

第4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（確定版）

【日 時】平成28年10月3日（月） 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-3-1 制度設計素案、資料-3-2 法定外目的税の実現に向けた検討素材

（法定外目的税・法定外普通税）

（A 委員）ディスインセンティブ課税にすれば、特に目的税にする必要はなく、普通税でも可能である。

目的税の場合、明確に限定的に用途を決めていった方が良い。

（事務局）整理の方向としてはそのような形で整理する。

（A 委員）法定外普通税と法定外目的税で、総務省の同意を得るうえでのハードルの違いは無い。

（道路交通法との目的の整理）

（B 委員）制度の目的について、円滑な交通という目的が道路交通法と重複しないように整理する必要があるのではないかと。

（事務局）他の交通公共機関の利便性向上等、広い意味で円滑な交通と整理をしている。

（幹事長）円滑な渋滞解消の施策は複数あるが、それが道路交通法と重複することの問題点は何か。

（B 委員）問題点という訳ではない。事務局から、目的が道路の円滑化に限らないから、目的は重複しないと回答があったため、質問をしたものである。

（C 委員）おそらく違法性のことを懸念されていると思うが、そもそも目的が重複しなければ、違法という議論にならない。一方、今の議論は、例えば目的が重複しても、道路交通の円滑化のために、それ以外の手段を道路交通法は禁止していないとすると、適法な解釈もありうる。整理はそのような形が良い。

（B 委員）ロードプライシングを交通規制として整理するならば、道路交通法の目的とむしろ合致した方が良い。

（C 委員）規制は手段であって、目的ではないため、目的自体はあまり変更しない方が良い。道路に関する限りは“重複している”と整理した方が良い。

（法定外目的税の骨子）

（A 委員）制度の構築がまだばらばらの印象がある。法定外税をつくるには全てのパーツ、課税根拠、徴税手法、課税範囲等が揃って、同じ説明ができないといけない。

気になる点は3点。1つ目は、課税の根拠。エリアに入ってきた時に課税をすとなれば、あくまで外部の人が入ってきたことにより混雑するのだから、外からの進入に対して、課税するのが課税の根拠になる。2つ目は、公平性の維持。市民負担0.1をかけた場合は、1度出ていった市民に課税して、内にいる市民には課税せず、不公平感がある。3つ目は、地方税の理論。住民と非住民は明確に区別すべきで住民税を払っている意味は何か。税の理屈からすると、以上の3つの点で市民負担が入った場合は、ばらばらになる。市民負担を無しとしまえば、この3つの問題が無くなるため、税の観点からは、市民負担は0でいかないと仕組みが破綻する。

（D 委員）市民税だけでなく、国、県のお金で道路の空間を維持している。貴重な道路空間を譲り合っ

て使うのだから、どこの人であっても、混雑の原因となっている人には払ってもらった方が
良い。そちらを市民は支持してくれるのではないかな。

(E 委員) 市民の感情的なものから考えると、市民負担を例えば 0.1 としても、正直、かなり抵抗はあ
るのではないかな。確かに外から来る方だけに課税する、それだけ考えると、不公平かと考え
るが、実際に制度を動かすとすると、なるべく市民の方々の賛同を得られるやり方でやって
いかないと実務的には厳しいという気持ちがある。

(D 委員) 若宮大路で、カメラを 1 カ所併用して、両方向で写真を撮れば、内々の補足として十分でな
いか。12 箇所+真ん中 1 箇所だけで内々交通もとれるのではないかな。

(A 委員) 内々(捕捉、徴収)を行った場合は、裏道の問題、警察との問題も出てくる。

(幹事長) 仮にこれらの問題を突破できたとして、市民を割引にする根拠はできるかな。

(A 委員) 割引する根拠として考えられるのは、住民税がある。ただし、市民負担 0.1 とする根拠が分
からない。ならば 0 でいいのではないかな。

(C 委員) 市民が提訴した場合の争点は適法性である。ロンドンの場合は平日、鎌倉は休日、前提が異
なる。法的にみると、鎌倉市民の市内の車利用は、圧倒的に平日利用が多いのか。平日はや
ろうとしていないわけなので、鎌倉市の市民の交通をニュートラルと考えるのか、あるいは
何らかの外部性を出していると考えなのか、これはデータの分析で判断できると考えられる。
裁判所は、平等原則に反していないのかという立場であるため、前提となるデータに即した
ものであれば、違法とはならないのではないかな。

(事務局) データ自体は正確にはとっていないが、VICS データによると休日の特定の時間帯に交通が
集中するという結果があり、1 日の交通量自体を比べると、休日よりも平日の 12 時間交通量
の方が多い傾向にある。これは、市民が通勤通学に車を利用されているという推測ができる。
同様に日曜日は、特定の時間に集中して混雑するという事実がある。

(C 委員) エリア内の車に保有税をかける案もある。

(幹事長) 今日の時点で結論は出ないが、市民から徴収する場合、徴収しない場合、それぞれでどうい
った論理で、どういった問題点があるかな等、様々な観点から議論をしたことを、特別委員会
に報告する形としたい。

○資料-4 ETC のシステムについて及び資料-5 鎌倉市フリーフロー課金システムに関する課題の整理 (課金対象等)

(F 委員) 課金対象の中で、使用者を対象とするとあったが、税に関する事務手続きの流れ等を考える
と、税法的によいのかという疑問はある。

(事務局) 課税対象を掘り下げてきちんと整理していく必要があると考えている。課税する際には、ETC
ゲートの前で周知、それより前に課金していることを周知徹底して対応を図りたい。

(A 委員) 現時点で(税の徴収手続き等に関する)問題点を全て想定するのは、まず不可能であり、判
例を重ねるしかないと考え。様々なケースがあるが、どうしても使用者でいくしか条例上
はないのではないかな。

(システム全体)

(D 委員) 道路局の方を説得する資料が必要である。シンガポールでは、個人がコンビニ支払い、駐車
場支払い、道路の料金支払い等に使える共通カードを利用していると思うので調べてほしい。

(幹事長) 資料-5 のシステム全体について、料金所を設置して一人一人徴収することは、渋滞等を考え

ると選択肢として無いと理解している。また、事前登録が必要というシステムは、休日等が対象のプライシングであるため、恐らく無理であろうと考える。残る可能性は3つで、ナンバープレート、高速道路 ETC、今までにないネットワーク型という研究中のシステムであり、これも次の特別委員会に検討の状況を報告する形としたい。

(幹事長) 現時点では、ナンバープレートと高速道路 ETC の話を中心に選択肢とする。高速道路 ETC が一般道で設置できればこれが1番分かりやすく、国に働きかける等、まずやってみる。一方、ETC を利用しない人もいるので、いずれナンバープレートもやらなければいけないため、この2つを同時にやる必要がある。また、万が一、高速道路式 ETC が無理だった場合は、ナンバープレートだけでも選択肢としてありうるのか。

(事務局) 高速道路 ETC については国への働きかけが第1であると考えている。これまで国に働きかけをした現状としては、一般道への設置には、セキュリティが課題であるという感触であった。高速道路の料金所は一般の人は入れないので、特定の人が入らないとすると、鍵情報等のセキュリティが高度に確保されていると言う話をいただいているところであるが、再度確認をしたい。また、ナンバープレートについては、1日約1.6万台との試算もあり、これを全てカメラで追って月毎に通知を送付するのはハードルが高い。運輸局の照会等、可能な限り調整を図っていくが、実務的な課題がある。いずれの仕組みについても課題が残されているのが現状である。

(幹事長) 課題があることは分かったが、仮にナンバープレートしかないとなったらどうするか。運輸局との関係を仮に突破できたとして、1日1.6万台は受け入れられる選択肢なのかどうか。

(事務局) これまでナンバープレートのみの議論というのは行われてこなかったため、更なる検討が必要ではあるが、事務的問題、人件費がかかるので、状況は厳しいという感想を持っている。

(E 委員) 課税を上回る徴収コストがかかると税金として課税する本来の目的からはずれてしまうので難しいと考える。

(A 委員) コストが税収を超えてもなんら問題はない。やるべき政策があって、お金かけても政策を実施することも有り得る。

財源集めの税とインセンティブの税は明確に分ける必要がある。ディスインセンティブ課税とするならば、税収はなんら審査基準にならないし、法定外税をつくる上での障害にはならない。

(D 委員) スtockホルムでは、ナンバープレートと DSRC の両方で試行したが、ナンバープレートの自動読み取りの精度が上がったため、DSRC を止めて、ナンバープレートの読み取りのみで行っている。かなり読み取り精度も高いようなので、どのようにナンバー照会を行っているか調べてみてはどうか。

(その他)

(C 委員) 鎌倉市の法制担当はどう考えているのか、事務局の考えが法制の考えなのか。

(事務局) 法制担当との調整については、制度骨子を固めた上で行う予定である。

以上