ、図  
4 15のとおり無料にして税金で管理するのが良いと考える人が約69%で、一  
5 方、料金収入で維持管理する方がよいと考える人は約27%でした。

6 さらに、図16は整備にかかる意向と維持管理にかかる意向を踏まえ支払  
7 ってもよいと考える金額について質問した回答で、無料が40%強を占めて  
8 いますが、同じくらいの割合で100円を選択される方もいました。このこと  
9 から、値下げの意向が多いことがわかります。

10 その他、自由記述399人中38人の多数の方がE T Cを導入あるいは自動  
11 化すべきとの意見でした。

## ■ 利用者アンケート

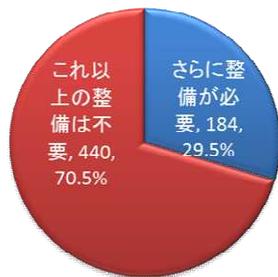


図14 整備の必要性

これ以上整備が不要と考える利用者が70%強

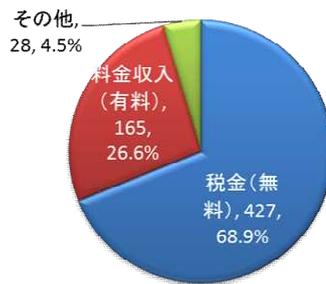


図15 維持管理の財源

税金で管理することがよいと考える人が約70%

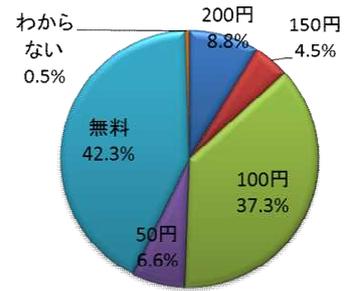


図16 支払意思額

無料が最も多い。次に100円

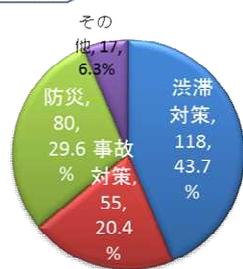


図14-1 通行料金で負担してもよい整備内容  
※整備が必要と考える人(184人)の集計

1位 渋滞対策、2位 防災対策、3位 事故対策



図14-2 通行料金で整備してもよい範囲  
※整備が必要と考える人(184人)の集計

琵琶湖大橋本体およびA区間、B区間で約80%



図14-3 利用割合

※整備が必要と考える人(184人)の集計

琵琶湖大橋利用者の5割以上が利用する時に料金で整備してもよいと考える人が最多(40%弱)  
※5割より高い割合を選択した人は全体の70%弱

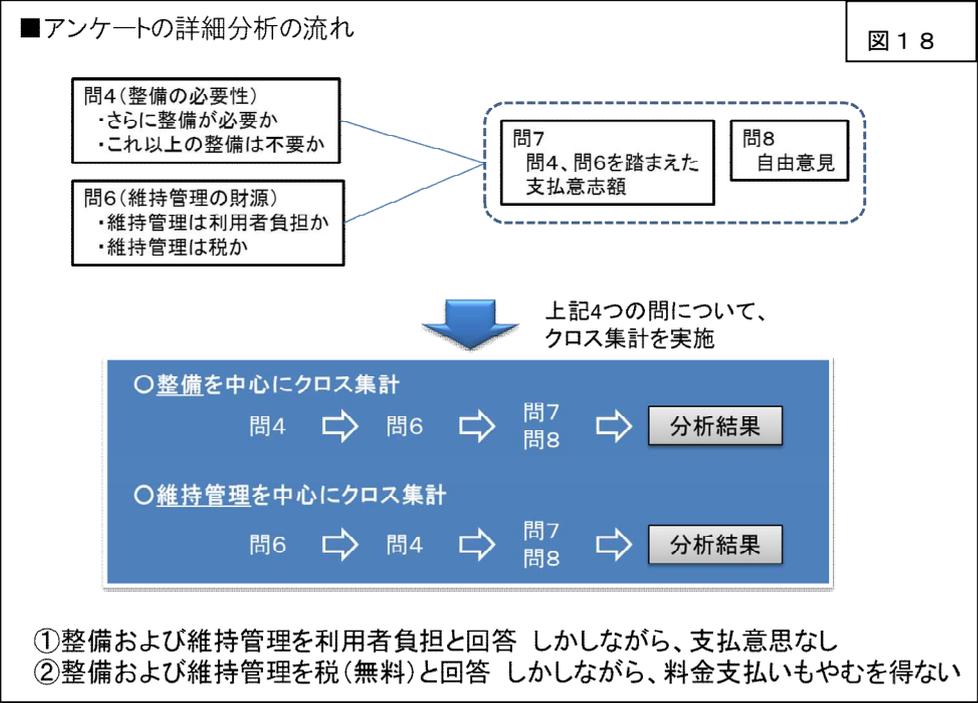
13



1  
2  
3  
4  
5  
6  
7  
8  
9  
10  
11  
12

ただし、「このアンケート結果だけを見ると整備の要・不要がはっきり分かれているが、他のアンケート項目や自由意見をみると実際は流動的なのではないか」との意見もあり、アンケートにはいろいろな読み方があることから、図18のとおり複数の質問項目のクロス集計や自由記述の内容も踏まえて詳細な分析を行いました。

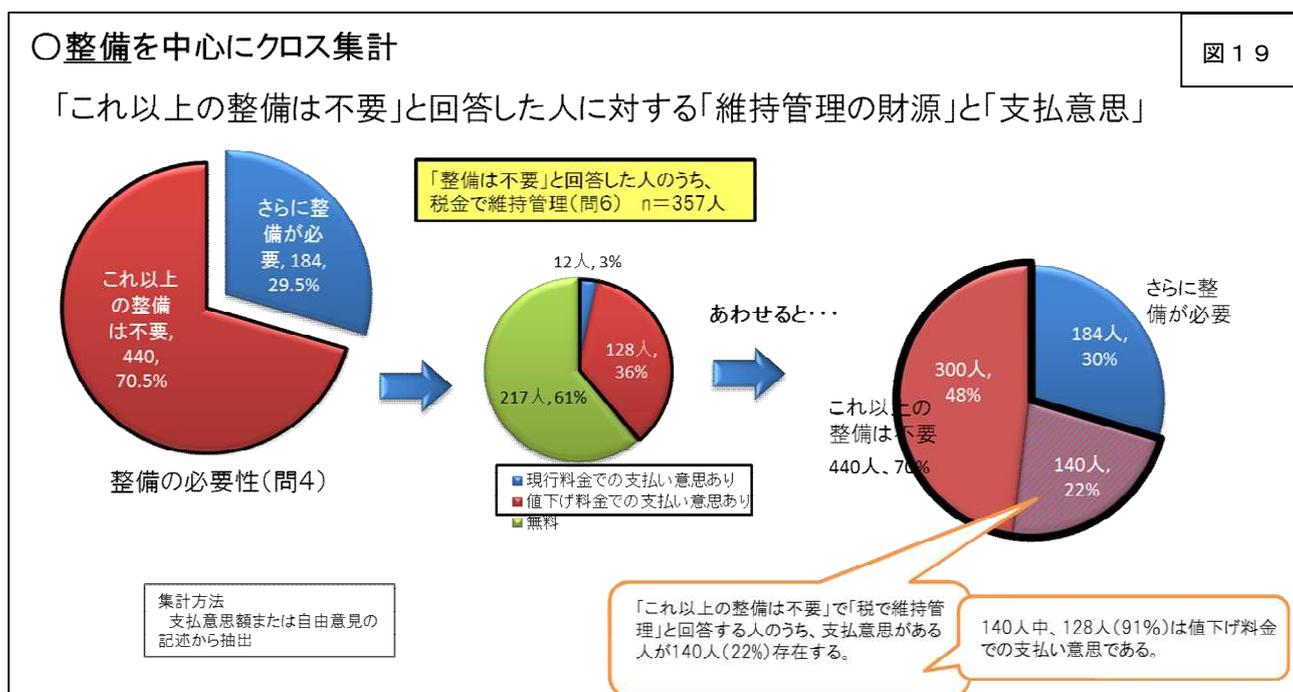
アンケートの問4「整備の必要性」と問6「維持管理の財源」、問7「それら両方の回答を踏まえた支払意志額」について質問し、さらに自由記述欄を設けておりますので、これら4つの問について、同じ図の中ほどに示すとおり、整備に着目してまとめた場合、維持管理に着目してまとめた場合に分けてクロス集計を行いました。



13

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。



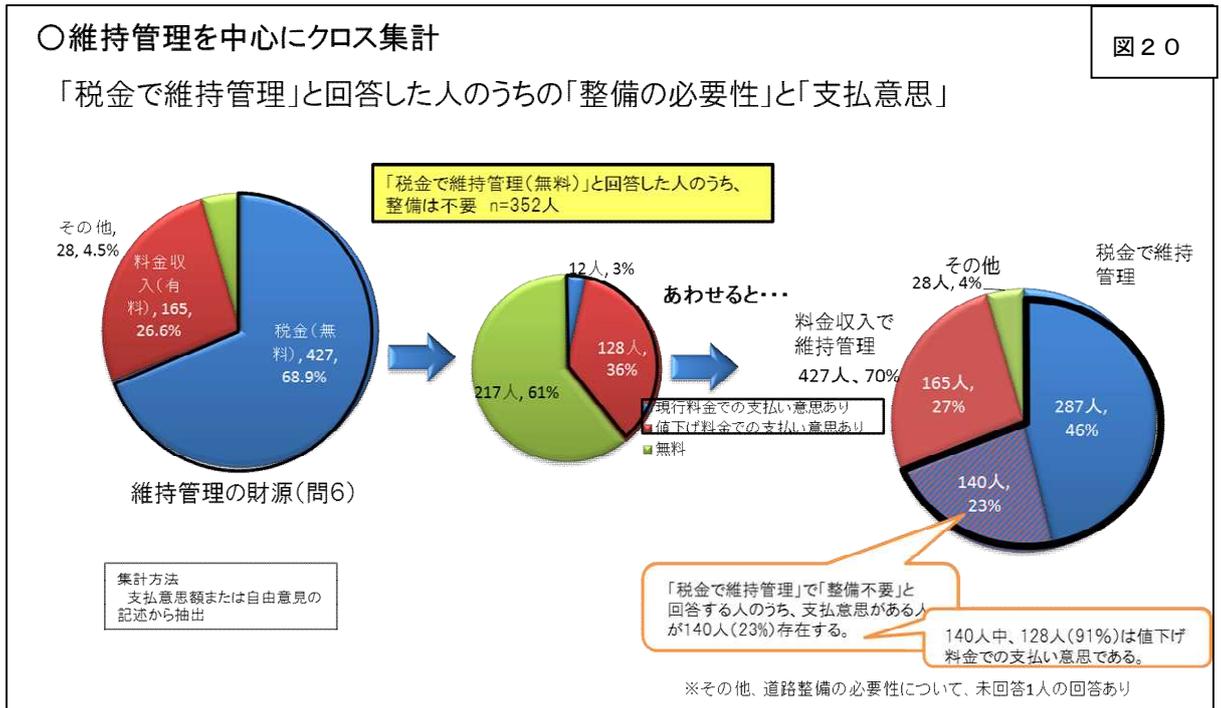
左端のグラフは図14の「整備の必要性」と同じものです。この中で「これ以上の整備は不要」と回答した440人のうち、「税金で維持管理（無料）」と回答した方を抽出したのが図19の真ん中のグラフで、357人おられます。このうち、現行料金での支払いの意思のある方が12人、値下げでの支払いの意思のある方が128人、合わせて140人の方が一定の支払いの意思があると言えます。

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。

1 次に、維持管理に着目した集計を行った結果が図20です。  
 2



3  
 4  
 5 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、  
 6  
 7  
 8 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。

9  
 10 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。

11  
 12 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。

13  
 14  
 15 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。

16  
 17  
 18  
 19 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  
 20 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  
 21 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。

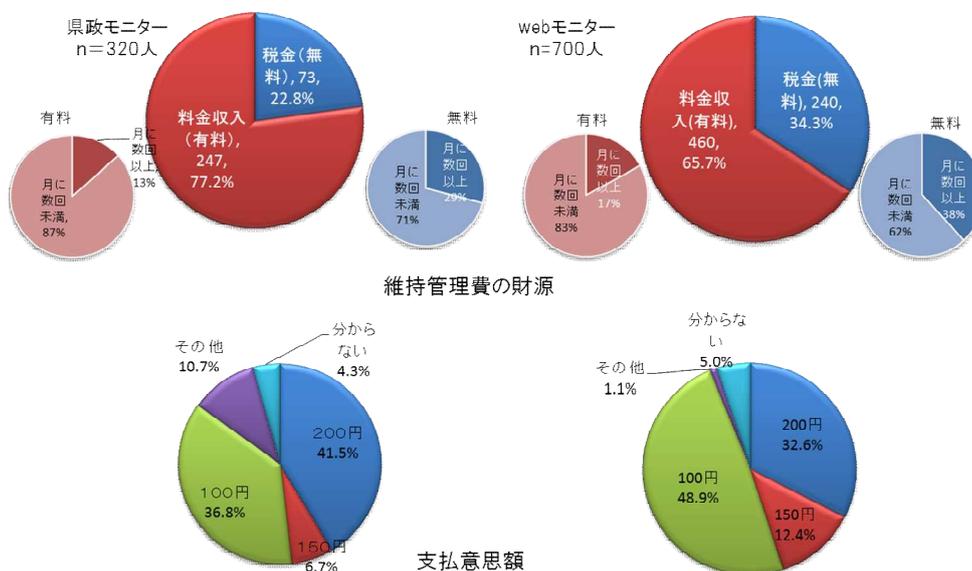
調査項目は、属性等の基本事項をはじめ、琵琶湖大橋についての考え方などを聞いています。

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。



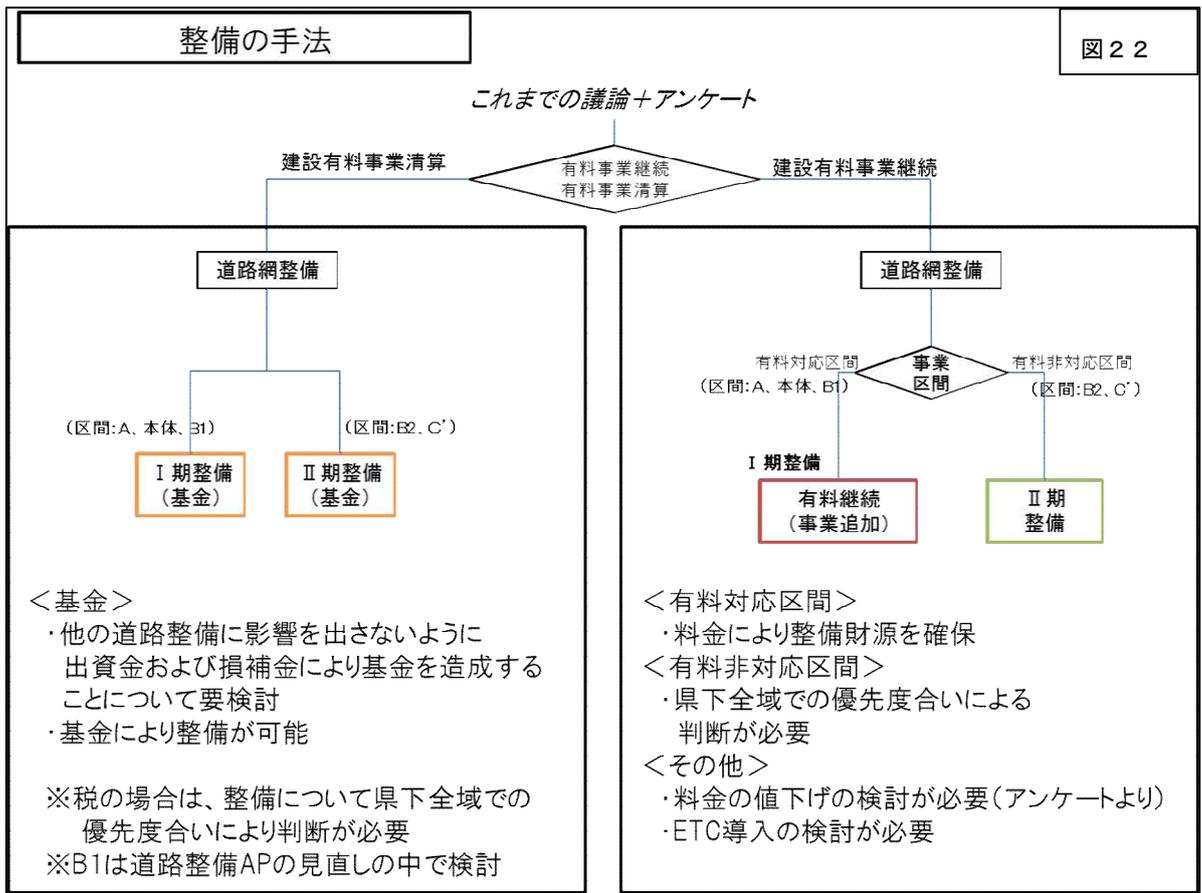
まず、維持管理費の財源については、県政モニター、Webモニターともに7割前後の方が料金収入（有料）と回答し、利用者アンケートとは異なる傾向となっています。これは、月に数回未満しか利用しないなど、利用頻度の低い方が多かったこと、また、設問において「通行料金が無料になると、琵琶湖大橋の維持管理に必要な費用を税金で賄うことになるため、他の道路や橋などの整備および維持管理に影響がでることが考えられます。」との記載があり、無料化により他の道路や橋などの整備および維持管理に影響がでることを懸念された結果と考えられます。

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。



1

2

3

#### 4-1 建設有料事業を清算する場合

4

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。

8

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。

13

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。

15

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

18

1 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。

2 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  
3 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  
4 迫することはありません。

5 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  
6 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  
7 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  
8 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  
9 すべきです。

10 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  
11 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  
12 検討すべきと考えます。

13 ただし、Ⅱ期工事に位置付けている区間B2およびC'については琵琶  
14 湖大橋との関連性を考慮すると、その整備に基金を充当することに利用者  
15 の理解が得られるかは不透明です。

16 また、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  
17 いにより判断が必要なことはやむを得ないと考えます。

#### 19 **4－2 建設有料事業を継続する場合**

20 「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  
21 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  
22 区間は琵琶湖大橋本体、区間Aおよび区間B1です。

23 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  
24 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  
25 ことから、その導入について検討が必要です。

図 2 3



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

18

19

20

※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

1 金収入によるもので、道路整備以外の事業に充てることは利用者の理解が  
 2 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  
 3 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。

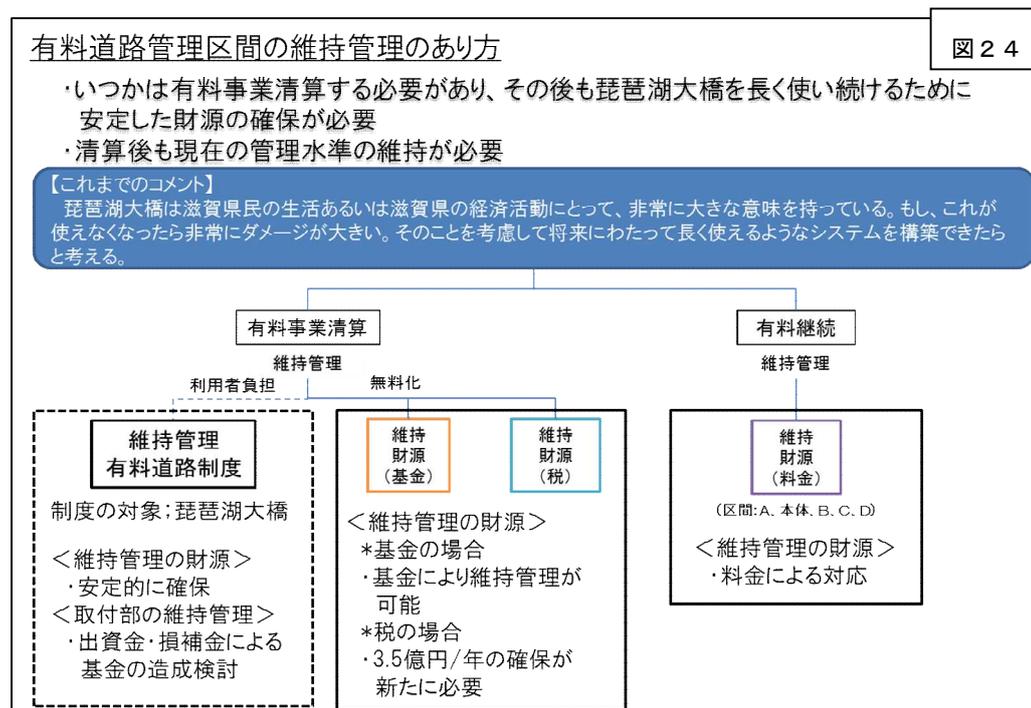
## 5 維持管理の手法

6 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、  
 7 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  
 8 水準とそのため安定した財源の確保が必要となります。

9 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  
 10 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  
 11 った意見がありました。

12 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  
 13 課題や留意点などを図24のとおりまとめています。

14 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  
 15 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

21 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  
 22 設は道路公社から県に引き継がれることとなります。

1 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  
2 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  
3 する必要があります。

4 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  
5 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。

6 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  
7 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  
8 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  
9 管理費を圧迫することとなります。

10 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、  
11 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  
12 が望ましいといえます。

13 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  
14 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  
15 きと考えます。

## 17 5-1-2 料金収入による維持管理

18 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  
19 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  
20 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  
21 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認めら  
22 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、  
23 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  
24 持管理有料道路制度」）。

25 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  
26 維持管理することができます。その場合であっても取付け道路については  
27 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  
28 があります。

29 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。  
30 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  
31 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  
32 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  
33 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

1 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。

2 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  
3 であると考えられます。

4 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  
5 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  
6 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  
7 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  
8 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。

## 10 5-2 建設有料事業を継続する場合

11 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  
12 料金収入を財源として維持管理を行うことができます。

13 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  
14 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。

### 16 3 まとめ

17 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  
18 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、  
19 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  
20 した。

21 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  
22 営と維持管理」について研究することです。

23 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  
24 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  
25 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  
26 加して継続すべきかを検討することです。

27 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  
28 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  
29 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  
30 財源確保の手法を検討することです。

31 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  
32 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  
33 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。

1       【案－1 両論併記】

2       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  
3       はこの研究会の役割ではないと考えます。

4       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  
5       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  
6       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。

7  
8       【案－2 建設有料事業を清算する場合】

9       研究会ではこれらのことについて、慎重かつ十分に議論を重ね、「建設有料事  
10      業を清算」することが望ましいとの合意を得たので、以下のとおり整理し、研  
11      究会の成果とします。

12  
13      【案－3 建設有料事業を継続する場合】

14      研究会ではこれらのことについて、慎重かつ十分に議論を重ね、「建設有料事  
15      業を継続」することが望ましいとの合意を得たので、以下のとおり整理し、研  
16      究会の成果とします。

17  
18      **(1) 琵琶湖大橋有料道路における課題の確認**

19      **1 道路網における課題**

20      **1－1 道路網における課題箇所とその対策**

21      □－(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  
22      も、新たに著しい課題は発生しません。

23      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  
24      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  
25      来においても交通量が増加します。また、「国道477号守山側〔区間B1〕」  
26      では将来において交通量が増加します。

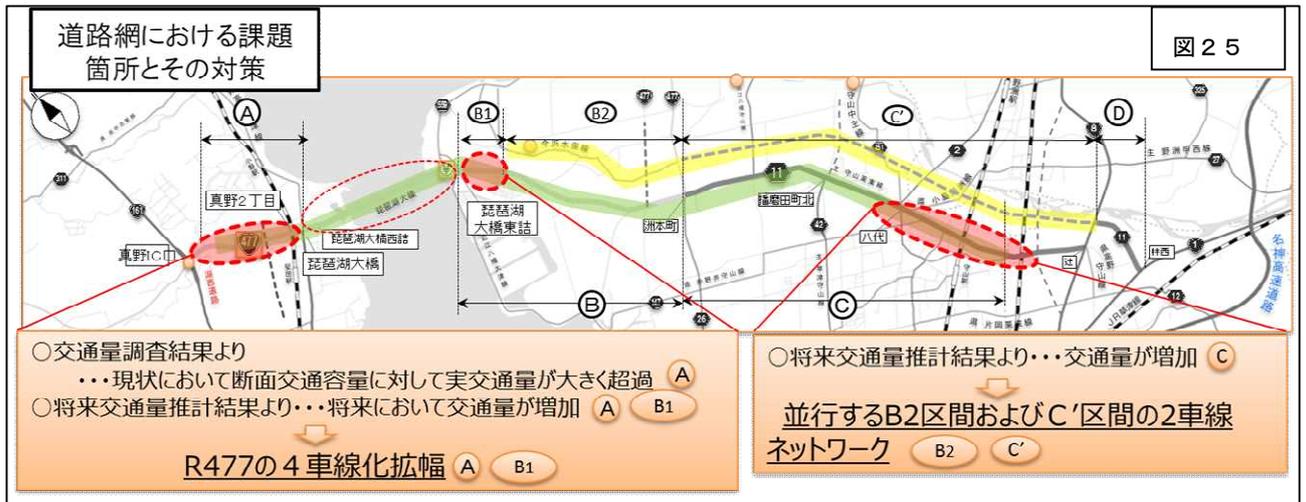
27      このため、どちらの区間についても、現状は2車線のところ4車線での  
28      整備が必要と考えられます。

29      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  
30      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  
31      もに、容量比が高くなっています。

32      これに対しては、並行するルート of 2車線化により取付道路の交通量が  
33      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〕」

1 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  
 2 確認しました。(図25参照)。

3 なお、「1-2 現況および将来における交通量の変化現状」で述べた  
 4 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  
 5 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  
 6 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  
 7 のです。



8  
 9

## 10 1-2 琵琶湖大橋の耐震対策

11 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  
 12 脚の耐震対策が実施されてきました。

13 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  
 14 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  
 15 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  
 16 れます。

17

## 18 1-3 課題への対応スケジュール

19 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、  
 20 中長期的に行うべきものもあります。

21 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  
 22 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  
 23 ます。

24 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  
 25 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

1 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  
2 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。

3 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  
4 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  
5 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  
6 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  
7 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  
8 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。

9 ただし、区間 C' の整備はさらなる調査・検討を進めるとともに、大津  
10 湖南幹線と野洲栗東バイパス完成後の実際の交通状況を確認したうえで、  
11 信号調整など他の手段の効果も踏まえつつ、整備の必要性を改めて判断す  
12 るべきです。

13 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、  
14 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  
15 必要と考えます。

## 16 17 **2 維持管理における課題**

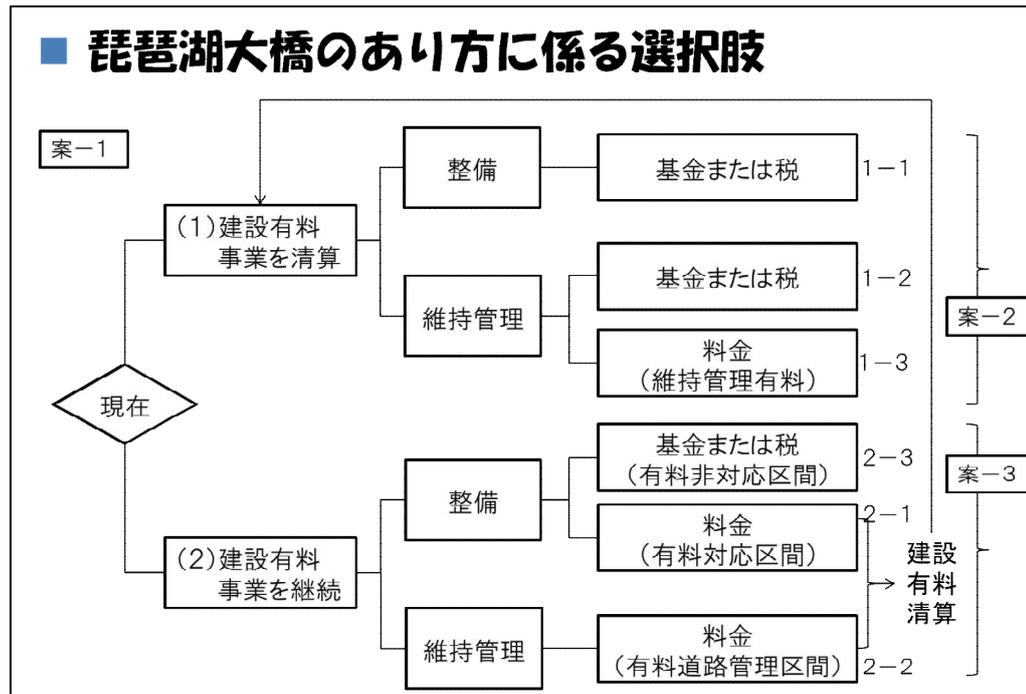
18 現在、琵琶湖大橋有料道路の維持管理は道路公社が利用者からの料金収  
19 入で行っていますが、建設有料事業を清算した後は県が琵琶湖大橋有料道  
20 路を引き継ぎ、維持管理していくこととなります。建設有料事業をいつの  
21 時点で清算するかは今後県が判断することになりますが、いつかは清算し  
22 県に引き継がれることとなります。その場合、琵琶湖大橋本体と本体以外  
23 の区間の維持管理費を試算すると、琵琶湖大橋本体 1.5 億円、本体以外 2 億  
24 円、合わせて年平均約 3.5 億円が必要との結果でした。

25 毎年この維持管理費が県の負担となり、税などから財源を確保する必要  
26 があります。

### 27 28 **(2) 琵琶湖大橋有料道路のあり方に係る選択肢**

29 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  
30 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。

## ■ 琵琶湖大橋のあり方に係る選択肢



### 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低額な料金（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。

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 1-1 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。

ただし、Ⅱ期工事に位置付けている区間B2およびC'については琵琶湖大橋との関連性を考慮すると、その整備に基金を充当することに利用者の理解が得られるかは不透明です。

また、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 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

1 規模等を検討すべきです。

2 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  
3 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  
4 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。

### 5 6 **1-3 料金収入による維持管理**

7 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  
8 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  
9 財源の確保が必要です。

10 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  
11 る「維持管理有料道路制度」の適用も考えられます。

12 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  
13 は一定の理解が得られる状況です。

14 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  
15 維持管理することができます。その場合であっても取付け道路については  
16 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  
17 あります。

18 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。  
19 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  
20 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  
21 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  
22 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  
23 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。

24 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  
25 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  
26 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  
27 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  
28 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  
29 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  
30 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。

31 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  
32 おりで、1台あたり50円が適切な金額と考えられます。

33

## 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

3

## 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  
 6 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  
 7 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  
 8 箇所があること、さらには、いつ起こるかわからない大規模地震に備え、  
 9 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  
 10 検討などが必要な状況です。これらの課題への対応は、緊急に実施するこ  
 11 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、  
 12 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  
 13 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。

14 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  
 15 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  
 16 することができます。

17 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  
 18 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  
 19 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

1 検討してきました。

2 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。

## 3 4 **2-1 料金収入による整備**

5 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に利  
6 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  
7 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  
8 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  
9 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  
10 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  
11 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  
12 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  
13 くべきと考えます。

14 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  
15 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。

16 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  
17 は「1 建設有料事業を清算する場合」で述べたとおりです。

## 18 19 **2-2 料金収入による維持管理**

20 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  
21 ます。

22 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。

## 23 24 **2-3 基金または税による整備**

25 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、  
26 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  
27 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  
28 えない財源確保が望ましいといえます。

29 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  
30 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  
31 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。  
32 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  
33 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

1 成することは可能といえます。

2 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  
3 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  
4 の造成が可能となれば、基金での整備も考えられます。

5 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  
6 金収入によるもので、道路整備以外の事業に充てることは利用者の理解が  
7 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  
8 源とした整備が行われるべきと考えます。

## 9 10 **おわりに**

11 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、  
12 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。

13 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  
14 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  
15 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。

16 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  
17 論を重ねてきました。

18 琵琶湖大橋が滋賀県民にとってかけがえのない道路であり、永続的に利用で  
19 きるよう確実に維持管理していかなければならないという点には異論はないこ  
20 とと思います。

21 この研究会のまとめを参考に、今後、県が「建設有料事業の清算」か「建設  
22 有料事業の継続」かを判断することとなりますが、もとより、周辺道路の整備  
23 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  
24 くことが本来の目的です。

25 そのような仕組みの構築も見据えた判断をされるよう、研究会として期待す  
26 るものです。

27  
28  
29 琵琶湖大橋有料道路のあり方に関する研究会

30 座長 塚口 博司

## 琵琶湖大橋有料道路のあり方に関する研究会設置要綱

### （目的）

第１条 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ため、「琵琶湖大橋有料道路のあり方に関する研究会」（以下、「研究会」という。）を設置する。

### （所掌事項）

第２条 研究会は次に掲げる事項を所掌する。

- （１）琵琶湖大橋有料道路の運営に関すること。
- （２）琵琶湖大橋有料道路の維持管理に関すること。

### （構成）

第３条 研究会は、次に掲げる者をもって構成することとし、別表のとおりとする。

#### （１） 会員

- ① 学識経験者
- ② 道路利用者
- ③ 関係行政機関

#### （２） オブザーバー

第２条の所掌事項と関係が深く、内容に応じ研究会に出席が必要とされる者

### （座長および座長代理）

第４条 研究会に座長を置き、会員の互選によりこれを定める。

- ２ 座長は、研究会を代表し、会務を総括する。
- ３ 座長に事故があるときは、あらかじめ座長が指名する者がその職務を代理する。

### （研究会）

第５条 研究会は、原則として年５回開催する。ただし、座長が特に必要があると認めるときは、この限りでない。

### （公開）

第６条 研究会は公開とする。ただし、滋賀県情報公開条例第６条各号に掲げる情報は除く。

- 2 研究会を開催する際には、日時、場所等についてあらかじめホームページで周知を図る。
- 3 研究会の資料はホームページで公開する。
- 4 研究会の議事結果は要旨を取りまとめて議事要旨とし、ホームページで公開する。

(事務局)

第6条 研究会の事務局は、滋賀県土木交通部道路課に置く。

(雑則)

第7条 この要綱に定めるもののほか、研究会の運営に関して必要な事項は、座長が研究会に諮って定める。

- 付則 1 この要綱は、平成26年8月6日より施行する。
- 2 研究会の設置期間は平成27年3月31日までとする。

別 表 (敬称略、五十音順)

		氏 名	所 属	役 職
1	会員	秋山 新治	守山市	副市長
2	会員	國友 政幸	滋賀県	土木交通部道路課長
3	会員	小林 正彦	滋賀経済同友会	事務局長
4	会員	澤 茂雄	栗東市	建設部長
5	会員	嶋寺 源一	道路公社	理事
6	会員	塚口 博司	立命館大学	教授
7	会員	外村 善一	滋賀県トラック協会	副会長
8	会員	畠中 秀人	滋賀県	土木交通部技監
9	会員	文 世一	京都大学	教授
10	会員	若園 龍二	大津市	建設部長
11	会員	和田 勝行	野洲市	都市建設部長
オブザーバー			(必要に応じ)	

## 琵琶湖大橋有料道路のあり方に関する研究会 検討経過

- 平成26年8月6日 第1回研究会（於：滋賀県北新館）
1. 研究会の進め方
  2. 有料道路の仕組みと現状および財務状況等
  3. 今後の予定
- 平成26年10月6日 第2回研究会（於：滋賀県北新館）
1. 第1回研究会の主な意見
  2. 琵琶湖大橋有料道路管理区間の課題確認等
- 平成26年12月1日 第3回研究会（於：滋賀県北新館）
1. 琵琶湖大橋有料道路管理区間の課題・対応方針について
- 平成27年1月19日 第4回研究会（於：滋賀県北新館）
1. 琵琶湖大橋有料道路管理区間の対応方針について
- 平成27年2月4日 第5回研究会（於：コラボ滋賀21）
1. 琵琶湖大橋有料道路のあり方に関するまとめ