

平成 14 年 9 月 24 日

豊島区法定外税検討会議・第一部会

放置自転車等対策税部会の第 2 回会議開催

本日 24 日（火）午後 7 時から、健康プラザとしま（上池袋 2-5）7 階多目的ホールにおいて、豊島区法定外税検討会議・第一部会（放置自転車等対策税部会）の第 2 回会議が開催された。

本日開催された第一部会は、2 つの新税構想のうち放置自転車等対策税について検討するもので、納税義務者である鉄道事業者 5 社の代表もメンバーとなっている。

7 月 23 日に行われた第 1 回会議では、自転車法第 8 条の自転車等対策協議会の法的解釈をめぐり、区と鉄道事業者の議論が分かれたほか、現実問題として鉄道事業者はどのような協力をしているのか、区側・鉄道事業者ともに税を課した時の効果をどう考えているのかなど、様々な意見が出された。

第 2 回目の本日は、前回の指摘事項に基づき改めて用意された資料により、鉄道事業者からは自治体への協力状況、区側からは協力いただけなかった経緯などが説明された。さらに、区民代表の委員から、9 月 12 日に開かれた区民公開講座「放置自転車等対策税を考える意見交換会」で区民の方々から出された鉄道事業者に対する意見が紹介された。その後約 1 時間、前回出された論点に則して議論が続けられた。

◆配布資料（区ホームページで閲覧できます）

自転車法改正関係資料…「旧自転車法の問題点」、「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）」「自転車法の新旧対照表」、「改正自転車法に伴う関係省庁通達」

鉄道事業者資料…「放置自転車対策協力状況」

区側資料…「自転車等対策協議会の設置に関する区の考え方」、「23 区における自転車等対策協議会設置状況」、「放置自転車等対策に係る鉄道事業者との交渉」、「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」

参考資料…区内の駅周辺放置状況、池袋駅東西デッキ構想について

◆主な意見

（区民公開講座「放置自転車等対策税を考える意見交換会」で出された意見）

- ・ 行政、鉄道事業者それぞれが今できることと長期計画に分けて実践して行くことが必要である、このことをお互いで協議する場も設けるべきである。
- ・ 現在、鉄道事業者は放置自転車対策として現実に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に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そ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。
- ・ 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、鉄道事業者は自社の利益に繋がらないということで受け入れないという。やはり、駅に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。
- ・ 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に困っている人たちに対して、知らん振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。

（本日の部会の意見）

- ・ 自転車法で鉄道事業者に付置義務を負わせなかったのには理由がある。1 つは、鉄道の利用者には自動車、バス、徒歩の人もいるのに、自転車駐車場だけの付置義務はおかしいのではないか。百貨店には自

動車駐輪場もある。2つめは、鉄道が最終の場所ではないこと。最終の目的地は会社等。1日10何時間も駐輪場に置いているのは、会社で所得を得るため、その所得に対する税の話になるのではないか。

- ・ 鉄道の役割は安全、快適にお客様を運ぶこと。駅前には都市施設。都市側から何らかのアクションがなければ動けない。協議会があれば積極的に参加して協力している。
- ・ 対策協議会を作るかどうかは自治体の判断に委ねられているが、その目的が多く自治体で総合計画の策定に特化されているとしているのはおかしいのではないか。鉄道事業者は協力できることはしているが、できないことはできない。
- ・ 改正の経緯の中で、役割分担を明確にできなかった。鉄道事業者の積極的な対策がない理由だ。鉄道事業者の“協力”の認識が違う。
- ・ 何故、協議会を作らないのかと言ったのは、税構想という重大な話を突然出すことがおかしいということで、何かしら鉄道事業者に事前にアクションがあるべきではないかという意味だ。協議会設置による効果は必ずあるはず。
- ・ 駅周辺における自転車の大量放置の現象が、自転車から鉄道への乗換えに伴って発生することに見られるように、駅前に放置を行う利用者の大部分は、目的地の如何を問わず、鉄道という運輸サービスを受受するために自転車に乗って集まるという事実に着目する必要がある。
- ・ それぞれの会社により数は違っても地方自治体に対する用地提供数が予想数よりも多かった。対策協議会が設けられても駐輪場設置、用地提供に結びつかないのはわかるが、これだけの用地提供はどのように行われたのか。
- ・ 大都市の都心部ほど用地はなく、実際は山の手線内は用地がない。悩んでいるところは悩みを共有し、知恵を出し合うしかない。そのためには協議会は有効だと考えている。一番悩みが深いのは池袋駅のはず。まず、税構想を打ち出すよりも協議会を設置すべきでは。また、駐輪場をつくれれば放置がすぐなくなるとは考えていない。利用率の低い駐輪場もある。原因者に対するソフト面の対策も必要。
- ・ 自転車に乗っている人だけを原因者というのはおかしいのではないか。鉄道も原因者だ。
- ・ 自転車利用者の大半は鉄道利用者。自転車はコインロッカー内の荷物とは違う。自転車は立派な交通機関と考えている。他の交通機関利用者のために特別の負担をする必要はない。このことが鉄道事業者に付置義務を負わせなかった原因。
- ・ 法律で鉄道事業者は非常に優遇されている。鉄道立体交差を作る場合でも、財源の大半を自治体が負担する。放置自転車の誘因者であるにも関わらず、現状のまま何も具体策を行わないのでは問題は解決しない。
- ・ 自治体だけが困っているのではない。商店街、住民も困っている。鉄道事業者は法律に違反していないとしても、現実問題として、前向きな対策、今後どうしていくのかということを考えなければならない。お客様である区民が困っているということを考えて欲しい。
- ・ 自転車の法的な位置付けがなされていない。道路法上等の自転車に関連する法令にも矛盾がある。これを整備する必要がある。

・ 部会長まとめ

次回、対策税の議論に移りたい。その時に、今までに出ていない議論、区内それぞれの駐輪場、放置者の住所はどこなのかに興味がある。区の仕事は区民のために行うこと。税を考える際、区民がどのくらいいるのかということも大きな論点ではないか。

次回の同部会開催は、11月19日午後7時～の予定

詳細：税務課長