

会 議 録

事務局 - 税務課税制担当係 電話 0 3 - 3 9 8 1 - 1 3 7 6

附属機関又は会議体の名称		豊島区法定外税検討会議 「第一部会（放置自転車等対策税関連部会） 第 2 回 」
事務局（担当課）		総務部税務課
開催日時		平成 1 4 年 9 月 2 4 日（火）午後 7 時～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 < 関係団体選出者 > 黛雅昭、古澤廣道、小見龍一郎、齊藤春雄、堤良三、平野和範 < 区民代表 > 齊木勝好、平山平、柳田好史 < 区職員 > 小野温代、荒井正典、増田良勝
	幹事	財政課長、広報課長、税務課長(事務局兼任)、都市開発課長、交通安全課長
	その他	< 説明員 > 田浦芳孝
	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 3 5 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 関係団体選出委員の欠席に伴う資料説明員の代理出席について 議事 1．自転車法改正の経緯等について 2．対策協議会及び鉄道事業者の協力状況等について 3．その他

審 議 経 過

開 会

事務局： ただいまから、豊島区法定外税検討会議第一部会の第2回目を開催させていただきます。本日は夜間にもかかわらずお集まりいただきまして誠にありがとうございます。前回に引き続きまして、今回もいろいろ資料が出されておりますので、その資料を説明しながらご協議をお願いしたいと思います。

それでは運営につきまして部会長の今井先生、どうぞよろしくお願い申し上げます。

部会長： こんにちは。お忙しいところありがとうございます。今、事務局の方からお話しがありましたように、本日は第2回目ということですので、また9時までよろしくお願いいたします。座らせていただきます。

本日、議事に入る前にいくつか私の方からご了解いただきたいことがございます。一つは、本日はJR東日本の林委員がどうしてもご出席いただけないという事情ができましたので、(資料の)説明をいただく必要もございまして、JR東日本の総合企画本部の田浦課長さんにご出席いただいておりますので、ご了解いただきたいと思っております。それが第一点でございます。

それから第二点目は、テレビカメラの方にまた前回と同様お願いしたいと思っておりますが、議事に入りまして5分くらいは撮影は結構ですが、その後はご遠慮いただきたいと思っておりますので、ご了解ください。

それからもう一点、本日の議事の内容でございますが、前回の議事録を見ましたところ、最後に私が今日は「前回の論点整理をして、ただちに法定外税の検討に入る」という趣旨になるようなことを皆様にお話ししているようですが、その後いろいろ前回の「宿題」といいますか資料の提出等を求めたものを拝見しましたところ、本日はもう一度、放置自転車等の状況あるいは自転車法等の改正の経緯についてご議論いただいた方がよろしいかと思っております。

さらに鉄道事業者の方からは、これは前回私の方からお願いしてあったことではございますが、具体的にどういうことをやっておられるかということについての資料をご提出いただいておりますので、資料のご説明をいただきながら、放置自転車についてどう考えたらいいかということをお話ししたいと思います。税につきましては次回とその次、第3回目と4回目で税そのものについての議論を行いたいと考えております。そういうわけで、本日のこの会議は、前回の続きとご理解いただければと思います。

それが私の方から申し上げる点ですが、あともう一点ございます。お手元に本日配付された資料として、この委員会に区民代表として出席されている柳田委員が参加しておられます「自転車のまちづくり公開講座」ということをやっておられるようでありまして、そこで9月12日に行われました公開講座の席で出された区民の意見を資料として出したい、それに基づいて少し区民の考え方を説明したいというお話しがありました。それは非常に結構なことだろうと思っておりますので、本日お手元に追加の資料としてお配りしてございます。

以上があらかじめ申し上げることでありまして、そういうわけで、本日は皆様のお手元にございます議題が、1. 自転車法改正の経緯等について、と、2. 対策協議会及び鉄道事業者の協力状況等について、という二つでございますが、この二つを最初に、ほぼ1時間くらいでそれぞれご説明いただきまして、その後1時間ぐらいかけて前回と同じような議論をしたいと考えておりますので、ご了解いただければと思います。よろしいでしょうか。

(一同了承)

1. 自転車法改正の経緯等について

部会長： それでは早速、議事に入らせていただきます。最初は自転車法の改正等につきまして、事務局の方から説明をお願いいたします。

幹事： それでは、資料に基づきまして説明させていただきます。前回のご議論の中で「自転車法」の改正で鉄道事業者の責務というものがどのように変わったのか、その辺のところがよくわからないというご意見、また、（責務が）強化されたといっても法文上変わらないではないか、というようなご議論がありましたので、自転車法の改正につきましてその経緯をご説明するために「資料2-1-」から「資料2-1-」までの資料を用意させていただきました。順次ご説明させていただきます。

まず、「2-1-」の資料でございますけれども、こちらは「旧自転車法の問題点」ということですが、これは改正される以前に衆議院の「交通安全対策特別委員会」の中の「自転車駐車場整備等に関する小委員会」というのがございまして、こちらの方で放置自転車の実態を踏まえて、その当時の自転車法にどのような問題点があるかというものを精査いたしまして、必要があれば一部改正も提案することがあり得るという結論に達しまして、主な問題点が考えられるとこのことでございます。その中の旧法の第5条でございますが、第5条の1というところを読み上げさせていただきますと、「公共自転車駐車場の設置主体が、地方公共団体または道路管理者となっており、鉄道事業者の責務が協力になっているが、自転車放置の大部分が駅利用者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がある」というような問題の整理がなされているというところでございます。

次に、「資料2-1-」でございますけれども、こちらは旧・総務庁の「交通安全対策室」が有識者によります「自転車基本問題研究会」というものを立ち上げておまして、そこでの調査研究の成果ということで平成4年3月に報告書としてまとめられているものがございます。この中では問題の所在と解決の基本的方向性をまとめたものという位置付けでまとめられておりますけれども、17ページに（4）といたしまして、「鉄道事業者の役割と責務の明確化」というところがございます。次の18ページ以降からかいつまんでご説明させていただきますと、「（鉄道事業者は）これまで用地提供等、積極的に協力すべき義務が課せられているが、平成2年までに用地提供等を行ってきたのは全体の2割程度に過ぎない状況であり、鉄道事業者の協力の有無、程度によって、申し入れを行う地方公共団体間で著しく均衡を欠く状態が生じている。」と、そして「鉄道事業者の一層の協力が不可欠である。」という認識のもとに、18ページの下段の方ですが、「しかしながら、鉄道事業者によっては自らの経営多角化等を優先させ、地方公共団体からの申し入れを断わるなど、期待されたような協力が得られず、駅周辺における駐輪場整備が思うように進まない事例が数多く出てきている。このように鉄道事業者から思うような協力が得られない背景には、自転車法における鉄道事業者の積極的協力義務という規定があいまいであり、鉄道事業者の役割と責務の内容が不明確である結果、鉄道事業者にとって必ずしも協力する必要がないと受けとめられたり、協力するにしてもどこまで協力すべきかわかりにくいといった事情がある。」そして、（19ページに）「鉄道事業者の役割と責務を明らかにする必要がある。」と書かれております。20ページにおきましてまとめのところでは、「したがって駅周辺の駐輪場整備を促進するためには、鉄道事業者の原因者としての立場をより明確にする意味で、鉄道事業者による駐輪場の整備、あるいは、地方公共団体又は道路管理者が駐輪場の整備を行う場合は用地の提供等の応分の負担を義務付ける方向で自転車法を改正する必要があると思われる。」また、下段の方で

ございますけれども、「このように、鉄道事業者は、放置状況の厳しい駅周辺において、自らの役割と責務を再認識して、その放置解消のための駐輪場整備について、地方公共団体、道路管理者とともに積極的に対応すべきであると考え。特にJR各社は民営化によって鉄道利用者に対するサービスを一層向上させる立場にあり、また、放置自転車の利用者の大部分が鉄道利用者であることから、従来の受動的立場から一歩進め、駐輪場の整備に関し、主体的に取り組むべきであると思料される。」このようにまとめられているところでございます。

これが改正前における国の状況でございまして、次の「2-1-」の資料が自転車法の新旧対照条文を参考につけさせていただきました。上の段が改正された新条文、下が改正前の旧条文でございます。3ページでございますがその中の第5条では、下の旧法では「自転車駐車対策の総合的推進」の中で、「駐車場の設置に努めなければならない主体が地方公共団体又は道路管理者という2者に特定されておりまして、その中で用地の提供について申し入れがあったときは鉄道事業者の責務が規定されていた」ものでございます。非常にこの辺があいまいな規定になっているということでございます。それを新法では4ページの上段でございまして、従前の地方公共団体と道路管理者の責務規定の他に、独立して「2項」を設けまして、「鉄道事業者の責務規定」を独立した項として立てたと、これで駐輪場の設置に関する主体として設けられたわけでございまして、責務と役割が明確化されたわけでございます。

次に「資料2-1-」でございまして、「改正自転車法に伴う関係省庁通達」ということで、これは前回の議論にもありましたけれども、この「改正法」が施行されるにあたりまして、総務庁（当時）交通安全対策室長から各都道府県知事、政令指定都市市長あて等、自治体に対する通達と、その中には後の方で「鉄道事業者に対する通達」もあわせて加えられているところでございます。資料7～8ページに前回も議論の中で出ましたけれども、衆議院及び参議院の中でこの議決において「付帯決議」というものがなされております。（7ページに）「政府は・・・次の事項について万全の措置を講ずべきである。」ということで、「鉄道駅周辺における地方公共団体等による自転車等駐車場の設置が円滑に行われるよう、鉄道事業者の地方公共団体等との緊密な協力体制の確立について十分指導すること。」というような附帯決議がされているところでございます。9ページでございまして、これが各旅客鉄道株式会社の代表取締役社長あての当時の運輸省鉄道局長から出されている通達でございます。この9ページの下段を読ませていただきますと、「昭和55年の自転車法制定以来、関係者の不断の努力にもかかわらず、放置自転車問題が解決にはほど遠い現況にあることにかんがみ、鉄道事業者が放置自転車問題に対して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、地方公共団体及び道路管理者との適切な連携のもとで放置自転車問題の解決に自らも主体的に取り組むべき旨を明らかにしたものである。」「鉄道駅周辺における自転車等の駐車需要が大量に生じている実情を十分に認識し、この法改正の趣旨に則して、下記事項について積極的に対応することにより、従前以上により協力に自転車等駐車場の整備促進に取り組むこととされたい。」ということで10ページに記いたしました具体的要請しているところでございますが、「1. 鉄道事業者の協力体制の整備について」ですとか、「4. 自転車等駐車場利用可能用地の精査等鉄道事業者としての対応について」というところで具体的にからまで規定されているところでございます。その10ページののところでは、「高架下、駅前広場、法面等の駅周辺用地のうち、自転車等駐車場としての利用が可能な用地の有無について、常に十分な精査に努めること。」それから11ページのとして「新駅設置又は駅施設若しくはその周辺の大改良の

際には、鉄道事業者は、地方公共団体及び道路管理者と相互に協力し、計画段階において必要な自転車等駐車場の確保が図られるように努めること。」として「鉄道事業者は、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、このような通達が出されているところでございまして、これらを（自転車法の）改正前の国の規定、それから改正法の規定、そのうち施行にあたっての通達の中からこの法改正によりまして駐車場の整備等に対して鉄道事業者の主体的かつ積極的な役割が果たされることが要請されているということが言えるかと思えます。

以上が自転車法改正の経緯についての説明でございます。

2. 対策協議会及び鉄道事業者の協力状況等について

部会長： どうもありがとうございます。続きまして、本日は最初に申し上げましたような趣旨から、提出されている資料についてご説明いただきたいと思えます。次は鉄道事業者の方から、放置自転車対策についての協力状況という資料を出していただいております。「資料2-2」でございますので、これに沿って鉄道事業者さんの方からご説明いただきたいと思えます。表紙にあります順に沿ってお願いいたします。

説明員： 欠席いたしました委員に変わりました。本日、説明にまいらせていただきました。当社から提出いたしました資料を簡単にご説明いたします。

まず1ページ目ですが、これは「対策協議会」の参加状況ということでございます。当社がここに掲げましたのは、18の事例でございます。これは法改正に伴いまして、協議会が一つの目玉といたしまして取り上げられ、さらには（旧・運輸省）鉄道局長の通達にも「会社として責任ある者をこの協議会に参加させるように」というようなことでもございましたので、実は注書にも書いてございますように、自転車法に基づかない独自の対策会議、あるいは自転車法に基づく協議会ではあるけれども会社として決めた代表者ではなくて地元の駅長などが委員として参画しているものも結構ございますけれども、ここに掲げた18については法による根拠に従う協議会、さらには支社の企画室ということで責任部局を決めておりますので、会社を代表して出ている協議会の事例でございます。設置時期、それから「総合計画」の策定期間、開催状況等を簡単に示しております。

それから2ページ目のその他のところに記載してございますが、「協議会」において議論された結果、当社がこの協議会の成果として可能な用地の提供などができるようになった事例もございます。具体的には省略いたしますが、そういうこともございました。さらには総合計画に基づいて新たな貸付けを行うことになっているというような、そういう事例もございます。

次に3ページでございますが、「放置自転車対策協力状況」ということで、会社全体について現況を記したものでございます。昨年度末現在ということで、ここにございますが駐輪場としての用地の提供実績といたしましては、地方公共団体に514箇所、20万㎡弱ということでございます。それからその他として、相手が当社のグループ会社などでございますが、30箇所、2万3千㎡強でございます。このグループ会社に貸付けたものは、基本的にそのグループ会社が駐輪場を経営しておりますので、今、企業としては連結の時代でございますので、場合によってはこれも自己経営の駐輪場と言ってもいいのかも知れませんが、純粋に当社が直接経営しておりますのはそのとなりの欄の1箇所、830㎡のものでございます。これは東十条駅にございます。ということで、用地、駐輪場として545箇所、22万㎡強、使っているということでございます。これ以外に駐輪場ではなくて一時保管場として要請を受けてお貸しして

いるものが7箇所、7千㎡強ございます。それ以外にキャンペーンの協力など、昨年度につきましては東京都以下、地方公共団体からのご要請などを受けまして、クリーンキャンペーンなどへの協力をいたしております。それに際しては駅や列車内においてポスターの掲示等の協力を行っているところでございます。また、いろいろな駅でキャンペーンを実施するという事で、担当者が参加しているケースについては、豊島区においてもおやりになっていますが、参加しているところでございます。さらにこのページの、その他としまして、前回も若干議論になっておりました目白駅につきましては、区の方でお出しになった資料にもございますけれども、私ども、駐輪場を区の方で設置するという事で等価交換に応じた実績がございます。これも広い意味で協力の一環と考えているところでございます。また、池袋駅の西口には当社のグループ企業でございます「池袋ターミナルビル株式会社」と東武鉄道さん等とともに駐輪場の整備を行っております。これは（商業施設の）付置義務を上回る整備ということでありますので、これらも当社グループとして協力している事例と考えているところでございます。

以上です。

部会長： どうもありがとうございました。次の方をお願いします。

委員： 4～5ページが当社の状況でございます。

まず自治体等に対する自転車置場等の提供状況でございますが、（4ページの）表にありますように、地方公共団体に58箇所、関係会社ですがその他1箇所、それから自己経営が25箇所ということで、84箇所の駐輪場を沿線全体に整備しておるところでございます。次のキャンペーン協力等は皆さん（他の鉄道事業者）と同じように積極的に参加して、活動しているところでございます。それから、連絡窓口を整備するようというお話しが（鉄道局長通達の中で）ございまして、当社では広報部広報課が一手に引き受けて全体の調整をしております。それから、その他のところでは、当社としてはできるところについては自治体さんをはじめとして協力しておりますが、土地の無いところ等についてはできないというのが現状でございます。最近、できるところではほとんど提供が終わっている場合が多いので、基本的には自治体さんの要請がありますとそういう中でお互いに「ここでどうでしょうか」というお話しで直接的に自治体さんと協議してお貸しするなりしております。豊島区内につきましては、椎名町駅に1箇所と東長崎駅に4箇所、駐輪場を整備しております、ここにつきましては当社が営業をしているところでございます。

それから5ページの、「対策協議会」の状況でございますが、沿線12の区市で開催がございまして、大体平均すると年1回から2回ぐらいの開催をしているところでございます。

以上でございます。

部会長： どうもありがとうございました。続けてをお願いします。

委員： 資料にお示ししてありますとおり、まず、（6ページの）駐輪場の整備状況でございますが、ここにありますように用地提供ということで地方公共団体58箇所、約2万㎡、その他ということで12箇所、4,372㎡、それから自社経営、グループ会社に運営委託ということも含めまして41箇所ということで、合計111箇所、6万㎡強ですが、整備状況はそういうことでございます。キャンペーン等の協力状況ですがこれは各社さんと同じように、クリーンキャンペーンの協力要請等にあたりましては駅や列車内へのポスターの掲示であるとか、あるいは各駅でのチラシの配付等を

させていただいております、平成14年については10月22日から31日にかけて同じようなことを実施するという予定になっております。このほか、豊島区さんはじめ各自治体の放置自転車キャンペーンにおきましては社員が参加いたしまして、啓蒙活動や放置自転車の撤去活動への協力を行っております。その他、適宜、駅の係員による放置自転車等の整理等もそれなりに行っているというのが現状でございます。それから後で出てくるかと思いますが、前回話題になりました「池袋メトロポリタンプラザビル」ですけれども、これは「東京都豊島区自転車等の放置防止に関する条例」に基づく付置義務の駐輪場でございます、これによりますと約600台規模でいいということになります、1,500台ということで。実際は2,000台規模の自転車が収容できます。ただ、調査した結果、13年12月3日の実績では、「百貨店等の利用が140人、鉄道等の利用者が640人」ということで、鉄道を使っておられる方々がかなり利用しています。それでも全体で780人程度しか使用していないということで、まだ余裕があるということですので、こういうところでの放置自転車の啓蒙活動その他は自治体さんを含めてやっていかなければならないだろうと考えております。

それから当社が参加しております「対策協議会」でございますが、(7ページに)示したとおりでございます、13箇所でございます。これにつきましては自転車法に基づく対策協議会ということで、積極的に協力しておりますつもりでございます。ただ、「総合計画」が未策定といったものは鉄道事業者等の問題というよりも全体的なものがありますので、これについては一言で申しませんが、いずれにいたしましても要望に応じては積極的に出ているということが現状でございますので、何とぞご理解のほどお願いしたいと思います。

以上でございます。

部会長： どうもありがとうございました。それでは次の方をお願いします。

委員： (8ページの)駐輪場等の整備状況でございますけれども、地方公共団体、これは市川市であるとか浦安市等に対して東西線等の高架下がメインでございますが、31箇所、2万㎡強の用地提供を行っております。その他につきましては、これは民間会社でございますけれども507㎡。合計で33箇所、2万1千㎡強ということでございます。その他に一時保管所としてやはり高架下をメインとして9箇所、5,700㎡ほどの貸付けがございます。この他、新線の4駅において記載のとおり地下駐輪場の設置を行っているところでございます。キャンペーンの協力状況につきましては、各社とも同じだと思っておりますけれども、記載のとおりでございますので省略をいたします。その他でございますが、豊島区に対しては用地提供実績はございませんが、駒込駅の自転車駐輪場と駅出入口を地下でつなぐ工事について協力を行っているところでございます。

次に(9ページの)「対策協議会」への参加状況でございますが、練馬区他7箇所参加をいたしております。その他でございますが、平成14年7月に江東区から対策協議会への出席要請を受け、担当者が参加したと書いてございますが、これは駅に限定しておるということで、私どもは現業対応ということでこの「対策協議会」とは別にしております。それから2番目でございますが、原則的に地下を走っておりますので地上の用地が非常に少ないということで、総合計画策定後に新たに用地の貸付けを行った

事例は多くないと書いておりますが、数少ない例といたしましては中野富士見町駅であるとか、茗荷谷駅といったところで用地の提供を行った実績がございます。

以上でございます。

部会長： どうもありがとうございました。次の方をお願いします。

委員： 資料10ページになりますが、まず、駐輪場の整備状況ということで説明いたします。現在、地方公共団体に用地提供してございますのは36箇所、区の数にいたしますと豊島区さんはじめ8区、面積にいたしまして1万6千㎡、台数にいたしますと約8,000台程になります。先ほどの委員さんからもお話しがございましたが、私どもも地下鉄ということでございまして、基本的には駅が公道の下に設置されているのが大部分でございまして、ここで用地提供をさせていただいておりますのは、たまたま地上駅で高架下が使える場合や、また駅の近くにバスの営業所等の空き用地があるというところにつきましてのご協力をさせていただいているところでございます。キャンペーンの協力状況でございますけれども、13年度はここに掲げてございます6区が主催するキャンペーン等に参加させていただいております。また独自対策として、巣鴨駅でございまして、駅係員が駅出入口付近に置かれた自転車の整理、これは特にお客様の安全確保的な意味からやっているものでございます。あとは放置自転車防止のステッカーを駅出入口に貼る等、このような対策をとっておりますが、やはり鉄道事業者が独自でできるということになりますと、この程度が限界かと思っております。ここには書いてございませんが、現在、西巣鴨駅で出入口付近につきまして、自転車の整理状況をよくするためにフェンスの設置等ができないかということでの協力の依頼がきておりますし、また、落合南長崎駅でございまして、ここにつきましては年2回ほど豊島区さんの方で放置自転車の撤去をされているようでございますけれども、ここについては駅の係員が放置自転車の撤去のことをお伺いしたのですが、業者の方だったのかちょっとはっきりしなかったんですが、きちんとしたお答えを聞けなくて、現状では特に落合南長崎駅では独自ではしていないといった状況です。あとはその他で書かせていただいておりますが、先ほどの(説明のあった)平成6年の鉄道局長通達がございまして、新駅設置の際のお話しが豊島区さんの方からご説明がございましたが、最近できました新線、この駅を設置する際には「掘山空間」といいまして、通常駅ですと地表からずっと掘り下げていきまして駅を構築するんですが、駅の一番上の部分と地表までに空間ができるんですが、その空間を利用しましての駐輪場設置ということで、ここに掲げてございます4区8駅、台数にいたしますと3,484台、これについてのご協力をさせていただきました。一口に書いてありますがこのような設計変更をいたしますと、工期的に2年くらい延びまして、その間の経費等もかさむわけでございますけれども、新しい駅については法の趣旨に則りましてこのようなご協力をさせていただいております。

つづきまして「対策協議会」への参加状況ということでございますが、私どもが参加しておりますのはここに掲げております4区でございまして、既に総合計画が策定され活動休止をされているところ、それから計画策定後も継続して活動されているところ、いろいろでございますけれども、継続されているところにつきましては引き続き本局の責任者を出席させ

対策にご協力させていただいております。このような状況でございます。
以上です。

部会長： どうもありがとうございました。以上が5社の協力状況でございます。
続きまして、今までのお話しにも出てまいりました「対策協議会」ですが、前回は話題になりましたが、「豊島区としてどうして設置しないのか」というようなご意見もございました。「対策協議会の設置に関する豊島区の考え方」というものもあるようでございますので、皆さんのお手元の資料でいいますと「資料2-3- 」ですか、これについてのご説明をお願いいたします。

幹事： それではすみません、座ったままでご説明させていただきます。私の方からは「資料2-3- から 」について合わせてご説明させていただきます。

では少し順番が変わりますけれども、「2-3- 」からご説明させていただきます。「23区における自転車等駐車対策協議会設置状況」となっておりますが、これは豊島区において各区からの聞き取り調査に基づき作成した資料でございます。23区の中でいわゆる法律に則り条例に基づいた協議会を設置しておりますのが、新宿区から練馬区までの6区となっております。それで主な検討内容につきましては中央に書いてございますけれども、概ね「総合計画」を検討し答申したという項目になっているのかなと思われまふ。ただ、中野区に関しましては先ほどお話もありましたように、中野富士見町駅において鉄道事業者さんから土地を借り受け、駐車場を設置したということがございます。これは、中野区の方から協議会で要請をしまして、協力を得ていると聞いています。

それでは戻りまして、「資料2-3- 」の「自転車等駐車対策協議会の設置に関する豊島区の考え方」についてご説明します。すみませんが一点訂正がございます。1の「自転車法における「協議会」設置の趣旨」のところの1行目、自転車法の改正日なのですが、平成5年12月23日となっておりますが、これは22日の誤りでございます。申し訳ありませんが訂正をお願いいたします。では改めて、考え方についてですけれども、これまで（法に基づく）協議会を設置していなかった理由につきまして、大きく三つの項目に分けて説明させていただきます。

まず、自転車法における「協議会」設置の趣旨ということで、区として、まず大前提で考えていることをここで申し述べさせていただきました。自転車法の施行について、平成6年6月に総務庁長官官房交通安全対策室長より、改正法運用上の留意事項が示されております。その中で、「総合計画の策定及び自転車等駐車対策協議会の設置については、市町村において必要と認めるときにできるものであり、その設置単位等は市町村の自主的判断に委ねられるものであること。」とされています。これに基づきましてあくまで豊島区といたしましては、この「協議会の設置は自治体の任意である」ということを前提としてこれまで考えておりました。

二項目ですが、これまでの豊島区の実情はどうであったかと申しますと、この「放置自転車問題」が深刻化してきた昭和60年代以降、現実問題として地域の住民その他の方々からいろいろな要請がありました。それに基づきまして、より早急に実効性のある対応を迫られまして、結果、自転車駐車場の整備や撤去活動等の強化に取り組んでまいりました。ただ、こうした取り組みにつきましても、例えば平成3年から7年についての「新公

共施設整備計画」、あるいは平成9年に策定されました「豊島区基本計画」に則りまして、自転車駐車場の整備、あるいは放置自転車の撤去活動を推進してきたところでございます。また最近では、平成12年3月策定の「豊島区都市計画マスタープラン」においても、駅周辺における自転車駐車場を計画的に整備するという点について触れているところでございます。

こういう状況を受けまして、(三項目目の)今後の区としての方向性でございますけれども、前回もお話し申し上げましたとおり、これまでも豊島区としては地元住民も交えた協議組織をつくりまして自転車駐車場の整備を含む駅周辺のまちづくりについて検討を重ねてきた実績があります。ただ、そういう実績があるからといいまして、この改正自転車法に基づく協議会の必要性を認めないということではございません。ただ、最初にご説明しましたように、23区の例ですけれども、その協議会が行っている活動については自転車法に基づく「総合計画の策定」にとどまっているように思われます。この協議会が実効性あるものとして目に見える形での協力を得られるものであるなら、豊島区としましても積極的にその設置に取り組む考えでございます。最後に、JRさんの経営計画を例に出して恐縮なんですけれども、その中で「地方自治体等と協力し、駐輪場整備を推進」といったお話しもでございます。そういうことであるならば、例え法に基づく協議会が設置されていなくとも、鉄道事業者の皆さんとともに放置自転車問題に取り組むことは充分可能であるということで、当面この「検討会議」における意見交換も含めまして、引き続きの協力を求めていくというのが現在の区の考え方でございます。

続きまして「資料2-3-」の、「放置自転車等対策に係る鉄道事業者との交渉」ということで全体をまとめております。まず、「1.全般」といたしまして、いろいろ駅に関わるものということなんですけれども、昭和63年から平成元年につきまして、「駒込」「巣鴨」「目白」の3駅につきまして山手線の掘割部の「法面」を利用して区の経費で駐輪場を建設したい旨のお話しをいたしましたけれども、その当時、「日本国有鉄道改革法」を理由に交渉に応じてもらえなかった、というのは「国鉄清算事業団」との関係もございまして、JRさんだけの判断はなかなか難しいということで交渉ができなかったことのように聞いております。この状況につきましては資料1(3ページ)をご覧くださいと思います。それぞれ「駒込駅」「巣鴨駅」「目白駅」の周辺の写真ですけれども、この左右の法面のところを駐輪場に活用させていただきたいというお話しをさせていただいたところでございます。

続きまして、「2.大塚駅」の状況についてでございます。まず(1)といたしまして「北口第四置場」、これはJRさんからお借りしている土地だったんですが、その状況は資料2(4ページ)をご覧ください。これが地図で中央上の方に大塚駅がありまして、その北側の太く囲んだところのエリアですけれども、次の5ページをご覧くださいますと写真がでております。線路脇の部分で「北口第四置場」としてお借りしていた時の当時の現況が上段の写真でございます。下段は現在の様子でございます。これに関しましては、元に戻りまして、平成10年度までお借りしていたんですが、11年度に向かしまして借地料の減額の配慮を求めました。何回かそういう交渉をしましたがけれども、結果的に「賃料は内規に基づき謝りなく積算されているため、減額に応じられない」ということで、結果として減額に

応じてもらえませんでしたので区といたしまして借地を返還したということがございます。参考に資料3(6ページ)にありますファクシミリの送信表でございますが、その後「全自連(全国自転車問題自治体連絡協議会)」の方から「自転車駐車場設置に伴う鉄道用地の貸付、売却について」の要望ということで、その下段にありますように、「鉄道用地の貸付にあたっては、改正自転車法の趣旨に基づき無償貸付を原則とすること。また、特別な事由によりやむをえず有償とする場合においても、貸付額は公租公課程度の使用料を基準とすること。」という要望もあって是非お願いしたいという話を差し上げました。また、資料4(8ページ)をご覧くださいと思います。これはまずファクシミリの送信表の次に東京都生活文化局さんの方でまとめた1993年(平成5年)当時の資料ですのでちょっと古いのですが、この一番左側の番号が1番から順番にふってあります。がついていますがJRさんからお借りしている土地でございます、豊島区の部分は10ページ、番号でいいますと41番、JR山手線大塚駅となっておりますが、一番右側の方をご覧くださいますと月額 m^2 単価がでております。平成4年度で1,744円、平成5年度で1,742円ということですが、これが他のところと比べると大きく突出した額になっているのかなということをお願いして、何とか減額していただけないかというお話しをしたということでございます。続きまして大塚駅の(2)駐輪場整備に関する事項といたしまして、平成7年10月に「大塚駅周辺整備調整会議」を発足しまして、ここにはJR東日本さんも入っていただきまして意見交換を行いました。また最近では、平成12年6月になりますが「大塚駅周辺を考える会」、これは地元の方々を中心とした会ですけれども、そこから自転車駐車場の整備に関する要望書をお出ししているところでございます。要望書は資料5(13ページ)に添付してございます。また、平成13年7月には豊島区議会議長からJRさんに駐輪場の整備ということで要望書を提出しておるところでございます。これは資料6(14ページ)に添付しているものでございます。

続きまして「3. 巣鴨駅」についてですが、まず平成8年の2月に、巣鴨駅の南口になるんですが、自転車置場の用地としてJRの駅の脇のところの(土地の)借り上げについて要望をしますがお断りされたということがございます。これは資料7(16ページ)をご覧くださいたらと存じます。エリア的には巣鴨駅南側の一角です。どういう状況かと申しますと、17ページの写真にありますように、(上段が)平成8年に借用をお願いしたときの状況と、下が現在の状況となっております。これを貸していただけない理由は事業計画があるということでお断りされたと聞いております。それから最近ですと平成10年12月に、巣鴨駅の北口に自転車駐車場を整備するにあたりまして、自転車対策協議会を設置いたしました。これは資料8(18ページ)をご覧くださいと思います。これはそもそも区長あてに周辺の方々から要望書が出まして、それに基づいて設置されたものでございます。協議会の開催経過としましては、平成10年の12月21日を初回として4回行っております。そのうちメンバーとしてはJR巣鴨駅の駅長さんが入っておりますが、1回目にアスタリスク(*印)で示してありますけれども、駅長さんからは「協議会参加はJR駅長の権限外、意見については持ち帰ることになる」という発言があったと記録されております。この協議会については一番最後に「検討結果」と書いてござ

いますけれども、巣鴨駅の北あるいは南の自転車駐車場の開設につながっているところで、合わせて「放置禁止区域」の指定、撤去活動の開始を行っております。

続きまして、資料の2ページ目、「4．駒込駅」の状況でございます。駒込駅につきましては、先ほどもお話しにありました地下鉄南北線通路との接続について協議をいたしました。これは「駐輪場利用者の利便を図る」ということでの協議で、その「接続」についてのご了解はいただきました。それで接続工事の費用負担も求めましたが、それについてはお断りされたということで。とは申すものの駐輪場利用者の利便を図るという視点から、全額区費による接続工事を決断したというところでございます。これは資料9(21ページ)をご覧くださいければと思います。(資料が)横になっておりますけれども、左側がJR駒込駅、網掛けしたところが上が公園になっておりまして、地下が自転車の駐車場になっております。ここの太線で囲ったところ、ここの地下部分で右側の南北線の通路と接続したというところで、これについてはここが東京都の用地でしたので、用地の買収費も含めて全額区で負担したところでございます。

続きまして、「5．目白駅」の状況につきましてご説明いたします。目白駅につきましては駅前広場整備に伴う駐輪場整備ということで、かなり歴史の古いものでございますけれども、まず具体的な話としましては平成元年度の「目白周辺地区整備構想策定調査」を実施ということで、そのときの「街づくりニュース」等が資料10(22ページ)として添付してございます。これを受けまして平成元年6月、「目白駅周辺地区整備推進協議会」を発足いたしました。この協議会から同じ元年の12月に区長あての提言書が出されてございます。この中には「自転車駐車場の設置をお願いしたい」という内容がございます。提言を受けまして最終的に平成4年11月になりますけれども、区長決裁による「目白駅前広場整備事業計画」が策定されました。これは資料11(25ページ)にございます。ご覧いただければと思います。事業計画となっております、26ページに「4事業施行を必要とする理由」の中ほどから下段にかけて、「一方、駅周辺の放置自転車対策は、豊島区にとっても重要な施策となっており、目白駅周辺に放置された自転車は、約1,300台と多く、駅周辺を放置禁止区域に指定するためには、一定規模の自転車が収容できる駐輪施設が必要である。鉄道事業者が整備しない現状では、区が用地を取得し対応せざるを得ない。」と、こういうことによりまして、JRさんの用地と交換するために(国鉄)清算事業団用地の1,019㎡を取得したというところで、平成6年10月には用地の「等価交換」を行いました。その関係は27ページの図を見ていただくとおわかりになるかと思えます。この網掛けをしたところが区が最初に取得いたしました清算事業団用地になります。横の白抜きの囲みがJRさんの用地でございましたが、ここと交換したわけです。実際にこの白抜きのエリアにつきましては今年の4月に「目白駅東自転車駐車場」の開設ということになってございます。

私の説明は以上です。

部会長： どうもありがとうございました。それでは、次は「資料2-4」ですか。「池袋駅西口新池袋駅ビル開発に伴う自転車駐車場整備関連資料」というものが区の方から提出されておりますので、それについて説明をお願いいたします。

幹事： 資料につきまして私の方から説明させていただきます。前回の時にこの「メトロポリタンプラザ駐車場」について「(商業施設の)付置義務台数を上回る台数(分)を整備している」ということで「鉄道事業者も協力している」というご意見がございましたけれども、その当時の経過を資料に基づきまして説明させていただきます。1ページをお開きいただきますと、ここは元々「芝浦工大跡地」の「開発行為」に伴って一体として整備するということが持ち上がりました。たまたま開発者として「JR、東武鉄道、それから「池袋ターミナルビル株式会社」、この3社による開発ということで、その床面積16万4千㎡もの大規模な店舗・事務所等の用途に供するビルを建設すると。この中で「5. 開発行為の内容」の中です、ね、「区道232号」の一部を取り込んで、それを付け替えをして周りの周辺道路を例えば8mから16mに、あるいは12mに拡幅するという計画が盛り込まれておりました。2ページ目がその概略図でございますが、真中の用地がこの開発行為に伴う現在の東武デパート等が入っております「メトロポリタンプラザビル」でございますが、ここの下のところに区道敷があったわけでございます。これはこの開発行為に協力するというで区が廃止いたしまして、周辺の道路に付け替えただけでございます。その周辺道路が拡幅されたことによりまして、ここには更に一定規模以上の容積率の建物が建つという、駅前の開発がございました。これの許可申請が、開発行為者として「JR、東武鉄道、池袋ターミナルビル株式会社」から出されまして、平成元年にですね、4ページ目でございますが、「開発許可申請書」となっておりますがこれは「許可書」の誤りでございます。許可書がこのように出されている、こういった駅ビルの開発に伴いまして、区も区道を廃止して付け替えるという一定の協力をしたということでございまして、区と開発者の「協定」の中で、この自転車駐車場の整備ということが出てきたわけでございます。5ページ目がその協定書でございますが、これはメトロポリタンプラザビルの建設に伴う開発行為、これによって自転車駐車場を整備するというでこの中では「1,500台程度」の収容規模のものを整備するというになっております。7ページ目をご覧くださいと、このメトロポリタンプラザビル、建築主が池袋ターミナルビル株式会社でございますが、地下4階、地上22階で、百貨店が3万8千700㎡、専門店が1万7千500㎡と、このような大規模な商業施設としてできあがりました。その中に(自転車)駐車場として結果的に「1,100台」と聞いておりますけれども、整備していただいた。これはいわゆる「大規模商業施設」の建設のための開発を行い、それに伴って駐輪場を整備したということでございますので、豊島区としては「商業施設の付置義務に基づく駐車場」としての性格を持つものと理解しているところでございます。これが整備に至る経過でございます。

部会長： どうもありがとうございました。その他、前回の「延長戦」ということでもありまして、参考資料として現在の駅周辺にどのような形で自転車が放置されているのかということと、前回話題になりました「池袋東西デッキ構想」についても区の方で持っている資料を提出いただいておりますので、それについても続けて説明をお願いいたします。

幹事： それでは、「参考資料」についてご説明させていただきます。「区内の駅周辺放置状況」ということでお示ししてあります。池袋駅以下、目白駅まで、目白駅につきましては再掲になりますけれども、前回は目白駅だけ

のお示しとなっておりますので、その他の駅についてもお示ししたところでございます。また申し訳ございませんが二点ほど訂正させていただければと思います。2ページ目の大塚駅周辺の写真でございますが、全部南口になっていますが、この下の写真2枚は北口の状況でございます。それから6ページは東長崎駅の状況ですが、この右側の写真も北口の写真でございます。東長崎駅につきましては北口の写真だけお示しという結果になっております。その他の(駅の)写真についてはご覧の状況であるということのお示しをしております。最後に10ページの目白駅の写真でございますが、これに関しましては、前にお示ししたところに赤い線で網掛けをしてあります。これはJRさんの方で管理しているエリアということでご理解いただければと思います。上の写真では、これは自転車駐車ができる前、放置自転車があったわけですが、ここの整理につきましても区の方で行ってありました。また、本日追加資料としてお配りしました写真も合わせてご提出すればよかったんですが、写真の方が間に合わず申し訳ありません。これも大塚駅、それから巣鴨駅、それぞれにつきまして赤線で示してございます。これもこのエリアにつきましてはJRさんの管理になっているエリアということでの図示でございます。それぞれ放置自転車の整理あるいは撤去活動に関しましては区で行っているところでございます。

私の方から以上です。

部会長： はい、どうもありがとうございました。それから「東西デッキ構想」につきまして簡単にお願いいいたします。

幹事： 「池袋駅東西デッキ構想」につきまして、お手元の「参考資料」によりご報告をさせていただきます。こちらの「東西デッキ」でございますが、計画につきましては「旧・豊島区基本計画」におきまして、「池袋駅東西デッキ建設を関係機関に要請していく」ということから始まっております。概要でございますけれども、「鉄道路線により東西に分断されている池袋副都心の一体化を図り、歩行者の回遊性の向上、街の広がり創出等を図るため、安全性・快適性の高い歩行者交通網の整備が必要であり」ということで、これまでに鉄道路線上空を活用した様々なデッキ構想が提示されております。昭和57年以降、平成9年までの間でございますが、特に平成2年度におきましては国の補助を受けまして「池袋地区複合空間基盤整備計画策定事業調査」を実施しております。その中で、6ページをお開きいただきたいと思いますが、デッキ広場の規模の検討ということで、2千㎡、5千㎡、1万㎡ということでの3案を提唱してございます。また平成3年6月につきましては「連絡協議会」として建設省(当時)、都、JRさん、区の四者による協議会を開催してございます。ただ、その後開催をしていきながらも、具体的実現に向けての機運も高まったのですが、実際に事業主体として想定されるJRさんとの調整がまとまらないということがございまして、現在に至っております。

以上でございます。

部会長： はい、どうもありがとうございました。それでは、当初配られました資料の説明は以上であります。最初に申し上げましたように「自転車環境推進協議会」という会が「自転車のまちづくり公開講座」を開きました。そこでの区民の意見をまとめていただいておりますので、提出された委員よりご説明いただきたいと思っております。

委員： まず最初に、資料の提出が大変遅れまして、事務局の方にもご迷惑をお

かけいたしました。お詫び申し上げます。それとこの資料をご説明さしあげる前に一言申し上げますと、表紙の方に「(自転車)環境推進協議会」という形で名前が載っているかと存じますが、これはあくまで区民の方々、毎回毎回決まった委員がいて例えば5名10名の決まった方々だけで出席して開催されているというものでは全くございません。今回も9月12日の夜7時から結局は9時まで討論がおよびました。一般区民の方々是非常にこの放置自転車問題等に関心が高く何回もご出席されている方もおりますが、今回も約25名の方々がご参加されまして、半分以上の方が初参加ということでございます。一般の区民の方々のご意見を広くお聞きできたのではないかという感じがしておりまして、そういった中で開催をさせていただきました。先に申し上げますと我々区民代表委員というのはどうしても法的な問題だけではなくて、一般区民の方々の声を直接吸い上げて、またこの場で皆様方と一緒に考えるという大切な役割を担っていると思っておりますので、是非その点もご理解いただいた上で、ちょっと鉄道事業者の方々には厳しい意見も出ておりますが、ご理解を賜りたいと思います。

ご案内の2枚目でございますが、ポイントをまとめてまいりましたが他にもいろいろございました。鉄道事業者の方が良いとか悪いとかそういうことばかりではなくて、全くマナーの問題から自転車駐車場の位置の問題まで含めまして本当にいろいろなお話しが出た中で、ここはと思うポイント、今回のこの問題に関してのポイントとなるものだけを7項目にまとめております。それではご紹介させていただきます。

まず1点目ですが、「行政、鉄道事業者それぞれが今出来ることと長期計画とに分けて実践していくことが重要であり、このことをお互いで協議する場も設けるべきである。」ということが出ております。この1番と5番が近いような意見になっております。

続けて5番目も近い意見ですので先に申し上げます。「鉄道事業者は放置自転車対策税を直ぐに受け容れられないのであれば、放置自転車に対してどこまでなら責任を負うのかといった責任分担を明確にしていくことも重要であり、確認していくべきである。」という意見が出てまいりました。

それでは2番に移ります。「現在、鉄道事業者は放置自転車対策として現実には何をやっているのかを問い質すべきである。放置自転車対策費用は我々区民の税金から年間10数億円も使われている。鉄道事業者は通勤のための駅前放置自転車をこのまま行政や民間ボランティアに任せたまま放っておくのは問題である。」

3番、これは具体的に目白駅の話でございますが、「目白駅前の自転車駐車場建設費用は行政がJRから買い上げた土地の代金が28億円、建物が2億円もかかっている実態の中で、駅前の土地はほとんど鉄道事業者のものだが、鉄道事業者から行政に駅前の空いている土地を提供して貰えば、駐輪場という箱物だけなら2億でつくれるし、放置問題解決に大きく前進できる。」

3番と似た意見で6番がありますので先に申し上げたいと思います。「JRの土地は旧国有鉄道、つまり、元々我々国民の土地です。その土地を民営化で自分たちのものとして、それをまた行政に高い金額で売ったり貸したりすることは常識がないとしか言いようがなく、猛省を促して頂きたい。」と、これはちょっと厳しい意見でございます。

引き続き4番ですが、「駅の上に蓋をして駐輪場を作れば、駅に至近であ

るし皆が利用すると思う。しかしJRは自社の利益に繋がらないということで、受け容れないという。」これは巢鴨の駅を指しての発言だと思います。「やはり駅には駐輪場を設置すべきであるし、そうでなければ放置自転車問題はいつまでたっても解決しない。」

7番でございます。「JRは民営化の際に27兆円ものお金がかかり、それを国民の税金から捻出したそうです。それなのに放置自転車で困っている人達に対して知らんぷりでは済まされない。JRは今度は自分たちが国民に対して、少しでも恩返しをすべきと思います。」

ということで、厳しい意見もいくつかございますが、当日は私の隣の委員さんもお参加されております。もしご意見があればと思います。

部会長： いかがでしょうか。

委員： 今回の委員さんのお話しにありましたように、とにかく駅前の放置自転車が環境よく整理されるならば、税金のことよりもできることの実体性の問題を早く話し合えたらとどうだろうかということでございます。

部会長： はい、わかりました。どうもありがとうございました。前回、今日はこういう資料を出していただいた方が良さそうだったので、私の方からお願いした資料についての説明でだいぶ時間がかかっております。これだけの資料が出ておりますので、資料等についての質疑を行いまして、それで最後に、第3回目の部会での「論点整理」のために一言私の方から申し上げたいと思います。それまでしばらくの間は今までのお話しについての質疑応答を行いたいと思います。

どこからでもというのは大変ですので、今日の議題は二つに分けてございますが、「1. 自転車法改正の経緯等について」という部分について、何かご意見、ご質問があればご発言をお願いしたいと思います。

委員： よろしいでしょうか。当時の法改正に関わっていた立場から、豊島区さんの方で説明いただいた法改正の内容等について付け加えさせていただければと思います。配付していただいた「資料2-1-と」に関連して説明させていただきたいと思います。

論点と申しますが、法改正の目的の一つに、鉄道事業者の役割分担の明確化ということ、皆さんは先ほどのご説明の中でおわかりになったのかなと思いますが、論点が二つほどございまして、その役割分担を明確化するためにはどういう形で明文化していった方が良いかという中で、この辺のものを如実に記載しているのが「資料2-1-」の(総務庁の「放置自転車対策に関する調査研究」の15～16ページ、これが旧法でいうこの「資料2-1-」の改正前の5条の1項、2項にあてはまることです。旧法の中では、いわゆる「自転車駐車場の設置主体」として二つほど定義されております。一つが先ほど豊島区でお話しされましたように、「地方公共団体」と「道路管理者」、もう一つが「付置義務」として規定されておりますいわゆる「百貨店・スーパーマーケット等」の大量需要発生原因者、これが報告書の中の15ページから16ページにかけて記載してございます。弊害発生の「原因者」に対して16ページの前段に書いてあります「百貨店・スーパーマーケット等」に駐車場設置義務を付け加えると。それからもう一つは地区内交通における基本的交通手段というものの考え方から地方公共団体、道路管理者に設置義務を与えると。これが旧法第5条1項・2項に当てはまることなんですね。自治体側としましてはそれのいずれかにその鉄道事業者の責務として明確に盛り込んでもらいたいということで、この

「資料2-1-」の新旧対照文の3ページから4ページにわたるわけですが、いわゆる道路管理者、地方公共団体とともに鉄道事業者にも設置義務を負わせる、もしくは(旧法)5条の2項の官公署、学校図書館、百貨店、スーパーマーケット等ということで「施設の設置者」として設置義務を負わせる、また3項における付置義務の対象にするということを議論してきたわけなんです。その議論が結果的に整わなかったと。国会の中で整わなかった。その中で、先ほど説明がありましたが、新法の中では5条の2項に鉄道事業者の協力義務を他のものとは別に規定したんです。これは結局、設置義務または付置義務の対象にもならず「協力義務」のままで残ったので、(新法)7条の「総合計画」また8条の「対策協議会」で、協議して総合計画を立てたものに関しては鉄道事業者に義務を負わせるよということで新たな規定を盛り込んだわけです。自治体の判断に委ねたという経緯があるということだけ付け加えさせていただければと思います。

部会長： はい、ありがとうございました。そちらの方どうぞ。

委員： 今、委員からお話がありましたようにですね、多分、鉄道事業者に付置義務なりを負わせなかった理由というのがあると思うんですね、当然。まあいろいろな理由があるのかも知れませんが、私が考える中では、一つは駅へ来る方は自動車もバスもあるし、徒歩もある、自転車もあるということで、いろいろな中で「自転車で来る人のみにそういう付置義務をつけるのはおかしいのでは」ということじゃないかと思います。というのは、百貨店なりは、(車の)駐車場と自転車置場が同時に付置義務になるということかと思えます。それからもう一つは、鉄道事業者が最終の利用ということじゃないということですね。それはですね、我々は、通勤とか通学とか買い物とかですね、そういうところにいく「手段」として、かなり安い料金で運営をさせてもらっています。私の会社で言えばだいたい、電車に乗る時間というのは平均すると30分くらいなんです。往復で1時間。駐輪場を使う時間というのは1日というか、10何時間になるわけです。それは結局、地域の人が実際に自分の給料を得るためにですね、会社に行ってる時間なんです。その時間というのはやはり、まあ所得税なり何なり払っているわけですから、本来、自治体なりが負担して整備するということが基本なのかなというように理解しています。私の会社ですと定期外では一人1回200円ちょっとしかいただいていません。学生定期などですと1ヶ月平均ですと2,500円くらいです。そういう状況にあるということですね。それでですね、付置義務が付かなかったのかなということで、その辺はもう少し明確にした方がいいかなと考えています。

部会長： ありがとうございました。他にございますか。

委員： 随分いろいろあるので、今の話に関わってちょっとお話ししたいと思います。今この、「まちづくり公開講座」ですか、この中で言っていることを見ても分かるのですが、要は、鉄道と都市側というもののいわゆる役割とは何ぞや、ということがあると思うのです。鉄道というのは、これはラッチ、駅がありまして、改札に入ってそれから朝の通勤ラッシュ、あるいはいろいろなことがありますが、そういうものには安全・正確・快適その他いろいろなことを考えてお客様を運ぶと。駅前広場というものは、これは都市施設なのですね。ですからこの都市施設を使って、地元の方が車で来るかバスで来るか自転車で来るか、それはいろいろな方がいらっしゃるわけです。そのときにその二つの交通体系を考えた時に、これは当然、都市側から何らかのアクションをいただかないと動けない。そのアクションというのは、自転車法の経緯その他ありますが、

ここにはですね、鉄道事業者は協力しなさいと、積極的に。いろいろな会議その他につきましても、協力体制の整備に努めなさいと、こうなっているのです。ですから私どもは、それについては積極的に総合計画というか対策協議会があれば、それには参加いたしますし、そういうことで可能なことはやりますということでやってきているわけです。先ほど別の委員からお話ありましたように、例えば何かやる時に設計変更で2年くらいかかるということを言われましたが、そういうことをやると相当な設計変更といういろいろなことがでてくるわけですね。しかし改正自転車法に基づいてそういうことも協力していきますとか、明確にこれというのではなくても、いろいろな面で協力はさせていただいているということなのです。ですから、まず鉄道というのは何て言ったら運賃で動いているわけです。運賃というのは全ての沿線の方からいただいていると。そして私どもの責務というのがあるのです、実際。それを果たすために毎日毎日やっているわけですね。そこに接続する部分の自転車というものが、要するに鉄道というものがどこまで協力できるのかという部分が非常に難しいと思うのです。したがって、そういう改正自転車法の中にそれを盛り込もうといっても、運賃なり何なりそういったものがかかることと思いますから、当然非常に難しいことだと思います。ただ積極的に協力するという点についてはもっともなことですので、私どもはやっておると。そのついでなんです、先ほど豊島区さんのほうで、(メトロポリタンプラザビルの件に関して)こだわるわけではありませんが、この会議の冒頭で豊島区さんのほうで「西武鉄道は6ヶ所程度の駐輪場を協力しているが、他の鉄道会社はやってない」ということをおっしゃったので、そうじゃありませんよということで私はこのことを取り上げただけなんです。この中身を突っ込むとかそういうことではないのです。ただこの図面(資料2-4)を見ますと私どもは廃線敷を使っているのです。ですからそういう廃線敷を使う中で1,100台と言っていますが、それを改修して2,000台規模に今はもう成っているのです。しかも中にはいわゆる鉄道事業者のみではなくて、「東京都豊島区立自転車等駐輪場条例」に準じてですね、「当該自転車駐輪場の管理を東武鉄道と池袋ターミナルビルでやりなさい」ということになっているのです。やっているわけです。ですからこれはメトロポリタン専用のもではなくて、そういったものを含んでいるのです、当然。ですから、この条文を読めば住民ということになっているんです。ですからこういうものは目に見えないかもしれませんが、できる部分については積極的にご協力させていただいているということを申し上げておきたい。ついでなんですけれども、もう一点あります。先ほどの豊島区さんの考え方(資料2-3-)なのですが、私のほうで考え方の誤解があるかもしれませんが、まずおかしいのは、「対策協議会」の設置につきましては市町村に委ねられているんですと。それはそのとおりです。そのように書いてあります。その次のページにそれは総合計画を作るのに特化されているというようなことが書かれています。ということは、当然これはやっても意味がないのではないかとということで、今回の対策協議会というのはやらなかったのですかということになるわけですね。ですから、要するに協議をして、鉄道事業者も積極的にやりなさいといっている以上は、こういう対策協議会があるのですから、それはやっぱりやるべきではないですかというのが、前回の他の鉄道事業者の話だと思えますし、私もそう思っています。ですから一つ一つの何て言うのでしょうか、裏のですね、細かい部分というよりも全体が「改正自転車法」に基づいてご協力できるものはしていると、しかしできないものはできないのです、ということなので、そのへんをご説明しているわけで、ぜひ私のほうは逆に、豊島区さんは実際に、まちづくりとしてこの10年、20年、30年どういうことをやってきたのでしょうかと。そういうようなことも含めて、今で

なくて結構なのですが、また改めてご説明いただきたいと思います。それから部会長、もう一つなのですが、他の鉄道事業者の色々なことが出ていますけれども、たまたま委員が休みで、説明者と言うことでご参加していらっしゃるけれども、説明だけではなくて私どもは事業者として来ておりますので、何か意見もあるのではないかと思いますので、もしできれば委員の代わりということで発言させていただければありがたいと思うのですが。

部会長： はい、とくに資料2-3- で一つの事業者だけでなく、いくつか複数の事業者について出ておりますが、今日、他の鉄道事業者さんの方から何かご説明いただけることはございますか。かなり詳細な経緯が示されておりますけれども。資料2-3- ですか、何か区に対する質問等があれば、言っていただいたほうが、今後のためにいいかなと思うのですが。

説明者： それでは、私どももこの資料で会社として調べたことで、少しお話しをさせていただくということによろしいですか。

(部会長了承)

それでは、「資料2-3- 」の「1.全般」のところに書いてございます昭和63年から平成元年頃の状況ということで、当時は東京地域本社と言いましたので、東京本社と書いてあるのはそのことだと思いますが、その担当者がお答えしたという内容に「日本国有鉄道改革法を理由に」と書いてございますが、これは正確に言いますとおそらく「日本国有鉄道改革法等施行法」のことだと思います。その32条に、国鉄改革後5年以内にJR各社が鉄道事業に使わないということになったものは、清算事業団にお返しをするというルールがございました。したがって、駐輪場は鉄道事業に使わない用地という整理になるかと思っておりますので、すぐにそういうこと(用地提供など)が事実上不可能だと、駐輪場に使えるといった瞬間にお返しするという関係にございましたので、おそらく担当者はそういうことを申し上げたのだと思います。それから、各駅別にいろいろ経緯が書いてございまして、おおむね経緯そのものはそう違わないと思います。ただ、少しだけ申し上げますと、大塚駅の北口については、基本的に貸付条件であるところの賃料がかなり高いということを言われたのは事実でございます。割と簡単に交渉は終わっておりますので、協議ごとですのもう少しいろいろ協議がございましたら、また違うことになったかもしれません。現に今も使っておりませんので、またお使いになりたいということになれば、誠意を持って交渉に取り組みたいと思っておりますのでございます。ただ、ここに書いてあります賃料や貸付条件だけの問題ではなかったように当社のほうでは記録が残っております。若干、大塚駅周辺全体の問題、ないしは優先順位が南口のほうにもあるとか、いろいろなことが、当社としては記録に残っています。それから、駐輪場整備に関する事項、「資料2-3- 」の中の「2.大塚駅」の(2)でございしますが、これは駐輪場だけの問題ではなくて大塚駅は今もいろいろな協議が続いておりますが、自由通路をつくる話、あるいは西口を開設していただきたいというような話もあり、総合的な駅や周辺のまちづくりの一環ということで動いているお話しで、現在、これは関係者間で話し合いが続いていると認識しております。「3.巣鴨駅」については、ここにありますように南口に用地を提供していただきたいというお話がございました。これは本社としては、先ほど申し上げましたように、国鉄改革の経緯から非常に、使える土地がなくなりましたので、ここは駅をもっといろいろなことが可能なスペースにしたいということで、いろいろな開発計画を持っておりまして、その候補地でございます。したがって開発計画もいろいろな案が浮かんで消えたりしております。現在もまだその状況にあって、使わないんだったら貸してくれたらよかったじゃないかという指摘があるのは事実ではございますが、短期間にすぐ返してくれということも現実的には難しい

ということで、私どもはお断りしてきたという状況です。ご理解賜ればと思います。「4．駒込駅」は当社ではないので、「5．目白駅」については、これは先ほどから申し上げておりますし、清算事業団用地をまず区がお買いになって等価交換をしたということで、豊島区のほうでご負担が相当重かったという事情は拝察しますけれども、当社としては「用地交換」という意味で協力をさせていただいたと認識しているところでございます。これは先ほど申し上げた通りでございます。

以上です。

部会長： どうもありがとうございました。どうも議論の議題の2の方も相当いろいろな話がでてきておりますので、2のほうを含めまして、鉄道事業者の協力について等を含めて何かご質問・ご意見等があればどうぞ。

委員： 用語について聞きたいと言いますか確認をしたいのですが、「資料2 - 1 - 」では、「鉄道事業者が放置自転車の原因者である」というような規定のされ方をしております。それから豊島区さんの放置自転車対策税のなかでは、鉄道事業者は誘因者であるというような位置づけでございます。私どもは放置自転車の原因者はあくまで放置をした自転車の所有者であるというような考え方をしておりますので、そこに仮に原因者負担という原則を当てはめると、そこで原因者をどこにするかというところでだいぶ違ってくるだろうと。部会長が先ほどおっしゃった税の問題については次回以降ということなものですから、ここでは用語の統一というか、みだれというか、それについて指摘をしておきたいと思います。

委員： 先ほど他の委員のご発言の内容で私のほうも述べさせていただきたいと思えます。今回（自転車法を）改正する経緯の中で、いわゆる役割分担を明確にできなかったということがあるんです。これは鉄道事業者にとっても、逆に役割をもっと明らかにしてもらった方がやりやすいのかも知れないのですけれども、今回、改正時点の論議をするつもりはございませんけれど、この中でも改正にあたって仮案が、1年間の間に4回も変わっているんです。二転三転していると。私、今ここにその資料持ってきておりますけど、その中では先ほどの二つのどちらに入れようかだいぶ四苦八苦された。ところが、やはりそれぞれ関係者と言いますが、自治体だけでなく鉄道事業者の立場に立った考え方をする方もいらっしゃると思いますので、なかなかそこまで明確にすることが出来なかった。それで先程申し上げましたとおり自治体の総合計画また協議会ということで、自治体の方に委ねて、しばらく様子を見ようじゃないかというのが一つあったということが言えると思えます。そのために鉄道事業者には積極的に、協力義務だけでなく努力するよという事で通達等が出された経過がある。その中で、先ほど委員さんが言われているように、鉄道事業者にとっては、「協力している」という事業者の方もいらっしゃるわけです。その辺の解釈が現在まだ出来ていない。たとえば総合計画においても、平成6年に施行されてから、これはちょっと古いのですが、11年総務庁調べでは協議会を設置したところが約30%、総合計画をたてた自治体は約3%に過ぎない。それだけ、7条、8条に委ねたわけですけど、効力は発していないという実態がある。これは、現在においても同じです。その辺のものがやはり、鉄道事業者または自治体の中でも解釈の違いというのがございますので、なかなか具体的に解決に至ってないというのがひとつあるのではないかと思います。それからもう1点、委員さんのお話のありました、先ほどの豊島区の「(対策協議会が)総合計画策定に特化する」のはおかしいのではないかと

と言うご意見に、反論ではないのですが、改正法の新旧対照条文（資料2 - 1 - ）の8頁を見ていただきたいのですが、「総合計画は次に掲げる次項について定めるもの」として、1・2・3とありますが、その3番目に「設置主体等その整備に関する事業の概要」が定められるようになってます。ところが、現在この協議会を設置した練馬区もそうなんです、ここまでに至っていない。いわゆる、その場所の駐輪場を整備する「設置主体」を誰にすべきか、それから、その事業をどういう事業でやるか、ということまで定めていない。練馬区も同じです。他の自治体の総合計画も同じです。総合計画の対象とする区域・計画の目標及び期間、目標量、この辺は定めてますけれど、では設置主体はどこにするかについて、ということまで定めていないというのが実態です。協議会の解釈ですが、協議会も前回の部会の時の鉄道事業者の委員さんの発言の中で、全体という話をしていましたが、協議会の中で「区域全体」というのは何もないんです。いわゆる各駅ごとでも協議会は協議会です。Aという駅の協議会を条例で定めれば、それは協議会です。条例で定めるかどうかは、各自治体の方にあるわけですが。この辺につきましては、先ほどの総合計画の対象とする区域というもので規定されてくるということでご理解いただければと考えております。

委員： よくわかりました。ただ何を言っているかという、今回は前回言ったように総合計画というものがあるのになぜ開催しなかったのですかという事につきましては、今回は事柄が「鉄道事業者に税金をかけます」というとんでもない事をまったく何も知らされないで、ある時突然打ち出すというのはおかしいのではないかと、ということがあるわけです。何でもかんでも対策協議会を開けと言っているわけじゃないんです。事柄の大きさがありますから、当然これだけのことを持ち出す以上は、何かしらの鉄道事業者に対するアクションがあって然るべきではありませんか、という事を申し上げているわけです。もう一つは、本日資料をお出ししましたけれど、対策協議会をやって、総合計画が必ずしも策定できるという状況ではないわけです。それは今日の資料で明らかです。ただ、こういうことを開きますと、私どももいわゆる「自治体の困っていること」もわかりますし、そういう中で「できる範囲のことはやりましょう」ということで、この場でないところで、自転車の駐車の場所を提供するとか、そういうことをしているわけですから、杓子定規にこの「対策協議会」で何か、と言っているわけではないんです。そここのところを誤解ないようにお願いしたいと思います。

部会長： いくつか、「自転車法」の改正の経緯あるいはその趣旨についてのご議論ですとか、あるいは鉄道事業者はどのような協力をしているかということについてのご議論も今までいただきました。

私の方から一点、「資料2 - 2」に関して鉄道事業者の方にお聞きしたいと思っておりますのは、それぞれの会社によって数は少しずつ違いますけれども、正直いってその用地提供等の協力箇所数、地方公共団体に対する協力箇所数というのは私が予想していたよりも実は多いんです。全体を拝見したところ。それで今日も「資料2 - 3 - 」で、これは主にJRとのやりとり等、交渉の経緯が示されているわけですが、豊島区は非常に、用地を確保するというところに苦勞されているということは前回の話からもわかるわけです。それから法に基づく「対策協議会」との関連でいいますと、協議会が設けられていてもそれは具体的な駐輪場の設置あるいは具体的な

用地提供等にただちに結びつくものではなさそうだということも良くわかるわけです。ですから、かなり用地提供箇所数が多いのと、豊島区はともいろいろ苦労されているという違い、それから協議会でなく提供しているのはやはり個々の駅を単位として地元の人たちとあるいは当該区と協議しながら用地を提供しているのか、要するにこれだけの箇所数はどういう形ででてくるのかちょっとお聞きしたいのですが。

(部会長、説明員に発言を認める。)

説明員： 豊島区さんでかなりご苦労されているという事情は私どももよくわかるつもりです。当社も500箇所以上提供実績がございますが、実は放置自転車が多くて駐輪場整備の必要性が高い大都市の都心部ほど、用地が私どももございません。そういう関係でございます。ですから500箇所といってもそれがまんべんなく分布しているわけではなくて、例えば「高架下」は当然、用地として駐輪場に使えるものがございます。新しく赤羽近辺で高架化してそこでも大量に用地を生み出したんです。ただ、もう都心部ではそういう事例がありませんので、実際は山手線内などは非常に用地は稀少で、なかなかご協力したくてもできないという事情でございます。したがって、結局「悩んでいるところは一緒に悩まざるを得ない」ということでキャンペーンとか。あるいは、協議会は副次的な効果として他の鉄道事業者さんもおられましたけれども、いろいろな悩みを共有したりして知恵を双方働かせようと。急に用地が出てくるわけでもないし、あるいは鉄道事業者が高額な用地を購入したり人口地盤を張ってというようなことがすぐにできるわけでもありませんので、私どもは(法に基づく)協議会というものは関係者間のいろいろな意思疎通を図る意味で有効だと思っています。豊島区さんの方で目白や巣鴨で駅別にいろいろなことをやっているのではないかとおっしゃっていましたが、おそらく一番悩みが深いのは池袋駅のはずなんですけれども、これは豊島区とはそういう場が設けられていませんので、やはり法改正の目玉であった「協議会」というものは、まず税構想を打ち出す前におやりになった方が私はよかったと思っております。前回当社代表の委員が申し上げましたのもそういう観点からの意見でございます。

部会長： ちょっとよろしいですか、対策協議会をという話はそういうご意見があり得るといのは私も十分理解できるんですが、他区の状況も含めると、やはり対策協議会は、単に意思疎通を図って実情を理解し合うという場ではなくて、いまや「具体的にこの駅はこう」という次元の話になっているんだろうという気はするのですが。ですから、「ああそうですか、そのとおりですね」というわけにはなかなか私自身はならないところがございませぬ。(部会長、説明員に発言を求める)

説明員： 実はですね、駐輪場の整備ということに関しても他社とやっている池袋西口のメトロポリタンプラザの駐輪場ですら、あれは相当駅に近いと思えますけれども、その使用実態は5割とかせいぜい7割ぐらいなんです。ですから駐輪場をつくればすぐに放置自転車がなくなるという認識でもありません。したがって、いろいろ粘り強いソフト面も含めた汗や知恵を出していかないとこの問題は解消しない。特に先ほども話題になりました「原因者」という意味ではどうしても「放置行為者」だと思っておりますので、そういう方々にちゃんと理解していただく、そういうことをいろいろ働かせないといけないと思っております。現に、我々用地提供はしていません

けれども、相当、目に見えて放置自転車が減った自治体があったりするわけです。そういうことの情報交換をするだけでも効果はあると思っております。

部会長： 他にご質問、ご意見はありますか。

委員： 先ほどから原因者であるとかいろいろ話しがでておまして、堂堂巡りをしているような気がするんです。一体、鉄道あるいは鉄道に限らず「交通機関」というのはどういう役割を果たしているかといいますと、家を出てから目的のところへ行くその中間に「鉄道」があるわけですね。その間に歩いたり、あるいは車に乗ったり、自転車で走ったり、当然、駅というのは一つの交通手段から別の手段、つまり鉄道に乗り換えるその時に、手持ちの荷物を置くとか、それまで乗ってきた乗り物を置くとか、あるいはバスに乗り換えるとか、そういうことが言えるわけですね。その「接点」が駅になるわけです。乗る人自身が原因者であって乗せる鉄道は原因者ではないというのは、どうも私には解せないわけなんです。鉄道に乗るために皆さんいろいろな手段で駅までいくわけですから。それで乗り換えるのにこの場合自転車が不用になるのでそこへ一時置いていく、したがってそれが「放置自転車」となって社会問題になるという結果になるわけですから、鉄道はまさに放置自転車の原因者になるはずなんですけれども、乗ってきた人がそれは原因者だという言い方は、ちょっと鉄道の役割をあさっての方に置いてきたようにしか思えないんですが。

部会長： いかがでしょうか、先ほどの原因者と誘因者は違うんじゃないかという話に関連して。

委員： 非常に難しい話だと思いますが、ただ、今（のお話し）抜け落ちているのは、すぐ「駅」とおっしゃいますが、駅の前に駅広（駅前広場）があるんです。道路があるんです。その方が自転車で乗ってきます、単純に言って駅に入った途端に私どもは運賃をいただいて、そのお客様を目的のところへ運ぶためにいろいろな設備投資その他莫大なものをかけてやっております。そうやってきますと、じゃあそれを駅広の方まで広げて「まちづくり」の方まで鉄道がやるんでしょうかと、こういうことになってくるわけです。当然それは限界がある。しかし限界があるとしても、それを都市側だと単純に決めつけて何もしないということではないと、そこに用地で提供できるものがあればするし、協力できるものがあればしますと言っているわけですね。ただ、今現在は、非常にそれが難しい部分が残っているんだと思うんですよ。たとえばこの池袋の駅だとか目白だとかですね。ですからたとえば、地方に行きますと「駅をつくってください」と、駅をつくることによってまちを活性化するんですと、そういう要望もいっぱいあるわけです。しかし一方で（まちが）成熟しますと、逆に「駅があるからこういうことになったんだ」ということになるわけなんです。したがってどっちなんだろうかと。やはり私どもが先ほどから申し上げているのは、「できる限界はあります」と、つまり駅から次の駅の外までお客様をどうやって無事に安全に運ぶかと、こういうことをやっているわけです。ですからそういう意味で、鉄道が原因者だというのはちょっと言い過ぎじゃないでしょうか。

それともう一つですね、先ほど鉄道事業者の委員が申されていたんですが、もう一度繰り返しますと、鉄道に乗ってくるお客様は、目的は鉄道に乗るといってもそうですけれども、それは「手段」であって、目的は学校

に行くなり会社に行くなり、そういうことがあるわけですね。ですからその方が出勤するわけですから、出勤手段としてその会社があるいはそれを負担するということもあり得るわけです。ですから一つに私から言わせればそういうことじゃないでしょうか。

委員：　ですから皆さん駐輪場の負担をなさっているんじゃないですか。決してただでとめようなんていうことは毛頭お考えになっていないと思いますよ。今、主流は駐輪場はすべてといたしますか、ほとんど有料になっています。

委員：　いや、そういう意味ではなくて、駅前広場と駅が接続しているから鉄道ということになるのであって、そうでなくてスルーでお客はどこかに行って、どこか「誘因元」に行くわけですよ。ですから誘因元というのは鉄道なのかどこなのかと、そういったこともただ単純に鉄道が誘因元と言わないで整理した方がいいんじゃないかというお話だと思うんです。

委員：　ですからその鉄道の役割をですね、ちょっと誤解しているんじゃないですかと申し上げたのはそれなんで、鉄道がまさに、自分のところから目的のところまでいく「中間の存在」ですね、乗せるのはまさに鉄道の役割ですから。ただその時に放置自転車が結果として生じるわけです、それぞれの駅で。これはいたしかたないことですね。乗り換えの時に必ず生じますから。

それから先ほど「駅広」とおっしゃいましたけれども、たとえば今日も目白の駅前を見てきましたけれども、なかなか立派な駐輪場ができています。ただ、どなたがつくったか知りませんが、大変不親切な改造の仕方ですね。駅広があるにもかかわらず、バスは相変わらずあさっての方向に止めて、そこからみんなを歩かせて目白の駅まで誘導している。こんなお客さんを無視した都市計画、どなたがやったかわかりませんが、ああいうものの考え方が今の放置自転車が発生する要因になっているのかなど。もっと「お客さんの便利」というものを考えて行えば、おのずと回答はでてるんじゃないでしょうか。

委員：　今のご意見は非常にいいと思います。バスが反対の方向にあって全然違う方向に駐車場があるとか、そういう全体的な交通といいますか、駅広や駅も含めまして、いわゆる「まちづくり」として全体的な交通政策はどうするかということだと思うんですよ。ですから先ほどのように、(メトロポリタンプラザビルに)約2,000台の駐輪場がありましても、その稼働がもう50%以下のときもあるわけです。それをいかに使うかと、それは駐輪場を直しただけではだめで、バスをどこに止めるか、あるいは駅広の形をどうするか、そういったものをトータルで考えませんと、この放置自転車の問題は解決できないと思うんです。今の委員さんのご意見に同感でございます。

部会長：　他には。どうぞ。(部会長、説明者に発言を認める。)

説明員：　私も「原因者」などという言葉を使いましたので、ちょっと補足で説明させていただきます。

自転車でお見えになって鉄道をご利用になる方も大切なお客様です。これは私も鉄道事業者は皆同じ考えでございます。ただ、前回「コインロッカーと駐輪場はどう違うのか」ということが少し議論になったわけなんですけれども、実は自転車というのは小さくて軽いですから、荷物とどう違うのか紛らわしいんですが、基本的に自転車は私よりっぱな

「交通機関」だと思っております。ですから鉄道を利用される方はどんな手段でおみえになってもいいわけですね。私どもは他の交通機関でご利用になる方について鉄道会社がその負担をするということにはなっていないと思うんです。歩いてみえてもいいし、タクシーでみえても、バスでみえても、自転車でもオートバイでも何でもいいと。で、その方々は別の交通手段でアプローチされているわけですから、他の機関を経由していることでもございますけれども、私ども鉄道事業者がバス停をつくることでもございませんし、タクシーの便益のために何らかのことをやるわけでもない。現に(車は)大きいですから、駐車場などを鉄道事業者に求められるケースもないんですね。(自転車は)非常に小さいんで荷物と混同されたりしますけれども、私どもは別の交通機関なので、「是非、自転車で来てください」というようなことで誘因者とか原因者とかに私どもがなっている気持ちは無いんです。そういう面で次回以降の議論になるかと思っておりますけれども、自転車は紛らわしいけれども「他の交通機関」であると。そのために鉄道会社が特別の負担をすることはしないのではないかと、これが法改正の時にも結局、鉄道会社に付置義務を課さなかった最大の理由かと思っております。

委員： 先ほどから鉄道事業者の委員の方は、現行法に基づいた鉄道事業者の負担の役割ということを盛んにおっしゃっていると思うんです。また、改正自転車法でも「鉄道事業者はこういうところを協力すればいいですよ」といっていると思うんですけれども、まさに我々が指摘しているのは、それがおかしいんじゃないですかということです。法律で鉄道事業者は非常に優遇されているわけです。先ほど「駅広」と「駅施設」の整備について、「駅広は都市側が整備するんですよ」と、確かにそうなっているんですね。たとえば鉄道の立体交差などをつくる場合も、ほとんど9割くらいが自治体側が負担するような財政構造になっているわけです。鉄道事業者は1割くらいしか負担しなくていいと。そのように鉄道事業者が大変優遇されていて、この自転車法についてもまさにそういう仕組みになっているわけです。本来、鉄道事業者は、自転車を呼び寄せる「誘因者」であるにも関わらずですね、負担がほとんど「協力義務」程度で自分のところで設置をする義務もないし、また、いろいろな自転車対策について財政的な負担を義務付けられることもない、それでは自転車対策は解決できないということで今回新たな視点から豊島区ではこのような税制を提起しているわけです。ですから現行法の中で考えたのでは問題は解決しないと思います。

委員： 先ほどから議論、ご意見をいただいておりますが、私どもの方では、鉄道事業者さんの事業の中ではいわゆる自転車の利用者を迎え入れる施設的な部分があると、そういった意味では百貨店や大規模な店舗と同じような捉え方もできるんじゃないかという考え方もあるかと思っております。そういう点ではやはり、豊島区といたしましては具体的な次元での対応では「成果」を出さねばならない。現実的に放置で困っているということでございますので、やはり具体的に解決しなければならないということで、私どもが今まで行ってまいりました放置自転車対策の対応でございます。そのためには、駐輪場も設置をしてきております。ご案内のとおり前回の資料でもお出ししておりますけれども、私どもが作りました駐輪施設の利用者を見ても約70%を超えるところ、72~5%という数字が出ております。その数値はあくまでも鉄道を利用する方々なのです。それから保管所に撤去された自転車を引き取りにくる方々のデータを取りまして

も、やはり鉄道利用者が72%ぐらいだったと思いますけれども、その後で推移しているという現状を考えると、私どもでは鉄道事業者の皆様については「誘因者」であろうと思います。具体的に私ども区の方は駐輪場、保管所等の整備、それから撤去活動をしておるわけですから、そういった点では現実的な対応を今まで図ってきたという基本的な考え方を示させていただいております。いろいろお話しを伺っている中では、「地方自治体が困っていることも話し合いの中でわかってくる」ということもございました。そのとおりにありがたいお話しだと思います。

今日の資料の中で、まず第一点目として目白の件ですけれども、この目白の件につきましては、駅舎前に現在「駅広」があるんですけれども、その駅広と一体となった都市計画的な位置付けで（駅舎の）設置をされたいというお話しをさせていただいたわけです。その中では、「それはできない」とJRさんの方から拒否されまして、あわせて街の問題でありました放置自転車の対策もしなければなりませんので、私どもが国鉄清算事業団から購入させていただきました土地と交換いたしまして、今現在の駅広と接続する部分で区の駅広を整備するという事になっております。その「区の駅広」そのものは道路扱いになりますので、「区道」でございます。広場といえども区道の位置付けでございます。今現在は元の区の土地であったところにはJRさん関連の「ホテルメッツ」が建築確認をとりまして、工事に入ろうという段階でございます。区の方から出入口等もできるという状況でございます。「用地交換」がご協力ということでお話しいただきましたけれども、確かにその部分ではそうかも知れませんが、全体的には「駅広」を広げたいということと街の混雑を緩和したい、それから駐輪対策をしたい、ということでの用地交換であったということでございます。

それからもう一つは、東武さんの方で出されている資料で、「資料2-2」の6ページに）書かれておりますけれども、2.キャンペーン協力状況の（3）で、「放置自転車の整理移動を実施している。」となっております。これは非常にありがたいお話しだと思いますが、メトロポリタンプラザの駐輪場施設がなかなか「使われていない」というお話しでした。これらにつきましては、整理・移動をするだけでなく、やはりメトロポリタンプラザの駐輪場に「誘導」していただいているのかどうか、ちょっと私どもにはなかなか目に見えないというところがございます。駐輪場の管理を行っているということでございますので、ありがたいと思いますが、整理・移動を実施しているということであれば、そちらへの誘導等の体制をどういう形でなされているのかお聞きしたいと思っております。

いずれにいたしましても、私ども行政は「現実的に今困っているものをどう解決するか」ということで対応を図っているということをご理解賜りたいと思います。

部会長： 一点だけ、（メトロポリタンプラザの）駐輪場の件で何かありますか。
委員： 誘導することにつきましてどうしているのか聞きたいということでございますが、それは私の方が豊島区さんの方にお聞きしたいと思っております。駐輪場を設置してあって、駅前広場その他を含めてどういう駐輪対策あるいは放置自転車対策をやっているのでしょうか、という中で、そういう施設があるわけですから、それに対して豊島区さんが逆にどういう対策を練っているのか、それをお聞かせいただきたいと思っております。

部会長： ちょっとよろしいですか。今のご意見の違いは私の方から見るとたぶん、「メトロポリタンプラザの駐輪場の性格をどう理解するか」ということで鉄道事業者側と豊島区側ではやはり意見の違いがあるようなので、この話はこの会のメインのテーマではありませんので。

委員： ただ、先ほども別の委員さんが非常に良いことを言われて賛同したんですが、要は「全体の中で考えるべき」で、非常にそれは難しいでしょう。ですから誘導するのが誰か云々と言え、逆に豊島区さんどう誘導しているのかお聞きたいと、そういうことです。

部会長： わかりました。もう9時になります、他にどうしても言っておきたい方いらっしゃいますか。

委員： 時間がないのであまり申しあげませんが、鉄道事業者の方からしますと、いわゆる「お客さん」という扱いのお話しが後半でできましたので、これは結構なんです、現実の問題として自治体だけが困っているんじゃないんです。実際には駅前の商店街も困っている、そして住民も困っているんです。放置自転車があるために子ども連れの方や乳母車が池袋を通れないですよ。通れないという現実を見た場合に、それは法律的には皆さんは確かに違反はしていないと思います。立派におやりになっていらっしゃると思いますが、しかし現実の問題を見た場合に、こんな状況で法律に違反していないからいい、できることはやるができないことはできない、と言っていたのではこれは話にならない。それから協議会を今までやらなかったと区に追究するのはこれは結構なんです、今後どうしていくかという前向きのお話をしてほしいです、実際に区民とすれば、これだけ大勢の人が池袋の駅へ終結しているわけですよ。ですから法律論云々じゃないんです。現実には事故が起きたらどうするということを私たちは言いたいんですね。そうするとその対策方法、この不景気の状況になりますと近くの私鉄の駅等からみんな（池袋へ）自転車で来るんです。板橋区では「自転車道」をつくっていると。現実には池袋も板橋から通じて自転車道をつくった場合に、みんな近くの駅に行かないで直接池袋へ来ると思うんです。その対策をどうしたらいいのかということの方が重要なんです。その辺のところを、敷地がないじゃなくて、みんなで知恵を出して考えないと。現実には今ここに資料があるように、電車の上だってあるじゃないかと。先ほど「自転車のまちづくり公開講座」の話でも出ていたとおり、実際に旧国鉄用地は国有地だったじゃないかと、国民はそう思っています、現実には。ですから空中だってもうちょっとうまく使って「池袋東西デッキ」もやるべきなんじゃないか。地下は無理かも知れませんが、そういう状況の中で方向は違うかも知れませんが、今現実にはみんな困っているのですから。これは自治体だけが困っているのではないんです。自治体はお金がないから余分に出すのはもったいない、鉄道にも少し負担しなさいということだろうと思います。しかし一番困っているのは住民と、鉄道のお客さんなんですよ。お客さんを主体に考えるのが商売であって、(JRは)民営化した以上考えなければならぬ。「自治体が困っているのではない」ということをもう少し理解してほしいと思います。

委員： 時間がないので簡単に申し上げます。次回から税の話に移るので、その中で関連して今までのお話しの中で。

先ほど「原因者」という話なんですが、旧法改正の中でさんざん言い尽くされてきた話なんです。鉄道事業者は原因者だ、そうじゃない、というこ

とは言い尽くされてきた話で、我々はその原因者の一つであると言ってきた。そういう中でなかなかまとまらなかったのが「協力義務」ということで役割も明確にできなかったという経緯があります。私どもが抜本的に求めているのは鉄道事業者の責務だけではなくて、先ほど委員さんが申し上げましたとおり、「自転車」が交通体系の中で何の法的位置付けがされていない」ということなんです。そういう中でこの自転車法の中でたとえば、「資料2-1-」の)5ページの「撤去」の中には鉄道事業者の責務として入っている。でも(駐輪場)設置に関しては入っていない。その辺の矛盾があるんです。それから「道路法」の中でも「道路交通法」の中でも矛盾があるわけですよ。「地方税法」の中でもバイクが新たな規定として盛り込まれましたが、その守秘義務というのが公開できない。関連する法令がいろいろな面において自転車対策については矛盾があるということを整備してもらいたい。その矛盾があるために自治体負担が非常に大きいということは事実なんです。その解決を図ってもらいたい。その一つの方策として豊島区さんが構築した「放置自転車等対策税」というものが出てきたということ、過去の経緯として私は捉えています。その辺も十分にご理解いただけたらと思います。

部会長： はい、わかりました。私の不手際もありまして、予定されていた時間を少しオーバーしました。最後に、当初申し上げましたとおり2回の議論を踏まえて具体的な「放置自転車等対策税」について議論を移したいと思えます。それで、今までの議論をまとめつつ、「放置自転車等対策税」の中身についても、区の方から基本的な考え方は説明を受けていますが、もう一度お聞きする必要があるかも知れません。そのときに、今までの議論の中であまり出ていないもので、まあ「原因者」か「誘因者」かという議論もありますが、私自身は実態として、豊島区のそれぞれの駅に放置されている自転車あるいは駐輪場を使っている方々の住居がどこであるのかということに非常に大きな関心がございます。たとえば私の直感では目白駅を使っている人は豊島区民だけでなく新宿区民がかなりいる可能性があるだろうと思えます。先ほど委員さんの方から自転車道をつくと板橋区の方が池袋の駅を大勢使うようになるだろうという問題がありましたが、私自身は「税の問題」として考えますと、区がやる仕事というのは基本的に区民のための仕事で、そのときに区外の人たちがどの程度利用しているか、あるいは区外の人たちがどの程度豊島区に「迷惑」をかけているのか、これは一つの大きな論点だろうと、私自身は思っています。

次回には放置自転車を生み出す方が区民はどれくらいなのか、区外の人たちはどれくらいなのか。あるいは駐輪場を使っている人のうち少なくとも定期利用者についてはそういうデータがあるだろうと思えますので、定期利用者のうち区民がどれくらいで区外の人がどれくらい使っているのか、ということはこの「税」のことを考えると重要な論点になるだろうと思えますので、次回は是非そういう資料をご用意ください。それを踏まえて私の方で次回用に「論点整理」をしてみたいと考えています。次回はそういう方向で進めたいと思えますが、よろしいでしょうか。

(一同了承)

それでは、ちょっと時間をオーバーしましたが、第2回の第一部会についてはここまでとさせていただきます。どうも長時間ありがとうございました。

<p>会 議 の 結 果</p>	<p>・今回出された意見を元に必要資料等を検討し、部会長が論点を整理した上で、次回以降は税の論議を含めた内容を検討することとした。</p> <p>・委員の欠席 林康雄</p> <p><次回日程> 第3回：11月19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2 - 1 - 旧自転車法の問題点 資料2 - 1 - 放置自転車対策に関する調査(自転車基本問題研究会報告書)</p> <p>資料2 - 1 - 自転車法の新旧対照条文 資料2 - 1 - 改正自転車法に伴う関係省庁通達 資料2 - 2 放置自転車対策協力状況(鉄道事業者資料) 資料2 - 3 - 「自転車等対策協議会」の設置に関する区の考え方 資料2 - 3 - 23区における自転車等対策協議会設置状況 資料2 - 3 - 放置自転車対策に係る鉄道事業者との交渉 資料2 - 4 池袋駅西口新池袋駅ビル開発に伴う自転車駐車場関連資料</p> <p>参考資料 区内の駅周辺放置状況 参考資料 池袋駅東西デッキ構想について</p>
<p>そ の 他</p>	