

本四高速の概要

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、

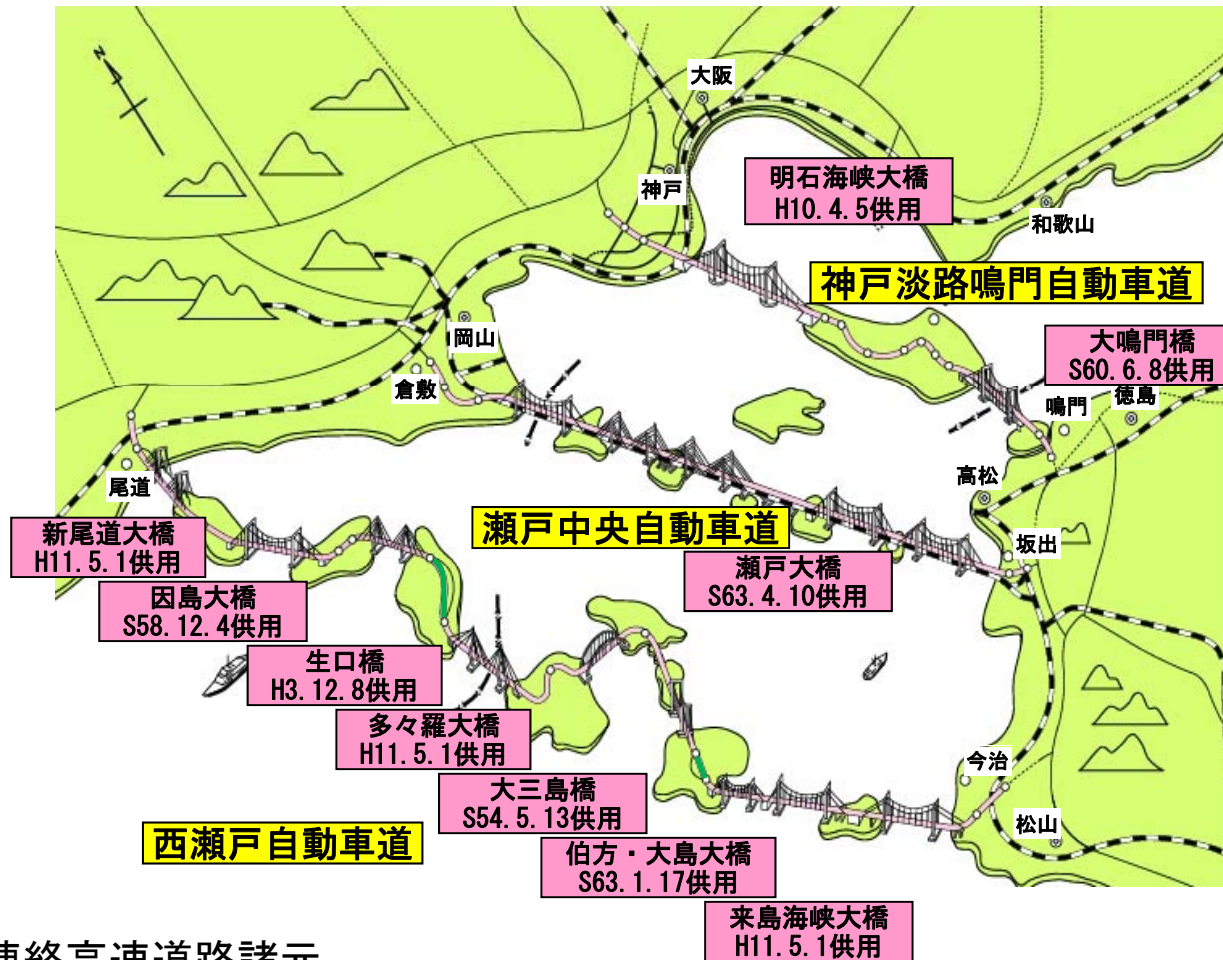
H34まで800億円/年の出資延長

[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)

本四高速の概要



○本州四国連絡高速道路諸元

道路名称	路線名	延長	開通年月	事業費
神戸淡路鳴門自動車道	一般国道28号	89.0km	平成10年4月	14,700億円
瀬戸中央自動車道	一般国道30号	37.3km	昭和63年4月	6,700億円
西瀬戸自動車道	一般国道317号	59.4km	平成11年5月	7,300億円
合計		185.7km		28,700億円

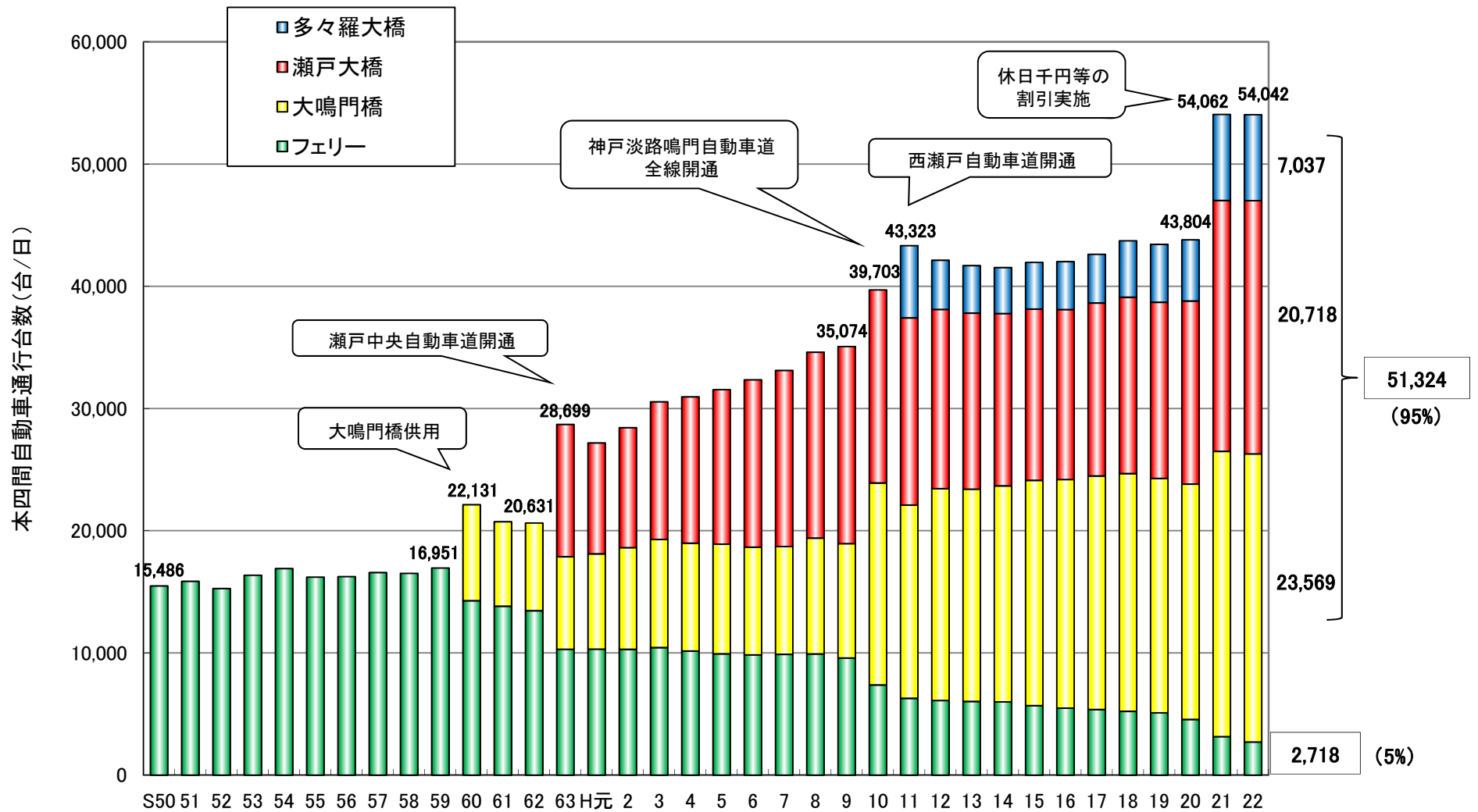
注1)延長・事業費は道路分

注2)西瀬戸自動車道のうち、46.6kmが本四高速の有料事業

注3)生口島島内、大島島内については、それぞれH18.4.24、H18.4.29より暫定通行措置を行っているところ

本州四国間の自動車交通量の推移

○架橋前(昭和59年度)と架橋後(平成22年度)を比較すると、3.2倍



出典:国土交通省四国運輸局「四国地方における運輸の動き」

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当た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

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

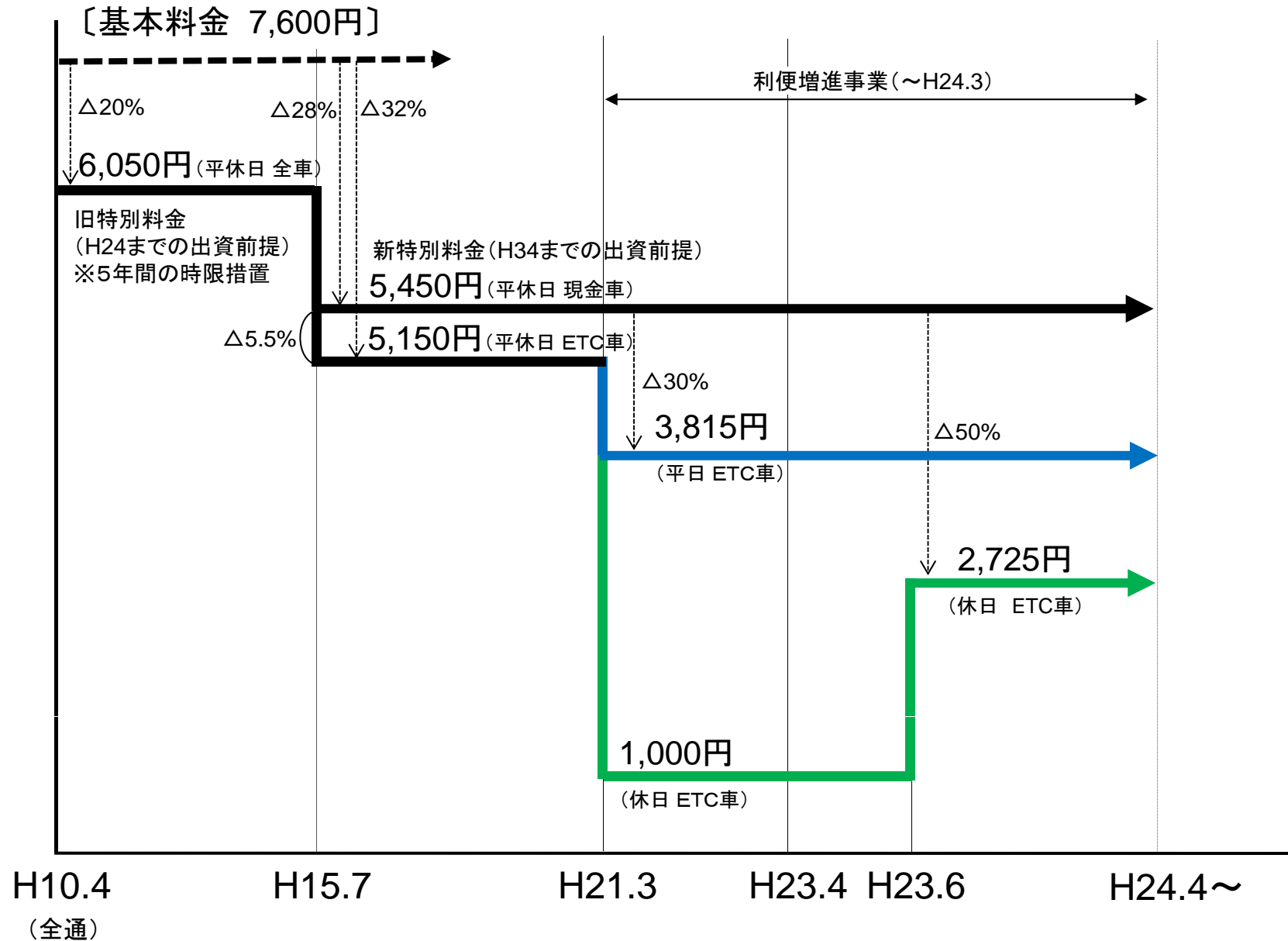
○ 本四高速 ルート別料金（普通車）

(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)

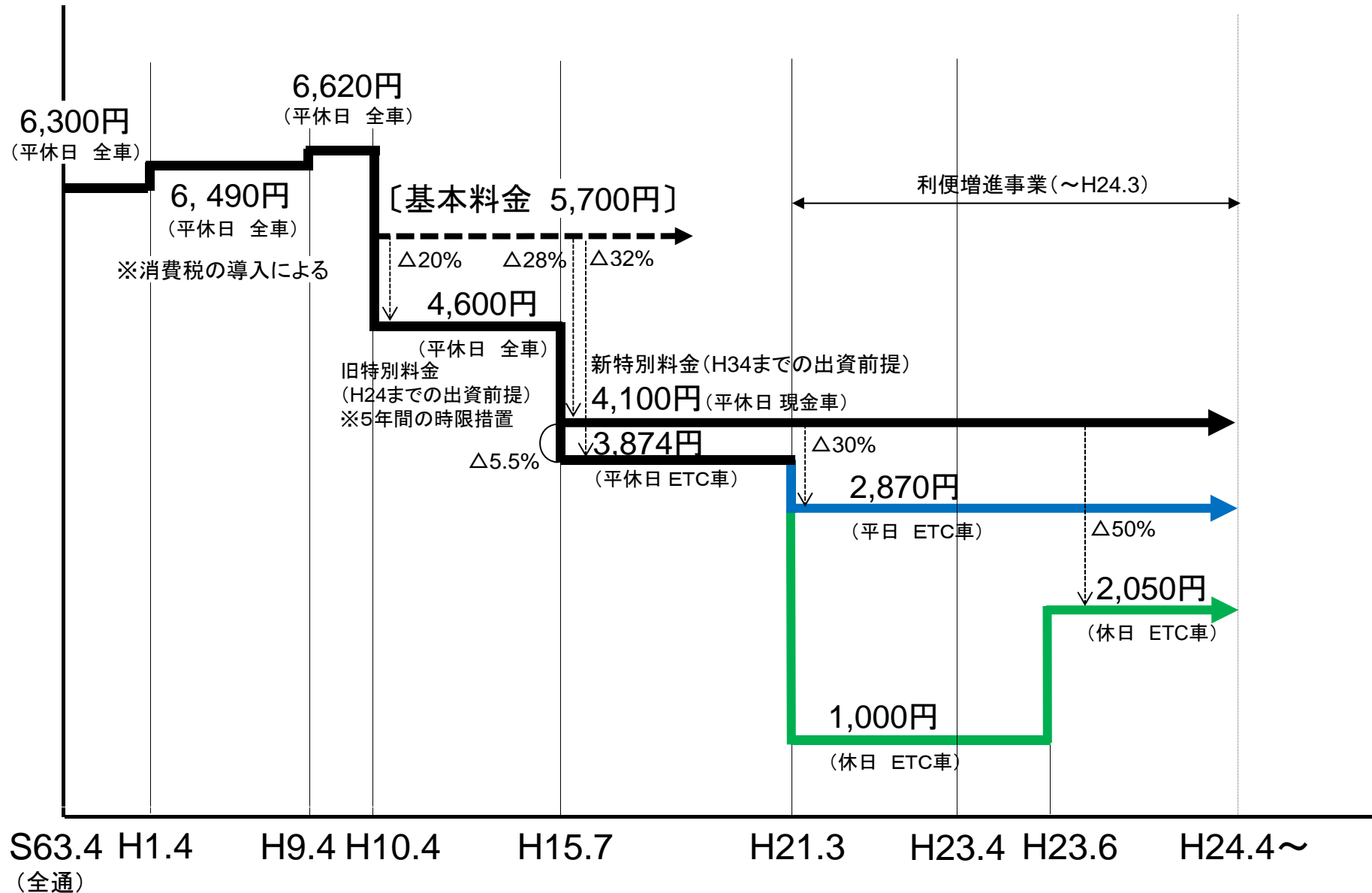
本四高速の料金経緯①〔神戸淡路鳴門自動車道〕

※普通車全線利用料金を記載



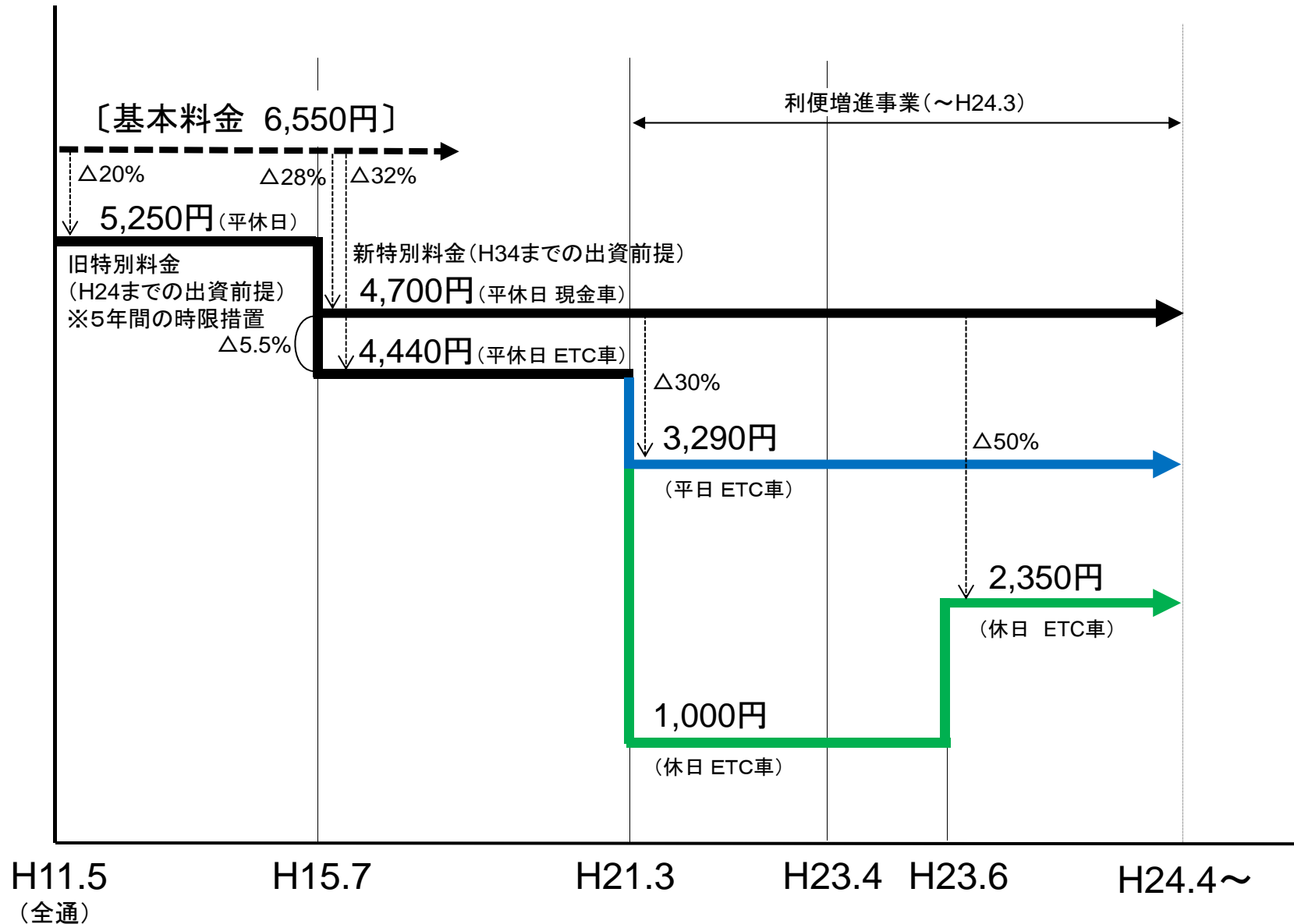
本四高速の料金経緯②〔瀬戸中央自動車道〕

※普通車全線利用料金を記載



本四高速の料金経緯③〔西瀬戸自動車道〕

※普通車全線利用料金を記載



道路関係四公団の民営化について(抜粋)

平成14年12月12日
政府・与党

2. 平成15年度予算に関連する事項

① 本州四国連絡橋公団の債務処理等

有利子債務の一部(約1.3兆円)を切り離し、国の道路特定財源により早期に処理するとともに、国及び地方による出資の期間を平成34年度まで10年間延長することにより、将来における国民負担の膨張を避けるとともに、現行料金の引上げを前提とせずに本四架橋としての自立的経営を可能なものとする。また、基本料金の引下げについては、地方の追加出資(10年間延長)による経営改善効果等の範囲内で行うものとする。なお、民間債務の返済条件等の変更・繰上げ償還は行わない。

道路関係四公団民営化の基本的枠組みについて(抜粋)

平成15年12月22日
政府・与党

3. 新たな組織とその役割

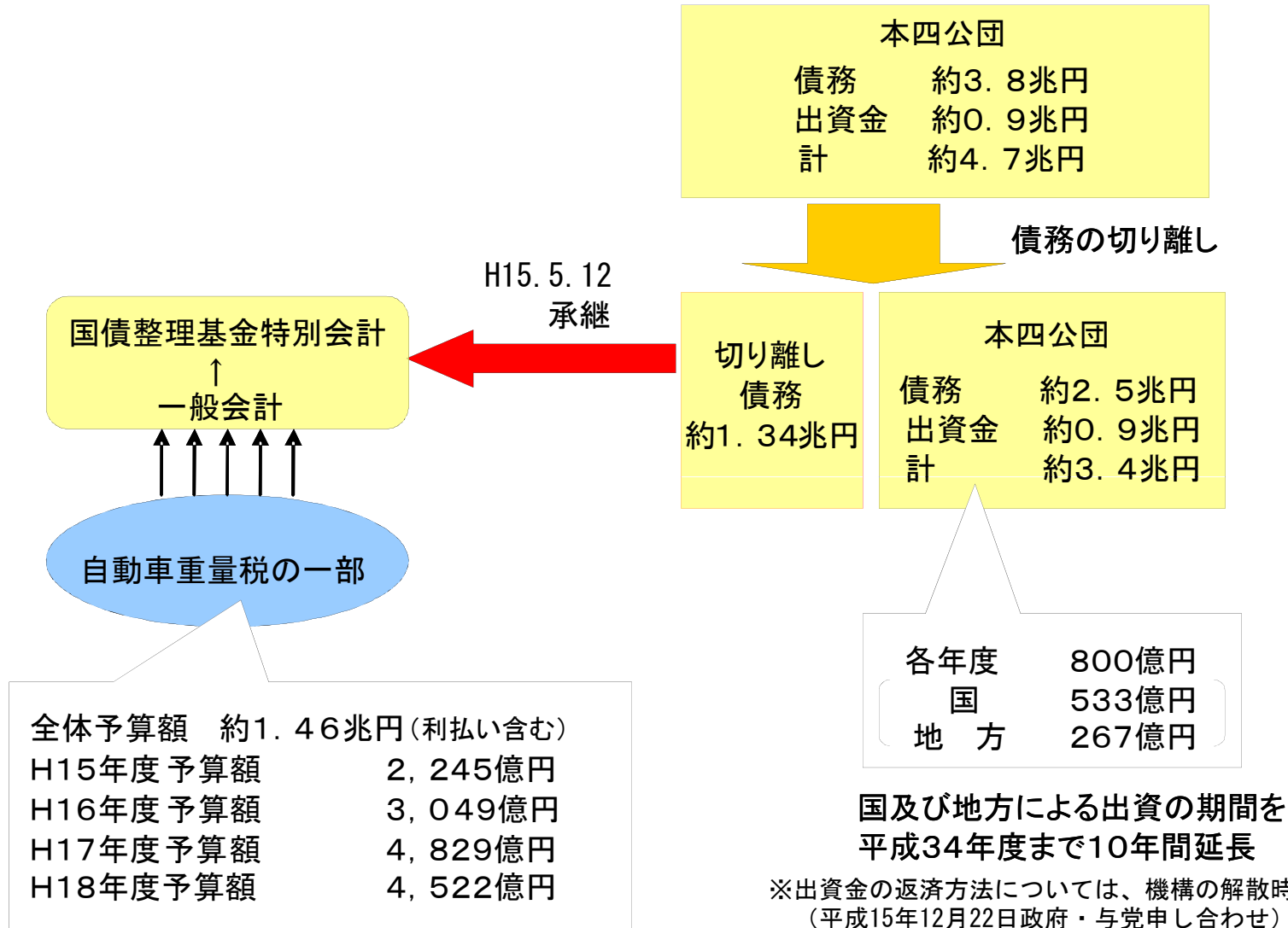
(3) 債務返済の考え方

④ 本四道路については、平成34年度までの出資により、債務の適切な返済を図るとともに、基本料金の引き下げについては、地方の出資(平成24年度から平成34年度まで)による経営改善効果等の範囲内で行うものとする。

本四高速の債務処理について

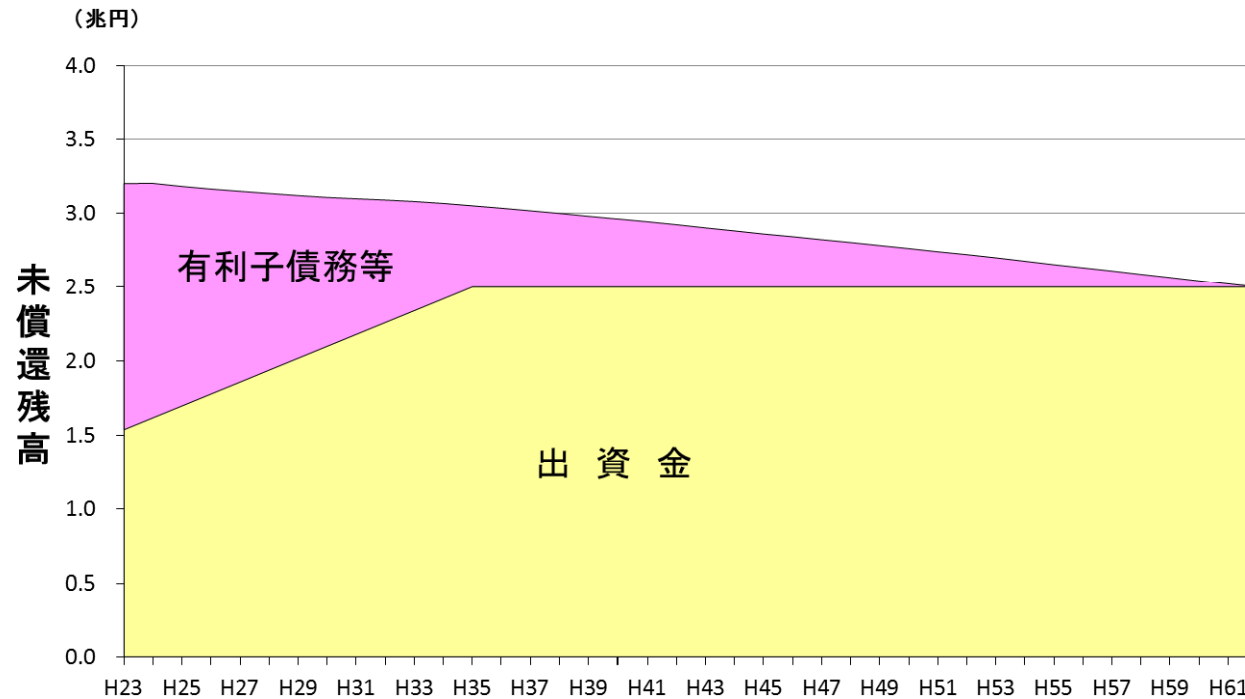
○ 平成15年5月12日に「本四債務負担軽減特措法」が施行され、有利子債務約3.5兆円のうち約1.34兆円が国に承継され、一般会計にて返済（H18年度に完済）

〔本州四国連絡橋公団債務の処理スキーム〕

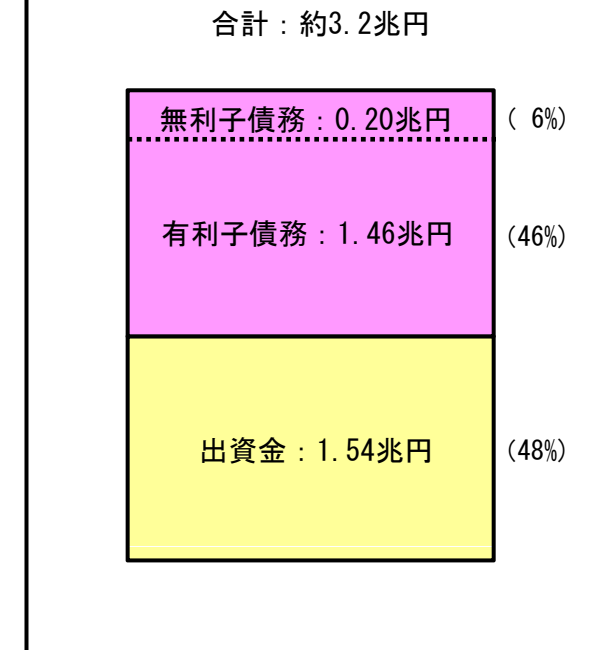


本四高速の償還見通し

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



〔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%			

道路関係四公団民営化の基本的枠組みについて(抜粋)

平成15年12月22日
政府・与党

3 新たな組織とその役割

(2) 地域分割等

- ④ このうち、本四公団を承継する会社については、機構における本四道路に係る有利子債務の返済が相当程度進み、会社の経営安定性が確認された段階で、関係会社及び関係地方公共団体の理解を得て、近接する道路公団を承継する会社と合併する。

[関連条文]

高速道路株式会社法(抜粋)

附則

(会社の合併)

第二条 政府は、本州四国連絡高速道路株式会社について、同社が事業を営む高速道路に係る機構の債務が相当程度減少し、かつ、同社の経営の安定性の確保が確実にになった時において、同社と西日本高速道路株式会社との合併に必要な措置を講ずるものとする。

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。

(参考) 平成15年度の料金引下げの際の旅客船事業者への対応

平成15年度の料金値下げの際には、

- ① 当該措置が、地元自治体の強い要望を受けて行われるものであるとともに、
- ② 地域における交通手段の維持や雇用の確保等についても地元自治体が責任を有していること
を踏まえ、対策については基本的に当該自治体において検討いただくのが筋であるとの整理が
なされており、国においては、以下の対策を講じている。

(1) 影響を把握するため実態調査を平成15年度に実施。

(2) 地方公共団体に対し、旅客船等問題について配慮していただけるよう要請。

(平成15年3月12日)

(3) 離島航路の維持、離職者対策等について、引き続き、助成及び支援。

<参考>

橋の供用や料金値下げに伴い、旅客船事業者が受ける影響は、直接、財産権の収用又は使用が行われるために生ずる影響ではないので、損失補償の対象とはならない。