

民間企業の視点から見た 占用制度への意見

内田 宏・亀石 豊久

九州地方整備局 鹿児島国道事務所 管理第一課 (〒892-0812 鹿児島県鹿児島市浜町2番5号)

本論文では、現在主に担当している道路占用制度及び占用料について、前職での経験や業務中に感じた事に基づき、私なりの意見を述べさせていただく。私は約12年間民間バス会社で働き、本年度令和3年度4月に入省させていただいた。入省後は上記部署にて道路占用関係を中心に、様々勉強させていただいている。その中で今回の様な機会をいただき、最初は何について述べたら良いか困惑した。しかし、現状の私が何か述べることができるものがあるかと考えた所、上記の点に思い至り、またせつかくの機会でもあるとも考え、本論文を作成した。

キーワード 民間企業, 道路占用制度, アピール, 占用料, 軽減制度

1. はじめに

入省して早くも3ヶ月が経つ。その間、道路占用関係を中心に勉強させていただいている。道路占用関係だけでも覚える事・理解すべき事が多々あり、周囲に様々な迷惑をかけながら、日々の業務に挑んでいる。ただ、少しづつではあるが、わかってきた部分もある。同時に非常に僭越ではあるが、疑問点や見直しをした方がよいのではと感じる部分もでてきた。そこで、前職での経験とこれまで学んだ事を踏まえて、今回は勉強させていただいている道路占用制度とその占用料について、意見を述べさせていただく。

2. 道路占用制度への意見

(1) 道路占用制度の意義

最初に『道路占用制度』の概要とその役割・意義について述べる。

(a) 道路占用制度とは

そもそも『道路占用』とは、道路法32条によると、「道路に一定の工作物、物件または施設を設け、継続して道路を使用すること」とある。ここでいう『道路』とは、写真-1の場合だと2本の赤線間の部分、道路区域の事を指す。この道路占用を法に基づき許可することが『道路占用制度』である。

「許可」とあることからわかるように、誰でも好き勝手に道路占用を行えるわけではない。道路占用を行うためには、道路管理者の許可が必要である。許可は許可基準を満たした上で、更に安全性・公共性・計画性等を十分考慮した上でだされる。写真-1だと看板やアーケード等が道路占用の許可を受けて設置されたもの、占用許可物件にあたる。後述するが、道路占用の許可を受けると『占用料』が発生する。

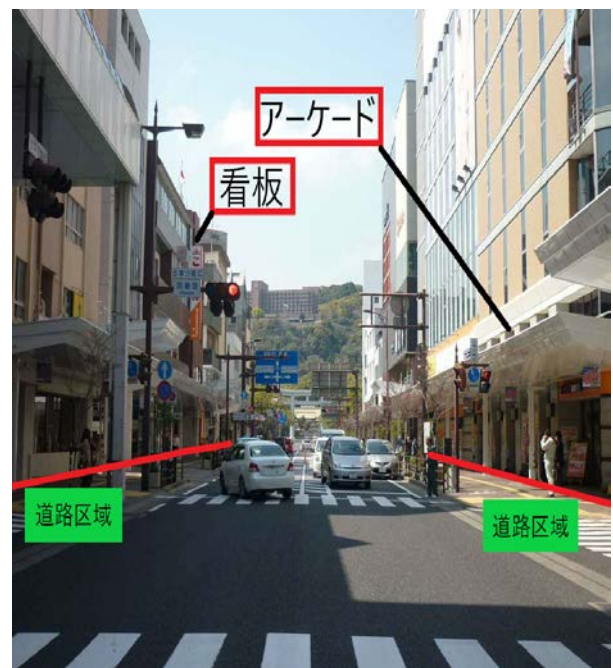


写真-1 国道225号鹿児島市おつきや交差点

(b) 不法占用と道路占用制度

仮に許可を受けず勝手に道路占用を行うと、不法占用となる。具体的な不法占用例としては、図-1のような占用許可ができないもの看板・幟旗等を、写真-2・3の様に歩道上に設置すること等があげられる。



図-1 占用許可ができない物の例



写真-2 不法占用の例1



写真-3 不法占用の例2

なぜ不法占用が駄目なのか。様々な理由があるが、大きな理由の1つに、次の様な事があげられる。不法占用によって設置されているものは、本来道路占用許可を受ける際に必要な基準や安全性等を考慮されずに設置されている。そのため、不法に設置されている物が、通行の妨げや事故を引き起こす要因となってしまう可能性がある。また、正しく道路占用許可を受け、道路占用を行っている人達へ、不要な不公平感や不信感を抱かせる事にも繋がりがかねない。このような不法占用に対しては、道路管理を行っている職員による現地指導、撤去作業等が行われている。

以上の様に道路占用制度は、基準を満たした適切な物にのみ道路占用を認め、そうでないものには指導や撤去を行うことで、道路の通行の自由と安全を守るのに、重要な役割を果たしていると言える。

(2) 道路占用制度への意見

次に、道路占用制度への私の意見を述べさせていただきます。

(a) 道路占用制度のアピールを

前節で述べた様に、『道路占用制度』は、道路の通行の自由と安全を守るのに重要な役割を果たしている。私の意見としては、「そのような重要な制度だからこそ、もっと多くの人達へアピールを行っていくべきでは」と考える。現状この制度について、中身はおろか概要ですら知っている人は少なく、逆にほとんど知らない人達のほうが多いと思う。これが事実だった場合、次のような事が生じる、或いはすでに生じているのではと考える。

まず、制度を知らないために、勝手に不法占用を行ってしまう人達が出てくる。また、周囲の人達も制度を知らないので、その不法占用に気付かず見過ごされがちになる。結果、不法占用が横行しやすい環境ができてしまう。そのような状況は、通行の自由と安全にも支障をきたすものだと考える。

(b) バス会社の取組

ここでバス会社の事例を1件紹介する。バス会社では、日夜安全運行に努めている。ただ、課題もいくつかあり、その中の一つとして「車内事故の防止」というのがある。

「車内事故」とは、お客様がバス車内で転倒等をされ、ケガをされてしまう事である。車内事故を防ぐため、バス会社は乗務員への指導や設備投資を行い、乗務員自身も安全運転に注意を払っている。ただ残念ながら、これらの取組だけでは、全ての車内事故は防ぎきれない。

車内事故を防いでいくためには、どうしてもお客様の協力が必要になってくる。具体的には、バスの走行中には席を立たない、できるだけ着席をしていただく等である。お客様に協力していただくため、バス会社では車内放送や、図-2の様なポスター等で案内を行い、お客様と一緒に車内事故を防ごうとしている。



図-2¹⁾ 車内防止に関するポスター

(c) アピールの必要性

同様の事が道路管理においても言えるのではないかと。国交省職員の役目である道路管理、その大きな目的の一つは、通行の自由と安全を守る事だと私は認識している。但し、職員の力だけで道路管理を行い、それらを守っていくのは難しいと思う。やはり、多くの人達の理解と協力が必要だと考える。理解と協力を得るには、必要な知識や情報を提供していく必要がある。そのための活動の一環として、道路の通行の自由と安全を守るのに重要な役割を果たしている『道路占用制度』を、もっとアピールしていったほうがよいと考える。

(3) アピール方法への意見

実際にアピールを行っていく上での方針についても、2点意見を述べさせていただく。

(a) 情報発信源の強化

1つめの方針は「情報発信源を増やす」事である。国道事務所のホームページ等では、『道路占用』・『道路占用制度』に関する説明がなされている。だが、必要に迫られない限り、自主的にホームページを探して、上記について知ろうとする人は少ないと思う。だからこそ、様々な機会や情報媒体を活用した情報発信を行い、少しでも目に付く可能性を高める事が重要だと考える。

具体的な方法としては、イベント時のパネル展示や、公共施設での印刷物掲示、SNSを活用した情報発信等がある。

特に今後重要なのは、SNSを活用した情報発信の強化だと考える。魅力的な内容を高頻度で発信していく事が求められると思うが、ただ、いきなりそこを目指すのは少し難しいようにも感じられる。そこで、まずはポイントを絞って強化していくのがよいのではないかと。例えば最初に更新頻度の向上を目標にして、それができるといったような発信内容の検討や、発信までの業務行程の見直し等を行っていく。それが軌道に乗り出したら、内容向上に取り組む。以上の様に、SNSを活用した情報発信の強化においては、段階を踏んで強化を行っていくのもよいのではないだろうか。

(b) 共同での指導・撤去活動

もう一つの方針は、「共同で指導・撤去活動を行う」事である。不法占用に対しては撤去活動や指導活動等が行われている。基本的に写真4・5のような不法占用物件の撤去活動や指導活動を、それぞれ各道路管理者が個別に行っている。それを各道路管理者が共同で、同じ活動区域を対象に、同日に行ってはどうか。

例えば、国道事務所だけでなく県道や市道の道路管理者と共同で、同日に同一区域内の国道・県道・市道の指導・撤去活動を行っていく。共同で行う事で行動する人数が増え、規模が大きくなり、人の関心を引きやすく、目にとまるアピールに繋がると考える。

(c) 従来からの取組を大事に。

以上、アピール方法について2つの方針を述べてきた。はっきり言えば、どちらの方針も目新しいものではなく、従来からあるものである。また、画期的なものでもない。ただ、着実なアピールを行えるものだと思う。従来からの取組を疎かにせず、少しずつ改善を加えながら継続していく事が、『道路占用制度』のアピールを行っていく上でも重要だと考える。



写真4 不法占用物件の撤去活動1



写真5 不法占用物件の撤去活動2

3. 占用料への意見

(1) 占用料について

道路法第39条によると、「道路の占用につき占用料を徴収する事ができる」とある。単価は占用する物(占用物件)によって異なる。また、全く同じ占用物件でも、物件の所在地によっても単価が異なる。全国の各自治体は一級地～五級地に分類されている。よって、占用物件の所在地が、どこの自治体にあるか、その自治体がどの級地に分類されているかにより、同じものでも占用料が変わってくる。表-1は鹿児島国道事務所管轄内の自治体を、級地別に分け、各級地ごとのバス停標識(単独)の占用料単価を一覧にしたものである。表-1からもわかるように、同じバス停標識でも各級地によって単価に差があることがわかる。尚、この金額はあくまでも国道上におけるものである。

級地	第三級地	第四級地	第五級地
自治体名	鹿児島市	始良市	阿久根市
		出水市	曾於市
		いちき串木野市	日置市
		指宿市	南九州市
		霧島市	
		薩摩川内市	
		枕崎市	
占用料	365円	305円	270円

表-1 バス停標識(単独)級地別占用料単価

(2) バス会社とバス停と占用料

バス会社は表-1の単価に基づき、所有しているバス停標識(以下バス停)の占用料を支払っている。ちなみに、鹿児島国道事務所管轄内だけでバス停は800本以上あり、占用料にして年間約25万円になる。これはあくまでも、鹿児島国道事務所管轄内、すなわち鹿児島国道事務所が管轄している国道上に占用されているバス停だけの数である。

一口にバス停といっても、実は様々なバス停がある。そこで、図-3から図-6に例として「運行本数の多いバス停」・「運行本数の少ないバス停」・「コミュニティバス用バス停」・「スクールバス専用バス停」をあげ、その特徴を記した。

運行本数の多いバス停

- ・多数の路線が運行
- ・1日の運行本数は三桁
- ・乗降客は多数

図-3 運行本数の多いバス停の特徴

運行本数の少ないバス停

- ・1路線のみ
- ・1日の運行本数は一桁
- ・乗降客はわずか

図-4 運行本数の少ないバス停の特徴

コミュニティバス用バス停

- ・比較的狭い地域内の路線
- ・1日の運行本数は一桁が多い
- ・乗降客は少数

図-5 コミュニティバス用バス停の特徴

スクールバス専用バス停

- ・学校まで結ぶ路線のみ
- ・1日朝夕の行き帰りのみ
- ・乗降客は学校へ通う学生のみ

図-6 スクールバス専用バス停の特徴

それぞれ様々な特徴があるが、その特徴に関わらず、占用料の点では、いずれのバス停であっても、同じ自治体内の国道上に設置されている場合、占用料は同一の金額になる。表-1から鹿児島市の国道上にある場合、バス停占用料単価は、第三級地のため365円である。仮に図3から図6のバス停が、いずれも鹿児島市内の国道上にある場合、どのバス停であっても占用料は365円になる。

(3) 占用料への意見

私の意見としては、「図-3～図-6のどのバス停であっても、同一の占用料になるのが適切なのか」という事である。その中でも、特に図-3と図-4の例に注目したい。

表-2は図-3で挙げた「運行本数の多いバス停」に該当するバス停の時刻表、表-3は図-4で挙げた「運行本数の少ないバス停」に該当するバス停の時刻表だ。いずれも実際に同じ鹿児島市内、同じ国道上にあるバス停である。

(平日)						
行先	4 イオンモール鹿児島	3 市役所前 新町・中央駅・天文館	3 市役所前 オアシス・新町・中央	2 動物園 山崎	知覧・特攻観音入口 山崎・中川	7 国際大学・慈恵寺田地 山崎
経由	(普通)	(普通)	(普通)	(普通)	(普通)	(普通)
運行	[鹿交]	[鹿交]	[鹿交]	[鹿交]	[鹿交]	[鹿交]
4						
5						
6		28 33 38 43 48 53				
7		03 12 24 36 48		35	04	
8	48	00 13 26 43 58		15 55		
9	18 48	18 33 53		35	44	10
10	18 48	33	13 58	15 55	34	
11	18 48	23	53	35	54	
12	48	23	53	15 55		40
13	18 48	18	48	35		
14	18 48	18	48	15 55	24	40
15	48	18	43	35		
16	18		03 23 43	15 55	24	30
17	18 48		03 23 43	35	14	45
18	18		03 23 43	15 55	24	45
19			03 23 43	35		45
20		08 58	33	15 55		45
21		48	23	35		
22				15		

表-2²⁾ 図3に該当するバス停時刻表(一部抜粋)

(平日)	
行先	鹿児島(金生町) 秀山駅・中央駅
経由	(普通)
運行	[鹿交]
4	
5	
6	
7	
8	30
9	
10	
11	
12	
13	
14	
15	10
16	
17	
18	
19	10
20	
21	

表-3³⁾ 図4に該当するバス停時刻表

両時刻表を比べれば一目瞭然ではあるが、路線・運行本数共に大幅に異なっている。しかし、同じ鹿児島市の国道上にあるため、占用料は同額365円発生する。

表3の様な時刻表があるバス停及びバス路線は、本来廃止になっていてもおかしくない。しかし、重要な地域の公共交通という事で、多額の補助金等の援助をうけながら、かろうじて必要最低限の本数が維持されている場合が多い。そのような存続していくのも厳しい状況下にある路線上のバス停に対して、同じ自治体内という区分で同額の占用料というのは、問題があるように思える。

『公共交通の維持』は、現在大きな社会問題となっている。その社会問題へ対応していくという観点からも、上記の様な路線状況下にあるバス停占用料については、軽減できる制度・仕組みが必要だと考える。

具体的な方法については、例えば「バス停を沿線自治体の占有物件としてもらう。」「沿線自治体から要請があった路線のバス停占用料は一定の金額にする。」等案はあるが、実現性等の諸問題が多く、今後の検討課題としたい。

4. おわりに

これまでの意見のまとめと、本論文作成時に感じた事を述べさせていただく。

『道路占用制度』については、道路の通行の自由と安全を守っていく上でも、もう少しアピールを行い、多くの人達へ知ってもらったほうが良いと考える。

『占用料』については、今回はバス停標識に限った話にはなったが、「公共交通の維持」という社会問題の観点からも、路線維持が厳しい状況下にあるバス停に対して、占用料を軽減できる制度・仕組みが必要だと考える。

最後に、今回取り上げた公共交通維持の問題に限らず、今後こういった社会問題に対して、『道路占用制度』の点からも対応をしていく必要性が生じてくるように感じた。

謝辞：本論文作成にご協力くださいました皆様へ、感謝申し上げます。ありがとうございました。

参考資料

- 1) 公益社団法人日本バス協会ホームページ
(<http://www.bus.or.jp/index.html>)
- 2) 九州のバス時刻表サイト
(<http://qbus.jp/time/>)
- 3) 同上