

監 査 公 表

8 弥監公表第 4 号

令和 8 年 7 月 21 日付けで請求のあった地方自治法（昭和 22 年法律第 67 号）
第 242 条第 1 項の規定に基づく住民監査請求に係る監査の結果を、同条第 5 項
の規定に基づき、別紙のとおり公表する。

令和 8 年 9 月 18 日

弥富市監査委員 林 伸一

弥富市監査委員 平野 広行

第 20 号様式（第 24 条関係）

8 弥監第 44－1 号
令和 8 年 9 月 18 日

請求人 代表者 [redacted] 様
[redacted] 様

弥富市監査委員 林 伸一

弥富市監査委員 平野 広行

弥富市職員措置請求監査結果通知書

令和 8 年 7 月 21 日付けで提出された地方自治法（昭和 22 年法律第 67 号、以下「法」という。）第 242 条第 1 項の規定による住民監査請求（以下「本件請求」という。）について、同条第 5 項の規定により監査を実施したので、監査結果について下記のとおり通知します。

記

第 1 監査の請求

1 請求人

代表者 [redacted]
[redacted]

2 請求書の提出日

令和 8 年 7 月 21 日

3 請求の内容

請求人提出の職員措置請求書の内容は、次のとおりである。

請求の要旨（以下の請求の要旨は、請求書の記載内容を原則原文のまま記載し、事実証明の内容などは省略している。）

1 請求の要旨

弥富市が事業主体となって推進している「JR・名鉄弥富駅自由通路及び橋上駅舎化事業（以下、本件事業）」に関し、弥富市長をはじめとする市当局は、

鉄道事業者（東海旅客鉄道株式会社等。以下、JR 東海等）との間で締結した工事施行協定等に基づき、巨額の公金支出を行っている。

しかし、本件財務会計行為は、地方自治法第 2 条第 14 項（最小経費の最大効果原則）、同法第 234 条（契約の適正性）、および市財務規則等に違反するものであり、市長等の善管注意義務違反、ならびに裁量権の逸脱・濫用による違法な公金支出（特定企業への利益供与）である。

本請求は、地方自治法第 242 条第 1 項に基づき、当該違法な公金支出の即時停止、違法な協定の無効確認、および当該支出により市に生じた損害について関係職員等への損害賠償請求を講ずるよう求めるものである。

（１）誰が、いつ、どのような財務会計上の行為を行っているか

【対象者および責任の所在】

本件違法支出に関与し、損害賠償の対象となる関係職員等は以下の通りである。

- ・ 弥富市長 安藤 正明（執行機関・最高責任者）：市の最高責任者として、地方自治法に基づく善管注意義務を負うにもかかわらず、適正な予定価格の算定および客観的な費用便益分析を怠り、市に一方的に不利益な条項を含む協定の締結を専行した。特定企業（鉄道事業者）が本来負担すべき費用を公費で肩代わりさせる違法な支出負担行為を行い、市に重大な損害を与えた故意または重大な過失の責任を負う。
- ・ 弥富市副市長 村瀬 美樹（補助機関・総括管理責任者）：首長を補佐する中核的立場にありながら、本件事業における法令違反、不平等条項、および客観的根拠を欠く公金支出のプロセスを看過・容認し、是正措置を講じなかった指揮監督上の重大な過失および善管注意義務違反の責任を負う。
- ・ 建設部長（専決権者・支出負担行為者）および 都市整備課長 XXXXXXXXXX（支出命令・検査責任者）：名鉄線路移設等において「原因者負担の原則」を意図的に歪曲し、対象工事の実態調査を怠った。さらに、詳細な設計・積算根拠が一切提示されず「一式」で計上された不透明な請求に対し、地方自治法が求める適正な対価性の確認義務を放棄し、漫然と完了検査（令和 8 年 3 月 30 日付等）および支出命令を強行した、重大な職務懈怠（財務規則違反）の責任を負う。

【財務会計上の行為の特定と期日】

監査および訴訟の対象とする違法な財務会計行為は以下の通りである。

① 違法な公金支出行為（直近の具体的な支出）

令和 8 年 3 月 26 日および 30 日に鉄道事業者から提出された完了届に基づき、令和 8 年 3 月 30 日付で市当局が完了検査を実施し、対価性の実質的審査を欠いたまま公金支払いを確定・執行した以下の支出行為。

1. 対 東海旅客鉄道： 93,417,000 円（令和 7 年度 関西本線弥富駅自由通路新設及び橋上駅舎化工事）
2. 対 名古屋鉄道： 22,090,000 円（尾西線弥富駅自由通路新設に係る鉄道施設整備）

② 違法な債務負担行為（協定締結）およびこれに基づく将来の支出

本件事業に関して市当局と JR 東海等との間で締結された一切の工事施行協定書（JR 協定書、名鉄覚書等）の締結行為。当該協定は公序良俗に反する無効な条項を含み、かつ特定企業への違法な利益供与を目的とするものであるため、当該協定を根拠とする過去・現在および将来の一切の公金支出行為（出来形払い・精算払い等を含む）。

（2）その行為は、どのような理由で違法・不当なのか

本件財務会計行為は、以下の理由により関係法令に明白に違反しており、首長および関係職員の裁量権を著しく逸脱・濫用した違法な公金支出である。監査委員は、以下の各項目について市当局および関係事業者から客観的証拠を徴取し、厳格に違法性を認定しなければならない。

第 1 の違法：地方自治法および同法施行令違反（予定価格の算定義務違反と「一式」決裁による公金支出の違法性）

市当局は本件を鉄道事業者との「協定」と称しているが、実質的には市が事業者に工事等を委託し対価の支払いを行うものであり、地方自治法第 234 条が適用される「随意契約（または工事の委託契約）」に該当する。

地方自治法施行令第 163 条および第 167 条の 2 等（ならびに市の財務規則）により、随意契約であっても、契約担当者は取引の実例価格や需給状況等を考慮し、適正な内訳（単価・数量等）に基づいた「予定価格」をあらかじめ算定する厳格な法的義務を負う。しかし、本件支出においては、公金支出の前提となる適正な価格算定プロセスおよび対価性の確認が完全に放棄されている。

調査事項および違法性の認定基準

令和 8 年 3 月 30 日付で名鉄に対して執行された約 2,209 万円の支出内訳を精査すると、電路工事（554.8 万円）、信号工事（1,400 万円）、通信工事（110 万円）、事務費（144.2 万円）のすべてが「一式」として処理されており、単価や数量といった客観的根拠が全く存在しない。JR 東海に対する約 9,341 万円の支払いについても同様である。

監査委員は市当局に対し、「協定締結時および各支出負担行為の決定時に、市が独自に作成した適正な予定価格の根拠資料（予定価格調書、詳細な設計図書、および単価表）」の提示を命じなければならない。

もし適正な算定根拠資料が存在せず、市当局が事業者の「一式見積もり（言い値）」を客観的審査を経ずに鵜呑みにして公金支出を決定した事実が確認さ

れた場合、当該行為は、地方自治法が公金支出の要件とする「対価性の確認」を放棄した重大な財務規則違反である。

これは同時に、事実上の特定企業への利益供与をもたらすものであり、地方自治法第2条第14項に基づく市長の善管注意義務違反および裁量権の著しい逸脱・濫用として、明白に違法であると認定する義務がある。

第2の違法：公序良俗に反する懲罰的違約金条項等を含む不平等協定の締結（首長の善管注意義務違反）

本件事業に係る工事施行協定第16条第2項は、市側の事由で事業を中止または変更した場合に「すべての損害額の合計額を2倍した金額」を市に負担させる旨の懲罰的違約金条項を規定している。さらに、同協定第14条および第15条等において、鉄道事業者側に故意または重大な過失がない限り、第三者への補償や苦情対応のリスクおよび費用をすべて市に全面転嫁する内容となっている。

地方公共団体の長は、契約の締結に際して市の財産的利益を保護する善管注意義務を負うが、本協定は市の正当な利益保護を完全に放棄し、特定企業に対し一方的に有利な条件を付与する「著しく均衡を失した片務的契約」である。調査事項および違法性の認定基準

国や地方公共団体が準拠する「公共工事標準請負契約約款」等における契約解除時の損害賠償範囲は、客観的に証明された「実損害」に限定されるのが法的な大原則である。実費の2倍を要求する違約金条項は、合理的な対価性を著しく欠き、民法第90条（公序良俗）に違反し無効である。

加えて、このような巨額の懲罰的違約金の存在は、将来において事業の必要性や財政負担の妥当性に疑義が生じた際、市議会が事業中止や見直しを決議すること（議会の財政統制権・議決権の行使）を財政的な恫喝によって不当に萎縮・制約するものであり、地方自治の本旨に著しく反する。

監査委員は、本協定における違約金および免責条項について「国や他市町村が鉄道事業者と結ぶ一般的な受託工事協定（または標準約款）」との比較考量に関する調査を実施しなければならない。

調査の結果、本協定が社会通念上許容される範囲を著しく逸脱した異常な不平等協定であることが確認された場合、このような公序良俗に反する無効な条項を含む協定を漫然と締結し、市に不当な財政的リスクと支出義務を負わせた市長の行為は、地方自治法第2条第14項に基づく善管注意義務の重大な違反（裁量権の逸脱・濫用）であると認定する義務がある。

第3の違法：名鉄線路移設費における「原因者負担の原則」の歪曲と違法な寄附（特定企業への利益供与）

名鉄の線路移設・機能補償費等（推計約11億7,000万円）について、市当局はこれを「自由通路整備（市道整備）に伴う支障移転」と位置づけ、全額を市

費で負担するとしている。しかし、名鉄の既存施設に対する物理的干渉（支障）の真の原因は、市が整備する自由通路本体の構造物ではなく、「JR 東海が自社の営業用インフラであるホーム上にバリアフリー設備を新設し、自社ホームの幅員を拡張したこと」に伴う名鉄側の建築限界への侵食であると強く推認される。

公共事業に伴う支障移転においては「原因者負担の原則」が厳格に適用されなければならない、市の事業（自由通路）が直接の原因でない移転費用を公費で負担することは、法令上の根拠を欠く違法な公金支出である。

調査事項および違法性の認定基準

監査委員は市当局に対し、「市が整備する自由通路の橋脚等の本体構造物が、名鉄の既存インフラに対して直接的かつ不可避的な物理的支障を与えていることを客観的に証明する詳細な土木構造物図および平面図等」の提出を厳格に求めなければならない。

当該図面等による審査の結果、市道本体による直接的支障が証明されず、移転の真の原因が「JR 東海の自社ホーム拡張（自社の営業上の利益およびバリアフリー化義務履行のための改修）」にあることが判明した場合、当該移転費用は本来、原因者である JR 東海が名鉄に対して民事上の補償として負担すべき性質のものである。

民間企業間（JR 東海と名鉄）で解決・負担されるべきインフラ改修費用を市が公費で肩代わりする行為は、公共補償の法理を著しく逸脱するものである。同時に、これは地方自治法第 232 条の 2 が厳しく制限する「公益上の必要性が認められない特定企業への違法な寄附（不当な利益供与）」に該当し、市長の裁量権の逸脱・濫用として明白に違法であると認定する義務がある。

第 4 の違法：公共補償法理（公共補償基準要綱等）の著しい逸脱による過大補償と違法な公金支出

公共事業の施行に伴う既存インフラの移転・補償においては、「事業の施行に直接必要かつ不可避な範囲」に限定され、原則として従前の機能と同等のものを補償する「現状回復」にとどめるべきである（公共事業の施行に伴う公共補償基準要綱等）。

本件事業において、既存 JR 駅舎に対する自由通路工事の直接的な物理的支障（干渉）は仮設トイレ等の極めて局所的な範囲にとどまっており、この事実は、令和 11 年度まで現行駅舎での営業がそのまま継続されることから客観的に明らかである。

にもかかわらず、市当局は物理的支障が及んでいない駅舎本体の「全部移転（改築）費用」を不当に負担している。さらに、地平駅から橋上駅舎への構造変更に伴う「機能増分（施設のアップグレードに相当する額）」、および既存施設の耐用年数経過に伴う「減耗分（いわゆる新旧交換益）」を適正に控除す

ることなく、鉄道事業者の資産価値向上分までを無批判に市費で負担している。これは公共補償の法理を完全に逸脱した明白な過大補償であり、実質的な違法寄附（利益供与）である。

調査事項および違法性の認定基準

監査委員は、国が定める「公共事業の施行に伴う公共補償基準要綱」および同実務要領等に基づき、市当局から「代替施設建設における『機能増分』および『減耗分（新旧交換益）』の具体的な控除額算定書（積算根拠および控除割合の計算資料）」を提出させ、厳格に審査しなければならない。

当該算定書が作成されていない、あるいは適正な控除が行われていないことが判明した場合、市が鉄道事業者の資産形成を不当に公費で賄っていることの決定的な証拠となる。過去の住民訴訟判例（香芝市横断歩道橋架替工事に関する奈良地裁判決等）で示された過大補償の法理に照らしても、本件支出は地方自治法第2条第14項に反する市長の裁量権の逸脱・濫用であり、明白な違法支出（特定企業への不当利得）であると認定する義務がある。

第5の違法：受益者負担の原則（自由通路要綱）の意図的潜脱および協議権の放棄による違法支出

国土交通省の「自由通路の整備及び管理に関する要綱」第5条は、自由通路の整備により鉄道事業者に著しい受益が生じる場合、その受益の限度において鉄道事業者が費用を負担させる（受益者負担の原則）旨を規定している。

本件事業において、自由通路の利用者の約95%が鉄道乗降客であることは、市議会答弁等により市自らが認める客観的事実である。この実態に照らせば、鉄道事業者（JR東海および名鉄）は本事業により、法令上自らの費用で実施すべき「バリアフリー化義務の達成」や「駅舎へのアクセス向上に伴う集客力・営業収益の増加」という莫大な直接的利益（受益）を享受する。

にもかかわらず、市当局は「本件は単なる市道整備である」との形式的な建前を盾に、同要綱に基づく適正な負担割合の算定、および鉄道事業者に対して費用負担を求める「協議権（または協議義務）」を意図的に放棄している。

調査事項および違法性の認定基準

監査委員は市当局に対し、「利用者の約95%が鉄道乗降客であるという実態下において、要綱第5条に基づく事業者負担を求めない（協議を行わない）と判断した、客観的かつ合理的な根拠（決裁文書や法的見解）」の提出を求めなければならない。

当該根拠が存在しない、あるいは著しく合理性を欠く場合、市が自ら事業者から負担金を引き出す正当な権利（協議権）を放棄したこととなる。本来であれば大幅に軽減できたはずの事業費を全額公費（市費）で負担する決定は、地方自治法第2条第14項が定める「最少の経費で最大の効果を挙げる」という財務行政の大原則に明白に違反する。市の財政的利益を守るべき市長の善管注意

義務の重大な懈怠であり、裁量権の範囲を逸脱・濫用した特定企業への違法な利益供与（公金支出）として、厳格に是正を勧告する義務がある。

第6の違法：国交省指針を著しく逸脱した費用便益分析（CVMの恣意的運用）による法的根拠を欠く公金支出

弥富駅自由通路の便益評価において第一義的に採用されるべきは、国土交通省の関連マニュアルが標準的手法として定める客観的指標「歩行者の時間短縮便益」の算出である。しかし市当局は、同手法による客観的評価を合理的な理由なく回避し、過大推計のリスクが高く「他手法の適用が困難な場合に限る」とされる仮想市場評価法（CVM）を強行に適用した。

その背景には、実態需要と膨張した事業費（約50億円）との著しい乖離がある。市の想定利用者約6,000人のうち約95%は鉄道乗降客等であり、純粋な「歩行利用者」はわずか300人に過ぎない。標準的な時間短縮便益を用い、市道として本来計上すべき純粋な歩行者300人分を計算した場合、50年間の総便益は約5.6億円にとどまる（仮に鉄道乗降客を含めても、その便益の大部分は鉄道事業者に帰属するものであり、全額市費負担の根拠とはならない）。

結果として、本来の客観的便益（約5.6億円）では、巨額の総事業費を上回ることができず、事業採択や国庫補助の必須要件である「費用便益比（B/C）1.0以上」を大幅に割り込む。この事態を回避するため、市当局は国交省の「仮想的市場評価法（CVM）適用の指針」が厳しく禁ずる「利用実態がほとんど認められない地域を含めた調査範囲の拡大」を行い、全市民を対象としたアンケート調査等によって便益を人為的かつ極端に過大推計し、B/Cを不当に引き上げたのである。

調査事項および違法性の認定基準

監査委員は市当局に対し、国土交通省マニュアルの標準的手法に基づく「歩行者時間短縮便益」を用いた客観的なB/Cの計算書を作成・提出させ、本来のB/Cが1.0を大幅に下回る客観的事実を厳格に検証しなければならない。

事業の採択基準を満たす目的で、国の指針（適用条件および調査範囲の制限）に意図的に違反し、恣意的なデータ操作によって便益を過大推計した行為は、事業実施の前提となる経済的妥当性を偽るものであり、「補助金等に係る予算の執行の適正化に関する法律（補助金適正化法）」の趣旨にも反する極めて悪質な手続的瑕疵である。

かかる客観的根拠を欠く架空の便益評価を根拠として、約50億円もの巨額の公金支出（債務負担）を決定した市長の行為は、地方自治法第2条第14項に基づく最小経費の原則を無視した裁量権の明白な逸脱・濫用であり、違法な財務会計行為であると認定する義務がある。

第7の違法：応益負担の原則からの逸脱（違法な利益供与）および行政統制機能の崩壊

本件財務会計行為は、単なる評価手法の誤りにとどまらず、地方財務行政の根幹である「応益負担の原則」を意図的に潜脱した、特定企業に対する違法な利益供与（公金支出）である。

利用者の約95%が鉄道乗降客である客観的事実に照らせば、本件施設は実態として「鉄道事業者の営業用インフラ（駅舎の一部）」に他ならず、民間事業者（JR 東海等）が事業費の相当部分を負担すべき性質のものである。しかし市当局は、前述のCVM（仮想市場評価法）の恣意的運用によって「広く市民全体が便益を享受する市道である」との事実と異なる建前を構築し、全額公費負担を強行した。

加えて極めて重大な問題は、過去の住民監査請求において、監査委員が実地調査を行おうとした際、JR 東海側から「保安上の理由」を盾に立ち入りを拒否された。

しかし、先行する雨量計移設疑惑に関する住民訴訟において、JR 東海は下請け業者の工事写真（内部の工事内容や材料検収等に関する詳細な写真）をあっさりと証拠提出している。これらの資料は公金支出の妥当性を検証する上で当然に開示されるべき基本資料であり、過去の「保安上の理由で資料は見せられない」という業者の弁明が、監査を逃れるための虚偽であったことが司法の場で客観的に証明されている。

調査事項および違法性の認定基準

地方自治法第199条第8項等は、監査委員に対し関係人の調査や帳簿書類の提出を求める強力な権限を付与している。監査委員は、独立した第三者機関としての職権を厳格に行使し、JR 東海等の民間事業者に対する実態調査（現場確認、積算根拠・詳細工事写真の提出要求）を断固として遂行しなければならない。

今後の監査において、市当局および事業者に資料提出を求めるにあたっては、「要求した客観的証拠（積算根拠や写真等）が提出されないことは、すなわち当該支出が不適切・不正な公金流出であることを自ら認める行為である」旨を明確に通告すべきである。調査対象者が恣意的な理由で調査を拒み、監査委員が再びそれに屈して実態調査を放棄することは、監査制度の根底からの否定であり、明確な「職務放棄（不作為の違法）」に該当する。

万が一、要求した十分な証拠資料が開示されない場合には、監査委員は躊躇することなく、対価性の証明を欠く当該支出を「地方自治法に反する不当かつ違法な支出である」と認定する法的義務がある。

（3）その結果どのような損害が市に生じているのか

市長等の善管注意義務違反および裁量権の著しい逸脱・濫用等の違法行為と相当因果関係をもって、弥富市には現在、以下の財産的損害が現実が発生しており、事業の進行に伴いその損害額はさらに拡大する。

1. 対価性の確認を欠く「一式」決裁による違法支出損害

適正な予定価格の算定および詳細な内訳（単価・数量）の確認義務を放棄し、事業者の言い値を鵜呑みにして漫然と執行された公金支出による損害。直近では、令和8年3月30日付等で執行された計上額1億1,550万7,000円（JR東海分約9,341万円、名鉄分約2,209万円）がこれに該当し、客観的な対価性が証明されない以上、当該支出金額の全額が市に生じた損害（不当利得）である。

2. 特定企業への違法な寄附（利益供与）による巨額の財産的損害

地方自治法第232条の2等に違反し、本来であれば民間企業（鉄道事業者）が負担すべき費用を、市が法的根拠なく肩代わりしたことによる損害。具体的には、JR東海の自社都合（ホーム拡張等）を真の原因とする「名鉄線路移設・機能補償費等（推計約11億7,000万円）」の全額負担、および既存駅舎の「機能増分（アップグレード相当額）」「減耗分（新旧交換益）」の適正な控除を怠った過大補償分であり、その損害規模は数十億円に達する。

3. 客観的評価の回避とデータ操作による事業費（総額約50億円）の損害

国土交通省の指針に違反してCVM（仮想市場評価法）を恣意的に運用し、費用便益比（B/C）を人為的に捏造した結果生じている損害。客観的指標（歩行者時間短縮便益等）によれば本来B/Cが1.0を大幅に下回り、経済的妥当性を持たない本件事業に対して公金を投じること自体が法的根拠を欠く違法行為であり、現在約50億円にまで膨張している事業費そのものが、将来にわたって市民が負担させられる不当な損害である。

4. 公序良俗に反する無効条項による将来の財政的損害（潜在的リスク）

「実費の2倍の違約金」等、市に一方的に不利益な条項を含む不平等協定を結んだことによる損害。これは、事業見直し等に関する議会の財政統制権を不当に侵害する暴利行為であり、市の自律的な財政運営を著しく阻害し、将来的に多額の違法な公金支出を強いられる極めて重大な財政的リスク（損害の蓋然性）を生じさせている。

（4）どのような措置を請求するのか

地方自治法第242条第1項の規定に基づき、監査委員においては、市当局の弁明や不十分な提出資料を漫然と追認するのではなく、独立した第三者機関として地方自治法第199条第8項等の権限を行使し、客観的かつ厳格な調査を実施した上で、弥富市長に対して以下の必要な措置を講ずるよう勧告することを求める。

1. 違法協定の無効確認および一切の公金支出の即時停止（差し止め）

民法第 90 条（公序良俗）に反する暴利的違約金条項や、地方自治法に違反する特定企業への利益供与条項を含む「本件工事施行協定等」の実体的無効を確認すること。また、当該無効な協定、および国交省指針に違反して捏造された客観的根拠を欠く「費用便益分析（B/C）」を根拠とする、将来のすべての公金支出（出来形支払い、精算支払い等の一切の支出負担行為および支出命令）を直ちに停止（差し止め）するよう勧告すること。

2. 客観的証拠の強制徴取による対価性の検証および負担割合の是正（再協議）命令

市当局が対価性の確認義務を放棄し「一式」として漫然と承認した令和 8 年 3 月 30 日付支払等に関し、詳細な設計図書・積算内訳書・工事写真等を鉄道事業者から直ちに提出（強制徴取）させ、監査委員自らの責任において価格の妥当性を厳格に検証すること。

その上で市長に対し、関係法令に基づく「客観的な指標（歩行者時間短縮便益）による費用便益分析の再実施」、ならびに「原因者負担の原則（名鉄移設費は JR 東海負担）」「公共補償の法理（機能増・減耗分の厳格な控除）」および「自由通路要綱第 5 条に基づく受益割合」を厳密に適用し、適法な負担割合へと協定を直ちに再協議・是正するよう勧告すること。

3. 不当利得返還請求および関係職員等に対する損害賠償請求の勧告

既に違法に支出された名鉄線路移設費の肩代わり分、既存駅舎の過大補償分、および対価性が証明されない「一式」支出分（直近の令和 8 年 3 月 30 日付支払分を含む）について、市長は不当利得者である鉄道事業者に対し、直ちに不当利得返還請求権を行使すること。

当該返還請求に応じない場合、または市長が請求権の行使を怠る場合には、本件違法協定を推進し、裁量権を逸脱・濫用して違法支出を決裁・執行した弥富市長 安藤正明、副市長 村瀬美樹、建設部長、都市整備課長 ■■■■■ の各個人に対し、市に与えた損害全額を連帯して賠償するよう（損害賠償請求の訴えの提起等）勧告すること。

第 2 要件審査及び請求の受理

本件請求については、所要の法定要件を具備しているものと認め、令和 8 年 7 月 21 日付けで受理した。

追加の資料は令和 8 年 7 月 21 日及び 8 月 19 日に提出され受理した。

第 3 監査の実施

本件について、以下のとおり監査を実施した。

1 請求人の証拠の提出及び陳述

法第 242 条第 7 項の規定に基づき、請求人に対して、証拠の提出及び陳

述の機会を与え、令和 8 年 8 月 19 日に陳述を行った。

2 監査対象部局の陳述

令和 8 年 8 月 19 日に建設部長、都市整備課長及び担当職員より陳述を行った。

第 4 監査の結果

1 確認した事項

- (1) 東海旅客鉄道株式会社（以下、「J R」とする。）と弥富市（以下、「市」とする。）の協定締結と、令和 7 年度の協定書に基づく委託工事に関する時系列について（令和 4 年度から令和 6 年度の委託工事等に関することは一部省略する。）

①令和 4 年 3 月 23 日

弥富市議会（以下、「議会」とする。）において「関西本線弥富駅自由通路新設及び橋上駅舎化工事の協定の締結について」（議案第 19 号）を議決する。

協定金額（協定で掲げられた工事金額） 2,951,800,000 円（税込）

（※ 以下、金額については全て税込とするため、税込表記は省略する。）

②令和 4 年 4 月 1 日

市と J R との間で「協定書」を締結する。

工事費総額概算 2,951,800,000 円

工事費負担 市 2,897,300,000 円

J R 54,500,000 円

③令和 4 年 4 月 1 日

市と J R が令和 4 年度から令和 9 年度までの工事費の支出（見込）年度及び金額に関する「覚書」を締結する。

	市	J R
令和 4 年度	56,663 千円	0 千円
令和 5 年度	469,889 千円	0 千円
令和 6 年度	493,921 千円	0 千円
令和 7 年度	1,577,103 千円	12,300 千円
令和 8 年度	272,296 千円	42,200 千円
令和 9 年度	27,428 千円	0 千円
計	2,897,300 千円	54,500 千円

④令和 5 年 12 月 22 日

議会にて「関西本線弥富駅自由通路新設及び橋上駅舎化工事の協定の変更について」（議案第 39 号）を議決する。

変更後の協定金額 3,781,800,000 円

⑤令和6年2月7日

市とＪＲとの間で「変更協定書」を締結する。

工事費総額概算 3,781,800,000 円

工事費負担 市 3,714,800,000 円

ＪＲ 67,000,000 円

⑥令和7年4月1日

市とＪＲが「年度協定書」を締結する。

工事費負担 市 102,000,000 円

ＪＲ 負担なし

施工期間 令和7年4月1日から令和8年3月31日まで

⑦令和7年4月9日

令和7年度協定第4条に関する工事費納入計画書に基づき、ＪＲから市に対し、工事費の請求をする。

請求金額（4月期） 25,000,000 円

同年4月30日 市より支払い。

《支払内訳》

ＪＲ名鉄弥富駅自由通路整備（以下、「自由通路整備」という。）に関する工事委託 3,000,000 円

支障移転に関する負担金 22,000,000 円

⑧令和8年2月27日

ＪＲは施工状況を精査した結果、変更された工事費納入計画書に基づく工事費の請求をする。

請求金額（3月期①） 68,414,392 円

（3月期②） 8,585,608 円

⑨令和8年3月10日

市は、ＪＲの令和8年2月27日付の請求に基づき、令和7年度委託工事の精算をするためにＪＲへ前金払（予納）として、自由通路整備に関する工事委託 67,426,356 円及び負担金 988,036 円を支払う。

⑩令和8年3月26日

市とＪＲは、工事費の費用及び負担について令和7年度工事費負担額調書に基づき、「変更年度協定書」を締結する。

工事の施工に要する費用は、総額概算 93,417,000 円で、負担割合は下記のとおりである。

工事費負担 市 93,417,000 円

ＪＲ 負担なし

⑪令和8年3月26日

ＪＲは市へ令和7年度協定第6条（工事の実績報告）に基づき、令和7

年度工事の実績状況を決算実績報告書及び透明性資料（契約関係書類、出来形写真等）により報告をする。

⑫令和 8 年 3 月 30 日

市は、完了検査を実施（結果合格）。また、令和 8 年 2 月 27 日付工事費納入計画書記載の「3 月期②」の納入は不要とし、納入済み額は 93,414,392 円となる。

（2）名古屋鉄道株式会社（以下、「名鉄」という。）と市の協定締結と、令和 7 年度の協定書に基づく委託工事に関する時系列について

①令和 4 年 3 月 23 日

議会にて、「弥富駅自由通路新設に係る鉄道施設整備に関する覚書の締結について」（議案第 20 号）を議決する。

覚書金額 1,092,470,000 円

②令和 4 年 4 月 1 日

市と名鉄が「弥富駅自由通路新設に係る鉄道施設整備に関する覚書（以下、「覚書」という。）」を締結する。

工事費総額概算 1,092,470,000 円

工事費負担 市 1,023,990,000 円

名鉄 68,480,000 円

③令和 7 年 4 月 1 日

市と名鉄が「弥富駅自由通路新設に係る鉄道施設整備に関する令和 7 年度協定書（以下、「令和 7 年度協定書」という。）」を締結する。

工事費負担 市 95,230,000 円

名鉄 負担なし

市負担の資金計画 第 1 回（協定締結時） 38,000,000 円

第 2 回（精算時） 57,230,000 円

施工期間 令和 7 年 4 月 1 日から令和 8 年 3 月 31 日まで

④令和 7 年 4 月 1 日

名鉄から市へ令和 7 年度協定書第 9 条に基づいて工事費の請求をする。

請求金額（第 1 回） 38,000,000 円

⑤令和 7 年 4 月 30 日

市は、名鉄の令和 7 年 4 月 1 日付の請求に基づき、前金払として、自由通路整備に伴う支障移転に関する負担金 38,000,000 円を支払う。

⑥令和 8 年 3 月 18 日

市と名鉄は、工事費及び負担内訳の工事費負担額調書及び資金計画書を改め、「第 1 回変更協定書」を締結する。

工事の施工に要する費用は、概算総額 22,090,000 円で、負担割合は下記

のとおりである。

工事費負担 市 22,090,000 円
名鉄 負担なし

⑦令和 8 年 3 月 18 日

市は、第 1 回変更協定書に基づく精算額で、名鉄から弥富駅橋上駅舎等整備工事負担金を返納するために 15,910,000 円の返納命令書を起票する。

⑧令和 8 年 3 月 30 日

名鉄は市へ令和 7 年度協定書第 10 条第 1 項（工事の完了確認及び精算）に基づき、令和 7 年度工事について完了実績報告内訳書及び令和 7 年度施行協定完了実績報告書（透明性資料（契約関係書類、写真等））で報告を行う。

⑨令和 8 年 3 月 30 日

市は、完了検査調書において検査結果で合格とした。

⑩令和 8 年 4 月 30 日

名鉄が弥富駅橋上駅舎等整備工事負担金の返納分 15,910,000 円を納入する。

（3）国費の補助金要望のための打合せ等から補助金納入までの時系列について

①令和 6 年 8 月 16 日

市と愛知県都市整備課（以下、「県」という。）との間で、自由通路整備に関する打ち合わせを実施する。

そこで、「費用便益比（ B/C ）1.57」について仮想的市場評価法（CVM）に基づき算出したことを、市から説明する。

②令和 6 年 9 月 2 日

県より、先述の費用便益につき、算定資料の提出依頼が国土交通省中部地方整備局都市整備課（以下、「国」とする。）よりあった旨、市に連絡がある。

翌日（3 日）に、市は県を介して国に同資料を提出する。

③令和 6 年 9 月 13 日

国、県、市の担当により打ち合わせを行う。

費用便益比（ B/C ）につき、市より次の 2 点が説明された。

- i) 費用便益について、「自由通路整備事業」「橋上駅舎事業」「駅前広場整備事業」それぞれの事業において事業効果を総合的に評価することが可能な仮想的市場評価法（CVM）を採用し算出している。

具体的には、令和 2 年 11 月に行った「JR・名鉄弥富駅の利用・整備事業に関するアンケート調査（以下、「アンケート調査」という。）

により「本件事業に対し一人当たり毎月いくら負担してよいか」を尋ね、回答を集計し、支払い意思額を算出の上、便益とする方法である。

- ii) 令和５年度に、ＪＲと全体協定を見直し総事業額が変更になったため、費用便益比（Ｂ／Ｃ）を算出し直したところ、１．７９から１．５７となった。

④令和７年１月８日

国の「都市・地域交通戦略推進事業」における令和７年度本要望について、市からの提出資料の中で、費用便益比が「１．５７」として明記される。

要望の内容は下記のとおりである

令和７年度 事業費 197,230,000 円

内訳 ＪＲ 102,000,000 円

名鉄 95,230,000 円

国費要望額 95,115,000 円（190,230,000 円の 1/2 補助率）

⑤令和７年４月１８日

国費要望額の内示額 50,750,000 円に基づき、令和７年度社会資本総合整備事業防災・交通安全交付金の交付申請書（令和７年４月１８日付７弥都第 22 号）を弥富市長から国土交通大臣宛てに申請する。

⑥令和７年６月２４日

社会資本整備総合交付金交付決定通知書（令和７年６月２４日付国官会第 8829 号）にて、国土交通大臣から弥富市長宛てに交付金 50,750,000 円の交付決定が通知される。

⑦令和８年１月２１日

令和７年度国土交通省所管国庫補助金等請求について（令和８年１月 21 日付 7 弥都第 138 号）、概算払内訳書及び工事執行状況調書を添付し、弥富市長から愛知県知事宛てに請求書を提出する。

⑧令和８年３月 31 日

国庫補助金 50,750,000 円が市へ納入される。

（４）本件請求の中で、請求人が違法・不当と主張する第 1 の違法から第 7 の違法に対する、都市整備課の見解と対応について

ア 第 1 の違法として、予定価格の算定義務違反と「一式」決裁による公金支出の違法性の主張については、以下のとおりである。

（ア）予定価格の決定事務を行っていないことについて、議会の承認を得た上で協定を結び、協定内容には事業費が明記されているため、協定金額は承認されていると判断できる。よって、弥富市契約規則第 26 条の 3 のただし書きに基づき予定価格の決定を不要とした。

(イ) 積算根拠が示されておらず、価格に対して適正かの判断をせずに検査を行ったとの主張について、検査内容はそもそも価格が適正かどうかの検査ではなく、市が支払った金額を滞留させず、契約・支払いを行っているかの事務的な検査である。価格が適正かどうかの判断は、ＪＲからは内部資料となる詳細な積算資料は提出できないとの説明を受けており、また、本件事業に関し争われた、名古屋高等裁判所の判決（令和６年８月８日令和６年（行コ）第３４号（以下、「第二審判決」という。）では、「市が仕様等を確定して、発注者となる工事を行うことは技術的な専門性から不可能であり、２社に工事を委託する方式を取らざるを得ない」といった判断や「個別事業費の内訳についても、細目の予算を提示し、完了時には余剰金を算定していることから、相応の根拠をもって概算額を算定したものといえ、（一部省略）本件事業に係る工事には専門的な技術を要し、調査業務に７０８万円余りの業務委託料を要したことからすれば、第三者に見積りを依頼することは現実的ではなく、不当にＪＲの出損を抑えたと認めることはできない。（一部要約及び抜粋）」と判断されていることから、協定どおり事業が進んでいけば適正であると判断した。

イ 第２の違法として、損害の負担を規定している市とＪＲとの協定書第１６条第２項で「損害合計額の２倍を負担」としていることは、公序良俗に反する懲罰的違約金条項等を含む不平等協定の締結であるとの主張について

協定書第１６条第２項は「原状回復に要する一切の費用及びその他本件事業が中止に至らないものと相手方が信頼したことに伴う全ての損害額の合計額を２倍した金額を損害賠償の予定額として負担するものとする。」という条項である。この２倍について民法第９０条の公序良俗に反すると主張するが、事業者間の契約において民法第４２０条の予定損害金はあらかじめ決めるものとされ、２倍が民法第９０条に反するというのは請求人の主観で客観的根拠がない。現に鉄道事業者とその他行政の協定事例を参考として締結したものである。また、長期間に及ぶ本事業を計画的に進めていく必要があるため、事業が停滞もしくは中止することは双方に大きな損害が生じることとなり、そのような事態にならないために損害賠償金額を２倍とすることで双方に対して抑止効果を図るものである。

ウ 第３の違法として、ＪＲが負担すべき名鉄線路移設費を市が負担していることは、「原因者負担の原則」の歪曲と違法な寄付の主張について

名鉄施設の支障移転は、ＪＲの橋上駅舎からホームへの階段およびエレベーターを設置するには、現ホーム幅では不足し、拡幅する影響で支

障となる。しかし、ＪＲ駅舎が橋上化しなければならないのは、自由通路を整備する際に現ＪＲ地平駅舎が支障となり、地平では再建不可能であったことから、名鉄施設の移設の原因は自由通路事業にある。よって、名鉄施設について、市が機能補償することは不当ではない。

また、このことについては、第二審判決により、「自由通路と併せて橋上駅舎を整備することは、自由通路の利用促進の観点から必要とされたものであり、名鉄施設の移設費用は、自由通路整備に直接必要な費用である。」と認められるところである。

エ 第４の違法として、公共補償法理の著しい逸脱による過大補償と違法な公金支出の主張について

本件の補償は、公共補償であり、一般補償との大きな違いとして、一般補償が財産的な価値を補償するという考え方を基本としているのに対して、公共補償は、対象が公共的な施設でその機能が失われると利用者に支障を生じさせることになるので、機能維持ができるように補償するという考え方である。これは、自由通路の整備及び管理に関する要綱（以下、「本件要綱」という。）にも規定されている。また、同要綱において、駅舎建替え相当額および本来負担すべきバリアフリー施設の整備費は補償費から控除するとされ、本件においてもこれに従っている。

オ 第５の違法として、受益者負担の原則の意図的潜脱及び協議権の放棄による違法支出の主張について

本事業は、各鉄道事業者の線路による南北の分断および東西にある危険な踏切の横断対策として行う事業であり、二審判決より、「都市基盤事業者が市街地分断の解消や踏切対策等のまちづくりの一環として整備する自由通路は、基本的に市が事業主体となることが、著しく妥当性を欠くものと認められない。」として、市が事業主体となって都市計画道路を整備する必要性、合理性が認められている。よって、自由通路の利用者の多数が鉄道利用者であっても、本事業の目的である市街地の分断解消や危険な踏切横断対策としての効果が変わるものではない。また、バリアフリー施設については、上述で説明したとおり、同要綱において、駅舎建替え相当額および本来負担すべきバリアフリー施設の整備費は補償費から控除するとされ、鉄道事業者が負担することとなる。

カ 第６の違法として、国交省指針を著しく逸脱した費用便益分析（ＣＶＭ）の恣意的運用による法的根拠を欠く公金支出の主張について

本事業で費用対効果を算定するにあたって採用している「仮想的市場評価法（ＣＶＭ）」は、移動距離・時間の短縮という時間価値のみならず、危険な踏切を渡らなくて済むといった安全的な価値、市街地の分断解消、まちの賑わい空間の拡充ならびに駅周辺地区のバリアフリー化等の市

が本事業の目的としている多角的な価値について算定できる手法であり、アンケート調査により支払意思額を集計し便益を算出している。

キ 第7の違法として、応益負担の原則からの逸脱（違法な利益供与）及び行政統制機能の崩壊の主張について

第二審判決より、「自由通路整備要綱3条1号が「都市基盤事業者が市街地分断の解消や踏切対策等のまちづくりの一環として整備、管理する自由通路」と規定し、同条3号が「鉄道事業者が鉄道或いは駅の整備の一環として整備、管理する自由通路」と規定し、自由通路の利用者が主に鉄道利用者か否かによって自由通路を分類しているのではなく、自由通路の整備の目的を主眼として分類していることからすれば、本件自由通路の想定される利用者95%程度が鉄道利用者であることを踏まえても、本件自由通路が弥富駅周辺の市街地の南北の分断の解消や弥富駅の東西の本件各踏切の歩行者の安全確保の対策等のまちづくりの一環として整備、管理するものである以上、本件自由通路は、本件要綱3条1号に該当するものといえる。そして、（一部省略）本件自由通路を整備・管理することは、まちづくりの一環であるということができ、本件自由通路の想定利用者の大半が鉄道利用者であることをもって、市が事業主体として本件自由通路を整備することが不合理とは言えない。」として、利用者で整備主体は決まらないことが示されている。

また、別件雨量計設備移設に関する住民監査請求の現地確認において、工事写真やJR単独工事契約書等の資料はJR担当者からタブレットで提示・説明があったと監査結果通知に記載されており、住民訴訟の証拠資料として提出したものが監査において開示されなかったことはない。保安上の理由で「駅舎執務室への立ち入りを拒否した」ことを「資料はみせられない」との見解は誤認である。

2 判断

確認した事項等に基づき、請求人は本件支出が財務会計上違法または不当であるという主張について、以下のとおり判断する。

まず、次の（1）を前提とした。

（1）ア 市は、各鉄道事業者とそれぞれ協定で締結している目的は委託工事を実施するためである。

そもそも、委託工事となった理由は、本件事業が、鉄道施設（駅）内に鉄道を運行させながら道路（自由通路）を設置する工事であるため、鉄道の運転保安等確保や鉄道技術基準等専門的な知識が必要となる。

また、建設工事公衆災害防止対策要綱土木工事編（国土交通省告示

第 496 号 令和元年 9 月 2 日) 第 6 章第 40 鉄道事業者との事前協議
第 2 項では、「発注者は、鉄道敷内又は鉄道敷に近接した場所で土木工
事を施工する場合においては、鉄道事業者に委託する工事の範囲及び
鉄道保安に関し必要な事項を鉄道事業者と協議しなければならない」
となっている。

このような事情から、法 234 条第 2 項により鉄道事業者と随意契約
となる協定を議会の承認議決を得て、各鉄道事業者と締結した。

また、協定では工事費総額概算を示した上で、年度別協定を締結し、
J R が提出する工事費納入計画書及び名鉄が提出する資金計画書に基
づき、前金払（概算払）することになっている。そして、工事費の精
算は、各鉄道事業者が年度毎の工事の施工に係る実績状況等を市に報
告し、その実績報告書に基づき工事の出来形等を確認するものとなっ
ている。

その実績状況等を市（都市整備課）に報告する際の資料が透明性資
料と呼ばれる。透明性資料の主な目的は、市が前金払した負担額が確
実に使われたことを確認し、余剰金が発生していないか精算関係を確認
する資料であって、委託工事の詳細な完了検査をするための資料で
はない。

イ 次に、請求人は、この駅前整備事業につき、市を被告とする住民訴
訟（名古屋地方裁判所 令和 4 年（行ウ）第 39 号 令和 6 年 3 月 7 日
判決、名古屋高等裁判所 令和 6 年（行コ）第 34 号 同年 8 月 8 日判
決（以下、「当該裁判」という。)) を提起している。

概要は、「市が事業主体となって本件事業（弥富駅に自由通路、J R
の橋上駅舎及び名鉄の地上駅舎を整備する事業）を施工することは、
本件協定等（令和 4 年 4 月 1 日付けで市と J R が締結した協定、及び
市と名鉄の覚書）の締結及びこれに基づく支出は、法 2 条 14 項、地方
財政法 4 条 1 項に違反し、違法であり、本件協定等に基づく負担金等
の支払いによって市に損害が生じた」などと主張して、市長に対し損
害賠償を求めるとともに、本件協定等に基づく市の未執行の支出の差
止めを求めた住民訴訟である。

原告たる請求人らは、「市は、個別事業費の内訳、予定価格や積算
価格を公表せず、J R に対し積極的に事業内容や事業費の削減を求め
たり、合い見積もり（原文ママ）を取ることもなく、J R の提案の合
理性を検討せずに、J R の橋上駅舎化を本事業に含めつつ、J R の出
捐金を限りなく少額とした」旨を主張した。

裁判所は、「本件事業（弥富駅に自由通路、橋上駅舎を整備する事業）
は、軌道敷内及び軌道敷に近接した場所での工事が必要となるもので

あり、最終的に名鉄の線路の移設を伴う工事が計画されていることからすれば、鉄道施設の運行に影響を及ぼす可能性があるという特殊性、専門性があるため、本件２社に委託し行うほかなく、ゼネコン業者等から助言を受けたとしても、市が仕様等を確定して、発注者となる工事を行うことは技術的な専門性から不可能であり、本件２社に工事を委託する方式を採らざるを得ないと解される。このような鉄道委託工事において公表が求められる内容は、地方自治体が発注者となる場合と自ずと異なるというべきであり、国土交通省作成に係る「都市・地方整備局、河川局、道路局所管公共事業において鉄道事業者等が工事を行う場合の費用等の透明性確保について（平成 16 年 7 月 1 日）」及び「公共事業における鉄道委託工事を行う場合の透明性の確保の徹底に関する申し合せ（平成 21 年 1 月 22 日）」において、事業実施主体が予定価格及び積算価格を公表することまでは求められていないことに照らすと、市が予定価格や積算価格を公表していないことは、本件事業の事業費やその分担が不当であることを推測させるものではない。」と判断している。

- (2) 以上の(1)を踏まえ、請求人が違法・不当と主張する第 1 の違法から第 7 の違法までを判断する。

ただし、第 3 の違法から第 5 の違法の主張については、まとめて判断する。

ア（第 1 の違法）地方自治法及び同法施行令違反（予定価格の算定義務違反と「一式」決裁による公金支出の違法性について

請求人は、市は予定価格を算定する法定義務を行っておらず、また、対価性の確認義務を放棄し「一式」として漫然と承認し、適正な算定根拠も存在しないまま「一式」表記された実績報告書にて客観的審査もせず公金支出をしたと主張する。

まず、予定価格については、弥富市契約規則（以下、「契約規則」という。）第 15 条で予定価格の決定方法を、第 26 条の 3 で予定価格の決定が規定されている。

予定価格の決定方法につき、鉄道事業者との委託工事であるため、議会の承認を得た上で協定を結び、協定内容には事業費が明記されているため、予定価格としての協定金額は承認されていると判断できる。

さらに、当該工事は性質上、技術的な専門性を有することから見積書を徴することが難しく（同規則第 27 条の 2 第 7 号）、同規則第 26 条の 3 のただし書きで「市長が特に必要がないと認めたときは、この限りでない。」となっており、予定価格を決定しなかったことが、ただちに違法・不当とまではいえない。

次に、「一式」として漫然と承認し、適正な算定根拠も存在しないまま実績報告書にて客観的審査もせず公金支出をしたこと」について、請求人は、訴訟においても同様の主張をしている。「市は、個別事業費の内訳、予定価格や積算価格を公表せず、ＪＲに対し積極的に事業内容や事業費の削減を求めたり、合い見積もり（原文ママ）を取ることもなく、ＪＲの提案の合理性を検討せずに、ＪＲの橋上駅舎化を本事業に含めつつ、ＪＲの出捐金を限りなく少額とした旨」述べている。

この主張は、先述の訴訟においても言及されたものであるが、裁判所は、先述のとおり、事業の特殊性、専門性及び国の「都市・地方整備局、河川局、道路局所管公共事業において鉄道事業者等が工事を行う場合の費用等の透明性確保について（平成 16 年 7 月 1 日）」及び「公共事業における鉄道委託工事を行う場合の透明性の確保の徹底に関する申し合せ（平成 21 年 1 月 22 日）」に照らし合わせて検討し、「市が予定価格や積算価格を公表していないことは、本件事業の事業費やその分担が不当であることを推測させるものではない。」と示している。

その上で、各鉄道事業者の委託工事は、議会の議決を得て、協定（覚書）を締結し、その協定（覚書）に基づいて各年度の工事に係る協定を交わしている。

また、各鉄道事業者は、市に対し、工事の施行に係る実績状況等を報告する際に、実績報告書とともに、工事内容や完了写真での説明を行い、市はそれを受けて出来形等を確認、さらには工事の公正性と透明性を確保するための資料（透明性資料）を受領している。そして、それらの確認を踏まえ、市は検査を行っている（結果は合格）。

以上のことから都市整備課の検査方法・体制の具体的内容は、契約の履行の確保（検査）を規定する法 234 条の 2 第 1 項に違反しているとまではいえない。

なお、市による各鉄道事業者への公金の支出についても受託者（ＪＲ及び名鉄）との協定に基づく書類・報告や検査結果を前提として支出決定を行うことも市の裁量権の範囲の逸脱又は濫用があるとは認められないことから、弥富市予算決算会計規則に違反しているとはいえない。

イ（第 2 の違法）公序良俗に反する懲罰的違約金条項等を含む不平等協定の締結（首長の善管注意義務違反）について

請求人は、ＪＲとの協定書の第 16 条第 2 項「原状回復に要する一切の費用及びその他の本件事業が中止に至らないものと相手方が信頼した

ことに伴う全ての損害額の合計額を2倍した金額を損害賠償の予定額として負担するものとする。(以下省略)」という規定が民法第90条の公序良俗に反すると主張する。

民法第420条において、当事者間の契約において、予定損害額をあらかじめ決められることができるとされており、他の自治体でも当市と同様の条項があることから「2倍条項」が公序良俗に直ちに反するとまではいえない。

また、本協定は、令和4年3月23日に、市議会で「関西本線弥富駅自由通路新設及び橋上駅舎化工事の協定の締結について」(議案第19号)で議決承認されており、手続上の不備はないと判断する。

ウ(第3の違法)名鉄線路移設費における「原因者負担の原則」の歪曲と違法な寄付(特定企業への利益供与)について、(第4の違法)公共補償法理(公共補償基準要綱等)の著しい逸脱による過大補償と違法な公金支出について、及び(第5の違法)受益者負担の原則(自由通路要綱)の意図的潜脱および協議権の放棄による違法支出について

請求人は、「原因者負担の原則(名鉄移設費はJR負担)」、「公共補償の法理(機能増、減耗分の厳密な控除)及び「自由通路要綱第5条に基づく受益割合」を厳密に適用し、適法な負担割合へと協定を直ちに再協議・是正するよう主張する。

請求人は、前述の訴訟で同様の主張をしており、「本件事業費のうち、名鉄の鉄道施設の移設費用、JRの跨線橋の撤去費用、JRの貨物取扱業務のための機能の補償費用、名鉄の駅舎の新設費用は、本件自由通路の整備に必要がない、又は本件2社の利益となる等の理由で、市が負担できない費用である旨」述べている。

裁判所は、「本件自由通路と併せて橋上駅舎を整備することは」、「利用者の利便や自由通路の利用促進の観点から必要とされたものであり、名鉄の鉄道施設の移設は、本件自由通路及び橋上駅舎の整備に伴い必要となったものから、その費用は、自由通路の整備に直接必要な費用であり、バリアフリー対応としてのJRの受益は、これを念頭に協議がされていることに照らせば、JRの負担額として考慮されているものと認められる。

跨線橋の撤去費用についても、既存跨線橋を利用しながら施工することを前提として本件自由通路の位置が決められ、既存跨線橋を活用して仮設跨線橋を設置せずに工事を行うことが可能となっていると認められるから、本件要綱(国土交通省都市・地域整備局 平成21年6月1日 自由通路の整備及び管理に関する要綱)において、自由通路の整備費に含めることができる費用である」という。

「また、市がJRの貨物取扱業務のための機能を前提とした補償をし

ていると認めるに足りる証拠はない。

さらに、名鉄の駅舎の整備に関する費用についても、本件要綱第5条第1号では、自由通路整備に伴う既設駅施設の補償を公共事業の施工に伴う公共補償基準要綱に従って定めるべきとしており、同要綱は、公共事業の施行によりその機能を廃止し、又は休止することが必要となる起業地内の公共施設等に対する補償は、機能回復（公共事業の施行により廃止し、又は休止することが必要となる起業地内の公共施設等の機能を、当該機能を構成している諸要素を総合的に見て、技術的、経済的に可能な範囲で、合理的な形で再現し、又は復元することをいう。（同第3条第4項））が図られるよう行うものとしている（同第6条第1項）から、本件自由通路を設置するに当たり、本件2社の駅舎として利用されている既存駅舎が利用できなくなる以上、駅舎利用に関する権利形態にかかわらず、その機能回復として、JRの駅舎及び名鉄の駅舎を整備することは、同要綱に従ったものといえる。この点、名鉄は、既存駅舎をJRから貸借しているため、新たに整備する駅舎の所有権を取得することにより、JRに支払っている賃料を支払う必要がなくなるが、JRとの協議において、JRの賃料収入に対する補償は検討対象にされておらず、市はこれに対する補償をしていないと認められるから、市が既存駅舎の機能回復に関して全体として過大な負担をしたとはいえない。これに加え、改札口の分離は本件2社の双方が希望し、特に名鉄がこれを強く求めており、市は、駅舎は名鉄が負担するものと考えている旨をいったんは伝えたものの、名鉄から、市の要望を受けて、事業費を13億円から11億円に下げる設計変更をしたが、駅舎に関する費用負担を求められるのであれば、当初の13億円の計画に戻る、弥富駅は名鉄の施設でもあると考えている旨の主張がされた経緯があることをも考慮すれば、本件事業においてJRの橋上駅舎及び名鉄の地上駅舎の建設を計画し、自由通路整備費としてこれに係る費用を市が負担することが、本件要綱第5条に違反するとは認められず、社会通念に照らして著しく妥当性を欠くものとも認められない」として、「本件事業の内容、本件事業費及びその分担が本件要綱第5条の費用負担の規定に違反し、その内容が社会通念上に照らして著しく妥当性を欠くとは認められない」と判示している。

この判決及び国の各要綱を検討するに、請求人のいう違法性は認められない。

エ（第6の違法）国土交通省指針を著しく逸脱した費用便益比（ B/C ）の分析手法（CVM）の恣意的運用による法的根拠を欠く公金支出について

請求人は、国土交通省指針に違反して捏造された客観的証拠に欠く「費用便益比（ B/C ）」を根拠とする、将来すべての公金支出（出来形支払

い、精算支払い等の一切の支出負担行為及び支出命令）を直ちに停止（差し止め）するよう主張する。

市は、本事業における費用便益比（ B/C ）で仮想的市場評価法（CVM）を採用している。この評価法を採用した理由は、JR・名鉄弥富駅における「自由通路整備事業」、「橋上駅舎整備事業」、「駅前広場整備事業」の事業効果を総合的に評価するためには、移動距離・時間の短縮という時間価値のみならず、危険な踏切を渡らなくて済むといった安全的な価値、市街地の分断解消、まちの賑わい空間の拡充ならびに駅周辺地区のバリアフリー化等の市が本事業の目的としている多角的な価値について算定することを踏まえて採用されたものであり、令和2年11月にアンケート調査を実施し、本事業に対して一人当たり毎月いくら負担してよいかを尋ね、支払意思額を集計し便益を算出している。

令和6年9月13日には、市は国、県との打ち合わせの中で、上記理由により、仮想的市場評価法により費用便益比（ B/C ）を分析したことを説明し、令和5年度に労務費や資材価格の上昇等によりJRと全体協定を見直し総事業額が増額変更になったため、費用便益比（ B/C ）を算出し直すと、1.79から1.57となったことを説明した。

令和7年度の国庫補助金で国土交通大臣より、社会資本整備総合交付金50,750,000円の交付決定が弥富市長宛てに通知（令和7年6月24日付国官会第8829号）され、その後令和8年3月31日に同額が市へ納入された。

請求人は、歩行者時間短縮便益を採用しなかったことは国土交通省指針を逸脱した費用便益分析の恣意的運用と主張する。

確かに、都市交通施設の整備においては、歩行者時間短縮法も費用便益分析の一つの手法といえる。

しかしながら、分析手法を検討する上で、本事業が後述する「まちづくり」の一環として「自由通路整備事業」、「橋上駅舎整備事業」、「駅前広場整備事業」の事業効果を移動の短縮に留まらず、安全な移動や市街地の分断解消等様々な点で判断する上で選択されたものであること。また、国や県への説明として当事業が複数の便益を総合的評価可能な手法として、仮想的市場評価法（CVM）を採用したことを説明したところ、何ら指摘を受けておらず、国の指針を逸脱した費用便益分析の恣意的運用をしているとはいえない。

以上のことから、弥富市が歩行者時間短縮便益を採用しなかったことが、直ちに違法、不当とまでは言えないと判断する。

オ（第7の違法）応益負担の原則からの逸脱（違法な利益供与）及び行政統制機能の崩壊について

請求人は、当該裁判の中で同様に「本件自由通路は、その想定される

利用者の95%が鉄道利用者であるため、本件要綱3条3号の「鉄道事業者が鉄道或いは駅の整備の一環として整備、管理する自由通路」であるから、鉄道事業者が整備すべきものであり、鉄道事業者が行わない工事を市が行う必要性、合理性はない、(一部省略) 急いで本件事業を推進していることは、市が本件事業を違法と認識していたからである」旨主張する。

前述の当該裁判では、「自由通路整備要綱3条1号が「都市基盤事業者が市街地分断の解消や踏切対策等のまちづくりの一環として整備、管理する自由通路」と規定し、同条3号が「鉄道事業者が鉄道或いは駅の整備の一環として整備、管理する自由通路」と規定し、自由通路の利用者が主に鉄道利用者か否かによって自由通路を分類しているのではなく、自由通路の整備の目的を主眼として分類していることからすれば、本件自由通路の想定される利用者95%程度が鉄道利用者であることを踏まえても、本件自由通路が弥富駅周辺の市街地の南北の分断の解消や弥富駅の東西の本件各踏切の歩行者の安全確保の対策等のまちづくりの一環として整備、管理するものである以上、本件自由通路は、本件要綱3条1号に該当するものといえる。」そして、「本件自由通路を整備・管理することは、まちづくりの一環であるということができ、本件自由通路の想定利用者の大半が鉄道利用者であることをもって、市が事業主体として本件自由通路を整備することが不合理とは言えない。」としている。

本件事業には、鉄道施設が含まれるが、自由通路の整備は「まちづくり」の一環として行われるものである。こうした事業の趣旨、目的を考慮すると、市が行う事業といえよう。

なお、第7の違法の後段(行政統制機能の崩壊)に係る請求については、法第242条第1項に規定する住民監査請求の要件を満たしていないと判断する。

3 結論

本件請求は、請求人が主張する事実は認められず、法第242条第1項に規定する違法又は不当な公金の支出には該当しないため、請求には理由がないものと判断する。

したがって、本件請求は、これを棄却する。