

## 自転車置場法施行にあたって予測される問題点

——放置自転車対策に悩む自治体の経験から見て——

前田文雄\*

昭和55年11月25日公布された、いわゆる自転車置場法は、これまで総理府が所管の対策という形で実施してきた自転車対策を大きく前進させるものといえよう。しかし、駅前などの放置自転車が、これですべて解決とはならないようだ。置場の拡充に重点が偏り、対策、規制が手薄なためである。この法律を効果あるものとするには、撤去・処分の手配が必要である。

### Problems Foreseen with Execution of Bicycle Parking Lot Law

— Form the Experience of a Municipality Confronting Difficulties  
in Finding Countermeasures for Abandoned Bicycles —

Fumio MAEDA\*

The so-called "bicycle lot law," which come into force on November 25, 1980, advances greatly the countermeasures for bicycles which have been executed in a form of measures within the jurisdiction of the Prime Minister's Office. However we cannot expect the solution of the abandoned bicycle problem in front of railroad station, etc. with the enforcement of this law. The reason for this is that more importance is apt to be put one-sidedly on parking lot expansion than measures and regulations. It is essential to express clearly removal or disposal of the bicycles abandoned in order to make this law effective.

#### 1. 法律のあらまし

超党派による議員立法で成立したこの法律は、正しくは「自転車の安全な利用の促進及び自転車駐車場の整備に関する法律」といい、そのあらまは、次の通りである。

同法第1条によると、この法律は、自転車に係る道路交通環境の整備及び交通安全活動の推進、自転車の安全性の確保、自転車駐車場の整備等に関し必要な措置を定め、もって自転車の交通に係る事故の防止と交通の円滑化を図り、あわせて、自転車利用の利便の増進に資することを目的としている。

そこでこの目的を達するため、同法は各関係機関毎に次のように定める。まず国が実施することは次の通りである。

1) 自転車の安全利用の促進及び自転車駐車場の整備に関する全般的な施策を有効に実施されるよう必要な配慮をする。(第3条)

2) 自転車駐車場の安全性を確保するため、その構造及び設備に関して必要な技術的指針を定める。(第6条2項)

3) 自転車について、危害の発生を防止するため安全性を確保するための措置を講ずる。(第10条)

4) 自転車の製造を業とする者及び自転車の小売を業とする者に対し、必要な指導と助言、その他の措置を講じなければならない。(第11条3項)

5) 予算の範囲内において、地方公共団体が都市計画事業として行う自転車駐車場の設置に要する費用の一部を補助することができる。(第12条1項)

6) 地方公共団体が自転車駐車場の設置のためおこなう地方債について特別の配慮をする。(第12条2項)

7) 地方公共団体とともに民営自転車駐車場事業の育成を図るため資金のあっせんその他必要な措置を講ずる。(第12条4項)

8) 地方公共団体が設置する自転車駐車場の用に供するため必要があると認めるとき普通財産を無償で貸し付け、又は譲与することができる。(第12条5項)

次に地方公共団体については、次のように定める。

1) 国と同様に自転車に関する全般的な施策が有効

\* 東京都足立区役所環境課長  
Section Chief, Environment Section, Adachi Ward, Tokyo  
原稿受理 昭和55年12月18日

に実施されるよう必要な配慮をする。(第3条)

2)道路管理者と同様に自転車駐車場の設置に努める。(第5条1項)

3)条例で一定の区域内に自転車の大量駐車需要を生じさせる施設を新築又は増築しようとする者に対し自転車駐車場を設置しなければならない旨を定めることができる。(第5条3項)

4)道路管理者、都道府県警察、鉄道事業者等と協力して、法令に基づき道路に駐車中の自転車の整理、相当の期間にわたり放置された自転車の撤去等に努める。(第5条5項)

5)関係機関、団体と協力して、自転車に関する交通安全教育、思想の充実、普及に努める。(第8条)

道路管理者については次の通りである。

1)自転車道、自転車歩行者道等の整備に関する事業を推進する。(第4条)

2)都道府県警察等と協力して、自転車の通行する道路における設置物件の排除に努める。(第4条3項)

都道府県公安委員会については次の通りである。

1)自転車に関する交通規制を適切に実施する。(第4条2項・第5条4項)

鉄道事業者については次の通りである。

1)鉄道用地を自転車駐車場に提供して欲しい旨地方公共団体又は道路管理者から申入れがあったとき、積極的に協力する。(第5条1項)

自転車の大量駐車需要を生じさせる施設設置者については次の通りである。

1)施設利用者のために必要な自転車駐車場を設けるように努める。(第5条2項)

自転車利用者に対しては次の通りである。

1)安全利用、駐車場以外の場所への設置の自粛、防犯登録に努める。(第9条)

自転車製造業者等の責務は次の通りである。

1)製造を業とする者は、安全性、利便性の向上に努める。(第11条1項)

2)小売業者は、安全利用の為の情報提供、防犯登

Table 1 「自転車の安全利用の促進及び自転車駐車場の整備に関する法律」関係機関等一覧表

Organization list concerning "Laws on safe use of bicycles promotion and on improvement of parking lost for bicycles"

条 項	条 文 内 容	国	地方公共団体	道 路 管理者	公 安 委員会	警 察	鉄 道 事業者	その他
3	安全利用の促進と駐車場整備に関する責務	○	○					
4 ①	良好な自転車交通網の形成に必要な道路の整備			○				
" ②	良好な自転車交通網の形成に必要な交通規制の実施				○			
" ③	自転車の通行する道路における設置物件の排除等			○		○		
5 ①	㊦一般共用駐車場の設置 ㊧同駐車場用地の提供		㊦	㊦			㊧	
" ②	施設利用者用駐車場の設置							大規模施設設置者
" ③	駐車場設置義務の条例制定(適用地域<公示委任>、施設規模の明定)		○					
" ④	駐車場の整備と相まった交通規制の実施				○			
" ⑤	道路上駐車自転車の整理、放置自転車の撤去等		○	○		○	○	商店街会
6 ①	一般共用駐車場の構造及び設備の基準							駐車場設置者
" ②	一般共用駐車場の構造及び設備の技術的指針	○						
7	都市環境整備に関する計画の自転車利用状況の配慮							事業者
8	交通安全活動の推進	○	○					
9 ①~③	自転車利用者の責務(安全利用、放置自粛、防犯登録)							自転車利用者
10	自転車の安全性の確保	○						
11 ①	自転車製造業者の責務							製造業者
" ②	自転車小売業者の責務							小売業者
" ③	製造業者及び小売業者に必要な指導助言	○						
12 ①~③	地方公共団体に対する国の助成措置等	○						
" ④	民営駐車場事業に対する資金あっせん等	○	○					
" ⑤	地方公共団体が設置する一般共用駐車場用地の無償貸付又は譲与	○						東京都交通安全対策室作成

録の勧奨、自転車の点検修理の充実に努める。(第11条2項)

以上こうした関係を表にするとTable 1の示す通りであり、一見、放置自転車をめぐる課題は、すべて網羅している様に見える。しかし、放置自転車の現状に照らした場合、どうなのであろうか。

## 2. 問題の所在

放置自転車に対する地方自治体レベルの問題点と対策を的確に指摘しているものに、「八尾市環境保全審議会による放置自転車に対する方策」という答申がある。その内容を、かいつまんで紹介する。

答申は、まず「基本的な考え方について」で次のようにいう。

1) 自転車利用に関して、公共の施策を講じる場合は総合的な環境整備対策として取り組むべきである。

2) 自転車利用により生じる生活環境の悪化は、最少限にとどめるべきである。特に鉄道駅周辺においては、自転車放置が一般の通行者や周辺の居住者、ないしは業務関係者へ及ぼす影響を防止しなければならない。そのため、利用に対しては一定の規制を加え、また必要な負担を求めることが適切である。

3) 自転車の利用者相互には、利便性、経済性のうえで、できる限り公平を欠かさぬような配慮が必要である。

4) 適正な自転車駐車場の管理を行い、駅周辺の環境条件を確保するには、原則として受益者負担による駐車場等の整備を図ることが適切である。

5) 利用対象となる鉄道事業者等や商業業務施設等の事業者に対しては、行政に対する協力を求めるとともに、状況に即した応分の負担を要請することが適切である。

6) 自転車利用者に対しては、自転車放置のもたらす社会的責任を自覚させ、自らの責任において駐車場を利用させるよう意識の向上を図る必要がある。

次いで、八尾市の答申は具体的な方策として、次の7項目を挙げている。

- ①市民の理解を求める。
- ②法的措置として必要に応じ条例を定める。
- ③自転車駐車場を整備する。なお駅前至近範囲を避ける。
- ④鉄道企業者等に対し、積極的な協力を求める。
- ⑤自転車利用者の秩序維持を求める。
- ⑥行政側の体制整備と予算面の配慮をする。
- ⑦その他 (ア)道路・交通条件の調整対策をすすめ

る。(イ)自転車盗難保険制度の改善・防犯登録の制度を働きかける。

そして、最後に放置自転車に対しては、法的措置の考え方を次のように述べている。

1) 自転車の放置を禁止する区域の設定等

(ア)自転車の放置を禁止する区域の設定は良好な生活環境を確保するため、自転車放置が市民の良好な生活環境を著しく阻害している場所については、市長は当審議会の意見を聴き禁止区域として指定する必要がある。

(イ)放置を禁止する区域内において、放置自転車が良好な生活環境を著しく阻害していると認められるときは、当該自転車の所有者又は利用者に対し、移動を命ずることができるものとする。なお現場に当該自転車の所有者又は利用者がいないときで、急を要すると認められるときは、自転車駐車場その他適当な場所に当該自転車を移動し保管することができるものとし、それに要した費用を所有者又は利用者から徴収することができるものとするのが適切である。

2) 自転車の放置抑制区域の設定等

前記以外の地域において、自転車放置が市民の良好な生活環境を阻害している場所については、市長は自転車の放置抑制区域として指定することができることとし、その区域内の放置自転車の所有者又は利用者に対し、移動させるなど必要な指導を行うことができるものとするのが適切である。

以上の八尾市の答申の内容は、東京都23区の区長会が国及び都に対する要望として毎年陳情しているものや、足立区区議会が内閣総理大臣あて提出した意見書、あるいは本誌Vol. 5, No. 2で紹介した東京都特別区環境課長会の提言などと主旨において同様である。ただし、放置自転車に対し、八尾市のように条例を制定して対処すべきとするか、他市のようにそれを否とするかの相違はある。

その点について少し論及してみよう。条例を制定しない地方公共団体は問題の対処に消極的であるかのように見る風潮があるからである。

一般に放置自転車に関して、条例を定めることができるかといえば、これは可能である。地方自治法に環境の保全、交通安全を仕事とする定めがあり、これが条例化の根拠となり得るからである。

しかし、この地方自治法を根拠とした条例では、地方公共団体の「〇〇市民は自転車を放置しない」というような、いわば宣言と同様な内容にとどまる

ものであり、放置自転車を条例で取締って欲しいとする住民の要望からは、ほど遠いものとなってしまっているのである。というのは、条例では他人の財を侵す（撤去・処分）ことを定めることはできず、また、法律と条例の力関係で、道路法、道路交通法にすでに定めのあることを、さらに規定することもできないからである。

次に条例の強制力という点でも効果は疑わしい。条例の場合、当然に司法罰で臨むことが困難であることから、放置に対しては、1件毎に告訴することになろうが、手続きが膨大化して、一罰百戒の効果を狙うほかないからである。

すでに条例化に踏み切った市の場合は、法律に基づく行政という原理を、今日ではそこにとどまっていたは、もはや行政の責任を果たしていないとして現行法制の下では多少違法の疑いがあっても、条例を制定すべきであると考えるのである。法律に反するとの批判に対しては、訴訟になって、たとえ敗訴しても、法の不備を公にする効果があるのだという。

こうした主張や立場は誠に勇敢ではあるが、率直に言って、ためらいを持たざるを得ないというのが、多くの地方公共団体の立場である。

### 3. 置場法の限界と問題点

八尾市などが提起した問題点、即ち、①自転車利用の総合的環境整備、②自転車利用者の社会的責任の追求、③住民相互の負担公平の保障、④自転車放置の規制などは、本法によって克服され、放置自転車をなくすことができるのであろうか。

放置自転車の問題は、いろいろいわれるが、要は道路や駅前広場に人や自動車が通行できなくなるほど自転車が無秩序に置かれ、効果的な対策をとれないことである。

この対策は大別して2つである。1つは収容であり、もう1つは排除である。

まず収容について考えてみよう。先に当区が実施したアンケート(Table2)によると、75%が収容を要望している。これまでの交通体系または都市計画の中に自転車が、ほとんど考慮されていないことからみて、この指摘は正しい。本法の成立にからみ、衆議院の交通対策特別委員会で、自転車を供給する立場から新井日本自転車普及協会会長が「自転車置場の増設や、自転車専用レーンの設置などにより、安心して自転車を利用できる環境を整えて欲しい」\*と主張したのは当然である。

しかし放置自転車に対し、置場の設置で臨もうとしても、これまで置場の増設が潜在的利用者を顕在化していることから、有効でないことは明らかであるし、また、多額の経費を投入する置場の設置が、負担の公平という点から有料化を目指さざるを得ないのであるが、無料で至近距離に置きたい利用者の気持ちを強制なしに転換させることは困難であろう。

Table 2-a 自転車利用に関するアンケート調査  
Questionnaire on bicycle use

(足立区、昭和55年5～6月に実施)

配布駐車場名	配布枚数	回収枚数	回収率(%)
北千住	400	147	36.5
五反野	400	91	22.8
梅島	300	134	45.0
竹の塚	800	321	40.1
竹の塚西	800	375	46.9
綾瀬	600	255	42.5
綾瀬西	300	79	26.3
綾瀬南	400	92	23.0
合計	4,000	1,494	37.4

要するに放置自転車対策として置場を設置すると、次のようなことが難点となるのである。

まず駅の至近距離に用地を確保しなければならないが、すでに市街化の進んでいる地域に、この種の割り込みが不可能に近いことである。用地を買収することも財政面から至難である。また、鉄道事業者に対し用地を提供するよう要望しても、鉄道の他の事業計画を理由に断られる状況もある。

さらに、置場設置に対する国の補助金は、都市計画決定を前提としているが、実際には条件が整わずに補助金を受けられない場合がある。

一方、従来散見された民営置場も当区の場合、皆無に近い。利用者が自転車を放置しても何らの規制も受けないこと、区の施設が無料であること、育成策を取っていないこと等によるものである。

前述の同委員会で谷国立市長が「本法の成立で放置自転車が解決するとは思わない。根はもっと深い」とされる理由であろう。

置場の設置は進めなければならず、また進めるのであるが、放置自転車対策としては効果ある対策とはならないのである。

次に排除である。その手段としての撤去は当区の場合、次のように行われている(Fig. 1)。

まず、関係者による撤去についての会議を開き、

\*昭和55年11月6日 東京新聞

日時、場所、分担を定める。

次に自転車利用者に対する広報として、撤去日1週間前に、立看板を撤去実施場所周辺に設置し、1台毎に警告書を貼付、町会を通じて周知用チラシを各戸に回覧する。当日は、早朝から自転車が乗り入れないように広報し、既放置自転車を一時保管場所に移動し調書を作る。

なお、撤去場所には略図を付した保管先明示の看板を立て、調書を基に警察署に所有者の照会をする。

所有者の判明した場合、引取り方を依頼し、引取り

のないものについては、1カ月経過した後、ゴミとして処分する。

しかし、撤去の効果は一時的なものであり、また、次の問題点がある。

- 1) 法的根拠が明確でなく、民事・刑事上の責任を免がれない。
- 2) 放置場所が拡散し、新たな放置区域が生まれる。
- 3) 撤去そのものが、利用者を悪者扱いするとの批判がある。
- 4) いつまで撤去を続けるのかという地元の疑問がある。
- 5) 利用者からの苦情。
- 6) 保管自転車の管理責任。
- 7) 継続実施ができない。

Table 2-b アンケート調査結果  
Results of questionnaire

アンケート内容			回答数	率			
1・使用目的	通 勤		972	62.0			
	通 学		506	33.9			
	買 物		45	3.0			
	そ の 他		16	1.1			
2・発着時間	駐 車	午前6時	64	4.3			
		” 7時	1,143	76.5			
		” 8時	287	19.2			
	発 車	午後4時	191	12.8			
		” 5時	254	17.0			
		” 6時	468	31.3			
		” 7時	302	20.2			
		” 8時	165	11.0			
		” 9時以降	114	7.6			
	3・所要時間	自 転 車	5分	473	31.7		
			10分	665	44.5		
			15分	268	17.9		
20分			88	5.9			
徒 歩		5分	31	2.1			
		10分	128	8.6			
		15分	380	25.4			
		20分	955	63.9			
		歩くのが面倒	339	22.7			
		近くにバスがない	148	9.9			
4・使用理由	バス料金が高い	184	12.3				
	健康によい	179	12.0				
	荷物がある	176	11.8				
	時間を短縮できる	1,034	69.2				
	バスは不規則で時間がかかる	501	33.5				
	その他	49	3.3				
	とくに理由なし	36	2.4				
5・雨天の日	自転車を使う	699	46.8				
	バスを使う	346	23.2				
	歩く	400	26.8				
	自家用車を使う	66	4.4				
	その他	63	4.2				
	外出しない	4	0.3				
	6・使用頻度	ほとんど毎日	1,372	91.8			
		週3～4回	96	6.4			
		週1～2回	16	1.1			
		月1～2回	10	0.7			
現状のままでよい		140	9.4				
自転車駐車を作る、増やす		1,115	74.6				
7・自転車対策	駐車を有料化する	204	13.7				
	何らかの台数制限をする	68	4.6				
	整然と置かせるようにする	447	29.9				
	全面的に駐車禁止とする	108	7.2				
	バス路線の整備や規則的運行をさせる	107	7.2				
	歩行環境をよくする	120	8.0				
	その他	59	3.9				
	わからない	20	1.3				
8・駐車場の有料化	無料でなければ使用しない		754	50.5			
		日 額	30円	326	21.8		
			50	330	22.1		
	100		84	5.6			
	有料でも仕方がない	月 額	300円	105	7.0		
			500	151	10.1		
			600	66	4.4		
			900	10	0.7		
			1,000	237	15.9		
			1,500	79	5.3		
		日 額	2,000	57	3.8		
			3,000	35	2.3		
			9・性別・年齢別	男	小学生以下	—	—
					中 学 生	26	1.7
					高 校 生	192	12.9
					19～24歳	98	6.6
	25～29	73			4.9		
	30～39	216			14.5		
40～49	260	17.4					
50～59	124	8.3					
60～	49	3.3					
女	小学生以下	—	—				
	中 学 生	30	2.0				
	高 校 生	198	13.3				
	19～24歳	104	7.0				
	25～29	35	2.3				
	30～39	43	2.9				
	40～49	33	2.2				
	50～59	11	0.7				
	60～	2	0.1				

それでは期待される効果をもたらす撤去を実施するには、どうしたら良いのでしょうか。

要は撤去に法的根拠を付与すること、一定期間経過後、引取りのない自転車を処分することができるようにすることである。これによって、少なくとも当区の場合には継続した撤去が可能である。即ち、撤去して引取りに来ない自転車の無償払下げを条件に、一括して代行したいという業者があるのである。

4. 置場法に望む

これまで記した対策から本法をみると、効果あるものとするために、要望しておきたい点がいくつかある。次にそれを列挙しておく。

まず第1に望むことは、放置された自転車の撤去が長期間放置されたものに限らないことである。本法（第5条第5項）では、相当期間放置されたものに限って撤去することとしているが、放置自転車の多くが日々集散されるものであり、そのために有効

な対策が立てられず、苦慮している私どもとしては、どうしても納得し難いことである。

現実の課題に答え得ないのでは、本法は最も肝要な部分が欠落しているといわなければならない。

第2に、置場の設置者に鉄道企業者を加えることである。

いま地方公共団体が、鉄道企業者に置場用地の提供を求めた時、困った立場になるのは鉄道の渉外担当者である。住民の声を代表した地方公共団体の態度は強く、また、資産の有効活用を計って運賃の抑制をしなければならない鉄道の立場も、十分理解しているからである。これまで、こうした場合、彼らは次のように社内でも主張した。「地方公共団体が置場を造るといいますので、用地を貸しましょう。でないと自転車利用者は、鉄道の利用者だからと、鉄道が置場の建設費まで負担しなければならなくなり

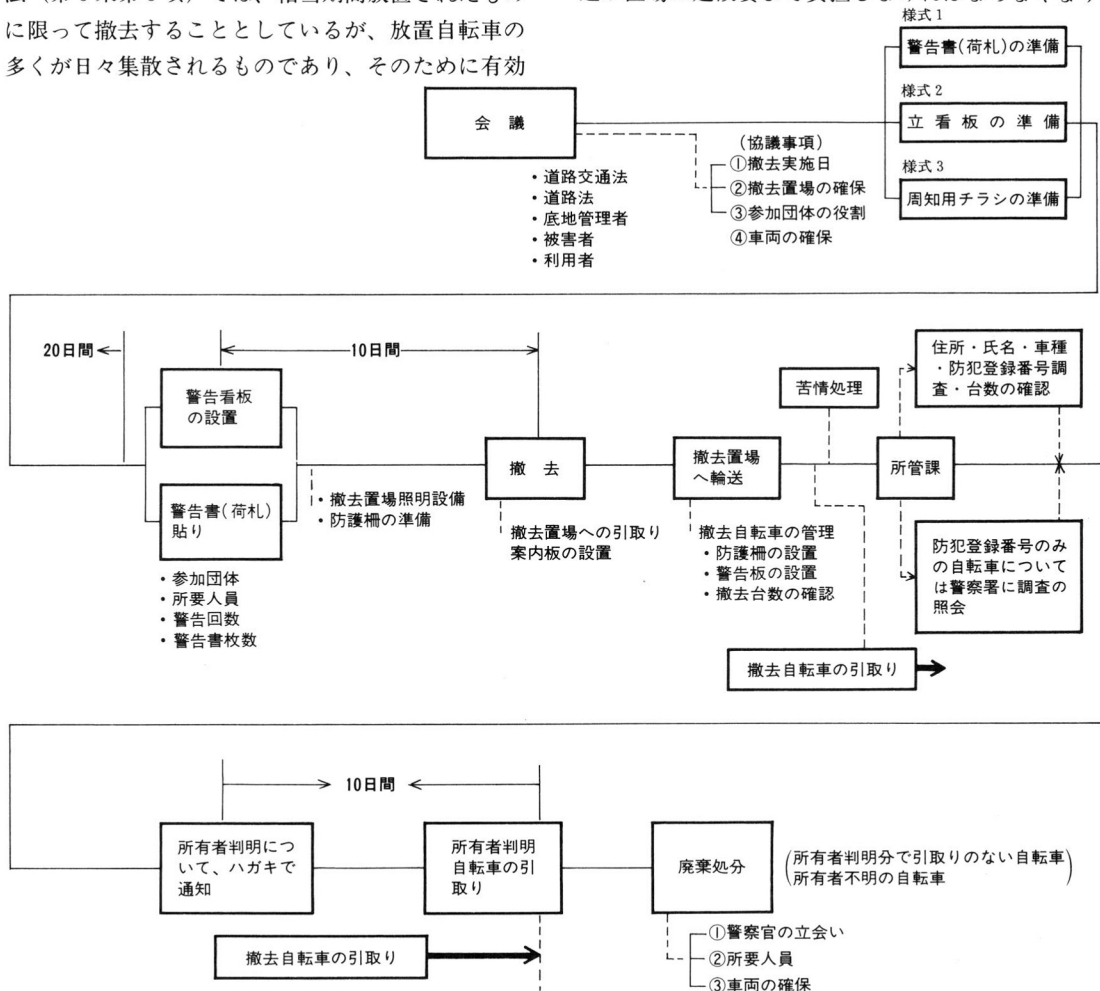


Fig. 1 放置自転車撤去・処分の手続一覧  
Procedures to dispose or remove abandoned bicycles

ます」。

本法の成立によって、こうした論拠を彼らは失ってしまうこととなってしまったのである。

第3に大量の駐車需要を生ずる施設には、置場の設置を義務づけることである。

本法（第5条2項）では努めることとしているが努力規定にする根拠に乏しいからである。努めるのでは、行政の場合、努めました予算化されませんでしたので、と本法によって、置場を設置することになった地方公共団体にツケが廻って来るのが目に見えるようであり、企業は、収益に結びつかない投資を充分にするほど甘くはないということである。

第4に、自転車の交通規制は置場が整備されなくても実行するように改めるべきである。

本法では、規制は置場の整備とあいまって実施するものとしているが、先にみたように置場の整備は新しい需要を呼ぶものであり、あいまつことは百年河清を待つにも等しいといえる。また、駅間の距離が短い大都市内ではA駅では置場がなくても、B駅に設置することで間に合せたい場合もあるが、その際に規制が行われない場合も考えられる。この規定によって、熱心な現場警察官が住民の期待に答えて、現在種々の活動を行っているが、これを掣肘することになるのではないかと考えられる。問題解決にそむくような規定は誠に困るのである。

第5に、防犯登録をするように自転車利用者が努めることも義務化すべきである。

現在は、自転車を放置する場合、置く瞬間と乗る瞬間だけ人目を避ければ良いのであるが、氏名を知る手段を確保することにより、あまりの無秩序な放置は減少するであろうし、また、移動後の通知にも役立つ。たいした負担にはならないのだから、本法のように努めるのでは足りないので、強制することとして欲しい。

第6に、都市計画事業以外の置場設置にも援助すべきである。

当区の場合、昭和55年度に設置しようとした置場は、収容台数で建設費、用地費の合計を割ると、実に51万円にも達していた。前述の委員会で、東京都国立市長の谷氏が「置場設置に補助金が出るといっても大都市の駅近くに置収できるような土地がない。その補助金でさえ、国の予算の範囲内という限定付きで置場を都市計画の中に組みこむことが条件では、地主は永久施設を造るのを嫌うから、補助金は受けられない」といわれた通りである。また、この

Table 3 金融機関、スーパー等の店舗所在地(足立区内)  
Location of commercial establishments such as  
monetary firms, super markets, etc.  
(within Adachi-ku)

	金融機関	スーパー等	計
近隣商業地域	29	11	40
商業地域	14	16	30
その他	18	31	49
合計	61	58	119

補助金の対象に置場整理法の人件費、放置自転車の撤去・管理費などが含まれていないのも、置場の新增設を阻むものとなるだろう。

第7に、条例で定めることのできる置場の設置義務が、商業地域等に限定されていることを拡大すべきである。

当区の場合調査してみると、500㎡以上の売場面積を有するスーパーと、信用組合を含む金融機関の総数は119店である。しかし、本法でいう「商業地域」内にあるものは、このうち70店しかなかった。Table 3に示すような商業地域には、他の交通手段が発達しており、むしろ住宅地域等にあるスーパーや金融機関の利用者の自転車需要の方が多はずである。こうした現状を無視して、本法が条例化できる地域を商業地域に限定することは不可解である。

また、本法ではふれていない点として、次の事項がある。

第1は、移動しても引取りに来ない自転車の処分権に関してである。

第2は、鉄道企業者の置場用地の提供を義務づけていない点、無料ともしていない点。

第3は、自転車利用者に対して、放置しても罰則のない点などがある。

最後に、いずれ本年5月5日の本法施行までに通達で明らかにされるとは思うのであるが、不明確な点としては、本法第5条の「法令に基づき道路に駐車中の自転車の整理、相当の期間にわたり放置された自転車の撤去等に努める」という規定の「法令」とはなにか。「整理」とは具体的にどうすることなのか、「相当の期間」とはどのくらいか、「放置」とはどのような状態をいうのか、などの点である。

以上、現場で対策に苦慮している立場からいろいろ注文を述べたが、いずれにせよ、始めて制定された法であり、待望久しい法律であっただけに、実行性のあるものであって欲しい。住民みんなの道路、駅前広場を取り戻したい立場から、この法律に期待をかけて、私見を終わることにしたい。