

公益事業者による道路占用制度についての歴史と国際比較研究*

A Research of Japanese History and International Comparison of Road Occupancy System by Utilities *

福田 尚晃**・森地 茂****・下村郁夫****

By Naoaki FUKUDA **・S. MORICHI *** I. SHIMOMURA****

1. はじめに

道路本来の重要な機能である人や車の交通や物資の輸送以外に電気・通信・ガス・上下水道などのライフライン、地下鉄・モノレールなどの公共交通機関、オープンカフェや地下街などといった空間的利用もなされており、道路の機能は多種多様である。道路法においてこういった特別な使用は道路本来の目的（一般の使用）を妨げない範囲で規定されている。

2008年4月に、近年の土地価格下落に伴い道路法施行令で規定されている国道占用料単価を国土交通省が改定した。道路占用単価は固定資産税評価額を基準としており、土地価格の下落はそのまま道路占用単価の下落となった。今回の改定まで、多くの自治体は国道占用単価を地方自治体が管理する道路についてもおおむね適用をしてきた。しかし地方自治体の財政収入が落ち込んでいる背景から改訂後は各地方自治体の道路占用単価にばらつきが生じ地方自治体間に道路占用料格差が生じている。この道路占用料単価に各道路管理者が所有する道路内の設備数量を掛け合わせた金額をそれぞれの道路管理者が公益事業者から徴収している。しかし土地価格に基づく方法は3章で述べるような問題をはらんでいる。

本研究では、我が国の公益事業者に対する道路占用単価に関するこういった現状の問題点を分析し、過去の道路占用制度や歴史的背景について考察する。さらに、各主要国における公益事業者に対する道路占用料はどのような論拠に基づいた課金制度になっているかを国際比較し分析する。最後に日本の公益事業者に対する道路占用料についてあるべき姿を論じる。

2. 既往研究等のレビュー

現在の道路占用制度については、2006年6月に道路占用単価改定に向けて国土交通省が「道路占用料制度に関する調査検討会」において検討し、2008年4月のその報告書¹⁾に従い現在の道路占用単価に改定した。歴史的既存研究については、鈴木ら²⁾は共同溝の歴史と電柱立国とその後の問題点に着目し、歴史的に考察している。北原³⁾は電信電話事業に特化した上で近代日本の道路占用について歴史的に述べている。これらは道路占用制度について一部触れているが、両者ともに歴史的考察のみで現道路占用制度へのフィードバックまでは踏み込んで

いない。海外の道路占用制度について調べたものは、渡邊⁴⁾が米国においてインタビューを行い報告したものや小幡⁵⁾がフランスの公物法について占用理論について述べたものがあるが多国間の研究が行われた例は筆者の知る限りない。これまで、戦後に道路法が確立するまでは道路占用制度に関する多くの論議があったが、現在の道路占用制度が確立した後の研究については国土交通省が調査検討を行ったもののみである。そして制度の根拠となる土地価格に基づく対価説の検証や地方自治体における自治体間の不公平性についてまで検証したものはないので現状である。

3. 我が国における道路占用制度について

(1) 道路占用制度の法的根拠

公物に対する一般法は国有公物については国有財産法、地方自治体が所有する公有公物は地方自治体法によって規定されている。その上で道路や河川などは道路法、河川法といった実定法により細かく規定されている。我が国の道路法⁷⁾では道路の使用について「一般の使用」と「特別の使用」という分け方をしており、公物法の定義には、一般の使用 許可の使用 特許の使用となっている。現在の道路法における占用制度はこの中の 2 の両方を含んだものである。例えばお祭りで路上を占用するような場合は許可の使用であり、電柱やガス管を道路内に占用するような場合は特許の使用とされている。

(2) 我が国の道路占用料算定方法

次に我が国の道路占用料算定方法を述べる。道路占用料は道路法39条第1項により規定されており国道におけるその額は道路法施行令第19条別表によって規定されている。その算定方法は以下の式に基づく。

占用料の額 = 道路の存する土地の更地価格 (道路の価格) × 設備の垂直投影面積 × 使用料率 × 修正率

*キーワード：道路占用制度、公共物、道路法、公益事業者

** 非会員，NTTインフラネット(株) 設備部 西日本担当
(大阪府大阪市淀川区新高3-2-6，TEL:06-4807-9117，
E-mail:naoaki-fukuda@hqt.nttinf.co.jp)

*** 名誉会員，工博，政策研究大学院大学 教授

**** 非会員，工博，政策研究大学院大学 教授

これに基づき道路を甲地（東京都23区，人口が50万人以上の市）乙地（甲地以外の市）丙地（町村）にわけ占有物件ごとに金額を規定している。

ここで道路の存する土地の更地価格は全国の固定資産税評価額より取りまとめたものに道路の造成費を加えたものと定義している。

また使用料率は，土地価格に対する賃料の比率であり最も道路占有料に類似している全国の平面式月極駐車場における賃料と土地価格の比率により決めている。最後に修正率は，財産評価基本通達資料を用い架空設備（修正率：50/100），地下設備（同：30/100）及び高架下設備（同：5/7）で修正を加えている。

(3) 我が国の道路占有制度の問題点

道路は公共用物であり私権（財産権）と管理権は分けられている。道路を税金で造っていることから納税している市民のもの（みんなのもの）であり，納税者とサービス受益者がほぼ同じであれば，徴税コストを考慮すると市民から住民税等により徴税することが妥当である。また公益事業者サービスの有無が土地価格決定要因のひとつでありその土地価格を用いた道路占有料価格を公益事業者から徴収している。「国土交通省の不動産価格評価基準」ではガス等の供給の有無や情報通信基盤利用の難易といったものが決定パラメーターとなっている。⁹⁾

そして市民が支払う公益事業者への公共料金が一定であるなら自治体が徴収する道路占有料金の差はそれが市民サービスに利用されるとすると，不公平を生んでいる。（以下各自治体市民間の不公平）ここで政令単価（国道単価）が1996年以来12年ぶりの2008年4月に改定されたことからその前後の相違を見とすると，国道単価はバブル崩壊後の土地価格下落により表-1に示すように大幅な下落となった。図-1，図-2に都道府県道における乙地の第1種電話柱の政令単価改正前後の相違を示す。改正前は多くの都道府県にとって政令単価が暗黙の上限であったと思われるが，改定後は財政上の理由等によりそういった上限はなくなり大きくばらついたことがわかる。これは市町村道についても同様の状況である。

そして，東京都などの大都市は土地価格が全国平均より高いことを理由に道路占有料単価を徐々に上げている。

上記のことから二つのことが明らかである。ひとつは，同一エリアでも道路管理者の違いにより道路占有料が違っている。二つ目は複数エリアにサービスしている公益事業者が徴収する公共料金が同じであるなら，

表-1 道路占有単価(国道単価)の新旧比較(一部抜粋)

	旧単価(円)		新単価(円)	
	甲地	乙地	甲地	乙地
第一種電話柱	2000	930	950	560
		690		480
外径が 0.07m 以上 0.1m 未満のもの(管路)	100	48	57	34
		36		29

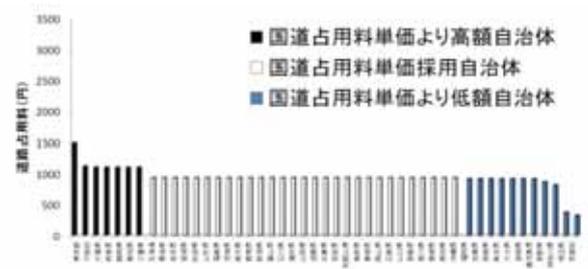


図-1 第一種電話柱 都道府県道占有単価(2008.3)

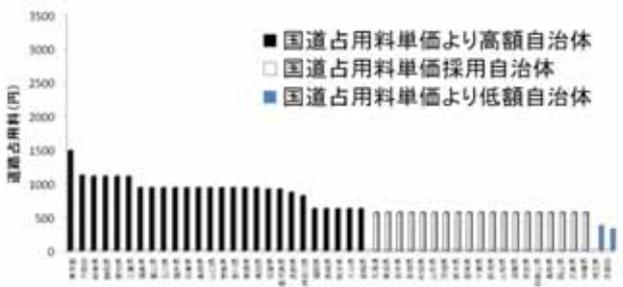


図-2 第一種電話柱都道府県道占有単価(2009.10)

各地方自治体が徴収する道路占有料の額も同じであるべきである。つまり各地方自治体が徴収した金額を公共サービスに利用することから道路占有料金の差額は，各自治体の公共サービスの差額となっており不公平である。また，現在の我が国における制度は，地上設備（電柱等）は点での占有となり地下設備は線での占有となる。これは地上設備の方が公益事業者にとって有利な制度となっており，地上設備構築へ誘導している。最後に土地価格が高くない地方部の道路占有料金の大部分は道路建設費の負担金となっている。例えば第1種電話柱で言うと算定上土地価値が0円であっても道路の造成費を土地価格に加算することから404円/本の道路占有料となる。このことから道路占有料の大部分は道路建設費の負担金となっており，道路建設によって便益を受ける他の住民や企業との受益負担の関係が歪められていると言える。

4. 我が国における道路占有制度の歴史について

道路占有料については，日本電信電話株が1985年に誕生するまでは国の機関であったため電信電話事業は無償であった。このためここでは，電気・ガス事業について述べるとする。東京市においては電気・ガス事業は1883年に東京電燈，1885年に東京瓦斯が設立した。当初から民間事業者であった電気・ガス事業においてはその独占性により莫大な利益を上げていたこともあり特別税を持って行政側が課税を開始した。これは一般税の引き上げが限界に達し特別税に頼らざるを得ない状況であったことが理由である。当時の東京市における特別税の推移を表-2に表す。

表-2 明治後期の東京市特別税⁽¹⁾

西暦 (年)	電柱税 (1本)	瓦斯管税 (1間)	備考
1900	70	0.15	ガス管の口径4寸以上
1907	250	0.5	
1910	450	0.5	
1911	600	0.55	ガス管の口径条件撤廃
1912	900		報償償契約開始

単位：銭

その後特別税は急激に上昇しその金額はそのまま市民の負担となったことから限界に達した。また大蔵省から東京市へ高騰した特別税に対する行政指導行い、純益金（純利益）や総収入に決まった割合をかけた額を徴収する報償契約へ移行した。他の都市でも電柱税撤廃運動がおり全国的に報償契約へ徐々に移行した。このころ報償契約は後述するようにアメリカ合衆国などでも一般的であった。その後1952年の新道路法が成立するまでの長期間、電気ガス事業については報償契約がつついた。新道路法成立後は、現在の土地価格をベースとした道路占用料金に移行し現在に至る。

5. 各国の事例

(1) 米国の道路占用制度について

米国の占用制度は連邦規則集の第23条1章1.23項に道路敷の占用については「道路を損傷するなど交通の自由で安全な流れを妨げない範囲で認められる」としている。またFHWA(Federal Highway Administration)は州ごとに道路の占用料の徴収について決めることができるとしている。米国は歴史的に報償契約を採用し道路敷きの使用を行政が公益事業者に認める代わりに総収入の一定率を公益事業者が納めるといった制度であった。その後規制緩和が進み公益事業者に対しても競争を促進することが必要となり1事業者へ独占的に道路の使用を許可した報償契約は問題となった。新規事業者が参入し競争促進をするために米国は現在報償契約制度から占用税、公益事業税といったものになる必要があった。また米国は、地方分権が進んでおり各地方自治体ごとにそうした制度にも相違があるため、以下の4都市についてここでは述べる。

a) シカゴ市

シカゴ市における電話事業者に対する占用料金は、1998年までは報償契約であったが、電話事業の規制緩和により社会基盤維持料金が創設された。2002年に電話税と一緒に現在は電話税(5%)と社会基盤維持料金(2%)の合計総収入の7%を徴収している。

また電気事業者に対しても同様に電気税と社会基盤維持料金が課税されており、それぞれについて電気の使用量(kwh)により課税額が決められている。

ガス事業者については占用税という形で道路占用料を

徴収しておりその額は総収入の8%である。

公益事業者への道路占用料等は、シカゴ市の歳入が30億ドル程度である中5億ドル以上を占めており重要な歳入源として市にとって毎年安定した収入となっているのが特徴である。

b) ヒューストン市

電話事業者への道路占用料は、リアパーフィット方式を採用している。これはシカゴ市と同様に1998年の電話事業への規制緩和時に導入した方式である。1998年時のヒューストン市へ電話事業者からの報償契約額を市に占用している設備量で割った単価から電話の引き込み1回線あたりの金額をその種別ごとに算出し、各電話会社から徴収している。この単価は、消費者物価指数により毎年調整されている。

一方、電気事業者は依然報償契約が残っており、2005年に道路等を使用する独占的で排他的な30年にわたる契約を結んでいる。2009年度は予算ベースで9930万ドルである。毎年、電気の使用量で微調整している。

またガス事業者も、道路等を使用する対価として3年間の総収入の平均に5%をかけた金額の報償契約を結んでいる。

ヒューストン市においてもシカゴ市ほどではないが30億ドル程度の歳入の中で公益事業者への報償契約額等は2億ドル近くになっている。

c) ロサンゼルス市

ロサンゼルス市では道路占用料という形ではなく道路敷き内の公益事業者設備を利用する対価として受益者である市民より公共料金税を徴収している。

ロサンゼルス市における公共料金税は各公益事業者とその対象により5.0%~12.5%となっている。

ロサンゼルス市においてもこの収入が市の歳入の10%弱となっていることから重要な市の歳入源になっていることがわかる。

d) ニューヨーク市

ニューヨーク市でもロサンゼルス市と同様に受益者である市民より公共料金税を徴収している。同市の公共料金税はより広義の公益事業者を対象としており鉄道事業者や公共バス事業者にも広く課税しており、公益事業者には市内総収入に対して2.35%を課税している。

(2) 仏国における道路占用制度について

仏国の道路法のL122-3条において「道路敷に管路等の占用をする場合は議会による法律によって設定される」となっている。また同法のL113-3では「電話事業者、公共交通機関、電気やガスの事業者は工事を実施し道路に占有できる」と規定している。

仏国の電話設備に対する道路占用料金は、郵便電話法R52条で定められており設備量に単価をかけたも

のとなっており表-3 に示す。

表-3 仏国における電話事業者に対する占用料

	地下占用 (管路等)	架空占用 (電線等)	地上占用 (電柱等)
国道	300€ /km	40€ /km	20€ /m ²
県道	30€ /km	40€ /km	20€ /m ²
市道	30€ /km	40€ /km	20€ /m ²

地下占用においては国道の方が地方道よりも高額な占用料金となっており地方道へ道路占用を誘導する施策となっている。また地方道においては地下占用が地上占用に比べ大幅に低い金額となっており地下占用へのインセンティブを与えていることが明らかである。国道においても地下占用が地上占用より少し低い金額となっている。

電気事業者における占用料金は市道と県道ごとに課税している。市道に対する道路占用料金は地方自治法 R2333-105 に、県道に対する道路占用料金は地方自治法 R2333-104 に規定されており住民の数により道路占用料金が規定されている。

ガス事業者に対する占用料金は、地方自治法の R2333-114 に規定されておりガスの設備量に応じて次式により課金されおりこの最大額を各自治体が徴収している。

$$PR = (0.035 \times L) + 100 \text{ €} \quad (1)$$

PR 自治体が徴収できる占用料の最大額
L : 市内のガスパイプの延長(m)

仏国における道路占用料金は地下の設備が道路の効用に対する影響が少ないことから低い金額になっている。

(3) 独国における道路占用制度について

独国では連邦道路法の第 8 条により公益事業者を特別の使用といった形で仮設的な道路の使用形態と規定しており、占有者の財産権を認めておらず、我が国のそれに非常に似た思想となっていることがわかる。

連邦通信法第 68 条第 1 項において連邦政府は公共道路に対する特権という形で公共の目的の電話は道路敷を無償で使用できるとしている。また第 69 条の第 1 項においてこの権限を連邦政府は公共サービス網担当庁を通じて、申請に基づき公共的通信網事業者に譲渡できるとしている。つまり電話事業者は、許可時の手数料のみで道路敷を無償で占有できる。

電気事業者については電気とガスにおける占用料金に関する法令で電気の使用量と人口により占用料の最大値が規定されている。使用量・人口が増えるに従い占有単価が増加すると同時にオフピーク時の占用料金は割安（半額以下）となっており政策的な意図が強く組み込まれている。

ガス事業者については電気事業と同様に電気とガスにおける占用料金に関する法令でガスの使用量、人口及び使用目的により道路占用料金の最大値が規定されている。ガスにはオフピークによる割引はない。

道路法自体は日本のそれに類似しているが独国は政策的な意図に基づき道路占用料を課金している。

(4) 電信電話事業に特化した事例

日本では電信電話事業者は1869年にスタートし当初は国（公共）の事業であった。その後日本電信電話公社を経て1985年に民営化されている。世界的に見ても1984年に英国のBTが民営化され、国から特権を与えられていた米国のAT&Tが分割されたことを見ても1980年代に国の事業から公共と民間の中間的な公益事業者へ変貌したといえる。さらに1990年代に技術革新、電話料金の高止まりを背景に規制緩和・競争促進に各国が舵を切った。1990年代に多くの国の電気通信事業法が改正される、又は新しい法律が制定されている。このことから多くの電信電話事業者は、公共から公共と民間の中間的な存在である公益事業者へ移ったといえる。今後も電信電話事業の著しい技術革新によって公益事業としての特性に変化が生じることが予想できる。

a) 韓国 韓国は歴史的な背景もあり日本の制度と酷似しており、道路法第 41 条の下に道路法施行令第 42 条にて道路占用制度を規定し道路占用料を決定している。道路占用料の決定方法も日本と同様に土地価格をベースとしている。

b) ポルトガル 当国の電気通信事業法第 106 条により道路占用料の最大値を規定している。その最大値は、電話事業者の総勘定の 0.25%を超えない範囲で各自治体が決定できることとなっており、ほとんどの自治体で 0.25%を採用していると思われる。

c) スペイン 地方税法の第 24 条にてそれぞれの自治体が公益事業者の年間売上総収入の 1.5%を徴収するとしている。

d) イタリア イタリアは電気通信事業法第 93 条により二通りの道路占用料から選択できる。一つ目は設備量による方法で道路種別により分類される。(イタリア A 方式)もう一方の方法は、人口に基づく方法である。(イタリア B 方式)

e) その他の無償の国について カナダでは、道路占用料の導入を自治省と多くの市が一体となり試み最高裁判所まで争ったが、公益事業者の道路敷を無償利用するという結果になった。ベルギーでは、「経済的公益事業者の構造改革法」により電話に対する道路使用に対してその対価や税を課すことはできないと規定している。その他 EU ではデンマーク、ドイツ、ルクセンブルク、オーストリア、フィンランド、英国においては道路敷きを無償で利用できる。

6. 各制度の比較分析

我が国及び各国の道路占用料金課金方式を表-4 にまとめる。

表-4 各国の道路占用制度方式別一覧

占用料の決定根拠	採用方式
設備量	日本（現在，明治後期（報償契約前）） ヒューストン市（電話） 仏国（電話・ガス）韓国（電話） イタリア（電話A）
総収入	シカゴ市（電話・ガス） ヒューストン市（電気・ガス） ロサンゼルス市 ニューヨーク市 日本（戦前：電気・ガス報償契約） スペイン（電話），ポルトガル（電話）
総益金	日本（戦前：電気・ガス報償契約）
使用量（発電量など）	シカゴ市（電気） 独国（電気・ガス）
人口	イタリア（電話B）仏国（電気）
無償利用	デンマーク（電話）ドイツ（電話） ルクセンブルク（電話）英国（電話） オーストリア（電話）ベルギー（電話） フィンランド（電話）

(1) 設備量に対して課金する方式

現在の日本の占用料は政策的ではなく道路への賃貸料金といった課金方式になっている。一方明治後期の日本，仏国は地上設備と地下設備にメリハリをつけた課金方式であった。

表-5 日本と仏国，韓国の電話事業配線方法による占用料

		電柱方式 (円/km)	管路方式 (円/km)	電柱方式/ 管路方式
仏国	国道	41070	33300	1.23
	地方道	41070	3330	12.33
韓国	甲地	4884	92000	0.05
	丙地	2244	16000	0.14
日本	国道（甲地）	40350	63000	0.64
	国道（丙地）	20840	32000	0.65
	東京21区内	147250	220000	0.67
	東京都港区	231490	440000	0.53
	東京市（1900年）	82500	3000	27.50

注1 ウオン=0.08円，1€=111円，

1900年東京市は現在貨幣価値換算で試算

設備量に対して課金する方式を採用している国において1km当たりの占用料を電柱方式で設置した場合と管路方式で設置した場合の相違を表-5 に表す。これは電柱を単純に30mスパンで設置しその電柱に電話線1本を張り巡らしたものと地下に管路と電話線を設置し単純にマンホール等を設置することなく直線上に占用したケースを想定している。

仏国は前述のとおり道路の大部分が地方道であり地方道を日仏で比較すると，地方道における我が国の地下設備に対する占用料金が非常に高額であることは明らかである。地下設備を建設するには道路を掘削する必要がある。地上設備に比べて高い費用が必要である。仏国はインセンティブを与え，公益事業者の地上設備を地下へ誘導する制度となっている。

韓国については仏国とは逆のことが言え安価で効率

のいい地上方式が有利となるような制度をとっている。

設備量に基づく道路占用料を採用している国についてNTT 東日本エリアにそれぞれの方式・金額を採用した場合の比較を図-3 に示す。結果は日本における地下設備が非常に高額である。

また韓国においては，地上設備が非常に安価であることがわかる。逆にフランスは上記の通り総金額においても地下設備が割安となっており地上設備より地下設備を採用するようにインセンティブを与えていることがわかる。

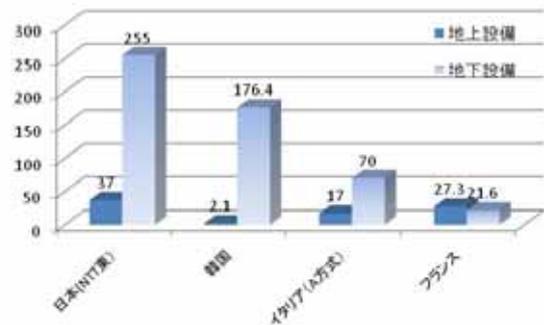


図-3 設備量に基づく道路占用料採用国比較

(2) 総収入に対する課金方式

我が国や米国の過去の報償契約も米国に今なお多く残っている公共料金税等も地方自治体自身の裁量で財源を確保することが可能である。総収入に対する課金は，規制緩和が進んだ今，報償契約という形態をとることは難しく市民への課税という方式をとらざるを得ない。論拠として市民が道路内にある公益事業者ネットワークを利用した対価と言い換えることもできる。

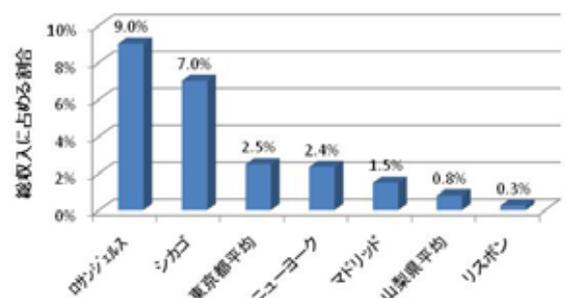


図-4 総収入方式採用都市と日本の都市の比較

(3) 総益金（純利益）に対する課金

論拠は「(2)総収入に対する課金方式」と同様に市民が道路内にある公益事業者ネットワークを利用した対価ということが出来る。しかし(2)の方式に比べ公益事業者の利益の増減の影響を受け安定した税収とはならない。

(4) 使用量への課金

使用量への課金は，電話事業では採用されていない。電気事業などにおける論拠としては道路内の公益事業者設備をどれだけ利用したかについて市民にその使用量により負担させるという考え方である。

(5) 人口への課金

道路敷き内を利用している公益事業者サービスを受
 益しているもの一人当たりに対して一定金額負担しても
 らおうという考え方である。イタリア B 方式で人口へ
 の単価を NTT 東日本エリア契約者数にかけ合わせた総
 収入に対する割合は、わずか 0.1%となり、他の制度に
 比べて低いことが明らかになった。

(6) 道路占用料が無償

前述のようにヨーロッパには多くの道路占用料が無償
 の国がある。これらは、公共と公益事業者が国民市民に
 対して同様のサービスであると考え道路敷きの使用に関
 しても同様の扱いとなっていると言える。

7. まとめ

本研究の結果、表-6 に示す通り我が国が採用してい
 る土地の価格に基づく設備量方式は、各自治体市民間で
 不公平となり、制度上地上設備を構築する方が有利な方
 式となっている。仏国のような道路への影響を考えた設
 備量方式にすることにより、各自治体市民間の不公平是
 正や、地下設備への誘導が可能であるということも本研
 究において示せた。総収入による方式では、制度上その
 上限を設けない限り比較的大きな徴収金額を徴収してい
 る。これは、違う見方をすれば自治体としては財源確保
 をする上で有効な方法である。人口による方式は、電話
 事業においてはイタリア B 方式のみでありそれほど大き
 な徴収金額とはなっていない。使用量による方式は、電
 話事業では存在せず、独国の電気事業などに適用されて
 おり、オフピーク料金を導入するなど政策的に自由な制
 度となっていることがわかった。

表-6 各方式比較一覧

占用料の決定根拠	自治体間市民の公平性	地下への誘導	総収入に対する徴収金額 ²⁾
設備量方式 (土地価格)	×	×	0.9%~2.5%
設備量方式 (道路への影響)			0.2%~0.4%
総収入方式			0.25%~12.5%
総益金方式			*
人口方式			0.1%
使用量方式	×		*
無償方式			0.0%

注) 電信電話事業に限る。

現在の固定資産評価額に基づき道路占用単価を決定
 する方法は、今回調査した中では戦後日本と韓国のみ
 の制度であり、公物に対する私権の問題や他の行政財産
 の使用に関わる制度との整合性などからその有効性に問
 題があることがわかった。

道路占用料の考え方は、各国の成り立ち、思想や時の
 社会情勢により様々であり特に規制緩和とともに変化を

遂げてきた。日本では現在の道路法を設定後に社会の情
 勢が変わってきた中で、財源の確保、大企業からの徴収
 といった側面のみに着目しその制度自体の成り立ちや改
 善といった側面までは検討できていない。道路は交通政
 策上重要でありその無制限な占用を制限することは必要
 である。しかし公益事業者は全国一律のサービスの提供
 をする必要があり不採算な地域でも公益事業者はサービ
 ス提供をする義務がある。例えば行政側の計画が大きく
 変更になり過剰な設備を構築するケースやほとんど費用
 が回収できない地域に設備を構築するケースも多くある。
 そういった場合には現在の設備量に基づく方式は公益事
 業者が道路敷きを利用することにおいて受益者とはいえ
 ない。現在の各国の制度は、公益事業者を受益者として
 みるのではなく、そのサービス受益者つまり市民こそが
 道路敷き利用の受益者であるという考え方が多く、現在
 多くの公益事業者が競争している我が国の状態では後
 者の考え方つまり受益者は市民であるという考え方が適
 していると考えられる。

8. 謝辞

本研究を進めるにあたり、助言、協力、資料提供いた
 だきました郵便事業株式会社の渡邊様、仏国の Louis
 Sato 様、(財)運輸政策研究機構運輸政策研究所の藤
 崎様、NTTファイナンス(株)中村様、政策研究大学院大
 学の開発プログラムの先生方に厚く感謝の意を表します。

参考文献

- 1) 「道路占用料制度に関する調査検討会」報告書 国土交通省ホームページ
- 2) 「共同溝にみる道路占用物から道路付属物への転換」鈴木悦郎 土木史研究 第20号 p.35-44 2000年
- 3) 「帝都復興事業における共同溝敷設計画と施工例に関する研究」鈴木悦郎 三浦裕二 土木史研究第17号 p.81-92
- 4) 「近代日本の道路と通信-電信電話の道路占用」北原聡 関西大学「経済論集」第57巻第4号 p.43-63 2008
- 5) 「米国における道路占用制度及び線路敷設権に関する実態調査」渡邊伸司 道路行政セミナー p.36-40 2001
- 6) 「公物の有効利用と公物占用理論 フランスの公物法の変容を中心として」小幡純子 上智大学法学会「上智法学論集」p.33-72 1998
- 7) 「道路法解説(改定4版)」道路法令研究会・編著 大成出版 2007
- 8) 「公物造営法」原龍之介 1994
- 9) 不動産鑑定評価基準(http://tochi.mlit.go.jp/appraisal/01_appraisal.html)
- 10) 市政調査資料第十七号 我國主要都市に於ける電気事業報償契約 財団法人東京市政調査会
- 11) FWHA HP(<http://www.fhwa.dot.gov/>)
- 12) シカゴ市 HP(<http://www.cityofchicago.org/city/en.html>)
- 13) ヒューストン市 HP(<http://www.houstontx.gov/>)
- 14) ロサンゼルス市 HP(<http://www.lacity.org/index.htm>)
- 15) NYC HP (財務局) (<http://www.nyc.gov/html/dof/html/home/home.shtml>)
- 16) 米国条例集ホームページ(<http://www.justia.com/>)
- 17) フランス共和国法典集 HP(<http://www.legifrance.gouv.fr/home.jsp>)
- 18) ドイツ連邦共和国法典集 HP(<http://bundesrecht.juris.de/index.html>)
- 19) 韓国法令集 HP (<http://law2.naralaw.co.kr/main/main.php>)
- 20) ポルトガル通信省 HP(<http://www.anacom.pt>)
- 21) スペイン法令集 HP(<http://noticias.juridicas.com/>)
- 22) 加ガ 放送通信協会 HP(<http://www.crtc.gc.ca/eng/archive/2001/DT2001-23.htm>)
- 23) ベルギーの郵便と通信機関 HP(<http://www.bipt.be/>)
- 24) EU HP(<http://ec.europa.eu/archives/ISPO/infosoc/telecompolicy/5th-en.pdf>)