

本四高速の料金等について

平成24年2月2日
国土交通省

目次

本四高速の主な経緯	P. 1
本州四国連絡道路の事業概要	P. 2
本四架橋のルート決定の経緯	P. 3
本四高速の料金設定と出資	P. 4
本四高速の料金経緯	P. 5
建設コストの比較について	P. 8
本四高速の基本料金の設定の考え方(平成9年7月)	P. 9
本四高速に対する国・地方による負担の状況	P.10
本四高速の収支バランスについて(H24年度計画)	P.11
本州四国間の自動車交通量の推移(断面交通量)	P.12
料金割引による利用台数と料金収入の変化(全日、全車)	P.13
本四高速の出資について	P.14
民営化時の本四高速の地方出資・債務処理について	P.15
本四高速の債務処理について	P.16
本四高速の償還見通し	P.17
本四高速とNEXCO西日本との合併について	P.18
旅客船事業者等への支援措置について	P.19

本四高速の主な経緯

- S30年代～ : 架橋を誘致するため、地元が激しい誘致活動
- S45 : 全国の高速国道ネットワークとは別に、地元からの出資を前提として、3ルートの建設を決定
※本四公団法が衆参全会一致で成立し、本四公団設立
※出資を行う10府県市を政令で指定
- S48 : オイルショックにより着工延期
- S50 : 1ルート3橋の着工決定
(瀬戸中央自動車道、大鳴門橋、大三島橋、因島大橋)
- S60 : 明石海峡大橋、生口橋の凍結が解除され、3ルート全線着工へ

----- S63.4 瀬戸中央自動車道全通 -----

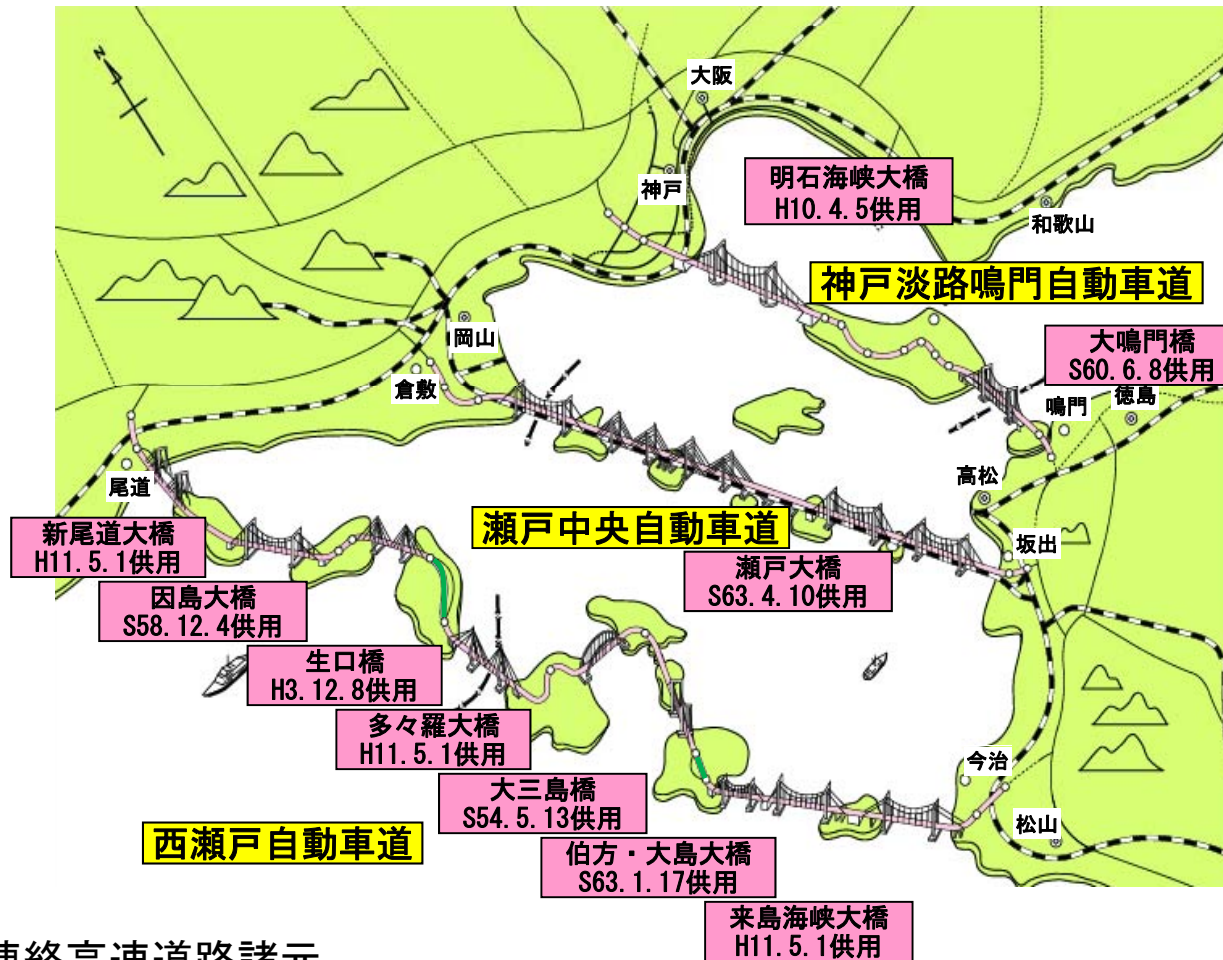
- H9料金改定
(旧特別料金▲20%) : 基本料金を当面5年間引下げる(▲20%)ため、
H24まで800億円/年※(国533億円、地方267億円)の出資
※ H24は188億円

H10.4 神戸鳴門自動車道全通

----- H11.5 西瀬戸自動車道全通 -----

- H15料金改定
(新特別料金▲28～32%) : ・民営化に向けて、自立的な経営を可能とするため、国が有利子債務を処理
(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・与党合意(H14、15)]

本州四国連絡道路の事業概要



○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

本四架橋のルート決定の経緯

経緯	神戸・鳴門ルート(A) 14,700億円※	児島・坂出ルート(D) 6,700億円※	尾道・今治ルート(E) 7,300億円※
S39 神戸・鳴門(A)ルート 優先着工の方針 (調査は3~5ルート)	14,700億円		
S45 本四公団設立 3ルート同時着手	14,700億円	6,700億円	7,300億円
合計: 28,700億円			
S48 着工延期 (オイルショック)			
S50 1ルート3橋の着工	大鳴門橋 1,100億円	6,700億円	大三島橋 因島大橋 480億円
合計: 8,280億円			
S60 明石海峡大橋、 生口橋の凍結解除	14,700億円	6,700億円	7,300億円
合計: 28,700億円			

※事業費実績(道路分)

本四高速の料金設定と出資

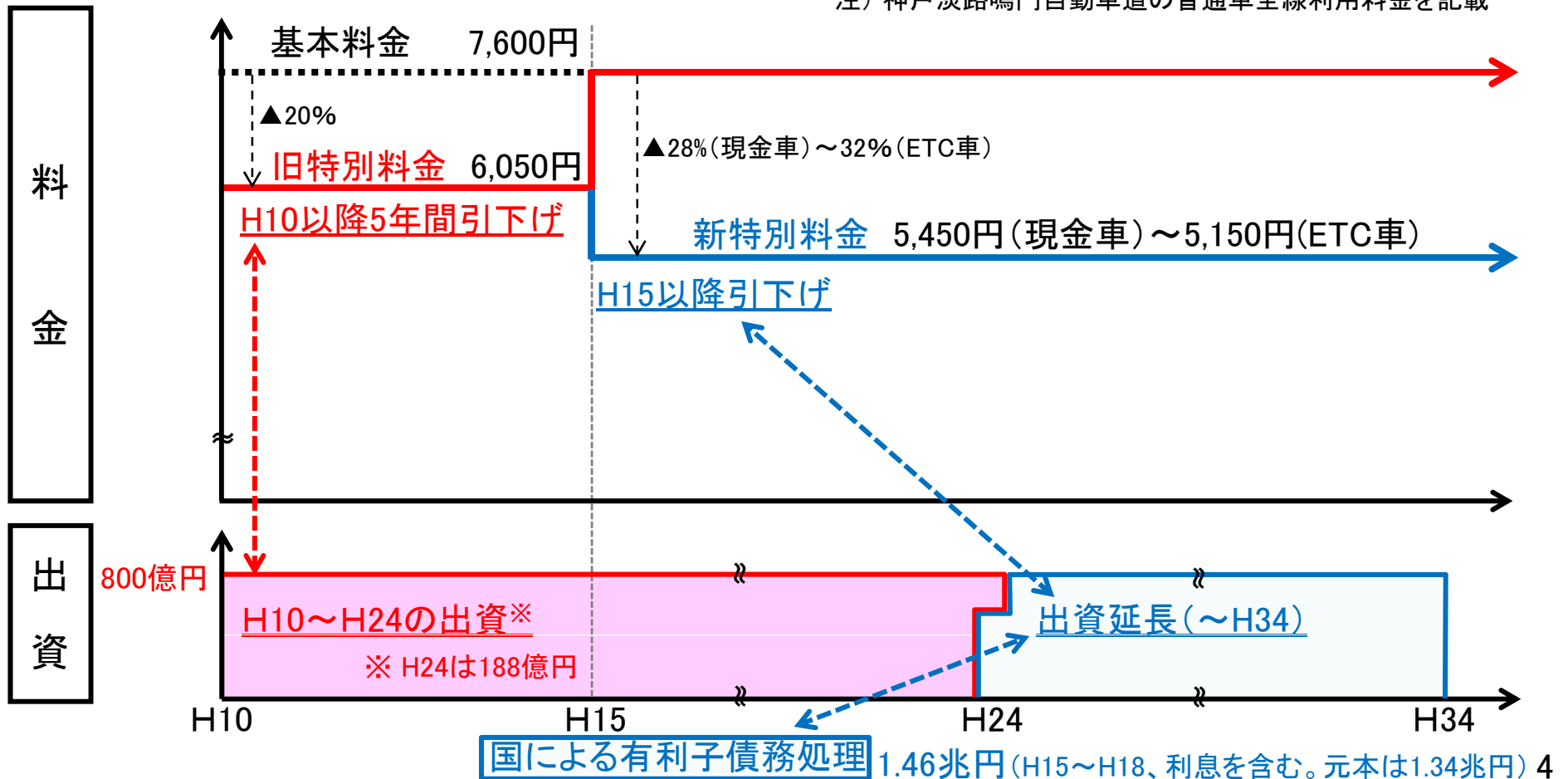
H9料金改定(旧特別料金)

○H10～H24年度の国及び地方による出資(800億円/年※)を前提に、料金を5年間のみ引下げ(▲20%)
 ※ H24は188億円

H15料金改定(新特別料金) [地方は了解していないと主張]

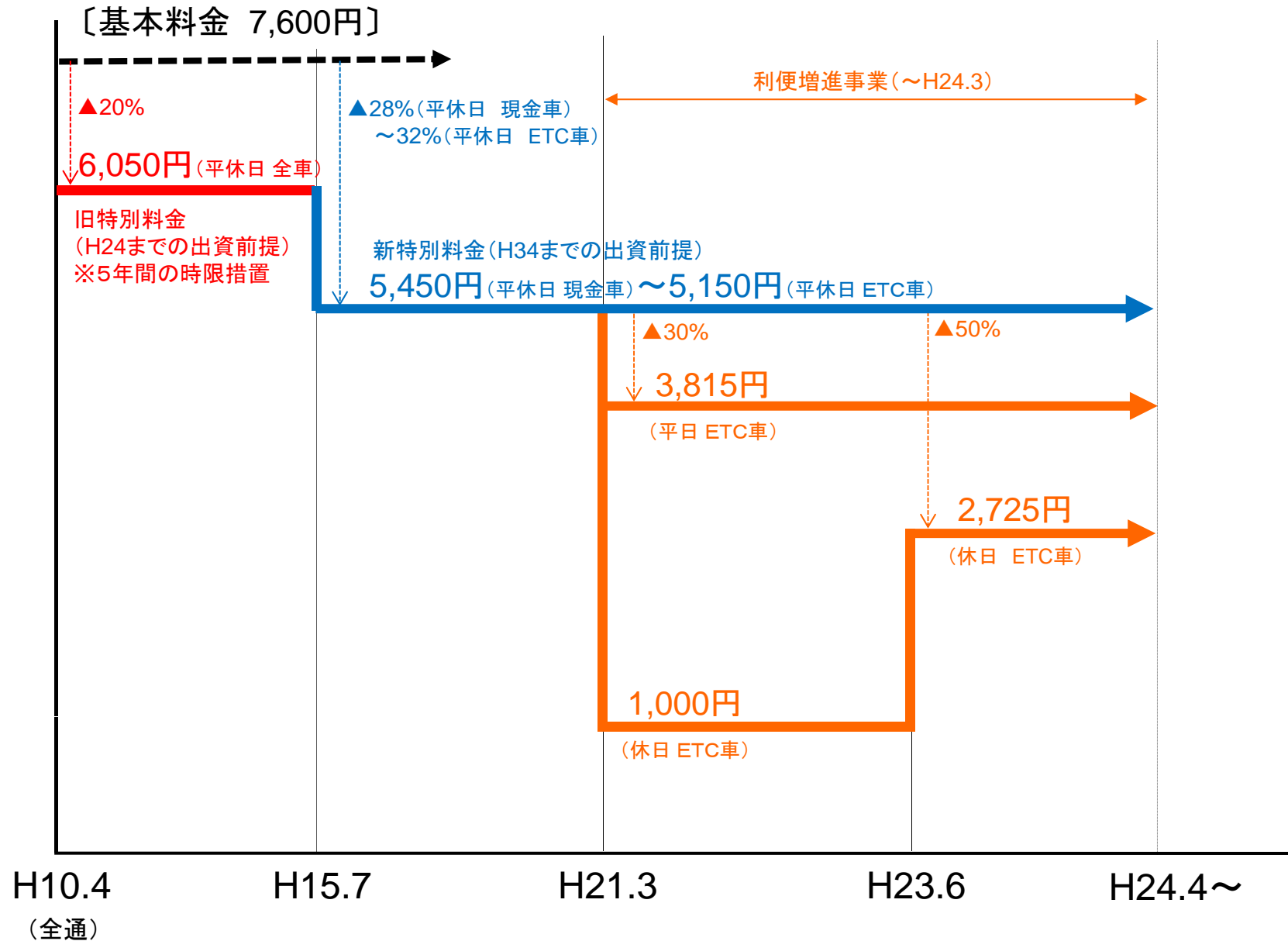
○H34年度までの国及び地方による出資延長(800億円/年)、国による有利子債務処理を前提に、料金をH15以降償還終了まで引下げ(▲28～32%)

注) 神戸淡路鳴門自動車道の普通車全線利用料金を記載



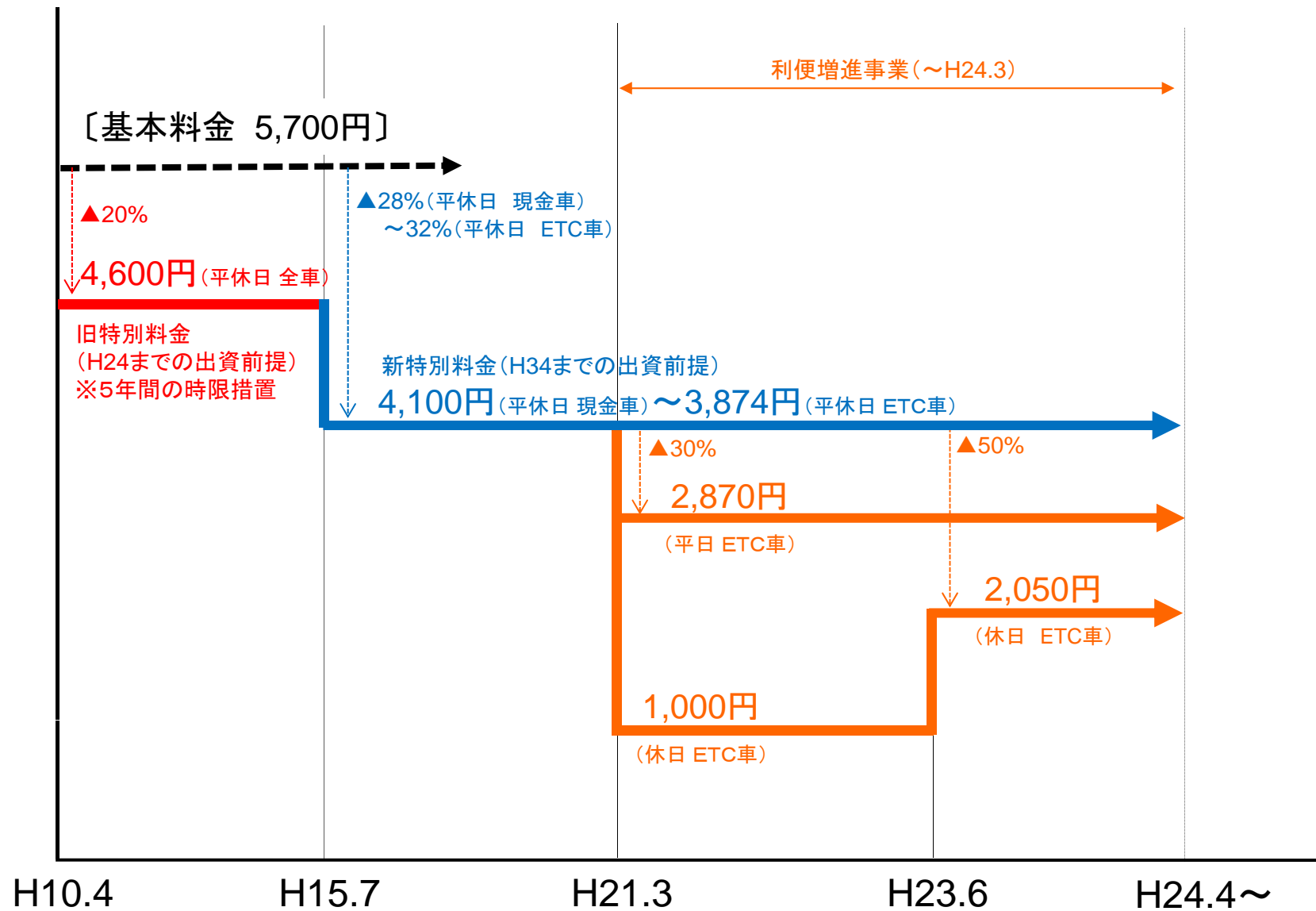
本四高速の料金経緯①〔神戸淡路鳴門自動車道〕

※普通車全線利用料金を記載



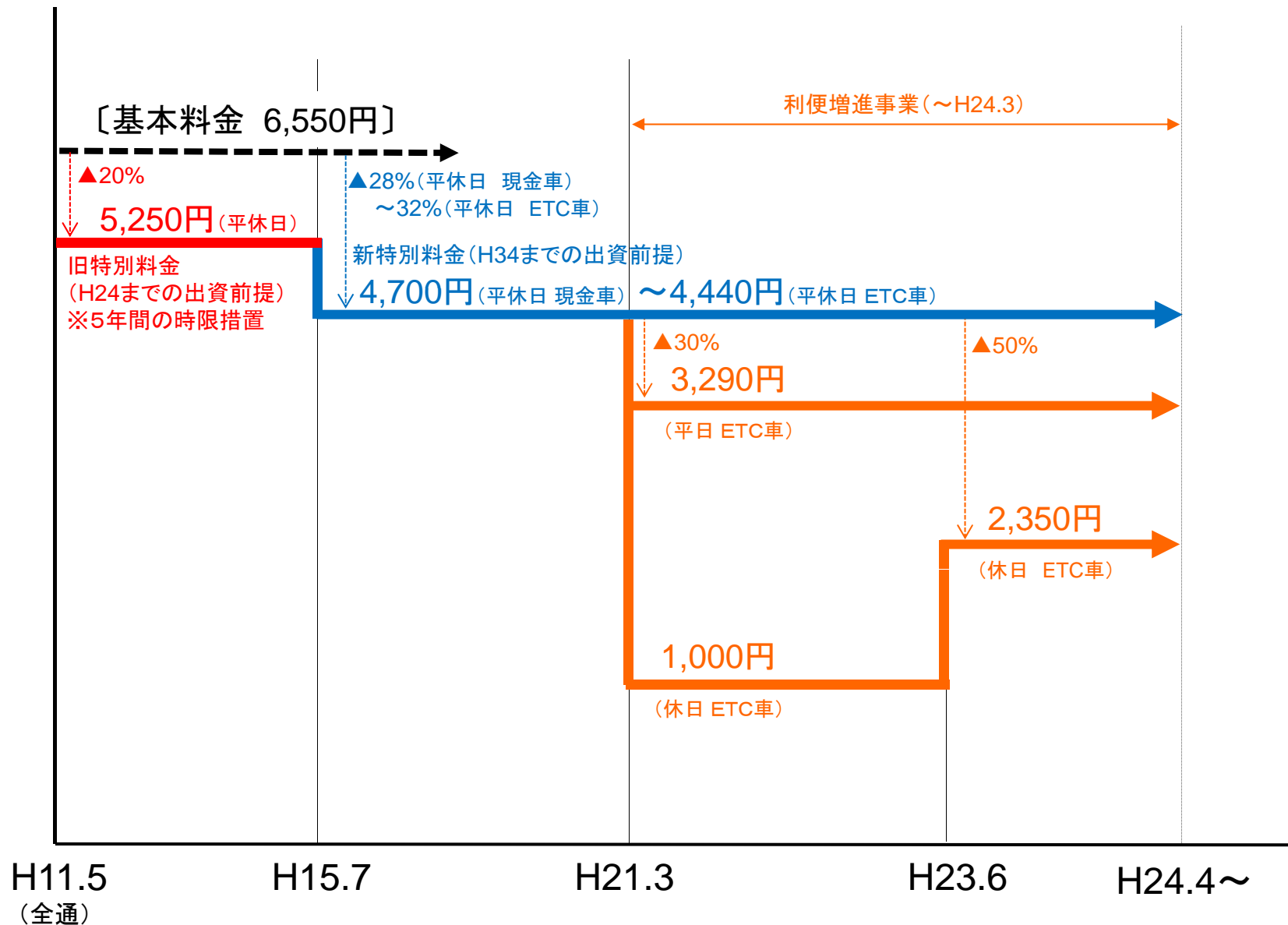
本四高速の料金経緯②〔瀬戸中央自動車道〕

※普通車全線利用料金を記載



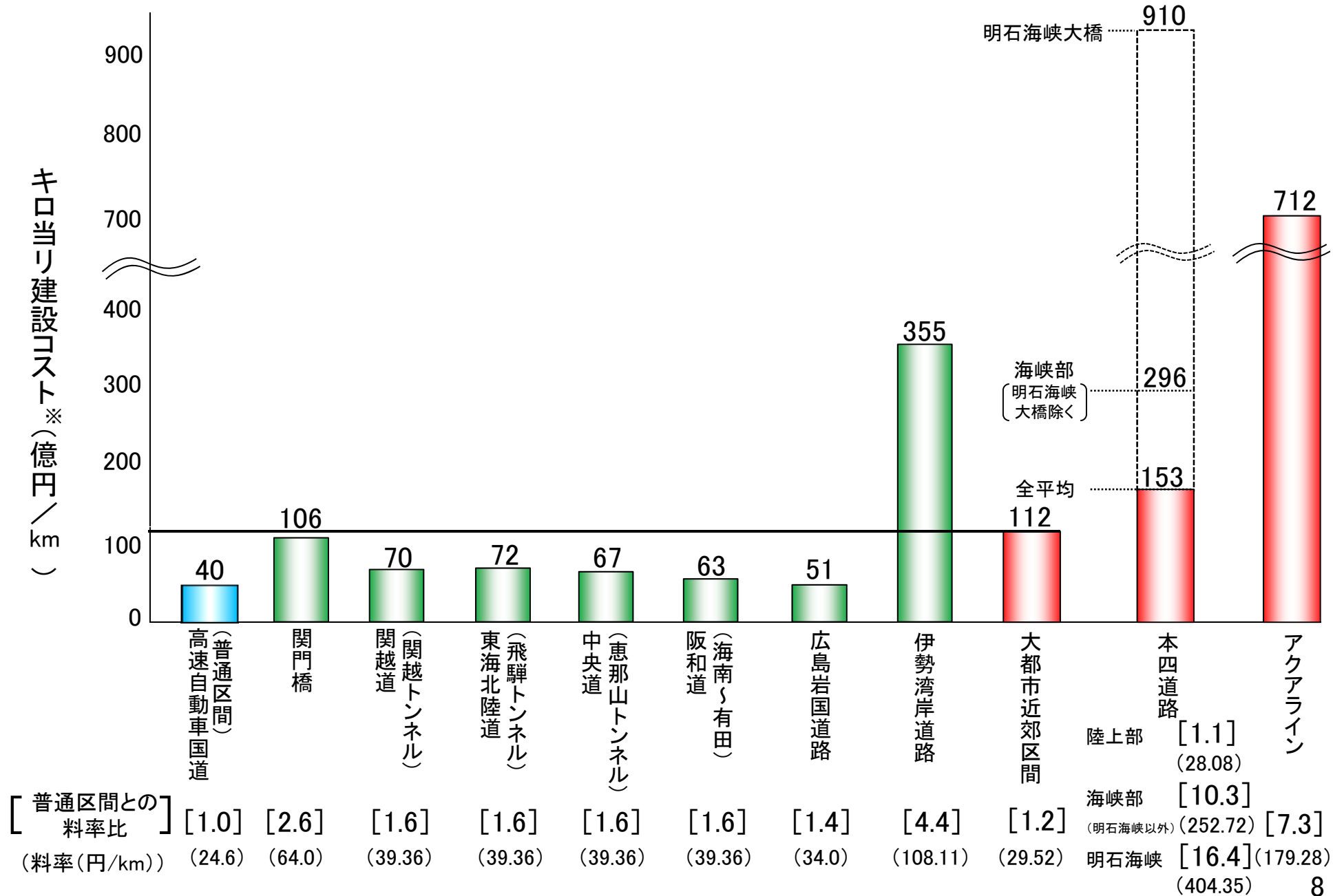
本四高速の料金経緯③〔西瀬戸自動車道〕

※普通車全線利用料金を記載



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



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
(普通区間との料率比)	(1.1)	(10.3)	(16.4)

便 益 = 走行便益 + 時間便益

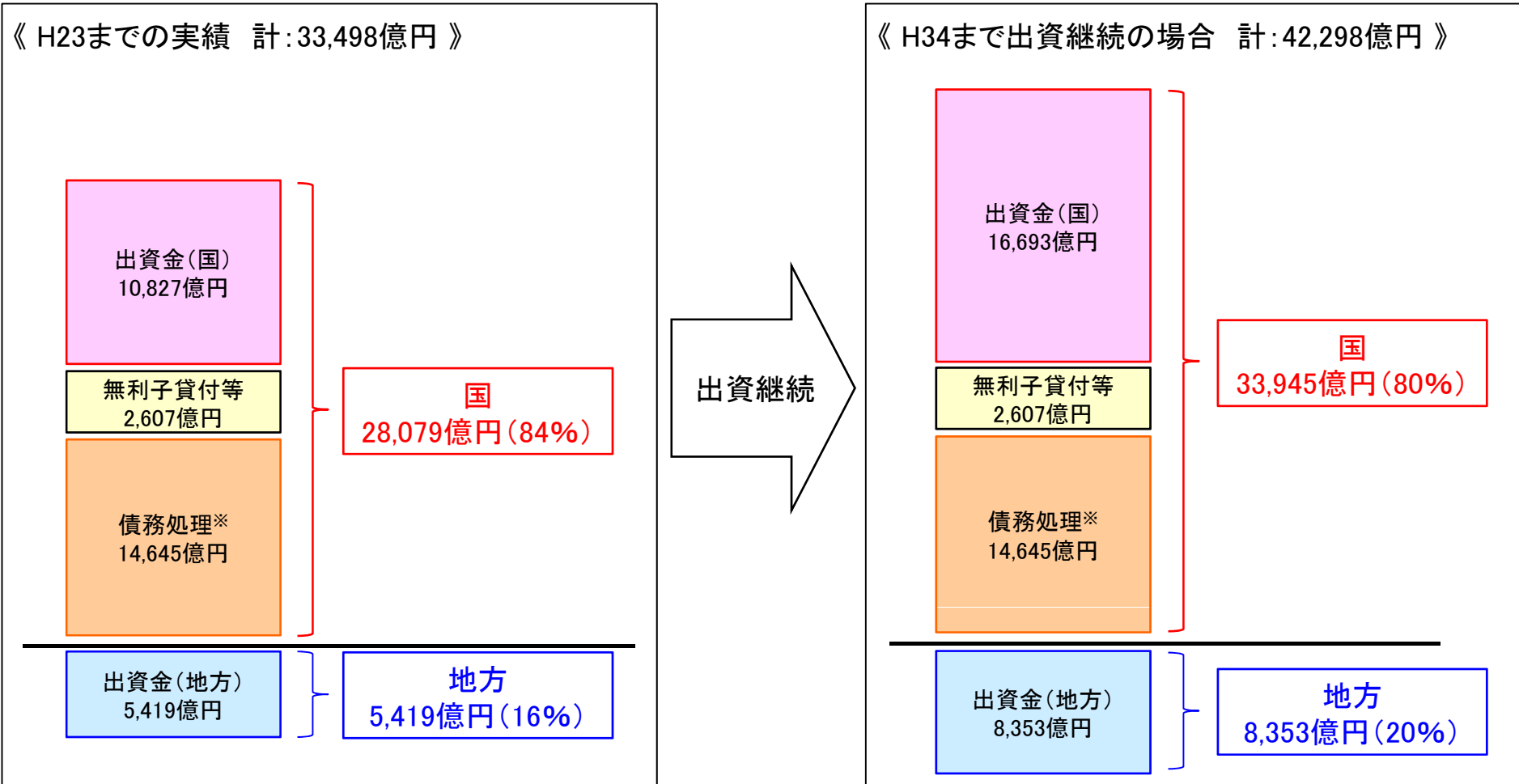
走行便益 = 現道走行費用 - 本四道路走行費用 (陸上部)

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

本四高速に対する国・地方による負担の状況

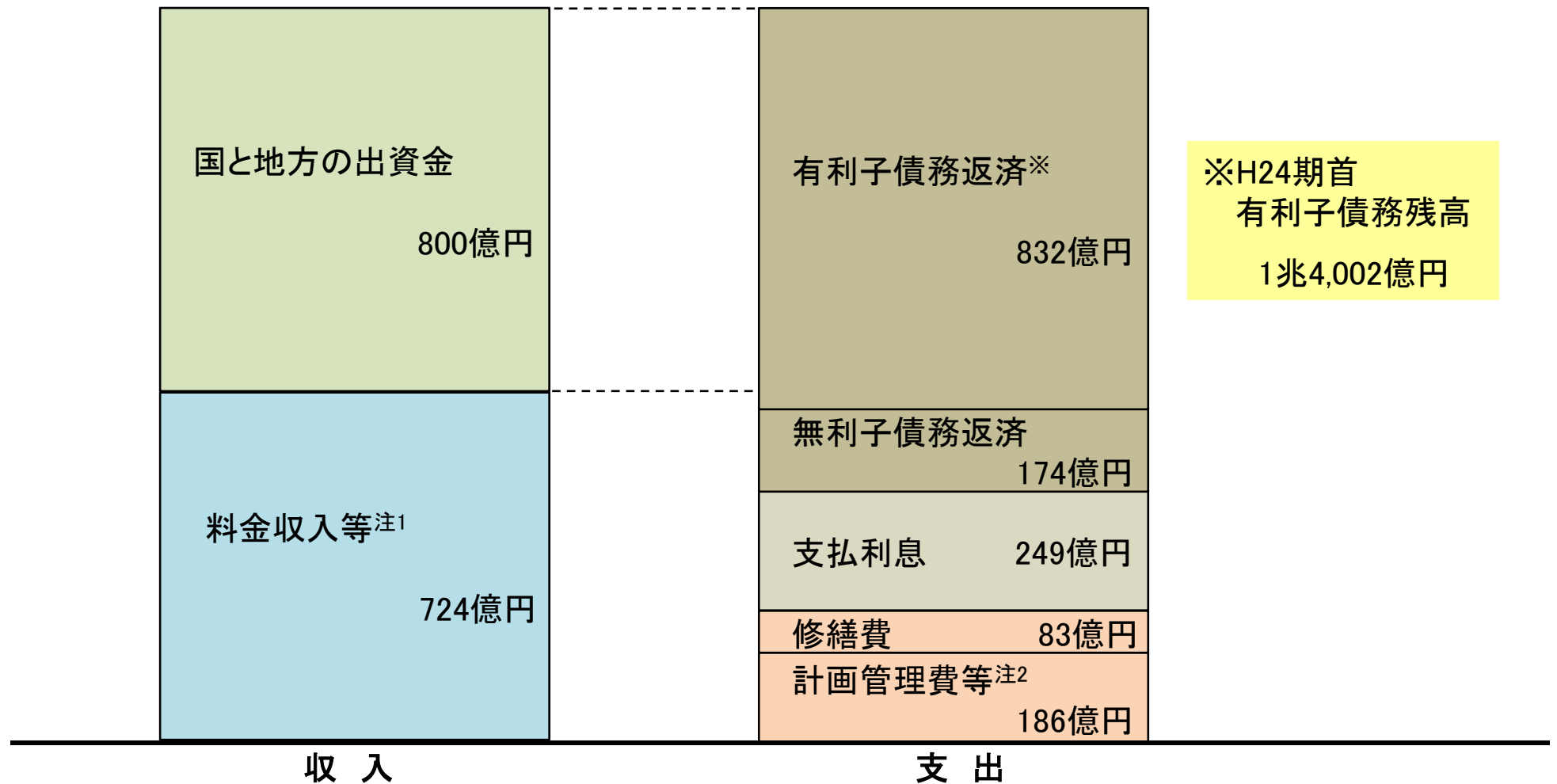
- 本四が地域的に限定された事業であることを踏まえ、地方からも出資を得て整備(S45～)
- 採算確保が厳しい状況であることから、国による債務処理(H15～H18)、無利子貸付(H13～H14)を実施



※ H15～H18年度の総支払額を計上(利息を含む。元本は13,439億円)
 注)上記の他、利便増進事業の料金割引分(705億円(利息を含む。元本は674億円))がある

本四高速の収支バランスについて(H24年度計画)

○ 高速道路機構＋本四会社の収支予算の明細

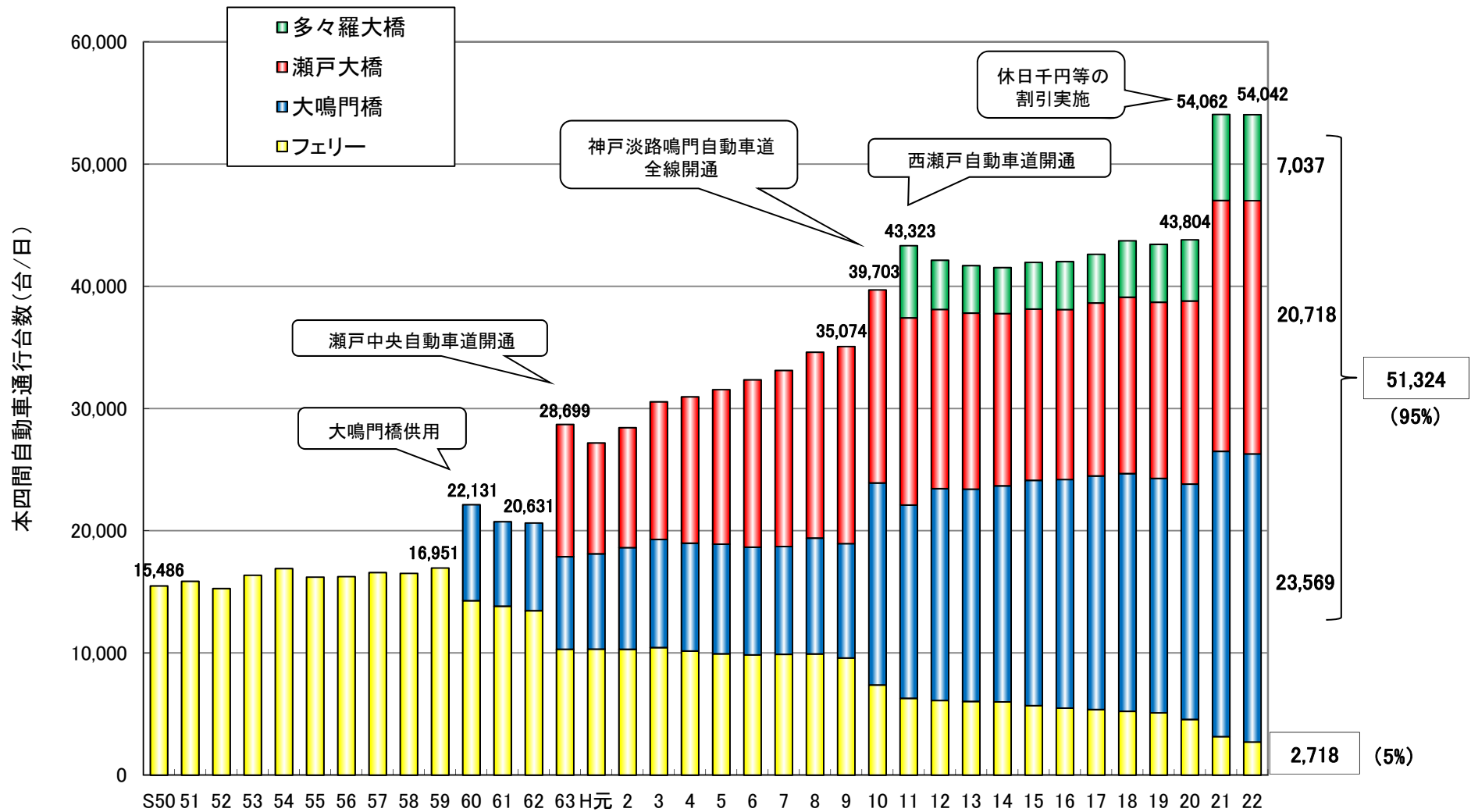


注1 高速道路機構の占用料等を含む

注2 高速道路機構の管理費等を含む

本州四国間の自動車交通量の推移(断面交通量)

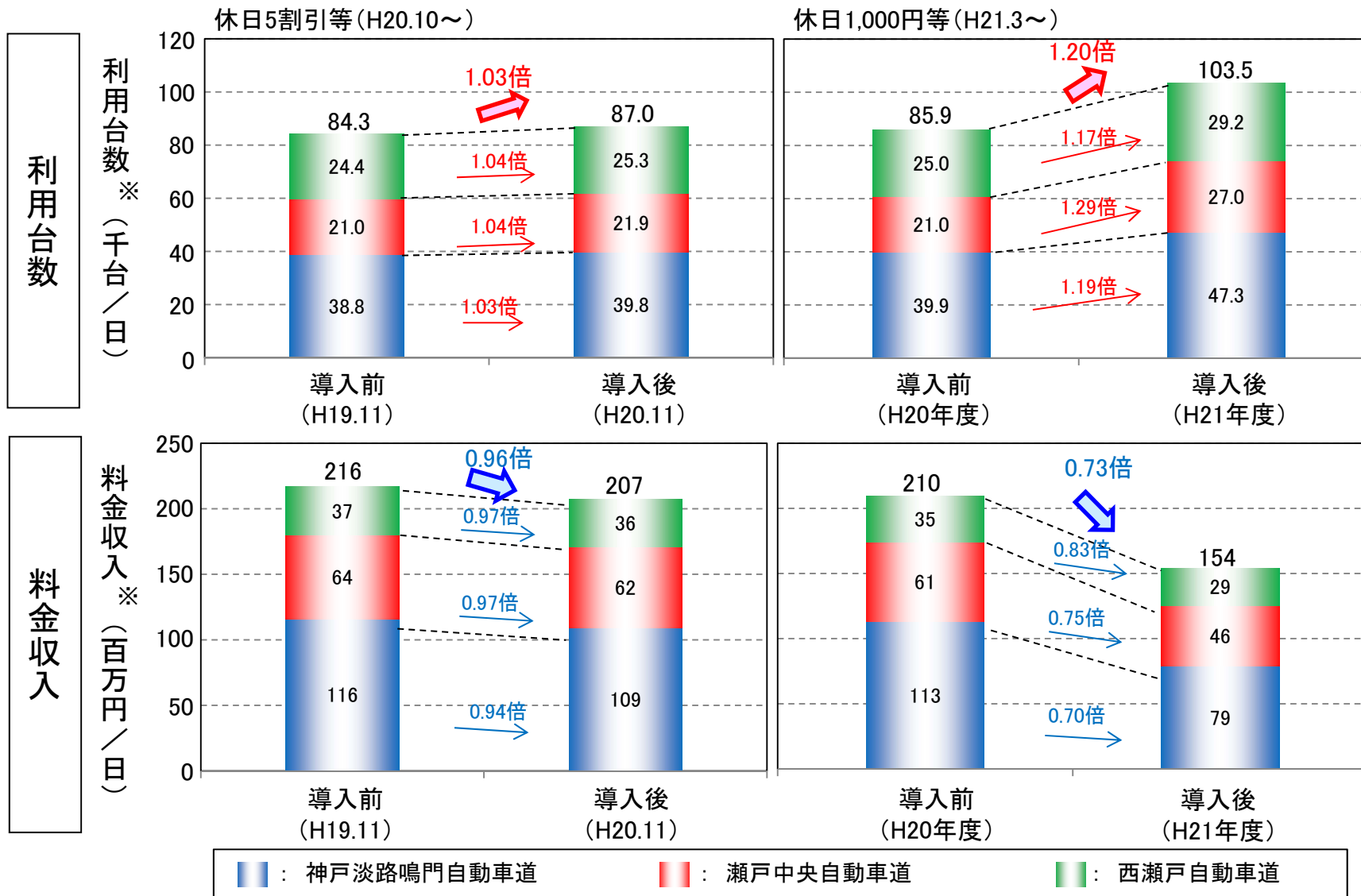
○架橋前(昭和59年度)と架橋後(平成22年度)を比較すると、3.2倍



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」

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

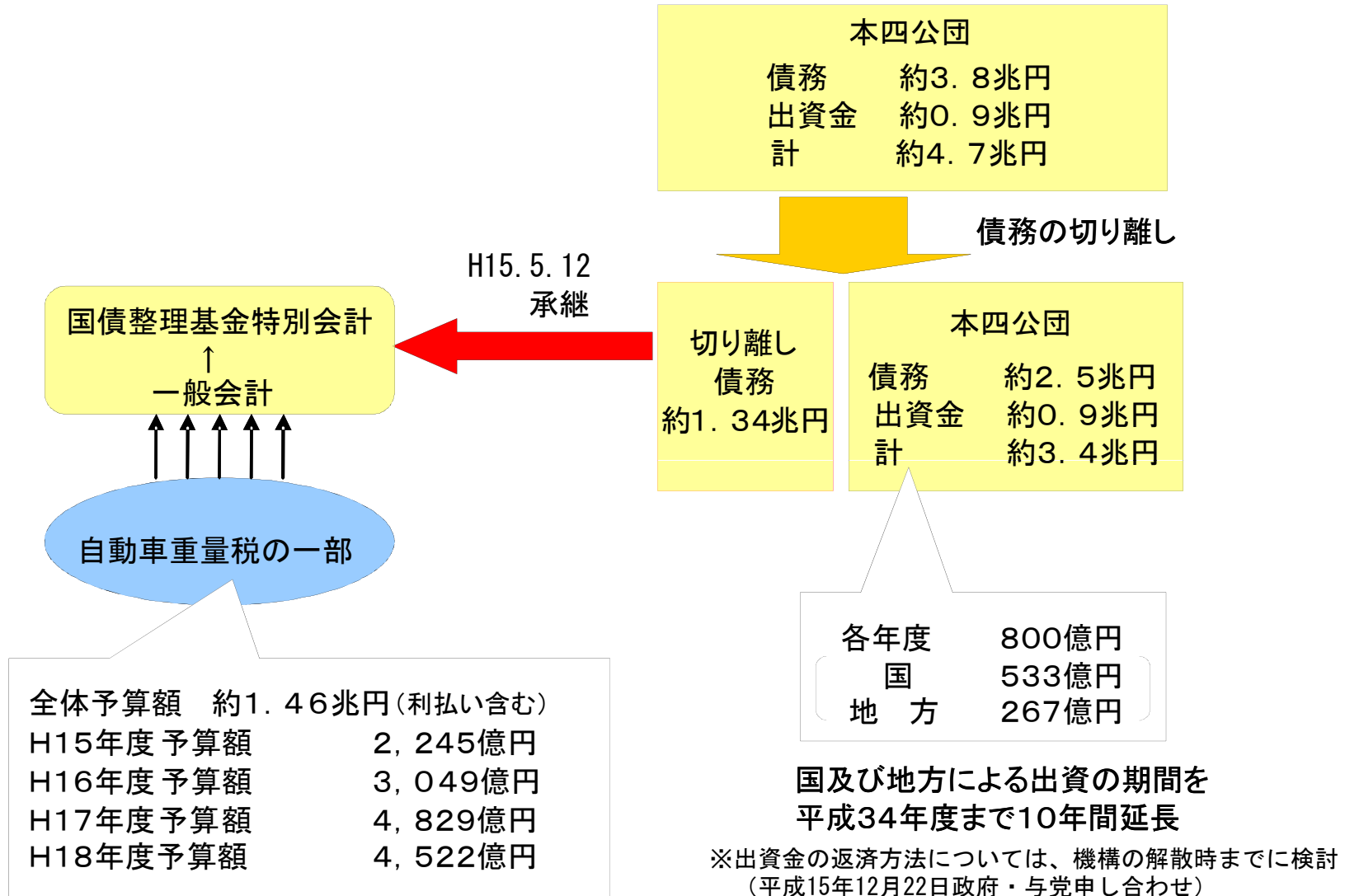
(3) 債務返済の考え方

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

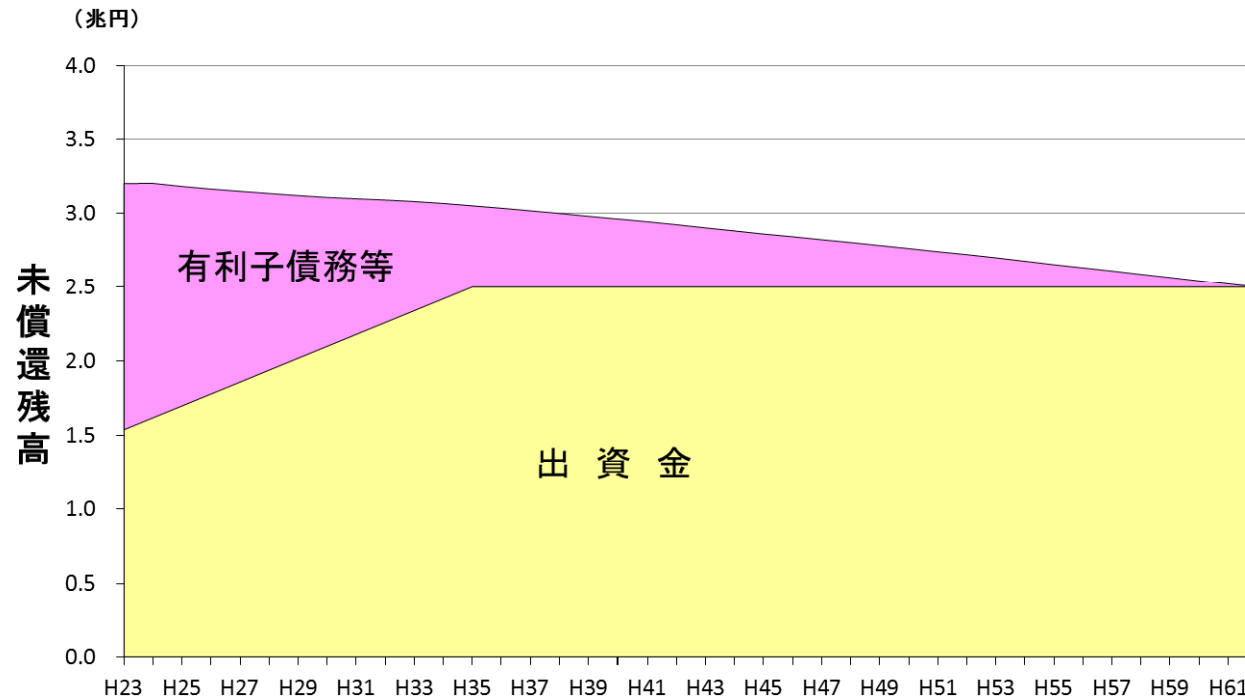
○ 平成15年5月12日に「本四債務負担軽減特措法」が施行され、有利子債務約3.5兆円のうち約1.34兆円が国に承継され、一般会計にて返済（H18年度に完済）

〔本州四国連絡橋公団債務の処理スキーム〕

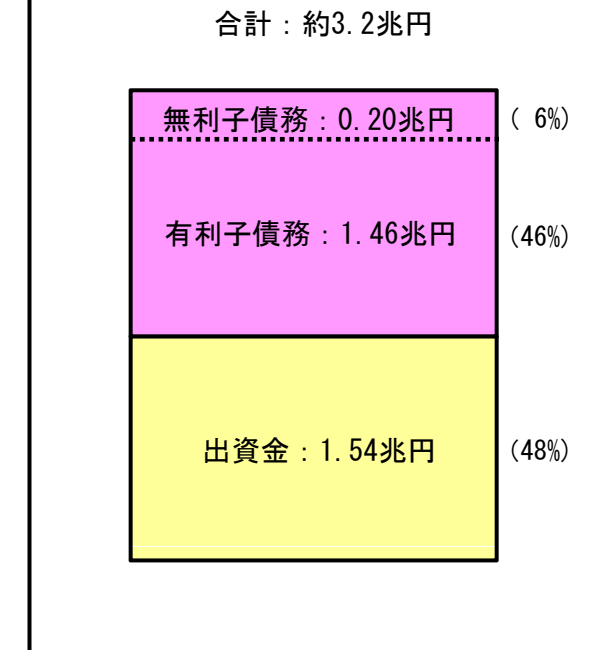


本四高速の償還見通し

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

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。