

いわちゃんポスト

千葉県議会議員

岩井 やすのり



事務所連絡先 〒270-1515 印旛郡栄町安食台 2-26-23-202
TEL.0476-36-7799 fax0476-36-7802

HP <http://www.iwai-y.jp> mail mail@iwai-y.jp

転居先不明、相続人多数

「所有者不明土地」の課題

印西市内で進められている県道千葉竜ヶ崎線バイパス事業では、関係地権者が280名に上ると言われ、行政による土地取得の難航が懸念されています。今回は、こういった所有者不明土地の課題についての報告です。

●全国の土地の2割が所有者不明

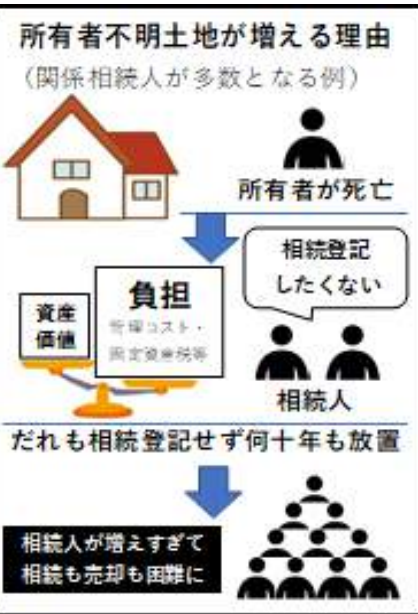
行政が土地を取得する場合、複数いる地権者の一人でも同意しない者がいれば所有権を移転することはできず、また隣接する土地の地権者による測量・確定の現場立ち合いも必要となります。したがって、転居先不明等により所有者が判明しない、判明しても相続人が多数で連絡がつかないなどという「所有者不明土地」は道路整備の大きな妨げとなり、反対地権者が誰一人いないのに事業を進めることができなかつたり、「くの字カーブ」でのう回を強いられたりといったことも珍しくありません。

名』のように全ての共有地権者名が記載されていないといったケースも見受けられます。こういった所有者不明土地は全国に約410万軒と九州全土より広いとされ、平成28年に行った地籍調査では、不動産登記簿上で所有者の所在が確認できなかった土地の割合は約2割。さらに所有者の探索を行っても、なお所在不明な土地が0・41%もあることがわかっているのです。

●特措法成立も「本格道路」には利用できず

こういった状況の中で6月に可決成立したのが、「所有者不明土地の利用の円滑化等に関する特別措置法」です。土地収用手続きを簡素化した他、反対地権者がいない更地に「利用権」を設定し、公園や仮設道路、文化施設など公益目的

所有者不明土地となってしまう原因は様々ですが、登記名義人が死亡し、数代にわたり相続登記がなされていないというケースが多く、特に登記名義人に子がおらず、相続登記が行われないまま登記名義人とその妻の兄弟姉妹が法定相続人になると複雑化する傾向に。また、複数地権者による共有地で、不動産登記簿に『山田太郎 外10



北千葉道路(成田船形～押畑間)来年2月開通見込み

成田空港方面へのアクセス向上が期待される北千葉道路(国道464号)は、成田市船形～押畑間の3.8kmについて、来年2月の開通が見込まれています。

●県が注力の北千葉道路 既開通区間は未だ6割

北千葉道路は、常磐自動車道と東関東自動車道のほぼ中間に位置し、首都圏の東京外かく環状線(外環道)から千葉NTを経て、成田空港を結ぶ全長約4.3kmの一般国道。首都圏北部や県西地域と成田国際空港間のアクセス強化や沿線地域の物流の効率化などが期待され、県として早期開通に注力する路線でもあります。



これまで、平成26年に印西牧の原駅付近～同若萩間(3.5km)、平成29年に印西市若萩～成田市北須賀間(4.2km)が開通するなどしてきたものの、既開通部分は25.7kmと全体の6割ほど。肝心の都心部や成田空港への接続が進んでいないことが大きな課題となっていました。

●「空港通り」に至近 成田空港へのアクセス改善

今回開通となるのは、成田市船形から押畑交差点(仮称)までの3.8km。国施工の北千葉道路本体工事とともに、県による

国道408号押畑交差点付近の整備が進められており、いずれも来年2月の供用開始が見込まれていることがわかりました。

この押畑交差点から500mほどのところにある土屋交差点では、「空港通り」と呼ばれる国道295号に接続。千葉NTから成田空港方面へのアクセス向上、所要時間の短縮とともに成田市街地の通過車両の減少が見込まれています。また、平成29年の成田市北須賀までの部分開通以降、下総松崎周辺への大型車の違法進入が増加していた問題についてもその改善が期待されており、地域住民からは本来の住環境を取り戻せるとの安堵の声が聞かれているのです。

●「西側」着工のためにも急がれる「東側」開通

さて、北千葉道路の西側区間(市川～鎌ヶ谷)については、平成28年、国交省や千葉県などで構成する北千葉道路連絡調整会議が、有料の自動車専用道路とし早期着工を図ることを確認。特に千葉県は、同区間の国直轄事業(=国負担)による整備を求めています。

一方、腰が重かったのが終点となる成田空港までの県施工・東側区間(成田市押畑～大山、3.7km)で、以前は県担当者が「平成30年代に開通できるかどうか…」などと雲をつかむような話をする状況。ところが、国による西側区間の整備を求める手前、県の責務として空港への開通を急ぐ必要が生じており、その進捗にスピード感が出てきています。

北千葉道路は、市川、外環道までの開通となつてこそ、その本来機能を発揮できるというもの。そのためにも、東側区間の早期開通を強く働きかけてまいります。

で利用できるようになります。しかし、利用権の上限期間は10年とされ、「一時的な利用」を原則とする。ことから、仮設ではない「本格道路」は設置することができないこととなつており、所有者不明土地の問題が解決したわ

けではありません。今後、さらに進められる「所有者不明土地の発生抑制」「戸籍と登記の連携システム構築」等とともに、官民による所有者不明土地の利用を促す政策の実現が待たれます。

国保・激変緩和財源 都市部重点配分による副作用

今年度より、財政運営の主体が県に移管された国保広域化。一部市町村の保険料急増を防ぐとして行われた激変緩和措置ですが、その財源が都市部自治体に重点配分された結果、対象外自治体の保険料に大きな影響が出ています。

●激変緩和の配分 船橋など5市で67%、64億円

加入者平均年齢が51.5歳と高く、1人あたり医療費が33.3万円と突出して高い等、構造的課題を抱える国民健康保険（市町村国保）は、今年度より都道府県単位で運営を行う「国保広域化」を実施。しかし、一部自治体にて急激な保険料増にならないようにとの激変緩和措置は、95億円の財源のほとんどが都市部自治体に配分されることになり、対象外となった自治体から不満の声が上がっています。

配分先は多い順に、①船橋市23億2600万円、②柏市10億9300万円、③市川市10億5700万円等20市町。上位5市で計64億円、全体の67%を占め、県北西部の都市部自治体に重点配分されています。結果、印西市の1人あたり保険料は、10万1,500円になるところが10万7,959円と6,459円増、栄町でも9万7,952円になるところが10万4,413円と6,461円増などと、配分対象外となった自治体はそのしわ寄せを受けているのです。

●県東・県南の小規模自治体が高負担となる結果に

問題は、1人あたりの所得額が大きい都市部自治体が重点配分の対象となり、逆に所得額の小さい小規模自治体が対象外となったところにあります。

表の右は、1人あたり基準総所得金額（医療分）を30年度保険料で除して得た保険料負担率（%）。激変緩和措置による配分対象となった20自治体は14~15%と低い値であるのに対し、県東・県南地区の町村等の小規模自治体では16~18%という高

30年度市町村別1人あたり国保保険料 (単位:円)

市町村名	激変緩和なし	激変緩和配分額	激変緩和後	1人あたり所得額	保険料負担率 (保険料/所得額) ①/②	順位
	30年度保険料		30年度保険料①			
船橋市	111,585	23.3億円	100,301	671,385	14.94%	13
市川市	107,279	10.6億円	103,276	726,508	14.22%	3
印西市	101,500	なし	107,959	671,680	16.07%	28
栄町	97,952	なし	104,413	602,068	17.34%	45
長柄町	101,318	なし	107,777	579,539	18.60%	54

い値。一方で、激変緩和措置の対象とならなかった自治体やその住民が、その所得に比して大きな負担を強いられることとなっているのです。

●推計被保険者数と実数とのずれ ツケは自治体に

加えて問題なのが、実数とかけ離れた自治体ごとの推計被保険者数。市町村が国保事業に関わり県に納める、国保事業費納付金の算定根拠となる30年度分の被保険者数は、27~29年度の被保険者数推移から推計されたもの。しかし、28年の制度改正により国保から社会保険へ被保険者の移行が進んだため、県による推計値は各自自治体の実数と大きくかけ離れたものとなっています。

栄町の例で言えば、実際の被保険者数が5861人であるところ、推計被保険者数は6271人。結果、5861人分の保険料収入しかないのに、6271人分の国保事業費納付金の支払いを求められ、町が不足する410人分の保険料を負担しなければならないのです。

国保事業費納付金の問題については各自自治体が苦慮しており、この9月議会にて取り上げたところ。その改善を求め、働きかけを続けています。



旅券発給の権限移譲 市町村に負担しわ寄せ

地方分権の進展により、都道府県から市町村への権限移譲が進む旅券（パスポート）の交付事務。しかし、そもそも都道府県が得る手数料収入が少なく、移譲を受ける市町村へのしわ寄せが懸念されています。

今年7月開始の印西市/栄町は来年1月から

旅券法の規定により都道府県が行うとされていた旅券交付事務は、地方分権一括法の公布、施行を背景に、平成18年3月より都道府県が法定受託している範囲内で市町村への権限移譲が可能となっています。

旅券交付事務が権限移譲され地元市町村で発給できるようになることは、「申請者にとってより身近な場所にて旅券の申請・交付が可能となり、交通費、移動時間などの負担軽減が図れること」や「旅券申請に必要な戸籍謄本の取得とともに一括して一般旅券の申請を行えること（ワンストップサービスの実現）」等のメリットが期待されることと見られます。

旅券交付に係る財政負担の推計（栄町）

期間	取扱件数	事業費 (千円)	財源 (千円)	町負担額 (千円)	1件あたり町負担額 (円)
31.1.15~ 31.3.31	160件	432	122	310	1,937
31.4.1~ 32.3.31	768件	1,765	827	938	1,221

県が主体となり市町村への権限移譲を進めてきた結果、今年7月の印西市に続き栄町でも来年1月から開始が予定される等、今年度末までに県内26市町にて旅券交付が行えるようになります。

旅券手数料1万6千円のうち1万4千円は国へ

ところで、昨年の県議会・決算審査委員会で取り上げられたのが、旅券交付1件あたりの収支です。

これは権限移譲された市町村ではなく、県が申請者に直接交付するケースについてですが、例えば10年旅券の場合、申請者が納める手数料1万6千円のうち1万4千円は国に納付されることとなり、旅券交付による県の手数料収入はわずか2千円しかありません。27年度決算ベースで、1件あたり2,270円を事業コストとして支出していたことから、県は旅券を1件交付するごとに270円の超過負担となっていたこととなります。

1件あたり1221円、年90万円の超過負担

さらに深刻なのが、権限移譲を受けて旅券発行事務を行う各市町村の財政負担です。

例えば、来年1/15から旅券発給事務を開始する栄町では、1/15から3月末日までの2か月半で予想される取扱件数は160件。日々雇用職員の賃金などの事業経費が43万2千円と見込まれる一方、1件あたりの標準単価に取扱件数を

乗じて算出される県からの特例交付金は12万2千円にとどまり、結果、町にとっては31万円の超過負担となってしまいます。同様に、31年度は768件の取扱いで176万5千円の事業経費に対し、県からは82万7千円の交付金にとどまることから、93万8千円の超過負担となってしまうことになるのです。

先ほど、県は27年度決算ベースで、旅券発給1件あたり270円の超過負担になっていたとお伝えしましたが、31年度の栄町では1件あたり1,221円の超過負担。決して看過できる数字ではありません。

これは栄町のみならず県内の多くの市町村が抱える問題。旅券交付の権限移譲を進めてきたのは千葉県であることを踏まえ、旅券交付事務に関わる特例交付金の算定方法の見直し、そもそもの国と県との手数料収入割合の改善への働きかけを強く求めてまいります。

千葉県議会議員

岩井やすのりプロフィール

1970年生まれ 48歳 2期目現職（無所属）
早稲田大学大学院 政治学研究科修了

全盲の視覚障害者を両親に持ち、障害者の困窮する生活ぶりを多く目の当たりにしてきた事が、政治を目指すきっかけに。妻とともに2人の子どもを育てる子育て世代です。

