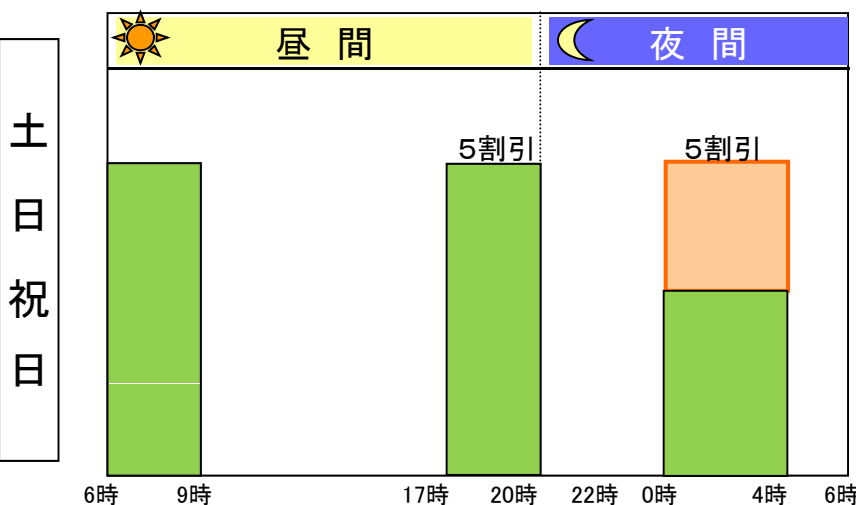
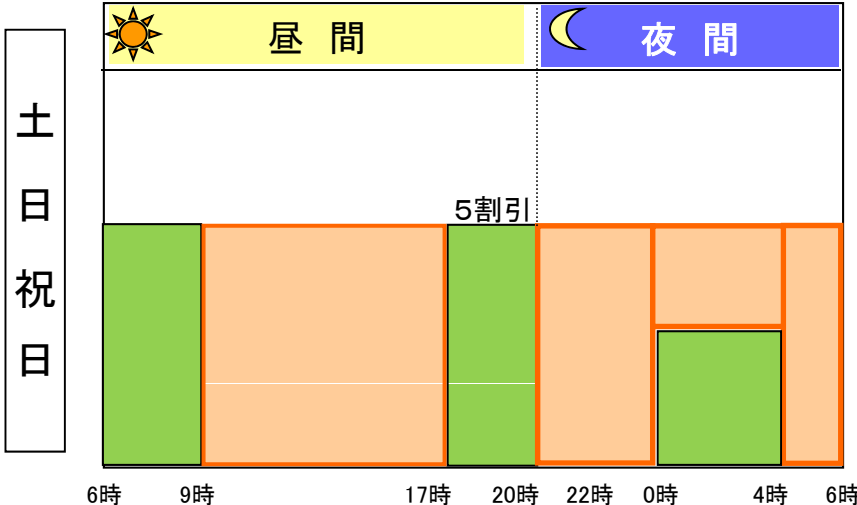
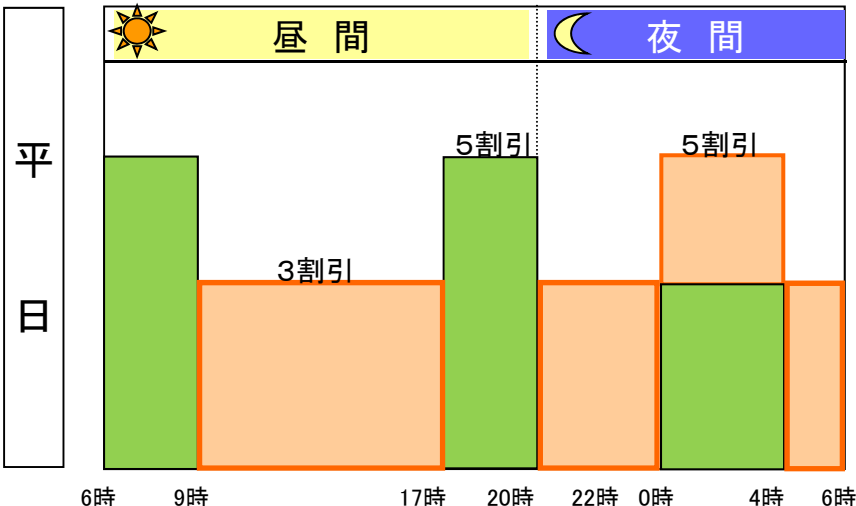
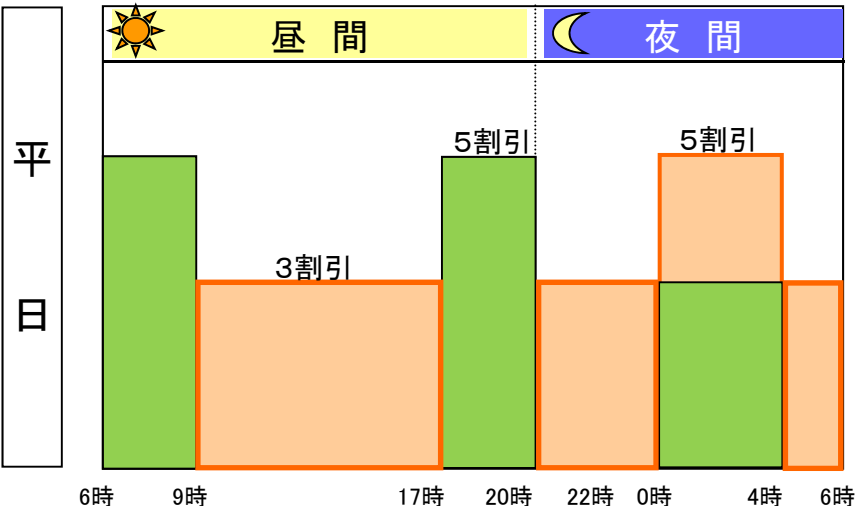


現行の料金割引と財源 (NEXCO地方部の例)

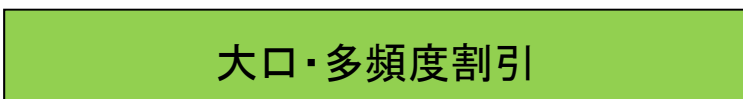
普通車以下

中型車以上

時間帯系割引



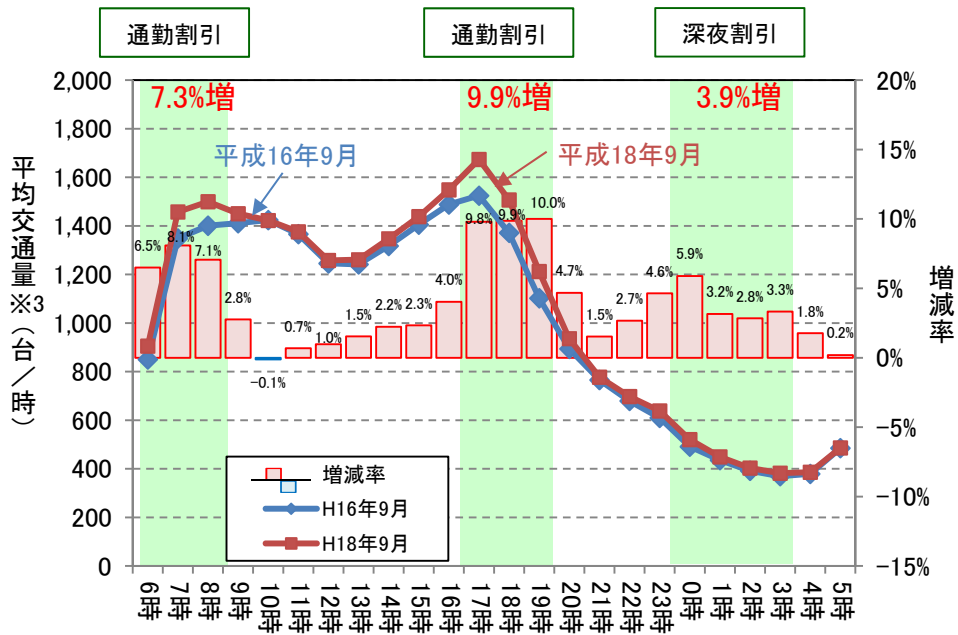
頻度系割引



■ : 既存の会社割引 ■ : 利便増進事業

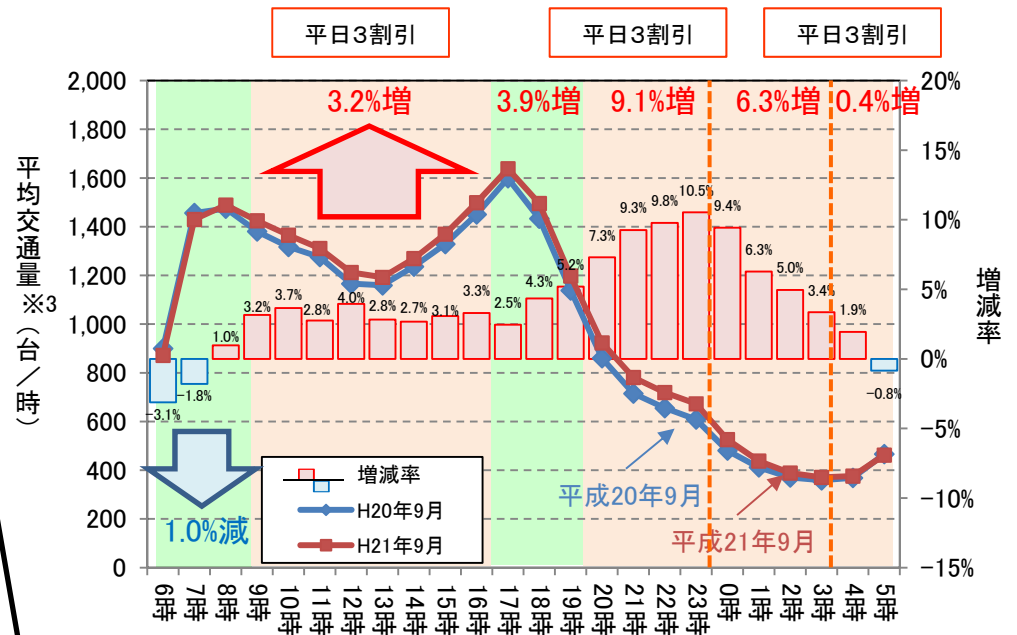
時間帯割引の効果について(NEXCO地方部、平日、全車)

○通勤割引、深夜割引導入時※1

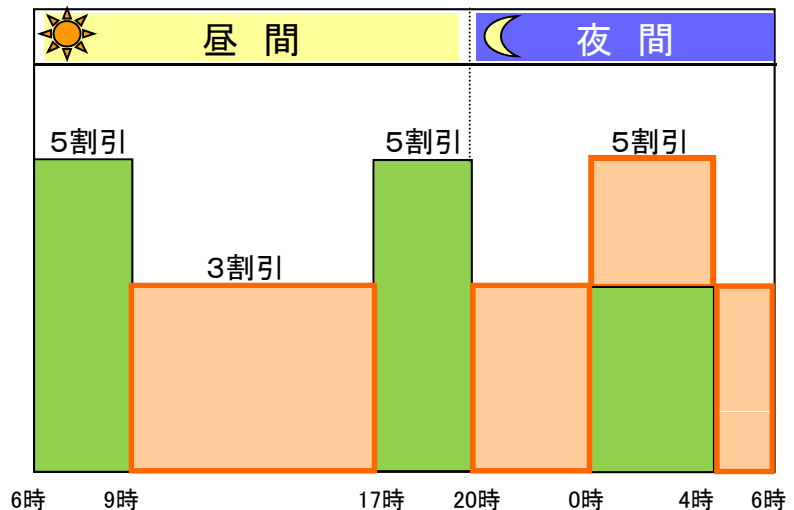
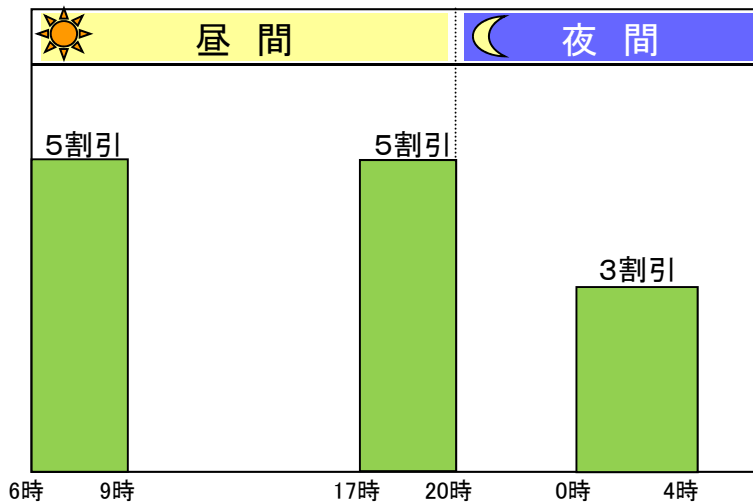


※1 通勤割引:H17.1～、深夜割引:H16.11～

○平日3割引導入時※2



※2 平日3割引:H21.3～、平日深夜3→5割引:H20.10～



■ :既存の会社割引 ■ :利便増進事業

本四高速の主な経緯

S45～47 : 調査段階では、国：地方＝1：1で出資

S48～ : 建設段階への移行に際して、国：地方＝2：1の出資に変更

※ S56～H14 建設に伴うフェリーへの支援として、国費で744億円を措置済

----- S63.4 瀬戸中央自動車道全通 -----

H9料金改定 : 基本料金を当面5年間引下げる(△20%)ため、

(旧特別料金△20%)

H24まで800億円/年(国533億円、地方267億円)の出資

H10.4 神戸淡路鳴門自動車道全通

H11.5 西瀬戸自動車道全通

H15料金改定 : ・民営化に向けて、自立的な経営を可能とするため、

(新特別料金△28～32%)

有利子債務を処理(国)

1.46兆円

(利息含む)

・基本料金をH15以降引下げる(△28～32%)ため、

H34まで800億円/年の出資延長

[政府・与党(H14、15)]

民 営 化

H21.3～ : 利便増進事業による料金引下げのための債務承継 705億円

(利息含む)

本四高速の料金体系(基本料金)

○ 本四高速の基本料金と新特別料金 (普通車)

	基本料金		新特別料金(基本料金×0.72)※	
	ターミナルチャージ (円)	km当たり料金 (円/km)	ターミナルチャージ (円)	km当たり料金 (円/km)
算定方法	(海峡部料率×海峡部距離+陸上部料率×陸上部距離+ターミナルチャージ) ×消費税率(1.05)			
陸上部	125	39	90	28.08
海峡部		351		252.72
明石海峡大橋		351×1.6		252.72×1.6

※ H34までの出資延長(800億円/年)を前提に、基本料金をH15以降引下げ

(参考) 高速自動車国道の料金 (普通車・普通区間)

ターミナルチャージ (円)	km当たり料金 (円/km)
150	24.6

○ 本四高速 ルート別料金 (普通車)

(円)

神戸淡路鳴門自動車道		瀬戸中央自動車道		西瀬戸自動車道	
新特別料金	ETC特別割引 (5.5%割引)	新特別料金	ETC特別割引 (5.5%割引)	新特別料金	ETC特別割引 (5.5%割引)
5,450	(5,150)	4,100	(3,874)	4,700	(4,440)

本四高速の基本料金の設定の考え方(平成9年7月)

○ 陸上部と海峡部の料金比率について

- km当りの建設コスト及び便益額の間接比率を用いて設定

	陸上部	一般海峡部	明石海峡大橋
建設コストの比率 (建設コスト:億円/km) (A)	1 (75)	5 (394)	15 (1, 137)
便益額の比率 (便益額:円/km) (B)	1 (72)	13 (940)	14 (985)
中間比率 $\frac{(A) + (B)}{2}$	1	9	14.5

便 益 = 走行便益 + 時間便益

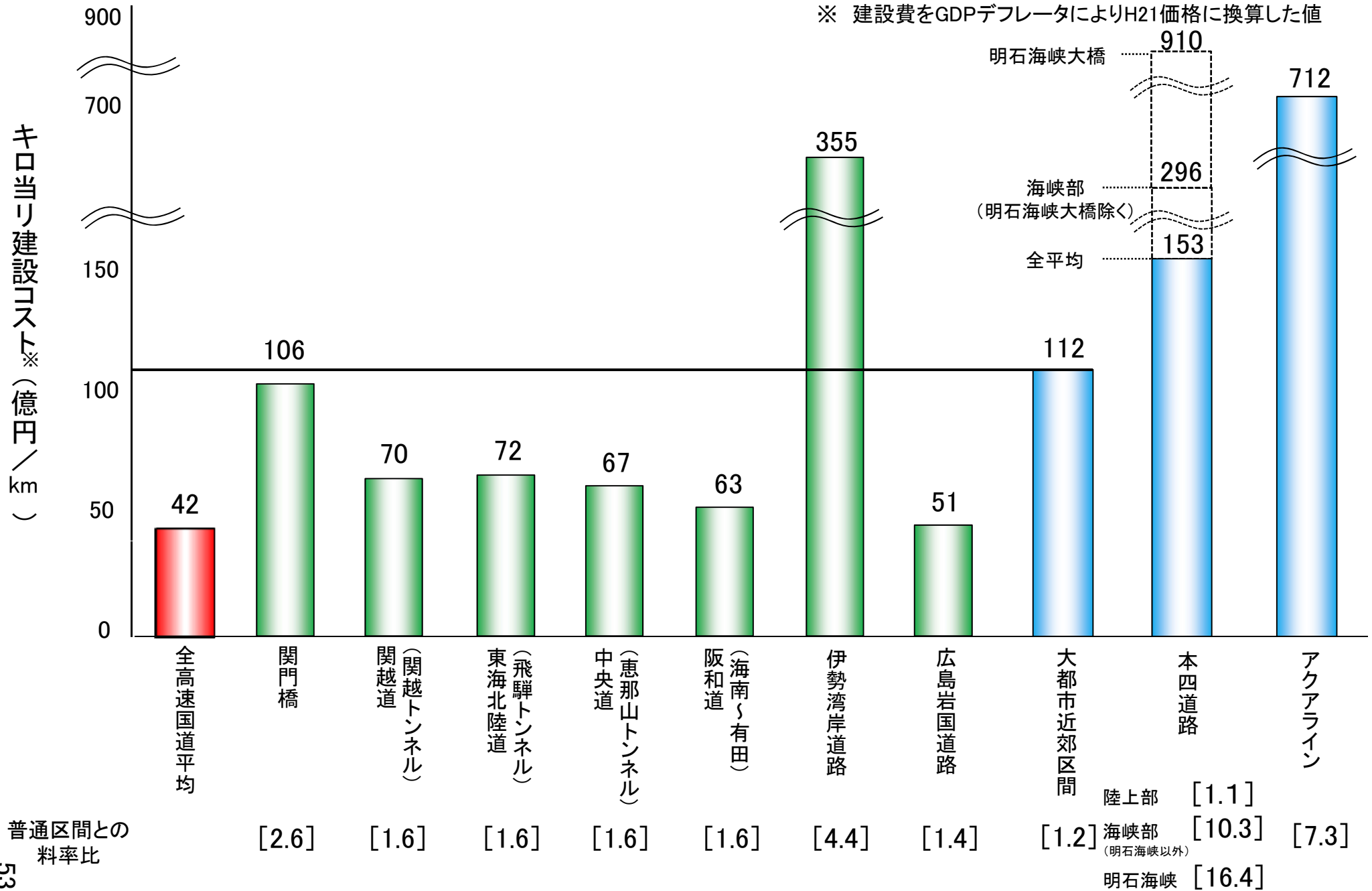
走行便益 = 現道走行費用 - 本四道路走行費用 (陸上部)

現道走行費用 + フェリー料金 - 本四道路走行費用 (海峡部)

時間便益 = 本四道路を利用した場合の短縮時間 × 時間便益単価

建設コストの比較について

※ 建設費をGDPデフレーターによりH21価格に換算した値



普通区間との料率比

本四高速の整備効果

移動時間の短縮

○ 本四間の移動に要する時間は、従来のフェリー利用に比べて、道路では約3分の1に短縮

輸送機関	所要時間(分)		③時間短縮 ①-②(分)	④開通前後の 所要時間比 ②/①(%)
	①一般道路 フェリー利用 (全通前)	②本四道路利用 (全通後)		
神戸淡路鳴門自動車道	270	100	170	37
瀬戸中央自動車道	120	40	80	33
西瀬戸自動車道	160	60	100	37

注)経路の起終点 ●神戸淡路鳴門自動車道/神戸市役所～徳島市役所 ●瀬戸中央自動車道/倉敷市役所～坂出市役所 ●西瀬戸自動車道/尾道市役所～今治市役所
※ 本四高速調べ

信頼性の向上

○ フェリーの欠航時間と比べて道路の通行止め時間は短く、交通の信頼性は格段に向上

宇野・高松フェリー航路と瀬戸中央自動車道の通行止め実績 (S63～H22年度)

宇野・高松フェリー航路				瀬戸中央自動車道		
計画便数	欠航便数	年平均 欠航便数	年平均 欠航時間	通行止回数	年平均 通行止回数	年平均 通行止時間
(往復)	(往復)	(往復)	(時間)注	(回)	(回)	(時間)
923,854	6,600.5	287.0	62.6	39	1.7	10.9

注)年平均欠航時間=年間運航時間数×(年間欠航便数/年間計画便数)

※ 四国運輸局、本四高速調べ

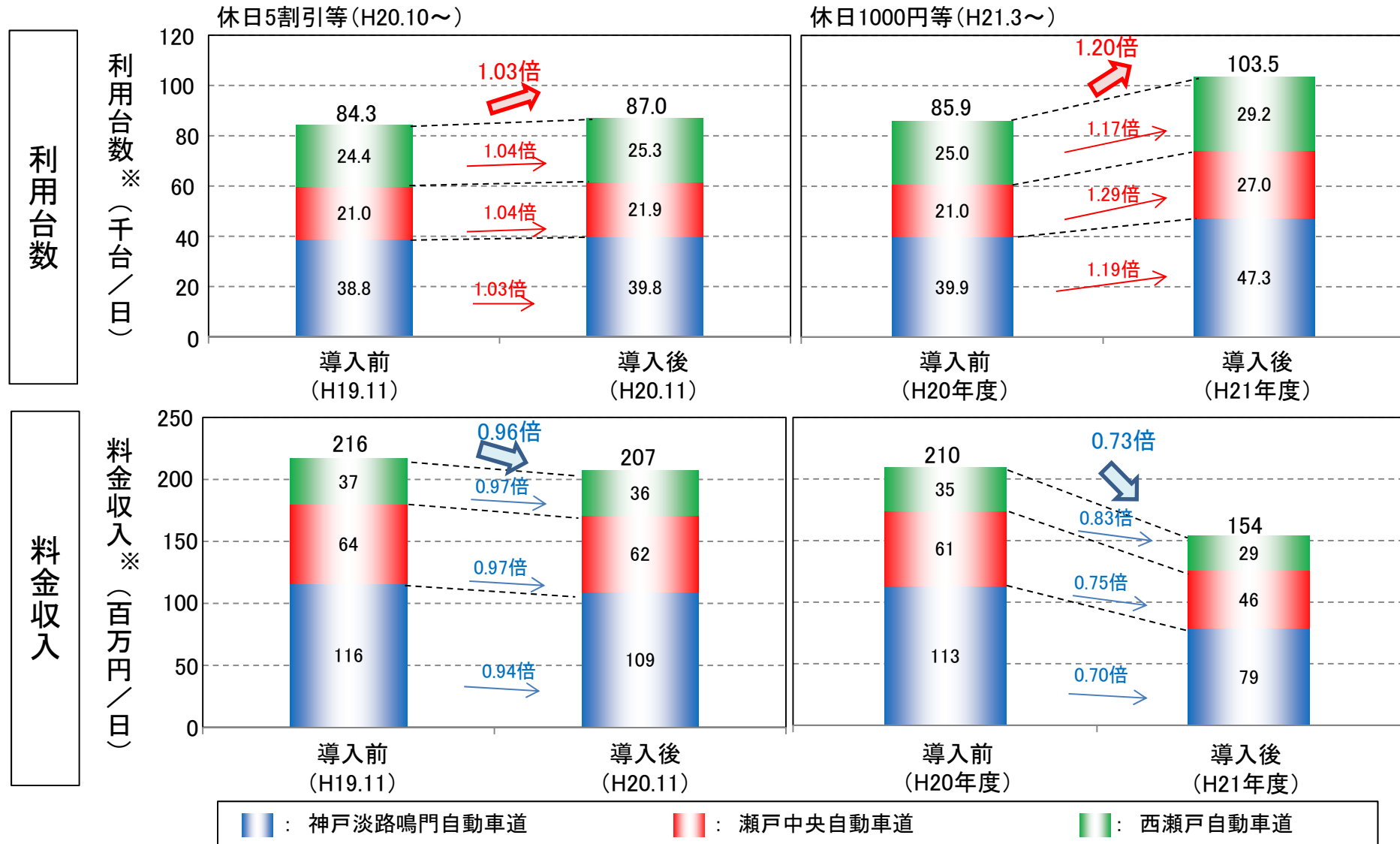
本四高速の利用促進に関する周辺地域の主な取組

イベント種別	イベント名称	実施主体	実施期間	来場者数	概要
本四架橋開通を契機とした記念イベント	'85鳴門ピア ワールドフェスティバル	徳島県	昭和60年4月～6月	約50万人	鳴門総合運動公園をメイン会場に企業のパビリオンやコンサート等のイベントを開催。
	瀬戸大橋架橋記念博覧会 (瀬戸大橋博'88)	香川県、岡山県	昭和63年3月～8月	約650万人	倉敷市や坂出市を主会場に企業のパビリオンや瀬戸大橋を開放してのサイクリング、マラソン大会等のイベントを開催。
	明石海峡大橋開通 記念イベント	徳島県、兵庫県、 神戸市	平成10年4月	—	踊りサミット、世界サーフィン大会など兵庫、徳島県各地で700件を超えるイベントを開催。また神戸市、洲本市、徳島市が共同で観光PR、イベントを実施。
	しまなみ海道'99	愛媛県、広島県	平成11年4月～10月	約940万人	瀬戸内しまなみ海道国際スリーデーウォークやツール・ド・しまなみなど広島県、愛媛県各地で約1000件のイベントを実施。
本四架橋開通後、 利用促進、観光客 誘致拡大を目的とし たイベント	瀬戸大橋開通10周年、 15周年、20周年記念イベント	岡山県、香川県 徳島県、高知県 他	平成10年4月 平成15年4月～10月 平成20年4月～10月	—	南北軸交流をPRした10周年記念、マリantzア-、スカイツア-等を開催した15周年記念に続き、20周年記念では、瀬戸大橋を開放してのマラソン大会やスカイツア-、絵画コンクールなどを実施。
	京阪神三都夏祭り 共同キャンペーン	大阪市 他	平成10年5月～7月	—	京都市、神戸市と共同でお祭りのPRを実施。平成8年から実施しており、平成10年は明石海峡大橋開通による四国方面からの観光客誘致に着目し徳島市へのキャラバン隊派遣等を実施。
	大鳴門橋開通25周年 記念イベント	徳島県	平成22年3月～6月	—	淡路SAでのオープニングイベント、第9交響曲の演奏会、伝統芸能の公演、管理用通路のウォーキングイベントなどを実施。
本四架橋開通を契 機に地域開発・産業 振興の促進を目的 としたイベント	'89海と島の博覧会ひろしま	愛媛県、広島県	平成元年7月	約400万人	西部臨海埋立地を主会場に、企業や自治体によるパビリオンを設置。島しょ部にサブ会場を設けイベントを開催。
	国際園芸・造園博覧会 ジャパンフローラ2000	兵庫県	平成12年3月～8月	約700万人	国営明石海峡公園と淡路夢舞台をメイン会場に、世界34カ国の庭園再現やイベント、シンポジウムを開催。

※ 各県市発表資料等により作成

料金割引による利用台数と料金収入の変化(全日、全車)

○割引の導入に伴い利用台数は増加したが、単価の減少により料金収入は減少

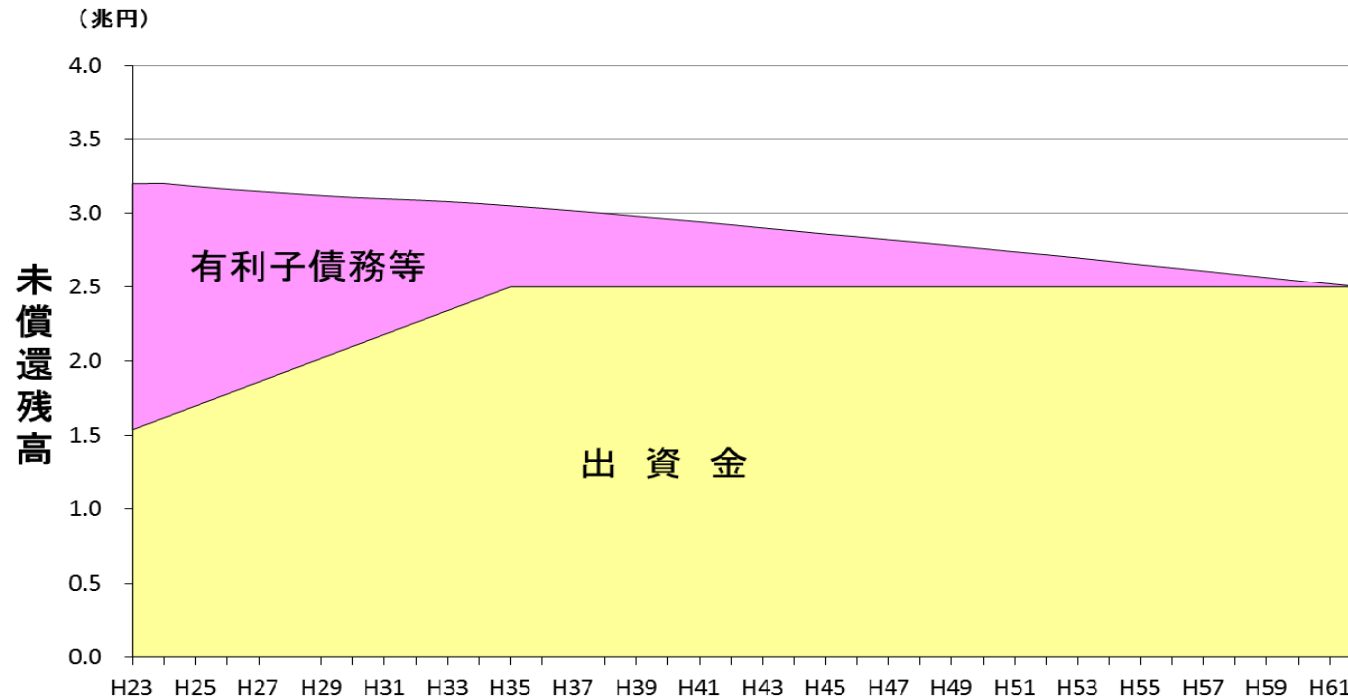


(参考) 新特別料金導入前後(H14、H15比較)では、利用台数1.01倍、料金収入0.95倍

※ 本四高速の営業データによる

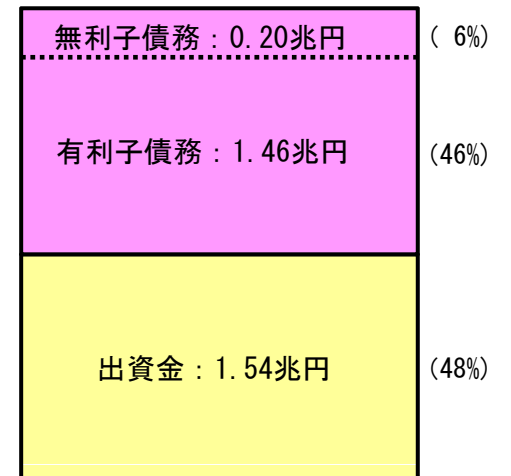
本四高速の償還見通し

本四高速の未償還残高の推移



H23年度期首の未償還残高の内訳

合計：約3.2兆円



〔現協定上の主な条件〕

1. 交通量 : H20推計
2. 収入 : 新特別料金を前提(ETC特別割引、マイレージ割引、大口多頻度割引など、既存の割引を考慮)
H23のみ利便増進事業による割引あり
3. 金利 : 将来金利4%
4. 出資 : H34まで800億円/年の出資

本四高速の出資について

地方(10府県市)出資の内訳

(単位:億円)

	兵庫県	神戸市	大阪府	大阪市	徳島県	高知県	岡山県	香川県	広島県	愛媛県	地方計	国	合計
H22年度	38	23	8	8	21	8	27	27	53	53	267	533	800
	14%	9%	3%	3%	8%	3%	10%	10%	20%	20%			

旅客船事業者等への支援措置について

- 昭和56年「本州四国連絡橋の建設に伴う一般旅客定期航路事業等に関する特別措置法」制定
- 旅客船事業者等について、橋の供用により多大な影響が及ぶことが予想されるにもかかわらず、地域交通の確保という観点からは、航路を再編・縮小した上で維持することが求められ、架橋による影響を軽減するための準備を事前に行うことが困難であるという点に着目した特別の助成措置。
現在、同法に基づく旅客船事業者への交付金支給等の支援措置は、すべて完了。

① 旅客船事業者へ交付金

支給総額約744億円(平成14年5月に完了)

・資産減価補填費用	158億円	・資産撤去費用	42億円
・事業転換等費用	435億円	・退職金一部充当費用	109億円

② 退職金支払確保契約(平成13年時点で完了)

③ 離職者求職手帳の発給(その後、平成16年度中に全て失効)

(参考)

一方、料金値下げについては、これとは状況が異なり、道路の開通等に伴う一般的な社会的影響(例. 高速道路の開通に伴い、並行する現道沿線の商店の売り上げが減少など)と同様との認識の下、平成15年度の本四公団の債務負担の軽減にあわせて実施された料金値下げ(基本料金に対し28%割引。H15.7より実施)の際にも、本四特措法の適用はしていない。