

# 埼玉県報

第 2 3 7 3 号  
平成 2 4 年 3 月 2 1 日  
水 曜 日

## 目 次

### 告示

- [特定非営利活動法人の設立に係る公告\(北部地域振興センター本庄事務所\)](#)
- [土壤汚染対策法の規定に基づく形質変更時要届出区域の指定\(水環境課\)](#)
- [公益事業における争議行為の予告\(勤労者福祉課\)](#)
- [春日部都市計画道路の変更に係る図書の写しの縦覧\(都市計画課\)](#)
- [春日部都市計画駐車場の変更に係る図書の写しの縦覧\(都市計画課\)](#)
- [開発行為に関する工事の完了公告\(川越建築安全センター\)](#)
- [開発行為に関する工事の完了公告\(川越建築安全センター\)](#)
- [開発行為に関する工事の完了公告\(川越建築安全センター\)](#)
- [建築基準法に基づく道路の位置の指定\(川越建築安全センター\)](#)
- [建築基準法に基づく道路の位置の指定\(川越建築安全センター\)](#)
- [開発行為に関する工事の完了公告\(川越建築安全センター\)](#)
- [開発行為に関する工事の完了公告\(越谷建築安全センター\)](#)
- [開発行為に関する工事の完了公告\(越谷建築安全センター\)](#)
- [住民監査請求に係る監査結果の公表\(監査第一課\)](#)

## 告 示

埼玉県告示第三百二十四号

特定非営利活動促進法（平成十年法律第七号）第十条第一項の規定により特定非営利活動法人を設立しようとする者から、次のとおり申請書が提出されたので、同条第二項の規定により公告する。

なお、当該申請に係る定款、役員名簿、設立趣旨書並びに設立当初の事業年度及び翌事業年度の事業計画書及び収支予算書を申請のあった日から二月間、県民生活部NPO活動推進課及び埼玉県北部地域振興センター本庄事務所において備え置く方法並びにインターネットを利用する方法（埼玉県NPO情報ステーション（<http://www.saitamaken-npo.net/>）により縦覧に供する。

平成二十四年三月二十一日

埼玉県知事 上 田 清 司

- 一 申請のあった年月日  
平成二十四年三月十四日
- 二 申請に係る特定非営利活動法人の名称  
特定非営利活動法人ワークコミュニティ
- 三 代表者の氏名  
片桐 正哲
- 四 主たる事務所の所在地  
埼玉県本庄市前原二丁目十一番八号 からこビルF
- 五 定款に記載された目的  
この法人は、実施する事業を通して求職者が雇用の場を得られることを目指し、職業能力開発指導、就労体験機会の創出、キャリアコンサルティングなどの就職活動支援を行うことで、求職者がより多くの職業を選択でき、経済社会の活性化が推進することを目的とする。

## 告 示

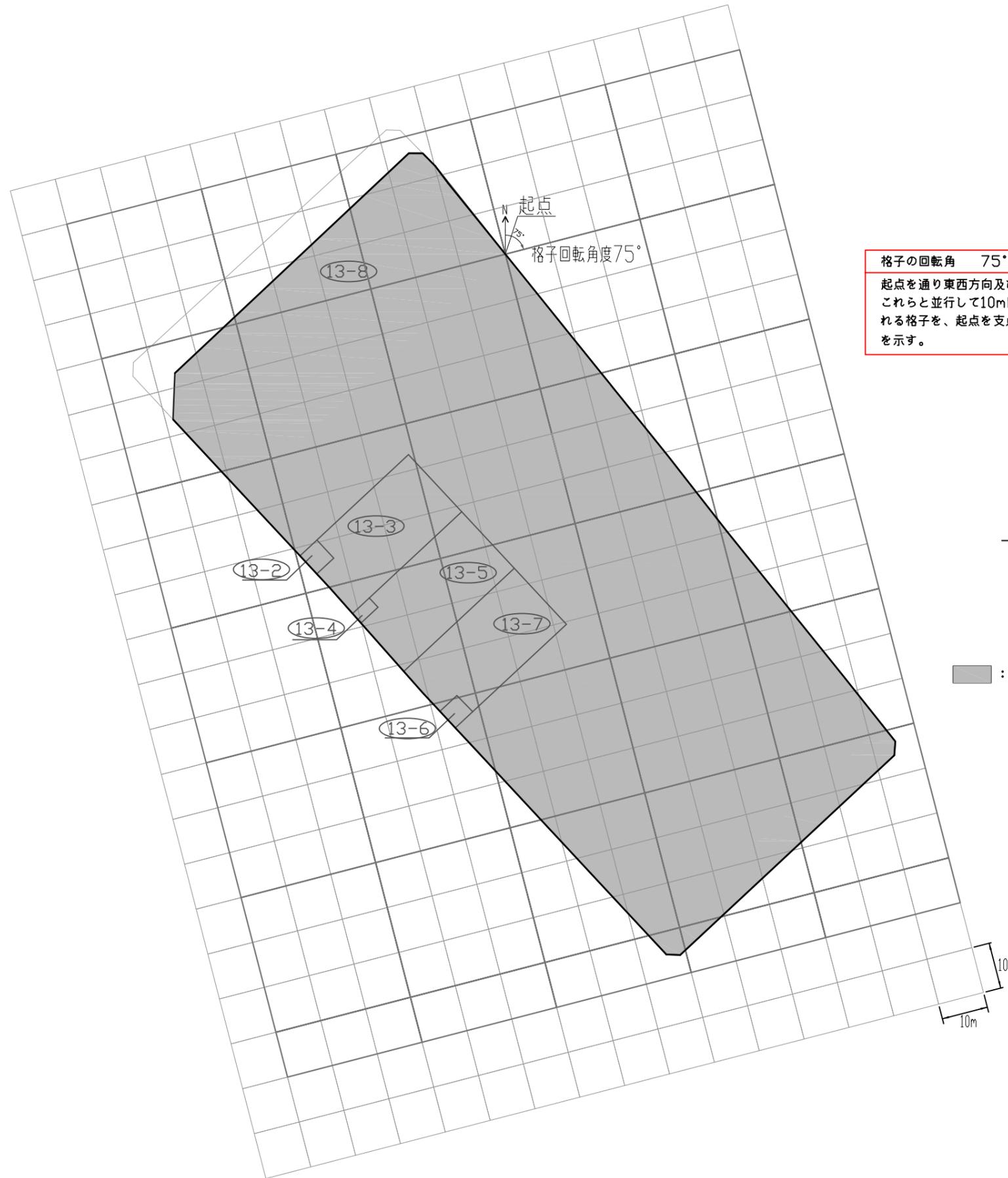
### 埼玉県告示第三百十五号

土壤汚染対策法（平成十四年法律第五十三号）第十一条第一項の規定に基づき、特定有害物質によって汚染されており、土地の形質の変更をしようとするときの届出をしなければならない区域を次のとおり指定する。

平成二十四年三月二十一日

埼玉県知事 上 田 清 司

- 一 形質変更時要届出区域として指定する区域  
別図のとおり（埼玉県吉川市美南三丁目十三番二、十三番三、十三番四、十三番五、十三番六、十三番七、十三番八）
- 二 土壤汚染対策法施行規則（平成十四年環境省令第二十九号）第三十一条第一項及び第二項の基準に適合していない特定有害物質の種類  
鉛及びその化合物、砒素及びその化合物
- 三 土壤汚染対策法施行規則第三十一条第一項の基準に適合していない特定有害物質の種類  
ふっ素及びその化合物



格子の回転角 75°  
起点を通り東西方向及び南北方向に引いた線並びにこれらと並行して10m間隔で引いた線により構成される格子を、起点を支点に右方向に回転させた角度を示す。



■ : 形質変更時要届出区域

# 告示

埼玉県告示第三百十六号

労働関係調整法（昭和二十一年法律第二十五号）第三十七条第一項の規定により、平成二十四年三月九日付で、次のとおり争議行為を行う旨の通知があったので、公表する。

平成二十四年三月二十一日

埼玉県知事 上田清司

一 争議行為を行う者

別表に掲げる者

二 事件

全日本建設交通一般労働組合関東支部旭分会の争議行為に対抗する件

三 日時

平成二十四年三月二十二日以降問題解決に至るまでの期間

四 場所

別表に掲げる争議行為を行う場所

五 概要

事業所の閉鎖、就労拒否その他一切の争議行為を行う。

別表

会社名	代表者氏名	所在地	争議行為を行う場所
株式会社アサヒ・エコキャリア	代表取締役 横沢 稔明	東京都豊島区 南池袋一丁目 十九番十四号	株式会社アサヒ・エコキャリア 和光車庫 埼玉県和光 市新倉三十五 四十一

# 告 示

埼玉県告示第三百十七号

春日部市から春日部都市計画道路の変更に係る図書の写しの送付を受けたので、都市計画法（昭和四十三年法律第百号）第二十一条第二項において準用する同法第二十条第二項の規定により、当該図書の写しを埼玉県都市整備部都市計画課において縦覧に供する。

平成二十四年三月二十一日

埼玉県知事 上 田 清 司

# 告 示

埼玉県告示第三百十八号

春日部市から春日部都市計画駐車場の変更に係る図書の写しの送付を受けたので、都市計画法（昭和四十三年法律第百号）第二十一条第二項において準用する同法第二十条第二項の規定により、当該図書の写しを埼玉県都市整備部都市計画課において縦覧に供する。

平成二十四年三月二十一日

埼玉県知事 上 田 清 司

# 告 示

埼玉県川越建築安全センター所長告示第四十号

都市計画法（昭和四十三年法律第百号）第三十六条第三項の規定により、次の開発行為に関する工事が完了したので、公告する。

平成二十四年三月二十一日

埼玉県川越建築安全センター所長 福島 克季

## 一 許可番号

平成二十三年七月五日

指令川建セ第二三〇〇一八〇号

## 二 検査済証番号

平成二十四年三月十五日

川建セ第二三〇一一二号

## 三 開発区域に含まれる地域の名称

埼玉県比企郡滑川町大字月輪字宮前三九七番一、三九九番一、三九九番二、三

九九番四、四〇三番、三九八番三、町道八〇七七号線の一部

## 四 開発許可を受けた者の住所及び氏名

埼玉県東松山市大字下唐子一三七四番地

埼玉商事有限会社 代表取締役 下田 裕

# 告 示

埼玉県川越建築安全センター所長告示第四十一号

都市計画法（昭和四十三年法律第百号）第三十六条第三項の規定により、次の開発行為に関する工事が完了したので、公告する。

平成二十四年三月二十一日

埼玉県川越建築安全センター所長 福島 克季

一 許可番号

平成二十三年九月九日

指令川建セ第二三〇〇四五〇号

二 検査済証番号

平成二十四年三月十五日

川建セ第二三〇一〇号

三 開発区域に含まれる地域の名称

埼玉県比企郡鳩山町大字今宿字仮宿五番三、六番九

四 開発許可を受けた者の住所及び氏名

埼玉県比企郡鳩山町大字今宿六番地四

松本 聡

# 告 示

埼玉県川越建築安全センター所長告示第四十二号

都市計画法（昭和四十三年法律第百号）第三十六条第三項の規定により、次の開発行為に関する工事が完了したので、公告する。

平成二十四年三月二十一日

埼玉県川越建築安全センター所長 福島 克季

一 許可番号

平成二十三年七月六日

指令川建セ第二三〇〇三二〇号

二 検査済証番号

平成二十四年三月十五日

川建セ第二三〇一〇一〇号

三 開発区域に含まれる地域の名称

埼玉県比企郡鳩山町大字大橋字鳴井七八二番四・七八二番五

四 開発許可を受けた者の住所及び氏名

埼玉県比企郡鳩山町松ヶ丘三丁目二六番九号

鈴木 啓成

# 告 示

埼玉県川越建築安全センター所長告示第四十三号

建築基準法（昭和二十五年法律第二百一号）第四十二条第一項第四号の規定により、道路の指定を次のとおり行つた。

平成二十四年三月二十一日

埼玉県川越建築安全センター所長 福 島 克 季

<p style="text-align: center;">二十四号</p>	<p style="text-align: center;">指 定 番 号</p>
<p style="text-align: center;">建築基準法 第四十二条 第一項第四号</p>	<p style="text-align: center;">指 定 道 路 の 種 類</p>
<p style="text-align: center;">平成二十四年二月 一日</p>	<p style="text-align: center;">指 定 の 年 月 日</p>
<p style="text-align: center;">埼玉県入間市河原町千二百六十八ノ丁黒須二丁目 四百三十三ノ十六 埼玉県入間市河原町千二百二十一ノ十六、黒須二丁 目二百八十四ノ二 埼玉県入間市河原町千二百七十一ノ丁黒須二丁目 二百九十二ノ二</p>	<p style="text-align: center;">指 定 道 路 の 位 置</p>
<p style="text-align: center;">百五十六・二〇 メートル 四十四・五〇メートル 百二十三・六〇 メートル</p>	<p style="text-align: center;">指 定 道 路 の 延 長 (単位メートル)</p>
<p style="text-align: center;">二十三・〇〇メートル 四・〇〇 四・二〇メートル 六・〇〇メートル</p>	<p style="text-align: center;">指 定 道 路 の 幅 員 (単位メートル)</p>

# 告 示

埼玉県川越建築安全センター所長告示第四十四号

建築基準法（昭和二十五年法律第二百一号）第四十二条第一項第四号の規定により、道路の指定を次のとおり行つた。

平成二十四年三月二十一日

埼玉県川越建築安全センター所長 福 島 克 季

<p style="text-align: center;">二十五号</p>	<p style="text-align: center;">指 定 番 号</p>
<p style="text-align: center;">建 築 基 準 法 第 四 十 二 条 第 一 項 第 四 号</p>	<p style="text-align: center;">指 定 道 路 の 種 類</p>
<p style="text-align: center;">平 成 二 十 四 年 二 月 七 日</p>	<p style="text-align: center;">指 定 の 年 月 日</p>
<p style="text-align: center;">埼 玉 県 飯 能 市 阿 須 一 百 一 十 七 号 一</p>	<p style="text-align: center;">指 定 道 路 の 位 置</p>
<p style="text-align: center;">百 九 十 四 ・ 〇 〇 メ ー ト ル</p>	<p style="text-align: center;">指 定 道 路 の 延 長 ( 単 位 メ ー ト ル )</p>
<p style="text-align: center;">十 六 ・ 〇 〇 〇 二 十 五 ・ 七 四 メ ー ト ル</p>	<p style="text-align: center;">指 定 道 路 の 幅 員 ( 単 位 メ ー ト ル )</p>

# 告 示

埼玉県川越建築安全センター所長告示第四十五号

都市計画法（昭和四十三年法律第百号）第三十六条第三項の規定により、次の開発行為に関する工事が完了したので、公告する。

平成二十四年三月二十一日

埼玉県川越建築安全センター所長 福島 克季

一 許可番号

平成二十三年七月七日

指令川建セ第二三〇〇二八〇号

二 検査済証番号

平成二十四年三月十六日

川建セ第二三〇一三三号

三 開発区域に含まれる地域の名称

埼玉県比企郡滑川町大字月の輪七丁目七番六、七番七

四 開発許可を受けた者の住所及び氏名

埼玉県比企郡嵐山町花見台七番地一

アサヒロジステイクス株式会社 代表取締役 小川 修

## 告 示

埼玉県越谷建築安全センター所長告示第千十九号

都市計画法（昭和四十三年法律第百号）第三十六条第三項の規定により、次の開発行為に関する工事が完了したので、公告する。

平成二十四年三月二十一日

埼玉県越谷建築安全センター所長 橘

裕子

### 一 許可番号

平成二十三年十一月二十九日

指令越建セ第二三〇〇四八〇号

### 二 検査済証番号

平成二十四年二月二十二日

越建セ第四八二―一号

### 三 開発区域に含まれる地域の名称

埼玉県北葛飾郡杉戸町大字本郷字東中四百三十三番二、四百三十三番三、四百

三十三番四、四百三十四番二十三

### 四 開発許可を受けた者の住所及び氏名

京都府京都市東山区祇園町北側三一三―九

サンポ―食品 株式会社 代表取締役 佐々木 直親

# 告 示

埼玉県越谷建築安全センター所長告示第千二十号

都市計画法（昭和四十三年法律第百号）第三十六条第三項の規定により、次の開発行為に関する工事が完了したので、公告する。

平成二十四年三月二十一日

埼玉県越谷建築安全センター所長 橘 裕 子

## 一 許可番号

平成二十四年二月二十九日

指令越建セ第二三〇〇三七一号

## 二 検査済証番号

平成二十四年三月十九日

越建セ第四八五 一号

## 三 開発区域に含まれる地域の名称

埼玉県南埼玉郡宮代町本田三丁目八百五十八番一、八百五十八番二、八百五十

九番一、八百五十九番二、八百六十番

## 四 開発許可を受けた者の住所及び氏名

埼玉県南埼玉郡宮代町笠原一丁目二番十八号

中村 うめ

# 告 示

埼玉県監査委員告示第六号

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、住民監査請求に係る監査を実施したので、その結果を次のとおり公表する。

平成二十四年三月二十一日

埼玉県監査委員 根 岸 和 夫

埼玉県監査委員 米 田 正 巳

埼玉県監査委員 齊 藤 正 明

埼玉県監査委員 加 藤 裕 康

第1 監査の請求

1 請求人

志木市 田村 莊 作  
志木市 田井中 一 郎  
志木市 渡 邊 昇  
志木市 松 本 馨  
志木市 高 木 直 良  
志木市 藤 井 利 巳

2 請求書の受付

平成24年1月30日

3 請求の内容

(1) 請求の要旨

朝霞県土整備事務所長が行った平成23年12月13日付けの「社会資本整備総合交付金（改築）整備工事（道路改良工その7）」（以下「モデル工事」という。）の工事請負契約及び工事費用の支出は違法・不当な行為である。

(2) 違法・不当とする理由

ア 「モデル工事」は、現行の都市計画内容と異なる変更案段階の「平面4車線」構造により国道254号和光富士見バイパス（以下「バイパス」という。）工事に着手する行為であり、都市計画変更手続を無視した重大な違法行為である。

イ 県が示した「平面4車線」構造は、県による「説明会」や「アンケート調査」が透明性、客観性、公平性を欠いており、住民の同意を得たとさえ、無効であり合法性はない。

ウ 道路構造について4住民団体の合意を得ない中での「モデル工事」の実施は、「道路構造見直し問題については、4住民団体の合意・納得のもと見直し作業を進める」等とした、県と4住民団体が取り交わした確認書（平成11年）を守らない住民無視の不当な行為である。

（4住民団体 平成11年当時：宗岡住宅管理組合宗岡団地254バイパス対策会、宗岡銀座商店街振興組合、254バイパスを考える住民の会、254バイパスフジケン団地対策会）

(3) 損害の発生

以上の違法・不当な行為により損害が発生する。

- ・ 県は違法な行政行為による財政支出を義務付けられ、本来必要な他の事業の実施を遅らせたことになる。
- ・ 今後の都市計画変更手続の過程で、県の案と異なる構造が決定され、「モデル工事」構造との差異が生じた場合には、当該工事金額の一部又は全部が無駄な投資となる可能性がある。
- ・ 「モデル工事」が行われると、日常生活道路の分断、工事に伴う騒音・振動などの環境悪化により、近隣住民、特に子供、高齢者の健康・安全が長期にわたり重大な悪影響を受ける可能性がある。

(4) 請求する措置の内容

都市計画変更前に、上記「モデル工事」費 68,672,100 円（消費税を含む）を支

出すことは、違法であるため、執行者に対し、契約を解除し工事を行わず、工事代金の支出を差し止めるための必要な措置を講じるよう勧告すること。

## 第2 請求の要件審査

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条第1項に規定する要件を具備しているものと認め、監査対象とした。

## 第3 監査の実施

### 1 監査対象事項

「モデル工事」の工事請負契約及び工事費用の支出について監査の対象とした。

### 2 監査対象機関

道路街路課、都市計画課、朝霞県土整備事務所

### 3 証拠の提出及び陳述

請求人に対して、自治法第242条第6項の規定に基づき、証拠の提出及び陳述の機会を設けたところ、請求人から平成24年2月13日に新たな証拠の提出があり、2月16日に陳述があった。

請求人の陳述の際、自治法第242条第7項の規定に基づき、道路街路課、都市計画課及び朝霞県土整備事務所職員が立ち会った。

また、同日、道路街路課及び朝霞県土整備事務所職員の陳述の聴取を行った。その際、自治法第242条第7項の規定に基づき、請求人が立ち会った。

#### (1) 請求人の陳述の要旨

ア 都市計画道路が宗岡地域で実現すれば、生活道路を20数か所で分断し、日常生活圏での買い物、通園通学、通院などの不便と危険を招く。また地域の静寂が壊され、騒音、振動、大気汚染を招き、健康で文化的な都市生活が脅かされる。

この弊害を緩和するためには、大気の浄化設備を設けた地下化道路構造にして上部を緑豊かな空間にしなければならない。この主張には平成4年に10,249人の市議会陳情賛同署名、平成19年には15,694人の県議会陳情賛同署名が寄せられ、「志木市都市計画マスタープラン」（平成12年3月）にも同様の内容が一時明記されていた。

イ バイパス道路は、一般的には「既成市街地の既存道路の渋滞解消を図るための郊外地域での迂回路」と解釈されている。宗岡の市街地の中に整備する計画は、都市計画法（昭和43年法律第100号。以下「都計法」という。）第2条（都市計画は、農林漁業との健全な調和を図りつつ、健康で文化的な都市生活及び機能的な都市活動を確保すべきこと並びにこのためには適正な制限のもとに土地の合理的な利用が図られるべきことを基本理念として定めるものとする。）に反する。

ウ 都市計画の変更の内容検討や手続は、時代背景や地域住民の意見に合わせ、十分な時間をかけて行うべきであり、計画決定時のまま事業を進めることはできない。県は繰り返し、都市計画変更の時期の見通しや手続、手順について説明しているため、現段階では、バイパス（志木市区間）の道路構造は「白紙」の状況であり、「平面4車線」構造はあくまでも県の道路構造案に過ぎない。

今回契約した「モデル工事」は、都市計画変更手続を無視して、未決定の道路構造のまま先行的にバイパス（志木市区間）本体工事を違法に行うもので、違法

な県費の支出を強いる。

また、都市計画変更後に改変のために設計費用や工事費用を2重に県に負担させる可能性がある。

本来「モデル工事」は都市計画変更が完了してから行い、構造の詳細部分の住民意見を取り入れるために行うべきである。

エ 平成24年1月13日、県は、「モデル工事」について、昨年12月に業者が決まり発注していることを明らかにした。

私たちはこれが都市計画決定変更前の違法な工事であるとの認識のもとに本件請求に及んだ。

県は、本工事でなく、志木市部分2.6kmの「モデル」を展示し、住民から意見を聞き必要な課題は取り入れ合意形成を進め、都市計画決定変更への準備を進めるのが妥当である。詳細設計が都市計画の変更を経ずに行われている点でも疑義がある。

県は何回も都市計画の変更について説明しているが、県原案の公表もなく、住民説明もない。

「平面4車線」の構造について「これは県の意思の提示であり、正式手続の都市計画変更は後になっている、先走りすぎた面もある」と述べて、県も間違いを明らかにしている。

今回の実行行為は、都市計画変更にあたっての方針について、私たちが県に提案し論議したことに応えることなく突如、一方的に行われたものであり、違法である。

オ 平成24年2月1日に私たち7名は住民説明会への入場を拒否された。

当該説明会では、表題が「一般国道254号和光富士見バイパス工事説明会」となっており、「モデル」という文字はない。表題からは、本体工事そのものの説明会と推測される。「モデル」とは全くの欺瞞だと言える。

説明会への入場を拒否して、工事に着手するということはない。県は今回の行為に関し住民に謝罪し、この道路の必要性の解明を、新たなデータと今日的手法によって行い、本来の手順である都市計画決定変更を住民合意・納得のもとに行う以外にない。

カ 私たちと県とが平成11年に取り交わした「確認書」の中心的内容は、「新たな社会情勢のもと、この道路の必要性が明らかとなった時点で、住民の合意・納得のもとに見直し作業を進める」というところにある。

平成20年に県は「平面4車線」という意思を表示したが、これは県の言うように市民の同意を得たものでなく無効であり、合法性がない。

このため、「平面4車線」及び道路の必要性の根拠について県へ説明を要求し、現在「埼玉県道路構造検討報告書」に沿って、県側の説明を聞きながら論議を行っている。この背景には、「確認書」がある。

にもかかわらず、1月13日には、前々から要求している「概略設計」、「詳細設計」の住民への説明も行わず、私たちには事前に何も知らせずに、意見も聞かず、いきなり本工事の説明会を行い、しかも入場を拒否した。

これは、「確認書」を事実上ないがしろにするもので、「確認書」を破壊しようとする行為である。「確認書」を守り住民との合意形成に誠意をもって対応すべきである。

- キ この問題に27年かかっているが、真摯に対応した県職員は1人もいない。昭和51年6月15日に2階建8車線と都市計画決定していながら、行政は見直し作業を行っていない。私たちが要求してもまともな返事がない。過去2回だけ住民説明会があったが、その説明会は遅い時間に始まり、時間で打ち切られた。全く住民の質問に応えきれていない。道路の必要性の論証が一切行われていない。
- ク 以上のことから、住民無視の先行工事の根拠はなく違法行為である。よって、朝霞県土整備事務所長に対し、「モデル工事」の契約を解除し、工事代金支出の差し止めを勧告するよう請求する。

## (2) 執行機関の陳述の要旨

- ア 一般国道254号は、朝霞市内の「税大研修所前交差点」や新座市内の「野火止交差点」などの主要な交差点において、慢性的な交通渋滞が発生しており、交通の阻害と沿道環境の悪化を招いている。そこで、和光市新倉の一般国道298号から富士見市下南畑の一般国道463号で富士見川越バイパスと結ぶ延長約6.9kmのバイパスを整備している。県南西部地域を始めとする広域な道路網を強化し、東京外かく環状道路へのアクセスの向上をはじめ、交通の円滑化、利便性の向上によって県内の産業経済の発展などが期待される。
- イ バイパス(志木市区間)は、幅員42m、地表式及び嵩上式の構造で昭和51年に都市計画決定されている。しかし、最新の将来交通量の推計結果や環境調査などを踏まえ、平成20年2月に道路管理者として、バイパス(志木市区間)の基本構造を「平面4車線」と決定した。道路構造については、地元説明会、アンケート調査、意見募集を平成19年11月から12月にかけて実施するなど、幅広く志木市民の意見を求め、これら市民の意見などを十分に踏まえ結論を出したものである。その後平成20年度に、車道の両側の歩道や植樹帯からなる環境緩衝帯の整備について、協議会を設け検討を行った。平成21年度から22年度にかけて詳細設計を実施しており、現在、都市計画の変更に向けて、関係機関協議を実施中である。
- ウ 志木市内のバイパスは、環境緩衝帯を車道の両側に備えた道路となる。環境緩衝帯については、市民の皆様と一緒に検討する場として平成20年度に「環境緩衝帯整備検討協議会」を設置し、そこでの検討結果を踏まえ、整備内容の基本方針を取りまとめた。協議会において、先行的に将来の道路の姿を示す「モデル工事」の実施についての意見が出されたことから、用地取得が完了した一部の区間において、道路整備に対する地域住民の理解をより深めるために、モデル工事を行うものである。
- エ 「モデル工事」は定められた都市計画の範疇で行うものであり、違法性はない。
- オ 平成11年の「確認書」は、道路構造の見直し作業の進め方を確認したものである。構造の見直しについては、4住民団体の了解のもと、平成18年度から調査・測量に着手し、作業を進めており、「確認書」の内容に沿って対応してきた。

その後、県では、広く市民の意見を伺った上で、平成20年2月に「平面4車線」とする結論に至ったものである。

また、4住民団体とは、平成20年7月以降、4住民団体の要請に基づき、合計17回の協議を実施しており、真摯に対応している。

### (3) 執行機関の陳述に対する請求人の意見の要旨

ア 住民説明会を実施し、住民アンケートを取り、意見を聞いたというのは、ごまかしの説明である。

住民説明会はアンケートの前に行っている。また、構造検討の設計委託が終了したのは、平成20年の1月である。県は構造検討の設計委託中に住民説明会を実施し、私たちが質問しても、途中で打ち切っている。そして説明会が終わった後から、全員でなくて抽出した市民のアンケートを実施し、しかも、そのアンケートの説明には、住民の皆さんからも「平面4車線」でご理解いただいています、という前提がある。その上で県の案についてどうでしょうかという意見に対して賛成があったというような、そういうアンケート内容である。だから、県の行為を時系列に並べると、非常に形式的に手続を行っているということが明らかになる。

また、環境緩衝帯13mについて市民の意見を聞いたということであるが、これは、環境緩衝帯の中の構成をどうするかだけの意見を聞くということであり、道路構造全体についての意見表明はできない。あたかもいろいろな市民の意見を聞いたかのように説明があったし、また、そのことを地域の要所、要所に看板で掲げているが、ごまかしかと思う。

また、今、説明のあった、都市計画の範囲でやっているから違法性はないというのは、何のために都市計画変更を準備中、協議中と言っているか、実施しようとしているのか、説明がつかない。

「モデル工事」と言いながら、実際は、県の考えている変更案の「平面4車線」という構造そのものを、変更前に実施するという事実は変わらない。

イ バイパスの必要性ということで、現道254号川越街道の渋滞の解消と産業経済の発展ということがあったが、4車線決定前には、道路構造検討報告書は出されなかった。

後から出された道路構造検討報告書に基づいて論議してきた中で、バイパスを作っても現道の川越街道は渋滞が解消しないということを県は数値に基づいて明確にした。

また、都市計画の範疇ということならば、37年前の昭和51年に行われた2階建8車線構造の都市計画の範疇ということである。全く無茶苦茶な話である。都市計画変更を認め、その手続方法の説明をしながら、昭和51年の都市計画の中で今やっている、膨大な支出をする。これは論議として成り立たないし、合法性は成り立たないと思う。

## 4 監査対象機関の説明

道路街路課、都市計画課及び朝霞県土整備事務所から関係書類の提出を受け調査を行うとともに、事実関係などを確認するため平成24年2月16日に監査を実施したところ、以下のとおり説明があった。

( 1 ) 都市計画について

ア 都市計画変更前の工事について

都市計画は、都市の将来の姿について定めるものである。

一方、道路事業は、必要性、緊急性、予算状況を勘案して実施しなければならない。

一般的に都市計画決定内容と違う形で暫定施工、段階施工、部分施工などが、国を始め多くの自治体でも実施されている。

実際の事業に当たっては、定められた都市計画の範疇での施行を妨げない。

イ 都市計画の変更について

道路管理者として、社会情勢や交通環境の変化を踏まえ、将来の都市像、道路の形についても変更すべきと判断したため、都市計画を変更する予定である。

( 2 ) 「モデル工事」について

ア 経緯、理由について

平成 20 年度に実施された「国道 254 号バイパス環境緩衝帯整備検討協議会」において、「モデル工事」の実施についての意見が出された。

そこで、本格着工の前に、一部の区間で将来の道路の姿を示し、地域の方々に道路整備に対する理解を深めていただくことを目的とした「モデル工事」を実施することとした。

工事箇所については、用地取得状況やバイパスと交差する市道の間隔が短く、工事箇所にアクセスしやすい箇所、また、小中学校などの公共施設が近くにあり、人目につきやすい箇所などを基準に選定した。

イ 活用方法、見込まれる効果について

「モデル工事」で建設する道路は、現在計画している道路の一部区間であるため、将来はバイパスの一部として供用される予定である。

バイパスは、歩道や植樹帯などからなる環境緩衝帯など、沿道環境に配慮した構造であることを地域の方々に実際に見ていただくことで、道路整備に対する理解を深めていただき、用地取得をはじめとする事業の推進に寄与するものと考えている。

従って、無駄な投資ではない。また、道路管理者としては、現在の交通需要や経済状況の動向から「平面 4 車線」による整備が妥当であると考えている。

( 3 ) 「確認書」について

「確認書」は、当時の県の担当職員と 4 住民団体が道路構造の見直し作業の凍結と再開時の進め方を確認したものである。

県では、「確認書」に沿った形で構造見直し作業を進めるため、平成 17 年度に 4 住民団体へ説明した上で、作業凍結を解除し、調査・測量、構造検討などの見直し作業を実施した。

その時点で、「確認書」に関連して、県が行うべき行為は完了していると認識している。

その後も、広く住民の意見を伺うために、住民説明会やアンケート調査を実施するとともに、定期的に 4 住民団体との話し合いの機会を設けるなど誠実に対応し、構造見直し作業を進め、平成 20 年 2 月に「平面 4 車線」が最適な構造であると

の結論に至った。

従って、構造見直し作業は既に完結しており、確認書は履行済みである。

#### (4) 住民の合意形成について

##### ア 平成20年の「平面4車線」構造の決定・公表までの取組

道路構造の決定にあたっては、幅広く志木市民の意見を求めた。また、志木市議会や町内会、商工会への説明も実施し、要望書などをいただいた。これら市民の意見や志木市議会からの意見書などを十分に踏まえ結論を出した。

##### イ 公表後の取組と今後の取組

平成20年3月、志木市報3月号及び県ホームページにおいて道路構造について、広報を行った。

平成20年度には、委員に公募による市民を交えた「国道254号バイパス環境緩衝帯整備検討協議会」を設け、環境緩衝帯の検討を実施した。

事業予定地内には、「平面4車線」構造や市民参加の検討状況・結果を示すPR看板を5基設置している。

今後は、「モデル工事」を実施し、先行的に将来の道路の姿を示し、道路整備に対する地域住民の理解を深めるとともに、都市計画の手続の中での説明会など様々な機会や県ホームページでのPR活動を行う。

#### 5 事実関係

監査対象事項について、道路街路課、都市計画課及び朝霞県土整備事務所に対する監査及び関係書類の調査を実施した結果、次の事項を確認した。

##### (1) 国道254号和光富士見バイパス整備事業の概要

1 概要	現道の交通混雑の解消と、東京外かく環状道路・和光北インターチェンジへのアクセス強化を目的とするバイパス整備事業 ・計画延長6.85km、道路幅員36～42m ・第1期整備区間2.56km：和光市新倉～朝霞市上内間木（2車線暫定供用中） ・第2期整備区間4.29km：朝霞市上内間木～富士見市下南畑
2 位置付け	・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項の規定に基づく一般国道の改築工事 ・昭和58年6月6日建設省事務連絡「第9次道路整備五箇年計画における都市局と道路局との道路整備事業の所管区分について」により、一般国道は原則として道路局の所管であるため、本事業は道路局所管の道路整備事業として進められている。
3 総事業費	約600億円（執行額：昭和59年度～平成23年度まで約429億円）
4 用地取得率	平成24年1月現在 全線：82% （第1期整備区間：100%、第2期整備区間：72%）

##### (2) 国道254号和光富士見バイパス整備事業の経緯

時 期	主 な 内 容	根拠等
昭和 46 年 3 月 26 日	バイパスの富士見市区間を含む路線を都市計画道路として決定（延長約 4,220m うちバイパス区間約 220m 、構造：地表式、幅員 31.5m ）	都計法 18,20 条
昭和 51 年 6 月 15 日	バイパスの富士見市区間を含む路線を都市計画変更（延長約 4,220m うちバイパス区間約 220m 、構造：地表式 嵩上式、幅員 31.5 31.5～57.2 m ）	都計法 20,21 条
昭和 51 年 6 月 15 日	バイパスの志木市区間を都市計画道路として決定（延長約 2,570m、構造：地表式及嵩上式 平面 4 車線 + 高架 4 車線 、幅員 42 42.0～57.2 m ）	都計法 18,20 条
昭和 51 年 6 月 15 日	バイパスの朝霞市区間を都市計画道路として決定（延長約 340m、構造：地表式、幅員 42 42～57.2 m ）	都計法 18,20 条
昭和 55 年 3 月 11 日	バイパスの朝霞市区間を都市計画変更（延長約 3,420m、構造：地表式 嵩上式、幅員 36 34.75～57.50 m ）	都計法 20,21 条
昭和 55 年 3 月 11 日	バイパスの和光市区間を都市計画道路として決定（延長約 640m、構造：地表式、幅員 36m ）	都計法 18,20 条
昭和 59 年度	バイパス整備事業が国庫補助事業新規採択 (延長約 6,850m、構造：地表式 平面 6 車線 、幅員 42m) 事業着手（測量・調査・用地買収着手） （志木市区間もこの当時から用地買取りを実施）	
平成 3 年度	工事着手（和光市新倉）	
平成 4 年 11 月 27 日	バイパスの道路区域を決定(和光市新倉～富士見市下南畑、延長約 6,768m、幅員 37～66.5m )	道路法 18 条
平成 4 年 11 月 27 日	和光市新倉区間 604.3m 暫定 2 車線供用開始	道路法 18 条
平成 6 年度	重点整備を行う第 1 期整備区間（2.56km：和光市新倉～朝霞市上内間木）を設定	
平成 17 年度	志木市区間の基本構造検討のための調査に着手	
平成 18 年度	第 2 期整備区間（4.29km：朝霞市上内間木～富士見市下南畑）の説明会開催、測量・地質調査等を実施	
平成 19 年度	志木市区間の基本構造について住民説明会・アンケート等を実施	
	志木市区間の基本構造を平面 4 車線に決定・公表（平成 20 年 2 月 28 日）	
平成 20 年度	「国道 254 号バイパス環境緩衝帯整備検討協議会」を設置	
平成 22 年 4 月 24 日	第 1 期整備区間 1,716m 暫定 2 車線供用開始	道路法 18 条
平成 23 年 12 月 13 日	モデル工事の工事請負契約締結	

(3) バイパス(志木市区間)の基本構造の決定・公表について(平成20年2月28日)  
 第2期整備区間の整備を推進する上で、市街地に隣接することから、特にまちづくりや沿道環境に配慮した道路構造が求められている志木市区間について、道路の基本構造を決定・公表した。

ア 決定内容

平面4車線	<p>主な理由</p> <p>最新の将来交通量の推計結果から4車線で対応可能であること          環境調査の結果から沿道環境に対しても平面構造で十分対応可能であること          歩道整備、水害対策などの地元のまちづくりや地域振興を図るためには平面構造が最適であること          平面構造は経済性にも優れ最も早く完成することが可能であること(建設費：平面 約25億円、高架 約190億円、地下 約460億円)</p>
-------	---

イ 経緯

時 期	主 な 内 容
平成17年度	地下埋設物調査を実施
平成18年度	地下埋設物調査、現況測量、交通量推計、地質調査を実施
平成19年度	環境調査、道路構造検討(「平面案」「高架案」「地下案」の比較検討等) 環境影響予測を実施
平成19年 11～12月	<p>住民説明会開催(11月16日、17日)          道路構造の比較検討結果を説明</p> <p>アンケート調査          ・対象者：2,000人、20歳以上(市住民基本台帳から無作為抽出)          ・回収率：28.9%          ・主な内容          設問「あなたは、『平面案』が優れていると思いますか？」          1 そう思う(68.8%)          2 そう思わない(24.4%)          3 どちらでもない(6.1%)</p> <p>意見募集          ・対象者：志木市在住者          ・提出者：335名          ・依頼趣旨          「国道254号バイパスの整備にあたり、県が行った道路構造の比較検討案について意見を伺います。」          1 平面案がよい(80.0%)          2 地下案がよい(8.7%)          3 平面案に反対(3.9%)</p>
平成19年 12月19日	<p>志木市議会意見書(概要)          ・第1期整備区間の開通時期の見通しがついたこと。</p>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>・平成 21 年 8 月に富士見川越有料道路が無料開放され、市内の交通渋滞や交通安全が懸念されること。</li> <li>・以上のことから、第 2 期整備区間（志木市区間）の早期整備が求められている。</li> <li>・については、建設費が少なく、費用対効果の面から優れている構造で早期実現を強く要望する。</li> </ul>
平成 20 年 2 月 7 日	<p>志木市商工会要望書（概要）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・一般国道 254 号和光富士見バイパスの整備を契機に、基本方針である「創造、挑戦、連携」をもとに地域の独立性を生かした街づくりを推進したい。</li> <li>・については、地域経済の活性化を図るため、下記の事項について要望する。             <ol style="list-style-type: none"> <li>1 早期完成を要望する。</li> <li>2 賑わいと活気あるまちづくりが構築できるよう平面方式の道路構造での整備を強く要望する。</li> <li>3 沿道のまちづくりを推進するため、環境対策や有効な土地利用が図れるよう要望する。</li> </ol> </li> </ul>
平成 20 年 2 月 13 日	<p>志木市回答（概要）</p> <p>（「平面 4 車線」構造について県が意見照会）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・県の「平面構造の 4 車線道路として整備することが最も適当である」との方針に対し、             <ol style="list-style-type: none"> <li>1 志木市議会から国土交通大臣等に提出した意見書</li> <li>2 志木市商工会から賑わいと活気あるまちづくりへの推進の要望</li> </ol> </li> </ul> <p>を重く受け止める。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・平面構造 4 車線の道路整備にあたっては、第四次志木市総合振興計画で掲げる「みんなで創る、みんなのふるさと、輝く志木」の将来都市像との整合が図れるよう下記の要望事項について配慮していただけるよう強く要望し、市の意見とする。             <ol style="list-style-type: none"> <li>1 道路設計への反映（3項目）</li> <li>2 安全対策（5項目）</li> <li>3 沿道利用とインフラ整備（4項目）</li> </ol> </li> </ul>

（４）バイパスに係る志木市関連の住民説明会（平成 18 年度以降）概要

年月日	主な内容
平成 18 年 8 月 23、 26 日	<p>内容：バイパス整備事業の工事進捗状況と今後の予定（測量、交通量・埋設物・地質調査）、測量等の土地立入等の協力依頼</p> <p>場所：宗岡中学校体育館</p> <p>出席者数：185 人</p>
平成 19 年 6 月 14、 16、17 日	<p>内容：バイパス整備事業の概要と進捗状況、平成 18 年度基礎調査結果（測量、埋設物・環境・地質調査、交通量推計）、平成 19 年度事業予定（環境調査、道路構造の比較検討案）</p>

	作成、道路構造の検討)を説明 場所：宗岡公民館、市民総合センター 出席者数：119人
平成 19 年 10 月 18、 19、20 日	内容：用地補償のあらまし、用地測量結果を説明 場所：宗岡公民館、市民総合センター 出席者数：64人
平成 19 年 11 月 16、 17 日	内容：道路構造の比較検討結果説明 場所：市民総合センター 出席者数：77人

( 5 ) 国道 2 5 4 号バイパス環境緩衝帯整備検討協議会

1 設置趣旨	<ul style="list-style-type: none"> <li>・道路の基本構造を「平面 4 車線」に決定するにあたり、多くの人から「沿道環境の保全」「横断時の交通安全」「地域の分断」などへの対策を求める意見が出された。</li> <li>・こうした意見や要望を踏まえ、車道の両側に設ける「環境緩衝帯」の整備について市民と一緒に検討する場として県が設置した。</li> </ul>
2 目的	<p>志木市内の環境緩衝帯の整備形態について検討し、基本的な整備モデル案を提示すること。</p> <p>具体的な項目</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・環境緩衝帯の断面構成（歩道や植樹帯等の幅や組み合わせ）等</li> <li>・関連事項（バイパスの安全な横断など）</li> </ul>
3 検討体制	<p>「協議会」のもとに志木市宗岡地区を 3 つに分けた「地区懇談会」を設け、より多くの人々の意見を聞く。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「協議会」：整備モデル案の検討、決定</li> <li>・「地区懇談会」：地区の課題抽出、整備モデル案への意見</li> <li>・県は継続的に情報提供と意見聴取を行う。</li> </ul>
4 協議会委員	<p>埼玉大学教授、(財)日本造園修景協会常務理事、宗岡地区各町内会、小中学校 P T A、保育園、商工会、農業団体、高齢者団体、公募市民、行政職員ほか</p>
5 設計への反映	<p>県は、整備モデル案の提示を受け、志木市や警察など関係機関、沿道住民などとの協議・調整を行い、最終的な工事用の設計を取りまとめる。</p>
6 検討経過	<ul style="list-style-type: none"> <li>・協議会：H20.9.25～H21.1.28 までに 4 回実施</li> <li>・地区懇談会：H20.12 月、H21.2 月の 2 回実施</li> </ul>
7 検討結果	<p>全体的な設計方針（基本方針等）と各要素（歩道、植栽など）の設計方針を定めた。</p> <p>（基本方針）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・沿道生活者の出入りを確保する。</li> <li>・必要な通行施設（歩道等）を確保した上で、可能な限り緑化を図る。</li> <li>・整備タイプは「副道タイプ」と「緑地タイプ」の 2 タイプとし、沿道状況に応じて区間ごとに計画する。</li> <li>・整備タイプ・詳細は最終的には沿道地権者・交通管理者と協議する。</li> </ul>

	・植栽等は、沿道地域の環境と調和を図りつつ、全線でバランスのとれたものとする。
--	---

( 6 ) 県と4住民団体との話し合い等の主な経緯

年月日等	主 な 内 容
平成 11 年 3 月 31 日	バイパス志木市部分について「確認書」を県と4住民団体で取り交わし、道路構造の見直し作業を凍結
平成 17 年 11 月 16 日	平成 17 年 9 月志木市議会において、県が第2期整備区間の構造検討を行っていくとの市長の発言があったことから、4住民団体から県へ打合せの申し入れがあり、県が今年度から第2期整備区間の構造検討を目的とした測量などの基礎調査を実施していく旨を4住民団体に対し説明。
平成 17 年 11 月 25 日 4 団体から知事あて 文書送付	4 住民団体の合意もなく、測量等を実施しようとしたことは、確認書に反しており、今後の作業において、確認書に対する認識や住民との合意形成の方法などに関して知事からの文書回答を求める。(平成 18 年 1 月 30 日回答)
平成 18 年 2 月 16 日	4 団体から、知事の回答について確認書に対する認識が明確でない等の指摘や今後も確認書を尊重することの申し入れ
平成 18 年 2 月 28 日 4 団体から知事あて 文書送付	・確認書に基づき誠実に対応すること。 ・調査・測量は構造見直しのための基礎調査であり、結果の情報提供や説明会等を民主的・平等に行うこと。
平成 19 年 10 月 29 日	4 住民団体から「市民検討委員会」設置の要望等
平成 19 年 11 ~ 12 月	県が道路構造の比較検討案等について、志木市民へ説明会、アンケート、意見募集を実施
平成 19 年 11 月 29 日	市民参加の検討委員会の設置について、説明会の進め方について等
平成 19 年 11 月 30 日 4 団体から知事あて	事業説明会のあり方や説明会の内容等についての公開質問状送付(平成 20 年 1 月 10 日回答)
平成 20 年 2 月 28 日	県が志木市区間の基本構造を平面4車線に決定・発表
平成 20 年 3 月 3 日 4 団体から知事あて	県の平面4車線の決定に対し、住民合意・納得がなく、承服できないとの抗議文書送付(平成 20 年 3 月 6 日回答)
平成 20 年 7 月 ~ 平成 24 年 1 月	4 住民団体からの申し入れにより道路構造検討報告書について説明等(合計 17 回実施)

( 7 ) モデル工事の概要

1 目 的	用地取得済みの区間において、先行的に将来の道路の姿を示し、道路整備に対する地域住民の理解を深める。
2 効 果	第2期整備区間の早期整備に向けた地域との合意形成 地域における憩いの空間の創出 都市計画変更手続の円滑化

3	コンセプト	周辺市道への影響などを考慮し、自動車の進入は制限し、公園のような空間として整備する。
4	場所	志木市大字下宗岡地内
5	構造等	延長 120m、幅員 42m (歩道・自転車道・植樹帯などの環境緩衝帯が両側に 13m、車道 16m) 平面 4 車線
6	工期	平成 23 年 12 月 13 日から平成 24 年 3 月 30 日
7	契約額	68,672,100 円 (うち 27,460,000 円を 1 月 20 日に前金払い済み)
8	契約締結日	平成 23 年 12 月 13 日
9	住民説明会	平成 24 年 2 月 1 日実施 ・内容：バイパス整備事業概要、工事内容説明 ・場所：宗岡 6 区区民会館 ・出席者数：16 人

#### ( 8 ) 都市計画道路に係る都市計画変更の事例

都市計画道路名	事業着手	工事着手	変更決定	変更内容	供用開始
3.5.33 玉井高柳線	昭和 4 2 年度	平成 1 9 年度	平成 1 5 年度	線形、 終点の移動	未供用
3.5.1 新飯能寄居線	平成 5 年度	平成 1 5 年度	平成 1 7 年度	線形	平成 2 3 年度
3.4.1 西大宮バイパス線	昭和 4 4 年度	(国施行)	平成 2 1 年度	区域	平成 1 0 年度

## 第 4 監査の結果

### 1 監査対象事項に対する判断

請求書、陳述、実施した監査及び調査内容を踏まえ、請求人の主張について、以下のとおり判断する。

- ( 1 ) 請求人は、「モデル工事」は、現行の都市計画内容と異なる変更案段階の「平面 4 車線」構造によりバイパス工事に着手する行為であり、工事請負契約の締結及び工事費用の支出は都市計画変更手続を無視した重大な違法行為であると主張している。

そこで、都市計画と都市計画道路の整備事業との関係について検討する。

都市計画とは、「都市の健全な発展と秩序ある整備を図るための土地利用、都市施設の整備及び市街地開発事業に関する計画」(都計法 4 条 1 項)をいい、「農林漁業との健全な調和を図りつつ、健康で文化的な都市生活及び機能的な都市活動を確保すべきこと並びにこのためには適正な制限のもとに土地の合理的な利用が図られるべきこと」(都計法 2 条)を基本理念として定められるものであり、将来における都市施設の整備等に関する基本的事項につき一般的、抽象的に定めた都市の基本計画にとどまるものである。

また、都市計画道路を整備する事業には、制度上、都計法に規定する都市計画事

業として施行する事業と道路法等に基づきいわゆる道路事業がある。

前者は、事業執行において都計法の適用を受け、事業内容については都市計画との適合が必要とされる。(都計法61条)

一方、後者に関しては、道路法(昭和27年法律第180号)(12条(国道の新設・改築)、18条(道路区域決定)、74条(国道の改築に関する大臣認可)等)や国土交通省道路局所管補助事業採択基準など関係法令等において、事業内容について都市計画との適合を要求する定めは認められない。

本件「モデル工事」を含むバイパス整備事業は、前記「事実関係」のとおり、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施行されており、都市計画事業ではないことを確認した。

従って、「モデル工事」に係る工事請負契約の締結及び工事費用の支出を行うに当たり、「平面4車線」構造に都市計画変更が行われていることは適法要件ではないと解されることから、これらの財務会計上の行為が都市計画変更手続を無視した重大な違法行為であるとする請求人の主張には理由がない。

なお、前記「事実関係」(8)のとおり、本県の施行事例において工事着手と都市計画変更の前後関係等は一定でなく、請求人が主張するような、両者が直接の関連性を持った事業実施はなされていないところである。

- (2) 請求人は、県が示した「平面4車線」構造は、決定の過程が透明性、客観性、公平性を欠いており、住民の同意を得たと言えず、無効であり合法性はないから、「モデル工事」の工事請負契約の締結及び工事費用の支出は違法・不当であると主張している。

住民監査請求においては、地方公共団体の執行機関又は職員がした財務会計上の行為自体に違法がある場合だけでなく、当該行為とその執行機関又は職員がした当該財務会計上の行為の原因となる行為との間に一定の関係がある場合には、当該原因となる行為が違法であれば、当該財務会計上の行為も当然に違法となるものというべきであるが、この関係を緩やかに判断するならば、およそ公金の支出を伴う行政作用であれば、その公金の支出の違法を主張することによって、その前提としての行政作用一般について監査請求できることとなり、住民監査請求の対象が財務事項に限定されているという原則に抵触することになる。

このことから、前述の関係は、少なくとも、当該財務会計上の行為の原因となる行為が財務会計上の行為を適法に行うための要件となっている場合など、前者が後者の直接の原因といえることができるような密接かつ一体的な関係であることを要するものと解するのが相当である。

そこで、これを本件についてみると、「平面4車線」とする道路構造の決定は、円滑な道路交通の確保という非財務的見地から行われる道路行政上の行為(意思決定)であるが、道路整備に係る工事請負契約を適法に締結するための要件となっているものではなく、その直接の原因でもないというべきであるから、仮に、道路構造の決定に何らかの違法・不当があるとしても、その違法等は工事請負契約の締結及び工事費用の支出を違法・不当ならしめるものではないといわなければならない。

なお、「モデル工事」は、道路法に基づき道路区域として決定されたバイパス予定地において道路整備を行うものであり、道路法等に基づく道路事業の手続に特段の問題は認められない。

従って、「平面4車線」構造決定の無効等を理由として、「モデル工事」の工事請負契約の締結及び工事費用の支出が違法・不当であるとする請求人の主張は採用できない。

- (3) 請求人は、道路構造について4住民団体の合意を得ない中での「モデル工事」の実施は、「道路構造見直し問題については、4住民団体の合意・納得のもと見直し作業を進める」等とした、確認書(平成11年)を守らない住民無視の不当な行為であるから、工事請負契約の締結及び工事費用の支出は違法・不当であると主張している。

確認書の道路構造見直し問題に係る確認事項についての認識には、請求人及び県の間で隔たりがある。

請求人は、前述のとおり、道路構造について4住民団体は合意していないのだから、県が工事を行うことは確認事項の不履行であり不当であるとしている。

一方、道路街路課及び朝霞県土整備事務所は、「確認書は、道路構造の見直し作業の凍結と再開時の進め方を確認したものである」とした上で、「県は、確認書に沿った形で構造見直し作業を進めるため、平成17年度に4住民団体へ説明した上で作業凍結を解除し、調査・測量、構造検討などの見直し作業を実施した。その後、広く住民の意見を聞いた上で平面4車線が最適な構造であると決定した。従って、構造見直し作業は既に完結しており、確認事項は履行済みである」との認識である。

ところで、道路構造の見直し等に係る確認書の取り交わしやその履行については、道路整備計画の円滑な遂行・実現を図るという道路行政の見地から行われる非財務的な行為と認められるが、当該確認書の履行については、前記(2)と同様に、「モデル工事」に係る工事請負契約を適法に締結するための要件となっているものではなく、その直接の原因でもないというべきである。

このことから、仮に、確認書の履行に関して何らかの違法・不当があるとしても、その違法等は工事請負契約の締結及び工事費用の支出を違法・不当ならしめるものではないといわなければならない。

従って、「モデル工事」の実施は確認書を守らない住民無視の不当な行為であるから、工事請負契約の締結及び工事費用の支出は違法・不当であるとする請求人の主張は採用できない。

以上により、請求人が主張する損害の発生についても理由がないこととなる。なお、後段の近隣住民の健康・安全への影響については、県の財政的損害でないことから、住民監査請求の対象とはならないものである。

以上のことから、本件「モデル工事」の工事請負契約の締結及び工事費用の支出について違法性、不当性は認められず、合議により次のとおり決定した。

本件請求は、理由がないものと判断し棄却する。

埼玉県職員処置請求書

埼玉県監査委員殿

地方自治法第 242 条第 1 項の規定により、別紙事実証明書を添え、必要な措置を請求します。

平成 24 年 1 月 30 日

埼玉県知事（県土整備部朝霞県土整備事務所長）に関する処置請求の要旨

1 請求の要旨

埼玉県県土整備部朝霞県土整備事務所長は、「社会資本整備総合交付金（改築）整備工事（道路改良工その 7）」を起工し、平成 23 年 12 月 7 日入札を行い、65,402,000 円で、「A 社」に落札を決定した。これによって、工事契約を行い、工事費の一部である前払い金（埼玉県建設工事標準請負契約書及び埼玉県建設工事標準請負契約約款第 32 条）の支出と工事竣工後に残金を支出することを約した。

（県は、平成 24 年 1 月 13 日に行った志木市宗岡の 4 住民団体との話し合いの席上、「平面 4 車線」の「モデル工事」をすとのべた。したがって以下この名称を使用する）

上記行為は、以下の理由で違法・不当な行為である。

1) 一般国道 254 号バイパス（志木市部分）は、昭和 51 年に都市計画決定時には高架式 2 階建 8 車線構造であったが、県は平成 20 年この計画内容と異なる「平面 4 車線」構造が最適であると公表した。その後この平面 4 車線構造に変更する旨の都市計画変更手続をすることを明らかにし、そのために必要な概略設計および詳細設計を実施してきた。県は請求人らに都市計画変更の際には、都計法第 21 条に定められた手続を順次行うことを明らかにしてきた。今回契約の「モデル工事」（工事個所・志木市大字下宗岡地内の一般国道 254 号予定地・幅 42 メートル、距離 120 メートル）を行うことは都市計画変更という手続を無視した県の変更内容案に基づく工事を事業用地内で実施するという重大な違法行為である。

2) しかも、この「モデル工事」は、志木市内の 2.6 km の多面的な道路構造を「モデル」として住民に提示するものではない。工事しようとしている道路構造は、県が一方的に発表した変更案の構造にすぎず、今後の都市計画変更の手続の過程で内容が変わりうるものである。したがって案段階の構造を変更決定を前提として行うもので、事実上 254 バイパス（志木市部分）工事そのものに着手し、既成事実をつくる行為である。

3) 平成 20 年に埼玉県が一方的に示した「平面 4 車線」は、「説明会」で多くの住民の疑問・意見への回答も論議も行わずに打ち切られ、また「アンケート調査」では、「平面 4 車線が」「最も優れた構造であるとの結論に至りました」「市民の皆様にご理解をいただいてまいりました」との虚偽文書によって、「平面 4 車線」が誤導され、「ヤラセ」による世論づくりが行われた。県はこれを唯一住民同意として

いるが、これは透明性、客観性、公平性を欠いており、市民の同意などと強弁できず、無効であり合法性はない。

4) 志木市 254 バイパス対策 4 住民団体は、埼玉県との間で「確認書」(平成 11 年)を取り交わしている。確認書は「道路構造見直し問題については、当面作業を凍結し、新たな社会情勢のもと、投資効果、環境問題などを含めてその必要性が明らかとなった時点で、地元 4 住民団体の合意・納得のもと道路構造の見直し作業を進める。なお、見直し作業凍結の間も志木市地元 4 住民団体との話し合いは適時行っていく」としている。現在、埼玉県と 4 住民団体は、この道路の必要性の解明のため、平成 20 年 7 月より、「埼玉県・道路構造検討報告書」の県の説明に基づく論議をしており、平成 24 年 1 月現在で、17 回に及んでいるが、現在なお論議中である。しかし今回の「モデル工事」については事前の説明はなく、工事落札以後の 1 月 13 日の会議の席上明らかにされたものであり、住民側は「絶対に認められない」との態度表明を行っている。

これらの事実は、双方合意の「確認書」を県側が守っていないことであり、県の住民無視の不当な行為である。

#### 損害の発生

以上のことにより、埼玉県は違法な行政行為による財政支出を義務付けられ、これによって、本来必要な契約額相当分の県の他の事業の実施を遅らせたことになる。

また今後実施される都市計画変更手続きの過程で、県の案と異なる構造の案が決定され、「モデル工事」構造との差異が生じた場合には、当該箇所に投じた工事金額の一部または全部が無駄な投資となる可能性がある。

また「モデル工事」が一部予定地で行われることは、近隣住民にとって、これまでの学校への通学、通勤、買い物など日常生活道路の分断、工事による騒音・振動など環境悪化が発生し、とくに子供、高齢者への健康・安全が長期にわたり重大な悪影響を受ける可能性がある。(特に、近隣には、市立ばんば保育園、市立宗岡第三小学校、宗岡第 2 中学校が、隣接している)

#### 措置請求

都市計画変更前に、上記「モデル工事」費 68,672,100 円(消費税を含む)を支出することは、違法であるため、監査委員は表記執行者に対し、契約を解除し工事を行わず、工事代金(消費税を含む)の支出を差止めるための必要な措置を講じるよう勧告すること。

## 2 請求者

住所 職業 氏名

### 事実証明書

入札・見積結果情報閲覧

平成11年3月31日 一般国道 2 5 4 号和光富士見バイパス志木市部分について 確認書

### 追加提出のあった資料

埼玉県「道路構造検討報告書」説明〔08年7月～〕に関する我々の見解(2) - 2

埼玉県「道路構造検討報告書」説明〔08年7月～通算12度目〕に関する我々の見解

埼玉県「道路構造検討報告書」説明〔08年7月～通算13度目〕に関する我々の見解と要望

埼玉県「道路構造検討報告書」説明（08年7月～）に関する我々の見解（通算14度目）

埼玉県「道路構造検討報告書」説明（08年7月～通算15度目）に関する我々の見解

平成23年10月11日付け 埼玉県知事回答

「一般国道254号和光富士見バイパス工事説明会」への入場拒否に対する抗議と要求

埼玉県「道路構造検討報告書」説明（08年7月～通算17度目）に関する我々の見解

以上