

平成29年度

包括外部監査の結果報告書

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

目次

| | | |
|----|------------------|-----|
| 第1 | 包括外部監査の概要 | 1 |
| | 監査の種類 | 1 |
| | 選定した特定の事件 | 1 |
| | 特定の事件を選定した理由 | 1 |
| | 監査の方法 | 2 |
| | 監査の実施時期 | 2 |
| | 包括外部監査人補助者の資格と氏名 | 2 |
| | 利害関係 | 2 |
| 第2 | 監査対象の概要 | 3 |
| | 道路とは | 3 |
| | 県の道路の概況 | 6 |
| | 県の道路に関する組織 | 12 |
| | 県の道路に関する取組 | 18 |
| 第3 | 監査の結果（総括） | 27 |
| | 実施した監査の概要 | 27 |
| | 指摘と意見のまとめ | 29 |
| 第4 | 監査の結果（個別） | 36 |
| | 道路整備方針及び道路事業計画 | 36 |
| | 公共事業評価 | 42 |
| | 入札から工事完了までの事務 | 82 |
| | 道路占用管理 | 93 |
| | アセットマネジメント | 97 |
| | 道路移管に伴う引継ぎ | 132 |

【本報告書の記載内容に関する留意事項】

報告書中の表の数値は、表示単位未満の金額は切り捨て、比率は四捨五入している。したがって端数処理の関係上、合計とその内訳が一致しない場合がある。

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

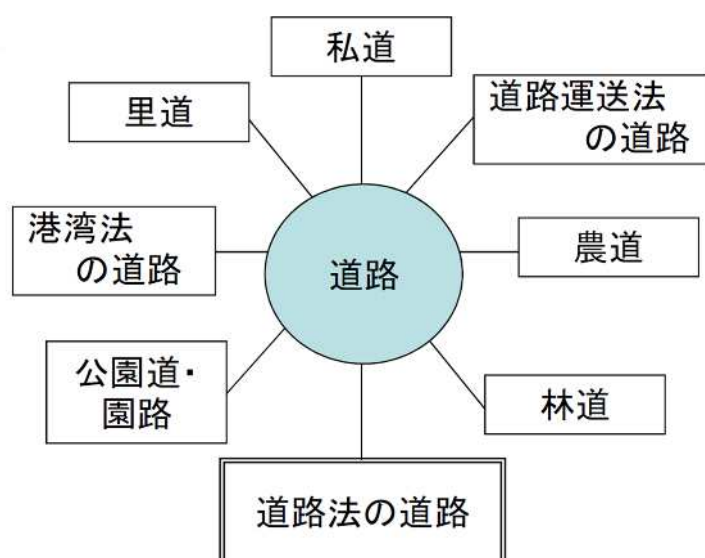
道路とは

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。

【図表2 - 1 - 1】道路の分類



(出所：国土交通省道路局「道路行政の簡単解説」)

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など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。

【図表 2 - 1 - 2】道路法で定める道路

| 道路の種類 | | 定義 | 道路管理者 | 費用負担 |
|----------|-----------------|--|---------------|----------------------------------|
| 高速自動車国道 | | 全国的な自動車交通網の枢要部分を構成し、かつ、政治・経済・文化上特に重要な地域を連絡する道路その他国の利害に特に重大な関係を有する道路 【高速自動車国道法第4条】 | 国土交通大臣 | 高速道路会社 (国) (都道府県) (政令市) |
| 一般 国道 | 直轄国道 (指定区間) | 高速自動車国道とあわせて全国的な幹線道路網を構成し、かつ一定の法定要件に該当する道路 【道路法第5条】 | 国土交通大臣 | 国 都道府県 (政令市) |
| | 補助国道 (指定区間外) | | 都府県 (政令市) | 国 都府県 (政令市) |
| 都道府県道 | | 地方的な幹線道路網を構成し、かつ一定の法定要件に該当する道路 【道路法第7条】 | 都道府県 (政令市) | 都道府県 (政令市) |
| 市町村道 | | 市町村の区域内に存する道路 【道路法第8条】 | 市町村 | 市町村 |

(注1) 高速道路機構及び高速道路株式会社が事業主体となる高速自動車国道については、料金収入により建設・管理等がなされる。

(注2) 高速自動車国道の()書きについては新直轄方式により整備する区間である。

(出所：国土交通省道路局「道路行政の簡単解説」)

また、補助国道、都道府県道、主要地方道及び市町村道について、国は必要がある場合に道路管理者に補助することができる。

【図表 2 - 1 - 3】県管理道路の費用負担

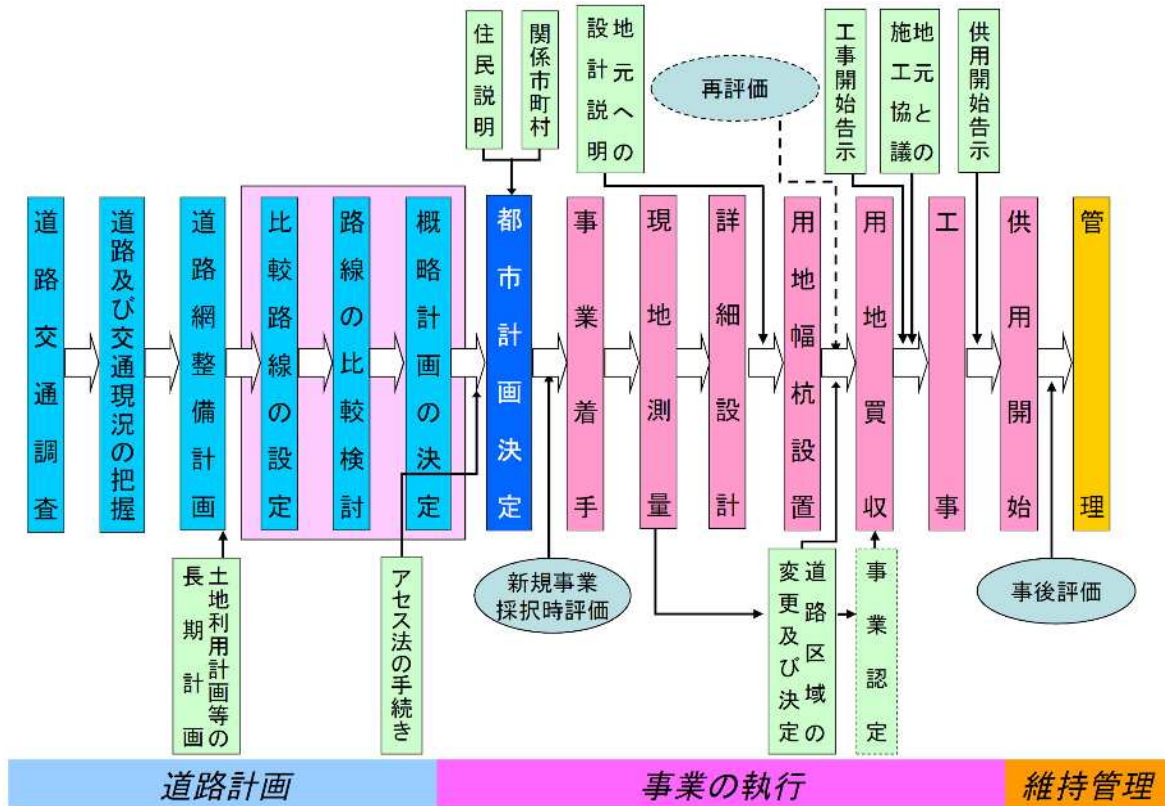
| 道路の種類 | 道路管理者 | 国の負担・補助の割合 | |
|-----------------|--|-------------------|-------------------------|
| | | 新築・改築 | 維持・修繕 |
| 補助国道 (指定区間外) | 新設又は改築：国土交通大臣 維持・修繕・その他の管理： 都府県（政令市） | 1 / 2 負担 (注) | 維持： - 修繕： 1 / 2 以内補助 |
| 都道府県道 | 都道府県（政令市） | 1 / 2 以内補助 (注) | 維持： - 修繕： 1 / 2 補助 |

(注) 道路整備事業に係る国の財政上の特別措置に関する法律等により異なる場合がある。

(出所：国土交通省道路局「道路行政の簡単解説」)

道路整備にあたっての道路事業の基本的な流れは図表 2 - 1 - 4 のとおりである。

【図表 2 - 1 - 4】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

1 三重県の道路整備状況

県では、延長3,453kmの道路を管理している。このうち国道は790km、県道は2,663kmである。

【図表2-2-1】三重県の道路現況（平成28年4月1日現在）（単位：m，%）

| 種別 | | 路線数 | 実延長 | 改良済延長 | 未改良延長 | 改良率 |
|-----------|-------|-----|-------------|-------------|-----------|-------|
| 国道 | 指定区間 | 6 | 411,299.0 | 411,299.0 | 0.0 | 100.0 |
| | 県管理区間 | 20 | 790,047.7 | 696,312.2 | 93,735.5 | 88.1 |
| | 計 | 26 | 1,201,346.7 | 1,107,611.2 | 93,735.5 | 92.2 |
| 県道 | 主要地方道 | 69 | 1,101,787.5 | 833,380.3 | 268,407.2 | 75.6 |
| | 一般県道 | 239 | 1,562,076.0 | 1,044,866.0 | 517,210.0 | 66.9 |
| | 計 | 308 | 2,663,863.5 | 1,878,246.3 | 785,617.2 | 70.5 |
| 国道・県道計 | | 334 | 3,865,210.2 | 2,985,857.5 | 879,352.7 | 77.2 |
| 県管理国道・県道計 | | 328 | 3,453,911.2 | 2,574,558.5 | 879,352.7 | 74.5 |

（出所：三重県「路線認定調書」）

県では、地域の経済活動や都市間の交流連携を支える道路ネットワークの構築を目指し、中部圏と近畿圏を結ぶ21世紀の日本を支える新名神高速道路、紀伊半島の「命の道」となる紀勢自動車道、中部圏の広域ネットワークを形成する東海環状自動車道、国道1号北勢バイパス、国道23号中勢バイパスなどの幹線道路の整備促進に努めている。また、県が管理する国道や県道においては、国道477号四日市湯の山道路や国道167号磯部バイパスをはじめとする道路事業を着々と進めている。

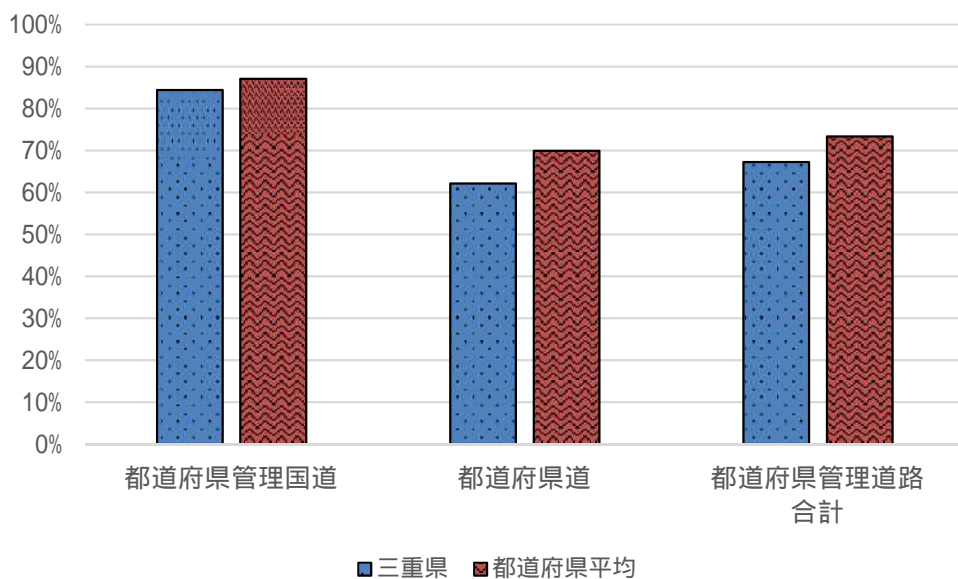
しかしながら、県の道路整備の全国的な位置をみると、県管理道路の改良率、整備率はともに全国平均よりもやや低い状況にある。

改良率：実延長に対する改良済延長の割合。なお、改良済延長とは、改良時の道路構造令に基づいて改良が行われた区間（車道幅員が5.5m以上に改良された道路）の延長である。

整備率：実延長に対する整備済延長の割合。なお、整備済延長とは、改良済延長から混雑度1.0以上の延長を除いた延長である。

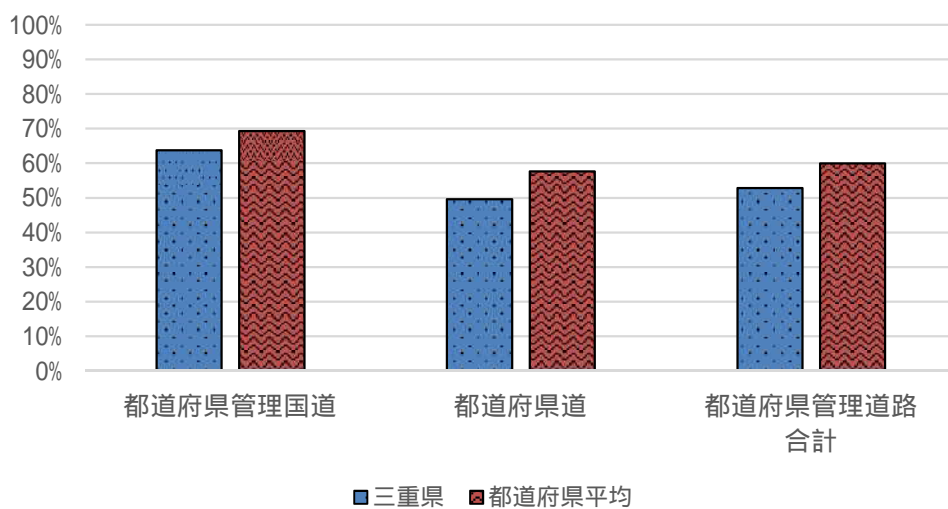
混雑度：交通容量に対する交通量の割合。

【図表 2 - 2 - 2】改良率（平成 2 7 年 4 月 1 日時点）



（出所：国土交通省「道路統計年報 2 0 1 6」）

【図表 2 - 2 - 3】整備率（平成 2 7 年 4 月 1 日時点）



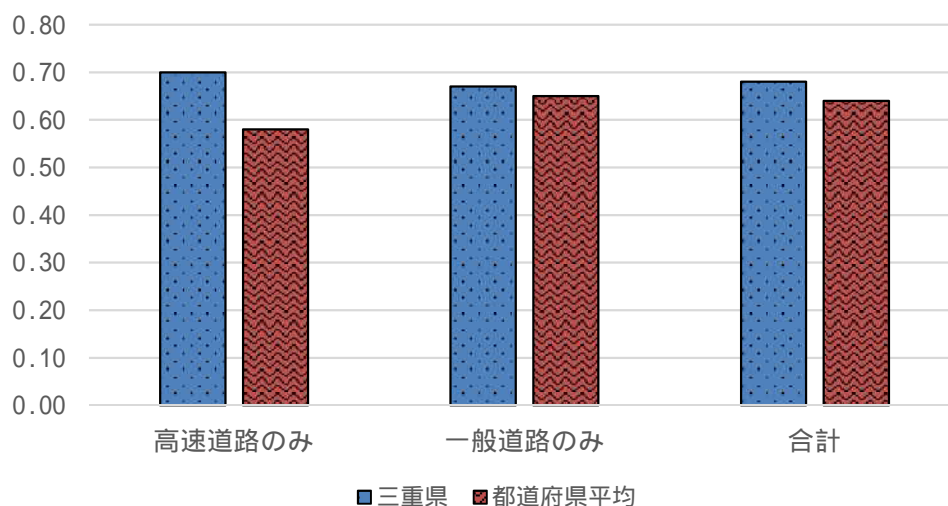
（出所：国土交通省「道路統計年報 2 0 1 6」）

2 三重県の渋滞状況

県の北勢地域には、東名阪自動車道を中心に中部圏と近畿圏を結ぶ主要な交通軸となる道路が通っている。この東名阪自動車道では、平成20年2月の新名神高速道路（草津田上IC～亀山JCT間）の開通により、交通量が増加し、渋滞が頻発するなど慢性化している。また、国道1号、23号などの幹線道路でも、四日市市、津市などを中心に渋滞が多発するなど、産業や地域の暮らしに影響を与えている。

実際、県内の道路の混雑度をみると全国平均値を上回っている状況にあり、特に高速道路の混雑度は高くなっている。

【図表2-2-4】混雑度（平成27年秋季）



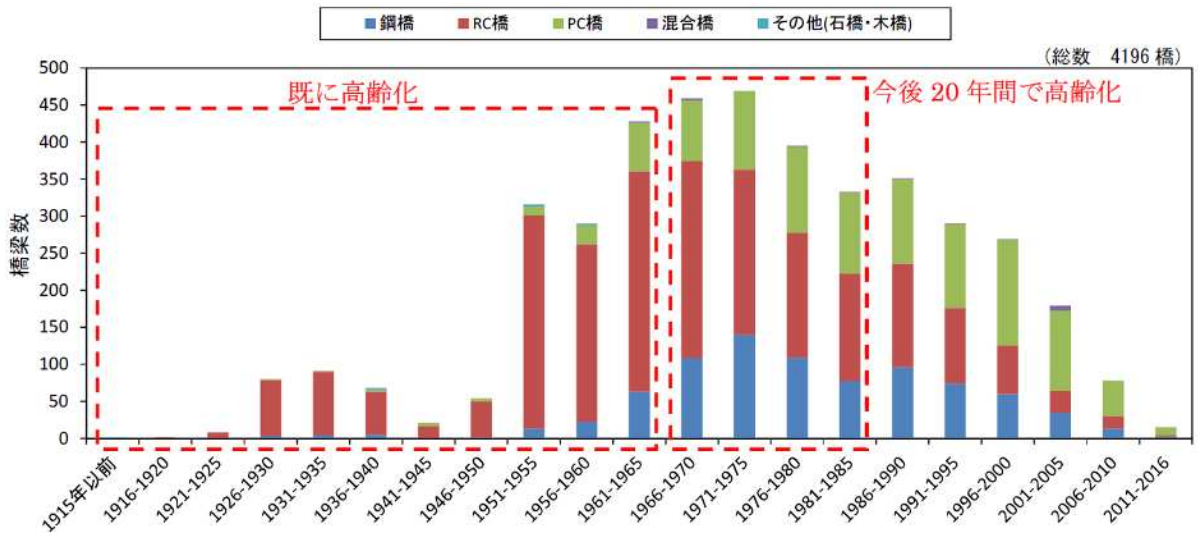
（出所：国土交通省「平成27年度全国道路・街路交通情勢調査」）

3 三重県の道路施設の現状

県では、延長3,453kmの道路を管理しており、そのうち、昭和30年から昭和40年代の高度経済成長期に建設した多くの施設の老朽化が進んでいる。

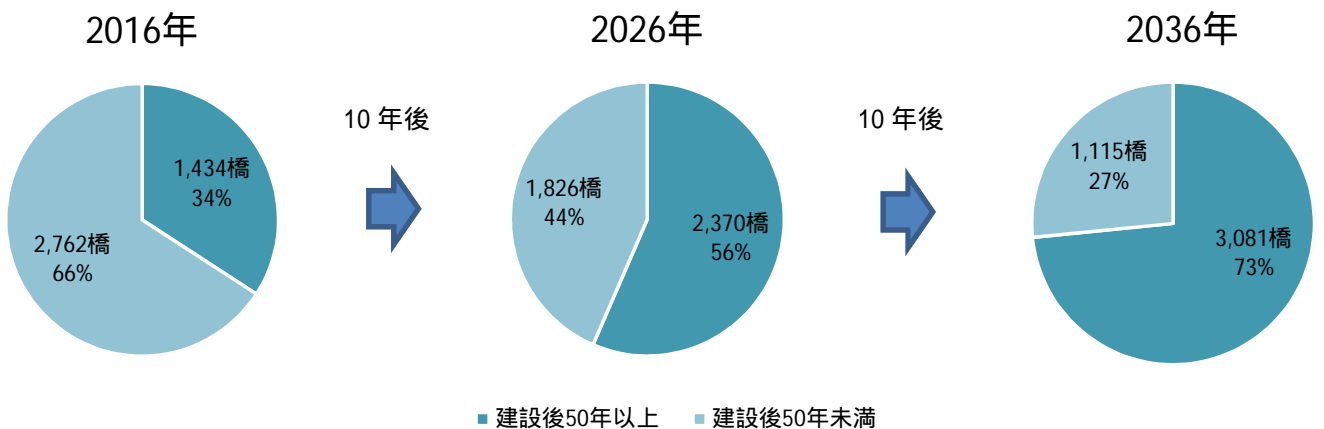
特に、橋梁については、老朽化が著しく進んでいる。平成28年7月1日現在、建設後50年以上経過した橋梁は、1,434橋（約34%）あり、20年後には3,081橋（約73%）まで増加する。

【図表2-2-5】建設年度別の橋梁数分布



(出所：三重県「三重県橋梁長寿命化修繕計画」)

【図表2-2-6】建設後50年以上の橋梁数



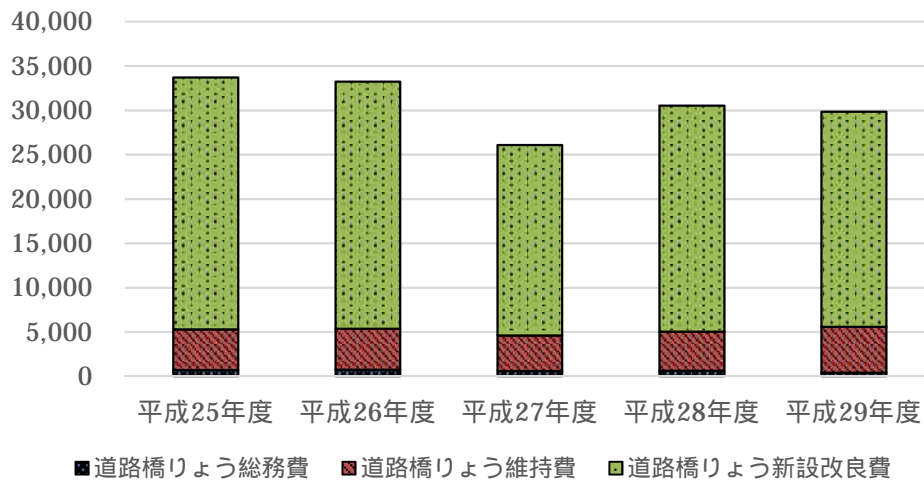
(出所：三重県「三重県橋梁長寿命化修繕計画」)

4 三重県の道路に関する予算

県の道路に関する予算（道路橋りよう費）の推移は図表 2 - 2 - 7 のとおりであり、新設改良費が多くを占めている。

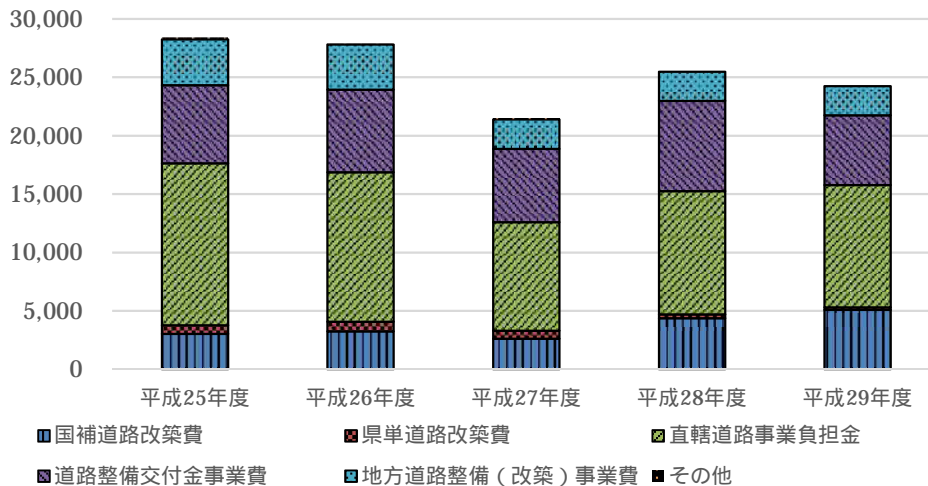
また、金額の大きい新設改良費の内訳は図表 2 - 2 - 8 のとおりであり、直轄道路事業負担金が相当の割合を占めている。また、それ以外では道路整備交付金事業費や国補道路改築費といった、国から一定の財源措置がある事業が多いことが分かる。

【図表 2 - 2 - 7】道路橋りよう費に関する予算の推移（単位：百万円）



（出所：三重県「予算書」）

【図表 2 - 2 - 8】道路橋りよう新設改良費に関する予算内訳の推移（単位：百万円）

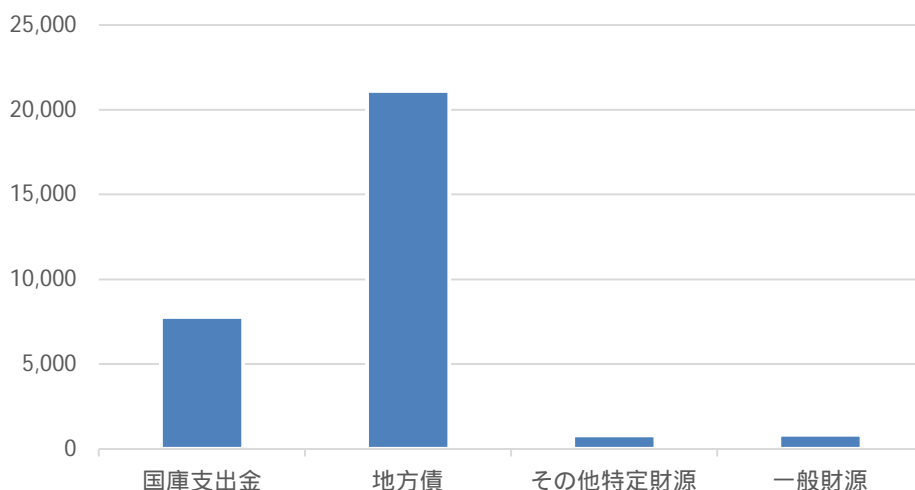


（出所：三重県「予算書」）

平成28年度の道路橋りよう費予算の財源内訳をみると、図表2-2-9のとおり、地方債と国庫支出金が多くを占めている。

直轄道路事業負担金のほとんどが地方債により賄われているため、特に地方債が多くなっている。

【図表2-2-9】平成28年度当初予算 道路橋りよう費の財源内訳（単位：百万円）



（出所：三重県「予算書」）

5 まとめ

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。

県の道路に関する組織

1 本庁の組織

道路関連の事業は主に県土整備部が所管している。平成28年度の県土整備部の組織は図表2-3-1のとおりであった。

【図表2-3-1】県土整備部の組織（平成28年度）

| 担当名 | 課名 |
|------------|----------|
| 企画総務担当 | 県土整備総務課 |
| | 県土整備財務課 |
| | 公共用地課 |
| 建設企画監 | |
| 人権・危機管理監 | |
| 公共事業総合政策担当 | 公共事業運営課 |
| | 入札管理課 |
| | 建設業課 |
| 道路整備担当 | 道路企画課 |
| | 新名神推進課 |
| | 道路建設課 |
| | 道路管理課 |
| 流域整備担当 | 河川課 |
| | 防災砂防課 |
| | 港湾・海岸課 |
| | 流域管理課 |
| | 下水道課 |
| | 施設災害対策課 |
| 住まいまちづくり担当 | 都市政策課 |
| | 景観まちづくり課 |
| | 建築開発課 |
| | 住宅課 |
| | 営繕課 |
| 建築審査監 | |
| 工事検査担当 | |

（出所：三重県提出資料に基づき監査人加工）

県土整備部の中でも、道路に関する主な部署として道路企画課、道路建設課、道路管理課等がある。平成28年度のこれらの部署の分掌事務は図表2-3-2のとおりであった。

【図表2-3-2】道路関係各課の分掌事務（平成28年度）

| 課名 | 分掌事務 |
|--------|---|
| 道路企画課 | 1 高規格幹線道路の整備促進に関する事（新名神高速道路等の用地取得及び事業調整に係るものを除く。） 2 直轄道路事業との調整に関する事。 3 道路の企画、計画及び調査に関する事。 4 地方道路公社法の施行に関する事。 5 共同溝の整備等に関する特別措置法の施行に関する事。 6 電線共同溝の整備等に関する特別措置法の施行に関する事。 |
| 新名神推進課 | 1 高規格幹線道路の整備促進に関する事（新名神高速道路等の用地取得及び事業調整に係るものに限る。） |
| 道路建設課 | 1 道路法の施行に関する事（県管理道路の維持、修繕及び管理に係るものを除く。） |
| 道路管理課 | 1 県管理道路の維持管理に関する事。 2 道路情報に関する事。 3 道路法の施行に関する事（県管理道路の維持、修繕及び管理に係るものに限る。） 4 交通安全施設等整備事業の推進に関する法律の施行に関する事。 5 自転車道の整備等に関する法律の施行に関する事。 6 道路運送法の施行に関する事（自動車事業に係るものに限る。） |

（出所：三重県提出資料）

また、上記のほかに道路事業に関係する部署として、都市政策課、公共事業運営課、入札管理課、建設業課等がある。これらの部署は、道路事業以外の事業にも関係している。平成28年度のこれらの部署の分掌事務は図表2-3-3のとおりであった。

【図表2-3-3】その他の道路事業関連部署の分掌事務（平成28年度）

| 課名 | 分掌事務 |
|-------|---|
| 都市政策課 | 1 都市計画に関する事。 2 街路事業、公園事業、市街地整備事業及び都市再生整備計画事業に関する事。 3 三重県都市計画審議会に関する事。 |

| 課名 | 分掌事務 |
|---------|---|
| | 4 都市計画法の施行に関する事（開発行為に係るものを除く。） 5 都市公園法の施行に関する事（五十鈴公園の管理及び保全に係るものを除く。） 6 土地区画整理法の施行に関する事。 7 都市再開発法の施行に関する事（重要な公共施設の整備を伴う都市再開発事業に係るものに限る。） 8 地域における歴史的風致の維持及び向上に関する法律の施行に関する事。 |
| 公共事業運営課 | 1 公共事業総合推進本部の運営に関する事。 2 公共事業の評価に関する事。 3 公共工事に係るコスト縮減対策及び建設副産物対策に関する事。 4 公共工事に係る積算基準及び単価等技術管理に関する事。 5 三重県リサイクル製品利用推進条例に基づく建設資材に係る品質審査等に関する事。 6 公共事業支援統合情報システム、電子調達システムの開発及び運用に関する事。 7 公共工事に係る進行管理並びに設計積算システムの開発及び運用に関する事。 8 三重県公共事業評価審査委員会に関する事。 9 建設工事に係る資材の再資源化等に関する法律の施行に関する事（建築物に係るもの及び他部の所管に属するものを除く。） 10 公共事業の品質確保の促進に関する法律の施行に関する事（総合評価方式に関するものを除く。） |
| 入札管理課 | 1 公共工事の品質確保の促進に関する法律の施行に関する事（総合評価方式に関するものに限る。） |
| 建設業課 | 1 公共工事に係る入札及び契約制度に関する事。 2 三重県建設工事紛争審査会に関する事。 3 三重県公正入札調査委員会に関する事。 4 三重県入札等監視委員会に関する事。 5 建設業法の施行に関する事。 6 公共工事の入札及び契約の適正化の促進に関する法律の施行に関する事。 7 浄化槽法の施行に関する事（浄化槽工事業者の登録に係るものに限る。） |

| 課名 | 分掌事務 |
|----|---|
| | 8 特定住宅瑕疵担保責任の履行の確保等に関する法律の施行に関する こと（建設業者による供託及び保険契約の締結状況の届出等に係る ものに限る。） |

（出所：三重県提出資料）

2 各建設事務所

県内に10の建設事務所があり、平成28年4月1日時点の人員規模は図表2-3-4のとおりであった。

【図表2-3-4】各建設事務所の人員数

| 建設事務所名 | 現在員 |
|----------|-----|
| 桑名建設事務所 | 61名 |
| 四日市建設事務所 | 77名 |
| 鈴鹿建設事務所 | 47名 |
| 津建設事務所 | 73名 |
| 松阪建設事務所 | 82名 |
| 伊勢建設事務所 | 87名 |
| 志摩建設事務所 | 66名 |
| 伊賀建設事務所 | 63名 |
| 尾鷲建設事務所 | 44名 |
| 熊野建設事務所 | 48名 |

（出所：三重県提出資料）

建設事務所の組織・職務分掌については、多少の相違はあるものの、おおむね類似しているため、代表して、桑名建設事務所の組織・職務分掌を図表 2 - 3 - 5 に示す。

【図表 2 - 3 - 5】桑名建設事務所の概要

| 室名等 | 分掌事務 |
|----------------|---|
| 総務・管理室 総務課 | <ul style="list-style-type: none"> ・公共工事の入札・契約・支払に関すること。 ・建設業（浄化槽事業と解体工事業含む。）許可・登録に関すること。 ・所内の庶務・経理に関すること。 |
| 総務・管理室 管理課 | <ul style="list-style-type: none"> ・境界立ち会いに関すること。 ・屋外広告物の許可に関すること。 ・県管理の道路・河川・海岸・国有財産の許可に関すること。 ・砂防指定地・急傾斜地・地滑り地・土石流危険渓流の管理及び許認可に関すること。 ・砂利採取法・採石法・土採取規制条例に関する許認可に関すること。 |
| 建築開発室 建築開発課 | <ul style="list-style-type: none"> ・建築確認申請・建築許可申請に関すること。 ・宅地等の開発に関すること。 ・ユニバーサルデザインのまちづくり推進条例に関すること。 ・長期優良住宅に関すること。 |
| 保全室 保全課 | <ul style="list-style-type: none"> ・県管理の道路・河川等の維持・修繕に関すること。 |
| 事業推進室 工事統括課 | <ul style="list-style-type: none"> ・公共工事に係る監督、進捗管理に関すること。 |
| 事業推進室 道路課 | <ul style="list-style-type: none"> ・道路整備に係る調査設計、積算、監督に関すること。 |
| 事業推進室 流域課 | <ul style="list-style-type: none"> ・流域整備に係る調査設計、積算、監督に関すること。 |
| 用地調整室 用地課 | <ul style="list-style-type: none"> ・公共工事に係る用地取得及び補償に関すること。 ・公共工事用地の登記に関すること。 |

（出所：三重県提出資料）

また、平成28年4月1日時点の各建設事務所が管理する道路延長は図表2-3-6のとおりであった。

【図表2-3-6】建設事務所別管理道路の現況（平成28年4月1日現在）（単位：m）

| 建設事務所 | 国 道 | 県道 | | | 計 |
|-------|-----------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| | | 主 要 | 一 般 | 計 | |
| 桑名 | 65,523.0 | 75,004.8 | 140,080.7 | 215,085.5 | 280,608.5 |
| 四日市 | 64,195.1 | 85,642.3 | 143,641.1 | 229,283.4 | 293,478.5 |
| 鈴鹿 | 30,800.9 | 95,601.7 | 138,213.8 | 233,815.5 | 264,616.4 |
| 津 | 78,624.5 | 193,530.9 | 206,714.9 | 400,245.8 | 478,870.3 |
| 松阪 | 122,721.6 | 148,315.9 | 293,997.9 | 442,313.8 | 565,035.4 |
| 伊勢 | 79,157.0 | 199,923.6 | 169,862.7 | 369,786.3 | 448,943.3 |
| 志摩 | 66,195.6 | 73,398.3 | 93,835.6 | 167,233.9 | 233,429.5 |
| 伊賀 | 146,862.0 | 131,711.4 | 190,282.0 | 321,993.4 | 468,855.4 |
| 尾鷲 | 70,726.3 | 8,014.6 | 93,032.6 | 101,047.2 | 171,773.5 |
| 熊野 | 65,241.7 | 90,644.0 | 92,414.7 | 183,058.7 | 248,300.4 |
| 合計 | 790,047.7 | 1,101,787.5 | 1,562,076.0 | 2,663,863.5 | 3,453,911.2 |

（出所：三重県「路線認定調書」）

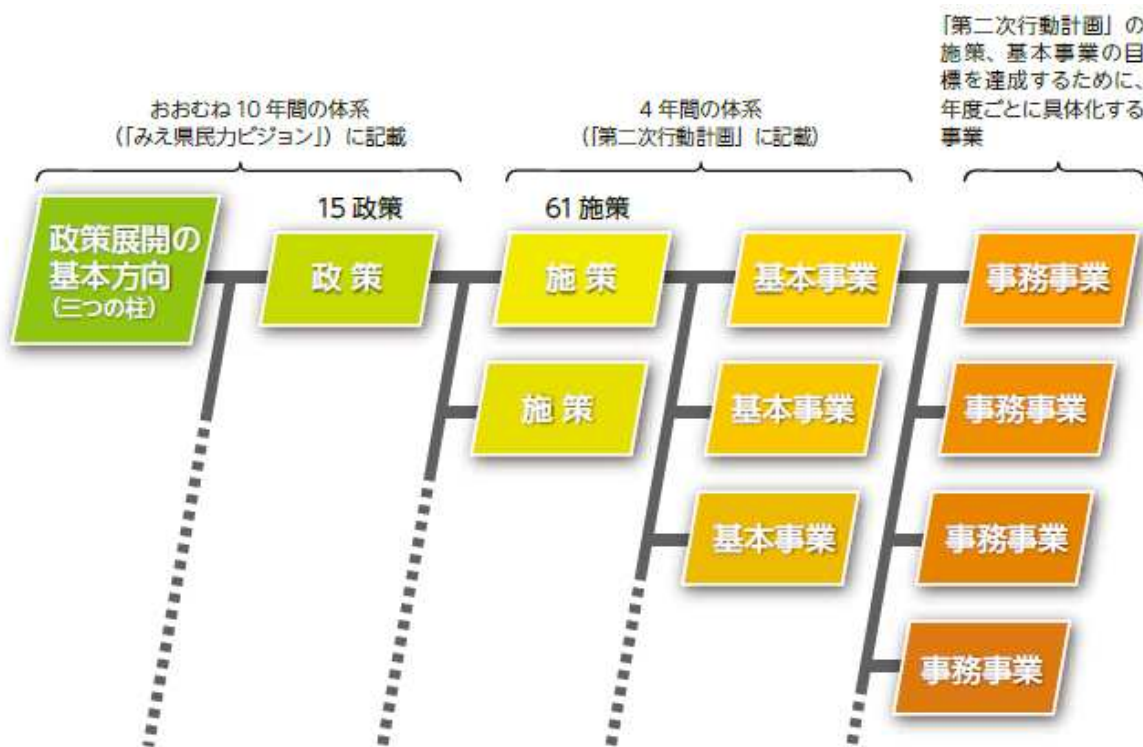
県の道路に関する取組

1 みえ県民力ビジョン（総合計画）

平成24年4月に策定された「みえ県民力ビジョン」は、長期的な視点から、三重のあるべき姿を展望し、県政運営の基本姿勢や政策展開の方向性を示す、平成24年度からのおおむね10年先を見据えた県の戦略計画とされている。

また、平成24年度から4年間の中期の戦略計画として、「みえ県民力ビジョン・行動計画」が策定されていたが、これに続き、平成28年度からの4年間の中期の戦略計画として、「みえ県民力ビジョン・第二次行動計画」が策定されている。これらによる県の政策体系は図表2-4-1のとおりである。

【図表2-4-1】県の政策体系



（出所：三重県「みえ県民力ビジョン・第二次行動計画」平成28年4月）

「みえ県民力ビジョン・第二次行動計画」では、図表2-4-1のとおり61の施策が策定されており、そのうち「施策351 道路網・港湾整備の推進」では、道路・港湾に関する4つの基本事業が定められている。

その中でも、道路に関する基本事業として、3つの基本事業があり、その取組内容は図表2-4-2から図表2-4-4のとおりとなっている。

【図表 2 - 4 - 2】基本事業 3 5 1 0 1 高規格幹線道路および直轄国道の整備促進

| | |
|----------|---|
| 主担当 | 県土整備部道路企画課 |
| 主な取組内容 | 産業活動や観光交流に伴い増加する交通需要への対応、交通渋滞の解消や、地域のさらなる安全・安心の向上、活性化をめざし、高規格幹線道路および直轄国道の整備促進を図るとともに、国・県・市町等が連携し、未事業化区間の早期事業化に向けた取組を進めます。 |
| 目標項目・目標値 | 高規格幹線道路および直轄国道の新規供用延長 34.3 km 【目標項目の説明】 県内の高規格幹線道路および直轄国道の新規に供用した延長 |

(出所：三重県「みえ県民ビジョン・第二次行動計画」平成28年4月)

【図表 2 - 4 - 3】基本事業 3 5 1 0 2 県管理道路の整備推進

| | |
|----------|--|
| 主担当 | 県土整備部道路建設課 |
| 主な取組内容 | 高規格幹線道路や直轄国道の整備効果を最大限に生かす道路ネットワークの形成や、地域ニーズへの的確な対応に向けて、早期に効果が発現できる柔軟な対応を織り交ぜながら、計画的かつ効果的・効率的な県管理道路の整備を推進します。 |
| 目標項目・目標値 | 県管理道路の新規供用延長 42.5 km 【目標項目の説明】 県管理道路の新規に供用した延長 |

(出所：三重県「みえ県民ビジョン・第二次行動計画」平成28年4月)

【図表 2 - 4 - 4】基本事業 3 5 1 0 3 適切な道路の維持管理

| | |
|----------|--|
| 主担当 | 県土整備部道路管理課 |
| 主な取組内容 | 道路利用者が安全・安心・快適に利用できるよう、舗装や橋梁等の道路施設について、予防保全の考え方を取り入れながら、効果的・効率的な修繕・更新を進めるなど、適切な維持管理を推進します。 |
| 目標項目・目標値 | 舗装の維持管理指数 5.0 以上 【目標項目の説明】 県管理道路における舗装の状態を示す指数の平均値 (5.0 以上が安全性・快適性が確保される望ましい値) |

(出所：三重県「みえ県民ビジョン・第二次行動計画」平成28年4月)

また、基本事業の活動指標として、目標値が設定されている。当該目標値は、「みえ県民力ビジョン・第二次行動計画」において定められていることから、毎年度、その達成状況がモニタリングされることになる。県では、毎年度「成果レポート」の「施策評価表」にて目標の達成状況を確認し、公表している。平成28年度における当該目標の達成状況は次のとおりである。目標の達成状況は1.00～0.00までの数値で評価され、「1.00」というのは「達成」ということである。

【図表2-4-5】目標値の達成状況

| 基本事業 | 目標項目 | 平成27年度 | 平成28年度 | |
|---------------------------|-----------------------|--------|------------|--------|
| | | 現状値 | 目標値 実績値 | 目標達成状況 |
| 35101 高規格幹線道路および直轄国道の整備促進 | 高規格幹線道路および直轄国道の新規供用延長 | | 0.8 km | 1.00 |
| | | - | 0.8 km | |
| 35102 県管理道路の整備推進 | 県管理道路の新規供用延長 | | 5.3 km | 1.00 |
| | | - | 6.8 km | |
| 35103 適切な道路の維持管理 | 舗装の維持管理指数 | | 5.0以上 | 1.00 |
| | | 5.1 | 5.1 | |

(出所：三重県「平成29年版成果レポート」平成29年7月)

また、「施策112 防災・減災対策を進める体制づくり」では、災害時に備えた緊急輸送道路に関する基本事業が定められており、その取組内容は図表2-4-6のとおりとなっている。

【図表2-4-6】基本事業11207 緊急輸送道路の機能確保

| | |
|----------|--|
| 主担当 | 県土整備部道路管理課 |
| 主な取組内容 | 緊急輸送道路に指定されている県管理道路の計画的な整備や修繕を進め、災害発生時に対応できる輸送機能の確保を図ります。 |
| 目標項目・目標値 | 緊急輸送道路上の橋梁のうち良好な状態である橋梁の割合 96.5% |
| | 【目標項目の説明】 緊急輸送道路上の橋梁のうち、おおむね5年以内に修繕等を行う必要がないと判断できる橋梁の割合 |

(出所：三重県「みえ県民力ビジョン・第二次行動計画」平成28年4月)

また、当該目標の達成状況は図表2-4-7のとおりである。

【図表2-4-7】目標値の達成状況

| 基本事業 | 目標項目 | 平成27年度 | 平成28年度 | |
|-------------------|----------------------------|--------|------------|--------|
| | | 現状値 | 目標値 実績値 | 目標達成状況 |
| 11207 緊急輸送道路の機能確保 | 緊急輸送道路上の橋梁のうち良好な状態である橋梁の割合 | | 95.2% | 0.99 |
| | | 94.8% | 95.0% | |

(出所：三重県「平成29年版成果レポート」平成29年7月)

2 緊急輸送道路

(1) 緊急輸送道路とは

災害直後から、避難・救助をはじめ、物資供給等の応急活動のために、緊急車両の通行を確保すべき重要な路線で、高速自動車国道や一般国道及びこれらを連絡する幹線的な道路をいい、利用特性により、次のとおり区分されている。

第1次緊急輸送道路ネットワーク

県庁所在地、地方中心都市及び重要港湾、空港等を連絡する道路

第2次緊急輸送道路ネットワーク

第1次緊急輸送道路と市町村役場、主要な防災拠点（行政機関、公共機関、主要駅、港湾、ヘリポート、災害医療拠点、自衛隊等）を連絡する道路

第3次緊急輸送道路ネットワーク

その他の道路

（出所：国土交通省ホームページ）

都道府県別・道路種別別の緊急輸送道路延長（平成29年3月末時点）は図表2-4-8のとおりである。

【図表 2 - 4 - 8】都道府県別・道路種別別の緊急輸送道路延長 (単位：km)

| 都道府県名 | 高速道路 | 直轄国道 | 都道府県管理 | | 政令市 管理道路 | 市町村道 (政令市除く) | その他 道路法以外 の道路 | 合計 |
|-------|--------|--------|--------|--------|-------------|-----------------|---------------------|---------|
| | | | 補助国道 | 都道府県道 | | | | |
| 北海道 | 771 | 6,596 | 0 | 2,792 | 481 | 264 | 38 | 10,942 |
| 青森県 | 104 | 291 | 1,011 | 1,225 | 0 | 134 | 8 | 2,772 |
| 岩手県 | 266 | 557 | 1,047 | 621 | 0 | 0 | 0 | 2,491 |
| 宮城県 | 238 | 454 | 510 | 355 | 182 | 86 | 16 | 1,840 |
| 秋田県 | 155 | 397 | 767 | 838 | 0 | 374 | 23 | 2,554 |
| 山形県 | 148 | 576 | 413 | 645 | 0 | 160 | 11 | 1,952 |
| 福島県 | 397 | 504 | 1,101 | 685 | 0 | 83 | 10 | 2,781 |
| 茨城県 | 272 | 342 | 698 | 1,101 | 0 | 147 | 3 | 2,563 |
| 栃木県 | 173 | 200 | 649 | 1,026 | 0 | 8 | 0 | 2,056 |
| 群馬県 | 184 | 208 | 592 | 969 | 0 | 0 | 0 | 1,952 |
| 埼玉県 | 241 | 295 | 415 | 696 | 124 | 1 | 0 | 1,772 |
| 千葉県 | 319 | 309 | 688 | 751 | 56 | 6 | 11 | 2,141 |
| 東京都 | 274 | 240 | 66 | 1,209 | 0 | 161 | 118 | 2,067 |
| 神奈川県 | 210 | 314 | 179 | 480 | 763 | 31 | 38 | 2,014 |
| 新潟県 | 410 | 623 | 1,088 | 811 | 396 | 21 | 2 | 3,351 |
| 富山県 | 133 | 220 | 269 | 588 | 0 | 134 | 31 | 1,374 |
| 石川県 | 67 | 206 | 370 | 803 | 0 | 163 | 9 | 1,619 |
| 福井県 | 88 | 179 | 479 | 231 | 0 | 32 | 26 | 1,036 |
| 山梨県 | 169 | 257 | 326 | 497 | 0 | 16 | 0 | 1,265 |
| 長野県 | 312 | 426 | 938 | 791 | 0 | 0 | 0 | 2,467 |
| 岐阜県 | 314 | 477 | 919 | 1,061 | 0 | 245 | 47 | 3,063 |
| 静岡県 | 358 | 336 | 501 | 810 | 510 | 9 | 48 | 2,372 |
| 愛知県 | 310 | 444 | 761 | 869 | 414 | 17 | 23 | 2,839 |
| 三重県 | 169 | 423 | 591 | 492 | 0 | 130 | 11 | 1,817 |
| 滋賀県 | 191 | 259 | 252 | 884 | 0 | 266 | 0 | 1,852 |
| 京都府 | 208 | 270 | 361 | 289 | 212 | 1 | 4 | 1,344 |
| 大阪府 | 326 | 218 | 189 | 193 | 218 | 8 | 16 | 1,167 |
| 兵庫県 | 497 | 478 | 736 | 742 | 320 | 58 | 46 | 2,876 |
| 奈良県 | 23 | 130 | 565 | 198 | 0 | 26 | 0 | 941 |
| 和歌山県 | 80 | 376 | 491 | 529 | 0 | 116 | 18 | 1,610 |
| 鳥取県 | 28 | 317 | 285 | 311 | 0 | 28 | 3 | 973 |
| 島根県 | 136 | 394 | 511 | 805 | 0 | 97 | 31 | 1,973 |
| 岡山県 | 315 | 280 | 676 | 580 | 284 | 54 | 10 | 2,199 |
| 広島県 | 358 | 451 | 890 | 799 | 250 | 8 | 34 | 2,790 |
| 山口県 | 257 | 455 | 624 | 694 | 0 | 37 | 15 | 2,083 |
| 徳島県 | 126 | 265 | 407 | 332 | 0 | 11 | 4 | 1,145 |
| 香川県 | 119 | 172 | 160 | 392 | 0 | 32 | 11 | 886 |
| 愛媛県 | 215 | 446 | 592 | 732 | 0 | 61 | 5 | 2,052 |
| 高知県 | 76 | 438 | 627 | 474 | 0 | 1 | 0 | 1,616 |
| 福岡県 | 255 | 520 | 480 | 916 | 601 | 3 | 39 | 2,814 |
| 佐賀県 | 87 | 227 | 342 | 230 | 0 | 19 | 7 | 911 |
| 長崎県 | 82 | 169 | 704 | 785 | 0 | 13 | 91 | 1,843 |
| 熊本県 | 148 | 328 | 871 | 628 | 120 | 3 | 5 | 2,101 |
| 大分県 | 190 | 359 | 725 | 725 | 0 | 48 | 4 | 2,049 |
| 宮崎県 | 182 | 313 | 854 | 390 | 0 | 68 | 9 | 1,817 |
| 鹿児島県 | 123 | 431 | 811 | 929 | 0 | 5 | 8 | 2,305 |
| 沖縄県 | 57 | 323 | 158 | 454 | 0 | 9 | 15 | 1,015 |
| 全 国 | 10,161 | 22,492 | 26,685 | 33,151 | 4,930 | 3,193 | 847 | 101,459 |

(注1) 都道府県地域防災計画に位置づけられる緊急輸送道路で、平成29年3月31日までに供用している道路を集計。

(注2) 高速道路会社には、NEXCO3社、首都高速、阪神高速、本州四国連絡道路を計上。

(注3) 都市高速道路は自治体管理道路として、自治体の項目に計上。

(出所：国土交通省ホームページ)

(2) 三重県の緊急輸送道路の整備状況

南海トラフ地震の発生が懸念されるなか、災害時における地域の孤立を防ぎ、救助、救援活動や生活復興の基盤となる「命の道」として、緊急輸送道路の役割は非常に重要である。

県では、「三重県防災対策推進条例」(緊急輸送対策)第41条第3項にて、「県は、その管理する緊急輸送道路の整備に努めなければならない。」としており、「三重県新地震・津波対策行動計画(平成26年3月)」及び平成28～32年度を対象とした「第5次地震防災緊急事業五箇年計画(平成29年3月)」に基づき整備を進めている。

ア 三重県新地震・津波対策行動計画

行動項目

緊急輸送道路の整備

災害時に人員や物資などの交通(輸送)が確保されるよう緊急輸送道路に指定されている県管理道路の整備を推進する。

| 目標項目 | 現状 (平成24年度末) | 目標 (平成27年度末) | 目標 (平成29年度末) |
|---------------------------------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| 第1次及び第2次緊急輸送道路に指定されている県管理道路(91路線)の改良率 | 91.2% | 94.5% | 94.5% |

平成28年度末時点での県の緊急輸送道路の整備状況は、第1次及び第2次緊急輸送道路に指定されている県管理道路91路線中5路線を残して86路線整備済みであり、改良率は94.5%と、「三重県新地震・津波対策行動計画」の目標値は既に達成されている状況である。

イ 第5次地震防災緊急事業五箇年計画

(ア) 対象施設の整備に関わる中長期目標の考え方

阪神・淡路大震災の教訓を踏まえ、大規模な災害の発生時に、避難・救助をはじめ、物資の供給、諸施設の復旧等、広範な応急対策活動を円滑かつ確実に実施するために、緊急輸送道路として定めている。

① 第1次緊急輸送道路

隣接府県、県庁所在地、地方中心都市及び重要港湾、空港等を連絡する高規格幹線道路、広域幹線道路である一般国道

② 第2次緊急輸送道路

第1次緊急輸送道路と市町役場、主要な防災拠点（行政機関、主要駅、港湾等）を連絡する道路

③ 第3次緊急輸送道路

第1次、第2次緊急輸送道路を補完する道路や第1次、第2次緊急輸送道路と防災拠点であるJR貨物駅、特急停車駅、東海・東南海・南海地震の活動・物資輸送拠点を連絡する道路

東海・東南海・南海地震の発生が懸念されるなか、震災時における地域の孤立を防ぎ、救助・救援活動や生活復興の基盤となる「命の道」として、緊急輸送道路の整備及び橋梁の耐震対策等を推進していくこととしている。

(道路整備)

上記の緊急輸送道路のうち、主要な道路ネットワークを形成し、特に重要度の高い第1次、第2次緊急輸送道路の整備を重点的に推進し、第3次緊急輸送道路の整備も推進することとしている。

街路事業においては、既存の道路整備計画のうち、上記の該当する路線について、重点整備を行い、防災機能の拡充を図ることとしている。

(イ) 五箇年計画への計上の考え方

本五箇年計画においては、以下の施設を緊急に整備することとする。

(道路整備)

平成27年度末における緊急輸送道路整備率（第1次及び第2次緊急輸送道路）は、94.5%（86/91路線）であり、引き続き整備が必要である。

また、県管理道路の整備については、緊急輸送道路のうち第1次で3路線3箇所、第2次で18路線27箇所、第3次で12路線17箇所の道路整備を計画した。

街路事業については、緊急輸送道路ネットワークを形成する整備中路線路線（2路線、1.16km）について、道路幅員の拡充等を図り、早期に緊急輸送機能の向上を図ることを目的として、計画計上した。

(橋梁耐震対策)

平成27年度末における緊急輸送道路上の橋梁の耐震化率は73%であり、引き続き橋梁耐震対策が必要である。

これにより、本五箇年計画終了時点における緊急輸送道路上の橋梁の耐震化率は、84%に向上する見込みである。

(ウ) 整備計画

(1) 年次計画

| 施設分類 | H28 年度 | H29 年度 | H30 年度 | H31 年度 | H32 年度 | 合計 |
|----------------|--------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|---------------------------------|
| 路線整備 (街路事業) | 0.82km 1 箇所 (205 百万円) | 1.16km 2 箇所 (650 百万円) | 1.16km 2 箇所 (250 百万円) | 1.16km 2 箇所 (200 百万円) | 0.34km 1 箇所 (100 百万円) | 1.16km 2 箇所 (1,405 百万円) |
| 道路整備 (道路事業) | 91.0km 41 箇所 (5,154 百万円) | 71.9km 35 箇所 (9,560 百万円) | 60.5km 28 箇所 (8,624 百万円) | 49.1km 25 箇所 (4,936 百万円) | 53.2km 25 箇所 (3,723 百万円) | 96.5km 47 箇所 (31,997 百万円) |
| 橋梁耐震対策 | 11 箇所 (2,618 百万円) | 15 箇所 (2,644 百万円) | 19 箇所 (2,680 百万円) | 18 箇所 (2,225 百万円) | 11 箇所 (1,730 百万円) | 74 箇所 (11,897 百万円) |
| 概算事業費 (百万円) | 7,977 | 12,854 | 11,554 | 7,361 | 5,553 | 45,299 |

(2) 個別計画

| 事業主体 (位置) | 事業名 | 事業量 | 概算事業費 (百万円) | 実施予 定年度 | 所管省庁 | 実施目標との関係 |
|--------------------|-------------------------------------|----------------|----------------|------------|-------|----------|
| 三重県 (松阪市) | 防災・安全交付金 (街路事業) (松阪公園大口線外1線) | 0.82km 1 箇所 | 705 | H28～31 | 国土交通省 | — |
| 三重県 (尾鷲市) | 防災・安全交付金 (街路事業) (尾鷲港新田線) | 0.34km 1 箇所 | 700 | H29～32 | 国土交通省 | — |
| 三重県 (四日市市 他) | 道路事業 (第1次緊急輸送道路) 国道477号他2路線 | 10.8km | 10,815 | H28～32 | 国土交通省 | — |
| 三重県 (熊野市他) | 道路事業 (第2次緊急輸送道路) 国道169号他17路線 | 62.9km | 11,132 | H28～32 | 国土交通省 | — |
| 三重県 (志摩市他) | 道路事業 (第3次緊急輸送道路) 国道167号他11路線 | 22.8km | 10,050 | H28～32 | 国土交通省 | — |
| 三重県 (伊賀市他) | 橋梁耐震対策(県) (第1次緊急輸送道路) 新島ヶ原大橋他 | 11 箇所 | 1,737 | H28～32 | 国土交通省 | — |
| 三重県 (桑名市他) | 橋梁耐震対策(県) (第2次緊急輸送道路) 油島大橋他 | 30 箇所 | 6,527 | H28～32 | 国土交通省 | — |
| 三重県 (四日市市 他) | 橋梁耐震対策(県) (第3次緊急輸送道路) 奥郷橋他 | 33 箇所 | 3,633 | H28～32 | 国土交通省 | — |

第3 監査の結果（総括）

実施した監査の概要

1 監査の対象

本監査では、道路法上の道路で、県が道路管理者となる道路を対象とする。

なお、主に市街地における道路整備を行う街路事業については、道路事業と区別され、予算科目や所管部署が異なるが、完成後は他の道路と同様に道路法上の道路として管理されることから、街路事業も監査の対象としている。

【図表3 - 1 - 1】道路事業と街路事業

| | 予算科目 | 所管部署 |
|------|---------------------|-------|
| 道路事業 | 道路橋りよう費 道路橋りよう新設改良費 | 道路建設課 |
| 街路事業 | 都市計画費 街路事業費 | 都市政策課 |

2 建設事務所往査

監査の過程で、本庁のみならず建設事務所への往査を行い、建設事務所で行われている事務に関するヒアリング、資料の閲覧、現場視察等を行った。

往査対象建設事務所は、地理的観点から、北勢地域、中勢・伊賀地域、南勢地域、東紀州地域の各地域から1つずつ選定されるようにした。

【図表3 - 1 - 2】往査対象建設事務所

| 往査日程 | 往査対象事務所 |
|------------|----------|
| 平成29年8月22日 | 四日市建設事務所 |
| 平成29年9月4日 | 熊野建設事務所 |
| 平成29年9月7日 | 伊勢建設事務所 |
| 平成29年9月22日 | 津建設事務所 |

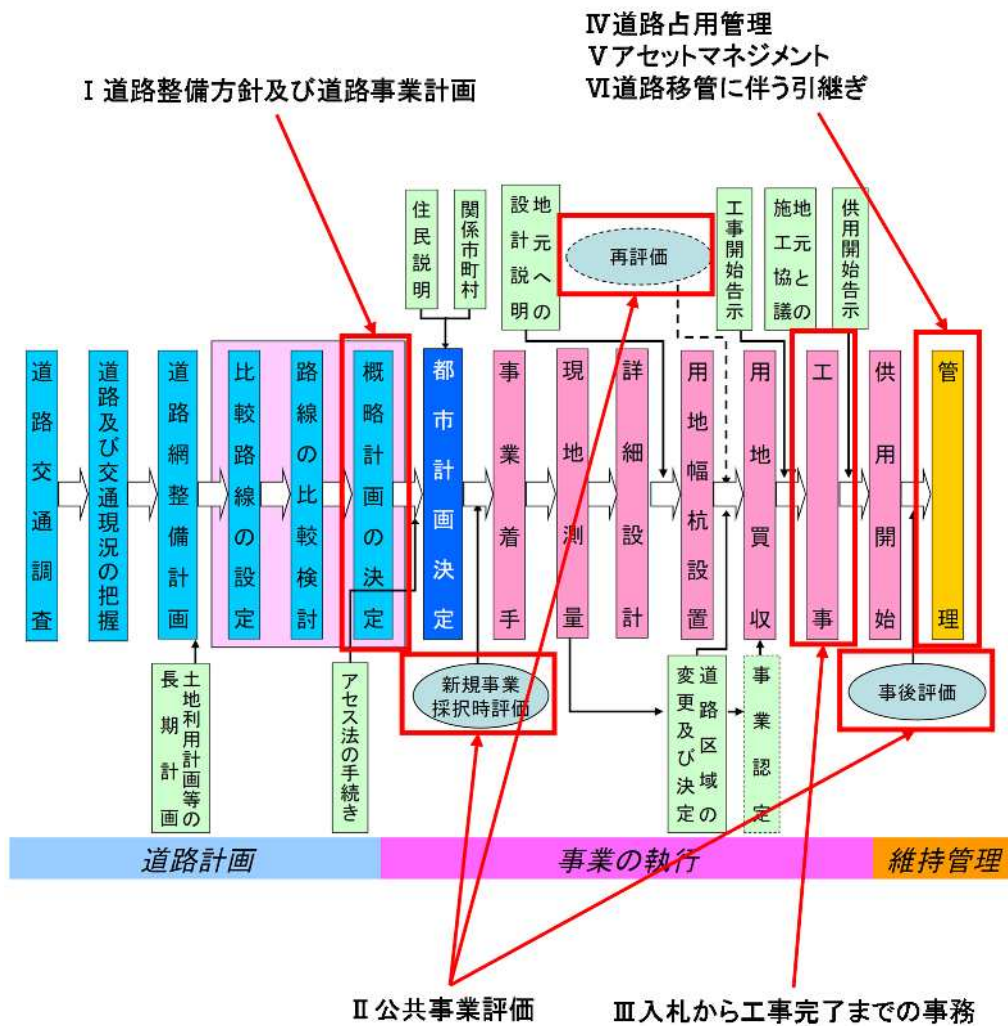
3 道路事業の流れと監査対象の関係

「第4 監査の結果(個別)」では、道路事業に関する以下の項目に分けて記載している。

- 道路整備方針及び道路事業計画
- 公共事業評価
- 入札から工事完了までの事務
- 道路占用管理
- アセットマネジメント
- 道路移管に伴う引継ぎ

これらと、道路事業の流れとの関連は以下のとおりである。

【図表3-1-3】道路事業の流れと監査対象の関係



(出所：国土交通省道路局「道路行政の簡単解説」に基づき監査人が加工)

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 | 頁 | 種類 |
|--------------------------------------|----|------|
| 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】 |
| 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 （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 （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 （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 （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 | 頁 | 種類 |
|---|-----|------|
| 費用便益分析の前回再評価との比較 (一般国道167号鷓方磯部バイパス) | 75 | 【意見】 |
| 費用便益分析の前回再評価との比較 (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】 |
| 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】 |
| 道路占用管理 | | |
| 道路占用開始届の未入手 | 96 | 【指摘】 |
| 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】 |
| 舗装の要対応箇所の未整理 | 116 | 【意見】 |
| MCI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】 |
| 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、トンネルなど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を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）

道路整備方針及び道路事業計画

1 概要

（1）道路整備方針の策定経緯（新道路整備戦略の見直し）

県は平成23年6月に、県内の道路に関する方向性を定める「道路整備方針」を策定している。この「道路整備方針」策定にあたっての考え方は次のとおりであった。

「道路整備方針」策定前には、平成15年度に策定された「新道路整備戦略」に基づき道路整備を進めていた。しかし、社会経済情勢の変化などにより、道路整備に関する年間の事業予算は減少し、「新道路整備戦略」策定時に想定した年間約270億円の投資規模は、平成22年度には、約67%の179億円/年まで減少した。これに伴い、事業箇所数も策定時における211箇所から、平成22年度時点で約77%の163箇所にまで落ち込んだ。

さらに、公共事業予算の減少や道路予算の一括交付金化、直轄負担金の廃止や直轄国道の県への管理移管、県管理道路の市町への管理移管などがあったため、道路整備をとりまく情勢は厳しく、中長期にわたる道路整備への年間投資額を設定することは困難な状況であった。

このような道路整備をとりまく状況を踏まえ、平成23年6月に県土整備部では以下の2つの観点から「新道路整備戦略」を見直すこととした。

| |
|--|
| 道路整備に対する県民のニーズへの的確な対応 道路整備をとりまく情勢変化への対応 |
|--|

このまま新設・拡幅を目的とした抜本的な改良のみを進めていくと、新設・拡幅以外の道路整備に必要な予算を確保することが困難になり、事業箇所数のさらなる減少や、完成の大幅な遅れ、新規着手が困難になるなど、道路整備に対する県民のニーズに十分応えることができなくなってしまう。

そこで、県では「道路整備方針」を平成23年6月に策定し、県管理道路の整備方針として、「道路整備に対する県民のニーズへの的確な対応」のため、柔軟な整備手法を導入し、「道路整備をとりまく情勢変化への対応」のため、短期的な「道路事業計画」を策定することとしたものである。

（2）「柔軟な整備手法」の導入

道路の整備については、道路整備に関する事業予算の減少に伴い、従来の新設や拡幅のみでの対応では、完成時期の大幅な遅れが生じ県民ニーズへの的確な対応ができなくなることから、各路線に求められる役割や機能に応じ、新設・拡幅などの抜本改良に加え、待避所の設置や道路空間を有効に活用した部分的な改良などの柔軟な整備手法を織り交ぜている。

(3) 県管理道路の整備方針に基づく「道路事業計画」の策定・公表

ア「道路事業計画」の目的

県管理道路の整備方針に基づき、各地域における今後の県管理道路の整備の方向を具体化するため「道路事業計画」を策定・公表している。

公共事業予算の削減や個別補助金の一括交付金化、直轄国道の県への移管の議論など、道路をとりまく情勢は不透明である。

また、効果的で効率的な道路整備を進め、道路整備に対する県民の理解を深めていくためには、より透明性を確保することが重要である。

このため、「道路事業計画」として、県民のニーズや社会情勢を的確に反映するため、3年間の事業計画を策定し、毎年度、更新し公表している。

イ「道路事業計画」の内容

「道路事業計画」では、県管理道路における、道路改良事業（車道の拡幅を伴う道路改良事業）の現状や見込みについて、「事業実施箇所（注1）」、「事業実施検討箇所（注2）」として整理し、公表している。

（注1）「事業実施箇所」は、

1. 事業着手の準備が整い、予算面も含め工事や用地買収を進める段階に達した箇所
2. 事業着手に向け、整備の目的や整備概要等について、地元等の十分な理解や協力が得られる箇所

などの事業熟度に達した箇所である。

このうち、前年度に引き続き事業を実施する箇所を「継続箇所」、公表年度に新たに事業着手する箇所を「新規着手箇所」としている。

また、事業実施箇所の当面（3年間）における完成供用や、一定規模（おおむね500m）以上の供用予定についても、併せて公表している。

（注2）「事業実施検討箇所」は、

1. 事業規模や道路事業予算等を勘案し、おおむね3年以内に事業着手を目指す箇所
2. 整備の目的や整備概要等について、地元市町や地域の代表者等のおおむねの理解を得ている箇所

などの事業熟度に達した箇所である。

なお、事業実施（事業着手）とは、主に工事や用地買収の実施をいう。

ウ 公表している道路事業計画

道路事業計画は、平成23年6月に策定された道路整備方針に基づき、各年度・各建設事務所ごとに作成され、図表4-1-1のとおり、事業実施箇所及び事業実施検討箇所が記載されている。しかし、事業実施箇所について、具体的な完成予定年度の記載はなく、3年以内の完成予定が記載されているのみである。これについて担当者に確認したところ、中長期にわたる道路年間投資可能額の設定が困難なこと、各事業における用地取得状況などから、完成年度を明示することは困難であるとのことであった。

【図表4-1-1】平成28年度 道路事業計画（桑名建設事務所）

事業実施箇所

| | 路線番号 | 道路種別 | 路線名 | (都計道名) | 事業箇所 | 事業延長(km) | 整備手法 | 3年以内 ※ 完成予定 |
|--------|------|------|---------------------|-----------|--------------------------|----------|------|-------------|
| 継続箇所 | 421 | 国 | 421号(石榑南) | | いなべ市大安町石榑南 | 0.2 | 抜本 | 完成供用 |
| | 3 | 主 | 桑名大安線(中上) | | 東員町中上 | 0.6 | 抜本 | 完成供用 |
| | 3 | 主 | 桑名大安線(桑部) | | 桑名市稗田 ~ 桑名市桑部 | 0.5 | 抜本 | |
| | 9 | 主 | 四日市員弁線(員弁大安連絡道路 I期) | | いなべ市大安町大井田 ~ いなべ市員弁町大泉新田 | 0.9 | 抜本 | |
| | 117 | 一 | 多度長島線 | | 桑名市多度町中須 | 0.8 | 抜本 | 完成供用 |
| | 168 | 一 | 立田長島インター線 | | 桑名市長島町新所 | 1.2 | 柔軟 | 完成供用 |
| | 7 | 主 | 水郷公園線(湾岸長島IC) | | 桑名市長島町松蔭 | 0.2 | 抜本 | 完成供用 |
| 606 | 一 | 鼎田辺線 | | いなべ市北勢町川原 | 0.5 | 抜本 | | |
| 新規着手箇所 | 5 | 主 | 北勢多度線(北勢IC) | | いなべ市北勢町阿下喜 | 0.4 | 抜本 | |

※ 3年以内の供用予定には、完成供用や概ね500m以上の部分供用を記載しています

事業実施検討箇所

| | 路線番号 | 道路種別 | 路線名 | (都計道名) | 事業箇所 | 事業延長(km) | 整備手法(予定) | |
|----------|------|------|------------|--------|------------------|----------|----------|--|
| 事業実施検討箇所 | 63 | 主 | 星川西別所線 | 桑部播磨線 | 桑名市稗田 ~ 桑名市西別所 | 1.2 | 抜本 | |
| | 108 | 一 | 木曾岬弥富停車場線 | | 木曾岬町三崎 ~ 木曾岬町中和泉 | 0.6 | 抜本 | |
| | 108 | 一 | 木曾岬弥富停車場線 | | 木曾岬町西対海地 | 0.6 | 柔軟 | |
| | 365 | 国 | 365号(東員IC) | | 東員町長深 | 1.8 | 抜本 | |
| | 142 | 一 | 桑名東員線 | | 東員町山田 | 0.5 | 抜本 | |

(出所：三重県ホームページ)

実際、平成28年度道路事業計画の継続箇所に記載されている事業実施箇所のうち、事業着手から10年以上経過している事業箇所は、図表4-1-2のとおりであった。

【図表 4 - 1 - 2】平成 28 年度道路事業計画の継続箇所に記載されている事業実施箇所のうち、事業着手から 10 年以上経過している事業箇所

| No. | 建設事務所 | 路線番号 | 道路種別 (注 1) | 路線名 | 事業箇所 | 事業延長 (km) | 整備手法 (予定) (注 2) | 事業着手 年度 | 事業 継続 期間 |
|-----|-------|------|---------------|-------------|---------------------|--------------|-----------------------|------------|----------------|
| 1 | 四日市 | 143 | | 桑名川越線 | 朝日町縄生 | 0.9 | 抜本 | 平成18年度 | 10年 |
| 2 | 松阪 | 166 | 国 | 166号(田引BP) | 松阪市飯高町富永 ~ 松阪市飯高町田引 | 5.0 | 抜本 | 平成6年度 | 22年 |
| 3 | 松阪 | 368 | 国 | 368号(仁柿峠BP) | 松阪市飯南町峠 ~ 松阪市飯南町上仁柿 | 3.9 | 抜本 | 平成2年度 | 26年 |
| 4 | 松阪 | 29 | 主 | 松阪青山線(嬉野小原) | 松阪市嬉野小原町 | 1.1 | 柔軟 | 平成14年度 | 14年 |
| 5 | 松阪 | 569 | | 蓮峡線 | 松阪市飯高町森 ~ 松阪市飯高町富永 | 4.3 | 抜本 | 平成14年度 | 14年 |
| 6 | 志摩 | 602 | | 登茂山公園線 | 志摩市大王町波切 | 1.1 | 抜本 | 平成14年度 | 14年 |
| 7 | 伊賀 | 368 | 国 | 368号 | 伊賀市大内 ~ 名張市蔵持町 | 14.2 | 抜本 | 平成18年度 | 10年 |
| 8 | 伊賀 | 57 | 主 | 上野名張線(蔵持) | 名張市蔵持町 | 0.6 | 抜本 | 平成14年度 | 14年 |
| 9 | 尾鷲 | 734 | | 矢口浦上里線 | 紀北町矢口浦 | 1.8 | 抜本 | 平成15年度 | 13年 |

(注 1) 国とは、国道のことであり、主とは、県道の主要地方道のことである。

(注 2) 整備手法のうち、抜本とは、新設・拡幅などの抜本改良を行う整備手法のことであり、柔軟とは、待避所の設置や道路空間を有効に活用した部分的な改良などの柔軟な整備手法のことである。

(出所：ヒアリングに基づき監査人加工)

2 発見事項

ア 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【意見】

道路事業計画において平成23年度から平成29年度まで継続して7年間、事業実施検討箇所に記載されている事業箇所は、図表4-1-3のとおり、7箇所あった。事業実施検討箇所は、「事業規模や道路事業予算等を勘案し、おおむね3年以内に事業着手を目指す箇所等の事業熟度に達した箇所」であるため、平成23年度道路事業計画策定時には、平成25年度中に着手する計画であったものが、平成28年度においても着手されていない状況となっている。

【図表4-1-3】道路事業計画において平成23年度から平成29年度まで継続して7年間事業実施検討箇所に記載されている事業箇所

| No. | 建設事務所 | 路線番号 | 道路種別 | 路線名 | (都計道名) | 事業箇所 | 事業延長(km) | 整備手法(予定) |
|-----|-------|------|------|------------|--------|--------------------|----------|----------|
| 1 | 桑名 | 63 | 主 | 星川西別所線 | 桑部播磨線 | 桑名市稗田 ~ 桑名市西別所 | 1.2 | 抜本 |
| 2 | 鈴鹿 | 25 | 国 | 25号 | | 亀山市加太板屋 ~ 亀山市加太北在家 | 3.7 | 柔軟 |
| 3 | 鈴鹿 | 41 | 主 | 亀山鈴鹿線 | 野町国府線 | 鈴鹿市道伯町 | 0.8 | 抜本 |
| 4 | 志摩 | 17 | 主 | 浜島阿児線(塩屋) | | 志摩市浜島町塩屋 | 1.5 | 抜本 |
| 5 | 伊賀 | 39 | 主 | 青山美杉線(出合) | | 伊賀市小川内 ~ 伊賀市出合 | 1.8 | 抜本 |
| 6 | 尾鷲 | 425 | 国 | 425号 | | 尾鷲市南浦 | 7.0 | 抜本 |
| 7 | 四日市 | 64 | 主 | 上海老茂福線(山城) | | 四日市市山城町 | 1.2 | 抜本 |

(出所：三重県「道路事業計画」に基づき監査人加工)

道路事業計画は、毎年度、道路建設課の担当者が各建設事務所から提出された調査票に基づき、進捗状況等のヒアリングを行った上で策定されており、その際に進捗の遅延理由についても把握している。また、遅延理由は主に予算制約によるものであり、各建設事務所の事務手続きの遂行上、改善すべき内容とは考えにくい。

しかし、図表4-1-3のとおり、3年超にわたり、事業実施検討箇所に記載され、未着手の事業があると、計画策定時の実行可能性の判断の正確性に疑問を持たざるを得ず、道路事業計画自体が形骸化してしまう可能性が否めない。

道路事業計画策定時には、可能な限り今後の事業費と予算制約の見込みについて、より厳密に見積りを行うことにより、事業実施検討箇所の実行可能性をより正確に検討することが望まれる。

イ 道路事業計画のチェック【指摘】

県のホームページに掲載されている、平成23年度から平成29年度までの道路事業計画を比較したところ、図表4-1-4のとおり、平成28年度道路事業計画（桑名建設事務所）のうち、事業実施検討箇所である星川西別所線の事業延長について、他の事業年度と異なる長さとなっていた。

【図表4-1-4】桑名建設事務所道路事業計画における星川西別所線の事業延長の年度別比較（単位：km）

| 年度 | 平成23年度 | 平成24年度 | 平成25年度 | 平成26年度 | 平成27年度 | 平成28年度 | 平成29年度 |
|------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 事業延長 | 1.0 | 1.0 | 1.0 | 1.0 | 1.0 | 1.2 | 1.0 |

（出所：三重県「道路事業計画」）

道路事業計画は、事務所ヒアリングを基に、担当者が作成し、建設事務所と関係課において内容確認を行い、上長の承認を得て策定されている。

平成28年度道路事業計画策定時に、平成30年度の本格的な事業着手に向けて、事業延長を精査し、従来の1.0kmから1.2kmに見直しを行った。しかし、平成29年度道路事業計画策定時に、誤って見直し前の1.0kmのまま記載してしまい、チェックが漏れてしまったとのことであった。

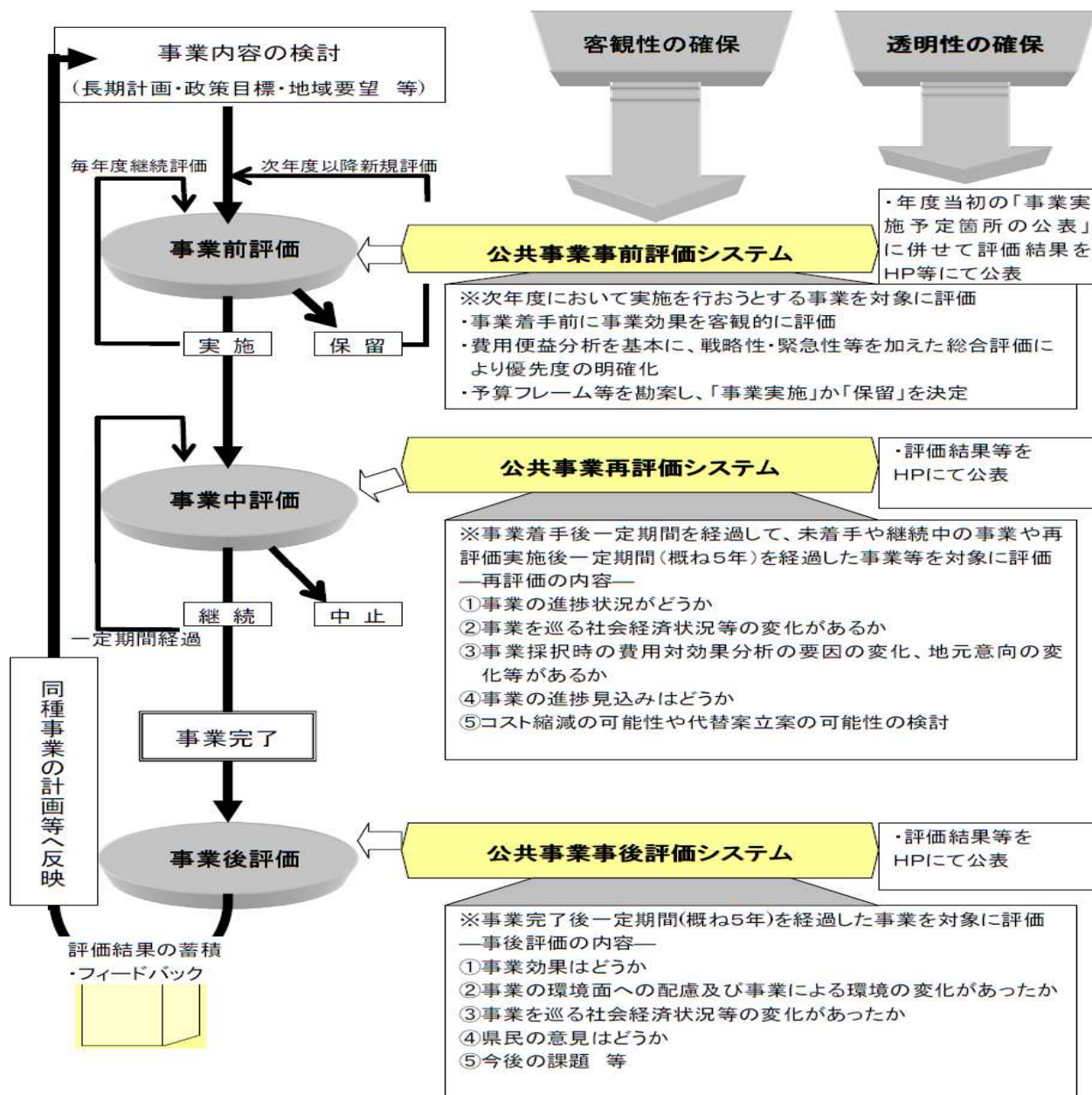
道路事業計画は、県のホームページに掲載し、広く県民に公表される情報であり、正確な情報を記載すべきである。今後は、前年度の道路事業計画との比較を行うなど、チェックの強化が必要である。

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。

【図表 4 - 2 - 1】三重県公共事業評価サイクル



(出所：三重県ホームページ)

(1) 三重県公共事業事前評価システム

ア 内容

県ホームページによると、三重県公共事業事前評価システムは、次のように説明されている。「県では、公共事業の必要性とその効果について事業実施前に客観的な評価を行い、事業の優先度を明確にし、事業採択を行うことにより、効率的・効果的な社会資本整備の実現を図るとともに、公共事業実施の決定プロセスの透明化を図ることを目的に、平成10年度から3か年計画で三重県公共事業評価システムの検討を進め、平成13年度から次年度予算編成に際し、当システムの活用を図っている。」

イ 公共事業事前評価システムの目的

県ホームページによると、公共事業事前評価システムの目的は以下のとおりである。

- ・ 効率的・効果的な社会資本整備の実現を図る
客観的な評価手法による、効率的で効果の高い事業の優先的な実施
- ・ 公共事業実施の決定プロセスの透明化を図る
事業の評価、優先度を明確化し公表することによる、事業実施決定過程の透明化

ウ 評価対象事業

県ホームページによると、評価対象事業は次のとおりである。

三重県が事業主体として実施する公共事業のうち、農林水産部、県土整備部所管のものを対象とする。ただし、次の事業は除く。

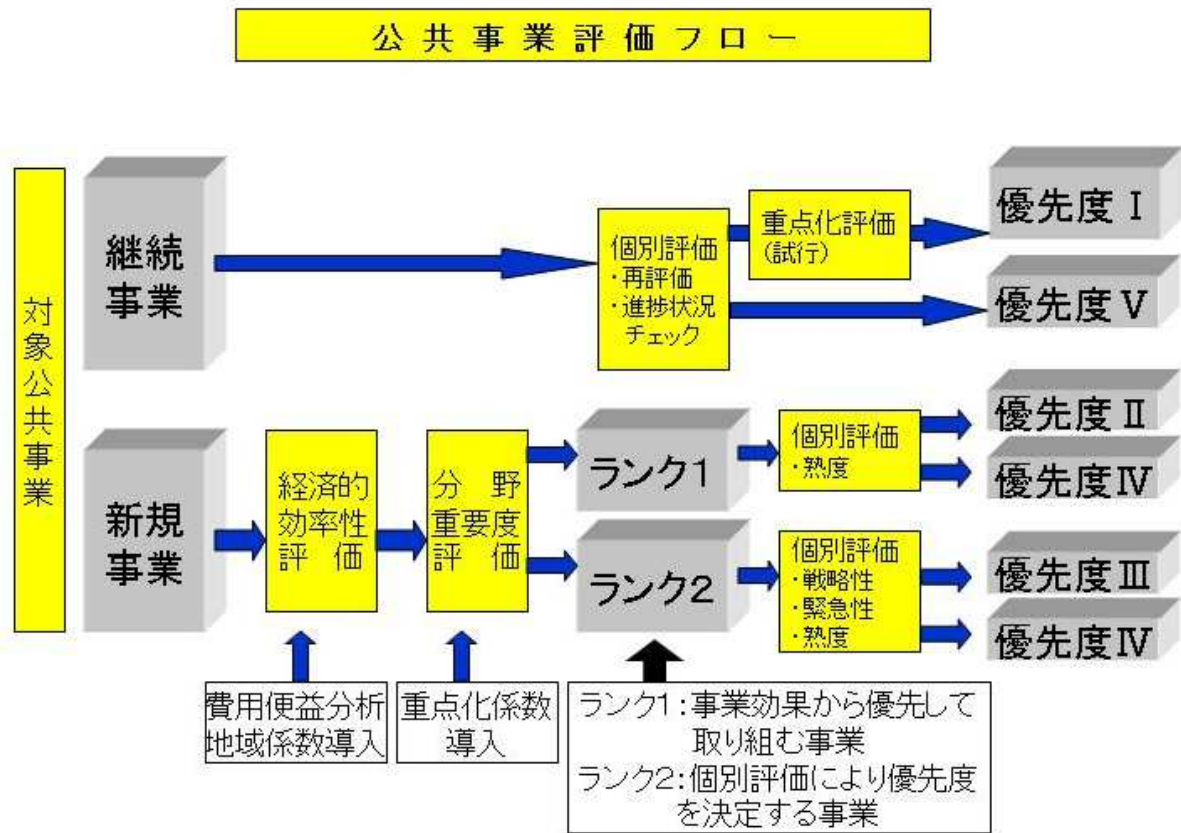
- ・ 災害復旧事業（改良復旧に係る事業を含む）
- ・ 維持管理事業（維持補修費、管理費、現状施設の機能維持を図る事業）
- ・ 施設の付帯構造物の築造を目的とする事業（標識等の交通安全施設等）
- ・ 住宅事業 等

エ 公共事業事前評価システムの評価フロー

公共事業事前評価の評価フローの全体像は図表4-2-2のとおりである。

なお、事前評価は、予算編成時に活用することから、前年度以前からの継続事業におけるフローと新規事業におけるフローがある。

【図表 4 - 2 - 2】 公共事業評価システム評価フロー



(出所：三重県ホームページ)

オ 経済的効率性評価（新規事業）

県ホームページによると、以下のとおりである。

予算要望箇所の内、新規事業について費用便益分析を行い、各分野において地域係数により補正した費用便益比の大きい順に整理する。

(ア) 費用便益分析の実施

費用：工事費、用地補償費、維持管理費

便益：各事業の効果を金額換算

(環境の破壊などは負の便益として算出)

費用便益比 = 便益 / 費用

(イ) 費用便益の補正（地域係数の導入）

需要量の大きい地域（都市部）の便益が大きくなることから、総合的な社会資本整備

の観点から地域係数を導入することで、地域間の格差を補正する。

(ウ) 地域係数設定の考え方

地域係数は、生活創造圏別の地域単位（旧市部等）で設定されている。

生活創造圏とは、平成10年度から、地域の課題を議論・整理し、その課題に対して地域が取り組むべき目標を描き、実現のための方策や多様な主体の役割分担などを明らかにした「生活創造圏ビジョン」を策定した際の地域の単位をいう。

なお、生活創造圏ビジョンの推進の根拠となった「三重県生活創造圏ビジョン推進条例」は、平成19年12月26日に廃止された。廃止の背景として、市町村合併の進展や地方分権の流れの中で、これまで広域的な地域づくりとして進めてきた生活創造圏づくり及び生活創造圏ビジョンを見直し、県は地域が主体となった地域づくりを支援、補完する役割に移行したことにより、その役割を終了したためである。

【図表4-2-3】 地域係数の設定結果

| 生活創造圏名 | 地域A (旧市部) | 地域B (旧郡部) | 地域C (旧準過疎) | 地域D (旧過疎) |
|--------|--------------|--------------|---------------|--------------|
| 桑名・員弁 | 1.1 | 1.1 | | |
| 四日市 | 1.0 | 1.1 | | |
| 鈴鹿・亀山 | 1.0 | 1.1 | | |
| 津・久居 | 1.0 | 1.2 | 1.2 | 1.4 |
| 松阪・紀勢 | 1.2 | 1.1 | 1.3 | 1.4 |
| 伊勢志摩 | 1.2 | 1.3 | | 1.4 |
| 伊賀 | 1.2 | 1.2 | 1.1 | |
| 尾鷲 | | | 1.3 | 1.4 |
| 熊野 | | 1.4 | | 1.5 |

(出所：三重県ホームページ)

(エ) 分野と主な便益

費用便益分析で用いられる主な便益は図表4-2-4のとおりである。道路事業に関しては、「3. 交通利便性の向上」の分野の便益で評価されている。

【図表4-2-4】 評価対象分野と便益

| 分野区分 | 主な事業 | 主な便益 | 便益算出の考え方 |
|--------------------|--------------------------------|-----------|---|
| 1. 山林の保全 | 治山事業 林道事業 等 | 洪水防止 | 流出防止量を治水ダム建設費用で換算 |
| | | 流域貯留 | 貯水量を利水ダム建設費用で換算 |
| | | 水質浄化 | 貯水量をイオン交換器費用で換算 |
| | | 土砂流出防止 | 流出防止土砂量を砂防ダム建設費用で換算 |
| | | 土砂崩壊防止等 | 崩壊防止土砂量を砂防ダム建設費用で換算 |
| 2. 災害の防止 | 河川事業 砂防事業 海岸事業 ため池事業等 | 人的被害軽減 | 想定被害者数 |
| | | 資産被害軽減 | 家屋等資産額×被害率×被害確率 |
| | | 営業停止軽減等 | 事業所従業員数×損失日数×1人あたり生産額(付加価値額)×被害確率 |
| 3. 交通利便性の向上 | 道路事業 広域農道事業 港湾事業等 | アクセス時間短縮 | 短縮時間×通行量×時間単価(時間当賃金等) |
| | | アクセス経費節減 | 速度アップ及び時間短縮によるランニングコストの低減×通行量 |
| | | 交通事故減少 | 事故減少件数×事故経費 |
| | | 環境改善 | (大気汚染物質・騒音発生減少量)×除去に必要な費用 |
| | | 生産性向上 等 | 労働時間の短縮、生産経費節減等の便益を道路機能に応じ算出 |
| 4. 生活排水処理による水質改善 | 下水道事業 | 水質汚染抑制 | 個別浄化槽の設置費、維持管理費、中小水路の清掃費、蓋設置費等により換算 |
| 5. 公園整備による生活環境の快適化 | 公園事業 水環境整備事業等 | 余暇空間創出等 | 来訪者数×(移動時間及び滞在時間)×時間経費(時間当賃金)+来訪者数×移動経費 |
| 6. 食料の安定供給 | ほ場整備事業 漁港整備事業 等 | 労働時間短縮 | 労働時間短縮×労働単価 |
| | | 生産経費節減 | 生産経費及び維持管理費等の減少 |
| | | 生産機会・規模拡大 | 生産増加収益額×利益の割合 |
| | | 単位生産量増 等 | 生産増加収益額×利益の割合 |

(出所：三重県ホームページ)

カ 分野重要度評価（新規事業）

県ホームページによると、以下のとおりである。

（ア）重点化係数の導入

経済的効率性評価の結果に基づき、事業効果から優先して取り組む事業（ランク1）と個別評価により優先度を決定する事業（ランク2）に大きく区分する。

各分野において、効果順位の高い（各分野5割程度）事業を優先事業（ランク1）と位置づけるが、県民ニーズや各分野の整備水準を勘案し、重点化係数により、重要度が高い事業がより多くランク1に位置づけられるよう調整する。

（イ）重点化係数の設定

重点化係数設定の考え方

- ・ 6分野の代表整備水準の設定
- ・ アンケートによる県民ニーズの把握
- ・ 整備水準、県民ニーズをA、B、Cの3ランクに区分し、重点化係数を設定

【図表4-2-5】重点化係数

| 分野 | 整備水準 | 県民ニーズ | 重点化係数 |
|-----------------|------|-------|-------|
| 山林の保全 | B | B | 1.0 |
| 災害の防止 | B | A | 1.1 |
| 交通利便性の向上 | A | C | 1.0 |
| 生活排水処理による水質改善 | A | A | 1.2 |
| 公園整備による生活環境の快適化 | B | C | 0.9 |
| 食料の安定供給 | B | A | 1.1 |

（出所：三重県ホームページ）

キ 政策的 중요度評価（個別評価）

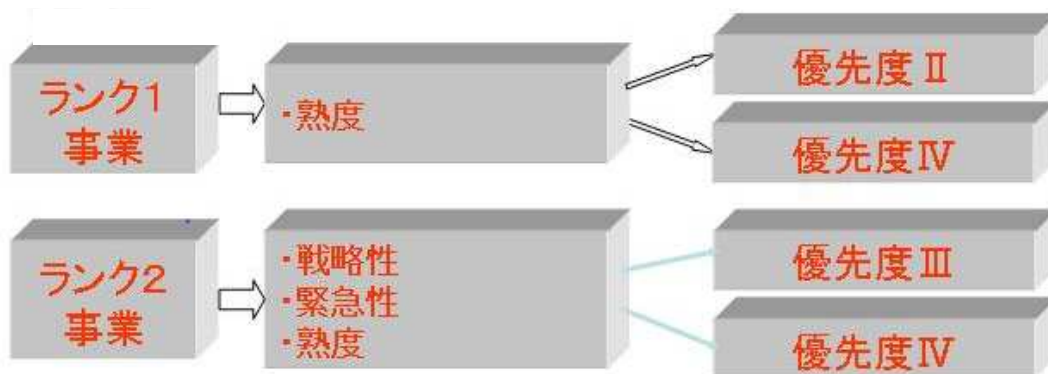
県ホームページによると、以下のとおりである。

（ア）新規事業

経済的効率性評価、政策的 중요度評価（分野重要度評価）の結果、ランク 1 に位置づけられた事業については「熟度」の評価を行い、ランク 2 の事業については「戦略性」「緊急性」「熟度」の観点から評価を行う。

- ・ 経済的効率性評価、政策的 중요度評価の結果、ランク 1 に位置づけられた事業については、円滑な事業執行環境が整っているかを判断する「熟度」の評価により優先度が優先度Ⅱ に位置づける。
- ・ 経済的効率性評価、政策的 중요度評価によりランク 2 に位置づけられた事業については「戦略性」「緊急性」「熟度」について評価を行い、各項目に該当する事業については優先度Ⅲ と位置づけ、その他特に各項目に合致しない事業については優先度Ⅳ と位置づける。
- ・ なお、「熟度」の評価は、地元の要望や協力体制からみて事業に着手する時期であるかどうかという観点から評価するものである。

【図表 4 - 2 - 6】新規事業の政策的 중요度評価（個別評価）



（出所：三重県ホームページ）

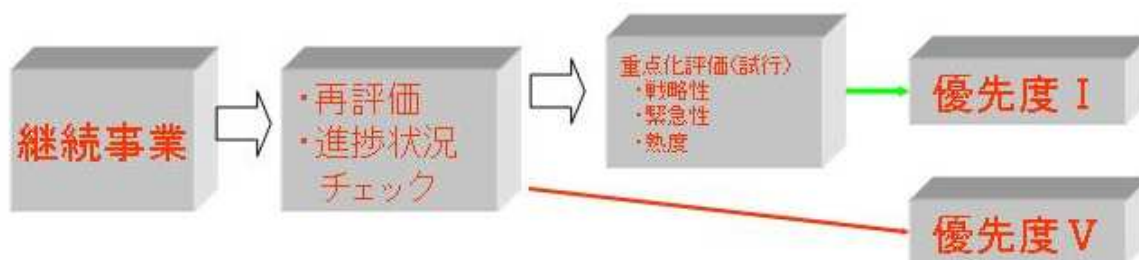
（イ）継続事業

継続事業については、再評価及び公共事業見直し基準等により事業進捗状況をチェックする。

- ・ 継続事業は、既に着工しており、途中で中止することによる社会的な損失が大きい
ため、再評価により妥当と判断された事業については新規事業に優先することとし、
優先度Ⅱ に位置づける。
- ・ 一定期間毎（5年～10年）に再評価を行うとともに、公共事業見直し基準等により
進捗状況のチェックを行う。

三重県公共事業再評価システム及び公共事業見直し基準等に基づき公共事業の再評価を行い、三重県公共事業再評価審査委員会の審議を経て、必要のない事業については、中止とする（優先度Ⅴ）。再評価の概要については、「（２）三重県公共事業再評価システム」で記載している。

【図表４－２－７】継続事業の政策的重要度評価（重点化評価）



（出所：三重県ホームページ）

ク 評価結果

以上の評価の結果、次のように優先度を区分する。

- 優先度Ⅰ：事業進捗を図り、早期事業効果の発現に努める事業
- 優先度Ⅱ：事業効果が高い事業
- 優先度Ⅲ：緊急性、戦略性が高い事業
- 優先度Ⅳ：事業効果から必要な事業
- 優先度Ⅴ：中止事業

（２）三重県公共事業再評価システム

公共事業の効率性及びその実施過程の透明性の一層の向上を図るため、県では平成10年11月に三重県公共事業再評価システムを導入した。再評価は、事業採択後一定期間を経過した後も未着工である事業、事業採択後長期間が経過している事業等の評価を行い、事業の継続に当たり、必要に応じその見直しを行うほか、事業継続が妥当と認められない場合には事業を中止するものであり、対応方針については第三者諮問委員会の答申を最大限尊重する。

平成28年度までに、公開による三重県再評価審査委員会の審査を経た上で、延べ375の個別事業（県事業）の対応方針を決定し、11事業を中止している。なお、中止となった事業の中に道路事業はない。中止11事業の内訳は次のとおりである。

林道開設事業2、農地防災ダム事業1、漁港修築事業1、河川総合開発事業4、港湾事業3。

ア 再評価を実施する事業

- ・事業採択後5年間を経過した時点で未着工の事業
- ・事業採択後一定期間（10年間）を経過した時点で継続中の事業
- ・再評価実施後一定期間（5年間）が経過している事業
- ・社会経済情勢の急激な変化等により再評価を実施する必要性が生じた事業

（参考）道路・街路事業における「一定期間」等の定義

| 事業区分 | 事業採択後一定期間を経過して未着工の事業 | | |
|------------------------------------|----------------------|---------------|-------------------------|
| | 事業採択の定義 | 一定期間 | 未着工の定義 |
| 道路・街路事業 | 事業の予算化 | 5年間 | 用地買収手続き、工事ともに未着手 |
| 事業採択後 長期間経過している事業 | | | 再評価実施後一定期間 を経過している事業 |
| 長期間の定義 | | 実施時期 | 一定期間 |
| 10年間を経過した時点で、一部供用されている事業を含め、継続中の事業 | | 10年目の年度末までに実施 | 5年 |

（出所：三重県「三重県公共事業再評価実施要綱」別紙1）

イ 再評価の実施にあたっての視点

- ・事業の進捗状況がどうか
- ・事業を巡る社会経済状況等の変化があるか
- ・事業採択時の費用対効果分析の要因の変化、地元意向の変化等があるか
- ・事業の進捗見込みはどうか
- ・コスト縮減の可能性や代替案立案の可能性の検討

ウ 客観性、透明性を確保する方策

上記の各視点に基づき、県自体が各対象事業について評価を実施するとともに、客観性、透明性を確保する観点から、学識経験者等の第三者で構成される三重県公共事業評価審査委員会を設置している。この委員会は、評価対象事業に関し県が作成した対応方針に対して公開で審議を行い、答申を行う役割を持っている。

(3) 三重県公共事業事後評価システム

平成15年11月から三重県公共事業事後評価システムを導入した。事後評価は、事業完了後の事業の効果、環境への影響等の確認を行い、必要に応じて適切な改善処置を検討するとともに、同種事業の計画・調査のあり方や、事業評価手法の見直しなどに反映することを目的としている。

県においては、平成15年度に諮問委員会に関する条例や事後評価要綱等を制定し、平成28年度までに道路事業以外の事業も含めて90事業の事後評価を実施した。

ア 事後評価を実施する事業

事業完了後一定期間（おおむね5年）を経過した事業から、事業主体が事業規模及び事業特性等を考慮して選定する事業

（参考）道路・街路事業における選定対象事業

| 事業区分 | 対象事業 |
|---------|---|
| 道路・街路事業 | 道路改築事業、 ・改良延長L=5km以上もしくは再評価実施事業 交通安全施設等整備事業、災害防除事業 ・再評価実施事業 街路事業 ・改良延長L=1km以上もしくは再評価実施事業 |

（出所：三重県「三重県公共事業事後評価実施要綱」別紙1）

イ 事後評価の実施にあたっての視点

- ・事業の効果
- ・事業の環境面への配慮及び事業環境の変化
- ・事業を巡る社会経済情勢等の変化
- ・県民の意見
- ・再評価の経緯
- ・今後の課題等

ウ 客観性、透明性を確保する方策

再評価システムと同様に学識経験者等の第三者で構成される三重県公共事業評価審査委員会にて公開で審議を行い、答申を行う。

(4) 国土交通省所管公共事業で再評価を実施する事業

補助事業等で、再評価を実施する事業は次のとおり(「国土交通省所管公共事業の再評価実施要領」にて定められている)。

- ア 事業採択後5年間が経過した時点で未着工の事業
- イ 事業採択後5年間が経過した時点で継続中の事業
- ウ 準備・計画段階で5年間が経過している事業。ただし、次に掲げる事業で、着工時の個別事業箇所が明確なものに限る。
 - 高規格幹線道路に係る事業、地域高規格道路に係る事業、連続立体交差事業等で大規模なもの
- エ 再評価実施後に5年間が経過した時点で継続中又は未着工の事業(一部供用事業を含む。)
- オ 社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業

再評価の実施主体は、補助事業にあつては、地方公共団体等と規定されている。したがって、国から補助金を受けている道路事業が再評価対象となった場合、県が再評価を実施する必要がある。

県の要綱では継続中の工事は事業採択後10年を経過するまでは再評価不要であるが、国の再評価実施要領によれば、5年を経過した時点で再評価必要である。このような事業については、「なお、国庫補助事業等において、当該事業を所管する省庁から別途再評価の対象事業要件が示された場合は、その要件に従って再評価を実施する。」という規定を要綱に入れて、5年を経過した時点でピックアップして再評価にかけることとしている。

(5) 国土交通省所管公共事業で事後評価を実施する事業

補助事業等で、事後評価を実施する事業は次のとおり(「国土交通省所管公共事業の完了後の事後評価実施要領」にて定められている)。

- ア 事業完了後一定期間(「5年以内」とする。)が経過した事業
 - イ 事業評価監視委員会の審議結果を踏まえ、事後評価の実施主体の長が改めて事後評価を行う必要があると判断した事業
- この場合において、次に掲げるものを基本とするが、その他で事後評価の実施主体の長が必要と判断したものについても事後評価を行うことができる。
- ・審議結果を踏まえ、効果の発現が十分ではないが、今後時間の経過により効果の発現が期待できると事後評価の実施主体の長が判断した事業
 - ・審議結果を踏まえ、改善措置が必要であると事後評価の実施主体の長が判断し、その措置が講じられた事業

事後評価の実施主体は、補助事業にあつては、地方公共団体等と規定されている。したがって、国から補助金を受けている道路事業が事後評価対象となった場合、県が事後評価を実施する必要がある。

2 発見事項

(1) 評価システム

ア 地域係数の設定【意見】

事前評価を行うにあたって、費用便益分析による評価を実施しているが、交通量の多い都市部が高い値が出る傾向にあることから地域格差の解消のため、地域係数を加味している（図表4-2-3参照）。

地域係数は、所得等を勘案して生活創造圏ごとに市と町村、過疎地域、準過疎地域で係数を設定している。なお、生活創造圏とは、生活創造圏づくりを具体的な取組につなげるための先導的な事業として、平成10年度から、各圏域に「生活創造圏ビジョン」を策定した際の区割りで、平成12年度に条例化されたが、平成19年度には、その役割を終えたため条例は廃止された。

生活創造圏と現在の市町との対応関係は図表4-2-8のとおりである。

【図表4-2-8】生活創造圏

| 生活創造圏名 | 現在の市町名 |
|--------|-----------------------------|
| 桑名・員弁 | 桑名市、いなべ市、東員町、木曽岬町 |
| 四日市 | 四日市市、菰野町、朝日町、川越町 |
| 鈴鹿・亀山 | 鈴鹿市、亀山市 |
| 津・久居 | 津市、松阪市（旧嬉野町） |
| 松阪・紀勢 | 松阪市（旧嬉野町除く）、多気町、明和町、大台町、大紀町 |
| 伊勢志摩 | 伊勢市、鳥羽市、志摩市、玉城町、度会町、南伊勢町 |
| 伊賀 | 伊賀市、名張市 |
| 尾鷲 | 尾鷲市、紀北町 |
| 熊野 | 熊野市、御浜町、紀宝町 |

（出所：三重県ホームページに基づき監査人加工）

地域係数は、平成10年度の状態を基に設定され、平成17年度に一度見直されたが、それ以降は変更していない。平成18年度以降、市町村合併があり、旧市町村の区分で所得等のデータを容易に把握することができなくなった。このため、津市、松阪市などの市域の一部（旧市町村単位）で過疎地域、準過疎地域が設定されている市の地域差を係数で表すことができなくなり、平成17年度の係数を継続して用いることが妥当であ

ると判断し、やむを得ず使用しているとのことであった。

また、平成10年度以降、過疎地域及び準過疎地域が変わっているが、現在の評価においても、その変更を反映せずに平成10年度時点の状況で判別している。平成10年度以降、過疎、準過疎地域の区分が変更された市町村は図表4-2-9のとおり。

【図表4-2-9】過疎、準過疎地域の区分の変化（平成10年度 平成28年度）

| 地域名 | 平成10年度 | | 平成28年度 | | 備考 |
|---------|--------|-----|--------|-----|--------------|
| | 過疎 | 準過疎 | 過疎 | 準過疎 | |
| 津市旧美里村 | | | | | |
| 伊賀市大山田村 | | | | | |
| 尾鷲市 | | | | | |
| 大台町旧大台町 | | | | | |
| 鳥羽市 | | | | | 離島は従来から過疎で考慮 |

（出所：三重県ホームページに基づき監査人加工）

地域係数は、一般地域、準過疎地域、過疎地域別に係数を設定しているため、評価にあたっては、現在の区分に従って、地域係数を適用することが望まれる。

イ 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。

ウ 重点化係数の更新【意見】

県民ニーズや各分野の整備水準を勘案し、重点化係数により、重要度が高い事業がより多く優先的にランク付けされるように調整している（図表4-2-5参照）。重点化係数は、平成12年に実施されたアンケートによって決定され、平成17年度のアンケート結果により見直されたが、以降アンケートは10年以上実施しておらず、重点化係数も見直しをしていない。

ここ10年でも県内の人口の増減率が10%を超える地域が多数あり、またその間、高速道路を含め道路整備も進められてきた。そのため、道路整備に関する住民ニーズも変化していることが考えられることから、定期的にアンケートを実施し、極力、住民ニーズを反映した係数で実施することが望まれる。

また、総合計画の策定の際にも県民へのアンケートを実施していることから、その実施結果とも整合させることが望まれる。

【図表4-2-10】市町別人口増減の状況

市町別人口増減の状況 (単位：人)

| 市町名 | 平成27年 | 平成17年 | 増減数 | 増減率 |
|------|-----------|-----------|---------|--------|
| 三重県計 | 1,815,865 | 1,866,963 | -51,098 | -2.7% |
| 津市 | 279,886 | 288,538 | -8,652 | -3.0% |
| 四日市市 | 311,031 | 303,845 | 7,186 | 2.4% |
| 伊勢市 | 127,817 | 135,030 | -7,213 | -5.3% |
| 松阪市 | 163,863 | 168,973 | -5,110 | -3.0% |
| 桑名市 | 140,303 | 138,963 | 1,340 | 1.0% |
| 鈴鹿市 | 196,403 | 193,114 | 3,289 | 1.7% |
| 名張市 | 78,795 | 82,156 | -3,361 | -4.1% |
| 尾鷲市 | 18,009 | 22,103 | -4,094 | -18.5% |
| 亀山市 | 50,254 | 49,253 | 1,001 | 2.0% |
| 鳥羽市 | 19,448 | 23,067 | -3,619 | -15.7% |
| 熊野市 | 17,322 | 21,230 | -3,908 | -18.4% |
| いなべ市 | 45,815 | 46,446 | -631 | -1.4% |
| 志摩市 | 50,341 | 58,225 | -7,884 | -13.5% |
| 伊賀市 | 90,581 | 100,623 | -10,042 | -10.0% |
| 木曽岬町 | 6,357 | 6,965 | -608 | -8.7% |
| 東員町 | 25,344 | 25,897 | -553 | -2.1% |
| 菰野町 | 40,210 | 38,986 | 1,224 | 3.1% |
| 朝日町 | 10,560 | 7,114 | 3,446 | 48.4% |
| 川越町 | 14,752 | 13,048 | 1,704 | 13.1% |
| 多気町 | 14,878 | 15,793 | -915 | -5.8% |
| 明和町 | 22,586 | 22,618 | -32 | -0.1% |
| 大台町 | 9,557 | 11,099 | -1,542 | -13.9% |
| 玉城町 | 15,431 | 14,831 | 600 | 4.0% |
| 度会町 | 8,309 | 9,057 | -748 | -8.3% |
| 大紀町 | 8,939 | 10,788 | -1,849 | -17.1% |
| 南伊勢町 | 12,788 | 16,687 | -3,899 | -23.4% |
| 紀北町 | 16,338 | 19,963 | -3,625 | -18.2% |
| 御浜町 | 8,741 | 9,903 | -1,162 | -11.7% |
| 紀宝町 | 11,207 | 12,648 | -1,441 | -11.4% |

(注1) 市町名は平成27年10月1日現在。

(注2) 人数は国勢調査の数値。平成17年度の数値は、その後実施された市町村合併に基づいて合算した数値。

(注3) は人口が10%以上増加した団体、 は人口が10%以上減少した団体

(出所：三重県ホームページに基づき監査人加工)

(2) 費用便益分析

ア 費用便益分析マニュアルへの準拠【意見】

県は費用便益分析を、原則として国土交通省が示している「費用便益分析マニュアル」に沿って実施している。

「費用便益分析マニュアル」によると、再評価における費用便益分析は、原則として「事業全体の投資効率性」と「残事業の投資効率性」の両者を実施するとされている。仮に中止の判断をするならば、事業を継続した場合に追加的に必要となる事業費と追加的に発生する便益のみを対象とする「残事業の投資効率性」を見ることが有用となる。

また、「費用便益分析マニュアル」においては、費用便益分析に際して、感度分析の実施を求めている。感度分析とは、計画や予測を立てる場合に、事前に事業のとりまく不確実性を的確に認識するために、影響する要因が予測値から変動した場合に、どの程度の影響が出るかを分析することである。「費用便益分析マニュアル」においては、交通量や事業費、事業期間を影響要因としてどの程度の影響を及ぼすかを提示している。感度分析は、事業等の不確実性をあらかじめ認識し、事業の執行管理や対応策の実施にも役立つものである。

県は、国に報告する補助事業についてはこれらの分析を実施しているが、それ以外の事業では、「残事業の投資効率性」の分析、「感度分析」は実施していない。しかし、「費用便益分析マニュアル」において原則として実施することとされていることや、これらは補助事業の評価に限らず有用な分析となることが期待されることから、原則としてすべての事業で実施することが望まれる。

(3) 評価の実施要綱

ア 再評価実施要綱の見直し【意見】

再評価対象は、三重県公共事業再評価実施要綱第2条に記載されている。

(三重県公共事業再評価実施要綱)

第2条 再評価の対象とする公共事業は、県が事業主体として実施する公共事業のうち、以下の要件に該当する事業とし、具体的な例は別紙 - 1、別紙 - 2のとおりである。但し、維持管理に係る事業を除く。

なお、国庫補助事業等において、当該事業を所管する省庁から別途再評価の対象事業要件が示された場合は、その要件に従って再評価を実施する。

- (1) 事業採択後5年間を経過した時点で未着工の事業
- (2) 事業採択後一定期間を経過した時点で継続中の事業
- (3) 再評価実施後一定期間が経過している事業
- (4) 社会経済状況の急激な変化等により再評価を実施する必要性が生じた事業

事後評価対象は、三重県公共事業事後評価実施要綱第3条に記載されている。

(三重県公共事業事後評価実施要綱)

第3条 事後評価の対象とする公共事業は、県が事業主体として実施した事業のうち、維持管理及び災害復旧に係る事業を除く、事業完了後一定期間(おおむね5年)を経過した事業から、事業主体(事業担当課)が事業規模及び事業特性等を考慮して選定するものとし、具体的には別紙1のとおりとする。

また、評価を実施する場合の事業の単位は、原則として事前又は再評価における単位を基本とする。

再評価及び事後評価の実施対象及び実施対象外事業は、各要綱にあるとおりであるが、県によると、各評価の実施対象外事業としては、維持管理事業のほか、災害復旧事業がそれにあたる。

事後評価の実施要綱には実施対象外事業として、その両者が記載されているが、再評価実施要綱には実施対象外事業として、維持管理事業のみが記載されている。災害復旧事業の事業期間は、災害復旧事業(単独災害)で3か年、災害復旧助成事業で4か年(助成工事費が30億円以上の大規模なものは5か年)であり、国庫補助事業の実施対象事業要件となる5年間を経過することはないため、要綱において除外事業として記載していないとのことであった。

しかし、再評価対象事業としては経過期間要件のほか、「社会経済状況の急激な変化等」もあることや、そもそも実施対象事業を明瞭に示す観点からも、再評価実施要綱においても実施対象外事業として災害復旧事業を記載することが望まれる。

イ 事後評価実施要綱の見直し【意見】

事後評価の対象については、「三重県公共事業事後評価実施要綱」にて、「事業完了後一定期間(おおむね5年)を経過した事業から、事業主体(事業担当課)が事業規模及び事業特性等を考慮して選定するものとし、具体的には別紙1のとおりとする。」とされている。別紙1では、道路改築事業については、「改良延長L=5km以上もしくは再評価実施事業」を、街路事業については、「改良延長L=1kmもしくは再評価実施事業」を対象と明記している。

しかし、国の補助事業については、国土交通省の「国土交通省所管公共事業の完了後の事後評価実施要領」によると、事業完了後5年以内とされている。県の要綱はおおむね5年を経過した事業から、さらに改良延長や再評価実施事業といった要件で対象を絞っているため、事後評価の対象とすべき国の補助事業が対象から漏れることが懸念される。

この点について、県は、補助事業は開始時に再評価することとしている(再評価実施

理由としては「社会経済状況の急激な変化等」の要件に当てはめている。)ため、再評価実施事業となり、必然的に事後評価対象になるので、結果的に漏れは生じていないと考えている。

しかし、補助事業は必ず開始時に再評価するといった実務は要綱に明記されているものではない。国の要領に対する確実な対応を担保することや、実務を簡潔明瞭に明示する観点から、「三重県公共事業事後評価実施要綱」に、「三重県公共事業再評価実施要綱」と同様に、「なお、国庫補助事業等において、当該事業を所管する省庁から別途事後評価の対象事業要件が示された場合は、その他要件に従って事後評価を実施する。」といったなお書きを追加することが望まれる。

ウ 事前評価の実施要綱の制定【意見】

現在、事業評価に関する実施要綱として、再評価実施要綱と事後評価実施要綱が作成されているが、事前評価については、要綱が作成されていない。事前評価に関するものとして「評価マニュアル」があるが、その内容は、評価シートの入力に関する説明書であり、実施要綱ではない。現在、事前評価は、再評価及び事後評価と同様にその評価の内容を公表しており、また再評価及び事後評価においても事前評価の結果と連動して行われていることから、事前評価についても実施要綱を制定することが望まれる。

3 三重県の公共事業評価の実績

(1) 事前評価対象事業

事前評価は、県が事業主体として実施する公共事業のうち、農林水産部、県土整備部所管で、実施予定の箇所ごとに評価を行う。ただし、以下の事業は除く。

- ・ 災害復旧事業（改良復旧に係る事業を含む）
- ・ 維持管理事業（維持補修費、管理費、現状施設の機能維持を図る事業）
- ・ 施設の付帯構造物の築造を目的とする事業（標識等の交通安全施設等）
- ・ 住宅事業 等

平成27年度、平成28年度において事前評価対象となった道路に関する事業は、図表4-2-11のとおりである。

【図表4-2-11】事前評価対象事業

| 評価年度 | 評価種別 | 事業名 | 箇所名 | 市町名 | 採択年度 |
|------|------|------|----------------------|------|------|
| H28 | 事前評価 | 道路事業 | 一般県道 木曽岬弥富停車場線 | 木曽岬町 | H28 |
| H28 | 事前評価 | 道路事業 | 一般県道 桑名四日市線 | 川越町 | H28 |
| H28 | 事前評価 | 道路事業 | 主要地方道 上海老茂福線（四日市東IC） | 四日市市 | H28 |
| H28 | 事前評価 | 道路事業 | 一般県道 上浜高茶屋久居線（1工区） | 津市 | H28 |
| H28 | 事前評価 | 道路事業 | 一般県道 亀山安濃線（高野尾バイパス） | 津市 | H28 |
| H27 | 事前評価 | 道路事業 | 一般国道365号（東海環状東員IC） | 東員町 | H27 |
| H27 | 事前評価 | 道路事業 | 一般県道 亀山安濃線（高野尾バイパス） | 津市 | H27 |
| H27 | 事前評価 | 道路事業 | 一般国道422号 | 紀北町 | H27 |
| H27 | 事前評価 | 道路事業 | 一般県道 須賀利港相賀停車場線 | 紀北町 | H27 |
| H27 | 事前評価 | 街路事業 | 尾鷲港新田線 | 尾鷲市 | H27 |
| H27 | 事前評価 | 道路事業 | 主要地方道 御浜紀和線 | 御浜町 | H27 |

（出所：三重県ホームページ）

(2) 再評価対象事業

平成 27 年度、平成 28 年度において再評価対象となった道路に関する事業は、図表 4 - 2 - 12 のとおりである。なお、再評価の理由は次のとおりである。

再評価理由：

事業採択後 5 年間を経過した時点で未着工

事業採択後一定期間を経過した時点で継続中

再評価実施後一定期間が経過している

社会経済情勢の急激な変化等により再評価を実施する必要が生じた

【図表 4 - 2 - 12】再評価対象事業

| 評価年度 | 評価種別 | 事業名 | 箇所名 | 市町名 | 採択年度 | 再評価理由 |
|------|------|------|--------------------|------|------|-------|
| H28 | 再評価 | 道路事業 | 一般国道 477 号菰野バイパス | 菰野町 | H20 | |
| H28 | 再評価 | 道路事業 | 一般県道 167 号磯部バイパス | 志摩市 | H24 | |
| H28 | 再評価 | 道路事業 | 一般国道 260 号南島バイパス | 南伊勢町 | H4 | |
| H28 | 再評価 | 道路事業 | 一般国道 368 号上長瀬 | 名張市 | H19 | |
| H28 | 再評価 | 街路事業 | 松阪公園大口線外 1 線 | 松阪市 | H14 | |
| H27 | 再評価 | 道路事業 | 一般国道 477 号西浦バイパス | 四日市市 | H18 | |
| H27 | 再評価 | 街路事業 | 近鉄名古屋線川原町駅付近 | 四日市市 | H18 | |
| H27 | 再評価 | 道路事業 | 一般県道一志出家線中川原橋 | 津市 | H18 | |
| H27 | 再評価 | 道路事業 | 一般国道 368 号仁柿峠バイパス | 松阪市 | H2 | |
| H27 | 再評価 | 道路事業 | 一般国道 422 号八知山拡幅 | 大台町 | H7 | |
| H27 | 再評価 | 道路事業 | 一般国道 167 号鶺方磯部バイパス | 志摩市 | S61 | |
| H27 | 再評価 | 道路事業 | 主要地方道磯部大王線志島バイパス | 志摩市 | H18 | |
| H27 | 再評価 | 道路事業 | 一般国道 422 号三田坂バイパス | 伊賀市 | H8 | |
| H27 | 再評価 | 道路事業 | 一般国道 368 号大内拡幅 | 伊賀市 | H18 | |

(出所：三重県ホームページ)

(3) 事後評価対象事業

事後評価対象事業は、事業完了後おおむね5年が経過した事業から、県が事業規模及び事業特性等を考慮して選定したものである。

平成27年度、平成28年度において事後評価対象となった道路に関する事業は、図表4-2-13のとおりである。

【図表4-2-13】事後評価対象事業

| 評価年度 | 評価種別 | 事業名 | 箇所名 | 市町名 | 採択年度 | 完了年度 |
|------|------|------|-------------------|-----|------|------|
| H28 | 事後評価 | 道路事業 | 主要地方道鳥羽松阪線(櫛田橋工区) | 松阪市 | H8 | H22 |
| H27 | 事後評価 | 街路事業 | 相川小戸木橋線 | 津市 | H9 | H22 |

(出所：三重県ホームページ)

(4) 公共事業評価の個別検討

個別検討対象は、事前評価、再評価、事後評価のいずれもが含まれるよう、平成27年度あるいは平成28年度の評価より監査人の判断により抽出した。

【図表4-2-14】個別検討事業

| 番号 | 評価年度 | 評価種別 | 事業名 | 箇所名 | 市町名 | 採択年度 |
|----|------|------|------|-------------------|------|------|
| | H27 | 事前評価 | 道路事業 | 主要地方道御浜紀和線 | 御浜町 | H27 |
| | H28 | 再評価 | 道路事業 | 一般国道477号菰野バイパス | 菰野町 | H20 |
| | H28 | 再評価 | 道路事業 | 一般国道260号南島バイパス | 南伊勢町 | H4 |
| | H27 | 再評価 | 道路事業 | 一般国道477号西浦バイパス | 四日市市 | H18 |
| | H27 | 再評価 | 街路事業 | 近鉄名古屋線川原町駅付近 | 四日市市 | H18 |
| | H27 | 再評価 | 道路事業 | 一般県道一志出家線中川原橋 | 津市 | H18 |
| | H27 | 再評価 | 道路事業 | 一般国道167号鵜方磯部バイパス | 志摩市 | S61 |
| | H28 | 事後評価 | 道路事業 | 主要地方道鳥羽松阪線(櫛田橋工区) | 松阪市 | H8 |
| | H27 | 事後評価 | 街路事業 | 相川小戸木橋線 | 津市 | H9 |

(出所：三重県ホームページ)

事前評価 主要地方道御浜紀和線

| | | | | | |
|----------|---|------|--------|----|--------------------|
| 事業名 | 主要地方道御浜紀和線 | 事業区分 | 道路改築事業 | 課名 | 道路建設課 (熊野建設事務所) |
| 事業施工場所 | 御浜町 柿原 | | | | |
| 事業計画概要 | 延長 500m 幅員 5.5 (7.0) 道路工 500m 事業着工 平成 27 年度 事業完了 平成 33 年度 供用開始 平成 34 年度 B / C 評価期間 50 年 全体事業費 2.5 億円 全体計画工期 7 年 | | | | |
| 事業目的 | 当該箇所は、紀南病院のある海岸部の御浜町中心部と、山間部の熊野市紀和町の地域間を結ぶ重要な生活道路である。しかしながら、幅員が狭く線形不良であることから車両の通行に支障をきたしている。当該路線は定期バス路線であり、かつ緊急車両の通行も多いことから、早期に安全かつ円滑な交通を確保する。 | | | | |
| 費用便益分析 | アクセス機能向上便益 3.41 億円 走行時間短縮便益 3.24 億円 走行経費減少便益 0.17 億円 交通事故減少便益 0.01 億円 環境改善便益 0.01 億円 総便益 3.43 億円 地域係数 × 1.5 総便益 (地域係数考慮後) 5.15 億円 総費用 (現在価値考慮後) 2.13 億円 費用便益比 「2.41」 | | | | |
| 政策的重要度評価 | ア 戦略性 他事業と一体的に整備する必要のある事業 当該事業区間の終点付近では町道柿原線道路改良事業が計画されており、一体的な整備により道路ネットワークの形成を図り、県道・町道双方の整備効果を発現させるものである。 | | | | |

| | |
|------|--|
| | イ 熟度 協力体制があり、整備に対して熱心な要望がある事業 御浜町からの強い要望があり、地元の協力が期待できる。 |
| 評価結果 | |

(出所：三重県「個別サマリーシート(新規事業)」に基づき監査人加工)

(評価)

費用便益分析の結果は、総便益5.15億円、総費用2.13億円と算定され、費用便益比は2.41であった。費用便益比が、比較的高い事業である。但し、過去10年で10%以上人口が減少している地域で、高齢化率(37.5% 平成27年度)も高いことから当初の便益を下回る可能性が高い。便益以外に道路ネットワークの形成や地元の強い要望があり、地元の協力も期待できる。平成29年に事業採択された。

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ている。(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。

イ 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【意見】

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、整備後の交通量等のデータの輸入は、整備前の交通量等データを基に担当者の判断で入力されている。例えば、長寿命化や道路の拡幅などであれば交通量が変わらないとみて整備後も整備前と同じ数値を使う、車線増やバイパス整備のように他の道路からの流入増が予測される場合

は整備前の1割増や2割増にするといった見積もりとなっている。特に準拠するようなマニュアル等もなく、整備後のデータの根拠が乏しい状況になっている。

本来はそれに対応する予測システムを導入することや、整備後データの推計を委託することなどの方法も考えられるが、少なくとも整備後のデータの統一した考え方を設定し、担当者の判断の方向性をそろえることが望まれる。

再評価 一般国道477号菰野バイパス

| | | | | | |
|----------------|--|----------|----------|--------|-------------------------|
| 事業名 | 一般国道477号 菰野バイパス | 事業 区分 | 道路 事業 | 課 名 | 道路建設課 (四日市建設 事務所) |
| 工期 | 平成20年度 ~ 平成33年度 | | | | |
| 全体事業費 | 3,800百万円 | | | | |
| 当該路線の状況 | 菰野バイパスは、その整備により、四日市インターアクセス道路と一体となって、交通渋滞の緩和、交通安全の確保、観光地へのアクセス強化、さらには新名神や東名阪へのアクセス強化など様々な事業効果が期待されている。 | | | | |
| 事業目的 | 当事業は、四日市インターアクセス道路と一体となった整備を行い、現道交通の分散化を図り、円滑な交通を確保する。合わせて、観光地や物流拠点へのアクセス強化を図る。 | | | | |
| 事業内容 | 事業計画期間 14年間(平成20年度~平成33年度) 全体事業費 3,800百万円 計画延長 L=2.0km 幅員 W=11.25m 主要構造物 橋梁1橋 | | | | |
| 再評価の理由 | 社会経済情勢の急激な変化等により再評価を実施する必要性が生じた | | | | |
| 事業の進捗状況 | 平成27年度末の事業進捗率は、1%(工事1%、用地0%) | | | | |
| 今後の見込み | 今後は、早期の用地買収完了と工事着手につとめ、平成33年度の全線開通に向け事業を推進する。 | | | | |
| 社会経済状況等 の変化 | 平成33年には「三重とこわか国体」が開催される予定。菰野町や四日市市内では複数の会場が予定地に選定されており、湯の山温泉が関係者の宿泊地になることも予想される。 | | | | |
| 費用対効果分析 | 走行時間短縮便益 72.7億円 走行経費減少便益 7.7億円 交通事故減少便益 0.2億円 総便益 80.6億円 | | | | |

| | |
|-----------|--|
| | 総費用 31.5 億円 費用便益比 「2.6」 |
| その他の効果 | ア 災害時のネットワーク強化 現在整備中の広域防災拠点施設北勢拠点へのアクセス強化、災害時の緊急輸送道路としてのネットワーク強化に貢献する。 イ 菰野町の都市マスタープランに位置づけ 菰野町都市マスタープランに当該事業が位置づけられており、菰野町の土地利用計画の展開に寄与する。 |
| 地元の意向 | 沿線自治体では、四日市インターアクセス道路と合わせた菰野バイパスの整備推進を要望している。また、湯の山温泉協会からも温泉街に直結する菰野バイパスの早期整備を求める声が上がっている。 |
| コスト縮減 | 橋梁には耐候性鋼材の使用を検討し、塗装費用の削減に努める。 |
| 代替案 | 計画ルートについては、事業延長や既存家屋への影響などをもとにルート案を比較、検証している。現計画ルート案は最も経済的な最適ルートであり、採用したところである。 |
| 再評価の経緯 | 平成 20 年度に事業着手しており、今回初めて再評価を行う。 |
| 事業主体の対応方針 | 再評価を行った結果、当事業を継続したい。 |

(出所：三重県「再評価書」に基づき監査人加工)

(評価)

費用対効果分析の結果は、総便益 80.6 億円、総費用 31.5 億円と算定され、費用便益比は 2.6 であった。費用便益比が、2.6 と比較的高い事業である。また、3 便益以外に渋滞緩和、交通安全、観光アクセスの向上等の事業効果が見込まれる事業である。再評価の結果、事業継続が認められている。

なお、事業の進捗状況が 7 年で 1% という状況であるが、これまで地元に対して事業内容を説明してきて、平成 27 年度にようやく事業区間すべての地区からおおむねの了解が得られたが、予算の執行としては実質的な進捗ができなかったことから、事業費ベースの進捗は 1% となっているものであった。今後は、早期の用地買収完了と工事着手に努め、平成 33 年度の全線開通を目指し事業を進めるとのことである。その旨、公共事業評価審査委員会でも検討されていた。

ウ 費用便益分析の事前評価との比較（一般国道 477 号菰野バイパス）【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 一般国道260号南島バイパス

| | | | | | |
|------------|---|----------|----------|--------|--------------------|
| 事業名 | 一般国道260号 南島バイパス | 事業 区分 | 道路 事業 | 課 名 | 道路建設課 (伊勢建設事務所) |
| 工期 | 平成4年度～平成33年度 | | | | |
| 全体事業費 | 6,500百万円 | | | | |
| 当該路線の状況 | 本事業区間は幅員が狭小であるとともに、つづら折れなどの線形不良区間であり、安全で円滑な通行に支障をきたしている。 | | | | |
| 事業目的 | 幅員狭小や線形不良の区間を解消し、安全で円滑な交通の確保を図るとともに、緊急輸送道路としての機能強化を図る。 | | | | |
| 事業内容 | 事業期間 平成4年度～平成33年度 全体事業費 6,500百万円 事業延長 L=3,470m 道路幅員 W=6.0(11.0)m 主要構造物 トンネル 2本 | | | | |
| 再評価の理由 | 平成23年度に再評価を実施後一定期間(5年)が経過し、事業継続中であるため | | | | |
| 事業の進捗状況 | 平成27年度末の事業進捗率は92%(工事91%、用地96%) これまでに1,100mを供用し、平成28年度末には1,280mを供用予定。 トンネル補強工や法面対策工の追加が必要となったため、全体事業費を65億円とした。 事業費の変更に伴い完了予定年度を平成33年度とした。 | | | | |
| 今後の見込み | 平成33年度の全線供用に向け事業を推進する。 | | | | |
| 社会経済状況等の変化 | 当該路線は、南伊勢町の行政機能を分担する南勢庁舎と南島庁舎を結ぶ唯一の幹線道路であり、緊急輸送道路の指定を受けている。この事業の必要性に変化はない。 | | | | |
| 費用対効果分析 | 走行時間短縮便益 97.8億円 走行経費減少便益 3.4億円 交通事故減少便益 0.2億円 総便益 101.4億円 総費用 87.0億円 費用便益比 「1.2」 | | | | |

| | |
|-----------|---|
| その他の効果 | <p>ア 地場産業への支援</p> <p>県内一の水揚げを誇る奈屋浦漁港より運搬する大型活魚車が迂回を余儀なくされている。整備により当バイパスを利用しての搬送が可能になると、走行距離の短縮や通行料金の縮減、安全性の向上などにより、輸送コストの削減やドライバーのストレス軽減の効果など、地場産業への支援につながる。</p> <p>イ 住民の安心安全の確保</p> <p>当バイパスの整備により、信号による交互通行区間の解消など走行時間が短縮されるとともに、つづら折れなど線形不良区間が解消され安全で円滑な通行が確保でき、1分1秒を争う救急救命時における時間短縮と走行の安定性が図られる。</p> <p>ウ 防災機能の確保</p> <p>現道は、津波による浸水被害などの危険性を有しており、山側へのバイパスの整備により、津波等の被災時の救急や復旧支援に寄与する。</p> <p>また、南伊勢町において、道路整備にあわせバイパス隣接地（4箇所）が一次避難地に指定されるなど、地域の防災機能の確保が進められている。さらに、道路整備にあたり避難地や高台により早く避難ができるように、南伊勢町と協議・調整のうえ避難階段を整備している。</p> |
| 地元の意向 | 当区間は小学校や南島メディカルセンターが位置する地域の要所であるが、幅員狭小や線形不良により大変な不便を強いられているとして、南伊勢町などから早期供用を強く要望されている。 |
| コスト縮減 | トンネル照明は最新の照明器具を導入し維持コストの縮減を図る。 |
| 代替案 | 事業の進捗状況や周辺の地形・土地利用状況から、代替案はない。 |
| 再評価の経緯 | 当事業は、平成4年度に事業着手し、これまでに平成13年度、平成18年度、平成23年度に再評価を実施している。再評価において、事業の妥当性が認められたことから事業継続を了承されている。なお、平成23年度の再評価において、「災害時における活用について南伊勢町とともに対応されたい。」との意見があった。 |
| 事業主体の対応方針 | 再評価の結果、事業を継続したい。 |

(出所：三重県「再評価書」に基づき監査人加工)

(評価)

費用対効果分析の結果は、総便益101.4億円、総費用87億円、費用便益比1.2と計算された。費用便益比は1.0に近づいている。当事業は全体工事期間が30年かかるとしており、事業の再評価を3回実施している。「災害時における活用について南伊勢町とともに対応されたい。」との意見があった。

エ 費用便益分析の前回再評価との比較(一般国道260号南島バイパス)【意見】

実施要綱によれば、再評価書における費用便益分析の記載は、前回評価と今回評価を比較して記載すべきとされている。本件においては前回の再評価が存在しており、全体工期を延長し、総事業費を改定していることから費用便益分析の結果も変わっているものと考えられるが、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。実施要綱に従い、前回評価時と今回評価時の費用便益分析を比較して記載することが望ましい。

再評価 一般国道477号西浦バイパス

| | | | | | |
|---------|---|----------|------------|--------|---------------------|
| 事業名 | 一般国道477号 西浦バイパス | 事業 区分 | 道路改 築事業 | 課 名 | 道路建設課 (四日市建設事務所) |
| 工期 | 平成18年度～平成29年度 | | | | |
| 全体事業費 | 1,917百万円 | | | | |
| 当該路線の状況 | 今回の整備対象となっている区間については、三滝川右岸に現道が2ルートあり、堤防天端を走るルートの踏切は、ピーク時間当たり遮断時間が29分と自動車交通への負荷が非常に高くなっている。 | | | | |
| 事業目的 | バイパス整備によって、自動車交通の円滑化を図り、安全な交通機能を確認するとともに、「近鉄名古屋線川原町駅付近連続立体交差事業」(にて検討)「二級河川三滝川河川改修事業」を一体的に整備することによって総合的にまちづくりを行っていく。 | | | | |
| 事業内容 | 事業期間 平成18年度～平成29年度 総事業費 1,917百万円 事業延長 L=460m 道路幅員 W=7.5m 除去踏切 1箇所 | | | | |
| 再評価の理由 | 事業採択後一定期間が経過し、なお継続中の事業であるため | | | | |
| 事業の進捗状況 | 平成26年度末の事業進捗率は94%(工事90%、用地100%) これまでに全路線を供用し、1箇所の踏切を除去。 | | | | |
| 今後の見込み | 連立事業によって鉄道を高架線に切り替え後、平成29年度に鉄道仮線を撤去し、併せて高さ制限の解除を行い事業完了する予定。 | | | | |

| | |
|----------------|---|
| 社会経済状況等 の変化 | 事業箇所周辺には市街地が形成されており、区画整理事業等によって土地利用の高度化が見込まれ、引き続き人口集積が予想される。 |
| 費用対効果分析 | 移動時間短縮便益 30.7 億円 走行経費減少便益 14.9 億円 交通事故減少便益 0.7 億円 総便益 46.3 億円 総費用 22.6 億円 費用便益比 「2.0」 |
| その他の効果 | ア 救急医療活動の支援 踏切の除去によって救急医療活動に係る時間が短縮された。 イ 河川通断水面の確保 河川内を通行する道路が河川断面を阻害しており、河川整備の支障となっていたが、新たに堤内側に道路を整備することによって河川の計画断面が確保できるようになった。 |
| 地元の意向 | 事業箇所周辺には多数の人家が存在しており、四日市市、地域住民等から早期整備への要望がある。 |
| コスト縮減 | 高架線への切り替えによって不要となった仮線マクラギやレール等の軌道設備について、近鉄沿線の老朽化した線路の復旧に再利用することによってコスト縮減を図る。 |
| 代替案 | 代替案はない。 |
| 再評価の経緯 | 再評価の経緯はない。 |
| 事業主体の対応 方針 | 再評価の結果、事業を継続したい。 |

(出所：三重県「再評価書」に基づき監査人加工)

(評価)

費用対効果分析の結果は、総便益46.3億円、総費用22.6億円と算定され、費用便益比は2.0であった。

「近鉄名古屋線川原町駅付近連続立体交差事業」と一体整備しており、2事業合わせた費用便益比は、3.0であり、相乗効果が認められた。

3便益以外の効果として救急医療活動の支援、河川通断水面の確保が掲げられている。踏切の除去により、救急医療活動に係る時間が短縮された。

河川内を通行する道路が河川断面を阻害しており、河川整備の支障となっていたが、新たに堤内側に道路を整備することで河川の計画断面が確保できるようになった。

2事業合算した費用便益比が、3.0と高い事業である。再評価の結果、事業継続が認められている。

オ 費用便益分析の事前評価との比較（一般国道477号西浦バイパス）【意見】

再評価 一般国道477号菰野バイパスの項の意見参照

再評価 近鉄名古屋線川原町駅付近（連続立体交差）

| | | | | | |
|------------|---|----------|----------|--------|---------------------|
| 事業名 | 近鉄名古屋線川原町駅 付近（連続立体交差） | 事業 区分 | 街路 事業 | 課 名 | 都市政策課 （四日市建設事務所） |
| 工期 | 平成18年度～平成29年度 | | | | |
| 全体事業費 | 105.65億円 | | | | |
| 当該路線の状況 | 川原町駅周辺の道路は幅員が非常に狭く歩道も整備されていないため、人と車が輻輳し、非常に危険な状況となっている。また、線路によって町が分断され、町づくりの支障となっている。 | | | | |
| 事業目的 | 踏切を除却し、道路を整備することによって自動車交通の円滑化を図り、安全な交通機能を確保するとともに、「国道477号西浦バイパス道路改築事業」（にて検討）、「二級河川三滝川河川改修事業」を一体的に整備し、鉄道を高架化することによって総合的にまちづくりを行っていく。 | | | | |
| 事業内容 | 事業期間 平成18年度～平成29年度 総事業費 105.65億円 事業延長 L = 680m 除去踏切 4箇所 | | | | |
| 再評価の理由 | 事業採択後一定期間が経過し、なお継続中の事業であるため | | | | |
| 事業の進捗状況 | 平成26年度末の事業進捗率は76%（工事74%、用地100%） これまでに四日市関ヶ原線を供用し、1箇所の踏切を除去。 鉄道下り線を高架線に切り替え済、上り線の高架化を推進中。 | | | | |
| 今後の見込み | 上り線が高架線に切り替わることによって残り3箇所の踏切を除却し、その後側道、公園等の復旧を行い、平成29年度末に事業完了する予定。 | | | | |
| 社会経済状況等の変化 | 事業箇所周辺には市街地が形成されており、区画整理事業等によって土地利用の高度化が見込まれ、引き続き人口集積が予想される。 | | | | |
| 費用対効果分析 | 移動時間短縮便益 151.9億円 走行経費減少便益 2.9億円 交通事故減少便益 21.8億円 総便益 176.6億円 総費用 117.9億円 費用便益比 「1.5」 | | | | |

| | |
|-----------|---|
| その他の効果 | ア 救急医療活動の支援 踏切の除去によって救急医療活動に係る時間が短縮された。 イ 地域活性化 踏切・線路を除去し、幹線道路をはじめとする周辺道路の整備を行うことにより、地域が一体化され、町の活性化が期待できる。また、高架下が有効利用できるため、新たな都市空間が生まれる。 |
| 地元の意向 | 事業箇所周辺には多数の人家が存在しており、四日市市、地域住民等から早期整備への要望がある。 |
| コスト縮減 | 高架線の施工方法を「単線分割施工方式」から「複線一括施工方式」に見直すことにより、高架橋の断面、鉄筋量を少なくし、コスト縮減を図る。 |
| 代替案 | 代替案はない。 |
| 再評価の経緯 | 再評価の経緯はない。 |
| 事業主体の対応方針 | 再評価の結果、事業を継続したい。 |

(出所：三重県「再評価書」に基づき監査人加工)

(評価)

費用対効果分析の結果は、総便益 176.6 億円、総費用 117.9 億円と算定され、費用便益比は 1.5 であった。

「国道 477 号西浦バイパス道路改築事業」と一体整備しており、2 事業合わせた費用便益比は、3.0 であり、相乗効果が認められた。

3 便益以外の効果として救急医療活動の支援、地域活性化が掲げられている。「踏切の除去により、約 1 分の救急車の搬送時間の短縮につながった。踏切・線路を除去し、幹線道路をはじめとする周辺道路の整備を合わせて行うことにより、地域が一体化され、町の活性化が期待できる。また、高架下が有効利用できるため、新たな都市空間が生まれる。」としている。

2 事業合算した費用便益比が、3.0 と高い事業である。また、3 便益以外に救急医療活動の支援、地域活性化の効果があり、費用対効果の高い事業である。再評価の結果、事業継続が認められている。

カ 費用便益分析の事前評価との比較（近鉄名古屋線川原町駅付近）【意見】

再評価 一般国道 477 号菟野バイパスの項の意見参照

再評価 一般県道一志出家線

| | | | | | |
|------------|---|----------|----------|--------|-------------------|
| 事業名 | 一般県道一志出家線 | 事業 区分 | 道路 事業 | 課 名 | 道路建設課 (津建設事務所) |
| 工期 | 平成 18 年度 ~ 平成 33 年度 | | | | |
| 全体事業費 | 2,940 百万円 | | | | |
| 当該路線の状況 | 当該事業区間は、道路幅が狭小で、小学校の児童や中学校の生徒が通学しており、車道の路肩を歩行している状況である。 | | | | |
| 事業目的 | 当該事業は、幅員狭小区間の拡幅、歩道の整備、橋梁架け替えを行い、円滑な自動車交通の確保、歩行空間の安全性の確保、橋梁の老朽化対策を図る。 | | | | |
| 事業内容 | 事業計画期間 16 年間 (平成 18 年度 ~ 平成 33 年度) 全体事業費 2,940 百万円 計画延長 L = 1,300m 幅員 W = 6.00 (11.25) m 主要構造物 橋梁 2 橋 | | | | |
| 再評価の理由 | 平成 18 年度に事業を着手したが、事業採択後一定期間を経過した時点で継続中であるため、再評価を実施する。 | | | | |
| 事業の進捗状況 | 平成 26 年度末の事業進捗率は、17% (工事 11%、用地 55%) これまでに、全体延長 1,300mのうち約 80mを供用している。 | | | | |
| 今後の見込み | 今後は、用地買収の推進と橋梁部の早期着手を図り、平成 33 年度の全線供用に向け取り組む。 | | | | |
| 社会経済情勢等の変化 | 一志出家線と高野団地をつなぐ市道高野田尻線は、平成 20 年の踏切区間の拡張工事により全線改良されていることから、当該事業の必要性はますます高まっている。 | | | | |
| 費用対効果分析 | 走行時間短縮便益 32.1 億円 走行経費減少便益 1.9 億円 交通事故減少便益 0.001 億円 総便益 33.9 億円 総費用 25.0 億円 費用便益比 「1.4」 | | | | |
| その他の効果 | ア 通学路の確保 歩行者、自転車の安全確保 イ 住民の安心安全の確保 中川原橋の架け替えに伴う耐震性の確保 | | | | |
| 地元の意向 | 当該区間は一志町住民にとって生活を支える重要な生活道路である | | | | |

| | |
|-----------|--|
| | が、幅員が狭小であるため大変な不便を強いられており、この区間の早期供用を強く要望されている。 |
| コスト縮減 | 耐候性鋼材の使用、張コンクリート工の施工、LED照明の採用によりコストの縮減を図る。 |
| 代替案 | 既に多くの用地取得が進んでおり、代替案はない。 |
| 再評価の経緯 | 平成18年度に事業着手しており、今回初めて再評価を行う。 |
| 事業主体の対応方針 | 再評価を行った結果、当事業を継続したい。 |

(出所：三重県「再評価書」に基づき監査人加工)

(評価)

費用対効果分析の結果は、総便益33.9億円、総費用25.0億円と算定され、費用便益比は1.4であった。費用便益比が、1.4と比較的1.0に近い事業である。また、3便益以外に通学路の確保、中川原橋の耐震性の確保の事業効果が見込まれる事業である。再評価の結果、事業継続が認められている。

なお、三重県公共事業再評価実施要綱の第3条第3項に「事業採択時の費用対効果分析の要因の変化、地元意向の変化等」を実施することになるが、事業採択時の事前評価が確認できなかった。当該事業は橋の架け替えが含まれているので、当初は維持管理事業であったため評価対象外とされていた可能性がある。

キ 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は0.02億円であるところ、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。

再評価 一般国道167号鷺方磯部バイパス

| | | | | | |
|---------|--|------|------|----|--------------------|
| 事業名 | 一般国道167号鷺方磯部バイパス | 事業区分 | 道路事業 | 課名 | 道路建設課 (志摩建設事務所) |
| 工期 | 昭和61年度～平成29年度 | | | | |
| 全体事業費 | 14,565百万円 | | | | |
| 当該路線の状況 | 当路線は、志摩地域と伊勢・鳥羽地域を連絡するとともに、志摩市内においては、市内を南北に横断する道路であり、沿線地域の生活・産業・観光を支える道路である。 | | | | |

| | |
|------------|--|
| 事業目的 | 志摩市市街地の交通渋滞を解消し、安全で円滑な交通の確保を図る |
| 事業内容 | 事業計画期間 32年間（昭和61年度～平成29年度） 全体事業費 14,565百万円 計画延長 L = 7,650m 幅員 W = 6.5 (12.25) m 主要構造物 礮部トンネル 橋梁 5橋 |
| 再評価の理由 | 平成22年度に再評価を実施後、一定期間（5年）が経過し、事業継続中であるため |
| 事業の進捗状況 | 平成26年度末の事業進捗率は92%（工事88%、用地100%） これまでに起点側1,280m、終点側2,930mを供用し、残区間は礮部町穴川から阿児町鶴方までの3,440m。現在、残区間の工事を進めている。 |
| 今後の見込み | 用地買収が完了し、未供用区間全区間着手済であるため、平成29年度に事業完了見込み。 |
| 社会経済状況等の変化 | 平成25年9月には、高速道路に連絡する第二伊勢道路が開通した。このことにより、高速道路を利用して志摩地域に訪れる観光客の利便性が向上している。また、平成28年の伊勢志摩サミット開催による全国的な知名度向上により、将来の観光客の増加が見込まれている。東日本大震災以降、志摩市においても大規模地震による津波被害が想定され、防災対策への意識が高まっている。 |
| 費用対効果分析 | 走行時間短縮便益 381.6億円 走行経費減少便益 52.1億円 交通事故減少便益 12.6億円 総便益 446.2億円 総費用 229.7億円 費用便益比 「1.9」 |
| その他の効果 | ア 救急救命医療への効果 大王、志摩方面から二次救急医療施設である志摩病院への救急搬送等において、鶴方駅周辺の渋滞が緩和されることにより、迅速な救急救命医療が可能となる。 イ 防災機能の強化 第一次緊急輸送道路に指定されている国道167号において、鶴方地内の低地部では、津波浸水被害も想定されることから、地域の高台を通過するパイパス計画は、被害発生後の避難や物資輸送などの防災機能も強化される。 |

| | |
|-----------|---|
| | <p>ウ 観光産業への効果</p> <p>高速道路に連絡する第二伊勢道路が開通し、高速道路を利用して志摩地域に訪れる観光客の利便性が向上しており、鵜方磯部バイパスの供用により、さらなる期待が寄せられている。</p> |
| 地元の意向 | <p>伊勢市・鳥羽市・志摩市・南伊勢町で構成される「伊勢・志摩連絡道路建設促進同盟会」から、朝夕の通勤時間帯や観光シーズンには交通渋滞が日常化し、観光客だけでなく救急医療など地域住民の日常生活にも大きな支障が生じているとして、早期完成が強く要望されている。</p> |
| コスト縮減 | <p>道路照明灯設置に際し、LED照明による維持管理費の削減を行い、コスト縮減を図っている。</p> |
| 代替案 | <p>用地買収も完了していることから、代替案はない。</p> |
| 再評価の経緯 | <p>当事業は、昭和61年度に事業着手し、これまでに平成12年度、平成17年度、平成22年度に再評価を実施している。再評価において、事業の妥当性が認められたことから事業継続を了承されている。なお、平成22年度の再評価において、「費用対効果分析においては、マニュアルに規定される便益だけでなく、観光・防災・救急救命等その他の効果について、背景も含めて説明されたい。」との意見があった。</p> |
| 事業主体の対応方針 | <p>再評価の結果、事業を継続したい。</p> |

(出所：三重県「再評価書」に基づき監査人加工)

(評価)

費用対効果分析の結果は、総便益446.2億円、総費用229.7億円、費用便益比1.9と計算された。当事業は全体工事期間として32年かかり、事業の再評価を4回実施している。平成22年度の再評価においては、「道路事業の費用対効果分析においては、マニュアルに規定される便益だけでなく、観光・防災・救急救命等その他の効果について、背景も含めて説明されたい。」との意見が付けられている。

費用便益比は、前回(平成22年度)は3.0であったが、今回(平成27年度)は1.9に低下している。

ク 費用便益分析の前回再評価との比較(一般国道167号鵜方磯部バイパス)【意見】

平成22年度に再評価を実施しており、その時点と比べ、費用便益分析の結果が低下しているが、今回評価しか記載されていない。

再評価 一般国道260号南島バイパスの項の意見参照

事後評価 主要地方道鳥羽松阪線（榎田橋工区）

| | | | | | |
|------------|---|----------|----------|--------|--------------------|
| 事業名 | 主要地方道鳥羽松阪線 （榎田橋工区） | 事業 区分 | 道路 事業 | 課 名 | 道路建設課 （松阪建設事務所） |
| 工期 | 平成 8 年度～平成 22 年度 | | | | |
| 全体事業費 | 8,059 百万円 | | | | |
| 当該路線の状況 | 事業箇所周辺は、松阪度会線交差点から市街地内の国道 42 号交差点までの区間が混雑しており、地域の主要幹線としての機能に支障をきたしていた。 | | | | |
| 事業の目的 | 交通渋滞緩和により円滑な交通を確保するとともに、老朽化した榎田橋の架け替えにより安全性を確保することで緊急輸送道路としての機能強化を図るもの。 | | | | |
| 事業の内容 | 事業期間 15 年間（平成 8 年度～平成 22 年度） 総事業費 8,059 百万円 （工事費 4,464 百万円、用地補償費 3,595 百万円） 事業延長 延長 L = 1.5 k m 幅員 W = 14.0(26.0)m 主要構造物 榎田橋（L = 279m） | | | | |
| 費用対効果分析 | 走行時間短縮便益 245.4 億円 走行経費減少便益 36.9 億円 交通事故減少便益 2.8 億円 総便益 285.1 億円 総費用 128.2 億円 費用便益比 「2.2」 | | | | |
| 費用対効果の検証 | 走行時間短縮効果 当該事業により、主要渋滞ポイントとなっていた榎田橋南詰交差点の渋滞が解消された。 交通事故減少効果 供用前：13.5 件/年 供用後：11.3 件/年 | | | | |
| その他の効果 | 当該事業区間の 4 車線化とともに、老朽化した榎田橋の架け替えにより、緊急輸送道路としての機能を強化した。 | | | | |
| 環境面への配慮 | 交通渋滞の緩和等により、CO ₂ （二酸化炭素）排出量が削減された。 | | | | |
| 社会経済情勢等の変化 | 県道松阪環状線が平成 18 年度に整備供用され、国道 42 号松阪多気バイパスが、現在国交省において整備中である。そのため、当該路線に接続する幹線道路の整備が進み、幹線道路ネットワークが完成することで、松阪市内における「渋滞解消効果」が期待されている。 | | | | |

| | |
|---------------|---|
| <p>県民の意見</p> | <p>ア 地域住民の意見 当該事業に関する住民の意見を得るため、平成 28 年 6 月に沿線地域を対象にアンケートを実施し、76%の住民が満足と回答している。</p> <p>当該事業に対して広く意見を伺うべく、平成 28 年 6 月に Web アンケート調査を実施し、86%の利用者が満足と回答している。</p> <p>イ 関係機関の意見 当該事業に対して、関係機関にヒアリング調査を実施した。 (松阪地区広域消防組合) 渋滞が緩和され、緊急走行時に安全に走行できるようになった。 (松阪市教育委員会) 渋滞が緩和され、道路の横断も安全になった。</p> |
| <p>再評価の経緯</p> | <p>平成 17 年度の再評価において、事業の妥当性が認められたことから、事業継続が了承されている。</p> |
| <p>今後の課題等</p> | <p>アンケート調査の不満と感ずる項目について、「完成までに長期間を要した」との回答が多くあった。当事業については、用地交渉が難航したことで、事業が長期にわたる結果となった。今後は、事務所内の各課が連携し、事業進捗の早い段階で一人でも多くの関係者に事業の必要性に対する理解をいただけるよう、わかりやすい説明に努めていく。</p> |

(出所：三重県「事後評価書」に基づき監査人加工)

(評価)

費用対効果分析の結果は、総便益 2 8 5 . 1 億円、総費用 1 2 8 . 2 億円、費用便益比 2 . 2 と計算された。当事業は全体工事期間として 1 5 年かかり、事業の再評価を平成 1 7 年度に実施している。

アンケート結果によれば、多くの回答者が不満と感じた項目が、「完成までに長期間を要した」ことであった。用地交渉が難航したことにより、事業期間が長期にわたる結果となった。

ケ 費用便益分析の前回再評価との比較 (主要地方道鳥羽松阪線 (櫛田橋工区))【意見】

平成 1 7 年度に再評価を実施しており、その時点と比べ、費用便益分析の結果が変わっているものと考えられるが、今回評価しか記載されていない。

再評価 一般国道 2 6 0 号南島バイパスの項の意見参照

事後評価 相川小戸木橋線

| | | | | | |
|----------|---|--------|--------|----|-------------------|
| 事業名 | 相川小戸木橋線 | 事業区分 | 街路事業 | 課名 | 都市政策課 (津建設事務所) |
| 工期 | 平成9年度～平成22年度 | | | | |
| 全体事業費 | 3,420百万円 | | | | |
| 当該路線の状況 | 歩道がなく電柱も建っていることから十分な歩行空間がないうえ、中心市街地であるため交通量も多いことから、歩行者、自転車、自動車の輻輳がみられ、安全な交通環境が確保できていない状況にあった。 | | | | |
| 事業の目的 | 平成元年度から久居市駅前地区市街地再開発事業に着手し、平成10年度に供用された再開発ビル「ポルタひさい」を核とした津駅周辺に次ぐ拠点が形成された。このような中、地域の再開発事業の一役を担う事業として久居駅から国道165号までのアクセス時間の短縮、安全・安心な歩行者自転車空間の確保、良好な景観の形成、都市防災機能の向上を図るもの。 | | | | |
| 事業の内容 | 事業期間 14年間(平成9年度～平成22年度) 全体事業費 3,420百万円 道路延長 L = 504m 道路幅員 W = 22.0m | | | | |
| 費用対効果分析 | 基準年 | H18 | H27 | | |
| | 走行時間短縮便益 | 63.7億円 | 44.5億円 | | |
| | 走行経費減少便益 | 9.2億円 | 5.6億円 | | |
| | 交通事故減少便益 | 0.2億円 | 1.5億円 | | |
| | 総便益 | 73.1億円 | 51.5億円 | | |
| | 総費用 | 35.4億円 | 46.0億円 | | |
| | 費用便益比 | 「2.1」 | 「1.1」 | | |
| 費用対効果の検証 | 交通量 今後津市の人口が平成27年から平成42年にかけて約10%減少することから、平成27年の実測交通量約1万台/日に対して平成42年の交通量推計結果が8,400台/日に減少。 交通事故 供用前：6件/年 供用後：3件/年 | | | | |
| その他の効果 | ア 交通の円滑化 整備前は、旧県道と国道165号は立体交差であるため、路線相互の流出入については側道によるアクセスが必要であった。相川小戸木橋線の整備によって、国道165号に平面で接続し、国道165 | | | | |

| | |
|------------|---|
| | <p>号とのアクセスが良くなった。</p> <p>イ 安全性の向上 道路の両側に 4.0mの自歩道が整備され、安全な歩行空間が確保できた。</p> <p>ウ 良好な景観の形成 電線共同溝事業による電線類の地中化により、空が広く、美しく見える良好な景観が形成された。</p> <p>エ 都市防災機能の向上 電線共同溝事業による電線類の地中化により、大規模地震などの自然災害による電線切断や電柱倒壊などの被害を防止するとともに、ライフラインの寸断を防止する。</p> |
| 環境面への配慮 | 排水性舗装の採用により、騒音が抑制された。 |
| 社会経済情勢等の変化 | 国道 23 号の中勢バイパスは、平成 27 年 2 月に県道家所阿漕停車場線から国道 165 号までの間が開通し、全線 33.8 k mのうち約 28.1 k m (約 83%) を供用したことから、国道 165 号へのアクセスの良い相川小戸木橋線の重要性はますます高まっている。 |
| 県民の意見 | 沿道住民を対象にアンケート調査を実施 (アンケート結果) 安全性やアクセス性の向上、景観形成の点で評価されている。 |
| 再評価の経緯 | 平成 18 年度の再評価において、事業の妥当性が認められたことから、事業継続が了承されている。ただし、「歩道の安全・適正な利用に関する調査を行い、本事業に反映することを希望するものである。」との意見が付されている。 |
| 今後の課題等 | 街路事業は、都市内において実施する道路の改築・新築事業であり、市民生活や経済活動に伴う交通の円滑化を図るのみではなく、災害時などに活用できる道路としての機能強化、都市の基盤として「まちづくり」に大きく寄与する重要な役割を担っている。これら多岐にわたる事業効果を考慮しつつ、事業箇所の重要性、緊急性を勘案しながら、計画的に整備を推進していく。 |

(出所：三重県「事後評価書」に基づき監査人加工)

(評価)

費用対効果分析の結果は、総便益 5 1 . 5 億円、総費用 4 6 . 0 億円、費用便益比 1 . 1 と計算された。当事業は全体工事期間として 1 4 年かかり、事業の再評価を平成 1 8 年度に実施している。

アンケート結果によれば、不満と感じた項目は、「交通渋滞が増えた」「スピードを出

す車が多くなった」とのことであった。

コ 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（図表4 - 2 - 15）を考慮することも考えられる。

【図表 4 - 2 - 1 5】林野公共事業における便益項目

| 事業実施による便益項目 | | 治山事業 | 森林整備事業 |
|-------------|-------------------|------|--------|
| 一般交通便益 | 走行時間短縮便益 | | ○ |
| | 走行経費減少便益 | | ○ |
| 森林の総合利用便益 | アクセス時間短縮等便益 | | |
| | アクセス時間短縮便益 | | ○ |
| | アクセス経費減少便益 | | ○ |
| | ふれあい機会創出便益 | | ○ |
| | フォレストアメニティ施設利用便益 | | |
| | 利用確保便益 | | ○ |
| | 施設滞在便益 | | ○ |
| | 副産物増大便益 | | ○ |
| 災害等軽減便益 | 災害時迂回路等確保便益 | | ○ |
| | 防火帯便益 | | ○ |
| | 災害復旧経費縮減便益 | | ○ |
| 維持管理費縮減便益 | | | ○ |
| 山村環境整備便益 | 生活用水確保便益 | | ○ |
| | 生活排水浄化便益 | | |
| | し尿処理経費等縮減便益 | | ○ |
| | 浄化槽設置経費縮減便益 | | ○ |
| | 集落内臭気防止便益 | | ○ |
| | 集落内除雪便益 | | ○ |
| | 土地創出便益 | | ○ |
| | 生活安定確保便益 | | ○ |
| その他の便益 | 通行安全確保便益 | | ○ |
| | 環境保全確保便益 | | ○ |
| | 森林内施設管理経費縮減便益便益 | | ○ |
| | ボランティア誘発便益 | | ○ |
| | 海岸防災林造成に関する文化保全便益 | ○ | |

(出所：林野庁ホームページ)

入札から工事完了までの事務

1 概要

県が行う建設工事等の契約は、一般競争入札、指名競争入札又は随意契約により締結される。建設工事等とは、建設工事、測量業務及び設計業務をいう。各業務により、受託者の決定方法が異なっている。

建設工事については、原則すべて、一般競争入札により工事受託者が決定される（三重県一般競争入札実施要綱第2条）。ただし、工事の特殊性により指名競争入札による受託者の決定や、緊急性等を理由に随意契約により締結される建設工事も発生する。

一方、測量業務及び設計業務については、各業務内容により適切な受託者の選定条件が設定される。

一般競争入札においては、予定価格が1,500万SDR（注）未満のものは、原則、条件付き一般競争入札としている。条件付き一般競争入札のうち、発注業種が土木一式工事で予定価格が5,000万円以上のものは、落札者の決定方式は原則、総合評価方式を採用している。

総合評価方式とは、建設工事及び設計業務等の品質を高めることを目的に、価格と価格以外の要素（技術的要素等）を総合的に評価して落札者を決定する方式である。また、総合評価方式のうち、施工体制確認型総合評価方式は、建設工事において入札参加者の申し込みに係る価格が、調査基準価格（三重県低入札価格調査実施要領第3条により算定した額）に満たない場合、その入札参加者が入札時に施工体制審査意向確認書を提出した場合、品質確保の実効性、施工体制確保の確実性及び見積書等との関連性に関する体制がすべて構築されることを確認する審査を行い、評価値の補正を行う方式である（三重県施工体制確認審査マニュアル 3. 施工体制の審査（3））。

建設工事においては、施工体制確認型総合評価方式にて実施されている（三重県総合評価方式実施要領第3条第3項）。

（注）SDR：一般的に「特別引出権」と訳される。IMF（国際通貨基金）の発表する国際金融統計を基礎に、IMF加盟国の主要国通貨である米ドル、ユーロ、日本円及び英ポンドの4大通貨レートの一定期間の加重平均によってその価値が決定される（出所：日本貿易振興機構ホームページ）。「地方公共団体の物品等又は特定役務の調達手続の特例を定める政令（平成7年政令第372号）」により特定役務のうち建設工事の調達契約においては1,500万SDRと規定されており、平成30年3月31日までは24億7千万円である。

建設工事における総合評価方式は、予定価格を基準とし、図表4-3-1のように、簡易型、標準型及び高度技術提案型の3つの型式に分類される（三重県総合評価方式の運用ガイドライン 3. 建設工事における総合評価方式の分類）。

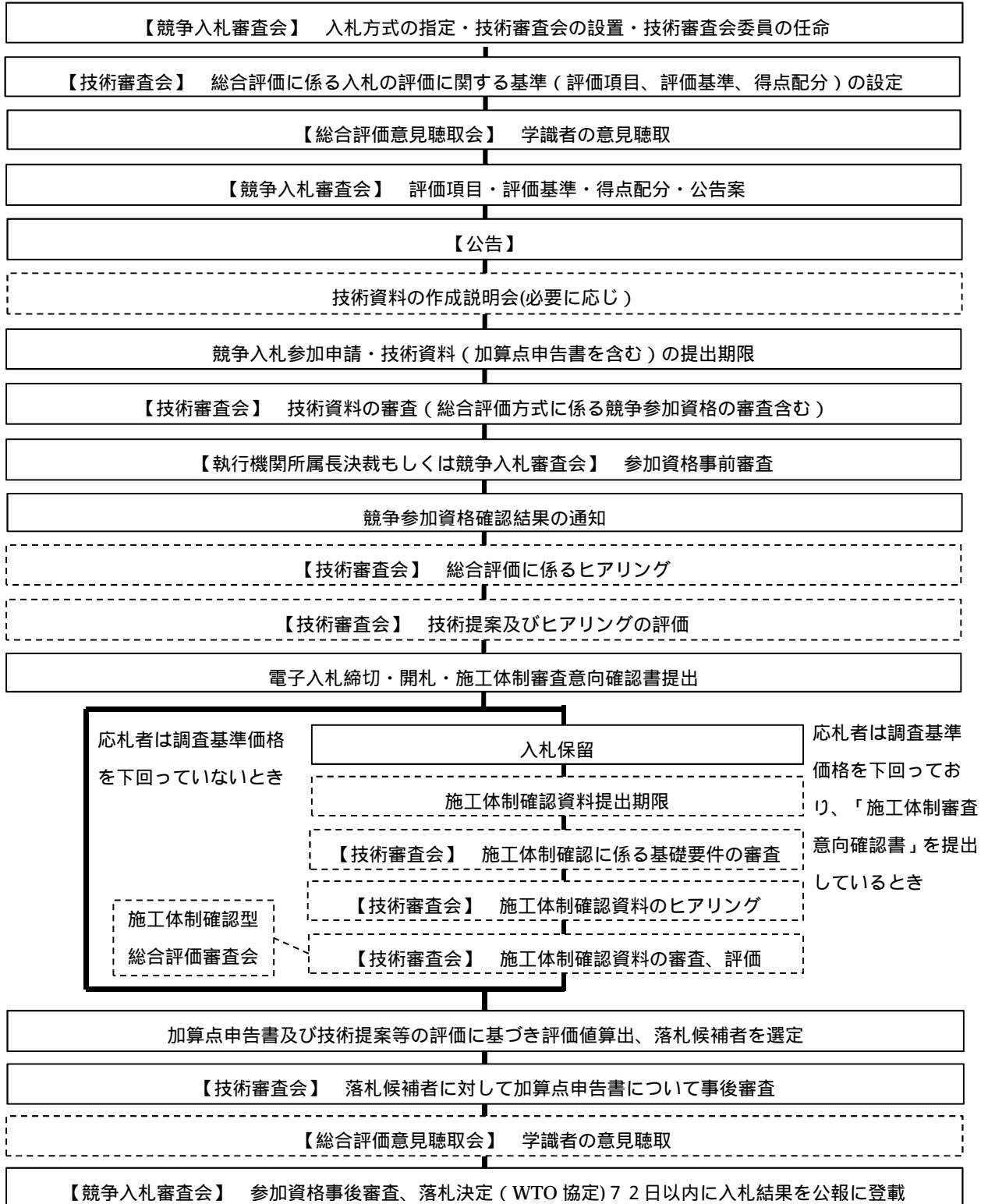
【図表4-3-1】総合評価方式の型式別分類表

| 型式 | 分類基準 (予定価格) | 内容 |
|---------|--------------------------|---|
| 簡易型 | 3千万円以上 12億円未満 | 発注者が示す仕様に基づき、適切で確実な施工を行う能力を求めるもの |
| 標準型 | 12億円以上 ただし、2億円以上にも適用可 | 発注者が示す標準的な仕様（標準案）に対し社会的要請の高い特定の課題について施工上の工夫等の技術提案を求めることにより、公共工事の品質をより高めることを期待するもの |
| 高度技術提案型 | 12億円以上 | 社会的要請の高い特定の課題について、構造上の工夫や特殊な施工方法等を含む高度な技術提案を求めることにより、民間企業の優れた技術力を活用し、公共工事の品質をより高めることを期待するもの |

（出所：三重県「三重県総合評価方式の運用ガイドライン（平成28年度版）」）

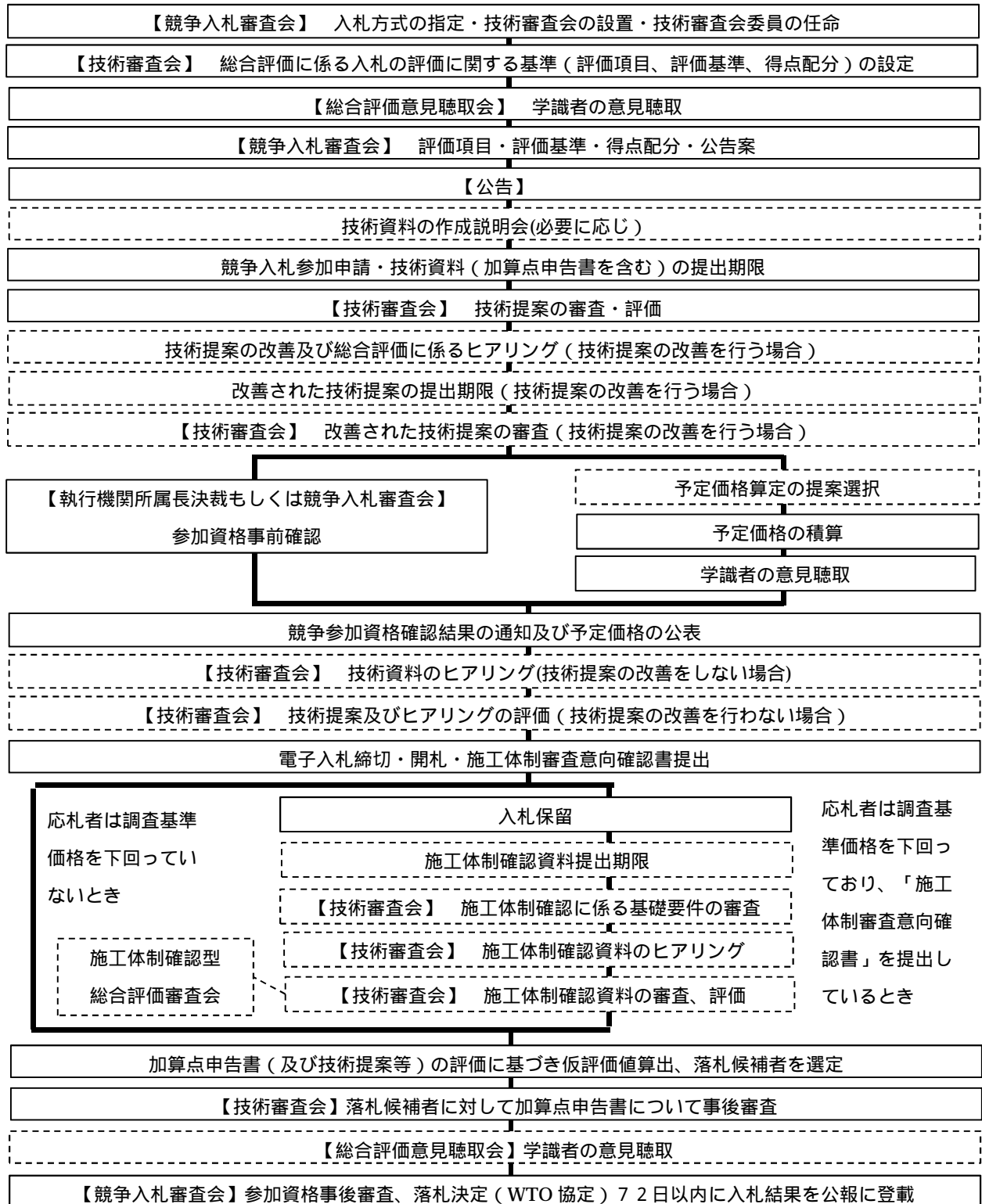
図表4-3-1で示した分類により、業務フローが異なる。入札から落札決定までの業務フローは、図表4-3-2及び図表4-3-3とおりであり、主に技術提案による予定価格の積算、公表や学識者の意見聴取といった行為は、高度技術提案型の特色である。

【図表 4 - 3 - 2】施工体制確認型総合評価方式（簡易型及び標準型）の業務フロー



（出所：三重県「三重県総合評価方式の運用ガイドライン（平成28年度版）」に基づき監査人一部加工）

【図表 4 - 3 - 3】施工体制確認型総合評価方式（高度技術提案型）の業務フロー

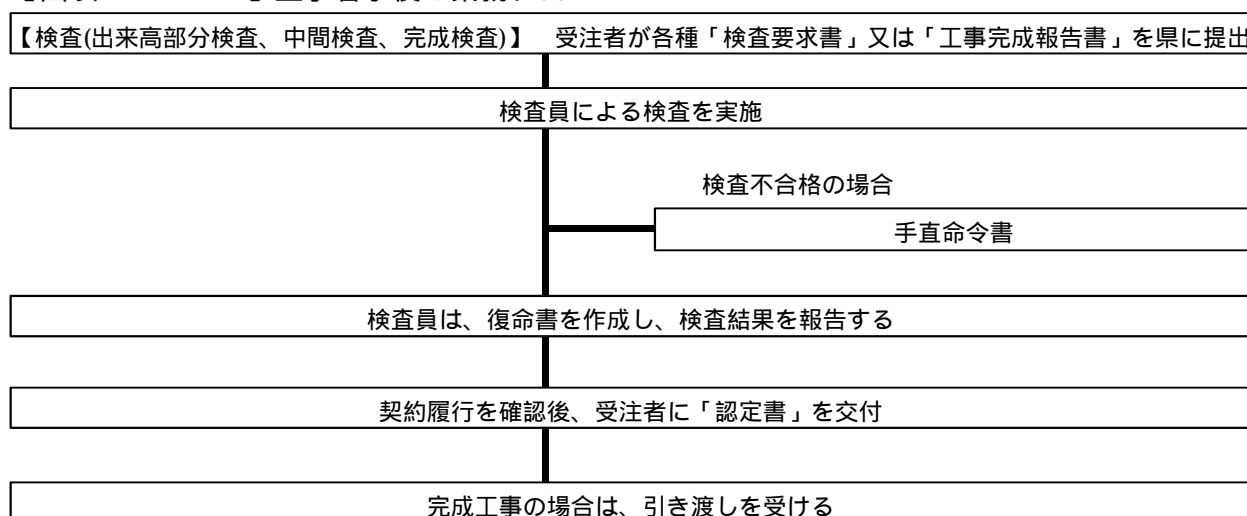


（出所：三重県「三重県総合評価方式の運用ガイドライン（平成28年度版）」に基づき監査人一部加工）

契約金額が2億円未満（平成29年度より3億円未満）の場合は、決裁権限者は各建設事務所の所長である。2億円以上5億円未満の場合（平成29年度より3億円以上5億円未満）は、県土整備部長決裁、5億円以上の契約が発生した場合は、県知事決裁となる。本庁決裁となる場合、前述した業務フローにおける各事務所の審査会による審査を経た後、本庁審査会による審査が必要となる。

上記のフローで落札者が決定され、工事請負契約が締結される。その契約締結後、工事完了までの事務フローは図表4-3-4となる。

【図表4-3-4】工事着手後の業務フロー



（出所：三重県「三重県建設工事検査規則」）

検査において、契約履行の状況を確認する。例えば提出された技術資料や施工体制確認書など、総合評価方式にて受託者に選定された評価項目について、適切に履行されることを確認する。履行を確認する方法は、受注者と発注者が協議し、契約締結後14日以内に、「履行確認方法一覧表」（図表4-3-5）を受注者が作成し、発注者に提出される。また、履行の確認は、「技術提案等履行確認書」（図表4-3-6）により、工期内に行われる（建設工事請負契約書の特約事項第4条）。

【図表 4 - 3 - 5】履行確認方法一覧表

| 1. 工事番号及び工事名 | | | | |
|---|------|---|-----------|--|
| 平成 年度 | 第 号 | 工事 | | |
| 2. 履行確認方法一覧表 | | | | |
| 技術提案等の内容（※1） | 確認方法 | 確認予定時期 | | |
| (1) 県内産資材の使用 | | | | |
| (2) 県内企業による施工 ※下請け（再下請負業者全てを含む）において、当該工種（建設業法による28業種）全て（又は一部）を県内の企業（三重県内に本店及び建設業法上の主たる営業所を有する企業）で施工すること。 | | | | |
| (3) 施工計画 | | | | |
| (4) 品質管理 | | | | |
| (5) 周辺環境 | | | | |
| (6) 特記課題 | | | | |
| (7) 施工体制（※2） | | | | |
| <p>※1 技術提案等の内容は、必要に応じて記載する。</p> <p>※2 施工体制確認資料の内容に応じて詳細に記載する。</p> | | | | |
| 平成 年 月 日 上記について承認する。 | | <table border="1" style="margin: auto;"> <tr> <td style="padding: 5px;">専任 監督員</td> </tr> <tr> <td style="height: 40px;"></td> </tr> </table> | 専任 監督員 | |
| 専任 監督員 | | | | |
| | | | | |

(出所：三重県「建設工事請負契約書の特約事項」様式 - A)

【図表 4 - 3 - 6】技術提案等履行確認書

| | | | |
|--|---|-----------|--|
| 1. 工事番号及び工事名 | | | |
| 平成 年度 | 第 号 工 事 | | |
| 2. 履行確認内容 | | | |
| 技術提案等の内容（※1） | 確認結果（※2） | | |
| | 履行 不履行 | | |
| | 履行 不履行 | | |
| | 履行 不履行 | | |
| ※1 技術提案等の内容は、必要に応じて記載する。 ※2 専任監督員は履行確認後、履行・不履行のいずれかに○をする。 | | | |
| 上記について、履行確認しました。 | | | |
| 確認日 | 平成 年 月 日 | | |
| | <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: 0;"> <tr> <td style="text-align: center; padding: 2px;">専任 監督員</td> </tr> <tr> <td style="height: 40px;"></td> </tr> </table> | 専任 監督員 | |
| 専任 監督員 | | | |
| | | | |

(出所：三重県「建設工事請負契約書の特約事項」様式 - B)

建設工事が当初の契約内容から設計変更等に伴う請負代金額又は工期の変更が生じる場合は、変更契約書を締結する。

当初請負代金額から250万円以上の契約金額の変更を行った場合は、変更契約締結後、「変更契約一覧表」を作成し、競争入札審査会に報告する。ただし、「変更契約一覧表」に代えて、「変更施工伺」の写しと「変更理由書」及び「変更契約書」の表紙の写しにより報告できるものとされている。

また、当初請負代金額の30%以上または2,000万円以上の増額変更となる場合は、「追加工事（工事変更）施行伺い」を作成し、競争入札審査会にその適否を諮ることとされている。

設計変更に係る手続一覧は、図表4-3-7のとおりである。

【図表 4 - 3 - 7】変更契約内容別の手続一覧

1. 設計変更
増額に係るもの

| 当初請負代金額に対する変更金額の割合 | 適用 | 変更金額 (請負金額ベース) | 変更契約締結前 | | 受注者向け (様式) | 変更契約締結後 | |
|---------------------------|-------|----------------------|-------------------|-------------------|--------------------|--------------------|-------------------|
| | | | 競争 審査会 (様式) | 本庁 事業課 (様式) | | 競争 審査会 (様式) | 本庁 事業課 (様式) |
| 30%未満 | — | 250万円未満 | — | — | 変更契約時協議 (変更契約書) | — | — |
| | かつ | 250万円以上 2,000万円未満 | — | — | 変更契約時協議 (変更契約書) | 報告 (様式6) | — |
| | かつ | 2,000万円以上 | 諮る (様式5) | — | 変更契約時協議 (変更契約書) | — | — |
| 30%以上 | または | 3,000万円以上 | 諮る (様式5) | 協議 (様式1) | 変更契約時協議 (変更契約書) | — | — |
| 当初請負代金の30%が 100万円未満の場合 | かつ | 100万円以上 | | | | | |
| | 30%以上 | かつ | | 100万円未満 | — | 変更契約時協議 (変更契約書) | — |

減額に係るもの

| 当初請負代金額に対する変更金額の割合 | 適用 | 変更金額 (請負金額ベース) | 変更契約締結前 | | 受注者向け (様式) | 変更契約締結後 | |
|--------------------|----|-------------------|-------------------|-------------------|--------------------|-------------------|-------------------|
| | | | 競争 審査会 (様式) | 本庁 事業課 (様式) | | 競争 審査会 (様式) | 本庁 事業課 (様式) |
| — | — | 250万円以上 | — | — | 変更契約時協議 (変更契約書) | 報告 (様式6) | — |

2. 追加工事

| 当初請負代金額 (直近の変更請負代金額) に対する変更金額の割合 | 適用 | 追加工事金額 (請負金額ベース) | 変更契約締結前 | | 受注者向け (様式) | 変更契約締結後 | |
|--|----|---------------------|-------------------|-------------------|--------------------|-------------------|-------------------|
| | | | 競争 審査会 (様式) | 本庁 事業課 (様式) | | 競争 審査会 (様式) | 本庁 事業課 (様式) |
| — | — | 250万円未満 | — | — | 変更契約時協議 (変更契約書) | 報告 (様式6) | — |
| — | — | 250万円以上 | 諮る (様式5) | — | 変更契約時協議 (変更契約書) | — | 報告※ (様式5-1) |

※ただし、本庁決裁に係るもの

3. 軽微な変更

| 当初請負代金額 (直近の変更請負代金額) に対する変更金額の割合 | 適用 | 変更見込金額 (請負金額ベース) | 変更契約締結前 | | 受注者向け (様式) | 変更契約締結後 | |
|--|----|---------------------|-------------------|-------------------|--|-------------------|-------------------|
| | | | 競争 審査会 (様式) | 本庁 事業課 (様式) | | 競争 審査会 (様式) | 本庁 事業課 (様式) |
| 10%未満 | かつ | 1,000万円未満 | — | — | 軽微な設計変更伺い (様式2)で決裁後、 軽微な設計変更通知書 (様式3)にて受注者に 通知 | — | — |
| 当初請負代金の10%が 100万円未満の場合 | かつ | 100万円未満 | | | | | |
| 10%以上 | | | | | | | |

(出所：三重県「三重県建設工事設計変更要領」参考資料1)

2 発見事項

(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、図4-3-8のような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。

【図表4-3-8】チェックリスト一覧

| チェックリスト一覧 | | | | | | | |
|-----------|---|--------|---|--------------------------------|-------------------------------|--------|-------------|
| NO | 項目 | チェック段階 | チェック者 | 目的 | 活用方法 | 決裁時に添付 | 備考 |
| 1 | 委託業務用(測量・設計・地質調査) | 発注前 | 担当者(事業課) 検算者(事業課) 課長(事業課) | 発注内容の確認 | 発注前に積算内容も含めた発注内容の適否打合せ実施時に活用 | | |
| 2 | 発注前打合せ用 | 発注前 | 担当者(事業課) 検算者(事業課) 照査者(工事統括課) 課長(事業課) | 発注内容の確認 | 発注前に積算内容も含めた発注内容の適否打合せ実施時に活用 | | |
| 3 | 工事検算用 | 発注前 | 担当者(事業課) 検算者(事業課) 照査者(工事統括課) 課長(事業課) | 工事入札手続き中止防止 | 入札中止につながるような項目についての確認に活用 | | |
| 4 | 入札サービス用 総務課と調整し最新版を使用 | 公告手続時 | 担当者(事業課) 担当者(総務課) 検算者(事業課) | PPJ添付の公告内容の確認 | PPJ添付時に添付ミスや漏れがないかの確認に活用 | | |
| 5 | 現場完了時確認用 | 工事完成時 | 担当者(事業課) 事業課長 | 工事完成に当たり適正に引継ぎができる状態になっているかの確認 | 工事完了に当たり引継ぎ準備が完了しているかの確認に活用 | - | |
| 6 | 積算参考資料チェックリスト | 発注前 | 担当者(事業課) 検算者(事業課) | 工事入札手続き中止防止 | 工事費積算参考資料の施工条件等と積算内容の不整合のチェック | | |
| 参考 | (委託業務・工事) 提出書類チェック表(検査前) 検査事務時にシステムからの出力 様式を使用 | 検査前 | 専任監督員 | 完成検査に当たり適正に書類が作成されているかの確認 | 検査前に専任監督員が書類の漏れがないかの確認に活用 | - | 委託用 ・工事用 |

(出所：三重県の一建設事務所入手資料)

イ 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【意見】

本庁決裁となる建設工事に係る契約時提出書類の確認方法は、本庁が作成したチェックリストを使用し、法改正等による変更点があれば当該チェックリストを更新する。このチェックリストを各建設事務所が使用して本庁に提出している。しかし、各建設事務所にて最終決裁される建設工事に係る案件の契約時提出書類の確認方法は、本庁から通知された法改正等による変更点を各建設事務所の地域性に合わせ本庁作成のチェックリスト等をアレンジした各建設事務所独自のものを使用している。

今回の監査で抽出した建設工事に関して各建設事務所で実施された提出書類の確認は、各建設事務所で使用しているチェックリスト等を用いて漏れなく適切に実施していることは確認できた。

しかし、各建設事務所で使用しているチェックリスト等の更新を各建設事務所に任せると、業務品質の維持は各建設事務所にゆだねることになり、適切に運用されているかがわかりにくくなる。

建設工事の規模に応じて、各建設事務所が最終決裁権限を持つことは有用ではあるが、同一の業務品質を担保するため、本庁による管理は必要な行為である。チェックリスト等を更新した場合、本庁が様式を確認するなど、本庁による実効性のある管理を行うことが望まれる。

ウ 入札方法の検討【意見】

県では、落札者の決定方式が価格競争の案件で最低制限価格を、総合評価方式の案件で低入札調査基準価格を設定している。価格競争の案件では最低制限価格未満での入札では失格になるが、総合評価方式の案件では低入札調査基準価格未満での入札であっても低入札価格調査により、契約の内容に適合した履行が確保されると判断された場合は契約が締結される。

各建設事務所でいくつかの総合評価方式の案件について入札状況を閲覧したところ、低入札調査基準価格と同価格での入札者が複数ある案件が発生していることを確認した。これは、予定価格を事後公表とした場合に当該価格を探ろうとする不当な圧力を防止するため、県は平成14年度から予定価格を事前公表する入札方法を採用した影響と考えられる。その弊害として、適切な見積りを行うことなく事前公表された予定価格から類推した低入札調査基準価格で入札する事態が生じていることが懸念される。

現在、県も同様の懸念を感じており、県土整備部が実施する総合評価方式の案件で、土木一式工事で一定の評価を得ている業者を対象に、予定価格の事後公表を試行している。また、同様に予定価格の事後公表に向けた取組を他の地方公共団体でも検討されている状況である。

予定価格の事前公表の入札方法は、価格の情報漏洩のような不正行為の防止には効果

的であったが、市場及び業者間の適正な見積りによる競争が損なわれるリスクが生じる。ゆえに、現在、試行されている予定価格の事後公表での入札方法について、試行した結果について分析を行い、予定価格の公表方法について双方のメリット・デメリットを慎重に評価し、引き続き変更の要否について検討することが望まれる。

(2) 四日市建設事務所

ア 受益者負担割合のチェック【意見】

管轄する地域において、都市部における道路整備の一環として、都市交通を円滑化するなどを目的とした事業が行われている。当該事業のうち、平成19年度より実施されている連続立体交差事業に係る部分については、地方公共団体が都市計画事業として実施するうえで、当該事業に関連する事業者も連続立体交差による受益分の負担をすることとなっており、その受益者負担割合については、国土交通省が策定している「都市における道路と鉄道との連続立体交差化に関する要綱」及び「都市における道路と鉄道との連続立体交差化に関する細目要綱」に基づき算定されている。これに基づくと、負担割合は県負担が95%、事業者が5%と算定され、この受益者負担割合が適用される対象費用は、高架施設費が該当する。

今回、検討対象とした連続立体交差事業の平成28年度協定額のうち、高架施設費の受益者負担額について、県の負担割合を算出したところ、93.9%となっており、前述の受益者負担割合の設定値と若干異なっていた。

このような事象が発生した要因は、事業の初期段階において、鉄道事業者側が受益者負担額の一部について事業者側にて予算を確保できなかったが、連続立体交差事業を円滑に進め、早期供用を実現するため、例えば、平成20年度においては、県の負担割合が99.2%のように、事業者が予算を確保できなかった分を県が先行負担したためであり、この先行負担分については工事完了となる最終年度までに前述の受益者負担割合になるように、事業者側の負担額が調整された結果であるとの回答を得た。

協定書には、負担割合についての明記はなく、毎年度の負担額については、双方で協議し負担金算定調書にて定めるとの記載のみである。そのため、最終年度までに調整することに鑑みると、明らかな協定書違反というわけではない。

しかし、毎年度の負担額について双方で協議した結果である負担金算定調書は作成されているが、県の負担が先行することについて協議したような経緯は文書として残されていない。今後は、そのような決定に至った経緯を協議記録として残しておくことが望まれる。

道路占用管理

1 概要

(1) 道路法で制定されている道路占用管理の概要

道路占用とは、下記に掲げる工作物、物件又は施設を設け、継続して道路を使用することをいう（道路法第32条第2項第1号カッコ書）。

【図表4-4-1】 占用の許可を要する対象物

| 区分 | 対象物 |
|----|---|
| 1 | 電柱、電線、変圧塔、郵便差出箱、公衆電話所、広告塔その他これらに類する工作物 |
| 2 | 水管、下水道管、ガス管その他これらに類する物件 |
| 3 | 鉄道、軌道その他これらに類する施設 |
| 4 | 歩廊、雪よけその他これらに類する施設 |
| 5 | 地下街、地下室、通路、浄化槽その他これらに類する施設 |
| 6 | 露店、商品置場その他これらに類する施設 |
| 7 | 前各号に掲げるものを除く外、道路の構造又は交通に支障を及ぼす虞のある工作物、物件又は施設で政令で定めるもの |

（出所：「道路法」第32条第1項抜粋）

上表の対象物を以って、継続して道路を使用しようとする場合には、道路管理者である県の許可を受けなければならないことになっている（道路法第32条第1項）。そのため、道路を占用しようとするものは、県から道路占用の許可を受けて、占用することが可能となる。

道路占用の許可基準は、図表4-4-1に該当するものであって道路の敷地外に余地がないためにやむを得ないものであり、かつ、図表4-4-2に掲げる事項について政令で定める基準に適合する場合に限り、県は許可を与えることができるとなっている（道路法第33条第1項）。

【図表 4 - 4 - 2】占用の許可申請に必要な事項

| 区分 | 事項 |
|----|---------------|
| 1 | 道路の占用の期間 |
| 2 | 道路の占用の場所 |
| 3 | 工作物、物件又は施設の構造 |
| 4 | 工事実施の方法 |
| 5 | 工事の時期 |
| 6 | 道路の復旧方法 |

(出所：「道路法」第32条第2項抜粋)

道路占有に対して、道路管理者である県は、道路の占有につき占有料を徴収できるとなっている。また、占有料の額及び徴収方法は、県の条例で定めることとなっている(道路法第39条)。よって、県が定めた徴収条例に基づき、算定された占有料を徴収している。

(2) 道路法に基づく、県での道路占有管理の概要

県が道路占有管理をすべき対象の道路とは、道路法第13条第1項の規定により県が管理すべき国道及び道路法第15条の規定により県が管理する県道である(三重県道路占有等に関する規則第2条)。

道路占有の許可を申請する者は、「道路占有許可申請書」を県に提出し、許可を受ける必要がある。許可をした道路占有案件については、県は「道路占有許可申請書」に記載された事項を道路占有システムに入力することによって、道路占有を台帳管理している。

占有料の額は、県が定めた「三重県道路占有料等徴収条例」に基づき算定されている。この条例には、占有料の免除及び減免についても下表のように規定されている。

(占有料の減免)

第三条 知事は、次の各号に掲げる占有物件(法第四十条に規定する占有物件をいう。以下同じ。)に係る占有料については、前条の規定にかかわらず、免除するものとする。

- 一 地方公共団体の行う事業に係るもの
- 二 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構が建設し、又は災害復旧工事を行う鉄道施設
- 三 電気事業法(昭和三十九年法律第七十号)第二条第一項第十七号に規定する電気

事業者又は電気通信事業法（昭和五十九年法律第八十六号）第百二十条第一項に規定する認定電気通信事業者（以下「認定電気通信事業者」という。）が設ける架空の道路横断電線及び道路横断電話線並びに各戸引込線（ただし、認定電気通信事業者が設けるものにあつては、電気通信事業法第百二十条第一項に規定する認定電気通信事業の用に供するものに限る。）

四 占用物件たる電柱又は電話柱を支えている支柱及び支線

五 水道法（昭和三十二年法律第百七十七号）の規定に基づいて設ける水管

六 側溝、路端又はのり面に鉄板、板等を常置する軽易な通路

七 農道、林道その他公共の用に供する通路

八 公職選挙法（昭和二十五年法律第百号）による選挙運動のために使用する立札、看板その他の物件

九 道路運送法（昭和二十六年法律第百八十三号）第三条第一号イに規定する一般乗合旅客自動車運送事業（以下「乗合自動車事業」という。）に係る待合所

2 知事は、次の各号に掲げる占用物件に係る占用料については、前条の規定にかかわらず、規則で定める額を減額するものとする。

一 ガス事業法（昭和二十九年法律第五十一号）第二条第十二項に規定するガス事業者の設けるガス管

二 駐車場法（昭和三十二年法律第百六号）第十七条第一項に規定する都市計画において定められた路外駐車場

三 乗合自動車事業に係る停留所の標識

3 前二項に規定するもののほか知事が特に必要と認めた場合は、前条に定める占用料の額を減免することができる。

（出所：三重県「三重県道路占用料等徴収条例」）

県は一定の基準を設けて、「三重県道路占用料等徴収条例」第3条第3項に減免及び免除の対象物件及び減免割合を規定している。

占用料は、道路占用システムへの入力事項、例えば占用物件、規模、数量及び占用期間を以って、設定された占用料に基づき、自動計算される。また、減免及び免除の対象となる案件については、規定された減免率を担当者によって数値入力されることにより、減免後の占用料が計算される仕組みとなっている。

その後、算定された占用料が記載された「道路占用許可申請書」は、「三重県事務決裁及び委任規則」に基づき、権限を委任された各建設事務所長により決裁を受けることにより、承認される。

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。占用を完了した場合は、道路占用者は速やかに「道

路占用完了届」を県に提出することになる（三重県道路占用等に関する規則第5条）。

占用料の徴収については、道路占用の許可を受けた日から1か月以内に納入通知書により一括して徴収する。年度を跨ぐ場合には、翌年度分を当該年度の4月30日までに徴収する。また、徴収した占用料は、県が一定の規定により占用の許可を取り消した場合を除き、返還はされない。

一方、納入通知書にて定めた納付期限を超えた場合には、延滞期間に応じた利息分も徴収することとしている（三重県道路占用等に関する規則第6条）。

2 発見事項

ア 道路占用開始届の未入手【指摘】

熊野建設事務所の下記案件の道路占用に係る関係書類を閲覧し、以下の内容を発見した。

| | |
|--------|-------------------------------|
| 申請者名 | 株式会社 部 部長 |
| 路線名 | 一般国道169号 |
| 占用の目的 | 支持物の設置 |
| 占用場所 | 三重県熊野市神川町 神上地内 |
| 許可年月日 | 平成28年10月 3日 |
| 占用期間 | 平成28年10月 3日 から 平成29年 3月31日 まで |
| 占用料(円) | 1,800 |

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。

アセットマネジメント

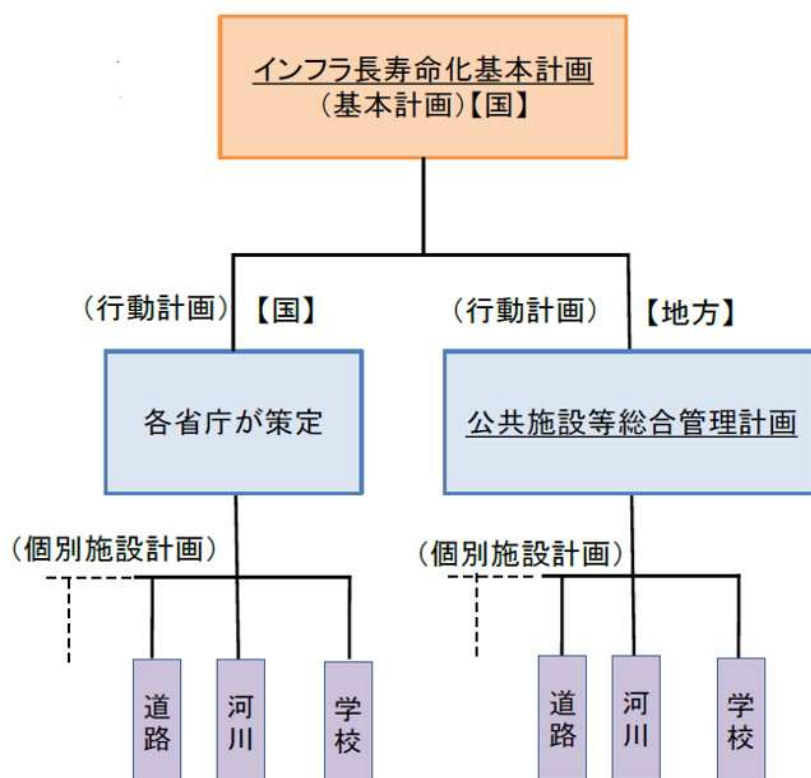
1 概要

(1) 県全体で定められた方針

ア みえ公共施設等総合管理基本方針（公共施設等総合管理計画）

全国的に公共施設等の老朽化が課題となってきたことを受けて、平成25年11月に、国により「インフラ長寿命化基本計画」が策定された。この中では、メンテナンスサイクルの実行や体制の構築等により、トータルコストを縮減・平準化するといった大きな方針が示されるとともに、地方公共団体を含む各公共施設等の管理者に対して、管理している公共施設等に係る「インフラ長寿命化計画（行動計画）」や、さらに施設類型ごとの「個別施設計画」の策定が求められた。なお、「インフラ長寿命化計画（行動計画）」については、後に総務省により「公共施設等総合管理計画」として策定が要請された。

【図表4-5-1】公共施設等総合管理計画及び個別施設計画の位置づけ



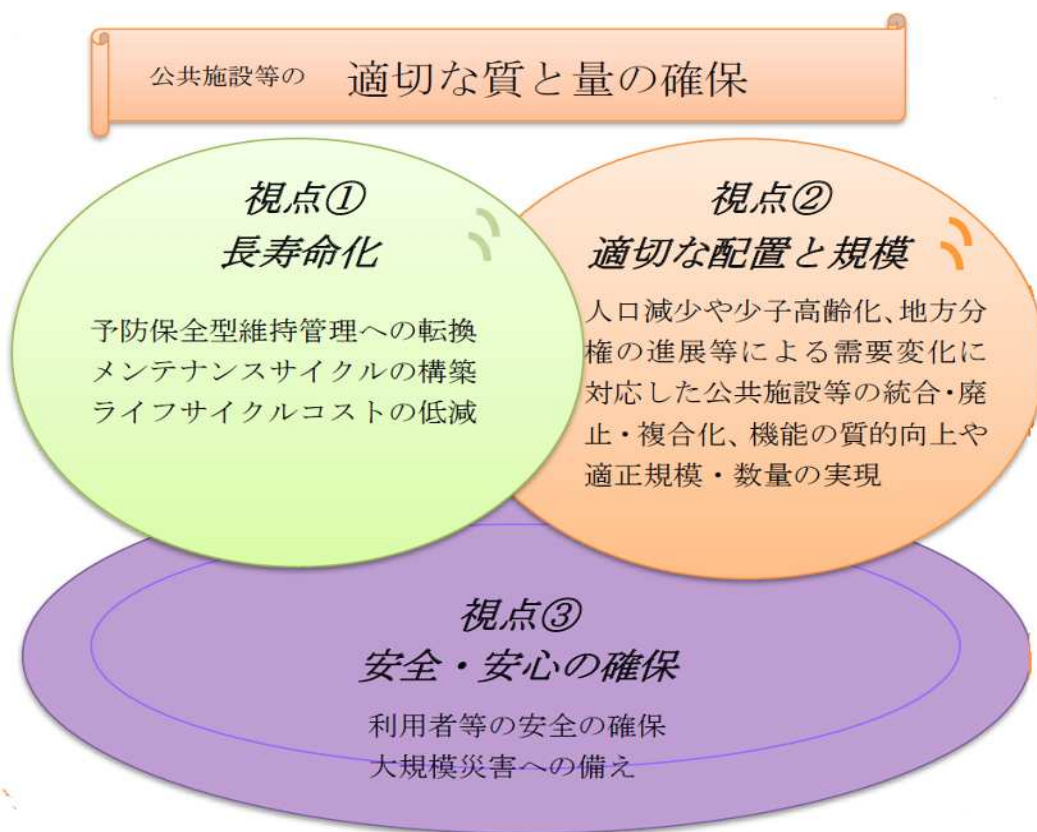
(出所：総務省「公共施設等の総合的かつ計画的な管理の推進について」平成26年4月)

県においては、「公共施設等総合管理計画」に相当するものとして、平成27年3月に「みえ公共施設等総合管理基本方針」が策定された。これは、今後おおむね20年間を対象期間とし、三重県が所有・管理する公共施設及びインフラその他施設を総合的に管理していく基本的な方針を定めるものとされている。

なお、「個別施設計画」は様々な施設類型ごとに策定されるものであるが、県が策定した道路に関する計画で「個別施設計画」として位置づけられているものには、平成25年3月に策定された「三重県道路舗装維持管理基本計画」、平成27年6月に策定された「三重県トンネル長寿命化修繕計画」、平成28年7月に策定された「三重県橋梁長寿命化修繕計画」などがある。

「みえ公共施設等総合管理基本方針」では、「長寿命化」、「適切な配置と規模」、「安全・安心の確保」の3つの基本的な視点が示された。

【図表4-5-2】「みえ公共施設等総合管理基本方針」の3つの基本的な視点



(出所：三重県「みえ公共施設等総合管理基本方針」平成27年3月)

また、「みえ公共施設等総合管理基本方針」では施設類型別の管理の基本方針も定められている。道路については、以下のとおり定められている。

【図表 4 - 5 - 3】道路の管理に関する基本的な方針

| | |
|-------|--|
| 対象施設 | <p>三重県が管理する国道及び県道を対象とします。</p> <p>なお、トンネル、橋梁など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みます。</p> |
| 現状と課題 | <p>橋梁をはじめとする道路施設の多くは高度経済成長期に建設されており、施設の老朽化が進むなか、重大な事故が発生するリスクが高まっており、施設の機能を維持するため、より一層の適正な維持管理を実施していく必要があります。</p> |
| 実施方針 | <p>道路利用者等の安全・安心の確保、中長期的な維持管理・更新等に係るトータルコストの縮減や予算の平準化を図るため、以下のとおり方針を定めます。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 点検・診断等の実施方針 <p>道路法施行規則及び告示に基づき、トンネル、橋梁、大型の構造物について、5年に1回の頻度で近接目視による定期点検を実施し、健全性を診断します。他の施設については、施設の特徴や状態に応じた適切な点検方法を検討し実施していきます。また、道路パトロール等の日常点検により道路施設の状況把握に努めるとともに、点検結果や診断結果を記録します。</p> 2 維持管理・修繕・更新等の実施方針 <p>予防保全型維持管理の対象施設を拡大し、個別施設計画に基づく計画的な修繕・更新を実施します。</p> 3 長寿命化の実施方針 <p>既に個別施設計画を策定した橋梁に加え、トンネル、横断歩道等についても個別施設計画の策定を行い、予防保全型維持管理を実施します。</p> 4 統合や廃止の推進方針 <p>施設等の利用状況や社会的影響を踏まえ、必要に応じて廃止等を検討します。</p> 5 耐震化の実施方針 <p>緊急輸送道路に架かる橋梁等の耐震対策を進めます。また、地震や津波による地域の孤立を防ぐため、避難路となる道路に架かる橋梁の耐震対策を進めます。</p> 6 安全確保の実施方針 <p>点検・診断等により道路利用者や第三者に被害が発生すると判断された場合には、緊急的な修繕を実施するとともに、通行止め等の必要な措置を講じ、安全を確保します。</p> |

(出所：三重県「みえ公共施設等総合管理基本方針」平成27年3月)

これをまとめると、道路の管理方針としては以下のようなものと分かる。

- ・ 日常的、定期的な点検の実施
- ・ 点検結果、診断結果の記録
- ・ 計画的な修繕、更新による予防保全の推進
- ・ 必要に応じた施設の廃止等の検討
- ・ 耐震対策の推進
- ・ 緊急修繕、通行止めなどによる安全確保

予防保全は、回復に大きなコストがかかり、大きな損傷になってしまう前に、あらかじめ補修していくことで、施設を長持ちさせ（＝長寿命化）、ひいては施設に係るライフサイクルコストの縮減が図られるものである。

その実現には、点検 診断 措置 記録のメンテナンスサイクル（国土交通省「道路の老朽化対策の本格実施に関する提言」（平成26年4月）より）が必要であるが、「みえ公共施設等総合管理基本方針」では、日常的・定期的な点検の実施、点検結果・診断結果の記録、計画的な修繕・更新なども方針として示されており、このメンテナンスサイクルの実践が志向されているといえる。

（２）個別の管理方針

以下では、道路のうちでも特に主要な部位であり、修繕・更新等に係るコストも大きいと考えられる、舗装、橋梁、トンネルのそれぞれについて、県の管理方針等についてまとめた。また、併せて道路に関する台帳等の管理体制等についても記述している。

ア 舗装

（ア）管理方針

道路舗装の管理方針は、平成25年3月に策定された「三重県道路舗装維持管理基本計画」において定められている。「三重県道路舗装維持管理基本計画」では、舗装の維持管理の基本的な考え方として次の4つを掲げている。

従来の事後保全型の管理から、補修が必要な箇所や経費を予測して事前に補修する予防保全型に転換することで、補修費の節減を図る。

路線の重要度に応じた維持管理に転換することで、効果的、効率的な維持管理を行う。

的確な点検・パトロールにより、事前の補修箇所の選定に努める。また、これらの点検結果や補修履歴の収集・蓄積を行う。

交通ネットワークや社会情勢の変化に対応するため、定期的に「道路舗装維持管理基本計画」を更新する。

(イ) 点検・診断

道路舗装の点検要領としては、特に県独自のものは定められていないが、国土交通省道路局による「舗装点検要領」(平成28年10月)が用いられている。

当該要領や「三重県道路舗装維持管理基本計画」を踏まえ、県において実施されている点検の具体的な内容は次のとおりである。

舗装の点検は、主に日常点検と路面性状調査によって行われている。

【図表4-5-4】舗装の点検の種類と内容

| 舗装の点検の種類 | 点検実施方法 | 実施主体 | 頻度 |
|----------|--------------------|-----------|-----------------------------|
| 日常点検 | 職員による巡回・目視 | 各建設事務所 | すべての道路について、少なくとも週1回は巡回がなされる |
| 路面性状調査 | 路面性状自動測定装置搭載車による調査 | 本庁より業者に委託 | 県内を5ブロックに分割し、1年に1ブロックを測定 |

(出所：三重県「三重県道路舗装維持管理基本計画」及びヒアリングに基づき監査人加工)

日常点検は、「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・要領」に基づき実施されている。

県内の膨大な道路について、いくつかのコースに分けて、複数のチームを編成し、1週間に少なくとも1回は回れるように計画されている(交通量が多いところは週2回や3回のところもある)。なお、パトロール実施時には、合材(砕石・砂・石粉及びアスファルトを所定の割合で配合した混合材料)などでその場で応急処置することも多い。

パトロール終了後は、遅滞なく、パトロール中に取り扱った事項の内容、または措置状況等を所定の様式のパトロール日誌に記載のうえ、建設事務所長に提出し、確認を受けることとされている。

路面性状調査は、県内を5ブロックに分割し、1年に1ブロックを測定している。つまり、5年間ですべての道路について調査が実施されることになる。

同調査及び劣化予測式により、舗装の状態を示す、「MCI値」を算出することになる。MCI値は100メートルを1区分として、各区分ごとに測定・算出されている。

なお、「三重県道路舗装維持管理基本計画」によれば、M C I 値は以下のとおり説明されている。

M C I 値 (Maintenance Control Index) とは、道路管理者が主観的に維持修繕を必要と感じる路面状態を表す指標として、旧建設省において開発された日本独自の指数であり、「ひび割れ」、「わだち堀れ」、「平坦性」の3つの要素により算出される。

M C I 値は10点満点の減点法で評価され、供用開始直後に10に近い値であるが、その他自然劣化や交通荷重によって年々低下していくため、現状把握のためには継続的な調査が必要である。

【図表4-5-5】M C Iの判断基準

| 判断の区分 | 補修のめやす |
|-------------|------------------|
| M C I 3.0以下 | 早急に修繕が必要 |
| M C I 4.0以下 | 修繕が必要 |
| M C I 5.0以下 | 修繕の必要はないが経過観察が必要 |
| M C I 5.1以上 | 望ましい管理水準 |

(出所：三重県「三重県道路舗装維持管理基本計画」平成25年3月)

また、交通量やD I D地区(注)内か否かなどにより、以下のとおり管理区分を3つに分けており、それぞれについて異なる管理水準を定めている。交通量の多い、重要な道路ほど、高い管理水準を設定している。

管理区分に応じた管理水準に照らして、測定されたM C Iは評価されることになる。

(注) D I D地区：「人口集中地区」ともいう。「D I D」は「Densely Inhabited District」の略。

原則として人口密度が1平方キロメートル当たり4,000人以上の基本単位区等が市区町村の境界内で互いに隣接して、それらの隣接した地域の人口が国勢調査時に5,000人以上を有する地域。

【図表4-5-6】管理区分の定義

| 管理区分 | 要求水準 |
|------|-------------------|
| 管理区分 | 高いサービスレベルが求められる区間 |
| 管理区分 | 標準的なサービスレベルとする区間 |
| 管理区分 | 供用性を確保する区間 |

(出所：三重県「三重県道路舗装維持管理基本計画」平成25年3月)

【図表 4 - 5 - 7】管理区分ごとの管理水準

| 管理区分 | 目標とする M C I 値 | 管理水準 |
|------|---------------|--|
| 管理区分 | M C I 値 4 以上 | 良好な走行性が確保されている状態 |
| 管理区分 | M C I 値 3 以上 | ひび割れやわだち掘れが発生しているが、走行には問題がない状態 |
| 管理区分 | M C I 値 2 以上 | ひび割れやわだち掘れが発生しているが、管理瑕疵事故につながらない程度であり、走行は可能な状態 |

(出所：三重県「三重県道路舗装維持管理基本計画」平成 2 5 年 3 月)

劣化予測による予測 M C I 値も含め、M C I 値データは舗装管理・支援システムで管理されている。

そして、毎年度、各建設事務所にもデータは共有され、舗装管理や修繕実施の検討材料として利用される。

(ウ) 修繕・更新等

舗装修繕箇所については、各建設事務所の担当者が予算要求すべきと考えられる箇所を洗い出し、建設事務所内で決裁をとり、予算要求している。

予算要求対象箇所の検討では、例えば、以下のような要因を総合的に判断して決定されている。

- ・前年度に要求したが対応できていない箇所
- ・パトロール(日常点検)で問題が発見された箇所
- ・M C I が問題のある水準となっている箇所
- ・苦情等により問題が発見された箇所、など

その後、予算措置された範囲内で各建設事務所にて実際の修繕箇所を決定し、発注される。各建設事務所で行われた修繕工事については年 1 回、本庁に報告され、M C I データへの反映(M C I 値の回復)がなされている。

なお、上記のほかにも、道路パトロール時に緊急に対処を要する箇所が発見された場合にはパトロール時に応急処置を行っている。また、小規模な修繕で済みそうであれば、年度単位で単価契約している業者に小規模修繕を依頼している。

イ 橋梁

(ア) 管理方針

橋梁（及びトンネル）の老朽化はかねてより全国的に問題とされており、国は平成25年6月に道路法を改正し、点検基準を法定化している。さらに平成26年3月に省令・告示により、近接目視による定期点検について定めている。

道路法施行令（道路の維持又は修繕に関する技術的基準等）

第三十五条の二 法第四十二条第二項の政令で定める道路の維持又は修繕に関する技術的基準その他必要な事項は、次のとおりとする。

（中略）

- 2 前項に規定するもののほか、道路の維持又は修繕に関する技術的基準その他必要な事項は、国土交通省令で定める。

道路法施行規則（道路の維持又は修繕に関する技術的基準等）

第四条の五の五 令第三十五条の二第二項の国土交通省令で定める道路の維持又は修繕に関する技術的基準その他必要な事項は、次のとおりとする。

- 一 トンネル、橋その他道路を構成する施設若しくは工作物又は道路の附属物のうち、損傷、腐食その他の劣化その他の異状が生じた場合に道路の構造又は交通に大きな支障を及ぼすおそれがあるもの（以下この条において「トンネル等」という。）の点検は、トンネル等の点検を適正に行うために必要な知識及び技能を有する者が行うこととし、近接目視により、五年に一回の頻度で行うことを基本とすること。
- 二 前号の点検を行つたときは、当該トンネル等について健全性の診断を行い、その結果を国土交通大臣が定めるところにより分類すること。
- 三 第一号の点検及び前号の診断の結果並びにトンネル等について令第三十五条の二第一項第三号の措置を講じたときは、その内容を記録し、当該トンネル等が利用されている期間中は、これを保存すること。

（注）下線部は監査人が加筆

このような法整備を受け、県でも平成28年7月に「三重県橋梁長寿命化修繕計画」を作成し、また点検要領については「三重県橋梁点検要領」を随時更新している。

(イ) 点検・診断

A 点検計画

「三重県橋梁長寿命化修繕計画」では、平成28年7月1日現在管理するすべての橋梁を長寿命化修繕計画の対象としている。

○基本的な方針

従来の事後保全的な維持管理から、予防保全的な維持管理へ転換することにより、修繕・架替えに係るライフサイクルコストの縮減と予算の平準化を図ります。

○具体的な取組

対策の優先順位は、「利用者の安全性」、「第三者被害の可能性」、「自動車交通に与える影響の大きさ」、「道路ネットワークとしての特性」等の要因に基づいて橋梁をグループ分けし、設定した管理水準により重要性の高い箇所から対策を行います。

また、計画的な予防保全を行うために、橋梁点検⇒データベース更新⇒修繕計画の策定⇒対策の実施というメンテナンスサイクルにしたがい、橋梁の管理を行います。橋梁点検の結果は、データベースに蓄積し劣化曲線の見直しを行うとともに、補修等の対策の履歴は橋梁の管理に有効活用していきます。

(出所：三重県「三重県橋梁長寿命化修繕計画」平成28年7月)

「三重県橋梁点検要領」において、定期点検は5年に1回(新設のものは供用開始後2年以内に初回点検)のペースで実施するとともに、予防保全的な維持管理を行うため、適切な時期に修繕を行うことを計画している。

B 点検方法

具体的な点検方法は「三重県橋梁点検要領」に記載されており、チェックシートに従って点検が行われている。診断結果を集約して、健全性を4つの区分で判定する。

点検は各建設事務所主体で実施されるが、大部分は外部業者に委託される。各建設事務所がとりまとめた点検結果は本庁に送られ、本庁では、点検実施者による判定の齟齬がないように目線合わせが行われ、必要に応じて修正される。最終的な結果は本庁で確定・登録される。

【図表 4 - 5 - 8】橋梁の健全化区分の基本的な考え方

| 部材の健全度区分 | | 評価内容 |
|----------|------|--|
| | 健全 | 構造物の機能に支障が生じていない状態 |
| | 予防保全 | 構造物の機能に支障が生じていないが、予防保全の観点から措置を講じることが望ましい状態 |
| | 早期措置 | 構造物の機能に支障が生じる可能性があり、早期に措置を講ずべき状態 |
| | 緊急措置 | 構造物の機能に支障が生じている、または生じる可能性が著しく高く、緊急に措置を講ずべき状態 |

(出所：三重県「三重県橋梁長寿命化修繕計画」平成28年7月に基づき監査人加工)

(ウ) 修繕・更新等

国土交通省の定期点検要領(平成26年6月)では修繕について「安全で円滑な交通の確保、沿道や第三者への被害予防を図るため、損傷の発生している部材・部位とその程度、周囲の状況を総合的に考慮して、緊急対応の必要性について判定する。」こととしている。

三重県においては、図表4-5-9のとおり橋梁をグループ分けし、図表4-5-10のとおり健全度とグループを勘案して、橋梁の修繕計画を立案している。

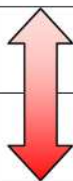
【図表 4 - 5 - 9】橋梁のグループ分け

| 【橋梁のグループ分け】 | | 対策の優先順位を検討するため、橋梁の重要度に応じたグループ分けを行っています。 | | | | |
|-------------|-------|---|-----------|-------|-----------|-------|
| グループ | 橋梁の特徴 | | 橋梁数※ | | | |
| | | | 橋長 15m 以上 | | 橋長 15m 未満 | |
| | | | 重複有 | 重複無 | 重複有 | 重複無 |
| A | ① | 跨線橋、跨道橋 | 118 | 282 | 8 | 7 |
| | ② | 橋長 100m 以上の長大橋 | 205 | | 0 | |
| B | ③ | 落橋により孤立集落発生の可能性のある橋梁 | 15 | 619 | 48 | 443 |
| | ④ | 緊急輸送路第1次上の橋梁 | 68 | | 88 | |
| | ⑤ | 緊急輸送道路(第2次～第3次)上の橋梁 | 436 | | 152 | |
| | ⑥ | 塩害の影響を受ける橋梁(凍結防止剤) | 492 | | 232 | |
| | ⑦ | 塩害の影響を受ける橋梁(離岸距離 200m 以内) | 46 | | 19 | |
| C | ⑧ | グループA、B、Dに該当しない単純RC橋以外の橋梁 | 413 | 413 | 337 | 301 |
| D | ⑨ | ①、②、③、④に該当しない単純RC橋 | 91 | 91 | 1,988 | 2,027 |
| | ⑩ | ①、②以外の側道橋および歩道橋 | | | 67 | |
| E | ⑪ | 今後5年以内に架替えが予定されている橋梁 | 9 | 9 | 4 | 4 |
| 合計 | | | — | 1,414 | — | 2,782 |

※ 重複有とは、該当項目が複数ある場合、それぞれの項目で1橋としてカウントした場合を示す。
 重複無とは、該当項目が複数ある場合、もっとも重要度が高くなる項目のみでカウントした場合を示す。

(出所：三重県「三重県橋梁長寿命化修繕計画」平成28年7月)

【図表 4 - 5 - 10】 橋梁の健全度区分と優先順位

| 部材の健全度区分 | | 評価内容 | グループ | | | |
|----------|---|---|-----------|-----------|-----------|-----------|
| | | | A | B | C | D |
| I | 良い | 構造物の機能に支障が生じていない状態 | — | — | — | — |
| II |  | 構造物の機能に支障が生じていないが、予防保全の観点から措置を講ずることが望ましい状態 | ⑨状況に応じて修繕 | ⑩状況に応じて修繕 | ⑪状況に応じて修繕 | ⑫状況に応じて修繕 |
| III | | 構造物の機能に支障が生じる可能性があり、早期に措置を講ずべき状態 | ⑤早期に修繕を実施 | ⑥早期に修繕を実施 | ⑦早期に修繕を実施 | ⑧早期に修繕を実施 |
| IV | 悪い | 構造物の機能に支障が生じている、又は生じる可能性が著しく高く、緊急に措置を講ずべき状態 | ①大規模修繕・更新 | ②大規模修繕・更新 | ③大規模修繕・更新 | ④大規模修繕・更新 |

※ ○内の数字は事業実施の優先順位 — 管理水準

(出所：三重県「三重県橋梁長寿命化修繕計画」平成28年7月)

すべての橋梁の点検計画・結果、修繕計画・結果については、内部用の進捗管理資料「橋梁修繕計画一覧」として表計算ソフトの形式で保管される。

平成28年度においては、橋梁修繕計画一覧上では健全度 ~ の橋梁51橋(概算修繕金額659,226千円)が修繕計画の対象とされているのに対し、実際には、健全度 ~ の橋梁計44橋(修繕総額608,579千円)について修繕を実施している。

ウ トンネル

(ア) 管理方針

トンネルについても、橋梁と同様に国の法整備に従い、県では平成27年6月に「三重県トンネル長寿命化修繕計画」を作成している。

県では、他県管理のトンネルを除く123本を長寿命化修繕計画の対象とし、国土交通省の道路トンネル定期点検要領に準じて「三重県トンネル定期点検要領」を作成し5年に1回のペースで実施し、予防保全的な維持管理を行うため、適切な時期に修繕を行うことを計画している。

【図表4-5-11】トンネルの健全度区分

| 部材の健全度 | グループA 外力による変状 | グループB 材質劣化による変状 | グループC 漏水等による変状 |
|--------|------------------|--------------------|-------------------|
| | - | - | - |
| | 修繕が必要 | 修繕が必要 | 修繕が必要 |
| | 早急に修繕が必要 | 早急に修繕が必要 | 早急に修繕が必要 |
| | 緊急の修繕が必要 | 緊急の修繕が必要 | 緊急の修繕が必要 |

(注) 表中の数字は修繕優先順位を示す。

(出所：三重県「三重県トンネル長寿命化修繕計画」)

(イ) 点検・診断

平成27年度まではすべて本庁で点検を実施していたが、平成28年度より各建設事務所において「三重県トンネル定期点検要領」に基づく所定の点検記録様式に基づいて点検を行っている。

トンネルの点検は法定点検であり、本庁で結果をとりまとめ、修繕計画を策定・更新し国土交通省に報告している。

(ウ) 修繕・更新等

「三重県トンネル定期点検要領」において、平成26年度より、定期点検を5年に1回のペースで実施するとともに、予防保全的な維持管理を行うため、適切な時期に修繕を行うことを計画している。具体的には、図表4-5-11の分類に加えて、部材・損傷割合・路線などの重要度も一覧とし、これらの要素も加味して優先順位を設定している。なお、劣化予測については平成26年度までに実施した点検結果を基礎データとして、トンネル建設年度から劣化するまでの劣化曲線を作成して予測を行い、そこから修繕が必要な時期を算定し長寿命化修繕計画に反映している。

平成28年度においてはトンネル修繕計画一覧表上では健全度～のトンネル19基（概算修繕金額286,860千円）が修繕計画の対象とされているのに対し、健全度に分類されたトンネル33基（修繕総額579,212千円）について修繕が実施されている。

すべてのトンネルの点検計画・結果、修繕計画・結果については、内部用の進捗管理資料「三重県管理トンネル長寿命化修繕計画一覧表（10年間）」として表計算ソフトの形式で保管されている。

エ 資産台帳の整備と更新体制

（ア）概要

道路台帳保管要領によると、道路台帳は図表4-5-12より構成される。

また、これらの各台帳の管理方法は図表4-5-13のとおりとなる。

【図表4-5-12】道路台帳の組成

1. 道路台帳の組成

道路台帳は、調書および図面をもって組成し、次に掲げるものとする。

- (1) 道路台帳（様式-1）
- (2) 実延長調書（様式-2）
- (3) トンネル調書（様式-3）
- (4) 橋梁調書（様式-4）
- (5) 鉄道との交差調書（様式-5）
- (6) 平面図（縮尺1,000分の1以下とすること。）
- (7) 隧道、重要橋梁、横断歩道、照明灯および標識等の台帳（様式-6～12）

（出所：三重県「道路台帳保管要領」）

【図表 4 - 5 - 1 3】資産台帳の記載事項の管理方法

| 道路台帳に含まれるもの | 基礎情報の管理方法 |
|-------------------------------|---|
| (1) 道路台帳 | 道路台帳システム |
| (2) 実延長調書 | 道路台帳システム |
| (3) トンネル調書 | トンネル台帳 |
| (4) 橋梁調書 | 橋梁管理システム |
| (5) 鉄道との交差調書 | 本庁共有フォルダ内台帳 |
| (6) 平面図 | 道路台帳システム |
| (7) 隧道、重要橋梁、横断歩道橋、照明灯及び標識等の台帳 | 隧道は該当なし。 重要橋梁、横断歩道橋は本庁共有フォルダ内の台帳で管理される。 照明灯・標識等は各建設事務所で紙での管理となっている。 |

(出所：ヒアリングに基づき監査人加工)

県では、「三重県電子情報安全対策基準 / 情報セキュリティ対策基準」を策定し、情報資産管理対策について定めている。

道路・橋梁・トンネル・道路附属物等に関する情報資産においても、情報を利用する本庁、各建設事務所ともに「三重県電子情報安全対策基準 / 情報セキュリティ対策基準」に則り、システムまたは表計算ソフト等で管理を行っている。

各建設事務所で管理している道路附属物情報を除き、道路・橋梁・トンネルに関するシステム、表計算ソフト等は主に本庁にてとりまとめを行っており、システム間でのデータ連携は行っていない。道路・橋梁・トンネル・道路附属物等に関する情報は、情報を利用する本庁道路管理課職員及び各建設事務所職員に付与されている。本庁道路管理課及び各建設事務所内で情報を共有する必要があるため付与権限は一律であり、部署や役職等による詳細なアクセス制限は設けていない。

これに対し、照明灯及び標識等に関しては、表計算ソフトに記載されている様式に各建設事務所で資産情報を入力し、紙ベースに出力して紙面で台帳管理を行っている。具体的には、道路照明施設台帳、道路標識台帳及び道路反射鏡台帳の3点について様式(平成23年1月24日事務連絡)が本庁より共有されており、この様式を基に各建設事務所が台帳を整備している。

道路・橋梁・トンネル・道路附属物の管理に使用するシステム、表計算ソフト等の概要は以下のとおりである。

道路・舗装

| | |
|--------------|-------------------------------------|
| 名称 | 道路台帳システム |
| 利用部署 | 本庁 道路管理課 |
| 形式 | システム |
| 使用目的 | 道路法第28条及び道路法施行規則第4条の2に定められた道路台帳の管理 |
| 閲覧部署 | 本庁 道路管理課 |
| アクセス制限 | 道路管理課職員と外部委託業者にのみパスワードを付与 |
| 点検・基礎データ作成部署 | 本庁 道路管理課 |
| 外部委託業者の利用 | データの入力を委託。入力内容については道路管理課職員がチェックを実施。 |
| データ登録部署 | 外部委託業者 |
| データバックアップ | 道路管理課職員が日次で実施 |

| | |
|--------------|--|
| 名称 | 舗装管理システム |
| 利用部署 | 本庁 道路管理課、各建設事務所 保全課 |
| 形式 | システム |
| 使用目的 | 路面性状調査結果（MCIデータ等）補修履歴の管理 |
| アクセス制限 | USBによる認証管理（本庁、各建設事務所、外部委託業者に付与された計11個のUSBのみ認証可能） |
| 点検・基礎データ作成部署 | 本庁 道路管理課 |
| 外部委託業者の利用 | データの入力を委託。入力内容については道路管理課職員がチェックを実施。 |
| データ登録部署 | 外部委託業者 |
| データバックアップ | 外部委託業者がデータ入力時に手動でハードディスクにバックアップを保存（年1回） |

橋梁

| | |
|------------------|---|
| 名称 | 橋梁管理システム |
| 利用部署 | 本庁 道路管理課（データのとりまとめ） 各建設事務所 保全課（データの閲覧） |
| 形式 | データベースソフト |
| 使用目的 | 橋梁情報の管理 |
| アクセス制限 | 各建設事務所の保全課のパソコンでのID・パスワード認証 |
| 点検・基礎データ 作成部署 | 各建設事務所 保全課 |
| 外部委託業者の 利用 | データの入力を委託。入力内容については各建設事務所保全課職員 がチェックを実施。 |
| データ登録部署 | 外部委託業者 |
| データ バックアップ | 外部委託業者がデータ入力時に手動でハードディスクにバックア ップを保存（年1回） |

| | |
|------------------|---|
| 名称 | 道路橋個別点検データ |
| 利用部署 | 本庁 道路管理課、各建設事務所 保全課 |
| 形式 | 表計算ソフト（本庁の共有フォルダにて管理） |
| 使用目的 | 橋梁の点検結果の管理（国土交通省提出様式） |
| アクセス制限 | 本庁県土整備部職員及び各建設事務所職員に貸与されたパソコン でのID・パスワード認証 |
| 点検・基礎データ 作成部署 | 各建設事務所 保全課 |
| 外部委託業者の 利用 | なし |
| データ登録部署 | 本庁 道路管理課 |
| データ バックアップ | 一覧が格納されている外付けハードディスクにて、一覧に変更があ るごとに実施される |

| | |
|--------------|--|
| 名称 | 橋梁修繕計画一覧 |
| 利用部署 | 本庁 道路管理課、各建設事務所 保全課 |
| 形式 | 表計算ソフト（本庁の共有フォルダにて管理） |
| 使用目的 | 橋梁の過去の点検・修繕結果や次回の点検・修繕予定の管理（本庁・各建設事務所での内部管理用に使用） |
| アクセス制限 | 本庁県土整備部職員及び各建設事務所職員に貸与されたパソコンでのID・パスワード認証 |
| 点検・基礎データ作成部署 | 本庁 道路管理課 |
| 外部委託業者の利用 | なし |
| データ登録部署 | 本庁 道路管理課 |
| データバックアップ | 一覧が格納されている外付けハードディスクにて、一覧に変更があるごとに実施される |

トンネル

| | |
|--------------|--|
| 名称 | トンネル台帳 |
| 利用部署 | 本庁 道路管理課、各建設事務所 保全課 |
| 形式 | 表計算ソフト（本庁の共有フォルダにて管理） |
| 使用目的 | 各トンネルの概要、点検結果の管理（県所定様式） |
| アクセス制限 | 本庁県土整備部職員及び各建設事務所職員に貸与されたパソコンでのID・パスワード認証 |
| 点検・基礎データ作成部署 | 各建設事務所 保全課 （平成28年度以前は本庁道路管理課で実施） |
| 外部委託業者の利用 | なし |
| データ登録部署 | 各建設事務所 保全課（入力内容については各建設事務所保全課の上席者及び本庁道路管理課職員がチェックを実施。） |
| データバックアップ | 一覧が格納されている外付けハードディスクにて、一覧に変更があるごとに実施される（紙での保管も実施） |

| | |
|------------------|---|
| 名称 | 道路トンネル個別点検データ |
| 利用部署 | 本庁 道路管理課、各建設事務所 保全課 |
| 形式 | 表計算ソフト（本庁の共有フォルダにて管理） |
| 使用目的 | トンネルの点検結果の管理（国土交通省提出様式） |
| アクセス制限 | 本庁県土整備部職員及び各建設事務所職員に貸与されたパソコンでのID・パスワード認証 |
| 点検・基礎データ 作成部署 | 各建設事務所 保全課 （平成28年度以前は本庁道路管理課で実施） |
| 外部委託業者の 利用 | なし |
| データ登録部署 | 本庁 道路管理課 |
| データ バックアップ | 一覧が格納されている外付けハードディスクにて、一覧に変更があるごとく実施される |

| | |
|------------------|--|
| 名称 | 三重県管理トンネル長寿命化修繕計画一覧表（10年間） |
| 利用部署 | 本庁 道路管理課、各建設事務所 保全課 |
| 形式 | 表計算ソフト（本庁の共有フォルダにて管理） |
| 使用目的 | トンネルの過去の点検・修繕結果や次回の点検・修繕予定の管理（本庁・各建設事務所での内部管理用に使用） |
| アクセス制限 | 本庁県土整備部職員及び各建設事務所職員に貸与されたパソコンでのID・パスワード認証 |
| 点検・基礎データ 作成部署 | 本庁 道路管理課 |
| 外部委託業者の 利用 | なし |
| データ登録部署 | 本庁 道路管理課 |
| データ バックアップ | 一覧が格納されている外付けハードディスクにて、一覧に変更があるごとく実施される |

道路附属物

| | |
|--------------|---------------------------------|
| 名称 | 道路照明灯台帳、道路反射鏡台帳、道路標識台帳 |
| 利用部署 | 各建設事務所 保全課 |
| 形式 | 表計算ソフト（各建設事務所の共有フォルダにて管理） |
| 使用目的 | 道路附属物の設置箇所、補修年月日の管理 |
| アクセス制限 | 各建設事務所職員全員が閲覧可能なデータのため、アクセス制限なし |
| 点検・基礎データ作成部署 | 各建設事務所 保全課 |
| 外部委託業者の利用 | なし |
| データ登録部署 | 各建設事務所 保全課 |
| データバックアップ | 紙に印刷して保管しているため、データとしてのバックアップはなし |

2. 発見事項

(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4-5-14】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 年月日 |
|------|----------------|------|------|-----------|----------|-----------|
| 点検番号 | 措置および 問題点報告 | 使用材料 | 緊急度 | 処理の 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 舗装の要対応箇所の未整理【意見】

舗装の修繕箇所の決定は、パトロール記録、MCI値、苦情等を基に、緊急度の高いと考えられるものから順に実施されている。

しかし、当該判断は各建設事務所の保全課によりなされるが、緊急度の高いものをその根拠とともに一覧化するなど、判断過程を可視化した資料は作成されていなかった。

判断過程が可視化されることにより、上席者により判断過程の妥当性が確かめられやすくなったり、必要に応じて優先順位を見直すなどの対応がしやすくなったりすることが期待される。従って、判断過程を可視化した資料を残しておくことが望まれる。

ウ M C I 一覧における踏切等の特殊要因の明示【意見】

路面性状調査の結果である M C I について、一部に 0 点台や 1 点台など、異常に点数が低いものが見受けられた。実際には、このような異常に点数が低い箇所は、踏切があるなどの特殊要因によることが多い。しかし、M C I 一覧表上でそのような特殊要因は明示されていない。

M C I は修繕箇所の検討における検討材料の一つとされているが、そのような特殊要因が明らかにされていないと、修繕箇所の検討においては利用しづらいものと思われる。従って、そのような M C I に影響を与える特殊要因のある箇所は、M C I 一覧表等において明示されることが望まれる。

なお、そのような踏切等の特殊要因のある箇所については、M C I による劣化の判断が困難であるため、道路パトロールにより適切に点検を行っていくことになると考えられる。

エ 舗装修繕の遅れ

(ア) 舗装修繕に関する現状

予算措置の状況

「三重県道路舗装維持管理基本計画」では、舗装のライフサイクルコスト（以下、「L C C」という。）を算出し、計画的に維持管理を行っていくことが規定されている。県では、平成 20 年に舗装の L C C シミュレーションを実施しており、平成 20 年からの 10 年間について、図表 4 - 5 - 7 で示された各管理区分における管理水準（M C I 値）を、面積ベースで 95% 以上達成できるような年間必要額を約 24 億円と算出した。以降、県ではこの約 24 億円を各年度の舗装修繕に係る必要最低限予算として要求し、実際に平成 28 年度までは同程度の予算が確保されてきた。

しかし、必要な舗装修繕は M C I 値が管理水準を下回ったものだけでなく、道路パトロールで問題が見受けられた箇所や、地元要望のあった箇所についても対応が必要となるため、それらも含めた修繕需要に対しては予算が不足し、必要な修繕が行われていない状況が一部にある。実際、舗装修繕については、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 29 年度は舗装予算が約 15 億円で留まり、状況は厳しさを増している。

このほか、当初予算ベースで、道路橋りよう維持費が一般会計歳出総額に占める割合を他県と比較したところ、図表 4 - 5 - 15 に示すとおり、岐阜県、和歌山県の割合が

1.6%前後であるのに比べて、三重県の割合は0.6%前後であり、半分以下とかなり低めであった。県によって置かれている状況は様々であり、単純な比較が必ずしも適当であるとは限らないが、三重県の道路橋りよう維持費の予算水準は相対的に低めである可能性も示唆されるところである。

比較対象とした岐阜県、和歌山県は、近隣県であり、管理対象道路の実延長が三重県と大きくは乖離していない（乖離が1,000km未満）ため比較対象とした。

なお、三重県の場合は道路橋梁維持に係る予算は「道路橋りよう維持費」のほか、「土木総務費」内の「公共土木施設維持管理費」もあるが、他県における計上の有無、計上箇所が不明のため、便宜上以下の比較には含めていない。

【図表4-5-15】道路橋りよう維持費の一般会計歳出総額に対する割合の他県比較
三重県（管理対象道路実延長：3,450km）

| 科目 | 平成27年度 当初予算 | 平成28年度 当初予算 | 平成29年度 当初予算 |
|------------------------------|----------------|----------------|----------------|
| 道路橋りよう維持費 | 4,014,642千円 | 4,392,087千円 | 5,172,912千円 |
| 一般会計歳出総額 | 711,640,898千円 | 736,626,813千円 | 701,109,920千円 |
| 一般会計歳出総額に占める 道路橋りよう維持費の割合 | 0.6% | 0.6% | 0.7% |

岐阜県（管理対象道路実延長：4,141km）

| 科目 | 平成27年度 当初予算 | 平成28年度 当初予算 | 平成29年度 当初予算 |
|------------------------------|----------------|----------------|----------------|
| 道路橋りよう維持費 | 11,442,518千円 | 12,116,160千円 | 11,972,664千円 |
| 一般会計歳出総額 | 790,790,000千円 | 810,220,000千円 | 811,390,000千円 |
| 一般会計歳出総額に占める 道路橋りよう維持費の割合 | 1.4% | 1.5% | 1.5% |

和歌山県（管理対象道路実延長：2,584km）

| 科目 | 平成27年度 当初予算 | 平成28年度 当初予算 | 平成29年度 当初予算 |
|--------------------------|----------------|----------------|----------------|
| 道路維持費 | 8,776,258千円 | 9,159,049千円 | 9,332,335千円 |
| 一般会計歳出総額 | 587,154,515千円 | 575,203,959千円 | 565,527,301千円 |
| 一般会計歳出総額に占める 道路維持費の割合 | 1.5% | 1.6% | 1.7% |

（出所：各県「当初予算書」）

なお、橋梁やトンネルと比べても舗装の修繕の予算が付きにくい背景として、橋梁やトンネルは法定点検に基づく修繕については国からの社会資本整備総合交付金が付きやすいが、舗装修繕についてはあまり付かないということも背景にあるようである。国土交通省の「社会資本整備総合交付金、防災・安全交付金における配分の考え方」によると、「道路施設の適確な老朽化・地震対策」について重点配分対象となっているのは次のものとされている。

維持修繕に関する省令・告示の規定に基づく定期点検・診断、修繕・更新などインフラ長寿命化計画（行動計画）を踏まえた、橋梁、トンネル、大型の構造物（横断歩道橋、門型標識、シェッド等）に係る老朽化対策

舗装の現場視察結果

また、今回の監査ではいくつかの舗装、橋梁、トンネルについて視察を行ったが、やはり橋梁、トンネルと比べても、舗装は好ましくない状態が残されていることが多いという印象を受けた。以下、舗装の現場視察結果は次のとおりである。

・一般国道306号

場所：四日市建設事務所管内 撮影日：平成29年8月22日

舗装表面はひび割れなども見受けられる。



・一般県道木本港熊野市停車場線（県道204号）

場所：熊野建設事務所管内 撮影日：平成29年9月4日

ひび割れや起伏、粉状になっている箇所が見受けられる。



・一般国道260号

場所：伊勢建設事務所管内 撮影日：平成29年9月7日

舗装表面はひび割れなども見受けられる。コンクリート舗装とのつなぎ目においては、段差がみられる。



・主要地方道松阪一志線（県道58号）

場所：津建設事務所管内 撮影日：平成29年9月22日

舗装表面はひび割れなども見受けられる。



M C I 値に基づく管理水準の達成状況

県では、平成20年時点で、管理水準を面積ベースで95%以上達成できるような年間必要額を約24億円と算出し、以降、この約24億円を各年度の舗装修繕に係る必要最低限予算として要求し、実際に平成28年度までは同程度の予算が措置されてきた。

その結果、平均M C I 値は5.0を超える水準が維持されているものの、箇所別に管理水準の達成状況をみると、図表4-5-16のとおり、延長ベースで管理水準達成割合は88%、管理区分のみで見れば83%となっており、平成20年実施のL C C シミュレーション時点で想定していた面積ベースで95%以上での管理水準達成はできていない可能性が高いと考えられる。

【図表 4 - 5 - 1 6】管理区分別の管理水準達成状況（平成 2 9 年 3 月）

| | 総延長 | M C I 測定 対象外延長 | 管理水準達成 延長 | 管理水準達成 延長割合 / (-) |
|------|------------|-------------------|--------------|---------------------------|
| 管理区分 | 1,530,110m | 16,330m | 1,252,455m | 83% |
| 管理区分 | 1,537,875m | 18,147m | 1,406,348m | 93% |
| 管理区分 | 246,630m | 4,500m | 238,360m | 98% |
| 合計 | 3,314,615m | 38,977m | 2,897,163m | 88% |

（出所：三重県提出資料に基づき監査人加工）

なお、図表 4 - 5 - 1 6 は、面積ベースではなく、延長ベースで算出している。平成 2 0 年の県の L C C シミュレーションは面積ベースで 9 5 % 以上の達成を目標としているが、監査において入手できた M C I データにおいて道路面積が不明のため、おおむね管理区分ごとに幅員も異なると想定し、管理区分別に達成状況を見ることで代用している。

（イ）必要な舗装修繕予算の確保【意見】

それでも、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）L C C シミュレーション等の見直しの必要性【指摘】

平成 2 0 年に実施した L C C シミュレーションでは管理水準を面積ベースで 9 5 % 以上達成するための必要額を約 2 4 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 9 5 % 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 2 4 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、L C C 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 2 9 年度は舗装予算が約 1 5 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 L C C 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。

オ 「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】

「第２ 監査対象の概要 県の道路に関する取組 １ みえ県民力ビジョン（総合計画）」で述べたとおり、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おり、その取組内容は次のとおりとなっている。

【図表４－５－１７】基本事業３５１０３ 適切な道路の維持管理（再掲）

| | |
|----------|--|
| 主な取組内容 | 道路利用者が安全・安心・快適に利用できるよう、舗装や橋梁等の道路施設について、予防保全の考え方を取り入れながら、効果的・効率的な修繕・更新を進めるなど、適切な維持管理を推進します。 |
| 目標項目・目標値 | 舗装の維持管理指数が５．０以上 【目標項目の説明】 県管理道路における舗装の状態を示す指数の平均値 (５．０以上が安全性・快適性が確保される望ましい値) |

(出所：三重県「みえ県民力ビジョン・第二次行動計画」平成２８年４月)

そして、当該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」が一定以上であることを以って目標達成としてよいであろうか。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。そのような状態で、当該基本事業内容にある、「道路利用者が安全・安心・快適に利用」できている状態とは言い難いであろう。

また、「主要県管理道路（県管理国道及び主要地方道）の舗装」のみが対象でよいであろうか。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についても問題があれば、当然に「道路利用者が安全・安心・快適に利用」することに対する阻害要因となる。

「三重県道路舗装維持管理基本計画」、「三重県橋梁長寿命化修繕計画」、「三重県トン

ネル長寿命化修繕計画」などの個別施設計画と並んで、「みえ県民力ビジョン・第二次行動計画」における目標指標のような、全庁的なレベルで達成状況がモニタリングの対象となる指標を適切に設定することは、別の意味があると考えられる。すなわち、後者において妥当でない目標指標が達成できていると、実態としては問題があっても、総務・企画系の部署には何らかの対応をする必要がないものと誤認される恐れがある。その結果、予算措置などにおいても不利となることも懸念される。

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、「工 舗装修繕の遅れ(ア) 舗装修繕に関する現状」でも見たとおり、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け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）橋梁・トンネル

ア 職員による点検記録【意見】

熊野建設事務所において、職員により実施された橋梁点検の実施記録について、問題のないところは判定の記載を省略しているなど、部分的に若干の記載方法のばらつきがみられた。

点検記録について、「三重県橋梁点検要領」に基づく所定の記載事項を記入することが望まれる。

なお、最終的な点検記録ではそのような記載のばらつきは発見されていない。

(3) 資産台帳の整備と更新体制

ア 道路台帳の記載事項

道路台帳については、道路法第28条に基づく道路法施行規則第4条の2に規定されており、道路台帳調書の記載事項は道路法施行規則第4条の2第3項に図表4-5-18のとおり定められている。監査において、実際に記載された道路台帳と法定の記載事項を比較したところ、以下の点が認められた。

【図表4-5-18】道路法施行規則上の道路台帳記載事項

| |
|---|
| (道路台帳) |
| 第四条の二 |
| 3 調書には、道路につき、少くとも次に掲げる事項を記載するものとし、その様式は、別記様式第四とする。 |
| 一 道路の種類 |
| 二 路線名 |
| 三 路線の指定又は認定の年月日 |
| 四 路線の起点及び終点 |
| 五 路線の主要な経過地 |
| 六 供用開始の区間及び年月日 |
| 七 路線(その管理に係る部分に限る。)の延長及びその内訳 |
| 八 道路の敷地の面積及びその内訳 |
| 九 最小車道幅員、最小曲線半径及び最急縦断勾配 |
| 十 鉄道又は新設軌道との交差の数、方式及び構造 |
| 十一 有料の道路の区間、延長及びその内訳(自動車駐車場にあつては位置、規模及び構造)並びに料金徴収期間 |
| 十二 道路と効用を兼ねる主要な他の工作物の概要 |
| 十三 軌道その他主要な占用物件の概要 |
| 十四 道路一体建物の概要 |
| 十五 協定利便施設の概要 |

(出所:「道路法施行規則」)

(ア) 軌道その他主要な占用物件の概要の記載【指摘】

「軌道その他主要な占用物件の概要」欄がすべて空欄であった。占用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) 道路台帳上では欄が設けられていない項目【意見】

道路台帳様式に記載されている項目のうち、「道路一体建物の概要」、「協定利便施設の概要」については、県で作成する道路台帳上で欄が設けられていない。これらの項目は、現在、県で該当する案件はないが、欄自体がないことにより、記載が必要な項目であるとの認識自体が欠落してしまう恐れがあるため、道路台帳様式の欄を設けることが望まれる。

イ 道路台帳保管要領の様式の更新【意見】

「道路台帳保管要領」において、作成すべき道路に関する施設の台帳様式が定められている。

しかし、現状で実際に作成されている道路に関する施設の台帳は、「道路台帳保管要領」において定められている様式とは異なっている。

当面の実務においては支障は生じていないとのことであるが、使用すべき様式を明瞭にする観点から、「道路台帳保管要領」の様式を更新することが望まれる。

なお、「道路台帳保管要領」で定められている様式のうち、以下の3様式については、平成23年1月24日の事務連絡「道路台帳保管要領にかかる様式の改定について（通知）」にて、様式改定の旨の通知が出ている。これらについても、現行の様式を「道路台帳保管要領」にまとめることで使用すべき様式がわかりやすくなることが期待されることから、これらについても併せて「道路台帳保管要領」の様式の更新を行うことが望まれる。

- ・様式9 道路照明施設台帳
- ・様式12 道路標識台帳
- ・様式13 道路反射鏡台帳

ウ 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、各台帳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。

なお、図表4-5-19から図表4-5-21に記載されている、「」は項目欄、記入のあること、「-」は項目欄、記入がないことを指している。

【図表4 - 5 - 19】道路照明施設台帳（点灯・節電）の記載状況

| 記載項目 | 四日市 | | 津 | | 伊勢 | | 熊野 | |
|---------------|-----|----|----|----|----|----|----|----|
| | 項目 | 記入 | 項目 | 記入 | 項目 | 記入 | 項目 | 記入 |
| 電柱番号 | | | | | | | | ○ |
| 整理番号 | | | | | | | | |
| 路線名 | | | | | | | | |
| 設置個所 | | | | | | | | |
| 設置種別 | | | | | | | | |
| 設置年月日 | | | | | | | | |
| 灯種 | | | | | | | | |
| ランプ型式 | | | | | | | | ○ |
| 灯具型式 | | | | | | | | |
| 点滅器型式 | | | | | | | | |
| 照明柱型式 | | | | | | | | |
| 安定器型式 | | | | | | | | |
| 基礎形式 | | | | | | | | |
| 使用状況 | | | | | | | | |
| ベースプレートボルトピッチ | | | | | | | | |
| 引込電圧 | | | | | | | | |
| 基礎寸法 | | | | | | | | |
| 配電盤等 | | | | | | | | |
| 表面塗装処理 | | | | | | | | |
| 契約年月日 | | | | | | | | |
| 契約番号 | | | | | | | | |
| 契約容量 | | | | | | | | |
| 契約種別 | | | | | | | | ○ |
| 1ヵ月当り電灯量 | | | | | | | | |
| 位置図 | | | | | | | | |
| 台帳番号 | | | | | | | | |
| 写真 | | | | | | | | |
| 撮影日 | | | | | | | | |
| 備考欄 | | | | | | | | |
| 施設構造図 | | | | | | | | |
| 補修記録表 | | | | | | | | |

(注) 様式から独自に追加・修正されている項目として以下がある。

四日市：「Watt 数×灯数」

伊勢：「Watt 数×灯数」

【図表 4 - 5 - 20】道路標識台帳の記載状況

| 記載項目 | 詳細記載項目 | 四日市 | | 津 | | 伊勢 | | 熊野 | |
|-------------------|--------|-----|----|----|----|----|----|----|----|
| | | 項目 | 記入 | 項目 | 記入 | 項目 | 記入 | 項目 | 記入 |
| 路線名 | | | | | | | | | |
| 標識種別 | | | | | | | | | |
| 番号 | | | | | | | | | |
| 設置箇所 | 住所 | | | | | | | | |
| | 距離標 | | | | | | | | |
| | 備考 | | | | | | | | |
| 設置方式 | 単独 | | | | | | | ○ | ○ |
| | 添架 | | | | | | | | ○ |
| | 共架 | | | | | | | | ○ |
| 設置方式略図 | | | | | | | | | |
| 車道幅員 | | | | | | | | | |
| 路肩 + 歩道幅員 | | | | | | | | | |
| 車道歩道からの クリアランス | | | | | | | | | |
| 標識寸法 | | | | | | ○ | | | ○ |
| 文字高さ | | | | | | | | | |
| 拡大率 | | | | | | | | | |
| 板の材質 | | | | | | | | | |
| 反射シート | | | | | | | | | |
| 照明 | | | | | | | | | |
| 基礎 | 形式 | | | | | | | | |
| | 寸法 | | | | | | | | |
| 支柱 | 形式 | | | | | ○ | ○ | | |
| | 寸法 | | | | | | | | |
| 標識歴 | 新設年月日 | | | | | | | | |
| | 更新年月日 | | | | | | | | |
| 柱の材質 | | | | | | | | | |

| 記載項目 | 詳細記載項目 | 四日市 | | 津 | | 伊勢 | | 熊野 | |
|---------|--------|-----|----|----|----|----|----|----|----|
| | | 項目 | 記入 | 項目 | 記入 | 項目 | 記入 | 項目 | 記入 |
| 設置箇所見取図 | | | | | | | | | |
| 台帳番号 | | | | | | | | | |
| 現況写真 | | | | | | | | | |
| 撮影年月日 | | | | | | | | | |
| 備考欄 | | | | | | | | | |
| 施設構造図 | | | | | | | | | |
| 補修記録表 | 年月日 | | | | | | | | |
| | 補修内容 | | | | | | | | |
| | 補修費 | | | | | | | | |
| | 工事種別 | | | | | | | | |

(注1) 様式から独自に追加・修正されている項目として以下がある。

四日市：車線

津：アンカーボルト

伊勢：「整理番号」(番号の代わり)・「標識板」(基礎の代わり)・「位置図」(設置箇所の代わり)

熊野：「設置方式略図」・「位置図」(設置箇所の代わり)

(注2) 伊勢は「警戒標識台帳」「案内標識台帳」「規制標識台帳」の3種が存在する(形式は同じ)

【図表4-5-21】道路反射鏡台帳の記載状況

| 記載項目 | 詳細記載項目 | 四日市 | | 津 | | 伊勢 | | 熊野 | |
|-------|--------|-----|----|----|----|----|----|----|----|
| | | 項目 | 記入 | 項目 | 記入 | 項目 | 記入 | 項目 | 記入 |
| 整理番号 | | | | | | | | | |
| 路線名 | | | | | | | | | |
| 設置箇所 | | | | | | | | | |
| 設置年月日 | | | | | | | | | |
| 反射鏡 | 寸法 | | | | | | | | |
| | 材質 | | | | | | | | |
| | 面積 | | | | | | | | |
| 支柱 | 設置方法 | | | | | | | | |
| | 寸法 | | | | | | | | |
| | 材質 | | | | | | | | |
| | 形状 | | | | | | ○ | | |
| 補修記録 | 年月日 | | | | | | | | |

| 記載項目 | 詳細記載項目 | 四日市 | | 津 | | 伊勢 | | 熊野 | |
|-------|--------|-----|----|----|----|----|----|----|----|
| | | 項目 | 記入 | 項目 | 記入 | 項目 | 記入 | 項目 | 記入 |
| | 補修内容 | | | | | | | | |
| | 補修費 | | | | | | | | |
| | 工事種別 | | | | | | | | |
| 位置図 | | | | | | | | | |
| 台帳番号 | | | | | | | | | |
| 写真 | | | | | | | | | |
| 撮影日 | | | | | | | | | |
| 備考欄 | | | | | | | | | |
| 施設構造図 | | | | | | | | | |
| 補修記録表 | 年月日 | | | | | | | | |
| | 補修内容 | | | | | | | | |
| | 補修費 | | | | | | | | |
| | 工事種別 | | | | | | | | |

(注) 様式から独自に追加・修正されている項目として以下がある。

四日市：「状況」(記入は無)・「反射鏡」・「設置方法」・サイズ(寸法の代わり)・設置箇所見取り図(位置図の代わり)

図表4-5-19～21のとおり、補修記録表の欄など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。

エ 紙で管理される台帳の更新【意見】

道路附属物に関する台帳(標識・照明・反射鏡)は前述のとおり、表計算ソフトの様式に入力後、紙に出力し、台帳管理は紙で行われている。資産番号を一覧にした目次についても別途紙で作成されている。台帳の更新は各建設事務所にて実施し、入力内容について課内で確認が行われている。ただし、台帳更新の確認は個別に行われ、更新事実に関する決裁と関連づけられていないため、新設・更新の事実が生じた案件に対して漏れなく台帳の更新が行われているかどうかを確認する統制が確立されていない。

支出決裁に台帳更新履歴を添付するなどして、更新事実との紐づけを明確にし、台帳更新の網羅性を担保することが望まれる。

オ 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、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。

カ 本庁の道路情報資産フォルダの保護【意見】

本庁での確認を経た橋梁・トンネルの点検結果について、サマリーのみ全庁の共有フォルダにて表計算ソフトで共有されているが、表計算ソフトに編集制限はかけられておらず、アクセス権のある職員すべてが編集可能となっていた。「三重県電子情報安全対策基準/情報セキュリティ対策基準」では、業務目的以外で情報資産にアクセスすることを禁じており、道路情報資産については業務において情報を使用する本庁道路管理課職員や各建設事務所職員のみアクセス権が付与されていることから「三重県電子情報安全対策基準/情報セキュリティ対策基準」に則っているものの、閲覧している職員が誤ってデータを変更・削除するリスクは存在する状態となっていた。

意図しないデータの変更・削除を防ぐため、表計算ソフトに対して適切なアクセス制限を施すことが望ましい。

道路移管に伴う引継ぎ

1 概要

道路移管に伴う引継ぎ業務については、平成28年度における主要なものとして三重県道路公社からの道路の引継ぎ業務について検討した。

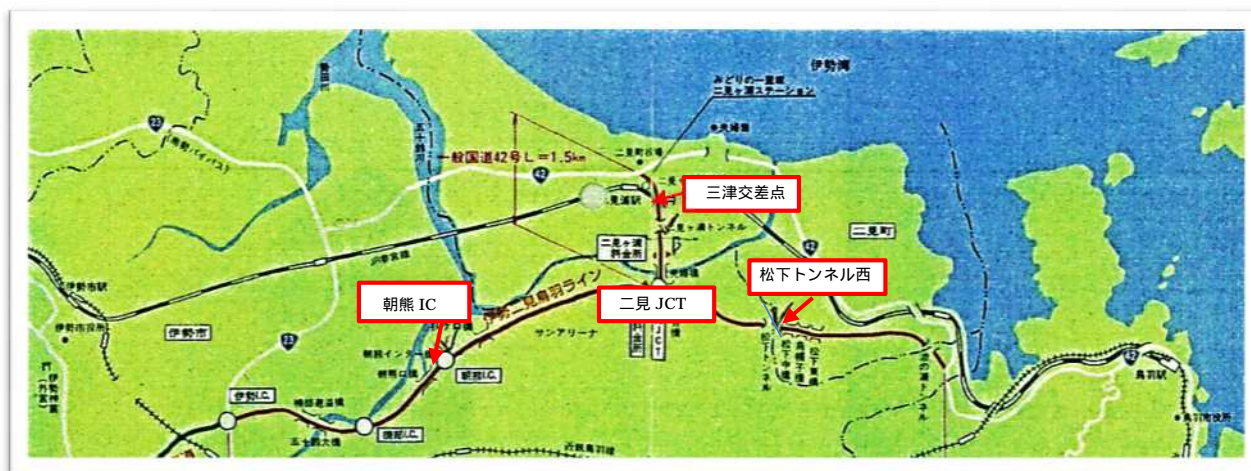
(1) 三重県道路公社の概要

地方道路公社とは、「その通行又は利用について料金を徴収することができる道路の新設、改築、維持、修繕その他の管理を総合的かつ効率的に行うこと等により、地方的な幹線道路の整備を促進して交通の円滑化を図り、もって地方における住民の福祉の増進と産業経済の発展に寄与することを目的とする。」地方公共団体が出資する団体である（地方道路公社法第1条参照）。

三重県道路公社（以下「道路公社」という。）は昭和48年6月に発足し、企業庁及び日本道路公団より引継いだ道路を管理運営するとともに、昭和50年代から平成6年までに複数の路線を新設してきたが、建設時の借入金の償還に伴う利用料金の無償化及び県への移管を進め、近年は規模を順次縮小してきた。

そして、平成29年3月に、最後の有料区間であった伊勢二見鳥羽ラインの一部区間（朝熊IC～松下トンネル西側入口3.7km、三津交差点から二見JCT0.3km、総延長4.0km）を無料化し、道路を県に移管したことにより、すべての道路が県に移管され、その役割を終えたことから、道路公社は平成29年6月に解散している。

【図表4-6-1】平成29年3月に引継ぎを受けた区間



（出所：「伊勢二見鳥羽ライン」（三重県道路公社パンフレット）に基づき監査人加工）

(2) 道路公社からの道路の引継ぎ

平成 2 8 年度においては、道路公社より伊勢二見鳥羽ライン周辺を管轄する伊勢建設事務所に引継いでいる。道路公社の職員は他の公社等へ異動し、本庁及び建設事務所への職員の異動はない。具体的な業務として、道路の維持管理のほか、占用許可、用地買収等の業務を引継いでいる。

包括外部監査においては、伊勢建設事務所への往査の際に道路公社からの業務の引継ぎ状況について調査を行った。伊勢建設事務所では、道路公社より図表 4 - 6 - 2 に記載する書類（すべて紙媒体）の引継ぎを受けている。このうち図表 4 - 6 - 2 に記載の施工工事書類一式は、道路改良工事、橋梁工事、橋梁耐震補強工事、道路設備工事、測試、橋梁点検、道路防災総点検に関する書類や図面が含まれていた（なお、移管された区間にトンネルはない）。橋梁については、点検・補修の結果、引継ぎ時にはすべての橋梁の健全度区分が「（状況に応じて修繕）」以上となっていることが確認できた。

【図表 4 - 6 - 2】引継ぎ書類一覧

| |
|---------------------|
| 位置図 |
| 道路台帳・道路現況図 |
| 橋梁台帳 |
| 照明灯台帳 |
| 道路標識台帳 |
| 道路占用許可申請書 |
| 道路区域関係綴 |
| 道路用地関係綴（道路公社名義） |
| 用地買収関係綴 |
| 隣接地関係綴 |
| 用地関係調査報告書（伊勢市朝熊町地内） |
| 特殊車両通行許可協議書 |
| 埋設物平面図関係 |
| 施工工事書類 一式 |

（出所：三重県提出資料に基づき監査人加工）

2 発見事項

(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（アセットマネジメント1(2)ア 舗装 参照）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。

