

## 第7章 用地取得と測量業務のあゆみ



## 第1節 公共用地の取得

### 1 あらまし

#### 用地取得の必要性

##### ○用地取得とは

道路、河川、公園等の公共事業を進めるためには、用地の取得が必要である。この用地の取得方法としては、事業用地を所有者から直接取得する方法、所有者からの寄附による方法、土地区画整理事業により本市へ帰属する方法等がある。

本市では、戦前から耕地整理事業や土地区画整理事業が盛んに行われ、同事業により公共用地が生み出されてきた。さらに、戦後は復興土地区画整理事業によっても公共施設の整備が図られてきた。本節では、昭和50年代後半以降の用地取得の概要を述べることにする。

本市における用地取得は、昭和37年に閣議決定された「公共用地の取得に伴う損失補償基準要綱」に基づき制定された「名古屋市の公共用地の取得等に伴う損失補償基準」をもとに行っている。

また、昭和44年には中部地区用地対策連絡協議会に加盟している。これは公共用地の取得の適正化・円滑化を図るため、中部圏の公共事業を施行する起業者(県、市町村等)が、事業計画や補償内容等に関する情報の交換、損失補償基準の運用について調整を行う組織である。そして、本市としても昭和62年に名古屋市用地対策連絡調整会議を発足させ、各局及び関係公社とともに用地の取得及び補償の運用の調整・調査研究等を行っている。

本節で記述する時代は、昭和60年代初頭からのバブル景気、その後のバブル崩壊、さらにその後の「失われた30年」、そして昨今の新型コロナウイルスの影響等といった背景を持

ち、日本全体としては明るい話題が少ない時代といえるかもしれない。

そのような時代背景の中、特に近年は土地所有者及び関係人の権利意識の高まり等により、公共事業の用地取得が従来にも増して困難になってきている。そのため、公共用地の取得には多くの困難な折衝が伴い、この40年の間には土地収用を行った事業も複数存在する。

用地担当者は公共事業のためこれからも粘り強く用地取得事務を進めていくが、ひとつの区切りとして記録に残し、次代の用地担当者の一助としたい。



事業説明会の会場の様子

## 2 用地の組織

### 組織

#### ○組織・用地人員の推移

公共事業の実施において用地の取得は重要な部分であり、事業の円滑な推進には効率的な用地取得が求められる。そのためには、適切に組織を見直し、改善を図ることが必要である。

本市の用地関連組織についても局・部・課及び係の合併・分割を繰り返し、組織の見直しを図りつつ事業推進に取り組んでいる。昭和58年度から令和4年度までの間にあった用地関連部署の特に大きな変遷は表1のとおり

である。

令和4年度現在、用地関連部署の主な業務内容は表2のとおりである。

表1 用地の組織の変遷

昭和61年度	土木局	農政緑地局
	用地部 用地第一課 用地第二課	緑地管理課
↓	緑政土木局	
平成12年度	用地部 街路用地課 土木用地課 公園事業推進課	
	事務所 広小路線整備事務所 ガイドウェイバス路線建設事務所 江川線整備事務所	
↓	緑政土木局	
平成15年度	用地部 用地管理課 道路用地課 公共用地課	
	事務所 広小路線整備事務所 江川線整備事務所	
↓	緑政土木局	
平成22年度	道路建設部 用地管理課 用地補償課	
	緑地部 緑地整備課	
↓	緑政土木局	
平成26年度	道路建設部 用地管理課 用地補償課	
	緑地部 緑地事業課	
↓		
令和4年度		

表2 用地関連部署における主な業務内容

部	課	係	主な業務内容
道路建設部	用地管理課	用地管理係	未登記土地の調査・処理
		資産活用係	局所管の代替地等の有効活用、局所管事業の用地取得に伴う生活再建措置及び土地の調査、評価
		用地企画係	局所管事業の用地取得に係る企画及び調整
	用地補償課	立体交差用地係	道路の立体交差に係る事業用地その他局用地の取得及び補償、同事業の工事施行に伴う補償
		橋梁用地係	橋梁・河川に係る事業用地の取得及び補償、同事業の工事施行に伴う補償
		道路用地係	道路事業用地及び街路事業用地の取得及び補償、同事業の工事施行に伴う補償
		評価係	局所管事業(公園事業を除く)の用地取得に伴う建物等の調査及び評価
		特定用地担当	道路事業用地及び街路事業用地の取得及び補償、同事業の工事施行に伴う補償
	緑地部	緑地事業課	事業推進係
みどりの用地担当			公園の事業用地の取得及び補償、同事業に伴う建物等の調査及び評価

用地取得に携わっている職員については、  
下図1のとおり平成10年度以降減少傾向にある。

用地経験者の不足に加え、ベテラン職員が減ったことはノウハウの伝承という面にも影響を及ぼしている。この点については、後述する用地職員研修にて対策を講じてはいるが、今後の公共事業推進のためにも、少ない人員で効率良く用地の取得を進めていくことが重要である。

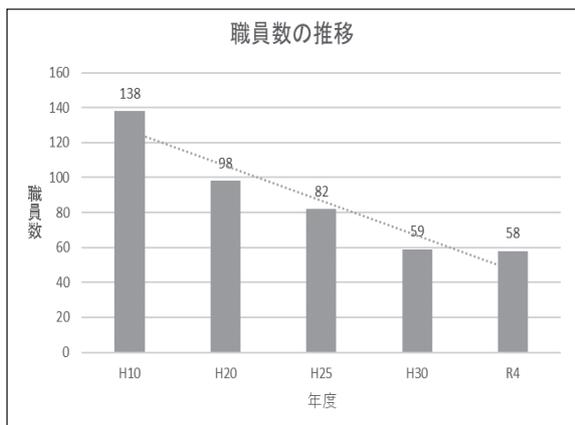


図1 用地取得に携わる職員数の推移

○用地取得費（予算）の推移

用地取得に必要な予算について述べる。昭和61年頃から平成3年頃にかけてバブル景気によって名古屋市の土地価格が上昇したことに伴い、用地取得単価及び用地取得費が大きく膨らんでいた。しかし、バブル経済崩壊後の名古屋市の土地価格は大きく下落、安定化し、表3、図2のとおり、用地取得費も減少し落ち着いていった。

表3 用地取得費の予算要求額表

年 度	金額(千円)	年 度	金額(千円)
平成10年	47,581,018	平成22年	10,245,939
平成11年	42,055,551	平成23年	10,245,939
平成12年	35,638,004	平成24年	7,320,765
平成13年	31,828,597	平成25年	10,058,606
平成14年	24,617,582	平成26年	8,393,761
平成15年	17,687,466	平成27年	7,799,461
平成16年	20,422,167	平成28年	7,776,361
平成17年	21,643,205	平成29年	7,659,393
平成18年	14,880,533	平成30年	7,984,956
平成19年	17,302,615	平成31年	8,539,313
平成20年	17,549,984	令和2年	10,851,074
平成21年	10,398,279	令和3年	8,513,976
		令和4年	8,999,681

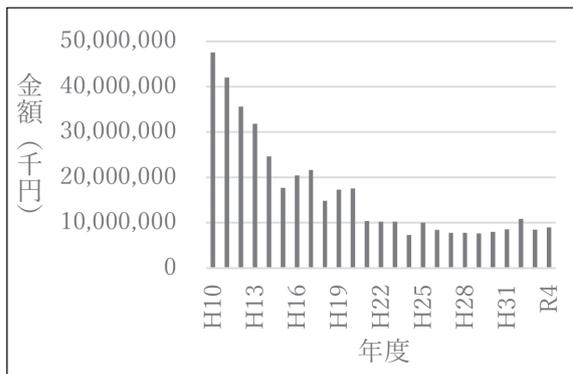


図2 用地取得費（予算）の推移

3 補償制度と事例

補償制度の変遷—土地

○バブル期の半期ごと評価見直し

昭和61年頃から平成3年頃にかけて、实体经济と乖離したバブル景気により土地の価格は今までにないペースでの上昇を記録し、名古屋市も例外ではなかった。図3のとおり、商業地の地価の公示価格は、昭和58年頃には500,000円/m<sup>2</sup>台であったが、バブル期後期である平成3年頃には3,000,000円/m<sup>2</sup>台に到達する勢いの上昇を見せている。しかし、バブル崩壊後の平成7年には1,000,000円/m<sup>2</sup>台ま

で下降しており、驚異的な価格変動の様子がよく分かる。

上記のとおりバブル期には地価が大幅に上昇したが、事業用地の取得における土地価格の有効期間は1年間と規定されており、この間の価格変動は考慮外であった。しかし、急激な価格変動の影響を受けた場合は適切な価格算定のため変動率を考慮すべきではないかとの意見が用地部内で提起され、検討した結果、昭和63年から平成2年の間、国土利用計画法の監視区域の指定基準運用指針に基づき、半年5%以上の変動がある場合は半年に1回価格を見直すこととした。

また、名古屋市公有財産価額審議会においても土地価格の有効期限が審議され、平成4年度以降有効期間は6か月となり、半年ごとに土地価格の見直しが必要となった。その後、土地の価格変動が緩やかになったことから土地価格の有効期間は改めて1年間とされたものの、平成20年度に、今後の急激な価格変動に対応するため、地価公示等の変動率が年間10%を超過するような場合は時点修正の意見書を徴し、価格を見直すこととした。

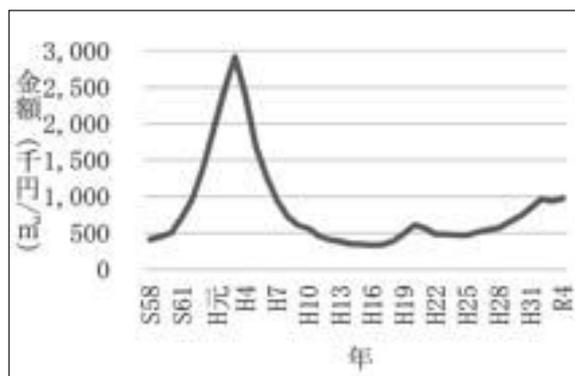


図3 名古屋市における地価公示（商業地）の推移（出典：国土交通省HP）

#### ○土壤汚染調査

土壤汚染に関しては、平成11年に環境保全局で「名古屋市土壤汚染対策指導要綱」が策定

された。これを受けて財政局から「用地取得事務における土壤汚染対策について（通知）」が出され、工場跡地等を対象に資料等調査を実施することとなった。

その後、平成15年の「土壤汚染対策法」及び「市民の健康と安全を確保する環境の保全に関する条例」の施行を受け、緑政土木局が行う用地取得事務における土壤汚染対策として、平成18年に「事業用地の取得における土壤汚染への当面の対応について」を制定し、取得予定地について、現地踏査、住宅地図調査、登記調査、聞き取り調査等を含む土地の利用状況等調査や土壤汚染状況調査を実施することとした。調査の結果、取得する事業用地の土壤汚染が判明した場合、土壤汚染対策費用として、取得価格を減価することとした。様式変更や減価額見直し等の一部改正を経て、現在は「事業用地の取得における土壤汚染への対応について」に従い調査を行っている。

緑政土木局で土壤汚染状況調査を実施した事例として、平成18年の三階橋での事例が挙げられる。本件はガソリンスタンド跡地であったため、利用状況等調査を経て土壤汚染状況調査を実施した結果、基準値を超過した量の汚染物質が検出されたため、定められた減価を実施し、土地売買契約を締結した。

#### ○土地価格等の情報公開

名古屋市土地開発公社が先行取得した土地価格等の情報を開示するよう求められた裁判で、平成17年7月15日最高裁判所は、事業用地の買収価格は、公示価格を規準として算定されたものであり、一般人であればおおよその見当をつけることができるものであることから、情報公開に親しまないような個人情報には、該当しない。他方、建物等の移転補償

金は、一般人が、その見当をつけることはできず、また、通常、他人に知られたくない情報でもあることから個人情報に該当するとの判決を下した。

判決を受け、本市では、平成17年度に用地買収等に係る文書の情報公開に対する考え方

を整理し、土地価格等に関する情報の公開の基準を改めた。

その後、現在に至るまで土地価格の情報公開が請求されており、前述の基準に基づき情報の公開を実施している。

表4 生活再建措置指針策定について一被補償者実態調査集計結果編  
建物移転補償の際の認定工法と実際の持ち家取得形態

上(回答数) 下(%)

実際の持家取得形態 認定工法	新築した	中古住宅を購入	用を解して再使用	を移転前の住宅	を移転前の住宅	その他	不明	計
移築工法	1,396 79.2	51 2.9	51 2.9	6 0.3	9 0.5	250 14.2	1,763 100.0	
曳家工法	11 55.0	0 0.0	1 5.0	2 10.0	0 0.0	6 30.0	20 100.0	
切取改造工法	3 30.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	1 10.0	6 60.0	10 100.0	
構内移築工法	6 75.0	0 0.0	1 12.5	0 0.0	0 0.0	1 12.5	8 100.0	
改造工法	5 62.5	1 12.5	0 0.0	0 0.0	0 0.0	2 25.0	8 100.0	
除却工法	1 50.0	1 50.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	2 100.0	
再建工法	22 81.5	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	5 18.5	27 100.0	
その他	17 60.7	1 3.6	1 3.6	0 0.0	0 0.0	9 32.1	28 100.0	
不明	4 16.7	8 33.3	5 20.8	2 8.3	1 4.2	4 16.7	24 100.0	
計	1,465 77.5	62 3.3	59 3.1	10 0.5	11 0.6	283 15.0	1,890 100.0	

### 補償制度の変遷—物件等

#### ○建物の移転工法が、移築→再築へ

建物の移転工法の認定や移転料の算定等の処理を具体的に定めるため、昭和38年3月に「公共用地の取得に伴う損失補償基準細則」が用地対策連絡協議会（現中央用地対策連絡協議会）で決定された。

しかしながら、細則等の制定以来二十数年が経過し、その間の社会情勢の変化により、細則の規程に基づき認定した移転工法と現実に被補償者が選択する建物移転の実態との間にかなりの乖離がみられるようになった。その中でも移転工法の一つであった「解体移築工法」は、建物を解体し移転先に運搬した建材を再利用して建築する工法であり、当時の実態調査では約9割がこの工法を認定していたとされる。一方で財団法人日本不動産研究所の「生活再建措置指針策定について—被補償者実態調査集計結果編」(表4)によれば、移築工法を認定された被補償者が実際に同工法による移転を実施した割合は約3%弱、新築とした割合が約80%であった。

こうした背景のもと、現在の移転工法の基本となる「再築工法」が新たに運用されることとなった。

#### ○積算システム導入

本市においては昭和62年に物件補償積算システムを独自で開発し、また「物件補償額算定調書について」(平成19年5月1日用地部長通知)により補償額算定調書の様式を定めて運用してきた。物件補償積算システムの運用開始から約30年が経過し、この間、本市においては電算システムの構成変更が行われており、全国的には用地補償関係要領の制定や改正がなされ、近年では補償額算定調書の様式が統一されつつあった。独自システムが全国

的な流れから乖離する中、物件補償積算システムの抜本的な改修等、何らかの対策を講じる必要があった。

既存の物件補償積算システムの改修や新たなシステムの開発も検討されたが、開発コストや保守管理の点から現実的ではなかったことなどから、令和3年7月、市販の物件補償積算ソフトを導入することとなった。これにより開発、改修コストや保守管理、数年おきに発生するOS更新への対応が不要となり、また様式等を中部地区用地対策連絡協議会で定められたものに合わせることができるようになった。

### その他

#### ○暴力団対策、弁護士との契約

本市では暴力団が本市の事務及び事業、並びに公共施設の利用等において利益を得ることが無いよう、「名古屋市暴力団排除条例」にて暴力団の排除を定めている。しかしながら、用地取得においては、土地や建物の所有者が暴力団関係者である場合についても用地交渉を進めていく必要がある。

過去の用地交渉において、土地や建物の所有者が暴力団関係者であった事例は存在した。用地交渉を進めていく中で不当要求行為が発生し、担当課での対応が困難な状況となったため、暴力団対策専門弁護士に支援を依頼することになった。

弁護士との契約後は、用地交渉の場への同席、交渉場所の提供、関係者との交渉前の事前相談等、様々な支援を受けつつ、用地取得を完了した。

本事例後、職員の安全確保と円滑な用地取得を目的に、緑政土木局では用地交渉時の暴力団対応策として、必要に応じて弁護士に支援を依頼するための予算を確保している。

○用地関連研修の実施

事業用地の取得に当たっては、不動産という重要財産について交渉を行う。そのため、微妙な言い間違いや誤解により取返しのつかない事態を招いてしまうことも想定される。そのような事態を避けるため、用地交渉は、原則二人一組の班体制で行っている。

以前は経験年数が10年を超えるようなベテラン職員(班長)と経験の少ない若手職員で班を編成し、仕事のノウハウを教えることができた。

しかしながら、いわゆる「団塊の世代」の大量退職を迎え、経験の少ない職員が班長となることが増えたことから、ベテラン職員からノウハウを教わることが困難になり、職員のレベルアップが急務となった。

そのため、新規採用・人事異動の後、速やかに用地事務に従事できる人材の育成が用地部門全体の課題であると考え、用地管理課では、円滑な用地事務をサポートするべく用地

職員研修の充実を図っている。

また、用地補償課も自主的な研修の実施に努め、技能及び知識の向上を目指している。

用地職員研修については、その時々で必要な研修を模索し、企画開催している。令和4年度現在、用地管理課及び名古屋市用地対策連絡調整会議が企画、実施、調整している研修には以下(表5)のものが存在する。

用地事務ガイダンスは、新規採用者や局間異動者をはじめとする用地事務未経験者向けの研修であり、用地部門の役割、各課の業務内容、用地事務の大まかな流れ等について解説している。用地事務のイロハを知ってもらうことで、実際の現場にスムーズに入れるようにするため、人事異動及び新規採用直後の4月早々に実施している研修である。

用地職員研修(基礎)は用地事務の経験の浅い者を対象に、用地事務について様々なテーマに沿って、職員が講師となり行う。

用地職員研修(実務)は研修のテーマを絞

表5 令和4年度用地関連研修一覧

研修名	対象者	研修のねらい	研修内容
用地事務ガイダンス	緑政土木局新規採用者を含む用地事務未経験者	緑政土木局において、初めて用地事務に関わる職員に対し、用地担当課の役割や用地事務の流れを説明することにより、用地事務の実務的な知識等を習得させることを容易にし、適正かつ円滑な事務の遂行を図ることを目的とする。	用地管理課職員が講師となり、用地担当課の役割及び用地事務の流れを習得させるもの。
用地職員研修(基礎)	緑政土木局及び名古屋市用地対策連絡調整会議所属の用地職員	緑政土木局道路建設部等の用地事務に係わる職員に対し、用地事務の基礎的な知識等を習得させることにより、適正かつ円滑な事務の遂行を図ることを目的とする。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・用地交渉事務</li> <li>・登記事務</li> <li>・生活再建等事務</li> <li>・補償金の算定</li> <li>・土地収用法</li> <li>・土地評価事務 等</li> </ul> 緑政土木局他5局の用地職員の希望者を対象として、各局持ち回りで講師となり、上記内容を習得させるもの。
用地職員研修(実務)	緑政土木局及び名古屋市用地対策連絡調整会議所属の用地職員	緑政土木局道路建設部等において、用地事務に関わる職員に対し、用地事務の実務的な知識等を習得させることにより、適正かつ円滑な事務の遂行を図ることを目的とする。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事前協議と補償金の課税上の取扱いについて</li> <li>・不動産鑑定評価書の読み方 ～価格形成要因の分析と比較について～</li> <li>・補償調書の見方について</li> <li>・最新の土地政策や関連法制について 等</li> </ul> 緑政土木局他5局の用地職員の希望者を対象として、例年2名、各分野の専門家である外部講師を招いて、上記内容を習得させるもの。

り、外部の専門家を招き、実務担当者全体を対象として、より実務に則した研修を行っている。研修内容は毎年変わり、その時々要望に対応した研修を実施している。通常2テーマを取り上げ、半日から1日で実施している。

研修終了後にはアンケートを実施し、回答結果の分析並びに研修へのニーズをヒアリングすることで、より効果的な研修の実現を目指している。

#### ○第三者被害

緑政土木局所管の工事の施工に伴い通常避けることができない騒音、振動、地盤沈下、地下水の断絶等の理由により第三者への被害が生じた場合、及び被害の発生が確実に予見されるような場合には、補償も含めた対応を行う。

これまでに第三者被害は確認できているものとして11件発生しており、うち8件が河川工事に係るものである。

第三者被害の事例として、広域河川堀川改修工事での護岸整備に伴い、工事区域に隣接する店舗において最大24cmの沈下や傾斜の被害が発生したと認定されたため、建物補修費、応急措置費、営業補償費、動産移転費を当該店舗の所有者に対して支払ったものがある。

なお、施工業者にも責任が認められたことから、本市及び施工業者で支払いをしている。

#### ○未着手都市計画道路の整備

都市計画道路を取り巻く社会経済情勢の変化に対応し、また関係権利者の将来生活設計を立てやすくするために、今後20～30年の整備計画方針を策定し、平成19年3月に「都市計画道路整備プログラム」を公表した。その後、平成29年3月には「第2次整備プログラ

ム」を策定し、用地取得を進めている。

#### 大規模事業

##### ○広小路線

広小路線（千種区春岡一丁目～東山通5丁目）の事業区間の道路延長は約2.6km、全体買収面積は36,569㎡である。バブル景気の真ただ中である昭和63年1月に事業認可を2工区（覚王山工区、末盛工区）で取得し、その後も追加で3工区（本山工区、城山工区、唐山工区）の事業認可を取得した大規模事業であったため、現場に近い池下に広小路線整備事務所を設置し機動的な対応を図った。さらに、同所に用地・評価・工事担当を配置したことで綿密な情報共有ができ、用地取得に寄与した。事業が進むにつれて、事務所を千種土木事務所がある建物内に移転した。

当時はバブルに伴う地価の上昇があり、年に一度の時点修正では用地取得価格が実勢価格から大きく乖離してしまったため、本市として初めて、6か月に一度の時点修正を行った。

また、バブルの崩壊に伴う地価の下落時にも、6か月毎の時点修正を行った。用地交渉が本格的に始まった時期から地価が下落していったが、事業関係者は買収価額が提示される度に下落した金額を見ることになり、当時の用地担当者は事業関係者を説得することに苦労した。

また、バブル期に土地等に設定された抵当権の設定額が地価等に対して目一杯であったため、本市の提示する補償額よりも抵当権の債権額が高く、銀行等に抵当権を外す依頼をすることにも苦労した。

バブルによる地価の乱高下以外にあった問題として、事業認可前に都市計画決定線から後退して建築されたはずの建物について、事

業認可後にその一部が事業の支障となっていると判明した事例がある。当該物件は大規模建築物だったため、建設省と事前協議を行い、3か年にわたって補償金を支払った。

また、交通局の地下鉄に係る区分地上権の設定がある土地の買収を土木局（当時）として初めて行った。

### ○江川線

江川線（熱田区千代田町～港明一丁目）の事業区間の道路延長は約3km、全体買収面積は6万 $m^2$ を超える。5つの工区（日比野工区、西郊通工区、六番町工区、東海通工区、港明工区）と2つの関連事業（港楽木場町線、大津町線）を有する大規模事業であったため、現場に近い名古屋港駅付近に江川線整備事務所を設置し、機動的かつ迅速な対応を図った。また、広小路線整備事務所と同様に、用地・評価・工事担当者を集約したことで、綿密な情報共有ができ、用地取得に寄与した。江川線整備事務所が対応した事業事例として、関連事業の1つである港楽木場町線内において、金属製品の製造販売を行うA社の大規模工場の一部が道路予定区域にかかったものが挙げられる。対象となったのはA社の敷地面積約50万 $m^2$ のうち、A社の子会社で使用している本社事務所、運送車両整備工場、荷解き場、車庫等を含む約2,700 $m^2$ の部分である。支障となる建物等を移転する上で、工場全体の操業を停止させないことを前提に移転先及び移転工法の検討を行ったが、当該工場は構外（残地以外の土地）移転の対象となる施設が少ない一方で、残地内に施設を再配置した場合、原材料置場・駐車スペースが不足してしまうというジレンマを抱えていた。この相反する問題を解決するため7つの移転工法案を作成し検討した結果、移転先を残地及び原材

料置場として利用する隣接埋立地とし、従前と同種同等の建物等を再築する移転工法を採用した。



江川線整備事務所を設置したビル

### 各事業の用地取得

#### ○道路事業の用地取得

道路事業の用地取得は、緑政土木局の前身である土木局においては用地第一課及び用地第二課が担当し、局合併後は緑政土木局街路用地課及び土木用地課が、平成15年度の組織改正後は道路用地課及び公共用地課が担当した後、平成22年度の両課合併以降は用地補償課で担当している。

なお、広小路線（平成元年度から平成16年度）や江川線（平成9年度から平成27年度）においては事業規模が大きいことから整備事務所を設置した。

また、地域改善特別措置法に関連して計画され、昭和58年10月に事業着手された南押切地区道路整備事業（昭和59年から昭和62年）においては現地事務所を設置した。

用地取得を実施した主な道路事業を挙げると、池内猪高線（千種区振甫町3丁目～田代町字姫ヶ池上）、境松線（緑区鳴海町字姥子山～鳴海町字境松）、国道153号（千種区小松町6丁目～春岡通6丁目、昭和区花見通）、敷田大久伝線（緑区鳴海町字米塚、姥子山）、桶

狭間勅使線(緑区大根山～文久山)、豆田町線(瑞穂区堀田通5丁目～豆田町5丁目)、山の手通線(守山区小幡三丁目～四丁目、守山区瀬古一丁目)、小幡瀬古線(守山区大屋敷～西城二丁目、守山区大牧町～大屋敷)等がある。

道路事業は数が多く、案件を絞り込むことは難しいが、特殊な事例が発生した案件として境松線を挙げる。

境松線は緑区にある都市計画道路で本市と豊明市の市境に位置し、名鉄中京競馬場前駅から中京競馬場に至るまでの私道の一部上空をオーバーパスする形となっている。既存の私道を分断し公道を通すことが難しいと判断されたため、土地の所有権ではなく上空の権利だけを取得する区分地上権の設定という手法を活用した。



**境松線**  
(私道の上空を通るオーバーパス)

本事例は後述する東部丘陵線とともに区分地上権を用いて道路を通した珍しい事例で、本市の用地取得の中で他に例を見ないものである。

そのほか珍しい事例としては、山の手通線において、過去に本市には事例がない曳家工法による現物補償を行った。曳家工法による補償は道路事業において非常に稀である。

#### ○立体交差事業の用地取得

立体交差事業の用地取得は、土木局においては用地第一課が担当しており、局合併後は緑政土木局街路用地課、公共用地課を経て、平成22年度の用地補償課設立以降は、同課が担当部署となっている。

用地取得を行った主な立体交差事業を挙げると、名鉄名古屋本線(天白川～左京山間)連続立体交差事業、近鉄名古屋線JR東海関西本線連続立体交差事業、万場藤前線と近鉄名古屋線との立体交差化事業、名鉄瀬戸線(小幡駅～大森・金城学院前駅間)立体交差事業等がある。

代表的な事例として、名鉄瀬戸線(小幡駅～大森・金城学院前駅間)立体交差事業を挙げる。本事業は、名鉄瀬戸線の小幡駅から大森・金城学院前駅付近までの約1.9kmを高架化し、9か所の踏切を除却するとともに、国道302号及び守山本通線をはじめとする12か所の交差道路と側道4路線を整備するものである。本事業は平成11年度に事業認可を取得した。用地取得の進捗率は事業認可から10年が経過した平成22年度に85%を超え、平成26年度には一部未買収地を除き高架工事に必要となる用地について取得が完了した。

平成28年度に下り線、平成29年度に上り線の仮線切り替えを実施、平成30年度に本体高架橋工事に着手し、令和3年度には上り線の高架運転が開始された。

本事業の実施においては複数テナントを構える建物の移転が必要であった。当該建物は北側と南側で建物の構造が分かれており、建物の南側部分のみが移転対象となっていた。移転工法としては南側部分を構外再築工法とし、残る北側部分から切り取った上で必要部分のみを補修する改造工法を組み合わせしており、移転に向けて建物所有者及びテナントの

占有者との調整を進めていた。しかしながら、切り取り工事実施にあたり発生する騒音、振動、壁の補強工事等が北側部分に残るテナントの営業に影響を及ぼすなどの理由から用地交渉は困難を極めることとなった。移転工法の再検討、並びに建築業者、建物所有者及びテナントの占有者との度重なる協議を経て、最終的には建物は北側も含めて全て構内に再築する方針となった。

また、既存テナントの再誘致に向けた調整についても本市の担当者が仲介役を務めた。担当者の変更もある中で、建物所有者及びテナントの占有者双方と5か年以上にわたる交渉を行った末、無事全ての事業関係者との契約を締結することができた。

令和4年度現在、残存する下り線の高架工事に着手しており、全線高架化に向けて整備を進めている。

また、現在用地取得に着手している立体交差事業として、令和2年度に事業認可を取得した名鉄名古屋本線山崎川橋梁改築及び呼続駅付近高架化事業が存在する。本事業は名鉄名古屋本線山崎川橋梁の河積阻害を解消するとともに、2か所の踏切を除却するものであり、浸水被害の軽減、踏切事故の解消を図ることを目的としている。本事業は道路と河川が連携した事業である点で特徴的であり、予算についても事業区域に応じて街路事業費、治水改良費をそれぞれ確保している。今後も各課係間で進捗状況、懸念事項等の情報共有を図りながら、令和19年度末の工事完了を目標に事業を進めていく。



国道302号喜多山2号踏切(北側)



国道302号喜多山2号踏切(南側)

#### ○橋梁事業の用地取得

橋梁事業の用地取得は、土木局においては用地第一課及び用地第二課が担当しており、局合併後は緑政土木局街路用地課、公共用地課、道路用地課を経て、平成22年度の用地補償課設立以降は用地補償課が担当部署となっている。用地取得を行った主な橋梁事業を挙げると、天神橋（守山区大字守山字川田～大字瀬古字高見）、喜惣治大橋（北区楠町大字喜惣治新田字中島～喜惣治二丁目）、大当郎橋（中川区大当郎一丁目～中須町字堀米）、横井大橋（中川区横井二丁目地内）、南陽大橋（港区七島一丁目、二丁目～甚兵衛通2丁目、3丁目）、三階橋（北区上飯田通1丁目～守山区瀬古二丁目）、正江橋（中川区万場～港区藤前）、慈恩橋（北区楠一丁目地先～北区西味鏡

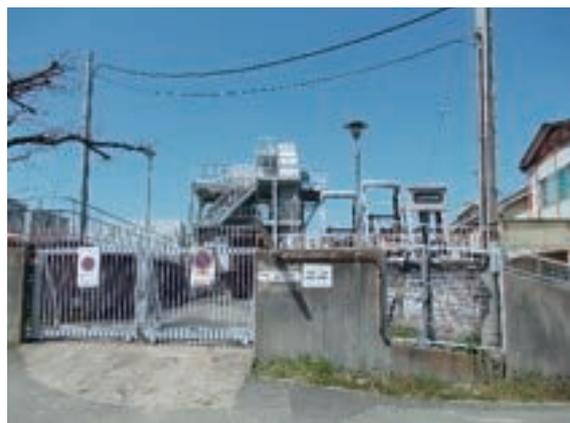
二丁目地先)、八田川(愛知県との協定書に基づき、本市管理の堤脚道路の移設に伴う道路予定地の取得及び物件補償を愛知県の負担により本市が施行した。)、水分橋(北区東味鏡一丁目～守山区瀬古二丁目)等がある。

橋梁事業の代表的な事例として、正江橋を挙げる。本事業は、中川区万場から港区藤前までの約7kmに及ぶ補助幹線道路である万場藤前線のうち、未整備区間の新川に架かる正江橋を含めた約690mの区間を整備するものである。昭和32年に都市計画決定され、平成12年に事業認可を取得した。用地取得の進捗率は、事業認可から7年が経過した平成19年度に60%を超え、平成27年度には令和4年度現在の未買収地を除いた全ての用地取得が完了し、進捗率99.8%に到達した。平成23年度に築造工事に着手し、令和3年7月24日、国道1号～正江橋(新川渡河部)までの区間が開通した。

左岸上流部において事業の支障物件となった本市上下水道局所管の下之一色ポンプ所は、補償金額が莫大だったため、上下水道局及び財政局との綿密な調整を経て、物件の移転に着手した平成21年度から移転を完了した平成25年度の5か年にわたって物件移転補償金の支払いを行った。

また、愛知県が事業主である一級河川新川改修工事業と本市の事業が相互に関連する事業用地については、覚書を締結し、費用負担や財産の取得方法、用地交渉等について取り決めを行い、連携しながら用地取得を実施した。

正江橋開通後の現在、右岸上流部において未買収地が1か所あるが、用地交渉難航のため、一部堤防を暫定形としている。そのため完成形の整備に向けて、最後の一筆の買収を目指し鋭意交渉を継続している。



支障となった下之一色ポンプ所

#### ○河川事業の用地取得

河川事業の用地取得は、土木局において用地第二課が担当しており、局合併後は土木用地課及び公共用地課で、平成22年度以降は用地補償課で担当している。主な河川事業を挙げると、堀川・新堀川・山崎川・大高川・戸田川等があり、河川部と連携を取りながら用地取得を行ってきた。

河川事業の用地取得では、事業の対象となる河川が都市計画法における都市計画施設に該当しない場合、同法第53条に定める建築の許可が不要となることから、都市計画事業の用地取得と比べると、事業用地に比較的大規模な建築物が建築されていることが多く、そのために物件への補償金額が膨らんだり、用地交渉そのものが難航したりすることが特徴である。

河川用地の大規模な用地取得の代表事例として、堀川における用地取得について述べる。

堀川における用地取得は昭和63年から行われ、後述する「堀川総合整備構想」に基づき、いくつかの地区ごとに整備が進められたため、用地取得も地区ごとに行っていた。整備前の堀川の川沿いには建物が連なっており、その中には公有地に建てられた不法占有物件も存在した。用地取得自体は過大な補償

額を要求されるケース、そもそも不法占用物件であるため補償金を払わず退去を求めなければいけないケース等があり、多大な時間を要した。

現在、ほとんどの事業用地を取得したところではあるが、一部に未買収地が残っており護岸改修工事ができないため、引き続き当該未買収地の用地交渉を続けているほか、用地取得ではないが、別途工事ヤード確保のために工事箇所周辺の土地を借地する業務を行っている。



堀川における護岸工事の様子

#### ○公園事業の用地取得

昭和55年度に緑政局と農政局が統合し農政緑地局として発足し、以降、農政緑地局が公園事業の用地買収を行っていた。その後、平成12年度に農政緑地局と土木局が統合し緑政土木局として発足し、現在、緑地部緑地事業課が公園事業の用地買収を担当している。

公園事業の用地取得は、都市計画決定された公園緑地のうち事業に着手した区域において行ってきたが、公共事業費の削減等を受け円滑な事業推進が図れなくなった。この課題解決のため、計画的かつ効率的に事業を進めるための着手時期を明示した整備プログラム「長期未整備公園緑地の都市計画見直しの方針と整備プログラム(以下「第1次整備PG」と

いう。)」を平成20年3月に策定した。

第1次整備PG策定時には、40の長期未整備公園緑地があったが、平成30年度までに川名公園はじめ8公園緑地の長期未整備状態を解消した。その後、公園緑地を取り巻く状況の更なる変化を受け、平成30年3月に「長期未整備公園緑地の都市計画見直しの方針と整備プログラム(第2次)(以下「第2次整備PG」という。)」を策定し、令和4年度までに4公園緑地の長期未整備状態を解消した。現在では、第2次整備PGに沿い事業着手した相生山緑地、昭和橋公園及び松蔭公園をはじめ、9公園緑地の用地取得を進めているところである。

長期未整備状態を解消した12公園緑地のうち、川名公園を取り上げ、用地取得を完了した経緯を紹介する。

川名公園は、昭和22年に都市計画面積5.5haの公園として都市計画が決定し、平成7年の阪神・淡路大震災を契機に、大震災時における地域の避難拠点及び支援拠点とするため、平成8年に事業に着手した。計画区域内は住宅密集地であり、地権者が約430人、住宅や事務所が約190戸と関係権利者が多いことから用地取得は困難を極めた。

そのため、通常の都市計画公園事業より長い時間をかけて、関係権利者に対し事業の意義を十分に説明するとともに生活再建にも配慮し、用地交渉を進めていった。

また、先行取得制度を活用し、限られた予算の中で効率的に用地を取得していったが、合意に至らない事案もあった。

早期に整備を進めるため、公園用地の歴史の中で戦後初めて、愛知県収用委員会に対して収用裁決申請を行った。詳細は後述の「土地収用の事例」で取り上げるが、不断の努力を続けた結果、平成30年1月に土地の明け渡

しを受け、計画区域内全ての用地取得を完了した。

その後整備工事を進め、平成31年3月に公園整備事業を無事完了することができた。現在川名公園は、ヘリポートや防災パーゴラ、災害対応型トイレ等の防災施設が整備され、



川名公園整備前航空写真(平成7年)

有事の際の防災公園としての役割を担っている。

また、広大な芝生広場や大型の複合遊具がある遊具広場、そして環境学習の森や昭和文化小劇場といった文化施設があり、連日多くの利用者でにぎわっている。



川名公園整備後航空写真(令和3年)

#### ○特殊事業

ガイドウェイバス（平成7年から平成12年）及び東部丘陵線（愛称：リニモ）（平成13年から平成14年）においては建設事務所を設置し事業を担当した（評価担当は本庁に配置）。

ガイドウェイバス志段味線は、平成7年5月に事業認可を受け用地取得を進めていたが、ガイドウェイバスだけが走行する専用道が高架道路であったため、周辺にテレビ電波受信障害という事業損失が生じると事業当初から予測された。そのため、調査を実施し、建設省の了解を得て事前補償を行った。事前の予測ができなかったテレビ電波障害を

被った方に対しては、相手方からの申し出によって補償した。障害の解消方法としては、共同受信システムで既存の都市型ケーブルテレビ等を活用した。

東部丘陵線は、日本で初めて磁気浮上式システムを導入した路線であり、平成13年に事業認可を受けて用地取得を開始した。本市は藤が丘駅の駅舎用地及び市内の軌道用地の買収を担当した。駅舎を地下に建設するため区分地上権を設定し、地下部分の権利だけを取得している。

#### 有料道路支援事業等

昭和57年、地下に名古屋高速2号東山線を

併設する鏡ヶ池線の中道交差点～青柳町交差点について、本市が事業認可を取得し、説明会を開催した後、用地取得に着手したが、地域分断や住環境の悪化を懸念する地元住民組織から測量や建物調査の立ち入り拒否にあうなど、用地取得は難航した。

高速東山線の早期建設のためには、鏡ヶ池線の全線事業化が急務であったことから、本市は昭和59年度に入り青柳町6丁目交差点～田代本通3丁目交差点について事業認可を取得し、昭和60年、名古屋市と名古屋高速道路公社（以下「道路公社」という。）が関連事業の受委託協定を締結し、以後道路公社が鏡ヶ池線の用地取得を行うこととなった。昭和61年度には、本市が田代本通3丁目交差点～四谷通3丁目交差点の最後の事業認可を取得し、道路公社が全線の用地取得を進めることとなった。住民による反対運動に対して、本市及び道路公社は環境影響評価に準じた環境予測を行い、この結果を説明するとともに、沿道環境及び地域分断に配慮した対策を講ずることとし、住民との話し合いを進め平成3年に工事に着手した。



路線図(吹上西出入口～四谷出入口)

なお、四谷通3丁目交差点～高針JCT交差点についても、道路公社による用地取得を行った。トンネル構造区間である藤巻地区においては、本市の東山公園事業の区域の用地取得を道路公社へ委託し、道路公社が公園事

業と一体で用地取得を行った。高架構造区間である荒田地区においても、本市の荒田線の事業区域の用地取得を道路公社へ委託し、道路公社が一体で行った。



路線図(四谷出入口～高針JCT)

また、秩父交差点以北の江川線区間や新名西橋線区間についても、道路公社と協定を締結し、用地取得業務を委託した。

そのほか特筆すべき事例として、東海旅客鉄道株式会社が事業者である中央新幹線建設事業を挙げる。本市は、東海旅客鉄道株式会社及び公益財団法人名古屋まちづくり公社（以下「まち公社」という。）との間で「中央新幹線(品川・名古屋間)に係る用地取得事務の委託に関する協定」を締結した。この協定に基づきまち公社が施行する中央新幹線に係る用地取得事務の円滑な履行を図るため、平成27年4月から緑政土木局の職員がまち公社へ出向し、支援・協力を行った。その後、協定期間が満了し、まち公社は、令和4年3月31日をもって用地取得事務を終了し、当該事務を東海旅客鉄道株式会社に引き継いだ。

#### 裁判事例

##### ○池内猪高線

池内猪高線にて、本市の用地取得案件では初の契約不履行に伴う「建物収去土地明渡し」の仮処分を実施した。

当時、補償金額への不満等から所有者本人・家族との交渉が難航していたため、本市から収用での解決を申し入れたところ、任意契約の合意が得られ、平成22年9月16日、物件移転補償契約及び土地売買契約を締結した。

所有者は、その後一度契約履行期限の延長の手続きをしたものの、交渉経緯への不満等から自身での建物撤去及び再度の期限延長の交渉を含む本市との話し合いを拒否した。

当時は工期が切迫しており、通常の裁判の判決確定を待てなかったため、本市は、平成24年1月27日付で名古屋地方裁判所あてに前述の仮処分を申立てを行い、保証金2,500万円の供託により、10日以内の建物の収去及び土地明渡しの仮処分が認められた。

しかし、所有者らがその仮処分命令に従わなかったため、本市は同年4月17日に強制執行の申立てを行い、同年4月20日から強制執行を実施し、当該土地の仮明渡しを受けた。

また、本訴を経て、同年6月19日に判決が確定した。



池内猪高線

#### ○江川線

本事例は、江川線に係る用地取得において、事業関係者が収用裁決で示された明渡期限を徒過したことによる、賃料相当損害金等

を請求したものである。

江川線道路事業の用地取得にあたり、本市は事業関係者との任意交渉を進めていたが、話し合いはまとまらず、愛知県収用委員会の収用裁決により用地取得が行われた。その後、収用裁決により定められた明渡期限を徒過し、かつ本市からの再三の明渡催告にも事業関係者が応じないため、行政代執行の準備が進められた。一方で、本市所有となった土地を不法に占有している状態が続いていることを踏まえ、本市は事業関係者に対し賃料に相当する額を損害金として請求した。しかしながら、事業関係者は本市からの支払督促及び再三の催告にも関わらず支払いに応じなかったため、平成26年10月21日に本市は事業関係者に対して賃料相当損害金及びその遅延損害金の支払いを求める損害賠償請求訴訟を提起することとなった。

賃料相当損害金等を請求する訴訟は全国的にも初めての事案であったが、平成28年3月25日に本市の主張を全面的に認める判決が言い渡され、事業関係者が控訴をしなかったことから本市の勝訴が確定した。

#### ○三階橋

本事例は、三階橋（北区辻町～守山区瀬古二丁目）に係る用地取得において、収用裁決を経て、用地取得を行ったものである。

平成9年度の事業認可後、当該事業用地及び隣接地の取得に際しては、事業関係者の立会いのもと境界を確認したが、その数年後、事業関係者が境界立会いを行った事実はないと主張して刑事告訴や民事訴訟等、様々な訴えを提起した。その後、さらに境界確定請求訴訟も提起されるなど交渉は難航を極めたため、平成29年度に本市は裁決申請に及んだ。

平成30年度に下された裁決内容について

は、おおむね本市の申請どおりとなったが、裁決の中で収用地の一部が地番不明地とされ、所有者が確定できなかったため、補償金の一部を法務局に供託する手続きが必要となった。

裁決申請前の平成29年度に事業関係者から提起された境界確定請求訴訟は、第一審では本市の主張する境界線が認められ、本市が勝訴した。事業関係者は控訴・上告を行ったがいずれも棄却され、本市の主張する境界線が確定し、その後、分筆及び所有権移転登記を完了させた。



三階橋

#### 4 土地収用の事例

##### 土地収用の制度

昭和から平成にかけての地価上昇は、土地所有者に権利意識の高まりをもたらした。加えて環境問題や公害問題への社会的関心が高まり、公共事業が地域にもたらす影響はより厳しい目を向けられるようになった。公共用地取得の複雑さ、難しさは日々増していき、時には土地収用法に基づく強制取得を行わねばならないこともあった。

一方で平成元年には、建設省通達「事業認定等に関する適期申請のルール化について」により、国においていわゆる「3年8割ルー

ル」が定められた。これは「適期申請ルール」とも呼ばれ、用地取得率が80%となった時、又は用地幅杭の打設から3年を経た時のいずれか早い時までに事業認定及び裁決申請の手続きの準備に着手することを定めるものである。その後平成15年には都市計画事業への適用拡大や各地区用地対策連絡協議会（本市は中部地区用地対策連絡協議会の会員）下の団体への適用拡大、情報公開の規定の追加といった改定がなされ、収用制度を活用して事業の早期完了を目指す機運が醸成されていった。

なお、情報公開の規定とは、事業の進行管理の適正化を図る観点からホームページを活用して用地取得の進捗状況等を公表することを求めるものである。

緑政土木局（農政緑地局・土木局の時代を含む）においては昭和40年代に3件、50年代に2件の裁決事例があり、それからしばらくの間収用は発生しなかったものの、平成10年代からは、広小路線の拡幅事業や名古屋高速4号東海線の新設に関連した江川線の拡幅事業等のビッグプロジェクトの用地取得もあり、事業推進のために裁決申請を選択しなければならない場面も増えていった。平成10年代には8件、20年代には13件の裁決実績が見られ、平成30年以降は1件の裁決を得ている。

以下に、裁決申請における本市の主張の一部が収用委員会に認められなかった例、事業関係者を取りまく状況等により裁決申請から裁決まで長期間にわたった例及び全国的にも珍しい公園事業における収用例の3例を示す。

##### 土地収用の事例

###### ○土地収用の事例1 広小路線(城山工区)

(裁決年月日)平成18年11月28日

(事業名)都市計画道路3・1・124号  
広小路線(城山工区)

(場所)千種区末盛通

本路線は、都心部を東西に貫き高速道路や国道19号等に接続する主要幹線道路であり、交通需要の増大に対応して幅員を40mに拡げる事業を実施した。しかしながら2筆(1画地)の土地において代替地及び移転工法を巡って事業関係者の合意を得られず、土地収用法に基づく収用裁決により用地取得を行った。

本件においては土地に存在するビルの外壁21mmが支障となっており、本市は外壁を削り改修する工法を採用したものの、事業関係者はこの移転工法に納得せず、構外移転を主張した。

また、土地及び建物には根抵当権が設定されており、これを付け替えることのできる代替地の提供を求められたが、事業関係者の希望に合致する条件の代替地を提示することはできなかった。

審理において事業効果に対する制約と事業関係者の被る負担とが比較衡量された結果、本市の申請よりも面積を減じた範囲で収用裁決が下された。外壁の一部や排水管等の移転の負担を減らすため、事業区域の一部を収用範囲から除外するというものである。このために歩道幅員は計画よりも50cm減ることとなった。起業者の主張した収用範囲に収用委員会が判断を加えた裁決は全国的にも異例のものであった。

#### ○土地収用の事例2 江川線(東海通工区)

(裁決年月日)平成23年6月13日

(事業名)都市計画道路3・1・29号江川線(東海通工区)

(場所)港区七番町、東海通、熱田新

田東組字根走

本路線は名古屋市を南北に縦断する主要幹線道路であり、現在その区間の大半において地下鉄及び高架式の都市高速道路を収容するとともに、多系統の路線バスが運行されている。そのため平成9年度からの事業においては25m程度であった幅員を50mに拡幅するとともに、道路の中央に中部国際空港へ続く名古屋高速4号東海線の整備を実施した。しかしながら一部の地元住民から反対や要望が発せられる中で、地権者との交渉も時に難航し、路線全体で9件の裁決申請を行うこととなった。

東海通工区においては、事業関係者が本市の対応に不信感を抱いていたことに加え、隣地所有者との間で境界を巡る争いがあったこと、事業関係者の移転先選定が長く不調であったこと、補償金額への不満があったこと、登記簿上の所有者(故人)が外国籍であり、当該国の法に基づいて相続人を特定しなければならなかったことなど、買収の支障となる条件が複数重なっていた。交渉は11年にもわたったがついに妥結には至らず、裁決申請を行うこととなった。審理には1年9か月かかり、また裁決後も損失補償金額を巡る訴訟が発生したり、期限までに明渡しがなされず行政代執行を請求する事態になったりと、土地の取得には大変な困難を要した。

なお行政代執行については、請求後実施前に物件の自主撤去がなされたため、中止となった。

#### ○土地収用の事例3 川名公園

(裁決年月日)平成25年7月2日

(事業名)都市計画公園4・4・6号川名公園

(場所)昭和区花見通1丁目、広路町

字石流、川原通7丁目、8丁目、  
広路通7丁目、8丁目

本公園は名古屋市中心部の東寄りに位置し、三本の幹線道路に囲まれるとともに地下鉄川名駅に隣接しており、高い交通利便性を持っている。

周囲は住宅密集地でありながら近隣に災害時の広域避難場所が存在しないため、防災機能を持つ公園として整備が進められてきた。本市においては初めての住宅密集地における都市計画公園事業であり、計画区域には多くの事業関係者が存在していたことから、通常以上に長い時間をかけて説明と交渉に取り組んできた。しかしながら一部の事業関係者との間で事業反対、補償金額不満、代替地選定不調等の理由で交渉がまとまらず、裁決申請を行うに至った。

川名公園においては2件の裁決申請を行っており、そのうち平成23年に裁決の下りた事例は、緑政土木局の事業として、現行土地収用法下で初の公園事業における収用裁決である。

平成23年に申請し平成25年に裁決を得た事例は困難なものであった。事業関係者は本市に対して大きな不信感を抱いており、手続きの違法性や資料の捏造を主張した。

また、補償金の増額も求めており、裁決までには十数回に及ぶ意見書のやり取りが行われ、1年7か月の時間を要した。その後も補償内容の不服や慰謝料請求のために訴訟が起こされ、また明渡しの履行も長くなされなかったことから、土地の取得には多くの努力と時間が費やされることとなった。一時は行政代執行を検討するまでに至ったが、裁決から約4年半を経た平成30年1月に土地の明渡しを得ることができた。

## 5 生活再建関係

### はじめに

公共事業の実施に伴う用地取得をより円滑に進めるため、生活再建措置は必要不可欠である。「公共用地の取得に伴う損失補償基準要綱の施行について」（昭和37年6月29日閣議決定）第2において、「公共の利益となる事業の施行に伴い生活の基礎を失うこととなる者がある場合には、必要により、生活再建のため土地又は建物の取得のあっせん及び職業の紹介又は指導の措置を講ずるよう努めるものとする。」と規定されている。本市においても生活再建措置として代替地の取得及び提供、媒介制度による代替地のあっせん、市営住宅の入居あっせんを行っている。

### 代替地提供

#### ○滝ノ水地区の代替地提供

昭和54年、名古屋市滝ノ水地区画整理組合が設立され、平成6年に至るまで滝ノ水地区において土地区画整理事業が行われた。



滝ノ水地区の中央付近から  
東南を望む区画整理後の景観

当該区域において名古屋市住宅供給公社が所有していた土地の一部を、代替地として提供するため平成6年に同公社より取得した。その後造成工事や区画割等を行い、名鉄名古屋本線(天白川～左京山間)立体交差化事業や豆田町線、戸田荒子線、江川線等様々な事業に伴う事業関係者の移転先として、令和4年

度までに23件を提供した。

○市営中島荘跡地の代替地提供

平成9年、土古町線の拡幅事業と同時期に、市営住宅中島荘を高層化する建替え工事が行われた。住宅の完成後、取り壊されて跡地となった住宅都市局所管の土地を土古町線の事業関係者の移転先として提供した。このような場合は原則として住宅都市局から緑政土木局へ対象土地の所管換えを行うが、本件では例外的に、局間で所管換えをすることなく緑政土木局が住宅都市局所管の土地を売却する旨の局長間覚書を締結し、代替地提供を行った。売却実績は平成13年度から平成16年度で9件(約4,900㎡)である。

○媒介制度

緑政土木局の提供する代替地で事業関係者の希望に合致するものがない場合、代替地の媒介制度を実施している。これは財政局主管の代替地等の媒介に関する協定に基づき、公益社団法人愛知県宅地建物取引業協会（以下「宅建協会」という。）等に対し、媒介業者の推薦を依頼し、事業関係者の希望に沿った代替地の詮索及び情報提供等を委託するものである。これにより事業関係者の生活再建要望に応え、事業の円滑な推進を図っている。

平成3年に宅建協会と協定を締結し、また代替地等の媒介依頼に関する事務取扱要領を定めて制度が発足した。その後の約3年間で、緑政土木局を含む本市全体の媒介実績は32件となった。媒介報酬については、媒介された土地の価額に対し一律2.5%としていたが、土地の需要が落ち着いて報酬を下げても流通物件の媒介が受けられるようになった一方で、地価はバブルの影響を脱しきらず高水準にあったことから、限られた予算の範囲で

は十分な媒介を期待できなかったため、媒介報酬率の見直し等の制度改正がなされた。

また、公益社団法人全日本不動産協会愛知県本部や市内の各農業協同組合といった他団体から当制度への参加の要望があったことから、宅建協会と同条件で媒介業者の推薦を依頼できるよう新規に協定を締結し、要領の改正を行った。

近年の当制度にかかる緑政土木局の実績は表6のとおりである。

なお平成28年度以降は、媒介制度の実施依頼もない状況である。

表6 近年の局媒介制度実施結果

年度	支那への媒介依頼件数	媒介契約締結件数	物件紹介件数 (事前紹介を含む)	成立件数
H18	7 件	3 件	7 件	1 件
H19	9 件	0 件	7 件	0 件
H20	6 件	2 件	11 件	2 件
H21	4 件	1 件	4 件	1 件
H22	4 件	0 件	8(※9) 件	0 件
H23	1 件	1 件	1 件	1 件
H24	0 件	0 件	0 件	0 件
H25	4 件	0 件	6 件	0 件
H26	3 件	0 件	5 件	0 件
H27	0 件	0 件	0 件	0 件
H28 ～ R4	0 件	0 件	0 件	0 件

※後継文書に基づかない事例1件含む

移転先あっせん

○市営住宅の入居あっせん

市営住宅とは住宅に困窮する低所得層の方向けに、本市が国から補助を受けて建設した賃貸住宅であり、名古屋市住宅供給公社が管理をしている。公営住宅法第22条に基づき、入居者は原則として公募により決定しなければならないが、特別な事由がある場合において特定の者を入居させる場合はこの限りでは

ない。この特定入居者の選考は名古屋市市営住宅入居者選考審議会で行われる。特別な事由に当たるものとして公営住宅法施行令第5条には、都市計画事業や土地収用法上の認定を受けた事業の施行に伴う住宅の除却が掲げられており、緑政土木局では名古屋市住宅供給公社と調整を図り、都市計画事業等の用地取得に伴い移転を余儀なくされる事業関係者で、移転先に困っている方に対して、市営住宅への入居をあっせんしている。近年の実績は表7のとおりで、平成21年度から令和4年度の14年の間で、54件の入居申請があった中、48件の入居をあっせんした。

表7 近年の市営住宅へのあっせんの実績

年度	入居申請	入居	関係事業
H21	5	3	江川線、小幡東1号線、豆田町線
H22	8	8	川名公園、日置中野新町線
H23	3	2	川名公園、万場藤前線（正江橋）
H24	3	3	上飯田線（三階橋）、天神橋
H25	4	3	敷田大久伝線、川名公園、上飯田線（三階橋）、江川線
H26	0	0	
H27	1	1	昭和橋公園
H28	1	1	戸田荒子線
H29	6	5	戸田荒子線
H30	1	1	昭和橋公園
R1	4	4	昭和橋公園、高田町線、小幡西山線
R2	1	1	東志賀町線（水分橋）
R3	14	13	昭和橋公園、東志賀町線（水分橋）
R4	3	3	河岸町線、相生山緑地

### 生活再建のその後

#### ○不要代替地等の局売却

予定されている公共事業のために一定程度の代替地を保有する必要がある一方で、有効活用されていないまま保有している未利用地は処分していく必要がある。公有財産の売却は原則として財政局所管の一般競争入札によって行われるが、代替地等の処分の多様化及び局財源の確保を目的として、未利用地処分事務試行運用要綱を制定し、平成22年度から緑政土木局においても入札を実施した。当制度は、未利用地のうち入札による売払いに

適した土地を一般競争入札の方式で処分するものである。

平成22年度から平成24年度までの3年間で8回の入札が実施され、33件（同一物件は含まず）中22件の契約が成立した。また平成25年度頃から、複数回入札を実施したが不調に終わった土地について処分策の検討が必要となった。そこで未利用地処分事務運用要領を新たに制定して先着順売払いに関する規定を設け、一般競争入札で不調となった物件について価格を固定し、先着順で売却することとした。



一般局入札の案内看板

しかしながら、入札に付すことができる土地がほとんどなくなったことや入札及び先着順への申込みがないこと等により、緑政土木局での一般競争入札は平成29年度が最後の実施となった。平成22年度から平成29年度の8年間で、平成25年度の財政局との合同入札を含めると落札件数は40件（地積約3,200m<sup>2</sup>、売却価格にして約4億4千万円）である。

#### 〈参考文献〉

用地ジャーナル2018年（平成30年）1月号（一般財団法人公共用地補償機構）、街路事業事務必携（平成16年版）（街路事業研究会）、用地測量三十年の記録（名古屋市土木局用地部）、名古屋高速道路公社四十

年史（名古屋高速道路公社）、用地ジャーナル2020年（令和2年）6月号（一般財団法人公共用地補償機構）、滝ノ水の流れ（財団法人名古屋土地区画整理協会）、土地区画整理事業から見た名古屋環状2号線のあゆみ（名古屋都市センター）

## 名古屋市土地開発公社

公共事業の円滑な推進をはかるためには、十分な用地ストックが必要となる。事業開始後速やかに工事に着手することができるよう、予めまとまりのある用地を取得しておくために、用地先行取得制度が活用されてきた。また、地価が上昇基調にある時には、早期に用地を取得しておくことが事業費の抑制にも繋がっていた。

名古屋市土地開発公社（以下「公社」という）は、「公有地の拡大の推進に関する法律」（昭和47年6月15日法律第66号）に基づき昭和48年に全額本市の出資で設立され、公有地の先行取得及び管理等を行ってきた。

また公社の資金は、事業認可前の用地先行取得のみならず、進行中事業のための用地取得にも投入されていた。いわゆる「資金代行」である。一般会計の予算のみでは用地取得に対応できない時にも、機を逸することなく用地を取得しのちの事業に繋げるために公社の資金が活用されてきたのである。公社の取得する土地のうち、実際に多くの割合を占めていたのはこの資金代行による用地取得であった。

しかしながら、近年、社会経済情勢等の変化により地価は安定傾向にある。そのため公有地の先行取得のメリットは希薄化し、先行取得した土地を長期にわたって保有し続けることが公社の経営を圧迫するようになった。このような状況の中公社では平成15年度から平成21年度にかけて第1次・第2次公社経営改善計画が実施され、また本市においても平成17年度の総務省による土地開発公社経営健全化団体の指定を受け、財政局の主導で土地開発公社経営健全化計画を策定・実施した。その主な内容は、道路、公園事業予定地に係る公社保有の先行取得地を減らすために、公共用地先行取得債を活用して買戻しを行うというものである。また、平成17年度までは公社から買戻す際に保有期間分の利子額を清算し支払っていたが、平成18年度からは、公社保有地に係る利子額分を毎年度補給することとした。

平成26年度以降、公社を通じた新たな用地取得は行わないこととした。一方で、用地取得のための借入金利子は当市予算を圧迫し、公社を所管する財政局において、公社の存続の要否についての検討が行われることになった。結果として、令和4年度までにすべての公社保有土地の買戻しを終えたことから、公社は本来の役割を終えたものとして、令和4年12月31日をもって解散した。



長期にわたり土地開発公社の保有していた土地の様子(平成24年当時)

## 第2節 公共用地の測量

### 1 用地測量業務

#### 用地測量

用地測量は、都市計画道路、河川、公園等の公共事業に必要な土地について、土地の権利者(地権者)が所有する範囲を正確に求め、その利用状況を把握し、公共事業用地として適正に評価・補償するために行う測量である。

用地測量により得られた結果は、公共事業用地の権限取得の前提となる表示登記の重要な資料としても活用される。

本市では、用地測量は事業認可の前に実施している。そのため、用地測量は本市として最初に地権者と接触する場となっている。

実施に際しては、昭和44年度から平成22年度までは用地部測量課の用地測量係、平成23年度以降は組織改編により道路建設部道路建設課の用地測量係において用地測量を実施している。

用地測量係では、平成22年度から、用地測量に加えて、他局所管の土地を含む市有地の売払い等を目的とした一筆地測量業務も行っている。そこで、本節では一筆地測量業務の変遷も併せて述べる。

#### 用地測量の手法の変遷

(トータルステーションの導入)

トータルステーションとは、角度を測定するトランシット(セオドライドともいう)の機能に、光波距離測量機能が追加された測量機器である。本市は昭和58年ごろトータルステーションを導入したが、光波測距儀とトランシットと別々の測量機器として検定を受ける必要があり、1台の機器を機能別に検定を受け用地測量をしていた。一つの測量機器として公共測量に用いることができるよ

うになったのは、国土地理院が「トータルステーションを用いる公共測量作業マニュアル(案)」を作成した平成4年以降である。

(GNSS測量の導入)

平成5年に国土地理院が「GPSを用いる公共測量作業マニュアル(案)」を作成し、平成14年の測量法の改正により公共測量に用いる測地系が日本測地系から世界測地系へ移行したことから、公共測量でも電子基準点を用いたGPS測量を行うことが可能となった。

また、平成23年から、国土地理院ではGPSにロシアのGLONASSや日本の準天頂衛星等を加えGNSSと改称した。対応する測量機器も誕生し、それまでと比べると精度の高い測位が短時間で可能となった。

本市の用地測量でも、森林地区等公共の基準点からの見通しが悪い場所で、かつ上空が開けており長時間の観測が可能な場合に限り、GNSS測量による新点の設置を行っている。

近年は、リアルタイム・キネマティック法等、GNSSによる即時の観測が可能な新たな測量技法が確立してきたが、基準点を設置することに関しては、利点もあるが土地の境界を測量することに適していない。

よって、本市の境界確認においては、現在でも基準点からトータルステーションにより境界や事業予定地の観測・復元を行っている。



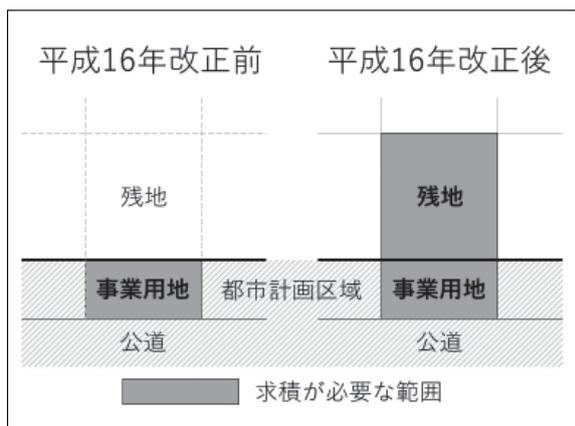
GNSS測量器

(全筆求積の義務化)

平成16年に不動産登記法及び不動産登記規則等の省令改正が行われた。

改正前は、土地の分筆登記を行う場合、土地全体のうち分筆によってあらたに地番を付す部分のみを求積し、残りの部分は、登記簿地積との差し引き計算による残地面積の表記が可能であったが改定後は、土地の分筆登記を行う際原則として分筆前に土地全体の筆界確定を行い、分筆による全ての土地の地積とその求積方法を地積測量図に記載する、いわゆる全筆求積が必要となった。

本市では、昭和50年代後半から事業用地の残地を含めた土地全体の境界確認を行っていたが、法律上それが義務づけられる形となった。



境界確定・求積が必要な範囲の変遷

(世界測地系への移行)

平成16年の不動産登記法改正によるもう一つの大きな変更点として、原則、地積測量図に世界測地系の座標値を記載することが必要となったことが挙げられる。

改正前に実施された用地測量では、測量実施範囲近傍の任意の位置を原点とする、いわゆる任意座標系による測量成果も多々見られたが、改正により任意座標系による測量成果を登記に用いることが原則として不可能と

なったため、用地測量に伴い行う基準点測量も、公共の基準点に取付けを行い、世界測地系に基づく測量を行うこととなった。

(筆界特定制度)

平成17年にも、前年の全面改正に引き続き不動産登記法の一部改正があり、筆界特定制度が創設された。これにより、境界紛争のある土地について、裁判よりも簡易な手段で筆界の特定ができるようになった。

ただし、筆界特定の申請を行うためには、申請を行う土地の権原を有している必要があるため、用地を取得する前に行う用地測量では活用が難しいというのが現状である。

本市の実施事例としては、都市計画道路池内猪高線(平成25年)、東志賀町線(令和元年)の二例で、本市が土地収用法により権原の一部を取得した土地の筆界特定申請を行い、池内猪高線については筆界の特定に至った。

(筆界の定義の明文化)

筆界特定制度の創設に付随し、筆界特定に関連する条文中において、筆界について「二以上の点及びこれらを結ぶ直線」(一部抜粋)という用語の意義が初めて定められた。それに伴い、法務局では平成30年頃から、筆界は点と点を結んだ直線であるため、原則として曲線形状での分筆登記を認めないという取り扱いがされるようになった。

しかし、本市の実施した従前の用地測量では、都市計画区域が曲線となっている区間については用地の取得範囲も曲線で設定していることから、曲線形状で土地を分筆し用地を取得するために、法務局との調整が必要となった。

対応として、平成17年の法改正以前に都市計画決定したものについては、市民に曲線形

状の計画を公表しているという経緯をもとに、路線ごとに法務局と申し合わせを行い、曲線形状での用地取得を行っている。

(コロナ禍における対応)

用地測量の実施前に行われる測量説明会は、通常はコミュニティセンター等における集会形式で行っていたが、新型コロナウイルス感染拡大(コロナ禍)の影響により、令和2年度から令和4年度まで、人の密集を避けるため、来場者へ個別説明形式で実施した。

ただし、境界確認は用地測量の過程として省略することが不可能であるため、できる限り少人数で、土地所有者との距離を確保し、マスク着用やアルコール等による手指の消毒等を徹底した上で現地立会を行った。

現在はコロナ禍の一定の収束が見られたため、再び集会形式で測量説明会を実施している。



集会形式の様子



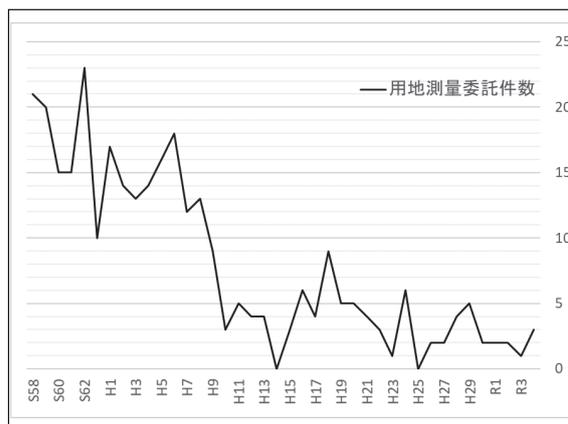
個別説明形式の様子

## 委託実績

(用地測量)

用地測量は、昭和50年代後期から平成9年頃までは平均で年間15件ほど委託しているが、昭和62年度には23件に及んだ。

平成10年からは急激な件数の減少があり、過去10年間を平均すると年間2件から3件ほどとなっている。



用地測量委託件数の推移

(一筆地測量)

一筆地測量は、平成22年度から正式に開始し、件数は平均すると年間7件から8件ほどとなっている。

平成28年度以降、道路・公園等の都市計画事業の見直しが行われ除外された先行取得地の売り払いに伴う筆地測量の件数が増加している。



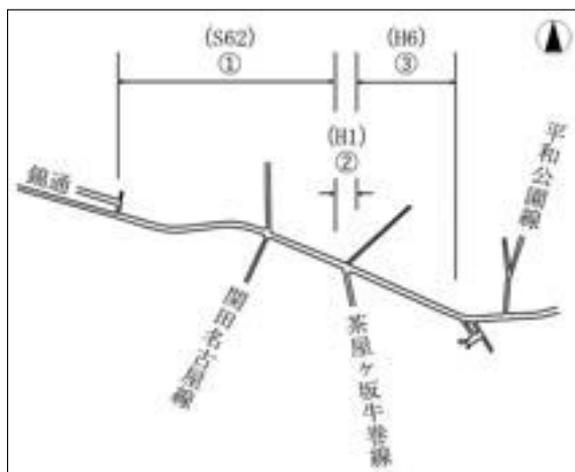
一筆地測量委託件数の推移

**代表的路線の用地測量**

(広小路線)

広小路線は、昭和62年度に①千種区覚王山通(池下交差点)から末盛通(末盛通二丁目交差点)までの区間、平成元年度に②本山交差点、平成6年度に③末盛通から東山通までの区間にて用地測量を実施した。

昭和62年度の用地測量では、事業に反対する地権者との調整がつかず、急遽、立会延期を通知するための文書を送付しており、当時の担当職員の苦労を伺い知ることができる。該当する部分については、委託期間中での境界立会までには至らず、その後、個別に訪問し筆界を確定していった。



**広小路線の用地測量実施箇所**

(江川線)

昭和58年度以降、江川線の整備の中心は港区、さらに熱田区へと広がった。

昭和58年度には①西区の那古野、及び②港区の港栄地区(港区役所以南)にて用地測量を実施し、その後は、平成5年度に③西区の庄内通三丁目から浄心本通三丁目(秩父通交差点)まで、平成7年度に④西区の庄内通、平成8年度に⑤港区の港明地区(東海通以南)、平成9年度に⑥港区の東海通以北から熱田区の日比野付近まで、平成10年度には⑦西区の

浄心一丁目(秩父通交差点)から上名古屋二丁目(浄心交差点)までの間で用地測量を実施し、拡幅区間全線の測量が完了した。



**江川線の用地測量実施箇所**

(名鉄瀬戸線：小幡～大森金城学院前)

名鉄瀬戸線では、小幡駅から大森金城学院前駅までの区間について、守山本通線立体交差事業として平成6年度に3工区に分けて用地測量を実施した。

平成6年度の用地測量では街区全体で事業に反対の声が上がった箇所があり、該当箇所では平成13年度と平成22年度に、それぞれ再測量を行っている。

(東志賀町線：三階橋)

三階橋は東志賀町線のうち、矢田川を渡り北区と守山区を結ぶ区間を担う橋梁であり、平成8年度に3工区に分けて全体の用地測量を実施した。

しかし、平成17年度、本市が行った境界立会や土地境界確認書の作成に対して、地権者

が平成17年度に警察へ告発行為をした。平成18年度には簡易裁判所へ職員に対する感謝料請求調停の申立て(のちに取下げ)、平成19年度には本市への感謝料請求事件を提起される(高裁にて棄却)。

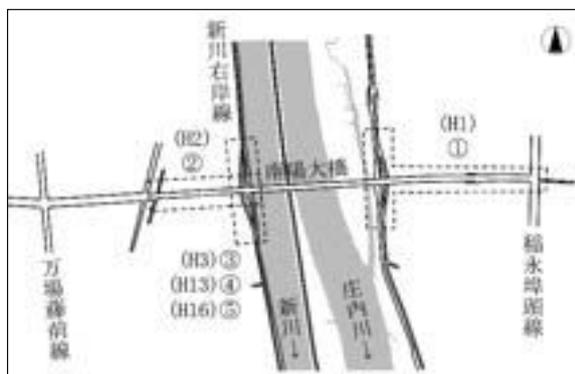
その後、平成29年度には本市への境界確定請求事件を提起されたが、令和4年1月に原告の訴えを棄却され、これを最後に土地境界確認については決着した。

本市が実施する測量は、市民の持つ財産に影響を及ぼす可能性があり、時に民間の紛争に關与する場面もあるため、記録を残すことや公的資料の取り扱いが重要である。

#### (南陽大橋)

南陽大橋は、戸田荒子線のうち、庄内川と新川を渡る区間を担う橋梁である。平成元年度に戸田荒子線として①左岸側(アンダーパス含む)、以降は平成2年度に南陽大橋として②右岸側本線、平成3年度に③右岸側アンダーパスの測量が行われた。

なお、右岸側については、アンダーパスの形状変更に伴い、平成13年度に④右岸アンダーパスの大部分、平成16年度に⑤右岸アンダーパスの南端部で改めて用地測量を行った。



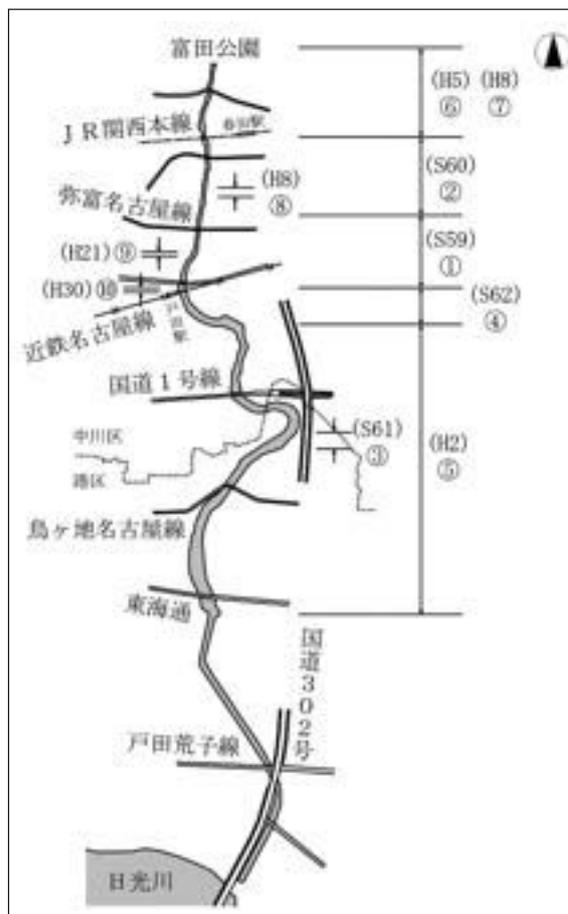
南陽大橋の用地測量実施箇所

#### (戸田川)

戸田川は、昭和59年度に①近鉄戸田駅から上流側、昭和60年度に②JR関西本線から下流側、昭和61年度に③国道1号線下流右岸側(戸田川緑地)の一部、昭和62年度に④近鉄戸田駅から下流側の用地測量を行い、平成2年度に⑤中川区から港区までの中流部、平成5年度には⑥JR関西本線の上流右岸側、平成8年度には⑦JR関西本線の上流左岸側の用地測量を行った。

また、⑧⑨⑩測量を実施した範囲の未買収筆の再測量も行っている。

ただし、中川区内の左岸側において、近鉄名古屋線から国道1号線より下流の港区までは、地元反対と、相続人等の調査に時間を要することから、いまだに用地測量も用地取得も行われていない。



戸田川の用地測量実施箇所

(相生山緑地)

相生山緑地は、第2次整備プログラムによる事業推進地区として平成29年度に①第1期(北東部)、平成30年度に②第2期(南西部)の用地測量を実施した。

区域内の多くが戦前～戦後にかけて分筆、売買された経緯があり、そのような土地では地権者の高齢化が進んでおり、登記名義人が既に亡くなっている土地も多くみられた。

また、勾配の厳しい地形や生い茂った樹木、広大な測量範囲、公図と現況の乖離等、緑地特有の測量の困難さがあった。



相生山緑地の用地測量実施箇所

## 2 境界測量業務

### 境界確認測量

境界確認測量は、緑政土木局所管の道路、河川、水路その他公共の用に供されている土地と、隣接地との境界を明確にするため、土地所有者の申請あるいは工事担当者の依頼により、境界を確認する業務である。本市の測量業務は、全国的に見ても稀にみる職員が自ら本市の財産を守るため、境界線を明示する

という他の市町村では行っていないことを実施している。以前は、職員が自ら境界杭等を探し出し、現地測量し、隣接する土地所有者へ境界線を主張していたが、徐々に境界確認の申請件数が増え始め、職員では対応しきれなくなってきたため、昭和55年度から一部地域(北区、西区、東区、守山区、中村区、中区)で境界明示業務の測量業務委託(以下、単契委託)を開始した。

戦前から耕地整理や土地区画整理によって、道路等の都市基盤整備が進められ、新市街地においては、民間による土地区画整理事業が行われてきた。単契委託を行うことを契機に、境界明示業務は道路等の形成経過から、明示手法をA～D地域(表1)に分けて行う事にした。

表1 境界明示業務の地域別手法

地域名	地域区分	標示手法	原則的手法
A地域	復興土地区画整理が行われた地域	交点及び曲折点に鉄又は杭を設置	街区距離を確保
B地域	新法による土地区画整理、開発行為が行われた地域	交点及び曲折点に鉄又は杭を設置	街区距離を確保
C地域	耕地整理、旧法による土地区画整理及び土地改良が行われた地域	道路中心線に鉄を設置	道路幅員を確保
D地域	土地区画整理等が行われていない地域(除外地)	交点及び曲折点に鉄又は杭を設置(場合により標準線標示)	公園による道路幅を確保

※ 新法とは土地区画整理法(昭和29年法律第119号)旧法とは旧都市計画法(大正8年)

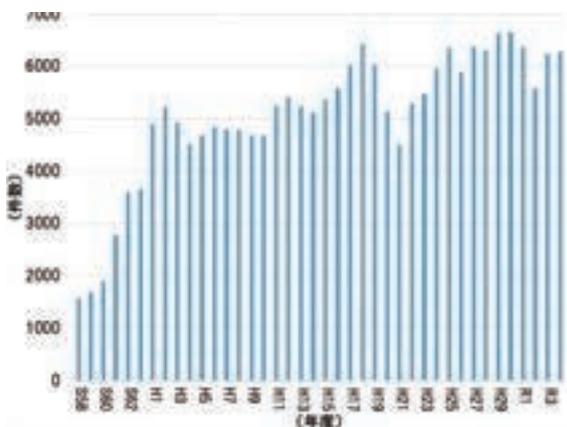


図1 境界確認申請の件数の推移

昭和60年代に入ると、境界確認申請件数は急増傾向を見せ始め、法務局において、登記の際に添付する隣接地との立会記録等を明記した土地現地調査書のチェックを強めたことや、土地ブーム(土地投資目的の取引の増加)等により、昭和58～61年度の4年間で約1.8倍に急増した。(図1)

申請件数の増加と明示の難しい地域での業務が増えたことにより、処理日数の長期化が進み、申請者や工事担当者から短縮を強く要望された。これに対し、(1)委託の拡大、(2)画一的手法の確立、(3)人材養成、(4)資料の保管・整備を取り入れながら対処した。

(1)委託の拡大については、昭和59年度に全市域に境界明示の単契委託を適用し、昭和61年度では全体処理件数の40%弱まで増加した。(2)手法の確立については、各班毎に業務手法や範囲が異なっていたり、若手職員とベテラン職員で判断にばらつきがあったり、また、委託の拡大に伴い、委託業務と直営業務で同一レベルを保つ必要があることから、明示業務の標準マニュアルが必要となり、昭和60年度には「明示の手引」を作成した。

また、境界明示の事務についても、当時規定がなく事務処理上混乱を招くおそれがあるため、昭和62年度から測量課内に検討委員会を設置し、検討を重ね平成2年度に「土木局所管道路等境界明示事務取扱要領」を制定した。

なお、平成18年度には要領から要綱へ改正した。

(測量総合システム)

平成9年度、境界明示業務(道路区域、河川区域)が測量課から各区の土木事務所(以下、各土木)へ移管された。これに併せて、境界明示システム(以下、システム)を構築し、GIS(地理情報システム)によりデータ集

計や立会記録等情報共有を図れるようにした。具体的には、各土木事務所にPCを1台ずつ配置し、各測量担当者が境界確認の申請台帳や測量標の保全台帳を記録し、ヒットファイル(日立製光ディスクファイルシステム)に台帳データを記録することで、地図上で情報を表示させていた。

また、各土木事務所は台帳データをMO(光磁気ディスク)に記録し、測量課へ送付し、測量課は全市のデータを取りまとめて集計していた。この時のシステムのOSはWindows98を使用していたが、サポートが終了しWindows2000に切替える際に、ヒットファイルが使用不可となったことから、平成14年度からAutoCADマップを利用し、庁内LANを使用したネットワーク型のシステムにした。その後、Windowsの更新によってシステムに影響が無いようウェブ化を図り、平成24年度から地図ソフトをシステムに組み込み、システム上で図形情報の登録と申請情報の入力等すべての業務を完了させられることができるように改善した。

また、他局や他課から依頼された土地の買収や売却に伴う測量についての成果等を記録しておくため、用地測量の公共測量システムを追加し測量総合システムとして統一された。

(担当職員について)

平成9年度に各土木事務所へ境界明示業務を移管した際は、ベテラン職員を各土木事務所に配置し、それぞれ若手職員を育成していた。しかし、担当職員の多くは測量業務だけでなく工事業務や水防業務も行っており、測量業務に携わる時間が減少すると共に、より専門的な測量知識を習得する前に異動となることが多くなり、職員の育成が難しくなった。

また、平成18年度あたりから各土木事務所で測量に関して訴訟に発展する懸案事項が多発したため、平成21年度から各土木事務所の測量業務を課として統合し、職員の専門性の改善を図った。

(測量課業務の変遷)

平成12年度に局再編で土木局と農政緑地局が合併し緑政土木局となったことに伴い、公園・農業用水路の境界明示が測量課の業務となった。

また、地方分権一括法に関連する国有財産の譲与に伴い、平成14年度から段階的に法定外公共物の管理引継ぎを受け、「譲与財産境界明示事務取扱要領」を制定し、境界明示業務を測量課で開始した。これらに伴い、境界確認申請件数は5千件前後から6千件前後へ徐々に伸びていった。さらに、平成18年度には1・2級河川の管理権限移譲に伴い、境界明示業務は測量課の業務となった。

(実測図の申請者負担について)

平成9年度から各土木事務所へ測量担当者を1～2名配置していたが、職員だけで現地測量作業をすることは業務量的に不可能なため、単契委託で補いながら測量業務を行った。しかし、国有財産の譲与や1・2級河川の管理権限委譲で境界明示する範囲が広がり、業務量が増えたため、単契委託の予算確保が厳しくなっていた。

一方で、他自治体では境界測量に関する業務に、手数料の徴収や、申請者による実測負担をしており、本市のように境界線を市の負担だけで測量し提示することは一般的ではなかった。本市は区画整理での市街地整備が進んでおり、過去から職員がいち早く区画整理による換地確定図を集め、現地確認し、本市

が主張する境界線を市民に示してきた。このような境界確認を数多く行ってきた結果、次第に市内各所の設定図が蓄積され、また、今まで境界立会した立会記録書も保存されてきたことから、これらの資料を基に、申請者が実測を行っても、本市が求める境界線を確保できる状況になってきた。そこで、平成19年度からA地域(戦災復興土地区画整理内)、B地域(土地区画整理法)について境界確認申請者による仮実測の試行を開始し、翌年にはC地域(旧都市計画法、耕地整理法)、D地域(除外地)についても同様に試行を開始した。平成21年度からは土地家屋調査士又は測量士が代理人の場合に限り、申請者にて仮実測を本格的に実施し、平成26年度からは正式に境界確認申請者に現況実測図の作成を義務化した。従来、単契委託で行っていた実測を申請者が負担することになったため、令和3年度時点の単契の予算費用は、平成9年度の10分の1以下へ大幅に減少した。

(要綱の改正)

平成21年度、測量担当者が各土木事務所から測量課へ統合することに併せ、「道路等境界明示取扱要綱」及び「譲与財産境界明示取扱要綱」を廃止し、「道路等境界確認事務取扱要綱」を制定した。この改訂では、(1)市と申請者が対等な立場で境界協議を行うことを明確にするため、要綱内表記を「境界明示」から「境界確認」に変更、(2)譲与財産及び河川の権限委譲に伴い、境界確認区分の明確化及び追加、(3)立会完了の明確化のために確認通知書を交付する、(4)様々な事例に対し担当者の判断ではなく組織として統一的な判断をするために境界確認審査会の新設を行った。以前は境界確認(明示)の申請が出されたら、一方的に本市の主張線を明示し、申請者の承

諾は確認しておらず、申請者が必要な場合のみ手数料を徴収して「道路証明」を交付していた。しかし、登記における問題が発生し関係団体からの申し入れもあり、平成18～20年頃は提出された明示結果報告書に収受印を押印して返していた。平成21年度からは申請者の意思を確認するために、道路証明業務を廃止し、市長名による確認通知書を道路証明と同程度の効力を有する書面として交付することとした。

#### (座標による明示開始)

これまで、境界確認の方法としては、根拠となる図面から、現地にある区域標(鋸や杭)の位置を観測・確認し、現地に境界線を再現し明示する「現物明示」で行ってきた。

一方、平成17年3月に不動産登記法の改正で、原則公共基準点を基準とした座標値が記載された地積測量図を登記するよう定められた。そのため、土地家屋調査士は境界確認で使用する区域標を公共基準点より実測し、公共座標値を付けるようになったが、同じ区域標を実測しても土地家屋調査士によって座標値に若干の差が生じていた。

このような背景の中、平成22年度から震災対策として街区の世界座標化事業が開始され、街区交点に座標値が付いたことで、土地家屋調査士がその座標値を利用し地積測量図の作成や登記申請をすれば、人為的誤差防止や作業の省力化につながり、境界確認業務の簡素化ができるという考えから、平成23年度から西部の一部地域にて境界確認に座標値の使用を開始した。現在は座標化事業の進捗に合わせて、西部の大半地域にて公共基準点により街区交点の座標値を示し、その点を結び境界立会をする「座標明示」を行っている。座標明示は、測量担当者が境界確認時に座標値

を示すのみとなり、申請にかかる処理日数の短縮やコスト削減、申請者負担の軽減やサービスタイムの短縮、及び工事による区域標の保全も大半が不要となる効果が見込まれている。

#### (境界情報の公開)

官民境界を知るためには、境界確認申請書を提出するしか方法が無かったが、境界確定の必要が無く(塀や柵等を設置するため等)、「官民境界を知りたい」という需要に応えるため、平成27年度から境界情報閲覧事務を一部地域にて開始した。

また、平成28年2月に閲覧マニュアルを作成し、平成28年度から市全域において閲覧可能とした。

#### 台帳整備測量

道路法第28条の規定によって道路管理者が、その管理する道路について道路台帳(平面図と調書)を調製、保管し、一般の閲覧に供することになっている。

道路台帳の整備は、昭和58年7月8日付自治省からの指示により、昭和61年度までに完了させることになった。記載事項である「道路の区域の境界線」のための区域線測量は多くの時間を費やしていたが、一旦保留し、現況構造物を区域線とし、昭和61年11月に自治省の要求する道路台帳整備を完了させた。昭和61年度後期からは、本市の貸与する現況平面図(昭和58年～昭和61年に作成した図面)を使用し、道路の構造、舗装種別の再調査を行うとともに、道路区域の断面図の測定を行っていた。

平成7年度以降は、昭和37～48年及び昭和49～52年に整備した地域の道路台帳も図面がかなり古く、任意座標で作成されている地域

もあるため、改めて台帳整備を行った。公共座標化した標準メッシュ図郭による道路台帳平面図を作成するために平板測量（縮尺1/500）を実施し、道路の構造、舗装種別の調査を行うと共に道路区域の横断面の測定を行っていた。

しかし、平成20年代に入り、平板測量に多大な費用がかかることからコスト面が問題視されるようになった。

また、航空測量やMMS(モバイルマッピングシステム)測量等の測量技術の進歩が目覚ましく、従来の測量手法を見直す時期に来ていた。測量課として勘案した結果、道路台帳平面図の整備を一時休止し、災害対策の迅速化と台帳平面図作製の効率化・コスト縮減を実現することを目標とする街区の世界座標化事業を進める方針を決定した。

また、街区の座標化完了後、作成した街区情報を台帳平面図基礎資料として平面情報と重ね合わせ、台帳平面図を作製することとした。

なお、今後既存の台帳平面図をCAD化し、街区情報を重ね合わせる方法で道路台帳のデジタル化を予定している。

### 街区の世界座標化事業

近年発生が危惧されている南海トラフ巨大地震では、名古屋市内において約3万4千棟の建物が全壊すると予測されている。過去に発生した大規模地震では液状化現象が発生しており、市内でも北・西・南部の沖積地を中心に液状化発生の可能性が考えられる。

街区の世界座標化事業は、災害対策として地震時の液状化等で道路境界が不明確となった場合、座標値から街区位置を復元し、速やかに被災後の街の復興を進めることを目的としている。液状化の被害想定が大きい地域を

優先的に、平成22年度に港区から着手し、令和5年度での完了を目標にして市域の液状化被害想定「大」の地域を進めている。

また、令和4年度からは、民法改正に伴う相続登記の義務化による境界確認申請の急増に備える取り組みとして、「道路境界の緊急先行測量」を実施している。実施地区としては、旧土地区画整理法により土地区画整理が行われた地域で緑区から着手した。(図2)

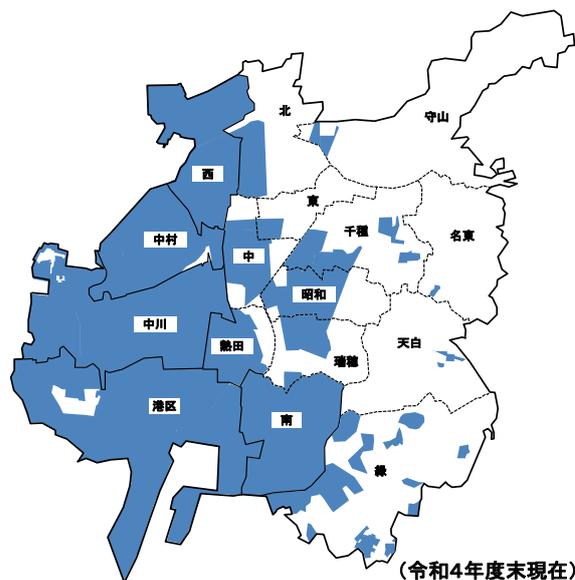


図2 街区の世界座標化実施状況

世界座標とは、人工衛星を用いた観測によって明らかとなった地球の正確な形状と大きさに基づき、世界的な整合性を持たせて構築された緯度経度である。国や市が管理する基準点から、ほぼすべての交差点に基準点を設置し、そこから街区の交点や道路中心を測量し、街区交点の座標をつけている。座標値は、災害時には衛星測量によって現地で座標から元の道路の位置を確認することができる。

昨今のDXの流れから、境界確認に関する情報のオープンデータ化を視野に入れ、街区の世界座標化事業の成果を利用して、より効

率的な境界確認ができると期待される。

### 測量標等の管理

(要綱制定)

測量法に基づく測量標は利用しやすいよう大部分が地下式で道路敷地内が多いが、道路工事の影響を受け支障になるため、保全要綱を定め、測量課にて管理していた。

また、道路区域を示す区域標についても同様に保全要綱を定め、各関係機関に対し要綱の理解と運用について何度も説明会を行い、次第に徹底され円滑に保全が行われるようになった。

平成9年度に土木事務所へ境界確認業務が移管したことに伴い、区域標の保全は各土木事務所、測量標の保全は測量課台帳測量係が管理することとなった。よって、改めて約600点ある測量標の使用及び保安全管理を適切に行うため、測量標取扱要綱を制定した。

(世界測地系への移行)

測量の基準に関して世界標準化が進展し、GPS測量の普及により緯度経度の測定について基準を世界標準に適合させる必要があったことから、平成14年4月測量法が改正され、公共座標が世界測地系へ移行した。国では2000年を目処に測量法改正を進めてきたため、この成果を「測地成果2000」と呼んでいる。

また、日本測地系から世界測地系へは南東方向へ約450mずれることとなった。

当時の測量課では、測量標の成果を日本測地系から世界測地系へ移行するため、①速やかな移行、②東海地震に係る地震防災対策強化地域に指定されたことへの対応、③地籍調査のための基礎的調査「都市再生街区基本調査」への対応、の3点を踏まえて作業を行った。

②について、名古屋市測量標が被害を受けた場合、本市周辺の電子基準点も被害は免れないため、比較的被害が小さいと思われる、岐阜県内の電子基準点と成果をつないだ。

③について、都市再開発事業や公共事業の円滑化・迅速化及び安心できる土地取引の基盤づくりを進めるため、平成16年度、国土交通省土地・水資源局国土調査課（現不動産・建設経済局地籍整備課）が調査主体となり、「都市再生街区基本調査」が実施された。

工程としては、測地成果2000の名古屋市測量標等を既知点として、街区基準点（街区三角点、街区多角点等）を設置し、これらの基準点及びその他の公共基準点から公図の四隅又はこれに相当する地点（街区点）の調査・測量をする「街区点測量」を実施した。本市においては、現況構造物のほかに、境界明示に使用するために街区交点等に設置している区域標等を測量した。

なお、国土交通省では、この測量成果を利用して、登記所に備え付けられている公図と実際の現地がどの程度ずれているのか公表しており、国土交通省地籍調査ウェブサイトにて閲覧することができる。

(保全の見直し)

平成16年度、国土交通省により進められた「都市再生街区基本調査」により、全国に測量基準点が配置され、本市では街区基準点が約8,600点配置された。この測量成果は平成19年度から本市に移管され、測量標取扱要綱の対象となった。

また、平成22年度から街区の世界座標化事業による図根多角点及び4級基準点、都市部官民境界基本調査による都市部官民境界基本多角点が次第に増加し、現在は4万点近くを管理している。(図3)

これらの点は工事により滅失しないよう保全を行わなければならないが、限られた予算や人員の中で保全業務を維持していくため、測量業務の見直しを行い、事務効率化を図るため平成25年度に区域標保全と測量標保全の要綱を一本化した。「測量標取扱要綱」及び「道路区域標保全要綱」を統合し、「測量標等管理要綱」及び「測量標等保全要綱」を制定)

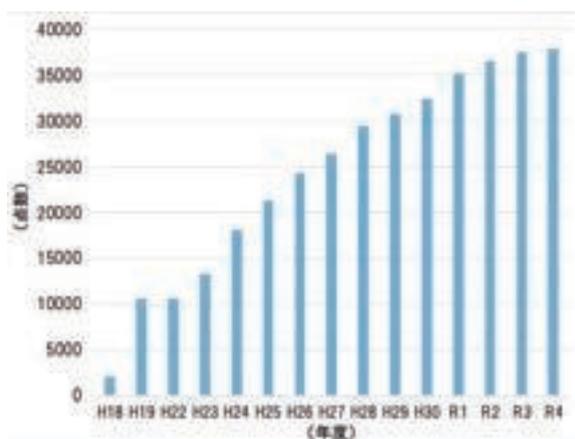


図3 市が管理する測量標の点数の推移

(測量標の使用)

測量法では、測量標を使用する際にはその測量標を設置した測量計画機関の承諾を必要としている。そのため、本市でも測量標を使用する際には届出を求めている。平成20年度以降、地積測量図には、「基本三角点等に基づく測量の成果による筆界点の座標値」を記録しなければならなくなった事により、これらの測量成果を含む公共基準点の利用が増加し、測量標使用届出件数は月30件程だったものが月200件程と約6倍となった。平成25年度制定した「測量標等管理要綱」の中では、測量標に加えて国土調査法の標識(表2)も対象とするとともに、測量標を頻繁に使用する愛知県土地家屋調査士会に一括で承諾する包括承認を行っている。

表2 名古屋市が管理する

(令和4年4月現在)

測量標・標識の区分		成業の精度	点数
測量法に基づく測量標	水準点	1級水準点	500
	多角点(測量法)	1級基準点	
	多角水準点	1級水準点・1級基準点	8500
	道路台帳基準点	2級基準点	
	街区三角点	2級基準点	
	街区多角点	3級基準点	
	街区三角点節点	3級基準点	21600
	街区多角点節点	4級基準点	
	図根多角点(座標化事業) ※国土調査法に基づく標識を含む	4級基準点	
	その他の測量標	2~4級基準点	100
法国に土籍調査に基づく測量標	都市部官民境界基本多角点	3級基準点	5600
	地籍図根点	2級基準点	1500
		3級基準点	
	4級基準点		
合計			37800

### 地籍調査

地籍調査とは、国土調査法に基づいて一筆ごとの土地の実態を明らかにするために、登記簿に記載された所有者・地番及び地目の調査や測量を行い、その調査結果をもとに新しく地籍図及び地籍簿を作成するもので、土地の戸籍調査ともいえるべき基礎的な調査である。土地行政諸般の基礎資料とするとともに、公租、公課等国民負担の公平化、土地に関する紛争の防止、災害復旧の迅速化、そのほか多目的に調査成果を活用することを意図している。

本市では昭和63年度、最初に守山区瀬古第一地区より地籍調査を開始した。当該地区は土地境界について問題があり、法務局が図根点設置地域に指定したが、土地分筆等において制約が加わり測量に手間と費用がかかるため、地元から底地の整理をしてほしいと要望があった。土地所有者からも地籍調査事業に対する理解や協力がおおむね得られたため、試行的に地籍調査の実施に踏み切ることとなった。

しかし、(1)地価が高く、土地面積の増減に関する権利意識が高い(2)筆数が多く、土地権利関係が複雑である(3)所有権の移転が

多い(4)不在地主(当該地域にいない)が多い(5)建物が密集しているところが多く測量がやりにくい等、都市部における共通の問題があり、工程通りには進められなかった。

瀬古第一地区の実施以降、平成13年度から守山区瀬古第二地区、平成19年度から天白区平針地区と原地区、平成20年度から南区笠寺地区において地籍調査を行ったが、前述のとおり都市部共通の問題による事業期間の長期化が課題となり、現状での地籍調査事業をこのまま継続しては、全市完了までに多大な時間と費用が必要となることから、官民の境界だけを先行して調査する手法を導入すること、民間活力を活用した地籍調査の実施等を検討していくことが必要と考え、平成23年度から一時休止した。

#### (地籍調査の再開)

地籍調査は全国で行っているが、都市部共通の課題もあり都市部の進捗率は低く、特に関東から関西にわたり進捗率がより低い状態である。国は、進捗率の低い都市部の地籍調査の進捗を図るため、国直轄事業である都市部官民境界基本調査を平成22年度から全額国費負担で実施した。本市においても平成23年度から平成28年度までの間に、中区、中村区、南区(東区、西区、中川区はごく一部地域)で実施された。平成26年度からは、一筆地調査に先行して、官民境界等を立会によって確認する「官民境界等先行調査」を実施することにより地籍調査事業は再開となった。

#### (官民境界等先行調査と街区境界調査)

官民境界等先行調査は一筆地調査に先行して、道路等に接した官民境界の確認を行う街区単位の地籍調査である。国土調査法での位置づけはない調査手法だが、都市部での都市

再生地籍調査事業の一つとして実施可能(現在は補助対象外)な調査であった。調査で得られた成果は内部資料という扱いで、最終的な地籍調査である一筆地調査の成果とは異なり、地図、登記簿に反映されない。しかし、一筆地調査と比較すると短期間での調査が可能となることや、街区単位で境界が確定しているため、災害時の迅速な道路復旧に寄与すると見込まれる。

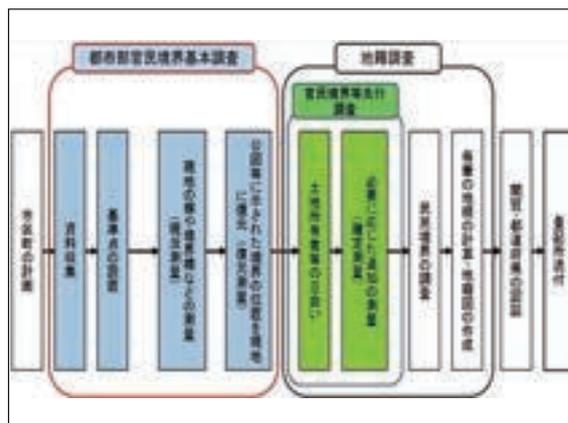


図4 地籍調査一連の流れ(官民境界先行調査)

令和2年度、地籍調査の円滑かつ迅速な実施を図ることを目的とし、国土調査法が改正された。その一つとして、道路等に接した官民境界と民境界の確認を先行して行う街区単位の調査である「街区境界調査」が法的に位置づけられた。この成果は国土交通省の認証を得て法務局に送付し公表されるため、官民境界等先行調査とは成果の扱いは大きく異なっている。

しかし、民境界を確認するには一筆地調査と同程度の調査が必要となり、都市部共通の問題による事業の長期化の懸念があるため、本市では街区境界調査による地籍調査の実施は行わずに街区の座標化に集中し、座標データを蓄積し効率的に地籍調査を行う判断をした。そのため、令和3年度から地籍調査事業は休止中となっている。

## 災害協定

本市では震災時の液状化現象や津波被害から迅速に街区を復元し市民の早期生活再建に資することを目的に街区の世界座標化事業を推進している。一方、被災後に街区を早急に復元するためには、人員不足の状況下で膨大かつ困難な業務が短期間に集中することが想定されるため、平成27年度、名古屋市と測量関連協会3者（①一般社団法人名古屋市測量設計業協会、②愛知県土地家屋調査士会、③公益社団法人愛知県公共嘱託登記土地家屋調査士会）において、「被災後の復旧・復興に必要な測量業務等の協力に関する協定」を締結した。

また、翌年には協定内容の手順等を定めた業務マニュアルを作成した。

マニュアルをより実効性の高いものにするため、近年被災した仙台市、陸前高田市、熊本市へ被災事例や測量に関する復興事例の視察、聞き取り調査を行い、宮城県土地家屋調査士会へも聞き取り調査を行った。

また、国土地理院や法務局へもマニュアルに対する意見を求め、発災から街区復元に必要な測量作業の過程のタイムラインをまとめた。これにより、測量関連協会3者との行動が時系列でイメージしやすくなり、マニュアル改訂に資するものとなった。

## 測量のあり方検討

災害対策として蓄積していた世界座標化成果を境界確認に利用することで、効率的に境界明示ができないかという視点から、平成23年度から西部方面の世界座標化済み地域において、基準点と街区交点座標を使用して境界明示を行う「座標明示」による境界確認が開始された。徐々に座標明示地域も増えてきたが、境界確認事務にかかる処理日数が想定し

ていたほど短縮できなかった。よって、もっと効率的な境界確認ができないか、また、現物明示と座標明示が混在している中で様々な懸念が生じたため、改めて境界確認の原点に立ち戻り、市民目線、職員目線で業務改善すべく、平成28～30年度に測量のあり方検討を行った。

若手もベテランも含め約40名の多くの職員が参加し、平成28年度はあるべき姿を定義し、翌年からの2年間で実現のための課題抽出を行った。今まで現物明示で行ってきたため、座標明示のやりにくさや、座標値の管理方法等が課題として挙げられたが、境界確認事務において、職員は座標値を伝えるのみとなり、申請者にもメリットがあることから、座標明示の課題を解決し、今後は座標明示が主流になると結論づけた。

また、後世へ技術を継承するため、各明示手法の知識技術をまとめ上げた。

令和4年度には、名古屋市DX推進方針に基づき、道路台帳平面図のデジタルデータ化にあわせて全市域の座標化を進めること、現物明示から座標明示への早期転換を図り、測量事務を簡素化することが方針として打ち出された。座標明示へ移行しようとしている過渡期にあるため、今後も現状分析、課題の洗い出し、対策、検証を続け、「誰でもいつでも簡単に道路境界情報を確認できる」姿を目指していく。

### 〈参考文献〉

- ・「用地測量30年の記録」名古屋市土木局用地部
- ・名古屋都市センターNo.119 2015.3研究報告書「迅速なまちの復興に向けて～境界確定からはじまる～」中野勝之
- ・国土交通省地籍調査WEBサイト <http://www.chiseki.go.jp/plan/index.html>