

## 「琵琶湖大橋有料道路のあり方に関する研究会」について

第4、5回「琵琶湖大橋有料道路のあり方に関する研究会」を開催しましたので報告します。

### 1. 第4回研究会

#### (1) 研究会概要

開催日時：平成27年1月19日(月) 13:00-15:15

議 事：琵琶湖大橋有料道路管理区間の対応方針について

- ①利用者意見の詳細分析
- ②課題への対応方針案
- ③とりまとめにあたっての確認

#### (2) 【座長のまとめ】

- ・ 琵琶湖大橋を今後も有効に活用して、県民生活を支えていこうという点は一致している。
- ・ 一つの考え方を選ぶのではなく、いくつかの案を併記するとしても、それだけでは不足で、この案ならこういう効果があり、そこに行くまでにこういう課題があるなどのメリット、デメリットなど整理は必要。
- ・ 研究会としてここまで合意できたというのが出せれば、後は県が判断すること。

#### [委員からの主な意見]

##### (無料化の意見)

- ・ 数%の渋滞と経済効果のどちらが大事かを考慮して判断すべき。
- ・ 東西の経済交流のためにも早期に無料化をお願いしたい。
- ・ H8以降工事をしていないのに、今工事をしないといけない必要性が整理されるべき。
- ・ 取付区間の渋滞は琵琶湖大橋利用者が起こしているわけではない。
- ・ 琵琶湖大橋、A、B区間は琵琶湖大橋利用者が多く使っているので理解が得られると考えられるが、他の区間は議論が必要で、早期に無料化の結論にもっていただきたい。

##### (有料継続の意見)

- ・ 地元自治会の意見では、取付区間の渋滞解消のためなら有料継続も理解できるとのこと。
- ・ 無料化の場合、基金で整備とのことだが、実際は大部分が交付金で実施。国交省も県も道路予算の確保は不透明。有料なら整備が確実。

##### (その他の意見)

- ・ 建設有料はどこまで伸ばしたら、どこまでできるか、基金でどこまでできるか、いくつかのパターンでシミュレーションをお願いしたい。
- ・ 世の流れが変わってきているので、いずれ維持有料できるかもしれない。声はあげていくべき。

## 2. 第5回研究会

### (1) 研究会概要

開催日時：平成27年2月4日（水） 10:00-12:00

議 事：琵琶湖大橋有料道路のあり方に関する研究会まとめ

①シミュレーション結果

②まとめ（案）

### (2) 【座長のまとめ】

- ・それぞれもつともな意見。多数決する問題でもない。必然的に両論併記となる。
- ・研究会だけで決められるなら決めればいいが、外部の条件がある中で、一つに絞るのは危険。
- ・両論でまとめ、それぞれメリット、デメリットをしっかりと書く。ベストではないが、それがベター。
- ・長く使っていきたいというのは同じ意見。
- ・もろい結論ではなく、タフな結論を出すことが県民のため。
- ・本日の意見を踏まえて、文言修正を調整。
- ・最後の場面で発言のあった「まとめ」にあたっての意見は、こういう議論が出たというのを「まとめ」の「おわりに」の部分に何らかの形で反映したい。
- ・事務局で修正案を作成して、委員に説明し、了解を得て研究会のまとめとしたい。
- ・最終は知事の判断だが、研究会の成果を踏まえて判断をしてほしい。

### 【委員からの主な意見】

#### （無料化にかかる意見）

- ・これまでの議論を通じ、まとめにあたっては、利用者目線で判断するとともに、包括外部監査や監事の意見は妥当であるということを前提にすべき。利用者は整備を求めておらず無料を求めている。
- ・推計上、今すぐ無料にしても大きな交通の変化はなく、琵琶湖大橋の耐震も現時点で緊急性はなく長期計画の中に位置付ければよい。さらに周辺道路の整備についても必要であることは共通認識であるが、有料としてすべきものではなく、道路政策として考えるべきものである。また、維持管理有料もハードルが高くなれば、結果、すぐにでも無料化すべきと考えている。

#### （有料継続にかかる意見）

- ・国との協議経過や、今後の見通しは。  
→研究会で議論頂くためにいろいろなケースで相談しているが、有料を継続するのであれば事業費や期間、料金の考え方などはこれから詳細に詰めていかないといけない。

## 3. まとめ

別紙のとおり

# 琵琶湖大橋有料道路のあり方に関する研究会「まとめ」の概要

## 議論の背景

### ○滋賀県道路公社に対する包括外部監査(H25年度)

・県は利用者の意見等を参考に、事業追加の有無を考慮し、建設有料事業の継続性について慎重かつ早急に議論を重ね、その方針を明確に示していくべき。

### ○滋賀県道路公社監事からの知事に対する意見書(H26年7月)

・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無くしている。公社はすぐに無料化の手続きに入るべきである。

### ○11市長から近江大橋有料道路に対する提案(H25年7月)

・年間約3億1千万円の維持管理経費を要し、築後約50年になる琵琶湖大橋有料道路の無料化も近江大橋と同様の問題が予想される。

### ○滋賀県の認識

・保有資産が未償還額を上回る公社の財務状況は、法令上損失補填引当金を充当して早期に償還すべきとの規定はないものの、利用者等から見て課題。早期に方針を示す必要がある。  
・建設有料事業清算後どのように財源を確保し、良好な状態で維持管理していくかが課題。

### ○滋賀県道路公社の認識

・公社の財務状況等から、平成22年度より、「検討会を設置して県民や利用者の意見を聞きながら、維持管理有料制度の導入をすべきである」と県に繰り返し提案してきたが、左記のとおり知事が任命した監事から法に基づく意見書が知事に提出され、従わざるを得ない状況にあると考えている。

道路公社の財務状況のみから判断すれば早期償還が可能な状況で、建設有料事業を継続すべきか議論が必要

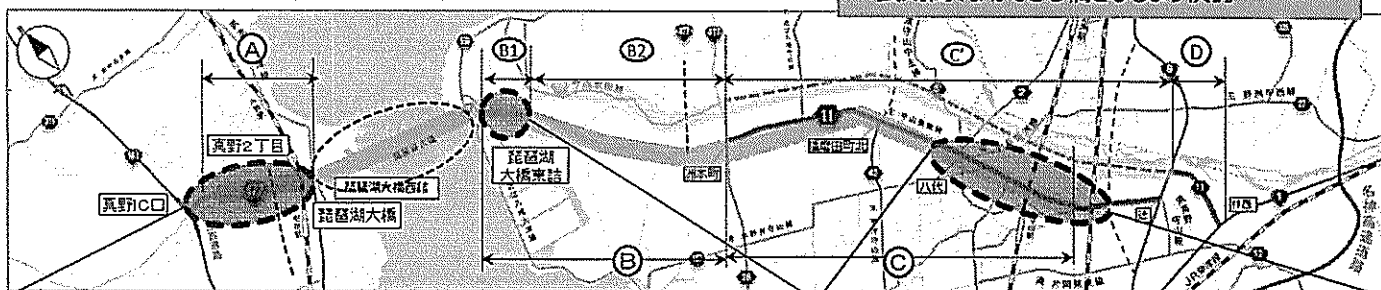
## 琵琶湖大橋有料道路のあり方に関する研究会の設置

- ・第1回(8/6) 情報共有、県民意見の反映方法、利用者アンケートの実施の有無
- ・第2回(10/6) 琵琶湖大橋有料道路管理区間の課題の抽出、利用者アンケートの内容
- ・第3回(12/1) 課題の確認、利用者アンケート結果の分析・評価
- ・第4回(1/19) 課題への対応方針案、アンケートの詳細分析
- ・第5回(2/4) とりまとめ

## 議論のまとめ

### 琵琶湖大橋有料道路における課題

#### ○道路網の課題と対策



- 交通量調査結果より  
…現状において断面交通容量に対して実交通量が大きく超過(A)
- 将来交通量推計結果より…将来において交通量が増加(A)(B)

R477の4車線化拡幅 (A)(B1)

- 将来交通量推計結果より…交通量が増加(C)

並行するB2区間およびC'区間の2車線ネットワーク (B2)(C)

#### ○維持管理の課題

建設有料事業を清算した場合、これまで通行料金でまかなっていた年平均約3.5億円の維持管理費を税等で負担

○公社の財務状況や利用者意見、道路網等の課題を踏まえ、有料事業を清算すべきか、継続すべきか

○道路整備や維持管理の財源をどのように確保するか

## まとめ

### 建設有料事業を清算する場合

・他の道路整備や維持管理に影響を与えないよう、道路公社から引き継がれる残余財産を原資に基金を造成するなどの財源確保が望ましい。

### 建設有料事業を継続する場合

- ・本体、A、B1区間については、利用者アンケート等を考慮すると通行料金で整備することに理解が得やすい。
- ・ETC導入、料金値下げについても検討すべき。
- ・料金収入での整備に理解が得にくい区間の財源確保のために基金の造成などを検討すべき。
- ・管理区間の維持管理費は通行料金で確保。

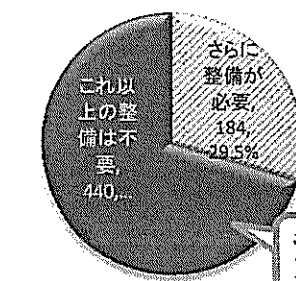
### 維持管理有料道路制度

- ・「建設有料事業を清算する場合」、「建設有料事業を継続する場合」、どちらの場合もいずれは有料道路事業は清算。
- ・清算後も料金収入で維持管理できる特例である「維持管理有料道路制度」の適用を目指し、制度の見直しについて引き続き働きかけを行っていくべき。

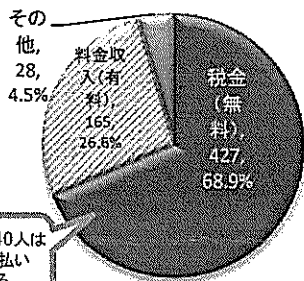
## 利用者アンケート

### 琵琶湖大橋利用者の交通特性

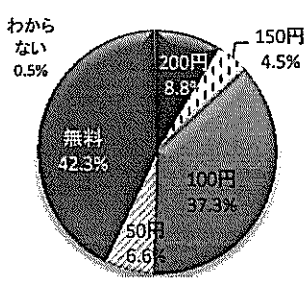
橋を挟む直近の区間は50%前後の方が利用。橋から離れるに従いその割合は低下。



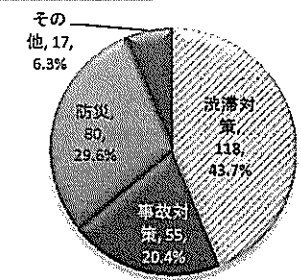
これ以上整備が不要と考える利用者が70%強



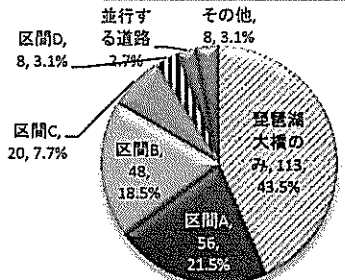
税金で管理することがよいと考える人が約70%



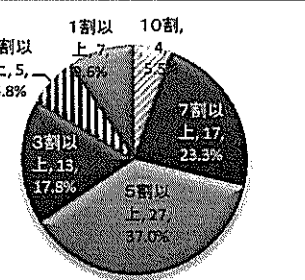
無料が最も多い。次に100円



1位 渋滞対策、2位 防犯対策、3位 事故対策



琵琶湖大橋本体およびA区間、B区間で約80%



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%)  
※5割より高い割合を選択した人は全体の70%弱

琵琶湖大橋有料道路の  
あり方に関する研究会

まとめ

琵琶湖大橋有料道路のあり方に関する研究会

平成 27 年 2 月 12 日

1	議論の背景	1
2	研究会における議論	3
(1)	琵琶湖大橋有料道路を取り巻く状況について	3
1	有料道路制度	3
2	琵琶湖大橋有料道路の整備経緯	4
3	滋賀県道路公社の財務状況	5
(2)	琵琶湖大橋有料道路における課題について	6
1	道路網における課題	6
1-1	今すぐ無料にした場合の交通量の変化	6
1-2	現況および将来における交通量の変化	8
1-3	琵琶湖大橋の耐震対策	10
2	維持管理における課題	13
(3)	琵琶湖大橋有料道路における課題に対する対策について	14
1	対策の範囲	14
2	課題への対応スケジュール	15
3	整備手法の判断材料	17
3-1	琵琶湖大橋との関連性	18
3-2	利用者等の意向	19
3-2-1	利用者アンケートの実施結果（平成26年度）	19
3-2-2	県民アンケートの実施結果（平成25年度）	24
4	整備の手法	25
4-1	建設有料事業を清算する場合	26
4-2	建設有料事業を継続する場合	27
5	維持管理の手法	29
5-1	建設有料事業を清算する場合	30
5-1-1	基金または税による維持管理	30
5-1-2	料金収入による維持管理	30
5-2	建設有料事業を継続する場合	31

3	まとめ	31
(1)	琵琶湖大橋有料道路における課題の確認	32
1	道路網における課題	32
1-1	道路網における課題箇所とその対策	32
1-2	琵琶湖大橋の耐震対策	33
1-3	課題への対応スケジュール	33
2	維持管理における課題	34
(2)	琵琶湖大橋有料道路のあり方に係る選択肢	34
1	建設有料事業を清算する場合	35
1-1	基金または税による整備	35
1-2	基金または税による維持管理	36
1-3	料金収入による維持管理	36
2	建設有料事業を継続する場合	38
2-1	料金収入による整備	39
2-2	料金収入による維持管理	39
2-3	基金または税による整備	39
	(参考資料)	
資料1	琵琶湖大橋のあり方に関する研究会設置要綱	42
資料2	琵琶湖大橋のあり方に関する研究会検討経過	44
資料3	アンケート用紙および結果	45

## 1 議論の背景

琵琶湖大橋有料道路は、琵琶湖で隔てられた滋賀県の湖東と湖西を連絡し、県勢の均衡のとれた発展と琵琶湖観光の開発を図るため滋賀県が建設し、昭和39年9月に開通しました。開通以来、産業経済、文化の発展はもとより、観光発展に大きな役割を果たしています。昭和47年10月からは地方道路公社法に基づき設立された滋賀県道路公社が琵琶湖大橋有料道路を県から引き継ぎ、管理運営を行っています。

利用者の利便性向上のため、交通の円滑化と安全性を確保するべく、昭和55年3月に橋梁本体に自転車歩行者道を添加し、昭和63年12月には道路延伸整備工事が完了しました。さらに、その後の交通量増加に伴う混雑に対応するため、平成元年7月からは大橋の四車線拡幅事業と関連公共事業を進め、平成8年3月に第5期事業が完了しています。

当初より高度経済成長とともに利用台数の伸びは順調に推移し、平成25年度の通行台数は約1,221万台で、計画交通量よりも3割程度多い交通量で、経営的に安定した路線となっています。

そのような中、平成20年度および平成25年度に道路公社に対する包括外部監査が実施され、平成25年度の結果報告書の中で、「法令上、損失補填引当金を早期償還のために未償還額に充当すべきであるとの規定はないが、当該制度の趣旨に鑑み、公社の財務状況を踏まえ判断すれば、現状のままで公社が道路利用者から料金徴収を続ける意義は乏しいと考える。したがって、建設有料事業については早急に継続性の検討が求められるところである。(中略)県は、国との協議を進めるとともに、有料道路利用者や広く県民意見などを参考に、また大規模修繕や更新等の事業追加の有無を考慮し、建設有料事業の継続性について慎重かつ早急に議論を重ね、その方針を明確に示していくべきである。あわせて、清算後の琵琶湖大橋の維持管理について、地域の実情に合わせて多様な管理手法が選択できるよう、引き続き国に対し制度改正を働きかけるべきである。」との意見が示されました。

また、平成25事業年度の滋賀県道路公社の業務監査において、監事より「滋賀県道路公社の平成25年度末の財務状況からすれば、有料道路建設に係わる未償還額の一括償還も可能であり、このような状況で料金徴収を続けることは適切ではないと考える。滋賀県道路公社は、滋賀県に対して早期償還についての事業変更許可の同意を求めたが、結論には至っていない。滋賀県道路公社は滋

賀県に対し、県民目線、利用者目線に立って、早期に無料化されるよう、より積極的な働きかけを行われたい。」との監査結果が道路公社に提出されています。さらに監事より知事に対し、「現在の道路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無くしている。よって、道路公社は、すぐに琵琶湖大橋有料道路の無料化の手続きに入るべきである。なお、無料化にあたっては、多様な意見があることも仄聞しており、県として責任ある適切な対処をされるよう要望する。」との意見が提出されています。

このため、道路公社は琵琶湖大橋有料道路を建設・管理運営する立場として、道路整備特別措置法の趣旨からすぐに建設有料事業を清算すべきと考え、料金徴収期間の短縮のための同意申請を平成25年、平成26年に県に出しているところです。

一方、近江大橋有料道路清算の方針決定後の平成25年7月に、11市長から近江大橋有料道路について、「道路整備特別措置法第10条第4項<sup>※</sup>に定める変更許可に基づく改築整備を行い、受益者である利用者から適切な負担を継続して求めることが望ましいと考えます。(中略)無料化方針の妥当性について改めて検討されるよう提案します。」として、建設有料事業を継続すべきであるとの提案が出され、その中で琵琶湖大橋についても、「有料道路年間約3億1千万円の維持管理経費を要し、築後約50年になる琵琶湖大橋有料道路の無料化も同様の問題が予想されます。」とされています。

また一方で県は、法令上規定がないことから違法状態ではないとしながらも、道路が原則無料であること、および道路整備特別措置法において特例として有料道路が認められていることから、現在の道路公社の財務状況において保有資産が未償還額を上回る状況は、利用者および県民から見て課題であるとしています。また、現在料金収入で維持管理をしている琵琶湖大橋有料道路について、建設有料事業清算後どのように財源を確保し、良好な状態で維持管理していくかが課題であると考えています。

このように琵琶湖大橋有料道路にはさまざまな課題があることから、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、県は「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。)」を設置したところです。

研究会は有識者、道路利用者団体、経済団体および行政関係の委員計11名で構成し、平成26年8月から平成27年2月にかけて計5回の会議を開催し、検討を重ねてきました。



ここに5回にわたる研究会での議論の結果を、以下のとおりとりまとめます。

※道路整備特別措置法第10条

(地方道路公社の行う一般国道等の新設又は改築)

第10条 地方道路公社は、(中略)都道府県道(中略)について、道路法(中略)による管理の方法の定めにかかわらず、国土交通大臣の許可を受けて、当該道路を新設し、又は改築して、料金を徴収することができる。

2～3 省略

4 地方道路公社は、第1項の許可を受けた後、第2項(中略)第6号〔料金の徴収期間〕に掲げる事項を変更しようとするときは、国土交通大臣の許可を受けなければならない。

## 2 研究会における議論

### (1) 琵琶湖大橋有料道路を取り巻く状況について

#### 1 有料道路制度

地方道路公社が行っている有料道路は、道路整備特別措置法第10条の許可を受けた道路に対し、借り入れ金等で道路を建設し、開通後の通行料で借入金および利息の返済と維持管理に要する費用を償い、料金徴収期間満了または償還準備金が借入金を上回った時点のいずれか早い時点で本来道路管理者に引き継ぎ、無料開放するという制度です。この制度に基づき有料道路を整備し、本来道路管理者に引き継ぐまで維持管理する事業を「建設有料事業」といいます。

そのイメージは図1のとおりで、事業許可を受けたあと、工事に着手しますが、工事に要する資金は市中銀行からの借り入れ金や国からの無利子貸付金、県など本来道路管理者からの出資金により調達することとなっています。

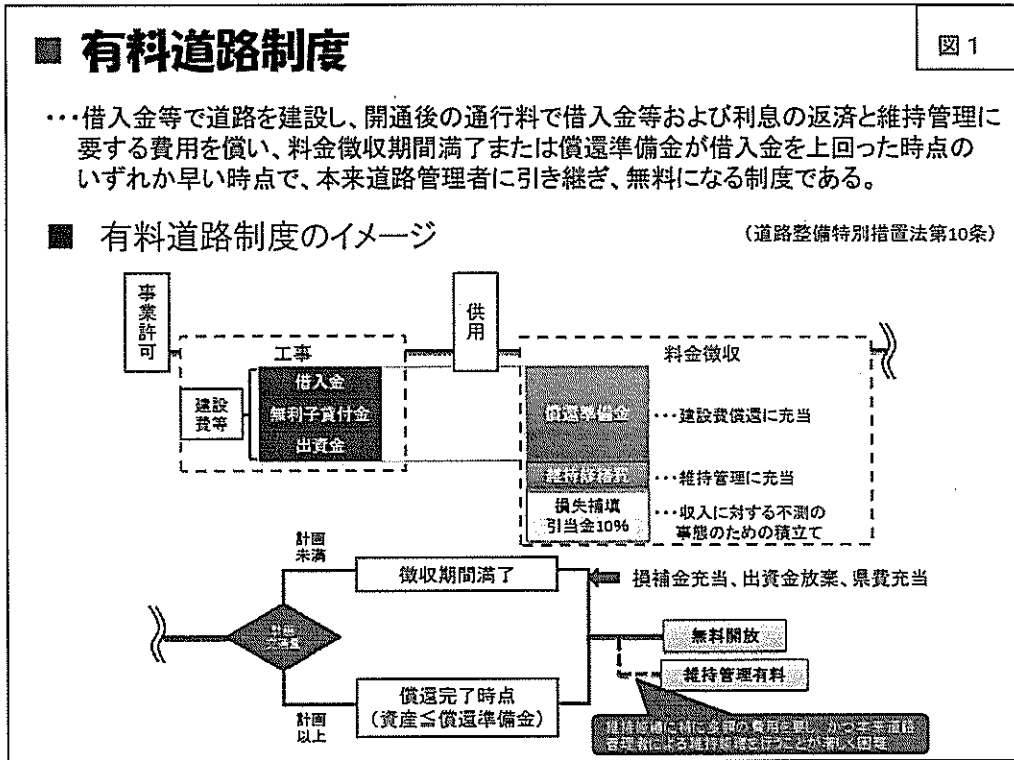
供用後は利用者の方々から料金を頂き、その料金は借入金を返済するための「償還準備金」、収入に対する不測の事態に対応するために積み立てる「損失補填引当金」、維持管理のための「維持修繕費」に充てることとなっています。

計画していた交通量より実際の交通量が少ない状況では料金徴収期間満了時点で、本来道路管理者に引き継がれ、無料開放されます。この場合、償還準備金が不足していれば、損失補填引当金を充当するか、出資金を放棄、それでも不足する場合は税金を充当するなどして償還されます。

一方、計画以上の利用交通量により、償還準備金が予定より早く積み上がれば、その時点で無料開放となります。

ただし、維持管理費が特に多額であること、かつ、本来道路管理者によ

る維持管理が著しく困難な場合は、維持管理にかかる費用のみを料金で徴収する維持管理有料道路制度があります。



## 2 琵琶湖大橋有料道路の整備経緯

琵琶湖大橋有料道路の整備経緯は図2のとおりで、まず、昭和37年から琵琶湖大橋本体の架設をはじめ、現在の南側の橋が2車線で開通しました。

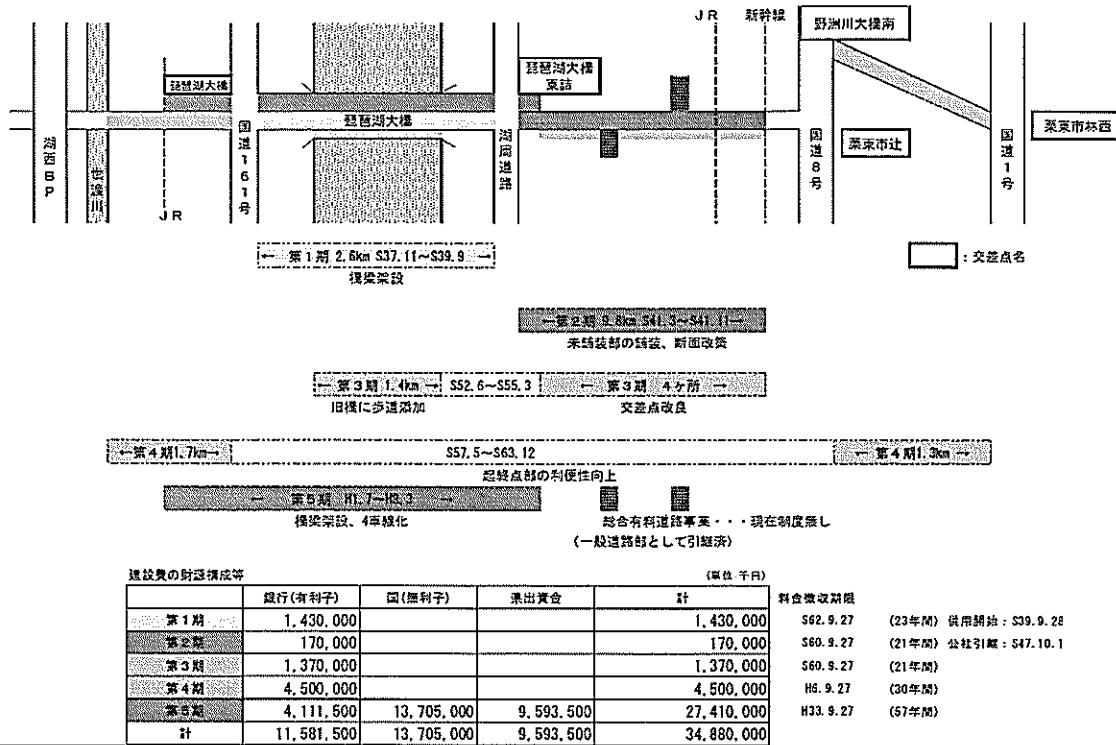
その後、第2期として守山側の未舗装であった新幹線までの区間の改築舗装が行われ、琵琶湖大橋へのアクセス性向上が図られました。

さらに、第3期、4期で交通安全対策や起終点部の交通渋滞の緩和のための区間の延長等が行われ、平成7年には第5期として琵琶湖大橋をもう1本架けて4車線化しました。

結果、現在では1日あたり約3万台もの車が通行しています。

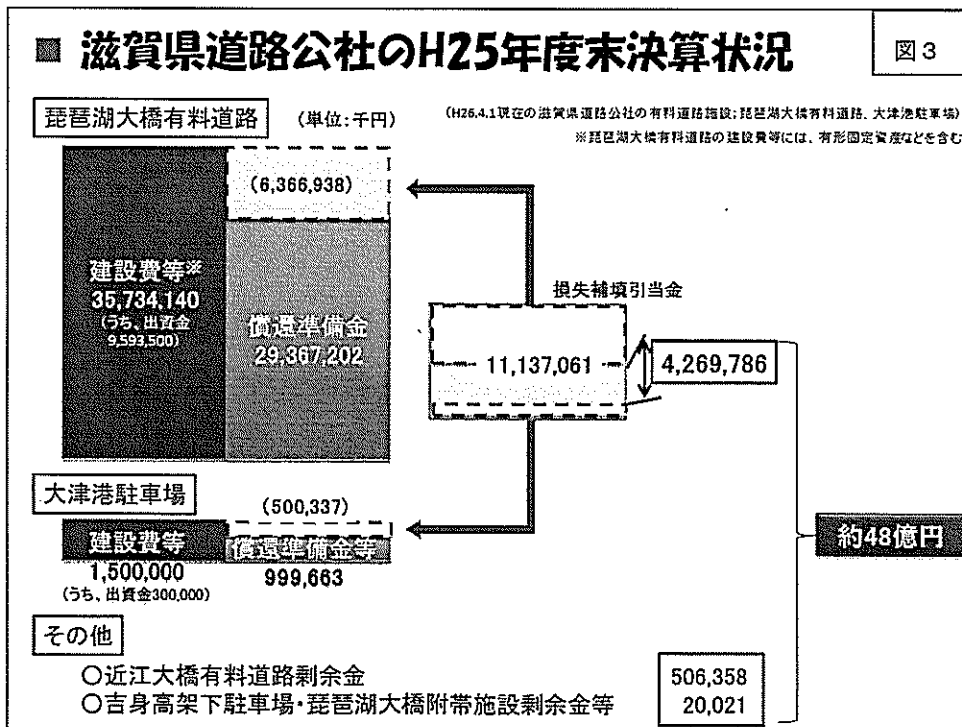
# 琵琶湖大橋有料道路の整備経緯

図 2



## 3 滋賀県道路公社の財務状況

滋賀県道路公社の平成25年度末決算状況は図3のとおり、琵琶湖大橋有料道路と道路公社のもう一つの事業である大津港駐車場の未償還額は合わせて約69億円ですが、これまでの事業において積み立てられた損失補填引当金が約117億円あります。



このため、未償還額に損失補填引当金等を充てれば、すべてを償還しても、約48億円が残る状況となっています。

## (2) 琵琶湖大橋有料道路における課題について

### 1 道路網における課題

「1 議論の背景」で述べたように、琵琶湖大橋有料道路にはさまざまな課題があり、そのうちの 하나가「建設有料事業の継続性」です。平成25年度の包括外部監査の意見の中では、「有料道路利用者や広く県民意見などを参考に、また大規模修繕や更新等の事業追加の有無を考慮し、建設有料事業の継続性について慎重かつ早急に議論を重ね、その方針を明確に示していくべきである。」とされているところです。

研究会としても、建設有料事業を継続するか、清算するか判断にあたっては、先に述べた道路公社の財務状況を踏まえることはもちろんですが、琵琶湖大橋有料道路管理区間における道路網の課題などを確認し、その課題の解決のために、建設有料事業として追加して実施すべき事業がないかについても慎重に検討すべきと考えます。

#### 1-1 今すぐ無料にした場合の交通量の変化

琵琶湖大橋有料道路管理区間における課題を確認するため、平成26年7月1日に県が実施した交通量調査の結果を図4に示すとともに、交通量推計の手法を使い、まず、琵琶湖大橋有料道路を「今無料にしたらどうなるか」を推計した結果が図5です。

# 琵琶湖大橋有料道路管理区間等の断面交通量

図 4

● 琵琶湖大橋有料道路管理区間の断面交通量に対する道路の交通容量を見てみると・・・

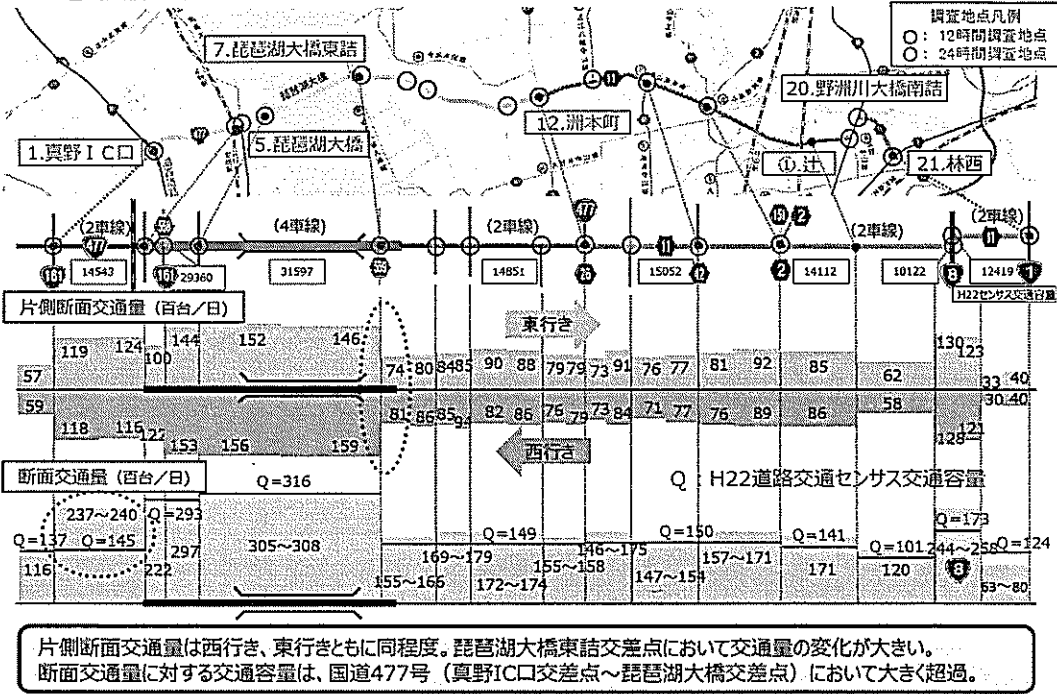
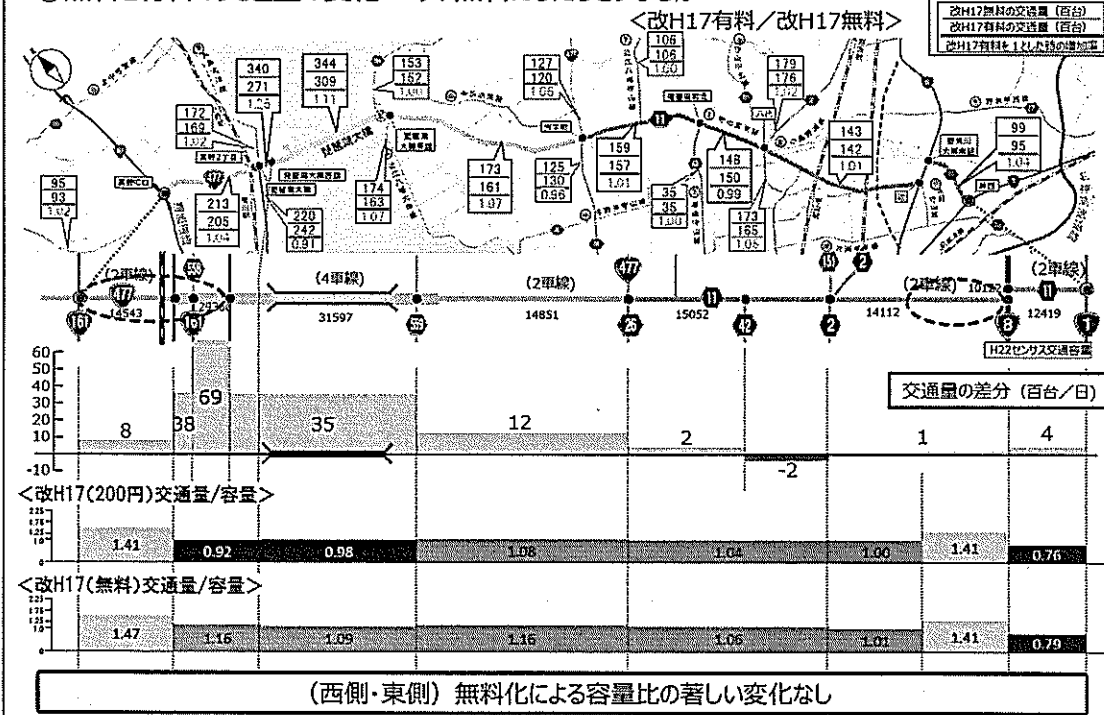


図 5

## ①無料と有料の交通量の変化～今、無料にしたらどうなるか～



各路線の交差点付近の交通量を地図上に示しており、凡例にあるとおり、上段が無料にした場合の交通量、中段が現在の有料の場合の交通量、下段が有料時を1とした場合の増加率を示しています。

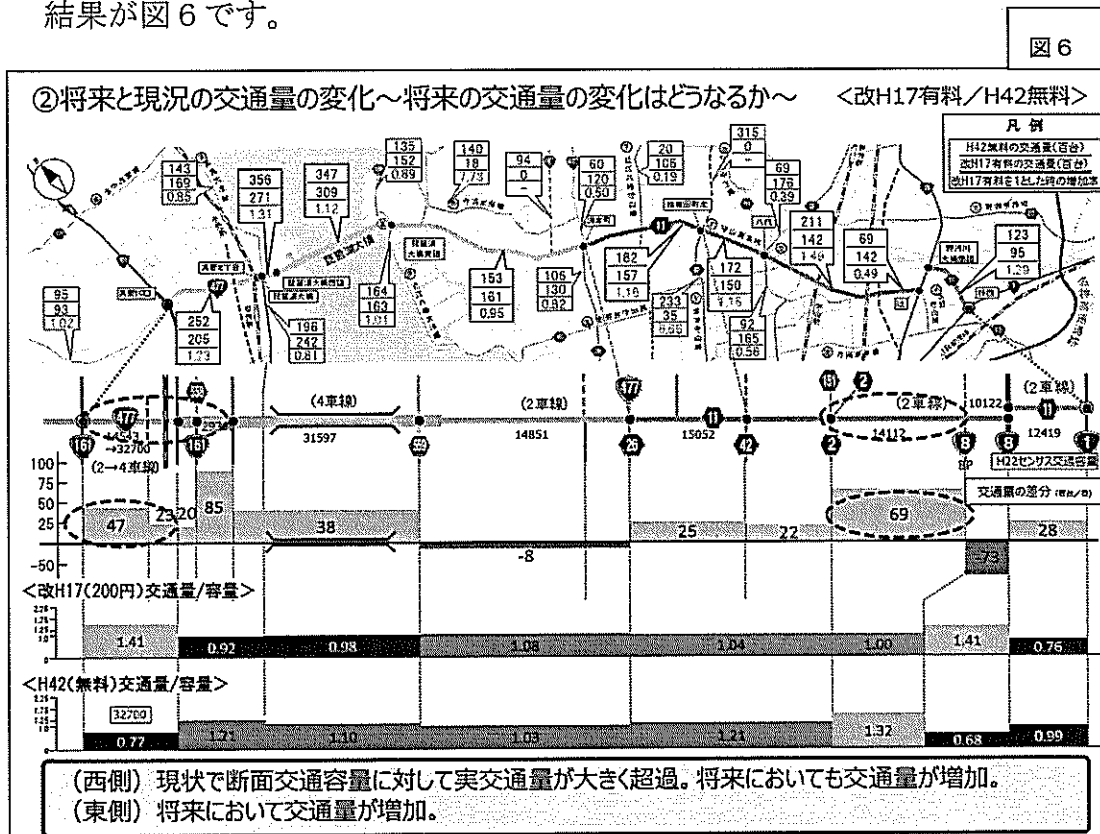
また、図の中段のグラフは、有料と無料の場合における交通量の差を示しています。

琵琶湖大橋の交通量の変化をみると、現在の道路網の状態で無料にした場合、1日あたり3,500台程度増加すると見込まれ、その増加率は1.11倍と顕著な増加は見られません。

下段の2つのグラフは、有料の場合と無料の場合のそれぞれについて、道路の容量に対する交通量の比率（容量比）を表しており、一部に容量比が大きく超過している箇所がありますが、有料、無料どちらの場合でも同じ傾向となっており、現状における国道477号の真野IC口交差点～琵琶湖大橋交差点の混雑は変わらないものの、琵琶湖大橋を今無料化することによる新たな著しい課題の発生はないと考えられます。

## 1-2 現況および将来における交通量の変化

次に、将来無料になった場合と現在との交通量の変化について推計した結果が図6です。

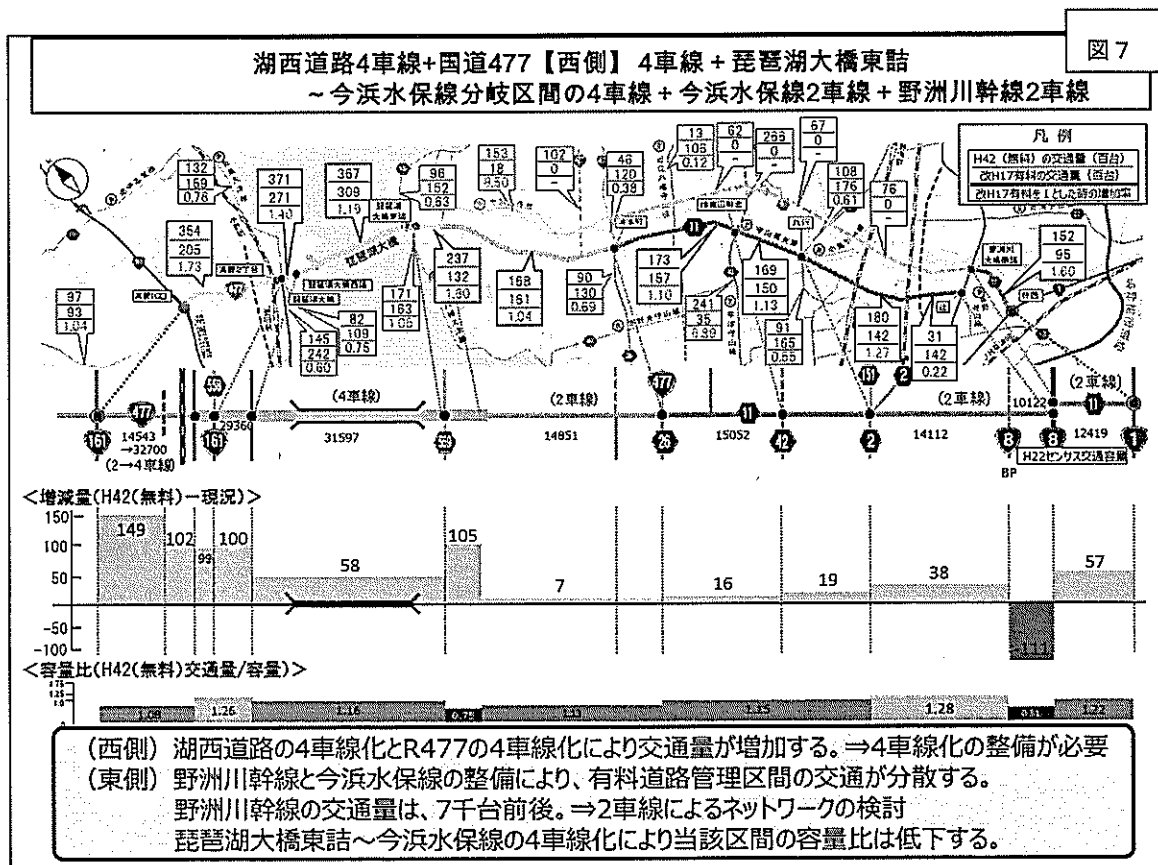


琵琶湖大橋の交通量の変化をみると、現況の交通量に対して将来の交通量は、1日あたり3,800台程度増加すると推計しており、その増加率は1.12倍になります。

橋以外の有料道路管理区間については、まず西側ですが、国道477号において、下段のグラフのとおり現状で容量比が大きく超過しています。また、中段のグラフのとおり将来においても交通量が増加します。将来の容量比はそれほど高くありませんが、これは将来の国道477号の4車線化（現在は2車線）を前提に推計しているため、仮に4車線化されなかった場合は、容量比がさらに高くなると考えられます。

次に東側については、八代交差点から国道8号バイパス交差点の区間において、中段および下段のグラフのとおり、将来において交通量が増加するとともに、容量比が高くなっています。

図6の推計結果をもとに、研究会での意見等も取り入れ、国に対して要望中の国道161号バイパスが4車線化し、琵琶湖大橋の取付道路である守山栗東線のバイパスルートとなる野洲川幹線から県道今浜水保線までつながるルートをも2車線で確保し、さらに琵琶湖大橋東詰め交差点から今浜水保線へ分岐するまでの2車線の区間を4車線化した場合の推計結果が図7です。



これによると、西側については、国道161号の4車線化により国道477号の交通量がさらに増加することがわかります。ただし、国道477号の4車線

化も見込んだ推計のため、容量比はそれほど高くなりません。このことから、国道161号の4車線化に合わせた国道477号の4車線の確実な整備が必要と考えられます。

また、東側については、八代交差点から国道8号バイパス交差点の区間において、将来において交通量が増加するとの推計結果でしたが、並行するルート of 整備により取付道路の交通量が分散することがわかりました。

また、琵琶湖大橋東詰め交差点から今浜水保線へ分岐するまでの2車線の区間を4車線化したことにより容量比が小さくなることから、この区間の4車線化は効果的であると考えられます。

いずれのケースでも、八代交差点から国道8号バイパス交差点間の容量比は大きく減少しません。しかしながら、八代交差点に接続する道路の交通量を見てみると、現時点で交差点に流入する四方向の交通量はどれも1万4千台から1万7千台となっていますが、大津湖南幹線（推計で織り込み済み）が将来整備されることで、八代交差点の南北方向に走る路線である大津能登川長浜線の交通量が大津湖南幹線に転換し、減少することも考えられます。このため、八代交差点から国道8号バイパス交差点間の交通の円滑化のためには、大津湖南幹線の計画的で着実な整備が必要です。

### 1-3 琵琶湖大橋の耐震対策

耐震対策については、本県を含む全国において、上部工および橋脚の耐震対策・補強が進められています。

その際に、設計の基準を定めているのが「道路橋示方書・同解説」（以下「道示」という。）です。

この道示の適用の考え方は図8のとおりで、新設・架け替え、または耐震対策の設計の時点における最新の道示を適用することとなっています。



【橋梁設計における基準適用の考え方】

図8

○新設・架替にかかる設計

道路橋を設計する際は、設計時の最新の道路橋示方書・同解説(以下、「道示」という。)を適用し、そこに定められた性能を確保する。

○耐震対策等にかかる設計

既存橋梁の耐震対策等を実施する際は、その設計を行う時に定められている最新の道示を適用する。

ただし、設計から施工までの期間あるいは施行中に道示の見直しが行われた場合であっても、一定期間は、設計の見直しを行う必要はない。(経過措置)

【道示改定時期と適用期間】

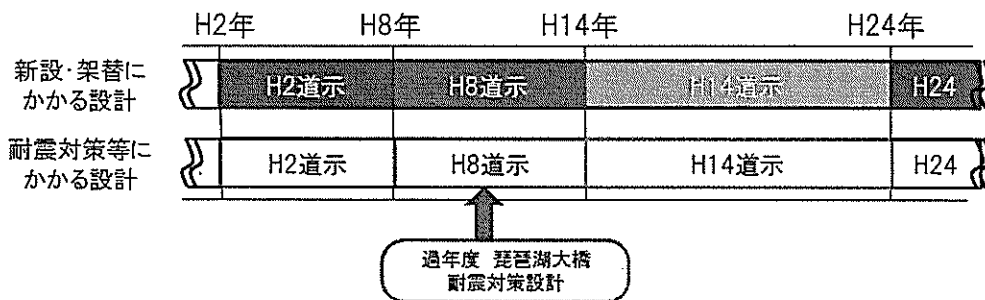


図9下段のとおり、琵琶湖大橋においても平成9年以降、上部工および橋脚について耐震対策を実施してきました。

しかし、基礎部については、兵庫県南部地震においても基礎本体の損傷が主な要因となった落橋事例がないことから、優先度は相対的に低く、本県も含めて全国的にほとんど行われていない状況です。

利用者アンケートでは「通行料金で負担してもよい整備内容として、「防災対策」と選択された回答のうち、琵琶湖大橋本体と回答した意見が最も多い。」こと、研究会において「琵琶湖大橋は滋賀県民の生活あるいは滋賀県の経済活動にとって、非常に大きな意味を持っている。もし、これが使えなくなったら非常にダメージが大きい。そのことを考慮して将来にわたって長く使えるようなシステムを構築できたらと考える。」との意見もありました。

<p><b>【現状】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本県を含む全国において上部工および橋脚の耐震対策・補強を進めている。</li> <li>・基礎部については兵庫県南部地震においても基礎本体の損傷が主な要因となった落橋事例がないことから、優先度は相対的に低く、全国的にほとんど行われていない（本県含む）</li> <li>・琵琶湖大橋については県管理道路の橋梁と同じく上部および橋脚の対策を実施済み。</li> </ul>	図9														
<p><b>【利用者アンケート】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「通行料金で負担してもよい整備内容」として、「防災対策」と選択された回答のうち、琵琶湖大橋本体と回答した意見が最も多い。</li> </ul>															
<p><b>【第3回研究会コメント】</b></p> <p>琵琶湖大橋は滋賀県民の生活あるいは滋賀県の経済活動にとって、非常に大きな意味を持っている。もし、これが使えなくなったら非常にダメージが大きい。そのことを考慮して将来にわたって長く使えるようなシステムを構築できたらと考える。</p>															
<p><b>【耐震対策の経緯】</b></p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th rowspan="2"></th> <th colspan="2" style="text-align: center;">適用道示</th> </tr> <tr> <th style="text-align: center;">設計</th> <th style="text-align: center;">耐震対策</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>H 9 (I期線)落橋防止システム設置</td> <td rowspan="3" style="text-align: center; vertical-align: middle;">S31年</td> <td rowspan="3" style="text-align: center; vertical-align: middle;">H8年</td> </tr> <tr> <td>H 11 (I期線)上部耐震補強工事</td> </tr> <tr> <td>H 13 (I期線)下部耐震補強工事</td> </tr> <tr> <td>H 14 (II期線)落橋防止システム設置</td> <td rowspan="2" style="text-align: center; vertical-align: middle;">H2年</td> <td rowspan="2" style="text-align: center; vertical-align: middle;">H8年</td> </tr> <tr> <td>H 15 (II期線)下部耐震補強工事</td> </tr> </tbody> </table>			適用道示		設計	耐震対策	H 9 (I期線)落橋防止システム設置	S31年	H8年	H 11 (I期線)上部耐震補強工事	H 13 (I期線)下部耐震補強工事	H 14 (II期線)落橋防止システム設置	H2年	H8年	H 15 (II期線)下部耐震補強工事
	適用道示														
	設計	耐震対策													
H 9 (I期線)落橋防止システム設置	S31年	H8年													
H 11 (I期線)上部耐震補強工事															
H 13 (I期線)下部耐震補強工事															
H 14 (II期線)落橋防止システム設置	H2年	H8年													
H 15 (II期線)下部耐震補強工事															

図10の上段は平成25年7月9日付けで道路課長から各土木事務所長に発出した県の管理する橋梁の耐震補強に関する通知文です。

この通知文の下線部に「東北地方太平洋沖地震の際に特殊な形式の橋梁における落橋被害が報告されており、県内の同形式の橋梁についてもその脆弱性が懸念される。このため、下記により対象となる橋梁の耐震性能を早急に確認し、適切な対策を進める」とあり、対象橋梁は、「緊急輸送道路に指定した路線にある特殊な下部構造（パイルベント等）を有する橋梁」となっています。

パイルベントというのは、図10の写真にあるように、通常のコンクリート橋脚ではなく、杭を橋脚としたもので、杭と桁の受け台が一体で構成される構造をいいます。

対応方法としては、「平成24年道路橋示方書・同解説（平成24年3月）に従って照査を実施」としており、また、「照査の結果、耐震性能を満足していない場合は対策を行う」としています。

琵琶湖大橋については、緊急輸送道路に指定した路線にかかる橋であり、橋脚基礎部の形式がパイルベント等を有する橋梁であることから、道路公社において照査を実施しています。

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

合、社会的影響は非常に大きいことから、県としては琵琶湖が県土の中央に位置する地理的特異性および防災上、できる限り想定外とならないために、長期間利用できる橋となるよう検討したいとの考えです。

研究会としても、代替性のないその重要性に鑑み、できる限り想定外ということのないように、防災上の懸念を少しでも減らすために、検討を進めていくべきと考えます。

### 【県の通知(H25)】

図10

橋梁の耐震補強について(通知)H25.7.9

各土木事務所宛←道路課長

本県では緊急輸送道路等で昭和55年より前の道路橋示方書を適用して建設された橋梁に対して順次耐震補強を進めてきました。しかし、東北地方太平洋沖地震の際に特殊な形式の橋梁における落橋被害が報告されており、県内の同形式の橋梁についてもその脆弱性が懸念される場所です。このため、下記により対象となる橋梁の耐震性能を早急に確認し、適切な対策を進めることとしましたので通知します。

記

1. 対象橋梁

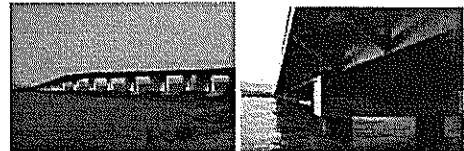
緊急輸送道路に指定した路線にある特殊な下部構造(パイルベント等)を有する橋梁

2. 対応

- 1) 平成24年度道路橋示方書・同解説(平成24年3月)に従って照査を実施する。照査に必要な基礎データの収集(ボーリングデータ等)を行う。
- 2) 照査の結果、耐震性能を満足していない場合は対策を行う。
- 3) 架け替え計画がある橋梁においても上記1)を実施し、照査の結果、耐震性能が満足できない場合は架け替えの前倒し、または既設橋の耐震化を検討する。

### 【琵琶湖大橋について】

平成8年度 道路橋示方書・同解説により耐震対策



↓

県の参考通知に基づき

「平成24年度道路橋示方書・同解説」により照査を実施



通行不能となり、復旧に長期間必要となる場合、琵琶湖が県土の中央に位置する地理的特異性から社会的影響が非常に大きく(最も近い橋まで約16km)、防災上、できる限り想定外とならないために、長期間利用できる橋となるよう検討

## 2 維持管理における課題

琵琶湖大橋有料道路のもう一つの課題が「清算後の琵琶湖大橋の維持管理」です。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の料金収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路を引き継ぎ、維持管理していくこととなります。その場合、維持管理費は一般の県道と同様に県が税などから財源を確保する必要があります。

そこで、琵琶湖大橋有料道路を県が引き継いだ場合の影響を把握するため、琵琶湖大橋有料道路の維持管理費について、本体と本体以外に分けて試算しました。

まず、琵琶湖大橋本体については、電気代や除雪費、植栽管理や舗装補

修などの通常維持管理にかかる費用は直近5年の実績平均から年あたり費用を算出しました。

鉄桁の再塗装や伸縮装置の補修、コンクリートの中性化対策および部材の更新等については、長寿命化修繕計画に計上されている工種とし、その工事にかかる修繕費用を修繕頻度で割った値を年あたり費用として算出しました。これらを合計すると、平均して年間約1.5億円が必要となります。

次に、琵琶湖大橋本体以外の区間については、通常維持管理費のみを対象として実績から算出した結果、年平均約2億円の費用が必要となります。

琵琶湖大橋本体と本体以外の区間の維持管理費を合計すると、年平均約3.5億円が必要との結果となりました。

建設有料事業を清算した場合、着実に維持管理を行うためには、毎年この維持管理費が県の負担となります。

#### ■ 琵琶湖大橋有料道路区間の維持管理費（試算）

【琵琶湖大橋本体(L=1.4km)】

149,390千円/年

【琵琶湖大橋本体以外(L=14km)(吉身跨線橋実施中工事は除く)】

200,560千円/年

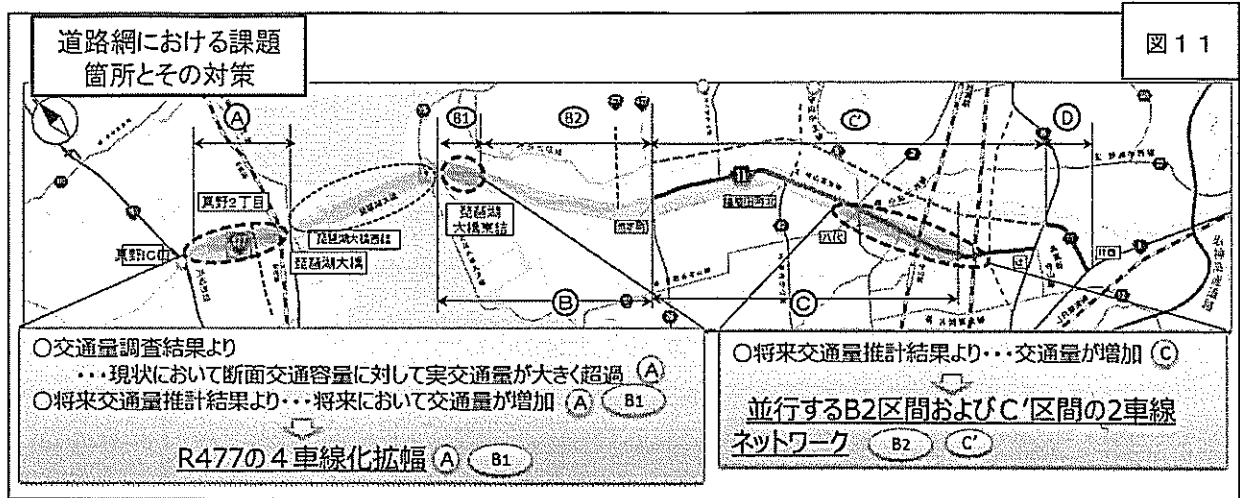
---

合計 349,950千円/年

### (3) 琵琶湖大橋有料道路における課題に対する対策について

#### 1 対策の範囲

先に述べた道路網の課題に対応するためには、琵琶湖大橋を挟んだ「国道477号大津側〔区間A〕」および「国道477号守山側〔区間B1〕」の4車線化、東側については守山栗東線（琵琶湖大橋取付道路）と並行するルートである「今浜水保線〔区間B2〕」および「野洲川幹線〔区間C'〕」の2車線化、また琵琶湖大橋本体についても将来にわたって安定的に維持できるような対策について検討すべきと考えます（図11参照）。



対策の範囲および内容
<p><b>【琵琶湖大橋本体】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○旧橋および新橋（新たな技術基準に対応した耐震性能による補強の検討）</li> </ul> <p><b>【琵琶湖大橋から西側の道路網】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○国道 477 号大津側（真野 I C～琵琶湖大橋交差点）〔区間 A〕 4 車線化</li> </ul> <p><b>【琵琶湖大橋から東側の道路網】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○国道 477 号守山側（琵琶湖大橋東詰交差点～県道今浜水保線取付）〔区間 B 1〕 4 車線化</li> <li>○今浜水保線〔区間 B 2〕 現道改築</li> <li>○野洲川幹線現道拡幅改築〔区間 C'〕</li> </ul>

## 2 課題への対応スケジュール

研究会として琵琶湖大橋有料道路の課題箇所に対して対策が必要と考える区間を示しましたが、当然ながら、すぐに行うべき対策もあれば、中長期的に行うべき対策もあります。

まず、東西を連結する琵琶湖大橋の重要性を考えると、長期間利用できる橋となるよう、できる限り想定外とならないための検討を早急に行う必要があります。

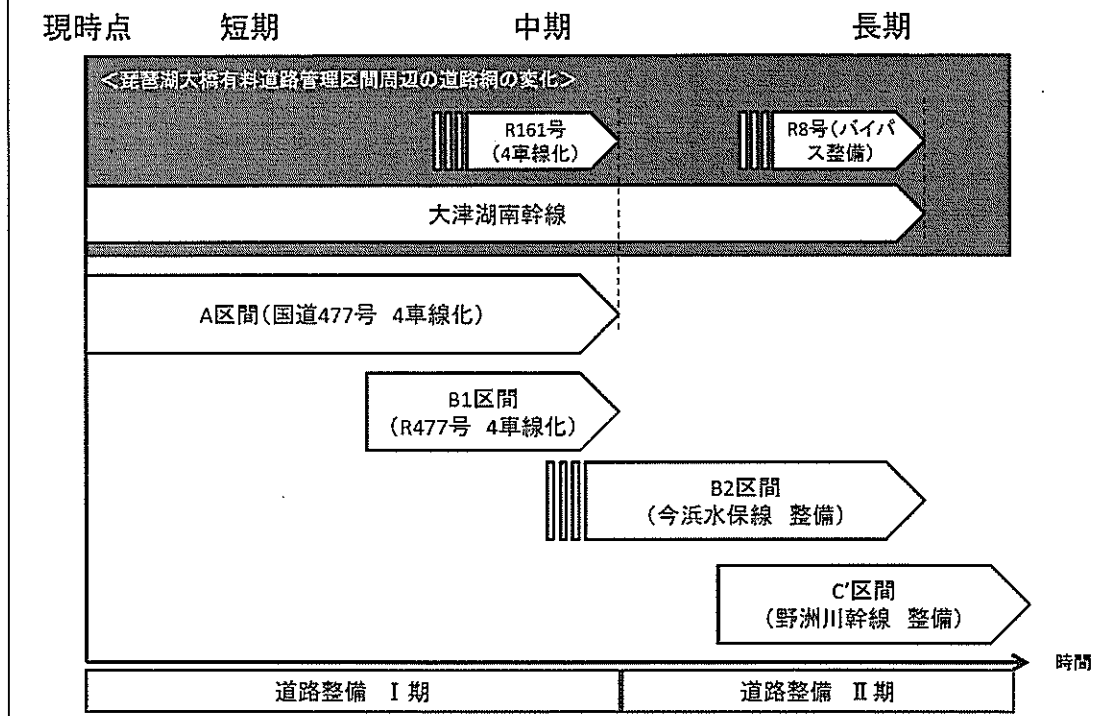
また、ある区間の交通量の増減により周辺の区間の交通の流れが変化するなど、道路の課題は周辺の道路の整備状況とも密接に関連しています。このため、琵琶湖大橋有料道路の課題への対策時期の検討にあたっては、

周辺の道路の整備計画も見込んで課題への対応スケジュールを検討しておく必要があります。

具体的に見ていくと、琵琶湖の西側については、国道 161 号の 4 車線化を県および地元市で要望しており、まだ事業化されていませんが、必要な事業用地が確保されていることを考慮すると、着工すれば比較的短期間で完了すると思われます。したがって、国道 161 号の 4 車線化に伴って影響を受ける区間についても、これに遅れないよう、早期に整備する必要があります。このため、国道 161 号と接続する現在も混雑している区間 A は短中期的な整備が求められます。

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の整備が予定されており、概ね 10 年程度のスパンでの整備が見込まれています。これらの幹線道路が完成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。特に琵琶湖大橋取付道路本線である守山栗東線の八代交差点付近から国道 8 号バイパス間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。

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、交通量の増加に伴う混雑が予測されることから、区間 A と合わせた整備が必要と考えます。



### 3 整備手法の判断材料

次に事業実施にあたっての整備手法を検討します。

整備手法とは、整備のための財源を何に求めるかということで、大きく分けると、

- ①建設有料事業として料金収入を財源として整備する手法
- ②公共事業として税等を財源として整備する手法

があります。

この研究会は、「建設有料事業の継続性」を検討することが目的の一つです。そのため、これまでに確認した対策の必要な区間について、①の手法がふさわしいか、もしくは②の手法がふさわしいかを検討することとします。

仮に①で整備することがふさわしい区間があった場合、その事業規模にもよりますが、一定期間、建設有料事業を継続することになります。

建設有料事業として整備することがふさわしいかどうかは、その財源が琵琶湖大橋利用者の通行料金であることを考慮し、整備する箇所と琵琶湖大橋との関連性を十分説明できるか、また、利用者の理解を得られるか、という観点から十分に精査した上で、整備区間も含めて判断する必要があります。

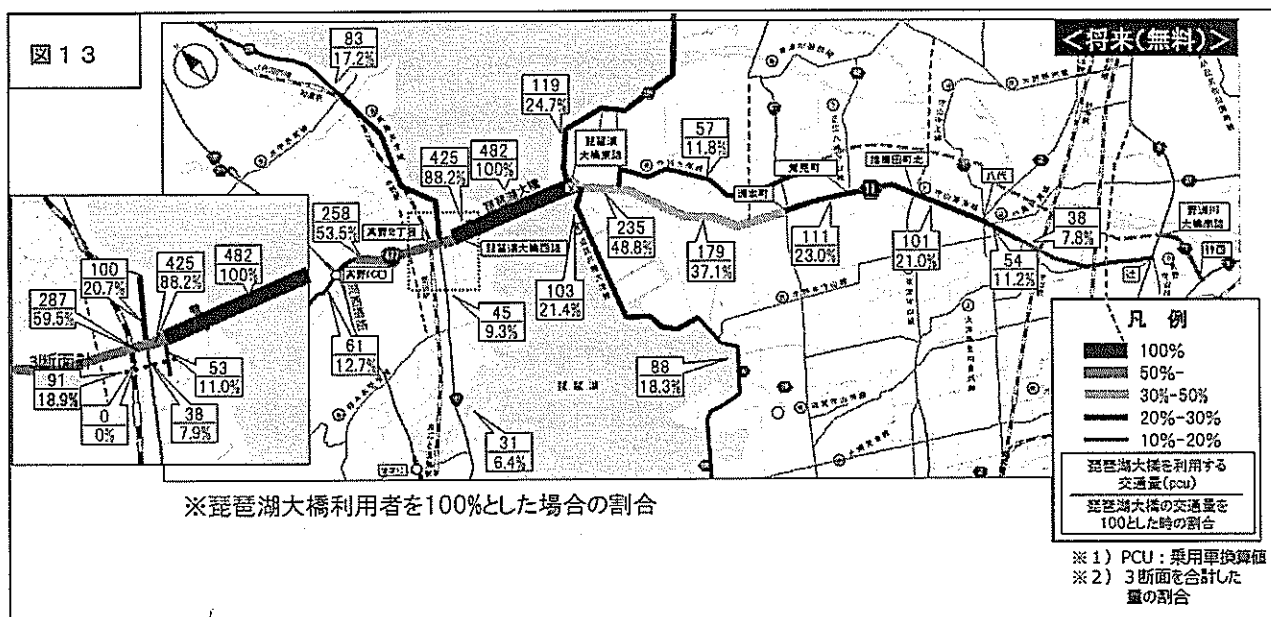
ります。

一方、有料で整備することががふさわしくない場合、琵琶湖大橋有料道路は建設有料事業を清算して道路公社から県に引き継がれ、無料開放されることとなります。ただし、その場合であっても、継続的な維持管理のためには、料金徴収期間中の道路管理者である道路公社とそれを引き継ぐ本来道路管理者である県との間の調整などに概ね1年程度の引継期間が必要であり、その期間を考慮して清算時期を決定する必要があります。

先に述べた判断材料については、以下のとおりです。

### 3-1 琵琶湖大橋との関連性

図13は、琵琶湖大橋と周辺道路の関連性を確認するため、琵琶湖大橋を利用した車が周辺道路をどの程度利用するのかについて、将来、周辺道路が整備されるとともに琵琶湖大橋が無料になっている前提で推計したものです。



琵琶湖大橋を挟んだ東西に直進するルート of 直近の区間は50%前後の方が利用していますが、橋から離れるにしたがって、その割合が下がっていくことがわかります。



## 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。

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考える人を合わせると70%弱となります。

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。

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。このことから、値下げの意向が多いことがわかります。

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

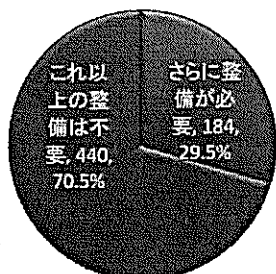


図14 整備の必要性

これ以上整備が不要と考える利用者が70%強

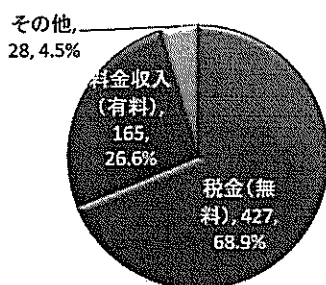


図15 維持管理の財源

税金で管理することがよいと考える人が約70%

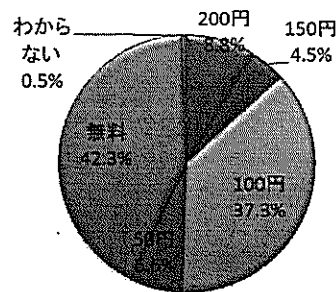


図16 支払意思額

無料が最も多い。次に100円

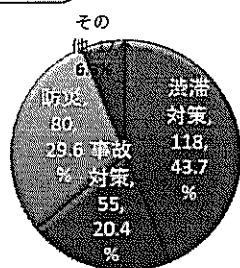


図14-1 通行料金で負担してもよい整備内容

※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

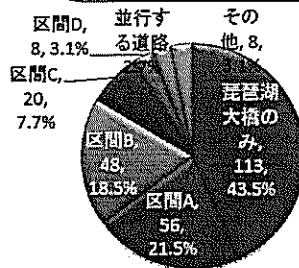


図14-2 通行料金で整備してもよい範囲

※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%

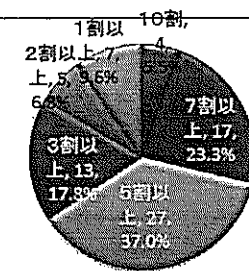
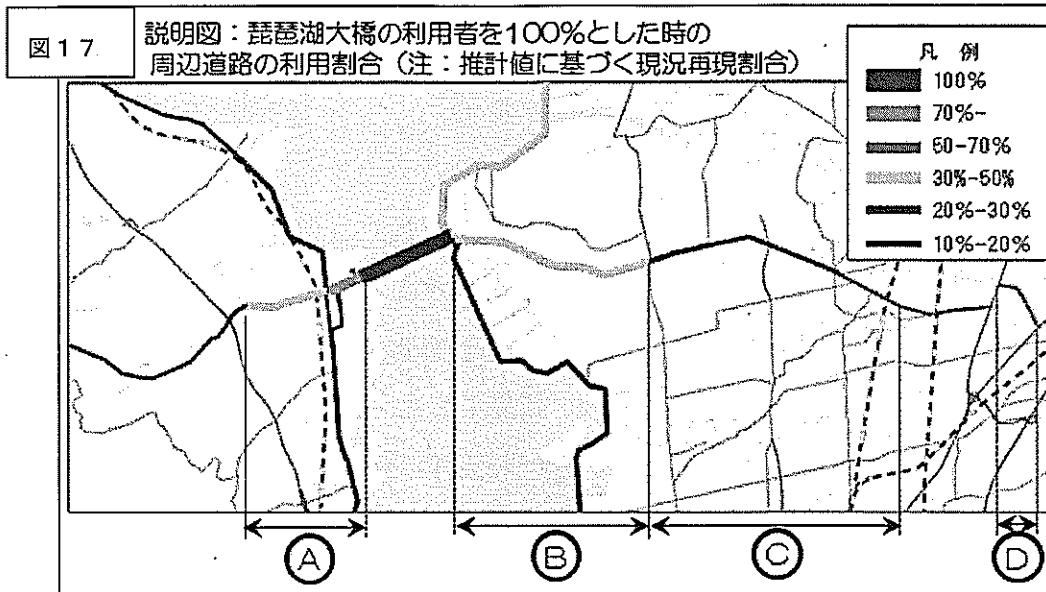


図14-3 利用割合

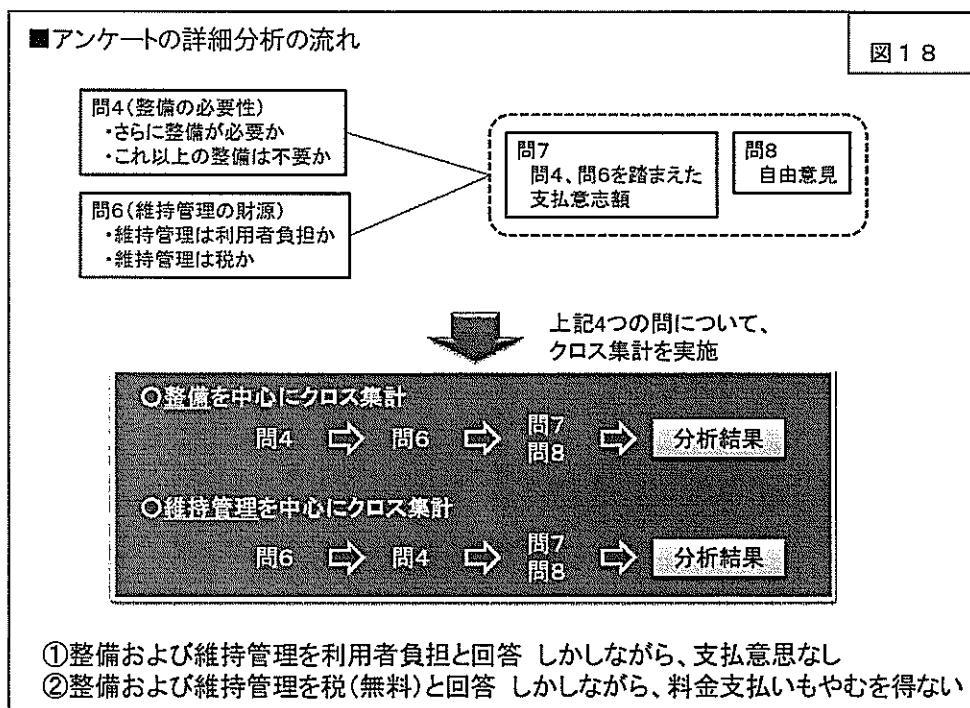
※整備が必要と考える人(184人)の集計

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



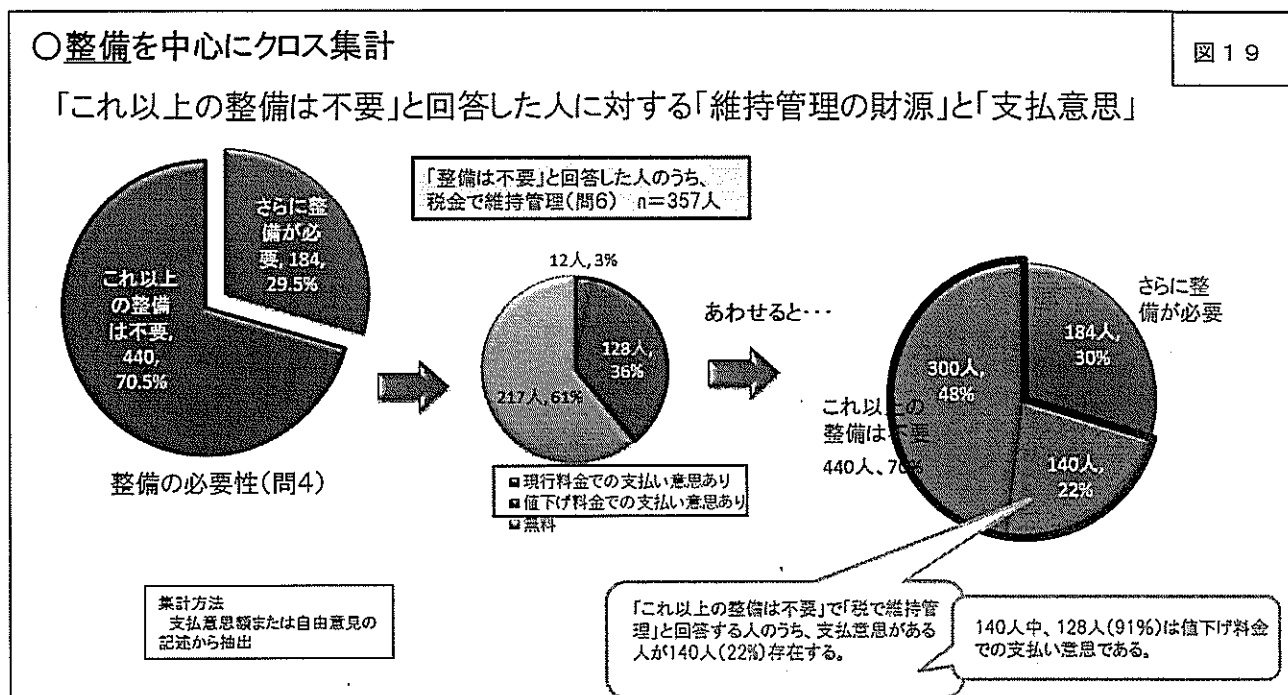
ただし、「このアンケート結果だけを見ると整備の要・不要がはっきり分かれているが、他のアンケート項目や自由意見をみると実際は流動的なのではないか」との意見もあり、アンケートにはいろいろな読み方があることから、図18のとおり複数の質問項目のクロス集計や自由記述の内容も踏まえて詳細な分析を行いました。

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。



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ていながら、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）と回答されていながら、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。



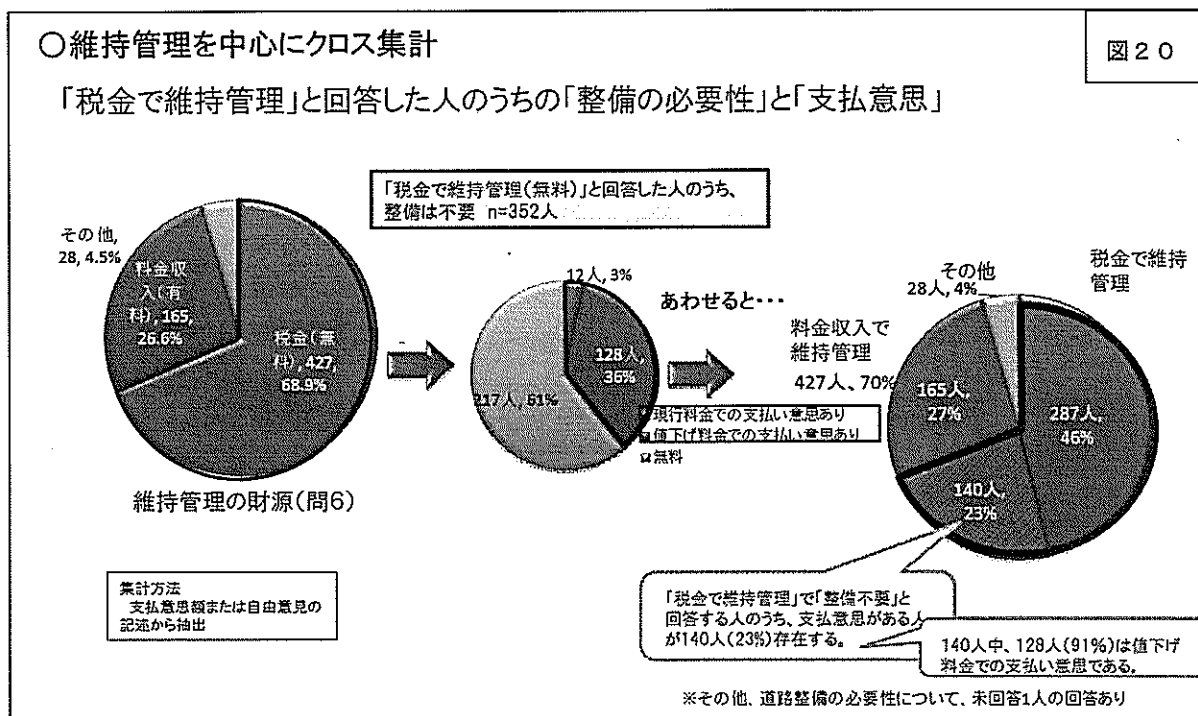
左端のグラフは図14の「整備の必要性」と同じものです。この中で「これ以上の整備は不要」と回答した440人のうち、「税金で維持管理（無料）」と回答した方を抽出したのが図19の真ん中のグラフで、357人おられます。このうち、現行料金での支払いの意思のある方が12人、値下げでの支払いの意思のある方が128人、合わせて140の方が一定の支払いの意思があると言えます。

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。

次に、維持管理に着目した集計を行った結果が図20です。



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、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。

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。

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。

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、自由意見と合わせみても、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。

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で、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。

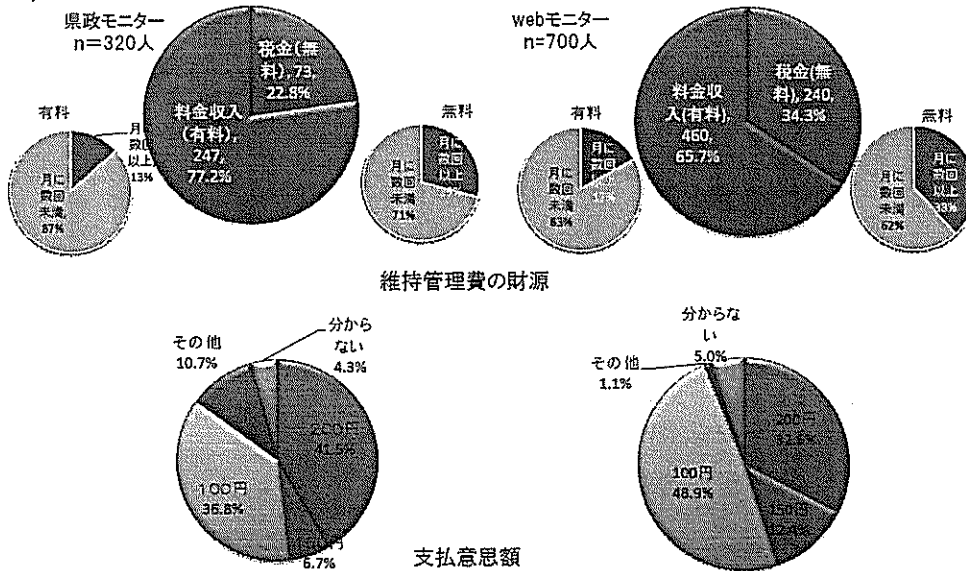
もう一つはWebモニターを利用したものです。このアンケートでは、滋賀県在住の18～79歳で、運転免許を保有している方700人からの回答が得られました。

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。



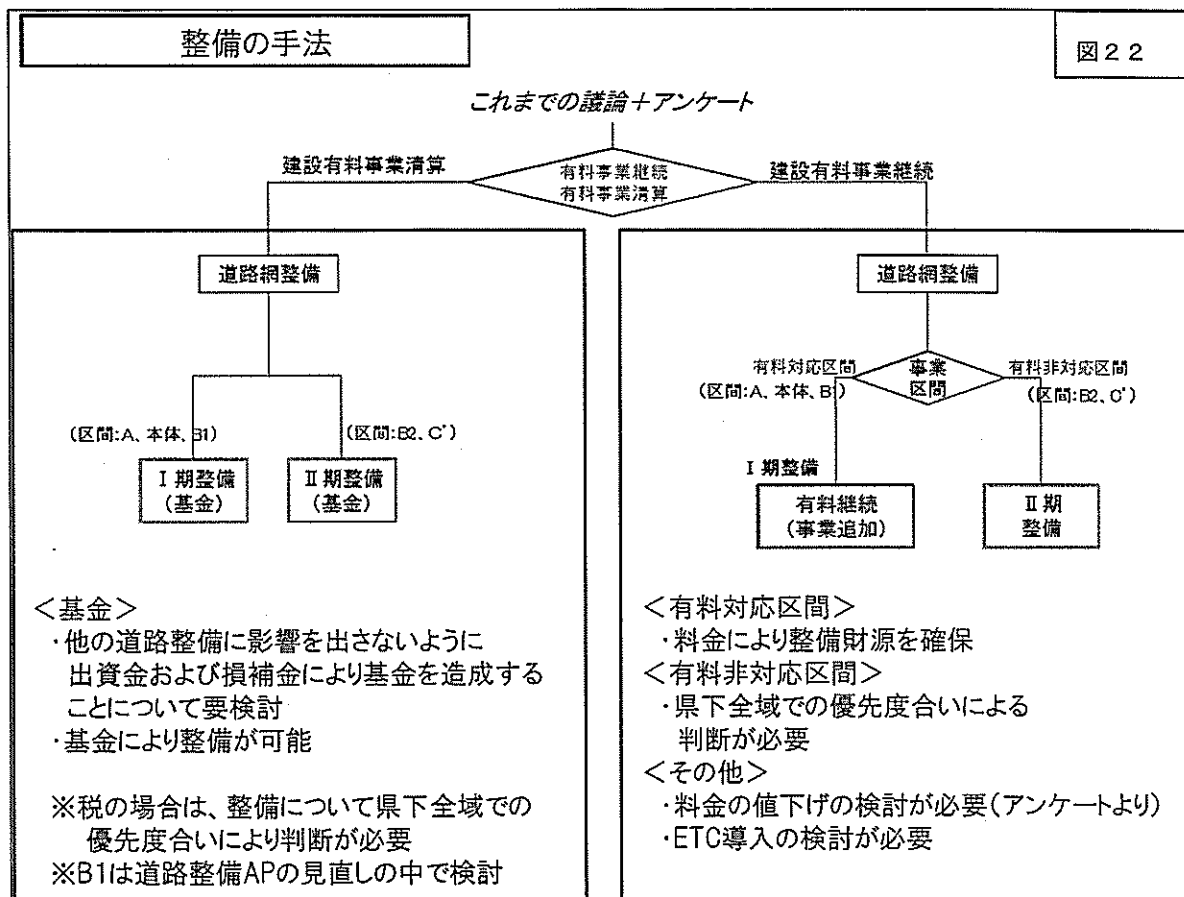
まず、維持管理費の財源については、県政モニター、Webモニターともに7割前後の方が料金収入(有料)と回答し、利用者アンケートとは異なる傾向となっています。これは、月に数回未満しか利用しないなど、利用頻度の低い方が多かったこと、また、設問において「通行料金が無料になると、琵琶湖大橋の維持管理に必要な費用を税金で賄うことになるため、他の道路や橋などの整備および維持管理に影響がでることが考えられます。」との記載があり、無料化により他の道路や橋などの整備および維持管理に影響がでることを懸念された結果と考えられます。

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。



#### 4-1 建設有料事業を清算する場合

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。

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おり、十分な財源確保が可能か不透明です。

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。

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



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。

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迫することはありません。

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先の説明により返還される出資金であるというその性格を考慮すると、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すべきです。

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検討すべきと考えます。

なお、基金を充当する区間については、琵琶湖大橋との関連性等を考慮した判断が必要です。

一方、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。

#### 4-2 建設有料事業を継続する場合

「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区間は琵琶湖大橋本体、区間Aおよび区間B1です。

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ことから、その導入について検討が必要です。



※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

金収入によるものであり、道路整備以外の事業に充てることは利用者の理解が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。

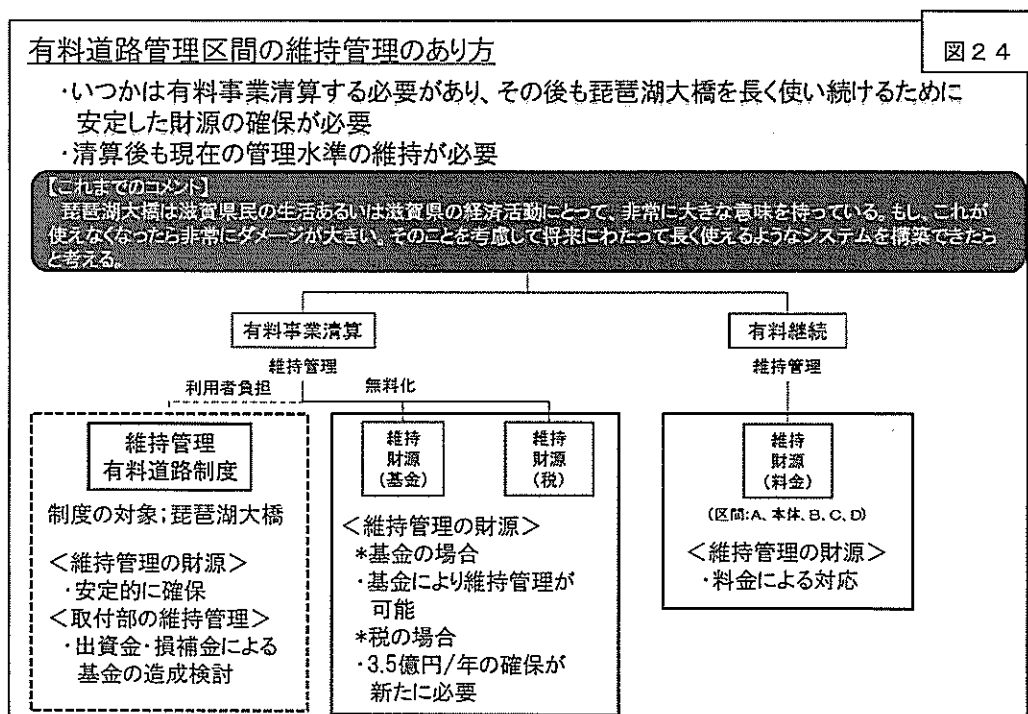
## 5 維持管理の手法

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、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水準とそのため安定した財源の確保が必要となります。

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」といった意見がありました。

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課題や留意点などを図24のとおりまとめています。

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

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設は道路公社から県に引き継がれることとなります。

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する必要があります。

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。

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、他の道路の維持管理費を圧迫することとなります。

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、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が望ましいといえます。

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きと考えます。

### 5-1-2 料金収入による維持管理

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、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（「維持管理有料道路制度」）。

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

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。

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。

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、適用は困難であると考えられます。

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。

## 5-2 建設有料事業を継続する場合

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、引き続き料金収入を財源として維持管理を行うことができます。

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。

### 3 まとめ

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、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した。

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「今後の運営と維持管理」について研究することです。

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加して継続すべきかを検討することです。

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

財源確保の手法を検討することです。

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。

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はこの研究会の役割ではないと考えます。

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。

## (1) 琵琶湖大橋有料道路における課題の確認

### 1 道路網における課題

#### 1-1 道路網における課題箇所とその対策

2- (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も、新たに著しい課題は発生しません。

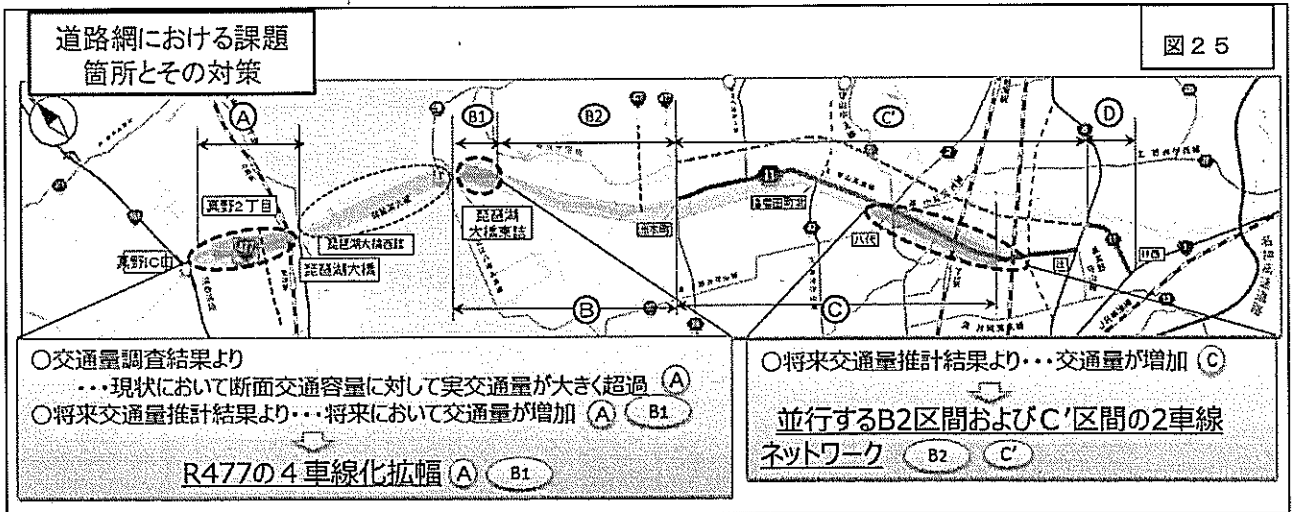
しかし、現況および将来における課題としては、琵琶湖の西側では「国道477号大津側〔区間A〕」において現状で容量比が大きく超過し、また将来においても周辺道路の整備により交通量が増加します。また、「国道477号守山側〔区間B1〕」においても区間Aと同様に交通量が増加します。

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車線での整備が必要と考えられます。

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もに、容量比が高くなっています。

これに対しては、並行するルートでの2車線化により取付道路の交通量が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〕」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確認しました。(図25参照)。

なお、「1-2 現況および将来における交通量の変化」で述べたとおり、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のです。



## 1-2 琵琶湖大橋の耐震対策

琵琶湖大橋については国の指針に沿って平成9年以降、上部工および橋脚の耐震対策が実施されてきました。

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れます。

## 1-3 課題への対応スケジュール

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、中長期的に行うべきものもあります。

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ます。

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。

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

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。

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、交通量の増加に伴う混雑が予測されることから、区間Aと合わせた整備が必要と考えます。

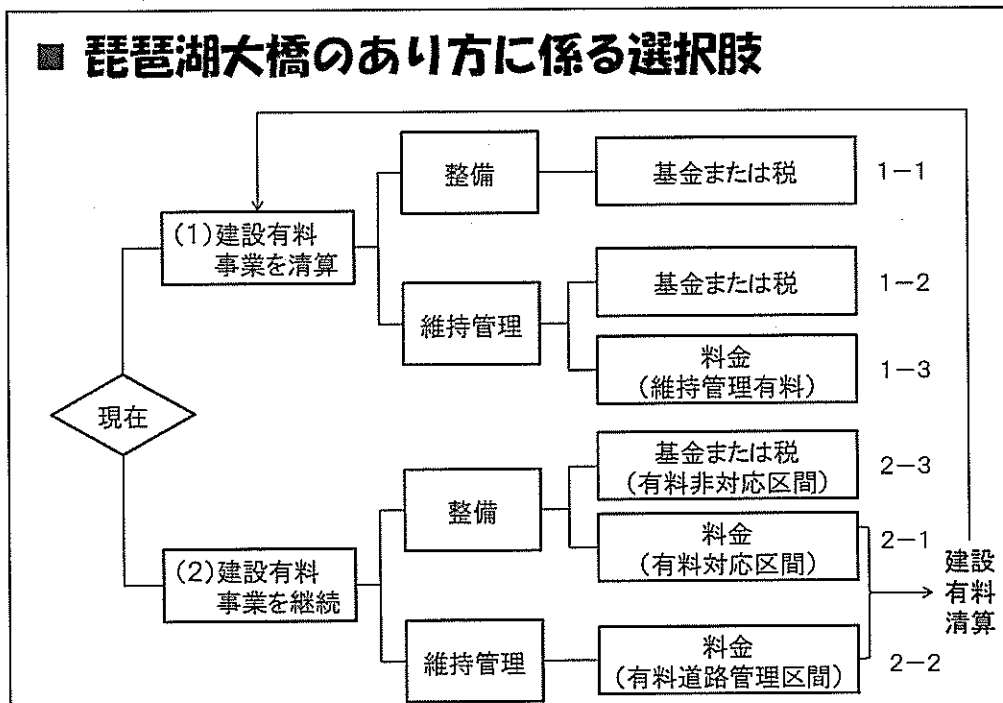
## 2 維持管理における課題

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路を引き継ぎ、維持管理していくこととなります。その場合、琵琶湖大橋本体と本体以外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2億円、合わせて年平均約3.5億円が必要との結果でした。

毎年、この維持管理費は県が負担することになり、税などから財源を確保する必要があります。

### (2) 琵琶湖大橋有料道路のあり方に係る選択肢

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。





## 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。

しかしながら、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おり、今後、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、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検討などが必要な状況です。これらの課題への対応は、一般の道路事業として検討されるべきものです。

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 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。

なお、基金を充当する区間については、琵琶湖大橋との関連性等を考慮した判断が必要です。

一方、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。

## 1-2 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、基金の規模等を検討すべきです。

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。

## 1-3 料金収入による維持管理

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、安定した財源の確保が必要です。

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る「維持管理有料道路制度」の適用も考えられます。

また、交通流動を最適化するという観点からは一台当たりの維持管理費に等しい料金をかけることが望ましく、維持管理有料道路制度はそれに最も近い仕組みであるといえます。

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は一定の理解が得られる状況です。

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維持管理することができます。その場合であっても取付道路については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あります。

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。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。

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。

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のとおりで、1台あたり50円が適切な金額と考えられます。

## 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・臨時経費、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 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、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検討などが必要です。これらの課題への対応は、緊急に実施することが必要ですが、現在の県財政の状況においては困難な状況です。一方、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。

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、確実な財源確保が可能で、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ます。

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検討してきました。

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。

## 2-1 料金収入による整備

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くべきと考えます。

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。

ただし、この場合でもいずれは清算することになります。その際の課題は「1 建設有料事業を清算する場合」で述べたとおりです。

## 2-2 料金収入による維持管理

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ます。

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。

## 2-3 基金または税による整備

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こととなりますが、整備費用を十分に確保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。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、基金を造成することは可能といえます。

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、事業の必要性を十分精査し、事業開始までに基金の造成が可能となれば、基金での整備も考えられます。

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、それが料金収入によるものであり、その性格を考慮すると、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、その基金を財源とした整備が行われるべきと考えます。

## おわりに

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、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。

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。

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論を重ねてきました。

研究会では、それぞれの立場から、多様な意見が出されました。

その全てにここで触れるわけにはいきませんが、包括外部監査や監事意見は妥当であり、約7割の方がこれ以上の整備は不要と回答している利用者アンケート結果も併せて利用者の目線で判断すると、今すぐに無料化すべきであり、必要な道路網の整備は有料道路事業としてではなく、一般の道路事業として検討されるべきものとの意見がありました。

一方で、現状において混雑している箇所については早期に対策される必要があるとともに、将来においても課題が顕在化してくることが予測されていることから、その解決のために建設有料事業を継続すべきといった意見もありました。

また、交通量については机上でのシミュレーションだけでなく、より正確なデータをもって混雑度合いなどを判断していくために、実証実験の実施を研究会として提案してはという意見もありました。これについては、近江大橋有料道路における無料開放時のシミュレーションにおける精度の高さを踏まえ、今回の交通量にかかるシミュレーションが、資料として信頼度の高いものであると整理しました。

当初は、この研究会において「建設有料事業清算」、「建設有料事業継続」、ど

ちらかの結論を出すこととしていましたが、委員それぞれに意見が異なり、その置かれた立場からするといずれも妥当なものであることから、多数決で結論を一つに決するべきではないと考えます。

そのため、両論併記でまとめ、今後、県が適切な判断ができるよう、それぞれにメリット、デメリットをしっかりと整理することをもって、研究会の成果としました。

また、この問題は、研究会だけで決定できるものではなく、国との協議や県民の代表である県議会の意見等、今後、外部の条件が変化する可能性を踏まえると、現時点で研究会としてどちらかの結論を選ぶことは危険です。

むしろ、両論併記により、外部的な条件の変化にも対応し、どちらの選択肢にも対応できる結論とすることが、もろい結論ではなくタフな結論となり、ひいては県民のためになるものと考えます。

この研究会のまとめを参考に、今後、県において「建設有料事業の清算」か「建設有料事業の継続」かを判断されることとなりますが、周辺道路の整備も含め、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くことこそが琵琶湖大橋のあるべき姿です。

そのようなあるべき姿を実現する仕組みの構築を見据えた判断を期待します。

また、いずれ償還される有料道路のその後の維持管理にかかる財源確保のための仕組みづくりとして維持管理有料道路制度の見直しについて、引き続き働きかけを行っていくべきです。

琵琶湖大橋は滋賀県民にとってかけがえのない道路であり、良好な状態で県民に永続的に利用されていくことが研究会の総意であり、そのことを念頭に県が対応されていくことを切に望むものです。

琵琶湖大橋有料道路のあり方に関する研究会

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)	

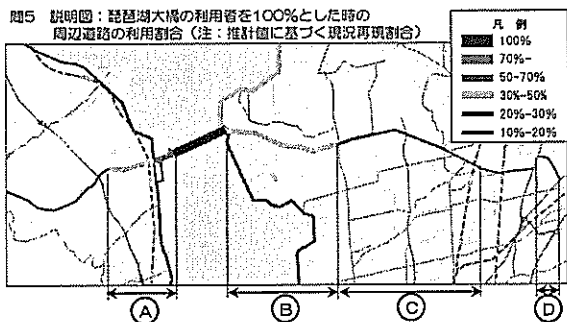
琵琶湖大橋有料道路のあり方に関する研究会 検討経過

- 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

問5

問4で「1. さらに整備が必要」と回答された方へ（2. と回答された方は問6へ）  
整備を実施してもよいと思われる区間を全て選択してください。

- 該当する番号に○をつけてください。（複数回答可）
- 「2. 琵琶湖大橋を除く有料道路管理区間」を選択された方は、整備を実施してもよいと思われる区間を、右図の下にある区間（A）～（D）より選んで回答欄の（ ）内のA～Dに○をつけてください。（複数回答可）
- 2, 3, 4 を選択された方は（ ）内に具体的な場所をお書き下さい。
- 2, 3, 4 を選択された方は、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をしてもよいと思われませんか。該当する数字に○をつけてください。（問5説明図参照）



問6

今後の維持管理費の財源についてお答えください。

- 借入金等を完済し、無料になると、琵琶湖大橋の維持管理に必要な費用は税金でまかなうことになります。今後の維持管理費の財源について、あなたのお考えに合うものを1つ選んでください。
- その他を選択された方は（ ）内に具体的な内容をお書き下さい。

琵琶湖大橋有料道路の維持管理状況について

<琵琶湖大橋の維持管理費>

県の試算値で約1.5億円/年となります。

管理項目	項目内容	年あたり平均
通常維持管理	電気代・清掃・点検・雪害対策等	0.1億円
修繕費(頻度:高)	照明・橋梁点検・舗装・塗装等	0.3億円
修繕費(頻度:低)	防水・電気防食・支床・床版等	1.1億円
合計		1.5億円

注) 修繕費は必要な頻度で割って年あたり必要額を算出していることから、年によりばらつきがあります。

<琵琶湖大橋以外の有料道路管理区間における維持管理費>

過去の実績から約2.0億円/年となります。

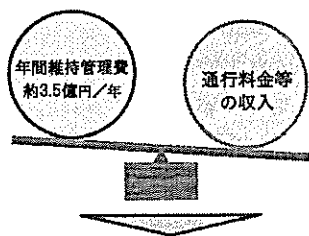
管理項目	項目内容	年あたり平均
通常維持管理	電気代・清掃・点検・雪害対策等	1.7億円
修繕費	構造物	0.3億円
合計		2.0億円

注) 修繕費は必要な頻度で割って年あたり必要額を算出していることから、年によりばらつきがあります。

琵琶湖大橋有料道路管理区間の維持管理費  
合計 約3.5億円/年(試算値)

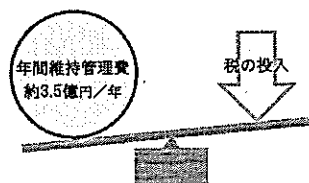
<現在の維持管理>

通行料金等で維持管理費をまかなっています。



<無料化後の維持管理>

他の道路と同様に、維持管理費を税金でまかなっていく必要があります。



問7

問4・問6の設定問を踏まえ、琵琶湖大橋を普通車で利用する際に支払っても良いと考える料金について、あなたのお考えに近いものを1つ選んでください。

- 該当するものを1つ選んで、番号に○をつけてください。

問8

問4～問7の設定問を踏まえ、ご意見があればお聞かせ下さい。

アンケートは以上です。ご協力、誠にありがとうございました。

琵琶湖大橋利用に関するアンケートへの  
ご協力をお願いします

ご協力  
おねがい  
します！



アンケートの目的

いつも琵琶湖大橋有料道路をご利用いただき、誠にありがとうございます。  
このアンケートは、琵琶湖大橋有料道路の利用実態と通行料金などに対するご意見をお伺いするものです。

琵琶湖大橋有料道路は、琵琶湖大橋とその取付道路の区間からなり、通行料金で建設にかかった費用の返済と維持管理にかかる費用をまかなっています。料金徴収期間は平成33年9月27日までですが、計画を上回る料金収入があり、早期に完済し無料にすることが可能です。一方、無料化する前に、料金収入で琵琶湖大橋に関連する道路のさらなる整備を求める声もあります。

さらに、無料化した場合、料金収入でまかなっていた維持管理費をどのように工面するかも課題です。

これらのことを議論するため、現在、滋賀県では「琵琶湖大橋有料道路のあり方に関する研究会 (http://pref.shiga.lg.jp/h/doro/index.html)」を設置し、議論しており、このアンケートの結果を検討資料として活用させて頂く予定です。

アンケートの目的をご理解頂き、ご協力頂きますよう、よろしくお願いいたします。

【管理事務所等でアンケートを受け取られた方へ】

回数券を購入された方で、ご自身が琵琶湖大橋を利用されない場合は、使用される方にご回答頂きますようお願いいたします。

このはがきを切り取ってから  
アンケートに進んでください

平成26年11月10日  
までに投函願います。

アンケートの実施主体

<お問い合わせ先>

滋賀県 土木交通部 道路課  
道路企画担当  
琵琶湖大橋アンケート係  
(担当 北川、久村)



〒520-8577  
大津市京町四丁目1番1号  
TEL 077-528-4132 (道路課直通)

ご協力をお願いします。

郵便はがき

〒520-8790

大津中央局 承認 413

大津市京町四丁目1番1号  
滋賀県 土木交通部 道路課  
琵琶湖大橋アンケート係 行

〒520-8790

【ご自身について】

1) 住所 【ご自宅の郵便番号または住所のいずれかをご記入ください】  
〒( ) ( ) ( ) ( ) ( ) ( )  
または ( ) 都府県 ( ) 市町村

2) 性別 1. 男性 2. 女性

3) 年齢 1. 10歳代 2. 20歳代 3. 30歳代 4. 40歳代  
5. 50歳代 6. 60歳代 7. 70歳代以上

4) 職業 1. 農林漁業 2. 運送業 3. 会社員(運送業以外)  
4. 公務員 5. 自営業 6. 主婦・主夫  
7. 学生 8. その他( ) 9. 無職

【利用頻度、主な利用目的】

1) 利用頻度 1. ほぼ毎日 2. 週に2~3回 3. 週に1回程度  
4. 月に1~3回程度 5. 3か月に1回程度 6. 年に1~3回程度  
7. 数年に1回程度

2) 主な利用目的 1. 通勤・通学 2. 高課・打合せ 3. 荷物輸送  
4. 乗客輸送 5. 送迎 6. レジャー・娯楽  
7. 買い物 8. 通院・お見舞い 9. その他( )

【出発・目的地および利用経路】

1) 出発地 出発地: ( ) 都府県 ( ) 市町  
目的地: ( ) 都府県 ( ) 市町

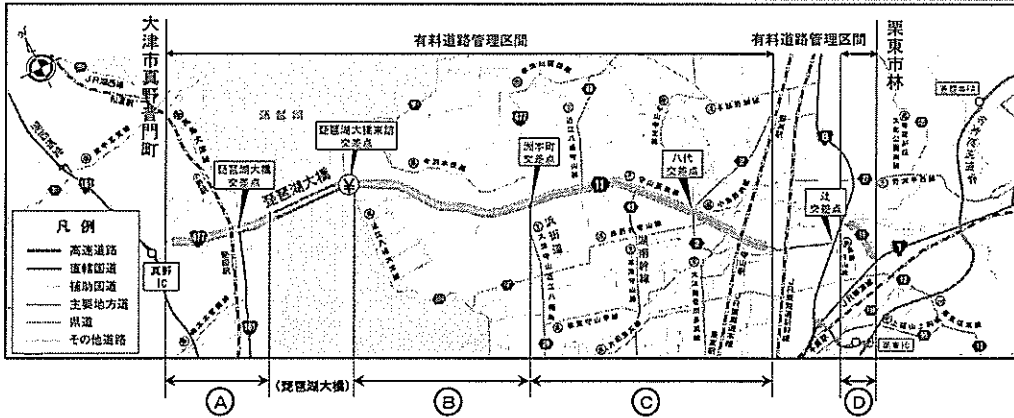
2) 経路 進入経路 ( ) 方向 退出経路 ( ) 方向

### 琵琶湖大橋有料道路管理区間について

琵琶湖大橋有料道路は、琵琶湖大橋とその取付道路の区間（琵琶湖大橋有料道路管理区間）からなり、料金収入で建設費用と維持管理費用をまかなっています。建設にかかった費用の返済が終わるが、料金徴収期間が満了すれば無料開放となり、その後は他の道路と同様、税金で維持管理を行うこととなります。

### 琵琶湖大橋有料道路管理区間

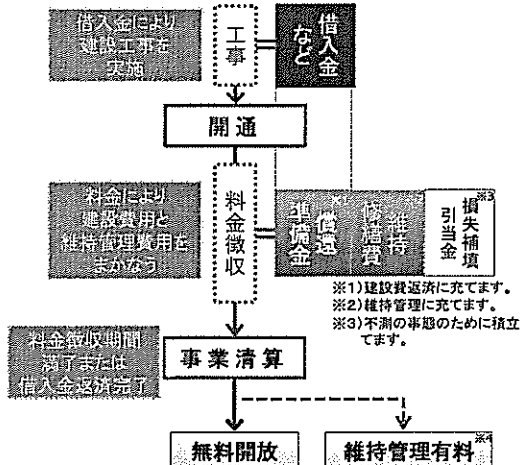
琵琶湖大橋有料道路管理区間 料金所



### 琵琶湖大橋有料道路の諸元等

- 延長 L=15.4km (うち橋梁部L=1.4km)
- 供用開始 昭和39年9月 開通  
平成6年7月 北側の新設橋梁開通
- 総事業費 348億8千万円
- 通行料金  
普通 200円、普通(障) 100円  
大型Ⅰ 300円、大型Ⅱ 710円  
軽自動車 150円、軽自動車(障)80円  
軽車両等 20円 (障：障害者割引)

### 有料道路制度の仕組み



※4) 維持管理費用のみ負担頂く方法

問1 ご自身のことについてお聞きします。

- ＞ 居住市町等を記入のうえ、以下の質問項目で該当するものを1つ選んで、番号に○をつけてください。
- ＞ その他を選択された方は( )内に具体的な内容をお書き下さい。

問2 琵琶湖大橋の利用目的についてお聞きします。

- ＞ 設問1)では、該当するものを1つ選んで、番号に○をつけてください。
- ＞ 設問2)では、該当するものを最大2つ選んで、番号に○をつけてください。
- ＞ その他を選択された方は( )内に具体的な内容をお書き下さい。

問3 琵琶湖大橋を利用する際の出発地・目的地、その際の経路についてお聞きします。

- ＞ 設問1)では、琵琶湖大橋を利用する際の出発地と目的地をお答えください。
- ＞ 設問2)では、琵琶湖大橋有料道路管理区間への進入経路、および同区間からの退出経路をお答えください。

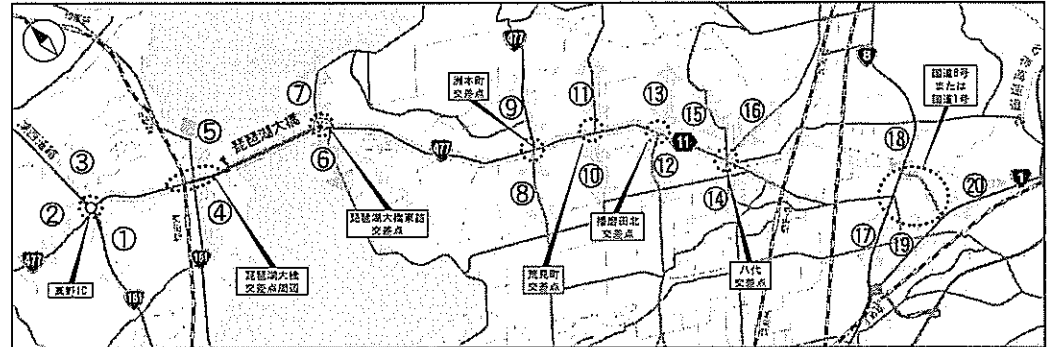
### 【設問2 回答例】

■朝、大津市内から湖西道路(R161バイパス)を通り国道8号を長浜方面に向かった場合

2)経路	進入経路( ① )方向	退出経路( ⑩ )方向
------	-------------	-------------

※ 経路番号がない場合は、最も走行経路に近いと思われる経路番号を回答してください。

下図より、経路番号をお選びいただき、回答欄にご記入下さい。



問4 通行料金で負担してもよい整備内容についてお答えください。

琵琶湖大橋有料道路は、料金収入で建設にかかった費用の返済と維持管理にかかる費用をまかなっています。現在の事業許可において料金徴収の期間は平成33年9月27日までですが、計画を上回る料金収入があり、早期に完済し、無料にすることが可能です。一方、無料化する前に料金収入で、琵琶湖大橋や関連する道路をさらに整備していくことも考えられます。

そこであなたは、さらに整備が必要と思われるのか、早期に無料にすべきと思われるのか、また、整備が必要な場合に、通行料金で負担してもよいと考える整備内容は何なのかを選んでください。

- ＞ 該当する番号に○をつけてください。
- ＞ 1. を選択された方は、1-1~1-4から整備を実施してもよいと思われる項目番号に○をつけてください。(複数回答可)
- ＞ 1-4. その他の整備を選択された方は( )内に具体的な内容をお書き下さい。



回答はがき(裏面)

【通行料金で負担してもよい整備内容】

1. さらに整備が必要

- 1-1. 渋滞対策のための整備(交差点改良や橋補など)
- 1-2. 事故対策のための整備(歩道整備や防護柵整備など)
- 1-3. 防犯のための整備(橋の補強など)
- 1-4. その他の整備( )

2. これ以上の整備は不要(早期無料化)

【通行料金で整備してもよい範囲】

- 1. 琵琶湖大橋のみ ( )
- 2. 琵琶湖大橋を除く有料道路管理区間(A, B, C, D) ※具体的な場所( )
- 3. 琵琶湖大橋有料道路管理区間に並行する別の道路区間 ※具体的な場所( )
- 4. その他( )

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区間まで今後も料金を整備して良いですか。(問5設問同参照) ※10:100%のこと(1, 2, 3, 5, 7, 10%) 割合以上通行する道路(区間)まで

【維持管理費の財源】

- 1. 税金で維持管理する(無料がよい)
- 2. 利用者からの料金収入で維持管理する(有料がよい)
- 3. その他( )

【支払ってもよい料金】

1. 200円 2. 150円 3. 100円 4. 50円 5. 無料 6. わからない

【問4~問7を踏まえた自由意見】

自由意見欄が足りない場合は電子メールでもご意見を受け付けております。  
送信先Email: ha03@pref.shiga.lg.jp

## 琵琶湖大橋の利用に関するアンケート結果

(WEB+ハガキ回答：20141119版)

「琵琶湖大橋有料道路のあり方に関する研究会」では、琵琶湖大橋有料道の利用実態と通行料金などに対する意見を把握するため、webモニター（滋賀県在住者）の方々および琵琶湖大橋を利用される方々を対象として、アンケート調査を実施しました。

★調査時期：平成26年10～11月

★対象者：民間会社のwebモニター+はがき

(webモニターは滋賀県在住者かつ18～79歳の県在住者、琵琶湖大橋利用者1,969人、ハガキは琵琶湖大橋利用者でアンケート回答者239人のうち、それぞれ月1回以上の利用のある方を対象とした。)

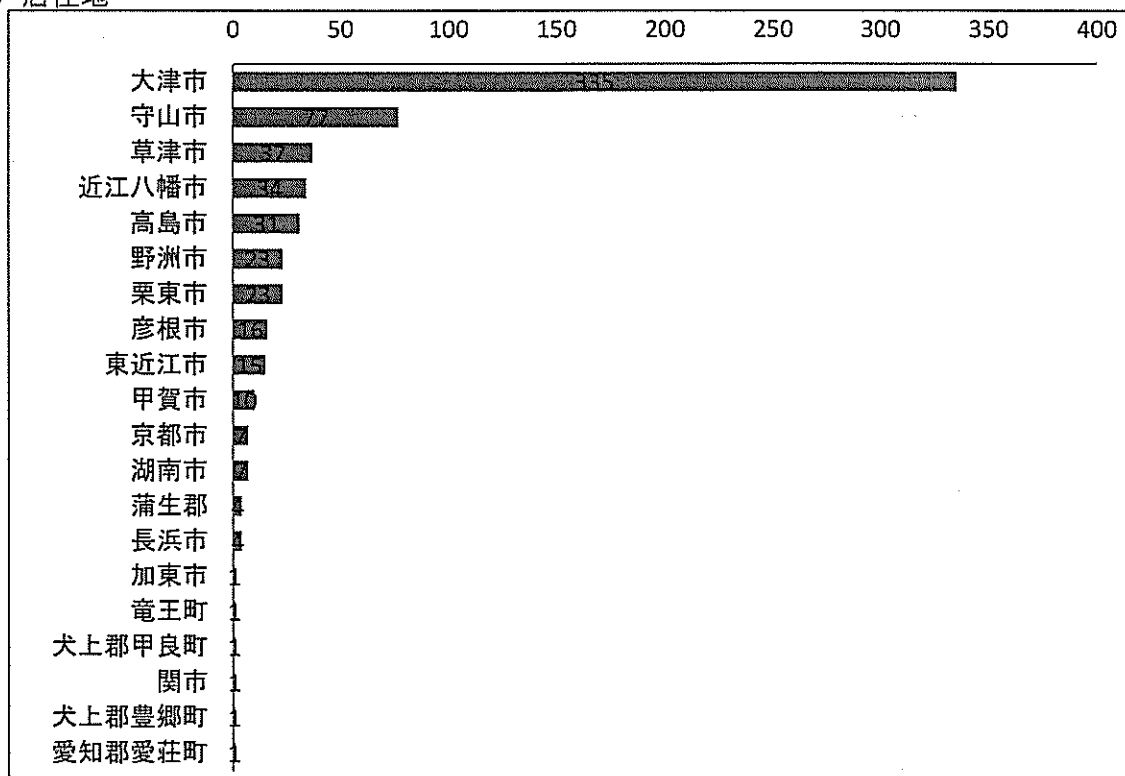
★回答数：629人

(※四捨五入により割合の合計が100.0%にならない場合があります。)

(※設問に応じて未回答が存在する場合、グラフは有効回答のみで作成しています。)

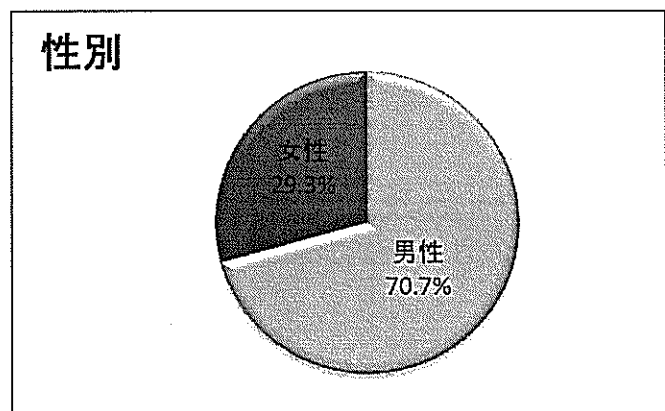
## 問1 ご自身について教えてください。

## 1) 居住地



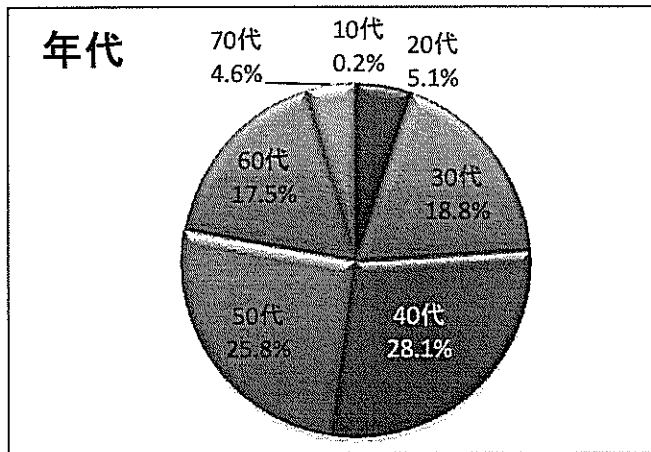
## 2) 性別

項目	人数	割合
男性	445人	70.7%
女性	184人	29.3%
合計	629人	100.0%



3) 年代

項目	人数	割合
10代	1人	0.2%
20代	32人	5.1%
30代	118人	18.8%
40代	177人	28.1%
50代	162人	25.8%
60代	110人	17.5%
70代	29人	4.6%
合計	629人	100.0%



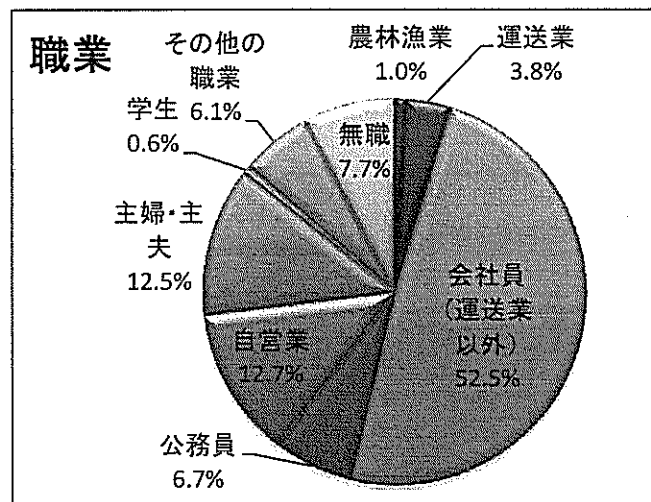
4) 職業

項目	人数	割合
農林漁業	6人	1.0%
運送業	24人	3.8%
会社員 (運送業以外)	305人	48.9%
公務員	42人	6.7%
自営業	79人	12.7%
主婦・主夫	78人	12.5%
学生	4人	0.6%
その他の職業	38人	6.1%
無職	48人	7.7%
合計	624人	100.0%

(未回答：5人)

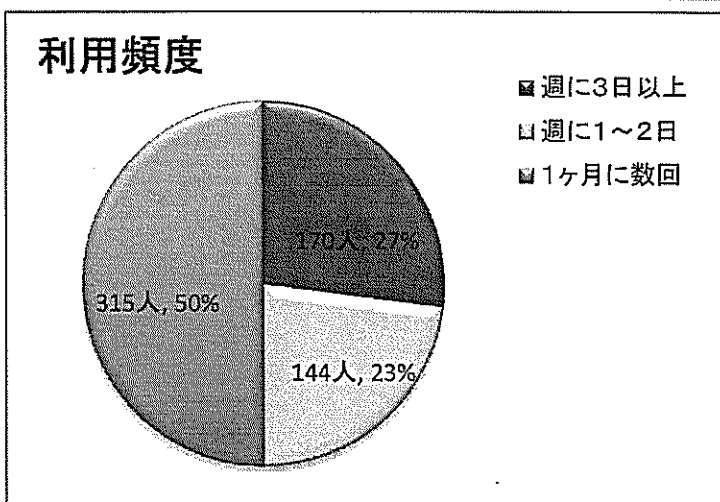
(その他内容)

▪ パート・アルバイト (13人)
▪ 看護師 (2人)
▪ 派遣 (2人)
▪ 団体職員 (3人)
▪ フリーター
▪ 大学教員
▪ 非常勤職員
▪ 建設業
▪ 病院
▪ 福祉
▪ 神職
▪ 教員
▪ 医師

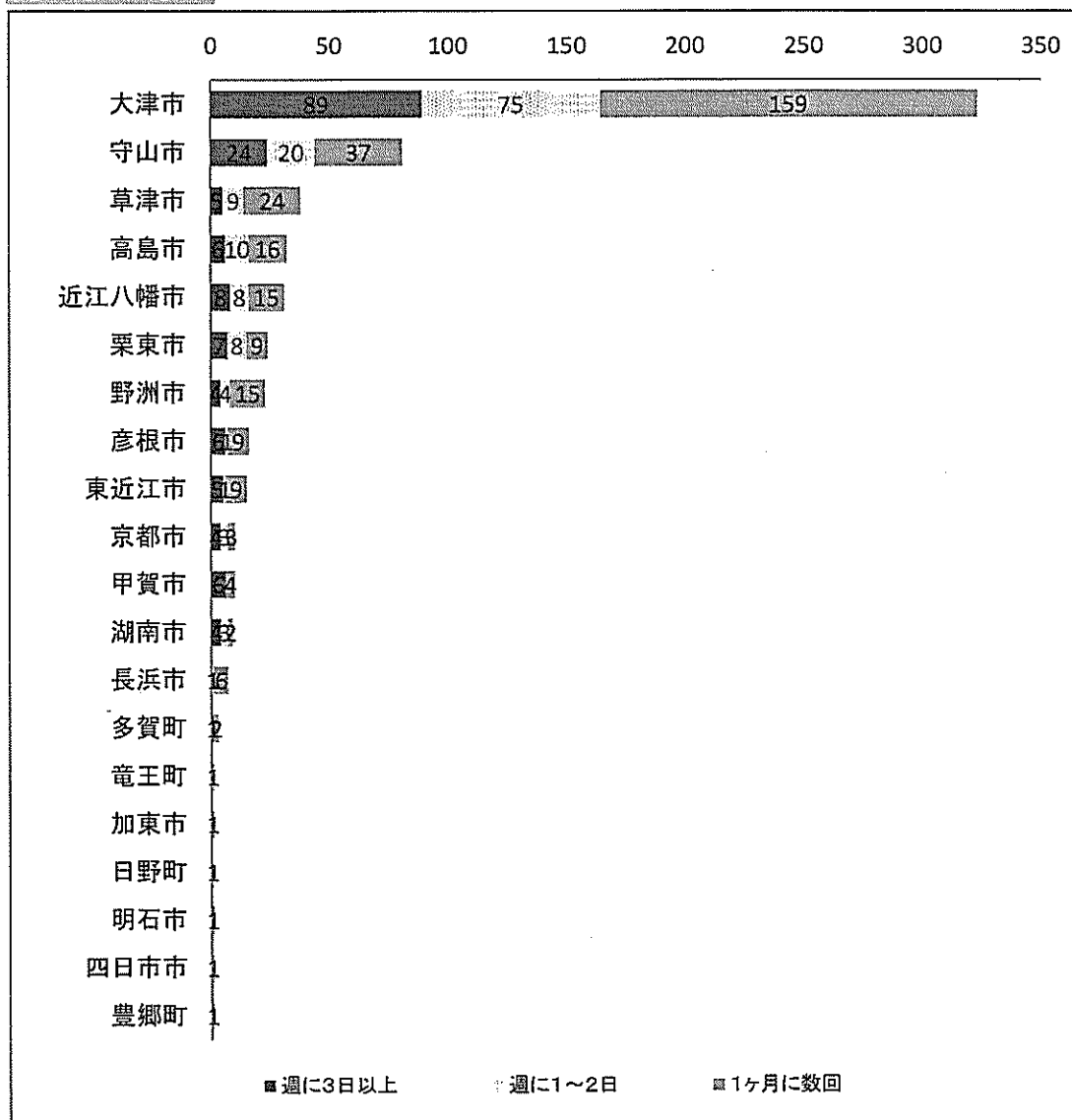


問2-1 琵琶湖大橋の利用頻度について教えてください。

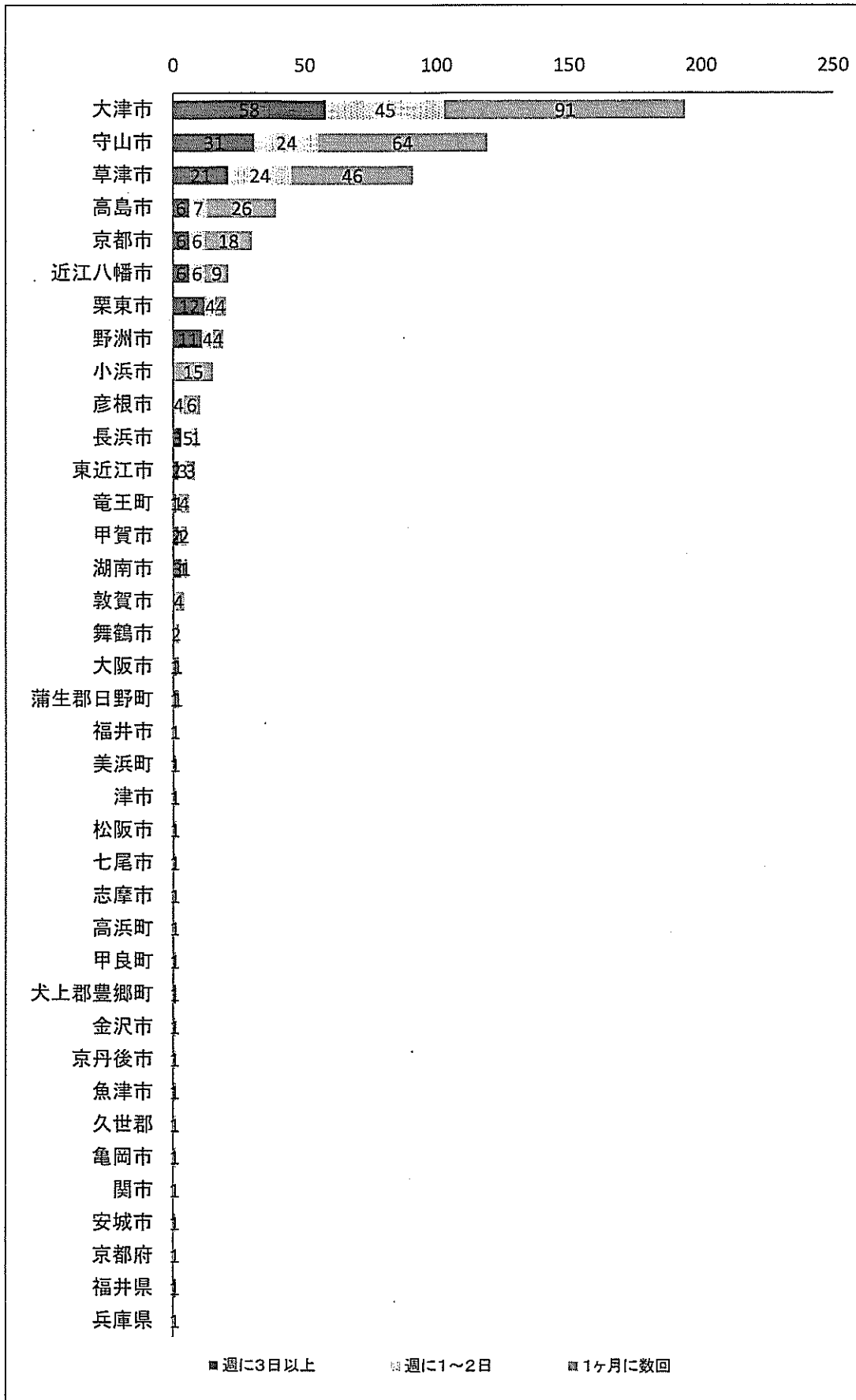
項目	人数	割合
週に3日以上	170人	27.0%
週に1～2日	144人	22.9%
1ヶ月に数回	315人	50.1%
合計	629人	100.0%



【出発地別】



【目的地別】



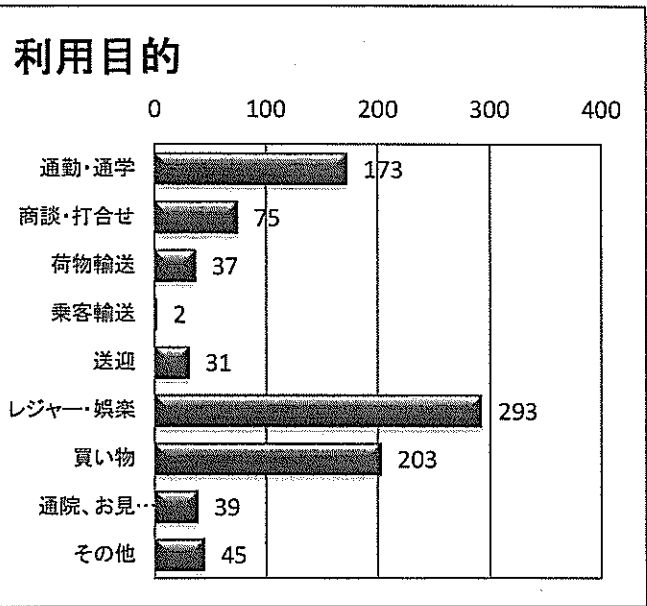


問2-2 琵琶湖大橋の利用目的について教えてください。(2つまで)

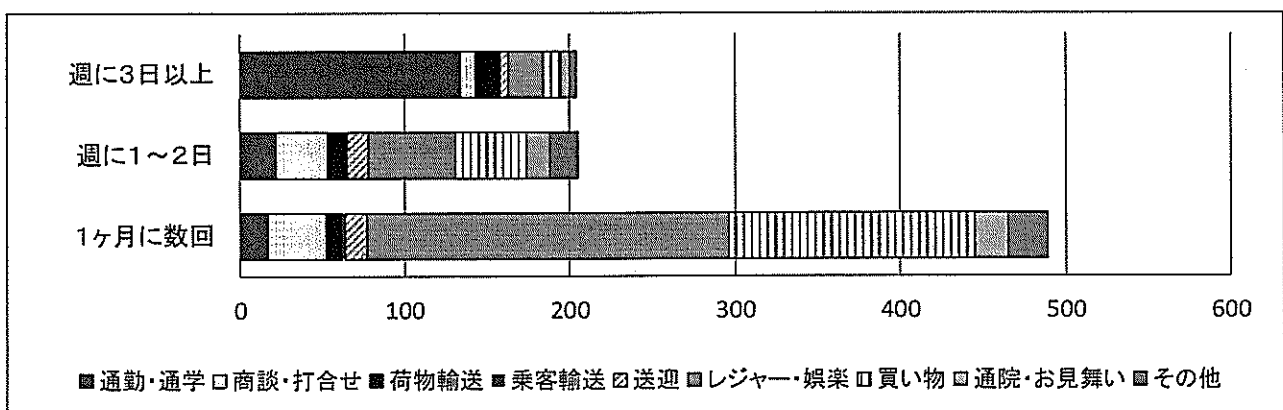
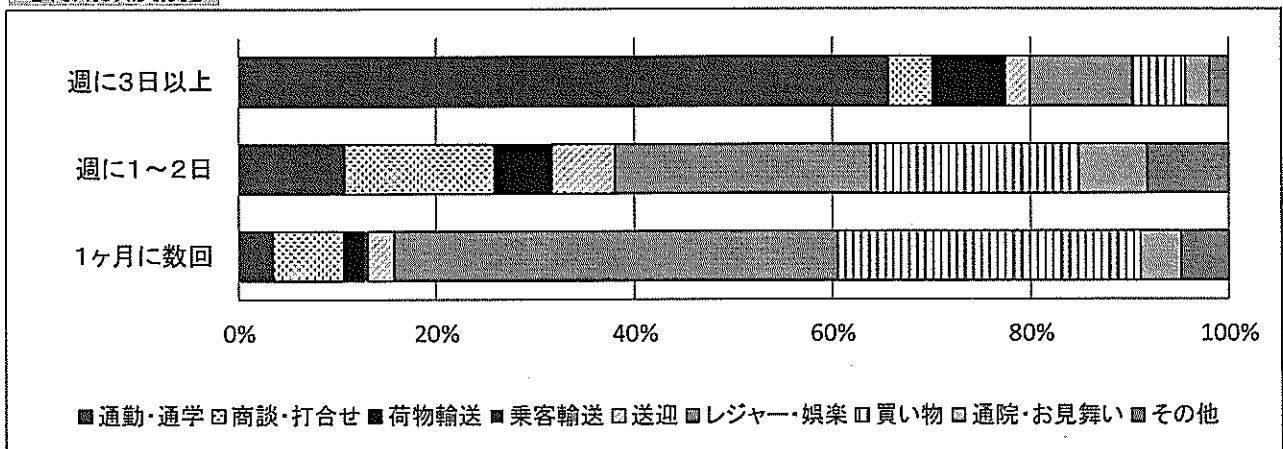
項目	人数	割合
通勤・通学	173人	19.3%
商談・打合せ	75人	8.4%
荷物輸送	37人	4.1%
乗客輸送	2人	0.2%
送迎	31人	3.5%
レジャー・娯楽	293人	32.6%
買い物	203人	22.6%
通院、お見舞い	39人	4.3%
その他	45人	5.0%

(その他内容)

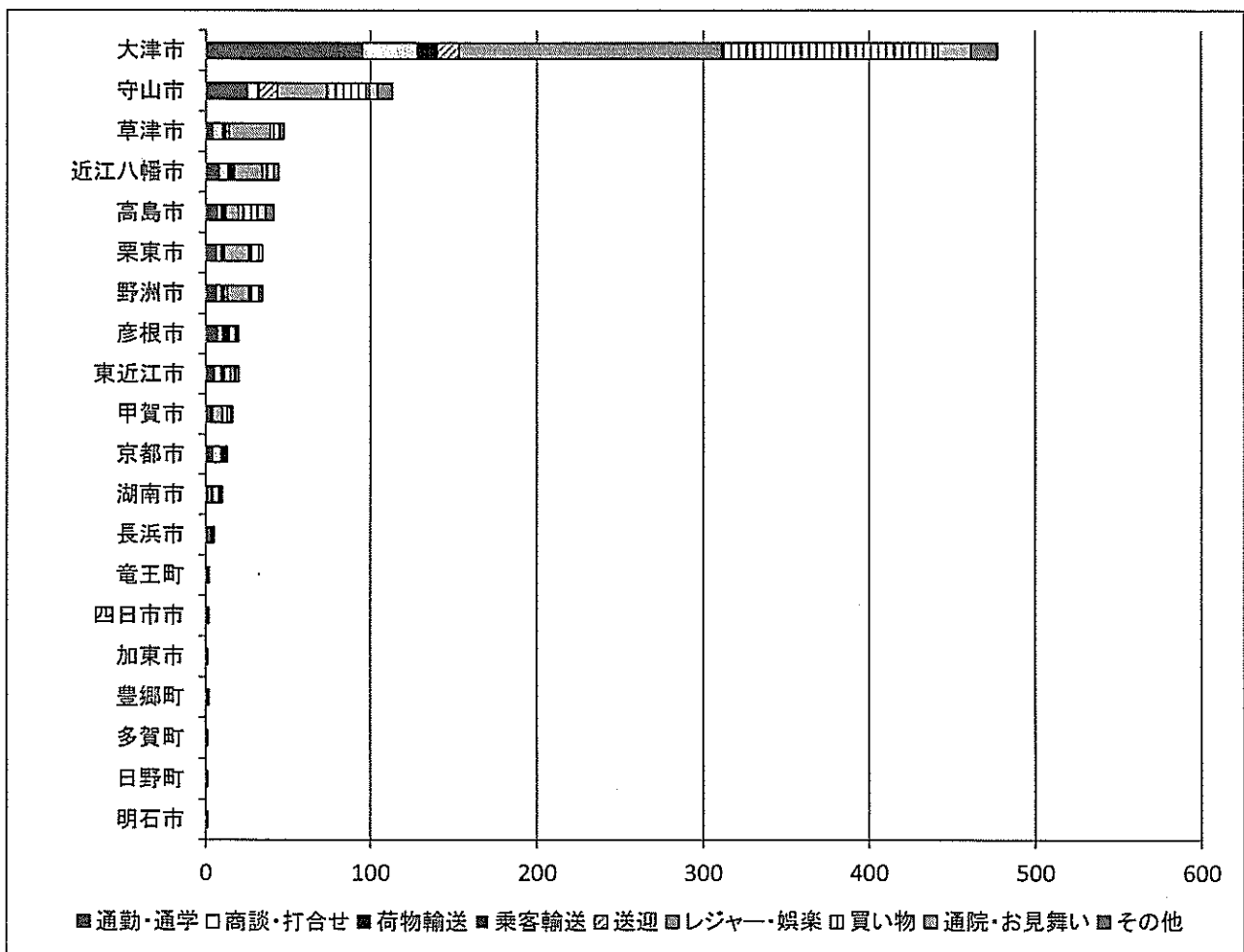
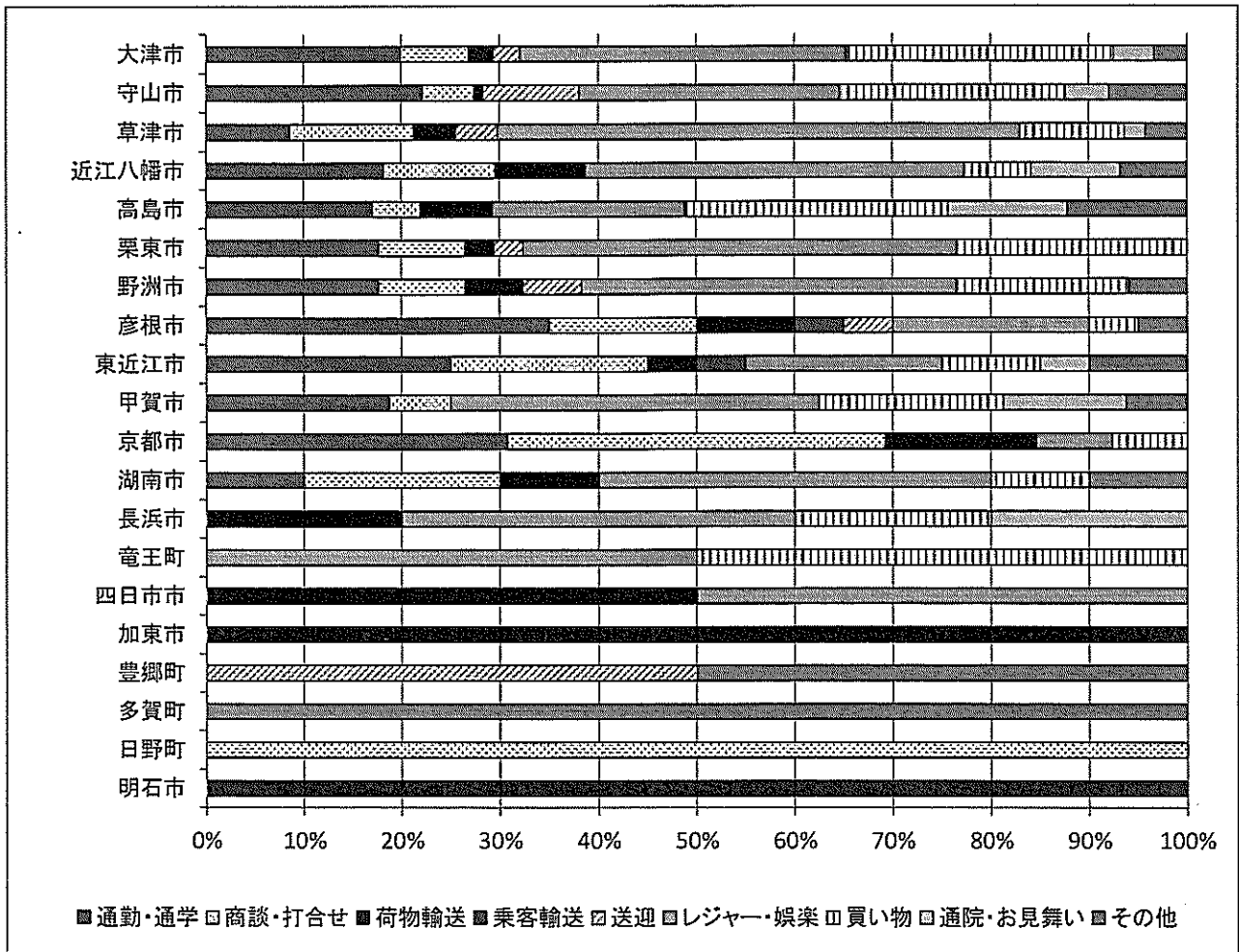
▪ 実家に帰省 (8人)
▪ 仕事・業務 (5人)
▪ 親戚訪問 (2人)
▪ 習い事 (2人)
▪ 身内、友達に会うためなど (2人)
▪ 堅田方面への所用時
▪ ボランティア
▪ ぶらっとドライブ
▪ 写真撮影
▪ 主人の実家へ
▪ 研修会
▪ 農業
▪ 子育・生活支援 (3人)
▪ 栗東インターへの利用に
▪ 夫の面会
▪ 車体運送
▪ 車検



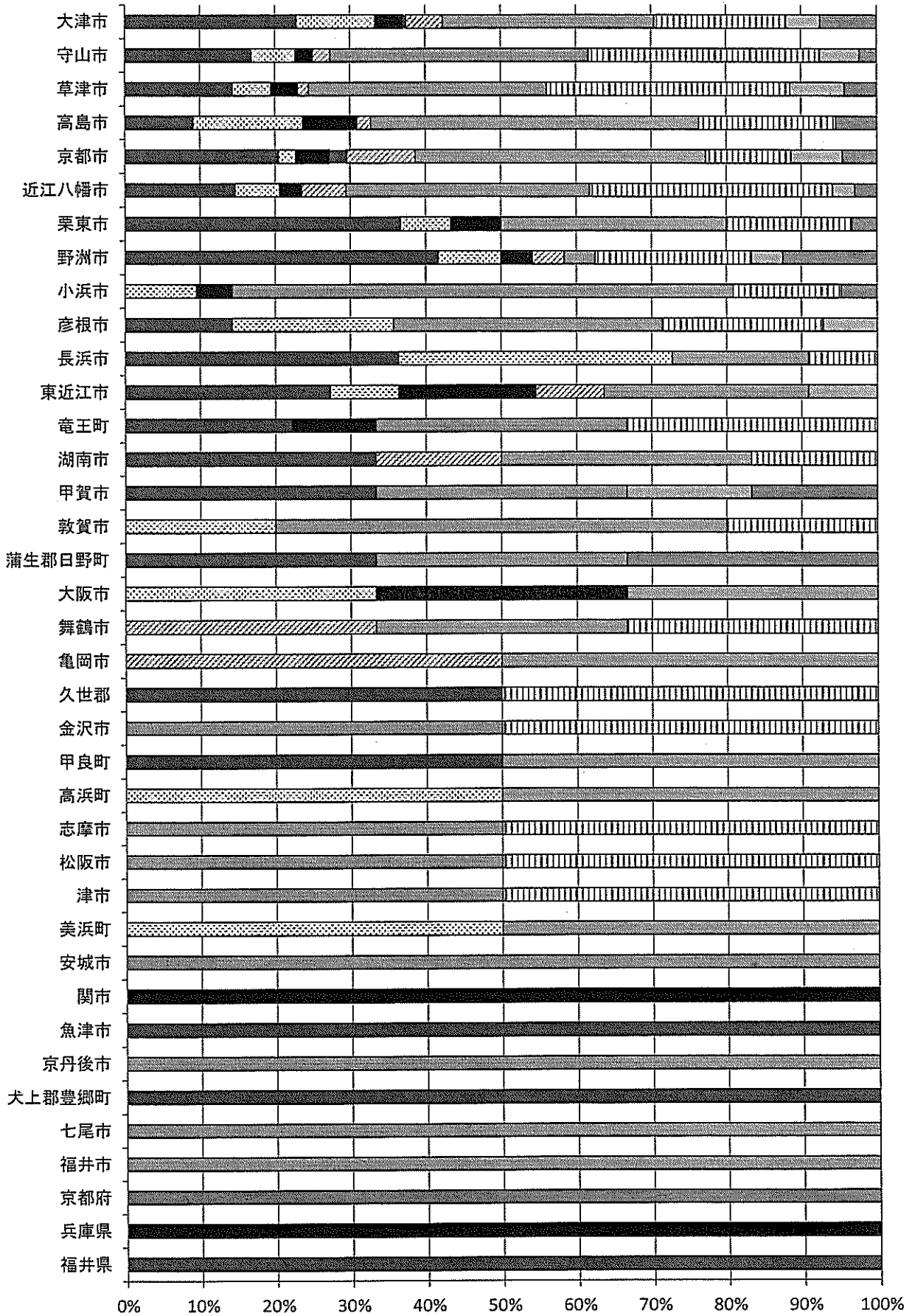
【利用頻度別】



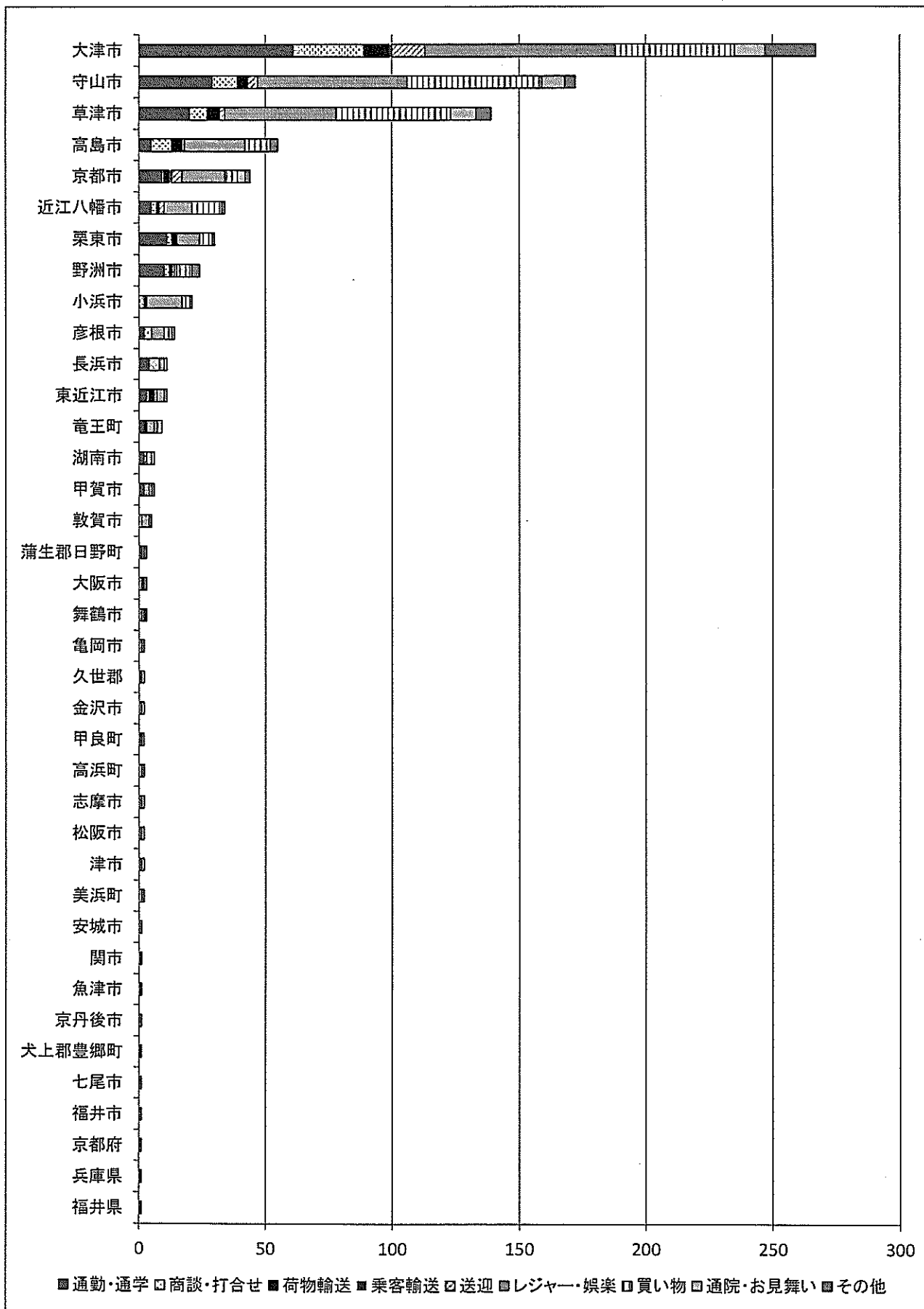
【出発地別】



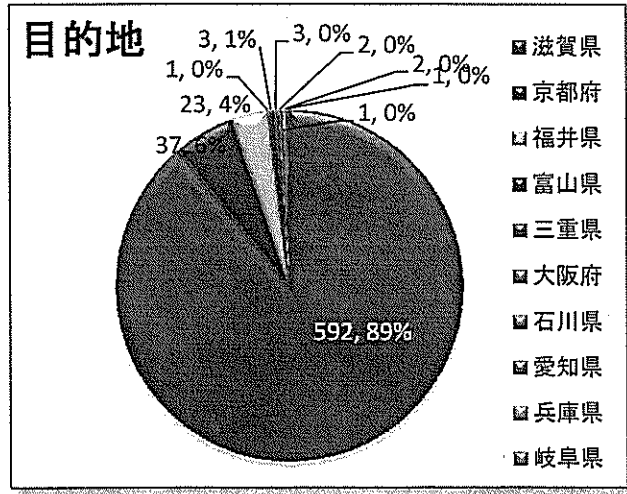
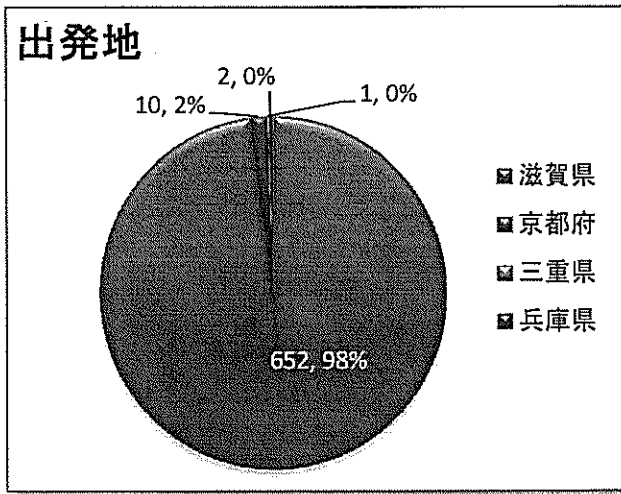
【目的地別】



■ 通勤・通学 □ 商談・打合せ ■ 荷物輸送 ■ 乗客輸送 □ 送迎 ■ レジャー・娯楽 □ 買い物 □ 通院・お見舞い ■ その他

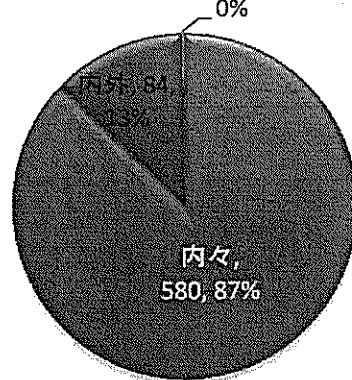


問3-1 琵琶湖大橋を利用する際の出発地と目的地をお答えください。



出発地・目的地

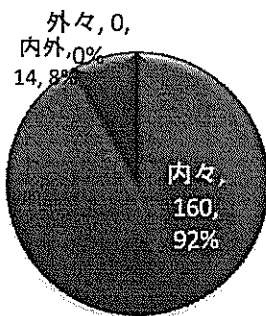
(未回答：9人)



(未回答：9人)

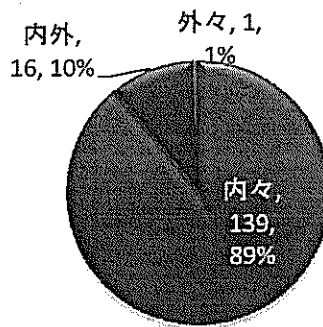
【利用頻度別】

◆週に3日以上



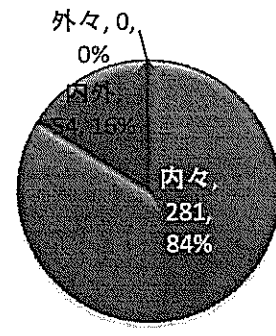
(未回答：4人)

◆週に1～2日



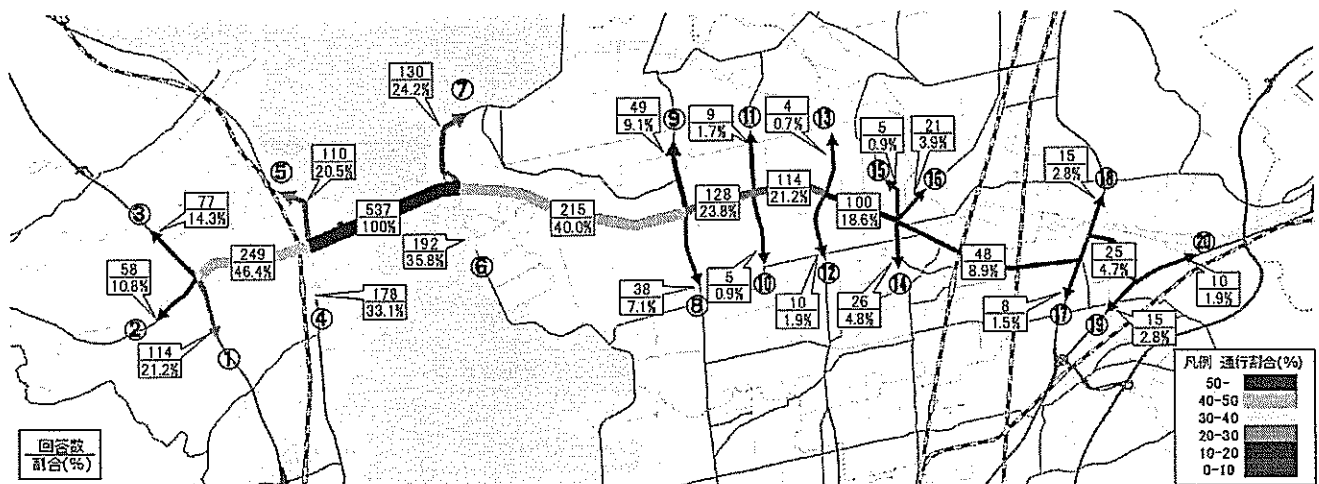
(未回答：2人)

◆1ヶ月に数回



(未回答：3人)

問3-2 琵琶湖大橋有料道路管理区間への進入経路、および同区間からの退出経路をお答えください。



通行料金で負担してもよい整備内容についてお伺いします。

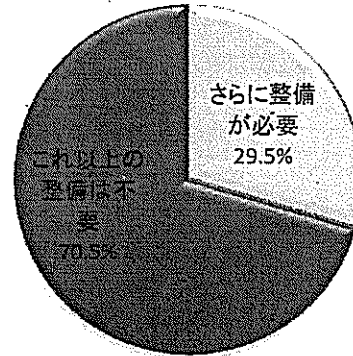
琵琶湖大橋有料道路は、琵琶湖大橋とその取付道路の区間（琵琶湖大橋有料道路管理区間）からなり、料金収入で建設にかかった費用の返済と維持管理にかかる費用をまかなっています。現在の事業許可において料金徴収の期間は平成33年9月27日までですが、計画を上回る料金収入があり、早期に完済し、無料にすることが可能です。一方、無料化する前に料金収入で、琵琶湖大橋や関連する道路をさらに整備していくことも考えられます。そこであなたは、さらに整備が必要と思われるのか、早期に無料にすべきと思われるのか、また、整備が必要な場合に、通行料金で負担してもよいと考える整備内容は何なのかを選んでください。

問4-1 あなたは琵琶湖大橋有料道路管理区間について、さらに整備が必要だと思いますか。

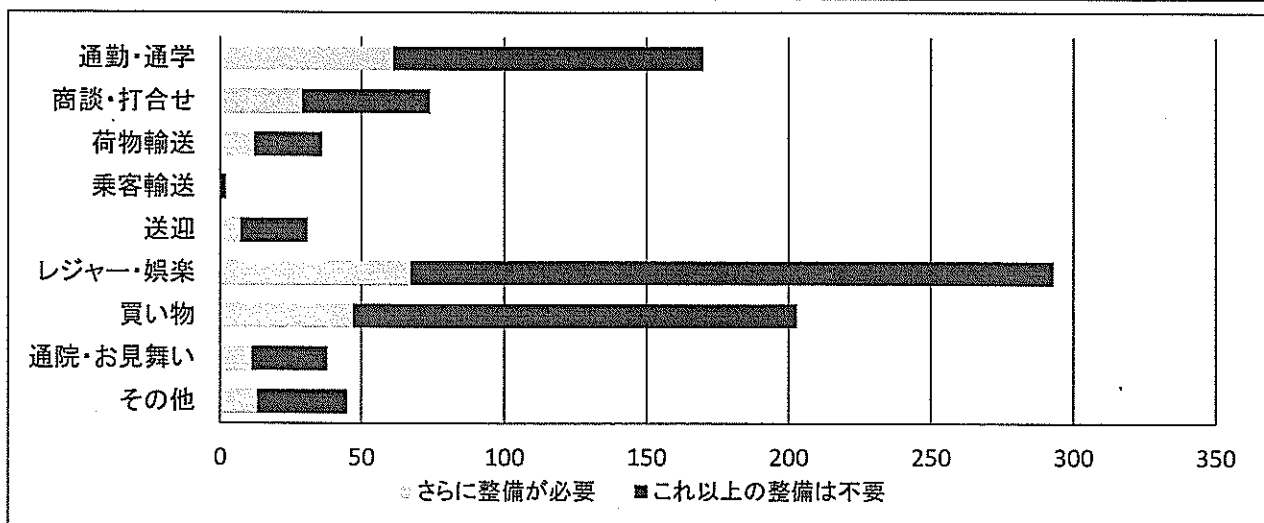
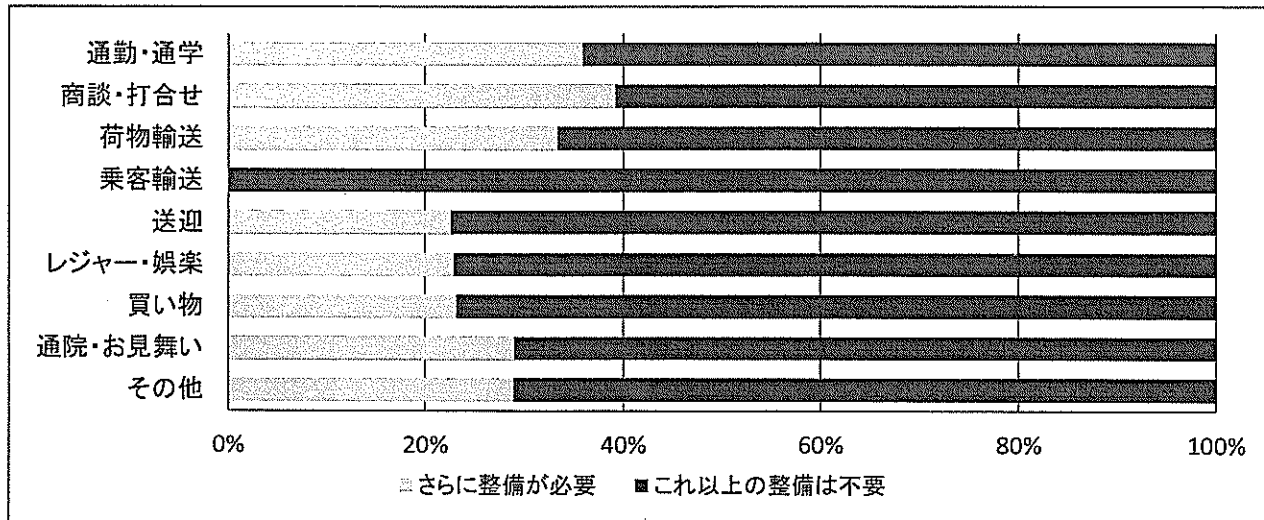
項目	人数	割合
さらに整備が必要	184人	29.5%
これ以上の整備は不要	440人	70.5%
合計	624人	100.0%

(未回答：5人)

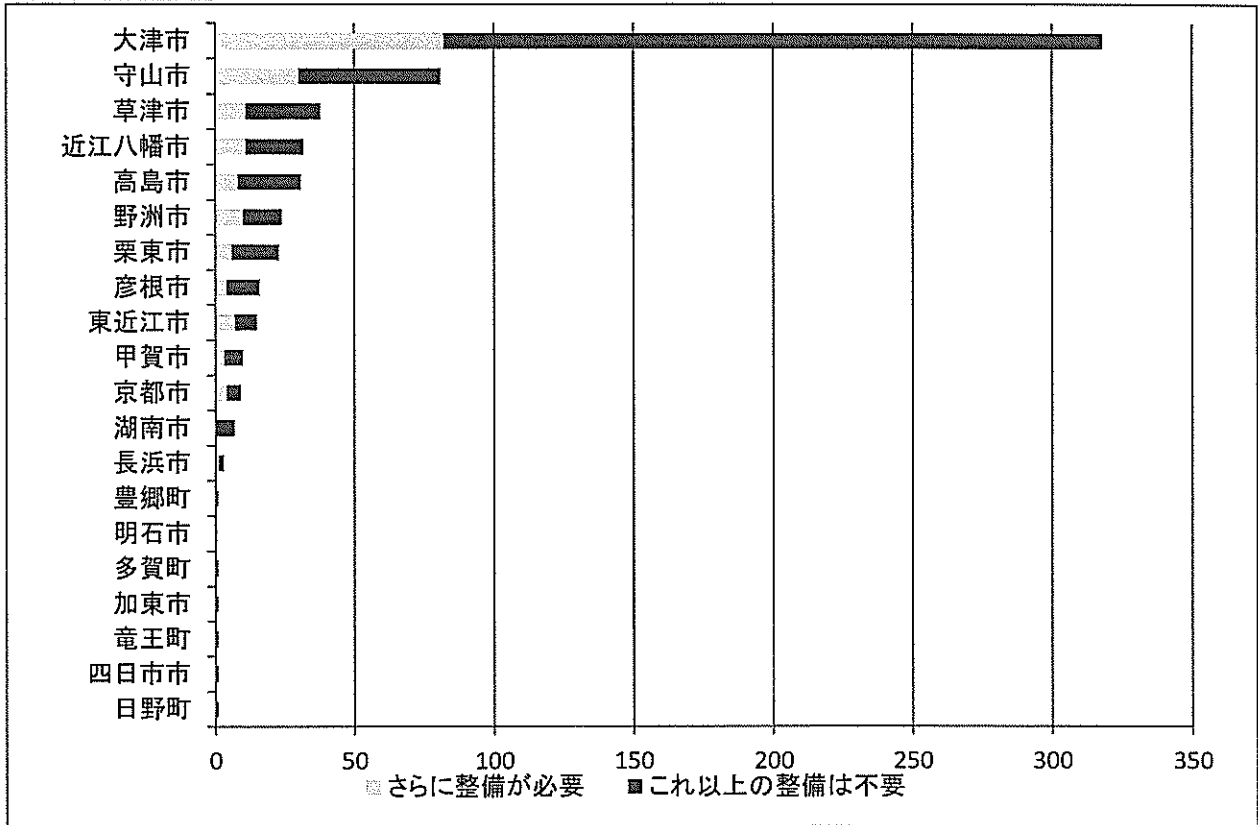
### 整備の必要性



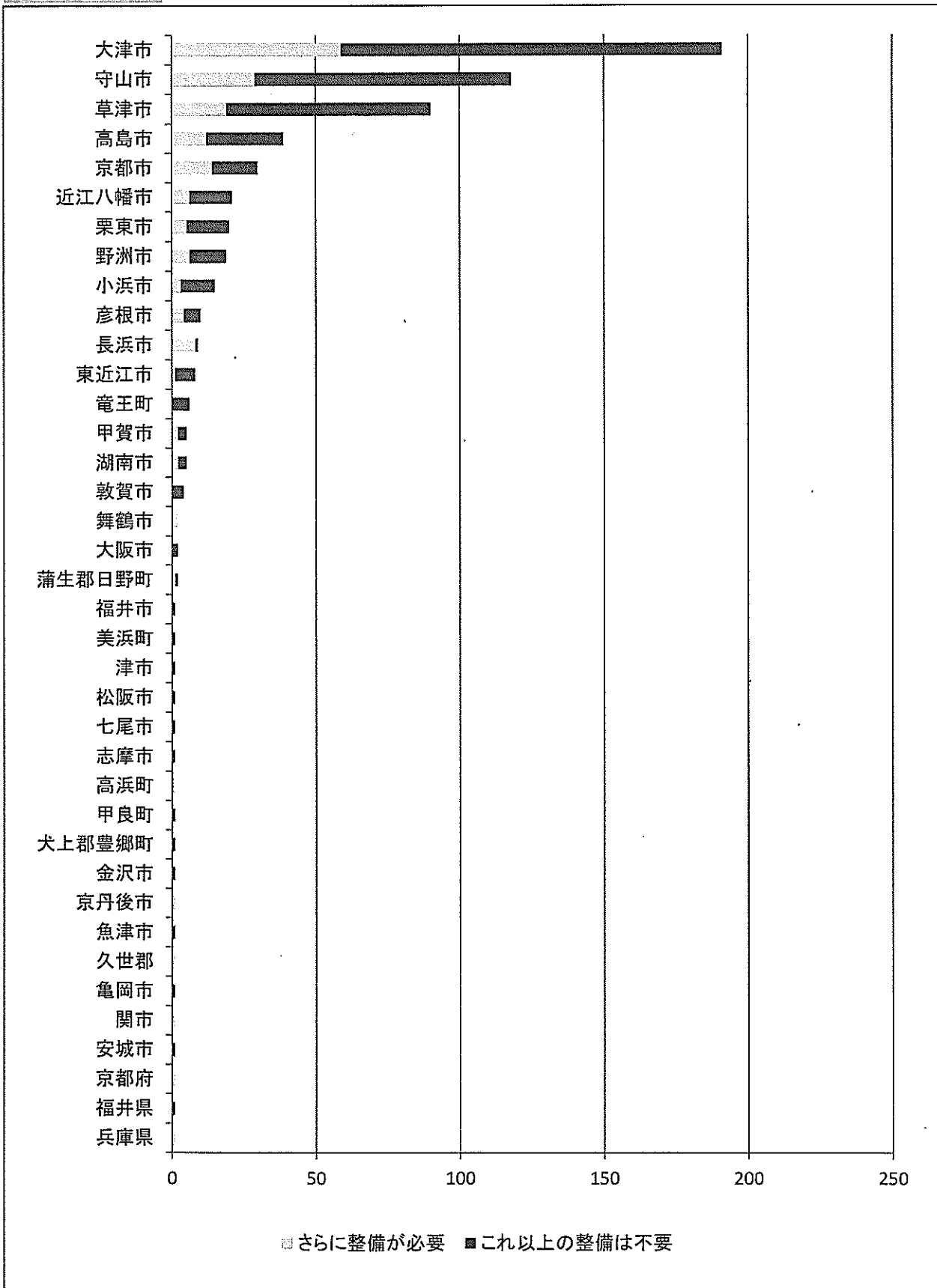
### 【利用目的別】



【出発地別】



【目的地別】



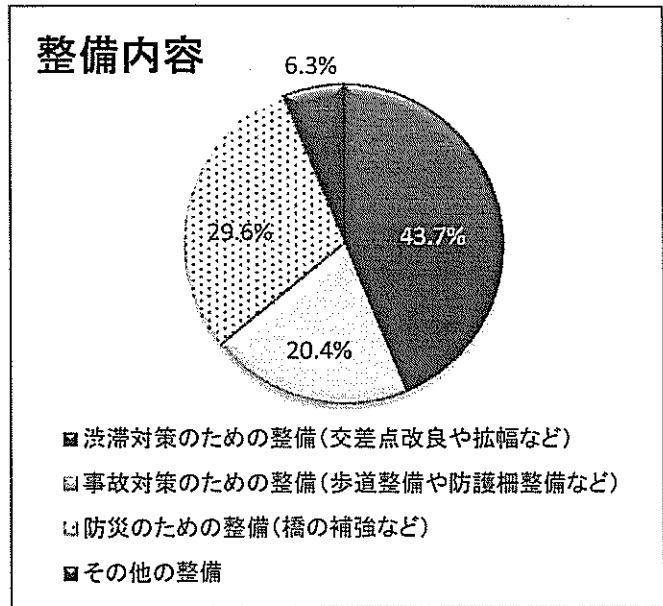


問4-2 通行料金で負担してもよいと考える整備内容は何ですか。(複数回答可)  
 「問4-1で整備が必要」とお答えの方が対象 (n=184)

項目	人数	割合
渋滞対策のための整備(交差点改良や拡幅など)	118人	43.7%
事故対策のための整備(歩道整備や防護柵整備など)	55人	20.4%
防災のための整備(橋の補強など)	80人	29.6%
その他の整備	17人	6.3%

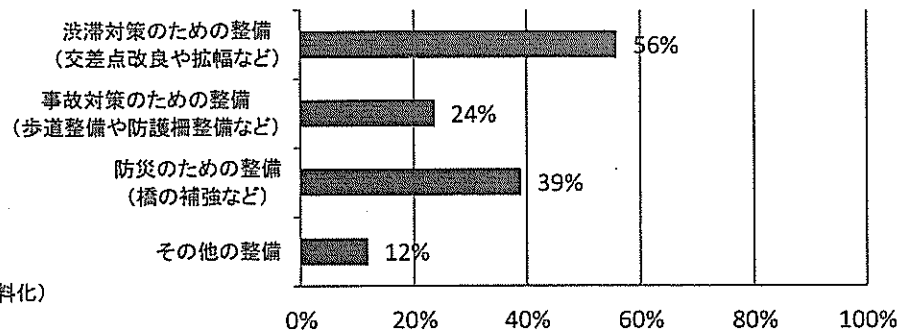
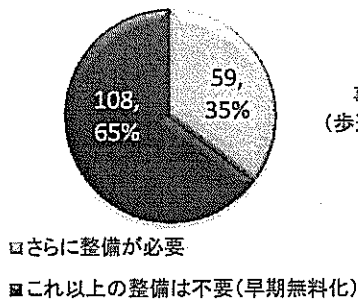
(その他の内容)

・無理な整備ではなく、料金の減額をしたほうがよい
・歩行者保護
・補修・改築・立て直し費用の積立
・景観(観光地)
・直進(京都方面)は立体交差にして欲しい
・料金所を、ETCにする
・鉄道併設化
・ピエリ等商業の発展がない
・真野ICより西側
・凍結対策
・冬期対策
・通行料を払う時に混雑しているのでは?
・雪対策
・立体交差点
・都計道路3.3.15の整備

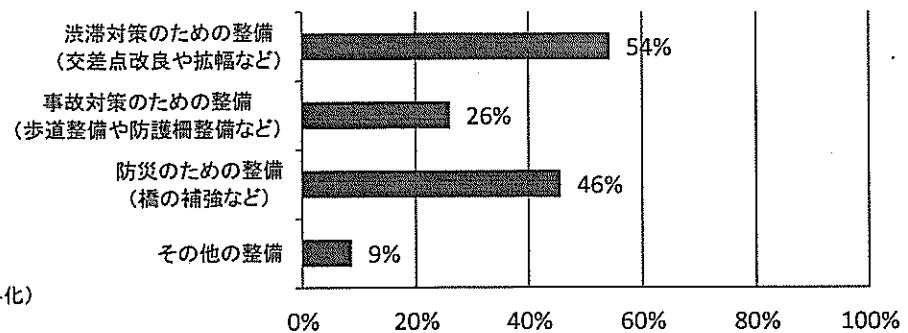
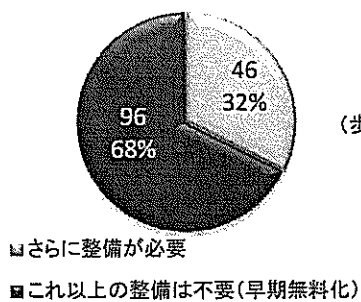


【利用頻度別】

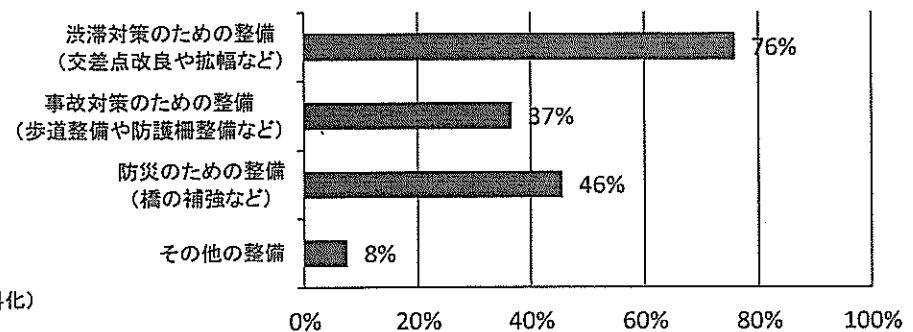
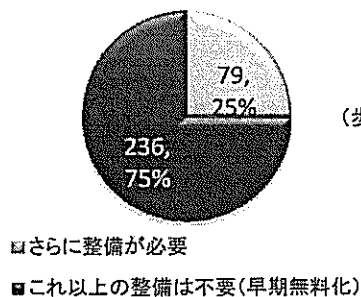
◆週に3日以上



◆週に1~2日

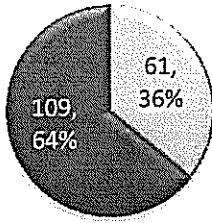


◆1ヶ月に数回

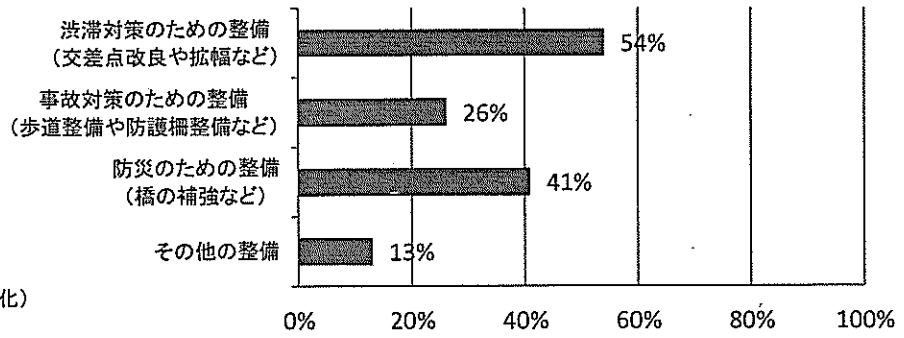


【利用目的別】

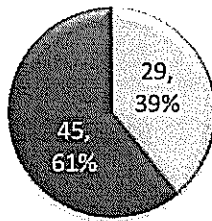
◆通学・通勤



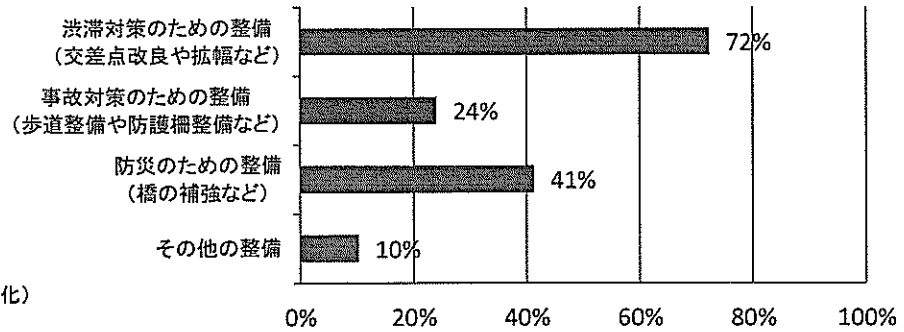
□さらに整備が必要  
■これ以上の整備は不要(早期無料化)



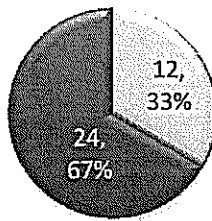
◆商談・打合せ



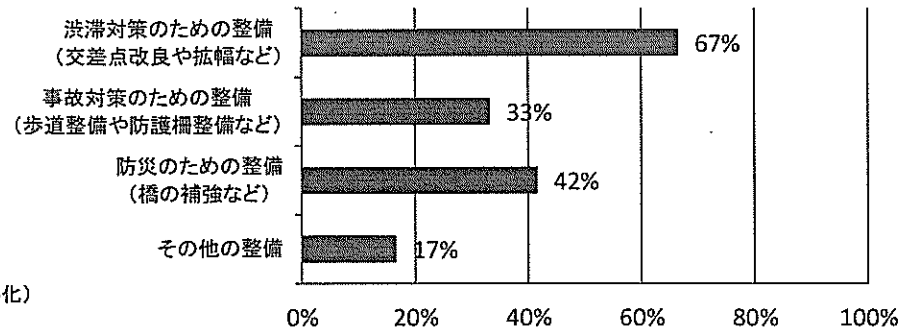
□さらに整備が必要  
■これ以上の整備は不要(早期無料化)



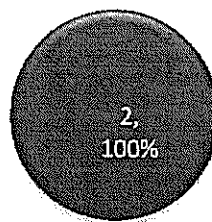
◆荷物運送



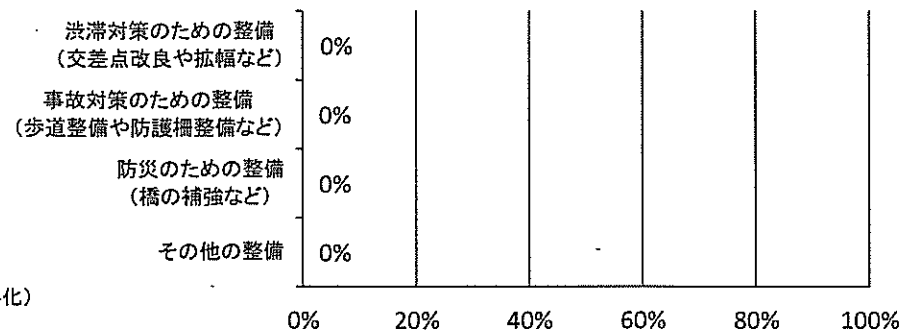
□さらに整備が必要  
■これ以上の整備は不要(早期無料化)



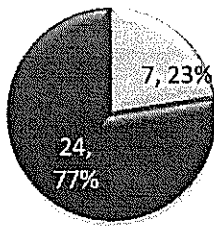
◆乗客輸送



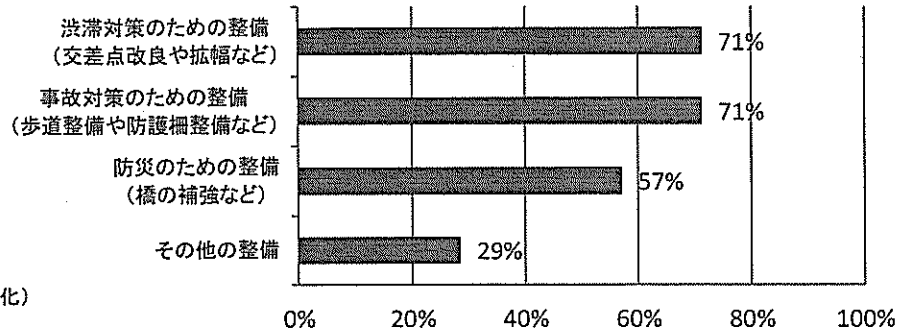
□さらに整備が必要  
■これ以上の整備は不要(早期無料化)



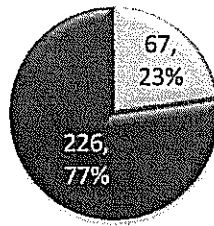
◆送迎



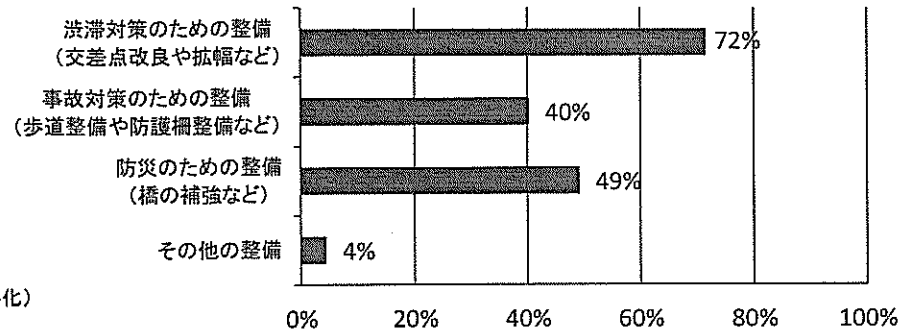
□さらに整備が必要  
■これ以上の整備は不要(早期無料化)



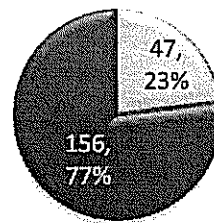
◆レジャー・娯楽



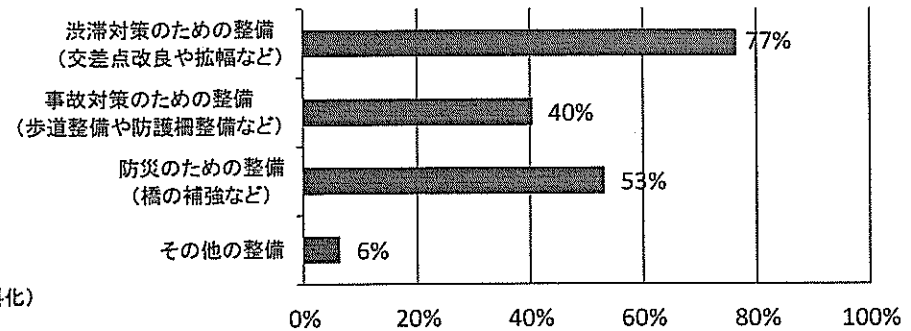
□さらに整備が必要  
■これ以上の整備は不要(早期無料化)



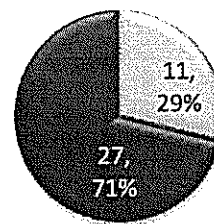
◆買い物



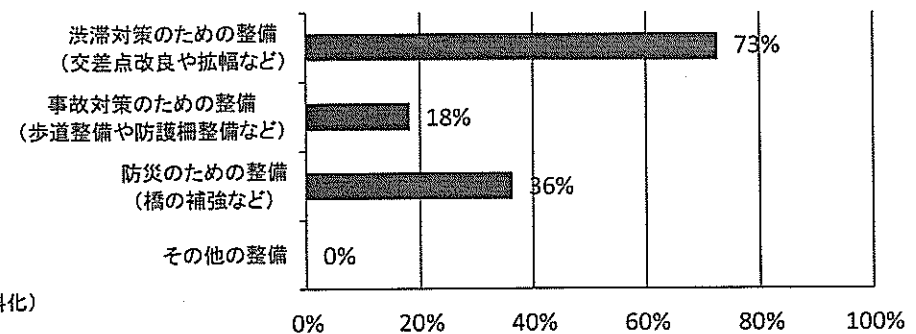
□さらに整備が必要  
■これ以上の整備は不要(早期無料化)



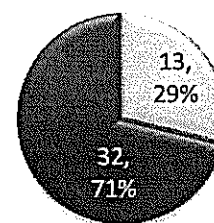
◆通院・お見舞い



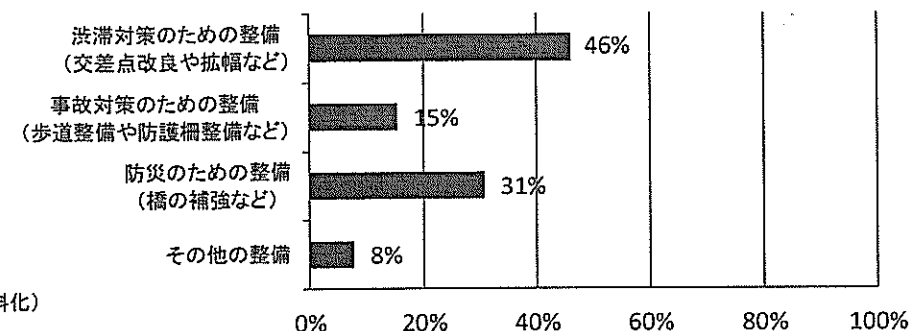
□さらに整備が必要  
■これ以上の整備は不要(早期無料化)



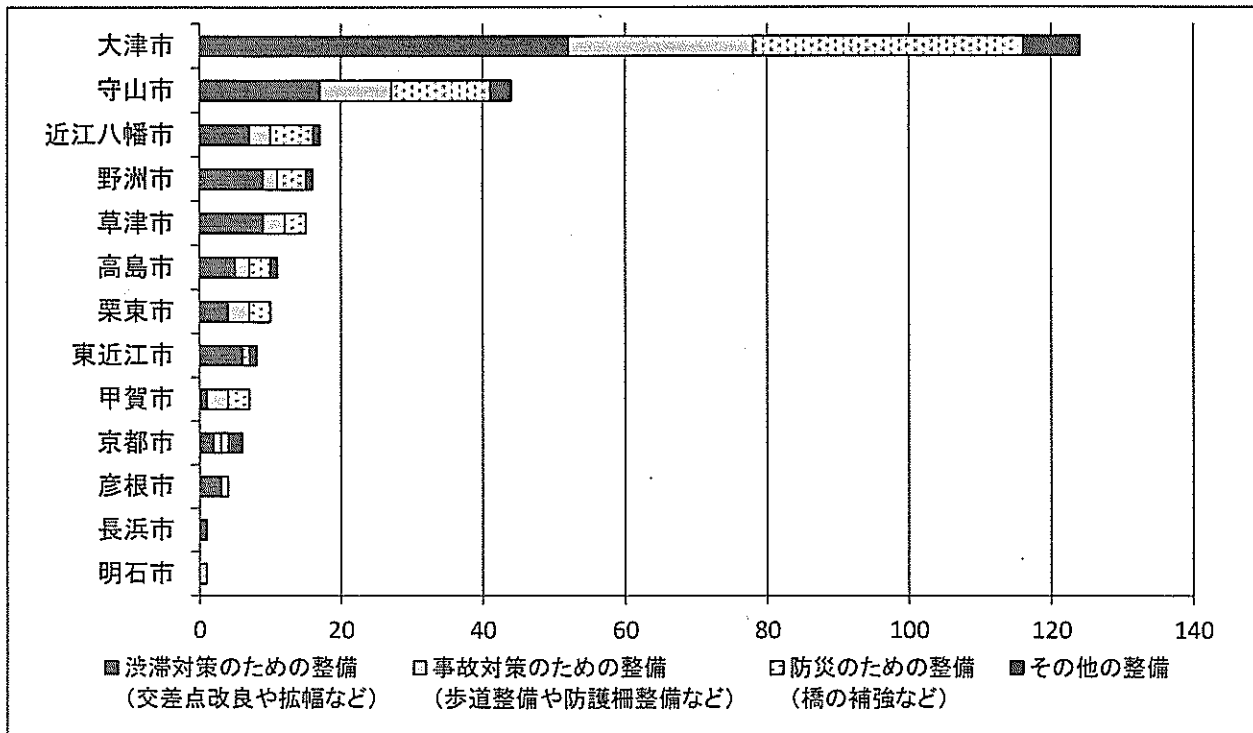
◆その他



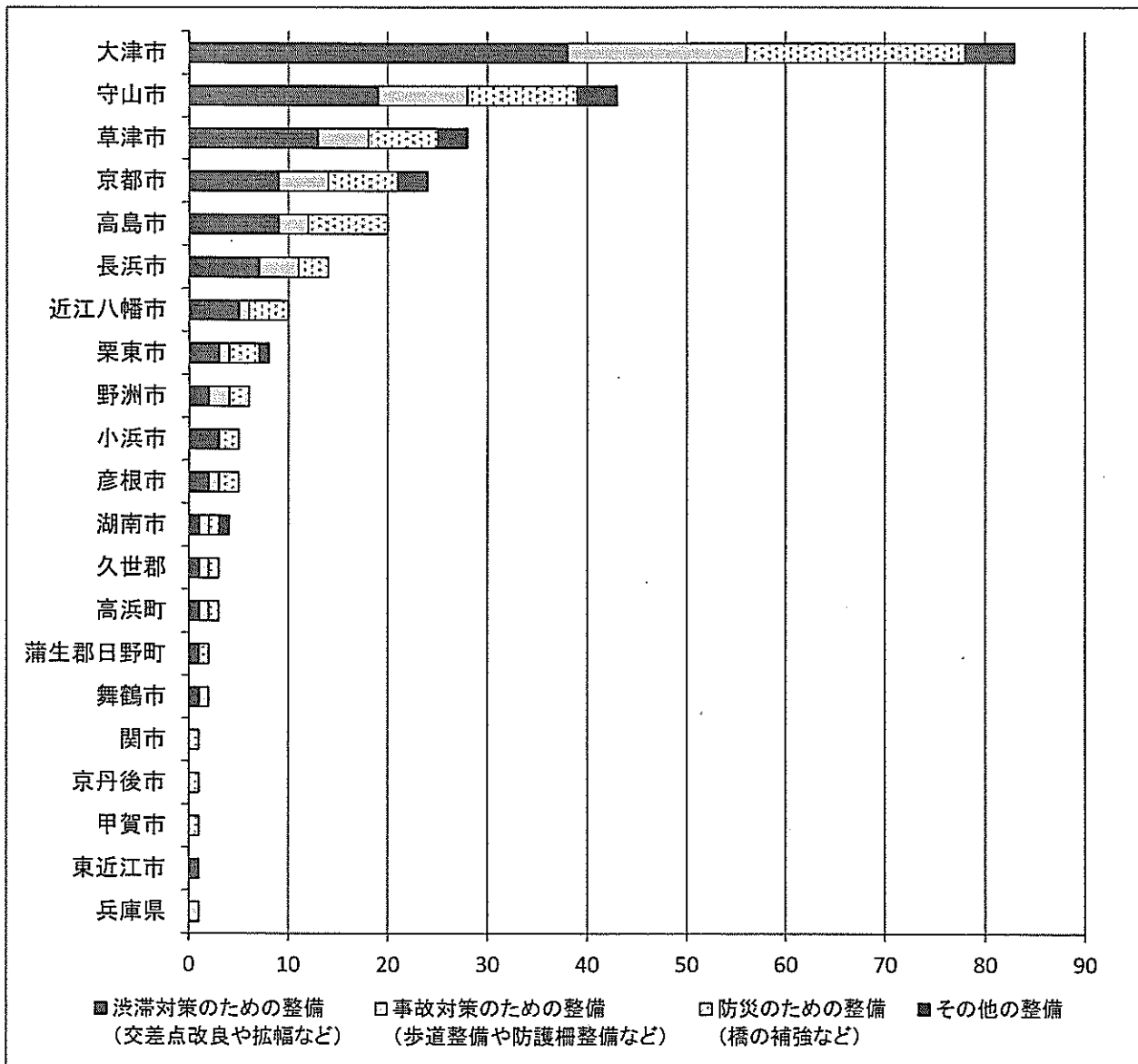
□さらに整備が必要  
■これ以上の整備は不要(早期無料化)



【出発地別】



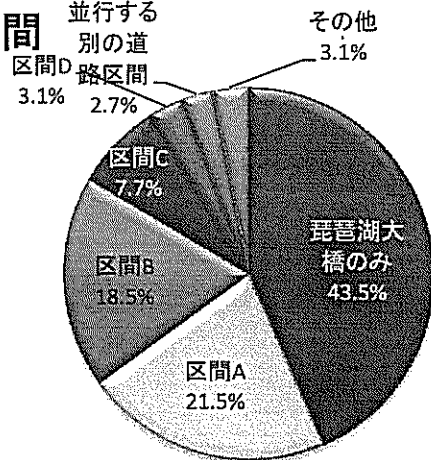
【目的地別】



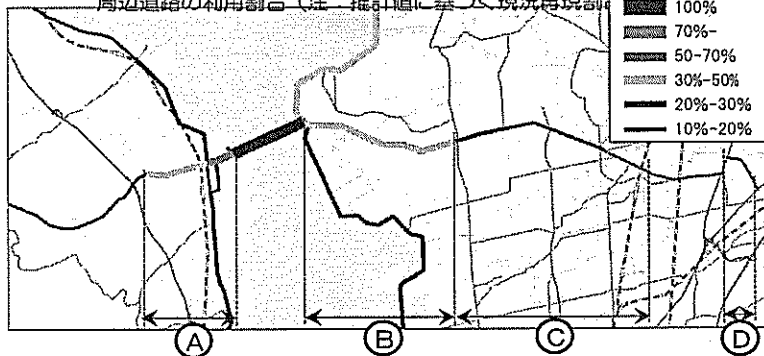
問5-1 整備を実施してもよいと思われる区間を全て選択してください。(複数回答可)  
 「問4-1で整備が必要」とお答えの方が対象 (n=184)

項目	人数	割合
琵琶湖大橋のみ	113人	43.5%
区間A	56人	21.5%
区間B	48人	18.5%
区間C	20人	7.7%
区間D	8人	3.1%
並行する別の道路区間	7人	2.7%
その他	8人	3.1%

**整備区間**



説明図：琵琶湖大橋の利用者を100%とした時の  
 周辺道路の利用割合（注：推計値に基づく現況再現図）



◆具体的な場所名

琵琶湖大橋を除く有料道路区間A

・守山市
・琵琶湖大橋交差点
・渋滞
・真野ICまで全線4車線化
・車線拡幅
・琵琶湖大橋交差点から堅田駅方面
・琵琶湖大橋交差点
・湖西線橋梁近辺
・真野ICから琵琶湖大橋入口まで
・琵琶湖大橋交差点
・真野インターから琵琶湖大橋交差点間
・琵琶湖大橋交差点
・真野までの区間、渋滞対策
・国道交差点付近の渋滞解消 複車線化
・R161・4車線拡張
・橋から直進(京都方面)は立体交差にしてほしい
・湖西道路から琵琶湖大橋までの区間全部
・湖西道路真野インターからR161まで
・八代交差点～琵琶湖大橋交差点
・堅田交差点西行の右折レーンの延長・橋の付近まで
・琵琶湖大橋交差点の渋滞整備費
・161号の交差点
・真野IC～R8
・真野ICから洲本町
・(A～D)一時期アンダーパスの話が？

琵琶湖大橋を除く有料道路区間B

・堅田町
・琵琶湖大橋東詰交差点
・東詰交差点
・全線4車線化
・ピエリから琵琶湖大橋東詰交差点まで
・渋滞解消
・東詰交差点東行き右折の2車線化
・びわこ大橋東詰交差点
・湖州道路の渋滞解消 速野小学校付近の渋滞解消
・東詰め交差点・湖周道路
・ミズホあたりから大橋
・真野ICから洲本町

琵琶湖大橋を除く有料道路区間C

・八代の交差点の改良
・八代付近
・全線4車線化
・守山市街地
・歩道等道路の凹凸の整備 マグナルド付近の渋滞解消
・八代交差点～琵琶湖大橋交差点
・八代交差点の渋滞整備費
・播磨田～守山駅付近

琵琶湖大橋を除く有料道路区間D

-
---

琵琶湖大橋有料道路管理区間に並行する別の道路区間

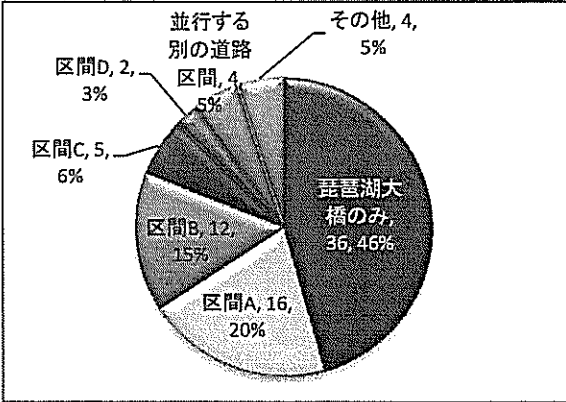
・琵琶湖大橋につながる国道161号線
・161号線西行琵琶湖大橋交差点まで
・真野～衣川
・R161雄琴～大橋入口
・洲本交差点
・湖西道路交差点

その他

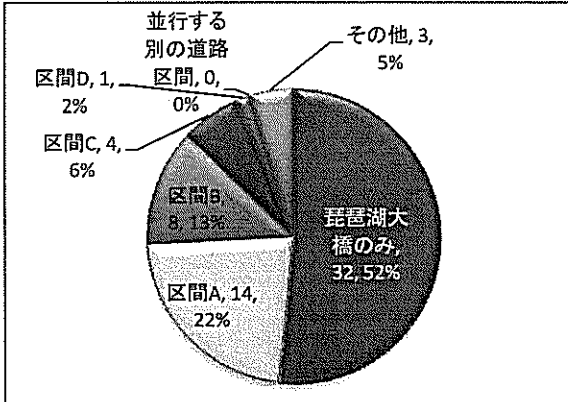
・周辺全て
・野洲方面へ向かう道路(黄色)のカーブが危険
・R161～高島大津
・JR堅田駅～JR守山駅
・堅田～伊香立間
・国道161の高架
・琵琶湖大橋を含むABC区間
・大橋東詰交差点、大橋交差点

【利用頻度別】

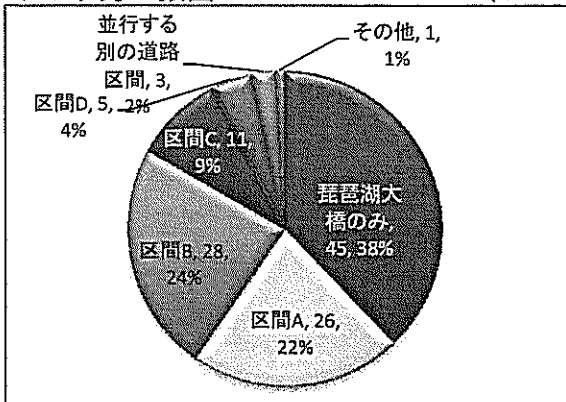
◆週に3日以上 (n= 59 )



◆週に1~2日 (n= 46 )

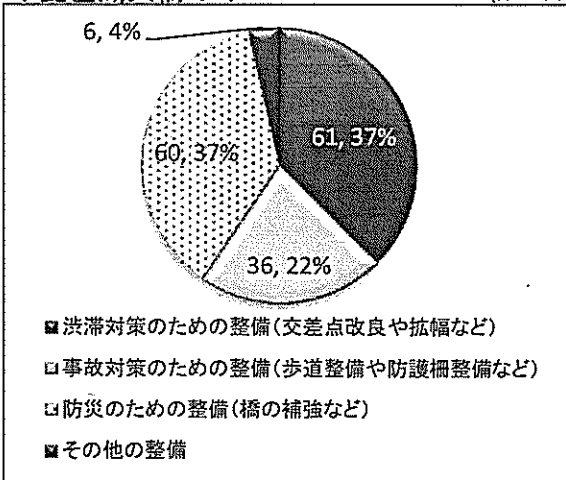


◆1ヶ月に数回 (n= 79 )

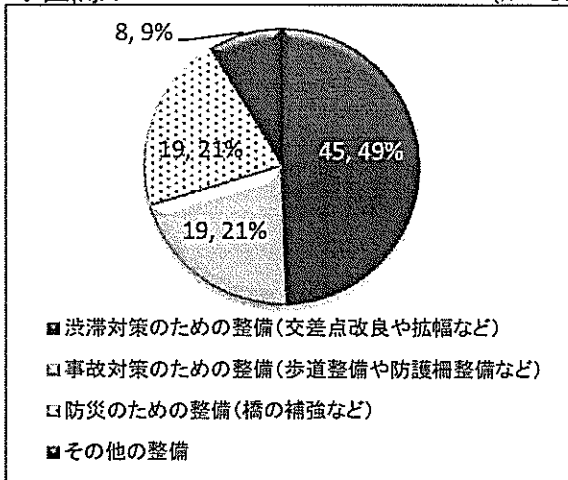


【区間別の通行料金によって許容される整備内容】

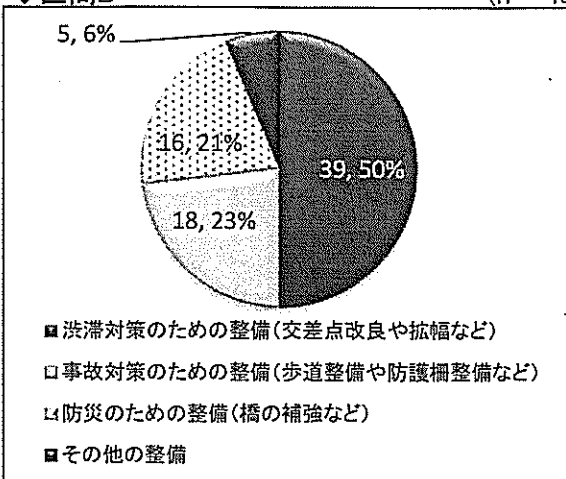
◆琵琶湖大橋のみ (n= 113 )



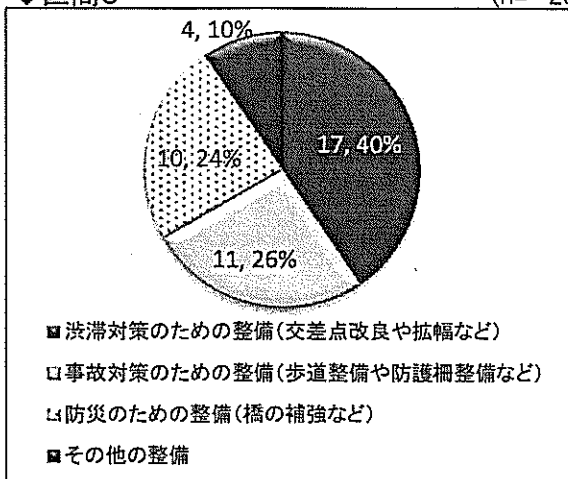
◆区間A (n= 56 )



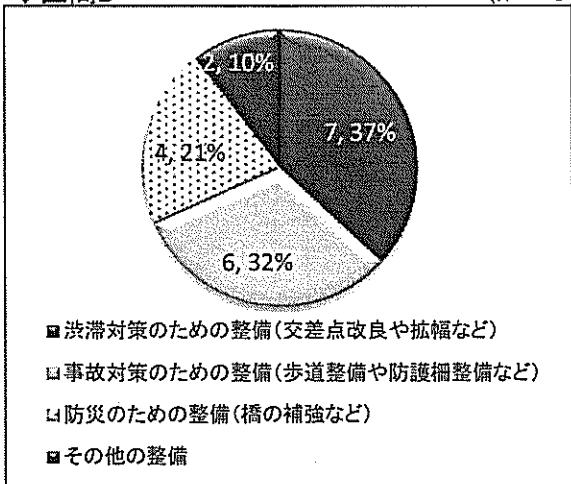
◆区間B (n= 48 )



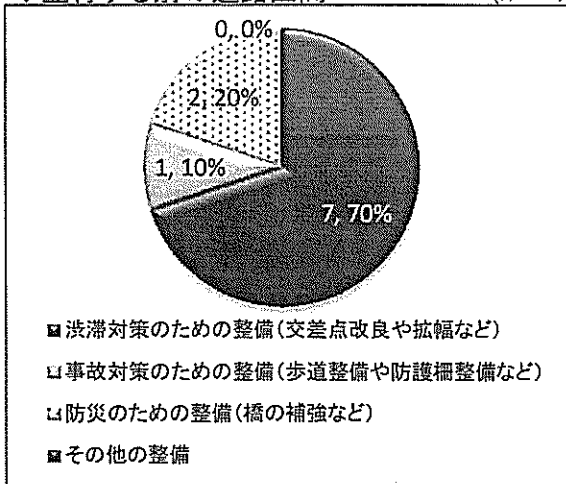
◆区間C (n= 20 )



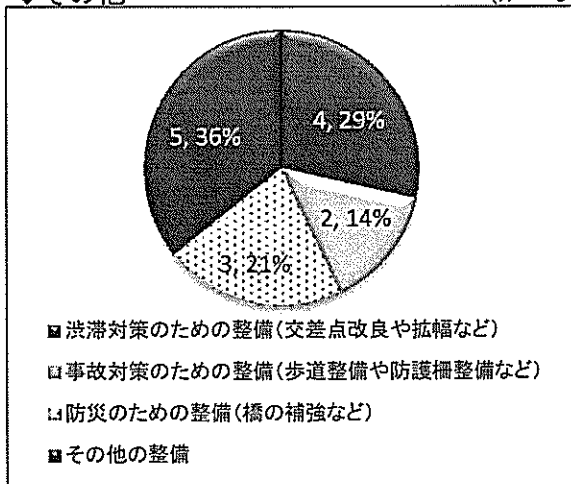
◆区間D (n= 8 )



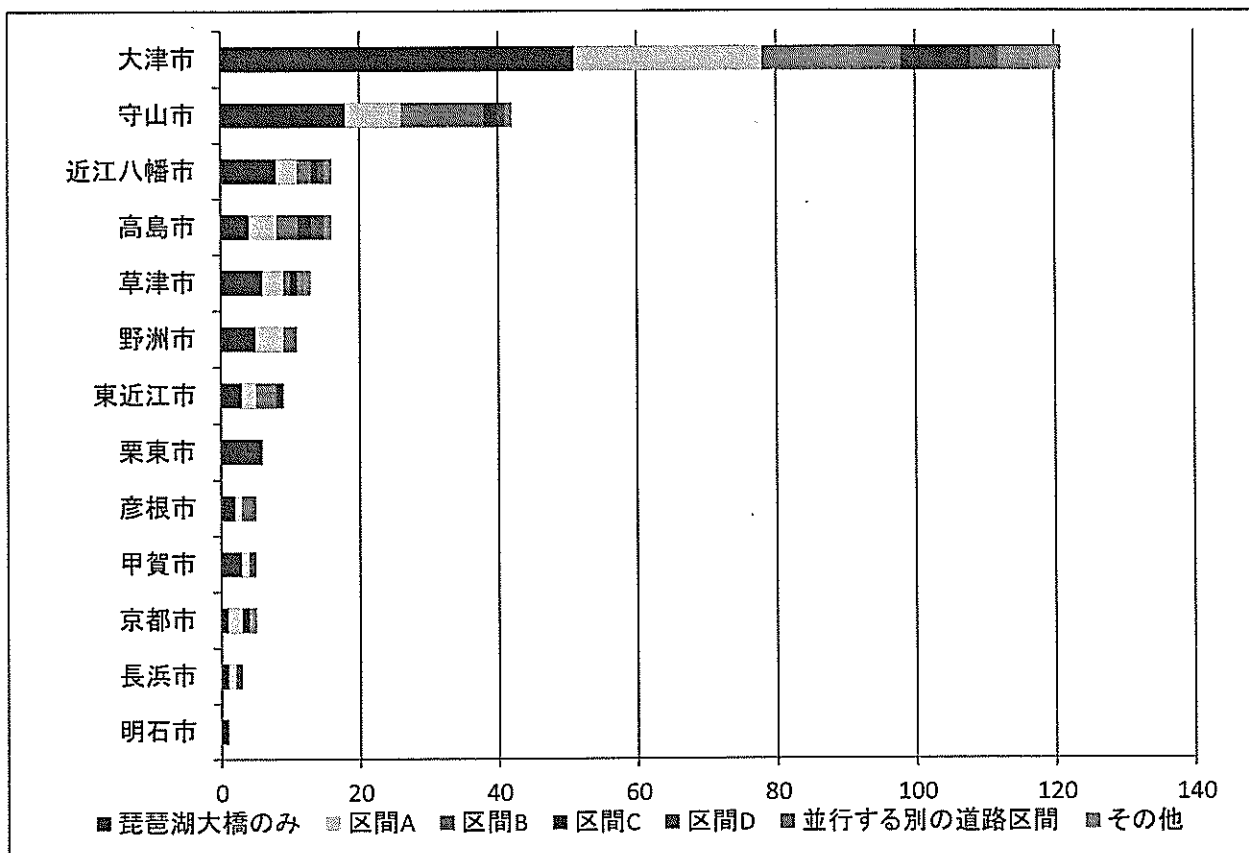
◆並行する別の道路区間 (n= 7 )



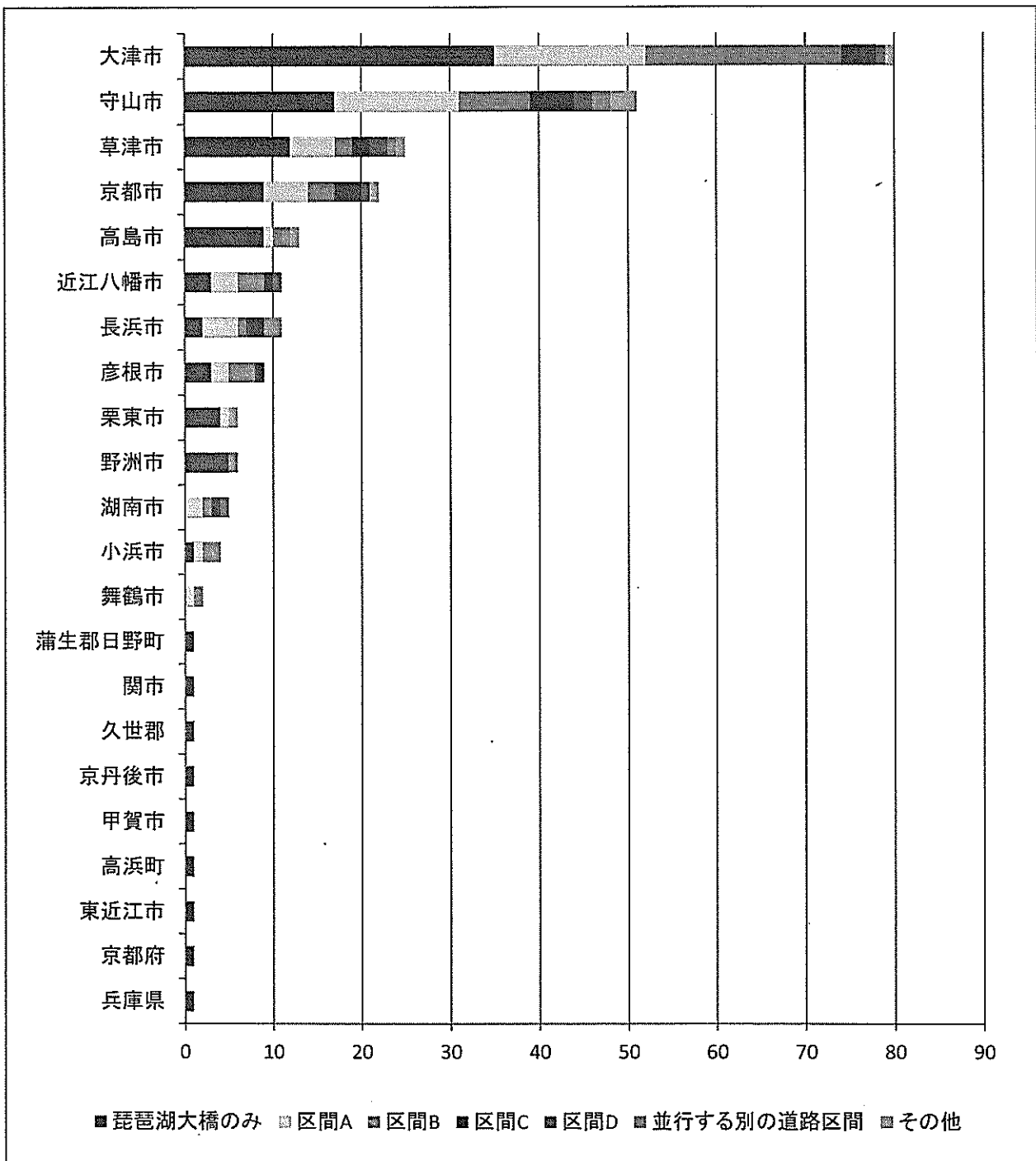
◆その他 (n= 8 )



【出発地別】



【目的地別】

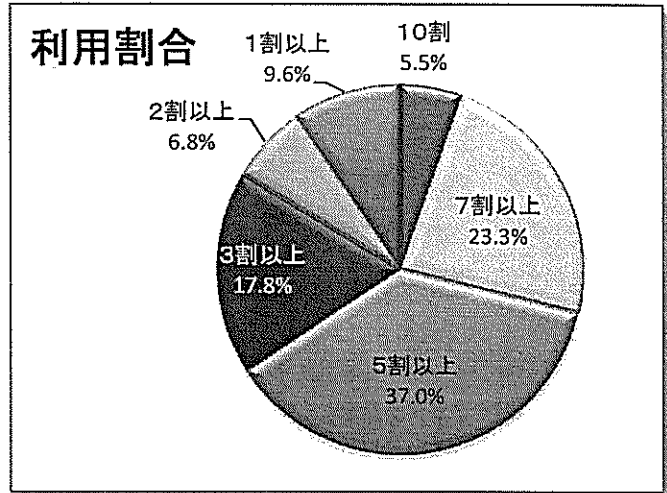




問5-2 琵琶湖大橋を利用する方のうち、何割以上の方が利用する道路（区間）であれば通行料金で整備をしてもよいと思われませんか。 ※問5-1で「琵琶湖大橋のみ」以外をお答えの方が対象

割合	人数	割合
1割以上	7人	9.6%
2割以上	5人	6.8%
3割以上	13人	17.8%
5割以上	27人	37.0%
7割以上	17人	23.3%
10割	4人	5.5%

(未回答：12人)



【利用頻度別】

◆週に3日以上 (n= 25)

割合	人数	割合
1割以上	2人	2.7%
2割以上	0人	0.0%
3割以上	2人	2.7%
5割以上	11人	15.1%
7割以上	3人	4.1%
10割	2人	2.7%

(未回答：5人)

◆週に1～2日 (n= 46)

割合	人数	割合
1割以上	3人	4.1%
2割以上	1人	1.4%
3割以上	3人	4.1%
5割以上	4人	5.5%
7割以上	2人	2.7%
10割	1人	1.4%

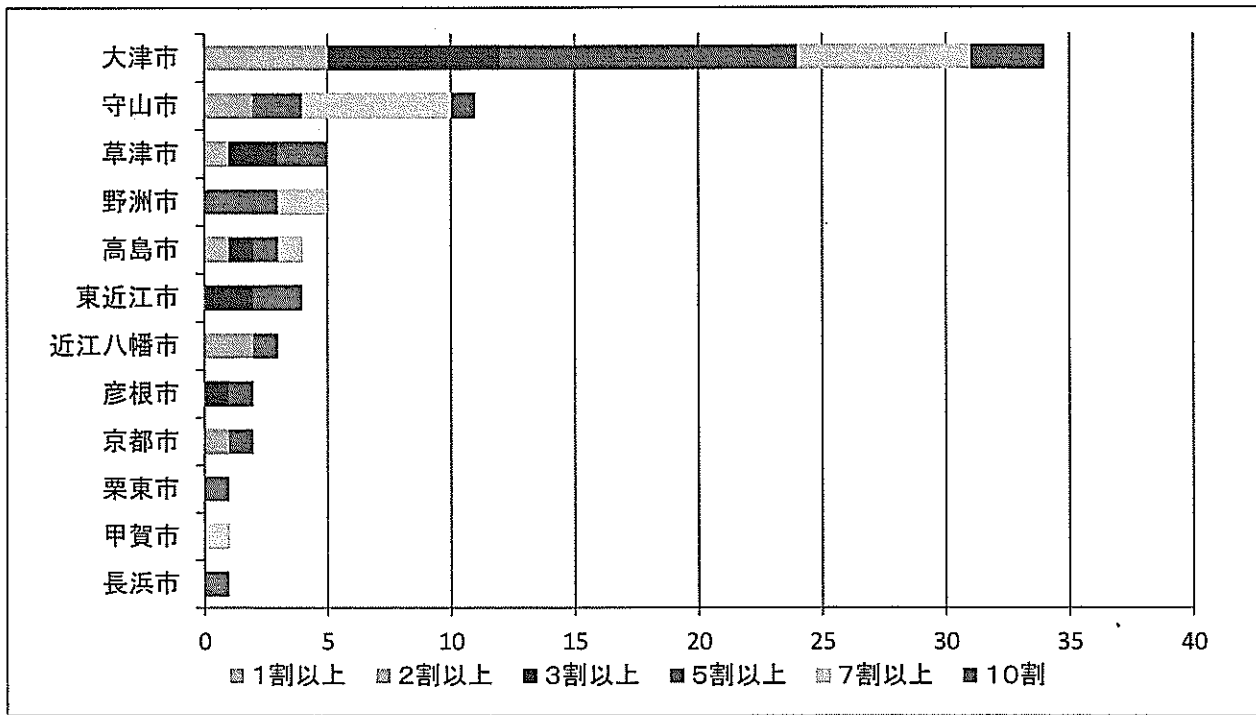
(未回答：3人)

◆1ヶ月に数回 (n= 79)

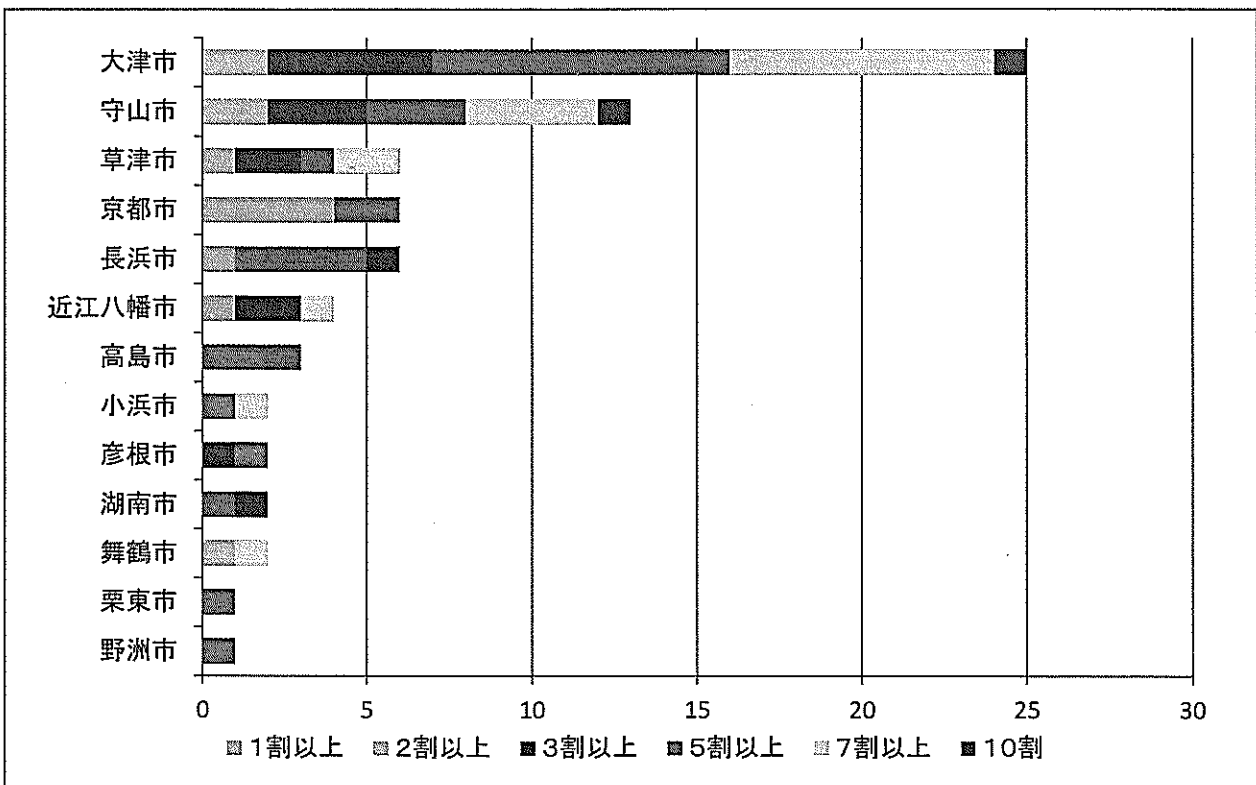
割合	人数	割合
1割以上	2人	2.7%
2割以上	4人	5.5%
3割以上	8人	11.0%
5割以上	12人	16.4%
7割以上	12人	16.4%
10割	1人	1.4%

(未回答：4人)

【出発地別】



【目的地別】



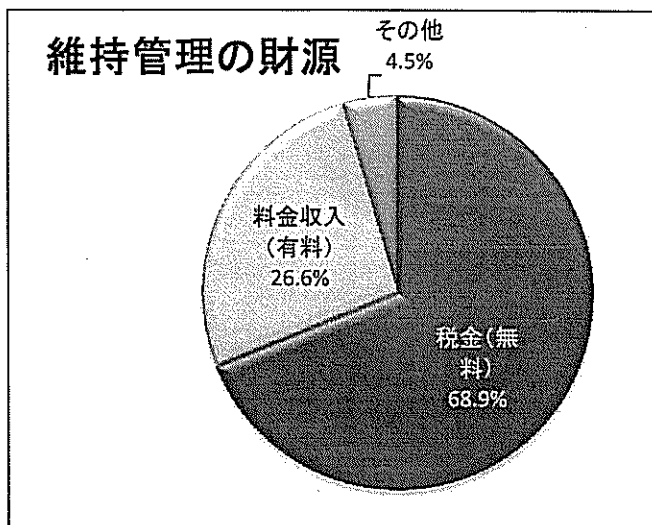
問6 借入金等を完済し、無料になると、琵琶湖大橋の維持管理に必要な費用は税金でまかなうこと  
になります。今後の維持管理費の財源について、あなたの考えに合うものを1つ選んでください。

項目	人数	割合
税金（無料）	427人	68.9%
料金収入（有料）	165人	26.6%
その他	28人	4.5%

(未回答：9人)

(その他の内容)

<ul style="list-style-type: none"> <li>現状より金額を下げての有料</li> <li>有料にするならETC化</li> <li>利用費の値下げで、維持管理もする</li> <li>県民税に一人当たり数百円の税金を徴収すればよい</li> <li>有料でよいが通行料を値下げしてほしい</li> <li>他府県からの車のみ料金を徴収する。</li> <li>通行料を下げ、両方</li> <li>料金を減額（半額）にしてほしい。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>早期に近江大橋を無料にせず、ある程度財源を確保してから、両方の大橋を同時に無料にする方が良かった</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>有料でもいいがもっと安くする</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>完全無料でなくても現行料金の3割くらいの料金にすればよい。現行は高すぎる。もっと安ければ新しいピエリやアウトレットにも足を運ぶ機会が増え、消費も増えて結果、税収が増えるのでは</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>料金割引制度導入</li> <li>無駄な人件費、道路工事が多い</li> <li>利用料金を値下げし、一部税金で管理</li> <li>なぜ維持費がそんなに要するのか</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>利用者と税金とで維持する。橋の利用料金を安くできないのでしょうか？</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>料金改定</li> </ul>

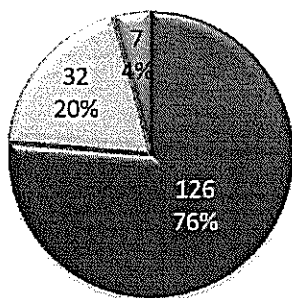


<ul style="list-style-type: none"> <li>税金+通行料+私営鉄道会社（公営）（第3セクター）※できれば公営で県・市の収入につなげる</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>余剰金により維持管理する</li> <li>滋賀県民は無料、他県民から徴収してください。</li> <li>職員の合理化</li> <li>料金+税金</li> <li>両方</li> <li>他府県ナンバー、大型車両から徴収</li> <li>料金収入と税金</li> <li>7割を通行者負担</li> </ul>

【利用頻度別】

◆週に3日以上

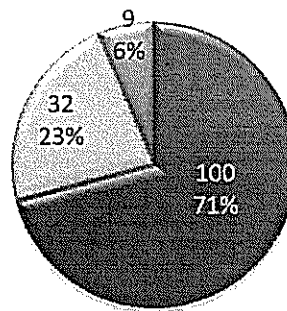
(n= 170 )  
(未回答：5人)



- 税金で維持管理する(無料がよい)
- 利用者からの料金収入で維持管理する(有料がよい)
- その他

◆週に1～2日

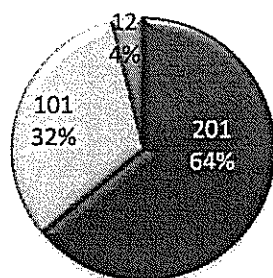
(n= 144 )  
(未回答：3人)



- 税金で維持管理する(無料がよい)
- 利用者からの料金収入で維持管理する(有料がよい)
- その他

◆1ヶ月に数回

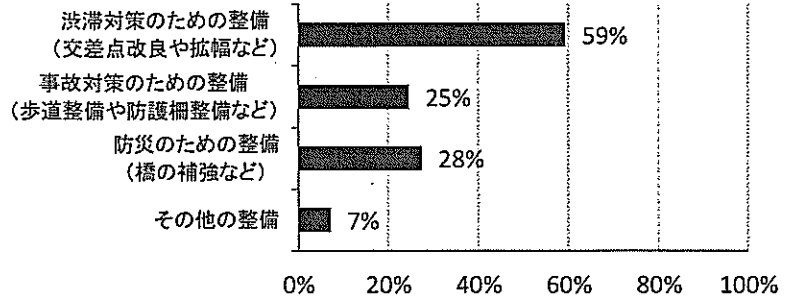
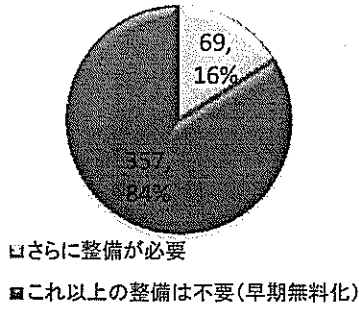
(n= 315 )  
(未回答：1人)



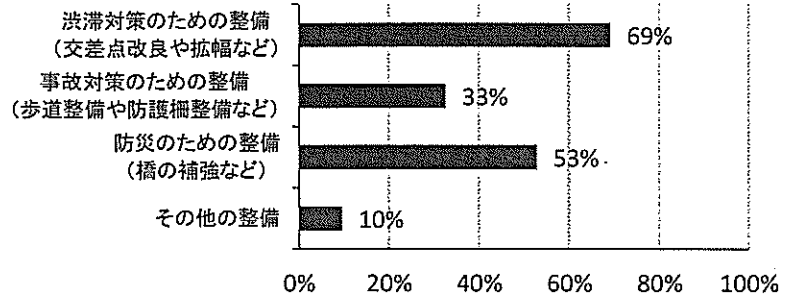
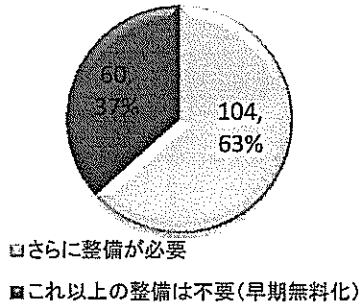
- 税金で維持管理する(無料がよい)
- 利用者からの料金収入で維持管理する(有料がよい)
- その他

【維持管理費の財源別】

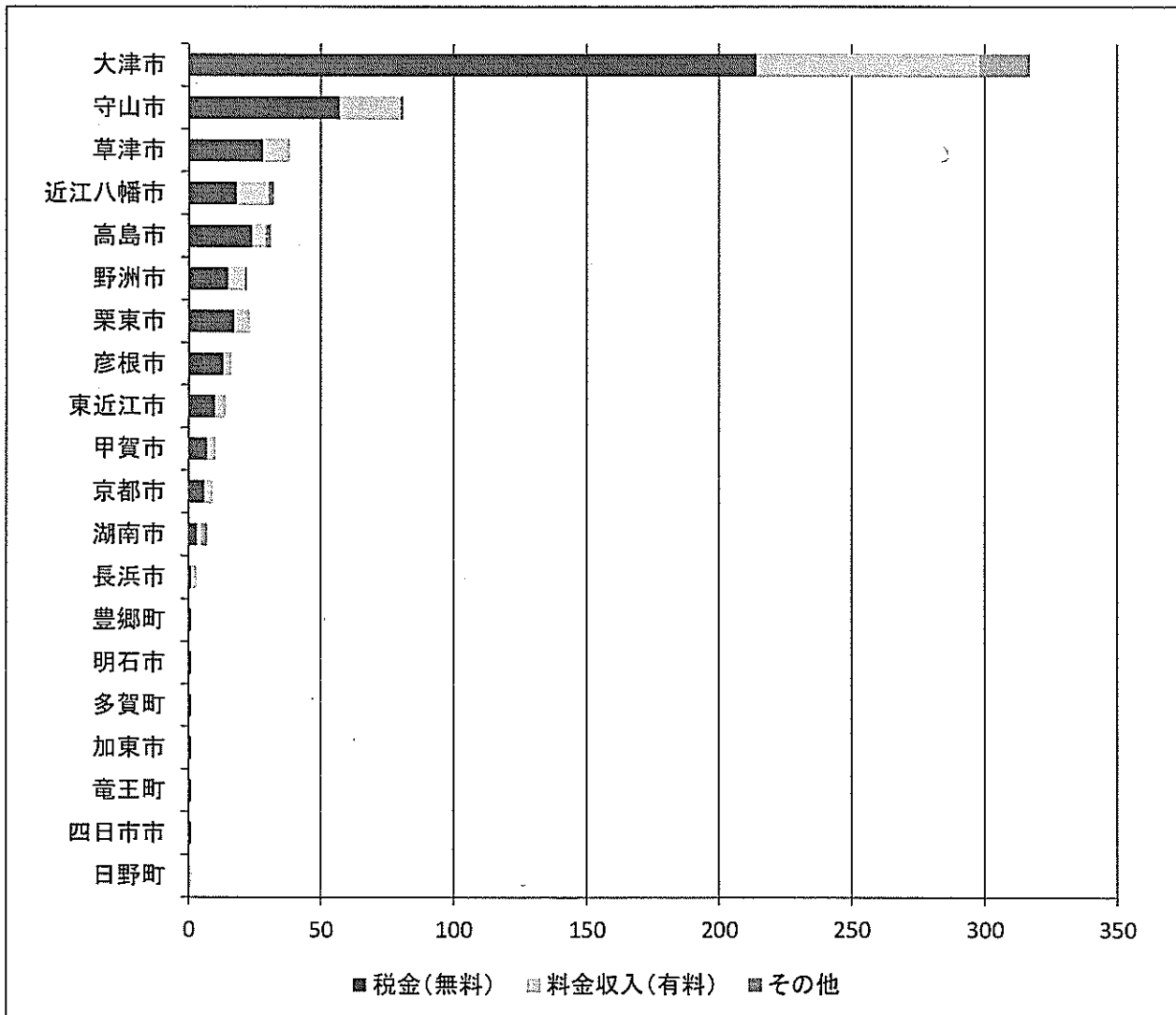
◆税金で維持管理（無料がよい）



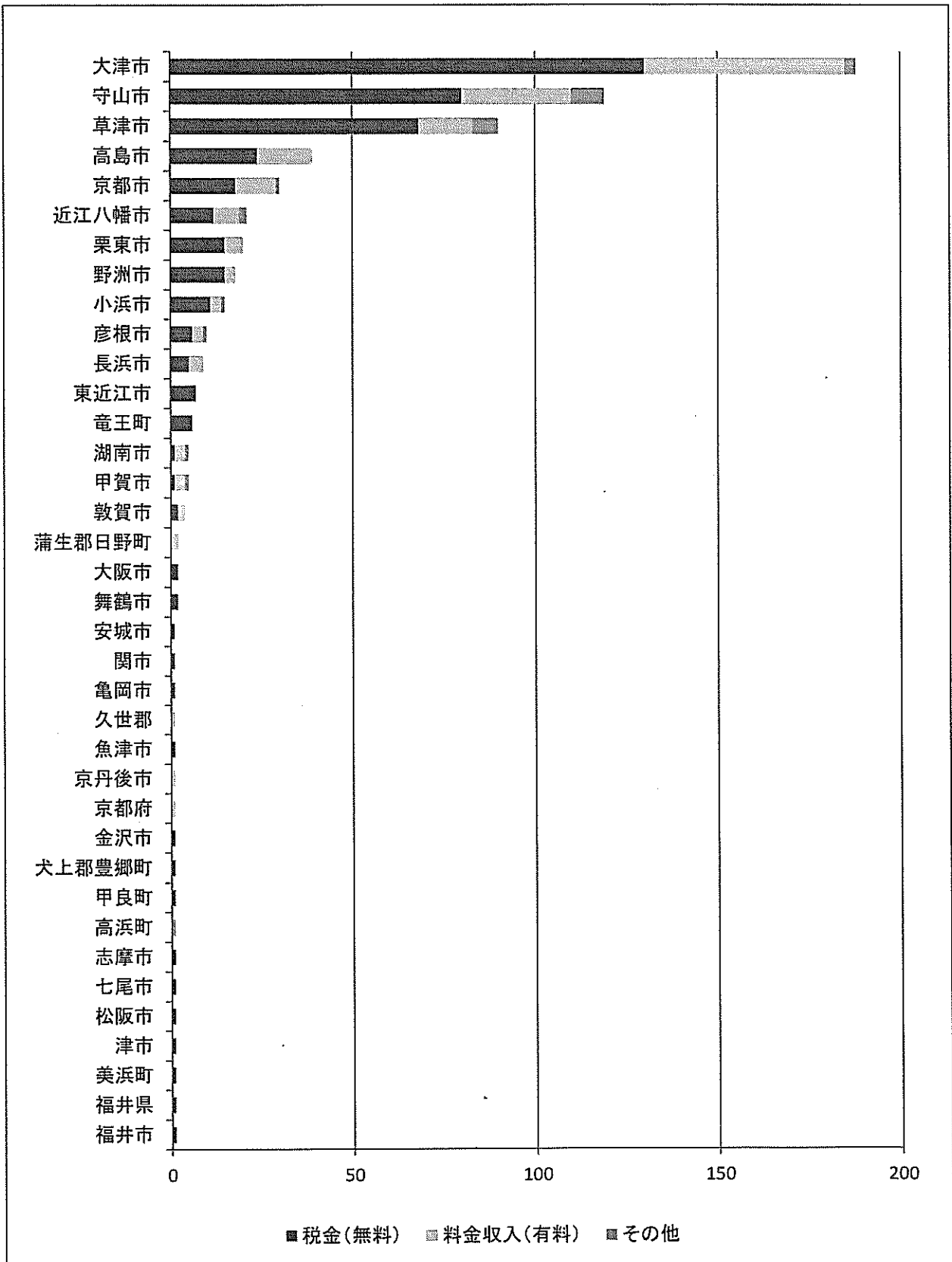
◆利用者からの料金収入で維持管理する（有料がよい）



【出発地別】



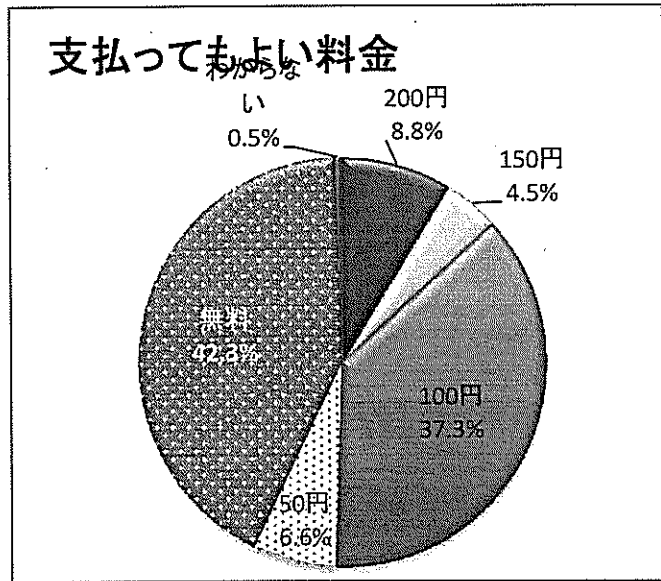
【目的地別】



問7 琵琶湖大橋を普通車で利用する際に支払っても良いと考える料金について、あなたのお考えに近いものを1つ選んでください。

割合	人数	割合
200円	54人	8.8%
150円	28人	4.5%
100円	230人	37.3%
50円	41人	6.6%
無料	261人	42.3%
わからない	3人	0.5%

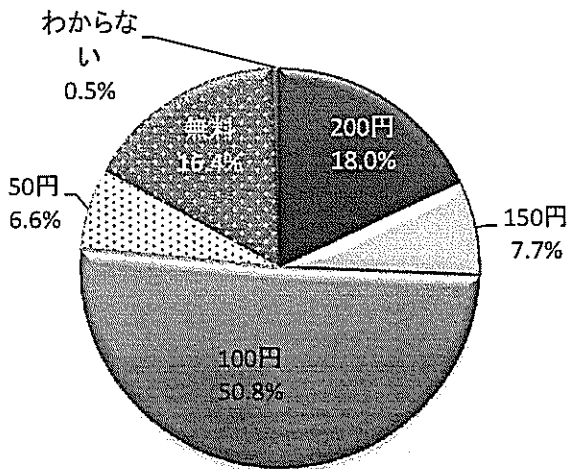
(未回答：12人)



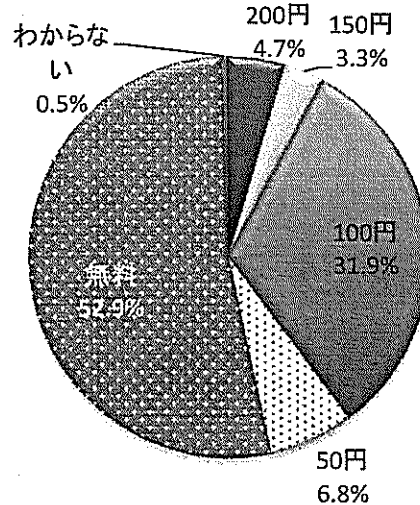
加重平均 65円

【整備の必要性別】

◆さらに整備が必要

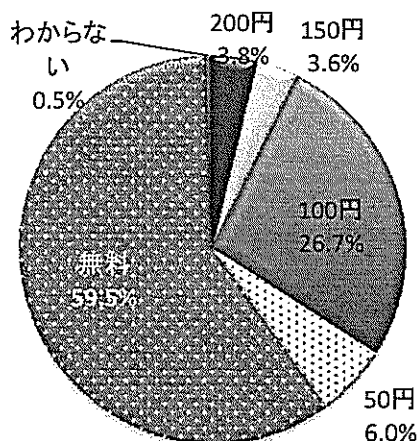


◆これ以上の整備は不要（早期無料化）

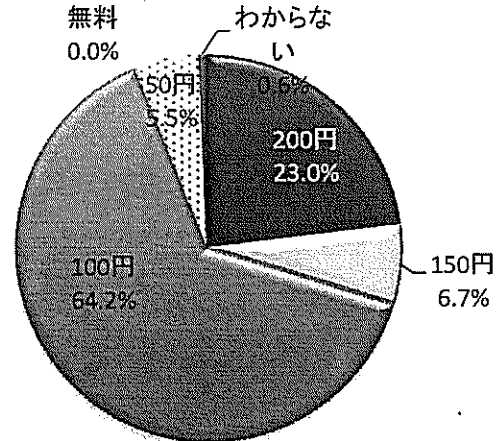


【維持管理財源別】

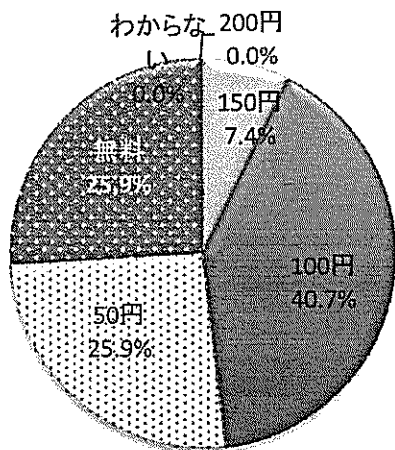
◆税金（無料）



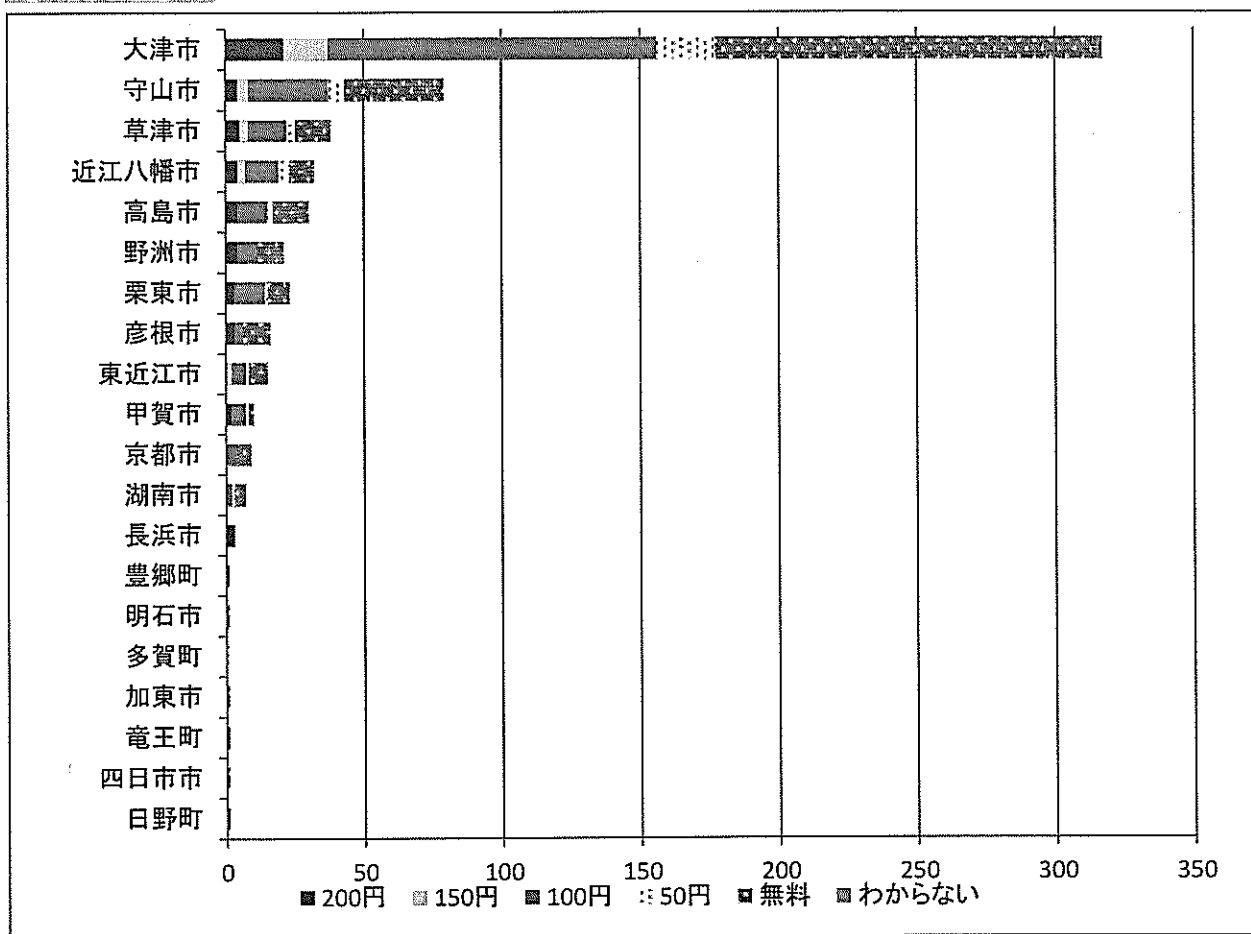
◆料金収入（有料）



◆その他



【出発地別】



【目的地別】

