

第1回 箕面グリーンロード利用税創設検討委員会

資料3



- I. 箕面グリーンロードについて
- II. 現状と課題
- III. (仮称) 箕面グリーンロード利用税について
- IV. 今後の進め方について

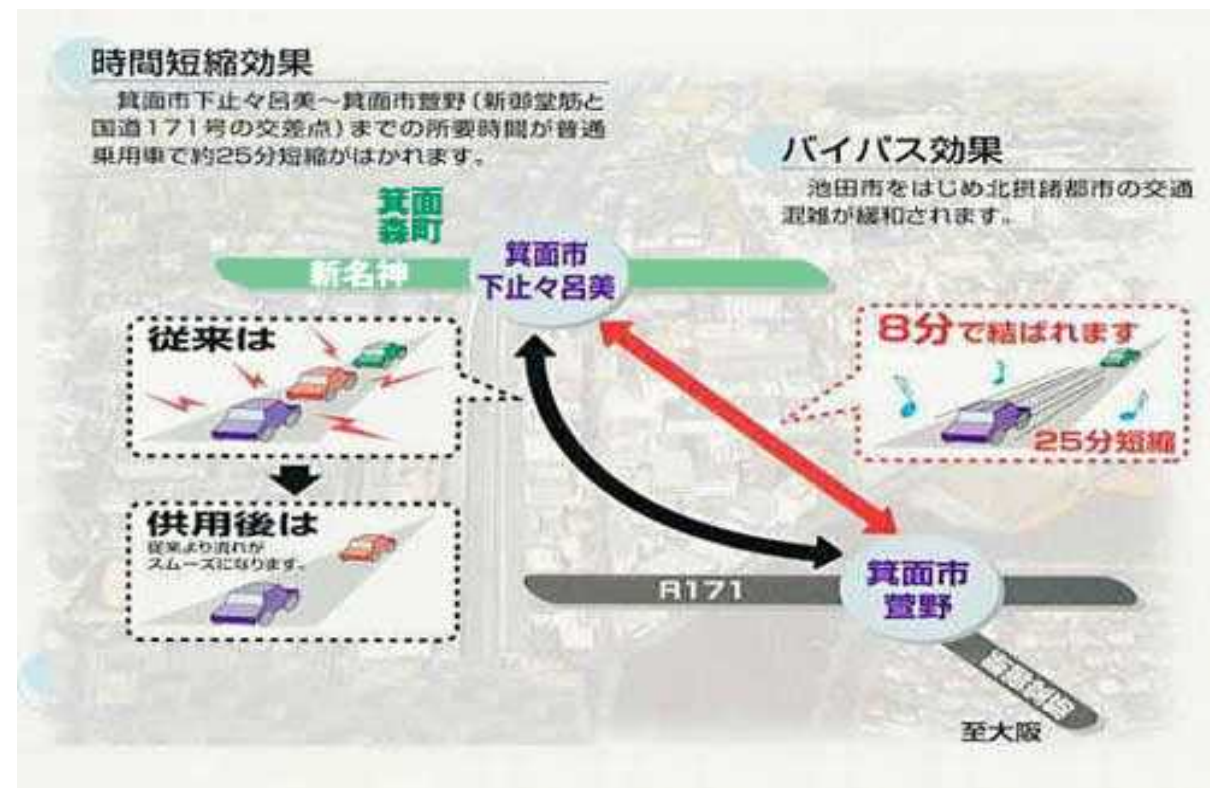
平成29年9月6日

写真：止々呂美の田園風景

I. 箕面グリーンロードについて

1. 箕面グリーンロードとは

- ◆箕面グリーンロードは、大阪府道路公社が管理する有料道路として平成19年5月に開通しました。
- ◆箕面市内の北部地域（止々呂美・箕面森町）と南部の市街地エリアを結ぶ生活道路として、市内の往来を便利にするとともに、豊能町、能勢町や京都府亀岡市などから大阪都心部への主要路線として交通の利便性向上に寄与しています。



箕面グリーンロードの整備効果（出典：大阪府道路公社ホームページ）

箕面グリーンロード南側出入口

I. 箕面グリーンロードについて

2. 通行料金体系

- ◆箕面グリーンロードの通行料金は、管理主体である大阪府道路公社が徴収しています。
- ◆通行料金は、平成21年7月から、普通車・軽自動車の通行料金を値下げする社会実験を実施しています。
- ◆また、平成27年7月から9月に、定期券導入の社会実験を実施し、平成28年8月から平成29年3月に、半額定期券導入の社会実験を実施しました。

◇通行料金

	軽自動車等	普通車	中型車	大型車	特大車
通常料金 (円/台)	510	620	720	1,030	1,700
料金割引社会実験 (円/台)	360	410	—	—	—

※料金割引社会実験は平成21年から現在も継続中

◇定期券社会実験料金

	軽自動車等	普通車	期間
定期券 (円/台・月)	15,000	17,000	• 平成27年7月～9月 • 平成28年8月～平成29年3月
半額定期券 (円/台・月)	7,500	8,500	• 平成28年8月～平成29年3月

※半額定期券は、箕面市内在住、在職、在学のみ

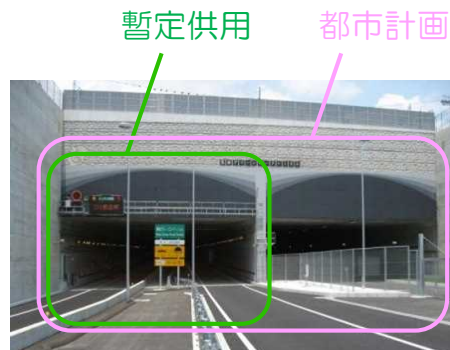
Ⅱ. 現状と課題

1. 箕面グリーンロードの現状

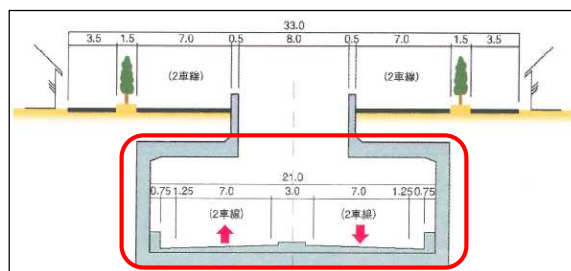
(1) 整備状況について

【都市計画決定】

- ◆片側2車線
 - ◆国道423号が白島2丁目交差点、坊島4丁目交差点をアンダーパス(※)
- ※アンダーパス：立体交差により、道路下を通過する道路。



箕面グリーンロード南側出入口



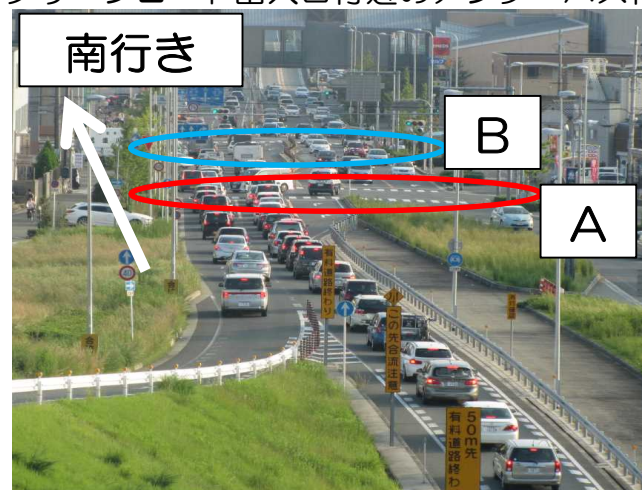
アンダーパス



箕面グリーンロード出入口付近のアンダーパス化計画

【現状】

- ◆片側1車線の暫定供用
- ◆アンダーパス未整備
(国道423号(新御堂筋)の新名神~梅田間に唯一残る信号機)



箕面グリーンロード南側出口付近の渋滞

(2) 渋滞について

- ◆箕面グリーンロードは、土曜・日曜・祝日を中心に、1日あたりの通行台数が8,000台~9,000台を超えると、坊島4丁目交差点を起点として、南行き約1~2kmの渋滞が発生しています。

Ⅱ. 現状と課題

2. 新名神高速道路の開通

- ◆新名神高速道路は、名古屋の新東名高速道路と神戸の中国道・山陽道を結ぶ約174kmの高速道路です。
- ◆現在、NEXCO西日本により、大津JCT(仮称)から神戸JCTまで約80kmの建設が進められており、平成35年度までに順次開通が予定されています。
- ◆高槻第一JCT(仮称)から神戸JCTは、平成30年春に開通予定であり、止々呂美地区には箕面IC(仮称)が設置され、箕面グリーンロードに接続されます。



新名神高速道路の開通予定区間 (出典: NEXCO西日本から提供資料)



新名神高速道路の箕面IC位置図



(仮称) 箕面ICのイメージ
(出典: NEXCO西日本から提供資料)

Ⅱ. 現状と課題

3. 新名神開通後の状況

- ◆新名神高速道路との接続によって、大阪都心部と全国を結ぶ広域ネットワークが形成されます。
- ◆現在、NEXCO西日本による新名神高速道路と箕面グリーンロードの一元管理が検討されており、これが実現するとシームレスな料金体系となります。
- ◆箕面グリーンロードは、ますます広域的な幹線道路の一部となり、滝道や箕面駅前はもちろん箕面市の歴史的文化資産、観光資源を求め、箕面グリーンロードを利用した広域的な来訪者が見込まれます。



箕面大滝



みのおキューズモール

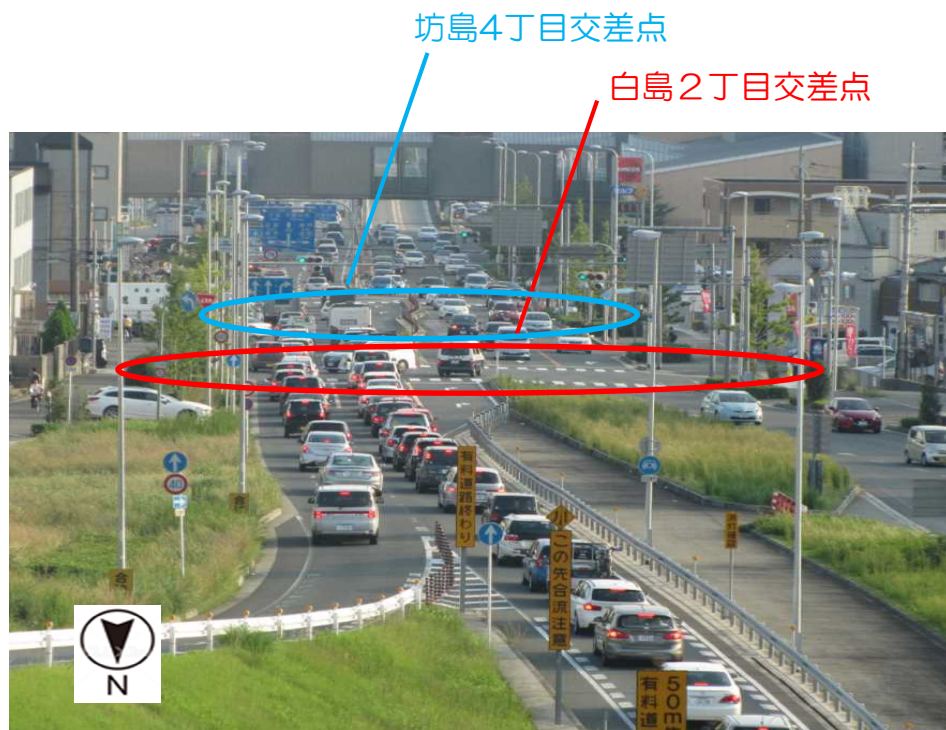


勝尾寺

II. 現状と課題

4. 交通量の増加による生活環境・自然環境への影響

- ◆ 箕面グリーンロードの交通量は、平成28年度は日平均約7,000台ですが、新名神高速道路の開通後は、約6,000台増加し、約13,000台になると予測されています。
- ◆ 新名神高速道路との接続による交通量の増加は、現在も渋滞を引き起こしている国道423号（新御堂筋）の更なる渋滞悪化や、国道423号の周辺道路の交通量の増加による生活環境や本市の財産である自然環境の悪化が懸念されます。



箕面グリーンロード南側出口付近の渋滞



坊島4丁目交差点付近の渋滞

Ⅱ. 現状と課題

5. 生活環境・自然環境を保全するための対応

- ◆箕面市は、住宅都市と観光都市の両面を併せ持っており、市民や来訪者へのサービス水準の維持・向上を図る必要があります。
- ◆箕面グリーンロードの更なる交通量の増加による渋滞や生活環境・自然環境の悪化に対して、周辺の市道整備や通学路の安全対策、公共交通の充実、排ガスや騒音への対策、自然環境対策など多岐にわたる施策に取り組む必要が出てきたことから、新たな財源の確保が急務となっています。



箕面森町の街なみ



箕面滝道

Ⅲ. (仮称)箕面グリーンロード利用税について

1. (仮称)箕面グリーンロード利用税創設の目的と理由

【諮問書(本文)】

箕面グリーンロードは、平成30年春に全線開通(高槻―神戸間)する新名神高速道路との接続により、大阪都心部と全国を結ぶ広域幹線道路として交通利便性が格段に向上し、本市への来訪者の大幅な増加が見込まれます。

一方、交通量の増加により更なる渋滞や本市の生活環境・自然環境の悪化が懸念されるため、これらに対応するさまざまな施策を幅広く講ずる必要があります。

これらを踏まえ、新たな財源を確保することを目的に、箕面グリーンロードの利用に対し応分の負担を求めるため、新たな市税(法定外普通税)の仕組みについてご審議をお願いするものです。

2. (仮称)箕面グリーンロード利用税(案)

税目	箕面グリーンロード利用税
徴収方法	特別徴収
課税客体	箕面グリーンロード利用者
課税標準	箕面グリーンロードを通行する台数
納税義務者	箕面グリーンロードを利用して、通行料金を支払う者
税率	通行1台1回につき50円
収入見込額	年間約237,250,000円
非課税事項	道路整備特別措置法(昭和31年法律第7号)第24条第1項ただし書きに規定する緊急車両
徴税費用見込額	不明
課税を行う期間	5年間(その後の延長については、社会情勢等を踏まえて検討)

※税収の用途は、止々呂美・箕面森町へのオレンジゆずるバスの運行、周辺の市道整備などの渋滞対策や生活環境・自然環境の保全などを想定

Ⅲ. (仮称) 箕面グリーンロード利用税について

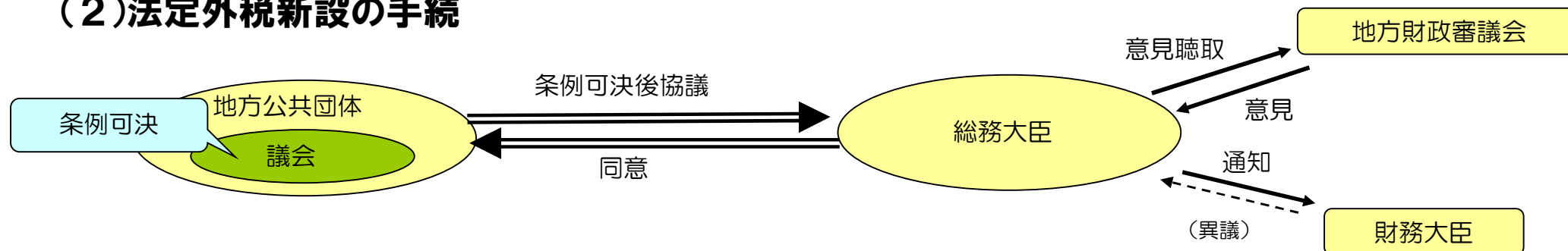
3. 法定外税とは

(1) 法定外税とは

地方団体は地方税法に定める税目（法定税）以外に、条例により税目を新設することができます。これを「法定外税」といいます。

平成12年4月の地方分権一括法による地方税法の改正により、法定外普通税の許可制が同意を要する協議制に改められるとともに、新たに法定外目的税（地方公共団体が一定の手続き・要件に従って、特定の費用に充てる目的で課す租税）が創設されました。

(2) 法定外税新設の手續



(3) 法定外税新設の要件

次のいずれかが該当すると認める場合を除き、総務大臣はこれに同意しなければならない。

(地方税法第261条、第671条、第733条)

- ① 国税又は他の地方税と課税標準を同じくし、かつ、住民の負担が著しく過重となること
- ② 地方団体間における物の流通に重大な障害を与えること
- ③ ①及び②のほか、国の経済施策に照らして適当でないこと

Ⅲ. (仮称) 箕面グリーンロード利用税について

4. 他事例との比較

団体名	箕面市	泉佐野市	福岡県太宰府市	東京都豊島区
法定外税の種類	法定外普通税	法定外普通税	法定外普通税	法定外普通税
税目	箕面グリーンロード利用税	空港連絡橋利用税（関空橋税）	歴史と文化の環境税	狭小住戸集合住宅税
徴収方法	特別徴収	特別徴収	特別徴収	申告納付
課税客体	箕面グリーンロード利用者	関西国際空港連絡橋を自動車で通行して空港を利用する行為	有料駐車場に駐車する行為	区内における狭小住戸を有する集合住宅の建築等の行為
課税標準	箕面グリーンロードを通行する台数	関西国際空港連絡橋を自動車で通行する回数	有料駐車場に駐車する台数	区内に新たに生ずる集合住宅の狭小住戸の戸数
納税義務者	箕面グリーンロードを利用して、通行料金を支払う者	関西国際空港連絡橋の通行料金を支払う者	有料駐車場に駐車する者	狭小住戸を有する集合住宅の建築等を行う建築主
税率	通行1台1回につき50円	通行する回数1往復につき100円	二輪車（自転車を除く）50円 乗車定員10人以下の自動車100円 乗車定員10人超29人以下の自動車300円 乗車定員29人超の自動車500円	狭小住戸1戸につき50万円
収入見込額	年間約237,250,000円	(初年度) 150,000,000円 (平年度) 300,000,000円	(初年度) 24,000,000円 (平年度) 62,000,000円	37,500,000円
非課税事項	道路整備特別措置法（昭和31年法律第7号）第24条第1項ただし書きに規定する緊急車両	道路整備特別措置法（昭和31年法律第7号）第24条第1項ただし書きに規定する車両	地方税法に規定する障害者と介護者及び障害者に準ずる者	狭小住戸の数が8戸以下の建築等の行為に対しては、課税を全額免除
徴税費用見込額	不明	不明	年間2,449,000円	不明
課税を行う期間	5年間（その後の延長については、社会情勢等を踏まえて検討）	5年間	3年間	条例施行後5年ごとに見直し
施行年月日		平成25年3月30日	平成15年5月23日	平成16年6月1日

Ⅲ. (仮称) 箕面グリーンロード利用税について

5. 法定外税新設の要件に対する考え方

不同意要件 【地方税法第671条第1項】	空港連絡橋利用税（泉佐野市の先例） ※地方財政審議会（H24.4.11）議事要旨から抜粋	（仮称）箕面グリーンロード利用税の考え方
① 国税又は他の地方税と課税標準を同じくし、かつ、住民の負担が著しく過重となること	<ul style="list-style-type: none"> ●利用税と課税標準を同じくする国税又は他の地方税はない。 ●税額が100円と少額であり、住民の負担が著しく過重になるとも言えない。 	同 左
② 地方団体間における物の流通に重大な障害を与えること	<ul style="list-style-type: none"> ●利用税の税額が100円と少額である。 ●通行料金の引下げによる社会実験の結果をみても、（通行料金と通行量に相関はなく、）利用税の課税により、空港連絡橋の通行量に重大なマイナスの影響が生じるものではない。 ●したがって、利用税は物の流通に重大な障害を与えるものとは言えない。 	同 左
③ ①及び②のほか、国の経済施策に照らして適当でないこと	<p>◇道路無料公開の原則の下で有料道路制度等においてのみ課金を認めているという施策への影響について</p> <ul style="list-style-type: none"> ●利用税は、道路無料公開原則の例外としてすでに料金が課されている空港連絡橋の利用について、100円という少額の税を課するものであることから、重要な影響を与えるとは認められない。 	同 左
	<p>◇債務等の法定期間内の償還という国の施策に対して、利用税が他の地方団体へ波及することにより与える影響について</p> <ul style="list-style-type: none"> ●波及の程度についての合理的な見込みに基づき判断すべきところ、これを合理的に見込むことは困難であり、その影響は必ずしも明らかではないため、国の経済施策に照らして適当でないと言えない。 	同 左

IV. 今後の進め方について

スケジュール(案)

● 第2回委員会（10月下旬以降）

課税標準、税率などの検討



● 第3回委員会（11月）

課税標準、税率などの検討



● 第4回委員会（12月）

答申の検討



パブリックコメント（1月）



● 2月議会 条例案の提出予定



● 総務大臣との協議

同意



（周知期間）

● 条例施行、
（仮称）箕面グリーンロード利用税の
徴収開始（平成30年度中予定）

