

	<p>③平成 22 年度港整備交付金及び平成 21 年度県単港湾改修費は、開港に間に合うよう事業を進めます。</p> <p>④水産基盤室と協議を再度おこない平成 23 年度への延伸できるようにします。また、内閣府にも延伸を行う旨協議をおこないます。</p>	<p>③平成 22 年度港整備交付金及び平成 21 年度県単港湾改修費は、開港に間に合うよう事業を進めます。</p>
	<p>参考 平成 20 年度実施再評価委員会コメント 平成 20 年 11 月 20 日に開催された第 6 回三重県公共事業評価審査委員会における審査の結果、鳥羽港については「他の公共事業と連携し、計画的に事業を進めるべきであったが、来年度、事業完了予定であることから事業継続を了承する」とのご答申をいただきました。</p>	<p>(削除されている)</p>
	<p>「港整備交付金内訳」の表 「県単港湾改修費内訳」の表</p>	<p>(削除されている)</p>
	<p>志摩建設事務所へは、昨年度同時期にどう事務所が要望した平成 21 年度事業費 550,000 千円が 228,000 千円不足したことから、今年度要望について、再度来年度に不足が生じないように確認をおこなった。また、要望事業費 228,000 千円に対して設計金額でこの金額を必ず上回るように指示をおこなった。</p> <p>なお、請負金額が 228,000 千円未満の場合、余った事業費は返却もしくは、他事業（白子港港整備交付金事業）へ流用する。</p>	<p>(削除されている)</p>

開示決定書類	⑬鳥羽港港整備交付金翌債承認について(供覧) H21.12.17
書換え等の有無	無
書換え等の有無の根拠	●国からの通知文書の写しであり、県土整備財務課で原本が確認できた。

開示決定書類	⑭鳥羽港海岸事業に関する事業期間の確認及び改善の見通しについて H21.12.18
書換え等の有無	無
書換え等の有無の根拠	●別のグループが担当している文書であることや、公共事業運営課のサーバーから電子データ（最終更新年月日：H21.12.18）が発見され、開示された文書と内容が同じであった。

開示決定書類	⑮打合せ記録 H22.2.12	
書換え等の有無	有	
書換え等の有無の根拠	●公共事業運営課のサーバーから、電子データ（最終更新年月日：H22.2.12）が発見され、開示された文書と内容が異なっている。	
書換え等の内容	発見された電子データ等の内容	開示決定された文書の内容
	<p>(起案者名) 港湾整備グループ [REDACTED]</p> <p><概要> 鳥羽港港湾改修事業について、平成20年度の繰越予算で実施している防波堤（東）の調整函製作・据付について、年度内完成が非常に厳しくなったことから事故繰越の申請を行うため打合せを行った。 <u>港湾・海岸室からは別添資料に基づいて説明を行った。</u></p> <p>※「別添資料」については特定できなかった。</p> <p>●鋼構造物で建設業の許可を持っている業者を相手に募集したが応募がなかった。</p> <p>●再度募集をかけ、9月14日に契約にはこぎ着けた。据え付けは12月28日に契約。</p> <p>●希少な（日本に7隻）重機の故障により年度内完成が見込めなくなった。と重機の故障と希少であることによる代替機の手配不能を理由に事故繰越を申し出た。</p>	<p>(起案者名) 港湾整備グループ [REDACTED] ※起案者名が書換えられている。</p> <p><概要> 鳥羽港港湾改修事業について、平成20年度の繰越予算で実施している防波堤（東）の調整函製作・据付について、年度内完成が非常に厳しい状況にあることから、打合せを行った。</p> <p>●鋼構造物で建設業の許可を持っている業者を相手に募集したが応募がなかった。</p> <p>●再度募集をかけ、9月14日に契約にはこぎ着けた。据え付けは12月28日に契約。</p>

<p>その結果、地整から以下のような回答得た。</p> <p>●<u>重機故障を理由とする事故繰越は(一般論として)可能か照会は可能。</u></p> <p>●<u>申請するとなると、バックデータの要求が相当あると思う。そのバックデータが出せることの担保がなければ申請はできない。</u></p> <p>●<u>資料について、いつまでに準備できるか、一覧表を作成して送付して欲しい。</u></p>	<p>その結果、地整から以下のような回答得た。</p> <p>●<u>工期内完成に向けて、最大限の努力を行うこと。</u></p>
<p><今後の方針></p> <p><u>地整内部での調整の結果、重機故障は事故繰越の事由に当たらないとの結論が示されたため、方針について再検討を行う。</u></p>	<p><今後の方針></p> <p><u>地整との打合せの結果、工期内完成に向けて、施工請負業者と再度調整を行う。</u></p>
<p><詳細></p> <p><u>(地整) 出来高の中に前金は込みか？</u> <u>(港湾G) 前金分を引いた額で入っているので契約額から出来高を引くと繰越になる。</u></p> <p><u>(地整) 特殊なクレーンが故障するのは事故に成り得るかわからないが、どれくらいの資料が財務から要求されるかわからない。写真や部品の見積など裏付け資料が準備できるか。出来るということであれば財務へは持って行けない。</u></p> <p><u>(地整) 昨年の繰越申請は2月に取りに行っている(2/20申請、2/27承認)。4月に着手することになっていたのが9月になったこと。製作ヤードの変更など説明できるように。</u> <u>(港湾G) 了解。</u></p> <p><u>(地整) 台風の影響はなかったか。</u> <u>(港湾G) なかった。</u></p> <p><u>(地整) 基本的に事故繰越はないもの。天変地異レベル。このクレーンについても頻繁に故障するものではないか、どこが故障したのか、原因は何なのか、写真はあるか。無理な工程ではなかつ</u></p>	<p>(削除されている)</p>

たか、予見できたのでは、こういう質問に対する反証も必要。手を挙げてから「資料が出せない」とは言えない。
(港湾G)了解。

(地整) 土日も含めて頑張ってもらってもダメか？
(港湾G) すでに2パーティいれて頑張ってもらっている。

(地整) 業者へのペナルティは？
(港湾G) 代替機が容易に用意できるわけではなくペナルティは厳しいと個人的には思っている。

(地整) 天変地異のようなものではなく、業者が頑張れば何とかできる話に聞こえる。
(港湾G) 他に6隻しかない船が全て埋まっているので厳しい。

(港湾G) 承認をもらった工期を承認をもらった年度内で延ばすのは手続きが必要？
(地整) ないと言えない。11月までの承認が3月まで延びることについては説明できればよい。ただ、3月を超える(事故線越をとる)のはそびえ立つようなハードルと聞いている。

(地整) 事故線越をとるまでの間は工事はストップする？
(港湾G) 粛々と進めていく。

(地整) 事故線越が必要となった1/16から2/10までの経緯も必要。「どういったことをやってきたか」今日に至った経緯は欲しい。3月になって財務に持って行っても「何を今頃」と言われるのがオチ。
(港湾G) それは用意できる。

(地整) 事故線りの現場には財務が行くことがあるが今年の線り越し分とか大丈夫か。
(港湾G) 来ていただいて問題ない。

	<p><u>(地整) 1月が故障で使用が3月。使用が進水だけなので何とかならないか。工事は止まっているのか？</u></p> <p><u>(港湾G) 製作が進んでいる。</u></p> <p><u>(港湾G) この事故線りが取れないと全体工程に影響がでてしまう。財務はそういうところを考慮してくれるか。</u></p> <p><u>(地整) 政権交代後、繰越制度を活用するようにという考え方で、通常の繰越は柔軟にはなっているが、事故線りはわからない。</u></p> <p><u>(地整) 小さいクレーン2基で吊れないか？</u></p> <p><u>(港湾G) 調整函の大きさが20mと小さく不可能。</u></p> <p><u>(地整) 業者の意向は？発注者が工期延長をずっと思っていないか？危機感を持っているか？減額になる覚悟はしているか？他工事でクレーン船を使用しているても金を積んで持ってくることは可能だろう。それがしたくないから「できません」と言っているのではないか？</u></p> <p><u>(港湾G) 最大限努力はしている様子。</u></p> <p><u>(地整) 議事録を作るなら、資料の一覧を作成して、出せる・出せない、いつ出せる、そういう仕分けをして送って欲しい</u></p> <p><u>(港湾G) 了解。送付する。</u></p> <p>※個人情報に該当する部分については黒塗りをした。</p>
--	--

開示決定書類	⑩打合せ記録 H22. 2. 18
書換え等の有無	無
書換え等の有無の根拠	●公共事業運営課のサーバーから、電子データ（最終更新年月日：H22. 2. 18）が発見され、開示された文書と内容が同じであった。また、この文書の起案者名及び押印はすでに異動している職員のものである。

開示決定書類	⑰打合せ記録 H22.2.25
書換え等の有無	無
書換え等の有無の根拠	●公共事業運営課のサーバーから、電子データ（最終更新年月日：H22.2.25）が発見され、開示された文書と内容が同じであった。また、この文書の起案者名及び押印はすでに異動している職員のものである。

開示決定書類	⑱打合せ記録 H22.2.25	
書換え等の有無	有	
書換え等の有無の根拠	●港湾・海岸課職員のパソコンからPDF化された電子データが発見され、開示された文書と内容が異なっている。また、公共事業運営課のサーバーからもこのPDF化された電子データと同じ内容が記述されたデータが発見された。	
書換え等の内容	発見された電子データ等の内容	開示決定された文書の内容
	(決裁欄：港湾・海岸室、維持管理室)	(決裁欄：港湾・海岸室のみ)
	(起案者名) 港湾整備グループ [REDACTED]	(起案者名) 港湾整備グループ [REDACTED] ※起案者名が書換えられている。
	(会議の出席者名) 三重県 港湾整備G [REDACTED]	(会議の出席者名) 三重県 港湾整備G [REDACTED] ※出席者名が書換えられている。
<詳細> ○タイプ5の [REDACTED] の利用について 午前の資料を渡し、説明。(定期船課からはゼロ回答) ○ [REDACTED] について 市：市営定期船課には、新港を利用して旧港の浮桟橋を開けっ放しにすると、離島から船を勝手に着ける輩が出てくる [REDACTED] と言っておいた。 [REDACTED] が仮に係留するとすると、マリントーナメントにも入居したいという話になった。現在計画の絵の中には県の鳥羽管理事務所が入っているが、実際どうなのか。過去に入居を表明した書類はない。 県：基本的に所管は事務所と維持管理室。こちらにも書類はない。	(削除されている)	

○海保前のオイルタンク・モニュメント・トイレについて

市：

・オイルタンクについて、現在は[]と[]との契約で[]が置いている（プロパンガスのタンクのようなもの）。

・港湾センターの施設の一部として占用許可を取っている。

・現在の利用量で[]は利益を出しているが、移設費用が高いと撤退の可能性もある。

・港湾センターの解散時にはタンクの移設の話を含めておきたい。

・タンクの移設先はモニュメントの前にあるロータリーを考えている。

・4mは圧迫感があるが、埋めるには矢板での締切が必要なので半地下で考えている。

・おそらくモニュメントまではみ出さないとと思うので、モニュメントはそのままでもよいと思う。確認するので図面が欲しい。

県：提供する。

市：

・モニュメント前のトイレについては、現在の港湾センター跡地に予定の多目的広場のトイレがないことから撤去はやめて欲しいと[]に言われた。当面はそのままにするつもり。

県：了解

○二期工区について

市：ある議員から、二期工区のアンケートについて、意図がよく分からないと言われた。意見を求めるというよりは、何回使いますかとかいう内容で目的がよくわからない。またマリントウン会議のメンバーに通すべき話だと言っていた。

県：賛成・反対を求める住民投票的なアンケートを行っているのではなく、費用対効果を求めるためのアンケートなのでそういう形になる。

市：考え方がわかるペーパーをください。

	<p>県：了解。</p> <p>市：その結果を3月10日までに欲しいと[]が言っている。</p> <p>県：3月10日まではおそらく無理だと思う。[]まで説明して行って意志決定して、市や国と相談しながら結論を導いて、マリンタウン21検討会議をきちんと閉めていかなければならない話だ。年度内には鳥羽市と協議したい。</p> <p>市：検討会議で決めるのか？</p> <p>県：方針を固めて説明する。検討会議で多数決とかは考えていない。きちんと整備効果を検討したのでそれで説明する。</p> <p>市：少なくともその閉めるまでのスケジュールを知りたいのでペーパーを送って欲しい。</p> <p>県：了解。</p> <p>※個人情報、法人情報等に該当する部分については黒塗りをした。</p>
--	--

開示決定書類	⑩復命書（打合せ記録） H22.3.4	
書換え等の有無	有	
書換え等の有無の根拠	●原本を確認したところ、裏面が開示されていなかった。	
書換え等の内容	発見された電子データ等の内容 <詳細> ○安藤港湾管理課長より説明 事故線は通常の繰越と違い、 ・災害や業者の不手際（契約不履行）などの事故による ・財務も現地に行くため徹底した裏付け資料が必要 ・出来高等も現場に合っている必要がある ○[]より別添資料に基づいて説明	開示決定された文書の内容 (文書は存在するが、開示されなかった)

○その後質疑応答（別紙）

※「別添資料」「別紙」については特定で
きなかった。

<整理すべき項目（Qに答える形で課
題を表現）>

Q：全体工程がよくわからない

- ・3年度分の工程表
- ・ケーソンについては、今までいつ
何をしてきたか、また、これから
の工程（詳細で）

Q：津波の影響がよくわからない

- ・既工事の検査写真（津波の影響を
比較できるよう）

Q：発注遅れが原因ではないのか？

- ・平成21年度の発注が2ヶ月遅れ
た理由
- ・発注検討の記録

Q：去年の繰越理由では〇〇〇〇とな
っていたが

- ・整合性をしっかりと整理
- ・11月から超えた理由、同時期に
集中して問題ない理由
- ・用地交渉の記録
- ・補正とはいえ、翌債申請時点では
発注の見通しがたっているよう整
理

Q：本当に機重機船は空いていない
の？

- ・船舶動静表（最新版）
- ・財務に出せるかどうかの確認（出
せるよう依頼）

Q：防波堤の外側から工事ができるの
では？

- ・アンカーをずらす場合の問題点
- ・配置の考え方の整理
- ・防波堤からの距離

Q：二回目の工期が短くなったりどう
してこんな発注をしているのか？

- ・想定質問に対する回答を用意

Q：津波がなかったら日立はどうなっ
ていたのか？

- ・財務が現場にきた場合、写真を要
求された場合の対応検討。

	<p><u>Q：現場の実態と合っていない</u></p> <p><u>・工程表は現場の実態を反映したものに</u> <u>にする</u></p> <p>※個人情報に該当する部分については黒塗りをした。</p>	
--	--	--

第4章 まとめ

今回、明らかとなった不適正な工事手続き及び公文書の書換え等は県民の皆さんの県政に対する信頼を大きく損なう重大な問題である。これらの行為が行われた背景・要因は、次のとおりと考えられることから、再発防止に向け、早急に防止策の検討が必要である。

1 共通する背景・要因

(1) 職員のコンプライアンス意識の低さ

公務員には特に率先して法令を遵守することが求められるという意識が職員に欠けていた。

(2) 職員の危機意識の低さ

不適正な工事手続きや情報公開、公文書管理が県民の信頼を損ね、県行政全体の信用失墜を招くという危機意識が職員に欠けていた。

(3) 公共事業の執行に対する強い責任感

国の補正予算による補助金を活用し、事業を完了させたいという強い責任感が職員にあった。

2 不適正な工事手続きの背景・要因

(1) 県土整備部の方針

鳥羽港については、平成23年4月1日が新マリナーミナルのオープンとして準備が進められており、県としては、それまでに防波堤を完成させなければならなかった。そこで、最後の防波堤工事であるハイブリッドケーソンの製作及び据付工事を行うため、国の平成20年度2月補正予算の確保と事業繰越を行い、翌平成21年度内の完成を目指した。

しかし、厳しい工期のなか工事が遅れ、完成のためには2度目の事業繰越が必要となり、平成22年2月28日に発生したチリ中部大地震による津波の影響を事由に、事故繰越を認めてもらえるよう取り組むこととした。

この作業を進めていく中で、港湾・海岸室長は、津波の影響を明確に説明できる資料作成は難しいと考え、担当総括室長とともに中部地方整備局に相談した上で、県土整備部長をはじめとする部の幹部に協議をした。その結果、鳥羽港改修工事を完成させるためには事故繰越を認めてもらうことが必要であり、引き続き、事故繰越を認めてもらえるよう努力をしていくこととなった。

港湾・海岸室長が担当職員にその方針を伝え、担当職員がその方針に沿った結果をめざして、事故繰越の事由について明確に説明できるよう、被災前と被災後の写真等、事故繰越に関する虚偽の資料を作成するとともに、不適正な出来高部分検査を実施した。

(2) 専門性の高い特殊な工事

ハイブリッドケーソン製作工事は専門性の高い特殊な工事であるとともに、三重県でも発注実績が少ないため、職員の専門知識が不足している分野である。

今回の担当職員もハイブリッドケーソン製作工事は未経験であったため、工事に対する技術力が不足していたが、組織としても十分な支援ができていなかった。

(3) 厳しい工期

契約時の工期は平成21年9月14日から平成22年3月30日までの198日間である。この工期設定については、今回の調査において他の同種工事の工期等を参考に再度作業期間を算出したところ最短で184日間と算定でき、工期設定は適切に算出されていた。

しかし、この184日間というのは、鋼材調達や船舶の準備、海象条件（波浪、風等）等、すべての条件が整った場合に可能な工期であり、契約の工期である198日間も厳しい工期であったと言える。こうした厳しい工期設定になった要因は、平成21年度中に完成させなければならないにもかかわらず、平成21年6月12日に行った第1回公告において、入札参加業者がなく入札が不調に終わったためである。

(4) 難しい事業繰越

一度事業繰越をしている工事が年度内に完成できない場合、打切り精算し不要額として補助金を返還するか、事故繰越の手続きが必要となる。当該工事については、国から打切り精算をした場合は、次年度以降の補助金は交付できないと言われ、県の財政状況を踏まえると県費のみで実施することも困難であった。

そこで、事故繰越を国に認めてもらう以外に工事を完成させる方法はなかったが、この制度は自然災害による工事の遅れなど、避けられない事由がなければ認められないものであり、その事由についても明確な説明が求められる。

当該工事における事故繰越の事由は、水中で生じた問題であり、その事由を説明するための明瞭な写真が撮影できなかったことなどから、津波による被災状況を明確に説明することが難しかった。

(5) 容易な検査員の変更

県の施工する工事の検査は通常は「工事検査担当」として配置されている検査監が行うが、年度末の検査が集中する時期には臨時検査員が任命され、工事検査総括監（当時の総括検査監）の命令に基づき、検査を実施する。また、担当の臨時検査員を別の臨時検査員に変更する場合は、本庁各

課と各事務所に置かれる調整員が調整することになっており、工事検査総括監（当時の総括検査監）が確認するものではないため、検査員の変更は容易にできた。

3 公文書の書換え等の背景・要因

文書の書換え等には、情報公開制度等に対する職員の大きな認識不足がある。さらに、県土整備部における調査（平成24年7月9日公表）や鳥羽港改修工事に係る調査チーム（文書調査グループ）による文書の書換え等の調査の段階では明らかにならなかった、工事の不適正な手続きや事故繰越について、問われることを避けるため行われたと考える。

なお、個人情報を含んだ電子データや文書がそのまま開示されており、職員の情報公開制度における個人情報の取扱いに対する認識不足は明らかである。

4 対策に向けた主な課題

今回の行為の背景・要因を踏まえると、再発防止のために次の課題に取り組んでいくことが必要であると考えます。

(1) 職員のコンプライアンス意識、危機意識の向上

すべての職員は県政が県民の皆さんからの信頼で成り立っていることを意識し、法令を遵守することはもちろん、自分の行動が県政にどのような影響を与えるかを考えながら業務に取り組んでいけるように意識の向上を図る必要がある。

(2) 公共工事の各段階における意思決定の明確化と執行の適正化

公共工事の適正な執行を図るため、事業化、予算確保、設計・積算、入札・契約、施工管理、完成検査等の各段階において、どのような手順を経て意思決定を行うべきかを明確にし、組織の中で徹底するとともに、その執行が適正に行われるシステムへの見直しを行うことが必要である。

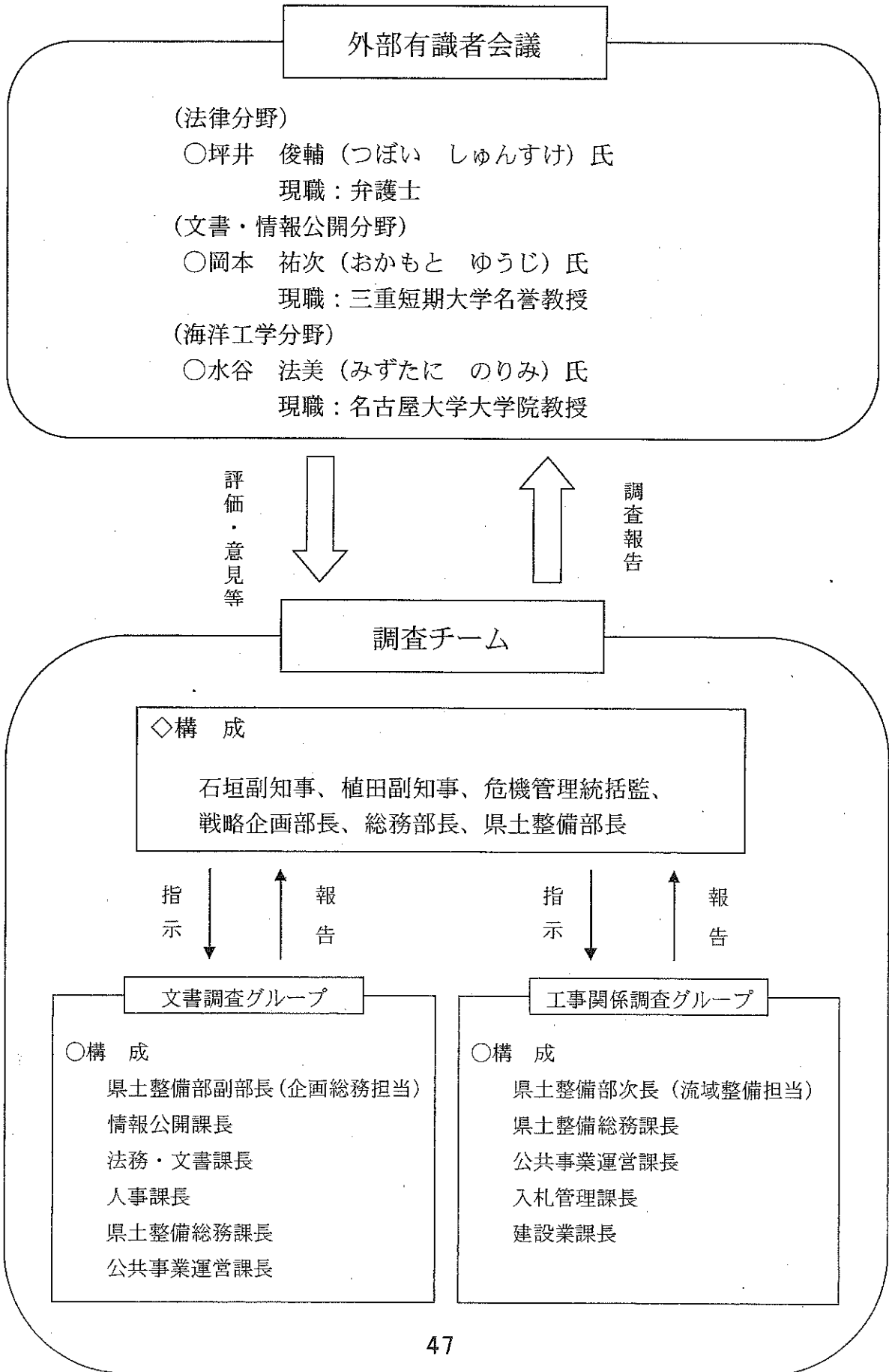
(3) 公共工事に携わる職員の技術力向上とサポート体制の確立

公共工事に携わる職員が業務を遂行していく上で必要な専門知識や経験を得ることができるよう組織としての一層の取組とともに、経験の少ない職員を十分にサポートする体制が必要である。

(4) 情報公開制度や公文書管理の適切な制度運用

情報公開制度や公文書管理について、職員が一層理解を深めるとともに、制度の適切な運用が確保されるようチェックの仕組みづくりが必要である。

鳥羽港改修工事に係る調査の実施体制



調査チーム会合及び外部有識者会議の開催状況

1 調査チーム会合の開催状況

- ◇第1回会合 平成24年7月23日(月)
- ◇第2回会合 平成24年7月27日(金)
- ◇第3回会合 平成24年8月20日(月)
- ◇第4回会合 平成24年8月27日(月)
- ◇第5回会合 平成24年8月30日(木)

2 外部有識者会議の開催状況

- ◇第1回会議 平成24年7月31日(火)
- ◇第2回会議 平成24年8月21日(火)
- ◇第3回会議 平成24年8月29日(水)