

法定外目的税の実現に向けた検討素材

【前回意見に対する考え方の整理（事務局案）】

テーマ	主な前回意見（再掲）	考え方の整理（事務局案）※頁は制度設計素案（骨子）の記載場所	課題等
制度の目的	<ul style="list-style-type: none"> ・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、<u>目的が被らないように整理を行う必要がある。</u> ・円滑な交通は誰にとっても<u>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。</u> 	<p>P.3-1-1、 P.3-1-3</p> <ul style="list-style-type: none"> ・道路交通法では「道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図る」ものと定義している。 ・（仮称）鎌倉ロードプライシングでは、道路に限らず、鉄道など公共交通機関とリンクした<u>交通需要マネジメント施策を行うことで、市民にとって円滑な交通を図ろうとするもの</u>であることから、現在の表現を活かす。 	<ul style="list-style-type: none"> ・（仮称）鎌倉ロードプライシングは、交通管理者ではなく基礎自治体が行う交通需要マネジメント施策である。
法定外目的税と普通税	<ul style="list-style-type: none"> ・法定外税について、<u>目的税の場合は用途が限定されるが、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という事ならば、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</u>である。 	<p>P.3-1-2</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市民を含め対外的な理解を得るため、<u>課税目的を前回同様「円滑な交通環境を実現するための施策」に充てることとし、引き続き法定外目的税として検討を進める。</u> ・法定外普通税の豊島区の「狭小住戸集合住宅税（ワンルームマンション税）」は、<u>条例中、課税の根拠としては「ゆとりある住宅・住環境の実現」と規定している。</u> 	<ul style="list-style-type: none"> ・円滑な交通環境を実現するための施策の整理を行い、財源が適正な執行になるようチェックしていく。
課金対象（納税義務者が複数になることへの対応）	<ul style="list-style-type: none"> ・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、<u>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。</u> ・放置と同じ考え方で、使用者に課金するのが良いのか<u>疑問が残る。</u> 	<p>P.3-1-2</p> <ul style="list-style-type: none"> ・実態としては、E T C課金は運転者＝E T Cカード所有者であり車の使用者であることが多く、カメラ課金は車の使用者＝運転者であることが多いと想定される。 ・条例で納税義務者を場合分けした規定（運転者と使用者）をすることの検討。 ・または、エリア内への進入に対する課税との考えから、<u>その行為を至らしめた（車の運転を許可した）のは使用者であると場合分けせずに整理する。</u> 	<ul style="list-style-type: none"> ・使用者とするのは割り切った考えであるが、進入する「車」に着目すると使用者のみの整理もあり得るのではないか。

テーマ	主な前回意見（再掲）	考え方の整理（事務局案）※頁は制度設計素案（骨子）の記載場所	課題等
課金パターン (市民の負担)	<ul style="list-style-type: none"> 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がねない。<u>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。</u> 外部からの車が減少した場合、その分、<u>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。</u> これまでのロードプライシングの理屈からすると、<u>渋滞は車に乗る人達全てが原因と議論してきた。一度市民をゼロ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。</u> 	<p>※ 現在、課金に対する考え方などを含めた市民アンケート実施しているので、その回答も参考に今後の特別委員会での審議としたい。以下、現段階での整理。</p> <p>P.3-1-2</p> <ul style="list-style-type: none"> ロンドンをはじめ諸外国の課金は平日の通勤交通対策で、エリア内市民も交通量に負荷を与えている前提に立ち課金をしている（鎌倉市は観光交通の渋滞対策） 実務として、0 円の場合、課金対象エリア境界付近の市民の負担額の差がなく混乱しない。 エリア外市民のエリア内への進入は交通量に負荷を生じさせているのは事実である。 軽減する場合の額の設定根拠として、市外と市民の進入回数を統計的に分析し、その割合を算出する。 市民はロードプライシングによる税ではなく、例えば通行手形の購入により負担をする（市民自らが車利用を控えることを宣言する交通市民憲章だけでは許されない場合）。 	<ul style="list-style-type: none"> 検討委員会では、課金割合を市外の方を1とすると、<u>市民はゼロまたはゼロより大きく0.1以下という範囲</u>で議論してきたため、慎重な議論が求められる。 税の公平性の観点から考えていく必要がある。
カメラ課金によるナンバー（登録番号）の照会について	<p>《事務局より》</p> <ul style="list-style-type: none"> カメラ課金による使用者の特定は、1日あたりの車の流入が1万6千台であることを踏まえると、<u>膨大な照会を行う必要があり、対応が必要</u>である。 	<ul style="list-style-type: none"> （一財）自動車検査登録情報協会の<u>登録情報提供サービスの複数検索を活用し、自動車の登録番号から使用者の住所・氏名をCSVデータにより受領する。</u> この場合であっても、法令に基づく利用者以外は、登録番号と車台番号の両方を提示し使用者情報を入手できると推察されるが、<u>法定外目的税条例による市からの照会は、法令に基づくものとして、登録番号のみで対応が可能であるか（道路運送車両法第22条第5項の「登録事項証明書」の交付請求等の明示事項）</u>を受ける自動車登録規則第26条第1項により所有者情報を得ることは可能かを確認）。 対応が認められない場合、特区制度の活用を検討。 	<ul style="list-style-type: none"> 利用に際し、国土交通大臣から提供項目等について承認を受けなければならない。 手数料 1 レコード 4.7 円