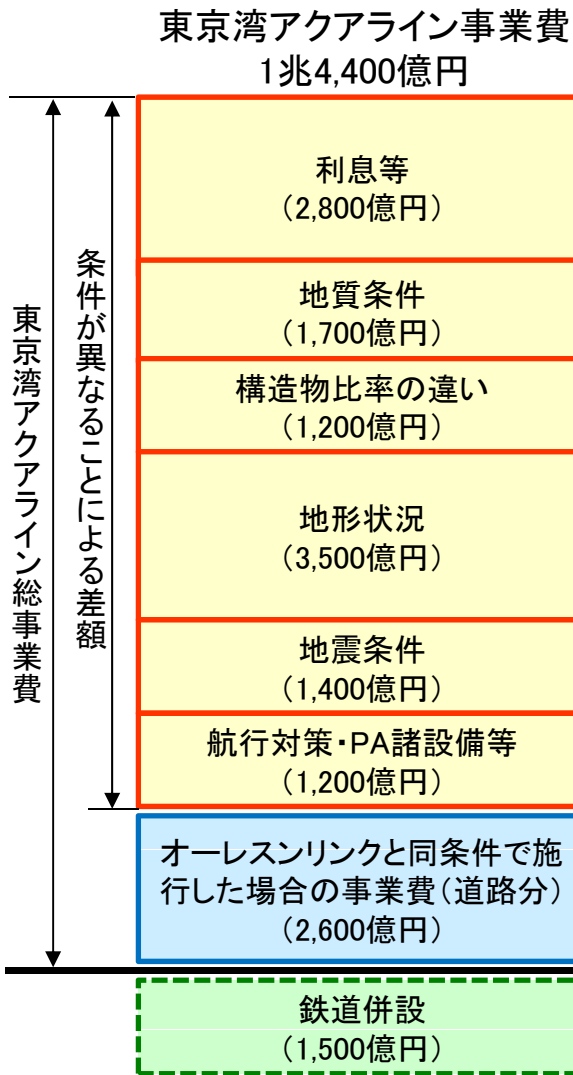


これまでの議論での方向性について  
[補足説明資料]

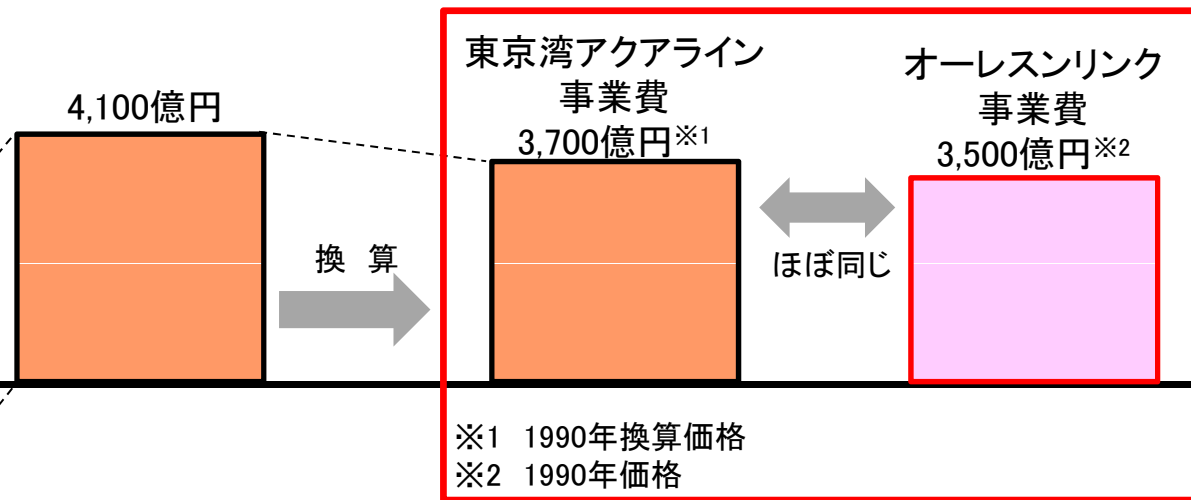
# 建設コストの海外比較(例: アクアラインとオーレスンリンクの比較)

論点2 — (1) — ①  
基本とする料金制度関係



	東京湾アクアライン	オーレスンリンク※
全体延長	15.1km	15.95km
地形条件	水深: 20~28m	水深: 3~10m
地質条件	軟弱地盤	硬い石灰岩
地震の影響	大規模地震考慮	大規模地震未考慮
橋梁延長比率	29%	49%
トンネル延長比率	62%	25%

※ デンマークとスウェーデンの間のオーレスン海峡を結ぶ鉄道道路併用の橋梁ならびに海底トンネルである(道路は4車線)



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



都心環状線(神田橋付近)  
3.5万台/日(計画交通量:約6万台/日)

現在

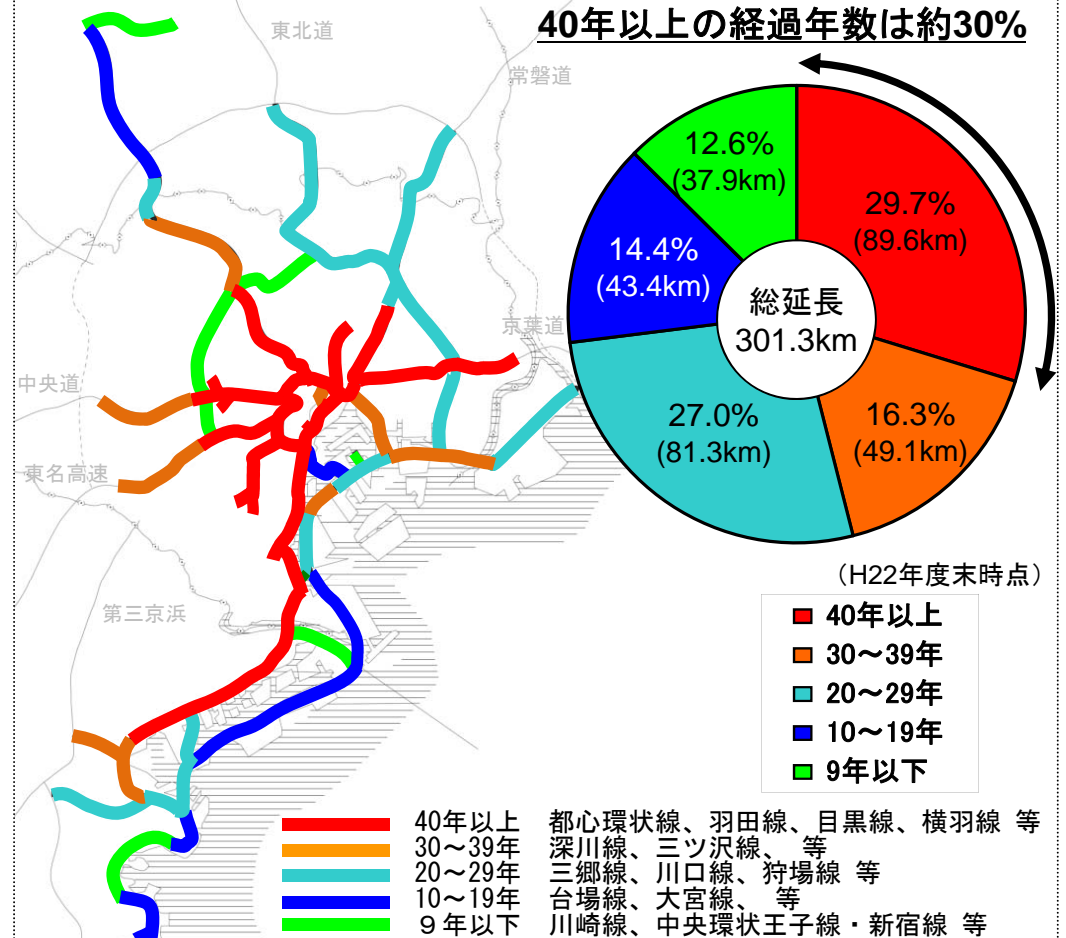


都心環状線(神田橋付近)  
12.5万台/日

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。

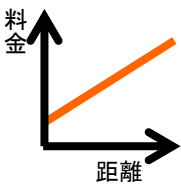
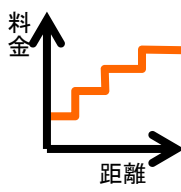
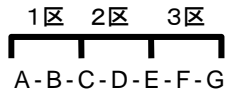
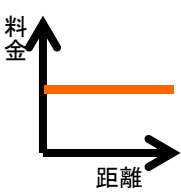
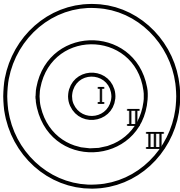


償還満了時(H62)には全体の約95%が経過年数40年以上(うち50年以上は全体の約80%)となる。

※ 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」くらしのりサーチセンター(2004)、消費者庁 公共料金の窓HP、各事業者HPIに基づき作成

