

今後の高速道路のあり方 中間とりまとめ(抜粋)

Ⅱ. 今後の料金制度のあり方

3) 料金制度にかかる当面の課題

(2) 本四高速の料金

① 整備・料金のこれまでの経緯

- ・ 本四高速については、昭和30年の宇高連絡船「紫雲丸」の沈没事故などを受け、建設に向けた調査が開始された。その後、地元の強い要望を踏まえ、最終的に候補ルートを現在の3ルートに絞りこみ、昭和45年に地元からの出資金などによる協力を前提に着工し、平成11年迄に3ルートとも全通した。
- ・ 平成9年の料金改定では、平成24年度までの国・地方の出資により特別料金として当面5年間の料金引下げが実施された。その後、国からの無利子貸付や、民営化に向けた国民全体の負担による債務処理が行われた。
 - ・ 出資額は、年間800億円(国:533億円、地方:267億円)(H22)
 - ・ 平成15年に有利子債務1.34兆円が国債整理基金特別会計に承継され、一般会計にて返済
- ・ さらに、平成15年の料金改定では、本四会社の経営安定のため国・地方の出資が平成34年度まで延長されるとともに、特別料金からのさらなる料金引下げが実施された。
- ・ 加えて、平成20年より利便増進事業による料金割引(通勤割引、深夜割引、休日5割引など)が実施され、現在の料金水準に引下げられた。
- ・ 現在、地方出資団体からは、料金水準を全国並に引下げること、平成24年度以降の追加出資を求めないこと、フェリーをはじめとする他の交通機関に対して国が支援すること、などの意見が出されている状況である。

② 今後の料金のあり方

- ・ 今後は、他の地域の利用者に不公平感を与えないことや、本四間フェリーなど他の交通機関に影響を与えないことに配慮しつつ、全国と共通の料金水準を基本とした料金体系を目指すべきである。その上で、建設コストが著しく高く、効果も大きい海峡部については、通常より高い料金に設定するとしても、他区間と著しく大きな料金差とならないよう配慮する必要がある。
 - ・ 建設コスト(H21換算値):海峡部(明石海峡大橋を除く) 296億円/km、
明石海峡大橋 910億円/km
 - ・ 開通による移動時間の短縮:神戸市～徳島市間 270分→100分(170分短縮)
倉敷市～坂出市間 120分→ 40分(80分短縮)
尾道市～今治市間 160分→ 60分(100分短縮)
 - ・ 陸上部の料率は、高速自動車国道の1.1倍
 - ・ 海峡部の料率は、高速自動車国道の10.3倍(明石海峡大橋は16.4倍)
- ・ このように陸上部について全国と共通の料金水準を基本とした料金体系を目指すとともに、海峡部の料金水準が著しく高くないよう配慮する場合、以下について留意すべきである。
 - ・ 他の地域の利用者の負担などの検討が必要となることから、管理コストの縮減など高速道路会社の努力や一層の利用促進に向けた地方の努力が必要。加えて、増収を地方に還元するなど何らかのインセンティブが働くような仕組みについても検討する必要。
 - ・ NEXCO西日本との一体的な経営としていくことが合理的であり、将来的な合併に向けて必要な準備を進めることが必要。
- ・ また、適正な料金水準を維持しつつ、採算を確保するためには国と地方の出資継続が必要であり、これまでの経緯を踏まえつつ、早急に国と地方の合意形成が図られることが重要である。
- ・ さらに、地域の生活に密着した他の交通機関などへの影響については、精査した上で、対応を検討する必要がある。