

道路PPP研究会
道路占用の対価の在り方に係る専門部会

提 言

平成24年4月

道路占用の対価の在り方に係る専門部会

委員名簿

浅川 英夫	東京都建設局 道路管理部長
浅見 泰司	東京大学 教授
◎石田 東生	筑波大学 教授・学長補佐
岩本 千樹	日本高速道路保有・債務返済機構 総務部長
桜田 孝喜	道路占用者中央会議 代表幹事
山本 隆司	東京大学 教授
脇坂 重之	一般財団法人 日本不動産研究所 システム評価部長

(五十音順、敬称略)

◎は部会長

開 催 経 過

平成23年12月 8日 (木) 13:00～14:45

第1回専門部会

於：経済産業省別館 1038会議室

平成23年12月26日 (月) 15:00～16:45

第2回専門部会

於：経済産業省別館 1038会議室

平成24年 2月17日 (金) 15:00～17:00

第3回専門部会

於：経済産業省別館 1038会議室

平成24年 2月28日 (火) 15:00～16:30

第4回専門部会

於：経済産業省別館 1038会議室

平成24年 4月 3日 (火) 17:00～18:00

第5回専門部会

於：経済産業省別館 1038会議室

目 次

第1	はじめに	1
第2	現行の占用料制度の概要	2
1	占用料の性質	2
2	占用料の計算方法	2
3	占用料の政策減免	3
4	激変緩和措置	3
5	地方公共団体の管理する道路等における占用料	3
第3	制度改正の方向性	4
1	所在地区分の在り方の見直しについて	4
(1)	総論	
(2)	最小単位	
(3)	所在地区分の区分数	
(4)	所在地区分の見直しの頻度	
(5)	留意事項	
2	政策減免の整理・合理化について	6
3	激変緩和措置の見直しについて	7
4	道路通行者の利便の増進に資する物件を道路区域に誘導する場合の 占用主体の選定方法について	8
(1)	総論	
(2)	占用希望者の評価方式	
(3)	公募に付する場所・対象物件の選定等	
(4)	占用料に係る他の規定との調整等	
第4	おわりに	13

第1 はじめに

道路は一般交通の用に供するものとして自由な通行が認められる一方、その区域内に物件を設置して継続して道路を使用することは道路の特別使用として道路管理者から占用の許可を得て初めて認められることとされている。また、道路の通行は無償が原則とされているが、占用についてはその対価として占用料を徴収することができることとされ、その価額は、一般国道の指定区間を指定する政令により指定された国道（以下「直轄国道」）については道路法施行令において定められている。

直轄国道の占用料額については地価の変動を踏まえて累次にわたり改正が行われてきたところ、平成18年度に「道路占用料制度に関する調査検討会」が設置され、その検討結果を踏まえて平成20年度から使用料率の算定方法を含めた抜本的な見直しが行われ、現在の形となっているところである。しかしながら、市町村合併の結果や大都市部のみの地価が上昇するという近年の地価の動態を勘案すると、所在地区分や激変緩和措置の在り方に不合理な部分が散見されるようになってきている。また、占用料の政策減免の見直しが長年されてこなかったため政策誘導の方向性が不明確となり、政策目的の実現に資するという本来の性格が薄れているきらいがある。さらに、道路空間のオープン化によりこれまで以上に柔軟な道路占用許可の運用が求められているところ、これに対応した道路占用の対価の決定手法の創設が求められている。特に、道路空間のオープン化に伴う道路占用の対価の在り方については、道路PPP研究会での議論を踏まえて平成23年に都市再生特別措置法や道路法施行令を改正して占用特例制度が設けられるなどしたところであり、この方向性に即して占用料制度の在り方や運用も見直されることが望ましい。

上述の検討課題に対処するため、道路PPP研究会の専門部会として「道路占用の対価の在り方に係る専門部会」を設置し、5回にわたって議論を重ねてきたところである。専門部会においては、道路という土地の使用の対価たる占用料の性質を踏まえた制度の在り方についての議論に加え、実際に道路を占用して事業を行う者から事業計画に配慮した適正かつ安定的な制度構築を求める意見が、道路管理者及び事業者双方から実務に耐え得る制度設計を求める意見が出されるなど、活発な議論が行われたところである。本提言を踏まえ、国土交通省道路局において適切な制度設計及び運用改善がなされることを期待する。

第2 現行の占用料制度の概要

1 占用料の性質

道路の占用の許可は特定の者に対して道路を継続的に使用する権利を設定するものであり、占用料はその権利の対価として徴収するものである。その性質については「対価説」と「報償説」があるが、占用料の算定に当たっては、土地の使用について現に明確な受益が発生している（一般の土地の賃貸借に類似している）ことに着目し、対価説を基に占用料額を定めている。

2 占用料の計算方法

占用料の額は、不動産の賃料算定における積算法（土地の時価に期待利回りを乗ずる方法）を参考に次の式により算出している。

$$\text{占用料額} = \text{道路価格}^{*1} \times \text{使用料率}^{*2} \times \text{占用面積} \times \text{修正率}^{*3}$$

この算式を用いて物件を設けようとする場所ごとに占用料額を算定する、地下街、高架下建築物等の物件を定率物件と呼称している。

一方、電柱、ガス管、突出看板等、占用申請が膨大となり個別に道路価格を算出することが実務上困難な物件については、東京23区及び市町村を甲、乙及び丙に分類して区分ごとに道路価格を設定し、当該価格に使用料率を乗じて得た額を物件1本ごと、1mごとの占用料額としている。このような大量一括処理を行っている物件を定額物件と呼称している。また、上述の区分を所在地区分と呼び、東京23区及び人口50万人以上の市を甲地、甲地以外の市を乙地、町村を丙地としている。

占用料の計算方法の基本は定率物件であり、道路管理者及び占用主体の事務の簡素化のために大量一括処理を行う必要がある物件のみが定額物件として取り扱われることとなる。

また、占用許可を受けて高速自動車国道等のSAPAに設けられる休憩所等は、高速自動車国道等の閉鎖性により通行者が店舗を選択する自由がなく、用地の問題から新規参入も限られるという特殊性を有する。結果、占用者が独占的な利益を得ることが可能であることから、休憩所等の小売売上高に一定の率

*1：道路価格は、近傍類似の土地の時価を採用することとしている。近傍に類似の土地が存在しない場合には、立地条件、収益性等土地価格形成上の諸要素が類似した土地の時価を採用している。

*2：使用料率は、青空駐車場を賃借した場合の賃料が当該場所の土地の時価に占める割合を鑑定し、その全国平均の値としている。

*3：修正率は、占用物件が上空又は地下のみに設置されるなど道路の一部のみを使用する場合や土地利用に制約を受ける物件の占用料額を調整（減額）するために乗ずる率をいう。

を乗じて得た額を勘案して占用料額とする特殊な計算方法を採用している。これを収益比例占用料と呼称している。

3 占用料の政策減免

道路法上、国の行う事業で政令で定めるもの（一般会計をもって経理する事業等）に係る占用及び地方公共団体の行う事業で公営企業以外のものに係る占用を除き、道路管理者は道路の占用について占用料を徴収することができることとされている。また、直轄国道の占用料については、政令において、特に必要があると認める場合には占用料を減免できることとされており、政策誘導の一手法として活用されている。これを政策減免と呼称している。

4 激変緩和措置

直轄国道の占用料は、地価の上昇や道路法施行令の改正によって増額となることがある。一般の土地の賃貸借であれば地価変動に伴う賃料改定は貸し主・借り主の両当事者間の合意によって決められるところ、占用料の賦課は行政による処分であるため協議・合意という手続を経ずに増額されることとなる。このため、あまりにも急激に占用料額が増加すると占用主体の事業計画に支障を及ぼすおそれがあることから、道路法施行令の規定に基づき算出した既存の占用物件の新年度の占用料額が前年度の額の1.1倍を超える場合には、新年度の占用料額を前年度の額に1.1を乗じて得た額とする運用をしている。これを激変緩和措置と呼称している。

5 地方公共団体の管理する道路等における占用料

地方公共団体の管理する道路を占用した場合の占用料の額及び徴収方法については、各地方公共団体が条例で定めることとされている。指定区間外国道についても、当該指定区間外国道を管理する地方公共団体の条例により占用料が徴収されている。

なお、日本高速道路保有・債務返済機構の保有する道路を占用した場合は、本来道路管理者が誰であるかにかかわらず、道路法施行令に規定する占用料の額及び徴収方法によることとされている（道路整備特別措置法第33条）。收受された占用料は、機構の債務返済に充当されている。

第3 制度改正の方向性

1 所在地区分の在り方の見直しについて

(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（道路価格）に一定の率（使用料率）を乗じて算定することが妥当であり、定率物件として取り扱うことが基本である。一方で、電線、電柱、ガス管等、占用件数が膨大な物件については、1件ごとに道路価格を算定して占用料額を決定することが道路管理者及び占用主体にとって過度な負担となる。これに対処するため、大量一括処理が必要な物件を定額物件として取り扱うことは引き続き必要である。

大量一括処理のための定額物件であっても大都市部と地方部との地価の差異を完全に捨象するのは不相当であることから、所在地区分を定め、区分ごとに占用料の基礎となる道路価格を算定している。制度導入時は、人口50万人以上の都市は東京23区、大阪市、名古屋市等の正に大都市であり、人口をメルクマールとして所在地区分を行うことに一定の合理性があったものと考えられる。しかし、市町村合併の進展により、人口は多いが市域も広く固定資産税評価額平均額が低廉な市が散見される。定額物件であっても道路価格に使用料率を乗じて占用料額を算出することが基本であることを勘案すると、道路価格との相関が希薄化している区市町村の人口によって所在地区分を定めることに限界が来ているものと考えられ、区分方法の見直しを検討する必要がある。

よって、市町村合併が一段落したことを契機に、所在地区分を人口をメルクマールとして行っている現在の方式を改め、地価に即した区分を行うべきである。この点、定額物件の基礎としている固定資産税評価額は民地の価格であって必ずしも道路価格ではなく、通行量等を勘案した新たな算定方法を検討すべきとの意見もあり得るが、固定資産税評価額は前面道路の通行量等も加味されて形成されるものであり、現時点では最も妥当な指標であると考えられる。

(2) 最小単位

所在地区分の在り方を見直す場合、現状どおり市町村単位で区分するのか街区単位などより細かな単位で区分するのが課題となる。

市町村合併により同じ市内であっても中心市街地と郊外とでは地価に大きな差が生じているところ、所在地区分を地価に即して区分するという考え方を貫徹すれば、市町村という枠に拘泥することなく、例えば街区単位で区分して路線価が類似している街区を一つの所在地区分とすることも考えられる。

しかしながら、所在地区分を用いる定額物件は、そもそも大量一括処理

を可能とすることで道路管理者及び占用主体の事務の合理化を図るものであり、区分単位をあまり小さくすると事務の合理化という制度の導入目的を没却してしまうおそれがある。特に、電線や管類については路線単位・道路管理者単位で物件の管理がなされ、どの街区にどれだけの占用がなされているかを正確に把握できていないのが現状であり、所在地区分の最小単位を変更することは占用許可担当者と公益事業者を始めとした占用主体の双方に大きな負担を強いることとなる。よって、物件管理の事務量と今後の許可の実効性を勘案すると、現時点においては、引き続き市町村単位で所在地区分を行うことが妥当であると考えられる。

なお、後述の所在地区分の区分数の問題と併せ、占用許可に係るシステムが高度化すれば上述の懸念の一部は解消されるものと考えられることから、予算上の制約・費用対効果を勘案しつつ、長期的な視点でより良いシステム開発に努めるべきである。

(3) 所在地区分の区分数

現在、所在地区分は甲、乙及び丙の3区分としているところ、地価に応じた区分に見直す場合に区分数をいくつとするかが課題となる。

区分数を増やせばより定率物件に近い取扱いとなり、精緻な制度となると考えられるが、大量一括処理による事務の合理化という制度の導入目的を没却してしまうおそれがある。所在地区分の区分数は、最終的には各市町村の固定資産税評価額平均の分布状況を勘案しつつ決定することとなり、専門部会として適切な区分数を示すことは困難であるが、方向性として、大量一括処理による事務の合理化という制度の本旨を没却しない程度の数とするべきであると考えられる。

(4) 所在地区分の見直しの頻度

現在の所在地区分は人口により区分されており、それぞれの市が甲地に属するのか乙地に属するのかの見直しは3年ごとの占用料改定にあわせて行われている*1。所在地区分を地価に応じた区分とした場合、その見直しをどの程度の頻度で行うかが課題となる。

直轄国道の占用料の基礎としている固定資産税評価が3年ごとに行われ、その公表を受けて占用料を改定している以上、所在地区分の見直しも3年ごとに行うことが望ましい。

ただし、ある市町村が属する所在地区分が変更される場合、道路管理者及び占用主体のシステム改修、当該市町村に存する占用物件の量の精査等

*1：町村が市政に移行した場合は、自動的に乙地に区分されることとなる。市町村合併により人口が50万人を超える市になった場合には、乙地に区分された上で次回の占用料改定に際して甲地に区分することとなる。

の負担が生ずることとなる。このため、制度の安定性への配慮も必要であると考えられ、制度改正後の状況を踏まえつつ、3年ごとに所在地区分の見直しを行うのではなく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という運用も検討すべきである。

(5) 留意事項

所在地区分の在り方の見直しは、平成26年度に予定されている次回の占用料の定期改定において実施されることが望ましい。見直しの実施に向けては、固定資産税評価のとりまとめを受けて国土交通省において新たな区分けを決定し、占用主体及び道路管理者がそれぞれの所在地区分に存する占用物件の数量を把握するとともに、新たな所在地区分の在り方に即したシステムを構築する必要がある。これらを円滑に進められるよう、国土交通省においては多数の占用物件を抱える公益事業者に対して前広に情報提供を行い、計画的に制度導入を行うべきである。

また、地価に即した所在地区分を行った結果、大都市部を中心に事業展開を行っている事業者の占用料負担が大きくなるおそれがある。これについては、後述の激変緩和措置によって対応するとともに、所在地区分の区分け方法においても過重な負担とならないよう工夫すべきである。

2 政策減免の整理・合理化について

占用料の政策減免は、道路法施行令において「特に必要があると認められるとき」に占用料を減免するものである（道路法施行令第19条第3項）。物件の性質等を勘案すると、道路法施行令の規定により算出した占用料額を徴収することが不適當な場合は今後とも存在すると考えられることから、一定の政策減免措置を講ずることは必要である。

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すべきである。この点、占用料の減免措置が講じられてから長期間が経過し、占用料による政策誘導という役割を終えたと考えられるものも存在する。よって、現行の政策減免を見直し、現在の社会情勢や施策の方向性と齟齬を生じているものについては廃止又は修正を行うべきである。個別の政策減免の適否について付言するならば、占用自体を抑制することとしているゴミ箱や灰皿について減免措置が採られている点については、制度の趣旨を踏まえた見直しを行うべきである。また、公営企業の事業の用に供する物件の占用料が一律に免除になっている点については、公営企業の本来事業のための物件なのか附帯事業のためのものなのか、民業とのイコールフットイングが成り立っているかといった観点から検討し、一部については徴収する方向で見直すことが望ましい。地下街に係る政策減免については、創設理由や現状を勘案しつつ、引き続き検討を要するものとする。

一方で、一定の占用物件について占用料を減免することは、政策的に望ま

しい方向に占有主体の行動を誘導するために有効なツールであると考えられる。例えば、東日本大震災を踏まえて占有物件に防災・減災に資する機能を付加することの促進や突出看板の適正化が、新たに目指すべき方向性として想定されることである。新たに政策誘導を行うべき事情が現出した場合には、対象となる物件の範囲、減額率、減額する期間等を精査して真に必要な範囲を明らかにした上で、政策減免の創設を行うべきである。

また、設定した政策減免については、減免理由ごとに一覧性のある形で分類・整理して占有許可担当者、事業者及び国民に示すことにより、適用誤りを防止す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努めるべきである。

3 激変緩和措置の見直しについて

民間の土地の賃貸借においては、地価の変動等により契約時に設定した賃料が不相当となった場合、貸し主と借り主との協議により賃料の改定が行われることが通常であり、借り主の事情も考慮されることとなる。占有料は占有の許可に伴って道路管理者の処分として賦課されるものであり、その額は直轄国道においては道路法施行令の改定等により当事者間の協議によることなく上昇することとなる。このため、地価の変動や占有料制度の改正により占有料額が大きく上昇すると占有主体の事業計画に著しい影響を及ぼすおそれがあることから、引き続き何らかの激変緩和措置が講ぜられることが必要である。

現在、直轄国道の占有料においては、道路法施行令の規定に基づき算出した既存の占有物件の新年度の占有料額が前年度の占有料額の1.1倍を超える場合には、新年度の占有料額を前年度の占有料額の1.1倍とする運用（激変緩和措置）が採られている。実際に徴収する占有料額の変動率を対前年比10%までとする措置は、占有料の改定が不定期に行われていた時期から変更されていないところ、占有料を3年ごとに見直すこととしている現在においても当該変動率が妥当かが課題となる。

平成23年4月施行の占有料の定期改定においては、甲地の看板の占有料が改定前の1.71倍となるなどしており、占有料額を毎年10%ずつ引き上げても次回改定までに道路法施行令別表に規定する額を徴収できない（3年後の占有料額は1.33倍）こととなり、改定の意義が薄れている。また、道路法施行令に規定する占有料の額は一斉に改定される一方で、既存の占有物件についてのみ激変緩和措置が適用されるため、占有許可を受けた時期が占有料改定の前か後かで実際に徴収される占有料額が大きく異なり、その差異の残存する期間も長いという問題や、市町村合併により所在地区分が変更となって占有料額が高騰した場合には長期間にわたって激変緩和措置を続けることとなり行政の事務の繁雑化を生じているという問題もある。

これらを踏まえると、占有料額の変動率を10%以内としている運用につ

き、変動率を引き上げる方向で見直すことが望ましい。変動率の引き上げ幅については、占用主体の事業計画に著しい影響を与えないようにという激変緩和措置の制度趣旨を没却しないように設定する必要があるが、道路占用許可に類似する行政財産の使用許可における使用料の変動率が20%と設定されていることが一つの目安になると考えられる。

ただし、電気事業者、通信事業者及びガス事業者が行った試算によれば、上述の所在地区分の在り方の見直しによってこれらの事業者が支払うこととなる占用料額が増加することが見込まれ、激変緩和措置の変動率の引き上げを同時に行うと占用主体に過度な負担を与えるおそれがある。よって、引き上げの時期については、所在地区分の在り方の見直しによる影響の動向を勘案して決定すべきである。

なお、占用料額の変動率を対前年比で一定の範囲内に抑える激変緩和措置は占用主体の事業計画への影響の低減に重点を置いており、占用料改定と占用許可との先後関係による占用主体間の不公平感は存置される。激変緩和措置の在り方として、改定後の占用料額が改定前の額の一定倍率を超える場合は改定前の額の一定倍率の額を道路法施行令別表に規定し、改定前からの占用物件についても当該額を適用するという方法も考えられる^{*1}。この手法は、先後関係による不公平感を生じない点を重視することとなる。激変緩和のための両手法は、それぞれ一長一短があるところ、これらを組み合わせた激変緩和措置を採用することも検討すべきである。

4 道路通行者の利便の増進に資する物件を道路区域に誘導する場合の占用主体の選定方法について

(1) 総論

道路は一般交通の用に供することが本来の目的であり、道路の特別使用たる占用は、道路のほかに物件を設置する余地がなくやむを得ない場合に限り認められるものとして運用されてきた。この考え方を貫徹すれば、占用物件は道路にとって望ましくないものであることから占用希望者を積極的に公募することはありえず、占用希望者から申請がなされてから設置の可否を判

*1：改定前の占用料額が1,000円/㎡であり、改定後の額が1,700円/㎡となると仮定する。現行の方式では、道路法施行令別表に「1,700円/㎡」と記載して改定前から設置されている物件の改定直後の年度の占用料額は1,100円/㎡となり、改定後に許可を受けた物件の占用料額は1,700円/㎡となる。道路法施行令別表の値上りを一定倍率とする方式では、例えば、激変緩和措置として一定倍率を1.5倍とすると、同別表に「1,500円/㎡」と記載した上で、占用許可と改定の先後関係に関わらず徴収する占用料額は1,500円/㎡となる。

断することとなる。

一方で、道路の構造又は交通に著しい支障を及ぼさない範囲において、道路管理者が道路通行者の利便の増進を図るため一定の物件を道路区域に積極的に誘導する必要がある場合も想定される。このような場合については、占用希望者を公募することにより、公平性を担保しつつ多角的な視点での比較・評価を通じて適切な占用主体の選定が可能となるよう、柔軟かつ適切な形で占用制度を活用していくことが望ましい。

公募時における適切な占用主体の選定に当たっては、従前の維持管理能力や営業時間等の外形的な事項に加え、占用の対価の額（占用料の額）を評価項目とすることにより、提供されるであろうサービスの質の評価をより適切に行うことができる場合があると考えられる。これは、最も高い対価を提示する者は、その投資を回収するため占用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、その結果、道路利用者の利便の増進や道路空間の有効活用に最も資することとなると考えられる場合があるためである。例えば、自動車専用道路のSAPAに休憩所を設ける者を公募した場合、最も高い占用料額を提示した者は、その投資を回収するために休憩所において人気のある飲食物を快適な空間で提供して利用頻度を向上させることが想定され、結果として道路通行者の利便の増進に最も資することとなると考えられる。

よって、このような考え方の妥当する占用については、占用希望者の公募に当たり、占用許可を受けた場合に納付する占用料の額を提示させてその多寡を評価項目に含めて総合的に評価して占用主体を選定するとともに、選定後は当該額を占用料として徴収する制度（以下「占用料を含めた選定方式」という。）を導入すべきである。この際、まずは試験的に実施し、成果や支障の有無を評価して良好であれば順次拡大することで速やかな導入を図るべきである。

なお、道路占用とは異なる行政分野の例ではあるが、電波帯の割当においては、割当を受けるために多額の費用を要した者はその投資を回収するために当該電波帯を活用した良質なサービスを提供して顧客を集め、顧客が当該電波帯を用いて多量の通信を行うこととなり、もって電波帯の有効活用が図られることとなる点に着目し、いわゆる電波オークションを導入することが検討されている^{*1}ことも参考になろう。

(2) 占用希望者の評価方式

上述の電波オークションにおいては、募集要綱において応募基準を定め

*1：平成24年3月9日、電波オークション導入のための電波法改正案が閣議決定されている。

た上で、割当先は納付する金額の多寡のみで決定することが想定されている。道路占用の場合、道路の構造又は交通に支障を及ぼさないような対策を採るのか、道路区域を活用したまちづくりの方向性と整合がとれているのかなど、占用料額の多寡以外にも配慮すべき事項が多いと考えられる。

よって、占用主体の選定に当たっては、占用料額の多寡と占用希望者の維持管理能力やまちづくりの方向性との整合性等とを総合的に勘案することが望ましい。この際、どの評価基準を重視するかはケース・バイ・ケースであると考えられるが、道路通行者の利便の増進に直接的に資する食事施設や購買施設の占有者を選定する場合には占用料の多寡の評価点が大きく、看板や広告塔のようにそれらの物件が良好な景観を形成することで間接的に道路通行者の利便の増進に資するものについては、まちづくりの方向性に合致しているかといった評価点を大きくするべきである。

(3) 公募に付する場所・対象物件の選定

公募方式で占有物件を道路区域に呼び込む以上、当該物件の設置が道路通行者にとって望ましいものであることが前提となる。よって、占用料を含めた選定方式の対象となるのは、物件を設置しても道路の構造又は交通に著しい支障を及ぼすおそれがなく、当該物件を設置することが道路通行者の利便の増進に資すると道路管理者が認める場合である。現時点では、次のような場合が想定される。

- S A P Aに休憩所等を設ける場合
- 都市再生特別措置法に規定する特例道路占用区域に道路の通行者利便の増進に資するものを設ける場合

(4) 占用料に係る他の規定との調整等

占用料を含めた選定方式で占有希望者を公募した場合、直轄国道においては道路法施行令の規定により算出した占用料額が最低応札価格になるものと考えられる。直轄国道の占用料額は3年ごとに見直しが行われているため、公募の際に提示された占用料額を改定後の道路法施行令の規定により算出した占用料額が上回る場合が想定される。この場合、道路法施行令の改定後も引き続き公募時に提示された金額のみを徴収すべきという考え方もあるが、占有許可を受けてその許可期間中に占用料額が改定された場合には自動的に上昇した額を徴収されることを鑑みると、占用料を含めた選定方式を採用した場合に改定後の占用料額を徴収することが不当であるとは言えない。事業計画への影響は激変緩和措置により対処すべきであり、占用料を含めた選定方式により提示された占用料額を道路法施行令の規定により算出した占用料額が上回った場合には、後者の額を徴収すべきである。

占用料を含めた選定方式は占有物件を用いて生み出される収益を占有希望者が算定して支払い得る占用料額を提示する制度であるところ、収益を

勘案して占用料額を決定する制度として収益比例占用料が存在する。収益比例占用料が適用されているSAPAの休憩所等は、占用料を含めた選定方式による占用希望者の選定が最も適する場合であると考えられるため、制度導入後は収益比例占用料として算定した額を最低応札価格として占用料を含めた選定方式により占用希望者を選定することが望ましい。

なお、専門部会においては収益比例占用料の適用範囲の拡大についても議論したが、今回は方向性の打ち出しを見送ることとしている。

現行の占用料制度は、近傍類似の土地の時価に使用料率を乗じて占用料額を定めることを基本としており、近傍に類似の土地が存しない場合には立地条件や収益性等の土地価格形成上の諸要素が類似した土地の時価に使用料率を乗じて占用料額を定めている。収益比例占用料は、これらの手法を採ってもなお適正な占用料額とならない場合に、不動産鑑定評価における収益分析法の考え方を取り入れて占用料額を決定する特殊なものとして位置付けられている。

この点、不動産鑑定評価における収益分析法は、対象不動産の売上高や必要経費等から賃料を算定する手法であるところ、売上高のうち経営者の資質やビジネスモデルの優劣による貢献分と対象不動産の貢献分とを区分することが難しい場合が多く、積算法や賃貸事例比較法に比べて一般的な手法ではないとされている。収益比例占用料を特殊な場合にのみ適用するという取扱いは、不動産鑑定評価における収益分析法の位置付けとも整合している。

また、専門部会の議論において、道路管理者が占用物件における収益を確実に把握することが困難であること、空間の閉鎖性に由来する独占利益がないにもかかわらず収益性を加味して形成された土地の時価を基礎に算定された額を超えて占用料を徴収する（占用主体の営業努力による収益を道路管理者が徴収する）ことは不適当との指摘もなされている。よって、今回は方向性の打ち出しは見送り、占用料を含めた選定方式の運用状況等を勘案しつつ、今後検討するべきである。

(5) 留意事項

占用料を含めた選定方式を導入する際、高い占用料を負担するために占用物件が本来有すべき安全性がないがしろにされたり、占用主体に義務付けられる事故発生時の通報体制の確立等が果たされなくなったりすることのないよう、公募の応募資格や後述の評価基準において配慮する必要があるほか、許可条件に明記すべきである。特に、占用料を含めた選定方式が道路通行者の利便の増進に資するより良い占用物件（占用主体）を選ぶための一手法であることに留意し、期待されるサービスの提供を担保する手段についても検討する必要がある。

また、占用料を含めた選定方式の円滑な運用に資するよう、国土交通省

道路局において評価基準の考え方を明らかにするとともに、先行事例の紹介に努めるべきである。特に、占用許可担当者、占用希望者それぞれの負担軽減に向け、簡素でわかりやすい制度設計とすることが望ましい。

公募により占用主体を選定したとしても、当該者が永続的に占用許可の更新を受けることは既得権益化につながり望ましいことではない。一方で、許可更新を一切認めないこととすると初期投資の安い物件しか設けられないこととなり、道路空間の有効活用を阻害するおそれがある。よって、公募の段階で占用物件の投資回収期間等を踏まえた許可の更新回数の上限を設定することで占用主体に事業継続の予見性を与えるとともに、当該上限に係る更新を行った後は、改めて公募を行うべきである。

第4 おわりに

専門部会においては、直轄国道における占用料制度のあり方について議論を行ってきたが、直轄国道の総延長よりも地方公共団体の管理する道路の総延長の方が圧倒的に大きく、占用物件の数も多いものと考えられる。地方公共団体においては独自の考え方により占用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。本提言においても、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意見を述べ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、そ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。

専門部会における議論及び本提言の内容を踏まえた制度改正が行われ、道路占用の対価の在り方が望ましい方向に進んでいくことを切に希望する。

提言 資料

1 直轄国道における道路占用料 の改正経緯及び概要

道路占用料の改正経緯及び概要について

- (1) 昭和42年（政令第335号）
（公布 昭和42年10月26日）
（施行 昭和42年10月26日）
指定区間内の国道に係る占用料の額を規定（第19条の2）
- (2) 昭和52年（政令第259号）
（公布 昭和52年 9月 2日）
（施行 昭和52年10月 1日）
① 占用料の額を2.60倍（甲地 2.70倍、乙地 2.57倍、丙地 2.34倍）に引き上げ
② 地下埋設管の外径区分の細分化
「0.4m未満」→「0.2m未満」、「0.2m以上0.4m未満」に区分
③ 甲地に、仙台市、千葉市、堺市、東大阪市、岡山市を追加
- (3) 昭和58年（政令第196号）
（公布 昭和58年 9月13日）
（施行 昭和58年10月 1日）
① 占用料の額を1.34倍（甲地 1.33倍、乙地 1.34倍、丙地 1.34倍）に引き上げ
② 甲地に、熊本市、鹿児島市を追加
- (4) 昭和62年（政令第304号）
（公布 昭和62年 9月13日）
（施行 昭和62年10月 1日）
① 占用料の額を1.20倍（甲地 1.18倍、乙地 1.22倍、丙地 1.21倍）に引き上げ
② 甲地に、船橋市、浜松市を追加
- (5) 平成7年（政令第363号）
（公布 平成 7年10月25日）
（施行 平成 8年 4月 1日）
① 造成費を田畑及び山林部分のみに加算
宅地部分については、宅地に係る固定資産税評価額が公示価格の7割を目処に引き上げられ、本来の造成済みの土地評価に近づいたことから、造成費を加算しないこととした。
② 上空及び地下の修正率を変更
上空、地下 1/2 → 上空 2/3、地下 1/3
③ 宅地地目を平均地地目に統合
④ 「電柱」及び「電話柱」の区分の細分化
それぞれ、電線の条数により「第1種」から「第3種」の3つに区分
⑤ 地下埋設管の外径区分の細分化
「0.2m未満」→「0.1m未満」、「0.1m以上0.15m未満」、「0.15m以上0.2m未満」に区分
⑥ 地下電線等の項目の新設
「共架電線その他上空に設ける線類」、「地下電線その他地下に設ける線類」、「路上に設ける変圧器」、「地下に設ける変圧器」を新設

⑦甲地に、相模原市を追加し、尼崎市を削除

(6) 平成20年(政令第5号)

〔公布 平成20年 1月18日〕
〔施工 平成20年 4月 1日〕

①使用料率の変更

定額物件(平均地) 2.6% → 3.60%、定額物件(商業地) 2.6% → 3.14%、定率物件 1.8% → 2.52%

②「上空」及び「地下」の修正率を変更

上空 2/3 → 5/10、地下 1/3 → 3/10

③「高架下(階数)」と「高架下(利用制約)」の区分を統合

階数(1階) 1/2、階数(2階) 7/10、階数(3階) 9/10、利用制約(甲地) 1/2、乙地 7/10、丙地 9/10 → 甲地 3/7、乙地 4/7、丙地 7/10、建物以外の修正率 5/7

④地下埋設管の外径区分の細分化

「0.1m未満」 → 「0.07m未満」、「0.07m以上0.1m未満」

「0.2m以上0.4m未満」 → 「0.2m以上0.3m未満」、「0.3m以上0.4m未満」

「0.4m以上1m未満」 → 「0.4m以上0.7m未満」、「0.7m以上1m未満」に区分

⑤甲地に、さいたま市、八王子市、新潟市、静岡市、姫路市、松山市を追加

(7) 平成23年(政令第236号)

〔公布 平成22年12月 3日〕
〔施行 平成23年 4月 1日〕

①使用料率の変更

定額物件(平均地) 3.60% → 3.99%、定額物件(商業地) 3.14% → 3.36%、定率物件 2.52% → 2.79%

②甲地に、宇都宮市を追加

2 道路占用料の現状

1. 占用料に係る関係条文

道路法（昭和二十七年六月十日法律第百八十号）

（占用料の徴収）

第三十九条 **道路管理者は、道路の占用につき占用料を徴収することができる。**ただし、道路の占用が国の行う事業で政令で定めるもの及び地方公共団体の行う事業で地方財政法（昭和二十三年法律第百九号）第六条に規定する公営企業以外のものに係る場合においては、この限りでない。

2 前項の規定による**占用料の額及び徴収方法は、道路管理者である地方公共団体の条例（指定区間内の国道にあつては、政令）で定める。**但し、条例で定める場合においては、第三十五条に規定する事業及び全国にわたる事業で政令で定めるものに係るものについては、政令で定める基準の範囲をこえてはならない。

道路法施行令（昭和二十七年十二月四日政令第四百七十九号）

（指定区間内の国道に係る占用料の額）

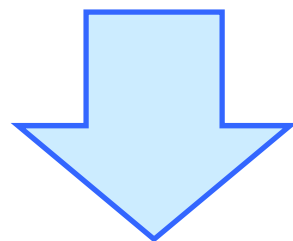
第十九条 **指定区間内の国道に係る占用料の額は、別表占用料の欄に定める金額**（第七条第十号及び第十一号に掲げる施設にあつては、同表占用料の欄に定める額並びに道路の交通量等から見込まれる当該施設において行われる営業により通常得られる売上収入額に応じて国土交通省令で定めるところにより算定した額を勘案して占用面積一平方メートルにつき一年当たりの妥当な占用の対価として算定した額。以下この項及び次項において同じ。）**に、法第三十二条第一項若しくは第三項の規定により許可をし、又は法第三十五条の規定により同意した占用の期間（略）に相当する期間を同表占用料の単位の欄に定める期間で除して得た数を乗じて得た額**（その額が百円に満たない場合にあつては、百円）とする。ただし、当該占用の期間が翌年度以降にわたる場合においては、同表占用料の欄に定める金額に、各年度における占用の期間に相当する期間を同表占用料の単位の欄に定める期間で除して得た数を乗じて得た額（その額が百円に満たない場合にあつては、百円）の合計額とする。

2～4 （略）

2. 占用料の法的性質

一般的に公共用物の占用料の性質については、対価説と報償説の2つの考え方がある。

- ①対価説 … 公共用物の利用によって占用者が受ける利益を徴収するという考え方
- ②報償説 … 公共用物の管理は住民一般の負担において行われるものであるのに、占用は、特定人に特別の仕様を許し、かつ、公共用物の管理費用を増加させるものであるから費用の一部を徴収して負担の公平を図るという考え方



- 占用料の算定に当たっては、土地の使用について現に明確な受益が発生している（一般の土地の賃貸借に類似している）ことに着目し、対価説を基に占用料額を定めている。

3. 占用料の計算方法

計算方法

占用料の額は、「道路価格×使用料率×占用面積（×修正率）」により算出されている。

これは、不動産の賃料算定における積算法（土地の時価に期待利回りを乗ずる方法）を参考としている。

定率物件と定額物件

占用料の額は、物件を設けようとする場所の道路価格に一定の率を乗じて算出するのが基本であり、この方式により占用料額を算定している地下街、高架下建築物、SAの休憩所等の物件を「**定率物件**」と呼んでいる。これら物件は、許可申請のあった場所ごとに道路価格を算出している。

一方で、電柱やガス管、突き出し看板等については、占用申請が膨大となり、個別に道路価格を算出することが実務上困難である。このため、23区及び市町村を甲、乙及び丙の所在区分に分類した上で、所在区分ごとに道路価格を設定し、当該価格に一定の率を乗じて得た金額を物件1本ごと、1mごとの占用料額としている。このような大量一括処理を行っている電柱、管類、看板、露店等の物件を「**定額物件**」と呼んでいる。

4. 定率物件①

$$\text{占用料の額} = \text{道路価格} \times \text{使用料率} \times \text{占用面積} \quad (\times \text{修正率})$$

道路価格

定率物件の占用料の算出における道路価格は、近傍類似の土地の時価としている。

同価格の算出においては、不動産鑑定士に評価を依頼したり、固定資産税評価額や路線価を用いて算出したりしている。

山間部に設けられた高速道路のSA等、近傍類似の土地が存在しない場合には、立地条件、収益性等土地価格形成上の諸要素が類似した土地の時価を道路価格としている。

参 考

道路法施行令（別表）

備考 七 Aは、近傍類似の土地（第七条第六号に掲げる施設のうち特定連結路附属地に設けるもの及び第十一号に掲げる施設について近傍に類似の土地が存しない場合には、立地条件、収益性等土地価格形成上の諸要素が類似した土地）の時価を表すものとする。

4. 定率物件②

$$\text{占用料の額} = \text{道路価格} \times \text{使用料率} \times \text{占用面積} \quad (\times \text{修正率})$$

使用料率

使用料率とは、地価に対する一年当たりの賃料の割合に相当する率である。以前は、大蔵省が行政財産貸出における賃貸料算定に用いる利率を定めていたためこの数値を用いていたが、大蔵省が設定を取りやめたことから、平成20年施行の占用料改正から国土交通省道路局において独自に算定した値を用いている。

現在用いている定率物件の使用料率は、
2.79%（時価ベース）
である。

使用料率調査の概要

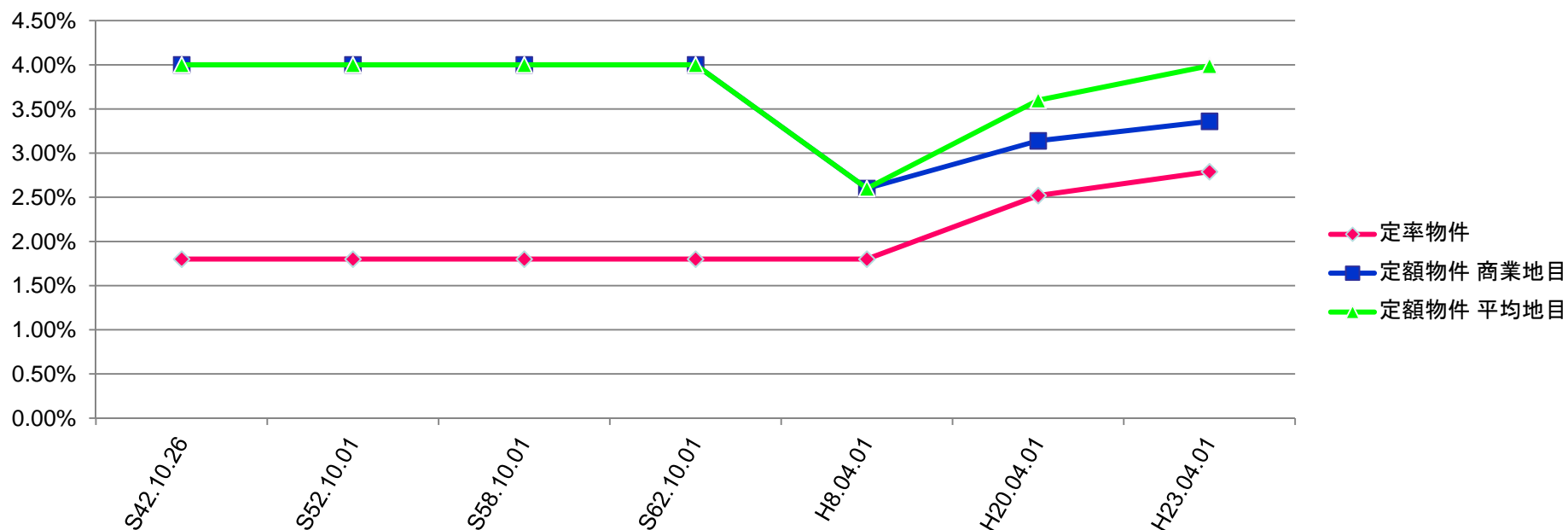
全市区町村を対象に、地価公示における用途区分の「商業地区」及び「宅地」のそれぞれを代表する調査地点を設定する。

当該調査地点の所在地域に精通した不動産鑑定士が、当該調査地点において土地の賃貸借を想定した賃料を査定し、賃料を公示価格で除した割合を各調査地点における使用料率とし、全市区町村の使用料率を平均して全国値を算出している。

想定する土地の賃貸借については、借地借家法の対象であるか否かが賃料に影響を与える重要な要素であることを踏まえ、占用に態様が類似し、かつ全国的な比較検証が可能なもの等の要件を満たすものとして、平面式（屋根なし）の月極駐車場としている。

4. 定率物件③

使用料率の推移



改正道路法施行令施行月日	定率物件	定額物件	
		商業地目	平均地目
S42. 10. 26	1. 80%	4. 00%	4. 00%
S52. 10. 1	1. 80%	4. 00%	4. 00%
S58. 10. 1	1. 80%	4. 00%	4. 00%
S62. 10. 1	1. 80%	4. 00%	4. 00%
H8. 4. 1	1. 80%	2. 60%	2. 60%
H20. 4. 1	2. 52%	3. 14%	3. 60%
H23. 4. 1	2. 79%	3. 36%	3. 99%

※定率物件は時価ベース

※定額物件は固定資産税評価額ベース

4. 定率物件④

$$\text{占用料の額} = \text{道路価格} \times \text{使用料率} \times \text{占用面積} \quad (\times \text{修正率})$$

修正率の適用理由

占用料の基本的な算定は、特段制約のない土地において地上を使用する場合を想定していることから、道路空間の一部のみを使用する物件や、土地利用に制約を受ける物件については、修正率を乗ずることにより、占用料を調整（減額）することとしている。

箇所別の修正率

○上	空		5 / 10
○地	下		3 / 10
○地下街又は地下室	1階まで		5 / 10
	2階まで		8 / 10
○高架下等の建築物	甲	地	3 / 7
	乙	地	4 / 7
	丙	地	7 / 10
○高架下等の底面利用			5 / 7
○道路上空に設ける建築物			7 / 10

(計算例)

$A \times 0.0279 \times 3/7 \div 0.012$
 \Rightarrow 時価の 1.2% を占用料額とする。



【トランクルーム：首都高速道路高架下（東京都）】

5. 定額物件①

定額物件を設ける理由

占用料は、物件を設けようとする道路の近傍類似の土地の時価に使用料率を乗じて個別に計算するのが基本であるが、電柱、電線、ガス管等、占用件数が膨大となる物件については、事務の合理化のため、物件1個ごと、1mごとの単価を定め、一括処理ができるようにしている。この対象になる物件を「定額物件」と呼ぶ。具体的には、電柱、電線、露店等がある。

$$\text{占用料の額} = \text{道路価格} \times \text{使用料率} \times \text{占用面積} \quad (\times \text{修正率})$$

所在地区分

物件ごとの単価を定める際、基礎となる道路価格を定める必要がある。この際、全国一律価格とすると、大都市部と地方部とで不公平が生ずることから、市町村単位で区分し、区分ごとに道路価格を算出している。この区分を「所在地区分」と呼んでいる。

現在、所在地区分は甲（東京23区+人口50万人以上の市）、乙（甲地以外の市）、及び丙（町村）に区分している。

5. 定額物件②

道路価格

定額物件は、専ら商業地域に置くことが想定されるもの（露店、看板等）と、どこにでも置かれ得るもの（電線、電柱等）が存在する。このため、道路価格も前者に適用する「商業地目」と後者に適用する「平均地目」の2種類を設定している。

<商業地目>

固定資産税評価における「商業地区」の地積と決定価格を用いて設定する。

具体的には、各所在地区分に属する市町村の「商業地区」の決定価格の総和を地積の総和で除して算出した額を当該所在地区分の商業地目の道路価格としている。

<平均地目>

固定資産税評価における「宅地」、「田」、「畑」、「山林」の地積と決定価格を用い、商業地目の算出と同様、各所在地区分ごとに「宅地」、「田畑」、「山林」の㎡当たり単価を定める。

道路の沿道利用状況及び道路整備のための造成により占用主体が物件を置きやすくなっていることに着目し、道路造成費を加味した次の式により平均地目を算出する。

平均地目の道路価格

$$\begin{aligned} &= \text{「宅地の㎡当たり単価」} \times \text{「道路交通センサスによる宅地の所在割合」} \\ &+ \left(\text{「田畑の㎡当たり単価」} + \text{道路造成費} \right) \times \text{「田畑の所在割合」} \\ &+ \left(\text{「山林の㎡当たり単価」} + \text{道路造成費} \right) \times \text{「山林の所在割合」} \end{aligned}$$

5. 定額物件③

道路価格

前頁記載の計算方式により算出した道路価格は次のとおり

	平均地目	商業地目
甲	51,482円/㎡	700,705円/㎡
乙	25,148円/㎡	60,888円/㎡
丙	20,516円/㎡	29,323円/㎡

平均地目の計算式

$$\begin{aligned} \text{甲} : & 121,308\text{円}/\text{m}^2 \times 27.4\% + (2,590\text{円}/\text{m}^2 + 23,276\text{円}/\text{m}^2) \times 50.9\% + (122\text{円}/\text{m}^2 + 23,276\text{円}/\text{m}^2) \times 21.7\% \\ & = 51,482\text{円}/\text{m}^2 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{乙} : & 29,087\text{円}/\text{m}^2 \times 27.4\% + (538\text{円}/\text{m}^2 + 23,276\text{円}/\text{m}^2) \times 50.9\% + (27\text{円}/\text{m}^2 + 23,276\text{円}/\text{m}^2) \times 21.7\% \\ & = 25,148\text{円}/\text{m}^2 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{丙} : & 12,922\text{円}/\text{m}^2 \times 27.4\% + (146\text{円}/\text{m}^2 + 23,276\text{円}/\text{m}^2) \times 50.9\% + (13\text{円}/\text{m}^2 + 23,276\text{円}/\text{m}^2) \times 21.7\% \\ & = 20,516\text{円}/\text{m}^2 \end{aligned}$$

5. 定額物件④

使用料率

定額物件の使用料率も国土交通省が独自に定めており、算定方式は定率物件の場合と同じ。ただし、平均地目と商業地目とに分かれるため、それぞれに使用料率を設定している。

平均地目に用いる使用料率 3.99%

商業地目に用いる使用料率 3.36%

※使用料率が定率物件の場合に比べて高いのは、道路価格が「固定資産税評価額ベース」（時価の7割）で算定されているため、使用料率も固定資産税評価額ベースとしているためである。

占用面積

1個単位、1m単位で占用料額を定めている物件については、標準モデルを設定し、その垂直投影面積を占用物件としている。ただし、広告については、表示面積を単位として算定している。

<第1種電柱の算定例>

第1種電柱は、電柱そのものに変圧器と添架されている電線3条×30mを基本として算定している。

$$\textcircled{1} \text{電柱} \cdots \text{半径}0.155\text{m} \times \text{半径}0.155\text{m} \times \pi (3.14) = 0.08\text{m}^2$$

$$\textcircled{2} \text{変圧器} \cdots \text{縦}0.16 \times \text{横}0.37 \times \text{上空に設ける物件の修正率}0.5 = 0.03\text{m}^2$$

$$\textcircled{3} \text{電線} \cdots \text{直径}0.01\text{m} \times 3 \text{条} \times 30\text{m} \times \text{上空に設ける物件の修正率}0.5 = 0.45\text{m}^2$$

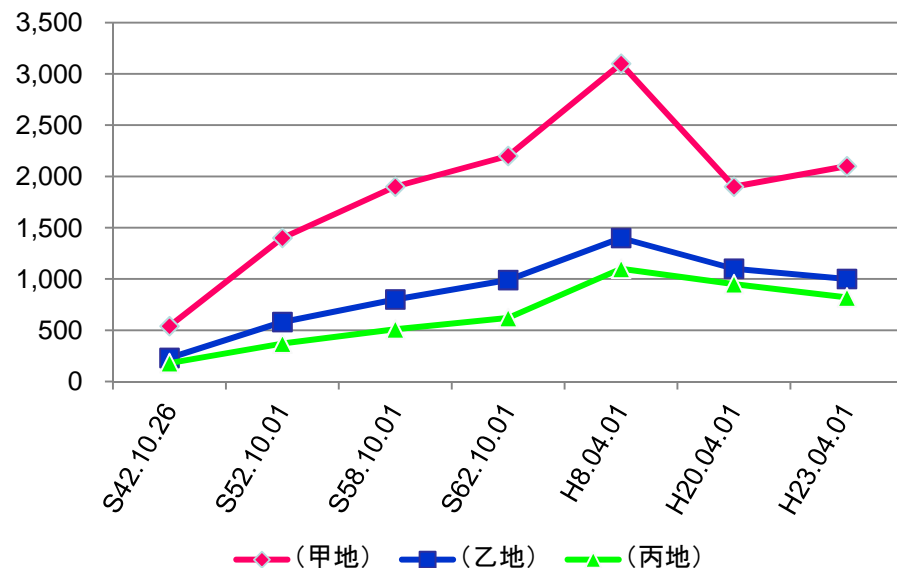
$$\textcircled{1} + \textcircled{2} + \textcircled{3} = 0.56\text{m}^2$$

甲地の第一種電柱1本当たりの年間占用料額 $51,482\text{円}/\text{m}^2 \times 3.99\% \times 0.56\text{m}^2 \doteq 1,200\text{円}$

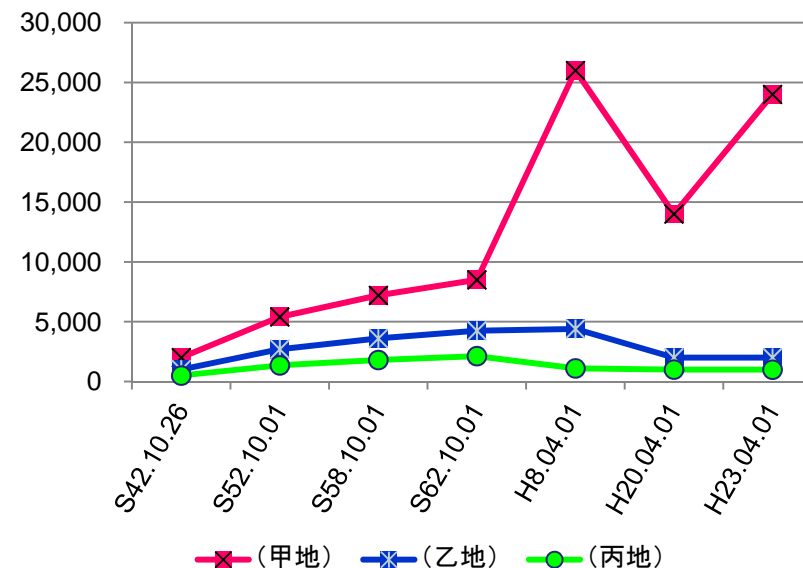
5. 定額物件⑤

定額物件の占用料の推移

法第32条第1項第1号に掲げる工作物(その他のもの)



看板(その他のもの)



(単位:円)

		S42.10.26	S52.10.1	S58.10.1	S62.10.1	H8.4.1	H20.4.1	H23.4.1
1号物件その他 〔1㎡当たりの年額〕	甲地	540	1,400	1,900	2,200	3,100	1,900	2,100
	乙地	230	580	800	990	1,400	1,100	1,000
	丙地	180	370	510	620	1,100	950	820
看板 〔表示面積1㎡当たりの年額〕	甲地	2,000	5,400	7,200	8,500	26,000	14,000	24,000
	乙地	1,000	2,700	3,600	4,250	4,400	2,000	2,000
	丙地	500	1,350	1,800	2,125	1,100	1,000	990

※「1号物件その他」とは、道路法施行令別表に掲げる「法第32条第1項第1号に掲げる工作物」の「その他のもの」である。

※「看板」とは、道路法施行令別表に掲げる「看板(アーチであるものを除く。)」の「その他のもの」である。

6. 収益比例占用料

導入の経緯

高速自動車国道等のSA・PAに設ける休憩所等は、高速自動車国道等の閉鎖性により通行者の選択性がなく、新規参入も限られることから、占有者はより独占的な利益を得ることが可能である。この特性を占用料の額に反映するため、平成10年に収益比例占用料を導入した。

対象物件

- ① 高速自動車国道又は自動車専用道路の連結路附属地に設ける食事施設、購買施設、その他これらに類する施設でこれらの道路の通行者の利便の増進に資するもの
- ② 高速自動車国道又は自動車専用道路に設ける休憩所、給油所及び自動車修理所

計算方式

道路法施行令別表により算出した額（①）と、当該施設における売上収入額に応じた額を算定する方法により算出した額（②）とを勘案して算定。

- ①道路法施行令別表に基づき算出した額：近傍類似の土地の時価×別表に定める率
- ②売上収入額に応じた額を算定する方法により算出した額：
休憩所等の売上収入額×（近傍類似地の純賃料／類似地の売上高）

6. 収益比例占用料

事例

< 姫路サービスエリア（平成22年度の占用料額） >

$$\begin{aligned}
 \text{①積算占用料単価} &= \text{近傍類似の土地の時価} \times \text{別表に定める率} \\
 &= 148,000\text{円}/\text{m}^2 \times 0.025 \\
 &= 3,700\text{円}/\text{m}^2
 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned}
 \text{②収益占用料単価} &= \text{前年度総売上高} \times (\text{近傍類似地の純賃料}/\text{類似地の売上高}) \\
 &\quad \div \text{占用面積} \\
 &= 319,285,214\text{円} \times 0.02379375 \div 1,253\text{m}^2 \\
 &= 6,063\text{円}/\text{m}^2
 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned}
 \text{・決定占用料単価} &= (3,700 + 6,063) \div 2 \\
 &= 4,881\text{円}/\text{m}^2
 \end{aligned}$$

直轄国道においては、「近傍類似地の純賃料／類似地の売上高」につき、算定の便宜のために交通量に応じて次のとおりとしている。

交通量区分	近傍類似地の純賃料／類似地の売上高
前面交通量2万台以上／日	0.02379375
〃 1万台～2万台未満／日	0.01850625
〃 1万台未満／日	0.013725

7. 占用料を徴収できない場合

占用料を徴収できない場合

道路法上、占用料を徴収できない場合として、次の2つが定められている。

- ① 国の行う事業で政令で定めるものに係る場合
- ② 地方公共団体の行う事業で地方財政法第6条に規定する公営企業以外のものに係る場合

参 考

道路法（昭和二十七年六月十日法律第百八十号）

（占用料の徴収）

第三十九条 道路管理者は、道路の占用につき占用料を徴収することができる。ただし、**道路の占用が国の行う事業で政令で定めるもの及び地方公共団体の行う事業で地方財政法（昭和二十三年法律第百九号）第六条に規定する公営企業以外のもの**に係る場合においては、この限りでない。

2 （略）

道路法施行令（昭和二十七年十二月四日政令第四百七十九号）

（占用料を徴収しない国の事業）

第十八条 法第三十九条第一項ただし書の政令で定める占用料を徴収することのできない国の事業は、次の各号のいずれかに該当するものとする。

- 一 一般会計をもつて経理する事業
- 二 特別会計をもつて経理する事業のうち、企業性格を有しないもので国土交通省令で定めるもの

道路法施行規則（昭和二十七年八月一日建設省令第二十五号）

（企業性格を有しない事業）

第四条の五 令第十八条第二号に規定する企業性格を有しない事業で国土交通省令で定めるものは、国有林野事業（治山事業を除く。）以外の事業とする。

8. 政策減免①

政策減免

道路法において占用料を徴収することができない場合として法令に定められているもののほか、直轄国道においては、特に必要があると認める場合には、占用料を減額することとしている。これを政策減免と呼んでいる。

参 考

道路法施行令（昭和二十七年十二月四日政令第四百七十九号）

（指定区間内の国道に係る占用料の額）

第十九条 （略）

2 （略）

3 **国土交通大臣は、指定区間内の国道に係る占用料で次に掲げる占用物件に係るものについて、特に必要があると認めるときは、前二項の規定にかかわらず、前二項に規定する額の範囲内において別に占用料の額を定め、又は占用料を徴収しないことができる。**

一 応急仮設住宅

二 法第三十五条に規定する事業（前条に規定するものを除く。）及び地方財政法（昭和二十三年法律第九号）第六条に規定する公営企業に係るもの

三 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構が建設し、又は災害復旧工事を行う鉄道施設及び独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構が管理を行う鉄道施設並びに鉄道事業法による鉄道事業者又は索道事業者がその鉄道事業又は索道事業で一般の需要に応ずるものの用に供する施設

四 公職選挙法（昭和二十五年法律第百号）による選挙運動のために使用する立札、看板その他の物件

五 街灯、公共の用に供する通路及び駐車場法（昭和三十二年法律第百六号）第十七条第一項に規定する都市計画において定められた路外駐車場

六 前各号に掲げるもののほか、前二項に規定する額の占用料を徴収することが著しく不適當であると認められる占用物件で、国土交通大臣が定めるもの

4 （略）

8. 政策減免②

政策減免の例

占用料を減額している物件	減額率等
バス停留所標識、地下鉄出入口案内標識 (理由) バス利用者及び地下鉄利用者の利便の増進に資するため	50%
地下街の通路部分 (理由) 公共の用に供する通路という公共性を有するため	免除
くずかご、灰皿、花壇、掲示板等で営利目的がないもの (理由) 道路利用者の利便の増進、道路環境の向上に資するため	免除
電柱支持柱 (理由) 主たる占用物件に比べ占用面積が著しく小さく、道路の構造又は交通に与える支障が小さいため	免除
地下街の通路の管理費 (理由) 経費節減の努力がなされているものの、収支決算に欠損金がある場合等に地下街の経営に配慮するため	通路の管理費の一部に相当する額

9. 激変緩和措置

激変緩和措置

既存の占用物件について、占用料が増額となる場合には、次の経過措置を設けている。

- ① 電気事業者、ガス事業者及び電気通信事業者が設ける占用物件に係る占用料の額は、道路占用許可事務を行っている各事務所に対し占用料の支払い業務を行っている事業所ごとに算出した占用料の額が前年度の占用料の額に1.1を乗じて得た額（以下「調整占用料」という。）を越える場合には、当該調整占用料額とする。
- ② ①以外の占用物件に係る占用料の額は、各占用物件ごとに算出した占用料の額が調整占用料額を超える場合には、当該調整占用料額とする。

なお、激変緩和措置については、平成8年に設けられ、その時から調整占用料の率については変更されていない

事例

熊本市（甲地）とH22に合併した植木町（丙地）の看板の場合（1㎡当たりの年額）

	H21年度	H22年度	H23年度	H24年度
政令で定める額	1,000円	14,000円	24,000円	24,000円
実額	1,000円	1,100円	1,210円	1,331円

10. 占用料収入の帰属

占用料収入の帰属

占用料は、原則として当該道路に要する費用の負担者である道路管理者の収入となる。
(道路法第64条及び道路法施行令第19条の3)

具体的には、

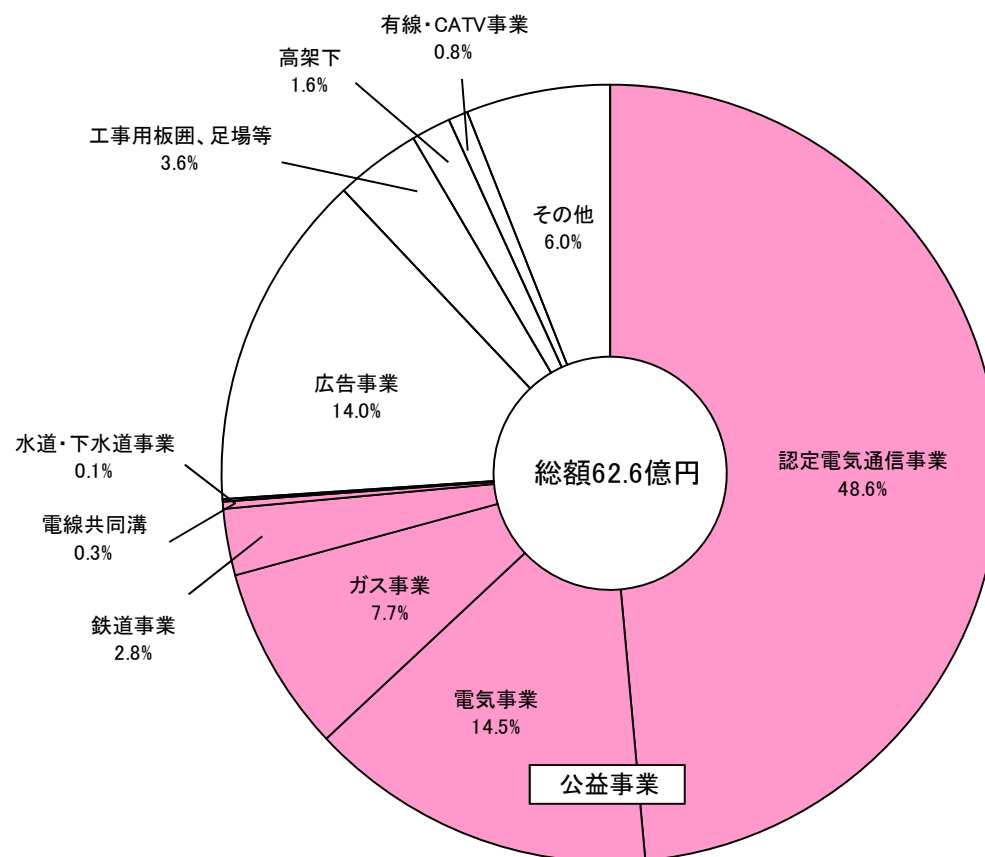
- ・ 直轄国道の場合は、社会資本整備事業特別会計道路整備勘定の雑収入。
- ・ (独)日本高速道路保有・債務返済機構が管理する道路の場合は、高速道路会社からの貸付料と併せて、債務返済に充当。
- ・ 各地方公共団体の管理する道路の場合は、各地方公共団体の一般会計の歳入。

11. 占用料の額

直轄国道における占用料額

- 直轄国道における占用料の総額は、約62.6億円（平成20年度）であり、電気、水道、ガス、通信等の公益事業に係る占用料が約75%を占める。
- 高速道路保有機構の管理する道路における占用料の総額は、約17.2億円（平成21年度）である。

平成20年度占用料収入における業種別割合（直轄国道）



3 地方公共団体の占用料条例 による所在地区分の事例

地方公共団体における所在地区分の事例

東京都の条例

	特別区※1 (一級地)	特別区※2 (二級地)	市	町村
第一種電柱 (円/本・年)	4, 400		1, 800	490
看板 (円/表示面積㎡あたり・年)	34, 000	17, 700	8, 800	3, 080
地下街 (階数が一のもの) (円/㎡・年)	A (近傍類似の土地の時価)に0. 004を乗じて得た額			

※1 特別区 (一級地) …千代田区、中央区、港区、新宿区、文京区、台東区、渋谷区及び豊島区の区域

※2 特別区 (二級地) …一級地以外の区域

京都市の条例

	甲※3	乙※4
電柱及びその支柱 (円/本・年)	3, 500	1, 800
看板 (円/表示面積㎡あたり・年)	7, 200※5	3, 600※5
地下街 (階数が一のもの) (円/㎡・年)	A (近傍類似の土地の時価)に0. 004を乗じて得た額	

※3 甲…都市計画法に規定する市街化区域

※4 乙…その他の区域

※5 都市計画法に規定する商業地域に存する看板の占用料は、この表に掲げる額に1. 3を乗じて得た額

(注) 占用料の額は平成24年4月時点の条例で定められた額を記載したもの。

4 同一市町村内の路線価 の差異

同一市町村内での路線価の差異

同一市町村内での路線価

○一般国道22号における名古屋市中心部と名古屋市周辺部の路線価については、次のとおり。

	路線価
名古屋市中区栄1丁目 広小路伏見交差点	130万円/m ²
名古屋市西区堀越2丁目	12万5千円/m ²

堀越2丁目



栄1丁目

5 固定資産税、行政財産の 使用料の激変緩和措置

固定資産税の負担調整(平成6年当時)

- 平成6年に固定資産税評価額の見直し（公示価格の3割から7割への引き上げ）が行われたことから、税負担の増加を緩和するため、課税標準額（固定資産税評価額に軽減措置を加えて算定されるもの）の算定に当たり負担調整率を乗ずることとした。

具体的には、前年度の課税標準額と試算した今年度の課税標準額とを比較し、その上昇率ごとに、実際の課税標準額を前年度の課税標準額に負担調整率を乗じて得た額とした。

区分	上昇率	負担調整率
住宅用地	1.8倍以下のもの	1.05
	1.8倍を超え、2.4倍以下のもの	1.075
	2.4倍を超え、3倍以下のもの	1.1
	3倍を超え、5倍以下のもの	1.15
	5倍を超えるもの	1.2
非住宅用地	1.8倍以下のもの	1.05
	1.8倍を超え、2.4倍以下のもの	1.075
	2.4倍を超え、3倍以下のもの	1.1
	3倍を超え、5倍以下のもの	1.15
	5倍を超え、9倍以下のもの	1.2
	9倍を超えるもの	1.25

行政財産貸付・使用における激変緩和措置

- 行政財産の貸付、使用においては、従前の貸付料、使用料を上回る場合及び下回る場合に調整を行っている。

行政財産の貸付 (堅固な建物その他の土地に定着する工作物を所有し、または所有しようとする場合)		
	従前の貸付料を上回る場合	従前の貸付料を下回る場合
1年目	従前の貸付料×1.05と貸付料基礎額のいずれか低い方の額	従前の貸付料×0.8と貸付料基礎額のいずれか高い方の額
2年目	1年目の貸付料×1.05と貸付料基礎額のいずれか低い方の額	1年目と同額
3年目	2年目の貸付料×1.05と貸付料基礎額のいずれか低い方の額	1年目と同額

行政財産の使用 (行政財産用の用途又は目的を妨げない限度において使用する場合)	
前年度使用料を超える場合	前年度使用料に満たない場合
前年度使用料の1.2倍を超える場合は、前年度使用料の1.2倍の額	前年度使用料の8割に満たない場合は、前年度使用料の8割の額

6 周波数オークションについて

● 周波数オークション

周波数オークションの検討経緯

- 「次期電波利用料の見直しに関する基本方針」（平成22年8月30日総務省決定）において、「オークションの導入について本格的な議論を行い、その必要性・合理性をオークション導入の目的・効果に照らして検証し、国民に示していくべき」とされた。
また、「「光の道」構想に関する基本方針」（平成22年12月14日総務省決定）においても、第4世代移動通信システムなど新たな無線システムに関しては、諸外国で実施されているオークションの導入についても、早急に検討の場を設けて議論を進める」とされた。
これらを受けて、平成23年3月から「周波数オークションに関する懇談会」において検討が進められ、平成23年12月に報告書を取りまとめられた。
- 周波数オークションに関する懇談会
 - ・ 平成23年3月 第1回懇談会開催
 - ・ 平成23年12月 第15回懇談会開催（報告書案について了承）

今後の流れ

- 2015年に実用化が想定される第4世代移動通信システムに用いる周波数の免許人選定から周波数オークションが実施される予定。

● 周波数オークション

導入目的

<性質>

電波とは有限の資産であり、有効活用されるべきもの。

<電波の有効利用の促進>

最高値で落札した者は払込金も含めた投資を回収する必要性から魅力的なサービスを提供し、それに伴ってサービス利用者が増加して通信量が増加するものと想定され、もって電波の有効利用が図られると期待される。

	周波数オークションの具体的実施方法
最低落札価格	オークションの実施経費のほか市場における需要を基に経済的価値を推計した上で最低落札価格を設定
入札する金員の性質	オークション対象周波数の使用について、一定の独占的な権利を得たことの対価。免許を受けた者が毎年支払う電波利用料は別に徴収
入札方法	複数ラウンドオークション（せり上げ）を中心に検討
落札者の決定	払込金の金額多寡のみにより決定
期間	免許申請を行う権利の期間は10～20年（免許は5年ごとに申請）
納付方法	原則一括払い

※周波数オークションについては、「周波数オークションに関する懇談会報告書」（2011年12月周波数オークションに関する懇談会）による。

7 自動販売機設置に係る入札 について

● 自動販売機設置に係る入札

地方公共団体における事例

- 地方公共団体の庁舎等への自販機の設置は、
 - ①「行政財産の目的外使用の許可」により行われる場合
 - ②地方自治法の改正を受けて「庁舎等の余裕部分の賃貸借」として行われる場合がある。

- 行政財産を他者に使用させる場合には、従前は「行政財産の目的外使用」として行われてきたが、近年、市町村合併や少子化の進展等により庁舎や学校等の空きスペースの有効活用が検討されるようになったことや、地方公共団体等からの要望を受けて、平成18年に地方自治法が改正(第238条の4)され、庁舎等の建物や敷地等に余裕がある場合に、当該余裕部分を賃貸借契約により他者に貸し付けることができることとされた。

- 地方自治法の改正等を受けて、庁舎の建物や敷地へ自動販売機を設置して飲料を販売する事業者を決定する方法として、
 - ①売上手数料率の多寡で予定者を決定して、使用許可の申請を行わせる方法
 - ②使用料の多寡で予定者を決定して賃貸借契約を締結する方法がみられる。

● 自動販売機設置に係る入札

	総合評価方式で事業者を選定している事例（埼玉県）	使用許可の対価の多寡で事業者を選定している事例（岡山県）
最低落札価格（基準価格）	個々の建物・敷地の価格に応じて算定した額（円/㎡・年）に賃借面積を乗じて算定	売上手数料率 10%
入札する金員の性質	<p>庁舎内のスペースの賃借料</p> <p>（電気代は別に徴収（H24年度 24,700円/台・年））</p>	<p>庁舎内のスペースを使用するための対価</p> <p>（電気代は別に事業者が実費負担）</p>
入札方法	総合評価方式	単一ラウンドオークション
落札者の決定	<ul style="list-style-type: none"> ・提示された賃借料の額 65点 ・社会貢献度、自販機の性能等 35点 で評価し、最も得点が高い者とする。	売上手数料率（売上合計額に占める比率）の多寡
期間	3年 （期間延長、更新はしない）	1年 （1年ごとに更新の可否を判断し最長3年）
納付方法	毎年4月末日までに年額を納付	<ul style="list-style-type: none"> ・売上手数料は各月ごとに徴収 ・使用料は岡山県が定める日までに年額を納付

8 不動産鑑定評価における 収益分析法の考え方

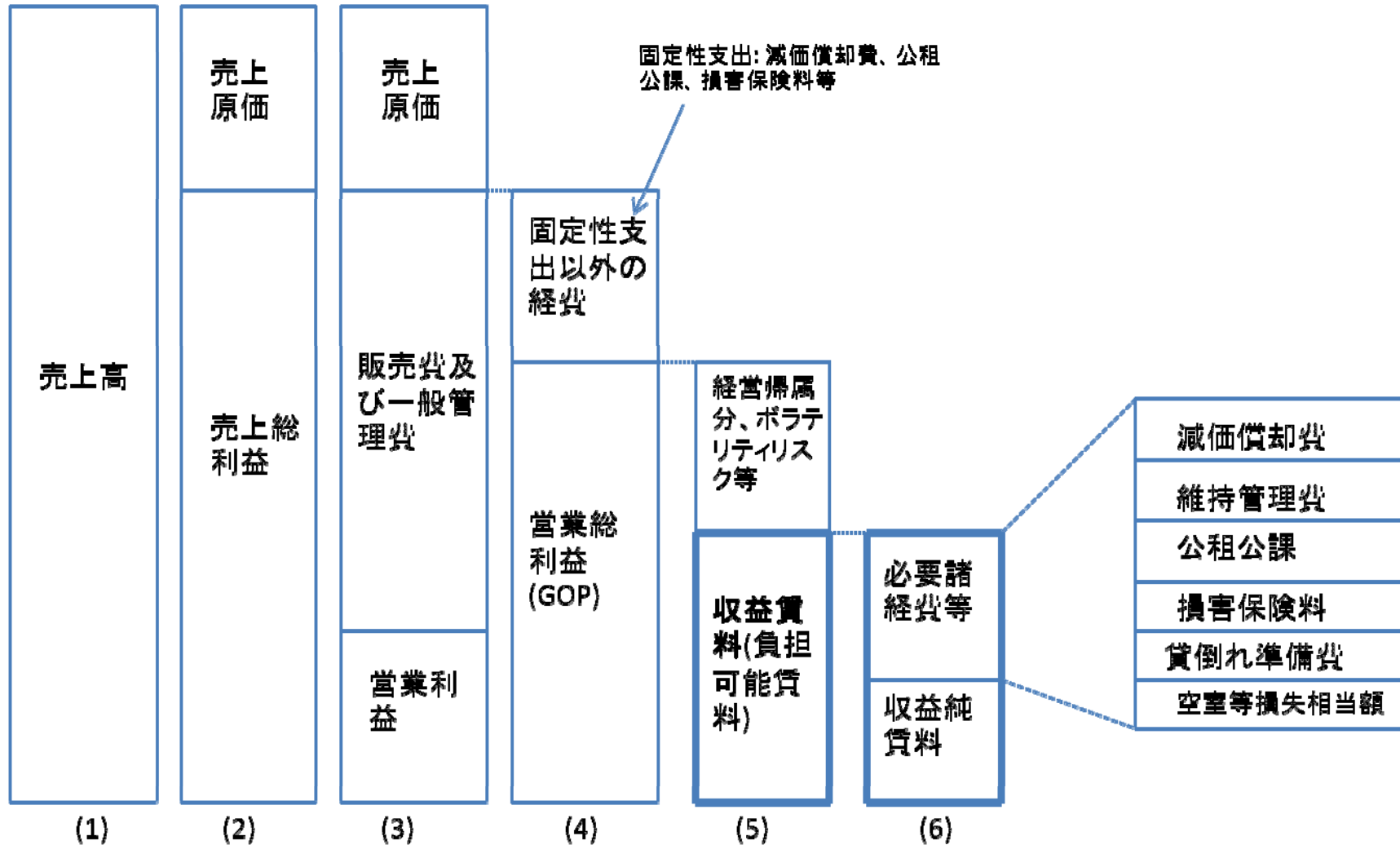
I .収益分析法の基本的位置づけ

収益分析法は、賃料を求めるための評価手法の一つである。

手法	着眼点	概要
積算法	原価性	積算賃料 ＝基礎価格(元本価格)×期待利回り＋必要諸経費等
賃貸事例比較法	市場性	事例賃料に、事情補正、時点修正、地域的要因・個別的要因の補正を行い 比準賃料 を求める。
収益分析法	収益性	一般の企業経営に基づく総収益を分析して対象不動産の純収益を求め、これに必要諸経費等を加算して 収益賃料 を求める。

Ⅱ.収益賃料の求め方

<収益賃料の実務的位置づけ>



Ⅲ.収益分析法の適用上の留意点

適用に馴染む不動産

- 主な適用要件は、対象不動産において直接、収益が認められるものであり、商業施設、病院、ホテル等へ適用可能性がある。
- 住宅、事務所、工場、倉庫等への適用は一般的に困難である。

実務上の留意点

- 対象企業の決算書等の財務資料の入手と関係者に対するヒアリングが必要となる。
- 経費の分析など財務データの扱いに専門的な知見が必要となる。
(例)・業種独特の会計処理がみられる(金融、医療等)。
 - ・経営者の裁量で、利益が調整されている場合がある。
 - ・対象不動産が複数店舗のうちの一つのような場合に、本社経費を実態に即して配分する必要がある。
- 経営者資質やビジネスモデルの善し悪しが、企業業績を大きく左右させる傾向が強く、対象不動産の貢献分を適切に判定することが難しい場合が多い。

実務上の取扱い

- 実務上の留意点のとおり、資料の収集・分析が容易ではなく、本手法の適用は「積算法」・「賃貸事例比較法」と比べて一般的ではない。
- また、適用なされる場合でも本手法が単独で適用されるケースは限定的であり、多くは「積算法」・「賃貸事例比較法」の適用結果の妥当性を検証する目的で適用される。

9 自治体へのアンケート結果

占用料の在り方の見直しに関する自治体の意見

アンケートの趣旨

第3回「道路占用の対価の在り方に係る専門部会」において、

- ・我々は直轄の占用の対価について議論しているが、影響額は地方道の方がはるかに大きい。地方主権の世の中ではあるが、国の規定を準用している地方もあるので、その辺のバランスを考える必要。報告書において言及すべき。
- ・東京都は独自に占用料を算定しており、国にならっているわけではないが、地方を見ると、都道府県レベルでも国にならっているところが多く、今回の区分の見直しで影響が出るところが大変多い。そういう自治体に意見を是非聞いていただき、それを参考にまとめるべき。

との意見を頂いたため、所在地区分の見直し、激変緩和措置の見直しについてアンケート調査を実施した。

アンケートの対象

- 地域や所在地区分に偏りが生じないように機械的に選定した道府県（20自治体）及び市町村（30自治体）
- 回収率 30 / 50

占用料の在り方の見直しに関する自治体の意見

所在地区分の見直し

- アンケート内容
 - ・ 各自治体の所在地区分の方法
 - ・ 直轄国道の所在地区分の見直しに伴う影響

① 所在地区分の見直し

＜現状の制度＞	
区分の独自基準がある (3 / 30)	
<ul style="list-style-type: none"> ・ 甲地(市街化区域)と乙地(甲地以外)に分類し、看板等の都市部において受益が高い物件については、甲地を更に一級地(近隣商業地域及び商業地域の区域で、土地の価格水準が他の区域と比較して高く、他の区域と区別して占用料を徴収することが適当である区域)と二級地に分類している。単価は、土地の状況を踏まえて算定。 	(政令市 甲地)
<ul style="list-style-type: none"> ・ 国の扱いに準拠しているが、土地の価格が高い市について甲地とするなど、一部独自の取扱いを実施。 	(都道府県)
<ul style="list-style-type: none"> ・ 1級地(市内の中心部)、2級地(市街化区域で1級地以外)及び3級地(1級地、2級地以外)に分類し、1級地は国道と同額、2級地は75%、3級地は50%に減じた単価を設定。 	(政令市 甲地)
区分は国に準拠するが、占用料は独自基準 (4 / 30)	
<ul style="list-style-type: none"> ・ 固定資産税評価額に基づき独自に占用料単価を決定 	(都道府県/政令市 甲地/市 乙地/町 丙地)
国に準拠 (21 / 30)	
<ul style="list-style-type: none"> ・ 所在地区分、占用料とも国に準拠 	



＜直轄国道の区分見直しに伴う影響＞	
区分の独自基準がある	
<ul style="list-style-type: none"> ・ 影響なし 	
区分の独自基準がない	
<ul style="list-style-type: none"> ・ 占用料算定システム等の改良が必要 	(都道府県)
<ul style="list-style-type: none"> ・ 区分方法の見直しの必要性について検討する必要がある 	(都道府県/市 甲地)

占用料の在り方の見直しに関する自治体の意見

激変緩和措置の見直し

- アンケート内容
 - ・ 各自治体で講じている激変緩和措置の方法や変動率
 - ・ 直轄国道の激変緩和措置の変動率変更に伴う影響

② 激変緩和措置の見直し

<現状の制度>	
独自基準(占用料の改定に伴う場合) (2 / 30)	
<ul style="list-style-type: none"> ・ 激変緩和措置を図ることが適当であると判断される占用料改定の際に、条例で緩和措置を図る 	(都道府県)
<ul style="list-style-type: none"> ・ 著しく占用料単価が上昇した場合に限り、毎年度、前年度比1.2倍で設定した単価を条例で定め、適用させている 	(政令市 甲地)
独自基準(市町村合併に伴う場合) (3 / 30)	
<ul style="list-style-type: none"> ・ 5年間で単価の差額を20%ずつ調整 	(都道府県)
<ul style="list-style-type: none"> ・ 4年間で単価の差額を25%ずつ調整 	(都道府県)
<ul style="list-style-type: none"> ・ 3年間に限って市町村合併前の単価とする 	(都道府県)
基準なし (7 / 30)	
<ul style="list-style-type: none"> ・ 激変緩和措置を講じていない 	(都道府県/市 甲地/市 乙地/町 丙地)
国に準拠 (15 / 30)	
<ul style="list-style-type: none"> ・ 国に準拠し、前年度比1.1倍 	



<直轄国道の変動率引き上げに伴う影響>	
独自基準がある	
<ul style="list-style-type: none"> ・ 影響なし 	
独自基準がない	
<ul style="list-style-type: none"> ・ 国に準拠し、変動率の引き上げを行う 	