

4. 本州四国連絡道路等の交通量について

(1) 本州四国連絡道路の交通量について

交通量の実績と計画の乖離

(台/日)

	計画		実績	実績/計画	
	H3償還計画	H9償還計画		H3償還計画	H9償還計画
H11	62,740	46,530	37,031	59%	80%
H12	67,840	50,320	36,019	53%	72%
H13	70,170	52,750	35,662	51%	68%
H22	87,340	74,200	-	-	-
H32	93,450	81,970	-	-	-

- ・平成3年度の料金認可における償還計画は、明石海峡大橋の供用に伴う料金認可に際し、計画交通量等を見直し、平成9年度に変更
- ・平成9年度の料金認可における償還計画の交通量と実績の交通量を比べると大きな乖離が生じているところ。
- ・そのため、新たに国による無利子貸付等の措置を行うとともに、償還計画の変更作業中。

(注) 本四間3ルート of 県境断面の合計で比較(各ルートがすべて供用したのは平成11年)

乖離の要因

- ・交通量算出の基礎となる社会経済自体の伸びが大きく設定されていた。
- ・戦後最大の不況を反映した本四間輸送需要の低迷
- ・フェリーの料金値下げなどによる競争力の相対的な低下 他

本州四国連絡道路の整備効果

- ・直接効果(時間短縮便益等)
2500億円/年
40年間で8.7兆円(H12年度価格)
- ・間接効果(架橋によるGDPの増加効果)
全国で1.21兆円/年(H12年)
関係8府県で0.89兆円/年(同)
- ・四国の工場立地件数
架橋前の1.9倍(全国は1.5倍) 他

有料道路制度の運用にあたっては採算性の確保についてこれまで以上に厳しくチェックする必要。

(2) 東京湾アクアラインの交通量について

交通量の実績と計画の乖離

(台/日)

	計画		実績	実績/計画	
	H9償還計画	H12償還計画		H9償還計画	H12償還計画
H9	25,468	-	11,900	47%	-
H10	28,702	-	10,000	35%	-
H11	31,581	-	9,600	30%	-
H12	34,465	11,569	12,900	37%	112%
H13	37,347	11,755	13,300	36%	113%
H22	46,488	34,935	-	-	-
H32	54,440	41,274	-	-	-

料金改定(7/20)以降の平均

・平成9年度の事業許可における償還計画の交通量と実績の交通量を比べると大きな乖離が生じていたところ。

・そのため、平成12年7月、交通量の下方修正、アクアラインの料金値下げ、償還期間の延長等の償還計画の変更を実施。

乖離の要因

- ・交通量算出の基礎となる社会経済自体の伸びが大きく設定されていた。
- ・戦後最大の不況を反映した経済活動の鈍化
- ・料金の割高感
- ・周辺地域開発の遅れ
- 他

東京湾アクアラインの整備効果

- ・直接効果(時間短縮便益等)
810億円/年
40年間で約3.3兆円(H12年度概略)
- ・京浜と房総間が直結され、首都圏の南回りバイパスとしての役割を果たし始めている。
例) 高速バスの利用 約190便/日(H14.4月)他
- ・地域経済の活性化に寄与
例) 房総地域の観光入り込み客数の伸び 他

有料道路制度の運用にあたっては採算性の確保についてこれまで以上に厳しくチェックする必要。