

# 1 阪神高速・第二神明の料金問題に継続して取り組む

(平成27年10月2日本会議一般質問・平成28年10月11日決算特別委員会質問・平成29年3月2日建設常任委員会質問・平成30年2月23日本会議一般質問)



向山好一は、国会議員当時から新神戸トンネルを含む阪神高速道路の料金問題に取り組んできました。その1つは料金の低減化であり、もう1つは料金区分の見直しです。

日本の高速道路の料金は、諸外国に比べ2倍以上も高額になっています。その理由の1つは「全国プール制」という料金設定方法によって、ドル箱路線から高額な料金を徴収する仕組みになっているから

です。この「取りやすいところから取る」方法に向山好一は真っ向から反対しています。

さらに、名神高速など他の高速道路は全て料金車種区分が5区分なのに対し、阪神高速や第二神明道路の料金区分は大型車と普通車の2区分でした。そのことによって、軽自動車と大型車は割高な料金を払わされていました。

向山好一は、国交省が進める対距離料金制度に伴う実質料金値上げ問題を再三県議会で取り上げ、料金の低減化と車種区分の見直しなどの利便性向上を訴えてきました。

前進

## 値上げの圧縮と5区分化を実現

向山好一の再三の追及により、料金の5区分化は、新神戸トンネルを含む阪神高速では平成29年6月より実施、第二神明道路では今年早々に実現予定となっています。

ただし、料金については対距離料金制へ移行することによって実質値上げとなっています。今後、通行料低減化に向けて粘り強く取り組んでまいります。



平成29年3月3日  
神戸新聞朝刊より

### 新神戸トンネルの新料金 (単位:円)

区 間	現行 料金	新料金	
		軽自動車	普通車
箕谷⇄新神戸駅		450(▲60)	490(▲20)
箕谷⇄若宮、二宮	510	450(▲60)	520(+10)
箕谷⇄国道2号		450(▲60)	540(+30)

### 向山好一が要望し前進した項目

#### ■料金を2区分から5区分へ変更 (料金比率)

区 分	現行	変更後
軽自動車	1.0	0.80
普通車		1.00
中型車		1.20
大型車	2.0	1.65
特大型車		2.75

#### ■料金の下限、上限の圧縮

当初案 下限500円~上限1,400円

実施案 下限300円~上限1,300円

#### ■ETC装着補助の創設

現 行 補助なし

変更後 1万円の補助(5万台分)

## 2 神戸電鉄粟生線の存続に向けての行政支援

(平成27年10月2日、本会議一般質問・平成28年10月17日、決算特別委員会質問)

乗客減に歯止めがかからない神戸電鉄粟生線は、毎年10億円程度の赤字が発生し、存続が危ぶまれています。平成24年度から実施していた40億円の無償貸し付けによる兵庫県の支援策は、平成27年度に終了する予定でしたが、その後の支援策について全く議論が進んでいませんでした。



向山好一は、平成27年の決算委員会であらためて取り上げ、兵庫県にリーダーシップを発揮し早期に「あるべき姿」を明確にすべきと提案しました。

### 向山好一が提案している神戸電鉄粟生線の将来像

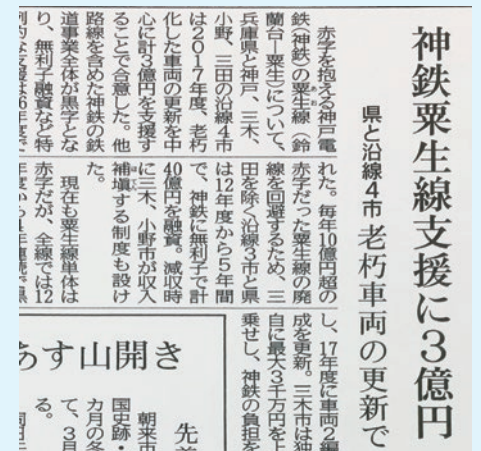
- ①現在実施している支援策を3年程度継続させ当面の存続を支える。
- ②その間に沿線の鉄軌道輸送とバス輸送の役割り分担を明確にしてそれを実施する。
- ③その進捗状況を見極め、志染～粟生間の多様な上下分離方式への移行を準備する。

前進

## 年間3億円の補助制度創設により経営安定化を図る

平成24年度に5年間の期限として創設された兵庫県予算を中心とする「40億円の無利子貸付支援」に変わり、平成29年度より車両更新への支援を中心とする「年間3億円補助制度」が実施されています。

これにより、5年間で15車両の更新が可能になり、粟生線の赤字回避につながっています。



平成28年2月28日 神戸新聞朝刊より