

# 「明石海峡大橋の通行料金問題」

財団法人徳島経済研究所

主任研究員 大谷 博

## 研究の背景

明石海峡大橋の通行料金問題に利用者がかかわろうとしても料金に関する情報が開かれていないという意見が多く寄せられていた。利用者のニーズはどのように組み込まれているのだろうか。

行政をはじめ関係機関のいずれも料金に関するアンケート調査を行っていなかった（注：本州四国連絡橋公団は運輸業者に対して料金アンケート調査を実施していたが、公表はされなかった）。

本四公団総裁の諮問機関である経済委員会で料金問題が検討されていたが、それらの内容については利用者に知らされていなかった。

本州四国連絡橋公団の経営状況は思わしくないと伝えられているが、そうした情報も一般の人が目にする機会は限られていた。

通行料金は決めるものではなく決定されるものなのだろうか。住民参加型行政が大切であるといわれつつも……

明石海峡大橋開通まで1年半と迫った平成8年10月になっても通行料金がどうなるのか、利用者の望ましい料金水準について明らかにされていなかった。このため、当研究所では県民といっしょになって料金問題を考えようと取り組んだ。

一部の行政からは「地元からの低め誘導」ではないかと言われたが、本研究事例は料金問題について利用者が主体的に考える材料になったと評価されている。本論は平成8年10月から9年3月にかけて当研究所の季刊誌『徳島経済』に掲載したものの概要をまとめたものである。

なお、平成9年8月、本州四国連絡橋公団は建設省に通行料金を認可申請した。現行の料金水準をかなり下回る額が提示された。

## 1. 平成8年10月現在で予想された通行料金水準

瀬戸中央自動車道（瀬戸大橋）の現在の料金体系を用いて試算すると、明石海峡大橋を含む鳴門インターチェンジから神戸垂水（たるみ）インターチェンジまでの80.8 kmの普通車の通行料金（片道）は、7,700円程度になると予想される。

(参考) 瀬戸中央自動車道(瀬戸大橋)の現在の料金体系  
 普通車の場合 海峡部 420円/km  
 陸上部 35円/km

## 2. 利用者アンケート調査で見る望ましい料金水準

### (1) の概要

#### ① 調査対象

##### A. 一般旅客(一般県民並びに県外人)

徳島県と近畿を結ぶ交通機関の各ターミナルで各交通機関の利用者を対象としアンケート調査を実施した。

交通機関：徳島空港大阪便

徳島阪神フェリー、南海フェリー

徳島高速船、南海シャトルライン

ただし、高速船とフェリーについては事情があって実施できなかったため、住民基本台帳から無作為に選んだ20歳以上の県民を対象とした。

##### B. トラック業者

徳島県トラック協会会員企業(徳島県内全域)を対象とした。

配布件数と回収率

アンケート	配付件数	回収件数	回収率(%)
1. 一般県民	1,200	450	37.5
2. 交通機関 (飛行機利用者)	400	254	63.5
3. トラック業者	303	134	44.2

#### ② 調査方法

徳島空港では利用者に直接手渡しその場で回収した。他は、郵送による配付回収を行った。

#### ③ 調査期間

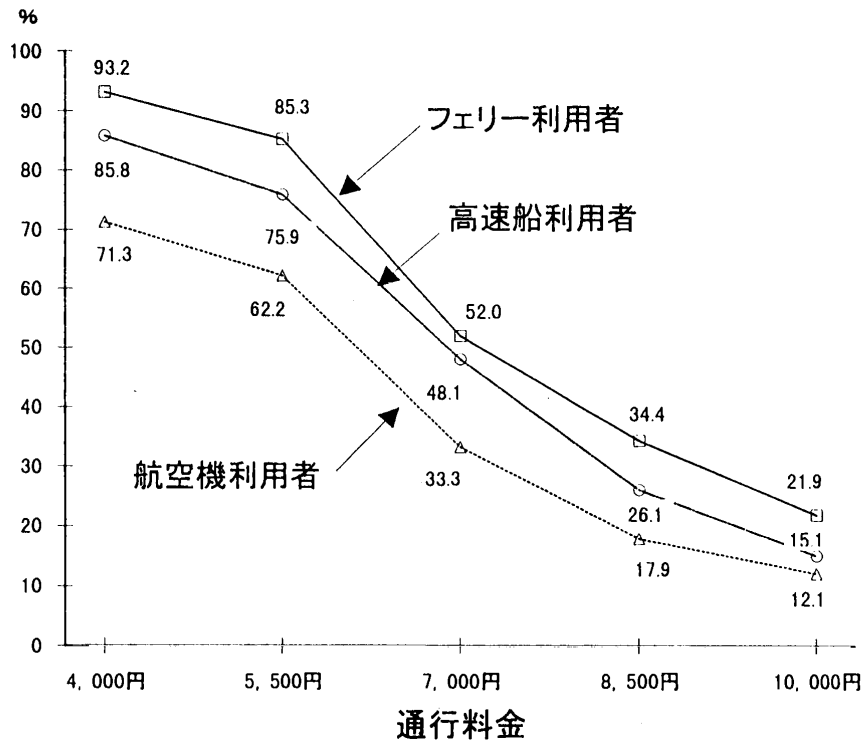
平成8年10月に実施した。

### (2) アンケート調査結果

#### ① 明石海峡大橋の料金別利用見込み

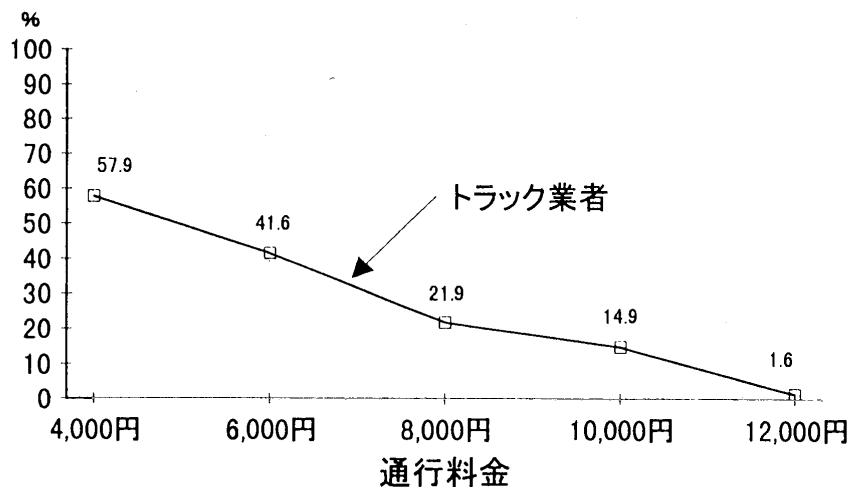
○フェリー利用者、高速船利用者、航空機利用者の通行料金別利用見込み

通行料金が7,000円程度の場合は、明石海峡大橋の利用は半数にも満たない。



○トラック業者の通行料金別利用見込み

トラック業者の場合は、2割～3割程度の割引料金で通行している場合がほとんどであるため、実勢料金との比較で見なければいけないが、通行料金が12,000円の場合は、ほとんど利用されないことが分かる。

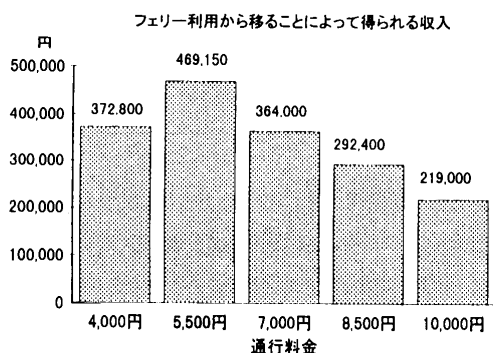


② アンケート調査にもとづく料金収入の試算

乗用車で明石海峡大橋を利用するようになると回答した割合に通行料金を掛け合わせることで得られる料金収入は、通行料金が5,500円の場合が最も多くなっている。

このことから、普通車で片道5,500円が利用者にとっても公団にとっても望ましい通行料金であると考えられる。

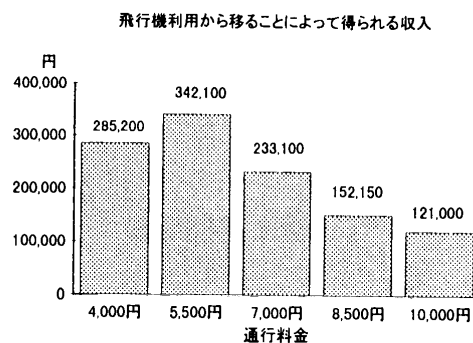
一方、トラック業者にとっては、実勢料金として通行料金が6,000円の場合が料金収入が最も多くなっている。



注) 数値はフェリー利用者を100人とした場合

料金収入=料金(円)×100(人)×転換率

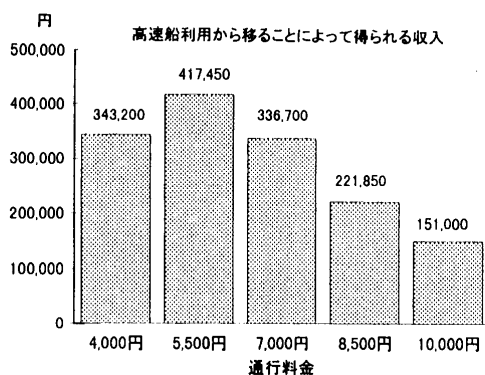
転換率=  $\frac{\text{明石海峡大橋を利用すると回答した人数}}{\text{利用者}}$



注) 数値は飛行機利用者を100人とした場合

料金収入=料金(円)×100(人)×転換率

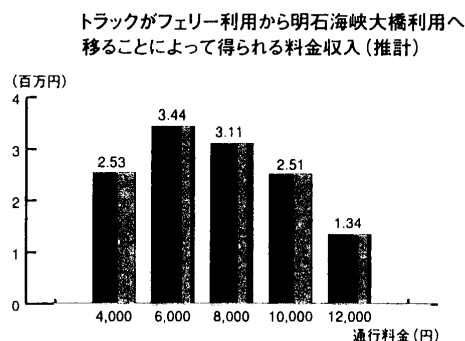
転換率=  $\frac{\text{明石海峡大橋を利用すると回答した人数}}{\text{利用者}}$



注) 数値は高速船利用者を100人とした場合

料金収入=料金(円)×100(人)×転換率

転換率=  $\frac{\text{明石海峡大橋を利用すると回答した人数}}{\text{利用者}}$



注) アンケート調査から得られる回答台数(1日あたり754台)を用いて推計

料金収入=料金(円)×各フェリーごとの利用台数×各フェリーごとの転換率の合計

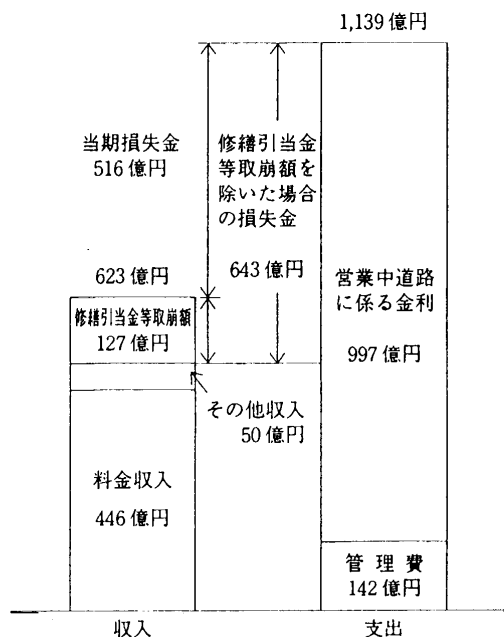
転換率=  $\frac{\text{フェリー利用から明石海峡大橋利用へ移ると回答した台数}}{\text{フェリー利用台数}}$

### 3. 本州四国連絡道路の経営と料金収入問題

#### (1) 本州四国連絡道路の経営状況

本州四国連絡道路の経営状況(平成7年度末現在)は、借入金が約3兆5,000億円に対して、年間の収入が623億円(うち料金収入は446億円)、支払い利息はこれを大幅に上回る997億円、管理費が142億円となっている。年間約500億円の赤字を出し、累積赤字が約6,600億円にもなっており、かなり厳しい状況にあることがわかる。

本州四国連絡橋公団の営業中の道路の収支状況（平成7年度）



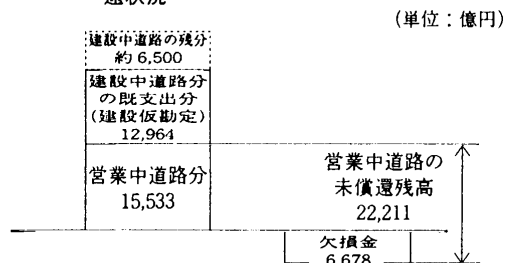
資料：本州四国連絡橋公団

本州四国連絡橋公団への出資金  
(平成7年度末)

区分	平成7年度末 累計(単位:億円)
政府出資金	2,769
一般会計	209
道路整備特別会計	2,560
地方公共団体出資金	1,286
神戸・鳴門ルート	587
兵庫県	213
神戸市	131
大阪府	48
大阪市	48
徳島県	117
高知県	32
児島・坂出ルート	457
岡山県	220
香川県	220
高知県	16
尾道・今治ルート	242
広島県	121
愛媛県	121
計	4,055

資料：本州四国連絡橋公団

本州四国連絡橋公団の平成7年度末の償還状況

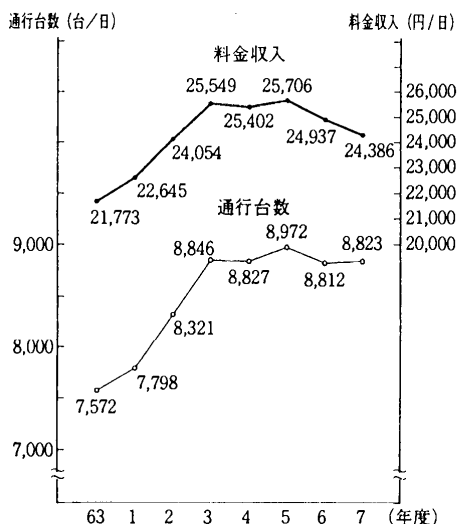


資料：本州四国連絡橋公団

## (2) 通行台数と料金収入の関係

大鳴門橋の場合、料金収入の伸び率は通行台数の伸び率を下回っている。瀬戸大橋の場合も同様の傾向が見られる。特に開通後2年を経過した平成2年4月に地元からの強い要望により割引制度を拡充したことによって通行台数は対前年比8.1%増と大きく増加したが、料金収入はわずか0.2%の増加にとどまってしまったことは、料金割引の難しさがはっきりと現れている。

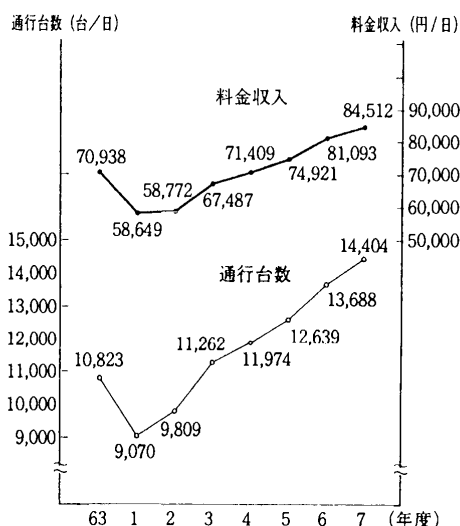
大鳴門橋の通行台数と料金収入の推移



年度	① 通行台数の対前年伸び率 (%)	② 料金収入の対前年伸び率 (%)	②-① (%)
1	3.0	4.0	1.0
2	6.7	6.2	-0.5
3	6.3	6.2	-0.1
4	-0.2	-0.6	-0.4
5	1.6	1.2	-0.4
6	-1.8	-3.0	-1.2
7	0.1	-2.2	-2.3

(注) 通行台数は大鳴門橋を通行した有料車数  
 料金収入は本州四国連絡道路神戸・鳴門ルートの既開通区間の料金総収入額  
 資料：本州四国連絡橋公団

瀬戸大橋の通行台数と料金収入の推移



年度	① 通行台数の対前年伸び率 (%)	② 料金収入の対前年伸び率 (%)	②-① (%)
1	-16.2	-17.3	-1.1
2	8.1	0.2	-7.9
3	14.8	14.8	0.0
4	6.3	5.8	-0.5
5	5.6	4.9	-0.6
6	8.3	8.2	-0.1
7	5.2	4.2	-1.0

(注) 通行台数は下津井瀬戸大橋を通行した有料車数  
 料金収入は瀬戸中央自動車道の料金総収入額  
 資料：本州四国連絡橋公団

## 4. 明石海峡大橋の適切な通行料金設定への提言

### 4-1 現行の法制度の範囲内で行えること

#### (1) 新たな割引制度の実施

潜在需要を掘り起こし料金収入に結びつく新たな割引制度が求められる。料金制度を多様化し、様々な工夫を試み、試行段階を設けて、その効果を検証しながらよりよい制度をつくっていくことが必要である。

#### ① プレミアムカードの導入

ある一定の目標台数に達したらそれを超えた分だけ割り引いて行くような仕組みを持ったカードの導入を提案する。本州四国連絡道路の最大の課題である通行台数の増加に料金収入が伴わないことへの対応として、通行台数の増加に伴って収入が過度に低下しないような割引を行える利点がある。例えば、あらかじめ最低通行可能な回数（例えば年

間5回)分の正規の通行料金を保証してあるものとして、前売り発売し、販売枚数が目標枚数を上回ると上回った分の一定割合(料金収入が過度に減少しないような割引率が設定されないと意味がないが)がプレミアムとなって付加されるというものが考えられる。

## ② フリー型カードの導入

本四3ルート完成を生かして、従来の往復割引型だけではなく、本四3橋のうち2橋以上使うとさらに割引くといった通行券、またルート上では出入り自由な周遊券、道路公団管理の高速道路も合わせて利用できる四国路フリーきっぷなどの導入を提案する。こうしたカードは長距離利用を促すことにつながり料金収入単価アップが期待できる。

## ③ 限定型カードの導入

鉄道や航空機など他の交通機関でよく利用されている期間や対象などを限定して優遇するカードの導入を提案する。シルバー割引、レディース割引、ムーンライト割引、日帰り割引など。こうしたカードは潜在需要の掘り起こしが期待できる。

## ④ 往復割引の導入

瀬戸中央自動車道では往復割引が適用されているが(適用期間が限定されているが、改訂のたびに延期されている)、神戸・鳴門ルートにはまだ適用されていない。往復割引制度の導入を提案する。

## ⑤ 県外(四国外)ナンバーの車への優遇カードの導入

関係自治体や交流施設・宿泊施設等の民間が協力して発行するイベント優待券付き通行カード、ガソリン代補助付き通行カードなどの県外(四国外)ナンバー車を優遇するカードの導入を提案する。通行台数増加は、四国内の需要だけでは限界があり、如何に四国外からの利用を促進していくかは大変大きな課題であり、また、四国外からの利用者の方が料金に対する抵抗は低いと思われるため、料金収入の上からは四国外からの利用を拡大することは非常に意味がある。

## (2) 高速自動車国道とのスムーズな乗り入れの実現

日本道路公団管理の高速道路との一体的利用が増え利用者の利便性を損なわないよう(特に四国外の利用者の抵抗にならないよう)不要な料金所の廃止、車種区分の統一などスムーズな乗り入れが可能ないようにすべきである。本州四国連絡道路では、当初の3車種区分から軽自動車を加えて4車種区分に変更しているが、高速自動車国道と同一の5車種区分にし、車種間料金比率とする。また、料金徴収事務の効率化を目指して、クレジットカード、ハイウェイ周遊券などを導入する。

## 4-2 現行の法制度の変更を含めて行うこと

現行の法制度の枠内で行えることで、通行料金を引き下げるには限界がある。むしろ法制度を変えることによって大幅に通行料金を引き下げることができうる場合がある。ここでは、償還期間の延長、用地費を償還対象から除外、公的助成の拡大、事業区分や単年度予算制度の見直し等を提案する。これらによって図表35に示すように割高感のある料金水準をかなり下げることが可能であると考えられる。

### (1) 償還期間の延長

日本道路公団は償還期間を40年に延長している。首都高速道路公団、阪神高速道路公団も償還期間は40年である。これに対し本州四国連絡橋公団のみが30年のままである。これら高速道路の一体的利用の面からは償還期間についても同一にしておく方がよいと思われる。道路審議会では償還期間のさらなる延長（40年を上回る）が検討されつつあるが、本州四国連絡道路においても施設を利用する各世代が費用を負担する観点から、施設の耐用年数（おおむね50年～60年程度と計算される）を基本とすることが望ましいと思われる。30年という限られた期間で全ての費用を償還する必要がなくなり、より長期間で償還できるので、30年で償還する場合と比べて料金を引き下げることができる。

さらに建設費の償還は終わっても維持補修、運用などのための費用は時とともに増大するので、それに備えて、減価償却制度に基づいた有料制を採るべきであり、償還後無料開放という建前を取り止めて料金を取り続けることとし、その代わり償還分だけ料金を下げることは可能である。有料制を建前とするように法改正を行い、道路整備特別措置法に基づくその償還制度を廃止する。そうすれば償還が不要になる分だけ料金を引き下げることができる。

### (2) 用地費を償還対象から除外

有料道路制度における償還対象経費は、用地費を含む建設費、管理費、利息などの費用とされてきた。無料開放後も道路は存続するのであるから、用地費を利用者に負担させることが適当か否かを今後も引き続き検討し、用地費負担の軽減が必要であり、用地費を償還対象経費に含めない方策（この場合でも一定期間用地費相当額の利用者負担を求め、用地に係わる利子相当額の公的助成策を検討すべきである）。

償還主義の場合、償還完了時に高速道路を国へ移管すると、国は用地を含めて道路資産をまるまる得ることになるので、償還対象から用地費を除くべきであり、それによって用地費分だけ料金を安くできる。

### (3) 公的助成の拡大

1989年（平成元年）の道路審議会答申「国土の均衡ある発展と地域開発に資する3ルート」の建設及び管理を今後とも着実かつ円滑に実施するためには、関連道路の整備、利用



促進策及び建設費、管理費の節減等事業運営上の合理化に加えて、今後の採算性の厳しさに鑑み、国及び地方公共団体は、出資の増大を通じて相応の負担をする必要がある」とされ、これに従って現行の公的助成は、有料道路として採算可能な資金コストと借入金金利（調達コスト）との差について、国及び関係地方公共団体が出資する（出資比率は国：地方＝2：1）となっている。現在、借入金の調達コスト（利率）を出資金受入によって低減し利用者の負担を資金コスト3.9%までとし、これを上回る分は国と関係地方公共団体が負担する公的助成が行われている。

金利負担をできるだけ低くするために資金調達を柔軟にすること、国費の投入を格段と増やすこと、また国の直轄事業との合併施行の導入、整備によって受益する地域が建設費の一部を負担すること（例えばが高速道路の効果がそこを通じて地域に波及する窓口であるところのインターチェンジの費用など）など、通行料金を下げるための公的助成の拡充が必要である。

#### (4) 事業区分や単年度予算制度の見直し等

本州四国連絡道路の収入は、借入金の償還や利払いをカバーするには不十分であるが、道路の維持、補修、運用の費用を上回っており、経営体としてみればかつての国鉄のような深刻な赤字体質をもっているわけではない。借入金の償還や利払いがあまりにも大きすぎるため、償還ばかりが先に立ち、高速道路の活用という面からの経営がなされにくい体質になってしまっている点が問題である。本州四国連絡道路を国民全体の貴重な社会基盤ととらえるなら十分に活用しこれの持つ機能をあますところなく引き出すことこそが最大の課題であり、償還問題はそれに比べれば些細なものではないか。本州四国連絡道路の活用策はもちろん地元がすべきことではあるが、本州四国連絡橋公団も単なる管理者としてではなく、むしろ推進主体として動けるような体制づくりが必要である。

そこで、償還を担当する部門とは別に本州四国連絡道路の運用を図る部門を設け、そこが利用者のニーズはあるが現在の本州四国連絡橋公団では様々な制約があって対応できない事業を展開し、例えば、インターチェンジ周辺開発、サービスエリアを単に高速道路利用者に必要不可欠なサービスを提供する施設に限定せず様々なサービスが提供できる施設としたりなど、こうした取り組みが外部経済効果を生み出しそれがひいては料金低下につながってくると考えられる。

また、単年度予算を複数年度予算とし、経費を削減した場合は次年度へ繰り越せるようにする。単年度予算の見直しは、特に長期を要する社会資本整備の場合には配慮すべき問題である。現行の単年度予算制度は経費削減の意欲を減退させる。経費を節減すれば、その分だけ翌年度の予算が減らされるのが通例であるからだ。節減の意欲を削がないような予算制度が必要だし、節減分は料金低き下げに働くようにすべきである。



くのお客様に御利用いただけるよう特別の料金（20%引き）を設定し、併せて認可申請することとしました。

<参考>（普通車・代表区間料金）

（通行1回当たり：単位 円）

代表区間		現行料金	基本料金	特別料金
神戸淡路鳴門 自動車道	神戸西～鳴門	----	7,600	6,050
	垂水～鳴門	----	7,250	5,800
	明石海峡大橋	----	3,250	2,600
	大鳴門橋	1,890	1,600	1,300
瀬戸中央自動車道	早島～坂出	6,620	5,700	4,600
	児島～坂出北	5,770	4,850	3,900
西瀬戸自動車道	西瀬戸尾道～今治南	----	6,800	5,450
	因島大橋	1,150	1,000	800
	生口橋	520	500	400
	多々羅大橋	----	1,100	850
	大三島橋	730	600	500
	伯方・大島大橋	840	750	600
	来島大橋	----	2,350	1,900

## 2. 割引制度

### (1) 別納割引

別納割引については、適用区分を従来の回数制から高速道路の同一の金額性に変更することとしました。また、別納割引の最大割引率は、基本料金の30%、特別料金の12.5%としました。

なお、対象となる道路は、平成10年4月1日から神戸淡路鳴門自動車道及び瀬戸中央自動車道とし、西瀬戸自動車道については、来島大橋、多々羅大橋等を供用する平成11年春（予定）からとします。

適用区分は次のとおりとします。

月間利用額	割引率（基本料金）	割引率（特別料金）
1. 4万円を超え、7万円までの部分	5パーセント	-----
7万円を超え、70万円までの部分	10パーセント	-----
70万円を超え、140万円までの部分	15パーセント	-----
140万円を超え、280万円までの部分	20パーセント	-----
280万円を超え、700万円までの部分	25パーセント	6.25パーセント
700万円を超える部分	30パーセント	12.50パーセント

（注）「割引率（基本料金）」の欄は、特別措置期間終了後の適用区分とし、「割引率（特別料金）」の欄は、特別措置期間中の適用区分とします。

## (2) 往復割引券

特別措置及び他の割引制度とのバランスから、瀬戸中央自動車道のみに適用されていた往復割引（平成10年3月31日まで認可）は、更新の申請を行わないこととしました。

## (3) 前売券割引

明石海峡大橋関連区間の新規共用にあわせて、次の区間において、共用日の前日まで前売券を発売します。（有効期間は、共用後6ヶ月間）

（発売金額 単位 円）

区 間	軽自動車等	普通車	中型車	大型車	特大車
神戸西～鳴門	4,200	5,300	6,300	8,700	15,300
垂水～鳴門	4,000	5,000	6,000	8,300	14,600
垂水～淡路	1,800	2,200	2,600	3,700	6,700

## (4) その他

プリペイドカードは、特別措置期間中も利用できます。また、障害者割引については、特別料金の半額で利用できるよう措置します。

## 3. 償還期間

償還期間は33年から50年に延長します。

## 4. 実施時期

今回の申請に係る料金は、平成10年4月1日から実施します。ただし、新規共用区間については、当該区間の共用の日から実施します。