

# 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5回)

日 時；平成15年3月4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5-1 ... 豊島区法定外税検討会議第一部会報告(案)

参考資料 ... 放置自転車等対策税に関する意見書...区民代表委員三者連名

参考資料 ... 豊島区新税構想に関する意見...鉄道事業者五社連名

参考資料 ... 豊島区法定外税検討会議第一部会に係る意見について...堤委員

参考資料 ... 豊島区放置自転車等対策税構想について(意見書)...平野委員

## 1. 部会報告(案)について

## 2. その他

豊島区法定外税検討会議第一部会報告（案）  
- 放置自転車等対策税について -

## 目 次

1．検討の経緯	1 頁
（1）部会の役割	1 頁
（2）検討の手順	1 頁
2．豊島区の放置自転車対策の現状と問題点	2 頁
（1）駅周辺にあふれる放置自転車の解消をめざす	2 頁
（2）豊島区における放置自転車対策と財政支出	2 頁
（3）放置自転車等対策税構想の背景	3 頁
3．改正自転車法をめぐる解釈	4 頁
（1）鉄道事業者の「協力義務」に関する解釈	4 頁
（2）「対策協議会」と「総合計画」	5 頁
4．税以外の施策に関する検討	6 頁
（1）区の現行の放置自転車対策の施策強化について	6 頁
（2）区民と区民以外の者の負担について	7 頁
（3）新たな鉄道事業者の協力について	7 頁
5．課税根拠についての検討	8 頁
（1）豊島区の構想における課税根拠等	8 頁
（2）各委員の意見	10 頁
（3）今後検討すべき問題点	11 頁
6．おわりに	12 頁

2003年3月4日

## 豊島区法定外税検討会議第一部会報告（案）

「放置自転車等対策税」について

豊島区法定外税検討会議

第一部会長 今井 勝人

### 1. 検討の経緯

#### （1）部会の役割

地方分権一括法の施行により、地方自治体が独自に「法定外目的税」を創設することが可能となり、課税自主権の活用を政策実現のひとつの手法とした法定外税導入の動きが各自治体で活発化している。このような中で、豊島区は区職員で構成された豊島区区税調査研究会の報告に基づき、法定外目的税として、鉄道駅至近に数多く見られる「放置自転車」（原動機付自転車を含む）を「誘因」している鉄道事業者に対して、区が撤去・保管する放置自転車および区が設置・運営する自転車駐車場の定期利用自転車について、1台あたり3,000円を賦課する「放置自転車等対策税」の創設構想を提起した。

この法定外税構想について、豊島区は、学識経験者、区民、納税義務者、関係団体等の意見を取り入れ幅広い検討を行うために、豊島区法定外税検討会議（以下、「検討会議」という）を設置するとともに、検討会議の中に第一部会（以下、「本部会」という）を設けた。

本部会の役割は、豊島区が提起した「放置自転車等対策税」構想に関して、その背景となる放置自転車問題の現状と政策課題、その対応策、税導入の妥当性、課税の根拠等について、学識経験者、区民代表、区内に乗り入れしている鉄道事業者、関係団体及び区職員の代表という立場から意見を論ずることにより、それぞれの主張の相違点等を確認し、学識経験者で構成する検討会議の専門委員会における検討課題と報告書案作成のための資料を提供することである。

#### （2）検討の手順

本部会は、豊島区が「放置自転車等対策税」を構想する背景となった区の当面す

る放置自転車政策の現状等をはじめとして、以下の項目について検討を行った。

区の放置自転車対策の現状と問題点

改正自転車法における協力義務、対策協議会等をめぐる解釈

税以外の施策に関する検討

課税の目的、対象、税率等の課税根拠

## 2. 豊島区の放置自転車対策の現状と問題点

### (1) 駅周辺にあふれる放置自転車の解消をめざす

豊島区における放置自転車対策の基本は、「自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律」(以下、「自転車法」という) および「豊島区自転車等の放置防止に関する条例」(以下、「条例」という)に基づいて行われる「自転車等の利用の増大に伴い、自転車等の駐車需要の著しい地域又は駐車需要の著しくなることが予想される地域において、自転車駐車を設置すること」並びに「自転車等の放置を防止することにより、公共の場所における区民等の通行の障害を除去するとともに、災害及び緊急活動又は避難行動の場を確保し、もって快適で安全な生活環境を実現し、その維持に寄与すること」である。この基本となる目的を受けて、具体的には区立自転車駐車場の整備・運営、放置禁止区域の指定および放置自転車の撤去・保管を行っている。

豊島区にとって、膨大な放置自転車の解消こそが区の重要な政策課題であることについて異論はない(ちなみに平成11年には池袋駅が4,326台で全国ワースト1、巣鴨駅が3,272台で全国ワースト4を記録した。「平成11年10月の平日・晴天時」)。

### (2) 豊島区における放置自転車対策と財政支出

放置自転車の解決に向けて、また自転車の適正利用を推進するために、豊島区はさまざまな施策を講じてきている。まず、「自転車駐車場」「自転車置き場」については近年でも目白駅および巣鴨駅に近接の場所に区立自転車駐車場を開設させるなど、平成14年4月現在であわせて区内28箇所、収容台数が約11,000台にも及ぶ規模の整備を行ってきた。また「放置自転車の撤去・保管」については、年間台数が実に35,412台におよぶ自転車撤去作業を連日のように行っているとともに、4,570台分におよぶ保管用土地の確保をしている。これら区内各駅の放置自転車の減少・解消に、豊島区が大きな役割を果たしてきていることは事実である。

このような施策を実施するために、豊島区は年平均10億円にものぼる経費を投入

しており、その財源構成としては、国や都から交付される補助金等の特定財源が自転車駐車場等の施設建設の際にわずかに措置されるに過ぎない。さらに、放置者から徴収される撤去保管手数料や自転車駐車場利用者から得られる使用料をあわせても、全体の 20% を占めるに過ぎず、残りの 80% は住民税や起債等によって賄われている状況にある。ここ数年の長引く景気低迷から生じる税収の落ち込みや逼迫した財政状況を鑑みると、放置自転車対策の充実のために財源を確保することが困難な状況に陥っている。

ちなみに平成 13 年 7 月から、放置自転車の撤去保管手数料と、区営自転車駐車場の区外者の月額利用料金をそれぞれ 2,500 円から 3,000 円に値上げをしている。しかし、依然として区内の駅周辺には毎日平均 9,000 台にもなる放置自転車が存在するのが現実である。また、再生自転車の海外譲渡やリサイクルに活用された放置自転車は約 1,500 台であるが、一方で廃棄処分されるものは年間約 10,000 台にもものほり、区はその費用捻出にも苦慮しているところである。

### **(3) 放置自転車対策税構想の背景**

豊島区が放置自転車を減らしたいと考える背景には、池袋に代表されるターミナルを抱えた交通の要所という地域特性があり、放置自転車の数も目立って多いという現状がある。そして豊島区の説明によれば、放置自転車が駅周辺に集中し、放置者の圧倒的多くは鉄道利用者とのことである。また、これら鉄道を利用する放置自転車の多くは終日放置されるものが多く、都市機能に与える支障が大きいとのことである。

豊島区の主張では、以下のような状況に鑑み放置自転車の大量駐車需要を生み出している鉄道事業者を「誘因者」ととらえ、撤去した自転車台数と区立自転車駐車場の定期利用台数を基準とし、第一次原因者である放置者の負担と同等の 1 台あたり 3,000 円を鉄道事業者に課税する「法定外目的税」として導入しようというものである。

豊島区で行う撤去活動の対象の大部分は、長時間放置される通勤通学のための自転車である。そして、通勤通学のピーク時にあわせ早朝から午前中にかけて集中的に行い、大規模商業施設の開店前に撤去活動を終了していることから、撤去自転車の大半は鉄道利用者のものであるとのことである。

区立の自転車駐車場利用者および撤去返還時に自転車を取りにきた者に対する区が行ったアンケート調査によると、回答者のうち 7 割以上は「鉄道利用のため駐輪場を利用する」「鉄道利用のため放置した」と答えており、豊島区は鉄道を、放置自転車の大量需要を生み出す施設ととらえている。

豊島区の考え方によると、第一次的原因者である「放置を行う者」と区別する

意味で鉄道事業者を放置自転車の「誘因者」ととらえており、放置する者と比較して責任は決して軽いものではないと考えている。

鉄道事業者の法的責務としては、後述する「自転車法」において用地提供等の協力義務や撤去に努める義務がある。また、同じく駐輪需要を生みだすと思われる大規模商業施設については、自転車法に基づく駐輪場の「付置義務」があり、豊島区内では41施設で約3,300台分が整備されているとのことである。

\* 鉄道事業者における自転車駐車場の整備状況を見ると、豊島区内では西武鉄道が2駅に610台分の施設を整備している。これに関連して鉄道事業者からは池袋駅に隣接する「メトロポリタンプラザビル」の自転車駐車場については法に基づく協力をしたものだという主張がなされた。

なお、この豊島区の税構想は、放置自転車対策の財源調達を目的としたものであり、納税義務者と想定される鉄道事業者から得られた税収を撤去・保管活動の強化や自転車駐車場整備に関する経費に充てるといったものである。

これに対して、鉄道事業者からは以下のような反論が出された。

鉄道事業者を原因者とみなす「誘因者」ととらえることの不当性

受益と負担の関係が不明確であること

仮に鉄道事業者に課税をしたとしても放置自転車は減らないということ

以上の背景と、区および鉄道事業者双方の主張を鑑みると、これらの点は課税要件として極めて重要な論点であるため、今後開催が予定される検討会議の専門委員会において、中立・公正な立場から詳細な検討が必要である。

### 3. 改正自転車法をめぐる解釈

豊島区が提起した放置自転車等対策税構想の重要な背景として、放置防止に対する鉄道事業者の法的責務が挙げられている。そこで本部会では、自転車法の改正の経緯と法律上の解釈について検証を行った。

#### (1) 鉄道事業者の「協力義務」に関する解釈

平成5年に改正された「自転車法」では、鉄道事業者の協力規定が独立して、新たな1項として設けられた。第5条「自転車等の駐車対策の総合的推進」の第2項において、「鉄道事業者は、鉄道の駅周辺における前項の自転車等駐車場の設置が円滑に行われるように、地方公共団体又は道路管理者との協力体制の整備に努めるとともに、地方公共団体又は道路管理者から同項の自転車等駐車場の設置に協力を求

められたときは、その事業との調整に努め、鉄道用地の譲渡、貸付けその他の措置を講ずることにより、当該自転車等駐車場の設置に積極的に協力しなければならない。ただし、鉄道事業者が自ら旅客の利便に供するため、自転車等駐車場を設置する場合は、この限りでない。」と規定されている。

自転車法の解釈に関する豊島区の説明では、

改正前の法律について、衆議院交通安全対策特別委員会および旧総務庁の自転車基本問題研究会の報告資料等では、従来の規定の趣旨が曖昧であり、原因者負担の原則からみて鉄道事業者の放置対策上の役割分担を強化する必要性が指摘されていること

平成 6 年に出された改正自転車法の施行に関する旧運輸省鉄道局長の通達では、鉄道事業者は単なる協力者として受動的な立場で対応するのではなく、放置自転車問題の解決に自らも主体的に取り組むべきとされており、単に用地の譲渡、貸付け等の措置を講ずるだけでなく必要に応じ自ら自転車等駐車場の設営にも努めることとされていること

などから改正法の趣旨は鉄道事業者の責務が一層強化されたことが明らかであるとされた。

これに対し鉄道事業者からは、

鉄道事業者の協力義務は、昭和 55 年の自転車法制定当時からほぼ同じ文言で規定されており、改正においても協力義務の趣旨は内容的に変わっていないこと

鉄道の本来の役割はお客様を安全に目的の駅まで運ぶことであり、自転車駐車場の整備については基本的に行政側にあること

協力できるところはしているが、既に市街化された駅周辺では用地が限られ、協力できる範囲には限度があること

鉄道は利用者にとってはあくまで最終目的地に到達するまでの一手段にすぎず、他の交通機関である自転車のために特別な負担はできない

旨の主張がなされ、この「協力義務」の解釈について見解の相違がみられた。

## (2)「対策協議会」と「総合計画」

改正自転車法第 7 条によると、「市町村（特別区を含む）」は、自転車等の駐車対策を総合的かつ計画的に推進するため、自転車等駐車対策協議会の意見を聞いて、自転車等の駐車対策に関する総合計画を定めることができる。」と規定されている。また同法第 8 条では、「市町村（特別区を含む）」は、自転車等の駐車対策に関する重

要事項を調査審議させるため、条例で定めるところにより、自転車等駐車対策協議会を置くことができる」と規定している。そしてこの協議会の構成員は同法第 8 条第 2 項において「道路管理者、都道府県警察及び鉄道事業者等自転車等の駐車対策に利害関係を有する者のうちから、市町村長が指定する者で組織する」とされているが、豊島区においてはこの法に基づく「対策協議会」は設置されておらず、「総合計画」が定められていない。

これについて鉄道事業者からは、対策協議会の設置と総合計画の策定こそが重要であり、税の導入を考える前に協議会の中で鉄道事業者ができる協力事項を検討していくべきであるとの意見が出された。

団体選出委員からは、対策協議会を設置し総合計画を策定するのはあくまで自治体の自主的な判断に委ねられるべき問題であり、また、対策協議会で総合計画を立てた自治体は全国の 3% に過ぎず、しかも問題の具体的な解決に至っていないのが現状である旨の発言があった。

一方豊島区からは、主要な駅の課題について鉄道事業者も含めた実質的な協議を積み重ねてきている経過があること、また、自転車法に基づく総合計画はないが、駐輪場の整備、撤去活動の充実・強化などについては区の基本計画等に位置付け、これまで計画的に実施してきていること等の意見が出された。

いずれにしてもこれらの内容は、税の導入とは別の問題として、今後豊島区が十分検討しなければならない課題であることは間違いないものと考えられる。

#### **4．税以外の施策に関する検討**

放置自転車問題を多少でも改善させるためには、鉄道事業者に課税する以外の施策も検討する必要がある。本部会では、課税案の検討と並んでこの問題についても議論を行った。

##### **(1) 区の現行の放置自転車対策の施策強化について**

放置自転車等対策税は、豊島区が現行制度による財政負担の限界という一面から、都市を構成する一員としての鉄道事業者に「応分の負担」を求めるものである。しかし、新しい税の導入検討と合わせ、現行の施策が適切なものであるか次の各点について検証する必要がある。

###### **ア) 撤去・保管手数料の検証と引き上げの検討等**

条例に基づく現行の豊島区における放置自転車の「撤去・保管手数料」は 1 台につき 3,000 円であり、返還率は 65.8% である。近年では荒川区及び中野区

では5,000円に値上げしているが、そのうち中野区の返還率を見ると48%となっている。手数料値上げによる返還率の低下がもたらす撤去活動の支障について豊島区から資料が提出され、撤去保管手数料の値上げについては、新たな保管場所を確保する必要があることから、慎重な政策判断を必要とする旨の意見が付された。いずれにしても今後ともより詳しい検証を行い、適正な金額を設定していくことが必要と思われる。

なお、施策の前提条件として「自転車を放置する者」の罰金等の制裁の可能性についても議論が及んだが、この点についての豊島区の見解は、自転車法が実費を勘案した手数料しか想定しておらず刑罰の均衡から導入は困難である旨の意見が出された。

#### イ) 区立自転車駐輪場利用料の検証と引き上げの検討

条例に基づく現行の豊島区における自転車駐車場の「月額使用料」は区民が2,500円、区民以外が3,000円である。他区あるいは他県の実態は不明であるが、これに関しても負担に見合う金額の検証は今後とも必要と思われる。

#### ウ) 撤去・保管作業体制の強化の可能性の追及

長引く財政不況下において、一般財源を不経済なものに投入しつづけることを区民に理解を求めていくことは容易ではないと思われるが、撤去活動作業の強化や新たな保管場所の確保、作業体制の強化の可能性等について、駐車需要の発生施設の協力を得つつ、今後とも充実・強化を図っていくことは必要であると思われる。

### (2) 区民と区民以外の者の負担について

放置自転車対策事業は「豊島区の事業」である。区税において事業を執行している以上は、直接の原因者である放置者または自転車駐輪場利用者のうち、「区民」と「区民以外」の者の負担の適正なあり方も検証する必要がある。すなわち、前者については「区税」で負担せざるを得ないが、後者についてどこまで「区税」を用いるべきか検討する必要もあるものと思われる。

### (3) 新たな鉄道事業者の協力について

本部会の議論の中で、税を導入する以前に鉄道事業者は具体的に何が協力できるのか、区民代表より要望が出された。これをふまえて鉄道事業者に対して、放置自転車に対する実情認識と税以外の新たな人的・物的協力可能な内容につき意見の提出を求めた。

鉄道事業者からは、駅周辺における放置自転車は大変憂慮すべき社会問題である、啓発キャンペーンやポスターの掲示など協力できるものは協力してきたし、今後とも協力は続けていきたい旨の回答があった。

これに対し区民代表からは、現状の問題を解決する具体策が示されていない、これでは税の導入もやむを得ないとの意見が出されたが、鉄道事業者からは、

- ・ 実際到大塚駅北口の用地提供の要請に対しては、15年度より無償で貸与することとしていること
- ・ もともと、どういう協力ができるのか、きめ細かく議論するためには協議会をつくって議論するべきであること
- ・ 『放置自転車をいかに少なくするか』が問題であり、キャンペーンなども一過性のものにする事なく、この問題をどうするかという話し合いが必要であるなどの意見が出され、鉄道事業者の果たすべき協力について、両者の認識に隔たりのあることが確認された。

## 5. 課税根拠についての検討

### (1) 豊島区の構想における課税根拠等

豊島区が提起した「放置自転車等対策税」の目的は、「放置自転車等の撤去・保管活動の強化」および「自転車等駐車場の整備、維持、管理の推進」に対する経費に充てるため、大量な放置自転車を「誘因」しながら十分な施設整備等をしていない区内の鉄道事業者に税を課すというものである。

この考え方の根拠については、豊島区から以下の点について説明があった。

#### 放置者と鉄道事業者の責任の相違

直接の原因者である放置者の責任は決して軽くないが、あくまで自転車一台分に対するものである。放置者側は、駅周辺に駐輪場がないことを放置の理由に挙げており、適法駐車を促す条件を整えば現在の放置自転車の大部分が解消する可能性がある。

そのために、誘因者である鉄道事業者は、行政とともに自転車駐車場の整備に向けた法律上の責務を負わなければならない。鉄道事業者には大量の駐車需要を生み出し、多くの自転車利用者から利益を上げている実態から、地域社会の構成員として、一放置者の道義的、個人的責任と質的には異なる重い社会的責任を帯びている。

#### 課税根拠に関する区の考え方

鉄道事業者が社会的責務を果たさない場合、(1)大量の自転車の駐車需要を地域

に生み出しながらも、そこから生まれる放置自転車問題という社会的不経済には何ら負担も負わない、(2)行政が行う駐輪場整備や撤去活動等の放置自転車対策に全面的に依存するという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、という極めて不合理な状況を生むことになる。この不合理な状況を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。

鉄道事業者以外の費用負担のあり方

#### ア) 放置者の負担

自転車法は、放置者の負担は撤去・保管に要した実費相当額と定めており、それ以上の罰金刑などの制裁は想定していない。負担額の増額は、自転車の返還率低下により保管所が不足するなど、撤去活動に支障を及ぼすことが予想される。

#### イ) 商業施設の負担

区は、終日放置され都市機能に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・集中的に行っており、駅周辺の商業施設が開店する時間帯には撤去を終えている。この実態を踏まえ、鉄道事業者への課税を第一義的に取り組み、その後、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、未だ付置義務を履行しない商業施設への課税も検討する。

税収の使途として考えられる今後の対策の方向性

ア) 池袋や大塚駅などで、需要を満たす自転車駐車場の整備が必要であり、重点的に取り組む。

イ) 条例による自転車駐車場確保が困難な駅周辺では、広幅員の歩道や公園、民間の低未利用地等を活用し、暫定的な自転車置場等を積極的に確保する。

ウ) 自転車駐車場整備が進展した駅周辺では、既存自転車駐車場の利用促進のために収容台数・料金体系等の見直し、臨機応変な撤去活動への体制づくり、また保管所の拡充・再編にも取り組む。

課税標準、税率等について

#### ア) 課税標準

- ・ 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
- ・ 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

#### イ) 税率

1 台につき 3,000 円

(理由) 放置行為者・行政・鉄道事業者がコストを適正に負担するという考え方から、放置者が負担している撤去保管手数料と同額の 3,000 円程度が適

当と考える。

#### ウ) 税額

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、複数の鉄道事業者が乗り入れる駅については、収益、駅利用実態など、自転車の誘因と相関する基準を設定し、税額等を按分する。

#### エ) 減免事項

放置自転車等対策への寄与の割合に基づき、減免の対象とする。例えば、納税義務者からの用地提供等の協力があった場合、本来の税額から区が負担しなくて済んだ賃借料等を減額するなどが考えられる。また、既に自転車駐車を設置している場合は、当該駐車場の定期利用台数に応じた税額相当分を控除するという方法も考えられる。

## (2) 各委員の意見

### 鉄道事業者の要望・反論

#### ア) 豊島区への要望

- ・ 総務省通知にあるように、法定外税の目的、対象等からみて、税を手段とすることがふさわしいものであるか、税以外により適切な手段がないかなどについて、十分な検討が行われるよう要望する。
- ・ 自転車法に基づく対策協議会の設置により、放置自転車問題の総合的な解決を図るべきである。
- ・ 放置自転車はあくまで自転車を放置する者がいるから発生するものであり、放置行為者に対する厳正なる対処を含む有効な対策の実施を要望する。

#### イ) 豊島区への反論

- ・ 自転車法は鉄道事業者に対する強制的負担を想定しておらず、豊島区の課税構想は法の範囲を逸脱しており、自転車法に反し違法である。
- ・ 豊島区の課税構想は、法定外目的税の要件である「受益」と「負担」の関係、即ち憲法上の要請たる応益原則を無視した課税であるから違法である。
- ・ 豊島区の課税構想は、特定の事業者を「狙い撃ち」する恣意的な課税であるから、憲法上の「平等取扱原則」に抵触し、違法である。

### 区民代表委員の意見

- ・ 本部会における鉄道事業者の姿勢は課税拒否を貫くための態度に終始し、現実問題の解決に向けた積極的な姿勢が見られない。
- ・ 税以外に、今後鉄道事業者は何を協力できるのかとの質問に対する回答の趣旨

は、現状を積極的に進展させることのない内容であると理解せざるを得ず、遺憾である。

- ・ 大きな社会的責任を有する鉄道事業者がかかる態度に終始する以上は、もはや課税という選択もやむを得ないのではないかと考える。

#### 自転車活用関係委員の意見

- ・ 本部会を通じて鉄道事業者の認識は、自転車法の協力義務の範囲をかなり狭く解釈しているようであるが、自転車法の趣旨からみて、豊島区の新税構想は現行自転車法の範囲を逸脱しているとはいえない。
- ・ 豊島区が「対策協議会」を設置していないことは問題であり、今後、この点について真摯に対応する姿勢は必要である。
- ・ 課税対象に撤去台数分をそのまま加え、また、自転車駐車場の定期利用台数までも加えることについては、少し違和感を覚える。

#### 関係団体選出委員の意見

- ・ 豊島区の税構想は、大量駐車需要を発生させる主たる原因者であるにもかかわらず、鉄道事業者が何らの負担義務を負わないという社会的矛盾を是正するために、税法の適用により負担の公平を図ろうとするものであり、全面的に支持できる。
- ・ 課税額の算定基礎に、自転車駐車場の整備に要した用地費等も加味すべきである。
- ・ 3,000円の税率について、撤去・保管・返還等で実際に要した費用や、自転車駐車場の運営費・整備費を加えたものをもとに算定してみることも必要である。
- ・ 鉄道事業者ごとの負担の按分については、乗車人員と自転車の乗り入れ数とは必ずしも一致しないので、自転車の乗り入れ総数をもとに各社の乗車人員の構成比で按分することが適当である。

### (3) 今後検討すべき問題点

「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」ということが非常に重要な問題となる。

区では課税の目的として放置自転車の撤去・保管と自転車駐車場の建設・維持・管理等をあげており、これらの更なる充実が必要であるとして鉄道事業者への負担を求めているわけであるが、ここで、本来その費用負担は、誰がどれだけ負担するのかについて十分な検討がおこなわなければならないと考える。

この場合に、区が施策を行わざるを得なくしている「原因者」、あるいは、区の施策からサービスを受けている「受益者」をどのようにとらえるかが重要な問題である。その上で、負担を求めることの妥当性・公平性と、どの程度の負担が相当か、について詳細に検討する必要がある。

いずれにしても課税根拠に関する内容については、中立・公正な立場から専門委員会においてその適否も含め検討すべきものとする。

## 6. おわりに

本部会における検討は、豊島区の「放置自転車等対策税」構想について、委員それぞれの立場から意見を述べ合い、その共通点と相違点を明らかにしていく形で進められた。その結果、豊島区が放置自転車に対する多額の税金を投入してもなお、深刻な地域問題として検討しなければならない現状にあって、その対策の必要性については確認されたものの、それらの対策として鉄道事業者に「金銭」という形で負担をもとめるための「放置自転車等対策税」導入の妥当性とその内容については、改正自転車法における「協力義務」解釈の相違や「原因者」としての認識の相違により、全委員の意見の一致を見ることはできなかった。課税の根拠をはじめ、負担の公平性、目的税としての性格など、「放置自転車等対策税」の適否については、本部会における議論をふまえつつ、検討会議の専門委員会においてさらに詳しく検討すべきである。

なお、本部会ではあえて論議の議題としてとりあげなかったが、地方公共団体が法定外税を新設もしくは変更しようとする場合、条例を制定した後に国の総務大臣の同意を得る必要がある。国は同意の処理基準と留意事項についての通知（「法定外普通税又は法定外目的税の新設又は変更に対する同意に係る処理基準及び留意事項等について」平成14年5月7日、総務省自治税務局長通知）を出している。当然、「放置自転車等対策税」についても、この国の同意要件に適合しているかどうかは今後の重要な問題となる。また、「留意事項」のなかには、地方税法上の非課税規定との関係、税以外のより適切な政策手段の有無、税源と財政需要の有無、関係者への説明、徴収方法、課税期間等についても、十分検討することが望ましいとされているが、本部会の議論はまさにその検討の一環であると考えられる。さらに、この「留意事項」では「課税の公平・中立・簡索性」という租税の一般原則との関係についても十分に検討することが望ましいとされており、この点については、国の同意要件の適合という課題とともに、検討会議の専門委員会での検討に委ねることとしたい。

最後に、第5回の部会では、各委員の意見書を参考資料として配付したが、これら意見書のほか、本部会における使用資料全てと会議録も含め、部会報告とあわせて検討会議の専門委員会における検討資料として提出するものである。

平成15年3月4日

豊島区法定外税検討会議

第一部会長 殿

区民代表委員 平山 平  
区民代表委員 斎木 勝好  
区民代表委員 柳田 好史

放置自転車等対策税に関する意見書（区民代表委員統一意見）

標記の放置自転車等対策税に関し区民代表委員三名の意見を集約し、下記の通り提出させていただきますので、宜しくご査収方お願い致します。

記

本会議席上における鉄道事業者の姿勢には以下の状況が見受けられ、我々区民代表委員といたしましては、今後将来に渡って事業者が放置自転車問題について本当に誠実に対応して頂けるのかどうか、大きな不安を覚えざるを得ない状況であります。

鉄道事業者に対する目的税としての課税は違法であるとの認識から、課税の論議に真摯に応ずる姿勢が見受けられなかった。

豊島区が過去、開催してきた自転車問題に関する主要駅ごとの「地元協議会」は、自転車法に基づく対策協議会ではないとの認識から、不十分なものである旨の理解であった（実際は駅の現地責任者は地元協議会に出席されている）。

池袋西口「メトロポリタンプラザ駐輪場」は、実際は商業施設としての付置義務に基づく施設であるのに、鉄道事業者としての自らの責務を果たしたものであり、既に十分な協力をしているとの主張を繰り返すばかりであった。

街づくりや駅前放置自転車の対策は、行政や地元住人の責任として行うものであり鉄道事業者が積極的に関与する問題ではないとの主張がなされた。

区民代表委員は「自転車のまちづくり公開講座」を開催し、一般区民の声を集約し会議の席上資料を提出している。鉄道事業者側はそういった区民の声にも積極的な対応をしていただきたい。

原因者、誘因者等の言葉の定義論や鉄道事業者の義務に対する概念論に時間を割き、放置自転車問題の解決に向けた前向きな発言が見受けられなかった。

以上の様な鉄道事業者側の対応から、我々区民代表は部会長のご了承も賜り、第四回部会に「鉄道事業者側は税以外に具体的に今後何を協力して頂けるのか」を明確にして頂くために各駅ごとの資料提出をお願いし、その回答内容について大いに期待致しました。

ところがその回答の趣旨は、以下の通り誠に残念ながら具体性を欠くものであり、豊島区民を代表し、区民の目線で会議に参加している我々には納得の行く内容ではありませんでした。

大きな社会問題との認識している。豊島区主導のキャンペーンには今後も協力して行く予定。

自転車放置禁止啓発ポスターなどの掲示は駅・車内で協力しているし、今後も続けていきたい。

人的協力については、恒常的対策は困難である。関係者の役割分担に鑑み個別に対応していく。

物的協力については、協力要請があった場合は、協議会参加、駐車場整備、用地貸付等について社内事業計画を勘案し個々に検討する。

以上のとおり、結局、回答の趣旨は現状を積極的に進展させることのない内容であると理解せざるを得ず、誠に遺憾であると思います。

これらの回答から、区民代表委員としては「恒常的に人的・物的な協力はできない」という判断をいたしました。そこで、第4回部会の席上にて、これらの協力が無理というのであれば分担金等の金銭面での負担については協力いただけるのかとお尋ねいたしました。が、鉄道事業者側は一切考えていないということも明言されました。

放置自転車問題を社会的に重要な社会問題と捉え、実情を確実に認識すれば、自ずと改善の必要を痛感し、その対応に積極的な行動を取るべきではないか、と考える我々区民代表委員にとっては誠に残念な結果となりました。

区の「法定外税検討会議」に出席している立場としましては、はなはだ申し訳なくもありませんが、区民代表として、課税はさておいても何らの方策が得られるのではないかと、この思いがありました。つまり、現実的な放置自転車問題の解決に向け進展が見られるならば課税にこだわらずともよし、との思いがあったわけです。

区内に乗り入れている鉄道各社はみな日本の企業をリードすべき立場にあるといっても過言ではない、いいかえれば社会的な責任もそれだけ重いものがあるのではないかと認識しております。にもかかわらず、部会での協議を総体的に振り返りますと、前述のように鉄道事業者の委員の方々の対応は責任逃れともとれる立場に終始一貫していたとの印象がどうしてもぬぐいきれません。

我々区民が日々、現実的な問題として苦慮している「放置自転車問題」に、これ以上の具体的な進展が期待できない状況におきましては、誠に残念ではございますが、鉄道事業者各社に税を負担していただくこともやむを得ないのではないかと意見を述べさせていただきます所存です。

以 上

## 豊島区新税構想に対する意見

(平成15年2月14日)

東日本旅客鉄道株式会社

東武鉄道株式会社

西武鉄道株式会社

帝都高速度交通営団

東京都交通局

## 1 放置自転車等対策税の違法性について

放置自転車等対策税の違法性については、別添の平成15年2月3日付西迪雄弁護士の東日本旅客鉄道株式会社社長宛て「意見書」に述べるとおりであり、鉄道事業者を納税義務者とする本条例案は、基本的に違法と解さざるを得ないと考えます。従って、課税標準、税率等について、言及する必要はないと思料します。

## 2 豊島区への要望

- ① 平成14年5月7日に総務省は自治体が法定外税を創設する際に税の意義を十分に理解し、税とすべき内容かどうかを含め慎重で十分な対応をすべきだとする自治税務局長名の通知を各都道府県に対して出しております。その通知文では、地方公共団体が留意すべき事項として「法定外税の目的、対象等からみて、税を手段とすることがふさわしいものであるか、税以外により適切な手段がないかなどについて十分な検討が行われることが望ましいものである。」ということをお知らせしております。この点を十分ご勘案いただきたいと思いますと考えます。
- ② 「自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律」には、放置自転車問題を解決するために自転車等駐車対策協議会を設置できることが定められています。豊島区は同協議会を設置し、放置自転車問題の総合的な解決を図るべきであると考えます。
- ③ そもそも、放置自転車の撤去や駐輪場設置といった費用負担についての観点から鉄道事業者に課税するという豊島区の構想によっても問題は解決しません。放置自転車はあくまで自転車を放置する人がいるから発生するものであります。放置行為者へ厳正に対処する等の方法も含め、自転車を放置させないための有効な対策を実施していただきたいと思いますと考えます。

平成15年2月3日

東日本旅客鉄道株式会社  
社長 大塚 陸 毅 殿

西 綜合法律事務所  
弁護士 西 迪



## 意 見 書

豊島区法定外税検討会議に提示されている同区の放置自転車等対策税(仮称)の適否については、以下のとおり考える。

### I 放置自転車等対策税の概要

本意見書との関連において、豊島区区税調査研究会報告書(平成13年12月)の主要事項を摘記すれば、つぎのとおりである。

#### 1 課税の目的

「駅前等に放置された自転車で撤去を必要としたものに対して課税する」ととし、「放置自転車等の解消に要する負担を手数料及び税により適正化」するため、「地方税法第731条の規定に基づく法定外目的税」として条例化する。

#### 2 税収の使途

課税目的にかんがみ、「放置自転車等の解消を推進するための費用」、たとえば「①放置自転車等の撤去費用の一部 ②撤去した放置自転車等の保管に要する費用の一部 ③その他、放置を制御するための自転車等駐車施設の整備及び放置しないことを呼びかける啓発等」に充てる。

### 3 課税の対象

「放置されている自転車のうち駅周辺の健全な利用を妨げるため、撤去を必要としたもの及び自転車駐車場を利用した自転車」とし、「撤去を必要としたものとは、条例の規定により実際に撤去したもの」、「自転車駐車場を利用した自転車とは、定期利用のもの」とする。

### 4 納税義務者

「鉄道事業者」とする。

## II 放置自転車等対策税と関係法令

1 地方税法第731条の法定外目的税は、地方分権推進計画（平成10年5月29日）において、「法定外目的税については、住民の受益と負担の関係が明確になり、また課税の選択の幅を広げることにもつながること」から創設されたものであるが、地方税法上、法定外普通税と明確に区別されているとはいえず、従って、法定外目的税については、法定外普通税に係る一般的要件に加え、法定外目的税について考慮される憲法上の原則とくに応益原則、即ち「受益」と「負担」の関係が特段の意味をもつべきことが指摘されているのである（占部裕典「法定外普通税と法定外目的税」税 2002年2月号）。

2 そこで、法定外税の一般的要件に係る規定（地方税法第261条、第671条、第733条）についてみれば、ここに規定される消極3要件に該当する場合においては、総務大臣は当該法定外税に同意しえないことが定められているが、さらに、これら消極3要件に該当しない場合においても、総務大臣が同意しえない例の生じうることが学説上指摘されている。即ち、当該法定外税が、①地方税法上の規律の趣旨を潜脱する場合 ②憲法の規定たとえば平等原則を定める第14条に違反する場合 ③他の法律に違反する場合 においては、その適否の判断を条例制定後の争訟における司法判断にゆだねることなく、総務大臣の不同意事由として処理し、問題を早期に決着させるのが合理的措置として指摘されているのである（碓井光明「地方財政に関する地方分権改革の検証」ジュリスト No1203 84頁）。

### Ⅲ 放置自転車等対策税に係る区条例案の違法性

- 1 上記Ⅰの概要記載事項を中心に本条例案をみれば、本条例案は、鉄道事業者のみを納税者として、駅周辺における放置自転車等の撤去費用、保管費用、その他駐車施設の整備費用等の一部（以下「整備費用等」と総称する。）を強制的に負担させることになるが、このような措置が地方税法第731条等関係規定に基づく法定外目的税として適法であるか否かを、上記法定外税検討会議の経過、区当局の提出資料をも参照して検討すれば、以下に指摘するように、違法であるといわざるをえない。
- 2 本条例案は、「自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律」（以下「自転車法」という。）に反し、違法である。

本条例案は、上記のとおり、鉄道事業者に対し、整備費用等を法定外目的税として強制的に負担させるものであるが、そもそも、現行の自転車法においては、「鉄道事業者は、鉄道の駅周辺における前項の自転車等駐車場の設置が円滑に行われるように、地方公共団体又は道路管理者との協力体制の整備に努めるとともに、地方公共団体又は道路管理者から同項の自転車等駐車場の設置に協力を求められたときは、その事業との調整に努め、鉄道用地の譲渡、貸付その他の措置を講ずることにより、当該自転車等駐車場の設置に積極的に協力しなければならない」と規定されているにとどまり（5条2項）、とくに法的強制ないし負担に係る規定は存在しない。

そして、この規定は、立法当時の国会審議において、上記法定外税検討会議におけると同様、放置自転車等と鉄道事業者との関係について主張された多様な見解を調整し、鉄道事業者の責任は積極的協力義務の範囲に限り、法的強制ないし負担としないことを妥当として法制化されたものであることは、同法成立に至る審議の経緯に照らし明らかである（同法は、法的義務を設定しうる場合については、別途明定している。同条4項）。

しかるに、本条例案は、このような経緯を無視し、法定外目的税の形式をか

りて、すでに法律により定められている限界をこえて、鉄道事業者に自転車等駐車場の設置が法律上義務付けられた場合に鉄道事業者が負担することとなる整備費用等を、課税として強制的に負担せしめるに帰するものであるから（地方公共団体の課税自主権に基づく裁量権の行使が、法律の定める範囲内に限定されることは、確立された見解である。）、上位法たる自転車法に反し、違法である。

3 本条例案は、憲法上要請される課税原則に反し、違法である。

- (1) 本条例案が法定外目的税として立案されている以上、上記Ⅱ、1において指摘したとおり、「受益」と「負担」との関係が明確にされてはじめて憲法上要請される応益課税の原則に即し適法といえるのであるが、放置自転車等と鉄道事業者との間には、法的ないし合理的に考察する限り（情緒的観察ないし評価は論外である。）、かかる「受益」の関係は存在しない。

すなわち、その詳細は上記検討会議において鉄道事業関係者が指摘するところにゆずるが、区当局者は、同検討会議において、鉄道事業者が放置自転車等利用者によって「巨額の利益」を取得しているかのようにいう（巨額か否かは問題としない。）。しかしながら、そもそもかかる利用者は、自転車等を利用すると否とにかかわらず、本来的に鉄道を利用する乗客であり、放置自転車等利用者の存在によって鉄道事業者が特段の収益増をえているものでないことは、自明の理である。

なお、上記検討会議においては、鉄道事業者を「第二原因者」ないし「誘因者」などといい、論争が重ねられているが、これをいかように表現しようとも、事態を直視すれば、駅までの移動手段として何を選択するかは専ら鉄道利用者の自主的判断に属しているのであって、鉄道事業者は、常に受身の立場において乗客を受け入れているにとどまり、自転車等の放置について直接の原因はもとより誘因を与える等、法的責任を負うべき立場にないことが明らかである。

また、一部には、駅周辺に自転車等が放置されている状況をとらえて、鉄道事業者の「社会的責任」として費用負担が正当化されるかのようにいう論

が見受けられるが、これは単に社会経済的発想にもとづくもので、課税権行使の法的論拠たりうるものでなく、また、放置自転車等の減少による環境改善をもって「受益」とするかのような論は、行政施策の一般的効果をもって「受益」とするものにすぎず（鉄道事業者が、別途、相当額の地方税を負担していることは、いうまでもない。）、到底、法定外目的税として策定される本条例の論拠となりえない。

要するに、本条例案は、法定外目的税における要件たる「受益」と「負担」の関係、即ち憲法上の要請たる応益原則を無視した課税であるから違法である。

(2) さらにいえば、上記のような事情のもとにおいて鉄道事業者に対し本件課税構想を条例化することは、「取りやすいところから取る」恣意的な課税権の行使であり、まさに特定事業者を「狙い撃ち」するものであるから、本条例案は、憲法上の課税原則たる「平等取扱原則」ないし「不平等取扱禁止原則」にも抵触し（金子 宏・租税法 第八版増補版 87 頁等参照）、違法といわざるをえない。

#### IV 結 論

以上のとおり、本条例案は違法と解さざるをえないから、総務大臣は、地方自治法第733条所定の同意を与えるべきでないと思料するが、かりに同案が条例として成立、施行され、課税処分に対し鉄道事業者から抗告訴訟が提起される事態を想定すれば、条例を違法、無効とする司法判断がありうるであろう。

平成15年2月6日

豊島区法定外税検討会議

第一部会長 今井 勝人 殿

委員 堤 良 三

### 豊島区法定外税検討会議第一部会に係る意見について

標記について、下記のとおり私見を申し述べますので、よろしくお取り計らいいただきますよう、お願いいたします。

#### 記

##### 1. 放置自転車に係る鉄道事業者の認識について

今回の検討会における審議を通じ、放置自転車に係る鉄道事業者の認識は「現行自転車法の範囲において自治体に協力しており、それ以上の要求は受け入れられない」というもののようにあります。それはまさにその通りなのですが、鉄道事業者は自転車法の示す協力の範囲を、かなり狭く解釈しているのではないかとと思われます。

自転車法における本件の該当条文「第5条第2項」では「鉄道用地の譲渡、貸し付け」のほか「その他の措置を講ずる」こととしている。ここでいうその他の措置とは「費用の負担」も必要となる場合が有り得る、とされている（諸岡昭二「改正自転車法の解説」第3編改正条文逐条解説 121ページ）

今回の豊島区の「新税構想」は、放置自転車の解消を目途に駐輪場の整備拡充を目途としているところから、現行自転車法の範囲を逸脱しているとはいえないと思う。

##### 2. 自転車等駐車対策協議会の未設置に関する豊島区の理由説明について

今回の検討会において、鉄道事業者からしばしば「法に定めている自転車等駐車対策協議会」の設置もせずに、いきなり新税構想を打ち出したことについて、怒りともとれる文言が表明された。これに対する豊島区の説明は「個別に対応している」とはいうものの納得のいく理由とは思えず、説得力に欠けるものであった。行政は、区民および区内事業者の言葉に、真摯に対応する姿勢が求められると思う。

### 3. 新税構想における課税標準および税率等について

小生は、税に関しては専門的知識を有しておらないため、意見を申し上げる資格はありませんが、市井の一納税者としての立場から、印象を申し述べさせていただきます。

#### (1) 撤去台数分をそのまま課税対象とすることについて

現在、撤去した自転車のうち所有者が判明したものからは、手数料として3000円を徴収しているとのこととあります。とすれば撤去した自転車台数の全数を鉄道事業者に対する新税の課税対象とすると、所有者判明分はダブって徴収することになるのではないのでしょうか。

#### (2) 自転車駐車場定期利用を課税標準に加えることについて

条令により撤去したものを課税標準とすることは合理的と思われませんが、自転車駐車場の定期利用台数を課税標準に加えることについては、少し違和感を覚えます。区側の説明では「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る」からとのことですが、この理由では納得を得られないのではないのでしょうか。第一、撤去台数が減るということは、放置が減ったことの結果であり、そのような結果を望んでの今回の新税構想であった筈です。（今回の構想が、鉄道事業者に対する懲罰的意図があるとすればまた別の話ですが・・・）。

平成15年2月10日

全自連事務局 平野和範

## 豊島区放置自転車等対策税構想について（意見書）

### 1 費用負担に関する考え方について

放置自転車対策に関しての費用負担義務、または費用負担を伴う行為義務を明確に規定されているのは、改正自転車法第5条第一項の地方公共団体または道路管理者に対する自転車駐車場設置義務、同法第5条第四項の百貨店等大量需要発生施設設置者に対する附置義務、同法第6条第一項から第三項の市区町村に対する撤去に伴う保管・返還義務、そして同法第6条第五項の放置者に対する原因者負担義務の4項目があります。

これらの規定は、行政、住民、事業者が一体となって公平な負担を負うことにより、我が国の大きな社会問題となっている放置自転車を解消させる現われであると捉えられます。

しかし、自転車法改正当時から大量需要を発生させる主たる原因者として、社会的に広く認識されている鉄道事業者に対しては、何ら負担義務が課せられず現在にいたっています。

全自連としては、改正当時から、特定の事業者だけが恩恵を受けるこの社会的矛盾を指摘し、今後の鉄道事業者の動向を見守ることとしていましたが、10年が経過した今日においても、一部の鉄道事業者を除きその姿勢に変化を見せる気配さえ見せておりません。

このことは、明らかに憲法に規定する「平等の原則」を逸脱するものであり、現行自転車法で解決が図られない状況から、他の立法により費用負担の公平化を図るのは当然のことです。

豊島区の費用負担に関する考え方は、まさに、この社会的矛盾を税法の適用により具体的に費用負担の公平化を図るものであり、全自連としても全面的に支援するものです。

### 2 課税標準について

豊島区の構想では、条例により撤去した自転車と自転車駐車場の定期利用の自転車を課税標準としていますが、自転車駐車場の整備に要した費用（用地費含む）を加味すべきであると考えます。

例えば、鉄道事業者自らが自転車駐車場を運営した場合、運営費のほかに整備費をある一定期間で回収する額を加味して料金を設定するはずですが、また、道路法による有料道路と同じ施設として捉えても、同様な料金設定となります。

しかし、現在の自転車利用の社会的通念から、自治体が設置した自転車駐車場の利用

料金は運営費相当額を徴収するのが一般的であり、整備費相当額は加味されていないものと考えます。

本構想では、その運営費相当額を鉄道事業者が負い、利用者からの徴収額を整備費相当額に充当できるものと考えられますが、むしろ、運営費相当額は自転車駐車場利用者が負い、利用率、課税期間を考え合わせたなかで、運営費の不足分（または充足分）と整備費を合わせた額を区と鉄道事業者が按分することを検証することも必要かと思われる。

### 3 税率について

本構想では、課税標準に対して撤去料と同額の一律 3,000 円としていますが、以下の二点について検証する必要があると考えます。

放置自転車に着目した場合、豊島区では撤去、保管、返還に要した費用を試算していると思いますが、その費用に対する撤去料の割合がどの程度占めているのかが重要と考えます。また、返還率が豊島区では、65.8%（平成13年度）であり、34.2%に相当する自転車の撤去、保管の費用全額を豊島区が負っていることも重要です。

本来的には、返還された自転車の撤去料を差し引いた費用と引き取りのない自転車の撤去・保管費用全額を合算した額を区と鉄道事業者で按分して負担すべきであり、はたしてその場合の税率が3,000円/台とどの程度乖離するのか確認したいところです。

駐車場利用自転車に着目した場合、課税標準で述べたとおり、利用率による運営費の不足分と整備費の合算按分額を課税期間の5年間で徴収するとしたならば、税率の3,000円/台とどの程度乖離するのか確認したいところです。

### 4 鉄道事業者別の税額について

本構想では、各駅における事業者別の乗車人員を事業者別の税額算定の基準としていますが、自転車の乗り入れが必ずしも乗車人員と一致するものではないと思われます。

したがって、結果的には変わりませんが、自転車の乗り入れ総数（ピーク時における駅周辺の放置自転車と自転車駐車場利用自転車の合計）を指数100とし、これに対して各事業者別の乗車人員の構成比を按分したほうが適当かと考えます。

以上、豊島区の新税構想について意見を述べさせていただきましたが、本意見書は、本検討会議の委員として全自連から派遣された私が、全自連役員会での意見を聴取し作成したものですので、全自連の意見として取り扱っていただければ幸いです。

最後に、部会長として並々ならぬ労をお取りいただきました、今井勝人教授に御礼を申し上げますとともに、豊島区の新税構想が実のあるものに成就しますように祈願いたします。

## 部会報告修正案

### ○ 5 ページ 18 行目

（原案）鉄道事業者の協力義務は、昭和55年の自転車法制定当時からほぼ同じ文言で規定されており、改正においても協力義務の趣旨は内容的に変わっていないこと

（修正案）鉄道事業者の協力義務は、昭和55年の自転車法制定当時からほぼ同じ文言で規定されており、平成5年改正時には、協力義務以上の自転車駐車場設置義務が議論されたが、それが否定されたことからすれば、改正後においても協力義務の趣旨は内容的に特段強化されたことはないこと

### ○ 10 ページ 25 行目、27 行目

（原案）豊島区の課税構想は、

（修正案）豊島区が本件課税構想に則って条例を制定した場合は、