

第 2 回「近江大橋の維持管理のあり方を考える検討会」議事録

日時：平成 24 年 5 月 23 日（水） 10:00～12:00

場所：コラボ滋賀 2 1 3 階中会議室 2

出席委員：塚口委員、浅見委員（代理：中辻氏）、井上委員、鉤委員、文委員

1. 開会挨拶
2. 委員紹介
3. 議題
 - (1) 今後の維持管理費について
<今後の維持管理費について説明>
 - (2) 維持管理の財源について
<維持管理の税源について説明>
 - (3) 社会実験について
<社会実験について説明>

<配布資料>

資料 1：第 1 回検討会議事録

資料 2：第 2 回近江大橋の維持管理のあり方を考える検討会

資料 3：近江大橋の維持管理について

資料 4：有料道路の現行制度から考えられる今後の維持管理の財源について

参考資料：「近江大橋の維持管理のあり方を考える検討会」委員名簿 平成 24 年 4 月 1

日現在

議事(1)(2)

委員

資料 4 のとおり、現行制度の中では、無料開放か維持管理有料が考えられる手段である。維持管理有料制度の要件になる「著しく困難または不相当」とういのは 17% と非常に高い負担になると思うが、「特に多額の費用」の根拠となるデータがあれば教えてほしい。例えば、一般道路の 1km あたりにかかる維持管理費用に比べて近江大橋 1km にかかる費用がどれくらいになるのか。

それと、維持管理費だけをカバーするだけの料金はいくらになるのか試算はされているか。それをもって県民や利用者みなさんに情報を提供して理解を求めることが必要であるかと思うがどうか。

事務局

料金の試算については、まだ具体的に作業には入っていない。次回の検討会で料金を試

算したものを説明する。普通車、これは積載5トンまでのトラックも入るが、現在、150円を徴収している。感覚的には、これが1/3程度になるのではないかと思っている。

また、一般道の試算はまだ出来ていないので、次回お示しする。県の管理道路の延長は2200km くらいだったと記憶しているが、単純に今の資料にある数字で割るといくらということになるかと思う。(事後確認：H23.4.1 現在 県管理道路実延長 2214.19km)

委員

試算するには今の通行台数が何台だから維持管理にかかる料金がいくらとして出すのだと思うが、本当は、例えば料金が1/3にさがると通行台数が増える。だから料金をもっと下げる事ができるということになる。もし、そういった弾力性の数字が手に入るのであれば、信頼性のある数字になると思う。次回に、弾力性までは行けるかわからないが、その前の段階までは資料をつくってほしい。

その際、社会実験の一つの有用な情報として弾力性の数字を出せる。色々な事例を集めて、上限値の算出などをやってみるのは有効だと思う。

委員

近江大橋と同じような役割を果たす幹線道路でいくらかかるのかを出せればその方がよい。また、制度の趣旨に沿って徴収できる料金というのは、一般道路で使っている維持管理費にプラスして近江大橋は余計にかかっている分、それをカバーする分ということになる。一般道路と同じくらいの負担は滋賀県が負担するべきではないかと思う。

委員

補修関係のところでは支承の交換とかあるが、橋桁のPC桁というのは修繕できるのか。鉄桁ならできると思うが。どんなことをされているのか。

事務局

橋梁点検をすると、桁の表面に細かいクラック等が入っていて、そこから雨水等が浸透していった中の鉄筋を腐食させるということがわかっている。そこで、主桁の防水塗装をして、それがコンクリートの中に浸透していき、それ以上の鉄筋の腐食を防ぐというもの。今している分は1回目の検討会でも説明したが、炭素繊維シートを桁に貼って応力が落ちている分をそれでカバーすることやコンクリートの中に張っているケーブルが弱くなっていることがあると外にケーブルをもう一本足して落ちている応力を上げるというような工事である。

委員

資料4では概要や費用負担までは書かれているが、これを導入することによる影響、例えば無料開放すれば維持管理費を道路予算から捻出することになり、捻出してしまえば他の

維持管理がどうなるというようなことを示してほしい。つまり、無料開放と維持管理有料道路の2つの方法の場合の影響をもう少し広く、県の道路予算ですべて捻出しないといけないとしたら、どういうことが示してほしい。

座長

今日欠席の委員からコメントを頂いているということなので、事務局から紹介してほしい。

事務局

先日、欠席という返事を頂いたので、事前に同じ内容をご説明したところ、議題1、2について4点ご意見を頂いた。1点目、維持管理有料制度を実現出来るよう議論を深めていきたい。2点目、管理が道路公社となるのであれば、運営の更なる透明化を計ってほしい。3点目、人口がこれから減っていく中で、限られた予算で管理をするのであれば橋や道路の仕分けをしてはどうか。最後に条例化についても検討してほしい。

座長

この段階で一応皆様の意見をまとめると、事務局からのご説明にあったように資料4で4つの方法が整理されているが、無料開放と維持管理有料道路以外は難しだろうという認識のもとで、維持管理有料道路とするには条件があり、多額の費用を要するという点については、一般道路、どちらかというとならば近江大橋級の道路という風にすこし限定してもらって、一般道路の維持管理費と比べてどの程度大きいのかを整理してほしい。また、仮に維持管理だけを料金徴収するならば、どのくらいの料金設定が想定しうるのか試算値を示してほしい。できればその際、料金を下げると当然通行台数も増えるので、その考慮してもらえばよいと思う。それから、資料4のすべて無料開放を取った場合、その影響をもう少しわかりやすいように整理する。つまり県の道路予算から捻出するとなった場合の影響がどうなるのかをもう少しわかりやすいように整理してほしい。これらが根拠をもって説明されると議論しやすいかなと思うので、次回よろしくお願ひしたい。

欠席の委員も維持管理有料制度について議論を深めたいということだから、出席の委員とそれほど違った意見ではないと思う。

議事(3)

委員

附帯決議がなされており、無料化社会実験を行うことを決議されているが、それに関してどう考え方をしているのか、スケジュール感を持っているのか。

事務局

近江大橋の徴収期限が来年12月にくるので、今、議論頂いている今後どうしていくのか、

無料開放するのか維持有料としていくのか、それを決断するまでに社会実験をやりたいと思っている。ただ、具体的なスケジュールについては、社会実験をどのようにするか何を目的にするかで変わってくるため、もう少し議論頂いて、その内容を参考に具体的なスケジュールを決めていきたい。

委員

検討会の期間は何年くらいか。今年で終わるのか。

事務局

来年12月までに実験を実施しようとする、今年のうちに議論を終えて、準備に入っていきたい。

委員

その中で、社会実験は委員会が開催されている期間に実施されるのか、終わってからなのか。

事務局

それも含めてご意見頂いて検討していきたい。

委員

名神高速が出来た当時、償還が終わったら無料開放すると聞いていたが、なぜ今無料開放されていないのか。どのような仕組みになっているのか。

委員

プール制の話で、名神については終わっているが、高速道路ネットワークとしてずっとのばしてきているから。

座長

資料4の右端に書いてあるような、密接に名神とつながっている高速道路ネットワークが完成するまでの期間が償還期限となる。ネットワークが形成されている高速道路と代替性という説明が難しい近江大橋は状況が違うということです。

座長

社会実験について、確認したい。この附帯決議というのは議会でもって附帯された意見で、この附帯意見と我々の検討会の関係、この附帯決議を受けるとして受けなければならないのか、あるいは社会実験の必要性あるいは社会実験から得られる効果を含めて議論して、いかなる方法がベストなのかという議論にするのか教えてほしい。

事務局

議会の附帯決議だから、我々にとっては非常に大きいもので、これにできるだけ添えるようにしないといけないと思っている。ただ、この検討会で議論頂いて、またその結果を踏まえて調整したいと考えている。

座長

そういう前提のもとで、本日はこの社会実験の細部まで決める必要は無いようですから、社会実験の仕様について広く皆様方からご意見を頂くということをお願いしたい。

委員

附帯決議のうち、周辺道路への影響と言うのは他の事例にあったように、交通量が他の道路からどのように転換したかと言うことになる。しかし経済波及効果は、高速道路の無料化社会実験 9 ヶ月間やってもあまりよくわからない結果。よくニュースとか見ていると観光客が増えたとか、そういうのは場所によってかなり顕著に出てるみたいで、それが経済波及効果に相当すると思うが、この時に考えられるのは沿道に商店があったとして、交通量が増えるのでそこに寄っていく客が増えて、逆に別の道路の沿道にあった店の売上げが落ちると予想されるという短期的な人の動きは社会実験で測れると思う。

ただ、経済波及効果を言おうと思ったら、無料化した沿道の客が増えて、売上が増えて、そこに新たにお店が立地するとかいう影響が出てくることと思う。しかし、実際に店を出そうという人は短期的な無料化実験のあいだにこうだからとの結果がこうだからと言ってそんなことはしないわけで、経済波及効果を見る上では非常に短期間の社会実験というのは難しい。

周辺道路の影響に重きを置くのであれば無料化社会実験はよい。先ほど言ったように弾力性を計るのであれば、他の道路の事例からもってくるのではなくて、実際にこの道路影響をみるというのは意義がある。

料金の役割について、資料4の青い字にある今後の「高速道路のあり方検討有識者委員会」の考え方として、本来道路は無料なものなのだというような考え方から、有料道路の制度というのは非常に過渡的な物、有料道路というのを一つの種類として積極的に位置付けようと考え方に変わってきていると思う。交通流動の最適化有料制度という、料金を使って交通を制御するという考え方が示されていて、そういう観点からも料金の役割を考えていけばよい。今の料金が、交通流動の観点からみて最適なのかどうか、安すぎるのかもしれないし、高すぎるのかもしれない、逆に、無料化が最適なのか、そういった観点からも検討が必要であると思う。

座長

社会実験によって明らかに出来ることと、明らかにすることが非常に難しいこと、出来ないとはなかなか言い切れないが、高速道路の実験で、かなり長期間やった場合でも経済波及効果をとらまえるにはなかなか社会実験というものが適しているとは言えないようだ。

委員

例えば、メモを渡してそれに書いてもらうとか、ネット上でみんなから意見もらうとか、

できないか。

座長

昨年、パーソントリップ調査が行われてその集計が行われていると思うが、その中で多少、ネットでデータを集めるという試みをされたようだが、利用できるものだったのか。

事務局

申し訳ないですが、その件については違う部署が取りまとめており、具体的な情報が無いが、信頼性という部分が議論されていると聞いている。

座長

今後そういうネットの活用というのは必要かなと思う。

委員

附帯決議で、将来の維持管理については県民の意見踏まえた検討を行うこととある。維持管理するために料金1/3だとか、これについてどう思うか、あるいは今日の資料にあるような管理の大変さとか、それから維持補修が余計にかかるのだとか、有料の意義とか、それはいらぬのじゃないかとかをパブコメをインターネットで聞くのはどうか。

座長

この検討会だけで決めるのではなく、県民の意見を踏まえるというのは当然だと思うから、必要に応じて実施していくのがよいだろう。

委員

本来は話がまとまってやるものだが、さらに議論を深めるためにパブリックコメントをやってみるということ。インターネットとかだとコストがかからないし。

事務局

タイミングが非常に難しい問題で、それについても事務局でも検討していきたい。

座長

もう少し我々で議論して、タイミングを計っていく。

座長

附帯決議の「将来にわたる近江大橋有料道路の維持管理については、道路利用者をはじめ、県民の意見を踏まえた検討を行うこと」については検討会としてそのまま受け入れて、そして真摯な態度で検討するということが、近江大橋の将来にわたって未永く県民の優良施設として使ってもらえるとするのと、社会実験との関係がもう一つよくわからない。社会実験をやれば少なくとも交通流がどう変化するかはよくわかるのだが、経済波及効果というものをきちっと予測できないのであれば、維持管理の料金に関わる検討と結びつきにくい。

社会実験をするには多大な費用がかかるわけで、その社会実験によって得られる効果が、私たちの検討会のメインテーマである維持管理とどう関係するのかということをしきりと説明する、その前に我々も理解する必要がある。よって、社会実験を我々の検討会で預かっていけばよいのかももう少し議論を深める必要があるかと思う。

社会実験で経済波及効果というやつが、こういう風な形で計れば出てくるという事例でもあればよい。研究者は結果が出て出なくてもやってみないとわからないでもいいが、ここでやる場合は、ある程度見通しをもっておく必要があるので、もう少し議論を深める必要があると思う。すぐにどうこう言うわけではないが、社会実験を我々が用意して実施して、そして最終的に経済波及効果がどうだったんですかと聞かれたときに、出なかったんですとなると、それで済むものなのか、その辺がすごく気になる。先ほどの資料にあるように結構お金がかかっている。その辺、社会実験をどういう方向で預かっていくか。

委員

附帯決議に縛られるものではないでしょうが、出ている以上、県の方としては思いがあって、無視するわけにはいかないわけで、どうやって対応するか。議会で報告するということになるのか。附帯決議に対してこんな意見がでていますとか。

事務局

附帯決議を実行する際には議会にまず報告してどういう事をやるか理解を頂いた上で、やっていかないといけない。そういう手続きを我々執行部というか県の内部で調整していかないといけない。

委員

経済波及効果については難しいというのは先ほど言ったとおりだが、周辺道路への影響はできるだろう。しかし、それでもこれだけのお金をかけてやる必要あると思いますかといった感じの言い方になるのか。経済波及効果として何らかの数字は出てくると思うが、どれだけ信頼できるものなのか、数字が出たとしても本当に難しいと思う。

座長

この件につきまして欠席の委員からコメントをもらっているので、事務局からご紹介してください。

事務局

「実験を実施するのであれば、県民の皆さんのご理解を十分に得た上で実施しないと、無料化だけが便利なものとして先行してしまうのではないか」との思いがあると伺っている。

座長

無料化したら何かしらの橋の通行台数が増えるから、そのことだけが取りざたされるということか。

事務局

「無料で走れるとタダがいいとして、その意見が先行してしまうのではないか」との意見であった。

座長

県民の皆さんに意見を聞く場合、有料がいいですか、無料がいいですかと無条件に聞くのと、誰だって無料がいいとおっしゃるはず。無料にした場合はこうなりますよ、という説明を十分にした上で、それでも敢えて県民の皆さんは無料を選びますか。便利になりますよとか、将来ひょっとしたら厳しくなるかもしれませんよとか、どちらを選びますか。最終的には県民の意志だと思うので。状況をきちっと説明した上で社会実験して、そして何かしかの交通量のデータなどで説明をしないといけない。それから社会実験の時の効果の調査ではなくて、いずれにしてもパブリックコメント的な工夫はしないといけない。単純で、状況を十分わかってもらえるような説明にしないと非常に扱いにくい。

座長

(1),(2)については若干のまとめを報告したが、社会実験については附帯決議というものがついているので、それに対して事務局に検討会としてどのように取り組むかというのを確認させて頂いて、社会実験の必要性などについても幅を広げて議論する形になったと思う。社会実験を行おうとすれば、その効果がきちんとわかるような整理をしてもらう必要があり、今後、社会実験についてどのような形で実施していくのかについても、まとめさせて頂く。

スケジュール感についても、今回2回目だが、今後どういう形で進めていくのか少し説明してほしい。

事務局

次回、今日いただいた宿題をまとめて7月にお世話になりたいと思っている。何とか年内にまとまるように回数を調整したいと考えている。

座長

(1),(2)については、本日お話しした意見に沿って資料を整理して頂くと次の検討会の議論につながると思う。社会実験については何か事務局に準備して頂くもののアドバイスはないか。下手をすると今日と同じような議論になってしまう恐れがある。

委員

期間によって事業費が変わってくると思うので、例えば1週間から2週間程度とかならぬ場合のどれくらいになるか試算をしてほしい。

座長

本来であれば、こういう社会実験をするとしてからこれくらいの期間、については、これ

くらいの費用がかかると持って行くのが本筋だが、本当にこの社会実験において得られる効果が調査費用に見合うものになっているのかどうかの議論も必要なので、こういう社会実験をやるといふ資料提供というよりも、どういう社会実験するか議論をするための資料として、用意してほしい。どういう形で社会実験をするかの材料として期間とか費用とかを出してほしい。

委員

社会実験に関して、経済波及効果という観点から今までどういう情報が出てきたのか、社会実験やったらどういう事がわかるかという高速道路の情報がほしい。

他の事例で社会実験についての事後評価がなされているのであれば、あったらいい。

高速道路でやったやつは、広域交通なので、近江大橋のような都市間交通とはちょっと違うとは思ふが。

座長

今日紹介いただいた県内のものは、有料道路の交通量が多くないから、たくさん使ってもらおうという目的なので、ちょっと今までと違う。県内で近いものだから、こういう結果になりますというのはいいが、効果の解釈の仕方なので注意していかないといけない。

委員

今日の県内の実験の資料はずいぶん前のやつだが、もう湖西道路とかは無料になっているのだから、実験でやったときに出てきた効果と、現在を整合するという検証。限界を明らかにするという発想です。

事務局

先ほど(1),(2)のお話の中で、幹線道路についての話ですが、予算上、道路の機能区分けをして最終精算していないため、区別が難しいですが。

座長

新たな作業をしてもらうことは時間的に無理なので、事務局でお持ちのものを整理するという、可能な限りでよい。