

国土交通省直轄事業と地籍調査における公共事業連携の推進について

1. はじめに

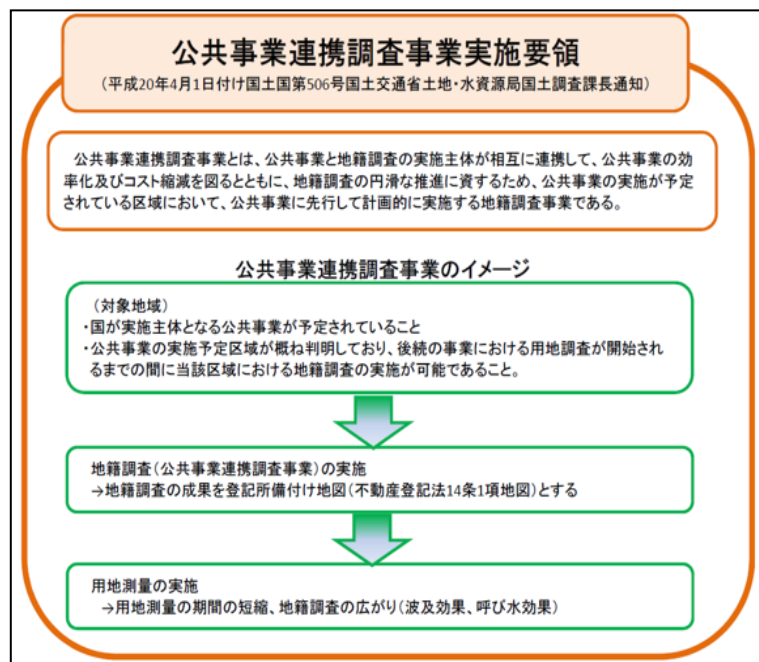
公共事業の早期完成のためには、事業用地の円滑かつ早期の取得が必須である。しかし、事業用地に係る土地の筆界確定が出来ないために用地測量が未完了、用地取得困難という事態が発生すると円滑な用地取得を阻害するリスクとなる。一方、公共事業に先行して地方公共団体等による地籍調査が実施されると、用地測量に係る労力の軽減及び期間の短縮に効果が発揮され、事業用地の円滑かつ早期の取得に資するものとなる。

公共事業と地籍調査との連携に関わる調査及び調整について、平成 29 年度から各地方整備局等用地部が各事務所用地担当課と各都道府県・各市区町村地籍整備担当者の仲介者としての役割を積極的に担うことにより、公共事業連携の活用が推進できるという方向性が明確になった。関東地方整備局管内における直轄の公共事業と地方公共団体等が実施する地籍調査との連携については、積極的な調整を行った結果、横浜国道事務所の事業予定地において、横須賀市からの協力を得ることができ、平成 31 年度から横須賀市による地籍調査が行われる予定である。本件では、公共事業の実施主体が国土交通省の直轄事業のケースについて述べる。

2. 公共事業と地籍調査との連携の取り組みについて

2. 1 公共事業連携調査事業

平成 20 年に国土交通省から各都道府県あてに公共事業連携調査事業（以下「連携事業」という。）の推進について通知されている。これは、公共事業と地籍調査の実施主体が相互に連携して、公共事業の実施が予定されている区域において、公共事業に先行して計画的に実施する地籍調査事業である（図 1）。連携事業の対象地域は国が実施主体となる公共事業が予定されており、国の用地調査が開始される



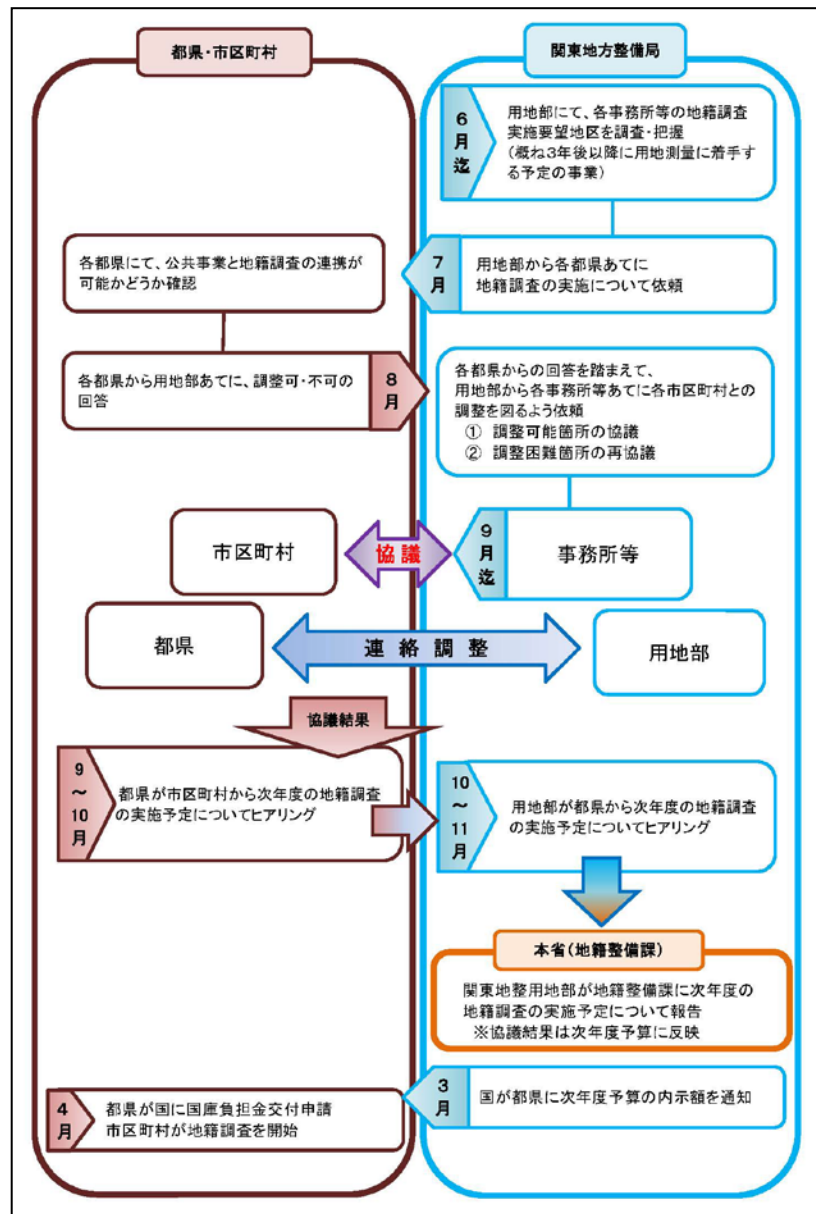
【図 1：公共事業連携調査事業実施要領】

までの間に地籍調査の実施が可能であることとされている。地籍調査の事前実施により、後続の公共事業における用地調査等で実施される測量（以下「用地測量」という。）の期間短縮に効果を発揮するものである。

2. 2 関東地方整備局管内の連携事業の流れについて

平成29年度より国土交通省土地・建設産業局地籍整備課が担っていた事務の一部を地方整備局等用地部が実施することとなった。事務の一部移管により、これまでと比べて異なる点は、地方整備局等用地部職員が各都県の地籍調査担当者に対して積極的に調整を行い、連携の可否の把握に務め、その上で地方整備局等事務所と市区町村との協議を調整することである。

関東地方整備局では、用地部が各事務所から連携事業の要望地区の把握をするところから始まる。要望のあった地区をもとに、用地部は各都県に連携事業の実施が可能かどうか確認依頼をし、各都県からの調整可・不可の回答結果を踏まえ各事務所あてに各市区町村と協議を図るよう依頼をする。



【図2：関東地方整備局管内の連携事業の流れについて】

その後、用地部は連携事業の協議が進むよう、各都県と連絡調整を行う。連携事業の協議結果は次年度の地籍調査実施予定箇所の予算ヒアリングを通じて、次年度予算に反映される流れとなる（図2）。

2. 3 関東地方整備局の取り組みについて

関東地方整備局管内では、平成 30 年度の要望地区について、各都県及び市区町村との地籍調査実施に関する調整を行った結果、冒頭に述べた横浜国道事務所が実施する国道 16 号横須賀地区トンネル改修の事業箇所のうち新船越トンネルにおいて、横須賀市が平成 31 年度から地籍調査に着手することで協議が成立した。横浜国道事務所と横須賀市との協議の際には、用地部は神奈川県と連絡調整をし、連携事業の実施が推進されるよう努めた。

3. 連携事業の成立・不成立事例の分析について

3. 1 連携事業が成立した要因

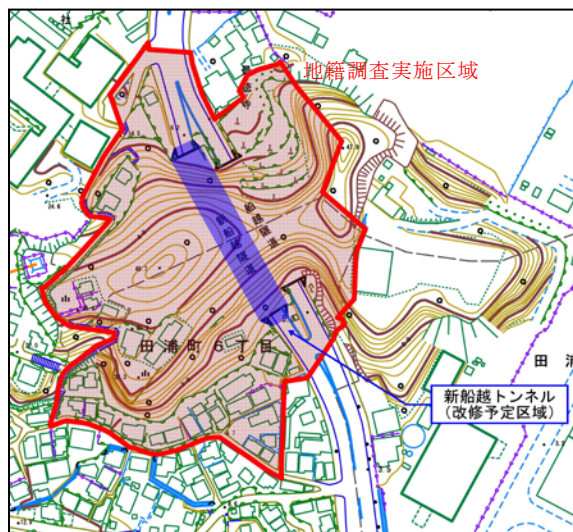
連携事業の調整結果、協議が成立した事例の分析を行う。横浜国道事務所の事例について、主な要因は以下 3 点といえる。

- ① 横浜国道事務所が連携事業に積極的であり、事業計画担当課が横須賀市に直接働きかけていたこと。また、用地担当課が事業計画担当課と連携して市との調整を行ったこと。
- ② 横須賀市が地籍調査推進に力を入れていること。
- ③ 神奈川県が市町村に対し連携事業の効果を強く指導していること。

関東地方整備局管内の連携事業の要望地域については、概ね 3 年後以降に用地測量に着手予定の地区を対象としている。用地測量のスケジュールを組み立てるには、公共事業の計画・調査段階から、計画・用地・工事担当課をはじめ事務所内の関係部署と事業工程の調整を行うことが必須である。事業工程が策定されなければ、地籍調査の実施主体と連携事業の実施時期について協議を始めることは出来ないからである。

横浜国道事務所は平成 29 年度から地籍調査の実施主体である横須賀市と調整を始めており、平成 30 年度にかけて市との協議を重ねた結果、トンネル改修対象のうち新船越トンネルにおいて平成 31 年度から市が地籍調査に着手する調整が成立した。協議にあたっては、事務所用地担当課が計画担当課と横須賀市との調整を適切に行った。

また、地籍調査の指導・検査を行う神奈川県は横須賀市に対して、連携事業の効果について重要性を強く推進した。横須賀市をはじめ、神奈川県に対しても、連携事業への理解と協力を



【図 3：横須賀市内の公共事業連携位置図】

得られたことは欠かすことの出来ない要因である。このように、国、県、市が積極的な動き

をしたおかげで、連携事業の実現に大きく寄与したと思われる。

3. 2 連携事業の調整が不成立となった要因

調整が不成立となったケースについて、主な要因は以下のとおりである。

- ① 地籍調査完了までに時間を要するため、公共事業のスケジュールに間に合わない。
- ② 地籍調査の実施主体の人員不足

地籍調査は土地所有者との筆界確認をはじめとする調査測量の作業を行った上で、その測量成果が不動産登記法14条地図として登記所に備え付けられるものであり、調査開始から多くの時間と手間が必要になる。また、地籍調査の実施主体にとって、計画的に予定されている調査地区に加えて、公共事業に先行した調査地区を追加すると、複数地区の地籍調査着手には人員不足のために難しい、ということもあげられる。

4. 今後の取り組みについて

連携事業を推進する上で、有効な方法については主に以下2点が考えられる。

4. 1 情報の見える化・共有化

国土交通省の地籍調査 Web サイトでは、各市区町村別の地籍調査の実施状況が分かるマップを掲載している。例えば、実施状況マップに国の公共事業予定地を示すことで、地籍調査の状況を大方把握することができる。事務所や市区町村等の関係機関が調整・協議のツールとして、こうした重ね図を作成しておくことは、公共事業と地籍調査の相互事業の見える化・情報共有化につながり、連携事業の協議箇所の掘り起こしにつながるものと考えられる。公共事業または地籍調査箇所の早期把握により、調整の開始時期を早めることができるからである。

4. 2 連携事業の成立に向けた用地部支援

関東地整用地部は昨年度までは各事務所と市区町村による協議を促すに止まったが、各事務所と市区町村の協議の場に用地部職員並びに都県地籍調査担当者も積極的に同席し、連携事業成立に向けて支援していきたいと考える。

5. まとめ

公共事業に先行して地籍調査が実施されれば、用地担当職員が行う用地測量の期間短縮につながり、用地職員の労力軽減に効果を発揮するものである。連携事業は公共事業の早期完成に効果的な手法であると言えるので、地籍調査が先行して実施されるよう、これまで以上に公共事業との連携を重点的に支援していくものである。