

放置自動車の迅速処理等に関する意見

— 放置自動車に関する各都市の取組状況等の調査結果報告 —

【附】「放置自動車の迅速処理等に関する提言」

(平成 19 年 1 月 全国市長会 放置自動車問題対策会議)

平成 20 年 3 月

全 国 市 長 会

放置自動車の迅速処理等に関する意見

-放置自動車に関する各都市の取組状況等の調査結果報告-

平成 13 年頃より自動車リサイクル法の制定の議論の過程において、都市における放置自動車問題の実態が露見し、問題の解決に向けて、これまで全国市長会としても度々国に対して要望・提言等を行い、鋭意取り組んできた。

この間、国においては、平成 17 年より自動車リサイクル法が施行され、これに伴い放置自動車の発生が抑制されるものと期待してきたところである。

しかしながら、自動車リサイクル法は、基本的には使用済みとなった自動車を適切にリサイクルすることについて定めた法律であり、一方、都市自治体が主に関与するのは放置された自動車を使用済み自動車として処分できる状態にするまでのプロセスであることから、このプロセスを中心として、本会としては主に次の三点の問題が未解決のままであると考え、放置自動車問題対策会議(当時の座長:土屋・前大和市長)を設置し、平成 19 年 1 月に「放置自動車の迅速処理等に関する提言」を取りまとめた。

(別添、参考資料参照)

○放置自動車に関する主な問題点

- ①放置自動車が発生した後から処分に至るまでの問題がある。放置自動車を都市自治体が適切に、かつ迅速に(発見から 1 カ月程度)撤去・処分するための法的な仕組みが確立されていない。
- ②放置自動車を撤去・処分する際の問題がある。都市自治体が負担している放置自動車の撤去・処分に要する費用に対する、国や自動車業界の支援措置の改善が必要である。
- ③放置自動車が発生する前の問題がある。放置自動車の発生を抑制する仕組みが構築されていない。

こうした問題意識から、自動車リサイクル法の施行から3年間、全国市長会では独自に全国の都市自治体に対し、放置自動車の発生状況や、問題に対する取組状況、現場での問題点等を調査してきた。そして今般、3年目の調査として、平成19年10月にあらためて全国の各都市に対し、放置自動車問題の実態調査を行った。（調査結果の概要は、5ページを参照のこと）

今回の調査結果から、現状においては全体的に見ると放置自動車の発生件数自体は減少しており、自治体の負担放置自動車問題を巡る状況は少しずつ改善されているといえるが、それでもなお全国において放置自動車は発生し、一部の地域で放置自動車の発生は増加している実態もあることが判明した。

このことから、自動車リサイクル法の施行によって、放置自動車の問題が既に解決済みとする一般的な印象とは異なり、各都市自治体にとっては依然として深刻な問題であることが確認されたところである。

また、一度、放置自動車が発生してしまうと、どの都市においてもその処分までに様々な負担が発生し、また大変時間を要していることから、自動車を使用済み自動車として処分するまでのプロセス等に関しては従来までとまったく改善されていない現状もあり、都市自治体が負担している処理費用に関する問題も依然として残っていることが浮き彫りとなった。さらに、外国人による放置・乗り捨て帰国など新たな課題もでてきている。

従って、国や関係団体、自動車業界等においては放置自動車問題に係る都市の実態を十分に勘案し、問題点の是正に向けて、「放置自動車の迅速処理等に関する提言」の実現方を図るよう、あらためて強く要望するとともに、特に以下の点について早急な改善に取り組むよう求める。

- 1、国において放置自動車の処理に特化した法律を制定すること。その際、各都市の実情が反映されるよう、各都市で行っている放置自動車処理に関する条例を担保するものすること。

- 2、新法には、自動車の放置を禁止する規定とともに、規定に従わない者に対する罰則規定を設けること。また、撤去命令違反に対する罰則を規定すること。さらに、免許の更新や自動車登録時におけるペナルティを併せて規定すること。
- 3、国において放置自動車を使用済み自動車とする際の明確な判定基準（外形的な状態、一定期間を経過したもの等）とスキームを示すこと。
- 4、放置自動車の責任の所在が明確になるよう、所有者の変更義務の徹底を図ること。特に、自動車登録制度は、ネットオークションによる個人売買等において登録変更が徹底されるよう、取引実態に応じた制度の見直しを行うこと。
- 5、警察は地方公共団体による放置自動車の原因者・所有者の調査及び指導等に積極的に協力すること。
- 6、必要に応じて地方公共団体や警察が放置自動車のドア、ボンネット等の開錠ができる仕組みを構築すること。
- 7、路上放棄車処理協力会の寄付について、市町村が負担した放置自動車の自動車リサイクル料金の範囲とせず、車両の移動・保管・開錠に要した経費まで対象を拡大すること。
- 8、自動車リサイクル法に基づく特定再資源化預託金を活用した不法投棄対策支援事業については、廃棄物処理法における行政代執行によって撤去した放置自動車を対象要件としているが、この要件を撤廃し、地方自治体が撤去した放置自動車はすべて対象とすること。また特定再資源化預託金については、放置自動車の処理（移動・保管等の費用も

含む)費用や放置自動車の未然防止対策に要した費用等、用途について柔軟に考え、市町村を対象とした支援制度を創設すること。なお、これらの制度が構築された場合は、路上放棄車処理協力会からの寄付は終息するものとする。

9、生産者、販売者、自動車業界団体は車体番号等車体の個体確認が容易に確認できるシステムを構築すること。

1 調査結果の概要について

- (1)平成 19 年 9 月 20 日～10 月 19 日の 1 ヶ月間、東京 23 区を含む 805 市区を対象に調査を行い、642 市区より回答があった。回答率は 79.8%。
- (2)放置自動車の処分に関する条例の制定状況は、155 市が「条例あり」。前年度より 19 市増加しており、条例制定都市は例年微増傾向にある。
- (3)放置自動車の発見から処分に至るまでのおおよその期間の全体の平均日数は 112.4 日である。
また、条例を制定している都市のみの平均日数は 129.7 日である。
今回の調査で初めて全体よりも、条例制定市の平均日数が上回った。
- (4)平成 15 年度から平成 18 年度における、年度ごとの放置自動車の発生件数と処理件数について調査をしたところ、以下のことがわかった。
 - ①放置自動車の発生台数は年々に減少傾向にある。
(対前年度比－994 台)
 - ②平成 18 年度においても依然として全国で年間 2 万台弱の発生があり、そのうち約 7,800 台を自治体の負担で撤去・処理を行っている。
 - ③500 市において放置自動車が発生し、そのうち 351 市で撤去・処理を実施している。
- (5)全体的には放置自動車の発生が減少傾向にある中、回答の約 1 割にあたる 66 市において、放置自動車の発生が増加していると感じている。
- (6)放置自動車に関して「最も困っている」と回答されたものは、主に以下の通り。
 - ①放置自動車を迅速に処分できる法制度がない。
 - ②放置自動車を廃棄物や使用済み自動車として認定して処分する際の明確な認定の基準がない。
 - ③原因者・所有者の特定が困難、所有者等を特定しても連絡が取れない、また、連絡が取れても撤去指導に応じない。

- ④ナンバープレートが外されているために、ボンネットやドアの開錠をしなければ所有者を特定できないが、自治体に権限がないので開錠できず、所有者の特定ができない。
- ⑤警察等との協力関係を構築することが困難である。
- ⑥所有者特定のために警察や陸運局に照会をかけた際に、個人情報保護を理由として回答拒否や手続きに時間を要する。また、陸運局への所有者照会において、公用の扱いを受けることができないため、照会手数料を支払っており、自治体の負担となっている。
- ⑦民有地へ放置されるケースについて、土地所有者からの相談等の対応に苦慮している。
- ⑧外国人による乗り捨て・捨て逃げ帰国が増えており、それらのケースへの対応が困難である。
- ⑨ホームレスが放置自動車を住居代わりに生活しているケースがあり、簡単に撤去できない。
- ⑩所有者不明等により放置自動車の処分費用が自治体の負担となっている。
- ⑪公共施設の駐車場への放置が後を絶たず、撤去してもまた同じところに放置される。
- ⑫放置車両の一時保管場所の維持管理費用がかかっている。
- ⑬放置自動車を撤去する際の自動車リサイクル促進センター、解体業者、路放協との事務手続きが煩雑である。
- ⑭放置自動車の発生を抑制する有効な手段がない。また、特に自動車登録制度における正規の名義変更手続や譲渡証など関係書類の取り交わしに不備がある車両が放置されるケースが増加していることから、自動車登録制度を実態に即した制度へ改善する必要がある。

2 放置自動車問題をめぐる状況について

今回の調査結果に関連して、最近の放置自動車問題に関連する社会の動きについては以下の通りとなっている。

○遺失物法の改正

昨年 12 月に遺失物法の改正が行われ、従来は6ヶ月間であった遺失物の所有権移転までの期間が、今度の法改正において3ヶ月まで短縮された。これにより、遺失物法を根拠に放置自動車の所有権を獲得することで、従来よりも迅速に処分が実施できるのかどうか、検討に値するものであると思われる。また、遺失物の所有権の移転期間が短縮されたことから、これと横並びになっていた各種施設の管理法(例:道路法、河川法、港湾法等)における「違法放置物件」の処分に要する期間(所有権の移転までの期間)を6ヵ月から3ヶ月に短縮するよう、求めていくことも検討すべきであると思われる。

○路上放棄車処理協力会の協力制度について

次に、放置自動車の処理費用に関する問題であるが、まず、「路上放棄車処理協力会」の寄付制度については、寄付の対象を現行の「自治体が負担した自動車リサイクル料金の範囲内」から、放置車両のレッカー移動費用、保管費用等まで拡大するよう従来から要望してきたところであるが、現在、特に寄付の対象が拡充される動きはない。

○不法投棄対策支援事業について

同じく放置自動車の処理費用に関する制度として、特定再資源化機関である財団法人自動車リサイクル促進センターが実施している「不法投棄対策支援事業」がある。こちらは自治体が廃棄物処理法上の支障の除去として自治体が行政代執行にて放置自動車を処分したケースに対して、処理に要した費用の8割を助成する制度である。こちらの制度の活用実績を見てみると、19 年度に大規模な不法投棄案件に2件ほど活用されたようであるが、単発に発生している放置自動車の撤去・処理に活用された実績はない。また、平成 20 年度の予算においては、同制度の活用見込みがないものとして、予算措置すらされていない状況である。同制度を活用するにあたって、不法投棄の規模、放置車両の台数に関して制限はないが、事前の協力要請における審査等、手続きが煩雑で時間を要することを考えると、単発で発生している放置自動車の処分に迅速に対応するには、同制度は活用しにくいものになっていると思われる。従

って、今回の調査において、平成 18 年度においては全国の都市自治体のうち少なくとも 351 市において、放置自動車の撤去・処理をおこなっていることから、これらの都市自治体が活用できるような実態に即した制度になるよう、今後の見直しにおいて検討を求めたい。

なお、平成 19 年 1 月にとりまとめた提言においても主張しているところであるが、放置自動車の処分を行っている自治体に対して、特定再資源化預託金の有効活用として、例えば放置車両の移動・保管・開錠等に要する費用や放置自動車の発生の未然防止対策に対する助成など、多様な支援制度が創設された場合は、路上放棄車処理協力会からの寄付制度は終息するものとし、寄付の対象の拡大は求めないものと本会では整理している。

○鉄スクラップの価格の高騰について

一方、この問題をめぐる経済状況として、近年、鉄スクラップの価格が大幅に上がっていることがあげられる。社団法人日本鉄源協会の発表資料によると、平成 20 年 3 月現在、鉄スクラップ 1 トンあたりにつき 4 万円以上の価格となっている。これは平成 17 年 1 月の自動車リサイクル法施行時と比較して倍以上の価格である。また、最も価格が低かった 2001 年の 7 月と比較すると約 6～7 倍にも跳ね上がっている。このように鉄スクラップの価格上昇がおこっていることから、使用済み自動車の解体業者への引き渡し時において、これまでは解体処理にかかる費用を自治体が支払ってきたが、最近では撤去移動の費用を負担したり、有料で車両の買い取りを行う業者も出てきた（都市担当者よりヒアリング）と伺っている。また、処分を予定していた放置自動車がある日突然、放置箇所から消滅するケースが増えていると聞く。したがって、自治体による撤去処理に関する費用負担は、数年前よりかなり低減されているものと思われるが、今後も鉄スクラップの価格が高い経済状況が維持される保証はないことから、再びスクラップ鉄の市況が悪くなることも想定し、対策をとっておかねばならない。

○自動車リサイクル法の制度見直し

自動車リサイクル法附則第 13 条には、法施行後 5 年以内に法律の施行状況について検討を加え、その結果に基づいて必要な措置を講ずるとする「見直し規定」があることから、国においては平成 22 年度までに制度見直しの検討が行われるものと思われる。本会においても、これらの動きを今後とも注視し、必要に応じて制度変更等を要請する等、適切に対応していく必要がある。

放置自動車問題への取組み状況等の調査結果
(平成 19 年 9 月～10 月調査実施)

放置自動車問題への取組み状況等の調査結果

(平成19年9月～10月調査実施)

1. 回答市数 642市区 (回答率79.8%)

※調査対象市数 805市区(東京23特別区を含む。)

2. 放置自動車の処分について

Q1. 放置自動車の処分に関連する条例を制定していますか。

条例あり 155市区 (24.1%) (前年度比 +19市)
条例なし 487市区 (75.8%)

※前回調査 条例あり 134市区 (22.1%)
前々回調査 条例あり 95市区 (17.7%)

Q2. 放置自動車の発見から処分(売却・廃棄等)までにどれくらいの期間を要していますか。

平均日数 112.4日 ※条例制定市の平均日数は129.7日

※前回調査 平均 133.8日 条例制定市の平均 115.1日
前々回調査 平均 139日 条例制定市の平均 131日

Q3. 可能であれば放置自動車の発生件数と処理件数をお答えください。

年 度	発生件数	原因者による 自己撤去数	自治体による 撤去処理数	その他 ※
平成15年度	31,696台	13,568台	14,014台	1,670台
	発生あり 378市 発生なし 158市 不明 106市	処理あり 256市 処理なし 333市 不明 53市	処理あり 316市 処理なし 290市 不明 36市	
平成16年度	21,479台 (対前年度 -10,217台)	10,185台	9,696台	1,920台
	発生あり 395市 発生なし 165市 不明 82市	処理あり 289市 処理なし 316市 不明 37市	処理あり 305市 処理なし 315市 不明 22市	
平成17年度	20,466台 (対前年度 -1,013台)	9,049台	8,698台	2,127台
	発生あり 428市 発生なし 153市 不明 61市	処理あり 322市 処理なし 294市 不明 41市	処理あり 323市 処理なし 305市 不明 14市	
平成18年度	19,472台 (対前年度 -994台)	8,526台	7,792台	1,933台
	発生あり 500市 発生なし 116市 不明 26市	処理あり 356市 処理なし 270市 不明 16市	処理あり 351市 処理なし 284市 不明 7市	

※その他について

「その他」に含まれるのは、次のような車両である

- ・未撤去の放置車両（次年度に処分を繰越し等）
 - ・車両消滅（処分前になくなっていた）
 - ・処理中、捜査中の車両
 - ・警察による取扱い
- 等

※市数は東京23特別区を含む。なお、各種データを把握していない都市も多々あることから、データの精度は高くない。

Q4. 平成17年1月1日の自動車リサイクル法施行後から、2年半余りが経過しておりますが、放置自動車等の発生状況に変化がみられましたか。

全回答627市

①増加している	66市(10.5%)
②特に変化なし	316市(50.4%)
③減少している	142市(22.6%)
④不明 ※	97市(15.5%)
⑤その他 ※	21市(3.3%)

※「不明」は主に発生状況のデータを把握していない都市等、「その他」には主に増減を繰り返している都市等が含まれる。

Q5. 放置自動車処理におけるトラブルの解決事例(放置車両の所有者等とのトラブルにおける有効な解決策)、訴訟事例等がございましたら、公表できる程度の内容でお書きください。

<訴訟事例> →特に訴訟事例の報告はなし。以下、参考。

①条例上、放置自動車を撤去する旨の勧告を命じ、命令に違反した者に罰金を課す規定を設けており、一度、土地の管理担当課が告発した事例があるが、所有者等の規定の曖昧性と、誰が放置したのかが特定困難との意見を警察から告げられ、条例違反とはならなかった。

<解決事例等>

①放置した本人宅を何度も訪問し、自己撤去の交渉を行った。撤去期限を示して撤去の勧告も行い、最終的に罰金が科せられる旨も伝え、撤去命令を行う準備段階で、自己撤去をさせるに至った。

②車内よりリサイクル券が発見され、受付けした業者が判明。(盗難被害による放置車両)

③土木事務所と所轄警察署との連携により原因者に対して撤去指導を粘り強く行った結果、原因者による撤去に成功した。

④市役所の勧告通知は再三送付しても無視されることが非常に多いが、家庭訪問を実施した場合は高確率で自主撤去に結びついている。

⑤放置車両の使用者・所有者へ何度も撤去依頼を行い、撤去の口約束はするが、実際は撤去されず対応に苦慮していたため、管轄の警察署へ相談し、警察からも撤去指導をってもらうことで解決した。

⑥車両の照会等で所有者が判明し、文書等の撤去依頼で解決した。

⑦管理者・警察が所有者に連絡してもつながらない場合、張り紙による告知の後、自動車の所有権が放棄された物権とみなし、民法239条の無主物の帰属により、管理者の権限で処分。

Q6. 現在、放置自動車問題で最も困っていることについて、具体的にお書きください。

寄せられた主な意見は以下の通り。

<法整備を望むもの>

- ①放置車両処理について明確な法的根拠が無いため、放置自動車独自の法律を国に制定していただきたい。
- ②放置自動車の長期保管が困難なため、簡易な手続きで迅速に処理できる法制度を整備してほしい。
- ③放置車両を処分するのに日数がかかるので、もっとすばやく処分できる法整備ができればと考える。
- ④放置時等車の所有者等への規制罰則の強化、また市などへの放置自動車の処分に関する権限の強化を望む。
- ⑤強制力があり、迅速な処理方法がとれる法律等の制定が望まれる。
- ⑥放置車問題は、全国的なものであるにもかかわらず、各自治体任せで、その対応はまちまちである。早急に国において法律を定めて欲しい。
- ⑦放置車両の発見後、廃物か否かの認定に時間がかかり、効率的ではない。また、市町村条例による処分では車両の撤去行為などが個人財産の処分に当たるため対応に限界があり、迅速な対応が出来ない場合が多いので、国の法整備が望まれる。
- ⑧条例で対応していることへの不安。(特に処分に関係する部分)。所有者が引き取りをしない場合、処分してよいという明確な根拠がほしい。
- ⑨発見者や放置された地域住民から、早く撤去して欲しい等の苦情があるが、発見から撤去までに時間がかかる事への理解が得られにくいいため、早期に処理できるよう法整備していただきたい。
- ⑩他人の土地に自動車が無断で放置することと、その自動車を本人の承諾なく、移動処分することの違法性はどちらが大きいのか。
- ⑪放置自動車に対する迅速な処理を求められているが、具体的な妙案がなく、苦慮している。

<廃棄物として認定することについて>

- ①条例により「廃棄物と認定して処分等を行うことができる。」としているが、明確な基準を定めていないため、認定することが困難である。
- ②放置自動車を廃物と認定する明確な基準がない。

<放置原因者・所有者の特定に関するもの>

- ①平成19年4月から放置自動車に対する条例を施行した。現在、放置自動車がある施設管理課で条例に基づき処理を進めているが、放置した人を探す業務に時間がかかることから処理が進まず、19年度中に全ての放置自動車を処理できない状態である。
- ②道路、公園、河川等への放置車両で、車体番号がなく、原因者・所有者の特定ができない。

- ③所有者が特定できない車両があり、最終的には自治体で処分するようになる。
- ④所有者が判明しても、連絡がつかないケースが多い。転居の繰返し等で所有者の住所が定まっていない場合が多くあり、連絡がとれない。
- ⑤所有者が判明し、本人が処分する約束をとるが、撤去・処分する様子がない現状がある。
- ⑥登録名義人がわかっても、他人に売却した等の理由で処理費用の請求を拒まれる。
- ⑦放置自動車の所有者が判っていないが、本人に処理費用の支払い能力がないため長期間放置されたことがある。
- ⑧ナンバーがなく、車台番号が削られて不明な場合や、所有者は判明するが所在が不明な場合は車両の処分が困難である。
- ⑨ナンバープレートの付いている車両の処理は廃物認定しにくいことから、処分が困難である。
- ⑩所有者が不明の場合は廃物判定基準又は廃物判定委員会の判定により廃物認定し、比較的容易に処分できるが、所有者が判明した場合の撤去指導について、公共用地を管理する担当課に温度差がある。撤去勧告を一旦発令すれば刑事告発まで発展するため、なかなか撤去指導から次の段階に進みづらい。
- ⑪車体番号や登録番号を手がかりに登録上の名義人に連絡を行い真の所有者かどうかの確認に手間取る。また、真の所有者が判明しても撤去指導に応じない。指導に多大な時間と労力を要し、撤去実施までの期間がかかる。

<放置自動車の解錠に関するもの>

- ①放置自動車の処理に当たり条例を制定して実施しているが、施錠されたままの放置自動車の調査における開錠の権限を条例に付すことが困難なため調査に限界が生じている。このことから、放置自動車の取扱い等を想定した法令等の制定が必要だと考えている。
- ②放置自動車が施錠されているときの解錠方法がない。
- ③車台番号確認等のための放置自動車のロック解除ができない。

<所有者確認の手続き関係>

- ①個人情報保護法により、所有者確認の手続きに時間を要する。
- ②各種照会に伴う、個人情報の保護による回答拒否がある。

<原因者・所有者の県外、市外への転居>

- ①放置自動車の所有者及び利用者が他県への転出。
- ②放置自動車の使用者、所有者が市外へ転居している場合の対応。
- ③市営団地などでの放置車両が多く見られる。所有者を特定しても県外にいるケースがある。

<外国人による放置>

- ①外国人が放置したものは、居所不明で処分等の対策ができない場合がある。
- ②外国人による放置。放置行為者等の国外等への転出により、当該行為者等と連絡がとれないことから、撤去依頼や撤去費用の請求をすることができない。
- ③外国人使用者の乗り捨て一所在不明や帰国(棄て逃げ)等の問題が年々増加している。

<国、県有地関係>

- ①発生した場所の管理者が処置する必要があると考えるが、県管理の国県道の対応について対応が不明瞭である。(特に県の対応に疑問がある。)

<民有地への放置関係>

- ①民有地への「不法投棄」は、警察による立件がなされない。
- ②民有地に自動車を放置された場合は、土地の所有者が処分手続きをとることになるので、相談等の対応に苦慮している。
- ③民有地上の放置自動車について行政としてどこまで対応していいのか判断に困っている。放置自動車の所有者へ文書を送っても反応がない場合等。
- ④山林等の私有地に所有者不明の放置自動車があり、その対応に苦慮している。
- ⑤民有地への放置車輛において、所有者不明時における所有権放棄等、裁判手続が煩雑である。

<車上生活者関係>

- ①運動公園等の駐車場で、本人所有の車両を廃車し、その車両を家代わりに住み着いて居る事案がある。警察と共同で撤去するように求めているが、所有者本人の同意も無いまま撤去をすることもままならない状況にある。警察も積極的に協力してくれるが、本人の家代わりであることから強制撤去をしたら生活権の侵害にならないか慎重に対処しなければならず困っている。
- ②長期間放置した自動車内で所有者が生活しているため放置自動車としての認定ができず、対応に苦慮している。

<陸運局関係>

- ①車両所有者を判明させる手続き(陸運局へ照会手続き等)に時間がかかる。
- ②陸運事務局へ依頼していたナンバーからの所有者照会が有料化されてしまい、困っている。
- ③廃車(スクラップ)処分をしているにも拘らず、陸運事務局に登録事項の抹消をしてもらうようナンバーなどを添付し、届出をしても受付をしてもらえないので困っている。
- ④放置自動車の所有者の調査の際、普通自動車については陸運局にて所有者の照会を行っているが、その際、個人による照会として扱われているのが現状である。軽自動車については、軽自動車検査協会にて公用として扱われていることから、普通自動車についても公用による照会が可能であると考えられる。

⑤所有者調査について。軽自動車協会に所有者照会書を送付したところ、「条例に基づく調査権では書面照会に対する回答はできないので、来所して身分証確認後に閲覧する方法をお願いします。」と言われてしまった。個人情報の開示が容易ではない事は理解するが、軽自動車の放置が発生する度に、軽自動車協会に行くことになってしまう為、官公庁の放置自動車については書面照会可能としていただきたい。

<処分までの期間について>

- ①住民が迅速な放置自動車の撤去を要望されるのだが、道路法等の規定で3ヶ月以上放置しなければならず、また景観を損ねるので困ることが多い。
- ②車両照会で所有者が判明するが、連絡が取れない場合がある。また、撤去を行うにあたり都市公園法に基づき、6ヶ月の保管の後、撤去を行うために半年以上の期間を要する。
- ③条例制定していないことで、処分に期間を要する。また、市町村合併して2年近くなるものの、各地域事務所(旧町村単位)でも対応が異なっていることから、対応に統一性・一貫性が市全体に求められているところである。

<警察関係>

- ①警察及び施設管理者(道路管理者等)との協力関係の構築が難しい。
- ②ナンバーありの放置自動車の場合、警察等の照会の際、所有者を教えてもらえない。また、同上の車の処分の際、ナンバーの処理が難しい。
- ③放置車両を発見しても、警察は放置車両に事件性がない場合は協力体制が消極的である。警察などの関係機関のより一層の協力が望まれる。
- ④警察に車両所有者の照会を行った場合、氏名・住所情報の提供を可能としてほしい。
- ⑤住民から「放置車両を今すぐ動かして欲しい」という要望があっても、条例上、警察からの通報回答書を受けてからでないと、処理できないケースがほとんどである。
- ⑥警察に所有者の照会を行なっているが、なかなか回答がこないため処理できない。
- ⑦条例には撤去命令を発し、命令に従わない場合は科料条項があるが、警察が告発の受理について消極的である。警察の協力が必要である。
- ⑧ナンバープレートが紛失している場合に、施錠がされていると、車両番号、車台番号とも特定できないため、所有者の調査ができず処理に時間がかかってしまう。鍵を開ける等、警察による協力を得たい。

<費用関係>

- ①所有者不明等により当市で処分費用の負担となること。高額な撤去・処理費用がかかる。
- ②放置自動車は減少しているが、不法投棄の場合原因者による自己撤去が困難であり、自動車リサイクル費用の負担がネックとなっている。

<駐車場関係>

- ①公共施設の駐車場に車両が置いていかれる。あとが絶たない。
- ②公共の駐車場では、放置自動車を撤去してもまた放置される。

<保管関係>

- ①当市では、車両の一時保管場所を設けているが、維持管理費が必要になること。
- ②保管場所として空き地を利用しているのでイタズラされたりして車両が痛むこと。保管車両について実際に管理できていないこと。

<解体処理の手続き関係>

- ①放置車両を撤去する場合に、リサイクル協会や撤去を行う業者、路放協との書類のやり取りなど、事務処理が煩雑である。

<不法投棄の誘発>

- ①放置車が有ると、同じ所に放置車が増加する可能性がある。

<発生抑制関係>

- ①放置自動車の発生を抑制する有効な手段がない。市条例により、放置自動車についての通報、調査、警告、処分等の体制は整えられているものの、発生を抑制するまでには現在のところ至っていない。

<離島関係>

- ①離島に何十年も前から 40 台位の放置自動車があり、運搬することが困難であり、撤去の目処が立っていない。

<その他>

- ①ナンバープレートが無い放置自動車に警告書を貼付しても、後日、何者かに剥がされるケースがあり、対応が困難である。
- ②インターネットオークション等により個人間でも自動車の売買が容易に行えるようになってきており、正規の名義変更手続や譲渡証など関係書類の取り交わしに不備がある自動車が放置されるケースが増加している。自動車登録制度などについて、関係する諸手続の認知度向上等、啓発の充実が望まれるが、加えて、手続そのものの電子申請化など、取引実態に応じた制度の見直しについても検討を要するものとする。
- ③廃物認定等の撤去までの手続が煩雑であること、及び廃棄場所が山間部であることが多いため、撤去が通常の場合に比べて困難である。
- ④撤去しても同一箇所への放置が絶えない。
- ⑤中古自動車業者の一時的な道路への放置がある。
- ⑥自動車メーカーの責任として無償で解体処理を行うよう義務化してほしい。
- ⑦放置車両と訴える住民と故意に保管していると弁解する地主の認識のずれも大きく、

対応に苦慮している。廃棄物か、有価物かの判断も難しい。

- ⑧急に放置自動車が増えて驚いている。リサイクル費用の徴収が要因になっているかどうかは不明であるが、今後増えるのではないかと懸念される。
- ⑨債権等民事絡みの放置自動車は、催告相手が特定しにくく、結果的に処理が長期化している。今年度に入って放置自動車は全般的に減少傾向にあるなか、民事絡みの放置自動車は増加傾向にある。
- ⑩発生場所のほとんどが都市建設部所管地である。その中でも、H18年度の増加原因として公園土木管理事務所の所管する大型公園(駐車場有)の発生件数がH17年度18台に対して57台と大幅に伸びている。

放置自動車の迅速処理等に関する提言

平成19年1月
全国市長会
放置自動車問題対策会議

放置自動車の迅速処理等に関する提言

平成19年1月
全国市長会
放置自動車問題対策会議

放置自動車は、自動車リサイクル法の施行により減少傾向にあるものの、依然として全国の各都市で発生しており、地域の景観や市民の生活環境を損なうばかりではなく、放火やゴミの不法投棄などの二次的犯罪を誘発するなど、市民生活に著しく悪影響を及ぼしている。

現在、放置自動車の処理は、道路法、河川法、港湾法等各法の規定に依っているが、当該車両の所有権の関係から、最低でも3ヶ月は車両をそのまま放置しなければならないなど、現行法による迅速な処理には限界がある。

このことから一部の地方公共団体においては、公共の福祉の観点から、独自に条例を定めて対応しているが、明確な法的担保がなく現場の不安を招来している。

そこで、本対策会議として、放置自動車にかかる問題点を整理するとともに、放置自動車の迅速かつ適切な処理が可能となるよう、速やかな法的体制の整備等の基本的な対応策について、取りまとめたものである。

I 放置自動車の現状と問題点

- ① 平成17年度は、全国の都市で約2万台の放置自動車が発生している。
(平成18年9月全国市長会調査による。605市回答(回答率約75%)のうち442市で発生)
- ② 放置自動車の発生は、単に景観を損なうばかりではなく市民の生活環境を害し、放火や不法投棄などの二次的犯罪を誘発するなど、市民生活に悪影響を及ぼしている。
- ③ 現行の道路法等関係法の規定では、最低でも3ヶ月間放置しなければならず、迅速な処理が難しい。
- ④ 一部の地方公共団体(134市)では独自に条例を定めて対応している。しかし、放置自動車について条例による処理は、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(以下、「自転車法」という。)のような明確な法的根拠がないため、現場での不安がある。
- ⑤ 原因者調査・追及が円滑に進まない。
 - ・ 放置自動車は自動車ナンバーや車体番号の確認が難しい。
 - ・ 警察等関係機関との協力関係が整備されておらず、情報の共有ができていない。
 - ・ 公告による原因者の判明度が低い。
- ⑥ 放置自動車の発生を抑制する有効な手段がなく、捨て得になっている。
- ⑦ 原因者不明の放置自動車の処理費用について、明確な負担システムがない。
現在、使用済み自動車の処理費用については路上放棄車処理協力会からの寄付がなされているが、

- ・ 手続きが煩雑
- ・ 寄付の範囲が限定的（自動車の移動や保管等に要する経費は対象外）
- ・ やむを得ず地方公共団体が移動、保管等に要する経費を負担
という問題点がある。

II 基本的考え方及び対応等

1. 新法の制定

現在の問題点を解決するためには、以下の事項を盛り込んだ新法の制定が必要である。

(1) 法の目的

放置自動車の迅速かつ適切な処理を行い、もって安全で快適な生活環境を保全することを法の目的とする。

(2) 条例との整合性

新法の制定にあたっては、既に一部の自治体が制定し運用している条例を妨げないようにするとともに、各都市の実情が反映できるような仕組みを十分に検討すること。

(3) 放置自動車の範囲

放置自動車とは、国、地方公共団体が管理する道路、公園等その他公共の用に供されているもの（以下「公共施設等」という。普通財産も含む。）に置かれている自動車で、道路交通法、保管場所法等違反に該当する車両、盗難車及び犯罪にかかわる車両以外のものとする。

なお、「公共の福祉」の観点から、公共性の高い土地に関しては、私有地についても考慮すること。

(4) 放置自動車の所有者等

放置自動車の所有者等については、自動車検査証の所有者欄に記載されている者及び同検査証の使用者欄に記載されている者とし、責任を明確化すること。

(5) 禁止規定、罰則規定

- ① 放置自動車の発生を抑制する社会的な仕組みとして、放置の禁止規定を法に明記するとともに、規定に従わない者に対する罰則規定を設けること。この場合、放置車両の移動、保管、処理に要した費用の徴収のみならず、罰則金等についても規定すること。
- ② 罰則については、放置行為のみではなく、撤去命令違反に対しても規定すること。
- ③ 所有者等の免許更新時や自動車登録時におけるペナルティも規定すること。

(6) 地方公共団体と警察等との協力

- ① 放置自動車及び原因者の調査等について、地方公共団体と警察等が協力して行うとともに、双方の求めに応じて情報の交換を行う体制を整備すること。中でも、地方公共団体が求めているものとしては、
 - ・ 放置自動車盗難車両、犯罪に関わったものではないかの調査
 - ・ 所有者捜査

- ・ 放置されている車両のナンバー及び車体番号の調査
- ・ 駐車違反、保管場所違反になるかどうかの調査

などであり、十分に検討すること。

また、これらの調査、捜査結果については、放置自動車の迅速処理を進める観点から、速やかにかつ簡易な手続きで地方公共団体に情報提供される仕組みを構築すること。

- ② 常習者については、その者の居住地、転居先等、関係自治体に車両の登録保有状況などがわかるような体制を構築すること。

(7) 放置自動車の開錠

地方公共団体が、開錠その他必要な損傷を加えなければその目的を果たしえない場合は、警察の立会いのもと、もしくは警察からの許可の上、必要最低限の範囲内でこれを行うことができるような仕組みを構築すること。また、同様に警察においても開錠できる仕組みを構築すること。

(8) 撤去指導・命令等

地方公共団体は、放置自動車の所有者等に対して撤去の指導を行い、一定期間の後も所有者がこれに従わないときは、撤去命令を発することができるようにすること。

ただし、所有者が判明した車両については、違法駐車（青空駐車）として、警察署が撤去指導するべきとの意見もあり、一方で一定期間を経過すれば、放置車両を撤去できるようにするべきという意見もあり、新法の制定にあたっては実情を踏まえた検討をすること。

(9) 移動・保管

地方公共団体が放置自動車を移動・保管する場合の基準について定めること。

(10) 判定基準、処理、売却等

地方公共団体は、移動・保管した放置自動車及び道路上において現認し必要な手続きを行った道路上の放置自動車について、一定の期間を経過したものについては、使用済み自動車とするかまたは売却することが可能とすること。

- ① 使用済み自動車については、政令等において明確な判定基準を示すこと。

- ・ 外形的な状態、もしくは一定の期間を経過したもの等とする。
- ・ 判定にあたっては、廃物認定委員会の開催は不要とする。

- ② 「売却」については、自転車法、改正遺失物法の援用により、新法の中に、所有権を残したまま条例の定めるところによりこれを行うことができるように規定するとともに、さらに一定期間経過後は所有権も地方公共団体に帰属するものとする。

また、放置自動車の迅速処理に統一的な対応を図る観点から、道路法、河川法等に規定されている「売却」に関して、包括的な新法として整備することも検討すること。

(11) その他

- ・ 生産者、販売者の責任において放置自動車を引き取り、処分することも検討す

ること。

- ・ 放置自動車が車検切れの車両である場合は、即時に所有権が失効する規定を設けることも検討すること。
- ・ 駐車禁止の取締まりとの公平の原則から、放置自動車の定義においても、何日以上放置すれば該当するか等について検討すること。
- ・ 中には、中古車と称して輸出を目的として短期間、道路上にストックしている場合もあることから、古物商の事業法等の取締りができるようにすることも検討すること。

2. 簡易代執行の厳格な適用

新法を制定する以外に、道路法等関係各法に規定されている簡易代執行の適用を徹底することも必要である。その場合、法の趣旨に沿って、それぞれの管理者が毅然として執行することが基本である。

3. 制度の運用の改善、関係法令の整備及びシステムの構築について

(1) 路上放棄車処理協力会への改善要請

路上放棄車処理協力会に対して、当面、次のように運用改善を求める。国からも適切な指導を行うこと。

- ① 市町村が行う路上放棄車の処理に対する寄付について、車両の移動・保管・開錠に要する経費まで対象の拡大を図ること。
- ② 寄付の納付先については、地方公共団体を通さずに、自動車の処理に係るものについては資金管理団体に、移動及び保管に係るものについては引取業者にそれぞれ直入するように改め、手続きを簡略化すること。なお、全国的に統一したシステムとし、放置自動車の処理に関する契約に問題が生じないようにすること。
- ③ 引取業者については路上放棄車処理協力会が指定し、市町村に通知すること。

(2) 特定再資源化預託金による多様な支援制度の創設

自動車リサイクル法に基づく特定再資源化預託金については、放置自動車の処理（移動・保管・開錠の費用も含む）費用、放置自動車発生の未然防止対策に要した費用に対する助成等、使途について柔軟に考え、市町村を対象とした多様な支援制度を創設すること。

また、支援制度については、市町村への周知を図ること。

なお、特定再資源化預託金の使途が放置自動車の処理に充てられるシステムが構築された後は、路上放棄車処理協力会からの寄付は終息するものとする。

(3) 所有者の変更義務の徹底

放置自動車の責任の所在が明確になるよう、所有者の変更義務の徹底を図ること。

具体的には、自動車の譲渡が行われる場合、現行では譲渡者が譲受人に「譲渡証明書」を交付する義務があるが、これと同様に、譲受人から譲渡人への「譲受証明

書」の交付を義務付けること。「譲受証明書」を提示できなければ名義人（所有者または使用者）に責任が確定するシステムとすること。

(4) 自動車の個体確認システムの構築

生産者、販売者、業界団体は、車体番号等車体の個体確認が容易に確認できるシステムを構築（マイクロチップ埋設など）すること。これらにより、車体番号の確認手段と所有者変更義務の徹底による名義人特定が容易にできる環境を整備すること。

また、輸入車については、シリアル番号等により確認が可能なシステムの構築も行うこと。

(5) 原因者を確定できるシステムの構築

陸運局に登録する時に、ナンバーだけではなく車体番号の登録も行うようにし、必要に応じて所有者の照会が可能なシステムを構築すること。