

7 監 査 第 111 号
令和 7 年 12 月 26 日

請求人（略）

愛知県監査委員 今 田 幹 雄

同 小 川 淳

同 柏 木 勝 広

同 寺 西 むつみ

同 石 塚 吾歩路

地方自治法第242条第1項の規定に基づく住民監査請求について
（通知）

令和 7 年10月31日付けで提出のありました地方自治法（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（以下「本件住民監査請
求」という。）に係る監査の結果は、別紙のとおりです。

別紙 本件住民監査請求に係る監査の結果

第1 請求の内容

本件住民監査請求の内容については、請求人から令和7年10月31日付けで提出された愛知県職員措置請求書及び事実証明書により、次のとおりと認めた。

1 請求の対象となる職員又は機関

愛知県知事

2 請求の対象となる財務会計行為

- (1) 平成17年にしゅん工した中部空港警察署（以下「中部空港署」という。）の建築費（約21億円）の支出
- (2) 令和7年3月からの中部国際空港（以下「中部空港」という。）の第2ターミナルビル内を使用するための賃借料（1億6,000万円／年）の支出
- (3) 中部空港署庁舎の移転・廃止に係る損害賠償請求権の行使を怠る事実

3 上記の行為が違法・不当である理由

中部空港のターミナルビルや滑走路では目立った損傷は確認されていないことから、中部空港署が地盤沈下した原因については、建築段階の測量・設計に問題があった可能性が考えられるにもかかわらず、愛知県は十分な調査・原因究明を怠っている。調査の結果によっては、建築業者に損害賠償を請求できる可能性があるのに、十分な調査を尽くさず公金を支出しているから、財務会計上違法又は不当な行為といえる。

4 請求する措置

愛知県知事に、次の(1)から(3)までの措置を求める。

- (1) 中部空港署の地盤沈下問題に係る調査委員会を設置すること。
- (2) 調査委員会で地盤沈下の原因を究明するとともに建築業者の瑕疵の有無を追及すること。
- (3) 建築業者に対する損害賠償請求の可否を調査すること。

第2 要件審査

本件住民監査請求が地方自治法（昭和22年法律第67号。以下「法」という。）第242条の要件に適合しているかについて審査を行ったが、その結果は、次のとおりである。

- 1 平成17年にしゅん工した中部空港署の建築費（約21億円）の支出について
法第242条第2項は、住民監査請求は、「当該行為のあつた日又は終わつた日から1年を経過したときは、これをすることができない。ただし、正当な理由があるときは、この限りでない。」と規定している。そして、この同項ただし書にいう正当な理由の有無について、平成14年9月12日最高裁判所判決（平成10年（行ツ）第69号及び第70号）は、特段の事情がない限り、普通地方公共団体の住民が相当の注意力をもって調査すれば客観的にみて監

査請求をするに足る程度に当該行為の存在及び内容を知ることができたと解されるときから相当な期間内に監査請求をしたかどうかによって判断すべきである旨を判示し、また、平成16年11月9日神戸地方裁判所判決（平成15年（行ウ）第23号）は、住民がなすべき相当の注意力をもってする調査は、住民であれば誰でもいつでも閲覧等できる情報等については、住民の方で積極的に調査することを当然の前提としているものと解すべきである旨を判示している。

愛知県警察本部（以下「警察本部」という。）に対して確認したところ、下表1のとおり、中部空港署の建築費（約21億円）の支出については、平成13年度から平成16年度までの間に支出されたことが認められた。

本件住民監査請求は、令和7年10月31日になされており、支出があった日から1年を経過していることは明らかであって、また、請求人は、同項ただし書の正当な理由について言及していないことから、上記第1の2(1)については、法第242条の要件を欠いた不適法なものと判断せざるを得ない。

【表1】

内容	支出の年度	金額（円）
①基本調査費	平成13年度	3,150,000
②設計委託費等	平成14年度	25,535,184
③地盤改良費	平成14年度	157,266,900
④用地購入費	平成15年度	485,770,000
⑤建築工事費等	平成15年度及び平成16年度	1,411,901,340
⑥監理委託費等	平成15年度及び平成16年度	20,220,062
⑦水道・都市ガス	平成16年度	2,084,550
①から⑦までの合計	-	2,105,928,036

- 2 令和7年3月からの中部空港の第2ターミナルビル内の賃借料（1億6,000万円／年）の支出について

法第242条第1項に定める住民監査請求の対象は、普通地方公共団体の機関又は職員の財務会計上の行為又は怠る事実限定されており、これらの行為について、当該普通地方公共団体の住民が違法又は不当である旨を指摘することをその要件としている。

警察本部に対して確認したところ、下表2のとおり、令和7年3月31日から中部空港署を中部空港の第2ターミナルビルの本館2階に移転して業務を継続するためには、今後支出する予定額を含めて1年間で約1億6,000万円（157,056,888円）が必要となることであつた。したがって、監査請求時点において支出されていない部分についても法第242条第1項に規定する公金の支出が相当な確実さをもって予測される場合に当たると認められる。

請求人は、建築業者に損害賠償できる可能性があることを理由として、

中部空港の第2ターミナルビル内の賃借料（1億6,000万円／年）の支出が違法又は不当であると主張しているが、当該支出と当該損害賠償請求権の行使の間には直接的関連や一体関係は認められず、それぞれが別個の独立した行為であるから、当該支出についての違法又は不当である旨の指摘としては失当であり、上記第1の2(2)については、法第242条の要件を欠いた不適法なものと判断せざるを得ない。

【表2】

内容	月額（円）	備考
①仮庁舎賃借料	10,566,240	
②空調費	1,693,139	
③油脂庫賃借	473,299	
④換気料	9,123	
⑤駐車場（平面8台）	176,000	
⑥駐車場（立体12台）	125,600	半年払753,600円を割返して算出した。
⑦案内サイン設置スペース代	11,783	
⑧ハウスクーブル使用料	32,890	
①から⑧までの月額合計	13,088,074	
年間の金額 13,088,074円×12か月=157,056,888円		

- 3 中部空港署庁舎の移転・廃止に係る損害賠償請求権の行使を怠る事実について

上記第1の2(3)については、法第242条の要件に適合しているものと認め、適法な請求であると判断した。

第3 監査の実施

上記第2の要件審査の結果を踏まえ、次のとおり監査を実施した。

- 1 監査対象事項
中部空港署庁舎の移転・廃止に係る損害賠償請求権の不行使について
- 2 監査対象機関
警察本部総務部施設課

第4 監査結果

- 1 中部空港署の設計・建築工事等について
 - (1) 中部空港署の設置理由

中部空港は、24時間開港の拠点空港として運用されること、また、商業施設等の施設や航空貨物の物流拠点が整備されるなど名古屋空港をはるかに上回る空港規模となることから、中部空港及び周辺地域で発生する各種事件・事故等への迅速かつ的確な対応や、不法入国、密輸事犯への対

応を図るため警察活動の中核として、中部空港の空港島内に中部空港署を設置することとなった。

(2) 空港島の地盤等

中部空港の空港島は、愛知県企業庁（以下「企業庁」という。）が造成した地域開発用地部分とA社が造成した空港用地部分に大きく分けられる。空港島が造成される前の海底の地盤のうち、平成17年にしゅん工された中部空港署の敷地は、基礎地盤（沈下しない地層の上面）の深度が30メートル以上と深いところにあった。一方、中部空港のターミナルビルや滑走路の敷地は、大部分の基礎地盤の深度が10メートルまでの浅いところにあった。

(3) 地盤改良の方法の検討等

警察本部は、B社に平成13年5月29日から平成13年10月31日までを契約期間として委託して、中部空港署の建設候補地の基礎地盤に分布する軟弱粘土層について解析と対策の検討を行った。検討の結果、建物の基礎の形式と地盤改良の工法の組合せを、「杭基礎（主に軟弱な地盤における構造物の建設において、浅い基礎では構造物を支えることができない地盤に、深く杭を打ち込んで構造物を支える基礎のこと）＋サンドドレーン工法（排水性の高い砂柱を作って軟弱地盤層の排水を促し、地盤を強くする工法）＋サンドコンパクションパイル工法（密度の高い砂柱を作って軟弱地盤を補強する工法）」を最適とした。

(4) 軟弱地盤対策の詳細設計等

警察本部は、B社に平成14年5月8日から平成14年10月15日までを契約期間として委託して、地質の調査を実施するとともに、上記(3)の解析の結果を踏まえつつ、下記(5)の建築設計との整合も図って、地盤対策の詳細な設計を行った。地盤の沈下量の全体を153センチ、杭の施工完了後の地盤の残留沈下量を30センチと予測し、支持層（建物を支える十分な固さを持つ地盤）を堅固な「固結シルト層」とすること等を前提として、地盤改良の深度、範囲等を設定した。なお、側方流動（水平方向への移動）については、解析結果から大きな影響を考えなくても良い（最大値で2から3センチ程度）とした。

(5) 建築設計

警察本部は、C社に平成14年5月13日から平成15年3月20日までを契約期間として委託して、建築の設計を行った。杭の施工完了後の地盤の残留沈下量を30センチとすること等を前提として、杭基礎の工法等を検討し、アースドリル拡底杭工法による場所打ち杭（現場で造成する鉄筋コンクリート造りの杭）を採用することとした。

なお、愛知県建築設計業務委託契約約款第35条第3項では、「瑕疵の修補又は損害賠償の請求は、成果物の引渡しを受けた場合は、その引渡しの

日から本件建築物の工事完成後2年以内に行わなければならない。ただし、この場合であっても、成果物の引渡し時から10年間を超えては、修補又は損害賠償の請求を行えない。」とされ、同条第4項では、「前項の規定にかかわらず、成果物の瑕疵が受注者の故意又は重大な過失により生じた場合には、同項に規定する請求を行うことができる期間は、引渡しを受けた日から10年とする。」とされている。そして、本件住民監査請求がなされた令和7年10月31日時点において、引渡しを受けた日から10年以上が経過している。

(6) 地盤改良工事

企業庁からの発注を受けたD社は、平成14年12月6日から平成15年3月25日までを契約期間として、サンドドレーン工法及びサンドコンパクションパイル工法による地盤改良の工事を行った。当該工事について、警察本部は負担金を支出した。

(7) 盛土工事

企業庁からの発注を受けたE共同企業体は、平成15年2月7日から平成15年5月31日までを契約期間として、盛土工事を行った。当該工事について、警察本部は負担金を支出した。

(8) 用地の取得

警察本部は、企業庁から平成15年9月1日付けで有償管理換によって中部空港署のための用地を譲り受けた。

(9) 建築工事

警察本部からの発注を受けたF社は、平成15年10月23日から平成17年1月31日までを契約期間として、中部空港署の建築工事を行った。

なお、愛知県公共工事請負契約約款第41条第2項では、「瑕疵の修補又は損害賠償の請求は、引渡しを受けた日から木造、簡易ほ装その他これに準ずる工事目的物の場合は1年以内、コンクリート造、石造、金属造その他これに準ずる工事目的物の場合は2年以内に、これを行わなければならない。ただし、その瑕疵が受注者の故意又は重大な過失により生じた場合、又は住宅を新築する建設工事で住宅の品質の確保の促進等に関する法律（平成11年法律第81号）第87条第1項に規定する構造耐力上主要な部分若しくは雨水の浸入を防止する部分について生じた場合（構造耐力又は雨水の浸入に影響のないものを除く。）には、当該請求を行うことができる期間は10年とする。」とされている。そして、本件住民監査請求がなされた令和7年10月31日時点において、引渡しを受けた日から10年以上が経過している。

2 沈下の原因調査・検討等について

(1) 平成17年2月から平成24年までの不具合について

警察本部は、平成17年2月に中部空港署を開署した。

開署後、駐車場が陥没したり、給水管が破裂したりする等の不具合が発生し、その都度、補修の工事を行って対応した。

平成24年には、車庫・倉庫棟とエネルギー棟の接合部分が大きく割れる不具合が発生し、建物が傾いている兆候が現れた。

(2) 建物への影響調査

警察本部は、G社に平成25年5月16日から平成25年8月30日までを契約期間として委託して、建物への影響等を調査した。調査の結果、中部空港署の庁舎棟、車庫・倉庫棟、エネルギー棟が、それぞれ沈下していること等が判明した。なお、調査では、不同沈下（沈下量が一様でない沈下のこと）の原因を特定できなかったが、考えられる原因等として、次のとおりが報告された。

ア 杭の設計について、既往資料等からは、杭の先端は「固結シルト層」に根入れされており杭の支持力としては問題がないと考えられること。

イ 杭の工事施工中において障害が発生したという記録は残されていないこと。

ウ 庁舎棟、車庫・倉庫棟及びエネルギー棟周辺の沈下方向と地域全体の基盤面の傾斜方向が一致していることから、敷地全体が基盤面の傾斜方向に沈下するような側方流動が生じ、この際に杭に曲げ応力が生じて杭が損傷して沈下した可能性があること。

(3) 平成25年度の弁護士相談

警察本部は、不同沈下の原因を特定していない段階であるが、中部空港署の設計者又は施工者に対する損害賠償請求の可能性等について、弁護士へ平成25年8月19日に相談した。

相談の主な結果は、次のとおりである。

ア 設計者との間の契約の瑕疵担保の期間である10年は過ぎているが、その過失が重大である場合、損害及び加害者を知ってから3年以内であれば不法行為責任を問うことはできる。

イ 施工者が設計図どおりに施工していれば瑕疵を問うことはできず、瑕疵を問うには、重過失がなければならない。

ウ 設計者及び施工者に、不同沈下の原因究明について、協力の依頼をすべきである。

(4) 協力依頼

警察本部は、平成25年10月から平成25年12月まで、中部空港署の設計者であるC社、建築工事の施工者であるF社及び軟弱地盤対策の設計者であるB社と協力して、不同沈下の原因として考えられる事項等について検討した。検討の結果、考えられる原因として、支持層のさらに下の層が圧密沈下（荷重を受けて地盤が沈下する現象）し、その層が傾斜したこと

で不同沈下した可能性があることが挙げられた。

(5) 測量等調査

警察本部は、H社に平成26年7月3日から平成26年8月29日までを契約期間として測量等調査を委託して、中部空港署の敷地の位置、高さ等を測量し、建物付近の地盤がしゅん工時と比べ約10センチから約35センチ沈下していることが判明した。

(6) 地質調査等

警察本部は、I社に平成27年7月3日から平成27年10月30日までを契約期間として地質調査等を委託して、地質の調査と沈下の進行状況等の確認を行った。結果として、沈下の原因の特定はできないが、考えられる原因等としては次のことが挙げられた。

ア 支持層が沈下した可能性は低いこと。

イ 杭の施工完了時には圧密沈下が123センチ生じている予定であったが、実際の沈下量が49センチであったと考えられるため、杭の施工完了後に想定よりも大きな沈下が生じたことによって杭が損傷等した可能性が考えられること。

(7) 地盤沈下対策の検討

警察本部は、B社に平成28年5月26日から平成28年8月31日までを契約期間として地盤沈下対策検討業務を委託して、上記(6)の調査結果及び今後の地盤沈下対策等について検討した。検討の主な結果は、次のとおりであった。

ア 杭が損傷しているかどうかは定かではないが、杭が健全であっても、想定以上の沈下による鉛直方向の力が杭に作用し、杭が基礎地盤に貫入した分だけ上部の建物が沈下した可能性が考えられること。

イ 中部空港署の建物の長期使用に向けてどのタイミングで修繕を行うか又は更新（建替え）を行うかの計画を立てるためには、現在も沈下が進行していることから、最低でも3年程度の沈下状況等のデータの蓄積が必要であること。

(8) 平成28年度の測量調査

警察本部は、J社に平成28年6月15日から平成28年9月30日までを契約期間として委託して、測量調査を行い、沈下の進行状況、敷地の水平方向への移動状況等を確認した。

(9) 平成29年度の測量調査

警察本部は、K社に平成29年6月6日から平成30年3月15日までを契約期間として委託して、測量調査を行い、沈下の進行状況、敷地の水平方向への移動状況等を確認した。

(10) 平成30年度及び令和元年の測量調査

警察本部は、L社に平成30年5月22日から平成31年3月15日まで及び

令和元年5月9日から令和2年3月16日までを契約期間として委託して、測量調査を行い、沈下の進行状況、敷地の水平方向への移動状況等を確認した。

(11) 地盤沈下対応策の検討

警察本部は、G社に令和2年8月18日から令和3年3月19日までを契約期間として委託して、杭の健全度の調査方法、改修等について検討した。

検討の主な結果は、次のとおりである。

ア 敷地全体が側方に動いていることから建物もそれに追従し移動しており、杭が損傷している可能性が想定されること。

イ 杭の健全度を確保するための調査方法を「I T試験（ハンマーで杭頭を打撃して弾性波を発生させ、杭頭に設置したセンサーでその反射波を測定し、杭の健全性を調べる方法）」、「磁気検層（磁場の乱れを測定して地中の強磁性体の分布を推定し、その磁気異常を測定することにより根入れ深度を調べる方法）」及び「ボアホールカメラ撮影（ボーリング孔に小型カメラを挿入し画像を取得して調べる方法）」とし、杭のひび割れ、欠損、支持層への根入れ深さ等を測定するのに要する直接的な調査費（令和2年度時点）は、(ア)から(ウ)までのとおりとなること。

(ア) 42本（エントランス^{ひさし}底と階段の杭を除く建物の杭全て）の調査で2億6,700万円。ただし、建物を解体する必要がある。

(イ) 9本（建物外周部分の杭のうち沈下による変形量が大きい部分と共同溝部分の杭）の調査で6,000万円。

(ウ) 1本（共同溝部分の杭）の調査で1,200万円。

ウ 杭の健全性に問題があると判明したとしても、杭の補修方法等は確立されておらず補修が難しいこと。また、新たな杭を設けることも難しいこと。

エ 調査しても、杭の損傷の原因まで特定できるとは限らないこと。

オ 建物の現状は、しゅん工時と比べて沈下している状態であり、建替えの目安となる令和52年（しゅん工後65年）までに、健康被害が生じるほどの傾きとなる可能性は低いものの、さらに35ミリ（庁舎棟の最大値）沈下すると予測され、地震によって杭の不具合が原因で建物の傾斜がより大きくなる可能性があること、また、地上部分の被害が想定を超えて大きくなる可能性が十分あり、建替えの方針とすべきであると考えられること。

(12) 令和3年度の弁護士相談

警察本部は、不同沈下の原因を特定していない段階であるが、これまでの調査結果を踏まえ、設計者又は施工者に対する損害賠償請求の可能性

等について、弁護士へ令和３年６月９日に相談した。

相談の主な結果は次のとおりである。

ア 設計者又は施工者の債務不履行に係る賠償請求について

設計者又は施工者の過失を問うことは困難と考えられる。

イ 設計者又は施工者の不法行為に係る賠償請求について

現時点において想定される沈下の原因では債務不履行でさえ問うことが困難な状況であるから、不法行為責任を問うことは更に困難となる。また、現在想定されている沈下原因では時効（損害及び加害者を知った時から３年）が完成していると考えられる。

(13) 庁舎等の建替え検討調査

警察本部は、建替え等について検討するため、M社に令和５年10月10日から令和６年３月15日まで及び令和６年８月22日から令和７年３月14日までを契約期間として委託して、庁舎等の建替え等について検討した。

検討の主な結果は次のとおりである。

ア 側方流動に対する対策については、地震時における液状化に伴う側方流動、常時における傾斜地等における偏荷重、軟弱地盤上の橋台で生じる盛土等の偏荷重に対する対策や解析法の基準等は見られるが、空港島で生じている常時において偏荷重等がない条件下での側方流動について詳細に解説している基準等は見られない。また、側方流動の水平変位量を算出する推定式は確立されていない。

イ 中部空港署の側方流動の性状と要因は詳しく把握されていない。

ウ 中部空港署の建築に当たっては、地盤対策としてサンドドレーン工法及びサンドコンパクションパイル工法による工事が実施され、また、地盤沈下対策として杭基礎が施工されたにもかかわらず、不確定な要素による想定以上の沈下、当時想定していなかった側方流動等の影響から庁舎の沈下等の被害が生じたと推定される。

3 中部空港署の一時的移転・統合等について

(1) 令和５年度の報道機関に対する発表

令和６年２月、警察本部は報道機関に対し、中部空港署について、次のとおり発表した。

ア 不同沈下による不具合が生じており、対策の調査を行ってきたが、地震により建物の傾斜が大きくなること、地上部分の被害が想定を超えて大きくなる可能性が十分にある旨が報告されたこと。

イ 建物は極めてまれに発生する地震に対して倒壊しない設計であることから、倒壊の可能性は低いと考えられるものの、危険を可能な限り回避し、来庁者や署員の安全を守るため、令和６年度末頃に中部空港第２ターミナルビルへ一時的な移転を予定していること。

ウ 建替えを含めた今後の方針については、調査の結果等を踏まえ、検討

を進める予定であること。

(2) 一時的移転

令和7年3月31日、中部空港署は中部空港第2ターミナルビルへ一時的に移転した。

(3) 令和7年度の報道機関に対する発表

令和7年10月、警察本部は報道機関に対し、中部空港署について、次のとおり発表した。

ア 中部空港署に隣接する常滑警察署の移転・建替えが近年中に実現する見込みであることを契機として、今後の空港島の発展や社会情勢の変化を見据え、空港島の治安維持の在り方について慎重かつ柔軟に検討し、中部空港署と統合すること。

イ 空港島内を含めた常滑市内全域を常滑警察署の管轄区域とすることにより、統一的な指揮の下、体制と執行力が強化される等の統合の効果があること。

ウ 中部空港署の跡地については、同跡地を含めた土地の調査を実施しており、同跡地への建築が可能な場合、警察施設の設置を検討中であること。

第5 結論

- 1 中部空港のターミナルビルや滑走路が建設された基礎地盤の深度（おおむね10メートル以下）と中部空港署が建設された基礎地盤の深度（おおむね30メートル以上）が同条件でないことからすれば、両者を単純に比較することができないのは造成の条件から当然であって、ターミナルビルや滑走路に損傷がないことをもって、直ちに中部空港署の設計・施工に瑕疵があったということとはできない。
- 2 警察本部は、不同沈下の原因を特定するに至っていないものの、原因を特定するために平成25年度から令和6年度までの間に業者に委託して各種の調査等を実施したり、設計者又は施工者に対する損害賠償責任等について判断するために弁護士へ相談する等、沈下の問題に取り組んできた。請求人は十分な調査・原因究明を尽くしていないと主張しており、実際に警察本部は杭の健全性の調査を実施していないが、実施可否を検討するに当たっては、実施しても杭の健全性に影響を与えた原因を特定できない可能性があること、そもそも杭の補修方法が確立されておらず補修は難しいと考えられていること、調査には多額の費用を要すること、常滑警察署の移転・建替えが近年中に実現する見込みであって中部空港署と統合する可能性があること等を踏まえて、総合的に判断する必要があるから、杭の健全性の調査を実施していないとしても不合理であるとはいえない。
- 3 また、中部空港署の設計及び建築の契約上の瑕疵担保責任に基づく損害

賠償請求権については、行使可能な期間である引渡しを受けた日から10年を既に経過していることが認められる。さらに民法（明治29年法律第89号）上の不法行為責任に基づく損害賠償請求権については、警察本部に過失等を立証する必要があるところ、不同沈下の原因が特定されておらず、設計者又は施工者の過失等を証明することは困難である。仮に、設計者又は施工者に対して、これまでの調査結果から考えられる不同沈下の原因について不法行為責任に基づく損害賠償請求権を行使するとしても、損害及び加害者を知った時から3年という行使可能な期間を既に経過していることが認められる。

- 4 上記1から3までを勘案すれば、警察本部が設計者又は施工者に対して損害賠償請求権を行使しないことは不合理とはいえず、警察本部が設計者又は施工者に対して違法又は不当に損害賠償請求権の行使を怠っているとは評価できない。
- 5 以上、述べたとおり、請求人の請求のうち、平成17年にしゅん工した中部空港署の建築費（約21億円）の支出に係る部分（上記第1の2(1)）及び令和7年3月からの中部空港の第2ターミナルビル内の賃借料（1億6,000万円／年）の支出に係る部分（上記第1の2(2)）については、不適法な住民監査請求であるので却下し、中部空港署庁舎の移転・廃止に係る損害賠償請求権の行使を怠る事実に係る部分（上記第1の2(3)）については、請求人の主張に理由がないものと認められるので棄却する。
- 6 なお、中部空港署は、庁舎の法定耐用年数（50年（減価償却資産の耐用年数等に関する省令））の残存期間を大きく残したまま移転せざるを得なくなった。中部空港署の建築費及び庁舎移転に係る費用を始めとする全ての費用は、公金を原資としていることを考えると、警察本部には、最終的な原因を特定できていないとしても、中部空港署の地盤沈下に係る調査・検証結果、移転の検討状況等について県民に対する説明責任があることを付言する。