

川崎市における法定外目的税の導入による地域再生

石田 康博

地方分権改革が進み自治体の権利として、課税自主権が付与された。自治体にはそれぞれ違った地域特有の課題があり、解決のための政策誘導型の課税自主権の活用が施策のなかに見られるようになった。そこで、本稿では私が住む川崎市における地域課題の解決のために、法定外目的税の導入のあり方について考察し具体的な提案事例を示すことにする。

川崎市の財政は、2002年に財政危機宣言を発表している。その後2次にわたる改革プランを実行し、財政再建団体への転落を回避することに成功した。現在では第3次の改革計画を実行中であり、その改革からもたらされた財源を、市民サービスの拡充に充てている。基礎的財政収支においても2005年度決算では黒字に転換しており、これ以降も4年連続で黒字を達成している。

しかし、改革の成果は出ているものの、これからの川崎市の財政を考えたときに、市債現在高は9453億円にのぼり、財政フレームに基づいた計画的な財政運営を行っていかないと、財政の硬直化を招く恐れもある。今後、社会保障費の増大や、川崎縦貫高速鉄道線等の新たなインフラ整備による起債によって、公債は増加する。財政支出は市民サービスに悪影響を与えないような施策の展開に考慮しなくてはならない。

地方分権が進み創設するには従来の許可制から協議制へと緩和され地方の意思をより反映させることが出来るようになった。新たな財源確保策は、自治体独自の判断で確保しなくてはならない。法定外目的税は税収を一般財源とする法定外普通税と、特定の費用にのみ充てる法定外目的税がある。

川崎市の地域の特性は、東京都と横浜市に隣接した地域特性から、移動交通の要として街が栄えてきた。川崎の臨海部においては、日本の高度経済成長を支えた多くの工場が立地している。その工場から排出される排ガスと移動する交通からもたらされる自動車排ガスによって、近隣の市民が公害に悩まされた時代が長く続いた。

川崎公害訴訟は日本の4大大気汚染公害訴訟の1つで、健康被害者が国と首都高速道路公団に54億8千万円の損害賠償を求め、東京高裁の控訴審で和解が成立した。東京高裁は、全国的にみても高濃度の大气汚染が現出しているとし、沿道の生活環境が影響を受けていることを認めたのである。和解内容には、国と首都高速道路公団は、環境基準の達成に向けて真摯に取り組むことに言及している。

首都高速道路株式会社は、道路の排ガス対策として首都高湾岸線と首都高横羽線で、環境ロードプライシングを実施している。並行する2つの道路において内陸を通行するより、海側の高速を利用すれば250円を割り引くというもので、近隣に住宅地のない高速道路への誘導を行っている。2005年の国勢調査によると、貨物車両交通量調査（平日の24時間）では、首都高速湾岸線が35966

台(混雑度 0.93)に対して、首都高速横羽線は 30561 台(混雑度 0.93)であった。交通量からみてもその効果が出ていると推測できる。

そこで、川崎市として果たさなくてはならない役割があると考え。私の提案は、首都高速横羽線の下にある一般道にも課金をする仕組みをつくり、通過車両を分散し交通量を減らすための施策を行うことである。課税自主権を活用したロードプライシング税を提案したい。路線は、いまだ二酸化窒素の環境基準が達成出来ていない池上新田¹公園前測定所を通る東京大師横浜線(産業道路)とする。

ロードプライシングにはゾンプライシング等の 4 つの手法があるが、ポイント・プライシング方式を提案する。ポイントやルートを通る車両に課税する方法で、横浜市境と東京都境にポイントを設置することで通過車両に課金することが可能となる。税の徴収システムについては、ワッペン方式よりも技術が向上している ETC 方式が適していると考え。この方法ならば一旦停車をすることがないため渋滞の心配もなく、利用者の精神的負担も少なく済むのである。設置したアンテナと自動車に搭載した端末とのやり取りで税金の自動徴収が可能となる。

課題は、当然、生活で移動する地域の住民は何らかの配慮をする必要があるが、技術的に可能なことなのかということである。また、ETC を搭載していない車両があるために未搭載の車両を確認し、納付書の送付をしなくてはならず、そうすることによって未収金の問題も起こってくる。

法律の問題も考えなくてはならない。道路法の理念による「道路無料公開の原則」がある。つまり、「人の移動や物資の運搬等に不可欠であり高度の公共性を有するものであることから、自由に使用できかつ本来無料で公開するべきである」としている。

課税自主権が地方に付与されたことは歓迎すべきことである。しかし、地方自治体が課税することは前述したようにまだ問題もある。増税をすることから市民の反発も予測される。説明責任を果たすことも重要となってくるし議会の議決を得なくてはならない。現実のものとするにはハードルが依然として高いと考える。

課税自主権を活用するよりまずやらなくてはならないことがある。地方分権を現実のものとするならば、権限と財源の移譲が伴わなければならない。国と地方の税の配分が 6 対 4 に対して、税の実質配分は 2 対 8 と逆転している実態を踏まえ、消費税等の基幹税からの税源移譲を行う必要がある。

¹ NO2 環境基準未達成 0.068ppm