

防災県土整備企業常任委員会提出資料

◎議案説明事項

- 1 議案第 54 号
三重県営住宅条例の一部を改正する条例案について 1
- 2 議案第 74 号
工事請負契約の変更について 3

◎所管事項

- 1 「平成 30 年度『第二次三重県行財政改革取組』の進捗状況」
における事務事業等の見直しについて（関係分） 5
- 2 開発許可に係る基準と土砂災害警戒区域等の指定に係る基準の
運用等について改善を求める請願の処理状況について 9
- 3 平成 29 年度包括外部監査結果に対する対応結果について 11
- 4 重要物流道路の指定について 23
- 5 三重県道路舗装維持管理基本計画の改定について 25
- 6 建設工事従事者の安全及び健康の確保に関する三重県計画
（最終案）について 27
- 7 審議会等の審議状況 31

◀別添資料▶

- ・建設工事従事者の安全及び健康の確保に関する三重県計画（最終案）

平成 31 年 3 月 8 日
県 土 整 備 部

(議案説明事項)

1 【議案第 54 号】三重県営住宅条例の一部を改正する条例案について

1 改正理由

住生活基本法第 6 条（居住の安定の確保）の趣旨を踏まえ、県営住宅へ子育て世帯が入居しやすくなるよう、優先入居の要件についての規定を改定するものです。

2 改正内容

現行の条例では、母子世帯、父子世帯、老人世帯、障がい者世帯、多子世帯、犯罪被害者世帯等が優先入居の対象となっています。今回、多子世帯の規定を改め、18 歳に達する日以後の最初の 3 月 31 日までの間にある扶養親族となっている子が、1 人でもいる世帯も優先入居の対象とすることとします。

※多子世帯・・・18 歳未満の扶養親族である子が 3 人以上いる世帯

3 条例の施行期日

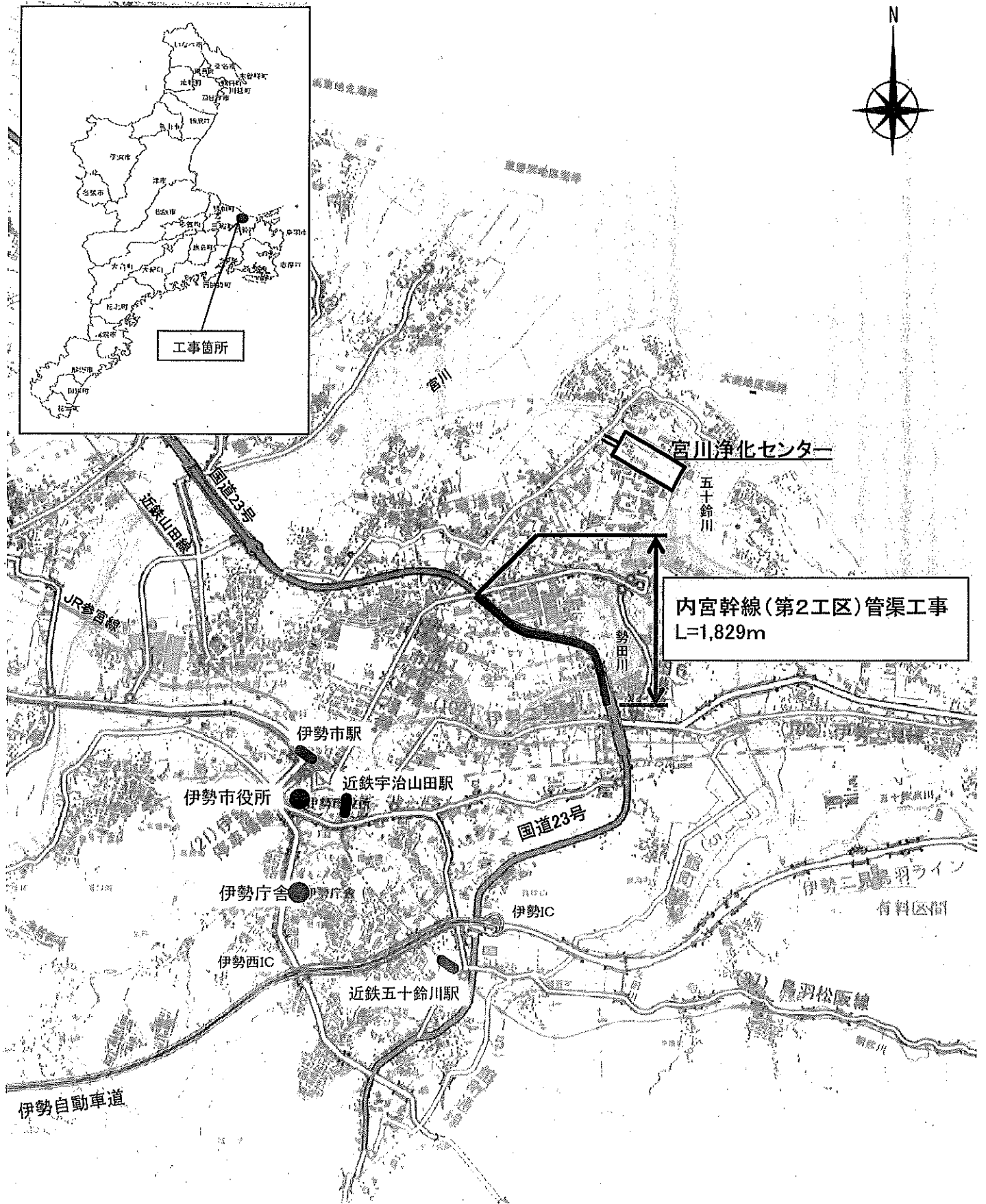
平成 31 年 4 月 1 日

2 【議案第74号】工事請負契約の変更について

議案番号 第74号		工事請負契約の変更について									
工事名	宮川流域下水道（宮川処理区）内宮幹線（第2工区）管渠工事										
施工場所	伊勢市小木町地内～通町地内										
契約金額	変更前 1,590,375,600円（消費税等含む） 変更後 1,725,295,680円（消費税等含む）										
請負者 住所氏名	津市栄町1丁目864 前田・山野・西山特定建設工事共同企業体 代表者 前田建設工業株式会社三重営業所 所長 水野 裕史										
契約工期	平成28年3月22日 ～ 平成31年9月30日										
工事内容	<table border="1"> <tr> <td>施工延長</td> <td>L=1,829m</td> </tr> <tr> <td>シールド工 (セグメント外径 (仕上がり内径</td> <td>L=1,822m 1,800 mm 800mm)</td> </tr> <tr> <td>立坑工</td> <td>3箇所</td> </tr> <tr> <td>人孔工</td> <td>3基</td> </tr> </table>			施工延長	L=1,829m	シールド工 (セグメント外径 (仕上がり内径	L=1,822m 1,800 mm 800mm)	立坑工	3箇所	人孔工	3基
施工延長	L=1,829m										
シールド工 (セグメント外径 (仕上がり内径	L=1,822m 1,800 mm 800mm)										
立坑工	3箇所										
人孔工	3基										
変更理由	<p>契約前に労務単価等が上昇し設計単価の改訂があったため、特例措置を適用し建設工事請負契約書第56条に基づき増額するとともに、シールド工において当初想定していなかった玉石が掘削層に存在したため、施工方法を変更したことによる増額等を行うものである。</p>										
契約方法	随意契約										

【議案第74号】

位置図



(所管事項)

1 「平成30年度『第二次三重県行財政改革取組』の進捗状況」における事務事業等の見直しについて(関係分)

1 集中取組期間における事務事業の見直し一覧

○この一覧表は、平成29年6月に策定しました「三重県財政の健全化に向けた集中取組」8頁に記載の「事務事業の見直し」について、個々の見直しの方向性を整理したものです。

○表ごとの分類の考え方は以下のとおりです。

- ・「(1)平成29年度の見直し」、「(2)平成30年度の見直し」、「(3)平成31年度の見直し」は、それぞれの見直し年度の当初予算において見直したのもの
- ・「(4)平成29年度から平成31年度における見直し」は、平成29年度から平成31年度当初予算にかけて段階的に見直しを行ったもの
- ・「(5)2020年度以降の見直し」は2020年度以降の当初予算において見直す(予定)のもの

○2020年度以降の見直しについては、現時点の予定であり、2020年度予算編成以降の議論により、事業の追加も含め、変更される場合があります。

○平成31年度以降の見直しについては、平成30年度組織改正後の所管部局名称で記載しています。

(1)平成29年度の見直し

該当なし

(2)平成30年度の見直し

(単位:千円)

No.	細事業名 ()内は 細々事業名	見直しの内容(方向性)	平成28 年度 予算額	平成29 年度 予算額	平成30 年度 予算額	平成31 年度 予算額	差額 (H30- H28)	所管部 局名
1	建設業参入支援事業費	今後は建設業界が自ら実施することから、事業を廃止する。	21,501	21,501	0		▲ 21,501	県土整備部

(3)平成31年度の見直し

(単位:千円)

No.	細事業名 ()内は 細々事業名	見直しの内容(方向性)	平成28 年度 予算額	平成29 年度 予算額	平成30 年度 予算額	平成31 年度 予算額	差額 (H31- H28)	所管部 局名
1	建設業人材定着事業費	今後は建設業界が自ら実施することから、事業を廃止する。	30,000	8,250	6,187	0	▲ 30,000	県土整備部

(4)平成29年度から平成31年度における見直し

該当なし

(5)2020年度以降の見直し

該当なし

2 集中取組期間における県有施設の見直し一覧

○この一覧表は、平成29年6月に策定しました「三重県財政の健全化に向けた集中取組」13頁に記載の「県有施設の見直し」について、個別施設の見直しの方向性や調整経過等を整理したものです。

○今回の見直しは、廃止や統合を含めたあり方検討による維持管理費の抑制と、新たな県民ニーズへの対応や県民サービスの向上の両面で見直しに取り組むとともに、あわせて、施設にかかるコスト縮減や一層の収入確保にも取り組んでいます。

○平成30年2月19日全員協議会以降の経過として、見直しの方向性を定めた施設については、見直しの実施に向けて、庁内での検討や関係団体との調整を進め、今後見直しの方向性を定めるとした施設については、引き続き検討を重ねました。また、新たに見直しが必要な施設がないかどうかについても、あわせて検証を行いました。

No	施設名	見直しの方向性	平成30年2月19日全員協議会以降の調整経過、課題、今後の予定など	所管部局名
1	北勢中央公園 ＜指定管理＞	<p>整備計画の見直し及び未利用地の利活用検討</p> <p>当該施設は、四日市市・いなべ市・菟野町にまたがる都市公園であり、平成5年から順次供用を開始している。</p> <p>現在、整備途中であるが、利用状況からみて施設の規模や機能が現状で概ね足りていると考えられること、完成に向けては多額の事業費を投入する必要があることなどから、整備計画の見直し及び買収済み公園用地の利活用について、関係市町と協議を進める。</p>	<p>【経過】</p> <p>○「見直しの方向性」を踏まえ、次のとおり整理</p> <ul style="list-style-type: none"> ・野球場サブグラウンド(1面)やテニスコートの増設(4面)、新たなエリアの整備を休止すること ・現在整備中のエリアはこのまま整備を進め完成させること ・用地買収については買収請求に応じ買収を完了させること ・未利用地については、当該公園の設置目的の一つでもある「良好な自然環境の保全を図る」ため、修景施設(主に樹林地)として利用していくこと <p>○上記方針について関係市町(四日市市、いなべ市、菟野町)に説明</p> <p>【今後の予定】</p> <p>○上記方針のとおり進め、未利用地の利活用については、検討を継続</p>	県土整備部
2	熊野灘臨海公園 ＜指定管理＞	<p>用途変更(維持修繕計画の見直し)</p> <p>当該施設は、広域的なレクリエーション需要を充足することを目的とした都市公園であり、昭和53年から順次供用を開始している。</p> <p>施設の利用状況に変化がみられることなどから、利用者のニーズや地域の集客施設への影響なども勘案し、施設の維持修繕計画の見直しについて関係市町等と協議を進める。</p>	<p>【経過】</p> <p>○「見直しの方向性」を踏まえ、次のとおり整理</p> <ul style="list-style-type: none"> ・老朽化が進む当該公園の各種施設の今後のあり方(継続・廃止・用途変更など)を県、町、施設管理者等と検討に着手していくこと ・上記あり方についての検討結果を踏まえ、各公園施設のより具体的な維持修繕の方針を取りまとめること <p>○上記方針について関係町等(紀北町、施設管理者)に説明</p> <p>OH30.6 第1回あり方検討会を実施 OH30.10 第2回あり方検討会を実施 OH30.12 第3回あり方検討会を実施 OH31.2 第4回あり方検討会を実施</p> <p>【課題】</p> <p>○公園施設の廃止、用途変更を結論する際には、特に丁寧に関係者と協議し合意形成が必要</p> <p>【今後の予定】</p> <p>OH30は、老朽化が進むプール・コテージ・テニスコート・体育館など各公園施設について、町、施設管理者を含む検討会議により、利用者のニーズや地域への影響なども勘案し、そのあり方を検討</p> <p>OH31は、上記あり方の検討結果を踏まえた、より具体的な維持修繕計画を作成</p>	県土整備部

No	施設名	見直しの方向性	平成30年2月19日全員協議会以降の調整経過、課題、今後の予定など	所管部局名
3	<p>【新規】 鈴鹿青少年の森 〈指定管理〉</p>	<p>教育委員会と連携し、民間による有効活用も視野に入れながら、平成31年度末までに方向性を定める。</p> <p>当該施設は、次世代を担う青少年が自然の中でスポーツや野外活動に親しみ、心身を鍛錬し豊かな人間性を養う場とするため、明治100年を記念して整備に着手し、昭和47年までに整備をすべて完了し、以来、全面供用している。</p> <p>平成20年度から指定管理者制度を導入し、民間のノウハウを活用し、利用者数も順調に増加しているところであるが、鈴鹿サーキットや交通量が多い道路に隣接するなど、好立地にあること、隣接する県有施設(鈴鹿青少年センター)においても、施設見直しの検討が進められていることなどから、鈴鹿青少年センターを所管する教育委員会と連携し、県民サービスの向上が図れるよう取り組んでいく。</p>		<p>県土整備部</p>

2 開発許可に係る基準と土砂災害警戒区域等の指定に係る基準の運用等について改善を求める請願の処理状況について

採択された請願、陳情の処理状況

県土整備部

採択された定例会の別	受理番号	件名	処理の経過及び結果
平成28年定例会 11月定例会	請願 第30号	開発許可に係る基準と土砂災害警戒区域等の指定に係る基準の運用等について改善を求めることについて	<p>開発事業者に対して、「土砂災害警戒区域等の指定の見込み」、「土砂災害警戒区域等の指定」及び「土砂災害危険箇所」に関する情報を、関係市とともに、積極的に提供しよう努めました。</p> <p>引き続き、土砂災害警戒区域等の指定見込み等に関する情報を積極的に提供していきます。</p>

3 平成 29 年度包括外部監査結果に対する対応結果について

I 対応状況概要

平成 29 年度包括外部監査結果に対する対応については、指摘・意見に沿って対応を実施しました。

II 平成 29 年度包括外部監査結果に対する対応結果

1 平成 29 年度包括外部監査のテーマ 道路事業に係る財務事務について

2 県土整備部における監査報告数

項目	指摘	意見	合計
I 道路整備方針及び道路事業計画	1	1	2
II 公共事業評価	1	16	17
III 入札から工事完了までの事務	0	4	4
IV 道路占用管理	1	0	1
V アセットマネジメント	3	11	14
VI 道路移管に伴う引継ぎ	0	1	1
合計	6	33	39

※指摘：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

意見：不合理な事項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

3 指摘の概要及び対応結果

(1) 道路整備方針及び道路事業計画

① 道路事業計画のチェックについて (13 ページ①)

【指摘の概要】 平成 29 年度道路事業計画の一部について、事業延長に平成 28 年度に見直した延長を用いず、誤って見直し前の延長としていた。今後は、前年度の道路事業計画との比較を行う等、チェックの強化が必要である。

【対応結果】 県民への正確な情報提供のため、前年度の道路事業計画との比較を行う等、チェックを強化しました。
引き続き、適切な運用を行っていきます。

(2) 公共事業評価

① 評価表のチェック体制について (14 ページ①)

【指摘の概要】 再評価書に記載されている交通事故減少便益が本来 0.02 億円のところ、0.001 億円となっていた。その原因として算定資料からの転記ミスと考えられる。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。

【対応結果】 交通事故減少便益については、再評価における重要な判断指標であることから、チェック体制を強化し、建設事務所及び道路建設課において複数回のチェックを行い、正確を期すこととしました。

た。

引き続き、適切な運用を行っていきます。

(3) 道路占用管理

① 道路占用開始届の未入手について (19 ページ①)

【指摘の概要】 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則で定められている。しかし、「道路占用開始届」が未提出になっていた案件が見られたため、規則に従った事務手続を運用する必要がある。

【対応結果】 規則に従った事務手続きを徹底していきます。

(4) アセットマネジメント

① 道路パトロールの対応顛末の記載について (19 ページ①)

【指摘の概要】 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が、補修等の「処理年月日」欄については記載がされていなかった。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が、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。

【対応結果】 問題箇所の処理に漏れなく対応できたことを担保するため、パトロール日誌の処理年月日欄に記載することを徹底しました。
引き続き、適切な運用を行っていきます。

② LCCシミュレーション等の見直しの必要性について (19 ページ②)

【指摘の概要】 平成 20 年に実施した LCCシミュレーションについて、実際の管理水準の達成状況と現実的な予算状況を踏まえた LCCシミュレーションを再試行する必要がある。また、その結果に応じて「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。

【対応結果】 LCCシミュレーションを再試行し「三重県道路舗装維持管理基本計画」を見直し、平成 31 年度から適用します。
今後も継続的に達成状況をモニタリングし、必要に応じて見直しを行うこととします。

③ 軌道その他主要な占用物件の概要の記載について (19 ページ③)

【指摘の概要】 道路台帳の記載事項について、「軌道その他主要な占用物件の概要」欄が全て空欄であった。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、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。

【対応結果】 不存在を誤認させないよう、別途管理している旨を記載しました。

平成29年度 包括外部監査結果に対する対応結果

テーマ・区分・内容	対応結果	備考
包括外部監査の指摘及び意見		
(1) 道路整備方針及び道路事業計画		
【指摘：1件】		
① 道路事業計画のチェックについて		
<p>平成29年度道路事業計画の一部について、事業延長に平成28年度に見直した延長を用いず、誤って見直し前の延長としていた。</p> <p>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等、チェックの強化が必要である。</p>	<p>県民への正確な情報提供のため、前年度の道路事業計画との比較を行う等、チェックを強化しました。</p> <p>引き続き、適切な運用を行っていきます。</p>	<p>県土整備部</p>
【意見：1件】		
① 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について		
<p>事業実施検討箇所は、おおむね3年以内に工事や用地買収の実施を目指す箇所であるが、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7箇所あり、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。</p> <p>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。</p>	<p>道路事業計画策定にあたっては、事業の進捗状況や今後の予算等の見込みを考慮し、事業実施検討箇所の実行可能性をより正確に検討し、道路事業計画に反映していくこととしました。</p>	<p>県土整備部</p>

(2) 公共事業評価		
【指摘：1件】		
① 評価表のチェック体制について		
<p>再評価書に記載されている交通事故減少便益が本来0.02億円のところ、0.001億円となっていた。その原因として算定資料からの転記ミスと考えられる。</p> <p>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。</p>	<p>交通事故減少便益については、再評価における重要な判断指標であることから、チェック体制を強化し、建設事務所及び道路建設課において複数回のチェックを行い、正確を期すこととしました。引き続き、適切な運用を行っていきます。</p>	<p>県土整備部</p>
【意見：16件】		
① 地域係数の設定について		
<p>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。</p> <p>地域係数は、平成10年度の状況をもとに設定され、平成17年度に一度見直されたが、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、現在の評価においても、過疎地域及び準過疎地域は、平成10年度時点の状況で判別している。</p> <p>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。</p>	<p>最新データを用いて、現在の一般地域、準過疎地域、過疎地域の区分に従い、地域係数を更新し、平成31年度新規事業の事前評価から適用することとしました。</p>	<p>県土整備部</p>
② 地域係数の更新について		
<p>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。</p>	<p>①と同じ</p>	<p>県土整備部</p>
③ 重点化係数の更新について		
<p>県民ニーズや各分野の整備水準を勘案した重点化係数により、重要度が高い分野の事業がより多く優先度の高いランクに位置付けられるように調整している。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。</p> <p>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の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。</p>	<p>平成30年度に実施した県民ニーズのアンケート結果と現在の各分野の整備水準を用いて重点化係数を更新し、平成31年度新規事業の事前評価から適用することとしました。</p>	<p>県土整備部</p>

④ 費用便益分析マニュアルへの準拠について	<p>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。</p> <p>「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。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。</p> <p>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、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、原則として全ての事業で実施することが望まれる。</p>	<p>全ての事業において、再評価実施時には「費用便益分析マニュアル」に基づき、「残事業の投資効率性」及び「感度分析」を実施することとしました。</p>	<p>県土整備部</p>
⑤ 再評価実施要綱の見直しについて	<p>事後評価の実施要綱には実施対象外事業として、維持管理事業の他、災害復旧事業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。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。</p>	<p>三重県公共事業再評価実施要綱を見直し、再評価対象外事業として「災害復旧」にかかる事業を追記しました。</p>	<p>県土整備部</p>
⑥ 事後評価実施要綱の見直しについて	<p>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、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。</p> <p>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。</p> <p>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、「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。</p>	<p>三重県公共事業事後評価実施要綱を見直し、事後評価対象事業に、「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、その要件に従って事後評価を実施する。」と追記しました。</p>	<p>県土整備部</p>
⑦ 事前評価の実施要綱の制定について	<p>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。</p>	<p>三重県公共事業事前評価実施要綱を制定し、平成31年度新規事業の事前評価から適用することとしました。</p>	<p>県土整備部</p>

<p>⑧ 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について</p> <p>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。</p> <p>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、止む無く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。</p> <p>10年以上前のデータであり、そのデータが実情を表しているとは言いきれない。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。</p>	<p>周辺の開発状況や道路整備状況が変化していることから、最新の道路交通センサスの2区分を用いた方が、より実情に近くなるため、最新の道路交通センサスの2区分を用いて、または、交通量推計を用いて費用便益の算定をすることとしました。</p>	<p>県土整備部</p>
<p>⑨ 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について</p> <p>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、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。</p> <p>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。</p>	<p>整備後の交通量や速度について、統一した考え方を設定しました。</p>	<p>県土整備部</p>
<p>⑩ 費用便益分析の事前評価との比較について</p> <p>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。</p>	<p>再評価実施時には、事前評価と今回評価時の費用便益比を比較することとしました。</p>	<p>県土整備部</p>
<p>⑪ 費用便益分析の前回再評価との比較について</p> <p>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るべきとされている。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。</p>	<p>再評価実施時には、前回評価時と今回評価時の費用便益比を比較することとしました。</p>	<p>県土整備部</p>
<p>⑫ 費用便益分析の事前評価との比較について</p> <p>(⑩と同じのため記載省略)</p>	<p>(⑩と同じのため記載省略)</p>	<p>県土整備部</p>

<p>⑬ 費用便益分析の事前評価との比較について (⑩と同じのため記載省略)</p>	<p>(⑩と同じのため記載省略)</p>	<p>県土整備部</p>
<p>⑭ 費用便益分析の前回再評価との比較について (⑪と同じのため記載省略)</p>	<p>(⑪と同じのため記載省略)</p>	<p>県土整備部</p>
<p>⑮ 費用便益分析の前回再評価との比較について (⑪と同じのため記載省略)</p>	<p>(⑪と同じのため記載省略)</p>	<p>県土整備部</p>
<p>⑯ 費用便益分析の手法について</p> <p>事後評価において前回の費用便益分析と比較をしているが、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が大きな原因であり、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のが想定される。</p> <p>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り、これらの定性的な情報は引き続き示すことが重要であるが、例えば災害等軽減便益など林野公共事業で使用しているような多様な便益項目を考慮することも考えられる。</p>	<p>費用便益比が1未満の場合、多様な便益項目を考慮することとしました。</p>	<p>県土整備部</p>
<p>(3) 入札から工事完了までの事務</p>		
<p>【意見：4件】</p>		
<p>① 業務チェックリストの管理状況について</p> <p>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、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、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。</p> <p>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。</p>	<p>チェックリストの目的などを地域機関の職員に再度周知徹底しました。</p> <p>今後も必要に応じてチェックリストを見直し、適切な運用を行っていきます。</p>	<p>県土整備部</p>

<p>② 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について</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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等、本庁による実効性のある管理を行うことが望まれる。</p>	<p>各建設事務所独自のチェックリストを確認・検証したうえで、同一の業務品質を担保するため、本庁で統一したチェックリストを作成しました。引き続き、適切な運用を行っていきます。</p>	<p>県土整備部</p>
<p>③ 入札方法の検討について</p> <p>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。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。</p> <p>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。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。</p>	<p>適正な見積りによる入札が行われるように、引き続き、予定価格の事後公表の試行を行い、その結果について検証を行ったうえで、公表時期を検討していきます。</p>	<p>県土整備部</p>
<p>④ 受益者負担割合のチェックについて</p> <p>平成19年度より実施されている連続立体交差事業については、国の定める要綱に従い、鉄道事業者の受益が見込まれる鉄道高架にかかる費用の負担割合を、鉄道事業者5%、県95%とし、当初の協定で、双方の負担額をその割合により定めている。</p> <p>一方、毎年度の負担額は、年度協定書により、都度定めているが、平成28年度においては、県負担が93.9%と、前述の負担割合と異なっていた。これは、最終年度に負担額の総額が正規の負担割合となるよう、以前に県が先行して負担した部分について調整するための措置であった。</p> <p>当初の協定では各年度の負担額について、双方協議のうえ都度定める旨記されているため、このような措置は明らかな協定違反ではない。しかし、決定に至った経緯を示す文書が残されていなかったため、今後は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。</p>	<p>毎年度の負担額について、双方で協議した経緯を協議記録として残していきます。</p>	<p>県土整備部</p>

(4) 道路占用管理

【指摘：1件】

① 道路占用開始届の未入手について

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則で定められている。しかし、「道路占用開始届」が未提出になっていた案件が見られたため、規則に従った事務手続を運用する必要がある。

規則に従った事務手続を徹底していきます。

県土整備部

(5) アセットマネジメント

【指摘：3件】

① 道路パトロールの対応顛末の記載について

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。問題箇所については補修等の対応方針等が「協議事項」の「処理の内容」欄に記載されることとなるが、「処理年月日」欄については記載がされていなかった。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おり、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が不明確となってしまふ。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が、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。

問題箇所の処理に漏れなく対応できたことを担保するため、パトロール日誌の処理年月日欄に記載することを徹底しました。
引き続き、適切な運用を行っていきます。

県土整備部

② LCCシミュレーション等の見直しの必要性について

平成20年に実施したLCCシミュレーションでは管理水準を面積ベースで95%以上達成するための必要額を約24億円と算出し、以降、同水準の予算は確保されてきたものの、実態としては管理水準を面積ベースで95%以上達成できていた可能性は低いと考えられ、実際の管理水準の達成状況と現実的な予算状況を踏まえたLCCシミュレーションを再試行する必要がある。また、その結果に応じて管理区分の定義等の見直しを行う等、「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。

LCCシミュレーションを再試行し「三重県道路舗装維持管理基本計画」を見直し、平成31年度から適用します。
今後も継続的に達成状況をモニタリングし、必要に応じて見直しを行うこととします。

県土整備部

③ 軌道その他主要な占用物件の概要の記載について

道路台帳の記載事項について、「軌道その他主要な占用物件の概要」欄が全て空欄であった。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、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。

不存在を誤認させないように、別途管理している旨を記載しました。

県土整備部

【意見：11件】

① 舗装の要対応箇所の未整理について

舗装の修繕箇所の決定は、パトロール記録、MCI値、苦情等をもとに、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。

判断過程の妥当性の確認や優先順位の見直しなどの対応を行いやすくするため、舗裝修繕箇所決定の判断過程を可視化した資料を記録として残していきます。

県土整備部

② MCI一覧における踏切等の特殊要因の明示について

路面性状調査の結果であるMCI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、踏切などの特殊要因によることが多い。しかし、MCI一覧表上でそのような特殊要因は明示されていなかった。

特殊要因のある箇所は、MCI一覧表などにおいて明示されることが望まれる。

特殊要因のある箇所についてはMCI一覧に加えることとしました。

県土整備部

③ 必要な舗裝修繕予算の確保について

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は変わりはない。

舗装の適切な管理水準を実現する上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。

必要な修繕予算については、適切に予算要求していきます。

県土整備部

④ 「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について

「みえ県民カビジョン・第二次行動計画」、「基本事業 35103 適切な道路の維持管理」基本事業の目標値として、「舗装の維持管理指数」を5.0以上とすることとされている。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、対象の主要県管理道路は、県管理国道および主要地方道とされている。

しかし、平均ということは、中にはひどい状態の舗装が混ざっている可能性もあるということになり、「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（県管理国道および主要地方道）の舗装」のみが対象では、主要県管理道路以外の県道の舗装や、橋梁やトンネルについても問題があれば、「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。

次回の「みえ県民カビジョン・行動計画」の更新に向けて目標指標の再検討を進めていきます。

県土整備部

<p>「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、「エ 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。</p> <p>次回の「みえ県民カビジョン・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。</p>		
<p>⑤ 職員による点検記録について</p>		
<p>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。</p> <p>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。</p>	<p>「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よう、「橋梁点検研修」を通じ周知徹底を図りました。</p>	<p>県土整備部</p>
<p>⑥ 道路台帳上では欄が設けられていない項目について</p>		
<p>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。</p>	<p>記載が必要な項目であるとの認識が欠落しないよう、備考欄に該当しない旨を記載しました。</p>	<p>県土整備部</p>
<p>⑦ 道路台帳保管要領の様式の更新について</p>		
<p>「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が、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。</p> <p>当面の実務において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。</p> <p>なお、道路照明施設台帳、道路標識台帳、道路反射鏡台帳については、様式改定通知が出ており、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から、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。</p>	<p>使用すべき様式を明瞭にするため、道路台帳保管要領を更新しました。</p>	<p>県土整備部</p>
<p>⑧ 道路付属物について整備する台帳の様式について</p>		
<p>4か所の建設事務所において、道路付属物に関する各台帳の整備状況を確認したところ、記載事項に差異が見られる状況であった。</p> <p>各事務所の判断で記載を省略したり、様式の項目自体を削除するなどの運用がなされている等のばらつきがある。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等により、一定の管理レベルを確保することが望まれる。</p>	<p>一定の管理レベルを確保するため、様式を更新するよう各事務所に周知徹底し、定期的に本庁の共有フォルダに保存するようにしました。</p>	<p>県土整備部</p>

⑨ 紙で管理される台帳の更新について	<p>道路附属物に関する台帳（標識・照明・反射鏡）は、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個別に行われ、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。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。</p>	<p>道路附属物を新設・更新した工事完成資料に、更新した台帳の写しを添付し確認することで台帳の更新が担保できるようにしました。</p>	県土整備部
⑩ 道路附属物の台帳のデータベース化について	<p>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。</p>	<p>既存の施設点検データを全体の状況把握や更新計画にも利用していきます。</p>	県土整備部
⑪ 本庁の道路情報資産フォルダの保護について	<p>本庁での確認を経た橋梁・トンネルの点検結果について、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、編集制限はかけられておらず、アクセス権のある職員全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」に基づいてアクセス権が付与されている本庁道路管理課職員や各建設事務所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。</p> <p>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。</p>	<p>意図しないデータの変更・削除を防ぐため、アクセス制限を実施しました。</p>	県土整備部
(6) 道路移管に伴う引継ぎ			
【意見：1件】			
① 舗装の健全性に関する情報の引継ぎについて	<p>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。</p> <p>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。</p>	<p>移管時の舗装の健全性を把握するため、移管を受ける道路の必要な情報を記録として残すようにしました。</p>	県土整備部

4 重要物流道路の指定について

当初、「三重県新広域道路交通計画（仮称）」をふまえて指定される予定でしたが、重要物流道路の効果を早期に発現させるため、国は、供用中区間を対象に、2019年3月末を目途に重要物流道路及び重要物流道路の代替路・補完路を公表することとしました。

また、重要物流道路（供用中区間）の指定後、特殊車両の通行許可手続きが不要となる「特車通行許可不要区間」を国土交通大臣が指定する予定です。

1 指定の考え方

(1) 重要物流道路（供用中区間）

物流活動に資する道路として、国際海上コンテナ車（40ft 背高）の利用のある供用中路線から選定

①基幹道路：高規格幹線道路や地域高規格道路、直轄国道

②アクセス路：「基幹道路」から主要拠点*に接続する県道、市道等

※主要拠点

港湾（四日市港・津松阪港・尾鷲港）、コンテナ取扱駅（JR四日市駅）等

【主な候補路線（案）】

新名神高速道路、伊勢自動車道、東名阪自動車道、近畿自動車道紀勢線、東海環状自動車道、一般国道1号、一般国道23号、一般国道25号（名阪国道）、一般国道42号、一般国道477号（四日市湯の山道路）、県道津関線、県道上海老茂福線、県道中井浦九鬼線等

(2) 重要物流道路の代替路・補完路（供用中区間）

災害時の多重性・代替性を確保する道路として供用中路線から選定

①代替路：重要物流道路の脆弱箇所を回避する最短経路を「代替路」として設定

②補完路：「基幹道路」から災害時拠点*に接続する道路

※災害時拠点

市町役場、自衛隊基地・駐屯地、広域防災拠点、災害医療拠点等

【主な候補路線（案）】

一般国道165号、一般国道167号（第二伊勢道路）、
県道鳥羽松阪線（伊勢二見鳥羽ライン）等

2 今後の方針

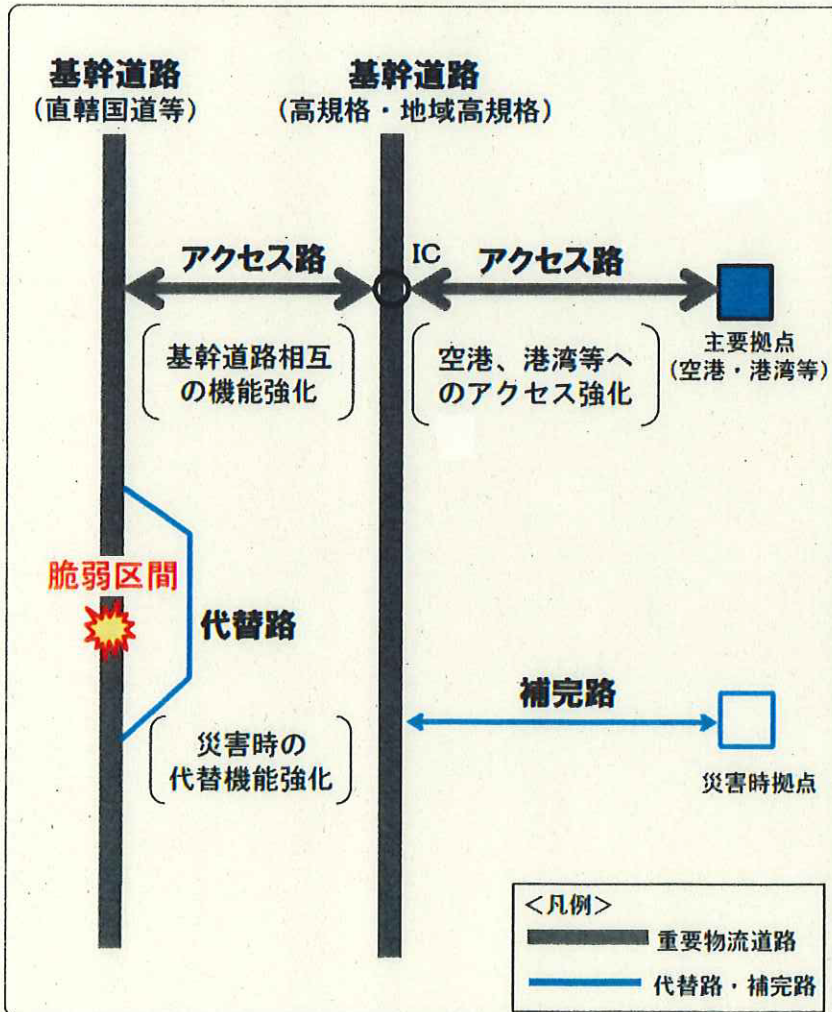
計画路線を含めた重要物流道路の追加指定については、新広域道路交通計画の中から2019年度の指定を目標に作業が進められる予定です。そのため、三重県新広域道路交通計画（仮称）についても、引き続き国と連携して、2019年度の策定をめざします。

(参考) これまでの経過および今後の予定

- 2018年12月3日 中部地方幹線道路協議会（三重県地区会議）
- 2018年12月26日 中部地方幹線道路協議会（全体会議）
- 2019年2月6日 社会資本整備審議会分科会基本政策部会「第18回物流小委員会」
- 2019年3月末 重要物流道路（供用中区間）大臣指定
重要物流道路の代替路・補完路（供用中区間）大臣指定
特車通行許可不要区間の大臣指定
- 2019年度 中部地方幹線道路協議会（三重県地区会議・全体会議）開催
三重県新広域道路交通ビジョン（仮称）策定
三重県新広域道路交通計画（仮称）策定
重要物流道路（計画路線を追加）大臣指定

※今後の予定については、国の動向等により変更になる可能性があります。

<重要物流道路および代替路・補完路設定のイメージ※>



※社会資本整備審議会分科会基本政策部会 第18回物流小委員会（2019年2月6日）資料抜粋

5 三重県道路舗装維持管理基本計画の改定について

1 現状・課題

県が管理する道路は約3,465kmあり、平成25年度から三重県道路舗装維持管理基本計画（以下、「基本計画」という。）に基づき維持管理指数（MC I）（※）という指標を用いて修繕を実施しています。

しかし、近年管理する道路面積が増加傾向にあること、労務単価高騰に伴う舗装修繕単価の上昇が著しいこと等から、現状の管理基準に基づいた適切な修繕が困難な状況となっています。

また、昨年度の包括外部監査において、現計画の管理基準における修繕の実施率が低いことから、「基本計画の改定の検討」についての指摘を受けています。

このような状況の中で、現計画を見直して、さらに効率的で計画的な舗装の維持管理を実施するため、基本計画を改定します。

※維持管理指数（MC I）：路面状態を評価する指標として、「ひび割れ率」、「わだち掘れ量」、「平坦性」の3要素により算出したもの。

2 改定内容

これまでは、大型車交通量や総交通量等により道路を分類した上で、それぞれの維持管理指数（MC I）を管理基準として、幅広く修繕を実施する計画でした。

今後は、平成28年10月に技術的助言として国土交通省から示された「舗装点検要領」を参考のうえ、舗装損傷の進行は大型車交通量が主な影響要素であることから、大型車の交通量等に基づき、道路の分類を〔表1〕のとおり、AからDに区分し、県管理道路については、高速道路等に区分されるAを除いたBからDについて、一定の基準に達した場合に修繕を実施します。

なお、点検要領においては、「ひび割れ率」、「わだち掘れ量」、「平坦性」が示されていますが、三重県が管理する道路では、「ひび割れ率」による損傷の進行が多くを占めるため、道路の分類毎のひび割れ率を管理基準とし、この基準に達した場合に修繕を実施することとします。

【表1】 県管理道路の管理基準（修繕を実施する基準）（太枠点線内）

特性	道路分類	主な道路	大型車交通量 (台/日・方向)	ひび割れ率
・高速走行など求められるサービス水準が高い道路 (高規格幹線道路等)	A	高速道路		—
・損傷の進行が早い道路等 (大型車交通量が多い道路)	B	直轄国道	250以上	30%
・損傷の進行が緩やかな道路等 (大型車交通量が少ない道路)	C	政令市一般市道 補助国道・県道	40以上 250未満	40%
・損傷の進行が極めて遅い道路等 (大型車交通量が極めて少ない道路)	D	市町村道	40未満	40% かつ 日常の走行に著しく支障がある場合

〔表2〕 主な道路の全景写真、ひび割れ状況写真

特性	道路分類	主な道路の全景写真	ひび割れ率	ひび割れ状況写真
損傷の進行が早い道路等	B		30%	
損傷の進行が緩やかな道路等	C		40%	
損傷の進行が極めて遅い道路等	D		40% かつ 日常の走行に著しく支障がある場合	

3 実施方針

改定後の基本計画は、計画期間を平成31年度からの10年間とし、改定した管理基準に基づいて計画的に修繕を実施していきます。

なお、新たな計画による舗裝修繕の実施状況や定期的に実施する舗装の点検、さらに舗裝修繕を取り巻く環境等に応じて適宜計画を検証し、必要に応じて更なる改定を検討します。

【表3】 管理基準（修繕を実施する基準）の改定前後の比較

<改定前>

道路分類	道路分類の定義(単位：台/日・方向)	管理基準
I	大型車交通量 250 以上または総交通量 1,600 以上 または DID 地区内	MCI 4
II	大型車交通量 250 未満かつ総交通量 1,600 未満 (山間部を除く)	MCI 3
III	山間部	MCI 2



<改定後>

道路分類	道路分類の定義(単位：台/日・方向)	管理基準
B	大型車交通量 250 以上	ひび割れ率 30%
C	大型車交通量 40 以上 250 未満	ひび割れ率 40%
D	大型車交通量 40 未満	ひび割れ率 40%かつ日常の走行に著しく支障がある場合

6 建設工事従事者の安全及び健康の確保に関する三重県計画（最終案） について

建設工事従事者の安全及び健康の確保に関する三重県計画（以下、「県計画」という。）については、前回の常任委員会でのご意見を踏まえた県計画（素案）に係るパブリックコメント等を以下のとおり実施しました。また、三重県建設産業団体連合会、建設業労働災害防止協会三重県支部、三重県建設労働組合、三重労働局を構成員とする「三重県建設工事従事者安全健康確保推進会議」（以下、「推進会議」という。）にてご審議いただき、県計画（最終案）をとりまとめました。

1 意見の集約・聞き取り

平成30年12月25日から平成31年1月28日にかけて、以下のとおりパブリックコメント等を実施し、広く意見を求めました。

(1) パブリックコメント

実施方法：県ホームページに掲載、県政記者クラブへの報道提供

実施結果：意見なし

(2) 市町及び関係団体への意見照会

実施方法：書面にて意見照会

実施結果：意見なし

2 県計画（素案）からの修正点

建設業は、全産業平均と比較して長時間労働となっており、週休二日も十分に確保されていないといった現状を踏まえ、建設業における働き方改革をさらに加速するため、国土交通省が策定した「建設業働き方改革加速化プログラム」を県計画に追記しました。

3 推進会議における審議結果

平成31年2月13日に開催した第3回推進会議において、県計画について、ご審議いただき、了承されました。

4 今後の対応

今回の常任委員会でのご意見を踏まえた成案を策定し、建設業団体や市町等へ周知します。また、来年度以降は、推進会議を年1回程度開催し、県計画をフォローアップしていきます。

建設工事従事者の安全及び健康の確保に関する三重県計画（最終案）【概要】

はじめに 現状と課題

- 建設業における労働災害の発生状況を重く受け止め、建設業における災害の撲滅に向けて一層の実効性のある取組の推進が必要
 - ・本県の建設業における労働災害の発生状況（休業4日以上死傷者数）は、平成28年は294人、平成29年は296人で、このうち死亡者数は平成28年は6人、平成29年は7人
 - ・一人親方等を含めた建設工事従事者全体では、死亡者数は平成28年は9人、平成29年は10人
- 一人親方等は、建設工事の現場で他の関係請負人の労働者と同様の作業に従事しており、安全・健康の確保について、特段の対応が必要
- 建設工事従事者の長時間労働や高齢化が問題となっている中、建設業を魅力的な仕事の場とし、地位の向上を図りつつ、中長期的な担い手の確保を進めていくことが急務

第1 基本的な方針

- 1 適正な請負代金の額、工期等の設定
 - ・不当に低い請負代金や短い工期は、労働災害や公衆災害の発生につながるおそれがある。
 - ・労働災害防止対策に要する経費は、元請負人及び下請負人が義務的に負担すべき費用である。
 - ・週休二日や適切な施工日数等を確保したうえでの工期設定が必要である。
- 2 設計、施工等の各段階における措置
 - ・設計段階では、施工条件をふまえ、安全及び健康の確保に配慮した施工方法等の検討が重要である。
 - ・施工段階では、労働安全衛生法令に基づく最低基準の措置だけでなく、安全及び健康を確保するための措置を、自主的に講じることが重要である。
- 3 建設業者等及び建設工事従事者の安全及び健康に関する意識の向上
 - ・元請負人及び下請負人の意識が低い場合は、建設工事従事者の不安全行動を誘発するおそれがある。
 - ・近年、作業に潜む危険への感受性の低下を指摘する声がある。
 - ・建設業者等及び建設工事従事者が安全・健康への意識を高める教育や安全文化の醸成が必要である。
- 4 建設工事従事者の処遇の改善及び地位の向上
 - ・建設工事従事者の安全及び健康の確保に向けた取組の前提として、適切な賃金水準の確保、社会保険の加入徹底、休日の確保や長時間労働の是正等の働き方改革の推進等が図られることが重要である。

第2 県が総合的かつ計画的に講ずべき施策

- 1 建設工事の請負契約における経費の適切かつ明確な積算等
 - (1) 安全及び健康の確保に関する経費の適切かつ明確な積算等
 - ・安全衛生経費が、適切かつ明確に積算され、下請負人まで確実に支払われるよう、国の施策をふまえた対策を講じるとともに、立入検査等を通じて、法令遵守の徹底を図る。
 - (2) 建設工事従事者の安全及び健康に配慮した工期の設定
 - ・週休二日の実現や労働時間の削減に向けて、「建設工事における適正な工期設定等のためのガイドライン」をふまえ、適正な工期設定等が行われるよう、環境を整備する。
 - ・公共工事においては、施工時期の平準化をする等、計画的な発注を実施する。
- 2 責任体制の明確化
 - ・元請負人及び下請負人が請負契約の内容に基づき、求められる役割を適切に果たすよう、立入検査等を通じて、法令遵守の徹底を図る。
 - ・中小の建設業者の安全衛生管理能力の向上に向けた教育等の支援を行う。

3 建設工事の現場における措置の統一的な実施

(1) 建設業者間の連携の促進

・労働安全衛生法に基づく元請負人による統括安全衛生管理が徹底されるよう周知を図る。

(2) 一人親方等の安全及び健康の確保

・一人親方等の業務中の災害を的確に把握し、災害防止対策の基礎資料として活用する。
・一人親方等の業務特性や作業実態をふまえた、安全衛生に関する知識習得等を支援する。

(3) 特別加入制度への加入促進等の徹底

・一人親方に対する労災保険の特別加入制度への加入の積極的な促進を図る。

4 建設工事の現場の安全性の点検等

(1) 建設業者等による自主的な取組の促進

・建設業者によるリスクアセスメント等の活動を支援する。
・建設業者の安全衛生管理を評価する取組や、安全性の点検等に関する自主的な取組を促進する。
・安全性の点検等の自主的な取組を一層活発にするため、元下間の連携等を促進する。

(2) 工法や資機材等の開発・普及の促進

・i-Construction や、生産性向上に配慮した安全な工法等の普及を推進する。
・建設工事従事者の高齢化をふまえ、熱中症対策など作業環境の改善を図る。

5 安全及び健康に関する意識の啓発

(1) 安全衛生教育の促進

・安全衛生管理の能力向上教育等を促進し、建設工事従事者に対する教育への支援を行う。

(2) 安全及び健康に関する意識の啓発に係る自主的な取組の促進

・建設業者等の安全衛生活動の取組や災害対応事例について情報発信する。
・心身の健康確保のための自主的な取組を促進し、健康相談窓口の周知と活用促進を図る。

第3 施策を総合的かつ計画的に推進するために必要な事項

1 建設工事従事者の処遇の改善及び地位の向上を図るための施策

(1) 社会保険の加入の徹底

・法定福利費の適切な確保及び社会保険の加入の徹底について実効性のある対策を推進する。
・社会保険加入が適用除外の場合、誤った加入指導が行われないよう周知を図る。

(2) 建設キャリアアップシステムの活用推進

・適切な労務管理等ができるよう、官民一体となって建設キャリアアップシステムの活用を推進する。

(3) 「働き方改革」の推進

・適正な工期設定、労働環境の特性をふまえた長時間労働の是正、休日の確保、適切な賃金水準の確保等、建設業における働き方改革を進める。

2 墜落・転落災害の防止対策の充実強化

(1) 労働安全衛生法令の遵守徹底等

・墜落・転落災害の減少に向けて、労働安全衛生規則に基づく措置の遵守徹底の促進を図る。
・足場からの墜落・転落災害について、「より安全な措置」等の一層の普及の促進を図る。

(2) 墜落・転落災害防止対策の充実強化

・墜落・転落災害の発生状況や関連施策の実績等をふまえ、災害防止対策の促進を図る。

3 県計画の推進体制

・施工時期の平準化や週休二日制等の労働環境の改善等が重要なため、県工事では三重県建設産業活性化プランに基づき計画的に推進し、市町工事では発注者協議会を通じて促進を図るが、民間工事や一人親方等への対応を含む県計画全体の推進については、三重県建設工事従事者安全健康確保推進会議を通じて、本県の実情に即した取組を推進する。

4 施策の推進状況の点検と計画の見直し

・政府の基本計画の変更等があった場合には、見直し・検討を行い、必要があれば速やかに変更する。

※都道府県計画は、「建設工事従事者の安全及び健康の確保の推進に関する法律」に基づき政府の基本計画を勘案して策定することとなっているため、基本的には政府の基本計画に沿った計画となっています。

- 日本全体の生産年齢人口が減少する中、建設業の担い手については概ね10年後に団塊世代の大量離職が見込まれており、その持続可能性が危ぶまれる状況。
- 建設業が、引き続き、災害対応、インフラ整備・メンテナンス、都市開発、住宅建設・リフォーム等を支える役割を果たし続けるためには、これまでの社会保険加入促進、担い手3法の制定、i-Constructionなどの成果を土台として、働き方改革の取組を一段と強化する必要。
- 政府全体では、長時間労働の是正に向けた「適正な工期設定等のためのガイドライン」の策定や、「新しい経済政策パッケージ」の策定など生産性革命、賃金引上げの動き。また、国土交通省でも、「建設産業政策2017+10」のとりまとめや6年連続での設計労務単価引上げを実施。
- これらの取組と連動しつつ、建設企業が働き方改革に積極的に取り組めるよう、労務単価の引上げのタイミングをとらえ、平成30年度以降、下記3分野で従来のシステムの枠にとらわれない新たな施策を、関係者が認識を共有し、密接な連携と対話の下で展開。
- 中長期的に安定的・持続的な事業量の確保など事業環境の整備にも留意。

※今後、建設業団体側にも積極的な取組を要請し、今夏を目途に官民の取組を共有し、施策の具体的展開や強化に向けた対話を実施。

長時間労働の是正

罰則付きの時間外労働規制の施行の猶予期間（5年）を待たず、長時間労働是正、週休2日の確保を図る。特に週休2日制の導入にあたっては、技能者の多数が日給月給であることに留意して取組を進める。

○週休2日制の導入を後押しする

- ・公共工事における週休2日工事の実施団体・件数を大幅に拡大するとともに民間工事でもモデル工事を試行する
- ・建設現場の週休2日と円滑な施工の確保をともに実現させるため、公共工事の週休2日工事において労務費等の補正を導入するとともに、共通仮設費、現場管理費の補正率を見直す
- ・週休2日を達成した企業や、女性活躍を推進する企業など、働き方改革に積極的に取り組む企業を積極的に評価する
- ・週休2日制を実施している現場等（モデルとなる優良な現場）を見える化する

○各発注者の特性を踏まえた適正な工期設定を推進する

- ・昨年8月に策定した「適正な工期設定等のためのガイドライン」について、各発注工事の実情を踏まえて改定するとともに、受発注者双方の協力による取組を推進する
- ・各発注者による適正な工期設定を支援するため、工期設定支援システムについて地方公共団体等への周知を進める

給与・社会保険

技能と経験にふさわしい処遇（給与）と社会保険加入の徹底に向けた環境を整備する。

○技能や経験にふさわしい処遇（給与）を実現する

- ・労務単価の改訂が下請の建設企業まで行き渡るよう、発注関係団体・建設業団体に対して労務単価の活用や適切な賃金水準の確保を要請する
- ・建設キャリアアップシステムの今秋の稼働と、概ね5年で全ての建設技能者（約330万人）の加入を推進する
- ・技能・経験にふさわしい処遇（給与）が実現するよう、建設技能者の能力評価制度を策定する
- ・能力評価制度の検討結果を踏まえ、高い技能・経験を有する建設技能者に対する公共工事での評価や当該技能者を雇用する専門工事企業の施工能力等の見える化を検討する
- ・民間発注工事における建設業の退職金共済制度の普及を関係団体に対して働きかける

○社会保険への加入を建設業を営む上でのミニマム・スタンダードにする

- ・全ての発注者に対して、工事施工について、下請の建設企業を含め、社会保険加入業者に限定するよう要請する
- ・社会保険に未加入の建設企業は、建設業の許可・更新を認めない仕組みを構築する

※給与や社会保険への加入については、週休2日工事も含め、継続的なモニタリング調査等を実施し、下請まで給与や法定福利費が行き渡っているかを確認。

生産性向上

i-Constructionの推進等を通じ、建設生産システムのあらゆる段階におけるICTの活用等により生産性の向上を図る。

○生産性の向上に取り組む建設企業を後押しする

- ・中小の建設企業による積極的なICT活用を促すため、公共工事の積算基準等を改善する
- ・生産性向上に積極的に取り組む建設企業等を表彰する（i-Construction大賞の対象拡大）
- ・個々の建設業従事者の人材育成を通じて生産性向上につなげるため、建設リカレント教育を推進する

○仕事を効率化する

- ・建設業許可等の手続き負担を軽減するため、申請手続きを電子化する
- ・工事書類の作成負担を軽減するため、公共工事における関係する基準類を改定するとともに、IoTや新技術の導入等により、施工品質の向上と省力化を図る
- ・建設キャリアアップシステムを活用し、書類作成等の現場管理を効率化する

○限られた人材・資機材の効率的な活用を促進する

- ・現場技術者の将来的な減少を見据え、技術者配置要件の合理化を検討する
- ・補助金などを受けて発注される民間工事を含め、施工時期の平準化をさらに進める

○重層下請構造改善のため、下請次数削減方策を検討する

7 審議会等の審議状況（平成30年11月21日～平成31年2月13日）
（県土整備部）

1 審議会等の名称	三重県公共事業評価審査委員会
2 開催年月日	平成30年11月27日
3 委員	副委員長 酒井 俊典 委員 木下 誠一 他5名
4 諮問事項	公共事業再評価実施事業 ・ 海岸高潮対策事業（井田地区海岸） ・ 河川総合開発事業（鳥羽河内ダム建設事業） 公共事業事後評価実施事業 ・ 海岸高潮対策事業（鳥羽港海岸）
5 調査審議結果	再評価実施事業について、事業の継続が了承された。 事後評価実施事業について、事業の評価結果の妥当性が認められた。
6 備考	

1 審議会等の名称	三重県公共事業評価審査委員会
2 開催年月日	平成30年12月11日
3 委員	委員長 安食 和宏 副委員長 酒井 俊典 委員 岡 良浩 他5名
4 諮問事項	公共事業再評価実施事業 ・ 広域河川改修事業（二級河川員弁川） ・ 広域河川改修事業（二級河川安濃川） ・ 広域河川改修事業（二級河川三渡川） ・ 広域河川改修事業（二級河川百々川） 公共事業事後評価実施事業 ・ 農業農村整備事業（櫛田上） ・ 道路事業（一般国道167号第二伊勢道路） ・ 道路事業（一）四日市鈴鹿線（鈴鹿橋）
5 調査審議結果	再評価実施事業について、事業の継続が了承された。 事後評価実施事業について、事業の評価結果の妥当性が認められた。
6 備考	

1 審議会等の名称	三重県都市計画審議会
2 開催年月日	平成30年12月27日
3 委員	会 長 松本 幸正 委 員 仲林 真子 他18名
4 諮問事項	1 桑名都市計画区域区分の変更 2 名張都市計画道路の変更
5 調査審議結果	原案どおり答申された。
6 備考	

1 審議会等の名称	三重県景観審議会
2 開催年月日	平成31年2月5日
3 委員	会 長 増井 正哉 委 員 木村 京子 他7名
4 諮問事項	なし
5 調査審議結果	三重県景観計画に基づく取組について報告した。
6 備考	

1 審議会等の名称	三重県屋外広告物審議会
2 開催年月日	平成31年2月12日
3 委員	会 長 関 俊一 委 員 海野 聡美 他10名
4 諮問事項	なし
5 調査審議結果	前回の屋外広告物審議会議案の手続き状況等について報告した。
6 備考	