

第3回鎌倉市交通計画検討委員会・特別委員会幹事会 議事要旨

【日時】平成28年8月3日（木） 18:00～20:00

【場所】（一財）国土技術研究センター7階第2・3会議室

【議事要旨】

（資料-2 鎌倉市交通計画検討委員会・特別委員会幹事会の指摘事項と対応）

（委員）海外事例では、課税主体に交通規制・交通管理権限があるのか。

（事務局）十分な裏付けのある資料が現時点では見付からなかった。引き続き調査する。

（委員）ロードプライシングを実施したため、別の課題が生じた事例というものはあるのか。

（委員）様々な懸念があり、事後的に評価していると思う。ロンドンでは、交通を受けきれだけのエリアで検討したため、交通への影響はそれほどなかったようだ。商業者も全体ではそれほど影響がなかったのではないか。

（幹事長）平成8年に実施した調査データ及びシミュレーションでは、迂回交通はそれほど多くなく、鎌倉への流入車が減少すれば、周辺の道路の渋滞も解消するという結果であった。今後、新たな調査を実施し、改めて確認するという方針となっている。

（委員）ロードプライシングは、交通規制より理解を得やすいと書かれているが、道路交通法とロードプライシングの関係の整理が残っているため、書き方を工夫してほしい。

（委員）法定外税を導入する場合は、あらゆる可能性（直接的な規制と経済的手法）を検討したうえで税としたとの説明が必要となるため、表等での整理は必要となる。今回の表では、施策の並びについて、再整理が必要である。

（事務局）資料を再検討し、修正する。

（資料-3-1 及び 3-2 制度設計素案及び法定外目的税の実現に向けた検討素材）

（法定外目的税と普通税）

（委員）自治体には法定外税をつくる権利があるので、議会の了解を得た上で、条例として法定外税をつくることができる。

（委員）法定外目的税とするか法定外普通税とするかは、もう少し検討が必要である。法定外目的税とした場合は、用途が限定され、渋滞緩和に直結した用途だけとなるが、市民理解は得やすい。一方で、法定外普通税でもいけるのではないかと考える。ロードプライシングが課金という経済手法によって混雑を解消することならば、法定外普通税にして、税収を幅広く活用することも可能である。その場合、用途については、強い自制をもって、市の担当部局が扱う必要がある。

（事務局）頂いたご意見を参考に、引き続き、制度等に関する検討を進める。

（市民負担）

（委員）市民負担0というのはいかがか。道路の場合、県道など様々なお金でできており、県内の人はある種、貢献しているともいえる。また、どこの混雑税も0にはなっていないのではないか。イギリスは内々にかけていて0.1である。鎌倉の場合は内々は無料、そういう相場観がある。

(委員) 市民を含めて原因者とする、外から車が入ってこなくても、通常時も混雑しているとなりかねない。タイム課税、曜日課税と限定するためには、外から原因者が入ってくるからという説明になり、市民に課税する根拠がない。課税の根拠は、常日頃から混んでいるのではなく、あまりにも土日に集中して混雑するという課税根拠の方が説明しやすく、市民は外した方が分かりやすい。

(幹事長) 市民税等で負担しているから無料という文言だと、県民は県道も無料となり、神奈川県民から取りにくくなる。

(委員) 外部からの流入車が減って、その分、市民がどんどん車に乗って、混雑してしまうケースもある。市民は市民なりに努力して、混雑を減らすための知恵をどのようにするかを検討すべき。

(幹事長) これまでのロードプライシングの理屈からすると、車は渋滞を起こしている人たち、みんなが原因と議論してきた。

(委員) 委員の考えを実現するためには、市民も混雑の原因者と考え、内々をとらないと論理が成り立たなくなる。

(委員) ロンドンでは内々をとっている。ただ、実際には、技術的にもかなり難しく、徴収コストが嵩んでしまうので、断念して、セカンドベストで、入ってきたものだけを取り締まっている。

(幹事長) 一度市民に0を出すと二度と撤回できない。重大な選択のため、もう少し検討したい。

(制度の目的)

(委員) 道路交通法で書かれている権限のような『円滑な交通』とかいてしまうと、どの権限でやっていくのか不明瞭で、道路交通法と目的が同一になってしまうため、整理が必要である。

(事務局) 今後検討する。

(エリア課税)

(委員) 県道管理者(国道134号(以下「134号」という。))も含むからすると、鎌倉だけで道路網を形成している訳でない、鎌倉地域だけに限定して施策をとることはできない。

(委員) 自治体のエリアの課税、空間課税という考え方である。課税の考え方からすると、道路は基準になっていない、あくまでエリアの中が混雑という考え方である。

(総務大臣による同意協議への対応)

(委員) 「134号は交通機能を確保する道路であるから課金しない」とあるが、交通機能を確保するというのは他の道路も同じであり、134号は週末渋滞するのになぜ特別視するのか分からない。また、後段の「道路整備とは別に交通渋滞といった外部不経済に着目し、渋滞発生の原因者に負担を課すものであり道路法とは性質を異にすることから、国の経済施策に相当でないとまで言えない。」とあるが、経済施策だから道路法とは関係ないということか。

(幹事長) 134号は、通過交通が多く、鎌倉に関係ない車が多いから対象外としようというのがこれまで積み上げてきた案である。134号の混雑緩和に寄与する施策を134号に課金せずに行おうというのが現在の案であり、表現、書き方を検討すること。

(道路無料公開の原則)

(委員) エリアに入ってくる車両に課金するといっても結局は道路利用車両にしか課金していない。道路法については、いろんな解釈が取り得るかもしれないが、無料公開の原則の中で実務を行っ

ている者として違法ではないという国土交通省なり内閣法制局の公式見解の担保が無ければ、実施に賛同することはできない。

(委員) 経済施策と道路法は関係しないので、削除しないで公開すると、今のような誤解を多数招く。

(幹事長) 親委員会には、本省も入ってもらっている。ここまでのところ、道路法とバッティングだから、本省からこの議論をやめろとは言われていない状況である。

(委員) 道路無料公開の原則に関する司法的判断はないため、鎌倉市の場合、主張するのはよいと思う。これまでの判例は、すべての例が道路整備特別措置法であり、今後、新しい整理が必要である。

(事務局) 総務大臣による同意協議への対応、②については、再検討する。③については、削除修正する。

(納税義務者)

(委員) 使用者→運転者、所有者→使用者に修正が必要である。

(事務局) 資料を修正する。

(委員) 放置違反金と同じ考え方で、使用者（修正後）に課金するのが良いのか疑問が残る。

(事務局) 再度内容を検討する。

(資料-5 今後のスケジュール)

(委員) スケジュールは、先に既成事実を作るように感じてしまうが、制度が固まった後に社会実験を実施すると理解している。資料もそれが分かるように修正した方がよい。また社会実験として、1、2箇所にETC装置を設置することに意味があるのか。

(事務局) 社会実験は、法制度を固めてからと考えている。社会実験は、カメラ課金ができるのかといった動作確認が主であり、いきなり課金して徴収するものではない。ご指摘を踏まえ、資料を修正する。

以上