

会 議 録

附属機関又は会議体の名称		豊島区法定外税検討会議 「第一部会（放置自転車等対策税関連部会）第3回」
事務局（担当課）		総務部税務課
開催日時		平成14年11月19日（火）午後7時～午後9時8分
開催場所		健康プラザとしま7階 「多目的ホール」
出席者	委員	<学識経験者> 今井勝人(部会長)、山川仁 <関係団体選出者> 林康雄、黛雅昭、古澤廣道、小見龍一郎、齊藤春雄、堤良三、平野和範 <区民代表> 齊木勝好、平山平、柳田好史 <区職員> 小野温代、荒井正典、増田良勝
	幹事	財政課長、広報課長、税務課長(事務局兼任)、都市開発課長、交通安全課長
	事務局	税務課長、税務課税制担当係長、税制担当係主査
公開の可否		公開 傍聴人数31人 報道関係者2社
非公開・一部公開の場合は、その理由		
会議次第		議事 1. 新税の課税の根拠について 2. その他

審 議 経 過

開 会

事務局： それでは定刻となりましたので、ただいまから豊島区法定外税検討会議・放置自転車等対策税関係の第3回目の部会を開催させていただきます。本日はお寒い中、また夜間にもかかわらずお集まりいただきまして誠にありがとうございます。

本日は、日本大学の内山先生でございますが、ご都合により欠席でございます。それから学習院大学の岩田先生でございますが、まだお見えになっていないようでございますが、定刻でございますので会議を始めさせていただきます。

それでは、進行を部会長の今井先生、よろしくお願いたします。

部会長： 皆さまこんばんは。本日はお忙しいところご苦勞様です。

本日は、放置自転車等対策税についての第3回目の会合でございます。お手元にお配りしてございます今日の議題は、主に「新税の課税根拠」についてということで、皆さんにご議論いただきたいと思っておりますが、その前に配布資料といたしまして、参考資料の と という資料が出ております。は何回かこの会議でも議論されました「メトロポリタンプラザ」にございます駐輪場をめぐる問題について、委員の方から少しお話をしたいという申出がございました。それについて最初にご説明いただきまして、さらに、これは「課税根拠」についてのところで、実は私が区の方をお願いしたんですが、一点、資料を出していただいております。その二つの資料について先にご議論いただきまして、その後、私の「部会長メモ」に基づきました「課税の根拠」についての議論に入りたいと考えております。

委員： 部会長、よろしいですか。

部会長： はい、どんなことでしょうか。

委員： ただいま「参考資料」についてご説明いただくというお話がありましたけれども、今回、委員から提出された資料の内容を事前にいただいておりますので目を通しましたが、この内容につきましては、「池袋ターミナルビル」と、テナントであります「常盤興業」ですね、そこの個別のやりとりと申しますか、そういったやりとりが細かく述べられておりますが、一つは「池袋ターミナルビル」の（自転車）駐車を巡るテナントとターミナルとのやりとりということで、これについての真偽ですね、これは一方的に常盤興業さんの方からだされている資料で、かつ、池袋ターミナルの方にも言い分があるかと思っておりますが、そういった両者の言い分を聞くということではなくて一方的に片方の言い分だけ述べられていると言うのが第一点です。

それから第二点目に、この資料の中でまず最初に部会長の方から、前回はありましたけれども、今回ではいわゆる課税のですね、税そのものに対する議論をするというお話だと思ったんですが、今回の資料では税の議論と基本的に全くすりあっていないといったものが二点目にあるかと思っております。

それから第三点目として、いただいた資料には自転車駐輪場に関わる収支といったものがありますけれども、それらにつきましてはいわゆる区分所有者の集まりで出された資料の一部を掲載されているようですが、他の区分所有者に対して了解も得ずに出されているものであってですね、そういう意味では独断と偏見の資料で、そういったものを今回の会議で資料として出すということそのものが基本的におかしいのではないかと思いますので、私はこの資料の削除を部会長にお願いしたいと思います。

部会長： わかりました。私の考えを申し上げます。今、三点ばかりお話になりました

第三番目のお話につきましては理解できないこともございません。それから第一点目の話につきましても、「管理者のいないところでこういったことを議論するのはどうか」ということも、そのような主張がありうるということも私は承知しております。それから第二番目の「課税の根拠とは直接関係ない」というお話ですが、それはそのとおりだと思います。今日これから議題にする「課税の根拠」については直接関係ないことはおっしゃるとおりだろうと思いますが、私がこれを参考資料としてお配りしてもいいですと申し上げたのは、実は第1回目、第2回目の部会ともプラザ駐輪場の性格をどう理解するかということで、長時間というほどではございませんけれども、何回か議論がございました。それでプラザ駐輪場の利用の実態を、あるいは経営の実態をこの場所でお示しいただくのはそれなりに意味のあることだろうと思ひまして、「参考資料」として提出を求め、なおかつ簡単なご説明をいただくと。特に委員の一方的な説明であるかどうかということについては、もしそういうことであれば後で少し質疑の時間もございますので、今お話になられたようなことをお話くださって結構だろうと思います。ただ、委員とすれば区民代表としてプラザ駐輪場の実態については、この席で説明しておきたいという理由はこの会で何回か議論の対象になったということをお踏まえてのことだと思います。私自身はそれでいいだろうと判断いたしました。

委員： よろしいですか、プラザ駐輪場がその議論になったというのは、プラザを建設するときに、「付置義務駐車場」に対してさらにそれを上回る駐輪台数を揃えてつくったのであって、いわゆる通勤に使われる方もしくは周辺の商業に使われる方、両方に対してですね、供用しているものですよという意味では「全く何もしていない」ということではなくて、鉄道を利用する方が何人くらい(駐輪場を)使っているかわかりませんが、そういった方も利用できるような形で多めのキャパシティでつくったんですよという議論をしたのであって、決してここに書いてあるような細かいやりとりの話をするというのは、私は議論としてこういう個別の利害のからんだ問題をここでやるべきではないと、質疑をやるべきではないと考えています。そういうものではないのではないかとというように私は考えるのですが、したがって今、部会長が言われたように「質疑されたらいいじゃないか」とありましたが、質疑そのものが合わないと思います。いくら区民代表だからといって、出していいことと悪いことの節度というものが私はあると思います。こういう「公の討論」の中で議論すべき内容にふさわしいのかどうかといったことを考えたら、私はこれは議論すべきではないと考えております。

部会長： 先ほど手を上げた方がいらっしゃいますので、簡単をお願いします。

委員： 前回、部会長の方から、この問題については個別の問題で本筋ではないというお話がございまして、私の方も申し上げましたように、当初冒頭で、一番最初に豊島区さんが、西武さんが4施設でやっている(駐輪場を整備している)と、それからもう一つは百貨店などの大規模店舗は別途条例で定めて整備しているというお話があったので、その条例で定めている部分についても、いわゆる「住民の用に供する」という協定を結んでこういう駐輪場というものがありますということから話が始まったわけで、その後それに対して、豊島区さんの方で反論とか、またそれに対する反論があったので、数回の議論になったということだけでございまして、このこと自体を取り上げてどうこうという検討会議ではないと初めから理解しております。

部会長： このこと自体を取り上げてどうこうというのは、今までの議論の延長線上という私の理解でありまして、特にこの駐輪場は今まで何回かどなたかのご発言があったかと思うんですけれども、駐輪場というのはやり方によってはペイするのではないかとのお話もでておりましたので、ですから先ほどの委員は

「これは内部資料なので」というご発言もございましたが、こういう実態を示していただくことも必要だと思ひまして、私は出していただくことにしました。

委員： 何でも出せばいいという問題ではないと思いますが。

部会長： これは私の責任において出していただいたので。ちょっと予定の時間も過ぎておりますが。

委員： 部会長は削除しないということでしょうか。

部会長： 私は削除いたしません。しない考えです。

委員： それはきちんと議事録に残しておいてください。私はこういう個別の話を検討会議で議論すべきではないと思っています。例えばここに（駐輪場の）収支が出ていていかにも駐輪場が儲かるように書いてありますけれども、間接費とかそういうものが一切入っていないんですよ。そういったことをここで議論すべきではないと言っているんです。こういう一つひとつのやりとりをここで議論すべきではないと思いますので、これは最初から最後まで取扱いは部会長の判断ですけれども、私は議論すべきではないと申し上げます。

部会長： 私は議論すべきだと思いますので、部会長の権限としてそうさせていただきます。よろしいでしょうか、そういうことで。

委員： いや、よろしくないと思います。

部会長： 他の方はいかがでしょうか。

委員： 議論はともかくとして、お話を聞くことは別にやぶさかではないと思いますよ。

委員： でも、もともと私はこういう資料を出すことについて反対だと言いました。何でも公開すればいいというものではないんじゃないでしょうか。プライバシーの侵害とかそういうものもあるわけですから。そう思いませんか。

委員： プライバシーの侵害かどうか、私はちょっと。

委員： オープンにした瞬間プライバシーの侵害になるんですよ。

部会長： ちょっともう時間がたっておりますので、資料提出の委員の方から概略についてご説明いただいて、質問もしないという趣旨のようにつながりましたけれども、私の方からはいくつかお聞きしたいことがございますので、ともかくご説明をお聞きしたいと思います。よろしゅうございますね。

それでは時間も過ぎておりますので、簡単をお願いします。

委員： はい。今の問題については私の方からは特に申しません。一つ申し上げます、常盤興業はテナントではございません。区分所有者でございます。よろしくご理解のほどお願いしたいと存じます。

委員： すみません。

委員： いいえ、とんでもございません。ご理解いただければ結構でございます。

事実関係についてのみ述べるつもりでございます。ご審議の内容ということを考えて意図してはございませんので、これから申し上げます。

基本的考え方ということで、実態ということでご理解を賜ればと思っております。

第一回目の会議席上、他の区民代表委員がおっしゃっていたように、法律論だけで本件の議論を進めて行くのであれば、学識経験者の先生方と行政の担当者とだけでお話しをしていただければ結論が出るという問題だと思っております。すなわち、我々区民代表委員がこの席上でお話しをしなければいけないのは、やはり一般区民の方々の目線に立ち、区民の意見を代弁して行くことこそが区民代表の委員としての責務と考えております。その立場において、今回は区民公開講座も開催しました。その結果ご報告いたしましたし、今回は私自らが毎日の放置自転車対策活動で認知し得たことを中心に、この場で発言させていただくことも、区民代表としての大事な責務と考えておりますので、その点よろしくご理解のほ

どお願いいたしたいと思ます。

先に申し上げますと、今回ご呈示いたしました資料は、JR様と東武鉄道様が駅前放置自転車対策に対して全くご協力をいただけていないということをおし上げるのがその趣旨では全くございません。ただ、JR様、東武様のご本部ではそういった現場実態がある程度わかっていただけていないのではないかと。詳細な報告を受けていないかたのではないかと。そのためにプラザ駐輪場の実態に対する認識が違っていたのではないかとということをご懸念申し上げる次第でございます。そうした意図をお酌み取り下さいます、区民代表委員としての私の発表をお聞き下さいますことを強く希望致します。

さて前回、第2回検討会議席上、お隣の区民代表の委員さんと私より豊島区民の直接意見として資料提出しましたように、区民の方々の主要意見は以下のとおりです。

- 1、鉄道事業者から法定外の税金を何としても課税するという事より、むしろ鉄道事業者は駅前放置自転車問題に対して今まで何を具体的に協力してきていたのか、明確にしていきたい。
- 2、豊島区が本目的税問題を取り上げたことにより、今後は鉄道事業者が、地域住民・行政と十分に話し合い、真の協力、改善努力をしていただくことを期待している。

区民代表の私が「法定外の税金を何としても課税するという事より、むしろ」などというこういった発言をおし上げるのも、豊島区行政側に対して大変失礼かも知れませんが。しかしこれも豊島区民の方々の声でございます。本検討会議も、こうした区民の声を十分ご理解いただいた上で進行して下さることを切望いたします。

さて、ここで本検討会の席上、JR様・東武鉄道様の両者は、ことあるごとに「池袋西口プラザ駐輪場」、これは平成4年6月竣工の池袋西口メトロポリタンプラザビルに併設でございますが、ここにおいて「鉄道事業者として豊島区へ十分な貢献をしている」との主張を繰り返されておられます。再三再四、当該駐輪場問題が取り上げられてまいりましたが、果たしてその実態はいかなるものなのでしょうか。私は、当該メトロポリタンプラザビルの区分所有者の一人である会社に勤務すると共に、ボランティア活動として当該ビル周辺の放置自転車対策を毎日実施しております、「プラザ駐輪場」の実態を熟知する者として、いえ、それ以上に当該検討会議の区民代表委員として、自らが知る事実に関して本席上で伝える責務があると思っております。

そこで、以下の4点に絞ってご報告をさせていただきたいと存じます。プラザ駐輪場」の実態でございます。

- 1、道事業者様が行政への協力のため設置したと強く主張されますが、JR様、東武鉄道様、ITB(JRの関連企業)様以外の鉄道事業者とは全く無関係の地元の民間企業である区分所有者2社も「プラザ駐輪場」の建築費を支払い、管理者へ報酬を支払い、運営管理実費も支払い、区分所有者全員のビル全体の共用部分として運営している施設であります。ビル全体の共用部分です。鉄道事業者のみが主体となり豊島区への放置自転車対策の協力を主たる目的として設置された駐輪場とは言い難いのが実態ではないかと思っております。
- 2、大規模商業施設への来店顧客も重要視し、自転車法の付置義務施設としての性格の濃い施設であると思っております。東武百貨店様、プラザ専門店街様の買い物客のための自転車駐輪場としての機能が強い施設であると思われま。 「プラザビル駐輪場管理規則」には明記されておませんが、東武百貨店様、プラザ専門店街様でお買い物(1000円以上)されたお客様には当日の駐輪場料金の一日分(100円)を無料としております。その理由はやはり東武鉄

道様の関連企業としての東武百貨店様、ショッピングセンターであるプラザ専門店街様を抱えるJR東日本様の関連企業であるITB様が管理運営している施設であり、お買い物客を優先しているということは完全に否定するということは出来ない事実ではないかと存じます。また、前回会議時は商業施設としての付置義務台数以上の収容台数も確保していると強く主張されますが、2～3年前、このプラザ駐輪場施設の二階が全く皆無と言って良いほど利用されていなかった実態はご存じでしょうか。その実態をご本部の方ではご存知ないのではないかと思います。当時は何年も継続して、池袋駅前が全国ワースト1の状況の下、我々が放置禁止ピラを貼付し、それを強く要望してまいりました。しかし拒否され続けてまいりました。この実態は非常に残念至極と存じます。現在も管理者に対して、プラザ駐輪場の有効活用をお願いを再三再四、もう1年2年にわたってお願いしている問題もございます。付置義務を越える収容台数を施設として保持していたとしても、積極的に活用促進されなければ、固定資産税を支払うだけの、ただのコンクリート広場に過ぎないと存じます。おかげさまで二階がだいぶうまってまいりました。うれしく思っております。本当にそれは、区分所有者の方々のご協力だと思っております。その現状を見かねて、これは2年前のお話ですけれども、豊島区と我々がコラボし、放置禁止告知ピラを我々の方で、2年半ほど前から毎日毎日貼っております。

3、前回検討会時、JR・東武鉄道の両事業者様はITB様が管理者として積極的に当該駐輪場の整備と駅前放置自転車対策に寄与していると主張されておりましたけれども、駐輪場管理の実態は若干異なっているかと、私の方は認識しております。私は区民代表委員としてその実態、経緯に就いて本席上にてお示しする責務があると考えますので、別添のご参考資料としてご提示させていただきますので、内容はご確認いただければと思います。鉄道事業者の関連企業であるITB様が、ビル管理者として積極的に協力姿勢を示し、駅前放置自転車対策に打ち込んで来たとは残念ながら我々の立場として、ごめんなさい、我々だけの立場だけかも知れませんが、おっしゃるとおり、残念ながら言い難いと思います。むしろ、弱含みの否定的なご対応であったと言わざるを得ないのではというのが実態であると感じております。ただし、ここで付け加えさせていただきますと、ビル管理者であるITB様のリードで、プラザ駐輪場への誘導看板の補修、追加、新規作成、それと豊島区へのそれらのものが贈呈寄付されたことも事実でございます。また他方面から申し上げますとこうした補修、看板作成等々に費やしたコストは全て区分所有者5者全員の持ち分負担で精算されていることも事実であります。つまり、鉄道事業者としての立場より、区分所有ビルの区分所有者としての立場を優先して運営、管理されている施設ではないかと判断するものでございます。

4、駅前直近に駐輪場が施設設置され、有効活用されれば営利事業としても十分成り立つと予測されます。「プラザ駐輪場」の収支計算関係資料を私独自にまとめてみましたので、ご検証いただければと存じます。すなわちこの資料から申せますことは、鉄道事業者様が所有の駅間近の土地を有効活用していただきまして、自転車駐輪場事業を展開した場合、十分採算に見合うのではないかと考えております。たしかにいろいろ経費の問題等もございます。その点は後ほどと思っております。なお、当社が平成12年6月に当ビル周辺放置自転車対策の警告ピラを毎日貼付しはじめましてから、当該駐輪場の収益は大幅アップしております。毎日の警告ピラ貼付活動は確実に効果があることを実証しているものだと私も考えております。

最後に、この資料のご説明の締めくくりとして申し上げたいのは、もし鉄道事業者様の制服を着た方々が、一人でも二人でも我々と一緒に毎日、毎日、雨・風の日でも休まず、一日たった30分で良いのです、自らの駅前で放置自転車に禁止

ピラの貼付活動だけでもしていただいたなら、本当の意味での放置自転車対策協力を実施して来ていただいていたならば、さていかがでしょう。またその行為を我々区民が認知していたならば、さてどうでしょうか。本税問題が世に問われた時点で、「豊島区は何と馬鹿な目的税を考え出したのだ。鉄道事業者はあれ程毎日放置自転車対策に協力しているのではないのか」と区民から豊島区行政に対して猛反発が出て当然なのではないでしょうか。「本当に税金を課税すべき対象者は全く見当違いである、豊島区は何を考えているのか」と、我々豊島区民は豊島区行政を叱責し非難するのではないのでしょうか。JR東日本様・東武鉄道様の両鉄道事業者様にはプラザ駐輪場の実態の件で厳しいことを、また豊島区行政側にも不躰な事を申し上げ、誠に恐縮至極に存じます。しかし、放置自転車問題で一番迷惑を被っている我々豊島区民、地元住民が望んでいるのは何でしょう。鉄道事業者、行政、地元住民といった、垣根を取り払い、誰がこの問題を課税という形で責任を取るのだ、と言うことを議論するばかりではなく、三位一体の垣根を越えたコラボレーションの中で、お互いに住みやすい、仕事がしやすい、歩きやすく楽しい、まちづくりを目指すことだと言えます。

どうぞ、三者が同じ土俵で、この難しい放置自転車問題を一緒になって解決を図るための方策に関して、より一層話し合いを重ねていただきますことを切望申し上げます。我々豊島区民は、鉄道事業者の方々にも、行政の方々にもその姿勢をまずは求めているのであります。

以上、区民代表の私の発表とさせていただきます。お時間を頂戴いたしました。恐縮でございます。

部会長： はい、先ほどの鉄道事業者の委員のご発言もありましたので、次の資料の説明をいただく前にちょっと、私の方から一点だけ確認させていただきたいのですが、今のご説明の中にありました資料の一番最後の「プラザ駐輪場収入の推移」の中で、駐輪場収入は確定した数字が出るのだらうと思うのですが、収益は委員がご自分で算定されたということですか。

委員： そうです。収益というのは費用を差し引いた金額です。

部会長： その「費用」の範囲というのは。収益はご自分で算出されたとのことですか。

委員： はい、駐輪場活用の運営費用、それを引かせていただきまして、アバウトかも知れませんが出させていただきました。

部会長： そうすると区分所有者の会議では。

委員： 原価計算等につきましてはそれは申し訳ございません、逆に言えばそれを示すこと自体が他の区分所有者の、これはもっと申し上げますと、駐輪場収入につきましても、例えば収益につきましても、区分所有者5社の経費負担率もございまして、それから収入率の配分表もあります。そういったものをここに出してしましますと、それこそ個別の情報を暴露することになりますので、それで私は自分で計算をし、ここだけ出すのなら大丈夫ではないかという勝手な判断であったかも知れませんが、大変恐縮かも知れませんが、その数字を出させていただきました。

部会長： 一点だけ私の方から確認させていただきたいのは、その「費用」の中に「減価償却費」は入っていますか。

委員： 入っていないと思います。

部会長： そうしますと、これは明らかに収益過大評価ですよ。

委員： そうかも知れません。

部会長： ですから減価償却が二層あるというお話ですよ。

委員： そうですね、そこまでは私も。

部会長： ですから先ほど鉄道事業者の委員がおっしゃっていたことに関連いたしますけれども、私自身は直感的にですね、プラザ駐輪場の収益というのは過大評価だろうと思ったんです。減価償却が入っていないということでは、やはりこの部分は

削除した方がいいと思いますよ。

委員： わかりました。私の方ではですね、逆にいえばそこまでの計算、減価償却とかですね、そこまでのものを見た数字ではないと思っておりますので、おっしゃるとおりだと思います。このことだけを議論する話では全くございませんので。

部会長： ただ、私自身が先ほど申し上げましたように、この資料を出していただくと思いましたが、何回か「駐輪場というのは駅至近に設ければ利益はあがるんじゃないか」というご発言がどなたかからございまして、その話に対応すると思っただけです。ですから出していただくことにしたのですけれども、どうも今のお話をうかがっていると、ここのプラザ駐輪場の収益の計算の根拠というのは、経済学というか会計学といった点からは全くないですね。

委員： おっしゃるとおりかもしれません。その部分は資料から削除した方がよろしいとおっしゃるのでしたら。

部会長： 私のそういった発言は議事録に残させていただきますので、別にこのまま添付する資料としては残してもかまわないと思います。けれども私はやはり相当な過大評価だろうと思っておりますので、その旨を議事録に残させていただきます。

他に何かございますか。(参考資料 の)1 ページから 2 ページにかけて四つございますが、そういうわけで、2 ページの最後にあります四番目というのはやはりちょっと収益という観点からいきますと、利用が高まっているという観点ではまあそれなりの数字が出ているかなと思いますけれども、収益という観点では相当問題があるデータだと思っておりますので、申し上げておきます。それから 1 から 3 につきましては、今まで議論されていた延長線の話でもありますので、このくらいにしたいと思っております。よろしいでしょうか。鉄道事業者の委員の方は質問もしないというご趣旨だと思いますが、特に何かございますか。

委員： これにつきましては特に突っ込んでお話しするつもりはございませんが、ただ、この中に書いてありますように、豊島区さんに「十分な貢献をしているとの主張をくりかえし」とかですね、それから「鉄道事業者のみが主体となり放置自転車対策の協力を主たる目的として設置された駐輪場」とそこまでは言っていない。

部会長： なるほど。

委員： ですから一番最初(第 1 回の部会)に申し上げましたような経緯からこのお話を申し上げたということでございます。

部会長： それではそういうことで、この「参考資料」につきましては終わりにいたしまして、「参考資料」について区の方からご説明願います。

幹事： それでは「参考資料」の方の説明をさせていただきます。座らせていただきます。

こちらは最初にお話がありましたように、部会長の方からご要望がありまして作成した資料でございます。

最初の 1 枚目につきましては表題に書いてありますように、「自転車保管所返還申請書による住所調査」ということで、これは一番下の欄外に「調査期間」としてありますように 14 年 6 月中の返還された自転車についての集計でございます。大きく右と左に分かれておりますが、この真中に豊島区・豊島区外ということで、一番下の合計欄では自転車の持ち主の住所のうち 6 割が豊島区、ほぼ 4 割が豊島区外ということで、保管所ごとに見ますと、一番区外の比率が多いところは上から 3 番目になります「北池袋」の保管所で、54.6%、内訳で一番多いのは文京区の方々ということですが、これは巣鴨駅周辺の撤去自転車を主にここに持ち込んでいる関係からだと思います。同じようにその次に比率が高いのが二つ下の「富士見橋下保管所」でございまして、54.5%になっております。これは板橋区が一番多いということですが、これも千川駅の周辺で撤去した自転車を持ち込んでいる関係ということになります。また三番目としてはその次の「池袋 3 丁目保管所」で 51.7%です。ここで多くの方は文京・新宿ということですが、これもこ

の保管所に持ち込む自転車が駒込駅周辺、目白駅周辺のものということによる結果と考えております。

続いて、資料をめぐっていただきまして、こちらは「自転車駐車場の定期利用者」について同じような調査をしたものです。少し様式が変わっているので見づらいかも知れません。申し訳ありません。一番右に「区内・区外の内訳」ということで、一番下の計の欄のところをご覧くださいますと、ここも先ほどの保管所と似たような傾向を示しております、区内在住者の比率が6割、区外在住者が4割ということになっています。個別の駐車場で見えていきますと、一番区外の方の比率が高いのが、下から四番目になります「千川駅北第二」の駐車場になります。これは区外の比率が83%になっておりまして、これも千川駅の周辺ですので板橋の方が多くなっています。ただ、ここは利用者の方が一番左にありますとおり非常に低いので一概に言えないかも知れませんが、二番目に（区外在住者の）比率が高いところが上から三番目の「巣鴨駅南」ということで、これは巣鴨駅の南口の方にある駐車場で、その場所からしまして文京区の方が非常に高く利用されているということでございます。続いて三番目としましては一番上の「駒込駅北」、これが67%が区外在住者で、これも駅の場所から北区、文京区の方が比率を高く占めているという傾向がこの調査で出ております。

以上でございます。

部会長： どうもありがとうございました。今ご説明いただきました資料につきましては、後ほど私の（課税の根拠の）メモに沿った説明の中で少し、私の考えも含めて利用させていただきます。

1. 新税の課税の根拠について

部会長： 早速ですが本日の議題でございます、「新税の課税の根拠」について私がメモを作成いたしましたので、そのメモに沿ってご説明申し上げます。「資料3-1」でございます。

委員： 部会長、ちょっとよろしいでしょうか。

部会長： はい、どうぞ

委員： この資料を前もっていただいたのですが、前回、部会長の方から終わり頃に、「次は論点を整理して」というお話がありました。それでこの「部会長メモ」を見ますと、1から4くらいまでは要するにこれまで議論した、まだ不十分な点が多々あると思いますが、そういった意味で議論したその「論点」ということだと思いますが、5以下は論点の整理ということにはならないと思いますが。

部会長： 「論点整理」というように私が申し上げていたとすれば、それは申し訳ありませんでしたと言わざるを得ないのですが、もう少し幅広く議論する必要があるということで、「論点はまだあります」ということなんです。

委員： それで、是非お考えをお聞かせいただきたいのですが、この「部会長メモ」の「趣旨」は何なのかということ。

部会長： これからお話します。

委員： よろしく願いいたします。

部会長： 今、ご質問がありましたように、私が作成しましたこのメモは、一言で言ってしまうと「放置自転車等対策税」を考えるにあたって、私は財政学を専門にしているものですから、考えなければいけない事項を出したということが一つの整理であります。ですからそういう観点からいたしますと、今までの二回にわたる議論はやや偏っていたと考えております。そういうわけで、今まで議論されていないことについて今日は少しお話をさせていただこうということでございます。それで、「課税根拠」という言葉を持ち出したこの資料は全体として1から8までございますが、2、3、4が今までの二回の部会における議論でございます。部会

の議論を私が非常に簡単にまとめたものでございます。それから、1と5以下は、私自身の考えを含めて、あるいは検討しなければいけないということについて私が論点を「提示」させていただくという形をとっております。よろしいでしょうか。そういう趣旨でございます。

それで早速、私の話をさせていただきたいと思うんですが、なぜ「課税の根拠」を問題にするのかというのは、(資料3-1の)1にも書きましたように「税」というのは、この場合「区税」ですから区が強制的に有無を言わず納税義務者から徴収するというものでございます。問題は「強制的に有無を言わず」というところでございます。この場合、今回問題になっている税は、「納税義務者は鉄道事業者とする」ところですから、鉄道事業者の有無を言わず税金を徴収するというところでございます。そのように有無を言わず強制的に徴収する以上は、「何のために課税をするのか」、「なぜ課税ができるのか」という根拠を明らかにする必要があります。特に、今この場所で問題になっている「法定外目的税」の場合には、その問題を避けて通ることができないというのが私の判断でございます。そういうわけで、「課税の根拠」についてというメモを作成いたしました。そういう観点からいきますと先ほど申し上げましたように、過去二回にわたる部会での議論はやや偏っていたというのが私の判断でございます。

具体的にどんなことが議論されたかといいますと、2の「区の考え方」として、新税の課税根拠としてあります 放置自転車の撤去・保管等、自転車駐車場の建設・維持・管理等、に要する費用の一部を「誘因者」としての鉄道事業者に求めることによって、費用負担の公平を図るとともに、 の事業をさらに充実させたいということだろうと私は理解しております。

そういう区の考え方に対して、鉄道事業者の委員の方から様々な意見をお出しいただいたわけですが、主に3に書きましたように四点の議論があったかと思えます。まず「誘因者」の定義とは何か」というお話と、それから「旧自転車法と新自転車法で、鉄道事業者の位置付けは変わっていないのではないか」というご議論、それからこれが割に強く出たわけですが、「自転車法に基づく協議会を設置せず、協力できる内容の確認もしないままいきなり課税するというのは如何なものか」というご議論、それから「駅と商業施設は性格が異なるのではないか」という主にこの四つの観点から「区が考えている税は如何なものか」というご趣旨のご発言が続いていたかと理解しております。

それに対しまして、4といたしまして、区の意見といいますか説明は大きく分けて二つあったかと思えます。「誘因者」の定義につきましては私のお聞きしている限りではあまりはっきりしなかったかと考えられますけれども、まず、「自転車法改正の経緯は鉄道事業者により強い協力を求めたものである。地域の構成員として公平な負担をしていただきたく、鉄道事業者に税負担を求める」ということが区側の回答であったかと思えます。これが3の二番目に関連したお話だと思えます。それから3の三番目に関連したお話といたしまして、「放置自転車問題については個別の駅ごとに実質的な協議をしてきているが、なかなか具体的な協力を得られない」という区側の考え方、あるいは意見が表明されたかと思えます。

その他いろいろなお意見あるいはご発言があったかと思えますけれども、課税の根拠に関わるような重要な論点というのはこういったところと私は整理いたしました。ここまでは言わば今までの議論の整理であります。これからがもう少し幅広く考えて見る必要があるのではという私自身の考えに沿って、いくつかこういう論点がありますということをお示ししたものでございます。

最初に(メモの5として)この部会としてまず確認しておくことは、2に書きました「放置自転車の撤去・保管等」あるいは「自転車駐車場の建設・維持・管理等」と、今現在、区がやっている施策については「さらなる充実が必要である」

ということをまず確認したいと私自身は考えております。この確認ができないと、話は先に進まない。「もう区はそんなことはやらなくていい」という意見があるようだちょっと困ってしまいます。まずはこの「さらなる充実が必要である」ということを確認した上で、具体的にそれならそのための「費用負担をどうしたらいいのか」ということを考える必要があるだろうということでございます。

誰がどれだけ負担するかということでございますが、その「費用負担」をどのように考えていけばいいのかというのが次の6以降でございます。2の、の施策を区が行わざるを得なくしている者はいったい誰か、「原因者」であります。原因者であります。私は二つに分けて書いてございます。一つは、「自転車を利用して駅・駅周辺の大規模商業施設に来るもの」として「第一次原因者」としてございます。それから「第二次原因者」として「鉄道事業者（駅）及び駅周辺の大規模商業施設所有者」であります。私がこの第一次と第二次を分けたのは、基本的に自転車に乗ってくる者がいなければこういう問題は出てこない。全員ではないのですが、駅周辺に自転車を放置したらいけないというのは私は国民的なある種の「約束事」だろうと思っておりますし、法律の上でも、たぶん道路交通法だろうと思っておりますけれども、道路に自転車等を放置してはいけないというような規定があるはずでございますから、やはりそういうことをしている人間が「第一次原因者」であるということでございます。それから「第二次原因者」につきましては、駅あるいは大規模商業施設がなければそういうことも起こらないというように考えた場合には、やはり原因者として考えることができるだろうと思っております。もう少し具体的に言いますと、例えば自転車法の中で鉄道事業者、大規模商業施設を、位置付けはいろいろ議論の余地があると私は思いますけれども、自転車法で取り上げているというのはやはり私の表現を使えば「第二次原因者」であるという理解がその前提にあるというように考えております。

このような「原因者」であります。他方、私は重要だと思っておりますのは次のページの7でございます。「区が施策を行うことによってサービスを受けている」者がいるはずだということでありまして。これを「受益者」と書きましたけれども、「受益者」は誰かということを考えて見る必要もございまして。特に「法定外目的税」の場合はその観点も重要になってくるかと思っております。これは実は三つある、三種類あるというのが私が今まで皆さんのご意見をうかがっていて理解したところでございまして。まず「第一次原因者」、要するに自転車に乗って駅周辺に来る人間、あるいは自転車を放置する人間でございますけれども、これはここに書きましたように、「区の施策により、駅周辺交通者に『迷惑をかけずに済む』」という点で「受益者」でもあります。それから鉄道事業者や商業施設の所有者（第二次原因者）も、「区の施策により、駅・大規模商業施設利用者に『安心して当該施設を利用してもらえる』」という意味では、これは私の理解ではやはり「受益者」であります。「区の施策からのサービスを受けている者」だと考えられます。問題は三番目のc「駅周辺交通者」であります。これは「区の施策によって（駅周辺を）『安全に通行できる』」という意味で「受益者」であります。

このように、原因者と受益者をこういうタイプに分けて考えたときに、それだったら「費用負担」を考えるとどういう論点が出てくるかという話が最後の8でございます。まず(1)として、原因者が明白な場合には私は「相当な」という表現を用いていますが、原因者に相当な負担を求める必要があるというのが私の理解でございます。それから、原因者が同時に「受益者」であることも考える必要があります。そういうことを考えたときに、「第一次原因者の現行費用負担水準が妥当かどうか」ということをまず検討しなければならないだろうと考えております。現行の費用負担水準が妥当かどうかということについては、実はこの部会ではあまり議論がなかったところでございまして、これも考えて見る必要があるだろうと思っております。特に私が気になりましたのは次の件でございます。「第一次原因者の

うち『区民である原因者』と『区民以外の原因者』との間の負担水準の格差が妥当かどうか」ということですが、これは相当大きな問題になろうかと考えております。と言いますのは、豊島区がする施策は豊島区民のために行う施策であって、豊島区民以外のために行う施策ではない、これは区の存立の根拠がそこにあるわけです。今日、先ほど区からご説明いただきました保管所あるいは駐車場の利用者を見ますと、全体として6割・4割です。区民が6割で区民以外が4割使っているという実情でございます。駐輪場に至っては8割を超えて区民以外の者が使っているところがあるわけでございますが、こういう施設にこのような利用の実態を踏まえたときに、区民以外の者にどういった形で負担を求めるかというのは私は大きな論点になろうかと考えております。それから「第一次原因者と第二次原因者の費用負担の配分をどうするか」という話が当然のこととして出てまいります。それからさらに、「第二次原因者のうち、大規模商業施設に、新築・改築等の場合を除いて負担を求めないことが妥当かどうか」、これを考える必要があるだろうと思っております。これがまず(1)の原因者の側からした費用負担について考えなければいけない事項でございます。

それから「受益者」の負担に関連いたしましては、第一次原因者と第二次原因者につきましては同時に「受益者」であるということも考えて費用負担の問題を考える必要がございます。問題は、「駅周辺交通者」の負担でございます。「駅周辺交通者」に直接的な形で負担を求めることは事実上不可能でございます。したがって、その場合には区税を投入する必要がございますし、その限りで区税を投入する「根拠」も出てまいります。ただし、そこにも書いてございますが、「駅周辺交通者」のうち、「区民」については「区税」でやらざるを得ません。ですが、「区民以外」の部分についてまで「区税」でやる必要があるかどうかという問題は残らざるを得ません。その際に考えなければいけないことは、周辺区と共同で何らかの施策を行う工夫を考えて見るとか、あるいは国や都の補助金を求める必要が出てくる可能性があるということでございます。

たいたいこのような内容を私自身考えたものでございまして、最初に申し上げました「税というのは強制的に有無を言わず徴収するもの」である以上、「どうしてそういった税を課税するのか」という話は非常に重要な論点であります。その論点からしますと、今までの議論よりももう少し幅広い論点で議論をした方がよいのではないかとということで、今日お示したようなメモを作成した次第でございます。趣旨はよろしいでしょうか。あと1時間少々時間がございまして。いくつか議題を分けてご議論いただきたいと思います。最初になぜ課税の根拠を問題にするのかということはいまだに議論する必要はないかと思いますが、(資料3-1の)2、3、4の従来の議論をこのように私が整理いたしましたけれども、この整理の仕方がおかしいというご意見がございましたらちょっとご発言いただきたいと思っております。

委員： これは今、部会長の方で最後までご説明いただきましたけれども、1から4までがいわゆる、例えば2のと が必要であることを確認した上でと、それでこれが確認できなければ前に進めないというお話でしたけれども、じゃあ本当にこれだけなんでしょうか。要するに一番最初にこの検討会議を立ち上げたときに、区民代表の委員の方からも「問題は、『税』ということもあるけれども放置自転車をいかに少なくするかということが問題だ」と、そうお話があったわけです。あるいはバスの停車位置だとか、いろいろ都市計画上のレイアウト等を全体的にどうするのか等そういった問題もありましたし、その「放置自転車」をいかに少なくするかという観点では議論がされていないわけです、まだ。常に「鉄道事業者」ということで対立してきましたのでこういうことになるわけですね。そうしますと、それでは「鉄道って何だ」という部分もまだ触れられておりません。したがって、この5から先に行く部分につきましてはまだまだ相当な宿題というか

未整理な、議論をしていない部分が残っていると考えざるを得ないと思います。したがってその辺をきちんとしませんが、問題は「放置自転車をいかに少なくするか」ですから、そういう中で「なぜ鉄道事業者ですか」ということになるわけですので、そういった部分をもっと1から4に入れ込んでいきませんか、5以下について入るとするのは早いのではないかと思います。

部会長： 今のご意見につきまして私の考えを申しますと、私はこの部会の役割は「税のことを検討する」ことだと理解しております。そういう意味では先ほど区民代表の委員のお話の中にもありましたけれども、「税よりもいかに協力体制を組むことの方が重要だ」というご発言がございましたし、いまの委員さんのご発言にもそういうところがあるわけでございますけれども、私自身はこの部会は「豊島区が考えた『放置自転車等対策税』が妥当であるかどうか」ということを検討することが大部分の課題だろうと、そしてそれに付随してという言い方は申し訳ないんですけども、それに関連して税以外にどういった協力があり得るかということとは検討の余地はあろうかと思いますが、中心は私は「税」の問題だと理解して部会を運営してまいりましたし、今日も次回もそう考えていました。

委員： よろしいでしょうか、部会長は今までお話になったことはちょっと方向転換されたように思ったのですが、今ここで部会長がおっしゃったように「なぜ課税できるのか」という部分の合理性につきましては、いわゆる全体を議論しなければいけないはずなので、その全体というか、例えば「鉄道とは何だ」という部分も含めた議論もなされないで、なぜ課税できるかということに入れるのでしょうか。

部会長： それは入れると思いますよ。

委員： それは「課税するということを決めてから理由をつける」ということでしょうか。

部会長： いいえ、違います。

委員： だってそういうことになりませんか。1から4までの間でそういうことを全て議論して「だから課税できるんだ」というのが合理的なのではないでしょうか。

部会長： 6、7、8について、特に8についての検討を踏まえないと課税という話ではできないと思います。特に今回新しく検討しなければいけない税です。

委員： いや、私が申し上げているのは、6、7、8とかということではなくて、先ほど部会長がおっしゃったように、「5の 、 のさらなる充実が必要であることを確認した上でその費用負担を考える」ということが確認できなければ先に進めないということですか。

部会長： それはなかなか先には進めないと思いますよ。

委員： ですから私は確認できないと申し上げております。

部会長： ではどういうご趣旨でしょうか。

委員： 例えば「駐車場の建設・維持・管理」と申されますけれども、いわゆる都市側としてどういう施策がありますかと、ソフトの面でも。先ほど警告ビラとかいろいろ話が出ておりましたけれども、そういうものとか、あるいは自転車なら売る時に課税するとか、そういったソフトの施策の是非、例えば中野区さんがおやりになっていたものが一応成功したと言われておりますけれども、いろいろなものがあるわけですから、どういう事例があってそれについての問題点はどんなんだとか、あるいは先ほど申しましたように鉄道というのは何なんだろうかと、その「鉄道と商業施設を同列に置くというのが合理的なんだろうかと」とか、この部分のご理解というものもいただけるのか、いただけないのかは別にしましてあると思うんです。ですからそういったものをこの1から4というか今までの議論の中で本来すべきであって、その議論を元にですね、こういったものが必要かどうかということならばまだわかるのですが、まだ議論がちょっと足りないのではないかと思いますので、5以降はまだ早いのではないのでしょうかと申し上げたのです。

部会長： いや、とすれば5のところの確認ができないというご説明をされたのだろうと思いますが、どういう趣旨で確認できないのかということが今一つ私には理解できないですね。

委員： 簡単に言いますと、この1と2を確認するということがすぐ費用負担につながっているわけですよ、この文章を見ると。ですからここで文章が切れているわけではないんです。ですから確認できないと言っているわけです。

部会長： そちらの方どうぞ。

委員： 要するに、我々の考え方としては「放置自転車の撤去・保管」と「自転車駐車場の建設・維持・管理」というのは基本的には区の仕事であるというように考えているということです。実際に例えば巣鴨の駅でも区で駐輪場をつくと放置が減るわけです。それからこの前、八王子の駅でも南北に市で駐輪場をつくり大幅に放置自転車が減っているという現状があるので、そのように整備していくことが重要なのかなと。我々はたとえば用地があれば協力しますよと、そのような立場にあると理解しております。

部会長： 私の理解ですと5までがひとかたまりなんですね、1から踏まえますと。ですから5まで含めてご議論いただきたいと思います。

委員： 5に行くときに、1から4までの中でまだ議論が残っているんじゃないでしょうか。その部分が非常に大事で、良い悪いという話ではなくて、まだそういう部分は議論することが必要じゃないでしょうかと申し上げているわけです。

部会長： はい、わかりましたといっはは何ですが。そちらの方どうぞ。

委員： 私はわからない方なんですが、今のお話では「よその区とか市がやったから（放置が）減った」というお話が出ましたけれども、それは一つの事例であって豊島区さんはそうではなくてこの後の、6以降のポイントとなる部分が隠れているわけですね、これから議論しようとしているところで。実はそれを言わばまな板の上に乗せて議論しない限りいつまでたっても「堂々巡り」になってしまうと思うんです。それで部会長に申し上げたいのは、この6の「2の、の施策を区が行わざるを得なくしている者」として「原因者」のことを言っていますけれども、第一次と第二次とをなぜ分けてしまったのか、私は非常に疑問なわけです。これは一次も二次もなく、もし強いて分けるとすれば「施設側が第一次」であって、「施設へ集まるために自転車に乗ってくる者が二次的な原因者」になると、私は順序が逆になるような気がします。そういう意味で言いますと、今、そちら（鉄道事業者の委員）がおっしゃっている、他のところではやっているというような、例えば巣鴨では整備したから放置がなくなったとか、これは本来施設側が、つまり鉄道側が設けるべき施設を区が肩代わりして設けたと、要するに駅前の放置状況がどうにもなくなって他の土地を借りて多くの税金を投下して整理したということであって、本来はこれは鉄道側がやはり前もって整備すべきものだろうと。それは第一次的な原因者であるからそういう整備をするのが当然だと私は理解しております。

部会長： 今のご意見の中で、6番の「第一次原因者」と「第二次原因者」の話につきましてはその前の話をしてからと思います。

委員： そうだとは思いますが、どうも1から5番までを堂々巡りしますと先に進まないわけですね。実はポイントとなるのはこの第一次・第二次原因者で、そこから始まると思うんですよ。別に区切る必要はなくて、私は一括で全部やった方がいいような気がします。

部会長： ただ先ほど鉄道事業者の委員の言葉尻を捉えるわけではないのですが、5番の確認した上でというところで確認できないという趣旨のことをおっしゃっていたように思うのですが、その趣旨はこう理解していいでしょうか、つまり（2の）とについては区はそんなに一生懸命やらなくてもいいじゃないかということも含んでいないでしょうね。

- 委員：　　そういうことではなくて、1と4の中にまだ議論していないことがたくさんあるじゃないですか。この前の部会の議事録を見ますと、鉄道施設は商業施設として見たと、こういうご発言が書いてありますが、(資料3-1の)2ページ目にもありますが、第二次原因者は区の施策により駅・大規模商業施設等と一区切りになっているわけですね。こういうご発言も前回あったわけです。本当にそうなんでしょうかという部分だって非常に重要な議論だと思うんですよ。ですからそれはまさに商業施設と同じように鉄道を見てるといのはお話をうかがってわかります。じゃあ本当にそうなんでしょうかという部分もやはり理解していただくという面から言えば議論をしていただきたい。そういうものが抜けているのではないのでしょうかと私は申し上げているので、議論しないで先に進むのでは一番元の議論も成り立たないのではないのでしょうかと申し上げているんです。
- 委員：　　少し切り口は変わりますが、第一回の部会のときの最後の方で学識経験委員の先生だったと思うんですが、この部会は要するに「豊島区が負担している費用をどう負担するのか」ということを議論するのか、あるいは「鉄道事業者から税を徴収してもそれだけでは放置自転車がなくなるという効果は期待できない」ということをおっしゃっていたと思います。豊島区が負担していることをどうするのかということを検討する会議なのか、それとも放置自転車をどうすれば少なくできるのかを議論していくのかというのが最初にあったと思います。私は最初は部会長は「どうすれば放置自転車が少なくなるのか」という議論も行うということをおっしゃられたと思ったのに、今日はもう完全に「負担」だと、こう理解したのですが。
- 部会長：　　もし私の発言からそういう私の考えをご判断されたのだとすれば、それは私の説明不足であったと言わざるを得ないのですが、私自身は最初から課税の話だと理解しておりました。私どもが区から委嘱を受けたのもこの「税」について検討するという趣旨で依頼を受けたと理解しております。ただ、実情を理解するとか、少なくとも区側が(資料3-1の)2でも示したように「新税の課税根拠」について、「課税根拠」という言葉は区側は使っていなかったと思うんですが、私の理解では課税根拠についてこのような説明をされて、だから「放置自転車等対策税」というものを考えていますという話になって、具体的には「鉄道事業者が納税義務者である」から鉄道事業者の方々から様々な意見が出てきていると、それを私自身は「鉄道事業者の意見は十分に聞いておく必要がある」と理解していましたから、今までその現状も踏まえてそういう議論の進め方をしてきたので、「いかに放置自転車を少なくすることができるか」というのがこの部会の課題だということは私は一度も思ったことがないのです。
- 委員：　　ということは、10億を豊島区から出して、それが大変だから例えば2億ぐらいは鉄道事業者が負担できるかと。
- 部会長：　　それがいいかどうかということも含めて。
- 委員：　　結局そういうところで、それを議論するだけの場だと。
- 部会長：　　私自身は最終的にはそう思っていました。ただ、そこに行き着くまでにまだ考えることがあり得るかも知れませんというのが(資料3-1の)6以下で書いたことなんです。私がこの部会に委ねられた趣旨というのが間違っていましたら確認していただきたい。
- 事務局：　　事務局としてお答えさせていただきますが、部会長のみならず全ての委員の皆さまには、この「法定外税」として「放置自転車等対策税」が成り立つのかどうかと、それに含めて関係のある皆様のご意見も十分にうかがうという機会のもとにこの会議を運営させていただいておりますので、この会議の所掌は「法定外税」の問題についてでございます。
- 部会長：　　というのが私の理解です。そのためには具体的には納税義務者に(鉄道事業者は)想定されているわけですから、鉄道事業者の方の言い分はじっくり聞く必要

があるだろうと。それ以外に現状についてもきちんと理解した方がいいだろうというのが私の理解だったんです。ですから具体的にはここ（資料3 - 1）に書いておきましたけれども、「費用負担」の問題というのは最終的な問題だということでもあります。

委員： 非常に難しい話なんですけれども、今、部会長がおっしゃるように「鉄道事業者に課税をする」ということについては、「じゃあ鉄道事業者というのは何なんですか、どういうものなのでしょう」という、まずそこを、現象面だけ捉えないで、駅があります、その駅に自転車で来ます、放置されています、誘因者です、こう決めつけた現象面じゃなくて、鉄道事業者というのは何なんですか、都市側の使命というのは何なんですかと。例えば道路管理者とかあるいは道路その他を都市計画上いろいろ進めていく権限を持っている都市側と、お客様を輸送する責務のある事業者として鉄道というものがあるわけですから、その辺のご認識というのはどのようにお考えなのでしょう。まずそこからあって鉄道というものに課税できるかどうかと、課税できるとすればどういう場合だと。例えばこれはすべて運賃にはねかえるわけです。自転車で全く乗って来ないお客様の運賃も上げるんでしょうかということもあるわけなんです。

部会長： 今の運賃にはねかえってくるというお話は財政学の言葉を使えば「転嫁」という話ですが、それは具体的には「税のしくみ」の中で議論されるべきことなんです。課税の根拠を財政学あるいは税の考え方からいきますと、課税の根拠ということと、その税を最終的に誰が負担するかという話は一度切れるんです。

委員： 先生はご専門ですからいろいろあると思いますが、ただ、先ほど申し上げたように、都市側の施設をつくる、あるいは管理する、そういう方と、それから少なくとも鉄道事業者というのは何をやるんだという部分は、駅前広場その他をやるにしても道路法その他で区分ができています。そういうことも含めてまず商業施設と鉄道を十把一からげで考えないで、その辺もどうなんだという議論等が必要だと思います。それは必要ないということなんでしょうか。必要なしでただ「課税の根拠」についてすると、どういうお考えなのかちょっとわからなくなっちゃったんですが。

部会長： ちょっとお待ちください。私が尋ねられているようなのですが、何かご発言ありますか。

委員： 何か、部会長いじめをしているような。

部会長： 良いんです、良いんです。

委員： 私の理解は、今まさしく委員の言っていることをやろうとしているのではないかなと思っています。今まで自転車の中でも付置義務について議論してきたわけです。鉄道事業者が云々という。それが解決に至らなかった。それで豊島区さんは税をかけるという新たな議論・論点を出してきたわけですよ。その論点が妥当であるかどうかこの場で議論しようという話ではないでしょうか。逆にいえばこの（資料3 - 1の）2から4についてはあってもなくても今までの過去の経過がどうであったかという認証であって、5の中でいう、「さらに充実を図る」とは、やはり放置自転車をなくすためには、どうしたら良いでしょうかという、そういった充実させる必要があるんだという認識だと思えます。その充実を図る上での課税というものが妥当であるかどうかをこの中で論議にしましょうよ、論議しましょうと。そしてその対象としては鉄道事業者だけでなくこの部会長からのお話は、利用者も、それからその付置義務といいですか、商業施設も、そういうものも全部対象に加えて、ただ鉄道事業者に課税するということがいいのだけでなく、それも全部対象に加えて、やっていきましょうよと。さらに言っているのは、豊島区だけでなく、他の利用者、これは他の自治体に影響を与える訳ですよ、ここに名前が載っているとおり。それだけで考える税でいいのでしょうかということも論議しましょうと、今、部

会長が提案されていると私は捉えています。ですから、その中で、鉄道事業者さんがどう捉えるか。そういう論点でやっていこうということで、税が正しいかどうか、鉄道事業者さんにとって当然税は良くないといわれている訳ですから、それを論理的に検証していこうではないかということ、私は部会長が言われていると思っています。そう理解しています。

部会長： 私の代弁をしていただいて。

委員： 今、お話がありましたように部会長の方で、私が申し上げたとおりこれから議論するんだということであれば先ほど申し上げたように1から4を補強するんですねと理解できるわけです。ですから、1から4を補強するということであれば、何ら私はこんなことを言う必要はないので。1から4は済んだものですと、さてまとめに入りますよ、第1次原因者はこうで、第2次原因者はこうですよ。こういうことになりますと私も原因者だとは、思っておりませんし、まだ。ですから私は先ほども申し上げましたようにその辺をもうちょっと、ということです。

部会長： わかりました。今日の私のメモについての議論の進め方で、どうも1から5までをまずひとまとめにして議論して、6以降についてはその後でという私の想定していた議論の進め方がまずいのであって、先ほどもちょっとご意見ができましたけれども、1から8までを全部いっしょくたにして議論した方が良いということかなと、今、委員さんの話をうかがって思いましたので6以降についても議論を進めたいと思いますが、少なくとも5番のことで、確認といったら言葉尻を捉えるようで申し訳ないと先ほど申し上げましたけれども、私は鉄道事業者でも放置自転車の撤去・保管は必要だし、駐車場の建設・維持・管理等を行っていくものは、行っていくこと自身をこんなもの辞めてしまえというようにお考えだというようには理解しないのですが、それはよろしいですね。それだけはやはりここで確認しませんと。逆に言いますとこういう言い方は悪いのですが、区が余計なことをやっているというご理解は無いでしょうね。

委員： そういうことはないです。

部会長： そういうことはないですね。

委員： 放置自転車の撤去は、区が全部やるべきだと言っています。

委員： 我々は、これは今の法律体系でいくと自治体がやるべき話であって、そこに自治体がそうでなくて鉄道事業者に税をかけるんだというのが新たな提起なんです。だから我々はそれは基本的には自治体がやるべきだと認識しています。2番の、このこの区の考え方の中で「『誘因者』としての鉄道事業者に求めることによって費用負担の公平を図る」ということについて、これは良いですよと言われても基本的にのめませんということなのです。現に例えば撤去に費用がかかり、駐輪場建設に費用がかかっているということは事実で、その維持修繕費のようなものも出しているのも事実だから、それについて豊島区さんの方で鉄道事業者に出せよ、とこう言ってきていることについての議論という意味では議論せざるを得ないと思いますが、2の、というさらなる充実ということと、イコール鉄道事業者の費用負担前提とここに書いていますよね。2そのもの全体には私達は反対ですというのが一つです。それから先ほど他の自治体の例をあげたのは、いわゆる「撤去・保管の強化」のことや「駐輪場の建設」とかももう少しお金がかからなくてもいろいろな形で工夫をされているところもありますから、そういった意味での指導とか、部会長がいつか言われたような罰則を強化するとか、放置自転車を放置する人にですね、ここでいえば第一次原因者ですから。そういったことも含めたいろいろな対策というものがあるのではないですかと。もうこれしかないのだと、これの後は費用負担なんだというのはあまりにも的を絞り過ぎているのではないのでしょうかと書いていたわけです。

委員： 費用負担の公平というのはどういう意味ですか。

部会長： たぶん、区がここのところで公平という言葉を使っているのは、鉄道事業者がやはり放置自転車の「誘因者」であるということ、あるいは駐輪場をつくらざるを得なくなってくる「誘因者」であるから、その誘因者に負担を求めることは公平だというようなことだと私は理解しています。

委員： その点に関しましては、先ほどから私どもの考え方とまるっきり反対のことでございますので、今、部会長がおっしゃった内容で私どもは取り組んでおります。鉄道事業者の皆さまに私どもは「自転車法上の責務が前提だ」ということで、通達等がありますよということでお示ししてきました。鉄道事業者とは何だというお話がありましたけれども、簡単に言えば人・物の輸送サービスを提供されている施設であるということにとらえています。そういうサービスを提供する事業を行っているということが前提でございますし、その各駅にはサービス提供を受けるために人々が集中するという状況があります。私どもが考えておりますのは、放置をされている方々が撤去されまして、その撤去時間帯も店舗等が開く前の話ですから、その方々が返還を求めてまいりますと、第一回目の部会でもお示ししておりますように、70%を超えて75%とかの方々が明らかに鉄道利用者で明確になっております。それもアンケート調査でお示ししておりますようにそれらが約75%程度に及んでいるという事実があります。現状は、そういう方々がそこに放置をしている事実があるわけです。それは前にもお話ししました。これらについては、先ほど道路管理者のお話も若干ありましたけれども、そういうような責任分担の役割もありまして我々もそういう観点では行っておりますけれども、第一義的には道路そのものは放置をしていいよということを許しているわけではございません。道路そのものは、もしくは駅前広場そのものは、やはりそれらの役割を持っていて、それらの役割を果たせない状況、危険な状況が今ある、ということでそれを解消するにはどうするか、ということが一番の命題でありますし、その原因の最も大きなものが鉄道という輸送機関を利用する自転車利用者なんです。ですから私どもはそこについては基本的に、費用負担を第一義的に公平に求めていくべきだという視点に立っているということでございます。それはデータが示しておりますし、私どももまた次回の部会でお示しすることになると思いますが、区内15駅全部を調べてまいりました。そのデータは次回お示しできると思っておりますが、そこにも同じように鉄道を利用する者の違法駐車が多いというデータになっております。明らかにまだ池袋方面ではかなりの放置自転車台数があるということでございますので、その点ではやはり今後とも「費用負担の公平さ」ということでは、私どもの観点ではそういったところから税の負担を求めるという基本的な考え方をもっているということでございます。

委員： 要するに、25%の人はカットするのが負担の公平だと、こういうことでよろしいのでしょうか。

委員： 部会長。

部会長： はい、どうぞ。

委員： いま、25%ということについては内訳を述べませんでしたけれども、この25%につきましては、鉄道を利用している人なのか、それとも他の施設等を利用しているのか、わからない「不明」な部分です。これらについては私どもは不明ということでお示ししてありますし、その中身については「アンケートにお答えいただけなかった」ということで不明ということございまして、その中にはお話のように鉄道利用者の方もいらっしゃるでしょうし、何か他の利用のための方もいらっしゃるということでございますので、25%ということで分けましたが中身がわからないということで「不明」ということにしています。

部会長： その話にいつてしまうとまた2から4の、特に2の話が中心になってしまいますので、そういう「税」の話ではなくて、私がこういうメモ（資料3-1）をお

出したのは区が新税を考えておられるもののうち、もう少しそれを幅広い考えの中に位置付けた方がいいのではという趣旨でこういうメモをつくったものですから、あまり区の考え方に今日はとらわれずに6番以降についてご議論いただいた方がいいだろうというように私は先ほどから申し上げているのですけれども、いかがですか。

委員： 「原因者負担」という言葉がありますけれども、区は原因者として鉄道事業者を断じられないからこそ「誘因者」という一種あいまいな表現になったと思うんですが、そうなると豊島区側が原因者と考えているのはどこの部分なのかちょっとお示しいたきたいと思います。豊島区側は鉄道事業者を「誘因者」とであると、つまり「原因者でない」という言葉の使い分けをしているわけで、であるならば豊島区は誰だと考えているのかお示しいたきたいと考えています。

部会長： それは区に対する質問だと理解してよろしいでしょうか。区の方でいかがでしょうか。

事務局： この前提となっております区の研究会の検討過程の中では、この「誘因者」という言葉を使った意味は「放置する者との区別」ということで誘因者という言葉を使ったわけでございまして、原因者であるかどうかということについては、国等の報告書でもいろいろお示しされているところでございすけれども、一律に「原因者」といってしまえばやはりそこにある問題というのは違うだろうとことで、「放置者と誘因者」という言い方で単に用語の問題として分けただけでございます。

委員： 部会長のメモ(資料3-1)にも第一原因者、第二次原因者と書いてありまして、原因者というとストレートにこれは費用負担だろうとすぐに結びつくと思うんですよ。ところが「誘因者」とは何だというようになりますと、原因者から、はるかにトーンが落ちたという印象というか、感じがするんですね。したがって、最初から「鉄道事業者が原因者である」と、「原因者が負担をする」という話であるならば、これは税の体系といえますが、そこから見てもある程度、我々は原因者とは思っていませんけれども、原因者が負担するんだということであれば文書は流れていくんですけれども、「誘因者」というのは非常にあいまいであると私は思っているんです。ですからそのところが、今、誘因者と放置する者とを分けるのであれば、おそらく放置をする者が原因者であろうと、私は思っています。であるならば、原因者から負担をさせるのが当然であろうと思います。

部会長： 誘因者かどうかというお話につきましては、私と区の考えはちょっと違ってありまして、私は「鉄道事業者も商業施設も原因者のひとつ」というように理解しております。ただ違うのは、先ほど他の委員から「第一次と第二次は逆ではないか」というご指摘もいただきましたけれども、私はあくまでも放置をしている者が第一次の原因者だろうと思います。放置をする者がいなくて皆さんきちんと法律を守って道路等に放置をしないような人間の社会であれば、こういう問題が出てこないはずなんです。私自身は放置をする者が第一次原因者であると思っています。第二次というようにしたのは「放置の前提」としてそこに放置をする人が何のためにしたのかという観点からすれば、第二次であると。特に駅周辺ののように放置自転車がたくさんあるところは、やはり放置する人は駅周辺に放置させるような何かがあるはずということを考えると、駅や大規模商業施設というのはそういう意味からいって第二次の原因者と言えるだろうというのが私の理解です。

それで、自転車法の解釈に戻るわけではないのですが、先ほどもこのメモ(資料3-1)の説明のときに申し上げましたけれども、自転車法の中に扱いは違いますが、鉄道事業者、商業施設と出てきているのは、やはり第一次か第二次かは別として、こういう対策をとらざるを得ないような原因者だと認識しているんだと思うんです。法の考え方の前提として、それはやはり認めざるを得ないだろうというのが私の理解です。

- 委員： 第二次原因者の中に、要するに鉄道事業者というのは駅に来た人を例えば職場なり学校なりにお送りするわけです。ですからそこまで含めて当然、その先ですよ、それまで第二次の原因者になると私は思います。
- 部会長： なるほど。それが実は少し難しい問題だなと私自身も理解しています。先に手を上げた方どうぞ。
- 委員： もし、駅に十分な駐輪場があれば誰も好きこのんで放置しないと思いますね。それが無いから放置があるんで、私はやはり先ほども申し上げましたけれども、第一次、第二次とかの区別ではなくて、駅は立派な「原因者」だという認識を必要があると思います。同時に自転車に乗って来る人もたまには歩いて来るとか、バスで来るとか、そんな具合にして良識ある行動をとることが望ましいんですけども、いずれにしろ「受け入れ施設としての駅」は十分な駐輪場を用意する、また、利用する人は秩序ある利用をするというようなことが、これからの秩序ある社会形成には必要ではないかということをお願いしたいのです。だから、今の議論の中で、「駐輪場をつくるのは自治体のすることなのであって、鉄道事業者は一切関知しない」というようなご発言がございましたが、これは重大な認識の誤りであろうと思いますので、是非、この際ご訂正をお願いしたいところでございます。
- 委員： 私が言ったのは、「主として自治体が責任を持って対処すべきもの」であって、鉄道事業者はそれに対して協力しろとなっておりますので、「協力義務」があるというのは認識しています。放置自転車をなくす方向でいろいろ取組みに対してですね、協力していくというのは全く否定していませんし、やぶさかではありません。しかしこれは「基本的に鉄道事業者が整備すべきだ」と言われても、これは全く暴論だと思います。基本が鉄道事業者だと今言われていますよね、先ほどからずっと。私は、それは今の法律体系でもおかしいし、我々の認識でもおかしいと思いますので、それは否定したいと思います。
- 委員： 前回の部会の資料でありましたけれども、新しい自転車法には明確に鉄道事業者側が今までのような「あなたまかせ」ではなくて自ら駐輪場を整備すべきということが示されておりまして、(当時の運輸省の)鉄道局長さんから皆さま方の社長さんあてにそういう要望書も行っていきます。その資料が前回の部会で出ましたよね、欠席の委員さんもいらっしやいましたけれども、皆さま方はそれをはっきりとご覧になっているはずなんです。
- 委員： それは「協力義務」ですよ。
- 委員： 協力義務とか法律に書いてあるとか以前の問題ですよ。
- 委員： 道徳のお話をしていないんですから。現実の社会のルールについて話しているんですから。鉄道事業者は確かに協力を求められておりますし協力していかなくてはだめですけども、そういう一方的な考え方を押し付けではだめだと思いますね。
- 委員： いや、協力しなさいというところを明快に示されているわけですよ。
- 委員： 協力しなさいと書いてあるのは知っていますし、協力もしてきているつもりでございます。
- 委員： 先ほどからそれは自治体の仕事だとおっしゃっているじゃないですか。全然逆のことをおっしゃっていますね。
- 委員： 法律には書いていない。主として地方自治体が基本的に整備すると書いてあるじゃないですか。
- 部会長： そのお話に関連してちょっと。
- 委員： 私、前から手をあげていた件を。
- 部会長： 別の観点ですか。
- 委員： はい。先ほど第二次原因者というのは、これは私どもの考えですけども、基本的には鉄道事業者というのは、例えば放置自転車を置かれている方というのは

学校に通われたり、どこかの職場に通勤されたりしている方だと理解しますけれども、いわゆる「最終目的地」というのは職場であり学校なわけですよ。そこに行く「手段」として鉄道を使われているのであって、そういう意味で例えば「大型商業施設」が部会長が規定されたような第二次原因者と言われるならば、第二次原因者というのは基本的には職場なりであって、鉄道というのはそこまで運ぶためのひとつの手段なわけです。おまけに、自転車で来ない人は歩いて来る、バスで来る等のいろいろな手段があるわけですから、そういった意味で鉄道側が自転車を仮に誘因という言葉を使うにしても、私は（鉄道は）誘因者でもないし第二次原因者でもないと思っております。

部会長： そちらの方どうぞ。

委員： 我々この検討会議のメンバーということで参加させていただいているんですが、学識経験者の方はちょっと違うと思いますが、税の専門家でもありませんし、私自身解釈すれば鉄道事業者という立場もあるし区民の立場でもあります。要するに区民の目線に立ってどうなのかというのがひとつの大きなウェイトだと思うんです。その時に先ほど区のご説明にありました「放置する者」と、それから「誘因する者」との件ですが、これは単に言葉を使い分けたということではなくて、これは非常に重要な意味を持っていると思うんです。やっぱり都民なり区民の立場から誰が原因者かということになると、やはり自転車をそこに置いていってしまう人、これが原因者ですよ。部会長は第一次、第二次という初めて目にするような、どこの本にも書いていないような、まあ新説かどうかわかりませんが、やはり第二次とかそういう話ではないのではと私は思います。やはり区民の代表の委員からお話がありましたように、税云々ということは区はもちろん持たれていると思うんですが、本当に検討して行って、「駅前に自転車がなくなるにはどうしたらいいか」ということは都民の目線とか区民の目線、それから鉄道事業者もそうですし、区もそうだと思うんですね。そういうところに結びつけていくような議論といたしますが集約していきませんと、これはずっとこのままですと平行線で終わってしまうのではと思います。先ほど別の鉄道事業者の委員のお話にありましたように、法的には区が主体となって整備すると書いてあるんですよ。商業施設は付置義務がありますと。鉄道事業者の方は協力義務がありますと。やはりそこに法律の精神なりきちんとしたものがうたわれているわけですから、議論していく中でもそれはきちんと捉えてしていくべきではないかと私自身は思っております。

部会長： 今のお話で、やはりこの部会の私自身の理解と少し違うのは、区民あるいは都民の目線でというお話をされましたけれども、私自身はこの部会の役割はいかにしたら放置自転車を減らせるかということを経験する場だと理解していないんです。私はあくまでもこの「税が妥当であるかどうか」ということを検討するために委嘱されていると先ほどより申し上げております。第一回目の部会の時に別の学識委員は「この税を課したら放置自転車も減るのかどうかという視点も必要じゃないか」というご発言をされておりました。それはあくまでも「税を考える上で」検討すべきことであって、最初から「いかに放置自転車を減らすか」ということを考える場所だということには私自身全く理解していないのです。

委員： そうしますと、強制権力で課税するということを考えるわけですよ。要するにここでいっていますが「どういう費用負担をするのか」ということなんですよ。そうするといろいろなやり方があると思いますが、負担金のような。そういった議論ではないですか。

部会長： 私はその議論もありうると思います。

委員： やっぱり行き着くところは、区民の方からすればどうやったら駅前の放置自転車をなくせるのかということで、いくら鉄道事業者に課税したって放置自転車はなくなりませんよ。乗って来る人のマナーの問題であって、痛くもかゆくもない

わけですから、自転車に乗って来て放置する人は、やはりそういうことじゃ社会の一員としていけないんじゃないですかと、そういう「問題提起」も是非したいと思います。

部会長： ですからそういうことも踏まえて、例えば(資料3-1の)8の(1)の二番目のところで、「第一次原因者の現行費用負担水準が妥当かどうか」ということも考える必要はあるでしょうと、場合によればこういうことを考えることによって放置自転車が減っていく可能性もありますよということは、私自身は申し上げているつもりです。

そちらの方どうぞ。

委員： 原因者であるかどうか盛んに議論されているわけですが、これはこの前の部会でも言いましたけれども、自転車法改正の時点から論議されている話なんです。それが解決に至っていないということは経緯があるわけですよ。ただ、言えることは、どういう立場であれ、鉄道事業者の委員さんが言われているように協力的な立場であろうが、区と利用者とそれから放置してある周辺の施設所有者は「当事者」なんです。それを客観的な事実で今どうとらえて、それをどういう負担のあり方をしたらいいのかということ議論しようじゃないかと、そのひとつの課題提案をしたのが、豊島区の課税だよと。ですから、その課税がいいのかどうかというものも含めてここで私は議論するものだと思っていますから、そういう面で議論していかないと本当に堂々巡りになります。先ほどに委員さんのお話じゃないですが、何の進展もないですよ。

委員： 先ほどから聞いていますと、部会長のお話はどうも課税を主にした話し合いなんだと。そういうことならば我々区民代表は参加しなくてもいいんですよ。税金を取る取らないは、取られる方は嫌ですから。嫌だと思えますよ、しかも強制的に、税ですから。そういうことを私たちは考えているわけじゃないんです。実際には放置自転車を少なくしたいんですよ。なくしたいんですよ。そして鉄道事業者に協力してもらいたいんですよ。それが「区民の目」なんですよ。事故が起こっては困るんですよ。課税なんかどっちでもいいんですよ、我々からすれば。それを課税だけでもし鉄道事業者と話し合いをするんだ、協議するんだ、検討するんだ、というのでしたら区民代表は要らないじゃないですか。全くこれでは「課税徴収検討委員会」になってしまう。そうじゃなくてやはり区民の話を聞きながら、これは課税すべきか課税すべきでないか判断するのが普通一般じゃないですか。先ほどおっしゃっていたとおりだと思うんですよ。ただ税金を取ることだけじゃないと私は思います。それが妥当とか妥当じゃないとかの問題よりも、区民は何しろ自転車が多い、あふれている現状を何とかしたい、そして、区の方も一生懸命やってくれてはいるけれども、お金もうんとかかる、何とかしてほしいという中で出た課税じゃないんですか。おそらく課税したから区の方の財政が豊かになるなんてことはないんじゃないですか。ですからもうちょっと広角に検討をしていただきたいと私は思います。何を協力してくれるのかぐらい聞いてね。鉄道事業者の人に協力してもらえなかったら、区は駅前に土地なんてないんですから。何ができますか。施設がなければ自転車をもってきてどこに置くんですか。非常に困りますよ。今は歩道がどんどん自転車道になりつつあって、池袋などは区民じゃない他から来る者も多いんですよ。多分80%、90%になると思うんですよ。そして外国人も相当いるんだということもこれから認識しないと。ただ税金を取ることだけを検討したんじゃない、これは意味がないと思います。

部会長： だからこのようにご理解いただいた方がいいと思います。豊島区が考えたことは、ただ税金を取ること考えたのかは別として、豊島区で考えたのはともかく鉄道事業者に税金を課すことを考えた、それが妥当であるかどうかということについてこの部会で検討してほしいという、税金を課すことが妥当であるかどうかですよ、妥当であるかどうかということを検討してほしいという「諮問」

があったわけですよ。そこまではよろしいですか。

委員： はい、結構です。

部会長： ですから、私の今日のメモ（資料3 - 1）の趣旨は、鉄道事業者に課税をするということだけを考えてのではまずいですよ、もう少し幅広に考えた方がいいですよと。ただし、私自身はいかに放置自転車を少なくするのがいいのかというのはこの会議の主たる任務ではなくて、鉄道事業者に課税をする前提として全体の費用負担をどうように考える必要があるのか、ということを検討する必要がありますでしょうということはずっと繰り返し申し上げているんです。

委員： でもやっぱり、基本的に「従」でもいいんですけども、「主」じゃなくてもいいですから、やっぱり駅前に自転車をなくすということを前提に討論してほしいですよ。税金をとっても相変わらず自転車が放置されていたらしょうがないですから。そんなものならやらない方がいい、はっきり言って、区民とすれば。

部会長： そのように私は思いませんけれどね。

委員： 税金取れば自転車はなくなりますか。

部会長： そういうことは全然考えていません。

委員： ならないでしょう。

部会長： それは何とも言えません。

委員： これは協力してもらわなかったらできないですよ。だから私は最初に言ったように官民一体でやらなきゃできませんよということなんです。税金はともかくとして、今ただ鉄道事業者は協力していますよじゃないんですよ。「これからどう協力していくのか」ということを「官」と一緒にお話し合いをしてもらう、我々は我々の立場を主張していく、そういう討論でなければ意味ないような気がするんですね。大変迷惑をこうむっています、現実に放置自転車には。

部会長： それは事実だと思います。

委員： だからそれを税金だけじゃなくて、もうちょっとどう協力していただけるのかという話まできて、協力できないということなら課税すればいいじゃないですか。協力してくれるんだったら課税なんかいいじゃないですか。そこが私は重要な問題だと思います。協力してなおかつ税金を課税するという必要はないと思います。

部会長： 今日の私のメモ（資料3 - 1）が正確であるかどうかはご議論があるかと思いますが、例えば1ページに区側の意見がありますが、「放置自転車問題については個別の駅ごとに実質的な協議をしてきているが、なかなか具体的な協力を得られていない」という事実があって、そういうことを前提として、じゃあどうするかということで区は考えたんだと思うんです。私のそういう理解で間違いはないでしょうか。どうぞ。

委員： 今日の部会長メモ（資料3 - 1）の2番目にもはっきり書いてありますけれども、また、区の方で第一回部会に出した資料1 - 2に「放置自転車等対策税」の基本的な考え方というものがあるわけですが、そこにもはっきり書いてありますけれども、この「税」を提案いたしましてそれを「放置自転車の撤去・保管」、あるいは「駐輪場の建設・維持・管理」、こういったものを充実させるためにこういった税を提案しているんだということをございまして、先ほど区民代表の委員さんがおっしゃったとおり、究極の目的は放置自転車を減らすとか、あるいは放置自転車がなくなってすっきりと駐輪場に秩序ある保管がされると、そういったことを目的にしているわけでありまして、税よりもっと効果的な協力の方法があれば、そういったことを出していただいて、それで放置自転車が解決するのであればそれでも私どもは結構だと思っています。ですから、主としてこの税について提案しているわけですから、税について議論してもらうのは当たり前なんですけれども、その先の目的についてもそれが解決するようにいろいろ建設的なご議論をいただきたいと、こういうことをございます。

部会長： こちらの委員の方、先ほど手を上げられていたようですが。

委員： ちょっと今までの話とどうも変わってきたようなので、頭が混乱しています。先ほど委員の方から話がありましたけれども、要は抜けているのは「不法行為をしている人」ということですよ。不法行為がなければこういうことはないんですよ。課税しなくてもいいんですよ。駐輪場をつくらなくてもいいんですよ。不法行為を取り締まる方法というのはないのでしょうか、まず原点から。どうもこの「課税根拠」というときに、「鉄道に対する課税根拠」なんですよ、この部会長のメモ（資料3 - 1）の上は抜けていますけれども、ですから、我々もそうではないと言っているわけです。一生懸命抗議しているわけですよ。今、部会長、課税の根拠といいますけど課税だっているいろいろ対象があると思うんです、鉄道事業者だけでなく、なぜ鉄道事業者だけなんですかと。

部会長： だから書いてあるように、「新税の課税根拠について」というメモ（資料3 - 1）で、具体的には豊島区が考えてる税のことを考えているんです、これは、具体的な提案はそうですから、ですけども、そういう新税の課税根拠を検討する前提として、もう少し幅広に考える必要がありますよというのが、私が言いたいことなんです。

委員： ただ、申し訳ないんですがお言葉を返すようですけども、ここにもう(鉄道事業者は)原因者と言っているんですよ。

部会長： 私はそのように理解していますけれども、これはまた。

委員： 私は鉄道事業者は原因者じゃないと言っているんです。ですから「原因者」と決めつけられて、今、お話をする段階でしょうかと申し上げているわけです。

部会長： では少し論点を変えさせていただきます。私は(資料3 - 1の)7のところ、鉄道事業者は「受益者」であるというように書きましたが、これについてはいかがですか。

委員： その前にですね、申し訳ないんですが、「不法行為」についてどのように対応したらよろしいのでしょうか。要するにこういう問題の「根源」として。

部会長： (資料3 - 1の)8の(1)の二番目に書いてありますように、「第一次原因者の現行費用負担水準が妥当かどうか」を検討する必要がありますよということをお知らせしているんです。

委員： 私は、第一次原因者ではなくて、先ほどお話がありましたように原因者は不法行為だと、ですからまず不法行為を税とかそういうものではなくて、例えばバスとかですね、そういったもので何かないんでしょうか。

部会長： 現実問題としては不可能だと思いますね。たぶん警察は動いてくれないでしょう、放置自転車を撤去することについて。

委員： いや、撤去しなくても例えばネームプレートか何かでそういうものを義務付けるとか。

部会長： そういうものとは。

委員： いや、例えばこの自転車はどこの誰が買ったんだということがわかるようにすると、売る時に。それで、もしその自転車が道路等にあつたらその人がどこに住んでいる誰だと、その所有者がわかるようにするとかですね、今はITの時代ですからいくらでもシステム的にはできると思うんですよ。そういうことも今後検討していくことだって必要だと思うんです、将来的に。そういう中で、何もできないという状況ではないと思うんですよ、いろいろ考えればね。それで申し上げたいのは、なぜ不法行為に対しての議論が高まらないで、部会長はこの「課税」についてということですから。

部会長： 費用負担です。

委員： 要するに課税するために根拠ということをおこの検討会議でやろうということでしょう。ここに書いてあるんです。「なぜ『課税の根拠』を問題にするのか」と。「何のために課税するのか、何で課税できるのか『課税の根拠』が問題になる」と、強制的にやるからと。

部会長： 区の説明が2番でありますよと、ですがこれだけでは不十分じゃないですかということを私は6番以降で示しているんですよ。こういうことも考えなくてはいけないんじゃないですかと。

委員： ただ、これはひとつの流れで、フローですからね。流れですから、課税ということもですね、まあ少し話がずれてしまうかも知れませんが、今申し上げましたように「課税というものがなぜ必要か」と、不法者を取り締まることはないのかと、そういうことをまだ議論していないんですよ、いろいろな意味で。

部会長： 区側の方から何か。

委員： 先ほどからいろいろご議論を聞いておりまして、実質ですね、部会長のお作りいただいたメモ(資料3-1)に沿ったお話も若干出てきていると思います。それで、この検討会議の目的は申し上げるまでもなくこの「放置自転車等対策税」が適当かどうかということのご議論であるわけでごさいます、その中でこの放置自転車を何とか少しでも減らす、あるいはいろいろな対策についてご協力いただける、そういったご議論が派生的に出てくることは大変有意義だということに思っております。それはそういうことではございますけれども、やはり目的はこの「税が妥当なのかどうか」ということですね。どうも入り口論のところまで止まっているんですけども、実際にご議論いただいて、やはりこれは「課税すべきでない」というそういう結果ができればですね、それはそれでよろしいわけですから、それは部会長のお示しいただいたメモの中で一つひとつ、「これは違うんじゃないか」「これはいいんじゃないか」と、一つひとつつぶしていただくと、そういう手を踏んでいただいた方が議論が散漫にならずに、本当に集中して皆さんの意見も反映できるのかなと思っております。区としましては、もちろん様々な対策を講じてきましたし、先ほど「不法者」のお話もございましたけれども、「撤去料」という形で取っているわけですね。それは一番最初の部会の時に現状としてお示ししているわけでごさいますので、そういったご議論もあらためて一つひとつお話ししていく中で、もう一度説明が必要であればご説明してまいりますので、ある程度部会長のお作りいただいたメモに沿ってお進めいただいた方が内容があるものができるというように思います。よろしく願います。

委員： ちょっといいですか。話を聞いていますと、原因者とか誘因者とかいろいろお話がありますけれども、鉄道事業者の方々もですね、「俺達は原因者じゃないよ」というような話を前提にしたら私はだめだと思えます。これはやはり、「責任の一旦はあるんだ」という前提のもとに話し合いをしてほしい、そして「不法者」もマナーが悪いのは本当にものすごく悪いでしょう、社会全体的に、本当は教育者も悪いんですよ、原因の一番は、親にもある。だからみんな責任逃れはしないでひとつ話し合いをしていただきたい、そのように思います。以上です。

部会長： 気づいて見たらもうまもなく9時でごさいます。私のメモの提出の仕方、あるいは私の説明がいろいろ誤解を招いた節もあって今日は、実は(資料3-1の)6以降のことについて一つひとつつぶしていただければと思っていたんですよ。最後に一つだけ私の方からお聞きしておきたいことがございます。先ほどちょっとお聞きしたんですけども、鉄道事業者や商業施設が区がやっている施策から「受益」、サービスを受けている、あるいは「受益者」であるというご認識はないと理解してよろしいのですか。私自身は受益者だという認識が非常に強いんですが。

委員： (資料3-1の)7番にその「受益者」であるかということが書いてあるんですが、ここで言う「受益」というのは一体何なのかとことがよくわかりませんので、今この時間がない中でどっちだと言われても受益の概念に対する議論をしてからでないとなんともお答えができないと思います。例えばその概念そのものが我々が考えている受益とちょっと違うんですよ、私自身は、この受益は何なのかということを部会長に細かく説明してもらわないとわからないですよ。まあ次回

説明していただくなり。

それから、先ほど手を上げてやめてしまったのですが、何とか厳密な言い方からするとわからないのですが、「鉄道会社も豊島区民である」ことは間違いありません。例えば地方税だけでも（当社は）13億円払っているんですよ。それは直接豊島区さんに入る税金ではないかも知れませんが、これは東京都に入ってまた再配分されるのでしょうけれども、そういった意味では「区民の税金を使う」という時には我々のお支払した税金も使っていただいているわけですから、そういう意味では鉄道事業者も税金を払っている一人であることも事実なので、そういう意味では全く負担していないということではなくて、区民・都民としての責務は税という意味での最低限のものはやっているんですよ。「あなたがたは公共サービスを受ける権利はない」と言われてませんから安心していただけますけれども、ひとつよろしくお願ひいたします。

部会長： はい。それではどうも私のメモの説明がまずかったせいか、実質的な議論の進展がなかったというように考えざるを得ないかなと、私自身反省しているところでありますが、時間でございますので今日の議論はここまでで打ち切りたいと思います。それで次回はですね、私自身もう少し説明をきちんとしないとけないと思いますが、メモの考え方も含めてもう少し説明をいたします。それで次回は実は第四回目で、当初予定していたスケジュールでいきますと、次回の第四回目で部会としての考え方をまとめると、この「放置自転車等対策税」ですか、この税についての考え方をまとめるということでありますが、まだ私の理解でもなかなか考え方をまとめるところまではいってないだろうというように考えます。特に、鉄道事業者がこの税についてかなり強硬な反対をするだろうということは十分予想がついたことですが、前二回の流れと今日の議論を含めて三回含めて考えますと、私自身はもう少し、区民代表の方々が「鉄道事業者に協力を求める」という趣旨のご発言を今日、相当強くされておられて、それは私自身意外だったんですね、正直申し上げまして。もう少し「税」について議論するんだというように皆さん方もお考えかと思っておりましたので、やや私と少しずれていたのかなと反省しております。しかし私自身は繰り返し申し上げますように「税が妥当であるかどうか」ということを検討することを委嘱された部会だと考えておりますので、今日の「部会長メモ」(資料3-1)に即した形でもう少し幅広の議論が必要だろうというのが私のスタンスという考え方でありまして、区民代表の方のその「鉄道事業者に協力を求める」場だと私自身「そうだ」とはいうわけにはいかないところがありますが、次回もこの議論を続けさせていただきたいと思ひます。

それで、この議論と同時に実は「税」というのは最初に書きましたけれども、「非常に強制的に有無を言わず徴収するもの」でございますので、重要な柱が三つあるというのが私の理解なんです。一つは「納税義務者が誰であるか」という話なんです。今回の税の場合は鉄道事業者を納税義務者にするというのが区の考え方でございます。これが妥当かどうかということで今まで三回にわたって議論があったわけですが、もう一つ重要なことは「課税標準」というか、「具体的にどういうものに課税するか」と言ってもいいのですが、税の言葉を使えば「課税標準」ですけども、これをどのように考えるかがもう一つの重要な柱でございます。もう一つは「税率をどうするか」という話がございます。この三つの「納税義務者」「課税標準」「税率」というのが合わさって「税」という一つのものになるんですね。

そういう観点からいいますと課税標準をどうするかとか、税率をどうするかという話は出ておりません。第一回目の部会での区の説明の中で、概略が出ておりましたけれども、それを踏まえてもう一度次回にそれができればいいと思うんですけども、いわば「税の仕組み」ですね、納税義務者を除いた税の仕組みに

ついて、少し区の説明を聞いてそれをご議論いただきたいなと思っています。それを踏まえて鉄道事業者の方は「納税義務者としてこういう税を課税されるのは・・・」という議論はまた別途できるかも知れませんが、あるいは区側はこう考えればこのように課税の根拠もうまく説明つく、というような話ができるかもしれませんので、今日は75%という数字も出ていたと思いますが、そういうことも含めて「税の仕組み」を次回議論してみたいと思います。

そのように考えますと、部会として「全体会」にどういう考え方を示すかということをもとめる機会というのは、当初の予定でいくとなくなってしまう。それで今の私の考え方では、第四回目の部会について後で事務局からご説明いただくつもりですが1月だったでしょうか、当初予定されておりますが、第五回目を当初の予定では入っていなかったのですが、ただいま申しあげましたように部会全体としてこの新税についてどのように考えるかという、鉄道事業者の方からは意見を絶対につけてほしいということは出てくるとは思いますけれども、部会としてまとめる機会を第五回目の部会として予定させていただきたいと思っています。その点は是非ご了解いただきたいと思いますがいかがでしょうか。それでもし差し支えなければこれは3月を予定したいと思うのですが、3月というのは私どもは非常に忙しい時期と重なっておりまして、一方的で申し訳ないんですが3月4日を予定させていただきたいと思いますが、いかがでしょうか。確か火曜日だったと思いますが、夜7時からということで是非ご予定に入れていただきたいと思いますが、それをしないとどうしても部会としての結論が出せないかなということを考えておりますので。

よろしいでしょうか。それでは3月4日に第5回の全体としてのまとめに是非持っていきたいと思いますので、よろしく願いいたします。

委員： 第5回目でもまとめということですがけれども、これは議論が長引いてもっとやるべきだというときには、延期もありうると、要するに延期というのはまとめが6回7回8回となるかも知れないということですね。

部会長： 最低1回だけは延長させていただきたいというのが今の私の考えです。もう少し予定した方が良くと言う事ですか。

委員： 予定と言うよりもそれが今確認されて、分かりましたと言える状況かどうかと言うことを申し上げたいのですが。

部会長： 次回の話の後ではまずいでしょうか。6回7回という話は、私自身は予定外はあと1回でいいかなと思っているのですが。

委員： 今の段階で第5回をまとめにしたいと言われて、それで確認したいと言われても結構ですとは言えませんという事を言いたいです。

部会長： それは第5回目の部会としてのまとめ方にもよりますね。

委員： それはいろいろあると思いますが、この時点で一つ伸ばして5回目でもまとめと言っても、分かりましたとは言えないですね。

部会長： 最低あと1回は伸ばしたいということでご理解いただいても構いません。よろしいですか。(一同了承)

ということで本日はここまでといたしますが、次回のことについて事務局の方からご説明があると思います。

事務局： 次回は第4回目当初予定通り1月14日火曜日午後7時から、こちらの場所でございますので、どうぞよろしくお願いいたします。

部会長： よろしいですか。それでは大変時間がオーバーいたしました。本日はありがとうございました。

(閉会)

<p>会 議 の 結 果</p>	<p><会議の結果></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄道事業者からは、鉄道の役割や放置行為者に対する認識などの議論が不足している以上、課税根拠といった内容に踏み込んで議論することはできないという意見、また区民代表委員からは税よりも具体的に放置自転車をなくすための方策や官民の協力体制に議論の重点を置くべき等の意見が出され、議論の論点をどこに置くかについて、それぞれの認識にずれがあることが確認された。部会長は、この部会の役割は、あくまでも税について主眼を置き各委員からそれぞれの意見を出してもらい議論をつくすことと考えている。 ・ 税のしくみについての議論がまだ何もなされておらず、次回はそうした部分の議論を主に今回の資料3 - 1を元に再度行う予定となった。なお、当初は4回で意見をまとめる予定だったが、最低もう1回は部会を開催することとし、第5回目(3月)の開催について了承された。 <p>・ 委員の欠席 岩田規久男、内山忠明</p> <p><次回日程> 第4回：1月14日(火)午後7時から(会場は同じ。詳細は別途)</p>
<p>提出された資料等</p>	<p>資料3 - 1 新税の「課税の根拠」について(部会長メモ) 参考資料 池袋駅西口メトロポリタンプラザビル併設「プラザ駐輪場」について 参考資料 自転車駐車場利用者及び撤去自転車引取者の居住地調査について</p>
<p>そ の 他</p>	

