

第 1 請求の受付

1 請求人

山県市伊佐美 2 1 8 番地 玉井 健治

2 請求書受付日

令和 5 年 4 月 7 日

3 請求の内容

(原文「岐阜県職員措置請求書」のまま。ただし、財務会計行為に係る説明の追記、県職員以外の個人名のイニシャル表示、項目番号の付替え、及び改行を加える等の調整を行っている。)

(1) 請求の要旨

令和 4 年 1 月 20 日、岐阜県代表者岐阜土木事務所長名張誠が、株式会社テイクと締結した委託業務の名称 公共 道路改築費 (高規格 I C アクセス)【翌債】(国) 2 5 6 号道路詳細設計 山県市西深瀬に関する委託業務契約は、以下に述べるように違法であり、損害が発生しているため、直ちに支払った業務委託料等の費用の返還を請求すべきである (以下において、「本件財務会計行為」とは当委託業務契約に係る入札から支払いまでの一連の財務会計行為をいう。)

(2) 請求の理由

ア 本件財務会計行為の違法性

(ア) 2 車線 (片側 1 車線) という根拠は、道路構造令の設計基準交通量の適用に違反する。

本件財務会計行為の対象である道路は、都市計画道路としては、4 種 1 級の道路である。平成 27 年 6 月版の公益社団法人日本道路協会発行の道路構造令 (以下、「道路構造令」という。) 第 5 条 2 項には、別紙 11 の通り、4 種の道路においては、交差点の多い道路については、この設計基準交通量に 0.8 を乗じた値を設計基準交通量とするところであり、別紙 12 の通り、「交差点が多い」とは、道路構造令 p189 上から 7 行目から、信号交差点と非優先交差点の密度が 2 ~ 3 か所/km 以上といったところであると記載があります。

そこで、別紙 13 の通り、令和元年 6 月 21 日付山建第 158 号の山県市長から土木事務所宛ての書面の 1. には、隠山橋通りと中組公民館より北の市道の 2 か所に信号機付交差点の設置 (平面図 1) 要望されており、別紙 14 の

通り令和4年7月29日付岐土第112号の46の公文書部分公開決定通知書中の令和4年7月6日付の業務打合せ記録では、項番1.の対応案のように「隠山橋通りと中組公民館北側市道の2か所に交差点を設置」となり、協議結果として、「対応案のとおり了承された」とあります。つまり、別紙15の通り、本件財務会計行為区間を含む、東海環状自動車道山県インターチェンジから北への残国道256号BPの道路構造令第5条2項に伴う検討において、分母の距離は岐阜県が従来主張してきた距離1.68kmであり、別紙15中、「検討交差点」と書かれている箇所が2か所となり、その結果、1.68kmには、交差点は4か所（5ヶ所－1か所、岐阜県の主張）となり、4か所/1.68km=2.38か所/kmとなります。したがって、道路構造令の交差点が多いに該当し、設計基準交通量は、12000台/日*0.8=9600台/日になります。別紙4のとおり、本件財務会計行為の対象である道路の将来交通量は11500台/日であり、9600台/日を超えますので、道路構造令によれば、本件財務会計行為の対象である道路2車線では作れません。

(イ) 2車線（片側1車線）という根拠は、道路構造令の計画交通量算定が道路構造令に違反する。

道路構造令第2条21号によれば、別紙16の通り、計画交通量は、「道路設計の基礎とするために、当該道路の存する地域発展の動向、将来の自動車交通の状況等を勘案して、国土交通省令で定めるところにより、当該道路の新築または改築に関する計画を策定する者で国土交通省令で定めるものが定める自動車の日交通量をいう。」とあります。

本件財務会計行為の対象である道路の将来交通量は11500台/日ですが、別紙17の通り、今後の検討によって交差点位置が変更となる可能性があるため、交差点の位置が決まっていませんので、将来交通量算定の基礎となる道路網が決まっておらず、将来交通量は算定できません。別紙17の書面にもとづき、中部地方整備局道路部道路計画課のS様は、令和5年3月17日の電話での私との質疑において、伊佐美交差点の位置は決まっていないことを認められ、交通量算定の基本となる道路網も決まっていないことを認められました。S様は、重ねて、東海環状自動車道に影響があるかどうかは、計画が決まった後に変更する岐阜県に立証責任があると言われました。さらに、令和3年5月17日の国道256号を考える会と山県市長の懇談において、別紙18の通り、「県に伝えたい。」と約束されました。なお、その懇談では、都市計画決定した線形で事業を進める旨の市長の発言はありませんでした。私が思いますに、市長は、常々、山県市議会で「都市計画変更を決定するのは、県だから。」と答えているからです。このように、将来交通量の基礎となる道路網は決まっています。

本件財務会計行為の対象である道路の将来交通量は11500台/日ですが、本件財務会計行為の対象である道路の将来交通量を算出するための東海環状自動車道山県インターチェンジの乗り降りする車の台数では、別

紙19の通り、国が算出した台数12000台/日と、別紙20の通り、岐阜県が平成22年の道路センサス調査に基づき算出した台数8900台/日とは、3000台/日の差があり、その差の検証がされていない。

さらに、本件財務会計行為の対象である道路が2車線（片側1車線）の場合と、4車線（片側2車線）の場合の東海環状自動車道山県インターチェンジ（以下「山県IC」という。）の乗り降りする車の台数が、別紙21の通り8900台/日と同じである検証及び説明がされていない。すなわち、本件財務会計行為の対象である道路の将来交通量は11500台/日ではありますが、根拠が間違っている。

イ 損害の発生

かかる違法な本件財務会計行為によって、令和4年度に12,060,400円が、県民の税金から支出されている、あるいは支出されようとしている。これは、重大な損害である。

ウ 求める措置

以上により、もし本件違法な業務委託が続いているならば、直ちに契約を解除すべきである。もし、支払いが終了しているなら、支払った費用の取戻しを請求すべきである。

(3) 地方自治法第252条の43第1項の規定による個別外部監査契約に基づく監査を求めます。

理由

2019年12月9日の住民監査請求（以下、「監査請求」という。）では、内部監査でありました。今回の監査請求は、前回の監査請求と同じ請求の趣旨であり、内部監査では、十分な監査ができないと思います。監査委員には、誠にご無礼ですが、土木の専門知識を持たれた委員が見えない様子です。監査請求では、監査委員の判断は、監査結果のP8の中段あたりにありますように、「2車線の道路を前提とすることに違法性・不当性は認められない。」とありますが（別紙22参照）、別紙23の通り、（国）256号高富バイパス 高富IC以北改築検討の〈ケース1〉の課題の▲のように、「都市計画変更後、IC部が4車線である根拠がなくなるため、収用者への慎重な対応と説明が必要。」と情報公開決定通知書の岐阜県の行政文書に書かれています。さらに、別紙24-2の裏面の図の通り、NO.192の隠山橋交差点を設置すれば、隠山橋交差点で右折可能になり、右折可能にするには隠山橋交差点の南側で4車線から2車線に車線数を減らさなくてはなりません。東海環状自動車道山県ICから郡上方面におりてきて、隠山橋交差点を右折しようとしたら4車線では交差点までの距離が短く、危険であるからです。隠山橋交差点の住民は、隠山橋交差点を最優先で設置してほしいとの強い要望があり、その交差点を理由もなく将来なくすことは、行政の不

信義になり、この交差点の右折は現状ではなくせません。4車線で収用した理由がまさしくなくなります。また、別紙25の通り、「公共 社会資本整備総合交付金（主）岐阜美山線 道路設計」の「第3章道路詳細設計」P3-6において、3.2.5道路幅員（1）車線数1）車線数では、0.6の補正が行われています。これは、道路構造令第5条3項によるものと推測します。しかしこの補正をした理由を別紙25-1の「公開を請求された公文書の件名又は内容」の3.のように公開していただきました（別紙25参照）が、私には、別紙12の道路構造令の「交差点が多い」の要件である「信号交差点と非優先交差点の密度」の検証が行われている記述は認められませんでした。もし私の認識が正しければ、岐阜県の恣意による道路行政が行われてはいけないことを付け加えさせていただきます。さらに、監査請求時の請求人の陳述時に、監査委員のうち議選委員より不規則発言がありました。私は、何が起きたのであるかわからず驚き、十分な陳述ができませんでした。以上のような理由により、外部の監査委員に監査をしていただき、外部からの中立・公正な意見をいただきたいから。

（別紙 事実証明書省略）

4 請求の受理

本件請求は、地方自治法（昭和22年法律第67号。以下「自治法」という。）第242条に規定する要件を具備しているものと認め、岐阜県職員措置請求書が提出された令和5年4月7日付けでこれを受理した。

5 個別外部監査契約に基づく監査の請求についての判断

請求人は、本件に関して、同人が提出した令和元年12月9日付け岐阜県措置請求書（以下「前回監査」という。）の監査委員の判断において十分な検証がされておらず、前回監査と同じ趣旨である本件請求においても、監査委員では十分な監査が実施されないこと、土木の専門知識を持った監査委員がいないこと、前回監査における陳述において監査委員から不規則発言があり、十分な陳述ができなかったことを理由に、自治法第252条の43第1項の規定による個別外部監査契約に基づく監査（以下「個別外部監査」という。）を行うよう求めている。

しかし、本件監査を行うにあたっては、請求人の主張や必要となる監査の内容・方法からみて、個別外部監査が相当であるとは認められないと判断した。

6 請求人の証拠の提出及び陳述の機会の付与

自治法第242条第7項の規定に基づき、令和5年4月28日に請求人に対して証拠の提出及び陳述の機会を設けたところ、請求人は口頭による陳述に代えて書面による陳述を求めたことから、権利保障の観点から請求人の陳述書の提出を認めた。なお、提出された陳述書について、記載内容が本件請求を補完するものではないため、当監査において採用していない。

第2 監査の実施

1 監査対象機関

県土整備部道路建設課及び岐阜土木事務所

2 監査対象事項

岐阜土木事務所長が令和4年1月20日に株式会社テイコクと締結した「公共道路改築費（高規格ICアクセス）【翌債】（国）256号道路詳細設計 山県市西深瀬 業務委託契約」及びその支出に関連する事項について、令和3年度分及び4年度分を監査対象事項とした。

3 監査の実施方法

道路建設課及び岐阜土木事務所に対して、関係書類の提示を求め、確認を行うとともに、関係職員から説明を受けた。また、請求人の主張等に対する岐阜土木事務所の意見を文書で確認した。

（監査実施期間：令和5年4月21日から5年5月26日まで）

第3 監査の結果

1 確認した事実

（1）本件財務会計行為の対象区間を含む道路改築事業について

本件財務会計行為は、現在の一般国道256号の渋滞を緩和するため、県が行う道路改築事業（以下「(国)256号高富バイパス整備事業」という。）の区間の一部について道路詳細設計を委託したものである。(国)256号高富バイパス整備事業は道路法の一部を改正する法律（昭和39年法律第163号）附則第3項に基づく道路事業として実施されている。

（2）(国)256号高富バイパス整備事業の概要

一般国道256号は、岐阜市を起点に山県市を縦断し長野県飯田市へ至る主要な幹線道路であり、当該箇所の整備により、現道の渋滞が緩和され、安全で円滑な交通を確保することができる。

また、東海環状自動車道の山県インターチェンジ（以下「山県IC」という。）へ直結するアクセス道路として重要な役割を担うことから、同ICの供用に合わせて整備を行う必要があるとされている。

(国)256号高富バイパス整備事業は、平成7年度に国土交通省（当時は建設省）に一般国道256号の改築について協議した結果、平成8年度に事業採択され、下表のとおり現在まで道路事業として実施されている。

<p>箇所名：山県市佐賀から同市伊佐美まで</p> <p>延長：3.83km</p> <p>道路幅員：13.0m（全幅25.0m）（山県 I C 以南は 4 車線）、 6.5m（全幅14.5m）（山県 I C 以北は 2 車線）</p> <p>種級区分：第四種第一級 （都市部の道路であり、計画交通量（1日に通行すると推定される交通量）が4,000台以上である）</p> <p>総事業費：約155億円 （令和2年度岐阜県事業評価監視委員会認定時点の金額）</p>

（３）（国）２５６号高富バイパス整備事業の整備経過

令和5年3月31日現在、整備延長3.83kmのうち、約64%にあたる山県市佐賀から山県 I C までの2.46kmが4車線で整備済みである。

本件財務会計行為の対象区間を含む山県 I C 以北の区間（以下「山県 I C 以北区間」という。）を2車線とすることについては、平成26年ごろから岐阜土木事務所と山県市の間で協議を行った記録がある。平成30年8月に、岐阜土木事務所は、交通量推計等の調査結果から、道路構造令の規定に基づく2車線道路として整備することが妥当であることを確認し、その旨を道路建設課へ報告した。同年同月、道路建設課は当該内容を県土整備部長に報告し、県土整備部長は2車線で整備を進めることを了解した。

令和3年度及び4年度においては、(国)256号高富バイパス整備事業について、国土交通省が所管する道路局所管補助金（負担金）の交付を受けている。

（４）山県 I C 以北区間交通量推計業務について

(国)256号高富バイパス整備事業の交通量推計業務（以下「山県 I C 以北区間交通量推計業務」という。）は、平成30年に岐阜土木事務所が実施したもので、山県 I C 以北区間について、車線数を2車線とした場合及び4車線とした場合の将来交通量を推計するとともに、終点となる山県市伊佐美交差点の各道路から流入する車両台数（車両流入交通量）を算出したものである。

交通量推計に用いたゾーニングは、平成22年度道路交通センサスのBゾーンを基本とし、対象区間周辺のゾーンは、平成27年度に岐阜土木事務所が実施した「公共 社会資本整備総合交付金（改築）(国)256号事業再評価検討業務委託」の成果を参考とし、細分化を行っている。

交通量推計を行ううえでは、実際に計測されたデータと推計モデルで再現したデータを比較し、再現した状況の有効性を検証する現況再現を実施し、平成22年度道路交通センサスデータと交通量推計モデルの相関係数（注）が0.93程度という現況再現結果となっている。

（注）相関係数とは、2種類のデータ間の関連性の強さを示す指標で、関連性が強いほど“1”に近づき、関連性が弱いほど“0”に近づくもので

ある。

車線数を2車線とした場合及び4車線とした場合の将来交通量は下表のとおりであり、いずれも道路構造令で定める種級区分に応じた1車線あたりの設計基準交通量（12,000台/日）を下回った。

車線数	(国) 256号高富バイパスの日交通量（令和12年時点）
2車線	11,500台/日
4車線	11,900台/日

(5) (国) 256号高富バイパス整備事業の道路予備設計について

(国) 256号高富バイパス整備事業の道路予備設計は、平成31年に岐阜土木事務所が事業者へ委託・実施したもので、山県IC以北区間における、予備設計を実施したものである。当該予備設計では、上記(4)の山県IC以北区間交通量推計業務で示された将来交通量をもとに設計条件が設定され、以下のとおりの検討結果が報告された。

対象区間を供用済の西深瀬交差点～伊佐美交差点として、延長1,680mに対して起点部交差点を加えた場合、交差点は3か所となるため、信号交差点と非優先交差点の密度は1.8か所/kmとなり、交差点が多い路線とは考えがたい。また、前記(4)の将来交通量を考慮した場合の当該路線の車線数は、新設交差点を加えたとしても2車線となる。

(6) 本件財務会計行為に係る道路詳細設計の内容について

本件財務会計行為は、令和4年1月20日に、岐阜土木事務所長が株式会社テイコクと委託業務契約を締結したもので、(国)256号高富バイパス整備事業のうち、山県ICから鳥羽川西交差点までの区間について、本線道路、従道路（市道）、交差点などの詳細設計を実施したものである。当該詳細設計により、工事に必要な設計図書が作成された。設計の内容は以下のとおり（抜粋）。

ア 交差点詳細設計

(国) 256号高富バイパス整備事業の計画にあたっては、既往設計及び山県市との協議、地元警察との公安協議結果を踏まえ、下記4か所に交差点を設計する。

①伊佐美交差点（本道路詳細設計業務対象外）、②鳥羽川西交差点、③中組交差点、④隠山橋西交差点

イ 路線設計条件（該当する交差点名を括弧内に追記）

本計画での設計条件は、既往成果及び関係機関協議結果を踏まえ、下表のとおり。

路線名	(国) 256号高富バイパス (以下「本線」という。)	鳥羽川右岸道路 (②鳥羽川西交差点)
計画交通量	11,500台/日	1,290台/日
道路規格	第4種第1級	第3種4級
設計速度	60km/hr	40km/hr
車線数	2車線	2車線

路線名	隠山橋西交差点取付道路 (④隠山橋西交差点)	中組交差点取付道路 (③中組交差点)
計画交通量	697台/日	686台/日 (西) 206台/日 (東)
道路規格	第3種第5級	第3種第5級
設計速度	20km/hr	20km/hr
車線数	1車線	1車線

ウ 山口市との関係機関協議 (交差点に係る部分抜粋)

年月日	令和4年7月6日	
協議先	山口市	
協議概要	関係機関協議として、山口市からの意見・要望について、内容及び対応案や確認事項について協議を行った。	
整理内容 (抜粋)	要望内容…隠山橋通りと中組公民館より北の市道の2か所に 信号機付交差点の設置 対応案…隠山橋通りと中組公民館北側市道の2か所に交差点を設置 (令和元年度設計協議から変更) ※ 信号機は公安委員会所管のため協議対象外 協議結果…対応案のとおり了承された。	

エ 上記②、③及び④の各交差点に係る公安協議 (抜粋)

年月日	令和5年1月11日	令和5年2月1日
協議先	山県警察署交通課	県警本部交通規制課及び山県警察署交通課
協議結果 (交差点の 信号設置)	各交差点の信号設置の有無については、県警本部の判断による	信号設置に関しては、供用の2年前に決定する。現時点での判断ができない。 次回時に暫定供用の図面の提示を行うこと。 各交差点の滞留長の設定根拠を添付すること。

(7) 本件財務会計行為の手続きについて

本件財務会計行為は、上記(6)について委託されたものであり、令和4年1月20日に、契約金額計10,293,756円(支払限度額 令和3年度:9,192,700円、令和4年度:1,101,056円)、履行期間 令和4年1月20日から令和4年7月18日までとして、委託契約を締結した。

その後、令和3年度において、4年2月14日に支払限度額を変更する変更契約、4年度において、4年6月21日に履行期間を延長する変更契約、11月18日に履行期間の延長、契約金額の増額及び支払限度額を変更する変更契約、及び令和5年2月8日に契約金額を減額する変更契約をそれぞれ締結した。

令和5年5月26日時点の契約内容等は下表のとおり。

契約金額	11,258,500円
契約期間	令和4年1月20日から5年3月20日まで
業務概要	(国)256号高富バイパス整備事業の山県市西深瀬地内 山県ICから鳥羽川右岸市道までの本線0.54km 等
支出日	令和5年4月28日

(8) 本件請求の対象となる区間及び区間内の交差点数について

(国)256号高富バイパス整備事業は、上記(2)により、山県市佐賀から同市伊佐美までであるが、本岐阜県職員措置請求書及び事実証明書において、本件請求の対象となる区間(以下「本件対象区間」という。)は、山県市西深瀬交差点(以下「西深瀬交差点」という。)から同市伊佐美交差点までの約1.68kmである。

さらに、上記(6)により、本件対象区間における交差点は、西深瀬交差点、隠山橋西交差点、中組交差点、鳥羽川西交差点、伊佐美交差点の5か所である。

(9) (国)256号高富バイパス整備事業に係る山県市等からの要望について

山県市は、(国)256号高富バイパス整備事業について、岐阜土木事務所長に対し以下の要望を実施している。

年月日	令和3年11月8日
要望者	山県市長
要望理由 (抜粋)	国道256号高富バイパスは、(略)山県市の基幹道路として、沿線住民の生活を根底から支える重要な道路であることから、早期の整備促進による経済の活性化と安全の確保が沿線地域から強く望まれています。 令和3年7月に山県市では、早期整備を望む沿線住民の方々の意向を踏まえ国道256号のIC以北において4車線から2車線に都市計画変更を行いました。
要望内容	1. 国道256号高富バイパスIC以北については、都市計画決定に基づき早期に整備を図ること。 2. 同区間の整備に必要な予算を安定的に確保すること。

年月日	令和4年11月17日
要望者	山県市長及び大桜地区国道256号高富バイパス建設促進委員会会長
要望理由 (抜粋)	<p>国道256号高富バイパスは、令和6年度に開通見通しとなっている東海環状自動車道の山県IC（養老JCT方向）と繋ぎ、（略）山県市の基幹道路として、沿線住民の生活を根底から支える重要な道路であることから、早期の整備促進による経済の活性化と安全の確保が沿線地域から強く望まれています。</p> <p>しかしながら、いまだに工事に着手されていない山県IC以北については、（略）山県市では、早期整備を望む沿線住民の方々の意向を踏まえ、令和3年7月、国道256号のIC以北において4車線から2車線に都市計画変更を終えたところで</p>
要望内容	<ol style="list-style-type: none"> 1. 東海環状自動車道と一体となって機能する国道256号高富バイパスにおいては、山県IC以北について早期整備を図ること。 2. 東海環状自動車道の整備効果を十分に発現するために、第1次アクセス道路である国道256号BPの整備に必要な予算を重点的に確保すること。

2 関係法令等

(1) 道路法（昭和27年法律第180号 抜粋）

第12条 国道の新設又は改築は、国土交通大臣が行う。ただし、工事の規模が小であるものその他政令で定める特別の事情により都道府県がその工事を施工することが適当であると認められるものについては、その工事に係る路線の部分の存する都道府県が行う。

第29条 道路の構造は、当該道路の存する地域の地形、地質、気象その他の状況及び当該道路の交通状況を考慮し、通常の影響に対して安全なものであるとともに、安全かつ円滑な交通を確保することができるものでなければならない。

第30条 高速自動車国道及び国道の構造の技術的基準は、次に掲げる事項について政令で定める。

- 1 通行する自動車の種類に関する事項
- 2 幅員
- 3 建築限界
- 4 線形
- 5 視距
- 6 勾配
- 7 路面

- 8 排水施設
 - 9 交差又は接続
 - 10 待避所
 - 11 横断歩道橋、さくその他安全な交通を確保するための施設
 - 12 橋その他政令で定める主要な工作物の自動車の荷重に対し必要な強度
 - 13 前各号に掲げるもののほか、高速自動車国道及び国道の構造について必要な事項
- 2 都道府県道及び市町村道の構造の技術的基準（前項第1号、第3号及び第12号に掲げる事項に係るものに限る。）は、政令で定める。

(2) 道路法の一部を改正する法律（昭和39年法律第163号）附則第3項

国土交通大臣は、改正後の法第12条の規定にかかわらず、当分の間、一般国道（この法律の施行の際改正前の法の規定による一級国道であつたものを除く。）の新設又は改築でその行うべきものを、当該新設又は改築に係る一般国道の部分の存する都道府県又は指定市が行うこととすることができる。

（以下略）

(3) 道路構造令（昭和45年号外政令第320号 抜粋）

第1条 この政令は、道路を新設し、又は改築する場合における高速自動車国道及び一般国道の構造の一般的技術的基準（都道府県道及び市町村道の構造の一般的技術的基準にあつては、道路法（以下「法」という。）第30条第1項第1号、第3号及び第12号に掲げる事項に係るものに限る。）並びに道路管理者である地方公共団体の条例で都道府県道及び市町村道の構造の技術的基準（同項第1号、第3号及び第12号に掲げる事項に係るものを除く。）を定めるに当たって参酌すべき一般的技術的基準を定めるものとする。

第2条 この政令において、次の各号に掲げる用語の意義は、それぞれ当該各号に定めるところによる。

（第1号から第21号 略）

22 計画交通量 道路の設計の基礎とするために、当該道路の存する地域の発展の動向、将来の自動車交通の状況等を勘案して、国土交通省令で定めるところにより、当該道路の新設又は改築に関する計画を策定する者で国土交通省令で定めるものが定める自動車の日交通量をいう。

（第23号及び第24号 略）

第5条 車道（副道、停車帯、自転車通行帯その他国土交通省令で定める部分を除く。）は、車線により構成されるものとする。ただし、第3種第5級の道路にあつては、この限りでない。

2 道路の区分及び地方部に存する道路にあつては地形の状況に応じ、計画交通量が次の表の設計基準交通量（自動車の最大許容交通量をいう。以下同じ。）の欄に掲げる値以下である道路の車線（付加追越車線、登坂車線、屈折車線

及び変速車線を除く。次項において同じ。) の数は、2 とする。

区分		地形	設計基準交通量 (単位 1 日につき台)
第 4 種	第 1 級	—	12,000
	第 2 級	—	10,000
	第 3 級	—	9,000
交差点の多い第四種の道路については、この表の設計基準交通量に0.8を乗じた値を設計基準交通量とする。			

(4) 道路構造令の解説と運用 (令和3年3月 公益社団法人日本道路協会発行)

2-2-2 車線数 (4) 交差点を考慮した補正 (抜粋)

車線数決定の手順で述べたように、政令では交差点の多い第4種の道路では設計基準交通量に2車線の場合は0.8、4車線の場合は0.6を乗じてこれを適用することとしている。設計区間内に信号交差点が一つでもあれば、この区間の交通容量はその信号交差点の容量で決まるのであるが、信号交差点が少なく、交通利用も容量に近い状態でない場合には、信号による遅れ時間もそれほど大きくなく、サービス水準の低下は少ない。このような理由から、政令では信号交差点が多い第4種の道路に限定して交差点の影響を考慮した補正を行うこととしたのである。

信号のない交差点では、交通規制または法規によって優先・非優先の関係が定められている。優先側の道路を走行する車両は、交差する交通にはほとんど影響を受けないで走行できるので、その容量は単路部と同一と考えてよい。もちろん、見通しの悪い交差点では、優先道路の交通も交差道路の影響を受けるであろうが、これは沿道条件の影響として補正が見込まれていると考えられる。したがって、交差点が多い・少ないの判断に用いる交差点とは、信号交差点および当該道路が非優先となる交差点と考えてよい。

「交差点が多い」とは、交差道路の交通量、信号現示の比率、現示方式等によって大きく異なるため、基準値を示すのは困難であり、個々に判断すべきものであるが、ごくおおまかには、信号交差点と非優先交差点の密度がおおむね2～3か所/km以上といったところである。(略)

(5) 将来交通需要推計手法 (道路) (平成22年11月 国土交通省作成 抜粋)

1. 推計の概要 (2) 推計の手順

道路の将来交通需要推計は、人の移動 (乗用車) と物の移動 (貨物車) について生成交通量を推計したのち、発生集中交通量、分布交通量、配分交通量を推計する。

3. 交通流の推計 3-3. 配分交通量の推計

配分交通量の推計手法は、年間の平均的な一日の交通量に対し、QV式等のリンクパフォーマンス関数を用い、有料道路等については転換率式を用いる。QV式等のリンクパフォーマンス関数の設定は、現況の交通量について再現性

を確保するよう設定するとともに、過去の交通量についても主要な道路において再現性を確認する。

その際、ネットワークの設定については、一般都道府県道（指定市の主要市道を含む）以上の路線を対象とすることを基本とし、現況再現性向上のため、必要に応じて、市町村道等を含めてネットワークを密に設定することとする。

なお、現況再現性への影響が小さい遠方については、省力化のため、集約したネットワークを設定してもよいこととする。将来ネットワークの設定については、現況に加え、事業化済みの箇所を考慮する。

(6) H22センサスペースの交通量配分手法について（平成30年2月 中部地方整備局道路部道路計画課作成 抜粋）

1. 配分手法の概要

・H22センサスペースの交通需要推計に用いる交通量配分手法は、「OD^{*}分割・転換率併用配分法」を採用している。

（※ OD…Origin（出発地）、Destination（目的地））

（以下略）

3 監査対象機関の意見

監査の中で確認した、請求人の主張に対する岐阜土木事務所の意見は、次のとおりである。

(1) 山県IC以北区間の車線数について、道路構造令に規定される「交差点の多い」道路に該当し、設計基準交通量の補正が必要であるという請求人の主張について

道路構造令第5条2項の趣旨は、「交差点の多い」道路については、そうでない道路に比して車両の交通の流れが滞留する可能性が高まることから、設計基準交通量を一定割合減じた上で、車線数を決定することが適切であるという点にある。「交差点の多い」道路かどうかは、道路構造令の解説と運用によると、「交差道路の交通量、信号現示方式等によって大きく異なるため、基準値を示すのは困難であり、個々に判断すべきものであるが、ごくおおまかには、信号交差点と非優先交差点の密度がおおむね2～3か所/km以上といったところである」とされており、計算により算出された信号交差点と非優先交差点の密度が2～3か所/km以上であるとしても、「交差点の多い」道路と一義的に判断できるものではない。

西深瀬交差点から伊佐美交差点までの約1.68kmの区間内に交差点が5か所存在することになるが（別添資料1の①から⑤）、交差点密度を検討する場合、端部の1か所を含めないことが一般的であることから、交差点の数を4か所として交差点密度を算出している。

西深瀬交差点から伊佐美交差点までの約1.68kmの区間における交差点数は、

4か所であり、交差点の密度は2.38か所/kmとなるが、別添資料1の②から④の3か所の交差点については、交差道路の交通量が少ないことから、信号機が設置される可能性は低く、仮に設置されるとしても、交差道路側を感知式とするなど、本区間の走行車両の通行を優先する系統制御の設定をした信号機の設置しか見込まれないことから、交差点の影響をほとんど受けずに走行することが可能である。

これらの理由から、西深瀬交差点から伊佐美交差点の区間について、「交差点の多い」道路と評価できる程度に車両の交通の流れが滞留するとはいえず、補正の必要性がないと判断し、第4種第1級の道路の設計基準交通量が12,000台/日に対し、本件区間の計画交通量は11,500台/日であることから、本件区間を2車線の道路として設計することにしたものである。

(2) 岐阜土木事務所が算定した将来交通量に疑義があり、疑義がある将来交通量を根拠にした計画交通量の算定が道路構造令に違反するという請求人の主張について

平成30年度に作成した将来交通量推計は、国土交通省が作成している「将来交通需要推計手法（道路）（平成22年11月）」に基づき実施しているため、妥当である。

なお、将来交通需要推計手法（道路）（平成22年11月）には、「配分交通量の推計を行う際には現況の交通量について再現性を確保するよう設定すること」とされている。本将来交通量推計においては、道路交通センサスの交通量と現況再現した交通量の相関係数は0.93であり、現況再現性は確保されている。

また、交通量は設定するネットワーク等の条件により変化するものであるが、山県インターチェンジ以北の車線数を2車線及び4車線に設定したいずれの条件においても東海環状自動車道山県インターチェンジの乗り降りする台数は8,900台/日となったものである。

第4 監査委員の判断

請求書及び実施した調査により確認した事実を踏まえ、請求人の主張について、以下のとおり判断した。

1 判断の理由

(1) 山県IC以北区間の車線数について、道路構造令に規定される「交差点の多い」道路に該当し、設計基準交通量の補正が必要であり、補正をしていない本件財務会計行為は違法であるという請求人の主張について

ア 請求人は、「本件対象区間は、道路構造令に規定される交差点の多い道路に該当し、設計基準交通量の補正が必要となり、補正された設計基準交通量は9,600台/日となる。山県IC以北区間の将来交通量11,500台/日は、設計基準交通量

を超えるため、道路構造令の規定では2車線とすることはできない」「道路構造令に違反する2車線の設計を前提とする本件財務会計行為は違法である」と主張しているものと解される。

そのため、本件財務会計行為の違法性について検討する。

道路の整備工事に係る裁判例では、「道路の整備工事をどの範囲でどのように施工するかといった道路行政に関する判断については、諸法令によって様々な責務等を負い、地域社会の多種多様な利害損失等について総合的な調整を行う権能を有する岐阜県に政策的かつ技術的な見地から広範な裁量を与えられており、岐阜県が道路行政の一環として道路を整備するにあたり、交通の安全・円滑、都市の整備及び地域住民の福祉等の様々な観点から諸事情を総合的に勘案して行う判断については、それが裁量権の行使として合理性を有するか否かを検討し、その判断が社会通念に照らして著しく妥当性を欠くものに限り、裁量権の範囲を逸脱し、又はこれを濫用したものであるとして違法と評価される」とされている（東京高裁判平成28年（行コ）第39号平成28年8月30日及び名古屋高裁判令和3年（行コ）第71号令和4年4月27日 参照）。

イ そこで山県IC以北区間の車線数を2車線とすることが、社会通念に照らして著しく妥当性を欠き、裁量権の範囲を逸脱し、又はこれを濫用したものであるとして違法と評価され、道路法及び道路構造令に違反するか検討する。

(ア) 道路法第29条では、道路の構造は、当該道路の存する地域の地形、地質、気象その他の状況及び当該道路の交通状況を考慮し、通常の影響に対して安全なものであるとともに、安全かつ円滑な交通を確保することができるものでなければならないと規定している。道路の構造に関する技術的基準は、道路構造令において具体的に定められているが、同構造令第5条第2項は、道路法第29条が掲げる諸状況を考慮したうえで安全かつ円滑な交通を確保するという観点から車線数を定めるものであると解され、補正を要する「交差点の多い」道路か否かについても、交差点の密度だけではなく、地形の状況、当該道路及び交差道路の交通量、信号現示の比率及び現示方式等を考慮したうえで、安全かつ円滑な交通を確保できるかどうか検討するのが相当である。そして、県には前記アで述べたとおり、道路行政に関する広範な裁量を与えられていることから、(国)256号高富バイパス整備事業における道路の車線数の決定についても、県の合理的裁量に委ねられているというべきである。

(イ) そこで、山県IC以北区間の車線数を2車線とすることにした県（岐阜土木事務所）の判断に裁量権の逸脱があったといえるかについて検討する。

岐阜土木事務所は、山県IC以北区間の車線数を2車線とすることにあたり、以下のとおり判断している。

道路構造令第5条2項の趣旨は、「交差点の多い」道路については、そうでない道路に比して車両の交通の流れが滞留する可能性が高まることから、設計基準交通量を一定割合減じた上で、車線数を決定することが適切であ

るといふ点にある。「交差点の多い」道路かどうかは、道路構造令の解説と運用によると、「交差道路の交通量、信号現示方式等によって大きく異なるため、基準値を示すのは困難であり、個々に判断すべきものであるが、ごくおおまかには、信号交差点と非優先交差点の密度がおおむね2～3か所/km以上といったところである」とされており、計算により算出された信号交差点と非優先交差点の密度が2～3か所/km以上であるとしても、「交差点の多い」道路と一義的に判断できるものではない。

本件対象区間の約1.68kmの区間内に交差点が5か所存在することになるが（別添資料1の①から⑤）、交差点密度を検討する場合、端部の1か所を含めないことが一般的であることから、交差点の数を4か所として交差点密度を算出している。

本件対象区間の約1.68kmの区間における交差点数は、4か所であり、交差点の密度は2.38か所/kmとなるが、別添資料1の②から④の3か所の交差点については、交差道路の交通量が少ないことから、信号機が設置される可能性は低く、仮に設置されるとしても、交差道路側を感知式とするなど、本区間の走行車両の通行を優先する系統制御の設定をした信号機の設置しか見込まれないことから、ほとんど交差点の影響を受けずに走行することが可能である。

これらの理由から、本件対象区間について、「交差点の多い」道路と評価できる程度に車両の交通の流れが滞留するとはいえず、補正の必要性がないと判断し、第4種第1級の道路の設計基準交通量が12,000台/日に対し、山県IC以北区間の計画交通量は11,500台/日であることから、山県IC以北区間を2車線の道路として設計することにした岐阜土木事務所の判断については、裁量権を逸脱しているとはいえず、不合理なものとは認められない。

(ウ) 以上の事実からすれば、山県IC以北区間の車線数を2車線とすることについて、社会通念に照らして著しく妥当性を欠き、裁量権の範囲を逸脱し、又はこれを濫用したものとして違法と評価され、道路法及び道路構造令に違反するとの評価はできない。

ウ また、本件財務会計行為を見るに、本件財務会計行為は、財務会計法規上の義務に違反しておらず、違法性は認められない。

エ よって、この点に関する請求人の主張には、理由がない。

(2) 岐阜土木事務所が算定した将来交通量に疑義があり、疑義がある将来交通量を根拠にした計画交通量の算定が道路構造令に違反するという請求人の主張について

ア 請求人は、「岐阜土木事務所が算定した将来交通量に疑義があることから、疑義のある将来交通量を根拠にした計画交通量は、道路構造令に違反する。」「道路構造令に違反した計画交通量をもとに2車線の設計とした本件財務会計行為

は違法である」旨の主張をしているものと解される。

そのため、本件財務会計行為が違法であるかについて検討する。

まず、財務会計行為が違法であると認められるのは前記判決のとおりである。

本件財務会計行為は、本件対象区間の一部である山県 I C から鳥羽川西交差点までの区間の道路詳細設計委託業務であり、車線数を含む道路の基本条件は、過年度実施した道路予備設計をもとに設計を行うこととされている。さらに当該予備設計では、山県 I C 以北区間交通量推計業務で示された将来交通量を計画交通量として採用していることが認められる。

イ そこで、山県 I C 以北区間交通量推計業務が、裁量権の範囲を逸脱し、又はこれを濫用したものかを検討する。

将来交通量の算定においては、「将来交通需要推計手法（道路）」が国土交通省から示され、「道路の将来交通需要推計は、人の移動（乗用車）と物の移動（貨物車）について生成交通量を推計したのち、発生集中交通量、分布交通量、配分交通量を推計する。」とされている。さらに、国土交通省中部地方整備局道路部道路計画課から、「H22 センサスペースの交通量配分手法について」が示されており、交通量推計の算定基準が示されている。

また、将来交通量の推計実務においては、対象区域の設定、ゾーニング（区域の分割）及び道路ネットワークの設定といった前提条件を設定し、当該設定による推計モデルの妥当性を判断するため、現況再現性の検証を実施し、推計モデルの値と道路交通センサス一般交通量調査などの観測値との相関係数が高ければ、一定程度の現況再現性が得られていることとされている。

山県 I C 以北区間交通量推計業務においては、上記で示された算定基準を用いて将来交通量が算定されており、同業務における現況再現性の相関係数は 0.93 であり、一定の現況再現性が確保されている。

したがって、山県 I C 以北区間交通量推計業務は、裁量権を逸脱し、又はこれを濫用したものとはいえず、不合理なものとは認められない。

以上の事実からすれば、山県 I C 以北区間交通量推計業務や当該予備設計の成果をもとに実施された詳細設計に係る本件財務会計行為について、違法性は認められない。

ウ よって、この点に関する請求人の主張には、理由がない。

2 結論

以上のことから、本件財務会計行為に違法性はなく、請求人の主張には、理由がない。

よって、本件請求を棄却する。

B-33

