

占用物件の受忍限度超えの移設補償について (下水道の補償事例より紹介)

福田 瞳¹・香田晃宏

¹関東地方整備局 大宮国道事務所 管理第一課 (〒331-9649埼玉県さいたま市北区吉野町1-435)

道路工事に伴う支障移設は、多くの場合が占有者負担で行われ、移設補償が行われる事例は数少ないのが現状です。そのため、移設補償事務の経験者も少なく、担当者となった際には、どのような場合に受忍限度を超える損失と判断できるのか、また何を根拠に判断すべきか戸惑うこともあるかもしれません。

本発表では、直近の補償事例を紹介し、判断にあたり確認した事項や実務上の留意点を共有することで、今後の業務の参考としていただきたく、検証内容および結果等について紹介します。

キーワード 受忍限度の範囲を超える、支障移設、移設補償、負担能力

1. はじめに

埼玉県内の下水道事業者が国道占用する下水道管について、国の道路工事の支障となったため、占用物件の撤去、移設依頼を行った。道路工事に関する移設に要する費用は原則として、占有者の負担であるところ、当該下水道事業者より「移設等の費用を地方公共団体の下水道事業予算から支出することは困難」との回答を受けた。

このため、道路管理者による移設費用の移設等の費用負担が可能か否かを検討するに至ったものである。

2. 移設補償制度について

(1) 道路法上の規定

道路管理者の道路工事により支障となる占用物件の移設費用について、その費用を補償する必要があるか否かについて、道路法では第71条（道路管理者等の監督処分）及び第72条（監督処分に伴う損失の補償等）に関連規定がある。

道路法第71条第2項第1号においては、道路に関する工事のためやむを得ない必要が生じた場合、道路管理者は、監督処分を行い、占用物件の移設を命じることができるとしている。

また、道路法第72条第1項においては、第2号または第3号の規定によるものである場合は、補償しなければならないと定める一方で、第1号に該当する場合には、補償の要否について明文化されていない。

これにより、国においては、道路法72条第1項の解釈について、道路工事に関する移設に要する費用は、原則として、占有者の負担によるものとし、例外的に、社

会通念上の受忍義務の範囲を超える損失と判断される移設に対しては、補償するものとしている。

(2) 社会通念上の受忍義務の範囲を超えるとは

「社会通念上の受忍義務の範囲を超える」という言葉について、一般的にどのようなイメージを持たれるだろうか。あまり聞きなれない言葉かもしれないが、一般的には、「一般的には受け入れがたい」「我慢できない」といった解釈をされると考える。

(3) 受忍の限度超えの判断の考え方

前述のとおり、補償については、「社会通念上の受忍義務の範囲を超える損失」と判断された場合に行うことになる。占用物件の移設は多岐にわたることから、具体的な判断基準を設定することは困難であり、個々に検討する必要がある。

なお、補償の可否の判断は本局決裁となるため、路政課に上申し、局長の了承を必要とする。

3. 事例紹介

(1) 下水道の移設補償について

令和7年度に大宮国道事務所にて補償判断を行った事例を紹介する。



図-1 国道17号本庄道路整備区間

国道17号本庄道路は、埼玉県深谷市から群馬県高崎市までの延長13.1キロのバイパス道路である。
(図-1)

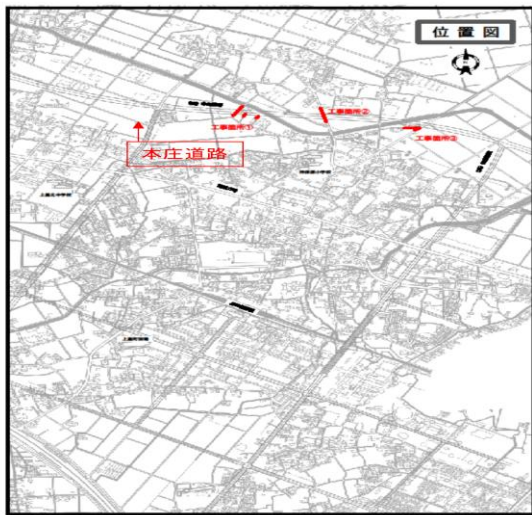


図-2 位置図

本庄道路整備に伴い、既設道路に占用している下水道管、マンホール等が支障となった。道路計画箇所において、既設道路に下水道管が縦・横断方向に埋設されており、3箇所において、掘削や道路の付替え整備で直接支障となるため撤去、移設が不可欠となったものである。

(図-2)

支障となる占用物件は、下水道管 (VU管Φ200) 総延長255.6m、マンホール8基である。

下水道管は、平成13年から21年度に設置し、設置後16年から24年が経過している。

移設工事の見積額は、総費用として約94百万円を見込んでいます。

(2) 補償回答までの経緯

計画課と下水道管理者との間で、設計協議を行い、支障物件を確認した。令和6年8月に管理第一課より下水道管理者に支障移設依頼を通知、同年10月に下水道管理者より補償申し出を受け、事務所計画課、管理第一課、路政課にて、補償の可否の検討を行った。令和7年7月、補償可能と判断し、路政課に上申、本局決裁を経て同月、回答通知を发出している。

(3) 受忍限度超えの判断の検証結果

本件の下水道管等移設について、社会通念上の受忍義務の範囲を超えていると判断した。本節では、判断を行う際に確認した下記①～⑥の検証結果を報告する。

① 予見可能性

本庄道路事業化、国道区域決定 (※) より前に、下水道管を設置されており、占用物件は占有者が将来の道路工事を予見することは困難であった。

※道路事業化 平成15年、区域決定 平成30年

下水道管設置 平成13年から21年

② 道路工事の緊急性

本庄道路事業は、工程管理上、短期間で集中施工する必要があり、緊急性が高い工事と判断した。

③ 占用経過年数の長短

下水道管は耐用年数50年にに対し、設置後16～24年しか経過していない。今後も長期的な使用が期待できたため、占用経過年数は短いと判断した。

④ 移設工事の非常態性

本件は、既設管の撤去、移設のみでなく、排水機能を維持するため、仮設管を設置を伴う工事であったため、大規模で高度な技術を要する困難な工事と判断した。

⑤ 移設工事にかかる費用の額

移設工事費約94百万円、設計委託費約14百万円、合計約1億円を見込んでおり、多額の費用を必要とする大規模な工事である。

⑥ 占有者の負担能力

当該下水道事業者の所管範囲における下水道普及率は、64.9%であり、未普及地の解消も早期に達成する必要があるため、既に多額の下水道建設費の支出と赤字経営が見込まれている。

本庄道路事業に伴う移設工事費を負担させた場合、令和11年度には、補填財源も底をつき、建設改良費の削減を余儀なくされ、今後の管渠工事に遅れが生じる事態となることが判明した。

このため、現状の当該下水道事業者の経営規模では、負担能力を超えると判断した。

(4) 審査過程での問題点と対応策

(a) 占有者による国の補償制度への疑問

他の道路管理者では補償の可否を伴わない補償で

あった経験から、国の補償制度について、占有者になかなか理解を得られなかったことである。

対応に苦慮した部分もあったが、国の費用負担の在り方や道路管理者毎に運用ルールが異なることを何度も説明し、どうにか納得いただけた。

今後は、占有者との認識の違いを埋めていくためにも、補償制度の事前説明を入念に行う必要があると考えます。

(b) 移設工法の妥当性について疑義

推進工法を採用した撤去・移設工事について、工事費が高いのでは、開削工法の方が安くなるのではないかと、本局より指摘があったものである。

適正な補償を行うため、開削工法、推進工法のどちらが安価となるか、計画課と連携し、検証を行った。(図-3)

一般的には、開削工法の方が安価なイメージがあるが、掘削の深さがあると、土砂の運搬費や土留めの仮設費等が高くなる傾向があることを確認した。

本件の下水道管は、4.5m前後の深さにあるため、推進工法の方が安くなることを確認した。

タイムで共有することが重要である。

そのための手段として、メール、議事録、作業部会等で最新情報の共有を行った。

4. まとめ

「社会通念上の受忍義務の範囲を超える損失であること」を判断するため、道路や下水管は、どのような工法、工程で作っているのか、下水道事業の財政収支計画を通して経営実態を調査したり、自治体の32条占有許可の在り方を知ったり、様々な観点からの専門的な知識等も必要となり、難しく苦慮することもあったが、その分視野を広げることも出来たと思う。

受忍限度超えの判断の軸として、『占有者の負担能力』が重要だと感じた。工事費が高いからだけでなく、占有者の経営規模や工事の特殊性など、様々な要素を総合的に考慮する必要があり、判断の難しさを実感した。

また、今後も、関係部署間で連携し、必要な情報を共有することで、円滑な補償事務を行っていきたい。

参考

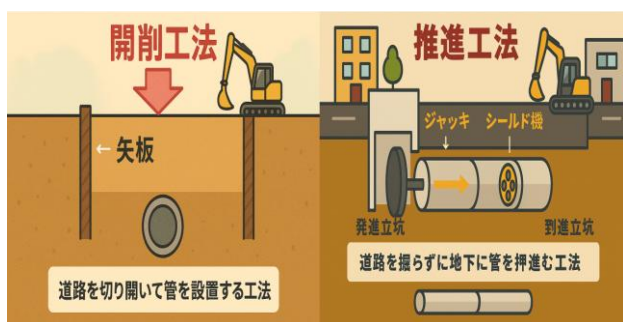


図-3 地下管路の工事方法

【開削工法】

ショベルカーで道路を掘り開いて管を設置する方法。地面を大きく掘るため、交通規制や仮設工事が必要になる。

【推進工法】

道路を掘らずに、掘削機で地下に管を押し進める方法。道路を大きく掘らないため、交通規制はほとんど必要ない。

※それぞれにメリットがあるが、一般的には、推進の機費用がかからない分、開削工法の方が安価と言われている。

(5) 創意工夫した点

本局上申後、道路部からの問い合わせに、事務所として、統一的な回答が出来なかった反省から、関係部署間で連携できる体制作りを意識した。

移設補償は、事業課、管理第一課、用地課が連携して手続きを行っており、懸案事項や進捗状況をリアル