

関東地方整備局における道路管理の取組み

～「道路内民地の処理」及び「地域と連携した整備手法」～

関東地方整備局 道路部 路政課

道路管理の内容は、複雑多岐、広範囲にわたるため、その事案処理については関係者間で知恵を絞って対応しているところです。

本稿では、数ある事例の中から「道路内民地の処理」及び「地域と連携した整備手法」をご紹介します。

～道路内民地における事務処理（地番変更登記）について～

東京国道事務所 管理第一課

1. はじめに

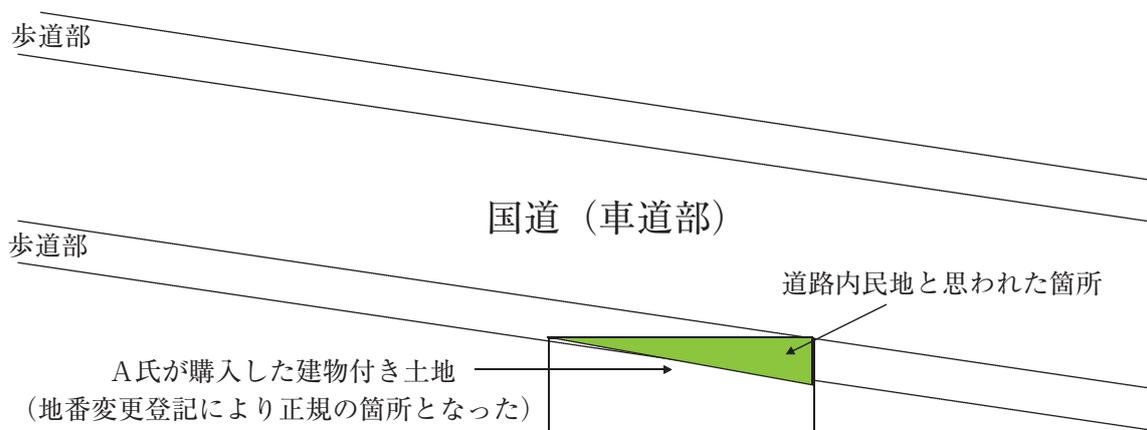
既に供用されている道路区域内で、いわゆる道路内民地の買い取り請求が多く発生し、対応に苦慮しているところです。

必要な調査等を実施して適時対応しているところですが、今回は不動産登記規則を適用して処理が整った事例がありましたので、ご紹介致します。

2. 道路内民地を取得した相手方及び目的

本件は、個人で不動産取引業を営んでいる A 氏が、知人を介して建物付き土地を購入したものである。

所有権移転登記完了後、当該土地に建てられていた物件の改築を計画し、建築確認申請を実施しようとしたところ、当該土地の一部が道路内に存している事が分かり、当方へ買い取り請求も考慮しつつ、解決に向けた対応依頼の申し入れがなされたものである。



略 図

3. 当該土地の権利調査

権利調査を実施したところ、現在の公図上、土地登記簿謄本上からは、明らかに道路区域内に存する民地であったが、隣地の大半が、昭和2年に内務省が道路予定地として買収した経緯があり、当該土地につ

いても公図上反転（枝番の振り違い）している痕跡が見受けられた。

そこで、当時の資料を保管している可能性がある東京都へ確認調査依頼を実施したところ、歴史的所蔵物である「国有地積図」の中には、当時の買収状況が確認できるものがある旨の回答を得たものである。

東京都の回答から、「国有地積図」を保管している東京都公文書館で閲覧調査を実施し、現在民有地と見られていた A 氏所有の土地が、実際は内務省が買収済みの土地（国有地）である事実を確認する事ができたものである。

加えて当該「国有地積図を、東京法務局との事前協議資料（提出資料）とする為、所蔵証明書（原本証明書類と同等の効力）の発行依頼を東京国道事務所長から東京都公文書館長あてに行い、昭和 4 年作成当時の「国有地積図」所蔵証明書を入手した。

4. 不動産登記規則 第十六条第 15 項の適用

東京地方法務局では、当初事前協議の段階で、地図訂正の申請が妥当であるとの判断であったが、不動産登記法の改正に伴って、地図訂正の申請における添付資料には土地全体を測量した地積測量図及び隣接土地の権利者の同意書が必要であったため、相手方はもとより、国土交通省においても予算的な措置を講ずる事が難しいため、「不動産登記規則 第十六条第 15 項」（登記官は、地図等に誤りがあると認めるときは、職権で、その訂正をすることができる）の適用を依頼し、相手方の同意書つまり A 氏の同意書を条件に、東京地方法務局から承諾を得たものである。

同意書の条件及び内容は、実印での押印、印鑑証明書の添付、「不動産登記規則 第十六条第 15 項の適用の同意」「その余の請求及び異議の申し立ては行わないこと、また訴訟などは行わないこと」が記載されているものに、A 氏が承諾（同意）されている事であった。

当該条件は、相手方との交渉に際して、厳しい条件ではあったものの、権利調査の事実関係を正確に説明する事で解決を見ることができたものである。

5. おわりに

本件事例は、約 2 ヶ月間という短期間での処理であったが、実はその短期間処理こそが、決定的な解決策に繋がったものではないかと感じている。

以上、道路内民地の事務処理案件に苦慮されているご担当者の皆様が、少しでもご参考になれば幸いです。

～国道 16 号川越市新宿町 3 丁目交差点における 地域と連携した整備手法について～

大宮国道事務所 計画課

1. 国道 16 号川越市新宿町 3 丁目交差点の概要

川越市は埼玉県の南西部に位置し経済、観光などの中核都市として発展してきた人口約 34 万人の都市である。

川越市新宿町 3 丁目交差点は、川越市の中心市街地の外郭に位置し、首都圏及び川越市内の環状機能を有する国道 16 号と、所沢方面から川越駅へのアクセス道路である（主）川越所沢線とが交差する交差点である。

川越市街地部における国道 16 号の主要交差点で唯一右折レーンがなく、たまり場も無いことから慢性的な渋滞が生じるとともに、歩行者・自転車にとっても危険な交差点である。



図1 位置図

2. 当該交差点における国道16号の機能

2.1 川越市の環状道路

当該交差点において国道16号は、埼玉県内の東西ネットワークの役割の他に、川越市街地の環状道路としての役割も有しており、産業・商工業等の長トリップの利用と、通勤・通学、生活道路等の短トリップの利用もされ、大型車以外にも歩行者・自転車・路線バスの交通量も多い特徴がある。

川越市街地はJR、東武、西武の3つの鉄道駅が存在する中心市街地を、環状道路として国道16号、254号が取り囲み、また、中心部から放射道路として主要地方道が広がる都市構造を有している。そのため、駅方向へ向かう人が多いことから、国道16号を横断する歩行者及び自転車が多い特徴があるが、渋滞及び安全対策が十分に実施出来ていない交差点である。

2.2 観光まちづくり推進上、重要なアクセス道路

川越市は小江戸と称され蔵造りの町並みなどの情緒ある観光資源を有しており、観光客数は年間600万人に達し、埼玉県を代表する観光都市である。

地域でも観光を活かしたまちづくりを推進しており、訪れる歩行者が、より安全に周遊できるように観光の中心部である一番街の通行止（一方通行）規制（H21.11.7～H21.11.23）を試みるなど、地域一丸となってまちづくり策を実施している。

その中で、国道16号は関越自動車道の川越ICからの観光客を郊外の駐車場へ誘導するアクセス道路として重要な役割を担う道路である。そのため、円滑なアクセス機能も求められる。



写真1 一番街



写真2 駐車場への誘導看板（16号に設置）

3. 渋滞及び事故の現況

3.1 渋滞及び事故の要因分析

当該交差点は、VICS データに基づく混雑多発箇所^{※1}(渋滞割合(最大):156分/180分)に該当すると共に、交通事故レッドゾーン^{※2}(死傷事故率:422.4件/億台km・年)にも該当している交差点である。

※1: 走行時速 20km/h 以下となる時間が 90 分 /180 分以上ある箇所
※2: 車が 1 億 km 走る間に平均で約 300 件以上の事故が発生する箇所

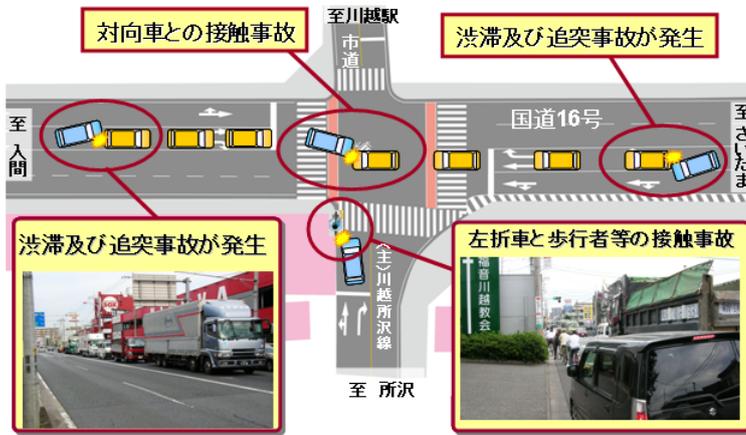


図2 渋滞・事故イメージ図

渋滞及び事故の主な要因は、国道16号からの右折需要が高いにも関わらず、右折専用レーンが設置されていないことが考えられる。

また、駅へのアクセスの為、国道16号を横断する自転車や歩行者が多いが、道路際まで建物が隣接しているため右左折時の視距が悪く、さらに横断歩道のたまり場のスペースが十分に確保されていないことから、自転車や歩行者と車との接触事故が発生している。

3.2 当該交差点における渋滞及び事故の課題

国道16号と交差する(主)川越所沢線及び市道においては、十分な歩道幅員が確保されておらず歩行者及び自転車にとって極めて危険な道路となっている。

また、(主)川越所沢線及び市道は交通量が多く、国道16号へ右折する需要が高いにもかかわらず、右折専用レーンが未整備であるため、渋滞の要因ともなっている。

国道16号の右折専用レーン及び交差点歩道のたまり場の整備に加え、(主)川越所沢線及び市道の整備も、十分な整備効果を発揮するために必要である。



写真3 (主)川越所沢線の状況

4. 地域とのパートナーシップの経緯

当該交差点について、川越市では地域住民からも改善要望が多数寄せられており、渋滞及び安全対策を早急に実施したいと考えていた。

今回、交差点に隣接するガソリンスタンドの所有者が土地を他者に有償譲渡をするという情報を、公有地拡大推進法の届出^{※3}の受理にて川越市が把握することができ、大宮国道事務所へ渋滞及び安全対策の実施について相談がなされた。

※3: 都市計画施設の区域内に所在する土地を所有者が有償で譲渡する場合に必要な届出

大宮国道事務所としても、当該交差点は混雑多発箇所であり、交通事故レッドゾーンにも該当しているため、対策の優先順位が高い箇所であった。

しかし、用地買収が困難であるため、用地買収を伴わない道路敷内の交通安全対策は講じていたが、抜本的な対策が実施できない状況であった。

このような経緯から、今回川越市とのパートナーシップにより対策を行うこととなった。

5. 通常の事業実施までの手続きと今回の事業実施までの手続きの利点について

5.1 公有地拡大推進法を活用した利点

公有地拡大推進法は、自治体が都市計画施設内の土地を計画的に整備することを目的とした法律であり、都市計画施設の区域内に所在する土地を土地所有者が有償で譲渡する場合、市町村長を通じて知事に届出ることが義務付けられている。

当該交差点は、都市計画施設の区域内に所在する土地であったことから、川越市は土地所有者の譲渡情報をいち早く把握することができ、優先的に道路用地として利用することができた。

もし、直轄事業として大宮国道事務所が取り組んだ場合、土地譲渡の情報が大宮国道事務所に伝わるスキームになっていないことから、他の土地希望者に買収され、今回のように更地の状態ではない条件で用地買収を行い、土地代金以外の諸費用が必要となることがある。

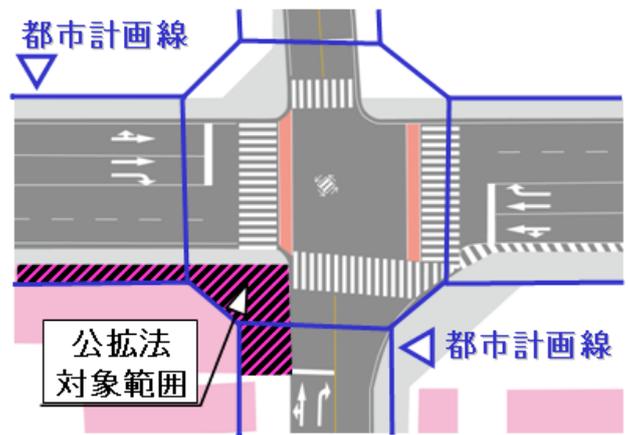


図3 公有地拡大推進法適用箇所イメージ図

5.2 地域とのパートナーシップに基づく手続きの利点

用地買収を伴った事業を実施する場合、大宮国道事務所では新規事業化の手続きが必要となり、早急な対応を行うことができない。

しかし、川越市と連携し、川越市議会にて当該交差点事業費の承認を得られたことから、川越市で先行買収することができ、国が実施する場合よりもより柔軟に整備効果を発現することができた。



写真4 対策前 (撮影：H21.9)



写真5 対策後 (撮影：H21.12)

実際に川越市で交差点たまり場の用地を先行取得し、図4のように公有地拡大推進法に基づく届出を受理してから約3ヶ月で工事を終え早期に整備効果を発現することができた。

この理由としては、当該交差点の位置付けとして、安全面及び経済面において重要であると、川越市、大宮国道事務所それぞれで合致した認識を持ったことにより、良いパートナーシップを構築することができたためと考えられる。

土地所有者との協議時や現地立会時において、大宮国道事務所の職員が川越市の担当者に同行し、直接土地所有者と協議をしたことで、手続きが円滑に行えたと考えられる。また、各機関で測量・設計、関係機関調整など役割を分担したことも整備効果の早期発現の理由としてあげられる。

今回は、川越市が改良事業に取り組む意欲が高く、事務所と川越市の信頼関係があり、かつ事業地の先

行取得の財源が川越市にあったことなどの好条件が整ったことで実現できた。

なお、先行取得できる財源が無い自治体の場合は、土地開発公社からの借入金を利用することや公共用地先行取得制度など、活用できる案を自治体と協同で検討していくことが大切である。

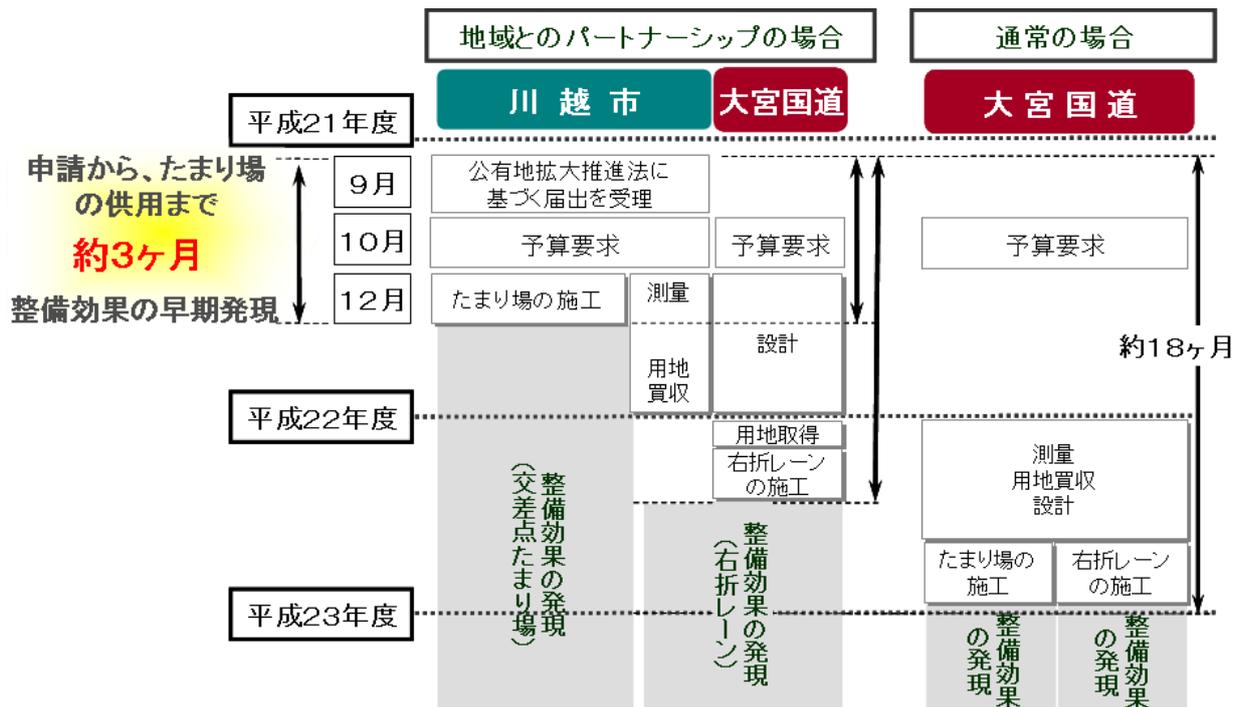


図4 今回と通常の場合の整備効果発現までの工程

6. 今回の成果と今後の方針

市街地部の交差点改良事業においては用地取得が大きな課題であるが、公有地拡大推進法のスキームを活用し地元自治体とパートナーシップを結んで事業を実施することは、各機関が持つ特性を活かし早期整備効果発現の観点から有効な手段であるということを確認する切っ掛けとなった。

また、建物が密集する市街地部での用地買収を伴う交差点改良は、事例が少なく今回の事例はモデル的なケースとして他の交差点にも効果的に活用できると考えられる。

今後は、渋滞長調査や道路利用者アンケート等を実施し、他の箇所の参考となるように、整備効果をとりにまとめ公表していく予定である。

また、新宿町3丁目交差点において、道路利用者が本当に利用しやすい交差点にするためには、国道16号だけの整備ではなく、(主)川越所沢線や市道においても整備が行えるように、道路管理者である関係機関に働きかけると同時に協力していくことが重要である。

また、今後は他の自治体からも協議や相談を受けいられる組織の体制づくりを検討していくことが必要である。

そのうえでも、法のスキームを知り行政テクニックを活用することは必要な事ではあるが、最も大切なのは、パートナーシップを構築することである。そして、組織間のパートナーシップとは、実際は人と人の連携によるものであることを実感した。そのうえでも、地域とのコミュニケーションや明確な意志表示など、地域と事務所職員の個人個人が直接接し、信頼関係を構築し地域と共にまちづくりを推進していくことが、今後の社会資本整備を進めるうえで必要である。

