

**道路占用者中央会議代表幹事
桜田孝喜委員 提出資料**

『道路占用の対価に関する検討課題』に対する意見書

平成23年12月26日

道路占用户中央会議

意見書の構成

1. 検討課題に対する道路占用者中央会議としての基本的考え方

2. 各検討課題に対する公益事業者としての意見

(1) 所在地区分の見直し

(参考)公益事業者各社における道路占用管理業務の状況と課題

(2) 政策減免の整理・合理化

(3) 激変緩和措置の見直し

(4) 地方公共団体への影響

3. 道路占用料の見直しの考え方に対する意見

【参考】

《道路占用中央会議 構成団体》

- ・ 東京電力株式会社
 - ・ 電気事業連合会
 - ・ 東京ガス株式会社
 - ・ 日本ガス協会
 - ・ 日本水道協会
 - ・ 東京都水道局
 - ・ 日本下水道協会
 - ・ 東京都下水道局
 - ・ 日本地下鉄協会
 - ・ 東京都交通局
 - ・ 東京地下鉄株式会社
 - ・ 日本モノレール協会
 - ・ 東日本電信電話株式会社
- (計13団体、順不同)

1. 検討課題に対する道路占有者中央会議としての基本的考え方

第1回専門部会において、事務局より『道路占用の対価に関する検討課題』について提示されましたが、道路占有者中央会議(公益事業者)としての基本的考え方は、下記のとおりです。

基本的な考え方

占用料の見直し方法により、

- 公益事業者にとって、“負担増”となることは避けていただきたい。
- 制度として、道路管理者と公益事業者双方の運用の効率化が図られるようにしていただきたい。

また公益事業者の占有については例外的取扱いを受けており、社会基盤としての道路と不可分な設備としてライフライン設備を占有させていただいております。収益性のある物件と比較し、公益事業に供する物件は需要家に対する供給義務があることから実質的には道路の選択性がなく、占有目的、占有期間や占有数量も全く異なっていることから、検討にあたっては占有物件の特性を考慮し十分なお配慮をいただきたい。

公益事業者は、日本全国にサービスを提供する義務を負っております。

見直しに伴い占用料の負担が大きく増加する場合、事業収入の増が見込めない現状においては、お客様の料金に反映せざるを得ない状況にもなります。しかしながら、社会情勢が大きく変化していない状況を踏まえると、公共料金の値上げは社会的コンセンサスが得られないことから、占用料の見直しは公益事業者にとって多大な影響を受けることになります。

つきましては、今回の占用料の見直しに伴い、

- 道路占用料が全体として“値上げ”になることは避けていただきたい
- 特に、東京・大阪等、大都市エリアにおいても“値上げ”とならないようにしていただきたい
- 運用上複雑にならないようにしていただきたい

等を最大限考慮していただきたいと考えます。

また制度変更に伴い、システム等の更改やデータの更新などの負担が発生することをご理解願います。

(参考)主要事業者の直轄国道への占有設備量

通信事業者(NTT東・西)	電柱:約110千本、管路等:約64千km、共架電線(架空・地中合算):約37千km
電気事業者(全国10事業者)	電柱:約140千本、管路等:約7千km、共架電線(架空・地中合算):約10千km
ガス事業者(大手3社)	管路:約2千km

2. 各検討課題に対する公益事業者としての意見

(1) 所在地区分の見直し

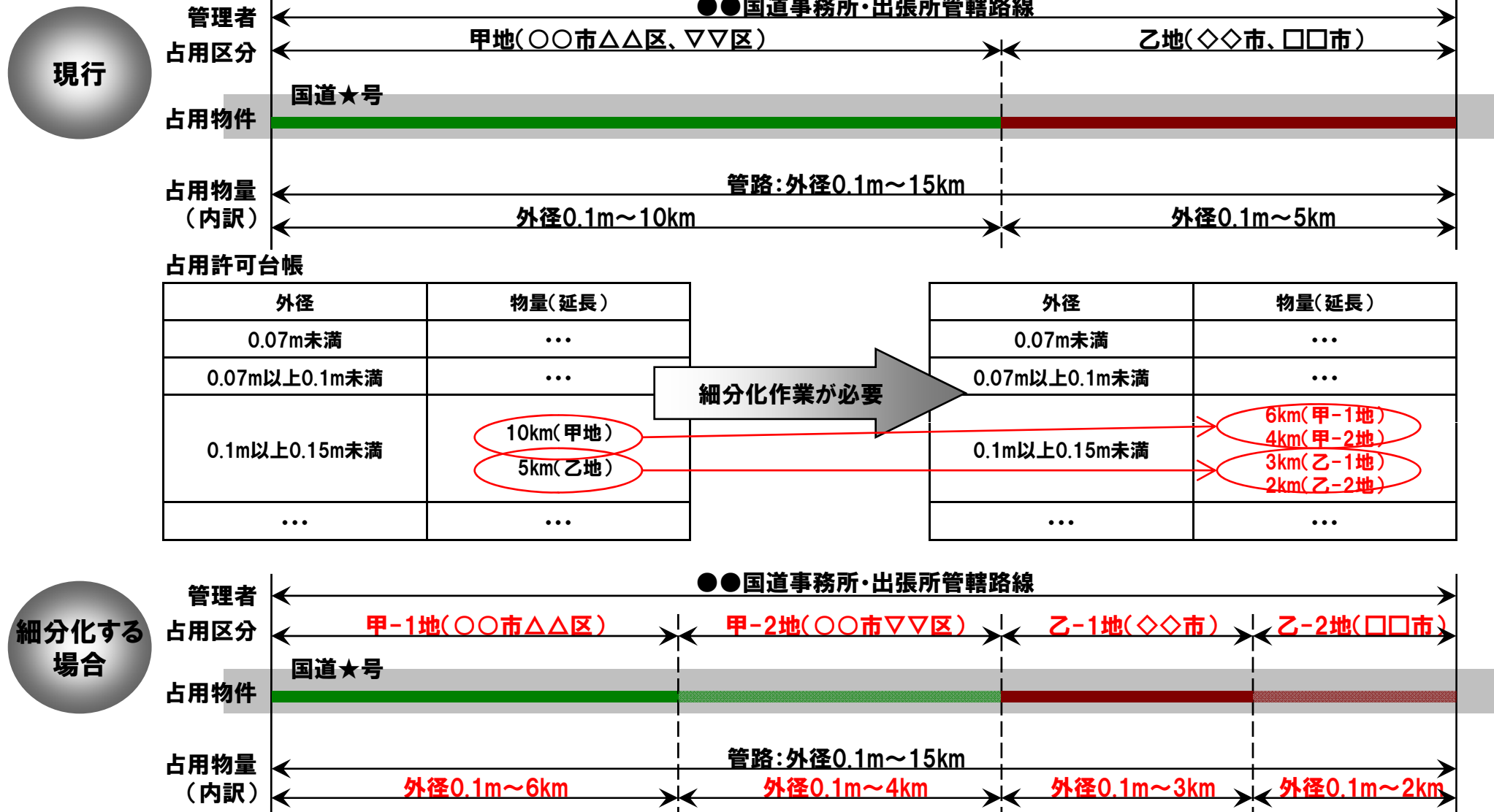
- ① 所在地区分(甲乙丙の3区分)の見直しについて、現在の区分は過去の検討の経緯からも十分に明確な理由があると考えられるので、“土地の評価額のみ”で行うのではなく、“人口”を含めた様々な指標を総合的に勘案した検討をお願いしたい。併せて、区分の透明性・明確性を担保して頂くとともに、定額物件である公共事業に供する設備の特性も十分考慮していただきたい。
- ② 所在地区分の見直しに伴い、道路管理者と占有事業者の双方の占有管理・占有事務処理の負担が増えることは避けていただきたい。

- 土地の評価額のみによる区分については、区分方法によって占用料が大きく変動することが容易に推定されます。さらには、見直しのタイミングや見直しの実施毎に区分方法を変更せざるを得ないことから、区分の明確性・透明性の説明はより難しくなると考えます。
よって、土地の評価額による所在地区分の見直しは、“土地の評価額＝道路価格”ではないこと、占用料の算出には様々な指標を用いていることから、一つの指標による所在地区分の見直しは適切ではないと考えます。
- 道路価格の決定にあたり、道路交通量は考慮すべき大きな要素であります。その道路交通量は道路周辺人口に大きく依存することから、“土地の評価額のみ”による見直しは適切でないと考えます。
- 定額物件における看板等と公益事業者の占有物件とは、それぞれの占有目的、占有形態、占有数量、占有期間も全く異なるものであり、収益性のある物件と同等に議論することは難しいと考えます。
よって、定額物件の占有特性を踏まえた上で、定率物件とは別に、人口の指標、その他の種々の指標を勘案し総合的に議論していく必要があると考えます。
- 土地の評価額による見直しは、改定の都度、自治体の入れ替えが発生する事態になることが想定されます。よって、安定的な制度の運用が望ましいことから、公益事業者の負担のみならず道路管理者側も含めた双方の事務処理の負担が増えないよう考慮していただきたい。(詳細は4・5頁を参照願います。)

2. 各検討課題に対する公益事業者としての意見

(参考)公益事業者各社における道路占用管理の例

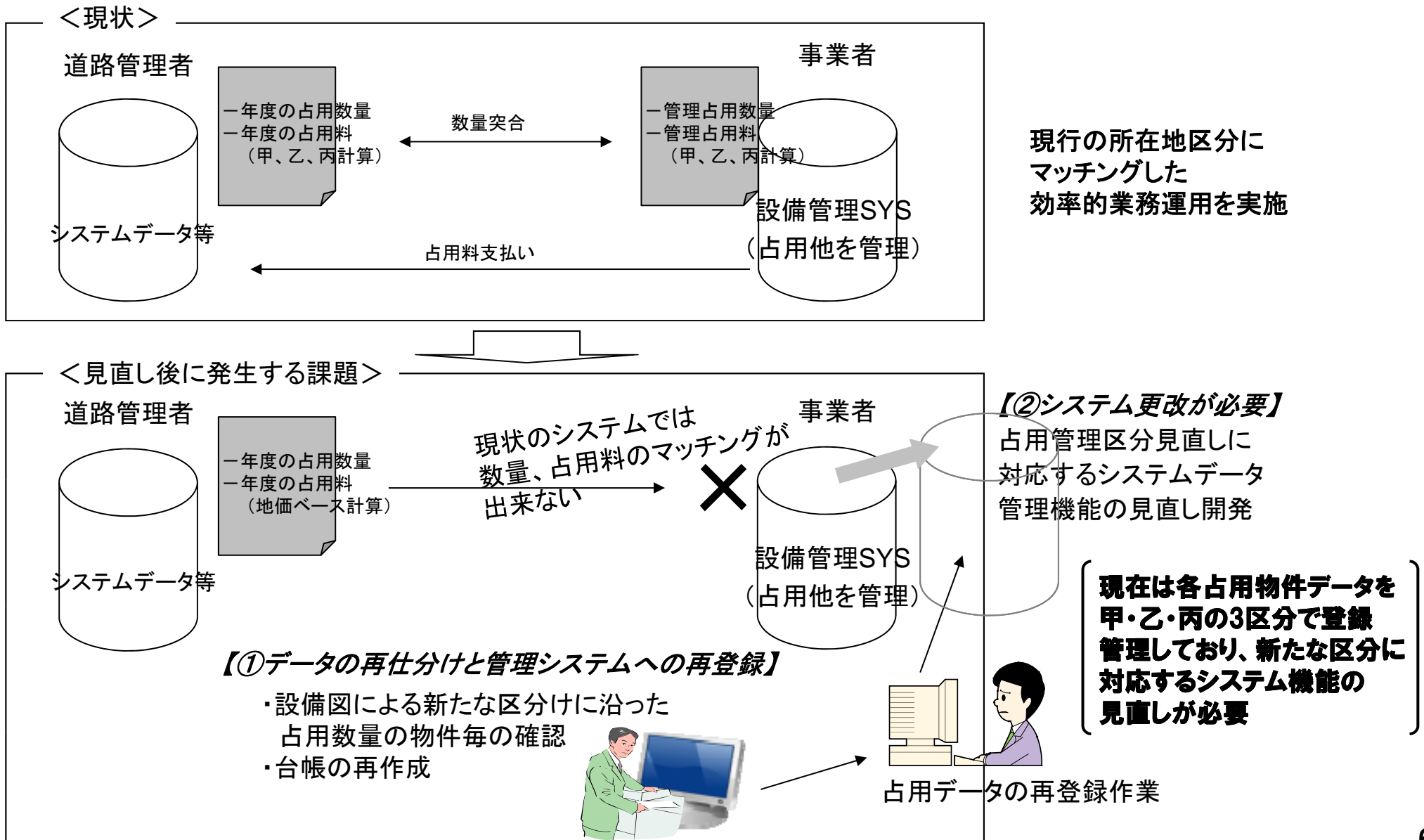
課題 占用物量は総数で管理されているため、各占用区分(甲地、乙地、丙地)に対して、占用物件毎に占用物量の再区分作業が発生する。



細分化する場合

2. 各検討課題に対する公益事業者としての意見

(参考)システム更改の影響の例



2. 各検討課題に対する公益事業者としての意見

(2)政策減免の整理・合理化

- ① 占用料の減免対象物件の整理・合理化に際して、公共の用に供する事業(電気事業、ガス事業、電気通信事業等)に関する物件については、道路法施行令第19条3項の規程の主旨を鑑み、引き続き、減免対象としていただきたい。
- ② 検討の方向性については、第1回専門部会・資料3にあるとおり、あくまで「役割を終えたものを廃止する」、つまり「現在の社会情勢・政策等に比して矛盾が生じているものを整理する」といった点を主眼において、これまでの減免の『背景・理由』を考慮し検討願いたい。

現在、減免対象となっている物件のうち、公益事業者に関する物件については、以下の内容(背景・理由)に該当することから、「減免対象」と整理されているものと考えている。

- ① 道路管理に寄与するもの
- ② 道路交通の安全確保に寄与するもの
- ③ 国が進める施策に寄与するもの(無電柱化、ICT利用促進 etc.)
- ④ 公益事業者が設置する設備のうち、主たる占用物件の付属物に該当する(主たる占用物件に比べ占有面積が著しく小さい)ものであり、道路の構造・交通に支障を与えず、かつ日常生活を行う上で欠かせないもの
- ⑤ 主たる占用物件に比べ占有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もの
- ⑥ 公益事業者のサービス提供の即応性に寄与するもの

また検討に際して、近年の情勢を鑑み、以下の観点に合致する物件についても減免対象とすべく、検討をお願いしたい。

- ① 地域防災等、地域への安全確保に寄与するもの
- ② 震災等の自然災害で甚大な被害を被った地域の道路上に設置されているもの
- ③ 今後、国が進める施策に寄与するもの

2. 各検討課題に対する公益事業者としての意見

(3) 激変緩和措置の見直し

激変緩和措置については、措置の見直しによる占用料の大幅な負担増が想定されることから、措置の現状維持をお願いしたい。

- 安定的なサービスを提供する公益事業者として、道路占用制度の見直し等により、大幅に占用料が変動することは常態でないことから、激変緩和措置は必要と考えます。
- 個々に占用する物件や一過性の占用物件の影響とは異なり、公益事業者の占用物件は数量が多く、緩和幅の若干の見直しでも事業者の負担の影響は非常に大きなものとなります。公益事業者の道路占用料に限っては半恒久的に使用させていただくものであり、単年度の影響もさることながら、累積の負担増は膨大なものとなります。

2. 各検討課題に対する公益事業者としての意見

(4) 地方公共団体への影響

占用料制度については、国に準じている地方公共団体が多いことから、国の占用料の見直しが地方公共団体に与える影響が非常に大きいことも十分に考慮願いたい。

電力・ガス・通信の主要な公益事業者は、下記の通り膨大な設備を有しております。

(参考) 主要事業者の直轄国道以外の占用設備量

通信事業者(NTT東・西) 電柱:約4,540千本、管路等:約560千km、共架電線(架空・地中合算):約160千km

電気事業者(東京電力) 電柱:約1,700千本、管路等:約50千km

ガス事業者(大手3社) 管路:約92千km

本専門部会においては、直轄国道の占用対価の見直しが検討の対象です。

しかしながら、国の占用料改定は、国に準じた改定を行う地方公共団体が多いことから、公益事業者が地方公共団体も含めて全ての道路管理者に支払う道路占用料総額に与える影響は非常に大きくなります。平成20年度の国交省の改定以降、追従した動きを行っている地方公共団体が多いといった実態を鑑みても、その影響は確実に発生します。

また、公益事業者の会社規模も多種多様であり、各社コスト削減に向けて日々取り組んでおり、占用管理・占用事務業務のさらなる効率化を求められております。

よって、本部会の検討内容の与える影響は非常に大きいことを十分ご配慮願いたい。

3. 道路占用料の見直しについての意見

本部会における検討対象項目について

- 道路PPP研究会の主旨からすると、道路空間の開放による民間事業者参入を目的に、占用の対価の方向性を論議する専門部会と認識しております。
- 一方、通信・電力・ガス等のようにネットワークをもって機能する公益物件の占用については、そもそも例外的取扱いを受けており、社会基盤としての道路と不可分な設備としてライフライン設備を全国的に占用させていただいております。すなわち公益事業者は、日本全国にサービスを提供する義務を負っており、要する費用の地域差に関わらずサービスを提供しております。
- このため占用の対価として地域差はなじむものではなく、現区分以上の細分化は適切ではないと考えます。
- よって、収益性のある物件と比較し、公益事業に供する物件は需要家に対する供給義務があることから実質的には道路の選択性がなく、占用目的、占用期間や占用数量等の占用物件の特性が全く異なっていることから、本部会での議論対象となるのは収益性のある物件に特化すべきであると考えます。

参考：道路占用物件の性格

- 道路管理者が行う道路工事に際し、占用物件については道路法第71条第2項第1号の規定に従い占用物件の移転工事を行うなど、多大な設備投資費用が毎年発生しています。公益事業者の道路占用については、このような制約条件があることもご配慮願いたい。