

## 第 2 回～第 4 回 幹事会における主な意見

## 第 2 回～第 4 回 幹事会の開催状況と主な議論の概要

開催状況	主な議題	備考
第 1 回特別委員会 第 1 回幹事会 (平成 28 年 1 月 20 日)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 鎌倉地域における交通計画のこれまでの取組みについて</li> <li>・ (仮称) 鎌倉ロードプライシングに関する検討状況について</li> </ul>	参考資料 頁 参-1～2
第 2 回幹事会 (平成 28 年 3 月 17 日)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ (仮称) 鎌倉ロードプライシングに関する検討状況について</li> <li>・ 検討課題と進め方の整理について</li> <li>・ 法定外税について</li> <li>・ システムについて</li> <li>・ 今後のスケジュールについて</li> </ul>	参考資料 頁 参-3～5
第 3 回幹事会 (平成 28 年 8 月 3 日)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 第 2 回幹事会の指摘事項と対応</li> <li>・ 制度設計素案 (骨子)</li> <li>・ 平成 28 年度交通量調査・アンケート調査の概要</li> <li>・ 今後のスケジュールについて</li> </ul>	参考資料 頁 参-6～8
第 4 回幹事会 (平成 28 年 10 月 3 日)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 第 3 回幹事会の指摘事項と対応</li> <li>・ 制度設計素案 (骨子)</li> <li>・ ETC のシステムについて</li> <li>・ 鎌倉市フリーフロー課金システムに関する課題の整理</li> </ul>	参考資料 頁 参-9～11
第 2 回特別委員会 (平成 29 年 1 月 25 日)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 第 1 回特別委員会 (第 1 回幹事会) の指摘事項と対応について</li> <li>・ (仮称) 鎌倉ロードプライシングに関する検討状況</li> <li>・ 第 2 回～第 4 回 幹事会における検討結果について</li> <li>・ 制度設計案 (骨子) について</li> <li>・ ETC のシステムについて</li> </ul>	

## 主な議論に関する意見

議題	主な意見	備考
法定外税の制度全般	<p>委員：制度設計にあたっては、首尾一貫した説明、特に目的をはっきりさせることが重要。交通混雑の原因を来訪者と考えると、追出し税のような形となるが、域内の交通まで課税対象に含めると、課税根拠が変わってくる。</p>	<p>・第2回</p>
法定外税の市民負担	<p><b>(市民負担を0とする意見)</b></p> <p>委員：鎌倉市の市民は市税を負担しており、市外の観光客等が原因で混雑しているのであれば、市外の観光客等に課税するというのは、論理として分かりやすい。</p> <p>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がねない。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となる。課税の根拠は、平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。</p> <p>委員：制度の構築について、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。税の観点からは、市民負担は0が良い。</p> <p>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、抵抗はあるのではないかと。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なると、なるべく市民の方々の賛同を得られるやり方でないと実務的には厳しい。</p> <p>委員：割引する根拠として考えられるのは、住民税があるが、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と。</p> <p><b>(市民負担を0以上～0.1程度とする意見)</b></p> <p>委員：内々交通も混雑の原因になっているため、市民の負担を免除するという訳にはいかないのではないかと。</p> <p>委員：道路の場合、県道など様々なお金でできており、県内の人たちにはある種、貢献しているといえる。また、(海外を含め) どの混雑税も0にはなっていないのではないかと。イギリスは内々にかけていて0.1である。</p> <p>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検討すべき。</p> <p>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(市民だから0はないのではないかと)と議論してきた。</p> <p>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</p>	<p>・第2回</p> <p>・第3回</p> <p>・第4回</p> <p>・第4回</p> <p>・第4回</p> <p>・第2回</p> <p>・第3回</p> <p>・第3回</p> <p>・第3回</p> <p>・第4回</p>

	<p>平日、鎌倉は休日、前提が異なる。鎌倉では、平日はやろうとしていないわけなので、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と。</p> <p>(その他の意見)</p> <p>事務局：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ので、その回答も参考にしたい。</p>	<p>・第3回</p>
道路法	<p>委員：道路法の「道路無料公開の原則」の解釈については、どのように整理するのか。</p> <p>委員：道路法の解釈「道路無料公開」については、法原則ではなく、道路法のもとでの実態にすぎない。道路整備特別措置法では、一定区間を通過することに課金しており、鎌倉市のケースは、法解釈として成り立つ。</p> <p>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。</p> <p>幹事長：道路に対して課金するのではなく、エリアに入る際に課金するエリアの課税、空間課税というロジックである。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。</p>	<p>・第2回</p> <p>・第2回</p> <p>・第3回</p> <p>・第2回、第4回</p>
ロードプライシング	<p>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。</p> <p>委員：事後的に評価している。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と。</p> <p>事務局：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である。</p>	<p>・第3回</p> <p>・第3回</p> <p>・第3回</p>
法定外（普通税・目的税）	<p>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。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、課金という経済手法によって混雑を解消することになれば、法定外普通税にして、税収を幅広く活用することも可能。</p> <p>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。</p>	<p>・第3回</p> <p>・第4回</p>
ETC システム	<p>(ETC システム全般)</p> <p>幹事長：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。また、事前登録が必要というシステムは、</p>	<p>・第4回</p>

	<p>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る。</p> <p><b>幹事長</b>：現時点では、ナンバープレートと高速道路 ETC の話を中心にした選択肢とする。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、何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。</p> <p><b>事務局</b>：高速道路 ETC については国への働きかけが第1であるが、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。</p> <p>(ナンバープレート)</p> <p><b>幹事長</b>：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。</p> <p><b>事務局</b>：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。</p> <p>(システムと制度)</p> <p><b>委員</b>：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。</p> <p><b>委員</b>：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く、法定外税をつくる上での障害にはならない。</p>	<p>・第4回</p> <p>・第4回</p> <p>・第4回</p> <p>・第4回</p> <p>・第4回</p> <p>・第4回</p>
--	--	---