

# 常総国道管内の道路改築事業における 地方自治体への機能補償道路引渡しについて

重田 良二<sup>1</sup>・松川 洋一

<sup>1</sup>常総国道事務所 計画課 (〒300-0033 茨城県土浦市川口1-1-26)

高規格幹線道路等の道路改築事業実施に伴い、事業地内にある既存の道路が有していた交通機能等を回復させるために、改築事業を行う事業者側において、本線整備と並行して機能補償道路を整備する必要がある。本論文は、道路管理部門を持たない常総国道事務所における機能補償道路を整備後に地方自治体に引渡すための体制、作業内容、並びに課題点について述べるものである。考察の結果、関係者間との早期連携、資料の標準化、進捗の見える化等により、機能補償道路引渡し事務手続きの円滑化を図ることが、より一層求められることを確認した。

キーワード 高規格幹線道路 圏央道 東関道 機能補償道路 引渡し 地方自治体

## 1. 常総国道事務所における機能補償道路の引渡し体制について

### (1) 事務所の事業概要

常総国道事務所は、茨城県内の首都圏中央連絡自動車道〔圏央道〕と国道6号牛久土浦バイパスの整備を推進する事務所として平成6年7月に設置された。また、平成23年7月より、東関東自動車道水戸線（潮来～鉾田）〔東関道〕の整備を担当している。<sup>1)</sup> (図-1)



図-1 常総国道事務所の管内図・事業担当区間

### (2) 事業引渡しプロジェクトチーム(PT)の立上げ

○同事務所は、道路改築事業の事務所であるため、道路管理に特化した部局を持たないことにある。そのため、機能補償道路の地方自治体への引渡し事務手続きや道路区域変更・供用開始手続き等については、機能補償道路を担当する工務課が中心となり、関係各課連携のうえ、実施する必要がある。

また一般的な国道事務所と異なり、道路法等の法的解釈についての所内相談窓口を持たないことに伴い、必要に応じて、整備局窓口（道路部路政課等）との連携が求められる。

今後、事業の進捗に伴い、機能補償道路の引渡し区間が多数発生するところである。機能補償道路の延長が、圏央道・東関道合わせて約59kmであり、手続き作業がかなりのボリュームとなるため、事務所体制強化の一環として、事業引渡しプロジェクトチーム(PT)を立ち上げた。(図-2)

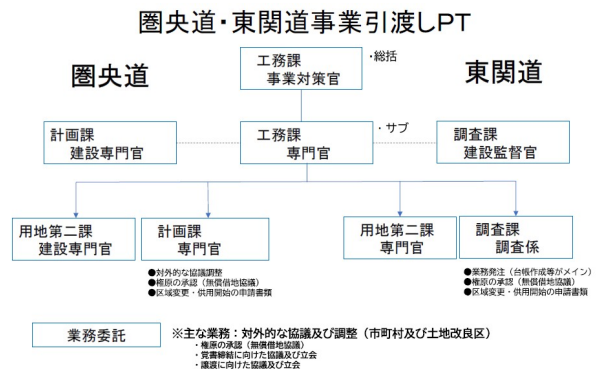


図-2 常総国道事務所の事業引渡しPT体制（2025年度の場合）

## 2. 機能補償道路引渡しに必要となる手続き・作業内容について

### (1) 本論文における機能補償道路の定義

機能補償道路は、高規格幹線道路等の道路改築事業実施に伴い、事業地内にある既存の道路が有していた交通機能等を維持・回復するために、事業主体が整備する道路のことであり、主に地方自治体管理の道路（市町村道）や農道が対象になる。(写真-1)

また、機能補償道路は「公共事業の施行に伴う公共補償基準要綱等の規定（昭和42年2月21日閣議決定）」の第4条（補償の方法）等に基づき、「現物による補償（機能回復）」として位置づけられる。<sup>2)</sup>

本論文においては、機能補償道路について特定の道路改築事業に限らず一般的な内容を述べるものとする。



写真-1 道路改築事業に伴う機能補償道路の例

### (2) 機能補償道路引渡し手続きの流れ

#### ○工事着手前

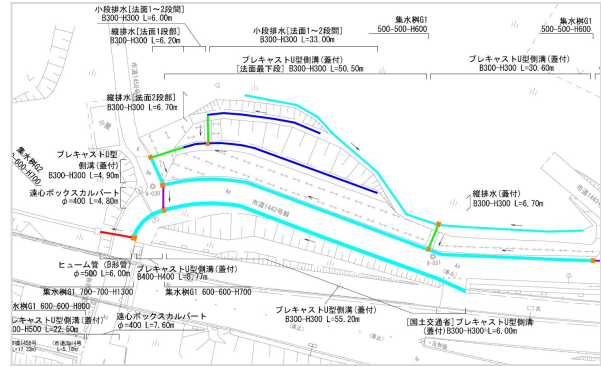
- ・機能補償道路の対象となる既存路線の確認
- ・機能補償道路の管理区分に関する協議  
(工事施工中において、機能補償道路の配置に変更がある場合は、適宜地方自治体に協議)

#### ○工事完了後

- ・国道事務所と地方自治体による引継箇所の確定
- ・国道事務所が地方自治体への引継・路線認定の手続きに必要となる資料の作成
- ・地方自治体への資料引き渡し、管理覚書の締結
- ・地方道区域編入
- ・国道区域除外
- ・譲与申請（引渡し）（道路法90条第2項に基づく）
- ・用途廃止 財務省に通知。国有財産としての道路廃止
- ・地方自治体による所有権移転登記・路線の認定（新規・変更）

### (3) 機能補償道路移管に必要となる資料

- ・機能補償道路の道路台帳、平面図
- ・市町村道認定に関わる資料（新規認定、変更、廃止）
- ・機能補償道路の工事完成図書  
(これらについては、地方自治体により必要な資料が異なる) (図-3)



路線名	市道	1442 号	幅員 (メートル)				延長 (メートル)				事業所名	家数	回	事		
			幅員	歩道	歩道	歩道	延長	トンネル	橋	建設						
1442-1	49.590~49.571k	P	3.00				0.50	0.50	23.11				23.11	23.11	G	道路外敷地(附)
			3.35													
1442-2	49.571~49.563k	P	3.35				0.50	0.63	8.50				8.50	31.61	As	道路外敷地(附)
			4.00													25 : 135m <sup>2</sup>
1442-3	49.563~49.448k	P	4.00				0.50	0.63	114.37				114.37	145.98	As	道路外敷地(附)
			5.25													25 : 185m <sup>2</sup>

図-3 道路台帳・移管資料の例（抜粋）

### (4) 機能補償道路移管に必要となる作業内容

#### ○事務手続き

前述「(2) 機能補償道路引渡し手続きの流れ」による。

#### ○測量業務

- ・基準点測量  
機能補償道路付近に既存点がない場合や、改めて測量が必要な場合に実施する。

#### ・地形測量

台帳平面図を作成するにあたり、最新の地形図が必要となる。

#### ・用地測量

地方自治体毎の管理箇所を明確にするために、官々境界（※）においても管理境界の確定を行う。境界確定には各地方自治体担当者にも立会を依頼し、管理引継後に管理範囲に疑義が発生しないように努める。

（※）官々境界：本線の道路管理者と地方自治体管理道路との境界を指す

・道路台帳作成

機能補償道路の移管後、地方自治体がスムーズに管理移行することが出来るように、道路構成が分かる資料として道路台帳を作成する。

・市道認定に関わる資料の作成

改築事業により各地方自治体の道路認定状況の変更が必要となる場合は、地方自治体側での手続きに必要な資料を作成する。

○アナログ図面の修正

・地方自治体が管理している道路台帳平面図がアナログ図面（CADデータによらない従来型の紙・マイラー図面）の場合、地形測量を実施した後、アナログ図面での接合処理を行う必要がある。測量成果の線形と既存（アナログ）図の線形との間でずれが生じる場合には、接合処理について、地方自治体の担当者と協議が必要となる場合がある。

・図郭が定められている場合は、機能補償道路の周辺だけ修正を行うのか、あるいは図郭全面のデジタル化（トレース）を必要とするのか確認が必要である。

○デジタル図面のフォーマット

・近年では地方自治体でも地形図のデジタル化が進みつつある。しかしながら、各地方自治体において導入しているGISシステムは自治体によって異なるため、それぞれのGISシステムに対応したデジタル図面のフォーマット形式で引き渡しを行う必要がある。

### 3. 機能補償道路引渡し手続きにおける課題点と業務効率化等について

#### (1) 機能補償道路移管手続きの課題等

○地方自治体によって移管に必要な資料が異なる。（必要となる資料の種類も異なれば、様式も異なる）そのため関連機関協議にて自治体毎にヒアリングを実施し、各自治体が必要とする資料とその内容を把握することが必要となる。

○機能補償道路を新たに認定（市町村道認定）する場合、市議会にて審議を諮る必要がある。

また、市議会の開催時期は概ね決まっているため、国発注による道路台帳作成業務のスケジュールと合わない場合、自治体の担当者に議会への提出時期を調整していただく必要がある。

○単独（単一路線）の機能補償道路が複数の自治体を跨

ぐ場合は、道路管理の分担の度合いを自治体同士で決定する必要が発生する。

○地方自治体によっては、基準点も移管する必要がある。2級基準点を設置するにあたり、複数自治体の既存の基準点網を考慮した配置にする事例もある。

○高規格幹線道路等の本線部完成供用と同時に機能補償道路の管理引継が完了していることが理想である。しかしながら、実際の現場においては、本線部の供用目標年次が明確になされていることにより、優先的に機能補償道路の整備が後回しになっているケースが多いと考えられる。そのため、次のような問題が発生する。

・部分的な移管が行われている。  
（工事箇所を進捗に左右されるため、部分的な移管が発生する）  
→ 区間・箇所ごとの進捗状況が不明確になりやすい。

・機能補償道路の工事完了から正式引渡まで期間が空く  
→ 草木繁茂等による維持管理対応を（本来行うべき）市町村ではなく、道路整備事業の主体者側において引き続き行わなければならない。

・境界杭や基準点の亡失や経年による傾きがある。  
→ 設置済みでも引継時に確認できないケースが多い。また、機能補償道路は農耕地に隣接している箇所が多く、農機具の搬入等により既存杭が破損しているケースもある。（写真-2）



写真2 正常な境界杭と傾きがある境界杭の例

○道路台帳整備・地方自治体への引継資料作成の業務的負担が考えられる。特に道路改築事業の単独事務所は、台帳作成の専門体制を持たないことが多く、関係資料の整備が遅延しやすいケースが考えられる。また、地方自治体が求める資料様式と事業主体が作成する資料様式が一致しないケースが考えられる。

○機能補償道路の整備にあたっては、周辺の道路アクセス形態や土地の利用状況、地元要望、移管する地方自治体による維持管理コスト等を総合的に考慮する必要がある。

○機能補償道路の完成後は速やかに管理者へ引き渡すことが理想であるが、実務上は本線と機能補償道路を一筆で買収し、一体的に国道区域へ編入するケースが多い。管理者不在の機能補償道路が残ると事業者における維持管理費や管理瑕疵のリスクが増加することから、関係機関と事前協議して管理協定等を締結し将来の管理区分を明確にするとともに、市町村道として認定され次第、速やかに国道区域から除外し、区域の重複を解消する必要がある。<sup>3)</sup>

## (2) 機能補償道路引渡し事務手続きの効率化について

これまでに道路台帳整備業務等を受注した委託業者等の意見を踏まえ、移管手続き事務の効率化について、次のとおり整理した。

○業務発注者・受注者合同現地踏査による状況把握  
・業務開始後、速やかに発注者と受注者の合同現地踏査を行うことで、現地の課題や対策内容を二者間で共有することが可能となり、また対応方針を固めたうえで各自自治体に協議を始めることが可能となることから、円滑な業務履行に繋がるものと考えられる。

○機能補償道路引渡し進捗の見える化  
・引渡し対象道路・水路にナンバリングを付与  
・区間別の進捗状況を明確化  
(部分引渡しによる混乱防止を図る)

○引渡し手順・資料の標準化

- ・引渡し時の提出資料の内容を事前に明文化  
(協議回数の縮減や手戻り防止を図る)
- ・設計段階から管理部門の基準を反映
- ・道路台帳等の標準フォーマット化  
(全国統一の仕様化等)
- ・供用開始・覚書締結・引渡しスケジュールについてのロードマップ化

これらの整理した内容を踏まえ、機能補償道路の引渡し業務の円滑化を図ることが、道路事業者のみならず機能補償道路の管理者となる地方自治体からも、より一層求められると考えられる。

## 謝辞

今回の報告に際し、ご協力いただいた道路台帳作成業務の受注者をはじめ、関係者の皆様にこの場をお借りして感謝の意を表します。

## 参考文献等

- 1) 常総国道事務所ホームページ，令和7年度事務所事業概要  
[https://www.ktr.mlit.go.jp/ktr\\_content/content/000912294.pdf](https://www.ktr.mlit.go.jp/ktr_content/content/000912294.pdf)  
(2026年2月閲覧)
- 2) 国土交通省ホームページ，公共事業の施行に伴う公共補償基準要綱等の規定（昭和42年2月21日閣議決定）  
<https://www.mlit.go.jp/common/001206678.pdf>  
(2026年2月閲覧)
- 3) 山谷 瑞希・檜尾 亨，道路区域作業における注意点の考察，令和5年度 東北地方整備局 管内業務発表会  
<https://www.thr.mlit.go.jp/Bumon/B00097/K00360/happyoukai/R5/list5/5-6.pdf>  
(2026年2月閲覧)