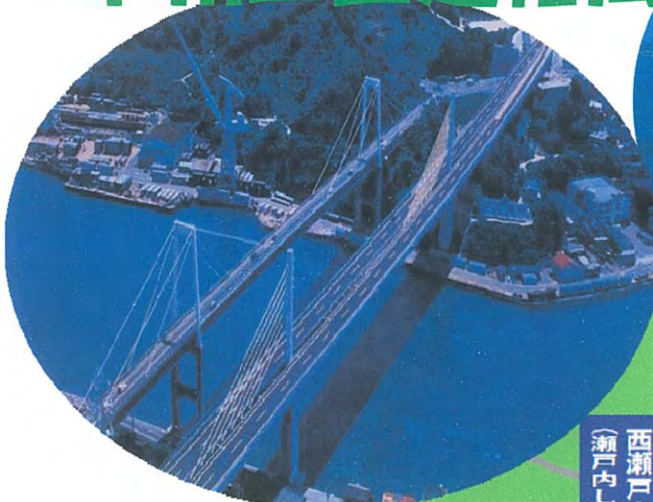


本州四国連絡高速道路の現状とあり方について



平成23年7月29日

本四高速出資団体代表
香川県知事 浜田 恵造

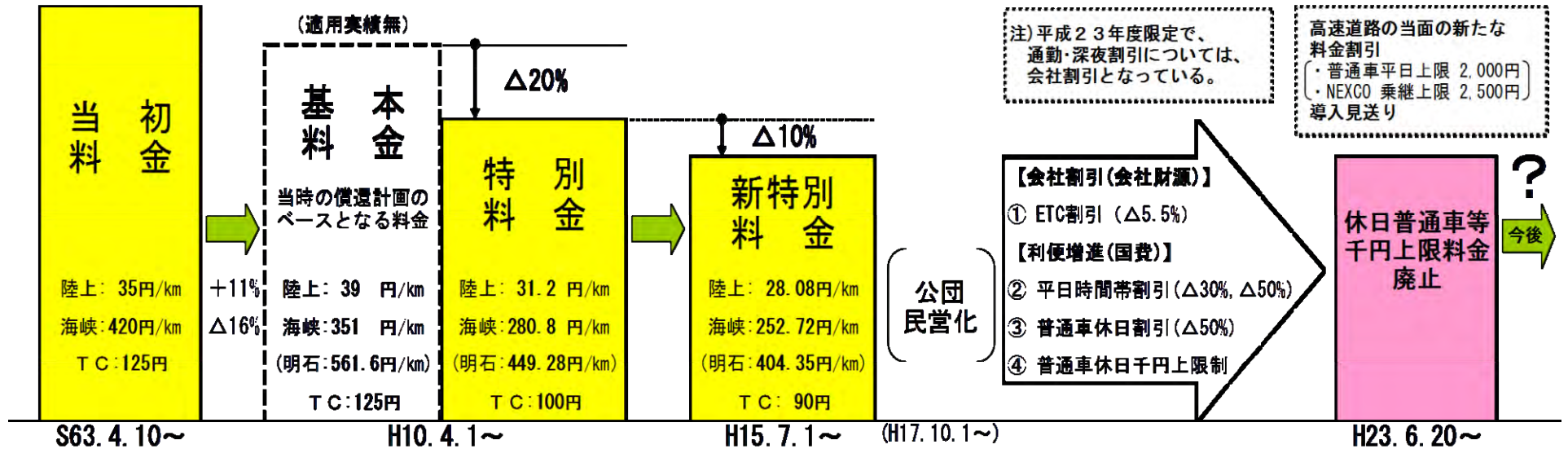
【本四道路の現状】

1 本四道路と他の高速道路との料金格差について

- ・本四道路の通行料金は、NEXCOと比較すると、かなり割高であったが、各種割引の段階的な実施や、高速道路の当面の新たな料金割引（本四道路とNEXCOとの乗継割引等）の導入が計画されるなど、その格差は縮小しつつあった。（2P）
- ・しかし、休日千円上限料金の廃止（23.6.20～）や、乗継割引の導入等の見送りにより、再び料金が上昇し、格差拡大が懸念される。（4P）
- ・仮に、現在も継続している時間帯割引までが廃止になれば、四国や淡路島など、関係地域にとって、耐え難い地域間格差となる。（4P）
- ・さらに、NEXCO区間では、関門橋など料金単価の高い6区間を、普通区間と同じ単価に引き下げる「割高区間割引」を、8月1日から利便増進事業で実施することとしているが、本四道路には同様な措置が予定されておらず、不公平な対応である。（5P、6P）

1) 本四道路とNEXCOの料金単価

【本四道路】



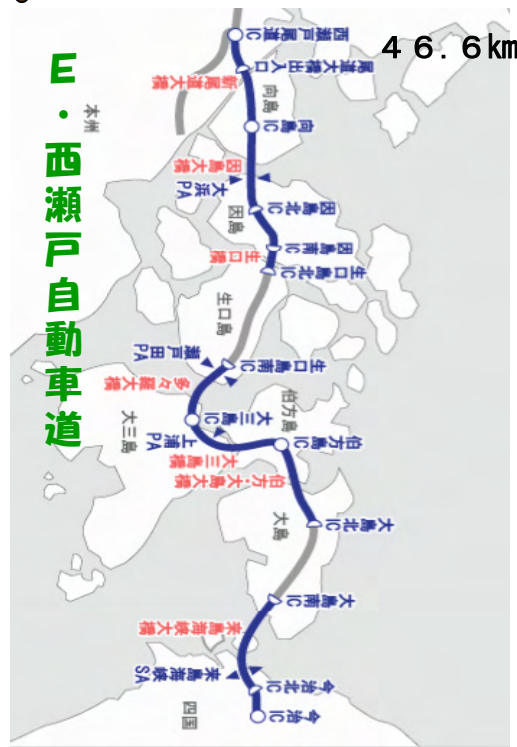
一般海峡部で **3.9倍**
 明石海峡部で **6.3倍**
 の単価格差

【NEXCO】

21.7円/km T C: 100円	23.0円/km T C: 150円	24.6円/km T C: 150円	【関門特別区間】 64.0円/km	【関門特別区間】 24.6円/km
H元. 6. 1~	H7. 4. 10~			H23. 8. 1~H26. 3. 31

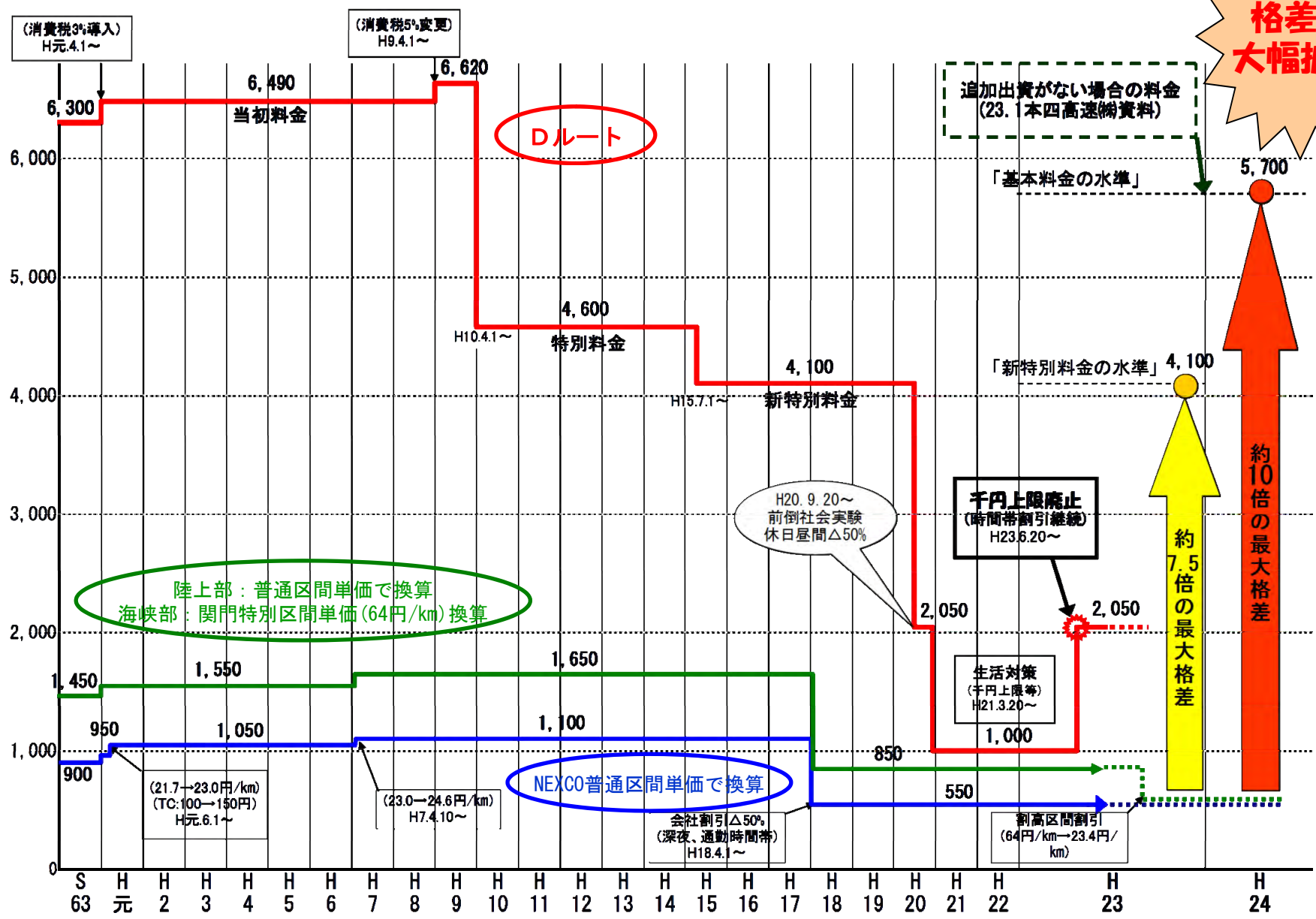
利便増進事業 (割高区間割引)

2) 本四道路3ルート料金表(普通車:H23.6.20以降)



ルート	区間	通常料金	平日							土日祝日	NEXCO 単価での 試算料金 (割引前)
			ETC深夜 0-4時	ETC夜間 4-6時	ETC通勤 6-9時	ETC昼間 9-17時	ETC通勤 17-20時	ETC夜間 20-22時	ETC夜間 22-24時	終日	
A : 神戸淡路鳴門自動車道	神戸西IC~鳴門IC	5,450	△50%	△50%	△50%	△30%	△50%	△30%	△50%	△50%	2,450
D : 瀬戸中央自動車道	早島IC~坂出IC	4,100	△50%	△30%	△50%	△30%	△50%	△30%		△50%	1,100
			2,050	2,870	2,050	2,870	2,050	2,870		2,050	
E : 西瀬戸自動車道	西瀬戸尾道IC~今治IC	4,700	△50%	△30%	△50%	△30%	△50%	△30%		△50%	1,700
			2,350	3,290	2,350	3,290	2,350	3,290		2,350	

3) 瀬戸中央自動車道(Dルート)での試算



4) 割高区間割引について

- ・ 本年の8月1日から平成25年度末まで、NEXCO路線において、割高区間割引が導入（一律料金化）されることとなり、同じ海峡部である本四道路との間で料金格差が拡大し、地域間格差が助長される。
- ・ 利便増進事業で実施される特定区間割引は、地域間における不公平感が生じないように、措置すべき。

【特別区間】

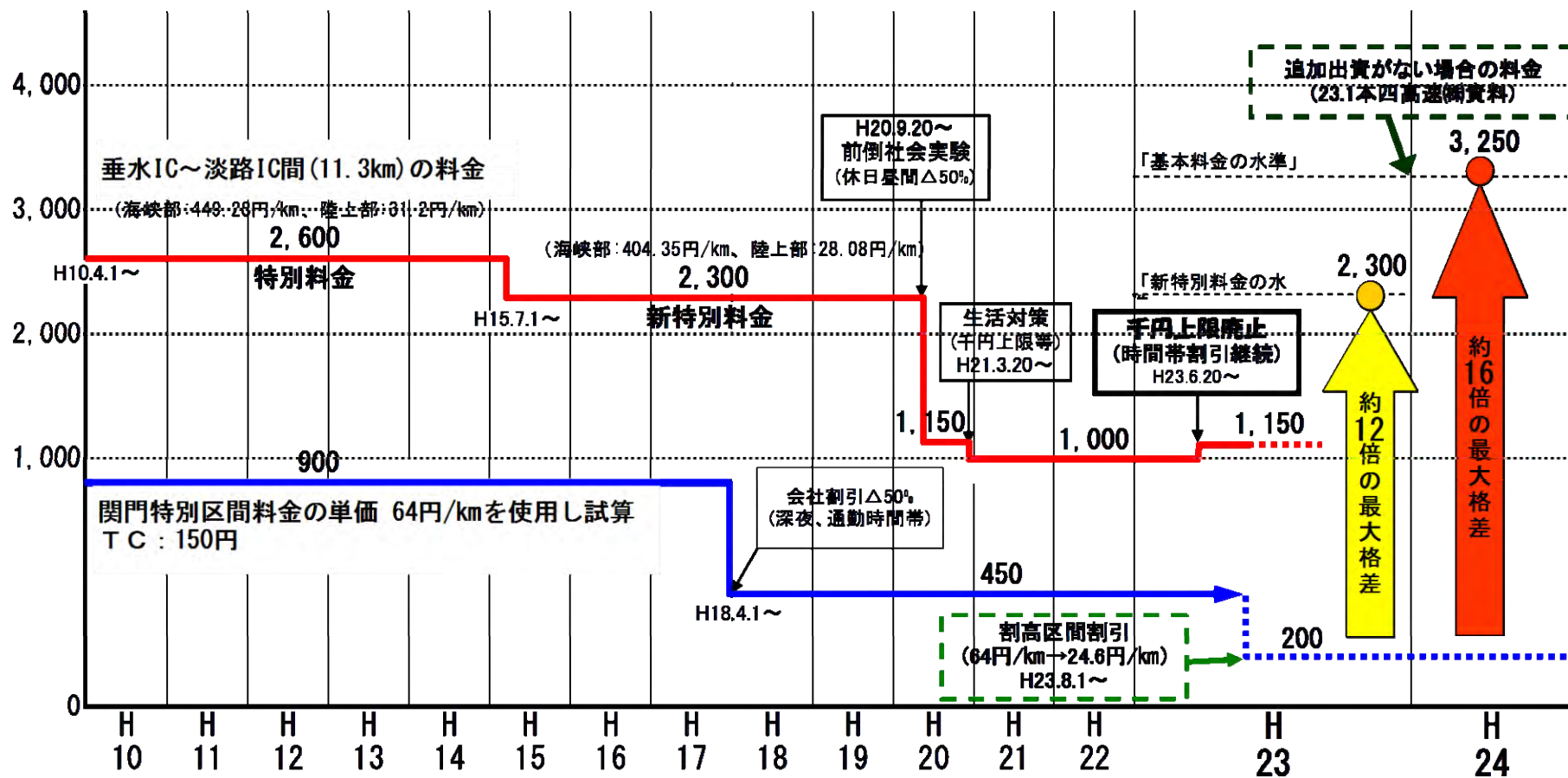
- ・ 多額の工事費などを理由に、一般の高速道路の距離料金単価より、部分的に高い単価が設定されている区間。
- ・ 今回、割高区間割引が予定されているのは次の6区間で、普通区間並みの引下げ。

① 中央自動車道 恵那山トンネル	(39.36円/km)	: 1.6倍	} → 24.6円/km
② 東海北陸道 飛騨トンネル	(39.36円/km)	: 1.6倍	
③ 関越道 関越トンネル	(39.36円/km)	: 1.6倍	
④ 関門道 関門橋	(64.0円/km)	: 2.6倍	
⑤ 阪和自動車道 海南IC～有田IC	(39.36円/km)	: 1.6倍	
⑥ 広島岩国道路	(43.03円/km)	: 1.7倍	

★ 本四道路の、明石海峡大橋(404.35円/km:16.4倍)、その他海峡部(252.72円/km:10.3倍)、陸上部(28.08円/km:1.1倍)はそのまま。

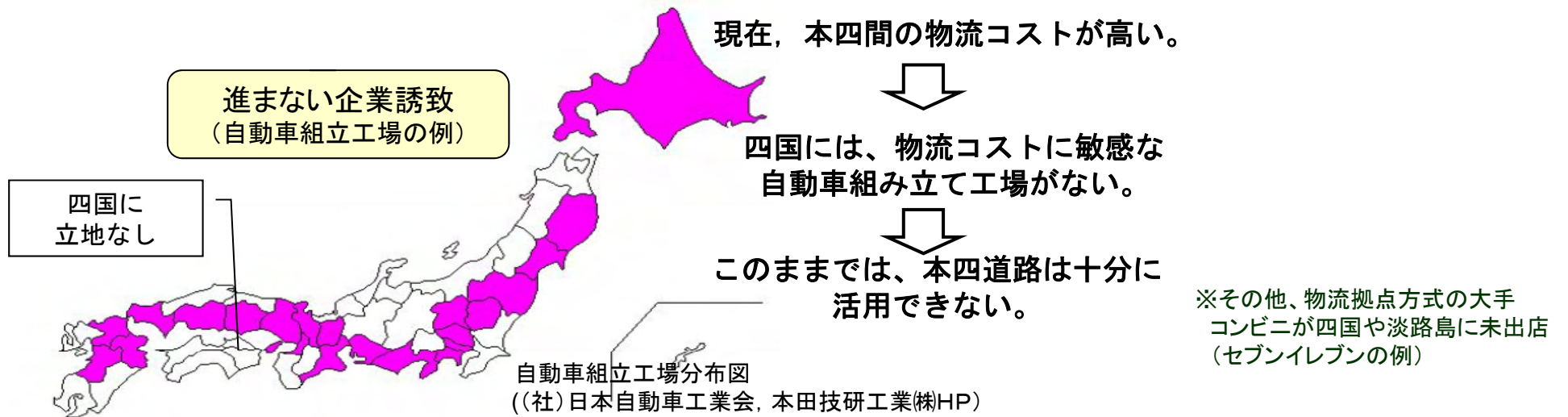
5) 垂水IC～淡路IC(11.3km)での料金比較(試算値)

- ・ Aルート(垂水IC～淡路IC間)と同延長(11.3km)で、関門特別区間の単価を使用し算出した料金との比較(格差最大となる時間帯で比較)



割高区間割引対象外の本四道路とNEXCOとの格差は、ますます拡大。

6) 地域間格差の事例



道路に限定される高速交通ネットワーク
【割高な高速道路料金の影響が大きい】
(整備新幹線の例)

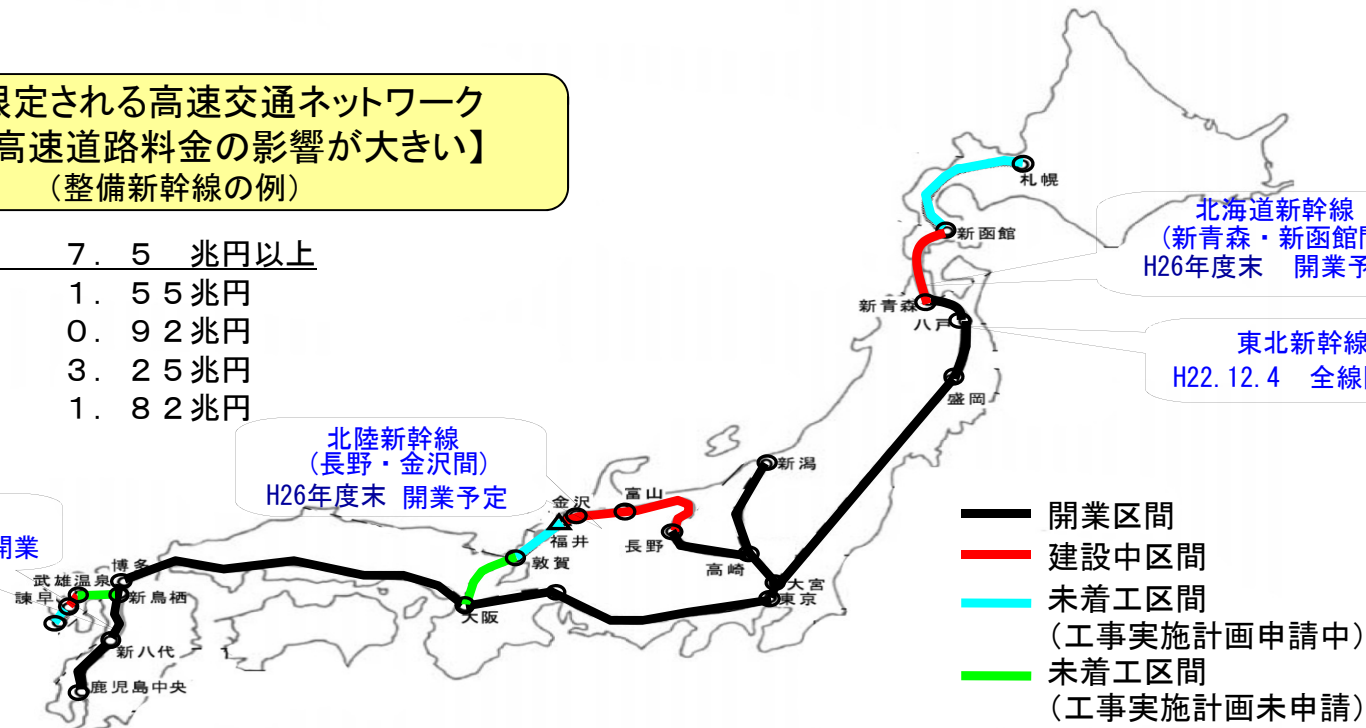
整備新幹線建設費	7. 5 兆円以上
・北海道新幹線	1. 5 5 兆円
・東北新幹線	0. 9 2 兆円
・北陸新幹線	3. 2 5 兆円
・九州新幹線	1. 8 2 兆円

九州新幹線
H23. 3. 12 全線開業

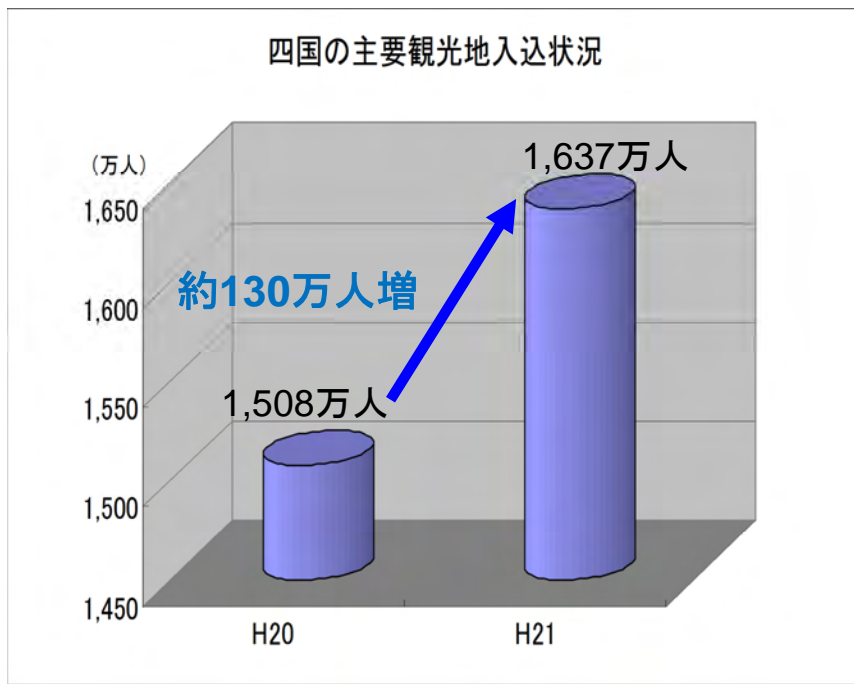
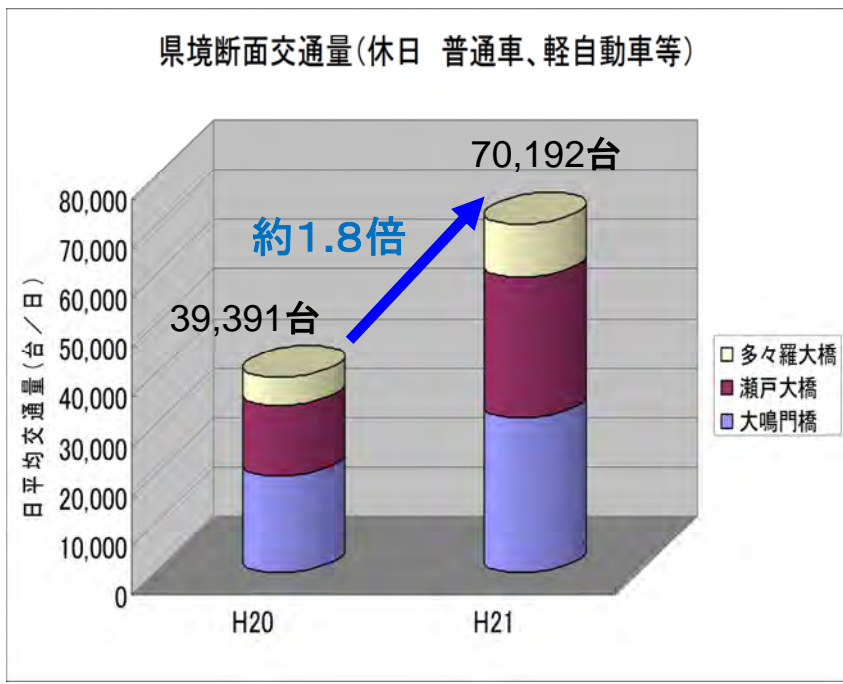
北陸新幹線
(長野・金沢間)
H26年度末 開業予定

北海道新幹線
(新青森・新函館間)
H26年度末 開業予定

東北新幹線
H22. 12. 4 全線開業



7) 地域間格差が小さい場合の効果例

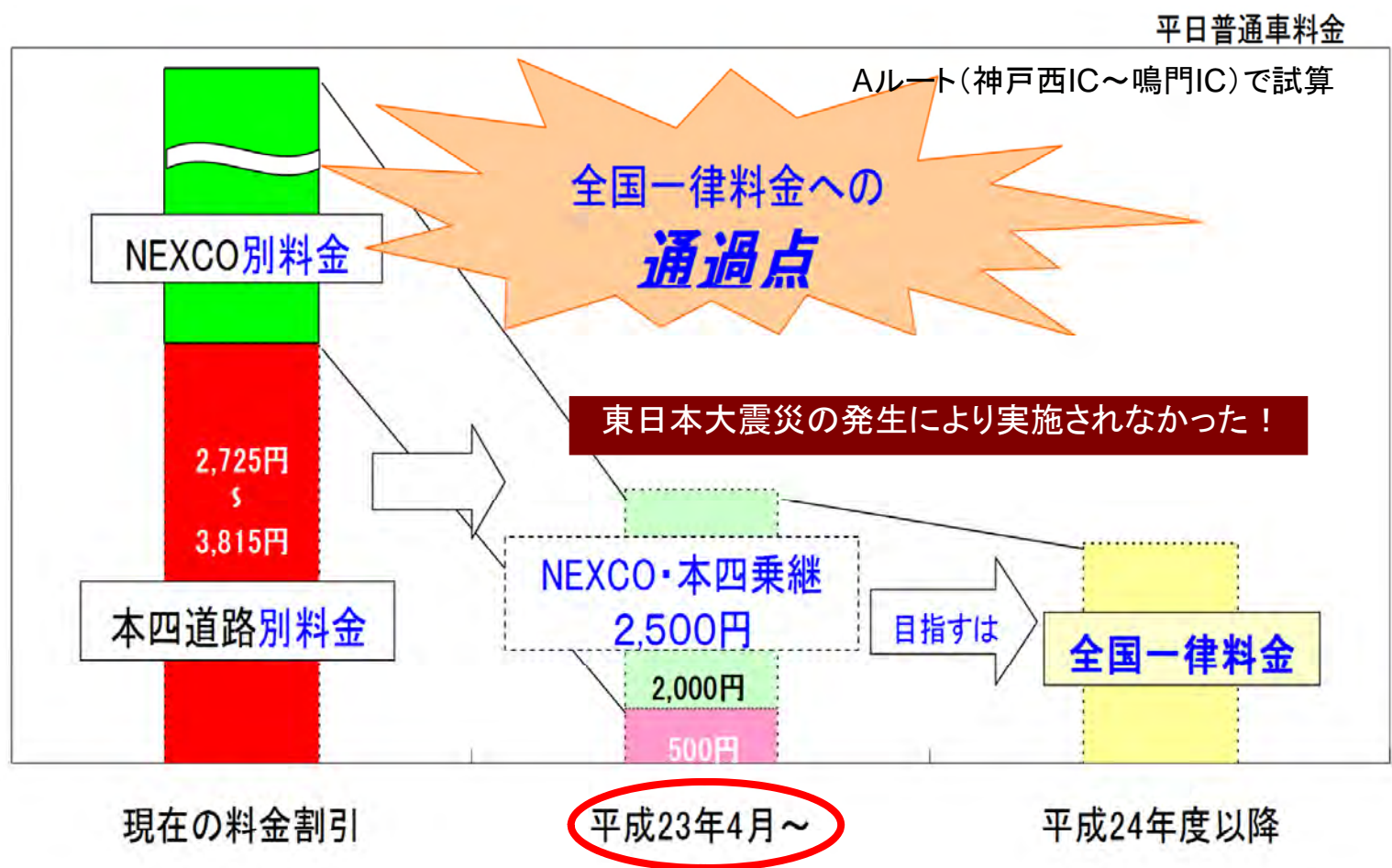


平成21年度 四国の主要観光地入込状況について
【四国運輸局 企画観光部 観光地域振興課】

料金格差が小さくなると、本州と四国の交流が促進される。

8) 全国一律料金について

昨年12月24日，国土交通省から本四道路の料金について，「地方の求める全国一律料金制度を視野に入れ、今後地方と協議する。」との基本方針が示された。



2 本四道路の出資金問題について

1) 本来の出資目的

- ・ 地方の出資目的は、本四道路の建設債務の償還に対する地元としての協力であり、その出資期間は、**平成24年度で終了**。（過去、国と関係10府県市で合意。）
- ・ 平成14年度末、国は、地方の了解を得ずに、本四公団(当時)の償還計画を認可。

① 債務処理は、国の追加負担により実施

※ 追加出資(H24 ⇒ H34)及び有利子負債の一部切り離し(1.34兆円)

② **基本料金からの料金引下げ(△28%:新特別料金)は、地方からの追加出資(H24 ⇒ H34)前提**

関係10府県市の了解を得ていない。

2) 既に十分すぎる地元負担

他事業の地元負担と比較した場合、平成24年度までの出資で既に十分。

① 本四道路の事業費(道路分)に対する、地元負担(出資金)の割合[H24までの試算値]
5,482億円 / 2兆8,700億円(3ルート計) = **19.1%** (H34まで追加出資した場合は、29.1%)

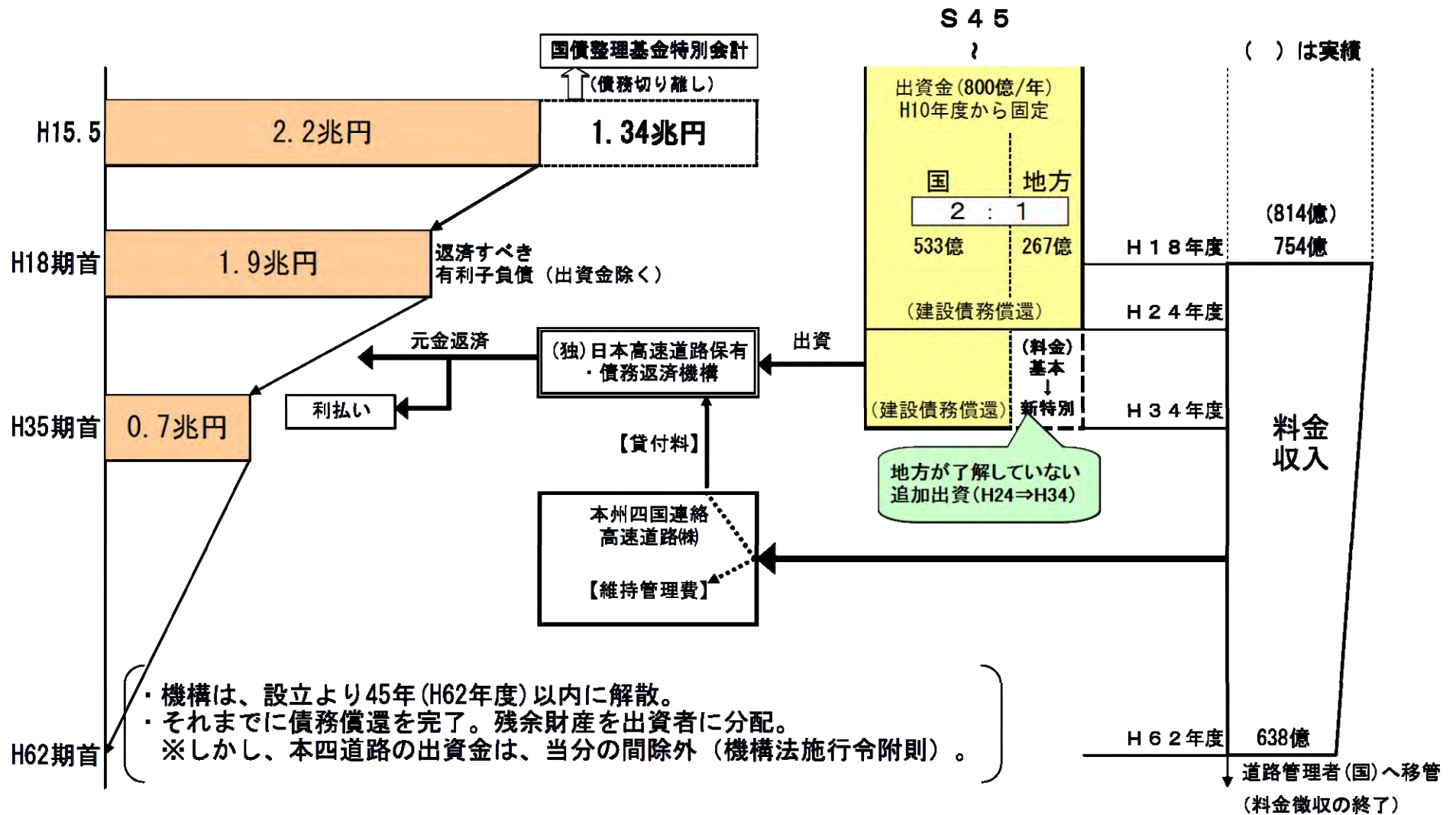
1.4倍もの地元負担!

② 新直轄事業(地元負担1/4)における実質地元負担割合[試算値]

『25% × 10%(地方単独費)』 + 『25% × 90%(起債充当) × 50%(交付税措置外)』 = **13.75%**

(※別途、整備状況に対応した割増補正有)

3) 本四道路の償還の仕組み



【出資累計約2.5兆円が、未償還額として残る】

4) 償還計画に関する課題

- ・ **資金調達金利の低下により、計画と実績の利払い費に乖離（利払い費の大幅減少）が発生。**

※高速道路機構ファクトブック(2010)より抜粋

「平成21年度に調達した資金の累計支払利息等を、業務実施計画で設定している調達コスト(10年固定金利を想定:平成21年度以降 4.0%)で調達した場合と比較すると、6,766億円の低減効果があったと試算される」

- ・ **平成63年度以降は無料開放されるため、料金収入がなくなり、維持管理に必要な財源が別途必要。**
- ・ **交通量や調達資金の金利等の推計には、合理的な分析が必要。**
- ・ **現在の計画では、累計出資金への対応が不明。（返還不能も）**
- ・ **高速道路株式会社法附則第二条で、「政府は、本四道路に係る機構の債務が相当程度減少し、かつ、本四高速(株)の経営の安定性の確保が確実となった時において、同社とNEXCO西日本との合併に必要な措置を講ずるものとする。」が明記。**

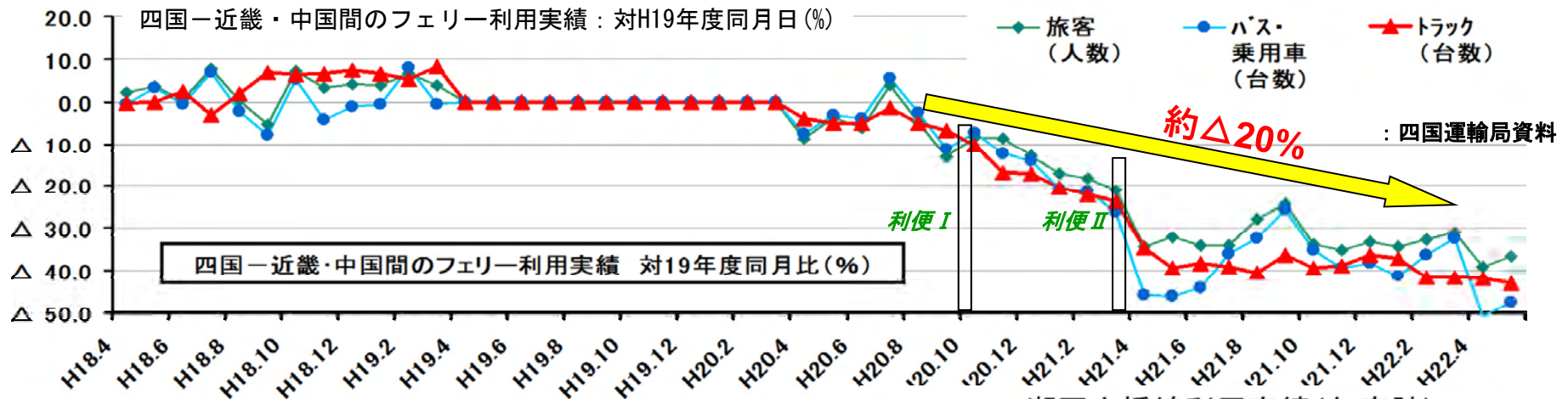
★ 高速道路は、高速性・安全性・定時性が生命であり、無料化による渋滞発生により本来の役割が失われるため、維持管理相当分は、受益者負担の原則に則って、有料を維持すべき。

★ 期間延長による追加出資を前提としない枠組み、会社合併による料金プール制の導入など、幅広く、償還計画見直しを検討すべき。

3 料金政策の影響を受ける公共交通と、維持・存続の必要性

- ・ フェリー、JR等の公共交通は、高速道路料金施策等により、利用者の激減など大きな影響を受け、フェリーでは航路存続の危機、JRでは一部路線廃止やダイヤ縮小等の危機に直面。
- ・ 地域生活における移動手段、温室効果ガス削減に有効な交通インフラとして、公共交通は必要不可欠。

※ 特に、車両の通行制限上、本四道路では運搬できない工業製品等があり、航路廃止となれば、その復活は困難であり、四国と本州間の物流に深刻な影響を与え、四国や周辺地域の産業に与える打撃は計り知れない。

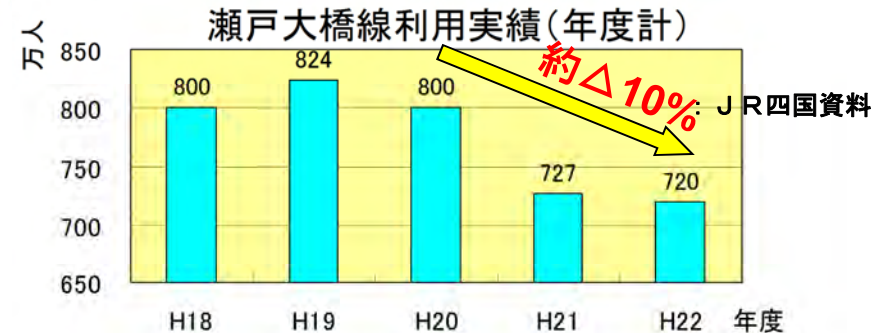


【四国-近畿・中国間フェリー】

- ・ H20年度(大幅料金割引前)と、H22年度を比較すると、**約20% 利用実績が減少**

【JR瀬戸大橋線】

- ・ H20年度(大幅料金割引前)と、H22年度を比較すると、**約10% 輸送実績が減少**



イコールフットイングによる対策を行えば、共存が可能なことは実証済みであり、国策として対応すべき

【 本四道路のあり方についての提言 】

○ 料金政策について

- ① 今後の高速道路等の料金施策の構築に際しては、地域間の不公平や、本四道路に対する今までの地方負担を十分に考慮し、高速道路ネットワークが最大限活用されるよう、地域間格差を是正する全国一律の利用しやすい料金制度を導入。
- ② 経済効果の大きい料金割引(時間帯割引、乗継割引、千円上限料金等)や、生活に密着した料金割引は、今後も実施。

○ 出資のあり方について

- ① 本四道路の料金割引に伴う地元負担(追加出資)については、地方の了解を得ておらず、また、負担を求められていない他の地域と比較して不公平。
- ② 合理的な交通量推計、償還利息などのデータを踏まえ、償還期間延長や会社合併による料金プール制等、様々な手法を駆使し、追加出資を前提としない仕組みに加え、償還期間後も維持管理のために有料を維持する仕組みなど、現行制度にとらわれない新たな高速道路の枠組みを構築。
- ③ 従って、国は、本四道路への出資団体に対し、平成24年度以降の追加出資を求めないようにすべき。

○ 公共交通への支援について

- ① 高速道路等の料金施策の影響を受ける、フェリーを始めとする公共交通が、将来にわたって維持・存続できるよう、国において効果的な支援制度の早急な構築、実施。

上記3点を踏まえた高速道路政策の大方針を構築していただきたい

【参考】本四道路の歩み（日本の大規模プロジェクト）

- ・ 明治22年 香川県議会議員の大久保謙之丞が、塩飽諸島を橋台とする本四架橋を初めて提唱
「是ノ時に當ッテ、塩飽諸島ヲ橋台トシ、山陽鉄道ニ架橋連絡セシメバ、常ニ風波ノ憂イナク午前ニ浦戸ノ釣リヲ垂レ、夕バニ敦賀ノ納涼ヲ得ン。実ニ南来北向東奔西走、瞬時ヲ費サズ。其ノ国利民福是ヨリ大ナルハ莫シ。」
- ・ 大正3年 徳島県選出の中川虎之助代議士が、鳴門架橋に関する建議案を提案
- ・ 昭和30年 国鉄宇高連絡線「紫雲丸」が、「第三宇高丸」と衝突し沈没。修学旅行中の学童ら168名が死亡
- ・ 昭和33年 香川、岡山両県合同で、政府、国会に、瀬戸大橋架橋について陳情
- ・ 昭和34年 建設省が、本四道路のルートとして、明石～鳴門（Aルート）、日比～高松（Cルート）、児島～坂出（Dルート）尾道～今治（Eルート）の調査を開始〔この後、宇野～高松（Bルート）も調査対象に加わる〕
- ・ 昭和37年 建設省、国鉄が日本土木学会に、本州四国連絡橋技術調査を共同委託
来阪した河野建設大臣が「本州四国連絡橋は明石・鳴門ルートを最優先する」旨の声明を発表
- ・ 昭和38年 綾部運輸大臣が広島で「本州四国連絡橋は、瀬戸大橋か今治・尾道ルートに落ち着くだろう」と発表
- ・ 昭和41年 **建設省が、第5次道路整備五カ年計画策定の中で、本四連絡架橋の着工を決定**
- ・ 昭和42年 日本土木学会本州四国連絡橋技術調査委員会が最終報告要旨を発表（5ルートとも建設可能）
- ・ 昭和43年 建設省、運輸省が本州四国連絡橋5ルートのルート別工事費・工期を試算し「B、Cルートは工事が難しく工費も高かつく」と発表したため、事実上、A、D、Eの3ルートに絞られる
- ・ 昭和44年 **新全国総合開発計画が閣議決定（昭和60年までに本四架橋3ルート実現を前提）**
※本州と四国を結ぶ連絡橋が、中四国地方の一体化を促進することに伴い、中国及び四国地方にまたがる瀬戸内地域は、一連の都市と産業の集積が面上に連担する広域経済圏を形成し、本地方の発展を主導していく地域となろう。
※中国及び四国地域を一体化し、近畿圏及び九州地方と結ぶ有機的な交通体系を重点的に整備しなければならない。
このため、本州・四国連絡橋として、神戸・鳴門間、児島・坂出間および尾道・今治間の建設を図る。
- ・ 昭和45年 本州四国連絡橋公団発足、3調査事務所設置（神戸、児島、尾道）
- ・ 昭和48年 **建設、運輸両大臣が、本四公団に対し「本州四国連絡橋の工実施計画」を認可（11月25日着工予定）**
石油危機に伴う総需要抑制により、本四架橋3ルートの着工が延期
- ・ 昭和50年 福田副総理、仮谷建設大臣、金丸国土庁長官の3者会談で「本四連絡橋は当面鉄道併用橋の1ルートとして第3次全国総合開発計画で決定し、他の2ルートについては当面着工すべき橋梁を関係省庁間で決定する」ことで合意
大三島橋で起工式
- ・ 昭和51年 金丸国土庁長官が衆議院建設委員会で「当面、A、Eルートは地域開発橋であり、Dルートは鉄道併用橋として、すべての条件が整い次第、早急に着工する」と発言。 大鳴門橋で起工式
- ・ 昭和52年 因島大橋で起工式、児島・坂出ルートが、当面早期完成を図るルートとして正式決定
- ・ 昭和53年 瀬戸大橋で起工式
- ・ 昭和61年 明石海峡大橋で起工式

本四架橋事業は、新全国総合開発計画において、3ルート整備の必要性が明確にされている。