

## 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1回 - 」

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<br>会議体の名称  | 豊島区法定外税検討会議<br>「第一部会（放置自転車等対策税関連部会） - 第1回 - 」   |  |          |
| 事務局（担当課）          | 総務部税務課  |  |          |
| 開催日時              | 平成14年7月23日（火）午後6時58分～午後9時5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）、岩田規久男、内山忠明、山川仁<br><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<br><区民代表> 齊木勝好、平山平、柳田好史<br><区職員> 小野温代、荒井正典、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 38人   | 報道関係者 5社 |
| 非公開・一部公開の場合は、その理由 |   |  |          |
| 会議次第              | 開会<br>関係団体選出委員の人事異動に伴う新委員の委嘱<br>議事<br>1. 放置自転車等対策の現状<br>2. 放置自転車等対策税構想の考え方と背景<br>3. その他 |  |          |

## 審議経過

開会

事務局：

それでは、皆さまお揃いでございますので、豊島区法定外税検討会議の第一部会を開催させていただきます。本日はお暑い中、また夜間にもかかわらずご出席いただきまして誠にありがとうございます。本日は第1回目の会議ということでございますが、冒頭、私ども事務局の方からご案内させていただきます。過日、この検討会議委員を委嘱させていただきましたが、本日第1回目の会議から実は委員の変更がございましたのでご案内をさせていただきます。東京都交通局の代表委員として鷲田委員さんにご出席いただいておりますけれども、7月16日付で東京都の人事異動がございまして転出されました。その関係で後任の方に委員としてご出席いただくことになりましたので、私の方からご紹介をさせていただきます。東京都交通局経営企画室長の齊藤春雄様でございます。どうぞよろしくお願いたします。

それでは、本日は第1回目でございますので、お手元に資料として席上にですね、2種類の資料を置かせていただいております。ちょっとご説明をさせていただきます。大きいA3版の資料でございますが、こちらは過日送付させていただきました「資料1-1」の3ページ目に訂正箇所があったものですから、差し替えということをお願い申し上げます。中身につきましては、後ほど担当課長(幹事)より説明をさせていただきます。それからもう一つ、A4版の2枚綴りのものがございますけれども、こちらの方は「資料1-1」の13ページに円グラフで利用者の実態調査のアンケート集計がございまして、その元になりましたデータでございます。これを補足資料として本日加えさせていただきます。本日は第1回目でございますので、まず資料といたしましては私どもの方から本区の自転車対策のこれまでの現状について資料に基づいてご説明させていただきます。またその後、この新税のですね、考え方とそれから背景につきましてご説明させていただきます。そののち皆さま方のご議論ということをお願い申し上げたいと思っております。

なお冒頭に、本日、部会長の今井先生が、この池袋の放置自転車の実態を是非視察させていただきたいということがございまして、午前中、池袋の撤去活動、それから保管場所、さらには最近できました駐輪場などを視察されました。その時に若干ビデオを撮影してまいりまして、そのビデオを是非委員の皆さまにも見ていただきたいということがございましたので、後ほど今井先生の方からご案内があるかと思っております。

それではこれより会議の進行の方を部会長の今井先生にお願いしたいと存じます。どうぞよろしくお願いたします。

部会長：

前回の全体会議で第一部会の部会長を仰せつかりました今井でございます。

いろいろ議論のあるところでございますので、皆さま方の活発なご意見をお伺いしながら、論点を整理しつつ一定の方向を示せればと考えております。

どうぞご協力のほどよろしくお願いたします。

それでは、今、事務局の方からお話しがありましたように、私、本日午前中拝見いたしました。そのビデオがあるということですので、それを見ていただいた後に、区の説明をお聞きして、それから議論に入りたいと思っております。

議論に入ります前に最初に委員の皆さまにお諮りしたいのですが、本日もう既にござらんとおり、テレビのカメラが入ってございます。それで、第1回の全体会の時にも会長からも話がございましたけれども、資料説明に入りました後、5分くらいは撮影をしていただいて、その後はカメラはご遠慮いただきたいと思っております。いかがでしょうか。最初の冒頭5分くらい撮影をしていただくということにしたいと思っておりますがよろしゅうございますか。

(委員了承)

それではカメラの方々、すみませんが資料説明が始まって5分ほどしましたらご遠慮いただきたいと思っておりますので、ご協力のほどお願いたします。

それでは早速、最初にビデオの放映でよろしいでしょうか。お願いたします。

- 幹事： それでは、私の方で簡単にナレーションを入れさせていただきます。本日午前中、朝ですが、池袋駅の西口の北側で（放置自転車を）撤去いたしました。  
<以下、次のナレーションを交えビデオ放映をおこなった>
- ・ 本日は夏休みに入ったこともあり、いつもに比べ放置自転車の数は少なかった。
  - ・ 本日は朝 8 時半に警告札を貼り、1 時間後に撤去し保管所へ運んだ。
  - ・ チェーンで道路のガードパイプにつないでいる自転車については、ガードパイプをはずすか、どうしてもはずれない場合はチェーンそのものを切って撤去する。
  - ・ 千早 4 丁目の保管所を紹介。約 1, 200 m<sup>2</sup>の敷地に 1, 000 台収用可能。日付順に整理し、保管している。ほとんどが池袋西口から撤去してきたもの。40 日保管する。
  - ・ 撤去作業は職員、業者の手による人力で行っている。保管所の整理作業も取りに来た人に対応できるように注意している。
  - ・ 今年 4 月にできた目白駅前（目白駅東自転車駐車場）を紹介。駐車場ができる前は駅前広場が自転車置き場状態になっていたのが一掃された。地下式で地上部は現在、広場として整備中。地下 1・2 階が自転車駐車場となっている。約 800 台が収用可能で、地下 1 階は満車の状態。当日利用はそれがわかるように白い紙を貼り、3 時間以内なら無料で利用できる。こちらもほぼ一杯の状態。地下 2 階には幾分余裕があった。地下道で目白通りの反対側からも入れられる。
  - ・ 大塚駅南口前に放置された自転車の様子を紹介。大塚駅周辺には公共の自転車駐車場がないので手が入り入れられない。整理のみシルバー（人材センター）に委託してやってもらっている。
  - ・ 昨年 4 月にできた巣鴨駅北自転車駐車場を紹介。「サイクルツリー」という立体型の機械式駐車場である。カード使用により自動的に自転車の出し入れができる。機械内部の様子も紹介。約 1, 200 台を収用できる。
- ビデオは以上です。

- 部会長： どうもありがとうございました。今のビデオ等が後の議論のご参考になればと思います。
- それでは早速議論に入りたいと思います。最初に先ほどお話しがございましたが、「放置自転車等対策の現状」というものと、「放置自転車等対策税構想の考え方と背景」という、2つの資料がございます。この2つの資料に即して、事務局の方からご説明をいただきたいと思います。よろしく願いいたします。

## 議 事

### 1. 放置自転車等対策の現状

### 2. 放置自転車等対策税構想の考え方と背景

- 幹事： それでは引き続きまして、資料のご説明を差し上げます。まず、お手元の第一部会資料 1 - 1 となっております、「放置自転車等対策の現状」ということで、内容としましては 1 番の「放置自転車を取り巻く業務について」から、2 として自転車の放置状況等推移、3 として関係経費と財源内訳、4 として歳入歳出の比較、5 番目に、

- 部会長： どうぞ座ってください。

- 幹事： そうですか、それでは座らせていただきます。5 番目に交通機関利用状況アンケート調査、それから最後に、先ほどビデオにも写ってございましたけれど、目白駅周辺の自転車駐車場整備による変化、それを（写真に）お示ししております。

<以下、「資料 1 - 1」のうち、次の要旨を説明する>

- ・ 1 ページ 放置自転車を取り巻く業務につき説明。撤去に至るまでいろいろな段取りがある。放置自転車の発生に伴い、調査を行い、自転車駐車場の整備、撤去活動に伴う保管所の整備というハード面の整備を行う。その整備に合わせ地元区民あるいは関係者と調整をし、放置禁止区域の指定が初めてできる。関係者には警察や周辺の大学、巣鴨や目白でもそうだが鉄道事業者の方にも入ってもらっている。禁止区域の指定にあわせ、保管所の再編成も必要である。撤去後には保管・返還業務が発生し、返還に来ない人の自転車については、使用に耐えうるものはリサイクルし、海外譲与事業、区民販売、レンタサイクルに回している。海外譲与事業については豊島区は昭和 63 年からアフリカ・アジアの各国に送っている。平成 13 年度までに 79 カ国、

38,000台ほどの実績がある。区民販売は平成13年度で約400台の実績。レンタサイクルについては現在試行で実施している。その他は廃棄処分となるが、その経費にキロあたり15円、1台につき220~230円かかっている。

- ・ 2ページ 自転車駐車場、保管所、放置禁止区域等を凡例にしたがい図面で説明する。鉄道事業者に設置していただいている自転車駐車場は西武鉄道の椎名町・東長崎駅の4施設、610台の収用である。大塚駅には自転車駐車場がなく無料の「自転車置き場」のみのため、放置禁止区域がかけられない状態。

- ・ 3ページ 一部訂正部分を説明。2ページに対応した自転車駐車場の面積や収容台数、保管所の規模等につき説明。

- ・ 4ページ 過去10年の放置自転車数の推移（原付を除く数値）を説明。池袋・巣鴨・大塚で過半を占める状態。

- ・ 5ページ 撤去活動と保管業務の流れを説明する。撤去については警告札を貼り、その後周知活動を行った上で撤去している。午前撤去については9時30分に行い、保管所に搬入する。返還業務については公示日の翌日から40日保管し、返還時に手数料（自転車は3,000円）を徴収する。保管に合わせ、防犯登録に基づく警察への所有者確認、盗難届の有無を照会する。警察からの回答後、所有者への通知を行っている。返還受付時間は平日が午前9時から午後7時まで、日曜・休日が午前10時から午後4時までで、土曜日は行っていない。一番注意していただきたいのは、撤去の警告札の貼付の時間は午前7時30分から8時30分までであり、この間に貼ったものにつき撤去を行っている。この段階で銀行や百貨店は開いていない。明らかに通勤・通学等での長期放置となると思われるものを撤去している。

- ・ 6ページ 撤去後の説明。平成13年度では約35,000台の撤去のうち、リサイクルに回ったもの1,593台、返還台数が23,286台、廃棄台数が10,533台である。平成12年から13年にかけて撤去台数が1万台以上増えているが、撤去活動の強化を行ったもの。返還率については72.3%から65.8%に落ちている。これは昨年7月に撤去保管手数料を2,000円から3,000円に上げた影響と、保管の日数を60日から40日に短縮し撤去活動を強化した結果であると考えている。

- ・ 7ページ 自転車駐車場および置き場の推移を紹介。中期計画、基本計画に基づき計画的に整備してきた結果、平成14年4月1日現在、駐車場・置き場で11,249台分の整備をしているが、昨年10月の一斉調査時には約9,000台の放置自転車があるのが現状。

- ・ 8ページ 保管所の収容台数の推移を説明。

- ・ 9ページ 関係経費を説明。

- ・ 10ページ 9ページに対比させた財源の内訳を説明。撤去保管手数料と自転車駐車場使用料が経常的な収入であるが、国庫補助金などは施設建設時に臨時に入ってくるものである。起債は施設建設等に伴う借金である。残りは一般財源で区民税等が主体となっているものである。一般財源と起債で大半を占めている。

- ・ 11ページ 経常的に入ってくる収入につき説明。平成9年と13年に駐車場使用料と撤去保管手数料の料金改定を行った。原因者負担のものであり、定期的に見直しを行っている。

- ・ 12ページ 歳入・歳出の比較につき説明。歳出については建設費等を除く経常的経費につき紹介。歳入は11ページの経常的に入ってくる収入である。平成13年度で経常的支出6億9,800万円に対し、収入は1億9,600万円で、残りの約5億円は一般財源で負担しているのが現状。

- ・ 13ページ 交通機関利用状況のアンケート調査結果を紹介。左側の撤去返還時における交通機関利用状況によれば、8カ所の保管所につき今年の4月から6月まで返還を求めにきた人7,572人にアンケートを行い、そのうち回答が6,559人で回答率は87%であった。内訳として自転車を離れた後すぐ利用する交通機関として、鉄道利用者は71.7%であった。席上の追加資料はより詳しい各施設ごとの数値である。（アンケートの）聞き方としてまず、利用目的として「通勤・通学」の有無を聞き、その後に利用交通機関を聞いている。右側は自転車駐車場の定期利用者につき同じようなアンケートを行った結果である。これは（今年の）4月の利用登録時に行ったもので、回答率が88%、鉄道利用者は74.5%である。

- ・ 14ページ 目白駅前における駐輪場開設前と後の比較した写真を紹介。ビデオ

でも放映した。

大変雑ぱくですが、私の方の説明を終わらせていただきます。

部会長：

はい、どうもありがとうございました。続きまして税の方でお願いします。

幹事：

それでは、「資料1-2」をお取り出しいただきたいと思います。今回のこの新税構想の考え方と背景につきまして、若干説明させていただきます。説明の都合上、(資料中段の)図の方から説明させていただきます。

ただいまご案内がありましたとおり、池袋駅をはじめ豊島区内の駅周辺には相当数の自転車が放置されておりまして、その問題は極めて深刻化しているところがございます。説明にもありましたとおり、これまでの、放置自転車の調査結果と駐車場整備状況を合わせて棒グラフにした表がございます。幾分、白抜きの放置自転車数が平成11年から13年度と下がってきております。それは黒塗りの棒グラフである駐車場の整備というものが段々できてきたというところがございます。それとの関係で少しずつ下がってきているところではございます。平成13年度では約9,700台、28カ所の自転車駐車を整備してきたところがございます。その結果、11年度(1日あたり)14,000台あった放置自転車が9,000台に減ってきているという状況は見てとれますが、これは毎年10月の晴天の平日のある一時点での放置がなお9,000台もあるということがわかります。区としても9,700台の駐車を整備してきたところがございますが、それでも区内にはなお駅周辺に9,000台もの自転車が放置されているという、このような状況がある。

それに対しまして下の図でございますが、年々撤去活動も強化してまいりまして、平成13年度には35,000台の撤去活動、そういった部分でも相当強化してきております。それでもなお9,000台の放置自転車があるということになっております。このために経費の部分でも毎年膨大な経費がかかっているという状況がございます。

この経費を地域の構成員でどのように負担されているのかというのが、真ん中の図でございます。一番上に豊島区が行政として駐車場の整備・管理、それから保管所の整備、それから撤去活動、保管・返却・処分、リサイクルやキャンペーン、こういったもろもろの事業をやっているところがございますが、その対策に要する経費の推移が右横にございます。11年度は施設整備を伴って15億円、経常でも9億円、5ヶ年の平均にしますと年間10億もの経費がかかっているというところがございます。そこで真ん中の所に原因者、放置する方の負担でございますけれども、撤去保管手数料として1台あたり3,000円を徴収しております。それから駐車場の定期利用として1台あたり2,500円から3,000円を徴収しております。これらは自転車法および区の条例に基づきまして負担をしていただいております。これらの使用料・手数料の推移が右にある図でございます。合計いたしましても平成13年度で1億9,600万ほどということで、かかっている経費にしてみればわずか20%ということになっております。

一番下に、圧倒的多くの駐車需要を発生せしめている誘因者側ということでございますが、鉄道事業者と、それから百貨店等の大規模商業施設ということが、自転車法の規定の中でございます。

次に参考資料としてですね、1、2といたしまして「改正自転車法」につきまして資料をご用意させていただいております。その(参考資料1の)4ページでございますが、5条の第2項には「鉄道事業者の責務」ということで、これは5年の法改正に合わせて強化されたところがございます。新たに「鉄道事業者につきましても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」という責務規定が設けられたところがございます。また、同じページの下の方の6項でございますけれども、この中にも鉄道事業者の責務として「撤去等に努めるものとする」と、こういった義務がございます。これに基づきましても結局、区内の中ではわずかに鉄道事業者さんが設置した駐車場につきましては、西武鉄道さんが2駅4施設で610台を設置しているものにとどまっているわけでございます。

また一方、百貨店等の大規模店舗でございますけれども、こちらの方も自転車法に基づきまして、これは自転車駐車場の「付置義務」というものが課せられております。これは同じく4ページの5条の4項でございます。条例です。その指定区域を設けまして、その中で百貨店等のこれらの駐車需要を生じさせるであろう施設につ

きましては、条例で一定程度の売り場面積に応じた駐車を整備しなければならないということになっております。こちらの方が区内でも41施設、約3,300台ほどもう既に整備されているところでございます。

しかし、この鉄道事業者と商業施設との間には駐車需要を発生せしめるという点では大きな格差がございます。先程来、放置禁止区域というのは駅周辺でございますし、また、撤去活動も先ほどの説明でございましたとおり、早朝から通勤通学者の自転車が終日置いて行かれる、それほど都市に与える影響が大きいものですから、豊島区としてはそのように終日置いていかれるであろう自転車を中心に撤去しております。その結果、(朝)8時半までに警告札の貼りつけを終えて9時半に撤去しているという状況でございますので、いろいろ近接地には商業施設等もありますけれど、これは商業施設が開く前までに撤去活動を終えている、それが年間35,000台であるということでございます。こういったところからいたしますと、圧倒的大きな駐車需要を生ぜしめている鉄道事業者さんの負担というものがないということがわかりになるかと思えます。

こういった背景を踏まえまして、今回、この新税として、法定外目的税として「放置自転車等対策税」というものを構想したわけでございますが、これで地域の構成員の負担の公平を図ろうとする点が一点、それとそこから揚がる税収をですね、さらに放置自転車の対策の促進、すなわち駐車場、保管場所等の整備、それから撤去活動の強化につなげていこうとするものでございます。

それでは(資料1-2の)上の方の、今回、私どもがご提案させていただきました放置自転車等対策税の基本的な考え方でございますが、これは私ども区役所の内部の研究会が中心となって、今現在のところは構想の段階でございます。若干説明させていただきますと、その目的でございますが、ただいまご説明したとおり、放置の圧倒的多くの駐車需要を生ぜしめて放置の誘因となりながらも十分な施設整備に至っていない鉄道事業者に、この放置自転車対策に要する費用の負担を税によりしていただくことにより、その適正化を図ろうとするものでございます。

税収の使途でございますけれども、放置自転車等の撤去とか保管経費、それから放置を抑制するための施設整備関係経費に充てる予定でございます。課税対象といたしましては、放置されている自転車のうち、撤去をしたもの、それから区立の駐車場に定期利用している自転車を対象として、納税義務者を圧倒的大きな駐車需要を生み出している鉄道事業者とするものでございます。

(資料1-2の)右側に移りまして、課税標準と税率でございますけれども、撤去した放置自転車を課税標準といたしまして、1台あたり3,000円、これは3,000円といたしますのが原因者である放置者から徴収している撤去費用とのバランスを考えまして、放置者と同程度の負担をいただきたいと。税収見込額でございますが、12年度の撤去台数と定期登録者数を前提にこれは試算したものでございますが、合計2億1,300万円ということでございます。これでもかかる経費のわずか20%ということでございますが、なお過半については行政の方の負担ということになるものでございます。

非課税事項というものを考えておりまして、この放置自転車対策への寄与の割合により減免制度というものを仕組みとして設けていきたいと考えております。すなわち、鉄道事業者さんが自ら駐車場を設置・整備された場合ですとか、保管場所等の提供があった場合などに、その収容台数ですとか、寄与の割合に応じて税をかからなくするという仕組みでございます。例えば西武鉄道さんが豊島区では、4施設610台という駐車場を整備されておりますので、同じような計算をいたしますと、これの12ヶ月分の7,300台分については税がかからないというような仕組みを用意したいと思っております。

課税期間でございますけれども、一応の課税期間を5年間とさせていただいております。これは目的税でございますので、5年を経過したのちに状況の変化がありえます。そういったことをふまえて、5年経過した状況を見させていただいて、なおその時点で延長する必要があるかどうか、あるいは目的を達成したとして、廃止をするのが適当であるのかを議会の判断にまた改めて委ねたいとするものでございます。

これらはあくまでも今現在の構想の段階で設定したものでございますので、以上の考え方も含めまして、この適否、税を導入するかどうかの適否も含めてこの議論の対象とするものでございます。

以上でございます。

部会長： ちょっとお聞きしたいんですけど、もう一つ、参考資料の2の豊島区の条例がございますね。こちらはよろしいですか。

幹事： はい、こちらの方につきましてはですね、自転車法の改正に伴いましてですね、区の方の条例を整備しているところがございますが、それぞれ鉄道事業者を含めた責務規定、それから放置防止に関する禁止区域ですとか、撤去の根拠規定、それから商業施設等の自転車駐車場の付置義務等について規定してあるものでございますので、後ほどご参照していただければと思います。

部会長： どうもありがとうございました。ただいまのご説明は大きく分けると二つございます。一つは放置自転車等対策の現状がどうであるかという点、それからそういう現状をふまえて放置自転車等対策税の構想をご説明いただきました。

まだあと1時間15分くらいですか、時間がございますので、範囲を限らずですね、委員の方々からご質問・ご意見等をお伺いしたいと思います。ご遠慮なく挙手をお願いいたします。

委員： ご説明をですね、今いただいたんですが、ちょっと事実誤認というか、そういう部分がちょっとありますので一言述べさせていただきますが、自転車法第5条第2項の規定に基づいて、鉄道事業者は駐輪場・駐車場等の設置に積極的に協力するということがあるにもかかわらず、西武鉄道が6カ所ということをいまご説明されましたけれども、私どもの方ではもうご存知だと思いますが、池袋のメトロポリタンプラザ駐車場については、これは大規模というか東武百貨店なりメトロポリタンプラザビルの付置義務ということで、約555台の付置義務があるわけですが、豊島区さんと協定を結びまして、これについては地元の方のために1,500台規模の駐輪場というか駐車を設置してこれを管理しなさいというような協定書を結んでおりましてですね、2,000台規模の駐車場を用意してあるはずなんです。現在、百貨店等の利用については約140台程度なんですけど、その駐車場を見ましても、まだ有効に活用されていないと、これは西口で非常に鉄道に近いところですので、そういったものについてはですね、鉄道事業者としてのこの中（法律の中）にある責務を果たしてないと、そういう風にお考えなんではしょうか。これは、協定につきましても、豊島区長さん、東武鉄道、それから池袋ターミナルビル株式会社とで結んであるはずなんですけど、こういうものは含めないということなんです。

幹事： 基本的に今、プラザ駐輪場のお話があったんですけども、これにつきましては、あらためてこれも資料をこちらからお示ししなければいけないんですけども、我々の認識としましては商業施設に付置義務で設置されたものであると理解しているところで、分類としてもそのようにしております。設置台数1,100台につきまして。

委員： 住民等の利用に供するものということで、これを設置しておりますので、それは豊島区さんの方からご要望があって、それで協定を結びまして私ども2,000台規模の駐車場を設置しておりますので、付置義務というよりも、付置義務であればそれは1/4程度でいいということで、それをわざわざ2,000台というものをつくっておりますので、あらためてですね、協定書をご確認いただきたいと思います。

幹事： その点につきましてはまた、あらためてこちらで資料を用意してですね、次回ちょっとこちらからのお話しもしたい、その方が間違いはないかと思いますので。

委員： ただちょっと事実誤認がですね、一番肝心なとこだと思いますので、一言申し上げさせていただきます。

幹事： よろしいでしょうか。あの、今の点でございますけれども、確かに豊島区とですね、過去の経過というものでは協定を結んでおりますけれども、あくまでもあそこのメトロポリタンプラザビルをですね、建設する際に豊島区としてもですね、一つ道路をつぶして、交換したとかそういったこともありまして、あの施設の商業施設についてはその規模を上回る駐輪場の整備ということで協定されたというように認識しております。

委員： また調べてご提案いただきたいと思いますが、はっきりと「住民等の利用に供するため」ということでつくっておりますので。しかも西口ですので、駅のすぐそばということでございますので、それも有効に活用していただきたいと思います。

部会長： 特に区の方は今の協定をめぐるお話しについては次回以降、資料等も含めてもう一度区の方の考え方をご説明いただくということによろしいですか。

幹事： そのようにさせていただけた方が間違いはないと思いますので、よろしく願いいたします。

部会長： よろしいですか。他に何か質問ご意見等は。

委員： あの、自転車法についてですね、昭和55年に制定されたものと、平成5年に改訂されたものの違いについてご説明がございましたけれども、二点ほどあるんですが、第一点ですが資料でいきますとA4版の「第一部部会資料 参考資料1」の1ページですか、これで主な改正点のところですね、鉄道事業者の責務としてですね、自転車駐車場設置協力義務と書かれていますけれど、この「協力義務」というのはもともと昭和55年に制定された中に同じようにですね、ほとんど同じ条文で載っているわけでありまして、平成5年の改正の時にですね、同様の内容が載っているんですが、先ほどご説明がありましたように、その条文で鉄道事業者は協力しなければいけないとか、もしくは撤去するときにはそれも一緒に協力しなければいけないとか、それに努めなさいとか、そういったことは前の自転車法も全く同じ内容が載っているんですよ。あたかも平成5年のときにあらためて載ったようなご説明がございましたけれども、それは違いますよね。豊島区さん。

部会長： いかがですか、自転車法の平成5年の改正の件ですが。

委員： よろしいですか。平成5年の改正時に私、全自連の事務局としまして携わっていたものですから、今のご指摘の点につきまして申し上げさせていただきます。

昭和55年のいわゆる鉄道事業者の協力義務というのは、「用地の提供」というものに限定されておりました。私も当時、174の自治体、豊島区さんも含めてですが、この鉄道事業者の協力義務を百貨店等と同じような「付置義務」と同じような取り扱いで法改正をしていただきたいという中で、法改正をするにあたってその協力義務の内容を拡大していただいたというようなことがございました。この条文の中にもありますとおり、自転車等駐車場の設置に協力を求められた時という解釈はですね、用地の提供のみには限定されないという風に私もは理解しております。これは逆に、当時の所管省庁であります総務庁の方にも見解を求めておりますが、それについても同様の見解でございます。ただ、私どもがその中で、もうひとつ協力義務の内容に費用の負担というのは含まれるかというものは問い合わせをしましたが、それについては含まれないというひとつの解釈をいただいております。ですから、その協力義務の内容というものは55年当時の自転車法と比べると、その適用が拡大されたというように私どもは変化を捉えているところでございます。

部会長： いかがですか。

委員： あの、その当時改正にいわゆる参加されたということで、その当時の経緯とかですね、そういったものはある意味ではよくご存じなのかも知れませんが、現に私、今、前の法律の文書を持っていますけれども、基本的にはほとんど同じなんですよね。「鉄道事業者はその事業との調整に努め、当該鉄道用地の譲渡、貸し付けその他の措置を講ずることにより、当該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、「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駐車場を設置する場合にはこの限りではない」と。これは（改正）前の法律ですよ。今の法律を読んでいるんじゃないんですよ。ほとんど同じですよ。さらにその5番目にですね、いわゆるその「駅前広場等の良好な環境を確保し、その機能の低下を防止するため必要があると認めるときは、法令の規定に基づき相互に協力して道路に駐車中の自転車の整理、相当の期間にあたり放置された自転車の撤去等に努めるものとする」と、これは「鉄道事業者は」ということでこれもやっぱり要請しているわけですよ。内容的に何ら変わっていないんです。その事実だけはですね、きちんと受け止めていただきたい。もし疑義があるのならば次回にですね、前の旧法も出していただいでですね、多少てにはは一部分的に変わっていますが、後は、第5条の2項という形で項目は分離されていますけれども、書いてある内容そのものはですね、それほどの差異はないということで、表現方法とか若干違うかも知れませんが、客観的にどの程度違うんだというのはここで議論をするよりか見ていただいた方がいいと思いますので、次回出していただきたいと思っております。

委員： 私も同意見で、旧法と新法の比較をしていただくのが一番正しいのかなと。条文・条項の中も多少変更がされておりますので、その辺の意図、それからもう一つつけ加えさせていただけますならば、5条の平成5年の改正時に衆参両院の付帯決議というものもされております。その資料もあわせて添付して議論していただければありがたいと思っております。

部会長： わかりました。今の問題について何かありますか。

委員： 今回の問題に関連しましてですね、ここに解説の本があるんですが、これを拝見しますとですね、当時、運輸省の鉄道局長さんから各運輸機関に通達が出ております。それによりますと、従来、放置自転車に対しては受け身であったけれども、これからはもっとより積極的にですね、対応すべきであるという通達がですね、各運輸関係者に出ておるようなんですね。ですからそれらの資料も重要な参考資料としてなさったらよろしいのかと思います。

部会長： はい、ありがとうございます。それでは今の自転車法の改正につきましては、次回またそういう資料も含めて区の方で用意していただくということによろしいですか。

委員： 結構です。

部会長： 区の方は今の何か運輸省鉄道局長の通達と申しますが、そういうものも含めて少し資料をご用意ください。

委員： それからもう一点ですけれど、同様の先ほどの資料の中で、行政側はですね、「放置自転車対策協議会」といったものを設置してですね、「総合計画」をつくることができる、こうなっているわけです。一つお聞きしたいのは、この「放置自転車対策協議会」というのは、豊島区以外でも、もしくは市でもつくられて、いわゆる鉄道事業者もしくは地元の商店街を含めて巻き込んでですね、対策協議を行っているわけですが、どうして豊島区は、そういった改正自転車法の最も大きな旧法との違いはそういった対策協議会をつくって関係者を集めてですね、知恵を出し合って問題解決を図っていかうということだと私は理解していたんですが、どうして豊島区さんはそういった対策協議会を設置されなかったのか、その辺の考え方をお聞かせ願いたいと思います。

委員： 今のご指摘の部分につきましては、特に現状で私ども平成11年度の資料でもお話しさせていただきましたけれども、全国レベルでの違法駐輪の状況が非常に悪いと、池袋がワースト1、巣鴨がワースト4というようなことでですね、現在でも放置台数は多いわけがございます。このような状況下の中でですね、区は取り組みを至急にやらなければならないということが現実的にございます。自転車駐車場の整備、それから保管所の整備など積極的に推進してきておりますけれども、資料の中でもその配置等をお示ししております。放置自転車問題に対する早急な解決策ということでは、より実効性のある対応を今までしてきております。これらは具体的には先ほども説明させていただきましたけれども、自転車駐車場を設置する場合に関係者との協議等をさせていただいてきていると。これはその地域ごとにそういうことを行っている事実がありまして、現実的な対応をしてきたということでございます。法律上のお話しがちょっとでておりますけれども、そちらの法律上の中ではいわゆる「対策協議会」、それから「総合計画」をつくるにあたりまして、任意規定でございます。現実的には策定をするか否かは自治体の判断でいいというようなことになっているかと思っております。従いまして、協議会の設置につきましてもですね、考え方は同様で、いずれにいたしましても設置の検討を私どもは否定をしておりません。ですがこれまで現実的な対応をしてきて、いろいろな施設ごとに協議を進めてきている現実がございます。また、鉄道事業者の方々におかれましても現実的には私どもの撤去キャンペーン等に実際、参加していただいておりますので、そういったことから区の総合計画が実はないといろいろな対応ができないということではないと判断しております。逆に総合計画や協議会がないということで、現実的な違法駐輪対策に積極的に望めないんだという逆の立場で考えますと、そういうことではなくやはり全体的に歩行者の安全だとか、それから街の美観だとか、いろんな問題等があるわけがございますけれども、それらを現実的に解決をする早急な対策ということで取り組んでいるというような状況でございます。

部会長： いかがですか。

委員： あの、確かに豊島区さんとすれば駐輪場をつくられたりですね、それから確かにグリーンキャンペーンなどいわゆる鉄道事業者が参加してやっていることも事実であります。しかし、もともとその何ていうんですか、ワースト1であったり、それに近いところであったりして、緊急を要すれば要するほどですね、そういった関係者を集めて対策を協議するという、その、法律にも書かれていることをどうしてやらないのかというのが、はなはだ疑問に思います。この放置自転車に対する税をつくる前に1年かそれぐらい勉強されているようですけども、その期間があるなら何で「対策協議会」を同時にやらないのか、いわゆる対策協議会の中でその「駐輪場がこうあるべきだ」「鉄道事業者に対して用地を提供しろ、いやできない」と、具体的な議論はあると思うんですけどね。どうしてそういうのを求めないのか、個別に協議しているとか言って、そんなことは水面下でわからないですよ。で、個別の協議というのは言った言わないもあるし、どうして法律にきちんとね、それでそれに基づいて鉄道事業者を巻き込んで行くという主旨だと思ったんですね、私は、この「改正自転車法」の主旨は、そういった手続きを経てなくてですね、その、一挙に税金だというのは、豊島区さんとしては行政としてやるべき手続きを欠いたひとりよがりな、一方的な今回のこの対策だと我々は感じざるを得ないですよ。「税金かけますよ」というのが突然来ているわけですからね。例えばその「対策協議会」をやって、議論をして、2年3年もやったけれども何ももちがあかないと、そういう実績をつくって動くならまだ別として、あまりにも一方的ですよ。

部会長： ちょっとよろしいですか。委員に私の方からちょっとお聞きしたいんですけども、この法第7条の解釈ですが、今のお話を伺っていると、「自転車等駐車対策協議会を設けて意見を聞いて、総合計画を定める」というふうにございますが、今の委員のご発言の主旨は、豊島区全域をカバーするような「自転車等駐車対策協議会」を設置すべきであり、なおかつ豊島区全域をカバーするような「総合計画」を樹立すべきであると、そういう主旨ですか。先ほどの区側のご説明ですとそういう全域を対象とするようなものではなくて、個別的に、緊急事態というようなことも含めてということでしたが。

委員： 実際どういようように対策協議会をつくっていくかということはどうですか。

部会長： いや、私がお聞きしているのは、どういようふうにじゃなくて第7条の主旨をどうご理解するかということです。

委員： 私は例えば、池袋なら池袋の対策協議会というものなのかも知れませんが、全体の中で、ある分科会みたいなものをつくってやるのかも知れませんが、それは自在だと思っておりますけれども。ただ池袋対策ならばやはり池袋に関わる鉄道事業者であり、もしくは百貨店なり銀行なり、そういった人たちが入った中ですね、全体的に取り組んでいくといったようなことになろうかと思っておりますし、例えば巣鴨は巣鴨でそういった単位ができるんだと思っております。そういうものを独立的につくっていくのか、全体があってその部分があるのかはやりようによっていろいろだと思いますので、それは結構だと思っておりますが、確かに条文にはこれは聞いて定めることができると書いてあるんですが、聞かなくてもいいんだというような言い方をされていたので、それはそれで別に間違いではないけれどもこれだけの税を課すという、我々にとっては突然不本意な、大胆なことをやられるのに行政手続きとして、私の解釈ではこういった形で、自転車協議会のような形で鉄道事業者を巻き込んで、そして議論をしていきなさいよというのが今回の改正自転車法の主旨だと思っております。仮にその、例えば鉄道局長の文書だとか、「大いに前に進めて行け」という文書だと思っておりますけれども、それにしても結局そういったところ（対策協議会）に入ってやっていくというのが一つの方法として示されたわけですよ。どうしてこれをやらないのかというのがですね、はなはだ理解できません。

部会長： ちょっとよろしいですか。私から区側のさっきのお話しに一点だけ質問したいんですが、今の私の委員に対する質問と同じなんですが、先ほど個別的にいくつか住民や鉄道事業者等とも相談しながら設置場所を決めたり、何かされたというご説明がありましたけれども、それは具体的な資料は今日、出ていないんですね。

幹事： 今日お手元にお配りしたのものには、具体的なものをお示ししたものはございません。具体的にお話ししますと、巢鴨駅と、直近でいいますと目白駅の方で。巢鴨駅については周辺放置自転車対策協議会というものを、これは要綱で設置したものですけれどもありまして、巢鴨の駅長さんとかあるいは交通局的な巢鴨駅務区の区長さんですが、そういう方も入ってこれは巢鴨の先ほどのビデオでもありましたような駐輪場を設ける、あるいはそれに伴っての放置禁止区域をどういうふうを設定するか、そういうこととお話し合いの中ではやっていただいていますので。

部会長： それはきちんとした何々協議会という形で設置されているということで理解してよろしいですね。

幹事： そうですね。ですから、そういうエリアごとの、あと目白の方も同じような形でですね、つくって目白駅の駅長さんに入ってもらってというようなこともってはあります。ただ、全体の区をフォローしたというのは残念ながら先ほど区側委員の方からお話しがありましたけれども、なかなかそういう全体をフォローするというゆとりなく、個別の整備をですね、進めていたと、優先的に進めていたという結果の状況が今あるというのが事実です。

部会長： いかがですか、先ほどのお話しですと巢鴨と目白に関してはそれぞれの駅長さんに加わっていただけて協議会が設置されているということですが。

委員： いや、それは協議会じゃないでしょ。ここでいう。

委員： 実質的な協議会ということですか。

委員： 実質的な協議会というのはこの法律でいう「協議会」ですか。その要綱とかそういったものも次回出していただけませんか。

委員： わかりました、お示しいたします。

委員： あの、駅長さんが出る場合も確かにあるかも知れないんですけども、他の区だとか市だとか、そういったところはもう少しきちんと話がありましてですね、出ていっている（参加している）というのが、例えば支社から、大体が支社から出ていくんですけど、そういった形になっていますんでね。窓口をちゃんと設けてありますから、その、ちょっと非公式なんじゃないかなと、私には考えられますので。それは今ここで議論してもしょうがないから、次回（資料を）出していただけませんか。協議した経緯があるんだしたら、その内容も出していただけませんか。

委員： 出させていただきます。で、具体的には一番直近では目白があるわけがございますけれども、目白でも地元の協議会の中で、やはり鉄道事業者の方々も入っていただけてお話し合いの場にも出ていただいている状況がございます。その際にも、目白駅があれだけの違法駐輪がありました時にも、私どもの方から見ますと、鉄道事業者の方から現実的にですね、何か対応・対策をですね、積極的な対応をしていただいているという状況はございませんので、私どもがやはり通常の中で施策を展開せざるを得なかったという状況があることはご理解いただきたいと思います。

部会長： 私の方からもう一点お聞きしたいんですが、やはり委員のご理解と区側の理解、あるいは私の理解も区の理解にやや近いんですが、やっぱり法第7条のですね、「自転車等駐車対策協議会」というものの性格ですね、あるいは「総合計画」ですか、そういうものを法令・法律としてどういうものを意識しているかということやはり、第7条の解釈として非常に重要な論点だろうと思います。それで、どうもこの文言を読む限りはですね、委員がいうように非常に公式的で、例えば今、目白の駅長がその（区側のいう地元の）協議会に出ていることをご存知ないからそれは非公式だというような言い方をされていたと思うんですけども、ややそれは問題が、それはこの7条の解釈とに関してですが。

委員： いや、そういう意味じゃなくて、他の区だとか市ではですね、「対策協議会を設置しますので、参加していただきたい」というのが大体、支社にくるんですよ。支社の方に来ていないから、それは本当にここでいう「対策協議会」なんですかと聞いたんであってですね、実際中身は確かにそうなっているのかも知れませんが、それは事実を確認すればいいと思うんですけど。

部会長： 先ほど区委員の説明ですと目白駅長さんは参加されてるようですから。

委員： いや、目白については、あれは目白駅の改良も含めて目白橋の架け替えですか、工事がありましたので、それに関連して駐輪場を新設したりするときに対してこちらも当然、かんでいることは事実ですよ。ただそれはここ（法律）でいう「自転車等対策協議会」とはまた違うんじゃないですか。それはよく確認をしてみてください。

委員： 先ほど申し上げましたようにですね、実質的な協議会というように捉えておりますので、それらにつきましては先ほどご要望がございましたので、次回そういったものを示させていただきます。

部会長： 他にご意見のある方いらっしゃいますか。

委員： 区民代表の立場からちょっとお話しをさせていただきます。今、法的な解釈の議論を繰り返されてですね、法的のその解釈が違うんじゃないか、そうじゃないかとやっておりますが、じゃあ現実はい体どうなのかといひますと、池袋の駅前にあれだけの放置自転車が本当にあふれかえっておりますして、車椅子が通れないような状態です。実は私、区民の代表でこちらに出させていただきますしておりますが、ボランティア系ではございますが、前に委員さんがおっしゃったメトロプリタンプラザビルの周りの放置自転車が毎日私どもで啓発ピラを貼っております。もしかするとご存知かもしれませんし、他の鉄道事業者の方もご存知かもしれません、同じ区分所有ビルでございますので。果たしてじゃあ我々が法的解釈かといひますと、地元住民それから商店会の方々にとっては、今どうするんだと、行政の方も同じだと思ひうんですね。今このあふれかえった放置自転車をどうするの、だから協議会を持っただか持たないとかではなくて、本当に困っている人間はやはり何らかの手をくだそうと思ひて、まあ駅前毎日見ている方であれば、現場中心主義をとればですね、やはりこれはまずいといひことの中で、何らか我々が、もう2年間行っていますので。実は本音で申し上げますと、ビルの区分所有者集会では我々と一緒にやりましようといひことを申し上げております。残念ながら我々だけでやっております。問題はその辺に起因するのではないかなといひ感じがして、私としては残念な気がいたします。特に目白駅の放置自転車駐輪場がこの4月1日にオープンいたしました。先ほどでておりましたし、この資料（「1-1」）の14ページでございますね、もう本当に飛躍的に改善されたと思ひうんですね。目白駅の問題につきましては我々も隣の池袋でありながら、私、NP0の組織にも入っておりますので非常に注目しておりました。やっどできるといひことによかったなといひことの中で、駐輪場もなかったと。それらの駐輪場はやっど区の方で資金面でやっだといひことを聞き及んでいますが、ちょっとシビアな言い方になるんですけれども、果たしてこの目白駅の問題、先ほど協議会に参加したとかしなないかといひお話しがでておりましたけれど、ずいぶん地元の方々、それからはっきり申しあげまして学習院大学を含めた中でいろいろな問題があっだように私は聞いております。それとまた、この目白駅では鉄道事業者さんの方だけを責めるわけではなくて、その実態を見て方法論として何を具体的にやっだいただいたのか。また、これは区の方で後ほどご回答なり次回でもよろしいんですけれども、私が聞き及んでおりますのは、豊島区は目白駅前の駐輪場建設に際してですね、鉄道事業者さんに代替地交換等で大変高額な費用をお支払いしたといひようなことも聞き及んでおります。現実にその金額がいくら程度であって実際に鉄道事業者さんがどの程度本当にご協力いただいたのか、具体的に何をしていただいているかといひようなことについてですね、我々区民代表としてはお聞きしたいことの実事ではないかといひように思ひますので、その辺も少し、法的解釈も当然大事でありますけれども、実態としてやっだている人間にとって何を一緒にすべきなのか、何を一緒にコラムすべきなのかといひ部分についてもう少し前進のある意見もいただければなといひように思ひます。

部会長： 一言、私の方から申し上げますと、豊島区が考えている構想といひのはあくまでも法律的な根拠はやっぱり自転車法なんですよ。ですから自転車法をどう解釈するかといひことは相当重要な論点だろうと思ひます。あんまり現実にどうかといひ方向にばかり話がいつてしまうのを避けた方がいいのかなといひことが私の考えです。先ほど手を挙げた方どうぞ。

委員：

この7条、8条の関係なんですが、当時の経過から申し上げますと、これは先ほど鉄道事業者さんが申し上げたとおり、鉄道事業者を自転車駐車場、放置自転車対策にどれだけ巻き込めるかということが一つの主旨であることは事実であります。私どもはその当時、174の自治体が全自連（全国自転車問題自治体連絡協議会）というものを結成したわけですが、当初からの法改正の目的、私どもの目的の中には、やはり鉄道事業者にいわゆる（自転車駐車場の）付置義務を課すんだと。これは先ほどいいました大量発生原因者の一つであることに間違いはない。当時、法改正をするにあたって総務庁が作りしました基本問題研究会の中でも、「放置発生原因者の一つである」という見解まで出していただいた。そういう経過の中で「付置義務」というものを是非とも出してもらいたい。ところが改正の中でそれができなかった。これはいろいろな紆余曲折がございます。この自転車法自体が議員立法という隘路を持っているところがございます。超党派でつくられた法律ですから、いろいろな関係の議員さんが関わってくる。これは自転車法に関わる関係省庁というのは8省庁あるとよく言われておりますが、それに関連する議員さんが関わってくるということもありまして、その「付置義務」が設置できなかった。しかし、鉄道事業者にそのできるだけ協力いただくための、いわゆる巻き込む形で何とかできないだろうかということで苦肉の策としてこの7条・8条ができたということがあります。そういう中で、「総合計画」を立てる、これが一つの裏付けになるわけですが、ここで8条の中でいわゆる「協議会」というものが「条例で定めるところによる」と規定されております。私どもとしましては「総合計画」を条例で定めるところのようにしたかった。逆に申し上げればですね。ただし当時においても、自治体の中にもやはり柔軟派と強硬派といますか、ありますから是非とも付置義務をかけたいという自治体においては、総合計画を条例で定めるところになれば当然、付置義務という条例もかけることができるわけですね。それではやはりまずいだろうということで協議会を条例でつくりなさいと。逆に申し上げればこの7条・8条というのは、それぞれの自治体の判断に委ねますよというのが大きな主旨です。そういう中で各自治体がそれぞれの判断でつくるかつからないか、協議会を設置するかしないか、また、総合計画をつくるかつからないかを判断する。鉄道事業者さんにとって、「他の自治体がやっている」ということがただ単に、これを条文で規定しているのになぜ豊島区がやってないんだというものについてはちょっと主旨が違うのかなと、豊島区さんはあくまでこだわることなく自己の判断で放置自転車対策を進めていると。練馬区は協議会をつくり総合計画も立てていますけれど、それはあくまでも各自治体の判断に委ねるといふ主旨に基づくものだとは私は理解しています。

部会長：

いかがですか。第7条、第8条の解釈ばかりしてもしようがないという意見もありましたが。

委員：

おっしゃるとおりだと思いますよ。今の平成5年に改正された法律では結局、「付置義務」をつけるということまではできないんですよ。我々鉄道事業者だってそんなことは無理だと。それはいろいろな理由とか述べて、その法改正の時に議論したというのは聞いていますけどね。現に駐輪場というのは行政サイドで整備するというのが基本なんですよ。いいですか、鉄道事業者には「協力を求めなさい」となっているんです。鉄道事業者は「協力しなさい」となっているんですよ。その協力の内容というのは、新しく鉄道をひいたりするような時は用地買収をしたり高架下が空いたりしますからいくらでもできますけれど、既存のですね、既にできあがった市街地、鉄道があって周りに民家がりついてデパートがあってといった中で、もうほとんど限られているわけですよ、土地が。そういった状況の中で協力をしろといわれても、協力をするその範囲というものはやっぱり限度があるわけですよ。ひとつひとつの駅において何ができるかということをお互い集まって議論をして、そして例えば池袋についてはどうだ、巣鴨についてはどうだと、必ず協議会に出れば鉄道事業者が土地を提供するというわけではないわけですよ。これはもちろんそうですよ。協議会を開いてもだめなところはだめかも知れませんが、できるところはできるかも知れませんが。ただそういうふうにして自分たちのできることは何なんだというように集まってみんなでやるというのが、我々は「対策協議会」だと理解しておるんですけど、どうしてそういうことをやらないでですね、一発で税金をかけるとしたのかわからない。もともとそういうことを踏めば、我々税金かけてもいいよと言っているんじゃないですが、

これは不当だと思っているわけですから、ただ、豊島区とすればあまりにも手続きを踏んでいない、というか巻き込んでいない、決めつけ的な形なのでおかしいんじゃないですかということで最初のご質問をさせていただいたんです。

部会長： やはり、例えばここで第7条・第8条の対策協議会の話で、私が今までのお話しをお聞きしている限りでは、少なくとも目白だとか巣鴨については対策協議会を設置してやっているというのが区側の意見ですね。だけどそうではないと。

委員： 対策協議会を設置したというのはどういうものなのかと次回出していただきたい。

部会長： それについては次回出していただいて、性格などもきちんと議論した方がいいですね。

それでは話が第7条・第8条にやや偏っていますが、他の委員さんからは法解釈ではなく現実をどうするんだという方に問題・関心を向けるべきだというお話しがありましたので、少し、現状はどうなっているかということにご意見なりご質問がありましたらどうぞ。

委員： 第7条・第8条という法律的な解釈であれば、我々区民代表が来なくても専門家でやっていただければいいわけで、私どもからしますとどこが良いとか悪いとかじゃなくて、現実の問題としますと放置自転車は非常に迷惑ではあるけれど、自転車というのはこれは公害のない非常にいい乗り物であって、板橋の方でも歩道と車道を区別してどんどんターミナルの池袋へ乗ってくるというような状況の中で、これから自転車がどんどん増えていく。そうすると、今、池袋の駅の様子を見ますと、西武さんだつてとても新しい建物とは言えない。地下にうまっている200万以上の人たちですね、あそこは乗降客があるわけですね、ですから放置自転車というのは安全対策を講じなければいけない一部だと思うんですね。実際には鉄道事業者は乗降客の安全第一、区民とすればやはりそれを望んでいるわけですね。たまたま池袋の駅を拝見しますと、私も生まれて育っていますから、地下へ降りてそしてまた上がっていくという状況ですよ。あの中で何か起きた場合、地下から地上で上がっていく階段は狭いですよね。いくつかあるけれども（何かあった場合）これは大変な事故になる。しかも地下から上がったときに放置自転車がいっぱいあったときどうなるんだということが、まず地元とすれば考えるわけです。そうすると例えば何か起きたときに、鉄道事業者だけで対策できるかなと、あるいは行政だけでできるかなと。やはりパニックが起きたときに私ども非常に不安になる。どうしてもちょっと地元とそういう対策を考えながら、病院等に入れながらですね、これは池袋は大変なことになるだろうと解釈しているわけです。そうするともう建替時期が来てるんじゃないのという建物がここにある場合、それの方が重要なんですよ。ですから、そのほんの一環ですよ、放置自転車対策は。他の鉄道は1階で出入りしたりあるいは地上へ上がったというのですが、地下へもぐるということは大変な危険性があるわけですね、真っ暗になってしまうわけですから。だからそういうことを考えた場合に、鉄道の線路の上があるじゃないかと、我々素人考えですよ。実際に敷地なんてないじゃないかというけどあれだけ線路の上に空いてるじゃないかというのが単純な区民の考え方なんですよ。是非ともこれは総合的に考えていただいて、安全対策の一環としてね、放置自転車はたいしたことはないと思うんですよ。それよりももっと区民の安全を考えなければいけないことかなと、そっちの方を先に考える。そうすると例えば今、地元でも是非（池袋駅に）東西デッキでもつけてくださいよとみんな言っているけど、地元でごちやごちや言っているだけでですね、おそらく鉄道事業者さんでもそんな話はあまり聞いていないのかも知れない。私どもも鉄道事業者さんのお声は全然聞こえないんですね。情報も開示されていない、安全対策はもちろんとっていらっしゃると思いますよ、あれだけ乗降客がいるんですから、これは大変なことになりますから安全対策は考えていると思いますけれども、是非、地元へですね、そういったPRといいますかね、お願いをしたいなど。ですから、私はこの検討会議をつくっていただいて非常に良かったんじゃないかと思うんです。過去がどうこうじゃなくこれからどうするのということ、やはり事業者と地元と行政で前向きに考えていかなければならない。法律が先じゃないんですよ。先生方やっぱり現実をよく踏まえた上で、共に一緒に話し合いをしていかないと、法律はいろいろな解釈があるわけですから、それは専門家でやっていただきたい。我々は今の池袋の現実を踏まえて、合わせて法律と一緒に検討していただきたいなど、そういうふうに思いますね。

部会長： 今までのお話しとは少し違った視点、非常に重要な視点だろうと思うんですね。今の委員のご意見は。というのは、我々は今までのお話しというのはもっぱら放置自転車というところにだけ焦点を絞って話をしていたわけですけど、今のご意見は具体的には池袋になると思うんですけど、主に西武、東武、JRなどですか、あそこの総合的な言わばパニックというか、私はすぐに大地震ということ想定したんですけど、その対策の一環として放置自転車を位置付けるべきではないかと、少なくともこの池袋周辺については、そういうご意見であったらと思うんですが、その辺でいかがですか。具体的に鉄道事業者さんは。

委員： 正直言って、その答えは最初に豊島区が答えるべき話だと思うんです。「まちづくり」という観点ですから。鉄道事業者がどう考えるかということ、それは鉄道のお客様をどう安全を確保するかというような観点はあろうかと思えますけれども、今言われた老朽化したビルだとか、防災拠点だとか経路だとか、それは基本的に第一次的に豊島区さんが答えるべきことだと思います。

部会長： 他にいかがですか。

委員： 今回の委員さんが言われたことは、要は鉄道事業者としての「お客様を守る」という部分もありますし、それに都市側が「まちづくり」をどうするんだという、区民の皆様一人ひとり要望というかお考えは違うと思うんですね。ですからそういったものをまとめてですね、要するに行政側がまとめて、都市計画上自分たちのまちをどうするんだというようなひとつのビジョンをお持ちになったときに、私も鉄道事業者とどこでドッキングして、それを全体としてどうするかというような検討がはじまっていくのが一般的じゃないかと思うんですね。ですから先ほど法律の解釈ということができていますけれども、こういう法律というかひとつの文書がありまして、その中で総合計画をつくって鉄道事業者も入ってやりましょうという中で、協議会も正式というか、当然皆様方にご存知だと思いますが、正式とか非公式という話は別にしまして、事柄の重要性に応じては駅長さんに言う話か、あるいは私どもで言えば本社に持ってくる話かということはおわかりになることだと思うんですね。ですからそういう事柄の重要性に応じて、要するにきちんとした形でこの協議会というもの、あるいは検討をしましょうというお話しがあったんでしょうかと。そういう中で先ほどのご説明の中で、第5条の第2項に鉄道事業者は協力することになっているけれども、しかし一社が6箇所であとはしていない（自転車駐車を整備していない）とおっしゃるわけですよ。そうしますとここで聞いているみなさんは「鉄道事業者というのは何もやっていない」と、そういうように思われるわけですよ。ですから私申し上げているんで、そうではないんじゃないでしょうかということをお前の委員はベースにあったと思うんですが。トータルでそういうこと（防災・安全対策など）を検討していくということは大事なことで私は思います。

部会長： 区民代表の委員さんのご発言は鉄道事業者委員のご発言を踏まえて考えますと、鉄道事業者としてやるべきこと、考えるべきことがあるんじゃないかと、もっと積極的なご意見だったというように私は理解したんですけど。

委員： 行政が先とか事業者が後とかいう問題ではなくて、まあ確かにまちづくりについては行政が今、一生懸命先頭を切ってやっています。地元とやっていますよね。たまたま鉄道事業者の皆さんにお声がかかってなかったのかどうか、それはわかりません。やはり一緒になってやらないと、「こういう計画ができていけれど、肝心の地主はJRであり東武であり、それはどうなっているの」という、もう10年も前から実はいろいろな話が耳に入ってくるわけですね。ですから、これを機会にですね、私は皆さんを責めるつもりは全然ありません。これから是非まちづくり、あるいは駅のターミナルをどのようにこれからしたらいいか、これは池袋だけの問題じゃないと思うんですね。埼玉からも来ますし全国から池袋に（人が）集まってくるわけですから、その辺非常に社会性があるし、むしろ民営化されているといいながらも、僕は行政がやるべきことだと思っています。ですからJRさんは確かに民営化されましたけれども、私はまだまだ行政だというような解釈をしていますよ、現実には。ただただ民営化して利益追求に走らないように是非お願いをしたい。駅の構内が広々あってですね、すぐ売り場になってしまったり、改札出る前にもうお茶も飲めるような確かに利便性はあるかも知れない。僕は利便性よりも鉄道事業者はまず安全性を第一に考えて事業を推進

していただきたいなど、それには地元だとかあるいは行政と一緒にやってやはりこれから推進していくべきではないでしょうか。そういうふうに思います。

委員：

基本的なスタンスとすれば最もだと思いますし、私が先ほど7条だとか8条だとか法律うんぬんの解釈じゃなくて、実態としてそういう鉄道事業者を巻き込んで放置自転車対策をどうして立てなかったんですかと、例えば池袋についてもですね。例えば西武、東武、JRなどありますけれども、対策協議会、例えば練馬区さんでつくられたという話をされていましたが、他の区でもつくっていますし、実際に支社の方にてくれと来て出てますし、議論してますしね。そういった形をどうしてとらなかったんですかというように質問しているんであってですね、だから私はやるべきだということに思っているんですよ。それが第一点ですね。第二点目の例えばその横断デッキ（東西デッキ）の話をされてましたが、基本的にそういった公共施設というのはルールがありましてですね、そういう東西自由通路とかそういったものは道路に準じたものとして行政の方で建設するというのがルールなんです。これは国土交通省なりそういったところに確認していただいても結構ですし、いろいろなところでそういうことはやっていますからね。そのルールに基づいてですね、何でもかんでも鉄道がやれと言われてもそれはできませんよということを言っているわけであって、我々でできること、それから行政としてしなければならないこと、そういったものが集まってこれからの池袋をどうするかというのですね、今回は税金を課すかどうかという検討会議ですから、そこにはなじまないかも知れませんが、将来的には必要なことだと思っています。

委員：

先ほどから法律とかですね、条例とかいろいろお話しがありますけれど、先ほどの委員さんが駅の上にふたをしてというお話しをしていましたが、実は私は20年も前からそういう提案はしているんです。だれも振り向いてくれなかったんですけども。その根本的な理由はですね、一体、日本の鉄道さんはこう言うは大変失礼かも知れませんが、自転車で来るお客さんはお客さんと思っていないんじゃないだろうか、自転車で来るのは別のものであって、電車に乗る人だけがお客であって、横から物を背負ってきてくれるというような考えですね。私、「放置自転車」という言葉は嫌いなんです。あれは放置じゃないんですよ。置き場がないから路上に置かざるを得ない、ですから結果として放置になってしまう場合もあるということであって、それをひとくくりにして全部「放置自転車」はけしからんと。だからそれに乗ってくるのもお客ではないのかと、決してそうじゃないですよ。私、勉強不足なんですけれど、ずいぶんヨーロッパのあちこちの鉄道駅を見て回ってきています。それで日本の鉄道とヨーロッパの鉄道と根本的に違うのはですね、その駅に乗ってくる自転車をお客の「お荷物」としてですね、駅自身がきちんと管理する。このルールがあるわけです。現在、ドイツもオランダもですね、民営化されていますけれども、それに従って国自身がですね、自転車奨励ということで一生懸命になっていますので、各鉄道会社と州あるいは国の政府が協定を結んで、本格的な駐輪場を整備している。ちなみにオランダでは駅の出口から50m以内に駐輪場を設置する、それ以外の独立のものは250m以内とかいろいろ規定があるんですけども、いずれにしても鉄道というのは自転車を放置とは考えないで、駅にはロッカーがあるように当然のこととして受け入れている。それが残念ながら日本の鉄道にはないものですから、今回豊島区さんがこういうことのお機に新しい道が開ければいいなというように私は期待をしています。

委員：

区の関係で何点かでておりますので、私の知っている範囲でお答えになるかどうかわかりませんが、お話しさせていただきます。まず一つは池袋の「東西デッキ」のお話しができました。これはご存知の方もいるかと思うんですが、国と東京都、それから豊島区、JR、西武、東武と協議会をつくりまして平成元年頃から3～4年にわたりまして研究したんですね。かなり実現性が高かったんですね。実現の青写真もつくりましてですね、具体化するまで近かったんですけども、最終的にはJRさんの方でこれはのれませんよと。JRさんの方にメリットがないということでこの計画は実現しなかった経過がございます。それから、区のまちづくりのプランがあるかどうかというお話しですけども、都市計画法に基づく「都市計画マスタープラン」が平成12年につくられておりまして、具体的に当時、可能な都市づくり、まちづくりについて書いてありまして、具体的にどの駅に何台の駐車場をつくるとかいうそこまでのものは書いていませんけれども、ただ、駐輪場が必要であるとか、そういったことは書いてありまして、大塚駅とか目白駅とかそういったところに駐輪場の必要性というのほうはあります。必要があればまた次回見ていただければと思いますけれど。それから協議会のお話しがありましたけれども、私どもは協議会が有効なものであればつくってそこで鉄道事業者さんの協力義務あるいは負担について、是非、示していただきたいと。いろいろな自治体で鉄道事業者さんが参加されている協議会があるんだと思うんですけど、こういったところで各鉄道事業者さんがどういった具体的な協力をされているのか、駐輪場をどの程度つくっているとかですね、あるいは撤去活動にどのように参加しているかをお持ちだと思うんで、是非そういう資料を鉄道事業者さんの方から出していただきたいと、それを参考にさせていただいて、協議会が有効なものであればですね、私どもは設置についてやぶさかではございません。また、先ほど委員さんの中で、法改正にいろいろ要請されましたということで、それから国の方にも内容を確認されたということですけども、この協力義務の中には負担金ということが含まれていないということが国の方の回答だということですね。私どもは負担金に近い税金でですね、その分を払ってもらいたいと言っているわけですし、自転車法に即、則ったものではなく、地方税法に基づいた「法定外目的税」として鉄道事業者さんの方にも応分の撤去活動等の費用を負担していただきたいと、こういうことを考えておりますので、必ずしも自転車法のみに基づいて主張しているわけではございませんので、申し添えておきます。

部会長：

ちょっとよろしいですか。先ほど発言された委員さんの中で、私になるほどと思いましたが、鉄道の駅には小さな駅でもロッカーを置いてある。ロッカーを用意するのは駐輪スペースを駅として用意するのは同じではないかというのが先ほどのご主旨だったんだと思うんですが、それについて鉄道事業者さんはいかがですか。

委員：

今、お話しがありましたように、自転車でお越しいただいたお客様はお客様じゃないなんてことは考えていませんので、まず一言お話し申し上げます。ただ、街というのはですね、鉄道があります、そして街も発展していきます、その時に今までは自転車も置けたでしょうと、あるいは車も少なかったでしょうというものが、都市がだんだん発展してきますと、大体そこに商店街がはりつき、何がはりつきということになりますと、結果的には自転車が置けないような状態になると。そういうことを考えますと、結果としてものを見るというよりも、「まちづくり」というものをどういうふうにされてきたんでしょうかという視点が一つあるわけですね、それに至るですね。それからもう一つ、鉄道とヨーロッパと日本とをちょっと比較されましたが、これは複雑な議論になりますけれども私どもも運賃というのがありまして、それはお客様を安全・快適に運ぶという一つの役目があるからです。その役目とですね、都市側とどこで境界があるんだということは、自転車だけの問題ではなくてバリアフリーその他でもいろいろあるわけなんですね。どこまで鉄道がやるんだと。どこまでが都市側なんでしょうかというのがあるわけなんです。ところが今の風潮は、どうも何でも鉄道、鉄道となるんですね。私ども被害者意識かもしれないかもしれませんがひとつ言わせていただきますとね。ですからその辺の同じような今の感覚でですね。

委員： お話し中すみません。別にヨーロッパの鉄道がサービス施設として駐輪場を設けているのではなくて、現在やっているのは収益事業で行っているんですね。立派に収益を上げているんです。現に償還の期限を5年に設定していたのが3年で終わってしまったと。もっともっとサービスを良くして、自転車で来るお客さんのために満足を与えようというような前向きの姿勢に転じているわけですね。ですから決して皆様方が目先の身銭を切ってますね、やれというのではなく、きつい台所ことは良くわかっていてつもりなので、それにさらに過大なご負担を強いるわけじゃなくてこれを収益事業でなぜ考えないのかと。そういうふうに考えますと、線路の上にふたをすることくらいはいたもたやすい作業ではないだろうか。池袋の上にやったら大変なことで、数十万台処理できます。それで皆さん（鉄道事業者）のふところがうんと肥えます。

委員： よろしいですか。ですから、今のお話しの中で池袋の上にふたをするという部分が、そのふたをすること自体のお金がどれくらいかかるかと、それからペイするかという話はここにおきまして、是非、「街は生き物で常に発展している」と。その状況が刻々変わる中で、やはり鉄道事業者が街のプランというかその基本の計画をつくるわけにはいかないの、結果が今こうなっているということよりも、ようするにどういうことをお考えになってきたのでしょうかと、行政さんの方もですね。ただし、それは行政さんだけじゃなくて、ここに書いてあるように私どもも協議会あるいはできることはやっていますと、それは当然運賃というものがありますから、そういったものを侵してですね、赤字になるようなことはできませんが、しかしできるところはやるし、できないところは申し訳ないけどできませんと、その代わり何か他でご協力できることはありませんでしょうかということやってきているはずなので、その辺はご理解いただきたいと思います。

部会長： 今のお話しで私の方から鉄道事業者委員の方をお願いなんですけれど、先ほど区委員の方からご発言がありましたけれども、豊島区に限らず具体的に放置自転車対策で他の地域に協力している事例や何かがあるらしたら、是非そういうものを提出いただきたいですね。

委員： それは結構です。池袋に関しましては先ほど申し上げました。それはなぜかと言いますと、要するに協力していないと申しますのでそうではありません。

部会長： 例えばこの先の板橋とか。

委員： いや、うちはこの豊島区管内は少ないんですけど、そういうことでなくても全線いろいろありますので、できるところはやっていますし、かなりの土地も出していますし、できないところはできないと、これは仕方がないことなので。

部会長： もし企業秘密でなければご提出いただいた方がいいだろうと思います。

委員： それにかかわらないものについてはご提出いたします。

部会長： よろしく願いいたします。他に何かありますか。

委員： 法律論はちょっと勉強ができませんのでわかりませんけれども、法8条の条文を解釈した場合、法律学者はどういうものなのか、次の機会までにでも是非教えていただきたいと思います。これがだいが引っかけります。今いろいろおっしゃられることもわかるんですけども、例えば現状の問題を解決することと、長期的なことのお話しがありますね。そういった点でこれからの話をどう持っていくのかまた関心がありまして、知りたいと思うんです。JRさんの会長さんは都知事との対談なんかでは駅舎にみんな保育所を置いて人口増減の問題なんかに触れておりましたけれど、かなりトップの方は前向きでいろいろと鉄道さんの方も考えていらっしゃる事がたくさんあるようですから、そういうことも生かして、この会を持っていった方がいいと思うものですから、ちょっと引かかる点を教えていただければと、こう思います。よろしく願いします。

部会長： 次回ということでよろしゅうございますね。

委員： はい。大体読めてきたような感じがするんですがね、何かもやもやしたのがあるものですから。お願いします。

委員： 先ほど駐車場とコインロッカーという話がありましたけれども、鉄道を利用しているお客様というのは、歩いてくる方から自家用車でくる方、バスでくる方、自転車に乗ってくる方、いろいろあるかと思います。私どもはやはりその、駅から駅までお客様を運ぶというのが鉄道事業者の使命だと思っていますから、どういう手段でくるかといったことについて鉄道事業者としてこれで来いとかがいっている話じゃないんです、それはもちろん。基本的に自動車の駐車場とか、それからいわゆる駐輪場、今議論になってますね、これは基本的には都市側が整備するものだというふうに我々は理解しております。

部会長： そうすると私がお聞きしたいのは、どうして池袋の地下にはかなり広大なロッカーが用意されておりますが、あれはどこが用意されているんですか。たとえば西武鉄道、わたしが利用する駅にはロッカーが用意されていますね。

委員： ロッカーはどこが用意するかということですか。ロッカーと駐輪場とでは。

部会長： 同じことだということですよ。自転車も同じだという発想です。

委員： あのロッカーというのは、昔、お客さんの荷物をお預かりしていたわけですが、自転車はですね、そのころもっと重要な財産で、要するに駅がお預かりするんじゃなくて周りの民家の人たちがお預かりしてたわけですね。その分については鉄道は手を出さなという時代だったわけですね、昔は。それがまず駅の省力をはじめましたので、最初にお客様の荷物をお預かりするのは人を廃止して代わりにロッカーをつくったと、そういうことでございます。今でも地方の方にいきますと駅の前で駐輪場を営業されている方もいらっしゃいます。池袋なんかは逆にもう、駐輪場をするよりもビルにした方がいいということで、そういう人がいなくなってしまったわけですね。その辺で今度はだれが作るかということになっているのかなと思います。

委員： 駅が対応するのはどっちなんだということですが、自転車をですね、これは実は80年代の運輸政策ビジョンの中で、自転車は公的に扱うんだと、だから鉄道は関係ないんだと、交通機関として認めなかったんですね、当時の運輸政策審議会が。ところが、今度の21世紀の運輸政策ビジョンは、がらりと変わらして、（自転車は）運輸政策上重要な交通機関であると、だから積極的に対処しなければならないというように180度転換したんですよ、日本の政策は。ですから認識をこの際この会を境にしましてですね、是非、100%とは申しませんが、もっともっと理解を深めていただきたいというふうに切望するわけでございます。よろしくお願いいたします。

部会長： もう時間がないので、先生方からいかがでしょうか。

委員： 協議会をつくらないでいきなり税金だという気持ちはよくわかるのですが、区がいろいろ考えた末、こういう税という考えを提案しているわけですので、私としては法律のことを次回おやりになる事に反対はしませんが、早い時期に「この税をかけるとどうことが起こるのか」「この税の目的はそもそもなにか」ということをもう少し議論する方が良いのではないかと思います。区の方案ですと、自転車を放置する人は何も負担しないわけですから、差しあたって放置自転車は減らないと思います。そうしますと最初の効果は区の撤去費用等の負担が軽くなるということですね。区の提案に本当に自転車が減るメカニズムがあるのかということをよく考えないと、放置自転車は減らずに、単に財政的に区が楽になるという効果だけで終わってしまう。放置自転車が少なくなるためには、区が自転車放置税でもって駐輪場をどこかに整備するか、あるいは鉄道事業者が「そんなに税金を負担させられるくらいなら、駐輪場を整備した方が得だ」と考えて駐輪場を整備するようになるか、どちらかが起きる必要があると思うんですね。この二つのどちらを区が狙っているのか、そういうことを、予定の部会は4回しかありませんので、早い段階で議論された方がいいんじゃないかと思えます。

部会長：

そろそろ予定の時間が来ておりますので、ご議論はここまでにさせていただいて、今日の論点をいくつか整理させていただきたいと思いますがよろしゅうございますか。

(一同了承)

1つはやはり自転車法をどう理解するか、どう解釈するかという、平成5年の改正の意義も含めてこれは大きな論点になる可能性があるだろうと私は思っています。

それから、もう一つはそういう自転車法の解釈うんぬんの問題ではなくて、現実にあるのをどうしようとしているのかと、特に区民代表委員の方からは鉄道事業者代表委員の方に、現実的にどう対処しようとしているのかということ質問されて、その一環として例えば他の区で放置自転車について具体的にどういう協力をしているのかというお話しが出たと思います。

それから、もう一つは今の学識委員からのお話しで、これは区側の方にも、それから鉄道事業者の方にもお答えいただきたいと思うんですけども、この税を課したときに具体的に放置自転車を減らす手段として効果があるかどうか、具体的に言えば放置自転車はあまり減らない心配もあるんじゃないかと。ただ、区の財政負担が少し軽くなったという程度でいいのかというご主旨かと思えます。他方、この税が課されたときに鉄道事業者とするときどういうビヘイビアをとるだろうかということをもう少しつめたほうが、税の検討とすればいいだろうという、そういうご指摘だったと思います。

それから、短期的な話と長期的な話を、先ほどの第7条、第8条をめぐってもそうですが、短期の話と長期の話をし少し区別してきちんと議論した方がいいだろうというご指摘があったらと思います。

区の方はその辺、今の学識委員の発言にもありました「税を課したときの効果」をどう考えるかというのはやはり短期と長期の問題があるだろうと思うんです。その点も含めまして次回いくつか大きな論点がありましたので、次回はそういう論点に則してまた開催したいと思えます。

いくつか区側の方では提出していただきたい資料がありました。例えば鉄道事業者さんとの協定ですか、そのお話しですとか、あるいは巣鴨駅や目白駅の対策協議会というんですか、そこのやりとり、もしよろしければ議事の要旨まで出していただいて具体的に区と鉄道事業者とのやりとり、あるいは区民とのやりとりは具体的にどんなものであったのかという議事要旨まで出していただけるとありがたいなと思えますので、是非そういう点をお願いいたします。

それから、自転車法の改正に関しましては、委員さんからもご発言がございましたが、改正の経緯をもう少しきちんとまとめてですね、整理していただいておいた方がいいと思えますので、その辺も次回よろしくをお願いいたします。

そんなことでよろしゅうございますでしょうか。今日は私、不慣れで議論が錯綜したきらいがないわけではないんですが。

委員：

すみません、よろしいでしょうか。ちょっと事務局にお聞きした方がいいのかも知れませんが、今回の部会は4回ほどスケジュールが組まれておりますが、今日は第1回ということで、例えば今後2回目、3回目、4回目でどんなスケジュールといたしますか、部会後は専門委員会ですとまとめるということなんでしょうか、何か具体的にこういうところをつめるといったスケジュール取りはあるんでしょうか。

部会長：

私が理解している限りでは、4回という回数にはあまりこだわらなくていいと理解しております。

委員：

それでは、議論を積み重ねていってあればそれに付随してやっていくという主旨ですか。再度資料を作成して、説明してまた議論していくと。そういう積み重ねでいって、先生方がいいだろうというところで専門委員会に行くという理解でよろしいですね。

部会長：

そうですね。我々でこの部会としての意見なり方向なりをまとめまして、それを専門委員会に上げて検討するという手順になっているかと思えます。

委員：

まとまらない可能性が高いと思うんですが。

部会長：

それは少し議論を続けてみないと、最初からそれを言うていただくと困ってしまいますので。

- 委員： 両論併記か何か。
- 部長： それはまだ。部会長の私におまかせいただきたいと思います。両論併記にするかあるいは意見を是非ともまとめるかということも含めましてですね。まだ今日は第1回ですから、今からまとまらないと言われてしまうと困ってしまいますので。
- 委員： 我々は冒頭言いましたように、今回の税は基本的には成立し得ないという理解ですので、確かに放置自転車そのものをどうするかということは大きな問題としてあるというのは認識しております。その考え方に変わりはありませんので、仮に例えば次回あった場合どうするかというふうなことで議論されてますけれど、それはそれで我々は同席いたしますけれど、議論になるのかならないのかわかりませんが。
- 委員： ひとつちょっとお願いしておきたいんですけど、前回この議事録なんですけれども、会議が終わった翌日にインターネットで流されたようですけれども、是非、外に流すときには確認をしていただきたいと思います。公開は結構なんですけれども、その前にですね一応何らかの確認といえますかね、そういった経過をとっていただきたいと。
- 事務局： その辺につきましてはいちいち全委員さんの方に確認するかどうかということよりも、私どもの方としてはですね、本日の議論のあったことを大変周囲からも注目されておりますので、可能な限り忠実に再現をさせていただくべくテープ撮りもして、また複数で復元もしておりますので、可能な限りあった議論をですね、そのままの形で復元したいと考えております。それについてはいろいろ手数もかかることですので、何とぞご理解をいただきたいと思います。
- 委員： いや、あのそういうことを言っておるのではなくて、逆なんです。前回（5月の法定外税検討会議）も委員の自己紹介のときに一言コメントをとということのご指示があったので、各鉄道事業者は一言ずつコメントをしております。ただ、そのコメントした事柄が抜けております。そういうことを見て言ったので、その内容をですね、改ざんするなり何なりして外に出してほしいとかそういうことを言っているんじゃないんです。できるだけ忠実に出していただきたいと言っているんであって。
- 事務局： その辺のところにつきましては忠実に、前回のところは第1回目（の全体会）でございますので委員のご紹介と、まあ自己紹介を兼ねたようなご挨拶でございましたので、実質的な議論につきましてはですね、正確に復元をさせていただきます。
- 部長： それでは、私の不手際で時間をオーバーしておりますが、本日の第1回の会議はここまでいたしましたして、次回以降の予定を事務局の方からお願いいたします。
- 事務局： それでは次回でございますけれども、次回は9月24日（火）でございます。時間は本日と同じ午後7時から、場所もこちら、同じ場所でございますので、よろしくお願いたします。  
本日はどうも長時間にわたりありがとうございました。
- 部長： どうもありがとうございました。
- 閉会

|                 |   |
|-----------------|---|
| <p>会議の結果</p>    | <p>・今回出された意見を元に、論点を整理した上で必要資料等を検討し、次回会議に備えることとした。<br/>&lt;次回日程&gt;<br/>第2回：9月24日（火）午後7時から（会場は同じ。詳細は別途）</p>            |
| <p>提出された資料等</p> | <p>資料1 - 1 放置自転車等対策の現状<br/>資料1 - 2 放置自転車等対策税構想の考え方と背景について<br/>参考資料1 「改正自転車法」について<br/>参考資料2 豊島区自転車等の放置防止に関する条例について</p> |
| <p>その他</p>      |   |