

## 道路占用の対価の在り方に係る専門部会 提言（骨子案）

### 第 1 はじめに

### 第 2 現行の占用料制度の概要

### 第 3 検討課題の検討結果

#### 1 所在地区分の見直しについて

##### (1) 総論

- 道路の占用の対価は、物件を設けようとする土地の価格に一定の率を乗じて算定されることが基本であるべき。
- 占用主体及び道路管理者の事務の合理化のため、大量一括処理が必要な物件については引き続き定額物件として取り扱うべき。
- 定額物件の所在地区分については、市町村を人口で区分する現在の方法を見直し、地価に即した区分を行うべき。

##### (2) 最小区分

- 所在地区分の分類単位は、市町村単位で行うべき。

##### (3) 所在地区分の数

- 所在地区分の数、定額物件を設ける理由が事務の合理化である以上、その本旨を没却しない程度の数とするべき。

##### (4) 所在地区分の見直しの頻度

- 所在地区分の基礎となる固定資産税評価額の見直しが 3 年ごとに行われる以上、所在地区分の見直しも 3 年ごとに行うべき。
- ただし、道路管理者及び占用主体のシステム投資等に係る負担を勘案し、一定期間又は一定程度の変動があるまでの間は見直しを行わないこととする<sub>こと</sub>も検討すべき。

##### (5) 留意事項

- 多量の占用物件を設置して事業を行っている公益事業者には、占用物件の設置箇所を市町村単位で把握していない者が多いことから、当該事業者が新たな所在地区分に対応したシステムを構築できるよう、計画的に制度導入を行うべき。
- 地価により所在地区分を行う場合には、大都市部を中心に事業展開を行っている企業の負担が大きくなるおそれがあることから、後述の政策減免、激変緩和措置により対処することに加え、所在地区分の区分けの仕方にも工夫が必要。

## 2 政策減免の整理・合理化について

- 引き続き一定の政策減免を講ずることが必要。
- ただし、政策減免は本来負担すべき道路使用の対価の支払いを免れるものである以上、適用対象は必要十分な範囲に限定し、役割を終えたと考えられるものは廃止すべき。
- 一方で、占用料による政策誘導を有効に活用するため、新たなニーズに基づく政策減免の創設を行うべき。その際、対象となる物件の範囲、減額率、減額の期間等を精査し、政策誘導のために真に必要な範囲に限定すべき。
- 政策減免については、減免理由ごとに分類し、一覧性のある形で国民に示すことにより、適用誤りのないように努めるとともに外部からの妥当性のチェックが容易となるようにすべき。
- 公営企業の事業の用に供する物件の占用料を一律に免除している点については、公営企業の事業内容を踏まえて民業とのイコルフットィングの観点から見直すべき。

## 3 激変緩和措置の見直しについて

- 占用料の変動が占用主体の事業計画に著しい影響を与えないよう、激変緩和措置は引き続き必要。
- 占用料を3年ごとに見直す運用が定着してきている状況において、道路法施行令に規定する占用料額を見直したにもかかわらず次回改定までに満額を徴収できないのは不適當。また、市町村合併により所在地区分が変更となつて占用料が高騰した場合には激変緩和措置が長期間にわたって適用されて事務の煩雑化が生じている問題及び占用許可を受けた時期が占用料額の改定前か後かによる占用料額の差異が長期間残存するという問題への対処を検討すべき。
- これらを解消するため、現行の変動率10%を20%程度に引き上げることが妥当。
- ただし、所在地区分のあり方の見直しにより占用料負担が増大する場合には、その影響を抑えることが必要。引き上げの時期は、所在地区分のあり方の見直しによる影響の動向を勘案しつつ決定すべき。
- また、東京都のように別表に金額を記載する段階で激変緩和措置を採ることは、占用料改定と許可との先後関係により不公平を生じない点で有効。現在の直轄国道における激変緩和措置との組み合わせを検討すべき。

## 4 占用料の多寡による競願の処理について

- 道路は一般交通の用に供することが本来の目的であり、道路の占用は他に余地がなくやむを得ない場合に限って認められるもの。よって、占用の希望

があつてから設置の可否を判断することが基本であり、先願主義を基本として運用することが妥当。

- しかし、高架下等の通行の用に供されていない場所や十分な通行部分が確保できる道路の部分等については、まちづくりや道路通行者の利便の増進に資するために物件を設置する要望があり、かつ、道路の構造又は交通に著しい支障を及ぼさないのであれば、占有許可を積極的に認めていくことも検討されるべき。
- 上述のように占有許可を積極的に運用する場合、機会の公平を確保する必要があり、占有許可の先願主義を転換して公募主義を採用するべき。
- 公募により占有希望者を募った場合、高い占有料を負担する者はその投資を回収するために占有物件を活用した良質なサービスを提供することが期待されることから、納付する占有料の額を公募に当たって提示させ、その多寡を含めて占有主体を選定する制度（以下「オークション方式」という。）を創設すべき。
- オークション方式においては、占有料額のみで占有予定者を選定するのではなく、維持管理能力やまちづくりとの整合性等との総合評価により決定すべき。
- 公募の運用に当たっては、道路管理者の事務の繁雑化を避けるため、占有の希望がある場合又はまちづくり関係者から有効活用の要望がある場合に公募を行うべき。占有物件及びその用途についても、公募により道路利用者の利便の向上等に資することとなるよう、まちづくり関係者と協議の上、ある程度の限定を付するべき。また、占有物件の投資回収期間等を踏まえた占有許可の更新回数の上限を設定するべき。
- 道路法施行令の改正等により、当初の占有許可の際に申請された占有料額と道路法施行令の規定により算定される占有料額とで後者が前者を上回ることとなった場合には、後者の額を徴収すべき。
- 占有主体の公募を行う場合にはオークション方式を活用すべきであり、現在は収益比例占有料が適用されているSAPAの休憩所等についても対象とすべき。これにより、食事施設等という占有物件の設置場所により占有料の算定方法が異なるという指摘は解消されるものと思料。
- なお、収益比例占有料の適用範囲の拡大については、不動産鑑定評価における収益分析法の活用が一般的な手法ではないとの指摘があり、占有主体の営業努力による収益を道路管理者が徴収することは不相当とされた平成18年度の研究会の結論を覆す理由を見出すことは困難。

#### **第4 おわりに**

- 専門部会においては、直轄国道における占有料制度のあり方について議論を行ってきたが、地方公共団体においては独自のルールにより占有料条例を

制定している団体もあるものの、直轄国道の占用料の在り方が地方道の占用料額にも影響を与えているとの指摘がなされている。

- 占用料は道路の使用の対価という法的性質を有し、占用料の額の決定に当たっては近傍類似の地代との均衡を考慮すべきであるとされている。当報告書においても、所在地区分は地価との関連を重視する方向に見直すべきとの提言を行っているところである。専門部会での議論を参考として地方公共団体が占用料に係る条例の改正を検討する際の事務負担の軽減に資するよう、国土交通省道路局は直轄国道における占用料額の算定方式等の情報提供に努めるべきである。
- また、道路に係る各種施策のうち、例えば電線類の地中化の推進については、直轄国道においてのみ取り組んでも十分な成果が得られない可能性があり、地方公共団体と連携して実施する必要がある。この場合、直轄国道における政策減免の考え方や減免率の根拠を地方公共団体に対して情報提供し、同様の施策を採るよう促すことが望ましい。

## 第5 資料