

高速道路料金の限定値下げと航路継続

神戸大学経済経営研究所

教授 富田 昌宏

本年（2009年）3月下旬から高速道路料金が土日休日に限って大幅値下げされた。自動料金収受システム（ETC）を搭載した普通車・軽自動車等（自動二輪含む）だけが対象であり2年間に限定されているが、各方面に多大な影響を及ぼしている。中でも、本州四国連絡橋を通る高速道路と競争関係にあるフェリー・旅客船航路では、運賃収入の減少が顕著である。本コラムでは、海運と他の交通機関との関係を歴史的に振り返りながら、この問題を考えてみたい。

太古以来、河川や海は道が整備されず不便で危険な陸路よりも、安全で長距離を容易に連絡しうる通路として使われてきた。ヴァイキングを想起するまでもなく、小さな船で大洋を航海することすら可能であり、鉄道、航空機の出現までは長距離輸送の主たる担い手であったことは言うまでもないことである。

一つスケールの大きな国内輸送の例を挙げてみよう。19世紀中頃、カリフォルニアで金鉱が発見された時、アメリカ東海岸諸都市から急行する手段として使われたのは、船であった。東海岸から大西洋を南下して南米南端のホーン岬を回って太平洋に入りカリフォルニアに向かったのである。先住民との争いや荒野を避けて、一刻も早く西海岸に到着することを目指した人々は船を選んだのである。

近距離についても、例えば京阪間では、淀川を利用した舟運が使われ、阪神間では1874（明治7）年の鉄道開通まで小型蒸気船が最も速い交通手段であった。

鉄道が出現した19世紀から20世紀前半は、船が鉄道にとって代わられる時代で、自動車が実用期にはいる20世紀になってからは、鉄道を建設するだけの輸送需要のない地域でも船が陸上交通にその座を譲ることになったのである。20世紀後半になると、速く安全で霧や風波の影響を受けにくく欠航の少ない交通手段を求めて、長大橋建設や海底トンネル掘削によって、それまで船舶に依存していたルートが鉄道・自動車にとって代わられてきた。本州四国連絡橋なかでも瀬戸大橋は、1955（昭和30）年5月、濃霧の中、僚船と衝突して沈没した紫雲丸事故が建設促進の大きな原動力となっている。青函トンネルは1954（昭和29）年9月、台風による暴風と高波による洞爺丸事故が契機となって実現に向けて動き出した。

本州四国連絡橋建設当時、橋ができると輸送量が激減する航路については、橋が開通す

るその日まで輸送を続ける必要があったので、本研究所属教官も参加した影響調査にもとづき船舶運航者に補償措置がとられた。しかしながら連絡橋部分の通行料が想定されていたよりも高額であったために利用車両数が伸びず、また接続道路を通行して橋を利用するよりも、対岸に直接渡ることができる航路の方が便利な地域もあり、従来と同じ航路が多数存続してきたのである。

政策当局は、連絡橋開通時に既に補償を行ってきたことから、今回の通行料値下げの影響緩和措置には消極的であるかと推測される。もし何らの措置もとられないとすると、近年の燃料油高騰によって大きな打撃を受けている状況もあって、2年の通行料値下げ期間中に運航停止ないし廃止に追い込まれる航路も少なからず出るであろう。そうなると環境面への配慮から航路が見直されている動きにも逆行するものである。

通勤・通学・通院等のために文字通り生活航路としての役割を果たしている実態と、本州四国連絡橋3ルートのうち最初の瀬戸大橋の開通から21年という歳月を経ても航路が続けられてきた経緯から、船舶運航者への対応が求められる。