

首都高速道路株式会社 提出資料

道路占用の対価の在り方専門部会 ヒアリング資料

平成24年2月17日
首都高速道路株式会社

目次

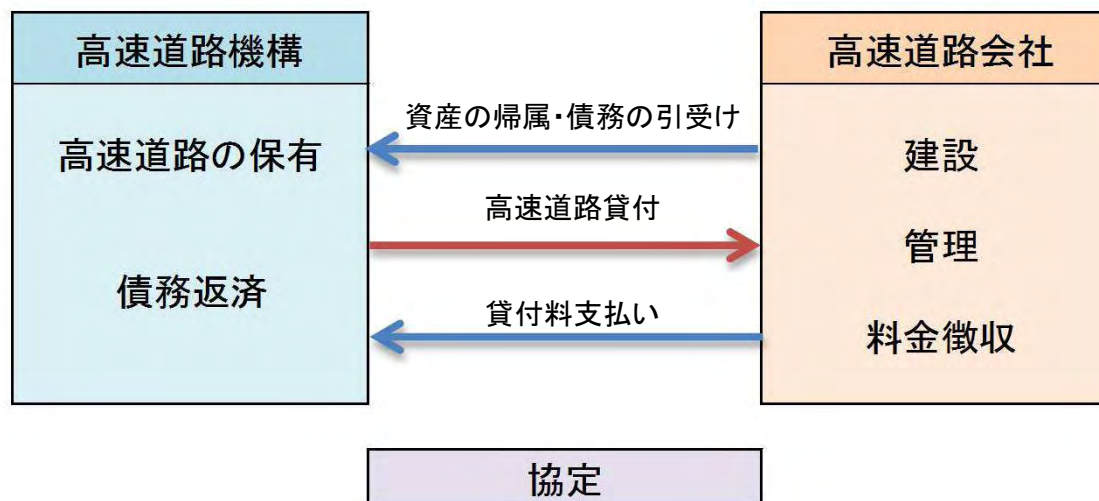
1. 高速道路会社が管理する高速道路における占用制度
2. 首都高速道路における占用の現状
3. 高速道路会社における占用制度についての当社の考え方
4. 道路占用の対価に関する検討課題について

1. 高速道路会社が管理する高速道路における占用制度

(1) 高速道路資産の管理

道路関係四公団の民営化により、高速道路については、資産の保有、債務返済を高速道路機構に、建設、管理、料金徴収を高速道路会社にそれぞれ行わせることとした。
⇒道路整備特別措置法に基づき、本来の道路管理者(国、地方公共団体)に代わって、償還期間満了までの間(2050年まで)、機構と会社が協定を締結し、同協定に基づき、機構が高速道路を保有し、会社が管理・運営を行う。

<機構と会社による高速道路事業の実施スキーム>



(2) 占用許可手続き

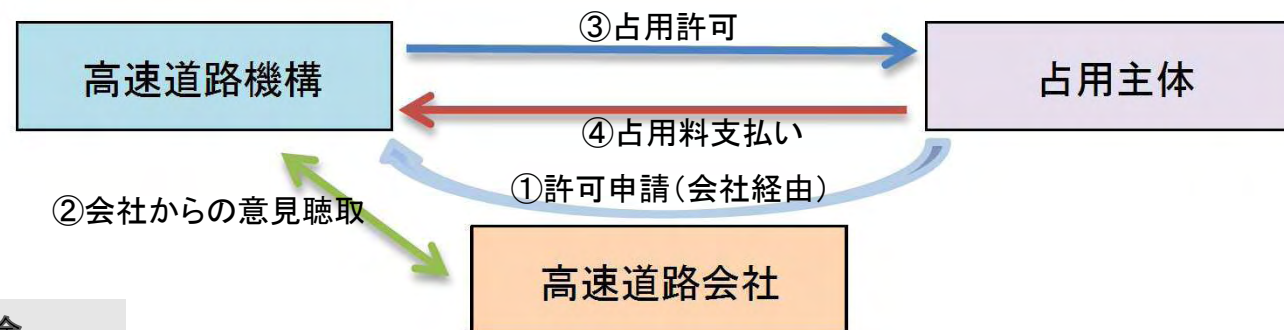
・占用許可手続き

高速道路の占用許可権者は高速道路機構であるが、占用主体が許可申請を行う際には、高速道路会社を経由することとされており、機構が占用許可を行うにあたって、高速道路会社の意見を聞くこととなっている。

⇒高速道路の占用における高速道路会社の役割については、

- ① 高速道路を適切に管理するという道路管理者としての側面
(制度的には占用許可申請に当たっての会社経由・会社からの意見聴取により担保されている)
 - ② 高速道路資産を有効に活用するという占用主体としての側面
- の両側面がある。

<機構による占用許可と会社の関与のスキーム>



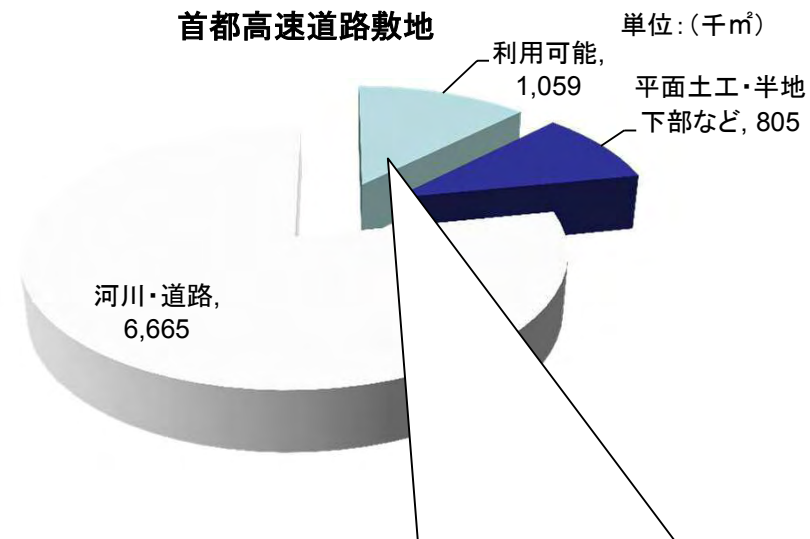
(3) 占用料の用途

占用主体から機構に支払われる占用料収入は、必要経費等を控除したのち、残額が当該高速道路会社に係る高速道路の償還に充当される。

2. 首都高速道路における占用の現状

(1) 首都高速道路の状況

- 首都高速道路供用延長 301.3km
- 道路敷地は約850万㎡であり、その内訳は、
河川・道路等約670万㎡、機構所有(地上権等を含む)約180万㎡
- 機構所有のうち、平面土工部、半地下部などを除いた約106万㎡が利用可能
- 利用可能面積は約**106万㎡**(87万㎡(82%)が高架下、うち49万㎡(56%)は供用から30年以上経過)

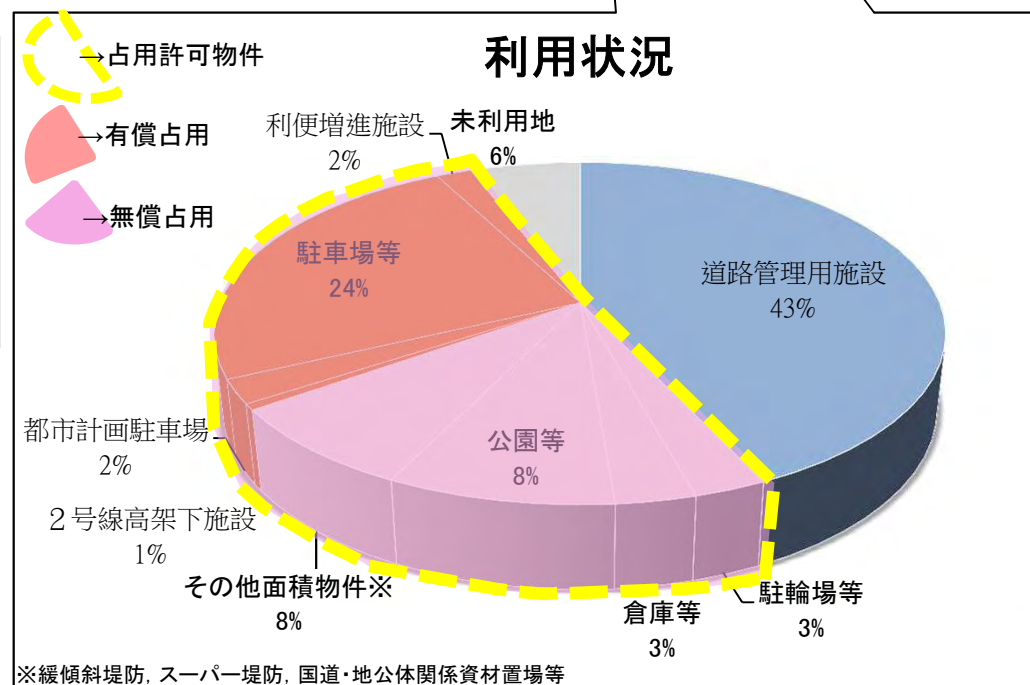


<利用可能面積>

- ・道路管理用:補修基地、換気所、融雪剤倉庫等(43% 45万㎡)
- ・無償占用:駐輪場、防災倉庫、公園等の公共的利用(22% 23万㎡)
- ・有償占用:都市計画駐車場、与野利便増進施設等(29% 31万㎡)

(2) 占用料の状況

	(億円)	
	H21	H22
機構占用料収入(首都高管内)	6.5	7.9
うち首都高関連	4.5	6.1



(3) 首都高関連占用物件の事例

① 都市計画駐車場

- 街づくりの観点から、都市計画において決定された、一般公共の用に供す駐車場
- 都内5箇所(収容台数:2,162台)



兜町駐車場



汐留駐車場

(3) 首都高関連占用物件の事例 ②高架下駐車場

- 沿線地域・住民や、近隣企業からの駐車場ニーズを踏まえて、首都高速道路高架下等に設置した駐車場
- 59箇所(収容台数5,158台)



代々木西参道駐車場



用賀二丁目駐車場



門前仲町駐車場

(3) 首都高関連占用物件の事例

③トランクルーム

- 恵比寿駐車場の一部敷地を活用したトランクルーム事業を展開(平成22年8月開業)
- 駐車場利用者や近隣住民の利便向上をもたらす高架下の更なる有効活用

- 敷地面積 963.09㎡ (近隣商業・準工業地域)
- 鉄骨2階建て 耐火構造
- 床面積：1階353.19㎡ 2階282.46㎡ 延べ床面積：635.65㎡
- 主要設備 防犯カメラ・機械警備・ICシステム導入等によるセキュリティ、空調設備、エレベーター、駐車場1台分(予備3台)
- 24時間営業
- 室数 174室 (1.09~11.19㎡)
- 室料金 月額12,800~139,400円(税込)



(3) 首都高関連占用物件の事例

④ 2号線高架下施設

■ 高速2号目黒線の整備に当たり、首都高速道路公団法第29条第2項第1号(大臣認可を受けて行う公団業務)に基づき、高架下に施設を設置し賃貸を開始(昭和43年4月1日～)した。

■ 2号線高架下施設は東麻布一・二丁目、南麻布二丁目、南麻布三・四丁目、恵比寿三丁目・白金六丁目の4地区に分れており、4地区合計で事務所又は店舗(一部住居併用あり)47戸、附帯駐車場66台となっている。



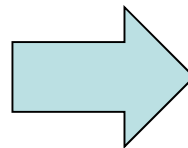
(3) 首都高関連占用物件の事例

⑤ 与野利便増進施設

- 埼玉大宮線の与野特定連結路附属地内に、休憩施設、商業施設及びイベントスペースからなる利便増進施設を設置
 - 当該地は大宮北伸線の予定地であり、事業着手までの暫定利用として、高速道路等の通行者の利便増進に資する施設であることを条件に占用が許可された。(平成22年9月開業)
- 一定の地域活性化に貢献しているほか、事業着手までの管理費用(草刈等)が削減され、地元自治体、近隣住民からも環境が美化されたと好評を得ている。



整備前の状況



整備後の状況



3. 高速道路会社における占用制度についての当社の考え方

適切な道路管理の維持

都市高速道路において占用制度を運用するに当たっては、大都市における貴重な公共空間である高架下等の有効活用を促進しつつ、適切な道路管理の確保を図る観点から、

- 1) 全線が連続立体交差構造等からなる自動車専用道路であることから、例えば、高架下の一箇所で生じたトラブルであっても、ネットワーク全体が麻痺する恐れがあること
- 2) 道路網が高度に利用された大都市にあり、周辺地域に道路管理用の適切な用地を確保することが困難であることから、道路管理面からの活用を第一義的に考慮する必要があること
- 3) 日常的に実施している維持管理工事等のため、工事期間中において、高架下駐車場の駐車車両を移動するなど、占用主体や施設利用者に柔軟に対応していただくことが必要であること
- 4) 首都高速道路は老齢化が進行しているため(82%の高架構造のうち、供用から30年を経過しているものは56%に上り、老朽化への対策が不可欠)、今後は、高架の架け替えも含めた大規模更新についても視野に入れる必要があること

について留意することが必要。

なお、国土交通省の成長戦略の考え方を踏まえ、占用制度のあり方を含めて引き続きご検討をお願いしたい。

4. 道路占用の対価に関する検討課題について

(1) 所在地区分の見直しについて

首都高管内は一部を除いてほぼ甲地に属しているため、区分の見直しについては影響がない。甲地の中で更に地価の高い地域区分を新設する場合は(3)に対する意見と同様である。

(2) 政策減免の整理・合理化について

首都高関係に適用されている政策減免は、都市計画決定に基づく都市計画駐車場及び、沿線地域からの要望等に基づき設置されている高架下駐車場に対するもの(道路法施行令19条5号, 6号関連)であることから、引き続き継続して政策減免を実施する合理的な理由があると考えられる。

(3) 激変緩和措置の見直しについて

収益事業を行う占用主体としては、占用料の額は将来に渡って安定し、変動する場合も社会経済情勢と連動しつつも、一定範囲内にとどまることが望ましい。

事業開始の際には、将来の収益、費用を推計し、投資額の回収が可能かという事業採算性が重要な判断材料となっている。想定外の占用料の高騰や営業努力による収益増で賄えないような占用料の推移は、事業採算に多大な影響を与えることとなるので、激変緩和措置の維持をお願いしたい。

(4) 占用料の多寡による競願の処理について

特に都市高速道路の高架下占用については、防災上の役割も含めて適切な道路の維持管理や大規模更新への支障を最大限回避することが必要であり、そのためには高速道路会社が占用主体となって責任ある管理を行うことが望ましいと考える。

換言すれば、占用料の多寡による競願の処理において「占用料額だけで決めるのではなく、周辺住民のニーズへの対応や占用主体の維持管理能力等を総合的に判断すべきである」と考えるため、都市高速道路の高架下占用については、占用料の多寡により占用者を決定する制度の対象とすべきでない。

(5) 収益比例占用料の適用範囲の拡大について

SA・PAについては、高速道路が構造的にも通行上も出入りが制限されている閉鎖的な施設であることから、占有者がより独占的な利益を得ることが可能となっている。

現行の占用料制度において、収益比例占用料がSA・PAに適用されているのは、上記の理由からであると考えられる。一方、SA・PA以外の占用物件(高架下等)については、アクセスの制限がないこと、近隣に類似の業態が存在し、競合状態にあることから、この制度を適用すべきではない。また、収益の把握に関しては、調査権限がないため売上の確認は、もっぱら契約関係に基づく報告に依らざるを得ず、常に正確な売上となる確証が得られないという課題もあることから、収益比例占用料の適用範囲を拡大することは妥当ではない。

首都高速道路株式会社第6期(平成23年3月期)決算のポイント
(会計期間:平成22年4月1日~平成23年3月31日)

1. 損益の状況

損益計算書比較(連結ベース)

(単位:億円 億円未満切捨)

	平成23年3月期 連結決算(A)	平成22年3月期 連結決算(B)	差額 (A)-(B)	備考
I 営業収益	2,983	4,991	△2,008	
高速道路事業	2,911	4,917	△2,006	
その他(関連)事業	75	77	△2	
事業間取引消去※1	△3	△3	△0	
II 営業費用	2,948	4,941	△1,992	
高速道路事業	2,882	4,876	△1,993	
その他(関連)事業	69	68	1	
事業間取引消去※1	△3	△3	△0	
営業損益	34	50	△16	
高速道路事業	28	41	△12	
その他(関連)事業	5	9	△3	
III 営業外収益	3	4	△1	
IV 営業外費用	5	4	0	
経常利益	31	49	△18	
V 特別損失	6	2	3	
税引前当期純利益	24	47	△22	
法人税等	10	28	△17	
少数株主損(△)益	△0	0	△0	
当期純利益※2	13	18	△4	

※1 高速道路事業とその他(関連)事業の営業収益及び営業費用には、それぞれの事業の営業成績をより正しく表示する目的から、事業間の取引を消去しないで計上している。

※2 当期純利益13億円の内訳は、次のとおり。

首都高速(株)単体の当期純利益	7億円
連結子会社の当期純利益計	10億円
連結修正(利益相殺・未実現利益など)	△4億円