

路上に放置(廃棄を含む)された自転車の処理について

国土交通省 中国地方整備局 鳥取河川国道事務所 道路管理第一課

概要

日々の道路管理において、道路区域内の路上に所有者不明の自転車が放置されている事案を発見します。自転車は手軽に利用できる移動手段であり、健康増進や環境意識の高揚、自転車道の整備が進められていることから、今後も自転車の利用は増えるものと思われ、これに伴い、路上への自転車の放置も増加することが懸念されます。

路上に放置されている自転車は、当事務所管内では年間十数台と他の事務所に比べれば僅かだと思いますが、路上に放置されている自転車を発見した場合、現場で道路管理を担当する出張所がどのように処理すべきか、ある出張所での事例を元に現状の法律・政令での対処方法について検討しました。

1. はじめに

道路管理を担当する出張所が行う日々のパトロールにおいて、放置された自転車を発見することがあります。安全な通行を確保するために、自転車を移動・処理しなければならない一方で、仮にこの自転車を処理した後に持ち主が現れた場合には、道路管理の担当者として、なぜ、どのような法令に基づいて処理を行ったのか説明が出来なければなりません。



写真-1 道路区域内に放置された自転車

2. 自転車の道路法令上の定義

(1) 道路法による定義

道路法では、以下のように定義されています。

道路法第2条第5項

この法律において「車両」とは、道路交通法第2条第1項第8号に規定する車両をいう。

(2) 道路交通法による定義

道路交通法では、自転車は以下のように定義されています。

道路交通法第2条第1項第8号 車両

自動車、原動機付自転車、軽車両及びトロリーバスをいう。

道路交通法第2条第1項11号 軽車両

自転車、荷車その他人若しくは動物の力により、又は他の車両に牽引され、かつ、レールによらないで運転する車（そり及び牛馬を含む。）であって、身体障害者用の車いす、歩行補助車等及び小児用の車以外のものをいう。

以上から、道路法では、自転車は自動車と同じ「車両」と定義されることになります。

3. 自転車を道路法令上でどのように処理できるかの検討

(1) 自転車を道路法第44条の2に定める違法放置物件として処理できるか

「道路法の一部改正について」（H3.11.1 建設省道政発第60号 道路局路政課長通知）では違法放置物件の要件が下記のとおり記載されています。

記第2.8.車両の取扱いについて

(1) 違法放置物件には、車両（廃棄されているものと認められるものを除く。）が含まれないものであること。

自転車は「車両」に定義されていることから、処理においては以下のように考えられます。

- ・廃棄されたと認められない放置自転車は、違法放置物件としては処理ができない。
- ・廃棄されたと認められる放置自転車は、違法放置物件としての処理ができる。

(2) 自転車を道路法第67条の2に定める長時間放置された車両として移動できるか

道路法第67条の2に道路管理者が長時間放置された車両を移動させることができる要件が定められています。

道路管理者が移動を行うことができるのは、

- ① 道路の改築、修繕若しくは災害復旧に関する工事又は除雪その他の道路の維持の施行のために緊急やむを得ない場合であること。
- ② 当該車両が長時間放置されていること。
- ③ 現場に車両の管理について責任ある者がいないこと。

以上①～③のすべての要件が満たされないと、放置自転車を移動することはできないことになります。

(3) 路上放置車両の処理フローによる処理ができるか

「交通上の障害となっている路上放置車両の処理方法について（H5.3.30 建設省道交発第25号）」に放置車両の処理フローが定められています。自転車は「車両」であり、路上放置車両のフローにより処理できることになります。

フローには、車両と廃棄された車両についての考慮がされています。道路法第44条の2に基づいた処理が定められていることから、上記3.(1)の廃棄された車両についてもこのフローにより処理することとなります。

結果として、路上に放置された自転車は、路上放置車両の処理フローによる処理をすることが妥当であると考えられます。

4. フローチャートによる処理の詳細検討

(フローチャートは付録を参照)

(1) 警察への照会について

今回検討した出張所の管内では、持ち主不明（防犯登録がない）で、かつ、使用可能と判断される自転車について、警察による処理を求めた際に、「置いてある物だ」という回答を得、結果として、警察において処理されないケースが続いている現状があります。フローによれば、車両に該当するものが警察において処理されるケースが想定されていますが、このケースは少ないことに留意しつつも、照会を行い、引き続き道路管理者の手続きを行うことが必要となります。

(2) 明らかに所有権を放棄したものと認められるかの判断について

明らかに所有権を放棄したと認められるかどうかについては、フローの留意事項に「当該廃車車両の経済的価値、置かれている状態等を総合的に勘案して判断すること」が必要とされています。一例としては、タイヤのパンク及び劣化、ブレーキワイヤーの断線、車体の著しいサビ等が判断の材料となると考えられます。



写真-2 明らかに所有権を放棄したものと認められる自転車

(3) 道路法 44 条の 2 に基づき除去、保管、公示することについて

道路法施行令第 19 条の 6 に公示の方法についての詳細が規定されています。ポイント部分は以下のとおりです。

- ・保管した旨を事務所掲示板に公示（14 日間）
- ・保管違法物件一覧簿を事務所に備え付ける

10 万円を超える価値を認められる自転車は官報への掲載が必要となります（H3.11.1 建設省道政発第 60 号）。

(4) 売却の要件に該当するかの判断について

売却の要件は、道路法により判断することになります。

道路法第44条の2第4項

道路管理者は、第2項の規定により保管した違法放置物件が滅失し、若しくは破損するおそれがあるとき、又は前項の規定による公示の日から起算して三月を経過してもなお当該違法放置物件を返還することができない場合において、政令で定めるところにより評価した当該違法放置物件の価額に比し、その保管に不相当な費用若しくは手数を要するときは、政令で定めるところにより、当該違法放置物件を売却し、その売却した代金を保管することができる。

結果として、公示日より3ヶ月後に、売却の判断をすることとなります。

a) 除去及びその時点までの保管に要する費用の判断

放置自転車等撤去費用については、標準積算基準によると、1回の指示における処理台数が10台以下の場合で、諸経費を含んでおよそ1万5千円の費用がかかります。

今回検討した出張所の管内では、放置自転車は1台ずつ点在して発生するが多いため、撤去費用のみで、1台あたり1万5千円程度の費用が想定されます。

b) 政令で定めるところにより評価した当該違法放置物件の価額の判断

価格の判断は、政令により判断する。

道路法施行令第19条の7

法第44条の2第4項の規定による違法放置物件の価額の評価は、取引の実例価格、当該違法放置物件の使用年数、損耗の程度その他当該違法放置物件の価額の評価に関する事情を勘案してするものとする。この場合において、道路管理者は、必要があると認めるときは、違法放置物件の価額の評価に関し専門的知識を有する者の意見を聴くことができる。

取引の実例価格として、中古自転車店では、メーカー製でサビや傷みの少ない場合で2千円～5千円位と公表されたものが参考となります。以後の手続きに備えて、自転車店に参考価格を聞き取ることが望ましいと思われます。

(5) 予定価格が売却費用を明らかに下回るかの判断について

予定価格は、4.(4)b)で判断される取引実例価格のほか、見積りによる算出も考えられます。売却費用については、現在の売り払い事務手続きを参考に考えたところ、明確な売却費用は想定できません。予定価格の算定にあたり、査定料を要することは想定されます。

(6) 予定価格が著しく低い場合について

再度の売却手続きを判断することが必要となります。保管者としての義務を果たしうる保管場所が確保できない場合等は、回収し処分されるべきものと判断されます。

5. 検討の終わりに

(1) なぜ処分方法に困ったのかの検討と現状の処分方法の課題

a) なぜ処分方法に困ったか

発端で述べた自転車をどのように処分するかについて処分方法に困っていた理由は、自転車を放置物と扱うべきか車両と扱うべきかについて端的に判断できなかった点があげられます。また、放置自転車が所在していた地方自治体にその処理についての条例が定められていなかった点もあげられます。

b) 現状の処分方法の課題 1

法令上の文言から解釈すれば、自転車は「車両」に該当し、路上放置車両の処理フローで処理するという結論となりました。しかし、路上放置車両の処理フローは、そもそも放置された自動車を想定したものであると思慮され、今回検討した出張所の管内では未だ事例はありませんが、使用可能な放置自転車が多発した場合には、今回検討した処理方法をとる必要があるものの、公示や売り払いの手続きには、事務処理上の手数がかかることが予想されます。

c) 現状の処分方法の課題 2

道路区域内に設置した駐輪場に、長期間にわたって自転車が置かれた場合には、「放置」に該当するかについて、今回検討した法令からは判断できません。



写真-3 駐輪場に長期間置かれた自転車

(2) 自転車利用環境の整備

国土交通省では、平成 19 年度から自転車通行環境整備モデル地区を定め、自転車の利用環境の整備に努めているところです。自転車通行環境整備モデル地区とは、近年多発する歩道内の自転車と歩行者の人身事故を防止するため、歩行者・自転車・自動車が分離された歩行空間を戦略的に展開していくモデルとして国土交通省と警察庁が合同で平成 20 年 1 月に定めたもので、全国で 98 箇所指定されています。

自転車の利用しやすい環境を整備すれば、残念ながら、放置自転車が増加することが予想されます。

(3) 地方自治体による放置自転車の処理について

地方自治体の一部では、放置自転車の処理方法を条例で定めているケースがありますが、条例自体定めていない自治体もあります。条例を定めている自治体でも、放置禁止区域を定めることが一般的となっています。鳥取市の条例を参考として検討したところ、放置禁止区域は、駅や繁華街などに限定されています。

地方自治体の処理方法を参考として、道路区域の全てを放置禁止区域とすることは難しいと思われませんが、道路管理者自らが行える簡易な処理方法を検討することが必要ではないかと考えます。

表-1 鳥取市の放置自転車処分方法

条例による処理方法の例（鳥取市の条例をモデルに）	
①	放置禁止区域を定める
②	放置自転車に警告ラベルを添付
③	一定期間（7日）以上放置された自転車を撤去
④	保管施設で保管
⑤	6ヶ月経過した自転車は、リサイクルなどして処分

付録：交通上の障害となっている路上放置車両の処理方法のフローチャート

