

豊島区法定外税検討会議

第一部会・放置自転車等対策税（第4回）

日 時；平成15年1月14日（火）午後7時～ [健康プラザとしま7階]

【配布資料】

第一部会資料 3-1……新税の「課税の根拠」について（部会長メモ）
【前回11月19日の第3回部会配布資料】

第一部会資料 4-1……今後の鉄道事業者としての協力について
【別紙、部会長要望による資料】

第一部会資料 4-2……1.費用負担に関する豊島区の考え方
【別紙、部会長要望による資料】 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

第一部会資料 4-3……新税構想における課税標準及び税率等について

別紙（部会長資料要望書）……第4回部会に向けた資料提出のお願い

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

新税の「課税根拠」について

部会長メモ

平成 14 年 11 月 19 日

今井勝人

1. なぜ「課税の根拠」を問題にするか

「税」は区や地方公共団体が強制的に、有無を言わずに徴収するものであるから、何のために課税するのか、なぜ課税できるのか「課税の根拠」ということが問題となる。特に、「法定外目的税」の場合は大きな問題である。

2. 新税の課税根拠（区の考え方）

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、上記、の「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、上記、の事業をさらに充実させる。

3. 「誘因者」としての鉄道事業者に負担を求めることについて、鉄道事業者の意見

- ・ 「誘因者」の定義：「原因者」と「誘因者」の違い
- ・ 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。
- ・ 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。
- ・ 駅と商業施設は性格が異なるのではないか。

4. 鉄道事業者の意見に対する区の説明・意見

- ・ 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。
- ・ 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。

5. 部会としてまず確認しておくべきこと

- ・ 2の、のさらなる充実は必要であることを確認した上で、その費用負担（誰がどれだけ負担するか）を考える。

6. 2の、の施策を区が行わざるを得なくしている者・・・「原因者」

- ・ 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（第1次原因者）。
- ・ 鉄道事業者（駅）および駅周辺の大規模商業施設所有者（第2次原因者）。

7.2の、 の施策からサービスを受けている者・・・「受益者」

- a. 「第1次原因者」・・・区の施策により、駅周辺交通者に「迷惑をかけずに済む」。
- b. 「第2次原因者」・・・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」。
- c. 「駅周辺交通者」・・・区の施策により「安全に通行できる」。

8.2の、 の費用負担のあり方

(1) 6のように「原因者」が明白の場合には、まず、「原因者」に相当な負担を求める必要がある。

- ・ 「原因者」が7のように、同時に「受益者」であることも考える必要がある。
- ・ 第1次原因者の現行費用負担水準が妥当かどうか。
- ・ 第1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。
- ・ 第1次原因者と第2次原因者の費用負担の配分をどうするか。
- ・ 第2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。

(2) 「受益者」の負担

- ・ 「第1次原因者」と「第2次原因者」が、同時に「受益者」であることに注意する必要がある。
- ・ 「駅周辺交通者」に直接的な負担を求めることはできない。
- ・ しかし、「駅周辺交通者」は、「区民である駅周辺交通者」と「区民以外の駅周辺交通者」を区別する必要がある。前者については「区税」で負担せざるを得ないが、後者について「区税」を用いるのは問題。(周辺区との共同施策、国や都の補助金等を検討する必要がある)

今後の鉄道事業者としての協力について

東日本旅客鉄道株式会社 1頁

西武鉄道株式会社 2頁

東武鉄道株式会社 3頁

帝都高速度交通営団 4頁

東京都交通局 5頁

事業者名 東日本旅客鉄道株式会社

駅名 駒込、巣鴨、大塚、池袋、目白駅

<p>1 放置自転車の実情認識について</p>	<p>駅周辺の放置自転車の実情については社会問題と認識し、鉄道事業者としても、放置自転車等対策の推進に向け誠実に対応してきました。放置自転車等問題は、「自転車法」の趣旨に基づいて関係者が各自の役割分担を果たすべきものであり、鉄道事業者としても地方公共団体からの要請に応じ、可能な協力を行っております。</p> <p>また、放置自転車等問題を解決するためには、自転車を放置する行為そのものをなくすことが不可欠であり、駐輪場の増設のほか、利用者への啓蒙活動も重要なことだと考えております。具体的協力として、平成14年度は、東京都・神奈川県・埼玉県・千葉県等から駅前放置自転車クリーンキャンペーンへの協力要請があり、当社では駅や列車内におけるポスター掲示等を行っています。このほか、駐輪場増設に向けての協議とともに、豊島区の駅前キャンペーン実施に際して担当者に参加させるなどの協力を行っています。</p>
<p>2 今後の撤去活動・整理等における人的協力について</p>	<p>地方公共団体からの要請があった場合、放置自転車等問題に対する関係者の役割分担に鑑み、個別に対応していきたいと考えております。</p> <p>なお、お客さまの安全確保や案内のために必要とする駅要員を恒常的に放置自転車対策に振り替えて担当させることは難しいことではないかと考えておりますが、従来どおり、上記のクリーンキャンペーン実施時等での協力は続けていきたいと考えております。</p>
<p>3 今後の駐輪場設置・用地提供等における物的協力について</p>	<p>上記のクリーンキャンペーン実施時等において、従来どおり駅構内掲示板でのポスターの掲示協力を行いたいと考えております。</p> <p>その他、平成14年8月14日、豊島区から巣鴨駅南口に駐輪場を整備するにあたって協議会を設置したいとの要請を受け、当社としても参加の協力をする旨の回答を行っています。</p> <p>また、平成14年10月4日、豊島区から大塚駅北口での駐輪場用地提供の要請があり、当社としても検討の結果、貸付可能な用地と判断し、要請に応じる旨の回答を行っています。</p>

【今後の鉄道事業者としての協力について】

事業者名 西武鉄道株式会社

駅名 池袋駅、椎名町駅、東長崎駅

1. 放置自転車の実情認識について	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いる。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たところである。
2. 今後の撤去活動・整理等における人的協力について	恒常的な撤去作業(毎朝夕のラッシュ時など)への協力は、本来業務である駅構内におけるお客様の安全確保に支障を来すことから困難であると考えているが、豊島区からの具体的な要請があれば、個々の実情を勘案しつつ、その対応について検討したい。 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、上記のポスター掲示などの鉄道事業者として可能な協力は、引き続き実施していく。
3. 今後の駐輪場設置・用地提供等における物的協力について	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ると考えているが、豊島区からの具体的な要請があれば、個々の実情を勘案しつつ、その対応について検討したい。 今後も、車内広報や沿線広報誌を活用し、自転車利用者のモラル向上に貢献したい。

駅名 池袋・北池袋・下板橋

<p>1. 放置自転車の実情認識について</p>	<p>駅周辺の放置自転車の実情については、社会問題の一つと認識し、これまでも自転車法に則り沿線自治体に協力し誠実に対応してきました。今後についても、同様に自転車法に定められた役割分担に従い、可能な限り協力してまいりたいと考えております。</p> <p>なお、平成14年度においても、首都圏各都県からの協力要請により、駅前放置自転車クリーンキャンペーンへの参加をはじめ、沿線各自治体と協力し、駅前における放置防止の呼びかけ、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。</p>
<p>2. 今後の撤去活動・整理等における人的協力について</p>	<p>自治体からの協力要請があった場合は、放置自転車問題に対する役割分担に鑑み、個別に対応していきたいと考えております。</p> <p>なお、現状において、券売機周辺等に放置され、明らかに駅改札の通行に妨げがある場合については、対処する場合がありますが、駅におけるお客様の安全確保や案内を主たる業務とする駅要員等に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。</p> <p>しかしながら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いては、従来どおり続けてまいりたいと考えております。</p>
<p>3. 今後の駐輪場設置・用地提供における物的協力について</p>	<p>自治体から具体的に協力要請があった場合は、将来にわたる社内事業計画を勘案した上で、駐輪場用地提供等について、協議してまいりたいと考えております。</p> <p>また、駅・列車内におけるポスター掲示等についても、従来どおり可能な限り協力を行ってまいります。</p>

「今後の鉄道事業者としての協力について」

事業者名: 帝都高速度交通営団

弊社は、放置自転車に対する実情認識や今後の協力量針について、駅ごとに異なる認識や方針を持っているわけではありませんので、豊島区各駅についての共通認識等ということで記したいと思います。

1. 放置自転車の実情認識について	<p>放置自転車については、現在、歩行者の通行障害、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はなく、都市の景観あるいは防犯上の問題も生じさせており、重大な社会問題となっていると認識しています。</p> <p>鉄道事業者としては、地方公共団体等の要請にしたがい、放置自転車対策に協力していくべきであると考えています。</p>
2. 今後の撤去活動・整理等における人的協力について	<p>現在、毎年行われている駅前放置自転車クリーンキャンペーンに、区内各駅(池袋、千川、要町、東池袋、駒込)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しています。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、協力要請文の掲出や放置自転車台数調査等を行っています。これらについては今後とも引き続き行っていきたいと考えています。</p>
3. 今後の駐輪場設置・用地提供等における物的協力について	<p>用地提供については、弊社が行っている地下鉄事業の性質上保有している用地が非常に少なく、協力を行うのは難しい状況ですが、自治体から要請があった場合は可能な範囲内で協力することとしています。</p> <p>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を現在も行っており、今後とも引き続き行っていきたいと考えています。</p>

駅名 巣鴨駅、西巣鴨駅、落合南長崎駅

<p>1. 放置自転車の実情認識について</p>	<p>駅周辺における放置自転車の実情は、鉄道事業者としても憂慮し、対応に苦慮している。</p> <p>問題の根本は自転車利用者のマナーに関わることであり、課税で解決できる問題ではないと考えている。</p> <p>地域環境、安全面、美観等から自転車を放置させない対策を重点に取り組む必要がある。自転車法に基づく対策協議会などにより、区が中心となり、鉄道事業者、商店街、町会等地域全体で協力体制をとり、総合的に取り組まないと効果は出ない。</p> <p>当局も法の趣旨にのっとり、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。</p>
<p>2. 今後の撤去活動・整理等における人的協力について</p>	<p>これまでも区からの協力要請により放置自転車クリーンキャンペーンなどに参加しており、今後も要請があれば協議の上、協力してまいりたい。</p> <p>なお、巣鴨駅では、交通局独自の対策として、駅係員が随時、地下鉄出入口付近に放置された自転車を整理したり、放置自転車禁止のステッカーを貼るなどの活動を行っている。</p> <p>但し、駅要員を恒常的な放置自転車対策要員として、放置自転車の撤去及び整理活動に参加させることは難しいと考えている。</p>
<p>3. 今後の駐輪場設置・用地提供等における物的協力について</p>	<p>豊島区が設置している巣鴨第三駐輪場は、当局の巣鴨自動車営業所用地の一部を提供している。このように提供可能な用地があれば個別に対応しているが、豊島区内の駅周辺には、他に用地提供できる局有地は所有していない。</p> <p>このほか物的協力として、駅構内における放置自転車クリーンキャンペーンPRポスターの掲示協力等を行い、今後も自転車利用者のマナー啓発に努めていく。</p> <p>なお、当局独自での駐輪場の設置は、駅周辺が開発済みで局用地もないことなどから考えていない。</p>

※当局所管の豊島区内の駅は、いずれも同じような状況のため、一つにまとめた。

1 費用負担に関する豊島区の考え方

(1) 放置者と鉄道事業者の責任の相違

放置自転車問題における責任を議論する際には、放置する個人の責任と駐車需要を生み出す施設の責任との質の違いに留意する必要がある。

この場合に、往々にして第一次的な原因を生み出す放置者のモラルを問題にし、その責任をことさら強調する傾向がある。確かに放置する者の責任は決して軽くはないが、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、都市の機能に与える支障からその責任を押し量ると、自動車一台の違法駐車約十分の一程度の責任を問いうるのみであり、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思われる。これに対して罰金などの刑罰を持ち出すことは、自動車の違法駐車が反則金であることを考えると、およそ刑の均衡を失うと思われる。

これでは、放置自転車問題の本質を見失うことにもなり、根本的な解決の糸口を見出すこともできない。放置者側の言い分には、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いる。したがって、駅周辺に駐輪場が十分整備されるなど、適法駐車を促す条件が整っていれば現在の放置自転車の大部分は解消する可能性があるのである。

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、駐車需要を誘因している鉄道事業者をはじめとする民間企業である。

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、多くの自転車利用客から巨額の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、一放置者の道義的、個人的な責任と質的には異なる重い社会的責任を帯びているのであり、そう解することが自転車法の趣旨にも合致するのである。

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」と位置付けたのであり、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ない。

したがって、以下の課税根拠と負担のあり方を考えるうえでも、このような鉄道事業者の社会的責任を前提に考察することが重要である。

(2) 課税根拠に関する豊島区の考え方

鉄道事業者には、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務を負っているが、諸般の事情によってその責務が果たされない場合には、次のような不合理な状況を生み出すことになる。

すなわち、原因者論との関係では、大量の自転車の駐車需要を地域に生み出しながらも、放置防止に向けた責務を果たさないということは、とりもなおさず、多くの自転車利用客からの経済的な利益は享受するが、そこから生まれる放置自転車問

題という社会的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。

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、相変わらず行政が行う駐輪場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ことを意味するのであり、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ことになる。

このような不合理な状況を鉄道事業者による税負担という方法で是正し、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考えられる。

(3) 費用負担のあり方

放置者の負担は適正か

自転車法による放置者の負担は、あくまで撤去・保管に要した実費を斟酌した額の範囲内で条例で定めることとされており、それ以上の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る。

このことは、自動車の違法駐車でも通常は罰金ではなく、反則金で処理されていることとの均衡からも、自転車一台分の放置に対する費用負担としては撤去・保管の実費程度が相当であるといえる。

この実費額の範囲内で実際の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ことになるが、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か、について慎重に判断する必要がある。

これらの点を、最近、三千円から五千円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る。

撤去自転車の手数料の改定について

平成13年度豊島区の返還状況

平成13年度	返還率	撤去台数	返還台数
豊島区	65.8%	35,412	23,286

自転車保管手数料を3千円から5千円に改定した場合

中野区の返還率に準じて、平成13年度の豊島区の返還台数を算出

平成13年度	返還率	撤去台数	返還台数
中野区の返還率を使用	48%	35,412	16,998

中野区は平成13年7月1日から自転車保管手数料を3千円から5千円に改定している。

平成13年7月から平成14年9月までの返還率は48%（改正前は63%）である。

上記の結果、返還台数が6,288台()減ることが想定され、放置自転車の撤去活動に支障が生じることになる(保管所の収容台数は、8箇所合計で4,570台)

【例】

実績	平成14年度	4月	5月	6月	7月
	撤去台数	3,909	3,827	3,519	4,054
	返還台数	2,605	2,444	2,523	2,582
	返還率	67%	64%	72%	64%
返還率 48%	撤去台数	3,909	3,098	2,562	2,760
	撤去台数減少率	-	19%	27%	32%
	返還台数	1,876	1,487	1,229	1,324
	-	729	957	1,294	1,258

また、区民と区民以外の負担に差をつけた場合も、同様に返還台数が減ることが予想される。

このことから、手数料の改定は、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

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。

商業施設の負担

駅周辺に集積されている放置自転車のなかには、少なからず商業施設利用者のものがあることは事実ではあるが、これまでの実態調査からでは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される。

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大きな差異があることに留意する必要がある。

すなわち、鉄道利用者の放置は終日となるのが常態であるのに対し、商業施設利用者の放置は比較的短時間であること、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鉄道利用者による除去が期待できないのに対し、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ことなど、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違いが存在する。

豊島区では、従来からこの放置の態様と質の違いを重視し、終日放置されて都市機能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、集中的に実施してきている。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、駅周辺の商業施設が開店する時間までにはほぼ撤去を終えているのが実態である。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ないのである。

このような実情を踏まえて、課税にあたっては、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、これらの税収によって今後さらに対策を充実させ、撤去を増強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、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。

区外者の負担増を求める考え方について

駅周辺の放置自転車対策は、道路、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あり、その利益の対象は区域内的の住民にのみ限定したサービスではない。

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って、他の自治体との関係では相互利用が本来のあり方である。

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思われる。

区立の駐輪場を使用する場合に区民と区民以外とで利用料に差を設けているが、これは区立の駐輪場を主として「区民の利用に供する」こととする地方自治法上の「公の施設」に位置付けたことによるものである。

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ことが予想され、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要する費用もかさむうえに新たな保管場所を確保しなければならず、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る。

むしろ、区外者でも放置すれば撤去料を、駐輪場を利用すれば使用料を、それぞれ負担していることこそが重要であり、これまで果たすべき負担も負わず、大量の放置自転車を誘因している鉄道事業者に新たな負担を求めるうえで、この論点が大きな支障になるとは考えていない。

2 放置自転車等問題に対する警察のかかわり

(1) 道路交通法第44(停車及び駐車を禁止する場所)、45(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)に基づき、自動二輪・原動機付自転車の取締りを行っている。

【現 状】

(違法駐車の自動二輪車等)

- ・取締り及びレッカー移動を行っている。

(長期放置の自動二輪車等)

- ・所有者に連絡して、移動するよう指導し、移動しない場合は警告ステッカーを貼付している。場合によっては、反則切符の貼付を実施している。

- * 第9章に基づく交通反則通告制度とは、車両等(軽車両を除く)の運転者がした車両等の運転に関する違反行為のうち、比較的軽微な違反行為を反則行為とし、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である。自転車は、軽車両であり、この交通反則通告制度から除外されている。
- * 自転車の駐車違反については、同法第44、45、47条等に対応する罰則を適用することとなる。これは、普通自動車の反則金1万5千円(駐車禁止場所による放置駐車違反の場合)を納付することに対して、自転車の場合は、刑事手続きにより、15万以下の罰金となり、比較考量の観点から実施することは難しい。
- * 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、違反事実の立証が困難である。

(2) 自転車の安全利用の促進及び自転車駐車場の整備に関する法律第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、防犯登録の照会業務を行っている。

【現 状】

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・盗難届の有無を照会する。

警察からの回答に基づき、所有者に保管通知書を送付する。

池袋駅東口・西口、巣鴨駅、目白駅において、放置自転車等対策キャンペーンを実施している。警察は、区と協力して、自動二輪車等に対して警告、撤去活動を行っている。

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

[基本的な考え方]

1. これまでの放置自転車等対策は、主として長時間放置につながる通勤・通学目的の乗入れ自転車等を対象とした駐車場の整備や撤去活動を行ってきた。これにより、目白駅や駒込駅、西巣鴨駅などは成果をあげてきたが、なお池袋駅や大塚駅などでは、駐車需要を満たす自転車等駐車場の整備が必要であり、重点的に取り組むものとする。
2. 条例による自転車等駐車場の確保が困難な駅周辺においては、広幅員の歩道や公園、民間の低未利用地等を活用し、暫定的な登録制自転車置場（または、自転車置場）を積極的に確保するものとする。
3. 自転車等駐車場の整備がある程度進展した駅周辺においては、乗入れ自転車等の特性に応じて、既存自転車等駐車場の収容台数・運営時間・料金体系等を柔軟に見直すなどして利用の促進を図る。また、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し、合わせて保管所の拡充・再編等も検討する。

[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]

[以下の表の見方]

- * 都下一斉調査は、10月の晴れた平日、午前11時頃の台数調査である。原動機付バイクを含む。
- * 駐車需要台数は、放置自転車等台数とその分布状況、既存駐車場の利用状況、放置禁止区域を設定した効果等を加味した概数であり、なお精査を要する数値である。
- * 各駅とも、長時間放置につながる通勤・通学者への対策を優先したアトライアル案であるが、今後の施策の進捗に応じて、日変化におけるピーク時や休祝日対応、短時間放置対策など、順次対策の重点をシフトさせていく必要がある。

池袋駅

	平成13年10月 都下一斉調査			* 駐車需要 台数 (台)	* 必要施 設規模 (㎡)	* 事業費 (百万円)	備 考 (特に、施設整備の考え方について)
	乗入台数	適正駐車 台数	放置自転 車等台数				
東口	1,688	712	976	約 1,000	約 1,000	約 1,280	・南池袋公園地下を想定、地下通路接続含む
西口	2,582	974	1,608	約 1,250	約 1,250	約 1,200	・西口五差路、地下式、用地費・支障移設含まず
小計	4,270	1,686	2,584	約 2,250	約 2,250	約 2,500	

《東口》

【現 状】

- (1) 放置自転車等台数推移；2,284台（平成11年） 1,852台（平成12年） 976台（平成13年）
- (2) 駐車場等；池袋大橋下置場・91台（昭和60年12月）
 東自転車駐車場・550台（平成12年4月）
 グリーン大通り登録制自転車置場・650台（平成13年10月） } 計1,291台分
- 放置禁止区域を順次拡大、週2回の頻度で長時間放置につながる通勤・通学目的の自転車を重点的に撤去、東池袋五丁目保管所または上池袋保管所へ搬送している。
- (3) 付置義務駐車場の届出； 10施設・882台

【当面の課題】

- (1) 駅を中心として明治通りや三越裏通り等に集中して放置される状況があり、地域のなかでの自転車利用者の動線等を考慮したきめ細やかな対策が求められている。
- (2) 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。
- (3) 駐車需要を満たすため、暫定的な対策を早急に実施するとともに、中長期的観点からの計画を具体的に進める必要がある。

【当面の施策の方向】

- (1) 既存駐車場への誘導を強化するとともに、撤去活動の時間帯・回数を調整する。
- (2) 商業や銀行など特定施設へ集中する自転車等に対しては、施設管理者等関係者と協働して個別に取り組む。
- (3) 駐輪需要に不足する分は、幅広な歩道等のスペースを有効に活用する登録制自転車置場の暫定的拡充を検討する。
- (4) 駐車場は、駅へ向かう自転車等利用者の動線等を考慮すると、グリーン大通りを境に南北に分けて計画する必要がある。この観点から、南側にはなお駐車スペースが不足しているため、今後改修が予定されている南池袋公園地下や営団有楽町線地下通路などを候補地として、グリーン大通り登録制置場の再編を含む「南池袋地区」の駐輪場のあり方について、規模・配置・施設形式・運営体制・整備スケジュール等の具体的検討を進める。

《西口》

【現 状】

- (1) 放置自転車等台数推移; 2,298台(平成11年) 1,744台(平成12年) 1,608台(平成13年)
- (2) 駐車場等; 駅北自転車駐車場・668台(昭和63年4月)
 西自転車駐車場・1,151台(昭和63年4月)
 民間ﾌﾟﾗｻﾞ 駐車場・1,100台(平成4年6月) } 計2,919台分
- 放置禁止区域を順次拡大し、週2回の頻度で長時間放置につながる通勤・通学目的の自転車等を効率的に撤去、千早四丁目保管所へ搬送している。
- (3) 付置義務駐車場の届出は、12施設・1,590台である。

【当面の課題】

- (1) 駅を中心として面的に放置が拡散しているため、放置自転車等対策は、行政の撤去活動をもってしても限界がある。
- (2) 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。

【当面の施策の方向】

- (1) 既存駐車場への誘導を強化して利用率向上を図るとともに、撤去活動の回数等を調整する。
- (2) 西口における放置自転車等対策は、地元や自転車の集中する施設の管理者など、関係者との協力体制により進めていく。
- (3) 新規駐車場の計画は、利用者の利便と快適に配慮し、設置場所の選定に留意して進める。

大塚駅

平成13年10月 都下一斉調査			* 駐車需要 台数 (台)	* 必要施 設規模 (㎡)	* 事業費 (百万円)	備 考 (特に、施設整備の考え方について)
乗入台数	適正駐車 台数	放置自転 車等台数				
2,713	805	1,908	約 2,000	約 2,000	検討中	・早急に施設整備計画の立案が必要

【現 状】

- (1) 放置自転車等台数推移; 1,838台(平成11年) 1,638台(平成12年) 1,908台(平成13年)
- (2) 駐車場等; 区道や民地(借地)を利用した暫定的な自転車置場4箇所・622台を確保、すべて北口に存在する。利用状況は100%を超えている。
 (うち民地1箇所・208台分は、平成14年度で借地期間が満了し返還予定。なお、平成15年1月から、JR東日本用地168㎡・約170台が無償使用できることとなった。)
- (3) 放置禁止区域の指定・撤去活動が行なえず、長時間放置自転車の整理やクーン作戦(月1回)で対処している。
- (4) 付置義務駐車場の届出は、5施設・270台である。

【当面の課題】

- (1) 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。
- (2) 本格的な駐車場が整備されるまでの間、関係者の理解と協力を得て、区道や民間の低未利用地を活用した暫定的な自転車置場を確保する必要がある。
- (3) (2)の課題と並行して、中長期的観点からの計画を具体的に進める必要がある。

【当面の施策の方向】

- (1) 新規駐車場や既存自転車置場を基盤に放置禁止区域の指定を行い、保管所の確保とともに撤去活動を早期に開始することを検討する。
- (2) 大塚駅周辺整備に関する調整会議の関係者（東京都・JR東日本・豊島区等）による連絡・調整・検討過程を通じて、駐車場整備を実現する。新設の自転車駐車場は、既存の自転車置場の集約・適正化を視野に入れて計画し、放置自転車等問題の抜本的解決に資する施設とする。
- (3) 自転車等利用者に対するマナーの啓発など、新たなキャンペーンを関係者と協働して行なう。

巣鴨駅

平成13年10月 都下一斉調査			* 駐車需要 台数 (台)	* 必要施設 規模 (㎡)	* 事業費 (百万円)	備 考 (特に、施設整備の考え方について)
乗入台数	適正駐車 台数	放置自転 車等台数				
2,037	742	1,295	約 700	約 700	360	・南駐車場の拡充、用地取得、機械式 ・北口、登録制置場整備

【現 状】

- (1) 放置自転車等台数推移;3,360台（平成11年） 3,338台（平成12年） 1,295台（平成13年）
- (2) 駐車場等；北口に2駐車場1,356台(平成13年度)、南口に1駐車場・150台
撤去活動等；駅周辺を放置禁止区域に指定し、基本的に週2回の撤去活動を実施、北池袋保管所へ搬送している。
- (3) 付置義務駐車場の届出は、2施設・64台である。

【当面の課題】

- (1) 巣鴨駅周辺は、南口の駐車需要への対応に課題があるものの、北口では一定規模の駐車場が確保されたため、今後はJR山手線と白山通り（国道17号）で分割される区域の特性、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。
- (2) 通勤・通学目的の長時間放置につながる自転車等に対するハード・ソフトの対策が引き続き課題である一方、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。

【当面の施策の方向】

- (1) 既存自転車等駐車場への誘導を強化し、また駐車需要の多い商業施設等へ個別に対応する。
- (2) 駅周辺放置自転車等対策協議会における活動を通じて、既存駐車場の有効活用や南口自転車駐車場の整備のあり方、関係者（地元、鉄道事業者、商業施設等設置者、東京都、文京区等）の協力体制等について合意形成を図る。
- (3) 巣鴨地区国道17号歩行者空間整備検討会において、幅広歩道の一部を登録制自転車置場として活用できるよう働きかけ、北口の駐車需要に対応する。
- (4) 国道17号の巣鴨駅反対側については、地元の理解・協力を得て、区道の歩道スペースの一部を登録制自転車置場として活用することを検討する。
- (5) 保管所の再編等により拡充を図り、撤去活動を強化する。

千川駅

平成13年10月 都下一斉調査			* 駐車需要 台数 (台)	* 必要施 設規模 (㎡)	* 事業費 (百万円)	備 考 (特に、施設整備の考え方について)
乗入台数	適正駐車 台数	放置自転 車等台数				
1,376	1,042	334	約 250	約 250	3	・登録制置場整備

【現 状】

- (1) 放置自転車等台数推移；532台（平成11年） 389台（平成12年） 334台（平成13年）
 - (2) 駐車場等；南駐車場・220台（平成3年7月）
西駐車場・200台（平成5年2月）
北第1駐車場・570台（平成4年7月）
北第2駐車場・300台（平成13年7月）
計4施設・1,290台
- 撤去活動等；駅周辺を放置禁止区域とし、毎日撤去、池袋駅西駐車場内保管所へ搬送。
- (3) 付置義務駐車場の届出は、2施設・182台である。

【当面の課題】

- (1) 長時間放置につながる放置自転車等については解消に向かっており、今後は午後の商業施設等に集中する短時間放置自転車等への対応が求められている。
- (2) 民間用地を賃借している南、西、北第1駐車場の賃料等の維持管理費の低減に努める必要がある。

【当面の施策の方向】

- (1) 北第2駐車場への誘導を強化するとともに、特定の商業施設等への個別指導を行なう。
- (2) 要町通り（放射36号）の歩道に登録制自転車置場の設置を関係者に対して働きかける。
- (3) 登録制置場設置の進展に応じて、既存民間駐車場から置場への移行を図る。
- (4) 関係者と協力して午後撤去の体制を強化する。

[その他の駅における課題等]

東池袋駅

駅西側出入口（都電荒川線側）周辺の放置自転車等約330台の解消が課題であり、役割分担等について関係者の協力を得て取り組む必要がある。

要町駅

駅出入口を中心に要町通り（放射36号）や環状6号の歩道上に約500台放置されている。環状6号拡幅工事の完成時までには、関係者との協力により解消を図りたい。

雑司が谷駅（仮称）

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いる。新駅出入口付近に駐車場が建設されるよう、関係者に働きかけていく。

椎名駅

当駅周辺では、今後環状6号拡幅工事による椎名橋架替工事が本格化する。この高架下空間の利用にあたっては、周辺まちづくりの観点にたつて既存置場の集約・適正化も考慮し、関係者との役割分担・費用負担等の協議・調整を経て、適正な駐車場を確保することとする。

東長崎駅

西武鉄道の駅舎改築計画にあたっては、西武鉄道経営の既存駐車場機能のさらなる充実を求めることを基本に、この機会を捉えて、当駅周辺の放置自転車等対策の抜本的解決を図るものとする。

その他の駅

引き続き撤去活動や個別対応等のソフト対策で柔軟に対処することを基本とするが、駅周辺等における開発等の動向に対しては、駐車場整備等について積極的に関与するものとする。

新税構想における課税標準及び税率等について

1 . 課 税 標 準

構想では、次に掲げる自転車を課税標準としている。

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
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

【区税研究会報告における課税標準の考え方】

放置自転車に着目した課税標準は、駅周辺に放置されている自転車のうち条例により撤去したものとするのが適当である。実際に、放置による事故等の被害を解消することが目的だからである。

自転車駐車場を利用した自転車に着目した課税標準は、現実、恒常的に自転車を駅へのアクセス手段としているものとするのが適当である。継続的な駐車需要であることから、毎月の利用数の実態に応じた課税とすべきと考える。

撤去自転車だけでなく自転車駐車場を利用した自転車を課税対象とした理由

区はこれまで、莫大な経費を投入して相当数の駐輪場を整備し、運営してきており、仮にこれらの施設がなければ、駐輪場利用台数分がそのまま放置自転車台数の増となる。

この新税構想は、多額の費用の一部を鉄道事業者にも負担してもらうものであることから駐輪場の運営経費をも算定基礎に加えた費用負担が公平であると考え。

（仮に、この費用を含まないとすると、今後区が整備する駐輪場によって撤去台数が減少した場合、鉄道事業者の税額負担は、何の努力もなしに減少することになり、かえって区の事業費が増大するという不公平な結果となる。）

課税標準の算定方等について

課税標準の算定については、各駅ごとに算定することを想定している。このため、納税義務者としている各鉄道事業者ごとに課税標準を算定することとはしていない。

（複数乗入れ駅における按分は、税率を乗じて算出された税額を按分することとしている。）

構想では、本税の納税方法は賦課徴収の方法によって徴収することとしているため、放置自転車に着目した課税についての課税標準算定は、1か月あたりの駅ごとの撤去台数をもとに、また、駐車場利用自転車に着目した課税については、各月の駅ごとの周辺に設置された自転車等駐車場の定期利用者数をもとに算定することとしている。（なお、納税については6か月分をまとめて鉄道事業者へ納入書を送付することとしており、半年毎に1回となる。）

2. 税 率

構想における税率は、次のとおりである。

放置自転車に着目した課税	3,000円
自転車駐車場を利用した自転車に着目した課税	3,000円

【区税研究会報告における税率の考え方】

放置自転車に着目した課税の税率については、撤去に要する経費を放置行為者と行政及び納税義務者となる鉄道事業者とで負担するという考え方から、撤去手数料と同額の3,000円程度が適当と考える。

自転車駐車場を利用した自転車に着目した課税の税率については、自転車駐車場の設置・運営に要する経費は、現在の利用料はあくまでも自転車駐車場への駐車を促進する目的から実際に要する経費よりも低く設定しているため、現在の利用料にとられる必要はなく、撤去に着目した税の額と同様に3,000円程度とすることが適当と考える。

税率を3,000円とした理由について

放置自転車問題については、まず、放置する者がそのコストを負担すべきものであるが、全ての放置者から公平にコストの負担を求めることは、技術的にも経済的にも、極めて困難なために、自治体はその過半を負担しているのが実態である。

現在、撤去した自転車所有者からは、手数料として3,000円を徴収しており、この手数料負担については、区民の中に定着している。

また、区営の駐輪場を利用している自転車所有者からは、1ヶ月の使用料として、区民の場合は2,500円、区外居住者の場合は3,000円を徴収している。

新たな税により、鉄道事業者に負担を求める際には、様々な基準が考えられるが、放置自転車問題の解消に向けて、地域を構成する自治体、自転車所有者、鉄道事業者等がそのコストを適正に分担することが必要であるとの視点に立ち、少なくとも現在、撤去自転車を所有する区民等が負担している額を、鉄道事業者にも負担してもらおうという趣旨から3,000円の税率にしたものである。

なお、今後、自己責任の原則から撤去保管手数料等の引き上げが議論された場合、本税の税率の検討にあたって上述のとおり負担の分担という観点から現行の手数料と同額が適当としていることから、税率引き上げの検討を行う必要が生ずるものと考えられる。

3. 税 額

構想における税額は、駅ごとに毎月算定された課税標準に税率を乗じて算出することとしている。

(課税標準；毎月、駅ごとに算定)	(税率)
条例により実際に撤去した自転車	× 3,000円
自転車駐車場(区営)定期利用自転車	× 3,000円

複数の鉄道事業者が乗り入れる駅における事業者別の税額について

構想では、複数の鉄道事業者が乗り入れる駅については、収益などの割合に応じて税額等を按分することとしている。これは、収益、駅利用実態など、自転車の誘因と関連する基準を設定し、事業者ごとの税額を確定するためである。

なお、現時点で考えられる基準としては、各駅における事業者別の乗車人員実績などがある。

4. 減免事項

構想では、放置自転車等対策への寄与の割合にもとづき、減免の対象とすることが適当であるとしている。

現時点で考えられる減免について

通常、減免は、課税後の状況の変化により担税力を喪失した場合などに行われる。しかし、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こととするべきである。したがって、従来の減額の基準とは異なる新たな基準、例えば納税義務者からの用地提供等の協力があつた場合、本来の税額から、区が負担しなくて済んだ賃貸料等の額を減額することなどが考えられる。

また、納税義務者が区内に駐輪場を設置している場合における減免については、当該駐輪場の利用実績台数相当分の負担を、既に自ら主体的に担っているという観点から、本来の税額から当該駐輪場の定期利用実績台数に応じて算出される税額相当分を減額することが考えられる。(なお、当該駐輪場の定期利用実績台数を課税標準から控除するという方法も考えられるが、この場合、課税標準算出時において事業者ごとの課税標準を確定しておく必要があるため、鉄道事業者が複数乗り入れる駅については、課税標準の事業者按分を行う必要が生ずる。)

参考；構想に基づく税額算出例

平成13年度課税推計額

単位：千円

区分	算定額 (減免前)	減免額	課税額 (減免後)
計	247,749	25,506	222,650
J R 東 日 本	87,301	0	87,301
西 武 鉄 道	25,099	25,506	0
東 武 鉄 道	16,266	0	16,266
営 団 地 下 鉄	83,820	0	83,820
都 営 交 通	35,264	0	35,264

〔注〕

この算出例は、平成13年度における課税額を推計したものであり、複数乗り入れの駅については、鉄道事業者ごとの税額按分を前年度乗車人員実績数値の事業者割合により求めたものである。

〔西武鉄道減免額推計算出内訳〕

詳細な利用実績が不明のため、収容台数に平成13年8月調査時の平均利用率を乗じて推計

A 直営駐輪場収容台数：610台×12ヶ月=7,320台
B レンタサイクル台数：350台×12ヶ月=4,200台

C 減額基礎台数
(A+B)11,520台×利用率 73.8% = 8,502台

減免額 C (8,502台) × 税率3,000円 = 25,506千円

駅別・事業者別税額算出表

駅名	事業者区分	平成12年度 乗車人員 (千人)	駅別事業者 構 成 比	平成13年度 駅別撤去台数 A	平成13年度 区営駐輪場定 期利用延台数 B	課税標準 A + B	税 額 (A+B) × @3,000 (千円)
合 計		633,906	-	35,578	47,005	82,583	247,749
池袋駅		494,961	100.00%	17,998	8,993	26,991	80,973
	J R 東日本	208,143	42.05%				34,051
	西武鉄道	98,445	19.89%				16,105
	東武鉄道	99,427	20.09%				16,266
	営団地下鉄 丸の内線 有楽町線	88,946 48,381 40,565	17.97%				14,551
巣鴨駅		46,532	100.00%	4,757	10,236	14,993	44,979
	J R 東日本 都営地下鉄	29,864 16,668	64.18% 35.82%				28,867 16,112
駒込駅		19,590	100.00%	2,431	4,412	6,843	20,529
	J R 東日本 営団地下鉄	15,632 3,958	79.80% 20.20%				16,381 4,148
大塚駅	J R 東日本	20,059	100.00%				
目白駅	J R 東日本	14,419	100.00%		2,667	2,667	8,001
椎名町	西武鉄道	3,667	100.00%	757		757	2,271
東長崎	西武鉄道	5,406	100.00%	2,241		2,241	6,723
北池袋	東武鉄道	1,485	100.00%				
下板橋	東武鉄道	2,843	100.00%				
新大塚駅	営団地下鉄	3,779	100.00%				
東池袋駅	営団地下鉄	4,419	100.00%				
要町駅	営団地下鉄	5,375	100.00%	2,712	4,763	7,475	22,425
千川駅	営団地下鉄	5,259	100.00%	3,010	11,222	14,232	42,696
西巣鴨駅	都営地下鉄	3,759	100.00%	1,414	2,053	3,467	10,401
落合南長崎駅	都営地下鉄	2,353	100.00%	258	2,659	2,917	8,751

平成13年度放置自転車撤去・処分等台数

区分	撤去		返還
	回数	台数	
	延回	延台	延台
池袋駅	349	0	0
		17,998	11,921
池袋駅西口	(90)	(0)	(0)
		(12,459)	(8,411)
池袋駅東口	(259)	(0)	(0)
		(5,539)	(3,510)
巣鴨駅	90	0	0
		4,757	2,889
西巣鴨駅	45	0	0
		1,414	1,040
東長崎駅	238	1	0
		2,240	1,649
要町駅	238	0	0
		2,712	1,787
椎名町駅	238	0	0
		757	482
千川駅	238	36	32
		2,974	1,885
駒込駅	238	120	119
		2,311	1,492
落合南長崎駅	218	9	9
		249	141
計	1,892	166	160
		35,412	23,286
長期放置等		4,330	

(注) 上段は50ccバイク台数

平成13年度自転車等駐車場定期利用者件数

	収容台数		定期利用者件数
		台	延 件
駒込駅北 自転車駐車場	自転車	850	4,295
	バイク	11	117
巣鴨駅北 自転車駐車場	自転車	1,216	7,898
	バイク	20	88
巣鴨駅南 自転車駐車場	自転車	130	1,668
	バイク	20	45
巣鴨駅第三 自転車駐車場	自転車	110	534
	バイク	10	3
西巣鴨駅 自転車駐車場	自転車	300	2,053
池袋駅西 自転車駐車場	自転車	1,913	2,353
池袋駅北 自転車駐車場	自転車	651	2,610
	バイク	17	296
池袋駅東 自転車駐車場	自転車	550	3,734
目白駅西 自転車駐車場	自転車	160	2,667
南長崎 自転車駐車場	自転車	272	2,584
	バイク	10	75
要町駅南 自転車駐車場	自転車	300	2,294
要町駅北 自転車駐車場	自転車	200	2,417
	バイク	10	52
千川駅南 自転車駐車場	自転車	220	2,628
千川駅西 自転車駐車場	自転車	200	2,644
千川駅北第一 自転車駐車場	自転車	550	5,622
	バイク	20	95
千川駅北第二 自転車駐車場	自転車	290	223
	バイク	10	10
計	自転車	7,912	46,224
	バイク	128	781

* 自転車駐車場の開業日は、1月1日～1月3日を除く362日間。

* 定期利用は1ヶ月単位。

豊島区法定外税検討会議第一部会
鉄道事業者委員 様
豊島区法定外税検討会議
事務局 様

平成 14 年 12 月 5 日
第一部会長 今井勝人

第 4 回部会に向けた資料提出のお願い

年末のお忙しいところ恐縮でございます。

先般、第 3 回部会において区民代表の委員の方々より「鉄道事業者の皆さまには、放置自転車問題に対して具体的に何が協力できるのか、示してほしい」旨のご意見がございました。また、鉄道事業者の委員の方々からは「協力義務があることは承知している」とのご意見や、「鉄道の役割とは何か」とのご議論もございました。

そこで、法定外目的税に関して幅広くご議論をいただくため、税以外に考えられる放置自転車対策として、今後鉄道事業者の委員さんにはそのお立場から、果たしてどのようなご協力をいただくことが可能なのか、次回部会のひとつの議題と致したいと思っております。

また豊島区においては、今まで放置自転車対策に要した事業をより強化するための施策、あるいは当面の構想についてどのような考えをお持ちなのか、こちらも次回部会の際にお聞かせ願いたいと思っております。

つきましては、下記の要領により第 4 回部会資料をご準備戴きたくお願いいたします。

記

1. 鉄道事業者委員への資料提出のお願い

それぞれ現在の放置自転車の実情についてどのような認識をお持ちなのか、鉄道事業者としての役割を踏まえた考えをお聞かせください。

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具体的にお聞かせください。

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ください。

以上三点について、所管の豊島区内の各駅ごとにお示しください（A 4 用紙縦一枚につき最大 2 駅程度ずつ）。

2. 豊島区への資料提出のお願い

放置自転車対策における費用負担のあり方について、見解をお聞かせください。

放置自転車問題に対する警察との現状の協力体制について、お聞かせください。

今後 2 ～ 3 年における放置自転車対策への方向性などをお聞かせください。

以上三点について、区の考え方を具体的にお示しください。

以上、お手数ですが鉄道事業者委員様にはこの書面を事務局よりお知らせください。なお部会運営の関係上、事務局におきましては資料が揃い次第、至急私宛ご連絡ください。

事業者名 _____

駅名 _____

1. 放置自転車の実 情認識について	
2. 今後の撤去活動・ 整理等における人 的協力について	
3. 今後の駐輪場設 置・用地提供等 における物的協力 について	

駅名 _____

1. 放置自転車の実 情認識について	
2. 今後の撤去活動・ 整理等における人 的協力について	
3. 今後の駐輪場設 置・用地提供等 における物的協力 について	