

令和二年度第六回（一一月一七日）議題

一般道における交通渋滞等に対応するための道路管理者による通行課金制度の導入の可否について

一 背景

1 道路法における「道路無料公開の原則」について

(一) 道路は、河川、海岸等と同じく、広く公衆の利用に供される公共財として、経済活動や地域社会における生活の基盤としての役割を有しております、道路の保全等のため必要な場合を除き、自由な利用が認められるべきものである。このような考え方に基づき、道路法（昭二七法一八〇）においては、道路の整備は国又は地方公共団体の責任に属するものとして、税収によつて行われるべきであり、道路は無料で一般交通の用に供されることを原則としている（いわゆる「道路無料公開の原則」）。

(二) 道路利用に対する料金徴収については、「道路無料公開の原則」の例外として、道路関係法令において次のような制度が設けられているが、これらの制度に関する規定の反対解釈として、実定法上個別の規定が存在しない限り、道路利用に対する料金徴収は認められないものと解され

て
い
る。

(1) 都道府県又は市町村である道路管理者は、橋又は渡船施設の新設又は改築に要する費用を償還するために、一定の期間を限り、料金を徴収することができる（道路法第二十五条第一項）。これは、道路と一体となつてその効用を全うする施設又は工作物（同法第二条第一項）のうち、多額の費用を要するものについて、通行者等から料金を徴収することを可能とするものであるが、道路と道路をつないで一本の交通系統としての機能を發揮させる特別な施設に限定された仕組みであり、一般的な道路利用に対し課金を行うものではない。

(※) 橋又は渡船施設は、旧道路法（大正法五八）では道路の附属物として規定されていた（同法第二条第一号）。

(2) 道路管理者は、道路の附属物である自動車駐車場又は自転車駐車場（道路法第二条第二項第七号）に駐車する者から駐車料金を徴収することができる（同法第二四条の二第一項）。これは、駐車場の利用者が、道路の占用（同法第三十九条第一項の規定により占用料が徴収される。）と同様に、道路の一定スペースを排他的に使用するものであること、民間駐車場等の利用者との公平性を考慮する必要があることなどを踏まえ、公共事業により整備した駐車場について料金を徴収すること

とを可能としているものであるが、道路の附属物である駐車場に限定された仕組みであり、一般的な道路利用に対して課金を行うものではない。

(※) 道路法等の一部を改正する法律（令二法三一）により、道路の附属物として特定車両停留施設が追加（改正後の道路法第二条第二項第八号）され、道路管理者は、当該施設に車両を停留させる者から停留料金を徴収することができることとされた（同法第四八条の三五第一項）が、「道路無料公開の原則」の例外としての位置付けは、自動車駐車場等と同様である。

(3) 有料道路制度を定める道路整備特別措置法（昭三一法七）においては、高速道路株式会社等は、国土交通大臣の許可を受けて、高速道路等を新設し、又は改築して、料金を徴収することができる（同法第三条第一項等）。これは、道路の整備に多額の費用を要する場合には、道路法の例外として、必要な資金を借り入れて道路の新設等を行い、完成した道路の利用者から料金を徴収することにより費用を償還することを認めているものであるが、料金の徴収期間の満了後は道路等の資産は道路管理者に帰属し（同法第五二条）、無料で一般の利用に供されることとされており、既存の一般道（有料道路ではない一般国道、

都道府県道及び市町村道をいう。以下同じ。」を改築を伴わずに有料道路とすることを可能とする仕組みとはされていない。

2 地方公共団体における通行課金制度の検討

(一)

人口、経済活動が集中する大都市部や観光地を抱える自治体においては、自動車による著しい交通渋滞により、公共交通の利便性の低下や生活環境の悪化、緊急車両の通行への支障等が生じているが、道路整備による交通容量の確保には多大な費用と時間を要すること等を背景に、東京都等においては、ロードプライシング（東京都のホームページでは、

「特定の道路や地域、時間帯における自動車利用者に対して課金することにより、自動車利用の合理化や交通行動の転換を促し、自動車交通量の抑制を図る施策」とされている。）に関する検討が進められてきたところである。

(二)

また、年間約二千万人の観光客が訪れる鎌倉市においては、混雑が著しい休日昼間において、観光客等が使用する自動車が一般道を通行して一定のエリア内に進入する場合に法定外税を課すことにより、その流入を抑制するとともに、これを財源としたハード・ソフト両面に渡る渋滞対策を講ずることを検討しており、国に対して、法制度や技術面等の専門的な課題への対応について支援を要望している。

3

政府における対応方針

2における地方公共団体の検討状況等を踏まえ、経済財政運営と改革の基本方針二〇一八（平成三〇年六月一五日閣議決定）において、「生産性向上、観光促進等のため、交通需要調整のための料金施策の検討を推進する」こととされるなど、政府としても道路の利用料金に係る施策に取り組んでいくこととされている。

4

道路法における対応策について

2の地方公共団体における通行課金制度については、条例による法定外税の創設がその手法として検討されているが、通行課金制度は、他の自治体の交通需要等にも影響を与えるものであり、また、法定外税の新設又は変更に係る総務大臣の同意については、「国の経済施策に照らして適当でないこと」（地方税法第二六一条第三号（道府県法定外普通税の場合））等の不同意事由との関係を整理する必要があることから、自治体単独での検討は容易ではない。このため、地方自治体における検討に対して支援を行うとともに、制度的対応として、道路法において、道路管理者が行う道路の新設、改築、維持又は修繕等の管理行為と一体的に課金を行う仕組みを整備することが考えられる。

(※) 一般道の通行に対する法定外税の導入実績はないが、有料道路の通行

料金に上乗せする形で課税している事例としては、大阪府泉佐野市の空港連絡橋利用税（法定外普通税）がある。

二 議題

特定の一般道を通行する自動車に課金する制度を道路法に設けることを仮定し、観光地へのアクセス道路や大都市の中心エリアにおける渋滞緩和等を目的として、道路管理者が、単独又は共同で、ETC料金所、車両ナンバー読取装置等の課金に必要な施設を設置した上で、これらの自動車に対して課金する制度を検討する場合、次の論点についてどのように考えるべきか。

- 1 道路管理者が、交通渋滞の緩和などを目的として、特定の一般道の区間又は特定のエリア内の一般道を通行する自動車に対して課金を行うことについて、「道路無料公開の原則」との関係をどのように整理すべきか。一(二)と同様に、「道路無料公開の原則」の例外として位置付けることは可能か。
- 2 「道路無料公開の原則」の例外として位置付ける場合、例外が認められる根拠をどのように整理すべきか。一(二)における例外については、①道路の新設等に多額の費用を要すること、②一般的な道路ではないが道路と一体のものとして機能する施設（道路の附属物等）であること、③道路の

利用者等の受益者負担を求めることが適当であることを主たる根拠としていると考えられるが、これら以外の事由に課金を認める根拠を求めるることは考えられないか。例えば、一般道の通行により生じる渋滞等の外部不経済に対処する必要性があることは課金の根拠となり得るか。

3 特定の一般道の区間又は特定のエリア内の一般道を通行する自動車に課金した収入について、道路の円滑な利用のための道路の拡幅、右折レーンの設置など、課金の目的（交通渋滞の緩和等）を踏まえた施策に充当することとする場合、一般道の通行者の便益が向上されることから、受益者負担の考え方に基づく課金は可能と考えられるか。

4 通行課金が許容される場合において、課金区間の沿道や、課金エリア及びその周辺地域に居住する住民の日常的な道路利用に対する課金が過重な負担となることを理由として、課金対象からの除外や課金額の減額を行うこととなると、一般道を利用する者によって課金の有無や課金額が異なることとなるが、平等原則との関係で問題となるか。

【参考資料】

○参考条文

○資料

- 一 国会論議
- 二 質問主意書・答弁書
- 三 裁判例
- 四 諸家の説
- 五 その他

〔参考条文〕

○道路法（昭二七法一八〇）

※道路法等の一部を改正する法律（令二法三一）による改正後の条文を掲載。同法については、公布の日

（令和二年五月二七日）から六月を超えない範囲内において政令で定める日から施行。

（この法律の目的）

第一条 この法律は、道路網の整備を図るため、道路に関して、路線の指定及び認定、管理、構造、保全、費用の負担区分等に関する事項を定め、もつて交通の発達に寄与し、公共の福祉を増進することを目的とする。

（用語の定義）

第二条 この法律において「道路」とは、一般交通の用に供する道で次条各号に掲げるものをいい、トンネル、橋、渡船施設、道路用エレベーター等道路と一体となつてその効用を全うする施設又は工作物及び道路の附属物で当該道路に附属して設けられているものを含むものとする。

2 この法律において「道路の附属物」とは、道路の構造の保全、安全かつ円滑な道路の交通の確保その他道路の管理上必要な施設又は工作物で、次に掲げるものをいう。

一、六 （略）

七 自動車駐車場又は自転車駐車場で道路上に、又は道路に接して第十八条第一項に規定する道路管理者が設けるもの

八 特定車両停留施設（旅客の乗降又は貨物の積卸しによる道路における交通の混雑を緩和することを

目的として、専ら道路運送法（昭和二十六年法律第百八十三号）による一般乗合旅客自動車運送事業若しくは一般乗用旅客自動車運送事業又は貨物自動車運送事業法（平成元年法律第八十三号）による一般貨物自動車運送事業の用に供する自動車その他の国土交通省令で定める車両（以下「特定車両」という。）を同時に二両以上停留させる施設で道路に接して第十八条第一項に規定する道路管理者が設けるものをいう。以下同じ。）

九・十（略）

3～5（略）

（道路の種類）

第三条 道路の種類は、左に掲げるものとする。

- 一 高速自動車国道
- 二 一般国道
- 三 都道府県道
- 四 市町村道

（国道の新設又は改築）

第十二条 国道の新設又は改築は、国土交通大臣が行う。ただし、工事の規模が小であるものその他政令で定める特別の事情により都道府県がその工事を施行することが適当であると認められるものについては、その工事に係る路線の部分の存する都道府県が行う。

（国道の維持、修繕その他の管理）

第十三条 前条に規定するものを除くほか、国道の維持、修繕、公共土木施設災害復旧事業費国庫負担法（昭和二十六年法律第九十七号）の規定の適用を受ける災害復旧事業（以下「災害復旧」という。）その他の管理は、政令で指定する区間（以下「指定区間」という。）内については国土交通大臣が行い、その他の部分については都道府県がその路線の当該都道府県の区域内に存する部分について行う。

2～6 (略)

(都道府県道の管理)

第十五条 都道府県道の管理は、その路線の存する都道府県が行う。

(市町村道の管理)

第十六条 市町村道の管理は、その路線の存する市町村が行う。

2～5 (略)

(道路の区域の決定及び供用の開始等)

第十八条 第十二条、第十三条第一項若しくは第三項、第十五条、第十六条又は前条第一項から第三項までの規定によつて道路を管理する者（指定区間内の国道にあつては国土交通大臣、指定区間外の国道にあつては都道府県。以下「道路管理者」という。）は、路線が指定され、又は路線の認定若しくは変更が公示された場合においては、遅滞なく、道路の区域を決定して、国土交通省令で定めるところにより、これを公示し、かつ、これを表示した図面を関係地方整備局若しくは北海道開発局又は関係都道府県若しくは市町村の事務所（以下「道路管理者の事務所」という。）において一般の縦覧に供しなければならない。道路の区域を変更した場合においても、同様とする。

(自動車駐車場又は自転車駐車場の駐車料金及び割増金)

第二十四条の二 道路管理者（指定区間内の国道にあつては、国。第三項（第四十八条の三十五第三項において準用する場合を含む。）、第三十九条第一項・・・において同じ。）は、道路管理者である地方公共団体の条例（指定区間内の国道にあつては、政令）で定めるところにより、道路の附属物である自動車駐車場又は自転車駐車場に自動車（道路運送車両法第二条第三項に規定する原動機付自転車を含む。以下この条において同じ。）又は自転車を駐車させる者から、駐車料金を徴収することができる。ただし、道路交通法第三十九条第一項に規定する緊急自動車その他政令で定める自動車又は自転車を駐車させる場合においては、この限りでない。

2 前項の駐車料金の額は、次の原則によつて定めなければならない。

- 一 自動車又は自転車を駐車させる特定の者に対し不当な差別的取扱いをするものでないこと。
- 二 自動車又は自転車を駐車させる者の負担能力にかんがみ、その利用を困難にするおそれのないものであること。

三 付近の自動車駐車場又は自転車駐車場で道路の区域外に設置されており、かつ、一般公衆の用に供するものの駐車料金に比して著しく均衡を失しないものであること。

- 3 道路管理者は、第一項の駐車料金を不法に免れた者から、その免れた額のほか、その免れた額の二倍に相当する額を割増金として徴収することができる。
- （有料の橋又は渡船施設）

第二十五条 都道府県又は市町村である道路管理者は、都道府県道又は市町村道について、橋又は渡船施設の新設又は改築に要する費用の全部又は一部を償還するために、一定の期間を限り、当該橋の通行者又は当該渡船施設の利用者から、その通行者又は利用者が受けける利益を超えない範囲内において、条例で定めるところにより、料金を徴収することができる。

- 2 前項に規定する橋又は渡船施設は、左の各号に該当するものでなければならない。
 - 一 その通行又は利用の範囲が地域的に限定されたものであること。
 - 二 その通行者又は利用者がその通行又は利用に因り著しく利益を受けるものであること。
 - 三 その新設又は改築に要する費用の全額を地方債以外の財源をもつて支弁することが著しく困難なものであること。

3 道路管理者は、第一項の条例を制定したときは、遅滞なく、次に掲げる事項を記載した書類及び設計図その他必要な図面を添えて、その旨を国土交通大臣に届け出なければならない。

- 一 工事方法
- 二 工事予算
- 三 工事の着手及び完成の予定年月日
- 四 収支予算の明細
- 五 料金
- 六 料金徴収期間
- 七 元利償還年次計画

4 (略)

(占用料の徴収)

第三十九条 道路管理者は、道路の占用につき占用料を徴収することができる。ただし、道路の占用が国の行う事業及び地方公共団体の行う事業で地方財政法（昭和二十三年法律第百九号）第六条に規定する公営企業以外のものに係る場合においては、この限りでない。

2 (略)

(特定車両停留施設の停留料金及び割増金)

第四十八条の三十五 道路管理者は、道路管理者である地方公共団体の条例（指定区間内の国道にあつては、政令）で定めるところにより、特定車両停留施設に特定車両を停留させる者から、停留料金を徴収することができる。ただし、道路交通法第三十九条第一項に規定する緊急自動車その他政令で定める車両を停留させる場合においては、この限りでない。

- 2 前項の停留料金の額は、次の原則によつて定めなければならない。
 - 一 特定車両を停留させる特定の者に対し不当な差別的取扱いをするものでないこと。
 - 二 特定車両を停留させる者の負担能力に鑑み、その利用を困難にするおそれのないものであること。
 - 三 特定車両停留施設を利用することができる特定車両と同一の種類の車両を同時に二両以上停留させる付近の施設で道路の区域外に設置されており、かつ、一般公衆の用に供するものの停留料金に比して著しく均衡を失しないものであること。
- 3 第二十四条の二第三項の規定は、第一項の停留料金を不法に免れた者について準用する。

○「旧」道路法（大正法五八）

第一条 本法ニ於テ道路ト称スルハ一般交通ノ用に供スル道路ニシテ行政庁ニ於テ第二章ニ依ル認定ヲ為シタルモノヲ謂フ

第二条 左ニ掲タルモノハ道路ノ附屬物トシ道路ニ関スル本法ノ規定ニ従フ但シ命令ヲ以テ特別ノ定ヲ為スコトヲ得

- 一 道路ヲ接続スル橋梁及渡船場
- 二 道路ニ附屬スル溝、並木、支壁、柵、道路元標、里程標及道路標識
- 三 道路ニ接スル道路修理用材料ノ常置場
- 四 前各号ノ外命令ヲ以テ道路ノ附屬物ト定メタルモノ

○道路整備特別措置法（昭三一法七）

（目的）

第一条 この法律は、その通行又は利用について料金を徴収することができる道路の新設、改築、維持、修繕その他の管理を行う場合の特別の措置を定め、もつて道路の整備を促進し、交通の利便を増進することを目的とする。

（定義）

第二条 この法律において「道路」とは、道路法（昭和二十七年法律第二百八十号）第二条第一項に規定す

る道路をいう。

2 この法律において「高速道路」とは、高速道路株式会社法（平成十六年法律第九十九号）第二条第二項に規定する高速道路をいう。

3 この法律において「道路管理者」とは、高速自動車国道にあつては国土交通大臣、その他の道路につては道路法第十八条第一項に規定する道路管理者をいう。

4 この法律において「会社」とは、東日本高速道路株式会社、首都高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社、西日本高速道路株式会社、阪神高速道路株式会社又は本州四国連絡高速道路株式会社をいう。

5 この法律において「料金」とは、会社、地方道路公社又は道路管理者が道路の通行又は利用について徴収する料金をいう。

6 (略)

7 この法律において「機構等」とは、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構（以下「機構」という。）又は地方道路公社をいう。

(高速道路の新設又は改築)

第三条 会社は、機構と独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法（平成十六年法律第百号。以下「機構法」という。）第十三条第一項に規定する協定（以下単に「協定」という。）を締結したときは、高速自動車国道法（昭和三十二年法律第七十九号）第六条の規定、道路法第十二条、第十五条、第十六条第一項若しくは第二項本文、第十七条第一項から第三項まで若しくは第八十八条第二項の規定又は同法第十六条第二項ただし書若しくは第十九条第一項の規定に基づき成立した協議（同法第十六条第四項

又は第十九条第四項の規定により成立したものとみなされる協議を含む。)による管理の方法の定めにかかるわらず、当該協定に基づき国土交通大臣の許可を受けて、高速道路を新設し、又は改築して、料金を徴収することができる。

2 会社は、前項の許可を受けようとするときは、協定その他国土交通省令で定める書類を添付して、当該協定の対象となる高速道路（当該高速道路について二以上の会社が協定を締結した場合には、当該協定に対応する高速道路の各部分）ごとに、次に掲げる事項を記載した申請書を国土交通大臣に提出しなければならない。

- 1 高速道路の路線名
- 2 新設又は改築に係る工事の内容
- 3 収支予算の明細
- 4 料金の額及びその徴収期間

3・4 (略)

5 国土交通大臣は、第二項の申請が次の各号に掲げる要件のいずれにも適合すると認める場合に限り、第一項の許可をすることができる。

- 1 申請書に記載された事項が、協定の内容に適合すること。
- 2 申請に係る高速道路について、機構が機構法第十四条第一項の業務実施計画の認可を受けていること。

3 申請に係る高速道路が高速自動車国道である場合にあつては、高速自動車国道法第五条第一項又は

第三項に規定する整備計画に適合するものであること。

四 料金の額及びその徴収期間が、第二十三条に定める基準に適合するものであること。

6～10 (略)

(料金の額等の基準)

第二十三条 料金の額は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。

一 会社が第三条第一項の許可を受けて新設し、若しくは改築し、又は第四条の規定により維持、修繕及び災害復旧を行う高速道路（以下「会社管理高速道路」という。）にあつては、協定の対象となる高速道路（当該高速道路について二以上の会社が協定を締結した場合には、当該協定に対応する高速道路の各部分）ごとに、当該高速道路に係る道路資産（機構法第二条第二項に規定する道路資産をいう。以下同じ。）の貸付料及び会社が行う当該高速道路の維持、修繕その他の管理に要する費用で政令で定めるものを、料金の徴収期間内に償うものであること。

二・三 (略)

四 会社管理高速道路（機構法第十三条第二項に規定する全国路線網に属する高速道路及び同条第三項に規定する地域路線網に属する高速道路に限る。）又は指定都市高速道路にあつては、公正妥当なものであること。

五 前号の高速道路以外の道路にあつては、当該道路の通行又は利用により通常受ける利益の限度を超えないものであること。

2 (略)

3 会社管理高速道路に係る料金の徴収期間の満了の日は、当該会社管理高速道路に係る道路資産の貸付期間の満了の日と同一でなければならない。この場合において、当該満了の日は、平成七十七年九月三十日以前でなければならない。

4 (略)

(料金の額及び徴収期間の公告又は公示)

第二十五条 会社等は、料金を徴収しようとするときは、あらかじめ、その額及び徴収期間を国土交通省令で定める方法で公告しなければならない。当該料金の額又は徴収期間を変更しようとするときも、同様とする。

2 (略)

(道路資産等の道路管理者への帰属)

第五十二条 前条第二項から第四項までの規定により機構に帰属した道路資産並びに同条第六項及び第七項の規定により地方道路公社に帰属した道路を構成する敷地又は支壁その他の物件（料金の徴収施設その他政令で定める物件を除く。）は、第二十五条第一項の規定により公告する料金の徴収期間の満了の日の翌日において、道路管理者（道路管理者が国土交通大臣であるときは、国）に帰属する。

○ 独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法（平一六法百）

(機構の目的)

第四条 独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構（以下「機構」という。）は、高速道路に係る道

路資産の保有並びに東日本高速道路株式会社、首都高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社、西日本高速道路株式会社、阪神高速道路株式会社及び本州四国連絡高速道路株式会社（以下「会社」と総称する。）に対する貸付け、承継債務その他の高速道路の新設、改築等に係る債務の早期の確実な返済等の業務を行うことにより、高速道路に係る国民負担の軽減を図るとともに、会社による高速道路に関する事業の円滑な実施を支援することを目的とする。

（業務の範囲）

第十二条 機構は、第四条の目的を達成するため、次の業務を行う。

- 一 高速道路に係る道路資産を保有し、これを会社に貸し付けること。
- 二 承継債務の返済（返済のための借入れに係る債務の返済を含む。以下同じ。）を行うこと。
- 三 次条第一項に規定する協定に基づき会社が高速道路の新設、改築、修繕又は災害復旧に要する費用に充てるために負担した債務を引き受け、当該債務の返済（返済のための借入れに係る債務の返済を含む。以下同じ。）を行うこと。

四～十一（略）

2
（略）

（協定）

第十三条 機構は、前条第一項の業務を行おうとするときは、あらかじめ、国土交通省令で定めるところにより、会社と、全国路線網、地域路線網又は一の路線に属する高速道路（当該高速道路について二以上上の会社が新設、改築、維持、修繕その他の管理を行う場合にあつては、それぞれの会社が新設、改築、

維持、修繕その他の管理を行う高速道路の各部分。以下この項において同じ。）ごとに、次に掲げる事項をその内容に含む協定（以下「協定」という。）を締結しなければならない。

一 協定の対象となる高速道路の路線名

二 会社が行う管理のうち、新設、改築又は修繕に係る工事（特定更新等工事（橋、トンネルその他の高速道路を構成する施設又は工作物で、損傷、腐食その他の劣化により高速道路の構造に支障を及ぼすおそれが大きいものとして国土交通省令で定めるものに係る当該施設若しくは工作物の更新に係る工事又はこれと同等の効果を有すると認められる工事をいう。以下同じ。）を除き、修繕に係る工事にあつては、機構が会社からその費用に係る債務を引き受けるものに限る。）の内容

三九（略）

25（略）

○高速道路株式会社法（平一六法九九）

（定義）

第二条（略）

2 この法律において「高速道路」とは、次に掲げる道路をいう。

一 高速自動車国道法（昭和三十二年法律第七十九号）第四条第一項に規定する高速自動車国道

二 道路法第四十八条の四に規定する自動車専用道路（同法第四十八条の二第二項の規定により道路の部分に指定を受けたものにあつては、当該指定を受けた道路の部分以外の道路の部分のうち国土交通

省令で定めるものを含む。）並びにこれと同等の規格及び機能を有する道路（一般国道、都道府県道又は同法第七条第三項に規定する指定市の市道であるものに限る。以下「自動車専用道路等」と総称する。）

○高速自動車国道法（昭三二法七九）

（高速自動車国道の意義及び路線の指定）

第四条 高速自動車国道とは、自動車の高速交通の用に供する道路で、全国的な自動車交通網の枢要部分を構成し、かつ、政治・経済・文化上特に重要な地域を連絡するものその他国の利害に特に重大な関係を有するもので、次の各号に掲げるものをいう。

- 一 國土開発幹線自動車道の予定路線のうちから政令でその路線を指定したもの
 - 二 前条第三項の規定により告示された予定路線のうちから政令でその路線を指定したもの
- 2・3 （略）

○地方税法（昭二五法二二六）

（道府県法定外普通税の新設変更）

第二百五十九条 道府県は、道府県法定外普通税の新設又は変更（道府県法定外普通税の税率の引下げ、廃止その他の政令で定める変更を除く。次項及び次条第二項において同じ。）をしようとする場合においては、あらかじめ、総務大臣に協議し、その同意を得なければならぬ。

(略)

(総務大臣の同意)

第二百六十一条 総務大臣は、第二百五十九条第一項の規定による協議の申出を受けた場合には、当該協議の申出に係る道府県法定外普通税について次に掲げる事由のいずれかがあると認める場合を除き、これに同意しなければならない。

- 一 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。
 - 二 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。
 - 三 前二号に掲げるものを除くほか、国の経済施策に照らして適当でないこと。
- ※市町村法定外普通税及び法定外目的税の新設変更に係る総務大臣の同意についても同じ要件が定められている（第六百七十二条及び第七百三十三条）。

〔資料〕

一 国会論議

◎平成一六年四月九日 一五九回 衆・国土交通委員会（松野博一君）

○松野（博）委員 次に、今回の民営化法案のポイントといいますのは、民営化後四十五年という期間を明確に提示して高速道路の整備を進めるとともに、債務を返還していくという点にあると思います。・・・民営化後四十五年以内に高速道路を無料開放化し、国、地方公共団体が高速道路を管理するようになるというふうにお聞きをしていますけれども、このような仕組みは、法律上どのように担保さ

れているのかについてお伺いをさせていただきたいと思います。

○林副大臣 松野委員御指摘のように、道路は、自由通行そして無料が原則でありまして、しかも極めて公共性が高いものでありますし、私有になじまない国民の共通財産でございます。有料道路は、御承知のように、受益者負担で早期に整備するための特別措置でございまして、債務返済後は、これを本来の道路管理者に帰属させ、無料化する必要があるわけでございます。そのために、このたびの法律では、機構法第三十一条では、機構は民営化後四十五年以内に債務の返済を完了させるとしておりますし、二点目として、道路整備特別措置法第二十三条では、料金の徴収期間は四十五年を超えてはならない。そしてまた三点目として、道路整備特別措置法第五十二条で、機構が保有する道路資産は、料金の徴収期間の満了後、つまり四十五年以内に国、地方公共団体等、道路管理者に帰属させる、このように法律に明記しているところでございます。これによりまして、債務返済後の無料開放、そして、国、地方公共団体による高速道路の管理を担保しているところでございます。

二 質問主意書・答弁書

○道路特定財源の見直しなどに関する質問主意書（平成一三年五月二三日提出質問第七二号）

提出者 原 陽子

八・・・平成四年度予算に見る交通整備財源の実質的な負担者を比較した場合、道路整備については利用者負担の割合が六五・一%、一般財源負担の割合が三四・九%であるのに対し、鉄道整備については利用者負担が八一・三%、一般財源負担が一八・七%、空港整備については利用者負担が八九・三%、

一般財源負担が一〇・七%という試算が可能である。この試算から、我が国の交通投資は、明らかに道路整備に偏重してきたと言わざるを得ないのではないか。

○衆議院議員原陽子君提出道路特定財源の見直しなどに関する質問主意書に対する答弁書（内閣衆質一五一
第七二号平成一三年七月六日）

八について

道路、鉄道、空港等の施設の整備は、受益者も相応の負担を行うことが必要であると考えられ、このため、個々の施設において提供されるサービスの内容等に応じて、受益者負担の仕組みが構築されているところである。例えば、鉄道や空港については、その利用者が直接の受益者でありサービスを提供するごとにその受益者を個別に把握できることから、そのサービスの提供に要する費用は、主に利用者本人からの料金、利用料等によつて賄われているところである。一方、道路については、原則として無料で公開することとされており、個別にその受益者を把握して料金、利用料等により負担を求めるることは困難であるものの、自動車の取得や揮発油の消費等に係る税負担と提供されるサービスからの受益との間に密接な対応関係が認められることから、そのサービスの提供に要する費用は、主にこれらの税の収入によつて賄われているところである。・・・

三 裁判例

1 道路無料公開の原則と有料道路制度との関係に言及したもの

○平成五年三月一八日福岡地裁小倉支部判決（判例タイムズ八二六号二六三ページ）

《判旨》

原告は、被告の行う若戸大橋の料金の徴収は、道特法三条一項所定の選択性の要件を充足していはず、法律上の原因を欠くものであると主張するので検討する。

まず、道路の通行については、原告ら及び被告の主張するとおり、道路無料公開の原則が存在する。これは、道路が人の移動、物資の運搬等に必要不可欠な存在で、国民の生活、経済に極めて重要な施設であるため、高度の公共性を有するものであることに、その根拠があると考えられる。

道特法三条一項は、右道路無料公開の原則の例外となる有料道路の建設について、その要件を定めるものである。右条項の解釈にあたっては、道路無料公開の原則の趣旨を没却しないよう留意しなければならないことは勿論である。

しかしながら、他方、有料道路を建設する趣旨を考えるに、それは、道路の建設がすべて一般財源により支出維持されることが望ましいことは言うまでもないが、これには限界があり、一般財源による公共事業費のみでは到底激増する道路交通需要に対処できないという実情に鑑み、借入金により道路を建設し、当該道路の料金収入により右借入金を償還する方法を採用し、もつて道路整備の促進と交通の利便を図ろうとするものであつて、この制度が必要であることも無視できない実情である。

○平成四年八月二七日東京地裁判決（判例時報一四三八号七三ページ）

《判旨》

道路は、高い公共性をもつ施設であつて、租税収入をもつて開設・維持し、誰でも無償で通行することのできるのが本来の在り方であるが、首都高速道路等の緊急の必要性のあるものについては特別

に借入金をもつて建設し、これを利用者から徴収する料金収入によつて償還していくという例外的制度を設けたものであつて、その料金は通行に対する対価としての性格よりも租税類似の負担金の性格が強いと認められることに照らせば、・・・

2 道路の自由使用について

○最高裁昭和三九年一月一六日第一小法廷判決（民集一八巻一号一ページ）

『事件要旨』

本件は、原告が過去数十年間通行、利用してきた村道について、被告が建物の建築等を行い、原告の通行を不可能とし、道路の機能一切を消滅させたことから、原告が、民事上の不法行為に該当するとして当該村道に係る通行妨害の排除を求めた事案である。

『判旨』

地方公共団体の開設している村道に対しては村民各自は他の村民がその道路に対して有する利益ないし自由を侵害しない程度において、自己の生活上必須の行動を自由に行ひ得べきところの使用的の自由権（民法七一〇条参照）を有するものと解するを相当とする。勿論、この通行の自由権は公法関係から由来するものであるけれども、各自が日常生活上諸般の権利を行使するについて欠くことのできない要具であるから、これに對しては民法上の保護をうべきは当然の筋合いである。故に一村民がこの権利を妨害されたときは民法上不法行為の問題の生ずるのは当然であり、この妨害が繼續するときは、これが排除を求める権利を有することは、また言を俟たないところである。

○道路法令研究会「改訂五版 道路法解説」（大成出版社・平二九）一七七ページ

●第二五条（有料の橋又は渡船施設）

道路は国家・社会における諸活動に不可欠な基盤を提供するものであり、公共財の最も典型的なものとして、その建設管理は国又は地方公共団体の責任に属し、一般財源（税収）を充当して行われるべきものである。この思想から、道路は無料で一般交通の用に供されるのが原則とされる。これが、「道路無料公開の原則」であり、現在の諸外国においても共通する思想であるとともに、歴史的にも、道路の建設は他の土木事業と同じく為政者の責任と負担において行われ、建設された道路は無料で一般の利用に供されてきた。このように「道路無料公開の原則」は普遍的な原則であり、本条の反対解釈により実定法的にもこれを根拠づけることができる。

しかしながら、道路に対し充当される一般財源には限界がある。特に橋等の特殊な施設の建設に当たつては、多額の費用を要するため、その必要性に迫られながら容易に実行できない場合がある。そこで、その財源を一般財源以外（借入金）に求め、これにより橋等を建設し、その橋等の利用者から料金を徴収して、これを償還する方法が考えられるものである。これは、前述の「道路無料公開の原則」に明らかに反するものであるが、一般財源によつた場合における建設の遅延等のための社会的な不利益を考慮すれば合理性があるし、利用者が受ける特別の利益に着目すれば公平の理念に適うともいえよう。・・・

道路法による道路については、本条の制度のほか、道路整備特別措置法に基づく有料道路の制度が

ある。・・・この制度は、道路整備の緊急事態に応ずるための臨時的な特別措置として、公道としての基本的性格を堅持しながら、必要最小限度の料金を受益の範囲内で利用者から徴収することにしたものであり、「道路無料公開の原則」を否定したものではなく、その特例を定めたにすぎないといえる。そして、これらの道路も、所定の要件を充足した場合には無料で一般に公開されることになるのである。この点で、同じ有料の道路でも、道路運送法に基づく一般自動車道が道路を営利事業として把握しているのとは根本的に異なる。

○美濃部達吉「日本行政法 下巻」（有斐閣・昭一五）八二一ページ

總て公用物は廣く社會公衆の使用に供せらることを其の本質と爲すものであるが、其の使用は必ずしも無償なることを性質上の要件と爲すものではなく、時としてはこれに對し使用料を徴収することが有り得る。例へば、道路法に依る道路に付いては、公衆の通行に對し道銭を徴収することは許されないが、道路の附屬物として道路法の規定を適用せらるる道路を接續する橋梁又は渡船場に付いては、橋銭又は渡銭を徴収する場合の有ることが認められて居る。それは或は私の企業者に特許せらることもあり、或は道路管理者自身の管理に屬することも有るが、何れの場合でも、それが道路の附屬物として認定せられて居る限りは、それは廣く一般人の使用に開放せられて居る公用物たることに於いては、道路それ自身と同様であり、唯其使用は無條件ではなく、定額の橋銭又は渡銭を給付することを條件とするもので、其の條件を充たすことに依つて始めて使用が許さるのである。併しそれは新に使用の権利を與へるものではなく、公用開始に依り既に條件附を以つて一般人の使用に開放せられて居るもので、其の條件の成就に因り使用の自由が其の効果を實現するのである。・・・

○宇賀克也「行政法概説Ⅲ「第4版」」（有斐閣・平二七）五五九ページ

伝統的に公物の基本的な使用形態とされてきたのが自由使用である。道路を通行したり、河川敷を散策したり、海岸で潮干狩りをしたりというように、許可を要せずに公衆が公物の本来の目的に従つて、他人の共同使用を妨げない限度において自由に使用することを認められている場合を意味する。・・・自由使用といつても、公物管理または公物警察の観点からの規制が行われることがあり、無制限の自由が認められるわけではない。・・・公物の構造を保全し、または利用者への危険を防止するために、公物の利用が禁止されたり制限されたりすることがある・・・

自由使用は無料でなければならないとはされていない。たとえば、有料道路が存在するし、新宿御苑のように入園料をとるものもある。ただし、自由使用は無料の場合に限定し、有料の場合は自由使用とは異なる契約使用として構成する説もある。

○北村喜宣「道路課金の賦課をめぐる法的論点」（日本不動産学会誌一九巻三号・平一八）一〇八ページ

道路法の有料規定は、受益者負担の発想に基づくものであり、道路整備の一環として整理されるものである。混雑課金は、むしろ原因者負担の発想にもとづいており、道路整備とは別の次元の政策である。およそ道路利用に関する施策を道路法が専占していると考える理由はない。・・・混雑課金制度は、道路混雑・環境負荷という外部不経済に着目し、自治体がその空間管理者・環境管理者という立場から、原因者に対して課金するものであり、道路管理者の権限を侵害するものではない。たとえ、「道路無料公開の原則」なるものがあるとしても、「自由使用」「無料公開」の結果として、道路混雑や大気汚染が問題視されている状況があることから、それを絶対の法理として維持することは、適切ではない。

○宇賀克也「行政法概説 I 「第6版」」（有斐閣・平成二九）一三五ページ

公共的見地からみて望ましくない活動を抑止するために、それを禁止するという規制行政によるのではなく、金銭的負担を課すことによって間接的に当該活動を減少させるのが金銭的デイスインセンティブの仕組みである。・・・

金銭的デイスインセンティブの手法としては、税負担、課徴金等が考えられる。環境への負荷の大きい製品に対して租税重課をしたり、ドイツのように工場からの排水に課徴金を課したりする手法である。交通渋滞の緩和や大気汚染対策としてシンガポール、ソウル、ロンドン等で導入され、わが国でも注目されているロードプライシングは、交通量の多い道路の走行を禁止するのではなく、それに対して課徴金を課すことによって、交通量を抑制することを意図するもので、交通需要管理（Transportation Demand and Management, TDM）の手法の一つである。

五 その他

○経済財政運営と改革の基本方針一一〇一八（平成三〇年六月一五日閣議決定）

第1章 「経済・財政一体改革」の推進

5. 歳出改革等に向けた取組の加速・拡大

（既存資源・資本の有効活用等による歳出改革）

・・・また、生産性向上、観光促進等のため、交通需要調整のための料金施策の検討を推進する。・・・

○未来投資戦略（平成三〇年六月一五日閣議決定）

第2 具体的施策

「3」「行政」「インフラ」が変わる

(3) 新たに講すべき具体的施策

- ii) 交通・物流に関する地域の社会的課題の解決と都市の競争力の向上
 - ・観光地域において地域・資源を楽しむ質のよい移動を実現するため、ICT・AIなど
の革新的技術を活用し、交通需要調整のための料金施策を含めた面的な観光渋滞対策の
導入を推進する。

○道路法の無料公開原則の例外として、道路の建設等に多額の費用を要する場合には、必要な資金を借入金により調達し、道路の利用者から通行料金を徴収することにより償還することが認められている（料金の徴収期間満了後は無料で一般の利用に供される）※

※地方道路公社が管理する有料道路は、料金の徴収期間満了後も、維持修繕に特に多額の費用を要するなど一定の場合に限り、引き続き有料とすることが可能（道路整備特措法15条）

有料道路の種類（道路種別）	事業主体	根拠規定	例
高速自動車国道	高速道路株式会社（NEXCO東日本・中日本・西日本）	道路整備特措法3条	東北自動車道
本州四国連絡道路（一般国道）	高速道路会社（本州四国連絡高速道路株式会社）	道路整備特措法3条	瀬戸中央自動車道
都市高速道路（都道府県道、指定市道）	高速道路株式会社（首都高・阪神高） 指定都市道路公社（名古屋、広島、福岡、北九州）	道路整備特措法3条 道路整備特措法12条	首都高・阪神高 福岡高速道路
一般有料道路（一般国道、都道府県道、市町村道）	高速道路株式会社（NEXCO東日本・中日本・西日本） 地方道路公社 地方公共団体	道路整備特措法3条 道路整備特措法10条 道路整備特措法18条	圏央道 千葉外房有料道路 —
有料橋・有料渡船施設（都道府県道、市町村道）	地方公共団体	道路法25条	—

※このほか、道路の利用にかかる料金徴収制度として、道路の附属物である自動車駐車場について駐車料金を徴収することが認められている（道路法24条の2）

- 東京都は、2000年2月に「TDM（交通需要マネジメント）東京行動プラン」を取りまとめ、ロードプライシングを重要な施策の一つとして位置づけた。
- 同年8月、ロードプライシング検討委員会を設置し、2001年6月まで6回の検討委員会が開催され、2001年6月27日に検討委員会より東京都へ報告書が提出された。

■「検討委員会」が提出したロードプライシング案の概要

課金タイプ	コードン課金（区域内に進入する自動車に課金する）
課金目的	渋滞緩和、環境改善（大気汚染）
対象地域	<p>以下の4案を検討</p> <p>ア 環状2号・隅田川区域案 (16km²)</p> <p>イ 山手線・隅田川区域案 (72km²)</p> <p>ウ 環状6号・隅田川区域案 (118km²)</p> <p>エ 環状7号・荒川区域案 (233km²)</p>
課金時間帯	平日7:00～17:00
課金対象車	<p>エリア内を通行する車両</p> <p>※緊急用務に使用する自動車、路線バス、障がい者が運転する自動車、自動二輪車、対象区域を通過する首都高速道路走行自動車は課金対象外</p>
課金方法	入域証方式またはカメラ方式
課金額	小型車 400～600円、大型車 800～1,200円
収入の使途	<ul style="list-style-type: none"> ・ロードプライシングの実施に伴う迂回交通などの影響への対策 ・貨物車などの低公害化への活用 ・パーク＆ライドなど他のTDM施策への活用

■課金エリア案



対象エリア	国道134号を除く鎌倉地域とする																													
対象日時	全ての土日祝日等(年間120日程度)とする																													
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																													
課金単位	1回毎に課金(課金箇所に流入1回に付き課金)する																													
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																													
課金の詳細	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																													
課金パターン	<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">項目</th> <th colspan="2">自動車(二輪車及び軽車両を除く)</th> <th rowspan="2">路線バス及び市内遊覧バスを除くバス(観光バスなど)</th> <th rowspan="2">公共交通(路線バス・鎌倉市に営業区域があるタクシー)</th> <th rowspan="2">宅配車両、鎌倉市内に事業所や店舗等がある業務車両</th> <th rowspan="2">緊急車両、福祉車両、障がい者等の車両</th> </tr> <tr> <th>鎌倉市内(市民)</th> <th>鎌倉市外(来訪者)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>課金パターン</td> <td>0~0.1</td> <td>1</td> <td>1</td> <td>2</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>課金額</td> <td colspan="6">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。</td></tr> </tbody> </table>							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)	課金パターン	0~0.1	1	1	2	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。					
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)																												
課金パターン	0~0.1	1	1	2	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。																													
	<p>※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</p> <p>※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」の制定を目指す</p> <p>※流入量の経年変化による課金額の増減や課金収入の使途を確認する第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</p>																													

※現時点での仮案

※第2回 鎌倉市交通計画検討委員会・特別委員会(H29.1.25) 資料を基に国土交通省作成

(仮称)鎌倉ロードプライシングのエリア

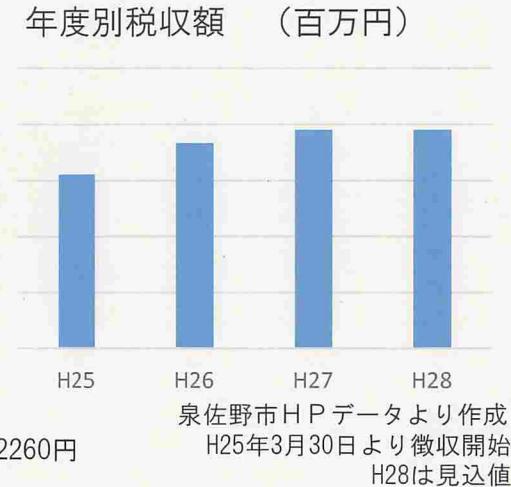
参考図面



- 空港アクセスのための関連道路の整備などの都市基盤整備に係る起債償還とともに、空港補完機能としての感染症など高度医療のための病院や、空港消防の維持管理費など大きな負担が生じている
- 連絡橋の利用者にも受益があることから、税収の確保のため、連絡橋の通行料金を支払う者に対して一定の税負担を求める法定外普通税として創設

課税客体	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
課税標準	関西国際空港連絡橋を自動車で通行する回数
納税義務者	関西国際空港連絡橋の通行料金※を支払う者
税率	通行する回数 1 往復につき 100 円
徴収方法	特別徴収(特別徴収義務者…連絡橋通行料金の収受者 (NEXCO西日本))
課税免除等	<ul style="list-style-type: none"> 緊急自動車等 (道路整備特別措置法 (昭和31年法律第7号) 第24条第1項ただし書に規定する車両) は免除 障害者は 1/2 減免

*関西国際空港連絡橋の通行料金 (往復) : 軽自動車620円、普通車820円、中型車1030円、大型車1340円、特大型車2260円



[地方財政審議会(H24.4.11)における議論](法定外税の新設について) ※総務省HP(平成24年度地方財政審議会(4月11日)資料)議事要旨に基づき作成

- 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
 - ・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となるとは言えない。
- ② 地方団体間における物の流通に重大な支障を与えること
 - ・利用税の税額が100円と少額であり、平成16年度に実施された社会実験の結果をみても、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。
- ③ ①及び②に掲げるものを除くほか、国の経済施策に照らして適当でないこと
 - ・関西国際空港へのアクセス機能の改善・強化が国の経済施策に該当するとしても、平成16年度に実施された社会実験の結果をみても、利用税による100円の追加負担が関西国際空港へのアクセスに重要な影響を与えるとは認められない。
 - ・道路無料公開の原則に鑑みても、すでに原則の例外として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、利用税が施策に重要な影響を与えるとは認められない。
 - ・NEXCO西日本が旧道路関係4公団から承継した債務等を法定期間内に償還することとの関係においても、本税がこの償還スケジュールに重要な影響を与えていたとは認められない。

諸外国における主な混雑課金

参考資料5

	イギリス（ロンドン）	スウェーデン（ストックホルム）	シンガポール
課金タイプ	エリア課金	コードン課金	コードン課金
導入時期	2003年	2007年	1975年
課金目的	■渋滞緩和 ■バス交通の改善	■渋滞緩和 ■都市住民の生活環境改善（排出ガス削減、住環境改善）	■渋滞緩和
法的性格	■道路の無料通行に関して明文化されていない ■課金の根拠法令 ・The Greater London Authority Act ・Transport Act 2000 第164条 ・New Road and Street Works Act 1991 ■“charge”と呼称	■道路の無料通行に関して明文化されていない ■課金の根拠法令 ・Road Traffic Act 第34B条 ■国税	■道路の無料通行に関して明文化されていない ■課金の根拠法令 ・Congestion Tax Act ■“charge”と呼称
対象車両	■対象エリア内を通行する車両 (緊急車両等を除く)	■対象エリアに流入・流出する車両 (緊急車両等を除く)	■対象エリアに流入する車両 (緊急車両等を除く)
対象道路	■セントラルロンドン (Inner Ring Roadの内側 : 22km ²) ※2007年、西側エリアへ拡大 (17km ²) したが、2011年1月に、当初のエリアへ縮小	■ストックホルム中心部 (35km ²)	■中心市街地 (7.25km ²) +周辺の高速道路6路線
課金方法	■商店、インターネット等によりエリア進入の事前又は当日に支払い ■デジタルカメラでナンバープレートを確認、それを入域許可証を取得した車両のデータベースと照合	■車載器（無料貸与）搭載車は、その場で課金され、後日領収書が送付 ■車載器未搭載車は、事前に登録し、ナンバープレートで照合して確認	■車載器搭載による電波通信を活用した課金[ERP (Electric Road Pricing)]
課金額	■全車種 11.5ポンド/日 (円換算: 約1,495円/日)	■全車種 11~35クローナ/回 (ただし、1日の課金額の上限は、105クローナ) ※時間帯別に料金を設定 (円換算: 約120円~385円/回 上限1,155円/日)	■バイク : 0.25~3.0 OSDG/回 ■乗用車 : 0.5~6.0 OSDG/回 ■貨物車 : 0.75~9.0 OSDG/回 ■大型貨物車 : 1.0~12.0 OSDG/回 ※時間帯別に料金を設定 (円換算: 約40円~約960円/回)
収入使途	■公共交通機関の改善と運賃引下げ ■歩行者、自転車利用者のための環境整備等	■ストックホルム市内及び郊外の道路整備	■一般財源

備考1) 課金額は2020年2月時点。円換算は2020年2月時点のレートに基づく。1シンガポールドル=80円、1ポンド=130円、1クローナ=11円。

備考2) エリア課金 課金区域内に進入する車両及び課金区域内の走行車両に対して課金する方式

コードン課金 課金区域境界線を通過し、課金区域内に進入する車両に対して課金する方式

令和二年度第六回（一一月一七日）〔議事要旨〕

- 渋滞は自由使用に伴う負担、すなわち先着順に道路を公平・平等に利用した結果として生じるものであり、渋滞緩和という目的では道路無料公開の原則を破ることはできない。環境負荷など渋滞緩和以外の目的を打ち出さないと有料化に結び付けることは難しいと思われる。（横畠）
- 渋滞の問題を自動車による道路への負荷ととらえて道路法の世界で道路整備以外の方法で対処しようとすることには無理がある。（横畠）
- 課金がディスインセンティブとして働いて、特定の地域、季節における渋滞緩和に資するのか疑問に思う。
- 具体的な問題の解決策を考えると、道路法の無料公開原則の修正では難しいのではないか。（伊藤）
- 通行課金制度は、自動車の進入を禁止するのではなく金銭的なインセンティブでコントロールするものであり、原因者負担の考え方によるべきもの。受益者負担の発想で道路法の無料公開原則との関係を議論するよりも、道路交通法的なアプローチで立法可能性を議論するのがよいのではないか。（森嶌）
- 一定の地域での渋滞緩和を進める場合に、料金徴収以外の交通規制施策も含めた取組がセットで行われることを考えると、道路交通法の方がなじむのではないか。また、道路法だと国道、都道府県道、市町村道で道路管理者が異なり、県道を課金すると市道に自動車が流れてしまうような問題が生じるが、道路交通法ならば管理者の区分は問題にならない。（山本）
- 道路への進入規制と経済的手法を比べると、渋滞緩和の手法としては、道路法の例外というよりも、道

路交通の規制という観点で考える方が目的に合っているのではないか。（津野）

○ 目的は渋滞緩和かもしけないが、結局は関所のようなもの。道路法は道路の整備や管理を目的とするものであるが、道路交通については道路交通法や道路運送法など別の世界があり、全体の法令を見た上で必要な法整備を行う、あるいは条例に任せるといった検討をするのではないか。（阪田）

○ 本質的には交通規制の問題ではないか。交通規制のためにも費用が必要であり、その費用負担の問題はあるが、道路の無料公開原則とは別の問題ではないか。（阪田）

○ 道路はネットワークであることを考えると、有料道路のように出入口が限られていたり、鎌倉のよう流入地点が限定されたりするような場合はともかく、東京都心部で一般的に課金することは、情報通信技術の相当の進展がない限り実務的に困難ではないか。環境負荷への対策として、例えば地域自然遺産法（議員立法）では入域料の收受を裏付ける規定があるが、道路についての料金徴収については、実務的に困難な問題がある。（横畠）

○ 鎌倉市の例は、観光客がターゲットであり分かりやすいが、東京の中心部で課金する場合にその対象を区別できるのか。域外の物流事業者に対する課金が域内の商品価格にどう反映されるか、タクシーに住民を乗せる場合と外部の人間を乗せる場合で料金が違うのかなど、経済活動に対する影響についても考慮する必要がある。（横畠）

○ 通行課金の方法は、技術的には関所のようなものを設けるのではないか。道路交通法の時間制限駐車区間の仕組みが参考になるかもしけないが、東京のように域内への進入経路が多いところで実務上のチエックをどうするか、諸外国の例もよく調べて検討する必要がある。（森嶌）

- 東京都における通行課金が、関所ではなくエリア内部を走る車に課金するようだとすれば、課金エリア内の住民の自動車をあらかじめ登録し、GPSなどで位置を確認して課金するようなやり方が考えられるのかもしれない。（阪田）
- 課金により混雑を解決するという手法自体は、技術的に可能なのであればおかしくはないと思う。ナンバープレートの番号で進入規制するような手法よりは、金銭的なディスインセンティブを付ける方が抵抗感は少ないのでないか。（高橋）
- 鎌倉や京都などの観光地では、多少の経済的ディスインセンティブでは渋滞対策としては効果がなく、自治体の収入が増えるだけになるのではないか。（阪田）
- 観光政策としては、観光に来たのに渋滞で不愉快にならないように交通量を減らすという視点で考えるのだろう。経済的ディスインセンティブを課しても何も変わらないということではなく、他の施策も含めて課金で得たお金をうまく使い、渋滞や混雑を避ける交通システムを整備など使い道はあるだろうし、政府としては自治体の取組を応援していくべき。（高橋）
- 課金が可能となる場合における地域住民については、例えば道路拡幅時のセットバックならば自動車の通行範囲が広がることで住民も受益する側面があるが、交通渋滞は住民の責任ではなく、むしろ行政の責任であり、渋滞解消のために課金を行う場合、地域住民への配慮がなければ平等原則との関係では問題だろう。（高橋）