

# 会 議 録

詳細 - 税務課税制担当係 電話 03 - 3981 - 1376

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4回」
事務局（担当課）		総務部税務課
開催日時		平成15年1月14日（火）午後7時～午後9時15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、内山忠明 <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> 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32人 報道関係者3社
非公開・一部公開の場合は、その理由		
会議次第		議事 1. 今後の鉄道事業者としての協力について 2. 今後の放置自転車対策等における区の考え方について 3. 構想における課税標準・税率等の考え方について 4. 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の第一部会・放置自転車等対策税関係の第4回目の部会を開催させていただきたいと思っております。

なお本日は、学習院大学の岩田先生につきましては、学内のどうしても抜けられない事情が発生いたしました関係で、欠席ということでございます。それから区側の委員として政策経営部長の小野委員でございますが、急用が入ったために間に合えば駆けつけるということでございますが、現在のところ欠席ということでございます。以上でございます。

それでは、議事運営につきまして部会長の今井先生、よろしくどうぞお願いいたします。

部会長： こんにちは。新年第1回目でございますので、本年もまたよろしくお願いいたします。

本日はお手元にお配りしてございます議事次第にありますように、全部で三点のご議論をお願いしたいと思います。第1は、「今後の鉄道事業者としての協力について」ということ、第2は、「今後の放置自転車対策等における区の考え方について」、それから第3が、「構想における課税標準・税率等の考え方について」という三点でございます。それで特に、第1と第2につきましては若干ご説明を申し上げます。

お手元の資料の中に番号がふられていない「別紙」という資料があるかと思っております。昨年12月5日付の私の文書であります。鉄道事業者の方と豊島区の事務局をお願いした文書であります。前回の部会での議論をふまえて、別紙に書きましたようにそれぞれ鉄道事業者および区に資料提出を求めました。鉄道事業者については三点でございます。それぞれの駅の放置自転車の実情についてどういう認識をお持ちか、あるいは鉄道事業者としての役割をふまえた考えをお聞かせいただきたい。というのがでございます。それからといたしまして、今後区が行う放置自転車撤去活動や整理などで、恒常的な人的協力を行うことができるのかどうかをお聞かせいただきたいということ。それからとして、今後、駐輪場の設置や用地の提供など、物的協力を行うことができるのか具体的にお聞かせいただきたい。という三点でございます。

それから二番目の豊島区への資料提出のお願いということで、考え方の整理をお願いいたしましたのは、放置自転車対策における費用負担のあり方について、見解を示していただきたい。として、放置自転車問題に対する警察との協力体制について現状はどうなっているかをお聞かせいただきたい、という点。それからとして、今後2～3年における放置自転車対策への方向性などを示していただきたい。という三点でございます。

いずれも前回、様々な形でご議論ができました。特にこの部会の役割等を巡って、私自身は前回申しましたように、「この税が妥当であるかどうかということに焦点を絞るのがこの部会の役割である」という考え方は依然として持っておりますけれども、委員の方々から様々な形でそれ以外のことについても、もう少し議論した方がいいのではないか、というご意見もございましたので、そういうご意見をふまえてこの二つの資料の要求をそれぞれした次第でございます。それで私のお願いにそれぞれ快くお答えいただいたものが資料として今日配られておりますので、まず、議題の第1と第2はそれについてご説明いただくということでございます。

それから、三番目は前回申し上げましたように、税の「課税標準」あるいは「税

率」等の考え方について区側がどのように考えているのかということについて整理していただきたいということでお願いした問題でございます。

本日は三点のご議論をお願いするわけでございますけれども、最初に三つの資料についてそれぞれ簡単にご説明いただいて、その後資料に基づいた議論をお願いしようと考えております。

それでは早速ですが、第1番目の「今後の鉄道事業者としての協力について」ということにつきまして、お配りしてある資料4-1に基づきましてそれぞれの鉄道事業者の委員の方々からご説明を簡単をお願いしたいと思います。資料の順番にしがいましてお願いいたします。

#### 1. 今後の鉄道事業者としての協力について

委員： 当社は駒込、巣鴨、大塚、池袋、目白という駅がございます。

基本的に放置自転車の認識ということにつきましては、極めて重要な社会問題化しており、少しでも放置自転車がなくなる方向で、「自転車法」の趣旨に基づいて基本的にはきちんとした対応をとっていかねばならないと理解しております。その基本は「放置自転車を無くす」ということで、様々な協力というものが考えられますが、平成14年につきましては特に、この資料(4-1)にも書いてありますが、東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県等から放置自転車追放キャンペーンといったものに協力要請が来ておりまして、駅構内や車内において指導したりポスターを貼ったりといった様々な協力をさせていただいております。また豊島区さんのキャンペーンにつきましても、担当者を参加させるなどを行っております。

今後の撤去活動・整理等における人的協力ですが、ここに書いてありますように地方公共団体からの要請があった場合には、法の精神に基づいてきちんと役割分担をして個別に対応していくということでございますけれども、ただ基本的に駅の社員というのはお客様の安全確保のために出勤する要員といったものですので、恒常的にそれを専門に人をはりつけるといったことは難しいと思います。ただ、そういった社員の中から協力できるものについては個別に対応していきたいと考えております。

三番目の今後の物的協力等につきましてはですが、今言ったような放置自転車対策のキャンペーン等につきまして引き続きポスター掲示も含めて、もしくは社員の参加といったものも含めて協力していきたいと考えておりますが、その他に昨今の具体的な話としてはここに書いてございますように、巣鴨駅南口に駐輪場を整備するにあたっての協議会を設置したいと豊島区さんからお話があり、参加する旨の回答を行っております。それから(昨年の)10月4日ですけれども、豊島区さんから大塚駅北口で駐輪場用地の提供要請があって、当社としてもこれまでの経緯なり用地の活用状況等を考えて、要請に応じる旨の回答を行っております。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。次の委員の方お願いいたします。

委員： 当社の区内の駅は、池袋、椎名町、東長崎の三駅でございます。基本的には三駅とも同じなので簡単に説明させていただきます。

まず1番につきましては、駅周辺における放置自転車は脆弱な都市基盤、自転車利用者のモラル低下等に起因しており、大変憂慮すべき社会問題であると認識しております。このため当社としては従来より自治体が展開している駅前放置自転車クリーンキャンペーンに対し、駅や列車内においてポスターを掲示するなど、積極的な協力を行ってきております。また、できるところにつきましては用地提供等をですね、協力をさせていただいております。

二番目につきましては、恒常的な撤去作業への協力というのは、鉄道本来の業

務である駅構内におけるお客様の安全確保に支障をきたすことから困難であると  
考えておりますが、区からの具体的な要請があれば個々の実状について勘案し、  
その対応について検討をしていきたいと思っております。今後も放置自転車問題に対す  
る関係者の適正な役割分担のもと、ポスター掲示や鉄道事業者としての可能な協  
力は引き続き実施してまいりたいと思っております。

三番目につきましては、各駅とも余剰地はなく、駐輪場用施設の用地を生み出  
すことは非常に困難であります。区からの要請があればですね、個々に実状を  
勘案してその対応をしていきたいと思っております。今後も、車内広報や沿線広報  
誌を活用して、自転車利用者のモラル向上に貢献してまいりたいと思っております。  
以上です。

部会長： どうもありがとうございました。続きまして次の委員の方お願いいたします。

委員： 駅周辺の放置自転車の実情につきましては各社同じだと思っておりますが、社会問題  
の一つと認識しております。これまでも自転車法等の趣旨に則りまして、沿線  
自治体に協力し対応してきたつもりでございます。今後につきましても、自転車  
法の趣旨に則りまして、役割分担にしたがい可能な限りの協力をしてまいりたい  
と考えております。また14年度につきましても、首都圏あるいは各都県からの  
要請によりまして、駅前放置自転車のクリーンキャンペーンへの参加、あるいは  
沿線各自治体と協力して駅前における放置防止の呼びかけ、あるいは放置自転車  
の整理および駅・列車内におけるポスター掲示等を実施しております。

自治体からの要請があった場合はですね、放置自転車問題に対する役割分担に  
鑑みまして、今後も個別に対応していきたいと考えております。いろいろ各自治  
体あるいは場所場所によりまして、非常に特殊な要因というものがありますので、  
そういうものを勘案しながら個別にできる限り協力していきたいと考えております。  
現状ですけれども、例えば券売機の周辺等に自転車等が放置されまして、明  
らかに駅改札の通行の妨げになる、そういった場合においては対処する場合もあ  
りますけれども、駅におけるお客様の安全確保、あるいは案内を主たる業務とす  
る駅要員等にはですね、恒常的に放置自転車の撤去・整理等を担当させることは  
非常に難しいと考えております。そうは言いましても、クリーンキャンペーン実  
施時等、期間・時間等を限定した上での協力につきましては、従来どおり誠実に  
続けてまいりたいと考えております。

今後ですが、自治体から具体的に協力要請があった場合には、将来にわたる社  
内の事業計画等を勘案の上、駐輪場用地提供等については協議してまいりたいと  
考えております。これについても、全線にわたる用地等の提供その他につきまし  
ては、第2回の部会で資料をご提出させていただいたとおりでございます。また、  
駅や列車内におけるポスター掲示等につきましても、従来どおり可能な限り協  
力を行っていくという姿勢に変わりはありません。以上です。

部会長： はい、ありがとうございました。次の委員の方お願いいたします。

委員： はい。駅ごとに異なる方針や認識を持っているわけではございませんので、一  
括して書かせていただきました。ちなみに区内の駅としましては、池袋、千川、  
要町、東池袋、駒込でございます。

まず、放置自転車の実情認識でございますけれども、歩行者の通行障害である  
とか、緊急車両の出入困難等の交通阻害を引き起こしているばかりでなくて、都  
市の景観あるいは防犯上も問題も生じており、重大な社会問題として認識をいた  
しております。鉄道事業者といたしましては、地方公共団体等の要請にしたがい  
まして、放置自転車対策に協力していくべきであると考えているところでござい  
ます。

今後の撤去活動・整理等における人的協力につきましては、毎年行われており  
ます駅前放置自転車クリーンキャンペーンに、区内の各駅から駅職員が参加して  
おり、また、池袋駅の放置自転車対策キャンペーンにも駅職員が参加をしており

ます。このほか、駅職員が巡回時に適宜、放置自転車の整理を行うとともに、協力要請文の掲出、放置自転車台数調査等を行っているところであります。これらにつきましては今後とも引き続き行っていきたいと考えております。

今後の駐輪場設置・用地提供等における物的協力につきましては、地下鉄という性質上、保有している用地がほとんどないということで、協力を行うことが非常に難しい状況でありますけれども、自治体から要請があった場合には可能な範囲内で協力するというところでございます。またこのほか、車内や駅構内におけるキャンペーン用ポスターの掲示という形での協力も現在行っておりますし、今後とも引き続き行っていきたいと考えているところでございます。以上でございます。

部会長： どうもありがとうございます。続きまして委員の方お願いいたします。

委員： はい。豊島区内には、巣鴨、西巣鴨、落合南長崎の三駅を所管してございます。

まず、実状認識ということでございますけれども、駅周辺におきます放置自転車の実情というのは、大変憂慮しているところでございます。やはり問題はですね、自転車利用者のマナーに関することではないかと考えておまして、課税で解決できる問題ではないかと考えております。放置自転車ということは地域の環境であるとか安全面、美観等から、放置させない対策ということに取り組む必要があると思いますが、これには区が中心となって鉄道事業者、商店街、町会等ですね、地域全体での協力体制によって総合的に取り組まないと効果はでないのではないかと認識しております。法の趣旨に則りまして、鉄道事業者としてできる限り放置自転車対策に協力していくと。法でも協力義務ということであつたわけでございますので、協力していくということで従前と変わりはありません。

それから、今後の撤去活動等でございますけれども、これまでも区からの協力要請によりまして放置自転車クリーンキャンペーンなどに参加しております。今後も要請があれば協議の上、協力してまいりたいと考えてございます。なお、従前にもお話をさせていただきましたが、巣鴨駅では独自の対策ということで、地下鉄駅出入口付近に放置された自転車を整理したりということでの、限定的な対応はしてございますが、やはり鉄道事業者ということでございますので、これを超える行為ということとはなかなか難しいのではないかと考えておりますし、また恒常的な人の配置ということは現実にはなかなか難しいと考えております。

三番目の、今後の駐輪場設置・用地提供等でございますが、現行、巣鴨第三駐輪場につきましては当局の巣鴨自動車営業所用地を提供しているという協力をさせていただいているところでございます。このように、提供可能な用地があれば対応はしてまいりますけれども、地下鉄事業者ということで原則的に道路の下を走っておりまして、駅も道路の下にあるということで、なかなか用地を確保しているということもありませんので、現状ではこれが最大限のご協力かなと思っています。なお、この他に物的な協力といたしましては、駅構内における放置自転車クリーンキャンペーン等のPRのポスターの掲示等ですね、お客様の啓発ということで、こういうことも引き続き対応していきたいと考えております。以上です。

部会長： はい、どうもありがとうございました。以上が五つの鉄道事業者の現状認識、それから今後の撤去活動における人的協力、それから今後の駐輪場設置用地等における物的協力についての一応のお考えだというように理解させていただきます。

続きまして、議題の2でございますが、今後の放置自転車対策等における区の考え方につきまして、区の方からご説明をいただきたいと思っております。資料は4 - 2ですか、これに則してご説明をお願いします。

## 2. 今後の放置自転車対策等における区の考え方について

幹 事： それでは資料の4 - 2に基づきまして豊島区の考え方をご説明させていただきます。

まず1の(1)でございますけれども、前提としてですね、「放置者個人の責任」と、それから「鉄道事業者の責任」には、責任においては相違があるのではないかという問題意識を持っております。往々にして一時的な原因を生み出す放置者のモラルを問題にする傾向がございますけれども、確かに放置する者の責任は決して軽くはないと、区としてもみております。ただ、個人として放置者に追究できる責任というのはあくまで自転車一台分の放置に対する責任しか追及できないということが基本的な考え方ではなかろうかと。都市の機能に影響を与える支障からその責任を押し量ると、自動車の違法駐車と比較しますと約十分の一程度の責任を問えるのみではないかと。そうしますと社会通念上は撤去保管に要した手数料の負担が相当であるというように思われます。これに対して罰金などを科すというようなご議論もありますけれども、自動車の違法駐車さえ「反則金」であることを考えますと、刑の均衡を失すると思われます。これでは根本的な社会問題となっております放置自転車解決の糸口というものは見出せないわけでございます。放置者の言い分の中にも、駅周辺に利便性の高い駐輪場が整備されていないことが多くの意見として挙げられております。したがって駅周辺に駐輪場が十分整備されて適法な駐輪を促すことができるとすれば、そういう条件が整っていれば、現在の放置自転車問題の大部分は解決することは可能であるというように認識を持っております。

このような根本解決に向けて行政とともに法律上の責務を負っているのが、駐車需要を生み出している鉄道事業者をはじめとする民間の事業者であろうと思われれます。その代表格が鉄道事業者ではございますけれども、大量の駐車需要を生み出しているという実態、それから多くの自転車利用者を含む鉄道利用者から相当大きな収益を上げているという実態から、地域社会の構成員として放置者の道義的、個人的な責任とは質的に異なる社会的な責任を帯びているというように解することができると思っております。そう解することが自転車法の趣旨にも合致するというように豊島区は考えております。

豊島区は、このような鉄道事業者の社会的な責任を明らかにするために、放置者の責任と区別する意味で「誘因者」という言葉を使っております。この意味は、責任の軽重において鉄道事業者の責任を放置者の責任よりも軽く見ているということでは決してございません。したがって、以下の課税のあり方を考える上でも、このような鉄道事業者の社会的責任を前提として考察することが重要であると考えております。

そこで(2)でございますが、課税根拠に関する豊島区の考え方といたしまして、上記のとおり地域の放置自転車問題を解決すべき社会的な責任を負っている鉄道事業者が、諸般の事情によって物的・人的な責任を果たされないという場合には、次のような不合理な状況を生み出すということが考えられます。

まず「原因者」との関係でいきますと、大量の駐車需要を地域に生み出しているながらも、そこから生まれる放置自転車問題という社会的な不経済には何らの負担も負わないという極めて不合理な状況が生まれるということにもなります。また「受益者論」との関係では、鉄道事業者が放置防止に向けた地域の構成員としての責務を果たさないということは、相変わらず今後も行政が行う駐輪場の整備や撤去活動などの放置自転車対策に全面的に依存するというを意味することになります。これは、鉄道事業者が行政の行う施策から大きな受益を得ているにもかかわらず、何らの負担もしていないという不合理な状況を生むということにもなります。このような不合理な状況をこの税負担という方法で是正して、原

因・受益と負担の公平を実現することには合理的な根拠があるというのが豊島区の基本的な考え方であります。

(3)の、費用負担のあり方でございますけれども、前回から、放置者の負担は適正か、というご議論がございました。確かに放置者の負担を上げるということも一つの方法であるかと思えますけれども、先ほど述べたように罰金刑などの制裁は法律上は想定していないというべきでありますし、それとの均衡からしても自転車一台分に対する費用は撤去・保管の実費程度が相当であるということから考えますと、この範囲内で負担を増額するには、その目的と効果、負担による影響などを総合的に考慮して政策的に決定するということになると思います。この場合に重要なのは第1に、負担額の増額によって自転車の返還率がどの程度低下するか、第2に、その返還率の低下によって放置防止対策にどの程度の支障を及ぼすことになるのか、というこの二点について慎重に判断する必要があります。これらの点を、最近、三千元から五千元に増額した中野区の例を参考に推測すると以下のような影響が予想されます。

豊島区では従来から三千元の撤去料を徴収しているところでございますが、平成13年度でいけば返還率が65.8%、撤去台数が35,412台と。そのうち返還台数が23,286台という実績でございました。これを中野区と同じように三千元から五千元に上げた場合、中野区では従来63%あった返還率が48%まで落ちたと、こういうことを推計いたしますと、撤去台数に対して返還台数が16,998台ということになりまして、6,288台が返還されないということが起こってくるということになります。そうしますと放置自転車の撤去活動にも支障が生じることになるというのが次の例でございますけれども、ここでは14年度の4月から7月までの4ヶ月間の撤去台数、それから返還率の推移を上段に記載してあります。これが下段の方でございますが、もし返還率が48%まで落ちたらと仮定した場合に、返還台数がそれぞれ変わってきます。一番下の欄ですけれども、で表示したように返還台数、まあそれだけ保管場所に「滞留」してしまう自転車が月ごとに増えていくと。それに伴いまして保管場所には限界がございますので、撤去台数も概ね32%まで二ヶ月で落ちるという大きな支障が生じることが予想されます。ですからこういったことも考えながら手数料の増額を考える場合には、自転車保管所の新設等により、撤去活動に支障をきたさないだけの保管所収容台数を確保した上で実施する必要があると。またそうは言っても、放置自転車等対策税の導入にあたっては、想定されるこれらの影響を慎重に考慮しつつも放置者に対する負担額の増額も前向きに検討していきたいというのが豊島区の考え方でございます。

それから次に「商業施設の負担」ということも前回議論になりましたけれども、確かに駅周辺に集積されている放置自転車の中には、少なからず商業施設利用者のものであることは事実ではあると思いますが、その大半は鉄道利用者のものであり、商業施設利用者のももの占める割合は比較的少ないと推測しているところでございます。さらに、鉄道利用者と商業施設利用者の放置には、放置の態様と質において差異があることに留意する必要があると思えます。すなわち、鉄道利用者の放置は終日置いていかれるのが常態であるのに対しまして、商業施設利用者の放置は比較的短時間でありまして一時的なものでございます。災害時などを想定した場合に、これらの放置自転車についての鉄道利用者による除去というものは期待できないのに対しまして、商業施設利用者には店舗への呼びかけ等によって自主的な除去が期待できるなど、放置の態様や緊急時に都市機能へ与える支障の程度に大きな差異が存在すると考えております。そこで豊島区では、従来からこの放置の態様と質の違いを重視いたしまして、終日放置されて都市機能へ与える支障の大きい鉄道利用者の自転車の撤去を優先的、かつ、集中的に実施してまいりました。すなわち、これまでの豊島区における撤去活動は、早朝か

ら通勤時間帯のピークにかけて集中的に行っておりまして、駅周辺の商業施設が開店する時間までにはほぼ撤去活動を終えているのが実態でございます。言い換えるならば、これまで豊島区が投入してきた莫大な放置自転車対策の撤去・保管経費の大部分は、鉄道利用者による放置自転車対策に費やされてきたといっても過言ではございません。このような実情をふまえて、課税にあたりましては、これらの鉄道利用者の放置を誘因し、かつ、豊島区の放置自転車対策によって大きな受益を得ている鉄道事業者に対する課税を第一義的に取り組みたいと考えておりまして、これらの税収によって今後さらに対策を充実させ、撤去を強化して商業施設利用者の放置対策にも十分対応できるようになった際には、その撤去の割合に応じて、同様の考え方によって、未だ付置義務を履行しない商業施設への課税を検討することとしたいというように考えております。

それから、区外者の負担増を求める考え方につきまして、駅周辺の放置自転車対策は、道路や駅前広場等の公共施設が本来の機能を回復し、保全されることを目的とした施策でございます。その利益の対象は何も区域内の住民にのみ限定したものではありません。すなわち、このようなサービスは、区内、区外にかかわらず、利用する人々の利益に還元されるべき性質のものでありまして、他の自治体との関係で言えば「相互利用」が本来のあり方であると考えております。したがって、本区の放置自転車対策の費用負担を区外者には当然に割増を求めるとする合理的理由はないというのが豊島区での考え方でございます。区立の駐輪場を使用する場合には区民と区民以外とで利用料に差を設けておりますけれども、これは区立の駐輪場を、いわゆる地方自治法の「公の施設」に位置付けている関係によるものであります。すなわち主として「区民の利用に供する」施設という位置付けでございますので、区民以外の方が利用する場合は利用料金に差を設けることも可能ということによるものでございます。また現実問題として、撤去料に差を設けた場合には、当然、区外者の自転車の返還率が低下するおそれがございます。そうしますと以後の撤去活動に支障を及ぼすのみならず、自転車の最終処分にあつては費用等もかかってまいりますし、新たな保管場所を確保しなければならぬという問題も起こってまいります。かえって区外者のために要する費用が増大してしまうという、決して無視できない問題を引き起こすことにもなります。ですから区としてはむしろ区外者でも放置すれば撤去料を徴収します、駐輪場を利用すれば使用料をそれぞれ負担している、ということが重要でございます。これまで大量の放置自転車を誘因している鉄道事業者に新たな課税を考えるうえで、この論点が大きな支障になるとは考えてはおりません。

以上が豊島区の考え方でございますが、次の二番目と三番目につきましては別の幹事の方から説明をさせていただきます。

幹事： それでは、(資料4-2の)5 ページ目の、「放置自転車等問題に対する警察のかかり」というところから私の方でご説明いたします。

「警察の協力体制」ということにお話をすすめる前に、これまで道路交通法に基づいて「駐車違反の自転車についての取り締まりはできないのか」というお話もありましたので、その点について最初に簡単にご説明したいと思います。道交法でいいますと、44条(停車及び駐車を禁止する場所)、45条(駐車を禁止する場所)、47条(停車又は駐車の方法)等及び同法第9章(反則行為に関する処理手続きの特例)に基づいて、警察としては自動二輪・原動機付自転車の取締りを行っているという状況があります。具体的な現状としては、違法駐車等の自動二輪車等については反則切符などの取締り及びレッカー移動を行っています。また長期放置の自動二輪車等については、所有者に連絡しても移動しない場合は警告ステッカー、場合によっては、反則切符の貼付を実施しているということが今の現状でございます。\*の一つ目に書いてありますが、第9章に基づく交通反則通告制度、いわゆる「反則切符」制度なんです、これは車両等の運転者が行った

違反行為のうち、比較的軽微な違反行為を反則行為として、罰則の適用（刑事処分）にかえて、反則金の納付と言う方法で処理するものということなのですが、ここの最初の一行目に書いてありますように、「軽車両を除く」となっております。自転率はこちらに該当しますので、この交通反則通告制度から除外されています。では翻って自転車の駐車違反について原則の、同法第44、45、47条等の適用を考えた場合には、これは、普通自動車の反則金が1万5千円となっておりますが、これを納付すれば済むことに対して、自転車の場合は、刑事手続きによって、15万以下の罰金となります。この状況からしますと、比較考量の観点から実施することは難しい。また最後の\*にも書いてありますが、もう一方の面として、自転車の場合は自動車等と違い軽量で、他人が比較的容易に動かすことができ、その点違反事実の立証が困難であると。この二点からして道交法に基づく自転車の取り締まりというのは現実に難しいという状況にあります。

それでは具体的な協力体制としてはどういうものがあるかと申しますと、これまで出ておりましたように、「自転車法」の第5条第6項（放置自転車等の撤去の協力）、第6条第6項（防犯登録の照会）に基づき、放置自転車等の撤去の協力、あるいは防犯登録の照会業務を行っていただいております。現状としましては、

としまして、撤去した自転車について防犯登録に基づき警察に所有者確認・盗難届の有無を確認します。そしてその照会に対する警察からの回答に基づき、所有者に保管通知書を送っております。これも撤去台数約35,000台に対応しておりますので、かなり膨大な数になっているとご理解いただきたいと思います。ただ、このことによりまして返還率の向上に寄与していることは間違いないと思います。それから としまして、池袋駅の東口・西口、巣鴨駅、目白駅において、キャンペーンを実施していますが、このときに警察としては区と協力して、自動二輪車等に対して警告、撤去活動を行うと。その結果それぞれの役割分担のもとに駅前等の良好な環境保持に努めていると考えておりまして、この二点で具体的な協力をいただいているということでありまして、

続きまして、（資料4-2）の6ページ目の、三番といたしまして、「今後2～3年における放置自転車等対策の方向について」です。まず最初に「基本的な考え方」として三点述べてありますが、1としまして、これまで駐車場の整備あるいは撤去活動を行ってきたところについて成果を挙げてきたことも事実なんですけれども、やはり池袋や大塚などについてはまだまだ駐車需要を満たす駐車場の整備が必要であるということで、重点的に取り組みたいと考えております。また2といたしましては、条例による駐車場、いわゆる「恒久的な」駐車場の確保が困難な駅周辺においては、とにかく利用できる場所を活用した暫定的な登録制自転車置場などを積極的に活用していきたいと考えているところでございます。また3につきましては、駐車場の整備が進展したといたしましても、この乗り入れ自転車の特性というのはいろいろございます。それに応じた駐車場の収容台数・運営時間・料金体系等を柔軟に見直すということも必要でございまして、利用の促進を図っていきたいと考えております。こういったところが受け皿対策として出てきてますが、最後の段のところに撤去の強化ということで、撤去時間の設定や回数等についても臨機応変に対応できる体制を強化するというところもありますが、そのためには保管所の確保・拡充・再編も検討していかなければならないと、基本的な考え方を置いているところでございます。

次に、「優先的な対応を要する駅における今後2～3年の取り組み等」としまして、具体的な対応をお示しするために四駅を取り上げました。まず池袋駅ですけれども、まず東口の現状については今までお話してあるので割愛させていただきますが、当面の課題としまして駅周辺に用地等を確保することが困難なため、駐車場等の整備が進まないという状況があります。そのためには、暫定的な対策を早急を実施するとともに、中長期的観点からの計画を具体的に進める必要がある

と考えております。当面の施策の具体的な方向なんですけれども、(3)としまして暫定的なものとしては登録制自転車置場の拡充を検討していきたいと考えております。また、恒久的な駐車場につきましては、池袋の場合自転車等利用者の動線、これは乗り入れの状況がいろいろございますので、その点を考慮しながら具体的な候補地等の検討を進めていきたいと考えております。

続いて8ページの方に入りまして、(池袋駅)西口になりますが、当面の課題としましては(1)にも書いてありますように、面的に放置が拡散しているという状況がありまして、東口よりも状況が厳しいという中で具体的な方向としましては、既存の駐輪場があるんですが利用率の低いところもありますので、そこへの誘導を図るとともに、撤去活動の工夫をする余地も若干ありますので、そういうところで対応していきたいと思っております。また(3)にありますように、新規駐車場の計画については、利用者の利便と快適に配慮してですね、十分、設置場所の選定については慎重に進めなければいけないと考えております。

続いて大塚駅ですが、9ページの右上の当面の課題の(2)で、本格的な駐車場が整備されるまでは、暫定的な自転車置場等を確保する必要がある。また(3)に、この(2)と並行して中長期的観点からの計画を具体的に進める必要がある、ということがございます。この関係について現状の方の(2)の下から二行に書いてありますが、大塚駅周辺に民有地で一箇所借りているところがあるんですが、これが14年度で借用期間が満了し返還予定であります。それに対応して先ほど鉄道事業者の委員さんからもお話がありました、大塚駅のすぐ隣地のところで鉄道事業者さんの用地168㎡を無償で貸していただけることになりまして、この1月から活用を図っているところであります。9ページの当面の施策の方向に戻りますけれども、当面の対策もっておりますけれども、(2)にありますように、大塚駅周辺整備に関する調整会議、これは区を中心としまして関係者(東京都・JR東日本・豊島区等)による連絡・調整、あるいは検討過程を通じて、駐車場の整備を実現していきたいと考えております。

続いて巣鴨駅ですけれども、当面の課題としまして、山手線あるいは白山通り(国道17号)によって分割される区域の特性、あるいは乗入れ自転車の動線等を考慮した柔軟な対策を講じる必要があると。また、一方で長時間放置につながる自転車についての対応が引き続き必要なんですが、午後、商業施設や遊戯場等に集中する短時間放置自転車等についても対応していかなければいけないと考えております。10ページの当面の施策の方向ですけれども、(2)の先ほどもちょっとお話が出ておりましたけれども、巣鴨駅の自転車等対策協議会、これを通じまして既存駐車場の有効活用、あるいは本格的な南口自転車駐車場の整備のあり方、関係者の協力体制等について合意形成を図っていきたいと考えております。また、一方の方策として(3)になりますが、これは「東京国道事務所」が中心になって行っているものですが、「巣鴨地区国道17号歩行者空間整備検討会」におきまして、広幅員の歩道の一部を登録制の自転車置場として活用できるよう働きかけができないかと考えております。

四番目の千川駅ですけれども、これはJR以外の駅で「放置禁止区域」の指定があって、かつ区立の駐車場がありその上で放置自転車が比較的多いということで取り上げさせていただきました。当面の課題といたしましては、こちら(1)に書いてありますように、午後の商業施設に集中する短時間放置自転車、これがある程度まとまった数がありますので、これについての対応、それからこの千川駅の周辺は民間の用地あるいは建物をお借りしているところが三ヶ所あるんですが、ここの賃借料ですね、維持管理費の負担がかなり大きいものですから、その低減に努める必要があるというように考えています。施策の方向としましては、これも要町通り(放射36号線)ですが、歩道の幅員が比較的広いので、そこに登録制自転車置場の設置を働きかける、そういうことによって登録制置場設置の進

展に応じて、既存の駐車場から置場への移行を図る。それによって経費負担の軽減を図っていきたいと考えております。

最後に、その他の駅における課題ということで何駅が挙げておりますが、その中で二番目の要町駅、これにつきましては現在、環6（山手通り）の拡幅工事が進められておまして、かなり駅周辺が雑多な状況になっておりますが、その完成時までには関係者との協力により解消を図りたいと考えております。

また、仮称ですけれども、地下鉄13号線の雑司が谷駅、これは新駅ですが、新駅の設置に伴う放置自転車等に対する懸念が地元、区議会から寄せられておりますので、その駅の出入口付近に駐車場が建設されるよう、関係者の方々に働きかけていきたいと考えております。

その次の椎名駅ですが、「町」が抜けておりました、申し訳ございません。椎名町駅周辺も環6の拡幅工事に伴いまして、椎名橋架替工事が本格化してまいります。この高架下空間を利用して、適正な駐車場を確保するというようなことを考えています。

それから東長崎駅につきましては、現在、西武鉄道さんの方で駅舎の改築計画を進めていらっしゃるというふうに聞いております。これにつきましては既存駐車場機能のさらなる充実を求めることを基本にしまして、いずれにしましても現行体制が後退しないことを望んでいきたいというふうに考えているところです。

その他の駅につきましても、引き続いて撤去活動あるいはソフト対策等で柔軟に対処することを基本としておりますけれども、駅周辺等における開発等の動向、要は駅周辺に用地が無いという現状はどこでも同じですので、開発の動向に注目しながら駐車場整備等について積極的に関与していきたいと、このように考えております。

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。以上が議題の2でございます「今後の放置自転車対策等における区の考え方について」のご説明であります。

引き続きまして、具体的な課税の「構想における課税標準・税率等の考え方について」ご説明いただきたいと思います。資料は4-3でございます。

それではお願いします。

### 3. 構想における課税標準・税率等の考え方について

幹事： それでは資料（4-3）に基づきまして、この「新税構想」における課税の考え方をお示しした資料でございますが、ご説明させていただきます。

まず、「課税標準」となります、その「客体」となります自転車でございますけれども、駅周辺に放置されている自転車のうち条例により実際に撤去したものの、それから自転車駐車場（区営）を利用した自転車のうち定期利用のものを「課税客体」としたいと考えております。この中で、自転車駐車場を利用した自転車をなぜ課税の対象としたかということにつきましては、区ではこれまで膨大な経費を投入して相当数の駐輪場を整備し運営しております。仮にこれらの施設がなければ、当然のことながら放置台数も増えていたと想定することができるわけでございます。今回の新税構想は、多額の費用の一部を誘因者である鉄道事業者にも負担してもらうという考えでございますので、この現にかかっております駐輪場の運営経費も含めて費用負担をしていただくのが公平であろうと考えております。それから、算定方等でございますけれども、これについては、各駅ごとにその撤去台数、それから駐輪場の定期利用台数を把握していきたいと、それで算定の基礎にしていきたいと考えております。具体的には、1ヶ月あたりの駅ごとの撤去台数、それから駐輪場につきましては、毎月の駅ごとの周辺の駐輪場の定期利用台数をもとに算定することとしたいと考えております。

2 ページ目の「税率」でございますが、これにつきましては3千円というように考えております。これは現在、撤去手数料と同額程度が適当というように考えたものでございまして、この新税の構想では「放置者」と「行政」と、それから誘因者である「鉄道事業者」とが相互に負担し合うというところで考えております。そうしますと鉄道事業者がそのコストを分担することが必要であるという視点に立ちますと、少なくとも現在、撤去自転車等を所有する区民等が負担している3千円と同額のものを負担していただきたいと考えているわけでございます。ただ今後、この撤去・保管手数料が増額ということになりました場合には、税額についても当然変更するということも考えられることかと思っております。

それから、3 ページ目の「税額」でございますが、それではどのように具体的に課税しようとしているのかということでございますが、実際に条例により実際に撤去した自転車に3千円の税率をかけます。それから駐輪場定期利用自転車数に3千円をかけたものを、各駅ごとにつき算定してまいります。複数の鉄道事業者が乗り入れる駅において、事業者別の税額をどのようにしてはかるかということにつきましては、現時点での考え方は、収益等の割合に応じて税額等を按分していきたいと考えております。それではこの「収益」というものを何でもってのはかるのが適当かということでございますが、現時点で考えておりますのは各駅ごとにおける事業者別の乗車人員、これは収益をはかる上で客観的な手法として使えるのではないかと、これが最も妥当なのではないかというように考えております。

四番目の「減免事項」でございますが、この構想では、放置自転車等対策への寄与の割合に基づいて、減免の対象とすることが適当であると考えておりました。現時点で考えられる減免につきましては、本来的に「減免」というのは、課税状況の変化により担税力を喪失した場合に行われるわけでございますけれども、本税は目的税であることから、基本的には納税以外の方法で目的達成に貢献した場合に減免を行う、そのような考え方をもっております。そこで、納税義務者からの用地提供の協力、あるいは自ら駐輪場を設置している等、そういった具体的な対策を講じられている場合には、本税からその分を適正に評価しまして、区が負担しなくて済んだ賃貸料等、これは用地の提供等があった場合ですけれども、本来区が負担するであろう賃料の相当額を減額することなどが考えられます。また、自ら駐輪場を設置している場合につきましては、その実績の利用台数分を、課税の場合と同じような計算によりまして、その実績台数に応じて算出される税額相当分をそのまま減額するというようなことを考えております。

そこで次の4 ページ目でございますが、これは現時点での考え方に基づきまして、13年度の撤去台数、あるいは(駐輪場の)定期登録台数をもとにしまして、(各駅の)乗車人員から割り出したシュミレーションを考えてみました。これはあくまでも現時点での例でございます。例としておおよそこのようなことで考えておりますということです。下の大きな表でございますが、各駅の乗車人員というのは統計上、各事業者ごとに出ております。それと13年度の撤去台数と駐輪場の実際の利用延台数というのでも出ております。そこで全体の税額を出しまして、乗車人員によってそれを按分していくという考え方をとりますと、合計で撤去台数から課税標準をかけますと2億4千7百74万9千円という全体の額が出てきます。これをそれぞれの沿線ごとと鉄道事業者の按分で割り出していきますと、上の小さな表になりますけれども、あくまで13年度の場合でこの考え方に基づいて税をかけると想定した場合には、このような各社ごとの税額になりますということです。ただ、西武鉄道さんにつきましては、沿線の駅については自ら駐輪場を4箇所整備しておりますし、また「レンタサイクル」などの事業も行っております。その分を適正に評価するために私どもが持っております13年8月の調査時点での平均利用率というものを推計の根拠に使いまして、それでの貢献度というもの

を適正に評価させていただきますと、利用率の 73.8%、約 8,500 台分については税がかからなくなる。こういう減額を講じようといいたしますと、西武鉄道さんは現実の課税額というのはゼロになるということになります。これだけ豊島区の対策にも貢献していただいている部分についてはこのような評価によって課税の減額をはかっていきたいと考えております。これはあくまでも現時点での豊島区の方をベースにした場合でございます。こういう考え方が適正かどうか、そういった部分につきましては今後「専門委員会」の方で、更に詳細に検討していただくことになろうかと思っておりますが、あくまでも現時点でのシュミレーションでございます。

5 ページと 6 ページにつきましては、13 年度の撤去台数、それから定期登録利用者の参考資料として掲げてございますが、5 ページの方では一番下の欄に「長期放置等」で 4,330 台という自転車の撤去台数が載っております。これは臨時的に「禁止区域外」で必要に迫られて撤去した台数でございますが、当然これは鉄道事業者に課税する上での台数からは除いてございます。その点だけご注意ください。

以上が現時点における豊島区のこの「課税の考え方」でございます。

部会長： はい、ありがとうございます。それでは、「今後の鉄道事業者としての協力について」および「今後の放置自転車対策等における区の考え方について」、それから新税の「構想における課税標準・税率等の考え方について」という三点につきまして、それぞれご説明をいただいたわけですが、最初にですね、全体をご議論いただいてもかまわないわけですが、議論の順番として最初に議題の 1 について、何かご質問ご意見等がございましたらお願いいたします。

委員： 拝見いたしました。簡単に申しますと（鉄道事業者の）人・物につきましては現状を上回るようなご協力にはならないなというように読み取れました。それで各社がですね、ここに言われていることで、法に基づいて「協力要請があった場合は、するよ」というように採れるわけなんですけれども、この協力体制をですね、もう少し区民的に考えさせていただきますと、人や物でだめならば「協力費」とかあるいは「分担金」といった形でやるようなご意志があるのかなのか、始めにそれをちょっとお伺いしたいと思います。

部会長： いかがですか、人・物といった具体的にはなかなか協力できない、非常に難しい状況だということが鉄道事業者の資料からは示されておりますけれども、税ではなくて「分担金」なり「協力金」なりという形で協力いただけないだろうかというご質問なんですけれども。

委員： ここ（資料 4 - 1）に書いてありますいわゆる「キャンペーン等に対する参加」については、恒常的な対応ということで言われてもなかなか難しいですよということであって、個々のキャンペーンの時に全く人を出さないと言っているわけではなくて、今も出していますし、今後も出せるものはできるだけ出していきますよという意味でございますので、何と申しますか「専任要員」として置くといったことは基本的にはできませんということをお断りしているつもりでございます。

ではそれができないのなら例えば金銭的な負担に代えられるかということ、基本的にそこまでは考えておりません。

部会長： 分担金等につきましては具体的には考えていないというお答えです。他の鉄道事業者さんはいかがですか。

委員： 基本的には同じ考え方です。

委員： 基本的には同じです。それで先ほど私どもの方でちょっとお話ししましたが、個々に用地その他については、既にご協力できるものについてはご協力しているという資料について第 2 回の部会でお出ししましたようにですね、その一つの考えに基づいて、「ご協力できるものはする」ということをやっておりますし、今

後もやっていきたいと思っています。大塚駅のお話もありましたけれども、先ほどのお話を聞けば無償で貸与するというようなこともやっているわけで、この「協力」というのは非常に曖昧なようですが、かなり場合によっては効果を発揮するということが事実でありまして、協力というのは限度があって小さいものだということには私どもは考えていません。そういうことでございます。

部会長： 他の鉄道事業者さんはいかがですか。

委員： 基本的に同じです。

委員： 同じです。

部会長： よろしいでしょうか。それでは他にご意見があればどうぞ。

委員： あの、私どもも商店街とか町会とかにですね、関連していますのでキャンペーンにもずいぶん参加をしているんです。実際に鉄道事業者の皆さん、ここにクリーンキャンペーンということに参加ということをおっしゃってくださるけれども、その効果がですね、もう何年もやっていると思うんですが、実際には本当に一過性のちょっとやっただけで、行政もなんとなくそれが終われば「終わり」なんだと、我々はそういう感じにしか受けとめられないわけなんです。だから実際に今これを拝見しまして、鉄道事業者の皆さんは「協力は今までと同じだよ」と、「それ以上のことはもう何もないんだよ」と、だから区民の皆さんにはもうこれ以上のことはできないよと、ここでうたっているわけですね、現実には。例えば鉄道事業者の皆さんが、「これからの再開発に協力する」とか、あるいは何か一つ我々区民に対して、もちろん放置自転車を置く者が悪いのはわかっているけれども、しかし今、実際に鉄道で通って終日（自転車を）置いている方が多いわけですから、今これを解決するにはどうしたらいいかという返答ではないと思います。本当にがっかりした返答だなと思います。これはもう我々の手に負えない。何の協力もしない、今までと同じだよと。キャンペーンで出てきて月に一回かそこらで2~3人朝ちょっと人を出して、それで終わりだということであれば、これは今後進歩的な解決は何にもないと私は思うんですね。ですからこれは税金で検討していただくしかないのかなと。「応分の責任」は負うと。我々地元の商店街なり町会も責任があるなら責任を取ると、それはどういう責任を取ればいいのかということとは、何も鉄道事業者ばかりに税金を払え、金を払えと言っているわけじゃない、我々はあくまで応分の責任を取るとするのは、大人の社会で当たり前話ですから、責任逃れは地元はしない。だからこの（鉄道事業者の）回答が最終回答であるというならば我々ははっきり言って（この会議に）参加しても意味がない。全く他のことで検討していただくしかない。もうちょっと夢のあるかわいい答がでてくるのかと私は半分期待していました。しかし本当に期待を裏切られたということ、今日、申し上げようと思ってまいりました。以上です。

委員： 今の委員さんのおっしゃることにちょっと述べさせていただきますと、今まさにおっしゃったように、「放置自転車をいかに少なくするか」ということが問題なんですよ。したがって今おっしゃいましたように、「クリーンキャンペーンは一過性ものだ」ということであれば、一過性でなくそれをどうするかということは区も入ってみんなで考えるべきだと思うんですよ。そういうことをやるにあたっては「協議会」とかそういうものがあるわけですね。ですからそういったものがなくてこうした「税」というものに議論が入ってきたということについて、私どもがお話申し上げたのは、そういう総合的な、いかに（放置）自転車を少なくするかというお話の中で、税とかそういう話もあるでしょうが、どうやってこのクリーンキャンペーンを効果あるものにするかとか、そういう議論がなされていないでしょう。したがって、この対策については鉄道事業者イコール単に誘因者で、これには異論がありますが、税金ということではなくて、まさに今おっしゃったことを私どもはずっと申し上げてきたと。したがってその中で、今後のような協力があるんですかというご質問なので、一応こういふことなんですというよ

うに書いたということでございますので、単にクリーンキャンペーンにしましても今までどおりのやり方ということを行っているわけではなくて、そういうことも対策の中でいろいろ考えていくべきじゃないでしょうかと、こういう意味でございますので、ひとつよろしくお願いします。

委員： ちょっとだけ。地元はただクリーンキャンペーンをやっているわけじゃなくて、行政に対していつも「こんなことだけやってたんじゃ困るよ」と、「何とかしなさいよ」ということは、今、委員さんがおっしゃったように全然討論していないわけではない。やむにやまれずこんなような（税の）話になったのだと思いますよ。現実として非常に迷惑をこうむっていることは事実なんですね。特に外国人も多いし、もう現場にいると本当に注意すれば殴りかかってくるような現状ですよ、今は。そんなマナーだとか何とかの問題ではない。だからこれ（放置自転車）をどうしたらいいかということをもうちょっと真剣に答えてもらわないと、こんなじゃお話にならない。私はそう思っています。

部会長： ご感想ということで受け取ってよろしいでしょうか。

委員： はい。

部会長： 他に何かございますか。

委員： 基本的な考え方に変更はありません。言われるとおりです。分担金を払うとかそういう気もありませんし、基本的にはですね、考えていません。ですが、今回検討会議でどうすることが協力できるのか出してほしいときたのですが、もともとどういった協力ができるのかきめ細かく議論するために、自転車法の対策協議会といったものをつくって議論しようとなっていたわけですよ。それをやっていないわけですよ。それで今具体的に何ができるのか鉄道事業者に出せと、それで出てきたものを見てこれじゃけしからんと。それはちょっとおかしいんじゃないですか。きめ細かくやれば、それはどれだけできるのか正直言って保証できませんよ、委員の方が言われるように抜本的なものはなかなか難しいかも知れませんが、例えば道路の一部を暫定的な駐車場にするみたいな意味で、活用できる場所というのは出てくるかも知れませんが、そういった協議会が設置されていないわけですから。今ここで一方的にあなた方が出しなさいと、何も無いじゃないかと言われても、これはおかしいんじゃないかと、不公平じゃないかと私は思います。

部会長： はい、わかりました。そちらの方簡単をお願いします。

委員： 大変恐縮です。手短にやらさせていただきます。あの、なぜ納得感がないかといいますと、やはり「具体性」がないからですね。「個々の駅ごとに出してください」と言われても個々の駅ごとには出ていない。プラス「各社横並び」といったら大変失礼でございますけれども、「役割分担に鑑み」という言葉が何度も各社様同じように出ておりますけれども、じゃあ法に鑑みた適切な「役割分担」というのは具体的には何なのか、どこの駅ではどうするのか。行政の方から出しているものは大変恐縮ですけれども区民の目線で今回見させていただいてそれを取り入れていただいて、税ということ以外に何らかの免罪符で、例えば鉄道事業者さんからいろいろなご協力をいただくというのであれば、区民代表の我々も、区民の方々ももっともっと理解できて、こんなことをやるよと具体的な案があればということだったと思うんです。ところが、とにかくまず協議会だ協議会だというお話ですけれども、協議会の前にもう既にこのように各社さん横並びで、こういうご回答ですとやはり具体性がなくて、何らかの具体性を持った議論もなされるべきベースがないんじゃないかと。

それからもう一つだけ。西武鉄道さんはこういうご回答じゃなくてもよかったと思うんですよ。西武鉄道さんは資料にもたくさんございますように、東長崎の駅前とかそちらの方で、私も見たことがありますけれども、非常にご協力をいただいている、一番最後の区から出てきた資料（４－３）においては免税されると

いう実態がある中で、その実態もなかなか具体的に述べられていないんじゃないかと。そこに納得感がないということをやっと申し上げたいなと。この資料を事前にお送りいただいて拝見したときに、1月10日に我々区民代表が自主的に集まってですね、皆さんやはりその辺の部分で、非常に残念だと。遺憾であるということをお申し上げたいと思います。すみません。

部会長： はい。それじゃ鉄道事業者さんの名前が出たので、簡単をお願いします。

委員： ですから、先ほど皆さん申し上げていると思うんですけども、自分たちでできることは駐輪場なりの用地を提供しているわけですよ。たまたま当社は豊島区さんのところにあったということでございまして、そういう用地があるかないかという判断というものはあります。結局、自転車法にある「協力義務」というような形で、我々も各社さんみんな同じですけども、要するにそういう要請があって、例えば「この土地はどうですか」とか相談されて「これなら大丈夫ですよ」というところは皆さん協力していると思うんです。ただ基本的に「放置自転車に課税する」と、そういう問題に対しては我々は納得できないということでございます。

委員： 手短にお話いたします。区民代表の委員の方々から、「鉄道事業者はこんな回答で失望した」というご意見が出ましたけれども、やらないということじゃなくて、現状こうやってやっています、今後も協力していきますということはこの中（資料4-1）に意味を込めて書いたつもりです。

それで先ほど区の方の資料4-2で各駅の状況等いくつか事例が出まして、最後の方で東池袋とか要町の方で、これは歩道上に（置場をつくりたい）ということなんです、要するにそういう形で前進を見ているところもあるわけなんですね。それで鉄道事業者だけで何ができるのかと。用地とか資金量が豊富であれば一角のビルを買い上げてそこを駐輪場にしましょうとか、そういうこともできるのかも知れませんが、やはり一鉄道事業者でやれることはやはり区なりが主体的なまちづくりの中で、「どのように協力をさせていただけるか」ということだと思っただけです。ですから、個別的にこういうところがどうかという個々具体的な協力要請というのがあれば、当然それについては真剣に検討し、協議し、協力できるものはしていくということでございますので、何も「これ以上やらない」とか「協力しない」ということではございませんので、是非その点をご理解していただきたいと思っています。それが放置自転車が課税することによってなくなるのかということ、私どもは課税したからといって放置自転車はなくなると思っていないというのが現実でして、やはり地元の方々非常に迷惑しているという実態があるわけですから、それじゃ具体的にどういう協力体制でやるとのとか、まさにこれが一つの、この検討会議は「課税」ということで協議することになっているとは思いますが、「対策協議会」的なもので具体的にどうするのかということを検討していくことも実効性のある、一過性に過ぎないような対策になる一つの議論の場、協力の場になるのではないかと考えています。

部会長： はい。それでは第一番目の議論につきましては以上のようなところで終わりにいたしまして、第二番目の「今後の放置自転車対策等における区の考え方について」という資料4-2に関わる質問・ご意見等をお聞きしたいと思います。それで最初に私の方からちょっと一点だけ恐縮ですが質問しておきたいことがございます。この資料4-2の2「警察とのかかわり」につきましてはそうではないんですが、1と3につきまして、特に1につきましては前回の私のメモに対する区の考え方がおおよそ示されている、あるいは3につきましては私のお願いに基づきまして書いていただいたというように理解しておりますが、その点で関連して、資料4-2の3~4ページにかけての「商業施設の負担」に関わって、「今の時点ではただちに商業施設に負担を求めるということは考えていない」というような書き方がされています。それはそれなりに筋のお話だということには思

うんですが、他方、6 ページ以降の「今後2～3年における放置自転車等対策の方向について」というところで、各駅ごとにいくつか今後の方向が示されており、各駅ごとに示されたいくつかの中に、例えば巣鴨駅ですか、9 ページの巣鴨駅ですとか、あと一箇所どこかにあったと思いましたが、巣鴨駅につきましては9 ページの一番下の行ですが、「午後、商業施設や遊戯場等に集中する短時間放置自転車等の課題への対応が求められている」という記述がございます。こういうことを考えるとやはり、商業施設への課税も直ちにではないにしても十分視野に入れて考える必要があるのではないかというのが、この資料を拝見しての私の質問なんです、その点についていかがですか。

幹事： 商業施設の利用者に対する放置自転車の実態は、まだ十分把握できておりません。それはもう終日置いておかれるものを集中的に、優先的にやっている関係からでございます、今後、そのままではいけないわけでございますので、区の対策としてもさらに増強していく考え方がございます。さらにはこういう課税に基づいてある程度税収が期待できれば、それによってさらに増強していくということになりますと、当然そういったことも近々のうちに視野に入れて対応を考えていかななくてはならないというように考えております。

部会長： はい、分かりました。それから、これは質問とか意見とかではなくて先程の委員さんのご発言の中にもありました、今日の話の一つのポイントは、区の(資料4-2)1 ページから3 ページにかけて出てくる「費用負担」に関する問題が議論の焦点だろうと思います。ここのところで鉄道事業者さんの方からご意見等をうかがえればと思うのですが、いかがでしょうか。

委員： 実はこの資料が先週の金曜日に手を入れたものですから、中身を細かく検討と言いますか精査していないものですから、ひょっとすると少し違うような質問をするかもしれませんので、それはご了承いただきたいと思っております。実はこの資料を読みましていくつもあるんですが、この資料のなかにいろいろ断定的な言葉が使われているんですね。たとえば(1)の「このような」というのがございますが、「このような企業の代表格である鉄道事業者には、大量の駐車需要を生み出している実態と、多くの自転車利用者から巨額の収益を上げている実態」というのがございますが、これについては何かバックとなる資料があるのでしょうか。そういうようなこととか、「自転車利用者からの経済的な利益は享受するが」というようなことが出てきておるのですが、冷静に考えてみますと、鉄道事業者は何回もここで出ましたように、駅に乗りつける方、歩いて来られる方、バスに乗って来られる方、自転車に乗って来られる方、他にいろいろあると思っておりますが、基本的には電車を利用して行かれるお客様からの運賃でまかなっておりますので、自転車を利用するからから「巨額の利益」といったものがどこから出てくるのかちょっと分からないんです。それから自転車法の、例の放置する方がというようなご質問を前回させていただきましたが、要するに放置される方がいなければいいのではないですか、というようなものにつきましては、要するに何を申し上げたいのかといいますと、先ほど商店街という話も出ましたけれども、「総合的に物事を解決しなくてはいけないものに対して、なぜ鉄道だけこの税金ということなのか」と、その一点に絞るのかということなんです。刑罰というかそういうことを申し上げるわけではなくて、たとえば「過料」という条例違反等については、五万円までの過料とかそういうものも一部あるようですが、そういった形でのこともお考えになってもよろしいのではないのでしょうかと、放置する方に対して。あたかも放置する方は別ですよと、こういうことなのですと脇においておいた議論というのも総合的にものを考える中では、ちょっと不適當なのではないでしょうかという意味で今申し上げたのです。そういうようなことで、少し文章を見てみますと非常に何かそういった部分もあります。

もう一つ申し上げますと、例えば中野区の場合なんです、返還率というのは分

かりますが、例えば撤去台数というのはどうなったかということですね。撤去台数を同じにすれば、返還率が下がれば保管が多くなるということになるわけですが、そういった面でもうちょっと、見た限りでは疑問の点多々ありますが、他の事業者さんもおられますので、そういうようなことがあるということ、冒頭ちょっとお話をさせていただきます。

部会長： 今いくつか具体的に質問がございましたので、それについて区のご説明をお願いします。一点目は1ページ目の真ん中あたりにある「多くの自転車利用客から巨額の収益を上げているという実態」というのが具体的に・・・。

委員： ちょっといいですか。そのことで言いますと、私ども、お客様が一回乗っていただいで平均的に行くと150円なのです、乗車料が。それが果たして「巨額の収益」と言えるのかどうかお伺いしたいと。同じことです。

部会長： とくに1ページ目の真ん中あたりの、先ほど私が少し読んだあたりでしょうか。具体的にどのような事実をさしているのかというようなご趣旨かと思うのですが。

幹事： まず、区側の考え方としてご説明した中でそういった表現があるわけですが、まず駐車需要を生み出しているということにつきましては、これは以前からも資料を出しておりますように、撤去活動等を行った実態の中で鉄道利用者のものが大半を占めているところから明らかだろうと思います。それから、「巨額の収益」というのは、巨額という書き方が適切だったかどうかと言われますと、それは言葉の部分としてはありますけれども、池袋駅を中心として豊島区にある駅というものは相当の乗車人員がございまして。先ほど鉄道事業者さんはいわゆる運賃でもって経営されているというようなことでございましたけれども、当然それだけの乗車人員が相当数いるわけですので、それだけの収益というのは相当大きな額にのぼるであろうと。その中でやはり鉄道利用者の中には、相当数の自転車利用者もいると、そういった中で収益を上げているということは、誰でも推測がつくということではないかと考えております。

部会長： 実は先ほど、私のほうからは質問しなかったのですが、今の「巨額の収益」と言う表現、「多くの自転車利用客から巨額の収益」とは、『うむ』と読みながら思ったことでありまして、実はもう一点の資料のほうも数字の正確なご説明を願いたいのですが、「構想に基づく税額算出例」という表がございましてね、(資料4-3の)4ページに。そこに書かれているたとえば池袋駅ですと、JR他全社合わせて池袋駅を平成12年度の乗車人員は、年間約5億人が池袋駅を使っているという話ですね。それに対して平成13年度の(放置自転車の)撤去台数は年間を通してこれは(単位が)台ですよ、約1万8千台ですから、延べにすると1万8千人ですね、撤去人員は。そうするとどうもこの撤去台数と乗車人員を比べてみると、桁が全然違うなあというのが私の感想で、「巨額の収益」と言うのは何かなのというのは実は私も思っていたところではあったのです。

幹事： 巨額の収益は、巨額という言い方が悪ければこれは訂正させていただいて構わないのですが、相当大きな収益と言う意味で考えているのですが、今、部会長がおっしゃったような撤去台数1万8千台程度ではないかと言われましたけれども、結局、この撤去台数に対して豊島区としては相当の費用負担をしていると、この中の大半が鉄道利用者であると、いうところからこの経費の一部分を負担していただきたいということでございまして、その根拠としてそういった人たちから収益を上げているではないか、というのが豊島区の考え方でございます。

部会長： 収益を上げているというように言えるのかというのは依然として疑問が残りますが。

委員： よろしいでしょうか。今の収益についてなんですけれども、私どもが前から何回か部会で言ってきましたけれども、要するに率からいって2%位ですか、ちょっと正確な数字ではないんですが、当社をご利用いただくのにバスで来る人、そ

れから歩いて来る人、自家用車で来る人、自転車で来る人等がいるかと思えますけれども、その自転車で来る人を例えば何らかの形で禁止したらバスに変わるか、あるいは歩いてくるかで、基本的に自転車で来ることによって当社は利益を上げている、あるいは自転車でくるから収益が上がるというような相関というのは基本的にはないと考えています。額が大きいとか小さいとかの問題ではなくて、もし何らかの形で自転車が使えなくなったら、その他の交通機関で来る、あるいは歩いて来るだろうと。基本的には自転車を利用するかしないかによって収益が変わるわけではないというように理解しておりますので、「巨額な」という表現をたとえ変えたとしてもうちの方はそのように考えていません。自転車利用者によって収益を上げるということも基本的には考えておりません。

部会長： はい、それからもう一つ先ほどご質問にあった2ページの(下部)の中野区が返還手数料を上げた場合の返還率が、63%から48%に下がったということの48%だけを使っているけれども、中野区の実際の撤去台数はどう変わったのか、返還台数はどう変わったのかという、特に撤去台数がどう変わったのかということについてご質問があったかと思うのですが、それについてデータはございますか。

幹事： それにつきましては、確かに中野区の方は、撤去も強化し、保管所が確保できたということで撤去台数は増えております。

部会長： 撤去台数は増えてなおかつ返還率は低下していると。

幹事： そうですね。それでそのときに撤去・保管手数料も値上したということが言えます。それで豊島区の場合でも、この63%、48%というように中野区はなっておりますが、例えば豊島区の場合も13年度に、年度途中で撤去・保管手数料を上げました。その時にあわせて撤去活動も強化して、1回目の会議資料でも説明したのですが、撤去台数が12年度2万4千台だったものを13年度3万5千台で、結果返還率は72.3%から65.8%に落ちた、ということで、中野区も単純に63から48に落ちたのは一概にそれだけの理由とは言えないかもしれませんが、荒川区ではそれ以前に、実は荒川区のほうがより顕著な事例だったのですけれども、少し前の資料だったものですから今回直近の中野区の例を取り上げさせていただいたのですが、荒川区の場合は撤去台数は変わらないんですが、3千円から5千円に値上したことによって、11年度12年度の比較ですが、50%だったのが31%に、正確に言うと50.5%が31.6%なのですが、そういうふう撤去台数にかわりなくかなり激減したというケースもありますので、確かに撤去台数の増減によって率もどうなのか、そういう一面もありますけれども、これはやはり値上げによって影響を被るのは間違いないと考えています。

委員： ちょっといいですか。要するに3千円から5千円に値上げしたときに、その後取りに来る人の数が減っただけで、放置自転車そのものは基本的にはあまり変わらないということですか。

幹事： これも中野区に聞いた例なのですが、撤去活動を強化しますと放置自転車の数も減っているという事実はあります。やはり持っていかれたくないですから。

委員： ちょっとどう理解したらいいかわからないのですが、撤去台数が増えるというのは何となく放置自転車が増えたということなのかと思うのですが、一方では放置自転車の総数そのものが減っている部分もあるんですよね。撤去台数と放置自転車数というのはどういうふうに考えたら良いのでしょうか。

幹事： 撤去台数というのは100%撤去しているのではないんです。保管所のスペースに限りがありますので。仮に1,000台放置があったとしても保管所の関係で300台しか撤去できないということがあるのです。ですから保管所さえ広がれば、その300が600、700というように増えていくので、そういった意味で強化されると。

委員： この5千円に上げるというのは、言ってみれば実際は放置する方に対する負担

を多くして、少しでも放置自転車の数を減らそうという牽制効果を狙っているんですね。それに対する実際の放置自転車総数そのものはやはり落ちるんですか、少し。

幹事： 要は撤去活動を強化して、その分負担も増やすということでやりますと、やはり今まで取られなかった人で撤去されてしまう人が出てくる、今までセーフだった人が。それによってやはりそういうことはごめんだということで放置をやめるということでの効果によって減る傾向は出てくるかなと、いうことはあります。

委員： 大部分が鉄道利用者であるということの審議は別としまして、全部だとは言っていないわけですね。それに対して、駅別の撤去台数であるとか、区営の駐輪場の定期利用者、これらを元に丸々（税を）かけるということについては論理に飛躍があると思うんですがいかがでしょうか。

部会長： これは次の3のところでご議論させていただきたいと思いますので、少しお待ちいただけますか。他に何かございますか。

委員： ちょっと話を戻して恐縮なんですが、「収益」と書かれていますが、どういう意味で収益という言葉が使われているのか、現時点での考え方によろしいんですが教えていただきたいのですが、私どもは地下鉄建設ということで例えば大江戸線の場合、地元区の要請を受けまして、投資額1兆4千億位の大変膨大な経費を費やして地下鉄をつくったわけですが、収益ということからいいますと、お恥ずかしい話ですが毎年400億近い経常赤を出しております、とても収益をあげているという状況ではない実態でございます。確かにお客様からは運賃をいただいております平均してうちの場合ですと120円程度になるのですが、そうするとこの説明からしますと、要するに大赤字のところだと負担なくいい様な位置付けになるのですが、そのへんの収益ということに対してどういう位置付けで書かれているかご説明いただきたいと思うんですが。

幹事： 今のご質問については、これはあくまで課税の根拠というものでございますので、駅周辺にある放置自転車対策経費、今までは区民税を中心とした負担、これを地域の構成員である程度負担をしようという基本的な考え方です。その中で、現実に赤字か黒字かということは私どもにはわかりませんので、実際にそういう多くの自転車利用者でもって利益をあげられていることで、おそらく間違いないだろう。そういったところに課税の根拠を求めるとというのが豊島区の考え方でございます。

委員： ちょっと利益をあげているというか、損失は出ているのですがそういう意味合いでいうと利益は出てないというのが現実で、その辺を少し疑問に思っている意味合い「収益」という言葉が使われているのかお尋ねしたかったわけです。

委員： （資料4-2の）7ページの、個別具体的な駅の駐輪場の必要台数がここに書かれておりますけれども、例えば（池袋駅）西口で2,582台が乗入台数で、適正駐車台数が974台ということで、放置自転車等台数1,608台になると思うのですが、駐車需用台数が1,250台、必要施設規模が1,250㎡になっていますが、西口の場合次のページでみると（現状）合計で2,919台あるわけですね。一番下が前回も議論になったメトロポリタンプラザの駐輪場ですけれども、2,919台あって乗入台数が2,582台ということは、これは誘導をうまくすれば、必要施設（1,250台）を新たにつくらなくても消化できるということになるんでしょうか。どういうふうに考えてたらいいか教えていただきたいのですが。

幹事： 今、お話がありましたように、乗入台数、これは、毎年10月に都下一斉調査ということで定点の平日の午前11時の調査ということなので、この数が最終的なものというわけではないのですが、この数字だけを取り上げてみますと確かに後ろの方のページにある駐車場の収容台数にそっくり入るのですが、ただ実際には974台しか適正駐車というのが駐車場にとめている自転車の台数ということで、これについては「当面の施策の方向」に書いてあるとおり、既存の駐車場への誘

導を強化するというようなことで、実際に今キャンペーンなどで警告札を貼っている裏には、最寄の駐輪場の場所、料金を記載し、「今後はそちらを利用して下さい」、あるいはとめる方についても案内をしていると、そういう努力はしているんですが、やはりそれぞれ皆さんのお考えがあるので、なかなか利用率の向上にはつながっていないという現状がございます。

委員： その1,250台という新たに必要な駐車場は、どうやって数を算定して、どこにつくると考えると1,250台になったのかよくわからないのですが、いくら駐車場をつくっても、結局はなんといいですか、駅のすぐそばに置いてしまうとか、デパートのすぐ前に置いてしまうとか、そういうことでどうしようもないということなんですか。

幹事： 具体的には(池袋駅)西口の場合でいいますと、西の自転車駐車場というのが、ちょっと駅から離れた公園の地下に設置、まあこれは古い駐車場があるんですが、ちょっと利便が悪いわけです。ですからこれまでもいろいろお話があったように、自転車の駐車場というのは、駅に向かう方ということで限って言えば、駅になるべく近い所につくられれば利用率が低いということはないんですね。ただ、やむなくこういう駐車場をつくったという状況がありますので、そういった意味でも、今後の駐車場の計画については、そういう過去の経験を生かして、利用者の利便と快適に配慮して、適地を慎重に選ばなくてはいけないと考えております。既存のこの西の自転車駐車場については、保管所の方も足りないので、駐車場ということではなく、撤去した自転車の保管に転用するとか、そういう方法で活用を図るというようなことを考えています。

委員： 公平性という観点からちょっと考えてみたんですけど、仮にこの税が実施されるとしますと、必ず企業にとってコストアップ要因になると、これは間違いないことです。そうしますと、それが運賃あるいは他のサービスという点に跳ね返ってくる。そういうことになりますと、豊島区の税のために他の豊島区以外のいろんな地域に、そういった方たちがサービスの低下を招いたり、料金のアップといったようなコストアップ要因をかぶらなくてはいけない。そういう公平性の観点からはいかがお考えなんですか。

部会長： それでは、先ほどのご質問もそうなんですが、実質的な議論やご質問の中身は、「課税標準」および「税率」をどのように考えるのかということに関連しますのではそれはそちらのところでいいですか。それ以外で何かありますか。

委員： 毎回同じことを言ってるかも知れませんが、(資料4-2)1ページの1(1)の下から4行目の「誘因者」と、同じページの下から3行目の「原因者」ということで、言葉を使いわけていますが、この辺のところはどういうことですかということと、3ページの「商業施設の負担」のところは鉄道利用者の利用は終日ということですが、実際にこの前も申し上げましたけれど、鉄道を利用している時間というのはほんのちょっとで、後は他の仕事したりしているのに、それも全て鉄道事業者の責任ということで考えておられるのですか。

幹事： まず、最初の「原因者論」という部分が税を考える上でありますので、それは1ページの下(2)で使った部分については一般的に税でいわれている「原因者負担」という考え方で、一般論として使ったわけでございます。豊島区は鉄道事業者のそういう社会的責任というものを強く意識した上で、「放置者」と区別する意味で「誘因者」という言葉を使っているということで、そこに実質的な差異を設けているわけではございません、決してそれは放置者よりも軽いというようには見ていません、という考え方は。

委員： 「誘因者」と「原因者」は同じですか。

幹事： 基本的には同じだと思っております。鉄道事業者にも原因の一端はあると豊島区は考えております。これは豊島区の考え方でございます。

委員： 上では「誘因者」といっていて、下では「原因者」といっている。

幹事： いやそれは「原因者論」でいえばということをお願いただけで、鉄道事業者を「誘因者」とみていますというのは豊島区の考え方で、これは前回までにお話しているところでございます。

部会長： 「放置者」の責任と区別する意味で「誘因者」という言葉を使っているということですが、放置者の責任とは違いますよということをお願いしたいんじゃないんですかね。豊島区としては。

幹事： そういう意味でございまして、下の「原因者論」というのは一般的に使われているところでの原因と負担との関係でいう原因者論の側面から見れば、という言い方をしているわけでございます。

委員： 原因者でないから誘因者となったわけですね。

幹事： 違います。そういうことではないんです。そういうことではないということをごここで明確にお示ししたつもりでございます。

部会長： はい、わかりました。それでは二点目については何かございますか。商業施設の負担ということで。

幹事： 「終日」とそれから「短時間」ということでございますけれども、これは鉄道利用者が放置するもののいわゆる「放置時間」と「放置への対応」というものを現実に見ますと、それが要するにたとえば会社に行っている人が、「終日の大半は会社に行ってるだろう、だから会社の責任ではないか」というようにお考えなのは、それは鉄道事業者の方の考え方かも知れませんが、私どもは鉄道利用者がそういうように放置しているという実態をつかまえて、そのことを申しあげているわけですから、これはもう考え方の違いということでございます。

委員： 鉄道事業者が放置しているという意味ですか。

部会長： いやいや、鉄道の利用者が放置しているとおっしゃいました。それでは、まだ何かございますか。

委員： 4 - 2の資料で、1ページの上から6行目くらいのところにですね、「個人としての放置者に追及できる責任は、あくまで自転車一台分の放置に対する責任しか追及できず」と書いてあるんですが、確かに手間暇がかかる一台ごとということになるかと思うんですが、これをやらないといつまでたっても放置自転車というのはなくなっていくんじゃないかというように私は考えているんですね。確かに鉄道事業者云々という区の今までの主張・ご説明を聞いてきましたけれども、やはり放置自転車をなくすということになると、「急がば回れ」じゃないんですけれども、このところを地道にやっついていかないと問題解決にはつながらないんじゃないかなと。仮定して駅前の放置自転車がなくなるのかなというのがちょっと疑問として思っております。

それからもう一点なんです、「自転車一台の違法駐車約十分の一程度の責任」とありますが、これはどういう根拠で言われているのかというのを教えていただきたいというのと、それから罰金云々と書いてあるんですが、罰金を取れとっているわけではありませんが、たとえば最近テレビ等で話題になっている千代田区の喫煙の「ポイ捨て」ですね、あれも罰金を取っているわけじゃなくて条例で「過料」だったと思うんですが、行政罰というんですか過料ということでやられていますよね。だから罰金を取らなくても他にそういう何かいい方法があるのではないのかなと思っておりますが、その辺の区のお考えというのを聞かせていただければと思います。

委員： それから先ほどの三点目のものがまだお答えいただけていないんですが、過料の話ですね。

幹事： まず、「放置者個人」としてそれを責任をもっと強化して追及すべきだと、それはもうそういう考え方は豊島区としても一方では持っているところがございますが、それだけでこの問題は解決しないというような認識も持っておりまして、ここでいうその責任というものはあくまで自転車一台分の責任しか問えない、それ

をどこまで追及できるかといったところです。一方では「自転車法」の中には、撤去・保管に要した「実費」ということが規定されている部分がございますので、それから罰金ですとかの刑罰的なものを持ち出すとすれば、それは都市機能に与える支障としては自転車一台分が車の違法駐車と比較した場合の十分の一程度であろうということからしますと、均衡を失するのではないかと、こういう問題意識を持っております。

それから抜本的な解決云々ということでございますけれども、区としては当然、放置者に責任があるのはもちろんですし決して軽くはないという認識もっておりますけれども、この社会問題化した放置自転車を解決する上では、やはり駅周辺に人が集まってくる、それに対して自転車の利用者がこれだけいるという実態をふまえますと、「適法な駐車需要を満たしていく」「適法な駐車需要を促していく」必要が当然あります。それを今まで行政としても相当やってきましたけれども、やはり改札口に向かって「動線」がある、その動線の途中で極めて至便な場所に（駐輪場が）ないとなかなか利用されない、ということがございます。そうするといわゆる「大量駐車需要」を発生せしめる駅などでは、やはり極めて改札口に近いところに鉄道事業者が社会的責任の一端として、行政とともにその責任を負っていただくと、それがやはり公平な社会のあり方ではないかというように区は考えているところでございます。

委員： ちょっとよろしいでしょうか。今のお話の中で、「適法な駐車需要を促していく」というお話をされましたね。私はもう何回かご質問というか意見を述べているんですが、いわゆる「適法な駐車需要」とか、道路交通上のことにつきましては、これは都市側の責任ですよね、基本的には。ですから、駅があると、その駅がここにありまして、そこに対して適正な駐車需要あるいは交通を考えていきますといったときには、当然その政策なり施策なりの中にそれを組み込まなければならぬと思うんですね。それをできるのは都市側しかないわけですよ。それでその結果、駅というのは初めからこのようではなかったわけで、長い年月を経て都市というものが形成されてきて、その間に道路政策その他があったはずなんです。そういう中で今こういう問題が出た。それを「誘因者は鉄道ではないか」というのはおかしいんじゃないでしょうかということのを再三申し上げてまいりましたが、今まさにおっしゃったところの駐車需要を促していくという中に、どのような促し方があるのかというのが当然あってしかるべきではないかと思うんです。その辺についてはどうでしょうか。

それともう一つ、今あくまで「自転車一台分の放置に対する責任しか追及できず」というものがありました。先ほども申し上げましたようにこの中味についてあまり時間がなかったのですが、これはどうしてそれだけの責任しか追及できないんでしょうか。これは断言されているわけですから、根拠はどういうことなんでしょうか。

その二つをお聞かせください。

部会長： それから過料の部分についてもありましたね。

幹事： 「自転車一台分の責任」というのは結局、その部分での違法性ということで考えますと、そこでの負担にはおのずと限界があるのではないかという考え方を豊島区は持っているということでございまして、それが過料ですとか、罰金という「刑罰」を科すのかと、そういう方法論はあるのかも知れないんですけども、現に自動車でもそういった対応はしていないということからしますと、均衡を失するのではないかという問題意識を持っております。これはもう豊島区の考え方でございます。

それから今、都市側の責任という形で駐車需要をどのようにこれを適法な駐車にしていくかと、具体的には駐輪場をどのように整備していくかということにつきるわけでございますけれども、これは都市側都市側といって行政が全てやると

ということについても限界がございます。やはりそこで集客力のある施設を抱えているところについては、一定程度の責任と負担というのがあってしかるべきであるというのが、豊島区としてはそれが自転車法の趣旨であろうというように考えていますということでございまして、これは以前からただいまの鉄道事業者の委員さんのお考えはお考えだろうと思えますけれども、それは見解の相違としか言いようがありません。

委員： よろしいですか。

部会長： もう時間があまりありませんので、簡単をお願いします。

委員： 今、自転車法というお話が出ましたけれども、したがって自転車法の協力というものを私どもはさせていただいているということでございまして、私が申し上げているのは、いわゆる「需要を促す」とか、そういう「仮定」の中で当然、都市の交通政策その他があるのではと、そういうことを申し上げたので、こういう状況になったからどうのと、今の話をしているんじゃないかと、当然そういうものがあるでしょうと、それでこのような状態に至った経緯その他をふまれば、この今の状況を捉えて「鉄道事業者は誘因者だ」とこの一言でお話をさせるのはいかなものかということをお願いしているわけです。

幹事： 私はその中でちょっと理解できない部分がございます、いま、都市側都市側と言われた中に、私どもは「都市の構成員」の一員に鉄道事業者は含まれているという認識でございます。

部会長： ちょっともう時間がありませんので、先ほどから手を上げている方がいらっしゃいますので簡単をお願いします。

委員： はい。これは再三申し上げますけれども、これは豊島区さんだけでなく、自治体側は豊島区さんと同じ考えを持っております。この今の二点の質問に対して言えば、「適法な駐車需要を促す」ということは当然のことながら自治体の役割としてあるわけですが、その社会的な責任者として鉄道事業者、それから大量販売店等も当然加わった中で駐車需要を促していくべきであろうと思えます。その辺の法の整備がされていないために、今こういう問題がでていて、それで豊島区さんはそれに変わる措置として課税というものを求めてきていると理解していただきたい。

それからもう一つの「個人の責任において」ということにつきましても、自転車法改正の中でさんざん議論してきました。どこまで負担が求められるか、自治体としては「罰則規定」というものを設けてもらいたかった。ただこれも、他の道路法や道路交通法などとの並びの中で、自転車法に明記されておりますが先ほど豊島区さんも言われたとおり、いわゆる「撤去・保管に要した費用」の分しか取れないと明確に規定されているわけです。それ以上の負担は個人に求められないということがある。それが上限といえますが、そういう制約があるというように理解していただければと思います。

委員： 今、ご説明があったように、現行の自転車法では要するに鉄道事業者に強制的な負担を課せないということになっていきますよね。だから今こういう議論になっているわけです。自転車法の趣旨に基づいて税金をかけるんだと言っていますけれども、自転車法の趣旨は基本的には、今は少なくとも強制的な負担はかけられないということになっているわけですよ。

部会長： ちょっとよろしいですか。たぶん区の考え方は自転車法を根拠にしているんじゃないんだと思うんです。

委員： 前からそういう言い方をしていたのではないですか。

幹事： 課税自体は「地方税法」に基づいてするわけです。

部会長： だから自転車法を根拠に課税を考えているのではないんだというのが必要じゃないかと私は思います。よろしいですかその点については。もう時間もあまりございませんので。資料4-3について、先ほどのご質問があったと思いますが簡

単にお願いします。

委員： 二点あったと思いますが、まず第一点は自転車利用者、その大部分が鉄道利用者であると、こういう言い方をされておきまして、その真偽は別としまして「大部分」というところですね。それと「課税標準」が駅別の撤去台数と区営の駐輪場の定期利用者台数の全てにかかってくることに、論理の飛躍があるんじゃないかというのが一点目です。

それからもう一つは、公平性の問題から、税金がコストアップの問題に。

部会長： 「転嫁」ということですか。

委員： そうですね、その転嫁が他の区の方について起こってくることにどうお考えなのかということです。

部会長： 区の考えはいかがですか。

幹事： 簡単に申し上げますと、最初の点は「撤去に要した費用」の一部負担というように区は考えております。基本的に撤去した台数を課税の対象として考えていますということをごさしまして、それぞれの個々の自転車がどのように利用されているかというところは課税の部分では問わないということです。要するに誰がどれだけ受益を受けているかという因果関係というのは個別の部分ではない。強いていいますと、更に取りきれていない（撤去しきれていない）放置自転車のうち相当数が鉄道利用者という部分もあるわけがございますし、我々は今後もそのような撤去や放置自転車対策を強化するためにこの税を導入したいということをごさします。そういう考え方にも合理性はあると思っております。

それから「転嫁」の問題でございますけれども、私どもはこのようなシュミレーション（資料4-3 4ページ）を出したわけでございますけれども、ここで考えられております現時点での考え方のシュミレーションでも2億2千万の課税ということをごさしまして、豊島区が投じている放置自転車対策経費というのは年間10数億円でございますので、占める割合としてみれば20%弱程度ということをごさしまして、この税を課税したとしても過半は区が今後も負担していくわけでございますが、更にこれだけの税収があれば実のある対策が講じられるということを考えて積算したものでございます。これが一利用者のコストアップにつながるかという観点から私どもは慎重に考えたつもりでございます。鉄道事業者さんのいわゆる「運賃」というものは極めて厳しい「原価計算」に基づいて国土交通省の認可を得なければ上げられないとことで、この税が占める一人あたりの利用客に与える影響というのは極めて少ない、0.3円程度と予想されますので、この税によって運賃が、たとえば初乗り料金が10円上がるというようなことは、影響力としてないのではと考えております。

部会長： 二点目の転嫁の話は非常に明快な区側の考え方が示されたと思うんですけども、一点目はいかがですか。

委員： 「大半が」というお話と、まだ取りきれていない部分があると、それもだいぶ鉄道利用者が含まれているんだというようないわば「情緒的」な議論ですね、税というものが決められていいのかという疑問はあります。

部会長： もう少し具体的に私の方から質問いたしますと、（資料4-3の）4ページにあります「撤去台数」と「区営駐輪場定期利用台数」は、これは全台数が含まれていますね。それでどういう時点だったかちょっと正確ではないんですが、ある調査によると放置自転車あるいは撤去した自転車のうち、鉄道利用者の分は75%か80%だという数字がどこかの時点で見られたと思いましたが、そういう75%とか80%とかいう数字を使わずに全部ここに載せたというのはどういう理由があるんですか。

幹事： 75%というのはその時の調査の限界でございまして、後の部分は「不明」であったということをごさします。撤去の実態からしますとやはり鉄道利用者のものというのは大半を占めると。それと駅周辺にはまだまだ堆積している放置自転車

も相当あるわけございまして、ここでの数式として課税の計算の根拠を示す場合にそういったものを対象にして、それを費用の一部を負担するという計算式に用いたということございまして。一台一台これがどこに原因があるのかということをして税としてはその因果関係としては必要がない。いわゆる「住民税」がございしますが、住民税は「応益課税」といわれておりますけれども、住民の方々お一人お一人が行政のサービスをどれだけ受けているかということはいちいち課税の際に判断していないわけございまして。所得というものをもって税額を判断しているわけございまして、それと同じような形で「収益」という部分でこの費用の一部に限ったということございまして。

部会長： もうちょっと別の質問をしますと、たとえば区営駐輪場の利用者から、「あなたは利用している鉄道は何ですか」ということは申し込み用紙には書いてもらっていないんですか。

幹事： 自転車駐車場利用の「定期登録」の時のアンケートとして、これは部会の第1回目にもご報告しましたように、それは行っております。

部会長： 要するに定期利用者のうちの何%は鉄道を利用する、あるいはその他を利用している者ということですね。

幹事： そうです。撤去された台数と同じようにアンケート調査は行っております。

委員： ちょっといいですか。確認なんですけれども、要するに75%とかが鉄道利用者であるにもかかわらず、100%鉄道事業者に課するというのですか。

部会長： この数字はそういう説明になっていますね。

幹事： 結局、計算上の根拠としてですね、その費用の一部負担というものをどのように捉えるかといった部分の計算式としてこれを算定に使っていますよということございまして。

委員： しかしそれは非常に何というか、ずさんですね。それではもう一つ聞きますけれども、西武さんのところの計算式のところでは73.8%というのはなぜかけたんですか。

幹事： これは、豊島区の区立の駐輪場についても同じですけれども、実質として利用している台数で考えています。稼働率です。

委員： 稼働率ですか。

幹事： ええ、これはあくまでも13年の8月にそういう調査をしたものがありましたので、それを仮にここに置かせてもらいましたというシュミレーションでございまして。

委員： 一つちょっと質問なんですけれども、駐輪場にとめてある自転車についても鉄道事業者に課税しますということですよ。これの課税根拠というのがもしなかったら違法駐車するだろうと、まあ撤去せざるを得ないだろうということなんだと書いてあるように思うんですけども、毎月とるとというのはどういうことなんですか。

幹事： 定期登録というのは月極めでの利用ですから。

委員： だから毎月鉄道事業者から撤去を根拠にとっていくわけですか。利用するからとるのではなくて、もしそれがなかったら違法駐車するだろうと、違法駐車するときの撤去費用としてとるというわけでしょう。

幹事： 結局これは「課税の根拠」になぜ含めたのかということなんですけれども、また「課税の対象」になぜ含めたのかということなんですけれども、区としては駐輪場を整備して現に運営しているコストがかかっているわけですね。その費用の一部も負担していただきたい、そうしないと公平ではないと、要するに区が駐車場をつくればつくるだけ撤去台数も減ってくる可能性があるわけですから、それは公平ではないと考えています。

委員： それでは毎月3千円とるというのは。

幹事： 月極めの定期登録だからです。

委員： それはでも利用者の理屈としてはわかるんですが、鉄道事業者に払えといっている理屈にはなりませんよね。

幹事： それは私どもは、なると考えています。

委員： 豊島区が考えたということですか。

部会長： そちらの方どうぞ。簡単をお願いします。

委員： 先ほどの運賃のところ、いわゆる「原価計算が厳しい」というお話がありましたので、ちょっと一言申し上げておきますけれども、運賃は相当厳しい原価計算をするわけですが、今、豊島区さんの方で公平公平という言葉は盛んに出てくるので私の方から申し上げますけれども、この運賃についても公平さが求められるんですよ。たかだかコンマ3円程度とおっしゃいましてどういう根拠がわかりませんけれども、コンマ3円だろうが1円だろうが、いわゆる公平ということが求められるわけですよ。鉄道は自転車、バス等、来るお客様を呼び込んで、その結果売上げがあがるものじゃないんです。先ほどから申しておりますように。したがって私どもは「受益者」とも考えておりませんし、まあそういう意味なんですね。商業施設と同じに捉えるというのは非常に無理があるんじゃないかと。そういう意味から言うと運賃というものは非常に公平さというのが求められるわけで、いわゆる放置自転車に税をかけるということについての公平さもあると思いますけれども、そういったこともあるということをちょっと時間がないので何ですが、ご説明させていただきました。

委員： 今、別の鉄道事業者の委員さんも言われたことなですけれども、基本的には今の自転車法にもありますように、「大規模商業施設」には駐輪場の「付置義務」というのがありますよね、新設もしくは開業するときなどに。いわゆるそういう商業施設に自転車で来る方による受益というのは、商業施設の方に相関的に圧倒的に多いわけです。私ども鉄道事業者は、別に自転車で来なくてもバスで来ればいいということですが、商業施設の場合は他の施設に逃げてしまう可能性があるんですね。そういった意味で、商業施設の方から優先して（税を）取るべきなのに、言われたように75%であとの25%とか20%はわからないからそれはいいんだと、みんな鉄道事業者に被せればいいんだという発想とか、それから先ほど個別にいろいろ各駅ごとの当面の対策とか課題とか説明していただきましたけれども、その中においても短時間の不法駐輪に対して、私見たらこれは以外と多いんだと。それは鉄道事業者をまず対象にしてから次にとおっしゃってますが、順序が逆なんじゃないですかね。商業施設を優先すべきであって、鉄道事業者というのはその次なんじゃないかと私は思いますね。

部会長： 資料4-2のところの議論ですね、それは。わかりました、それはちょっと置かせていただきます。

それともう一点ですね、鉄道事業者のお考えをちょっと私として確認しておきたいのは、池袋ですとか駒込ですとか巣鴨ですとか、複数の鉄道事業者が乗り入れている駅については、乗車人員で按分するという考え方が区から示されたわけですが、それについて特に何かご意見なりご質問なりございますか。

委員： 先ほど区の方も池袋駅はたくさん人が通るといようなお話をされましたけれども、結局、西武線に来て営団線に乗り換えるとか、通過客が非常に多いわけですよ、そういうのはあまり自転車とは関係がないんですけれども、その辺をやるということについてはわからないということ、鉄道は運賃をいただいているのですが、その「目的税」というのはその人からしか取れないのではと理解しているんですが、だから要するに、放置した人一人に対してその人の運賃の中から税金を払うというのが本来の考え方ではないかなと思うんです。

部会長： それは多分違うんだろうと思いますね、区の考え方は。

委員： ただ、「目的税」というのはそういうことかなと。

部会長： それは「費用負担」の問題ですから、鉄道事業者にも費用負担を求めるという

前提が出ると、それはどうやって求めるかという話で。

委員： 本来は目的税というのは、たとえば「ホテル税」でも泊まる人対象ですし、「ゴルフ利用税」にしてもゴルフをする人ですよね。そういう人にかけるのが本来の「目的税」だというように理解しているんです。

部会長： それはちょっと目的税の考え方がやや狭いんじゃないかと思います。そういうご理解であるとも思いますけれども、ちょっとこれは後でまた少しお話ししたいこともございますので。

委員： よろしいでしょうか、何社が入っている分担の仕方というか、「按分」の仕方について、たとえば利用者数が多いからといっても必ずしも放置自転車がどののかどうかと、その因果関係というのはわからないわけですよね。たぶんそうだろうというようなことで区の方は考えていらっしゃるんだと思いますけれども、むしろ税金で「強権的」に強制力を持って課税するというのであれば、そういう類推的なもので税の根拠となる数字をはじくというのはちょっと大まかな議論かなと思います。

部会長： わかりました。その点私自身も非常に気になるところであります。駅ごとに行くらと出たときに、この出し方も撤去台数を 100%カウントするのがいいのかどうか等の議論もあると思います。特に複数の鉄道事業者が関係する駅についての按分というのは、これは税のしくみとすると非常に重要な問題になるだろうということは私自身十分に考えておりますので、もう少し私も考えてみたいと思っております。

だいぶ本日も、私の議事の進め方の不手際で申し訳ありませんが、予定の時間を過ぎております。それで本日の議論はここまでにさせていただきます、次回は前回もご案内したと思いますが、3月4日ですか、3月の4日に第5回の部会を開催する予定でございます。これは前回お話したとおりでございますので、予定どおり開催させていただきます。それでその部会での議論は、今までの議論を私なりにまとめてですね、「第一部会の報告」という形で「全体会」に今までの議論をまとめたものを提出するつもりでございます。そのまとめを皆さんにご議論いただくというように思っておりますが、私自身は鉄道事業者の委員の方へお願いがございます。今日まで4回にわたる部会で様々なご意見を出していただきましたけれども、「豊島区が考えている新税構想」それ自身についてのご意見を、鉄道事業者の方からまとめて一度出していただきたいというように考えております。具体的に鉄道事業者の責務がどう、というよりも、むしろ今日のお話でいきますと「費用負担に関する豊島区の考え方」ですとか、あるいは「課税標準の算定」ですとか、あるいは「税率の算定」ですとか、そういう「税のしくみ」に関連したことでご意見をまとめていただいて、ご提出していただければと思っております。それでそれを踏まえた上で次回の部会でのまとめの重要な資料のひとつとさせていただきますと思います。

それで非常に恐縮なんです、その期限を2月の15日ぐらいまでに、あと1ヶ月ですけれども、お願いできませんでしょうか。そんなに何十枚というペーパーは結構でございますので、A4の3～4枚で結構ですので、論点が明確になるような記述をお願いしたいと思うんですけれども、いかがですか。

委員： はい、2月15日というのは。

部会長： 1ヶ月後ということなんですが。

委員： そういう意味ですか。なるべくそれに間に合わせるように努力します。

部会長： それで恐縮ですが、部会の前に私それを拝見して、次回の部会をどういう形で進行するかということのを少し考えさせていただきますので、恐縮ですけれどもその日時までに区の事務局の方に郵送していただければと思います。繰り返しますが、税についてですね。課税の根拠から議論していただいてもかまいませんけれども、課税全体のしくみについてですね、個々の論点につき意見を具体的

におまとめいただきたいと思うんです。

それから区民代表の方ももしそういうことについて意見を述べたいということであれば、提出いただいて結構ですので、区の方まで提出いただければと思います。前回申し上げましたように、私自身この部会の役割は、豊島区が考えている「放置自転車等対策税が妥当であるかどうか」という議論をする場所だと考えておりますので、そういう趣旨を踏まえてご用意いただければと思います。

委員： ちょっと質問なんですが、今日は豊島区さんの考えておられるお話をお伺いしましたけれども、前は今井部会長の考えておられることをご説明いただいて次回、今回ですが「受益」とは何かと議論することになっていたと思うんですけれども、そういった議論が今なされていないんですよ。おまけに豊島区の受益との考え方と、部会長の受益の考え方が違いますので、その辺についてどっちを向いて我々は主張すればいいのかというのがよくわからないんですけれども。受益の議論が抜けてしまっているんですよ。見解が違うんですよ。

部会長： 「受益」というのは今日問題になりましたように、「巨額の収益を上げている」とか何とかとは関係がなくてですね、本来ならば鉄道用地の範囲にあるような放置自転車まで区が撤去していると、そういうことを指して申し上げているんです。一番典型的な例は目白駅で、今はもうなくなりましたけれども、駅前のスペースに駐輪場ができるまではかなりの自転車が放置されていたという写真が出ましたね、あそこまで区が撤去しているんだというような事態を指して、駅用地の周辺も含めて都市機能を十分に発揮できるように区がいろいろ仕事をしていると、そういう意味では「受益者」であるということです。

委員： 要するに部会長が言われている受益の概念と、豊島区さんが言われている概念が、別に「膨大な」とか「極端な」とかを抜きにしても、ちょっと違いますよね。どっちに向かって書いたらいいんですか。

部会長： それは両方書いていただいて結構です。よろしいでしょうか。

委員： あの、私の方でも税に対する考えを全自連としてですね、整理しておく必要があるかなと思いますので、意見として出させていただいてよろしいでしょうか。

部会長： 結構ですよ。ただ全自連としてが適当かどうかですが、委員の意見として出させていただくということで。多分この委員になられているのもそういう考えでなっておられるのでしょうから。

委員： わかりました。

部会長： よろしいでしょうか。それでは本日も私の不手際でだいぶ議論が延びてしまいました。特に資料4-3についての議論は時間不足のところがありますが、またいずれこの問題は「専門委員会」の方で検討できると思いますので、本日のところはこれで終わりにしたいと思います。

それから、次回の日程の方を事務局からお願いします。

事務局： 事務局からご連絡でございますけれども、次回は3月4日（火）に第5回目ということで、「部会のまとめ」をご議論いただきたいと思います。場所と時間は同じでございます。

それから、「第二部会」のワンルームの方も含めまして、双方で部会のまとめができることとなりますので、それを一旦「全体会」の方へ報告させていただきまして、それから「専門委員会」に課題を引き継ぐという形をとりたいと思っております。その「全体会」が3月18日（火）、時間と場所はこちらで考えておりますので、ご予約していただきますよう合わせてお願い申し上げます。以上でございます。どうもありがとうございました。

部会長： それでは3月18日の件もよろしくお願いたします。どうも長時間ご苦労様でした。ありがとうございました。

閉会

<p>会 議 の 結 果</p>	<p>&lt;会議の結果&gt;  ・鉄道事業者と区側の間で、双方の放置自転車に対する責務や、税を始めとする費用負担のあり方につき、差異があることが改めて浮きぼりにされた。次回の会議では、部会でのこれまでの議論をふまえ、論点にそった報告書を全体会に提出するためのまとめを行うこととなった。そのため、鉄道事業者は2月中旬までに、豊島区の新税構想（課税標準や税率等の税の仕組み）の考え方に対する意見をまとめて提出し資料とするとともに、区民代表等の委員についても意見があれば提出することです承された。</p> <p>&lt;委員の欠席&gt; 岩田規久男、小野温代</p> <p>&lt;次回日程&gt;  第5回：3月 4日（火）午後7時から  全体会：3月18日（火）午後7時から  （会場は同じ。詳細は別途通知）</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）  資料4 - 1 今後の鉄道事業者としての協力について  資料4 - 2 1．費用負担に関する豊島区の考え方  2．放置自転車問題に対する警察とのかかわり  3．今後2～3年における放置自転車等対策の方向について  資料4 - 3 新税構想における課税標準及び税率等について</p> <p>別紙（部会長要望資料）  第4回部会に向けた資料提出のお願い</p>
<p>そ の 他</p>	