

用地課の新たな体制について（熊野用地チーム新設）

鵜田 敏史¹

¹紀勢国道事務所 熊野維持出張所（〒519-4325 三重県熊野市有馬町5821）

紀勢国道事務所は、平成31年度に熊野維持出張所に熊野用地チームを新設し、事務所用地課と熊野用地チームで連携を取り、業務を行っている。平成30年度からの大きな体制変更であり、1年を経過し、熊野用地チームを新設したことによる良い点、悪い点が浮き彫りとなった。本論文では、熊野用地チームを設置したことしたことによる改善点、問題点を検証し、今後につなげていくものである。

キーワード：熊野用地チーム、熊野道路、近畿道紀勢線推進プロジェクトチーム

1. はじめに

紀勢国道事務所の事業が紀勢国道管内南部に集中しており、用地業務においてもメインが熊野道路、新規事業化された紀宝熊野道路であり、用地取得のほとんどがこの地域となっている。この用地取得のため国債で県公社と契約し、プロジェクトチームを設置対応している。また、紀勢国道管内の北部に事務所があり、熊野までは片道2時間を要する状況である。これらから、平成31年度に新たに用地課の熊野チームを新設し、松阪の事務所と熊野とで連携をとりながら業務を行っている。業務量変化による新たな取り組みであり、今後につなげていくべく1年経過した時点で改善点、問題点を検証した。

2. 紀勢国道事務所の事業について

(1) 熊野道路

まず始めに紀勢国道事務所の主な事業について説明する。

紀勢国道事務所の主な事業の一つとして一般国道42号熊野道路がある。本事業は、三重県熊野市大泊町から久生屋町に至る延長約6.7kmの一般国道の自動車専用道路であり、平成26年度に事業化された。熊野道路と並行する国道42号は、南海トラフ巨大地震時に約7割の区間が津波により浸水し、東紀州南部地域が孤立する恐れがあり、津波浸水時にも機能する道路整備が求められてい

る。また、東紀州南部地域の重篤患者を尾鷲総合病院（第二次救急医療施設）で受け入れており、搬送時間の迅速性が求められている。

本事業は、近畿自動車道紀勢線、一般国道42号熊野尾鷲道路と一体となって、南海トラフ巨大地震時における広域的防災に資する道路ネットワークの強化を目的に計画された事業であり、本道路が整備されることにより、東紀州（紀南）広域防災拠点が高速道路ネットワークと接続され、防災拠点本来の機能を発揮するとともに、名古屋側からのアクセスが確保され、当該地域の孤立の危機を回避するとともに東紀州南部地域から尾鷲総合病院への搬送時間の短縮が見込まれる。また、熊野古道をはじめとする観光地への安定的な経路が確保されるため、観光産業への寄与が期待される。

(2) 紀宝熊野道路について

続いて紀宝熊野道路事業について説明する。本事業は、熊野市久生屋町から紀宝ICに至る延長約15.6kmの一般国道の自動車専用道路であり、平成31年度に事業化された。紀勢自動車道、国道42号熊野尾鷲道路、熊野道路等と一体となって、南海トラフ巨大地震時における広域的防災に資する道路ネットワークの強化を目的に計画された。紀宝熊野道路も熊野道路と同様に災害時の救助活動支援、救急医療活動支援、地域連携強化と観光・地域産業への寄与が期待される。



図-1：熊野道路，紀宝熊野道路位置図

(3) 近畿道紀勢線推進プロジェクトチームへの委託

前述の事業は紀勢国道事務所管内の南部にあり、メインとなる用地業務となる用地取得のほとんどは本事業が対象となっている。そこで紀勢国道事務所では平成29年度より用地取得のための国債で県公社と契約し、三重県熊野市にある熊野建設事務所内において近畿道紀勢線プロジェクトチーム（以下 PT）として平成30年度では熊野市から出向している方とともに2人一組の8人体制で用地交渉を行っている。

3. 平成30年度紀勢国道事務所用地課の状況

(1) 平成30年度紀勢国道事務所用地課の体制について

平成30年度紀勢国道事務所用地課では、用地課長、用地官、用地第一係長、用地第二係長、担当2名、期間業務職員1名、併任となる熊野維持出張所の管理第一係長の体制であった。

(2) 平成30年度紀勢国道事務所用地課の問題点について

平成30年度における用地課の問題点は下記の通りであ

る。

一つ目として事務所と現場の熊野市との距離が遠いことにある。事務所がある松阪市と現場の熊野市では距離として約100 km、車での移動で2時間程度かかる。往復で約4時間かかってしまうため、一日の半分を移動時間で使ってしまう。立会等で頻繁に赴く必要があり業務の負担となっていた。二つ目としては、PTからの要望対応についてである。距離が遠いため電話やメールで相談しなければならぬこの箇所を指しているのかが伝わりづらい場面が多くなってしまっていた。

4. アンケート実施について

(1) アンケート実施内容について

PTの担当者に紀勢国道事務所用地課体制変更についてのアンケートを実施した。設問数は11であり、平成30年度と平成31年度との体制変更で業務がどのように変わったのかを把握するために行った。アンケート対象者は前述の8人とPTの課長と課長補佐クラス2名の計11人である。

(2) アンケート設問

アンケートの設問は下記の通りであり、図-2の設問番号とリンクしている。

- ・設問1：熊野維持出張所に用地チームができたことについて
- ・設問2：熊野用地チームの現在の人数体制について
- ・設問3：熊野用地チームの要望対応について
- ・設問4：熊野用地チームの要望対応の早さについて
- ・設問5：平成30年度紀勢国道事務所用地課の現在の人数体制について
- ・設問6：平成30年度紀勢国道事務所用地課の要望対応について
- ・設問7：平成30年度紀勢国道事務所用地課の要望対応の早さについて
- ・設問8：平成31年度の業務のやりやすさについて
- ・設問9：平成30年度の業務のやりやすさについて
- ・設問10：P T合同会議の回数について
- ・設問11：P T合同会議の内容について

(3) アンケート結果

アンケート結果は図のようになった。以降、アンケート結果と1年間通じて実際に感じた良い点、悪い点について述べていく。

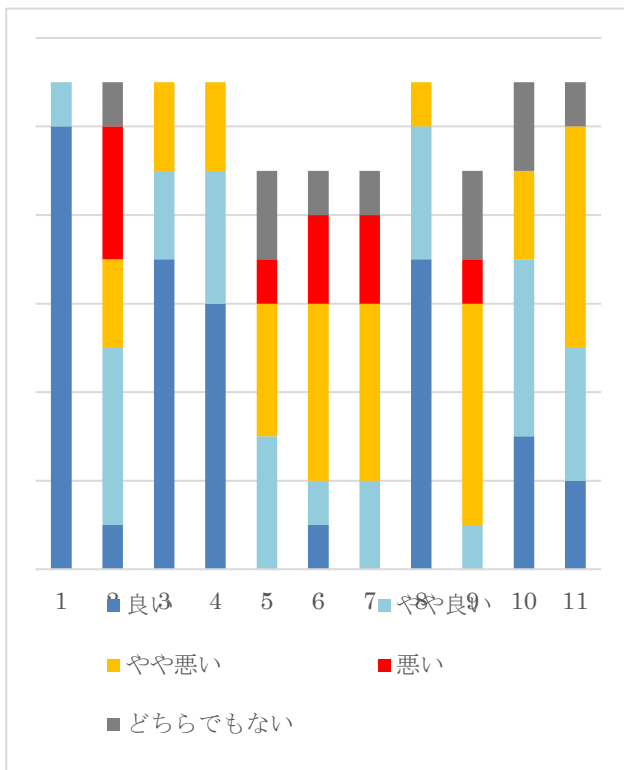


図-2：アンケート結果

5. 平成31年度紀勢国道事務所用地課について

(1) 平成31年度紀勢国道事務所用地課の体制について

平成31年度の用地課は大きく体制の変更が行われた。事務所用地課の体制は用地課長、用地官、用地第一係長、担当1名、期間業務職員の体制となり、新たに熊野市にある熊野維持出張所に熊野用地チームが新設され用地対策官、担当1名が配属された。また10月より業務委託の方が1名配属されている。これは平成30年度に問題点としてあった松阪にある事務所から熊野市までの距離が遠いことによる移動時間の負担が考慮されたことと、P Tからの要望対応をよりよくする狙いがあった。

(2) 平成31年度紀勢国道事務所用地課の体制のメリットについて

事務所用地課の他に熊野用地チームができたことにより、様々なメリットがあった。

一つ目にP Tとのやりとりである。前述で述べたとおり、以前まではP Tが事務所用地課に相談をしようにも距離があり、どうしても電話やメールでの相談しかできなかった。しかし、熊野用地チームは現場にあり、直接面と向かって相談を行えることができるようになった。用地業務の要望は図面を通して相談をした方がわかりやすく、電話やメールではどこの箇所を指して話し合っているのかがわかりづらい。また、P Tが交渉帰りに熊野用地チームに寄ることができ、要望対応をより迅速に行えるようになった。二つ目としては熊野用地チームが熊野市の現地にあるため直接職員がP T相談箇所の現場に赴き状況を把握し、計画担当職員により正確に相談を行えることができた。アンケート結果でも前述の感想が多く、平成30年度の問題点が解決しているとわかる。三つ目としては、毎月開催をしていたP Tとの合同会議についてである。熊野用地チームができたことにより面と向かって相談を行うことができるようになったことにより電話やメールでは相談しづらかった難しい案件をその場で把握し計画担当職員へ持ちかけることができるようになったため合同会議で話し合わなくてはならない案件が減り、会議自体の回数は4回になった。これにより、事務所の職員もしくはP Tが会議の場まで2時間かけて赴く回数が減り負担を軽減することができた。四つ目としては、熊野用地チームと事務所用地課との業務分担を別けたことにより、P Tがどこに相談すれば良いか分かりやすくなったことである。平成30年度では地区ごとで担当の係が決まっていたが、相談事を熊野用地チームに一元化したことにより、P Tが相談しやすい環境となった。

(3) 平成31年度紀勢国道事務所用地課の体制のデメリットについて

逆に熊野用地チームを設置したことによるデメリット、改善し切れていない問題点が存在している。

一つ目としては、熊野用地チームのマンパワーが足りない点である。P Tに対して行ったアンケート結果のうち一番多かった悪い点としては人数が足りていないことであった。この点については後述でも述べているが、令和2年度では係長クラスが設置されたことによりこの問題については解決できるのではないかと思われる。二つ目としては、後述の紀宝熊野道路の計画について事務所の事業対策官が頻繁に熊野市へ赴くことが多かった点である。紀宝熊野道路の計画には地元の市町村との供用開始後どこが管理をしていくのか等調整事項が多く、また熊野市だけではなく、御浜町や紀宝町と多くの自治体が調整相手でもあったことから、週に何度も熊野市へ訪れていた。さらには地元説明会をする際には開始時間が20時であることが多く、そこから事務所へ戻るとなると遅い時間になってしまうことがあった。三つ目としては、P Tからの要望事項を事務所の計画担当職員に相談することが大変だったことである。熊野用地チームがなかったときのデメリットと同じだが、些細な要望であれば伝えやすいが、難しい案件となると電話やメールでは伝わりづらくなってしまうことがあった。

6. 令和2年度紀勢国道事務所用地課について

(1) 令和2年度紀勢国道事務所用地課の体制について

令和2年度の事務所用地課の体制は用地官が建設専門官になったことであり、大きな変化はない。熊野用地チームは、紀勢線推進室と名称を改め前年度頻繁に熊野市へ赴いていた事業対策官が事務所から紀勢線推進室へ配置換えとなった。また、熊野維持出張所の管理第一係長がほぼ用地専属のポストとなった。これは前年度に改善点としてあったマンパワーの改善の根本的な解決策である。

(2) 令和2年度紀勢国道事務所用地課の体制のメリットについて

一つ目としては、前述の通り、係長クラスが増えたことにより要望対応や事務処理等について業務改善を行える見込みがあることである。熊野道路の残地権者についての対応や紀宝熊野道路の用地調査関係について3人で分担をすることによって偏りが少なくなり、P Tからの要望対応をしやすくなってきている。二つ目としては、事業対策官が紀勢線推進室に配置されたことにより、P Tの相談に一緒に入って、その場で解決が見込まれるようになったことである。これにより、平成31年度では改

善すべき点であった事務所とのやりとりについて解決ができることとなった。

(3) 令和2年度紀勢国道事務所用地課の体制のデメリットについて

新しい体制となり軌道に乗り始めたばかりでまだ大きな問題はないが、紀宝熊野道路が本格的に動き始めたら、熊野道路（約6.7km）と現在用地交渉の準備をしている部分の紀宝熊野道路（約1.6km）よりも長い距離（総延長約15.6km）で用地取得をしなければならないので今よりも多くの人数が必要になるのではないかと考えられる。

7. 今後について

(1) 今後の課題

前述の通り、熊野用地チームができたことによりP Tとの業務連携が大幅に改善されるようになった。また、マンパワーが少なかったことや事務所との連携についても令和2年度になって係長と事業対策官が配置されたことにより改善されるようになった。しかし、今後想定しうる問題点がある。紀宝熊野道路においては熊野市久生屋町から御浜町大字志原の志原川までの約1.6km部分を用地交渉の準備を進めており、志原川以降については現在計画中である。前述でも述べたが、紀宝熊野道路の用地取得部分については熊野道路の用地取得部分よりは多いため今の人数では厳しいのではないかと考えられる。

謝辞：最後に、本論文作成にあたって、P Tの担当者にアンケートを実施させていただきました。用地交渉でお忙しい中、ご協力をしていただきありがとうございました。