

五番町西宝線自転車道整備に係る契約締結に関する住民監査請求について、
地方自治法（以下「法」という。）第242条第4項の規定により監査したので、
その結果を同項の規定により次のとおり公表します。

平成23年7月4日

高松市監査委員	谷本繁男
同	吉田正己
同	波多等
同	森谷忠造

五番町西宝線自転車道整備に係る契約締結に関する住民監査請求の監査結果について

第1 請求の受理

1 請求人

住所・氏名 省略

2 請求書の受付

平成23年5月6日

3 請求の要旨（原文）

五番町西宝線自転車道整備工事に関する別紙事実証明書（1）から（3）（各請負契約締結に係る入札結果調書写し（注）事実証明書については省略した。）の記載によると、高松市の市道約2,400キロメートルのうち僅か400メートルについて合計70,059,150円もの多額の公金を支出して、高松市長は、自転車道の整備の必要もない工事請負契約を違法に締結した事実が認められる。本件工事区間は、歩道の整備された片側2車線の車道のある道路区間であって、当該工事区間における歩行者と自転車の通行量は、自動車の通行量に比べて著しく少なく、当該区間におい

て、歩行者と自転車の衝突事故が発生した記録も存在しないのである。つまり、当該工事区間においては、何ら、多額の公金を支出して自転車道の整備をする必要はないのである。更に、片側2車線の自動車道を1車線に変更するため、自動車同士の衝突事故の発生も予想されるのである。

本件工事請負契約の締結は、必要のない公金支出を違法とする地方自治法第232条第1項、自治体は最少の経費で最大の効果を挙げる必要があるとする同法第2条第14項、自治体の経費は、その目的を達成するための必要かつ最少の限度を超えて支出することはできないとする地方財政法第4条第1項の各規定に違反する違法な請負契約の締結であって、地方自治法第242条第1項に規定する違法な契約の締結に該当するものである。

よって、本件請求人は、高松市監査委員が、上記の違法な請負契約の締結について責任を有する者に対して、当該違法な請負契約に係る損害の補填を求めるほか、「必要な措置」をとるよう高松市長に対して勧告することを求める。

4 請求の要件審査

本件請求は、法第242条所定の要件を備えているものと認めた。

第2 個別外部監査契約に基づく監査の請求とこれに対する措置

1 監査委員の監査に代えて個別外部監査契約に基づく監査によることを求める理由（原文）

住民監査請求の分野においては、従来の監査委員の制度は全く機能しておらず信用できないので、個別外部監査契約に基づく監査を求める必要がある。

2 高松市（以下「市」という。）長に法第252条の43第2項前段の規定による通知を行わなかった理由

本件請求の監査を行うに当たっては、監査委員に代わる外部の専門的知識を有する者を必要とするような特段の事情があるとは認められず、むしろ、監査委員の監査による方が適当であると判断したことによるものである。

第3 監査の実施

1 監査対象事項等

本件請求に係る監査対象事項は、市長が、市道五番町西宝線（以下「本件路線」という。）に自転車道を整備するため、測量設計と2件の工事を総額7,005万9,150円で工事請負業者等に発注する工事請負契約等（以下「本件請負契約」という。）を締結し、それに伴う工事代金等を公金で支出しようとしていることが、必要のないものとして、違法な契約の締結および公金の支出に該当するか否かという事項である。

そして、その措置請求の内容は、市長に対し、本件請負契約締結につき責任を有する者に損害を補填させるなど必要な措置を講じるよう勧告することを求めるというものである。

なお、監査委員は、法第242条第6項の規定により、請求人に対して、平成23年5月25日に、証拠の提出および陳述の機会を与えたが、請求人からは新たな証拠の提出はなく、陳述も行われなかった。

2 監査対象部局

本件監査対象部局は、都市整備部道路課である。

第4 監査の結果

本件請求について、監査委員は、合議により次のとおり決定した。

本件請求は、措置請求に理由がないものと判断する。

以下、その理由を述べる。

1 監査により認められた事実

監査は、関係書類を調査するとともに、監査対象部局の職員から事情聴取するなどの方法により実施し、その結果、次の各事実を確認した。

(1) 市が自転車道整備に関する施策を実施するに至った経過

ア 市における自転車道整備の必要性などに関する検討状況とその結果

市は、平坦な地形が多く、温暖で少雨な地域特性や市中心部から郊外の住宅地までが比較的短距離であり、道路網も整然と基盤整備されていることなどから、自転車利用に適した都市であり、平成12年の国勢調査によると、通勤・通学時の自転車利用率が約27パーセント

と、自転車利用者の多さは全国でもトップクラスである。

これらの背景から、市は、自転車対策事業として、レンタサイクルの整備など全国に先駆けて様々な取組を実施しており、自転車利用による交通渋滞の軽減や環境問題への貢献、都市の活性化などを目的に、平成14年3月に「高松市自転車利用環境総合整備計画」を策定し、自転車を都市交通手段の一つとして位置付け、整備路線を抽出し、段階的に整備を行ってきた。

しかし、自転車は、環境面や健康面から長所の多い交通手段である一方で、路上駐輪や自転車に関する交通事故が多く、香川県(以下「県」という。)における平成22年の人口10万人当たりの自転車事故発生件数は、201.7件に上り、7年連続して全国ワースト1位という状況であり、県の中核都市である市は、憂慮すべき事態であると考えている。

このような中、平成19年8月に、有識者で構成された「香川の自転車利用を考える懇談会」から、行政機関の長に対して提出された「香川の自転車利用に関する提言書」(以下「提言書」という。)を受け、同年10月に、国、県、香川県警察(以下「県警」という。)、市等で構成する「自転車を利用した香川の新しい都市づくりを進める協議会」が設置され、その下に、重点地区として高松地区委員会が設置されている。

この高松地区委員会は、5つの専門部会を設置し、自転車利用環境の整備と利用促進等の各種政策について、具体的な取組事項の検討を進めてきた。

この専門部会のうち、自転車と歩行者の安全な通行空間確保の検討を担当している安全空間確保部会は、自転車利用による交通渋滞の軽減や環境問題への貢献、都市の活性化などを目的に、提言書や近年の自転車利用動向を踏まえ、自転車交通量の多い路線、自転車事故の多い路線、生活の視点において重要な路線、観光の視点において重要な路線という4つの観点から重点的に対策を進める検討対象路線を抽出し、平成20年11月に、「高松市中心部における自転車ネット

ワーク整備方針」(以下「整備方針」という。)を策定している。

この整備方針において、本件路線は、自転車交通量が多い路線であること、沿線に香川大学、小学校、高等学校、盲学校、図書館等の教育施設が集積していること、更に、市役所、県庁等の官公庁施設へ向かうときに利用する路線であること、また、歩道が狭く、細街路からの車の出入りにおける接触事故の危険性があること等、歩行者や自転車利用者にとって快適な空間とは言い難い状況であることから、重点対策箇所に位置付けられており、整備手法として自転車道の整備を行うことが提案されている。

イ 市の自転車道整備に関する基本政策の樹立と本件路線の自転車道整備の概要

市は、平成20年2月に、市が目指す都市像とまちづくりの目標を示す第5次高松市総合計画を策定したが、その中で、「快適で人にやさしい都市交通の形成」を政策の一つに位置付け、「自転車利用の環境づくり」を市の主要な施策として推進することとしており、自転車を市の重要な都市交通手段として有効に活用し、歩行者と自転車の安全で快適な通行空間の確保や人と環境にやさしい交通まちづくりを目指すことを目的としているものである。

そして、市は、まちづくりの目標達成に向け、重点的、戦略的に推進する主要な施策・事業等について実施年度、事業量等を具体化し、実施計画として定めたまちづくり戦略計画において、平成22年度から24年度を対象とした重点取組事業として自転車利用環境整備事業を掲げ、本件路線ほか29路線について、整備方針に基づき、国、県、県警等の関係機関と連携し、自転車を利用しやすい環境整備に取り組むこととし、本件路線は、平成22年度と23年度の2か年で自転車道の整備を実施することとしたものである。

本件路線は、県立高松高等学校の北東交差点から、県道高松善通寺線(以下「県道33号線」という。)と合流する西宝町の交差点までの1.8キロメートルの市道で、両側に歩道のある片側2車線の道路である。

本件路線の自転車道整備の概要は、片側2車線の車道のうち、1車線を自転車道として整備することにより、歩行者と自転車の通行空間を物理的に分離するもので、交差点部は、両側に自転車歩行者道(幅員6メートル)と2車線(1車線の幅員3.25メートル)の車道部および右折レーン(幅員2.5メートル)という道路構成であり、直線部は、両側の歩道を歩行者専用とし、その内側にそれぞれ自転車道(幅員2.45メートル)を整備した上、横断防止柵を設置し、片側1車線の車道の両側には停車帯(幅員1.5メートル)を設置する道路構成としている。

ウ 市における自転車道整備実施に関する社会実験とその結果

市と安全空間確保部会は、自転車道整備に先立ち、平成21年2月2日から同月22日までの21日間、本件路線のうち県立高松高等学校の北東交差点から香川大学の北東交差点までの540メートルの区間において、車道を片側2車線から1車線にして自転車道を確保し、歩行者・自転車利用者の安全や、自動車交通への影響などを検証する社会実験を行い、交通量、自動車の信号待ち状況、自動車の通行所要時間などの交通実態の変化の把握などに関する調査を行うとともに、アンケート調査による利用者の意見の把握、検証を行っている。

その実験結果において、午前7時から午後7時までの12時間における平均自転車道通行利用率は75パーセント、このうち、午前7時から8時台のピーク時は90パーセントであったことから、市は、自転車道通行は概ね遵守されていたと認識している。

また、本件路線および本件路線と並行している路線における自動車の平日平均交通量は次のとおりである。

(単位 台/日)

	五番町 西宝線	浜街道	県道 33号線	国道11号	合計
実験前(A) H21.1	20,806	26,869	20,338	36,869	104,882
実験中(B) H21.2	19,637	26,899	20,416	37,278	104,230
(B)－(A)	△1,169	30	78	409	△652

そして、信号待ち状況については、本件路線および周辺の8つの交差点における平均で、実験中は実験前に比べ、最大渋滞長が40メートル減少し、最大通過時間が37秒減少している。

さらに、自動車の通行所要時間については、本件路線の西宝町一丁目交差点から番町交差点までの2.2キロメートルにおいて、実験中は実験前に比べ、東行きが1秒減少し、西行きが18秒増加している。

これに対し、並行する県道33号線の西宝町一丁目交差点から中新町交差点までの2.3キロメートルにおいては、実験中は実験前に比べ、東行きが42秒減少し、西行きが3秒増加している。

これらの結果から、市は、自動車交通についても、交通量は実験中は実験前に比べ若干減少しているものの、それほど顕著なものではなく、信号待ち状況や通行所要時間にほとんど変化はなく、車線数減少による渋滞等自動車交通への影響は見られなかったと判断している。

その要因として、市は、実験前から、片側2車線時の歩道側車線の通行台数は、中央側車線に比べ比較的少なかったこと、新たに6か所の幅員2.5メートルの右折レーンを確保したこと、本件路線と並行して複数の路線が存在したこと、広報や横断幕などにより事前に実験内容を周知したことなどを挙げている。

また、アンケート調査結果では、安全性が向上したという意見が、歩行者で約70パーセント、自転車利用者で約60パーセントあり、自動車利用者からも約50パーセント寄せられており、今回の取組に対して否定的な意見よりも肯定的な意見が多く、さらに、今回のような取組を他の路線でも実施した方がよいと思うかという質問に対しても、歩行者で約75パーセント、自転車利用者で約70パーセント、自動車利用者からも約50パーセントが肯定的な意見であり、市は、比較的高い評価であったと判断している。

その一方で、自転車道の走行に危険を感じるなどの意見が寄せられており、これらの要因について考察した結果、安全性確保のための車道と自転車道の明確な分離、自転車道設置や自転車道の通行方法について事前周知の徹底、地先事業所から車道へ出入りする際の安全性確

保，バス・タクシー停車位置から自転車道を横断し，歩道へ移動する際の安全性確保，沿道におけるバスベイや荷さばきスペース等の確保などに対する課題があることが明らかになった。

これらの課題について，市は，国，県，県警，民間等関係機関と連携・調整し，その解消策として，自転車道を防護柵や縁石で車道と分離すること，バスベイ・バス乗降スペースを設置すること，荷さばきへの対応のため，幅員1.5メートルの停車帯を設置することなどの対策を講じることとした。

こうした社会実験を受けて明らかとなった課題の解消に努めた結果により，安全空間確保部会から，「車道を利用した自転車道の設置は歩行者・自転車の安全な空間確保の有効な整備方針である。」との方向性が示され，市は，本件路線において自転車道整備を実施することとしたものである。

そして，市は，社会実験の実施，その結果のとりまとめ，自転車道整備の実施については，記者発表を始め，広報たかまつ，ホームページ等の媒体を活用した広報活動を行うとともに，沿道の学校・事業所・住民に対しては，懸垂幕や横断幕の掲示，看板の設置，工事のお知らせのチラシ配布，地元自治会長への周知会の開催などの周知活動を行っている。

エ 市内の国道における自転車利用環境整備の実施状況

市内中心部における自転車利用環境の整備は，関係機関が連携して計画的に推進し，効果的に自転車ネットワークを構築するため，安全空間確保部会が策定した整備方針に基づき，各道路管理者が推進しているものであるが，中央通り（国道11号および30号）における自転車利用環境の整備は，本件路線に先駆けて道路管理者である国が行っており，自転車同士の衝突または歩行者との接触事故を防止し，歩行者と自転車の安全で快適な通行空間の確保を図るため，歩道上に歩行者・自転車通行帯分離施設を整備している。

国は，この整備の実施に当たって，平成19年11月12日から同年12月9日までの28日間，中央通りのうち，高松高等裁判所付近

約 200メートルと中央公園付近約 200メートルにおいて、自転車歩行者道内での歩行者・自転車通行帯分離の社会実験を行っている。

その実験の結果、自転車通行帯の利用率が改善され、安全性が向上したと利用者の意見も良好であり、その有効性と効果を確認できたことから、国は、平成 20 年度から中央通りの歩行者・自転車通行帯分離事業を実施し、平成 22 年度に、サンポート高松から上天神町交差点までの区間において、歩行者・自転車通行帯分離施設の整備が完了しており、本件路線の自転車道整備は、その目的・手法などを共有している。

(2) 市による本件請負契約の締結とその内容

ア 本件請負契約の必要性とその締結手続

本件請負契約の内訳は、本件路線の測量と自転車道の設計業務に係る「五番町西宝線自転車道整備測量設計業務委託契約」（以下「測量設計委託契約」という。）、自転車道整備の土木工事に係る「五番町西宝線自転車道整備工事（土木）請負契約」（以下「土木工事請負契約」という。）および自転車道整備の舗装工事に係る「五番町西宝線自転車道整備工事（舗装）請負契約」（以下「舗装工事請負契約」という。）の 3 件である。

これら 3 件の契約は、本件自転車道整備の実施のため、必要不可欠なものであり、市は、本件請負契約に係る事務処理を高松市契約規則（以下「契約規則」という。）等関係諸規定に基づき行っている。

市は、本件請負契約の予定価格の積算根拠となる設計価格について、県土木部発行の土木工事標準積算基準書、実施設計積算単価、設計及び測量・調査業務等積算単価、積算の手引きなどに基づき価格算定を行っている。

そして、測量設計委託契約は、市契約事務処理要綱附則第 2 項が「工事もしくは製造の請負または測量もしくは建設コンサルタント業務の委託に係る一般競争入札または指名競争入札で市長が定めるものについては、当分の間、第 35 条第 2 項の規定にかかわらず、市長が定めるところにより、その予定価格を公表することができる。」と規

定していることから、予定価格の事前公表を行っている。

また、土木工事請負契約および舗装工事請負契約については、最低制限価格を設定し、予定価格(税抜き価格)に失格基準価格率を乗じた数字(千円未満切捨て)で算定している。

入札方式は、測量設計委託契約は公募型指名競争入札により、土木工事請負契約は一般競争入札における総合評価方式対象案件Bタイプにより、舗装工事請負契約は公募型指名競争入札における総合評価落札方式対象案件Bタイプにより行い、発注案件情報の公表、入札参加申請受付、入札書の提出、開札、落札者の決定、入札結果の公表等の入札に係る一連の手続について、かがわ電子入札システムを利用して行っている。

これらの事務手続後、測量設計委託契約は、予定価格852万6,000円に対し、株式会社中央測建が808万5,000円で落札し、市は、同社と平成22年7月1日付けで契約を締結している。

また、土木工事請負契約は、予定価格5,680万5,000円に対し、株式会社中塚工業が4,658万100円で落札し、市は、同社と平成23年1月21日付けで契約を締結している。

そして、舗装工事請負契約は、予定価格1,900万5,000円に対し、株式会社丸福建設が1,539万4,050円で落札し、市は、同社と平成23年1月17日付けで契約を締結している。

イ 本件請負契約の内容と履行状況

本件請負契約の内容は、次のとおりである。

まず、測量設計委託契約は、県立高松高等学校の北東交差点から県道33号線と合流する西宝町の交差点までの1.8キロメートルの区間における路線測量と両側で3.6キロメートルの自転車道の詳細設計である。

次に、土木工事請負契約は、施工延長が425メートルで、工事の内容は、自転車道、交差点改良2か所、排水構造物工のうちL型側溝、93か所の街渠柵工等の土木工事である。

そして、舗装工事請負契約は、施工延長が377メートルで、工事

の内容は、土工、オーバーレイ工、区画線工等の附帯工一式である。

これら本件請負契約は、関係機関等との協議に時間を要したため、いずれも平成23年3月25日付けで工期を同年6月30日まで延長する変更契約を締結し、事業を平成23年度に繰り越しており、監査時点において、施工中であった。

ウ 市の本件請負契約に関する予算措置とその執行状況

市は、本件請負契約に係る平成22年度予算として、8,000万円を措置しており、入札の結果、契約金額の総額は、7,005万9,150円となったが、その財源としては、事業費の55パーセントが国庫補助金、残る45パーセントが市債となっている。

また、平成22年度における予算執行状況は、2,400万円が支出済であり、その内訳は、平成23年2月10日に、土木工事請負契約に係る前払金として1,800万円を、舗装工事請負契約に係る前払金として600万円を、それぞれ請負業者に対し支払っており、前払金の支払に際しては、適法な請求を受け、高松市会計規則（以下「会計規則」という。）等に基づき適正に事務処理を行っている。

そして、工期の変更により、平成23年度に事業を繰り越したことに伴い、予算に関しても平成23年度に繰り越しており、平成23年6月30日に工事等が竣工した後、適法な請求を受けた日から40日以内に残りの工事代金等を支出する予定となっている。

(3) 市の本件請負契約締結による工事等発注の適法性に関する市の認識

市は、本件請負契約締結による工事等発注は、(1)のアおよびイで述べた必要性の検討結果に基づき樹立した基本政策を具現化するために実施したものであり、その実施に当たっては、(1)のウで述べたとおり、本件自転車道整備実施に先立ち社会実験を行い、その結果を受け、必要な対策を講じた上で整備の実施を決定しており、本件自転車道整備は、自転車を市の重要な都市交通手段として有効に活用し、歩行者と自転車の安全で快適な通行空間の確保や人と環境にやさしい交通まちづくりを目指した事業であり、極めて有意義なもので、何ら違法・不当なものではないと認識している。

また、市は、本件請負契約締結に係る一連の事務手続について、契約規則等関係諸規定に基づき、適正に処理されているものと認識しており、工事等発注およびそれに伴う工事代金等の支出は適法なものであると認識している。

請求人が、本件路線に自転車道を整備する必要がないとする理由の一つとして、当該工事区間における歩行者と自転車の通行量が、自動車の通行量に比べ、著しく少ないことを挙げていることについて、市は、本件路線の沿線に、高等学校2校、大学、盲学校、図書館等の教育施設が集積していること、小中学校の通学路にも指定されていること、市役所や県庁等の官公庁施設および市の業務集積エリアである中央通りにアクセスする主要な道路であることから、通勤・通学時に本件路線を通行する歩行者や自転車の量が多く、歩道内で歩行者と自転車の錯綜が生じている状況であると認識しており、周辺の他の路線と比較しても、本件路線の歩行者と自転車の通行量が、自動車の通行量に比べ、著しく少ない路線であるとは言えないと認識している。

ちなみに、平成17年の交通センサスおよび平成19年に社会実験を実施した際の本件路線および周辺の主要な路線における通行量は、次のとおりであり、市の上記認識を証左するものがある。

路線名	12時間当たりの通行量			自動車通行量に対する歩行者・自転車通行量の比率(%) (A+B)/C×100
	歩行者 (人) A	自転車 (台) B	自動車 (台) C	
五番町西宝線	912	3,007	15,887	24.7
中央通り (国税局前)	1,609	2,563	31,310	13.3
県道33号線 (香川大学南)	1,061	2,038	20,445	15.2

また、請求人が、本件工事区間において、歩行者と自転車の衝突事故が発生した記録は存在しないと主張していることについて、市は、平成18年の市中心部での事故発生箇所を示した県警提供資料により、自転車と人および自転車同士の事故は、請求人が指摘する約400メートルの工事区間においては、確認できないものの、自転車

道整備を予定している本件路線全体の1.8キロメートルのうち、平成23年度施工予定区間においては、数件の事故が生じていることを確認している。

そして、市は、歩行者と自転車の衝突事故については、事故が発生しても警察に届出を行うことが少なく、実態を把握しにくい潜在的な部分が多いと考えており、平成19年5月に国土交通省四国地方整備局香川河川国道事務所が行った「自転車利用に関するアンケート調査」において、歩行者と自転車が接触した経験は約4人に1人、歩行者と自転車がぶつかりそうになったことは約6割の人が経験していることが明らかにされており、また、県警提供資料によると、平成22年中の自転車関連事故は県下で2,022件発生し、人口10万人当たりの発生件数が全国ワースト1位となっており、その中でもJR高松駅から2.5キロメートル圏内における自転車関連事故は350件で、県内で発生した事故の17%が同圏内で発生している状況であることから、本件路線における歩行者と自転車の事故発生の危険性、可能性は相当あるものと認識している。

さらに、請求人が車線数減少により自動車同士の衝突事故の発生が予想されると主張していることについて、市は、(1)のウで述べたとおり、社会実験における自動車交通について、車線数減少による渋滞等の大きな変化が見られなかったことや、自転車道整備に当たっては、交差点部に整備前は無かった右折レーンを設けるとともに、直線部には幅員3.25メートルの車線と幅員1.5メートルの停車帯を両側に設けることにより、右折待ちや路肩への停車車両による後続車両への影響が最小限となるよう安全性に考慮した設計をしていることなどから、車線数減少が衝突事故にはつながらないものと認識している。

2 監査委員の判断

(1) 本件請負契約締結の適法性・相当性について

請求人は、本件工事区間において、自転車道整備は必要がなく、その実施のための本件請負契約の締結は、必要のないものとして違法な

契約の締結に当たると主張しているのです。まず、この点について検討する。

市は、「監査により認められた事実」(1)のアおよびイで明らかなどおり、自転車利用に適した都市であり、自転車利用者が多い一方で、近年、県における人口10万人当たりの自転車事故発生件数が7年連続して全国ワースト1位であることから、自転車利用の環境づくりを市の主要な施策として位置付けるとともに、「香川の自転車利用を考える懇談会」による提言書を受け、国、県、県警等の関係機関と連携し、「自転車を利用した香川の新しい都市づくりを進める協議会」を設置し、その下部組織である高松地区委員会安全空間確保部会が、自転車と歩行者の安全な通行空間確保について検討した上、策定した整備方針に基づき、自転車利用環境整備事業を重点取組事業として推進しているものであり、同整備事業は、行政が取り組むべき事業としての必要性は十分認められるものである。

本件路線は、前記整備方針の中で重点対策箇所に位置付けられ、整備手法として自転車道整備を提案されているものであるが、その理由は、本件路線が自転車交通量の多い路線であり、沿線に大学、小学校、高等学校、盲学校、図書館等の教育施設が集積していること、市役所、県庁等の官公庁施設へ向かうときに利用する路線であること、歩道が狭く、細街路からの車の出入りにおける接触事故の危険性がある等、歩行者や自転車にとって快適な空間とは言い難い状況であることを挙げており、本件路線における自転車道整備の実施には相応の必要性が認められる。

そして、「監査により認められた事実」(1)のウで明らかなどおり、市と安全空間確保部会は、自転車道整備の実施に先立ち、車道の一部を利用した自転車道を設置する社会実験とこれに対するアンケート調査を実施し、その結果から、自動車交通量や渋滞等に大きな影響がないことや歩行者・自転車利用者の安全性が向上することを確認した上で、自転車道整備事業の実施を決定しており、「監査により認められた事実」(1)のエで明らかなどおり、市内の国道における自転車利

用環境整備と同様の手法を採っており、その実施に至る経過や手法は、妥当なものであると言えよう。

また、市は、上記社会実験の実施結果を取りまとめて公表するとともに、自転車道整備の実施に当たっては、記者発表したのを始め、各種媒体を活用した広報活動を行ったほか、沿道の学校、事業所、住民に対しては、懸垂幕や横断幕の掲示、看板の設置、工事のお知らせのチラシ配布、地元自治会長への周知会を開催するなどしており、十分な周知活動を行っていると思われる。

さらに、市は、上記社会実験の結果によって検討すべき課題とされた安全面への配慮について、自転車道を防護柵や縁石で車道と分離すること、バスベイ・バス乗降スペースを設置すること、幅員1.5メートルの停車帯を設置することなどの必要な対策を講じることによって解決する具体的設計方針を決定している。

これらの事実を照らすと、本件自転車道整備には、その必要性、有効性が十分に認められ、この整備に関する施策を実施することは、極めて適正かつ妥当であると認められる。

そして、「監査により認められた事実」(2)のアで明らかなおおりに、本件自転車道整備の実施のためには本件請負契約の締結が必要不可欠であることは論を待つまでもなく明らかであり、市は、この契約締結に係る一連の事務手続を関係諸規定に基づき適正に行っており、何ら違法、不当なものは見当たらず、請求人の上記主張には理由がないものと判断する。

次に、請求人は、当該工事区間における歩行者と自転車の通行量が、自動車の通行量に比べて著しく少ないこと、当該区間において歩行者と自転車の衝突事故が発生した記録が存在しないことの各事実を挙げて、自転車道整備は必要がないものであると主張しているため、この点について検討する。

本件路線と周辺の主要な路線における通行量は、「監査により認められた事実」(3)で明らかなおおりに、平成17年の交通センサスおよび平成19年に社会実験を実施した際の結果から、中央通りの国税局

前、県道33号線の香川大学南における通行量と比較した場合、自転車の通行量は本件路線が一番多く、歩行者と自転車を合わせた通行量も、県道33号線より多く、中央通りと大差がないことが明らかであり、本件路線における歩行者と自転車の通行量は決して少ないとは言えない。

そして、本件路線の自動車の通行量は、中央通りの半分程度であるが、自動車の通行量に対する歩行者と自転車の通行量の比率は、本件路線が24.7パーセント、中央通りが13.3パーセント、県道33号線が15.2パーセントと、本件路線における歩行者と自転車の通行量は、自動車の通行量に比べて著しく少ないとは言えず、請求人の上記主張は失当であると言わざるを得ない。

また、当該工事区間における歩行者と自転車の衝突事故が発生した記録の存否については、「監査により認められた事実」(3)で明らかなどおり、請求人が指摘する約400メートルの工事区間においては、公式な記録は確認できないものの、本件自転車道整備区間は、本件路線全体である1.8キロメートルであり、平成23年度施工予定区間においては、平成18年の県警提供資料により、数件の事故が生じていることが確認できている。

そして、歩行者と自転車の衝突事故は、事故が発生しても警察に届出を行うとは限らないこと、平成19年5月に行った「自転車利用に関するアンケート調査」において、歩行者と自転車が衝突した経験は約4人に1人、歩行者と自転車がぶつかりそうになったことは約6割の人が経験していることが明らかにされていることから、自転車利用者の多い本件路線の当該工事区間において、歩行者と自転車の衝突事故が発生していないとは断言できないものと推認され、その記録が存在しないことをもって、本件自転車道整備の必要性がないとする請求人の上記主張は是認できない。

さらに、請求人は、車線数減少により自動車同士の衝突事故の発生が予想されるとも主張しているため、その点についても付言する。

車線数減少が自動車利用者の心理に何らかの影響を与える要因にな

ることは否定し難いものの、「監査により認められた事実」(1)のウおよび(3)で明らかなどおり、自転車道整備に先立ち実施された社会実験において、車線数減少による渋滞等の自動車交通への影響には大きな変化が見られなかったこと、市が、安全性を考慮した設計や十分な周知活動を行うなどの対策を講じていることなどから考えると、車線数減少が直ちに自動車同士の衝突事故の発生につながるものとは言い難く、本件自転車道整備が車線数減少を伴うことの故をもって、その必要性、有効性を否定するまでのものではないものと思料され、請求人の上記主張には理由がないものと判断する。

(2) 本件請負契約による工事代金等支払のための公金支出の適法性・相当性について

次に、請求人は、本件請負契約による工事代金支払のための公金支出について、市が、市道約2,400キロメートルのうち僅か400メートルについて総額7,005万9,150円もの多額の公金を支出する必要はなく、そのための公金支出は必要ないものとして違法であると主張しているので、この点について検討する。

本件請負契約の締結は、前述のとおり、適法かつ相当なものであり、「監査により認められた事実」(2)のアおよびウで明らかなどおり、契約規則等関係諸規定に基づき適正な手続がとられており、何ら違法・不当な点は見当たらないので、市が、本件請負契約に基づき工事代金等を支払うことは、当然支払うべき代価であり、これを公金から支出することには何ら違法性はないものと言わなければならない、適法なもの認められる。

本件請負契約の一部については、既に前払金が支払われているものがあるが、これは、「監査により認められた事実」(2)のウで明らかなどおり、適法な請求を受けたことにより、会計規則等の規定に基づき、適正な事務手続により支出されており、何ら違法・不当なものは見当たらない。

そして、本件請負契約の契約金額は、「監査により認められた事実」(2)のアで明らかなどおり、適正な設計書に基づき、正当な入札によ

り決定した金額であり、適正かつ相当なものと認められ、「監査により認められた事実」(2)のイおよびウで明らかなどおり、平成22年度予算で措置され、その財源を国庫補助金および市債をもって充て、工期延長による繰越手続も適正に行われており、工事竣工後は会計規則等に基づき、適正な事務手続により支出されることが予定されているが、その間に何ら違法・不当な点は見当たらず、請求人の上記主張には理由がないものと判断する。

(3) 本件請負契約の締結およびそれに伴う工事代金等支払のための公金支出における法第2条第14項および同第232条第1項ならびに地方財政法第4条第1項の各規定違反の有無について

最後に、請求人は、本件請負契約の締結およびそれに伴う工事代金支払のための公金支出は法第2条第14項および同第232条第1項ならびに地方財政法第4条第1項の各規定に違反していると主張しているので、この点について検討する。

請求人が主張する法第2条第14項および同第232条第1項ならびに地方財政法第4条第1項の各規定は、地方公共団体が、その事務を行うに当たり、必要な経費を支出する場合、最少の経費で最大の効果を挙げるようにしなければならないという趣旨を規定しているものである。本件請負契約の締結およびそれに伴う工事代金等支払のための公金支出については、前項までに論述しているところから明らかなどおり、正当な理由で、適正な手続によって行われ、適正に算定された最少の経費で最大の効果を挙げているものと認められ、前記各規定に違反するものは何ら見当たらず、違法なものとは言えない。

また、その支出が市に損害を与えるものとは到底認められず、請求人の上記主張には何ら理由がないものと言わなければならない。

以上、検討のとおり、請求人の主張はいずれも理由がなく失当である。よって、本件措置請求には理由がないものと判断する。