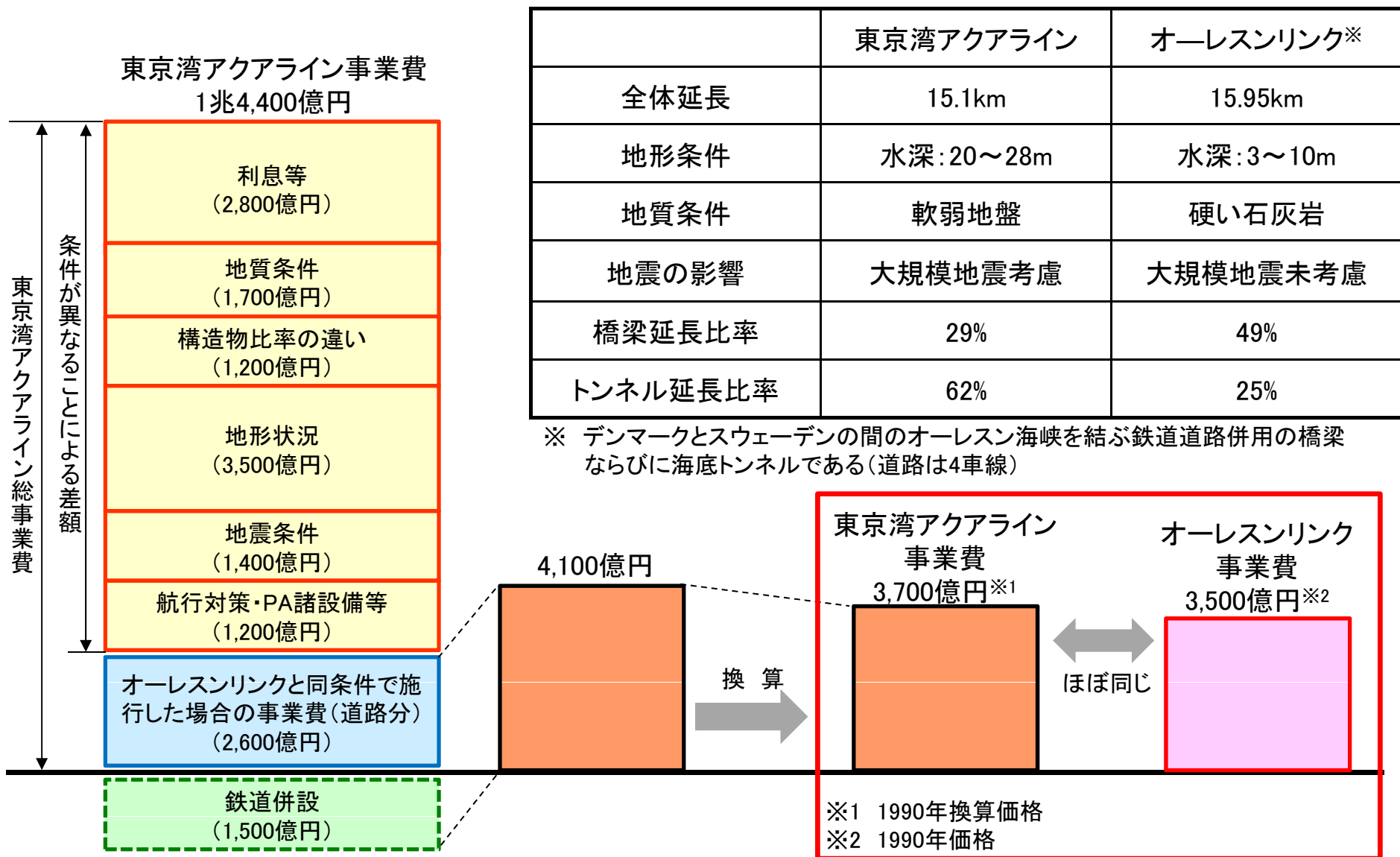


これまでの議論での方向性について [補足説明資料]

建設コストの海外比較(例: アクアラインとオーレスンリンクの比較)

論点2 — (1) — ①
基本とする料金制度関係

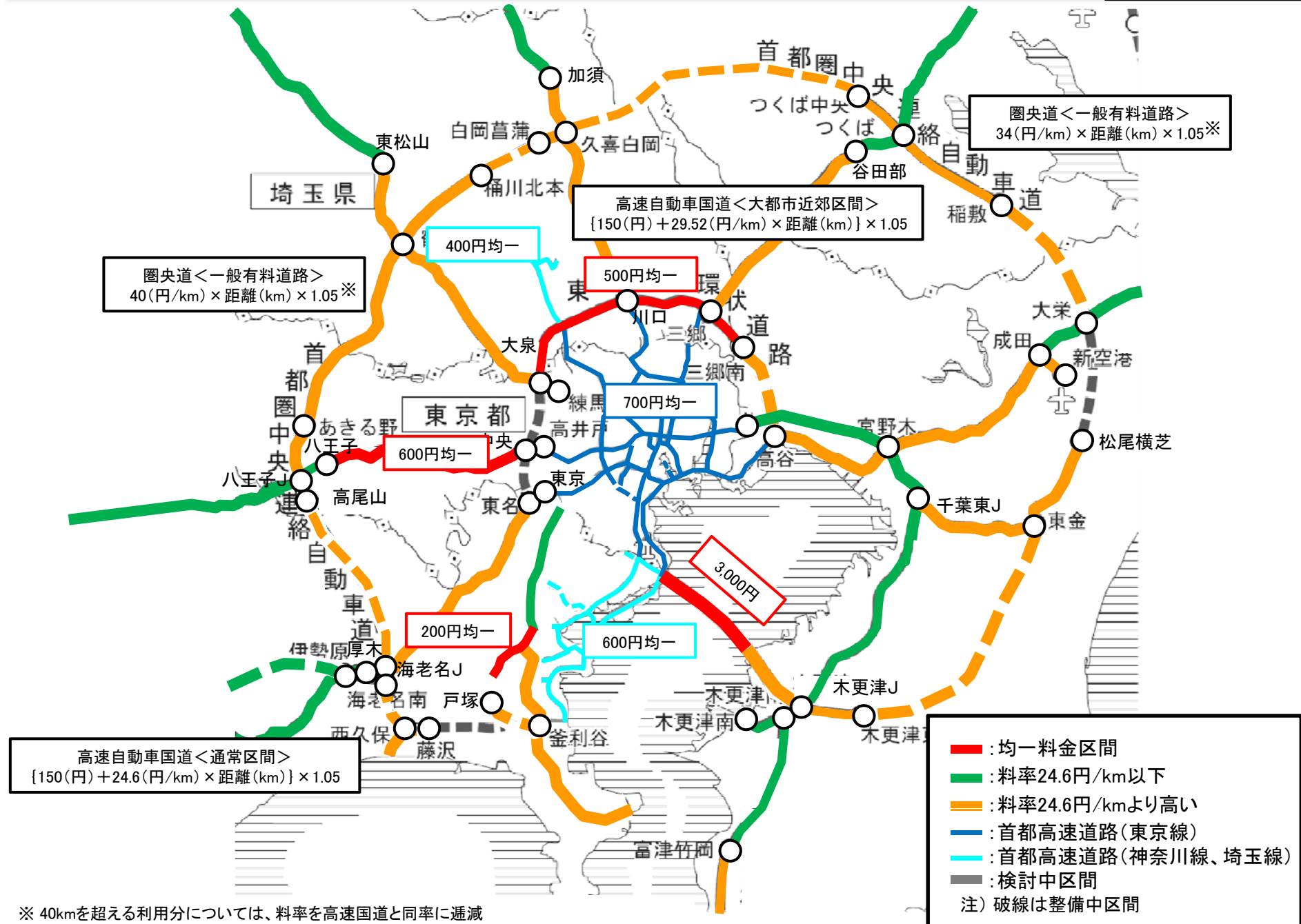


注1) オーレスンリンクは1990年価格を基準としている(建設中利息は含んでいない)

注2) 2001年日本道路公団調べによる

首都圏の料金体系[現行定価料金(普通車)]

論点2 — (1) — ①
基本とする料金制度関係



論点2 — (1) — ①
基本とする料金制度関係



首都高速道路の老朽化の現状

論点2 — (1) — ③
償還の考え方関係

首都高速道路の都心環状線等は東京オリンピック(1964)を目途に建設。

1965年当時



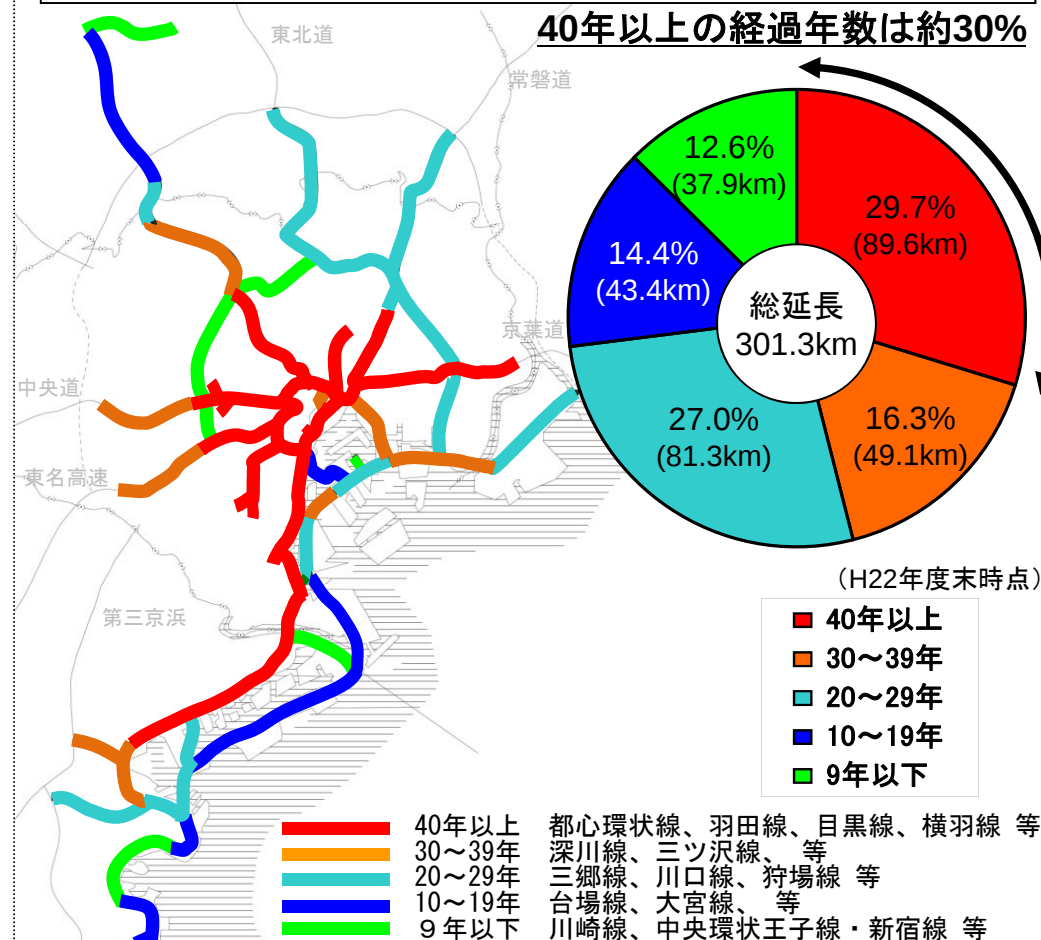
現在



現在では、建設当時に想定していた交通量の2～3倍(大型車は3～4倍)となるなど、過酷な交通環境にある。

首都高速道路の開通からの経過年数

老朽化が進行する首都高速では、現在経過年数40年以上の延長が全体の約30%(89.6km)を占める。

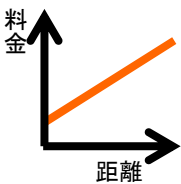
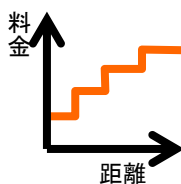
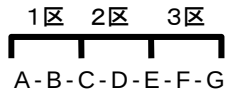
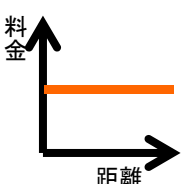
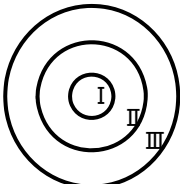


償還満了時(H62)には全体の約95%が経過年数40年以上(うち50年以上は全体の約80%)となる。

※ 阪神高速の40年以上経過年数: 約30%(H22年度末時点)

他の交通機関の料金制度

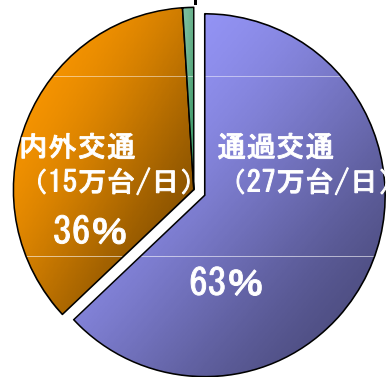
論点2 — (2)
今後の料金施策の方向関係

		対距離制	対距離区間制	区間制	均一制	ゾーン制	自由運賃制
特 徴		キロ当たりの賃率に乗車区間の営業キロを乗じて運賃を算出。	一定の距離を基準として区間を定め、乗車区間に応じて運賃を設定。	営業路線を概ね等距離に区分できる駅を基準として2以上の区間に分割し、区間に応じて運賃を設定。	乗車キロに関係なく運賃を均一に設定。	都市内をいくつかのゾーンに分類し、下車するまでに通過するゾーンの数で運賃を設定。	事業者の経営判断によって原則自由に運賃を設定。
							
メリ ット		計算の煩雑さを解消し、運賃体系を単純化。乗車距離帯別に異なる賃率を設定することで長距離低減が可能。	簡明であり、券売機・精算機・その他の取扱の面から合理的。乗車区間ごとに運賃を設定できるため、長距離低減が可能。	簡明であり、券売機・精算機・その他の取扱の面から合理的。	単純で分かりやすく、出改札での設備の簡素化、省力化が図れる。	均一制の不公平感を解消し、制度の単純化が図れる。	普通運賃のほか、格安運賃の設定などが可能なため、利用者の選択の幅が広がる。
採 用 事 業 者 等	鉄 道	JR運賃	JR(新幹線料金、特急料金) 大手民鉄、東京地下鉄、 公営地下鉄、中小民間鉄 道事業者	鋼索鉄道 箱根登山ケーブルカー、 十国峠ケーブルカー 等	都電荒川線、東急世田谷 線、広島電鉄市内線、新 交通システム(山万ユーカ リが丘線、舞浜リゾートラ イン等)	—	—
	乗 合 バ ス	高速バス	地方の路線で採用	多数の事業者が採用	東京都交通局(23区内)、 名古屋市交通局、大阪市 交通局 等	関東自動車、東野交通、 揖斐川町コミュニティバス 等	—
	フェ リー	—	—	—	—	—	全ての事業者が採用 ※かつては認可が必要だったが、平成12年10月から届出で設定できるようになった
	航 空	—	—	—	—	—	全ての事業者が採用 ※かつては認可が必要だったが、平成12年2月から届出で設定できるようになった

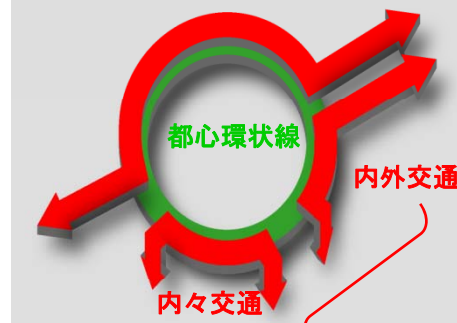
注)「規制緩和と公共料金制度」くらしのリサーチセンター(2004)、消費者庁 公共料金の窓HP、各事業者HPに基づき作成

首都高都心環状線は、利用交通の約6割が通過交通

内々交通 (0.1万台/日)



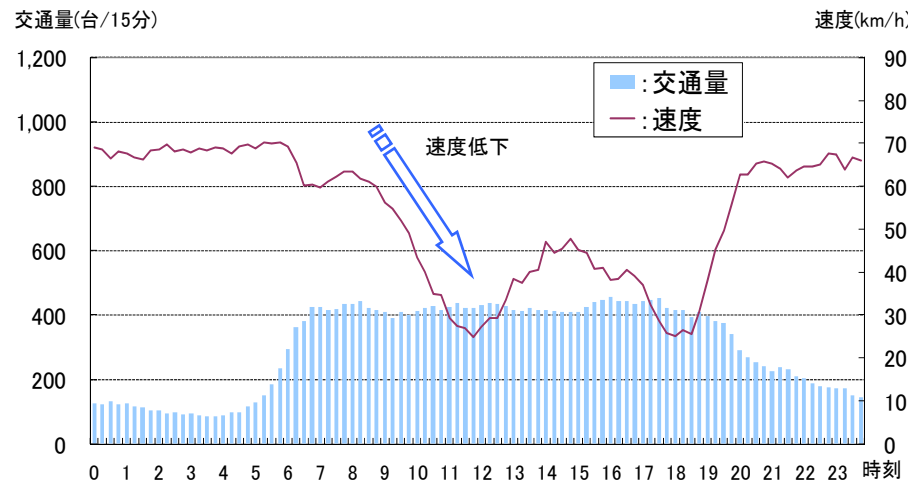
通過交通 (都心環状線に用なし)



(都心環状線沿道に用あり)

出典: 首都高速道路交通起終点調査 (H20年度)

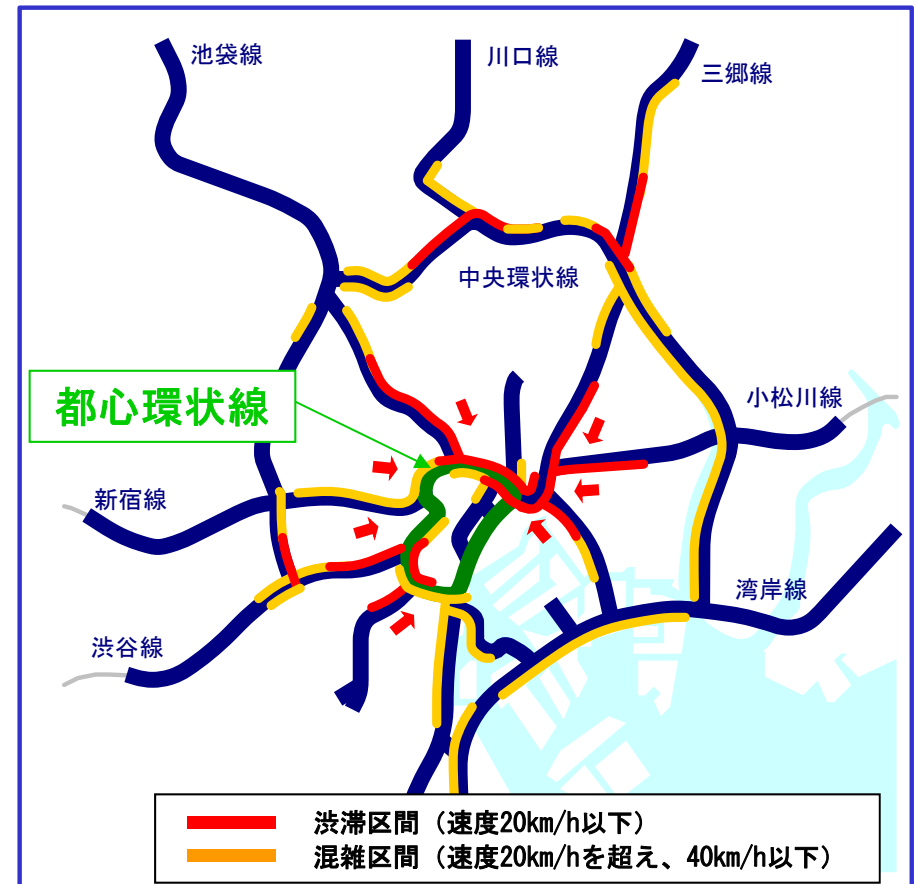
都心環状線では交通が集中し、大幅な速度低下



出典: 首都高速道路資料 (H23.9平日平均)

谷町JCT手前における都心環状線(内回り)の交通量と速度の関係

この結果、合流する放射線の上り方向も渋滞



都心環状線の渋滞状況

※ 平日朝のピーク時(11時)の渋滞・混雑区間を方向別に表示

出典: 首都高速道路資料 (H23.9平日平均)