

この資料は、第1回特別委員会（平成28年1月20日開催）において、参考資料として提示し、その後の幹事会で検討素材として使用したものであり、内容は作業時のままである。

---

---

## これまでの検討状況の整理（特別委員会検討用資料）

---

---

### 《目 次》

- |   |       |        |
|---|-------|--------|
| 1 | 課金の趣旨 | P. 5-1 |
| 2 | 課金の詳細 | P. 5-2 |
| 3 | 課金の根拠 | P. 5-4 |

## 1 課金の趣旨

- 鎌倉地域の慢性的な交通渋滞は、休日に著しく発生しており、来訪車両の生活道路への進入やバスの定時性・速達性の低下、緊急車両の遅れなど、市民生活に悪影響を及ぼしている。
- 鎌倉地域の交通渋滞の解消に向けては、道路整備や交差点改良等が有効であるが、歴史的環境の保全等、様々な制約があることから、短期間での整備が困難な状況である。
- このような中、鎌倉市では既存の道路や駐車場を有効に活用し、自動車から他の交通手段へ転換させることを目的とした交通需要マネジメント施策<sup>1</sup>を進めており、これまで、パークアンドライド<sup>2</sup>や鎌倉フリー環境手形<sup>3</sup>等の施策を実施し、利用者は増加傾向にあり一定の効果があるものの、依然として交通渋滞の解消には至っていない。
- また、首都圏中央連絡自動車道が平成 32 年までに千葉県の一部区間を除いてほぼ開通する予定となっており、自動車の利便性が向上することで、これまで以上に来訪車両の増加が想定されるとともに、東京オリンピック・パラリンピックの開催に伴う来訪車両の流入も想定される。
- そこで、鎌倉地域に流入する自動車交通量を抑制することで交通渋滞を解消し、地域住民の居住環境の向上や公共交通の利便性向上等を図る、(仮称)鎌倉ロードプライシングの導入が効果的であるとの考えに至り、平成 25 年 10 月から検討を進めている。
- 以上のことから、鎌倉地域における円滑な交通環境を実現する施策を実施するために、その財源を市外から流入する交通渋滞発生の原因者から徴収する方法について、検討を行うものである。

<sup>1</sup> 道路や駐車場等の交通施設の機能を有効に活用し、自動車交通の効率化により他の交通手段へ転換させることを目的としたソフト施策中心の交通政策。具体的には、パークアンドライド以外にも、時差通勤等がある。

<sup>2</sup> 鎌倉地域周辺の所定駐車場に自動車をとめて、江ノ電、シャトルバスなどの公共交通に乗換えてもらうもので、駐車場と公共交通をセットで利用することによる料金割引が受けられるサービス。

<sup>3</sup> 鎌倉地域内の観光スポットを広くカバーした 5 つの路線バスと、江ノ電の鎌倉駅～長谷駅間が一日自由に乗り降りできるお得なきっぷであり、協賛店や寺社等で割引等のサービスを受けられる。

## 2 課金の詳細

鎌倉市交通計画検討委員会及び専門部会で確認している主な課金の方向性については、法定外目的税を視野に、以下に示すとおりとする。

### (1) 対象エリア

国道 134 号を除く鎌倉地域とする。

### (2) 対象日

全ての土日祝日等（年間 120 日程度）とする。

### (3) 対象時間

8時から16時までを基本とし、終了時間は、各課金箇所の交通実態に応じて適切な時間を設定する。

### (4) 課金単位

1回毎に課金（課金箇所に流入1回につき課金）する。

### (5) 課金対象

鎌倉地域に流入する全ての自動車（二輪車及び軽車両を除く）の使用者を対象とする。ただし、緊急車両、福祉車両、障がい者等の車両、路線バス、鎌倉市に営業区域があるタクシー、宅配車両、鎌倉市内に事業所や店舗等がある業務車両は除く。

### (6) 課金パターン

鎌倉市外から流入する車両を1とした場合、鎌倉市民の負担割合は0～0.1程度とする。

項目	自動車（二輪車及び軽車両を除く）			路線バス及び市内遊覧バスを除くバス（観光バスなど）	公共交通（路線バス・鎌倉市に営業区域があるタクシー）	宅配車両、鎌倉市内に事業所や店舗等がある業務車両	緊急車両、福祉車両、障がい者等の車両
	鎌倉市内（市民）	鎌倉市外（来訪者）					
		近隣市からの車両	その他からの車両				
課金パターン	0～0.1	1	1	2	0	0	0
課金額	仮に、鎌倉市外（来訪者）の車両への課金額を1,000円とした場合、鎌倉市内（市民）の車両への課金額は0円から100円、路線バス及び市内遊覧バスを除くバス（観光バスなど）は2,000円となる。 なお、課金額については、今後検討していく。						

※最終的な課金パターンは、平成 28 年 9 月に実施したアンケートの調査結果や今後実施予定の市民の意見聴取の機会等を踏まえて設定していくとともに、特に市民への課金パターンは、十分な議論を踏まえて決定する。

※この施策の実施同時に、市民は自らの過度な自動車利用を控える「交通市民憲章」（参考資料参照）の制定を目指す。

※流入量の経年変化による課金額の増減や課金収入の用途を確認する第 3 者機関を立ち上げ、継続的にチェックできる体制を構築していく。

(7) 課金の使途

<b>■システムの運営・管理費用</b>	
<b>■公共交通の充実</b> <ul style="list-style-type: none"><li>○路線バスのサービス向上</li><li>○パークアンドライドの拡充 (例えば、新たな駐車場の整備)</li><li>○鎌倉フリー環境手形の拡充 (例えば、運賃割引、電子手形化、スマートフォンの活用) 等</li></ul>	<b>■商業・観光振興の向上</b> <ul style="list-style-type: none"><li>○交通 IC カードのサービス向上 (例えば、商店街での交通 IC カードによる決済)</li></ul>
<b>■道路整備</b> <ul style="list-style-type: none"><li>○歩道整備</li><li>○交差点改良 等</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>○街路灯、カラー舗装等の商店街美化事業 等</li></ul>

※「鎌倉地域の地区交通計画策定に向けた中間とりまとめ」(平成 27 年 3 月、鎌倉市交通計画検討委員会)「課金の使途のイメージ」に一部加筆

### 3 課金の根拠

(仮称) 鎌倉ロードプライシングを導入する際の課金の根拠としては、①地方税法に規定される収入、②地方自治法に規定される収入、③法律に規定されない収入等が考えられる。

収入項目	課金根拠	内 容
①地方税法	法定外税	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鎌倉地域の交通環境の改善に係る施策を実施するために、その財源を交通渋滞発生の原因者から徴収する手法として、未徴収者に対する強制徴収が可能である。</li> <li>・<u>総務大臣との同意協議が必要</u>である。未徴収者から確実に税を徴収できる仕組みでなければならない。</li> <li>・<u>地方税法第733条13に、減免要件が規定されている。</u></li> </ul>
②地方自治法	分担金 (地方自治法第224条)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・普通地方公共団体が行う特定の事業に対して、利益を受ける方(受益者)を対象にその費用の一部を負担して貰うものである。</li> <li>・(仮称) 鎌倉ロードプライシングは、鎌倉地域の交通環境の改善を目的として、交通渋滞を発生させる原因者に対して課金するものであり、特定の事案の処理に必要な費用を賄う手法ではないため、分担金には該当しないと考える。</li> </ul>
	使用料 (地方自治法第225条)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・普通地方公共団体は、その用途又は目的を妨げない限度において、行政財産の使用または公の施設の利用につき、使用料を徴収することができるものである。</li> <li>・(仮称) 鎌倉ロードプライシングは、道路に対して課金するのではなく、対象区域に入る際に課金する考えであり、対象区域内を走行することを道路占有するものとして扱うことはできないと考える。</li> <li>・自動車は道路という行政財産を走行して、対象区域に流入するが、自動車の走行自体は目的外使用ではないため、使用料には該当しないと考える。</li> </ul>
	手数料 (地方自治法第227条)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・普通地方公共団体は、当該普通地方公共団体の事務で、特定の者のためにするものについて、手数料を徴収することができる。</li> <li>・(仮称) 鎌倉ロードプライシングは、交通環境改善を目的として行うものであり、一個人の要求に基づいて、その者の利益のために行う事務ではないため、手数料には該当しないと考える。</li> </ul>
③法規定なし	賦課金	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地方自治法には規定されていないが、法律に違反しない範囲で条例として制定する必要がある。</li> <li>・未徴収の場合には、法律で強制徴収できることが明示されていないことから、課金する制度としては弱い。</li> <li>・法定外税のように総務省の同意協議が不要なので、納税者への課金額や物流への影響に関する点においては、制度の幅が広がる。</li> </ul>