

第1回近江大橋の維持管理のあり方を考える検討会資料

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

目次

- P . 1 滋賀県道路公社の概要
- P . 2 琵琶湖大橋・近江大橋の交通量および料金収入
- P . 3 琵琶湖大橋・近江大橋の償還状況
- P . 4 有料道路制度の概要
- P . 5 有料道路会計の仕組み(1)
- P . 6 有料道路会計の仕組み(2)
- P . 9 総費用と総収入に不均衡が生じた場合
- P . 10 平成22年度末 道路公社の保有資金の状況
- P . 11 平成22年度末 道路公社の固定資産の状況
- P . 12 近江大橋車種別通行台数
- P . 13 近江大橋年度別通行台数
- P . 14 近江大橋有料道路の事業経過

滋賀県道路公社の概要

現在の営業路線等

現在、当公社は、道路整備特別措置法に基づく3路線(1駐車場を含む)のほか、月極駐車場(1箇所)と附帯事業施設(1箇所)の経営を行っています。

路線名等	延長・台数	建設費	料金徴収期間
琵琶湖大橋有料道路	15.4km	34,880百万円	昭和39年 9月28日～平成33年 9月27日
近江大橋有料道路	6.1km	20,440百万円	昭和49年 9月26日～平成25年12月25日
大津港駐車場	151台	1,500百万円	平成 9年 4月 1日～平成39年 3月31日
吉身高架下駐車場	15台	2.8百万円	(平成12年10月 1日供用開始)
道の駅びわ湖大橋米プラザ		746百万円	(平成 8年10月 8日供用開始)

安全で快適な有料道路の提供と利用者サービスを行うことはもとより、料金徴収期間内に、利用者の皆さまからいただく料金収入などで、上記の費用を着実に償還していくことが、当公社の大きな責務です。

琵琶湖大橋・近江大橋の交通量および料金収入

交通量	(台)	
	琵琶湖大橋	近江大橋
実績	308,966,519	356,895,352
計画	253,384,609	298,835,133
計画比	121.9%	119.4%

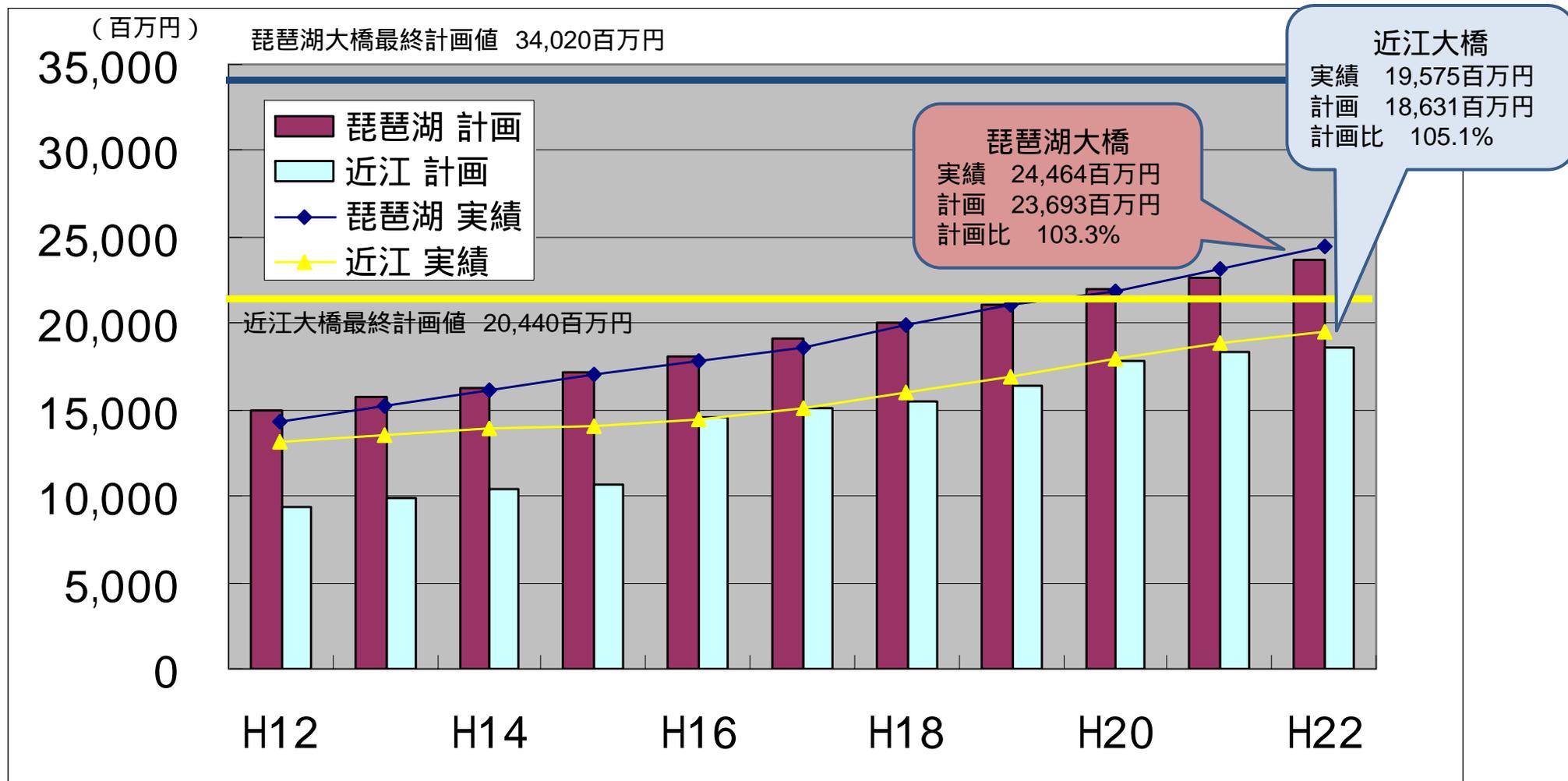
(注) 実績は、供用開始から平成22年度までの累計台数
計画は、当初から平成22年度までの累計台数

料金収入	(千円)	
	琵琶湖大橋	近江大橋
実績	58,685,901	47,708,948
計画	50,357,274	43,253,644
計画比	116.5%	110.3%

(注) 実績は、供用開始から平成22年度までの累計金額
計画は、当初から平成22年度までの累計金額

琵琶湖大橋・近江大橋の償還状況

収支計画どおり建設費を償還しています。



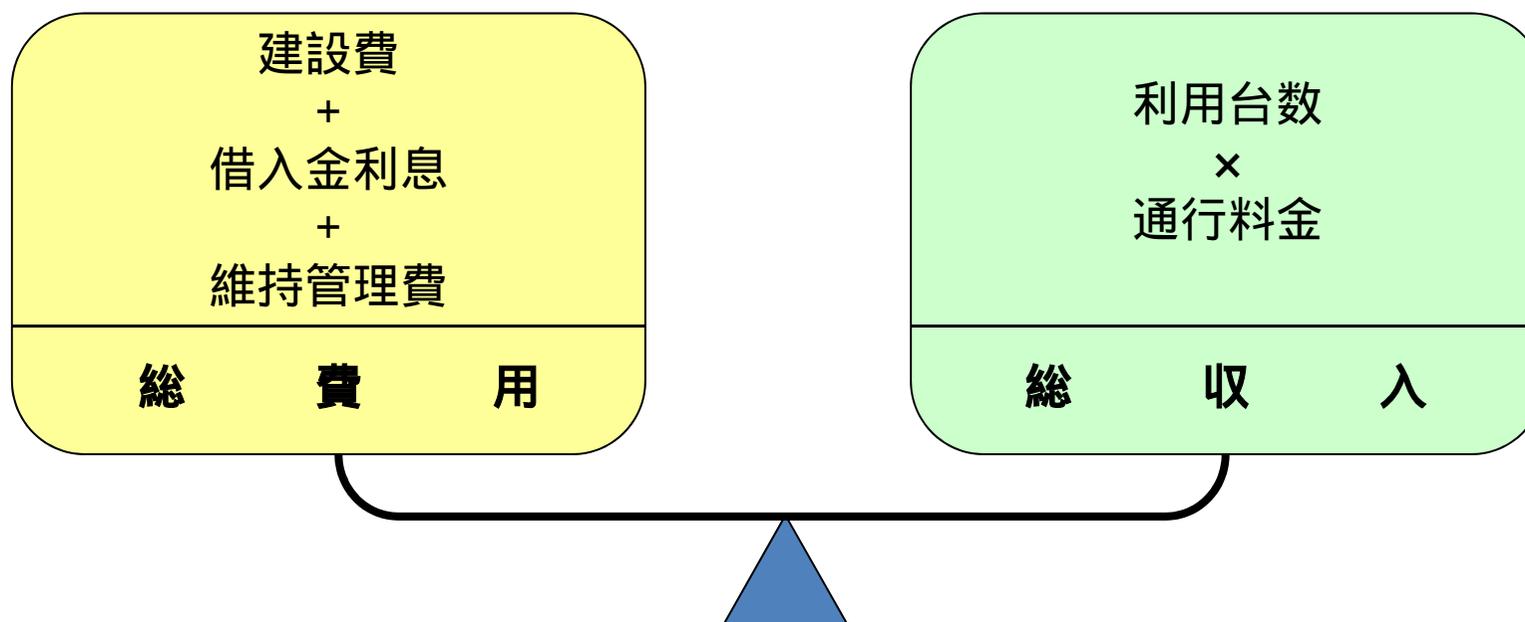
有料道路制度の概要

- 有料道路制度は、限られた財源の中で早期に道路整備を行うことを目的とした制度
- 道路建設等に係る費用を借り入れ、供用後の**料金収入**によって借入金の返済と道路の維持管理を行う。
- 原則として、建設費を償還できた時点、または料金徴収期間が満了した時点かのいずれか早い時点で、道路を本来管理者に引き渡し無料開放する。

道路整備特別措置法第1条

この法律は、その通行又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、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する。

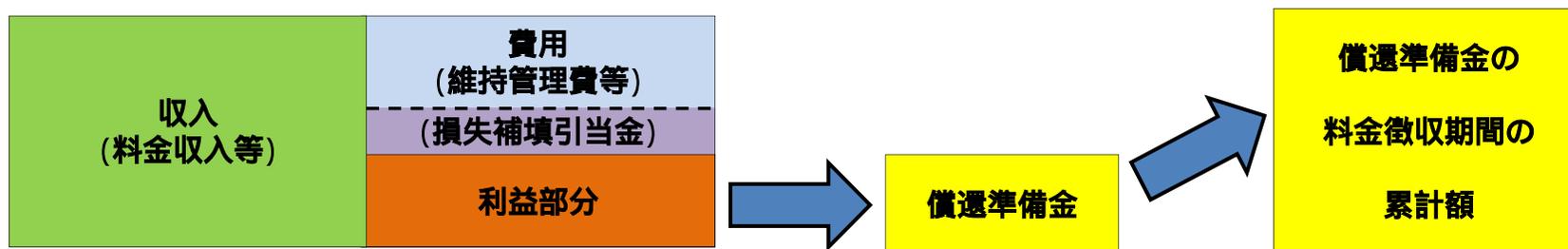
< 参考 > 有料道路制度の仕組み 料金徴収期間内の全ての費用を料金収入で賄います。



有料道路会計の仕組み（１）

➤ 経理の仕組み

道路公社の経理では、収入と費用の差額である一般企業の利益部分を償還準備金として引き当てますので、基本的に会計上の利益は発生しません。



償 還 準 備 金

路線毎に引き当て、建設費の償還財源となります。他の路線への充当はできません。

損 失 補 填 引 当 金

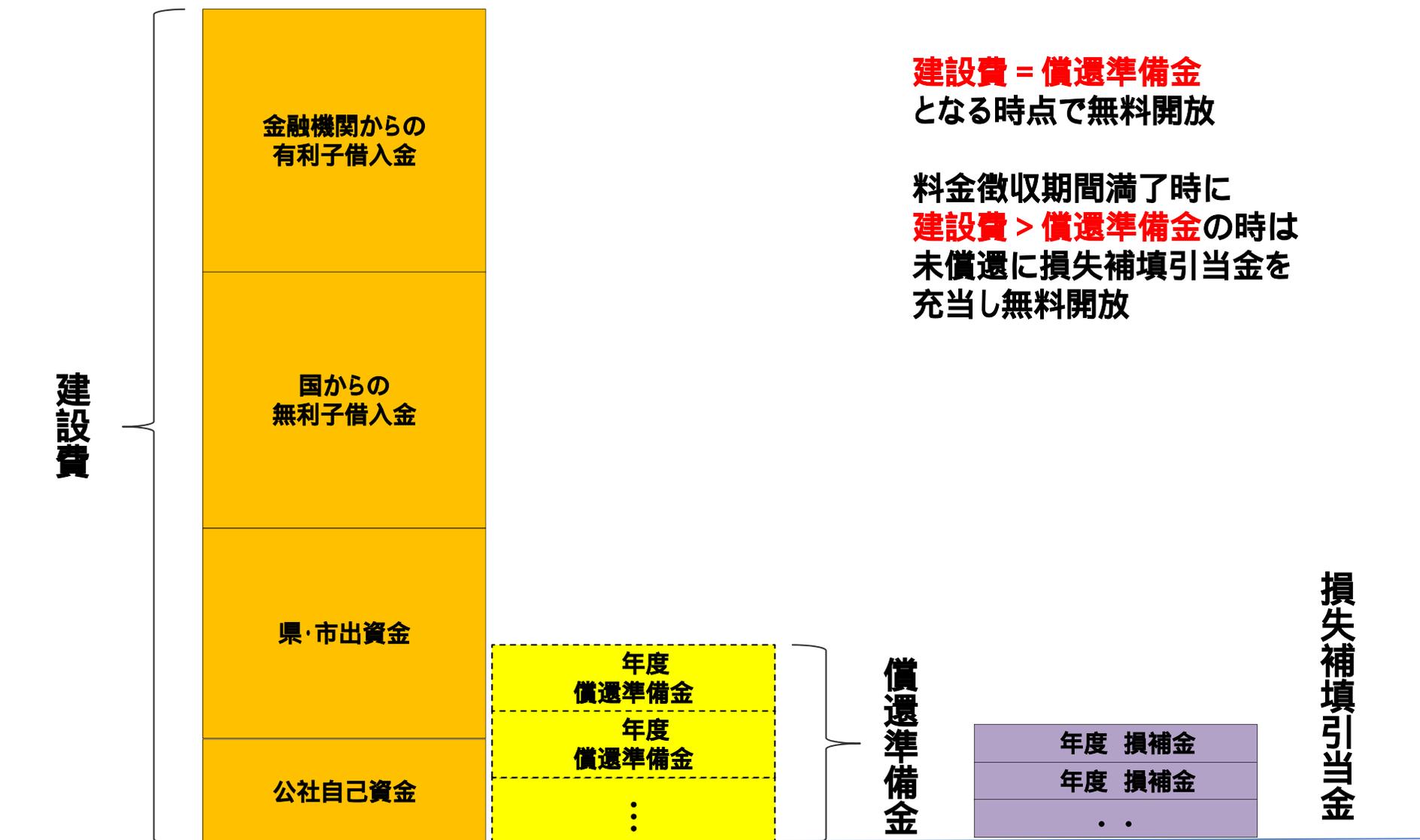
毎年、料金収入(税抜)の10%を引き当てます。物価の上昇、交通量の変動、不慮の災害等による償還リスクに対応します。公社の経営の安定性を確保するものです。

➤ 償還の仕組み

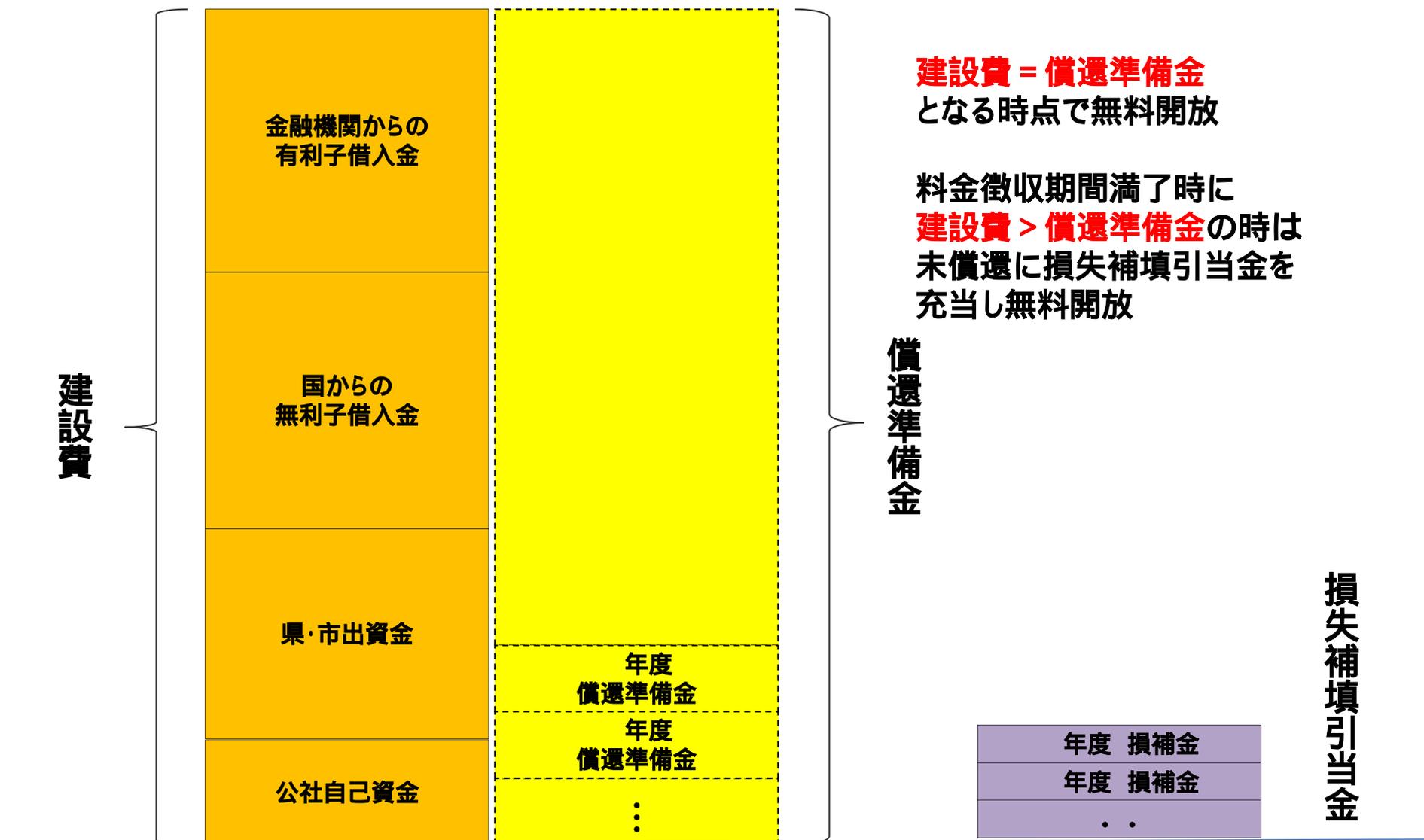
償還準備金が建設費と同額になった時点で償還が完了します。



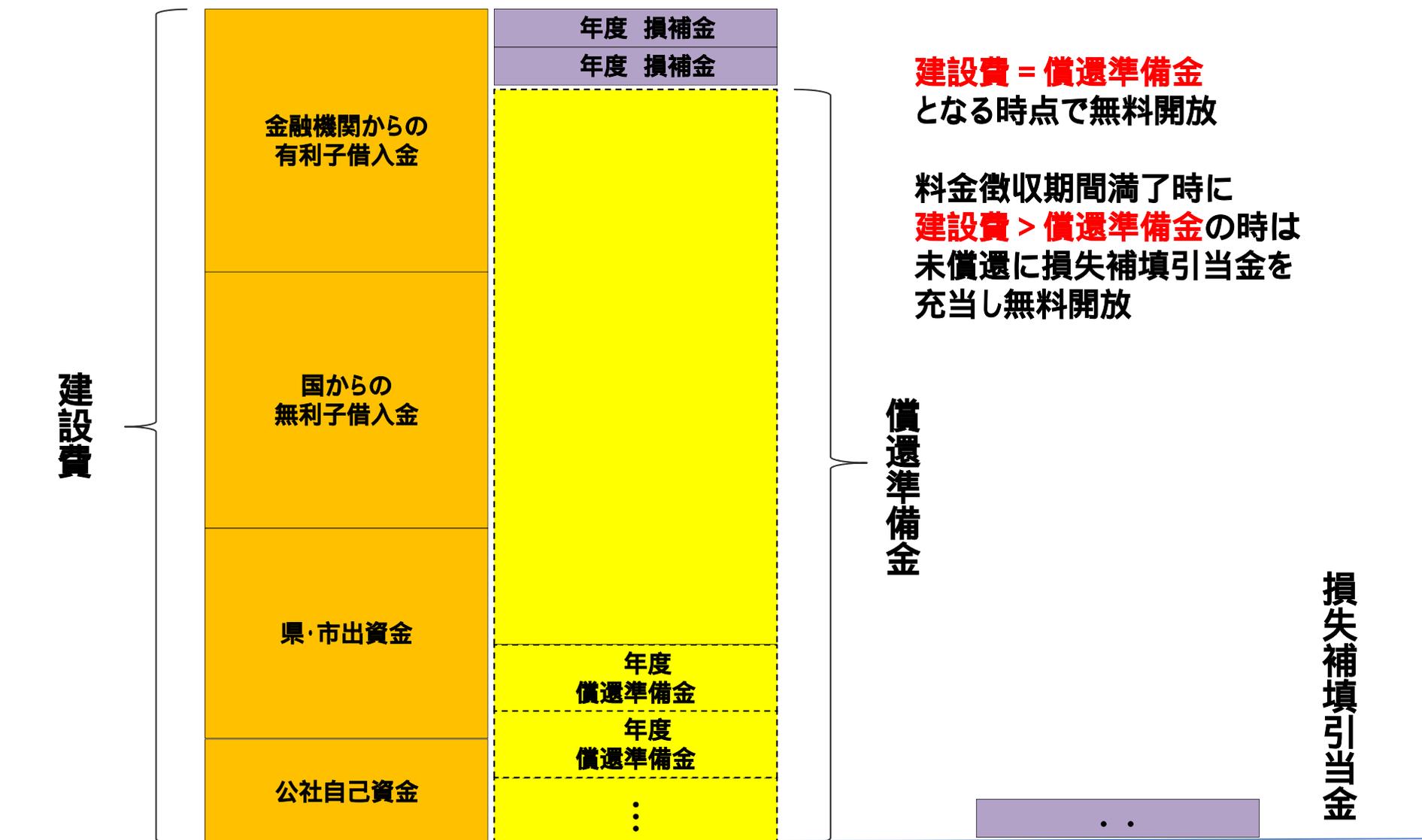
有料道路会計の仕組み（２）



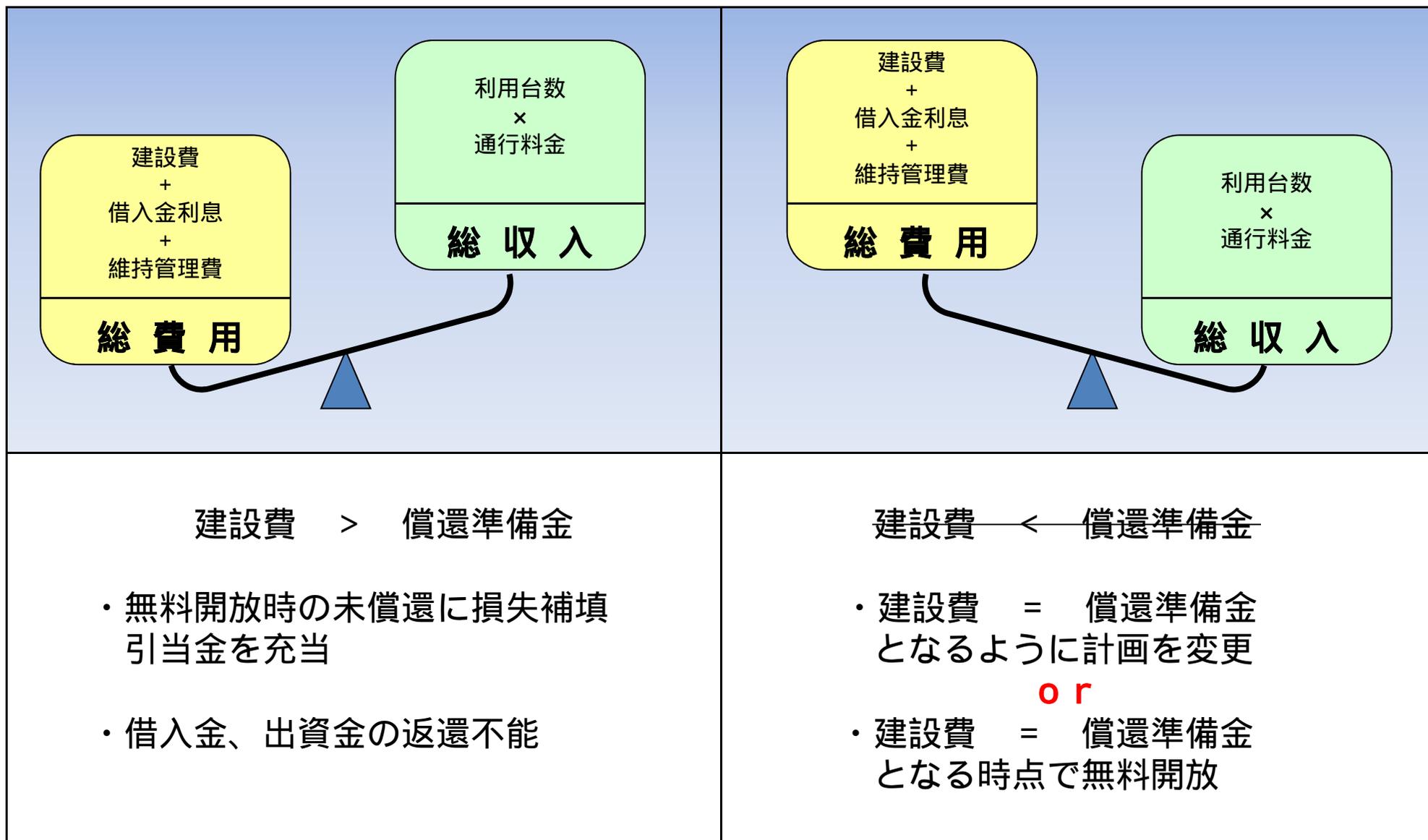
有料道路会計の仕組み（2）



有料道路会計の仕組み（2）



総費用と総収入に不均衡が生じた場合



平成22年度末 道路公社の保有資金の状況

(単位:千円)

貸借対照表(平成23年3月31日現在)から作成
(資産の部) (負債および資本の部)

保有資金	返済必要額
16,678,579	15,146,901
現金預金等の流動資産	未払金等の流動負債
6,705,407	300,549
投資有価証券	長期借入金等の固定負債
9,973,172	2,811,852
	県出資金等の基本金
	12,034,500

差引資金残

1,531,678

保有資金で返済必要額を完済できます。

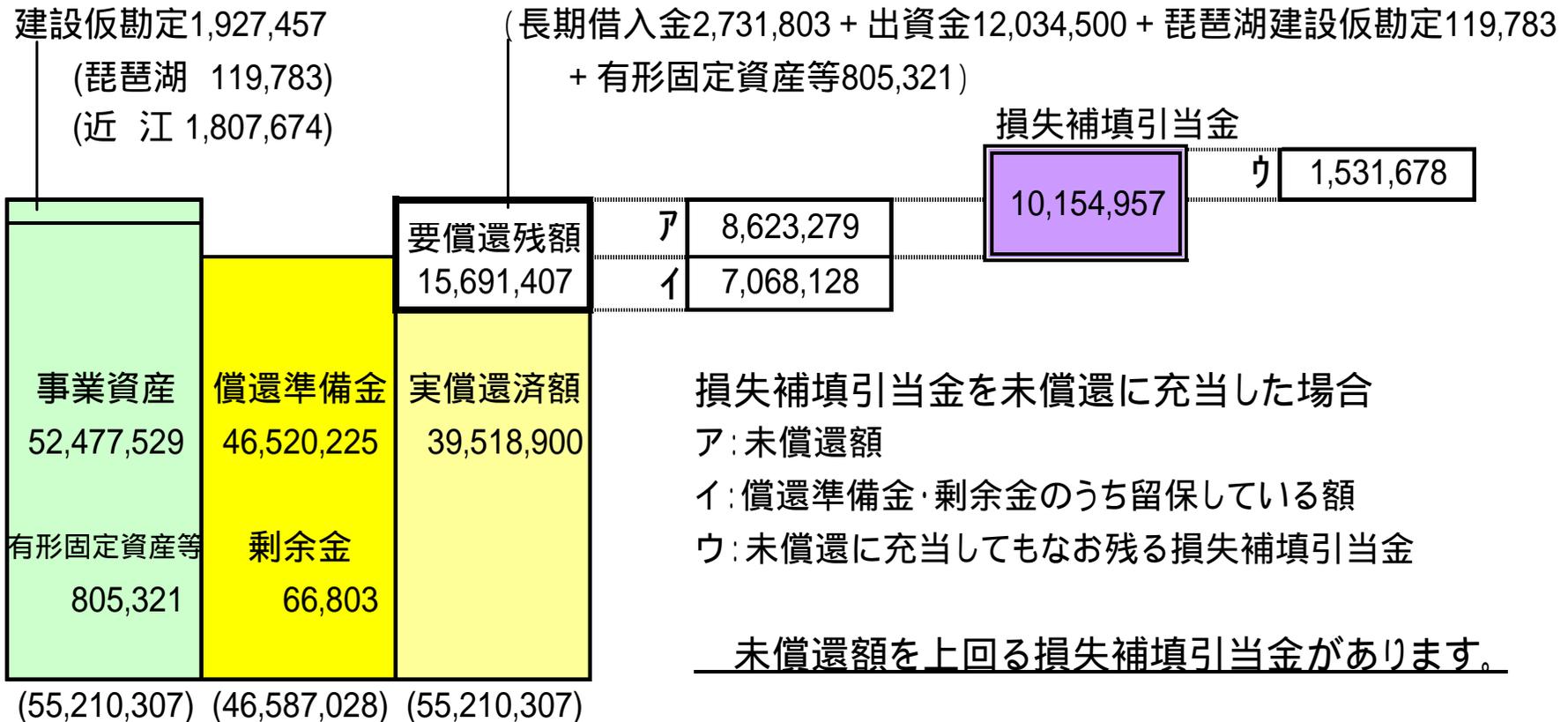
資金残実績

H21: 536,874
H20: 2,517,897
H19: 4,776,809

平成22年度末 道路公社の固定資産の状況

(単位:千円)

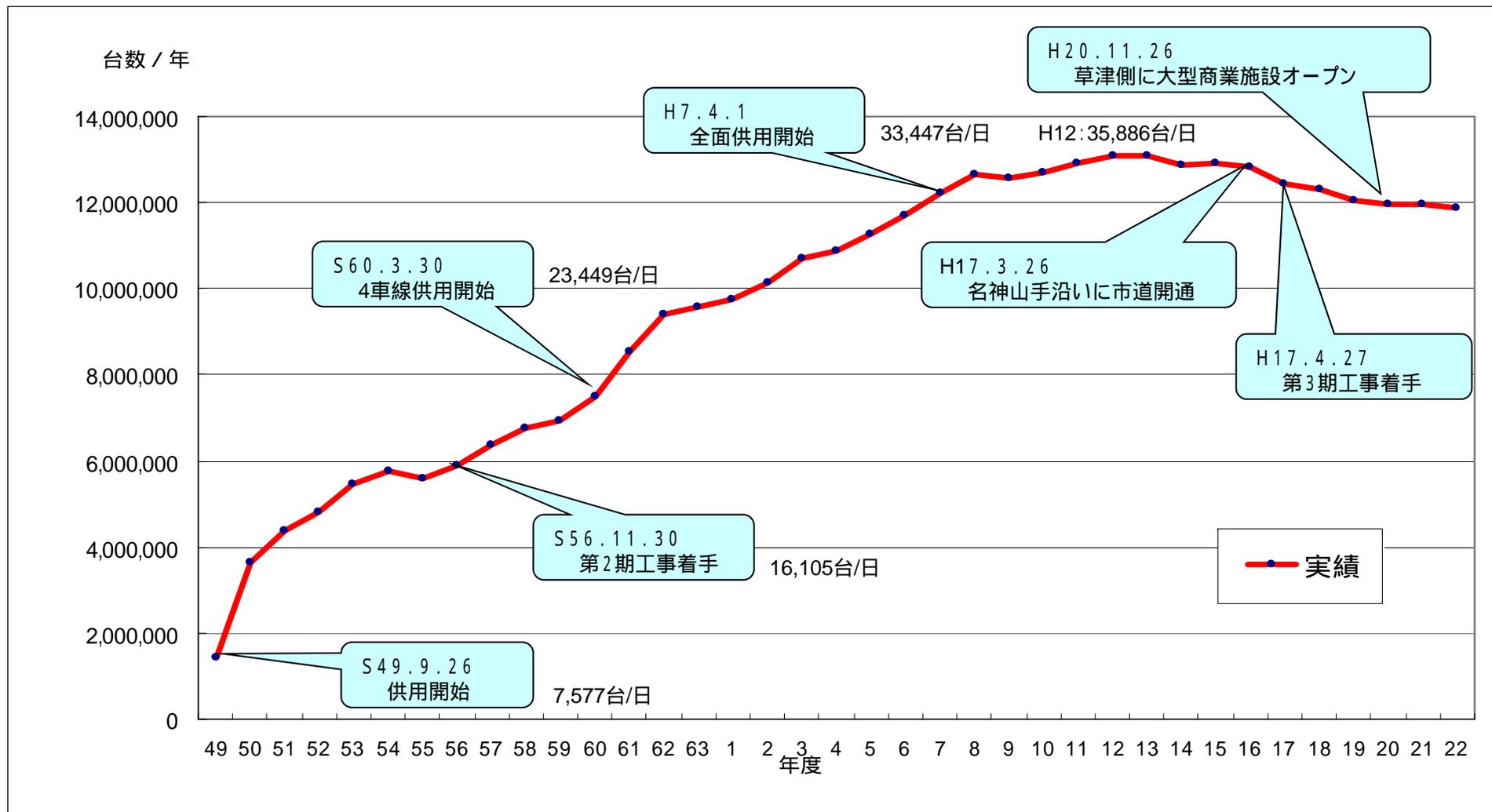
貸借対照表(平成23年3月31日現在)から作成



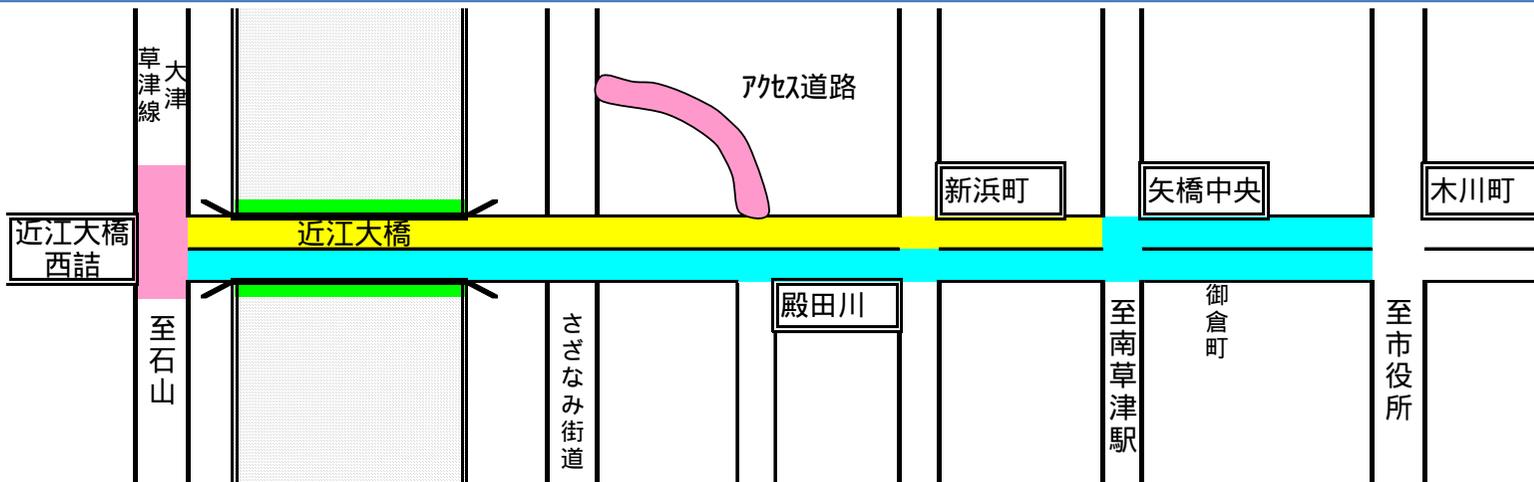
近江大橋車種別通行台数

車種	料金		H18	H19	H20	H21	H22
普通車	150円	台数	8,583,526	8,261,731	8,006,767	7,905,481	7,720,822
		%	69.8%	68.6%	66.8%	66.0%	65.0%
軽自動車	100円	台数	3,339,709	3,403,952	3,572,564	3,661,865	3,751,865
		%	27.2%	28.3%	29.8%	30.6%	31.6%
大型車	260円	台数	80,930	79,306	79,358	69,615	67,746
		%	0.7%	0.7%	0.7%	0.6%	0.6%
大型車	570円	台数	9,852	9,792	9,560	9,062	9,679
		%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%
軽車両	20円	台数	277,558	290,552	312,388	333,156	322,129
		%	2.3%	2.4%	2.6%	2.8%	2.7%
総数		台数	12,291,575	12,045,333	11,980,637	11,979,179	11,872,241
		%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
日通行台数			33,676	32,911	32,824	32,820	32,527

近江大橋年度別通行台数



近江大橋有料道路の事業経過



第1期 暫定2車線 S46.12 ~ S49.9

□ : 交差点名

第2期 延伸・4車線化 S56.11 ~ H7.3

第3期 渋滞対策
H17.4 ~
H24.8

第4期 長寿命化
H24.3 ~ H25.11

- S49. 9.26 暫定2車線供用開始(大津市丸の内町~草津市矢橋町 4.5km)
- S60. 3.30 4車線拡幅供用開始(大津市丸の内町~草津市矢橋町 4.5km)
- S62. 4.21 延伸区間(1.6km)の一部の4車線供用開始(草津市御倉町~草津市木川町 1.1km)
- H 7. 4. 1 全面4車線供用開始(大津市丸の内町~草津市木川町 6.1km)
- H20.11.10 東詰アクセス道路供用開始

建設費の財源構成等

(単位:千円)

	国(無利子)	銀行(有利子)	県出資金	自己資金	計
第1期	634,500	3,176,500	419,000		4,230,000
第2期	2,859,000	6,919,000	1,722,000		11,500,000
第3期				3,900,000	3,900,000
第4期				810,000	810,000
計	3,493,500	10,095,500	2,141,000	4,710,000	20,440,000

料金徴収期限
H14. 9.25(28年間)
H24. 9.25(38年間)
H24. 9.25(38年間)
H25.12.25(39年3ヶ月間)

滋賀県道路公社の概要および経営状況について

NO	資料・《ポイント》	説明のポイント
	事業概要（平成23年度）	・道路公社の目的(P1)と沿革(P2)
《1》	滋賀県道路公社の概要	<ul style="list-style-type: none"> ・現在の営業路線等 ・橋の管理に当たっては、利用者の皆さまが安全、安心かつ快適に橋を通行でき、設定された供用期間内は十分ご利用いただけるように、無駄なく効率的、効果的に管理し、橋の資産価値を低下させないように努めている。 ・琵琶湖大橋と近江大橋は、琵琶湖に架かる代替性のない長大橋であり、通行障害による社会的影響が大きいことから、継続的にきめ細かな対策が必要である。巡回点検による安全通行の確保はもとより、橋梁の耐震化や補強対策を計画的に行うとともに、適切な維持管理を行い、できる限りの長寿命化を図ることとしている。
《2》	琵琶湖大橋・近江大橋の交通量および料金収入	・琵琶湖大橋と近江大橋の交通量および料金収入の実績は、琵琶湖によって隔てられた東西を結ぶ道路交通の要として、大変多くの皆さまにご利用いただき、いずれも計画を上回っている。
《3》	琵琶湖大橋・近江大橋の償還状況	<ul style="list-style-type: none"> ・建設費の償還状況について、国から有料道路事業の許可を得た収支の計画と実績を比べたもの。 ・琵琶湖大橋はH21年から計画を上回っている。(H22計画比:103.3%) ・近江大橋はH15年まで計画を大幅に上回っていた。第3期の渋滞対策工事により計画を変更したが、H18年から計画を上回っている。(H22計画比:105.1%) ・料金収入の計画比と比べ償還状況の計画比が低いのは、橋梁の耐震補強工事等による費用増があったため。
《4》	有料道路制度の概要	<ul style="list-style-type: none"> ・道路整備特別措置法に基づく地方有料道路は、国からの無利子借入金、金融機関からの有利子借入金、県出資金等で建設する。 ・道路の建設費、借入金利息、料金徴収期間内の維持管理費を料金収入で賄う制度。 ・通行料金は、料金徴収期間内の全ての費用を賄うことができるように決める。 ・原則として、建設費を償還できた時点、または料金徴収期間が満了した時点かのいずれか早い時点で、道路を本来管理者に引き渡し無料開放する。〔償還主義〕 <p>(根拠法令:道路整備特別措置法第23条、第52条)</p>
《5》	有料道路会計の仕組み(1)	<ul style="list-style-type: none"> ・地方道路公社法に基づく経理の特殊性がある。 (同法施行規則第8条:負債勘定に特別法上の引当金等を設け、特別法上の引当金等は道路事業損失補填引当金および償還準備金の勘定科目を設けて計算する。) ・道路整備特別措置法に基づく有料道路は、償還を終えると道路を本来管理者に引き渡し無料開放することが原則であるため、永続的に存続し利益を上げることが期待される民間企業とは異なる。 ・料金徴収期間内に建設費を償還しなければならないことが、経営上最も重要な事項として位置付けられている。 ・償還準備金とは、営業中道路の収入と費用の差で、これを建設に要した借入金の返済に充てるもの。会計上、数字は積み上がっていくが、お金が残っていくものではない。 ・償還準備金積立方式といい、道路の建設に要した費用を表す「道路資産」と借入金等の返済にあてる「償還準備金」を対比することにより、償還状況が明確に把握できる。 ・損失補填引当金制度は道路公社の経営の安定性を確保するための制度。路線毎に個別採算性を採用しているが、損失補填引当金は全路線で留保している。(プール制)

NO	資料・《ハワーポイント》	説明のポイント
《6》 《7》 《8》	有料道路会計の仕組み (2)	<ul style="list-style-type: none"> ・建設費の償還のために、毎年度の収入と費用の差を償還準備金として積み立てていき、それが建設費と同額になれば無料開放。(貸借対照表の道路資産と償還準備金を削除) ・料金徴収期間満了時に償還準備金が建設費に達しない場合、損失補填引当金も充当して無料開放。(貸借対照表の道路資産と償還準備金 & 未償還額相当の損失補填引当金を削除)
《9》	総費用と総収入に不均衡が生じた場合	<ul style="list-style-type: none"> ・料金徴収期間は長期に亘るため、収支の計画と実績には乖離が生じてくる。 ・計画と実績とのチェック、その乖離の検討、また今後の見通しを踏まえた上で、収支計画の見直しを行うなど、適切に対応していかなければならない。 ・対応例：料金の見直し、コストの削減、関連道路の整備、観光施設やイベントなどとタイアップした利用促進、政策的判断(地元要望、採算不良など)による無料化
資料-4	平成22事業年度滋賀県道路公社貸借対照表	<ul style="list-style-type: none"> ・平成23年3月31日現在の資産、負債、資本の状況。(財産状況) ・貸借対照表の資産の部の科目を「お金」と「物」に分け、仮に3月31日の時点で公社を解散するとした場合、それに対応する負債および資本の部を、「清算に必要なお金」と「物を削除する時に使える積立額」に分けたもの。
《10》	平成22年度末道路公社の保有資金の状況	<ul style="list-style-type: none"> ・保有資金で返済必要額を完済してもなお約15億円が残る。 ・公社が管理する有料道路を無料開放しても債務が残らない。 ・県に約120億円の出資金を返還する。
《11》	平成22年度末道路公社の固定資産の状況	<ul style="list-style-type: none"> ・固定資産の削除に損失補填引当金を使えば無料化が可能。 ・この損失補填引当金は、公社の経営の安定性を確保するという目的はあるものの、料金の一部から積み立ててきたもの。
《12》	近江大橋車種別通行台数	<ul style="list-style-type: none"> ・生活道路(県民の生活や経済活動を支える幹線道路&緊急輸送道路) ・普通車から軽自動車へ転換が進んでいる。・近年、減少傾向
《13》	近江大橋年度別通行台数	<ul style="list-style-type: none"> ・S49.9.26供用開始、S49年度142万台、日7,577台 ・S56.11.30第2期工事着手、S56年度588万台、日16,105台 ・S60.3.30橋の4車線供用開始、S61年度856万台、日23,449台 ・H7.4.1全区間の4車線供用開始、H7年度1,224万台、日33,447台 ・年通行台数のピークH12~13年、H12年度1,310万台、日35,886台 ・H17.3.26市道開通後減少、H17年度1,243万台、日1,146台
《14》	近江大橋有料道路の事業経過	<ul style="list-style-type: none"> ・管理区間の延伸による取付道路の整備は、近江大橋へのアクセス性を高めることによって、利用者の利便性の向上を図るために行ってきたもの。また同時に、取付道路に繋がる県道の道路ネットワークとも関連したもの。 ・第3期工事は、県道大津草津線の渋滞対策として、西詰交差点の改良と由美浜交差点までの6車線化を、東詰ではアクセス道路を整備し近江大橋の乗入れ対策と周辺道路の渋滞緩和を図るもの。 ・第4期工事は、料金徴収期間を延長し橋梁の長寿命化のために防水対策工事等を実施するもの。これは22年度に工事の仮設足場を使って詳細な点検を実施したところ、新たな補強工事が必要なことが判明しその対応について県と協議をしてきた結果による。 ・琵琶湖大橋や近江大橋のような長大橋については、維持管理費用が多額となることから、県に引き渡した後の維持管理の財源確保が困難となることが予想されるため、道路公社は補強工事の協議とともに公社の全ての情報を公開したうえで、両大橋の維持管理のあり方を議論する検討会を設けるよう県に申し入れてきた。