

会 議 録

事務局 - 総務部税務課税制担当係 電話 03 - 3981 - 1376

附属機関又は会議体の名称	第3回豊島区法定外税検討会議（全体会）	
事務局（担当課）	総務部税務課	
開催日時	平成15年9月22日（月）午後7時～午後8時48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> 中村芳昭（会長）、今井勝人、池上岳彦、内山忠明、小林秀樹、野口和俊 <関係団体選出者> 深澤祐二、黛雅昭、古澤廣道、栗林伸一、齊藤春雄、堤良三、坂井保義、織本真一郎、梶田紘利、 <区民代表> 岩原由紀子、齋木勝好、佐藤智重、平山平、松浦純子、柳田好史 <区職員> 小野温代、荒井正典、山木仁、増田良勝
	その他	<幹事> 財政課長、広報課長、税務課長(事務局兼任)、都市計画課長、都市開発課長、住宅課長、建築指導課長、交通安全課長
	事務局	税務課長、税務課税制担当係長(2)
公開の可否	公開 傍聴人数 35人 報道関係者 7社	
非公開・一部公開の場合は、その理由		
会議次第	開 会 議 事 1．豊島区の法定外税に関する報告書（案）について 2．その他	

審 議 経 過

開 会

事務局： それでは皆さまお集まりでございますので、ただいまから、豊島区法定外税検討会議の第3回目の「全体会」を始めさせていただきます。本日はお忙しい中ご出席をいただきまして、誠にありがとうございます。

会議に先立ちまして、事務局の方からご連絡がございます。まず、全体会は本日で3回目でございますが、これまでの間に人事異動等で委員の方が交代されておりますので、本日は時間の関係もございますので、ご挨拶は省略をさせていただきます。事務局の私の方からお名前だけをご紹介します。

まず初めに、東日本旅客鉄道株式会社総合企画本部投資計画部長の深澤祐二様でございます。よろしくお願いたします。それから、帝都高速度交通営団経理部長の栗林伸一様でございます。よろしくお願いたします。それから、全国自転車問題自治体連絡協議会事務局参与の坂井保義様でございます。よろしくお願いたします。それから、区側委員でございますが、総務部長の山木仁、都市整備部長の上村彰雄でございます。

なお、本日のご欠席でございますが、岩田先生と山川先生につきましては、学会等の都合で本日は欠席でございます。それから、日本住宅建設産業協会の西田委員におかれましては健康上の理由によりまして本日はご欠席でございます。それから、首都圏中高層住宅協会の佐藤委員につきましては仕事の都合でどうしても出席できないということでございます。

以上でございます。それでは、これより会議に入りますが、中村会長におかれましては、本日テレビ取材が入っておりますので、そちらの取扱いから始めていただきたいと思います。どうぞよろしくお願いたします。

会 長： 皆さん、こんばんは。これから豊島区法定外税検討会議の第3回全体会を開催したいと思えます。まず、テレビ取材の方々におかれましては5分程度で打ち切っていただきたいと思います。どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、本日の進行につきまして若干ご説明をした上で始めたいと思えます。まず、「専門委員会」から報告書（案）が出ておりますので、これについて両部会長に簡単に説明していただきます。その上で、「放置自転車等対策税」および「ワンルームマンション税」について、それぞれ反対意見、賛成意見が出ておりますので、これらについて簡単にご説明をしていただくということにしたいと思います。その後若干の質疑というかたちを取るという流れで行いたいと思えますので、よろしくお願いたします。

1．豊島区の法定外税に関する報告書（案）について

会 長： それではまず、専門委員会の報告書の案についてでございますけれども、お手元にもございますがこれは既に委員の皆さまにはお配りしてありますが、最初の部分は一般的な事柄が書かれておりますので、特にご説明する必要はないかと思えます。したがって、それぞれの「税」につきまして、両部会長に簡単にご説明いただきたいと思います。時間につきましてはそれぞれ10分から15分ということをお願いいたします。

まず、「放置自転車等対策税」について、第一部会長をお願いいたします。

第一部会長： それでは、「放置自転車等対策税」について、報告書（案）の考え方を

説明いたします。すでに皆さんのお手元にあると思いますので、それに即してご説明申し上げます。

「放置自転車等対策税」につきましては、全部で五つの論点がございます。一つは、「放置自転車等対策税の目的」でございます。それからもう一つは「課税の前提」、三番目が「課税の根拠」、四番目が「課税の基本的な仕組み」、五番目に「法定外目的税としての要件の充足について」でございます。

まず、「放置自転車等対策税の目的」であります。要点だけ申し上げますと、専門委員会としては、豊島区が今後とも放置自転車等の対策を積極的に取り組んでいく必要があるだろうと。つまり、放置自転車の撤去、あるいはそもそも放置自転車が少なくなるようにするための自転車駐車場の設置等、こういった施策は従来にも増して一層進めていく必要があるという考え方をもっております。したがって問題は、そうしたときに費用をどうするかということですが、具体的に言いますと、豊島区の構想では「放置自転車等対策税」というかたちで鉄道事業者にその一部を負担してもらえないか、という考え方が示されたわけですが、専門委員会といたしましては、二節の「課税の前提」というところで記しましたようなことを行った上で、「放置自転車等対策税」を課することは三節に記しましたように「社会的な合理性」があるだろうという結論に達しました。

その「課税の前提」でございますが、二つ挙げてございます。一つは、こういう税を課する以上は、放置自転車等の対策に関する3年ないし5年にわたる基本計画等を示して、その上で課税をすべきであるということでございます。

第二点は、従来から豊島区は自転車の放置者からは「撤去保管手数料」、それから自転車駐車場の利用者からは「使用料」を徴収してきたわけですが、それらの人々からの費用徴収が撤去保管に要する費用あるいは自転車駐車場の維持管理費の2分の1前後の額になるように改めることである、ということでございます。特に、この第二番目の点につきましては、使用料等の引き上げということにつながる可能性が非常に強いわけですが、その際に「返還率の低下」やあるいは「駐車場の利用者の減少」ということが心配されます。それはやむを得ない側面があるかと思いますが、もう一点、他区との比較ということを豊島区はかなり意識されているようですが、少なくとも豊島区がこうした「独自の施策」をやる以上、他区との比較はあまり気にしなくてもいいだろうというのが専門委員会の考えであります。

もう一点は別に、いわゆる「改正自転車法」に基づく「自転車等駐車対策協議会」を、鉄道事業者、区民代表等も含めて設置をしたらどうかということを示させていただきました。

こういう最初の二点ですね、「基本計画等の作成」と「撤去保管手数料あるいは駐車場の使用料を改める」ということを行ったならば、「放置自転車等対策税」を鉄道事業者に課税するのも社会的な合理性があるだろうというように考えたわけであります。

どうしてそのように考えたかと言いますが、次の三番目の「課税の根拠」でございます。(資料3-1)報告書(案)のページで言いますと7ページでございます。第一の根拠は、豊島区の調査によれば自転車を駅周辺に放置する者および自転車駐車場利用者のそれぞれ約70%が鉄道利用者であるということでございます。したがって、区の要する費用の一部について鉄道事業

者にも負担を求め、全体としての費用を「自転車を放置する者」「自転車駐車場を利用する者」「区税で区民が負担」というかたちで負担をしてきたわけですが、それに加えて「鉄道事業者」に負担を求めることも社会的に見て合理的であろうと考えました。

この点につきましては、鉄道事業者の方からは、「駅までどういう交通手段を使うかということについては鉄道事業者には全く責任はない」というような考え方が示されたわけですが、その点につきましては次のように考えました。報告書(案)の7ページの真中のパラグラフで、「すなわち第二に」というところでございますが、これもご承知のとおり、鉄道事業者に対して地方公共団体が自転車駐車場を設置する際には「協力義務」があるということ。「改正自転車法」は定めているわけでありまして、鉄道事業者自身が駐車場等を設置した場合には、その協力義務が解除されております。この「協力義務が解除」されるということは、逆に言いますと、鉄道事業者にも自転車駐車場等を設置するため、あるいはもう少し幅広く言えば、放置自転車にどう対処するかということについての「社会的な責務」があるというようにこの法律は解釈できるのではないかとというのが専門委員会の考え方でございます。したがって、そのように考えますと、区の要する費用の一部を鉄道事業者に負担してもらおうのも社会的に見て合理性があるだろうという考え方でございます。

この二点が課税の根拠ということですが、特に二番目の「改正自転車法」に関連いたしましては報告書(案)の7ページの最後のパラグラフの、「なお」以下にも書いてありますように、鉄道事業者にも社会的な責務があるということについては、当時の運輸省鉄道局長の通達を見ましても十分うなずけることであろうということを考えました。以上が課税の根拠ということでございます。

具体的な課税の仕組みは次の第四節でございます。ここにつきましては、区が当初構想しておりました仕組みについては問題があるだろうということで考えました。区の考え方によりますと、「課税標準」は「放置自転車の撤去台数」あるいは「自転車駐車場の収容台数」とされており、「税率」もそれらの台数に応じまして、一台あたりいくらというかたちで考えられておりましたけれども、それは少しまずいだろうと考えました。と言いますのは、放置自転車や駐車場の台数というのは、「納税義務者」と目される鉄道事業者と直接的には関係がない、つまり納税義務者の具体的な活動とは関係がないというように言った方がよいのですが、「課税標準は課税客体を数量化したものであり、課税客体は納税義務者の何らかの活動や状態を示すものでなければならぬ」ということが税の基本的な仕組みでございますので、その点からいきますと区の構想には問題があるだろうということです。そこで専門委員会としては、鉄道事業者の活動あるいは状態を表すものとして、「各駅から直接乗車した人員」を対象にした方がよいだろうということで、区の考え方を修正しております。これに伴いまして、税率についても修正してございます。専門委員会では、まず「鉄道事業者に求める費用の総額を算定して、それを課税標準で除した値、すなわち乗換え・乗継ぎ客数を控除した乗車人員数一人当たり金額とすることが適切である」と考えました。その際に問題となりますのが、「鉄道事業者に求める費用の総額」でございますが、そこは第二節の「課税の前提」というところで述べたことを前提として、さらに、「自転車放置者および自転車駐車場利用者の負担総額を上回らないと同時に、費用総額

から自転車放置者および自転車駐車場利用者の負担総額を控除した額（区の実質的負担額）の少なくとも2分の1以下とする」というかたちで、鉄道事業者に求める費用総額を算出したらどうかというのが、専門委員会の考え方でございます。それから課税標準の算定にあたりましては、「減免措置」を設ける必要があるだろうと考えました。さらに「徴収方法」についても課税標準あるいは税率が変更されることに伴いまして、「申告納付方式」を採用することが適切であろうとしました。また、「課税期間」につきましては課税の前提のところで述べました基本計画等との関係で、3年ないし5年とすることが適当であろうと考えました。この「課税の基本的な仕組み」につきましては区の構想とはだいぶ異なっております。

最後に、「法定外目的税としての要件の充足」でございます。法定外目的税は「地方税法」あるいはそれに伴う「総務省の通達」等でいくつかの条件が示されておりますけれども、いずれの条件もこの考え方でいくとクリアできるだろうというのが専門委員会の考えでございます。ちょっと時間も経過しておりますので、報告書（案）の9～10ページは省略させていただきます。

以上です。

会長： どうもありがとうございました。一通りご説明いただきたいと思っておりますので、続きまして「ワンルームマンション税」につきまして第二部会長よりお願いします。

第二部会長： それでは、報告書（案）の11ページから「ワンルームマンション税」についての専門委員会の見解をまとめておりますので、ご説明申し上げます。

まず、「『ワンルームマンション税』提起の背景」でございます。住宅建築につきましては「市場経済」という原則の下で行われていることが当然のこととしてあるわけでございますけれども、住宅というものはやはり「不動産」として長期にわたって地域の環境に大きな影響を与えるという観点から、都市計画あるいは環境政策といった見地から公共部門、特に豊島区のような地方自治体の関与が認められるところであろうと考えております。ご存知のように、ワンルームマンションにつきましては、これは税という手法では豊島区が提起されているわけですが、いろいろな手段として例えば「地区計画」を利用した規制等がございます。ですから政策目的があるにしても、そういったある面での抑制というような考え方をとるとすることは特異な例ではないということです。ただその手法が特異であるということは特徴として挙げられるかと思えます。これが第一点でございます。

次に二番目といたしました、「区が提起した『ワンルームマンション税』構想について」ということですが、これは「1戸当たり25㎡以下の住戸が15戸以上で建物が3階以上かつ総戸数の3分の1以上」というものに対して、「1戸あたり50万円」を賦課するということでした。それに対して、その財源を「ファミリー世帯用住宅の増加を図るインセンティブの財源」とする法定外目的税という構想が提起されたわけですが、これは第二部会でも議論がございましたし、それを受けて専門委員会でも議論しました結果、「ワンルームマンションから得た財源をファミリー用世帯の住宅の誘導策に充てる」ということになると、通常の目的税とは違うだろうということです。つまり、「誘導する対象と財源の調達先が異なる」ということでは法定外目的税としてはあまりふさわしくないのかということでございますので、「目的税として構成することは適当ではない」と専門委員会では判断したところでございます。これが第二点でございます。

三番目は、ワンルームマンションに限らず「狭小住戸集合住宅」と考えた場合に、いわゆる「単身用世帯専用の住宅」というものの増加を抑制したい、もしそれが「住宅ストックのバランスを是正する」と区が考えた場合に、いろいろな手段があるだろうと、つまり「税」以外に規制的な手段もあるということでございます。実際には「地区計画」によって住戸面積の最低限度を設定する、あるいはまたファミリー世帯用の住宅の付置義務を課す、あるいは「開発協力金」の納付を要請する、あるいは「行政指導」を行うといった方法はあるわけですが、中でも「地区計画」を実際に活用している区があるわけですが、基本的には地区計画というのは区域を限って部分的に適用されるのもで、しかも建築基準法上適法な住宅のうち特定のものの建築を長期間にわたって強制的に禁止する、あるいは制限をかけるという極めて厳しい政策手段でございます。また、地区計画によりまして果たして各住戸の面積を強制的に規制できるのかということにつきまして専門委員会でも議論の余地があるだろうということもあって、なかなかこれが決定的あるいは適切な手段と言にくい面があるだろうという結論になったわけでございます。それから二番目に「税」という手段でございますが、これは「法定外普通税」というものを利用した抑制手段というものもあるだろうという議論がでてきたわけでございます。これは規制と違いまして経済的手法でございます、建築を禁止するというのではなくて、いわゆる「コスト」を上げることによって建築を「抑制」しようというものでございます。日本におきましてはこういった「税」あるいは「課徴金」といったものが必ずしも明確に区別されてこなかったという歴史がございまして、従来も「宅地の供給促進」ですとか「地価の抑制」といったことを目的とした「特別土地保有税」というものが課されていた例もございまして、実際に現在ではいわゆる「炭素税」というかたちで二酸化炭素の排出を抑制しようということで構成されているということから、何らかの特定の行為を抑制するための税ということは現実に政策税制としてあり得るのだろうということが言えると思われま。こういう点から考えますと、「収入確保」という性格を備えている限りにおきまして、特定の行為を抑制することを目的とする税の創設は許されるものであると考えられます。法定税である「固定資産税」については、特別区は課税権を有していないわけでございますけれども、「法定外普通税」を課すことによってある程度の狭小住戸集合住宅の建設を抑制するということも認められるものであると考えております。そこで一応の全体的な結論といたしましては、「住宅建築を市場経済の動向に委ねる」ということは、これも第二部会の議論の中にございましたし、そういう意見も確かにあるわけでございますので政策としては十分あり得るものですが、ただし「政策判断」として豊島区が「住宅ストックのバランス是正」という目的のために「狭小住戸集合住宅の建設を抑制する」ということもあり得るだろうという結論です。その場合に「規制」という手段をとるのか、あるいは「税」という手段をとるのかということにつきましても、これは政策の選択ということに属する事柄でありますので、法定外普通税ということであれば一つの選択肢として認められるというように考えられます。

そこで、これから先は仮定の話なんですけれども、もし本当に課税するというのを豊島区は考えるとすれば、果たしてどういう課税があり得るかということの議論を行いました。それについて申し上げますと、四番目の「課税の内容について」ですが、まず「課税客体」としまして、最初の豊島区の

構想では「25㎡以下」という住戸を課税客体としようということでしたが、実際に「住宅ストックのバランス」ということで考えた場合、要するに「単身世帯専用住宅」というものを抑制したい、ということであるならば課税の範囲をむしろさらに拡大すべきではないかという議論が専門委員会の中では出されてきたわけでございます。それがどの程度かということにつきましてはいろいろと意見があるわけでございますけれども、実際には国の「住宅建設五カ年計画」というものがあるわけございまして、ここでは「二人世帯の最低居住水準」というものが「1住戸あたり29㎡」ということになっておりますが、それはその他いろいろな事情を勘案して区が判断すべきものだろうと考えられます。そうしますとこの「税の名称」についても果たして「ワンルームマンション税」で良いのかということですが、これも適切ではないという考え方も出てきますので、つまり建物の階数等を問う必要はないという考え方にもなりますので、より適切な名称を考えるべきだということになると思います。課税客体が住戸だとしますと、「課税標準」は住戸の数で、「納税義務者」は建築主ということになると思います。また、一定の期限を設けてたとえば「申告納付」とするか、あるいは「賦課徴収」の方式をとるかは、専門委員会としては両方あり得るだろうということです。それから「税率」につきましては、当初の豊島区の構想では「1戸当たり50万円」ということが出されたわけですが、専門委員会での議論もほとんどこの50万円ということで進められてまいりまして、これに代わる税率つまり他の金額にということはありませんでした。それから、これもいろいろと議論のあるところですが、「非課税」「減免」あるいは「還付」ということにつきましてまとめてございまして、基本的に単身世帯の用に供される住宅建築に課税するということが政策目的に合うんですけれども、ごく小規模な集合住宅、つまり「住宅ストックのバランスにほとんど影響を与えない」ような集合住宅、あるいは「老朽化した民間借家を一定の基準に沿って建て替える」、あるいは「福祉目的の住宅」については、非課税あるいは免税の対象とするのが適当であると考えられます。また、当然のことながら工事を進めた後に途中でやめたり建築内容が変更されたりというような場合もあり得ますので、計画よりも戸数が減少した場合には減免もしくは還付ということも当然やらなければならないと考えております。

それから、「国との同意要件との関係」でございますが、総務省自治税務局長通知というものがございまして、ここでの処理基準につきまして三つの「不同意要件」というものがございましてけれども、これについていろいろ考えたわけですが、「国税又は他の地方税との重複」ということについては、基本的に「転嫁」されない税であれば問題はなく、建築主への税ということで重複していないということです。ただ、転嫁が一部生じて家主あるいは借家人というところに転嫁されるというように考えましても、負担の程度が著しく過重になるというような場合でなければ建築禁止のようなことにはならないだろうということでございます。それから「物の流通に重大な障害を与える」ということにつきましては、不動産課税でございますので不同意要件からはずれるであろうということです。また、「国の経済施策」との関係につきましても、住宅政策という地域特有の課題については地方公共団体が独自の施策をもって対処するということは容認されるであろうということを考えておりまして、基本的に国の住宅政策に照らして適当でないということとは言えないであろうというように考えたわけでございます。その他の「留意事項」とい

うことをごさいますて、課税原則つまり「公平・中立・簡素」ということについてですが、建築の抑制を目的とする場合には、通常の公平原則というものとはずれるであろうということですが、公平を「応能原則」つまり能力に応じた税であるということと考えた場合には、建築主というものは建築行為を行うわけをごさいますので、一定の「担税力」があるということは推定できるであろうと考えることができると思います。また、公平は「応益原則」であるとした場合にも、「住宅ストックのバランス」を失いつつ建築主は利益を得るわけをごさいますし、それによって区民に「コスト」が発生するという判断のもとに区が対策を考えるわけをごさいますので、区民に発生したコストをある程度取り戻すためには、建築主に対する課税というも「応益原則」によって許されるものだろうと判断されるわけをごさいます。また、「中立」の原則につきましては、当然、建築を抑制するわけをごさいますので、中立というわけではなく「抑制税」とはそういうものであると考えられます。また、「簡素」の原則というのは、住戸数を課税標準にして1戸あたりいくらするのであればこれは満たすであろうと考えます。また、「関係者間の説明」等をごさいます、これは区が条例をつくるかどうか決まっておりますので我々の任務ではないのですが、少なくとも今までの議論が関係者の間でいろいろ相違する面も含めて非常に慎重に検討してきたということは言えるであろうとしますので、区に対していろいろな判断材料は提供できたのではないかと考えたわけをごさいます。

以上です。

会 長： どうもありがとうございました。続きまして、先ほどの「放置自転車等対策税」に戻りますけれども、四つの意見が出ておりますので、これについてそれぞれ5分程度を目安にご説明いただきたいとします。

よろしくお願います。

委 員： それでは私の方から述べさせていただきます。5分程度ということですので簡潔にさせていただきます。

(資料3-2の)2ページ目にごさいます、平成15年2月14日付けで意見を出しておりますけれども、あらためて今回も鉄道事業者五社として出すということをごさいます。

まず一つ目は、「鉄道事業者を納税義務者とすることの違法性について」をごさいます。基本的にこれについては「違法」と考えております。その理由につきましては、(資料3-2の)5ページ以降に付けております意見書のとおりをごさいます。法律的な話をごさいますので、西弁護士意見書をそのまま付けておりますが、鉄道事業者五社の「統一見解」ということをご理解いただきたいとします。あらためて専門委員会における討議も参照して意見を述べるということをごさいます。内容は6ページ以下になります。

まず、いわゆる「自転車法」の適用についてということをごさいます。仮にこの新税を条例で成立させるといことになりますと、これは「上位規範たる関係法律に抵触しえない」といことは当然をごさいます。今回、本件について考慮されるべき上位規範が自転車法であることは論を待たないと思ひますけれども、この中におきまして「鉄道事業者の責任」といものは「協力義務」の範囲にとどまって強制しうるものではないといことは前回の意見書で指摘したとおりをごさいます。専門委員会におきましては、この点につきまして(自転車法5条2項の)「ただし書き」において「鉄道事業者に社会的責務がある」といことから「鉄道事業者に負担を求めることは、社会

的な合理性がある」ということで論を導いておりますけれども、「ただし書き」というものは当然、本文を前提として規定されるものであるということでありまして、本文の「協力義務」の限界が失われるものではない。また、「社会的責務」と言いましても、それによって「強制徴収」を可能とするようなことを正当化する法律論拠には成り得ないと考えております。むしろ自転車法は、鉄道事業者に「社会的責務」を認めて、その「社会的な合理性」を考慮するということが「協力義務」の範囲内において責任を課している、ということございまして、この限界を超えて経済的負担を課税として強制することはできないと考えております。7ページに移りますが、結論と申しますと、「自転車法」を超えて費用負担を強制することは違法であると考えております。

二番目が、「課税原則、とくに応益原則」ということございまして。これも報告書（案）において「受益要件」ということについて述べられております。これにつきましては、鉄道事業者が「一定の協力をしなければならぬ社会的責務があることに鑑み」ということで、少なからず受益を得てきているということをおっしゃっております。しかし、ここでいう「少なからず受益」ということと「応益原則にかかる受益」ということとは違うと考えております。なぜならば「駅周辺」あるいは「駅前広場」、これを「保全する責任」というものは基本的に関係自治体にあるということございまして、当然、鉄道事業者といえども自治体の一員として一般人と同様に効果を享有するということがありまして、「社会的責務」があるからこれが否定されるということにはならないと承知いたします。8ページに移りますが、「社会的責務」ということについては「自転車法」のところで既に述べたとおり、「協力義務」を認めてその範囲内において責任を課していると考えておりますので、「応益原則」に係る鉄道事業者の「受益」としては、この報告書（案）で述べていることはあたらないと考えております。

申し訳ありませんけれどもまた（資料3-2の）2ページに戻っていただきたいと思っております。「その他の問題点」ということでいくつか挙げさせていただいております。としまして、「納税義務者への十分な説明等の適正な手続」ということございまして。これについては報告書（案）の4ページで「さまざまな利害関係者の代表が一堂に会して自由に意見を述べあつて・・・問題解決につとめようとする」と述べられておりますけれども、（報告書（案）の）10ページにおきましては「構想検討に参加している『関係者への説明』は充分に行われたと考える」と述べられております。ただ、「委員として参加する」ということと「説明を受ける」ことは別のことございまして、この報告書（案）についても説明を受けていない、あるいは、2月に出した意見についても何ら報告書（案）の中で触れられていないということで、これについては納得できないということございまして。

それから、としまして、「税以外により適切な手段がないか」ということ（資料3-2の）3ページでございまして。これも報告書（案）の前段では「『はじめに税ありき』によって解決されるべき性質のものではない」ということでありまして、報告書（案）の10ページにおきましては「『鉄道事業者に求めること』を目的としているので、『税以外により適切な手段』はないと考える」ということで結論づけております。これについても「はじめに税ありき」であるというようにこの検討がなされていることを示していると思っております。いずれにしましてもこの、からいまして、

必要な適正な手続というものの要件を充足しているとは考えられません。

それから として、「鉄道事業者の『主体的な取り組み』が充分であったとは判断できない」というご指摘でございますが、これにつきましては第一部会の中で既にご報告をしておりますので個別には述べませんが、ここに書いてありますように、池袋、大塚、椎名町、東長崎、巣鴨等において鉄道事業者としては努力をしておりますし、実際に取り組みをしておるということで、その「不十分」の基準において明らかにしていただきたいと考えております。

(資料3 - 2の) 4ページの でございますが、「負担額」、これについては「著しく過重になることはない」と断じておりますが、仮に豊島区においてこの税が導入されるとすれば他の地方自治体でも導入されるという可能性が非常に高いということが想像できますので、そういう意味では軽微とは言えないと考えます。必ず旅客輸送事業に大きな影響を及ぼすということの可能性についてお考えをいただきたいと思っております。

ですが、「費用分担の合理性」でございます。報告書(案)の中で、「70%が鉄道利用者であるということ根拠としている」ということでありますけれども、これは先ほどの法律的な側面からの話と重複しますけれども、これについては「鉄道事業者に対する狙い撃ち」ということがここで明らかになっているのではないかと、ということでございます。「自転車法」の規定を超えて鉄道事業者に税を負担させるということが合理的であるとは考えられないと思っております。

最後に、これは第一部会の中でもお話をしておりますけれども、今回税を導入することによって放置自転車は減らないということで、何ら改善はしませんので、有効な放置自転車対策の実施を是非ご検討いただきたいということでございます。

私の方からは以上でございます。他の鉄道事業者の方で何か付け加えることがありましたらお願いします。よろしいですか。

会 長： それでは、また後で何かございましたらお願いします。

続きまして次の委員の方、お願いします。

委 員： 私の意見は資料(3 - 2)の10ページに載っておりますけれども、この意見書の中では報告書(案)に対して良いとも悪いとも述べておりませんが、大変ご苦勞なさって立派なものに作成していただいたと思っておりますので、基本的に「是」とするものでございます。

その前提でちょっと補足的に申し上げますと、まず、「課税標準」についてですが、この意見書に書きましたように、「放置自転車の撤去台数や自転車駐車場の利用台数を課税標準とする豊島区の構想」をまず否定されておりました。報告書(案)では駅の「乗車人員数」の合計を課税標準とするとされておりますけれども、私としては少し疑問を持ったわけでございます。「課税客体」が「納税義務者」の何らかの活動を示すものでなければならないというのが通常、税を構成するための原則ということなのでしょうけれども、ただ、「放置自転車」と「鉄道駅の乗車人員」との何らかの関係というものを説明する上では、単なる「駅の乗車人員」だけを課税標準とするのはちょっと誤解を招くのではないかと、というのが私の考えでございます。一般的に駅に集散する自転車は、乗車人員に必ずしも比例するとは限らないわけでございまして、例えば駅周辺の地形であるとか、住宅地の配置、それから通勤・通学の人口の問題、周辺の道路整備の状況、あるいは混雑の状況、競合する路線

バスの運行経路や頻度、あるいは雨が降ったりした場合等でも変わるわけでございまして、あながち通常の乗車人員をこの場合ただちに「課税標準」とすることには、多少と言いますかだいが疑問をいただくわけです。それについてはかなりご説明のいる部分ではないだろうかということが一つございませぬ。

それから二番目に、「鉄道事業者に求める費用総額」の上限についてでございますけれども、報告書（案）の6ページによりますと「課税の前提」として、「第二は、豊島区はこれまで自転車放置者からは撤去保管手数料を、自転車駐輪場利用者からは使用料を徴収してきたところであるが、こうした施策の第一の受益者は自転車の利用者であるから、その者からの費用徴収が、撤去保管費用や自転車駐輪場の維持管理費の2分の1前後の額となるようにあらためることである」と、先ほど第一部長さんの方からもご報告がありましたけれども、「鉄道事業者に求める費用の総額は2節で述べることを前提に自転車放置者および自転車駐輪場利用者の負担総額を上回らないと同時に、費用総額から自転車放置者および自転車駐輪場利用者の負担総額を控除した額、つまり区の実質的負担額の少なくとも2分の1以下にする」という二つの条件を満たす必要があるということで、非常にきめ細かいと言いますが、なるほどと言うことなんですけれども、一つ心配なことがございまして、それらの条件にしたがいますと、意見書の11ページの頭から書いてございませぬが、自転車放置者と自転車駐輪場利用者、ちょっと長いものですから、以下「自転車利用者」と申し上げますけれども、それらが支払う撤去保管手数料と自転車駐輪場使用料の合計に、鉄道事業者が支払う納税額が及ばない場合はあり得るということになるわけですね、これは差引計算ですので。これは今でも使用料や手数料は自転車利用者だけが支払っているわけなんですけれども、今回鉄道事業者の方に税を求めるとすれば、少なくとも私は自転車利用者と鉄道側が同額をそれぞれが負担し合って放置自転車の解決にお互いに協力し合うという関係をつくるのが良いだろうと思います。もちろんそれでは区の方はどうするんだということになりますけれども、区はそれ以外に新たな駐輪場の建設や用地の確保、あるいは全体の様々な管理をするという立場にございませぬので、多額の経費を要しているわけでございまして、少なくとも流動経費と言いますかそういったものは自転車利用者と鉄道事業者双方がお互いに同じ額を負担していただきたいということです。そのことがおそらく自転車利用者にも納得がいただけるのではないかと考えてございませぬ。

最後に、これは報告書（案）では触れていないので大変恐縮なんですけれども、簡単に申し上げますと、仮に税が導入されたとしても、放置自転車対策の事業コストというものについて区はその削減にいかほどの努力をされておられるのか、私は存じ上げませぬけれども、少なくとも大変反対されている鉄道事業者さんの側にも税をお願いするわけですから、そういった事業のコストというものを考えていただきまして、例えば「撤去作業」とかあるいは「車両費」等にどれだけかかっているのかはデータはあったと思いますけれども、それらが入札になっていなければ入札制にさせていただきたいし、あるいは区民の皆さんから良いアイデアを募集等してもっと経費の削減に努めていただきたいということです。少なくともそれらは、これから新たに税をお願いする鉄道事業者さんに対する何と言いますか、「心配り」と言いますか、そういったものが必要であろうと考えまして、あえて申し添えたわけでございませぬ。

以上でございます。

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、よろしくお願
いします。

委 員： それでは、(資料3-2の)12ページをご覧いただきたいと思います。私
ども全国自転車問題自治体連絡協議会の立場の考え方から述べた上で、今回
の報告書(案)それからこれまでの検討経過についてのコメントを発表させ
ていただきたいと思います。私ども全国自転車問題自治体連絡協議会、文面
は「連絡会」となっておりますが、申し訳ございません「連絡協議会」に訂
正をお願いします。以下、「全自連」と略させていただきますが、放置自転車
問題がなかなか解決されずに今日に至っている最大の要因は、自転車に係わ
る法体系が十分に整理されないまま、市区町村の事務とされてきたところ
にあることを主張してきました。さらに、国や都道府県、さらには鉄道事業者
といった社会的責任を負う事業者などとの役割分担が不明確であったばかり
でなく、交通体系における自転車そのものの定義が不明瞭であることから生
じている問題であることを強く訴えてきました。各自治体は、放置自転車問
題の解消に向けて、様々な取組みをしていますが、未だその抜本的な解消に
は至っていないのが現状です。

放置自転車問題というものは、やはり自転車利用者のモラルに一義的な問
題があるとは考えておりますが、それだけでは解決が図れない。まず、自転
車の駐車場所を確保することが不可欠だろうと考えております。各自治体も
自転車駐車場の整備に努力をしていますが、駐車需要に対応しきれないのが
現状だろうと判断しています。

こういった状況は、豊島区だけの状況ではなく、全国の自治体が抱えている
問題であることから、全自連としては、鉄道事業者に対して自転車駐車場の整
備、あるいは用地の提供を求めているところです。しかも、我々は独自で調
査を行っていますけれども、その中で改正自転車法第5条第2項に『自転車
駐車場の設置に積極的に協力しなければならない』との規定があるんですけ
れども、全国的にみても、その協力や主体的な取組みが十分に得られていな
いと評価をしております。

全自連は、放置自転車問題の大きな要因として鉄道事業者の協力が十分で
ないこと、そもそも根本的な原因として自転車駐車場の付置義務が法的に鉄
道事業者に課せられていないことを再三再四訴えてきました。私どもはこの
ような立場から次のように考えて意見を述べさせていただいております。

本報告書やこれまでの審議過程の中で、豊島区において鉄道事業者の協力
や主体的な取組みが十分ではなかったことが明らかになったと考えており
ます。私どもは、主張の正当性を改めて再確認するとともに、この状況は氷
山の一角にすぎないと考えています。

次に、「区の放置自転車対策に要する費用の一部について、鉄道事業者に負
担を求め、豊島区の要する費用全体を自転車放置者・駐車場利用者、区民お
よび鉄道事業者で分かちあうことは社会的に合理的である」と専門委員会が
判断しました。全自連としては、あくまで鉄道事業者に自転車駐車場の付置
義務を法的に課すことを訴えてきておりますが、鉄道事業者の社会的責任を
「責務に応じた費用負担」という形で具現化できることに、現状からの一歩
前進という意味で大いに評価したいと考えています。

それから、今回この税を導入するにあたっては、二つの条件が附加されま
した。「今後3年から5年にわたって自転車駐車場の建設等および放置自転

車の撤去・保管・処分をどのように充実しようとしているかについて、具体的方策やそのために必要になる費用を区民に示すこと」というのが第一点と、「自転車利用者からの費用徴収が撤去・保管費用や自転車駐車場の維持・管理費の少なくとも2分の1に相当する額になるように改めること」の二条件です。ここで補足させていただきたいのですが、二条件目の「少なくとも2分の1に相当する」という箇所は報告書の「原案」の段階での表現でございましたので、「案」の表現にある「2分の1前後の額」とされております。いずれにいたしましても、我々の主張は同じとご理解いただきたいと思いますので、その旨会議録にとどめていただきたいと思います。

最初の条件について、改正自転車法にある「自転車等の駐車対策に関する総合計画」の策定をはじめとしたビジョンを区民に示すことは、今後の経費を、自転車利用者、区民、鉄道事業者等がどのように分担していくのか、を考えるためのインセンティブを区民に与えることとなります。区民の中には、放置自転車対策にどれだけの経費がかかり、誰がどのくらい負担しているのか認識している人は多くないと思われます。その負担者や負担額を明らかにすることで、区民相互に放置自転車の抑止意識が醸成されることを期待して、全自連としてはこの条件はやむを得ないものと考えています。

次の条件ですが、受益者負担、原因者（誘因者）負担の視点から、自転車利用者、区民、鉄道事業者の責務の軽重を考慮すれば、全自連としては、当然のものと受け止めています。

このように二つの条件が附加されたものの、専門委員会において、本税を課税すべきであるという結論に達したことは、全自連としても、基本的にこれまでの主張と一致するところであり、一步前進させるための有効な手段であるとと考えています。

また、本報告書では、放置自転車対策としては、「税ありき」といった問題ではなく、鉄道事業者自らが自転車駐車場を設置した場合には一定の減免措置を設ける必要を述べています。全自連はあくまで法的義務を訴えておりますけれども、現実問題として確保が困難な状況にあることに鑑みるならば、政策判断として、税あるいは負担金などという形を選択できるという判断に大きな賞賛を与えるものでございます。

最後に、この税の導入によって、鉄道事業者の社会的責任がより明確になり、鉄道事業者による自転車駐車場の整備を促す契機となることを、全自連は大いに期待しています。

以上でございます。

会長： どうもありがとうございました。次の意見書は三名の連名で出ておりますので、どなたかご説明をお願いします。

委員： それでは三名の委員の意見を集約いたしまして意見書（資料3 - 2 14ページ）のご説明させていただきます。

まず始めに、結論から申し述べさせていただきます。豊島区法定外税検討会議専門委員会作成の、今回ご提出いただきました「豊島区法定外税に関する報告書(案)・放置自転車等対策税」につきまして、これまでの検討会議の検討経緯を踏まえ、我々は豊島区民の代表として若干の追加提案事項を要望するとともに、当該報告書を支持致します。これが結論でございます。

次に、若干の提案事項でございますが、鉄道事業者へ四つ、豊島区行政へも四つお願いしたいと思っております。先に若干の経緯を申し上げます。

本会議における鉄道事業者の主張及びその姿勢については、我々区民代表

が期待していたものとは逆に残念な内容のものでした。本来、日本の企業をリードする立場にある各鉄道会社の方々が、地域を構成する一員としての自覚と言いますか、企業としての社会的責任を回避する以下のような態度に終始し続けたことは、本当に残念で仕方がありません。どうということかと申し上げますと、基本的には次の三つのことが挙げられると思います。

まず、当初より課税は違法であると頑なに主張し続けました。しかも一切応ずる姿勢を見せなかったのは地域住民の代表である我々区民代表にとりましては、非常に残念ということとともに、今後も一切将来的にはお手伝いだけではないのか、地域住民とともにあるいは行政とともにお手伝いだけではないんじゃないかという、将来的な不安と不信感というものを覚えたものでございます。

二番目に、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いう主張が今日もなされましたが、これが残念ということでございます。

三番目に、我々区民代表からの提案を受け、第四回協議会に提出された「今後の鉄道事業者としての協力について」に記載された内容は、到底納得の行くものではございませんでした。これらの点については平成15年3月4日付で「放置自転車対策税に関する意見書(区民代表統一意見書)」として部会で提出させていただいておりますので、繰り返しとなりますがもう一度前提条件として述べさせていただきたいと思っております。

これらの経緯も踏まえまして、我々区民代表としては再度鉄道事業者に対しまして、以下のとおり、四点のことを最低限対処いただきたく、ここで提言させていただきます。

地域住民、行政担当者と共に、日頃の駅前放置自転車対策活動に積極的に取り組み協働することとされたい。

地域構成員の一人として、行政、地域住民と駅前放置自転車問題に就いて真摯な協力姿勢を前提に協議の場に着くこととされたい。

駅前自転車駐車場への転用を前提として、鉄道事業者所有地を広狭に係わらず、再度入念に調査検証し豊島区宛提示されたい。

専門委員会作成の報告書を基本に今後豊島区から正式に提示することが予想される放置自転車対策税について、鉄道事業者として真摯な姿勢で前向きに対応することとされたい。

なお、これも付け加えさせていただきたいのですが、当初より、我々区民代表は鉄道事業者に対しまして本件の問題解決の手法を「課税」以外の手法にて解決すべきであることを示唆し、課税以外の協力手段の自主的提示をどんなことができますかと再三再四に渡り求めました。しかし、具体的な解決案が何ら示されなかったことは誠に残念でありました。このことは区民代表として非常に残念である、遺憾であるということで、敢えて付言させていただきたいと思っております。

次に「豊島区行政への提言」でございます。区民代表といたしましては「法定外目的税」という手法で鉄道事業者様の方をお願いするのであれば、納得感ある集結を導くためには、行政としての後々の対策に関する積極的かつ責任感溢れる対応姿勢が必要不可欠であると思ひまして、厳しい内容かも知れませんが四点ほど希望をさせていただきたいと思ひます。

地域住民、行政、鉄道事業者の三者が胸襟を開き、駅前放置自転車問題の具体的対応策を真剣に協議する場を積極的に設定されたい。税という形の

金銭支払いのみで本件を完全決着としてしまうだけでは、これは放置自転車の抜本的な、将来的な解決ということには望みは薄いと思います。

現行の行政実施の放置自転車撤去、保管等の活動にかかるコストの徹底した見直しを図ることをお願いしたい。撤去費用一台あたり6千円等々という金額を聞いておりますけれども、この辺の金額は果たしていかなものなのかということをもう一度見直していただきたい。これは、民間企業等第三者機関への業務委託等というコラボレーションも視野に入れて、改善検討をお願いしたいと思います。

本件の直接起因者である自転車放置者へのより徹底した対応、これは厳重にお願いしたいと思うんですが、撤去活動の充実等の厳格な対応策を積極的に展開するとともに、適正駐輪の指導をより一層厳しくお願いしたい。課税の前提の第一として報告書（案）で掲げる様に、本件を充分に解決するための今後3～5年先を見据えた具体的方策と、そのために必要なコストをより明確に我々区民だけでなく鉄道事業者に対しても早急に区側から提示されることをお願いしたいと思います。

最後に、豊島区が提案の本法定外新税に関し、一年以上の長期に渡る討議と検討を経て本報告書（案）をおまとめいただきましたことにつきまして、中村会長、今井部会長ほか専門委員の各先生方に対しまして、豊島区の区民代表として厚く御礼を申し上げます。ありがとうございました。

会 長： どうもありがとうございました。続きまして、ワンルームマンション税に対する意見も一通り全部ご説明していただきたいと思います。最初のご意見を出された委員はご欠席されておりますが、どういたしましょうか。

事務局： 事務局からご報告させていただきます。委員からはこのように意見書（資料3-2 16ページ）を提出いただいておりますが、本日は健康上の理由で出席できないということは冒頭に申し上げました。そこで、この意見書の取扱いについてどうされるのかをお伺いしましたが、それに対しましては検討会議の場に提出したという取扱いで結構でございますということでございます。私どもとしてはどなたかご説明される方を出していただいてもかまいませんというお話も申し上げたのですが、それは結構ですということでしたので、ご報告させていただきます。

会 長： 以上のような事情ですが、委員には事前に報告書（案）をお送りしお読みいただいた上で意見が出されましたので、そのように取り扱わせていただきます。

続きまして、次の意見書についてよろしく申し上げます。

委 員： それでは（資料3-2の）19ページから20ページになりますが、まず、ご説明に入る前に、今回の「税」につきましては、我々建築設計に携わる者としては非常に残念なかたちで出てきたのかなと考えております。すなわち、建築主に対してどういうものを設計するかというのは我々の判断になりますけれども、例えば「住宅ストックのバランス」が非常に崩れているということであれば建築主に対してプレゼンテーション、つまり基本計画案を出すときに、ワンルームならびにファミリーマンションというものを併記して出して、それをご説明してご理解いただく、そしてそれほど変わらないのであればファミリーマンションの方を建築主に薦めるという方法もあったのではないかと考えておりますので、まずそのこととお話する必要があると思われました。もっと行政の方々と連携をとって、区の実情に即したかたちで設計することも場合によっては可能であったのではないかなと思っております。

この意見書でございますが、基本的に二つの柱がございまして、19ページでは主に「住居の面積」に関しての内容です。20ページに関しては「ゾーニング」ということで、果たして区内の全てに（税という）かけても良いのであろうかという内容でございます。

まず19ページの方からご説明させていただきたいと思えます。報告書（案）では「ワンルームマンション」という名前から「狭小住戸集合住宅」という名前に変わっておりますけれども、それに対して第二部会の方で十分な議論がなされたかという点必ずしも十分な議論がなされていなかったのではないかと思います。確かに「面積」に関してはいろいろな意見がございました。もっと大きくしても、というようなご意見もございましたけれども、それが即、第二部会の結論かという点必ずしもそうではないのではということです。むしろ「25㎡」というところに議論の中心があったように記憶しております。したがって、ここで問題になるのは、25㎡というのはワンルームの比較的良好なものですが、29㎡ということになると報告書（案）にもご説明がございましたけれども、「二人世帯」ということになってきます。したがって一人世帯の場合と二人世帯の場合とでは、その生活様式も異なっておりますので、たとえば「ゴミの問題」ですとか、それらの対応も異なってくると考えられますので、問題があるのではと思えます。それから、我々の生活様式を見てまいりますとおわかりいただけると思えますが、我々の生活というのは年々警沢になっておりまして、確かに25㎡以下の狭小なワンルーム、これはいわゆる「3点ユニット」というかたちのものを採用した計画になっておりますけれども、25㎡以上のものになりますと比較的良好なワンルームができるということで、建築的にはかなりの差があるのではないかと考えております。ところが（課税が）29㎡以下ということになりますと、豊島区内では税を納めれば建築することも可能になりますけれども、実質的には税を納めない限り「ワンルーム」というものができなくなるのではないかと思えます。先ほどネーミングの話にもございましたけれども、更に突っ込んだ議論が必要ではないのかなということが19ページに書かせていただいた面積に関する意見でございます。

また、20ページに関する内容につきましては、第二部会の中でも意見を申し上げさせていただきまして、現在、「都市計画法」で「住居系の用途地域」というのは七種類ございます。ここに書かせていただいております文書は、これは都市計画法上の用語でございます。たとえば「第一種低層住居専用地域」というのは低層住宅に係る良好な住居の環境を保護するため定める地域であるという定義をここで書かせていただきました。現在、豊島区でも「都市計画審議会」において用途地域の見直しがすすめられておりますけれども、この七つの住居系の用途地域のうち豊島区では五つが定められておりまして、二つが定められておりません。この際、都市計画審議会がこの七つの用途地域を全て定めていただいて、きめの細かいまちづくりをしていただきたいと思います。その上でこの中の四つの用途地域、すなわち都市計画法上、「良好な住居の環境を保護するため定める地域」と記載されているところ（第一種低層住居専用地域から第二種中高層住居専用地域）のみに仮にもしそういう「税」をかけるのであればかけるべきで、良好な住環境を保護することもできるのではないかとこの意見でございます。そうすることによって、都市計画法上の定義とも合致してくるのではないかと思えます。さらに細かく豊島区内のまちづくりを考えて見る必要もあると思えますが、

一応の目安としてこういったかたちのゾーニングをするのも一つの方法ではないのかとご提案をさせていただきます。

以上でございます。

会 長： どうもありがとうございます。次の委員の方お願いいたします。

委 員： 私は宅地建物取引業協会の代表として参加させていただいておりますが、「街の不動産屋」というのは住民でもございますので、そうした点からも少しご意見を述べさせていただきます。

今回の課税ですけれども、いろいろお話を聞いておりますと、「単身で住んでいる人」が焦点になっているような気がします。それで、豊島区は単身者でなくファミリー世帯が来てほしいと、だから税を導入したいというのはわかるんですけれども、単身者が全部悪いのではなくて、ほったらかしておいた単身者が悪くなってしまうと思うんです。どういうところかと言いますと、まず少しのお金で儲けるために「区分所有」の一部屋だけを買うというような家主が遠くに住んでいて、客から家賃さえ入れれば周りに迷惑をかけようがどうしようが知らないという人が一番悪いんだと思います。今回の意見の下書きもたくさん書いてみたのですが、どんどん削いでいったらこれだけになってしまったんですが、つまり家主が住んでいるところは家主が責任をもって管理しますから、単身者だって悪くならない。それから、大きいところですね、100戸あるとすれば1戸につき管理費がたとえば5千円であれば月に50万円になるわけですからいろいろ管理が行き届くわけです。ですからここに書きましたように、総戸数100戸以上とか家主が一部に居住しているようなものは非課税で良いのではないかと思います。その下に先ほど申しましたように、たとえば戸数が10から30くらいの、普通の家一軒を壊してそこにワンルームマンションを建てて分譲しているというのが一番たちが悪いので、そこに課税していくというのがよろしいと思います。

以上でございます。

会 長： どうもありがとうございます。次に連名で出されているご意見につきましてお願いします。

委 員： それでは私の方からご説明申し上げます。資料(3-2 22ページ)の題名にありますとおり、内容に入ります前に、第二部会で申し上げたものが報告書(案)に入っていなかったということから、もう一度意見を述べさせていただきます。という考えでまとめさせていただきました。

まず、我々区民代表委員が持っている「ワンルームマンション」に対するイメージは、他の委員もおっしゃっていましたが「住民がゴミ出しのマナーを守らない」、「生活騒音を出す」、「誰が住んでいるのかわからないのでコミュニケーションがとれない」等の、言わばソフト面で日常生活に影響を及ぼす建物であるということでした。また、狭い土地に無理やり高い建物を建てて分譲するようなケースも多く、日照権をはじめとする様々な問題を起こしていることも事実です。ワンルームマンションは法に照らしても適正な建築物であることは理解していても、実際に建設されてしまうと、特に住宅街においては古くから住んでいる住民とのトラブルも起きているのが現状でございます。

そして第二部会におきましては、豊島区以外の各区でのワンルームマンション規制策等の資料をいただきました。各区がいろいろな手法でワンルームマンションの建設を抑制しようとしていることがよく分かりました。程度の差こそあれ、このままでは豊島区がだいが悪くなってしまうというような声

がずいぶん高く出ております。これは豊島区でも他の区でも同じことなのでしょうけれども、検討会議での事業者の委員の方によると、「現在建てられている分譲ワンルームは質もいいし、管理もきちんとしている」という意見がございました。一方、区の調査資料は、最近建ったワンルームマンションを購入した方がそのまま住んでいるケースは非常に少なく、その部屋を所有者から借りて実際に住んでいる人も住民登録しているのは全体の6割に満たないという結果でした。このことはつまり、残りの4割以上の方が、ワンルームの居住者にかかわるゴミ処理費用をはじめとする経費などは区が負担しているということになります。結局、区民が負担しているということになるのです。そこで区民の行事や住民同士のコミュニケーションを図るのも非常に難しい状態にあるということも言えるのではないのでしょうか。これは住んでいないということから諸々の日常生活にたくさんの問題が出てきているということをお願い申し上げます。

結論といたしまして、我々区民代表委員は、次の点につき要望いたします。

1. ワンルームマンション税の導入に賛成いたします。ただし、報告書(案)の中にもありますように、住宅のバランスに影響のないような小さな規模のもの、例えば大家さんがきちんとして管理できるようなものともいえると思いますが、それから、福祉目的のものまで課税することは望みたくありません。
2. 第二部会では、ワンルームマンションの建築が可能な地域と、できない地域を分けるような意見が出されていましたが、このような政策についても今後検討してください。
3. さらに税とは別の意見になりますが、ワンルームマンションに対する次の件につき、区の指導強化をお願い申し上げます。

ワンルームマンションの建築規制策や居住者に守ってもらう内容について区側の指導を強化していただきたい。その内容はたとえば、他区が行っている規制策を検討したり、「住まい方のルール」「町会への加入を義務付ける」「住民登録を徹底させる」など、指導を強化して下さい。常駐管理人室のないワンルームマンションは、賃貸・分譲等に関わらず、常駐管理人室を設ける様に条例化をして下さい。

大家さんの常駐しない賃貸ワンルームマンション及び管理組合の責任者が住んでいない分譲のワンルームマンションは、外部委託の管理では細部まで目が届きません。そこでゴミ出しのルール、リサイクル品の分別等の無視や、地域住民とのコミュニケーションが出来ないなど、不安を与えているので、不安解消のため大家さん及び管理組合などにきちんと責任を持たせる指導をお願いしたいということです。

ワンルームマンションを建築する時には、将来ワンルームを二部屋以上くっつけて、隣り合わせということですが、ファミリータイプに変更できるような間取りを奨励することも検討してください。

新築ワンルームマンション以外にも、近隣紛争を未然に防ぐ指導の徹底をお願いします。最後に、区民の生活と安全を守るという立場で、税に限らずあらゆる観点から、真に住み良い豊島区、住み続けたい豊島区となるよう、まちづくりをはじめとする住環境整備に豊島区が積極的に取り組んでいただくことを望む次第です。

以上3名で提出いたします。

会長： 以上のように、各委員から出されました意見書を一通りご説明いただきました。その前に、まず一つだけ先にご説明しておいたほうがいいと思うので

すが、出されました意見については、当然のことながら検討会議の貴重な意見として報告書の一部とさせていただきます。同時にこれまでの検討された会議録についても同時に提出します。全体として意見書と一体で報告書を構成するというかたちで考えています。一通り皆さんから出された意見についてただいまご説明いただいたわけですが、何か補足的なことがある、または述べておきたいということがありましたら出していただきたいのですが、いかがでしょうか。

委員： 今回の報告書（案）についての意見は先ほど述べさせていただいたとおりなんですが、先ほど「ワンルームマンション税」の名前がこれでいいかという話が出た中で、今この問題についてひとつだけ最後に申し述べたいのが、「放置自転車等対策税」の名前なのですが、まず「放置自転車等対策税」というものについて、今回のこの検討会についてはまず鉄道事業者ということに決めて検討されたわけです。その前の段階、たとえば私どもが申し上げたようないわゆる「自転車法」の中に「総合計画」、「対策協議会」をつくっていろいろ検討するというのも何もなく、こういうことになったという中で、本当に「対策税」というのは鉄道事業者だけなのでしょうかということです。たとえば、仮に70%の鉄道利用者がいるとしても、残りの30%、駅の周りの小さな商店、そういったところに対する税はどうなのでしょうか、あるいは「自転車そのものに対する税」、これはたとえば「自動車税」等がありますが、そういった物に対してどうなんだというようなご説明が一切なかった。たまたま第一部会の検討の中で、一番の原因者は自転車を利用する人だというような意見を申し上げたところ、それについてはいくらか考慮されているということだと思います。そうしますと、まずいろいろな方が「鉄道事業者については協力する姿勢がなかった」とおっしゃいますけれども、当初から鉄道事業者ということで決めつけてどうするんだと言われても、お答えのしようがないわけです。したがって、いわゆる「自転車法」についての解釈その他、あるいは「受益」「誘因者」そういったキーワードについて部会報告では「両論併記」ということでおまとめになったと思いますが、今回の報告書（案）においてそういったことについての記載がない、抜けていると思われるんです。ですから私どもとしましては、いろいろの中で述べておりますが、とにかく税を導入する、鉄道事業者に税をかけるんだということで始めからスタートして終わったというような印象を持っているということとを最後に付け加えさせていただきたいと思います。

会長： どうもありがとうございました。今の点についてはご意見として当然うけたまわって会議録に残していきたいと思っております。他にどなたかございますか。

委員： 我々は基本的に「課税は不当である」ということで、たとえば「課税標準」などいろいろなものに対して、細かい話を一切していないと思うんです。そういう意味でいくと、まず説明が十分だったという話には絶対にならないと思うんです。その中で急に、一つは「乗車人員」という話がありましたが、乗車人員について連絡・乗り継ぎかどうかということは非常に捕まえることが難しいので、これを捕まえるためには多分かなり大きなお金がかかるのではないかと思います。もう一つは「受益」という話がありましたが、駅へ来る人が安心して来られるという受益があるというお話でしたが、そうすると駅に降りた人が会社へ行くのも同じ受益があるはずなんですね。そうするとそちらには課税しないで鉄道だけ課税したというのも少し不公平ではないかと思うんです。これは課税に反対するという立場と全然違う話なのですが、

意見を述べさせていただきました。

委員： 鉄道事業者ということで最初に他の委員からご説明させていただいたので基本的にはそのとおりですが、若干「補足」ということで発言させていただきます。やはり今回の検討会議は最初から「税ありき」という感じが否めないものです。課税したら放置自転車が解決するかと言いますと、必ずしもそれには結びつかないのではないかと思います。これは何も豊島区だけの問題ではなくて、全国の、鉄道がある区や市が同じような悩みを抱えながら、それぞれ苦労しながら試行錯誤してやっているというのが実状であろうと思います。例えば先日 NHK で放送してございましたけれども、姫路市の取り組みで放置自転車をゼロにしたという例もありますし、また身近なところでは新聞にも出ておりましたが、日野市が特別な対策をやるというようなかたちで、いろいろ苦しみながらも地域の関係者を集めながら放置自転車ゼロに取り組むというような実例も現実にあるわけです。したがって今までの課税というやり方は、放置自転車問題を矮小化する議論でしかないと考えています。

それから、放置自転車問題は放置する人がいるから発生するわけでございまして、その取り締まりが非常に難しいというようなことで、70%の利用者が鉄道だから鉄道事業者、という流れかもしれませんが、やはり本則に返ってそれは放置する人に課税なり責任を持たせるべきだと考えています。少し話が違うのですが、自動車のほうでは警察庁が自動車の「所有者責任」ということで強化しようというような動きが出ております。法案化するような動きも新聞には出ておりましたが、やはり取りにくいところから取るということではなくて、警察も取り締まりとか区の方との関係もあるかもしれませんが、取りやすいところから取るということはやはり不公平ではないかと思います。何人かの委員の方から出てございましたけれども、「鉄道事業者は協力姿勢が見られない」とのご発言がございましたが、全体的にはそれぞれ述べたところなのですが、私ども地下鉄事業となりますと基本的には線路は道路の下を走っておりますし、駅も道路の下に入っている、すでに街はできあがっているというような中で、駐輪場を設置しろというものもなかなか現実問題としてはできないということが実態でございます。やはり「自転車法」の趣旨、これは今まで検討委員会の中で発言させていただきましたが、やはり一義的には自治体と道路管理者というかたちに自転車法ではなっているわけです。具体的な例をあげますと、最近できた例で地下鉄大江戸線、これも具体的な名前を挙げますと中央区であるとか中野区であるとか、また道路管理者である国土交通省が駅の開削工事を行いますので、「堀山空間」ができるんですが、その堀山空間を利用して駐輪場をつくっている。そのようなかたちがあるわけですから、ぜひとも「自転車法」の趣旨といいますか、その重みを充分踏まえて対応していただきたいということでございます。

会長： どうもありがとうございました。他に何かございますか。

委員： 意見と申しますか、質問みたいなものですが、先ほど会長のお話の中に「私どもの意見を一緒に付ける」というお話がありました。専門委員会の中で私どもの意見についてご検討をしていただくと、あるいは2月の意見書について専門委員会の中で触れられていないので、それについてどうお考えになっているのか教えていただきたいということも入れておりますけれども、報告書があって私どもの意見書が付くとしても、あくまでもそれは「サブ」のかたちになると思います。その辺が専門委員会あるいは全体会の考え方というものについて、今のお話ですとこのままもう条例をつくるという方向に流

れていってしまうような印象を受けたものですから。

会長： 鉄道事業者の方々からもいろいろな意見が出ていますが、専門委員会の役割は、たとえば条例の違法等の問題、これはもちろん専門委員会の中の一つの考慮事項であるということと言うまでもないのですが、しかしそれだけではなくて、専門委員会はいろいろな委員が全体として考えているということです。会議録を読んでいただければこの税だけではなくて、「代替手段」についてかなりの時間、おそらく半分以上になると思いますが、この問題について議論して来たと思います。税の問題についてはその後に議論しています。ですから税以外の手段についてかなりの多くの時間を費やしたというのは、会議録をきちんと読んでいただければ分かると思います。もう一つは、この報告書（案）は注意深く読んでいただければかなりの「前提条件」等が付いております。協議会の問題にもきちんと言及をしております。それらを含めてトータルとして報告書（案）を読んでいただきたいと思います。我々が直接的に諮問を受けたのは、会議の「設置要綱」が皆さんのもとにもあると思うのですが、要綱自体は二つの税について検討されたいというのが会議の設置のそもそもの趣旨ですし、その一条に「二つの税について検討されたい」と書かれております。ただし、税について検討すると言いましても、先ほども言いましたとおり税だけではだめだということで、代替的な手段、政策手段等々も含めてきちんと議論しようということで始めさせていただきました。多くの時間を費やしたというのは、部会も同じだと思います。そのことを含めて考慮していただきたいと思います。もちろん、今お話したように専門委員会は議論してきたのですが、税として導入したらどういうことが言えるのかということ報告書（案）の中に出させていただきましたので、その他の多くのことはいわゆる「政策判断」に委ねております。ですから即このまま条例というわけではなくて、かなり考慮しなければならぬ部分が残されておまして、したがってこれが即違法という問題ではないわけです。さらに考慮すべき事項が入ってきますので、そのことを含めると、我々は「税としてやるならばこういうかたちが可能です」ということを示したにすぎないわけで、それ以上の細かい制度設計はこれから豊島区が行うということになります。そのようなわけで専門委員会は税以外のことを考慮しなかったというわけではないということは会議録を見ていただくしかないので。

それから同時に、この会議自体は部会と同様に全て公開で行いました。また、全ての意見も会議録で公開されております。出された資料も全て公開されております。そういう意味では、皆さんは「説明がなかった」あるいは「情報がなかった」とおっしゃるのですが、少し努力していただければ見られるような状態にしてあります。検証の可能性というのも非常に重視しましたので、反面危険な側面と言いますが、それによって発言が抑制されるのではといった問題もあったわけですが、専門委員会としてはその方針は最後まで貫くということで通してまいりました。全て委員会で議論してまとめてきたわけですので、そのことは是非ご理解いただいて、どんな意見が交わされたのか、あるいは議論が行われたのかを十分に把握していただきたいと思います。

細かい議論の過程は会議録をご覧くださいことにしまして、報告書（案）に関しましては「評価」の部分のご意見をいただきましても表現を変えということとは非常に難しいわけですので、その点はご了承いただきたいと思います。問題は「事実」の点でどこがおかしい、間違いがある、こういう事実

はない、という点をご指摘いただく必要はあると思います。ご意見はいろいろいただいておりますが、専門委員会の中でも当然にいろいろ意見はございましたが、議論をつくしてお手元の報告書（案）にまとめました。したがって、これについてさらに議論をここで始めても結論はできませんので、事実が誤認されているというようなことがありましたらご指摘をいただきたいと思ひます。

委員： 会議録を読んでいないわけではございません。これはもちろん読ませていただいておりますし、あるいは第一部会の中でも議論をさせていただいておりますので、それを前提としてお話をさせていただいているわけですが、専門委員会の中ではもちろんある程度時間をかけて検討が行われたということは存じ上げているわけですが、前段として「税ありき」ではないという前提でありながら、後ろの方にいくと税の話に終始しているというところが私どもとしては納得できないということを申し上げているわけでございます。その点についてはぜひご理解いただきたいと思ひます。

会長： その点は承知しております。要するに本来我々は区側から委嘱を受けたときは、要綱に基づいて「税」のことについて検討してほしいというかたちになっています。目的としてはそういうことになっています。それについて集中して議論するというのが会議の役割だと思うわけですが、それではやはりおかしいだろうということで、他の代替手段を含めて、税という手段だけでよろしいのかということも考慮する必要があるということで、要綱の趣旨からはややはずれた部分かも知れませんが、そちらにかなり時間を割いたということです。それらの議論も踏まえた上でさらにもし税としてやるならどうか、ということに答えるというかたちにしたわけです。ですから報告書（案）自体も「区の提案どおりやりなさい」ということにはなっていないわけで、かなり条件を付けて「もし税を導入したとしても、こういうことを踏まえないと問題は解決しない」というかたちをとっているわけです。それは会議録を十分に読んでいただければわかると思ひます。

委員： 先ほど、「課税だけでは放置自転車はなくなる」というご意見がございまして、この席ではちょっと違うことなのかもしれませんが、鉄道事業者の皆さんにお聞きしたいと思ひます。たとえば、ヨーロッパでは自転車も乗客も一緒に乗せているような「貨車」もありますね。そういうことは将来においてお考えはないのでしょうか。たとえば池袋駅まで自転車に来て、人と自転車を一緒に乗せるということまで鉄道側は考えていないのでしょうか、ちょっと思ったのですが、全然研究もしていないのでしょうか。不可能でしょうか。たとえば課税だけでは放置自転車はなくなるというのでしたら、一つの手段としてそういうことは考えていないのでしょうか。

委員： この場でお答えするお話かということでは別の話だと思ひますが、鉄道それぞれの「特性」と言いますか、日本とヨーロッパでは全く違いますし、おそらくヨーロッパの中でも、私は個別に存じあげないですが、そういったことができる程度のお客様の量の鉄道と、違う量の鉄道があると思ひます。ですから、たとえば「鉄道に自転車を乗せることが適当かどうか」ということは、少なくとも日本では、たとえば池袋周辺の鉄道の中では私は不可能だと思ひます。ただ、今現在でも「折りたたみ自転車」を乗せるということはできますが、そのまま単に乗せるということで放置自転車問題が解決されるということはないと思ひます。ただ、私どもは「自転車法」に基づく「協議会」をつくるべきだというお話を以前の意見書でも出させていただいております。

りますけれども、具体的あるいは個別にどういう解決方法があるのかということとは当然その協議会の中で議論をさせていただくということだと思います。もちろんいろいろなアイデアがあるということは否定しません。

会 長： 何か他に付け加えておきたい点がございましたらお願いします。

よろしいでしょうか。今回は特に議論をやりとりすることよりも、是非ご意見を出していただいて、疑問があればそれも出していただくことにしたわけですけれども、会議の設置要綱でもそのような趣旨になっていますので、このようなかたちをとらせていただきました。

それでは、先ほども申し上げましたように、取り扱いといたしましては専門委員会でもとめた報告書(案)に、今回提出いただきました各委員の賛成・反対の「意見書」を付けて「報告書」としたいと思います。特に反対意見の方は区の政策において重要な考慮事項ですので、最初の方に掲載させていただくかたちをとって、賛成意見はその後に付けさせていただくということにして、もし区がこれから条例案をつくる際にはそれらを十分に踏まえて政策判断をしていただくということにさせていただきたいと思います。

以上をもちまして、特にご意見がなければ終わりたいと思います。

よろしいでしょうか、それでは長い間ありがとうございました。以上をもちまして「豊島区法定外税検討会議」を終了いたします。

事務局： 事務局の方からも一言お礼を申し上げます。1年4ヶ月にわたりまして皆さまには本当に活発なご議論をいただき、誠にありがとうございました。いろいろと賛成・反対のご意見もいただきましたが、これから先は豊島区の「自己責任」で政策判断をしていきたいと思います。どうぞよろしくお願いします。

本当にありがとうございました。

終 了

<p>会 議 の 結 果</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 専門委員会で作成された「報告書(案)」を、各委員からの「意見書」と一体にして正式な「報告書」にして、会長が区長あて提出することとされた。なお、今回をもって豊島区法定外税検討会議は終了した。 <p><委員の欠席> 岩田規久男、山川仁、西田鐵男、佐藤信哉</p>
<p>提出された資料等</p>	<p>資料3 - 1 豊島区の法定外税に関する報告書(案) 資料3 - 2 委員意見書 参考資料 豊島区法定外税検討会議設置要綱 参考資料 検討会議委員名簿・幹事名簿(平成15年9月現在)</p>
<p>そ の 他</p>	