

## 第1回箕面グリーンロード利用税創設検討委員会 議事録

●日 時 平成29年9月6日(水) 17時開会 18時50分閉会

●場 所 箕面市役所特別会議室

●出席した委員

委員長 小西 砂千夫 氏

委 員 澤木 昌典 氏

委 員 酒井 康生 氏

委 員 尾崎 孝 氏

委 員 木谷 祐輔 氏

委員5名 出席

●審議した案件 案件1 (仮称)箕面グリーンロード利用税の創設について【諮問】

(事務局)

定刻になりましたので、ただ今から、第1回箕面グリーンロード利用税創設検討委員会を始めさせていただきます。それでは小西委員長、お願いいたします。

(委員長)

本日は、委員の皆様方におかれましては、公私何かとご多忙のところ、ご出席を賜り厚くお礼申し上げます。また平素は、本委員会の運営に対しまして、格段のご支援ご協力を賜り、重ねて厚くお礼申し上げます。

それでは、これより第1回箕面グリーンロード利用税創設検討委員会を進めて参ります。事務局より所定の報告をお願いいたします。

なお、本日の会議は公開とさせていただきますので、よろしく申し上げます。

(事務局)

定足数の確認についてのご報告をいたします。

本日の出席委員は、委員5名中5名出席でございます。過半数に達しておりますことから、箕面グリーンロード利用税創設検討委員会設置条例第7条第2項の規定により、会議は成立いたすものでございます。以上でございます。

(委員長)

次に、本日は、市長さんもお出席ですので、ひと言ご挨拶をいただきたいと思っております。

(市長)

こんにちは。箕面市長の倉田でございます。

本日は、箕面グリーンロード利用税創設検討委員会の初回の会合ということで、皆様方にはお忙しい中、委員をお引き受けいただき、またお時間を頂戴して出席いただき、誠にありがとうございます。

さて、箕面グリーンロードは、2007年5月、約10年前に開通し、箕面市の南部市街地と北部地域を結ぶ道路であり、トンネル延長5キロ、全長7キロ。比較的長い道路ですが、出口も入口も箕面市内にあります。なので、広域的にも使うし、市民にとっては生活道路という、特性のある道路です。

新御堂筋と直結し、梅田までの新御堂筋の中で、唯一信号が2カ所存在しており、利用者数の増加とともに渋滞が起きている。週末などは、トンネルの中まで渋滞が続いています。

さらに、今後、新名神高速道路の開通により、止々呂美にインターチェンジが設置され、新名神高速道路と直結すれば、この箕面グリーンロードへの車の流入が一気に増えていくことを危惧しています。

この課題に対して、市として何らかの対策をしていかなければなりません、その検討過程で、対策の財源として、今回の箕面グリーンロード利用税の創設を検討できないかと考えたものです。

実際に税を創設するには、最後は条例化して市議会で決定していくプロセスなので、実行は最終的に市議会の判断となりますが、制度設計として、まずは検討委員会で議論していただきたいと思えます。委員の皆さまには、ぜひともフラットな立場で、情報収集をしていただいた中で、検討していただきたいと考えています。ご多忙の中、誠に恐縮ですが、どうか、ご尽力いただきたく、充実した議論の中で、制度検討いただきますようご期待申し上げまして、ご挨拶といたします。

どうぞよろしくお願い申し上げます。

(委員長)

ありがとうございました。本日の審議は、午後7時を目途に終了したいと考えておりますので、みなさんのご協力をお願い致します。

それでは、ただ今、市長さんからもお話がございました諮問事項について審議を行いたいと思えます。

諮問事項及びそれに関連して案件「(仮称) 箕面グリーンロード利用税の創設について」、事務局より説明をお願いします。

(市より資料を用いて案件説明)

(委員長)

ただいまの説明につきまして、ご質問等がございましたら、お願いいたします。

(委員)

私は、止々呂美地域に住んでおりまして、箕面グリーンロードの利用者の代表ということで、この検討委員会に参加させていただいております。

地域の自治会長からいろいろと聞いておりまして、この箕面グリーンロード利用税については、定期券を実施できないから、利用者への補助制度の創設による還付を行うために、利用税の検討に着手したと聞いています。

この利用税の取組については、事務局から説明をいただきましたが、この還付などの補助制度の話がなぜ今出てきていないのか疑問です。

また、大阪府が、所有している有料道路をNEXCO西日本に移管する取組が進められていますが、大阪府が所有している有料道路の内、2つの有料道路のNEXCOへの移管が進められておらず、その内の1つが箕面有料道路であり、これについては、箕面市が利用税を検討しているために、NEXCOへの移管を進めることができないと聞いています。

質問としましては、まず、昨年、実施されていまして箕面グリーンロードの大口割引定期券がなぜ終わったのでしょうか。

また、今回の資料に、大口割引定期券の制度の話が全く反映されていないが、どうなっているのでしょうか。

この利用税の検討は、難しい話だと認識していますが、おいしい話と、しんどい話のと両方なければこの議論はできないと思います。

(事務局)

平成 28 年度に実施した大口割引制度を活用した定期券社会実験につきましては、平成 28 年 8 月から平成 29 年 3 月までの 8 ヶ月間実施しました。市としましては、定期券社会実験の継続を、大阪府に対し、要望して参りましたが、箕面グリーンロードの管理主体である大阪府道路公社の収益が減収していることを要因に、平成 29 年 3 月末に半額定期券の社会実験が大阪府から打ち切りを決められました。

定期券の社会実験では、止々呂美・箕面森町の住民の皆さまを中心に多くご利用いただいておりますことから、現在は大阪府に対して、定期券社会実験の復活を要望しているところです。

なお、EXCO への移管については、利用税の検討と直接的な影響はないものと考えています。

(事務局)

箕面グリーンロードは、生活道路として、止々呂美・箕面森町にお住まいの方を中心にご利用いただいております。定期券がまだまだ必要とのご意見も多数いただいております。大阪府に対して、定期券の復活を要望しているところです。

NEXCO に移管しても、普通車の通行料金は 380 円程度となる想定であり、市民（特に、止々呂美や森町の住民）にとって重要な生活道路としては、まだまだ割高感があると考えています。

確かに、NEXCO への移管により、通行料金が多少安くはなりますが、現実的にはそれ以上に通過交通の影響が大きいと考えています。

現状の交通量においても、日曜・祝日を中心に渋滞の発生が見られる中で、新名神との接続により交通量が 1.9 倍になり、アンダーパス化が未整備の中で、平日にも想定される交通渋滞をどうさばくのか。この財源をどこかに求めなければならないとの思いから（仮称）箕面グリーンロード利用税の創設の検討に着想したものです。

(委員)

補助制度については、どのようにして還付して、割引につなげるのでしょうか。

(事務局)

利用税の検討とは別に、割引制度の実施については、大阪府と協議を行っています。回数券方式など、利用者にとってメリットのある制度構築をめざしたいと考えております。

(委員長)

この検討委員会では、諮問に基づいて議論しますので、検討事項の報告については、検討委員会で

議論する必要があります。

(委員)

説明資料 6 ページで、現在も坊島 4 丁目交差点を起点に渋滞が発生しているとのことですが、実際に、いつ、どの時期に渋滞が起きているのでしょうか。また、料金所付近も渋滞しているのでしょうか。

(事務局)

現在では、秋の行楽シーズンの土日祝を中心に、箕面グリーンロード南側出口の坊島 4 丁目交差点付近から、1～2km ほど渋滞が発生しています。また、料金所は、箕面グリーンロードの北側に設置されており、北側出口の国道 423 号に抜ける前の信号で、多少渋滞していることはありますが、南側出口付近の渋滞が特に目立っているのが現状です。

(委員)

利用税の検討の背景が、渋滞悪化への対策としているので、現在の箕面グリーンロードのトンネル内や国道 423 号、北側の料金所付近などの現在の季節別、曜日別、時間帯別、箇所別の交通量や渋滞発生状況の定量的なデータや、将来の新名神高速道路開通時、そしてその後 10 年、20 年、30 年後の交通量予測などのきちんとした渋滞状況のデータを次回、示す必要があると思います。

(委員長)

次回以降、検討委員会に対して、きちんとした渋滞状況などのデータを資料提供を求めます。

(委員)

また、併せて、通行量予測別に、前提としている料金設定も併せて示していただきたい。

(委員)

また、次回以降、将来交通量の予測については、今後設置される箕面 IC と他の IC との交通量比較を示した上で、箕面 IC の特殊性を示すべきであると考えます。

(委員長)

箕面グリーンロードの特殊性というのは、非常に重要な論点であるので、整理すべき事項でありますのでお願いします。

(委員)

また、交通量の増加に伴う自然環境、生活環境の悪化とは、具体的に何なのでしょう。また、具体的な影響とはどのようなものなのでしょう。

(事務局)

新名神高速道路の開通に伴い、接続される箕面グリーンロードを始めとする交通量の増加により、

副次的には周辺の自然環境や、市道萱野東西線など周辺市道への迂回交通により生活環境が脅かされる可能性があります。

それら、自然環境・生活環境の悪化に対しての対策費用の財源をこの箕面グリーンロード利用税を充てるということです。

(委員)

次回、迂回交通量の定量的なデータについても示していただく必要があると思いますのでお願いします。

(委員)

資料の9ページと10ページに関連しまして、法定外税には、法定外普通税と、法定外目的税があるとのことですが、法定外普通税と法定外目的税の違いは何なのでしょう。また、この箕面グリーンロード利用税においては、法定外普通税として諮問した理由は何なのでしょう。

(事務局)

法定外普通税と法定外目的税の違いは、用途を明確にするか否かによる違いであります。法定外普通税は、用途を明確にする必要がなく、法定外目的税は、用途を明確にして、特定の目的に対して、税を創設するものであります。

この箕面グリーンロード利用税では、交通量の増加に伴う、渋滞対策や自然環境、生活環境の悪化への対策費用として想定しており、幅広い用途が想定されることから、用途の自由度の高い法定外普通税として提案させていただいています。

(委員)

資料の10ページでは、法定外普通税の他事例のみを比較していますので、次回は、資料の形で、法定外普通税と法定外目的税の違いを明確にした上で、法定外目的税の事例を併せて示していただきたいと思いますのでよろしくお願いします。

(委員)

そもそも、この法定外普通税を、箕面グリーンロードの利用者から徴収するという理屈はあるのでしょうか。

(委員長)

原因者負担の考え方から、箕面グリーンロードの利用者に課税するという建て付けですが、負担軽減をどうするかという理屈は必要であり、事務局で整理する必要があると考えています。

(委員)

北部地域へのオレンジゆずるバスの運行を検討されるとのことですが、具体的には、どのように運行するつもりなのでしょう。

(事務局)

現在、市のオレンジゆずるバスは、止々呂美・箕面森町の北部地域へは運行しておらず、阪急バスのみが運行しています。今後の交通量の増加への対策として、公共交通への転換の可能性としてオレンジゆずるバスの運行を検討するものです。

(委員)

利用税は、大阪府道路公社かNEXCO 西日本が特別徴収者として徴収し、税金としては箕面市の会計に入るわけですが、この会計は、一般会計として入るのか、それとも特別会計として入るのでしょうか。

(委員長)

利用税の財源を、一般会計に入れるのか、特別会計として処理するのか重要な論点です。

(委員)

利用税を徴収するにしても、箕面グリーンロードの利用者から徴税するための理屈が必要だと思います。生活環境や自然環境の悪化を懸念するにしても、危機意識の説明がないと、利用者は納得しないと思います。

また、先ほどの交通量や渋滞状況について、北急延伸の工事により、渋滞が発生していることから、渋滞に関する工事期間中の影響や新駅ができた時の影響などを説明する必要があると思います。

(委員長)

税金をとるということは、よっぽどのことです。利用者に負担いただかなければいけないという合理的な理屈が必要です。これは、最大の論点になると考えています。

(委員)

課税の必要性については、総合的に考えていく必要があると思います。

(委員)

個人的には、昨年9月に、8500円の定期券があったことから、箕面森町に転居してきました。定期券があれば、通行料金はそこまで負担になっていませんでした。

箕面森町に転居してきた目的は、森町の豊かな自然環境や生活環境があるためです。

今回の利用税の検討が、その自然環境や生活環境を保全することを目的としていることから、利用税の創設はやむを得ないと考えています。

(委員長)

利用者にとって、課税は負担になるということでしょうか。

(委員)

箕面グリーンロードを通行していると、秋の行楽シーズンの土日の夕方など、1時間ほど渋滞することもあります。

課税は確かに負担になるが、今後、更に交通量が増えると思うと、対策が必要と考えており、利用税の創設はやむを得ないことと考えています。

(委員長)

利用税の創設は、やる前提ではないので、課税が妥当かどうかについては、委員の皆さまから種々ご意見をいただきたいと思います。

近隣市町村の意見もあると思うので、課税の理屈を整理し、納得した上で、進めていきたいと思えます。

大口割引の定期券も豊能町や能勢町にも声をかけていたのでしょうか。

(事務局)

大口割引の定期券については、箕面有料道路社会実験協議会で実施しており、協議会の構成員として、豊能町や能勢町も含まれており、当然、アナウンスしています。

平成28年度の社会実験では、500万円以上で大口割引が適用されるという条件があったため、大口割引の適用を実施したのは箕面市のみでした。

なお、豊能町、能勢町については、17,000円の通常の定期券をご利用いただいていた。

(委員長)

ここで論点整理をして、今後、深掘りしていく事項についてご意見をいただきたいと思えます。

(委員)

利用税の創設にあたっては、市民だけでなく、大阪府民全体でコンセンサスが取れ、納得していただく必要があると考えています。

資料の11ページにもある泉佐野市の場合は、物流などにとっては、関空に行くための必要な道路であり、箕面グリーンロードとは事情が異なると思えます。

空港連絡橋と箕面グリーンロードでは、ビジネスや観光、通勤、生活利用など利用目的が異なると思えられ、目的地への別ルートの有無も含めて、箕面グリーンロードの特異性を示すべきと思えます。

また、泉佐野市の空港連絡橋利用税の往復100円の税率を参考に、箕面グリーンロードについても、増額の税率として設定していますが、箕面グリーンロードの場合、それが少額かどうかの議論も必要と思えます。

また、パブコメの取り方について、検討委員会での答申後にパブコメを実施することとなっており、パブコメの意見を検討委員会に共有できないと思えます。

(委員長)

課税する理屈は、止々呂美や箕面森町にお住まいの利用者に便益があるか、罰金的な考え方かのいずれかですが、今回は、渋滞緩和に使うという理屈はあります。

パブコメは、検討委員会での答申後にパブコメを実施することを想定していますが、検討委員会の報告書として、利用者の意見を踏まえるということであれば、検討が必要かと思われます。

(委員)

利用税の創設については、全体がもわーっとしているため、感覚的には、課税は難しいと考えています。

(委員)

先ほどの税率 50 円が少額か、毎日利用している方と、少しだけ利用している方とで、片道 50 円の負担感がどうかを整理する必要があります。

また、渋滞緩和の目的は大きいと思います。重大性をアピールしてもらった方がよいと考えます。

(委員)

新名神開通による交通量増加に伴う渋滞対策とのことですが、現在は、大阪府が当該道路を管理しており、大阪府として、渋滞対策は行わないのでしょうか。

(事務局)

大阪府が実施すべき渋滞緩和のための抜本的な対策は、箕面グリーンロードの南出口から国道 171 号にかけて 2 つの交差点のアンダーパス化があげられます。

アンダーパスは、大阪府の方で、都市計画決定がなされていますが未整備であり、市としては、毎年、大阪府に対して、アンダーパスの実施を要望しているところです。

(委員)

箕面グリーンロードのトンネルは、2 本のトンネルがあるが、もう 1 本のトンネルはどうなっているのでしょうか。

(事務局)

トンネルについても、2 本のトンネルがあり、4 車線の都市計画決定がなされているが、現在は、片方のトンネルでの 2 車線で暫定供用がなされています。

(委員長)

諮問事項にある渋滞悪化の懸念については、アンダーパスが未整備だから渋滞が発生しているという理屈になります。

年間 2 億円での渋滞緩和策とはどんなものがあるのでしょうか。

(事務局)

具体的に渋滞緩和策については、周辺市道の整備など、種々考えられ、それらの財源の一部に利用税の税収を充てることを考えています。

(委員)

利用税を渋滞対策に充てるという意味では、利用税をアンダーパス化の財源に充てることはできないのでしょうか。本質的にアンダーパス化が必要という意味では、税収をアンダーパス化に充てるべきと考えるがいかがでしょうか。

(事務局)

アンダーパス化は、大阪府の責務で実施すべきであり、利用税を充てるのではなく、大阪府の財源で行うべき事項と考えております。

(委員長)

大阪府が利用税を創設し、アンダーパスに充てるのであれば、大阪府としては理屈がつきます。

(委員)

そもそも、道路管理者が大阪府の道路に対して、税をかけるということは可能なのでしょうか。

(事務局)

法定外税の創設は、地方公共団体が実施できるものであり、道路管理者がどこであっても、市が創設することは可能です。

(委員長)

ただ、法定外税を創設するには、理屈が必要です。

(委員)

箕面森町は、20代～30代のかたが多くお住まいで、通勤などで箕面グリーンロードを利用するケースが多いですが、箕面森町の方では、利用税の取り組みを知らない人が多いので、あらかじめ周知する必要があると思います。

(委員)

新名神の開通により、今までなかった渋滞が発生するため、利用税を創設する必要があるという理屈があります。

箕面市には、新名神高速道路から接続される新御堂筋があるため渋滞が問題化するなど、箕面グリーンロードの特殊性を整理すべきと考えます。

この特殊性を整理すれば、利用税を創設するための必要性につながると思います。

(委員長)

あと、論点としては、NEXCO 移管の点もあげられます。

NEXCO 移管は、NEXCO 移管には料金設定が変更されることから、ウェルカムではあるが、NEXCO 移管後は、特別徴収者が NEXCO となることから、説明するためにも、理屈を整理する必要があると思います。

(委員長)

他にご意見等はございますでしょうか。

では事務局より連絡事項等ありましたらお願いします。

(事務局)

次回は、11月21日火曜日の午前10時から同じ特別会議室で開催を予定しております。

(委員長)

では、これをもちまして、本日の第1回箕面グリーンロード利用税創設検討委員会を閉会させていただきます。長時間に渡り、熱心なご議論をいただき、ありがとうございました。

以上