

平成28年度

船橋市包括外部監査結果報告書

平成29年2月13日

船橋市包括外部監査人

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。

目 次

道路に関する事業の管理及び財務事務の執行について	1
第1 監査の概要.....	3
1 監査の種類.....	3
2 監査対象とする事件名	3
3 監査対象事件を選定した理由等	3
4 包括外部監査の手法	4
5 監査実施期間	4
6 監査対象部局名等	4
7 監査従事者.....	4
8 利害関係	5
第2 監査対象の事業概要	6
1 市の道路に関する事業の概要	6
2 道路に関する主な決算.....	20
3 組織の概要.....	21
第3 監査の結果.....	25
I 建設関連	25
1 都市計画道路の計画の見直しについて	25
2 都市計画道路整備の進捗管理について	29
3 既存道路の改良について	40
4 千葉県地方土地開発公社の代行買収について.....	43
5 用地担当者について	45
6 工事契約の入札時におけるくじ引きについて.....	47
7 設計変更の前後で契約金額が同額となる案件について.....	49
II 維持関連	51
1 道路管理施設の維持における予算及び計画について	51
2 道路補修修繕契約について.....	59
3 随意契約の単位の調整について.....	71
4 随意契約の相手先について.....	74
5 各種事業における分割発注について	75
6 除草等作業について	78
7 防護柵整備に係る予算の流用について	80
8 地域要件について	82

9	市の技能労務職員から委託業者への移行を見据えた管理体制の構築について	84
10	道路施設維持管理における包括委託契約と住民参加について	86
III	業務関連	92
1	道路部の再編について	92
2	業務の管理について	94
3	下請負人調書の審査について	101
4	要望受付の記録について	103
5	補修修繕に使用する原材料の管理について	105
IV	管理関連	109
1	「道路」に関する現状把握について	109
2	道路管理システムについて	116
3	道路占用における減免申請書について	120
4	広告看板に関する道路占用許可申請の申請漏れ防止について	122
V	その他	124
1	市民安全推進課について	124
2	ゾーン30について	127
3	公共交通不便地域解消事業について	129
4	本町駐車場の指定管理者選定について	131
VI	まとめ	132

道路に関する事業の管理及び財務事務の執行に
ついて

第1 監査の概要

1 監査の種類

地方自治法（以下「法」という。）第252条の37第1項及び船橋市外部監査契約に基づく監査に関する条例（平成12年3月31日条例第4号）の規定に基づく包括外部監査

2 監査対象とする事件名

道路に関する事業の管理及び財務事務の執行について

3 監査対象事件を選定した理由等

船橋市では、市民の生活環境の改善や安全な道路環境の実現を目指し、歩道の整備や舗装の修繕、道路排水施設の設置、渋滞対策としての交差点改良やバイパス道路等の幹線道路の整備を進めている。現在、市道は5,490路線・1,145km（平成28年4月1日時点）となっており、さらに毎年40路線・5km程度が新規に市道認定されている。

一方で、幹線道路の整備の遅れ等による交通渋滞や、居住地区内生活道路への通過車両の流入、放置自転車による通行の妨げ等により、歩行者や自転車利用者が安全に通行できる空間が不足している。また、管理道路や交通量の増加、経年劣化等により道路補修等の要望が増加しており、十分な対応ができない状態にある。

こうした状況の中、幹線道路をはじめとした道路ネットワークの整備や、自動車・自転車・歩行者の混在の解消による安全の確保、子どもや高齢者等に配慮したみちづくりが求められている。

さらに、船橋市では、平成28年に都市計画道路の計画である「船橋市総合都市交通計画」を取りまとめているところである。

また、道路事業は身近な問題として船橋市民の関心も非常に高い事業といえる。

よって、道路に関する事業の管理及び財務事務の執行について合規性のほか、経済性、効率性及び有効性を検討するため監査対象事件として選定した。

4 包括外部監査の手法

(1) 監査の視点

- ① 関係法令に基づき適正に行われているか
- ② 法第2条第14項の趣旨に則り、住民の福祉の増進に努めるとともに、最小の経費で最大の効果を求めて行われているか
- ③ 法第2条第15項の趣旨に則り、組織及び運営の合理化に努めて行われているか

に留意し、経済性、効率性、有効性の観点を重視して監査を実施した。

(2) 実施した主な監査手続

実施した主な監査手続は、以下のとおりである。

- ① 関係帳簿及び証拠資料の閲覧及び照合
- ② 関係者からの状況聴取
- ③ 現地視察
- ④ その他必要と認められた監査手続

5 監査実施期間

平成28年6月30日から平成29年2月3日まで

6 監査対象部局名等

企画財政部財産管理課、市民生活部市民安全推進課、建設局都市計画部都市計画課、道路部道路計画課、道路管理課、道路維持課、道路建設課

7 監査従事者

(1) 包括外部監査人

公認会計士 岡村 俊克

(2) 包括外部監査人補助者

公認会計士	赤木 之也	公認会計士	大坪 秀憲
公認会計士	菊地 幹夫	公認会計士	染川 裕美
公認会計士	土屋 紗喜子	公認会計士	野本 裕子
コンサルタント	足立 拓	コンサルタント	武田 大輔

コンサルタント 丸山 明

注：資格ごとの五十音順

8 利害関係

包括外部監査の対象とした事件につき、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 監査対象の事業概要

1 市の道路に関する事業の概要

(1) 市が管理する道路の概要

市が管理する道路等土木施設に関する主なものは、以下の(表1)のとおりである。

(表1) 市が管理する主要な土木施設

管理対象施設		数量・施設数	単位	備考
道路	自動車専用道路	0	路線	
	幹線街路	168	路線	延長 186.652km
	区画街路	5,322	路線	延長 958.260km
	上記以外	0	路線	
歩道		—	—	延長 172.501km
橋梁	橋長 15m 以上 ※認定道路上の橋梁	43	橋	延長 1,790m
	橋長 15m 未満 ※認定道路上の橋梁	310	橋	延長 1,352m
	橋長 15m 以上 ※認定外公道上の橋梁	3	橋	延長 56m
	橋長 15m 未満 ※認定外公道上の橋梁	15	橋	延長 84m

(2) 市における道路に関する事業の実施

市では、昭和54年3月に「船橋市基本構想」を策定し、その中で「品格のある文化都市・船橋」をまちづくりの目標に掲げ、市政の基本指針として位置付けている。その後、基本構想を実現するための基本政策を定めるものとして、昭和58年に「活力ある近代的都市・船橋」を都市づくりの目標とした第一次基本計画を策定し、さらに平成3年には、「豊かで住みよい国際都市」を都市づくりの目標として第二次基本計画である「ふなばし未来2001」を策定した。

これらの計画期間の中で、3つの都市宣言を行い、基本構想・基本計画・都市宣言を市政の基礎として、昭和54年以降、道路交通対策、下水道の整備等、市が立ち遅れていた都市の基礎整備のほか、各分野における政策を通じ、市発展の基礎づくりに努めてきたところである。

しかしながら、幹線道路や身近な生活道路、橋りょう、治水施設等の都市基盤整備については、その水準及び老朽化対策は十分とはいえず、今後も良好かつ安全・安心な生活環境の確保に向けて整備を続けていくことが必要である。また、市においても高齢化は着実に進行しており、人と環境にやさしい都市づくりが求められる中で、都市基盤全般のバリアフリー化を進めるとともに、誰もが快適に移動ができるように、公共交通の維持・改善を図ることが必要である。

本包括外部監査のテーマは、「道路に関する事業の管理及び財務事務の執行について」であり、建設局道路部に係る道路建設計画、道路建設及び維持に関する事業全般、市民生活部市民安全推進課の市民の交通安全に係る事業及び企画財政部財産管理課に係る公有財産の管理に関するものを監査対象とした。

(3) 道路に関する事業の基本計画等

ア 基本計画におけるめざすまちの姿との関係

船橋市総合計画は、「基本構想」・「基本計画」・「実施計画」から構成されており、このうち「基本計画（後期基本計画）」は「めざすまちの姿」及び「分野別計画」から構成される。「めざすまちの姿」は、市を取り巻く課題や市民のニーズを踏まえ、分野別計画に横断的な横串をさすように、特に重要なまちづくりのテーマを設定して、優先的・重点的に取り組むべき施策を抽出したものであり、「分野別計画」は、行政施策を基本構想における施策の大綱にもとづいて各分野別に体系化し、その方向を示したものである。

道路に関する事業は、「めざすまちの姿」のうち

- ・安心して暮らせるまち
- ・未来へつなぐ恵み豊かな環境のまち
- ・人が集まる元気なまち
- ・市民に愛され、育まれるまち

という横断的分野に含まれており、この下に分野別計画が策定されている。

イ 分野別計画

市では、分野別計画第5章 都市の活力を生み発展し続けるまちにおいて、4つの政策を策定し、政策の下にそれぞれ施策を策定している。このうち、道路に関連する施策は、次のようになる。

(後期基本計画より)

政策 1 船橋らしさを生かした都市づくり

5-1-1 計画的な都市づくり

<現状と課題>

市では、「船橋市都市計画マスタープラン」に基づいて、土地利用等の計画的な誘導を進めているが、社会経済状況の変化や自然環境や景観の向上、市民参加のまちづくりに対する意識の高まりなどへの対応が求められている。また、バリアフリー新法に基づき公共公益施設等のバリアフリー化を進めてきたが、十分に進んでいない。加えて、都市農業は、安全・安心で新鮮な農産物の供給だけではなく、自然環境の保全等の多面的な機能を持ち、健全な都市生活を営むうえで公共的な役割と価値を持っているが、農地周辺の宅地化が進んでいる。

こうした状況の中、自然環境や景観に配慮した計画的で適切な土地利用や、誰もが暮らしやすいバリアフリーのまちづくりのほか、地域の特性に応じたまちづくりを進めるため、市民主体のまちづくりの充実が求められている。

<基本方針>

■ めざすべき姿

総合的かつ計画的な都市づくりにより、市民が快適な生活を送れている状態

■ 施策の方針

快適な市民生活の実現のために、「船橋市都市計画マスタープラン」にもとづいた計画的な都市づくりを進める。また、地区の特性を活かしたルールづくり、バリアフリー化の推進、農地等の自然環境と住宅地が調和した都市づくりを進めるとともに、各種制度に基づいた良好な景観の保全と形成を進めていく。

<施策の方向>

施策 1 計画的な都市づくりとルールの確立

海や川の水辺、農地や森林の緑等の自然環境と、利便性の高い都市環境や活力ある産業環境とのバランスのとれた都市づくりを推進するため、「船橋市都市計画マスタープラン」にもとづいた土地利用の誘導を図るとともに、市民・事業者・行政が一体となった地域の特性を踏まえた具体的なルール作りを推進する。

● 主な取り組み

- ・ 「船橋市都市計画マスタープラン」にもとづく土地利用の規制・誘導
- ・ 地区計画制度等の活用促進

施策2 バリアフリーのまちづくり

誰もが暮らしやすいまちにするために、鉄道駅や公民館等へのエレベーターの設置や歩道の段差解消等、公共公益施設のバリアフリー化を推進する。

● 主な取り組み

- ・ 鉄道駅エレベーター等の整備
- ・ 歩道の段差解消等バリアフリー化の推進

政策3 安全で快適な交通体系の整備

5-3-1 人にやさしいみちづくり

<現状と課題>

市では、市民の生活環境の改善や安全な道路環境の実現を目指し、歩道の整備や舗装の修繕、道路排水施設の設置、渋滞対策としての交差点改良やバイパス道路等の幹線道路の整備を進めている。

一方で、幹線道路の整備の遅れ等による交通渋滞や、住居地区内生活道路への通過車両の流入、放置自転車による通行の妨げ等により、歩行者や自転車利用者が安全に通行できる空間が不足している。また、管理道路や交通量の増加、経年劣化等により道路補修等の要望が増加しており、十分な対応ができない状態にある。

こうした状況の中、幹線道路をはじめとした道路ネットワークの整備や、自動車・自転車・歩行者の混在の解消による安全の確保、子どもや高齢者等に配慮したみちづくりが求められている。

<基本方針>

■ めざすべき姿

誰もが利用しやすい、人にやさしいみちづくりを進めることにより、安全で安心して暮らせるまちになっている状態

■ 施策の方針

交通渋滞の緩和や道路利用者の利便性や安全性の向上を図るため、幹線道路や生活道路の整備、既存道路の計画的な維持・補修を行う。また、交通安全の確保のために、交通安全施設の整備や交通安全意識の高揚を図る。

<施策の方向>

施策1 歩行者空間の整備

歩行者が安全に歩ける空間や緊急時における避難路を確保するために、歩道やコミュニティ道路の整備を進める。

● 主な取り組み

- ・ 歩道の整備
- ・ コミュニティ道路の整備

施策2 自転車利用環境の整備

自転車利用者が安全で快適に利用できる環境づくりのために、自転車走行環境の整備や違法駐輪自転車の撤去、定期利用者のほか一時利用者のための自転車等駐車場の整備を進めるとともに、自転車等利用者のモラルの向上やレンタサイクルの活用等の様々な方策についての検討を進める。

- 主な取り組み
 - ・ 自転車走行環境の整備
 - ・ 違法駐輪対策の推進
 - ・ 自転車等駐車場の整備

施策3 道路ネットワークの構築

生活道路に進入する大型車両や通過車両の抑制による生活環境の保全や安全の確保、交通渋滞の緩和による経済活動の活性化を図るため、南北道路や中心市街地循環道路、地区連絡道路等の道路ネットワークの整備を行う。

- 主な取り組み
 - ・ 都市計画道路の整備

施策4 道路環境の整備・維持

歩行者の安全確保、車両交通の円滑化、良好な生活環境の維持を図るため、道路及び付帯施設の改良・整備や交差点の改良など、道路環境の整備・維持を行う。

- 主な取り組み
 - ・ 橋りょうの整備・維持
 - ・ 交差点の改良
 - ・ 道路の改良・舗装の整備

施策5 交通安全対策の推進

交通事故の減少のために、道路照明、道路標識、ガードレール等の交通安全施設の設置や、通学路の整備、地域住民や警察と連携した「あんしん歩行エリア」の計画作成・整備を進めるとともに、幼児・小学生・高齢者、それぞれの年代に対応する交通安全教室を開催する。

- 主な取り組み
 - ・ 交通安全啓発活動の実施

- ・ あんしん歩行エリアの整備
- ・ 交通安全教室の実施
- ・ 通園通学路の整備

5-3-2 誰もが使いやすい都市交通の確立

<現状と課題>

これまで市では、充実した公共交通網の利便性を生かしたまちづくりを進めてきた。

しかし、内陸部の丘陵地を中心とした道路網の不足や交通が交わる駅について駅前広場等の整備が十分とはいえず、公共交通機関の利用が不便な地域が多数存在している。また、自動車への過度な依存により、交通渋滞・環境問題の発生などが危惧される。放置車両については、平成17年に自動車リサイクル法が施行されてから年々減少しているが、依然として無くならない状況にある。

こうした状況の中、市民の安全で快適な移動を確保するために、公共交通の充実や車両の放置を防止する環境づくりが求められる。

<基本方針>

■ めざすべき姿

安全で快適な移動が確保され、市民が市内各所へ公共交通を利用して快適に移動できる状態

■ 施策の方針

市民が安全で快適に生活できる環境づくりのために、既存公共交通の充実や新たな公共交通の導入の検討を図り、過度な自動車依存からの脱却を目指すとともに、車両が放置されない環境を確保する。

<施策の方向>

施策1 公共交通の整備・充実

交通不便地域や過度な自動車への依存を解消するため、オンデマンド交通システム（複数の利用者の利用希望出発・到着時間帯、乗車希望場所などを順次受け付け、それぞれの要望（デマンド）に応じた乗合の運行経路をコンピュータが作成するもの。日々の運行データを蓄積し、運行するほどより正確な移動時間の算出が可能となる。）を用いた新たな公共交通の導入の検討や、バス利用促進に向けたバス位置情報を提供するシステム等の整備促進を行うことにより、公共交通の利用促進を図る。

鉄道については、さらなる機能充実を図るため、各駅及び地域の特性に合

わせた駅前広場等の整備や、鉄道と道路の交差部の改良を進める。また、海老川上流地区への東葉高速鉄道新駅設置について研究する。

- 主な取り組み
 - ・ 交通不便地域への支援
 - ・ バス利用促進等総合対策の推進
 - ・ 「船橋市地域公共交通総合連携計画」の推進

施策 2 自動車駐車対策の推進

良好な交通環境の確保を図るために、放置車両の撤去を強化するとともに、将来の駐車需要を見据えて「船橋市駐車場整備計画」の見直しを行う。

- 主な取り組み
 - ・ 放置車両対策の強化
 - ・ 駐車場建設に関する支援

ウ 道路事業に関する実施計画について

(ア) 実施計画策定の目的・位置づけ

実施計画は、船橋市総合計画の一部を構成するものであり、後期基本計画の「分野別計画」に沿って、平成 28～30 年度（3 年間）に取り組む事業計画を体系的、具体的に示している。毎年度の予算編成及び事務事業の指針とするものである。

(イ) 実施計画の構成

実施計画は、後期基本計画が「めざすまちの姿」と「分野別計画」の 2 つに構成されていることに合わせ、「めざすまちの姿に係る主な事業」と「分野別計画に基づく事業」で構成されている。

「めざすまちの姿に係る主な事業」は、後期基本計画において重点的に取り組むテーマとして掲げた「めざすまちの姿」を実現するために、特に重点的に取り組む事業を掲げている。

「分野別計画に基づく事業」は、後期基本計画の「分野別計画」の体系（政策－基本施策－施策）に沿って、平成 28 年度～平成 30 年度で取り組む主な事業となっている。

「分野別計画に基づく事業」は、「計画事業」と「その他の主要な事業」に分けられる。このうち「計画事業」は、計画期間中に新規に実施する事業や拡充・改善を図る事業、継続事業でも特に金額の大きい普通建設事業などである。

道路事業に関する「計画事業」は、以下のめざすまちの姿①～⑤に示すとおりである。

めざすまちの姿① 非常時への備えのあるまち

○ 重点事業

● 公共施設の耐震化

耐震性が不足している橋りょう等の公共施設の耐震改修や建て替えを進める。

● 橋りょう維持・耐震化事業

事業名	橋りょう維持・耐震化事業	新継区分	継続	計画期間中の事業費	1,445,228 千円
担当課名	道路維持課	主な取り組み名称		落橋防止（橋りょう耐震化）の推進	
内容	市内の重要橋りょう 17 橋の耐震補強工事を随時実施していく。また、平成 25 年度に公表した、市内橋りょう（233 橋）の長寿命化修繕計画に基づく長寿命化修繕を実施する。				
	H28	H29		H30	
	印内・西船橋歩道橋耐震補強工事 長寿命化修繕実施 ほか	印内・西船橋歩道橋耐震補強工事 長寿命化修繕実施 ほか		向田橋ほか、1 橋耐震補強工事 長寿命化修繕実施 ほか	
目標	市内重要橋りょうの落橋防止（耐震化）工事完了橋りょう数				
	0 橋	2 橋		2 橋	

● 橋りょう整備事業

事業名	橋りょう整備事業	新継区分	継続	計画期間中の事業費	529,312 千円
担当課名	道路建設課	主な取り組み名称		橋りょうの整備・維持	
内容	老朽化した橋りょうの架替及び補修・補強を行う。新船橋橋については平成 26 年度から平成 35 年度に架替及び補修・補強工事を行う。				
	H28	H29		H30	
	新船橋橋（東側）架替工事	新船橋橋（東側）架替工事		新船橋橋（東側）架替工事	
目標	平成 35 年度工事完了に向けた取り組みの実施				
	工事（3 年目）	工事（4 年目）		工事（5 年目）	

○ 重点事業

● 鉄道施設の耐震対策

今後発生が予想されている大規模地震に備えて、地震時における鉄道網の確保と、鉄道利用者の安全確保を図るため、鉄道事業者が行う主要駅や高架橋等の耐震対策事業に対し、費用の一部を補助する。

●鉄道施設耐震対策事業

事業名	鉄道施設耐震対策事業	新継区分	継続	計画期間中の事業費	136,457 千円
担当課名	道路計画課	主な取り組み名称		その他	
内容	今後発生が予想されている大規模地震に備えて、地震時における鉄道網の確保と、鉄道利用者の安全確保を図るため、鉄道事業者が行う主要駅や高架橋等の耐震対策事業に対し、費用の一部を補助する。				
	H28	H29	H30		
	北総線耐震対策事業 東葉高速線耐震対策事業 東武野田線耐震対策事業 京成本線船橋競馬場駅耐震対策事業	北総線耐震対策事業 東葉高速線耐震対策事業			
目標	鉄道施設の耐震化を図る。				
	予定対策事業の完了	予定対策事業の完了			

めざすまちの姿② 安心して暮らせるまち

○ 重点事業

●道路に LED 照明灯を増設

こども未来会議室の提案を受け、歩行者の安全確保や犯罪のない明るいまちづくりを推進するため、暗くて危険な道路を中心に、LED 照明灯を増設する。

●道路照明整備事業

事業名	道路照明整備事業	新継区分	継続	計画期間中の事業費	40,800 千円
担当課名	道路維持課	主な取り組み名称		その他	
内容	歩行者の安全確保を図るとともに、犯罪のない明るいまちづくりを推進するため、平成 27 年度に設置基準及び設置計画を策定し、計画に基づいて、道路に LED 照明灯を増設する。				
	H28	H29	H30		
	道路街路灯設置工事	道路街路灯設置工事	道路街路灯設置工事		
目標	道路街路灯の設置数				
	30 灯	90 灯	60 灯		

○ 重点事業

● 鉄道駅バリアフリー化の促進

鉄道駅の移動等円滑化（段差の解消、転落防止設備の整備、誘導用ブロックの整備、障害者対応型便所の設置等）を実施する鉄道事業者に対して、事業費の補助を行い、鉄道駅のバリアフリー化の促進を図る。

● 鉄道駅バリアフリー化設備整備補助事業

事業名	鉄道駅バリアフリー化設備整備補助事業	新継区分	継続	計画期間中の事業費	98,783 千円
担当課名	道路計画課	主な取り組み名称		鉄道駅エレベーター等の整備	
内容	鉄道駅の移動等円滑化（段差の解消、転落防止設備の整備、誘導用ブロックの整備、障害者対応型便所の設置等）を実施する鉄道事業者に対して、事業費の補助を行い、鉄道駅のバリアフリー化の促進を図る。（事業費は上記のほか平成27年度からの繰り越し2,400千円）				
	H28	H29	H30		
	転落防止（内方線）：JR東船橋駅、JR南船橋駅、JR船橋法典駅、新京成線二和向台駅 段差解消（スロープ）、障害者対応型便所：京成本線京成中山駅 鉄道駅音響装置整備：新京成線	転落防止（内方線）：東武野田線 新船橋駅 鉄道駅音響装置整備：新京成線	転落防止（内方線）：京成本線東中山駅 転落防止（内方線）、障害者対応型便所：新京成線前原駅 鉄道駅音響装置整備：新京成線		
目標	バリアフリー化を実施する駅数（上段：段差解消、下段：転落防止）				
	1 駅	0 駅	0 駅		
	4 駅	1 駅	2 駅		

○ 重点事業

● 安全な歩行者空間の整備

車両交通の円滑化と歩行者の安全を確保するため、歩道の設置を行い、歩車分離を図る。また、誰もが暮らしやすいまちにするため、既設歩道の段差や急な勾配を解消し、バリアフリー化を図る。また、歩行者が安全に歩ける空間や緊急時における避難路を確保するため、歩道の整備や自転車走行空間整備、コミュニティ道路等の整備を進める。

●人にやさしい歩道整備事業

事業名	人にやさしい歩道整備事業	新継区分	継続	計画期間中の事業費	1,305,420 千円
担当課名	道路維持課	主な取り組み名称		歩道の段差解消等バリアフリー化の推進	
内容	車両交通の円滑化と歩行者の安全を確保するため、歩道の設置を行い、歩車分離を図る。また、誰もが暮らしやすいまちにするため、平成26年度に策定した歩道整備計画にもとづき、既設歩道の段差や急な勾配を解消し、バリアフリー化を図る。(事業費は上記のほか平成27年度からの繰り越し197,997千円)				
	H28	H29		H30	
	市道 00-003 号線歩道整備 歩道整備 (新設) 人にやさしい歩道整備 (バリアフリー化) ほか	歩道整備 (新設) 人にやさしい歩道整備 (バリアフリー化) ほか		歩道整備 (新設) 人にやさしい歩道整備 (バリアフリー化) ほか	
目標	歩道の延長				
	6,200m	5,900m		2,400m	

●歩道環境整備事業

事業名	歩道環境整備事業	新継区分	継続	計画期間中の事業費	660,130 千円
担当課名	道路計画課・道路維持課・道路建設課	主な取り組み名称		歩道の整備 歩道の段差解消等バリアフリー化の推進	
内容	歩行者が安全に歩ける空間や緊急時における避難路を確保するために、歩道整備や踏切道拡幅整備、バスベイ整備、自転車走行空間整備、駅前広場整備を進める。(事業費は上記のほか平成 27 年度からの繰り越し 19,947 千円)				
	H28	H29		H30	
	安全施設設置工事 自転車走行空間整備 駅前広場整備 JR 西船橋駅北口(1 工区):詳細設計 三咲駅:基本構想 ほか	鎌ヶ谷大仏 3 号踏切拡幅整備(用地) 自転車走行空間整備 駅前広場整備 JR 西船橋駅北口(1 工区):工事 JR 西船橋駅北口(2 工区):詳細設計 高根公団駅:基本設計 ほか		鎌ヶ谷大仏 3 号踏切拡幅整備(工事) 自転車走行空間整備 駅前広場整備 JR 西船橋駅北口(2 工区):工事 高根公団駅:詳細設計 ほか	
目標	自転車走行空間整備延長				
	4,520m	4,150m		9,570m	

●コミュニティ道路等整備事業

事業名	コミュニティ道路等整備事業	新継区分	継続	計画期間中の事業費	277,200 千円
担当課名	道路計画課・道路建設課	主な取り組み名称		コミュニティ道路の整備	
内容	交通事故の減少のために、地域住民や警察と連携して策定する「ゾーン 30 整備計画」にもとづき整備を進める。また、歩行者が安全に歩ける空間や緊急時における避難路を確保するために、コミュニティ道路の整備を進める。(事業費は上記のほか平成 27 年度からの繰り越し 35,700 千円)				
	H28	H29	H30		
	ゾーン 30 整備 生活道路安全対策整備 市道 14-073 号線電線共同溝設計 ほか	ゾーン 30 整備 生活道路安全対策整備 市道 14-073 号線実施設計 ほか	ゾーン 30 整備 生活道路安全対策整備 市道 14-073 号線整備 ほか		
目標	ゾーン 30 の整備箇所数 (平成 29 年度以降は国の方針にもとづき決定する。)				
	4 地区	未定		未定	

○ 重点事業

●公共交通不便地域の解消

市が定めた公共交通不便地域において、地域住民組織からの要請にもとづき、乗合事業者が実施する公共交通不便を解消するための事業（運行）に対して、補助金を交付する。

●公共交通不便地域解消事業

事業名	公共交通不便地域解消事業	新継区分	継続	計画期間中の事業費	204,147 千円
担当課名	道路計画課	主な取り組み名称		交通不便地域への支援 「船橋市地域公共交通総合連携計画」の推進	
内容	市が定めた公共交通不便地域において、地域住民組織からの要請にもとづき、乗合事業者が実施する公共交通不便を解消するための事業（運行）に対して、補助金を交付する。				
	H28	H29	H30		
	不便地域対策（バス本格運行）3カ所 不便地域対策（バス試験運行）1カ所 不便地域対策（新規協議）1カ所	不便地域対策（バス本格運行）3カ所 不便地域対策（バス試験運行）2カ所 不便地域対策（新規協議）1カ所	不便地域対策（バス本格運行）4カ所 不便地域対策（バス試験運行）2カ所 不便地域対策（新規協議）1カ所		
目標	公共交通不便地域本格運行の箇所数				
	3カ所	3カ所		4カ所	

○ 重点事業

●バス停留所施設の整備

市内バス停に上屋やベンチの整備を進めることにより、高齢者等に対するバスの利便性を高め、公共交通機関としてのバス利用を促進するため、設置箇所や優先順位を定めた計画にもとづき、上屋やベンチを整備する事業者に対して設置費の補助や、設置が必要な箇所の整備を行う。

●バス利用促進等総合対策事業

事業名	バス利用促進等総合対策事業	新継区分	継続	計画期間中の事業費	141,300 千円
担当課名	道路計画課・道路建設課	主な取り組み名称		バス利用促進等総合対策の推進	
内容	高齢者等に対するバスの利便性を高め、公共交通機関としてのバス利用を促進するため、設置箇所や優先順位を定めた計画にもとづき、市内バス停の上屋やベンチを整備する事業者に対して設置費の補助や、設置が必要な箇所の整備を行う。また、特に高齢者人口が多く、高齢化率が高い地域のバス停については、地域住民組織の要望にもとづき、優先的に整備を行う。				
	H28	H29	H30		
	バス停留所施設整備への補助 バス停留所施設整備	バス停留所施設整備への補助 バス停留所施設整備	バス停留所施設整備への補助 バス停留所施設整備		
目標	上屋・ベンチを整備するバス停の数				
	20 カ所	19 カ所		18 カ所	

めざすまちの姿⑤ 人が集まる元気なまち

○ 重点事業

●都市計画道路の整備

将来的な交通需要を踏まえ、平成 26 年度に着手した総合都市交通計画にもとづき、都市計画道路を整備する。

●都市計画道路整備事業

事業名	都市計画道路整備事業	新継区分	継続	計画期間中の事業費	5,786,240 千円
担当課名	道路建設課	主な取り組み名称		都市計画道路の整備 主な駅周辺地区の整備（JR船橋駅、JR西船橋駅等）	
内容	現在整備中の路線について整備を進める。（事業費は上記のほか平成27年度からの繰り越し204,701千円）				
	H28	H29		H30	
	事業中路線の整備 3・3・7号線 3・4・25号線 ほか	事業中路線の整備 3・3・7号線 3・4・25号線 ほか		事業中路線の整備 3・3・7号線 3・4・25号線 ほか	
目標	都市計画道路の整備延長				
	170m	340m		150m	

○ 重点事業

●JR南船橋駅周辺地区の整備事業

JR南船橋駅南口市有地について、平成26年度に策定した基本構想にもとづき、地元関係団体等と協議を進めながら用地活用を推進する。

●JR南船橋駅周辺地区整備事業

事業名	JR南船橋駅周辺地区整備事業	新継区分	継続	計画期間中の事業費	10,000 千円
担当課名	政策企画課・道路建設課	主な取り組み名称		身近な駅周辺地区の整備（JR南船橋駅、東葉高速鉄道飯山満駅等）	
内容	JR南船橋駅南口市有地について、平成26年度に策定した基本構想にもとづき、地元関係団体等と協議を進めながら用地活用を推進する。（平成29年度以降の事業費は未確定であるため計上されていない。）				
	H28	H29		H30	
	用地活用検討 道路・駅前広場設計協議	道路・駅前広場設計協議		道路・駅前広場設計協議	
目標	基本構想に基づく取り組み実施				
	基本構想に基づく取り組み実施	基本構想に基づく取り組み実施		基本構想に基づく取り組み実施	

2 道路に関する主な決算

市の道路に関する主な決算額及び平成 28 年度予算額は、以下のとおりである。

(表 2) 道路部に関する主な決算各年度推移

(単位:千円)

	平成 25 年度	平成 26 年度	平成 27 年度
道路管理課	563,961	529,184	692,687
道路建設課	2,164,009	2,367,108	2,882,895
街路課	1,545,182	1,499,812	1,448,974

なお、道路部は平成 28 年 4 月 1 日に組織再編しており、平成 27 年度までの決算額は組織再編前の金額を記載している。再編の概要については 91 頁を参照のこと。

(表 3) 道路部に関する平成 28 年度当初予算額

(単位:千円)

	平成 28 年度
道路計画課	347,637
道路管理課	216,342
道路維持課	2,621,620
道路建設課	3,705,018

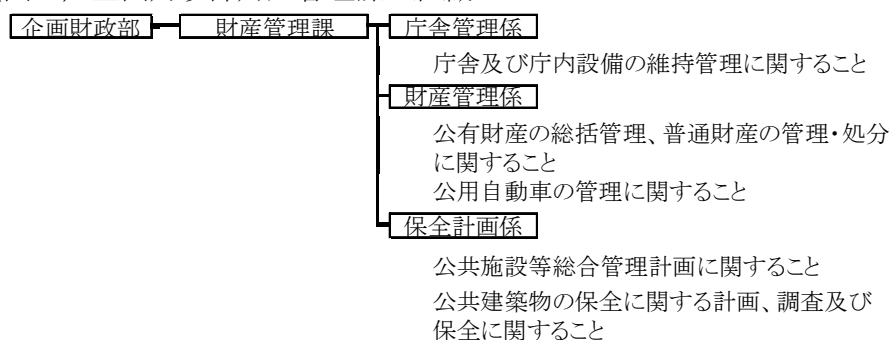
3 組織の概要

(1) 企画財政部財産管理課

平成 28 年 4 月 1 日現在において、監査の対象となる企画財政部財産管理課の職員数は、26 名（非常勤職員 6 名を含む）である。

組織図は、(図 1) 企画財政部財産管理課の組織のとおりであるが、企画財政部財産管理課が行う事業は、道路に関する事業に限らない。

(図 1) 企画財政部財産管理課の組織

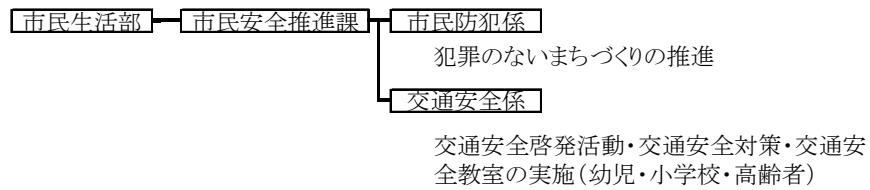


(2) 市民生活部市民安全推進課

平成 28 年 4 月 1 日現在において、監査の対象となる市民生活部市民安全推進課の職員数は、20 名（非常勤職員 11 名を含む）である。

組織図は、(図 2) 市民生活部市民安全推進課の組織のとおりであるが、市民生活部市民安全推進課が行う事業は、道路に関する事業に限らない。

(図2) 市民生活部市民安全推進課の組織

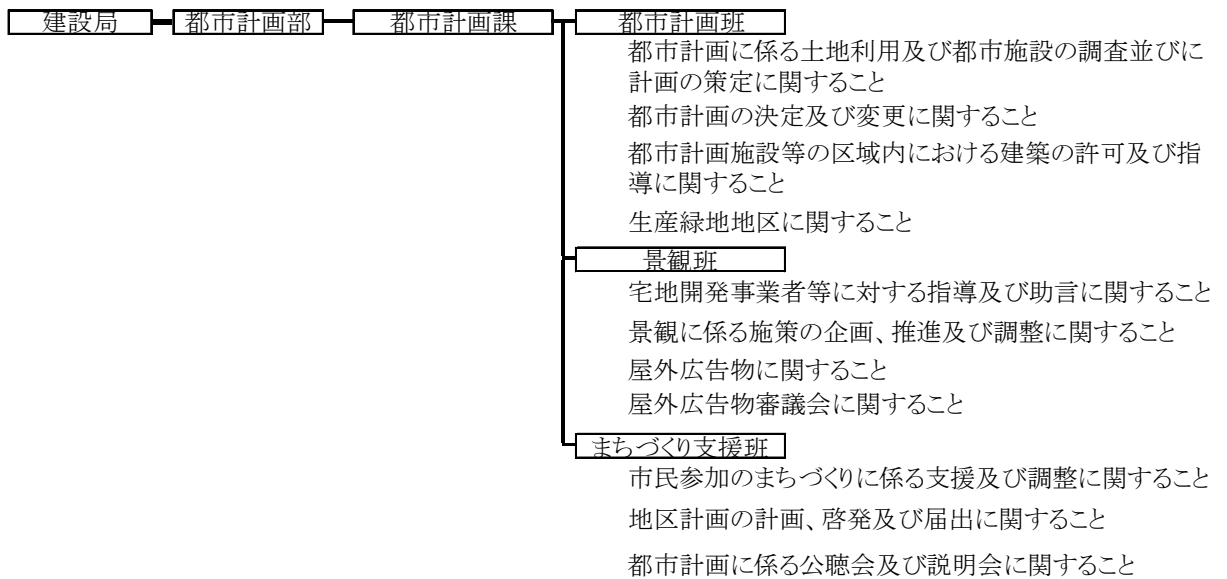


(3) 建設局都市計画部都市計画課

平成28年4月1日現在において、監査の対象となる建設局都市計画部都市計画課の職員数は、21名（再任用職員、臨時職員及び非常勤職員6名を含む）である。

組織図は、(図3) 建設局都市計画部都市計画課の組織のとおりであるが、建設局都市計画部都市計画課が行う事業は、道路に関する事業に限らない。

(図3) 建設局都市計画部都市計画課の組織

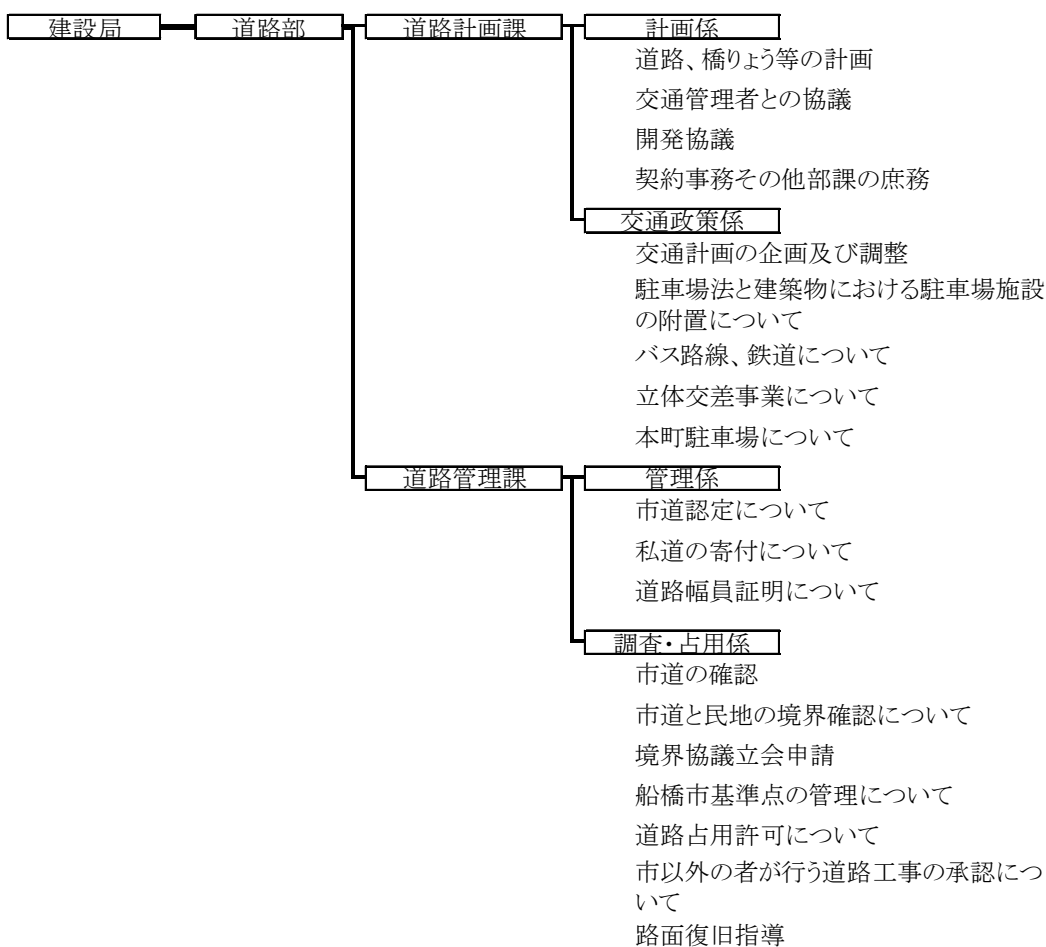


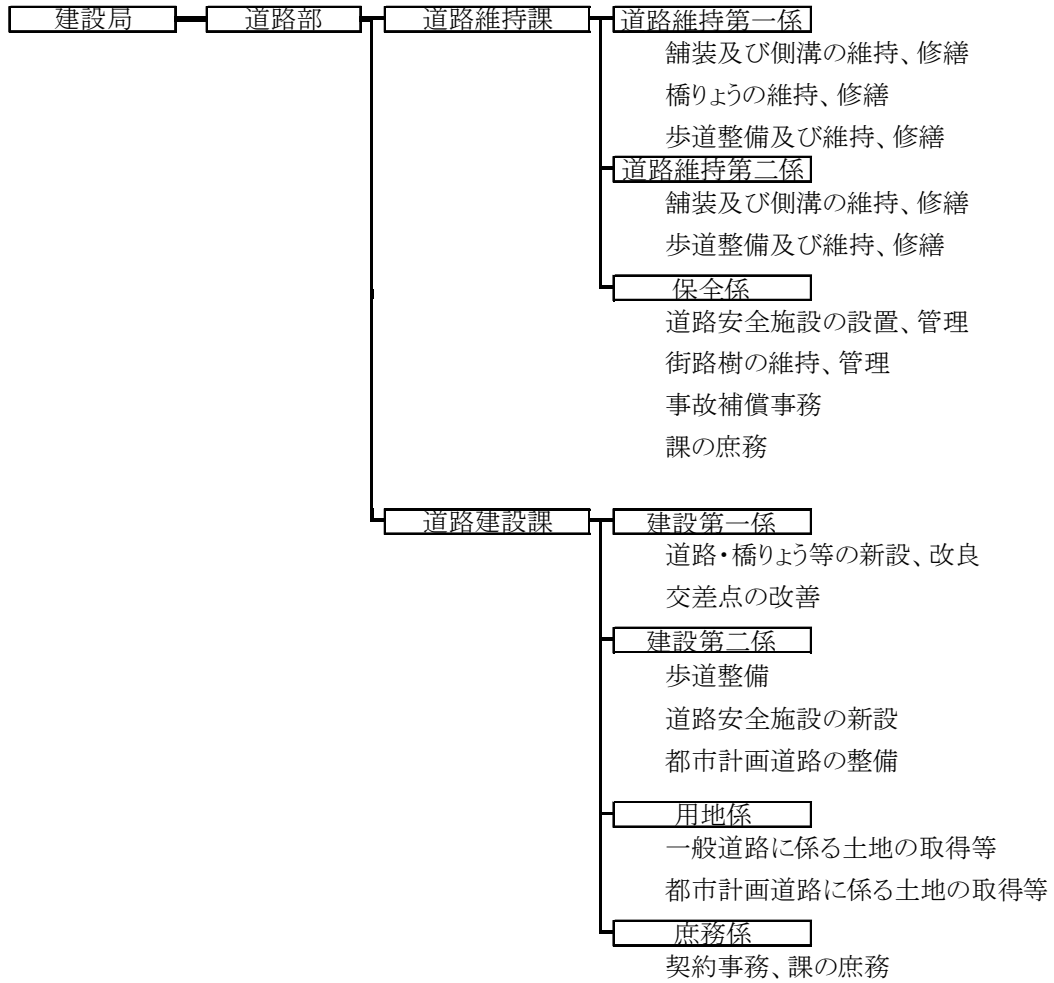
(4) 建設局道路部道路計画課、道路管理課、道路維持課、道路建設課

平成 28 年 4 月 1 日現在において、監査対象各課の職員数は、建設局道路部道路計画課が 18 名（再任用職員及び非常勤職員 4 名を含む）、道路管理課が 22 名（再任用職員、臨時職員及び非常勤職員 8 名を含む）、道路維持課が 41 名（再任用職員及び非常勤職員 7 名を含む）、道路建設課が 31 名（内 1 名県へ出向、再任用職員 2 名を含む）である。

組織図は、(図 4) 建設局道路部の組織のとおりである。

(図 4) 建設局道路部道路計画課、道路管理課、道路維持課、道路建設課の組織





第3 監査の結果

I 建設関連

1 都市計画道路の計画の見直しについて

都市計画道路は、国道や県道、主要な市道に代表される都市の骨格となる道路（幹線道路）で、公園、下水道等とともに、安全で快適な生活や良好な環境を保つために必要な都市の基盤施設である。このため都市計画道路は、住宅地区内の生活道路に比べて、多様で高い機能を有する道路として計画されている。

市の都市計画道路は、全体で 52 路線、128.18km だが、そのうち 56.5km が整備済みで整備率が約 44%（平成 28 年 4 月現在）であり、全国平均を下回る状況である。船橋市総合計画（後期基本計画）に記載されている平成 42 年を対象とした将来交通量需要予測では、1 日当たりの市内の全体交通量は増加傾向となっており、また、慢性的な交通渋滞の解消等、都市マスタープランにある道路行政の課題を解決するために、今後も都市計画道路の整備が必要とされている。

現在、都市計画道路のうち、7 路線 13 か所、6.028km を用地買収・建設中である。都市計画道路の認可期間は 5～7 年であるが、実際は用地買収が進まないなどにより 20～30 年かかっている。当初の認可期間は現実的ではないが、長期の認可が得られないとのことである。

建設中の 13 か所には、計画時点における総事業費見積額に近い金額が投入されているが、今後の総額は見積もられていない。しかし、事業に着手していない区間が約 5 割残されており、事業に着手していない区間のすべてが計画決定から 20 年以上経過しており、うち約 8 割が計画決定から 40 年以上経過している。

現道がある場合は拡幅すれば良いので、買収面積は少なく済むが、現道が無い場合は、計画地内のすべての住宅の立ち退きが必要となる。都市計画道路の計画から 40 年を経過している区間の現在の様子は、（図 I—1）都市計画道路の計画から 40 年経過している区間の現在の写真のとおり、2 階建ての家屋が密集している場所が多い。

(図 I-1) 都市計画道路の計画から 40 年経過している区間の現在

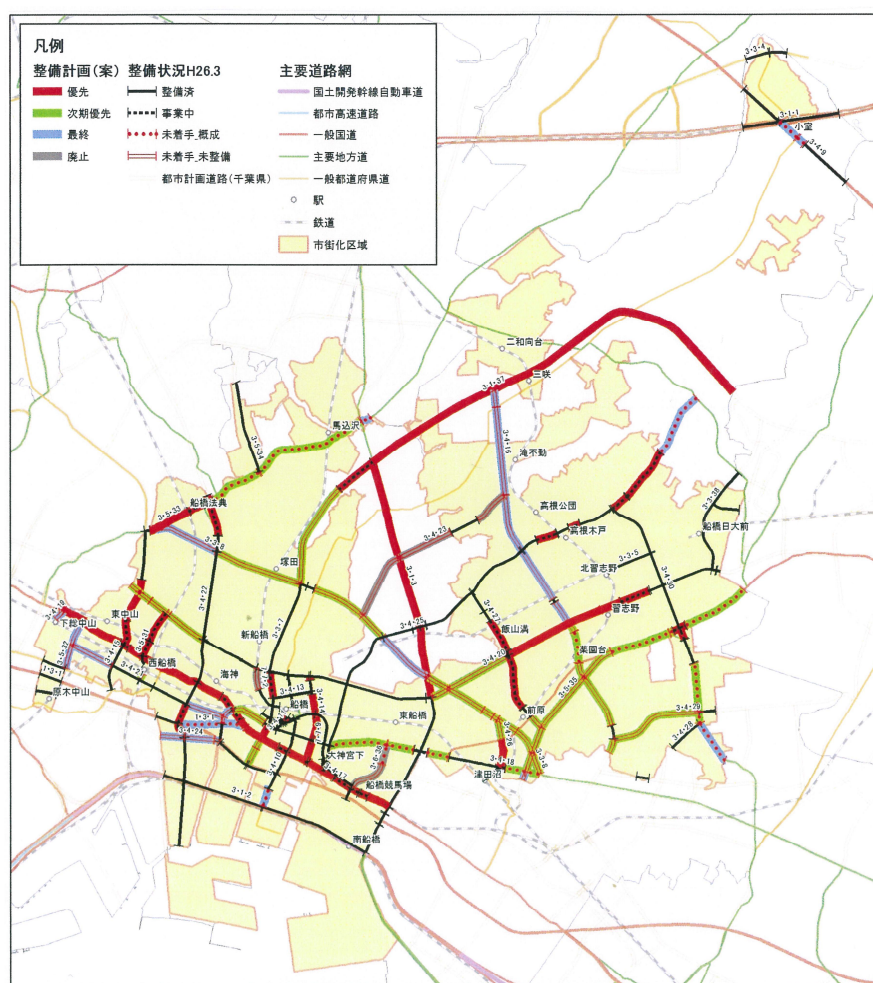


都市計画道路の計画の見直しは長期にわたり行われてこなかったが、平成 27 年度より一部の路線につき見直しを検討している。今回の都市計画道路網の見直しは、高速道路を除いた都市計画道路 51 路線 124.69km のうち、未着手路線（概成・未整備）67.19km を対象としている。この見直しにより、船橋市総合都市交通計画（案）では 3 路線 4km を廃止する方向にある。また、10 年以内に優先的に着工予定の路線約 20km を選定しようとしている（(図 I-2) 都市計画道路の計画の赤色区間）。

都市計画運用指針（国土交通省）により、地域全体における都市計画道路の配置、構造等についての検討を行うべきとされており、政令市を初めとする多くの都市で見直しが行われている。市では、この見直しを平成 27 年度内に策定する予定であったが、計画に影響のある大きなまちづくりが平成 28 年に入って具体的に動き始めたことから、策定が遅れている。

計画の廃止のメリットとして、市民においては建築制限がなくなること、市においては軽減している税収が増加すること、廃止した路線の将来の予算を他に振り向けられること、デメリットは一度廃止すると再度同じところに計画を復活することについて住民の理解を得ることが困難なことなどが考えられる。

(図 I-2) 都市計画道路の計画



▲ 今後の道路整備のあり方 (整備計画 (案))

ここで、市の人口及び自動車保有台数についてみると、人口は微増しているが、地域別にみると増加は市南部に偏っている。自動車保有台数は、平成 17 年度を最高に減少傾向にある。(表 I-1) 自動車・軽自動車保有台数に示すとおり、軽自動車が増加傾向にあり、自動車と軽自動車の合計台数は微増している。近距離移動が増加している可能性がある。年間 0.4%程度の増加台数では、残りの路線をすべて完成させる理由には乏しいと考える。

(表 I-1) 自動車・軽自動車保有台数

	平成24年3月	平成25年3月	平成26年3月	平成27年3月	平成28年3月
自動車	190,107	189,669	188,678	187,722	187,060
軽自動車	44,178	46,192	48,754	51,277	53,046
合計	234,285	235,861	237,432	238,999	240,106

優先整備路線約 20km はともかく、現行の計画は非現実的であり、むしろ、数十年にわたる利用制限や税の軽減による弊害の方が大きくなっている。計画区域内の土地には、一定の大きさ（4 階建て）以上の恒久的な建物が建てられないなどの規制がかかっている。そのため、長期間整備されずに残っている路線では計画区域内の土地に対して規制がかかり続けており、地権者の方々の土地の利用計画を立てにくいなどの問題が発生している。

現に、敷地の一部が道路計画地にあるマンション住民から、46 年前の計画に対して計画修正の要望が出されている。マンション販売時における都市計画道路地にあることの説明は、マンション販売業者に任されているが、マンション販売業者による説明が不足していることを市は把握していなかった。

最高裁判決（平成 17 年 11 月 1 日）では、盛岡市における市道区域決定処分取消等請求訴訟の補足意見として、道路計画地の建築制限の受忍限度を考えるにあたっては、制限の内容と同時に、制限の及ぶ期間が問題とされなければならないとの意見が付されている。

都市計画道路予定地の区域内にある宅地は、国税庁財産評価基本通達に基いた評価の軽減があり、40 年以上も経過している実現可能性の少ない道路計画地について、固定資産税・都市計画税等が軽減されている。仮に、計画の半分を廃止したとすると、現状では市は年間約 2 千万円、40 年間では約 9 億円の税収を逃していることとなる。

意 見

40 年以上経過した現行の都市計画道路の計画が、現在においても地域社会の合意を得続けているとはいえない。

最近の都市交通調査の結果等を踏まえ、住民の要望を改めて広く聴取して、道路予算も考慮して都市計画道路の廃止路線を決定するとともに、着工路線を明確にして、規格の見直しを含めて早期に現実的な計画にされたい。

道路の整備を迅速に進め、早期の整備効果を図るためには、道路事業全体について箇所を選択と予算の集中化を行う必要があると考える。

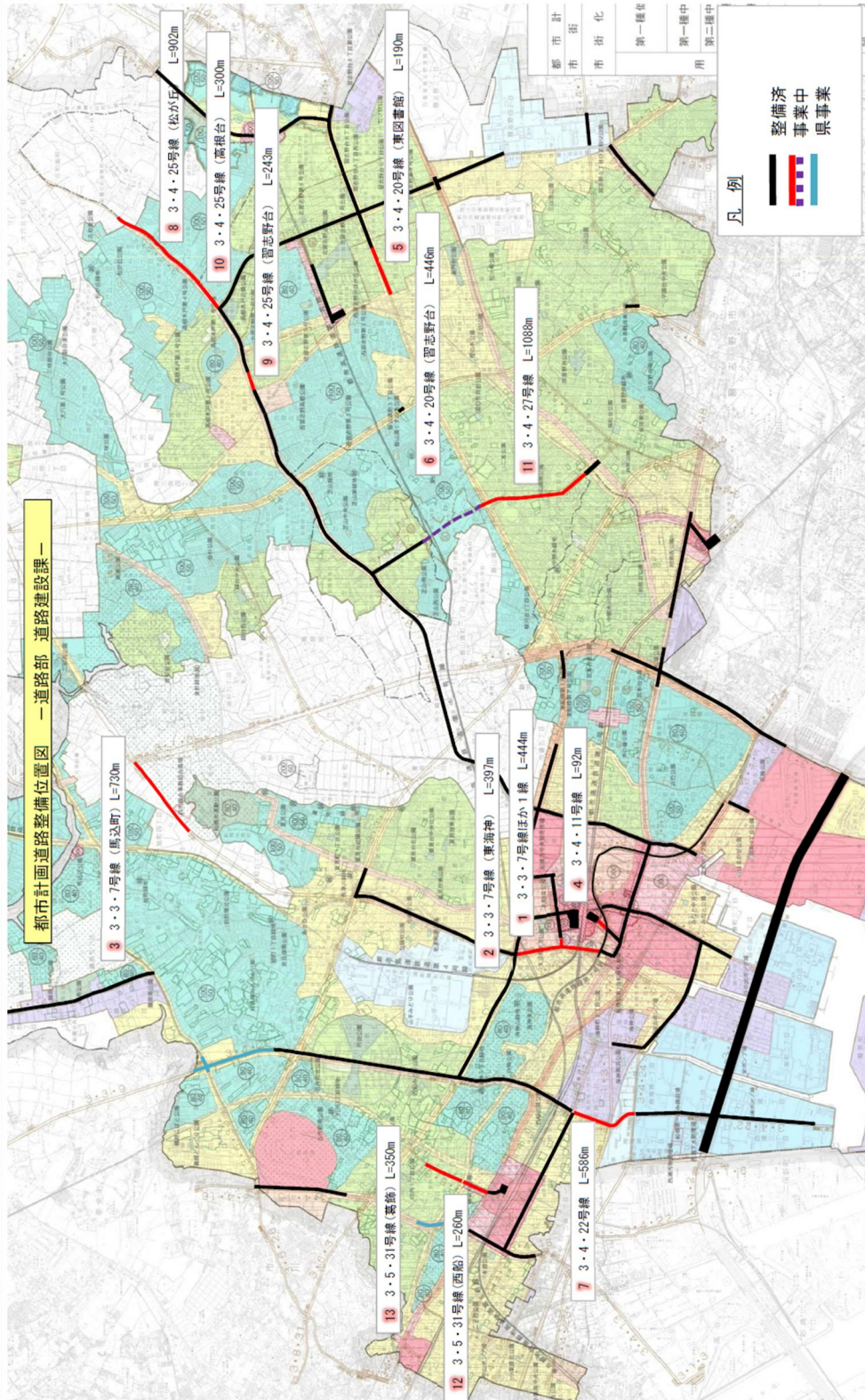
2 都市計画道路整備の進捗管理について

(1) 事業中の都市計画道路について

市において、事業中の都市計画道路は、7 路線 13 か所であり、それぞれの状況は（図 I - 3）事業中の都市計画道路に示すとおりである。

なお、都市計画道路事業は、平成 27 年度までは旧街路課が行っていたが、平成 28 年度からは道路建設課が行っている。

(図 I - 3) 事業中の都市計画道路



(表 I - 2) 事業中の都市計画道路

	1	2	3	
路線名	都市計画道路 3・3・7 号南本町馬込町線 ほか 1 線	都市計画道路 3・ 3・7 号南本町馬込 町線 (東海神)	都市計画道路 3・ 3・7 号南本町馬込 町線 (馬込町)	
概要	一部暫定供用とな っている、都市計画 道路 3・4・13 号線に ついて、未買収箇所 の用地が取得でき たことから、平成 28 年度整備を実施し 供用開始予定。	都市計画道路事 業として、現道を 拡幅整備中であ る。	道路整備事業とし て、新設道路を整 備中である。用地 取得完了、現在工 事施工中。	
都市計画道路事業の 事業認可	平成 8 年 10 月 11 日	平成 24 年 3 月 27 日	/	
事業期間	平成 8 年 10 月 11 日 ～平成 29 年 3 月 31 日	平成 24 年 3 月 27 日～平成 31 年 3 月 31 日	平成 18 年 8 月 1 日～平成 30 年 3 月 31 日	
事業箇所	本町 1 丁目～本町 7 丁目	海神 2 丁目～海 神 2 丁目	夏見 6 丁目～馬込 町	
事業延長	444m	397m	730m	
事業幅員	18～26m	20～40m	22m	
事業に 係る 決算額 (千円)	平成 20 年度以前	4,056,901	0	487,315
	平成 21 年度	534,409	0	271,455
	平成 22 年度	287,306	0	156,598
	平成 23 年度	608,795	0	175,991
	平成 24 年度	21,195	82,397	147,119
	平成 25 年度	2,706	382,298	180,236
	平成 26 年度	17,427	241,091	53,876
	平成 27 年度	70,300	189,045	48,614
合計	5,599,039	894,831	1,521,204	
総事業費 (千円) ※	5,474,521	4,100,000	844,700	
用地取得率	100%	27%	100%	
その他	—	—	—	

※ 総事業費は、担当課において積算した見積額である。

	4	5	6
路線名	都市計画道路 3・4・11 号本町本海川線	都市計画道路 3・4・20 号印内習志野台線（東図書館）	都市計画道路 3・4・20 号印内習志野台線（習志野台）
概要	都市計画道路事業として、新設道路を整備中である。用地取得完了、平成 28 年度工事着手、平成 29 年度供用開始予定。	道路整備事業として、現道を拡幅整備中である。	都市計画道路事業として、現道を拡幅整備中である。
都市計画道路事業の事業認可	平成 17 年 7 月 29 日		平成 24 年 12 月 4 日
事業期間	平成 17 年 7 月 29 日～平成 29 年 3 月 31 日	平成 22 年 6 月 25 日～平成 31 年 3 月 31 日	平成 24 年 12 月 4 日～平成 31 年 3 月 31 日
事業箇所	本町 1 丁目～本町 1 丁目	習志野台 3 丁目～習志野台 4 丁目	習志野台 4 丁目～習志野台 4 丁目
事業延長	92m	190m	446m
事業幅員	20m	16m	16m
事業に係る決算額（千円）	平成 20 年度以前	414,291	0
	平成 21 年度	0	0
	平成 22 年度	31,245	26,900
	平成 23 年度	0	74,533
	平成 24 年度	15,900	13,201
	平成 25 年度	20,646	142,415
	平成 26 年度	169,383	53,131
	平成 27 年度	404,568	18,381
合計	1,056,033	328,561	
総事業費（千円）	1,655,800	1,580,900	
用地取得率	100%	25%	14%
その他	—	—	—

	7	8	9	
路線名	都市計画道路 3・4・22 号西浦藤原町線	都市計画道路 3・4・25 号宮本古和釜町線 (松が丘)	都市計画道路 3・4・25 号宮本古和釜町線 (習志野台)	
概要	都市計画道路事業として、新設道路を整備中である。	都市計画道路事業として、現道を拡幅整備中である。用地取得完了、平成 28 年度工事実施の後供用開始予定。	都市計画道路事業として、現道を拡幅整備中である。	
都市計画道路事業の事業認可	平成 3 年 3 月 19 日	平成 19 年 3 月 9 日	平成 25 年 3 月 26 日	
事業期間	平成 3 年 3 月 19 日～平成 33 年 3 月 31 日	平成 19 年 3 月 9 日～平成 29 年 3 月 31 日	平成 25 年 3 月 26 日～平成 30 年 3 月 31 日	
事業箇所	南海神 2 丁目～海神町西 1 丁目	松が丘 4 丁目～古和釜町	高根台 6 丁目～習志野台 1 丁目	
事業延長	586m	902m	243m	
事業幅員	3～22m	16m	16m	
事業に係る決算額 (千円)	平成 20 年度以前	3,727,724	969,211	0
	平成 21 年度	0	524,628	0
	平成 22 年度	0	456,738	0
	平成 23 年度	28,758	203,841	0
	平成 24 年度	1,556	317,740	0
	平成 25 年度	3,246	216,225	98,467
	平成 26 年度	0	176,655	125,965
	平成 27 年度	0	199,306	144,907
	合計	3,761,284	3,064,344	369,339
総事業費 (千円)	7,285,744	2,981,428	628,000	
用地取得率	55%	100%	69%	
その他	事業認可期間延伸予定。 35 頁参照。	—	事業認可期間延伸予定。	

	10	11	12	13
路線名	都市計画道路 3・4・25号宮 本古和釜町線 (高根台)	都市計画道 路3・4・27号 前原東飯山 満町線ほか1 線	都市計画道 路3・5・31号 西船橋駅印 内線(西船)	都市計画道 路3・5・31号 西船橋駅印 内線(葛飾)
概要	都市計画道路 事業として、 現道を拡幅整 備中である。	都市計画道 路事業とし て、現道を拡 幅整備中で ある。	道路整備事 業として、現 道を拡幅整 備中である。	道路整備事 業として、現 道を拡幅整 備中である。
都市計画道路事業の 事業認可	平成25年 3月26日	平成8年 10月11日		
事業期間	平成25年3 月26日～平 成32年3月 31日	平成8年10 月11日～平 成33年3月 31日	平成15年4 月18日～平 成30年3月 31日	平成26年9 月10日～平 成31年3月 31日
事業箇所	高根台3丁目 ～松が丘4丁 目	前原西8丁 目～飯山満 町2丁目	西船4丁目～ 西船3丁目	印内1丁目 ～印内2丁 目
事業延長	300m	1,088m	260m	350m
事業幅員	16m	16~18m	12m	12m
事業に 係る 決算額 (千円)	平成20年度以前	0	2,868,193	698,499
	平成21年度	0	185,000	10,073
	平成22年度	0	150,372	909
	平成23年度	0	261,550	0
	平成24年度	0	127,957	0
	平成25年度	19,631	219,121	135,914
	平成26年度	167,447	186,064	29,160
	平成27年度	41,261	131,497	82,171
合計	228,339	4,129,754	956,726	
総事業費(千円)	1,105,000	6,555,000	1,120,000	797,000
用地取得率	21%	88%	80%	9%
その他	—	—	—	37頁参照。

(2) 3・4・22号西浦藤原町線の進捗状況

3・4・22号西浦藤原町線は、平成3年に都市計画道路の事業認可を受け、総事業費72億円のところ既に37億円を投入し、四半世紀を経過しているが、用地取得率が55%と低い理由として、計画地内に面積の広い工場とマンションがあることが挙げられる。

計画地に工場を保有する会社とは、平成14年度、平成24年度、平成27年度に交渉を行っている。平成24年度の交渉履歴によれば、平成14年度のプロジェクトチームが解散しており、交渉が最初からやり直しとなっている。計画道路が工場にかかっており、工場内のレイアウトの変更を伴うため、長期間の調整が必要となる。

また、近隣のマンション販売業者が、都市計画道路の計画地であることについて重要事項の説明を十分に実施していなかった。市も、説明不足を把握していなかった。

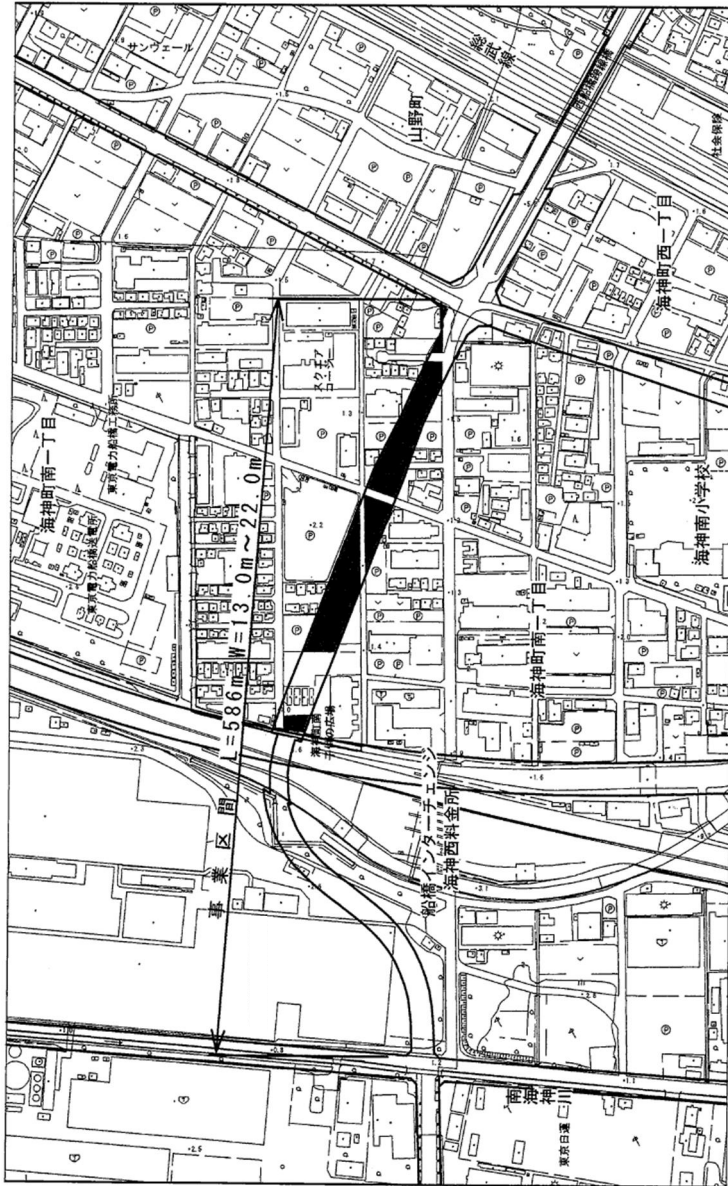
意見

3・4・22号西浦藤原町線の用地取得にあたっては、計画地に工場を保有する会社と、交渉を途切れさせることなく、継続して交渉を行う必要があると考える。

また、都市計画道路の計画地内のマンションに対する説明を業者任せにせず、市からも適切な説明をするよう指導されたい。

現在の事業期間は平成33年までとなっており、事業の進捗を早める必要がある。

(図 I - 4) 3・4・22号西浦藤原町線の進捗状況



都市計画道路名	3・4・22号西浦藤原町線
事業期間	平成33年3月19日～平成33年3月31日
事業地総面積	8,666.00㎡
取得済面積	3,927.65㎡
進捗率	55%

(3) 3・5・31号西船橋駅印内線（葛飾）の進捗状況

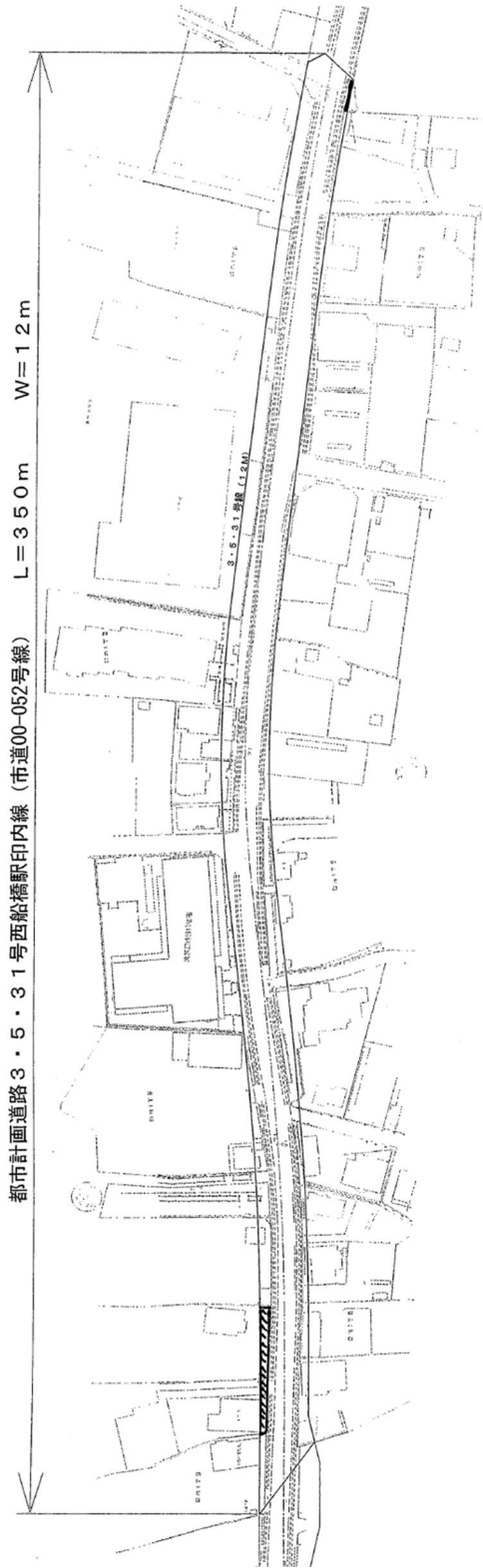
3・5・31号西船橋駅印内線（葛飾）は平成26年度に事業を開始しているが、用地取得率が9%と低い。平成27年度に、82平方メートルを76,520千円で取得している。3・5・31号線は、通勤通学者が非常に多い箇所となっている。平成27年度に取得した本用地は葛飾小学校の近くであり、その西側に隣接する事業地を前年度に取得しており連続して使用することが可能となること、また、被補償者側より早期に進めて欲しいとの要望もあったことから取得したとのことである。

意見

国の交付金が削減されており、建設中の路線の進捗が遅くなっている。国の交付金は要望の55%程度であり、この先、極端に増加することは考えにくい。

したがって、現状の交付金の水準を前提に、建設を進めることとなる。建設が進んでいる路線に集中投資して、早期の開通を進める必要があると考える。

(図 I - 5) 3・5・31号西船橋駅印内線 (葛飾) の進捗状況



都市計画道路名	都市計画道路 3・5・31号西船橋駅印内線 (葛飾)
事業期間	平成26年9月10日から平成31年3月31日
事業地総面積	848.93㎡
取得済面積	72.86㎡
進捗率	9%

(4) 都市計画道路整備の進捗管理について

市は都市計画道路の事業を7路線13か所について進めている。1路線当たりの総事業費は、少ない路線でも数億円、多い路線では73億円であり、合計では351億円にのぼっている。都市計画道路の整備は土地の買収を含むものであり、非常に多額の事業費を必要とする事業である。

したがって、事業の進捗を把握することは極めて重要である。用地を買収して道路を建設し、完成に至るまでには数十年を要する事業であり、年度ごとの用地買収計画や建設計画が重要となる。実際の進捗状況を把握した上で、計画と照らし合わせ、計画の見直し等を実施することが必要となる。

また、そのためには、事業に実際に要した金額の把握が重要となる。路線ごとの総事業費と事業に要した金額を比較することで、残された事業費がどの程度あるか、また、事業の進捗が想定と異なる場合にどのような要因があったかについて、適時適切に分析することが可能となる。その分析結果に基づいて他の都市計画道路の整備方針を見直すことで、より経済的に事業を実施することができる。

今回の監査に際し、事業中の都市計画道路について、進捗管理に関する資料が作成されていなかった。また、整備に要した路線別の事業費について提示を求めたところ、過年度の決算資料等からの集計を必要とするため、適時に提示がなされなかった。

意見

多額の事業費を投じて整備される都市計画道路については、計画的に事業を進め、その進捗を管理していくことが重要であり、本来、事業の進捗状況については常に把握可能としておくべきである。何年間でいくらずつ用地を買収し、何年間で道路を建設するといった内容について、年度単位で計画し、実際の進捗状況を計画と照らし合わせて進捗管理をしていくことが望まれる。

また、事業をより経済的に進めるために、実際に要した事業費について適時適切に把握した上で、総事業費との比較分析を実施し、その分析結果に基づいて全体的な都市計画道路の整備方針を見直すことが望まれる。

3 既存道路の改良について

総合計画後期基本計画には、歩行者空間の整備や交差点の改良がうたわれており、住民要望もあるが、平成 27 年度は、交差点の改良及び一方通行にした箇所はない。

(1) 交差点の改良について

市では、歩行者の安全確保、車両交通の円滑化、良好な生活環境の維持を図るために、交差点の改良を行っている。平成 2 年度に実施した交差点改良地点調査に基づく検討対象交差点 45 か所のうち、29 か所の改良工事が平成 27 年度までに終了しているが、16 か所の改良工事が残されている。当該 16 か所については、今後改良工事の実施予定はない。交差点改良地点調査は、平成 2 年に実施しているため、調査自体が古くなっており、現状と合致していないおそれがある。近年の大規模交差点完了工事は、新京成線滝不動駅入口交差点改良工事であるが、平成 25 年度までの事業であり、直近 3 年間における大規模交差点改良工事は行われていない。

市では、平成 24 年度から 32 年度までのまちづくりや行政経営の基本となる後期基本計画を策定している。船橋市総合計画の一部を構成し、後期基本計画の分野別計画に沿って、3 年間に取り組む事業計画を体系的、具体的に示すものとして、船橋市実施計画が策定されている。船橋市実施計画は毎年更新されており、第 5 章 都市の活力を生み発展し続けるまちにおける施策 4 道路架橋の整備・維持の中で、交差点整備事業についても記載されている。平成 27 年度と平成 28 年度における実施計画は以下のとおりである。

○平成 27 年度実施計画

事業名	交差点整備事業	新継区分	継続	計画期間中の事業費	225,160 千円
担当課名	道路建設課	主な取り組み名称		交差点の改良	
内容	歩行者の安全確保、車両交通の円滑化、良好な生活環境の維持を図るために、交差点の改良を行う。				
	H27	H28		H29	
	小学校入口交差点（七林町）用地買収 ほか	小学校入口交差点（七林町）整備 ほか		小学校入口交差点（七林町）整備 ほか	
目標	交差点改良工事完了箇所数				
	1 カ所	1 カ所		0 カ所	

○平成 28 年度実施計画

事業名	交差点整備事業	新継区分	継続	計画期間中の事業費	153,000 千円
担当課名	道路建設課	主な取り組み名称		交差点の改良	
内容	歩行者の安全確保、車両交通の円滑化、良好な生活環境の維持を図るために、交差点の改良を行う。(事業費は上記のほか平成 27 年度からの繰り越し 20,000 千円)				
	H28	H29	H30		
	市道 00-119 号線交差点 (大穴南) 予備設計 ほか	市道 00-119 号線交差点 (大穴南) 用地測量 ほか	市道 00-119 号線交差点 (大穴南) 用地取得 ほか		
目標	交差点改良工事完了箇所数				
	0 カ所	1 カ所	0 カ所		

上述の実施計画を見る限り、平成 27 年度は対象の交差点が小学校入口交差点 (七林町) であるが、平成 28 年度には市道 00-119 号線交差点 (大穴南) と対象が変わっている。また、平成 28 年度の実施計画によると、平成 29 年度には 1 か所の交差点改良工事を実施する計画になっているが、道路建設課のヒアリング段階では、今後の交差点改良工事に係る計画は、立案されていないとのことであった。

大規模な交差点改良工事は、主として右折レーンの新設工事を伴うことから、該当交差点近辺の拡幅工事をするようになる。よって、拡幅するための土地が必要となり、用地買収を行わなければならない。交差点改良工事が市の公共事業であったとしても、土地の所有者 (地権者) は、通常、市民であるが、個人の意見もあることから、必ずしも事業協力が得られるとは限らない。例えば、船橋市実施計画にある小学校入口交差点 (七林町) については、四隅のうち三隅は隅切りが済んでいるが、残りの一隅は、地権者の承諾が得られないため、隅切りは未了である。そのため、右折レーンの新設等拡幅工事を伴う交差点改良については、実施が困難となっている。なお、平成 27 年に市議会に対し、交差点改良につき陳情書が提出されている。

意 見

渋滞が少なく、事故の少ない道路を目指すべきであり、そのためには、新規建設を抑制してでも、現在の道路、特に交差点等の改良を進めるべきである。交差点改良は、ネットワーク構築による渋滞解消の有効手段であり、評価できる事業である。市は、改良すべき交差点についての情報を早期に収集、分析し、その結果に基づき事業計画を策定し、早期実行を目指すことが肝要である。加えて、進捗が滞っている小学校入口交差点 (七林町) についても、隅切りが終了していな

い箇所は延長上に小学校があることから、早期に改良工事を完了させることが望まれる。

今後新たに収集した交通に関する情報も、時の経過により次第に古くなることから、収集した情報が新鮮なうちに事業計画を立案し、実行し、完了できるよう努められたい。また、船橋市実施計画による目標については、毎年度見直されるとはいえ、目標として掲げている限りは達成に向けて努められたい。

(2) 一方通行化による歩道の拡幅について

歩道調査によると、標準幅員が1.5m未満の区間が2,173区間のうち23%あり、狭い歩道が多い。

市長公約では、狭い道路を一方通行にして歩道、自転車道、車道をつくらしている。しかし、一方通行化した区間は、平成26年に海神南小学校通学路1区間のみである。例えば、船橋法典駅から市営住宅を結ぶ道路等について、一方通行の要望があり、調整を進めているものの、平成26年度以降現在に至るまで、一方通行化された路線はない。

一方通行にするためには、地元の同意を警察に提出する必要がある、一方通行となる道路に面した地元の同意を得ることが課題となっている。

意 見

一方通行の要望のある区間について、反対者を交えての生活道路調査を実施し、道路はネットワークであることについて理解を求めることが望まれる。

特に、市内の狭い道路については、一方通行化を進められるよう努力されたい。

4 千葉県地方土地開発公社の代行買収について

市は、都市計画事業用地（道路用地）等を買収しなければならない事例に備えて、千葉県地方土地開発公社（以下「土地開発公社」という。）に公有地の取得事業を委託している。土地開発公社は市中銀行からの借り入れにより船橋市から委託された都市計画事業用地等買収事業を行っており、船橋市は市中銀行と損失補償契約を締結している。土地開発公社は、船橋市の指示により都市計画事業用地等を買収するが、買収予定の土地につき予定表はあるものの、地権者との交渉前であるため、予定表のとおりを買収されるわけではない。

市と土地開発公社との間の契約には、土地開発公社の取得した土地を買い取りできる期間が定められており、通常4年以内買い取ることとなっている。市では、基本的に土地開発公社が買収した土地を2年以内買い取っており、買い取りに関する遅延はない。市が買い取る財源は、国県支出金、地方債の発行及び一般財源によっており、支払利息については一般財源で賄うことになっている。

土地開発公社が買収した土地のうち、市が買い取っている土地は、平成26年度購入分が元本の額533,733千円（96.9%）、面積735.44㎡（97.0%）、利息の額6,013千円、平成27年度購入分が元本の額710,854千円（76.97%）、面積1,467.63㎡（79.2%）、利息の額3,020千円となっている。

その結果、代行取得した土地のうち買い取りが終わっていない土地の取得額及び補償額（元本の額、つまり表面化していない債務）は、平成26年度及び平成27年度取得分に関しては217,799千円、平成28年度取得分に関しては50,380千円であり、合わせて268,179千円となっている。

土地開発公社が買収した土地は、いずれ船橋市が買い取ることになるため、市からすれば土地開発公社に対し債務を負っていることになる。当該債務は、元本だけでなく利息も加算される。市と土地開発公社の契約により、市が払う利息は長期プライムレートより0.2%低い金利と決まっており、市中銀行からの借り入れよりも低金利であるが、利息が加算されることには変わりがない。

また、市が土地開発公社から代行取得した土地を買い取る際、利息が加算されるため、予算要求において、当該利息を計算し、予算に取り込む必要がある。予算要求時には、長期プライムレートを基に多少大きめの数字で見積もり、買い取り予定の土地につき代行取得から買い取るまでの月数を掛けて計算した額を予算として見込んでいた。低金利である現在では、年利1%程度の見込みで十分足りるとのことであった。

意見

市の千葉県地方土地開発公社に対する債務は、(元本+利息)となるが、代行取得した土地を買い取るための代金支払日を確定させない限り、支払利息は確定しない。しかしながら代行取得した土地に対する利息については、将来買い取る時に加算されることから、加算される額を計算し、把握しておくことは、表面化していない債務の額を明らかにするために必要なものであると考える。買い取りが予定されている土地だけでなく、代行取得した土地及びそれに係る補償費に関し、代行取得時からの利息を計算することにより全体の債務を明らかにし、把握しておくことが望ましい。

また、代行取得した土地の買い取りが遅れることにより支払利息が増加していくことから、買い取りまでの期間の長期化は財政を圧迫する。買い取りまでの期間については、できるだけ長期化しないよう、継続して努力されたい。

5 用地担当者について

道路部道路建設課においては、用地買収を 11 名で担当している。人員の増減は数年間なかったが、平成 28 年度の組織改正で用地担当者が 1 名増加し、同年 10 月に 1 名削減となっている。

用地買収は 2 名 1 班で、路線を区分して分担している。平成 27 年度には、(表 I - 3) 用地担当者の担当箇所数 (平成 27 年度以降取得分) に示すとおり、40 件 (補償費を含む平成 27 年度取得分 1,129,539 千円) の用地買収を担当している。平成 27 年度は担当者 10 名で、用地交渉手当は 77 千円 (日額 600 円×約 130 日) であり、延べ約 130 日交渉している。

平成 27 年度以降の取得に関する交渉履歴を閲覧する限り、それほど困難な交渉はない。用地交渉の進展状況を交渉履歴に残すのは交渉に進展があった時のみであり、地権者と日常的に人間関係を構築する必要がある旨の説明はあったが、用地担当者の日々の行動が分かる資料の提出はなかった。

(表 I - 3) 用地担当者の担当箇所及び取得件数 (平成 27 年度取得分)

班	担当	平成 27 年度取得
1 班	市道全般	18 件
2 班	3・4・25 号線 (松が丘) 市道 00-052	2 件
3 班	3・3・7 号線ほか 1 線 3・4・11 号線 3・4・20 号線 3・4・27 号線 市道 00-020 号線 下総中山駅前広場	4 件
4 班	3・4・25 号線 (近隣公園) 3・4・25 号線 (ガスタンク)	11 件
5 班	3・3・7 号線 3・4・22 号線 3・4・25 号線 (芝山) 市道 00-013 号線	5 件

注. 路線名の「都市計画道路」は省略。

(市資料より作成)

意見

現状においては、用地交渉箇所数に比して担当者数が多いといえる。また、平成 27 年度の用地取得が 2 件の班があるなど、班分けも細かすぎる。都市計画道路と一般道路とで班を分けているが、一般道路の班は一班しかなく、両者の区別をなくすことも、一つの対応例と考える。

6 工事契約の入札時におけるくじ引きについて

市が道路関連の工事を発注する際は、原則として一般競争入札により、契約業者を決定している。平成 27 年度までの一般競争入札においては、予定価格及び最低制限価格を事前に公表していた。これは、非公表にすることによって、応札予定の業者が市の担当者から価格を聞き出す不正を防止するためである。しかし、その結果として、一般競争入札では最低制限価格での入札が多発し、くじ引きで業者を決めることが多くなっている。平成 27 年度に組織改正前の道路建設課が発注した工事 176 件のうち、87 件を抽出して工事の発注状況を確認したところ、一般競争入札により業者を決定した案件は 63 件であり、そのうちくじ引きで決定した案件は 43 件であった。最大では 29 社がくじ引きをしている案件があった。

くじ引きで業者が決定されている状況では、適切な工事価額の見積りをできない業者でも落札することが可能となり、工事の品質にも影響が生じるおそれがある。平成 26 年 10 月 22 日に総務大臣及び国土交通大臣により「公共工事の入札及び契約の適正化の推進について」という文書が都道府県知事及び指定都市市長等に向けて通知されており、その文書においては、最低制限価格について「事前公表は取りやめ、契約締結後の公表とすること」としている。

この状況を踏まえ、市では平成 28 年度からは最低制限価格について事後公表としている。しかしながら、予定価格が事前に公表され、また、最低制限価格の作成における掛け率も公表されている状況においては、予定価格をもとに最低制限価格を推測することも難しいものではなく、最低制限価格に近い金額での落札が多い状況にある。

意見

「公共工事の入札及び契約の適正化の推進について」（総務大臣及び国土交通大臣による通知）においては、「予定価格についても、その事前公表によって同様の弊害が生じかねないことなどの問題があることから、事前公表の適否について十分に検討した上で、弊害が生じた場合には速やかに事前公表の取りやめ等の適切な対応を行うこと」とされている。さらに、その際の不正行為の抑止のため、「予定価格の作成時期を入札書の提出後とするなど、外部から入札関係職員に対する不当な働きかけ又は口利き行為が発生しにくい入札契約手続や、これらの行為があった場合の記録・報告・公表の制度を導入することなどにより、談合等に対する発注者の関与の排除措置を徹底すること」という対応策が明示されている。

技術力や経営力のある業者に対して発注が可能な状況にすることで、競争により市内の業者の育成に繋がるものと考えられる。不正行為の防止策も含めた予定

価格の事後公表について検討されたい。

7 設計変更の前後で契約金額が同額となる案件について

契約後に複数の変更理由による設計変更が生じているものの、その前後において積算金額に変動がなく、契約金額の変動が生じていない案件があった。

具体的には、(表 I - 4)「市道 00-157 号線人にやさしい歩道整備工事」の設計変更及び(表 I - 5)「市道 00-053 号線人にやさしい歩道整備工事」の設計変更に示すとおり、変更理由により増額の設計変更と減額の設計変更が生じており、合計額は±0 円となるものである。

(表 I - 4)「市道 00-157 号線人にやさしい歩道整備工事」の設計変更

変更内訳	金額 (円)
歩道舗装の変更	Δ1,575,276
歩車道境界ブロックの追加と数量変更	+1,820,495
街渠柵及び集水柵の変更	Δ245,219
合計	±0
契約金額	41,990,940

(表 I - 5)「市道 00-053 号線人にやさしい歩道整備工事」の設計変更

変更内訳	金額 (円)
開発事業との重複による変更	Δ9,739,253
振動対策による舗装復旧方法の変更	+8,439,690
ガードレール基礎の変更	Δ486,860
標識柱の変更	+98,510
埋戻し材による変更	+1,006,560
人孔等の高さ調整	+583,963
小型マンホールの設置	+97,390
合計	±0
契約金額	42,088,464

市は、変更内容に基づいて再積算した結果、金額の変動が生じなかったという見解である。

意見

設計変更により複数の工事内容が変動している状況において、偶然に同額となることは極めて稀であり、通常では生じない事象であると考えられる。

このようなケースは異常であるという認識を持ち、同額になるように工事の追

加もしくは削減を作為的に調整していないか、また、市にとって不利になるような金額調整が入っていないか、十分に精査することが望まれる。また、その検討内容についても文書として残すことが望ましい。

II 維持関連

1 道路管理施設の維持における予算及び計画について

(1) 市の過去5か年の当初予算と決算及び今後の事業費推計について

市の平成23年度から平成27年度までの5か年の道路管理施設の維持に関する事業別当初予算額、及び決算額の集計結果は(表II-1)平成23~27年度の管理施設維持に関する当初予算と決算額に示すとおりである。

(表II-1) 平成23~27年度の管理施設維持に関する当初予算と決算額

(単位：千円)

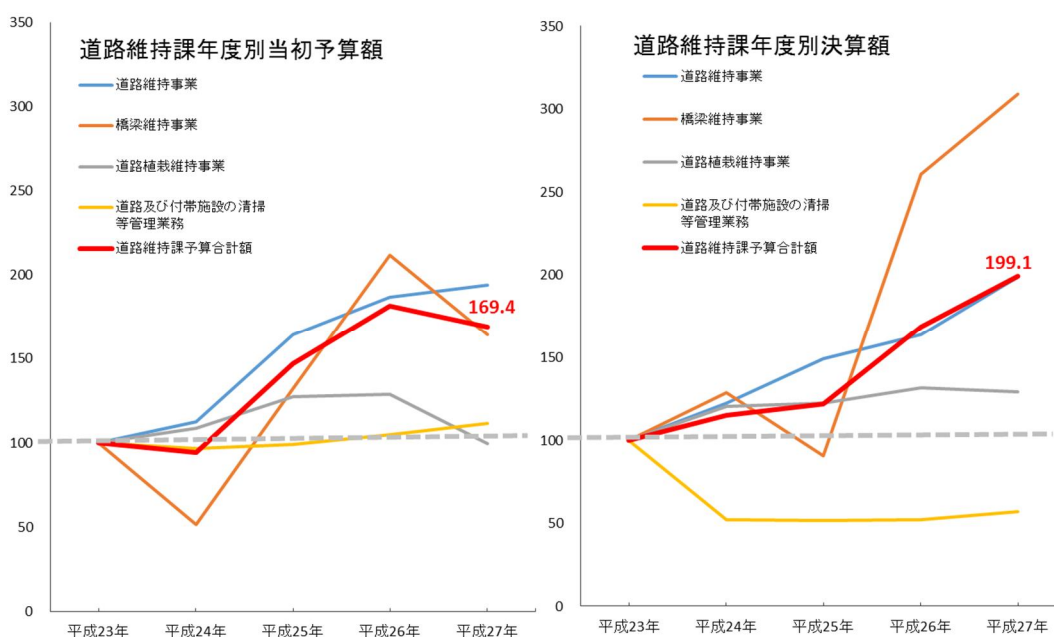
事業分類	事業内訳	予算/決算	平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度
道路 維持事業	道路舗装 維持事業	予算額	193,830	273,710	512,200	600,000	600,000
		決算額	288,066	373,877	469,429	565,917	664,877
	道路排水 維持事業	予算額	85,340	77,720	110,300	122,000	122,000
		決算額	56,202	90,937	132,651	111,023	150,799
	歩道 維持事業	予算額	46,470	57,320	59,200	77,900	80,000
		決算額	13,241	37,040	49,033	49,385	75,597
	駅広 改修事業	予算額	—	—	—	—	4,000
		決算額	—	—	—	—	3,974
	道路照明 整備事業	予算額	4,400	4,400	5,442	7,890	40,860
		決算額	2,761	3,691	4,849	7,560	35,792
	安全施設等 整備事業	予算額	51,474	36,200	36,977	37,001	35,700
		決算額	39,993	31,754	33,416	36,193	35,268
	(修繕作業)	予算額	150,000	150,000	150,000	150,000	150,000
		決算額	162,225	149,708	149,885	149,866	151,726
	予算額	531,514	599,350	874,119	994,791	1,032,560	
	決算額	562,488	687,007	839,263	919,944	1,118,033	
橋梁 維持事業	橋梁耐震 補強事業	予算額	182,000	125,000	305,000	437,000	250,800
		決算額	120,974	188,604	160,549	498,693	528,541
	橋梁長寿命化 修繕事業	予算額	68,000	13,500	41,000	134,000	192,000
		決算額	7,900	59,814	38,934	67,236	151,482
	橋梁 その他事業	予算額	19,900	1,500	11,400	1,500	1,500
		決算額	91,825	35,158	0	8,903	1,700
	予算額	269,900	140,000	357,400	572,500	444,300	
	決算額	220,699	283,576	199,483	574,832	681,723	
道路植栽 維持事業	予算額	118,898	129,500	151,450	153,550	118,373	
	決算額	103,808	124,785	126,817	136,548	134,163	
道路及び付帯施設の 清掃等管理業務	予算額	62,500	60,625	62,000	65,464	69,940	
	決算額	118,593	62,063	61,019	62,032	67,843	
予算額合計			982,812	929,475	1,444,969	1,786,305	1,665,173
決算額合計			1,005,588	1,157,431	1,226,582	1,693,356	2,001,762

(市資料より作成)

平成 23 年度から 5 年間の維持管理当初予算は、増加の傾向があり、また同じく 5 年間の維持管理決算額は、一貫して増加していることがわかる。

これらは、平成 23 年度の当初予算額及び決算額を 100 とした場合の各年度の金額をグラフ化した（図Ⅱ－1）平成 23 年度からの管理施設維持当初予算と決算額の伸び率を見れば明らかである。

（図Ⅱ－1）平成 23 年度からの管理施設維持当初予算と決算額の伸び率



（市資料より作成）

平成 23 年度からの伸び率が大きい橋梁維持事業に関しては、平成 24 年度に策定された橋梁長寿命化修繕計画に基づき、平成 25 年度以降 13 年間（平成 37 年度まで）の中長期橋梁修繕計画が示されており、ほぼ計画通りの予算額が計上されている。

橋梁長寿命化修繕計画では、新港大橋等の長大橋を初め、老朽化した橋梁について、13 年間に集中した投資によって健全度を回復させることで、以降は年間 86 百万円程度の予算による予防保全型維持管理に移行できると試算されている。

一方、耐震補強事業に関しては、平成 30 年度から平成 35 年度の間に、市の緊急輸送道路に架かる 7 橋及び主要市道に架かる 2 橋の合計 9 橋を対象に実施が予定されているが、長寿命化修繕計画とは異なり必要事業費までは推計されていない。

また、道路舗装維持事業に関しては、平成 23 年度からの 5 年間で予算額が 194 百万円から 600 百万円に、約 3 倍にも増大している。舗装修繕は、市民からの要望や苦情への対応が主たる業務と言えるが、一年間に寄せられる要望・苦情への対応は、予算の制約上、同一年度内ですべて行えていないのが現状である。定性的ではあるが、市は、現状の予算水準では、舗装の物理的状況を維持することが難しいと認識している。

しかし、毎年予算額が増大している道路維持事業について、修繕計画を策定しておらず、中長期的な修繕費用の推計もしていない。

市は舗装に関して、平成 26 年度にアセットマネジメント基本計画策定業務を、また平成 27 年度には修繕計画策定業務を委託実施している。業務委託内容は、現状舗装の物理的状況把握に加え、市独自の路線重要度等を評価した補修優先順位手法による計画策定を目的としている。しかし、橋梁を対象とした長寿命化修繕計画とは異なり、中長期の維持管理費用の推計及び今後 10 年程度の補修計画等は策定されていない。

歩道維持事業において、舗装同様に、物理的状況までは把握されているが、中長期の補修計画は策定されていない。

橋梁、道路以外の道路部が管理する施設の維持事業費に関しては、平成 28 年度に実施している照明施設等のストック総点検結果を踏まえて、中長期補修計画の策定の必要性が検討される予定となっている。

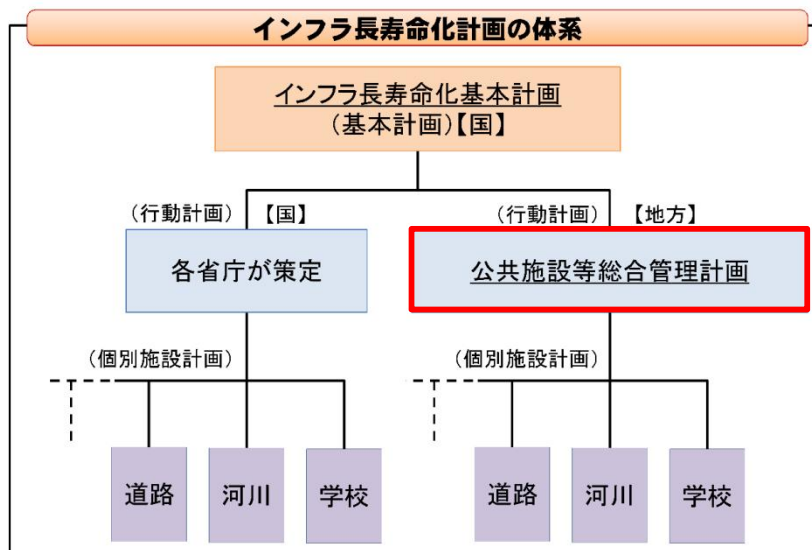
(2) インフラ長寿命化計画と市の維持管理サイクルについて

平成 24 年 12 月に起きた中央自動車道上り線笹子トンネル天井板落下事故を契機に、高度成長期に集中的に整備されたインフラ施設等の老朽化を踏まえ、政府は、平成 25 年 11 月「インフラ長寿命化基本計画」を策定した。その計画に基づき、平成 26 年 4 月、公共施設等の総合的かつ計画的な管理の推進を目的に、総務省から各地方公共団体に「公共施設等総合管理計画」の策定が要請されている。

また国土交通省は、平成 26 年 5 月「国土交通省インフラ長寿命化計画（行動計画）」を取りまとめ、国土交通省が管理・所管するあらゆるインフラの維持管理・更新等を着実に推進するための中長期的な取組の方向性を明らかにしており、その中で、個別施設ごとの長寿命化計画の策定期間を平成 32 年度までとしている。インフラ長寿命化計画の体系は、(図Ⅱ-2) インフラ長寿命化計画の体系に示すとおりである。地方公共団体における個別施設の長寿命化計画の策定については、特に平成 32 年度を期限とはしていないが、更なる施設の老朽化、人口減少による担い手不足や税収の減少等、これからのインフラ維持管理における環

境の変化を考慮し、早急に計画を策定することが求められている。

(図Ⅱ－２) インフラ長寿命化計画の体系



近年、道路施設の老朽化や維持管理予算の逼迫、あるいは維持管理の担い手不足等が課題となり、将来、道路施設の維持管理サイクルがきちんと回転しなくなることを懸念する地方公共団体は多い。これらの地方公共団体は、公共施設等総合管理計画で、主たる公共施設の維持管理費用の大枠を推計し、財源確保の見通しとあわせて、将来の施設の維持管理のあり方を示すとともに、道路等の個別施設に対して、管理施設の数量、位置及び物理的状況を把握し、中長期維持管理費用の推計を行い、維持管理を今後実践する上での課題を把握し、課題解決を含む戦略的な維持管理計画を策定し、実施を始めている。

意見

市の現状の維持管理サイクルに関する評価は、公益社団法人土木学会の建設マネジメント委員会に設置された維持管理に関する入札・契約制度検討小委員会において検討され出版された「維持管理等の入札契約方式ガイドライン（案）～包括的な契約の考え方～」(以下「維持管理等の入契ガイドライン」という。)に従えば、管理施設の現状把握の状況や、将来の維持管理計画の策定状況等を踏まえると、レベル C（維持管理等のサイクルが構築できていない）と判断せざるを得ない。

市における公共施設等総合管理計画は現在策定中であり、平成 28 年度末までに完成する予定である。今後、策定された公共施設等総合管理計画を上位概念として、舗装や歩道等の道路施設について、個別施設の長寿命化計画を更新あるいは

は新たに策定することとなる。

個別施設の長寿命化計画では、中長期の維持管理費用を推計し、その財源の見通しを明確にする、あるいは財源が不十分と判断されれば、施設の維持管理のあり方を戦略的に見直すことが重要である。その上で計画を立案し、実行し、チェックして次の計画に反映させる、維持管理の PDCA サイクルを回していかなければならない。

早急に道路施設の数量及び物理的状況を把握して、中長期の維持管理費用推計を算定し、さらに、橋梁耐震補強等の機能向上施策に必要な事業費を加えたうえで、市の課題を明確に把握し、実施可能な維持管理計画の策定に着手することが望まれる。

(3) 道路事業における維持費の割合について

道路施設は、その維持管理によって既存の道路資産の機能性を確保し、市中の経済的活動を支え、地域住民の安全・安心を、常時そして災害時にも維持する必要がある。高度成長期に構築された多くの道路施設は、経年が進み老朽化の懸念が高まっており、今後その懸念は、さらに加速度的に高まることが予想されている。

そのような観点から、市の道路そのものに直接関連する事業費、具体的には道路改良整備費、都市計画道路整備費、道路維持費の3事業費を取り出し、建設費と維持費との割合を算出した。道路の状況に差異があるかもしれないが、同様の割合を、平成18年度から道路のアセットマネジメントに取り組み、立案した計画を実施して、維持管理サイクルを回している、先駆的な地方公共団体である東京都町田市で算出し、比較を行った。その結果を(表Ⅱ-2)船橋市と町田市の平成24~27年度の道路事業に関する予算の維持費割合の比較に示す。

市の過去4か年の道路事業に維持費が占める割合は、平均約30%であるが、東京都町田市の割合は平均54%と高く、新設整備から維持管理へ予算の重点を移行していることがわかる。

(表Ⅱ－２) 船橋市と町田市の平成 24～27 年度の道路事業に関する予算
の維持費割合の比較 (単位：千円)

船橋市

	24 年度	25 年度	26 年度	27 年度
道路改良整備事業費 (a)	718,770	351,346	529,380	555,900
都市計画道路整備費 (b)	1,180,950	1,347,000	1,521,350	2,182,170
道路建設費 (A) = (a) + (b)	1,899,720	1,698,346	2,050,730	2,738,070
道路維持費 (B)	599,350	874,119	994,791	1,032,560
維持費の割合 (B) / (A+B)	24%	34%	33%	27%

(市資料より作成)

町田市

建設費 (A)	856,846	655,126	955,514	1,207,447
維持費 (B)	860,990	1,153,566	1,190,558	1,098,341
維持費の割合 (B) / (A+B)	50%	64%	55%	48%

出典：町田市 HP

意見

中長期の戦略的維持管理費計画によっては、新規建設を抑制して、既存道路の修繕や歩道整備等の維持管理費に充てるなど、予算総額に限られる中で、交通量、交通事故の発生状況、道路の維持状況等から見て、建設費と維持費がどうあるべきか、道路事業全体の優先順位を俯瞰的に検討されたい。

(4) 橋梁長寿命化修繕計画について

市の管理する道路施設において、橋梁は中長期の維持管理費用推計及び戦略的計画が策定されている唯一の施設である。(表Ⅱ－３)平成 24 年度橋梁長寿命化修繕計画の抜粋は平成 24 年度策定の橋梁長寿命化修繕計画による、平成 37 年度までの設計、補修及び更新に関する計画内容であり、平成 37 年度までの処置により、市管理の橋梁の健全度を「速やかな補修」を要しない程度まで引き上げるとともに、以降の維持管理を予防保全型に完全に切り替え、こまめな補修による管理費の縮減を目指している。

長寿命化修繕計画では、上述の計画により以降 50 年間で、これまでの事後保全型維持管理体制と比較して、約 60% (金額にして 75 億円) の費用削減効果が見込まれている。

(表Ⅱ-3)平成24年度橋梁長寿命化修繕計画の抜粋(事業費の単位:千円)

	設計業務		更新業務		補修工事	
	対象	事業費	対象	事業費	対象	事業費
H25年度	—	0	—	0	浜田橋、向田橋 (計2橋)	36,000
H26年度	西船跨線橋、 北谷津川14号 橋、他2橋(計4 橋)	21,000	新船橋橋(下上) (計2橋)	108,418	下ノ木跨線橋、 駒込川6号橋、 他4橋(計6橋)	70,300
H27年度	北谷津川5号橋、 津田沼跨線人道橋、 他11橋(計13橋)	42,000	新船橋橋(下上) 高根川5・7号橋、 他1橋(計5橋)	162,507	西船跨線橋 (計1橋)	10,083
H28年度	西船歩道橋、 飯山満川12号 橋、 他2橋(計4橋)	7,500	新船橋橋(下上) 北谷津川5号橋 (計3橋)	128,263	津田沼跨線人道橋、 東中山跨線橋、 他9橋(計11橋)	105,603
H29年度	—	0	新船橋橋(下上) (計2橋)	108,418	新港大橋(下り)、 西船歩道橋、 他3橋(計5橋)	89,981
H30年度	—	0	新船橋橋(下上) (計2橋)	108,418	新港大橋(下り) (計1橋)	183,489
H31年度	—	0	—	0	新港大橋(下り) (計1橋)	183,489
H32年度	高根川2・6・8・ 10号橋(計4橋)	22,000	—	0	新港大橋(下上) (計2橋)	183,489
H33年度	高根川4号橋、 北谷津川13号橋 (計2橋)	11,000	高根川2・6・8・ 10号橋(計4橋)	40,445	—	0
H34年度	念田川4号橋、 北谷津川12号橋 (計2橋)	11,000	高根川4号橋、 北谷津川13号橋 (計2橋)	37,422	—	0
H35年度	北谷津川 10・11号橋 (計2橋)	11,000	念田川4号橋、 北谷津川12号橋 (計2橋)	31,082	—	0
H36年度	念田川8号橋、北 谷津川26号橋 (計2橋)	11,000	北谷津川 10・11号橋 (計2橋)	40,824	—	0
H37年度	—	0	北谷津川 10・11号橋 (計2橋)	29,201	—	0
合計		136,500		794,998		862,434

長寿命化修繕計画の策定においては、多くの仮定、前提条件や、決して精度の高くはない劣化予測等が用いられる場合が多い。そのため、点検等を通じて得られる最新の物理的状況を把握した上で、計画の定期的な見直しを行い、仮定や前

提条件の数を減らし、また将来予測の精度を向上させていくことが肝要である。市では、橋梁長寿命化修繕計画を5年に一度見直すこととしている。

また通常、長寿命化修繕計画は、これまでの事後保全型維持管理を予防保全型維持管理へと移行するため、既に老朽化が進んだ橋梁の健全度水準を一度引き上げる必要があり、したがって、計画の実行から数年間は水準引き上げのために多くの投資を要することになる。市の長寿命化修繕計画も、平成37年度までは健全度水準を引き上げるべく、橋梁の補修費あるいは更新費用に大きな投資が計画されており、道路施設全体の建設あるいは維持管理予算を圧迫することになる。

他の地方公共団体でも、上記の長寿命化修繕計画における初期的投資の増大に対応できない事例は多く、そのため、様々な工夫により費用削減に努めている現状がある。

工夫の一つとして、維持管理業務の発注に関する新たな手法の導入が挙げられる。上述した「維持管理等の入札契約方式ガイドライン（案）～包括的な契約の考え方～」では、発注規模の拡大、契約期間の複数年化、業務プロセス間の連携、性能規定型契約の活用、入札手続の迅速化、民間資金活用、発注者支援の仕組等について解説されている。これらを各地方公共団体が抱える課題と照らし合わせて実施することで、コスト縮減のほか、完成までのスピード向上、品質向上等が実現できるとしている。

市においては、長寿命化修繕計画の実施において、上述したような初期投資費用を削減する工夫についての検討が行われていない。

意見

市の橋梁長寿命化修繕計画を効率的に実施する手段として、新たな入札・契約形態の導入検討は有効と考えられる。特に、一回当たりの発注数量の拡大と業務プロセスの連携等の導入は、効果が見込まれる。

一回当たりの発注する数量の拡大方法は、具体的には、小規模な橋梁の架け替え等における複数の橋梁を一括発注することなどが考えられる。また業務プロセスの連携では、設計と施工の一括発注等が考えられ、それぞれコスト縮減及び工期短縮が図られる可能性がある。

「維持管理等の入契ガイドライン」に記載された新たな入札・契約形態は、すべて法律上導入が可能な内容である。しかしながら、契約関係の様々な規定や、組織間の考え方の相違等のほか、民間の業界団体との調整等、困難な課題が多くあり、現実的には導入までの道のりは険しいといえる。

しかし、限られた予算の中で、道路施設の健全性を適度に維持管理するために必要な試みとして、導入を検討することが望まれる。

2 道路補修修繕契約について

(1) 道路補修修繕契約の分割について

市では、平成 27 年度における道路補修修繕として年間 401 件、合計金額 123,564,296 円を事業者に委託して行っているが、1 件を除きすべて 100 万円未満の修繕となっている。

道路補修修繕を執行する場合の金額的区分について、船橋市契約規則では以下のように定めている。

船橋市契約規則（一部抜粋）

第 25 条（随意契約によることができる額）（注）

- ・・・(1) 工事又は製造の請負 130 万円
- ・・・(6) その他の契約 50 万円

第 28 条（見積書の徴収）

決裁責任者は、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又は予定価格が 30 万円未満である場合は、1 者以上）のものから見積書を徴するものとする。

（注）地方自治法施行令に基づき、当該金額を超えない場合に、随意契約によることができる。また、市は、道路補修修繕について、船橋市契約規則第 25 条では「(6) その他の契約」に該当するものとして取り扱っている。

上掲の船橋市契約規則に基づいて、道路維持課では道路補修修繕を執行する場合の金額的区分を（表Ⅱ－4）道路補修修繕の金額的区分のように整理している。

（表Ⅱ－4）道路維持課による道路補修修繕の金額的区分

金額	見積合せ	請書又は修繕契約書	そのほかの必要事項
30 万円未満	不要（1 者から見積書を徴する）	作成不要	—
30 万円以上 50 万円未満	2 者による見積合せ	請書の作成が必要	—
50 万円以上 100 万円未満	3 者による見積合せ	修繕契約書の作成が必要	—
100 万円以上	入札	修繕契約書の作成が必要	設計書の作成 予定価格の設定

道路維持課では、すべての道路補修修繕について、実際に緊急の必要があるか否かにかかわらず、緊急の必要があるもの（地方自治法施行令第 167 条の 2 第 1 項第 5 号）として取り扱っている。ここで「緊急の必要」とは、災害等により道路が陥没し、緊急の対応を行わなければ重大な市民生活等への影響が生じるおそれであって、競争入札等に付す時間的余裕がない場合と解される。しかし、住民からの要望に対して、緊急というほど短期間に対応をしているわけではない。

なお、緊急の内容について定義はされておらず、個々の案件において緊急な理由の具体的な記載もない。緊急の必要が無い場合には、50 万円を超える案件について入札が必要となるが、緊急が定義されていないことにより、本来は緊急の必要が無い案件についても緊急であるものとして取り扱うことも可能となっている。

また、船橋市契約規則第 27 条によれば、100 万円以下の契約で緊急の必要が認められるものは、随意契約に際して予定価格を記載した書面の作成を省略することができる。地方自治法施行令第 167 条の 2 第 1 項第 5 号では、緊急の必要により競争入札に付することができないときは随意契約によることができることとされているため、すべての道路補修修繕について入札の必要性はないことになるが、道路維持課では船橋市契約規則第 27 条を参考に、100 万円以上はすべて入札と独自に定めて運用している。

また、30 万円未満の契約であれば、緊急の必要性に関係なく予定価格を記載した書面の作成を省略することができる。

これらの規定を利用して、平成 27 年度における 100 万円以下の工事 400 件について、予定価格を算定していない。

船橋市契約規則（一部抜粋）

第 27 条（随意契約の予定価格の設定）

・・・次の各号のいずれかに該当し、かつ、決裁責任者が支障がないと認めるときは、予定価格を記載した書面の作成を省略することができる。

（1）予定価格が 100 万円以下の工事の請負又は修繕に係る契約で緊急の必要があると認められるもの

（2）予定価格が 30 万円未満の契約

平成 27 年度の 401 件の道路補修修繕案件のうち、隣接地や近くの場合の修繕で分割契約していると考えられる案件が、（表Ⅱ－5）道路補修修繕の分割契約事例のとおり発見された。なお、事例の中で、No.7 については、道路補修修繕（その 168）と同（その 170）が同一事業者、同（その 175）と同（その 177）

が他の同一事業者と2者にまたがっているが、それ以外はすべて同一事業者と契約している案件である。

(表Ⅱ-5) 道路補修修繕の分割契約事例

● 船橋市契約規則に準拠していない案件 (緊急の必要がないとした場合)

	件名	金額 (円)	合計金額 (円)	必要な手続
1	道路補修修繕 (その1)	982,800	4,935,600	それぞれ50万円超のため、3者による見積合せではなく、入札。予定価格の設定も必要。
	同 (その4)	993,600		
	同 (その7)	993,600		
	同 (その10)	993,600		
	同 (その13)	972,000		
2	同 (その42)	487,080	973,080	合計50万円超のため、見積合せ2者ではなく、入札。修繕契約書の作成及び予定価格の設定も必要。
	同 (その44)	486,000		
3	同 (その65)	298,080	595,080	合計50万円超のため、見積合せ不要ではなく、入札。修繕契約書の作成及び予定価格の設定も必要。
	同 (その70)	297,000		
4	同 (その124)	216,000	415,800	合計30万円以上のため、見積合せ不要ではなく、必要。予定価格の設定も必要。
	同 (その125)	199,800		
5	同 (その126)	194,400	401,760	合計30万円以上のため、見積合せ不要ではなく、必要。予定価格の設定も必要。
	同 (その127)	207,360		
6	同 (その128)	294,840	1,284,120	合計50万円超のため、入札。予定価格の設定も必要。修繕契約書の作成及び予定価格の設定も必要。
	同 (その129)	989,280		

	件名	金額 (円)	合計金額 (円)	必要な手続
7	同 (その 168)	292,140	1,295,460	合計 50 万円超のため、入札。修繕契約書の作成及び予定価格の設定も必要。
	同 (その 170)	150,120		
	同 (その 175)	361,800		
	同 (その 177)	491,400		
8	同 (その 221)	499,500	991,440	合計 50 万円超のため、見積合せ 2 者ではなく、入札。修繕契約書の作成及び予定価格の設定も必要。
	同 (その 222)	491,940		
9	同 (その 228)	270,000	1,338,876	合計 50 万円超のため、見積合せ不要ではなく、入札。修繕契約書の作成及び予定価格の設定も必要。
	同 (その 232)	237,276		
	同 (その 236)	259,200		
	同 (その 240)	291,600		
	同 (その 244)	280,800		
10	同 (その 245)	297,000	588,600	合計 50 万円超のため、見積合せ不要ではなく、入札。修繕契約書の作成及び予定価格の設定も必要。
	同 (その 247)	291,600		
11	同 (その 279)	270,000	388,800	合計 30 万円以上のため、見積合せ不要ではなく、必要。予定価格の設定も必要。
	同 (その 280)	118,800		
12	同 (その 282)	496,800	972,000	合計 50 万円超のため、見積合せ 2 者ではなく、入札。修繕契約書の作成及び予定価格の設定も必要。
	同 (その 286)	475,200		
13	同 (その 313)	270,000	540,000	合計 50 万円超のため、見積合せ不要ではなく、入札。修繕契約書の作成及び予定価格の設定も必要。
	同 (その 315)	270,000		

	件名	金額 (円)	合計金額 (円)	必要な手続
14	同 (その 316)	292,680	590,760	合計 50 万円超のため、見積合せ不要ではなく、入札。修繕契約書の作成及び予定価格の設定も必要。
	同 (その 327)	298,080		
15	同 (その 335)	299,160	575,640	合計 50 万円超のため、見積合せ不要ではなく、入札。修繕契約書の作成及び予定価格の設定も必要。
	同 (その 337)	276,480		
16	同 (その 352)	194,400	857,520	合計 50 万円超のため、見積合せ不要ではなく、入札。修繕契約書の作成及び予定価格の設定も必要。
	同 (その 354)	367,200		
	同 (その 356)	295,920		
17	同 (その 396)	226,800	367,200	合計 30 万円以上のため、見積合せ不要ではなく、必要。予定価格の設定も必要。
	同 (その 400)	140,400		

● 道路維持課による道路補修修繕の金額的区分に則っていない案件

	件名	金額 (円)	合計金額 (円)	必要な手続
2	同 (その 42)	487,080	973,080	合計 50 万円以上のため、見積合せ 2 者ではなく 3 者必要。修繕契約書の作成も必要。
	同 (その 44)	486,000		
8	同 (その 221)	499,500	991,440	合計 50 万円以上のため、見積合せ 2 者ではなく 3 者必要。修繕契約書の作成も必要。
	同 (その 222)	491,940		

	件名	金額 (円)	合計金額 (円)	必要な手続
12	同 (その 282)	496,800	972,000	合計 50 万円以上のため、見積合せ 2 者ではなく 3 者必要。修繕契約書の作成も必要。
	同 (その 286)	475,200		

※ No. 2、8、12 の案件は、「船橋市契約規則に準拠していない案件」と重複している。

(市資料より作成)

道路維持課によると、要望を受けて作業を実施していたところ、隣接より同様の要望が出され、補修の必要があると判断し、同一事業者に別件として追加で作業を依頼することが多いとのことである。しかし、上の案件は同じ要望台帳番号で管理され、簿冊上も同じ要望等受付簿が保管されているものがほとんどであり、隣接より同様の要望が別途出てきたのであれば、要望台帳上も分けて記載し、その旨がわかる文書保管を行うことが筋である。

そのほか、緊急性がある案件については、市民の安全確保の関係上、現場を先行して事業者が作業を行っているが、100 万円を超える案件は、設計書の作成や予定価格の設定等の入札に関する契約事務を行うとその手続に約 3 週間かかることから、数本に分割して見積合せとし、同一事業者と契約しているものもある。なお、平成 27 年度中、唯一 100 万円以上であった案件は、下水工事に合わせて随意契約としたため、分割契約せずに済んだ事例であった。

市の内部統制として、工事の場合は企画財政部契約課を通すが、修繕の場合は契約課を通さず、支払い時において会計課で形式面の書類審査及び計算の誤りがないことを確認しているのみであるため、分割契約の有無について、道路部以外で確認がなされることは現状ない。

市は、道路補修修繕について、船橋市契約規則第 25 条では「(6) その他の契約」に該当するものとして取り扱っている。しかし、他市では修繕工事を「(1) 工事又は製造の請負」に該当するものとしているケースが多いようである。他市を参考に、船橋市においても道路補修修繕について、工事又は製造の請負とした場合、現状では道路維持課の慣習として 100 万円以上はすべて同一区分としているが、100 万円以上 130 万円以下の区分を設ける余地が生じる。(表Ⅱ-5) 道路補修修繕の分割契約事例の 17 件のうち、合計しても 100 万円未満の案件が 13 件、100 万円以上 130 万円以下の案件が 2 件、130 万円超の案件が 2 件であり、100 万円以上 130 万円以下の区分を設けることで分割契約せずに済む案件もあると考えられる。ただし、その場合であっても、100 万円以上の場合、随意

契約は可能であるが、設計書の作成や予定価格の設定が必要であるため、予定価格をいかに迅速に算定するか、検討することが必要である。

また、市が随意契約できる金額は、工事の場合は地方自治法施行令別表第 5 及び船橋市契約規則第 25 条に定める 130 万円以下である。政令指定都市の場合は 250 万円であるため、今後の方向性として、随意契約できる金額上限 130 万円の変更を総務省に要望することも考えられる。

現状、人件費や資材が高騰しているため、規定の金額が不変では、いずれ工事規模がどんどん小さくなることが想定され、ますます分割契約を助長しかねない。

指 摘

隣接地や近くの場所の複数の補修修繕契約を合計すると、船橋市契約規則で定められた次の各金額を超える場合において、事務手続を簡略化するために分割発注をしている。

- ① 緊急の必要があると認められる場合に、予定価格を記載した書面の作成を省略することができる 100 万円以下
- ② 随意契約できる額である 50 万円以下
- ③ 予定価格を記載した書面の作成を省略ことができ、かつ、見積書を 1 者から徴すれば済む 30 万円未満

これらの場合において、入札もしくは見積合せを回避して事務手続を簡略化するために分割発注をすることや、緊急の必要性がないにもかかわらず予定価格を記載した書面の作成を省略することは、合規性の観点から問題があり、地方自治法及び地方自治法施行令並びに船橋市契約規則の趣旨にも反する。

事務手続の簡略化を目的として分割発注をすることなく、適切な金額区分の基準に準拠して処理すべきである。

指 摘

現状において、すべての道路補修修繕について緊急の必要があるものとして取り扱っているが、緊急については定義されていない。緊急の必要が無い場合には、50 万円を超える案件について入札が必要となるが、緊急が定義されていないことにより、本来は緊急の必要が無い案件についても緊急であるものとして取り扱うことも可能となっている。

案件をむやみに緊急の必要があるものとして扱うと、契約手続を簡略化することができてしまうが、これは、地方自治法及び地方自治法施行令並びに船橋市契約規則の趣旨にも反する。「緊急の必要」とは、災害等により道路が陥没し、緊急の対応を行わなければ重大な市民生活等への影響が生じるおそれであって、競争入札等に付す時間的余裕がない場合と解され、限定的に捉えるべきである。し

たがって、多くの案件については、原則どおり、契約規則に基づいて入札手続が実施される必要がある。

そのためにも、緊急性の定義について対外的に説明できるように、明文化することが不可欠である。加えて、競争入札に付することができない緊急性の具体的内容を適時に文書化すべきである。

意見

隣接地や近くの場所の補修修繕契約を合計して 50 万円以上 100 万円未満となる案件について、単に見積合せの者数を減らすために分割発注することは、道路維持課にて独自に定めた金額的区分に則っていない。

道路維持課において 50 万円以上 100 万円未満を 3 者による見積合せとし、船橋市契約規則よりも厳しい区分を設けて独自の運用をするのであれば、その区分に則ることが望まれるが、そもそも遵守できない区分であれば撤廃することを検討されたい。

意見

道路補修修繕について、船橋市契約規則第 25 条では「(6) その他の契約」に該当するものとして取り扱っているが、他市を参考に「(1) 工事又は製造の請負」に該当するものとすることを検討されたい。その他の契約であれば 50 万円以上は入札が必要となるが、工事又は製造の請負では 130 万円以上について入札が必要となる。今後、緊急の定義を明確にすることにより、船橋市契約規則の金額基準に準拠して入札が必要となる案件が増加することが見込まれる。その際に、少額の金額基準が設定されている状況では実務的に処理が困難となることも想定される。現在は、補修修繕を工事ではないと扱っているが、実態として工事と補修修繕の違いが明確ではない案件も想定される。そのような案件についての判断誤りを生じさせないためにも、工事の定義を明確にした上で、道路の補修修繕を工事に含める検討が望まれる。

また、道路補修修繕について工事又は製造の請負とした場合には、100 万円以上は入札とする区分を見直して、随意契約が可能な 100 万円以上 130 万円以下の区分を設けることが望ましい。

将来的に必要なが生じれば、市の自治体規模を鑑み、随意契約できる金額上限の 130 万円を変更するように、中核市市長会等を通じて総務省に要望することも考えられる。

意見

道路補修修繕において、作業中に隣接より同様な要望が出され、同一事業者に

別件として追加依頼をしている案件が多いのであれば、今後は修繕の要否等を判断するための現場確認時に、隣接地の調査や確認を強化し、非効率な発注を行わないようにすることが望ましい。

(2) 現地視察で判明した事項について

(表Ⅱ－6) 習志野台5丁目の道路補修修繕一覧に示す、平成27年度執行分の習志野台5丁目の補修修繕5件(合計500万円程度)は、平成26年度執行分の補修修繕3件(合計300万円程度)と連続した箇所であるが、それぞれ別々の契約として書類を整備し、分割発注を行っている。

道路維持課へのヒアリングによれば、損傷部が通行に際して危険と判断して平成26年度に発注した案件につき、その周辺も交通量が非常に多く早期に損傷すると判断し、耐久性の観点から継ぎ目を極力作らないよう一体的に舗装したが、平成26年度の予算が不足していたため、約500万円は平成27年度執行分として形式的に書類を整えたとのことである。

(表Ⅱ－6) 習志野台5丁目の道路補修修繕一覧

年度	件名	金額	書類に記載された工期
平成 26年度	(その403)	993,600円	平成27年3月21日～3月27日
	(その405)	972,000円	平成27年3月21日～3月27日
	(その407)	982,800円	平成27年3月24日～3月30日
平成 27年度	(その1)	982,800円	平成27年4月9日～4月15日
	(その4)	993,600円	平成27年4月9日～4月15日
	(その7)	993,600円	平成27年4月11日～4月17日
	(その10)	993,600円	平成27年4月11日～4月17日
	(その13)	972,000円	平成27年4月14日～4月20日
合計金額		7,884,000円	—

(市資料より作成)

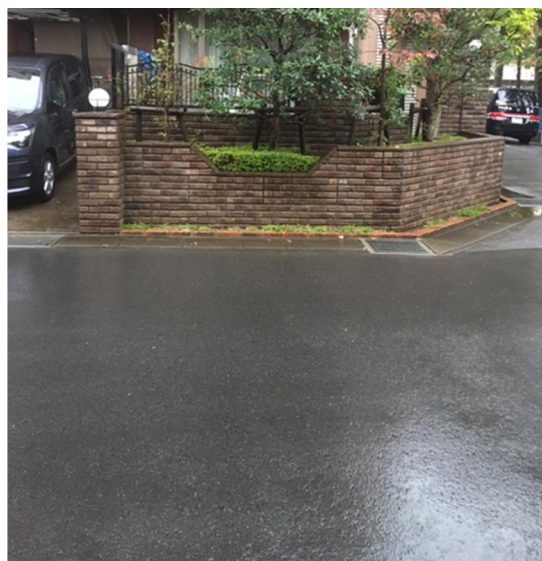
(表Ⅱ－6) 習志野台5丁目の道路補修修繕一覧に示す補修修繕について、地図上での位置関係は(図Ⅱ－3) 習志野台5丁目の年度別契約別道路補修修繕のとおりである。

(図Ⅱ－3) 習志野台5丁目の年度別契約別道路補修修繕



なお、現地視察において補修修繕の継ぎ目を確認できなかった箇所は、(図Ⅱ-4) 現地視察において継ぎ目を確認できなかった箇所に示すとおりである。道路維持課に対するヒアリングによれば、(表Ⅱ-6) 習志野台5丁目の道路補修修繕一覧に示す補修修繕は同じ時期にまとめて実施したため、継ぎ目が存在しないとのことである。

(図Ⅱ-4) 現地視察において継ぎ目を確認できなかった箇所
(その7) と (その407) の境界 (その4) と (その405) の境界



(その10) と (その13) の境界



(その1) と (その403) の境界



指 摘

舗装の耐久性の観点から継ぎ目を極力作らないよう舗装修繕を実施したとはいえ、早急な対応を図る必要があることを理由として予算流用等の手続を避け、実際の工期と異なる翌年度の工期を記した書類を整えたことは、合規性の観点から問題があり、再発防止に向けた対策を早急に講じる必要がある。

意 見

維持補修予算が十分ではなく、年間 5 千件程度ある住民からの要望への対応が遅れ気味な状況において、住民への影響、舗装面の耐久性及び仕上がりを良くしている姿勢そのものは悪いことともいえない。予算の流用等の手続を利用せず、このような状況を引き起こしている。また、緊急の場合を除き、完成・引き渡しを前提とした契約に関する入札期限が基本的に 1 月であることから、年度末における補修修繕への要望対応、3 月末あるいは 3 月から 4 月にまたがる補修修繕の実施に制約が生じている。

合規性の観点から問題がある案件だが、そのみを指摘して補修修繕内容が悪化するような意見をすることは建設的ではないと考える。少しでも早く維持補修修繕をするのであれば、このような補修修繕を予算制度上、可能な方法で実施する必要がある。例えば、道路建設の契約差額等の予算残高を流用する、緊急でない短期間の工事について入札期限を遅らせるなどすることにより、現行制度内において執行残を少しでも補修修繕に充てるなど、できることを尽くす必要があると考える。

3 随意契約の単位の調整について

道路維持課によれば、(表Ⅱ－7) 道路維持課における発注内容別の契約事務に示す事業については、市民要望等への対応として、「発注段階」では契約の単位を定めずに、必要に応じて随時発注している。一方で、「精算段階」において、見積合せもしくは入札を必要としない金額(船橋市契約規則参照)を上限として、一定金額を超える場合は早期対応を図るべく一つの補修修繕を分割して、もしくは一定金額未満の場合には複数件をまとめて単位の調整を図った上で、書類を整えている。

船橋市契約規則 (一部抜粋)

第 27 条 (随意契約の予定価格の設定)

・・・次の各号のいずれかに該当し、かつ、決裁責任者が支障がないと認めるときは、予定価格を記載した書面の作成を省略することができる。

(1) 予定価格が 100 万円以下の工事の請負又は修繕に係る契約で緊急の必要があると認められるもの

(2) 予定価格が 30 万円未満の契約

第 28 条 (見積書の徴収)

決裁責任者は、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又は予定価格が 30 万円未満である場合は、1 者以上)のものから見積書を徴するものとする。

形式的に書類を整える方法として、発注日付・契約日付や契約の単位を、(表Ⅱ－7) 道路維持課の発注の内容別の契約事務の「金額」欄に記載する額を上限として、合算もしくは分割するよう業者に指示している。業者では当該金額未満となるように請求書を作成しているため、書類上の発注日と施工日がその実態と乖離している。

すなわち、本来であれば、契約金額や緊急性の程度によって変わるはずの契約事務について、契約金額や緊急性の程度にかかわらず、発注の内容別に契約金額を入札・見積りの事務が少なくなる一定金額未満として予定価格の設定を回避するなど、一律の契約事務が行われている。この契約事務は、危険箇所や住民の要望にできるだけ早く対応するために、発注の内容別に入札等の契約事務を速やかかつ簡易に行うべく慣習化されたものである。

(表Ⅱ－7) 道路維持課における発注内容別の契約事務

	種別	金額	備考
1	既設カーブミラー 修繕	100万円未満	付帯作業を伴うことが多く枠が大きくなるが速やかに発注する為
2	新設カーブミラー 設置手数料	30万円未満	設置が決まったものからまとめて速やかに発注する為
3	道路標識設置手数料	30万円未満	修繕及び設置について速やかに発注する為
4	通学路標識設置手数料	30万円未満	修繕及び設置について速やかに発注する為
5	防護柵等修繕料	30万円未満	修繕について速やかに発注する為
6	防護柵等設置手数料	30万円未満	設置について速やかに発注する為
7	区画線設置作業	30万円未満	設置について速やかに発注する為
8	除草等作業	30万円未満	除草等について速やかに発注する為(年度当初にまとめて委託する、東西除草委託を除く)

(表Ⅱ－7) 道路維持課における発注内容別の契約事務のうち、新設カーブミラー設置手数料を例にとると、(表Ⅱ－8) 新設カーブミラー設置手数料の契約単位に示すように1件当たり数万円のカーブミラーの新設について、支払金額が30万円未満となるよう、契約の単位を調整している。

(表Ⅱ－8) 新設カーブミラー設置手数料の契約単位

	作業場所	設置数	支払金額
その1	東船橋4丁目3017番4ほか	5件	285,120円
その2	夏見6丁目9番ほか	6件	299,700円
その3	葛飾町2丁目446番3ほか	6件	299,700円
その4	海神4丁目409番ほか	5件	295,920円
その5	大穴南1丁目624番9ほか	4件	258,120円
その6	薬円台1丁目66番1ほか	5件	235,440円
その7	八木が谷1丁目665番ほか	5件	288,360円
その8	坪井東5丁目202番ほか	6件	273,240円
その9	宮本7丁目393番ほか	6件	294,840円

指 摘

現状では、「発注段階」で契約の単位を定めずに、「精算段階」において（表Ⅱ－7）道路維持課の発注の内容別の契約事務に示す慣習的な金額に合うように、意図的に一つの契約を分割したり複数の委託を合算したりして、書類を形式的に整えている。緊急性が高いとはいえ、見積書を事前に入手せずに発注単位を調整する契約事務は、入札制度や見積合せの趣旨に反するとともに合规性の観点から問題があり、早急な改善が必要である。

4 随意契約の相手先について

随意契約の相手先として、(表Ⅱ－9) S社との主な随意契約に示すとおり S社が多く見受けられる。

(表Ⅱ－9) S社との主な随意契約

No.	事業内容	件数	委託金額合計	委託割合
1	カーブミラー (設置・修繕・材料)	163 件	17,444,268 円	100%
2	道路標識 (設置)	9 件	1,185,840 円	100%
3	通学路標識 (設置)	15 件	1,399,680 円	100%
4	防護柵 (設置・修繕・材料)	41 件	7,956,630 円	100%
5	区画線 (設置)	57 件	7,281,900 円	100%
6	交通安全施設 (修繕)	29 件	8,212,320 円	94.2%

(市資料より作成)

道路維持課によれば、S社との随意契約が多い理由には、市内には安全施設関係の業務を専門に行う業者が他に 1 社のみであり大規模工事等を中心としていること、S社は緊急時の対応等に優れていることが挙げられている。(表Ⅱ－9) S社との主な随意契約に示す事業については、設置・修繕等の要望を受けた際に、経費の縮減を図るため、S社に現地調査を依頼して、その後に随意契約を締結している。対外的に見て S社との関係に不適切な相互依存の疑義が生じかねないと同時に、見積りが多少割高でも気付けない可能性がある。後者については、道路維持課によれば、積算物価本で二次製品等の価格を確認して見積りの妥当性を検討するとのことである。ここで、(表Ⅱ－9) S社との主な随意契約に示す事業について委託金額を合計した場合にも年間 43,480,638 円となり、金額的影響が大きいといえる。

指 摘

委託先を S社に限定している現状では、対外的に見て S社との間に不適切な相互依存関係があるとの疑義が生じかねない。また、S社だけに委託する状態が長年続けば、見積りが割高でも気付けないリスクの発生可能性が高まる。個別の委託金額は少額でも、積み上げると金額的影響が大きい。

したがって、入札により単価契約を結ぶなどの方法により、他の業者にも参入の余地を与えるべきである。

5 各種事業における分割発注について

(1) 道路照明灯修理の分割発注について

道路照明灯修理について、(表Ⅱ-10) 道路照明灯修理の分割内容に示す委託は、同一の箇所を複数の「工区」に分けて契約しているが、それぞれの委託業者名・受付者・要望等受付日・依頼日(業者に見積りを依頼した日)・完了日・完了検査日が一致している。No.1とNo.2は、作業場所も同じで書類上の工期も連続しているため、一式の修繕と読み取れる。

一式の修繕と捉えた場合、委託金額の合計は1,157,220円のため、入札が必要であり、予定価格の設定も求められる案件である。

(表Ⅱ-10) 道路照明灯修理の分割内容

No	作業場所	工区等・契約額	受付日	依頼日	書類上の工期
1	習志野台 2-1-5	A工区 220,320円	2015年 10月5日	2015年 10月5日	2016年1月13日 ～1月19日
		B工区 284,040円			2016年1月19日 ～1月25日
		C工区 252,720円			2016年1月26日 ～2月1日
2	習志野台 2-1-5	A工区安定器 118,800円	2015年 11月26日	2015年 11月30日	2016年1月29日 ～2月4日
		C工区安定器 281,340円			2016年2月2日 ～2月8日
		計:1,157,220円			

(市資料より作成)

道路維持課によれば、複数の工区に分割した理由は、一度に大半の照明が不点灯状態となり、歩行者等の安全確保から早急な修繕が必要であったため、事務のスピード化を図るために30万円未満に分けたとのことである。また、緊急性が高いために、習志野台に事務所のある近隣の業者に依頼したとのことである。

しかし、要望受付日から完了年月日までの期間は、(表Ⅱ-10) 道路照明灯修理の分割内容に示すように約2.5～4か月である。道路維持課によれば、業者による材料手配に時間を要したとのことだが、緊急性が高いことを鑑みると、より迅速に対応できる専門業者に委託すべきとも考えられる。

(2) 防護柵整備の分割発注について

防護柵整備について、(表Ⅱ-11) 防護柵整備の分割内容に示す委託は、複数に分けて契約しているが、受付番号・依頼年月日・業者は同じである。

(表Ⅱ-11) 防護柵整備の分割内容

No	作業場所	業者名	管理番号、契約金額	依頼日	書類上の工期
1	夏見台	S社	(その11) 286,200円 (その12) 286,200円	2016年 1月18日	2016年3月10日 ～3月16日
			(その13) 274,860円 (その14) 286,200円		
2	三山	S社	(その15) 314,280円 (その17) 294,300円	2016年 1月18日	2016年3月18日 ～3月24日

道路維持課によれば、複数に分割して契約した理由は、①市内に安全施設関係の業務を専門に行う業者が実質的に1社しかないため、入札等の必要性がなく、②緊急時の対応等が必要であることから、手続が最も簡易な30万円未満の契約にしたとのことである。

しかし、依頼日から修繕開始までの期間は、(表Ⅱ-11) 防護柵整備の分割内容に示すように約2か月もあり、緊急性のある修繕だったのかには疑問が残る。

なお、(表Ⅱ-11) 防護柵整備の分割内容のNo.2については、見積り総額が60万円を超えたために、契約を2本に分けたが、結果的に(その15)の金額は30万円を超えたとのことである。ゆえに、(その15)について事後的に複数業者の見積書入手し、書類上の形式を整えている。

指 摘

分割発注は見積合せや入札制度の趣旨に反しており、緊急性が高くやむを得ない発注だとしても規定上で容認されていない。ゆえに、道路照明灯修理と防護柵整備の分割発注は、法規性の観点から問題がある。

また、地方自治法施行令において、緊急の必要により競争入札に付することができないときは随意契約によることができるとされている。むやみに競争入札を回避できないようにするためにも、緊急性の定義について対外的に説明できるように、明文化することが不可欠である。加えて、競争入札に付することができない緊急性の具体的内容を適時に文書化すべきである。

指 摘

道路照明灯修理については、一度に大半の照明が不点灯となる状態は危険性が

高いため、このような状態が生じないよう照明灯の耐用年数を把握して、定期的な保守点検を実施すべきである。また、事務所の設置場所にかかわらず、より迅速に対応できる専門業者がないかを検討すべきである。

指 摘

防護柵整備の分割発注については、契約金額が 30 万円を超える委託にもかかわらず、発注段階において事前に見積合せを実施していないものがあつた。見積合せは、契約締結よりも前に行うことに意味があり、契約締結後に他の業者から見積書入手して書類を整えれば良いという性質のものではない。

契約金額が 30 万円を超えるにもかかわらず、事前に見積合せを実施しなかつたという事実は合規性の観点から問題があるため、早急に再発防止策を講じる必要がある。

6 除草等作業について

除草等作業の委託には、大きく分けて2つの方法がある。まず、平成27年度以前より除草等が必要と把握している箇所は、東部地区・西部地区に分けて年度当初に発注している。つぎに、平成27年度中に除草等の必要性を把握した箇所については、数か所の住民要望をまとめて発注し、経費の削減を図っている。

ここで、平成27年度の執行状況表をもとに、1㎡当たりの委託費を計算した結果は、(表Ⅱ-12) 除草等作業の委託契約1㎡当たり単価に示すとおりである。下表によれば、年度当初にまとめて発注したNo.1、2については、1㎡当たりの委託費は約194円/㎡(合計:約1,501万円)であるのに対し、年度中に発注した除草作業の平均額は595円/㎡(合計:約218万円)であり、当初の発注に比べて高額である。

(表Ⅱ-12) 除草等作業の委託契約1㎡当たり単価

No	場所	業者名	契約金額(円)	面積(㎡)	1㎡当たり単価(円)
1	旭町1丁目2番地先ほか93	A造園	9,126,000	44,790	204
2	大穴北3丁目11番地先ほか67	T土木	5,886,000	32,530	181
3	夏見2丁目1129番地先ほか1	T土木	299,160	320	936
4	二和西1丁目10番地130ほか1	T土木	299,160	653	458
5	本中山5丁目12番地ほか1	T土木	287,280	428	672
6	車方町1538ほか3	T土木	280,800	643	437
7	芝山3丁目1255-22	T土木	114,480	95	1,205
8	二和西6丁目32番362	T土木	133,920	40	3,348
9	東船橋5丁目1204番地先	T土木	96,120	160	601
10	金杉3丁目24番地	A造園	291,600	660	442
11	夏見3丁目9番地	A造園	129,600	100	1,296
12	高根町358	A造園	248,400	566	439
合計			17,192,520	80,984	212

(市資料より作成)

意見

除草等作業を年度途中で追加で委託する場合には、委託費の単価が割高になる。

平成 27 年度には、年間で約 200 万円の追加委託が生じたが、前年のパトロール時に除草の必要性を把握できたのではないか。パトロールを強化して除草等作業が必要な箇所を早期に発見し、年度当初の委託箇所に盛り込むことが望ましい。

また、年度当初の地域を指定した包括的な委託契約を見直して、「追加で除草作業が発生した場合は一定金額を上限として事前に定めた単価で委託する」など、経費の節減について検討することが望まれる。

7 防護柵整備に係る予算の流用について

防護柵の設置においては、「防護柵等設置手数料」と「防護柵用材料」で、異なる予算科目が設けられている。それぞれの支払金額を確認したところ、(表Ⅱ-13) 防護柵等設置手数料の契約に示す(その4) 金杉3丁目959番ほか、(その5) 本町1丁目280番地先については、(表Ⅱ-14) 防護柵用材料の契約において対応する「材料」の番号が記載されていない。

(表Ⅱ-13) 防護柵等設置手数料の契約

	作業場所	業者名	設置箇所	累計	支払金額
その1	夏見2-221	S社	1か所	1か所	169,020円
その2	夏見3-1002-7	S社	1か所	2か所	496,800円
その3	北本町2-640-3	S社	1か所	3か所	214,920円
その4	金杉3丁目959番ほか	S社	2か所	5か所	293,760円
その5	本町1丁目280番地先	S社	1か所	6か所	295,920円
計				6か所	1,470,420円

(市資料より作成)

(表Ⅱ-14) 防護柵用材料の契約

	作業場所	業者名	設置箇所	累計	支払金額
その1	夏見2-221(設置その1)	S社	1か所	1か所	146,772円
その2	夏見3-1002-7(設置その2)	S社	1か所	2か所	214,488円
その3	北本町2-640-3(設置その3)	S社	1か所	3か所	125,010円
計				3か所	486,270円

(市資料より作成)

道路維持課によれば、材料を調達する契約が(表Ⅱ-14) 防護柵用材料にならない理由は、年度末近くに予算が不足する場合は、「防護柵等設置手数料」に「材料」を含めて見積りを入手するためである。

なお、平成29年度以降は、類似の交通安全施設整備関係の予算を統合する計画となっている。

指 摘

「防護柵用材料」の経費を科目の異なる「防護柵等設置手数料」から支出する場合には、予算流用の手続が必要だが、当該手続が行われていないものが2件あった。そもそも材料費予算を適切に見積る必要があり、万が一不足する場合には速やかに流用手続を行うべきである。

なお、平成29年度以降は、類似の交通安全施設整備関係の予算を統合する計画であるが、早急な改善が必要である。

8 地域要件について

市における道路舗装工事は、地域の中小企業育成のため「船橋市に本店があること」が応札の要件になっている。元請が受注した工事の技術等を有していない場合に、その多くにおいて、一部が下請けに出されている。

道路の舗装修繕工事のうち特に舗装工のみの工事について、工事金額に占める下請け比率が高い工事が複数件あり、工事のうち主たる部分を下請けに出していることが懸念される。

例えば、市道 00-102 号線舗装修繕工事（契約金額 12,707,496 円）は、小室町の 300m の舗装修繕工事である。当該工事では、契約金額 12,707,496 円のうち、10,260,000 円（契約金額の 81%）が大手道路会社に下請けされている。

また、市道 00-010 号線舗装修繕工事（契約金額 8,271,720 円）は、南三咲 4 丁目の 290m の舗装修繕工事である。当該工事では、契約金額 8,271,720 円のうち、6,700,320 円（契約金額の 81%）が大手道路会社に下請けされている。

工事請負契約書第 6 条に「受注者は、工事の全部若しくはその主たる部分...を一括して第三者に委任し、又は請け負わせてはならない。」とあるが、市の説明では、主たる部分を下請けに出しても施工管理が行われていれば一括下請負にあらず、金額的な基準はないとのことである。

一般的に、元請負人がその下請工事の施工に実質的に関与している場合を除き、請け負った建設工事の全部又はその主な部分を一括して他の業者に請け負わせる場合が、一括下請負に該当するとされている。また、いわゆる「上請け」は一般的に一括下請負につながりやすいとされている。

前述した 2 つの工事において元請負人は自らは舗装工を行わず、施工管理のみを行っているとのことであるが、工事の主たる部分とは、舗装工事単一の工事においては舗装工を指すことは当然であり、当該部分が契約額の 81%であっても主たる部分でないとの主張は通らない。

国土交通省は、元請・下請それぞれが果たすべき役割を「下請契約及び下請代金支払の適正化並びに施工管理の徹底等について」（国土交通省 土地・建設産業局 建設課長通知）で定めたが、単一工では、元請の請け負った建設工事全体の進捗確認と下請の請け負った範囲の建設工事に関する進捗確認はほぼ同一となり、業務が重複していると考えられる。

また、ある都市計画道路における道路改良工事では、契約金額 28,157,760 円のうち 20,255,500 円（72%）を下請に出している。

当該工事の検査調書等によると、以下に記載のとおり、工事業者の施工能力に疑問がある。

- ・ 工事技術検査調書に「計画書で示された施工方法の確認ができない事項が

多々あった。」とある。

- ・工事成績採点表に、「監督員との連絡調整を適切に実施するよう今後の改善を望む。」とある。

- ・当該工事の主任技術者の技術者経歴証明書によれば工事歴が道路工事を含め全くない。

道路工事について施工方法の確認の方法を認識しておらず、連絡調整も不十分であったと考えられ、最低限の施工管理ができていない。

指 摘

舗装能力を有しない市内の業者が、当初から工事の主たる舗装工を下請に出すことを予定して工事を請け負い、施工管理さえ十分に果たさず、また、舗装の仕上がりには差があることが認識されている。

受注者が道路舗装の施工能力を十分に有していないと、単純な舗装であっても道路の仕上がりに影響を及ぼすおそれがあるため、発注者である市において、建設業者が適切な管理能力及び施工技術を保有しているか十分に検討することが必須である。

また、単一工においては、元請と下請の進捗確認などが重複しており、無駄が生じているはずである。

道路舗装工事等の契約において、工事の主たる部分を再定義した上で、主たる部分を下請に出されることを防止されたい。

意 見

市における道路舗装工事は、市内の中小企業育成のため、「船橋市に本店のあること」が応札の要件になっている。

市内の元請業者が道路舗装の施工能力を十分に有していない事例があることから、請負業者の施工能力を勘案して工事の内容によっては、地域要件を例えば「船橋市あるいは千葉県内に本店又は営業所があること」に緩めることを検討されたい。

9 市の技能労務職員から委託業者への移行を見据えた管理体制の構築について

補修修繕等を担当する作業者は、市の技能労務職員と、包括的な委託契約に基づいて維持管理業務を行う「委託業者」に分けられる。平成 27 年度の段階では、市の技能労務職員と委託業者の作業内容は区分されており、(表Ⅱ－15) 市の技能労務職員と委託業者のメリット・デメリットに示す両者の長所を活かしながらバランスよく活動している。なお、平成 27 年度における市の技能労務職員数は 15 人であり、委託費の総額は 28,463,400 円である。

(表Ⅱ－15) 市の技能労務職員と委託業者のメリット・デメリット

	メリット	デメリット
市の技能労務職員	・平日の緊急時における機動性	・病欠等が業務に影響する可能性 ・高齢化
委託業者	・業務予定の変更がない ・休日、夜間の臨機応変な対応 ・低コスト	—

道路維持課によれば、緊急時の補修修繕等については、市の技能労務職員による機動性が必要不可欠だが、今後は定年退職による人員の減少が予定されており、業者委託にシフトする考えであるとのことである。道路維持課のシミュレーションによれば、市の技能労務職員数が減少し始めるのは、平成 29 年度以降と予想されている。

ただし、市民の立場からすれば、補修修繕等に不備等があった場合には、市の技能労務職員か委託業者かにかかわらず市に責任を迫及することになる。

意見

道路維持課によれば、今後は市の技能労務職員から委託業者にシフトする考えとのことだが、市民の立場においては、補修修繕等に不備等があれば、市の技能労務職員か委託かにかかわらず市に責任を迫及することになる。ゆえに、市の技能労務職員から委託業者にシフトする場合、以下の 2 点について対応が必要と考える。

- ①現状における市の技能労務職員と委託業者の作業内容を整理して、明文化することで、将来的に委託する作業の種類・難易度等を把握する。
- ②委託業者にシフトしていく際の管理体制の構築について検討する。

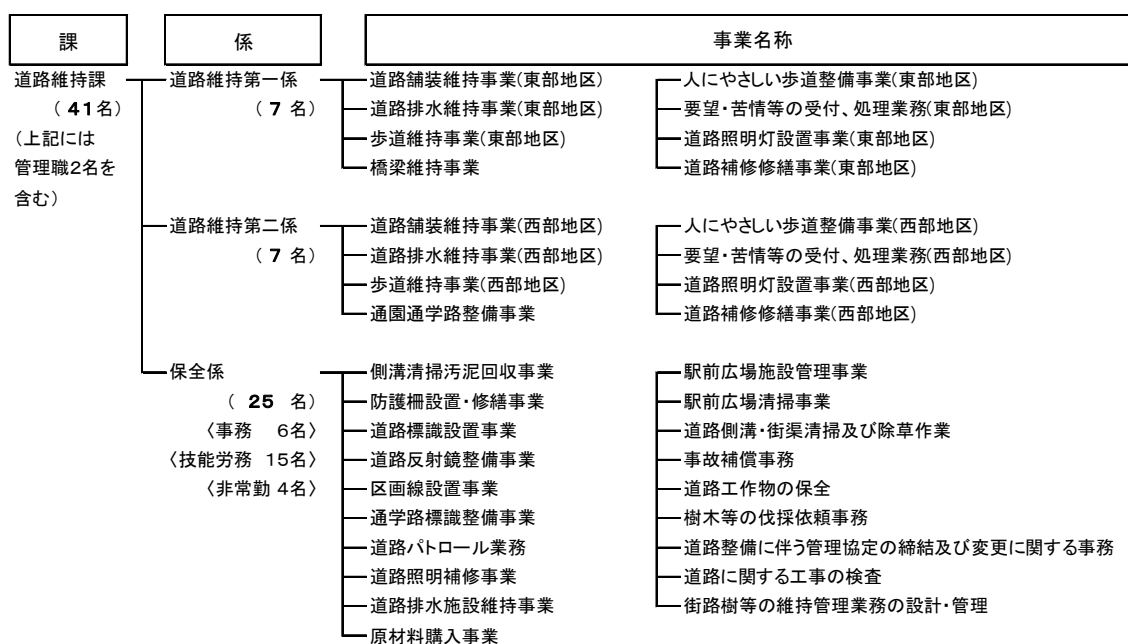
平成 27 年度においては、①、②のいずれも実施しておらず、移行の準備を十分に行っていない。平成 29 年度から市の技能労務職員の人数が減少し始めることが予想されるため、将来を見据えた対応が望まれる。

10 道路施設維持管理における包括委託契約と住民参加について

(1) 道路維持管理における包括委託契約について

平成 28 年度から新たな組織体制でスタートした市の道路部の道路維持課は、(図Ⅱ-5) 道路維持課の構成人数と事業の内容に示すとおり、平成 28 年 4 月 1 日現在非常勤職員を除き 37 名で事業を行っている。道路維持課では、職員の技術的レベルは高いとの認識はあるものの、新組織によって一元化された道路施設維持管理業務量に対する職員の不足が課題として認識されている。現状業務の遂行にほぼすべての時間を費やし、将来の維持費等の推計や今後の計画立案に時間を割くことが困難である。

(図Ⅱ-5) 道路維持課の構成人数と事業の内容



(市資料より作成)

道路施設の老朽化に伴う維持管理業務量の増大に対して、職員数の絶対的不足を感じている地方公共団体は多い。この課題の解決策の一つとして、道路施設を包括維持管理委託する事例が増えている。

ここでは、全国で初めて道路施設等の維持管理業務を、包括的に複数年度にわたって民間事業者へ委託する契約を締結した東京都府中市の事例を取り上げる。府中市は、府中駅前の 19 路線等を含む「けやき並木周辺地区」の道路維持管

理等の包括的民間委託を「けやき並木通り周辺地区道路等包括管理」として、契約期間平成26年4月から3か年、複数年包括発注契約方式を用いて実施している。委託金額は3年間で1億1,580万円（年間3,860万円）である。

（図Ⅱ－6）けやき並木通り周辺地区道路等包括管理事業に、従来の委託方法と包括委託方法の違いと、対象とする「けやき並木周辺地区」の地図を示す。

（図Ⅱ－6）けやき並木通り周辺地区道路等包括管理事業



出典:府中市 HP けやき並木通り周辺地区道路等包括管理事業【委託の概要】より

府中市における包括委託の内容は、市道・里道を含む道路19路線(延長3,464m)のほか、府中駅前へのペデストリアンデッキ、市の案内標識、カーブミラー、けやき並木を含む街路樹、街路灯(市道)等を対象とした、定期的巡回や清掃等の維持業務、簡易な補修・修繕、事故・災害対応に加え、市民からの苦情対応である。

(表Ⅱ－16)府中市における道路等包括委託の業務内容に包括委託の体系的な業務内容を示す。

(表Ⅱ－16) 府中市における道路等包括委託の業務内容

業務項目		業務内容	業務項目	業務内容	
巡回業務		巡回計画の作成	事故対応業務	事故処理に関わる資料作成	
		日常パトロールの実施		事故処理に関わる補修作業	
		警察署との合同パトロールの実施		事故に伴う補修費用等の集計	
		巡回日誌の作成		緊急パトロールの実施	
維持業務	清掃業務	道路の清掃	災害対応業務	現地処理作業の実施	
		雨水桝の汚泥清掃		苦情・要望対応業務	苦情・要望箇所の現地状況確認
		府中駅前ペDESTリアン・デッキの清掃			現地処理作業の実施
	植栽管理業務	馬場大門のけやき並木の管理	占用物件管理業務	不法占用物の現地状況確認	
		街路樹の剪定・除草		不法投棄の現地状況確認	
	街路灯管理業務	街路灯の設置・管理	法定外公共物管理業務	法定外公共物の維持管理	
補修・修繕業務	損傷箇所の補修				

出典：「けやき並木通り周辺地区 道路等包括管理委託 要求水準書・リスク分
担（改定版）」（平成27年3月）をもとに作成

府中市の道路施設包括委託の実施によって、新たな課題等も見えてきているが、今後更なる制度的改善が行われていくことと思われる。また既に、市役所への苦情・要望件数の減少効果が挙げられており、府中市は今後、包括管理を市全体に拡大する方針を掲げ、民間事業者のメリットが最大限発揮されるエリア分け等の検討に着手している。

意見

市では現在、市内一円のパトロールと軽微補修を行う道路維持管理のほか、駅前広場の清掃業務、街路樹等の管理、除草作業等をそれぞれ包括的に委託している。これらの委託をさらに包括することで、コストの削減効果や、道路維持課の事務的な業務時間の短縮効果等が期待される。

道路維持課における職員数不足に関する解決策として、府中市での取組と同様に、包括的な道路維持管理委託の導入を検討することが望まれる。

(2) 道路施設維持管理における住民参加について

一般的に国や県が管理する道路施設が「線」として管理されているのに対し、市町村では道路施設を「面」として管理する必要があるといわれている。面的に存在する道路施設は、例えば、幹線道路と生活道路、あるいは新港大橋のような長大橋と橋長 2m 程度の小規模橋梁等、施設の機能性や重要性が一様ではなく、したがって、道路施設の維持管理に対する投資も一様とはならない。実際、市の予算的あるいは体制的な制約からも、全施設を一様に維持管理することは不可能であり、施設の機能性や重要性を踏まえたメリハリのある投資を行わなければならない。具体的な方策として、交通量が少ない生活道路等の日常管理に対しては、新たな担い手を確保する必要がある。

市では、舗装の要修繕箇所のパトロールを常時 4 名に委託して実施しているが、住民からの要望が年間 100 件単位で寄せられるという事実は、パトロールでの把握に漏れがあり、かつ、住民が気付く部分が存在するということである。気付いた住民も自身が要望を出すほどではないけれども、報告の手法が簡便であれば地域の問題点ととらえ、情報発信数は増加すると考えられる。

このような課題は、道路施設を「面的」に管理する多くの市町村において同様の課題であり、一部の地方公共団体では、その解決策として、道路施設の維持管理に対する住民との協働が試行され、成果を挙げている。

その一つの事例が、(図Ⅱ-7) 千葉市の「ちば市民協働レポート」の概要に示すとおり、千葉県千葉市で行われている。

千葉市では市民主体で住みやすい街を実現するため、市民と市役所が協働するきっかけとなる「ちばレポ（ちば市民協働レポート）」に取り組んでいる。

「ちばレポ」は、道路が傷んでいる、公園の遊具が壊れているといった、千葉市内で起きている様々な地域の困った課題を、ICT（Information and Communication Technology：情報通信技術）を使って、市民がレポートすることで、市民と市役所（行政）、市民と市民の間で、それらの課題を共有し、合理的、効率的に解決することを目指している。

また「ちばレポ」では、道路や公園等における課題を、ただ報告するだけでなく、「サポーター活動」と称して、その課題の中から、市民自らの力で解決できる課題や、市役所と協働で解決する課題等を抽出し、実際に市民の活動で課題を解決する取組も行っている。具体的には、花壇の管理や草刈り、清掃等の活動が想定されている。

(図Ⅱ-7) 千葉市の「ちば市民協働レポート」の概要

あれ？ ベンチが壊れてる！

「公園のベンチが壊れていて座れない」、「こんなところに落書されてる」、「街路樹が生い茂りすぎていて、横断歩道の歩行者が見えにくい・・・」、そしてその時、「日曜は市役所は休みだし、連絡できないな」、「たいして壊れていないからわざわざ市役所に連絡しなくてもいいかな・・・」

こんな経験はありませんでしたか？
一方、「ベンチの修理くらいなら得意の日曜大工でできるのに」
「簡単なペンキ塗りくらいできるよ」、「樹木の手入れは得意なのでちょっとくらいならやるのに」・・・
このようなみなさんのまちへの心遣いを、今は活かせていないかもしれません。

どこに知らせたらいいのかな・・・？
調べるのは面倒・・・

そこで「ちばレポ」！？

私、ガーデニング大好き。近くの公園も花でいっぱいになったいな・・・

そこで、千葉市は、みなさんからの「こまった」や「私に任せて！」というメッセージを集め、みなさんと市役所で情報を共有（シェア）し、こまりごとをみなさんと一緒に解決したり、「草刈りやっておきました！」とレポートした方には、感謝の気持ちを何らかの形として伝えることのできる仕組みを考えてきました。

それが「ちばレポ」！

堅苦しいことは抜きにして、気軽にスマホで「私のまちの情報」を提供して、他の市民や気の合う仲間たちと一緒に、ちょっとしたお手伝い感覚で、まちの「こまった」を解決したり、夕涼みの散歩がてら、消えている街路灯のチェックなどなど、みなさんのちょっとした時間を「まちにプレゼント」してみませんか。

それから、千葉市の「おすすめ」スポットのレポートも是非ご参加を。こまったことばかりではなく、みなさんが密かに気に入っている千葉市の素敵な夕日スポットや「一般道を走る連節バスの運行は、幕張新都心が日本初。しかも車両はドイツの超有名な車メーカー。（←これは本当）乗ればちょっと外国気分♪」なんていうトリビアもののレポートを募集します。意外に知られていない千葉市を全国に発信していきましょう

まずは、タッチして、レポートして、シェア。
だんだん千葉市が身近になってくる～！？
でも、千葉市の「おすすめ」レポートのスタートは少し先なので、今から小ネタ大ネタ集めをしておいてくださいね。

いつでもどこでも
簡単「ちばレポ」

どうせなら、まちを「知って」、「好きになって」、「良くしたい」よね！
だから、私「ちばレポ」始めます。



出典：「ちば市民協働レポート」HP より (<http://chibarepo.force.com/>)

一方、市では、地域住民や NPO 等の団体による自主的なごみ減量や清掃等の環境美化活動を、市がサポートする「環境美化モデル活動認定制度」を環境部クリーン推進課で実施している。また、習志野台 8 丁目においては、市民発の生活道路の調査が行われている。これは市民と行政が共同で生活道路を調査・点検し、点検結果に基づくヒヤリマップを作成して、今後の交通対策に役立てるものである。

平成 26 年度の事務事業評価票によれば、「道路維持諸経費」事業について、効率性に関しては見直しの余地があると自己評価しており、1 次評価コメントとして、次のように記載している。

道路施設の管理において、除草及び清掃等は必要であり、継続性が求められる事業である。今後、改善を図るものとした場合、一般生活道路においては、地域住民が主体となる日常管理（除草・清掃）を行うことが望ましい

しかし、道路部では、生活道路等を対象とした地域住民等による除草や清掃活動を行う取組は、行われていない。

意見

限られた予算と職員の中で、メリハリの効いた道路施設の維持管理を実施すると、道路施設のすべてを対象とできず、施設の一部は損傷が見過ごされ、そのまま放置されてしまう可能性がある。住民による道路施設の維持管理への参加は、このような道路の全施設に対する状態把握、あるいは改善の網羅性を高める働きがある。

市においても、予算制約や現状の職員不足等の課題は、千葉市や維持管理に住民が参加している他の地方公共団体と同じである。今後策定される各道路施設の個別長寿命化計画とあわせて、道路施設の維持管理への住民参加の仕組づくりを、活動における住民の安全性を前提にして、検討することを期待する。

特に、市で要望や苦情として受信している市民の声を、道路施設の物理的状況把握のための情報提供ととらえ、千葉市の「ちばレポ」のような仕組づくりによって、能動的に活用することが望まれる。

さらに、平成 26 年度の事務事業評価結果を踏まえ、地域住民が主体となった除草や清掃等の日常管理についても、環境部クリーン推進課等と情報を共有しながら役割を分担して推進することが望まれる。

Ⅲ 業務関連

1 道路部の再編について

平成 28 年 4 月 1 日付で、道路部の組織再編が行われた。3 課 1 室体制から、4 課体制に再編したものである。

平成 27 年度までの道路部は、3 課（道路管理課、道路建設課、街路課）1 室（道路安全推進室）体制であった。業務実施に際し、同じような業務を、すべての課で実施していたことから、業務の効率化を図るため、同じような業務を実施する担当者がまとまって業務を実施できるよう、組織を再編した。その結果、専門的な業務を集約した組織体制とし、4 課（道路計画課、道路管理課、道路維持課、道路建設課）体制となった。

市では、毎年 7 月頃から翌年度の予算編成を始めるため、新体制による予算要求が間に合わず、旧体制の下で予算要求をせざるを得なかった。組織再編と同時並行ではあったものの、再編後の組織に関する確定が平成 28 年 2 月となり、当初予算確定と同時期になったため、予算については再編後の組替が必要となるが、組織再編が優先された。

平成 28 年 4 月 1 日付で組織再編が実施されたが、庶務担当の職員が異動になったこともあり、予算の組替に関する情報伝達が十分に行われていなかった。再編後の各課の予算については、従来一つの事業を複数の課で分担執行していたものについて、予算管理システム上再編後の担当課に分けて入力されており、予算管理システムにより予算執行残高を把握できる状態であったが、そのことが周知されていなかったため、再編当初は予算執行残高を手計算により管理しており、混乱が発生していた。この状況は、包括外部監査のテーマ選定にかかる事前ヒアリングが実施された 5 月下旬にも混乱が残っていた。

意 見

組織再編にあたっては、人員及び予算を単に組み替えるだけで終わらせるのではなく、ゼロから組織を見直す契機とすることが望まれる。また、今回の組織再編については、組織再編の時期と予算の策定の時期が重なったことから、予算については組替が前提となっていた。しかし、市役所の業務はそれぞれの課で引き継ぎ、継続されるべきであるが、予算管理システムで執行状況が把握できることが伝わっていなかったことにより、各課の予算を手計算で管理するという好ましくない状態であった。

今後同様の混乱が発生しないように、組織再編時の予算管理については、手計算による管理ではなく、予算管理システムでの管理を周知することが望まれる。

また、新組織における業務の混乱を回避するために、組織再編に関する事前周知の徹底及び十分な事前準備、移行作業を実行できるよう配慮されたい。

2 業務の管理について

(1) 業務マニュアルの整備等について

道路事業の業務全般について、マニュアルが存在していない。用地買収、工事内容の説明、補修修繕箇所の選定、業者選定、見積り等の業務について、経験と慣習に基いて業務が進められている。

例えば、工事内容に関して、道路近隣者への説明のマニュアルがない。道路近隣者に説明した内容を記録に残していない。道路工事において、工事着手後に、道路近隣者から道路工事に関して追加の要望を受けることが多々ある。

まず、市道 55-025 号線ほか 1 路線舗装修繕工事（契約金額 当初 13,392,000 円、変更後 17,141,760 円、工事期間：平成 27 年 5 月 15 日から 9 月 11 日）は、高根台 4 丁目 10 番 14 地先において、過年度発注において仮復旧を行った箇所を本復旧する 272m の舗装工事である。

平成 27 年 5 月 14 日に契約し、工事開始後に地元自治会長より L 型側溝の改修要望があり、L 型側溝の撤去・新設を追加して、6 月 18 日に、3,749,760 円の増額変更契約している。工事開始前に地元自治会長に工事の説明をしているが、約 1 か月後に追加の依頼を受けて、契約を変更している。そのたびに、工事設計をやり直し、契約を変更することになる。契約の変更は、もう一つ契約を結ぶのと同等の手間がかかる。

次に、市道 00-071 号線道路改良工事（契約金額 85,890,240 円）は、馬込町 1000 番 12 地先の農地を買収して 194m の道路を新設する工事である。

当該工事の道路について、当初は、農地の地権者の 10 か所の乗入口であったが、工事が開始されてから 3 つの乗入口の追加要望があり、契約を変更している。発生土の処分方法の変更も加えて、この契約変更による増額は 9,717 千円である。

同様に、用地取得の手順、説明事項等のマニュアルがない。マニュアルがないと、同様に対応すべきケースにおいて対応が異なる可能性がある。また、交渉が長期にわたる場合、交渉内容の引継があいまいとなる。

こうしたことから、事務や技術の伝承についてもあいまいな状態である。

指 摘

契約変更が頻発しないよう、地権者に対して道路事業の工事内容を明確に説明するとともに、内容を確認した書面をやり取りするなど、工夫すべきである。

また、経験知が見える化するとともに、悪しき慣習を見直し、あるべき業務を確立すべきである。事務や技術の伝承のため、規則の適用等について実務をまとめ、用地取得、道路建設・修繕等の各業務の手順を定めた業務マニュアルを作成

し、業務を進めることが望ましい。

(2) 以降において、特に注意すべき点を記載する。

(2) 修繕箇所の判断基準と優先順位付けについて

道路排水維持、歩道維持、歩道整備、道路照明整備、安全施設等整備、安全施設設置事業においては、補修修繕を実施する箇所の優先順位や対処方法は、要望等のある都度、担当職員の経験に基づいて決定しており、明文化された判断基準（マニュアル等）は存在しない状況である。

道路維持課によれば、基本的な優先順位は、①危険度の高い箇所（転倒事故等の発生箇所を含む）、②町会要望等、継続して事業を進めている箇所、③その他（市民等の個別要望等）と考えている。例えば、舗装修繕の場合、車の振動で寝られない・このままだと事故が起こりかねないなど、車両の交通量や住宅地等の条件にもよるが、誰が見ても分かる緊急性を要する現場について優先的に予算要望して整備を実施し、それ以外の要望は過年度のものから順に対応している。

なお、判断の結果である優先度については、担当者個人が管理しているのみで公式な書類上では記録・管理していない。

具体的な要望の件数と処理率については、（表Ⅲ－１）要望件数と処理率に示すとおりである。

（表Ⅲ－１）要望件数と処理率

年度	要望件数	うち 舗装要望件数 (A)	処理中・ 未処理 (B)	平成 27 年度 までの 累計処理率 $\frac{(A-B)}{A}$
平成 24 年度	105 件	76 件	2 件	97%
平成 25 年度	115 件	79 件	13 件	84%
平成 26 年度	113 件	70 件	17 件	76%
平成 27 年度	79 件	43 件	23 件	47%

（市資料より作成）

担当職員の経験に基づく判断では、人事異動時にノウハウが途切れる可能性があるとともに、あくまで道路維持課としての見解であるはずが、説明責任が個人に転嫁されるおそれがある。また、優先度を公式な書類上で管理しない場合には、適切な業務の引継が実施されない可能性がある。

指 摘

判断のノウハウを蓄積するとともに、あくまで道路維持課としての見解であるはずが、説明責任が担当職員個人に転嫁される可能性を防ぐためにも、補修修繕箇所について、判断基準（マニュアル等）を明文化して、優先順位を決定すべきである。

補修修繕箇所の優先順位を適切に引き継ぐためにも、道路台帳システム内の要望一覧表等に優先度を記録すべきである。具体的には、優先度に応じて「高」・「中」・「低」等を道路管理システムに入力することが考えられる。

（3）市の技能労務職員か業者委託かの判断について

道路維持課によれば、個別の補修修繕について、市の技能労務職員で対応するか業者に委託するかは、補修修繕の内容そのものに基づいて、現場を確認した担当者が決定している。しかし、市の技能労務職員で対応とするか業者委託とするかの判断基準は、明文化されていない状況である。

さらに、市の技能労務職員でも対応できるものを業者に委託して不要な経費を支出していないかという観点から、現場を確認した担当者の判断について妥当性を評価する体制は、平成 27 年度において設けられていなかった。

平成 28 年度には、包括外部監査のヒアリングを契機として、道路維持課では市の技能労務職員か業者委託かの判断を行うためのチェックリストを作成し、試験的に運用している。当チェックリストは、①緊急性、②作業の難易度、③作業時間、④求められる技術力、⑤資機材の調達という 5 つの観点から補修修繕を評価し、合計点数に基づいて市の技能労務職員か業者委託かを事前に判断するものである。なお、単純に点数で振り分けられない作業の場合は、備考欄に理由を記載する運用である。

意 見

平成 27 年度においては、個別の補修修繕を市の技能労務職員で対応するか業者委託とするかに係る現場を確認した担当者の判断について、判断の妥当性をチェックする体制は構築されていなかった。市の技能労務職員で対応できるものをむやみに業者に委託しないためにも、判断の妥当性を確認する体制の構築が望ましい。

平成 28 年度には、市の技能労務職員で対応するか業者に委託するかを事前に評価するためのチェックリストを作成して試験的に運用しているが、必要に応じて改良を加えて、正式に運用すべきである。また、チェックリストのデータを収集して判断基準のノウハウを蓄積し、将来的には判断のマニュアルを整備するこ

とが望まれる。

(4) 道路補修修繕に関する委託業者選定の見積書について

道路補修修繕について、委託業者を選定する際に、緊急に作業が必要な案件の場合は、見積合せを電話や FAX で行い、正式な見積書の作成の前に先行して作業を行うよう、業者に指示をすることがある。その場合、業者は補修修繕完了後に正式な見積書の提出を行っている。

市は実際の補修修繕作業開始前に見積合せ等の市として必要な手続を実施しているとして、電話や FAX で行った見積合せの書類は残していないため、業者に作業を依頼した日付が見積書の日付より前になっている案件が(表Ⅲ-2)道路補修修繕に関する委託業者選定の日付に記載した事例のように発生しており、書類上では事前に見積合せを実施したことが確認できない。

(表Ⅲ-2) 道路補修修繕に関する委託業者選定の日付

	要望受付簿上の業者依頼日	業者提出見積書の日付
(その 81)	2015 年 5 月 18 日	2015 年 6 月 19 日
(その 134)	2015 年 6 月 10 日	2015 年 7 月 17 日
(その 194)	2015 年 9 月 18 日	2015 年 10 月 2 日
(その 300)	2015 年 11 月 6 日	2015 年 12 月 7 日

さらに、祭りに向けた歩道の補修修繕については、(表Ⅲ-3) 祭りに向けた歩道の補修修繕に示すとおり、業者が提出した見積書の日付・工期ともに祭りの開催日より後の日付となっており、修繕目的との間に矛盾が生じている。

(表Ⅲ-3) 祭りに向けた歩道の補修修繕

	祭りの開催日	見積書日付	工期	業務完了報告日
(その 170)	2016 年 7 月 25・26 日	2016 年 8 月 19 日	2016 年 8 月 20 日 ～8 月 26 日	2016 年 8 月 26 日

指 摘

事故が発生しないよう、緊急に作業が必要という実態がある以上は、道路補修修繕に関する委託業者選定の際に、電話や FAX で事前に見積合せを行うことは否定できない。しかし、実際の工期・業務完了報告日等が、業者から提出される書類日付と乖離している実態は、事実に反する書類の整備と言わざるを得ず、早急に改善すべきである。また、電話や FAX で事前に見積合せを行った場合には、

記録を残すべきである。

(5) 見積合せにおける辞退について

予定価格が 130 万円未満の工事について、随意契約により契約することができるが、市では見積合せを実施して契約する業者を決定している。

船橋市契約規則では、2 者以上の者から見積書を徴するものとするとして規定しているが、実際の見積合せにおいては、2 者を選定して見積りの提出を要請したものの提出辞退により 1 者のみから見積りを提示され、その 1 者に決定する案件が生じている。

平成 27 年度において 2 者による見積合せが実施された案件は (表Ⅲ-4) 2 者による見積合せの結果に示すとおりであり、辞退が生じた案件は 3 件である。

(表Ⅲ-4) 2 者による見積合せの結果

(単位：円)

工事名	見積りの提示 状況	当初予定 価格	当初請負 金額	最終請負 金額
通園通学路整備工事 (その 6)	2 者共 1,010,124 円	1,198,800	1,010,124	1,010,124
市道 00-107 号線道 路改良工事	1,080,864 円と 1,101,600 円	1,101,600	1,080,864	1,334,880
市道 00-017 号線歩 道整備工事	1,285,200 円と 辞退	1,296,000	1,285,200	1,285,200
市道 01-025 号線人 にやさしい歩道整備 工事	1,242,000 円と 辞退	1,296,000	1,242,000	1,572,480
西船①地区ゾーン規 制整備工事	1,269,000 円と 辞退	1,274,400	1,269,000	1,494,720
高根台地区高齢者支 援施設整備工事	1,207,116 円と 1,296,000 円	1,296,000	1,207,116	1,207,116

市としては、契約規則の「2 者以上 (略) のものから見積書を徴するものとする」という文言の趣旨について、原則として 2 者以上から徴するものであるが、合理的な理由がある場合には 1 者でも可能であることを示しており、「徴さなければならない」とは異なるとの解釈をしている。しかし、市が見積合せに参加させた 2 者の選定理由については文書として残しておらず、事後的に業者選定の適切性が判別できず、他に見積りを提出可能な業者がいることについて否定できない。また、2 者のうち 1 者の辞退により実際の金額の提示を受けない場合には、見積書の比較検討をすることができない。

意見

見積合せにおいて、最善の2者を選定したにもかかわらず、1者に辞退が生じたことにより見積りを提示した唯一の業者が選定されることはやむを得ない面もあるが、制度の趣旨から考えて可能な限り避けられたい。

また、2者による見積合せにおいて1者に辞退が生じた場合に備えて、最善の2者を適切に選定していることを説明できるように、選定理由を文書に残しておくか、辞退の可能性が高い案件ならば最初から3者以上から見積書を徴する等の配慮が望まれる。

(6) 工事記録写真に係る日付記載について

道路部において、委託業者が道路部に提出する多くの工事記録写真について、黒板上に撮影日の日付（以下「黒板日付」という。）が見受けられない。

道路部では、委託業者が提出する工事記録写真については、千葉県の「写真管理基準」を適用しており、「写真管理基準」では黒板日付の記載は求められていない。

しかし、以下①から④に記載する状況が存在している。

- ①提出される工事記録写真のうち、特に工事等完了段階の工事記録写真においては、黒板日付が、当該工事等が契約期限までに適正に行われたことを客観的に示すための根拠となる重要なものである。
- ②建設局建築部建築課では、建築課が定めた「工事提出書類作成要領」（最新改訂平成28年3月）における「工事写真撮影要領」において、国土交通省監修の要領を参照のこととし、当該要領中の「黒板（白板）要領」では、撮影の年月日を記載することとなっている。
- ③（表Ⅲ－5）平成21年度包括外部監査結果に対する措置状況に示す、平成21年度の船橋市包括外部監査結果に対する旧道路管理課の道路照明の修繕業務に関する措置状況において、「作業時には黒板に年月日及び発注番号を記入した写真を撮ること」と措置済みと報告されている。
- ④東京都など他の自治体では、黒板日付を入れる基準となっている例がある。

(表Ⅲ－５) 平成 21 年度包括外部監査結果に対する措置状況

報告書記載事項	現在の状況 (平成 22 年 7 月 1 日現在)	今後の方針
<p>道路照明の修繕業務を分析した結果、施工年度の翌年度に支払を行っている事例・完了報告の日付が不明である事例・修繕作業の日付以前の日付で請求日が記載されている事例・すべて日付欄がないか、または、日付が記載されていないか、写真そのものがない事例・写真表紙依頼日・完工日が請求日の後となっている事例・請求日が作業完了後、約 4 か月の遅れとなっている事例等があったことから、次のような見直しを提案したい。</p> <p>当該作業の完了日は必ず実態に沿って写真（最低でも写真表紙）に記載すること。また、採番ルールを明確にした修繕番号や請求日も必ず業者に記載するよう指導すること。その際、何らかの理由で完了・請求・支払が遅れる場合はその理由を記録に残すことが重要である。業者から完了報告として提出された書類等については、作業実態の確認を行い、検査したうえで支払事務に進めることを徹底すべきである。</p>	<p>一般市民等からの通報を受け、業者に修理の依頼をするとき、発注番号を決定し、<u>作業時には黒板に年月日及び発注番号を記入した写真を撮ること</u>、さらに、作業が完了したら電話等により速やかに報告することを指示。なお、業者は作業完了後、見積者・完了報告書・請求書・写真帳を提出するものとし、市の責任者はこれらの書類を基に検査を行い、作業実態を確認次第、速やかに支払事務に入るよう平成 22 年 4 月より実施している</p>	<p>左記のとおり、措置済み。</p>

指 摘

道路部においては、委託業者が提出する工事等記録写真について、黒板上に撮影日の日付（以下「黒板日付」という。）が見受けられない。

工事記録写真は、工事等が契約期限までに適正に行われたことを客観的に示す根拠となる重要なものであり、道路部は、今後、委託業者が提出する工事記録写真に黒板日付を記載させる旨を要領等にて定めるべきである。

平成 21 年度の包括外部監査結果で、旧道路管理課の道路照明の修繕業務に関する措置状況において、「作業時には黒板に年月日及び発注番号を記入した写真を撮ること」と措置済みとしたにもかかわらず、現状では実施されていない。

上述の実効性を担保するためにも、道路部は定めた要領等を委託業者に通知し、確実に遵守するよう指導すべきである。

3 下請負人調書の審査について

工事請負契約書の第7条において、元請負人が、その請け負った工事の一部を第三者に請け負わせた時は、市に（図Ⅲ－1）下請負人調書に示す下請負人調書を提出するとされている。

（図Ⅲ－1）下請負人調書

共通様式-5

下請負人調書（第 回）

平成 年 月 日

船橋市長 へ

所在地

商号又は名称

代表者職氏名

電話番号

使用印

許可の種類 特定建設業 一般建設業
(何れかを○で囲って下さい)

1 工事名 _____

2 工事場所 _____

3 請負代金額 _____

4 契約年月日 平成 年 月 日

上記建設工事の一部を施工する下請業者については、次のとおりですので、船橋市建設工事適正化指導要綱第12条第1項の規定並びに工事請負契約書第7条の規定により通知します。

下請負人業者	工事詳細	
	工事内容	
	下請負金額	
	下請負契約締結日	
	工事現場工事担当番号	
	許可業種	
	所在地電話番号	
商号又は名称 代表者職氏名		

(添付書類) 第1次下請について下請契約書の写しを添付すること。

実際に提出された下請負人調書において、以下の事象が検出された。

- ① 「市道 37-031 号線道路改良工事」(契約日：平成 28 年 2 月 9 日、工期：平成 28 年 2 月 10 日～平成 28 年 6 月 30 日)において、平成 28 年 4 月 1 日の同日付で第 1 回と第 2 回の下請負人調書が市に提出されていた。第 1 回は下請負人業者が「なし」と記載され、第 2 回には 2 社が記載されていた。市の確認不足であったとのことである。
- ② 「市道 78-513 号線道路舗装工事」(契約日：平成 27 年 11 月 16 日、工期：平成 27 年 11 月 17 日～平成 28 年 1 月 25 日)において、第 1 回の下請負人調書が平成 27 年 12 月 14 日付で提出され、下請負人業者は「なし」とされていた。その後、第 2 回の下請負人調書が 12 月 21 日付で提出されたが、下請負人業者が 1 社記載されており、契約日が 12 月 1 日、工期が 12 月 2 日からとされ、

第1回の下請負人調書の日付より前の日付となっていた。市としては、日付を遡及した契約を締結したものであって問題はないと捉え、元請負人に対して特段の状況確認を実施しなかった。

意見

下請け状況の確認は、工事の品質を確保する観点や、工事契約の経済性を測る上で重要であり、下請負人調書が適切に作成された上で提出されていることを確認する必要がある。そのため、不備を適切に識別するように注意されたい。

なお、第1回の下請負人調書で下請負人業者が「なし」とされていて、その提出日より前の日付での下請契約が判明した場合には、元請負人に対して実際に状況を確認した上で文書として残すことが望まれる。

4 要望受付の記録について

工事発注後において、設計変更が必要となり、契約金額が変更となることがある。その典型的な状況の一つとして、工事開始後に、近隣住民や地権者、所轄の警察等からの工事内容の変更に関する要望を受けたことにより、設計変更をするものである。

工事内容の変更に関しては、受注者と工事変更の内容を確認するための「工事打合せ簿」に協議内容が記載されており、受注者からの工事変更に関する検討要請については当該文書にて確認が可能である。しかし、近隣住民等からの要望については、その受付状況に関する文書を残していない。

特に、当初の予定価格が 130 万円を下回る案件については随意契約が可能であり、契約変更により 130 万円を超過する場合においては、設計変更の時点が契約後にならざるを得なかったことが極めて重要な点となる。発注時には設計金額を 130 万円以内で留めておいて随意契約を実施し、契約締結後に簡単に増額が可能であれば、随意契約が可能な金額基準は形骸化してしまう。

当初の予定価格が 130 万円を下回っていたが、契約変更により 130 万円を超過した工事として（表Ⅲ－6）契約変更により 130 万円を超過した工事に示す、以下の案件があった。

（表Ⅲ－6）契約変更により 130 万円を超過した工事

（単位：円）

工事名	市道 01-025 号線 人にやさしい歩道 整備工事	西船①地区ゾーン 規制整備工事	市道 00-107 号線 道路改良工事
当初予定価格	1,296,000	1,274,400	1,101,600
当初請負額	1,242,000	1,269,000	1,080,864
変更後設計価格	1,641,600	1,501,200	1,360,800
変更後請負額	1,572,480	1,494,720	1,334,880
変更理由	工事対象路線の延長箇所において、地元町会より水溜りの解消要望があり、街渠柵を設置することとなったため。	工事着手後に船橋警察署より、更なる安全対策として通学路マークの追加を求められたため。	工事实施中に、沿道隣接地権者から乗入部を追加して欲しいとの要望を受け、排水構造物を一部撤去新設する必要が生じたため。

指 摘

当初の予定価格が 130 万円を下回っている契約で、契約変更により 130 万円を超過する場合においては、設計変更の時点が契約後にならざるを得なかったことが極めて重要であり、その状況を明確に記録として残し、事後的な確認ができるようにしておく必要がある。そのため、設計変更を伴う要望に関しては、要望を受けた具体的な日付や内容、相手先等を記載した打ち合わせ記録を残しておくことが必要である。

また、その他の契約変更についても、対象となる設計変更があらかじめ判明していれば、他にも入札可能な業者がいた可能性もあることから、適切な発注であったことを説明できるように、設計変更を伴う要望については、すべて打ち合わせ記録を残しておくことが望ましい。

5 補修修繕に使用する原材料の管理について

(1) 船橋市物品管理要綱 第8号様式「原材料出納簿」の必要性

市は道路の補修修繕のために、常温合材、塩化カルシウム等の原材料を購入しており、当該購入に関連して、船橋市物品管理要綱第8号様式「原材料出納簿」を作成している。道路部として、第8号様式に記載される内容は、購入した補修修繕に使用する原材料の購入による受入と、倉庫等の市指定場所への払出の記録であり、購入記録に基づいて、手書きで作成されている。しかし、購入した数量がそのまま倉庫に移動することから、購入日付で受払欄に同数を記入し、「現在数」は常にゼロとなっており、現状の第8号様式は（図Ⅲ－2）船橋市物品管理要綱第8号様式「原材料出納簿」に示すとおり、単に一定期間ごとにまとめて購入記録を転記したものに過ぎず、管理台帳としての実質的な意義を有していない。

(図Ⅲ－2) 船橋市物品管理要綱 第8号様式「原材料出納簿」

第8号様式

原 材 料 出 納 簿

原材料名	物品(分任) 出 納 員	係員	出納年月日	摘要	受 払	現在数	受払場所	受領者
川砂 小型車	●		27. 5. 8	2015004005 @ 8700	受 2 払 2	2	市指定場所	●
	●					0	市指定場所	●
録前27.4.14 受前簿(S2299A) P-6 L=5.7	●		27. 5. 8	" @ 500	本 10	10	市指定場所	●
	●					0	市指定場所	●
録前27.4.14 受前簿(S2299A) P-10 L=5.7	●		27. 5. 8	" @ 410	本 10	10	市指定場所	●
	●					0	市指定場所	●
単管パイプ 6m	●		27. 5. 8	2015004419 @ 2760	本 32	32	市指定場所	●
	●					0	市指定場所	●
直交パイプ 27°	●		27. 5. 8	" @ 180	個 52	52	市指定場所	●
	●					0	市指定場所	●
カクセルAS混合粉 細粒	●		27. 5. 8	2015004441 @ 15000	ト 0.5	0.5	市指定場所	●
	●					0	市指定場所	●

第 8 号様式を作成する必要性として、道路部としては作成する実質的な意義が無いという認識はあったものの、「船橋市物品管理規則」の第 13 条 1 項第 3 号に基づいて原材料出納簿を作成していた。

船橋市物品管理規則（一部抜粋）

第 13 条（帳簿の整理）

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。ただし、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。

（3）原材料出納簿

例えば市川市では、市川市財務規則において以下のとおり定めている。

市川市財務規則（一部抜粋）

第 215 条（物品の出納の記録）

所属長は、物品の出納をしたときは、物品の分類別の台帳に記録し、整理しなければならない。

2 前項の規定にかかわらず、次に掲げる物品（備品に分類されるものを除く。）については、台帳の記録を省略することができる。

（2）受入後直ちに払出しするもの

指 摘

購入した数量をそのまま倉庫に移動する状況において、その状況を購入記録から手書きで転記している現状の船橋市物品管理要綱第 8 号様式は実質的な意義を有していない。事務の無駄を削減するために、他の自治体での例を参考にして、不要と考えられる帳簿を作成しなくても問題無いように規則を変更する必要がある。

また、今回のように事務の無駄を認識している場合において、物品管理要綱が道路維持課の管轄ではないとしても、実際に事務を実施している道路維持課から要綱変更についての検討を要請すべきである。

（2）在庫管理

補修修繕で使用する原材料の在庫について、現在は土嚢や塩化カルシウム等、災害等の対策でも使用される一部の物品を除いて、在庫数量の把握をしていない。

しかし、市道に設置してある側溝の網型鋼製蓋（グレーチング蓋）の盗難が相次いでいる状況にあり、換金可能な原材料の残高管理は重要である。

なお、原材料は、市内 3 か所の倉庫にて保管されており、一時点における在庫は（表Ⅲ－7）平成 28 年 9 月 6 日時点の原材料在庫に示すとおり、1,431,075 円である。

（表Ⅲ－7）平成 28 年 9 月 6 日時点の原材料在庫

材料名	単位	単価 (円)	倉庫 A		倉庫 B		倉庫 C		在庫 数合 計	在庫 残高 (円)
			在 庫 数	在庫 残高 (円)	在 庫 数	在庫 残高 (円)	在 庫 数	在庫 残高 (円)		
常温合材_オレンジパッチ	袋	945	39	36,855	0	0	0	0	39	36,855
常温合材_エースパッチ	袋	2,700	32	86,400	0	0	0	0	32	86,400
常温合材_マイルドパッチ 13mm	袋	2,500	17	42,500	0	0	0	0	17	42,500
常温合材_マイルドパッチ 5mm	袋	2,800	4	11,200	0	0	0	0	4	11,200
補修材_MK クリート	缶	8,500	3	25,500	0	0	0	0	3	25,500
その他_塩化カルシウム (融雪剤)	袋	2,050	165	338,250	147	301,350	210	430,500	522	1,070,100
その他_AC ライト (油吸着材)	袋	3,400	35	119,000	0	0	0	0	35	119,000
コンクリート蓋_240 用 I 種	枚	930	0	0	18	16,740	0	0	18	16,740
コンクリート蓋_240 用 II 種	枚	1,570	0	0	4	6,280	0	0	4	6,280
コンクリート蓋_300 用 I 種	枚	1,100	0	0	15	16,500	0	0	15	16,500
土嚢	袋	—	0	—	0	—	560	—	560	—
合計				659,705		340,870		430,500		1,431,075

市は、使用頻度が高く、在庫を確保しつつ使用するべき原材料については、個別にシートを作成し、残高管理を行っていく考えである。

また、購入時の受入れ数量は、納入業者が市指定の倉庫に納入する際に市の職員が立会いをして確認するか、立会いができない場合には別途当日中に確認をしている。補助的な意味合いとして、納入業者には写真を撮影させて市に送付をさせている。

納入業者が自由に出入り可能な状況においては、納入後に在庫の持ち出しがなされてしまう可能性がある。特に、原材料が保管されている市内 3 か所のうち 2

か所については、外部の第三者も入ることが可能な状況にあり、盗難が生じる可能性が高まる。

意見

市でも検討しているとおり、原材料の残高管理を進めていくことが望まれる。その範囲については、使用頻度のほか、購入価格や換金可能性も踏まえて検討されたい。

また、倉庫の施錠等により、自由な出入りを制限し、原材料の盗難等のリスクを低減させることが望ましい。

IV 管理関連

1 「道路」に関する現状把握について

(1) 道路部が管理する施設数について

道路部は、道路法第2条に定める「トンネル、橋、渡船施設、道路用エレベーター等道路と一体になってその効力を全うする施設、または工作物及び道路の付属物で当該道路に付属して設けられているもの」及び道路法施行令の第三十四条の三で定める「道路の付属物」として、(表IV-1) 道路部が管理する施設とその数量の一覧に示す数量、施設数の対象施設を管理している。

(表Ⅳ－１) 道路部が管理する施設とその数量の一覧

管理対象施設		数量・施設数	単位	備考
道路	自動車専用道路	0	路線	
	幹線街路	168	路線	延長 186.652km
	区画街路	5,322	路線	延長 958.260km
	上記以外	0	路線	
歩道		—	—	延長 172.501km
排水施設		—	—	台帳として数量の管理はしていない
排水ポンプ		11	基	
安全施設等	道路標識	1,430	基	
	防護柵	—	km	台帳として数量の管理はしていない
	道路反射鏡	4,434	基	
	通学路標識	—	基	台帳として数量の管理はしていない
	注意看板	—	基	台帳として数量の管理はしていない
橋梁	橋長 15m 以上 ※認定外公道上の橋梁	43	橋	延長 1,790m
	橋長 15m 未満 ※認定道路上の橋梁	310	橋	延長 1,352m
	橋長 15m 以上 ※認定外公道上の橋梁	3	橋	延長 56m
	橋長 15m 未満 ※認定外公道上の橋梁	15	橋	延長 84m
道路照明		1,570	基	
法面・擁壁		—	km	台帳として数量の管理はしていない
護岸		1.17	km	
植栽		—	m ²	台帳として数量の管理はしていない
立体横断施設		—	施設	台帳として数量の管理はしていない
電線共同溝		3.4	km	管渠延長
エスカレーター		7	基	
エレベーター		9	基	
ベンチ		—	基	台帳として数量の管理はしていない
上屋		—	施設	台帳として数量の管理はしていない

現状では、道路の基本構成要素である道路や橋梁等の数量は把握されているが、細かな施設（通学路標識や植栽等）の数量は把握されていない。

多くの地方公共団体では、施設の老朽化に伴う補修、あるいは更新費用は今後増大すると予想されることから、道路施設全体の維持管理費用の将来推計を行い、その費用削減に向けた戦略的な対策を打ち出しているが、その基礎情報となるものが、管理施設の数量である。

(2) 道路管理施設の物理的状態の把握について

道路施設の戦略的維持管理計画を策定する場合、基礎情報として管理施設の数量のほかに、施設の物理的状態が必要である。市において、現状、劣化の進行度合い等、物理的な状態が把握されている施設は、舗装と歩道、及び橋梁のみであり、その他施設では把握されていない。

舗装に関しては、平成 25 年度「市道路性状調査業務委託」によって、幹線街路及び重要市道 232 路線について、舗装の管理指標である MCI 値を計測している。計測の結果として、(表Ⅳ－2)平成 25 年度の MCI 調査結果に示すとおり、113 路線について修繕が必要との物理的状況が報告され、市では独自の優先順位付けを行い、順次必要な対応を実施している。

(表Ⅳ－2) 平成 25 年度の MCI 調査結果

早急に修繕が必要 (MCI < 3.0)	今後修繕が必要 (3.0 ≤ MCI < 5.0)
38 路線	75 路線

なお、MCI 値を計測している 232 路線以外の、主に生活道路である 5,258 路線についての物理的状態把握は、日常パトロールの報告によってのみ行われている。

歩道に関しては、平成 26 年度「市歩道実態調査業務委託」によって、段差や勾配、根上り、平坦性、幅員等の問題点が報告され、歩行の危険性等により、やはり順次必要な対応が行われている。

橋梁に関しては、平成 22 年度に橋長 15m 未満の 190 橋梁、平成 23 年度に橋長 15m 以上の 45 橋梁を点検、診断が実施されており、また平成 27 年度には、再び橋長 15m 未満の橋梁及びボックスカルバート（道路下の地中に埋設される箱型の構造物）236 橋についての点検、診断が行われている。さらに平成 28 年度、橋長 15m 以上の橋梁の点検、診断を実施中である。

診断の結果は、(表Ⅳ－3)平成 22、23、27 年度の橋梁点検、診断結果に示すとおりである。市では、緊急対策が必要と判断された橋梁を優先的に補修あるいは更新して対応し、かつ、速やかに補修が必要な橋梁についても対策を施している。しかし、ボックスカルバートの点検義務化による点検橋梁数の増加や、5 年間の経年劣化等の影響に加え、予算的な制約等もあり、まだ速やかな補修が必要な橋梁が橋長 15m 未満で 25 橋存在している。

(表Ⅳ－3) 平成 22、23、27 年度の橋梁点検、診断結果

	点検対象 橋梁数	緊急対応が必要 (判定区分：E1、 E2)	速やかな補修等が必要 (判定区分：C)
平成 22 年度 (橋長 15m 未満)	190 橋	8 橋	24 橋
平成 23 年度 (橋長 15m 以上)	45 橋	1 橋	18 橋
平成 27 年度 (橋長 15m 未満)	236 橋	1 橋	25 橋

その他の施設の一部は、平成 28 年度に道路部職員による点検を実施する予定であり、この点検によって、道路施設の数量及び物理的状態がおおよそ把握されるものと見込まれる。

指 摘

道路施設管理において、その管理する施設の数量及び物理的状態を把握することは、施設の維持管理の基礎的部分であり、市の管理する道路施設の将来的にかかる費用推計と、一方で現実的な予算から想定される今後の維持管理のあり方を策定するための必須要件である。

市においては、道路管理施設の数量及び物理的状況を早急に把握し、今後の維持管理計画の策定に必要な基礎的データの構築を行うべきである。

(3) 道路管理施設の機能的状況の把握について

道路施設の戦略的維持管理計画策定には、さらに、管理施設の機能的状況に関する情報があると有効である。管理施設の機能的状況把握は、維持管理の優先順位や、限られた予算の効率的な投資の実現を可能とする。施設の機能的・社会的状況としては、例えば道路交通量や渋滞に関する定量的な情報や、緊急輸送道路やバス路線上の構造物に対する耐震性、あるいは市民から寄せられる道路施設の機能に対する苦情、要望等が挙げられる。

道路交通量に関しては、一部で交通量調査等の実施により、定量的な情報として把握されている箇所があるものの、戦略的な計画策定に資するには、質・量とも不足している。また渋滞状況に関しては、定量的な情報ではないが、例えば、駅前付近の渋滞によりバスの定時性に支障が感じられるなどの、定性的な情報を把握している状態である。

道路構造物（主として橋梁）の耐震補強に関しては、平成 27 年度までに、NEXCO 東日本、JR 東日本等を跨ぐ、跨道橋、跨線橋、歩道橋を、各交差物管

理者への委託によって対策を完了しているほか、国の緊急輸送道路に指定されている道路上に存在し、昭和 55 年以前に架橋された橋梁（具体的には（図Ⅳ－1）新港大橋（下り線）の耐震補強工事に示す、新港大橋（下り線））についての対策を、「緊急輸送道路の橋梁耐震補強 3 箇年プログラム」の対象橋梁として完了している。一方、市の緊急輸送道路及び主要市道に位置付けられている道路上の橋梁の耐震補強対策は、行われていない。

（図Ⅳ－1）新港大橋（下り線）の耐震補強工事



道路に関する要望・苦情については、平成 21 年から平成 25 年の 5 年間で、（表Ⅳ－4）平成 21～25 年（5 か年）の道路施設に関する要望・苦情の数に示す数が市に対して寄せられている。

（表Ⅳ－4）平成 21～25 年（5 か年）の道路施設に関する要望・苦情の数

路線 等級	車道 舗装	打換え	わだち	排水	振動	冠水	合計
1 級	53	16	2	18	38	3	130
2 級	54	20	1	19	22	7	123
その他	127	54	2	124	35	14	356
合計	234	90	5	161	95	24	609

意見

市が管理する「すべて」の道路施設を、「常に健全な状態」とすることは、予算あるいは維持の担い手等、現状の体制では非常に困難である。道路管理施設の機能的状況を可能な限り定量的に把握することは、現状及び今後において、限られた予算や維持管理のリソースを、道路行政上最適なパフォーマンスを発揮する維持修繕に投資するための基礎的活動と言える。同じ道路施設であっても、その経済的価値や災害時の重要性は、交通量や緊急輸送道路の指定等によって大きく異なる。したがって、どの施設をどの程度の健全性で管理するか戦略が、今後

の維持管理のあり方に大きく影響を与えることは明白である。

市においては、道路管理施設の数量及び物理的状況を把握した後、道路管理施設の機能的状況の把握にも、着手されることが望まれる。

(4) 事務事業評価結果に対する対応と、道路ストック総点検について

① 道路標識整備に関する事業統合と道路ストック総点検について

平成 26 年度の事務事業評価票によれば、「道路標識整備費」事業について、効率性に関しては見直しの余地ありと自己評価しており、1 次評価コメントとして、次のように記載している。

道路管理者が設置する道路標識等において、案内標識、警戒標識、規制標識（幅・高さ・重量の制限をするもの）及び交差点名があるが、予算化しているのは、警戒標識及び警戒標識の中の通学路標識であり、道路ストック総点検後の修繕計画と併せて、事業の統合を行う必要がある。

しかし、平成 27 年度においては、「道路標識」及び「通学路標識」等の事業の統合は実施されておらず、十分な予算が獲得できない状況である。予算化のためには、道路標識のストック状態を把握する必要があるが、過年度においては総点検を実施していなかった。

道路維持課によれば、平成 29 年度の予算編成において、道路標識等の交通安全施設等の予算科目を集約するとともに、平成 28 年 10 月から道路部職員で実施する、「道路ストック総点検」の結果を踏まえて、事業の統合・円滑化を図ることを計画している。

② 照明等の LED 化に向けての事業見直しについて

平成 26 年度の事務事業評価票によれば、「道路照明整備費」事業について、効率性に関しては見直しの余地ありと評価しており、1 次評価コメントとして、次のように記載している。

道路ストック総点検の結果を踏まえ、今後、維持管理における修繕等の計画策定が必要であり、併せて LED 化に向けての事業の見直しが必要。

しかし、平成 27 年度においては、LED 化に向けた事業の見直しは実施していない状況である。LED 化のためには、道路照明を総点検して、ストックの状態を把握する必要があるが、過年度において総点検は実施していなかった。

道路維持課によれば、国の点検要領に基づいて市の要領を整備した上で、平成 28 年度末までに、道路部職員で総点検を実施する予定である。

近隣の千葉市では、平成 26 年 9 月よりリース方式により市が管理する道路照

明灯約 1 万 2,500 灯を LED 化し、年間 5,000 万円の経費節減を見込んでいる。
リース方式の導入には、購入よりも初期費用を抑えられるというメリットがある。

意 見

「道路ストック総点検」は、各種事業の実施において基盤となる重要な情報を収集するものである。進捗を管理して当初計画に無理がないかを検証するとともに、総点検における最終目的の達成状況について適時に評価することが望ましい。

意 見

①に示した道路標識整備について、平成 27 年度には、案内標識・警戒標識・規制標識及び交差点名の整備事業を、警戒標識の整備事業と統合して予算化できていない。したがって、平成 26 年度における事務事業評価の結果に十分な対応策を講じているとは言い難い。

平成 29 年度の予算編成では事業統合を予定しているとのことだが、道路における安全確保や事業の効率化という観点からも、早期の事業統合が望まれる。

意 見

②に示した道路照明整備については、平成 27 年度には LED 化に向けた事業の見直しを実施しておらず、平成 26 年度における事務事業評価の結果に十分な対応策を講じているとは言い難い。

平成 29 年度には LED 化に向けて検討を進める予定とのことだが、LED 化の方針を決定する際には、他市の事例を収集して役立てることが望まれる。

2 道路管理システムについて

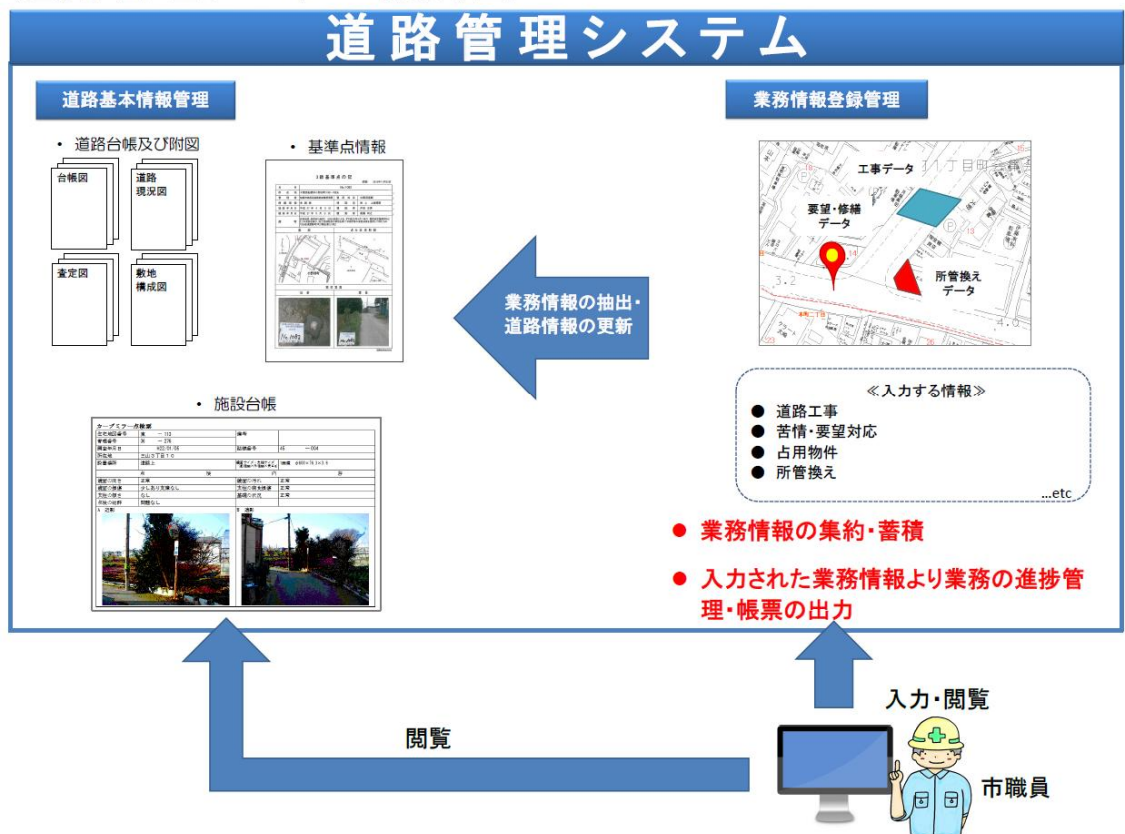
(1) 道路管理システムについて

市では現在、道路管理課にて、(図IV-2) 道路管理システム概要図に示す道路管理施設の一元管理システムを構築中であり、平成 27 年度末までにシステムの完成を、平成 29 年度末までに平成 27 年度末時点を対象とした道路台帳図面等の整備を完成させる予定である。

この一元管理システムは、道路施設情報と施設の位置情報を GIS (Geographic Information System : 地理情報システム) で管理し、施設台帳や要望・苦情情報あるいは点検結果等の情報が一元管理され、各課で共有されることによる業務効率化を目指している。

(図IV-2) 道路管理システム概要図

道路管理システム概要図



また、構築中の道路管理システムは、市民からの要望や苦情等の情報や、補修した履歴等が入力、管理され、日々行われる巡回パトロールにおいてタブレット

端末等で閲覧が可能となる予定のほか、システムの拡張性を活かして、様々な道路管理施設の維持管理計画との連動等が可能となることが期待されてはいる。しかし、例えば道路施設の維持管理における活用法や、運用による効率化の具体的な計画は、検討されていない。

意見

道路施設管理に必要な情報は、基礎的データの現状把握、過去の履歴、将来の予測や計画等、時系列的な管理のほか、管理施設の種類による基礎データの違い等があり、施設別、かつ目的別にデータを扱うことが多く、道路施設に関する全情報を、構築中の道路管理システムに格納することは容易ではない。現状においても、例えば、舗装アセットマネジメントシステムや橋梁台帳システム等は既に存在しており、今後は、こうした個別の目的を持つシステムやデータベース等と、有機的に連携を取ることが肝要である。

現状は、システムの完成及び道路台帳図面等整備に力点が置かれることは当然ではあるが、道路部全体として、一元管理システムに格納される情報をいかに活用して、どのような面で効率化を目指すのか、各課の立場から早期に方向性を検討することが望まれる。

(2) 道路管理システムを利用した情報共有の方法について

① 道路管理瑕疵の情報共有方法について

道路管理瑕疵による事故が年間数件発生しているが、市は、発生した事故の内容等を市の技能労務職員及び年間パトロール委託業者に情報提供した上で、パトロールの強化を図り確認している。しかし、市の職員及び年間パトロール委託業者に情報提供するにあたっては、現場確認時に口頭で行うにとどまっている。また、過去の事故が発生した原因を鑑みて、パトロール時にチェックを強化すべきところをまとめたチェックリスト等の作成も行っていない。

年間パトロール委託業者に関しては、平成 25 年度から委託を開始しており、パトロールに特化した形での契約は、平成 27 年度からであるため、ノウハウの蓄積ができているとは言い難い。

市の考えとしては、道路管理瑕疵による事故はある程度パターン化されており、穴による車の損傷やグレーチングでの跳ね上がりが主たるものである。実際、平成 27 年度の道路管理瑕疵による事故は、(表Ⅳ-5) 道路管理瑕疵による事故内容のとおり、上述の理由によるものが多い。

(表IV-5) 道路管理瑕疵による事故内容

	事故内容
No.1	歩行者が、道路面と雨水桝の段差(約10cm)に躓き転倒し、骨折等の負傷
No.2	横断側溝グレーチング蓋の跳ね上がりにより、車体底部及び左側面下部損傷
No.3	歩行者が、道路上のブロックモルタル(高さ約10cm)に躓き転倒し、軽傷及び衣服類の損傷
No.4	路肩崩れにより、トラックの左後輪部分が落下し、車のタイヤ及び巻き込み防止装置等の損傷
No.5	10cm程度の穴に車のタイヤが落下し、前輪のタイヤ及びホイールの損傷
No.6	穴により、車体の左側下部損傷

しかし、同じ理由による事故が繰り返される場合には、過去の道路管理瑕疵の教訓がパトロールにおいて活かされていないとも考えられる。また、道路管理瑕疵による事故が発生した箇所については修繕していても、隣接地において同様の事故が発生する危険が高い可能性もあり、そのような情報を共有することも重要である。

② 道路補修修繕を行った箇所の追跡調査について

道路補修修繕(その93)(契約金額961,200円)の修繕箇所は、同じ箇所を市の技能労務職員及び委託業者により何度も修繕している。道路維持課によれば、同じ箇所を市の技能労務職員及び委託業者により何度も修繕する事態が生じる主たる原因は、まず緊急的・簡易的な補修修繕をしており、舗装打換え工事等の完成をもって対策を完了とするためとのことである。

現時点では、道路補修修繕を行った箇所について特段追跡調査を行う決めはないが、日々のパトロールの中で、より効果的・効率的な修繕手法を発見することがある。市の技能労務職員及び年間パトロール委託業者の作業報告書から発見事項があった場合は、係長以上へ口頭により情報共有がなされているが、書面に残すことはなされていない。今後の効果的・効率的な修繕対応に向けて、ノウハウを引き継ぐためには、発見事項を書面に残すことは有用である。

市としても、追跡調査を行った上で書面に残すことが望ましいものの、膨大な修繕件数の中、現状の人員等を勘案すると現時点において書面に残すことは厳しい状況であると考えている。また、パトロールについては、市の技能労務職員だけでなく年間委託業者も実施しているが、より効果的・効率的な修繕手法への検討は、あくまで市として判断を行う事項であるため、追跡調査や書面による報告

についてまでは委託していない。

意 見

道路管理瑕疵や補修修繕を行った箇所の情報について、市の技能労務職員及び年間パトロール委託業者に周知して追跡調査を実施させるとともに、パトロールにおける発見事項を共有して事故発生の低減や効果的な補修修繕に努めることが望まれる。

なお、同じ箇所を市の技能労務職員及び委託業者により何度も修繕する事態が生じるのは、以前の修繕作業において継ぎ目の仕上げが不十分だったためとも考えられる。追跡調査では、委託業者別の仕上がりを評価するとともに、何度も修繕が必要となる場合はその根本的な原因を分析し、必要に応じて委託業者にフィードバックする仕組みを構築することが望ましい。

また、市において現在構築中とのことであるが、道路管理システムに情報を登録するとともに、登録した情報をタブレットに取り込んでパトロール等の現場調査時に持参する仕組みの構築・運用が望まれる。さらには、タブレットで撮影した写真の道路管理システムへの転送等、情報を共有するための工夫についても検討されたい。

3 道路占用における減免申請書について

船橋市道路占用料条例施行規則において、占用料の減免を申請する場合には、(図IV-3) 道路占用料減免申請書に示す道路占用料減免申請書(第4号様式)を提出するとされている。しかし、現在の運用は、申請者の記載と捺印がなされているのみで、許可月日・番号等その他の様式記載事項の記載が無い書類を受け付けている。

(図IV-3) 道路占用料減免申請書

第4号様式

道路占用料減免申請書

年 月 日

船橋市長 あて

住所
申請者 法人名
氏名(代表者) 印

船橋市道路占用料条例第5条の規定により下記のとおり占用料の減免を申請します。

記

許可月日・番号	
占 用 料	
減 免 申 請 額	
理由	

減免申請書の様式として許可月日・番号等を記載する必要があるが、事務工数の削減のため、占用許可の申請書と同時に受け付けており、その時点では減免申請書に記載すべき内容が確定していないため、記載がなされていない。

市は、現在の事務が、船橋市道路占用料条例施行規則に準拠していないことは認識しており、現在の事務を継続するのであれば、船橋市道路占用料条例施行規則を改正する必要があると考えている。

指 摘

現在の占用料減免に関する手続は、船橋市道路占用料条例施行規則に抵触しており、早急に対応が必要である。事務工数の削減を進める場合であっても、規則の範囲内で実施する必要があり、規則を修正すべき事象が生じた場合は、規則を変更する必要がある。

なお、船橋市道路占用料条例施行規則を実務に合わせて変更する場合には、十分な検討が望まれる。

4 広告看板に関する道路占用許可申請の申請漏れ防止について

道路法第32条第1項では、道路にそ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定めている。

そして、道路沿いにある建物の広告看板については、道路法第32条第1項第7号に定める道路法施行令第7条第1項1号で許可申請の対象となっている。

道路法（昭和二十七年六月十日法律第百八十号）

第三節 道路の占用

（道路の占用の許可）

第三十二条 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。

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

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、名族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
- 以下省略

道路法施行令（昭和二十七年十二月四日政令第四百七十九号）

第二章 道路の占用

（道路の構造又は交通に支障を及ぼすおそれのある工作物等）

第七条 法第三十二条第一項第七号の政令で定める工作物、物件又は施設は、次に掲げるものとする。

- 一 看板、標識、旗ざお、パーキング・メーター、幕及びアーチ
- 以下省略

今回の監査において、包括外部監査人が任意に選択した、湊町3丁目にある建物の袖看板1件について、道路管理者の許可を受けているかどうかを道路管理課に確認したところ、道路管理者の許可を得ていないことが確認された。

上述に関して道路管理課は、道路占用許可は、道路法第 32 条に基づいて占用者から申請を受け付けてから許可を出すものであり、道路上の不法占用物についてのパトロールを行っているものの、申請すべきすべての占用物の確認は困難であるとのことであった。

このような道路占用許可申請が必要な建物の広告看板については、原則として、占用者は船橋市道路占用料条例に定める占用料を毎年道路管理者（市）へ支払う必要がある。看板の占用料に関して、平成 27 年度の件数は 91 件、金額は 3,843,452 円である。今回確認した袖看板の占用料は、（表Ⅳ－6）看板の占用料に示すとおりである。

（表Ⅳ－6）看板の占用料

占用物件			占用料	
			単位	金額
道路法施行令第 7 条第 1 号に掲げる物件	看板（アーチであるものを除く）	一時的に設けるもの	表示面積 1 平方メートルにつき 1 月	530 円
		その他	表示面積 1 平方メートルにつき 1 年	5,260 円

意見

広告看板に関して適法に許可申請をしている占用者との公平性を保つためにも、今後は市の広報等で周知するとともに、無許可で広告看板を取り付けている者がいないかどうかの現状を把握することが望まれる。その上で、把握した違法占用については、法令上許可申請が必要なことを占用者へ個別に通知するなど、許可申請を促すような施策を実施することが望まれる。

このような道路占用許可申請が必要な建物の広告看板については、原則として、占用者は船橋市道路占用料条例に定める占用料を支払う必要があることから、本来であれば収受できる占用料を逃している点で対応が必要であると考えられる。

V その他

1 市民安全推進課について

(1) 施策効果の検証について

船橋市交通安全計画において、交通事故をなくし道路交通の安全を確保するため、以下の4つの柱により交通安全対策を実施している。

- ① 市民一人ひとりの交通安全意識の醸成（交通安全運動等）
- ② 道路交通環境の整備（歩行者空間の整備等）
- ③ 救急・救助体制の整備（救急救命士の配置等）
- ④ 被害者支援の推進（交通事故相談）

第9次船橋市交通安全計画（平成23年度～平成27年度）の抑止目標のうち、平成27年の交通事故死者数は目標5人以下に対して8人、負傷者数は目標2,000人以下に対して、1,920人となっている。

交通事故被害者の状況別・年齢別の増減分析は行われているが、例えば幹線道路か否かや昼間か夜間かなど場所別・時間帯別等の詳細な分析は行われておらず、また、今後の取組への反映がされていない。

自転車の事故件数・死傷者数は、自転車の普及に反して減少しており、施策の効果が伺える。例えば、子供の事故件数等の分析においては、（表V-1）市内子供の交通事故発生件数と死傷者数の推移に示すとおり、「子供の事故件数は平成25年（139件）まで増加傾向にあったが26年を境に減少している（27年は104件）。

事故件数減少の原因としては平成25年度に行われた33小学校の通学路の整備や5地区（坪井地区）のゾーン30の設定及び34か所でのゾーン30路面標示の効果だと思われる。（中略）今後も交通事故の減少が期待される。」と分析している。

しかし、子供の死傷者数は160人台から180人台の間で増減しており、直近の平成26年から27年にかけては167人から180人に増加しているが、分析は行われていない。にもかかわらず「今後も交通事故の減少が期待される。」と結論付けられており、現状認識が十分でない。

(表V-1) 市内子供の交通事故発生件数と死傷者数の推移

市内合計	発生件数 (件)	死傷者数 (人)	死者数 (人)	負傷者数 (人)	全事故に占 める割合
平成23年	95	161	1	160	5.0%
平成24年	125	179	0	179	6.7%
平成25年	139	182	1	181	7.6%
平成26年	113	167	1	166	6.9%
平成27年	104	180	0	180	6.5%

また、死亡事故の半数以上は高齢者である。

高齢者の分析において、「今後も高齢化が進む中、免許を持った高齢者が増え、それに伴う高齢者の自動車事故が課題となることも予想される。歩行者においても運転者においても高齢者特有の行動や自覚を啓発していくことが必要だと思われる。」とあり、この状況への対応を考える必要がある。

市における高齢者の運転免許証の自主返納に対する取組は、市内老人福祉センター5か所及び市民安全推進課カウンターにおいて啓発ポスターを掲示し、また、市ホームページに運転免許証の自主返納制度について掲載しているのみである。

ポスター6か所とホームページによる啓発では、高齢者への周知としては少なすぎると考える。

意見

交通事故被害者の状況別・年齢別の増減分析は行われているが、場所別・時間帯別等の詳細な分析は行われておらず、現状認識が十分でない。

このような分析を行った上で、個別の施策の役立ちについてフィードバックし、見直しをする必要がある。

意見

市の分析においても、高齢者の自動車事故防止のため、高齢者の自覚を啓発することが必要と分析されており、より積極的な対応が必要と考える。

特に、認知症や判断能力が低下した後期高齢者の運転に起因する事故対策が進む環境下において、運転免許証の自主返納は有効な方法であり、本人に自主返納するよう促す役割を担う家族等への周知を含めて、警察とも協力して、更なる周知が必要と考える。写真付き身分証明書として運転免許証の代わりとなるマイナンバーカードの周知とあわせて行うことも検討されたい。

(2) シルバーリーダー

シルバーリーダーは、「船橋市老人クラブ交通安全指導員設置要綱」に基づき市長から委嘱されるもので、安全で住み良い高齢社会を実現するため、老人クラブ及び地域における交通安全教育の推進者となり、交通安全意識の高揚に努め、高齢者が関わる交通事故の防止と被害の軽減を図ることを目的としている。

シルバーリーダーは、老人クラブからの推薦により選任され、研修会により得られた知識を老人クラブに持ち帰り、交通安全教育を実践するものである。ここでいう老人クラブとは、市内の町又は丁目もしくは一定地域ごとに、当該地域に居住するおおむね 60 歳以上の者 30 人以上をもって組織する団体であり、市ではおおむね 60 歳以上とは 58 歳以上を示すとしている。

市に居住する 58 歳以上の者は、平成 28 年 4 月 1 日現在 190,142 人であるが、平成 27 年 4 月 1 日現在老人クラブは 260 クラブで、クラブに入っている老人は 14,064 人となっている。老人クラブ加入率は 7.4%であり、シルバーリーダーが交通安全教育を実施したとしても、残りの 92.6%の 58 歳以上の者に対しては、交通安全教育を実施していないことになる。

一般向けに交通安全教室も実施しており、申込については市のホームページや市民安全推進課でも案内している。また、交通安全教室は、社会教育課が実施している「まちづくり出前講座」のメニューとしても登録されており、各公民館、図書館、出張所等で実施しているが、要望があった場合にのみ指導員が対応するものであり、利用割合が低いことから、対象となる高齢者は限られた人数であると推測される。

平成 28 年度においては、高齢者福祉課において、新たに 65 歳以上になった独居高齢者及び高齢者のみ世帯約 4,000 世帯へ郵送している「介護保険・高齢者福祉ガイド」に、自転車安全利用に関するチラシを同封しているが、これでも大多数の高齢者をカバーしているわけではない。

意見

高齢者の交通事故は、平成 24 年度から減少傾向にあるものの、微減にとどまっており、全事故に占める割合は微増している。死者数に関しても高い割合を占めている。今後も高齢化が進む中、免許を持った高齢者が増え、それに伴う高齢者の自動車事故が課題となることが予想される。また、歩行者においても運転者においても高齢者特有の行動や自覚を啓発していくことが必要であると考え。

例えば、シルバーリーダーを自治会・町会に広げるなど、広範な高齢者に交通安全に対する啓発活動が行き渡る工夫を検討することが望まれる。

2 ゾーン 30 について

ゾーン 30 とは、生活道路における歩行者等の安全な通行を確保することを目的として、区域（ゾーン）を定めて最高速度 30 キロメートル毎時の速度規制を実施するとともに、そのほかの安全対策を必要に応じて組み合わせ、ゾーン内における速度抑制や、ゾーン内を抜け道として通行する行為の抑制等を図る生活道路対策である。

車道幅員 5.5 メートル以上の道路における交通事故件数は 10 年前と比較して 43.1%減少しているのに対し、生活道路と考えられる車道幅員 5.5 メートル未満の道路における交通事故件数は 33.8%の減少にとどまっている（警視庁調べ）。また、幹線道路に比べて生活道路では、交通事故死傷者全体に占める歩行中の死傷者や自転車乗用中の死傷者の割合が高くなっている（警視庁調べ）。このことから、ゾーン内における走行速度の抑制と通過交通の抑制及び排除を目的としてゾーン 30 を設置することには、交通事故件数を減少させる効果がある。

ゾーン 30 は千葉県警が主導となって実施している事業である。ゾーン 30 は、幹線道路等に囲まれている、生活道路が集まった市街地の区域に整備されており、交通量や交通事故の発生状況等をもとに、警察が道路管理者や地域住民と協議・調整して決定する場合や、地域住民からの要望を踏まえて整備の必要性を検討して決定する場合等がある。主な流れは、次のとおりとなる。

- ① 自治会・町会から提出される要望書を受け取る
- ② 千葉県警に要望書を提出する
- ③ 千葉県警（県警本部交通規制課）にて検討、ゾーン 30 として整備する区域を決定する
- ④ ゾーン 30 整備に向けた意見交換会を市主催で開催
- ⑤ ゾーン 30 整備のため、整備工事内容を協議
現地立会いによりゾーン 30 記載場所等を決定
- ⑥ 施工業者決定後、工事説明会を市主催で開催
- ⑦ 整備工事の実施により、ゾーン 30 として整備完了

市では、千葉県警に対し要望書を提出するが、その際、要望書を提出した地区に優劣をつけることはなく、平等に扱っている。ゾーン 30 として要望の出された地区は、生活道路整備の一環としてゾーン 30 として整備することが望まれている地区であり、市として順位をつけるべきではないと考えているからである。

市においては、平成 27 年度までに 14 地区でゾーン 30 が整備されており、平成 28 年度には 4 地区で整備された。よって、平成 28 年度までに 18 地区の整備が完了したことになる。なお、平成 28 年 9 月 30 日付にて警視庁よりゾーン 30

の整備方針につき通達が出されている。通達によると、「生活道路におけるゾーン対策については、平成 28 年度から平成 32 年度までの『第 10 次交通安全基本計画』において、生活道路における安全対策の柱と位置付けられ、引き続きゾーン 30 整備等の低速度規制を推進することとされているところ、平成 29 年度以降も局長通達の趣旨に基づき、適切な個所へのゾーン 30 の推進に努めること。」とされている。ゾーン 30 として整備された地区において、交通事故の減少にどれほどの効果があったのかについては、市として把握していない。事業そのものが千葉県警において実施する事業であることから、効果測定、意識調査アンケート等は千葉県警が実施しており、その結果をもって十分であると考えているためである。過去に、あんしん歩行エリア整備事業とゾーン 30 の整備地区が重なったところで効果測定を実施したことがある。

意見

地域住民からの要望によるゾーン 30 とすべき地区について、交通事故の発生状況等により、市として要望する優先順位が判断できると考えられる。そのため、要望書の提出時において、優先的に整備する地区等を千葉県警にきちんと伝え、ゾーン 30 の整備を推進していくことが望まれる。

3 公共交通不便地域解消事業について

公共交通不便地域解消事業は、公共交通不便地域において、地域住民の要請の下、乗合事業者が公共交通不便地域を解消するために行う事業を助成することにより、質の高い持続性のあるバス路線の維持・整備を図るものである。公共交通不便地域は、船橋市地域公共交通活性化協議会（以下「協議会」という）の提言により市が定めたもので、協議会は、平成 19 年 10 月に施行された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」第 6 条に基づき、市公共交通関連部署代表職員、バス事業者、タクシー事業者、市民代表、県関連部署代表職員、有識者からなる組織である。協議会は、公共交通に関する諸問題を解決すべく、市における地域交通の問題を有機的に解決し、公共交通を積極的に活用していく取組をまとめた「船橋市地域公共交通総合連携計画」を策定した。

「船橋市地域公共交通総合連携計画」では、平成 22 年度から平成 24 年度までの 3 年間に実証実験等を行い、平成 25 年度に実施結果の評価をし、公共交通不便地域を解消するため、「公共交通不便地域解消へ向けて（バス導入編）」を策定した。公共交通不便地域解消事業は、市が定めた公共交通不便地域において、地域住民の要請の下、乗合事業者が公共交通不便地域を解消するために行う事業に対し、運行経費の 50%に相当する額を限度に補助金を交付する事業である。本事業は、車を運転することが難しい高齢者等を含め、モビリティマネジメントの観点からの利用我也想定しており、高齢者等の足となる交通機関を確保するとともに、過度な自動車利用から公共交通等を適切に利用するよう促すことも目的としている。

バス事業者に対する補助金は、市が定めた交通不便地域を解消するための公共交通手段の確保を目的として交付されるものである（補助金額 20,339 千円）。バス事業者に対する経費補助については、一定の条件があり、経費が運賃収入で賄えるようになると、特段の事情がない限り、完全民営化に向けた検討をすることとなっている。現在は、京成バス株式会社の田喜野井線及び船橋新京成バス株式会社の八木が谷線・丸山線の 2 路線が補助の対象となっており、平成 28 年度よりさらに 1 路線が試験運行中となっている。

交通不便地域解消事業は、当初コミュニティバスを市で運行することを検討していたが、コストがかかりすぎるため廃案となった。また、乗り合いタクシーについても実証実験を実施したが、1 人乗車で短トリップ交通が多い市の乗合タクシーの特性においては、乗合しながら効果を高める運行が難しく、普及しなかったため、継続事業としては認められなかった。その代わりに、地域住民からの要望に基づき協議会で審議し、交通不便地域を解消するためにはどのような施策が必要かを検討することが重要との結論に達したとのことである。

交通不便地域については、アンケートの結果に基づき協議会の提言により市が定めているが、市民の感じ方にはばらつきがあるため、国の基準で判断すれば不便地域に該当しないところでも、市では不便地域になるケース等もあり、すべての市民にとって満足するような政策を実施することはできない。そのため、市が想定しているバスの利用者は、車の運転ができない高齢者等のみではなく、モビリティ・マネジメントの観点からも利用者を想定し、対策を講じている。

意見

公共交通不便地域における住民のすべてに対し、対策を講じることはできない。しかしながら、公共交通機関の確保により過度な自動車利用からの転換を図るためにも、交通不便地域の住民が有効な移動手段として活用できるような事業を考案し、展開していくことが望まれる。

4 本町駐車場の指定管理者選定について

市では、本町駐車場につき平成 18 年度から指定管理者制度を導入しており、指定管理者と 5 年間で協定を締結している。平成 27 年度において指定管理者の選定を行っており、前回（平成 22 年度）に引き続き株式会社船橋都市サービスが指定管理者として選定されている。

平成 22 年度の選定委員会においては 1 人の委員が欠席したまま面接審査を実施しているが、当時は欠席した委員の持ち点について、特段配慮することがなかった。平成 27 年度の選定委員会においても、1 人の委員が面接審査を欠席したことにより、この面接委員の持ち点の扱いをどのようにするかで、議論があった。

選定委員の欠席は、突発的な事象がないとも限らないことから、本来であれば事前に定めを用意しておくべきであった。平成 28 年度に指定管理者制度事務マニュアルが改正され、委員が欠席した場合の取扱いについては、選定委員会で事前に決めることとした。

意 見

選定委員の選任については、各団体からの推薦をもとに市長が委任する形で行われる。市長から委任された選定委員の役割は、委員会に出席し、指定管理者としてふさわしい団体を選定することであり、委員として任命されたのであれば、会議への出席は義務である。責任を持って会議に出席できる者を選定委員として選任することが肝要であり、市の事務局担当者は、選定委員が職務を遂行できるよう、事前連絡を徹底するなどのサポートをすることが望まれる。

VI まとめ

平成 28 年度の包括外部監査は、道路事業をテーマに、建設、維持、業務、管理及びその他について監査を実施した。

結論からいえば、全体観として、計画の大幅な見直しが必要なもの、契約事務が著しく不適切なものが散見された。業務量に比較して人的体制が不足している面、必要な工事等に対して予算額が不足している面など、実態としてやむを得ないと思われる部分はあるが、数十年前の計画をほぼそのまま継続していたり、長年の慣習として、定められた規則等を故意に逸脱しているなど早急に改善が必要な事業が多いという認識を持った。

具体的な内容の詳細はそれぞれの記載箇所に述べているが、各問題点の概要をまとめとして記載する。

(1) 道路計画見直しについて

市の都市計画道路は、全体で 52 路線、128.18km であり、そのうち 56.5km が整備済みで整備率が約 44%（平成 28 年 4 月現在）であるが、全国平均を下回る状況である。また、事業に着手していない区間が約 5 割残されており、事業に着手していない区間のすべてが計画決定から 20 年以上経過し、うち約 8 割が計画決定から 40 年以上経過している。

さらに 40 年以上も経過している実現可能性の低い道路計画地について、税の軽減が継続的に行われている。仮に、計画の半分を廃止したとすると、現状で市は年間約 2 千万円強、40 年間では約 9 億円の税収を逃していることとなる。

計画地の地権者には長年にわたり私有財産の制限を強いているとともに、市側としては本来徴収できる固定資産税及び都市計画税が減少している。

今後、県内の人口減や自動車の減少が言われていることから、都市計画道路の実現可能性や必要性を勘案した、計画の根本的かつ大幅な見直し（削減）が早期に必要と考える。

(2) 予算配分（維持コスト増加に対する対応）について

予算の総額に限られる中で、交通量、交通事故の発生状況等から見て、建設事業と維持事業がどうあるべきか、道路事業全体の優先順位を俯瞰的に検討すべきと考える。

平成 27 年度道路関係予算 3,770 百万円のうち、道路建設費（道路改良整備事業費＋都市計画道路整備費）2,738 百万円に対し道路維持費 1,032 百万円で、維持関係の割合は 27%である。同じく 24 年度 24%、25 年度 34%、26 年 33%と 4 年間の平均で 29%となっている。ちなみに、道路のアセットマネジメント計画を実践中の町田

市の例では、4年平均の維持費が54%と高い水準である。

都市計画道路の予算（27年度2,182百万円）のように、多額に計上されるが執行（27年度決算額1,323百万円）がままならない部分を思い切って道路維持等に振り分けることによって、市民生活の安全と利便性が増すことは十分考えられる。

（3）契約手続について

契約金額の多寡や対処の緊急性の程度によって変わるはずの契約事務について、発注の内容別に入札・見積りの事務が少なくなるように契約分割等することで各契約金額を一定金額未満として、本来なら必要であるはずの予定価格の算定や入札等を回避する契約事務が行われている。この契約事務は、危険箇所や住民の要望にできるだけ早く対応するために、発注の内容別に契約事務を速やかかつ簡易に行うべく慣習化されたとのことであるが、合規性の観点から問題があると言わざるを得ない。

まず、不適切な慣習の見直しを早急に行い、適切な契約事務が行える体制の整備が必要である。

なお、地方公共団体には内部統制の整備・運用が求められる方向であり、今後、更なるマネジメントの強化と事務の適正化が求められるものと思われる。

（4）住民参加について

限られた予算と職員の中、メリハリの効いた道路施設の維持管理を実施せざるを得ず、道路施設のすべてを対象とはできていない。結果として施設の一部は損傷が見過ごされ、そのまま放置されてしまう可能性もある。

住民による道路施設の維持管理への参加は、このような道路の全施設に対する状態把握、あるいは改善の網羅性を高める働きがある。道路施設の維持管理への住民参加の仕組づくりを、検討されることが望まれる。

特に、市で要望や苦情として受信している市民の声を、道路施設の物理的状況把握のための情報提供ととらえ、千葉市の「ちばレポ」のような仕組づくりによって、能動的に活用することが望まれる。

（5）組織再編について

道路部は、平成28年4月1日付で組織再編が実施されたものの、予算策定は旧体制のままで策定されたため、新体制への組替が必要であった。しかし、当初担当していた庶務担当の職員が異動になったこともあり、予算の組替に関する情報伝達が十分に行われていなかった。

今後、組織再編において同様のことが起こらないよう、予算管理システムの利用につき周知するとともに、新組織における業務の混乱を回避するためにも、事前周

知の徹底及び十分な事前準備、移行作業を実行できるよう配慮することが必要である。

(6) 業務のマニュアル・文書化について

道路事業の業務全般について、マニュアルが存在していないばかりか、前提となる「工事」や「緊急」の定義も明確に定まっていない。用地買収、工事内容の説明、維持補修箇所の選定、業者選定、見積り等の業務について、経験と慣習に基づいて業務が進められている。また、折衝過程、検討過程等の手続が口頭のみで行われ、文書（メモ）等が残っていないケースが多い。

日常的、定型的な業務については、効率的、効果的に仕事が進む面もあるだろうが、特殊な事案、問題があった場合の説明責任が担当者個人に負わされること、また人事異動等で担当が代わった場合、適切な業務の引継ができず、経験で培ったノウハウ等を一から積み上げなければならないことなど、結果的にマイナス面が大きいと考える。

基本的な用語の定義を明確に定めた上で、適度な水準でのマニュアルの作成、適切な文書化が必要である。

(7) 指摘及び意見の件数について

平成 28 年度の包括外部監査における指摘及び意見の件数は以下のとおりとなった。

(表VI-1) 指摘及び意見の件数

内訳	指摘	意見	合計
I 建設関連	0	10	10
1 都市計画道路の計画の見直しについて		1	1
2 都市計画道路整備の進捗管理について		3	3
3 既存道路の改良について		2	2
4 千葉県地方土地開発公社の代行買収について		1	1
5 用地担当者について		1	1
6 工事契約の入札時におけるくじ引きについて		1	1
7 設計変更の前後で契約金額が同額となる案件について		1	1
II 維持関連	10	12	22
1 道路管理施設の維持における予算及び計画について		3	3
2 道路補修修繕契約について	3	4	7
3 随意契約の単位の調整について	1		1
4 随意契約の相手先について	1		1
5 各種事業における分割発注について	3		3
6 除草等作業について		1	1
7 防護柵整備に係る予算の流用について	1		1
8 地域要件について	1	1	2
9 市の技能労務職員から委託業者への移行を見据えた管理体制の構築について		1	1
10 道路施設維持管理における包括委託契約と住民参加について		2	2
III 業務関連	6	5	11
1 道路部の再編について		1	1
2 業務の管理について	4	2	6
3 下請負人調書の審査について		1	1
4 要望受付の記録について	1		1
5 補修修繕に使用する原材料の管理について	1	1	2
IV 管理関連	2	7	9
1 「道路」に関する現状把握について	1	4	5
2 道路管理システムについて		2	2
3 道路占用における減免申請書について	1		1
4 広告看板に関する道路占用許可申請の申請漏れ防止について		1	1
V その他	0	6	6
1 市民安全推進課について		3	3
2 ゾーン 30 について		1	1
3 公共交通不便地域解消事業について		1	1
4 本町駐車場の指定管理者選定について		1	1
合計	18	40	58