

令和5年度 船橋市包括外部監査の結果報告書

船橋市の道路・交通に関する事業に係る財務事務
の執行について

令和6年2月6日
船橋市包括外部監査人
公認会計士 松原 創

目 次

第1 外部監査の概要	7
1. 外部監査の種類	7
2. 選定した特定の事件（テーマ）	7
3. 監査対象期間	7
4. 監査対象部局等名	7
5. 監査実施期間	7
6. 監査補助者	7
7. 特定の事件の選定理由	8
8. 監査の視点	11
9. 主な監査手続等	11
10. 監査の結果	12
11. 利害関係	12
第2 事業の概要	13
1. 船橋市の道路・橋梁の現況について	13
（1）道路の概況について	13
（2）橋梁の一覧	16
2. 道路・交通に関する計画について	20
（1）道路・交通に関する計画の体系について	20
（2）道路・交通に関する計画の概要について	20
3. 道路・交通に係る組織の状況について	39
（1）道路部の組織について	40
（2）都市整備部の組織について	40
4. 道路・交通に係る決算の状況について	40
（1）道路部各課の決算の状況について	40
（2）都市整備部都市整備課の決算の状況について	41
第3 外部監査結果の総括	43
1. 包括外部監査の特徴と留意事項について	43
2. 監査結果について	45
3. 監査結果の総括	50
第4 各論としての外部監査結果	54
I 道路計画課の監査結果について	54
1. 概 要	54
（1）組織及び人員	54
（2）所掌事務・事務分担	54

(3) 実施計画上の計画事業・主要な事業	56
(4) 指定管理者制度を導入している施設及び業務の概要について	60
2. 手 続	63
3. 結 果	64
(1) 移動円滑化基本構想について	64
(2) 道路啓開計画について	66
(3) 鉄道駅バリアフリー化設備整備費補助事業について	67
(4) 船橋市地域公共交通活性化協議会について	69
(5) 公共交通不便地域解消事業について	73
(6) 老人福祉センター送迎バス活用事業について	78
(7) 本町駐車場の管理について	81
II 道路管理課の監査結果について	90
1. 概 要	90
(1) 組織及び人員	90
(2) 所掌事務・事務分担	90
(3) 道路管理システムの概要	92
2. 手 続	95
3. 結 果	95
(1) 道路台帳について	95
(2) 道路台帳等経年変化修正業務委託について	100
(3) 基準点復旧作業業務委託について	107
(4) 道路管理システム運用支援・保守業務委託について	110
(5) 道路占用許可について	113
(6) 備品管理について	127
(7) 任意団体の会計事務について	129
(8) 東船橋駅自由通路について	132
III 道路維持課の監査結果について	136
1. 概 要	136
(1) 組織及び人員	136
(2) 所掌事務・事務分担	136
(3) 実施計画上の計画事業・主要な事業	138
(4) 道路の維持管理に関する法令と通達	142
(5) 道路の維持管理の分類	144
2. 手 続	145
3. 結 果	145
(1) 物品管理について	146

(2) 契約管理について	156
(3) 業務管理について	168
(4) 予算・計画管理について	187
IV 道路建設課の監査結果について	194
1. 概 要	194
(1) 組織及び人員	194
(2) 所掌事務・事務分担	194
(3) 実施計画上の計画事業・主要な事業	196
(4) 令和4年度における明許繰越工事の執行状況について	200
2. 手 続	202
3. 結 果	203
(1) 工事請負契約の変更契約の実施時期等について	203
(2) 「工事打合せ簿」の記載内容について	210
(3) 下請負契約における一括下請負禁止の検証について	215
(4) 下請負人の健康保険等加入義務について	222
(5) 用地買収業務に係る土地売買契約書に貼付する印紙について	224
V 都市整備課の監査結果について	227
1. 概 要	227
(1) 組織及び人員	227
(2) 所掌事務・事務分担	227
(3) 実施計画上の計画事業・主要な事業	228
(4) 施設の概要	231
2. 手 続	231
3. 結 果	233
(1) 料金設定について	233
(2) 業務管理について	239
(3) 財産管理について	257
(4) その他	261

注

外部監査報告書中の表の合計は、端数処理の関係で総数と内訳の合計とが一致しない
場合がある。

第 1 外部監査の概要

1. 外部監査の種類

地方自治法（昭和 22 年法律第 67 号）第 252 条の 37 及び船橋市外部監査契約に基づく監査に関する条例第 2 条の規定による包括外部監査

2. 選定した特定の事件（テーマ）

船橋市の道路・交通に関する事業に係る財務事務の執行について

3. 監査対象期間

令和 4 年度及び必要に応じ遡及する年度並びに一部令和 5 年度

4. 監査対象部局等名

（1）道路部に属する次の課

道路計画課、道路管理課、道路維持課、道路建設課

（2）都市整備部に属する次の課

都市整備課

（3）その他、監査対象とする事業を所管する次の課

企画財政部政策企画課、総務部デジタル行政推進課

5. 監査実施期間

令和 5 年 6 月 5 日から令和 6 年 1 月 31 日まで

6. 監査補助者

川口 明浩（公認会計士）

草薙 信久（公認会計士）

豊田 泰士（弁護士）

柳原 翼（公認会計士）

岡田 裕人（公認会計士）

7. 特定の事件の選定理由

船橋市においては、船橋市が将来に向けてめざすべき姿を市民と共有するとともに、複雑多様化する地域課題を克服し、船橋市の持つ強みをさらに伸ばす施策を展開していく指針として、令和4年度を始期とする「第3次船橋市総合計画」が策定されており、そこで示されている基本構想を実現するための基本計画及び実施計画が、現在、展開されているところである。

この総合計画の公表に先立って令和3年度に実施された市民意識調査の結果によると、「船橋市が住みよい理由」として、「鉄道など交通機関が多く、通勤・通学に便利だから」という回答が第1位（69.6%）である一方、「船橋市が住みにくい理由」として、「道路、下水道などの都市基盤の整備が十分でないから」という回答が2位以下に大差をつける第1位（52.4%）となっている。また、「市の政策」について、力を入れるべきもの」についても、「交通渋滞の緩和や歩行者・自転車利用者の安全に配慮した幹線道路、生活道路の整備」という回答が第1位（48.7%）となっており、自由意見についても、道路・交通に関する意見の数は、他分野と比較して突出している。なお、船橋市では市民意識調査を毎年度実施しているが、以上のような回答の傾向が10年以上続いている。

したがって、道路・交通に関する分野については、船橋市民が常に高い関心を寄せる分野であるとともに、行政に対して最も期待している分野の一つであると言える。

このような状況に対して、船橋市は基本計画及び実施計画において次のとおり道路・交通に関する施策・事業を整理し、事業実施のための予算の確保と適切な事業の執行・進捗管理に努めている。

【道路・交通に係る計画事業・主要な事業】

基本施策 20 道路・交通

施策 1 歩行者空間の整備

- 20-1-1 歩道環境整備事業（道路建設課）
- 20-1-2 生活道路安全対策事業（道路建設課）
- 20-1-3 歩道維持事業（道路維持課）

施策 2 自転車利用環境の整備

- 20-2-1 シェアサイクル事業（政策企画課）
- 20-2-2 自転車走行環境整備事業（道路建設課）
- 20-2-3 自転車活用推進計画の策定（道路計画課）
- 20-2-4 自転車等駐車場の整備（都市整備課）
- 20-2-5 放置自転車対策の推進（都市整備課）

施策 3 道路ネットワークの構築

20-3-1	都市計画道路整備事業（道路建設課）
20-3-2	道路通報システムの導入（デジタル行政推進課・道路維持課）
20-3-3	道路改良事業（道路建設課）
20-3-4	交差点整備事業（道路建設課）
20-3-5	道路舗装維持・修繕事業（道路維持課）
20-3-6	道路排水維持事業（道路維持課）
20-3-7	交通ビッグデータを活用した効果的な渋滞対策・交通安全対策の立案（道路計画課）
施策4 地域公共交通の活性化	
20-4-1	鉄道駅バリアフリー化設備整備費補助事業（道路計画課）
20-4-2	地域公共交通活性化・再生総合事業（道路計画課）
20-4-3	公共交通不便地域解消事業（道路計画課）

出典：船橋市実施計画（令和4年度～令和6年度）に基づき監査人作成

ここで、主要な監査対象所属である道路部道路計画課、道路管理課、道路維持課、道路建設課及び都市整備部都市整備課自転車対策係の令和4年度の予算規模は次のとおりである。主要な監査対象所属の予算額合計は51億274万円（一般会計当初予算2,304億円の2%）であり、予算規模としての重要性は高いと言える。

【主要な監査対象所属の令和4年度当初予算】（単位：千円）

監査対象所属	当初予算額
道路計画課	292,691
道路管理課	123,082
道路維持課	1,745,089
道路建設課	2,309,536
都市整備課（自転車対策係のみ）	632,532
合計	5,102,930

出典：財務会計データに基づき監査人作成

また、固定資産台帳について、直近のデータである令和3年度末の道路・橋梁に係る資産残高を集計した結果は次のとおりである。道路・橋梁に係る資産の令和3年度末簿価合計額は742億8,868万円（貸借対照表資産合計6,295億円の12%）であり、資産規模としても非常に重要である。つまり、道路・交通に関する事業は、フロー・ストックの両面において財務的な重要性が高い事業であると言える。

【道路・橋梁に係る資産残高】

(単位：千円)

区分		令和 3 年度末簿価
道路	公共建物	150,003
	公共工作物	23,104,390
	公共土地	49,832,810
	道路計	73,087,203
橋梁	公共建物	166,915
	公共工作物	1,034,567
	橋梁計	1,201,482
道路・橋梁合計		74,288,684

出典：固定資産台帳に基づき監査人作成

したがって、道路・交通に関する事業は、市民の関心が非常に高く、市が総合計画において「めざすまちの姿」を実現するための重要な行政施策であり、かつ、財務的にも重要な事業であることから、道路・交通に関する事業をテーマとして外部監査を実施する意義は大きいものとする。

また、船橋市では、職員一人一人がその職責と市民への責任を自覚し、誠実かつ倫理的にその職責を果たしつつ絶えず自身の事務処理手順を見直し、事務の効率性と適正性を確保することによって市民に信頼される市役所であり続けることを狙いとして、令和 4 年度から内部統制制度を導入している。

今回監査対象とする道路部に対しては、平成 28 年度にも包括外部監査が実施されているが、その際には、例えば、契約手続について不適切な事務が組織内で慣習化している、業務マニュアルが整備されていない、といった財務事務に係る基本的な内部統制の脆弱性を伺わせる指摘・意見が散見されている。そこで、過去に発見された内部統制の不備の改善状況を確認したり、今回改めて新たな視点で業務プロセスに係る内部統制の整備・運用状況について検証することを、包括外部監査の過程において付随的な目的として実施することで、船橋市の今後の内部統制制度の推進に資することも期待できるものとする。

以上のような分析・評価に基づき、今年度の監査テーマとして「船橋市の道路・交通に関する事業に係る財務事務の執行について」を適切なものと判断し、特定の事件として選定するものである。

8. 監査の視点

船橋市の道路・交通に関する事業に係る財務事務の執行についての主な監査の視点は次のとおりである。

- (1) 道路・交通に関する事業に係る財務事務の執行が、関連する各種法令及び条例・規則・要綱等に従い処理されているかどうかについて、内部統制の整備・運用状況も含めて検証する。
- (2) 道路・交通に関する事業に係る財務事務の執行を合规性の視点で検証することと併せて、船橋市の道路・交通行政に関する計画で掲げられている目標等を達成するために効果的に実施されているかどうかについて、内部統制の整備・運用状況も含めて検証する。
- (3) 道路・交通に関する事業に係る財務事務の執行等が、経済性・効率性・公平性等の面でも改善余地がないかどうかについて、内部統制の整備・運用状況も含めて検証する。

9. 主な監査手続等

道路・交通に関する事業に係る財務事務の執行を監査するために、監査対象の各所管課等に対して、必要と考えられる資料を依頼し、次のような監査手続を実施した。

- (1) 道路・交通に関する事業に係る予算・決算の状況等について、各所管課等から説明を受け、必要な質疑応答を実施した。監査に必要と考えられる資料を依頼し、閲覧・分析することで、当該事務の執行が法令、条例及び規則等に基づいて執行されているかどうか確認した。
- (2) 道路・交通に関する事業に係る財務事務の執行について、経済性・効率性・公平性等の面からの検証を行うため、これらの管理業務において、どのような事務処理や業務改善等がなされているかについての質問及び資料の閲覧・分析を行った。その過程で、事務の執行等の詳細を把握し、各所管課等の内部統制の状況を把握し、問題点の抽出及び検証を実施した。

なお、監査の実施過程において、道路・交通に係る施設等を現場往査し、管理体制及び事業の執行状況等を実地で把握した。現場往査の対象とした施設等は次のとおりである。

施設等名	所管課等
船橋市本町駐車場	道路計画課
自転車等駐車場	都市整備課
自転車等保管場所	都市整備課
資材置場等	道路維持課
道路工事現場	道路維持課

10. 監査の結果

監査の結果については、「第3 外部監査結果の総括」（43 頁～53 頁）及び「第4 各論としての外部監査結果」（54 頁～269 頁）に記載しているとおりである。監査の結果として、指摘事項は 39 件、意見は 78 件、参考意見は 2 件であった。

11. 利害関係

包括外部監査の対象としての特定の事件につき、地方自治法第 252 条の 29 の規定により記載すべき利害関係はない。

第2 事業の概要

1. 船橋市の道路・橋梁の現況について

(1) 道路の概況について

① 市道の整備状況の推移について

市道の実延長、面積、路線数及び道路舗装状況に係る過去3年度の推移は次のとおりである。

【市道の状況の推移】

	令和2年度	令和3年度	令和4年度
市道実延長	1,180,125m	1,183,944m	1,185,596m
歩道等設置道路延長	217,051m	218,597m	218,720m
舗装	1,109,129m	1,113,314m	1,115,649m
未舗装	70,996m	70,631m	69,946m
舗装率	93.98%	94.03%	94.10%
市道実面積	7,149,256 m ²	7,195,727 m ²	7,216,295 m ²
市道認定本数	6,199 本	6,218 本	6,231 本

出典：道路管理課提出資料に基づき監査人作成

② 都市計画道路の状況について

都市計画道路の令和4年4月1日現在の状況は、路線数53路線、総延長約128,850m、整備延長58,194m、整備率45.2%である。その内訳は次のとおりである。

【都市計画道路の状況】

路線番号			路線名	都市計画（変更）決定			整備状況	
区分	規模	一連番号		幅員(m)	延長(m)	最終告示年月日	延長(m)	整備率(%)
1	3	1	海神町本中山5丁目線	23	約3,490	昭. 63. 3. 18	2,393	68.6
1	3	2	北千葉道路	23～25	約670	令. 3. 1. 12	0	0
3	1	1	千葉ニュータウン中央線	76	約1,580	令. 3. 1. 12	1,580	100
3	1	2	東京湾岸道路船橋線	50	約3,520	昭. 63. 3. 18	3,520	100
3	1	3	若松馬込町線	40	約6,670	昭. 63. 3. 18	2,745	41.2
3	3	4	小室町北線	25	約690	昭. 63. 3. 18	690	100
3	3	5	北習志野駅前線	22	約720	昭. 63. 3. 18	720	100
3	3	6	西船橋駅南線	22	約110	昭. 63. 3. 18	0	0
3	3	7	南本町馬込町線	22	約5,480	平. 2. 7. 13	2,709	49.4
3	3	8	古作町前原東2丁目線	22	約7,800	昭. 63. 3. 18	276	3.5
3	4	9	船橋国道16号線	21	約2,270	昭. 63. 3. 18	2,270	100
3	4	10	船橋駅三田浜海岸線	20	約1,530	昭. 63. 3. 18	1,260	82.4
3	4	11	本町本海川線	20	約260	昭. 63. 3. 18	260	100
3	4	12	船橋駅天沼線	20	約410	昭. 63. 3. 18	410	100
3	4	13	天沼本町6丁目線	18	約630	昭. 63. 3. 18	630	100
3	4	14	本町東線	18	約1,370	昭. 63. 3. 18	285	20.8
3	4	15	本郷町古作町線	18	約2,670	昭. 63. 3. 18	1,728	64.7
3	4	16	田喜野井御滝線	18	約6,300	昭. 63. 3. 18	258	4.1
3	4	17	船橋国道14号線	16	約6,410	平. 2. 7. 13	444	6.9
3	4	18	海神町前原東2丁目線	16	約5,790	平. 2. 7. 13	2,682	46.3
3	4	19	下総中山駅前線	16	約190	昭. 63. 3. 18	0	0
3	4	20	印内習志野台線	16	約10,550	平. 9. 8. 15	4,928	46.7
3	4	21	海神町二子町線	16	約2,720	平. 2. 7. 13	1,343	49.4
3	4	22	西浦藤原町線	16	約5,910	平. 13. 3. 13	4,609	78
3	4	23	夏見高根町線	16	約3,150	昭. 63. 3. 18	498	15.8
3	4	24	南海神湊町3丁目線	16	約2,030	昭. 63. 3. 18	1,071	52.8
3	4	25	宮本古和釜町線	16	約9,150	平. 2. 7. 13	7,497	81.9
3	4	26	津田沼駅前原線	16	約1,000	昭. 63. 3. 18	236	23.6
3	4	27	前原東飯山満町線	16	約2,530	平. 9. 8. 15	1,508	59.6
3	4	28	三山東線	16	約600	昭. 63. 3. 18	600	100
3	4	29	三山習志野5丁目線	16	約1,800	昭. 63. 3. 18	272	15.1
3	4	30	習志野公団線	16	約4,590	平. 7. 10. 3	2,914	63.5
3	5	31	西船橋駅印内線	12	約900	昭. 63. 3. 18	205	22.8
3	5	32	中山東線	12	約820	昭. 63. 3. 18	0	0
3	5	33	藤原町馬込町線	12	約4,050	昭. 63. 3. 18	332	8.2
3	5	34	藤原町線	12	約1,500	昭. 63. 3. 18	1,500	100
3	5	35	前原東習志野台線	12	約5,000	平. 7. 10. 3	228	4.6
3	6	36	東船橋競馬場線	11	約1,200	昭. 63. 3. 18	197	16.4
3	1	37	馬込町古和釜町線	40	約7,070	昭. 63. 3. 18	0	0
3	3	38	坪井駅前線	22	約1,780	平. 7. 10. 3	1,780	100
3	4	39	坪井東線	16	約450	平. 7. 10. 3	450	100
7	7	1	本町海神2丁目線	6	約110	昭. 63. 3. 18	110	100
7	7	2	海神2丁目線	6	約650	昭. 63. 3. 18	326	50.2
7	7	3	海神1丁目線	6	約180	昭. 63. 3. 18	180	100
7	7	4	本町1号線	5	約180	昭. 63. 3. 18	180	100
7	7	5	本町2号線	6	約190	昭. 63. 3. 18	190	100
7	6	6	本町3号線	8	約110	昭. 63. 3. 18	110	100
7	7	7	本町4号線	4	約190	昭. 63. 3. 18	190	100
7	7	8	本町5号線	6	約310	昭. 63. 3. 18	310	100
7	7	9	本町宮本1丁目線	6	約570	昭. 63. 3. 18	570	100
7	7	10	宮本1号線	6	約320	昭. 63. 3. 18	320	100
7	7	11	宮本2号線	4	約130	昭. 63. 3. 18	130	100
7	7	12	宮本3号線	6	約550	昭. 63. 3. 18	550	100
合計			53路線		約128,550		58,194	45.2

出典：令和4年度版ふなばし市政の概要

注：都市計画道路に付されている路線番号が示す内容・意味は次のとおりである。

(1) 区分

番号	番号が示す区分	区分の意味
1	自動車専用道路	都市高速道路、都市間高速道路、一般自動車道等専ら自動車の交通の用に供する道路
3	幹線街路	都市内におけるまとまった交通を受け持つとともに、都市の骨格を形成する道路
7	区画街路	地区における宅地の利用に供するための道路
8	特殊街路（歩行者専用道・自転車専用道又は自転車歩行者専用道）	専ら歩行者、自転車又は自転車及び歩行者のそれぞれの交通の用に供する道路
9	特殊街路（都市モノレール専用道等）	専ら都市モノレール等の交通の用に供する道路
10	特殊街路（路面電车道）	主として路面電車の交通の用に供する道路

(2) 規模

番号	番号が示す規模
1	幅員40メートル以上のもの
2	幅員30メートル以上40メートル未満のもの
3	幅員22メートル以上30メートル未満のもの
4	幅員16メートル以上22メートル未満のもの
5	幅員12メートル以上16メートル未満のもの
6	幅員8メートル以上12メートル未満のもの
7	幅員8メートル未満のもの

(3) 一連番号

当該都市計画区域における区分ごとに一連番号が付される。

(2) 橋梁の一覧

船橋市が管理している橋梁は、令和5年4月1日現在で301橋である。その内訳は次のとおりである。

【橋梁一覧】

No.	管理番号	橋梁名	所在地	橋長(m)	橋面積(m ²)	交差物件	橋梁分類上部工	
							構造形式	使用材料
1	01-00001	鎌倉橋	小室町104	46.3	324.1	神崎川	桁橋(1桁)	PC橋
2	01-00002	神崎川(支)2号橋	小室町183	7.92	47.52	神崎川支川	床版橋	RC橋
3	01-00003	神崎川(支)3号橋	小室町184	7.93	47.58	神崎川支川	床版橋	RC橋
4	01-00005	こぶく橋	小室町517-2	22.2	133.86	二重川	床版橋	RC橋
5	01-00006	富ヶ沢橋	大神保町63-1	18	81	二重川	床版橋	PC橋
6	01-00007	橋戸橋(八木ヶ谷)	八木が谷5丁目115	19	114	二重川	床版橋	PC橋
7	01-00008	八木が谷橋	八木が谷5丁目115	17.6	220.35	二重川	床版橋	PC橋
8	01-00009	高野橋	高野台4丁目223-1	16.6	99.6	二重川	床版橋	PC橋
9	01-00013	小野田川1号橋	小野田町210-1	1.81	14.11	小野田川	溝橋(カルバート)	RC橋
10	01-00015	小野田川3号橋	小野田町62	1.5	4.02	小野田川	溝橋(カルバート)	RC橋
11	01-00016	鈴身川1号橋	小野田町449	9.06	36.05	鈴身川	床版橋	RC橋
12	01-00017	鈴身川2号橋	車方町304	6.33	26.07	鈴身川	床版橋	RC橋
13	01-00018	大師橋	鈴身町876	5.29	21.79	鈴身川	床版橋	RC橋
14	01-00019	鈴身大橋	鈴身町867-1	5.35	32.04	鈴身川	床版橋	RC橋
15	01-00021	鈴身川6号橋	小野田町441	7.1	28.4	鈴身川	床版橋	RC橋
16	01-00022	鈴身川7号橋	車方町1187	6.3	25.83	鈴身川	床版橋	RC橋
17	01-00023	鈴身川8号橋	車方町1235	6.3	25.83	鈴身川	床版橋	RC橋
18	01-00024	鈴身川9号橋	車方町1255	6.3	25.83	鈴身川	床版橋	RC橋
19	01-00025	栄橋	鈴身町904	6.3	25.83	鈴身川	床版橋	RC橋
20	01-00026	御竹橋	鈴身町895-1	5.3	21.73	鈴身川	床版橋	RC橋
21	01-00027	葉師入橋	鈴身町827	5.3	21.73	鈴身川	床版橋	RC橋
22	01-00028	水神橋	鈴身町797	5.3	21.73	鈴身川	床版橋	RC橋
23	01-00029	谷津橋	鈴身町781	5.3	21.73	鈴身川	床版橋	RC橋
24	01-00030	高才川1号橋	鈴身町899-2	4.73	48.15	高才川	溝橋(カルバート)	RC橋
25	01-00031	白幡川1号橋	大神保町541-1-1	0.97	2.29	白幡川	溝橋(カルバート)	RC橋
26	01-00032	志多田川1号橋	八木が谷5丁目80	5.4	22.14	志多田川	溝橋(カルバート)	RC橋
27	01-00033	志多田川2号橋	八木が谷5丁目57-1	2.91	26.77	志多田川	溝橋(カルバート)	RC橋
28	01-00035	志多田川4号橋	八木が谷5丁目98	5.3	21.73	志多田川	床版橋	RC橋
29	01-00036	志多田川5号橋	みやぎ台4丁目46-2	5.3	21.73	志多田川	床版橋	RC橋
30	01-00037	志多田川6号橋	みやぎ台4丁目41	2.9	7.25	志多田川	溝橋(カルバート)	RC橋
31	01-00038	志多田川7号橋	みやぎ台4丁目38	2.3	4.6	志多田川	溝橋(カルバート)	RC橋
32	01-00039	無名橋	八木が谷町75-1	2.9	34.91	志多田川	溝橋(カルバート)	RC橋
33	01-00040	桑納川1号橋	坪井町428-2	18.8	131.6	桑納川	床版橋	PC橋
34	01-00041	桑納川2号橋	坪井町406-1	18.8	94	桑納川	床版橋	PC橋
35	01-00042	桑納川3号橋	坪井町388-11	19.42	77.87	坪井川	床版橋	PC橋
36	01-00045	木戸川2号橋(あさひ橋)	大穴南3丁目464-2	17.27	120.89	木戸川	床版橋	PC橋
37	01-00046	木戸川3号橋(あゆみの橋)	松が丘2丁目752-90	17.33	86.82	木戸川	床版橋	PC橋
38	01-00047	木戸川4号橋	大穴南3丁目485-4	6.93	24.15	木戸川	桁橋	RC橋
39	01-00048	木戸川5号橋(水神橋)	古和釜町32-1	24.3	145.8	木戸川	床版橋	PC橋
40	01-00050	木戸川9号橋(鎌田橋)	古和釜町879-1	21	105	木戸川	床版橋	PC橋
41	01-00052	木戸川11号橋(こわな橋)	松が丘2丁目921	20.3	101.5	木戸川	床版橋	PC橋
42	01-00054	三咲川1号橋	古和釜町17-1	5.09	28.5	三咲川	桁橋(1桁)	RC橋
43	01-00055	三咲川2号橋	大穴北7丁目141-1	8.19	75.02	三咲川	溝橋(カルバート)	RC橋
44	01-00056	三咲川3号橋	大穴北6丁目159-1	5.42	21.89	三咲川	桁橋	RC橋
45	01-00057	三咲川4号橋	大穴北6丁目191-5	7.04	49.35	三咲川	床版橋	PC橋
46	01-00058	三咲川5号橋	大穴北3丁目212-4	3.6	9	三咲川	溝橋(カルバート)	RC橋
47	01-00059	三咲川6号橋	大穴北3丁目194-16	6.22	37.32	三咲川	溝橋(カルバート)	RC橋
48	01-00060	三咲川7号橋	三咲8丁目194-27	5.99	45.04	三咲川	溝橋(カルバート)	RC橋
49	01-00061	三咲川8号橋	大穴北3丁目213-71	5.95	35.87	三咲川	溝橋(カルバート)	RC橋
50	01-00062	三咲川9号橋	三咲8丁目220-111	6.39	41.59	三咲川	溝橋(カルバート)	RC橋
51	01-00063	三咲川10号橋	三咲8丁目220-108	3.92	31.36	三咲川	床版橋	RC橋
52	01-00065	三咲川12号橋	三咲6丁目68-41	2.2	4.4	三咲川	床版橋	RC橋
53	01-00066	三咲川13号橋	大穴北3丁目197-3	4.5	13.5	三咲川	桁橋	RC橋
54	01-00067	三咲川14号橋	大穴北3丁目204-3	4.5	18	三咲川	桁橋	RC橋
55	01-00068	三咲川15号橋	大穴北3丁目206-1	4.5	13.5	三咲川	桁橋	RC橋
56	01-00069	無名橋	大穴北6丁目189-4	4.5	6.75	三咲川	桁橋	RC橋
57	01-00070	大穴川1号橋	松が丘2丁目462-1	5.4	26.94	大穴川	床版橋	PC橋
58	01-00071	大穴川2号橋	大穴北8丁目1015-4	3.45	31.94	大穴川	溝橋(カルバート)	RC橋
59	01-00072	駒込川1号橋	松が丘5丁目1033-1	7.5	40.12	駒込川	桁橋	RC橋
60	01-00073	駒込川2号橋	松が丘5丁目1096-3	5.98	19.07	駒込川	桁橋	RC橋
61	01-00074	駒込川3号橋	坪井町937	7.3	37.96	駒込川	桁橋	RC橋
62	01-00075	駒込川4号橋	坪井町955-2	5.7	17.1	駒込川	桁橋	RC橋
63	01-00076	駒込川5号橋	坪井町978	5.5	9.9	駒込川	桁橋(1桁)	鋼橋
64	01-00077	駒込川6号橋	坪井町994	5.6	22.4	駒込川	桁橋	RC橋
65	01-00078	駒込川7号橋	坪井町1009	5.8	10.73	駒込川	桁橋(1桁)	鋼橋
66	01-00079	駒込川8号橋	坪井町1063-3	7.65	42.07	駒込川	桁橋	RC橋
67	01-00080	金堀川1号橋	金堀町777	3.72	16.74	金堀川	溝橋(カルバート)	RC橋

No.	管理番号	橋梁名	所在地	橋長(m)	橋面積 (㎡)	交差物件	橋梁分類上部工	
							構造形式	使用材料
68	01-00081	金堀川2号橋	金堀町725-5	2.29	4.64	金堀川	溝橋(カルバート)	RC橋
69	01-00082	金堀川3号橋	金堀町645-1	6.7	64.32	金堀川	溝橋(カルバート)	RC橋
70	01-00083	金堀川4号橋	金堀町624	4.2	10.5	金堀川	床版橋	RC橋
71	01-00084	八千代橋	本町3丁目2573-4	22.5	123.75	海老川	桁橋(H桁)	鋼橋
72	01-00085	海老川橋	宮本2丁目49-2	13.65	221.13	海老川	桁橋(箱桁)	RC橋
73	01-00086	万代橋	本町4丁目1585-3	14.8	64.23	海老川	床版橋	PC橋
74	01-00087	栄橋	宮本1丁目1918-22	15.26	99.19	海老川	床版橋	PC橋
75	01-00088	丸山橋	本町4丁目1516-12	16	56	海老川	床版橋	PC橋
76	01-00089	九重橋	宮本1丁目1932-9	12.42	49.8	海老川	床版橋	PC橋
77	01-00090	新海老川橋	本町4丁目1507-2	13.75	75.62	海老川	床版橋	RC橋
78	01-00091	太郎橋	本町6丁目1423-1	14.38	120.79	海老川	床版橋	PC橋
79	01-00092	富士見橋	市場1丁目2080	13.55	205.82	海老川	桁橋	RC橋
80	01-00093	鷹匠橋	東町67-2	18	64.8	海老川	桁橋	木橋
81	01-00094	八栄橋	夏見7丁目698	17.08	229.38	海老川	床版橋	PC橋
82	01-00095	海老川12号橋	宮本1丁目1937-25	18.4	119.6	海老川	床版橋	PC橋
83	01-00096	長津川1号橋	本町6丁目1411-2	9.5	38	長津川	床版橋	RC橋
84	01-00097	登戸橋	本町6丁目1152-2	11.47	90.15	長津川	床版橋	RC橋
85	01-00098	登戸橋	本町6丁目1152-2	11.47	90.15	長津川	床版橋	RC橋
86	01-00099	長津川人道橋	本町6丁目1387	8.02	16.04	長津川	床版橋	RC橋
87	01-00100	長津川5号橋	夏見3丁目1112-4	8.4	54.51	長津川	桁橋	RC橋
88	01-00101	長津川6号橋	前貝塚町467-10	6.7	30.28	長津川	床版橋	RC橋
89	01-00102	松尾橋	前貝塚町889-8	8.18	195.42	長津川	床版橋	PC橋
90	01-00103	長津川8号橋	旭町6丁目694-4	4.5	36	長津川	溝橋(カルバート)	RC橋
91	01-00104	長津川9号橋	前貝塚町366-40	4	22.8	長津川	床版橋	RC橋
92	01-00105	長津川10号橋	前貝塚町351-1	3.8	34.58	長津川	溝橋(カルバート)	RC橋
93	01-00106	長津川11号橋	旭町2丁目320-45	4.06	25.29	長津川	溝橋(カルバート)	RC橋
94	01-00107	長津川(支)12号橋	本町6丁目1218-2	3.3	52.56	長津川左支川	溝橋(カルバート)	RC橋
95	01-00108	長津川(支)13号橋	夏見1丁目1227-2	3.4	25.84	長津川左支川	溝橋(カルバート)	RC橋
96	01-00109	長津川(支)14号橋	北本町2丁目668-5	2.76	15.98	長津川支川	溝橋(カルバート)	RC橋
97	01-00110	長津川15号橋	旭町2丁目32-14	3.13	14.08	長津川	床版橋	RC橋
98	01-00111	長津川16号橋	旭町2丁目30-13	3.6	16.2	長津川	床版橋	RC橋
99	01-00112	長津川17号橋	旭町2丁目317-9	2.7	12.15	長津川	溝橋(カルバート)	RC橋
100	01-00113	長津川18号橋	旭町2丁目280-8	3.55	19.52	長津川	溝橋(カルバート)	RC橋
101	01-00114	上長津川1号橋	北本町1丁目892-2	3.86	84.72	上長津川	溝橋(カルバート)	RC橋
102	01-00115	向田川1号橋	旭町6丁目846-1	1.2	6.6	向田川	溝橋(カルバート)	RC橋
103	01-00117	塚田川1号橋	前貝塚町1004-1	2.9	32.19	塚田川	溝橋(カルバート)	RC橋
104	01-00123	相之谷橋	市場2丁目2169-2	10.37	165.92	前原川	桁橋	RC橋
105	01-00124	中野橋	市場5丁目2660-4	10.07	60.62	前原川	床版橋	PC橋
106	01-00125	前原川3号橋	駿河台1丁目2536-1	9.6	82.17	前原川	床版橋	PC橋
107	01-00126	前原川4号橋	駿河台2丁目2647-10	6.94	41.64	前原川	桁橋	RC橋
108	01-00127	前原川5号橋	駿河台2丁目2668-2	6.46	32.23	前原川	桁橋	RC橋
109	01-00128	前原川6号橋	飯山満町2丁目360-7	6.9	31.05	前原川	桁橋	RC橋
110	01-00129	前原川7号橋	飯山満町2丁目403-1	4.86	7.29	前原川	桁橋(1桁)	鋼橋
111	01-00130	前原川8号橋	飯山満町2丁目399-7	4.86	7.29	前原川	桁橋(1桁)	鋼橋
112	01-00131	前原川9号橋	飯山満町2丁目394-13	4.86	7.29	前原川	桁橋(1桁)	鋼橋
113	01-00132	前原川10号橋	飯山満町2丁目529-11	4.25	28.94	前原川	溝橋(カルバート)	RC橋
114	01-00133	前原川11号橋	飯山満町2丁目533-7	2.9	18.85	前原川	溝橋(カルバート)	RC橋
115	01-00134	前原川12号橋	飯山満町2丁目533-10	2.75	16.55	前原川	溝橋(カルバート)	RC橋
116	01-00135	前原川13号橋	前原西8丁目552-45	1.8	8.37	前原川	溝橋(カルバート)	RC橋
117	01-00136	前原川14号橋	前原西8丁目552-50	1.8	8.33	前原川	溝橋(カルバート)	RC橋
118	01-00137	前原川15号橋	前原西8丁目552-55	1.8	8.38	前原川	溝橋(カルバート)	RC橋
119	01-00138	前原川16号橋	前原西8丁目552-60	1.8	8.4	前原川	溝橋(カルバート)	RC橋
120	01-00139	前原川17号橋	前原西8丁目553-62	1.8	9.64	前原川	溝橋(カルバート)	RC橋
121	01-00140	前原川18号橋	前原西8丁目552-71	1.8	7.29	前原川	溝橋(カルバート)	RC橋
122	01-00141	前原川19号橋	前原西8丁目553-72	1.8	7.59	前原川	溝橋(カルバート)	RC橋
123	01-00142	前原川20号橋	前原西8丁目553-75	1.75	6.38	前原川	溝橋(カルバート)	RC橋
124	01-00144	前原川(支)22号橋	飯山満町2丁目387-7	2.89	18.55	前原川左支川	溝橋(カルバート)	RC橋
125	01-00145	前原川23号橋	駿河台1丁目2541-3	6.4	9.72	前原川	桁橋(H桁)	鋼橋
126	01-00146	前原川24号橋	駿河台1丁目2568	5.98	18.29	前原川	桁橋(H桁)	鋼橋
127	01-00147	前原川25号橋	駿河台1丁目2574-2	5.99	17.97	前原川	桁橋(H桁)	鋼橋
128	01-00148	前原川26号橋	駿河台1丁目2597	4.86	7.29	前原川	桁橋(H桁)	鋼橋
129	01-00149	前原川27号橋	駿河台2丁目2617-2	6.48	25.92	前原川	桁橋	RC橋
130	01-00150	前原川28号橋	駿河台2丁目2642-1	8.02	36.09	前原川	桁橋(H桁)	鋼橋
131	01-00151	前原川29号橋	駿河台2丁目359-10	6.5	26	前原川	桁橋	RC橋
132	01-00152	前原川30号橋	飯山満町2丁目363-2	6.85	34.25	前原川	桁橋	RC橋
133	01-00153	前原川31号橋	飯山満町2丁目366-1	5.1	8.41	前原川	桁橋(1桁)	鋼橋
134	01-00154	前原川(支)32号橋	駿河台1丁目2535-3	6.4	16	前原川	桁橋	RC橋
135	01-00155	中野木川1号橋	駿河台1丁目2466-4	6.22	18.66	中野木川	床版橋	RC橋
136	01-00156	中野木川2号橋	東船橋3丁目2503-1	7.4	66.6	中野木川	桁橋(1桁合成)	PC橋
137	01-00157	中野木川3号橋	中野木1丁目90-6	3.4	15.98	中野木川	溝橋(カルバート)	RC橋
138	01-00158	中野木川4号橋	前原西4丁目175-3	1.86	12.09	中野木川	溝橋(カルバート)	RC橋
139	01-00159	中野木川5号橋	前原西4丁目199	2.44	12.32	中野木川	溝橋(カルバート)	RC橋
140	01-00164	市場川1号橋	市場4丁目2331-4	1.15	7.97	市場川	溝橋(カルバート)	RC橋
141	01-00165	東橋	東町179-2	15.69	299.05	飯山満川	床版橋	PC橋
142	01-00166	飯山満川2号橋	東町210	10.62	63.72	飯山満川	床版橋	RC橋
143	01-00167	橋戸橋(米ヶ崎町)	米ヶ崎町632	10.63	106.3	飯山満川	床版橋	PC橋
144	01-00168	飯山満川4号橋	米ヶ崎町598	9.6	37.92	飯山満川	床版橋	RC橋
145	01-00169	飯山満川5号橋	米ヶ崎町537	8.8	35.2	飯山満川	床版橋	RC橋

No.	管理番号	橋梁名	所在地	橋長(m)	橋面積 (㎡)	交差物件	橋梁分類上部工	
							構造形式	使用材料
146	01-00170	飯山満川 6 号橋	飯山満町 1 丁目 2 0 3	8.45	33.8	飯山満川	床版橋	RC橋
147	01-00171	飯山満川 7 号橋	飯山満町 1 丁目 2 1 6	8.5	33.83	飯山満川	桁橋	RC橋
148	01-00172	飯山満川 8 号橋	飯山満町 1 丁目 2 4 5	8.45	33.8	飯山満川	桁橋	RC橋
149	01-00173	飯山満川 9 号橋	飯山満町 1 丁目 2 6 8	8.45	33.8	飯山満川	桁橋	RC橋
150	01-00174	相川橋	飯山満町 1 丁目 2 7 1	9.4	84.31	飯山満川	桁橋 (I桁)	PC橋
151	01-00175	飯山満川 1 1 号橋	芝山 1 丁目 3 7 6 - 9 9	8.01	36.68	飯山満川	桁橋 (H桁)	鋼とRC (PC) 橋との混合
152	01-00176	飯山満川 1 2 号橋	芝山 1 丁目 3 7 6 - 7 1	17.55	78.79	飯山満川	桁橋 (H桁)	鋼とRC (PC) 橋との混合
153	01-00177	飯山満川 1 3 号橋	芝山 1 丁目 3 7 6 - 1 4	8.17	27.77	飯山満川	桁橋 (H桁合成)	鋼橋
154	01-00179	飯山満川 1 5 号橋	芝山 3 丁目 1 2 4 5 - 2 0	6.4	38.59	飯山満川	溝橋(カルバート)	RC橋
155	01-00180	飯山満川 1 6 号橋	飯山満町 3 丁目 1 3 4 7 - 4	6.62	41.44	飯山満川	桁橋 (I桁)	PC橋
156	01-00181	飯山満川 1 7 号橋	芝山 7 丁目 1 6 8 6 - 1	7.56	68.11	飯山満川	床版橋	RC橋
157	01-00182	飯山満川 1 8 号橋	芝山 7 丁目 1 7 5 1 - 1 5	4.98	30.07	飯山満川	桁橋 (I桁)	PC橋
158	01-00183	飯山満川 1 9 号橋	芝山 7 丁目 1 7 5 1 - 3 9	4.71	28.44	飯山満川	桁橋 (I桁)	PC橋
159	01-00184	飯山満川 2 0 号橋	芝山 7 丁目 1 7 5 1 - 5 8	4.8	28.89	飯山満川	桁橋 (I桁)	PC橋
160	01-00185	飯山満川 2 1 号橋	西習志野 1 丁目 1 7 5 1 - 6 4	4.85	29.24	飯山満川	桁橋 (I桁)	PC橋
161	01-00186	飯山満川 2 2 号橋	飯山満町 3 丁目 1 7 6 1 - 1 9 9	4.17	24.93	飯山満川	桁橋 (I桁)	PC橋
162	01-00187	飯山満川 2 3 号橋	飯山満町 3 丁目 1 7 6 1 - 1 9 1	4.12	24.67	飯山満川	桁橋 (I桁)	PC橋
163	01-00188	飯山満川 2 4 号橋	飯山満町 3 丁目 1 9 3 5 - 1 0	4.12	18.66	飯山満川	桁橋 (I桁)	PC橋
164	01-00189	飯山満川 2 5 号橋	飯山満町 3 丁目 1 7 6 1 - 1 6 0	4.12	18.66	飯山満川	桁橋 (I桁)	PC橋
165	01-00190	飯山満川 2 6 号橋	西習志野 3 丁目 1 8 6 7 - 8 4	4.16	25	飯山満川	桁橋 (I桁)	PC橋
166	01-00191	飯山満川 2 7 号橋	西習志野 3 丁目 1 8 6 7 - 7 2	4.1	16.4	飯山満川	床版橋	RC橋
167	01-00192	飯山満川 (支) 2 8 号橋	芝山 1 丁目 3 9 - 7 5	2.74	10.76	飯山満川支川	床版橋	RC橋
168	01-00193	飯山満川 (支) 2 9 号橋	芝山 1 丁目 3 9 - 1 3 9	2.62	14.35	飯山満川支川	床版橋	RC橋
169	01-00194	飯山満川 (支) 3 0 号橋	芝山 1 丁目 1 2 - 5	3	17.16	飯山満川支川	床版橋	RC橋
170	01-00195	飯山満川 (支) 3 1 号橋	飯山満町 3 丁目 1 3 0 5 - 1	13.05	52.2	飯山満川支川	桁橋 (I桁)	鋼橋
171	01-00196	飯山満川 (支) 3 2 号橋	芝山 3 丁目 1 1 2 0 - 1 5	3.6	38.88	飯山満第二支	溝橋(カルバート)	RC橋
172	01-00197	飯山満川 (支) 3 3 号橋	芝山 5 丁目 1 2 0 3 - 1	2.41	13.39	飯山満川右第	溝橋(カルバート)	RC橋
173	01-00199	飯山満川 (支) 3 5 号橋	芝山 5 丁目 1 1 4 7 - 2 3	2.84	22.52	飯山満川右第	床版橋	RC橋
174	01-00200	飯山満川 3 6 号橋	飯山満町 1 丁目 1 8 1	8.45	33.8	飯山満川	床版橋	RC橋
175	01-00201	念田川人道橋	夏見 7 丁目 7 5 2	11.5	23	念田川	床版橋	PC橋
176	01-00202	向田橋	夏見 7 丁目 7 5 5 - 1	18.07	191.87	念田川	桁橋 (I桁合成)	鋼橋
177	01-00203	念田橋	高根町 4 0 7	4.6	21.62	念田川	床版橋	RC橋
178	01-00204	念田川 4 号橋	金杉 9 丁目 2 2 9 1	2.19	5.51	念田川	床版橋	RC橋
179	01-00205	念田川 5 号橋	高根町 2 3 4 4 - 4	2.23	19.66	念田川	溝橋(カルバート)	RC橋
180	01-00206	念田川 6 号橋	金杉 8 丁目 2 3 8 2	2	4.8	念田川	床版橋	RC橋
181	01-00208	念田川 8 号橋	高根町 2 0 3 7	3.3	11.22	念田川	床版橋	RC橋
182	01-00209	念田川 9 号橋	高根町 2 0 4 8 - 1	3.3	18.81	念田川	床版橋	RC橋
183	01-00210	念田川 1 0 号橋	高根町 2 0 9 1	2.8	10.64	念田川	床版橋	RC橋
184	01-00211	念田川 1 1 号橋	高根町 2 1 2 2	2.85	9.69	念田川	床版橋	RC橋
185	01-00212	念田川 1 2 号橋	高根町 2 1 4 4	3	17.25	念田川	床版橋	RC橋
186	01-00213	念田川 1 3 号橋	高根町 2 1 5 6	3.5	14	念田川	床版橋	RC橋
187	01-00214	念田川 1 4 号橋	高根町 2 1 7 4	3	10.05	念田川	床版橋	RC橋
188	01-00215	念田川 1 5 号橋	高根町 2 1 9 4	3	9.9	念田川	床版橋	RC橋
189	01-00216	念田川 1 6 号橋	高根町 2 2 1 8	3	10.05	念田川	床版橋	RC橋
190	01-00217	念田川 1 7 号橋	高根町 2 2 6 7	2.35	7.99	念田川	桁橋	RC橋
191	01-00218	念田川 1 8 号橋	金杉 9 丁目 2 3 1 2	2.4	7.92	念田川	床版橋	RC橋
192	01-00219	念田川 1 9 号橋	金杉 9 丁目 2 3 2 9	2.3	7.59	念田川	桁橋	RC橋
193	01-00220	念田川 2 0 号橋	金杉 8 丁目 2 3 7 1	1.8	9.03	念田川	溝橋(カルバート)	RC橋
194	01-00221	宮前川 1 号橋	米ヶ崎町 9 9	2.52	18.21	宮前川	床版橋	RC橋
195	01-00222	宮前川 2 号橋	高根町 1 8 2	1.9	5.54	宮前川	溝橋(カルバート)	RC橋
196	01-00223	宮前川 3 号橋	高根町 3 5 4	2.5	14.37	宮前川	床版橋	RC橋
197	01-00224	宮前川 4 号橋	高根町 3 4 1 - 1	2.5	14.37	宮前川	床版橋	RC橋
198	01-00225	高根川 1 号橋	高根町 1 6 6 3	3	14.52	高根川	溝橋(カルバート)	RC橋
199	01-00226	高根川 2 号橋	高根町 1 7 1 5	2.25	7.6	高根川	桁橋	RC橋
200	01-00227	高根川 3 号橋	高根町 1 7 8 3 - 2	2.16	22.35	高根川	溝橋(カルバート)	RC橋
201	01-00228	高根川 4 号橋	高根町 1 6 4 6	2.8	10.64	高根川	床版橋	RC橋
202	01-00229	高根川 5 号橋	高根町 1 6 6 9 - 1	3.2	10.91	高根川	溝橋(カルバート)	RC橋
203	01-00230	高根川 6 号橋	高根町 1 7 3 0	2.25	7.76	高根川	桁橋	RC橋
204	01-00231	高根川 7 号橋	高根町 1 7 5 7 - 1	3.3	13.16	高根川	床版橋	RC橋
205	01-00232	高根川 8 号橋	高根町 1 7 7 9	2.25	7.76	高根川	桁橋	RC橋
206	01-00233	高根川 9 号橋	高根町 1 8 1 3 - 2	4.3	21.62	高根川	床版橋	RC橋
207	01-00234	高根川 1 0 号橋	高根町 1 8 2 2	1.8	6.12	高根川	桁橋	RC橋
208	01-00235	高根川 1 1 号橋	高根町 1 8 6 4	1.85	6.38	高根川	桁橋	RC橋
209	01-00236	高根川 1 2 号橋	高根町 1 8 8 2	1.7	8.12	高根川	溝橋(カルバート)	RC橋
210	01-00237	高根川 1 3 号橋	高根町 1 9 5 7	1.7	5.11	高根川	溝橋(カルバート)	RC橋
211	01-00238	高根川 1 4 号橋	高根町 1 9 7 6	1.7	5.04	高根川	溝橋(カルバート)	RC橋
212	01-00239	高根川 1 5 号橋	高根町 1 9 9 4 - 1	1.4	4.01	高根川	溝橋(カルバート)	RC橋
213	01-00240	高根川 1 6 号橋	高根町 2 0 0 4	4.6	22.21	高根川	床版橋	RC橋
214	01-00241	北谷津川 1 号橋	夏見 7 丁目 7 3 7 - 1	4.65	20.46	北谷津川	床版橋	PC橋
215	01-00242	北谷津川 2 号橋	夏見町 2 丁目 5 7 0	3.19	25.87	北谷津川	床版橋	PC橋
216	01-00243	北谷津川 3 号橋	夏見台 4 丁目 3 6 4 - 1	4.3	14.83	北谷津川	床版橋	RC橋
217	01-00244	北谷津川 4 号橋	金杉 2 丁目 8 1 3	3.86	22.15	北谷津川	床版橋	RC橋
218	01-00245	北谷津川 5 号橋	金杉 3 丁目 9 7 0 - 1	2.6	8.06	北谷津川	溝橋(カルバート)	RC橋
219	01-00246	北谷津川 6 号橋	金杉台 4 丁目 1 0 9 3 - 2 6	2.2	9.32	北谷津川	溝橋(カルバート)	RC橋
220	01-00247	北谷津川 7 号橋	金杉 4 丁目 1 2 8 9 - 1 5	2.56	30.54	北谷津川	溝橋(カルバート)	RC橋
221	01-00248	北谷津川 8 号橋	夏見 7 丁目 7 4 7 - 1	2.35	6.58	北谷津川	床版橋	RC橋
222	01-00249	北谷津川 9 号橋	夏見台 2 丁目 5 0 2	7.9	55.06	北谷津川	門型カルバート	RC橋
223	01-00250	北谷津川 1 0 号橋	夏見台 2 丁目 5 1 4	3.25	18.52	北谷津川	床版橋	RC橋

No.	管理番号	橋梁名	所在地	橋長(m)	橋面積 (㎡)	交差物件	橋梁分類上部工	
							構造形式	使用材料
224	01-00251	北谷津川 1 1 号橋	夏見町 2 丁目 5 2 2	2.2	12.54	北谷津川	床版橋	RC橋
225	01-00252	北谷津川 1 2 号橋	夏見町 2 丁目 5 3 6	3.2	18.24	北谷津川	床版橋	RC橋
226	01-00253	北谷津川 1 3 号橋	夏見町 2 丁目 5 4 5 - 3	3.2	18.24	北谷津川	床版橋	RC橋
227	01-00254	北谷津川 1 4 号橋	夏見町 2 丁目 5 5 8	3.3	17.16	北谷津川	床版橋	RC橋
228	01-00255	北谷津川 1 5 号橋	夏見町 2 丁目 5 8 6	2.2	12.43	北谷津川	床版橋	RC橋
229	01-00256	北谷津川 1 6 号橋	金杉 1 丁目 5 9 9 - 1	10.5	31.5	北谷津川	床版橋	PC橋
230	01-00257	北谷津川 1 7 号橋	金杉 1 丁目 6	9.4	28.2	北谷津川	床版橋	PC橋
231	01-00258	北谷津川 1 8 号橋	金杉 1 丁目 1 9	4	13.2	北谷津川	床版橋	RC橋
232	01-00259	北谷津川 1 9 号橋	金杉 1 丁目 3 7	4.1	13.94	北谷津川	床版橋	RC橋
233	01-00260	北谷津川 2 0 号橋	夏見台 6 丁目 5 2 9	4.05	15.39	北谷津川	床版橋	RC橋
234	01-00261	北谷津川 2 1 号橋	夏見台 6 丁目 5 4 1	4	13.8	北谷津川	床版橋	RC橋
235	01-00262	北谷津川 2 2 号橋	金杉 2 丁目 5 5 6	4	13.2	北谷津川	床版橋	RC橋
236	01-00263	北谷津川 2 3 号橋	金杉町 8 6 5	3.65	12.04	北谷津川	床版橋	RC橋
237	01-00264	北谷津川 2 4 号橋	金杉 3 丁目 8 8 0	3	10.5	北谷津川	床版橋	RC橋
238	01-00265	北谷津川 2 5 号橋	金杉町 9 6 6 - 1	2.35	11.28	北谷津川	溝橋(カルバート)	RC橋
239	01-00266	北谷津川 2 6 号橋	金杉 3 丁目 9 7 8	3	9.9	北谷津川	床版橋	RC橋
240	01-00267	北谷津川 2 7 号橋	金杉 3 丁目 1 1 4 2 - 3	3	10.35	北谷津川	床版橋	RC橋
241	01-00268	無名橋	夏見台 5 丁目 3	9.42	89.49	北谷津川	床版橋	RC橋
242	01-00278	田喜野井川 1 0 号橋	前原東 6 丁目 7 7 5 - 1	3	16.5	田喜野井川	溝橋(カルバート)	RC橋
243	01-00279	田喜野井川 1 1 号橋	田喜野井 4 丁目 7 7 3 - 3	2	23.8	田喜野井川	溝橋(カルバート)	RC橋
244	01-00280	田喜野井川 1 2 号橋	田喜野井 4 丁目 6 7 6 - 2	2.76	32.29	田喜野井川	溝橋(カルバート)	RC橋
245	01-00286	田喜野井川 1 8 号橋	田喜野井 4 丁目 7 6 1 - 1	2.3	13.8	田喜野井川	溝橋(カルバート)	RC橋
246	01-00294	柳橋	本中山 4 8 9 - 1	29.83	178.38	真間川	桁橋 (I桁合成)	鋼橋
247	01-00295	小栗原橋	本中山 4 丁目 6 5 2 - 1	25.23	175.85	真間川	桁橋 (I桁合成)	鋼橋
248	01-00296	本中山歩道橋	本中山 4 丁目 5 9 4 - 1	20.98	43.84	真間川	桁橋 (I桁)	PC橋
249	01-00297	中山橋	本中山 3 丁目 2 6 2 - 7	26.46	216.7	真間川	桁橋 (I桁)	PC橋
250	01-00298	二和川 2 号橋	馬込町 8 2 6 - 1	3.85	23.1	二和川	溝橋(カルバート)	RC橋
251	01-00299	二和川 3 号橋	二和西 5 丁目 2 6 - 6 9	3	44.22	二和川	溝橋(カルバート)	RC橋
252	01-00304	二和川 8 号橋	二和西 4 丁目 7 8	3.2	15.04	二和川	床版橋	RC橋
253	01-00305	高瀬川 1 号橋	高瀬町 3 9 - 9	26.12	651.69	高瀬川	桁橋 (箱桁)	鋼橋
254	01-00306	二俣川 1 号橋	南海神 2 丁目 1 9 6 6 - 2	5.2	36.4	二俣川	床版橋	RC橋
255	01-00311	古作橋	印内 3 丁目 6 6 6 - 6 - 1	3.22	39.02	葛飾川	床版橋	RC橋
256	01-00321	南海神川 1 号橋	南海神 2 丁目 1 9 4 5 - 8	2.87	53.23	海神川	溝橋(カルバート)	RC橋
257	01-00322	南海神川 (支) 2 号橋	南海神 1 丁目 1 8 2 4	2.41	17.96	海神川	溝橋(カルバート)	RC橋
258	01-00325	南海神川 (支) 5 号橋	南海神 1 丁目 1 8 3 4 - 4	2.32	20.04	海神川	溝橋(カルバート)	RC橋
259	01-00327	南海神川 (支) 7 号橋	南海神 1 丁目 1 8 4 8	2.29	19.69	南海神川支川	溝橋(カルバート)	RC橋
260	01-00328	南海神川 (支) 8 号橋	南海神 1 丁目 1 6 0 3 - 3 4	2.45	19.76	南海神川支川	溝橋(カルバート)	RC橋
261	01-00332	太刀洗川 3 号橋	南海神 2 丁目 1 7 9 8 - 8	2	9.69	太刀洗川	溝橋(カルバート)	RC橋
262	01-00338	無名橋	海神町 2 丁目 2 2 4 - 2	2.6	19.63	城門川	溝橋(カルバート)	RC橋
263	01-00348	新港大橋 (下り)	潮見町 3 0	230.23	3913.91	千葉港葛南港	桁橋 (I桁)	鋼とRC (PC) 橋との混合
264	01-00349	新港大橋 (上り)	潮見町 3 0	230.23	3913.91	千葉港葛南港	桁橋 (箱桁合成)	鋼とRC (PC) 橋との混合
265	01-00350	浜田橋	湊町 3 丁目 2 7 2 0 - 1 0 9 0	35.25	562.94	本海川	桁橋 (I桁)	鋼橋
266	01-00351	新船橋橋 (上り: 補修)	宮本 2 丁目 9 8 - 1 9	53.8	269	千葉港水域	桁橋 (T桁)	PC橋
267	01-00352	新船橋橋 (下り: 架替)	宮本 2 丁目 9 8 - 1 9	51	274.38	千葉港水域	桁橋 (T桁)	PC橋
268	01-00353	浜町橋	宮本 3 丁目 1 1 1 - 8	61	183	千葉港葛南港	桁橋 (H桁)	鋼橋
269	01-00354	千葉港葛南港区 7 号橋	浜町 1 丁目 4 - 7 3 9	9.8	36.55	千葉港水域	床版橋	PC橋
270	01-00355	飯山満橋	芝山 3 丁目 1 1 2 0 - 2 8	45.88	231.69	00-137	桁橋 (I桁)	PC橋
271	01-00356	夏見跨道橋	夏見台 3 丁目 5 8 0 - 2 7	11.88	67.71	35-014	床版橋	PC橋
272	01-00357	無名橋	坪井東 3 丁目 1 5 2 2	12.2	85.4	59-110 (坪井)	アーチ橋	RC橋
273	01-00358	小栗原架道橋	本中山 6 丁目 1 0 2 1 - 6	38.72	233.09	京葉道路	桁橋 (I桁合成)	鋼橋
274	01-00359	小栗原歩道橋	本中山 5 丁目 1 5 0 - 1	51	127.5	京葉道路	桁橋 (箱桁)	鋼橋
275	01-00360	法典跨線道路橋	藤原 1 丁目 1 4 5 - 7	24.2	144.95	JR武蔵野線	ラーメン橋	RC橋
276	01-00361	第 1 上山こ線道路橋	上山町 1 丁目 1 0 4 - 1 2	13.75	54.86	JR武蔵野線	ラーメン橋	RC橋
277	01-00362	第 2 上山跨線道路橋	上山町 1 丁目 8 2 - 4	14.65	44.24	JR武蔵野線	桁橋	PC橋
278	01-00363	印内歩道橋	印内 2 丁目 2 1 7 6 - 6	19.38	48.45	J R 武蔵野線	桁橋 (I桁)	RC橋
279	01-00364	西船歩道橋	西船 3 丁目 4 3 6 - 1	16.79	41.97	J R 武蔵野線	桁橋 (I桁)	RC橋
280	01-00365	西船こ線橋	海神 6 丁目 1 1 7 8	183.18	1916.1	JR総武本線	桁橋 (箱桁合成)	鋼橋
281	01-00366	東海神こ線人道橋	海神町東 1 丁目 9 0 9	24.1	36.15	J R 総武本線	桁橋 (I桁)	鋼橋
282	01-00367	海神跨線橋	海神 3 丁目 6 8 1 - 1	94.46	662.44	J R 総武本線	桁橋 (H桁合成)	鋼橋
283	01-00368	高根跨線人道橋	市場 4 丁目 1 7 2 0 - 2	28.8	57.6	J R 総武本線	桁橋 (H桁)	鋼橋
284	01-00369	高根跨線橋	東船橋 2 丁目 1 6 6 1 - 2	18.49	162.34	J R 総武本線	桁橋 (H桁)	鋼橋
285	01-00370	堀込跨線橋	東船橋 3 丁目 3 0 0 6 - 1	20	160	J R 総武本線	桁橋 (H桁)	鋼橋
286	01-00371	佐倉こ線人道橋	前原西 1 丁目 1 3 - 8	23.9	71.7	J R 総武本線	桁橋 (H桁合成)	鋼橋
287	01-00372	下ノ木こ線人道橋	前原西 1 丁目 5 6 0 - 4 1	24.67	74.01	J R 総武本線	桁橋 (H桁)	鋼橋
288	01-00373	津田沼人道こ線橋	前原西 2 丁目 2 4 7 - 1	29.25	87.75	J R 総武本線	桁橋 (H桁)	鋼橋
289	01-00374	東中山跨線人道橋	東中山 2 丁目 1 3 2 - 3	17.83	35.12	京成本線	桁橋 (I桁)	鋼橋
290	01-00375	夏見歩道橋	夏見 1 丁目 8 4 - 3	30.6	61.2	東葉高速線	桁橋 (I桁)	鋼橋
291	01-00376	飯山満歩道橋	飯山満町 1 丁目 9 4 6 - 5	19.54	41.03	東葉高速線	桁橋 (I桁)	鋼橋
292	01-00377	無名橋	大穴南 5 丁目 2 5	2.1	14.07	木戸川	溝橋(カルバート)	RC橋
293	01-00378	長津 2 号橋	北本町 2 丁目 8 8 8 - 3			長津川		
294	01-00379	小室こ線橋	小室町	88.5	1416	北総鉄道	桁橋 (T桁)	PC橋
295	01-00380	高古橋	古和釜町	23	142.6	桑納川	床版橋	
296	12-00005	無名橋 (北習駅前歩道橋)	習志野台 3 丁目 1 - 1	48.5	97	00-018	桁橋 (I桁)	鋼橋
297	12-00018	無名橋 (小室駅前歩道橋)	小室町 3 3 2 2	42	168.42	北総線	桁橋 (I桁)	鋼橋
298	12-00004	無名橋 (金杉台歩道橋)	金杉台 1 丁目 1 3	20	29.2	00-117	桁橋 (I桁)	鋼橋
299	12-00017	海神歩道橋	海神 2 丁目 1 4 3 4 - 1 5	26.7	56.07	14-003	桁橋 (I桁)	鋼橋
300	12-00019	西船こ線橋 歩道橋	海神町西 1 丁目 1 1 2 4 - 2 2	73.6	128.06	JR総武線	桁橋 (I桁)	鋼橋
301	12-00020	西船こ線橋 歩道橋	海神町西 1 丁目 1 1 2 4 - 2 2	73.3	127.54	JR総武線	桁橋 (I桁)	鋼橋

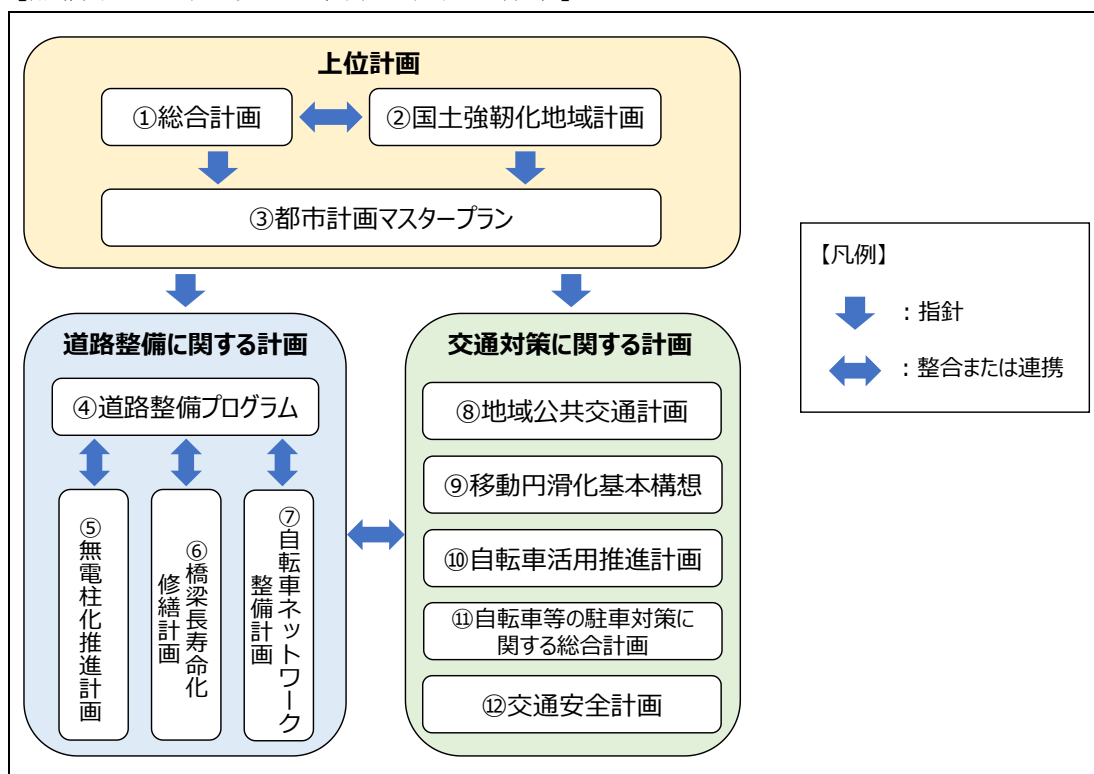
出典：道路維持課提出資料に基づき監査人作成

2. 道路・交通に関する計画について

(1) 道路・交通に関する計画の体系について

船橋市の道路・交通に関する計画は総合計画や国土強靱化地域計画といった上位計画から個別計画まで多岐にわたるが、これらの計画の体系は概ね次のとおり整理できる。(令和5年4月1日現在)

【船橋市の道路・交通に関する計画の体系】



出典：監査人作成

(2) 道路・交通に関する計画の概要について

① 第3次船橋市総合計画

船橋市においては、船橋市が将来に向けてめざすべき姿を市民と共有するとともに、複雑多様化する地域課題を克服し、船橋市の持つ強みをさらに伸ばす施策を展開していく指針として、令和4年度を始期とする「第3次船橋市総合計画」が策定されており、そこで示されている基本構想を実現するための基本計画及び実施計画が、現在、展開されているところである。

船橋市は基本計画及び実施計画において次のとおり道路・交通に関する施策・事業を整理し、事業実施のための予算の確保と適切な事業の執行・進捗管理に努めている。

【道路・交通に係る計画事業・主要な事業】

基本施策 20 道路・交通

施策 1 歩行者空間の整備

- 20-1-1 歩道環境整備事業（道路建設課）
- 20-1-2 生活道路安全対策事業（道路建設課）
- 20-1-3 歩道維持事業（道路維持課）

施策 2 自転車利用環境の整備

- 20-2-1 シェアサイクル事業（政策企画課）
- 20-2-2 自転車走行環境整備事業（道路建設課）
- 20-2-3 自転車活用推進計画の策定（道路計画課）
- 20-2-4 自転車等駐車場の整備（都市整備課）
- 20-2-5 放置自転車対策の推進（都市整備課）

施策 3 道路ネットワークの構築

- 20-3-1 都市計画道路整備事業（道路建設課）
- 20-3-2 道路通報システムの導入（デジタル行政推進課・道路維持課）
- 20-3-3 道路改良事業（道路建設課）
- 20-3-4 交差点整備事業（道路建設課）
- 20-3-5 道路舗装維持・修繕事業（道路維持課）
- 20-3-6 道路排水維持事業（道路維持課）
- 20-3-7 交通ビッグデータを活用した効果的な渋滞対策・交通安全対策の立案（道路計画課）

施策 4 地域公共交通の活性化

- 20-4-1 鉄道駅バリアフリー化設備整備費補助事業（道路計画課）
- 20-4-2 地域公共交通活性化・再生総合事業（道路計画課）
- 20-4-3 公共交通不便地域解消事業（道路計画課）

出典：船橋市実施計画（令和4年度～令和6年度）に基づき監査人作成

② 船橋市国土強靱化地域計画

船橋市においては、今後、南関東エリアで発生が予測される首都直下地震による被害が想定されているだけでなく、令和元年には台風第15号及び第19号により家屋の損壊や停電等による大きな被害が発生したところであることから、今後、多岐

にわたる災害が発生しても、人命を守り、都市機能が致命的な被害を受けずに、速やかに回復するまちづくりの推進が急務となっている。

「船橋市国土強靱化地域計画（本項において、以下「本計画」という。）」は、このような背景をふまえ、地域の強靱化に関する施策を中長期的な視野の下で総合的・計画的に推進する指針として策定されたものである。

なお、本計画は、「強くしなやかな国民生活の実現を図るための防災・減災等に資する国土強靱化基本法（本項において、以下「基本法」という。）」第13条に基づく国土強靱化地域計画として、国土強靱化に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るため、国土強靱化に関して、市の各分野別計画等の指針となるべきものとして策定されたものである。また、本計画は、国が定める国土強靱化基本計画及び千葉県国土強靱化地域計画との調和を図るものである。

本計画においては、船橋市が今後、全庁的に対応すべき地域の強靱化に関するあらゆる施策が策定されているが、その中で、道路・交通に関する施策の推進方針を抜粋すると次のとおりである。

【道路部が所管する国土強靱化地域計画のプログラムと推進方針】

（密集した市街地等の解消）

○地震時等に大規模火災が発生するリスクの高い密集した市街地の火災予防・被害低減のため、木造密集住宅地の改善につながる基本方針の周知を行うとともに、延焼遮断帯となる道路の整備・区画整理等による市街地の面的な防災力向上を図る。

（道路整備による避難路等の確保）

○市街地等における災害時の被害を軽減するため、延焼遮断帯、緊急車両の進入路、避難路として機能する道路の整備や維持を推進する。また、大規模災害時に建物損壊・倒木等による被害を受けやすい電柱の無電柱化を推進することで、道路閉塞の防止等、防災性の向上を図る。

（大規模水害対策の推進）

○事前に自宅等周辺の被害予測を把握し、発災時に迅速な避難行動がとれるよう、洪水・内水ハザードマップ等により浸水想定区域の周知を図る。また、災害時に適切な救助活動等ができるよう、資機材の配備や備蓄等の水害対策を図る。

（道路・橋梁等の整備）

○災害時の物資輸送等に資する緊急輸送道路等の交通機能を確保するため、計画的な道路・橋梁施設の老朽化対策及び耐震化を図るとともに、沿道建築物の耐震化を促進する。

（道路啓開計画の策定）

○大規模災害時における救助・物資の輸送などが適切に行われるよう、県等の広域的な計画をふまえ、道路啓開の行動計画の策定を図る。

（総合的な帰宅困難者対策の検討・実施）

○帰宅困難者の大量発生による混乱等を防止するため、他自治体や鉄道事業者等と連携し、一斉帰宅の抑制啓発、帰宅困難者支援施設に関する協定の締結による一時滞在施設の確保、情報伝達訓練の実施による安否確認や情報提供を行うための体制整備及び帰宅支援拠点の拡充等を図る。

(道路等の災害対策)

○道路等のインフラ被災により、災害派遣医療チーム（DMA T）が到達できない等、支援を受けられない事態を避けるため、また、医療施設に通院するための交通手段を確保するため、道路の災害対策及び医療機関への交通手段の確保等を図る。

(インフラの災害対策)

○基幹的陸上交通ネットワークの機能停止を回避するため、道路整備等による災害対策の強化を図る。

(台風等による停電対策)

○台風等の際に電線等が被害を受けることによって起こる停電の発生を防ぐため、都市公園や緑地の縁辺部等にある巨大化や老木化が進んでいる樹木の計画的な更新・改植等により倒木等の防止を図る。

(集中豪雨時の冠水危険箇所等の周知)

○ゲリラ豪雨等の集中豪雨時において、立体交差部（アンダーパス）等の冠水による交通分断は、救急・救援活動や救援物資の輸送等の支障となるばかりでなく、地域住民の避難等の支障となるため、洪水・内水ハザードマップ等による冠水箇所等の周知を図る。

(無電柱化の推進)

○電柱は大規模災害時に液状化や建物損壊等による被害を受けやすいことから、ライフラインの確保や道路閉塞の防止等による防災性の向上を図るため、無電柱化推進計画を策定し、無電柱化の推進を図る。

(輸送手段の確保)

○災害時においても輸送機能の維持を図るため、耐震化整備に対する補助等により鉄道施設等の耐震対策を促進するとともに、災害時における鉄道・バス・タクシー事業者等との協力体制の構築を図るため、平時から連携・情報共有に努める。また、多様な交通手段の確保により、輸送手段の冗長性の確保等を図る。

(富士山噴火による降灰対策)

○広域の降灰被害によるライフラインの停止等を防ぐため、国や県などの関係機関と連携した降灰の除去・収集及び広域的な処分体制等について検討する。

(関係機関等との連携体制の確立)

○被災した建物等の把握や応急措置等を迅速かつ的確に行うため、TEC-FORCE（緊急災害対策派遣隊）や災害時の応急措置に関する協定を締結している関係機関等との連携強化の推進を図る。

出典：船橋市国土強靱化地域計画

③ 船橋市都市計画マスタープラン

都市計画マスタープランとは、都市を、ゆとりや豊かさを真に実感できる空間として整備し、個性的で快適なまちづくりを進めるため、市町村が市民の意見等を反映させて、まちづくりの将来ビジョン、地域のあるべき姿、まちづくりの方針等を定めるもので、都市計画法の規定に基づくものである。

船橋市で策定する船橋市都市計画マスタープランは、船橋市のまちづくりの目標や将来都市構造を描き、都市計画やまちづくりの課題等を解決するための方針を定めるものであり、主に次の3つの役割がある。

- 土地利用や道路・公園等の都市計画を決定・変更する際の指針となる
- 個々の都市計画の相互関係を調整し、都市全体として総合的かつ一体的なまちづくりを進めるための指針となる
- 身近な地域で、多様な主体が取り組むまちづくりの指針となる

船橋市都市計画マスタープランの全体構想の中では、道路・交通に関連して、次のとおり基本的な考え方とまちづくりの方針が示されている。

ア. 基本的な考え方

市外・県外と本市を結ぶ広域的な道路と市内の道路ネットワークを円滑に結び、賑わいづくり・魅力づくりにつなげていくとともに、市民の日常生活や多様な活動を支えるため、市内の各拠点を結ぶ骨格となる体系的な道路網の形成を目指します。

脱炭素社会における基本的移動手段として、環境への負荷の低さや交通渋滞の緩和、災害時における機動性の高さ等の観点から注目されている自転車の活用推進のため、自転車走行環境の整備を目指します。

便利で住みよいまちづくりを推進するため、誰もが利用しやすい持続可能な公共交通システムを目指し、優れた公共交通ネットワークの確保や、公共交通相互の利便性向上を目指します。

魅力ある拠点形成のため、ゆとりと賑わいのあるウォークアブルな道路空間や憩いの場となるオープンスペースの形成を目指します。

イ. まちづくりの方針

(ア) 道路の方針

i 自動車専用道路の整備

- (i) 都心や空港への物資の流通等の広域連携機能をさらに高めるための自動車専用道路整備について、国や千葉県に要請を行います。
- ii 広域道路（国道・県道）の整備
 - (i) 自動車専用道路へのアクセス強化やインターチェンジ周辺の渋滞解消に向けた交差点改良等を国や千葉県に要請します。
 - (ii) 通過交通を円滑に処理し、市内の交通混雑を緩和するため、周辺都市を連絡する広域道路の整備を国や千葉県に要請します。
- iii 市内骨格道路の整備
 - (i) 市内の各拠点や都市交流拠点を連絡し、日常生活の利便性や市内の活発な交流を図るため、骨格となる都市計画道路等の幹線道路の整備を進めます。
 - (ii) 歩行者の安全確保、車両交通の円滑化を図るため、交差点の改良を行います。
- iv 生活道路の整備
 - (i) 生活道路については、「ゾーン 30 プラス」等の施策により車両速度や通過交通の抑制を行い、安全安心な道路交通環境の整備を図ります。
 - (ii) 住宅が密集し、道路幅員の狭い地区においては、地区計画等の各種制度により、道路空間の確保を誘導します。
- v 踏切の改良整備
 - (i) 踏切の拡幅により通行の安全性の向上と渋滞の解消を図ります。
- vi 環境に配慮した道路整備
 - (i) 道路環境の向上を図るため、街路樹の設置や電線類の地中化を進めます。
- (イ) 歩行者・自転車利用環境の方針
 - i 歩行者・自転車ネットワークの整備
 - (i) 船橋駅周辺を回遊できる歩行空間の形成や、船橋駅から臨海部エリアへの徒歩や自転車による回遊性を創出する道づくり等、地域や地区の特性を生かしたウォークアブルなネットワークづくりを進めます。
 - (ii) 歩行者が道路を安心して利用できるよう、カラー舗装やガードレール等の交通安全施設の設置を進めます。
 - (iii) 自転車利用の多い地区や安全かつ円滑な自転車走行環境の確保が必要な地区は、計画的に安全な自転車走行環境の整備を進めます。
 - ii 駐輪場の整備
 - (i) 放置自転車等のない歩行空間を確保するため、公共と民間の連携・協力による需要に応じた駐輪場の確保や放置自転車対策の強化を図ります。
- (ウ) 公共交通の方針
 - i 鉄道利用環境の整備
 - (i) バスとの接続、タクシーや一般車両との連絡、自転車や歩行者との連絡等

を改善し、各鉄道駅の特徴に応じ、駅前広場等の整備や歩行空間を確保する等、交通結節点としての機能強化を図ります。

(ii) 駅へのアクセスのための道路の整備等により、多様な手段による既存の鉄道駅への交通を改善し、鉄道が利用しやすいまちづくりを進めます。

(iii) 海老川上流地区土地区画整理事業にあわせて、東葉高速線の新駅誘致を図ります。

ii 路線バスの利用促進

(i) 道路網の整備や交通結節点の整備とあわせて、地域の特性や市民ニーズに応じた多様なバス網の再編成を促進し、公共交通が利用しやすいまちづくりを進めます。

(ii) 路線バスの定時運行を確保し、運行を円滑なものにするため、都市計画道路の整備、道路拡幅、交差点改良、バスベイの設置等を行い、走行環境の改善を図ります。

iii 公共交通不便地域の移動支援

(i) 公共交通は市民生活において不可欠な移動手段であることから、公共交通不便地域では、地域のニーズに対応した公共交通サービスの導入を図ります。

iv 駐車場の整備

(i) 交通の集中する駅前等では、必要に応じた建築物における駐車施設の附置等に関する条例の適用地区への追加検討等による計画的な駐車場整備の促進や、既存駐車場の有効利用を図ります。

(エ) 交通需要マネジメントの方針

i 交通ビッグデータを活用して市内の交通状況や事故状況を見える化し、渋滞緩和や事故削減について、客観的データに基づきハード・ソフト両面からの対策を進めます。

ii ホームページ、SNS のほか、AI や IoT 等の情報技術を生かし多様な情報端末で、空き状況を確認できるように発信し、駐車場への誘導・案内システムの利用を促進します。

iii 環境負荷低減に向けて公共交通の利用促進を図るため、利用環境の改善や公共交通利用促進に資するサービスの向上を図ります。

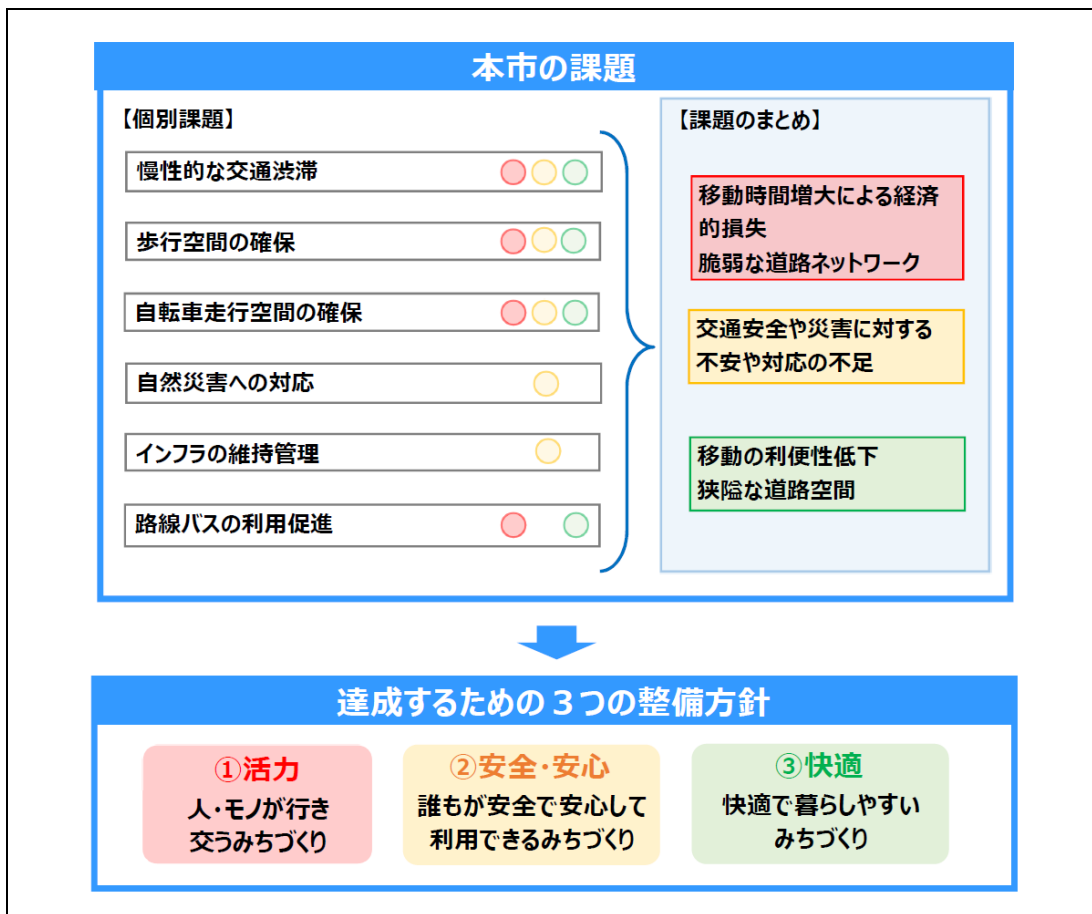
④ 船橋市道路整備プログラム

船橋市道路整備プログラムは、市内で発生している現状の課題解決に向け、施策や事業進捗を管理する指標を設定し、効果的・効率的な道路整備に取り組むことを目的として策定された、船橋市の道路整備実施計画である。

船橋市道路整備プログラムにおいては、船橋市が抱えている現状・課題を踏まえ

て3つの整備方針と6つの施策が示されており、実施した施策の効果や事業進捗を市民に分かりやすく知らせるための指標として11の指標が設定されている。

【道路整備プログラムの3つの整備方針】



出典：船橋市道路整備プログラム

【3つの整備方針に対応した施策と効果】

施策	効果	3つの整備方針		
		①活力	②安全・安心	③快適
道路ネットワークの整備	目的地までの移動時間の短縮や定時運行を確保	○	○	○
渋滞多発箇所での交通円滑化	道路を通行する際の旅行速度の向上	○	○	○
事故多発エリアでの安全対策の推進	交通事故による人身事故の件数を減少させ、安全・安心を確保		○	
自転車走行環境の構築	自転車事故を減少、利用者ニーズの向上	○	○	○
災害時に強いみちづくり	災害時にも通行可能な道路を確保し、安心できる環境を構築		○	
公共交通の利便性向上	バス路線の便数や利用者数の増加	○		○

出典：船橋市道路整備プログラム

【実施施策の効果指標と目標設定】

施策	指標	指標の内容	現況値	目標値		備考	
				中間年 (令和 8 年度末)	最終年 (令和 13 年度末)		
道路ネットワークの整備	1	都市計画道路の整備率	市の都市計画道路の計画決定延長(128.85km)に対する整備済延長の割合	45.1%	46.5%	47.8%	
渋滞多発箇所での交通円滑化	2	市道平日 12 時間平均旅行速度	自動車で移動する場合の平均走行速度（信号での停止等も含んだ値）※対象は市道とし、ETC2.0 プロデータをを用いて平日 12 時間（日中平均）を集計した値	16.4 km/h	18.2 km/h	20.0 km/h	
	3	踏切の改良整備箇所数	踏切の拡幅等による改良箇所数	2 箇所	3 箇所	4 箇所	
事故多発エリアでの安全対策の推進	4	死 傷 事 故 件 数（全道路）	市内の全ての道路で発生している死傷事故件数（死傷事故とは道路で発生した人身事故）	1,494 件/年	1,340 件/年	1,200 件/年	
	5	死 傷 事 故 件 数（市道）	市道で発生している死傷事故件数（死傷事故とは道路で発生した人身事故）	926 件/年	830 件/年	740 件/年	
自転車走行環境の構築	6	自転車走行環境整備済延長	市の自転車ネットワーク整備計画で策定された路線（延長 76.62km）に対する整備済延長	24.15km	50.40km	76.62km	
災害時に強いまちづくり	7	無電柱化整備済延長	市の無電柱化整備計画で選定された路線（延長 1.25km）に対する整備済延長	0km	0.85km	1.25km	
	8	予防保全対策橋梁数	船橋市管理橋梁 301 橋のうち、予防保全対策が完了した橋梁数	272 橋	287 橋	301 橋	
	9	耐震対策済橋梁数	耐震補強が必要とされた 24 橋（市管理）のうち、対策が完了した橋梁数	14 橋	23 橋	24 橋	
公共交通の利便性向上	10	駅前広場の整備箇所数	駅前広場の整備を行った箇所数	0 箇所	2 箇所	3 箇所	
	11	路線バスの利用者数	市内を走行する路線バスの 1 日の平均利用者数（乗車人員）	72,887 人/日	72,887 人/日	72,887 人/日	現状維持

※新型コロナウイルス感染症拡大による特殊な交通状況等を考慮し、令和 3 年度の現況値が相応しくない指標は、平成 30 年度あるいは令和元年度の現況値を設定している。

※自転車走行環境整備済延長の指標については、令和 5 年 3 月に全計画の「自転車走行環境整備計画」を見直し、新たに「自転車ネットワーク整備計画」を策定したため、現況値の指標を令和 4 年度に設定している。

出典：船橋市道路整備プログラム

⑤ 船橋市無電柱化推進計画

船橋市無電柱化推進計画は、「無電柱化の推進に関する法律」（平成 28 年法律第 112 号）第 8 条第 2 項の規定に基づき、国及び千葉県が定める無電柱化推進計画を基本として、船橋市における無電柱化の基本的な方針、対象路線、目標、施策等を定めた

計画である。

船橋市無電柱化推進計画において示されている無電柱化の推進に関する基本的な方針は次のとおりである。

【無電柱化の推進に関する基本的な方針】

① 都市防災の機能強化

救助活動・物資輸送等で復旧活動に必要な緊急車両等の通行を確保し、都市防災の機能強化を図るため、緊急輸送道路、重要物流道路及び防災拠点へのアクセス道路における無電柱化を推進します。

② 安全で快適な歩行空間の確保

誰もが安心して社会参加できるよう、安全で快適に利用できる歩行空間を確保するため、バリアフリー化が必要な道路や通学路における無電柱化を推進します。

③ 魅力ある都市景観の形成

良好な景観を阻害している電柱や電線をなくし、魅力ある都市景観を形成するため、都市活動の中心となる駅周辺地域における無電柱化を推進します。

出典：船橋市無電柱化推進計画

また、船橋市無電柱化推進計画において示されている対象路線は、「市道第 00-076 号線ほか 3 路線」及び「都市計画道路 3・3・7 号（海神工区）」であり、令和 12 年度までにこれら対象路線の整備を完了することが目標とされている。

⑥ 船橋市橋梁長寿命化修繕計画

船橋市が管理する橋梁は、建設後 50 年以上を経過した老朽化橋梁が今後急速に増えることから、これに伴う安全性の低下や維持管理コストの増加が懸念されている。このような背景を踏まえ、下記を基本方針とした橋梁長寿命化修繕計画を立案・実行することで、船橋市の道路網の信頼性向上、維持管理コストの縮減を図ることを目的に船橋市橋梁長寿命化修繕計画が策定された。

船橋市橋梁長寿命化修繕計画において示されている基本方針は次のとおりである。

【長寿命化修繕計画の基本方針】

① 船橋市が管理する橋梁のうち 233 橋を対象とする

② これまでの対症療法的な「事後保全型」の維持管理から、点検により損傷状況を把握した上で、計画的・予防的な対策により橋梁の長寿命化を図る「予防保

全型」の維持管理への転換を図る

- ③ 5年に1回の定期点検の実施により、管理橋の安全を確保するとともに、橋梁長寿命化修繕計画の継続的な見直しに必要な状況を情報の収集を行う
- ④ 管理橋の重要度に応じた維持管理方針を設定することで、限られた予算制約下において効果的かつ実効可能な維持管理計画を立案する

出典：船橋市橋梁長寿命化修繕計画

なお、令和4年度における管理橋梁の数は301橋（16頁～19頁参照）であり、直近の定期点検である令和2、3年度の定期点検結果の判定区分は次のとおりである。

【健全度区分による内訳】

健全度区分		区分の解説	橋梁数
I	健全	道路橋の機能に支障が生じていない状態	201
II	予防保全段階	道路橋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	84
III	早期処置段階	道路橋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	16
IV	緊急処置段階	道路橋の機能に支障が生じている、又は生じる可能性が高く、緊急に措置を講ずべき状態	0

出典：道路維持課提出資料に基づき監査人作成

緊急に処置を講ずべき「IV」判定の橋梁はないものの、早期に処置を講ずべき「III」判定の橋梁が16橋ある。この16橋については、修繕計画を策定し、令和11年度までで計画的に修繕を行う予定としている。また、「II」判定の84橋については、土砂撤去や植生撤去、落書きなどの軽微な修繕について、随時作業を行うとともに、規模の大きな補修については、今後、補修方法などの検討を行い、順次修繕工事を行っていく予定である。

⑦ 船橋市自転車ネットワーク整備計画

船橋市ではこれまで、日常生活における身近な移動手段として、自転車が多くの市民に利用されている一方で、自転車に関連する事故も多く発生していることから、自転車の安全な走行環境を早期に整備するため、「船橋市自転車走行環境整備計画」を平成27年3月に策定し、計画的な自転車ネットワークの整備を進めてきた。

前回計画は令和4年度に8年間の計画期間を満了したが、自転車ネットワークの

整備は未だ完了していないことから、現時点の自転車の利用状況等を踏まえて対象路線の見直しを行い、新たに「船橋市自転車ネットワーク整備計画（本項において、以下「本計画」という。）」を策定した。また、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（国土交通省道路局・警察庁交通局）の見直しを踏まえて、整備形態に関する方針も更新した。

本計画は、船橋市自転車活用推進計画（⑩において後述）で位置づけた自転車走行環境に関するハード整備について、対象路線の整備優先度や整備形態等、具体的な整備の方針を定めたものであり、船橋市自転車活用推進計画とともに自転車ネットワークの計画的な整備を進めていくために前回計画の見直しを行い、その内容を引継いだものである。

【本計画の位置付け】



出典：船橋市自転車ネットワーク整備計画

本計画においては、自転車利用が多い地域や自転車走行環境の確保が必要な地域で、現実的な自転車ネットワーク整備を目指すことを基本方針とし、8年間の計画期間における整備路線を選定している。

まず、整備対象路線については、前回計画で位置付けた路線を基本としつつ、自転車利用に関するビッグデータ等を活用して最新の利用実態を考慮して見直しを図っている。

また、「自転車ネットワークに位置付けられた区間相互を結ぶことでネットワーク

化に資する路線」、「市内の主要な拠点にアクセスするための必要な路線」、または「自転車の利用が多い路線」のいずれかに該当する路線を「優先整備路線」として選定し、当該路線を優先的に整備することで、ネットワークの効率的な整備を目指している。

さらに、整備形態については、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に基づいて、自転車と自動車の分離を可能な限り図ることとしており、道路の幅員や交通状況に応じて構造的に分離（自転車道）、視覚的に分離（自転車専用通行帯）、または車道混在（法定外路面表示）といった整備形態が採用されており、その詳細が本計画において示されている。

【自転車ネットワーク整備計画：路線一覧（一部抜粋）】

区間No.	路線番号	整理番号		起終点		延長 (m)	整備計画	
		路線	区間	起点	終点		優先度	整備形態
5300	09-001	53		潮見町	潮見町	787	前期	自転車専用通行帯
5310	09-001	53	1	潮見町	潮見町	511	前期	自転車専用通行帯
5400	12-005	54		湊町2丁目	湊町2丁目	144	前期	車道混在型
5500	16-026	55		浜町2丁目	浜町2丁目	607	前期	車道混在型
5510	16-026	55	1	浜町2丁目	浜町2丁目	451	前期	車道混在型
5600	30-024	56		旭町1丁目	旭町1丁目	875	前期	車道混在型
5700	35-014	57		夏見台1丁目	前貝塚町	350	前期	車道混在型
5800	42-070	58		前原西2丁目	前原西2丁目	365	前期	車道混在型
5900	42-090	59		前原西2丁目	前原西2丁目	282	前期	車道混在型
6000	50-046	60		飯山満町2丁目	飯山満町2丁目	180	後期	車道混在型
6100	54-002	61		南三咲2丁目	南三咲2丁目	378	後期	車道混在型
6200	54-012	62		高根台1丁目	南三咲1丁目	769	後期	車道混在型
6300	57-001	63		七林町	七林町	200	後期	車道混在型
6400	58-014	64		習志野台4丁目	葉月台5丁目	250	後期	車道混在型
6500	58-075	65		習志野台3丁目	習志野台3丁目	200	後期	車道混在型
6510	58-075	65	1	習志野台3丁目	習志野台3丁目	340	後期	車道混在型
6600	58-161	66		習志野台8丁目	習志野台8丁目	60	後期	車道混在型
6700	64-504	67		三咲4丁目	三咲4丁目	300	後期	車道混在型

出典：船橋市自転車ネットワーク整備計画

⑧ 船橋市地域公共交通計画

「船橋市地域公共交通計画（本項において、以下「本計画」という。）」は、第3次船橋市総合計画、船橋市都市計画マスタープラン、第3次船橋市環境基本計画等を関連計画とした、船橋市の公共交通政策の方向性を定める基本計画である。

本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき、市民及び公共交通事業者の参画と協働、近隣自治体及び関係機関と連携しながら、全ての利用者が安全かつ利用しやすい公共交通を確保及び充実させる施策を総合的かつ計画的に実施する計画となるものである。また、望ましい都市・地域像の実現を図る観点か

ら、本計画は、交通事業とまちづくりが連携した総合的かつ戦略的な交通施策の推進を図るものとして、「都市・地域総合交通戦略」を含む計画となっている。

本計画において示されている基本方針と取組施策の体系は次のとおりである。

【船橋市地域公共交通計画の基本方針、取組み及びメニュー一覧】

方針1 ターミナル・ 拠点等の利便 性・わかりや すさの向上と 市民等の利用 促進	取組み1-1 主要ターミナル等のわかりやすさ・機能充実の取組み
	① 主要ターミナル等における情報の充実
	② 異なる公共交通事業者・施設間相互の場所の案内充実の検討
	③ 主要ターミナルのバス発着場所のわかりやすさの向上
	④ 主要ターミナル前の道路で、公共交通から一般車両を分離する方策の検討（中期）
	⑤ 主要ターミナルにおけるバス発着機能拡充の検討（長期）
	取組み1-2 地区拠点等のアクセス・乗り継ぎ等の利便性向上と新規路線検討の取組み
	① 既存駅前広場へのバス乗り入れ（ストックのリユース）と、新規路線の運行
	② アクセス充実のための拠点整備とバス乗り入れの可能性検討（中期）
	取組み1-3 遅延・運休等による公共交通利用への抵抗感軽減の取組み
	① バス待ち環境・運行情報の充実
	② 店舗や集客施設内での運行情報の提供に関する検討（中期）
	③ 運休・大幅遅延時に備えた運行事業者間での調整・検討等
方針2 公共交通不便 地域等の移動 支援	取組み1-4 公共交通利用に関する意識の醸成に向けた取組み
	① モビリティ・マネジメントの継続的な取組み
	② 地域が主体となって、地域の公共交通を考える相談窓口の開設・支援
	取組み2-1 地域とともに考える公共交通不便地域の移動サービスに関する継続的な取組み
	① 新規路線または移動支援策の実証運行
	② 公共交通不便地域への取組みに関するPR・広報の強化
	③ 民間送迎サービスの活用による移動支援拡大の検討
	④ タクシー待機場所の調整・検討
	⑤ 地域主体の送迎サービスの検討・実証運行（中期）
	⑥ バスの進入が困難な地区における道路の優先的整備・拡幅の推進（中長期）
方針3 将来にわたる 公共交通サー ビスの確保	⑦ ラストワンマイルの移動手段の検討（中長期）
	取組み3-1 公共交通事業者間の連携強化の取組み
	① 運行事業者間の調整・協働の取組みのための「部会」の活用
	② バス事業者の運行データ共通化・デジタル化に向けた検討
	③ 公共交通の持続的な運営・運行への支援の継続的な検討
	取組み3-2 バス運行に関わる負担軽減の取組み
	① 駅前・大規模集客施設前の道路に集中するクルマ削減によるバス遅延緩和策の検討
	② バス待機場所の確保等による回送ロス削減の可能性検討
	③ 異なるバス系統間のダイヤ調整（便数の調整）の可能性検討
	④ 乗り換え拠点設定とルート調整によるバス運行のロス軽減策の検討（長期）
	⑤ 公共交通不便地域重点地区解消とバス遅延の回避に繋がる都市計画道路整備及びバス運行ルート見直し等の検討（長期）
	⑥ 自動運転車両に関する情報収集と道路機能整備推進の検討（長期）
	取組み3-3 新型コロナウイルス感染症の影響による行動変容への対応の取組み
	① 新型コロナウイルス感染症感染拡大下の公共交通利用PR等の継続的な検討
	② 社会的要請や行動変化に応じたダイヤの調整等
方針4 集客、回遊性 向上等を通じ た、まちづく りへの寄与	③ 鉄道・バスの車内混雑緩和の継続的な取組み
	④ タクシー等の車両を活かした種々のサービスの検討
	取組み4-1 まちづくりと連携し回遊性を促す公共交通サービス提供の取組み
	① 公共交通での外出、回遊の促進を図る料金割引・きっぷ等の企画
	② 店舗・集客施設等へのバス等の乗り入れに関する検討・調整
	③ 店舗・集客施設と公共交通がコラボした割引・特典サービスの企画・調整（MaaSの試行等）
	④ タクシー等の多様なニーズへの対応とサービス普及の推進
	⑤ 集客拠点や居住地区での新たな回遊手段の検討・実証運行（中期）
	⑥ 集客地区の拠点駅前における交通結節機能の充実（中期）
	⑦ まちづくりと連携した新駅の整備とバス路線の調整（中期）
	取組み4-2 人の往来・賑わい、来訪客へのPR・案内の充実等の取組み
	① 主要ターミナル等における総合案内の方策の検討（中期）
	② ターゲットを絞った公共交通マップの作成
	③ 集客地区駅周辺の歩行者・自転車利用空間の充実（中期）
	④ 主要駅の待ち合わせスペース充実の可能性検討（長期）
	取組み4-3 利用客・市民・来訪客等の意見・動向の定期的な把握の取組み
	① 定期的な調査と観光・集客・商業関係者との情報交換等

⑨ 船橋市移動円滑化基本構想

平成 12 年 11 月に「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律」（以下「交通バリアフリー法」という。）が施行されたことを受け、船橋市では、施行後直ちに関係各課から構成される交通バリアフリーワーキンググループを設置し、市内各駅及び周辺を対象に重点整備地区の可能性の概略検討を行った。そして平成 13 年 7 月に「船橋市移動円滑化基本構想策定検討委員会並びに小委員会」を設置し、当委員会を中心に本格的な検討を行い、平成 14 年 3 月に「船橋市移動円滑化基本構想（本項において、以下「本計画」という。）」が策定・公表された。

本計画では、船橋市のバリアフリーの取り組みと交通バリアフリー化の目的をもとに、全市的な考え方である「船橋市交通バリアフリー基本理念」を定め、交通施設（旅客施設、車両等、一般交通用施設）に関するバリアフリー基本方針及び「心のバリアフリー推進の方針」を定めている。

また、本計画においては、交通バリアフリー法にもとづく整備が可能な「船橋駅周辺地区」及び「北習志野駅周辺地区」の 2 地区を重点整備地区として、各地区の「移動円滑化基本構想」を定めるとともに、高齢者及び身体障害者等の意見や現状の問題点等を踏まえ、整備の必要性が高い 8 つの地区について、整備の考え方である「バリアフリー整備方針」を定めている。

⑩ 船橋市自転車活用推進計画

船橋市ではこれまで、日常生活における身近な移動手段として、自転車が多く の市民に利用されている一方で、自転車に関連する事故も多く発生していることから、自転車の安全な走行環境を早期に整備するため、「船橋市自転車走行環境整備計画」を平成 27 年 3 月に策定し、計画的な自転車ネットワークの整備を進めてきた。

また、国では、自転車の活用による環境負荷の低減、災害時における交通機能の維持、国民の健康増進等を図ることなど新たな課題に対応するため、交通の安全の確保を図りつつ、自転車の利用を増進し、交通における自動車への依存の度を低減することによって、公共の利益の増進に資すること等を基本理念とする「自転車活用推進法」（平成 28 年法律第 113 号）が平成 29 年 5 月 1 日に施行された。

その後、同法第 9 条に基づき、自転車の活用の推進に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るための基本計画である「自転車活用推進計画」（以下「国の推進計画」という。）が、平成 30 年 6 月 8 日に閣議決定された。さらに、同法第 10 条に基づき、地域の実情に応じた自転車の活用の推進に関する施策を定めた計画として、

千葉県では、令和2年11月に「千葉県自転車活用推進計画」を策定している。

こうした状況を踏まえ、船橋市では、同法第11条に基づき、「船橋市自転車活用推進計画」を策定することとなった。

船橋市自転車活用推進計画の計画期間は、令和5年度から令和8年度までの4年間であり、船橋市を取り巻く自転車の現状・課題を踏まえ、4つの目標を設定し、目標実現のために9つの施策を実施することで計画を推進することとしている。

4つの目標と目標実現のための施策、並びに各施策における具体的な取り組みを整理すると次のとおりである。

【施策の体系】

目標1 良好な都市環境の形成のための自転車交通の役割拡大	施策1-1 自転車走行環境の整備推進
	・自転車ネットワーク整備計画に基づく整備推進
	施策1-2 自転車駐車環境の整備推進
	・自転車等の駐車対策に関する総合計画に基づく整備推進
	施策1-3 シェアサイクルの普及促進
	・シェアサイクルポートの設置数拡大
目標2 健康寿命の延伸のための自転車利用の促進	施策1-4 まちづくりと連携した総合的な取り組み
	・他道路事業と併せた自転車走行環境の整備推進
	・カーボンニュートラル
	・ふなばしメディカルタウン構想
	・新たなモビリティ（小型モビリティ等）の導入促進
	施策2-1 自転車を活用した健康づくりの推進
目標3 回遊性向上のための自転車利用の促進	・自転車を活用した健康づくりに関する情報発信
	施策2-2 自転車通勤の促進
	・自転車通勤の促進等
	施策3-1 自転車利用による回遊性向上のための情報発信
	・既存マップの活用
	目標4 自転車事故のない安全・安心な社会の実現
	施策4-1 自転車の安全利用の推進
目標4 自転車事故のない安全・安心な社会の実現	・「ちばサイクルール」の普及促進
	・ヘルメットの着用促進
	・自転車の点検整備の促進
	・自転車保険等への加入促進
	施策4-2 交通安全教育の推進
	・自転車交通安全教室の実施
	・スケアード・ストレイト自転車交通安全教室の実施
	・反射材等の普及

出典：船橋市自転車活用推進計画に基づき監査人作成

⑪ 船橋市自転車等の駐車対策に関する総合計画

自転車等の放置対策について、船橋市では昭和61年に「船橋市自転車等の放置防止に関する条例」を制定し、市内23駅及び三山車庫バス停周辺に約80箇所の駐輪場の整備、放置自転車等の撤去、放置防止の啓発活動等の自転車等放置防止対策を行ってきたが、放置自転車等の撤去台数は、平成28年度までの時点において毎年1万台を超えている状況であった。

また、市内の駐輪場においては、利用率が高く常に満車の駐輪場がある一方で、利用率の低い駐輪場があるなど、効果的・効率的な駐輪場の整備となっていない状況

である。

船橋市自転車等の駐車対策に関する総合計画は、以上のような背景を踏まえ、自転車等放置防止対策を効果的・効率的に実現するために、「自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律」第7条第1項に基づき策定したものである。

船橋市自転車等の駐車対策に関する総合計画の計画期間は、平成28年度から令和7年度までの10年間であり、「市民、事業者、行政が相互に連携・協力して自転車等に関するさまざまな課題に主体的に取り組むことで、放置自転車等のない歩行空間を確保し、行きかう誰もが快適に暮らせるまちを目指します。」という基本理念のもと、次のような方針・施策の体系となっている。

方針1：駐輪場の確保や既設駐輪場の利用促進を目指します

- 施策1 将来需要予測に基づいた市営駐輪場の確保
- 施策2 既設駐輪場の利用促進
- 施策3 駐輪場料金の改定
- 施策4 民間事業者への助成制度

方針2：多様な需要に応じた駐輪場の確保を図ります

- 施策5 目的施設やまちの特性に対応した駐輪場の確保
- 施策6 駐輪場の利便性・サービスの向上

方針3：放置自転車対策の強化を図ります

- 施策7 放置実態に応じた対策の実施
- 施策8 撤去自転車等の保管・処分の効率化
- 施策9 放置防止に関する啓発活動

方針4：市民・関係事業者との連携・協力を推進します

- 施策10 駐輪場附置義務条項の見直し
- 施策11 事業者による駐輪場整備の促進
- 施策12 自転車関係者の放置防止に関する協力体制確立

⑫ 第11次船橋市交通安全計画

第11次船橋市交通安全計画は、交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）の定めるところにより、国の第11次交通安全基本計画及び千葉県第11次交通安全計画に基づき、交通事故のない、安全で安心して暮らせる船橋市を目指すため、船橋市における陸上交通の安全に関する総合的な施策を定めたものである。

計画期間は令和3年度から令和7年度までの5年間であり、船橋市交通安全対策会議において、毎年度各施策の実施状況を把握し、進捗状況の確認を行うこととし

ている。

第 11 次船橋市交通安全計画では、令和 7 年度までに「交通事故死者数 年間 5 人以下」「交通事故負傷者数 年間 1,300 人以下」を計画目標として掲げており、次の 6 つの視点を重視して施策の推進を図ることとしている。

【6 つの視点】

高齢者・子供の安全確保
歩行者・自転車の安全確保と運転者の遵法意識の向上
生活道路・幹線道路における安全確保
地域が一体となった交通安全対策の推進
交通実態を踏まえたきめ細やかな対策の推進
先端技術の活用推進

また、交通事故をなくし道路交通安全を確保するため、次のとおり 5 つの柱を掲げ、具体的な施策を実施することとしている。

【施策の体系】

【第1の柱】 市民一人ひとりの交通安全意識の醸成	(1) 市民参加でつくる交通安全の推進
	① 交通安全に関する情報提供の推進
	② 市民の意見を反映した交通安全の推進
	③ 関係機関・団体等における活動の推進
	④ 交通安全団体との協力
	(2) 交通安全に関する普及啓発活動の推進
	① 交通安全運動の推進
	② 交通安全に関する広報啓発の推進
	③ ゼブラ・ストップ活動及び 3（サン）・ライト運動の推進
	(3) 自転車の安全利用の推進
	① 自転車の安全利用に係る広報啓発活動の推進
	② 自転車の点検整備の促進・保険加入の広報啓発
	③ 自転車安全整備制度（TSマーク制度）の普及促進
	④ 反射材等の普及
	⑤ 幼児をはじめ各世代におけるヘルメットの着用促進
	⑥ 幼児二人同乗用自転車の安全利用の推進
	(4) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進
	① 幼児に対する交通安全教育の推進
	② 小学生に対する交通安全教育の推進
	③ 中学生に対する交通安全教育の推進
	④ 高校生に対する交通安全教育の推進
	⑤ 成人に対する交通安全教育の推進
	⑥ 高齢者に対する交通安全教育の推進
	(5) 交通安全教育推進の支援
	① 交通安全指導員の派遣
	② 交通安全教育用教材の貸出

【第2の柱】 道路交通環境の整備	(1) 人優先のみちづくりによる交通安全対策の推進
	① 歩行者空間の整備
	② 生活道路における交通安全対策の推進
	(2) 道路ネットワーク等の整備
	① 適切に機能分担された道路網の整備
	② 道路改良等による道路交通環境の整備
	③ 災害発生等に備えた安全の確保
	(3) 交通安全施設の整備等
	① 歩行者等の安全な通行空間の確保
	(4) 効果的な交通規制の促進
	① 地域の特性に応じた交通規制の促進
	② 幹線道路における交通規制の促進
	(5) 地域住民等と一体となった道路交通環境の整備
	① 道路交通環境整備への住民参加の促進
	② 地域住民等と連携した対策の展開
	(6) 効果的で重点的な事故対策の推進
	① 交通事故多発箇所の共同現地診断
	(7) 安全で円滑・快適な道路交通環境の整備
	① 安全で円滑・快適な道路交通環境の整備
	② 道路占用の適正化等
	③ 自転車利用環境の総合的整備
【第3の柱】 道路交通秩序の維持	(8) 公共交通の利用環境整備による過度な自動車利用の抑制
	(9) 総合的な駐車対策の推進
	① 違法駐車防止の気運醸成
	② 駐車場等の整備
	(10) 交通安全に寄与する環境の整備
【第4の柱】 救急・救助体制の整備	① 道路法に基づく通行の禁止又は制限
	② 子供の遊び場等の確保
	③ 電線類の地中化の促進
	(11) 高齢者等の移動手段の確保・充実
	(1) 暴走族等対策の推進
	① 暴走行為をさせないための環境づくり
	② 家庭・学校等における青少年の指導の充実
	(2) 飲酒運転等危険な運転の根絶
	(1) 救急・救助体制の整備・充実
	① 救急・救助体制の整備・充実
【第5の柱】 被害者支援の充実と推進	② 市民に対する応急手当の普及啓発の推進
	③ 救急・救助資機材等の整備
	④ 救急救命士の養成・配置等の推進
	⑤ 救急・救助隊員の教育訓練の充実
	⑥ 高速自動車国道等における救急・救助体制の整備・充実
	(2) 救急医療体制の整備
	① 救急医療体制の充実
	② 船橋市立医療センターの機能の充実
	(1) 交通事故相談の充実

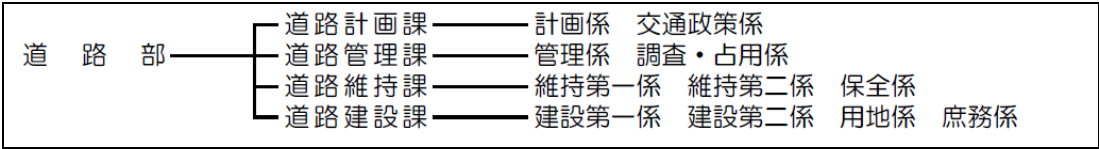
出典：第11次船橋市交通安全計画に基づき監査人作成

3. 道路・交通に係る組織の状況について

今年度の包括外部監査では、総合計画における「基本施策 20 道路・交通」に係る事業を所管する主要な組織として、道路部各課及び都市整備部都市整備課を監査対象としている。そこで、道路部及び都市整備部の組織の概要を次に示すこととする。なお、監査対象課の人員の状況や所掌事務等の詳細については、「第4 各論としての外部監査結果」に記載している。

(1) 道路部の組織について

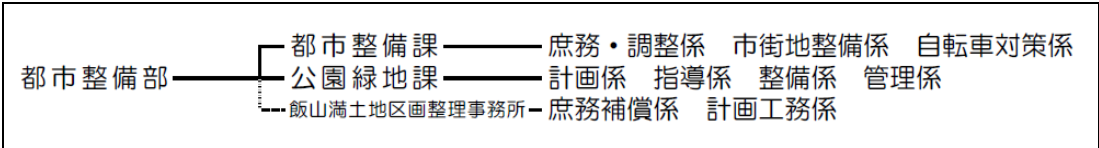
道路部の組織の概要は次のとおりである。



出典：船橋市行政組織図

(2) 都市整備部の組織について

都市整備部の組織の概要は次のとおりである。



出典：船橋市行政組織図

4. 道路・交通に係る決算の状況について

今年度の包括外部監査の対象である道路部各課及び都市整備部都市整備課の歳入・歳出決算の過去3年度の推移は次のとおりである。なお、歳入については現年及び繰越の収入済額を、歳出については現年及び繰越の支出済額を集計した金額である。

(1) 道路部各課の決算の状況について

① 歳入の推移

(単位：千円)

所属	令和2年度	令和3年度	令和4年度
道路計画課 ※1	5,000	87,088	5,000
道路管理課 ※2	366,259	368,477	380,075
道路維持課 ※3	339,137	338,352	99,640
道路建設課 ※3	246,366	350,576	512,810

出典：歳入予算執行状況表に基づき監査人作成

- ※ 1 道路計画課の主な歳入は、本町駐車場の指定管理者からの納付金収入である。
 なお、令和 3 年度は、国庫補助金収入及び県補助金収入があった。
- ※ 2 道路管理課の主な歳入は、道路占用料収入である。
- ※ 3 道路維持課及び道路建設課の主な歳入は、社会資本整備総合交付金や道路更新
 防災等対策事業費補助金といった国庫補助金収入である。

② 歳出の推移

(単位：千円)

所属	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度
道路計画課 ※ 1	121, 731	427, 207	301, 615
道路管理課 ※ 2	123, 181	106, 588	111, 579
道路維持課 ※ 3	2, 261, 260	2, 146, 225	1, 877, 279
道路建設課 ※ 4	1, 455, 582	1, 335, 977	2, 279, 320

出典：歳出予算執行状況表に基づき監査人作成

- ※ 1 道路計画課の主な歳出は、地域公共交通事業者に対する補助金支出である。
- ※ 2 道路管理課の主な歳出は、道路管理システムの運用に関する委託料である。
- ※ 3 道路維持課の主な歳出は、道路の維持補修に関する工事請負費及び委託料である。
- ※ 4 道路建設課の主な歳出は、道路の新設・改良に関する工事請負費及び用地買収に関する補償金支出である。

(2) 都市整備部都市整備課の決算の状況について

① 歳入の推移

(単位：千円)

所属	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度
都市整備課	1, 721, 801	1, 316, 927	1, 176, 146
うち自転車対策係 ※	406, 650	443, 717	457, 773

出典：歳入予算執行状況表に基づき監査人作成

- ※ 都市整備課自転車対策係の主な歳入は、自転車等駐車場の使用料収入である。

② 歳出の推移

(単位：千円)

所属	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度
都市整備課	1, 979, 869	1, 506, 431	1, 353, 859
うち自転車対策係 ※	698, 165	628, 222	611, 214

出典：歳出予算執行状況表に基づき監査人作成

※ 都市整備課自転車対策係の主な歳出は、自転車等駐車場及び保管場所の管理運営に係る委託料、自転車等の撤去移送に係る委託料、駅前等の街頭指導に係る委託料並びに自転車等駐車場及び保管場所の用地借上料である。

第3 外部監査結果の総括

1. 包括外部監査の特徴と留意事項について

(1) 財務監査と行政監査の峻別の考え方について

地方自治法第252条の37第1項において、包括外部監査人は包括外部監査対象団体の財務に関する事務の執行を監査対象とする旨が規定されていることから、いわゆる行政監査については、包括外部監査人は実施することができないというのが一般的な考え方である。そのため、業務プロセスに関する改善意見を包括外部監査報告書において発信すると、包括外部監査人が行政監査を行っているのではないかという批判を受けることがある。しかし、包括外部監査の対象となる「財務に関する事務」については、収入事務や支出事務、契約事務のほか、予算化され執行されている事業の業務フロー全般に関する事務についても広く対象とすべきであると考えている。そして、これらを対象とする監査の過程では、業務の流れや業務の方法を資料閲覧や担当者等へのヒアリング等により確認することになるが、その中で「こうしたほうがより効果的・効率的に業務を実施できるのではないか」という監査人の視点からの気づきを得ることがある。このような3Eの視点からの意見の提示は批判されるべきものではなく、むしろ包括外部監査制度導入の趣旨に適ったものであると考えている。そのため、監査の過程で気づき事項があれば3Eの観点からの意見を積極的に発信すべきという方針のもと監査手続を実施している。

(2) 監査手続の実施と監査結果の記載に係る留意事項について

「第4 各論としての外部監査結果」においては、選定した監査対象について反証主義的に監査手続を実施した結果、問題点を認識し何らかの改善を要すると監査人が判断した事項についてのみ記載している。つまり、本報告書においては、外部監査人が監査対象として選定し、監査手続を実施した項目の全てを記載しているわけではないという点については留意が必要である。包括外部監査は、その監査の性質上、外部監査人が事務の適正性を保証することを目的としていないことから、監査対象事務に問題点がないことを実証主義的に検証する手続を実施しているわけではない。したがって、監査の結果に記載されていない監査対象課等の事務は全て適正に行われているということを意味しているわけではないという点については留意する必要がある。外部監査結果に記載されていない事項であっても、同様の問題があると市所管課で認識した場合には自ら積極的に業務改善を実施すべきである。

（３）改善のための措置を検討し実施する際に留意すべき事項について

市職員は日々の業務の中で多くの事務をこなしている。そして、業務フローの中では、事務ミス防止又は適時に発見できるような組織的な仕組みとしての内部統制が構築されている。それでも、事務ミスの発生を完全に抑止することはできないため、定期的に監査等を実施すると、多くの場合、何らかの事務ミスが発見されることになる。しかし、定期的な監査等によって事務ミスが発見されたとしても、表層的な問題の認識にとどまり、根本的な問題の把握に至らないため、効果的な改善措置をとることができず、結果として同様の事務ミスが再発するということはよくある話である。

このようなケースにおいては、問題が「なぜ」発生したのかという原因の深堀が足りないケースが多いと考えられる。「なぜ」の深堀が足りないと、根本的な原因にたどり着けないことから、「確実に行うよう周知する」、「確認を徹底する」といった上辺だけの対応に終始することになり、結果、改善措置を講じても同じ問題が再発するという悪循環からなかなか抜け出すことができない。例えば、「備品の台帳登録を失念していた」という問題があった場合、問題点としては単に台帳登録を失念していたという「事務ミスの問題＝表層的な問題」だけでなく、その裏には、組織内で物品調査によるチェックが機能していなかったという「内部統制上の問題＝根本的な問題」があり、その原因として、物品調査の実施方法の課題といった「根本的な原因＝解決すべき課題」があると考えられる。組織としては、深度のある原因分析を行い、事務ミスの問題だけでなく内部統制上の問題まで把握した上で改善措置を講じることが望まれる。

【根本的な原因に迫る原因分析の例】

備品の台帳登録を失念していた
・・・事務ミス＝表層的な問題
↓なぜ？
物品調査を実施していたものの、台帳登録がされていない備品を発見することができなかった
・・・内部統制上の問題＝根本的な問題
↓なぜ？
物品調査では台帳に登録されている備品の実在性を確認する（「台帳→現物」の流れ）のみであり、実在する備品が台帳に登録されているかという、台帳登録の網羅性の視点での調査（「現物→台帳」の流れ）が行われていなかった
・・・根本的な原因＝解決すべき課題

私たちは「改善提案型の監査」を志向しており、監査の過程で問題点を発見した際には、単にそれを指摘するにとどまらず、可能な限り問題の発生原因に迫り、業務改

善に資するような意見を併せて述べたつもりである。しかし、業務の改善方法の検討については基本的には被監査側の役割であることから、実際に改善措置を検討する際には、監査報告書に記載した内容を参考にしつつも、被監査側である市所管課において改めて指摘事項の発生の原因分析を主体的に実施し、問題点の根本的な改善に効果があると考えられる具体的な改善策を検討し、創意工夫しながら実際の事務に適用することを要望する。

また、特定の部門において発生した問題について、それが部門横断的な問題である場合、実際に問題が発生した部門だけで改善措置を実施したとしても、今度は別の部門で同様の問題が発生するという、いわば「もぐら叩き」のような状況に陥る可能性がある。事実、備品の現物と台帳の不整合のような事例は監査テーマ如何に関わらず、包括外部監査では毎年のように見受けられるものである。

したがって、監査報告書における指摘・意見については、直接の監査対象課が措置を実施したらそれで終わりにするのではなく、今回監査対象とならなかった部門に対しても、監査報告書の熟読を促し、自らの事務処理を見直す契機としてもらうよう要望する。

2. 監査結果について

今年度の包括外部監査の実施結果を一覧表にして示しているのが次の【外部監査の結果一覧表】である。この一覧表にまとめられた指摘及び意見は、外部監査人側と監査対象部門とが数回にわたって協議を重ね、指摘及び意見の内容に係る今後の措置の実施についての理解を共有したものである。

ここで、「指摘」とは監査対象部門が執行する財務事務等について、法令等に反する場合や事務処理の結果等が不当であると考えられる場合に合規性違反又はそれに準ずるものとして監査結果報告書に記載しなければならないものである。一方、「意見」は、当該財務事務等が合規性違反又はそれに準ずるものではないが、経済性・効率性又は有効性の面で改善の余地が大きい場合に、監査結果報告書に記載することができるものである。指摘も意見も監査対象部門に対して改善措置を求めるものとしては同様であるが、指摘は合規性違反又はそれに準ずるものに係るものであるため、より厳格に改善措置が要求されるものである。

なお、指摘の場合は、「第4 各論としての外部監査結果」に記載している【結果】欄の文章末尾を「～されたい。」という文言で統一している。また、意見の場合は同様に文章末尾をおおむね、「～することを要望する。」などの文言で表現している。

さらに今年度の包括外部監査結果の実施結果においては、「参考意見」という区分を設けている。この「参考意見」は、「指摘」や「意見」と異なり、特定の所管課に対して具体的な措置を求めるものではなく、将来的に同様の事務又は関連する事務が行

われる際に、指針の一つとして考慮することを期待するものである。

【外部監査の結果一覧表】

項目	指摘	意見	参考
I 道路計画課の監査結果について			
(1) 移動円滑化基本構想について			
① 移動円滑化基本構想で掲げた施策の進捗状況の開示について		1	
② 移動円滑化基本構想の改正の必要性について		1	
(2) 道路啓開計画について			
① 道路啓開計画の策定・公表の必要性について		1	
(3) 鉄道駅バリアフリー化設備整備費補助事業について			
① 実施計画における成果指標について		1	
(4) 船橋市地域公共交通活性化協議会について			
① 委員の選任について		1	
② 委員の報酬について		1	
③ 会議に出席した委員に対する交通費の支給について		1	
④ 会議運営のあり方について		1	
(5) 公共交通不便地域解消事業について			
① 根拠を欠く補助金の端数切捨て事務について	1		
② 補助金交付要綱に規定する提出書類及び提出期限と事務運用の実態について		1	
③ 補助金算定方法の見直しの方向性について		1	
(6) 老人福祉センター送迎バス活用事業について			
① バス運転手の積算単価の考え方について		1	
② 利用者が極端に少ないルートが存在について		1	
(7) 本町駐車場の管理について			
① 基本協定書における見直しを検討すべき記載について		2	
② 管理規程の更新状況について		1	
③ 指定管理者の収支状況に係るモニタリングについて		1	
④ 機械式駐車設備ハイルーフ車対応改修業務に係る支出負担行為について	1		
II 道路管理課の監査結果について			
(1) 道路台帳について			
① 主要な占用物件（ライフライン等）の記載について	1		
② 道路台帳のフォーマットについて		1	
(2) 道路台帳等経年変化修正業務委託について			

項目	指摘	意見	参考
① 打合せ議事録の未作成について		1	
② 実績工数の妥当性の検証について		2	
③ ベンダーロックインの状況下における価格交渉について		1	
(3) 基準点復旧作業業務委託について			
① 行政情報流出防止対策について	1	1	
② 委託業者におけるセキュリティ体制の定期的な確認について	1		
(4) 道路管理システム運用支援・保守業務委託について		1	
(5) 道路占用許可について			
① 更新予定であった占用物件に係る道路占用許可申請書の提出遅れについて	1	1	
② 更新予定であった占用物件に係る占用料の徴収遅れについて	1		
③ 道路占用許可書の更新に係る收受印について	1		
④ 占用許可の更新に関する書類の不備について	1		
⑤ 道路占用料の許可日と調定日の相違について	1	1	
⑥ 占用者が申請する占用期間を複数年とする提案について		1	
⑦ 道路占用の完了届に関する事務について	1	1	
⑧ 道路占用済台帳（道路占用申請受付表）の書類不備について	1	1	
(6) 備品管理について		1	
(7) 任意団体の会計事務について		1	
(8) 東船橋駅自由通路について			
① 東船橋駅自由通路等の維持管理費用の分担について		1	
② 駅構内の維持管理業務の合理化について		1	
Ⅲ 道路維持課の監査結果について			
(1) 物品管理について			
① 帳簿が作成されていない物品について	1		
② 受払いの事実を反映した出納記録がない物品について	1		
③ 返却の事実を反映した出納記録がない物品について	1		
④ 使用する見込みがなくなった物品について	1		
⑤ 物品の保管場所別の帳簿の作成・管理について		1	
⑥ 物品の調査等で把握できなかった差異について	1		
(2) 契約管理について			
① エレベーター等保守管理業務における随意契約について		1	
② 予定価格の設定と参考見積について		1	
③ 業務委託契約における同価格の入札とくじ引きについて		1	

項目	指摘	意見	参考
④ 工事請負契約における同価格の入札とくじ引きについて		1	
⑤ 道路の維持管理における包括的民間委託について		1	
(3) 業務管理について			
① 道路の管理瑕疵における事故補償事務について		1	
② 張り出し樹木への対応について		1	
③ 道路陥没及び路面補修に関する要望における対応完了の未登録について		1	
④ 業務マニュアルの更新について		1	
⑤ 資材置場の管理について		1	
⑥ 現場発生土や産業廃棄物等の保管について	1		
⑦ 行政財産の目的外使用について	1		
⑧ 船橋市へ寄附された道路の瑕疵について			1
⑨ 埋設廃棄物（不法投棄物）の処分について		1	
(4) 予算・計画管理について			
① 船橋市橋梁長寿命化修繕計画の見直しについて		2	
② 道路標識・照明灯・法面等の維持管理計画の策定について		1	
③ DXを活用した道路の維持管理について		1	
IV 道路建設課の監査結果について			
(1) 工事請負契約の変更契約の実施時期等について			
① 当初契約における工期の十分性について		1	
② 設計図書及び請負代金額の変更の適時性・適切性について	1		
(2) 「工事打合せ簿」の記載内容について			
① 検証の対象とした「工事打合せ簿」について			
② 工事費用の増減額及び受注者の承諾に係る記載の不備について	2		
③ 工事費用の増額につながる可能性のある工種変更への対応について		1	
④ 工種変更に係る契約変更の実施時期について		1	
⑤ 工種変更に伴う工事費用増額に係る見積りと実績のかい離について	1		
⑥ 普通建設事業費と維持補修費の区分について	1		
(3) 下請負契約における一括下請負禁止の検証について			
① 一括下請負の禁止に係る確認作業のチェックリスト化について		1	
② 一括下請負の禁止の原則に抵触するおそれのある工事案件の確認作業について	1		
(4) 下請負人の健康保険等加入義務について		1	
(5) 用地買収業務に係る土地売買契約書に貼付する印紙について		1	
V 都市整備課の監査結果について			

項目	指摘	意見	参考
(1) 料金設定について			
① 定期利用料金の設定根拠について		1	
② 定期利用料金の改定について		2	
③ 一時利用料金の見直しについて		1	
④ 駐輪場内放置に対する料金徴収のあり方について	1		
⑤ 移送保管料の設定について		1	
(2) 業務管理について			
① 保管場所における釣銭について	1	1	
② 保管場所における移送保管料として受け取った現金の管理について	1	2	
③ 保管場所で保管している自転車への移送通告書の取付けについて		1	
④ 一時利用駐輪場での領収書管理について	1	1	
⑤ 一時利用駐輪場での現金管理について	1	2	
⑥ 一時利用駐輪場での利用時間の管理について	1		
⑦ 一時利用駐輪場の不正利用の抑止について		1	1
⑧ 案内看板の利用料金表示について		2	
⑨ 駐輪場の美化について		2	
⑩ 整理員ボックスの施錠について		1	
⑪ 防犯カメラの設置基準について		1	
⑫ 業務委託先の個人情報管理について	1		
⑬ 放置自転車等の売払い契約について	1	1	
⑭ 自転車等駐車場及び保管場所の借上げに係る事務について	1		
⑮ 駐輪場用地の農地転用手続の要否について	1		
(3) 財産管理について			
① 整理員ボックスの備品登録について	1	1	
② 整理員ボックスの建物登録について	2		
③ 防犯カメラの備品登録について	1		
(4) その他			
① 三山車庫エリアの放置禁止区域設定及び駐輪場設置の見直しについて		1	
② 土地の賃借契約の見直しを検討すべき事例について		1	
③ 駐輪場の利便性向上に向けた対応について		1	
合計	39	78	2

3. 監査結果の総括

船橋市では令和4年度から内部統制制度を導入しており、各所管課が、組織目的の達成を阻害する事務上のリスクを識別・評価した上で、リスク対応策を講じているところである。そして、令和4年度の内部統制評価報告書によれば、重大な不備が認められなかったことから、船橋市の内部統制は有効に整備され、運用されているものと判断されている。

しかしながら、重大な不備はなくとも、今回の包括外部監査においては、39の指摘事項と78の意見が検出されており、そこに記載されている現状・問題点の多くは内部統制の不備に起因するものであると言える。詳細は「第4 各論としての外部監査結果」に記載しているが、以下に、監査対象所属ごとに、印象的な問題点を中心にピックアップして簡単に概要を述べることとする。

(1) 道路計画課

道路・交通に関する行政については、多岐にわたる個別計画に基づいて事業が執行され、進捗管理が行われているところである。道路・交通に関する市民のニーズ、行政に対する社会の要請等は時の経過とともに変化するものであり、これらのニーズに応えるためのハード・ソフト両面での技術レベル等も時の経過とともに向上していると考えられる。このように、船橋市の道路・交通を取り巻く社会環境は常に変化を遂げていることから、事業の拠り所となる計画についても定期的な見直しが欠かせない。また、市民に対する説明責任を果たす観点から、個別計画の進捗状況については定期的に公表することが重要であると考えられる。

しかしながら、道路計画課が所管する一部の個別計画については、長期間見直しが行われておらず、また、計画の進捗状況についても公表されておらず透明性に欠けるものがあつた。今回の監査を契機として改善を期待したい。

また、地域公共交通の活性化に関する事業が道路計画課の重要な使命の一つとしてあるが、その中でも、公共交通不便地域解消事業における路線バスの維持についての議論が協議会等の場で頻繁に行われている。そこでは、バス利用の低迷や運転手の時間外労働規制（いわゆる2024年問題）といったバス会社の経営危機のようなことがよく言われるが、バス運行に係る真実のコスト情報に基づいた議論、すなわち「エビデンス」に基づいた議論が必要と考える。公共交通不便地域解消事業における路線バスの維持については市の交通政策においても重要な事項であることから、バス会社に対して相応の補助があつて然るべきであり、実際に船橋市も補助金を交付しているが、現状の補助金の水準が十分なのか不十分なのか、不十分であるとしてどの程度不十分であるのかといった「エビデンス」の入手が不足しており、協議会等における議論が平行線になっている印象を受けた。

道路計画課では、道路整備の計画を策定する上で、自動車や自転車の交通量に係るビッグデータを活用する等、エビデンスに基づく計画策定、いわゆる EBPM を実践しているところであり、EBPM の必要性・重要性については理解が進んでいるものと思われる。路線バスの維持に対する補助政策のあり方を検討する上でも、EBPM の実践に期待したい。

（２）道路管理課

道路管理課における主要な事務の一つに道路占用許可に関する事務があるが、条例・規則等に細かな規定があることから、内部統制の自己評価や監査委員監査においても、度々、合規性違反事例が指摘されているところである。今回の包括外部監査においても複数の指摘があがっているため、改めて内部管理体制の強化に努められたい。

また、道路占用許可と並んで道路管理課の主要な事務の一つに道路管理システムの運用がある。しかし、道路管理システムの運用については、道路管理システムを構築したシステムベンダーに依存せざるを得ない状況、いわゆるベンダーロックインの状況にあることから、委託料の交渉等において市が主導権を取りづらい状況にある。令和４年度においても、道路管理課の価格交渉の努力はあったものの、従前と比べて大幅な委託料の増加を受け入れざるを得なかった。今後は、短期的には委託業務のモニタリングを徹底し、不当な増額要求を牽制するとともに、中長期的にはベンダーロックインからの脱却のための対策（オープンな技術を活用したシステム開発のあり方の研究、所管課職員の IT 技術に関する知見の強化、デジタル行政推進課等との連携強化等）を講じることが期待したい。

（３）道路維持課

道路維持課は平成 28 年度の包括外部監査において、16 件の指摘を受けているが、このうち 11 件については、平成 29 年 4 月 1 日付で、業務マニュアルを作成し運用を開始したこと及び業務マニュアルを職員へ配布し周知徹底を図ったことをもって措置済みとしている。しかし、今回の監査では、当時作成された業務マニュアルがこれまでに更新されていないことが判明した。

業務マニュアルは一度作成したらそれで終わりではなく、不断の見直しを行い、マニュアルの内容が実態と整合している状態を保つ必要がある。そうでないと、マニュアルが形骸化し、誰もマニュアルを見なくなり、現場の職員にとって都合のいい事務がマニュアルを離れて一人歩きし、いつしかそれが口頭や簡単なメモで伝承され、根拠もわからず前例踏襲される。そのような組織は、事務の規律が保たれなくなり、不祥事の温床となりかねない。内部統制は導入すること以上に続けることが大事だということを改めて認識していただきたい。

また、今回の包括外部監査では、道路維持課が所管する倉庫や資材置場を現場往査し

たが、そこでは原材料等の物品の現物と管理簿との間に差異が生じている事例が散見された。限られた人員の中で職員一人当たりの業務負担が増加していることが考えられるが、モノの流れと帳簿の流れを整合させることは物品管理の基本であることから、内部管理体制の改善に努められたい。

さらに、資材置場を現場往査して気になったことは、道路工事等によって発生した土やコンクリート殻、産業廃棄物等が適時に処分されることなく資材置場に放置されていたことである。必ずしも市民に直接的な影響の及ばない廃材処分等の間接業務についてもおろそかにならないように十分に留意する必要がある。

（４）道路建設課

道路の新設・改良工事については、種々の要因から、工期が延期したり、工事請負代金額が増額したりする事例が一般的に多い。工期延期や工事請負代金額の増額については、真にやむを得ない事情によって発生することも多いと考えられるが、中には、当初契約における工期の十分性や工事費用の十分性に疑義のある事例も見受けられた。

また工事費用が増額となる場合、速やかに変更契約を行うのではなく、工事打合せ簿による先行指示によって業者に工事を行わせており、金額の変更契約の締結は工期の終期近傍まで先延ばしするという事務が常態化している。

このような事務は一見効率的な事務のようにも見受けられるが、設計変更に伴う変更契約はその都度行うことが原則であることから、金額の変更契約の締結をいたずらに先延ばしすることが容認されていることは、事務の規律が損なわれるおそれがあるという点で問題であり、内部統制上改善の余地があると言える。

（５）都市整備課（自転車対策係）

駐輪場や保管場所を現場往査したところ、現金管理や駐車券・領収証の発行事務等について不備が散見された。特に現金管理については、不祥事の発生につながりかねないリスクがあると考えられる。これらの事務は直接的には市職員ではなく委託業者が実施していることではあるが、利用者からすれば市が実施していることと同義であり、不祥事が発生した場合、船橋市への信用が失墜するリスクがあるということを市所管課は肝に銘じて委託業者の指導に当たるべきである。

また、船橋市の駐輪場は有人管理の平置き駐輪場が多く、これらは 24 時間 365 日開放されていることから、フリーライダーの発生を抑止する方策についても、利用者間の公平性の観点や船橋市への信頼確保の観点から真剣に考えるべきである。

そもそも、市営駐輪場の設置目的は放置自転車対策にあることから、最低限、駐輪のためのスペースを確保し、一定の整理員を配置しておけばよいという考え方もあったものと考えられるが、近年では民間事業者も駐輪場経営に参入していることに鑑みると、料金設定のあり方や利用者の利便性向上の施策についても、今後は前向きに検討する必

要があるものと考えられる。行政経営という言葉があるが、市所管課にはぜひとも、駐輪場を「経営する」という意識を持って改善に取り組んでいただきたい。

このように、少なくとも今回の包括外部監査の監査対象所属については、内部統制に改善の余地が多く残されていると言えるが、裏を返せば、市民に信頼される市役所であり続けるための伸びしろがあると前向きに捉えることもできる。

現在も、内部統制制度対応として、全庁的に事務フローの文書化のための業務内容の洗い出しを行っていることと思われるが、業務の「見える化」は単なる制度対応のためだけに行うものではなく、業務の合理化にも役立てることができるものであると認識すべきである。今後も、定期的に、職員の日々の業務内容を（明文化されている所掌事務だけでなく、「事実上」所掌事務化している役割も含めて）精緻に棚卸しをした上で、真に市職員が実施する必要がある事務を洗い出し、業者に任せた方が効率的な事務は委託業務の仕様に反映させる、そもそも必要のない事務は廃止するといった手続は欠かせないし、そのような手続は時間をかけて慎重に行う必要があると考える。

何よりも内部統制の重要なポイントは、継続することである。少しずつでもアップデートを繰り返すことで、整備した内部統制を形骸化させないことが大事になってくる。今回の包括外部監査における指摘・意見を、事務リスクの識別・評価及びリスク対応策の策定に役立てていただき、船橋市の内部統制のレベル向上が図られることを期待したい。

最後に、例年のことではあるが、今年度の包括外部監査でも、船橋市の職員 1 人 1 人の丁寧な対応に大変助けていただいた。日常的なヒアリングや現場往査の過程では数々の気づきを与えていただいた。今年度の監査対象所属の職員の方々はもちろんのこと、私が包括外部監査人として実施したこれまでの 3 年間の監査に関わっていただいた全ての方に、この場を借りて感謝申し上げたい。

第4 各論としての外部監査結果

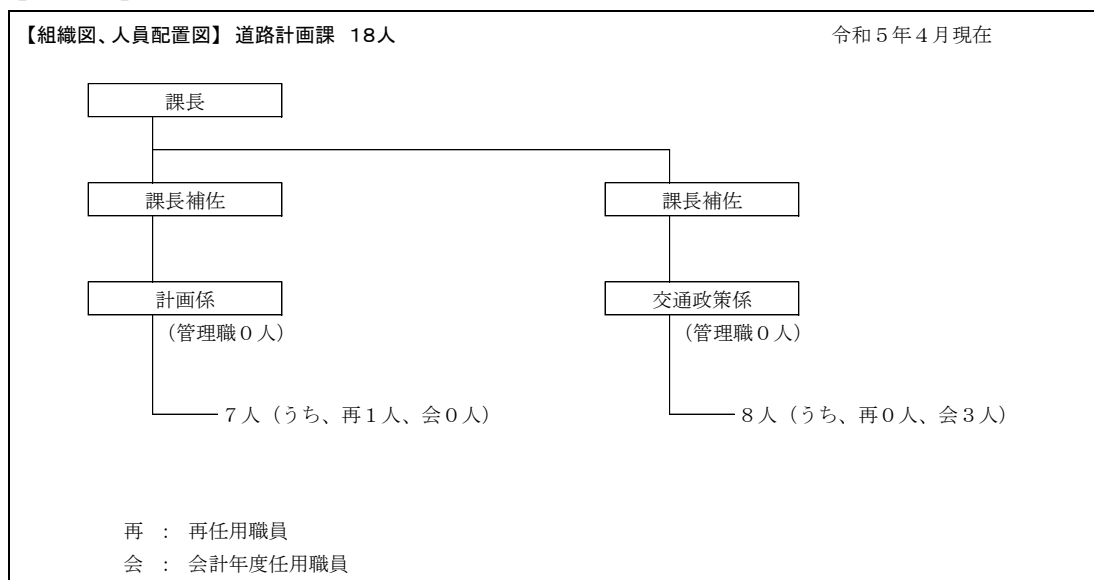
I 道路計画課の監査結果について

1. 概 要

(1) 組織及び人員

令和5年4月現在の道路計画課の組織及び人員は次のとおりである。

【組織図】



出典：道路計画課提出資料

(2) 所掌事務・事務分担

① 所掌事務

道路計画課の所掌事務は次のとおりである。

【所掌事務】

- ア. 都市計画道路事業の整備計画に関すること。
- イ. 都市計画道路事業の調査及び設計に関すること。
- ウ. 道路の新設又は改良に伴う交通安全施設の計画及び設計に関すること。
- エ. 道路整備に関する関係機関との協議に関すること。

オ．交通規制に係る交通管理者との協議に関する事。
カ．市の交通計画の企画及び調整に関する事。
キ．交通対策に関する関係機関等との連絡調整に関する事。
ク．新しい交通システムの調査及び研究に関する事。
ケ．駐車問題懇談会に関する事。
コ．建築物における駐車施設の附置等に関する事。
サ．駐車場法（昭和 32 年法律第 106 号）に基づく路外駐車場に関する事。
シ．バス路線に関する事。
ス．鉄道（鉄道経営支援事業に関する事を除く。）に関する事。
セ．立体交差事業に係る計画及び調査に関する事。
ソ．立体交差事業の施行に関する事。
タ．立体交差事業に係る関係機関との連絡調整に関する事。
チ．本町駐車場に関する事。
ツ．部内他の課の所管に属しない事項に関する事。
テ．部の庶務に関する事。

出典：船橋市事務分掌規則に基づき監査人作成

② 事務分担

令和 5 年 4 月現在の道路計画課の職員の事務分担は次のとおりである。なお、会計年度任用職員は含んでいない。

【個人別事務分担表】

係・班 等名	職名	職種	事務分担
—	課長	土木	課内事務の掌理、市政相談員業務
—	課長補佐	一 般 事務	課長の補佐（交通政策係担当）
—	課長補佐	土木	課長の補佐（計画係担当）
計画係	主査	土木	計画係内の事業の掌理、予算執行、道路の計画・調査並びに安全対策の計画・調査、関係機関との協議、開発協議
計画係	副主査	土木	道路の計画・調査並びに安全対策の計画・調査、関係機関との協議
計画係	副主査	土木	開発並びに関係機関との協議、庁内照会対応
計画係	副主査	土木	道路の計画・調査並びに安全対策の計画・調査、関係機関との協議、【任】船橋我孫子線工事促進期成同盟会事務局

係・班 等名	職名	職種	事務分担
計画係	主任技師	土木	開発並びに関係機関との協議、庁内照会対応
計画係	技師(2級)	土木	道路の計画・調査並びに安全対策の計画・調査、関係機関との協議、【任】交通ビッグデータ見える化協議会事務局
計画係	副主査(再短)	土木	開発の検査、調査
交通政策係	係長	一般事務	交通政策係内の事業の掌理、予算執行、交通関係の協議・要望、コロナ補助金
交通政策係	副主査	一般事務	課の庶務、地方公営企業決算状況報告、コロナ補助金
交通政策係	主任技師	土木	本町駐車場の管理運営、スクエア21管理組合、駐車場法・附置義務、駐車場整備計画、【任】駐車場案内システム運営協議会事務局、コロナ補助金
交通政策係	技師(2級)	土木	交通不便地域バス、老人福祉センター・教習所等バス、鉄道バリアフリー・耐震補助、コロナ補助金
交通政策係	技師(2級)	土木	【任】地域公共交通活性化協議会事務局、交通統計、コロナ補助金

注：表中の【任】は任意団体を指す。

出典：道路計画課提出資料に基づき監査人作成

(3) 実施計画上の計画事業・主要な事業

① 事業内容

第3次船橋市総合計画の基本施策「20 道路・交通」について、実施計画に掲げられている計画事業及び主要な事業のうち、道路計画課が所管している事業は次のとおりである。

【実施計画の内容】

事業番号	事業種別	事業名	実施内容
20-2-3	主要な事業	自転車活用推進計画の策定	環境にやさしく、健康づくりにもつながる自転車を、誰もが安全に安心して利用できるよう、本市の実情に合わせた自転車活用推進計画を策定します。
20-3-7	主要な事業	交通ビッグデータを活用した効果的な渋滞対策・交通安全対策の立案	交通ビッグデータを活用して市内の交通状況を見える化し、客観的データに基づく交通の円滑化や生活道路の安全対策について、「船橋市交通ビッグデータ見える化協議会」において立案します。

事業番号	事業種別	事業名	実施内容
20-4-1	計画事業	鉄道駅バリアフリー化設備整備費補助事業	鉄道駅施設のバリアフリー化整備を行う鉄道事業者に対し、経費の一部について補助金を交付します。
20-4-2	主要な事業	地域公共交通活性化・再生総合事業	将来にわたり持続可能な公共交通の提供を目的とし、バス停留所等既存交通施設の利用環境を整備するとともに、バス路線の再編や新たな交通手段の導入など検討を進めます。
20-4-3	主要な事業	公共交通不便地域解消事業	公共交通不便地域における地域住民等の移動を確保するため、市、地域住民及び事業者が協働して行う解消事業に要する費用の一部を補助します。

出典：船橋市実施計画 令和4(2022)年度～令和6(2024)年度に基づき監査人作成

② 令和4年度の事業の執行状況について

上記事業の令和4年度の執行状況は次のとおりである。

ア. 20-2-3 自転車活用推進計画の策定

平成30年6月に国において「自転車活用推進計画」が策定されており、千葉県においても令和2年11月に「千葉県自転車活用推進計画」が策定されている。船橋市においても、自転車活用推進法第11条に基づき、令和4年度に「船橋市自転車活用推進計画」を策定した。

【令和4年度の執行状況】

当初予算額	13,000,000 円	
執行額	9,407,200 円	契約額：9,407,200 円
事業進捗率・目標達成率	100%	令和5年3月に計画策定完了

出典：道路計画課提出資料に基づき監査人作成

イ. 20-3-7 交通ビッグデータを活用した効果的な渋滞対策・交通安全対策の立案

「船橋市交通ビッグデータ見える化協議会」において、ETC2.0プローブデータを用いた市内の交通状況の見える化を実施し、交通課題（旅行速度、走行軌跡、急減速等）の検討を行い、効果的な渋滞対策や生活道路の安全対策を立案した。

【令和 4 年度実施内容 2 箇所】

前原地区	交通安全	生活道路における安全対策の検討・立案
	交通円滑化	外周道路（296 号・幹線道路）の渋滞対策の検討・立案
本町地区	交通安全	生活道路における安全対策の検討・立案

出典：道路計画課提出資料に基づき監査人作成

【令和 4 年度の執行状況】

当初予算額	2, 100, 000 円	予算要望額：6, 000, 000 円
執行額	5, 170, 000 円	契約額：5, 170, 000 円 作業部会で必要となる対策候補地における詳細なデータ分析や現地調査後における検討資料の作成にかかる費用を増額
事業進捗率・目標達成率	—	継続的に問題箇所を抽出し対策案を検討・立案・効果検証するため、事業進捗率・目標達成率等は、定めていない

出典：道路計画課提出資料に基づき監査人作成

ウ. 20-4-1 鉄道駅バリアフリー化設備整備費補助事業

鉄道駅施設のバリアフリー化整備を行う鉄道事業者に対し、経費の一部について補助金を交付した。

【令和 4 年度の執行状況】

当初予算額	42, 034, 000 円 (令和 3 年度からの繰越分 2, 050, 000 円を含む)	新京成線滝不動駅に内方線付き点状ブロックを設置。 東京メトロが鉄道駅バリアフリー料金制度の活用に伴い、本補助制度は請求しないこととしたため、補助が不要となった。(39, 984, 000 円分)
執行額	2, 050, 000 円 (令和 3 年度からの繰越分 2, 050, 000 円を含む)	
事業進捗率・目標達成率	100%	

出典：道路計画課提出資料に基づき監査人作成

エ. 20-4-2 地域公共交通活性化・再生総合事業

バス利用促進を目的として、ノンステップバスの導入、バス停設備の充実等、バス利用の利便性向上に資するものについて補助金を交付した。

【令和4年度の執行状況】

当初予算額	12,729,000 円	
	(9,800,000 円)	ノンステップバス 7 台
	(1,747,000 円)	バスロケーションシステム
	(1,182,000 円)	バス停留所施設
執行額	11,556,000 円	
	(9,800,000 円)	ノンステップバス 7 台
	(1,756,000 円)	バスロケーションシステム
	(0 円)	バス停留所施設
事業進捗率・目標達成率	100%	

出典：道路計画課提出資料に基づき監査人作成

オ. 20-4-3 公共交通不便地域解消事業

船橋市地域公共交通活性化協議会にて運行が決定された、公共交通不便地域（丸山・八木が谷・田喜野井地区）におけるバス運行経費の一部を補助した。

【令和4年度の執行状況】

当初予算額	42,256,000 円	
	(8,634,000 円)	丸山地区
	(15,115,000 円)	八木が谷地区
	(18,507,000 円)	田喜野井地区
執行額	34,965,000 円	
	(4,944,000 円)	丸山地区
	(13,610,000 円)	八木が谷地区
	(16,411,000 円)	田喜野井地区
事業進捗率・目標達成率	100%	

出典：道路計画課提出資料に基づき監査人作成

(4) 指定管理者制度を導入している施設及び業務の概要について

① 施設の概要について

道路計画課が所管する船橋市本町駐車場（以下「本町駐車場」という。）は指定管理者制度を導入している。本町駐車場の施設の概要は次のとおりである。

名称	船橋市本町駐車場
所在地	船橋市本町2丁目1番1号 船橋スクエア21ビル地下1階
開設年月日	平成5年2月24日
構造	鉄骨造、一部鉄筋コンクリート造 タワーパーキング
建物面積等	駐車場部分・・・・・・・・・・1,890㎡ 〔形 式〕機械式立体駐車場 〔数 量〕4基中の3基（2号機から4号機） 〔収容台数〕3基合計115台 ・2号機及び4号機・・各42台（中小乗用車） ・3号機・・・・・・・・・・31台（ハイルーフ車） 〔品名型式〕IHIタワーパーキング ・2号機及び4号機・・RM8-42-OTP ・3号機・・・・Q（特）RMC-0/31-KTP ターンテーブル等前室・・・・189.94㎡ 料金所・・・・・・・・・・6.80㎡ 休憩室・・・・・・・・・・16.58㎡ 南側進入路・・・・・・・・162.82㎡

出典：船橋市本町駐車場指定管理者募集要項に基づき監査人作成

② 指定管理者の概要について

本町駐車場の指定管理者は株式会社船橋都市サービスである。現在の指定期間は令和3年4月1日から令和8年3月31日までの5年間であるが、平成18年度の指定管理者制度導入以降、同社が引き続き指定管理者となっている。なお、同社は船橋市が発行済株式総数の50%を所有している団体である。

名称	株式会社船橋都市サービス
所在地	船橋市本町1丁目4番8号
設立年月日	平成元年4月24日

沿革	昭和41年7月 船橋市の都市計画に基づき、船橋駅周辺をはじめとする市街地の再開発・整備を推進するため、「株式会社船橋市街地改造公社」設立。 平成元年4月 船橋市の都市開発のひとつである船橋北口駐車場の管理運営を行うため、「船橋北口駐車場株式会社」設立。 平成16年4月 「株式会社船橋市街地改造公社」と「船橋北口駐車場株式会社」との合併。 「船橋北口駐車場株式会社」が存続会社となり、「株式会社船橋市街地改造公社」の職員・業務を承継。 平成16年7月 「株式会社船橋都市サービス」に社名変更。
資本金	1億円
従業員数	60人（令和5年3月31日現在。なお、正社員、嘱託・契約職員、パートを含む。）
主な業務内容	駐車場管理運営事業 賃貸ビル管理運営事業 受託事業

出典：道路計画課提出資料に基づき監査人作成

③ 指定管理業務の概要について

本町駐車場において指定管理者が行う業務は次のとおりである。

ア．駐車場の施設の提供に関する業務

- （ア）開場・閉場点検
- （イ）駐車場への誘導及び案内
- （ウ）駐車車両の保管
- （エ）場内事故防止対策
- （オ）苦情等に対する適切な対応
- （カ）駐車を拒否する自動車への対応

イ．利用料の収受に関する業務

- （ア）利用料の徴収・管理
- （イ）駐車券・定期券・回数券等の発行・管理
- （ウ）領収証等の発行・管理
- （エ）利用料を免除する自動車への対応

ウ. 駐車場の施設及び設備の維持管理に関する業務

- (ア) 施設及び設備等の保守点検・補修・修繕
- (イ) 光熱水費等の支払
- (ウ) 備品の管理
- (エ) 場内及び周辺の清掃・巡回
- (オ) 防犯・防災対策

エ. その他、駐車場運営に付随する業務

- (ア) 船橋駅周辺駐車場案内システムへの参画
- (イ) 船橋スクエア 2 1 管理組合との調整
- (ウ) 利用状況報告書等の作成及び船橋市への報告
- (エ) 事業報告及び業務評価に関すること
- (オ) 緊急時における対応及び関係諸機関への連絡調整
- (カ) 文書等の管理・保存
- (キ) 保険への加入
- (ク) 環境への配慮
- (ケ) ホームページの作成等、利用者に対する情報提供
- (コ) その他駐車場の運営に関する事務のうち、市長が必要と認めるもの

④ 指定管理施設に係る利用実績について

本町駐車場の過去 5 年間の利用実績の推移は次のとおりである。

【利用状況の推移】

項目	平成 30 年度	令和元年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度
年間総駐車台数	75,404	67,457	60,431	68,368	67,913
ハイルーフ車総駐車台数	33,199	33,321	32,445	36,993	36,660
月平均台数	6,284	5,622	5,036	5,698	5,660
1 日平均台数	207	185	166	188	187
最大利用料金適用台数	3,457	3,668	2,518	3,168	3,383
泊利用台数	198	211	187	193	222
年間平均回転率	1.80	1.61	1.44	1.63	1.62
年間総売上（千円）	47,078	41,040	34,191	37,048	37,521
月間平均売上（千円）	3,923	3,420	2,849	3,087	3,127
1 日平均売上（千円）	129	112	94	102	103
平均単価（円）	378	392	338	362	397

出典：道路計画課提出資料に基づき監査人作成

⑤ 指定管理業務に係る収支実績について

指定管理業務に係る過去 5 年間の収支実績の推移は次のとおりである。

【収支実績の推移】

科目	平成 30 年度	令和元年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度
駐車場収入					
駐車料金	26,375	24,237	18,541	22,497	24,500
定期料金	9,918	6,581	5,515	4,380	3,282
回数券	7,298	6,857	7,027	6,803	6,328
駐車場収入計	43,591	37,675	31,083	33,680	34,110
人件費	19,658	20,155	21,654	22,954	24,267
旅費交通費	1,142	1,094	1,098	1,131	1,280
法定福利費	1,894	1,932	2,683	2,546	2,836
業務委託費	1,382	935	713	938	1,031
水道光熱費	835	802	649	725	1,061
消耗品費	325	363	282	530	403
通信費	169	181	190	213	246
保険料	82	81	82	71	80
修繕費	335	499	337	382	0
保守料	5,940	5,940	5,817	6,118	6,119
減価償却費	56	56	56	43	43
手数料	14	101	14	14	14
地代家賃	238	237	239	239	251
その他	26	28	28	4	4
支出計	32,097	32,405	33,841	35,908	37,635
収支差額	11,493	5,270	△2,758	△2,228	△3,525
納付金	8,045	5,000	5,000	5,000	5,000
指定管理者純収支	3,448	270	△7,758	△7,228	△8,525

出典：道路計画課提出資料に基づき監査人作成

2. 手 続

業務委託契約書等の関連書類一式を入手し、閲覧、突合、分析及び質問等の必要と考えられる監査手続を実施することにより、当該事務手続の合规性と効果的、効率的な実施状況を検証した。

3. 結 果

上記の監査手続を実施した結果、次のとおり、指摘事項及び意見を述べることとする。

(1) 移動円滑化基本構想について

① 移動円滑化基本構想で掲げた施策の進捗状況の開示について（意 見）

【現状・問題点】

現在、船橋市のホームページで開示されている「船橋市移動円滑化基本構想」（本項において、以下「基本構想」という。）は、平成 14 年 3 月に策定されたものであり、そこには目標年次が「2010 年」である旨が記載されている。しかし、基本構想策定当時の目標が達成されているかどうかについての評価・検証が過去に行われているのかどうかについては開示されておらず、基本構想で掲げた施策のてん末がどうなっているのかについて市民が知ることが難しい状況にある。

この点について、市所管課によると、基本構想で掲げた目標はおおむね達成できているものの、一部の特定道路（移動等円滑化が特に必要なものとして政令で定める道路法による道路）のバリアフリー化が整備されていない状況であるとのことであった。また、特定道路のバリアフリー化の進捗状況については毎年度、市所管課にて把握しているとのことであった。

基本構想の開示と併せて、そこで掲げられている目標の達成状況や施策の進捗状況についてもわかりやすく開示することが、行政の市民に対する説明責任を果たす上で必要であると考ええる。

【結 果（意見）：道路計画課】

船橋市移動円滑化基本構想で掲げられている目標の達成状況及び現時点においても達成されていない目標があればその現状について、船橋市移動円滑化基本構想の本体と併せて、船橋市のホームページで開示するよう要望する。

② 移動円滑化基本構想の改正の必要性について（意 見）

【現状・問題点】

基本構想は平成 14 年 3 月に策定されて以降、改正は行われていない。現在の基本構想は、現行の「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（以下「バリアフリー法」という。）の内容と合致していない部分があり、市所管課としても改

正の必要性を感じており、内部で検討を始めているとのことであった。

しかし、現行のバリアフリー法が求める移動円滑化基本構想は、公共交通特定事業に加え、心のバリアフリーに関する教育啓発特定事業を位置づけ、ハード・ソフトの一体的なバリアフリー化を目指すものとなっており、実効的な基本構想を策定するためには、教育委員会など庁内横断的な対応が必要となることから、比較的ハードルが高いものと考えられる。近隣自治体等の動向を見ても、現行のバリアフリー法に基づいた移動円滑化基本構想を策定している自治体は多くない。

【近隣市におけるバリアフリー法に基づく基本構想の改正状況】

見直しを実施している団体の事例			
団体名	基本構想名称	最終改正	改正履歴
柏市	バリアフリー基本構想	平成 22 年 3 月	平成 14 年 9 月に策定した交通バリアフリー基本構想を見直し
松戸市	交通バリアフリー基本構想	平成 29 年 3 月	平成 29 年 3 月に「新八柱・八柱地区バリアフリー基本構想」を策定
習志野市	バリアフリー移動等円滑化基本構想	平成 26 年 10 月	平成 17 年 3 月交通バリアフリー基本構想策定
千葉市	バリアフリーマスタープラン	令和 3 年 3 月	平成 13 年 11 月バリアフリー基本構想策定 平成 20 年 8 月バリアフリー基本構想改正 平成 24 年 7 月バリアフリー基本構想一部変更
見直しを実施していることが確認できなかった団体の事例			
団体名	基本構想名称	策定時期	
市川市	交通バリアフリー基本構想	平成 15 年 10 月	

出典：監査人作成

現行のバリアフリー法に基づく移動円滑化基本構想の策定については、努力義務にとどまっており、特に期限も設定されていないことから、各自治体において優先度が低くなっているものと考えられる。しかし、中核市最大の都市であり、「福祉先進都市」を自ら標榜する船橋市こそが、他団体に先駆けて移動円滑化基本構想の改正に

動き、交通バリアフリー行政をリードしていくべきであると考え。そのためには、まずは関係部門が参加するワーキンググループを設置し、基本構想改正の具体的な目標時期を設定し、コミットすることが必要であると考え。

【結 果（意見）：道路計画課】

船橋市移動円滑化基本構想の改正に向けて、関係部門が参加するワーキンググループを設置し、基本構想改正の具体的な目標時期を設定するよう要望する。

（２）道路啓開計画について

① 道路啓開計画の策定・公表の必要性について（意 見）

【現状・問題点】

船橋市国土強靱化地域計画において、「大規模災害時における救助・物資の輸送などを適切に行うため、県計画等をふまえた道路啓開計画の策定を検討する。」と記載されている。そこで、市所管課に道路啓開計画の策定に係る進捗状況について確認したところ、市内の道路啓開ルートを作成した上で、災害発生を想定した訓練を実施し、その中で必要な手順や内容を確認している状況であるとのことであった。現状では、道路啓開計画の策定には至っておらず、策定の期限・目標時期も定めていないとのことであった。なお、市所管課では、道路啓開計画の策定に向けて、千葉県及び周辺自治体の道路啓開計画の調査を行っており、その調査結果によると、周辺自治体においては、道路啓開計画を公表しているのは千葉市と野田市の２団体のみであった。

【周辺自治体における道路啓開計画の公表状況】

○千葉市

平成 31 年 3 月に策定した「千葉市道路啓開計画」をホームページで公表している。「千葉市道路啓開計画」は「１．計画の概要」、「２．想定する災害と被害」、「３．道路啓開の優先度の基本方針」、「４．道路啓開の対応行動」、「５．計画の PDCA サイクルに向けた取り組み」からなる 35 ページの文書（PDF ファイル）である。

○野田市

「野田市道路啓開計画について」と題する簡潔な文書とともに、道路啓開作業を行う路線図（PDF ファイル）をホームページで公表している。

出典：監査人作成

道路啓開計画については、中央防災会議の「防災基本計画」においても、道路管理者は「あらかじめ道路啓開等の計画を立案するものとする」との記載がある。大規模災害が発生する前に道路啓開計画を策定しておく必要があるところ、大規模災害の発生時期を正確に予測することは困難であることから、道路啓開計画は可及的速やかに策定しておく必要がある。近隣自治体が策定未了であることをもって、道路啓開計画の策定・公表を遅らせることが正当化されるものではない。

【結 果（意見）：道路計画課】

船橋市における道路啓開計画の可及的速やかな策定・公表に向けて、まずは計画策定の期限を設定し、作業スケジュールを具体化するよう要望する。

（３）鉄道駅バリアフリー化設備整備費補助事業について

① 実施計画における成果指標について（意 見）

【現状・問題点】

船橋市実施計画（令和４年度～令和６年度）においては、基本施策「20 道路・交通」を構成する施策として次の４つの施策が示されている。

- | | |
|-----|-------------|
| 施策１ | 歩行者空間の整備 |
| 施策２ | 自転車利用環境の整備 |
| 施策３ | 道路ネットワークの構築 |
| 施策４ | 地域公共交通の活性化 |

また、船橋市実施計画（令和４年度～令和６年度）においては、基本施策における成果指標として次のような指標が示されている。

【基本施策における成果指標】

指標名(関連施策名)	基準値	目指す方向	目標・見込量	関連事業番号
ゾーン30及びゾーン30プラスの累計整備地区数 (施策1)歩行者空間の整備	26地区 (令和2年度)	↑	31地区 (令和6年度)	20-1-2
自転車走行環境整備率 (施策2)自転車利用環境の整備	41.0% (令和2年度)	↑	63.7% (令和6年度)	20-2-2
駅周辺等の放置自転車等台数 (施策2)自転車利用環境の整備	2,621台 (令和元年度)	↓	1,550台 (令和6年度)	20-2-4 20-2-5
都市計画道路の整備率 (施策3)都市計画道路等の整備	45.1% (令和2年度)	↑	45.4% (令和6年度)	20-3-1
鉄道駅ホームドアの設置番線数 (施策4)地域公共交通の活性化	6番線 (令和2年度)	↑	10番線 (令和6年度)	20-4-1

出典：船橋市実施計画（令和4年度～令和6年度）

なお、船橋市実施計画は令和4年度中に見直しが行われており、令和5年2月には、「船橋市実施計画（令和5年度～令和7年度）」が策定・公表されているが、上記の成果指標の見直しは行われていない。

ここで、市所管課は、令和5年11月1日付で「船橋市鉄道駅バリアフリー化設備整備費補助金交付要綱」を改正し、鉄道駅バリアフリー料金制度を活用する事業者は当該補助事業の対象外としたところである。そのため、船橋市の補助によってホームドアを設置することになる鉄道駅は大幅に減少することが考えられる。また、各鉄道事業者は鉄道駅バリアフリー料金制度を活用してホームドア等の施設整備を進める旨の計画を公表しているが、これは船橋市が実施する事業の成果とは言い難い。そのため、鉄道駅ホームドアの設置番線数を、船橋市が実施する地域公共交通の活性化に係る施策の成果指標として採用すること自体、見直しの余地があるものとする。

なお、現状においては、鉄道駅ホームドア設置番線数が、地域公共交通の活性化という施策について実施計画で示されている唯一の成果指標となっているが、地域公共交通といった場合には、鉄道のほか、バスやタクシーも当然に含まれる。特に船橋市では公共交通不便地域におけるバスの運行支援を推進していることに鑑みると、例えば、バスの利用者に関連する定量的な指標を設定することが考えられる。バスの利用者数に関連する定量的なデータを入手することは比較的容易であり、かつ船橋市が推進する施策との親和性も大きいと考えられることから、実施計画で示す意義はあるものとする。

【結 果（意見）：道路計画課】

今後の実施計画の見直しにおいては、「基本施策における成果指標」について、船

橋市が実施する事業との因果関係が明らかであり、かつ、船橋市が推進する施策との関連性がより大きいと考えられる指標を選定するよう要望する。

(4) 船橋市地域公共交通活性化協議会について

① 委員の選任について（意見）

【現状・問題点】

令和2年度から令和5年7月開催分までの船橋市地域公共交通活性化協議会の出席者名簿を閲覧したところ、委員に就任してから会議の場に1度も出席していない委員の存在が確認された。

当該委員は令和2年度に選任されており、委員の任期は2年である。当初の2年間はコロナ禍にあったため、対面での会議の開催回数は限られていたものの、当該委員は、令和2年度から令和3年度の任期の間に開催された（書面開催を除く）全3回の会議全てに欠席していたにも関わらず、令和4年度において引き続き委員に再任されている。そして、再任後も直近の会議まで1度も出席していない。

委員の選任に当たっては、仮に十分な知識・経験を有しており委員として適格であったとしても、年に何度も欠席することが見込まれる者を選任することは不适当である。船橋市地域公共交通活性化協議会設置要綱においても、公共交通事業者の委員については、所属企業・団体の指定はあるものの、部署や職階等の指定はない。市所管課によると協議会の場で決定する事項があることから所属団体での決裁権限を持つ者である必要があるとのことであるが、特定の人員に固執する必要はないものとする。

【委員の出席状況】

団体名	委員 職名	令和2年度 第48回	令和3年度 第54回	令和3年度 第55回	令和4年度 第57回	令和4年度 第59回	令和4年度 第60回	令和5年度 第61回
船橋市	副市長	○	○	○	○	○	○	○
	建設局長	○	○	×	○	×	×	○
	企画財政部長	×	○	○	○	○	○	○
	福祉サービス部長	○	○	○	○	×	○	×
	経済部長	×	○	×	○	×	×	○
	都市計画部長	○	○	○	○	○	○	○
	道路部長	○	○	○	○	○	○	○
一般財団法人千葉県バス協会	専務理事	○	○	×	○	×	○	△
京成バス株式会社	取締役営業部長	○	△	△	○	○	○	○
船橋新京成バス株式会社	常務取締役営業部長	○	○	○	○	○	○	○
ちばレインボーバス株式会社	営業部営業課長補佐	○	○	○	○	○	○	△
京成バスシステム株式会社	営業部長	○	○	×	○	○	○	×
一般社団法人千葉県タクシー協会	京葉支部支部長代理	○	○	×	○	○	○	△
船橋タクシー有限公司	常務取締役	○	○	×	○	○	○	×
有限会社九十タクシー	取締役営業部長	○	○	×	○	×	×	○
有限会社サンタクシー	代表取締役社長	○	○	×	×	×	○	○
京成タクシー船橋株式会社	営業部部長	△	○	×	○	○	×	○
東日本旅客鉄道株式会社千葉支社	企画部長	△	×	△	△	×	×	△
京成電鉄株式会社	鉄道本部計画管理部鉄道企画担当課長	○	○	○	×	△	○	○
新京成電鉄株式会社	鉄道事業本部計画安全部計画管理課長	○	○	○	○	○	○	○
東武鉄道株式会社	鉄道事業本部事業戦略部	×	×	○	○	△	○	○
東葉高速鉄道株式会社	総務部経営企画担当部長兼経営企画課長	○	×	△	△	△	△	○
市民代表	東部地区代表	○	○	○	○	○	○	○
	西部地区代表	×	×	×	○	○	○	×
	南部地区代表	×	×	×	○	○	○	○
	北部地区代表	○	○	○	○	○	○	×
	中部地区代表	○	○	○	○	○	○	○
日本大学理工学部交通システム工学科	教授	×	○	○	○	×	○	×
関東運輸局千葉運輸支局	主席運輸企画専門官（企画調整担当）	○	○	○	×	○	○	×
	主席運輸企画専門官（輸送担当）	○	○	○	○	○	○	△
千葉県総合企画部交通計画課	企画調整班長	△	△	△	△	△	△	○
千葉県葛南土木事務所	次長	○	○	○	○	○	○	○
船橋警察署交通課	規制係長	○	○	○	○	○	○	○
船橋東警察署交通課	規制係長	○	○	○	○	○	○	○
京成バス労働組合	習志野分会分会長	○	×	×	×	△	○	○
新京成バス労働組合	鎌ヶ谷支部長	○	○	○	○	○	○	○

凡例

○：本人出席（WEB出席を含む）
△：代理人出席（WEB出席含む）
×：欠席（委任状の有無を問わない）

注：次の回次は書面開催

令和2年度：第46回、第47回、第49回、第50回
令和3年度：第51回、第52回、第53回
令和4年度：第56回、第58回

出典：監査人作成

【結 果（意見）：道路計画課】

船橋市地域公共交通活性化協議会の委員の選任に当たっては、やむを得ない事情がある場合を除き、基本的に全ての会議に出席することが現実的に可能な委員が選任されるような配慮を行うよう要望する。また、特段の事情がない限り、欠席が多い委員を再任することが避けられるような配慮を行うよう要望する。

② 委員の報酬について（意 見）

【現状・問題点】

船橋市地域公共交通活性化協議会の委員の多くは、企業及び業界団体または国及び地方公共団体に属する者であり、彼らは所属企業・団体における業務の一環として会議に出席しているものと考えられる。一方で、委員の中には「市民代表」のよう

に、個人で、自らの時間を割いて出席している委員がいる。ただし、そのような個人に対する報酬の支払は行われていない。それは、船橋市地域公共交通活性化協議会設置要綱第16条に、委員及びオブザーバーの報酬は無報酬とする旨が規定されていることによる。

ここで、企業及び業界団体または国及び地方公共団体に属する者であれば、その執務時間内で出席した場合には給与が支給されることから協議会出席によって費消した時間の金銭的補償がなされていると言える。しかし、市民代表のように個人として出席している委員については、協議会出席によって費消した時間の金銭的補償が何ら行われまいという点で公平性の問題がある。市所管課によると、委員の選任に当たっては無報酬であることを説明し、了承を得ているとのことであるが、本協議会の持続的な運営に当たって、地域住民のボランティア精神に依存し続けることが適当であるかどうかは再考すべきである。

また、船橋市における他課が所管する審議会・協議会等の報酬の取扱いとの均衡についても考慮すべきであると考ええる。例えば、教育委員会が所管する社会教育施設の審議会・協議会等については、基本的に委員に対する報酬は支給されている。

【結 果（意見）：道路計画課】

所属する企業・団体等からの金銭的補償が得られる委員を除き、協議会に出席した委員に対しては報酬を支給するよう、船橋市地域公共交通活性化協議会設置要綱の改正を検討することを要望する。

③ 会議に出席した委員に対する交通費の支給について（意 見）

【現状・問題点】

会議に出席した委員のうち、交通費の支給が必要であると申し出た委員に対しては交通費を支給している。なお、交通費は、公共交通機関を使用した場合に、その実費を支給することとしており、自家用車を使用した場合には距離に応じた燃料費の支給はしていない。

しかし、このような交通費の支給については、過年度より慣習的に行われている事務であり、交通費支給に係る根拠規定は特に設けられていない。会議運営のための支出の財源が船橋市からの負担金であることに鑑みると、交通費の支給対象、算定方法等については明文の規定を設けることによってそれらの根拠を明らかにしておくことが望ましい。その際には、例えば、次のような事項に留意すべきであると考ええる。

交通費の支給に当たっては、出発駅と到着駅によっては、実際に乗車した区間に係る交通費、最短経路に係る交通費及び交通費が最も安くなる経路に係る交通費が

異なる可能性があり、これらのうちどの交通費を支給することとなるかは明文の規定によって明らかにしておくことが望ましい。

また、会議出席のための移動に要した実費を弁済するという、本来の交通費支給の趣旨に鑑みれば、自家用車を使用した場合の燃料費についても支給の対象にするという考え方もあり得ることから、自家用車の使用については交通費支給の対象にしないということであれば、その旨を明文の規定によって明らかにしておくことが望ましい。

【結 果（意見）：道路計画課】

船橋市地域公共交通活性化協議会の会議出席委員に対する交通費の支給については、交通費の支給対象、算定方法等について明文の規定を設けることによって、支出の根拠を明らかにするよう要望する。

④ 会議運営のあり方について（意 見）

【現状・問題点】

船橋市地域公共交通活性化協議会の趣旨は、「地域における需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客輸送の確保、旅客の利便の増進を図り地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要となる事項、まちづくりとの連携に関する事項、その他の面的な公共交通ネットワークの再構築に関する事項を協議すること」である。しかし、地域公共交通活性化協議会の議事録を閲覧すると、バス会社の経営上の課題、特に公共交通不便地域の 3 路線が抱える課題についての、バス会社からの不満と要望に関する発言が大半を占めている。しかも、毎回同じような話題に終始しているのが実態であり、そのことについては、一部の委員からも苦言が呈されているところである。

地域公共交通活性化協議会の趣旨及び委員構成に鑑みると、バスだけでなく、鉄道やタクシー等の他の公共交通機関や、新たな交通システムのあり方について、より多角的な議論があつて然るべきであり、また、事業者の立場からの発言ばかりでなく、市民及び利用者の立場からの発言や学識経験者の立場からの発言等がバランスよく交わされて然るべきであると考ええる。

現状では、議題や会議資料の焦点が公共交通不便地域の 3 路線の実施状況に関するものに偏っているように見受けられることから、どうしても議論がそちらに集中しがちになっているものと考えられるが、せっかく多種多様な委員が一堂に会する貴重な場であることから、直接の議題以外にも、委員が意見を積極的に発する機会を会議の時間内に設けるように、市所管課は事務局として会議運営のあり方を工夫する必要があるものと考ええる。

【結 果（意見）：道路計画課】

道路計画課は船橋市地域公共交通活性化協議会の事務局の立場から、会議の生産性を高める工夫をするよう要望する。

（５）公共交通不便地域解消事業について

① 根拠を欠く補助金の端数切捨て事務について（指 摘）

【現状・問題点】

船橋市公共交通不便地域解消事業補助金交付要綱においては、第 8 条第 1 項において、「補助対象経費の額は、運行経費と運賃収入等の経常収益の見込額との差額（消費税及び地方消費税に相当する額を除く）とする。ただし、運行経費の 50%に相当する額を限度とする。」と規定されている。また、同条第 2 項から第 4 項において運行経費や経常収益についての算定方法が記載されている。なお、本要綱においては、計算上の端数の取扱いについては規定されていないことから、「国等の債権債務等の金額の端数計算に関する法律」にしたがって、一円未満の端数を切り捨てることが適当であると考えられる。

しかし、船橋市公共交通不便地域解消事業補助金については、計算結果の最終金額の千円未満を切り捨てた金額で交付申請が行われ、交付決定が行われ、実際に交付されている。市所管課によると、過年度より継続的・前例踏襲的に千円未満切り捨てによる補助金交付事務が行われているとのことであるが、本補助金については、要綱において千円未満切り捨ての規定が設けられていないことから、根拠を欠いており問題である。

【結 果（指摘）：道路計画課】

船橋市公共交通不便地域解消事業補助金交付要綱に千円未満の端数を切り捨てる旨の規定を追加されたい。

② 補助金交付要綱に規定する提出書類及び提出期限と事務運用の実態について（意 見）

【現状・問題点】

船橋市公共交通不便地域解消事業補助金交付要綱第 15 条では、実績報告について次のように規定されている。

(実績報告)

第 15 条 補助事業者は、当該補助事業が完了したとき（中止の承認を受けたときを含む）はその完了した日から起算して 20 日を経過する日又は補助金の交付決定に係る会計年度が終了する日のうちいずれか早い日までに、船橋市公共交通不便地域解消事業実績報告書（第 5 号様式）（以下「実績報告書」という。）に、次に掲げる書類を添えて市長に報告しなければならない。

- (1) 収支決算書
- (2) 輸送実績書
- (3) その他市長が必要と認めるもの

この規定によると、本事業については、会計年度が終了する日である 3 月 31 日に実績報告書を提出しなければならないが、また、実績報告書には収支決算書及び輸送実績書を添付しなければならないことになっている。しかし、3 月 31 日の夜までバスを運行しているにもかかわらず、3 月 31 日の間に事業者が収支決算書及び輸送実績書を作成し、市に提出することは事実上不可能である。つまり、要綱の規定を遵守することは事実上不可能である。

しかし、事業者からの提出書類を閲覧したところ、日付が 3 月 31 日になっていたため、現実の事務の運用実態について市所管課に確認したところ、3 月 30 日までの運行実績を 3 月 31 日までに収受しており、3 月 31 日分については翌開庁日に追加資料として収受しているとのことであった。

また、令和 4 年度の収支決算書を見ると、次のとおり、支出についてはほぼ全ての項目について予算と決算が全く同じになっている。しかし、現実として年初に策定した予算額と実績額が完全一致するようなことはあり得ない。

【交通不便地域解消事業 3 路線に係る令和 4 年度収支決算書】 (単位：円)

ア. 路線 1

	2022年度予算	2022年度決算	備考
収入			
補助金	13,663,960	13,610,388	交付決定額は13,610,000円
運賃収入額	13,556,817	15,800,123	2022年4月1日～2023年3月31日 (消費税抜)
収入計	27,220,777	29,410,511	
支出			
直接労務費	23,218,944	23,218,944	乗務員人件費
直接経費	4,896,003	4,896,003	燃料油脂費、車両修繕費、自賠責保険料、バス停等整備費、施設賦課税、車両償却費、自動車税、自動車重量税、任意保険の合計。 なお、直接経費は合計だけでなく、内訳科目もすべて予算額と決算額が一致している。
一般管理費 (間接費)	1,334,725	1,334,725	人件費、その他経費、電車交代費用
支出計	29,449,672	29,449,672	

イ. 路線 2

	2022年度予算	2022年度決算	備考
収入			
補助金	4,944,305	4,944,305	交付決定額は4,944,000円
運賃収入額	18,762,337	22,196,532	2022年4月1日～2023年3月31日 (消費税抜)
収入計	23,706,642	27,140,837	
支出			
直接労務費	22,236,480	22,236,480	乗務員人件費
直接経費	5,523,022	5,523,022	燃料油脂費、車両修繕費、自賠責保険料、バス停等整備費、施設賦課税、車両償却費、自動車税、自動車重量税、任意保険の合計。 なお、直接経費は合計だけでなく、内訳科目もすべて予算額と決算額が一致している。
一般管理費 (間接費)	794,925	794,925	人件費、その他経費、電車交代費用
支出計	28,554,427	28,554,427	

ウ. 路線 3

	2022年度予算	2022年度決算	備考
収入			
補助金	16,664,000	16,664,000	
運賃収入額	15,486,704	15,471,460	
収入計	32,150,704	32,135,460	
支出			
直接労務費	27,344,446	27,438,063	
直接経費	2,964,489	2,964,489	燃料油脂費、車両修繕費、自賠責保険料、施設賦課税、自動車税、自動車重量税、任意保険、その他経費の合計。 なお、直接経費は合計だけでなく、内訳科目もすべて予算額と決算額が一致している。
一般管理費 (間接費)	7,387,516	7,387,516	一般管理費+管理部門人件費
運休差引額		▲506,318	運行経費キロ単価461.33円×運休キロ1,097.52km
支出計	37,696,451	37,283,750	

出典：道路計画課提出資料に基づき監査人作成

市所管課によると、決算額が真正なものではないことは認識しているが、事業者にとって過度な事務負担とならないように配慮する必要があると考えていることや、実績額が予算額から変動する人件費、燃料油脂費、一般管理費等については、交付額

を左右するほどの変動はないと認識していることから、提出された収支決算書を受け入れているとのことである。

しかし、事業者による真正な決算額を確認しない限り、このようなことは本来言えないはずである。また、市所管課によると、実績報告に係る事務が事業者にとって過度な負担にならないよう配慮しているとのことであるが、そもそも要綱に規定されている提出資料や提出期限については現実的に遵守することが不可能なのであるから見直しの必要がある。事業者が、要綱に規定された提出期限に間に合わせるために、3月30日までしかない不完全な輸送実績書を一旦提出したり、支出額について予算額と同額の決算額を記載した収支決算書を提出し、所管課がそれを容認しているという現在の事務運用の実態は、要綱の規定を形式的にクリアするためだけの、実質的に意味のない事務になっており、改善の余地があるものとする。

【結 果（意見）：道路計画課】

船橋市公共交通不便地域解消事業補助金交付要綱における実績報告に係る規定については、提出資料や提出期限についての規定の見直しを行うよう要望する。

③ 補助金算定方法の見直しの方向性について（意 見）

【現状・問題点】

前述のとおり、船橋市公共交通不便地域解消事業補助金交付要綱においては、第8条第1項において、「補助対象経費の額は、運行経費と運賃収入等の経常収益の見込額との差額（消費税及び地方消費税に相当する額を除く）とする。ただし、運行経費の50%に相当する額を限度とする。」と規定されている。そして、運行経費の見込額が、国土交通省が定める地域キロ当たり標準経常費用（以下「標準経費」という。）を上回る場合については標準経費を用いて算出することとされている。なお、近年の交通不便地域3路線において、運行事業者が実際に支出した運行経費は標準経費を上回っていることから、標準経費によって算出された運行経費を基準とした補助では、運行事業者への補助が十分でないことが推察される。このような現状に加え、今後はバス運転手の人手不足や運転手の働き方改革の影響で人件費の増額が見込まれることから、交通不便地域3路線の継続的な運行について不安視している旨の発言が船橋市地域公共交通活性化協議会の場で度々上がっている。

一方で、バス運行会社の経営状況の話になった時に、具体的な裏付けとなるデータに基づく議論が乏しいという問題もある。現在の補助金の算定方法に問題があるとしても、実際の真実のコストと標準経費の間にどれほどの乖離があるのか、どの程度の補助があれば安定的に路線運行ができると考えられるのかといった点について、バス会社から客観的・具体的なデータが十分に得られているとは言い難い。②

で記載したとおり、収支決算書における決算額についてもバス会社から真実のコストが報告されていない状況である。実際の運行経費よりも低い標準経費に基づく補助金しか支給されないからという理由で、真実のコストを正確に測定し網羅的に集計し報告することを怠っており、かつ、市側も事業者の事務負担への配慮、事業者にとって費用対効果が見込めない事務を強いることへの躊躇から、事業者による不実の報告を看過しているのが実態である。そのような状況では、船橋市としても、適正な水準の補助のあり方を検証することは難しい。

そのため、まずはバス会社が真実のコストを船橋市に報告するインセンティブを与えられるように、現在の補助金の算定方法を見直すことが考えられる。例えば、標準経費に基づく上限を廃止し、あくまで実際の運行経費に対して一定率を補助することが考えられる。

ここで、実際の運行経費に対して一定率の補助をすることとした場合、一般管理費の扱いが問題になる。現在、交通不便地域解消事業である 3 路線を運行しているバス会社 2 社についても、次のとおり収支決算書における一般管理費の金額が大きくかい離している。

【令和 4 年度収支決算書における一般管理費の比較】

費目	A 社		B 社
	路線 1	路線 2	路線 3
支出合計	29,449,672 円	28,554,427 円	37,283,750 円
うち一般管理費	1,334,725 円	794,925 円	7,387,516 円
支出合計に占める 一般管理費の割合	4.5%	2.8%	19.8%

出典：道路計画課提出資料に基づき監査人作成

一般管理費はあくまで間接費としての全社的なコストを路線に案分した「計算上のコスト」であり、バス会社によって全社的なコストの態様や案分計算の方法がまちまちであることから、適正な実績額を把握することが容易ではない。案分計算に恣意性が介入する余地も大きい。

そこで、一般管理費は補助の対象から除外し、直接費だけを補助の対象にした上で、例えば、「直接費実績額の 70%を補助する」といった具合に、補助率をアップすることが考えられる。また、一般管理費を補助の対象とする場合であっても、直接費よりも補助率を低くすることが考えられる。

つまり、交通不便地域のバス運行に直接要するコストである運転手人件費、燃料費、車両修繕費、減価償却費等の直接費については、国土交通省が公表する標準経費ではなく、バス会社の適正な実績額に基づいて手厚い補助をする一方で、間接費に

については、バス会社による間接業務の効率化、コスト削減努力を求めることで、交通不便地域のバス運行に係る費用負担のバランスの適正化を図るとともに、バス会社に対して路線運行コストの適正な実績額を船橋市に報告するインセンティブを与えることができる。船橋市にとっても、バス会社の路線運行コストの適正な実績額を知ることによって、より実態に適合した効果的な地域公共交通施策を講じることに役立てられるというメリットがあるものと考えられる。

【結 果（意見）：道路計画課】

船橋市公共交通不便地域解消事業補助金交付要綱における補助対象経費の額に係る規定については、算定方法の根本的な見直しを行うよう要望する。

（６）老人福祉センター送迎バス活用事業について

① バス運転手の積算単価の考え方について（意 見）

【現状・問題点】

老人福祉センター送迎バス活用事業は、高齢者等に対して、老人福祉センター送迎バスの空き時間を利用して市内の交通不便地域から最寄りの公共交通機関等への移動の支援を行い、高齢者等が自由に社会参加できるまちづくりを行うことを目的とする事業であり、市所管課が、市内４つの老人福祉センター（船橋市東老人福祉センター、船橋市北老人福祉センター、船橋市西老人福祉センター及び船橋市中央老人福祉センター）を管理運営する指定管理者とそれぞれ業務委託契約を締結している。

そこで、各老人福祉センターに係る委託業務の設計書を確認したところ、各老人福祉センター間で運転手の時間当たり単価に相違が見られた。理由を確認したところ、月額について「令和３年度船橋市職員給料表（二）１級 90 号」を参照しており、当該月額に各老人福祉センターの１か月あたり運行日数（１日 8 時間換算）を除いて時間当たり単価を算定しているところ、老人福祉センターによって１か月あたりの運行日数が異なるため、時間当たり単価に差が生じているとのことであった。つまり、時間単価には業務の難易度や提供するサービスレベルの違いといった要素は反映されておらず、単に、１か月あたりの運行日数が多い老人福祉センターは単価が低く、１か月あたりの運行日数が少ない老人福祉センターは単価が高いということになっている。

【各老人福祉センターの運転手の積算単価】

施設	単価	摘要
A 老人福祉センター	コアタイム <u>1,520</u> 時間外 <u>1,900</u>	244,200 (円/月) / <u>20.08</u> (日/月) / 8 (時間) 時間外は×1.25
B 老人福祉センター	コアタイム <u>1,513</u> 時間外 <u>1,891</u>	244,200 (円/月) / <u>20.17</u> (日/月) / 8 (時間) 時間外は×1.25
C 老人福祉センター	コアタイム <u>1,520</u> 時間外 <u>1,900</u>	244,200 (円/月) / <u>20.08</u> (日/月) / 8 (時間) 時間外は×1.25
D 老人福祉センター	コアタイム <u>1,513</u>	244,200 (円/月) / <u>20.17</u> (日/月) / 8 (時間)

出典：委託設計書に基づき監査人作成

しかし、同一の条件下において、多く稼働する人の時給が低く、少ない稼働の人の時給は高いというのは、明らかに公平性に欠ける。業務の難易度や提供するサービスレベル等の違いを想定していないのであれば、時給は同一としたうえで、稼働が多い人の人件費を高く、稼働が少ない人の人件費を低く積算するのが当然であると考えられる。

今回のケースでは、金額的な重要性は低く、実際の委託料の決定過程に及ぼす影響は軽微であるものの、このような積算事務は公平性の点で不当な取扱いになっていると言わざるを得ないことから改善を要望するものである。

【結 果（意見）：道路計画課】

老人福祉センター送迎バス活用事業について、各老人福祉センター間で業務の難易度や提供するサービスレベル等の違いを想定していないのであれば、各老人福祉センター間で同一の積算単価を適用するよう要望する。

② 利用者が極端に少ないルートについて（意 見）

【現状・問題点】

令和4年度の各老人福祉センターの送迎バス活用事業に係る利用者集計表及び運転日誌を確認したところ、利用者が極端に少ないルートが見受けられた。その一例として、中央老人福祉センター送迎バス活用事業の緑台・二和方面ルートの令和4年度の1日当たり平均利用者数の実績を次のとおり示す。なお、当該ルートは週1回水曜日の運行であり、1日の総走行距離は43kmである。

【令和４年度の緑台・二和方面ルートの１日当たり平均利用者数】（単位：人）

4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	通年
2.2	1.6	2.2	1.5	2.6	3.0	1.5	1.2	1.0	1.5	3.2	3.6	2.1

出典：道路計画課提出資料に基づき監査人作成

この実績からわかるとおり、令和４年度の中央老人福祉センター送迎バス活用事業の緑台・二和方面ルートについては、週１回、１日当たり平均わずか２人の送迎のために、運転手が１日かけて４３kmを走行している状況にある。これを金銭的なコスト（運転手の人件費及び燃料費）に換算すると、次のとおり、年間３８万５千円程度と試算される。

【緑台・二和方面ルートの令和４年度コスト試算】

項目	金額・数量	摘要
ア．運転手人件費単価	1,513 円/時間	設計書より
イ．積算対象労働時間	219 時間	設計書根拠資料（数量計算書）より
ウ．人件費	331,347 円	ア×イ
エ．ガソリン単価	149 円/L	設計書より
オ．走行距離	2,152km	運転日誌の記録を集計
カ．燃費	6 km/L	運転日誌の記録に基づき概算
キ．燃料費	53,441 円	エ×オ÷カ
ク．人件費・燃料費計	384,788 円	ウ＋キ

出典：監査人作成

市所管課によると、老人福祉センター送迎バス活用事業における運行ルートの見直しについては、利用者の要望とバス運行管理者及び指定管理者の要望を総合的に判断して決定しているとのことである。なお、令和５年度の変更点としては、路上駐車が多い箇所について、安全性及び定時運行の観点からルートの一部変更を行った実績や、利用者が少ないことによる停車場の変更や廃止は行っているが、ルート変更までには至っていない。緑台・二和方面ルートについても、コロナ禍以前は現状よりも利用者が多かったこと等、実情を踏まえ見直しに至っていない。

老人福祉センター送迎バス活用事業は、既存ストックの活用事業であることから、特定のルートを廃止したとしても、大幅なコスト削減を実現することは難しいと考えられる。また、民間のバス会社が有料で運行しているルートと重複して船橋市が無料のバスを運行させることは適当ではないことから、選択し得るルートには制約があると考えられる。しかし、利用者が極端に少ない状況で本ルートの運行を継続することは、既存ストックの活用事業であることに鑑みても非効率であると考えら

れることから、今後も、停車場所の見直しによって利便性の向上を図ったり、潜在的な利用者に対する周知を強化する等、より多くの利用者に活用してもらえるような取組みを創意工夫することが求められる。

【結 果（意見）：道路計画課】

老人福祉センター送迎バス活用事業における利用者が極端に少ないルートについては、より多くの利用者に活用してもらえるような取組みを創意工夫するよう要望する。

（７）本町駐車場の管理について

① 基本協定書における見直しを検討すべき記載について（意見：２件）

【現状・問題点】

船橋市本町駐車場の管理に関する基本協定書（本項において、以下「基本協定書」という。）第 18 条第 1 項には、「（別表 2）に掲げる本町駐車場の備品は、甲（船橋市）が乙（指定管理者）に無償で使用させるものとし、乙は船橋市物品管理規則（平成 26 年船橋市規則第 62 号）に基づき管理を行い、善良なる管理者の注意をもってこれを使用するものとする。」と規定されている。ここで、別表 2 に掲げる本町駐車場の備品は次のとおりである。

【別表 2 物品一覧】

	品名	メーカー	購入日	数量	設置場所	分類
1	エアコン	ダイキン工業株式会社	H4. 12. 8	1	休憩室	備品
2	エアコン	ダイキン工業株式会社	H20. 2. 14	1	料金所	備品
3	出庫表示システム	アマノ株式会社	H17. 3. 30	1	料金所	備品
4	中量物品棚	LION	H27. 1. 15	4	地下 2 階倉庫	備品
5	ロッカー 4 人用	LION	H27. 1. 15	5	地下 2 階倉庫	備品

出典：船橋市本町駐車場の管理に関する基本協定書

しかし、本町駐車場を現場往査し、実際に設置されている備品を確認したところ、休憩室には平成 4 年 12 月 8 日購入のエアコン（物品一覧 1 番）は存在せず、代わりに平成 28 年 3 月 4 日購入のエアコンが設置されていた。なお、当該平成 28 年 3 月 4 日購入のエアコンには船橋市所定の備品整理票が貼付されており、船橋市の備品台帳にも正しく登録されていた。したがって、基本協定書における記載が誤っていることから、訂正する必要がある。

また、基本協定書第 18 条第 2 項及び第 3 項には次のような規定がある。

(備品及び消耗品)

第 18 条 (略)

2 前項の備品の更新、補充及び修繕に要する費用について費用が 50 万円 (見積金額であって消費税等を含む) 以上の場合は、甲が予算の範囲内で執行する。また、50 万円未満の更新等については乙の負担において執行するものとし、乙に帰属する。

3 前項の備品及び消耗品 (以下「物品」という。) 以外のもので、乙が管理業務を遂行するため必要とする物品については、あらかじめ甲の承認を得て、利用料金収入をもって購入し本町駐車場に備えるものとする。

(以下略)

この規定は、要するに、物品一覧に記載の備品を更新・修理する場合には、50 万円未満だと指定管理者の自己負担となる (第 2 項) 一方で、新規に備品を購入する場合には 50 万円未満でも利用料金収入で購入することができる (第 3 項) ことを意味している。しかし、同額の備品の購入について、新規取得か取換えかによって負担関係を変えることの合理性は見出しがたい。

また、例えば、既設のエアコンが故障したり効きが悪くなったりして指定管理者がこれを修理又は取換えしたいと思った場合、当該エアコンの修理又は取換えは 50 万円未満となることが現実的であるため、指定管理者の負担になると考えられる。しかし、指定管理者が資金負担を嫌ってエアコンの修理・取換えを先送りした場合、就業環境に悪影響を及ぼすリスクも考えられる。

そのため、当該規定は改善の余地があるものと考えられる。

【結 果① (意見) : 道路計画課】

船橋市本町駐車場の管理に関する基本協定書については、(別表 2) 物品一覧に誤記があるため訂正するよう要望する。

【結 果② (意見) : 道路計画課】

船橋市本町駐車場の管理に関する基本協定書第 18 条に規定されている船橋市と指定管理者との間の備品に係る資金負担関係については、不合理な点があり、かつ、実務上の弊害も想定されることから見直しを要望する。

② 管理規程の更新状況について（意 見）

【現状・問題点】

船橋市本町駐車場管理規程（本項において、以下「管理規程」という。）については、改訂の必要が生じた場合にその都度改訂が行われている。管理規程の附則から確認できる改訂履歴は次のとおりであり、平成 28 年度までは頻繁に改訂が行われていたものの、平成 28 年 4 月 1 日の改訂を最後に、現在まで改訂は行われていない。

附 則

この管理規程は、平成 5 年 2 月 2 4 日から施行する。

附 則

この管理規程は、平成 6 年 1 0 月 1 日から施行する。

附 則

この管理規程は、平成 1 0 年 6 月 1 日から施行する。

附 則

この管理規程は、平成 1 0 年 1 1 月 1 4 日から施行する。

附 則

この管理規程は、平成 1 3 年 9 月 1 日から施行する。

附 則

この管理規程は、平成 1 5 年 6 月 1 日から施行する。

附 則

この管理規程は、平成 1 6 年 4 月 1 日から施行する。

附 則

この管理規程は、平成 1 6 年 7 月 1 日から施行する。

附 則

この管理規程は、平成 1 8 年 4 月 1 日から施行する。

附 則

この管理規程は、平成 1 8 年 8 月 1 日から施行する。

附 則

この管理規程は、平成 2 3 年 4 月 1 日から施行する。

附 則

この管理規程は、平成 2 4 年 5 月 1 日から施行する。

附 則

この管理規程は、平成 2 6 年 4 月 1 日から施行する。

附 則

この管理規程は、平成 2 8 年 4 月 1 日から施行する。

出典：船橋市本町駐車場管理規程

ここで、管理規程には駐車券の様式（第 1 号様式）や定期券の様式（第 3 号様式）

が定められているが、監査人が実際に本町駐車場を利用した際に受け取った駐車券を第1号様式と比較したところ、次のとおり相違していることが確認された。また、第3号様式には有効期間に「平成」と記載されているが、現在の年号は「令和」であることから、適時に管理規程が改訂されていない点は問題である。

【管理規程第1号様式】

第1号様式
No. _____

駐 車 券

入庫時間	
出庫時間	
タワー番号	1 ・ 2 ・ 3 ・ 4
ゲージ番号	
車両番号	

- 取扱時間 午前8時～午後12時まで
- 定期・泊利用の駐車時間帯
午後7時～翌日の午前8時30分まで
- 定期利用の時間帯
全日 午前0時から午後12時まで
昼間 午前8時30分から午後7時まで
夜間 午後7時から翌日午前8時30分まで
- 駐車券は必ずお持ち下さい。
- 場内では係員の指示に従って下さい。

船橋市本町駐車場
TEL 047-420-2110

出典：船橋市本町駐車場管理規程

【現在使用されている駐車券】

駐 車 券

2308-14 11:56

入庫時刻	
出庫時刻	
タワー番号	2 ・ 3 ・ 4
ゲージ番号	9
車両番号	

- 取扱時間 **8:00～24:00**まで
- 夜間定期・泊利用の駐車時間帯
19:00～翌日の8:30まで
- 昼間定期の駐車時間帯
8:30～19:00まで
- 駐車券は必ずお持ち下さい。
- 場内では係員の指示に従って下さい。

船橋市本町駐車場
TEL 047-420-2110

出典：監査人撮影

【結 果（意見）：道路計画課】

船橋市本町駐車場管理規程については、現在の運営実態との整合性を定期的に確認した上で、改訂が必要な項目がある場合には、適時に改訂するよう要望する。

③ 指定管理者の収支状況に係るモニタリングについて（意 見）

【現状・問題点】

本町駐車場の現指定管理者の指定管理業務に係る過去5年間（前指定期間を含む）の収支実績を確認したところ、毎年度人件費が増加傾向にあることが確認された。また、現指定期間である令和3年度と令和4年度の人件費について計画額と実績額を比較したところ、計画から大きくかい離していることが確認された。

【人件費の推移及び計画・実績差異】

人件費（業務委託費を含む）実績値の推移					
	H30	R1	R2	R3	R4
人件費	19,658,295	20,154,893	21,654,114	22,953,732	24,266,886
旅費交通費	1,142,232	1,094,251	1,097,572	1,130,614	1,280,058
法定福利費	1,894,266	1,931,701	2,682,787	2,546,151	2,835,598
業務委託費（シルバー）	1,340,735	736,860	692,910	916,571	1,008,871
業務委託費（事業団）	41,203	34,195	20,068	21,148	21,740
業務委託費（清美公社）	0	164,000	0	0	0
合計	24,076,731	24,115,900	26,147,451	27,568,216	29,413,153
人件費（業務委託費を含む）の計画・実績差異					
	R3	R4			
人件費合計（業務委託費を含む）					
計画	23,408,000	23,504,000			
実績	27,568,216	29,413,153			
差異	4,160,216	5,909,153			

出典：道路計画課提出資料に基づき監査人作成

このような人件費の当初計画を大きく超える増加の理由について、市所管課に対して、所管課として把握している内容を確認したところ、「最低賃金の値上がりに伴い、パートなどの人件費の増加が生じている。また、船橋都市サービス（指定管理者）の社員についても、勤務年数によって上昇するために人件費が加算される。」との回答を得た。

確かに、最低賃金の値上がりによる人件費の増加については、当初計画に織り込めなかったことは理解できるが、正社員の勤務年数の経過に伴う昇給については、当初計画に織り込まれて然るべきものであるため、計画額を大幅に上回る人件費が、施設管理に係る支出として計上されることについては違和感がある。

ここで、当初の計画を大幅に上回る人件費の増加理由が、現場スタッフの増員等、サービスの拡充を通じて市民の満足度向上に直接的に寄与する可能性のあるものであれば問題ないし、むしろ望ましいとも考えられる。しかし、例えば事務所長や主任といった肩書の管理人員に対する、当初の計画を上回る給与単価の上昇による人件費の増加は、市民の満足度向上に特段寄与しないものである。その上、指定管理者が基本的には駐車場利用料金の範囲内で施設の管理・運営を行うということを前提とすれば、当該人件費の増加によって他の経費を抑制せざるを得なくなってしまうことになる。例えば、修繕料を抑制せざるを得ないことになれば、適時に実施すべき修繕が後回しになり、結果として利用者満足を損なうことにもつながりかねない。

また、現状においては赤字が継続しているためにリスクが顕在化していないものの、指定管理者が計画を大幅に上回る人件費を計上することによって利益を圧縮することを所管課が容認してしまった場合には、船橋市への納付金の金額が不当に抑えられてしまうというリスクがある。

そもそも、管理人員の定期昇給であれば当初計画に織り込むことができるはずで

あり、本来であれば計画と実績の大きな差異として出てくるものではないはずである。指定管理者側の都合で給与水準を当初計画以上に増額するのであれば、指定管理者の自主財源で行うべきであり、駐車場利用料金を財源として充てるべきではない。所管課としては、指定管理者が維持管理業務を適切に実施するために、人件費とは別に押さえていた予算を、管理職の給与水準の増加のように利用者満足に直接的に寄与しない使途に流用されることのないように厳格にモニタリングを行う必要がある。

なお、収支に関する深度あるモニタリングを行うためには、指定管理者に提出を求める様式の変更を検討すべきであると考ええる。現在の収支実績報告書については、当年度の収支の月次の実績額と簡単な内容の記載にとどまっているが、これに加えて、年度の計画額と実績額を比較し、差異が大きい項目については差異原因を指定管理者に記載させる様式にすることが一例として考えられる。

【結 果（意見）：道路計画課】

指定管理業務に係る収支の状況については、計画額と実績額の詳細な差異分析が実施できるよう、指定管理者に提出を求める実績報告書の様式を見直すよう要望する。

④ 機械式駐車設備ハイルーフ車対応改修業務に係る支出負担行為について（指 摘）

【現状・問題点】

令和５年度に執行予定の２号機のハイルーフ車対応工事（正式な業務名は、船橋市本町駐車場機械式駐車設備ハイルーフ車対応改修業務。本項において、以下「本工事」という。）について、契約事務に係る資料を確認したところ、本工事は需用費の施設修繕料として予算化されており、同じ費目で支出負担行為がされていた。

【支出負担行為の概要】

件名	節	細節	支出負担行為額
船橋市本町駐車場機械式駐車設備ハイルーフ車対応改修業務	10 需用費	61 施設修繕料	124,850,000 円

出典：支出負担行為伺書

ただし、本工事は、単なる補修に止まらず、従来駐車することのできなかったハイルーフ車の駐車を可能にすることによって、駐車場の稼働率を向上させ、もって駐車料金収入の増大を図ることを主目的として実施する業務である。したがって、設備が破損した場合の修理程度のものではなく、比較的大規模な改修を行うことによって本町駐車場の価値及び効用を増加させることを期待して行う投資的な支出であるこ

とは明らかである。よって、本工事に係る支出は、維持補修費ではなく投資的経費（普通建設事業費）に当たると考えられるものであり、下記の「会計事務の手引」の記載に鑑みても、需用費ではなく工事請負費として支出負担行為を行うことが適当であると考えられる。

【修繕料と工事請負費に係る会計事務の手引の記載】

節及び細節	説明
10 需用費 61 施設修繕料 62 その他修繕料	市が所有する家屋、設備、備品、物品等の修繕又は部品交換等に要する経費です。 「修繕」とは、設備や物品が破損した場合に材料や部品等を使用しながら復旧させることを目的としたものであり、「役務の提供」（人的サービス）と「部品等」によって構成されます。 類似するものに「役務費」がありますが、役務費がサービスの提供のみに着目するのに対し、修繕料は部品等を使用しながらサービスを提供する点で相違がみられます。 注1：備品購入費にて支出したものの修繕は、原則として「その他修繕料」にて支出します。 注2：内訳に「技術料」や「出張費」が含まれている場合は、これらも含めて修繕料として支出できます。 <参考> 工事請負費：比較的大規模な修理や改築によって、当該本体の積極的な価値及び効用を増加させます。 消耗品費：実際には手間を伴わない状態での修繕や部品の購入
14 工事請負費	土地、工作物等の造成又は製造及び改造の工事、工作物等の移転及び除去の工事等に要する経費を支出する場合の科目です。 <参考> 修繕料：工作物の位置及び形状は原則として変えずに行われる工作に対して支払われる経費 工事請負費：建造物、工作物等の新築、増築、移改築など工作物そのものの位置あるいは形状を変更することに対して支払われる経費 注：公共事業の物件移転について、通常は市が補償金を支出して所有権者に移転させる形態をとりますが、所有権者の希望により市が直接移転工事を施行した場合は本節より支出します。

出典：会計事務の手引に基づき監査人作成

ここで、市所管課にハイルーフ車改修工事を修繕料として支出負担行為を行った理由について確認したところ、「ハイルーフ化されたものの、駐車場自体の形状を変えず、同様設備への入れ替えであるため、需用費施設修繕料とした」とのことであり、これは、所管課で検討し財政課とも過去の執行事例を踏まえ協議して導かれた結論であるとのことであった。

この点、「駐車場自体の形状」を変えていないとのことであるが、ハイルーフ車が進入できるように壁を一部削って侵入口を高くしていることを勘案しても、形状がまったく変わっていないとは言えず、単なる「同様設備への入れ替え」ととどまらないことは明らかである。仮に、単なる同様設備への入れ替えを意図していたというのであれば、高額な工事費を支出してハイルーフ化にする必要などなく、支出の正当性が疑われることになる。したがって、今回の支出が、駐車場設備の価値及び効用を増加させるという点に反論の余地はないと考えられる。

そうであれば、今回の支出については、単なる維持補修ではなく、資本的支出や投資的経費といった性質が認められるため、工事請負費が適当ということになる。この点について、財政課は、地方財務実務提要において「工事請負費と修繕料の差異についてはおのおの地方公共団体において実情を勘案して自主的に決めて差し支えない」と規定されていることを理由に、需用費施設修繕料とすることについて問題ないと主張している。しかし、今回の工事が、単なる維持補修に止まらず、従来駐車することのできなかったハイルーフ車の駐車を可能にすることによって、駐車場の稼働率を向上させ、もって駐車料金収入の増大を図ることを意図して実施する事業であるという「実情を勘案」するのであれば、前述の論理展開から自ずと工事請負費とすることが適当であるという結論に至ってしかるべきであり、あえて工事請負費よりも修繕料が適当であるとする合理的な理由は認められない。

また、財政課は、「地方自治法施行令においては、節区分の定めを設けているものであり、それぞれの節区分の説明はされていない」ことを理由に、修繕料とすることは問題ないと主張している。しかし、ありとあらゆる経済的取引のあり方を事前に想定して細かな取引の態様の一つ一つについてどのように処理することが適当かということを法令等によって定めることは事実上不可能であることから、法令等に定める基準は原則主義的にならざるを得ない。だからこそ、個々の取引についてどのように会計処理するかについては、職員が都度、取引の実態を判断し、「慎重に検討」した上で決定する必要があるものである。したがって、そのようなプロセスを経ない、または、そのようなプロセスを経た結果が適当でないということであれば、法令等の運用の仕方が不十分または不適切であるという理由で、監査上は指摘とせざるを得ない。

なお、財政課によれば、「会計事務の手引」については、参考資料程度の位置付けとのことであるが、前述のとおり法令等の規定が原則主義的にならざるを得ないか

からこそ、実際に会計に関する事務を行うに当たっては、職員による実態判断の拠り所となるガイドラインのようなものが実務上は求められるのである。「会計事務の手引」はそのような実務上の要請に沿って、会計課がこれまでに幾多の研究を重ねて発行しているものであり、法令等の趣旨を十分に斟酌した非常に重要な規程であると理解しており、船橋市の会計に関する事務を行う上では一定の規範性を有する規程であると理解している。そのため、合理的な理由なく「会計事務の手引」に準拠していない事務については、法令等の運用の仕方が不十分または不適切であるという理由で、監査上は指摘とせざるを得ない。

【結 果（指摘）：道路計画課】

支出負担行為を行うに当たっては、取引の経済的実態を正しく把握した上で、「会計事務の手引」等のマニュアルを適宜参照の上、適正な支出負担行為のあり方を慎重に検討されたい。

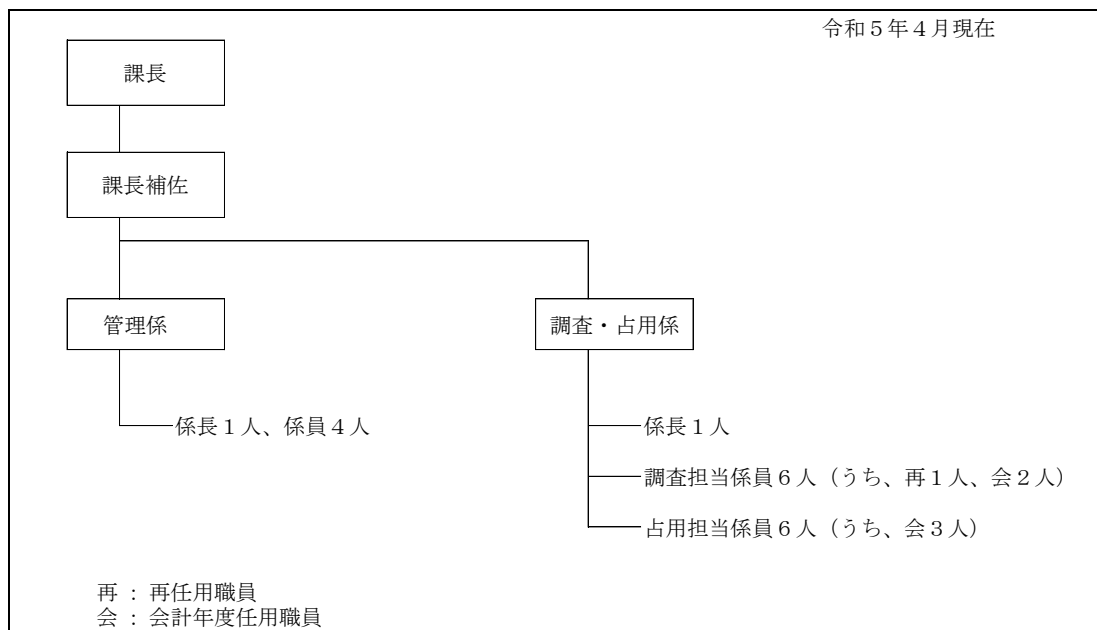
Ⅱ 道路管理課の監査結果について

1. 概 要

(1) 組織及び人員

令和5年4月現在の道路管理課の組織及び人員は次のとおりである。

【組織図】



出典：道路管理課提出資料

(2) 所掌事務・事務分担

① 所掌事務

道路管理課の所掌事務は次のとおりである。

【所掌事務】

- ア. 道路の認定、廃止及び変更に関すること。
- イ. 道路台帳の整備及び保管に関すること。
- ウ. 道路の車両制限等に関すること。
- エ. 土砂採取運搬に関すること。
- オ. 道路財産の取得、管理及び処分に関すること。

- カ．道路の地積及び境界に関すること。
- キ．道路占用の許可及び占用料に関すること。
- ク．道路占用工事の連絡及び調整に関すること。
- ケ．道路管理者以外の者が行う工事の承認に関すること。
- コ．船橋駅北口広場管理運営委員会に関すること。
- サ．放置自動車に関すること。

出典：船橋市事務分掌規則に基づき監査人作成

② 事務分担

令和５年４月現在の道路管理課の職員の事務分担は次のとおりである。なお、会計年度任用職員は含んでいない。

【個人別事務分担表】

係・班 等名	職名	職種	事務分担
—	課長	土木	課内事務の掌理
—	課長補佐	土木	課長の補佐
調査・ 占用係	主査	土木	個人申請による道路境界確定業務、道路管理システムの運用・管理、その他委託に関する業務
調査・ 占用係	主査	土木	個人申請による道路境界確定業務、法定外公共物（赤道）の譲与申請、筆界特定制度に関する業務
調査・ 占用係	主査	一般事務	調査・占用係内事務の掌理
管理係	係長	一般事務	管理係内事務の掌理
管理係	主任主事	一般事務	庶務業務、関係機関・関係課協議事務、経年変化修正業務、特殊車両通行許可、苦情要望対応
管理係	主任主事	一般事務	寄付受入業務、用途廃止・用途変更及び土地交換に関する業務、経年変化修正業務、市道認定業務、苦情要望対応
管理係	主事 (２級)	一般事務	道路管理システムの運用・管理、関係機関・関係課協議事務、経年変化修正業務、放置車両対応、ホームレス対応、苦情要望対応
管理係	主事 (１級)	一般事務	国・県への報告、所管換え業務、寄付受入業務、経年変化修正業務、特殊車両通行許可、苦情要望対応
調査・ 占用係	副主査	一般事務	千葉県企業局・習志野市企業局・京葉瓦斯㈱枝管・東京電力・NTTに関する申請受付・許可全般、占用料改訂関係、【任】予算に関する業務（道路工事連絡調整協議会）、【任】予算に関する業務（北口広場管理運営委員会）

係・班 等名	職名	職種	事務分担
調査・ 占用係	主任主 事	一 般 事務	個人申請による道路境界確定業務、市内の基準点管理、原材料の発注・管理、確認書のマイクロ化
調査・ 占用係	主事 (2 級)	一 般 事務	道路法第 24 条施行承認及び第 32 条（排水、開発行為関係）、道路側溝接続に関する申請受付・許可全般、道路管理システムの運用・管理、路上販売禁止啓発路面シート等委託、【任】予算に関する業務（道路工事連絡調整協議会）、【任】予算に関する業務（北口広場管理運営委員会）
調査・ 占用係	主事 (2 級)	一 般 事務	京葉瓦斯(株)本管・道路法第 32 条（上空）・市の下水道工事に関する申請受付・許可全般、駅前広場使用承認、緊急工事施工承認、【任】予算に関する業務（道路工事連絡調整協議会）、【任】予算に関する業務（北口広場管理運営委員会）
調査・ 占用係	副主査 (再短)	土木	道路境界確認書発行業務、窓口対応

注：表中の【任】は任意団体を指す。

出典：道路管理課提出資料に基づき監査人作成

（３）道路管理システムの概要

① 道路管理システムについて

道路管理者が道路法第 28 条の規定により、調製し保管している道路の調書及び図面のことを道路台帳という。

船橋市では、平成 26 年度において、全ての図面の適正な調製を可能とする道路管理システムを構築し、道路台帳として調製、保管している。

道路管理システムの全体構成及び機能は次のとおりである。

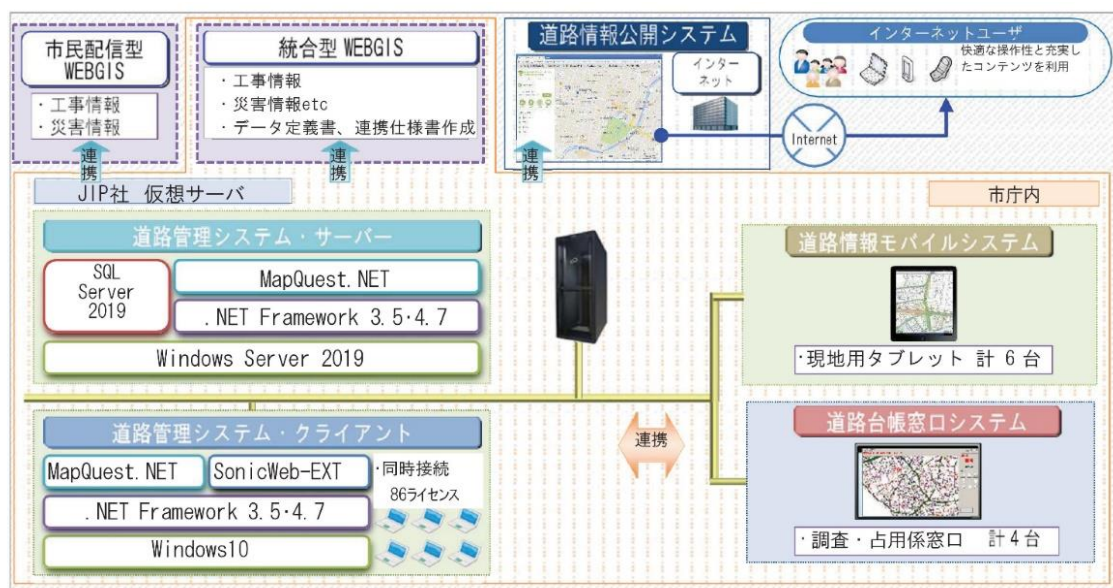
【システムの全体構成】

システム名	役割	台数
道路管理システム	道路台帳管理・境界管理・敷地管理・基準点管理・占用許認可管理・認定外公道管理・工事情報管理等を行うためのシステムで、部門職員が共通して利用し、道路管理情報を蓄積・共有するためのシステム	同時接続 86 ライセンス
道路台帳窓口システム	道路管理システムで管理される情報のうち、窓口端末による住民/事業者向けの情報照会のためのシステム	専用端末 4 台
道路情報モバイルシステム	道路管理システムで管理される情報を活用し、職員の現地調査時において利活用するシステム（LAN 接続対象外）	専用端末 6 台

システム名	役割	台数
道路情報公開システム	道路管理システムで管理される情報のうち、インターネットを通じて、広く情報を公開するためのシステム	クラウドサービス

出典：道路台帳等更新計画書 2020 年 3 月 10 日に基づき監査人作成

【道路管理システムの概要】



出典：道路管理課提出資料

② 道路情報公開システム及び道路管理システムの委託事務について

船橋市では、船橋市道路情報公開システムを市のホームページ上に公開し、道路認定網図、基準点配置図、道路境界確定図、道路台帳図、道路現況図の確認及び出力ができるようにしている。

それぞれの図面及び役割は次のとおりである。

帳票名	役割
道路認定網図	市道（認定路線）の確認ができる
基準点配置図	市管理の基準点が存在する箇所を確認できる
道路境界確定図	境界確定箇所や境界点の情報を確認できる
道路台帳図	市道の認定区域を確認できる
道路現況図	市道上の地物や道路縁の現況を確認できる

出典：船橋市ホームページに基づき監査人が作成

【道路台帳調書の例】

出典：船橋市ホームページ

なお、道路台帳の維持に関する予算額及び決算額の過去３年度の推移は次のとおりである。

出典：道路管理課提出資料に基づき監査人作成

94

【委託料に関する委託業務の内訳】

委託名	予算現額（円）	決算額（円）
船橋市基準点復旧業務委託	6,500,000	4,840,000
経年変化修正業務委託	86,600,000	82,982,736
道路管理システム運用支援・保守	1,670,000	1,595,000
道路管理システム地図データセットアップ委託	1,600,000	1,595,000

出典：道路管理課提出資料に基づき監査人作成

【使用料及び賃借料に関する委託業務の内訳】

委託名	予算現額（円）	決算額（円）
道路台帳等のオープンデータ化に伴うクラウドサービス利用料	1,980,000	1,980,000
調整	6,000	0

出典：道路管理課提出資料に基づき監査人作成

2. 手 続

業務委託契約書、道路占用許可申請書等の関連書類一式を入手し、閲覧、突合、分析及び質問等の必要と考えられる監査手続を実施することにより、当該事務手続の合規性と効果的、効率的な実施状況を検証した。

3. 結 果

上記の監査手続を実施した結果、次のとおり、指摘事項及び意見を述べることとする。

（１）道路台帳について

道路法第28条第1項においては、道路管理者は、道路台帳を調製し、これを保管しなければならない旨が規定されている。また、道路法施行規則第4条の2においては、次のとおり、道路台帳に記載すべき項目が規定されている。

（道路台帳）

第四条の二 道路台帳は、調書及び図面をもつて組成するものとする。

2 調書及び図面は、路線ごとに調製するものとする。

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

ここで、市所管課が管理している道路台帳を閲覧したところ、次のような調製及び保管上、問題と考えられる事項が発見された。

① 主要な占用物件（ライフライン等）の記載について（指 摘）

【現状・問題点】

道路法施行規則第4条の2第3項第13号によると、道路台帳において、軌道その他主要な占用物件の概要の記載をしなければならない旨が規定されている。

軌道その他主要な占用物件の概要とは、平成30年4月4日に国土交通省道路局から通達された事務連絡によると、主要な占用物件には、少なくともライフライン物件（電気、ガス、通信、水道、下水道、地下鉄等）が含まれると記載されている。同事務連絡によると、主要な占用物件の記載について、道路管理者の管理事務を適切に遂行する観点から、道路台帳における調書及び図面に主要な占用物件に関する記載を行い、事務の処理に遺漏の無いようにと通知されている。

市所管課が作成している道路台帳を閲覧したところ、主要な占用物件の記載がなかった。また、市所管課がインターネットで公開している道路情報公開システムの図面においても、主要な占用物件の記載がなかった。

これについて、市所管課に質問したところ、道路情報公開システムでは、軌道その他主要な占用物件に関する情報を公開していないが、市所管課内部では、道路管理システムに組み込まれている図面等を調製し、軌道その他主要な占用物件に関する

情報を表示することはできるとの回答を得た。また、軌道その他主要な占用物件を道路情報公開システム上に公開した場合には、船橋市の管理する道路に関する情報が多くなり、当システムを利用する利用者の利便性低下につながるとの回答を得た。

さらに、道路台帳に記載が求められている軌道その他主要な占用物件は、国からの通達があるものの、記載の具体例を国から明示されておらず、市所管課が委託業者を通じて他団体に同様の事例があるか確認したが主要な占用物件を記載している事例は見当たらなかったことから、軌道その他主要な占用物件を記載していないとのことであった。

上記のような理由があるものの、道路台帳に記載が求められている軌道その他主要な占用物件について、道路台帳に記載がないことは、結果的に、合規性の問題があると考ええる。

一方で、軌道その他主要な占用物件を図面等に記載することで情報過多となり利用者の利便性低下につながる可能性についても理解できる。この点、東京都においては、道路台帳作成要領を作成しており、その中で、軌道その他主要な占用物件について次のとおりに記載している。

【東京都における軌道その他主要な占用物件】

- 1 1－2 記載する占用物件等について（参照：表－7 記載する占用物件等）
- （１）本管・支管・露出物等を記入する
 - （２）通信ケーブル等の重要な物件はすべて記入する
 - （３）道路の車道部分を横断する物件はすべて記入する
 - （４）下水道の取付管及び管外径 80 mm 未満の供給管は、車道横断管以外記入しない
 - （５）その他地下鉄、歩行者専用地下道等の構造物を記入する

表－7 記載する占用物件等

管種等	道路区分		車道		歩道	
			縦断	横断	縦断	横断
本管・支管・露出物等			○	○	○	○
通信ケーブル等重要物件			○	○	○	○
供給管 80 mm 以上			○	○	○	○
供給管 80 mm 未満				○		
下水道取付管				○		
地下鉄・歩行者地下道等			○	○	○	○

出典：東京都 道路台帳作成要領（併録）道路台帳平面図の電子納品の手引（平成 24 年 4 月）に基づき監査人作成

このように一定の基準を設けた上で、主要な占用物件をインターネット上に開示することは、道路情報公開システムの利用者にとっても有用であると考ええる。

【結 果（指摘）：道路管理課】

道路台帳には、軌道その他主要な占用物件を記載する必要がある。この点、記載すべき項目は、全ての占用物件ではなく、主要な占用物件であることから、市所管課として、道路台帳の使用者における利便性を考慮した上で、道路台帳に記載する一定の基準を検討し、その検討結果を基に主要な占用物件を記載されたい。

② 道路台帳のフォーマットについて（意 見）

【現状・問題点】

道路法施行規則第4条の2第3項第15号の規定によると、道路台帳には協定利便施設の概要の記載が求められている。

協定利便施設は、道路法第48条の37第1項第1号によると、利便施設協定の目的となる道路外利便施設をいう。なお、道路法第48条の37は、利便施設協定の締結等として次のとおり規定している。

（利便施設協定の締結等）

第四十八条の三十七 道路管理者は、その管理する道路に並木、街灯その他道路の通行者又は利用者の利便の確保に資するものとして政令で定める工作物又は施設を設けることが当該道路の構造又は周辺の土地利用の状況により困難である場合において、当該道路の通行者又は利用者の利便の確保のため必要があると認めるときは、当該道路の区域外にあるそれらの工作物又は施設（以下この項において「道路外利便施設」という。）について、道路外利便施設所有者等（当該道路外利便施設の所有者又は当該道路外利便施設の敷地である土地（建築物その他の工作物に道路外利便施設が設けられている場合にあつては、当該建築物その他の工作物のうち当該道路外利便施設に係る部分のもの）の所有者若しくは使用及び収益を目的とする権利（臨時設備その他一時的に使用する施設のため設定されたことが明らかなものを除く。）を有する者をいう。次項及び第四十八条の三十九において同じ。）との間において、次に掲げる事項を定めた協定（以下この節において「利便施設協定」という。）を締結して、当該道路外利便施設の管理を行うことができる。

- 一 利便施設協定の目的となる道路外利便施設（以下「協定利便施設」という。）
- 二 協定利便施設の管理の方法
- 三 利便施設協定の有効期間

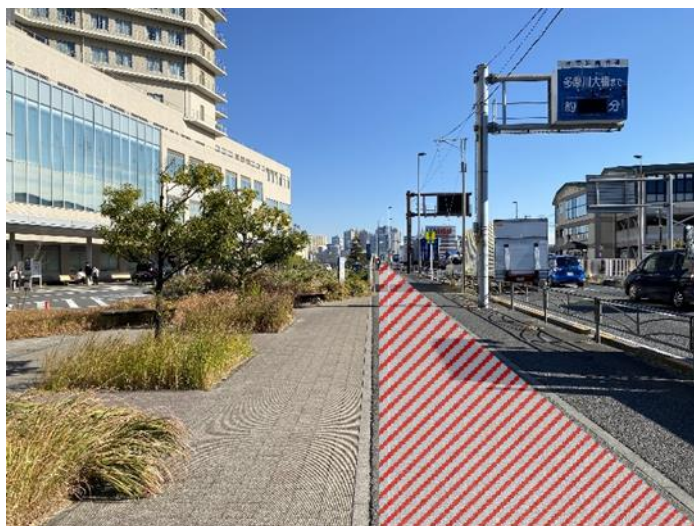
- 四 利便施設協定に違反した場合の措置
 - 五 利便施設協定の掲示方法
 - 六 その他協定利便施設の管理に関し必要な事項
- 2 利便施設協定については、道路外利便施設所有者等の全員の合意がなければならない。

協定利便施設は、道路法第 48 条の 37 第 1 項第 1 号によると、道路管理者が道路外利便施設所有者等と協定を結ぶことにより、道路区域外にある道路外利便施設所有者等が所有する施設を道路管理者が管理することができるようになる施設をいう。

この利便施設協定を締結することによるメリットは、道路管理者においては、道路に工作物等を設け道路を拡幅したりすることなく工作物等がもたらす効果を確保できる点が挙げられ、道路外利便施設所有者等においては、道路外利便施設の管理に関する費用を軽減できることが挙げられる。

道路外利便施設の例として、横浜市にある一般国道 1 号横浜東部病院前通路を記載する。当道路外利便施設では、道路（歩道）と建築物敷地の間にある斜線で示した通路を指す。

【道路外利便施設（斜線）】



出典：監査人撮影

このような利便施設協定が締結された場合には、市所管課は、道路台帳において、その内容を記載する必要がある。この点、道路法施行規則において、道路台帳の様式第四（第四条の二関係）として協定利便施設の概要の項目が規定されている。

現在、船橋市では、道路台帳の調書更新は、道路台帳等経年変化修正業務委託契約を委託業者と締結し、委託業者と市所管課との間で打合せを行った上で、適宜、

見直しがなされている。

しかし、道路台帳を閲覧した際に、船橋市が作成している道路台帳において、協定利便施設に関する項目がないことが判明した。この点、市所管課に質問したところ、船橋市では、道路外利便施設に関する協定を令和４年度まで締結したことがなかったため、委託業者との話し合いの中で、協定利便施設の項目を記載していなかったとのことであった。

この点、船橋市が利便施設協定を締結した場合、協定利便施設の概要を道路台帳に記載することになるが、現在の道路台帳では、協定利便施設の概要の項目が無いため、その他特記すべき事項に記載せざるを得ない。道路台帳のその他特記すべき事項への記載内容には、道路区域の決定、路線変更等の記載及び当事象が生じた年月日が記載されているが、協定利便施設の概要を記載した場合には、情報が混在し、道路台帳利用者の利便性が低下するおそれがあると考ええる。

【結 果（意見）：道路管理課】

道路台帳利用者の利便性を高めるためにも、現在使用している道路台帳において、協定利便施設の概要の項目を設けることを要望する。

（２）道路台帳等経年変化修正業務委託について

道路台帳等経年変化修正業務委託（本項において、以下「経年変化修正業務委託」という。）の概要は次のとおりである。

業務委託名	道路台帳等経年変化修正業務
業務実施場所	船橋市全域
業務実施期間	令和４年４月１日から令和５年３月３１日
業務概要	道路法に基づく道路管理者として、船橋市が維持・管理・運用している対象業務の基礎的な資料を適切な品質及び制度、情報量を具備した図面データやその他データとして取得・更新を行う。

出典：道路管理課提出資料に基づき監査人作成

経年変化修正業務委託では、委託業者が台帳図等及び敷地構成図データ更新、施設台帳データ更新、GISデータ更新等の業務を実施する。

委託業者が船橋市に提出した作業計画書に基づく、作業を実施する際の流れは次のとおりである。

【経年変化修正業務の流れ】

1. 全体計画
2. 選別協議事前準備作業
3. 市との打ち合わせ・協議
4. 現地調査
5. データ等の更新業務
6. 成果品の取りまとめ
7. 成果品の提出

出典：道路管理課提出資料に基づき監査人作成

選別協議事前準備作業では、船橋市が抽出した経年変化対象箇所データのに対し、「選別協議事前準備作業要領」を基に属性及びファイリングデータを確認の上、資料整理、補正数量の算出を行う。当該補正数量の算出は、原則として四半期の都度実施し、その結果は、補正数量・手法報告書（以下、「補正数量報告書」という。）に取りまとめ、船橋市に報告している。

以下、道路台帳等経年変化修正業務の委託事務において、発見した事項を記載する。

① 打合せ議事録の未作成について（意見）

【現状・問題点】

船橋市が委託業者と締結した道路台帳等経年変化修正業務仕様書（本項において、以下「仕様書」という。）には、全体計画、選別作業及び協議に関して、次のとおり記載があった。

【仕様書】

第9条 全体計画、選別作業及び協議

1 全体計画

（1）業務の着手時においては、発注数量に対する作業実施計画書を作成し、市の承認を得るものとする。

（中略）

2 選別作業及び協議

（1）受注者は、業務期間中に実施される経年変化抽出処理により道路管理システムから抽出された道路台帳等の経年変化修正対象となる全ての業務データに対し、1件ごとに属性及びファイリングデータ等を確認し、第5条(2)の表の種別ごとに分類した上で資料整理、数量算出を行うこと。また、受注者のみで判断が困難

な場合は、市と協議を実施し、第5条(2)の表の種別の判断を行うこと。(中略)

(2) 前項にて算出した数量を「補正数量報告書」に取りまとめる。なお、「補正数量報告書」については原則四半期ごとに取りまとめることとする。ただし、市からの特別な指示があった場合はこの限りではない。

(3) その他の打ち合わせは、必要に応じて適宜実施するものとし、打合せの際には必ず打合せ議事録を作成し、市の承認を得ること。また、電話、電子メール等での打ち合わせにおいても同様の措置を講ずるものとする。

出典：道路台帳等経年変化修正業務仕様書に基づき監査人作成

これに対して、委託業者から提出された業務計画書には、打合せ・協議に関して次のとおり記載があった。なお、見積書によると、打合せ・協議は年4回実施することとされている。

【業務計画書】

3-1-3. 打ち合わせ・協議など

打ち合わせにおける決定事項等は打ち合わせ記録簿を作成し、以下の手順に則り打ち合わせ記録簿交わしを行う。

- ①当社より船橋市へ打ち合わせ記録簿提出（メール添付送信）
- ②船橋市による確認及び修正
- ③船橋市の内部決裁処理
- ④船橋市から当社の打ち合わせ記録簿返信（メール添付送信）
- ⑤当社による内容確認

問題なしの場合は、次回打ち合わせ等で来庁する際に管理技術者の印を持参し、船橋市の議事録原本に押印した上で写しを受諾者が受領する。

問題ありの場合は、船橋市へ報告ののち協議し、必要に応じて修正（訂正印等）する。両者の合意がとれた段階で、次回打ち合わせ等で来庁する際に管理技術者の印を持参し、船橋市の議事録原本に押印した上で写しを受諾者が受領する。

出典：業務計画書に基づき監査人作成

そこで、実際に委託業者から提出された打合せ議事録の提出を市所管課に求めたところ、打合せ議事録は令和4年5月20日に実施した初回打合せのみ受領しており、第2回から第4回以降は受領していないことが判明した。

この点について、市所管課に質問したところ、第2回から第4回の打合せは、船橋市が抽出した経年変化対象箇所のデータに基づき、市所管課と委託業者が、協議した結果作成した「補正数量報告書」を基に作業を実施しているため、特段、打合せ議事録は作成していないとのことであった。

業務計画書に記載のある委託業者から提出される書類は、市所管課内で回付される書類であり、打合せ議事録を入手していない事実は、本来回付されるべき時期に発見されるべきであり、市所管課の内部統制が有効に機能していなかったと考えられる。

【結 果（意見）：道路管理課】

打合せ・協議の実施の都度、議事録を委託業者に作成させ、提出させる事務を徹底するよう要望する。

② 実績工数の妥当性の検証について（意見：2件）

【現状・問題点】

経年変化修正業務委託は総価契約ではなく作業種別ごとの単価契約で予定数量を算出し、委託業者と契約を締結している。

委託業者から提出があった令和4年度船橋市道路台帳等経年変化修正業務に係る見積書（本項において、以下「見積書」という。）を閲覧し、過年度の見積額と比較したところ、道路台帳の新規認定・路線変更、路線廃止・区域変更等以外の「その他」（全体計画、打合せ・協議（年4回）、GISデータ更新、認定関係図書）の項目の金額が令和4年度において大幅に増加していることが判明した。

【「その他」の項目の金額推移】

種別	作業内容	予 定 数量	令和2年度 (円)	令和3年度 (円)	令和4年度 (円)
全体計画		1式	223,000	227,400	331,900
打合せ・協議(年4回)		1式	1,069,000	1,091,000	4,543,100
GISデータ更新	GISデータ更新 (上記以外のデータ更新を含む)	1式	844,000	861,500	3,078,000
認定関係図書	調書・会議資料・ 告示資料・網図更新・ 関係機関への報告資料作成等	4回	488,000	489,100	617,900

出典：道路管理課提出資料に基づき監査人作成

また、特に金額の増加幅が大きい「打合せ・協議（年4回）」についての積算の内

訳は次のとおりであった。なお、「打合せ・協議（年４回）」については、予定数量に基づく見積額と同額の支払が行われている。

【令和４年度における選別作業及び協議（年４回）に関する数量及び金額】

種別	直接人件費			機械経費	材料費	通信運搬費	合計	諸経費 込× 1.45	左単価 (人件費 上昇分) ×1.016
	測 量 技 師 補	測 量 助 手	測 量 補 助 員						
	29,700 円/人	29,500 円/人	23,400 円/人						
打合せ・ 協議（年 ４回）	28 人	33 人	40 人	2.5%	5.0%	5.0%	3,083 千円	4,471 千円	4,543 千円
	831 千円	937 千円	936 千円	68 千円	137 千円	137 千円			

出典：見積書に基づき監査人作成

ここで、令和４年度において行った打合せ・協議について、予定工数に対する実績工数を比較するために、市所管課に実績工数について質問したところ、予定工数と実績工数を比較しておらず、実績工数は把握していないとの回答があった。

この点、市所管課が、見積工数と実績工数について十分に検討することなく、見積書に記載されている予定数量及び単価に基づいて、委託業者が作成した請求書金額で支払を行っていることは、委託業者が実施した内容が見積りに沿った内容であったのか、また、その成果が、仕様書で設定した要求基準を満たしているか等の検証ができない点で問題があると考ええる。

また、打合せ・協議について言えば、単価契約でありながら、１年分をまとめて「１式」としている点について問題がある。打合せ・協議については、例えば、予定数量を「１回」とした上で、打合せ・協議の実施の都度、出席者や所要時間等を記録した議事録を委託業者に作成させ、提出させる事務を徹底させることで、見積数量と実績数量の比較が容易になり、打合せ・協議に要する人件費等の金額の透明性が担保されることになると考えられる。

【結 果①（意見）：道路管理課】

見積書に記載の各項目について、実績工数の報告を委託業者に依頼し、予定工数と実績工数を比較した上で、当初見積りの予定数量・工数の適切性について十分に検討し、翌年度以降の見積金額の検討に活かすよう要望する。

【結 果②（意見）：道路管理課】

予定数量を「１式」としている作業種別については、より客観的かつ観察可能な単位数量を用いて、委託金額の積算の透明性を確保するために見直しを行うよう要望

する。

③ ベンダーロックインの状況下における価格交渉について（意見）

【現状・問題点】

経年変化修正業務の契約は、地方自治法施行令第167条の2第1項第2号の定めに基づき、随意契約となっている。契約関係書類によると、随意契約の理由は、「道路台帳初期データ整備及び道路管理システム構築業者のノウハウと実績を活用しなければ、本業務委託外で作成された船橋市道路台帳図との継続性や整合性を担保することが難しく、また、現在運用中である道路管理システムへのデータ搭載作業が困難であるため」と記載があった。いわゆるベンダーロックインの状態に陥っていると言える。

ここで、経年変化修正業務の委託業者は、船橋市の道路管理システムを開発してから、システム保守等を継続的に受託しているが、システム開発後から令和4年度に至るまでの経年変化修正業務に関する業務委託費の推移を示すと次のとおりである。

【経年変化修正業務に係る予算額・決算状況等の推移】

①道路台帳等経年変化修正業務

年度	予算（円）	決算（円）
平成29年度	72,600,000	72,016,800
平成30年度	62,700,000	64,698,782
令和元年度	66,700,000	67,991,022
令和2年度	69,400,000	66,394,504
令和3年度	71,600,000	74,240,395
令和4年度	86,600,000	82,982,736

※

※ 平成29年度は初回の経年変化修正業務のため、平成28年度分を一部含む

②市道路線認定調書・網図作成委託

年度	予算（円）	決算（円）
平成29年度	8,424,000	5,152,228
平成30年度	経年変化修正 業務に併せて 計上	
令和元年度		
令和2年度		
令和3年度		
令和4年度		

出典：道路管理課提出資料に基づき監査人作成

市所管課が委託業者に支払う委託費は、令和3年度までは、測量人件費の上昇分があることを受けて、毎年度予算に人件費上昇分を反映していたものの、経年変化修正に係る各作業種別の単価については基本的に変更がなかったため、委託料の大幅な増加はなかった。

しかし、令和4年度の予算金額は、令和3年度以前と比較し大幅に増加している。具体的には、前項で記載した「その他」の項目の金額が増額していること、新規の作業種別として「確定図データ更新業務におけるデータ更新準備」を追加していること、直接費に一定の金額を乗じて計算される間接費が増額している。

この大幅増額の背景には、令和2年度頃から、委託業者より人件費の高騰等を理由として現在の委託金額では、今後、業務を受託することが難しい旨の申出が市所管課にあったことがある。

市所管課では委託金額の見直しに先立って、道路台帳システムの変更の可能性についても検討しているが、新たにシステムを構築し経年変化修正を行う場合には、システム構築に多額の費用がかかること及び新システムの稼働までの間に経年変化修正必要箇所が累積が生じることで、道路法違反の状態になってしまうことや行政サービスの低下につながるおそれがあることが懸念された。その結果、市所管課では、経年変化修正費用の単価の見直しに応じることが適当であるとの結論に至った。

また、市所管課によると、当初は委託業者が1億円を超える見積りを提出してきたが、市所管課が作業内容や人工の精査を行い、他団体における業務委託の実態や他業者からの見積りを参考にした上で、1年程度の時間をかけて交渉を行った結果、令和4年度の予算金額に落ち着いたとのことである。しかし、監査の過程において、単価の見直しのあった全ての項目について、市所管課が委託業者から積算の裏付けとなるデータを提示させ、内容を検討しているという事実を確認することはできなかった。

システム開発から携わった委託業者がシステムの保守及び更新を行っている現在の状況は、他の事業者に依頼することと比較し、円滑に作業を進められることから、作業時間を抑制することができ、かつ比較的安価に抑えることができるメリットが考えられる。しかし、いわゆるベンダーロックインの状態に陥っていることから、船橋市が増額交渉に応じないこと等の理由によって現在のシステム業者が離反した場合には、新たなシステムを構築する必要がある、多額なコストが発生するリスクがあることから、相対的に価格交渉力が弱くなってしまうというデメリットがある。船橋市が令和4年度において大幅な委託料の増額を受け入れざるを得なかったのも、ベンダーロックインの状態に陥っていることが主な要因の一つである。

しかし、主導権を持った価格交渉を行うことが難しい中においても、見積書に記載の作業種別、工数及び金額が過去の実績を考慮した上でも妥当であるか、また、

委託業者が新規の作業種別として提示した内容が妥当であるか、さらに、諸経費として見込んでいる間接費の金額が実績と比較して妥当であるかといった点については、委託業者の側に説明責任があるのだから、市所管課としては、委託業者から積算の裏付けとなるデータを提示させ十分な説明を求めた上で、批判的な検証を行い、粘り強く交渉を行う必要がある。

【結 果（意見）：道路管理課】

いわゆるベンダーロックインの状態であり、市所管課が委託業者との契約において主導権を持った価格交渉が難しい状況であっても、委託業者から提出された見積書の内容を精査の上、新規の作業種別や根拠が不明確な項目等があれば、委託業者に合理的な説明を求めるよう依頼した上で、委託業者が提示した見積書を批判的に検証するよう要望する。

（３）基準点復旧作業業務委託について

① 行政情報流出防止対策について（指摘：１件、意見：１件）

【現状・問題点】

市所管課では、基準点復旧作業業務契約を令和４年７月１日に締結している。委託契約の内容は次のとおりである。

【業務委託契約の内容】

業務委託名	業務実施期間	契約金額 (円)
基準点復旧作業業務	R4/7/4～R4/10/31	4,840,000

出典：業務委託契約書に基づき監査人作成

業務委託契約書及び業務計画書を閲覧し、業務計画書との整合性を確認した際に、業務委託契約書で要求されている業務計画書に記載すべき項目と実際に提出された業務計画書の項目に相違があることが判明した。

具体的には、情報管理責任者を記載し、行政情報流出防止対策に関する事項を業務計画書に記載すべきところ、それらに関する記述が無かった。

なお、委託契約書に記載されている内容は次のとおりである。

【委託契約書】

第 13 条 業務計画書

中略

2. 業務計画書には、契約図書に基づき下記事項を記載するものとする。

- (1) 業務概要
- (2) 実施方針
- (3) 業務工程
- (4) 業務組織計画
- (5) 打合せ計画
- (6) 成果品の内容、部数
- (7) 使用する主な図書及び基準
- (8) 連絡体制（緊急時を含む）
- (9) 使用する主な機器
- (10) その他

(2) 実施方針又は(10)その他には、第 31 条個人情報の取り扱い、第 32 条安全等の確保及び第 35 条に関する行政情報流出防止対策に関する事項も含めるものとする。

出典：業務委託契約書

これに対し、業務計画書に記載されている内容は次のとおりであった。

【業務計画書（実際の実施方針）】

2. 実施方針

2.1 【作業計画】

2.2 【現地踏査】

2.3 【選点】

2.4 【基準点埋標】

2.5 【2 級基準点測量（再設）及び 3 級基準点測量（再設）】

2.6 【成果検定】

（中略）

11. その他

- ・使用機器検定証明書
- ・電算プログラム証明書/コピー証明書

出典：業務計画書

この点、市所管課が、委託業者における行政情報流出防止対策に関する事項を確認しているか質問したところ、委託業者における行政情報流出防止対策を確認しておらず、管理体制も含め把握していない状態であることが判明した。

委託業者における情報資産に関する管理体制が適切に構築されていなかった場合

には、行政情報が流出する可能性が高まる。そのため、市所管課においては、委託業者において情報資産に関する管理体制が適切に構築されているかを確認、不十分である場合には、指導しなければならないと考える。しかし、情報管理体制の確認が、市所管課内で実施できていないことは、行政情報資産の保全が十分にできていない点で問題があると考ええる。

また、業務委託契約書及び業務計画書は市所管課内で回付され、担当者のみならず、上長の確認を得ている書類である。業務契約書及び業務計画書の内容に相違があることについて、市所管課内で発見できなかったことは、書類の確認に関する内部統制が有効に機能できていない点で問題があると考ええる。

そこで、委託業者が提出する書類が、契約書の規定に沿って不備なく、市所管課に提出されているかを確認するために、例えば、委託業者との間で、契約書の内容を擦り合わせた上で、提出書類の内容が反映できているかをチェックする等、市所管課内において業者から提出される書類の十分性を確認するための内部管理体制を整備することが望まれる。

【結 果①（指摘）：道路管理課】

業務委託契約書が求めている行政情報流出防止対策に関する事項の記載が業務計画書に記載されていないことから、今後は、委託業者に対し、行政情報流出防止対策を業務計画書に追記するよう指導した上で、行政情報流出防止対策が適切になされているかを確認されたい。

【結 果②（意見）：道路管理課】

委託業者が提出する書類が、契約書の規定に沿って不備なく、市所管課に提出されているかを確認するために、市所管課内において業者から提出される書類の十分性を確認するための内部管理体制を整備するよう要望する。

② 委託業者におけるセキュリティ体制の定期的な確認について（指 摘）

【現状・問題点】

船橋市では船橋市情報セキュリティ対策基準を設定し、当基準に基づき、情報セキュリティの強化に努めている。

船橋市情報セキュリティ対策基準では、委託事業者において必要なセキュリティ対策が確保されていることを定期的に確認し、必要に応じ措置を実施しなければならない旨が規定されている。

ここで、市所管課に対し、基準点復旧作業業務に関して、船橋市情報セキュリティ対策基準に規定している委託業者に対するモニタリングを実施しているか質問した

ところ、当該委託業務において、市所管課のモニタリングが実施されていないことが判明した。

この点、船橋市情報セキュリティ対策基準に規定している委託業者に対するモニタリングを実施していないことは、船橋市情報セキュリティ対策基準に反しており問題であるとする。

【結 果（指摘）：道路管理課】

委託事業者において必要なセキュリティ対策が確保されていることを定期的に確認されたい。

（４）道路管理システム運用支援・保守業務委託について（意 見）

【現状・問題点】

市所管課では、道路管理システム運用支援・保守業務委託契約を令和４年４月１日に締結している。委託契約の内容は次のとおりである。

【業務委託契約の内容】

業務委託名	業務実施期間	契約金額（円）
道路管理システム運用支援・保守業務委託	R4. 4. 1～R5. 3. 31	1, 595, 000

出典：業務委託契約書に基づき監査人作成

市所管課では、道路管理システム運用支援・保守業務委託に関する委託契約を締結する際に、道路管理システム運用支援・保守業務委託仕様書（本項において、以下「仕様書」という。）にて業務の内容を規定しており、仕様書に基づいて委託業者による業務が行われている。

ここで、市所管課から提出された作業完了報告書等を閲覧したところ、令和４年度において、道路管理システム及び道路台帳窓口システム稼働に関する障害が生じていることが判明した。

障害の内容、障害発生システム及び発生後の対応は次のとおりである。

【障害の内容及び障害発生システム】

道路管理システム及び道路台帳窓口システムが起動できない。また他業者のシステムと連携するために必要なデータの自動抽出が実行されない。

システム名	障害発生期間
①道路管理システム	1月12日 19:30 ～ 1月13日 11:00
②道路台帳窓口システム	1月12日 19:30 ～ 1月13日 11:00
③道路管理システム(データ抽出処理)	1月13日 1:30 ～ 1月16日 16:00

出典：システム障害報告書に基づき監査人作成

【実際の履歴 障害発生後の対応】

日付	実施者	内容
1月13日 8時半頃	船橋市	道路管理システム及び道路台帳窓口システムが起動できないと委託業者に連絡した。
1月13日 11時頃	委託業者	船橋市に訪問して復旧作業を行い、道路管理システムと道路台帳窓口システムを復旧した。
1月16日 11時頃	船橋市	他業者システムと連携するために必要なデータの自動抽出が実行されていないと委託業者に連絡した。
1月16日 16時頃	委託業者	船橋市に訪問して復旧作業を行い、他業者システムと連携するために必要なデータが自動抽出される状態に復旧した。
1月19日 10時～17時	委託業者	船橋市に訪問して道路管理システムの機能と処理の検証を行い、1月13日及び1月16日の障害に起因した、他の障害は発生していないことを確認した。

出典：システム障害報告書に基づき監査人作成

令和5年1月13日に生じたシステム障害に関して、委託業者は、同年1月25日にシステム障害に関する事項を記載したシステム障害報告書を作成し、船橋市に提出している。

そこで、システム障害報告書を閲覧したところ、システム障害報告書の提出時期について、仕様書ではシステム障害発生後1週間以内に提出すると記載されているものの、実際の障害時には1週間を超過して提出されており、仕様書における規定が遵守されていないことを発見した。

なお、仕様書における記載と、システム障害報告書を提出するまでの実際の経緯は次のとおりであった。

【仕様書】

第 6 条 システム障害発生時の対応		
1 システム障害時の対応		
(1) 受諾者は、本システムに緊急の障害及び故障が発生した場合、原則として、以下の障害対応を行い、前述の保守対応時間帯にかかわらず、連絡の受け付けから 60 分以内に初動対応をしなければならない。		
システム障害発生時のサービス内容		
時期区分	障害対応 サービス項目	対応内容
障害発生時	障害事案の受付	電話またはメール及び FAX（随時）による受付を行う。受付は 24 時間 365 日対応可とする。
障害発生後（受付から 60 分以内）	障害内容の切り分け、暫定的対応方法の提示	障害がソフトウェアに因るものか、機器に因るものかの切り分けを行う。併せて、システム復旧までの暫定的対応方法について提示を行う。
障害発生後、翌営業日まで	障害の原因究明、対応スケジュールの提示	受付から翌営業日以内に、電話又はメールによる回答を行う。内容によっては、訪問による説明・協議を行う。
	復旧作業	当日復旧を原則とし、遅くとも翌営業日以内にシステムを利用可能な状態に復旧をする。障害原因が機器である場合、技術員を派遣して修理・部品交換等を行う。また、普及後の動作確認を行う。
障害発生後 1 週間以内	障害対応レポートの作成	障害の原因究明及び解決方法、再発防止策等を記載した報告書の作成、提出

出典：業務委託仕様書

【実際の履歴 システム障害報告書（障害発生レポート）の提出】

日付及び障害発生期間	事象
1 月 12 日（木）19：30 ～1 月 13 日（金）11：00	道路管理システムに関する障害
1 月 12 日（木）19：30 ～1 月 13 日（金）11：00	道路台帳窓口システムに関する障害
1 月 13 日（金）1：30 ～1 月 16 日（月）16：00	道路管理システム（データ抽出処理）に関する障害
令和 5 年 1 月 25 日（水）	障害報告書の提出

出典：システム障害報告書に基づき監査人作成

仕様書に記載している期日を超過している点について、市所管課に質問したところ、委託業者が作成したシステム障害報告書は、1月13日に発生したシステム障害に起因する副次的な障害も含め、委託業者が1月19日まで作業をしており、同日に全てのシステムに異常が無いと委託業者が判断したことを受けて作成されたものであるとの回答があった。

システム障害報告書は、障害の原因究明及び解決方法、再発防止策等を記載した報告書であり、障害が生じた原因及び再発防止策が記載されていることを船橋市と委託業者が確認するために必要な書類である。

そのため、システム障害報告書の提出が遅延することは、システム障害に関する内容を所管課が確認することが遅延し、再発防止策の検討が遅延することにつながり問題があると考ええる。

しかし、上記のとおり、システム障害が生じた際には、委託業者が、システム障害の原因だけでなく、障害が他のシステムに影響がないか、また、副次的な障害が無いかまで検討する必要がある、システム障害の解決に当たり時間を要すると考える。そのため、現状の仕様書のように、システム障害報告書の提出期限を、「障害発生後1週間以内」と規定するだけでは、現実的に委託業者が仕様書の規定を遵守することが難しく、今回のように業務実態とのかい離につながる。

仕様書と業務実態とのかい離を防ぐためにも、仕様書においては、障害発生後1週間以内に提出すると期限を設定するだけでなく、障害報告書の提出が1週間以内にできない場合は、提出時期を市所管課と協議する等と記載することが業務実態と整合することにつながると考える。

【結 果（意見）：道路管理課】

仕様書に記載のシステム障害報告書の提出時期については、その他の影響を検証する必要も踏まえ、障害発生後1週間以内に提出すると期限を設定するだけでなく、障害報告書の提出が1週間以内にできない場合は、提出時期を市所管課と協議する等と記載することを要望する。

（５）道路占用許可について

- ① 更新予定であった占用物件に係る道路占用許可申請書の提出遅れについて（指摘：1件、意見：1件）

【現状・問題点】

道路占用予定者が日よけ、雨よけ、広告看板類、足場、街路灯、私設の上下水道、ガス管、地下通路などで船橋市が管理する道路を使用する際には、船橋市に対して許

可を得る必要がある。

道路占用予定者が、船橋市に対し、道路占用するための許可を得るためには、道路占用許可申請書を作成し、船橋市に提出する手続が必要となる。当該手続について、船橋市では、船橋市道路占用規則（以下「占用規則」という。）を定め、道路占用許可の申請を次のとおりに規定している。

（占用許可の申請）

第 2 条

法第 32 条第 1 項又は第 3 項の規定により許可を受けようとする者は、道路法施行規則(昭和 27 年建設省令第 25 号)第 4 条の 3 第 1 項に規定する申請書を市長に提出しなければならない。

2 占用期間満了後においても引続き占用しようとする者は、当該期間満了日の 30 日前までに市長に申請しなければならない。

占用規則第 2 条第 2 項によると、令和 3 年 4 月 1 日～令和 4 年 3 月 31 日まで占用許可を得ていた道路占用者が、令和 4 年度においても、引き続き、占用許可を得るためには、令和 4 年 3 月 1 日までに市長に道路占用許可申請書を提出することとなっている。

この点、令和 4 年度の更新に関する道路占用許可申請書を閲覧した際に、本来、令和 4 年 3 月 1 日までに占用申請が提出されるべきところ、同日までに道路占用許可申請書が提出されていない案件が散見された。なお、次の占用物については、令和 5 年 1 月に道路占用を許可している事実が判明した。しかし、いずれも道路占用許可申請日は令和 4 年 3 月 31 日となっており、道路占用許可日は令和 4 年 4 月 1 日となっていた。

【更新案件のうち占用物件に係る道路占用許可申請書の提出が遅れている案件】

年度	種別	番号	占用物	占用期間
R04	14	1198	看板	令和 4 年 4 月 1 日～令和 5 年 3 月 31 日
R04	14	1199	看板	令和 4 年 4 月 1 日～令和 5 年 3 月 31 日
R04	14	1200	看板	令和 4 年 4 月 1 日～令和 5 年 3 月 31 日
R04	14	1201	投光器	令和 4 年 4 月 1 日～令和 5 年 3 月 31 日
R04	14	1202	看板	令和 4 年 4 月 1 日～令和 5 年 3 月 31 日
R04	14	1203	看板	令和 4 年 4 月 1 日～令和 5 年 3 月 31 日
R04	14	1204	看板	令和 4 年 4 月 1 日～令和 5 年 3 月 31 日

出典：道路占用許可申請書に基づき監査人作成

この点について、市所管課に、占用許可の更新の遅延に関する事務手続を質問したところ、市所管課においては、遅延時の催促は文書、電話等により占用者に対し行っており、占用者からの申請を受けた際には、占用開始日以前の収受として処理し、4月1日付での許可を行っていることが分かった。

道路法第32条によると、「(道路の占用の許可) 道路に次の各号のいずれかに掲げる工作物、物件又は施設を設け、継続して道路を使用しようとする場合においては、道路管理者の許可を受けなければならない。」と規定している。そして、道路法第102条によると、道路占用の許可がない場合には、罰則規定があり、1年以下の懲役又は50万円以下の罰金に処することになっている。

道路法を遵守するためにも、船橋市は、占用規則を定め、同規則第2条において、道路占用者に占用許可の申請を求めていると考える。そのため、道路占用許可申請書の提出が遅延することは、占用規則に違反するとともに道路法の罰則規定に抵触することになり合规性に反し問題であると考ええる。

占用規則及び道路法の罰則規定に抵触することを防ぐためにも、市所管課は、道路占用者が遅延した際に手続を実施するのではなく、遅延を防ぐための予防手続、例えば、市所管課が遅延することが予期される道路占用者に対して、遅延する前に電話や通知文書を送付する等の予防手続を取ることが有用であると考ええる。

【結 果①（指摘）：道路管理課】

占用期間を大幅に超過している占有者や更新の手続が遅延し続けている占有者等の悪質な占有者に対しては、道路法上の罰則規定を適用することを検討されたい。

【結 果②（意見）：道路管理課】

道路占用許可申請書の提出について、更新手続きが遅れるような相手先に対しては、提出期限が過ぎて遅延したタイミングから文書、電話等による催促をするのではなく、提出期限を過ぎる前に電話等により催促することを要望する。

② 更新予定であった占有物件に係る占有料の徴収遅れについて（指 摘）

【現状・問題点】

船橋市道路占有料条例（本項において、以下「占有料条例」という。）によると、道路占有料の徴収は、次のとおり規定されている。

(占用料の徴収)

第3条

占用料は、占用を許可した日から1月以内に占用の期間に係る額を一括して徴収する。

ただし、当該占用の期間が翌年度以降にわたる場合においては、翌年度以降の占用料は、毎年度、当該年度分を4月30日までに徴収する。

この点、市所管課が管理している令和4年度の道路占用料に係る徴収綴りを閲覧したところ、更新の対象となっている占用案件について、更新遅れがあった上で、更に、4月30日までに徴収できていない案件が散見された。また、次の更新案件においては、市所管課が、占用料を令和5年1月23日に調定しており、その占用料の徴収事務が大幅に遅延していたことが判明した。

【令和4年度における道路占用料の徴収遅れが生じた案件】

年度	種別	番号	占用物	調定日	占用期間	金額(円)
R04	14	1198	看板	R5/1/23	R4/4/1～R5/3/31	28,274
R04	14	1199	看板	R5/1/23	R4/4/1～R5/3/31	8,316
R04	14	1200	看板	R5/1/23	R4/4/1～R5/3/31	9,240
R04	14	1201	投光器	R5/1/23	R4/4/1～R5/3/31	11,640
R04	14	1202	看板	R5/1/23	R4/4/1～R5/3/31	3,326
R04	14	1203	看板	R5/1/23	R4/4/1～R5/3/31	33,171

出典：調定一覧及び道路占用許可申請書に基づき監査人作成

なお、道路占用料の徴収遅れに関しては、令和4年度における船橋市監査委員の指摘にも記載がある。具体的には次のとおりである。

【令和4年度における船橋市監査委員の指摘】

〔指摘事項〕

予算の執行状況

・道路占用料条例第3条第1項では、「占用料は、占用を許可した日から1月以内に占用の期間に係る額を一括して徴収する。ただし、当該占用の期間が翌年度以降にわたる場合においては、翌年度以降の占用料は、毎年度、当該年度分を4月30日までに徴収する。」とされているが、いずれの占用料の徴収にあたっても正しい納期設定がされていなかった。

出典：令和4年度 船橋市監査委員定期監査 監査結果報告

当該指摘の内容は、占用料が発生する更新案件について、更新数が多すぎるため、市所管課が、当該更新事務に追われ、調定日付の入力ができず、納期設定が4月30

日を超えてしまったことがあった事実に基づく記載となっている。

この指摘を受けて、市所管課では、令和 5 年度分の占用許可案件の更新におけるスケジュールを次のとおりに設定し占用許可の更新を行った。

【市所管課の措置状況】

道路占用更新申請・・・通常の申請は 2 月 28 日、占用申請が多い大手企業は 3 月 24 日を締め切りとする。

占用許可・・・3 月 31 日までに 4 月 1 日からの占用許可を入力、決裁完了。

調定・・・4 月 3 日単件集合調定により起案、納期限は 4 月 28 日とする。

出典：道理管理課作成 リスク評価シート

令和 5 年度における占用許可更新書類を閲覧したところ、市所管課では、当スケジュールにより、正しい納期限が設定され、占用者に対しては文書等により通知がなされていたことが分かった。

しかし、文書通知がなされていたとしても次の案件のように、道路占用許可申請が期日どおりに提出できておらず正しい納期限までに、市所管課が占用料を徴収していない事例があった。

【正しい納期限に占用料を徴収していない事例】

調定番号	調定日	占用許可日	領収日	調定額（円）
109023	R5/5/17	R5/3/31	R5/5/31	33,171

出典：道路占用許可申請書及び調定一覧に基づき監査人作成

正しい納期限の設定を適切に行ったとしても、道路占用を許可した日から 1 月以内に徴収できていないこと及び道路占用の許可を更新する案件について、翌年度 4 月 30 日までに徴収できていないことは、占用料条例に反しており、合规性に違反している。

この原因として、市所管課では、市所管課が適切なスケジュール管理および書類発送を行ったとしても申請者が提出してこない以上、これ以上の対応が難しいとの考えもあった。しかし、道路占用者が道路占用許可申請書を提出せず、その結果、納期限に占用料を徴収できていないことを許容する姿勢は問題であると考ええる。

【結 果（指摘）：道路管理課】

道路占用料について、船橋市道路占用料条例に規定する期日に徴収できるように市所管課内で再度方法を検討されたい。

③ 道路占用許可書の更新に係る收受印について（指 摘）

【現状・問題点】

市所管課では、道路占用者が占用許可を更新する際に提出する道路占用許可申請書に、書類を收受したことを示す收受印を押印している。

道路占用許可申請書綴りを閲覧した際に、申請書が提出された日付が令和 4 年 3 月 31 日を超過した案件においても、令和 4 年 3 月 31 日の收受印を押印していることが判明した。

船橋市文書管理規程（本項において、以下「文書管理規程」という。）第 22 条によると、船橋市における收受印について次のとおり規定がある。

（文書等の收受）

第 22 条 文書事務主管課から配布を受けた文書等及び直接課等において受領した文書等は、その内容が軽微なものである場合を除き、文書主任等が次に掲げるところにより收受しなければならない。

(1) 文書等は、直ちに開封し、文書等の余白に收受印(第 5 号様式)を押印するものとする。

(2) 親展文書は、開封しないで、封筒の余白に收受印を押印するものとする。

(3) 文書等の性質等により文書管理者が收受印の押印を必要としないと認めたものは、前 2 号の規定にかかわらず收受印の押印を省略することができる。

文書管理規程に基づけば、市所管課は、收受した文書等は、直ちに開封し、文書等の余白に收受印を押印することになり、收受印は文書を收受した日付であると考ええる。

この点、令和 4 年 4 月 1 日以降も継続的に占用している占用案件について、市所管課が、道路占用許可申請書を実際に受領した日ではなく、占用開始日以前の日付で押印している事実は、文書管理規程に違反しており、合規性に反し問題であると考ええる。

なお、市所管課に收受印日付について質問したところ、申請書が提出された日付が 3 月 31 日を超過した案件においても、3 月 31 日の收受印を押印していることは、過年度からの継続的な実務慣行によるものであることが分かった。

道路占用者が道路占用許可申請書を提出する時期が遅くなることは実務上考えられ、その結果、道路占用の許可をやむを得ず遡及して許可することは考えられる。

しかし、文書管理規則上、原則、收受印を遡って押印する実務慣行は文書管理上認められない。そのため、收受印を遡って押印する実務慣行は行うべきではないと考ええる。

【結 果（指摘）：道路管理課】

道路占用許可申請書に押印する收受印をバックデートすることなく、道路占用許可申請書を収受した日の收受印を押印されたい。

④ 占用許可の更新に関する書類の不備について（指 摘）

【現状・問題点】

道路法第 32 条第 2 項によると、道路占用者が、道路占用許可を得る場合には、次の項目を記載した書類を道路管理者に提出しなければならないと規定されている。

（道路の占用の許可） 第三十二条 （中略） 2 前項の許可を受けようとする者は、左の各号に掲げる事項を記載した申請書を道路管理者に提出しなければならない。 一 道路の占用（道路に前項各号の一に掲げる工作物、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。以下同じ。）の目的 二 道路の占用の期間 三 道路の占用の場所 四 工作物、物件又は施設の構造 五 工事实施の方法 六 工事の時期 七 道路の復旧方法 （以下、略）

道路占用者が、引き続き、道路を占有する場合においても、占有許可の更新のための道路占有許可申請書を船橋市に提出する。その際、道路占有者は道路法施行規則様式第五（第四条の三関係）の書式を用いて、船橋市に道路占有許可申請書を提出する。

この点、令和 4 年度の占有許可の更新に関する道路占有許可申請書綴りを閲覧したところ、次のような書類の不備が発見された。

まず、道路占有者が道路法第 32 条第 2 項第 2 号において規定されている占有期間を記載すべきところ、道路占有許可申請書に占有期間の記載がない道路占有許可申請書が次のとおり発見された。

【占用期間が記載されていない更新時の道路占用許可申請書】

許可番号	占用の目的	占用の場所	占用物件	占用期間	前回情報
		路線名			
R04-14-1149 号	突出看板設置のため	市道 00-013 号線	突出看板	記載なし	令和 3 年 4 月 1 日（番号：R03-14-1160）

出典：道路占用許可申請書に基づき監査人作成

また、道路占用許可申請書では、前回承認した際に発行した占用番号を記載する箇所があるが、前回承認した際に発行した占用番号を記載していない書類が次のとおり発見された。

【前回許可した際の占用番号が記載されていない更新時の道路占用許可申請書】

年度	種別	番号	占用物	調定日	占用期間	金額（円）
R04	14	1198	看板	R5/1/23	R4/4/1～R5/3/31	28,274
R04	14	1199	看板	R5/1/23	R4/4/1～R5/3/31	8,316
R04	14	1200	看板	R5/1/23	R4/4/1～R5/3/31	9,240

出典：道路占用許可申請書に基づき監査人作成

さらに、道路占用許可申請書では、添付書類の名称を記載し、添付書類を道路占用許可申請書に添付するが、道路占用許可申請書に添付書類が添付されていなかったものが次のとおり発見された。

【添付書類が添付されていない更新時の道路占用許可申請書】

許可番号	占用の目的	占用の場所	占用物件	占用期間	前回情報
		路線名			
R04-14-1198 号	袖看板設置	市道 14-083 号線	袖看板 1 基	R4/4/1～R5/3/31	記載なし
R04-14-1199 号	看板設置のため	市道 58-001 号線	看板	R4/4/1～R5/3/31	記載なし
R04-14-1201 号	投光器設置のため	市道 00-018 号線	投光器	R4/4/1～R5/3/31	記載なし

出典：道路占用許可申請書に基づき監査人作成

上記の不備について、市所管課に質問したところ、道路占用許可申請書における記載漏れや添付資料の不足は、事務処理の関係上、前年度更新した道路占用許可申請書を基に確認しており、また、占用期間は口頭で確認しているため、不備があったとしても追加での対応を求めているとの回答を得た。

この点、道路法第 32 条第 2 項において、道路占用の許可を受けようとする者は、道路の占用の期間を記載した道路占有許可申請書を道路管理者に提出しなければならないと規定していることから、道路占有期間が道路占有許可申請書に記載されていないことは、道路法に反しており問題である。

また、占有規則第 3 条によると、道路占有許可申請書には、市長が認める場合は一部省略できるものの、添付書類を添付しなければならない旨が規定されていることから、道路占有許可申請書に添付書類が添付していないことは、占有規則に反しており問題である。

【結 果（指摘）：道路管理課】

道路占有許可申請書の占有期間や前回承認した際に発行した占有番号等を漏れなく記載するとともに添付書類を確実に入手することを徹底されたい。

⑤ 道路占有料の許可日と調定日の相違について（指摘：1 件、意見：1 件）

【現状・問題点】

船橋市予算会計規則によると、道路占有料の調定日は、「使用許可をしたとき又は収入を決定したとき」となっており、道路の占有においては、道路占有許可書の発行日付が調定日である。

令和 4 年度における船橋市監査委員の監査において、道路占有料の許可日と調定日に関する指摘がある。船橋市監査委員の監査における指摘は、次のとおりである。

【令和 4 年度における船橋市監査委員の指摘】

・予算の執行状況

予算会計規則別表第 5 では、使用料及び手数料（一般的なもの）の調定の時期は使用許可をしたとき又は収入を決定したときとされているが、道路占有料及び行政財産目的外使用料について所定の日に調定されていなかった。

出典：令和 4 年度 船橋市監査委員定期監査 監査結果報告

当該指摘の内容について、市所管課に質問したところ、道路占有許可書の作成と同時に調定を行った結果、調定日が道路占有許可日より先の日付になってしまったことを受けての指摘であるとの回答を得た。

そのため、市所管課では、令和 5 年度から、道路占有許可及び行政財産目的外使用許可の決裁完了後に、個々に道路占有料や行政財産目的外使用料の調定を行うこととした。また、市所管課は、調定漏れを防ぐために調定管理台帳を作成し、許可番号ごとに調定管理を実施するように措置している。

令和 5 年度の道路占有許可申請書綴り及び財務会計システムから出力された調定

日が記載している調定一覧を確認したところ、道路占用許可書の作成と同時に調定が行われる実務は無くなっており、占用許可より先に調定が行われている状況は改善されていることが分かった。

しかし、市所管課が提出した調定一覧及び道路占用許可書を閲覧した際に、道路占用許可日と調定日が不一致になっている事例を発見した。

【調定日が道路占用許可日より後になっている事例】

調定番号	調定日 (A)	道路占用 許可日 (B)	調定額 (円)	調定日と道路占用 許可日との差 (A) - (B)
101806	R4/04/05	R4/3/17	117,726	19 日
104245	R4/04/11	R4/3/30	42,754	12 日
104276	R4/04/11	R4/3/30	3,564	12 日
104277	R4/04/11	R4/3/30	1,108	12 日
104278	R4/04/11	R4/3/30	1,386	12 日
104279	R4/04/11	R4/3/31	100	11 日

出典：道路占用許可書及び調定一覧に基づき監査人作成

また、令和 5 年度においても、次の占用許可案件について、令和 4 年度と同様、道路占用許可日と調定日が相違している事実が判明した。

【調定日が道路占用許可日より後になっている事例】

調定番号	調定日 (A)	道路占用 許可日 (B)	調定額 (円)	調定日と道路占用 許可日との差 (A) - (B)
109023	R5/05/17	R5/3/31	33,171	47 日

出典：道路占用許可申請書及び調定一覧に基づき監査人作成

調定日は、船橋市予算会計規則上、使用許可をしたとき又は収入を決定したときと規定されており、占用料については、許可日が該当することから、許可日と調定日が相違している上記の事実は、船橋市予算会計規則に反しており問題であると考ええる。

この点、道路占用料の調定には市の財務会計システムを利用しているが、システムの仕様上、次年度の歳入調定を当年度中に入力することができない。一方で、次年度の占用許可について、占用許可期間の空白を作らないように、申請者が警察に提出する道路占用許可書の交付を当年度中に求められることがあるとのことである。これが、調定日が道路占用許可日より後になってしまう根本的な原因と考えられるが、短期的な措置として、財務会計システムの仕様変更を行うことは現実的ではないことから、例えば、次年度の占用許可申請書を当年度中に提出することを申請者に対して求めな

い等、道路占用許可書に関する事務について警察に対して一定の配慮を求めるよう協議を行うことが考えられる。

また、令和 5 年度の事例については、調定日が道路占用許可日と大きくかい離しているが、調定日と道路占用許可日を整合させることに係る市所管課内でのチェックについて、監査委員からの指摘に十分対応していなかったことが考えられ、内部管理体制に改善の余地があると言える。

【結 果①（指摘）：道路管理課】

道路占用許可日と調定日の不整合が起こらないよう、年度末における道路占用許可の事務手続について、警察に対して一定の配慮を求めるよう協議されたい。

【結 果②（意見）：道路管理課】

財務会計システムに入力した日付が道路占用許可日と整合しているか上長が確認する等、道路管理課内の事務手続を見直し、調定日及び道路占用許可日にかい離が生じないように、決裁確認の中でより確実にチェックするよう要望する。

⑥ 占用者が申請する占用期間を複数年とする提案について（意 見）

【現状・問題点】

占用規則第 5 条によると、道路占用者が申請する占用期間においては、特別の事由がある場合を除き、占用期間は 5 年を限度として申請することができると規定がある。

また、占用規則第 11 条によると、道路占用者は、道路占用が終了した時には、次の手続を実施することが規定されている。

（占用の終了）

第 11 条

占用者は、占用期間が満了したとき、占用許可の取消しがあったとき又は占用を廃止したときは、速やかに占用物件を撤去し、道路を原状に回復して、道路占用終了届（第 4 号様式）に次に掲げる書類を添えて、市長に届け出なければならない。
ただし、市長がその必要がないと認めたときは、この限りでない。

(1) 道路占用(変更)許可書の写し

(2) 占用の場所及びその付近を表示した図面

(3) 占用が終了した事実を証する書類

この点、令和 4 年度において、市所管課に提出された道路占用許可申請書綴りを閲覧した際に、看板及び案内標識等の占用物に関して、道路占用者が占用期間を単年度で申請している事例が多数あった。

単年度で更新することは、年度における変化が生じた場合に適時に把握することができるメリットもあると考える。

しかし、市所管課が占用許可をしている道路占用物件について、道路占用者の申請している占用期間が単年度であったとしても複数年度であったとしても、占用終了時において、道路占用者が、市所管課に対して行う手続に違いはないことから、複数年度で占用許可を行うことが実務負担を軽減する上でも有用であると考ええる。

この点、道路占用料の徴収が発生する案件について、占用の期間が翌年度以降にわたる場合においては、翌年度以降の占用料は、毎年度、当該年度分を4月30日までに徴収するため、占用料事務の負担について大きな差はないとも考えられるが、占用料が免除される案件については、占用期間を複数年とすることによって実務負担を軽減できるというメリットが大きいものと考ええる。

なお、道路占用者が、道路占用料の全部又は一部の免除を受けることができる占用物件は、船橋市道路占用料条例第5条によると、「市長は、次に掲げる占用物件に係るものについて、特に必要があると認める場合においては、占用者の申請により、占用料の額の全部又は一部を免除することができる。」と規定されている。道路占用者が道路占用料の全部の免除を受けることができる物件は、具体的には、船橋市道路占用料条例第5条第4号に記載のある街灯や、同条第5号に記載のある、ガス、電気、電気通信(認定電気通信事業の用に供するものに限る。)、水道及び下水道の各戸引込地下埋設管が挙げられる。

【結 果（意見）：道路管理課】

看板や案内標識等について、占用期間を複数年で設定することは、占用許可申請者の道路占用許可申請書更新漏れの予防や市所管課の事務手続の効率化を図ることにつながると考えられるため、占用許可の種別も検討した上で、占用許可期間を複数年で行うことを占用許可申請者に提案することを要望する。

⑦ 道路占用の完了届に関する事務について（指摘1件、意見：1件）

【現状・問題点】

占用規則第12条によると、占用に関する工事を行った道路占用者は、占用が完了した時に、工事完了の届出を提出することを規定している。具体的には、次の記載がある。

（工事完了の届出）

占用者は、占用に関する工事(以下「占用工事」という。)を行った場合において、占用工事を完了したときは、占用工事を完了した日から14日以内に、工事完了届

(第 5 号様式)に次に掲げる書類を添えて、市長に届け出なければならない。

- (1) 道路占用(変更)許可書の写し
- (2) 占用の場所及びその付近を表示した図面
- (3) 占用工事の写真

これに対して、次のとおり、占用工事を完了した日から 14 日を超えて工事完了届を提出している書類が散見された。

【工事完了届の提出遅延の事例】

許可年月日	許可番号	工事施工場所	工事期間 (着手日～完了日)	工事 完了届
R4/9/13	船道管 第 R04-12-0187	西習志野 3 丁目 825 番 3 地先	R4/10/10～ R4/10/10	R4/11/14
R4/9/28	船道管 第 R04-12-0207	船橋市宮本 5-10-18	R4/10/26～ R4/10/27	R4/12/15
R4/6/7	船道管 第 R4-12-0075	船橋市古作 3 丁目 10 番	R4/7/19～ R4/7/29	R5/1/6

出典：工事許可申請書及び工事完了届に基づき監査人作成

この点、占用工事が完了した後、完了届が提出されるまでの間において、市所管課における業務の流れを質問したところ、工事完了後から完了届が提出されるまでの間の市所管課の業務は、特になく、完了届提出後に提出日をシステム登録するのみであったことが判明した。また、完了届未提出物件に対する催促等を行っていないことが判明した。

さらに、市所管課が管理する道路管理システム等において、完了届の提出期限が過ぎた場合における警告等のメッセージが出ることもないため、システム上も完了届が未提出の物件について適時に分からないことが判明した。

工事完了後から 14 日以内に完了届が提出されなければならないところ、提出がなされていない状況は、占用規則に違反しており問題である。

また、工事完了後から 14 日以内に提出がなされていない、完了届未提出物件に対する催促等を行っていないことは、適切な事務の執行を行う上で改善の余地がある。

【結 果①（指摘）：道路管理課】

占用工事を完了した日から 14 日以内に、工事完了届が提出されるよう道路占用者への指導を徹底されたい。

【結 果②（意見）：道路管理課】

占用工事が完了し、工事完了届が提出されていない案件がないかどうかを再度、市所管課内で確認するとともに、道路占用一覧が道路管理システムから抽出することができるため、当該データを使用し、道路占用工事が完了した案件を定期的に確認した上で、未提出の相手先に対しては、工事完了届の提出の催促等を行うよう要望する。

⑧ 道路占用済台帳（道路占用申請受付表）の書類不備について（指摘：1 件、意見：1 件）

【現状・問題点】

占用規則第 17 条によると、市所管課は、占用の許可を行った時は、道路占用済台帳により、占用許可を記録し、整理しておくものとする旨の規定がある。

この点、道路占用済台帳の提出を求め、当書類の保管状況を市所管課に確かめたところ、市所管課における対応状況は次のとおりであった。

市所管課では、「道路占用済台帳」の名目では作成していないものの、市所管課に「道路占用申請受付表」を備えていることが分かった。

「道路占用申請受付表」は、道路占用申請者が、道路占用許可申請書の受付時に「受付日」、「申請場所」、「申請者」、「担当者」、「連絡先」を記入し、道路占用申請者が、市所管課から、占用申請書の許可書受領時に「受取日」、「受領印」を記入する書類である。なお、「道路占用申請受付表」は、道路占用申請者が道路占用の許可書受領時において、道路占用許可書を受け渡した市担当者を記載する欄も設けられている。

【道路占用申請受付表】

No	受付日	受取日	受領印	申請場所	申請者	担当者	連絡先	申請種類	備考	受渡し時市担当者
	●月●日	●月●日	●●	●丁目 ●番地先	●●	●●	●●	●●	●●	●●●●
	※1	※2	※2	※1	※1	※1	※1	※1		

注：※1 道路占用申請者が道路占用許可申請書受付時に記載する項目

※2 道路占用申請者が道路占用の許可書受領時に記載する項目

出典：道路占用（工事）申請受付表に基づき監査人作成

この点、道路占用申請受付表を閲覧したところ、申請者が道路占用許可書を受け取った際に、道路占用申請受付表に受取日を記載し、合わせて受領印を受領することになるが、受取日が記載されているものの、受領印が押印又は署名がなされていない箇所が散見された。

また、道路占用申請受付表には「受け渡し時市担当者」を記載する欄があり、市担当者は、申請書を受け渡し時に市担当者名を記載する運用となっているが、道路占用

申請受付表に市担当者名の記載がない箇所が散見された。

申請書の受け渡し時市担当者が記載されていないこと及び受領印が押印又は署名されていないことを放置している現状は、占用規則第 17 条が要求する占用許可を記録し、整理しておくことを満たしておらず、合规性に反し問題であると考ええる。

なお、占用許可を申請する申請者について、申請場所、申請者、担当者、連絡先、申請種類を受付表に記載するが、申請した担当者と受領者が異なることがある。そのため、受領印が無いことは、受領者と申請者が異なっていた場合、申請者から問い合わせがあった際には、受領者が誰であったかを説明することができなくなる可能性がある。そのため、道路占用申請受付表に受領者からの受領印の押印又は記載を漏れなく残すことは、申請者からの問い合わせに適切に答えるために有用であると考ええる。

【結 果①（指摘）：道路管理課】

船橋市道路占用規則第 17 条の規定を満たすためにも、受領印を押印させること及び受け渡し時市担当者の記載を徹底されたい。

【結 果②（意見）：道路管理課】

道路占用申請受付表に記載されている項目に記載漏れがないように、担当者だけでなく、定期的に上長が確認する等して、書類の不備がないよう事務を行うことを要する。

（6）備品管理について（意 見）

【現状・問題点】

船橋市物品管理規則（本項において、以下「物品管理規則」という。）第 22 条によると、次のとおり、市所管課が所有している物品に関して毎年度、物品調査を行い、会計管理者に報告することが規定されている。

（物品の調査等）

第 22 条 課長は、毎年度、その所管に係る物品の保管状況を調査し、別に定めるところにより翌年度の 4 月末日までに会計管理者に報告しなければならない。

市所管課は、物品管理規則第 22 条に基づき、当会計管理者に報告する際に、「物品調査報告書及び重要物品現在高調書の提出並びに適正な物品管理事務の執行について」との件名で決裁伺書を作成している。当決裁伺書は、市所管課が実際に物品の所在確認及び状態の確認等を行い、当調査を行った結果を記載した物品調査の結果及び市所管課が管理する物品調査の総括を記載した物品調査報告書を添付した上で、市所管課の課長まで回付を行う伺書である。

物品調査の結果においては、備品ごとに所在の確認、状態の確認以外に物品に貼付する物品整理票の貼付の有無についても確認した結果が記載されている。

市所管課が作成した上記の物品調査の結果及び物品調査報告書を閲覧した際、所在場所が誤っている備品及び状態の確認ができていない備品があることを発見した。

具体的には、次のとおりである。

【所在場所が誤っている備品】

備品番号	品名名称	規格名称	報告書に記載の所在場所	本来の所在場所
133466	車両用品	ドライブレコーダー（取付含む） ユピテル BU=DRR403	道路部道路管理課	道路管理課 庁舎東側駐車場
133498	車両用品	ドライブレコーダー（取付含む） ユピテル BU=DRR403	道路管理課 庁舎東側駐車場	道路部道路管理課
133500	車両用品	ドライブレコーダー（取付含む） ユピテル BU=DRR403	道路管理課 庁舎東側駐車場	道路部道路管理課

出典：道路管理課提出資料に基づき監査人作成

【状態の確認ができていない備品】

備品番号	品名名称	規格名称	報告書に記載の所在場所
133498	車両用品	ドライブレコーダー（取付含む） ユピテル BU=DRR403	道路管理課 庁舎東側駐車場
133500	車両用品	ドライブレコーダー（取付含む） ユピテル BU=DRR403	道路管理課 庁舎東側駐車場

出典：道路管理課提出資料に基づき監査人作成

市所管課は、年に1度物品調査の際に、上記のドライブレコーダーを実際に起動させ、その機能が十分に発揮できるかについて確認していなかった。その理由を市所管課に確認したところ、市所管課が物品調査したドライブレコーダーには、シガープラグコードが付属品として付いているものの、市所管課に移管されたタイミングでは、シガープラグコードは紛失しており、ドライブレコーダーの状態確認が容易に確認できない状況であったためとの回答があった。

しかし、物品管理規則第20条によると、「職員及び課長は、その使用する物品を使用する必要がなくなったとき、又は使用することができなくなったときは、別に定めるところにより直ちに物品出納員等に返納しなければならない。」と記載があり、市所管課は、物品の実在性のみならず、実際に物品がその機能を発揮できるかまで管理の対象となることから、物品の機能が発揮できるかまで確かめる必要があると考える。

そのため、自動車に取り付けていないドライブレコーダーであったとしても、物品調査では、その機能が発揮できるかどうかを確認する必要があると考える。しかし、ドライブレコーダーによっては、自動車に実際に取り付けなければ機能が発揮できているかを確かめることができないものもある。そのような状況であれば、市所管課では、物品調査報告書において、状態を確認するための付属品を紛失しており、自動車に取り付けなければ状態確認ができない等、状態の確認が未確認である理由を記載すべきである。

この点、市所管課では、物品調査報告書の回付時において、上記のドライブレコーダーの状態確認をしていないにもかかわらず、物品調査報告書に全ての物品の状態を確認している旨の報告をしており、かつ、上長が決裁し、会計管理者に報告していることは、内部統制が有効に機能していなかったと考える。

【結 果（意見）：道路管理課】

物品調査の際に、市所管課内に保管している備品の実在性のみならず、機能が適切に発揮できるかの状態まで確認することを要望する。また、機能が発揮できるかの状態の確認ができない物品については、物品調査報告書に未確認の理由を記載し、物品の状態を物品調査報告書に正確に記載することを要望する。

（７）任意団体の会計事務について（意 見）

【現状・問題点】

船橋市事務分掌規則において、市所管課の分掌事務として、船橋駅北口広場管理運営委員会（以下「北口広場管理運営委員会」という。）に関することが第 15 条第 10 号に記載されている。

北口広場管理運営委員会の目的、業務内容等は次のとおりである。

< 目的 >

船橋駅北口広場の円滑な管理運営を図るとともに地域の活性化を目的とする。

< 構成員 >

(株)東武百貨店船橋店、船橋新京成バス(株)、千葉県タクシー協会京葉支部、(株)船橋都市サービス、船橋北口改札(株)、船橋市

< 業務内容 >

- ・ 広場内における地上部の清掃、その他環境の整備に関すること。
- ・ タクシー等の乗り入れに関すること。
- ・ 広場を利用する自動車等の誘導案内及び整理に関すること。

・その他

出典：道路管理課提出資料に基づき監査人作成

また、北口広場管理運営委員会の令和４年度における収支の状況及び過去３事業年度における繰越金の推移は次のとおりである。

【令和４年度における収入の状況】（単位：円）

内訳	①均等割額	②負担割額
船橋市	50,000	1,394,965
株式会社東武百貨店	50,000	675,180
船橋新京成バス株式会社	50,000	1,370,410
千葉県タクシー協会	50,000	373,599
株式会社船橋都市サービス	50,000	245,520
船橋北口開発株式会社	50,000	32,326
小計	300,000	4,092,000
合計（①＋②）	4,392,000	

出典：道路管理課提出資料に基づき監査人作成

【令和４年度における支出の状況】（単位：円）

内訳	金額
清掃委託費（341,000円×12か月）	4,092,000
振込手数料（550円×12回）	6,600
総会費	1,814
印紙代	2,000
合計	4,102,414

出典：道路管理課提出資料に基づき監査人作成

【過去３事業年度における繰越金の推移】（単位：円）

令和２年度	令和３年度	令和４年度
1,443,528	1,733,949	2,023,560

出典：道路管理課提出資料に基づき監査人作成

ここで、市所管課は、北口広場管理運営委員会の事務局として、当該団体の会計事務を担っている。

当該団体の会計事務については、令和２年度に市所管課が実施した調査結果及び監査人が所管課に対して令和４年度までの状況について質問した回答によると、船橋市が定める「所属に事務局を置く任意団体等の会計処理について」に照らして、次の点で準拠していないことが判明した。

① 体制の不備について

「所属長は、任意団体等の会計事務を取り扱う職員として、係長級の職員を含む2名以上の者を指名し、そのうち係長級の職員を取扱責任者とする。」と規定しているが、課長のみが記帳管理を行っている。

② 通帳の管理について

「所属で管理する通帳及び口座届出印については、所属長を含む管理職2名が、異なる場所で厳重に施錠管理する。なお、管理職が所属長のための所属は、係長級の職員を充てる。」と規定しているが、通帳は施錠できる棚で保管しているものの、日中は施錠管理していなかった。

任意団体の会計事務においては、通帳と印鑑の別管理など「所属に事務局を置く任意団体等の会計処理について」に示される方法に沿って内部管理体制を整備した上で、会計処理を行うことが望ましい。特に、当該団体については、預金残高が多額であることから、不祥事が発生するリスクが相対的に高いことに鑑みると、なおさら内部管理体制を整備する必要性が高いと言える。

【結 果（意見）：道路管理課】

任意団体の会計事務においては、出納簿の作成や通帳と印鑑の別管理など「所属に事務局を置く任意団体等の会計処理について」に示される方法に沿って内部管理体制を整備した上で、会計処理を行うよう要望する。

(8) 東船橋駅自由通路について

① 東船橋駅自由通路等の維持管理費用の分担について（意見）

【現状・問題点】

総武本線東船橋駅にある東船橋駅舎は、日本国有鉄道によって建てられた建物であり、昭和 56 年 10 月より使用を開始している。東船橋駅は、駅舎部分及び東船橋橋上駅舎に併設する自由通路及び用地により構成されており、駅舎部分は東日本旅客鉄道株式会社（以下、「JR 東日本」と言う。）が管理し、東船橋橋上駅舎に併設する自由通路及び用地を船橋市が管理している。なお、当該自由通路及び用地は、当初は、宮本台土地区画整理事業を所管していた船橋市都市整備部が管理していたが、当該事業の完了に伴い、船橋市都市整備部から船橋市道路部に所管換えを受け、平成 7 年 4 月 1 日より道路管理課において管理を開始しているものである。

【東船橋駅自由通路の概要】

建物物件番号	施設名称	所在名称	地番	延床面積
1762	東船橋駅自由通路	船橋市東船橋 2 丁目	10-1	737.74 m ²

出典：建物台帳に基づき監査人作成

船橋市における自由通路及び用地の管理については、船橋市と JR 東日本が平成 7 年 1 月 18 日に締結した「総武本線東船橋橋上駅舎に併設する自由通路及び用地の管理運営に関する協定書」（本項において、以下「協定書」という。）に規定されているが、協定書によると、船橋市は、自由通路に関する日常の清掃等のみならず照明の取り替え・通路の補修等を含む保守工事等も含め船橋市の負担により自由通路の維持管理をすることとなっている。令和 4 年度において船橋市が支出した東船橋駅自由通路の維持管理業務に係る費用は次のとおりである。

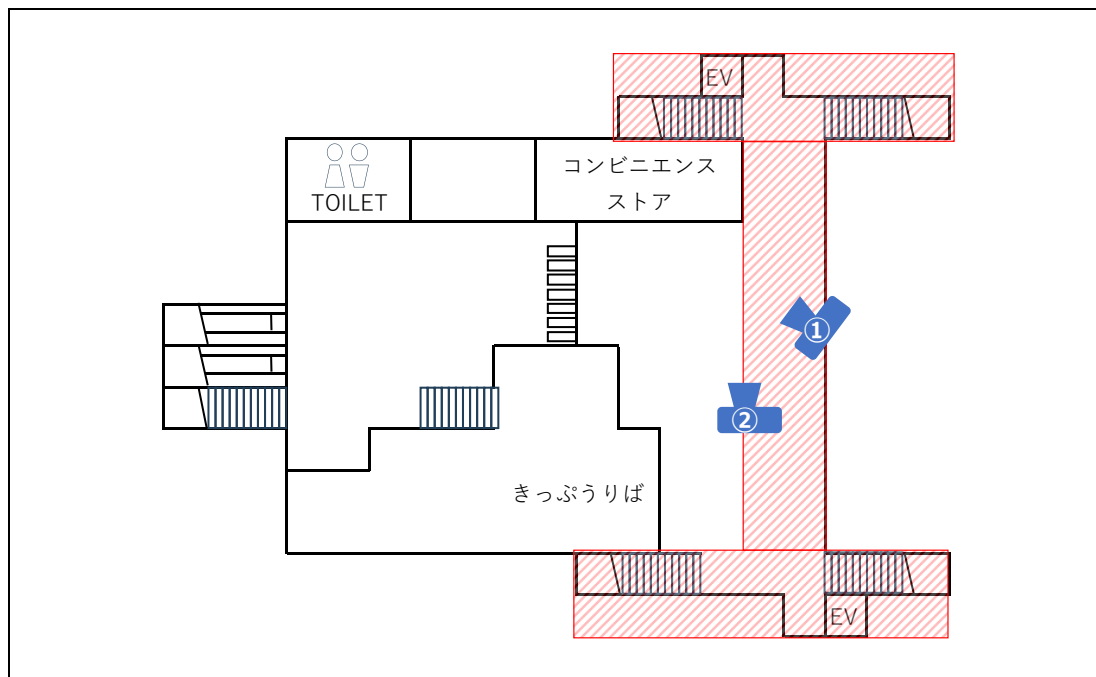
【令和 4 年度における東船橋駅自由通路に係る維持管理費用】

委託名	金額（円）
東船橋駅自由通路清掃業務委託	2,838,000
東船橋駅エレベーター保守点検及び監視等業務委託	2,226,840
合計	5,064,840

出典：支出命令一覧に基づき監査人作成

ここで、船橋市が管理すべき具体的な範囲は、次の構内平面図の斜線を付した部分である。

【東船橋駅構内平面図】



出典：監査人作成

この平面図を見ても明らかなとおり、東船橋駅は自由通路を通行しなければ鉄道を利用することができない構造になっている。そのため、自由通路は、線路によって隔てられた東船橋エリアの南北を縦断する市民が通路として通行するだけでなく、鉄道利用者が、東船橋駅を利用する際にも必ず通行する通路である。さらに、鉄道利用者は、自由通路だけでなく、地上から自由通路に向かう昇降機や階段等も利用している。つまり、JR 東日本は船橋市が管理するこれらの施設の貢献によって運賃収入を得ていると言える。しかし、これらの自由通路の清掃業務に係る費用や昇降機の保守点検や監視等に係る費用は、協定書の規定に基づき、船橋市が全額を負担している。

確かに、東船橋エリアは線路で南北に分断されていることから、東船橋駅自由通路は東船橋エリアの住民にとっては南北を結ぶ重要な施設であり、船橋市の費用負担のもとに管理することは理解できる。一方で、自由通路を実際に通行している人の多くは鉄道の乗降客であることに鑑みると、応益負担の原則から JR 東日本に対しても自由通路や昇降機等の維持管理費用について一定程度の費用負担を求めることが適当であると考ええる。

【結 果（意見）：道路管理課】

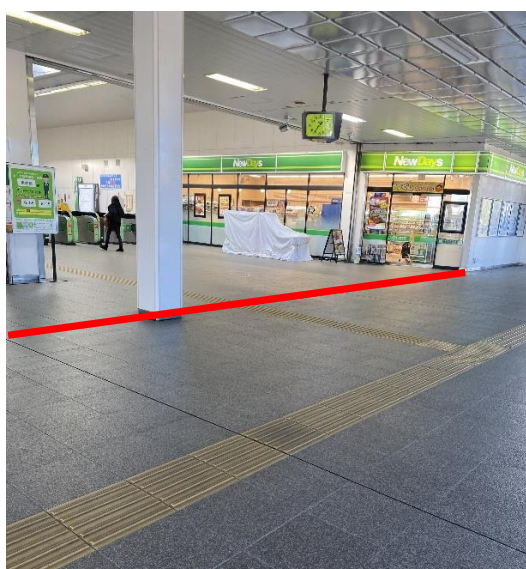
東船橋駅の自由通路や昇降機等の維持管理に要する費用については、東日本旅客鉄道株式会社に一部負担を求める協議を進めるよう要望する。

② 駅構内の維持管理業務の合理化について（意見）

【現状・問題点】

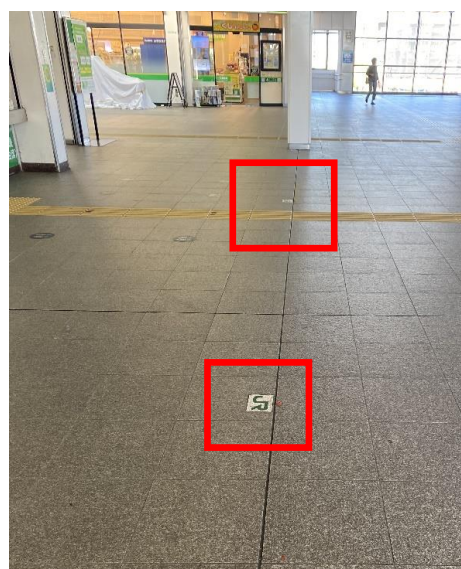
東船橋駅構内を現場往査したところ、JR 東日本が管理する橋上駅舎と船橋市が管理する自由通路との境界線（写真①）の駅舎側に、「JR」の印が付されており、両者の境界が明確に分かるようになっていた（写真②）。これは日常の管理業務、特に床面の清掃業務の実施範囲を JR 東日本及び船橋市双方の委託業者が容易に視認できるようにする効果があるものと考えられる。

【写真① 東船橋駅構内の境界】



出典：監査人撮影・加工

【写真② 境界を示す印】



出典：監査人撮影・加工

現在は、駅構内の維持管理業務については、上記のように境界を明確に区切った上で、JR 東日本及び船橋市の双方が、独自に、所管する範囲内の業務を委託している状況である。

しかし、例えば、平面でつながっている床面の清掃については、別個に業者を選定して発注するよりも、1つの業務として一括して発注した方が効率性、経済性の点で合理的であると考えられる。そのため、例えば JR 東日本側で自由通路を含む構内全体の清掃を1つの業務として発注した上で、自由通路部分を面積割等によって船橋市が負担することによって、契約事務の効率化や費用削減が図られることが期待できるものと考えられる。

①において維持管理費用の分担の見直しを要望する意見を述べているが、仮に、JR 東日本と船橋市との間の現状の施設の所有関係や費用分担関係が当面の間は維持されるとしても、東船橋駅構内の維持管理業務の発注のあり方については見直しの余地

があるものと考えられる。そのため、市所管課は JR 東日本との間で合理化に向けた協議を行うことが望ましい。

【結 果（意見）：道路管理課】

東船橋駅構内の清掃業務のように、東日本旅客鉄道株式会社及び船橋市に共通して発生する維持管理業務については、双方協議の上、合理化を図るよう要望する。

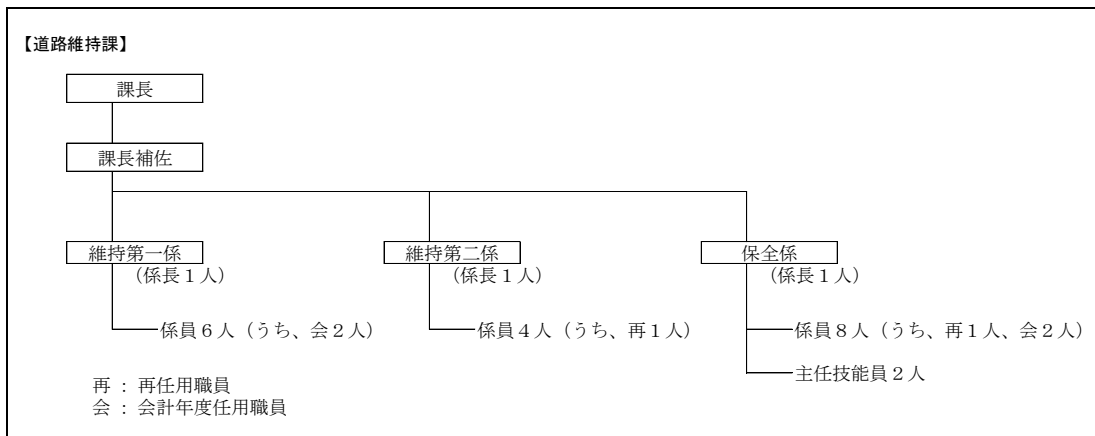
Ⅲ 道路維持課の監査結果について

1. 概 要

(1) 組織及び人員

令和5年4月現在の道路維持課の組織及び人員は、次のとおりである。

【組織図】



出典：道路維持課提出資料

(2) 所掌事務・事務分担

① 所掌事務

道路維持課の所掌事務は、次のとおりである。

【所掌事務】

- ア. 道路の安全確保に係る要望等の受付及び処理に関すること。
- イ. 道路の安全確保に係る実態調査及び手法の研究に関すること。
- ウ. 交通安全施設等の調査、点検及び整備に関すること。
- エ. 道路の安全確保に係る関係機関との連絡調整に関すること。
- オ. 道路の巡回、点検及び調査に関すること。
- カ. 道路及び交通安全施設の維持補修に関すること。
- キ. 私道の補修に伴う資材助成に関すること。
- ク. 道路の現況に関すること。
- ケ. 道路、橋りょう等の補修に関すること。

コ．街路樹等の巡回点検及び維持管理に関すること。

出典：船橋市事務分掌規則に基づき監査人作成

② 事務分担

令和５年４月現在の道路維持課の職員の事務分担は、次のとおりである。なお、会計年度任用職員は含んでいない。

【個人別事務分担表】

係・班等 名	職名	職種	事務分担
－	課長	土木	課内事務の掌理
－	課長補佐	土木	課長の補佐
維持二係	主査	土木	予算執行、道路・橋梁等の維持・補修並びに交通安全施設等の新設事業、維持第二係の掌理
維持一係	主査	土木	予算執行、道路・橋梁等の維持・補修並びに交通安全施設等の新設事業、維持第一係の掌理
維持一係	主任技師	土木	市民要望処理、道路・橋梁等の維持・補修事業並びに交通安全施設等の新設事業
維持一係	技師(２級)	土木	市民要望処理、道路・橋梁等の維持・補修事業並びに交通安全施設等の新設事業
維持一係	技師(２級)	土木	市民要望処理、道路・橋梁等の維持・補修事業並びに交通安全施設等の新設事業
維持一係	技師(２級)	土木	市民要望処理、道路・橋梁等の維持・補修事業並びに交通安全施設等の新設事業
維持二係	副主査 (再フル)	土木	市民要望処理、道路・橋梁等の維持・補修事業並びに交通安全施設等の新設事業
維持二係	技師(２級)	土木	市民要望処理、道路・橋梁等の維持・補修事業並びに交通安全施設等の新設事業
維持二係	技師(２級)	土木	市民要望処理、道路・橋梁等の維持・補修事業並びに交通安全施設等の新設事業
維持二係	技師(２級)	土木	市民要望処理、道路・橋梁等の維持・補修事業並びに交通安全施設等の新設事業
保全係	係長	土木	予算執行、保全係の掌理
保全係	副主査 (再フル)	土木	市民要望処理、道路・道路安全施設・街路樹等維持管理業務委託、駅前広場・通路・エスカレーター・エレベーター等保守点検監視業務委託
保全係	副主査	一般事務	予算執行、支払事務、予算決算資料作成
保全係	副主査	土木	市民要望処理、道路・道路安全施設・街路樹等維持管理業務委託、駅前広場・通路・エスカレーター・エレベーター等保守点検監視業務委託

係・班等 名	職名	職種	事務分担
保全係	主事(2級)	一般事務	各課・他市等照会回答、道路付帯物復元指導、道路管理瑕疵業務、各種支払事務、予算決算資料作成
保全係	技師(2級)	土木	市民要望処理、道路・道路安全施設・街路樹等維持管理業務委託、駅前広場・通路・エスカレーター・エレベーター等保守点検監視業務委託
保全係	技師(2級)	土木	市民要望処理、道路・道路安全施設・街路樹等維持管理業務委託、駅前広場・通路・エスカレーター・エレベーター等保守点検監視業務委託
保全係	主任技能員	一般技能員	道路維持及び補修現場作業
保全係	主任技能員	一般技能員	道路維持及び補修現場作業

出典：道路維持課提出資料に基づき監査人作成

(3) 実施計画上の計画事業・主要な事業

① 事業内容

第3次船橋市総合計画の基本施策「20 道路・交通」において、実施計画に掲げられている計画事業及び主要な事業のうち、道路維持課が所管している事業は、次のとおりである。

【実施計画の内容】

事業番号	事業種別	事業名	実施内容
20-1-3	主要な事業	歩道維持事業	歩行者の安全を図るため、歩道の路面の劣化等による危険箇所の修繕工事のほか、歩道の段差解消等のバリアフリー化工事を実施します。
20-3-2	主要な事業	道路通報システムの導入	陥没等道路の不具合を迅速に把握し補修等対応につなげるため、市民が普段から利用しているLINEを通じて、通報してもらう道路通報システムを導入します。
20-3-5	主要な事業	道路舗装維持・修繕事業	舗装に穴や亀裂が生じて、車両及び歩行者等の通行に支障をきたしている箇所を緊急に補修するほか、劣化による振動等で市民生活に影響を及ぼしている舗装の打換え等を行います。
20-3-6	主要な事業	道路排水維持事業	排水機能が老朽化等により低下したり、舗装面と段差が生じ、通行に支障をきたしている排水施設の布設替えを行います。

出典：船橋市実施計画 令和4(2022)年度～令和6(2024)年度に基づき監査人作成

② 令和4年度の事業の執行状況について

上記①で記載した主要な事業の令和4年度の執行状況は、次のとおりである。

ア. 20-1-3 歩道維持事業

歩行者の安全な通行を確保するため、平板の破損、がたつき及び舗装の破損により、歩行者の通行に支障をきたしている既設歩道の修繕を行った。

【令和4年度の執行状況】

当初予算額	52,948,060 円	令和4年度予算：52,948,060 円
執行額	52,948,060 円	令和4年度契約額：52,948,060 円
事業進捗率・目標達成率	100%	

出典：道路維持課提出資料に基づき監査人作成



出典：道路維持課提出資料

イ. 20-3-2 道路通報システムの導入

道路の穴やガードレールの破損、グレーチング蓋のがたつき等道路の不具合の通報について、従来の電話やメールに加え、市民が手持ちのスマートフォンから LINE を通じて、写真や位置情報を船橋市に通報できる「船橋市道路損傷通報システム」を令和4年10月4日から新たに導入した。

【令和4年度の執行状況】

当初予算額	1,661,000 円	令和4年度予算：1,661,000 円
執行額	1,430,000 円	令和4年度契約額：1,430,000 円
事業進捗率・目標達成率	86%	

出典：道路維持課提出資料に基づき監査人作成



出典：道路維持課提出資料

ウ. 20-3-5 道路舗装維持・修繕事業

歩行者の安全、車両交通の円滑化、良好な生活環境を維持するため、路面破損により、車両の円滑走行の阻害や震動等で生活環境が悪化した道路について、舗装の打換等を行った。

【令和4年度の執行状況】

当初予算額	812,838,200 円	令和3年度繰越予算：154,076,200 円 令和4年度予算：658,762,000 円
執行額	695,551,101 円	令和3年度繰越：154,076,200 円 令和4年度契約額：642,493,421 円
事業進捗率・目標達成率	86%	

出典：道路維持課提出資料に基づき監査人作成



エ. 20-3-6 道路排水維持事業

良好な生活環境を維持するため、老朽化や破損等により排水機能が低下した既存施設（U字溝、L字溝）やU字溝と路面の段差により交通に支障をきたした箇所の布設替えを行った。

【令和4年度の執行状況】

当初予算額	141,132,860 円	令和3年度繰越予算：33,412,680 円 令和4年度予算：107,720,180 円
執行額	89,625,590 円	令和3年度繰越：33,412,680 円 令和4年度契約額：105,831,000 円
事業進捗率・目標達成率	64%	

出典：道路維持課提出資料に基づき監査人作成



(4) 道路の維持管理に関する法令と通達

① 法令

道路の維持又は修繕に関する技術的基準については、昨今、整備後相当年数が経過した道路ストックが増加し、全国の道路管理者において、共通の基準のもとに、適切な道路の維持管理に取り組む必要性がこれまでになく高まってきたこと等から、道路法等の一部を改正する法律が平成 25 年 6 月 5 日に公布され、同年 9 月 2 日から施行されている。

改正後の道路法では、第 42 条第 1 項において、道路管理者は、道路を常時良好な状態に保つように維持し、修繕し、もって一般交通に支障を及ぼさないように努めなければならないとされ、同条第 2 項において、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、政令で定めると規定されている。また、同条第 3 項において、前項の技術的基準は、道路の修繕を効率的に行うための点検に関する基準を含むものでなければならないと規定されている。

改正後の道路法施行令では、第 35 条の 2 において、道路法第 42 条第 2 項に基づく道路の維持又は修繕に関する技術的基準について、次のように規定している。

- i 道路の構造、交通状況又は維持若しくは修繕の状況、道路の存する地域の地形、地質又は気象の状況その他の状況（次号において「道路構造等」という。）を勘案して、適切な時期に、道路の巡視を行い、及び清掃、除草、除雪その他の道路の機能を維持するために必要な措置を講ずること（第 1 項）。
- ii 道路の点検は、トンネル、橋その他の道路を構成する施設若しくは工作物又は道路の附属物について、道路構造等を勘案して、適切な時期に、目視その他適切な方法により行うこと（第 2 項）。
- iii 前号の点検その他の方法により道路の損傷、腐食その他の劣化その他の異状があることを把握したときは、道路の効率的な維持及び修繕が図られるよう、必要な措置を講ずること（第 3 項）。

このほか、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とされている。

② 省令・告示

今後、橋梁等の道路構造物が急速に老朽化していくことを踏まえ、各道路管理者の責任による点検→診断→措置→記録というメンテナンスサイクルを確立するためには、具体的な点検頻度や方法等を省令及び告示（以下「政令等」という。）で定めることが必要となっている。このため、道路法施行令第 35 条の 2 第 2 項の規定に基づき、

道路法施行規則において、道路の維持管理に関する具体的な基準等を定めるため、「道路法施行規則の一部を改正する省令」及び「トンネル等の健全性の診断結果の分類に関する告示」が平成 26 年 3 月 31 日に公布され、同年 7 月 1 日から施行されている。

改正後の道路法施行規則では、第 4 条の 5 の 2 において、橋梁等の道路構造物に共通の規定として、橋梁等の道路を構成する施設等は、国が定める統一的な基準により、5 年に 1 回の頻度で、近接目視により行うことを基本とすること（同条第 1 号）、点検、診断の結果等について、記録、保存すること（同条第 3 号）、統一的な尺度で健全性の診断結果を分類すること（同条第 2 号）が規定されている。

「トンネル等の健全性の診断結果の分類に関する告示」では、橋梁等の道路構造物の健全性の診断結果については、その状態に応じて、次の表に掲げる区分に分類すると規定されている。

【状態に応じた判定区分】

区分		状態の解説
I	健全	構造物の機能に支障が生じていない状態。
II	予防保全段階	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。
III	早期措置段階	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。
IV	緊急措置段階	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。

出典：トンネル等の健全性の診断結果の分類に関する告示

③ 定期点検要領

国土交通省道路局により、地方公共団体等に対して、橋梁等の道路構造物の特性に応じた点検をするための技術的助言として、橋梁等の道路構造物ごとに主な変状の着目箇所、判定事例写真等をまとめた「定期点検要領」が制定されている。

例えば、「道路橋定期点検要領」は、道路法施行規則第 4 条の 5 の 6 の規定に基づいて行う定期点検について、道路管理者が遵守すべき事項や法令を運用するにあたり最低限配慮すべき事項を記したものと位置付けられている。また、法令運用上の留意事項として、同要領は、道路橋に対して政令等に従う定期点検を行うにあたって、参考となる技術情報を主に、要領の体裁でとりまとめた技術的助言であり、政令等の要点を示した上で、各部材の状態の把握と措置の必要性の検討を適切に行い、また、将来の道路の維持管理に有益となる記録を効率的・効果的に残すために留意することをまとめている。また、実際の定期点検の実施や結果の記録は、政令等の趣旨に則って各

道路管理者の責任において適切に行う必要があり、本技術的助言は、各道路管理者において政令等の適切かつ効果的に運用が図られるよう、参考とされることを目的としたものであるとされている。

なお、国土交通省道路局により制定されている「定期点検要領」は、次のとおりである。

【制定されている定期点検要領の一覧】

名称	策定日
道路橋定期点検要領	平成 31 年 2 月策定
道路トンネル定期点検要領	平成 31 年 2 月策定
シェッド、大型カルバート等定期点検要領	平成 31 年 2 月策定
横断歩道橋定期点検要領	平成 31 年 2 月策定
門型標識定期点検要領	平成 31 年 2 月策定
舗装点検要領	平成 28 年 10 月策定
小規模附属物点検要領	平成 29 年 3 月策定
道路土工構造物点検要領	平成 29 年 8 月策定

出典：国土交通省 HP より監査人作成

（５）道路の維持管理の分類

道路の維持、管理、修繕、更新に関する用語については、一般的には次のように整理することができる。

【道路の維持管理の用語の整理】

区分	道路法解説(改訂 4 版) (平成 19 年 7 月)	道路維持修繕要綱 (昭和 53 年 7 月) 社団法人日本道路協会	国道（国管理）の維持管理に関する検討会での定義(案)
管理	道路の新設、改築、維持、災害復旧その他のすべての道路法上の管理行為。	道路管理者が行う道路に関する工事、行為等のすべて（新設又は改築、維持修繕及び災害復旧、その他の管理）。	道路管理者が行うすべての道路法上の管理行為（道路の新設、改築、維持、修繕、災害復旧その他の管理）。

区分	道路法解説(改訂4版) (平成19年7月)	道路維持修繕要綱 (昭和53年7月) 社団法人日本道路協会	国道(国管理)の維持管理に関する検討会での定義(案)
維持	反復して行われる道路機能維持のための行為。道路の構造をそのままの常態で保持すること。	道路機能を保持するために行われる道路の保存行為であって、一般に日常計画的に頒布して行われる手入れ、又は軽微な修理。	道路の機能及び構造の保持を目的とする日常的な行為(巡回、清掃、除草、剪定、除雪、舗装のパッチング等)。
修繕	当初築造した道路の損傷した構造を現状程度に保持、回復する工事の内、災害復旧に含まれるもの以外。	日常の手入れでは及ばない程大きくなった損傷部分の修理及び施設の更新。	道路の損傷した構造を当初の状態に回復させる行為。付加的に必要な機能及び構造の強化を目的とする行為(橋梁、トンネル、舗装等の劣化・損傷部分の補修、耐震補強、法面補強、除雪対策等)。
更新	-	-	道路構造を全体的に交換する等、同程度の機能で再整備する行為(橋梁架替等)。

出典：国道(国管理)の維持管理のあり方の検討状況について(国土交通省)に基づき監査人作成

2. 手 続

工事請負契約書、業務委託契約及びその付属資料等の業務関連書類一式を入手し、閲覧、突合、分析及び質問等の必要と考えられる監査手続を実施し、併せて日の出倉庫、湊町京葉道路高架下倉庫、駿河台資材置場、鈴身町資材置場等への現場往査等を実施することにより、当該事務手続の合規性と効果的、効率的な実施状況を検証した。

3. 結 果

上記の監査手続を実施した結果、次のとおり、指摘事項及び意見を述べることにする。

(1) 物品管理について

地方自治法では、第 239 条第 1 項において、物品とは、普通地方公共団体の所有に属する動産で、次の i から iii 以外のもの及び普通地方公共団体が使用のために保管する動産（政令で定める動産を除く。）と規定されている。

- i 現金（現金に代えて納付される証券を含む。）
- ii 公有財産に属するもの
- iii 基金に属するもの

また、船橋市物品管理規則では、第 5 条第 1 項において、物品は次の区分にて分類されている。また、同条第 2 項において、使用するために借り受けた物品（借り受けの期間が満了したことに伴い船橋市の所有となった物品を含む。）については、借受物品として分類すると規定されている。

【物品の分類表】

分類	内容
備品	性質又は形状を変えずにおおむね 3 年以上の使用に耐える物で予定価格又は見積価格が 3 万円以上の物。
消耗品	1 回又は短期間の使用によって消費する物、使用により消耗し、又は損傷しやすく比較的短期間に再度の用に供しえなくなる物、譲与又は配布を目的とする物及び試験、研究又は実験材料として使用する物。
原材料品	工事、工作、加工等のために消費する原料又は素材

出典：船橋市物品管理規則に基づき監査人作成

なお、物品管理事務は、受入れ、管理、処分の 3 つに区分される。このうち、帳簿の整理（管理）、物品の返納等（処分）、物品の調査等（管理）の概要は、次のとおりである。

ア. 帳簿の整理

船橋市物品管理規則では、第 13 条第 1 項において、物品出納員等は、物品の出納、保管その他の状況を明らかにするため、次に掲げる帳簿を備え、整理しなければならないと規定されている。

- i 備品台帳
- ii 消耗品出納簿
- iii 原材料出納簿
- iv 図書整理簿

- v 郵便切手・葉書受払簿
- vi 物品貸付簿
- vii 借受物品管理簿

同項ただし書きでは、会計管理者が認める場合には、別に定める帳簿を備え、整理することができる」と規定されている。市所管課では、道路補修に係る原材料品については、船橋市物品管理要綱第 8 号様式により残高管理を行うことは難しいことから、会計管理者と協議のうえ、ただし書きに基づき、平成 29 年 4 月より原材料出納簿に代えて原材料管理簿により残高管理を行っている。

また、同条第 2 項において、次に掲げる物品については、前項に掲げる帳簿を備え、整理することを要しないと規定されている。

- i 官報、新聞、雑誌その他これらに類する物品
- ii 宣伝又は贈与の目的をもって購入した物品
- iii 配布する目的をもって作成した印刷物及び共通物品である印刷物
- iv 賄材料、苗木、種子、生花その他の購入後直ちに消費するもの
- v 現像されたフィルム及び写真でその代金が印刷製本費から支出されるもの
- vi 受入れ後直ちに払い出す消耗品（ただし、会計管理者が別に定める消耗品を除く。）
- vii その他会計管理者が認める物品

イ. 物品の返納等

船橋市物品管理規則では、第 20 条第 1 項において、第 15 条に規定する職員及び課長は、その使用する物品を使用する必要がなくなったとき、又は使用することができなくなったときは、直ちに物品出納員等に返納しなければならないと規定されている。また、同条第 2 項において、物品出納員等は、前項の規定による返納を受けた物品を調査し、その結果について当該物品を返納した課長に報告しなければならないと規定されている。また、同条第 3 項において、課長は、前項の規定による報告を受けたときは、当該物品の不用の決定をすることができると規定されており、同条第 4 項において、課長は、前項の決定又は決裁の後において、次の各号のいずれかに該当するときは、当該各号に定める方法により当該物品を処理する旨の決定をし、会計管理者に通知しなければならないと規定されている。

- i 当該物品が他の課において引き続き使用できると認められるとき：転活用
- ii 当該物品が使用に耐えないと認められるとき：売払い、廃棄その他の方法

ウ. 物品の調査等

船橋市物品管理規則では、第 22 条において、課長は、毎年度、その所管に係る物品の保管状況を調査し、翌年度の 4 月末日までに会計管理者に報告しなければならないと規定されている。

① 帳簿が作成されていない物品について（指 摘）

【現状・問題点】

湊町京葉道路高架下倉庫への現場往査において、ガンコマサ（水をかけるだけで簡単に施工できる自然土舗装材）、セロシール SS テープ（アスファルトにゴムやポリマーなどを加え、テープ状に成型したもので、常温で粘着性を有する感圧タイプの成型目地材）の原材料品について、帳簿が作成されておらず、帳簿外の原材料品となっていることが確認された。

【ガンコマサ】



【セロシール SS テープ】



出典：監査人撮影

このような事態が生じている原因としては、船橋市物品管理規則に基づき物品を適正に管理することの知識や重要性に対する認識が欠けていること、全ての原材料品について帳簿を作成することは煩雑な事務が生じることから、事務量等を考慮して帳簿を作成していないこと等の理由によると認められる。前者については、組織として内部統制における重点リスクに掲げ、業務をチェックする等、より意識的に

物品管理業務に取り組み、帳簿の作成が行われるよう改善することが望まれ、後者については、原材料品は備品のように予定価格又は見積価格が 3 万円以上の物とする規定はないが、原材料の予定価格又は見積価格、数量、受払い頻度等を勘案して、消耗品と同様に帳簿作成を省略することはできないかどうか、事務処理の改善についても併せて検討することが可能と考える。なお、物品管理規則と異なる事務処理を行おうとする場合には、会計管理者の承認を受ける等、適切な手続を行う必要がある。

一定期間に渡って保管される原材料品については、適正に在庫量の確認ができるように、帳簿を作成する必要があることから、帳簿を作成していない事務は適切ではなく、改善の余地があると認められる。

【結 果（指摘）：道路維持課】

原材料の受払いに係る帳簿については、その記録内容に基づいて、市民に対して物品の現況を明らかにするという性格を有するものとなっており、船橋市物品管理規則等に基づき、作成する必要があることから、原材料の受払いに係る帳簿を作成し、出納、保管その他の状況を明らかにする事務を徹底されたい。

② 受払いの事実を反映した出納記録がない物品について（指 摘）

【現状・問題点】

湊町京葉道路高架下倉庫への現場往査において、道路反射鏡（ハイドロクリーンミラー）が複数保管されていた。

【道路反射鏡その 1】



【道路反射鏡その 2】



出典：監査人撮影

道路反射鏡（ハイドロクリーンミラー）については、市所管課では、受け入れ後短期間に払い出されることから、受け入れ後直ちに払い出されたものとみなして、帳簿に記録しており、受払いの事実を反映した出納記録がなされていないことが確認された。

【帳簿における受払いの事実を簡略化した出納記録】

(単位：面)

記載日	使用者	購入数量	使用数量	残り数量	備考
令和 5 年 3 月 20 日	●●	19		19	鏡面 Φ600
令和 5 年 3 月 20 日	●●		19	0	鏡面 Φ600

出典：道路維持課提出資料に基づき監査人作成

このような事態が生じている原因としては、船橋市物品管理規則等に基づき物品を適正に管理することの知識や重要性に対する認識が欠けていること、全ての原材料品について帳簿へ受払いの事実を反映することは煩雑な事務が生じることから、事務量等を考慮して帳簿に受払いの事実を簡略化した出納記録がなされていること等の理由によると認められる。前者については、組織として内部統制における重点リスクに掲げ、業務をチェックする等、より意識的に物品管理業務に取り組み、帳簿の作成が行われるよう改善することが望まれ、後者については、原材料品の内、消耗品のように、受け入れ後直ちに払い出すものの帳簿の作成を省略できる規定はないが、受け入れ後直ちに全量を払い出す原材料品は、必要な情報を残した上で、事務の

省力化の観点から、まとめて記載できる様式への変更や、消耗品と同様に帳簿の作成を省略することはできないかどうか、事務処理の改善についても併せて検討することが可能と考える。なお、物品管理規則と異なる事務処理を行おうとする場合には、会計管理者の承認を受ける等、適切な手続を行う必要がある。

帳簿に受払いの事実を正確に反映した出納記録がなされていない事務は適切ではなく、改善の余地があると認められる。

【結 果（指摘）：道路維持課】

原材料の受払いに係る帳簿については、その記録内容に基づいて、市民に対して物品の現況を明らかにするという性格を有するものとなっており、船橋市物品管理規則等に基づき、正確に受払いの記録を行う必要があることから、帳簿には受払いの事実を正確に反映した出納記録を行う事務を徹底されたい。

③ 返却の事実を反映した出納記録がない物品について（指 摘）

船橋市では、冬の気温が低い時期に少量の降雪でも場所によっては道路が凍結して大変危険な状況になるため、警戒箇所に融雪剤（塩化カルシウム）を備え置いている。しかし一方で、駿河台資材置場への現場往査において、倉庫内に一度警戒箇所へ払い出しされた後に、未使用で返却された融雪剤（塩化カルシウム）が複数保管されていた。この返却された融雪剤（塩化カルシウム）については、返却された事実が帳簿には記録されておらず、帳簿外の原材料品となっていることが確認された。

【返却された融雪剤（塩化カルシウム）と倉庫内の様子】



出典：監査人撮影

このような事態が生じている原因としては、船橋市物品管理規則に基づき物品を適正に管理することの知識や重要性に対する認識が欠けていること、本庁舎から離れた資材置場に返却された物品が保管されていること、全ての原材料品について帳簿へ返却の事実を反映することは煩雑な事務が生じることから、事務量等を考慮して帳簿に返却の事実を記録することを省略していること、融雪剤（塩化カルシウム）の返却を受けて駿河台資材置場内の倉庫に受け入れた職員が物品出納員等に返却の情報を適時に提供していなかったこと等の理由によると認められる。そのため、組織として内部統制における重点リスクに掲げ、業務をチェックする等、より意識的に物品管理業務に取り組み、帳簿の作成が行われるよう改善することが望まれる。

原材料の受払いに係る帳簿に返却の事実を反映した出納記録がなされていない事務は適切ではなく、改善の余地があると認められる。

【結 果（指摘）：道路維持課】

原材料の受払いに係る帳簿については、その記録内容に基づいて、市民に対して物品の現況を明らかにするという性格を有するものとなっており、船橋市物品管理規則等に基づき、正確に記録する必要があることから、帳簿に返却の事実を反映した出納記録を行う事務を徹底されたい。

④ 使用する見込みがなくなった物品について（指 摘）

【現状・問題点】

駿河台資材置場への現場往査において、保管されている既存不適格の視覚障がい者誘導用ブロックやコンクリート蓋の一部については、使用する見込みがなくなったものや使用することができなくなったものが含まれていることが確認された。

【視覚障がい者誘導用ブロック】



【コンクリート蓋】



出典：監査人撮影

船橋市では、交通バリアフリーに関する個別計画として「船橋市移動円滑化基本構想」を策定し、市内の歩道に視覚障がい者誘導用ブロックを設置しているが、視覚障がい者誘導用ブロックについての維持補修計画は策定されておらず、歩道維持工事の一環として必要を認めた場合に修繕を行っている。また、視覚障がい者誘導用ブロックの突起の形状と寸法については、平成 13 年に日本工業規格（JIS）により統一されているが、それ以前に製造、設置された視覚障がい者誘導用ブロックは、様々な形状と寸法のものがある。駿河台資材置場内の倉庫中に保管されている視覚障がい者誘導用ブロックは、統一前の規格による既存不適格の視覚障がい者誘導用ブロックであり、今後、使用する見込みがない物品と考える。また、駿河台資材置場に保管されているコンクリート蓋については、主には L 形側溝、U 形側溝等の路面排水側溝用の蓋である。道路舗装の普及が進んだ結果、雨水は舗装面を流れ、瞬く間に側溝まで到達することが多くなり、側溝の大型化や形状の変化により、今後、使用する見込みがない物品が生じていると考える。

このような事態が生じている原因としては、船橋市物品管理規則に基づき物品を適正に管理することの知識や重要性に対する認識が欠けていること、使用する見込みがなくなった物品や使用することができなくなった物品であっても、道路の変状

の復旧をするための緊急対応等に予算が優先されるために処分する予算の確保ができていないことや、当面の置き場所が確保できる等の理由によるものと認められる。前者については、組織として内部統制における重点リスクに掲げ、業務をチェックする等、より意識的に物品管理業務に取り組み、帳簿の作成が行われるよう改善することが望まれる。また、後者については、原材料品等の物品は公金の形を変えたものであり、その管理に当たっては、その目的に応じて最も効率的に使用し、かつ、法令の規定に従うほか、善良な管理者の注意義務をもって物品を管理する必要がある。物品管理業務とは受入れから処分までの全てを指し、使用する見込みがなくなった物品を保管する無駄を防ぐためには、使用可能想定年数を踏まえた購入、購入後の適切な維持管理、使用状況の定期的な確認、再利用等の十分な検討、処分する場合の適切な措置といった過程を、一連のサイクルとして適正に運営していくことが望まれる。

使用する必要がなくなった原材料品や使用することができなくなった原材料品について、速やかに不用の決定を行っていない事務は適切ではなく、改善の余地があると認められる。

【結 果（指摘）：道路維持課】

原材料品等の物品については、船橋市物品管理規則等に基づき、適切に管理することが重要であることから、駿河台資材置場に保管されている既存不適格の視覚障がい者誘導用ブロックやコンクリート蓋の原材料品の一部については、将来も使用する必要がなくなった物品を選別し、速やかに不用の決定を行う事務を徹底されたい。

⑤ 物品の保管場所別の帳簿の作成・管理について（意 見）

【現状・問題点】

湊町京葉道路高架下倉庫及び駿河台資材置場への現場往査において、原材料品が場所別に管理された帳簿が作成されていないことが確認された。

このような事態が生じている原因としては、本庁舎外の湊町京葉道路高架下倉庫や駿河台資材置場等の複数の倉庫に原材料品が保管されていること等の理由によると認められる。融雪剤（塩化カルシウム）等のように同じ原材料品が複数の倉庫に保管されている場合もあり、帳簿の様式には原材料品の保管場所の情報に不備・不足があるため、原材料品と帳簿との照合作業に支障をきたしている等、現行の帳簿が十分に活用されていない状況と考えることから、保管場所別の帳簿の作成が望まれる。

保管場所別に、原材料品の出納、保管その他の状況を明らかにするための帳簿を

作成する等、改善の余地があると認められる。

【結 果（意見）：道路維持課】

原材料の受払いに係る帳簿については、その記録内容に基づいて、市民に対して物品の現況を明らかにするという性格を有するものとなっており、船橋市物品管理規則等に基づき、正確に記録する必要があることから、保管場所別に帳簿を作成するよう要望する。

⑥ 物品の調査等で把握できなかった差異について（指 摘）

【現状・問題点】

駿河台資材置場への現場往査において、原材料品の内、コンクリート蓋 240 用Ⅱ種と 300 用Ⅰ種について、帳簿と実際の数量との間に差異がある事例が確認された。

【差異の内容】

（単位：枚）

品名	帳簿の数量	実際の数量	差異
コンクリート蓋 240 用Ⅱ種	9	10	1
コンクリート蓋 300 用Ⅰ種	92	93	1

出典：道路維持課提出資料等に基づき監査人作成

このような事態が生じている原因としては、所有する原材料品の数に対する人員が不足し、帳簿の記録内容と現物との照合が適切に行われていなかったこと等の理由によると認められる。物品の調査のための増員は困難な状況の中、帳簿の有効活用、業務の都合に合わせた柔軟な照合時期の設定等により対応が可能と考える。

物品の調査等が行われた後においても、帳簿の数量と実際の数量との間に差異がある事務は適切ではなく、改善の余地があると認められる。

【結 果（指摘）：道路維持課】

原材料の受払いに係る帳簿については、その記録内容に基づいて、市民に対して物品の現況を明らかにするという性格を有するものとなっており、船橋市物品管理規則等に基づき、正確に記録する必要があることから、毎年度の物品の調査を適切に行い、物品の異動や有無を帳簿に適切に記録する事務を徹底されたい。

(2) 契約管理について

① エレベーター等保守管理業務における随意契約について（意見）

【現状・問題点】

地方自治法施行令では、第 167 条の 2 第 1 項第 2 号において、不動産の買入れ又は借入れ、普通地方公共団体が必要とする物品の製造、修理、加工又は納入に使用させるため必要な物品の売払いその他の契約でその性質又は目的が競争入札に適しないものをするときは、随意契約によることができると規定されている。

市所管課では、次のエスカレーター等保守点検業務委託において、地方自治法施行令第 167 条の 2 第 1 項第 2 号の規定により随意契約としている。

【主なエスカレーター・エレベーター保守点検業務委託】（単位：千円）

業務委託名	委託業者名	契約金額
船橋駅北口広場エスカレーター・エレベーター保守点検業務委託	東芝エレベータ(株)	8,976
船橋駅南口広場エスカレーター・エレベーター保守点検業務委託	(株)日立ビルシステム	5,076
東船橋駅エレベーター保守点検及び監視等業務委託	三菱電機ビルテクノサービス(株)	2,226
都市計画道路 3・3・7 号線歩道橋エレベーター保守点検業務委託	三菱電機ビルテクノサービス(株)	1,650

出典：道路維持課提出資料に基づき監査人作成

ア. 競争性の確保について

いずれの業務委託においても、地方自治法施行令第 167 条の 2 第 1 項第 2 号の規定により随意契約としている主な理由は「指定業者が設置したエレベーターであり、24 時間保守体制が可能で、利用者の安全を図れることと、その他の業者では当該エレベーターの熟知精通の度合いから同様の保守点検及び保安体制をとることが困難であるため」とされている。

しかし一方で、エレベーター保守点検業務においては、近年はメーカー系のメンテナンス会社以外にも保守点検を専門的に行う独立系のメンテナンス会社が複数存在している。メーカー系とは、エレベーターを製造しているメーカー系のメンテナンス会社であり、例えば、三菱電機ビルテクノサービス(株)、(株)日立ビルシステム、東芝エレベータ(株)がメーカー系にあたる。なお、基本的に、メーカー系は、自社系列で

製造したエレベーターのみメンテナンスを行っている。一方で、独立系とは、どこのメーカー系列にも属していないメンテナンス会社であり、独立系はメーカーの縛りがなく、どこのエレベーターメーカーでもメンテナンスを行っている。

エレベーター保守点検業務について、このようにメーカー系メンテナンス会社と随意契約を締結している理由としては、市所管課が随意契約の理由として挙げているもの以外には、メーカー系以外の者が保守点検を行った場合、メーカーによる保証外となってしまう場合があること、仮に、保守点検を独立系メンテナンス会社に委託してトラブルが生じたときに、その責任がメーカーにあるのか保守点検を行った者にあるのか不明確になるいわゆる責任分岐の問題が生じる場合があること等の理由によると認められる。

しかし一方で、一般的には、独立系が登場するまで、メーカー系は、エレベーター本体を安価で契約し、保守点検業務で開発・製造コストを補う場合があり、メーカー系の保守点検には、開発・製造コストが上乗せされ、保守点検費用が高くなる傾向が認められる。また、独立系は、一般的には、メーカー系よりもメンテナンス費用が安い傾向が認められる。

競争性のある新たな契約方法の試行や取組により、年間の保守点検費用を節約できる可能性がある等、改善の余地があると認められる。

イ. 保守点検業務の契約種別について

エレベーター保守点検業務における委託方法については、フルメンテナンス契約（以下「FM 契約」という。）と、パーツ・オイル・グリス契約（以下「POG 契約」という。）の２種類がある。FM 契約とは、定期的な保守点検に加え、機器の摩耗・劣化を予測し、エレベーターを常に最良の状態に維持するために、予防保全的に経年劣化した部品の取替や修理等も併せて行う保守点検業務委託の契約方式である。なお、FM 契約では、エレベーターの稼働年数を想定した一定年数の所要経費を基に、１年単位に平準化した額で契約する場合が多い。一方で、POG 契約とは、定期的な保守点検を行い、必要に応じて消耗部品の交換と調整・給油・清掃を行う契約方式である。ただし、機器の寿命・機能低下に対する工事は、保守点検費とは別途、有料となる。

現在、市所管課が発注するエレベーター保守点検業務は、全て FM 契約としているが、発注に際して、いずれかの方式を選択するかは、これまでの経緯や、施設の用途及び故障した場合の影響等を総合的に判断し、決定することが必要であり、市所管課は、それぞれの契約内容の特徴を十分理解し、契約を締結している。

地方公共団体の契約は、競争の方法によることが原則であることから、メーカー系であること等を理由として随意契約を継続するのではなく、施設の性質、機器や設備等の特殊性や老朽化度、安全性の確保等に十分配慮しつつ、競争性のある契約

方法の導入を検討する等、改善の余地があると認められる。

【結 果（意見）：道路維持課】

地方公共団体の契約は、競争の方法によることが原則である。抜本的な改善策や制度変更を伴う業務の効率化は実行できないまでも、専門性等を理由として随意契約を継続するのではなく、施設の性質、機器や設備等の特殊性や老朽化度、安全性の確保等に十分配慮しつつ、担当者一人一人が契約の妥当性について注意を払い、競争性のある新たな契約方法の試行や取組について、知恵や工夫を図ることを要望する。

② 予定価格の設定と参考見積について（意 見）

【現状・問題点】

船橋市契約規則では、第 27 条（同条第 13 条第 1 項を準用）において、随意契約により契約を締結しようとするときは、原則として入札に付する事項の価格の総額について、仕様書、設計図書等により予定価格を定めなければならないと規定されており、同条第 2 項において、予定価格は、契約の目的となる物件又は役務について、取引の実例価格、需給の状況、履行の難易、数量の多寡、履行期間の長短等を考慮して適正に定めなければならないと規定されている。また、同条第 28 条において、随意契約により契約を締結しようとするときは、2 者以上（契約の性質若しくは目的により契約の相手方が特定される場合等は、1 者以上）のものから見積書を徴するものと規定されている。

市所管課では、次の随意契約において、積算の参考とするために随意契約の相手方となる委託業者の 1 者から参考見積書を徴取し、委託設計書を作成している。また、本随意契約では、契約の性質若しくは目的により契約の相手方が特定される場合等に該当するものと判断し、随意契約の相手方となる委託業者の 1 者からのみ参考見積書を徴取している。

【エレベーター保守点検業務委託に係る随意契約】

（単位：千円）

業務委託名	委託業者名	契約金額
都市計画道路 3・3・7 号線歩道橋エレベーター保守点検業務委託	三菱電機ビルテクノサービス(株)	1,650

出典：道路維持課提出資料に基づき監査人作成

委託設計書と受託業者から徴取した参考見積書とを突合した結果、委託設計書で積算された価格と参考見積書に記載された価格は同一の価格であった。また、随意

契約の締結に先立ち、「業務委託契約事務の手引き」にしたがい、公平さを確保し、疑義を生じないようにするため、入札に準じて見積合せを行っているが、見積合せの結果、委託業者の入札額は、参考見積書に記載された価格と同一の価格であった。なお、市所管課では、予定価格以下の入札額であることから、この者と随意契約を締結している。

市所管課では、本委託業務に係る予定価格の算定においては、国土交通省が公表する「建築保全業務積算要領」を適用し、委託料が直接人件費、直接業務費、業務管理費、一般管理費の各項目から構成されるものとしたうえで、各費目を積算集計して委託料総額を算出している。このうち、中心的な費目である直接人件費は、「労務単価×労務数量」として計算されている。まず、労務単価については、国土交通省が毎年度実施している建築保全業務労務費の調査に基づき作成している「令和4年度建築保全業務労務単価」の中から、保全技師Ⅰ、保全技師補、保全技術員補の労務単価を採用している。本保守点検業務委託仕様書には、委託業務の実施に際して何らの資格を求める記載がない実情を勘案すれば、委託設計書にこの技術者区分の労務単価を適用した根拠となる事実の記載はなく、なぜこの技術者区分の労務単価が適用されているのか不明確である。

次に、労務数量については、保守点検業務と遠隔点検業務に分けて計算しており、保守点検業務においては、エレベーター1台当たり、保全技師Ⅰが8名、保全技師補が7名、遠隔点検業務においては、保全技術員補が4名とされている。「建築保全業務積算要領」では、労務数量は、歩掛りに機器の台数、点検回数等の所要数量を乗じて算定するものと規定されているが、委託設計書にこの労務数量を適用した根拠となる事実の記載はなく、なぜこの労務数量が適用されているのか不明確である。

本委託業務は随意契約とされており、価格に対して競争性が働かない状況であることを勘案すると、予定価格を適切な単価によって適正に積算する必要がある。そのため、予定価格を構成するそれぞれの項目について、それを適用した根拠を明確にするとともに、毎年度実績と比較することにより、適用した単価の妥当性について、検証する必要がある。

さらに、参考見積書では、保守点検料が台数ごとに一式として記載されており、単価と工数が明示されていない。そのため、委託業者からの実績報告に対して、当初の見積りが妥当であったかの検討が十分に実施できず、見積額が妥当であったかの検証が行えない状況にある。そのため、労務単価、工数、直接経費の内訳書や諸経費率の根拠等について明示された内容の見積書を、委託業者から提示してもらう必要がある。

予定価格が適正価格であるならば、例え予定価格と入札額が同一の価格であり、落札率が100%であっても、必ずしも市民の利益が損なわれているとは言えない。そのためにも、発注者である市所管課は、適切に作成された仕様書及び設計書に基づ

き、経済社会情勢の変化を勘案し、複数の業者からの参考見積書の徴取、取引の実例価格、需給の状況、履行の難易、数量の多少、履行期間の長短、過去の同一役務等の調達実績、市場価格、他の団体における契約金額等を考慮した積算を行うとともに、毎年度実績と比較することにより、適用した単価の妥当性を検証する等、改善の余地があると認められる。

【結 果（意見）：道路維持課】

経済性や効率性を伴った執行を確保するためにも、事前に委託業者から徴取した参考見積書の内容を批判的に分析・評価することが望まれることから、複数の業者からの参考見積書の徴取、過去の同一役務等の調達実績、市場価格、他の団体における契約金額等を考慮する等、見積りや取引実例との比較を行い、より適正な予定価格の設定に努めるとともに、適用した単価の妥当性を検証するよう要望する。

③ 業務委託契約における同価格の入札とくじ引きについて（意 見）

【現状・問題点】

地方自治法施行令では、第 167 条の 9 において、落札となるべき同価の入札をした者が 2 人以上あるときは、直ちに、当該入札者にくじを引かせて落札者を定めなければならないと規定されている。「業務委託等に係る郵便入札による指名競争入札の実施要領」では、第 12 条第 2 項において、落札となるべき同価の入札者が 2 者以上のときは、くじ引きにより落札者を決定すると規定されている。また、「郵便入札による指名競争入札の手引き」では、最低制限価格を設定する理由として、業務を請け負うために不当に低い金額で落札する業者を排除すること、受注者に雇用される従業員の労働条件の低下を防ぐこと、受注者の適正な業務履行を確保することの 3 点を挙げている。

なお、市所管課が発注者となる委託業務において、直近 5 か年の郵便入札による指名競争入札において、くじ引きの発生状況の推移は、次のとおりである。

【郵便入札による指名競争入札におけるくじ引きの発生状況の推移表】(単位:件)

区分	H30 年度	R1 年度	R2 年度	R3 年度	R4 年度
郵便入札による指名競争入札の件数	22	19	16	20	23
くじ引きの件数	12	8	8	10	13
くじ引きの割合	54%	42%	50%	50%	56%

出典：道路維持課提出資料に基づき監査人作成

直近 5 か年の郵便入札による指名競争入札において、くじ引きにより落札者が決

定した業務委託契約は次のとおりであり、街路樹・グリーンベルト樹木管理委託（その 1）（その 2）、道路補修修繕業務委託（その 1）（その 2）（その 3）（その 4）（その 5）（その 6）は、過去 5 か年の全ての指名競争入札において、くじ引きにより落札者が決定している。なお、斜線の年度においては、くじ引きは行っていない。

【くじ引きにより落札者が決定している業務委託契約】

（単位：千円）

業務委託名	業務区分	契約金額				
		H30 年	R1 年	R2 年	R3 年	R4 年
街路樹・グリーンベルト樹木管理委託(その 1)	単価契約	33,000	33,000	33,600	34,000	33,000
街路樹・グリーンベルト樹木管理委託(その 2)		33,000	33,000	33,600	34,000	33,000
街路樹・グリーンベルト清掃委託(その 1)		32,227				
街路樹・グリーンベルト清掃委託(その 2)		22,351				
道路用地等除草作業(その 1)		11,000				
路面性状調査及び道路空洞調査業務委託	業務委託	32,477				
防草シート設置委託	単価契約					19,958
道路補修修繕業務委託(その 1)		21,987	25,984	26,241	26,235	26,319
道路補修修繕業務委託(その 2)		21,987	25,984	26,241	26,235	26,319
道路補修修繕業務委託(その 3)		21,987	25,984	26,241	26,235	26,319
道路補修修繕業務委託(その 4)		21,987	25,984	26,241	26,235	26,319
道路補修修繕業務委託(その 5)		21,987	25,984	26,241	26,235	26,319
道路補修修繕業務委託(その 6)		8,685	12,297	7,754	10,617	8,867
道路補修修繕業務委託(その 7)					9,504	8,461
道路補修修繕業務委託(その 8)					7,050	8,152
舗装補修修繕業務委託(その 1)						7,543
舗装補修修繕業務委託(その 2)						8,385
合計		12 件	8 件	8 件	10 件	13 件

出典：道路維持課提出資料に基づき監査人作成

また、令和 4 年度におけるくじ引きの状況は、次のとおりである。最低制限価格を事前公表する場合には、委託費の積算を怠る委託業者が出てくる可能性があり、最低制限価格で入札すれば確実に最終候補者となることのできるため、この表のように、くじ引きになるケースが頻発する可能性がある。

【くじ引きにより落札者が決定している業務委託契約】

(単位:件)

業務委託名	入札方法	予定価格	最低制限価格	入札者数	同価での入札者数	落札率
街路樹・グリーンベルト樹木管理委託(その1)	郵便による一般競争入札	公表	公表	8	8	80.0%
街路樹・グリーンベルト樹木管理委託(その2)				8	6	80.0%
防草シート設置委託				7	6	80.0%
道路補修修繕業務委託(その1)				15	11	87.7%
道路補修修繕業務委託(その2)				15	12	87.7%
道路補修修繕業務委託(その3)				15	10	87.7%
道路補修修繕業務委託(その4)				15	9	87.7%
道路補修修繕業務委託(その5)				15	7	87.7%
道路補修修繕業務委託(その6)				10	6	80.6%
道路補修修繕業務委託(その7)				8	5	88.8%
道路補修修繕業務委託(その8)				7	2	88.6%
舗装補修修繕業務委託(その1)				10	5	88.8%
舗装補修修繕業務委託(その2)				7	3	88.7%

出典：道路維持課提出資料に基づき監査人作成

丁寧で質の高い委託業務を確保するとともに、優良な委託業者の育成を図るためには、競争において、当該委託業務の実施について、より能力が高く、また、意欲も高い委託業者を適切に選定することが重要であり、くじ引きで落札者が決定してしまうというような事態は減少させることが望まれる。

最低制限価格制度は、公共工事の品質確保の促進に関する法律及び公共工事の入札及び契約の適正化の促進に関する法律において、公正な競争を阻害するおそれのある過度に低価な入札を排除することや競争入札の適正化と契約の内容に適合した履行が確保できることを発注者及び受注者の責務として求められていることから導入された制度である。しかし一方で、入札の透明性を確保し、不正行為を未然に防止するため、競争入札における最低制限価格について、入札前の事前公表を行なっているケースでも、入札参加者の見積り努力を損なうことやくじ引きによる受注が増加することにより、技術力・経営力等による競争を損ねる弊害が生じうる状況にあること等を踏まえ、芦屋市のように、一層の競争性確保等の観点から、最低制限価格を設定するものの公表時期を事前公表から事後公表に移行するケースも認められる。

くじ引きで落札者を決定する業務委託契約が常態化している事務は適切ではなく、最低制限価格の事前公表や同価格を類推させる予定価格の事前公表を抑制する方法の導入を検討する等、改善の余地があると認められる。

【結 果（意見）：道路維持課】

地方公共団体の契約は、競争の方法によることが原則であることから、くじ引きで落札者が決定してしまうというような事態は減少させることが望まれる。船橋市は税金を活用して事業者へ業務を発注するため、公正かつ透明性を担保した上で、発注する事業者を選定する必要があることから、抜本的な改善策や制度変更を伴う業務の効率化は実行できないまでも、担当者一人一人が契約の妥当性について注意を払い、最低制限価格を設けない方法や最低制限価格の事前公表を抑制する方法の試行や取組について、知恵や工夫を図ることを要望する。

④ 工事請負契約における同価格の入札とくじ引きについて（意 見）

【現状・問題点】

地方自治法施行令では、第 167 条の 9 において、落札となるべき同価の入札をした者が 2 人以上あるときは、直ちに、当該入札者にくじを引かせて落札者を定めなければならないと規定されている。「船橋市建設工事等一般競争入札実施要領」では、第 15 条第 2 項において、落札候補者となるべき同価格の入札者が 2 者以上いるときは、直ちに電子調達システムにより電子くじを実施し、落札候補者を決定すると規定されている。

外部監査のサンプルテストの対象として提出された令和 4 年度の工事請負契約 11 件の内、9 件（82%）でくじ引きにより落札者が決定しており、さらに当該 9 件の全てが最低制限価格で落札されていることが確認された。なお、その内容は、次のとおりである。

【くじ引きにより落札者が決定している工事請負契約】

(単位:件)

工事請負名	入札方法	予定価格	最低制限価格	入札者数	同価での入札者数	落札率
市道 43-004 号線ほか 3 路線舗装修繕工事	一般競争入札	公表	落札者決定後に公表	13	6	89.9%
市道 00-130 号線ほか 2 路線舗装修繕工事				17	6	89.9%
市道 00-189 号線舗装修繕工事				23	10	90.0%
市道 09-001 号線舗装修繕工事				12	3	89.6%
市道 00-107 号線舗装修繕工事				23	5	90.0%
市道 00-149 号線ほか 2 路線舗装修繕工事				21	14	89.8%
市道 58-098 号線ほか 3 路線舗装修繕工事				15	6	90.2%
市道 62-048 号線ほか 1 路線舗装修繕工事				17	8	89.9%
市道 00-013 号線ほか 2 路線舗装修繕工事				17	14	89.7%

出典：道路維持課提出資料に基づき監査人作成

船橋市においては電子調達システムにより電子くじが導入されていることから、恣意的な要素が入らないくじ引きの仕組みになっているため、くじ引き自体は公平に行われており、合規性の面での問題点はない。しかし、くじ引きにより落札者を決定する方法には、請負業者の競争に一種の賭け・偶然・運の要素を加えることになるという欠点に伴う。

「船橋市建設工事等に係る最低制限価格等算定基準」では、船橋市建設工事等契約事務取扱基準第 4 条第 2 項に定める建設工事の最低制限価格等の設定について、次に定める方法によるものと規定している。

【最低制限価格の算定率】

直接工事費	共通仮設費	現場管理費	一般管理費
97%	90%	90%	68%

出典：船橋市建設工事等に係る最低制限価格等算定基準

最低制限価格を算出する計算式は、発注者である地方公共団体によって定められており、物件ごとに計算式を変更する地方公共団体もあるようであるが、どちらかというと船橋市のように一定の計算式で定める場合が多いようである。そのため、落札価格の上限である予定価格がわかれば、落札価格の下限を算出することができ、落札可能な金額の範囲を予測できる。一般的には、公共工事の積算は民間工事よりも複雑ではあるが、一定の計算式や基準に基づいて算出できるため、市販の計算ツール等を活用することで、事前公表された予定価格と変動要素の金額から、最低制

制限価格を算出することが可能であり、発注者ごとの入札案件の履歴情報を蓄積して分析することで発注者の傾向を把握でき、より精度の高い入札価格の算出が可能である。船橋市に限らず、全国の地方自治体が発注する工事及び業務の入札において、くじ引きにより落札者が決定する事例が多数発生しており、請負業者側の積算精度が上がり、発注者側も積算資料の情報公開を進めた結果として発生した副次的な効果であるとする。

船橋市においても、最低制限価格は予定価格の〇パーセントというように設定されているため、請負業者側が経験を通じてそれを察知、推測するのは難しくはないと考える。例えば、市道 00-189 号線舗装修繕工事では、次のとおり、入札者は 23 者にもかかわらず、入札価格としては 4 件であり、同一の価格である価格 B で 11 社が、価格 C で 10 社が入札している。工事請負業者において、同一の積算ソフトを用いれば、同一の価格が算出される可能性はあるが、予定価格から一定の割合を乗じた価格で応札していると言わざるをえない状況である。

【市道 00-189 号線舗装修繕工事の例】

入札者数	価格	備考
1 者	価格 A	最低制限価格未満のため、無効。
11 者	価格 B	最低制限価格未満のため、無効。
10 者	価格 C	くじ引きで落札者を決定。
1 者	価格 D	
計 23 者		

出典：道路維持課提出資料に基づき監査人作成

改正前の公共工事の品質確保の促進に関する法律では、発注者の責務として予定価格の適切な設定等を定めるほか、多様な入札契約方式の導入・活用を位置づけ、行き過ぎた価格競争の是正を図ってきた。一方で、近年、建設業を取り巻く環境は大きく変化し、特に頻発・激甚化する災害対応の強化、長時間労働の是正等による働き方改革の推進、情報通信技術の活用による生産性向上が急務となっている。また、公共工事の品質確保を図るためには、工事の前段階に当たる調査・設計においても公共工事と同様の品質確保を図ることも重要な課題となっている。そのため、改正後の公共工事の品質確保の促進に関する法律の一部を改正する法律要綱では、公共工事の発注者は、市場における労務の取引価格、健康保険法等の定めるところにより事業主が納付義務を負う保険料等を的確に反映した積算を行うことにより、予定価格を適正に定め、適正な額の請負代金及び適正な工期等を定める公正な契約を締結しなければならないと規定されており、発注者には、適正利潤の確保を可能とするための予定価格の設定が求められている。

しかし一方で、本工事請負契約における予定価格の設定に際して、船橋市契約規則等に基づき、契約の目的となる役務について、取引の実例価格、需給の状況、履行の難易、数量の多寡、履行期間の長短等を考慮して適正に定めているのであれば、最低制限価格と同一の価格での応札が集中する事態について、予定価格が適正であったかどうか疑問が生じ、予定価格の公表時期の事前・事後に関係なく、実質的な指値受注が存在していると言わざるを得ない。

従来、良質な社会資本の整備を効率的かつ着実に推進する観点、不正行為防止の観点、透明で競争性の高い市場環境の整備を進める観点から、総合評価方式等の多様な入札方式の導入等の入札契約制度の改善が進められてきている。公共工事の品質確保の促進に関する法律が改正され、基本理念として、経済性に配慮しつつ、価格と品質が総合的に優れた内容の契約がなされるべきであること、民間事業者の積極的な技術提案及び創意工夫が活用されること等が求められている。そのため、今後、入札方式等の見直しを行い、価格だけでなく技術や品質を含めた評価の下で、健全な競争を促進することが重要であり、請負工事の品質確保に資するため、競争に参加する者に対しできる限り技術提案を求めるよう努め、これを評価することが必要である。

既に市所管課では、鉄道を跨ぐ橋梁の委託工事において、適正な工期確保のために複数年にわたる契約を基に、協定を結び工事を実施している。また、補修工事の規模や点検結果によっては、設計・施工の連携の有効性は十分考えられるため、設計者と施工者の連携を図る方式の導入等を検討している。

くじ引きで落札者を決定する工事請負契約が常態化している事務は適切ではなく、競争において工事請負業務の実施について、より能力が高く、また、意欲も高い請負業者を適切に選定する方法や競争を促進するための入札方法の導入を検討する等、改善の余地があると認められる。

【結 果（意見）：道路維持課】

地方公共団体の契約は、競争の方法によることが原則であることから、くじ引きで落札者が決定してしまうというような事態は減少させることが望まれる。船橋市は税金を活用して事業者へ業務を発注するため、公正かつ透明性を担保した上で、発注する事業者を選定する必要があることから、抜本的な改善策や制度変更を伴う業務の効率化は実行できないまでも、担当者一人一人が契約の妥当性について注意を払い、競争において、より能力が高く、また、意欲も高い請負業者を適切に選定する方法や競争を促進するための入札方法の導入について、知恵や工夫を図ることを要望する。

⑤ 道路の維持管理における包括的民間委託について（意見）

【現状・問題点】

船橋市では道路、橋梁等の道路構造物において、定期的な点検と各種診断等により損傷が顕在化する前に対策を講じる予防的な修繕を実施しており、橋梁については「船橋市橋梁長寿命化修繕計画」を策定し、ライフサイクルコストの縮減及び維持管理費の平準化を図っている。しかし一方で、道路インフラが長期にわたり健全性を維持してストック効果を発揮し続けるためには、限られた人員・予算の中で膨大な道路インフラを適切な時期に点検・診断を実施した上で、必要な補修・修繕等を行う必要がある。

このような状況においては、道路インフラに関する維持管理等の業務を包括的に民間に委託することにより、民間のノウハウを活用しながら道路の維持管理業務の質を確保した上で、業務効率を向上させることが、解決策の一つである。包括的民間委託の導入により、発注者にとっては、発注業務等の効率化が図られ、職員の負担が軽減されることが期待できる。また、包括的民間委託においては、受注者が日常的な道路の維持管理から修繕まで幅広く実施するとともに、維持管理の現場経験・知見を有していることから、管理対象の道路インフラの機能を適切に判断し、より効率的な予防保全の実施が期待できる。さらに、十分な契約期間を確保した上で、維持管理業務に包括的民間委託を導入する場合、受注者にとっては、損傷レベルが低い早期段階での小規模な修繕等による対応を行うことがインセンティブとなりうることから予防保全の促進が期待できる。さらに、包括化により一定規模の業務を一定期間にわたり安定して確保できることから、経営の安定化、新規投資や技術力向上への意欲をもたらすことが期待できる。

市所管課では、道路維持管理業務について包括的民間委託の導入を常に検討すべき課題として認識しており、包括的民間委託の導入が可能かについて、関係部署との協議を継続している。現在、樹木管理について、マニュアル作成の方針検討や、樹木管理・清掃・除草を包括した形での発注等を検討している。

包括的民間委託導入の検討を進めるに当たっては、地域により道路を取り巻く環境は大きく異なることから、地域の実情に応じた形で進めることが必要であるが、早期の本格的な導入に至らない場合でも、検討や試行を通じて、地域における道路の維持管理の現状や課題、包括的民間委託導入に関する庁内、事業者の意向課題の把握を行うこと自体にも意義が認められることから、より一層のスピード感をもって課題解決に向けて検討を進める等、改善の余地があると認められる。

【結果（意見）：道路維持課】

道路の維持管理を受託した民間事業者が創意工夫やノウハウの活用により効率

的・効果的に維持管理を実施できるよう、複数の業務を包括的に民間に委託する方式について、より一層のスピード感をもって検討するよう要望する。

(3) 業務管理について

① 道路の管理瑕疵における事故補償事務について（意見）

【現状・問題点】

道路法では、第42条第1項において、道路管理者は、道路を常時良好な状態に保つように維持し、修繕し、もって一般交通に支障を及ぼさないように努めなければならないと規定されている。道路の安全と円滑な交通が確保されることは市民生活にとって極めて重要なことであり、道路管理者である船橋市においては、LINEを通じた「船橋市道路損傷通報システム」による通報等、市民からの要望やパトロールによって、可能な範囲で道路の陥没やわだちぼれ、ひび割れ等、又は排水溝の詰まりや法面の崩落等の瑕疵等に対応し、道路の維持管理に努めている。なお、船橋市内における、直近5か年の道路の陥没発生件数とその要因は、次のとおりである。

【道路の陥没発生件数の推移表】

(単位:件)

区分	H30 年度	R1 年度	R2 年度	R3 年度	R4 年度
道路排水施設	2	6	1	2	6
擁壁	1	-	-	-	-
ボックスカルバート	-	1	-	-	-
道路付属物	-	1	-	-	-
下水道	7	4	3	-	12
上水道	3	2	-	-	1
ガス	2	-	-	-	1
通信	-	-	-	-	1
消防設備	1	-	-	-	-
湧水	1	-	-	-	-
転圧不足	2	2	5	-	2
土留め	1	-	-	-	-
不明管	2	1	-	-	-
私管	4	2	4	-	1
木の根	1	-	1	-	1
護岸	1	-	-	-	-
不明	11	8	9	-	5
合計	39	27	23	2	30

出典：道路維持課提出資料に基づき監査人作成

道路における事故等は日々発生し、公の営造物である道路の設置・管理の瑕疵により市民に損害が生じた場合には、その賠償責任を道路管理者が負うこととなる。設置の瑕疵は、例えば道路法第 29 条（道路の構造の原則）に反して不備な道路を作ってしまったとき等に、管理の瑕疵は、例えば道路法第 42 条（道路の維持又は修繕）の努めを果たさなかったとき等に問題となるが、道路の管理瑕疵がある状態とは次のようなものが該当する。

- i 舗装路面の破損の放置等の一定の状況における道路の損傷の放置
- ii 土石、樹木等の路上障害物の放置
- iii 標識、防護柵、警戒灯等を設置しない等、道路工事の際の安全措置の不履行
- iv その他適切な管理

船橋市では、公の営造物である道路の設置・管理の瑕疵により市民に損害が生じた場合に負う賠償責任に備え、道路賠償責任保険に加入している。なお、直近 5 年の道路の設置・管理の瑕疵による損害賠償金の支払件数、支払金額、その要因の推移は次のとおりであり、年に 5～8 件程度の管理瑕疵による損害賠償事案が発生している。

【損害賠償金の支払件数等の推移表】 (単位：上段は件、下段は千円)

区分	H30 年度	R1 年度	R2 年度	R3 年度	R4 年度
舗装窪み	4	1	3	3	2
	1,426	16	379	126	68
側溝蓋	3	－	－	－	－
	284	－	－	－	－
グレーチング蓋	1	4	1	1	4
	274	184	3	23	1,544
L 型側溝	－	1	－	－	－
	－	122	－	－	－
境界鋸	－	－	1	－	－
	－	－	41	－	－
傾斜	－	－	－	1	－
	－	－	－	270	－
ガードレール	－	－	－	1	－
	－	－	－	8	－
舗装ひび	－	－	－	－	1
	－	－	－	－	7
ペデ漏電	－	－	－	－	1
	－	－	－	－	342
合計	8	6	5	6	8
	1,985	322	424	429	1,962

出典：道路維持課提出資料に基づき監査人作成

道路の管理瑕疵による事故の発生要因は様々であり、一般的に発生を予見することができない場合もあるが、舗装窪みやグレーチング蓋不全による事故が多い。これらの事故の詳細な状況に関しては、市所管課が、事故の発生経過や責任割合等の判断に必要な情報を把握しており、管理瑕疵による事故が起こってしまった場合には、適切に状況を把握して保険会社へ報告し、賠償の要否や過失相殺等の割合について、過去の判例等に基づいて保険会社から提示を受けた上で事故者と折衝している。

道路の管理瑕疵による事故の発生抑制のためには、管理瑕疵が疑われるような事故が起こらないように道路を管理していく必要がある。過去の事故の発生原因等を分析し、その発生の因果関係を事例集等に取りまとめ、道路パトロールの実施に際しての業務マニュアル等にとりまとめる等、改善の余地があると認められる。

【結 果（意見）：道路維持課】

事故を未然に防止し、安全に道路を利用できるような道路環境を維持するためには、道路の管理瑕疵に基づく事故の発生原因等を分析し、その結果を道路のパトロールに活用すること等を含め、事故補償事務の業務プロセスについて、業務マニュアルとして整備・運用するよう要望する。

② 張り出し樹木への対応について（意 見）

【現状・問題点】

道路法では、第 43 条において、何人も道路に関し、みだりに道路に土石、竹木等の物件をたい積し、その他道路の構造又は交通に支障を及ぼすおそれのある行為をしてはならないと規定されている。また、同法第 30 条において、自動車や歩行者の安全な通行を確保するために、電柱、信号機、樹木等が道路上に入ってはいけない空間を定めるものを建築限界と規定しており、道路構造令では、第 12 条において、高さについて車道の場合は 4.5m、歩道の場合は 2.5m の範囲に通行の障害になる物（樹木・看板等）は置いてはならないと規定されている。

しかし、市内には、市道等の道路上に樹木の枝や草が張り出している箇所が多く見られ、令和 4 年度には、船橋市に対して 200 件を超える張り出し樹木への対応要望が寄せられている。私有地の樹木の枝、生垣や草等が車道や歩道に張り出していると、自動車や自転車、歩行者等の通行の支障となるだけでなく、視界をさえぎり事故の原因となる可能性がある。また、繁茂や落枝落葉等により、側溝を覆ってしまい道路排水の障害を引き起こし、道路冠水につながり、樹木の枯死等による倒木が発生し、交通障害となるだけでなく重大事故につながるおそれがある。

ア. 架空線（電線等）と競合する張り出し樹木

路上施設においては、その種類によって植栽よりも優先する施設と植栽に支障の無いように設けなければならない施設がある。電気や通信施設は、後者に当たる民間施設で、占用物件として公共空間を使用していることから、本来は植栽のほうが優先されるべきものであるが、現状は架空線（電線）が優先されている。

市内での現場往査において、架空線（電線）と競合するように張り出した樹木が確認された。

【架空線（電線）と競合するように張り出した樹木の例】



出典：監査人撮影

イ. 放置して傾倒している張り出し樹木

市内での現場往査において、道路へ大きく傾倒して張り出した樹木が確認された。

【放置して傾倒している張り出した樹木の例】



出典：監査人撮影

傾倒木は、大径木の場合、掘取範囲も広く、道路構造物への影響が大きく、経費がかさみ放置されている例が多い。このように放置された張り出し樹木は、市街地においては、地域の景観や環境の育成にとって、見苦しい状態をつくりだしているとともに、自動車や自転車、歩行者等の通行の支障となっている。また、近年、台風等による強風で樹木が倒伏し、道路利用者や周囲の建築物等に被害を与えた事故や被災の話題を見聞きする。今後、さらに老朽木等も増えて強風時に倒伏する危険度が高まることも予測される。

私有地から道路に張り出している樹木の枝、生垣や草等は土地所有者に所有権があるため、船橋市で勝手に伐採することはできない。そのため、市所管課では、個人の管理責任のもと、適正な管理をお願いするとともに、交通事故を未然に防止し、安全に道路を利用できるよう、理解と協力をお願いしている。

改正前の民法第 233 条では、張り出した樹木の枝の切取りについては、土地の所有者は、隣地の樹木の枝が境界線を越えるときはその樹木の所有者に枝を切除させる必要があり、樹木の所有者が枝を切除しない場合には、訴えを提起し切除を命ずる判決を得て強制執行の手続をとるほかなく、樹木の枝が越境する都度、常に訴えを提起しなければならないとすると、手続が過重になる等の問題があった。そのため、令和 5 年 4 月 1 日施行の民法改正により、改正後の民法第 233 条第 3 項では、越境された土地の所有者は、樹木の所有者に枝を切除させる必要があるという原則を維持しつつ、次のいずれかの場合には、枝を自ら切り取ることができるように改正された。

- i 竹木の所有者に越境した枝を切除するよう催告したが、竹木の所有者が相当の期間内に切除しないとき（第1号）。
- ii 竹木の所有者を知ることができず、又はその所在を知ることができないとき（第2号）。
- iii 急迫の事情があるとき（第3号）。

この改正により、隣接地の樹木が道路に越境してきたときは、新たな規律によって枝を切り取ることが可能となった。また、越境された土地所有者が自ら枝を切り取る場合の費用については、枝が越境して土地所有権を侵害していることや、土地所有者が枝を切り取ることにより樹木の所有者が本来負っている枝の切除義務を免れることを踏まえ、樹木の所有者に請求できるとされている（民法第703条、第709条）。

現場往査で確認されたように、市内には市道へ張り出した樹木が複数存在することから、急迫の事情の解釈や、船橋市が切除した場合の費用負担の考え方等について検討し、業務マニュアル等にとりまとめる等、改善の余地があると認められる。

【結 果（意見）：道路維持課】

事故を未然に防止し、安全に道路を利用できるような道路環境を維持するためには、引き続き、通行に支障となる樹木等については、船橋市が土地の所有者に連絡し、せん定や間伐、伐採をお願いするとともに、急迫の事情があるときの解釈等を含めた樹木等の伐採依頼事務の業務プロセスについて、業務マニュアルとして整備・運用するよう要望する。

③ 道路陥没及び路面補修に関する要望における対応完了の未登録について（意 見）

【現状・問題点】

道路維持の基本的な考え方として、安全、安心等を確保するためには、点検→診断→措置→記録というメンテナンスサイクルに基づく道路の維持管理を段階的に充実することが必要である。

市所管課では、パトロールや「船橋市道路損傷通報システムを」含む市民からの道路の不具合の通報や要望については、要望等受付票にて管理している。しかし一方で、令和4年度における道路陥没に関する要望等受付票を査閲したところ、対応完了日が空欄となっているものが19件あることが確認された。同様に、令和4年度における路面補修に関する要望等受付票を査閲したところ、対応完了日が空欄となっているものが346件あることが確認された。なお、市所管課での調査の結果、対応完了日が空欄となっている理由は、次のとおりであった。

【要望等受付票における空欄の理由】

(単位：件)

区分	道路陥没に関する 要望等受付票	路面補修に関する 要望等受付票
入力漏れ（実際には対応完了済）	14	286
対応予定	-	4
対応中	2	26
経過観察中	2	28
その他	1	2
合計	19	346

出典：道路維持課提出資料に基づき監査人作成

このような事態が生じている原因としては、要望等受付票に基づいて要望に対して対応の完了までを網羅的に記録することの重要性に対する認識が欠けていること、全ての要望について道路管理システムに対応完了日を入力することは煩雑な事務が生じること等の理由によると認められる。点検→診断→措置→記録というメンテナンスサイクルに基づき業務をチェックする等、より意識的に市民要望処理業務に取り組むことが望まれる。

道路の維持管理においては、点検→診断→措置→記録というメンテナンスサイクルに基づく道路の維持管理を段階的に充実することが必要であることから、要望等受付票に対応完了の事実が記録されていない事務は適切ではなく、改善の余地があると認められる。

【結 果（意見）：道路維持課】

道路の維持管理においては、点検→診断→措置→記録というメンテナンスサイクルに基づく道路の維持管理を段階的に充実することが必要であることから、要望等受付票に対応完了日を網羅的に記録するよう要望する。

④ 業務マニュアルの更新について（意 見）

【現状・問題点】

市所管課である道路維持課は、平成 28 年 4 月の組織改正に伴い、旧道路管理課の道路維持部門と旧道路建設課の道路維持並びに橋梁維持部門、かつ、公園緑地課の街路樹管理業務が集約され、新たに新設されたものである。それに伴い道路維持課の業務が煩雑となり、また事務量が膨大に増えていることから、より一層効率的かつ正確な事務処理を図ることを目的とするとともに、非合規的な事務処理の改善、また、処理方法の伝承のために業務マニュアルを作成し、平成 29 年 4 月 1 日から運用を開始している。なお、業務マニュアルの主な内容は、次のとおりである。

【業務マニュアルの主な内容】

区分	主な内容
i. 橋梁維持費	・ 橋梁耐震補強工事、工事委託、それに伴う設計委託 ・ 橋梁長寿命化修繕工事、工事委託、それに伴う設計委託 ・ 橋梁点検、長寿命化修繕計画の見直し
ii. 道路維持費	・ 舗装修繕工事 ・ 道路排水整備工事 ・ 歩道修繕工事、街路樹改植工事 ・ 道路維持諸経費（設計委託）
iii. 人にやさしい歩道整備費	・ 人にやさしい歩道整備工事 ・ 上記に係る設計委託
iv. 船橋駅北口広場改修費	・ JR 船橋駅北口広場改修工事
v. 通園通学路整備費	・ 通園通学路整備工事 ・ 通学路標識修繕料
vi. 道路補修修繕費	・ 道路補修修繕料
vii. 各種交通安全施設整備費	・ 道路標識修繕料、設置手数料 ・ 防護柵等修繕料、設置手数料 ・ カーブミラー修繕料、設置手数料 ・ 道路案内標識設置替工事、交差点名表示板英語表記設置替修繕料 ・ 区画線設置作業 ・ 道路街路灯・照明灯設置、設置替工事
viii. 道路維持管理に係る各種委託料	

出典：道路維持課提出資料に基づき監査人作成

一方で、国土交通省道路局より、地方公共団体等へ技術的助言として周知されるものとして、トンネル、橋等の構造物ごとに主な変状の着目箇所、判定事例写真等をまとめた「定期点検要領」が制定されている。市所管課においては、基本的には「定期点検要領」等の国土交通省の基準を準用しつつ、一部については船橋市独自で策定した基準に基づき、道路の維持管理を行っており、これまでに得られた知見等を踏まえて道路の維持管理等に係る業務マニュアルを策定し、運用を図っている。また、令和 5 年度には内部統制実施要領に基づく整備として、業務フローシートの作成を行っているところであり、作成された業務フローシートも活用し、効率的かつ正確な事務処理が執行できるよう業務マニュアルの更新について検討している。しかし一方で、平成 29 年 4 月 1 日の運用開始後に業務マニュアルの更新は行われておらず、人にやさしい歩道整備事業や船橋駅北口広場改修事業等、既に終了した事業も含まれたままとなっている等、適時、適切な更新が行われていない。

このような事態が生じている原因としては、道路の維持管理等に関する技術基準を定めるには技術的に未解決の問題もあり、具体的な基準として数量化することが難しい側面があること、道路利用の状況が年々目まぐるしく変化することに伴い、道路の維持管理に関する市民の期待や要望も変化しており、画一的な基準を定めることが難しい側面があること、道路の十分な維持管理のためには、個別的具体的に道路、交通、地形や環境条件を細かく考慮しなければならない、一般的な基準を定めることが難しい側面があること等の理由によると認められる。「定期点検要領」は、道路法施行規則第4条の5の6の規定に基づいて行う定期点検について、道路管理者が遵守すべき事項や法令を運用するにあたり最低限配慮すべき事項を記したものと位置付けられていることから、この「定期点検要領」等を参考に、業務マニュアルを適時、適切に更新することが望まれる。

「定期点検要領」を含む政令等の改正、新技術等の反映、各種基準の見直し等、道路施設に応じたきめ細かな業務マニュアルの更新について、改善の余地があると認められる。

【結 果（意見）：道路維持課】

市所管課においては、基本的には国土交通省の基準を準用しつつ、一部については船橋市独自で策定した基準に基づき、道路の維持管理を行っていることから、これまでに得られた知見等を踏まえた道路の維持管理等に係る業務マニュアルについて、適時、適切に更新するよう要望する。

⑤ 資材置場の管理について（意 見）

【現状・問題点】

公有財産とは船橋市の所有する財産のうち、地方自治法第238条第1項に掲げるものをいい、行政財産と普通財産に分類される。また、同条第4項において、行政財産とは、普通地方公共団体において公用又は公共用に供し、又は供することと決定した財産をいい、普通財産とは、行政財産以外の一切の公有財産と規定されている。

一方で、地方財政法では、第8条において、地方公共団体の財産は、常に良好の状態においてこれを管理し、その所有の目的に応じて最も効率的に、これを運用しなければならないと規定されている。また、船橋市公有財産規則では、第10条において、課長は、常にその管理する公有財産の現況を把握し、維持、保存及び使用の方法の適否等に留意しなければならないと規定されている。

市所管課では、次の表に掲げる倉庫と資材置場を行政財産として管理している。

【道路維持課が管理する倉庫と資材置場】

名称	主な用途
日の出倉庫	国道 357 号線日の出交差点における渋滞対策に伴う道路拡幅のため、収用予定され、取壊しの予定。
湊町京葉道路高架下倉庫	道路舗装維持管理事業等で使用する原材料品等の保管。
駿河台資材置場	道路舗装維持管理事業等で使用するコンクリート蓋等の原材料品の保管。現業職員で対応した修繕等で発生した発生材、冠水後の土砂撤去によって発生した土砂及び現場発生土、事故等で撤去したグレーチング蓋、標識、標識柱、補助板、ポール等の構造物の仮置き。
鈴身町資材置場	道路舗装維持管理事業等で発生した現場発生土等の仮置き。

出典：道路維持課提出資料に基づき監査人作成

駿河台資材置場への現場往査において、多量の現場発生土や事故等で撤去したグレーチング蓋、標識、標識柱、補助板、ポール等の構造物が仮置きされていることが確認された。

【駿河台資材置場】



出典：監査人撮影

同様に、鈴身町資材置場への現場往査において、多量の現場発生土等が仮置きされていることが確認された。

【鈴身町資材置場】



出典：監査人撮影

このような事態が生じている原因としては、道路舗装維持管理業務で発生したコンクリート殻や現場発生土等の処分について、道路の変状の復旧をするための緊急対応等に予算が優先されるため処分する予算を十分に確保することができていないことや、当面の仮置き場所が確保できる等の理由によるものと認められる。

市所管課では、鈴身町資材置場に仮置きしている道路舗装維持管理業務で発生したコンクリート殻や現場発生土等の処分が必要なことであると認識しており、道路の維持管理に伴う道路等の清掃、補修作業により発した現場発生土等を篩い分け、そのうちの残土を処分場へ運搬し処分することを目的として、令和２年度から令和４年度において現場発生土等処分委託を行っている。なお、現場発生土等処分委託の内容は、次のとおりである。

【現場発生土等処分委託の推移】

(単位：千円)

年度	内容	支払額
令和２年度	現場発生土等処分委託	8,800
令和３年度	現場発生土等処分委託	8,927
令和４年度	現場発生土等処分委託	2,970

出典：道路維持課提出資料に基づき監査人作成

限られた予算の中で、現場発生土等の処分を行っているものと認められるが、現場発生土等はあくまで仮置きであり、仮置きされている道路舗装維持管理業務で発生したコンクリート殻や現場発生土等については、速やかに全て処分する等、改善

の余地があると認められる。

【結 果（意見）：道路維持課】

行政財産については、船橋市公有財産規則等に基づき、維持、保存及び使用の方法の適否等に留意する必要があることから、資材置場に仮置きされている道路舗装維持管理業務で発生したコンクリート殻や現場発生土等について、速やかに全て処分するよう要望する。

⑥ 現場発生土や産業廃棄物等の保管について（指 摘）

【現状・問題点】

廃棄物の処理及び清掃に関する法律では、第 2 条において、「廃棄物とは、ごみ、粗大ごみ、燃え殻、汚泥、ふん尿、廃油、廃酸、廃アルカリ、動物の死体その他の汚物又は不要物であつて、固形状又は液状のもの（放射性物質及びこれによって汚染された物を除く。）」と規定されている。そのため、駿河台資材置場に仮置きされている道路舗装維持管理業務で発生したコンクリート殻等は、廃棄物に該当する。また、現場発生土については、廃棄物等が混合している場合や土質試験結果より残土として処分ができない成分が検出された場合のみ廃棄物として取り扱う必要がある。

一方で、廃棄物を保管する場合には、生活環境の保全上支障のないよう、下記の i～viii の基準を遵守する必要がある。

【廃棄物の保管基準】

i	廃棄物保管場所の周囲に囲いが設けられていること。
ii	見やすい場所に廃棄物保管場所に掲示板が設けられていること
iii	廃棄物保管場所から廃棄物が飛散、流出、地下浸透及び悪臭が発散しないような措置を講じること。
iv	廃棄物保管場所において、ねずみ、蚊、はえ、その他の害虫が発生しないようにすること。
v	石綿含有廃棄物を保管する場合には、他のものと混合するおそれのないよう措置や飛散防止のために必要な措置を講じること。
vi	産業廃棄物である水銀含有ばいじん等又は水銀使用製品産業廃棄物を保管する場合は、保管場の掲示板の産業廃棄物の種類の欄に、水銀含有ばいじん等又は水銀使用製品産業廃棄物が含まれることを記載すること、他のものと混合するおそれのないよう措置を講じること。
vii	産業廃棄物の処理を行うにあたり産業廃棄物の保管を行う場合、一定の数量を越えないこと。
viii	産業廃棄物の発生場所以外の場所で、許可・届出が必要な面積以上の範囲に自社の産業廃棄物を保管する場合、必要な手続きを行うこと。

出典：船橋市ホームページに基づき監査人作成

しかし一方で、駿河台資材置場への現場往査において、廃棄物に該当する現場発生土等が保管されていたが、廃棄物保管場所についての掲示板が設けられていないことが確認された。

【駿河台資材置場の入口】



出典：監査人撮影

このような事態が生じている原因としては、廃棄物の保管基準に基づき道路舗装維持管理業務で発生したコンクリート殻等の廃棄物を適正に管理することの知識や重要性に対する認識が欠けていること等の理由によるものと認められる。

廃棄物を保管する場合は、生活環境の保全上支障のないよう、見やすい場所に廃棄物保管場所についての掲示板が設けられていない事務は適切ではなく、改善の余地があると認められる。

【結 果（指摘）：道路維持課】

廃棄物を保管するには、生活環境の保全上支障のないよう、見やすい場所に廃棄物保管場所についての掲示板を設ける事務を徹底されたい。

⑦ 行政財産の目的外使用について（指 摘）

【現状・問題点】

地方公共団体の所有に属する公有財産には行政財産と普通財産があり、このうち地方公共団体が公用又は公共用に供し、又は供することと決定した財産が行政財産である。行政財産は、地方自治法第 238 条の 4 第 1 項において、貸付け、交換し、売り払い、譲与し、出資の目的とし、若しくは信託し、又はこれに私権を設定することができないと規定されている。行政財産は、原則として本来の用途や目的に使用

しなければならないが、本来の用途や目的外に使用されても本来の用途や目的を妨げない場合や、行政財産の効率的利用の見地からみて使用を認めることが適当な場合もあることから、地方自治法第 238 条の 4 第 7 項において、行政財産は、その本来の用途又は目的を妨げない限度においてその使用を許可することができると規定されている。

船橋市公有財産規則では、第 19 条各号のいずれかに該当する場合に限り行政財産の目的外使用を許可している。また、使用許可の期間については、同規則第 20 条により原則として 1 年以内とするとしているが、ただし書により、特別の事由があると認めるときは、期間を 3 年以内とすることができると規定されている。

鈴身町資材置場への現場往査において、平成 2 年度から平成 4 年度において実施された現場発生土等処分委託で用いた土ふるい機が、委託業者からの預り品として長期間仮置きされているにもかかわらず、船橋市公有財産規則に基づく目的外使用の許可等を得ていないことが確認された。なお、この土ふるい機は、道路の維持管理に伴う道路等の清掃、補修作業により発生した現場発生土等を篩い分けるために委託業者が搬入し、使用したものであるが、委託作業終了後も、引き続き仮置きされているものである。

【仮置きされている土ふるい機】



出典：監査人撮影

【作業中の土ふるい機】



出典：道路維持課提出資料

このような事態が生じている原因としては、鈴身町資材置場が船橋市の北端に位置しており人の目が届きにくいこと、長期間の仮置きを黙認しても、道路舗装維持管理事業等で発生した現場発生土等の仮置きという鈴身町資材置場の利用に支障が無く、当面仮置き場所が確保できる等の理由によるものと認められる。

行政財産の目的外使用の許可等を得ず、長期間の仮置きを黙認している事務は適切ではなく、改善の余地があると認められる。

なお、土ふるい機は、令和5年12月14日に委託業者により搬出を完了している。

【結 果（指摘）：道路維持課】

委託業者の所有する機器を市の所有する土地に保管する場合には、船橋市公有財産規則等に基づき、行政財産の目的外使用の申請等を求める事務を徹底されたい。

⑧ 船橋市へ寄附された道路の瑕疵について（参考意見）

本項は、平成15年7月25日付け工事完了公告のあった船橋市豊富町654番他の開発行為に伴い、平成15年12月3日付けで事業者より公衆道路が帰属されたが、その後の調査により、1.5～2m位の深度から廃棄物と思われる工作機械のようなもの、コンクリート殻、エアコンの室外機のようなもの、車のタイヤ、鉄線、鉄板等が埋まっていた事案に対する事務について検討したものであり、今回の直接の監査対象ではないが、鈴身町資材置場への現場往査において確認された埋設廃棄物（不法投棄物）の処分の要否を検証する過程で付随的に検討したものである。

なお、本項で検出された問題点については、市所管課において同様の事務が行われる可能性は低いと考えられるため、短期的な対応を行うことが困難であるものの、長期的には改善のための指針の一つとして考慮することを期待するとともに、基本的な考え方として一部参考になることがあると考えられることから、参考意見とし

て記載するものである。

【現状・問題点】

本件の発生から対応の経緯は、次のとおりである。

【発生から対応の経緯】

年度	経緯
平成 15 年度	不動産業者が開発、分譲。開発行為に伴う帰属財産の引継ぎ。
平成 21 年度	側溝不良として修繕対応。その後も対処療法的に道路の沈下、陥没に対して修繕対応。
令和元年度	不動産業者から沈下について照会があり、改めて経年による沈下の進行を確認。地質調査の結果、深さ 3m 程度まで地質がゆるい事が判明。先行して試験施工の意味も含めて 3 工区の半面を路床改良工事 3m 掘削した結果、1.5～2m位の深度から廃棄物と思われる工作機械のようなもの、コンクリート殻、エアコンの室外機のようなもの、車のタイヤ、鉄線、鉄板等が埋まっていた。
令和 3 年度	工事で他の個所も同様の工法で調査した結果、電気製品、自動二輪車、伐採した樹木、古タイヤ、コンクリート殻等が埋まっていた。

出典：道路維持課提出資料に基づき監査人作成

また、鈴身町資材置場への現場往査において確認された埋設廃棄物は、次のとおりである。

【埋設廃棄物】

1工区 DP=3.0m+ α : 伐採した樹木



3工区 DP=3.0m+ α : 電気機器？





出典：道路維持課提出資料

改正前の民法では、第 551 条において、贈与者は、贈与の目的である物又は権利を、贈与の目的として特定した時の状態で引き渡し、又は移転することを約したものと推定されており（第 1 項）、負担付贈与については、贈与者は、その負担の限度において、売主と同じく担保の責任を負うものと規定されている（第 2 項）。開発行為に伴い船橋市の帰属財産となった道路の下にゴミ等の廃棄物があれば「瑕疵」に該当し、寄付（贈与）であっても、贈与者が瑕疵の存在を知りながら贈与をした場合は瑕疵担保責任を負うことになる。

また、瑕疵担保については除斥及び時効期間があり、改正前の民法では、除斥期間は「瑕疵」を知った時から 1 年、時効期間は寄付時から 10 年経過時点で、いずれも損害賠償請求権が消滅することになる。本件では、いずれの期間も経過しており、瑕疵担保責任による損害賠償の請求は難しいと考えられる。また、ゴミ等の埋設を不法行為として捉え、不法行為に基づく損害賠償請求を行うことも考えられるが、不法行為時から 20 年で損害賠償請求権が消滅することになり、ゴミ等の埋設が平成 15 年以前であることから、どんなに遅くとも本年度で消滅する。

なお、市所管課としては、状況証拠では、造成時に埋設した事は確実と考えているが、宅地造成の施主が関与していたかどうか定かではないため、地盤調査費用、路床改良工事費用等については、その全額を船橋市が負担している。

土地の隠れた瑕疵の発見は難しく、本件のように除斥期間経過後の発見も多いと考えられるが、除斥期間を保存するためには、瑕疵担保に基づく損害賠償請求権の

発生原因となる瑕疵の内容を明確にして損害賠償請求権を特定するとともに、請求する損害額を算定根拠とともに明示する等の方法により、損害賠償請求を明確にする必要があったと考える。

今後は、市への帰属後、土壌汚染や地下埋設物の疑義を把握した場合には、速やかに土壌汚染及び地下埋設物の調査を実施し、汚染された土壌や地下埋設物の有無を確認するとともに、除斥期間を保存するために、瑕疵担保に基づく損害賠償請求権の発生原因となる瑕疵の内容を明確にすることが望まれる。

【結 果（参考意見）】

開発行為に伴う船橋市に帰属した公衆道路においても、道路管理者は、道路を常時良好な状態に保つように維持し、修繕するよう努めなければならない。今後は、市への帰属後、地下埋設物の疑義を把握した場合には、速やかに地下埋設物の調査を実施し、地下埋設物の有無を確認するとともに、除斥期間を保存するために、瑕疵担保に基づく損害賠償請求権の発生原因となる瑕疵の内容を明確にするよう要望する。

⑨ 埋設廃棄物（不法投棄物）の処分について（意 見）

【現状・問題点】

上記⑧の対応の一環として行われた修繕工事等の過程で発掘された主な埋設廃棄物（不法投棄物）は、工作機械のようなもの、コンクリート殻、エアコンの室外機のようなもの、車のタイヤ、鉄線、鉄板、電気製品、自動二輪車、伐採した樹木、古タイヤ等である。

市所管課では、発掘された埋設廃棄物（不法投棄物）のうち、処分できるコンクリート殻等は産業廃棄物として処分し、その他の廃棄物は不法投棄物に該当するものとみなして鈴身町資材置場に仮置きしている。また、廃棄物指導課からは、不法投棄者が特定できない場合は、廃棄物は管理者である道路維持課の責任で処分するよう指導を受けている。市所管課としては、廃棄物指導課からの指導を受け、本事案に関する埋設廃棄物（不法投棄物）に対して、当初設計時には埋設廃棄物（不法投棄物）の発見は想定していなかったこと、発掘された埋設廃棄物は不法投棄物として事件性もあるため処分せずに鈴身町資材置場に一時保管すること、発掘した埋設廃棄物（不法投棄物）のその後の処分は市で行うものとしている。

しかし一方で、上記⑧のとおり、どんなに遅くとも本年度で損害賠償請求権は消滅し、瑕疵担保に基づく損害賠償請求は認められない可能性が高いと考えられることから、埋設廃棄物（不法投棄物）については、速やかに処分する等、改善の余地があると認められる。

【結 果（意見）：道路維持課】

行政財産については、船橋市公有財産規則等に基づき、維持、保存及び使用の方法の適否等に留意する必要があることから、資材置場に保管されている埋設廃棄物（不法投棄物）については、速やかに処分することを検討するよう要望する。

（４）予算・計画管理について

① 船橋市橋梁長寿命化修繕計画の見直しについて（意見：２件）

【現状・問題点】

船橋市では、緊急輸送道路等の主要な路線に架かる橋梁や鉄道や道路を跨ぐ重要な橋梁から、農業用の水路に架かる利用者が限定される小規模橋梁まで様々な橋梁を管理している。建設後 50 年以上を経過した老朽化橋梁が今後急速に増えることから、これに伴う安全性の低下や道路の維持管理コストの増加が懸念されている。平成 25 年 3 月現在、橋梁長寿命化修繕計画の対象となる橋梁 233 橋のうち、架設後 50 年以上の老朽化橋梁は 31 橋（14%）であるが、10 年後の令和 5 年には約 40%、20 年後の令和 15 年には約 80%と急速に老朽橋が増加する。船橋市としては、市内の道路網の信頼性向上、道路の維持管理コストの縮減、効率的・効果的に道路の維持管理を行うため、「船橋市橋梁長寿命化修繕計画（以下「長寿命化計画」という。）」を平成 25 年度に策定し、橋梁の重要度に応じた橋梁の維持管理を行っている。

【長寿命化計画の基本方針】

- ・ 船橋市の管理橋のうち 233 橋を対象とする。
- ・ これまでの対症的な「事後保全型」の維持管理から、点検により損傷状況を把握した上で、計画的・予防的な対策により橋梁の長寿命化を図る「予防保全型」の維持管理への転換を図る。
- ・ 5 年に 1 回の定期点検の実施により、管理橋の安全を確保するとともに、橋梁長寿命化修繕計画の継続的な見直しに必要な情報の収集を行う。
- ・ 管理橋の重要度に応じた維持管理方針を設定することで、限られた予算制約下において効果的かつ実効可能な維持管理計画を立案する。

出典：船橋市橋梁長寿命化修繕計画

ア．判定区分Ⅲとされている橋梁について

令和 2 年度から令和 3 年度にかけて実施された定期点検の結果に基づく判定区分は、次のとおりである。

【令和４年度現在の判定区分】

(単位:橋)

区分		解説	橋梁数
I	健全	構造物の機能に支障が生じていない状態。	201
II	予防保全段階	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。	84
III	早期措置段階	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。	16
IV	緊急措置段階	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。	0
合計			301

出典：道路維持課提出資料に基づき監査人作成

緊急に処置を講ずべき状態のⅣ判定の橋梁はなく、早期に処置を講ずべき状態のⅢ判定の橋梁が 16 橋あり、長寿命化計画では、この 16 橋については令和 11 年度までに修繕を行う計画としている。また、Ⅱ判定の 84 橋については、土砂撤去や植生撤去、落書き等の軽微な修繕について、順次作業を行うよう計画を策定しており、Ⅱ判定でも、規模の大きな補修については、補修方法等の検討を行い、順次修繕を行っていく予定である。

また、長寿命化計画の策定のために平成 22 年度から平成 24 年度にかけて実施された定期点検の結果、要補修橋梁として 39 橋が挙げられている。令和 2 年度から令和 3 年度にかけて実施された定期点検の結果、この要補修橋梁 39 橋の判定区分は次のとおりであり、なお早期に措置を講ずべき状態のⅢ判定に 8 橋が区分されている。

【補修が必要な 39 橋の判定区分】

区分		健全度区分
I	健全	11
II	予防保全段階	20
III	早期処置段階	8
IV	緊急措置段階	0
合計		39

出典：道路維持課提出資料に基づき監査人作成

このような事態が生じている原因としては、長寿命化計画では、対策が必要な損傷が発生している橋梁を健全な状態にリニューアルするための年次計画として短期計画を策定しているが、長寿命化計画に基づき、修繕工事の前年度までに対象橋梁の補修（耐震補強を含む。）詳細設計を実施する過程で、長寿命化計画策定時には発

見できなかった損傷が見つかったことや、昨今の建設コストの高騰等の理由によるものと認められる。

「道路橋点検要領」では、道路橋の定期点検の主な目的の1つとして、道路橋が、道路機能の長期間の不全を伴う落橋やその他構造安全上の致命的な状態に至らないように、次回の5年後の定期点検までを念頭にした、措置の必要性について判断を行うために必要な技術的所見を得ることを挙げている。また、長寿命計画における管理水準の目標としては、予防保全や橋梁構造の安定性の観点から、速やかに補修等を行うと認められる対策区分に該当した場合には、5年程度以内に修繕等を行うとしている。

判定区分Ⅲ又はⅣの橋梁については、次回の定期点検までの5年以内を念頭にした修繕を実施すべきであることから、目標としているペースに比べて遅れている事務は、改善の余地があると認められる。

イ. 橋梁長寿命化修繕計画におけるコスト縮減効果の把握について

船橋市公共施設等総合管理計画では、今後の方針として、平成27年度から開始した5年ごとの定期点検により、長寿命化計画の継続的な見直しに必要な情報の収集、管理を実施するとしている。

また、長寿命化計画では、計画策定によるコスト縮減効果を検証するため、著しい損傷に至ってから更新を行う「事後保全型」と予算シミュレーションにより決定した最適予算に基づく「予防保全型」のコスト比較を行っている。比較の結果、今後50年間の累計事業費として「事後保全型」の122億円に対して「予防保全型」では47億円となり、約75億円（約60%）と大幅なコスト縮減効果が見込めると試算している。しかし一方で、長寿命化計画におけるコスト縮減効果について、実績ベースでの実際のコスト縮減効果に関する情報は網羅的には収集、分析されておらず、将来シミュレーションによるコスト縮減効果の見直しには至っていない。

このような事態が生じている原因としては、判定区分Ⅲ又はⅣの橋梁としている全ての橋梁について、次回の定期点検までの5年以内に補修できるだけの予算確保が困難であり、順次対応している間にも経年変化により更に補修が必要な橋梁が増加していくことが想定されるため、予算の範囲内で順次補修するという状態になっていること等の理由によると認められる。

長寿命化計画におけるコスト縮減効果について、5年ごとの定期点検に伴う長寿命化計画の見直しに合わせ、従来手法である「事後保全型」による維持管理費用と比較するための情報を網羅的に収集、分析することが必要であり、改善の余地があると認められる。

【結 果①（意見）：道路維持課】

健全性の判定区分Ⅲ又はⅣの橋梁については、次回の定期点検までの 5 年以内を念頭に置いて修繕を実施すべきであることから、これらの橋梁については、橋梁耐震補強工事や道路整備事業との関連や健全性の程度を考慮しながら実施時期を明確にして、可能な限り早期に対応するよう要望する。

【結 果②（意見）：道路維持課】

橋梁については、5 年ごとの定期点検により、「船橋市橋梁長寿命化修繕計画」の継続的な見直しに必要な情報を網羅的に収集、分析する必要があることから、橋梁長寿命化修繕計画によるコスト縮減効果についても、従来手法である「事後保全型」による維持管理費用と比較するための情報を網羅的に収集、分析するよう要望する。

② 道路標識・照明灯・法面等の維持管理計画の策定について（意 見）

【現状・問題点】

改正後の道路法では、第 42 条第 1 項において、道路管理者は、道路を常時良好な状態に保つように維持し、修繕し、もって一般交通に支障を及ぼさないように努めなければならないと規定されている。また、道路法施行規則では、第 4 条の 5 の 6 第 1 項において、トンネル、橋梁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「道路施設等」という。）の点検は、道路施設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規定されている。国土交通省道路局からは、道路法施行規則第 4 条の 5 の 6 の規定に基づいて行う定期点検について、道路管理者が遵守すべき事項や法令を運用するにあたり最低限配慮すべき事項を記した複数の「定期点検要領」が示されている。

令和 5 年 11 月 20 日に、東京都江戸川区の交差点で、信号機に取り付けられていたおよそ 3 キロの標示板が落下し、70 代の女性がけがをした事故が発生している。今回落下した標示板は道路標識に分類されるため、市道に設置されている場合は、市が常時良好な状態を保つように維持管理する必要があるが、この道路標識の維持管理については統一的な取り決めはなく、それぞれの道路管理者が、国が示している「定期点検要領」等を参考に点検を進めている。

市所管課では、平成 28 年度から平成 29 年度にかけて実施された道路標識、照明灯、法面等の定期点検の結果、補修が必要な道路施設等の数について把握している。しかし一方で、維持管理計画は策定されておらず、補修が必要な道路施設等に対して順次補修を行っている。

このような事態が生じている原因としては、全ての施設を補修できるだけの予算確保が困難であり、順次対応している間にも経年変化により更に補修が必要な施設は増加していくことが想定されるため、毎年の全数量を把握することが困難であり、数量の把握ができないと補修費用の積算も困難であることから、予算の範囲内で順次補修するという状態になっていること等の理由によると認められる。

船橋市においては、道路標識等について定期的に点検する仕組みがないため、道路標識、照明灯、法面等について中長期の維持管理費用の集計や中長期の維持管理計画を策定する等、改善の余地があると認められる。

【結 果（意見）：道路維持課】

老朽化や台風等の影響で、道路標識等が落下する事例は各地で発生していることから、道路標識や照明灯等についても、中長期の維持管理費用の集計や中長期の維持管理計画の策定に努められるよう要望する。

③ DXを活用した道路の維持管理について（意 見）

【現状・問題点】

市所管課では、舗装の長寿命化・ライフサイクルコストの削減等の効率的な修繕の実施にあたり、道路法施行令第35条の2第1項第2号の規定に基づき、国土交通省道路局が公表している「舗装点検要領」に準じて、舗装の点検を行っている。また、舗装の点検の実施にあたっては、道路の役割や性格、修繕実施の効率性、ストック量、管理体制等の観点から、次に示す道路の分類A～Dに区分した上で取り組んでいる。

【道路の分類】

大分類	小分類	分類
損傷の進行が早い道路等（例えば、大型車の交通量が多い道路）	高規格幹線道路等（高速走行等求められるサービス水準が高い道路）	A
		B
損傷の進行が緩やかな道路等（例えば、大型車の交通量が少ない道路）		C
	生活道路等（損傷の進行が極めて遅く、占用工事等の影響が無ければ長寿命の道路）	D

出典：舗装点検要領に基づき監査人作成

この分類に基づく船橋市の道路（舗装）の維持管理方針は次のとおりであり、B・C区分に該当する道路については、舗装修繕計画路線に区分し、5年に1度の路面性

状調査を行い、舗装修繕計画を策定、更新している。

【道路（舗装）の維持管理方針】

道路分類		区分	延長 (km)	道路（舗装）の維持管理方針
A		－	－	（船橋市では該当なし）
B	1 級幹線	舗装修繕 計画の対 象路線	192 (15%)	5 年に 1 度の路面性状調査を行 い、舗装修繕計画を策定、更新す る。
C	2 級幹線・一般市道の 内、緊急輸送道路・バ ス路線等の重要路線			
D	一般市道	舗装修繕 計画の対 象外路線	1,088 (85%)	パトロールや市民からの情報提 供による舗装損傷後の事後補 修。
合計			1,280	

出典：道路維持課提出資料に基づき監査人作成

船橋市の橋梁や道路施設については、急速な老朽化の進行が予想され、今後、従来の方法での道路施設の維持管理が困難になってくると予想されることから、限られた維持管理予算を効果的に活用して、効率化・高度化を図ることが必要と考える。現在、市所管課においては、民間提案制度（課題設定型）における課題を公表して提案を募集しており、その内容は次のとおりである。

【募集シートの内容】

募集テーマ	道路・舗装の計画的な維持管理・補修
市の課題	舗装損傷後の「事後補修」から、「予防保全」サイクルの構築による計画的な維持管理への転換
課題解決に向けた 検討状況・問題点	最新の IT 技術による、低コストで合理的な路面性状調査の導入
提案者に期待すること	最新の IT 技術を活用した、低コストかつ予防保全的維持管理サイクルの確立に資する取り組みの提案 【期待する成果】 ・路面性状調査による損傷度判定、補修計画の策定 ・路面のポットホール、側溝蓋の破損等、管理瑕疵を防ぐ 情報提供
提案募集期間	令和 5 年 7 月 6 日～令和 6 年 3 月 31 日

出典：道路維持課提出資料に基づき監査人作成

国土交通省では、インフラDX（デジタルトランスフォーメーション）による維持

管理の効率化・高度化の実現に向けて、新技術（ロボットやA I 等）やデータ利活用等の方針について検討している。船橋市の道路の維持管理業務において、今後、D X化をさらに推進させていくためには、国土交通省の動向も参考にしたうえで、進展が著しいデータとデジタル技術を積極的に利活用していくことが必要と考える。

船橋市公共施設等総合管理計画では、今後の方針として、「道路施設に関する情報をシステム上で一元管理し、施設の劣化予測やシミュレーションを実施し、長寿命化計画を策定」するとしている。既に船橋市においては、道路管理課が所管する道路管理システムを構築し、道路の維持管理に関しては、カーブミラーや道路照明等の道路施設の数量及び物理的情報を道路管理システムに登載している。また、修繕対応や設置に関すること等の過去の記録との紐づけ作業も完了しており、このデータを基にした修繕計画の策定に活用している。現在、市所管課では、民間提案制度（課題設定型）により、低コストで合理的な舗装点検（路面性状調査）を募集しており、その中で道路管理システムとの連携をも検討している。

道路の維持管理に関する様々なデータを利活用するためには、データの集約や複数システム、関係機関との連携が必要であり、この環境整備として道路施設に関する情報をシステム上で一元化するためのプラットフォームを構築していくことが必要と考える。また、デジタル技術に関する進歩のスピードは著しく、それらを常にキャッチアップしながら取り入れていく必要があり、技術動向や国土交通省等の政府動向を踏まえ、随時効果を検証し、改善していくアジャイル型の取組により、道路の維持管理にD Xを利活用していくことが必要と考える。

老朽化した道路インフラの増大等、道路事業環境の激しい変化や、市民の多様化するニーズに迅速かつ的確に対応し、市民への理解促進及び安全・安心で豊かな生活を実現させるため、道路の維持管理分野においてもD Xを利活用することにより、道路インフラの更なるサービス向上を図る等、改善の余地があると認められる。

【結 果（意見）：道路維持課】

限られた人員・予算の中で道路の安全・安心を確保し、道路サービスレベルの維持・向上を図るためには、道路の維持管理分野においても、進展が著しいD Xを積極的に利活用し、道路の維持管理の効率化、高度化を図り、新技術やデータの利活用の方針について検討し、D Xを利活用した道路の維持管理のイノベーションに努められるよう要望する。

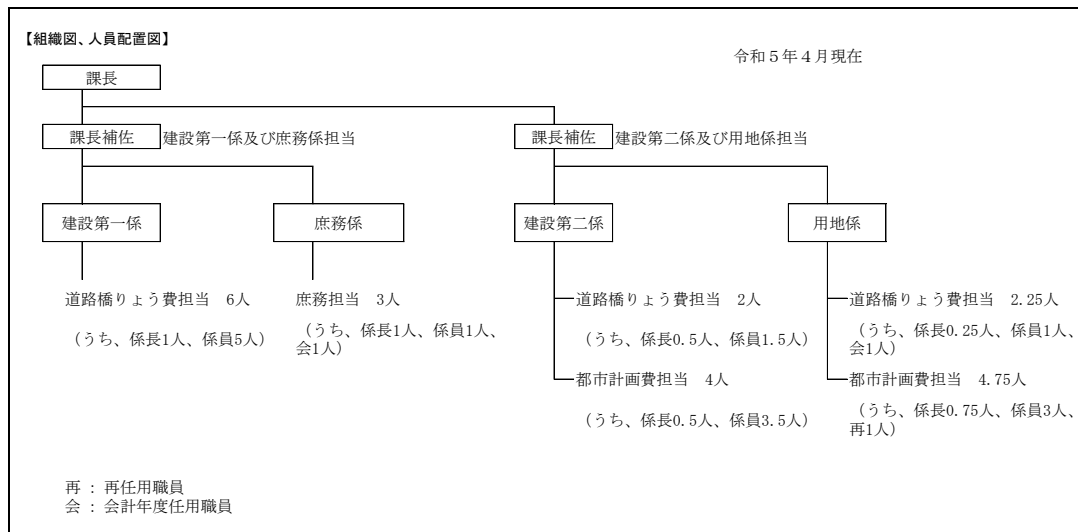
IV 道路建設課の監査結果について

1. 概 要

(1) 組織及び人員

令和5年4月現在の道路建設課の組織及び人員は次に示すとおりである。

【組織図】



出典：道路建設課提出資料

(2) 所掌事務・事務分担

① 所掌事務

道路建設課の所掌事務は次のとおりである。

【所掌事務】

- ア. 道路の新設又は改良に伴う交通安全施設の実施設計及び監理に関すること。
- イ. 道路、橋りょう等の新設及び改良に関すること。
- ウ. 都市計画道路事業の実施設計及び監理に関すること。
- エ. 踏切及び交差点の改善等に関すること。
- オ. 電線共同溝の整備等（他の課の所管に属するものを除く。）に関すること。
- カ. 一般道路に係る土地の取得等に関すること。
- キ. 都市計画道路に係る土地の取得等に関すること。
- ク. 用地業務に係る連絡調整に関すること。

ケ、街路樹等の設計及び監理に関すること。

出典：船橋市事務分掌規則に基づき監査人作成

② 事務分担

令和５年４月現在の道路建設課の職員の事務分担は次のとおりである。なお、会計年度任用職員は含んでいない。

【個人別事務分担表】

係・班 等名	職名	職種	事務分担
-	課長	土木	課内事務の掌理
-	課長補佐	土木	課長の補佐（建設第一係、庶務係担当）
-	課長補佐	土木	課長の補佐（建設第二係、用地係担当）
庶務係	主査	一般事務	予算・決算並びに執行管理、庶務係の掌理
庶務係	主事	一般事務	測量・設計等業務委託に係る入札及び契約事務、予算執行、照会回答、庶務事務
建設 第一係	主査	土木	予算執行、道路・橋梁等の新設に係る計画、調査、指導、建設第一係の掌理
建設 第一係	副主査	土木	道路・橋梁等の新設に係る調査・設計・監督
建設 第一係	主任技師	土木	道路・橋梁等の新設に係る調査・設計・監督、補助金申請管理
建設 第一係	技師	土木	道路・橋梁等の新設に係る調査・設計・監督
建設 第一係	技師	土木	道路・橋梁等の新設に係る調査・設計・監督、補助金申請管理
建設 第一係	技師	土木	道路・橋梁等の新設に係る調査・設計・監督
建設 第二係	主査	土木	予算執行、都市計画道路並びに交通安全施設等の新設に係る計画・指導、建設第二係の掌理
建設 第二係	副主査	土木	都市計画道路並びに交通安全施設等の新設に係る調査・設計・監督
建設 第二係	主任技師	土木	都市計画道路並びに交通安全施設等の新設に係る調査・設計・監督
建設 第二係	技師	土木	都市計画道路並びに交通安全施設等の新設に係る調査・設計・監督
建設 第二係	技師	土木	都市計画道路並びに交通安全施設等の新設に係る調査・設計・監督
建設 第二係	技師	土木	都市計画道路並びに交通安全施設等の新設に係る調査・設計・監督
用地係	係長	一般事務	予算執行、用地買収、用地係の掌理
用地係	副主査	一般事務	用地買収

係・班 等名	職名	職種	事務分担
用地係	主任主事	一般事務	用地買収、補助金申請管理
用地係	主任主事	一般事務	用地買収
用地係	主事	一般事務	用地買収、補助金申請管理
用地係	主事	一般事務	用地買収

出典：道路建設課提出資料に基づき監査人作成

(3) 実施計画上の計画事業・主要な事業

① 事業内容

第3次船橋市総合計画の基本施策「20 道路・交通」について、実施計画に掲げられている計画事業及び主要な事業のうち、道路建設課が所管している事業は次のとおりである。

【実施計画の内容】

事業番号	事業種別	事業名	実施内容
20-1-1	計画事業	歩道環境整備事業	歩行者の安全を確保するため、小栗原架道橋の東側に新たに歩道橋を設置します。また、高根公団駅前について、交通拠点として効率的かつスムーズな交通機関の乗り換えや、安全で快適な歩行空間を確保するため、駅前広場の整備を行います。
20-1-2	主要な事業	生活道路安全対策事業	生活道路における人優先の安全・安心な通行空間を確保するため、一定の区域で車両の最高速度を時速 30 キロに制限する速度規制と、車両の通行部分を狭くする狭さくなどを用いた速度抑制を組み合わせた「ゾーン 30 プラス」の整備を推進します。令和 4（2022）年度は前原地区などで整備します。
20-2-2	主要な事業	自転車走行環境整備事業	自転車の利用を促進するとともに、歩行者や自転車利用者の安全を確保するため、道路上に矢羽根、ピクトグラムなどの路面標示を設置し、自転車走行環境の整備を行います。
20-3-1	計画事業	都市計画道路整備事業	慢性的な交通渋滞の緩和を図るため、都市計画道路 3・3・7 号線（南本町馬込町線）、3・4・20 号線（印内習志野台線）、3・4・25 号線（宮本古和釜町線）、3・5・31 号線（西船橋駅印内線）の用地買収や歩道整備、道路改良等を実施します。

事業番号	事業種別	事業名	実施内容
20-3-3	主要な事業	道路改良事業	歩行者の安全を確保するとともに、交通渋滞を緩和し、車両交通の円滑化を図るため、市道の整備を行うほか、市民要望の多い箇所について改良工事を行います。令和4(2022)年度は、市道00-181号線(前貝塚町)ほか12路線で道路改良を実施します。
20-3-4	主要な事業	交差点整備事業	歩行者の安全を確保するとともに、交通渋滞を緩和し、車両交通の円滑化を図るため、交差点の改良を行います。令和4(2022)年度は、令和3(2021)年度から継続して行っている運動公園前交差点の改良工事を行います。

出典：船橋市実施計画 令和4(2022)年度～令和6(2024)年度に基づき監査人作成

② 令和4年度の事業の執行状況について

ア. 20-1-1 歩道環境整備事業

令和4年度は「小栗原架道橋下部工工事」を発注した。工事の着工に当たり既設擁壁の試験掘削を行った結果、裏込材として割栗石などが確認されるなど、想定していた擁壁断面形状と異なることから、施工方法の再検討に関する協議に不測の日数を要したため、令和5年度に繰越した。

【令和4年度の執行状況】

予算額	157,000,000 円	令和4年度予算 157,000,000 円
執行額	58,300,000 円	契約額 145,860,000 円
事業進捗率・目標達成率	37.1%	

出典：道路建設課提出資料に基づき監査人作成

イ. 20-1-2 生活道路安全対策事業

令和4年度は「前原地区ゾーン30プラス整備工事」及び「本町地区ゾーン30プラス整備工事」を発注した。両工事ともに警察との調整に不測の日数を要したため、令和5年度に繰越した。

【令和 4 年度の執行状況】

予算額	12,000,000 円	令和 4 年度予算 12,000,000 円
執行額	0 円	契約額 18,771,500 円
事業進捗率・目標達成率	0%	

出典：道路建設課提出資料に基づき監査人作成

ウ. 20-2-2 自転車走行環境整備事業

令和 4 年度は市道 00-044 号線、市道 00-061 号線、市道 00-190 号線の 3 路線において、合計 695m の自転車走行環境の整備を行った。

【令和 4 年度の執行状況】

予算額	5,400,000 円	令和 3 年度繰越 4,400,000 円 令和 4 年度予算 1,000,000 円
執行額	4,357,980 円	契約額 4,357,980 円
事業進捗率・目標達成率	80.7%	

出典：道路建設課提出資料に基づき監査人作成

エ. 20-3-1 都市計画道路整備事業

(ア) 工事関係

令和 4 年度は都市計画道路 3・3・7 号線（南本町馬込町線）において、交差点改良工事、道路予備設計、電線共同溝予備設計、測量を実施した。また、都市計画道路 3・4・20 号線（印内習志野台線）において歩道整備工事を実施するとともに、都市計画道路 3・4・25 号線（宮本古和釜町線）において道路改良工事を実施した。

さらに、都市計画道路 3・5・31 号線（西船橋駅印内線）において踏切拡幅工事を鉄道事業者に委託して実施した。

なお、埋蔵文化財の調査や警察との調整等に不測の日数を要したため、令和 5 年度に繰越した工事及び委託がある。

【令和４年度の執行状況】

予算額	517,840,600 円	令和３年度繰越 76,074,860 円 令和４年度予算 396,765,740 円 令和４年度補正予算 45,000,000 円
執行額	235,617,800 円	令和３・４年度契約額 476,980,830 円
事業進捗率・目標達成率	45.5%	

出典：道路建設課提出資料に基づき監査人作成

(イ) 用地取得及び補償関係

令和４年度は都市計画道路 3・3・7 号線（南本町馬込町線）、3・4・25 号線（宮本古和釜町線）、3・4・27 号線（前原東飯山満町線）、3・5・31 号線（西船橋駅印内線）において、用地買収を実施した。なお、交渉や地権者の移転先選定に不測の日数を要したため、令和５年度に繰越した。

【令和４年度の執行状況】

予算額	834,124,206 円	令和３年度予算 419,721,206 円 令和４年度予算 414,403,000 円
執行額	692,280,963 円	令和３年度契約額 25,446,195 円 令和４年度契約額 732,052,706 円
事業進捗率・目標達成率	82.9%	

出典：道路建設課提出資料に基づき監査人作成

オ. 20-3-3 道路改良事業

令和４年度は、市道 00-181 号線（前貝塚町）ほか 12 路線で道路改良を実施した。また、令和３年度の繰越工事についても 12 路線の改良工事を実施した。

【令和４年度の執行状況】

予算額	453,887,000 円	令和３年度予算 167,987,000 円 令和４年度予算 285,900,000 円
執行額	236,041,510 円	令和３年度契約額 121,700,810 円 令和４年度契約額 241,444,940 円
事業進捗率・目標達成率	52.0%	

出典：道路建設課提出資料に基づき監査人作成

カ. 20-3-4 交差点整備事業

令和４年度は、令和３年度から継続して行っている船橋市運動公園前交差点の改良工事の実施と薬円台交差点を実施した。

【令和４年度の執行状況】

予算額	188,100,636 円	令和３年度予算 117,418,636 円 令和４年度予算 70,682,000 円
執行額	182,362,690 円	令和３・４年度契約額 121,475,490 円＋60,887,200 円 ＝182,362,690 円
事業進捗率・目標達成率	96.9%	

出典：道路建設課提出資料に基づき監査人作成

（４）令和４年度における明許繰越工事の執行状況について

令和４年度において、道路建設課が実施した明許繰越工事の執行状況は次のとおりである。

【明許繰越分の改良工事等の執行一覧】

（単位：円）

No	件 名	支出命令額	事業名称
1	市道００－０６１号線ほか１路線道路改良工事（竣工払）	2,029,500	道路改良整備費
2	市道３７－０１０号線ほか２路線道路改良工事（竣工払）	31,694,300	道路改良整備費
3	市道１４－１７４号線道路舗装工事（竣工払）	1,271,100	道路舗装整備費
4	市道００－１７３号線道路改良工事（竣工払）	16,430,700	道路改良整備費
5	市道０６－０２５号線道路舗装工事（竣工払）	5,414,300	道路舗装整備費
6	薬円台交差点改良工事（竣工払）	60,887,200	交差点整備費
7	市道３２－０１８号線ほか４路線道路改良工事（竣工払）	16,042,400	道路改良整備費
8	市道００－０５２号線歩道整備工事（竣工払）	43,070,813	都市計画道路建設費
9	市道００－１８４号線道路改良工事（竣工払）	47,798,300	道路改良整備費
10	生活道路安全対策整備工事（その３）（竣工払）	1,600,000	コミュニティ道路整備費
11	都市計画道路３・４・２５号線道路改良工事（前払金）	13,600,000	都市計画道路建設費
12	新船橋橋架け替えに伴う橋梁下部工工事（竣工払）	116,856,000	橋りょう整備費
13	市道００－０６１号線自転車走行空間整備工事（竣工払）	1,685,310	自転車走行空間整備費
14	市有道路道路改良工事 予算区分の更正	7,705,610	道路改良整備費
15	生活道路安全対策整備工事（Ｒ４－１）（竣工払）	500,000	コミュニティ道路整備費
16	市道００－０４４号線自転車走行空間整備工事（竣工払）	1,242,670	自転車走行空間整備費
17	都市計画道路３・４・２５号線道路改良工事（竣工払）	20,500,000	都市計画道路建設費

出典：令和４年度支出一覧に基づき監査人作成

令和 4 年度を中心に道路建設課が道路改良工事等を実施した案件は上記のとおりであるが、次年度への繰越（令和 4 年度に施工している工事案件で、前年度からの繰越及び次年度への繰越）工事等の案件が複数把握することができる。これらの中には、当初、工期変更を実施し、その後、延長した工期の終盤において、当初契約金額の変更契約を 1 回実施する事案も少なからず見受けられる。これらの年度繰越（明許繰越等）や工期変更に加えての請負契約金額に係る複数の契約変更の案件については、特に検討を要するものとして重点的に監査を実施した。なお、船橋市は、「土木工事請負契約における設計変更等ガイドライン」（令和 3 年 3 月）を整備し、このガイドラインに基づき、設計変更手続きの明確化に取り組んでいるということであった。

これらの中でも、監査の結果、指摘事項及び意見を検出した主要な道路改良工事等の事案としては、特に、「市道 00-184 号線道路改良工事」（上記の表の「No. 9」）等を取り上げることとした。その契約案件の実施状況について、次のとおり、一覧表にとりまとめたものを掲載する。なお、監査結果の該当箇所は、203 頁～215 頁を参照されたい。

【検証事例：市道 00-184 号線道路改良工事】

No	項 目	摘 要
1	契約形態	一般競争入札
2	最低制限価格	該当
3	事前公表の有無	なし
4	入札日	令和 4 年 2 月 9 日
5	当初契約日・支出負担行為日	令和 4 年 2 月 15 日
6-1	当初契約期間	令和 4 年 2 月 16 日～令和 4 年 3 月 31 日
6-2	契約金額	39,913,500 円（消費税等込み）
7-1	契約変更伺書：第 1 回	令和 4 年 3 月 25 日
7-2	変更契約：第 1 回	令和 4 年 3 月 25 日
7-3	変更期間	令和 4 年 9 月 30 日まで延長
7-4	変更理由	①地元自治会とゴミ置場移設 ②植栽の配置等の協議・調整に不測の日数を要したため。
8	継続支出負担行為伺	令和 4 年 4 月 1 日
9-1	第 1 回下請業契約	令和 4 年 4 月 11 日：道路土工ほか
9-2	下請工期	令和 4 年 4 月 12 日～令和 4 年 9 月 30 日
9-3	下請代金	3,564,000 円（消費税等込み）
9-4	内法定福利費	129,600 円
10-1	第 2 回下請業契約	令和 4 年 5 月 6 日：舗装工ほか
10-2	下請工期	令和 4 年 5 月 7 日～令和 4 年 9 月 30 日
10-3	下請代金	8,140,000 円（消費税等込み）

No	項 目	摘 要
10-4	内法定福利費	288,263 円
11-1	契約変更伺書：第 2 回	令和 4 年 9 月 7 日
11-2	変更契約：第 2 回	令和 4 年 9 月 14 日
11-3	変更金額	7,884,800 円（消費税等込み）
11-4	変更理由	①樹木医の診断により移植が不可と診断されたため新植に変更する。 ②歩道拡幅に伴い、各戸より取り付けられた橋梁部が支障となるため、歩行者導線を誘導する横型車止めを設置する。 ③施工場所と隣接する地区にある葛飾小学校・中学校の通学路における除草及び目隠しフェンスを早急に修繕して欲しい旨、地域住民から要望があったため、除草や植栽に多くの施工実績がある当該業者に依頼する。
12-1	第 2 回下請業契約変更	令和 4 年 9 月 15 日：舗装工ほか
12-2	下請代金	2,629,000 円（消費税等込み）
12-3	内法定福利費	未記載

出典：工事契約書一式に基づき監査人作成

2. 手 続

道路建設課が所管する事務事業の監査を行うに当たり、次の監査手続を実施した。

- i 財務会計システムで管理している道路建設課所管の令和 4 年度における収入及び支出のうち、金額的に重要性の高い項目を対象に、監査手続を実施した。
- ii それらの監査対象項目のうち、特に、道路改良工事等に係る工事請負費や業務委託料等の支出項目を中心として、工事請負契約書及び工事設計書等、契約書類一式及び工事打合せ簿並びに工事に関連する業務委託契約書及び設計書等、契約書類一式を入手し、閲覧・分析等監査人が必要と考える監査手続を実施した。すなわち、道路建設課に対して、必要な質問・回答精査及び資料依頼・閲覧・分析を繰り返し実施し、財務監査としての合规性及び 3E 等の視点から必要な検証・評価を行った。
- iii 道路建設課所管の道路改良工事等及び当該工事に関連する業務委託案件のうち、前年度からの繰越案件及び次年度への繰越案件等のリスク評価を実施し、内部統制上の不備の検出・評価を踏まえ、詳細な実証手続を実施した。
- iv 道路建設課所管の工事及び業務委託案件のうち、下請負契約の法令等への準拠性に関して検証を実施した。
- v 工事請負及び業務委託以外の予算科目に係る収支に関連する取引について、合规性及び 3E の視点から必要な検証・評価を実施した。

3. 結 果

上記の監査手続を実施した結果、次のとおり、指摘事項及び意見を述べることとする。

(1) 工事請負契約の変更契約の実施時期等について

令和4年度における道路建設課の実施道路改良工事等のうち、前年度から、または、次年度への繰越工事案件が少なからず把握することができる。これらの繰越工事案件については、当初、次年度への繰越のための工期変更のみの変更契約を年度末近くで実施し、次年度が始まると受注者との工事打合せを重ねていく中で、複数の工種変更を行い、変更した工期の終盤において、工種変更に伴う設計図書の変更及び請負契約金額の変更をまとめて実施する事例を多く把握することができる。これらの工事案件については、当初契約における工期が適切であったのか、工期変更後に行われる工種変更等の管理が工事請負契約や関係各種法令等に基づき、適時・適切に実施されているか等、道路改良工事等に特有のリスクについて、検証する必要があるものと考えた。以下では、これら多くの繰越案件を中心に、それらの案件に特有の変更契約の定型的な処理等について、代表的な道路改良工事契約の案件を把握し、他の繰越工事等の案件と比較しつつ、検証した結果を述べることとする。

「市道 00-184 号線道路改良工事」は、工事現場を船橋市古作4丁目934番7地先、工期を令和3年3月31日、工事設計書を令和3年12月20日、予算執行伺書の決裁が令和4年1月12日に行われて、その後、一般競争入札に係る契約事務を進めていた改良工事案件である。

当該道路改良工事に係る入札事務から当初契約、それに続く2回の契約変更の実施状況を詳細に分析すると、次のような問題点を挙げることができる。

- i 当初契約の工期は十分であったか？
- ii 設計図書の変更は適時・的確になされたか？
- iii 請負代金額の変更を行う契約変更は適時・的確になされたか？

以下では、これら3点について、問題となる事実の摘示と原因分析等を述べることとする。

① 当初契約における工期の十分性について（意 見）

【現状・問題点】

〔 i 当初契約の工期は十分であったか？〕

まず、i について、当初契約期間である〔令和 4 年 2 月 16 日～令和 4 年 3 月 31 日〕（44 日）における工種別の期間と期間を変更した後の契約期間である〔令和 4 年 2 月 16 日～令和 4 年 9 月 30 日〕（227 日）における工種別の期間とを比較すると、次に示す表のとおり、当初の契約期間に無理があったことが分かる。

【契約変更の理由に対応する工程表実績】

属性	項 目	変更前		変更後	
		期 間	日数	期 間	日数
初	準備工	2 月 16 日～2 月 28 日	13	2 月 16 日～3 月 31 日	16
	道路改良				
初	道路土工	3 月 2 日～3 月 20 日	19	4 月 1 日～7 月 15 日	106
初	舗装工	3 月 25 日～30 日	6	6 月 25 日～8 月 10 日	47
初	構築物撤去工	3 月 1 日～3 月 14 日	14	6 月 21 日～7 月 15 日	25
初 追	防護柵工	3 月 15 日～3 月 30 日	16	4 月 1 日～7 月 31 日 9 月 1 日～9 月 20 日	122 20
初	移植工	3 月 1 日～3 月 20 日	20	－	－
追	道路移植工	－		5 月 15 日～6 月 30 日	47
追	除草工	－		9 月 1 日～9 月 20 日	20
初	仮設工	3 月 1 日～3 月 30 日	30	4 月 1 日～9 月 20 日	173
初	完成検査準備	3 月 21 日～3 月 31 日	11	9 月 25 日～9 月 30 日	6
初	－	当初計画期間	129	当初工種対応期間	495
追	－	変更後計画期間	0	変更後工種対応期間	87
期間日数合計		－	129	－	582

出典：工程表（令和 4 年 9 月 15 日）に基づき監査人作成

注 1：「属性」欄の「初」は当初計画に対応するもの、また、「追」は変更後計画に対応するもの。

注 2：「日数」は工程表の期間を推定により合計したものであり、あくまで概数である。

この表からも分かるとおり、当初計画期間における工種別期間の延べ日数（概数。以下、同様。）は、129 日であったのに対して、期間変更後の工種別期間の延べ日数は、582 日であった。工種等の変更に伴う追加工事の延べ日数は 87 日であり、この

日数を 582 日から差し引いた日数は、495 日である。

このような工種別延べ日数の概算による比較からも、当初計画期間の工種別の延べ日数 129 日に対して、契約変更後の工種で、当初の計画にある工種に対応する期間合計 495 日は、約 3.8 倍に増大していることが分かる。

したがって、変更後の工種別工期の期間の増大には、単純に比較できない部分もあるものと推察するが、本来、工種別工期の期間はある程度の適正な期間が必要であったと考えられる。当初契約期間である〔令和 4 年 2 月 16 日～令和 4 年 3 月 31 日〕の 44 日間でこの道路改良工事を実施することに当初から無理があったと考えられる。

【結 果（意見）：道路建設課】

「市道 00-184 号線道路改良工事」は、当初契約期間が〔令和 4 年 2 月 16 日～令和 4 年 3 月 31 日〕の 44 日間であったが、この期間で当該道路改良工事を実施することには当初から無理があったと考えられる。このことから、適切な工期を確保するために、事業年度の早い段階から設計業務や執行伺いを開始するか、または、第 4 回定例会など適切な時期の市議会に、債務負担行為または翌事業年度への繰越等、複数年度にわたる契約を当初契約段階など早い段階から実施できるよう、計画的に道路改良工事の優先順位を設定するなどして、工期の適正な確保に係る改善を図るよう要望する。

② 設計図書及び請負代金額の変更の適時性・適切性について（指 摘）

【現状・問題点】

〔 ii 設計図書の変更は適時・的確になされたか？〕

〔 iii 請負代金額の変更を行う契約変更は適時・的確になされたか？〕

この「市道 00-184 号線道路改良工事」に係る工事請負契約書においては、「工事現場の形状、地質、湧水等の状態、施工上の制約等設計図書に示された自然的又は人為的な施工条件と実際の工事現場が一致しないこと」（工事請負契約書第 18 条第 1 項第 4 号）や「設計図書で明示されていない施工条件について予期することのできない特別の状態が生じたこと」（工事請負契約書第 18 条第 1 項第 5 号）が確認された場合、市所管課は受注者に対して、とるべき措置を書面（工事打合せ簿）により指示している。市所管課においては、その段階では、未だ設計図書の訂正や変更を行っておらず、また、工期変更は実施しているものの請負代金額についても変更を行っていない。

このような実態を市所管課は変更工種等の内容が未だ確定していないことを理由に、この時点での受注者への指示を「先行指示」と呼んでいる。このような先行指示のことを、監査人としては便宜的に「変更工種等未確定・先行指示型」ということにする。

一方、工事請負契約書第 18 条第 1 項乃至第 3 項には、受注者からの工事施工に係る確認請求に対して、基本的に受注者立会いの上、直ちに調査を実施し、調査終了後 14 日以内にその調査結果を受注者に通知しなければならないとされている。これらの調査結果に基づく指示は、概要であっても変更工種内容等が確定しているものと考えられ、設計図書や請負代金額についても変更することができる状態であると合理的と考えられる（同契約書第 18 条第 4 項、第 5 項）。このような先行指示のことを、監査人としては便宜的に「変更工種等調査確定・指示型」ということにする。

市所管課において事実上行っている「変更工種等未確定・先行指示型」に基づく設計変更の経緯をまとめると、次の表に示すとおりとなる。

【市道 00-184 号線道路改良工事の設計変更】

(単位：円)

No	日 付	工 種 内 容	概算額
1	3 月 8 日	移植対象樹木の診断の結果、移植不可能であり、新植に変更。	2,400,000
2	4 月 15 日	残置フェンスに腐食箇所が多数みられるものは交換する。	1,330,000
3	5 月 31 日	中低木移植につき、樹種変更及び密度変更。	△800,000
4	6 月 27 日	占用橋の防護柵は 14 基設置する。	420,000
5	9 月 1 日	地域住民要望により、施工箇所と隣接する通学路の除草業務と目隠しフェンスの修繕を行う。	1,470,000
合 計：[A]			4,820,000

出典：道路建設課提出資料に基づき監査人作成

注 1：「日付」は工事打合せ簿の日付であり、指示、協議等の実施日とされている。

注 2：「概算額」は、市所管課によると、工事打合せ簿で指示を行う金額で直接工事費に該当するとされている。

実際の契約変更は 2 回にわたり実施されている。最初の変更契約は工期の変更であり、2 回目の変更は請負契約金額の変更であった。それぞれの変更理由は次の表に示すとおりである。

【第 1 回変更契約】

契約変更伺書：第 1 回	令和 4 年 3 月 25 日
変更契約：第 1 回	令和 4 年 3 月 25 日
変更期間	令和 4 年 9 月 30 日まで延長
変更理由	①地元自治会とゴミ置場移設 ②植栽の配置等の協議・調整に不測の日数を要したため。

【第 2 回変更契約】

契約変更伺書：第 2 回	令和 4 年 9 月 7 日
変更契約：第 2 回	令和 4 年 9 月 14 日
変更金額：[B]	7,884,800 円（消費税等込み。以下、同様。） [当初契約金額：39,913,500 円] [変更後契約金額：47,798,300 円]
変更理由	①樹木医の診断により移植が不可と診断されたため新植に変更する。 ②歩道拡幅に伴い、各戸より取り付けられた橋梁部が支障となるため、歩行者導線を誘導する横型車止めを設置する。 ③施工場所と隣接する地区にある葛飾小学校・中学校の通学路における除草及び目隠しフェンスを早急に修繕して欲しい旨、地域住民から要望があったため、除草や植栽に多くの施工実績がある当該業者に依頼する。

前記の表で示した【市道 00-184 号線道路改良工事の設計変更】の内容のうち、No. 1～5 の変更事由は工事打合せ簿で確認することができるが、所要金額について、書面では受注者に示されていない。この事実に係る指摘等は後述する（211 頁～212 頁参照）。

また、第 2 回目の契約変更で明記されている 3 つの「変更理由」のうち、③の「除草」及び「目隠しフェンスの修繕」については、予算科目の選択と道路原価への算入に係る不適切性が認められるが、この問題も後述する（214 頁～215 頁参照）。

ここでは、道路改良工事の変更事由について、必要な調査の実施及びその調査結果を受けて（工事請負契約書第 18 条第 2 項、第 3 項）、変更工種等の内容が確定した際には、適時・適切に設計図書の変更を行い、その変更を踏まえて、請負代金額の変更に係る契約変更を実施しているかについて（同契約書第 18 条第 4 項、第 5 項）、検証することとする。

前記の【市道 00-184 号線道路改良工事の設計変更】に記載されている変更事由のうち、市道 00-184 号線の道路の構造・価値に直接的に関わる変更理由は、少な

くとも No.1～4 までであると考えられる。

一方、No.5 に示されている「除草」及び「目隠しフェンスの修繕」については、工事打合せ簿（令和 4 年 9 月 1 日）によると、タイトルが「排水構造物について」と示されているところ、「施工箇所と隣接する通学路」に係る「除草及び目隠しフェンスの修繕」を住民要望により指示しているものであった。この工事打合せ簿では積算された金額は明示されていない。

これに対して、工事変更設計書（令和 4 年 9 月 2 日）では、直接工事費として、「目隠しフェンス修繕」は「目隠しフェンス設置撤去」として「1,583,400 円」、「除草」は「除草工」として「27,060 円」が積算されている。これら 2 つの経費を合計すると「1,620,460 円」であり、前記の設計変更の表に計上されている「1,470,000 円」と比較すると 140,460 円の差異が把握できる。

【目隠しフェンス修繕工事】

〔完成前〕



〔完成後〕



出典：道路建設課提出資料

工事打合せ簿に記載されている工種変更の内容は、発注者から受注者への指示であると考えられ、この工事打合せ簿に記載されている「除草及び目隠しフェンスの修繕」は市道 00-184 号線の構造に関わる工事等ではなく、資産価値として認められるものではないと考えられる。

そもそも発注者が受注者に対して、変更工種の内容を指示する際には、当然に事前の調査が十分に行われて、契約上も、その調査結果をとりまとめ、調査終了後 14 日以内に通知しなければならないとされている（工事請負契約書第 18 条第 3 項）。変更工種等の内容が曖昧のまま指示を行うことはこの条項に反するものと考えられる。そして、この調査結果を受けた指示が行われた場合、設計図書の変更等や請負代金額の変更等を行う必要が生じているものと認識すべきである（同契約書第 18 条第 4 項、第 5 項）。

このように考えた場合、工事変更契約の内容は、前記の【市道 00-184 号線道路

改良工事の設計変更】に列挙されている工種内容のうち、No. 1～4 までが適当であると考えられる。

No. 1～4 までの工種変更の個別の工事期間は、工程表（令和 4 年 9 月 15 日）を参考にして確認すると次の表に示すとおりである。市所管課が言うところの「先行指示」ののち、受注者が変更工事を実施した結果が確定した場合であったとしても、遅くとも 7 月 31 日時点では変更指示が全て確定していたことが分かる。

【市道 00-184 号線道路改良工事の工種変更の施工期間】

No	日 付	工 種 内 容	最終施工期間
1	3 月 8 日	移植対象樹木の診断の結果、移植不可能であり、新植に変更。	5 月 15 日～6 月 30 日
2	4 月 15 日	残置フェンスに腐食箇所が多数みられるものは交換する。	6 月～7 月 15 日
3	5 月 31 日	中低木移植につき、樹種変更及び密度変更。	～6 月 30 日
4	6 月 27 日	占用橋の防護柵は 14 基設置する。	～7 月 31 日
5	9 月 1 日	地域住民要望により、施工箇所と隣接する通学路の除草業務と目隠しフェンスの修繕を行う。	9 月 1 日～9 月 20 日

出典：道路建設課提出資料に基づき監査人作成

注：「日付」は工事打合せ簿の日付であり、指示、協議等の実施日とされている。

したがって、工事請負契約書第 18 条第 4 項又は第 5 項に記載されている不一致の事由が生じた場合は、受注者の立会の上、調査を実施しその結果を受けて、指示を行う必要がある（「変更工種等調査確定・指示型」）。そして、速やかに「設計図書の訂正又は変更」を実施する必要があると考えられる。

本来、No. 4 の工種変更について、受注者に指示を行った令和 4 年 6 月 27 日の時点で、請負契約金額に係る変更契約を行う必要があったものとする（「変更工種等調査確定・指示型」）。

仮に、市所管課の主張（「変更工種等未確定・先行指示型」）に合わせたとしても、上記の表に示すとおり、どんなに遅くとも 7 月 31 日には、No. 4 の変更工種は施工され内容が確定していたと考えられる。

実際には、請負契約金額の変更契約は、令和 4 年 9 月 14 日に行われていることから、約 1 か月半から 2 か月半の差異があり、その間、受注者にとっては、工事打合せ簿という事実上の書面による（先行）指示だけで追加工事を行っていたこととなる。後述するが（211 頁～212 頁参照）、この工事打合せ簿に明記することとなっている変更工事の金額については、実際には明記されておらず、市所管課によると受注者に対しては、口頭で変更請負金額（直接工事費分）を伝達していたというこ

とであった。

この点に関連して、「工事技術検査確認通知書」（第 77 号 令和 4 年 9 月 30 日 技術管理課）の「工事成績採点表」においては、次の「所見（検査職員）」が記載されている。

「設計変更に係る過程が不透明でありましたので、工事打合せ簿により適切に協議し、記録に残すようお願いします。」

この所見は工事施工管理に関する指摘として重要であるものと考えられるが、具体的に何に言及しているのかについては明確ではない。市所管課としても、書類整備の重要性に鑑み、当該言及の内容を確認・精査し、課内部での周知及び改善の徹底に取り組む必要があるものと考えられる。

【結 果（指摘）：道路建設課】

当初の工事請負契約の施工条件と実際の工事現場が一致しないこと（工事請負契約書第 18 条第 4 項）が確認された場合、または、設計図書で明示されていない施工条件について予期することができない特別な状態が生じたこと（同契約書第 18 条第 5 号）が確認された場合、最初に実施していた工期変更契約における変更工期の終期近傍まで、いたずらに請負契約金額を変更することなく、工事打合せ簿による（先行）指示のみで受注者に追加工事を事実上実施させることがないよう、請負契約金額変更の適時適切な変更時期をルール化する統制を整備されたい。

（２）「工事打合せ簿」の記載内容について

① 検証の対象とした「工事打合せ簿」について（説 明）

工事請負契約書第 18 条第 3 項には、「発注者は、受注者の意見を聴いて、調査の結果（これに対してとるべき措置を指示する必要があるときは、当該指示を含む。）をとりまとめ、調査の終了後 14 日以内に、その結果を受注者に通知しなければならない。」と規定されている。ここで規定されている「指示」を受注者に対して実施する場合に作成される書面（船橋市土木工事共通仕様書）が、「工事打合せ簿」とされている。

今回の外部監査では、この工事打合せ簿に記載されている事項のうち、道路改良工事等の契約の変更に際して、発注者が、必要事項を具体的に過不足なく記載し、受注者に対して、適時適切に通知されているかについて検証した。

前項でも言及したが、工事打合せ簿の記載に不備があった場合には、技術管理課による工事検査の実施の結果において、検査職員の所見で改善の意見が述べられることもある。

例えば、令和４年度に竣工した道路改良工事の案件（「市道 00-184 号線道路改良工事」）について、次のような所見が述べられている事例があった（「工事技術検査確認通知書」（第 77 号 令和 4 年 9 月 30 日 技術管理課）の「工事成績採点表」）。

「設計変更に係る過程が不透明でありましたので、工事打合せ簿により適切に協議し、記録に残すようお願いします。」

この所見が具体的には何に対して言及しているかについて不明であるが、市所管課としても、書類整備の重要性に鑑み、当該言及の内容を確認し、課内部での周知及び改善の徹底に取り組む必要があるものと考えられる。

なお、ここで市所管課が「市道 00-184 号線道路改良工事」に係る設計変更について取りまとめた一覧（【市道 00-184 号線道路改良工事の設計変更】）を入手し、監査人により作成・整理したものを、次の表のとおり掲載する（再掲）。

【市道 00-184 号線道路改良工事の設計変更】			(単位:円)
No	日 付	工 種 内 容	概算額
1	3 月 8 日	移植対象樹木の診断の結果、移植不可能であり、新植に変更。	2, 400, 000
2	4 月 15 日	残置フェンスに腐食箇所が多数みられるものは交換する。	1, 330, 000
3	5 月 31 日	中低木移植につき、樹種変更及び密度変更。	△800, 000
4	6 月 27 日	占用橋の防護柵は 14 基設置する。	420, 000
5	9 月 1 日	地域住民要望により、施工箇所と隣接する通学路の除草業務と目隠しフェンスの修繕を行う。	1, 470, 000
合 計 : [A]			4, 820, 000

出典：道路建設課提出資料に基づき監査人作成

注 1：「日付」は工事打合せ簿の日付であり、指示、協議等の実施日とされている。

注 2：「概算額」は、市所管課によると、工事打合せ簿で指示を行う金額で直接工事費に該当するとされている。

② 工事費用の増減額及び受注者の承諾に係る記載の不備について（指摘：2 件）

【現状・問題点】

工事打合せ簿においては、受注者から工事現場の形状等や施工上の制約等、設計図書に示された自然的又は人為的な施工条件と実際の工事現場が一致しない等の原因によって、調査を行い、発注者が受注者にとるべき措置を指示する際、特に当初設計から見て工事費用が増減する場合は、当該工事費用を明記して、受注者に指

示・協議等を行い、受注者の承諾を得る必要がある。

しかし、【市道 00-184 号線道路改良工事の設計変更】に記載した 5 つの事案に関しては、工事打合せ簿に工事費用を明記せず、口頭により伝達を行っていた。このことは、受注者との事実上の合意が書面ではなく口頭であることから事後のトラブルのリスクがあり、内部統制の運用上、リスク管理に不備があるものと考えられる。

また、これらの工事打合せ簿においては、発注者からの指示・協議に対して、受注者の承諾があった事実を書面上記録していない。様式上、発注者から指示・協議を行ったのち、受注者から承諾の事実を再度提出してもらうのか、その承諾の事実を発注者が記録しておくのかなど、市所管課内で明確に周知徹底がなされていないことが原因であると考えられる。

【結 果①（指摘）：道路建設課】

工事打合せ簿は工事請負契約書第 18 条第 3 項に規定されている「指示」を受注者に対して実施する場合に作成される書面（船橋市土木工事共通仕様書）であることから、変更工事の指示を行う場合は、受注者に対して、工種ごとの積算金額等を書面上明示して指示を行うよう、徹底されたい。

【結 果②（指摘）：道路建設課】

受注者の承諾行為は変更契約を行う前の事実上の重要な合意であることから、書類上も受注者の承諾があったことを証明する書類として、必ず徴取されたい。

③ 工事費用の増加につながる可能性のある工種変更への対応について（意 見）

【現状・問題点】

「市道 00-184 号線道路改良工事」に係る 7 月 11 日付けの工事打合せ簿では「舗装工 No. 10 付近の舗装横断計画の変更」と題して、次のとおり記載されている。

「透水性舗装工 No. 10 付近における・・・埋設物の管理者との協議の結果、別紙のとおり舗装を埋設物に被せる形で施工したく協議を願います。」

この内容は、受注者からの協議事項であり、発注者が承諾しているものである。この点に関しては、工事変更設計書（令和 4 年 9 月 2 日）では「透水性舗装工」は変更設計により 239,152 円増加している（当初設計：3,877,554 円-変更設計：4,116,706 円）。そのうち、「表層 透水性アスファルト舗装（舗装厚：40 mm）」の変更設計が 2,654,040 円であり、163,200 円の増加となっている。

この工事費用の増額は、7 月 11 日付けの工事打合せ簿で記載された「舗装を埋

設物に被せる形での施工」により増額したものではないことを、市所管課から提出された資料（面積展開図③）で確認した。

しかしながら、工事変更設計書「透水性舗装工 No. 10」では、表層の舗装厚は埋設物の被せ厚である「40 mm」のままであるが、舗装面積が 36 m²増加していることから 163,200 円増加している。

協議段階で、工事費用の増加につながらないかどうかについて慎重に検討し、舗装厚ではなく、舗装面積が増加することにより工事費用が増加する場合には、舗装面積の増加の旨、また、その変更に伴う工事費用の増額の結果について、受注者に伝達することが必要であったと考えられる（工事変更設計書「透水性舗装工 No. 10」関連）。

【結 果（意見）：道路建設課】

変更工期期間における協議段階では、工事費用の増加につながる工種変更等に該当するかどうかについては慎重に検討するよう要望する。

④ 工種変更に係る契約変更の実施時期について（意 見）

【現状・問題点】

【市道 00-184 号線道路改良工事の設計変更】の No. 1 の設計変更について、受注者が提出した最終の工程表（令和 4 年 9 月 15 日）から判断すると、移植工は道路植栽工として、まずは 4 月初旬～6 月末に変更されていることが分かる。この工種変更は、当初工事契約期間内である 3 月 8 日に、中低木移植工（高木含む。）に係る変更（撤去工及び新規植栽工）として、受注者から発注者に対して協議が行われ、発注者は 3 月 9 日に受注者に対して、増額変更（概算額 240 万円。次項参照。）に係る設計変更を行う旨、指示を行っている。

そもそも発注者が受注者に対して、変更工種の内容を指示する際には、当然に事前の調査が十分に行われて、契約上も、その調査結果をとりまとめて、調査終了後 14 日以内に通知しなければならないとされている（工事請負契約書第 18 条第 3 項）。変更工種等の内容が曖昧なまま指示を行うことはこの条項に反するものと考えられる。そして、この調査結果を受けた指示が行われた場合、設計図書の変更等や請負代金額の変更等を行う必要が生じているものと認識すべきである（同契約書第 18 条第 4 項、第 5 項）。

このことから、工期変更を行った第 1 回目の契約変更において、4 月から開始される予定であった中低木移植工から道路植栽工への工種変更を行うこともできたものとする（工事変更設計書（令和 4 年 9 月 2 日）5 頁～6 頁）。

【結 果（意見）：道路建設課】

設計図書等の変更を伴う工種変更等が、発注者としての調査結果により確定し、受注者に指示が行われた場合は、後続の他の工種変更の工事内容が確定するまで、先行する個別の工種変更の設計変更等を先延ばしすることなく、適時・適切に、工期変更と共に工種変更に係る契約変更を実施するよう、課内での周知徹底を要望する。

⑤ 工種変更に伴う工事費用増額に係る見積りと実績のかい離について（指 摘）

【現状・問題点】

前項の工種変更に伴う工事費用増額の実績額は、道路植栽工として 3,643,830 円であった。その内訳は、中低木植栽工（ヒラドツツジ：50cm・50cm 2207 本）が 2,626,330 円で、高木植栽工（シラカシ 3.5m・0.18m・1.0m 25 本）が 1,017,500 円であった（工事変更設計書 6 頁）。

一方、3 月 8 日付け工事打合せ簿では工種変更に伴う工事費用増額については明記されておらず、市所管課によると、口頭で「約 240 万円増額見込み（高木含む）」と伝達したとのことである。この「増額見込み」とされた「約 240 万円」は、上記の工事変更設計書では、中低木植栽工に該当するが、高木植栽工（約 100 万円）の工事変更費用が適切に見積もられておらず、口頭であったとしても受注者に対して伝達されていないものと考えられる。

確かに、工事変更費用に関しては、工事打合せ簿の記載時点では、記録が残っておらず確認ができないが、実際の工事変更設計書（令和 4 年 9 月 2 日）との差異が約 100 万円であることを考慮すると、概算であってもより正確な金額を積算し、受注者に伝達する必要があったと考えられる。

【結 果（指摘）：道路建設課】

工種変更に伴う工事費用の増額については、発注者の調査の結果、概算であっても、直接工事費用に関することであるため、可能な限り、変更する工種に個別に対応する形式でより正確な変更請負代金額を設計し、書面により、個別の工種変更工事に係る指示が漏れることのないよう、受注者に適時・適切に伝達されたい。

⑥ 普通建設事業費と維持補修費の区分について（指 摘）

【現状・問題点】

9 月 1 日付け工事打合せ簿で指示対象となった「除草及び目隠しフェンス修繕」（概算 147 万円）については、「施工箇所と隣接する通学路において、地域住民か

ら」の要望により、この道路改良工事の工期延長期間内で対応しているものであった。

確かに、地域住民からの要望に対して、このような道路改良工事に係る工期変更期間内である場合は、直接の道路改良工事本体に係る要望とは異なるにしても、偶然にも対応することができる場合があるため、市所管課は柔軟に対応してきたものと推察することも可能である。

しかしながら、「除草」業務は道路の維持管理業務の一環として本来であれば委託料等（物件費）で対応することが会計的に適切であり、普通建設事業費に該当する当該道路改良工事として実施することは適当ではないものとする。

また、「目隠しフェンス修繕」は、道路維持管理業務の一環として工作物の修繕という維持補修費であり、同様に普通建設事業費には該当しない。

以上のことから会計的に言えば、普通建設事業費に該当しない「除草及び目隠しフェンス修繕」は、本来は当該道路改良事業費には馴染まないものとして、別契約にすることを検討すべきであった。また、貸借対照表の固定資産に集計する項目からは、当該委託料（物件費）や維持補修費部分（工事変更設計書 4 頁：1,583,500 円等）を除外する必要があると考える。

【結 果（指摘）：道路建設課】

普通建設事業費に馴染まない作業については、今後、道路改良工事等の変更期間内に偶然にも対応しなければならない場合であっても、対応する所管課の区別のある方を含めて、別契約にするなど、ルールを明確に検討するよう適切に対応されたい。なお、単一の工事契約であっても、普通建設事業費に馴染まない作業が含まれている場合には、貸借対照表の固定資産に集計する項目からは、当該作業に係る費用部分を除外するなど、実務上の対応ルールを遵守するよう徹底されたい。

（３）下請負契約における一括下請負禁止の検証について

① 一括下請負の禁止に係る確認作業のチェックリスト化について（意 見）

【現状・問題点】

市発注工事に係る工事請負契約においては、一括下請負は禁止されている（建設業法第 22 条、工事請負契約書第 6 条及び船橋市建設工事適正化指導要綱第 4 条）。市所管課は、工事請負契約書第 6 条に規定している「一括下請負の禁止」について、「下請業者選定通知書」（船橋市建設工事適正化指導要綱第 12 条第 1 項）の提出（同契約書第 7 条第 1 項）を受けたのち、一括下請負の禁止に該当していないかどうかに関する確認を行っているとしている。

その確認の際には、「一括下請負の禁止について（別紙 2）」（国土交通省土地・建設産業局長 平成 28 年 10 月 4 日 国土建第 275 号）（以下「国交省通知」という。）の「二 一括下請負とは」の（2）所定の元請業者の実施事項に基づき、確認を実施することとなっている。

その確認内容については、国交省通知に記載の一括下請負に係る「実質的に関与」に関して次のとおり判断基準が示されている。

【一括下請負に係る「実質的関与」の定義】

「元請負人がその下請負工事の施工に実質的に関与することなく、以下の場合に該当するときは、一括下請負に該当します。

- ① 請け負った建設工事の全部又はその主たる部分について、自らは施工を行わず、一括して他の業者に請け負わせる場合
- ② 請け負った建設工事の一部分であって、他の部分から独立してその機能を発揮する工作物の建設工事について、自らは施工を行わず、一括して他の業者に請け負わせる場合

出典：「一括下請負の禁止について」（平成 28 年 10 月 14 日国土建第 275 号）

別紙 2 「二 一括下請負とは」（1）

注：上記引用部分の下線は外部監査人が施したものである。

しかしながら、市所管課としては、上記の定義に関する確認を含めて、週間又は月間の会議や工事立会等の際に、慣習として口頭で、確認を実施することとなっており、一括下請負に係る確認の結果を書面に記載することは行っていないということであった。

一方、市所管課が一般に下請負契約に関して確認を行っていることが伺えるチェックシートの書類としては、「施工体制等点検表」が整備されている。この施工体制等点検表の構成は次のとおりである（以下、下請負契約に関する事項を中心として記載内容を抜粋した。）。

(様式 11) 【施工体制等点検表】

作成建設業者名

工事名

I 事前点検

◎ 施工体制台帳等の整備状況の点検

点 検 事 項	チェック
1. 施工体制台帳に必要事項が書き込まれているか	
①～⑯ (省 略)	-
2. 施工体制台帳の添付資料は揃っているか	-
(1) 2 次以下の下請業者も含め、全ての請負契約書の写しが提出されているか確認 (全ての下請業者について請負金額を明記しなければならない。)	
ア 建設工事標準下請契約約款を使用 イ 同約款に準拠した内容を持つ下請契約書を使用している ウ その他	
(2) イ又はウの場合、下請契約書に業法第 19 条にある全ての事項が含まれているか	
①～④ (省 略)	-
⑤ 請負代金の全部又は一部の前金払又は出来形部分に対する支払の定めをするときは、その支払の時期及び方法	-
⑥～⑨ (省 略)	-
⑩ 注文者が工事に使用する資材を提供し、又は建設機械その他の機械を貸与するときは、その内容及び方法に関する定め	-
⑪ (省 略)	-
⑫ 工事完成後における請負代金の支払の時期及び方法	-
⑬～⑯ (省 略)	-
(3) ～ (5)	
3. 再下請負通知書は提出されているか、又記載事項等に不備等はないか	
4. 再下請負通知書の社会保険等の加入状況 (健康保険・厚生年金保険・雇用保険)	
5. 元請の施工範囲等を確認 (直営施工部分があるか、主たる部分を請け負わせていないか等)	
6. 一括下請に該当すると思われる請負契約関係はないか	
7. ～ 9. (省 略)	
10. 作成建設業者が特定建設業者でない場合、下請代金の総額が 4,500 万円 (建築一式工事にあっては 7,000 万円) 以上になっていないか	

II 現場点検

◎ 現場における標識、施工体制、技術者等の点検

1. 標識等の点検

点 検 事 項	チェック
①～④ (省 略)	

2. 施工体制等

点 検 事 項	チェック
(1) ～ (3) (省 略)	
(4) 元請業者の直営部分の施工状況の確認	
① 事前点検時に一括下請等の可能性がある場合については、より詳細に確認	-
② 直営施工箇所が存在しない場合には、施工の関与状況を特に確認	-
(5) ～ (7) (省 略)	

3. 監理（主任）技術者等の配置状況

点 検 事 項	チェック
(1) ①～④ (省 略)	

4. 下請業者の使用状況

点 検 事 項	チェック
(1) 施工体制台帳、下請負通知書、施工体系図に記載のない下請業者が作業していないか	
(2) ～ (3) (省 略)	

出典：施工体制等点検表に基づき監査人作成

この施工体制等点検表の内容のうち、一括下請負禁止に係る直接の点検部分は、「Ⅰ 事前点検」において、「◎施工台帳等の整備状況の点検」の中で、5. 及び6. により確認しているものと推定される。また、「Ⅱ 現場点検」において、「2. 施工体制等」の中で、(4) ①及び②で特に確認することになっている。

(再 掲)

(4) 元請業者の直営部分の施工状況の確認	
① 事前点検時に一括下請等の可能性がある場合については、より詳細に確認	-
② 直営施工箇所が存在しない場合には、施工の関与状況を特に確認	-

しかし、この確認の際、前記の【一括下請負に係る「実質的関与」の定義】に記載の要件を具体的に点検した結果としての記録や証憑が残されていない。

一括下請負が見逃された場合には、契約事務の信頼性に及ぼす影響が大きいことから、市所管課が国土交通省作成の一定の確認基準に従って、適時・適切に確認行為を実施している事実を書面で説明することができるよう、ルールを構築することが望ましい。例えば、一括下請負禁止のチェックリストとして、施工体制等点検表のチェック項目について、国土交通省作成の確認基準に従い詳述して作成し、個別の発生事案ごとに当該チェックリストを用いて、確認するという仕組みを構築することが考えられる。

【結 果（意見）：道路建設課】

一括下請負が見逃された場合には、契約事務の信頼性に及ぼす影響が大きいことから、市所管課が国土交通省作成の一定の確認基準に従って、適時・適切に確認行為を実施している事実を書面で説明することができるよう、ルール構築を要望する。

② 一括下請負の禁止の原則に抵触するおそれのある工事案件の確認作業について
（指 摘）

【現状・問題点】

令和４年度における道路改良工事案件のうち、下請負契約を行っていない案件は把握することが難しいほど、下請負又は再下請負を前提とした入札及び契約が行われている。下請負契約等を元請業者が行う場合、発注者としては、一括下請負に該当する契約は禁止されていることから、①でも述べたとおり、内部統制上、市所管課は様々な規制を行うこととなっていることを確認した。

今回の外部監査の実施の中で、複数の工事請負契約の事案を閲覧分析したが、その中でも、工事請負代金額に占める下請負代金額の割合（以下「下請負比率」という。）が極めて高い契約案件について、外部監査上、特に検討を要するものとして、「市道 00-052 号線歩道整備工事（西船４丁目 274 番 41 地先）」の工事請負契約及び下請業契約を取り上げた。以下では、その検証結果を述べることとする。

「市道 00-052 号線歩道整備工事（西船４丁目 274 番 41 地先）」の工事請負契約について、概要を次の表のとおりとりまとめた。

【市道 00-052 号線歩道整備工事に係る工事請負契約の推移】 （単位：円）

区 分	当初契約金額	変更契約金額	工期変更
当初契約 ：令和３年９月 28 日	36,273,270		令和３年 9 月 29 日 ～令和４年 3 月 31 日
第 1 回変更契約 ：令和４年 3 月 25 日			～令和４年 6 月 30 日
第 2 回変更契約 ：令和４年 6 月 16 日			～令和４年 8 月 31 日
第 3 回変更契約 ：令和４年 8 月 16 日		10,599,930	

出典：道路建設課提出資料に基づき監査人作成

また、市道 00-052 号線歩道整備工事について、元請業者が下請契約を行った相手方は 4 者であり、その内容は次のとおりである。

【下請負人業者等の情報】

(単位：円)

下請業者	契約日	下請契約額	施工内容	工事期間
A	R4/6/23	29,040,000	舗装工	R3/11/24～R4/8/31
B	R4/6/23	2,200,000	擁壁工	R3/12/16～R4/8/26
C	R4/6/23	528,000	照明柱移設工	R3/12/16～R4/8/29
D	R4/7/1	3,300,000	地盤改良工	R4/7/4～R4/7/29
D	R4/3/29	3,190,000	下水道工	R4/4/1～R4/6/30
合 計		38,258,000	-	

出典：下請業者選定通知書（第 5 回）

上記の表から下請負比率を算定し、問題点を検出した結果は次のとおりである。

すなわち、市道 00-052 号線歩道整備工事（当初契約：36,273,270 円、契約変更額：10,599,930 円、最終契約額：46,873,200 円）の下請負契約額の合計（A～D 合計）は 38,258,000 円であり、下請負比率は 81.6%である。

このように契約額レベルでの比較では、極めて高い下請負比率の工事案件に関して、上記①の意見で述べた一括下請負禁止に係る国土交通省による基準を参考として、施工体制等点検表が作成されているが、それらの一部の点検事項にチェックマークは付されているが、具体的には書面による確認がなされていないものが把握できる。そして、4 者の下請業者のうち、最大の下請負契約額である A 者（舗装工：29,040,000 円）に関する確認・点検においても、下請負に係る施工工事の内訳書が入手されていない。当該内訳書が入手されていないことは、実際の舗装工事に元請負業者がどのように関与しているのか、確認することができないことを意味するものと考ええる。

例えば、舗装工事について、実際には全て下請業者である A 者が実施しているが、原材料の購入や最終の埋め戻し後の転圧作業に使用する機器等の確保の状況が全く把握されていない。①で言及した施工体制等点検表によれば、「より詳細に確認」や「特に確認」（次に再掲する）が点検事項として確認されるべきものとして掲げられているが、実質的には行われていないものと考えられる。

したがって、元請負業者が「実質的に関与」していることを確認することができないことが懸念される。

(再 掲：施工体制等点検表からの抜粋)

点 検 事 項	チェック
(4) 元請業者の直営部分の施工状況の確認	
① 事前点検時に一括下請等の可能性がある場合については、より詳細に確認	-
② 直営施工箇所が存在しない場合には、施工の関与状況を特に確認	-

注：施工体制等点検表「Ⅱ 現場点検」・「2. 施工体制等」(4) ①及び②

市所管課としては、工事請負契約書第6条の規定（一括委任又は一括下請負の禁止）に基づき、下請業者選定通知書の提出に際して、具体的にどのような審査・点検等を行っていたかについて、外部監査の過程で確認した。

市所管課としては、次の表に掲げる内容の確認を行っているとしている。

【市道 00-052 号線歩道整備工事】

No	「実質的に関与」の内容	有無	該当資料
1	請け負った建設工事全体の施工計画書等の作成	有	施工計画書
2	下請負人の作成した施工要領書等の確認	無	-
3	設計変更等に応じた施工計画書等の修正	有	施工計画書
4	請け負った建設工事全体の進捗確認	有	週間工程表、履行報告書
5	下請負人間の工程調整	有	週間工程表、履行報告書
6	請け負った建設工事全体に関する下請負人からの施工報告の確認	有	社内検査報告書（下請負人からの完了報告）
7	必要に応じた立会確認	有	工事打合せ簿、材料確認書、確認・立会依頼書
8	安全確認のための協議組織の設置及び運営	有	安全衛生協議会実施資料、社内安全パトロール実施資料
9	作業場所の巡視等請け負った建設工事全体の労働安全衛生法に基づく措置	有	社内安全パトロール実施資料
10	請け負った建設工事全体における主任技術者の配置等法令遵守や職務遂行の確認	有	主任技術者等選任通知書
11	現場作業に係る実地の総括的技術指導	有	現場確認
12	発注者等との協議・調整	有	工事打合せ簿
13	下請人からの協議事項への判断・対応	無	-
14	請け負った建設工事全体のコスト管理	有	本工事内訳書
15	近隣住民への説明	有	工事打合せ簿

出典：道路建設課提出資料に基づき監査人作成

市所管課は、これらの確認等の項目とそれに対応する「該当資料」は、「「実質的に関与」の内容」を示した項目であるとしている。しかしながら、これらの項目は国土交通省が示している「一括下請負の禁止について」に明記されているとおり、「それぞれ次に掲げる事項を全て行うことが必要」であるとしているところ、「2. 下請人の作成した施工要領書等の確認」や「13. 下請人からの協議事項への判断・対応」に関して、具体的な書面がなく、確認がなされておらず、直接該当する事項を把握することは難しい。

特に、No. 2 [下請負人の作成した施工要領書等の確認] 及び No. 13 [下請人からの協議事項への判断・対応] は何を意味する確認等であったのか、該当資料もなく、客観的に確認することができない。

前記（再掲）の施工体制等点検表に示されている①（より詳細に確認）及び②（特に確認）がこの表の中のいずれに該当するのか不明である。

特に、市道 00-052 号線歩道整備工事の工事請負契約のように、極めて高い下請負比率の工事案件については、一括下請負が行われているリスクが相対的に高いと考えられることから、元請負業者が下請負契約を締結し、元請負業者として「実質的に関与」しているかを事実上確認するために、施工体制等点検表で示されている「より詳細に確認」や「特に確認」の具体的な手続を明確にする必要がある。例えば、下請工事の内訳を確認できる書面を元請業者から入手して内容を精査したり、元請業者による関与の実態について質問によって確かめることなどが考えられる。

【結 果（指摘）：道路建設課】

工事請負代金額に占める下請負代金額の割合が高い等一括下請負が行われているリスクが相対的に高いと考えられる工事案件については、元請負業者が「実質的に関与」しているかどうか確認するための具体的な手続をルール化されたい。

（４）下請負人の健康保険等加入義務について（意 見）

【現状・問題点】

工事請負契約書第 7 条の 2 においては、受注者は健康保険法（第 48 条）、厚生年金保険法（第 27 条）及び雇用保険法（第 7 条）に規定する届出をしていない建設業者を下請負人としてはならないと規定する。この点に関して、市所管課は元請業者である受注者から下請業者選定通知書の提出を受け、添付資料として建設工事下請業契約書を添付させているが、社会保険の加入状況に関しては「施工体制台帳」の記載内容により確認している。また、受注者と下請業者との間では、「船橋市建設工事適正化指導要綱」においては、下請業者との契約に当たり、「法定福利費」を内訳明示された見積書の提出を見積条件に明示するよう、義務付けている。

しかしながら、市所管課は、元請負業者から提出された下請業契約書に、任意ではあるが、法定福利費が「うち書き」で記載されているかどうかについて確認することや元請負業者が下請業者から法定福利費の見積りが記載された書類を提出されているかどうか、確認することは行っていない。なお、当該工事の竣工検査の際に検査官等が実施する検査においては、見積書上の法定福利費の内訳明示の有無に関する確認が目視により行われているということであった。

また、現在、市所管課は施工体制台帳において、下請業者に対して法定福利費の各保険番号等を記入するよう求めている。しかしながら、その保険番号等の記入内容について、原本等で確認することは行っておらず、下請業者が記入し元請負業者から提出された書類の記載内容について、その真偽を検証していない。

このように、受注者やその下請業者等は厚生年金保険法等の届出やそれらの負担経費である「法定福利費」が内訳明示された見積書の提出を見積条件に明示することとしているにもかかわらず、一部の提出資料に疑義がある場合でも、市所管課はその疑義を検証する確認を行っていないのは、確認行為を義務付けた規定等がないことを理由としている。

一方、施工体制等点検表に基づく点検項目のうち、「社会保険等の加入状況」を施工体制台帳等で確認すること（Ⅰ事前点検 1.②）や「再下請負通知書の社会保険等の加入状況」を施工体制台帳等で確認すること（Ⅰ事前点検 4.）が明記されている。

確かに、施工体制台帳を閲覧すると、社会保険等への加入状況について、元請負業者及び下請業者の記入欄に、保険証番号が明記されていることを外部監査でもサンプルにより確認した。

しかし、元請負業者と下請業者との間の契約書においては、「法定福利費」が内訳明示されていないものがあつた。

例えば、市道 00-052 号線歩道整備工事について、元請負業者が下請契約を行った相手方は 4 者であつたが、4 者との建設工事下請契約書の 5 通において、全て請負代金に対する「法定福利費」は内訳表示されていない。

ただし、施工体制台帳の「健康保険等の加入状況」欄には、全ての下請業者が事業所整理番号等を記入していることを確認することができる。

【下請業者等の情報】

(単位：円)

下請業者	契約日	下請契約額	法定福利費の内訳表示	施工体制台帳での記入	施工内容
A	R4/6/23	29,040,000	無	有	舗装工
B	R4/6/23	2,200,000	無	有	擁壁工
C	R4/6/23	528,000	無	有	照明柱移設工
D	R4/7/1	3,300,000	無	有	地盤改良工
D	R4/3/29	3,190,000	無	有	下水道工
合 計		38,258,000	-		

出典：下請業者選定通知書（第5回）、建設工事下請契約書及び施工体制台帳に基づき監査人作成

注：「施工体制台帳での記入」欄の「有」の表示は、施工体制台帳の「健康保険等の加入状況」

欄に、下請業者の事業所整理番号等が記入されていることを意味している。

この表の「法定福利費の内訳表示」の欄には全て「無」と記載されていることに対しては、元請業者が下請業者との契約に当たり、「法定福利費」を内訳明示された見積書の提出を見積条件に明示するよう、義務付けられている（船橋市建設工事適正化指導要綱）にもかかわらず、元請業者がこの義務を履行しているかどうかについて、不明である。このことに関して、市所管課は個別、具体的に確認していない。

【結 果（意見）：道路建設課】

市所管課は、下請業者が法定福利費の積算の真実性を担保するためにも、施工体制台帳で記入を求めている事業所整理番号等の真偽を検証することや「船橋市建設工事適正化指導要綱」において、下請業者との契約に当たり、「法定福利費」を内訳明示された見積書の提出を見積条件に明示するよう、義務付けていることを、現場点検等において確認するよう要望する。

（５）用地買収業務に係る土地売買契約書に貼付する印紙について（意 見）

【現状・問題点】

市所管課が道路用地として市民等の所有する土地を購入する際には土地売買契約書を作成しているところ、市の契約書に関しては非課税（印紙税法第5条第2号）の扱いであるが、相手方は課税されることとなる（印紙税法第3条）。

本来は、用地買収に応じた者が印紙代を負担しなければならないが、市所管課は、従来から相手方の印紙代を代わりに負担している。当該印紙代は「10 節 消耗品費」で予算化し、執行している。

しかし、このような市の肩代わり負担に関する法的な根拠となる内規はない。

市所管課によると、これまでの実務の根拠としては、「用地手引書」（関東地方整備局 用地部）及び千葉県県土整備部等用地事務取扱規程であるとしている。

【用地手引書】（R1. 9. 25ver. 関東地方整備局 用地部）

Point 契約書に貼付する収入印紙に要する費用負担

本来、土地売買契約書に貼付する収入印紙に関しては、印紙税法において、国が作成する契約書（相手方が保管するもの）の分については非課税（印紙税法第5条第2号）、相手方が作成する契約書（国が保管するもの）の分は課税（印紙税法第3条）されることになっており、後者の印紙税は相手方が負担義務を負っているものです。

しかし、土地売買契約そのものの原因が国の施工する公共事業であることから、契約上の特約により、この費用を国が負担（貼付・消印：印紙税法第8条）することとしています。

また、市所管課によると、県内近隣市においては、本市と同様に市負担としていることを確認しているということである。

一方、毎年、市が負担している印紙代は、用地買収件数及び金額により異なるが、決して僅少な金額ではない（約16万円：令和4年度の消耗品出納簿から集計）。

そもそも、私有財産制度の保障等に関しては、私有財産権の保障と公共の福祉との関係及び公共のために用いる際の補償に関する憲法第29条の規定がある。

【憲法第29条】

第1項 財産権は、これを侵してはならない。

第2項 財産権の内容は、公共の福祉に適合するやうに、法律でこれを定める。

第3項 私有財産は、正当な補償の下に、これを公共のために用ひることができる。

憲法第29条及び土地収用法等の規定に基づき、道路用地として正当な補償のもとに私有地を買収する際には、十分に用地交渉を重ねた末に、承諾していただき、市と私有地所有者との間に土地売買契約が成立するものである。市の契約相手方が法律上負担する義務がある印紙税に関しても、補償することにはなっていない。

市所管課はこれまでどおり、相手方が負担すべき印紙税を市が肩代わりする場合は、単に契約書に特約で規定するだけでは、公金の支出として内部統制上問題である。千葉県が内規によりその根拠を規定しているとおり、内部統制上、規程類の再整備が必要と考えられる。

【結 果（意見）：道路建設課】

市所管課は道路用地として正当な補償のもと私有地を買収する場合、土地売買契約書に貼付する収入印紙代をこれまでどおり、市の負担とするのであれば、単に土地売買契約書に収入印紙の負担の条項を明記する根拠として、関連する規程類を再整備するよう要望する。

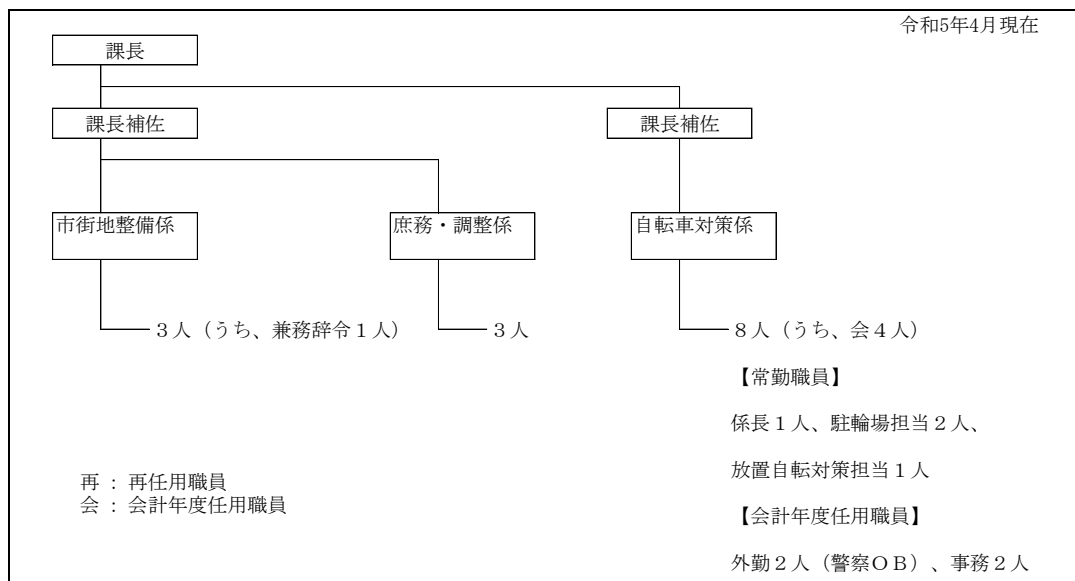
V 都市整備課の監査結果について

1. 概 要

(1) 組織及び人員

令和5年4月現在の都市整備課の組織及び人員は次に示すとおりである。

【組織図】



出典：都市整備課提出資料

(2) 所掌事務・事務分担

都市整備課自転車対策係の所掌事務及び事務分掌は次に示すとおりである。

【都市整備課自転車対策係の所掌事務】

- ア. 自転車等の放置防止に関すること。
- イ. 自転車等駐車場の管理及び運営並びに設置等に関すること。
- ウ. 自転車等駐車対策協議会に関すること。

出典：船橋市事務分掌規則に基づき監査人作成

【令和 5 年 4 月現在の都市整備課自転車対策係の事務分掌】

係・班等 名	職名	職種	事務分担
—	部長	土木	部内事務の掌理
—	課長	一般 事務	課内事務の掌理
—	課長 補佐	一般 事務	課長の補佐（自転車対策係担当）、文書主任、自転車等対策等、自転車等駐車対策協議会
自転車 対策係	係長	一般 事務	自転車対策係長、駐輪場管理業務、放置自転車対策、自転車等駐車対策協議会
自転車 対策係	主任 主事	一般 事務	放置自転車移送・保管・返還・処分業務、啓発業務、放置状況調査、自転車等保管場所管理システム管理、歳入・歳出管理
自転車 対策係	主事 （2 級）	一般 事務	駐輪場管理業務、地上駐輪場登録システム管理、駐輪場管理委託業者への指示・調整、歳入・歳出管理
自転車 対策係	主事 （2 級）	一般 事務	駐輪場管理業務、地上駐輪場登録システム管理、船橋駅南口地下駐輪場管理、駐輪場管理委託業者への指示・調整、歳入・歳出管理

出典：都市整備課提出資料に基づき監査人作成

（３）実施計画上の計画事業・主要な事業

① 事業内容

第 3 次船橋市総合計画の基本施策「20 道路・交通」において、実施計画に掲げられている計画事業及び主要な事業のうち、都市整備課が所管している事業は、次のとおりである。

【実施計画の内容】

事業番号	事業種別	事業名	実施内容
20-2-4	主要な事業	自転車等 駐車場の 整備	放置自転車を減少させるため、駐輪場の利用状況を把握し将来需要予測を勘案しながら、利用状況に則した利用方法の検討や駐輪場の整備を行います。令和 4（2022）年度は、船橋駅第十一自転車等駐車場の増設工事及び飯山満駅第二自転車等駐車場一部撤去工事を行います。
20-2-5	主要な事業	放置自転車 対策の 推進	放置自転車を減少させるため、各駅等の放置自転車の状況を把握し、移送回数の増減を行うなど効果的に移送を行います。また、放置の多い場所において、

事業番号	事業種別	事業名	実施内容
			街頭指導員が巡回することで自転車利用者に対して意識の向上を図ります。

出典：船橋市実施計画 令和4(2022)年度～令和6(2024)年度に基づき監査人作成

② 令和4年度の事業の執行状況について

上記①で記載した主要な事業の令和4年度の執行状況は、次のとおりである。

ア. 20-2-4 自転車等駐車場の整備

「船橋市自転車等の駐車対策に関する総合計画」に基づき、放置自転車対策として、JR船橋駅北口周辺の駐輪需要に対応するため、船橋駅第11駐輪場の整備を行った。(2段式ラックの整備：224台(86台増))

【令和4年度の執行状況】

当初予算額	27,000,000円	
執行額	26,055,810円	船橋駅第11自転車等駐車場増設工事、飯山満駅第2自転車等駐車場一部撤去工事、津田沼駅第1及び第2自転車等駐車場廃止に伴う作業委託等
執行率	96.5%	

出典：都市整備課提出資料に基づき監査人作成

・船橋駅第11駐輪場(事業実施前)



(平置き駐輪場)

・船橋駅第11駐輪場(事業実施後)



(2段式ラック駐輪場)

出典：都市整備課提出資料

イ. 20-2-5 放置自転車対策の推進

「船橋市自転車等の駐車対策に関する総合計画」に基づき、放置自転車対策として、放置自転車の実態調査、駅前での街頭指導及び放置自転車の移送撤去等を実施した。

【令和4年度の執行状況】

当初予算額	137,313,000 円	
執行額	126,024,779 円	自転車等保管場所管理費、自転車等撤去移送費、自転車等街頭指導費等
執行率	91.8%	

出典：都市整備課提出資料に基づき監査人作成

【過去5年間の放置自転車調査結果の推移】

	H30	R1	R2	R3	R4
放置自転車台数（台）	3,306	2,621	1,815	1,308	908

出典：都市整備課提出資料

注：年4回の定点調査結果の合計値

【過去5年間の駅前街頭指導実績の推移】

	H30	R1	R2	R3	R4
延べ配置時間（時間）	54,189	55,527	54,792	55,752	50,316
延べ日数（日）	18,063	18,509	18,264	18,584	16,772

出典：都市整備課提出資料

【過去5年間の放置自転車移送実績の推移】

	H30	R1	R2	R3	R4
放置自転車移送回数（回）	636	612	488	654	774
放置自転車移送台数（台）	6,300	6,477	4,440	4,506	4,268

出典：都市整備課提出資料

注：移送台数には原付の台数は含まれていない

(4) 施設の概要

① 自転車等駐車場の状況について

【自転車等駐車場の一覧】

別添 1 船橋市自転車等駐車場一覧 (267 頁～269 頁参照)

② 保管場所の状況について

【保管場所の一覧】 (令和 4 年 10 月 1 日現在)

No.	保管場所名	所在地	収容台数 (台)	面積 (㎡)	土地 所有者	借上料 (千円/年)
1	海神町南	海神町南 1-1841-1、 1841-2、1841-3	963	2,147.00	個人	7,216
2	二和西	二和西 3-163、 163-1	759	1,970.00	個人	2,887
3	前貝塚	前貝塚町 889-3、 889-5、889-8	351	564.49	個人	1,540
4	中野木 (北)	東船橋 4-3080 地先	529	3,725.20	千葉県	無料
5	中野木 (南)		464			

出典：都市整備課提出資料に基づき監査人作成

2. 手 続

業務委託契約書等の関連書類一式を入手し、閲覧、突合、分析及び質問等の必要と考えられる監査手続を実施し、併せて自転車等駐車場（以下「駐輪場」という。）及び保管場所への現場往査等を実施することにより、当該事務手続の合規性と効果的、効率的な実施状況を検証した。

なお、現場往査を実施した自転車等駐車場及び保管場所は次のとおりである。

【現場往査先の一覧】

往査日	往査先	選定理由
令和 5 年 9 月 28 日	北習志野駅駐輪場	第 5、第 6、第 8 駐輪場は駅から距離が遠いにも関わらず利用率が高い。 第 8 は、機械化予定であり平置き面積が縮小予定とのこと。
	海神町南保管場所	収容台数が多い。
	二和西保管場所	収容台数が多い。また、管理資料では整理員 BOX が 2 つあるとの情報があり、備品台帳データと相違している。
令和 5 年 10 月 2 日	船橋駅駐輪場	第 3 駐輪場は地図上での駅からの距離は遠いが、高架下商業施設までの距離が近く、距離が近い前提で料金設定がなされている。 第 10 駐輪場は利用率が高い。 第 11 駐輪場は直近に修繕し、2 段ラックを一部導入している。 第 14 駐輪場は、駅からの距離が遠く利用率も低い。
	東海神駅駐輪場	利用率が低い。
	東船橋駅駐輪場	第 1 駐輪場は、駅からの距離が近いにもかかわらず利用率が低い。

3. 結 果

上記の監査手続を実施した結果、次のとおり、指摘事項及び意見を述べることとする。

(1) 料金設定について

① 定期利用料金の設定根拠について（意 見）

【現状・問題点】

船橋市の駐輪場の定期利用料金は平成 27 年度に制定された「船橋市自転車等駐車場条例」において次のとおり定められている。

【定期利用料金表】

単位：円

			A			B			C			D			E		
			1カ月	6カ月	1年	1カ月	6カ月	1年	1カ月	6カ月	1年	1カ月	6カ月	1年	1カ月	6カ月	1年
自転車	市内	一般	330	1,810	3,630	550	3,020	6,050	770	4,230	8,470	990	5,440	10,890	1,210	6,650	13,310
		高校生以下	160	905	1,810	270	1,505	3,020	380	2,115	4,230	490	2,715	5,440	600	3,325	6,650
	市外	一般	490	2,715	5,440	820	4,535	9,070	1,150	6,345	12,700	1,480	8,165	16,330	1,810	9,975	19,960
		高校生以下	245	1,357	2,715	405	2,262	4,535	575	3,167	6,345	735	4,082	8,165	905	4,987	9,975
原付・自動二輪	市内	一般	660	3,630	7,260	1,100	6,050	12,100	1,540	8,470	16,940	1,980	10,890	21,780			
		高校生以下	330	1,810	3,630	550	3,020	6,050	770	4,230	8,470	990	5,440	10,890			
	市外	一般	990	5,440	10,890	1,650	9,070	18,150	2,310	12,700	25,410	2,970	16,330	32,670			
		高校生以下	490	2,715	5,440	820	4,535	9,070	1,150	6,345	12,700	1,480	8,165	16,330			

出典：令和 5 年度船橋市自転車等駐車場（駐輪場）利用案内

駐輪場については、「船橋市使用料・手数料算定の基本的な考え方」において、「基本的な考え方により使用料を算定することが適当でない施設」とされており、「船橋市使用料・手数料算定の基本的な考え方」に基づいて算定するものではないことは明らかにされているが、駐輪場の使用料の具体的な算定基準については、明文の規定を確認することができなかった。

そこで、市所管課に料金設定の基準および各駐輪場のランク（A～E）の算定根拠について確認したところ、現在の利用料金が決定された平成 27 年の政策会議資料として作成された、駅の利用者数、駅からの距離、ラックの上下、屋根の有無等に基づいて各駐輪場の料金を決定した一覧表の提出を受けたが、ルール化されているもので

はないとのことであり算定基準に関する明確な回答を得られなかった。

駐輪場の設置及び管理・運営は放置自転車対策という行政目的に必要不可欠であり、施設の設置及び管理・運営に係るコストの大部分を受益者負担の原則に基づいて利用者に負担させることが必ずしも適当ではないという点については理解できる。また、利用者にとっての利便性やニーズに差異のある駐輪場について異なる利用料金を設定することは、利用者間の公平性や利用率向上の観点からも合理的であると考えられる。

しかし、現状の利用料金の算定基準について、市所管課が客観的かつ合理的に説明できないことは問題である。現在の料金見直しの事務の実態としては、改定前の料金体系が何らかの基準に基づいて合理的に算定されたものであるという前提に立った上で、増減率等の定量的な指標に応じて微修正を行っている状況であるが、過年度の料金算定事務の合理性を暗黙の前提にするのではなく、現在の料金の合理性を一から説明できるようにする必要がある。そのため、利用料金の算定基準を明文化するとともに、每期利用料金の見直しの要否の検討した結果を含め各駐輪場の詳細な料金算定過程を記録として残しておく必要がある。

【結 果（意見）：都市整備課】

定期利用料金の算定基準を明文化するとともに、自転車等駐車場ごとに定期利用料金の算定過程の具体的かつ詳細な記録を残しておくよう要望する。

② 定期利用料金の改定について（意見：2件）

【現状・問題点】

定期利用料金の改定については、船橋市自転車等の駐車対策に関する総合計画によると、「船橋市使用料・手数料算定の基本的な考え方」と同じく4年ごとに検討するとされている。

しかし、市所管課によると、改定年度であった令和2年度には、新型コロナウイルス感染症の状況下もあり、協議会に諮問することなく協議会長の口頭による助言で追認があったとのことであるが、その証跡は一切残されていないことが判明した。

新型コロナウイルス感染症の状況下にあったことから、令和2年度において必要十分な検討が実施できなかった可能性がある点については理解できるが、それでも、行政としての説明責任を十分に果たすためには、実施した検討の過程と結果について記録を残しておく必要がある。

また、新型コロナウイルス感染症が発生し業務が混乱した状況下にあったという特殊要因によって令和2年度において十分な検討が実施できなかったというのであれば、新型コロナウイルス感染症への対応方法が様々取ることが可能となった令和4

年度において、協議会を開催してより詳細な検討を実施して然るべきであり、次回の改定年度である令和 6 年度まで先送りするのは柔軟性に欠ける対応と言わざるを得ない。

【結 果①（意見）：都市整備課】

新型コロナウイルス感染症のようにやむを得ない事由によって定期利用料金の改定を検討する協議会が開催できなかった場合であっても、代替的に実施した検討の過程と結果については記録を残すよう要望する。

【結 果②（意見）：都市整備課】

新型コロナウイルス感染症のようにやむを得ない事由によって定期利用料金の改定を検討する協議会が開催できなかった場合には、当該事由が解消された時点で速やかに開催する等、4 年に 1 度という事前の計画にとらわれず、柔軟な対応を図るよう要望する。

③ 一時利用料金の見直しについて（意 見）

【現状・問題点】

船橋市の駐輪場の一時利用料金については、船橋市自転車等駐車場条例において次のとおり定められている。

【一時利用料金表】

一時利用料金（料金には消費税相当額が含まれています）

	自転車	原 付・自動二輪
1回につき（24時間以内）	100円	200円
回数券（11回利用分）	1,000円	2,000円

出典：令和 5 年度船橋市自転車等駐車場（駐輪場）利用案内

一時利用料金については、算定根拠が不明であることについては定期利用料金と同様であるが、一方で、一時利用の場合には定期利用の場合と異なり、駐輪場ごとの料金差異が設けられていない。また、利用料金は過去から改定されておらず、消費税増税時においても改定されていない。

ここで、見直しの要否について市所管課にヒアリングしたところ、例えば自転車の 1 回利用を 150 円にした場合「釣銭等が増える」等、船橋市自転車等の駐車対策に関する総合計画に記載された理由により、今後は柔軟に対応する方針もあるものの現時点で見直しは実施されていないとの回答であった。また、船橋市自転車等の駐車

対策に関する総合計画においては、「駐輪場料金の改定」が施策の1つとして掲げられているが、あくまで定期利用料金に限定しており、一時利用料金については、上記の市所管課回答と同様に、「釣り銭業務の煩雑化を避けるため」という理由で、料金改定の検討の対象とされていない。

確かに、駐輪場の設置及び管理・運営は放置自転車対策という行政目的に必要不可欠であり、施設の設置及び管理・運営に係るコストの大部分を受益者負担の原則に基づいて利用者に負担させることが必ずしも適当ではないという点については理解できる。

しかし、駐輪場は近年、民間事業者が多く参入しており、市場化が進んでいることに鑑みると、近隣の民間駐輪場の料金からかい離した水準の料金体系を継続することは、行政による民業圧迫につながるおそれがある。また、消費税増税によって駐輪場の管理・運営に係るコストが増加する一方で、それを全く利用料金に転嫁しないということは、利便性維持と財政負担のバランスを欠くおそれがある。消費税は最終消費者が負担するという消費税法の趣旨とも整合しない。

さらに、利用者にとっての利便性やニーズに差異のある駐輪場について異なる利用料金を設定することは、利用者間の公平性や利用率向上の観点からも合理的であると考えられる点については定期利用だけでなく一時利用についても言えることである。定期利用については料金格差を設け、一時利用については料金格差を設けないというのは、論理的には整合しない。

この点、市所管課は、船橋市自転車等の駐車対策に関する総合計画に則って「釣り銭業務の煩雑化」という事務運用面での実践可能性や費用対効果の点で、一時利用の料金改定は予定していないが、券売機の導入や電子マネー・QRコード決済等の導入によって、釣り銭業務の煩雑化を解消することは十分可能であると考えられる。他団体では、駐輪場ごとに一時利用料金に格差を設けている団体もあれば、増税時に一時利用料金を見直している団体もあることから、実践可能性を理由にして料金改定の検討すら行わないのは問題である。

一時利用料金について、現在の料金体系ありきとするのではなく、駐輪場の立地等による利便性の違いに基づく料金格差の導入の必要性や消費税増税等の価格改定事由の発生に伴う料金体系の見直しの必要性について、メリット・デメリットや費用対効果等を踏まえた検討を実施すべきと考える。

【結 果（意見）：都市整備課】

一時利用料金について、駐輪場の立地等による利便性の違いに基づく料金格差の導入の必要性や消費税増税等の価格改定事由の発生に伴う料金体系の見直しの必要性について、メリット・デメリットや費用対効果等を踏まえた検討を実施すべきと考える。

④ 駐輪場内放置に対する料金徴収のあり方について（指 摘）

【現状・問題点】

駐輪場業務マニュアルでは、駐輪場内に放置されている一時利用の自転車等は、7日目から長期放置自転車として扱われ、さらに14日目から長期放置扱いとして撤去対象となる。実際の撤去に当たっては、駐輪場の整理員が市所管課へ長期放置自転車等調査票を提出の上、市職員立会のもと撤去される。この場合、駐輪場内に放置されていた期間に係る利用料金はリセットされるという事務運用が行われている。例えば、30日間駐輪場内に放置されている自転車の場合、本来であれば3,000円（＝30日×100円）の利用料金が発生している計算になるが、保管場所に移送されると、この3,000円の未納利用料金はリセットされることになる。しかし、このような未納利用料金がリセットされるという事務の運用について、条例・規則等の根拠となる規定は確認できなかった。

現在のこのような事務運用は、根拠を欠いた債権放棄であるという点で合规性の問題がある。なお、所定の料金を支払って駐輪場を適正に利用している利用者との間の公平性の観点から問題のある事務であることから、明文の規定を設けて根拠を明らかにするとしても、その正当性について慎重に検討する必要がある。

【結 果（指摘）：都市整備課】

自転車等駐車場から保管場所に移送された放置自転車等について、自転車等駐車場に駐輪していた時の利用料金を全てリセットする事務を継続するのであれば、当該事務の正当性を慎重に検討の上、条例・規則等に当該事務の根拠を明文化されたい。

⑤ 移送保管料の設定について（意 見）

【現状・問題点】

船橋市自転車等の放置防止に関する条例に定められた移送保管料は次のとおりである。なお、市所管課の担当者に確認したところ、少なくとも平成9年以降、消費税率の改訂分の変更は行われているものの、本体価格の見直しは行われていない。

【移送保管料】

区分	金額
自転車	2,750 円
原動機付自転車	3,300 円

なお、監査人が近隣市及び1都3県中核市の事例を調査したところ、現状の船橋市

の移送保管料は、他団体と比較して相対的に安価であることがわかる。特に、原付・バイクについては近隣市と比較して大幅に安価である。

【近隣市及び1都3県中核市における移送保管料】

(単位：円)

団体名	自転車	原付・バイク	摘要
船橋市	2,750	3,300	
近隣市			
市川市	3,000	6,000	
浦安市	3,000	6,000	
松戸市	3,000	6,000	
柏市	3,140	5,220	50cc以下の原付は自転車に含む
習志野市	2,650	5,300	
千葉市	2,000	3,000	
八千代市	2,200		原付・バイクについての記載なし
1都3県中核市			
越谷市	3,000	4,500	
川越市	1,000		原付・バイクについての記載なし
川口市	5,500	6,600	
八王子市	3,000	5,000	
横須賀市	2,500	5,000	令和4年10月1日より増額 増額前は自転車1,500円、バイク3,000円

出典：監査人作成

このように、現状では、移送保管料の本体価格の見直しが定期的に行われておらず、近隣市と比較して安価な料金水準を前例踏襲的に継続しているという点で問題がある。

放置自転車の撤去・移送及び保管場所の管理・運営は、放置自転車対策という行政目的に必要不可欠であり、人件費の上昇等の経済環境の変化によってコストが上昇したとしても、市が負担せざるを得ないものであることは理解できる。また、移送保管料は、自転車の所有者が自らの意思によって能動的に行政サービスを利用した結果としての対価とは言い難いことから、受益者負担の考え方が必ずしも馴染まないということも理解できる。

しかし、これらの要因が、過去に定めた移送保管料の見直しを行わないことの正当な理由にはならない。移送保管料が、自転車を放置した者に対するペナルティ的な要素を含んでいることに鑑みると、ペナルティの効果や放置を抑止する効果を十分に果たすことができる料金水準のあり方については、経済の動向や近隣市の料金水準を勘案の上、不断の見直しが必要である。特に近隣市と比較して大幅に安価な水準にある原付・バイクの移送保管料については見直しの余地が大きいと考えられる。

また、前項で指摘したとおり、駐輪場内に放置されていた期間に係る利用料金は保管場所に移送されるとリセットされるという事務運用との関連においても、現在の移送保管料の水準は再考の余地がある。すなわち、1 か月間駐輪場内に放置している自転車を例にとると、すでに未納利用料金が 3,000 円（＝30 日×100 円）発生していることから、駐輪場からこの自転車を出庫するためには 3,000 円を支払う必要がある。しかし、保管場所に移送された後にこの自転車を引き取ると、未納利用料金はリセットされているため、移送保管料である 2,750 円の支払で済むことになる。駐輪場から出庫するよりも保管場所で引き取る方が料金が安く済む可能性があるというのは、移送保管料が、自転車を放置した者に対するペナルティ的な要素を含んでいることに鑑みると違和感がある。

さらに、受益者負担の原則というわけではないが、放置自転車等の移送・撤去・保管に要するコストを、駐輪場を適正に利用している善良な市民または自転車等を利用していない市民までもが負担するという関係は本来望ましくないことから、放置自転車の撤去・移送及び保管場所の管理・運営に係るコストの上昇を移送保管料に積極的に転嫁するという考え方もあって然るべきであると考ええる。

【結 果（意見）：都市整備課】

移送保管料については、本体価格が長期間見直されていないため、近隣市の状況等を勘案の上、割安な水準に据え置かれている料金については見直しを行うよう要望する。

（２）業務管理について

① 保管場所における釣銭について（指摘：1 件、意見：1 件）

【現状・問題点】

海神町南保管場所および二和西保管場所を現場往査したところ、移送保管料は自動券売機で管理されていたものの、券売機に入れる釣銭を、現場の職員が自己負担で用意していることが確認された。例えば、海神町南保管場所では委託業者から派遣されている管理人（現場責任者）が釣銭を 10 万円以上、会社からの支給ではなく自分のお金で工面している状況が確認された。

しかし、保管場所業務マニュアルでは、「釣銭の用意」に関する規定で、「受託者の用意した釣銭を使用する」と規定されているため、当該マニュアルが遵守されていない点で問題がある。また、釣銭であったとしても業務に関する現金を委託業者の職員個人が用意することは、現金の紛失等による損失のリスクを職員個人が過重に負担することになる点で問題があると言える。仮に委託業者の管理者が現場職員に釣銭

の自己負担を強いていたとすれば、コンプライアンス上大きな問題である。また、委託業者の管理者による命令か、事務の利便性を重視した現場職員からの発案かにかかわらず、職員個人が釣銭を自己負担している実態を適時に把握することができなかった市所管課の監督・指導不足も問題である。

このような実態の背景には、保管場所業務マニュアルの内容を現場の管理人のみならず、委託業者の管理者や、市所管課の職員が十分に把握しておらず、かつ、釣銭の用意を含む現金管理の重要性についての理解が不足していることがあると考えられる。

【釣銭に関する保管場所業務マニュアルの記載】

3) 釣銭の用意

各保管場所は受託者の用意した釣銭を使用すること。

釣銭は必要に応じて各保管所にて両替をし、スムーズに業務を行えるように用意をしておくこと

出典：保管場所業務マニュアルから監査人抜粋

【結 果①（指摘）：都市整備課】

保管場所で使用する釣銭を管理人個人に用意させていることは、現金の管理上不適切であり、かつ保管場所業務マニュアルに違反している状態であることから、委託業者への指導を徹底されたい。

【結 果②（意見）：都市整備課】

保管場所の現場において、保管場所業務マニュアルに則った事務が適切に行われているかどうか、チェックリスト等の様式を設けて定期的に確認するよう要望する。

② 保管場所における移送保管料として受け取った現金の管理について（指摘：1件、意見：2件）

【現状・問題点】

船橋市の保管場所は、毎週木曜日・金曜日・土曜日の13時～18時30分を返還可能時間としている。返還に当たっては、利用者自らが券売機に入金して移送保管料を支払うか、あるいは券売機が整理員ボックス内にある場合には管理人が現金を受け取って券売機に入金している。いずれにせよ券売機によって移送保管料を管理している。

この券売機内にある移送保管料として受け取った現金の管理について、海神町南保管場所および二和西保管場所に現場往査した際に、管理人に対してヒアリングし

たところ、木曜日から土曜日の業務終了後は券売機から現金を取り出した上で現場責任者が家に持ち帰り、翌週の月曜日または火曜日に金融機関に預け入れるまでの間、現場責任者の家で預かっているとのことであった。袋等に入れて、自己資金とは明確に分別して保管しているとのことであるが、公金である移送保管料の現金を個人宅に持ち帰って数日間保管することは、当該個人による着服または一時借用等の不正の機会を与えてしまう点で問題であるとともに、盗難や紛失のリスクが当該職員個人に過重に負担させられることになり得る点で問題があると言える。また、委託業者の管理者による命令か、事務の利便性を重視した現場職員からの発案かにかかわらず、職員が自宅で公金を保管している実態を適時に把握することができなかった市所管課の監督・指導不足も問題である。

この背景には、保管場所業務マニュアルには、保管手数料を金融機関に預け入れることについての記載はあるものの、金融機関に預け入れるまでの間の現金、すなわち保管手数料として受け取った現金の取扱いに関する規定がないことが挙げられる。また、現金管理の重要性や公金を自宅で保管することのリスクについて、現場の管理人のみならず、委託業者の管理者や、市所管課の職員による理解が不足していることが考えられる。

【移送保管料に関する保管場所業務マニュアルの記載】

4. 移送保管料の振込

営業日の翌日（金・土曜日は休日明け）に都市整備課にて配布した振込書により指定金融機関等に振込をすること

※予算状況により、振込書の配布枚数が少ない場合がある。その場合は振込書の残枚数を考慮し、ある程度まとめて振り込むことも可能とする

出典：保管場所業務マニュアル

【結 果①（指摘）：都市整備課】

公金である移送保管料を個人の自宅に持ち帰り一時的に保管することは現金管理上不適切であることから、金融機関の夜間金庫の利用や保管場所における金庫の設置など必要な対策を図り、適切な現金管理を徹底されたい。

【結 果②（意見）：都市整備課】

保管場所業務マニュアルにおいて、保管手数料として受け取った現金の取扱いに関する規定を追加するよう要望する。

【結 果③（意見）：都市整備課】

保管場所の現場において、保管場所業務マニュアルに追加した規定が遵守されて

いるかどうか、チェックリスト等の様式を設けて定期的に確認するよう要望する。

③ 保管場所で保管している自転車への移送通告書の取付けについて（意見）

【現状・問題点】

放置自転車の撤去に当たっては、放置禁止区域内であれば、「船橋市自転車等の放置防止に関する条例施行規則」に基づいて「放置自転車等移送通告書」（黄札）を放置自転車に取りつけた後、一定時間後に撤去して保管場所へ移送し、保管場所では当該黄札をつけたまま保管することで、撤去の警告をしたことの証拠としているとのことである。しかし、海神町南保管場所および二和西保管場所では当該黄札がついていない自転車が散見された。とくに、二和西保管場所では、ほとんど全ての自転車に黄札がついていない状態であった。

移送された自転車を保管場所において保管する際に、黄札をつけたまま保管するかどうかについては、法令等で定められていないものの、無用なトラブルを防止するために市所管課が一つのルールとして導入した運用方法であるのであれば、これが統一的に運用されていない実態については改善の余地があると言える。

また、放置自転車の撤去に当たっての業務マニュアルはなく、仕様書に従って運用しているとのことであったが、現場の職員が容易に参照できるような業務マニュアルを作成した上で、当該マニュアルにしたがった対応を求めることも検討すべきであると考ええる。

【黄札が巻かれている撤去自転車@海神町南保管場所】



出典：監査人撮影

【黄札が巻かれてない撤去自転車@二和西保管場所】



出典：監査人撮影

【結 果（意見）：都市整備課】

保管場所においてトラブル防止のために導入している実務上のルールについては、業務マニュアルに記載して現場の職員に周知する等の方法により、統一的な運用を図るよう要望する。

④ 一時利用駐輪場での領収書管理について（指摘：1件、意見：1件）

【現状・問題点】

北習志野駅第2駐輪場を現場往査したところ、駐輪場の一時利用時に発行する日ぎめ利用券について、事前に領収書の束に押印している実態が見受けられた。具体的には、令和5年9月28日に現場往査したにもかかわらず、一つの束にある領収書全てに令和5年9月29日付の領収印が押印されており、9月28日の利用者に9月29日付の領収印のある領収書を交付していた。

【当日が9月28日であるにもかかわらず、
9月29日の領収印が押印された領収書の束】



出典：監査人撮影

「駐輪場業務マニュアル」によれば、日ぎめ利用券の販売、取扱い方について、次のとおり料金を徴収した後に領収印を押印する旨が定められている。

【領収書に関する業務マニュアルの記載】

整理員は、利用者から料金を徴収し領収書を渡し日ぎめ利用時間欄の入庫時間にチェックを入れ、領収印を押印し、自転車のハンドル部分に貼り付ける。

出典：自転車等駐輪場就業マニュアル（船橋市生きがい福祉事業団）

領収印は利用者から現金を受け取ったことを明らかにする証跡となるものであり、事前に領収印を押印した場合には現金收受のタイミングが不明となりトラブルの原因となることから問題があると言える。

このような業務マニュアルに基づかない領収印の先押しが実務的にされていた原因は、領収印が現金收受と引き換えに押印されることで現金受取の証明となることについて、整理員の理解が不足していることにあると考えられる。

また、現在のような整理員の手作業による領収印の押印事務が、このような領収印の先押しという不適切な事務の根本的な原因になっていると言えることから、券売機を導入して現金に関する整理員の手作業事務を減らすことも中長期的には検討の余地があるものと考えられる。

【結 果①（指摘）：都市整備課】

領収書は現金受取の事実を利用者と交わす重要な証憑であることを整理員は理解し、正確な記録をした領収書を作成の上、利用者に渡すよう事務を徹底されたい。

【結 果②（意見）：都市整備課】

領収書作成を手作業で実施する意義は乏しいことから、中長期的には、券売機の導入等により領収書の手作業業務の削減に向けた検討を行うよう要望する。

⑤ 一時利用駐輪場での現金管理について（指摘：1 件、意見：2 件）

【現状・問題点】

北習志野駅第2駐輪場を現場往査したところ、500円分の現金が入った小銭入れ用丸缶ケースが整理ボックスの外の机の上に、蓋の無い状態で置いてあり、前を通る利用者也容易に手に取れてしまう状態であった。

整理員は駐輪場内案内および整理のために整理員ボックスを離れ、整理員ボックスが無人となる時間帯もあることから、予期せぬ現金の盗難等のリスクに繋がる可能性がある点で問題である。また、「平成31年度自転車等駐車条例改正に伴う日ぎめ駐輪場運用マニュアル」には、業務中は机やカウンターの上に売上金や日ぎめ券を置きっぱなしにしないよう金庫に入れる旨が定められており、当該業務マニュアルが遵守されていない点でも問題である。さらに、北習志野駅第2駐輪場には、警察からの警告として「小銭入れ缶等は詰所内の机に置いての対応を徹底」することを求める張り紙が整理員ボックス内に貼付されているものの、これが無視されているという点でも問題である。

【誰でも見ることのできる状態で現金が保管されている丸缶】



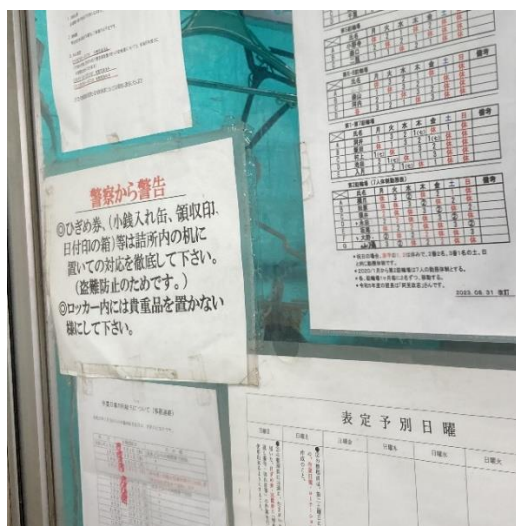
出典：監査人撮影

【整理員ボックスの外側机部分に保管されている丸缶】



出典：監査人撮影

【警察からの警告の張り紙】



出典：監査人撮影

このような現金管理の実態の観察や、現場の整理員に対するヒアリングの結果として実感したことは、現場の整理員が、現金管理の重要性について十分に認識しておらず、ルールの遵守よりも自身の作業の手間を省くことに傾注しているということである。このことが、駐輪場における現金管理が適切に行われていないことの原因の一つであると考えられる。市所管課としては、駐輪場の現場指導を行う際には、「なぜ、このようなルールを守る必要があるのか」という業務マニュアルに規定されているルールの趣旨を説明し、現場の整理員の納得感を得られるようなコミュニケーションに努める必要があると考えられる。

また、現在のような整理員の手作業による現金のやり取りが、このような不適切な

現金管理の根本的な原因になっていると言えることから、券売機を導入して現金を裸で置いておく機会を減らすことも中長期的には検討の余地があるものと考えられる。

【結 果①（指摘）：都市整備課】

現金は小銭であっても常に盗難のリスクを想定し、業務マニュアルのルールを周知徹底するとともに、丸缶ではなく適切な小銭入れを導入した上、人の目の届かないよう厳重に管理されたい。

【結 果②（意見）：都市整備課】

自転車等駐車場の現場指導を行う際には、業務マニュアルに規定されているルールの趣旨を説明し、現場の整理員によるルールの理解の促進に努めるよう要望する。

【結 果③（意見）：都市整備課】

中長期的には、券売機の導入等により現金を裸で置いておく機会の削減に向けた検討を行うよう要望する。

⑥ 一時利用駐輪場での利用時間の管理について（指 摘）

【現状・問題点】

駐輪場の一時利用における利用開始時間は、利用者が入庫した際に日ぎめ券の時間欄にチェックすることで記録している。「平成 31 年度の自転車等駐車場条例改正に伴う日ぎめ駐輪場運用マニュアル」によれば、利用時間は 1 時間単位で管理することとされており、当マニュアルに記載されている例によると、7 時 20 分入庫であれば 8 時開始、14 時 01 分入庫であれば 15 時開始として記録するルールとなっている。

しかし、北習志野駅第 2 駐輪場を現場往査したところ、実際の利用開始時間よりも 1 時間以上遅い時間を駐車券に記入している実態が見られた。具体的には、14 時 50 分入庫であるにもかかわらず 16 時を入庫時間としていたものであり、現場の整理員に質問したところ、「1 時間サービスしている」とのことであった。

このように、現場の整理員が自らの裁量によって、ルールから逸脱した過度なサービスを提供している実態は問題である。現場の整理員が業務マニュアルに規定されているルールを十分に理解していないと考えられることから、市所管課は改めて駐輪場整理員に対する指導を徹底する必要がある。

【結 果（指摘）：都市整備課】

一時利用の利用開始時間については、業務マニュアルに従って駐車券に適切に記録するよう、整理員に対する指導を徹底されたい。

⑦ 一時利用駐輪場の不正利用の抑止について（意見：1件、参考意見：1件）

【現状・問題点】

船橋市では、機械式を除く有人管理の一時利用駐輪場においては、整理員による入庫管理が行われている。しかし、整理員が不在の時間帯においても、駐輪場は開放されているため、利用料金を支払わなくても駐輪場を利用することができてしまう時間帯が生じている。

例えば、有人管理の一時利用専用駐輪場である北習志野駅第2駐輪場については、現場往査時のヒアリングによって次のような状況を確認している。すなわち、24時間入庫は自由であるが、整理員は6時30分から18時30分の間にしか配置されていないため、例えば6時に入庫した利用者が19時に出庫するような場合、日中に整理員が場内を見回って未納札を取り付けるものの、出庫時には整理員がいないことから利用料金を払わずに出庫することができる状態となっている。

また、同じく有人管理の一時利用専用駐輪場である船橋駅第13駐輪場を、整理員が不在の土曜日の午後に監査人が視察したところ、利用券が取り付けられていない自転車が駐輪されている状況が実際に見受けられた。

このようなフリーライダーが容易に発生し得る状況を放置することは、適切に料金を支払っている利用者との間の公平性の点で問題がある。また、例えば、船橋駅第13駐輪場のように近隣に民間が運営する駐輪場が存在する場合、民業圧迫のリスクがあるという点でも問題がある。

現状の駐輪場の管理・運営方法を前提にした場合、整理員不在時の駐輪場の利用のあり方は利用者の意識に委ねられていることから、利用者の意識に働きかけるような駐輪場内の掲示を工夫することが考えられる。例えば、常習犯を把握した場合には警察に連絡した上で、実際にそのような対応を行った旨を駐輪場内に掲示することで、利用者の注意喚起を図る等の方法が考えられる。

また、中長期的には、機械式ラックや入場ゲートのように24時間管理が可能な機械設備の導入によって、フリーライダー発生の根本的な原因となっている有人管理のあり方自体を見直す必要があると考える。

【結 果①（意見）：都市整備課】

整理員がいない時間帯での不正利用を抑止するため、利用者の意識に働きかけるような駐輪場内の掲示のあり方を工夫し、効果的に注意喚起を図るよう要望する。

【結 果②（参考意見）】

有人管理の一時利用専用駐輪場については、中長期的には、機械式ラックや入場ゲートのように 24 時間管理が可能な機械設備の導入によって、不正利用の根本的な原因となっている有人管理のあり方自体を見直すよう要望する。

⑧ 案内看板の利用料金表示について（意見：2 件）

【現状・問題点】

高根公団駐輪場及び東船橋駅駐輪場を現場往査したところ、定期利用料金の表示が消えている看板が複数見受けられた。このように、案内看板の表示の中でも特に重要な情報であると考えられる定期利用料金を確認することができない状態で放置されている状況は問題があると言える。

定期利用料金を改定した際に、元の看板の上から貼付した印刷物が、風雨等で消えてしまう材質であったことが原因であると考えられることから、補修に当たっては印刷物の材質には留意が必要である。また、そのように看板の文字が消えている状態が、日常的に駐輪場の管理を行っている現場から市所管課に適時に報告されていないことも問題であり改善の余地がある。

【高根公団駐輪場の案内看板】



出典：監査人撮影

【東船橋駅第 9 の案内看板】



出典：監査人撮影

【結 果①（意見）：都市整備課】

案内看板の消えている定期利用料金の表示については、速やかに補修するよう要望する。その際には、風雨等によって表示が消えないよう貼付する印刷物の材質には留意するよう要望する。

【結 果②（意見）：都市整備課】

案内看板の表示は利用者にとって重要な情報であることから、利用者にとって見

やすい状態が維持されているか日常的に意識を向けるとともに、不備が発見された場合には適時に報告するように現場の整理員に対して指導するよう要望する。

⑨ 駐輪場の美化について（意見：2件）

【現状・問題点】

船橋駅第10駐輪場を現場往査したところ、現在は機械化されて無人管理となっているが、機械化による配線管理器具を格納することを目的として過去に使用していた整理員ボックスが残されている状況が確認された。しかし、その整理員ボックスは小火によって損傷しており、壁面の一部が消失して内部が見える状態で放置されている。また、同駐輪場敷地内には破損したコーンが複数放置されているなど、全体として荒廃している印象があり、第三者からは駐輪場の管理が行き届いていない印象を強く受ける。

【一部破損した整理員ボックス】



出典：監査人撮影

【散乱したコーン】



出典：監査人撮影

このような状況を放置しておくことは、いわゆる「割れ窓理論」で説明されるように、利用者のモラル低下につながりかねない。事実、現場往査した際にも、機械式ラックに乗せていない不法駐輪が散見された。

現状では、駐輪場の環境美化の必要性についての整理員の認識が不十分であることや、見回りの際のチェックポイントが環境美化の観点から整理されておらず、改善

の余地があるものと考えられる。また、整理員ボックスについては、市所管課が補修する必要があると考える。

【結 果①（意見）：都市整備課】

整理員が無人の駐輪場等を見回る際のチェックポイントを環境美化の観点から整理するとともに、現場の整理員に対して、日常的な環境美化に努めることの必要性について指導するよう要望する。

【結 果②（意見）：都市整備課】

船橋駅第 10 駐輪場の破損した整理員ボックスについては速やかに修繕するよう要望する。

⑩ 整理員ボックスの施錠について（意 見）

【現状・問題点】

東船橋駅第 7 駐輪場を現場往査したところ、整理員が不在であるにもかかわらず、整理員ボックスが施錠されていなかった。なお、このとき、第 7 駐輪場の整理員は、少し離れた第 1 駐輪場の案内のために整理員ボックスを離れていたとのことであった。当該整理員ボックスには現金は保管されていなかったものの、予備の利用券等は保管されており、施錠せずに離れることは管理上問題である。

また、現場往査時に、委託業者の本部職員及び市所管課にヒアリングしたところ、整理員が整理員ボックスを離れる際には施錠をしなければならないという回答であった。しかし、「自転車等駐車場就業マニュアル」及び「平成 31 年度の自転車等駐車場条例改正に伴う日ぎめ駐輪場運用マニュアル」には整理員ボックスを離れる際に施錠しなければならない旨の規定が記載されていない。確かに、書類や金券等を保管している場を離れるときに施錠するというのは常識的な対応ということもできるが、整理員が施錠管理について準拠すべきルールが明確でない点については業務マニュアルに改善の余地があるものと考えられる。

【結 果（意見）：都市整備課】

整理員ボックスは現金・利用券等重要な物品が保管されている場合もあることから、整理員が整理員ボックスを離れる際は施錠することを業務マニュアル等で明文化の上、徹底するよう要望する。

⑪ 防犯カメラの設置基準について（意見）

【現状・問題点】

駐輪場の現場往査をしたところ、例えば、船橋駅第 3 駐輪場には防犯カメラが設置されているが船橋駅第 4 駐輪場には設置していない等、構造が類似している駐輪場においても防犯カメラの設置の有無が異なっている状況が確認された。防犯カメラの設置基準について市所管課に質問したところ、「船橋市自転車等駐車場における防犯カメラ等の設置及び運用に関する要綱」第 4 条で利用者の事故防止、犯罪の予防、施設の適正な管理及び警備等守衛業務の補助として設置するとあり、現地調査の上、死角のある場所等に優先的に設置しているとのことであったが、明確な基準はないとの回答であった。また、船橋駅第 3 駐輪場には設置しているものの、船橋駅第 4 駐輪場には設置していないことについての合理的な説明はなかった。

このように防犯カメラの設置基準が不明確であることは、市所管課が駐輪場の防犯対策について費用対効果の観点から適切に対応していることを根拠をもって説明できない点で問題である。階層構造であり、整理員からの死角が多く存在するといった点で船橋駅第 3 駐輪場と船橋駅第 4 駐輪場は防犯カメラの必要性の点で類似していると考えられるが、両者の間に明確な差異が認められないのであれば、船橋駅第 3 駐輪場の防犯カメラは無駄なのではないか、もしくは、船橋駅第 4 駐輪場に必要な防犯対策が講じられていないのではないかと、という批判に合理的な根拠をもって反論することはできない。

防犯カメラは、自転車等の盗難やいたずらの防止のみならず、女性や子どもをはじめとした市民の安全確保のための牽制にも役立つものであると考えられることから、死角の多い駐輪場、特に階層構造の駐輪場については、基本的に設置すべきものであると考える。なお、比較的安価なダミーのカメラであっても一定の牽制効果は期待できるものと考えられる。

【結 果（意見）：都市整備課】

自転車等駐車場への防犯カメラの設置については、設置基準を設けた上で、現在防犯カメラが設置されていない自転車等駐車場への設置の必要性を検討するよう要望する。

⑫ 業務委託先の個人情報管理について（指摘）

【現状・問題点】

船橋市では、駐輪場に関する業務を外部に委託しているが、委託先における個人情報管理すなわち情報セキュリティ対策についてどのように判断しているかについて

市所管課に質問したところ、「契約書上で委託先に対して、『船橋市情報資産の保護及び管理に関する規程』を遵守する責務を負わせており、個人情報管理者に適切に管理するよう規定していることから、対策が有効であると判断しております。」との回答があったものの、委託業者及びその再委託先の具体的な情報セキュリティ管理の状況については把握されていなかった。

また、例えば、A社の業務委託について、船橋市とA社との間の業務委託契約書に個人情報の保護に関する規定があり、かつ個人情報管理者責任報告書が提出されているが、A社とその再委託先であるB社及びC社との間の業務委託契約書には個人情報に関する規定がなく、個人情報管理者の報告書も無い状況であった。

個人情報については、『船橋市情報セキュリティ対策基準』3.(1)で重要性分類Ⅰとして最重要な情報と定義され、同基準で「委託事業者の選定にあたり、委託内容に応じた情報セキュリティ対策が確保されることを確認しなければならない」と定められていることから、契約書に個人情報に関する定めがあるかどうかだけでなく、再委託先の状況も含めて、情報セキュリティ対策が実態を伴っているかどうかについて確認しなければならないことは明らかである。

【結 果（指摘）：都市整備課】

個人情報を業務委託先に提供する場合に、契約書に個人情報保護に関する規定を設けるだけでなく、同条項を遵守できる体制にあるか契約締結時に確かめるとともに、定期的な検証を実施されたい。

⑬ 放置自転車等の売払い契約について（指摘：1件、意見：1件）

【現状・問題点】

船橋市では、船橋市自転車等の放置防止に関する条例（以下「放置防止条例」という。）第13条、第14条第2項及び第15条の規定により撤去し保管する自転車及び原動機付自転車（以下「放置車両」という。）について、船橋市が指定する業者との間で「放置自転車等の売払い契約」を締結し、放置車両を業者に売却している。なお、放置車両の売却代金の令和4年度実績は、国内再生向けが、自転車1台あたり1,500円、原動機付自転車1台あたり3,000円、海外再生向けが、前期（4月1日から9月30日まで）において自転車1台あたり820円、原動機付自転車1台あたり2,200円、後期（10月1日から3月31日まで）において自転車1台あたり845円、原動機付自転車1台あたり2,000円である。

また、放置防止条例第17条及び同条例規則第13条に基づき、保管場所へ移送した放置車両については、公示の上、2か月を経過することで売却が可能になる。

この点、自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する

法律（以下、「駐車対策法」という。）第6条第3項は、撤去して保管している放置車両について、「保管に不相当な費用を要するときは、条例で定めるところにより、当該自転車等を売却」できる旨定め、放置防止条例第17条第4項も「保管に不相当な費用を要する場合」に売却できる旨規定している。

さらに、同法第6条第4項は、公示の日から起算して6か月経過後に、放置車両の返還が実現しない場合には、当該放置車両または同車両の売却代金の所有権が市町村に帰属する旨規定している。

船橋市では、例えば、令和元年10月1日付で「放置自転車等の売払い契約」を業者と締結しており、令和元年7月及び8月に撤去した放置車両について、同年11月中には業者に売却の上で引き渡ししていることから、放置車両の所有権が市に帰属する前に業者への売却及び引き渡し手続がとられていることになる。

一方で、業者から支払われる売却代金については、市所管課の説明によれば、船橋市から業者への放置車両引き渡し後、放置自転車の所有権が船橋市に移転するまでの間は、所有者への放置車両の返還を要する場合があるため、最終的な業者への売却台数が確定した後の精算払いとしているとのことである。

結果として、船橋市と業者との放置車両についての売買契約に関しては、売買の対象物である放置車両が売買代金の支払に先立って業者に引き渡され、売買代金の支払義務と放置車両の引渡義務が同時履行の関係に立たないことで、放置車両を業者に引き渡したものの、当該放置車両の売買代金が支払われない事態が発生する。

船橋市では、令和元年に売却した放置車両について、売却先の1社から売買代金が未払いであったために、当該売買契約を解除し、売買代金や違約金等合計54万5,245円の支払を求めたものの任意の返済は無く、その後、支払督促手続を経て債務名義取得後に、令和4年には債権差押命令申立を行っているものの、全額の回収に至っていない。

そもそも、上記のとおり、駐車対策法は、公示の日から6か月を経過することで放置車両又は売却代金の所有権が市町村に帰属する旨規定している。また、6か月を経過する前に「売却」することも予定されているものの、「売却」の要件として「保管に不相当な費用を要する」ことを明記している。

この点、放置車両の所有権が船橋市に帰属するまでの間、保管場所において保管することについて特段不相当な費用を要さないのであれば、そもそも放置車両の所有権が船橋市に帰属するまでの間は「売却」はできないところ、監査人が海神町南保管場所及び二和西保管場所を現場往査した際の状況によれば、保管場所のスペースには十分な余裕があり、6か月経過時点まで保管しておくことは可能であると考えられる。そのため、6か月を経過する前に「売却」を必要とするための「保管に不相当な費用を要する」状況を実際に確認することはできなかった。

したがって、現在の放置車両の所有権が船橋市に帰属する前に業者に「売却」する

ことは、駐車対策法第 6 条第 3 項の要件を充足しておらず、違法な「売却」手続であると考えられる。

なお、仮に「保管に不相当な費用を要する」ことが裏付けられて 6 か月を経過する前に適法に「売却」する場合であっても、現在のように、放置車両を先に引き渡すこととすると、売買代金の支払義務の履行時期との間のタイムラグが大きいことから、売買代金の支払義務の不履行のリスクが高まるという点で問題がある。本来であれば、業者への最終的な売却台数が確定してから、売買代金の支払と引き換えに放置車両を引き渡すべきであるところ、保管場所のスペースの逼迫等の事情から放置車両を先行して引き渡さざるを得ないのであれば、購入予定台数を業者との間で定めた上で、当該定めに則った売却代金を最終的な売却台数が確定する前に納付してもらうようにすべきである。その上で、後日、放置車両の所有者への返還により業者へ引き渡した放置車両の数量が減少した場合には、減少分の売買代金を業者に返還するという対応を取ることで、売買代金の未払のリスクを低減することができると考えられる。

【結 果①（指摘）：都市整備課】

今後、放置車両を所有権が船橋市に帰属する前に業者へ「売却」する際には、法律上の要件である「保管に不相当な費用を要する」ことが裏付けられていることを確認した上で「売却」されたい。

【結 果②（意見）：都市整備課】

今後、保管場所のスペースの逼迫等の事情から放置車両を先行して引き渡さざるを得ない場合には、購入予定台数を業者との間で定めた上で、当該定めに則った売却代金を最終的な売却台数が確定する前に納付させた上で、後日、放置車両の所有者への返還により引渡し数量が減少した場合には、減少分の売買代金を業者に返還するという対応を取るよう要望する。

⑭ 自転車等駐車場及び保管場所の借上げに係る事務について（指 摘）

【現状・問題点】

船橋市では、駐輪場及び保管場所を整備するため、船橋市所有の土地及び鉄道敷地以外に、12 か所の駐輪場等について、千葉県、法人及び個人が所有する土地（18 筆）について賃貸借契約を締結し、所定の賃借料（借上料）を支払っている。各契約については、初回契約が昭和 57 年の契約がある一方で、平成 27 年の契約も存在しており、契約期間は計画毎に 1 年契約、2 年契約、3 年契約、5 年契約及び 10 年契約が存在し、契約期間満了時に更新手続がとられている。なお、土地賃貸借契約について

は、契約更新時において決裁伺書に土地賃貸借契約書の案と対象の土地の登記事項全部証明書（以下「登記」という。）が添付された上で決裁が行われている。

ここで、契約更新に係る資料を閲覧したところ、登記の地目が「雑種地」であるにもかかわらず、契約書の地目が「田」、「畑」及び「山林」と記載されているケース（3件）や登記の地積と契約書の地積が異なるケース（5件、最大約26平方メートルの差）が存在していることが確認された。

市所管課の説明によれば、地積については登記の地積ではなく実測面積によるためであるとのことであったものの、契約書で地積が実測面積である旨明記しているケースは1件のみであり、地目については「登記簿は取得しておりますが、地目は確認しておりません」との回答であった。

土地賃貸借契約において、賃貸の対象となる土地の情報については正確に特定されなければならないところ、情報の裏付けとなる基本的な資料は当該土地の登記になる。そのため、契約更新時に最新の登記を添付した上で最新の登記の記載内容を踏まえて契約書を作成する必要がある。

この点、地積については、実測面積による契約であるならば契約書にその旨明記しなければ、第三者からは誤った地積での契約と判断される可能性がある。また、地目については、所有者が途中で「雑種地」に変更していることは、登記上明らかであるから、そもそも確認対象としていないこと自体に問題がある。

したがって、契約更新の際に最新の登記を取得したのであれば、地目も含めて最新の登記内容を確認した上で、更新前の契約内容と異なるのであれば、最新の登記内容に修正した上で契約を締結する必要がある。

【結 果（指摘）：都市整備課】

今後は契約更新の際に最新の登記を取得したのであれば、地目も含めて最新の登記内容を確認した上で、更新前の契約内容と異なるのであれば、最新の登記内容に修正した上で契約を締結されたい。

⑮ 駐輪場用地の農地転用手続の要否について（指 摘）

【現状・問題点】

船橋市では、前項に記載のとおり、駐輪場及び保管場所を整備するため、船橋市所有の土地及び鉄道敷地以外に、12か所の駐輪場等について、千葉県、法人及び個人が所有する土地（18筆）について賃貸借契約を締結している。

18筆のうち、駐輪場の現況に沿った「雑種地」や「宅地」として地目が記載されているものは7筆であり、残りは「田」が6筆、「畑」が5筆である。

「田」や「畑」については、駐輪場として賃貸する場合には、原則として農地法第

5 条に基づく農地転用手続による許可（市街化区域については届出、以下「農地転用手続等」）が必要になるところ、市所管課の説明によれば、農地法第 5 条第 1 項第 7 号、農地法施行規則第 53 条第 5 号及び土地収用法第 3 条第 32 号により、例外的に農地転用手続等は不要であるとの回答であった。

【農地法第 5 条第 1 項】

農地を農地以外のものにするため又は採草放牧地を採草放牧地以外のもの（農地を除く。次項及び第 4 項において同じ。）にするため、これらの土地について第 3 条第 1 項本文に掲げる権利を設定し、又は移転する場合には、当事者が都道府県知事等の許可を受けなければならない。ただし、次の各号のいずれかに該当する場合は、この限りでない。

1 から 6 まで省略

7 その他農林水産省令で定める場合

【農地法施行規則第 53 条】

法第 5 条第 1 項第 7 号の農林水産省令で定める場合は、次に掲げる場合とする。

1 法第 45 条第 1 項の規定により農林水産大臣が管理することとされている農地又は採草放牧地を耕作及び養畜の事業以外の事業に供するために貸し付けることにより法第 3 条第 1 項本文に掲げる権利が設定される場合

2 から 4 まで省略

5 地方公共団体（都道府県等を除く。）がその設置する道路、河川、堤防、水路若しくはため池又はその他の施設で土地収用法第 3 条各号に掲げるもの（第 25 条第 1 号から第 3 号までに掲げる施設又は市役所、特別区の区役所若しくは町村役場の用に供する庁舎を除く。）の敷地に供するためその区域（地方公共団体の組合にあつては、その組合を組織する地方公共団体の区域）内にある農地又は採草放牧地につき第 1 号の権利を取得する場合

6 以下省略

【土地収用法第 3 条】

土地を収用し、又は使用することができる公共の利益となる事業は、次の各号のいずれかに該当するものに関する事業でなければならない。

1 道路法による道路、道路運送法による一般自動車道若しくは専用自動車道（同法による一般旅客自動車運送事業又は貨物自動車運送事業法による一般貨物自動車運送事業の用に供するものに限る。）又は駐車場法による路外駐車場

2 から 31 まで省略

32 国又は地方公共団体が設置する公園、緑地、広場、運動場、墓地、市場そ

の他公共の用に供する施設

3 3 以下省略

ここで、農地法第5条において農地転用手続が例外的に不要とされている理由は、例えば土地収用法に定める施設の場合は、公共性についての判断が土地収用法の趣旨に則り判断されることから、別途農地転用手続等が不要になるためであると考えられる。この点、路外駐車場については、土地収用法第3条第1号に明記されている一方で、駐輪場については土地収用法において事業として明確に規定されておらず、市所管課の説明でも同法同条第32号の「その他公共の用に供する施設」に含まれる施設として把握されている。

市所管課では、賃貸借契約の更新の際に、賃貸借契約書の案文と登記を添付資料として決裁手続を行っているものの、更新の理由について、駐輪場の公共性についての具体的な言及はなく、専ら契約期間満了を理由として更新手続を進めている。

しかし、農地を駐輪場の敷地のために借り上げる際に、農地転用手続等が不要とされている理由は、土地収用法の趣旨に則った公共性の判断が伴うためであるところ、更新の際においても更新理由で土地収用法の趣旨に則った公共性についての判断が必要であると考ええる。したがって、公共性についての判断を欠いた上で、農地転用手続を省略することは合規性の点で問題がある。

駐輪場の用途で農地を借り上げるために賃貸借契約を締結した場合において、農地転用手続を省略するためには、その後の契約更新の際にも、改めて当該駐輪場の公共性についての判断を行った上で更新手続を行う必要があると考えられる。

【結 果（指摘）：都市整備課】

自転車等駐車場の用途で農地を借り上げるために賃貸借契約を締結した場合には、その後の契約更新の際にも、改めて当該自転車等駐車場の公共性についての判断を行った上で更新手続をされたい。

（3）財産管理について

① 整理員ボックスの備品登録について（指摘：1件、意見：1件）

【現状・問題点】

駐輪場及び保管場所を現場往査したところ、次のとおり、整理員ボックスの「備品台帳データ」と市所管課が作成している管理資料である「船橋自転車等駐車場保管場所一覧」、及び現場で確認された数量に相違があった。そこで、市所管課が内容を調査したところ、備品台帳データへの登録漏れであることが判明した。

【現地調査結果と管理資料内容が相違している備品】

駐車場・保管場所名	備品名	備品台帳データ	自転車等駐車場保管場所一覧	現地確認状況	自転車対策係からの回答
海神町南保管場所	整理員ボックス	無し	1	1	1棟分登録漏れ
二和西保管場所	整理員ボックス	1	2	3	2棟分登録漏れ
船橋駅第4駐車場	整理員ボックス	1	1	2	1棟分登録漏れ
東船橋駅第4駐車場	整理員ボックス	無し	1	1	1棟分登録漏れ

出典：監査人作成

該当する整理員ボックスは重要物品ではないものの、物品調査対象となるものであることから、備品台帳への登録漏れが物品調査時に適時に発見されていない点で内部統制上問題である。

備品の登録漏れを看過してしまう原因としては、物品調査においては、備品台帳に登録されているものの存在しか確認しない、つまり、「台帳から現物へ」という流れでしか調査を行っておらず、現物を見た上で台帳に登録されているかどうかを確認するという「現物から台帳へ」という流れでの調査が行われていないことにあると考えられる。物品調査の実効性を確保するためには、備品台帳に登録されている備品の実在性だけでなく、網羅性も確かめる必要があることから、物品調査の実施方法については改善の余地があると考えられる。

【結果①（指摘）：都市整備課】

備品台帳に登録されていない備品については、購入時の情報を確認の上、速やかに登録手続を取られたい。

【結果②（意見）：都市整備課】

物品調査の際には、台帳に登録されている物品の実在性だけでなく、台帳登録の網羅性も確認できるように、調査の実施方法を見直すよう要望する。

② 整理員ボックスの建物登録について（指摘：2件）

【現状・問題点】

不動産登記規則第111条によると、「建物は、屋根及び周壁又はこれに類するものを有し、地に定着した建造物であってその目的とする用途に供し得る状態にあるもの」と規定されている。つまり建物とそれ以外の建造物を区分する判断基準は、「①外気分断性」「②土地への定着性」「③用途性」の3つであると整理することができる。

ここで、船橋駅第16駐輪場を視察したところ、上記の3つの判断基準に照らすと

「建物」に該当すると考えられる整理員ボックスがあった。つまり、①壁、窓、ドア、屋根によって外気から完全に分断されていること、②コンクリート基礎の上に設置されており土地に定着していると言えること及び③整理員が所定の事務を行う目的で建てられておりその用途に供していることから「建物」と判断できるものである。

船橋駅第 16 駐輪場の整理員ボックスの外観は次の写真のとおりである。

【船橋駅第 16 駐輪場の整理員ボックス】



出典：監査人撮影

しかし、市所管課はこの整理員ボックスを建物ではなく、次のとおり備品として登録している。

【船橋駅第 16 駐輪場の整理員ボックスの備品台帳登録状況】

備品番号	名称	取得日	金額	摘要
150759	整理員ボックス	H29. 3. 29	2, 227, 087 円	重要物品

出典：備品台帳に基づき監査人作成

そこで、市所管課にその理由を確認したところ、「プレハブは全て備品とする」という考え方のもとに備品登録したとのことであった。しかし、このような考え方には理論的な根拠は認められない。財産の個別具体的な特徴・態様を何ら考慮することなく、理論的根拠を欠く内部ルールに単純に当てはめて財務事務を行うことは不適当である。

前述のとおり、本物件については備品ではなく、建物と判断することが適当であると判断することから、公有財産台帳（建物台帳）への登録及び備品台帳からの除外が必要である。

また、本来は建物として登録すべき物件が備品として登録されていたことの原因は、「プレハブは全て備品とする」という内部ルールが存在していたことにあると考えられるため、そのようなルールは改める必要がある。

【結 果①（指摘）：都市整備課】

船橋駅第 16 自転車等駐車場の整理員ボックスは、不動産登記規則に規定する建物の要件を満たすと認められることから、建物として台帳登録の上、管理されたい。

【結 果②（指摘）：都市整備課】

「プレハブは全て備品とする」という内部ルールを改め、物件の取得の都度、個別具体的な態様・特徴を不動産登記規則に規定する建物の要件に照らして検討の上、建物に該当するか否かを判定されたい。

③ 防犯カメラの備品登録について（指 摘）

【現状・問題点】

船橋駅第 3 駐輪場の現場往査をしたところ、防犯カメラが設置されていることを確認したが、備品台帳には防犯カメラが登録されていることを確認できなかった。そこで、防犯カメラが備品台帳に登録されていないことについて市所管課に質問したところ、緊急避難的に設置したことによる登録漏れとのことであり、備品台帳に登録されていない理由についての合理的な説明はなかった。

船橋市物品管理規則第 5 条第 1 項第 1 号によると、備品は、「性質又は形状を変えることなくおおむね 3 年以上の使用に耐える物で予定価格又は見積価格が 3 万円以上のもの」をいうため、駐輪場に設置している防犯カメラが備品の定義に該当するのであれば、備品台帳に登録の上、管理を行う必要がある。

【結 果（指摘）：都市整備課】

自転車等駐車場に設置されている防犯カメラについては、購入時の情報を確認の上、備品の定義に該当するものについては、備品台帳に適切に登録されたい。

(4) その他

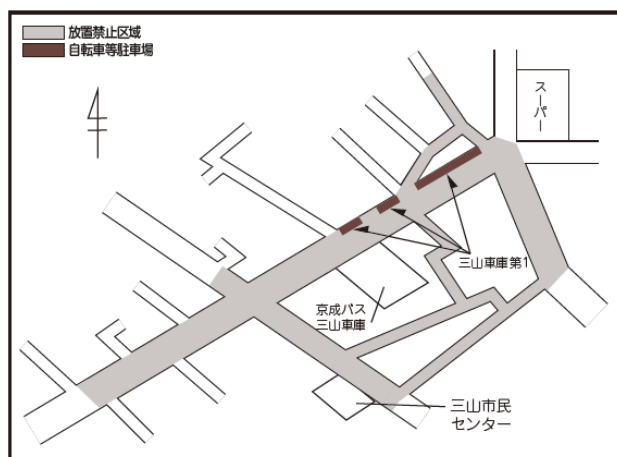
① 三山車庫エリアの放置禁止区域設定及び駐輪場設置の見直しについて（意見）

【現状・問題点】

三山車庫エリアについては、船橋市内の他の駐輪場とは異なり、付近に鉄道駅がないにもかかわらず、自転車等放置禁止区域を指定した上で、駐輪場を設置している。市所管課によると、三山車庫はバスの発着点であり、自宅からバス停まで自転車を利用してバスに乗り換える利用者を想定しているとのことである。

しかし、三山車庫バス停が他のバス停と比較して乗降客数が特に多かったり、複数のバス路線が交わる交通の要衝であるといった事実はない。そのため、自転車の利用者が特に多いという事実もなく、令和4年度の利用率は19.4%と極めて低位である。また、過去に実施した放置実態の調査結果からも、三山車庫エリアの放置禁止区域において放置自転車の存在はほとんど確認されていないとのことである。

【三山車庫周辺図】



出典：令和4年度船橋市自転車等駐車場（駐輪場）利用案内

【三山車庫第1駐輪場】



出典：監査人撮影

このような現状に鑑みると、放置禁止区域の指定を継続した上で、三山車庫第1駐輪場の管理・運営を継続することは、経済性・効率性の点で問題である。公表されている令和3年度までの施設カルテにおける収支実績及び監査人がデータを入手して算定した令和4年度の収支実績は次のとおりであり、委託費の分だけ赤字となっている実態が確認できる。

【三山車庫第 1 駐輪場収支実績】

(単位：千円)

	項目	令和元年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度
収入	国庫支出金	-	-	-	-
	使用料等	237	184	231	239
	その他	-	-	-	-
	収入計 (A)	237	184	231	239
支出	人件費	-	-	-	-
	光熱水費	19	20	22	24
	委託費	1,987	1,991	1,957	1,637
	賃借料	29	29	8	-
	修繕費	-	-	-	-
	その他	67	60	46	50
	支出計 (B)	2,102	2,100	2,033	1,711
減価償却費 (C)		-	-	-	-
収支差額 (A) - (B) - (C)		▲1,865	▲1,916	▲1,802	▲1,472

出典：都市整備課提出資料に基づき監査人作成

そのため、三山車庫エリアの放置禁止区域の指定を解除した上で、三山車庫第 1 駐輪場は廃止すべきであると考え。もし、自転車等の駐車スペースがなくなると困るという市民の声があるのであれば、自由に駐輪できるスペースとして道路の占用を継続することで足りるのであり、コストをかけて整理員を配置して管理する必要性は乏しい。

【結 果（意見）：都市整備課】

三山車庫第 1 自転車等駐車場については、整理員を配置して管理を行うことの費用対効果は乏しいと考えられるため、放置禁止区域の指定解除および自転車等駐車場の廃止の方向で検討することを要望する。

② 土地の賃借契約の見直しを検討すべき事例について（意 見）

【現状・問題点】

船橋駅第 14 駐輪場は令和 4 年度の利用率は 36%と低位となっており、現場往査した際にも次の写真のとおり空きスペースが大きく利用率の低い実態が見受けられた。

【船橋駅第 14 駐輪場】



出典：監査人撮影

なお、船橋駅第 14 駐輪場の面積は 1,077 ㎡と比較的広大であるが、その全てを個人 2 名から賃借しており（698 ㎡と 379 ㎡）、年間 8,426 千円の借上料が発生している。また、公表されている令和 3 年度までの施設カルテにおける収支実績及び監査人がデータを入手して算定した令和 4 年度の収支実績は次のとおりであり、賃借料の負担が大きいことから大幅な赤字となっている実態が確認できる。

【船橋駅第 14 駐輪場収支実績】

（単位：千円）

	項目	令和元年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度
収入	国庫支出金	－	－	－	－
	使用料等	2,768	2,084	1,730	1,561
	その他	－	－	－	－
	収入計（A）	2,768	2,084	1,730	1,561
支出	人件費	－	－	－	－
	光熱水費	33	30	33	41
	委託費	1,987	1,991	2,011	1,687
	賃借料	8,471	8,488	8,467	8,459
	修繕費	－	65	－	－
	その他	96	85	120	116
	支出計（B）	10,587	10,659	10,631	10,304
減価償却費（C）		－	－	－	－
収支差額（A）－（B）－（C）		▲7,819	▲8,575	▲8,901	▲8,743

出典：都市整備課提出資料に基づき監査人作成

船橋駅第 14 駐輪場については用地の一部の賃借契約を解約したとしても必要な駐輪場のスペースは確保できると考えられるとともに借上料の一部を削減できることになる。したがって、経済性及び効率性の観点から現在の土地の賃借契約の見直しを

検討すべきであると考える。

【結 果（意見）：都市整備課】

船橋駅第 14 自転車等駐車場については、経済性及び効率性の観点から、現在の土地の賃借契約の見直しを検討するよう要望する。

③ 駐輪場の利便性向上に向けた対応について（意 見）

【現状・問題点】

駐輪場の現場往査をしたところ、複数の駐輪場で近年利用が拡大している子供乗せ電動自転車やロードバイクが、既存のラックの規格に合わず駐輪できないことから、平置きスペースを圧迫しており、また、十分なスペースが確保されていないことから円滑な駐輪ができなくなっている状況が確認された。また、北習志野駅第 2 駐輪場では電動自転車を 2 階部分に駐輪するように促されているが、子連れの女性が多く利用することが想定されるため、利用者にとって負担となる可能性がある状況が確認された。

監査の過程において、市所管課の姿勢は駐輪場設置の目的はあくまで放置自転車対策にあるという点で一貫しており、多様な自転車への対応や利用者の利便性向上といった点について、一部の駐輪場ではラック幅の調整やラックの間引き、3 人乗り優先エリアの設定等が進められているものの、全体として取り組みが進められている状況とは言えない。子育て世代や高齢者の移動手段として不可欠かつ環境負荷の小さい自転車の普及に、地方公共団体が駐輪場の利便性向上という点から寄与する意義は大きいと考えられる。また、このような自転車の多様化による駐輪場のあり方の見直しにおいては、民間のノウハウを生かすべく駐輪場の管理運営に指定管理者制度を導入することも考えられる。

このことについて、船橋市では、平成 28 年に策定された「船橋市自転車等の駐車対策に関する総合計画」において、次のとおり改善及び研究を進めると記載されているが、現状では取組が十分に進んでいるとは言い難い。

【船橋市自転車等の駐車対策に関する総合計画】

①利用者の利便性に配慮した施設・設備の改善

多様な車種に対応できる駐輪スペースの確保、ラック改修、サイクルコンベアの導入、更衣場所の設置、わかりやすい案内板、誘導サインの整備、バリアフリーの観点への配慮など、駐輪場施設・設備の改善を進めます。

また、利用者の利便性を考え、交通系 I C カードや電子マネー決済に対応した入退場ゲートの導入を研究します。

②駐輪場の防犯・安全性の向上

駐輪場における盗難・いたずら防止や、安全性の向上などへのニーズが多いことを踏まえ、防犯カメラの設置、照明の改善など、防犯・安全性の向上を図ります。

③管理運営体制の充実

駐輪場の管理運営については、委託による管理を行っていますが、委託による管理の改善とともに、民間事業者のノウハウを活かせる指定管理者制度導入を研究するなど、駐輪場管理運営体制の充実を図ります。

④自動二輪車（原付２種）駐車場

市民や駐輪場利用者から、自動二輪車（原付２種）駐車場の設置要望があることから、利用率の低い既設駐輪場の有効利用を考え、駐輪場の空きスペースを自動二輪車（原付２種）駐車場として活用を図ります。

出典：船橋市自転車等の駐車対策に関する総合計画

指定管理者制度については、次のとおり周辺自治体においてすでに導入されている事例もあり、船橋市においても導入について前向きに取り組む余地はあると考えられる。

【近隣市及び１都３県中核市における指定管理者制度の導入状況】

団体名	導入有無	摘要
船橋市	×	
近隣市		
市川市	×	
浦安市	○	市内一円の駐輪場について外郭団体１社を指定管理者に指定
松戸市	×	
柏市	○	エリア別に指定管理者を指定 現在は２社（いずれも民間の株式会社）が指定されている
習志野市	×	
千葉市	×	
八千代市	×	
１都３県中核市		
越谷市	×	
川越市	○	シルバー人材センターを指定管理者に指定
川口市	×	
八王子市	×	
横須賀市	○	市内一円の駐輪場について共同企業体１団体（構成員は市の外郭団体と鉄道会社の子会社）を指定管理者に指定

出典：監査人作成

【結 果（意見）：都市整備課】

自転車の多様化に応える駐輪場や駐輪設備の設置、利用者に寄り添った案内等の柔軟な対応等、利用者の利便性向上のための取組みを積極的に検討し実施するよう要望する。また、利用者の利便性向上とコスト削減を同時達成するためには、民間のノウハウを十分に活用できるよう、指定管理者制度の導入について具体的な研究を進めるよう要望する。

別添1 船橋市自転車等駐車場一覧（令和4年10月1日現在）

No.	駐車場名	用地 面積(㎡)	施設 面積(㎡)	収容台数						土地所有者	当初契約日	借上料 (千円/年)
				定期		一時		合計				
				自転車	原付	自転車	原付	自転車	原付			
1	船橋駅 第 1	346.00	637.83	508				508		鉄道事業者	S.54.09.01	432
2	船橋駅 第 2	238.23	238.23	178				178		千葉県	S.57.07.01	2,997
3	船橋駅 第 3 (スロープ部分)	672.77	1,403.11	898		160		1,058		船橋市	S.55.09.09	無 料
4	船橋駅 第 4	50.00								鉄道事業者	S.55.09.09	75
5	船橋駅 第 5	940.98	1,708.10	1,028		75		1,103		鉄道事業者	S.57.10.01	無 料
6	船橋駅 第 6	384.10	384.10	267				267		鉄道事業者	H.23.06.27	無 料
7	船橋駅 第 9	1,183.30	1,183.30	851				851		鉄道事業者	H.23.06.27	無 料
8	船橋駅 第 10	719.00	719.00	235	67	40	30	275	97	鉄道事業者	H.09.04.01	309
9	船橋駅 第 11	229.00	228.22			426		426		船橋市	H.11.06.10	無 料
10	船橋駅 第 12	248.58	248.58	224	19			224	19	船橋市	H.12.12.26	無 料
11	船橋駅 第 13	169.10	169.10			127		127		船橋市	H.13.10.01	無 料
12	船橋駅 第 14	157.37	157.37			139		139		船橋市	H.14.04.01	無 料
13	船橋駅 第 15	697.98	1,076.83	310	243	40	30	334	273	個人	H.07.05.25	5,462
14	船橋駅 第 16	378.85							45	個人	H.07.05.25	2,965
15	東船橋駅 第 1	174.67	174.67	66					66	船橋市	H.23.01.05	無 料
16	東船橋駅 第 2	1,051.29	1,051.29	550		159		709		船橋市	H.29.04.01	無 料
17	東船橋駅 第 3	319.94	319.94			239		239		船橋市	S.56.10.01	無 料
18	東船橋駅 第 4	161.70	161.70			156		156		船橋市	H.13.11.01	無 料
19	東船橋駅 第 5	762.00	762.00	144	232	75	28	219	260	個人	S.62.10.31	5,396
20	東船橋駅 第 7	125.65	125.65	192				192		船橋市	S.63.10.31	無 料
21	東船橋駅 第 9	110.93	110.93	177		58		235		船橋市	S.63.10.31	無 料
22	東船橋駅 第 10	596.00	596.00	551				551		個人	H.05.04.01	4,513
23	東船橋駅 第 1	563.00	994.00	722	32	20	5	792	37	個人	H.13.01.04	3,730
24	東船橋駅 第 2	431.00							23	個人	H.16.06.01	2,586
25	東船橋駅 第 3	143.00	143.00	209		69		278		船橋市	H.16.10.01	無 料
26	西船橋駅 第 1	403.00	412.17			401		401		船橋市	S.56.05.29	無 料
27	西船橋駅 第 2	529.47	529.47	406		50		456		船橋市	S.56.05.29	無 料
28	西船橋駅 第 3	487.53	487.53	325				325		船橋市	S.59.03.31	無 料
29	西船橋駅 第 4	102.70								船橋市	H.09.05.13	無 料
30	西船橋駅 第 5	255.00	392.84	200				200		船橋市	S.59.03.31	無 料
31	西船橋駅 第 6	35.14								鉄道事業者	S.59.03.31	469
32	西船橋駅 第 7	103.50	103.50	350				350		鉄道事業者	S.59.03.31	
33	西船橋駅 第 8	157.16	200.00	125		110		235		船橋市	S.63.03.15	無 料
34	西船橋駅 第 9	42.84								鉄道事業者	S.63.03.15	無 料

No.	駐車場名	用地 面積(㎡)	施設 面積(㎡)	収容台数						土地所有者	当初契約日	借上料 (千円/年)
				定期		一時		合計				
				自転車	原付	2種	自転車	原付	2種			
29	西船橋駅 第 7	365.00	710.57	512				512		鉄道事業者	S.57.04.01	816
30	西船橋駅 第 9	592.60	592.60	366				366		船橋市	H.02.10.26	無 料
31	西船橋駅 第 10	3,437.54	3,437.54	2,718	216	23	426	50	10	船橋市	H.11.08.31	無 料
32	西船橋駅 第 11	381.00	381.28	311				311		船橋市	H.15.06.05	無 料
33	西船橋駅 第 12	173.16	173.16				122			船橋市	H.20.02.26	無 料
34	西船橋駅 第 13	500.00	500.00	263	132		15	263	147	船橋市	H.20.11.01	無 料
35	西船橋駅 第 14	209.76	209.76				76	76		船橋市	H.20.01.09	無 料
36	船橋法典駅 第 1	344.00	344.00				303	303		鉄道事業者	S.55.04.01	262
37	船橋法典駅 第 2	1,571.79	1,571.79	742	104		98	30	134	個人	H.27.02.10	7,859
38	船橋法典駅 第 3	193.37	193.37				133			個人	H.27.02.10	928
39	船橋法典駅 第 4	200.09	200.09				142		142	個人	H.27.02.10	900
40	船橋法典駅 第 7	823.00	823.00	544	24		70	5	614	船橋市	H.14.04.01	無 料
41	原木中山駅 第 1	296.59	296.59	131	12	5	15	3	3	鉄道事業者	H.20.11.01	1,236
42	原木中山駅 第 2	270.09	270.09	191					191	鉄道事業者	S.56.12.15	
43	原木中山駅 第 3	256.00	256.00	155					155	個人	H.24.02.01	1,024
44	下総中山駅 第 1	1,226.00	1,654.22	1,119					1,119	鉄道事業者	S.59.05.23	2,085
45	下総中山駅 第 2	528.00	528.00	96			412		508	鉄道事業者	H.14.10.01	1,204
46	南船橋駅 第 1	1,545.00	1,279.44	772			200		972	鉄道事業者	S.61.01.20	1,271
47	南船橋駅 第 2		153.70	144					144		H.22.10.14	
48	南船橋駅 第 3	36.50	36.50		16				16	船橋市	H.23.09.01	無 料
49	新船橋駅 塚田駅	285.25	285.25	225			5		230	鉄道事業者	S.57.10.01	534
50		228.81	228.81	143					143	鉄道事業者	H.17.11.01	552
51	津田沼駅 第 4	386.88	386.88	409			50		459	船橋市	H.14.01.01	無 料
52	葉園台駅 第 1	1,323.00	1,397.00	906	50		180	10	1,086	個人	S.62.09.01	8,888
		74.00								個人	S.62.09.01	485
53	葉園台駅 第 3	81.55	81.55	95					95	鉄道事業者	H.13.04.01	211
54	習志野駅第2 第 1	441.83	441.83	321			35		356	個人	H.01.05.01	1,849
55	北習志野駅 第 1	440.00	191.28	232					232	船橋市	S.58.12.20	無 料
56	北習志野駅 第 7		209.40	263					263			
57	北習志野駅 第 2	265.00	445.93				387		387	船橋市	S.53.10.01	無 料
58	北習志野駅 第 3	315.21	521.80	495					495	鉄道事業者	S.62.04.01	926
		79.70								船橋市	S.62.04.01	無 料
59	北習志野駅 第 4	148.00	147.99				207		207	船橋市	H.25.09.01	無 料
60	北習志野駅 第 5	122.34	122.34	150					150	船橋市	H.05.06.01	無 料

No.	駐車場名		用地 面積(㎡)	施設 面積(㎡)	収容台数						土地所有者	当初契約日	借上料 (千円/年)			
					定期		一時		合計							
					自転車	原付	2種	自転車	原付	2種				自転車	原付	2種
61	北習志野駅	第 6	76.00	76.00	95					95		船橋市	H.05.06.01	無 料		
62	北習志野駅	第 8	330.00	330.00	294	34				294	34	独立行政法人	H.07.07.01	免 除		
63	高根公園駅		1,345.55	1,482.19	1,794	114		110	10		1,904	124	船橋市	H.24.04.01	無 料	
64	滝不動駅第2		51.76	51.76	62						62		船橋市	H.08.11.01	無 料	
65	三咲駅		195.51	195.51	170						170		個人	H.21.03.19	587	
66	二和向台駅	第 1	1,497.36	1,495.63	1,728			226			1,954		船橋市	H.30.04.01	無 料	
67	二和向台駅	第 3	350.00	350.00	217						217		個人	H.03.09.01	1,462	
68	小室駅	第 1	1,169.49	1,169.49	1,180	80	10	20	5	5	1,200	85	15	船橋市	S.56.03.31	無 料
69	小室駅	第 2	224.49	224.49	160						160			船橋市	H.18.10.01	無 料
70	東海神駅第1		1,050.67	1,050.67	592	101	15	20	5	5	612	106	20	鉄道事業者	H.08.04.01	1,891
71	飯山満駅	第 1	1,250.80	1,250.80	752						752			鉄道事業者	H.11.11.10	1,201
72	飯山満駅	第 2	432.38	432.38	251						251			鉄道事業者	H.07.12.21	735
73	飯山満駅	第 3	418.48	418.48	106	75	15	10	5	3	116	80	18	鉄道事業者	H.07.12.21	
74	飯山満駅	第 4	298.79	298.79	214						214			鉄道事業者	H.17.04.01	287
75	船橋日大前駅	西口第1	195.28	195.28	144						144			学校法人	H.08.03.08	免 除
76	船橋日大前駅	西口第2	129.60	129.60	109						109			船橋市	H.18.04.01	無 料
77	船橋日大前駅	東口第1	400.06	400.06	203	25		50			253	25		個人	H.22.04.01	2,160
78	船橋日大前駅	東口第2	190.00	190.74	165						165			鉄道事業者	R2.10.28	182
79	三山車庫第1		102.24	102.24	103			10			113			船橋市	S.57.04.26	無 料
80	海神駅		86.80	86.80	96			20			116			鉄道事業者	H.19.04.01	無 料
81	大神宮下駅		360.30	360.30	83	26	10	10	5	5	93	31	15	鉄道事業者	H.23.06.27	無 料
82	船橋駅南口地下駐輪場		2,086.65	2,086.65	700			734			1,434			船橋市	H.15.04.14	無 料

出典：都市整備課提出資料に基づき監査人作成

