

地方自治法（昭和二十二年法律第六十七号）第二百四十二条第四項の規定により、廿日市
市原七三九番地一、藤原豊外五人の請求に係る監査を次のとおり執行したので、同項の規定
によりその結果を公表する。

平成二十四年二月十七日

広島県監査委員 犬童英徳

同 門田峻徳

同 高橋義則

同 佐藤均

広島県職員措置請求に係る監査の結果

地方自治法（昭和 22 年法律第 67 号）第 242 条第 4 項の規定により，広島県職員措置請求について，次のとおり監査を執行した。

平成 24 年 2 月 15 日

広島県監査委員	犬 童 英 徳
同	門 田 峻 徳
同	高 橋 義 則
同	佐 藤 均

第 1 監査の請求

1 請求人

廿日市市原 739 番地 1	藤 原 豊
廿日市市原 1439 番地 2	平 山 宣 昭
廿日市市原 1442 番地	中 田 武
廿日市市原 741 番地	藤 原 彰
廿日市市原甲 1076 番地	児 玉 武 士
廿日市市原 956 番地 3	田 村 孝

2 請求書の提出日

平成 23 年 12 月 20 日付け・同月 21 日受付

3 請求の要旨

広島地域事務所廿日市支局（現西部建設事務所廿日市支所）は，一般国道 433 号の附帯工事における廿日市市原市民センター（以下「原公民館」という。）前の跨道橋設置工事を即座に中止し，信号を設置して住民の安全を図ること。（請求の理由）

ア 広島地域事務所廿日市支局長の担当する一般国道 433 号の附帯工事で，原公民館前の跨道橋設置では，再三にわたる設計変更と工事を住民に相談なく独断で行った。

イ 平成 21 年 12 月 17 日の第 1 回住民説明会で，住民から跨道橋の危険性，交通量，造成目的及び意図，費用対効果等について質問がなされたが，県は，一旦回答を約束したものの，その後 4 度にわたる説明会においても一切回答

を行っていない。

- ウ 第1回住民説明会の県の議事録によると、跨道橋のデザイン、構造の図面及び車両の流れ図を説明したとあるが、住民の誰もこの資料を見ていないし、説明を聞いていない。車両の流れ図を見れば、メイン道路はカーブする下り急坂であり、しかも住宅と植木の死角から高速で車両が走ってくる交差点に、公民館に出入りする車両が無防備に合流する危険性を十分理解できる。ここに信号による交差点を設置するよう住民説明会ごとに主張するも、なぜか県は、一度も取り上げない。
- エ 当該議事録に、住民から「見通しの悪い4つのクランクができる」との意見が出たと記載されていることから、ウの資料の公示、説明が住民に知らされなかったということである。第1回住民説明会で、県は模型を出して跨道橋を示しているものの、ウの資料は誰にも見せておらず、後からアリバイとして挿入されたものであり、公文書偽造の疑いがある。また、住民多数の賛成があった旨の記述について確認するため、電磁的資料の請求を文書で何度も要求するも未だに出されていない。
- オ 県が行った住民不在の設計変更に対するこれらの処置は、都市計画法（昭和43年法律第100号）第16条から第18条の2までの規定に違反しているため、正当な理由が判明するまで工事の中止・凍結を求める。
- カ 一般国道433号の附帯工事では、住民に相談もなく、一方的に計画を変更し、原公民館前に設置を予定する跨道橋用橋桁として高さ6mの擁壁を造成し、原公民館からの世界遺産宮島の展望を阻害した。これは、景観法（平成16年法律第110号）第2条第2項から第5項までの規定に違反する。
- キ 住民に知らせず無断で計画を変更し完成させた道路は、危険ではないかとの住民の質問に対し、県は、広島県公安委員会の許可を得ていると回答している。また、一般国道433号から見えない原小学校方面から上り坂で合流してくる交差点の危険性について、住民の代表から猛烈な抗議を受けたため、県は、無断で変更した経緯を謝罪し、急遽、完成した道路を取り壊し、仮設道路を造成し、無駄な出費を行った。
- ク その後の対策として、県が提案した跨道橋設置計画は、上り坂の頂上付近での90度T字型交差について、住民から、冬季には凍結が予測されることなどから、事故の危険性が指摘されており、さらに、数m先で原小学校等の通学路に接続しているため、「未必の故意」による生命の危険すら推測される。
- ケ 請求人が実施したアンケートに参加した100人の住民からも、坂道交差道路の不安が指摘されており、県に対して危険性と安全性について説明を求めるも、4回にわたる住民説明会では全く回答がない。このことは、地方自治法第242条第3項の規定する「人の生命又は身体に対する重大な危害の発生その他公共の福祉を阻害」するものである。
- コ 住民説明会において、県及び廿日市市は、跨道橋の交通量を1日100台と予測していると回答したが、その根拠は示されていない。住民の予想では、

ほとんど通行量は0に近く、誰がどこに行くために必要な跨道橋かについて、具体的な説明を求めたが、一切回答がない。費用対効果についても一切触れず、住民の要望は未解決のままである。公民館前の擁壁の住民に対する無断建設が処理できず、信号交差にすれば、跨道橋建設費用1億円の約3.5%から4%に当たる400万円弱で済むとの提案も検討すらしない。

サ 第4回住民説明会において、県は、出席者を恫喝したため、出席者50数名のうち市議会議員等10数名が退場した。住民が使う道路なのに県が住民の意見を封鎖した。そのために、急遽「433号の完成を早く」という詐欺まがいのアンケートで姑息なアリバイ作りをせざるを得ない羽目になった。

シ 広島地域事務所廿日市支局は、この跨道橋を(株)松山に発注し、表面上は5,886万円と表記している(県は1億円と公表)が、信号交差点にすれば、わずか400万円弱の出費で済み、さらに、公民館に集う市民の重大交通事故多発を防ぐ。以上の理由により、跨道橋計画は、約1億円の無駄な出費であり、必要がないという理由から、広島県の財政に極めて重大な損害を与える。

さらに、財政逼迫の時世にもかかわらず、幾度にもわたる工事のやり直しは、住民の目の前で税金を溝に捨てている。

また、工事説明表記では、一般国道433号道路改良工事(第2工区)としてあり、住民にはどのような工事か判然としない表現にしている。

4 請求の要件審査

- (1) 措置請求書の内容に不備が認められたため、平成23年12月27日付け広監委第44号により補正を求めた。
- (2) 平成24年1月6日に、同月5日付けで、請求人から補正した書類が提出された。

5 証拠の提出及び陳述

地方自治法第242条第6項の規定に基づき、請求人に対して、平成24年1月24日に、新たな証拠の提出及び陳述の機会を与えた。この陳述において、請求人が出席し、措置請求書に記載されている内容のほか、「原小学校から原公民館に向かう車は、跨道橋を通らず、現道から一般県道虫道廿日市線交差点まで迂回する」旨などの陳述が行われるとともに、工事現場の写真等の新たな証拠が提出された。

6 暫定的停止勧告について

請求人は、3オのとおり、本件請求において、県による本件事業における設計変更は、都市計画法第16条から第18条の2までの規定に違反しているため、正当な理由が判明するまで工事の中止・凍結を求めている。

このため、地方自治法第242条第3項の規定に基づく暫定的停止勧告の要否について検討したが、本件跨道橋の整備に係る工事契約は、同項に定める「当該行為が違法であると思料するに足る相当な理由がある」場合に該当しないも

のと判断し、暫定的停止勧告は行わないこととした。

第2 監査の実施

1 監査対象事項

西部建設事務所廿日市支所長の意思決定に基づき行われている平成23年度一般国道433号廿日市拡幅工事（以下「本件跨道橋整備工事」という。）に係る契約について、監査の対象とした。

2 監査の対象機関及び関係人

(1) 監査の対象機関

地方自治法第242条第4項の規定により、土木局及び西部建設事務所廿日市支所（以下「廿日市支所」という。）を監査の対象機関として、平成24年1月23日に本件跨道橋整備工事の現地調査を実施し、同月31日に監査を実施した。

(2) 関係人

地方自治法第199条第8項の規定により、廿日市市及び広島県公安委員会（以下「公安委員会」という。）を関係人として、調査を実施した。

第3 監査の結果

1 監査の対象機関の説明

(1) 土木局の説明

ア 本件契約に至る手続等について

(ア) 本件事業の進捗に係る経緯について

一般国道433号廿日市拡幅事業（以下「本件事業」という。）の進捗に係る経緯は、次表のとおりである。

年 度	進捗に係る経緯
昭和57年度	一般国道として国道昇格
昭和58年度	国道事業として事業着手
昭和61年度	予備設計（山陽自動車道～半明原橋）
平成5年度	公安委員会と事前協議、測量・詳細設計（別図1）
平成7年度	地元説明会を実施（9月）
平成8年度	公安委員会協議（完成形）
平成10年度	用地説明会開催、用地買収着手
平成15年度	工事説明会開催、一般県道虫道廿日市線交差点～原公民館下交差点間の工事に着手
平成18年度	修正設計（一般県道虫道廿日市線交差点～原公民館下交差点付近）（別図2） [変更内容] ①登坂車線の段階施工化 ②一般県道虫道廿日市線～半明原橋間の供用を、段階施工として一般県道虫道廿日市線～現国道までの間を平面交差で部分供用させることとした。

	[地元対応] 段階施工による部分供用計画について地元了解（関係3町内会長）
平成19年度	公安委員会協議（部分供用）
平成21年度	地元から交差点部分の計画について苦情（平面交差点が危険） 修正設計（別図3） [変更内容] 部分供用を見送り、当初の計画どおり、半明原橋までの全線供用を行う計画とした。これに併せて原公民館下交差点を当初計画どおり立体交差とした。 [地元対応] 12月17日、1月29日、3月18日の計3回の事業説明会を開催
平成22年度	事業説明会（立体交差）12月2日 原地区町内会連合会から早期完成を求める署名提出
平成23年度	公安委員会協議（照会：平成23年9月13日、回答：平成24年1月16日） 道路改良工事（2工区）工事着手 平成23年10月14日 工事説明会（立体交差）11月25日

(イ) 関係法令に基づく手続等について

a 本件事業に関する法令の規定による手続

国道事業は、道路法（昭和27年法律第180号）第74条第2項の規定により国土交通大臣の認可を受けなければならない。

本件事業は、昭和58年度より国の補助事業として着手したものであり、国土交通大臣の認可を経ている。

なお、認可に係る公文書については、文書保存年限（10年）を経過しているため現存していないが、現在まで国の補助事業として交付決定を受け適正に手続を行っている。

暫定供用に伴う計画の見直しについては、道路法第74条第2項の軽易なものに該当するため、国との協議は不要とされている。

b 本件請求において請求人から示された関係法令との関係

本件請求において、請求人から示されたいずれの関係法令についても、次のとおり関連がないものとする。

(a) 都市計画法第16条から第18条の2までの規定に関するもの

本件事業は、都市計画道路事業ではないため、都市計画法による手続は不要である。

(b) 景観法第2条第2項から第5項までの規定に関するもの

同条の規定は、景観法の基本理念を定めたものである。本件事業

においても、この理念に基づき、事業説明会において模型や完成予想図を用いて説明を行うなど、景観についても説明に努めてきたところである。

(c) 地方自治法第 242 条第 3 項

当該規定は、監査委員が住民監査請求によって地方自治体の行為を停止させる勧告を行うことができるという規定であり、本件事業の実施とは関連がない。

イ 本件事業に係る住民への説明について

住民の同意については法律上の要件ではないが、円滑な事業実施という観点から、事業計画について地元への説明を行い、住民の理解に努めているところである。

本件事業においても、事業段階に応じ、地元説明会（事業の計画について広く住民に周知を行い、計画に対する住民の理解を促すことを目的とする説明会であり、主に計画区域に係る町内会範囲の住民を説明の対象とする。）、用地説明会（個別の用地交渉を行う前に、地権者等が比較的多数である場合、土地価格、補償の概要等共通的な事柄について説明を行うもの）、事業説明会（工事实施に先立ち、実施計画に基づいて工事の概要、工事目的物完成後の状況等について理解を得ることを目的として開催される説明会であり、主に地権者及び起業地隣接者、町内会長等が対象となることが多い。）、工事説明会（工事発注後において、現場に丁張等を設置し、工事の概要、具体的な施工計画、完成後の状況等について説明を行うものであり、主に地権者、起業地隣接者が対象となる。）を実施しているところである。

特に本件事案においては、4 回もの事業説明会を実施し、概ねの了解を得ていることや、地域住民から現計画での実施を求める 842 名もの要望書が提出されたことなどから、十分な理解が得られたものと考えている。

(2) 廿日市支所の説明

ア 本件交差点近辺における交通安全対策について

原公民館下交差点近辺における交通安全対策を図るため、交差点の形状等に係る公安委員会と調整した経緯については、次表のとおりである。

区分	年月日	公安委員会との調整に係る経緯
当初計画	平成5年	当初全体計画において原公民館下交差点(以下(2)において「当該交差点」という。)は、公安委員会との事前協議結果を踏まえ、立体交差構造とした。
	平成7年 5月23日	一部の地権者から本路線全般において平面交差とする要望があったため、平面交差の可否について、公安委員会に問い合わせを行った。 [問い合わせ結果] ・交差点前後の縦断勾配は、道路構造令(昭和45年政令第320号)の規格を満足することができなければ、平面交差とすることはできない。 ・交差点の交通制御は、「道路構造令の解説と運用」(道路構造令及び道路構造令施行規則(昭和46年建設省令第7号))を補完する技術的基準。いわゆる「道路技術基準」によると、「互いに交差する交通の合計交通量が約1,000台/時以下であれば、交通量の少ない側を一時停止制御することによってさばくことができる」とされている。当該交差点については、1時間当たり1,000台に満たないことから信号制御については可能性がない。
部分供用計画	平成19年 11月14日	段階施工として部分供用開始するため、当該交差点の平面交差について公安委員会と事前協議を行った。 [協議結果] ・部分供用であることから、平面交差とすることの了解を得た。 ・平面交差の場合の信号機設置の可能性について、再度協議を行ったが、困難との回答であった。
	平成19年 12月25日	上記の事前調整を踏まえ、公安委員会に当該交差点の平面交差の意見照会を行った。
	平成20年 3月7日	上記照会に対し、公安委員会から、一般県道虫道廿日市線から当該交差点間の部分供用に関し、平面交差による交差点設置について、やむを得ないものと認める旨の回答を得た。 なお、部分供用のための具体的な協議は、当該交差点をT字型とすることで、廿日市警察署と調整していた。
現行計画	平成22年 6月7日	全線供用時における当該交差点の立体交差について、公安委員会と安全対策等について事前協議を行った。 【協議結果】 ・カーブミラーを設置すること ・減速の注意喚起を行うこと
	平成22年 6月29日	当該交差点の立体交差について、公安委員会と安全対策等の事前協議を行った。 【協議結果】 ・車線内ドット標示を行うこと ・警戒標識を設置すること

平成22年 9月14日	当該交差点の立体交差について、公安委員会との事前協議により了解を得た。 【協議結果】 ・従道路に電光表示機を設置すること ・カーブミラーは、視認性を向上させるため、ワイドミラーを使用すること
平成23年 9月13日	上記の事前調整を踏まえ、公安委員会に当該交差点の立体交差の意見照会を行った。
平成24年 1月16日	上記照会に対し、公安委員会から、立体交差によることについて、やむを得ないものと認める旨の回答を得た。

また、当該交差点については、立体構造にしても、主道路、従道路ともに縦断勾配が急であり、見通しが限られ、立体交差部分がクランク（直角のカーブ）となっている。このため、公安委員会より、交通安全対策を実施するよう指導を受けており、次の措置を講じることとしている（別図4）。

対 策	バイパス道路	クランク部道路
警 戒 標 識	①カーブ注意の標識 ②交差点ありの標識 ③勾配8%の標識	①「止まれ」と「接近車」が交互点滅する電光表示機
道 路 反 射 鏡		②カーブミラー ③カーブミラー ④カーブミラー
路 面 標 示	④減速を促すドット標示 ⑤交差点ありの標示	⑤減速を促すドット標示
舗 装	⑥視認性確保のためのカラー舗装	

イ 交差点の形状及び立体交差となる理由について

全線供用時に、当該交差点は、次のとおり、道路構造令で定めた視認距離及び縦断勾配が確保されないため、立体交差が必要である。

この交差部の設計については、道路法第95条の2第1項の規定により公安委員会と協議を行い、認められている。

また、本件跨道橋は、建築限界や脚部の構造、距離等を勘案した上で、最も経済的な工法により整備している。

なお、当該交差点の最終的な形状を立体交差とすることについては、平成5年の当初計画以降変更したことはない。

(7) 主道路に関する理由

交差点は、道路構造令の解説と運用に基づき、視認距離80mが必要だが、当該交差点は65mしか確保できない。なお、信号制御する場合、交差点の190m手前から、交差点、信号機、道路標識等が視認できなけれ

ばならない。

また、平面交差とする場合、交差点取付部は、交通を安全かつ円滑に流すために 2.5%以下かつ 35m以上の緩勾配区間を設ける必要がある。交差点に緩勾配区間を設けると、その前後の主道路の縦断勾配が、道路構造令第 20 条の規定による基準値である 9%を満たすことができない。

このため、主道路を平面交差とした場合、必要な視認距離及び縦断勾配が確保できず、構造的に不可能である（別図 5）。

(イ) 従道路に関する理由

道路構造令の運用において、短区間で凹凸を繰り返す縦断線形にすることを避けることが望ましいとされている。

なお、一般県道虫道廿日市線から当該交差点の部分供用にあたって、当該交差点が終点となり、区画線などの注意喚起により安全性を確保できると考えている。半明橋までの全線供用時には、従道路から主道路を通行する車両が確認できないなど、従道路からの安全性に問題がある（別図 6）。

(ウ) 機能回復措置

跨道橋は、通行量の多寡によるものではなく、バイパス道路によって分断される、現在の一般国道 433 号と市道の機能回復のために設置するものである。

当該交差点の近辺には、緊急避難場所に指定されている小学校や公民館、保育園等地域における拠点施設が集積しており、跨道橋は、地域の生活道としての機能を確保するために整備するものである（別図 7）。

また、安全な通行を確保する跨道橋の設置と新設バイパスの早期整備について、要望書（842名）が出されている。

なお、跨道橋に係る通行量の予測は行っていない。

ウ 本件事業に係る地元住民に対する説明について

平成 18 年、広島県新道路整備計画後期の見直しに伴い、早期事業効果発現とコスト縮減のため段階施工と位置付けられ、一般県道虫道廿日市線から原公民館近辺の間については、部分供用開始を行うため、当該交差点は、バイパス道路に対し現国道を仮設的に取り付けるものとした。

平成 21 年 5 月に当該平面交差を概成させたが、その後、地元住民から、平成 21 年 6 月 18 日に、現道への取付部が急勾配であり、見通しが限られるなどの理由から、従前よりも安全性が確保されていないのではないか（危険）との要望が出された。

このため、検討した結果、利用者である周辺住民の意向を尊重し、現道の利用実態が多いので、一般県道虫道廿日市線から原公民館近辺の供用を見送り、現道の走行性を確保するため必要最小限の修正を行うことと

した。

その後、一般県道虫道廿日市線から半明原橋までの区間で供用を開始することとし、それに伴い当該交差点は、立体交差とすることで、地域住民を対象に事業説明会を計4回行っている。

平成22年1月29日の第2回説明会では、立体交差に対し一部反対者からは異論があったものの出席者の大半から拍手があり、概ね了解が得られた。

また、平成22年12月27日には、立体交差による早期整備の要望書(842名)が提出された。

廿日市支所としては、立体交差について計4回にわたり説明会を行っており、十分に説明を尽くしていると考えている。これらの経緯については、次表のとおりである。

なお、請求人が公文書の偽造と主張する資料については、平成21年12月17日の第1回事業説明会においてパワーポイントで説明した資料であり、日付を記載した電子データが残っており、また、事業説明会等の協議録や復命書については、録音データ等を基に書類を作成し保存している。また、書類ができた段階で録音データは不要となり、消去している。

年月日	住民等への説明に係る経緯
平成18年	広島県新道路整備計画後期見直しにより、「段階施工」に位置付けられ、全線開通には時間を要することから、部分供用とし、平面交差として早期供用を図ることとした。
平成18年 8月	一般県道虫道廿日市線交差点から当該交差点までの段階施工（登坂車線取りやめ、歩道幅員3.5m→2.5m、平面交差）することについて、関係する3町内会長及び取付道の工事に関係する概ね100m程度の範囲内の住民に対し、個別に説明した。
平成21年 6月18日	連合町内会より、当該交差点の現道への取付勾配が急で安全性を確保できていないため、交差点改良を要望された。
平成21年 8月4日	部分供用の見送りと当面の対応（切り下げ工事の検討及び区画線等、当面の安全施設設置）について連合町内会と協議した。
平成21年 12月17日	第1回事業説明会 一般県道虫道廿日市線交差点から半明原橋までの区間で供用開始することとし、また、それに伴う立体交差工事（跨道橋設置）について説明した。 立体交差について、その必要性や架橋位置、取付道の安全などのいろいろな意見が出され、再度整理し、説明することとした。
平成22年 1月29日	第2回事業説明会 前回の課題である平面交差ができない理由、跨道橋の架橋位置の決定理由及び取付道の安全対策について説明。一部の出席者からは反対があったものの、ほとんどの出席者から、了解が得られたため、詳細設計を行い再度説明する

	こととした。
平成 22 年 3 月 18 日	第 3 回事業説明会 完成した詳細設計を説明し，了解を得られたので，この設計で工事を実施することとした。
平成 22 年 12 月 2 日	第 4 回事業説明会 原公民館から半明原橋までの工事实施について，周辺住民に説明した。
平成 22 年 12 月 27 日	地元より早期完成を求める署名提出（842 名）
平成 23 年 11 月 25 日	工事説明会 跨道橋の工事实施について，周辺住民に説明した。

エ 部分供用化のための平面交差化等に要した経費

部分供用を図るために行った平面交差部分に係る工事経費については，設計金額，請負（落札）率から，整備経費が約 200 万円，修正に要した経費が約 90 万円，計 290 万円程度と試算される。

2 関係人の説明

(1) 廿日市市による説明

当該箇所は，原公民館，市立原小学校，市立原保育園など地域に対して密接な施設が集約されていることなど，既存国道・市道は，地域住民にとって必要不可欠な道路であり，一般国道 433 号の計画に対し，これらの道路の機能回復は欠かせないものである。

また，各施設へのアクセスなど，地域住民の生活にとって，できるだけ最短距離での機能回復が必要であると考えている。

平面交差とした場合，この地区の地形の状況から，接続する道路（従道路）が急勾配となり，地域の安全かつ円滑な交通が確保できない状況となる。

本市としては，地域住民の，より安全・安心な交通の確保の観点から，立体的交差による機能回復は適当であると考えている。

また，当該交差点の信号設置については，県が公安委員会と協議をされた結果，交通量などの条件から信号機の設置は困難であるという回答であったと聞いている。

本市としては，上記のとおり，信号機の設置の有無にかかわらず，平面交差にすることそのものが危険な交差点になると考えている。したがって，請求人の主張する平面交差点の設置は，根拠がないものと考えている。

(2) 公安委員会による説明

ア 原公民館近辺への信号機の設置等について

道路法第 95 条の 2 第 1 項の規定に基づき実施された，廿日市支所長からの意見照会（「一般国道 433 号の事業計画について」（平成 19 年 12 月 25 日付け広建廿第 108 号））に係る事前の調整時（平成 19 年 11 月）

において、当該交差点の平面交差計画における信号機設置の可否について意見を求められたところである。

なお、平成 23 年の意見照会（「一般国道 433 号の事業計画について」（平成 23 年 9 月 13 日付け西建廿第 1104 号））に係る事前の調整時（平成 22 年 6 月～9 月）には、同交差点に係る計画が立体交差に変更されたことから、信号機設置に関する意見は求められていない。

平成 19 年度の上記事前調整における回答として、同交差点を平面交差とする計画の場合には、必ずしも信号機設置の必要は認められないと判断され、同交差点へ流入する従道路側の車両を一時停止規制とし、主道路側を通行する車両に対しては減速を促すような安全対策を講ずる方向での検討を要請した。

（理由）

交差点に流入する 1 時間当たりの交通量が 1,000 台未満であれば、一般的には信号機の設置は必要ない場合が多く、一時停止を促す構造を整備すれば円滑な交通の確保が可能とされている。

平成 19 年度の上記事前調整時において示された同交差点への流入交通量は、この信号機設置の基準に達していなかったことから、信号機を設置しなくても、従道路側の車両が交差点手前で一時停止し主道路側の車両が減速して交差点に進入するような道路構造であれば、安全性が確保できるものと判断されたもの。

イ 信号機の設置及び維持管理に係る経費について

平成 23 年度中の本県警察における標準的な三差路交差点の設計金額（税込）は、約 450 万円から 460 万円である。

また、交差点 1 箇所当たりの年間維持管理経費は、平成 22 年度末現在の信号機全体数から算出した平均値で、電気料金、通信料金及び保守委託料の合計で、約 11 万 4,000 円である。

3 事実関係等の確認

請求人から提出された証拠資料、監査の対象機関から提出された監査資料及び関係人調査から確認された事実関係等は、次のとおりである。

(1) 本件契約に至る手続等について

ア 国による事業認可等

1(1)ア(i)a の土木局からの説明のとおり、国土交通大臣の認可に係る昭和 58 年当時の書類の確認はできなかったが、平成 20 年 2 月 22 日付け国道総第 1667 号道路局所管補助金（負担金）交付決定変更通知書、平成 23 年 4 月 1 日付け国官会第 382 号－40 社会資本整備総合交付金交付決定通知書等により、本件事業が一般国道整備事業として国から認定を受けていることを確認した。

なお、現行制度での事業経費の負担割合は、国が 100 分の 55、県が 100

分の 45 となっている。

イ 本件請求において請求人から示されている法令との関係

(ア) 都市計画法の規定

都市計画法第 16 条から第 18 条の 2 までの規定は、都道府県又は市町村が都市計画を決定するときの公聴会の開催等所要の手続を定めたものである。

廿日市市に確認したところ、廿日市市原地区は都市計画区域のうちの市街化調整区域であるが、都市計画法第 8 条の規定による地域地区としては定められておらず、また、本件道路は、同法第 11 条の規定により都市計画において定められた道路ではないことを確認した。

(イ) 景観法の規定

景観法は、都市、農山漁村等における良好な景観の形成を促進し、美しく風格のある国土の形成、潤いのある豊かな生活環境の創造及び個性的で活力のある地域社会の実面を図るため、景観に関する国民共通の基本理念や、国、地方公共団体、事業者、住民それぞれの責務を定めるとともに、行為規制や公共施設の特例、支援の仕組み等を定めた法律である。

国が策定した「景観法運用指針」によると、景観法の基本理念（第 2 条）等について、国や地方公共団体といった行政主体のみならず、事業者、国民各位に対し、良好な景観を形成していくことを「社会規範として宣言する基本法的な性格を有する」ものとされており、同法第 2 条第 2 項から第 5 項までの規定についての解説は、次表のとおりである。

これらのことから、本件事業の実施が、景観法の基本理念に反するようなものではないと考えられる。

条 項	景観法運用指針における解説
第 2 条第 2 項	良好な景観は、地域の自然、歴史、文化等と人々の生活、経済活動等の調和により形成されているものであり、その整備・保全に当たっては、これらに配慮し、適正な土地利用を通じてなされることが必要であるという趣旨である。なお、同項における「適正な制限の下に」とは、人々の生活や経済活動等に支障をきたすような過度の制限ではないことを意味するものである。
第 2 条第 3 項	良好な景観は、地域において積み重ねられてきた暮らしやコミュニティ等の地域の固有の特性が形として現れ出ているものであることから、画一的な整備を行うのではなく、地域ごとの個性や特色を活かして地域色豊かな景観となるように、地域住民の意向を踏まえつつその形成を図る必要があるという趣旨である。

第2条第4項	良好な景観が形成されることにより，地域の魅力が増進，創出されるものであることから，観光等の地域間の交流の観点からも，美しい景観づくりに大きな期待が寄せられている。このため，地域活性化の点から，地方公共団体，事業者及び住民による，良好な景観の形成に向けた一体的な取組が必要であるという趣旨である。
第2条第5項	良好な景観の形成は，単に現にある良好な景観を保全することだけでなく，例えば，大規模な土地利用の転換を図るべき地区における再開発事業や，シンボルロード，駅周辺整備等の地域の顔を創出し，再整備する事業，住商混在の既成市街地等における地域再生の取組等，新たに良好な景観を創出しようとすることも対象としていることを意味するものである。

(2) 本件交差点に係る廿日市支所と公安委員会との調整について

原公民館下交差点の形状等に係る廿日市支所と公安委員会との間の調整については，次のとおりであり，平成5年度の当初計画の段階において，当該交差点は，地形上の制約などから，立体交差以外の方法はないということを確認した。

ア 当初計画に係るもの

年月日	意見照会等の概要
平成5年度	<p>「平成5年度設計報告書」より 警察との交差協議結果は，次のとおりであった。</p> <p>a) 交通量 本線施工後も開発計画がこの地区まで進展していないと考えられるため，現道，市道共，交通量はほとんど無いと考えられる。</p> <p>b) 厳守すべき指導事項</p> <p>① 緩勾配区間(2.5%以下)の確保出来ない区間にあつては，十字交差は，許可できない。特に登坂車線の設置により3車線もある広い道路であり，本線が急勾配であれば，支道間の車両の横断のみならず，歩行者等の横断も頻繁に行われるので非常に危険(生命にかかわる事)である。</p> <p>② 2車線を横断する右折車は，上記同様に避けること。</p> <p>③ 短区間での本線への出入口の連続設置は，避けること。</p> <p>c) 結論 現道及び市道は，本線立体交差とし，本線の出入口は，(起点から見て)右側1箇所にとりまとめて設置すること。</p>
平成7年 5月23日	<p>「設計打合せ・協議記録簿」より 地権者側は，市道取付部について平面十字交差を要望しており，以前に行った公安委員会からの指導に相反するため，このままでは事業が進まないため，公安委員会と協議</p>

	<p>した。</p> <p>(公安委員会からの指導)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 十字交差点前後の縦断勾配は必ず道路構造令の規定(最大2.5%)を厳守すること。 2 上記を守れない場合は、人命にかかわるので立体交差とすること。 3 従道路が1,000台/日以上で2車線である場合には信号機を設置することが出来、危険防止を図ることも可能であるが、当該道路はこれに当てはまらず、主道路側についての縦断勾配規定が変わるわけではない。
--	---

イ 部分供用計画に係るもの

年月日	意見照会等の概要
平成19年 11月14日	<p>「聞取表」より</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 聞取り内容(抜粋) R433号及び廿日市環状線について県警と協議を行った。 ○ 原公民館下(旧433)交差点 <ul style="list-style-type: none"> ・信号設置の可能性はない。(歩道のみでも) ・横断歩道の設置については、必要性(通学路、需要等)を示し設置位置等も含め所轄と協議してもらいたい。ただしその際には、本線部におけるすべり止め処置や路面表示等の対策を図面に明示すること。 2 今後の方針 協議した事項を踏まえ、協議資料を作成し廿日市警察署と協議を行う。
平成19年 12月25日	<p>広建廿第108号により道路法第95条の2第1項に基づき、一般国道433号の事業計画(計画概要、交差点計画、道路管理者所管の交通安全施設等の計画、交通規制計画等)について公安委員会に意見照会</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交差点制御計画は、一時停止による。 ・十字の平面交差点の平面図を添付
平成20年 3月7日	<p>上記照会に対し、広公委第2305号により公安委員会から広島地域事務所長に回答</p> <ul style="list-style-type: none"> ・旧道交差点(原公民館下交差点)の取付位置及び形状については、やむを得ないものと認めます。 ・道路標示及び区画線の位置については、別途廿日市警察署と調整を図り、実施してください。
平成20年 12月5日	<p>廿日市支所と廿日市警察署とが、部分供用を予定していた区間における道路標識及び横断歩道の設置について協議。協議録に添付された原公民館下交差点の平面図は、T字に近い形状の交差点となっている(別図8)。</p>

ウ 現行計画に係るもの

年月日	意見照会等の概要
平成 22 年 5 月 24 日 ～6 月 3 日	<p>「打合せ記録簿」（西建廿第 1104 号による公安委員会への意見照会に添付された資料から「旧道交差点」に係るものを抜粋。以下同じ。）より</p> <ul style="list-style-type: none"> ・取付部の横断歩道は旧道に直角とし，本線左折者の停止位置を極力確保する計画とする。
平成 22 年 6 月 7 日	<p>「打合せ記録簿」より</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本線東側（起点方面）の左折専用車線は，減速の注意喚起表示を行うことで取りやめる。 ・跨道橋へアクセスする側道は，急勾配となるため減速の注意喚起を行う。 ・跨道橋の前後にカーブミラーを設置する。 ・跨道橋へアクセスする側道について，縦断曲線による視距の確認資料を添付する。 ・市道取付部は，横断報道及び停止線は無しとし，主従明確化のドット標示とする。
平成 22 年 6 月 29 日	<p>「打合せ記録簿」より</p> <ul style="list-style-type: none"> ・跨道橋西側の屈曲部における外側の外側線処理は，県警にて検討する。→7/27 決定 ・旧道取付部（T 字交差点部）は，取付部正面に本線終点側が確認できるカーブミラーを設置する。さらに運転者からの目視による視認距離を確認する。（支障物：地下道の高欄及び上屋） ・本線の減速注意喚起に伴う車線内ドット標示は，起点側のクロソイド曲線端部まで延長し，端部には「速度注意」の路面標示を行う。 ・地下道の本線左側出入口部において，A 宅北側から小学校へアクセスする通学路（歩道）の確保について，廿日市市で検討中である。 ・本線の交差点手前（市内方面）には「┣ 型交差点あり」及び「下り急勾配あり」の警戒標識を設置する。
平成 22 年 7 月 27 日	<p>「打合せ記録簿」より</p> <ul style="list-style-type: none"> ・跨道橋西側の屈曲部における外側線処理は当計画で了解を得た。 ・旧道取付（T 字交差）部について，目視による視認確認距離が確保できる構造として，地下横断道の壁をガードパイプにするなどの対策検討を行う。
平成 22 年 8 月 18 日	<p>「打合せ記録簿」より</p> <ul style="list-style-type: none"> ・旧道取付（T 字交差点）部の視認確認距離の確保について，主道路の設計速度 50km/h に対する目視確認ができる構造検討または主道路の設計速度 40km/h に低減する場合の減速対策検討を行う。
平成 22 年 9 月 14 日	<p>「打合せ記録簿」より</p> <ul style="list-style-type: none"> ・旧道取付（T 字交差点）部の視認確認距離の確保について，

	<p>①従道路車両に対して、本線走行車を感知するセンサー付の電光表示機を設置する。</p> <p>②カーブミラーは、視認性を向上させるためワイドミラーを使用する。</p> <p>ことで了解を得た。</p>
平成 23 年 9 月 13 日	<p>西建廿第 1104 号により道路法第 95 条の 2 第 1 項に基づき、一般国道 433 号の事業計画（計画概要、交差点計画、道路管理者所管の交通安全施設等の計画、事業計画の問題点、交通規制計画等）について公安委員会に意見照会</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交差点制御計画は、一時停止による。 ・一時停止による T 字交差点である。 ・廿日市方面から跨道橋を通り、旧道の湯来方面から交差点に流入する。 ・歩行者は、地下横断歩道を通る。 ・交差点部にカーブミラー（ワイドタイプ）と車両感知センサー＋電光表示機を設置することにより、旧道からの進入車両に対して注意を促す。 ・主道路の縦断勾配は、地形形状の制約から緩勾配区間を設けることができない。 ・T 字の平面交差及び立体交差の平面図を添付
平成 24 年 1 月 16 日	<p>上記照会に対し、広公委第 2988 号により公安委員会から西部建設事務所長に回答</p> <ul style="list-style-type: none"> ・上記照会の件については、やむを得ないものと認めます。 ・なお、道路標示及び区画線の設置については、別途廿日市警察署と調整を図り、実施してください。

(3) 地元住民に対する説明等について

平成 5 年度の当初計画以降、廿日市支所が行った地元住民に対する説明について、議事録等により、次のとおりであることを確認した。

また、平成 21 年 12 月 17 日の第 1 回事業説明会において使用された資料がパワーポイントにより作成されたものであり、当該ファイルの 1 頁目に「一般国道 433 号道路改良（廿日市拡幅）事業説明会」と記載されていること、また、「平成 21 年 12 月 17 日（木）」と日付が記載されていることを確認した。

なお、平成 18 年度の部分供用計画決定以後の議事録等には、平面交差の整備ができない理由に係る説明はあるものの、立体交差による整備計画については、当初から変更がなかったことを説明した旨の記載はなかった。

ア 当初計画に係るもの

年月日	概 要
平成7年 9月1日	<p>「用地交渉日誌」より</p> <p>本日、虫道廿日市線の交点から半明橋までの630mの事業説明を行った。質疑応答は、つぎのとおり。</p> <p>Q 計画道路との高低差について</p> <p>A 平面図にて説明</p> <p>Q お宮の参道との高低差について</p> <p>A 平面図にて説明</p> <p>Q 路線の変更はないのか。</p> <p>A ルートについては決定している。変更はない。</p> <p>Q 法線の変更はないのか。</p> <p>A 発表した後に変更すれば混乱して収拾がつかなくなるので、変更はない。</p> <p>この後、県は一方的だと反対の声、最終的に地権者代表を3名選出し県と再度交渉することとし、説明会を終了した。</p>

イ 部分供用計画に係るもの

年月日	概 要
平成18年 8月28日 ～31日	<p>「協議録」より</p> <p>R433の農協～原公民館までの段階施工（登坂車線取りやめ、歩道幅員3.0→2.0）について、3町内会長に説明した。</p> <p>(1) 8/28 B町内会長（電話にて）</p> <p>了解した。特に問題はない。なお、工事は、R433を横断する現市道の通行を確保しながら行ってほしい。</p> <p>(2) 8/30 C町内会長（訪問）</p> <p>了解した。特に問題はない。</p> <p>あわせて、①農協周辺（虫道廿日市線含む）の工事や②D宅への進入路について説明した。（中略）</p> <p>※当初計画と今回計画が比較できる横断図を手交した。</p> <p>(3) 8/31 E町内会長（訪問）</p> <p>了解した。特に問題はない。（中略）</p> <p>※当初計画と今回計画が比較できる横断図を手交した。</p>
平成21年 6月18日	<p>「復命書（一般国道433号廿日市拡幅・原公民館下現道交差点について）」より</p> <p>国道433号道路改良工事で、旧原農協～原公民館下までバイパス工事を行っており、本線・取付道路の工事はほぼ終わっている。</p> <p>原公民館下の交差点について、地元町内会から苦情があがっているので、（中略）県の考えを地元町内会長に説明してほしいとの要請が廿日市市からあり、現地へF専門監と2名で行った。</p> <p>まず、本事業の経緯を説明（H5事業説明、H15～工事着手、H18設計見直しにより登坂車線中止と併せて原公民館下の交差点を平面交差に変更）した。次に県の対応策について</p>

	<p>説明を求められたので、交差点付近の現道に破線の区画線を引き道路センターを判りやすくすること、ガードレールの外側を舗装して歩行者はそこを歩いてもらうよう考えていることを説明した。そのあと、地元参加者の意見を聞いたところ、次のような意見が出た。</p> <p>(地元の意見)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道を走ってくる車が見えにくく、危ない。 ・事故が起きたら誰が責任を取るのか。 ・こんな道路でいいと思っているのか。地元と言われるまで、県は誰も危険だと気付かないのか。 ・車優先に考えるからこのようなことになる。人命軽視だ。 ・この道路は通学路になっている。こんな危険な道路に子どもを歩かせられない。 ・雪が降ったら、現道がバイパスへ取り付く坂道(勾配12%)は、急過ぎて車がスリップして登れない。 ・このまま新しい道路に車が通るようになると、3方向から車が来るようになり、ますます危ない。 ・対策を採らないままバイパスを交通開放することは、地元としては到底認められない。 ・テールアルメ(注:垂直な法面をもつ補強土壁工法)を施工している付替市道は、なぜあのような形になっているのか。無駄なものを作っている。 ・交差点の高さをもっと下げれば、今の状態にならなかったはずだ。もっと高さを低く出来ないのか。当初の事業説明ではまだ高さが低かったはずだ。 ・上司はこの問題について知っているのか。もっと上の者を連れて来て話をしろ。 ・誰がこのような形状の交差点を認めたのか。 ・この交差点から上の区間は当分施工しないのではないか。それならばこのような形にする必要もない。 <p>今日のところは地元からの意見に応えられる回答をすぐに示すことが出来ないため、意見を持ち帰り対応策を所内で検討したうえで、後日回答することを説明して帰庁した。</p> <p>なお、本交差点については、平成19年度に公安委員会へ道路法に基づく意見照会を行い、やむをえないものと認めますとの回答を得ている。</p>
<p>平成21年 8月4日</p>	<p>「復命書(一般国道433号廿日市拡幅・原公民館下現道交差点について)」より</p> <p>国道433号道路改良工事により施工した原公民館下の交差点について、数回にわたり地元町内会への説明を行ってきたが、当面の対応について所内で整理した方針を説明した。</p> <p>主な説明内容は以下のとおり。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現状のまま、新設したバイパスの供用開始は見合わせる。 ・設計委託を発注し、原公民館下交差点から半明原橋までの間380mのバイパス先線の設計見直しと同時に、交差点の改良について検討する。

	<ul style="list-style-type: none"> ・公民館下交差点の改良については、設計見直し案を地元住民へ説明し、合意を得たうえで、工事を行っていく。設計見直しは、交差点付近の縦断設計を見直して、工事前の現道の高さ近くまで切り下げられるか検討する。 ・工事については、交差点の急勾配な取付け坂路を地元住民が冬季に危険と指摘していることを踏まえて、出来るだけ早く行うよう努める。 ・当面の措置として、交差点部の区画線やポストコーン、カーブミラー、視線誘導標の設置などを盆までに実施する。 ・今後の設計見直し、工事実施についても、地元住民へ事前に説明を行ったうえで進めていく。 <p>参加者から数件の質疑等があったが、上記の内容については、了解を得た。</p> <p>(後略)</p>
--	---

ウ 現行計画に係るもの

年月日	概 要
平成 21 年 12 月 17 日	<p>「復命書（一般国道 433 号廿日市拡幅にかかる事業説明会について）」より</p> <p>国道 433 号廿日市拡幅にかかる事業説明会を原公民館にて開催した。</p> <p>(中略) 事業の概要、経緯に続いて今後の事業方針について説明した。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当面の間、登坂車線の施工を見合わせるとともに、歩道を片側施工とする。(暫定施工、標準横断図により説明) ・原公民館下交差点から北側の区間の供用後に国道本線を走行する車両を考慮し、虫道廿日市線交差点～半明原橋全区間の供用時には、跨道橋による立体交差を計画する。 <p>(注：関係部分のみ抜粋)</p> <p>今後の事業スケジュールについては、来年 1 月に現地にて暫定計画の説明したうえで、来年 2 月に原公民館下交差点～半明原橋の工事を発注し、来年度に原公民館横跨道橋の工事を予定していることを説明した。このあと、質問を受けたが、その際に出た意見は次のとおり。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・廿日市拡幅について、原地区住民に説明がなく、事業がどのように進んでいるか分からなかった。 ・県からの説明だけで、住民に手渡す資料は何もないのか。 ・原公民館横の跨道橋を通行するとなった場合、見通しが悪い原公民館横付替市道の頂上部で市道を右折横断して跨道橋を渡ることになる。直進車との事故が懸念され、大変危険だ。 ・原小学校～原公民館の間に、見通しの悪い 4 つのクランクが出来ることになる。 ・冬季は、橋梁部に加えて、急勾配となっている跨道橋の取付道の凍結が懸念される。 ・付替市道の視距(視認距離)を改善するため、付替市道の

	<p>縦断勾配を変えるか、橋梁の架設位置を変えられないのか。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 跨道橋の高さを下げられないのか。 ・ 虫道廿日市線交差点～半明原橋を供用したあとも、原公民館下交差点を平面交差に出来ないのか。多額の費用をかけて立体交差にする必要があるのか。 <p>県からは、平面交差とした場合には、交差点に進入する現道の勾配が10%程度となるため、立体交差とする計画が良いと判断したことを説明したが、住民側からは跨道橋を架設する立体交差計画には反対の声があがるのみの状態となった。このため、現況法線のまま平面交差が難しい理由の説明や、今回の説明会で受けた意見をもとに、県で原公民館下交差点の書類について計画の検討をしたうえで、来月再度説明会を開くこととして、説明会を終了した。</p>
<p>平成22年 1月29日</p>	<p>「復命書（一般国道433号廿日市拡幅にかかる事業説明会について）」より</p> <p>国道433号廿日市拡幅にかかる事業説明会（第2回）を原公民館にて開催した。</p> <p>（中略）事業の概要を簡単に説明したあと、前回説明会で住民から出た質問事項についてパワーポイントを使って説明した。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 原公民館下交差点で平面交差が出来ない理由 ・ 原公民館下交差点から北側の縦断勾配を変更しても、平面交差が難しい理由 ・ 跨道橋の計画位置の決定理由 ・ 跨道橋を架設した場合の安全確保について（付替市道の縦断勾配の緩和、車両と歩行者等の分離） <p>これに対して、住民から次のような意見等があった。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 説明が数字ばかりでよく分からない。 →会場前面に提示した図面等で、廿日市市と一緒に説明した。 ・ 平面交差をするために、最大3m下げる必要があると説明したが、1.5mくらい下げても交差点は出来るのではないか。 →道路構造令に規定された形では平面交差は出来ない。ここは、小学校・公民館があり、歩行者等も多いので、安全な形で平面交差が出来ない以上、歩行者等がバイパスを横断することは危険と判断した。 <p>跨道橋等の施設管理者は最終的には廿日市市となる。必要な安全対策として、縦断勾配の緩和や地下横断施設の設置を、市から県に依頼した。（廿日市市）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 橋は要らない。利権が絡んでいるので今は言えないが、我々は別の案を持っている。 →立体交差でないと危険と判断している。別の案があるなら、この場で提示してほしい。 ・ 公民館下で現道の方の往來をできなくする代わりに、G

	<p>氏宅横から、バイパスへ道路を付ければよい。</p> <p>→原公民館下でバイパスと現道が平面交差が出来ない代わりに、跨道橋を計画している。それでは代替施設となり得ない。これ以上用地買収をお願いすることも出来ない。</p> <p>(バイパスとG氏宅は高低差が大きく、取り付けは不可能。)</p> <p>(中略)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・標識や注意喚起で、平面交差の安全確保が出来るのではないか。 <p>→標識等の注意喚起を行っても、それを見落とす人がいる。そうした人により、事故が起きているのが事実。</p> <p>(中略)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・この工事は景観法に違反している。署名を添えて送った文書への回答はないのか。 <p>→県庁から文書にて回答すると聞いている。</p> <p>跨道橋と地下横断施設の設置による立体交差案については、(請求人の1人)が異論を述べ続けたものの、出席者の大半から拍手があり、案への了解を取り付けることが出来た。今後はこの方針で見直し設計の詳細を詰めたうえで、2月中に次回の説明会を行うこととし、説明会は終了した。</p>
<p>平成 22 年 3 月 18 日</p>	<p>「復命書(一般国道 433 号廿日市拡幅にかかる事業説明会について)」より</p> <p>国道 433 号廿日市拡幅にかかる事業説明会(第 3 回)を原公民館にて開催した。</p> <p>(中略) 今回の説明会において、原公民館下交差点から半明原橋までの延長 380m の区間の計画案について説明した。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当初計画していた登坂車線と歩道のうち片側の施工を当面見合わせ、暫定的に上下 1 車線・片側歩道(幅員 2.5m)で施工を行う。 <p>(中略)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・計画案について、今秋現地に丁張を設置し、沿道の土地所有者への説明、取り合い等の調整を行い了解を得たうえで、今年の稲刈り後の着工を予定している。 <p>(中略)</p> <p>県からの説明終了後、説明した計画についての質疑応答と、意見を聞き取りした。</p> <p>(中略)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・道路改良事業の必要性・効果はどのようなものか。 <p>→暫定形の片側 1 車線への改良となるが、幅員の狭隘な区間が解消し、交通の円滑化とともに道路の安全性が向上する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バイパス開通後、原小学校の通学路はどうなるのか。 <p>→バイパスに歩道を設置するので、バイパスを通学路とするか、あるいは現道の交通量が少なくなり通学児童の危険性も小さくなるので、現道を今のまま通学路とすることも考えられる。</p>

	<p>バイパス開通後の通学路は、地元の方と話をしたうえで決めたい。(廿日市市)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・原地区の住民がバイパス計画の計画図面を見れるようにして欲しい。 <p>→原公民館に計画図面を置けないか、依頼してみる。(廿日市市)</p> <p>説明会で使っている図面の複製を、住民の閲覧用と地権者用に用意したい。(県)</p> <p>そのほか、前回の説明会に出席していない住民から、跨道橋の必要性についての質問があった。</p> <p>なお、質疑応答の途中で、(請求人の1人)が自分で用意した資料を出して、跨道橋を架橋しても交通量は見込めず不要であるなどと約30分にわたり述べ続けた。しかし、廿日市市から現道の代替となる跨道橋は必要であるとの見解のほかに、住民からも跨道橋・地下横断道とともに必要であるとの声があがった。説明会中では、出席者の中から(請求人の1人)に同調する人は一人も出なかった。</p>
<p>平成22年 12月2日</p>	<p>「復命書(国道433号道路改良(廿日市拡幅)に関する説明会記録)」</p> <p>原公民館にて、国道433号道路改良(廿日市拡幅)について、事業概要・事業の進捗状況・今年度の工事内容・(注:12月)10日の丁張説明会について、説明した。(別紙のパワーポイントの資料と平面図を使用。)</p> <p>県から説明を終えたのち、質疑応答及び住民の意見を聞く時間を取った。主な質疑内容は以下のとおり。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・跨道橋の計画について、住民の大多数の賛成を得たと言うが、自分の周りは誰も説明会に出席していない。大多数かどうかなのか。 <p>→跨道橋は従前の道路機能を代替するために必要な施設であり、跨道橋周囲の住民から必要であるとの声がある。 <ul style="list-style-type: none"> ・事業の目的と効果は? <p>→車両同士の離合不能な狭隘区間の解消、歩道の設置などにより、道路の安全性が向上する。また、極楽寺・アルカディアビレッジといった観光地へのアクセス改善。</p> <p>(中略)</p> <p>質疑応答の時間中、(請求人の1人)が自分が用意した資料の説明をさせるよう執拗に要求し続けた。このため、(請求人の1人)以外の質問を優先し、いったん質疑応答が終わった段階で、今回の説明会は、今後の工事予定等を県が住民へ説明するために開催した会なので、(請求人の1人)の説明を聞く必要のない方は退席自由とした。(請求人の1人)が大多数の人が聞きたいと主張するため、(請求人の1人)の説明を聞きたいかどうか、出席者に挙手を求めたところ、出席者43名中19人が挙手。挙手していない方のほとんどが、この段階で退席し、残りは約20人あまりとなった。ただし、残った方のうち、すべて(請求人の1人)の意見に</p> </p>

	<p>賛同している人は、半分にも満たないと見受けられた。)</p> <p>「国道 433 号の環境破壊を訴える会」の（2人）が、用意した資料で、会の主張を約 1 時間述べた。別紙「1 億円交差陸橋は税金の無駄の極み」に書かれた内容以外に、述べた内容は次のとおり。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 跨道橋への取付道の縦断勾配が急で危険 ・ 跨道橋を通ると、クランクがあり、危険。 →カーブミラーの設置、車両の軌跡を考慮したバチを取るにより、視距（視認距離）を確保する。 ・ 以前の説明会で、跨道橋を 100 台の車が通ると言ったが、その根拠を示せ。 ・ 跨道橋の架橋位置で、小学校方面への平面交差とすれば、立体交差は不要。 →その案も検討したが、交差点間隔が短すぎることで、下り車線の車両が右折のために国道本線上で停止するため、危険と判断した。 ・ 跨道橋架橋位置に、鋼橋の写真を重ねた写真を提示したうえで、跨道橋は景観にそぐわないもので、この事業は景観法に違反している。（景観法に関する手続について述べたが、内容は正確なものではまったくなかった。） <p>（2人）が会の主張を述べ始めてから約 1 時間が経過したところで、説明会を打ち切り、今後の事業への協力をお願いして、終了とした。</p>
<p>平成 23 年 11 月 25 日</p>	<p>「復命書（一般国道 433 号道路改良工事）」より</p> <p>集会所前の跨道橋工事を着手するにあたり、現地に丁張を設置し周辺住民に工事について説明した。</p> <p>地元からは集会所前はいつ開通するのか？という質問があり、県としては平成 24 年度の完成を目指していると回答した。地元としては、原地区の道路改良を早期に完成させてもらいたいとのことであった。</p> <p>また、車道計画、歩道計画、用水等の計画についての質問があったが、説明し了解をもらった。</p> <p>今後、工事着手する。</p>

エ 平成 22 年度の地元住民からの要望書の内容

平成 22 年 12 月 27 日付けで、地元住民 842 人から県知事（廿日市支所）宛に提出された要望書の内容は、本件事業を促進し、全線開通を現行計画どおり、早期に実現するよう求めるとともに、本件跨道橋設置計画については、現行道の代替を果たすために必要不可欠なものであるとされていることを確認した。

一般国道 433 号道路改良事業に関する要望書

広島県知事 湯崎 英彦 様
 (西部建設事務所廿日市支所)

要望の要旨

一般国道 433 号道路改良事業 (廿日市拡幅) を促進し, 廿日市市平良 (山陽道下交差点) ~ 廿日市市原 (半明原橋) 間, 延長 1,360m の全線開通を現行計画どおり早期に実現していただきたい。

要望の理由

私達が住んでいる廿日市市原地区は極楽寺山等のすそ野に拡がり, 宮島や瀬戸内海を望む風光明媚な住環境にあります。しかしながら, すそ野に立地するがゆえに, 現行の国道 433 号は幅員が 4.5m~6.5m と狭いうえカーブも多く, 歩道也没有。したがって, 歩行者すれすれに車両が通行することもあるとともに, 車のすれ違いも困難な場所もあり, 国道とは名ばかりの危険極まりない道路です。

このため, 県におかれましては昭和 48 年度から道路改良事業 (廿日市拡幅) として事業を進めていただいているところですが, 未だ全線開通とはなっておりません。地域住民としては, 幅員拡幅による離合不能区間の解消や歩道設置による道路の安全性の向上を図るとともに, 観光地である国立公園極楽寺山及びアルカディアビレッジへのアクセス改善の為, 早急の全線開通を望むものです。

なお, 原市民センター前の跨道橋設置計画については, 現行道の代替をはたすために必要なものです。特に, 災害時には原小学校及び原市民センターが緊急避難場所に指定されており, 両施設の連携を図る上からも必要不可欠です。

つきましては, 別紙地域住民の署名簿を添えて要望いたしますのでよろしく願いいたします。

平成 22 年 12 月 27 日

(4) 本件契約について

本件跨道橋整備工事の契約については, 次のとおりであり, 適正に行われていることを確認した。

区 分	起案等手続の概要	摘 要
工事執行伺い	平成 23 年 9 月 7 日, 「一般国道 433 号道路改良工事 (2 工区)」として, 廿日市支所長が決裁 (設計金額 68,933,000 円)	広島県地方機関の長に対する事務委任規則第 5 条第 16 の 2 号
予定価格調書の作成	平成 23 年 9 月 13 日, 総務契約監である廿日市支所長が作成 (72,379,650 円, 入札書比較価格 68,933,000 円)	広島県西部建設事務所決裁規程第 5 条及び別表第 1
入札執行伺い	平成 23 年 9 月 15 日, 総務契約監である廿日市支所長が決裁	

入札執行	平成 23 年 10 月 6 日, 一般競争入札により, 株式会社松山が落札	2 者応札 (うち 1 者は, 最低制限価格を下回ったため, 失格)
契約締結伺い	平成 23 年 10 月 13 日, 総務契約監である廿日市支所長が決裁	工期は, 平成 23 年 10 月 14 日から平成 24 年 3 月 15 日までの 154 日間
契約締結	平成 23 年 10 月 13 日, 総務契約監である廿日市支所長と株式会社松山の代表取締役との間で契約締結 (契約額 58,863,000 円 (税込))	広島県西部建設事務所決裁規程第 5 条及び別表第 1
契約に基づく 手続等	(主な手続) 平成 23 年 10 月 13 日権限委任 (職務分担) 通知書を通知 平成 23 年 10 月 17 日工程表收受	

(5) 本件跨道橋整備工事に至るまでの間の関連する工事について

本件跨道橋の取付のために原公民館横に整備された付替市道 (請求人のいう擁壁。以下「本件跨道橋付替市道」という。) に係る工事は, 一般国道 433 号道路改良工事 (平成 19 年度 2 工区) において行われている。この工事は, 平成 20 年 3 月 15 日から平成 20 年 11 月 12 日までを工期として施工され, 平成 20 年 10 月 29 日に完成していることを確認した。

また, 部分供用を図るために行った工事の内容は, 次表のとおりであり, これによれば, 平面交差部分に係る経費は, 該当部分の設計金額及び請負率から, 整備時の経費は約 826,350 円, 修正時の経費は約 2,026,500 円となり, 合計で約 290 万円程度であると考えられる。

区分	工事名	工期	設計金額 (税込:円)	契約金額 (税込:円)	請負率:%	支払日 (最終)
整備時	一般国道 433 号 道路改良工事 (平成 20 年度)	平成 20. 11. 27 ~21. 8. 12	39,027,450 (52,219,650) [1,102,500]	29,270,850 (39,165,000) [826,350]	75.0	平成 21 年 9 月 16 日
修正時	一般国道 433 号 道路改良工事 (平成 21 年度)	平成 21. 10. 27 ~22. 4. 30	49,963,200 (49,771,050) [2,504,250]	40,423,950 (40,267,500) [2,026,500]	80.9	平成 22 年 6 月 18 日

注 1 : 工期欄の最終年月日は, 完成年月日

2 : 設計金額欄の上段は当初の設計金額, () 内は変更後の最終的な設計金額, [] 内は平面交差部分に係る最終的な設計金額。なお, 両区分とも設計金額と予定価格とは同額

3 : 契約額欄の上段は当初の契約金額, () 内は変更後の最終的な契約金額, [] 内は, 平面交差部分に係る設計金額×請負率の式により試算した額

4 現地調査の実施

本件跨道橋整備工事に関して, 現行の一般国道 433 号の線形, 勾配及び視認距離の状況, 本件跨道橋付替市道の整備状況, 原公民館側からの景観, 施工中

の主道路の勾配及び視認距離の状況、本件跨道橋の施工状況等について、現地調査を実施した。

5 判断

以上のような事実関係等の調査及び確認並びに監査対象機関及び関係人からの説明に基づき、本件請求について、次のように判断する。

(1) 本件契約に至る手続等について

請求人は、県が行った設計変更及び工事は住民の同意を得られていないことから、都市計画法等の関係法令に違反していると主張する（第1の3ア、オ及びカ）。

事業認可から本件契約に至るまでの手続について監査したところ、監査対象機関から、事業実施に係る地元住民の同意は必ずしも必要ではなく、また、関係法令にも違反していない旨の説明があった（第3の1(1)ア(イ)及びイ）。

これらについて、確認したところ、第3の3(1)ア及びイのとおり、一部の資料について保存期限を経過したため確認することはできなかったが、本件事業は、国の認可を受けたものであること、都市計画において定められた道路ではないことなどから、関係する法令等に反して実施されているという事実は認められなかった。

(2) 本件交差点の構造について

請求人は、主道路及び本件跨道橋は急勾配等のため危険であるので、原公民館下交差点（以下「本件交差点」という。）について、立体交差ではなく、信号機を設置した平面交差にすべきであると主張する（第1の3ウ、キ、ク、ケ、コ及びシ）。

本件交差点を立体交差とする理由について監査したところ、監査対象機関から、平面交差によることは、主道路及び従道路それぞれの構造的な理由から不可能であり、また、信号制御についても、道路構造令の規定等から困難であるという説明があった（第3の1(2)ア及びイ）。

これについて、関係機関と公安委員会との調整状況について確認したところ、第3の3(2)アのとおり、当初計画の時点から、道路の構造という技術的な理由により、平面交差とすること自体が不可能であり、立体交差とせざるを得ないものであったということが認められる。

(3) 本件交差点に係る計画の変更について

請求人は、県は、本件交差点の形状に係る計画を、当初の立体交差から平面交差に改め、そのための工事が無駄に終わったことの説明ができないため、再度計画を改め、立体交差を再浮上させたと主張する（第1の3ア、キ、コ、サ及びシ）。

本件交差点の形状等に係る計画の経緯について監査したところ、監査対象機関から、平成18年度の新道路計画後期の見直しによって、一般県道虫道

廿日市線交差点から本件交差点まで部分供用を図ることとし、そのために暫定的にT字の平面交差点とすることとしたときも、完成形は、当初計画のとおり、立体交差とすることに変更はなかったとの説明があった（第3の1(2)イ）。

このことについて確認したところ、平成19年12月25日付けの廿日市支所から公安委員会に対する意見照会においては、十字交差点の平面図が添付されているものの、平成20年3月7日付けの公安委員会からの回答を受けて行われた廿日市警察署との協議に用いられた図面ではT字型の交差点となっていること、また、本件跨道橋付替市道の整備は、平成18年度の部分供用計画の方針決定以降に行われていることから、立体交差とするという計画には当初から変更はなかったものと認められる。

(4) 本件跨道橋による現道の機能回復について

請求人は、本件跨道橋の交通予測量が0に近いことから、県による本件跨道橋の整備は、費用対効果のない無駄な出費であると主張する（第1の3コ及びシ）。

また、仮に本件交差点を立体交差としない場合、原小学校方面から原公民館方面へのアクセスについて何らかの代替策が必要となるが、これについて、請求人は、現道から一般県道虫道廿日市線交差点まで迂回することで足りると主張する（第1の5）。

本件跨道橋の必要性や費用対効果の比較について監査したところ、監査対象機関から、立体交差は、通行量の多寡によるものではなく、本件事業により整備される主道路によって分断される現在の国道及び市道の機能回復のために設置するものであるとの説明があった（第3の1(2)イ(ウ)）。

ここで、バイパスの整備により損なわれる現道の機能をどの程度回復すべきかが問題となるが、これについて確認したところ、県における公共補償については、当該機能を構成する諸要素を総合的に見て、技術的、経済的に可能な範囲で合理的な形で再現又は復元することを旨としており（広島県の施工する公共事業に伴う公共補償基準（平成元年広島県告示第1086号）第3条第3項）、また、第3の2(1)のとおり、廿日市市においても同様の措置を期待していることが見受けられる。

このことから、県は、本件跨道橋の交通量の将来予測に基づく本件跨道橋整備工事に係る費用対効果の算定を行っていないものの、本件事業によって地域における交流拠点である公民館や小学校等へのアクセスが分断され、安全な利用が困難になるというという機能の損失があり、その回復措置を講じる必要があること、また、技術的な理由により現行の立体交差の構造とならざるを得ないこと、さらに、現在の国道及び市道の2つの道路の機能を1つの跨道橋により回復させるという合理性があることから、本件跨道橋を整備することが違法・不当とは言えない。

(5) 本件事業に係る地元住民への説明等について

請求人は、県の行った地元住民への説明は不十分であり、また、事業説明会における資料を事後的に作成する、議事録の録音データを開示しない、詐欺まがいの要望書を作成させるなどの不誠実な対応があったと主張する(第1の3イからウまで、ケからサまで)。

本件事業の実施に係る地元住民への説明の状況等について監査したところ、監査対象機関から、本件事案については、計4回にわたる説明会を実施しており、十分に説明を尽くしている旨の説明があった(第3の1(1)イ及び(2)ウ)。

併せて、平成5年の当初計画策定以降の本件事業に係る説明会の議事録、平成22年12月27日付けの「一般国道433号道路改良事業に関する要望書」の写し等の提出を受け、これらにより、第3の3(3)のとおり、本件交差点に係る地元住民への説明が監査関係機関の説明どおり行われていることを確認した。

また、請求人が、説明を受けておらず県が事後的に作成し、挿入したと主張する資料については、平成21年12月17日の第1回事業説明会においてパワーポイントにより説明したものであるが、県から住民に対して配布はしていないとの説明があった。また、平成22年1月29日の第2回事業説明会の録音データについては、復命書の作成のために録音したものであり、復命書ができた段階で録音データは消去している旨の説明があった(第3の3(2)ウ)。

これらについて、当該事業説明会の復命書に記載された内容のすべてが事実であるか否かの確認は困難であるが、法令等により説明資料を紙として配布しなければならない義務があるわけではないこと、また、模型を用いた説明が行われていることや、第3回以後の事業説明会等において大きな混乱が生じているようには見受けられないことなどから、県として、あえて公文書の偽造や録音データの隠匿を行わなければならない理由があるとは認められない。

(6) 本件契約について

本件跨道橋整備工事の契約について確認したところ、契約に係る手続は、関係諸規定に基づき適正に行われているものと認められる。

以上のことから、本件跨道橋を整備する平成23年度一般国道433号廿日市拡幅工事に係る西部建設事務所廿日市支所長の意思決定は、違法・不当であるとは認められず、これに基づく同支所長による契約も違法・不当であるとは認められない。

よって、本件請求は、理由がないので棄却する。

付 記

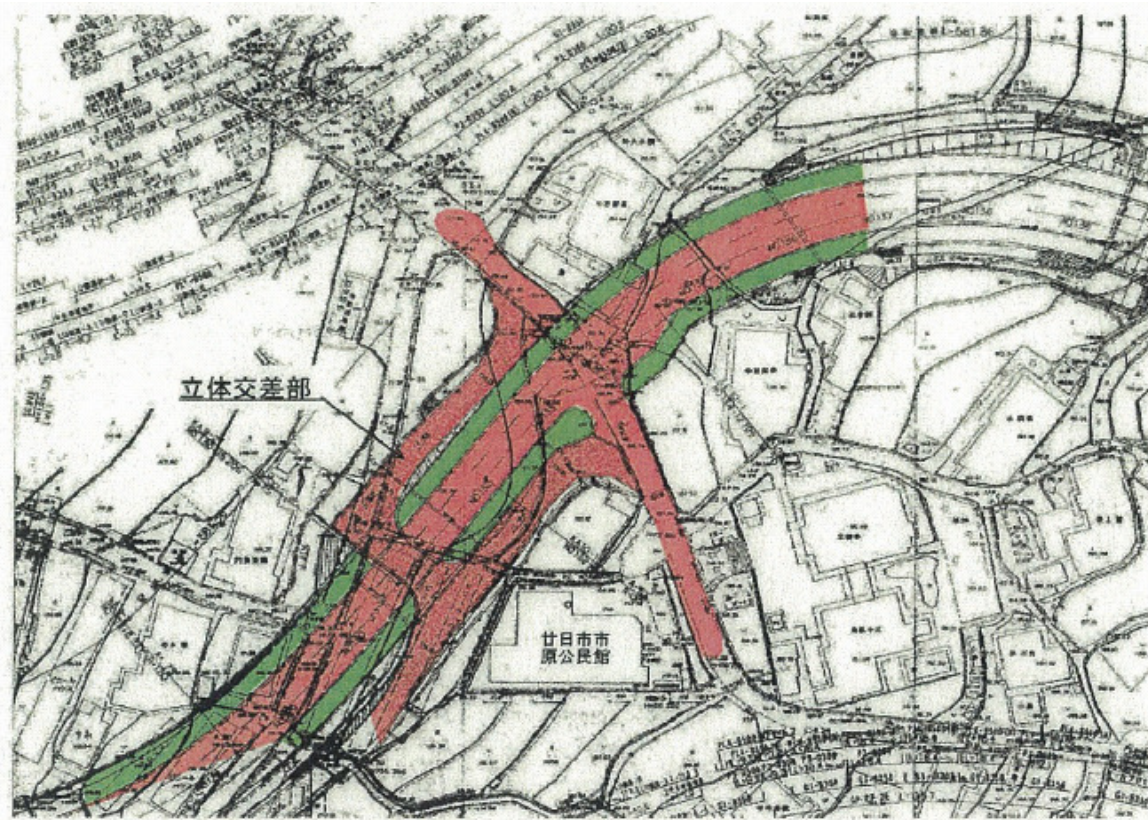
本件請求に対する判断は上記のとおりであるが、平成 18 年 8 月の町内会長への説明や平成 21 年 12 月 17 日の第 1 回事業説明会において、本件交差点の形状等を示した資料を配布していないこと、また、部分供用のために平面交差工事を行った時期においても、道路構造令の規定などの技術的な理由により、当初計画どおり立体交差とすることに変更はないことを説明した旨の記載が事業説明会の議事録等に見当たらないことなどから、地元住民に対して十分な説明が行われていなかったことを想起させる点があった。

また、地元住民の便益を考慮して事業効果の早期発現を図るため、部分供用を決定し、そのために行った整備工事と、概成後に「現道を走ってくる車が見えにくく、危ない」などの地元住民からの指摘を受け、部分供用を見送り、現道の走行性を確保するために行った修正工事とに要した約 290 万円は、暫定的に部分供用を図るという政策目的のために要した経費であり、その支出が違法・不当とは言えないが、部分供用計画の完成予想図を示し、十分な説明を行い、地元住民の意向把握に努めていれば避けられていたかもしれない経費である。

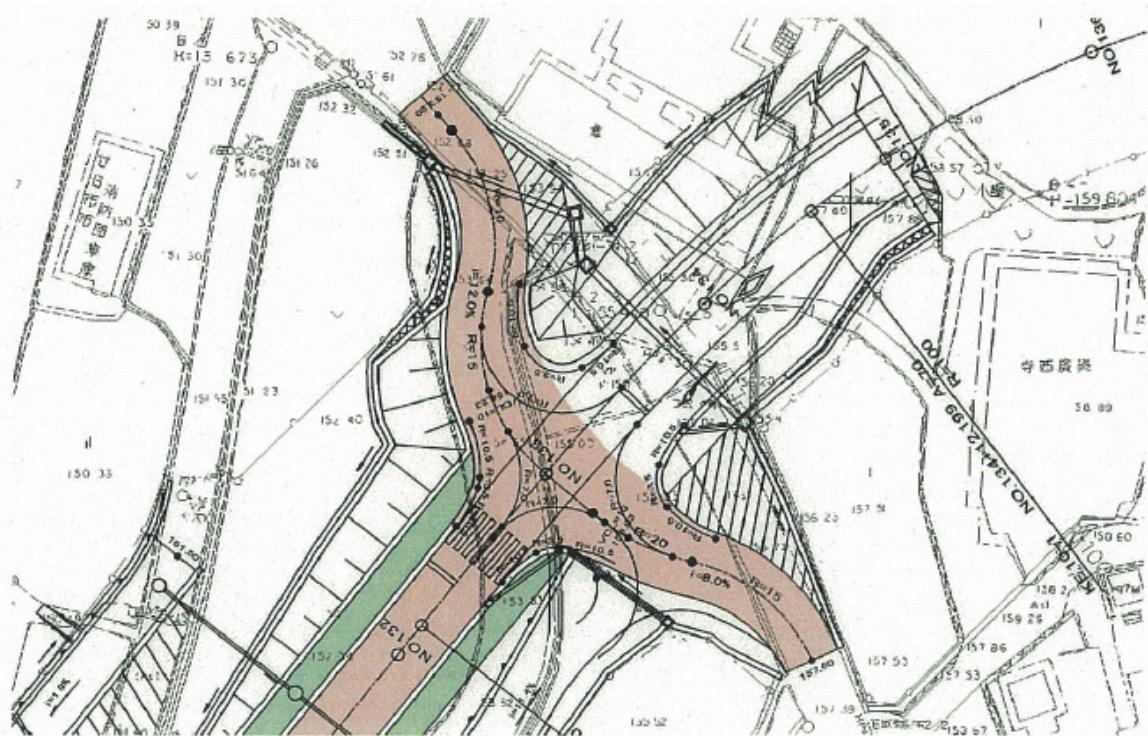
本件請求は、地元住民に対する県の説明が、県が考えるほど丁寧かつ分かりやすいものではなかったことに起因しているのではないかと感じさせるところもあった。

県としては、今後、個々の工事の執行に当たって、住民に対して、関係する資料の配布や、時宜を得た、丁寧かつ分かりやすい説明を行うなど、県民視点に立った事業実施に努められたい。

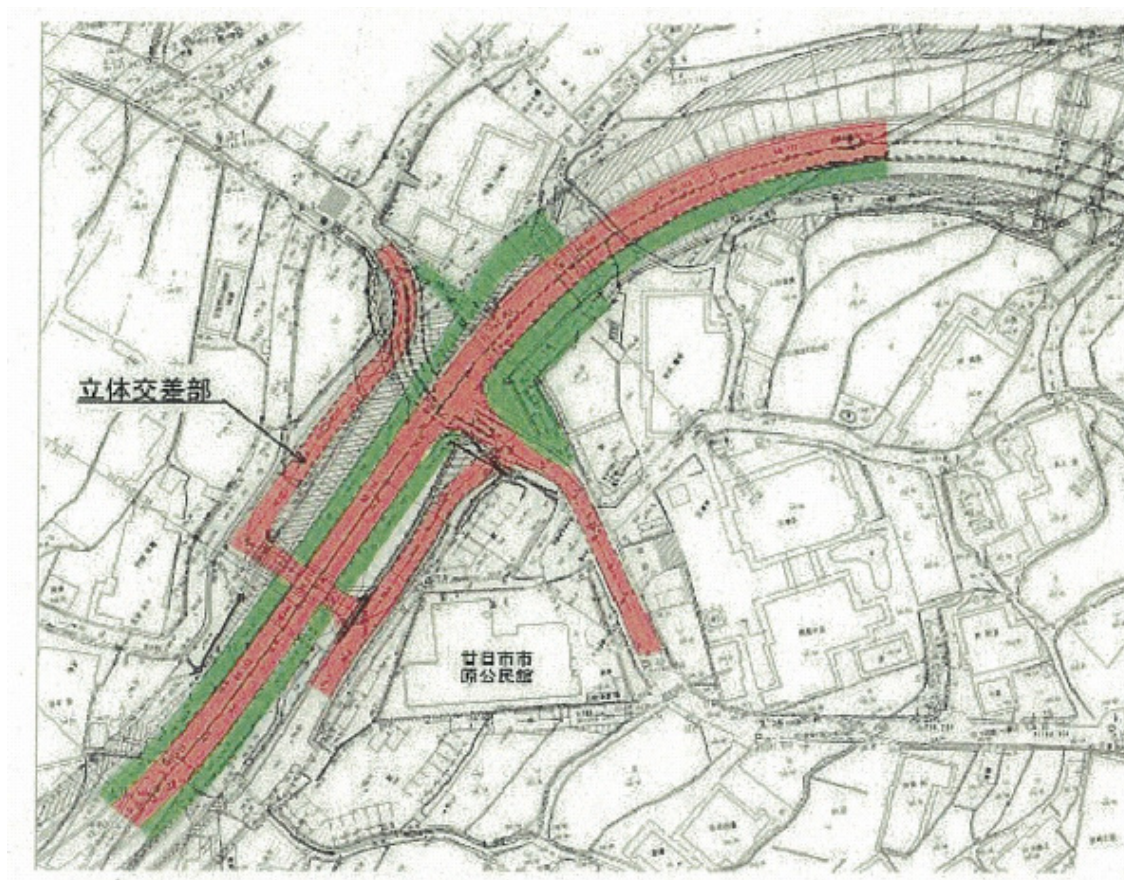
別図1



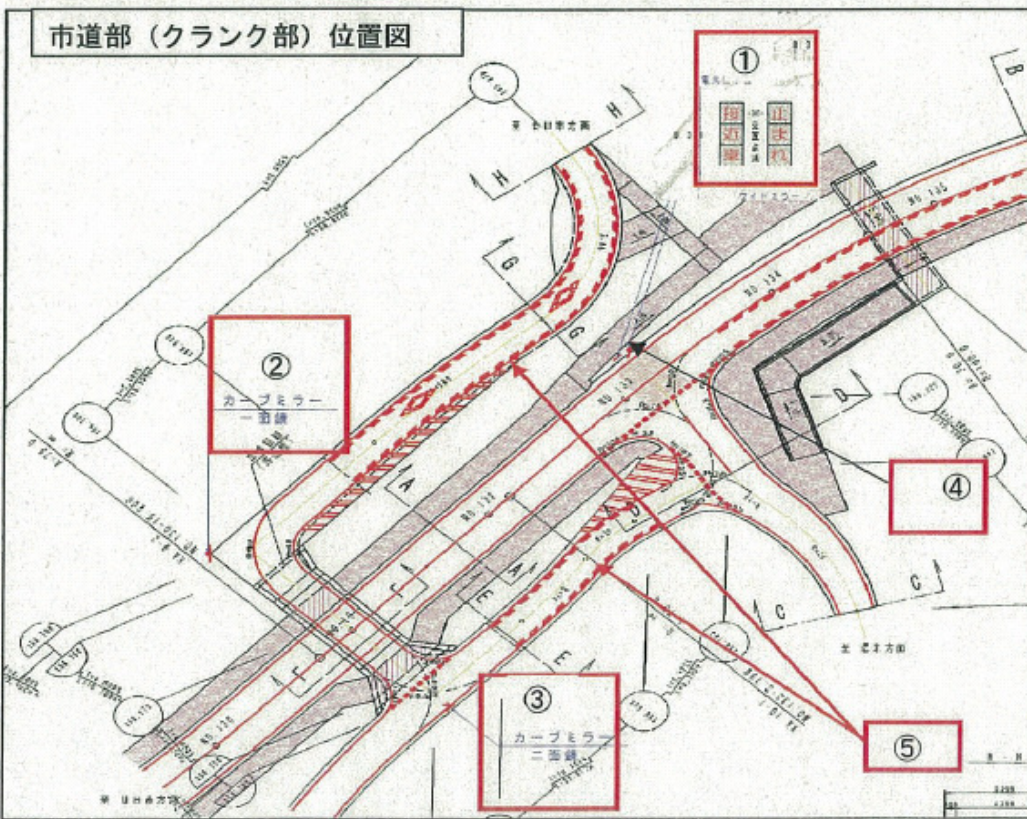
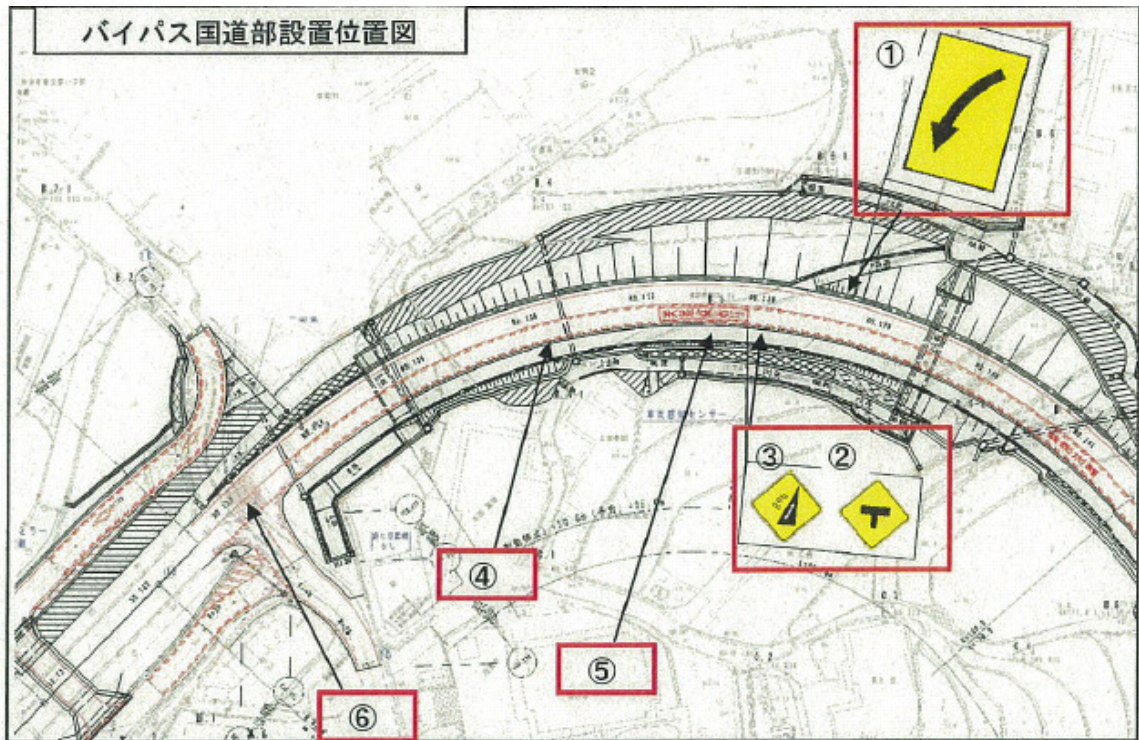
別図2



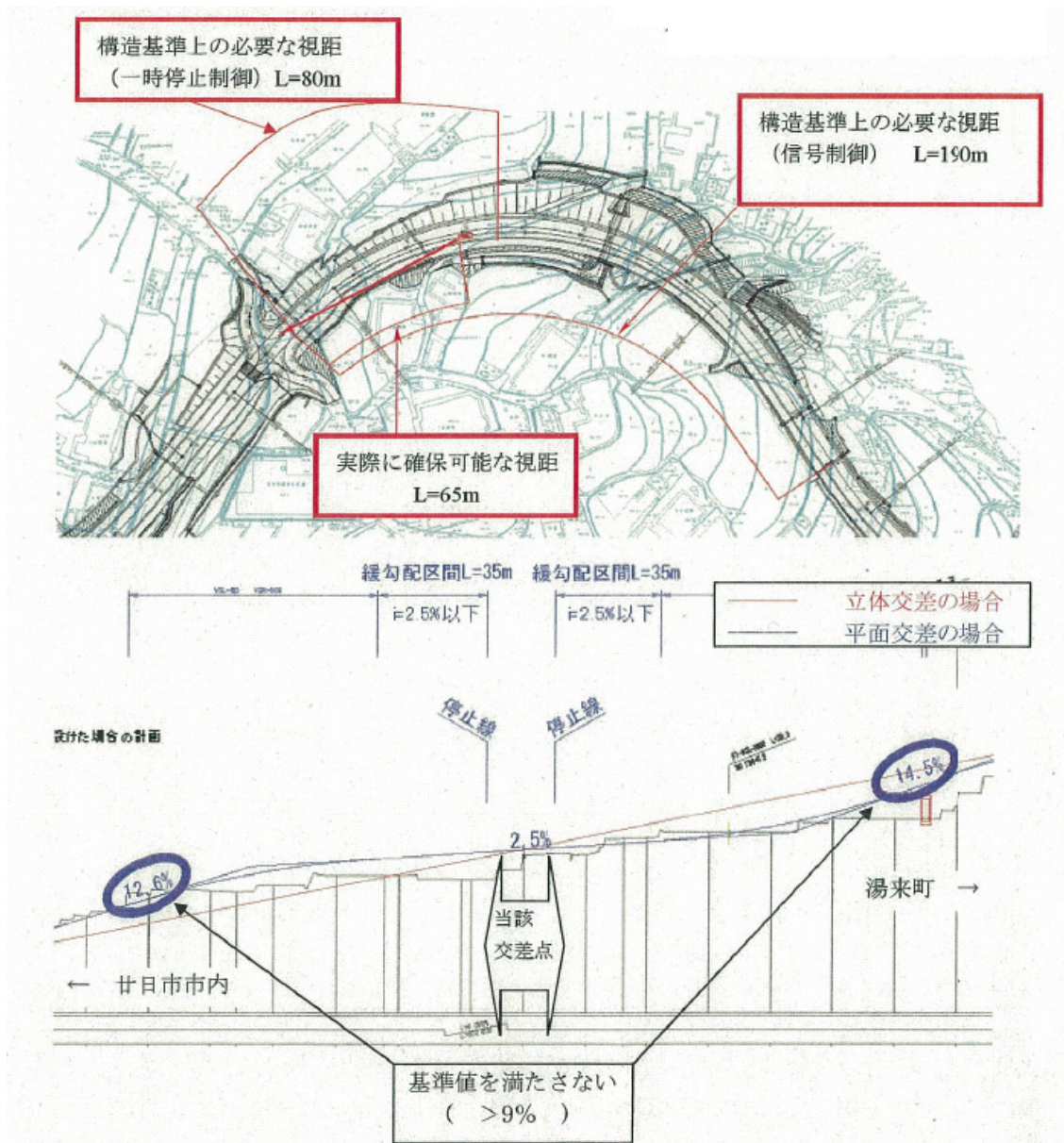
別図3



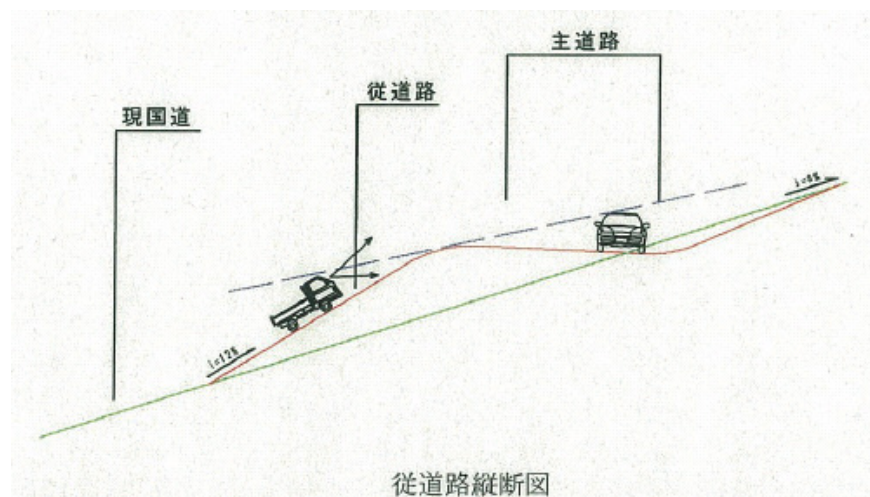
別図 4



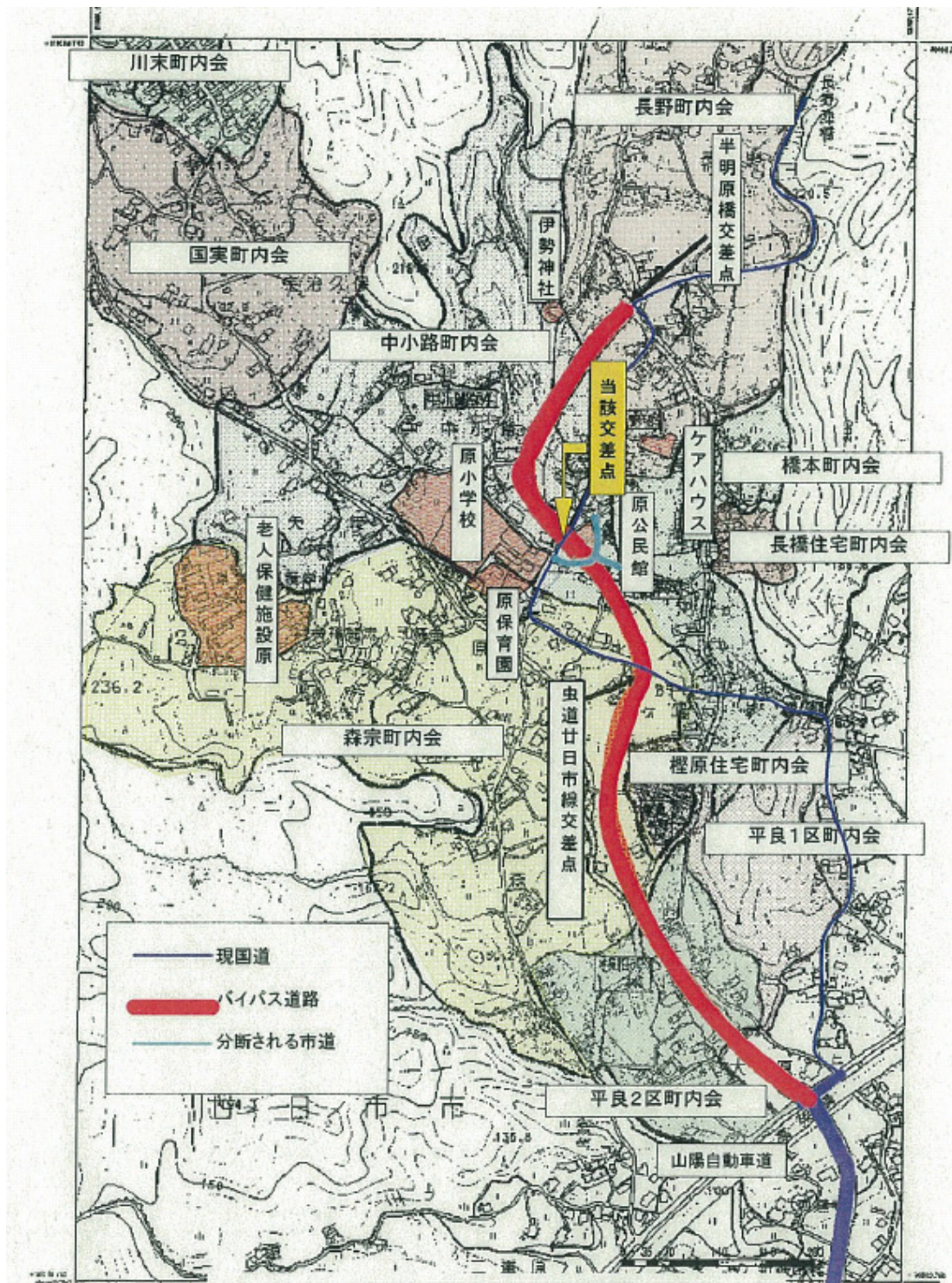
別図 5



別図 6



別図7



別図 8

