

会 議 録

詳細 - 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		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5回 」
事務局（担当課）		総務部税務課
開催日時		平成15年3月4日（火）午後7時～午後8時28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)、山川仁、内山忠明 <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 <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
	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34人 報道関係者2社
非公開・一部公開の場合は、その理由		
会議次第		議事 1. 部会報告(案)について 2. その他

審 議 経 過

開 会

事務局： それでは定刻となりましたので、ただいまから豊島区法定外税検討会議の第一部会・放置自転車等対策税に関する第5回目の部会を開催させていただきたいと思っております。本日はお寒い中、お集まりいただきまして誠にありがとうございます。

本日の出欠でございますけれども、学習院大学の岩田先生におかれましては長期出張ということで本日はご欠席でございます。

それから会議に先立ちまして事務局の方からご案内させていただきますけれども、本日から一人一人の委員の皆さまの前にマイクスタンドを立てさせていただきます。この使用方法について若干説明させていただきますけれども、発言される前にスイッチを押されますと赤いランプが点きます。それで発言をしていただき、終わりましたら、重複する関係がございますのでスイッチをお切り願いたいと思っております。そのような操作でよろしく願います。

それでは本日の議事運営につきまして、部会長の今井先生、よろしく願います。

部会長： 皆さん、こんばんは。本日はお寒い中ご苦労様です。

本日の第5回の部会は予定されております最後の部会であり、「全体会」へ提出する「部会報告」をまとめることが議題でございます。そのために、「部会報告案」を用意させていただきました。その他、前回の部会で私の方から各委員にお願いしました、区の新税構想に対する各委員の意見書も参考資料としてお手元にお配りしてございます。この意見書の骨子が部会報告案に記されていることは言うまでもありません。

そこで本日の部会の進め方ですが、次のようにしたいと思っておりますがいかがでしょうか。まず最初に各委員に意見書の概要を5分程度でご説明いただきたいと思っております。もしご説明の中で、意見書の訂正あるいは補足する箇所等があれば、その場でおっしゃっていただきたいと思っております。この意見書に関する取扱いでございますが、それに関する質疑応答等は、先ほど申し上げましたように、その骨子が部会報告案に記されておりますので、部会報告案に関する議論の中で行うことにしたいと思います。

以上が本日の部会の進め方についての私の考えですが、いかがでしょうか。（一同了承）

よろしいでしょうか。それではそのように進めさせていただきます。早速資料番号の順に、意見書の概要を5分程度でご説明いただきたいと思っております。

最初は区民代表の三人の方の連名によりますものが資料番号 でございますので、どなたか代表でご説明いただきたいと思っております。

委員： それでは、他の二名の区民代表の委員様と一緒に検討させていただきました結果を、ここで手短かにご報告させていただきたいと思っております。

まず、本会議席上における鉄道事業者の姿勢には以下の状況が見受けられ、我々区民代表委員といたしましては、現実に放置自転車という大きな問題を抱えているだけに、今後将来に渡って事業者様がこの問題について本当に誠実に対応して頂けるのかどうか、これについてはちょっと大きな不安を覚えるを得ないという状況であります。

その大きな不安を覚える原因というのは、今までの会議の中で垣間見られた部分を挙げてございます。（以下、参考資料 に沿って説明）

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

区の「法定外税検討会議」に出席している立場としましては、はなはだ申し訳なくもありますが、区民代表として、課税はさておいても何らの方策が

得られるのではないかと、との思いがありました。つまり、現実的な放置自転車問題の解決に向け進展が見られるならば課税にこだわらずともよし、との思いがあったわけです。

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

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

部会長： 他の区民代表委員のお二方、何か補足があれば一言お願いいたします。

委員： 結構です。

部会長： それでは次に、鉄道事業者五社連名の意見書が出てございます。それについてのご説明をお願いしたいと思いますが、その意見書には鉄道会社あての弁護士さんの意見書も添付されておりますので、その鉄道事業者さんからご説明いただくということによろしいでしょうか。

委員： はい、結構です。それでは、鉄道事業者の、「新税構想に対する意見」ということで、ポイントだけご説明いたします。

(参考資料 の) 1 ページに、1 のところで「放置自転車等対策税の違法性について」ということで述べております。この中に、平成15年2月3日付で西弁護士の当社社長宛ての「意見書」に述べるとおりであって、基本的にこれから条例化された場合の今の案ですけれども、基本的に「違法」と解せざるを得ないというように考えております。

その意見というのは次のページに添付されておりまして、こちらは当社の顧問弁護士でありますので、当社が意見について照会したわけですが、これからご説明する内容で、それぞれ鉄道会社も案を持ち寄りましたけれども、最終的にこれに尽きるということで、これを本資料としてございます。

その「違法性」につきましても議論は、まず(西弁護士意見書の) 1 ページ目については基本的に、「放置自転車等対策税の概要」ということで、こういうふうに捉えていますということですが。

それから次の2 ページ目を開けていただきまして、「放置自転車等対策税と関係法令」ということで、「地方税法」や「地方分権推進計画」を含めた状況なり総務省の見解などを述べております。

3 ページの「放置自転車等対策税に係る区条例案の違法性」ということですが、これは「区条例案」ですね。「仮に課税構想が条例化された場合の違法性」というように解釈していただくのが一番正しいかと思いますが、そこで三点述べております。その2 のところで、「本条例案は、『自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律』(自転車法) に反し、違法である。」ということですが。その何行目か下に下線部分がありますが、地方公共団体又は道路管理者云々とあって、鉄道事業者に関しては、「当該自転車等駐車場の設置に積極的に協力しなければならない」と規定されております。そう規定されてはいますが、基本的には駐輪場設置というものを強制されているわけではなく、また、負担をしなさいと規定

しているものでもないということでございます。この法律につきましては平成5年に改正ということでも議論されているわけでございますけれども、その議論過程の中においても鉄道事業者に対してですね、設置を義務付けるべきだとか、そういった意見も含めている議論をされているわけでございます。そういった議論の結果、最終的には鉄道事業者の責任はここにも書いてありますが、「積極的協力義務の範囲」に限るという結論をもって法制化されたものであって、法的に駐輪場の設置について強制もしくは負担といったものは妥当ではないと判断して法制化されたものであると理解しております。したがって、今回豊島区さんが考えておられます「条例案」といったものは、次の4ページですけれども、すでに法律により定められている限界をこえて、鉄道事業者にそれ以上のものを課すものであって、基本的には上位法たる自転車法に反し、違法であると考えているのが第一点でございます。

二点目は、「3 本条例案は、憲法上要請される課税原則に反し、違法である。」ということですが、これはどういうことかと申しますと、いわゆる「法定外目的税」として今回、課税構想が出されているわけですが、「受益」と「負担」の関係がですね、明確に存在すべきであるというのが一般的に考えられております。そういった中で、鉄道事業者の受ける「受益」といったものが具体的なものとして明示されていない、もしくは因果関係がはっきりされていないということでございます。基本的に(4ページの)中段ぐらいに書いてありますが、「巨額」かどうかは別にして、(区は鉄道事業者が)利益を受けていると指摘しておられますけれども、部会の中でも議論いたしましたけれども、(駅まで)いわゆる自転車で来るかバスで来るか徒歩で来るか、そういったことは利用者が選択すべきものであって、かつ鉄道の、「何々駅から何々駅に移動させる」という利便性といいますが、そういったことが目的であるのであって、「放置自転車があるが故に鉄道事業者が特段の収益を得ている」といったようなことは無いと考えております。後段の方に書いてございますけれども、「駅までの移動手段として何を選択するかは専ら鉄道利用者の自主的判断に属しているものであって、鉄道事業者は、常に受身の立場において乗客を受け入れているにとどまり、自転車等の放置について直接の原因はもとより誘因を与える等、法的責任を負うべき立場にないことが明らかである。」ということでございます。その他一般的な社会的責任ということも一部議論されましたけれども、これについてはいわゆる「法定外目的税」で議論されるような「受益」に相当しないということでございます。したがって、5ページ目の7行目ですが、「本条例案は、法定外目的税における要件たる『受益』と『負担』の関係、即ち憲法上の要請たる応益原則を無視した課税であるから違法である。」と。

最後にもう一点、上記のような事情のもとにおいて鉄道事業者に対し課税するというようなことは、「取りやすいところから取る」恣意的な課税権の行使といったようなものであって、憲法上の課税原則たる「平等取扱原則」といったものにも抵触するので違法だということで、基本的に違法性について三点で記載しております。

そういった形で、また本文(参考資料)の一番最初のページですけれども、1ページに戻っていただきまして、一番上の違法性についてはそういうことであります。したがって、いわゆる「課税標準、税率等について、言及する必要はない」と思っております。

二番目に、「2 豊島区への要望」ということですが、 に書いてございま

すが、総務省自治税務局長名の通知といったもので、「法定外税の目的、対象等からみて、税を手段とすることがふさわしいものであるか、税以外により適切な手段がないかなどについて十分な検討が行われることが望ましいものである。」という通知がきておりますが、こういった点を勘案してご一考をお願いしたいということでございます。

それから として、これは部会の冒頭で何回かお話ししましたけれども、本来、（放置自転車問題は）非常に大きな社会問題であるという認識はしております。その解決へ向けてもですね、そう簡単には答えは出ない問題であるということも認識しております。そういったようなことから、関係者が集まりやれることの積み重ねを一つ一つやるという意味で、「自転車等駐車対策協議会」といったものを設けるということになってございますので、是非こういったことをこれからもやっていくべきじゃないかと考えております。

ですが、基本的に今回の部会を通じて、豊島区さんは豊島区における自転車対策に係る費用の軽減といったようなことを強く求められているように思いましたが、今回、鉄道事業者に課税することによって放置自転車が減るかということ、逆に（自転車利用者としては）「鉄道会社に税金を払ってもらっているんだから」と、増えるとは言いませんが減少させるということにはつながらないのではないかと認識をもっております。基本的に私どもは、「放置行為者」をなくすように徹底指導すべきものであって、それに対してより一層厳正な対処、例えば罰金等、今は三千円を（手数料として）徴収しているということですが、それ以外にも何か放置行為に対して抑止効果があるような処罰というか、そういったものも含めて放置させない方向での有効な対策といったものも検討していただきたいと考えています。

以上です。

部会長： はい、どうも。それでは他の鉄道事業者さんの方で補足されることがあれば一言ずつでもお願いします。

よろしいでしょうか、それでは、資料番号にしたがいますと、次は参考資料の意見書でございますが、提出された委員さん、よろしくをお願いします。

委員： 私の意見書の中身は、部会長さんが極めて的確に要約していただきました。ありがとうございました。

まず第一に、今の委員さんのお話とちょっと相反するんですが、私の印象では鉄道事業者さんの認識というものは、今の「自転車法」の協力義務の範囲をかなり狭く解釈されているように思います。この辺についてはいろいろな解説書がございまして、必ずしも法に規定している以外にですね、プラスアルファの部分がかかなり明確に規定されておりますので、その辺を考慮していただきまして柔軟に考えたらいかがだろうかというようなことを申し上げております。

それから二番目ですが、豊島区さんが「対策協議会」を設置していないというひとつの事務上の問題を省略されている点について、大変ご批判をされている問題ですが、これはやはり自転車法に対策協議会というものが明確に記されておりますので、できれば事務を経て今後は対処された方がよろしかろうという意味のことを申し上げておきました。

それから三番目に、（区の構想では）撤去台数分をそのまま課税対象にし、かつ、自転車駐車場の「定期利用台数」も加えて課税対象にするというご説明があつて、それぞれ毎月三千円という税額のご説明がありましたけれども、ちょっとそれについて違和感を覚えるという表現で申し上げたんですが、そ

れはなぜかと言いますと、「二重取り」のような感覚を受けるということで、そういう趣旨のことを記載させていただきました。ただその後、以前の部会資料を読み返してみますと、現在の放置手数料と、それから駐車場定期利用料のそれぞれ三千円というのは、大体豊島区さんが投下した年間経費のだいたい五分の一程度の収入を賄うということがわかりまして、それならばあまり目くじらを立てて言うこともないだろうと。ただ、税金を払う側にしますと、「税の合理性」と言いますか「妥当性」といったものが厳しく要求されると思いますので、もっと親切な説明があってしかるべきではないかと考えた次第です。そういった意味のことをちょっと付け加えさせていただきます。

それからもう一つですね、今回の資料が送られてまいりまして、大変驚いたことが一つございまして、それはこの部会の委員でない方の意見が堂々とここに出ておるということです。これは今まさに鉄道事業者さんをご説明されました弁護士さんの意見書が出ているわけです。これには大変おどろきまして、この部会ではそれぞれの委員さんが勉強なさって、そして各委員の意見としてお出しになるのが妥当であろうと思うのですが、そのまま外部の方の意見が、さも委員であるかのような形でここに出てきて、しかもそれが資料として扱われるというのが大変おどろきましたし、不愉快でございます。こういったことは他の委員会などであるかどうかわかりませんが、しかし同じ議論をする場で何かイレギュラーな、よそから飛んできたホームランのような感じを受けまして、私は弁護士ではないですからとても太刀打ちできませんが、そういう意味も込めて大変不愉快であったということを申し添えたいと思います。

以上です。

部会長： はい、どうもありがとうございます。一言私の方から申し上げます。最後におっしゃいました鉄道事業者の弁護士の意見書の取扱いについては、次のような理由で承知したことであります。

これは弁護士の意見書として出はおりますけれども、豊島区の新税構想に対する鉄道五社連名の意見書の一部であって、五社の意見もこの弁護士の意見に沿って、先ほどご説明いただきましたように、放置自転車対策税の「違法性について」というところではそれに全面的に依拠しているということでございますから、特に弁護士の意見としてわざわざここに挙げたということではないというように私は考えております。その点でご理解いただければと思いますので、よろしくお願い申し上げます。一体だにご理解いただければあまり違和感はないのではないかと思います。鉄道事業者さん、そういう理解でよろしかったでしょうか。

委員： 今、部会長がお話されましたように、一体だということでございます。部外者が言っているということではなくて、集約された我々（鉄道事業者）の意見がそこに一致したということでございますので、そういう意味で我々委員が一致してこれを採択していると、委員が言っていると理解していただければと思います。

委員： ですからそういう意味であれば私も納得するんですが、たまたま名前がダイレクトに載っておりますので、よそから持ってきた意見かなと。第三者の意見をそのまま持ってきたという印象を受けましたので。

部会長： 先ほど申し上げましたように資料としても残したいと私は考えておりますので、ご了解いただきたいと思います。

それでは、次の意見書でございますが、参考資料 を提出いただきました

委員よりご説明いただきたいと思います。

委員： はい、それでは私の方から「参考資料」につきましてご説明申し上げます。その前に、今のお話と似たような内容なのですが、私もこの席に委員として出席させていただいておりますが、資料の末尾に記載してありますとおり、私は「全国自転車問題自治体連絡協議会」(全自連)の事務局として出席させていただいておりますので、全国210の自治体の意見の集約という形で私の意見としてここに記載させていただいております。(全自連の)役員会にも諮った上でこの意見書を書かせていただいておりますことを、まず冒頭に述べさせていただきたいと思います。

まず、全自連といたしましては、先ほど鉄道事業者さんからもお話がありましたとおり、自転車法改正の平成5年当時からのこの自転車問題に豊島区さんも含めて関連自治体が協議してきたという経緯がございます。基本的には、自転車問題の解決、特に放置自転車問題の解決には、「自転車利用者」、「行政」、それから私どもが一般的に言っております「交通需要発生原因者」、いわゆる「事業者」ですね、三者で協力し合わないとなかなか解決しない問題である、という考え方に立っております。豊島区さんも同様な考え方に立っているというように私は理解しております。

そういう中で、(参考資料の)1の「費用負担に対する考え方について」の中にも記載してありますとおり、自転車法改正についていろいろ議論されてまいりましたが、残念ながら明確な論拠がないままに鉄道事業者さんの自転車駐車場設置義務が果たされなかった、そういう経過をふまえた中で、今回、税という考え方に基づいて、ベースとなる自転車法の中で費用負担に対する考え方はどこに記載されているかと。これが前段に書いてありますとおり、地方公共団体、道路管理者等に対する「設置義務」、それから大量需要発生原因者に対する付置義務、それから保管・返還、これは撤去に伴う行政の返還義務、それから放置者に撤去したことによる撤去料による負担、この四つが明記されているわけですが、そういう中で残念なことに鉄道事業者につきましてはこれら設置義務・付置義務というものが果たされなかった。これは単に付置義務・設置義務の考え方からいけば費用負担も合わせて図られなかったと言えるかと思えます。今回、(自転車法改正から)10年が経過して、鉄道事業者さんの考え方、それから今回の検討会議の中の4回にわたる意見交換の中でも、やはり当時の域を出ていないというのが全自連としての考え方でございます。そういう中で、自転車法にとらわれず先ほど申し上げました三者一両損と言いますか、その議論を展開していく上では、現行自転車法の中で解決が図られない状況からいけば、他の立法でその「費用負担の公平化」というものを図っていくこともやむを得ない、また、図っていくべきであるととらえております。今回のごく一部の鉄道事業者という方々の社会的矛盾というものを解消するためにも、税法の適用があつてしかるべきであろうと、私ども全自連としましては全面的に支援をしていきたいという考え方でございます。

二番目の「課税標準」についての考え方でございます。豊島区さんの構想の中では、いわゆる(自転車駐車場の)「定期利用」についても課税するという考え方でございます。私どもは当時から議論してまいりましたのは、やはり鉄道事業者が自転車駐車場を整備していくべきであろうという考え方に基づきますと、その自転車駐車場の整備、自治体がですね、今回の場合については豊島区さんが「駐車場整備に要した費用」、もしくは「用地費」、これら

も加味してその課税標準の中に考えていくべきではないかと思っております。これが課税標準に対しての考え方でございます。

それから、資料の二枚目の「3 税率について」ですが、これにつきましても、基本的には税をかけていくという中で二点ほど検証していただくのがいいのかなど。先ほどの原点に戻った、行政・自転車利用者・鉄道事業者を含めた需要発生原因者が三者一両損・三位一体における「公平負担」というものを考えていく中では、やはり一律三千元というものではなくて、もうちょっと詳細に検証していく必要があるのかなと思います。

に書いてありますのは、豊島区の場合は放置自転車は65.8%の返還率で、残り34.2%については今回の課税の構想の中でも豊島区が負担することになるのではないかと思います。その辺を考え合わせますと、利用者が負担できないものについては、行政と需要発生原因者で公平に負担していくべきではないかという考え方に基づくものでございます。

それから、の駐車場利用に着目したところですが、今回の課税期間は5年間ということと合わせますと、先ほどの課税標準の考え方の中にある「整備費」との兼ね合いの中で、三千元というのが果たして妥当なのかどうかということも検証されるとよろしいのではという意見でございます。

最後に、「4 鉄道事業者別の税額について」ですが、これは基本的には代わらないわけなんです。端的に申し上げますと、鉄道の利用者ということではなくて、そこに自転車利用者というものも加味した中で税額を決めていった方がよろしいのではということ意見を意見として述べさせていただきました。

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。

ただいま、意見書の四つにつきましてそれぞれご説明いただきました。最初に申し上げましたように、その意見書につきましては「部会報告案」の中にまとめてございますので、そちらの議論の中で何かございましたらご発言いただきたいと思います。

1. 部会報告(案)について

それでは早速ですが、部会報告案のご説明に入らせていただきます。説明に入る前に、ミスプリがございます。私の校正ミスで申し訳ございませんが、ご訂正願いたい箇所が二箇所ほどございますので、あらかじめ申し上げさせていただきます。(資料5-1)「部会報告案」の3ページの9行目、上から二つ目のパラグラフの2行目でございます。「区外者の月額料金をそれぞれ2,500円から3,000円に…」とありますが、最初の2,500円というのは「2,000円」の間違いでございますので、ご訂正をお願いいたします。それが一箇所目の訂正でございます。それからもう一箇所は、8ページの上から6行目の「・実際に大塚駅北口の用地提供の要請に対しては、15年度より無償で…」とありますが、これは「15年1月」でございますので、ご訂正をお願いいたします。よろしいでしょうか。

それでは部会報告案のご説明に入らせていただきますが、既にこの報告案につきましては委員の皆さまには約一週間前にお届けしてございます。お読みいただいていると考えまして、概略のご説明にさせていただきます。

最初に、表紙の次に「目次」がございますのでまずお開きください。この「部会報告案」は、全部で六つの部分からなっております。1. 検討の経緯、

2. 豊島区の放置自転車対策の現状と問題点、3. 改正自転車法をめぐる解釈、4. 税以外の施策に関する検討、5. 課税根拠についての検討、6. おわりに、でございます。こういう構成にいたしましたのは、1の「検討の経緯」の「(2)検討の手順」というところでまとめたものに沿った形で2以下ができております。そこで、この「検討の経緯」から簡単にご説明することいたします。(部会案の概略につき、以下のとおり説明)

1. 検討の経緯

(1) 部会の役割

最後のパラグラフでございますとおり、本部会の役割は、豊島区の「放置自転車等対策税」構想に関して、学識経験者、区民代表、鉄道事業者、その他関係団体の方々等によって検討されるということが書かれております。

(2) 検討の手順

これは大切なところでございますので、読ませていただきます。

「本部会は、豊島区が「放置自転車等対策税」を構想する背景となった区の当面する放置自転車政策の現状等をはじめとして、以下の項目について検討を行った。

区の放置自転車対策の現状と問題点

改正自転車法における協力義務、対策協議会等をめぐる解釈

税以外の施策に関する検討

課税の目的、対象、税率等の課税根拠」

大きく分けると、四つについて議論をしたということでございます。この四つに則しまして、以下、本論が展開されております。

2. 豊島区の放置自転車対策の現状と問題点

これは、全部で3つの節からなっております。

(1) 駅周辺にあふれる放置自転車の解消をめざす

ここは、最後のパラグラフの中で、「豊島区にとって、膨大な放置自転車の解消こそが区の重要な政策課題であることについて異論はない」ということでございます。

(2) 豊島区における放置自転車対策と財政支出

ここは、2ページの一番下の行にございますように、「豊島区は年平均10億円にものぼる経費を投入しており、その財源構成としては、国や都から交付される補助金等の特定財源が自転車駐車場等の施設建設の際にわずかに措置されるに過ぎない。さらに、放置者から徴収される撤去保管手数料や自転車駐車場利用者から得られる使用料をあわせても、全体の20%を占めるに過ぎず、残りの80%は住民税や起債等によって賄われている状況にある。」ということございまして、特にここ数年の長引く景気低迷の中で、区税収入等が思うように伸びない状況で、今以上の財源を自転車対策のために使っていくことはかなり困難な状況になっているということが記されております。

(3) 放置自転車対策税構想の背景

ここは全部で四点ほど、その背景が記されております。

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

として、区立の自転車駐車場利用者および撤去返還時に自転車を取りに来た者に対する区が行ったアンケート調査によると、回答者のうち7割以上

は「鉄道利用のため駐輪場を利用する」「鉄道利用のため放置した」と答えており、豊島区は鉄道を、放置自転車の大量需要を生み出す施設ととらえている。

は、豊島区の考え方によると、第一次的原因者である「放置を行う者」と区別する意味で鉄道事業者を放置自転車の「誘因者」ととらえており、放置する者と比較して責任は決して軽いものではないと考えている。

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

なお、この点に関連いたしましては議論がございました。「メトロポリタンプラザビル」の自転車駐車場についての理解の仕方に、鉄道事業者と区の考え方には理解の違いがあるということをここでは明記してございます。

こういった豊島区の考え方に対しまして、鉄道事業者からは以下の三つの反論が出されてございます。

鉄道事業者を原因者とみなす「誘因者」ととらえることの不当性

受益と負担の関係が不明確であること

仮に鉄道事業者に課税をしたとしても放置自転車は減らないということ

以上のように考えますと、区および鉄道事業者双方の主張は、それぞれ課税要件として非常に重要な論点であります。これらの論点につきましては今後開催が予定される検討会議の専門委員会において、十分な検討をしたいと考えております。あるいはそういう検討が必要であると私としては認識しております。

以上が、豊島区の放置自転車等対策の現状と問題点から生み出される税の構想の背景でございます。

3. 改正自転車法をめぐる解釈

この部分につきましては、だいたいいろいろな議論を部会でいたしました。全部で二つの論点があったかと考えております。この解釈をめぐりましても豊島区と鉄道事業者の考え方はかなり対立しておったというのが実情でございます。それから、先ほどの意見書の説明でもお伺いしましたように、関係諸団体の委員の方々のご意見と、特に鉄道事業者の方々との違いも明らかでございます。ここでは主に、区の考え方と鉄道事業者の考え方を並べてございます。

(1) 鉄道事業者の「協力義務」に関する解釈

自転車法の解釈に関する豊島区の説明では、

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

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

などから、豊島区の考え方からすると改正法の解釈は、鉄道事業者に一定

の負担を求めることは妥当であるということが導き出されるわけでございます。

これに対しまして鉄道事業者からは、次のような四点の主張がなされたかと思えます。

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

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

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

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

これらの主張がなされたかと思えます。いずれにいたしましても、この改正自転車法の鉄道事業者に関する「協力義務」をめぐりましては、区の考え方、あるいは関係団体の委員の考え方と、鉄道事業者との意見の相違は大きかったと私は考えております。

(2)「対策協議会」と「総合計画」

区の主張は、区域全体を総合するような「対策協議会」は設けていないけれども、駅ごとに協議会を設けてそこには当該鉄道事業者の代表の方も加わっていると主張されており、また、関係団体委員の方からは対策協議会が設置されてもあまり効果が上がっていないのが現状ではないか、という意見も出されました。これについて鉄道事業者からは、対策協議会の設置と総合計画の策定こそが重要であると主張されておりました。ここでも区と鉄道事業者の相違は大きかったと考えております。

以上が改正自転車法をめぐる解釈でございます。

4. 税以外の施策に関する検討

税以外の検討に関する議論もこの部会では行われました。

(1) 区の現行の放置自転車対策の施策強化について

ア) 撤去・保管手数料の検証と引き上げの検討等

区の考え方では撤去保管手数料を引き上げた場合、返還率の低下がきたされる、そうすると新たな保管場所を確保することが困難になるのではないかと、ということが区の見通しとしても述べられております。

イ) 区立自転車駐輪場利用料の検証と引き上げの検討

豊島区における自転車駐車場の利用料につきましては、なお他区との検討も必要であろうが、今のところなかなか上げられる情勢にないかもしれないということが言われております。

ウ) 撤去・保管作業体制の強化の可能性の追及

今後とも充実・強化を図っていくことは必要であると区としては考えておられるようですが、現在の区の財政状況を考えますと、ただちにこれを大幅に改善していくのが困難な状況にあるのではないかと、というのが私の理解であります。

(2) 区民と区民以外の者の負担について

これについてはどこまで「区税」を用いるべきか検討する必要があるということで、区の方からは難しいということで明確な反論等もどうもなかったようにも思いますが、一般的な事情として、区民と区民以外で区別をすると

ということが非常に困難な問題であるということは十分ご説明いただいたかと思ひます。

(3) 新たな鉄道事業者の協力について

これは前回の部会でしたか、駅ごとの話などもふまえて、鉄道事業者のご意見も伺ったところ、実際に大塚駅北口の用地提供のご発言がございました。あるいは新たな協力を求めるならば法に基づく対策協議会を設けたらどうかということも指摘されております。それからキャンペーンのやり方等についてももう少しそういった協議会等で話し合う必要があるのではないかというお話もございました。

これに対しましては区民代表の方々からは、先ほどのご説明にもございましたし、前回の部会で、現状の問題を解決する具体策が示されていない、と非常に強いご不満の意が表されたというように理解しております。

こういったことを考えますと、4の税以外の施策に関する検討も行ったわけですが、なおそれぞれの委員の意見の違いは非常に大きかったと私としては考えております。

5. 課税根拠についての検討

最後に税そのもの、課税根拠についての検討でございます。ここは三つの部分から成り立っております。

(1) 豊島区の構想における課税根拠等

こちらは具体的に五点述べてございます。

放置者と鉄道事業者の責任の相違

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

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

課税根拠に関する区の考え方

鉄道事業者が社会的責務を果たさない場合、(1)大量の自転車の駐車需要を地域に生み出しながらも、そこから生まれる放置自転車問題という社会的不経済には何ら負担も負わない、(2)行政が行う駐輪場整備や撤去活動等の放置自転車対策に全面的に依存するという大きな受益を得ているにもかかわらず、何らの負担もしていない、という極めて不合理な状況を生むことになる。この不合理な状況を税負担という方法で是正し、原因・受益と負担の公平を実現することには合理的な根拠がある。

鉄道事業者以外の費用負担のあり方

ア) 放置者の負担

こちらは先ほどの4で、税以外の施策に関する検討ということでまとめられておることを簡単にまとめてございます。

イ) 商業施設の負担

現状では区は、鉄道利用者の自転車の撤去を優先的・集中的に行っているため、今現在では商業施設に対する負担を求めるわけにはいかないけれども、商業施設利用者の放置対策にも十分対応できるようになった際には、

付置義務を履行しない商業施設への課税も検討する、というのが区側の考え方でございます。

税収の使途として考えられる今後の対策の方向性

これは具体的にいくつか書いてありますけれども、なお区としては放置自転車対策を今後とも一層力を入れてやっていかざるを得ないということでございます。

課税標準、税率等について

課税標準については二点、「税率」については1台につき3,000円、それから「税額」については、各鉄道事業者が負担すべき税額の算出ということで按分するということを書いておまして、

最後に「減免事項」として放置自転車等対策への寄与があればその割合に応じて減免とするという構想も述べられております。

これらが区の構想でございまして、次にそういう区の構想についての各委員の意見をまとめてございます。

(2) 各委員の意見

ここでは、鉄道事業者の要望・反論、区民代表委員の意見、自転車活用関係委員の意見、関係団体選出委員の意見ということで四つを取り上げてございますが、これについては先ほどご説明いただきましたのでここでは省略させていただきます。

(3) 今後検討すべき問題点

今後検討すべき問題点でございます。ここは重要でございますので読み上げさせていただきます。

「『税』は区や地方公共団体が強制的に、有無を言わずに徴収するものであるから、何のために課税するのか、なぜ課税できるのか『課税の根拠』ということが非常に重要な問題となる。区では課税の目的として放置自転車の撤去・保管と自転車駐車場の建設・維持・管理等をあげており、これらの更なる充実が必要であるとして鉄道事業者への負担を求めているわけであるが、ここで、本来その費用負担は、誰がどれだけ負担するのかについて十分な検討がおこなわなければならないと考える。この場合に、区が施策を行わざるを得なくしている『原因者』、あるいは、区の施策からサービスを受けている『受益者』をどのようにとらえるかが重要な問題である。その上で、負担を求めることの妥当性・公平性と、どの程度の負担が相当か、について詳細に検討する必要がある。」

これらの点については今まで申し上げてまいりましたように、区と鉄道事業者の意見の隔たりはなお大きいわけでありまして、あるいは、区民代表委員、その他の委員の方との意見の相違もかなりあったわけでありまして。

いずれにしても課税根拠に関する内容については、中立・公正な立場から専門委員会においてその適否も含め検討すべきものであるというのが私の考えであります。

6. おわりに

最後に、「おわりに」でございます。以上の検討の手順をまとめてございます。三つのパラグラフからなりますが、最初と最後は大切な部分でございますので、読み上げさせていただきます。

「本部会における検討は、豊島区の『放置自転車等対策税』構想について、委員それぞれの立場から意見を述べ合い、その共通点と相違点を明らかにしていく形で進められた。その結果、豊島区が放置自転車に対する多額の税金

を投入してもなお、深刻な地域問題として検討しなければならない現状にあって、その対策の必要性については確認されたものの、それらの対策として鉄道事業者に『金銭』という形で負担をもとめるための『放置自転車等対策税』導入の妥当性とその内容については、改正自転車法における『協力義務』解釈の相違や『原因者』としての認識の相違により、全委員の意見の一致を見ることはできなかった。課税の根拠をはじめ、負担の公平性、目的税としての性格など、『放置自転車等対策税』の適否については、本部会における議論をふまえつつ、検討会議の専門委員会においてさらに詳しく検討すべきである。」これが言わば私がまとめた本部会の結論でございます。

二番目のパラグラフは実はこの部会では全くご議論いただかなかった問題でございますけれども、地方公共団体が法定外税を新設もしくは変更しようとする場合には、条例を制定した後に国の総務大臣の同意を得る必要がございます。その「同意を得る」ための条件が総務省自治税務局長通知という形で公にされております。したがって、この「放置自転車等対策税」につきましても、これらの通知等をふまえて条例化する必要があるわけでございます。これらの関連につきましても検討会議の専門委員会で検討をさせていただきたいと考えております。

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

やや長くなりましたけれども、以上が「第一部会報告」の原案でございます。お時間の許す限り、ご意見あるいはご感想等も含めましてご自由にご発言願いたいと思います。

委員： よろしいですか、一部、部会長さんにまとめていただいた報告案の中で、鉄道事業者のいわゆる主張の中に、修正といたしますか補強といたしますか、そういったことをお願いしたいのですけれども。

部会長： はい、どんなことでしょうか。

委員： 二箇所だけです。厳密には三箇所ですけれども、大きくは二箇所です。一箇所が5ページ目の中段のところですね。ちょっとこういうように修正していただきたいという「案」を持ってきたのですが、口頭で言ってもなかなかと思ひまして。

(修正案を席上配付した。)

よろしいでしょうか。この「部会報告修正案」という一枚物をお配りしましたけれども、原案の方がここに書いてありますように、「鉄道事業者の協力義務は、昭和55年の自転車法制定当時からほぼ同じ文言で規定されており、改正においても協力義務の趣旨は内容的に変わっていないこと」となっておりますが、その2行目までの「規定されており」までは同じなんです、その間に、先ほどもお話がありましたように「平成5年改正時には、協力義務以上の自転車駐車場設置義務が議論されたが、それが否定されたことからすれば、改正後においても協力義務の趣旨は内容的に特段強化されたことはないこと」というような形で、鉄道事業者としての主張をもう少し入れてもらいたいというのが一点です。

それからもう一点が10ページ目の下から8行目と6行目、逆に上からいくと25行目と27行目なんですけれども、「豊島区の課税構想は、」となっておりますが、当方で出しました意見書の中では「豊島区の条例案」というよう

な言い方をしておるんですけれども、「課税構想が違法だ」というのも、どういふ言葉を使ったらいいのか議論をしたのですけれども、基本的には「条例案が違法」だというのが厳密だろうということで、それをもう少しわかりやすくいうと、ここ（席上配付した「部会報告修正案」）に書いてございますように、「豊島区が本件課税構想に則って条例を制定した場合は、」というように補足をしていただきたいと。それが 25 行目と 27 行目に二つございますので、そこに対応する形で追加していただきたいと思います。それだけです。

部会長： はい、わかりました。第二点目の修正につきましてはこれは特に問題はないと思いますが、第一番目の修正点につきましては、私といたしますと議事録等を参考にしながらこういう形にまとめさせていただきましたので、もう一度、議事録等を参考にしながらということで、私にご一任いただけますか。

委員： はい、結構です。

部会長： よろしいでしょうか。

委員： いろいろな議論の中でも、法の改正につきまして各委員の方が言われてまして、本当は付置義務を付けたかったのに結果的にだめだったというように議論がされたところですが、修正の結果、今の努力義務といいますが、改正後においても協力義務の趣旨は内容的に特段強化されたことはないということで、まあ、ご一任いたします。

部会長： はい、ご一任いただいたということでご理解いただければと思います。その他何かございますか。

委員： よろしいでしょうか。ここ（部会報告案）に書いてあるのは、今まで議論されたことだけを書くという趣旨なんではないでしょうか。

部会長： 私自身はそう理解しておりました。

委員： 具体的に申しますと（部会報告案の）2 ページの 2 の(1)の下段に、平成 11 年度の実績というのがあるんですけれども、その後 12・13 年度というのがあると思うんですが、13 年度でいうと豊島区は外に出て、10 位以下に落ちているということもあると思いますので、そちらの方を入れた方がよろしいのではと、そういうことです。

それから、7 ページですが、「区立自転車駐輪場」の利用料の中に学生割引というのがあると思いますので、これは明記しておくべきだと思います。

それから 4 ページなんですけれども、（上段の）のところの商業施設の件で、「豊島区内では 41 施設で約 3,300 台分が整備されている」と書いてありますけれども、本来これで十分なのか十分じゃないのかということを書いていただきたいと思います。それは結局、大規模商業施設を優遇しているように見えるんです。というのは、その前のページでも要するに「撤去しているのは大規模店舗が開く前で、開いた後は撤去しない」という点も含めてです。これが十分なのかというのは書いてほしいという気がしたんです。

部会長： そういう議論はちょっと部会ではなかったですね。私のこの部会報告案の原則は、部会で議論されたことを忠実・正確に「全体会」に伝え、なおかつ「専門委員会」に伝えるということでありまして、今まで議論されていないことについて「部会報告」にまとめるというのは、少なくとも今の商業施設云々について十分であるか不十分であるかという議論はなかったと思いますが。

委員： なかったですね。私もなかったと思います。

部会長： それはちょっと勘弁してください。

委員： ただ、いろいろな論調の中で、要するに先ほど申し上げたように、大規模

商業施設と鉄道事業者がかなり差別されているような表現がいろいろなところにあるので申し上げたわけです。

部会長： ただ、私の理解では例えば9ページの「商業施設の負担」というところで、区としてもまず第一弾は鉄道事業者への課税であるけれども、その後、商業施設利用者の放置対策にも十分対応できるようになった際には検討するというのが区の考え方として示されているので、それはいいのではというのが私の理解ではあるんです。

委員： ただ、「付置義務を履行していない商業施設の検討」を今後するというのも、何か順番が逆ですね。こっちは義務ですからね。

部会長： 付置義務を履行していないというのは、私の理解では新築するとか改築するときには発生するのであって、今の区の条例の考え方はですね。

委員： ですからそれを履行していないということですよ。

部会長： 付置義務は、今の区の条例ではどうでしょうか。

委員： 条例ができる前は結局該当しませんので、履行しているとはならない。

部会長： ちょっと正確なところを説明していただけますか、事務局の方から。

幹事： はい、この趣旨は確かに「自転車法」の中では商業施設については「付置義務」と規定されておりまして、これも第1回目の部会の資料でご説明したかと思うんですけども、基本的には法律の中で「新築、増築のときに駐輪場を売り場面積に応じて一定の割合を整備する義務」というものがあります。これは必ずそのときには整備しなければならない、そうしなければ「建築確認」がおりないということで、全てこれは履行されることになるわけですが、それはあくまで新築、増築という制限があるために、既存施設である大規模店舗については適用されないという関係がございます。そういった既存施設がまだ新築や増築に至っていない、そういう段階ではこの付置義務を求めることはできない、ですからそういった商業施設についての放置自転車撤去ができるようになったときには、まだ義務を履行していない既存施設に対しての課税も検討していきましょうというのが区の考え方ということでございます。

委員： 一般的にはこの文書ではそうはとれませんよね。

部会長： その点は事務局とも相談して検討させていただきます。そういうことでよろしいでしょうか。

委員： 結構です。

部会長： それから先ほどの学生割引等の件等につきましても私にお任せいただけますか。

委員： 結構です。

部会長： 繰り返しになりますが、ここに書いてありますことは部会で議論されたことをいかに正確に表現するかということを中心にまとめましたので、議論がされていないことについてここに入れるわけにはいかないというのが、私の基本的な考え方でございます。

委員： 部会長、よろしいですか。

部会長： はい、どうぞ。

委員： 基本的には私もその考え方で結構です。私は意見を述べなかったのは部会長の方で議論した内容を整理していただいたということですので、先ほどのご意見にありました、たとえば「学生割引」の件などは議論されていないわけですから。それから先ほどのペーパー（鉄道事業者より席上配付された「部会報告修正案」）でいただいた中でも、「自転車駐車場設置義務が議論された」

という内容は議論されていますけれども、「それが否定された」ということはこの中ではされていないはずなんです。その辺は先ほど部会長の方から、議事録をもう一度精査してということでございますので、私どもも異存はございませんが、十分に精査した中でまとめていただければと思っています。

部会長： はい。他にご意見はございますか。

それでは繰り返になりますけれども、本部会の結論は、「豊島区の新税構想については、委員全員の意見の一致を見るに至らなかった」ということが端的に申し上げると部会の結論であります。こういう結論に至る経過につきましては、先ほど申し上げましたように、部会で配付された資料、並びに意見書、それから議事録ですか、これらを全て「全体会」及び「専門委員会」に送らせていただきまして、そこで、どこかに書いておきましたけれども、中立・公正な立場から検討をお願いしたいと考えております。

私の不手際もありまして、意見といたしますか議論がやや混乱したときも少々ございました。お許しいただきたいと思えます。

ちょっと予定された時間より、ちょっとではなく大分早いんですけれども、4回目までの部会がそれぞれ、私の記憶では10分ずつぐらい延長されておりますので、今日は30分早く終わりましたもかつての延長分は取り戻せませんが、これで終わりにしたいと思えます。

大変長いことご議論いただきまして誠にありがとうございました。私の不手際がありまして意見の一致を見るには至りませんでしたけれども、先ほど申し上げましたようにそれぞれの意見は十分主張していただいたつもりでございます。また、「全体会」等でご意見を頂戴することがあるかと思えます。その節はよろしく願います。

どうも長いことありがとうございました。

事務局： それでは最後に事務局の方から、次回のご案内でございます。本日、「第一部会」の「部会報告」が形としてまとまりましたので、もう一つの「第二部会」(ワンルームマンション税部会)の方がございますが、こちらの方も同じように部会報告がございまして、それを合わせて一度「全体会」にお示ししてご説明申し上げたいと思えます。それが3月18日(火)でございます。時刻は同じ午後7時から、こちらの会場で開催したいと存じますので、よろしく願います。

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。これで閉会いたします。

閉 会

<p>会 議 の 結 果</p>	<p><会議の結果> ・今回、部会長から提出された「第一部会報告案」は、一部修正を求める意見が出されたが、部会長一任ということでした承された。今後は、3月18日に開催される「第2回豊島区法定外税検討会議」(全体会)に正式に「部会報告」として提出されることになった。</p> <p><委員の欠席> 岩田規久男</p> <p><次回日程> 全体会：3月18日(火)午後7時から (会場は同じ。詳細は別途通知)</p>
<p>提出された資料等</p>	<p>資料5 - 1 豊島区法定外税検討会議第一部会報告(案) 参考資料 放置自転車等対策税に関する意見書 …区民代表委員三者連名</p> <p>参考意見 豊島区新税構想に関する意見 …鉄道事業者五社連名</p> <p>参考資料 豊島区法定外税検討会議第一部会に係る意見について …堤委員</p> <p>参考資料 豊島区放置自転車等対策税構想について(意見書) …平野委員</p> <p>追加提出資料 部会報告修正案 …鉄道事業者提出 (席上配付)</p>
<p>そ の 他</p>	