

第1回「近江大橋の維持管理のあり方を考える検討会」

日時：平成24年3月26日（月） 15:00～17:00

場所：大津合同庁舎 7階 7-A会議室

出席委員：塚口委員、入江委員、田中委員、鉤委員、文委員

1. 開会挨拶

<開会挨拶 道路課長・道路公社理事>

2. 委員紹介

3. 議題

(1) 検討会の設置経過について

<検討会の設置経過についての説明>

(2) 滋賀県道路公社の概要および経営状況について

<滋賀県道路公社の概要および経営状況についての説明>

委員

もし将来、県に引き渡した場合、毎年10%貯めていた損失補填金を、整備費として使って良いのか教えてもらいたい。

事務局

採算の悪かった有料道路を無料開放する際、その未償還に充てたことはあるが、それ以外に利用できるのか、現行法の中で使える方法がないのかということについては、引き続き国交省に相談していきたい。しかし、現段階では、難しいという認識を持っている。

委員

説明のあった維持管理有料制度について、もう少し詳しく教えてもらいたい。

事務局

道路整備特別措置法第15条に維持管理有料道路制度について記載があり、法的に認められている。

この制度は、道路の維持または修繕に関する工事に特に多額の費用を要する場合、かつ、本来の道路管理者が維持または修繕に関する工事を行うことが著しく困難、不相当であると認められる場合、料金徴収期間経過後も有料を継続できるというものである。

現在、全国の地方道路公社の中で、この制度を用いて維持管理を行っているのは、山梨県道路公社の富士山有料道路と神奈川県道路公社の真鶴道路の2箇所である。

委員

すでに無料開放された道路について教えてもらいたい。

事務局

事業概要の冊子にも掲載しているが、奥琵琶湖パークウェイ、鈴鹿公園有料道路、日野水口有料道路、途中トンネル有料道路を無料開放しており、現在は滋賀県が維持管理を行っている。

委員

最適な道路利用という観点から意見を述べさせていただく。一台の車が道路を使うことによって、タイヤや舗装がすり減るなど、社会的コストがかかる。これが、社会的限界費用である。一般道路では、ガソリン税などの形で集めて、維持管理や新しい道路を造るために使っているが、近江大橋の場合は、その建設費、維持管理をすべて利用者からの料金で賄っている。

最適な道路利用という観点から見るためには、1年あたりの近江大橋の維持管理費や、これからずっと使い続けていくための修繕費などの総コストを算出する必要がある。おそらく今の段階では料金の方がコストよりは高いと思うが、そういう観点から考えてみるのも良いと思う。もう一つ、近江大橋を道路のネットワークで考えることも必要である。道路は独立しているわけではなく、ネットワークの中で役割分担をしている。国道1号線など平行している道路は近江大橋が無ければ、非常に混雑するというようなこともあるため、そういう観点から近江大橋の役割を評価する必要がある。

近江大橋の料金を上げたり下げたりすると、交通量が増えたり減ったりし、それが国道1号など周辺の道路へ影響を与える。その辺の効果を評価しなければならない。

維持管理や修繕のためのコストなど、お金の面で見ること必要だが、どのような利用のあり方が望ましいのか、そのための料金とはどういうものなのかといった議論も必要だと思う。

(3) 近江大橋の維持管理の状況について

(4) その他

< 近江大橋の維持管理の状況についての説明 >

< その他の説明 >

委員

追加工事のために1年3ヶ月延長して、平成25年12月までとなったが、このように、補修補強による有料継続は可能かどうか教えてもらいたい。無料化すると、県の立場としては大変なことになるようだが、現行法では平成25年12月に締め切りがくる。法律を変えるような手立てがいいのか、法律を上回るような条例をつくるのがいいのか、それとも無料開放するのか、こういった議論を我々のレベルでも良いのか。

事務局

料金徴収期限は平成25年12月となっており、現行法にある維持管理有料制度が適用されれば、維持管理で料金を徴収することができる。

橋の維持管理は一般の道路とは比較にならない多額の費用がかかる。その財源を何に求めていくのかということについて、どういう方法があるのかは今後、資料として示していきたい。当検討会では、今の県財政状況を鑑みるとこういうことも考えられる、こういう方法があるのではないかといいご意見をいただきたいと考えている。

委員

滋賀県の交付金の状況が悪いと認識している。将来的に、車を利用する人がお金を払うのは当たり前前の時代になってくるかもしれない。

もうひとつは、道州制のこともある。今後、県の土木自体が1つの大きな公社として、自立できるような運営をしていかないと身がもたない状況になることも考えられる。現状では、料金を徴収しないとやっていけないということが見えてきたが、10年20年先を見据えて、近江大橋に限らず全体の橋梁をどうしていくかということについて提言ができたらと思っている。

委員

コンクリートの耐用年数は大体50年と言われており、もうすぐ寿命がくることから、当然、今から考えておかないといけない。

鉄道で50年くらい前に橋梁を付け替えているのを見たことがある。そういうことも考えておく必要があると思う。

委員

最適な道路利用の観点から有料道路を維持すべきという論理を組み立てて、その中で料金はどうあるべきか考えると良いと思う。有料が継続できれば、維持管理費も賄うことができる。制度のあり方、そこに踏み込まないと何も答えは見つからない気がするが、日本においては、償還期間を固定せず、返済が終わったら無料開放という方法はないのか。償還期間を決めない返済方法というものはないのか。

事務局

有料道路制度には、決められた償還期限、料金徴収期間があるが、計画よりも料金収入が多く、早く償還が終われば、その時点で無料開放するというのが制度の主旨である。

しかし、最近、青森県と福岡県において、経営状況が悪い中、料金徴収期間を延ばした事例がある。道路の維持管理あるいは耐用年数が来てやらなければならないことが判明した中で料金徴収を延ばしている。ただ、そういう場合は、道路公社自らが、経費を削減するなど自助努力を行い、設置者である県や市などの財政支援も受けたうえで、料金徴収期限の延長について利用者の方の理解を求めている。

委員

理論的に可能性があるのであれば、それもひとつの答えだと思う。

もうひとつ、阪神高速や道路公団でもやっていたように、会社全体で借金のある限りは有料を続けるというプール制がある。滋賀県の場合、近江大橋と琵琶湖大橋のプール制が考えられると思うが、以前、事務局からは、困難であるという回答をもらっている。

あと残されたのは、交通需要マネジメントから徴収期間を延ばす方法である。この方法により、有料期間が延びて維持管理の負担も回避できるというストーリーがいいのではないかと思う。

座長

制度的にどういうところまで可能なのかということについては、事務局でまとめていただきたい。要するに、現行制度を100%遵守するところなる、工夫の余地がある方法もこのようにあるなど、少しまとめていただきたい。

それと、現行の道路徴収システムには、架け替えということが考慮されておらず、一旦、無料開放した後、耐用年数がきて架け替えをする場合は、新たに料金を徴収する仕組みになっている。そういう方法が良いのか、それとも、別の方法が考えられるのか、その辺りを少し整理していただきたい。

委員

損益計算書は、どこまで開示できるのか。

事務局

配布資料の事業概要にも道路公社全体の損益計算書を掲載している。

座長

今回は、将来を考えた維持管理費用や無料化社会実験の方法について議論したい。

それから、道路の最適利用といった視点から、この道路を県民の財産として維持していくためには、どのように財源を確保するのがいいのか、将来にわたって最も有利に維持管理を行えるようにするにはどうすればいいのか。そういう視点を持ちながら検討を進めていきたいと思う。

4．閉会挨拶

<閉会挨拶 道路課長>

事務局

<今後の予定を説明>

次回検討会は、4月下旬から5月上旬を目途に開催する予定。

〔以上〕