

平成29年度

包括外部監査の結果報告書  
(概要版)

道路事業に係る財務事務について

平成30年1月

三重県包括外部監査人

公認会計士 水野信勝

## 第1 包括外部監査の概要

### 監査の種類

地方自治法第252条の37第1項に基づく包括外部監査

### 選定した特定の事件

#### 1 監査対象

道路事業に係る財務事務について

#### 2 監査対象部署

道路（橋梁・トンネルを含む）の整備及び維持管理に係る部署

#### 3 監査対象期間

平成28年度（自平成28年4月1日 至平成29年3月31日）

ただし、必要に応じて過年度及び平成29年度の一部についても対象とした。

### 特定の事件を選定した理由

道路は都市基盤整備のための重要なインフラであり、道路の整備及び維持管理は、円滑な交通の確保、住環境の整備等を図るものとして県民生活に重要な役割を果たしている。

三重県では、地域のさらなる発展や、県民生活の安全・安心な暮らしを確保するため、道路の整備が必要な状況にあり、平成23年6月に「道路整備方針」を策定している。この方針に基づいて、各地域における今後の県管理道路の整備計画として、「道路事業計画」を策定している。これらの方針・計画に基づき進められている道路の整備は、三重県の主要な事業の一つであり、毎年多額の事業費が計上されており、県の財政にも大きな影響を与えている。

また、県の所有する道路は既存のストックも膨大であり、橋梁をはじめとして高度経済成長期に整備された施設も多いことから、今後の維持管理・更新等のコストが多額に上ることで予算の確保が厳しくなり、道路利用者への安全・安心なサービス提供が困難となることが懸念されるところである。そのような背景から、老朽化した施設に対する効率的・効果的な維持管理のあり方も問われているところであり、道路の整備のみならず維持管理についても県にとって重要な課題であると考えられる。

そこで、三重県における道路の整備及び維持管理等の道路事業に係る財務事務について、関係法令などに従って適正に執行されているか、またその経済性、効率性及び有効性について検討することが有用であると考え、特定の事件として選定した。

## 監査の方法

### 1 監査の要点

- ・道路建設、維持管理に係る財務事務の執行及び事業の管理運営について、法令等に従って適切に実施されているか。
- ・個々の事業について、有効性、経済性、効率性が確保されているか。
- ・現状に照らした整備計画、維持管理計画が策定され、実行されているか。また、策定から実行、評価までの体制が適切に整備されているか。
- ・台帳等による資産管理は適切に行われているか。
- ・事業に対する評価が適時に実施され、評価結果への対応が適切に行われているか。

### 2 主な監査手続

- ・関連する法令、条例、規則、要領、要綱、各種契約書、帳簿等の閲覧
- ・財務事務及び事業の運営管理等について、各担当者へのヒアリング
- ・現場視察
- ・その他、監査の実施過程で必要と認められた監査手続

なお、サンプルチェックでは対象資料全体から監査人の判断により抽出を行った。

## 監査の実施時期

平成29年5月26日から平成30年1月30日まで

## 包括外部監査人補助者の資格と氏名

|             |    |    |
|-------------|----|----|
| 公認会計士       | 西原 | 浩文 |
| 公認会計士       | 児山 | 法子 |
| 公認会計士       | 平手 | 健一 |
| 公認会計士       | 鈴木 | 徹也 |
| 公認会計士       | 倉田 | 敦史 |
| 公認会計士       | 中村 | 貢  |
| 公認会計士       | 岩田 | 香織 |
| 公認会計士       | 林  | 伸一 |
| 公認情報システム監査人 | 雲井 | 優花 |
| 弁護士         | 水谷 | 博之 |

## 利害関係

包括外部監査の対象とした事件につき、地方自治法第252条の29に規定する利害関係はない。

## 第2 監査対象の概要

道路とは

### 1 道路法上の道路

道路は、自動車、自転車、歩行者の通行、人や物資の輸送などを行う交通機能としての役割のほか、市街地の形成、防災、環境、収容空間などの空間機能としての役割を有している。

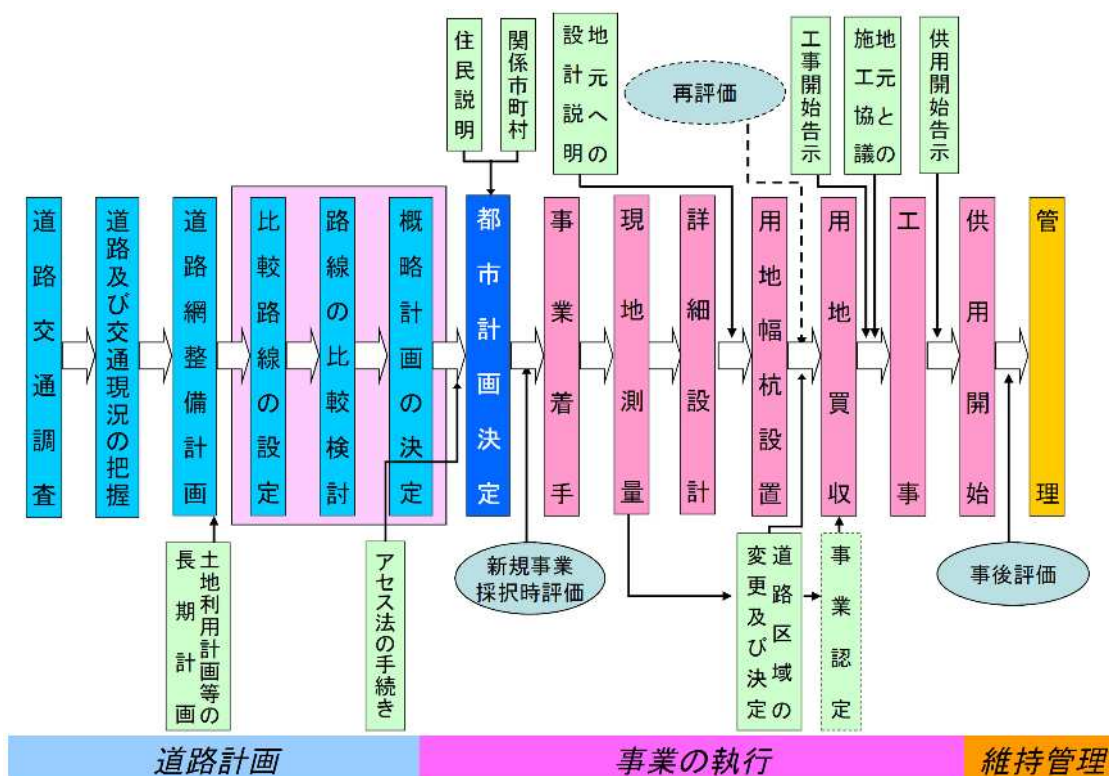
道路の種類は、道路法上の道路とそれ以外の道路に分類される。道路法上の道路以外は、農道、林道、私道等に分類される。

道路法第2条によれば、道路とは、一般交通の用に供する道（自動車のみの一般交通の用に供する道を含む）で、トンネル、橋、渡船施設、道路用エレベーター等道路と一体となってその効用を全うする施設又は工作物及び道路の附属物で当該道路に附属して設けられているものを含むものとされている。

また、道路法第3条により、高速自動車国道、一般国道、都道府県道又は市町村道に区分されている。このうち、県が管理するのは、指定区間外の一般国道、都道府県道（道路法第17条第2項路線を除く）である。

道路整備にあたっての道路事業の基本的な流れは下記図表のとおりである。

【図表】道路事業の流れ



(出所：国土交通省道路局「道路行政の簡単解説」)

## 県の道路の概況

県の道路の改良率、整備率、混雑率の他県との比較からは、快適な道路を整備する途上である状況と考えられ、さらなる道路改良、道路整備が進められているところである。

一方で、道路に関する施設の老朽化が進んでおり、修繕や更新に係るコストも重要になってくるものと考えられる。

道路に関する事業は、国からの財源措置も多く、また起債も認められるが、整備した道路は維持管理が必要になること、地方債は将来の負担にも配慮が必要なことなども勘案した、計画的な取組、マネジメントが求められている。

### 第3 監査の結果（総括）

#### I 指摘と意見のまとめ

##### 1 指摘と意見の一覧

監査の結果、「指摘」は6件、「意見」は33件となった。

なお、「指摘」は、「財務に関する事務の執行」に関する合规性（適法性と正当性）の観点から、法令・条例・規則等に照らし、適法性に反する違法行為、正当性に反する不当行為と考えられるものとしている。

また、「意見」は、経済性・効率性・有効性の観点から、不合理な若しくは不能率な事項で、改善することが組織及び運営の合理化に資すると考えられるものとしている。

「指摘」及び「意見」の一覧は次のとおりである。

| 発見事項                                 | 本編頁 | 種類   |
|--------------------------------------|-----|------|
| I 道路整備方針及び道路事業計画                     |     |      |
| 事業実施検討箇所の実行可能性に基づく道路事業計画の策定          | 40  | 【意見】 |
| 道路事業計画のチェック                          | 41  | 【指摘】 |
| II 公共事業評価                            |     |      |
| 地域係数の設定                              | 53  | 【意見】 |
| 地域係数の更新                              | 54  | 【意見】 |
| 重点化係数の更新                             | 54  | 【意見】 |
| 費用便益分析マニュアルへの準拠                      | 56  | 【意見】 |
| 再評価実施要綱の見直し                          | 56  | 【意見】 |
| 事後評価実施要綱の見直し                         | 57  | 【意見】 |
| 事前評価の実施要綱の制定                         | 58  | 【意見】 |
| 事前評価における費用便益分析で使用する事業実施前データ          | 63  | 【意見】 |
| 事前評価における費用便益分析で使用する事業実施後データ          | 63  | 【意見】 |
| 費用便益分析の事前評価との比較<br>(一般国道477号菰野バイパス)  | 65  | 【意見】 |
| 費用便益分析の前回再評価との比較<br>(一般国道260号南島バイパス) | 68  | 【意見】 |
| 費用便益分析の事前評価との比較<br>(一般国道477号西浦バイパス)  | 70  | 【意見】 |
| 費用便益分析の事前評価との比較<br>(近鉄名古屋線川原町駅付近)    | 71  | 【意見】 |
| 評価表のチェック体制                           | 73  | 【指摘】 |

| 発見事項                                    | 本編頁 | 種類   |
|---|-----|------|
| 費用便益分析の前回再評価との比較<br>(一般国道167号鶴方磯部バイパス)  | 75  | 【意見】 |
| 費用便益分析の前回再評価との比較<br>(主要地方道鳥羽松阪線(櫛田橋工区)) | 77  | 【意見】 |
| 費用便益分析の手法                               | 80  | 【意見】 |
| Ⅲ 入札から工事完了までの事務                         |     |      |
| 業務チェックリストの管理状況                          | 90  | 【意見】 |
| 建設事務所における契約時提出書類のチェック方法の本庁管理            | 91  | 【意見】 |
| 入札方法の検討                                 | 91  | 【意見】 |
| 受益者負担割合のチェック                            | 92  | 【意見】 |
| Ⅳ 道路占用管理                                |     |      |
| 道路占用開始届の未入手                             | 96  | 【指摘】 |
| Ⅴ アセットマネジメント                            |     |      |
| 道路パトロールの対応顛末の記載                         | 116 | 【指摘】 |
| 舗装の要対応箇所未整理                             | 116 | 【意見】 |
| MC I 一覧における踏切等の特殊要因の明示                  | 117 | 【意見】 |
| 必要な舗装修繕予算の確保                            | 122 | 【意見】 |
| LCCシミュレーション等の見直しの必要性                    | 122 | 【指摘】 |
| 「みえ県民カビジョン・第二次行動計画」の目標指標の妥当性            | 123 | 【意見】 |
| 職員による点検記録                               | 124 | 【意見】 |
| 軌道その他主要な占用物件の概要の記載                      | 125 | 【指摘】 |
| 道路台帳上では欄が設けられていない項目                     | 126 | 【意見】 |
| 道路台帳保管要領の様式の更新                          | 126 | 【意見】 |
| 道路附属物について整備する台帳の様式                      | 126 | 【意見】 |
| 紙で管理される台帳の更新                            | 130 | 【意見】 |
| 道路附属物の台帳のデータベース化                        | 131 | 【意見】 |
| 本庁の道路情報資産フォルダの保護                        | 131 | 【意見】 |
| Ⅵ 道路移管に伴う引継ぎ                            |     |      |
| 舗装の健全性に関する情報の引継ぎ                        | 134 | 【意見】 |

## 2 アセットマネジメントの実践

### (1) アセットマネジメントをめぐる動向

昨今、全国的に公共施設等の老朽化が問題となっている。平成24年に発生した笹子トンネル天井板落下事故のように、人命にかかわる事故も発生しており、安全性の面からも、早急に適切な修繕や更新を行う必要があるとの認識は高まっているものと思われる。

一方で、人口減少に伴う税収の減少や、少子高齢化による社会保障支出の増加も見込まれる中、修繕や更新といった老朽化対策の財源の捻出もより困難となってくることが見込まれている。

そのような中で、少しでも財政負担を抑えつつ、必要な老朽化対策を行うため、計画的な維持管理、いわゆるアセットマネジメントが志向されてきている。具体的には、施設の損傷が激しくなる前に、予防的に修繕等を行うことで、できるだけ施設を長持ちさせ、ひいては施設のライフサイクルコストを抑制する、予防保全による長寿命化がその代表的な取組となっている。そのためには、点検・診断によりこまめに施設の状態を把握し、安全性確保の観点と、ライフサイクルコストの抑制の観点から、最適な修繕・更新を計画し、実践していく必要があるとされている。

このようなアセットマネジメントの方針は、国により平成25年11月に策定された「インフラ長寿命化基本計画」や、県が平成27年3月に策定した「みえ公共施設等総合管理基本方針」においても掲げられているものである。

### (2) 県の道路に関するアセットマネジメントの方針

県の道路に関しても、舗装、橋梁、トンネル等の構造物ごとにアセットマネジメントの方針を掲げた計画が策定されている。

これらの計画では、具体的に目標とする管理水準が定められ、この管理水準が維持されるように、点検・診断、修繕・更新等を計画的に実施していくことが方針として示されている。

### (3) アセットマネジメントにおける、計画・目標のモニタリングの必要性

このような計画的な維持管理、すなわちアセットマネジメントの実施状況について見たところ、橋梁、トンネルについては計画的な点検・診断、修繕・更新等が行われていたが、舗装に関しては点検・診断は行われているものの、修繕・更新等については建設事務所の予算要求の約半分程度しか予算が付いていない状況であった。また、平成20年時点で、望まれる管理水準をおおむね達成するための必要額を約24億円と算出し、以降は同水準の予算を必要最低額として確保していたが、把握されたMCI値を見るに、実態としては管理水準が達成できていた可能性は低いと考えられる。しかしながら、実



際の管理水準の達成状況に応じた必要予算額の見直しはされていなかった。

確かに、予算制約もあり、すべてを計画通りに実施していくことは困難であると考えられる。しかし、予算制約があるからこそ、予算制約を踏まえてどの程度の修繕が可能であるかの見通しを把握して計画的な維持管理を行い、さらに点検により把握されるアセットの実態に基づき必要予算額などの計画を更新し、舗装の管理水準を能動的にコントロールし、必要に応じて説得力ある根拠とともに予算要求を行っていくことなどが必要と考えられる。計画的な維持管理は、計画・目標を立てるのみではなく、その達成状況を継続的にチェックし、その結果に応じて計画・目標の見直しや新たな対応策の検討といったPDCAが求められる。

これは、舗装に限らず橋梁、トンネルについても同様である。目標とした管理水準がどの程度達成されているかは、適切に組織的なモニタリングが行われることにより、達成に向けた継続的な改善がなされていくことが期待される。

#### (4) 「みえ県民力ビジョン・第二次行動計画」を活用したモニタリングの可能性

この点に関して、現状の「みえ県民力ビジョン・第二次行動計画」では、道路の維持管理に関する目標として、「主要県管理道路（県管理国道および主要地方道）の舗装の平均MCI」が対象とされている。しかし、現状の指標ではその他の県道の舗装や、橋梁、トンネルの状態が捕捉されず、また平均であるため、内訳には問題のある管理水準のものが紛れてしまう可能性があるといった課題がある。例えば、「設定された管理水準を下回る箇所割合 %未満」など、全体として問題のある箇所をできるだけ減らしていけるような目標設定の方が望ましいと考えられる。このようにして設定された目標について、継続的にモニタリングしていくことが、目標達成のためには必要と考えられる。

#### (5) 全庁的なレベルでの財政見通しの把握

一方で、計画の見直しも含め、各事業において実行可能性のある計画を立てるには、全庁的なレベルでの財政見通しから、各分野・各事業において確保可能な予算規模の見通しをある程度把握しておくことも必要と考えられ、県土整備部のみならず、全庁的な検討が必要な課題という側面もあるであろう。

なお、アセットマネジメントのほか、道路整備事業の計画的な実施を実現していく上でも同様の課題があると考えられる。

現状、県の道路事業計画には着手予定ではあるものの、長期間未着手になっている事業が複数ある。その主な理由の1つが予算制約であり、財政見通しの立てづらさである。

(注) 以上に記載された発見事項の詳細は、「第4 監査の結果(個別)」における、以下の指摘・意見として記載している。

- ・ L C Cシミュレーション等の見直しの必要性【指摘】
- ・「みえ県民カビジョン・第二次行動計画」の目標指標の妥当性【意見】

### 3 内部統制の構築と運用

#### (1) 近年の地方公共団体における内部統制に対する考え方

平成29年6月2日、地方自治法等の一部を改正する法律案が可決され、6月9日に公布された。今回の改正で、都道府県知事と政令指定都市の市長に対して、財務に関する事務等の「管理及び執行が法令に適合し、かつ、適正に行われることを確保するための方針を定め、及びこれに基づき必要な体制を整備しなければならない」ことなどが求められ、地方公共団体におけるいわゆる内部統制が制度化（内部統制に関する方針の策定等）された。地方公共団体において内部統制を制度化し、その取組を進めることにより、以下の意義があると考えられている。

- ・ マネジメントの強化
- ・ 事務の適正性の確保が促されること
- ・ 監査委員の監査の重点化・質の強化・実効性の確保の促進
- ・ 議会や住民による監視のために必要な判断材料の提供

内部統制の対象とするリスクは、地方公共団体が最低限評価すべき重要なリスクである。各地方公共団体の判断により、内部統制の取組のきっかけとなるものから優先的に、内部統制の対象として設定することが考えられている。

この内部統制の法制化を含んだ地方自治法等の一部を改正する法律の施行は平成32年4月1日とされており、今後、各地方公共団体において取り組むべき事項については、関係する総務省令等で具体的になっていくものと考えられる。

#### (2) 内部統制の意義と他団体の取組事例

自治体における内部統制体制の整備とは、組織の中に適切な規範を定めて、それを現場の業務に適用することであり、長の指示のもと、組織内のすべての部署において、財務に関する事務等につき、リスクの把握・評価・対応、モニタリング及び改善からなるPDCAサイクルを継続的に繰り返すことにより、各部署においてリスクを低減する活動を行うことをいう。

「地方公共団体における内部統制・監査に関する研究会」(平成29年10月17日第1回開催)では、自治体の内部統制制度導入にあたり、ガイドラインの整備について検討されているが、その中で、内部統制の留意点として「業務の効率化やリスクの減少等を通じて職員にとってもメリットがある取組とすべきである。」とし、「既に存在している統制を可視化することを基本」とすることとしている。また、実施手順としては、まず、対応すべき主要なリスク等を洗い出し、それを基に、団体における取組の方針を検

討するという方向性を示している。

例えば宮城県では、まず全庁的に共通の事務である「会計事務」について行動計画を定めることとしている。過去の定期監査や会計指導検査での指摘事項を洗い出し、対応するリスクの区分・評価を実施し、対応すべきリスクに対しては、リスクの要因を分析し、リスクを回避するための行動を検討し、リスク対策を意識しながら、日々の業務を実施し、実践状況のチェック（中間評価・年間評価）を行っている。

### （３）発見事項と内部統制

今回の監査においては、上記の自治体における内部統制の制度化の流れを踏まえ、監査の過程で、関連する業務の内部統制の整備運用状況の側面についても留意しながら検討を行った。

発見事項を全体的に評価すると、本庁でとりまとめられている公共事業評価や舗装・橋梁・トンネル等の点検業務に関しては、国土交通省からの通達や各種要領に準拠する形で、県における統制活動が構築されていた。ただし、公共事業の事前評価については、平成13年に開始されてから15年が経過していることもあり、評価に使用される各種係数が長期間更新されていないなどの事項が発見された。継続的に適切な評価を行っていくためには、評価プロセスという統制活動そのものについて、継続的に見直していくことが望まれる。

また、各建設事務所は、本庁の計画に基づき、道路建設や保全業務等を実施しており、県全体として一定の管理水準が保持できるよう、各建設事務所間である程度共通化された内部統制を構築・運用していく必要がある。この点については、工事契約から完了までの業務について確認すべき事項がチェックリストとしてとりまとめられていたほか、道路や道路附属物の各種台帳や点検・日常パトロール日誌の様式等について共有されているなど、多くの各建設事務所共通の業務について、本庁主導で内部統制が整備されていた。ただし、運用面においては、道路附属物台帳について、各建設事務所の判断で記載を省略している部分や、様式の項目自体を削除するなどの運用がなされていたほか、共有化されたチェックリストについても、各建設事務所では策定した当時のチェック内容の趣旨や活用方法などの理解が薄れているように見受けられた。

以上総括的にみて、内部統制の当初の構築面については対応が行われているものの、内部統制が継続的に運用されていくための体制については改善の余地があるという印象を受けた。自治体特有の事項として人事異動があり、担当の変更等があっても内部統制の主旨が継続的に理解され、運用されていく仕組みの構築は重要なポイントであると考えられる。

個々の要綱や通達を定期的に周知することに加え、通知や様式に関するデータベース等についても、全庁の担当者が積極的に参照・利用していくよう促すことで、認識を深

めていくことが望まれる。

また、通知や様式自体も、制度の変更や環境の変化によって変更・廃止が必要となる場合もある。事務の効率化の観点からも、不要または非効率と考えられる事務は見直しをかけながら継続的に有効な運用を行うことが有効である。定期的な見直しやモニタリングについても検討し、PDCAサイクルを意識した内部統制を構築していくことが望まれる。

(注) 以上に記載された発見事項の詳細は、「第4 監査の結果(個別)」における、以下の意見として記載している。

- ・地域係数の更新【意見】
- ・業務チェックリストの管理状況【意見】
- ・道路附属物について整備する台帳の様式【意見】

## 第4 監査の結果（個別） 主なものを抜粋して記載している

### 道路整備方針及び道路事業計画

#### ア 道路事業計画のチェック【指摘】

平成29年度道路事業計画（桑名建設事務所）の一部について、事業延長に平成28年度に見直した延長を用いず、誤って見直し前の延長としていた。

道路事業計画は、県のホームページに掲載し、広く県民に公表される情報であり、正確な情報を記載すべきである。今後は、前年度の道路事業計画との比較を行うなど、チェックの強化が必要である。

### 公共事業評価

#### （1）概要

公共事業評価制度は、事前・事中・事後の各評価システムによる一体的に機能した評価サイクルの構築を図ったものであり、公共事業のより効率的、効果的な実施や透明性の向上を目的としている。

#### （2）評価システム

##### ア 地域係数の更新【意見】

地域係数は、現在でも平成17年度と同じ係数を使用しているが、既に10年経過し、また人口も大きく増減していることから状況は変わっていると考えられる。道路等は数十年使用するものであることから、将来予測を見込むべきであるが、少なくとも最新のデータを使用することが望まれる。

なお、市町村合併により、合併団体における旧市町村単位での所得が、統計等から容易に把握できなくなったとのことだが、地域係数の区分を合併後に対応したものに見直すことや、評価要素に災害が多い地域、迂回路が少ない地域、狭小の道路といった危険な道路を多く抱える地域などの定性的な要素を踏まえることが考えられる。

また、旧区分との差が大きくなる地域は、現状を踏まえた配慮が必要と考えられる。

#### （3）公共事業評価の個別検討

##### 事前評価 主要地方道御浜紀和線

##### ア 事前評価における費用便益分析で使用する事業実施前データ【意見】

事前評価における費用便益分析は、「費用便益分析マニュアル」に基づき、サマリーシートで職員が算定している。再評価及び事後評価は外部業者に委託をしている。

アクセス時間短縮便益やアクセス経費節減便益の算定において、整備（事業実施）前と整備（事業実施）後の交通量や速度を入力して算定しているが、その整備前の交通量等のデータは国土交通省が定期的実施している道路交通センサスのデータによっ

る（本来、将来交通量推計値を用いるが、事業の予算化前に交通量推計が困難なことから、便宜的に用いている）。しかし、平成22年度において、道路交通センサスの調査が従来の4区分（乗用車、バス、小型貨物車、普通貨物車）から2区分（小型車、大型車）に変更されたことから、費用便益分析マニュアルが4区分しか対応していないこともあり、やむなく4区分で最終となる平成17年度データを使用し続けている。

現時点においては10年以上前のデータであり、その間、人口増減や道路整備が進んでいることもあり、少なくともそのデータが実情を表しているとは言いきれない。また、今後も同様の方法で対応することになると、さらに実情と乖離する可能性が高まる。交通量推計や最近の交通センサスを用いて、4区分に按分したり、実際に4区分の交通量を計測したりするなどして、より実情に近くなるようにすることが望まれる。

再評価 一般国道477号菰野バイパスほか

#### イ 費用便益分析の事前評価との比較【意見】

実施要綱によれば、再評価に際し、「事業採択時の費用対効果分析の要因の変化」を視点として掲げているが、再評価書には、今回実施した再評価しか記載されていない。事前評価と再評価とでは費用便益比の計算過程は同一ではないものの、同一の費用便益項目が算定されており、比較により費用対効果分析の要因の変化の分析に資すると考えられ、事前評価と今回の再評価の費用便益比を比較して分析することが望ましい。

再評価 一般県道一志出家線

#### ウ 評価表のチェック体制【指摘】

再評価書に記載されている交通事故減少便益が本来0.02億円のところ0.001億円となっていた。原因は算定資料からの転記ミスと考えられる。

最終的な費用便益比は正確な数値となっていたため、再評価の判断に影響はないと思われるが、交通事故減少便益は再評価における重要な判断指標であり、本来は正確に記載する必要がある。今後同様のことが無いように、チェック体制を強化することが必要である。

事後評価 相川小戸木橋線

#### エ 費用便益分析の手法【意見】

事後評価表で前回の費用便益分析との比較を実施しているが、全体的に費用便益比が低下傾向にあった。これは人口減少により交通量が減っていることから便益が低下していることが大きな原因である。また、今後さらに人口減少や高齢化が進むとさらに交通量の減少が進み、費用便益比が1未満の場合も出てくることが想定される。

費用便益比が1未満となったとしても、直近の交通量調査の交通量の増減率や市町別

や年齢別の人口推計（国立社会保障・人口問題研究所）の増減率等を参考に、交通量等を影響要因とした感度分析を合わせて行うことで交通量の減少を考慮した判断が可能になる。また、道路整備の目的は、速度アップ、移動時間の短縮や渋滞の緩和だけでなく、緊急輸送道路など防災上の必要性や危険箇所の是正、地域振興など様々な目的がある。これらの定性的な情報は引き続き示すことが重要であるが、例えば災害等軽減便益など林野公共事業で使用しているような多様な便益項目を考慮することも考えられる。

#### 入札から工事完了までの事務

##### （１）建設事務所共通

###### ア 業務チェックリストの管理状況【意見】

入札から落札、契約締結、そして建設工事完成までの事務処理において、各段階で必要な書類の不足及び不備を防止し、また適切に業務を実施するために実施項目を明示した各種チェックリストが、チェックリスト一覧とともに、平成25年度に整備されている。整備後は、各建設事務所で共有化されたチェックリストを地域ごとの実情に合わせ加工しつつ、決裁資料の一部に組み込み、事務処理を実施している。このチェックリストは、事務処理が適切に実施されるための内部統制となりうる。また、複数監督員制度の導入により、監督員の体制強化と経験の少ない監督員の指導・育成が組織的に取り込まれ、どの担当者が実施しても一定の水準で事務処理が遂行できるようにしている。

このように各種チェックリストについては、地域機関において、共有化され実情に応じたツールとして利用されている。しかし、一方で決裁資料の一部に組み込まれたチェックリストについては、策定した当時のチェック内容の趣旨や活用方法などの理解が薄れている可能性がある。

このため、チェックリストの利活用や目的などを再度、周知するとともに、今後もそれぞれのチェックリストが適宜、見直され適切に運用されていくことが望まれる。

#### 道路占用管理

###### ア 道路占用開始届の未入手【指摘】

熊野建設事務所の道路占用に係る関係書類を閲覧し、うち一案件について以下の内容を発見した。

道路占用の許可を受けた者は、道路の占用を開始する日の前日までに「道路占用開始届」を県に提出しなければならないと規定されている（三重県道路占用等に関する規則第5条）。しかし、「道路占用許可申請書」にて「道路占用開始届」の記載事項が網羅されていること、また当該案件の道路占用者からは、過去からの慣行で「道路占用開始届」を求めていなかったことにより、規則で求められている書類の提出を依頼しておらず、その結果、「道路占用開始届」が未提出であり、規則に反した状況になっていた。

規則で求めている「道路占用開始届」の提出の目的は、実際に現場でいつ工事に着手され道路占用となるかなど、現場の状況を把握するためである。また近年、九州地方や中国地方の県などにおいて電力会社による無許可の道路占用が発覚しており、道路占用の申請の網羅性が問われている。そのような事例もあり、規則に従った事務手続を運用する必要がある。

## V アセットマネジメント

### (1) 舗装

#### ア 道路パトロールの対応顛末の記載【指摘】

道路パトロール（日常点検）においては、パトロール結果をパトロール日誌に記録することとされている。（三重県公共土木施設パトロール等維持管理業務実施要綱第18条）。以下は、パトロール日誌より一部の記載項目を抜粋したものである。

【図表】パトロール日誌記載項目（一部抜粋）

| 点検項目 |                |      | 協議事項 |           |     | 処理<br>年月日 |
|------|----------------|------|------|-----------|-----|-----------|
| 点検番号 | 措置および<br>問題点報告 | 使用材料 | 緊急度  | 処理の<br>内容 | 委託○ |           |
|      |                |      |      |           | 工事△ |           |
|      |                |      |      |           |     |           |

（出所：三重県「パトロール日誌」）

パトロールの結果、問題箇所については保全課長等との協議のうえ、対応方針等が「協議事項」欄に記載されることとなる。実際、建設事務所往査時にパトロール日誌を閲覧したところ、「協議事項」の「処理の内容」欄にて、補修等の対応が必要な箇所については対応方針が記載されていた。

一方で、「処理年月日」欄については記載がされていなかった。道路管理課によると、対応を実施する維持補修業務（小規模修繕業務委託等）において記録しているため、パトロール記録には「処理年月日」は記載していないとのことであった。

しかし、当該欄は、「三重県公共土木施設パトロール等維持管理業務実施要綱」に基づく所定の様式にて定められている記載事項である。

また、実質的な問題としても、処理の顛末について記載がなされないと対応がいつどのように行われたか、そもそも対応がなされたのかが不明確になってしまうという問題がある。

確かに修繕の委託業務報告等を見れば対応されたことは確認できるかもしれないが、問題点が識別されたパトロール日誌において、処理年月日を記載することで、漏れなく対応できたことを担保する必要がある。



#### イ 必要な舗装修繕予算の確保【意見】

事故につながりかねないような致命的な損傷に対しては、道路パトロール時の応急処置や、必要に応じた通行止めなどにより対応されているとのことであるが、いずれにせよ、修繕されるべき舗装について、大幅な修繕予算不足により修繕がままならない状態が続いているのは好ましくないことに変わりはない。

舗装の適切な管理水準を実現するうえで必要な修繕であるならば、その旨を予算査定において財政課に丁寧に示すなどにより、予算措置状況の改善を図ることが望まれる。

#### ウ LCCシミュレーション等の見直しの必要性【指摘】

平成20年に実施したLCCシミュレーションでは管理水準を面積ベースで95%以上達成するための必要額を約24億円と算出し、以降、同水準の予算は確保されてきたものの、実態としては管理水準を面積ベースで95%以上達成できていた可能性は低いと考えられる。適宜、管理水準の達成状況を確認し、約24億円の確保では管理水準が達成できていない状況が確認された場合には、LCCシミュレーションを再試行し、管理水準達成の必要予算額を更新する必要があると考えられる。

また、平成29年度は舗装予算が約15億円に留まり、従来の管理水準に応じた修繕の実施が困難となってきた実態があり、いずれにせよ、実際の管理水準の達成状況と現実的な予算状況を踏まえたLCCシミュレーションを再試行する必要がある。また、その結果に応じて管理区分の定義等の見直しを行うなど、「三重県道路舗装維持管理基本計画」の改定の検討も必要と考えられる。

そして、今後も継続的に設定した目標（管理水準等）の達成状況をモニタリングし、その結果から、必要に応じてLCCシミュレーションの再試行による必要予算額の再検討や計画の見直しをしていくことが必要である。

#### エ 「みえ県民力ビジョン・第二次行動計画」の目標指標の妥当性【意見】

平成28年度から4年間の中期の戦略計画として策定された「みえ県民力ビジョン・第二次行動計画」において、「基本事業35103 適切な道路の維持管理」という基本事業が定められている。基本事業の目標値として、「舗装の維持管理指数」を5.0以上とすることが目標とされているが、これは、具体的には「主要県管理道路の舗装の平均MCI」で測られている。なお、主要県管理道路は、県管理国道及び主要地方道とされている。

しかし、「平均」ということは、中にはひどい状態の舗装が混ざっている可能性もあるということになる。また、主要県管理道路以外の県道の舗装や、そもそも舗装以外にも橋梁やトンネルは当該指標では捕捉されない。

実際、「舗装の維持管理指数（主要県管理道路の舗装の平均MCI）」を5.0以上と

するという目標は、平成28年度においては達成されているが、実態としての舗装の状態は必ずしも満足のいく状態ではないと考えられる。

従って、次回の「みえ県民力ビジョン・行動計画」の更新時などに際しての目標指標の再検討が望まれる。全体として問題のある箇所をできるだけ減らしていきえるような目標設定の方が望ましいのではないか(「設定された管理水準を下回る箇所の割合 %未満」など)。現場で実際に大切にしていることを指標として「みえ県民力ビジョン・行動計画」に設定し、県のトップマネジメントの対象の指標とすることで、目標指標の達成に必要な予算は付きやすくなるなど、達成に向けた継続的な改善が目指され、結果的に現場にも良い影響が出ることも期待される。

## (2) 資産台帳の整備と更新体制

### ア 軌道その他主要な占有物件の概要の記載【指摘】

「軌道その他主要な占有物件の概要」欄がすべて空欄であった。占有物件は実際には多数存在するが、記載しきれないことから別途管理としているものである。しかし、記載欄があるにもかかわらず空欄にすることは、不存在を誤認させるものであり、何らかの記載を行うことが望まれる。道路台帳にすべての占有物件を直接記載することが困難であれば、該当する旨や、別途管理している旨など記載する必要がある。

### イ 道路附属物について整備する台帳の様式【意見】

今回往査を行った4箇所の建設事務所において、道路附属物に関する台帳(標識・照明・反射鏡)の整備状況を確認したところ、台帳の記載事項に差異が見られる状況であった。例えば、各事務所の判断で記載を省略している部分や、様式の項目自体を削除するなどの運用がなされている状況であった。また、同じ事務所においても記載の有無にばらつきがあるほか、すべての事務所で記載が省略されている項目も見受けられた。本庁主導で、記載項目の重要性に応じて必須記載事項と任意記載事項を分け、定期的に最新の台帳を共有するなどにより、一定の管理レベルを確保することが望まれる。

### ウ 道路附属物の台帳のデータベース化【意見】

道路附属物については、現状表計算ソフトの様式に入力して実質紙で管理しているため、データベースとして利用できる状況とはなっていない。個別の資産管理という点では、特段問題となるものではないが、全体の状況把握や更新計画にも利用できるようなデータベースでの管理についても検討することが望ましい。

例えば、照明灯については、今後の更新において水銀灯からLED照明に更新していく方針であるが、水銀灯の数を随時把握できるような台帳とすることにより、今後の更新計画、更新費用の算定などにおいて有用であると考えられる。資産全体の管理のため

にデータベースとして利用できるような台帳の方式について検討していくことが望まれる。

なお、現場往査を行った建設事務所のうち四日市建設事務所では、過去に表計算ソフトの情報をマクロで組み替え、データベースでの利用が可能な状況となっていた。

#### 道路移管に伴う引継ぎ

##### (1) 舗装の健全性に関する情報の引継ぎ【意見】

道路公社からの引継ぎのうち、舗装について、県は移管前の平成28年12月7日に目視にて舗装状況の確認を行ったとのことであるが、その状況を確認できる記録は残されていなかった。

また、公社においてはMCI数値による路面性状調査は行われていなかったため、当時の路面性状を確認することもできなかった。なお、県による移管区域のMCI値測定については、伊勢建設事務所管内の次回の路面性状調査（平成32年度）に合わせて実施する予定である。

道路管理者として、移管を受けた道路の情報は庁内で把握できるようにデータベースとして保有されることが望ましい。そのためには、移管時の舗装の健全性を把握するために記録として残すことが望まれる。