

## 第3回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

## 【主な意見の概要と対応方針（案）】

番号	主な意見の概要	対応方針（案）
1	○資料2（P.2-3 指摘事項と対応） ・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。	・資料2-2参照。
2	○資料2（P.2-4 ロードプライシング導入の必要性） ・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のはあるのか。 ・ロンドンでは、交通及び商業にそれほど大きな影響がなかったのではないかと。 ・鎌倉市の場合、平成7年調査時は、それほど交通への影響はないという結果であった。今後、改めて確認する方針となっている。	・今後調査を行い、確認する。 (ロンドンについては、資料2-2参照)
3	○資料2（P.2-5 ロードプライシング導入の必要性） ・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、道路交通法との関係の整理が残っているため、書き方を工夫すべき。 ・表の施策の並びについて、再整理が必要。	・資料を再整理し、修正する。 (資料を修正の上、今回、参考資料として配付)
4	○資料3-1及び3-2（法定外目的税と普通税） ・法定外税について、目的税の場合は使途が限定されるが、市民理解は得やすい。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、普通税として税収を幅広く活用することも可能となるが、いずれにせよどちらにするのか検討が必要である。	・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。(資料-3-2参照)
5	○資料3-1及び3-2（市民負担） ・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いる。また、どこの混雑税も0にはなっていないのではないかと。 ・原因者を市民も含むとすれば、外から車が入って来なくても通常時も混雑しているとなりかねない。時間・曜日課税と限定することを考えると、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くなる。 ・外部からの車が減少した場合、その分、市民が車に乗って混雑してしまうケースもある。市民も努力して混雑を減らすための知恵を絞るべきだ。 ・これまでのロードプライシングの理屈からすると、渋滞は車に乗る人達全てが原因と議論してきた。	・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。(資料-3-2参照)

	<ul style="list-style-type: none"> <li>一度市民を 0 にすると二度と撤回できない。重大な選択になるので、検討していきたい。</li> </ul>	
6	<p>○資料 3-1 及び 3-2 (制度の目的)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>道路交通法に明記されている「円滑な交通」と、制度骨子案に明記された「円滑な交通環境の実現」が重複しており、目的が被らないように整理を行う必要がある。</li> <li>円滑な交通は誰にとってもニュートラルな概念。同じ円滑な交通と書いても、道路交通法とは異なる意味となるべき。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。(資料-3-2 参照)</li> </ul>
7	<p>○資料 3-1 及び 3-2 (エリア課税)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>県道管理者(134号含む)からすると、鎌倉地域だけに限定して施策をとることはできない。</li> <li>自治体のエリアの課税、空間課税という考え方。課税の考え方からすると、道路は基準になっていない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>
8	<p>○資料 3-1 及び 3-2 (総務大臣との協議の考え方)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>134号は交通機能を確保する道路として課税しないとしているが、なぜ134号だけ特出ししているのか。</li> <li>134号は、通過交通が多く、鎌倉に関係ない車が多いから、はずそうというのがこれまで積み上げてきた議論である、表現、書き方を検討すること。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>資料を再整理し、修正する。(資料を修正の上、今回、<u>参考資料</u>として配付)</li> </ul>
9	<p>○資料 3-1 及び 3-2 (道路無料公開の原則)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>「国の経済施策に適当でないと言えない」について、道路法とは関係ないという、国土交通省等の見解がとれるのかどうか。無料公開の原則、道路法に反しないという担保をとってほしい。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。(資料を修正の上、今回、<u>参考資料</u>として配付)</li> </ul>
10	<p>○資料 3-1 及び 3-2 (納税義務者)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>使用者→運転者、所有者→使用者に修正が必要である。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>資料を修正する。</li> </ul>
11	<p>○資料 3-1 及び 3-2 (納税義務者)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>放置違反は、車が放置されている実態があつて使用者(所有者)にも原因があるという考えだと思いが、運転者が一時的にエリア内に入って出た車について使用者は何の影響も与えていない。</li> <li>放置と同じ考え方で、使用者に課金するのが良いのか疑問が残る。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>頂いたご意見を参考に、再度内容を検討する。(資料-3-2 参照)</li> </ul>

12	<p>○資料5（今後のスケジュール）</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・制度が固まった後に社会実験を実施すると理解しており、資料も修正した方がよい。</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>・社会実験は、法制度を固めてからと考えている。ご指摘を踏まえ、資料を修正する。 (資料を修正の上、今回、<u>参考資料</u>として配付)</li></ul>
----	--	---

以上

Q1. 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。

A1. ロンドンの場合、課金の権限を持つのはロンドン交通局である。ロンドン交通局は、交通規制や市内幹線道路の駐停車禁止区間における違反車両の取締り、警察の活動資金負担を行っている。

シンガポールの場合、課金の権限を持つのはシンガポール陸上交通庁である。シンガポール陸上交通庁は、交通規制や駐車違反の取締りなども行っている。

(両国ともその他の交通違反の取締りは警察による)

(出典：ロンドン)

- ・ロンドン警視庁、ロンドン交通局の各ホームページ
- ・Wikipedia、在英日本大使館

(出典：シンガポール)

- ・シンガポール陸上交通庁、シンガポール警察の各ホームページ
- ・自治体国際化協会シンガポール事務所資料

Q2. ロードプライシング実施の効果と影響はどのようなものがあるか（ロンドンの場合）

A2. 実施効果としては以下が挙げられている。

- ・課金区域内の混雑減少（平均 30%減）
- ・入域交通減少（18%）
- ・域内循環交通減少（15%）
- ・入域乗用車は 1 日当たり 6.5～7 万回減少し、減少分の 50～60%は公共交通に転換

影響としては以下が挙げられている。

- ・道路交通から NOx と PM10 の両方の排出量が約 12%、CO2 の排出量が 19%減少
- ・課金区域における道路輸送に係る消費燃料が 20%縮減
- ・課金区域の小売市場に影響はない。また区域内及び周辺の道路交通事故は増加していない。

出典：東京都環境局資料