

橋梁工事に伴う事業損失補償について

南部国道事務所用地第一課

◎用地第一課長 大城清順

○用地第一係長 稲嶺幸大

1. 事業損失とは

1) 事業損失の意義

公共事業の施行により発生する騒音、振動、日照障害等により起業地外の第三者に与える不利益、損失又は損害¹をいい、公共事業の施行に必要な土地等の取得又は使用に伴い直接生ずる経済的損失であるところの収用損失とは区別されている。

「公共事業の施行」とは、事業の計画から管理に至るまでのすべての段階を含み、いずれの段階で発生した損害も事業損失という。

2) 事業損失の認定要件

公共事業の施行に起因し、公共事業の施工と発生した損害の間に因果関係があること、当該損害が、社会生活上、受忍すべき範囲を超えていると認められるものであること、また、工事完了の日から1年を経過する日までに損害等の申し出がなされたものであること。

3) 事業損失の処理手順

事業計画の策定から工事着工前までを「計画段階」とし、工事着工後、竣工し、施設の供用を行うまでを「実施及び管理段階」として分類している。計画段階においては、環境対策や工事着工前に事前調査を実施しておくことが事業損失の未然防止の上で重要となる。そのうえで、損害等の発生の可能性が強く、且つその損害の程度が著しく社会生活上受忍の範囲を超えると予測される場合には、計画・工法の変更を検討する必要がある。

しかし、計画等の変更が不可能な場合等で、その損害等があらかじめ予見されるときは、事前にてん補措置を講じることもある。

工事の施工又は管理段階においては、現実には損失が発生した後の対応となる。当該損失が、工事の施工又は供用に起因するかの因果関係の判定を行い、また社会生活上受忍すべき範囲を超える場合には、応急処置等必要な措置を行い、その後当該損失を受けた者に対し、機能回復等に要する経費等の負担を行う。

2. 本件事業損失の概要

当所施行の道路事業により、河川や漁港を横断するため約700mの橋梁を建設する。当該河口部には、5脚のPC橋脚の建設を予定しており、被補償者であるA社の除塩等施設を備えた事業所は河口付近に位置しており、沖合で採取された海砂を砂利採取運搬船（以下、「運搬船」という。）にて当該地まで運搬し、除塩等を行い製品化している。

当所事業の施行により設置されるPC橋間のクリアランスが運搬船の入港に支障をきたさないかを検証する。

1) 通行可能船舶の高さについて

¹ 「損失補償」適法な行政作用によって国民の利益を損わせた場合における損失の補償
「損害賠償」違法な行政作用によって国民の権利利益を侵害する場合における損害の賠償

橋梁下の水路を航行できる船舶は、通過船舶の最大マスト高に諸要因を考慮し、一般的に 2m の余裕高を加えた高さを確保しなければならないとされている。

設置予定橋梁の最大桁高は、略最高高潮面から約 17m で計画されており、よって、通過可能船舶の最大高さは $17\text{m} - 2\text{m} = 15\text{m}$ 以下となる。

2) 通行可能船舶の幅員について

一般航路の幅員は、航路の距離及び船舶同士が航路航行中に頻繁に行き交う可能性の有無によって設定基準が示されている。当該河口付近は、航行する船舶は少なく、 $0.5L$ (L =対象船舶の全長) 以上の幅員を確保すれば十分である。

設置予定橋梁の幅員は 39m を予定しているので、通過可能船舶の最大長さ (全長) は $39\text{m} \div 0.5 = 78\text{m}$ 以下となる。

3) 実際に使用している船舶について

現在使用している運搬船の概要は表のとおり。

船名	運搬船イ	運搬船ロ
用途	砂利採取運搬船	砂利運搬船
総トン数	915 トン	915 トン
積算荷重	2,880 トン	2,795 トン
主要寸法	全長 77.12m 幅 15m	全長 77.12m 幅 15m
レーダーマスト高	25.6m (空船)	25.6m (空船)

建設予定である橋梁の高さは 17m であり、運搬船イ及び運搬船ロのレーダーマスト高では当該橋梁下を航行することは不可能である。

3. 事業損失の認定

1) 事業損失の認定要件

公共事業の施行に起因し、その損害等との因果関係が明白であり、且つその損害等の程度が、社会通念上受忍の範囲を超えているかなど、事業損失としての認定要件について以下検討を行う。

①公共事業の施行に起因し、その損害等の間に因果関係があるか。

「2. 本件事業損失の概要」で述べたとおり、現在使用している運搬船のレーダーマスト高は、当所が建設を予定している橋梁の桁高より高いため、航行が不可能となることから、当所事業の施行に起因しており、その損害等との因果関係が認められる。

②違法な行政作用でないこと。

当該事業は、都市計画決定された道路であるとともに、道路構造令及び各種法令に合致した計画であることから、違法性がないものと判断した。よって、橋梁の桁高を運搬船が通行可能な程度に計画変更することは不可である。

③損失等が社会通念上、受忍すべき範囲を超えるものか。

①因果関係で述べたとおり、運搬船が橋梁下を通過できなくなることにより、当該事業者の敷地内に砂利を陸揚げできなくなる。これにより砂利加工販売業を阻害し、営業に損失をおよぼすことは、社会通念上、受忍の範囲を超えるものと判断した。

④損害等の申し出がなされたものであること。

事業損失補償は、原則として「工事完了の日から1年以内に損害等の申し出がなされたものであること」とされているが、事業説明を行った際に相手方より損失の補償を求められた為、工事完了前に補償を行うこととした。²

4. 補償内容の検討

前述により、橋梁建設に伴い損失を被ると予見される当該事業者に対し、原因者である起業者側として損失補償を行うにあたり、その手法について以下のとおり検討を行った。

1 案：事業計画の変更

当該事業計画に違法性はなく、また、大幅な事業費の増大となるため、経済的合理性を著しく欠き認定困難と判断した。

2 案：運搬船のマスト等の一部改造案

必要改造部分が殆どの部位に及び、これらを改造することは、当該運搬船の規模から判断して技術的に困難であることから認定困難と判断した。

3 案：運搬船の再築案

現況の能力を有した運搬船で、計画橋梁下を航行できる運搬船は、技術的に困難であり、また海上予防衝突法施行規則³に違反するため、建造が不可である。

² 「公共事業の取得に伴う損失補償基準要綱の施行について 第三」

³ 「海上予防衝突法施行規則第9条（マスト灯又はマスト灯と同一の特性を有する灯火の垂直位置）及び「航海用具の基準を定める告示第2条第2項」

4 案：海上に代替施設（バース）を建造し、ベルトコンベアーにより海砂を運送する案
その動力装置類の塩害対策や台風対策等、維持管理費に多額の費用を要することとなり、認定困難と判断した。

5 案：代替施設（バース）を確保しダンプカーにより海砂を既存施設まで輸送する案
騒音・振動・交通安全上問題があり現実的ではない。また、年間輸送経費や、港湾施設使用料を試算した結果、高額となるため経済的合理性を欠き、認定困難と判断した。

6 案：構外移転とする案

現況と同じような条件の移転先地を確保することができれば実現可能であるものの選定は困難であり、また、施設移転料が高額となるため、認定困難と判断した。

7 案：海砂の海上輸送を専門業者に委託する案

本件のような砂を運搬する船舶として、バージ船という専用船がある。現在県内でバージ船を保有している運送業者が1社のみ存在し、その保有船は曳船タイプのバージ船である。しかし、当該曳船タイプのバージ船は、通常タグボートと約30mの距離を置いて曳航されるが、本件の河口は狭く、その距離が保てず入港不可能である。また、砂利採取船から砂利をバージ船へ積み替える作業を海上で行うことは危険であるため、瀬取り作業の行える港湾施設の使用料も考慮する必要がある。これらの海上輸送委託費用を10年間補償するものとし算定を行い、次の8案と経済比較を行うこととした。

*バージ船とは、自ら駆動はせず、タグボートにより曳航されて砂を運搬する専用船である。また、バージ船には、タグボートで曳船として移動するものと、後方より押船で移動するタイプの2種類がある。

8 案：海砂の海上輸送が可能な船舶を調達する案（採用案）

7案の押船及びバージ船の調達費とそれに伴う増加経費を補償する案である。新造費及び維持管理費については、造船業者から徴した見積書により算定を行った。労務費及び燃料費については、1年間に要する費用を「港湾請負工事積算基準」により算定を行った。また、港湾施設料については、バージ船の係留及び砂利の瀬取り作業が可能な周辺の港湾施設を使用した際に要する費用を、当該施設管理組合が定めた使用料に基づき算定を行った。

専用のベルトコンベアーを装備したバージ船及び押船の新造費、船舶維持管理費、燃料費及、労務費及び今後10年間の港湾施設使用料の合計を算定した結果、前述の7案に比べより経済的合理性があると判断した。10年間という期間は、バージ船、押船の耐用年数を考慮し認定した。⁴

⁴ 船舶（総トン数が二千トン未満のもの、浚渫船及び砂利採取船）の減価償却資産の対応

5・まとめ

本件は、その損失等の発生は不可避であり、またその損害等の程度が著しく社会生活上受忍すべき範囲を超えると予測され、計画又は工法上にも違法性がなく且つ、計画変更が不可能であったため、その損失を未然に防止するための方法について検討を重ね、最も経済的且つ合理的な補償案を提示し、最終的に被補償者の合意を得て解決に至ったものである。

近年、公共施設の大型化、機能向上といった事業内容の変化に加え、土地利用の高密度化が進むとともに、国民の環境に対する認識が変化し、権利意識も向上してきたことから、公共事業をめぐる紛争もその深刻さを増してきている。これらの紛争は、公共事業の施行に当たり大きなあい路となっており事業損失に対する適切な対応は、起業者にとって重大な課題であるといえる。

また、公共事業の施行に当たっては、工事工法上の検討など損害等を未然に防止し、又は軽減する措置を講じてすること、すなわち違法性がないことが前提であり、すなわち、公共事業に起因して発生する不利益、損害等が、すべて直ちに事業損失として認定されるものではないことに留意する必要がある。

更に、公共事業の施行により発生する騒音、振動、日照障害、水枯渇、地盤振動、電波障害等への対応については、今後とも事業施行に伴う、設計・工事担当及び用地担当との連携を密にし、事業各段階における地域住民等との紛争回避へ向けた努力が求められる。