

3 監 査 第 151 号  
令 和 3 年 11 月 26 日

別 記 請 求 人 様

愛知県監査委員 前 田 貢

同 川 上 明 彦

同 山 内 和 雄

同 原 よしのぶ

同 渡 辺 昇

地方自治法第242条第1項の規定に基づく住民監査請求について  
(通知)

令和3年9月30日付けで提出のありました地方自治法（昭和22年法律第67号）  
第242条第1項の規定に基づく住民監査請求（以下「本件住民監査請求」とい  
う。）に係る監査の結果は、別紙のとおりです。

## 別記

弥富市	加藤	明由
弥富市	佐藤	仁志
弥富市	三宮	十五郎
弥富市	那須	英二
弥富市	板倉	克典
弥富市	加藤	千代一

## 別紙 本件住民監査請求に係る監査の結果

### 第1 請求の内容

本件住民監査請求については、請求人から令和3年9月30日付けで提出された愛知県職員措置請求書及び事実証明書並びに同年10月20日に請求人が行った陳述及び同日付けで提出された事実証明書により、請求の内容は、次のとおりと認めた。

#### 1 請求の趣旨

東海旅客鉄道株式会社（以下「JR東海」という。）と愛知県との間で締結した「関西本線永和・弥富間14k596m付近主要地方道弥富名古屋線新設道路整備に伴う計測管理の施行に関する協定書」（以下「本件協定書」という。）に基づき、愛知県からJR東海へ負担金として支払われた公金の返還を求める。

実質的には業務の委託であるにもかかわらず、実際に行った業務の詳細な内容やその証拠書類が十分に提出されていない。

愛知県が支出した令和元年度5,000万円、令和2年度4,000万円の支出は不当であり、愛知県民に損害を与えたので愛知県知事に対して返還を求めるとともに、令和3年度分5,311万円の支払の中止を求める。

#### 2 請求の理由

令和元年8月27日付け締結の本件協定書に基づき、令和4年2月28日までの期間で計測管理（軌道や鉄道構造物の近傍で工事を行う場合に、地盤のゆるみ等による沈下等の影響で線路に影響がないかどうかを現場で監視することをいう。以下同じ。）といわれる事業が施工され、継続中である。

本件協定書によれば、この計測管理費用1億4,311万円（工事費全体は、計測管理費、軌道整備費、管理費及び消費税からなる。請求人は、工事費全体に占める計測管理費用の割合が大きいため、計測管理費用という文言を用いている。以下第1の2において単に「計測管理費用」という。）については、愛知県が全額負担することとなっている。

愛知県とJR東海は、平成26年度にも計測管理に関する協定を締結し、愛知県は計測管理費用について2年間で総額6,281万8,320円を負担している。

その後、平成28年、平成29年度にも計測管理費用4,300万円ほどを負担し、その総額は2億5,000万円近くに及ぶ。

情報公開等で入手した資料により精査したところ、計測管理の必要性すら認められない。

(1) 鉄道事業者は、一般的には鉄道線路の付近での建設工事に対し近接工事協議のご案内と称した書面をホームページ等で公表しており、九州旅客鉄道株式会社は、在来線近接工事の範囲を営業線の外側5mとしている。この

5 mという数値は、旧国鉄時代からの継承であり、分割民営化以降も全国同様の基準であり、J Rから第三セクターに移行した鉄道事業者も歩調を合わせたものと考えられる。

しかし、本件協定書に係る主要地方道弥富名古屋線新設道路の整備区間（以下「本件整備区間」という。）は、この基準を大幅に上回る線路と新設道路の離隔距離が確保されているにもかかわらず、J R東海側の要求に従い、計測管理費用全額を愛知県が負担した。

愛知県に対して行った情報公開請求により、過去に同様に鉄道事業者の所有権が及ばない鉄道隣接地の工事等で、今回のような計測管理費用を愛知県が負担した前例はないことが判明している。

つまり、このような鉄道敷地の隣接工事で愛知県が計測管理費用を負担したのは、初めてのことである。

なぜ、今回、巨額な費用の全額を愛知県が負担しなければならないのか。平成26年頃に行われた市江川橋（県道橋）の架橋に伴う計測管理については、並行する線路に架かるJ R東海の橋脚が明治時代の後期に造られており、J R東海が不安を抱くことも理解できないわけでもないが、しかし、毎日1両100t近い機関車や総重量1,000t以上もの貨物車が難なく通過しているのであるから、J R東海が不安を抱くのであれば、J R東海も計測管理費用について応分の負担をするべきではないか。

- (2) 愛知県に対して行った情報公開請求により開示された資料及び現場で確認された状況からすると、現在行われている計測管理は、常識や企業モラルを大きく損なう状況で実施されている。

公表された機器配置図面に記載されている、本来ならば取り付けられていなければならない配線及び機器が現場周辺を確認するも確認できない。計測管理を行うに当たり正確なデータを取得するための機器が公表された図面位置に確認できない。

平成26年に行われた計測管理の写真等からすれば、このような計測にはパソコンが使用され測定値が記録保存される。本件協定書に基づく計測管理をJ R東海から請け負ったと推測されるA社は、線路上に設置されたセンサーからの配線を線路脇に設置された家庭用物置に接続し、この物置の中に設置されていると思われるセンサー情報処理機器やパソコンを稼働させ測定を行っている。令和2年と令和3年とも記録的な猛暑といわれる中で、換気も空調も行われていない家庭用物置の中で、パソコン等を稼働させていると推測される。

ちなみに、令和3年8月、一般販売されている同等の家庭用物置に温度計を設置し、物置内部の温度状況を検証したところ、外部気温が38℃であった

のに対し、物置内部の最高温度は55℃まで上昇した。本件協定書に基づく計測管理では、稼働しているパソコン等自体の発熱も加わり、物置内部の温度は、更に上昇すると推測される。この高温度状況で、電子機器類を設置し稼働させることは、一般市民でも理解不能であるし、通信・電子機器を取り扱う事業者ならば、行わないことは常識の範疇<sup>はんちゆう</sup>であるといえる。

大手パソコンメーカーのカタログには、パソコンの使用環境として気温は35℃が上限として記載されている。パソコンメーカーは、炎天下の家庭用物置の中で年間を通じ稼働させることは想定外であり、一般常識からしても非常識極まりないといえる。なお、別の工事において、別の私鉄の計測管理を行った事業者の資料によれば、線路脇に現場事務所建屋を設置し、内部にはエアコンも設置されている状況が確認できる。

- (3) 愛知県に対して行った情報公開請求により開示された資料及び海部建設事務所の担当職員の話によれば、平成26年以降に行われた計測管理のデータには、列車運行上の問題となる線路の傾斜や地盤の沈下は認められなかった。

本件協定書に基づく計測管理においては、鉄道線路との離隔距離も確保されており、線路に影響を与えるといわれる道路用地の埋立土量も従前の田んぼの高さから、僅かに70cmから80cm程度であり、到底鉄道路線に影響が発生するとは想像もできない。

鉄道線路への影響を不安視するのであれば、このような巨額な費用がかかる計測管理を行うよりも、道路敷地と鉄道事業者の敷地の狭間に10mぐらいの鋼矢板を打てば、土圧が鉄道事業者の敷地にかかることもなくなり、計測管理を行うよりも安価であると思われるので、そのような工事手法を検討すべきである。

このような状況から、愛知県は、そもそも必要性のない本件協定書をJR東海と締結し、極めて不適切な状況の中で、正確なデータを得る行動も伴っていないと推測され、非難されるべきものである。

よって、適切な公費の支出を求め監査を請求するものである。

- (4) 本件協定書に基づく計測管理が行われている事実は、令和2年12月6日に行われた地域住民に対する本件整備区間に係る工事経過説明会（以下「工事経過説明会」という。）の場で、判明した。

工事の進捗状況が遅れていることについて説明される中で、JR東海の線路への影響調査のための測定中であることが説明された。その測定の経費の支払者と金額を尋ねたところ、同席していた海部建設事務所職員の回答で県費8,000万円とのことであった。その後、愛知県に情報公開請求を行い、本件協定書が開示されたが、当初は計測管理費用の金額に係る部分につ

いては非開示であった。その後、再度、愛知県に対し、情報公開請求を行ったところ、計測管理費用の金額に係る部分が開示され、8,000万円であったはずの金額はなぜか事実上は1億4,311万円と判明した。この状況では不信感も募る一方である。

以上の理由から財務会計上の行為から1年以上経過している部分については、令和2年12月6日に開催された地域住民に対する工事経過説明会の席上で判明したことであり、監査請求の対象にされたい。

## 第2 要件審査

本件住民監査請求が地方自治法（昭和22年法律第67号。以下「法」という。）第242条の要件に適合しているかどうかについて審査を行ったが、その結果は次のとおりである。

### 1 令和元年度及び令和2年度の負担金の支出について

愛知県からJR東海に対し、本件協定書に基づき、令和元年9月30日に5,000万円、令和2年5月27日に4,000万円の負担金が支払われていることが認められた。

したがって、本件住民監査請求が、令和3年9月30日になされたことからすれば、本件住民監査請求のうち、これらの支出に係る部分については、公金の支出があった日から1年を経過してなされたものであることは明らかである。

法第242条第2項は、住民監査請求は、「当該行為（違法、不当な公金の支出等の行為）のあった日又は終わった日から1年を経過したときは、これを行うことができない。ただし、正当な理由があるときは、この限りではない。」と規定している。

同項ただし書にいう正当な理由の有無は、「特段の事情がない限り、普通地方公共団体の住民が相当の注意力をもって調査すれば客観的にみて監査請求をするに足る程度に当該行為の存在及び内容を知ることができたときから相当な期間内に監査請求をしたかどうかによって判断すべきである。（最高裁平成14年9月12日判決）」とされている。また、「住民がなすべき「相当の注意力」をもってする調査は、住民であれば誰でもいつでも閲覧等できる情報等については、住民の方で積極的に調査することを当然の前提としているものと解すべきである。（神戸地裁平成16年11月9日判決）」とされている。

請求人は、上記第1の2(4)のとおり、本件協定書に基づく計測管理が行われている事実は、令和2年12月6日の工事経過説明会の場で判明したものであるから、財務会計上の行為から1年以上経過している部分についても監査請

求の対象にされたい旨を主張している。

しかしながら、令和元年度及び令和2年度の負担金の支出に係る文書は、愛知県情報公開条例（平成12年3月28日愛知県条例第19号）の規定により、いつでも開示請求が可能であることから、相当の注意力をもってすれば客観的にみて当該行為を知ることができたものであり、財務会計上の行為から1年以上経過した請求に正当な理由があるとは認められない。

以上のとおり、本件住民監査請求のうち、令和元年度及び令和2年度の負担金に係る支出については、法第242条第2項で定める1年の期間を経過してなされたものであり、1年を経過した後に監査請求することについて同項ただし書の「正当な理由」を認めることができないことから、法第242条の要件を欠いており、不適法と判断した。

## 2 令和3年度の負担金の支出について

愛知県からJR東海に対し、本件協定書に基づき、令和3年5月31日に3,000万円の負担金が支払われていることが認められた。

また、本件協定書によれば、計測管理終了後に、本件協定書の締結時点での予定金額として2,311万円の負担金が支払われることとなっており、法第242条第1項に規定する公金の支出が相当な確実さをもって予測される場合に当たるものと認められた。

よって、本件住民監査請求のうち、令和3年度の負担金の支出については、法第242条の要件に適合しているものと認め、適法な請求であると判断した。

## 第3 監査の実施

上記第2の要件審査の結果を踏まえ、次のとおり監査を実施した。なお、監査委員は、法第242条第7項に基づき請求人に陳述の機会を与え、令和3年10月20日、これを実施し、請求人の陳述を聴取するとともに、請求人の請求の趣旨及び理由の要旨につき求釈明を行い、それらを整理した上で監査を行った。

### 1 監査対象事項

本件協定書に基づく令和3年度の負担金の支出について

### 2 監査対象機関

海部建設事務所

## 第4 監査結果

請求人の請求の趣旨及び理由は、次のとおり整理できる。

### 1 請求人の請求の趣旨及び理由の整理

(1) 本件計測管理の必要性が認められない。すなわち、鉄道事業者らの鉄道線路付近において他者が建設工事等を実施する場合、鉄道線路から5mの離

隔距離を基準として計測管理の必要性の有無を判断しているところ、本件整備区間では10m以上の離隔距離がある。また、平成26年以降の計測管理データでは列車運行上の問題が認められず、かつ、道路用地の埋立土量は高さにして70cmから80cm程度であり鉄道線路に影響を与えるとは考えられない。

よって、愛知県とJR東海が、本件協定を締結したことは違法・不当であった。

(2) 仮に、本件計測管理が必要であったとしても、JR東海は、毎日、相当な重量の機関車及び貨物車を問題なく運行させているのであるから、本件計測管理の協定の当事者として応分の負担をすべきであるし、また、工事手法も高額な計測管理ではなく、より安価な工事手法を採用すべきである。

(3) 本件計測管理に関して、以下の点で内容的にも問題がある。

ア JR東海が計測管理を委託したA社は、計測機器を高温化する家庭用物置内に設置し、温度管理ができていないことが推測されるどころ、その改善をしないまま計測管理を行っている義務違反がある。

イ 令和2年12月6日に実施された工事経過説明会では、県の支出額は8,000万円との説明であったにもかかわらず、実際には1億4,311万円であった。

## 2 認定した事実

(1) 鉄道事業者との協議について

建設工事公衆災害防止対策要綱土木工事編（国土交通省告示第496号。以下「要綱」という。）によれば、「発注者は、鉄道敷内又は鉄道敷に近接した場所で工事を施工する場合においては、鉄道保全に関し必要な事項を鉄道事業者と協議しなければならない」とされている。

(2) 鉄道敷に近接した場所について

鉄道敷に近接した場所の範囲は、要綱上、定められていない。

(3) 都市部鉄道構造物の近接施工対策マニュアルについて

鉄道敷に近接した場所で工事を施工する場合における鉄道保全に関する対策に関し、法令ではないものの、多くの鉄道事業者が一般的に参考としているものとして、公益財団法人鉄道総合技術研究所が作成した「都市部鉄道構造物の近接施工対策マニュアル」（以下「マニュアル」という。）がある。

JR東海は、その鉄道敷内及び鉄道敷に近接した場所で建設工事が行われる場合、マニュアルに基づき、発注者に対し、鉄道保全に関する対策について、協議をするよう求めている。

その場合、マニュアルによれば、新設構造物の施工による既設構造物の変位や変形等を定量的に予測することは困難な場合が多いので、近接程度を



区分した上で、その対策方針を決めている。そのため、近接施工の計画が決まると事前調査を行い、その結果を受けて区分を確定し、それをもとに近接施工の判定を行う。

ちなみに、近接程度の区分は無条件範囲、要注意範囲及び制限範囲の3段階になっており、そのうち「制限範囲」に区分されると、新設構造物の施工により既設構造物に対し、変位や変形等の有害な影響が及ぶと判断され、工事を安全に進めるため、対象となる既設構造物の挙動を計測管理するものとされている。

#### (4) 本件整備区間の近接程度について

今回、海部建設事務所は、主要地方道弥富名古屋線の施工計画決定後、マニュアルに基づき事前調査を行い、計画区間における近接施工の判定を行うため、近接影響区分図を作成した。

その結果、本件整備区間の軟弱層（ $N \leq 4$ の沖積粘性土又は $N \leq 10$ の沖積砂質土。以下同じ。）の厚さは、本件整備区間の地点により異なるものの、おおむね37mであることが認められた。また、マニュアルによれば、近接程度については、新設構造物施工の工種によって判定が異なる。例えば、本件整備区間の大半において採用されている盛土を既設構造物に近接して施工する場合の制限範囲は、既設構造物が存置されている地盤における軟弱層の厚さと同様の範囲とされている。

その結果、本件整備区間における盛土施工の制限範囲は、J R 東海の既設構造物からおおむね37mの範囲となり、本件整備区間における近接程度は、大半が制限範囲に区分されることになった。

この近接影響区分図の内容から、平成24年7月、愛知県はJ R 東海と協議を行い、愛知県及びJ R 東海ともに、本件整備区間において工事を安全に進めるために計測管理が必要であるとの共通認識を持つに至った。

そして、法第214条による債務負担行為を設定の上、実際に、本件整備区間の工事を発注する段、令和元年6月6日付けで、愛知県はJ R 東海に本件協定書の締結に係る協議を行い、同年8月27日付け、計測管理の施工期間を令和4年2月28日までとする本件協定書を締結した。

#### (5) 協定の締結権限について

本件協定書の締結者は、「地方機関に対する負担協定事務等の一部委譲について」（平成6年3月7日付け6土管第98号通知）に基づき、海部建設事務所長となっている。

#### (6) 本件協定書の内容について

海部建設事務所長は、国土交通省と鉄道事業者との平成20年12月25日付け「公共事業における鉄道委託工事を行う場合の透明性確保の徹底に関する

る申し合わせ」(以下「申し合わせ」という。)に準拠して、本件協定を締結したとのことであり、本件協定書の主な内容は次のとおりである。なお、工事とは、関西本線永和・弥富間14k596m付近主要地方道弥富名古屋線新設道路整備に伴う計測管理及び軌道整備をいう。

ア 工事の施工

工事は、JR東海が施工する。

イ 工事の費用負担及び費用

JR東海が施工する工事に要する費用(以下「工事費」という。)は、全額、愛知県が負担し、工事費は、工事費概算額調書のとおり、総額概算1億4,311万円である。

<工事費概算額調書>

(単位：円)

工事種類	金額	記事
工事費	125,000,000	
管理費	5,100,000	
消費税等	13,010,000	10%
合計	143,110,000	

ウ 工事費の支払

愛知県は、JR東海が施工する工事費の資金計画書に基づき、JR東海の経理責任者が発行する請求書により、JR東海に納入する。

<資金計画書>

(単位：円)

	金額	記事
第1回(協定締結時)	50,000,000	前納
第2回(令和2年4月)	40,000,000	中間払い
第3回(令和3年4月)	30,000,000	中間払い
第4回(精算時)	23,110,000	完了精算
合計	143,110,000	

エ 計画予算

工事の計画予算は、計画予算書のとおりとする。

<計画予算書>

種別	工事種類等	単位	数量	単価(円)	金額(円)	記事
工事費	計測管理	式	1	124,000,000	124,000,000	
	軌道整備	式	1	1,000,000	1,000,000	
管理費	管理費	式	1	5,100,000	5,100,000	積上げ
小計					130,100,000	

消費税等		式	1	13,010,000	13,010,000	10%
合計				143,110,000	143,110,000	

オ 契約関係資料の提出

J R 東海は、請負契約の完了時に請負契約及び工事のしゅん工に関する資料を愛知県へ提出する。

カ 工事費の精算等

J R 東海は、工事しゅん功後、速やかに工事費を精算の上、愛知県に報告する。

(7) 工事費全額を愛知県が負担することについて

本件協定書に基づく工事費は、上記(6)で認定したとおり、愛知県がその全額を負担することとなっている。これは、鉄道敷に近接して建設工事を行う場合において、工事費を負担する者及びその負担割合について明確に定めた基準はなく、計測管理を実施することになった原因が専ら愛知県の本件整備区間の工事にあるため、工事費は原因者である愛知県が全額負担すべきと考え、海部建設事務所が J R 東海と協議したとのことである。

なお、本件住民監査請求後に、海部建設事務所が J R 東海に改めて確認したところ、国、地方公共団体及び民間業者が行う鉄道敷近接工事により、計測管理が必要となった場合において、工事費を J R 東海が負担することはないとのことであった。

(8) 計測管理に要する費用について

本件協定書に基づく工事費については、J R 東海から提案された概算額を前提にして、愛知県と J R 東海との協議により決定した。

海部建設事務所は、J R 東海から、申し合わせに準拠した計画予算書の提出を受けており、これに基づき、J R 東海が算定した金額は、J R 東海が安全に列車を運行させるために必要とした計測管理に要する費用を算定したものであると判断した。

なお、本件住民監査請求後に、海部建設事務所は、本件協定書に基づき計測管理終了後に提出される予定であった J R 東海が計測管理を委託するに当たり、業者から徴した見積書及び請書について、J R 東海から前倒して提出を受け、計画予算書の根拠を確認した。また、請求人のいう海部建設事務所の担当者による「県費8,000万円」の開示については、令和2年12月開催の工事経過説明会において行われた。この点、海部建設事務所は、J R 東海から、令和2年4月、協定書記載の工事費総額1億4,311万円のうち本来の計測管理に関する費用1億2,500万円について8,600万円余りで業者に発注している旨の情報提供を受けていた。このため、当該担当者は、協定書記載の金額でなく、情報提供を受けた金額を説明していたことを確認した。

(9) 計測データについて

本件協定書に基づく計測データは、本件協定書に基づき、計測管理終了後に、J R 東海から愛知県へ報告されることになっている。

ただし、海部建設事務所は、J R 東海に対し、これまでのところ、計測データが適切に計測できている旨を打合せなどの機会に確認している。また、仮に計測されていない場合には、J R 東海から、本件整備区間の工事について、安全性が確認できないため、中止するよう指示があるはずであり、このような指示が一度もないことからすると、計測データは確実に計測されているものと認識していた。

加えて、本件住民監査請求後に、海部建設事務所は、計測管理終了後に報告される予定であった計測データについて、その一部（令和3年10月分）をJ R 東海から書面により前倒して報告を受け、当該計測データが確実に計測されていることを確認した。

なお、主要地方道弥富名古屋線の整備に係る過去の協定における計測管理の計測データについても、計測管理終了後にJ R 東海から報告されており、海部建設事務所は、当該データが適正に計測されていることを確認している。

3 判断

以上、認定した事実に基づき、上記1において整理した請求人の請求の趣旨及び理由の主な内容に沿って判断する。

(1) 請求人は、本件整備区間について計測管理を行う必要がなく、愛知県とJ R 東海が本件協定を締結したことは違法・不当であった旨を主張しているので、以下のとおり判断する。

この点、鉄道事業者が鉄道敷に近接した場所の工事について計測管理を行うか否かについて特段の法令があるわけではない。しかし、鉄道事業が高度な公共性に富み、その利用者の安全確保は最重視されるべき要請であることはいうまでもなく、上記2(1)で認定したとおり、要綱が定められており、これに沿って鉄道事業者が計測管理の必要性の有無等を判断することは正当であると認められる。

要綱によれば、「発注者は、鉄道敷内又は鉄道敷に近接した場所で工事を施工する場合においては、鉄道保全に関し必要な事項を鉄道事業者と協議しなければならない。」とされているものの、その近接した場所の範囲に特に定めがあるわけではない。

そこで、その範囲について準拠できる基準について検討するに、鉄道保全に関する対策に関し多くの鉄道事業者がマニュアルを参考にしており、これに準拠して検討することは不当とまではいえない。海部建設事務所は、マ

マニュアルに基づき本件整備区間の制限範囲を検討し、その大半が制限範囲に該当していたことから、J R 東海と協議の上、本件協定を締結するに至った。よって、本件協定の締結につき違法又は不当であるとはいえない。

- (2) 請求人は、仮にその主張が認められなかったとしても、工事費を愛知県が全額負担しているが、J R 東海も応分の負担をすべきであるし、さらには、計測管理ではなくより安価な工事手法を採用すべきであると主張していることから、これらについての違法性及び不当性について検討する。

この点、計測管理の具体的な負担や負担割合について、法令、要綱及びマニュアルのいずれにも定めがない。そこにおいて、愛知県と J R 東海のいずれが負担すべきか、あるいは、どのような負担割合とすべきか、いずれにしても本案件に即して妥当かつ適正な合意が求められるところ、愛知県と J R 東海の協議により愛知県の全額負担となっている。

そこで、愛知県が工事費の全額を負担することが、違法又は不当に該当しないかについて検討する。本件協定書作成の契機は、愛知県が本件整備区間で工事の実施を計画したことであることに争いはなく、この計画がなければ J R 東海には何ら経済的負担が発生する余地はなく、また、愛知県の計画が実施された場合、J R 東海に対して経済的負担をさせるに比する何らかのメリットを認めることができない。したがって、愛知県が工事費の全額を負担したからといって、それを違法又は不当と認めるまでには至らない。ちなみに、J R 東海によれば、国、地方公共団体及び民間業者による鉄道敷地の近接工事により計測管理が必要となった場合、いずれも工事費は、その工事業者の負担となり、J R 東海が負担することはないとのことであり、これを覆すだけの事実認められない。

また、工事手法の選択については、専門的な知見に基づき総合考慮の上決定されるべきことが容易に予想される場所、計測管理による方法によったことが違法又は不当であるとまでは認められず、さらには、工事費が高額に失し違法又は不当であると認めるに足りる証拠はない。

- (3) 請求人は、自己の体験、検証行為等から、本件計測管理に関して、計測管理を受託した業者が、十分な計測管理を行っていないのではないかという疑問を呈している。

この点、請求人の請求の根拠となっている法第 242 条第 1 項には、普通地方公共団体の住民が、当該普通地方公共団体の機関又は職員の財務会計上の行為について、違法又は不当である旨を指摘した上で、当該行為を防止し、若しくは是正し、若しくは当該怠る事実を改め、又は当該行為若しくは怠る事実によって当該普通地方公共団体の被った損害を補填するために必要な措置を講ずべきことを請求することができる旨を規定している。同項

によれば、監査委員が本件協定の違法性又は不当性を監査することは、当然に予定されているものの、本件協定に基づき J R 東海が計測管理を委託した業者の作業内容まで検討した上で、本件協定の違法性又は不当性について判断することを想定しているものとはいえない。

したがって、請求人の呈している上記疑問は、本件住民監査請求の結果に影響を与えるものではないといわざるを得ない。

また、請求人は、令和 2 年 12 月 6 日に実施された工事経過説明会での県の支出額の説明と実際の支出との間に大きな齟齬<sup>そご</sup>があるとして、本件協定書における工事費の概算総額についても疑問を呈しているが、これは、請求人が本件請求に至った動機的一端であると認められるものの、それ以上に本件協定の違法性又は不当性についての判断に影響を及ぼすものではない。もっとも、請求人がこの点に疑問を呈したことは、本件協定書第 5 条（工事の費用負担及び費用）において、工事代金が総額概算とあるものの 1 億 4,311 万円と確定した数字になっていることからして、第 15 条に工事費の精算等の定めはあるものの、これが、どのような趣旨であるのか明らかではなく、また、どのような精算が行われるかにかかわらず、そのような疑問を呈したことも十分理解できるところである。

## 第 5 結論

以上述べたとおり、請求人の請求のうち、令和元年度及び令和 2 年度の負担金の支出に係る部分については不適法な住民監査請求であるので却下し、令和 3 年度の負担金の支出に係る部分については請求人の主張に理由がないものと認められるので棄却することとする。

## 第 6 要望

本件の判断は、以上のとおりであるが、今回の監査を踏まえ、以下のとおり、要望する。

今回、愛知県が原因者として工事費の全額を負担していることは、違法又は不当と認めるまでには至らなかったものの、本件協定の締結に当たり協定内容の精査が十分行われていたとはいいがたい。

すなわち、本件において愛知県として検討し計測管理の必要性を認め、J R 東海と本件協定の締結に向けて交渉に入ったことは相当であった。しかし、愛知県は、本件が鉄道事業者らの鉄道線路付近において建設工事を実施するという、鉄道運行の安全性に深く関わる、極めて高度な専門性を有する分野であったことから、J R 東海の示唆するままに、十分なチェックを行うことなく、本件協定を締結し、愛知県が工事費の全額を負担することを認め、その金額も J R 東海の提示

した工事費概算額をそのまま協定額として認めたことがうかがわれる。

その証左として、本件住民監査請求後に海部建設事務所がＪＲ東海に改めて確認して、「国、地方公共団体及び民間業者が行う鉄道敷近接工事により計測管理が必要となった場合、ＪＲ東海が工事費を負担することはない。」と返答を得たとのことであった。この点、愛知県は、本来、協定締結前に計測管理の実施主体や工事費の負担割合を含めて、ＪＲ東海に確認するほか、あらかじめ他県等の事例調査などを行うべきであったにもかかわらず、これを怠っていたことがうかがわれる。

また、海部建設事務所は、申し合わせに準拠して本件協定を締結したと説明しているところ、申し合わせによれば、透明性確保の徹底のために協定書作成段階では、工事費について、事業実施主体（愛知県）が鉄道事業者（ＪＲ東海）との間で、確定的な支払金額として協定するのではなく、その金額を計画予算として規定し、その後、鉄道事業者が事業実施主体に対し、鉄道事業者と工事業業者との請負契約締結後、請負契約の完了時及び年度協定の精算時に資料提供されることを予定しており、その手続によって、計画予算が、順次、適正に具体化されているか否かをチェックし、手続と金額の透明性を確保しようとしている。ところが、本件協定書第５条（工事の費用負担及び費用）では、工事費が計画予算であることをうかがわせる表示はなく、同条２項では「工事費は、総額概算143,110,000円（消費税13,010,000円を含む。）とするものとする。」としており、あたかも確定的な金額であるかのように表示されている。このため、請求人ら契約当事者外の第三者からみれば、本件協定書第15条（工事費の精算等）の規定の趣旨が曖昧になっており、第５条における工事費を確定金額として誤解してもやむを得ない内容になっている。さらに、資料提供についても、請負契約の完了時の資料提供は求めているものの、請負契約締結後の資料提供を求めておらず、本件協定の内容については透明性確保の徹底の視点からも疑問がある。

ちなみに、申し合わせに準拠して工事費概算額調書が添付されているものの、それ以上に、本件協定額の妥当性をうかがわせる資料はない。

なお、申し合わせの趣旨からすれば、令和２年12月６日に実施された工事経過説明会では、計画予算１億4,311万円と愛知県の支出予定額8,000万円（実際には8,600万円余り）との間に大きな差が生じたことは判明していたのであるから、その理由を含めて概略を説明できてしかるべきであったといえる。

以上のとおり、本件協定のあり方及び締結手続について問題点を指摘するものであり、愛知県は、今後、本件協定に類似の協定等の締結及び住民への説明に際しては、慎重かつ十分な検討を行うよう事務の改善に努められたい。