

## 監査結果公表第6号

地方自治法（昭和22年法律第67号）第242条第1項の規定に基づき、平成13年1月9日付けをもって提出のあった住民監査請求に係る監査を次のとおり執行したので、同条第3項の規定により、その結果を公表する。

平成13年3月8日

四日市市監査委員	伊藤靖彦
同	金森廣二
同	小井道夫
同	石川勝彦

### 第1 監査の請求

#### 監査請求書

##### 一 請求に至った経緯について

1 請求人（以下山下と云う）は、近畿日本鉄道株式会社（以下近鉄と云う）が施行した踏切工事について、先に行った、立会費、事務費についての監査請求は夫々棄却された。山下は不服であるので、提訴した。

2 踏切工事は、約9,000万円の工事であるが工事の細目については、極めて詐欺の疑いがある。

その第一は、踏切幅が約2m位の狭いものでありながら、新品「レール」（軌道）が約700m位も使われている。（交換）

3 防護工事（薬液注入工等）の軌道上に与える影響区間は約15mである。

4 近鉄線は、上下線あるので、700mの4分の1、即ち、175m（単線距離）が踏切西側の「レール」施行工事距離となる。狭い踏切に、これほど長い距離を補強工事することは、社会通念上、不可解極まる工事であると考える。

5 よって、総合的にみて、総額約9,000万円の15分の1として、約600万円で相当と考える。

しかし、夜間工事等を勸案しても、約1,000万円もあれば十分な工事費となる。

6 残額約8,000万円は、詐欺による公金の不当な支出と考える。

##### 二 請求の要旨

四日市市は近鉄に対し、金、8,000万円を公金の不当な支出であるので、返還請求をせよとの監査を求める。

##### 三 請求の原因と理由

1 新品「レール」700m余も施行するのは、過大、不合理であり、下水建設課の無知につけこんで、工事費を水増ししたのは、悪質な詐欺であると考える。

2 沈下は、約2mm位であり、地盤固め薬注工事で充分であった。

3 「レール」（軌道）の寿命は20年～30年であり、当件の寿命が余命何年であったかは不明である。しかし踏切工事の機会を利用して、「レール」新品の交換は、四日市市高角町の踏切工事と同じく、近鉄の常套手段なのである。

4 現在の「レール」は、「ロングレール」である。

長いものは800m位になる。（昔は25m単位で、25m毎に「ゴツゴツ」と振動がひどか

った。)

近鉄の弁明は詭弁である。

5 薬注の地盤固めで充分である。新品「レール」を700mも交換する必要は全くないのである。この交換に要した費用は莫大であるとする。

6 図面が、たった一枚しかない。これでは、詐欺があっても見抜けない。

因みに、この本工事では十数枚の図面があった。〔5,000万円工事、清田軌道(株)受注〕

平成13年1月7日

四日市市監査委員 殿

請求人 四日市市在住 山下 敏男

## 第2 請求の受理

本件については、法定要件を踏まえ、請求人の主意を勘案し、平成13年1月9日にこれを受理した。

## 第3 請求人の証拠の提出及び陳述の機会

請求人に対して、地方自治法第242条第5項の規定に基づき、平成13年1月31日に証拠の提出及び陳述の機会を与えた。

## 第4 監査の実施

平成13年2月14日に四日市市下水道部下水建設課の監査を実施し、関係職員から事情聴取を行った。

## 第5 監査の結果

上記の住民監査請求について、監査した結果を次のとおり請求人あて通知した。

平成 1 3 年 3 月 8 日

山下敏男 様

四日市市監査委員	伊 藤 靖 彦
同	金 森 廣 二
同	小 井 道 夫
同	石 川 勝 彦

### 住民監査請求の監査結果について（通知）

平成 1 3 年 1 月 9 日に受理した住民監査請求について、地方自治法第 2 4 2 条第 3 項の規定に基づき、監査の結果を次のとおり通知します。

#### 記

#### 1 監査の実施

##### 1) 監査対象事項

請求書の内容を勘案して、監査対象事項を次のとおりとした。

四日市市南富田町地内の近鉄名古屋線霞ヶ浦第 1 5 号踏切道下において、市が発注する公共下水道茂福污水 2 号幹線管渠布設工事（その 1）の施行に伴い、軌道の防護工事を近畿日本鉄道株式会社（以下近鉄という）に委託し、施行した。

委託料の精算額は約 9, 0 0 0 万円であるが、新品レールを 7 0 0 m も交換する必要はない。

総合的にみて、約 1, 0 0 0 万円もあれば十分な工事費となる。

四日市市は、近鉄に対し、金 8, 0 0 0 万円を公金の不当な支出であるので、返還を求めるよう請求する。

##### 2) 監査対象部局

四日市市下水道部下水建設課を監査対象とし、平成 1 3 年 2 月 1 4 日に関係書類の提出を求め、関係職員から事情聴取を行った。

#### 2 監査の結果

##### 1) 事実関係

四日市市が施行する公共下水道茂福污水 2 号幹線管渠布設工事（その 1）に伴い、四日市市が近鉄に委託した鉄道施設防護工事について、四日市市は近鉄に対して委託費として 8, 9 5 4 万 4, 2 0 0 円を支出した。

##### 2) 下水道部下水建設課の弁明

下水道部下水建設課の弁明を要約すると次のとおりである。

近鉄名古屋線霞ヶ浦 1 5 号踏切の幅は約 2 . 5 m である。この踏切下の下水道工事に伴う鉄道への影響について協議に先立ち検討したところ、その影響範囲は下水道の方向に延長 1 5 m の区間とし、沈下量は理論上 2 mm となったものである。この影響から鉄道を防護するため、影響区間に対して、薬液注入工をすることとしている。

上記の検討結果をもとに建設省制定の建設工事公衆災害防止対策要綱第 2 8 に基づき、予め

鉄道事業者である近鉄と協議し、下水道管の埋設方法、防護方法、工事時間帯、施工業者及び安全管理者等を決定し、承認書に規定したものである。

下水道管理設に伴う鉄道施設関係工事については、下水道工事を安全に実施するための工事及びその後の復旧工事に大別できる。下水道工事中は、理論上の沈下が予想される外、予想以上の沈下等緊急事態の発生に対しても直ちに復旧等の対応ができるように仮設踏切にしており、ここで100m（鉄道延長25m×4本）使用している。

さらに、当箇所は640mのロングレールを敷設された箇所であり、下水道工事完了後、鉄道を原機能に復旧するため、レールを600m（鉄道延長150m×4本）を原機能復旧対象区間としたものである。

仮設踏切用レール100mと復旧用レール600mを合わせて新品レール約700mを使用したものである。

レール150mの交換の必要性

仮設で切断を行った部分を原形どおりロングレールに復旧するために、レールの接続を行う必要がある。

その接続方法において、ゴールドサミット溶接後既設レールの摩耗部に盛り付溶接でスムーズな取り付けを行い、列車の振動を防ぐ必要がある。

当該箇所は、曲線と直線を接続するための緩和曲線区間により、不規則な側面摩耗が発生する区間があるため、現場で短時間に摩耗部の盛り付溶接を実施するのは困難であるため、摩耗が一定である直線区間までの150mのレール交換が必要である。

### 3) 監査委員の判断

結 論

本件請求は、棄却する。

理 由

霞ヶ浦第15号踏切道下水道管理設工事に当たって、市は鉄道施設を防護し列車の安全運行を確保するため、この工事の影響から鉄道を防護する影響区間に対して薬液注入工を行うとともに、軌道敷内の地盤の陥没等突発的な状況の変化に迅速に対応するのに取り外しが容易にできる100mのレール（25m×4本）を仮設し、また、工事完了後においては工事前の640mのロングレールの機能に最も近似した状態に復旧することとして、600mのレール（150m×4本）を取り替えることを主な内容とする協定を近鉄と結んだ。

この協定は、建設省の制定した建設工事公衆災害防止対策要綱第28に基づき、何よりも人命尊重と安全第一を最優先にして締結したものであり、やむを得なかったものと判断する。

#### （下水道部に対する意見）

市が近鉄に委託した鉄道施設防護工事において、レールの取り替えに当たっての不規則摩耗等レールの状態および工法の選択肢についての技術面の検討の体制が必ずしも万全であったとは言えない。

今後、市がこの種の工事を委託するに当たっては、担当部局において鉄道施設工事における費用対効果のチェック等事前対応が十分できるよう、技術調査を外部の専門家に委託することを検討する等その体制の整備に努められたい。