

概要版

令和2年度
包括外部監査の結果報告書

「道路事業の管理に関する財務事務の執行について」

令和3年3月

福井県包括外部監査人

木村善路

【目次】

第1章 外部監査の概要

I. 外部監査の種類	1
II. 選定した特定の事件（監査テーマ）	1
III. 特定の事件（監査テーマ）を選定した理由	1
IV. 監査対象機関	1
V. 監査対象期間	1
VI. 主要な監査目標	1
VII. 監査実施期間	2
VIII. 外部監査人および補助者	2
IX. 重要な用語の説明	2
X. 利害関係	3

第2章 監査の結果

I. 道路の老朽化対策	4
意見 ①：長寿命化修繕計画 について	4
II. 内部統制の視点からの事務手続	7
(1) 工事関連書類	7
意見 ②：工事関連書類のファイルの綴り方 について	7
(2) 稟議書類	8
意見 ③：稟議書類に付するチェックマークや押印 について	8
(3) 執行伺	8
意見 ④：執行伺における決済日の記載 について	8
(4) 会計チェック一覧表	9
意見 ⑤：会計チェック一覧表の運用 について	9
(5) 見積り書	9
意見 ⑥：見積り書日付の記載 について	9
(6) 請求書	10
意見 ⑦：請求書の未徴求 について	10
III. 道路のライフサイクル	11
意見 ⑧：移管による道路の廃止に関する公示 について	13

IV. 契約	14
(1) 一般競争入札	16
意見 ⑨：1 者入札 について	17
(2) 総合評価落札方式	18
意見 ⑩：総合評価落札方式により入札を行っている場合の 「基準価格」について	18
(3) 指名競争入札	19
意見 ⑪：指名競争入札における応札状況 について	19
意見 ⑫：指名競争入札における入札辞退 について	20
(4) 契約書	21
意見 ⑬：契約書の記載事項 について	21
(5) 変更理由書	22
意見 ⑭：変更理由書の記載方法 について	22
(6) 工事発注金額の事後修正	23
意見 ⑮：適切な施設台帳による正確な工事予算の見積り について	23
V. 維持管理	24
1. 道路（施設）台帳	24
意見 ⑯：台帳の様式の統一 について	24
2. 行政パトロール	25
意見 ⑰：監督職員による道路パトロールの実施状況の確認 について	25
3. 最優先で点検すべき橋梁	26
意見 ⑱：点検の計画及び実施 について	26
4. 健全性の診断の判定区分リスト	27
意見 ⑲：判定区分別リストの作成 について	27
5. 点検した施設の措置	28
意見 ⑳：点検した施設の措置の実施 について	29
6. 通行の禁止制限	30
意見 ㉑：積雪等による冬期通行止めにおける事前通行規制の 明確な基準の設定 について	30
7. 街路樹	31
意見 ㉒：街路樹の選定に関する資料 について	31

VI. 占用	32
意見 ㉓：「道路占用許可および占用料徴収物件一覧」における 記載ミス について	32
意見 ㉔：「道路占用許可および占用料徴収物件一覧」における 減免措置の根拠の記載 について	33
VII. 事業評価	34
1. 公共事業の新規事業事前評価	36
意見 ㉕：公共事業の新規事業事前評価 について	36
2. 公共事業の再評価	37
意見 ㉖：公共事業等評価委員会における県事務局の対応 について (その1)	37
意見 ㉗：公共事業等評価委員会における県事務局の対応 について (その2)	38
VIII. 特別会計	39
(1) 指定管理者の募集・選定	39
意見 ㉘：指定管理者選定にかかる競争性の確保 について	39
(2) 駐車料金の設定	40
意見 ㉙：フレキシブルな駐車料金の設定 について	40
(3) 指定管理者選定委員	41
意見 ㉚：指定管理者選定委員の構成 について	41
IX. 福井県道路公社	42
意見 ㉛：福井県道路公社解散処理の説明責任 について	43
X. 道路関連の雪対策	44
XI. 情報提供	46
1. 公示	46
指摘事項 ①：道路管理者（知事）の公示義務 について	46
2. 道路に関する福井県のサイト	47
(1) 各土木事務所のホームページ上の管理道路一覧表	47
意見 ㉜：管理道路一覧表のホームページにおける開示 について	47
(2) 県のホームページの作成のしかた	48
意見 ㉝：道路のポータルサイトの作成 について	49

第1章 外部監査の概要

I. 外部監査の種類

地方自治法第252条の37第1項の規定に基づく包括外部監査

II. 選定した特定の事件（監査テーマ）

道路事業の管理に関する財務事務の執行について

III. 特定の事件（監査テーマ）を選定した理由

国民の生活や社会経済活動の基盤であるインフラは、今後、老朽化の割合が加速度的に増加していくとされている。このインフラの老朽化に的確に対応するため、国は、すべての地方公共団体に「インフラ長寿命化計画(行動計画)」の策定を要請した。

本県は、平成28年3月に、行動計画として位置付ける「福井県公共施設等総合管理計画」を策定し、これに従って、長期的な視点による更新・統廃合・長寿命化などを計画的に実施し、財政負担の軽減・平準化と公共施設等の最適な配置の実現に努めていく、としている。

道路関連のインフラ施設はこの総合管理計画においても福井県の連結財務諸表においても大きなウェイトを占め、その維持管理に係る多大なコストが県の財政をますます圧迫していくことが予想される。

また、福井県は、1世帯あたりの平均保有台数が全国1位というクルマ社会である。平成26年度には舞鶴若狭自動車道が全線開通し、現在では中部縦貫自動車道も大野ICまで開通しており、県内の残りの油坂峠出入口までの事業区間が開通すれば、県内の東西南北に高速道路がつながることとなる。

以上から、今後の福井県の経済及び県民の生活に非常に大きい影響がある道路関連のインフラ施設について、福井県が、どのような計画のもと、どのような施策を講じているかについて、その管理運営がどのように執行されているかを検証することは有意義であると考え、本テーマを選定した。

IV. 監査対象とした機関・会計

土木部の土木管理課、道路建設課、高規格道路課、道路保全課の4つの課及び6土木事務所の一般会計及び特別会計における道路事業

V. 監査対象期間

原則として令和元年度（必要に応じて過年度および令和2年度も対象とする）

VI. 主要な監査目標

主要な監査目標は以下のとおりである。

- ・事務の執行および事業の管理の適正性（法規性、公平性）
- ・事務の執行および事業の管理の経済性、効率性、有効性（3E）

VII. 監査実施期間

令和2年6月10日から令和3年3月15日

VIII. 外部監査人および補助者

- ・包括外部監査人
木村善路（公認会計士・税理士）
- ・補助者
野波俊光（公認会計士・税理士）
廣部貴子（公認会計士）
谷川俊太郎（公認会計士・税理士・中小企業診断士）
伊藤弘倫（公認会計士・税理士）

IX. 重要な用語の説明

本報告書の中で繰り返し使用される以下の用語は、それぞれ次のような意味で用いている。

【 使用されている用語の説明 】

・「指摘事項」と「意見」

本報告書の中で「指摘事項」としているものは、監査手続を実施した結果として、法令、規則、条例等に違反していると認められるもの、違法ではないが専門的見地から改善を要すると認められるもの及び社会通念上適当でないとして認められるものである。

一方、「意見」としているものは、その他の観点からの外部専門家としての所感および提言である。

・3E

3Eとは、Economy（経済性）、Efficiency（効率性）および Effectiveness（有効性）を示す。経済性は「同じものをどれだけ安く手に入れることができたか」、効率性は「同じ材料でどれだけものを算出できたか」、有効性は「その産出物によってどれだけ効用を生み出したか」を意味する。

【 本報告書における記載内容の留意事項 】

・端数処理

報告書の数値は、原則として金額は単位未満の端数を切り捨てて記載し、比率は小数点 2 位以下を四捨五入して記載している。但し、県より入手した資料が異なる端数処理をしていた場合は、そのままの金額を記載することとした。以上より、端数処理の関係で、総数と内訳の合計が一致しない場合がある。

・省略語

法：道路法

X. 利害関係

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

第2章 監査の結果

I. 道路の老朽化対策

国が策定した「インフラ長寿命化基本計画」を受けて、各インフラを管理・所管する者は、この基本計画に基づき、インフラの維持管理・更新等を着実に推進するための中期的な取組みの方向性を明らかにする「インフラ長寿命化計画（行動計画）」を策定することとされている。県は、この行動計画として「福井県公共施設等総合管理計画」を策定し、行動計画において策定することとした施設に対しては、予防保全型維持管理の考え方を前提とした個別施設計画として、インフラ施設ごとの「長寿命化修繕計画」を策定している。

道路施設に関する長寿命化修繕計画では、計画の成果と有用性の健全・改善を図るため、（長寿命化修繕計画の策定 → 補修対策の実施 → 点検・調査（健全性のチェック → 長寿命化修繕計画の見直し）というPDCAサイクルに基づき計画の実施状況を事後評価し、さらにLCC（ライフサイクルコスト）の縮減を実現する、としている。

県が長寿命化修繕計画を策定している道路施設と策定していない道路施設を分けてその内容を一覧表にすると、次のページのようになる。

この表を見ると、長寿命化修繕計画が各道路施設別に分かれているが、計画策定の根拠となる法令等や計画策定・改定の年度、県の基本方針や理念（目標）、計画における管理方針や管理水準、定期点検の頻度や方法、健全性の診断・評価方法、対策優先度設定方法、記録・管理システム、福井県道路メンテナンス会議との関係、PDCAサイクル等、重要な部分に共通する内容が多いことがわかる。

意見 ①	長寿命化修繕計画 について
監査の観点	効率性
重要部分に共通する内容が多い現行の長寿命化修繕計画は、理解の容易さや誤解の回避及び扱いやすさの観点から、「道路施設長寿命化修繕計画」として1つにまとめたほうがよいと思われる。	

【 道路施設別 長寿命化修繕計画 】

		1	2	3	4	5	6
		橋梁(道路橋)	トンネル	シールド	大型カルバード	門型標識	横断歩道橋
長寿命化修繕計画名	福井県 橋梁	福井県 橋梁 長寿命化 修繕計画 横長2m以上 2,351 (H30.12)	福井県 トンネル 長寿命化 修繕計画 139 (H30.3)	福井県 シールド 長寿命化 修繕計画 137 (H31.3)	福井県 大型カルバード 長寿命化 修繕計画 12 (H31.3)	福井県 門型標識 長寿命化 修繕計画 85、計画対象は21 (H31.3)	福井県 横断歩道橋 長寿命化 修繕計画 20 (H31.3)
	福井県が 管理する 道路施設 数	現在の施設数 (基準年月) うち 50年経過 数	現在：24(約17%) 20年後：約60%	現在：3(約2%) 20年後：約60%	現在：0 30年後：約25%	現在：0 20年後：約40%	現在：13(約65%) 20年後：約85%
計画の 背景	主な劣化要因	外方、材料劣化、漏水 など(橋梁では、その他 アルカリ骨材反応、塩害、凍害 など)					
	省令・告示	道路の維持・修繕に関する具体的な基準等を定める「道路法施行規則の一部を改正する省令」およびトンネル等の健全性の診断結果の分類に関する告示」が 平成26年3月31日に公布され、同年7月1日に施行された。 平成26年度から開始した定期点検が、平成30年度で一巡することを受け、今回、各長寿命化修繕計画を策定又は改訂するもの。 (橋梁長寿命化修繕計画は改訂し、その以外は策定した。)					
対策 実施 方針	計画の策定 又は 改訂	平成26年度から開始した定期点検が、平成30年度で一巡することを受け、今回、各長寿命化修繕計画を策定又は改訂するもの。 (橋梁長寿命化修繕計画は改訂し、その以外は策定した。)					
	県の基本方針	計画的・予防的な管理					
記録・ 管理	理念(目標)	県民を始めとする道路利用者が安全で安心して道路を通行できるようにすること。					
	維持管理方針	(省略)					
福井県道路メンテナンス会議	計画における管理方針	予防保全					
	計画における管理水準	健全性Ⅱ					
P D C A サイクル	要領・マニュアル等	道路橋 定期点検要領 (H31.2)	道路トンネル 定期点検要領 (H31.2)	シールド・大型カルバード等 定期点検要領 (H31.2)	門型標識等 定期点検要領 (H31.2)	横断歩道橋 定期点検要領 (H31.2)	
	定期点検	福井県 橋梁 定期点検マニュアル (R2.4)	福井県 道路トンネル 定期点検マニュアル(案) (R2.4)	福井県 シールド、大型カルバード等 定期点検マニュアル(案) (R2.4)	福井県 門型標識等 定期点検マニュアル(案) (R2.4)	福井県 横断歩道橋 定期点検マニュアル(案) (R2.4)	
P D C A サイクル	頻度/方法	5年に1回(平成26年度から義務化) / 近接目視					
	健全性の 診断・評価	全体と主要部材について、4段階の分類・評価					
P D C A サイクル	重要度の評価(の項目)	<ul style="list-style-type: none"> 緊急輸送道路 桁下利用者への第三者被害の発生可能性の有無 3大損傷の疑いの有無 通行止め困難箇所か否か 	<ul style="list-style-type: none"> 路線重要度 トンネルの安定性 自然環境の3つによる3段階評価 	<ul style="list-style-type: none"> 緊急輸送道路 交通量 通行止め困難箇所か否か 延長 3大損傷の疑いの有無 	<ul style="list-style-type: none"> 緊急輸送道路 交通量 横断歩道橋 内空 	<ul style="list-style-type: none"> 緊急輸送道路 交通量 延長 利用者数 	
	対策優先度の設定方法	重要度と健全性から設定					
P D C A サイクル	台帳	橋梁 台帳	トンネル 台帳	シールド 台帳	大型カルバード 台帳	門型標識 台帳	横断歩道橋 台帳
	システム	道路施設台帳システム SIMPL (Smart Infrastructure Management Platform) における 点検結果・補修履歴のデータ入力・更新による データ蓄積					
P D C A サイクル	福井県道路メンテナンス会議	福井県内の道路管理者が相互に連絡・調整を行い、円滑に道路構造物等の老朽対策を図ることを目的とした組織 (H27 ~)					
	長寿命化修繕計画の作成 (P) ~ 補修対策の実施・監視 (D) ~ 定期点検・詳細調査による健全性の評価 (C) ~ 計画見直し (A) に至る P D C A サイクル を実行することにより、長寿命化修繕計画の成果と有用性の検証・改善を図り、L C C の縮減を実現する。						

【 長寿命化修繕計画を策定していない道路施設 】

		7	8	9	10	11	12
		舗装	道路法面	地下道	電線共同溝	雪害施設	街路樹
長寿命化修繕計画名	福井県が現在の施設数管理する道路施設数	2,068.9km (H31.4)	高15m以上切土高10m以上盛土 584 (R2.5)	20箇所 (R2.3)	電線共同溝 16.28km (R2.3)	消雪管358km、ポンプ604箇所 (R2.3)	高木18,448本、中低木173,509本 (R2.3)
	うち50年経過	—	不明	不明	現在：0	現在：0	不明
	主な劣化要因	外力、材料劣化	外力、材料劣化、背後地盤風化	外力、材料劣化	外力、材料劣化	外力、材料劣化	外力、材料劣化
	省令・告示	—	—	—	—	—	—
計画の背景	計画の策定又は改訂	—	—	—	—	—	—
	県の基本方針	—	—	—	—	—	—
	理念(目標)	—	—	—	—	—	—
	維持管理方針	—	—	—	—	—	—
対策実施方針	計画における管理水準	—	—	—	—	—	—
	要領・マニュアル等	国交省 他 福井県舗装維持管理ガイドライン(H31.3)	道路土工構造物点検要領(H29.8)	—	福井県電線共同溝維持管理規程(H15.8) 福井県電線共同溝保安細則(H15.8)	消融雪設備点検・整備ハンドブック(H30.7)	福井県緑化マニュアル(H16.11)
	頻度/方法	・大型車交通量100台以上：5年に1回 ・その他：巡視の機会を通じた路面状況の把握	—	—	設備の外部、内部の点検をそれぞれ年1回	降雪前に点検	日常の道路管理パトロールにより確認
	健全性の診断・評価	MCIで評価	4段階の分類・評価	—	—	—	—
記録	重要度の評価(の項目)	・舗装損傷状況 ・交通量 ・路線の重要性	—	—	—	—	—
	対策優先度の設定方法	重要度と健全性から設定	—	—	—	—	—
	台帳	舗装工事台帳	道路法面台帳	—	電線共同溝 管路台帳	雪害施設台帳	街路樹 管理台帳
	システム	—	—	—	—	—	—
福井県道路メンテナンス会議		福井県内の道路管理者が相互に連絡・調整を行い、円滑に道路構造物等の老朽対策を図ることを目的とした組織。(H27～)					
PDCAサイクル		長寿命化修繕計画の作成(P)～補修対策の実施・監視(D)～定期点検・詳細調査による健全性の評価(C)～計画見直し(A)に至るPDCAサイクルを実行することにより、長寿命化修繕計画の成果と有用性の検証・改善を図り、LCCの縮減を実現する。					

II. 内部統制の視点からの事務手続

(1) 工事関連書類

県は工事関連書類のファイルとして4穴のA4布製函面袋を使用している。袋の中に入れるか外に閉じるか及びどのような順序で綴じるかについて、暗黙ルールはあるとは思われるが、監査人が見ると、無造作に綴ってあるだけのように見える。業務担当者自身も時間が経つと実際にどのような書類があるか1枚1枚書類を確認しなければ把握できないと思われる。部外者の監査人は言うに及ばず、業務担当者以外の職員も把握しにくい。なお、上場企業の多くでは内部統制の観点から、職員誰もが該当ファイルの中身が分かるような情報管理を行っている。

また、ファイリングでは、どのような書類があるかということだけでなく、必要書類が揃っているか、漏れがないかについても把握できることが必要である。工事関係書類には非常に多くの種類があり、法律等の改正によりその書類も変化する。そのため、必要書類の有無のチェックについてベテランの職員でも頭の中だけでは困難であると思われる。

これらを解決するため、ファイルの表紙として、チェックリストを兼ねた「目次」を作成するのがよいと思われる。「目次」には、必要書類とその根拠法令・条例・規則等の条・項・号、その他の書類を区分して把握できるようにし、目次の書類名とその後ろに綴る書類をナンバリングするのが望ましい。土木部が令和2年4月に策定した「土木工事書類作成マニュアル(案)」の中の「工事関係書類一覧表」をうまく活用することにより、内部統制の目的の1つでもある業務の効率的かつ効果的な遂行を追求したい。

意見 ②	工事関連書類のファイルにおける綴り方 について
監査の観点	合規性、効率性
工夫がなく拙いファイリングは作業能率を低下させる。作業能率の向上のため、どのような工事関連書類が綴られているのか、必要な工事関連書類が揃っているかを容易に把握できるファイリングシステムを設定することが望まれる。 対応策の一つとして、ファイルに目次とチェックシートを兼ねた「目次」を表紙として綴るのも一法である。	

(2) 稟議書

各種稟議書において、関係者各自が色と形が違うチェックマークを付けているが、相違するチェックマークの数から判断すると、かなりの人がチェックしており、だれがチェックしたのか判別できない。同じ項目へチェックする人数が多くなるほど、一人一人のチェック機能の重みを軽減させ惰性的になる恐れがある。また、10名以上の押印があるが、それだけの人の承認あるいは情報の共有が必要なのかどうか疑問が生ずる。過度の人数によるチェックや押印は業務の効率性を低下させる。

意見 ③	稟議書類に付するチェックマークや押印 について
監査の観点	法規性、効率性
チェック機能の効果が保持するため、関係者全員が承認印を押印する欄において、各関係者の承認印の横に自分が使うチェックマークを記載することにより、誰がチェックマークを付けたか判別できるようにするのが望ましい。 また、チェックや押印が過度になって効率性を阻害していないか、今一度見直したほうがよいかもしれない。	

(3) 執行伺

福井土木事務所の県単工事費において、執行伺の決裁日が空欄であった。担当課に問い合わせたところ、記載漏れとの回答を得た。正しい手続に則って決裁が行われていることを担保するためには決裁日の記載が必要である。内容をチェックした証跡は残っていたが記載漏れが防げなかったことから、チェック体制の工夫が望まれる。

意見 ④	執行伺における決裁日の記載 について
監査の観点	法規性
正しい手続に則って決裁が行われていることを担保するためには決裁日の記載が必要。記載漏れを防ぐための手立てを工夫することが望まれる。	

(4) 会計チェック一覧表

福井土木事務所の各支出に関する帳簿を閲覧したところ、チェック資料として次のような複数の一覧表等が作成・添付されていた。

- ・会計チェック一覧表【歳出・工事】
- ・会計チェック一覧表【歳出・通常】
- ・会計チェック一覧表【歳出・公共】
- ・会計チェック一覧表【歳出】

これらの一覧表は、内容ごとに注意・確認事項が記載されており、効率性・網羅性の観点からその活用は有効であると考えられるが、効率性および有効性の観点からはその使用状況に問題があると思われるものが散見された。

県からは、当該会計チェック表は財務規則に基づくものではなく土木部独自に運用されていたものであり、また令和元年度で運用が終了している、との回答を得た。ただし、こうした内部的なチェック表であっても、有効性の観点からルール共有とルールに則った運用が望まれる。

意見 ⑤	会計チェック一覧表の運用 について
監査の観点	効率性・有効性
会計チェック一覧表の有効な運用のため、運用ルールを明らかにし、職員間で共有することが望まれる。	

(5) 見積書

- ・福井土木事務所の県単工事費

平成31年3月30日から4月5日にかけて気温低下による路面凍結の恐れがあったことから、路面凍結による事故発生を防止するため業者に凍結防止剤の散布を依頼すべく3月29日に緊急発注執行伺が立てられている。緊急を要する事案であることから、当該路線（一般国道158号線他）での凍結防止剤散布の実績を有し、道路条件・沿道状況・気象特性に精通し、オペレーターおよび出動可能な体制が確保されている特定の業者と随意契約を結んでいる。この際、業者から入手した見積書に日付が記入されていなかった。

意見 ⑥	見積書日付の記載 について
監査の観点	合規性
正しい手続に則って処理が行われていることを担保するためには見積書の日付の記載が必要である。業者への指導の徹底が望まれる。	

(6) 請求書

福井土木事務所の執行案件について、落札業者からの請求書が徴求されておらず、検査日から支出日まで3～4ヶ月ほど経過している。

その理由について県の担当者に質問したところ、以下の回答を得た。

「(公財) 福井県建設技術公社は、福井県が出捐している外郭団体であり、福井県および県内市町の公共工事に関する支援業務を行っている。

他の民間企業等からの委託を受けておらず、公平性・中立性を保ちながら、かつ県が行う発注工事の内容や入札方式、現場管理等を熟知しているため、これら条件を満たしている唯一の相手先と判断し随意契約としている。

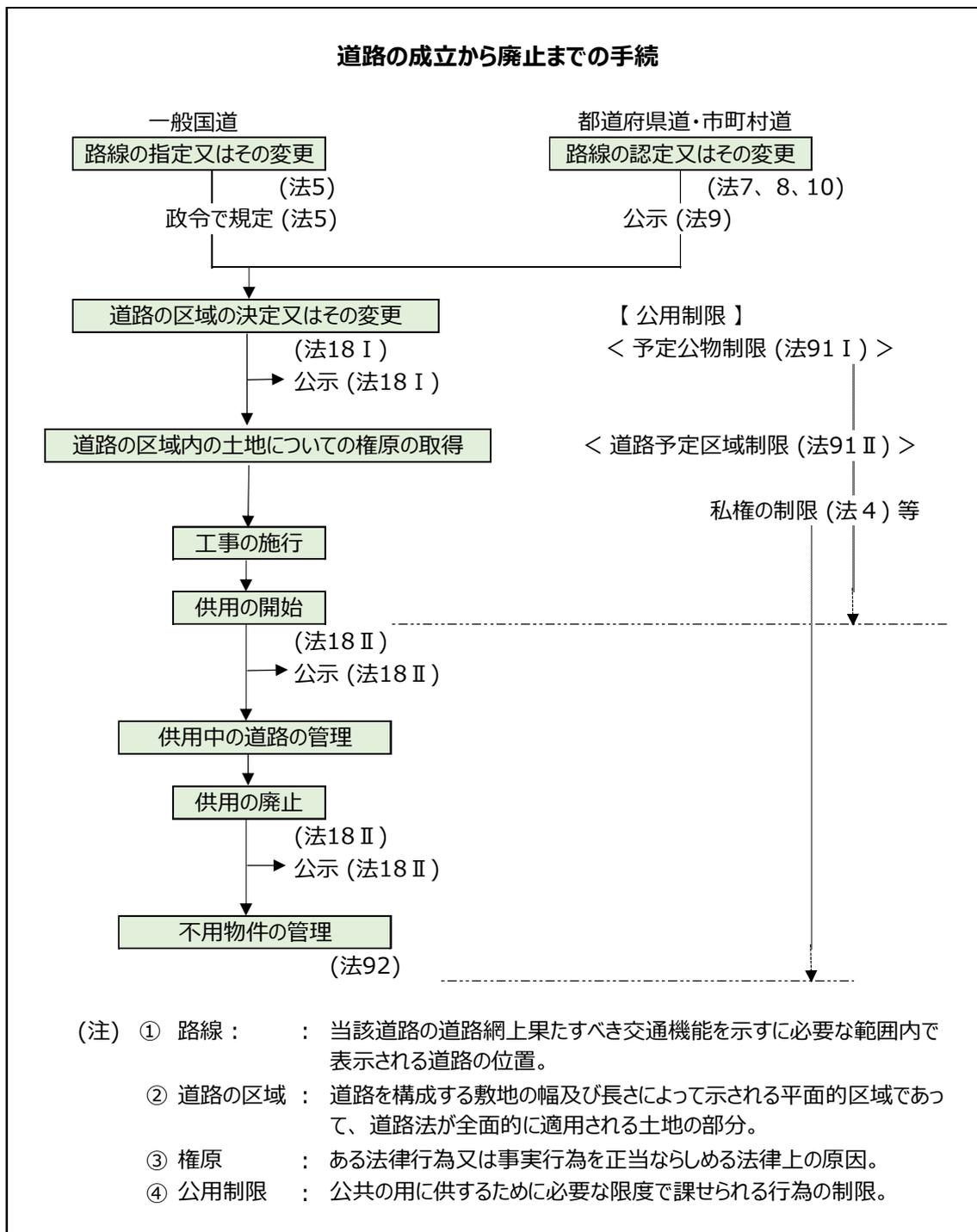
設計額が2億円を超える工事については、総合評価落札方式(技術提案型)による入札を行うが、その際の提案を受ける技術項目および評価基準を作成する際の支援業務(根拠資料の作成等)である。

請求書が提出されれば、規定どおり速やかに支払いを行っているが、請求書の提出を求める(催促する)ことは通常していない。」

意見 ⑦	請求書の未徴求 について
監査の観点	合規性
福井県が出捐している外郭団体であっても、他の業者と同様に請求書を徴求すべきである。もし当該事項が年度末で生じていたならば、出納整理期間(2ヶ月)を超過するところであり、新年度における過年度支出と処理せざるをえなくなる。請求書発行について債権者に伝達する際に、受領受付期限を示すなどして、債権者からの請求書提出遅延が生じないように配慮する必要がある。	

Ⅲ. 道路のライフサイクル

道路の成立から廃止までの手続は、次の図のようになる。



「第5次改訂 道路管理の手引（道路法令研究会）」より抜粋

令和元年度において、不用物件となる道路の区域変更前に新たに道路管理者になる市町と協議し、当該区域について重複して他の道路の区域とするよう変更手続をとったものは2件あった。

① 敦賀土木事務所 / 主要地方道 佐田竹波敦賀線

福井県告示第90号

主要地方道佐田竹波敦賀線の下記区間において、道路の区域を変更したので、道路法（昭和27年法律第180号）第18条1項の規定により、次のとおり公示する。

なお、これを表示した図面は、・・・・・・20日間一般の縦覧に供する。

平成31年3月29日

福井県知事 西川 一誠

道路 種類	路線 名	新旧 別	区間	幅員 (単位: メートル)	延長 (単位: メートル)
主要 地方道	佐田竹波 敦賀線	旧	三方郡美浜町〇〇 から敦賀市××まで	7.0 ~ 83.0	2,718.1

これは、佐田竹波敦賀線の上記の告示の区間を美浜町と敦賀市に移管したことにより、県の道路区域から外したものである。しかし、上記の公示からはこのような内容を把握することは難しい。

② 丹南土木事務所 / 一般国道 476 号

福井県告示第 24 号

一般国道 476 号の下記区間において、旧道移管に伴い、道路の区域を変更したので、道路法（昭和 27 年法律第 180 号）第 18 条 1 項の規定により、次のとおり公示する。

なお、これを表示した図面は、・・・・・・ 20 日間一般の縦覧に供する。

令和元年 5 月 21 日

福井県知事 杉本 達治

道路種類	路線名	新旧別	区間	幅員 (単位: メートル)	延長 (単位: メートル)
一般 国道	476 号	新	〇〇〇〇から××××まで	100 ~ 46.1	994.0
		旧	〇〇〇〇から××××まで	100 ~ 46.1	994.0
			〇〇〇〇から××××まで	5.4 ~ 57.5	1,161.0

(注) 〇〇〇〇及び××××は、それぞれ同一である。

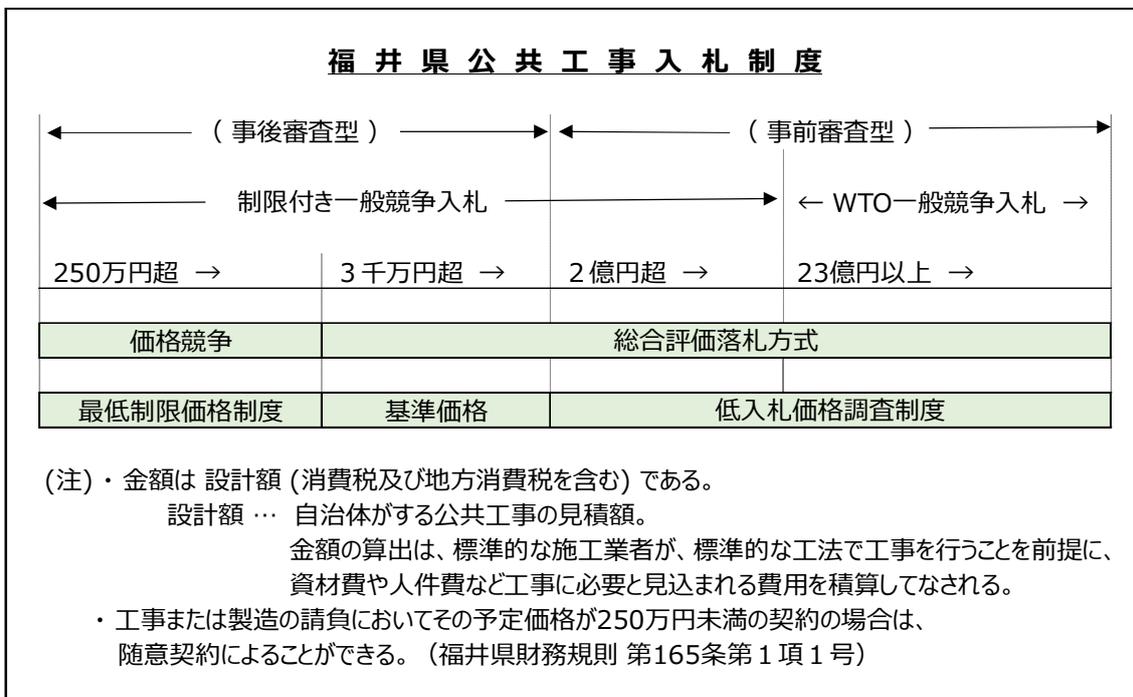
これは、同一起点・同一終点の 2 本の道路について、1,161m の区間を県管理の道路区域から外したことにより、池田町に移管したものである。しかし、上記の公示からはこのような内容を把握することは難しい。

意見 ⑧	移管による道路の廃止に関する公示 について
監査の観点	有効性
<p>公示は、記載の簡潔さを求められる。しかし、一般県民がその内容を理解できないものであってはならない。</p> <p>上記の道路の区域変更の場合、旧道引き受けの確約を行った市町村名や移管を行った結果（県管理道路の区域変更により、県は道路管理者ではなくなったこと）などを明示して、区域変更の具体的内容を明らかにすべきである。</p>	

IV. 契約

○ 公共工事入札制度

県の公共工事入札制度を図示すると、以下のようになる。



上記の図の中の制度等の簡単な内容は以下のとおりである。

制限付一般競争入札	地方自治法施行令 第167条の5の2の規程による入札に参加する者に必要な資格を定めて行う入札
制限付一般競争入札 (事後審査型)	開札後に、入札資格参加の確認を行い、 入札参加資格があると確認されたものを落札者として決定する方式 により行う 制限付き一般競争入札。
総合評価落札方式	新しい技術やノウハウ、実績といった価格以外の要素を含めた、 価格と価格以外の性能(技術提案性能など)の項目を評価して 落札者を決定する落札方式。
最低制限価格制度	入札において、予定価格のほか、最低制限価格を設け、 最低制限価格に満たない価格をもって申込みをした者に係る入札は、 無効とする制度。
低入札価格調査制度	入札において、予定価格のほか、調査基準価格および失格基準価格を設け、 失格基準価格に満たない価格をもって申込みをした者に係る入札は、 無効とする制度。
特定調達契約	一定の金額以上の大規模な契約について、 「政府調達に関する協定」という国際条約を適用した契約手続きを行うもので、 入札公告を官報に英文でも掲載し、 海外の会社などが入札へ参加できるようにする制度。

このような入札制度において、県は以下のとおりに要綱等を設けて入札に対応している。

		要綱等		最終更新日
一般競争	・一般競争入札 公告 共通事項			R1.10.1
	・制限付き一般競争入札 実施要綱			H27.11.1
	低入札価格調査制度	14Ⅲ①	・低入札価格調査制度 実施要綱	R2.4.1
	最低制限価格制度	14Ⅲ②	・最低制限価格制度 実施要綱	R2.4.1
			・委託業務に係る 最低制限価格制度 実施要綱	R2.4.1
	総合評価落札方式	14Ⅲ③	・福井県建設工事 総合評価落札方式 実施要綱	R2.4.1
			・公共工事における 総合評価落札方式 の手引き	R2.4.1
			・福井県建設工事 総合評価落札方式 (施工体制確認型) 実施要綱	H27.12.1
			・福井県設計業務 総合評価落札方式 試行要綱	R2.4.1
			・福井県設計業務 総合評価落札方式 試行の手引き	R1.5.1
			・総合評価落札方式 における 広域防災取組取要綱	H23.7.29
・福井県建設工事 総合評価落札方式 (地域防災力維持型) 試行実施要綱			R2.4.1	
・制限付き一般競争入札 (事後審査) 実施要綱			H24.4.1	
・特定調達契約に係る 一般競争入札 実施要綱			H19.5	

○ 契約の種類

工事契約の種類には、一般競争契約（入札）、指名競争契約（入札）、随意契約があり、競争契約のうち、一般競争入札は原則的な入札方法であり、指名競争入札は契約の性質又は目的により競争に加わるべきものが少数で一般競争に付する必要がある場合又は一般競争に付することが発注者に不利となる場合等に選択する入札方法である。地方自治法施行令では、第 167 条で指名競争入札によることができる場合として 3 項目、第 167 条の 2 第 1 項で随意契約によることができる場合をとして 9 項目を挙げている。

福井県財務規則では、指名競争入札については、第 162 条において知事は入札に参加するものを指名する場合の基準を定めなければならないとし、第 163 条において前条の基準により入札に参加する者をなるべく 5 人以上指名しなければならないとしている。また、随意契約については、第 166 条において、契約担当者は随意契約の方法により契約をしようとするときは、原則として 2 者以上から見積書を徴さなければならないとし、例外として 1 者から見積書を徴収できる場合と見積書を徴収しないことができる場合を規定している。

(1) 一般競争入札

- ・福井土木事務所における入札結果について、一般競争入札としているにもかかわらず入札参加者は1者であり、落札率は91.1%である案件があった。

その理由について県の担当者に質問したところ、以下の回答を得た。

「当該工事は、道路照明のLED化工事であるが、応札可能企業（C等級）のうち、企業側が自社の受注工事量（技術者の確保）等を考慮して応札を検討した結果、応札者が1社であったことが考えられる。」

- ・奥越土木事務所における入札結果について、一般競争入札としているにもかかわらず入札参加者は1者であり、落札率は93.0%である案件があった。

その理由について県の担当者に質問したところ、以下の回答を得た。

「改修工事を施工するために既設の管理用制御システムを熟知する必要がある。マルチ電波が既設の管理用制御システムを設置しているので設備を熟知しているため入札してきたと思われる。」

- ・敦賀土木事務所における入札結果について、一般競争入札としているにもかかわらず入札参加者は1者であり、落札率は98.0%である案件があった。

その理由について県の担当者に質問したところ、以下の回答を得た。

「入札公告において、入札に参加する者に必要な資格として施工実績を求めている。設計図書は落札業者を含めて19社が閲覧しており、公告を見て入札参加を判断したものである。設計額は適正に積算されており、落札率98.0%については入札の結果である。」

一般的には「1者入札」の原因として次のことが考えられる。

- | |
|---|
| <ul style="list-style-type: none">① そもそも競争業者が1者しか存在しないため② 入札参加資格者を一定の狭い地域内に限定したため③ 契約金額が少額であるなど発注物件自体に魅力がないため④ 入札公告の仕様書の要求水準が極めて高いため⑤ 随意契約から一般競争入札に契約方式は変更されたものの、その後も随意契約の相手先であった業者しか入札に参加しないため |
|---|

意見 ⑨	1者入札 について
監査の観点	経済性
<p>1者入札が結果として生じることについて、ある程度は避けようがないことは理解できるが、入札公告により機会の均等を確保しているとはいえ複数の入札参加者による競争状況が生じていないのはやはり望ましくない。可能な限り要因分析を行い、次回以降の入札手続に生かすようなPDCAサイクルの確立が望まれる。</p>	

(2) 総合評価落札方式

国交省土地・建設産業局建設業課長、総務省自治行政局行政課長の連名による「総合評価落札方式による入札における適切なダンピング対策の実施について」（平成 29 年 9 月 29 日付）と題した文書による要請を受けて、県では平成 30 年度の入札契約制度改正において、ダンピング対策を実施することとなった。それにより、従来の最低制限価格の設定は行わず、入札価格が基準価格（現行の最低制限価格）を下回った場合はただちに失格とせず、評価値を減少するとし、評価値は基準価格以上の場合と基準価格未満の場合で異なる計算式により計算を行うこととなった。

しかし、改正後の県のシステム帳票である「開札結果」に次のような落札案件があった

No.	業者名称	入札金額 (円)	入札書比較 価格以下	制限価格 以上	評価点	評価値	落札
1	A 社	37,085,000	○	○	107.5	289.875	
4	D 社	36,922,000	○	×	108.7	290.969	○
:	:	:					

県の説明では、上記のように基準価格以上の場合と未満の場合で評価値の算出方法が異なり、「制限価格以上」の欄は、入札金額と評土価点の評価値への関係性を分析するために、「○・×」により表記を分けている、とのことであった。

しかし、現行の入札制度のもとでは、2 億円以下の総合評価入札方式においては「最低制限価格」という概念が存在しない。従来の最低制限価格と同価格として設定される「基準価格」については、落札者を決定する重要なファクターではあるものの、その価格自体は失格判定を決するような機能は有していない。そのような項目である「制限価格以上」の欄を落札内容を端的に示す「落札結果」表の中に設けていれば、「制限価格以上」という条件が落札の条件として機能し、「×」という表示は失格を意味するものであるという誤解を生じさせる。

意見 ⑩	総合評価落札方式により入札を行っている場合の「基準価格」について
監査の観点	法規性
制限価格以上か否かというファクターは評価値の中に織り込み済みであることを考慮すれば、誤った落札判定をしてしまうリスクを排除するという上でもシステム帳票「開札結果」における「制限価格以上」欄は不要と考える。	

(3) 指名競争入札

福井土木事務所において委託料の支払いの処理を行っている執行案件における入札結果について、指名した参加 8 者中 4 者が同一額（設計額）で応札していた。

その理由について県の担当者に質問したところ、以下の回答を得た。

「当該工事は、路面の損傷状況を調査する専用の機械が必要な業務であり、指名の際には同様な業務の受注実績等をふまえて企業の選定を行っている。当該入札にあたっては、企業側が受注業務量（調査員等の確保）や調査に必要な機械の調達等を考慮した結果、4 者については、受注が難しいと判断したものと考えられる。（設計額は事前公表している）」

また、県から次の補足説明があった。「指名競争入札において、指名業者は電子入札システムで「応札提出」または「辞退届提出」の選択できるようにしており、「辞退」を選択せず、設計額の金額で入札した場合は、「失格」ではないため、1 回目の入札で落札候補者が決定できない場合は、再度入札に参加することは可能である。100%あるいはそれに近い金額であれば受注する意思を示したものであると考えられる。（なお、設計額を超えた応札金額の場合は「失格」となり、再度入札にも参加できないため、金額が見合わないことによる受注の意思なしと考えられる。）」

しかし、設計額と同額での入札は常識で考えて落札者となる可能性が非常に低いにもかかわらず、入札参加 8 者の半分の 4 者存在するという事実からは、何らかの思惑が働いているのではないかという疑念が生ずる。

意見 ⑪	指名競争入札における応札状況 について
監査の観点	経済性
指名された業者側にとって受注が困難な場合には「入札を辞退する」という選択肢もある中、あえて設計額と同額で応札する必要などないのではないだろうか。設計額との同額での応札がルールに反しているわけではないが、「次回の指名に影響があるのではないか」といった業者側の忖度があるのであれば、両者にとっての無駄な事務コストがかかっていると思われるので、聴取りするなどして現状を把握した上で入札辞退も選択しうることを周知していくことが望ましい。	

② 奥越土木事務所

奥越土木事務所において委託料の支払いの処理を行っている執行案件における入札結果について、指名競争入札で16者中13者が辞退又は不着となっており、最終的には3者での入札となっている。

このように多数の者が辞退した理由について質問したところ、以下の回答を得た。「指名された業者が入札額を算定した結果、落札できる価格に達しなかったため辞退したと思われる。」

指名競争入札は「地方公共団体が資力、信用その他について適切と認める特定多数を通知によって指名し、その特定の参加者をして入札の方法によって競争させ、契約の相手方となる者を決定し、その者と契約を締結する方式」と定義づけられている。

指名競争入札には、以下の長所・短所がある（総務省 HP より）。

（長所）

- ・一般競争入札に比して不良・不適格業者を排除することができる。
- ・一般競争入札に比して契約担当者の事務上の負担や経費の軽減を図ることができる。

（短所）

- ・指名される者が固定化する傾向がある
- ・指名により入札参加者が限定されると談合を誘発しやすい。

意見 ⑫	指名競争入札における入札辞退 について
監査の観点	経済性
指名競争入札においては、原則として5者以上の指名が要求されており、辞退者多数という状況は望ましくない。指名者の固定化や談合というリスクに十分配慮した上で、辞退者が多数に及んだ場合には詳細な原因分析が必要と考える。	

(4) 契約書

三国土木事務所において、工事請負契約書内の記載事項について、前払金額が印字ではなく手書きで記載されている執行案件が2件あった。

その理由について県の担当者に質問したところ、以下の回答を得た。
「契約書（鑑）は県が作成するが、前払金額については受注者の意思を尊重するため空欄にしていた。契約書（鑑）を受領した受注者が契約書を製本するとともに前払金額を記入した。」

なお、契約書の作成フローは以下のとおりである。

- | |
|---|
| 1. 県にて契約書（鑑）作成する。
※ 前払金額は空白 |
| 2. 受注者が契約書を製本・押印する。
※ このときに前払金額を受注者が記入 |
| 3. 受注者が契約書を県へ提出する。 |
| 4. 県が契約書に押印する。 |

ここで、公共工事の前払金に関して、「公共工事等の前払金制度実施要綱」では請負代価の100分の40以内の額を前払金の特約とすることができる、としている。

当該金額の決定プロセスにおいて、受注者の意思を尊重する、という県の意図には一定の理解はできるが、前払金は契約の重要項目であり、契約書製本段階まで当該金額が定まっていないという点は契約の安定性（取引の安全性）の面から問題がある。すなわち、後日手書き部分が契約書作成時からあったかどうかなどの争いを生む可能性があり、限度額を超過した状態で契約を締結してしまうリスクも排除できない。

意見 ⑬	契約書の記載事項 について
監査の観点	合規性
契約書の重要記載事項である前払金については、契約の安定性および前払金支払限度額超過リスク排除の観点から、請負者による手書きを求めるのではなく、他の記載事項と同様に印字すべきであり、製本についても県側で行うべきであると考え。	

(5) 変更理由書

県では、設計を変更した場合、下記のような「変更理由書」を作成する。

しかし、ほとんどの場合、上欄の「設計変更経過」の数値と下欄の「変更理由」の数値やその合計値が一致しない。また、「理由」欄に記載した内容を見ても、設計変更が可能なケースのどれに該当するのか明確でない。

県の説明では、変更があった主なものを記載しているため、上欄の数値と下欄の数値は一致せず、また、「変更理由書」の記載方法について文書化されたものはない、とのことである。

変更理由書							
設計変更経過	回数	請負に付した 設計額	請負額	比較		請負率	備考
	当初			増	減		
	第1回						
	第2回						
	第3回						

変更理由					
工事種別	前回設計額	変更設計額	増減額(直工)		理由
				増	
				減	

目を通した多くの変更理由書の記載を見て、「理由」欄の記載が簡潔過ぎて不十分なものが多いと感じた。特に、① 当該変更理由書の変更が工事契約約款のどの条文の「設計変更が可能なケース」に該当するのか明示していないこと（不可能なケースではないのかという疑念が生ずる）、② 記載する「主なもの」の基準が明確でないため、記載される事項・金額が担当者の主観に依存してしまうことが不十分であると思われる。

意見 ⑭	変更理由書の記載方法 について
監査の観点	法規性
<p>変更理由書の記載方法を統一し、必要事項の記載が漏れの内容にするために、部内あるいは課内で決定し、ルールとして文書化すべきである。</p> <p>同時に、変更理由書の様式の見直しが望まれる。特に、「当該変更の該当条文」欄と「変更設計額の請負額に対する比率」欄、「増減額の設計変更額に対する比率」欄を設け、その記載方法についてルール化すべきである。</p> <p>そのうえで、「理由」欄において、より一層の具体的な記載が望まれる。</p>	

(6) 工事発注金額の事後修正

- ・ 福井土木事務所
道路照明LED化工事について

施設台帳に本線高架部分の一部の道路照明の記載が漏れていたことから、LED 交換対象が増加したことで3,473,280 円工事代金が増加している工事があった。一般競争入札により業者を選定しているが、適切な施設台帳により正確な工事予算を見積もることができていれば、他の業者が落札していた可能性は否定できない。また、施設台帳に記載が漏れていたことにより追加工事が発生したため、余計な原価や工期がかかったことも否定できない。したがって、公平性や経済性の観点から対応が必要と考える。

従来の紙ベースの施設台帳は原則として照明施設ごとに台帳が存在するが、一方で照明施設全体の構造がわかる図面等は管理していなかった。そのため、特定範囲の照明施設の数量を把握するには、範囲内の施設台帳を全て収集し確認する必要があるが、当該収集を行う過程で漏れが発生してしまっていた。今後の対応を確認したところ、紙による施設台帳を廃して、SIMPL と呼ばれるクラウドベースの電子台帳で管理をしていくとの回答を得た。SIMPL においては Google マップ上で施設位置が分かり、施設の全体像もわかることから、数え漏れが発生する可能性は低くなると考える。

現状は施設台帳のシステム化を進めている段階であり、システム反映前に数量調査等を実施し随時修正を行っている。今回のような問題を防ぐためや適切な施設の維持管理を行うためには、できるだけ早い施設台帳のシステム化が望まれる。

意見 ⑮	適切な施設台帳による正確な工事予算の見積り について
監査の観点	公平性、経済性
正確な工事予算の見積りや適切な施設の維持管理を可能にするため、現在進めている SIMPL による施設台帳のシステム化をできるだけ早く完了することが望まれる。	

V. 維持管理

1. 道路（施設）台帳

道路台帳（道路施設台帳）は、道路管理者が管理する道路に関する基礎的な事項を記載した台帳であり、道路法第28条1項、道路法施行令第5条2項によって作成が義務付けられている。道路台帳の記載事項その他その調製及び保管に関し必要な事項は、国土交通省令で定める（法28II）。道路台帳の製作・管理方法については道路法施行規則第4条の2によって定められている。

県では、現場で活用可能なクラウド型の道路施設台帳システム（SIMPL：Smart Infrastructure Management Platform）を令和元年7月1日から運用開始している。SIMPLはクラウド型の道路施設台帳システムであり、次のようなメリットがある。

- ・スマホやタブレットでシステムにアクセスできる。
- ・施設完成時から現在までの点検・診断・補修履歴をタイムラインで表示できる。
- ・タイムライン上から過去に実施した点検記録にアクセスできる。
- ・Power-BI (Microsoft のデータビジュアル化ツール)と連動しており、様々な統計処理やその図化を容易に行うことができる。

これらにより、従来の机上のパソコンによるサーバー型のシステムによる道路施設の内容や補修点検履歴などの閲覧や確認、入力がパトロールの現場で可能となり、点検・補修の品質向上や効率的な管理につながっている。

現在は、SIMPLの運用の範囲（各種道路施設、他の市町）の拡大を進めている。GIS（地理情報システム）による視覚化された位置情報をもとに、近傍の他の自治体の点検・診断の状況や、損傷の類似事例なども閲覧することができ、現場レベルでの情報の共有を可能となっている。

しかし、新設および補修等の工事を実施した場合において新たな様式における台帳の作成を要請しているため、旧様式で作成している台帳と新様式で作成している台帳が混在している。

意見 ⑩	台帳の様式の統一 について
監査の観点	効率性
旧様式の台帳と新様式の台帳が混在している。台帳の様式の統一は、道路施設を効率的・計画的な維持管理を図ることを目的としているのであるから、すべての旧様式の台帳のデータを新様式の台帳のデータに移し替えるのが望ましい。	

2. 行政パトロール

県の「行政パトロール実施要綱」及び「行政パトロール業務委託仕様書」によると、県職員及び受託者が行う道路パトロールは、次の表を標準として行うものとなっている。

種類		パトロールの区間または区域	頻度
通常 パトロール	日常パトロール	1. 重要な区間 (1) 交通量が 2,000台/12h 以上の区間 (2) 支障が出れば交通に重大な影響を及ぼすと認められる区間	週2回以上
		2. 上記以外の全路線	週1回以上
	夜間パトロール	その都度指定した路線	月1回以上
	定期パトロール	主として道路構造の保全を図るため実施	年1回以上
	異常気象時等 パトロール	異常事態が発生または発生が予想される路線 (大雨、暴風、波浪、地震、積雪等)	随時
	緊急パトロール		
	特別パトロール	パトロールの目的を特別に定めて行うパトロール	—

県の説明によると、「監督職員がパトロール日誌の経路図によりパトロール実施状況を確認している。上記の「頻度」はあくまでも「標準」としての規定であるため、緊急の対応事項等があり、規定の頻度を回れない場合もある。」とのことである。

「頻度」が標準であり、規定の頻度を回れないことがあること自体は問題がないと思われる。しかし、監督職員がパトロール実施状況を確認したことを示す資料の作成・保存はしていない。そのため、県の管理道路で管理義務遂行が疑われる事故が生じた場合、善管注意義務を払ったという証明力が弱く、責任を問われる可能性がある。

意見 ⑰	監督職員による道路パトロールの実施状況の確認 について
監査の観点	合規性
監督職員は、適正な監督を行うため、及び善管注意義務を払ったことを証明するため、パトロールの計画と実績及び頻度を明らかにする資料を作成・保存することが望ましい。	

3. 最優先で点検すべき橋梁

国土交通省は、コンクリート片の落下等による第三者被害の予防並びに路線の重要性の観点から、「緊急輸送道路を跨ぐ跨道橋」「跨線橋」「緊急輸送道路を構成する橋梁」については、最優先で点検を推進するよう、地方公共団体に通知している。

福井県（全道路管理者）の「最優先で点検すべき橋梁」の1巡目の点検実施数及び2巡目の点検計画数は以下のとおりである。

これを見ると、点検数において、1巡目、2巡目とも5年度のうち初めの年度のウェイトは後ろの年度のウェイトより少しは高くなっているが、特に高くなっているとはいえない。「最優先で点検すべき」なら少なくとも3年度目までですべて点検を実施すべきであると思われる。この表の数字からは、重要な路線とは考えているのだけれど「最優先で点検すべき」とは考えていないふうにしかみえない。

		1巡目（平成26年度～平成30年度）					2巡目（令和元年度～令和5年度）						
		管理 施設	点検実施数					管理 施設	点検計画数				
			H26	H27	H28	H29	H30		R1	R2	R3	R4	R5
橋梁		数量	9,968	5,580	2,748	1,652	9,997	1,719	1,924	2,320	2,532	1,502	
		割合	100%	56%	27%	17%	100%	17%	19%	23%	25%	15%	
最優先 で点検 すべき 橋梁	緊急輸送道路を 跨ぐ跨道橋	数量	81	56	16	9	81	12	31	14	15	9	
	跨線橋	数量	88	46	22	20	88	15	18	16	17	22	
	緊急輸送道路を 構成する橋梁	数量	1,633	1,099	268	249	1,678	418	356	359	288	257	
	計	数量	1,802	1,201	306	278	1,847	445	405	389	320	288	
		割合	100%	67%	17%	15%	100%	24%	22%	21%	17%	16%	

意見 ⑱	点検の計画及び実施 について
監査の観点	有効性
<p>「最優先で点検すべき橋梁」と判断し内部決定しているなら、その趣旨に合った計画を立て実行すべきである。すなわち、1巡5年度のうち少なくとも3年度目までですべて点検を実施するか、あるいは、当該橋梁の点検1巡のスパンを3年とか4年に短くすべきである。</p>	

4. 健全性の診断の判定区分リスト

「福井県道路メンテナンス会議」の資料として、次のものが掲載されている。

・令和2年度

<判定区分Ⅳのリスト>

○橋梁

管理者	施設名	路線名	建設年	損傷の具体的内容	今後の予定
敦賀市	巢合橋	市道 瀬河内葉原線	1988年	主桁（丸太）の腐朽が進行し、著しい断面欠損が生じている。 (H30Ⅳ判定)	R3地元への協議(合意得る予定) R4撤去の設計,河川協議 R5撤去工事予定
小浜市	勢坂橋	市道 勢坂線	1955年	主桁に、鉄筋破断を伴う剥離・鉄筋露出が生じている。 (H30Ⅳ判定)	R2年撤去に向け地元への協議 R3設計・協議 R4撤去工事予定

上記の資料は、県内の他の自治体のものであるが、県に判定区分Ⅱ及びⅢについて、このような一覧表（損傷の具体的内容や今後の予定が記載されている一覧表）がないかを尋ねたところ、SIMPL（クラウド型道路台帳システム）によるシステム管理は行っているが、このシステムから一覧表は作成することはできなく、また、他の方法でも作成していない、とのことであった。

意見 ⑱	判定区分別リストの作成 について
監査の観点	有効性、効率性
<p>損傷の具体的内容や今後の予定が記載されている点検結果の判定区分別リストは、一覧性を有しているため、措置の実施状況の確認や計画の策定などにおいて非常に役立つと思われる。このようなリストを簡単に作成できるプログラムをSIMPLにアドインする又はSIMPLからエクスポートしたデータを加工するなどリストを作成する方法を考えてこのようなリストを有効利用するのが望ましい。</p>	

5. 点検した施設の措置

「道路メンテナンス年報（国土交通省 道路局 2020年9月）」の資料より、福井県と全国の都道府県・政令市等とを比較してみる。

○ 1巡目（2014～2018年度）の点検結果及び措置の実施状況の比較

2020.3末時点

		1巡目（2014～2018年度）点検結果						1巡目点検施設の措置の実施状況			
		判定区分						(判定区分Ⅲ・Ⅳの)措置			
		I	II	III	IV	計	必要施設数	着手率	着工率	完了率	
橋梁	福井県	実数	991	1,079	256	0	2,326	256	228	205	186
		割合	43%	46%	11%	0.0%	100%		89%	80%	73%
	全国	実数	71,677	92,663	20,504	31	184,875	20,535	9,052	6,351	5,057
		割合	39%	50%	11%	0.0%	100%		44%	31%	25%
トンネル	福井県	実数	3	31	99	0	133	99	88	88	72
		割合	2%	23%	74%	0.0%	100%		89%	89%	73%
	全国	実数	98	2,776	2,333	12	5,219	2,345	1,262	928	756
		割合	2%	53%	45%	0.2%	100%		54%	40%	32%
道路 附属物等	福井県	実数	26	127	97	0	250	97	76	55	49
		割合	10%	51%	39%	0.0%	100%		78%	57%	51%
	全国	実数	3,269	7,267	3,261	13	13,810	3,274	1,163	781	683
		割合	24%	53%	24%	0.1%	100%		36%	24%	21%

福井県 - 全国

	割合	3.8%	-3.7%	-0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	45.0%	49.2%	48.0%
橋梁	割合	0.4%	-29.9%	29.7%	-0.2%	0.0%	0.0%	35.1%	49.3%	40.5%
トンネル	割合	-13.3%	-1.8%	15.2%	-0.1%	0.0%	0.0%	42.8%	32.8%	29.7%
道路附属物等	割合									

これを見ると、福井県は全国と比べて、トンネル及び道路附属物等において判定区分Ⅲの割合が多く、点検施設の措置の実施状況の着手率・着工率・完了率が高いことから、老朽化が進んでいるがその分措置を積極的に実施することにより対応していることがわかる。

○ 2巡目の1年目（2019年度）の点検結果の比較

これを見ると、福井県は全国と比べて、トンネルは判定区分Ⅲの割合が多く、橋梁及び道路附属物等は判定区分ⅡとⅢが多く、1巡目と同じく、老朽化が進んでいることがわかる。

2020.3末時点

			2019 年度（単年度）点検結果				
			判定区分				
			I	II	III	IV	計
橋梁	福井県	実数	89	323	91	0	503
		割合	18%	64%	18%	0.0%	100%
	全国	実数	12,948	18,146	3,404	3	34,501
		割合	38%	53%	10%	0.0%	100%
トンネル	福井県	実数	0	13	15	0	28
		割合	0%	46%	54%	0.0%	100%
	全国	実数	16	424	268	0	708
		割合	2%	60%	38%	0.0%	100%
道路 附属物等	福井県	実数	0	30	17	0	47
		割合	0%	64%	36%	0.0%	100%
	全国	実数	604	1,377	453	0	2,434
		割合	25%	57%	19%	0.0%	100%

福井県 - 全国

橋梁	割合	-19.8%	11.6%	8.2%	0.0%	0.0%
トンネル	割合	-2.3%	-13.5%	15.7%	0.0%	0.0%
道路附属物等	割合	-24.8%	7.3%	17.6%	0.0%	0.0%

意見 ⑳	点検した施設の措置の実施 について
監査の観点	有効性
<p>福井県は、点検施設について判定区分がIVのものはないが、IIやIIIは多く、他の都道府県・政令市等と比べて、道路の老朽化が進んでいるといえる。この老朽化が進んでいる施設に対して、2巡目も1巡目と同様に早期の適切な措置を実施することが望まれる。</p>	

6. 通行の禁止制限

通行の禁止又は制限について図示すると、以下の表のようになる。

	道路管理者	公安委員会又は警察署長
法令の規定そのものにより 禁止制限される場合	法48の11 I 高速自動車国道法 17 I	道路交通法 2章・3章・4章の2等
行政処分として 禁止制限される場合	法46(※)	道路交通法 4,5,8
相互調整	相互に関係機関に意見聴取又は協議しなければならない	
	法95の2 I	道路交通法 110の2Ⅲ・Ⅳ

(※) 道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するため、区間を定めて、道路の通行を禁止又は制限することができる場合として、次の2つを挙げている。

1. 道路の破損、欠壊その他の事由に因り交通が危険であると認められる場合
2. 道路に関する工事のためやむを得ないと認められる場合

行政処分としてなされる通行の禁止制限は、禁止又は制限の対象、区間、期間及び理由を明りょうに記載した道路標識によって行われる(法 47 の 51)。

なお、「道路標識、区画線及び道路標示に関する命令」により、道路標識の様式、表示の意味等が定められている。

通行の禁止制限は、明文の規定はないが、必要最小限度のものに限定しなければならない。

「みち情報ネットふくい」によると、2021年1月末現在、積雪等による通行規制が行われている箇所は県内31箇所存在する。県の行政パトロール実施要綱では、パトロール員が県道全てに対して週1回以上のパトロールを行うことになっており、冬期通行止めの案内表示板はパトロール員が設置する。

しかし、年度によっては、規制期間において積雪が全くなくても案内表示板がその期間中設置されているところもある。雨量に関しては「連続雨量が140mmに達した場合」といった通行止めの規制基準があるが、積雪等による冬期通行止めに関しては明確な事前通行規制の基準がない。

意見 ⑳	積雪等による冬期通行止めにおける事前通行規制の明確な基準の設定について
監査の観点	合規性、効率性
積雪等による冬期通行止めにおいては、道路の便益の享受を妨げないようにするため、週に1回以上のパトロールと週間天気予報などを取り入れた事前通行規制の明確な基準を設け、それに従って適時に通行規制を行うのが望ましい。	

7. 街路樹

福井県の街路樹行政においては、平成16年11月から「福井県緑化マニュアル（街路樹編）」を適用している。このマニュアルには、街路樹の樹種の選定について、次のように規定している。

樹種の選定にあたっては、できる限り以下の事項を満たすよう検討する。
(1) 道路空間に見合った樹種
(2) 地域特性に対応した郷土樹種（その土地に自然に生育している樹種）
(3) 気候・土壌条件に適した樹種
(4) 斉一美・統一美の重視
(5) 病害虫に強い樹種
(6) 歩行者などに不快感を与えない樹種
(7) 大気汚染への抵抗性を考慮した樹種
(8) 維持管理の容易な樹種
(9) 調達が容易で市場性のある樹種
(10) 積雪地域は積雪を考慮して、常緑広葉樹はなるべく避ける方が望ましい

このように樹種の選定においては考慮すべきことが多い。県は、マニュアル策定以降新たに街路樹を設置する際には、検討会を設置するなど樹種検討・選定をしている。ただし、既存木を植え替える際、一部区間で樹種を検討せずに、根上がり（街路樹が生長するにつれて根が太くなり、歩道の舗装や縁石が壊れたり持ち上げられたりする状況）のしにくさを理由に樹木を選定した箇所があり、何故その樹種が選ばれたか、選定過程がわかる資料を作成していない。

意見 ⑳	街路樹の選定に関する資料 について
監査の観点	合規性
街路樹は、その植樹の場所の状況及び周囲や他の場所の街路樹とのバランスなどにより、その場所にふさわしい樹種が異なってくる。マニュアルにおける樹種選定時の検討事項10項目について検討した結果及び選定過程や選定理由が明らかにした資料の作成・保存を徹底すべきである。	

VI. 占用

県は、「福井県道路占用規則」により、申請書に必要な添付書類や占用期間の更新期限などについて定めており、また、「福井県道路占用料徴収条例」により、占用料の額や占用料を減免できる場合、占用料の徴収方法などを定めている。

○ 占用料の徴収業務について

令和元年度の「道路占用許可および占用料徴収物件一覧」を入手し、占用料の徴収が適正に行われているかどうかをチェックした。その結果、以下の2点について記載する。

1) 「道路占用許可および占用料徴収物件一覧」における記載ミス

No.	道路台帳	仕訳コード	占用者 会社名	...	徴収区分	占用料	...	免除根拠
80	127	一般・企業・自治会・個人他	●●●●	...	一部免除	33,880	...	福井県道路占用料徴収条例第3条第5号の規定により一部免除する。30%減額
129	128	一般・企業・自治会・個人他	○○○○	...	徴収	110,880	...	福井県道路占用料徴収条例第3条第5号の規定により一部免除する。30%減額

上記のNo.129の「徴収区分」は「徴収」ではなく、「一部免除」が正しい。

意見 ⑳	「道路占用許可および占用料徴収物件一覧」における記載ミスについて
監査の観点	合规性
<p>「道路占用許可および占用料徴収物件一覧」において、「徴収区分」欄に「一部免除」と記載すべきところを「徴収」と記載するミスが1件発見された。軽微なミスであり、このミスが他に影響をおよぼすことはないと思われる。しかし、このようにミスが残っているということは入力した本人のチェックや他の人のチェックが行われていないということであろう。内部統制上、何らかのチェックが入る方法を設定するのが望ましい。</p>	

2) 「道路占用許可および占用料徴収物件一覧」における減免措置の根拠の記載

No.	道路台帳	仕訳コード	占有者会社名	・・・	免除根拠	・・・	著しく不相当である事由
104	5	関西電力関係	◎◎◎◎	・・・	福井県道路占用料徴収条例第3条第5号の規定により免除する。	・・・	減免措置基準 第5号1(1)イ
1396	98	土地改良区・組合関係他	△△△△	・・・	福井県道路占用料徴収条例第3条第5号の規定により免除する。	・・・	減免措置基準 第5号1(1)エ
112	38	土地改良区・組合関係他	××××	・・・	福井県道路占用料徴収条例第3条第5号の規定により免除する。	・・・	減免措置基準 第5号1(2)ウ
110	40	土地改良区・組合関係他	* * * *	・・・	福井県道路占用料徴収条例第3条第5号の規定により免除する。	・・・	減免措置基準 第5号1(2)エ
134	136	福井市関係	□□□□	・・・	福井県道路占用料徴収条例第3条第5号の規定により免除する。	・・・	減免措置基準 第5号1(2)カ
146	134	一般・企業・自治会・個人他	▲▲▲▲	・・・	福井県道路占用料徴収条例第3条第5号の規定により免除する。	・・・	減免措置基準 第5号1(3)ア
156	107	一般・企業・自治会・個人他	# # # #	・・・	福井県道路占用料徴収条例第3条第5号の規定により免除する。	・・・	減免措置基準 第5号1(4)ア
14	143	一般・企業・自治会・個人他	◇◇◇◇	・・・	福井県道路占用料徴収条例第3条第5号の規定により免除する。	・・・	減免措置基準 第5号3(3)

上記のように、「免除根拠」の欄に「福井県道路占用料徴収条例第3条第○号の規定により免除する。」と記載されている。この条例第3条を適用するにあたっての具体的基準として「福井県道路占用料徴収条例第3条による減免措置基準」という基準があり、これには「第○号に掲げる物件」として、「2(1)ア②」というように、第○号の3階層下まで規定されているものもある。

意見 ⑳	「道路占用許可および占用料徴収物件一覧」における減免措置の根拠の記載 について
監査の観点	合規性
<p>「道路占用許可および占用料徴収物件一覧」及び他の関連資料におけるこの「免除根拠」の欄には、明確化のため及び上記1)のようなミスを回避するため、「福井県道路占用料徴収条例」における減免措置基準のどの項目に該当するかを最下位の階層まで記載するのが望ましい。</p>	

Ⅶ. 事業評価

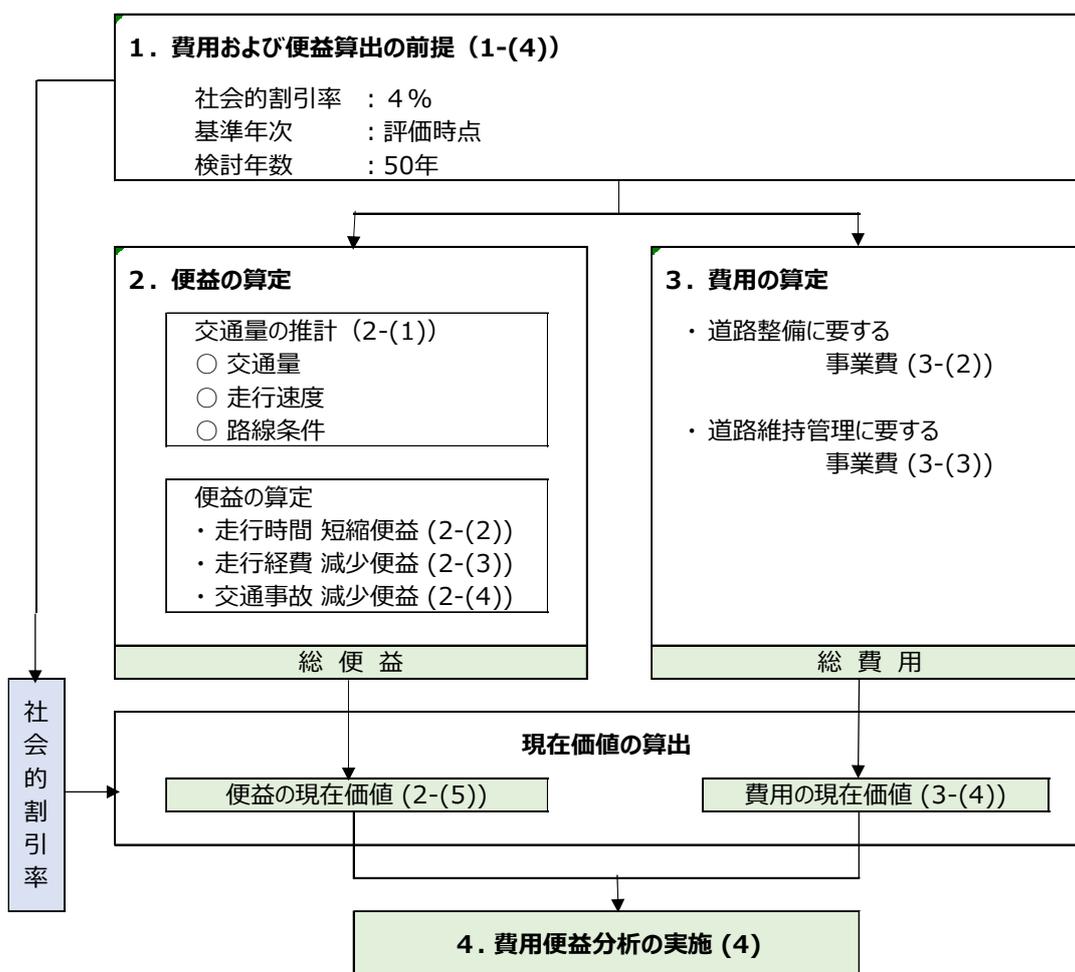
○ 公共事業評価

(1) 公共事業評価システム実施要綱

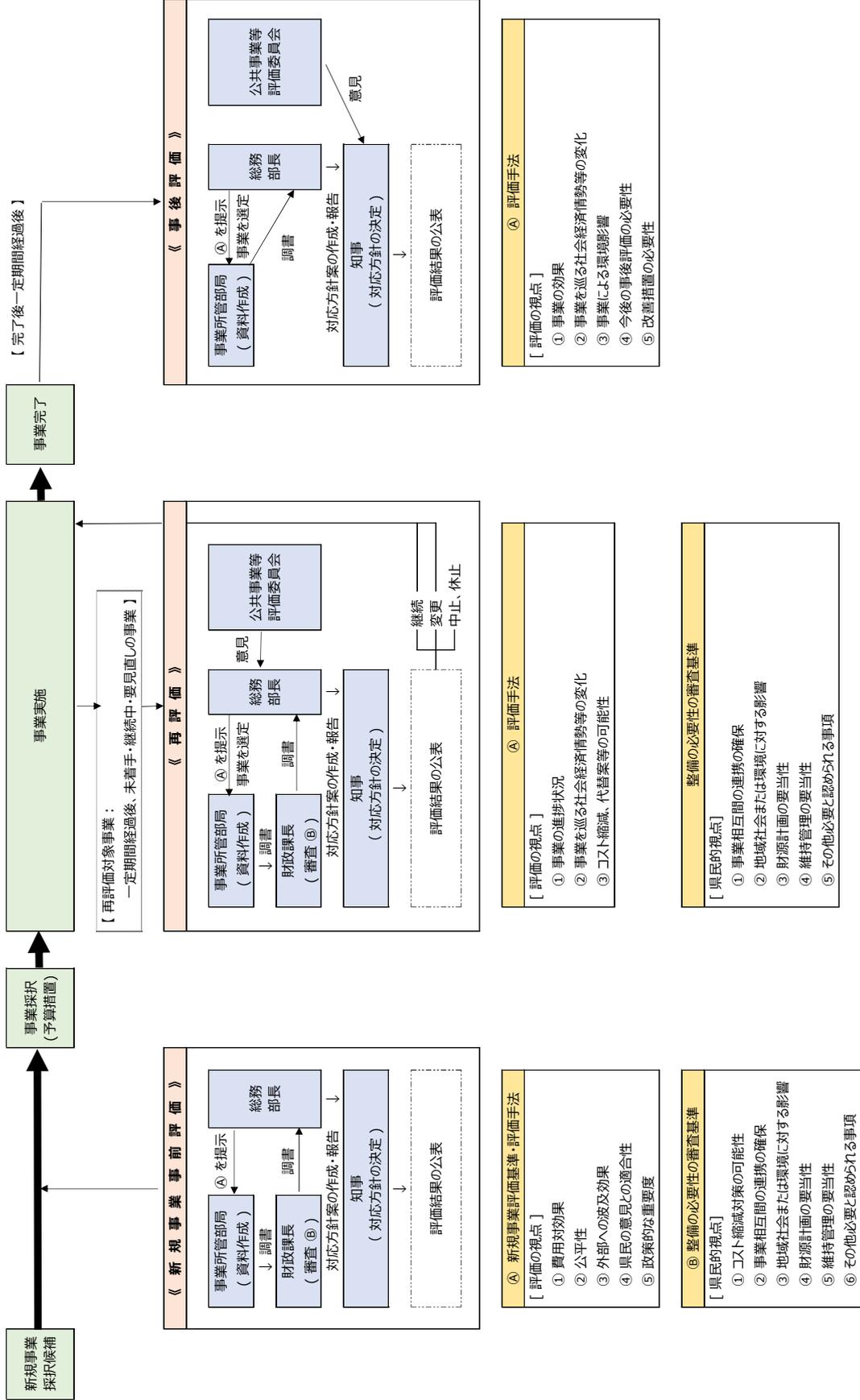
福井県における公共事業評価は「公共事業評価システム実施要綱」によって行われている。この実施要綱の概略図は次ページのとおりとなる。

(2) 費用便益分析

事業評価の指標として利用される費用対効果は（総便益 ÷ 総費用）で算定されるが、総便益及び総費用の算出方法は「費用便益分析マニュアル（国土交通省道路局都市局）」により行われる。



【 公 共 事 業 評 価 シ ス テ ム の 概 要 】



(県の概要図 と 「公共事業評価システム実施要綱」 をもとに監査人が加工し作成)

1. 公共事業の新規事業事前評価

現状、公共事業の新規事前評価は実施評価基準の手法に従い作成し、事業所管部局長が調書を作成し、財政課長及び総務部長が審査した後、知事が対応方針を決定することになっている。しかし、評価手法は明確にされているものの、費用対効果は適切に算定されているのか、コスト削減や代替案は十分に検討されているのかといった検証が十分に行われているかについては疑問が存在する。

道路事業という性質上、一度事業を開始してしまうと用地取得や道路改良等の多大な社会的影響や多額の費用が先行して発生してしまうため、再評価の段階で事業を中止する判断を下すことが困難となると考えられる。したがって、県による自己評価だけではなく、公共事業等評価委員会においても審議することで、公共事業の効率性及び透明性の向上を図ることが望まれる。

意見 ⑳	公共事業の新規事業事前評価 について
監査の観点	効率性
道路に関する新規事業は、その事業の性格や金額の大きさから、県による自己評価だけではなく、公共事業等評価委員会においても審議することが望まれる。	

2. 公共事業の再評価

公共事業評価実施要領に記載のとおり、再評価制度の対象となる公共事業については学識経験者等で構成される公共事業等評価委員会において、今後の対応方針に関する参考意見を聴取する。

i. 「一般県道 常神三方線」(道路改良事業) について

- ・ 審議の結果：継続。

評価調書上の総事業費に変更はないものの、事業地の地籍混乱による境界確定に不測の日数を要したために事業期間が5年延長した事業であることから、公共事業等評価委員会において事業担当部局からの詳細な説明は省略されている。たしかに総事業費に変更はないものの、事業期間の延長に伴い現在価値で算定している総便益は低下している。また、現在価値で算定し維持管理費用も含む概念である総費用は増加している。その結果、当初費用対効果を1.16と算定していたが、再評価時点では1.01に減少している。

再評価調書を事前に公共事業等評価委員へ送付しているため、質問があれば議論を取り交わす予定だったと考えられる。しかし、公共事業等評価委員は事前評価に関与しておらず、また、公共事業等評価委員の肩書を確認する限り経済学や会計の専門家ではないことから、費用対効果が1に近似していることについて質問を行う可能性は低いと思われる。さらに、公共事業等評価委員会報告時点では予算進捗率が18.4%であったことから、費用対効果が減少している旨を公共事業等評価委員会で報告した場合、中止や計画の見直しといった意見が提示されていた可能性があったことも否定できない。

これについて、公共事業等評価委員会において県事務局が説明を省略する場合の判断基準を実施要領等で明確にすべきではないか、との質問をしたところ、事務局からの説明は事前になされているとのことであった。

意見 ⑳	公共事業等評価委員会における県事務局の対応 について (その1)
監査の観点	合規性、効率性
事業担当部局からの詳細な説明を省く場合において評価委員会のメンバーに事前説明がなされている場合は、公共事業等評価委員会の議事録の中にその旨を記載するのが望ましい。	

ii. 「一般国道 416 号（福井市白方町～布施田町）」（道路改良事業）について

- ・ 審議の結果：継続。

費用対効果が 4.45 から 1.64 へと大きく減少している。事前評価を実施していない公共事業等評価委員会に対して、県側は再評価調書を作成し十分な説明をすることが必要と考えられるが、再評価調書や公共事業等評価委員会開催結果概要に具体的な記載がみられなかった。

費用対効果が大きく減少した要因は、平成 27 年の評価時点では将来交通量を 4 車線化整備後の 12,660 台/日を使用して計算していたが、2 車線での整備として事業が開始することになったことから、令和元年再評価時は将来交通量 7,060 台/日を使用して計算したためである。

公共事業の性質を鑑みた場合、費用対効果によって事業評価の判断が変わることは稀だと思われる。しかし、経済性の観点から考えた場合、費用対効果の高い公共事業を優先すべきである。

意見 ⑳	公共事業等評価委員会における県事務局の対応 について (その 2)
監査の観点	合規性、経済性
再評価制度に際しての公共事業等評価委員会において、対象事業の費用対効果が著しく変動しているのであれば、県事務局は公共事業等評価委員会において計算根拠等の変更を説明することが望ましい。	

VIII. 特別会計

道路関係の特別会計として、「駐車場整備事業特別会計」がある。

(1) 指定管理者の募集・選定

平成 15 年 6 月の地方自治法の一部改正により、多様化する住民ニーズにより効果的・効率的に対応するため、公の施設の管理に民間の能力やノウハウを幅広く活用しつつ住民サービスの向上と経費の節減を図ることを目的に指定管理者制度が設けられた。駐車場は、「福井県自動車駐車場の設置および管理に関する条例」（平成 16 年福井県条例第 29 号）の規定に基づき、平成 19 年 10 月から指定管理者制度を導入している。

駐車場の指定期間は 4 年間である。平成 29 年 3 月末で指定期間が満了することから、平成 29 年 4 月から平成 33 年（令和 3 年）3 月までの駐車場の管理を行う事業者を平成 28 年に募集・選定している。

選定は、公募型プロポーザル方式で行われる。公募型プロポーザル方式とは、一定の参加資格要件を満たす提案者を公募し、当該業務に係る企画提案書の提出を受け、ヒアリング又はプレゼンテーションを実施した上で当該提案書の審査及び評価を行い、当該業務の履行に最も適した候補者を選定する方法である。

公募に対する応募は、制度が導入された平成 19 年度は 5 者あったものの、その後平成 22 年度 3 者、平成 25 年度 1 者、平成 28 年度 2 者となっており、応募者間での競争が十分働く状況とはなっていない。新規参入業者が増えないのは、業者が事業に魅力を感じられないことが原因ではないか。

駐車場の料金収入は県の歳入になり、事業者の収入は基本的には指定管理料のみである。料金収入に応じてインセンティブを与える（逆に下回った場合にはペナルティを与える）といった工夫もされているが、参加条件の緩和、指定管理料、インセンティブ制度の見直しも再検討すべきである。

令和 2 年度の指定管理者更新において申請は 2 社であったが、現地説明会には 10 社が参加しており、新幹線開業に向け、やり方次第では多くの申請を呼び込むことも可能ではないかと考える。

意見 ⑳	指定管理者選定にかかる競争性の確保 について
監査の観点	効率性・有効性
参加条件の緩和、指定管理料、料金収入に応じたインセンティブ制度の見直し等、競争性確保に向けて工夫が必要である。	

(2) 駐車料金の設定

駐車場の指定管理者選定の選定委員会は2回行われる。

第1回は募集要項、選考基準等を決定し、第2回は応募者のプレゼンテーションにより指定管理者候補者を選定する。

この選定委員会の第1回議事録を閲覧したところ、ある委員から

「駐車場の料金体系をフレキシブルに変更して運営することができれば事業者のモチベーションもあがるのではないか。」

との意見が寄せられていた。状況に応じた料金体系で収入を増やし、事業者にとってのうまみを増やすことはできないかとの意図からの発言であった。これに対して県の事務局は

「駐車場の料金は条例で決めていて、フレキシブルな対応はできないこととなっている。基本的には、指定管理者のPRの仕方で収入を増やしてもらうしかない。」

と回答している。これに対し委員からは

「4年間ずっと固定化されているのか？1年毎に見直しがあってもいいのではないか。」

「料金体系をフレキシブルにすることが必要なら、次の募集の中で料金改正できるように今から準備していかないといけない」

といった意見が寄せられている。

このやり取りがあった28年以降、現在に至るまで駐車料金は変更されていない。議会の議決を前提とするものの、条例を改正することで料金の変更は可能である。福井駅周辺は新幹線開業に向けて再開発も進み、状況は刻々と変化している。柔軟な料金設計で指定管理者の利益が増え、指定管理者の応募が増え、競争性の確保が進むことが望まれる。

意見 ⑳	フレキシブルな駐車料金の設定について
監査の観点	経済性
駐車料金を変化する経済状況に合わせて柔軟に設定することが望まれる。	

(3) 指定管理者選定委員の構成

県が指定管理者制度を導入するに当たっての事務手続およびその導入後の運用に関する基本的事項を定めた「指定管理者制度に関する手引」の「V選定に関する事項 1 選定委員会の設置」によれば、選定委員の基本的な形式は以下のとおりとなっている。

- | | |
|--|---------------------------------------|
| ・委員数 | ： 5 名 |
| うち外部委員 | ： 4 名（関連分野の専門家、経営の専門家、利用者代表から各 1 名以上） |
| 内部委員 | ： 1 名（所管課長） |
| ・開催回数 | ： 2 回 |
| ・審議内容 | ： |
| ・ 1 回目 | ： 指定管理者の業務内容、募集条件、応募資格、選考基準等の確認・決定 |
| ・ 2 回目 | ： 申請内容の審査、候補者の選定、選定結果の公表内容等 |
| ・選定委員のうち、外部委員は必ず 4 名以上とすること。（以下省略） | |
| ・委員の選定に当たっては、特に施設の運営上適切な助言が可能なものを選定する。 | |
| ・再指定施設の委員は、公平性の観点から前回の委員を全員変更することを原則とする。（途中省略） | |
| ・ <u>半数以上を女性委員とすること。</u> | |
| （令和元年 5 月 28 日 人事企画課・女性活躍推進課通知） | |

平成 28 年 4 月に施行された女性活躍推進法は、「働きたい女性が活躍できる労働環境の整備を企業に義務付けることで、女性が働きやすい社会を実現すること」を目的として、10 年間の時限立法として施行されたものである。

女性活躍を阻む要因としては、① 男性中心の企業風土、② 育児とキャリアアップを両立させる環境の不備、③ 女性管理職のロールモデルの不在、といった要因が挙げられるが、まずは女性が活躍の舞台にあがる必要があると考える。

しかし、上記枠内の下線部に関して、令和 2 年度に新たに選ばれた委員は外部委員（4 名）のうち 2 名が女性であるが、委員全体（5 名）の半数には至っていない。

委員 5 名がすべて男性だった平成 28 年に対し、女性 2 名が委員として登用されている点は評価すべきであるが、今後さらに女性活用が促進されることを期待する。

意見 ⑩	指定管理者選定委員の構成 について
監査の観点	公平性
女性活躍の場を整備する観点から、「指定管理者制度に関する手引」に従い委員全体の半数以上を女性とすること等、県のさらなる女性活用に向けた取り組みを期待する。	

IX. 福井県道路公社

○ 福井県道路公社の概要

・法人名	：福井県道路公社
・所在地	：福井県福井市松本3丁目16番10号
・設立年月日	：昭和49年3月30日
・資本金	：756,000千円（うち県の出資額（出資割合）648,000千円（85.7%））
・業務内容	：法恩寺山有料道路と三方五湖有料道路の管理運営

高度経済成長に伴うマイカー観光ブーム、バブル景気とスキーブームといった時代背景を受けて計画された各路線は、高度経済成長期の終焉とレジャーの多様化、バブル崩壊・平成不況などの影響を受け、当初の償還計画と実績が乖離し債務超過状態となっている。

これを受け、県は総務省の要請により経営健全化のための具体的な対応等を内容とする「第三セクター等経営健全化方針」を令和元年7月26日に作成している。

○ 県の対応

県は、公社への職員の派遣、経営の指導・助言、無利子貸付、建設費の償還元金や累積債務に対する補てんのための補助金などの財政的支援を行っているが、公社の財務・経営状況の改善に対する効果は限定的である。

財務状況の悪化を受け、平成22年度には管理している有料道路の早期無料開放や公社の早期解散について検討している。現在運営中の2路線（法恩寺山有料道路、三方五湖有料道路）についてはキャッシュ・フローがプラスであったため、法恩寺山有料道路の料金徴収期限まで存続させたほうが解散時の負担額が減少するとして、期限である令和4年9月末まで公社を存続することを議会へ説明したうえで決定している。

直近4期のキャッシュ・フローの状況（次ページ）を見ると、キャッシュ・フローはプラスの状況を維持しており、平成22年度の公社存続の判断は正しかったと言える。

また、公社では令和元年度現在、収益増加により債務の負担減少に貢献すべく利用者増加に向けた取り組み（通行料金半額キャンペーン、応募券付キャンペーンチラシの配布等）を実施し、法恩寺山有料道路、三方五湖有料道路で一定の効果をあげている。

・キャッシュ・フローの状況

(単位：千円)

	H28	H29	H30	R1
当期純損益	△42,186	△35,822	△24,730	△25,596
減価償却費	51,361	37,898	38,084	39,940
特別法上の引当金	39,790	39,927	50,916	27,884
特別損失	3,311	165	266	564
改良工事分（資産計上）	△11,991	△5,433	△10,989	△35,452
キャッシュ・フロー	40,285	36,735	53,547	7,340

○ 今後の対応

公社は地方道路公社法の定めにより、管理運営する道路整備特別措置法による有料道路が無くなれば解散することと定められている。福井県道路公社の場合、管理する道路整備特別措置法による最後の有料道路である法恩寺山有料道路の料金徴収期限が令和4年9月末となっているため、同日をもって公社を解散することが決まっている（なお、道路運送法に拠る一般自動車道である三方五湖有料道路については、公社解散により事業者が消滅することから、その取り扱いについて地元自治体と検討中である）。

解散時の処理で問題となるのが三方五湖有料道路に対する県からの長期借入金の返済である。長期借入金は2,219,790千円あり、返済不能になる可能性が高い。公社の多額の借入金（県の貸付金）をどうするか、県としての具体的な処理方法については現在検討中とのことであった。公社解散時には、これまでの活動や債務超過に陥った経緯も含めて、県議会や県民への説明がなされることが重要と考える。

意見 ③	福井県道路公社解散処理の説明責任 について
監査の観点	経済性・有効性
福井県道路公社は令和4年9月末をもって解散が決まっている。公社のこれまでの活動や債務超過に陥った経緯、県の長期貸付の返済・処理方法等について県民への説明責任を果たすことが重要である。	

X. 道路関連の雪対策

令和3年1月9日の大雪により、北陸自動車道で車両の立ち往生が発生した。

発生からまだ間もなく、結果報告書のとりまとめまでの時間が限られていることから、県担当部局への質問・インタビュー等を行っていない。

そのため、県担当部局から提供を受けた関連資料を基に監査人としての考えを以下に述べる。

県は、道路に関する雪対策について、毎年度基本計画（道路雪対策基本計画）を策定している。

今回の立ち往生については、北陸自動車道で発生したため、マスメディアの報道からは県のミスや不備についての直接の記載は見当たらない。また、道路雪対策基本計画において、様々な視点から対策が立てられているように思われる。

① 集中的な大雪時のドライバーへの情報発信・提供

県は、「福井県道路管理情報システム」を構築し、県および関係機関（国交省、県警、中日本高速道路(株)等）の道路状況や除雪状況を集約することで、刻々と変化する雪害状況をリアルタイムに把握し、道路管理者の迅速かつ効率的な除雪作業を支援するとともに、公開サイト「みち情報ネットふくい」によって、県民に向けた道路状況を発信している。

今回のような集中的な大雪時には、こうしたいわゆるプル型の情報発信に加え、スマホや携帯電話へのプッシュ型の情報発信は常時通信機器が手元にあり着信音により即時に情報を入手できるため、効果が高い。プッシュ型の情報発信の方法としては、「Yahoo! 防災情報」(県は既に対応済み)やドライバーのLINEの公式アカウント登録、「みち情報ネットふくい」への情報提供希望者の登録などが考えられる。また、カーナビを利用した情報提供や民間の輸送・運送関連業者・会社を経由した所属ドライバーへの情報伝達も考えられる。基本計画の記載からは県が既にこのような対策を講じているものも多いが、集中的な大雪時など緊急の場合の情報発信・提供の方法として、プッシュ型の情報発信により重点を置くべきではないだろうか。

② 冬期道路情報連絡室の協力・連携関係の見直しとタイムラインの作成

冬期道路情報連絡室は、国土交通省、県、県警、中日本高速道路(株)、西日本高速道路(株)、气象台、自衛隊を構成メンバーとしており、道路交通ネットワークにおける豪雪対応策において特に情報面から中心的な役割を果たしている組織である。

県及び冬期道路情報連絡室は、最も可能性の高い積雪量だけでなく1段階ないし2段階上の積雪量と採用予定の除雪管理水準を考慮したうえで想定されるいくつかのバ

ターン化したタイムライン（タイムライン：防災行動計画。災害の発生を前提に、防災関係機関が連携して災害時に発生する状況を予め想定し共有した上で、「いつ」、「誰が」、「何をするか」に着目して、防災行動とその実施主体を時系列で整理した計画）を関係機関との十分な調整と連携により作成する必要があると思われる。また、状況の変化に応じて別のタイムラインに移行して対応できるようなフレキシブルなものがよいのではないだろうか。そこには、緊急時の判断の躊躇による対応の遅れを回避するため予防的通行規制の実施基準などの具体的で明確な数値基準及び対応の優先順位を盛り込むことが望まれる。

県と冬期道路情報連絡室との関係については、今回の交通障害においての不備を洗い出し、各道路管理者の情報を共有・一元集約し、有効かつ効率的な協議や調整を行うことができるよう、連絡室の協力・連携関係を見直すことが求められる。

③ 県民や利用者の情報提供力の活用

今回のような立ち往生に巻き込まれた場合や交通事故など道路関連の問題に遭遇した場合、道路の陥没、動物死骸など道路関連の問題を発見した場合、土砂崩れや豪雨などの自然災害に見舞われている場合や火事を見つけた場合などは情報伝達の迅速性と共に現場における情報の正確性が求められる。それらに遭遇又は発見した人がスマホなどにより現場の写真や映像の情報と共に現場の位置情報を容易かつ迅速に提供できれば、被害の拡大の阻止や発生の未然防止につながる。県民や利用者の情報提供力を活用した災害等の情報提供のための専用サイトを作成し活用することは、災害等の対応の有効性や効率性を向上させ、かつ、人的・物的なコストの削減にもつながるものと思われる。

XI. 情報提供

1. 公示

道路管理者である県（都道府県知事）の公示義務は、道路法及び道路法施行規則で以下の項目について定められている。

・兼用工作物の公示について

道路法第20条の第1項において、「道路と堤防、護岸、ダム、鉄道又は軌道用の橋、踏切道、駅前広場その他公共の用に供する工作物又は施設（以下、「他の工作物」とが相互に効用を兼ねる場合においては、当該道路の道路管理者及び他の工作物の管理者は、当該道路及び他の工作物の管理については、協議して別にその管理の方法を定めることができる。」とあり、第6項において、「第1項の規定による協議が成立した場合においては、当該道路の道路管理者は、成立した協議の内容を公示しなければならない。」とある。

県が令和元年度に締結した兼用工作物の管理に関する協定は次の1件であり、県はこれについて公示していなかった。

路線	相手先	内容
福井停車場 米松線	福井市	準用河川 田原川 と 一般県道 福井停車場米松線 との兼用工作物管理協定

指摘事項 ①	道路管理者（知事）の公示義務 について
監査の観点	法規性
県が令和元年度に締結した兼用工作物に関する管理協定について公示していなかったのは、担当者の法律の理解不足と道路保全課内のチェック機能の欠如によるものである。	
このことから、兼用工作物だけでなく、他の公示義務がある項目についても公示が行われていないものがある可能性がある。公示が必要な項目の職員への周知を徹底したうえで、公示漏れという想定されるリスクに対する統制（コントロール）方法を設定する必要がある。	

2. 道路に関する福井県のサイト

(1) 各土木事務所のホームページ上の管理道路一覧表

県の管理道路を各土木事務所のホームページから閲覧したところ、2020年9月末の時点において、福井土木事務所と丹南土木事務所の鯖江市・越前町区域の「管理道路一覧」がアップされていなかった。

監査人の指摘により、その後これらはアップされた。それらの開示の様式をまとめると、次のようになる。

			項 目							
			道路の種類	路線番号	路線名	左のよみがな	起点～終点	左のよみがな	管内実延長	路線数、実延長合計
土木事務所名	福井	—	種類	路線番号	路線名	×	起点～終点 (福井土木管内)	×	管内延長 (m)	×
	三国	—	種類	路線番号	路線名	×	×	×	管内実延長	×
	奥越	大野市内	種類	路線番号	路線名	×	起点～終点	×	×	×
		勝山市内	種類	路線番号	路線名	×	起点～終点	×	実延長 (km)	○
	丹南	越前市・池田町・南越前町区域	種類	路線番号	路線名	×	起点～終点	×	管理実延長 (m)	×
		鯖江市・越前町区域	種類	路線番号	路線名	×	起点～終点	×	管理実延長 (m)	×
	敦賀	—	種類	路線番号	路線名	○	管理区間起終点	○	×	×
	小浜	—	種類	路線番号	路線名	×	起点～終点	×	×	×

○：項目の設定あり ×：項目の設定なし

これを見ると、各土木事務所の一覧表の様式が統一されていないことがわかる。

意見 ⑫	管理道路一覧表のホームページにおける開示 について
監査の観点	効率性
<p>全ての土木事務所において、情報の更新を適時に行わなければならない。適時とは、情報の内容に変更が生じた後すみやかに（○日以内）あるいは定期的な更新日を部内で決定し、それをルール化するのがよいだろう。</p> <p>また、各土木事務所の管理道路一覧表の様式が統一されていない。県民に対するサービス向上の観点から土木部内で協議して様式を統一すべきである。</p>	

(2) 県のホームページの作成のしかた

県の道路に関する特定の情報に関する経路は、福井県のトップページからたどっていく方法と組織・部署からたどっていく方法の2通りある。この2通りの方法はサイトの作成者（管理者）からみれば作成に関して容易でわかりやすい方法である。

また、道路保全課の「その他」に記載した「ふくいの道について」の中には「みち情報ネットふくい」（<https://info.pref.fukui.lg.jp/hozen/yuki/index2.html>）というサイトがある。このトップページの下部の「このサイトについて」では、このサイトの説明として、「当ホームページは、冬期間、福井県内における道路交通の安全を確保するため、各地に設置された道路監視カメラの画像と積雪情報を提供するものです。」と記載されている。

「みち情報ネットふくい」という名称だけから推測すると、福井県の道路に関するあらゆる情報を得ることができることを目的としているように受け取れるが、「このサイトについて」の説明によると、「冬期間」の「各地に設置された道路監視カメラの画像」と「積雪情報」のための限定された情報のみのサイトである。

地図があることより、地図上で、監査カメラの画像や通行規制の情報、積雪情報、排雪場所の地図、道路情報板の画面、冠水情報を確認できる。しかし、例えば、路線名で検索すると始点と終点が地図上で表示されたり、逆に、地図上での道路をクリックすると、路線名と始点・終点などが表示されたりできると便利だが、それはできない。

これらの県の作成した道路に関するサイトに対して、次のような弱点があると思われる。

- ・情報の利用者や県民から見ると、求めている情報に必ずしも素早く容易にたどりつくとはいえない。むしろ、見逃しやすく、また、見逃さないとしても必要な情報へのアクセスに時間がかかる。
- ・各課の別々のサイト担当者が作成しているためか、重複している情報や漏れている情報が見受けられる。
- ・利用者の需要や興味・関心に十分応えきれていないのではないかという疑念がもたれる。

このような弱点に対応し、道路に関するよりよい情報サイトを作成するには、以下のように改善するのがよいのではないと思われる。

- ・福井県の道路に関するあらゆる情報にアクセスするための玄関口となる役割に担

うポータルサイトを作成する。それには、利用者・県民の視点に立ち、県が道路管理者である道路だけでなく、国や市町村と連携し、県内のあらゆる道路情報にたどりつけるような構成やリンク付けを行う。

- ・ポータルサイトの管理責任者を任命し、情報の重複や漏れのないサイト作りを行う。
- ・県民や利用者定期的にアンケートにより利用状況や利用満足度、改善要望などを聞き出し、その意見をサイトの改善に役立てる。

意見 ③	道路のポータルサイトの作成 について
監査の観点	有効性
<p>県は、県民や道路利用者の視点に立ち、その道路に関する需要や欲する情報を把握したうえで、道路に関するあらゆる情報や知識を容易に入手できるよう、その玄関口となるポータルサイトを作成するのが望ましい。そうすることにより、県の道路行政に対する満足やより深い理解を県民から得ることができ、さらに、鉄道ファンならぬ道路ファン（道路(道路交通)に関心のある者）の増加をもたらすことにつながると思われる。</p>	