

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 監査対象の概要

I. 道路の概要・種類	5
1. 「道路」の意義・範囲	5
2. 道路の種類	6
3. 道路管理者	7
II. 福井県の道路概要	8
1. 福井県の状況	8
(1) 福井県の人口と少子高齢化	8
(2) 車中心の社会	8
2. 福井県の道路に関連する状況	9
(1) 福井県の道路ネットワーク	9
(2) 高速道路網の整備の進展	10
(3) 道路施設の老朽化	10
3. 福井県の道路の種類別の実延長及び道路整備の指標	12
(1) 道路の種類別の実延長	12
(2) 道路の道路改良率・道路舗装率・道路整備率	13
4. 福井県の道路に関するアンケート結果	15

III. 福井県の道路事業に関連する計画	15
1. 「道路の将来ビジョン」	16
(1) 「道路の将来ビジョン」	16
(2) 「道路の将来ビジョン」の改定	17
2. 「福井県公共施設等総合管理計画」	19
3. 「福井県高速交通開通アクション・プログラム」	20
4. 「福井県国土強靱化地域計画」	20
5. 「福井県道路整備プログラム 2018~2027」	22
6. 福井県の社会資本総合整備計画	25
7. 「今後の大雪に関する対策【平成30年2月豪雪】」、 「〇〇年度 道路雪対策基本計画」	25
IV. 福井県の道路事業の組織と事業内容	26
1. 福井県の道路事業の組織	26
2. 道路事業の事業内容	28
(1) 土木管理課	28
(2) 道路建設課	29
(3) 高規格道路課	29
(4) 道路保全課	29
(5) 道路事業に関する出損団体等	30
V. 福井県における道路関係の予算と決算	31
1. 福井県における道路関係の予算	31
(1) 福井県全体の予算と土木部予算	31
(2) 令和元年度の道路関係予算の内訳	33
(3) 土木部公共事業費の推移	34
2. 福井県における道路関係の決算	36
(1) 土木部の決算	36
(2) 「道路橋りょう費」の内訳	37
(3) 道路関係の財産	38

第3章 監査の結果

I. 道路の老朽化対策	39
1. 国による道路の老朽化対策	39
(1) 経緯	39
(2) 老朽化対策の具体的な取組み	39
2. 県による道路の老朽化対策	41
意見 ①：長寿命化修繕計画 について	42
II. 内部統制の視点からの事務手続	45
1. 地方公共団体における内部統制	45
2. 監査の結果	46
(1) 工事関連書類	46
意見 ②：工事関連書類のファイルの綴り方 について	46
(2) 稟議書類	47
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	47
(3) 執行伺	47
意見 ④：執行伺における決済日の記載 について	47
(4) 会計チェック一覧表	48
意見 ⑤：会計チェック一覧表の運用 について	48
(5) 見積り書	50
意見 ⑥：見積り書日付の記載 について	50
(6) 請求書	51
意見 ⑦：請求書の未徴求 について	51
III. 道路のライフサイクル	52
1. 道路の成立型廃止までの手続	52
2. 路線の指定又は認定又はその変更、道路の区域の決定又はその変更、 供用の開始・廃止	53
(1) 道路に関する調査	53
(2) 道路の指定又は認定	54
(3) 道路の区域の決定	54
(4) 供用の開始	55
(5) それぞれの場合の手続き	56
(6) 不用物件	57
(7) 監査の結果	57

意見 ⑧：移管による道路の廃止に関する公示 について	58
IV. 契約	59
1. 公共工事入札制度	59
2. 契約の種類	60
3. 監査の結果	62
(1) 一般競争入札	62
意見 ⑨：1 者入札 について	63
(2) 総合評価落札方式	64
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	67
(3) 指名競争入札	68
意見 ⑪：指名競争入札における応札状況 について	69
意見 ⑫：指名競争入札における入札辞退 について	70
(4) 契約書	71
意見 ⑬：契約書の記載事項 について	73
(5) 変更理由書	74
意見 ⑭：変更理由書の記載方法 について	76
(6) 工事発注金額の事後修正	77
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	77
V. 維持管理	78
1. 道路（施設）台帳	78
意見 ⑯：台帳の様式の統一 について	80
2. 行政パトロール	81
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	82
3. 最優先で点検すべき橋梁	83
意見 ⑱：点検の計画及び実施 について	83
4. 健全性の診断の判定区分リスト	84
意見 ⑲：判定区分別リストの作成 について	85
5. 点検した施設の措置	86
意見 ⑳：点検した施設の措置の実施 について	87
6. 通行の禁止制限	88
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	89
7. 街路樹	90

意見 ⑳：街路樹の選定に関する資料 について	90
VI. 占用	91
(1) 占用の意義	91
(2) 占用物件.....	91
(3) 占用の許可	92
(4) 占用料の徴収	92
(5) 監査の結果	93
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	93
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	94
VII. 事業評価	95
1. 公共事業評価	95
(1) 公共事業評価システム実施要綱	95
(2) 費用便益分析	97
2. 公共事業の新規事業事前評価	99
意見 ㉕：公共事業の新規事業事前評価 について	99
3. 公共事業の再評価	100
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)	101
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)	103
4. 社会資本整備総合交付金申請に係る事業評価	105
(1) 社会資本整備総合交付金	105
(2) 事前評価、事後評価	107
VIII. 特別会計	108
1. 駐車場整備事業特別会計の収支	108
2. 指定管理者制度	108
(1) 指定管理者の募集・選定	108
意見 ㉘：指定管理者選定にかかる競争性の確保 について	109
(2) 駐車料金の設定	110
意見 ㉙：フレキシブルな駐車料金の設定 について	110
(3) 指定管理者選定委員	111

意見 ⑩：指定管理者選定委員の構成 について	111
IX. 福井県道路公社	112
1. 福井県道路公社の概要	112
2. 財務の状況	112
(1) 貸借対照表	113
(2) 損益計算書	114
3. 県の対応	115
4. 今後の対応	115
意見 ⑪：福井県道路公社解散処理の説明責任 について	116
X. 道路関連の雪対策.....	117
(1) 「今後の大雪に関する対策【平成 30 年 2 月豪雪】」	117
(2) 「道路雪対策基本計画」	118
(3) 今回の大雪に対する県の対応	122
(4) 県の今後の対応	124
XI. 情報提供	130
1. 公示	130
指摘事項 ①：道路管理者（知事）の公示義務 について	131
2. 道路に関する福井県のサイト	132
(1) 各土木事務所のホームページ上の管理道路一覧表	132
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 ..	132
(2) 県のホームページの作成のしかた	133
意見 ⑬：道路のポータルサイトの作成 について	137

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（合規性、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 監査対象の概要

I. 道路の概要・種類

1. 「道路」の意義・範囲

一般に「道路」とは、一般公衆の通行の用に供せられている物的施設であるが、道路法上で定義される道路とは、一般交通の用に供する道で、その種類が法定されており、トンネル、橋、渡船施設、道路用エレベーター等道路と一体となってその効用を全うする施設又は工作物及び道路の附属物で当該道路に附属して設けられているものを含んだものをいう（法 第2条）。

・道路法の規定に基づく「道路」の範囲

道路 (法2I)	一般交通の用に供される路面	—
	道路と一体となって道路の効用を全うする施設又は工作物	トンネル
		橋
		渡船施設
		道路用エレベーター 等
	道路の附属物 (法2II)	道路上の さく 又は 駒止
		道路上の 並木 又は 街灯 で 道路管理者の設けるもの
		道路標識、道路元標又は里程標
		道路情報管理施設 (道路上の 道路情報提供装置、車両監視装置、気象観測装置、緊急連絡施設その他これらに類するもの)
		道路に接する道路の維持又は修繕に用いる 機械、器具又は材料 の常置場
		自動車駐車場又は自転車駐車場で 道路上に、又は道路に接して 道路管理者の設けるもの
		共同溝の整備等に関する特別措置法に基づき設置される 道路管理者の設ける共同溝又は電線共同溝
		前各号に掲げるものを除くほか、 政令で定めるもの (道路法施行令第34の3)
ベンチ 又は その上屋 で道路管理者の設けるもの		
車両の運転者の視線を誘導するための施設		
他の車両 又は 歩行者 を確認するための鏡		
地点標		
	道路の交通 又は 利用 に係る 料金の徴収施設	

2. 道路の種類

道路法上の道路は、高速自動車国道、一般国道、都道府県道及び市町村道の4種類に区別される（法 第3条）。

道路の種類と法令の関係は、次のようになっている。

道路の種類		法令	集計時点	供用延長 (km)	比率																		
高速自動車 国道	有料道路 方式	高速自動車 関連法	平成30年 4月	8,900	0.7																		
	新直轄 方式																						
一般国道	直轄 国道	法 5	平成29年 4月	23,700	1.9																		
	補助 国道			32,000	2.6																		
都道府県道		法 7		129,700	10.6																		
市町村道		法 8		1,029,800	84.1																		
自動車道	専用 自動車道	道路運送法	計	1,224,100	100.0																		
	一般 自動車道																						
農道（農業用道路）		土地改良法	〈道路法上の自動車道〉 <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">高規格幹線道路</th> <th>自動車専用道路 (道路法 第3章第5節)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>A 路線</td> <td>高速自動車国道</td> <td>—</td> </tr> <tr> <td>A' 路線</td> <td>高速自動車国道に並行する 自動車専用道路</td> <td></td> </tr> <tr> <td>B 路線</td> <td>一般国道に並行する 自動車専用道路</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>地域高規格道路</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>その他の自動車専用道路</td> </tr> </tbody> </table>			高規格幹線道路		自動車専用道路 (道路法 第3章第5節)	A 路線	高速自動車国道	—	A' 路線	高速自動車国道に並行する 自動車専用道路		B 路線	一般国道に並行する 自動車専用道路				地域高規格道路			その他の自動車専用道路
高規格幹線道路		自動車専用道路 (道路法 第3章第5節)																					
A 路線	高速自動車国道	—																					
A' 路線	高速自動車国道に並行する 自動車専用道路																						
B 路線	一般国道に並行する 自動車専用道路																						
		地域高規格道路																					
		その他の自動車専用道路																					
林道		森林法等																					
（湾港法による）道路		港湾法																					
（湾港法による）臨港道路																							
（自然公園法による）道路		自然公園法																					
（都市公園法による）園路		都市公園法																					
（鉱業法による）鉱山道路		鉱業法																					
里道		(※)																					
私道		—																					

(※) 道路法で「国道」「県道」と認定されていない道路。

敷地が国有地である里道については、公共用財産として国有財産法、同法施行令によりその事務の一部は、都道府県又は市町村が行うこととすることができる。

3. 道路管理者

「道路管理者」とは、道路の管理権限ないしは管理行為を行う者をいう。

道路管理者は、道路法上の道路において、安全かつ円滑な交通の確保を図るため、さまざまな責務を有する。その内容は、供用中の道路に関して行われる適正な道路占有の確保、道路の保全等の管理行為のみでなく、道路の成立から廃止に至る各段階において、それぞれ固有の責務がある。

			新設 又は 改廃	維持・修繕・その他の管理	
高速自動車国道			国土交通大臣 都道府県(※2)	法12	国土交通大臣 (※5)
一般国道	指定区間内	(※1)			都道府県
	指定区間外		都道府県 (※4)	法15	
都道府県道			市町村		法16 I
市町村道					

※1：指定市以外の市町村

↳ 当該市町村の区域内の指定区間外の国道又は都道府県道の整備・管理のうち、地域住民の日常生活の安全性、利便性及び快適性の観点から、必要な歩行空間等の整備を、都道府県と協議し、同意を得て行うことができる(法 17IV)。

※2：工事の規模が小であるもの その他

政令で定める特別の事情により都道府県がその工事を施行することが適当であると認められるもの

※3：(独)日本高速道路保有・債権返済機構と高速道路(株)が、その権限の一部を代行することができる(特別措置法 8, 9)

※4：指定市の区域内に存する場合：指定市(法17 I)

指定市以外の市と同意を得たもの：当該市(法 17II)

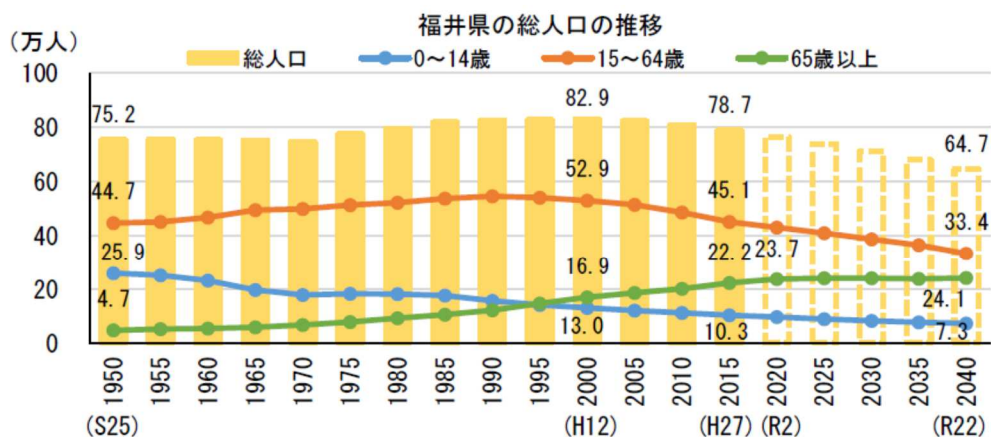
※5：高速自動車道国道

II. 福井県の道路概要

1. 福井県の状況

(1) 福井県の人口と少子高齢化

福井県の人口は、平成12年（2000年）の82.9万人をピークに減少に転じており、令和22年（2040年）には64.7万人まで減少すると推計されている。年齢区分別では老年人口（65歳以上）が令和2年（2020年）に23.7万人に達した後、令和22年に24.1万人とほぼ横ばいで推移する一方、年少人口（0～14歳）はほぼ一貫して減少し、生産年齢人口（15～64歳）も減少傾向が続くことが予測されている。それにより、令和22年には本県の人口の約5人に2人（37%）が65歳以上の高齢者になると予測されている。



【出典：（平成27年まで）総務省「国勢調査」、
（令和2年以降）国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（平成30年3月推計）」】

（出典：「福井県 道路の将来ビジョン」）

(2) 車中心の社会

福井県は、人口当たり自家用乗用車の保有台数が全国7位（640.8台／千人）（全国平均：476.8台／千人）、1世帯当たりの自家用車保有台数が1.74台と全国1位となっており、通勤・通学時の利用交通手段は自家用車が74.1%を占める。（出典：「福井県 道路の将来ビジョン」）

このように福井県は、自動車交通への依存度が高く、道路が日常生活や経済活動を支える最も主要な交通基盤施設となっており、車中心の社会となっている。これは、人口が少ない（人口：全国43位、人口密度：全国31位、2020年10月1日現在）ため地方公共交通機関が周辺部まで行き渡らず、電車やバスを使う頻度が低いことに加えて、共働き夫婦が多くそれぞれが仕事用の車を持っているという事情が理由として考えられる。

2. 福井県の道路に関連する状況

(1) 福井県の道路ネットワーク

福井県は、本州日本海側のほぼ中央に位置し、北は石川県、南は滋賀県と京都府、東は岐阜県と隣接している。

県内の道路は各府県に通じる高規格幹線道路である北陸自動車道、舞鶴若狭自動車道、中部縦貫自動車道（一部供用中）と国道8号、国道27号をはじめとする一般国道を軸とし、それらに主要地方道、一般県道および市町道が接続してネットワークを形成している。（出典：「福井県 道路の将来ビジョン」）

福井県内の道路を道路の種類別に分類すると、次のようになる。

道路の種類		福井県内の道路	県が道路管理者のもの
高速自動車 国道	有料道路方式	北陸自動車道 （高規格幹線道路 A路線（＝高速自動車道））	
	新直轄方式	—	
一般国道	直轄国道 （指定区間）	8号,27号, 157号,158号,161号,162号,	
	補助国道 （指定区間外）	303号,305号,364号,365号, 416号,417号,418号	○
都道府県道	主要地方道 （※）	1号～40号 （欠番：8号,27号）	○
	一般県道	101号～272号 （欠番：133号,139号,157号,158号, 161号,162号,250号,254号）	○
	自転車道	801号,802号,803号	○
市町村道			
自動車道	専用自動車道	中部縦貫自動車道 （高規格幹線道路B路線）	
	一般自動車道		

（※）主要地方道：幹線道路の役割を担う道路として、
道路法第56条により国土交通大臣が指定した都道府県道または市道。

都道府県道には、路線番号（整理番号）と路線名と通称の3つも名前がある、と言われている。

路線番号（整理番号）の付番については、各都道府県によってまちまちで、規則性などの特別な決まりはないが、原則として主要地方道には1 - 100番までの番号、一般県道には101番以降を採番するように国から各都道府県に通達されており、福井県

も原則どおりの付番となっている。また福井県では、県内を走る一般国道と同じ県道番号は混乱を避けるため欠番にして、県内に同じ番号を持つ国道と県道が存在しないようにしている。

路線名は、通常、始点と終点の名称を組み合わせたものとなる。ただし、起点と終点のほかに重要な経過地の名称を路線名に含めることがあるほか、主要港や主要停車場を起点として他の国道や都道府県道などの主要道路とを連絡する路線の場合は「○○港線」「○○停車場線」といった路線名となることもある。とりわけ、「停車場線」と名の付く路線は、都道府県道だけに見られる路線名であり、鉄道駅とを結んでおり、いわゆる駅前通りとよばれる短距離の路線が多い。福井県の県道においても、5本の「○○港線」と35本の「○○停車場線」が存在する。

また、大規模自転車道など地方開発を目的に自転車専用道路として整備した道路を都道府県道に指定した路線もあり、この場合は「○○自転車道線」といった路線名となり、福井県の県道として3本の「○○自転車道線」が存在する。

(2) 高速道路網の整備の進展

平成26年(2014年)に舞鶴若狭自動車道が暫定2車線で全線開通し、中部縦貫自動車道においては、永平寺大野道路が平成29年(2017年)に暫定2車線で開通し、大野油坂道路は令和4年度に和泉IC(仮称)まで開通予定である。残る油坂出入口(仮称)までの区間も、早期開通を目指して工事が進められている(次ページ「高規格幹線道路の整備状況図」参照)。(出典:「福井県 道路の将来ビジョン」)

(3) 道路施設の老朽化

高速道路網の整備が進む一方で道路施設の老朽化が急速に進んでいる。特に橋梁の多くは高度経済成長期に建設され、老朽化(建設後50年経過)が進んでいる。現在、県管理橋梁の約4割が老朽化しており、令和22年(2040年)には、約8割の橋梁が老朽化した橋梁となる。(出典:「福井県 道路の将来ビジョン」)

3. 福井県の道路の種類別の実延長及び道路整備の指標

(1) 道路の種類別の実延長

福井県内の道路の種類別の実延長は次のとおりである。

2019年4月1日 現在

種別	路線数	実延長 km	種類別内訳				
			道路延長 km	橋梁		トンネル	
				箇所 数	延長 km	箇所 数	延長 km
高速自動車国道	2	158.8	75.8	182	24.0	58	59.1
一般国道	16	800.8	724.2	987	30.9	113	45.8
指定区間	4	205.6	175.6	307	14.2	32	15.9
指定区間外	12	595.2	548.6	680	16.7	81	29.9
県道	210	1,611.1	1,549.1	1,671	34.9	63	23.2
主要地方道	38	566.5	543.3	630	14.3	18	9.1
一般県道	169	1,003.0	965.1	1,016	19.7	45	14.1
独立専用自歩道	3	41.6	40.7	25	0.9	0	0.0
市町道	25,617	8,510.0	8,430.1	6,979	66.4	45	13.9
合計（除.高速自動車国道）	25,843	10,921.9	10,703.4	9,637	132.2	221	82.9
県管理道路	222	2,206.3	2,097.7	2,351	51.6	144	53.1
合計に対 する割合 (%)							
指定区間一般国道	0.0	1.9	1.6	3.2	10.7	14.5	19.2
市町道	99.1	77.9	78.8	72.4	50.2	20.4	16.8
県管理道路	0.9	20.2	19.6	24.4	39.0	65.2	64.1

(注) 県管理道路 は、指定区間外一般国道と県道である。

高速自動車国道を除いた合計に対する県管理道路の割合が、道路全体の実延長は20.2%であるのに対し、橋梁は39.0%、トンネルが64.1%であり、市町道と比べて管理コストのウェイトが大きいことがわかる。

(2) 道路の道路改良率・道路舗装率・道路整備率

福井県内の道路の改良率と舗装率は次のとおりである。

2019年4月1日 現在

種別	実延長	改良済延長	改良率	舗装済延長	舗装率
	km	km	%	km	%
高速自動車国道	158.8	158.8	100.0	158.8	100.0
一般国道	800.8	695.1	86.8	784.4	98.0
指定区間	205.6	205.6	100.0	205.6	100.0
指定区間外	595.2	489.5	82.2	578.8	97.2
県道	1,611.1	1,020.8	63.4	1,490.1	94.9
主要地方道	566.5	419.4	74.0	548.5	96.8
一般県道	1,003.0	601.4	60.0	941.6	93.9
独立専用自歩道	41.6	—	—	—	—
市町道	8,510.0	6,160.0	72.4	7,834.8	92.1
合計（除.高速自動車国道）	10,921.9	7,875.9	72.1	10,109.3	92.6
県管理道路	2,206.3	1,510.3	69.8	2,068.9	95.6

・道路改良率

福井県の県管理道路の改良率は 69.8%であり、全国 32 位である（政令指定都市を含む全国平均は 73.9%）（平成 30 年 4 月 1 日現在）。

<p>道路改良率 = 改良済延長 / 道路実延長</p> <p>改良済延長 … 道路構造令に定められる 2 車線分の車道幅員が確保できている道路の延長。</p> <p>・実延長 = 総延長 - （重用延長 + 未供用延長 + 渡船延長）</p> <p>・総延長 … 道路法の規定に基づき指定又は認定された路線の全延長</p> <p>・重用延長 … 上級の路線に重複している区間の延長</p> <p>・未供用延長 … 路線の認定の告示がなされているが、まだ供用開始の告示がなされていない区間の延長</p> <p>・渡船延長 … 海上、河川、湖沼部分で渡船施設があり、道路法の規定に基づき供用開始されている区間の延長</p>
--

・道路舗装率

福井県の県管理道路の道路舗装率は 95.6%である。道路を路面の状態から大別すれば、舗装と非舗装とがあり、舗装は本舗装と簡易舗装に大別でき、ここでの舗装率は簡易舗装も含んだ舗装の割合である。簡易舗装は、日本における道路舗装延長の 約 7 割を占める。

$$\text{道路舗装率} = \text{舗装済実延長} \div \text{実延長}$$

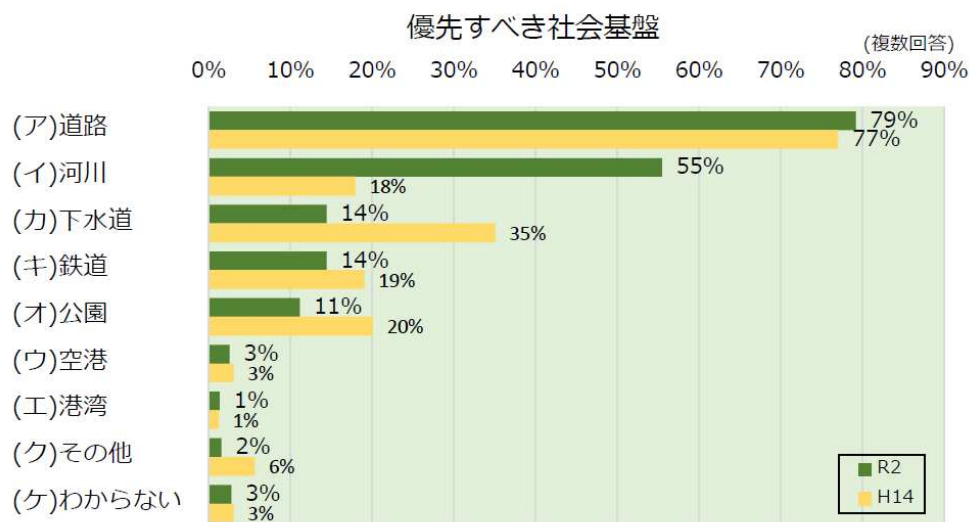
・道路整備率

福井県の道路整備率(対象:国道・県道)は 全国平均が 64.1%であるのに対し 65.8%であり、全国 15 位である(2018 年 4 月 1 日現在)。

道路整備率とは、道路の改良率と混雑度を総合評価するもので、自動車のすれ違い走行が可能で交通量混雑度(1日あるいは昼間 12 時間の交通量/交通容量)が 1.0 以下の道路の道路全体(実延長)に占める割合である。

4. 福井県の道路に関するアンケート結果

道路に関する県民の意識を把握し、今後の施策の参考とするために、令和 2 年 7 月 1 日~31 日に県が実施した「福井県の道路についてのアンケート」(アンケート用紙回収 919 人、インターネット回答 480 人、回答合計 1,399 人)によれば、車中心社会であることもあり、道路整備へのニーズが高いことがわかる。



(出典:「福井県 道路の将来ビジョン」)

Ⅲ. 福井県の道路事業に関連する計画

福井県の道路事業に関連する計画のうち主なものとして、以下のものがある。

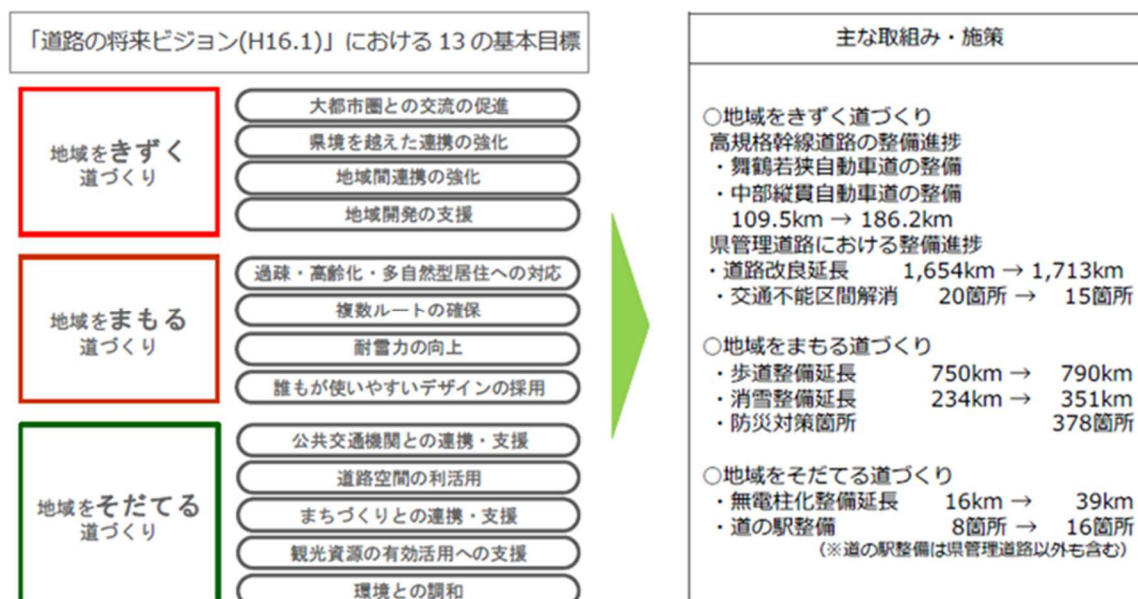
- ・道路の将来ビジョン
- ・福井県公共施設等総合管理計画
- ・福井県高速交通開通アクション・プログラム
- ・福井県国土強靱化地域計画
- ・福井県道路整備プログラム 2018~2027
- ・福井県の社会資本総合整備計画
- ・今後の大雪に関する対策【平成 30 年 2 月豪雪】、
- ・令和元年度道路雪対策基本計画（福井県土木部）

1. 「道路の将来ビジョン」

(1) 「道路の将来ビジョン」

「道路の将来ビジョン」は、平成16年(2004年)1月に策定されたもので、「地域をきずく道づくり」「地域をまもる道づくり」「地域をそだてる道づくり」という3つの基本方針と、13の基本目標を設定した。

この平成15年度から令和元年度までの16年間に、「地域をきずく道づくり」としては、舞鶴若狭自動車道、中部縦貫自動車道永平寺大野道路が全線開通し県内主要都市が高規格幹線道路で結ばれた。また、県内幹線道路も国道8号福井バイパスが全線開通、国道158号奈良瀬～境寺バイパス、国道162号阿納尻～田烏バイパスが完成するなど、着実に整備が進められた。また「地域をまもる道づくり」としては、消雪設備を117km追加整備し、防災対策を378箇所を実施した。「地域をそだてる道づくり」としては、道の駅を8箇所新設するなどの事業が行われた。



(2)「福井県 道路の将来ビジョン」の改定

(1)の「道路の将来ビジョン」に基づき、道路整備を進めた結果、高規格幹線道路の整備進捗、橋梁など道路施設の老朽化の進展など、道路を取り巻く状況が大きく変化しており、中長期的な道路整備のあり方を見直す時期に来ている。

また、令和2年7月には「福井県長期ビジョン」が策定され、2040年を目標年次として、人口減少・超高齢化社会への突入や経済のグローバル化が進む中、北陸新幹線など高速交通体系の完成を最大限に活かし、福井県がさらに発展していくための将来像が提示されている。

このような状況を踏まえ、「福井県長期ビジョン」に示された将来像の実現に向けて、目標年次を2040年とし、中長期的な道路整備の基本方針や道づくりの進め方を示す「福井県道路の将来ビジョン」を策定し、2021年3月に公表予定である。

この中では、次のように、5つの道路整備の課題をあげ、道づくりの基本方針として5つの基本方針と12の基本目標を掲げている。

・福井県の道路整備の課題

1	福井県を開く 広域道路ネットワークの整備	<ul style="list-style-type: none">・ 中部縦貫自動車道のミッシングリンク（大野～油坂）の解消・ 舞鶴若狭自動車道の暫定2車線の解消（全線4車線化）
2	身近な生活道路における 交通安全の確保	<ul style="list-style-type: none">・ 歩道設置率(33.3%、全国44位)の向上・ 歩道設置、段差の解消・ カラー舗装や防護柵の設置 など
3	気候変動に対応した防災対策・ 環境と共生するみちづくり の推進	<ul style="list-style-type: none">・ 支援物資等輸送ルートの ダブルネットワーク化、 緊急輸送道路等重要路線の防災対策・ 自家用車からの移動手段の転換、 次世代自動車の普及推進のための基盤整備、 照明のLED化等の低炭素化
4	道路施設の老朽化対策	<ul style="list-style-type: none">・ 予防保全段階での補修による 道路施設の長寿命化
5	多様な主体による道づくり	<ul style="list-style-type: none">・ 県民や民間事業者との連携や 地域住民と一緒になった取組み

・道づくりの基本方針と基本目標

5つの基本方針		12の基本目標
1	広域交流の拡大 ～ 広くつながる道づくり	(1) 国土軸を形成し、県土の骨格となる 広域ネットワークの構築 (2) 東西南北に開き、 交流を拡大するネットワークの強化
2	産業・観光の活性化 ～ ふくいをみがく道づくり	(1) 産業経済活動の支援 (2) 周遊・滞在型観光の促進
3	幸福度日本一の生活基盤 ～ ふくいの暮らしを支える 道づくり	(1) 快適な生活をサポート (2) 誰もが安全・安心 (3) 公共交通機関との連携強化
4	県土強靱化と持続性 ～ 強くてしなやかな道づくり	(1) 大雨・大雪等の災害に備えた機能強化 (2) 道路施設の予防保全・長寿命化 (3) ICTを活用した道路管理の高度化・効率化
5	魅力ある道路空間の創出 ～ 居心地のよい道づくり	(1) 地域のニーズに応じた柔軟な道路空間の創出 (2) 豊かな景観づくりと環境との共生

なお、県は道路の将来ビジョンにおいて、SDGs（*）の理念に沿いながら未来につながる道づくりを計画している。

（*）2015年の国連サミットにおいて採択されたSDGsは、「誰一人取り残さない持続可能で多様性と包摂性のある社会」の実現を目指し、国際社会が協調して取り組む世界共通の目標。

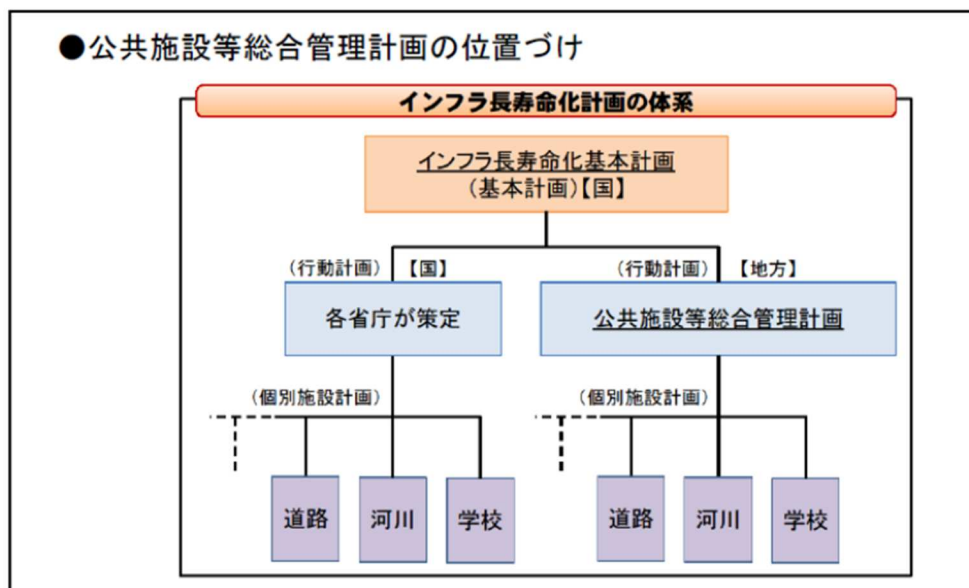
2. 「福井県公共施設等総合管理計画」

この計画の策定の経緯、位置づけ、内容及び目的は次のとおりである。

・ 策定の経緯

国（総務省）は、行動計画として位置付ける「公共施設等総合管理計画」の策定をすべての地方公共団体に要請し、これを受けて、県は2016年3月に「福井県公共施設等総合管理計画」を策定した。

・ 位置づけ



・ 内容

これは、本県が保有するすべての公共施設等（庁舎、学校等の建物のほか、道路橋梁、農業水利施設等のインフラ施設、病院、水道事業等の公営企業に係る施設など）の老朽化状況や利用状況を把握し、これを踏まえて10年間（平成28年度(2016年度)から平成37年度(2025年度)まで）の長期的な視点による更新・統廃合・長寿命化などの計画である。

・ 目的

更新・統廃合・長寿命化などの計画的な実施及び適切な管理を通して、公共施設等の最適な配置による行政サービスの水準の確保および今後の財政負担の軽減・平準化を図ることを目的とする。

3. 「福井県高速交通開通アクション・プログラム」

このプログラムは、北陸新幹線の敦賀開業や中部縦貫自動車道の県内全線開通など、高速交通の「開通効果」を極力高め、県内全域にくまなく浸透させることを目的として、2018年3月に作成されたもので、(1) 高速交通の開通に向けた「基本戦略」と(2)「基本戦略」をもとに実行する具体的なエリア別プロジェクトを内容としている。

4. 「福井県国土強靱化地域計画」

この計画の策定の経緯、基本目的及び内容は次のとおりである。

・ 策定の経緯

国は、2013年に「国土強靱化基本法」を公布し、2014年6月に「国土強靱化基本計画」を作成した。

県は、同法第13条に基づく「国土強靱化地域計画」として、県の各種計画等において講じるべき防災・減災対策の指針として、2018年度から2022年度までの5年間の計画として「福井県国土強靱化地域計画」を策定した。

・ 基本目標

この計画では、次の4つの基本目標を掲げている。

- ・ 人命の保護が最大限図られる
- ・ 県の重要な機能が致命的な障害を受けず維持
- ・ 県民の財産および公共施設の被害の最小化
- ・ 迅速な復旧復興

・ 内容

「福井県国土強靱化地域計画」の中で道路に関連するものはつぎのとおりである。

○ 大雪による地域交通・輸送ルートの分断

対処すべき課題	・ 大雪時の輸送ルートの確実な確保に向け、関係機関による広域的な除雪の連携・迅速な通行規制、鉄道の除雪・運行体制、県民への情報伝達などの強化を図る必要がある。
対応	・ 雪に強い道路・鉄道を整備するとともに、各道路管理者など関係機関の連携体制の強化、JR・地域鉄道の除雪・柔軟な運行体制の確保を図る。
主な取組	・ 雪に強い幹線道路ネットワークの整備を促進する。
	・ 幹線道路網の除雪体制を強化する。
	・ 県管理道路の除雪体制を強化する。
	・ 県管理道路の消雪設備の整備、雪寒施設の整備を推進する。

○ ライフライン（電気、上下水道、燃料等）の長期間にわたる機能停止

対処すべき課題	・ 災害時の迅速な輸送ルート確保に向けて、関係機関の連携など必要な体制整備を図る必要がある。
対応	・ 災害時に備え、各道路管理者など関係機関との連携体制を強化する。
主な取組	・ 幹線道路網が寸断されないよう、国、高速道路(株)、県、市町の連携体制を強化するとともに、災害時の脆弱性が懸念される区間の整備および道路構造の改良、法面对策など防災機能の強化を促進する。

○ 地域交通ネットワークが分断する事態

対処すべき課題	・ 陸海空の輸送ルートを実際に確保するため、地震、津波、水害、土砂災害等や老朽化対策を着実に進める必要がある。
対応	<ul style="list-style-type: none"> ・ 迅速な輸送経路啓開に向けて、関係機関の連携等により装備資機材の充実など必要な体制整備を図る必要がある。 ・ 輸送ルートを維持するため、各施設等の耐震設計や陸海空を通じた輸送ルートの充実などによる耐震性の強化および被害軽減のための施策を実施する。
主な取組	<ul style="list-style-type: none"> ・ 災害に強く安全性・信頼性の高い幹線道路ネットワークを確保するため、中部縦貫自動車道2022年度県内区間全線開通）、舞鶴若狭自動車道（4車線化）等の高規格幹線道路や地域をつなぐ主要道路、県境道路の整備を促進する。 ・ 緊急輸送道路における橋梁の耐震補強を実施する。 ・ 落石の恐れがある道路の斜面对策を実施する。 ・ 緊急車両等の通行を確保するため無電柱化を実施する。 ・ 橋梁について、長寿命化計画に基づく計画的な維持管理・更新を実施する。 ・ 幹線道路網が寸断されないよう、国、高速道路(株)、県、市町の連携体制を強化するとともに、災害時の脆弱性が懸念される区間の整備および道路構造の改良、法面对策など防災機能の強化を促進する。 ・ トンネルについて、長寿命化計画を策定し、計画的な維持管理・更新を実施する。 ・ 倒壊により道路を閉塞する恐れのある空き家の除却を、市町と連携して支援する。

5. 「福井県道路整備プログラム 2018~2027」

平成30年3月に道路法等の一部を改正する法律が成立し、「道路整備事業に係る国の財政上の特別措置に関する法律」による国の道路整備費補助金のかさ上げ措置について、今後も引き続き計画的に道路の整備・機能強化に取り組んでいく観点から、平成30年度以降10年間継続されることとなった。このプログラムは、このことを踏まえた計画的な道路整備や、近年の道路をとりまく環境の変化に応じた新たな施策への取り組みを図るため、本県における道路整備の基本方針、同方針に資する事業等を明らかにするものである。その内容について、以下に表示する。

【プログラムに掲載対象となる道路と事業規模】

道路種別	工種	プログラム記載基準（※1）		
高規格幹線道路	—	主要なもの	北陸自動車道 舞鶴若狭自動車道 中部縦貫自動車道	
地域高規格道路	—	計画路線	整備区間	
直轄国道	—	主要なもの	国道8号 国道27号 国道161号	
補助国道 および 県道	改築	主要なもの	—	
	災害防除			
	交通安全			
	老朽化対策			
	雪寒			
	電線共同溝 道の駅	全箇所		
街路（県）	連続立体交差	全箇所	—	
	改築	主要なもの		
	電線共同溝	全箇所		
街路（市町）	改築	主要なもの		—
市町道	改築、災害防除、 交通安全、雪寒	主要なもの		
区画整理	区画整理	主要なもの		

※1 国土交通省所管の補助事業、交付金事業はすべて掲載する。

なお、掲載分以外にも、通学路の歩道の整備や照明灯の設置、小規模な道路の拡幅、橋や舗装の維持補修、除雪体制の強化などに取り組んでいく。

【 福井県 道路整備プログラムの基本方針、基本目標、事業内容、全体事業費 】

基本方針	基本目標	事業内容	全体事業費 (百万円)		
1	地域を「まぎく」道づくり	① 大都市圏との交流の促進	・ 高速道路ネットワークの形成 ・ テクノポート福井へのアクセスの向上	9,600	9,600
		② 県境を越えた連携の強化	・ 岐阜・滋賀・石川県境道路の新設・道路拡張	5,240	5,240
		③ 地域間連携の強化	・ 国道・県道・市町道の新設・道路拡張による連携強化、交通の円滑化	32,622	33,328
			・ 中部縦貫自動車へのアクセス向上	706	
		④ 物流対策の強化、地域開発の支援	・ 地域産業の活性化、経済活動の向上 ・ テクノポート福井へのアクセス向上	6,260 40,232	46,492
⑤ 観光資源の有効活用	・ 観光道路網の整備	13,704	14,831		
	・ 道の駅の整備	1,127			
2	⑥ 克雪力の向上	・ 除雪体制の強化		9,943	
		・ 消雪施設の設置	4,963		
		・ 消雪施設の修繕	1,887		
		・ 雪崩対策施設の設置・修繕	3,093		
	⑦ 老朽化、防災、耐震対策の強化	・ 老朽化した橋梁の架替	19,250	51,366	
		・ 生活道路・生命線道路の確保	11,000		
		・ 落石などの災害を防ぐ施設の整備	9,287		
		・ 道路の冠水対策	1,276		
		・ 停電・節電対策	1,354		
⑧ 複数ルートの確保	・ 法面の崩壊対策	749	40,300		
	・ 道路施設の老朽化対策	8,450			
⑨ 安心できる道路空間整備	・ 複数ルート・代替路の整備	40,300	60,594		
	⑩ 公共交通機関との連携・支援	・ 交通事故の防止			
		・ 通学路の安全対策		32,433	
		・ 生活道路の安全対策		7,627	
・ 通学路・未就学児移動経路の安全対策		10,161			
3	⑪ 道路空間の利活用	・ バリアフリー化の推進、歩道の拡幅・新設	10,373	85,650	
		⑫ まちづくりとの連携・支援	・ 踏切道の立体交差化		5,700
			・ 新幹線駅へのアクセス向上		4,400
			・ 鉄道高架による東西交通の円滑化		68,800
			・ 新幹線駅周辺整備		5,884
	⑬ 環境との調和	・ 踏切部の拡幅	866	2,912	
		・ 電線類の地中埋設、景観整備	2,450		
		・ 道路空間の再構築	110		
	⑭ 環境との調和	・ 自転車の利用環境の整備	232	9,880	
		・ 景観整備、高質化、バリアフリー化	120		
⑮ 環境との調和	・ 都市骨格道路・外環状道路の整備	9,880	25,330		
	・ 渋滞対策・動植物への配慮	25,330			

(注) 事業内容が複数あるものは、同一金額を重複して計上している。

また、全体事業費が 20 億円以上の事業について、整備内容、基本目標との関係、全体事業費及び完成予定の一覧表を次に表示する。

【福井県 道路整備プログラム (2018年～2027年) 事業箇所 一覧 (全体事業費 20億円以上)】

数値：完了予定年度、●：期間完了、○：期間内完了、→：期間内継続

路線名 (箇所名)	整備内容				その他	基本目標													全体 事業費 (百万円)	前期完成 (～22年度)	後期完成 (～27年度)	
	道路 新設	現道 拡幅	斜面 対策	橋梁 架替		踏切 除却	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	⑩	⑪	⑫				⑬
(街) 福井駅付近連続立体交差	○				○															68,800	19	—
(一) 福井森田丸岡線																				15,500	22	—
(主) 丸岡川西線																				12,000	→	●
(国) 158号																				9,800	→	●
福井港丸岡インター連絡道路																				9,600	→	●
(国) 417号																				9,000	→	●
(国) 416号																				7,800	22	—
(国) 162号																				7,250	→	●
(一) 福井森田丸岡線																				7,200	→	●
(国) 365号																				6,600	22	—
(一) 常神三方線																				6,200	→	●
(主) 清水美山線																				5,700	22	—
(主) 福井加賀線 他																				5,310	→	→
(主) 坂本高浜線																				4,000	22	—
(一) トリムバーかなづ線																				4,000	→	→
(国) 365号																				3,100	→	●
(国) 365号																				3,000	22	—
(一) 皿谷大野線																				2,800	→	→
(国) 476号																				2,700	→	●
(街) 岡山松陵線																				2,630	19	—
(街) 敦賀駅東線																				2,500	22	—
(国) 416号																				2,240	18	—
(街) 小浜縦貫線																				2,100	21	—
(国) 476号																				2,100	18	—
(街) 福井縦貫線																				2,100	22	—
坂井市道 末政随応寺線																				2,050	19	—
越前市道 第4529号線																				2,038	21	—
小浜市道 阿納尻西小川線																				2,000	→	→

〈基本目標〉

- ① 大都市圏との交流の促進
- ② 県境を越えた連携の強化
- ③ 地域間連携の強化
- ④ 物流対策の強化、地域開発の支援
- ⑤ 観光資源の有効活用
- ⑥ 克雪力の向上
- ⑦ 老朽化、防災、耐震対策の強化
- ⑧ 複数ルート確保
- ⑨ 安心できる道路空間整備
- ⑩ 公共交通機関との連携・支援
- ⑪ 道路空間の利活用
- ⑫ まちづくりとの連携・支援
- ⑬ 環境との調和

6. 福井県の社会資本総合整備計画

第3章で記載する。

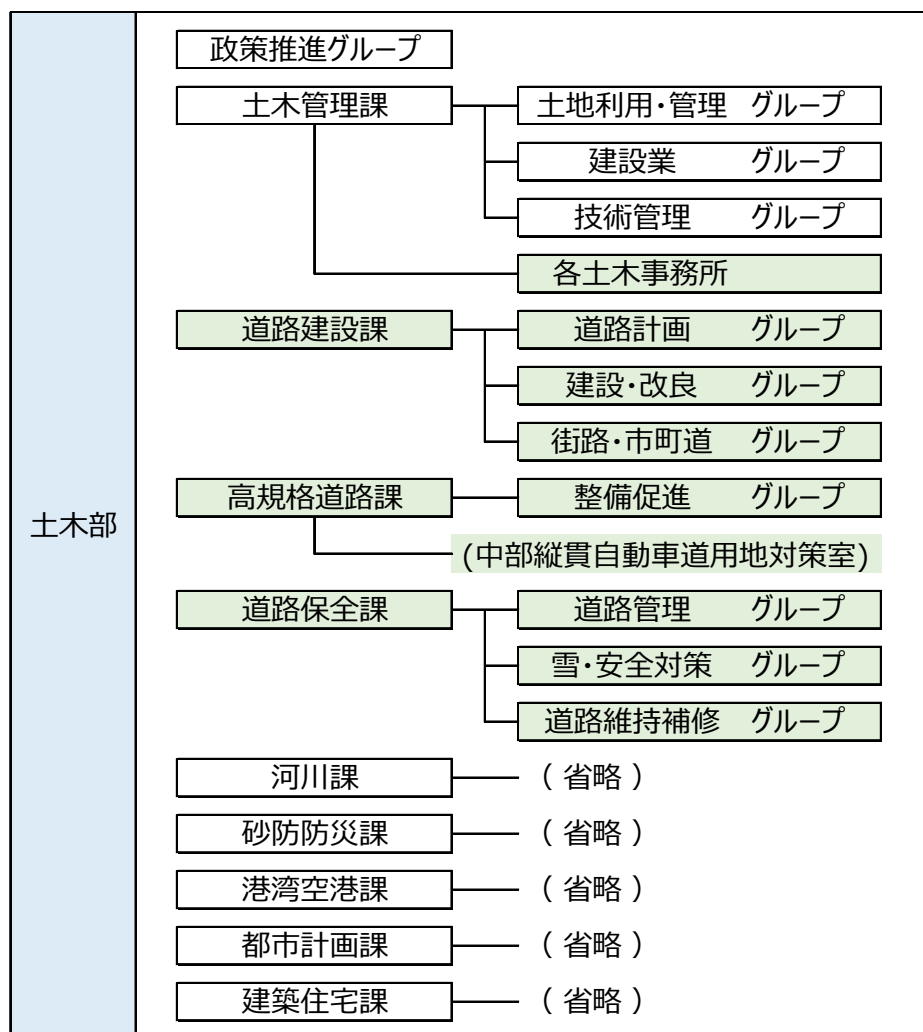
7. 「今後の大雪に関する対策【平成30年2月豪雪】」、「〇〇年度 道路雪対策基本計画」

第3章で記載する。

IV. 福井県の道路事業の組織と事業内容

1. 福井県の道路事業の組織

道路事業は土木部で行っている。令和元年度の土木部の組織は次のような構成になっており、塗りつぶしのところが 道路事業関連の部署である。



その他、道路事業に関連する外郭団体として、次のものがある。

- ・福井県道路公社（道路建設課 所管）

職員数及びその職務内容別内訳は次のようになっている。

令和元年6月1日現在

所 属	事務 職員 人	技術職員		技労 職員 人	合計		
		土木 人	建築 人		人	人	%
土木部（政策推進G）	8	5			13	13	1.9
土木管理課	13	5			18	18	2.7
道路建設課	3	12			15		
高規格道路推進課	5	7			12	41	6.1
道路保全課	5	9			14		
河川課	9	17			26		
砂防防災課	3	13			16		
港湾空港課	6	9			15	109	16.2
都市計画課	6	7	3		16		
建築住宅課	5		31		36		
福井土木事務所	33	45	4		82		
三国土木事務所	17	26	5	1	49		
奥越土木事務所	21	28	3	1	53		
丹南土木事務所	24	28	5	1	58	376	55.8
鯖江丹生土木部	15	20	2		37		
敦賀土木事務所	18	21	3		42		
小浜土木事務所	19	34	2		55		
吉野瀬川ダム建設事務所	3	8			11	17	2.5
河内川ダム建設事務所	2	4			6		
福井港湾事務所	4	4			8		
敦賀港湾事務所	7	7			14	27	4.0
福井空港事務所	4		1		5		
道路公社	1				1	1	0.1
建設技術公社		2			2	2	0.3
下水道公社		1			1		
ダム技術センター		1			1	2	0.3
その他（他部局等）		58	10		68	68	10.1
合 計	231	371	69	3	674	674	100.0

※ 公社派遣者は、公社で人数をカウントしている。

2. 道路事業の事業内容

道路事業に行う「道路建設課」「高規格道路課」「道路保全課」の3つの課、および道路事業は行っていないが、入札制度や契約を担当している「土木管理課」の業務内容については、令和元年度の「福井県職員録」における「本庁各課等の分掌事務」に記載されている。それらを「(1) 組織構成」の図の各グループ別に分ければ、次のようになる。なお、「本庁各課等の分掌事務」には項目の頭にある数字の順序で記載されている。

(1) 土木管理課

1. 土地対策の企画および総合調整に関すること。
2. 国土利用計画の策定に関すること。
3. 土地取引の規制に関すること。
4. 地価調査および地価公示に関すること。
5. 不動産の鑑定評価に関する法律の施行に関すること。
6. 総合雪対策の企画および総合調整に関すること。
7. 豪雪地帯対策特別措置法の施行に関すること。
8. 雪対策基金の運用および管理に関すること。
9. 建設業法の施行に関すること。
10. 建設機械抵当法に基づく打刻および検認に関すること。
11. 競争入札に参加する建設業者の資格審査に関すること。
12. 土木および建築工事の請負契約に関すること。
13. 公共工事の入札及び契約の適正化の促進に関する法律の施行に関すること。
14. 建設工事統計調査に関すること。
15. 建設工事に係る資材の再資源化等に関する法律の施行に関すること
(他課の所管に属するものを除く)。
16. 福井県建設工事紛争審査会に関すること。
17. 福井県土地開発基金の運用および管理に関すること。
18. 国土交通省所管の国有財産(他課所管に属するものを除く)に関すること。
19. 土木工事執行に伴う用地の取得および物件移転等の補償に関すること。
20. 土地収用法の施行に関すること。
21. 公有地の拡大の推進に関する法律の施行に関すること。
22. 用地の先行取得に関すること。
23. 公益財団法人福井県建設技術公社に関すること。
24. 土木および建築の設計・積算および施工の基準に関すること。
25. 労働力および資材の動向把握に関すること。
26. 土木技術の調査、研究および合理化に関すること。

27. 電子計算組織による土木設計等のシステムの維持および開発に関すること。
28. 土木部の所管に係る克雪に関する総合調整に関すること。
29. 市町の建設技術に対する助言に関すること。
30. 建設技術等の専門研修に関すること。
31. 測量法の施行に関すること。
32. 県土地理に関すること。
33. 特定住宅瑕疵担保責任の履行の確保等に関する法律の施行に関すること
(建設業者に係るものに限る)。
34. 土木事務所に関すること。

(2) 道路建設課

1. 道路事業に関する企画調整に関すること
(地域高規格道路の計画策定を除く)。
2. 道路の新設および改良に関すること。
3. 街路事業に関すること。
4. 市町道整備の協議および助言に関すること。
5. 踏切の除去および構造改良に関すること。
6. 橋りょうの新設および改良に関すること。
7. 道路の認定に関すること。
8. 交通量の調査に関すること。
9. 県道路公社に関すること。
10. 道路運送法による道路の建設に関すること。
11. 電線類の地中化に関すること。
12. 前各号のほか、道路および橋りょうの新設および改良に関すること。
13. 前各号のほか、街路に関すること。

(3) 高規格道路課

1. 高規格幹線道路の建設促進に関すること。
2. 地域高規格道路の計画および建設促進に関すること。
3. 中部縦貫自動車道建設用地の買収および物件移転等の補償に関すること。
4. 中部縦貫自動車道関連工事の調査、設計、施行および監督に関すること。
5. 前2号のほか、中部縦貫自動車道の建設工事に係る調整に関すること。

(4) 道路保全課

1. 交通安全施設の整備に関すること。
2. 積寒道路の整備に関すること。
3. 道路の舗装に関すること。

4. 道路の災害防除および災害復旧に関する事。
5. 自転車道の整備に関する事。
6. 道路および橋りょうの維持および修繕に関する事。
7. 道路の区域の決定および供用の開始に関する事。
8. 道路の占有に関する事。
9. 鉄道事業法、軌道法、道路運送法(道路建設課の所管に属するものを除く)および車両制限令の施行に関する事。
10. 道路美化に関する事。
11. 前各号のほか、道路および橋りょうの維持管理に関する事。

(5) 道路事業に関する出損団体等

県の道路事業に関する出損団体等として「福井県道路公社」がある。この公社については、第3章で記載する。

V. 福井県における道路関係の予算と決算

1. 福井県における道路関係の予算

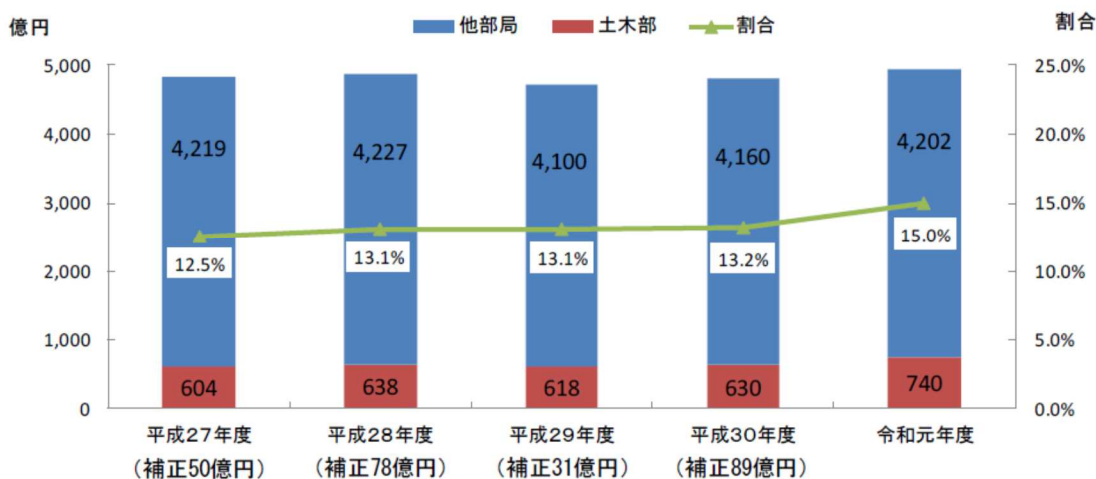
(1) 福井県全体の予算と土木部予算

福井県全体の一般会計の予算と土木部予算は以下のとおりである（以下、出典：「令和元年度福井県の土木行政」）。

		平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度
土木部	予算額 千円	60,351,220	63,754,713	61,843,346	62,991,581	74,012,761
	構成比 %	12.5	13.1	13.1	13.2	15.0
	伸び率 %	100.0	105.6	102.5	104.4	122.6
他部局	予算額 千円	421,880,668	422,651,469	410,013,884	416,008,957	420,191,887
	構成比 %	87.5	86.9	86.9	86.8	85.0
	伸び率 %	100.0	100.2	97.2	98.6	99.6
県全体	予算額 千円	482,231,888	486,406,182	471,857,230	479,000,538	494,204,648
	構成比 %	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
	伸び率 %	100.0	100.9	97.8	99.3	102.5

※ 平成27年度・令和元年度は6月補正後、その他は当初予算

○ 〈県予算と土木部予算の推移（一般会計）〉



平成30年度までの4年間は、県予算は平均4,800億円前後、うち土木部予算は600～630億円、県の予算に対する割合は13%前後で推移しているが、令和元年度においては、県予算が152億円の増加に対し、土木部予算は110億円の増加であり、増加額の約4分の3を占めている。下記の資料「予算概要 期次推移（土木部分）」をみると、道路橋りょう費・河川海岸費が増加しており、特に前者における雪寒道路整備費と後者における河川改良費が1.5倍以上に増加している。これは「防災・減災、国土強靱化のための3

か年緊急対策」によるものである。

○〈予算概要 期次推移（土木部分）〉

区分	H27.6月	H28	H29	H30	R1.6月		
	補正後	当初	当初	当初	補正後		
	千円	千円	千円	千円	千円	%	%
一般会計							
総務費							
1 総務管理費	16,963	16,821	11,099	11,049	4,365	0.0	0.0
1. 財産管理費	16,963	16,821	11,099	11,049	4,365	0.0	0.0
2 企画費	20,000	19,036	19,340	22,191	19,006	0.0	0.0
1. 計画調査費	20,000	19,036	19,340	22,191	19,006	0.0	0.0
総務費計	36,963	35,857	30,439	33,240	23,371	0.0	0.0
土木費							
1 土木管理費	6,097,389	5,583,518	5,494,443	5,645,371	5,451,468	7.4	6.8
1. 土木総務費	5,379,180	5,270,858	5,218,587	5,209,020	5,138,149	6.9	6.4
2. 土木事務所費	70,240	111,754	60,881	50,152	74,674	0.1	0.1
3. 建設業指導監督費	135,832	110,951	140,072	290,452	118,254	0.2	0.1
4. 建築指導費	512,137	89,955	74,903	95,747	120,391	0.2	0.1
2 道路橋りょう費	31,790,272	31,687,446	33,820,804	34,009,861	40,420,962	54.6	50.2
1. 道路橋りょう総務費	2,338,594	2,238,476	5,128	17,778	12,155	0.0	0.0
2. 道路維持費	5,013,118	4,668,152	5,177,339	5,398,031	7,000,394	9.5	8.7
3. 道路新設改良費	15,993,775	17,154,644	21,401,279	21,635,295	24,122,988	32.6	29.9
4. 橋りょう維持費	2,134,140	1,593,466	1,515,904	1,344,440	1,725,125	2.3	2.1
5. 橋りょう新設改良費	3,577,810	3,291,186	2,934,196	2,697,000	2,913,172	3.9	3.6
6. 雪寒道路整備費	2,732,835	2,741,522	2,786,958	2,917,317	4,647,128	6.3	5.8
3 河川海岸費	11,713,755	11,991,268	13,443,239	12,595,620	18,594,169	25.1	23.1
4 港湾費	3,522,446	3,450,997	3,118,497	3,820,625	3,116,247	4.2	3.9
5 都市計画費	3,145,827	7,754,573	2,722,611	3,320,420	2,017,027	2.7	2.5
2. 街路事業費	2,486,120	7,072,064	1,981,018	2,687,226	1,509,790	2.0	1.9
6 住宅費	434,217	367,513	329,764	330,315	324,660	0.4	0.4
土木費計	56,703,906	60,835,315	58,929,358	59,722,212	69,924,533	94.5	86.8
災害復旧費							
土木施設災害復旧費	3,610,351	2,883,541	2,883,549	3,236,129	4,064,857	5.5	5.0
1. 河川等災害復旧費	3,399,456	2,686,616	2,686,616	3,039,235	3,867,793	5.2	4.8
2. 港湾災害復旧費	210,864	196,864	196,864	196,864	196,864	0.3	0.2
3. 市町災害指導費	31	61	69	30	200	0.0	0.0
災害復旧費計（土木施設）	3,610,351	2,883,541	2,883,549	3,236,129	4,064,857	5.5	5.0
一般会計（土木部分）合計	60,351,220	63,754,713	61,843,346	62,991,581	74,012,761	100.0	91.9
特別会計							
用地先行取得事業 特別会計	452,511	712,000	651,246	3,310,340	1,442,205	—	1.8
駐車場整備事業 特別会計	180,448	178,506	178,539	184,726	206,164	—	0.3
港湾整備事業 特別会計	2,563,480	3,098,583	2,761,222	3,013,560	3,000,164	—	3.7
下水道事業 特別会計	1,986,078	2,283,828	2,259,740	2,299,478	1,900,353	—	2.4
特別会計（土木部分）合計	5,182,517	6,272,917	5,850,747	8,808,104	6,548,886	—	8.1
総計	65,533,737	70,027,630	67,694,093	71,799,685	80,561,647	—	100.0

(2) 令和元年度の道路関係予算の内訳

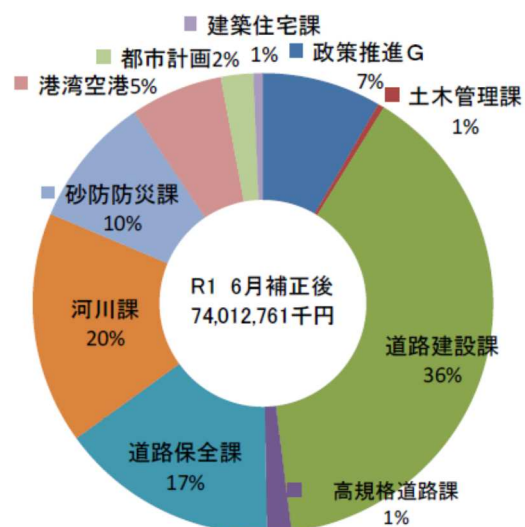
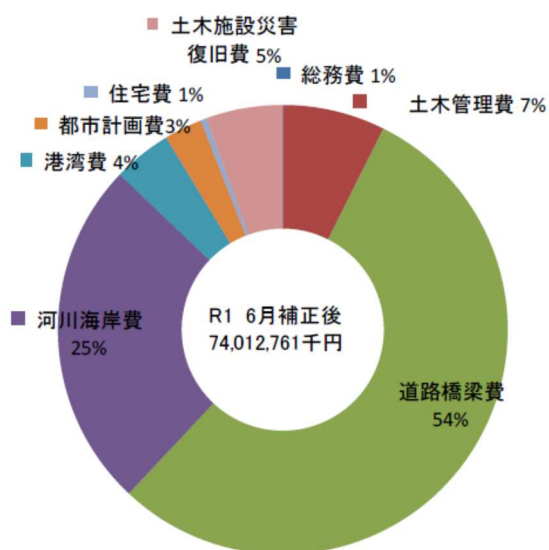
道路関係予算の目的別予算額、課別予算額の内訳は以下のとおりである

○ 目的別予算額（R 1.6 月補正後）

	R 1.6 補正後	
	千円	%
総務費	23,371	0.0
土木管理費	5,451,468	7.4
道路橋りょう費	40,420,962	54.6
河川海岸費	18,594,169	25.1
港湾費	3,116,247	4.2
都市計画費	2,017,027	2.7
住宅費	324,660	0.4
土木施設災害復旧費	4,064,857	5.5
合計	74,012,761	100.0

○ 課別予算額（R 1.6 月補正後）

	R 1.6 補正後	
	千円	%
政策推進 G	4,987,036	6.7
土木管理課	312,467	0.4
道路建設課	27,012,576	36.5
高規格道路推進課	774,267	1.0
道路保全課	13,210,613	17.8
河川課	15,383,656	20.8
砂防防災課	7,239,668	9.8
港湾空港課	3,425,290	4.6
都市計画課	1,265,968	1.7
建築住宅課	401,220	0.5
合計	74,012,761	100.0



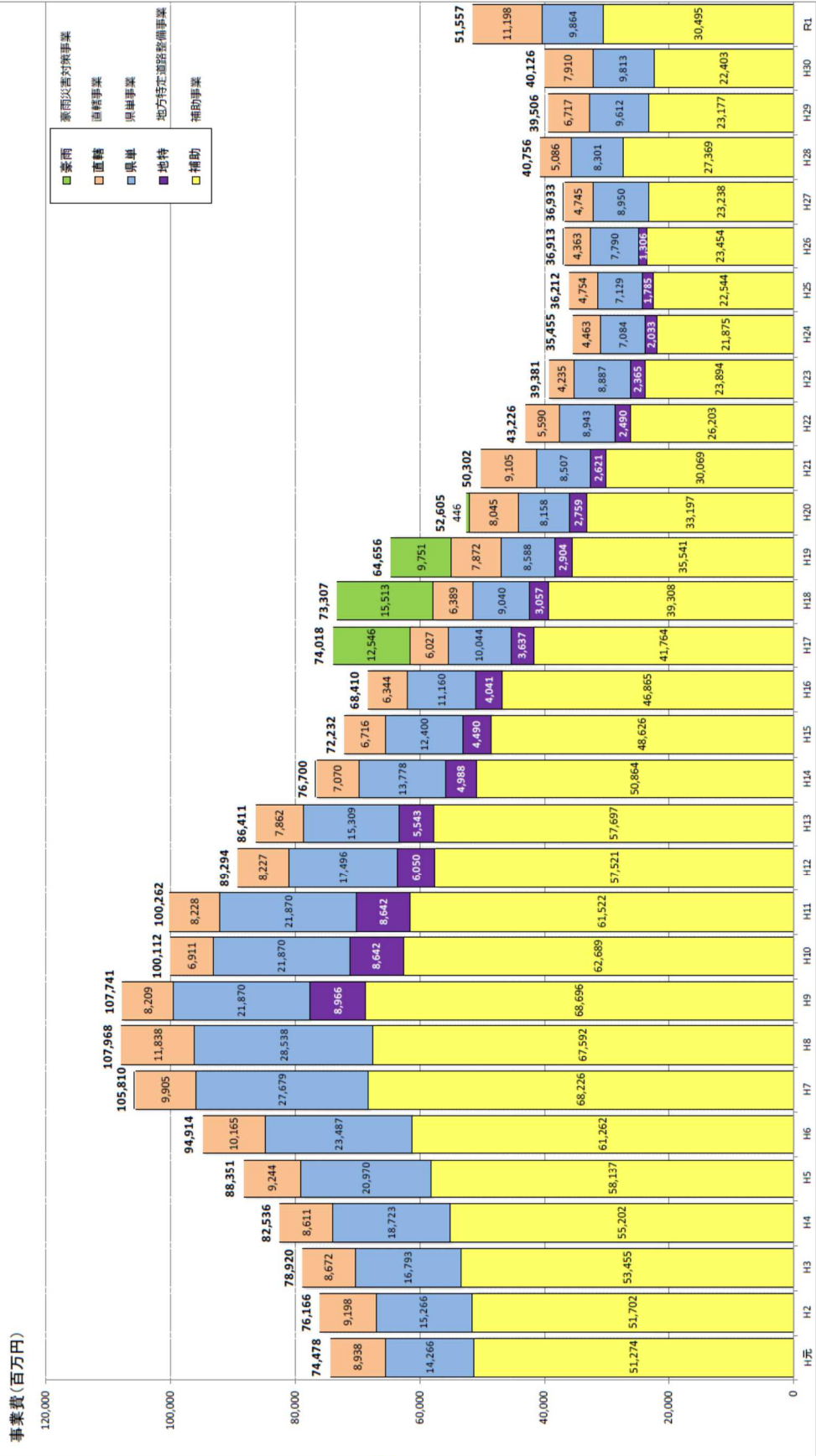
目的別予算では道路橋りょう費が54%を占め、課別予算では道路3課（道路建設課、高規格道路課、道路保全課）が55%を占め、道路事業関係の予算が土木部予算の50%超を占めていることがわかる。

(3) 土木部公共事業費の推移

次ページにある図は、土木部公共事業費の平成元年度以降の推移をグラフにしたものである。土木部公共事業費は、平成 8 年度をピークとして、平成 24 年度まで逡減してきたが、その後は増減が小さく一定の金額となっている。(令和元年度の増加は「防災・減災、国土強靱化のための 3 か年緊急対策」による。)

なお、「道路整備事業に係る国の財政上の特別措置に関する法律」の規定により、地域高規格道路や交付金事業の国庫補助率等が平成 20 年度から嵩上げされ、平成 30 年度以降 10 年間もこれが継続されている。

土木部公共事業費の推移(当初予算・6月現計予算)



2. 福井県における道路関係の決算

(1) 土木部の決算

令和元年度における福井県の歳出合計と土木部の決算額は以下のとおりである。

区分	予算現額	支出済額	構成比	翌年度繰越額	不用額
	千円	千円	%	千円	千円
一般会計					
土木費					
1. 土木管理費	5,485,694	5,301,187	6.7	130,412	54,095
1. 土木総務費	5,069,235	5,040,579	6.4	0	28,656
2. 土木事務所費	72,316	59,258	0.1	0	13,058
3. 建設業指導監督費	116,274	114,859	0.1	0	1,415
4. 建設指導費	227,869	86,492	0.1	130,412	10,965
2. 道路橋りょう費	56,465,936	40,111,065	50.6	14,524,819	1,830,052
1. 道路橋りょう総務費	12,195	10,952	0.0	0	1,243
2. 道路維持費	10,794,548	7,383,510	9.3	2,691,204	719,833
3. 道路新設改良費	31,270,328	22,536,624	28.4	8,255,727	477,978
4. 橋りょう維持費	3,591,197	2,750,032	3.5	732,107	109,058
5. 橋りょう新設改良費	4,593,119	3,309,119	4.2	1,284,000	0
6. 雪寒道路整備費	6,204,549	4,120,828	5.2	1,561,781	521,940
3. 河川海岸費	28,025,257	18,767,298	23.7	8,673,706	584,253
4. 港湾費	4,201,949	3,935,242	5.0	153,000	113,707
5. 都市計画費	3,571,216	2,710,498	3.4	832,523	28,195
2. 街路事業費	3,007,926	2,195,191	2.8	786,523	26,212
6. 住宅費	338,972	322,157	0.4	0	16,815
土木費 計	98,089,024	71,147,448	89.8	24,314,460	2,627,116
災害復旧費			0.0		
土木施設 災害復旧費	2,648,951	1,595,930	2.0	552,000	501,022
1. 河川等 災害復旧費	2,452,087	1,595,930	2.0	552,000	304,158
2. 港湾 災害復旧費	196,864	0	0.0	0	196,864
3. 市町 災害指導費	0	0	0.0	0	0
災害復旧費 計 (土木施設)	2,648,951	1,595,930	2.0	552,000	501,022
一般会計 (土木部分) 合計	100,737,975	72,743,377	91.8	24,866,460	3,128,138
特別会計					
用地先行取得事業 特別会計	1,588,205	1,585,204	2.0	0	3,001
駐車場整備事業 特別会計	202,068	201,749	0.3	0	319
港湾整備事業 特別会計	3,212,676	3,031,121	3.8	178,200	3,355
下水道事業 特別会計	3,093,193	1,665,746	2.1	75,000	1,352,447
特別会計 (土木部分) 合計	8,096,142	6,483,820	8.2	253,200	1,359,122
総計 (土木部分)	108,834,117	79,227,198	100.0	25,119,660	4,487,260
一般会計 (土木部分) 合計	100,737,975	72,743,377	16.0	24,866,460	3,128,138
一般会計 / 歳出 合計	507,142,753	454,990,772	100.0	43,037,534	9,114,448

(注) 総務費における土木部分は、計算から除外している。

一般会計における土木部分の支出額は、歳出合計の16.0%を占めている。また、「道路橋りょう費」が特別会計を含めた土木部分の支出額の約半分(50.6%)、災害復旧費を除く土木費の56.4%を占めている。

(2) 「道路橋りょう費」の内訳

令和元年度における「道路橋りょう費」の内訳は次のとおりである。

支出済額	工事請負費	負担金補助 および交付金	委託料	公有財産 購入費	補償補填 および賠償金	その他	総計	構成 比
	千円	千円	千円	千円	千円	千円	千円	%
道路橋りょう費								
道路橋りょう総務費		7,457					10,952	0.0
道路維持費	5,755,709	109,980	892,985	50,290	124,314	6,875	7,383,510	18.4
道路新設改良費	12,270,453	7,379,368	1,007,424	1,138,533	674,872	0	22,536,624	56.2
橋りょう維持費	2,126,108		623,292	0	529		2,750,032	6.9
橋りょう新設改良費	2,537,373	486,321	32,565	29,984	205,334		3,309,119	8.2
雪寒道路整備費	2,259,837	920	797,056	748	0	701,853	4,120,828	10.3
計	24,949,480	7,984,047	3,353,322	1,219,555	1,005,049	1,599,613	40,111,065	100.0
構成比 (%)	62.2	19.9	8.4	3.0	2.5	4.0	100.0	—

① 内容別内訳（款項目節の目）

「道路新設改良費」が5割強（56.2%）、「道路維持費」が2割弱（18.4%）を占める。また、雪国特有の内訳である「雪寒道路整備費」が約1割（10.3%）も占めている。これは「防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策」によるものであり、例年より多額となっている。

新設改良費と維持費の合計は、道路対橋りょうの割合が約5対1となっている。

② 勘定科目別内訳

勘定科目別の内訳は、「工事請負費」が6割以上（62.2%）を占め、次に「負担金補助および交付金」が約2割（19.9%）、「委託料」が1割弱（8.4%）を占めている。

(3) 道路関係の財産

「財産に関する調書」における土木部所管の道路関係の財産の令和元年度末残高は次のとおりである。

① 公有財産／出資による権利

所管	出資先	出資金	出資率
道路建設課	福井県道路公社	648,000 千円	100 %

② 債権

所管	所管	年度末残高
道路建設課	福井県道路公社 運営資金貸付金	2,219,790 千円

③ 基金

・雪対策基金

所管	区分	年度末残高
土木管理課	有価証券	400,000 千円
	現金	119,186 千円
根拠条例	昭和 56 年 3 月 31 日 条例 第 34 号	
基金形態	特定目的基金・果実運用型	
設定目的	雪の障害の克服および雪の利用に関する調査研究を総合的に推進する。	

・土地開発基金

所管	区分	年度末残高	
土木管理課	不動産	宅地	420.55 m ²
		他	5,093.98 m ²
		計	5,514.53 m ²
		用地費	697,706 千円
		補償費	68,395 千円
		現金	1,731,381 千円
		債権（貸付金等）	371,131 千円
根拠条例	昭和 44 年 7 月 5 日 条例 第 24 号		
基金形態	定期運用基金		
設定目的	公用若しくは公共用に供する土地または公共の利益のために取得する必要のある土地をあらかじめ取得することにより、事業の円滑な執行を図るための基金。		

第3章 監査の結果

I. 道路の老朽化対策

1. 国による道路の老朽化対策

(1) 経緯

高度成長期に一斉に建設された道路ストックが高齢化し、修繕や作り直しの必要性がますます高まってきていた。土木技術者が存在しない市町村の地方公共団体の橋梁点検要領では、遠望目視による点検も多く(約8割)、点検の質に課題があった。

このような状況下で、平成24年12月に中央自動車道の笹子トンネル天井板落下事故(約130メートルの区間にわたって落下し、日本の高速道路上での事故としては史上最多の9名が死亡)が発生した。

この事故を受け、国は道路ストックの集中点検を実施し、平成25年6月に道路法を改正した。また、この改正を受け、国は平成25年を「インフラメンテナンス元年」と位置づけて、11月には「インフラ長寿命化基本計画」を策定した。

(2) 老朽化対策の具体的な取組み

老朽化対策の具体的な取組みは、① メンテナンスサイクルを確定したうえで、② メンテナンスを回す仕組みを構築する、という方向性で行われた。

① メンテナンスサイクルの確定

平成26年3月に「定期点検に関する省令・告示」が公布され、道路管理者の義務が明確化された。これにより、各道路管理者は「点検 → 診断 → 措置 → 記録」のメンテナンスサイクルを実施する義務が追うこととなった。

このうち、定期点検と診断については以下のとおりである。

・定期点検

トンネル、橋その他道路を構成する施設若しくは工作物又は道路の附属物のうち、損傷、腐食その他の劣化その他の異状が生じた場合に道路の構造又は交通に大きな支障を及ぼすおそれがあるもの(トンネル等)は、国が定める統一的な基準により、近接目視により、5年に1回の頻度で点検を行うことを基本とした。2014～2018年度における1巡目点検が完了し、2019年度より2巡目の点検に着手している。

・診断

健全性の診断は、次の表に掲げるトンネル等の状態に応じ、次の表に掲げる区分に分類する。

区 分		状 態
I	健全	構造物の機能に支障が生じていない状態。
II	予防保全段階	構造物の機能に支障が生じていないが、予防保全の観点から措置を講ずることが望ましい状態。
III	早期措置段階	構造物の機能に支障が生じる可能性があり、早期に措置を講ずべき状態。
IV	緊急措置段階	構造物の機能に支障が生じている、又は生じる可能性が著しく高く、緊急に措置を講ずべき状態。

② メンテナンスを回す仕組みを構築

メンテナンスサイクルを持続的に回す制度・仕組みを「予算」「体制」「技術」「国民の理解・協働」の面から構築した。このうち「体制」の面で地方公共団体の取組みに対する支援を行うため都道府県ごとに設置した「道路メンテナンス会議」については、次のとおりである。

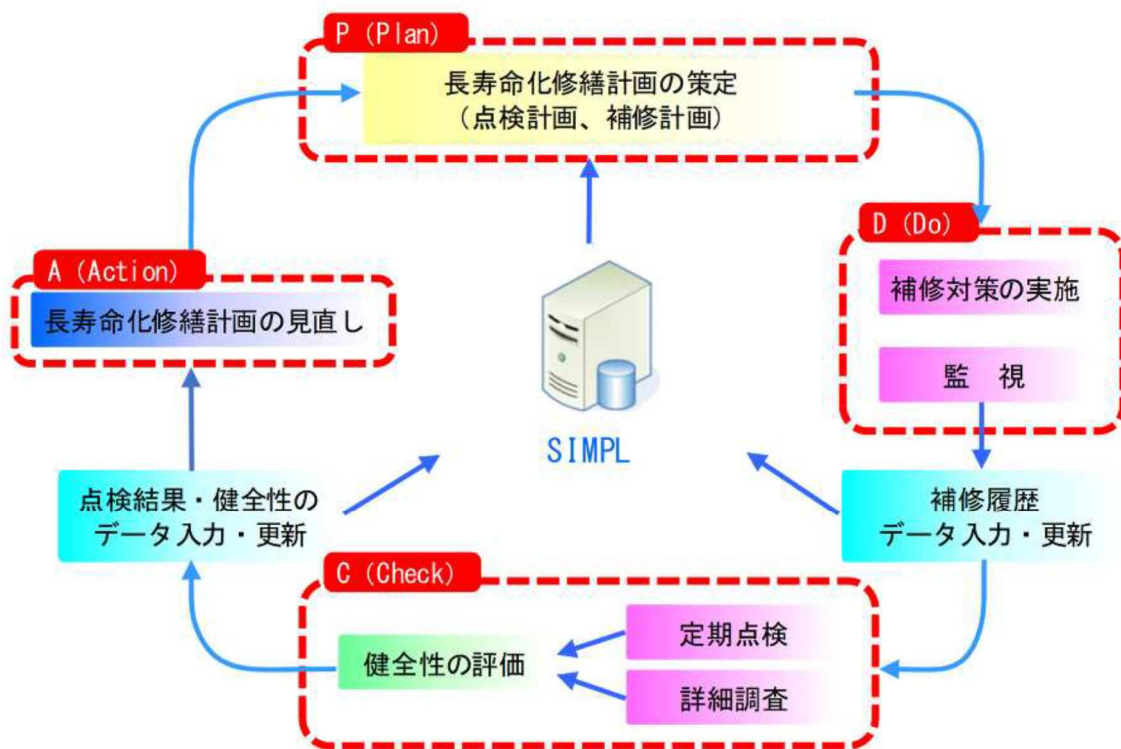
・道路メンテナンス会議

目的	関係機関の連携による検討体制を整え、課題の状況を継続的に把握・共有し、効果的な老朽化対策の推進を図ること
体制	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地方整備局（直轄事務所） ・ 地方公共団体（都道府県、市町村） ・ 高速道路会社 ・ 道路公社
役割	<ol style="list-style-type: none"> 1. 研修・基準類の説明会等の調整 2. 点検・修繕において優先順位等の考え方に該当する路線の選定・確認 3. 点検・措置状況の集約・評価・公表 4. 点検業務の発注支援（地域一括発注等） 5. 技術的な相談対応

2. 県による道路の老朽化対策

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、下図のような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。	

その他、計画の内容については、特に問題となる点は見当たらなかった。

【 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	大型カルバート	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 大型カルバート 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	外力、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。					
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・大型カルバート等 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・大型カルバート等 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 横過対象 内空 	<ul style="list-style-type: none"> 緊急輸送道路 交通量 道路幅員 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	大型カルバート 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	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 の削減を実現する。					

【 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)
	計画の背景	— —	不明 不明	不明 不明	現在：0 20年後：0	現在：0 30年後：約20%	不明 不明
計画の背景	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	枯損、暴風雨
	省令・告示	—	—	—	—	—	—
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	計画における管理方針	(省略)	(省略)	(省略)	(省略)	(省略)	(省略)
	計画における管理水準	—	—	—	—	—	—
要領・マニュアル等	国交省	舗装点検要領 (H28.10)	道路土工構造物点検要領 (H29.8)	—	—	消融雪設備点検・整備ハンドブック (H30.7)	—
	他	福井県舗装維持管理ガイドライン (H31.3)	—	—	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)	—	福井県緑化マニュアル (H16.11)
定期点検	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	—	—	—	—
重要度の評価(の項目)	健全性の診断・評価	・舗装損傷状況 ・交通量 ・路線の重要性	—	—	—	—	—
	重要度の評価(の項目)	重要度と健全性から設定	—	—	—	—	—
記録	対策優先度の設定方法	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
	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～)					
P D C A 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 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。					

II. 内部統制の視点からの事務手続

1. 地方公共団体における内部統制

「地方公共団体における内部統制制度の導入・実施ガイドライン」(平成31年3月 総務省)には、次のように記載されている。

I 地方公共団体における内部統制の基本的枠組み	
1 地方公共団体における内部統制	
・内部統制の目的と基本的要素	
内部統制の4つの目的	6つの基本的要素
① 業務の効率的かつ効果的な遂行	① 統制環境
② 財務報告等の信頼性の確保	② リスクの評価と対応
③ 業務に関わる法令等の遵守	③ 統制活動
④ 資産の保全	④ 情報と伝達
	⑤ モニタリング(監視活動)
	⑥ ICT(情報通信技術)への対応
・地方公共団体における内部統制とは、住民の福祉の増進を図ることを基本とする組織目的が達成されるよう、行政サービスの提供等の事務を執行する主体である長自らが、組織目的の達成を阻害する事務上の要因をリスクとして識別及び評価し、対応策を講じることで、事務の適正な執行を確保することであると考えられる。	
・地方公共団体においては、既に団体ごとの特性に応じて様々な形で事務の適正な執行の確保に努めており、一定の内部統制が存在していると考えられるが、内部統制の基本的な枠組みに基づき、既存の取組を整理し、必要に応じて改善又は是正を図ることで、地方公共団体の組織目的をより確実に達成することが可能となる。	
・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	
3 内部統制に関係を有する者の役割	
(2) 職員	
内部統制は職員の日常の業務執行の中で行われるものであり、各部局における職員の役割と責任は重要である。内部統制の整備の一環として策定された規則・規程・マニュアル等を遵守し、適正な業務執行に努めることが必要である。	
なお、正規の職員のほか、組織において一定の役割を担って業務を遂行する臨時・非常勤職員、職員に代わって業務を遂行する外部委託先等も、同様の役割を担うこととなる。特に、委託業務に係る内部統制についての責任は委託者にあり、委託者が適切に外部委託先を管理する必要がある。	

2. 監査の結果

(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布製図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（消雪ポンプテレメータ、通信料）（勘定科目：雪寒道路整備費）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。

〈 記載事例 1 〉

会計チェック一覧表
☆全般
<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> 決裁区分は正しいか (ア)
<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 合議区分は正しいか
<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> 裏紙は使用していないか (ア)
<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> 訂正がある場合、手書き修正して訂正印を押印 (イ)

(ア) チェック漏れなのか、チェック不要なのか判然としない。

一覧表をレビューする者は、改めて記載漏れの有無を確認しなければならないため効率的でない。

(イ) との両方に取消線が引いてあり、何を意味しているのか分からない。

〈 記載事例 2 〉

会計チェック表（執行伺）

	区分 (費目)	決裁区分額	決裁 権者	会計局 合議区分額	合議 要否
次長					
総務 GL					
経理担当	✓	✓	✓	✓	✓
担当	工事請負費	7,000 万円未満	かい長	競争入札 公共工事	否

上記のように一部が空欄になっているもの（記載事例 2 では次長と総務 GL がチェックした形跡（✓）がない）が見受けられた。これもチェック不要を意味するのかチェック漏れなのか判然としない。例えば該当がない場合は空欄に斜線を引くといった簡単な工夫で問題は解決すると思われる。

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化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（道路等除雪作業委託 その2）

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

福井土木事務所の下記の執行案件（勘定科目：委託料）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。

入札執行 締切日時	案件名称	入札方式	落札業者	金額（円）
－	道路防災対策工事発注者支援業務委託（技術審査補助） 31-02-83_01	随意契約 （特命随契）	（公財）福井県 建設技術公社	1,771,200

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。

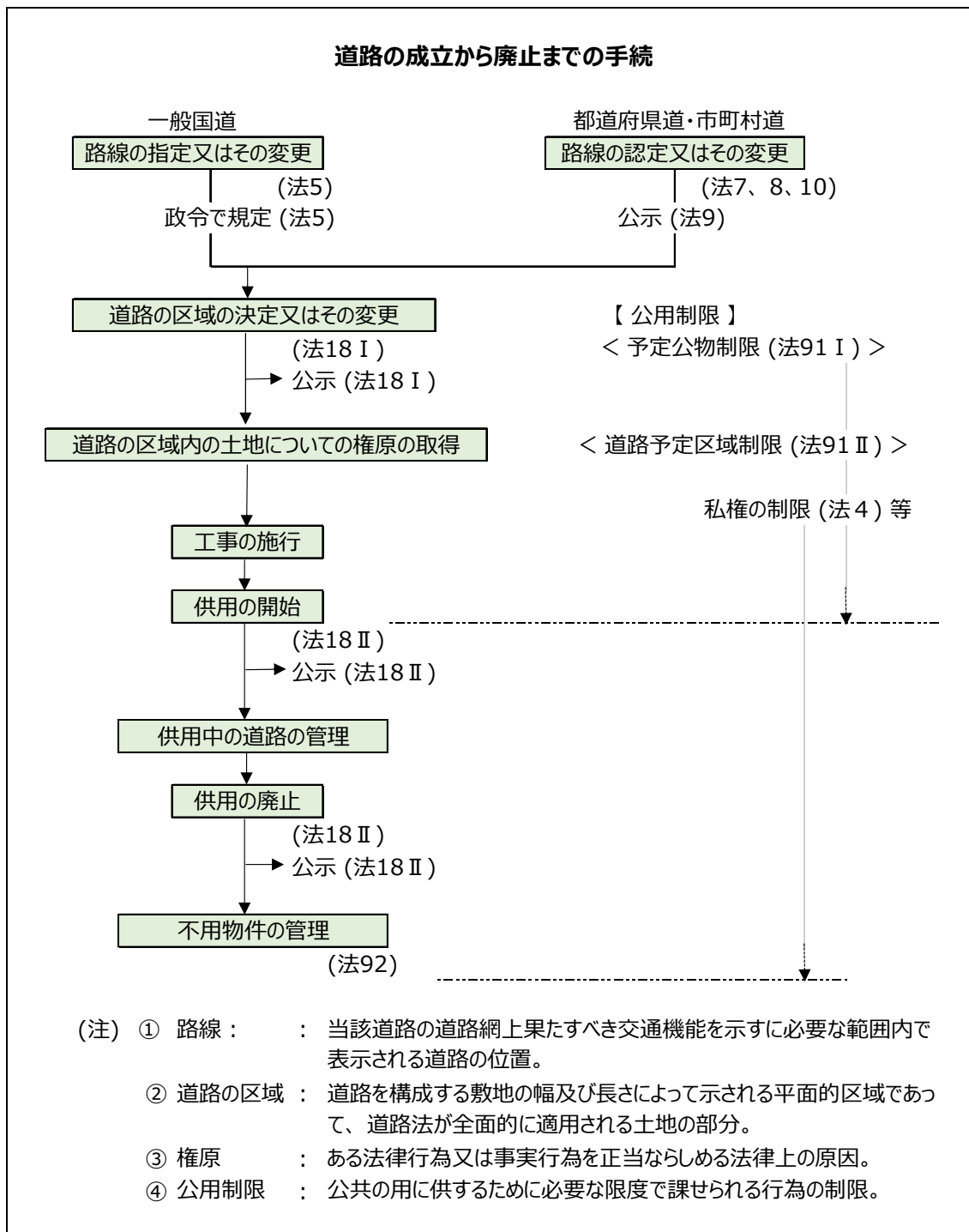
請求書が提出されれば、規定どおり速やかに支払いを行っているが、請求書の提出を求める（催促する）ことは通常していない。」

意見 ⑦	請求書の未徴求 について
監査の観点	法規性
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

1. 道路の成立から廃止までの手続

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

2. 路線の指定又は認定又はその変更、道路の区域の決定又はその変更、供用の開始・廃止

(1) 道路に関する調査

合理的かつ経済的な道路建設事業を推進していくためには、まず道路に関する調査を行う必要がある。道路に関する調査には次のようなものがある。

条文	調査が行われる時期による分類	調査の内容		調査に伴う権限
法66	道路の建設の段階で行われる道路管理権に基づく調査	経済調査	・ 将来交通の推定	他人の土地の立入又は一時使用権
			・ 建設費の算定	
			・ 経済効果の算定	
		測量調査	・ 計画線調査	
			・ 測線調査	
			・ 土質調査	
・ 重要構造物調査				
法77	既存の道路について道路管理に関する国土交通大臣又は地方公共団体の長の行う調査	交通調査	・ 一般交通量調査	車両の一時停止権、質問権
			・ OD調査	
			・ 駐車場調査	

調査費用は道路管理者の負担となるが(法49)、交通調査においては、国は予算の範囲内において、3分の1以内を補助することができる(法56)。

(2) 道路の指定又は認定

道路の指定又は認定は道路の種類によって要件や手続きが異なるが、法律的效果に相違はない。

道路の種類	指定 又は 認定	必要となる 審議、議決	認定又は指定 のための要件	法律上の効果
高速自動車 国道	「高速自動車国道の 路線を指定する政令」 による 指定	国土開発幹線自動 車道建設審議会、 内閣	高速道路法 4	当該路線の 属する道路が 道路法上の 特定された種類 に属する道路 となり、 道路管理者が 決定される (※)。
一般国道	「一般国道の路線 を指定する政令」 による 指定	社会資本整備 審議会	法 51	
都道府県道	都道府県知事 による 認定	議会	法 71	
市町村道	市町村長 による 認定	議会	未法定化	

(※) 一般国道の場合は、「一般国道の指定区間を指定する政令」によって最終的に道路管理者が決定される。

路線が重複する(2つの路線が同一平面上において、縦断的 or 横断的に重なること)場合、一般国道と都道府県道の場合は国道に関する規定を適用し、都道府県道と市町村道が重複する場合は都道府県道に関する規定を適用する。

(3) 道路の区域の決定

① 道路の区域の意義

道路の区域とは、道路を構成する敷地の幅及び長さによって示される平面的区域であり、道路法の規定は、原則としてこの部分の上下の空間に適用される。道路の立体的区域を設定する場合は、空間又は地下に上下の範囲を区切って、立体的区域を定める(法 47 の 7)。

② 道路の区域の決定の効果

道路の区域は、道路管理者の行う「区域の決定」という行政行為により定まる(法 18 I)。これにより定まる道路の敷地等について供用の開始がなされた後は、私権の制限が働くことになる。

道路の区域が決定されると、道路の供用が開始されるまでの間は、道路管理者が権原を取得する前においても、当該区域内では一定の行為が制限される(法 91 I)。

権原を取得した後においては、供用の開始前であっても、私権の制限、占用関係の規制等の道路法上の一定の管理規定が働く(法 91 II)。

③ 道路予定区域

道路予定区域とは、将来道路とするために区域の決定をして土地に関する権原を取得した後において、当該土地又は設置された道路の附属物となるべきもの（法 91Ⅱ）である。

道路予定区域については、供用開始後の道路に関する道路法の各条項が準用され、供用開始後の道路に準じた管理が行われる。"

(4) 供用の開始

供用の開始とは、道路管理者が、「路線の指定又は認定」及び「区域決定」という行政行為を経て、外形上も公共の用に供し得る状態となった道路を、一般交通の用に供する旨の意思表示する行政行為である。

供用の開始をするためには、① 道路予定地について、道路管理者が正当に権原を取得していること、② 道路としての物的施設が一般交通の用に供して差し支えない程度に備わっていることが必要である。

(5) それぞれの場合の手続き

それぞれの場合における手続きは次のとおりである。

路線の指定又は認定 ①	路線の変更	路線の廃止 ②
区域の決定	区域の変更	—
③		
供用の開始 ④	—	供用の廃止 ④

①	路線名、起点、終点、重要な経過地等について公示し、 路線を明示した図面を一般の縦覧に供しなければならない (法9、施行規則1)。
②	認定の手續に準じて行わなければならない(法10Ⅲ)。
③	道路管理者は、路線が指定され、又は路線の認定・変更が公示された場合、 遅滞なく、道路の区域を決定して、 国土交通省令で定めるところにより、これを公示し、かつ、 これを表示した図面を道路管理者の事務所において 一般の縦覧に供しなければならない(法18Ⅰ、施行規則2)。
④	道路管理者は、道路の供用を開始し、又は廃止しようとする場合には、 当該道路が既存の道路と重複する場合を除き、 路線名、供用開始又は廃止の区間、供用開始又は廃止の期日並びに 区間を表示した図面を縦覧する場合及び期間について公示し、かつ、 これを表示した図面を関係事務所において 一般の縦覧に供しなければならない(法18Ⅱ)。

- ・ 路線の変更の場合、これにより新たに認定された路線については、
区域の決定をなすべきで、区域の変更の手續をとるべきでない。
- ・ 路線の変更若しくは廃止又は区域の変更に基づく供用の廃止については、
供用の廃止の手續を行う必要はない。

(6) 不用物件

道路の供用を廃止した場合や代替道路又は種類を異にする道路の新設等により一般交通の用に供していた道路について供用の廃止又は区域の変更が行われた場合、当該廃止に係る道路を構成していた道路敷その他の物件は、不用物件としての取扱いをうける。

不用物件を他の道路の新設又は区域の変更のために使用する必要がある場合であって、当該不用物件が当該道路の区域内にある場合においては、不用物件の管理期間内に当該道路の道路管理者が、不用物件の管理者に申し出たときは、当該不用物件の管理者は、これを当該道路管理者に引き渡さなければならない（法 93）。

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べき者と協議し、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らせることが望ましい。

(7) 監査の結果

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。

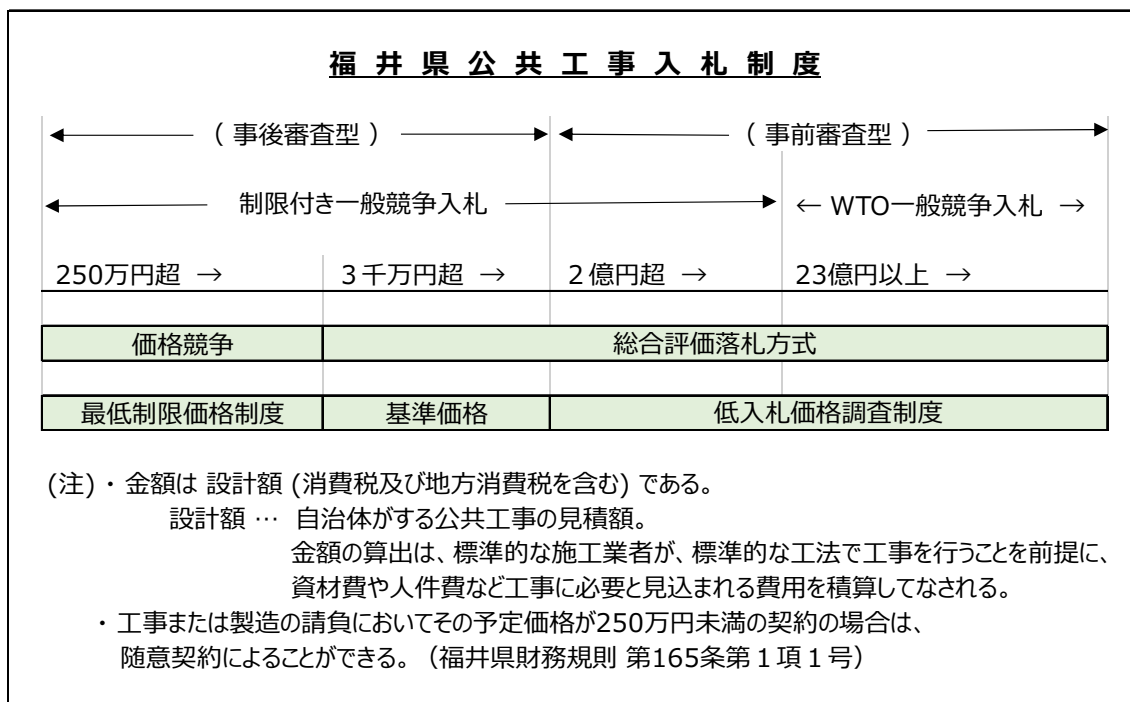
これは、同一起点・同一終点の 2 本の道路について、1,161m の区間を県管理の道路区域から外したことにより、池田町に移管したものである。しかし、上記の公示からはこのような内容を把握することは難しい。

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

1. 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 実施要領		H27.11.1	
	低入札価格調査制度	14Ⅲ①	・低入札価格調査制度 実施要領	R2.4.1
	最低制限価格制度	14Ⅲ②	・最低制限価格制度 実施要領	R2.4.1
			・委託業務に係る 最低制限価格制度 実施要領	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 実施要領	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) 実施要領	H27.12.1
			・福井県設計業務 総合評価落札方式 試行要領	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 広域防災取組取扱要領	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) 試行実施要領		R2.4.1		
・制限付き一般競争入札 (事後審査) 実施要領		H24.4.1		
・特定調達契約に係る 一般競争入札 実施要領		H19.5		

2. 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。工事発注における入札契約方式を競争参加者の設定方法により分類すると、次のページの表のようになる（公共工事の入札契約方式の適用に関するガイドライン（国土交通省 H27.5）より監査人が加工）。

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。

【 工事発注における入札契約方式の競争参加者の設定方法による分類 】

	一般競争入札	指名競争入札	随意契約
概要	資格要件を満たす者のうち、競争の参加申込みを行った者で競争を行わせる方式	発注者が指名を行った特定多数の者で競争を行わせる方式	競争の方法によらないで、発注者が任意に特定の者を選定して、その者と契約する方式
特徴	<ul style="list-style-type: none"> 機会均等の原則に則り、透明性、競争性、公正性及び経済性を最も確保することができ 	<ul style="list-style-type: none"> 一般競争入札と比べて、不良・不適格者を排除することが容易である。 	<ul style="list-style-type: none"> 会計法や地方自治法等の関係法令に規定される特定の要件を満たした場合のみ、その適用が認められ 競争に付した場合は期間を短縮することができ、しかも契約の相手方となるべき者を任意に選定するものであることから、特定の資産、信用、能力等のある業者を容易に選定することができる方式である。
効果等	<ul style="list-style-type: none"> 発注者の裁量の余地が少ないため、高い客観性を確保できる。 第三者による監視が容易であるため、高い透明性を確保できる。 	<ul style="list-style-type: none"> 一般競争入札と比べて、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。 信頼できる建設業者の選定、入札・契約や工事監督に係る事務の簡素化、受注の偏りの排除、良質な施工に対するインセンティブの付与を行うことができる。 	<ul style="list-style-type: none"> 契約担当者の事務上の負担を軽減し、事務の効率化が期待できる。 一般競争入札、指名競争入札と比して手続期間を短縮できる。
適用に当たっての留意点	<ul style="list-style-type: none"> 入札に参加する可能性のある潜在的な競争参加者の数が多く、高い競争性を確保できる。 発注者の発注体制によっては、契約担当者の事務上の負担が大きく、経費の増高をきたす点に留意する。 競争参加資格の設定等の運用次第では、不良・不適格業者が参加する可能性が大きくなる点に留意する。 	<ul style="list-style-type: none"> 指名される者が固定化することのないよう、公平性の確保に留意する。 談合が容易であるとの指摘がある点に留意する。 指名基準の公表等を通じて、透明性・客観性、競争性を向上させ、発注者の恣意性を排除する必要があることに留意する。 	<ul style="list-style-type: none"> 発注者と特定の業者との間に発生する特殊な関係をもって、単純に活用される可能性や、適正な価格によって行われべき契約がややもすれば不適正な価格によって行われがちであることに留意する。 契約事務の公正性を保持し、経済性の確保を図る観点から、発注工事ごとに技術の特殊性、経済合理性、緊急性等を客観的・総合的に判断し、慎重に適用を判断する必要があることに留意する。

2. 監査の結果

(1) 一般競争入札

・福井土木事務所

下記の執行案件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%であった。

入札執行 締切日時	案件名称	入札方式	落札業者	金額 (円)
2019/12/10	交通安全施設補修工事 31-01-88_0 3 (主) 福井加賀線/福 井市中央3丁目他	一般競争入札 (事後審査型)	(株) アイディ	7,689,000

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

下記の執行案件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%であった。

入札執行 締切日時	案件名称	入札方式	落札業者	金額 (円)
2019/10/29	(県単) ダム維持修繕 事業 ダム管理用制 御処理設備改修工事 31-07-51 02	一般競争入札 (事後審査型)	(株) マルツ電波	92,400,000

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。マルツ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

下記の執行案件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%であった。

入札執行 締切日時	案件名称	入札方式	落札業者	金額（円）
2019/7/17	橋梁整備工事 31-1	一般競争入札	(株) 日本ピーエス	240,500,000

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

・福井土木事務所

下記の執行案件について、県のシステム帳票である「開札結果」を閲覧したところ「最低制限価格/失格基準価格」欄に記載の金額を下回った額で応札した「本郷土建(株)」が落札していた。

入札執行 締切日時	案件名称	入札方式	落札業者	金額(円)
2019/7/11	道路改良工事 3 1 - 0 4 - 0 1 _ 0 1 一般 国道 4 1 6 号 / 福井市 小幡町	一般競争入札 (事後審査型)	本郷土建(株)	36,922,000

- ・設計額(税抜き) : 40,860,000 円
- ・入札書比較価格(税抜き) : 40,854,545 円
- ・最低制限価格/失格基準価格 : 37,030,968 円

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	
2	B社	37,176,000	○	○	107.5	289.165	
3	C社	37,039,000	○	○	106.5	287.535	
4	D社	36,922,000	○	×	108.7	290.969	○
5	E社	36,999,000	○	×	107.5	289.548	
6	F社	36,767,000	○	×	109.1	288.450	
7	G社	36,868,000	○	×	107.9	287.581	
8	H社	36,604,000	○	×	109.1	284.768	
9	I社	36,521,000	○	×	108.9	282.411	
10	J社	36,439,000	○	×	108.9	280.620	
11	K社	36,685,000	○	×	失格		

上記のとおり制限価格以下である D 社(本郷土建(株))が落札している。

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。

「平成 30 年 4 月 1 日以降に入札公告を行う総合評価落札方式案件においては、最低制限価格を設定せず、基準価格(=従来の最低制限価格と同額)を下回った場合には、直ちに失格とはせず、評価値を減少させたうえで落札者を決定することとしたため、基準

価格を下回ったとしても落札する可能性はある。」

・三国土木事務所

下記の執行案件について、県のシステム帳票である「開札結果」を閲覧したところ「最低制限価格/失格基準価格」欄に記載の金額を下回った額で応札した「(株) 帝国コンサルタント」が落札していた。

入札執行 締切日時	案件名称	入札方式	落札業者	金額 (円)
2019/7/31	道路改良工事 設計業務 委託 31-02- 0701	通常型 指名競争入札	(株) 帝国コン サルタント	31,658,000

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。

「本業務委託契約は、総合評価落札方式により入札を行っている。総合評価落札方式では、最低制限価格ではなく基準価格を設定しており、入札価格が基準価格を下回った場合でも失格とはせず、その場合に応じた「価格評価点」を算出している。

(株) 帝国コンサルタントについては、「価格評価点」と「技術評価点」を合算した「総合評価点」が第1位であり、他に第1位が1者いたが、電子くじにより落札者に決定したものである。

なお、契約締結伺添付の電子入札システムの開札結果の様式では、システム上『最低制限価格/失格基準価格 (税抜) 31,709,230 円』、『制限価格以上』と表示されているが、本入札については『基準価格 (税抜) 31,709,230 円』、『基準価格以上』と読み替えるものである。」

・丹南土木事務所

下記の執行案件について、県のシステム帳票である「開札結果」を閲覧したところ「最低制限価格/失格基準価格」欄に記載の金額を下回った額で応札した「(株) サンワコン」が落札していた。

入札執行 締切日時	案件名称	入札方式	落札業者	金額 (円)
2019/6/25	広域河川改修工事(防災・ 安全交付 金)(補正) 設 計業務委託 30-7	通常型 指名競争入札	(株) サンワコ ン	33,963,000

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。

「現在福井県において試行している設計業務総合評価落札方式により入札を実施しており、制限価格 (最低制限価格) ではなく基準価格を設定している。

入札価格が基準価格を下回った場合、基準価格を基に算出した評価点により落札決定を行っている。(福井県設計業務総合評価落札方式試行要領による)」

背景には、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で「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」と題した要請文書が平成 29 年 9 月 29 日付で、都道府県・政令市の入札契約担当部局長に送付され、管内市区町村への周知も依頼されたことがある。

これを受けて、県では平成 30 年度の入札契約制度改正において、以下のようなダンピング対策を実施することとなった（平成 30 年度入札契約制度等改正に関する説明会資料より抜粋）。

総合評価落札方式の入札におけるダンピング対策

設計額 2 億円以下の総合評価落札方式には最低制限価格を設定することによりダンピング対策を行っているが、下記の通り改正する。

【現行】 最低制限価格を設定

【改正】 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

〈 評価値の算出方法〉

1. 基準価格以上の場合

$$\text{評価値} = (\text{標準点 (100 点)} + \text{技術評価点}) \div \text{入札価格}$$

2. 基準価格未満の場合

$$\text{評価値} = (\text{標準点 (100 点)} + \text{技術評価点}) \div$$
$$(\text{基準価格} + \alpha \times (\text{基準価格} - \text{入札価格}))$$

(※ 係数 $\alpha = 3$)

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	合規性
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

① 福井土木事務所

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下記の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。

入札執行 締切日時	案件名称	入札方式	落札業者	金額（円）
2019/10/29	道路維持管理調査合併 工事路面性状調査業務 委託 3 1 - 0 1 - G 0 _ 0 1 / 白方町他	通常型 指名競争入札	国際航業 (株) 福井営業所	11,400,000

- ・設計額（税抜き）： 12,390,000 円
- ・入札書比較価格（税抜き）： 12,381,818 円
- ・最低制限価格/失格基準価格： 9,934,304 円

No.	業者名称	入札金額	入札書比較 価格以下	制限価格 以上	落札
1	A 社	11,400,000	○	○	○
2	B 社	12,180,000	○	○	
3	C 社	12,250,000	○	○	
4	D 社	12,350,000	○	○	
5	E 社	12,390,000	×	○	
6	F 社	12,390,000	×	○	
7	G 社	12,390,000	×	○	
8	H 社	12,390,000	×	○	

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
<p>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。</p>	

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下記の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。

入札執行 締切日時	案件名称	入札方式	落札業者	金額 (円)
2019/3/25	行政パトロール業務委託	通常型 指名競争入札	(株) 長崎組	26,000,000

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

(案件 1) 下記の執行案件において交わされた工事請負契約書内の記載事項について、前払金額が 8,500,000 円と記載されているが、印字ではなく手書きとなっている。

入札執行 締切日時	案件名称	入札方式	落札業者	金額 (円)
2019/4/12	広域河川改修工事(防 災・安全交付金)(緊 急対策)(補正)測量業 務委託 30-04-0608H	通常型 指名競争入札	アジア航測(株) 福井営業所	26,461,000

(案件 2) 下記の執行案件において交わされた工事請負契約書内の記載事項について、前払金額が 12,500,000 円と記載されているが、印字ではなく手書きとなっている。

入札執行 締切日時	案件名称	入札方式	落札業者	金額 (円)
2019/9/25	公園施設改築工事 31- 03-4001	一般競争入札 (事後審査型)	土田土建(株)	56,600,000

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。

- | |
|--|
| <ol style="list-style-type: none">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は以下のような定めがある。

【公共工事等の前払金制度実施要綱】

工事等で請負に付するものについては、「公共工事の前払金保証事業に関する法律」第5条の規定に基づき、登録を受けた保証会社の保証に係る工事等に限り、次に掲げる範囲および割合において、前払金の特約をすることができる。

1 範囲

- (1) 1件の請負代価が100万円以上の工事において、その工事の材料費、労務費、機械器具の賃借料、機械購入費（当該工事において償却される割合に相当する額に限る。）、動力費、支払運賃、修繕費、仮設費、労働者災害補償保険料および保証料に相当する額を含むもの。
- (2) 契約代価が3,000万円以上で、納入に3ヶ月以上の期間を要する工事用機械類の製造に要するもの。ただし、契約代価が3,000万円未満であっても、当該契約中に単価1,000万円以上で納入に3ヶ月以上の期間を要する工事用機械類の製造を含む場合には、当該契約については前金払を行なうことができるものとする。
- (3) 1件の請負代価が100万円以上の設計および調査において、その設計および調査の材料費、労務費、機械購入費（当該調査および設計において償却される割合に相当する額に限る。）、動力費、支払運賃および保証料に相当する額を含むもの。
- (4) 1件の請負代価が100万円以上の測量（「公共工事の前払金保証事業に関する法律」第2条第1項に規定する測量をいう。）において、その測量の材料費、労務費、外注費、機械器具の賃借料、機械購入費（当該測量において償却される割合に相当する額に限る。）、動力費、交通通信費、支払運賃、修繕費および保証料に相当する額を含むもの。

2 割合

- (1) 1の(1)（工事）については、次の（イ）、（ロ）に定める範囲内の額
 - （イ）請負代価の100分の40以内の額
 - （ロ）（イ）の前払金に追加して支払う中間前払金については、次のアからウに掲げる条件に該当する場合に限り、請負代価の100分の20以内の額
ただし、中間前払金を支出した後の前払金の合計額は、請負代価の100分の60を超えてはならない。
 - ア 工期の2分の1を経過していること
 - イ 工程表により工期の2分の1を経過するまでに実施すべきものとされている当該工事に係る作業が行われていること
 - ウ 既に行われた当該工事に係る作業に要する経費が請負代価の2分の1以上の額に相当するものであること
- (2) 1の(2)（機械類の製造）については、製造代価の100分の15以内の額

(3) 1の(3) (設計および調査) および1の(4) (測量) については、請負代価の100分の30以内の額

上記1(1)および2(1)(イ)に記載のとおり、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。

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する。	

(5) 変更理由書

福井県土木部は令和2年3月に「工事請負契約におけるガイドライン（総合版）」（サブタイトル：設計変更手続きの明確化）を改定した。総合版の概要と「Ⅰ 設計変更ガイドライン（案）」の概要は次のとおりである。

工事請負契約におけるガイドライン(総合版)の概要

目的	主なポイント
本ガイドラインは、設計変更の対象事項や必要な手続きなどを明らかにすることにより、改正品確法の基本理念に基づき必要な設計変更を適切に行い、公共工事の品質確保を図るため策定したものである。	Ⅰ 設計変更ガイドライン（案） ○改正品確法の趣旨を記載 ・受発注者が対等の立場であると記載 ・適切に設計変更を行うことを記載 ○設計変更（指示を書面で行う） ・設計変更について書面で行うことを記載し、明確化を図る ○設計変更（概算金額の明示） ・参考値であることを記載した上で、概算金額を明示 ・概算金額を明示しない場合には、その理由を記載する ・概算金額の算出については、簡易な方法でも可とする
構成 Ⅰ 設計変更ガイドライン（案） ○設計変更が可能なケース・不可能なケース、手続きの流れ等について明記 Ⅱ 工事一時中止に係るガイドライン（案） ○受発注者が工事一時中止について、適正な対応を行うための手続き等について明記 Ⅲ 設計変更事例集（主な事例） ○設計変更の事例を紹介 Ⅳ 受発注者間のコミュニケーション ○受発注者間のコミュニケーションの円滑化、生産性の向上を図るため、「三者会議」、「ワンデーレスポンス」、「設計変更審査会」の取り組みを推進 Ⅴ 参考資料 ○福井県工事請負約款などの参考資料を掲載	Ⅱ 工事一時中止に係るガイドライン（案） ○工事の一時中止（受注者からの協議） ・受注者による中止事案の確認請求ができることを記載 ○工事の一時中止（増加費用を明示） ・指示書(発注者)および基本計画書(受注者)に概算額を記載 ・概算額については、指示時点の想定で記載 ○工事の一時中止（工期短縮計画の作成） ・工期短縮計画書の作成について記載 ・工期短縮計画書に工期短縮に伴う増加費用の概算額を記載

工事請負契約におけるガイドラインの契約図書への位置づけ

※契約の一事項として扱うこととし、特記仕様書へその旨記載する

I 設計変更ガイドライン(案)

1. 設計変更ガイドライン策定の背景
 - (1) 土木請負工事の特性
 - (2) 発注者・受注者の留意事項
 - (3) 設計変更の現状
2. 設計変更が不可能なケース
 - ◆基本事項
3. 設計変更が可能なケース
 - ◆基本事項及び留意事項
 - (1) 設計図書に誤謬又は脱漏がある場合（契約約款第18条第1項(2)）
 - (2) 設計図書の表示が明確でない場合（契約約款第18条第1項(3)）
 - (3) 設計図書に示された自然的又は人為的な施工条件と実際の工事現場が一致しない場合（契約約款第18条第1項(4)）
 - (4) 工事中止の場合（契約約款第20条）
 - (5) 「設計図書の照査」の範囲を超えるもの
4. 設計変更手続きフロー
5. 設計変更に関わる資料の作成
6. 条件明示について
7. 指定・任意の使い分け
8. 入札・契約時における設計図書等の疑義の解決
9. 契約変更の手続き
10. 工事打合せ簿

「I 設計変更ガイドライン (案)」では、「2. 設計変更が不可能なケース」と「3. 設計変更が可能なケース」とに分類し、設計変更が可能なケースとして、下記のように、工事契約約款の第18条及び第20条に記載のもの及び「設計図書の照査」の範囲を超えるもの、を挙げている。

設計変更が可能なケース

- (1) 設計図書に誤謬又は脱漏がある場合（契約約款第18条第1項(2)）
- (2) 設計図書の表示が明確でない場合（契約約款第18条第1項(3)）
- (3) 設計図書に示された自然的又は人為的な施工条件と実際の工事現場が一致しない場合
(契約約款第18条第1項(4))
- (4) 工事中止の場合（契約約款第20条）
- (5) 「設計図書の照査」の範囲を超えるもの

一方、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
				増	減		
	当 初						
	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	合規性
<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（一般国道416号/吉田郡永平寺町松岡室他）（30-02-27 H01）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。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。

土木部における道路施設台帳に関する規則等について、以下のような通知を土木部関係機関の長に対して行っている。

- 平成29年3月3日付 土管第127号
「施設台帳の作成に係る運用について（通知）」
 - ・台帳作成対象施設や作成手順等を明示。
- 平成29年3月30日付 道建第123号・道保第1477号
「道路施設台帳の作成について」
 - ・新設および補修等の工事を実施した場合における台帳の作成を通知。
 1. 対象施設：橋梁、トンネル、シェッド、大型カルバート、横断歩道橋、門型標識、舗装、道路標識、道路照明、消雪施設、スノーキーパー、ロックキーパー、電線共同溝、道路情報板、街路樹
 2. 作成時期：工事発注ごとに台帳を作成
 3. 台帳様式：別添のとおり
- 令和元年7月1日付 道建第207号・道保第1503号
「橋梁台帳様式の変更について（通知）」
 - ・上記「道路施設台帳の作成について」における施設台帳のうち、橋梁台帳の様式を変更。
 - ・従来のサーバー型の橋梁台帳システムを停止し、現場で活用可能なクラウド型の道路施設台帳システム（S I M P L：Smart Infrastructure Management Platform）を令和元年7月1日からの運用開始。
- 令和2年4月24日付 道建第1463号・道保第140号
「道路施設台帳様式の変更について（通知）」
 - ・上記「道路施設台帳の作成について」における道路施設台帳の様式を変更。
 1. 対象施設：トンネル、シェッド（シェルター含む）、大型カルバート、横断歩道橋、門型標識
 2. 作成時期：新設および補修等の工事完了時

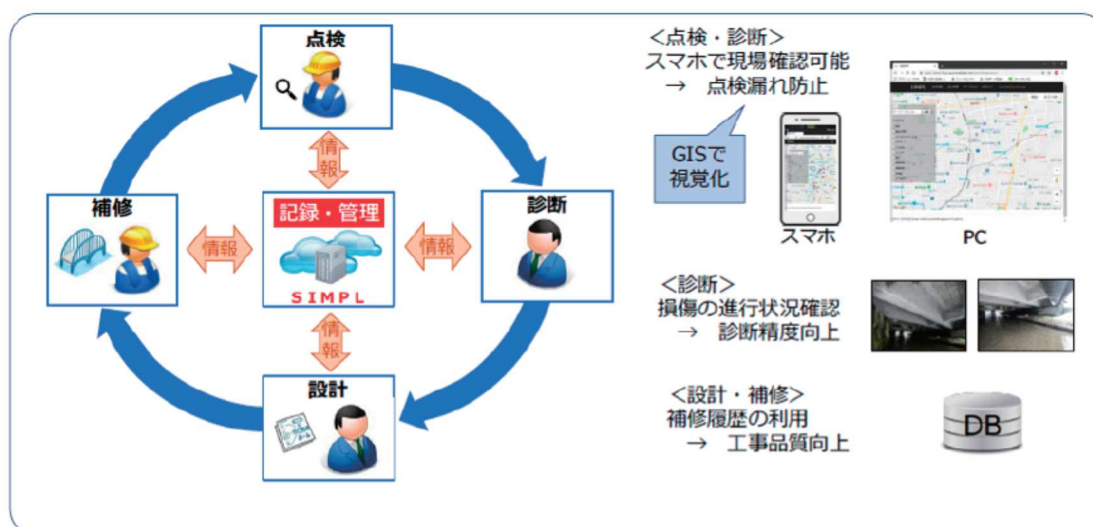
3. 台帳様式：別添のとおり

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。



SIMPL を通じたメンテナンスサイクル

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	—

また、ここで定められている様式は次のとおりである。

行政パトロール実施要綱		行政パトロール業務委託仕様書（県への提出書類）	
様式第2号	パトロール実施計画書	様式第1号	パトロール実施計画書 (受託者の行政パトロールの場合)
		様式第2号	代理人(主任パトロール)の届出書
		様式第3号	パトロール員の届出書
		様式第4号	自動車運転日誌
様式第1号	行政パトロール員証(県職員)	様式第5号	身分証明書
様式第3号	パトロール日誌	様式第6号	パトロール日誌
様式第4号	維持修繕作業日誌	様式第7号	維持修繕作業日誌
		様式第8号	物品借用書
		様式第9号	公給物品交付通知書
		様式第10号	公給物品受領書
		様式第11号	業務打合せ簿
		様式第12号	通常パトロール実績報告書
		様式第13号	緊急パトロール実績報告書
		様式第14号	行政パトロール用自動車管理実績報告書

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	合规性
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。

・令和元年度

<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)	検討中
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)	検討中
越前市	無名橋 372	市道 第6130号線	不明	主桁のウェブに、断面欠損を伴う腐食が生じている。(H29Ⅳ判定)	H31.3撤去完了

・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	福井県	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	福井県	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	福井県	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

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

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は、道路管理者によって行われる場合と公安委員会又は警察署長によって行われる場合があり、それぞれ法令の規定そのものにより禁止制限される場合と行政処分として禁止制限される場合がある。

	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

(1) 占用の意義

① 占用の定義

道路の占用とは、道路に一定の工作物、物件又は施設（これを「占用物件」という）を設け、継続して道路を使用することをいう（法 32）。ここで、「継続して」とは、使用状態に反復性、固定性が備わっていればよい（1 回の使用時間は不問）。

② 占用の種類

道路の占用は、次の 2 つに区分される。

- ・許可占用：道路管理者の許可を受けて行う占用
↳ 許可占用のうち、「公益事業占用」は特別な取り扱いを受けている。
- ・協議占用：道路管理者と協議して行う占用。

③ 占用の分類

使用形態による分類	法律上の性格による分類		該当するもの
一般使用	—		—
特別仕様	許可使用	一般的な禁止を特定の場合に解除する使用	道路交通法上の道路使用許可
	特許使用	特許の使用権を設定する使用	道路の占用

(2) 占用物件

① 限定列举主義

現行法は、占用物件について、一定の列举された物件以外のものは 占用物件として認めない「限定列举主義」をとっている。

② 占用物件の内容（法 32 I）

道路に次の各号のいずれかに掲げる 工作物、物件 or 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

(3) 占用の許可

① 占有権

道路を占有するためには、道路管理者の許可を受けなければならない(法 32 I)。

↳ 道路管理者の許可を受け、道路を使用する権利(占有権)を取得した者は、公法上の関係において、道路を使用することを主張できる。

② 占用の許可申請 (法 32II)

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 道路の占有(道路に前項各号の一に掲げる工作物、物件又は施設を設け、継続して道路を使用すること)の目的
- 二 道路の占有の期間
- 三 道路の占有の場所
- 四 工作物、物件又は施設の構造
- 五 工事実施の方法
- 六 工事の時期
- 七 道路の復旧方法

③ 占有の変更許可 (法 32III)

第一項の規定による許可を受けた者(以下「道路占有者」という。)は、前項各号に掲げる事項を変更しようとする場合においては、その変更が道路の構造又は交通に支障を及ぼす虞のないと認められる軽易なもので政令で定めるものである場合を除く外、あらかじめ道路管理者の許可を受けなければならない。

↳ 許可の期間が満了した後、再び同一の占有を継続しようとする場合は、新たに許可を受けなければならない。

④ 占有許可

申請を受理した道路管理者は、審査結果を許可書又は不許可通知書により申請者に通知する。許可書等の様式は、それぞれの道路管理者ごとに規則又は通達で定められている。

(4) 占有料の徴収 (法 39)

道路管理者は、道路の占有につき占有料を徴収することができる。ただし、道路の占有が国の行う事業及び地方公共団体の行う事業で地方財政法第六条に規定する公営企業以外のものに係る場合においては、この限りでない。

2 前項の規定による占有料の額及び徴収方法は、道路管理者である地方公共団体の条例で定める。但し、・・・。

(5) 監査の結果

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	占有者会社名	...	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 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
監査の観点	法規性
<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 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
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>	

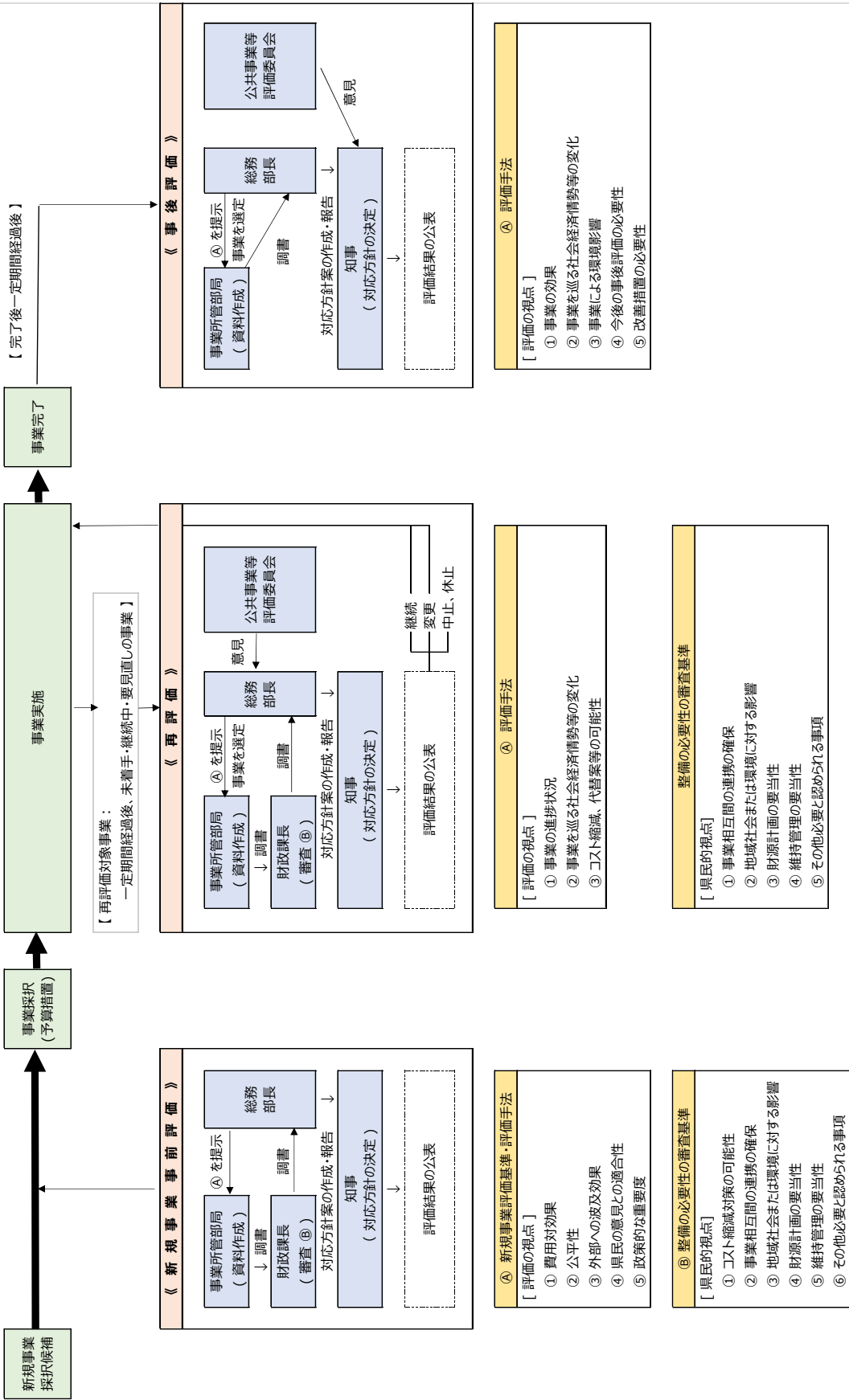
Ⅶ. 事業評価

1. 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以下のとおりとなる。

【 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)

(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。以下に当該マニュアルから抜粋したものを記載する。

・費用便益分析の基本的な考え方

費用便益分析は、ある年次を基準年とし、道路整備が行われる場合と行われない場合のそれぞれについて、一定期間の便益額・費用額を算定し、道路整備に伴う費用の増分と、便益の増分を比較することにより分析・評価を行うものである。

道路の整備に伴う効果としては、渋滞の緩和や交通事故の減少の他、走行快適性の向上、沿道環境の改善、災害時の代替路確保、交流機会の拡大、新規立地に伴う生産増加や雇用・所得の増大等、多岐多様に渡る効果が存在する。

それらの効果のうち、現時点における知見により、十分な精度で計測が可能でかつ金銭表現が可能である、「走行時間短縮」、「走行経費減少」、「交通事故減少」の項目について、道路投資の評価手法として定着している社会的余剰を計測することにより便益を算出する。

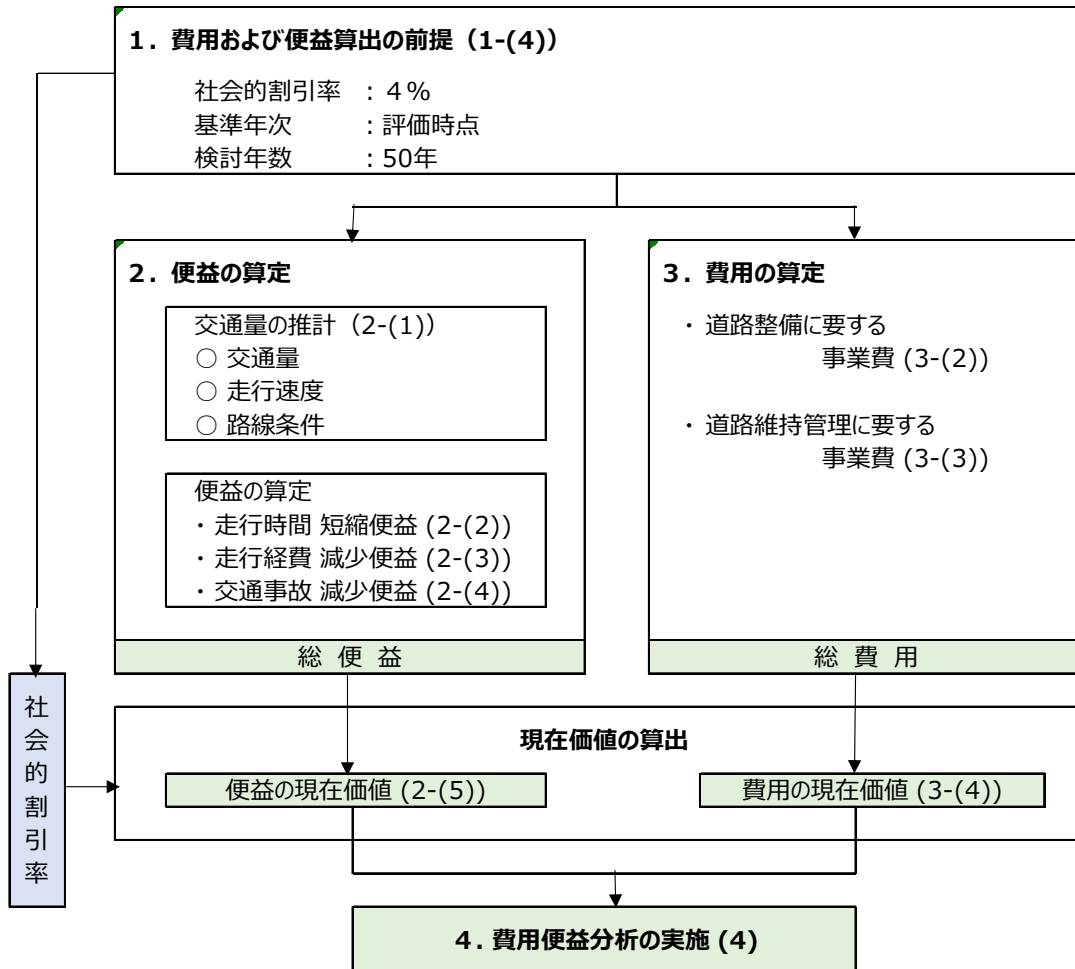
・費用及び便益算出の前提

費用便益分析にあたっては、算出した各年次の便益・費用の値を割引率を用いて現在価値に換算して分析する。

- ・現在価値算出のための社会的割引率：4%
- ・基準年次：評価時点
- ・検討年数：50年

の数値を用いて計算を行うものとする。検討年数は、道路施設の耐用年数等を考慮し、50年としている。

・ 検討フロー



・ 再評価及び事後評価における費用便益分析

再評価に際して行う費用便益分析は、原則として、「事業全体の投資効率性」と「残事業の投資効率性」の両者による評価を実施する。

「残事業の投資効率性」の評価にあたっては、再評価時点までに発生した既投資分のコストや既発現便益を考慮せず、事業を継続した場合に追加的に必要となる事業費と追加的に発生する便益のみを対象として算出する。

2. 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。	

3. 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。

令和元年度における土木部の道路事業に関して実施された再評価は次の3件であった。

i. 「一般県道 常神三方線」(道路改良事業) について

再評価調書は、次のとおりである。

事業名		道路改良事業				
事業区間		一般県道 常神三方線 三方上中郡若狭町常神～遊子				
再評価 該当事由		事業採択後5年以上経過して継続中の事業				
事業目的		一般県道常神三方線は、常神半島の最北端から半島西部の集落を経由し、三方五湖の西側湖畔沿いを経て、一般国道162号に至る半島唯一の生活道路であり、観光に供する重要な道路である。当事業区間は、幅員狭小で線形不良の未改良区間が多く、地形が急峻なため、これまで幾度となく豪雨災害により道路が寸断され、その度半島先端側の集落が孤立するなど、災害に対し脆弱な道路である。当事業は、トンネルによるバイパス道路の整備を行い、災害に強い地域の生命線道路の通行を確保し、地域観光の振興を図るものである。				
全体事業内容		全体延長 L=2,340m、幅員 W=9.25m (車道幅員5.5m) (常神～神子工区) L=1,125mうちトンネルL=672m (小川～遊子工区) L=1,215mうちトンネルL=1,030m				
事業計画		事業採択年度	用地着手年度	工事着手年度	完成予定年度	
		平成27年度	平成29年度	令和元年度	令和8年度	
事業費 (千円)		全体事業費	執行済み額 (R1年度まで)	進捗率 (R1末)	残事業費 (R2以降残額)	備考
予算額		6,200,000	1,137,830	18.4%	5,062,170	
財源 内訳	国庫	2,844,913	551,886	—	2,293,027	
	県他	3,355,087	585,944	—	2,769,143	
費用対効果		1.01 (総便益96.7億円、総費用95.6億円)				
事業の 進捗 状況	R1までの 状況	(常神～神子工区) 用地買収が完了し、トンネル工事に着手。 (小川～遊子工区) 地籍混乱解消の手続きを進めている。				
	R2以降 残事業	(常神～神子工区) トンネル工事を進める。 (小川～遊子工区) 地籍混乱解消後に用地買収を行い、トンネル工事を進める。				
前回との比較		前回計画	今回計画	変更となった理由		
全体事業費		62.0 億円	62.0 億円	変更なし		
完成予定年度		令和3年度	令和8年度	地籍混乱による境界確定に時間を要したため、事業期間の5年延長が必要となった。		
事業を休止した場合の影響		線形不良区間および幅員狭小区間の解消ができず、また、半島における唯一の道路であるため、区間内現道の災害発生時に半島先端集落が孤立する。				
備考		—				

・ 審議の結果：継続。

再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 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)
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

再評価調書は、次のとおりである。

事業名	道路改良事業				
事業区間	一般国道 416号 福井市白方町～布施田町				
再評価 該当事由	社会経済情勢の変化等により 見直しの必要性が生じた事業				
事業目的	<p>一般国道416号は、福井県福井市を起点とし、石川県小松市に至る延長約9.1 kmの幹線道路であり、テクノポート福井や福井港と福井市中心市街地を連絡し、北陸自動車道福井北ICへアクセスする重要な道路である。また、越前海岸への広域観光道路として位置付けられている。</p> <p>当事業は、白方町～布施田町のバイパス整備により、現道の未改良区間の解消や交通混雑の緩和を図り、安全で円滑な交通を確保するとともに、地域産業の活性化を図るものである。</p>				
全体事業内容	全体延長 L=5,200m、橋梁2橋、幅員 8.0m（車道幅員6.5m）				
事業計画	事業採択年度	用地着手年度	工事着手年度	完成予定年度	—
	平成18年度	平成19年度	平成23年度	令和5年度	
事業費（千円）	全体事業費	執行済み額（R1年度まで）	進捗率（R1末）	残事業費（R2以降残額）	備考
予算額	7,800,000	5,086,350	65.2%	2,713,650	
財源 内訳	国庫	4,021,806	2,800,663	—	1,221,143
	県他	3,778,194	2,285,687	—	1,492,507
費用対効果	1.64（総便益156.0億円 総費用95.4億円）				
事業の 進捗 状況	R1までの 状況	全体延長5,200mのうち、一部区間の1,500mについてH29に供用開始済。			
	R2以降残 事業	残る用地買収を進めるとともに、残区間の道路改良工事を進めていく。			
前回との比較	前回計画	今回計画	変更となった理由		
全体事業費	54.0 億円	78.0 億円	<ul style="list-style-type: none"> ・路床改良による増（3.6億円） ・横断水路の地盤改良による増（5.5億円） ・橋梁関連の地盤改良による増（7.6億円） ・埋蔵文化財調査による増（2.6億円） ・社会経済情勢の変化による労務費、機械経費、材料費、諸経費、消費税の増。（4.7億円） 		
完成予定年度	令和2年度	令和5年度	地盤が軟弱で地盤改良工事に時間を要したため、事業期間の3年延長が必要となった。		
事業を休止した場合の影響	<ul style="list-style-type: none"> ・福井市市街地とテクノポート福井や福井港を結ぶネットワークが形成されない。 ・計画交通量を円滑に通行させる道路網が構築されないため、現道の交通渋滞が解消されない。 				
備考	—				

・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

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。	

iii. 「主要県道 丸岡川西線」(道路改良事業)

再評価調書は、次のとおりである。

事業名	道路改良事業				
事業区間	主要地方道 丸岡川西線 坂井市春江町布施田新 ～ 福井市布施田町				
再評価 該当事由	社会経済情勢の変化等により 見直しの必要性が生じた事業				
事業目的	<p>主要地方道丸岡川西線は、坂井市丸岡町の国道364号より北陸自動車道丸岡 I C 付近を経て地方港湾福井港（テクノポート福井）へアクセスする幹線道路であり、越前加賀海岸国定公園への観光道路としても重要な路線である。当事業区間にある一級河川九頭竜川に架かる布施田橋は、幅員狭小で老朽橋（昭和33年架設）である。</p> <p>当事業は、この布施田橋を架け替えることで、幅員狭小を解消し、安全で安心な交通の確保を図るものである。</p>				
全体事業内容	全体延長 L=1,660m、幅員 9.75m（車道幅員6.0m） 一般部 1,046.5m、橋梁部 613.5m（布施田橋）				
事業計画	事業採択年度	用地着手年度	工事着手年度	完成予定年度	—
	平成19年度	平成22年度	平成23年度	令和5年度	
事業費（千円）	全体事業費	執行済み額（R1年度まで）	進捗率（R1末）	残事業費（R2以降残額）	備考
予算額	12,000,000	10,809,745	90.1%	1,190,255	
財源内訳	国庫	6,624,021	5,953,719	—	670,302
	県他	5,375,979	4,856,026	—	519,953
費用対効果	1.15（総便益159.3億円 総費用138.2億円）				
事業の進捗状況	R1までの状況	平成30年9月16日に新しい布施田橋の供用開始。			
	R2以降残事業	旧橋撤去を進めていく。			
前回との比較	前回計画	今回計画	変更となった理由		
全体事業費	120.0 億円	120.0 億円	変更なし		
完成予定年度	令和2年度	令和5年度	工用道路の見直しにより、旧橋撤去を船着場1か所で行うこととなったため、事業期間の3年延長が必要となった。		
事業を休止した場合の影響	旧橋が撤去されないことから、落橋した場合河川の流れを阻害し河川が溢れる可能性がある。				
備考	—				

・ 審議の結果：継続。

この事業は、昨年に新たな橋が完成し、旧橋の撤去が残るのみであり、総事業費の増減もなく進捗しており、各委員に事前送付された調書で事業内容も確認できることから、この事業に関する説明を省略する旨を事業担当部局が公共事業等評価委員会において説明した。

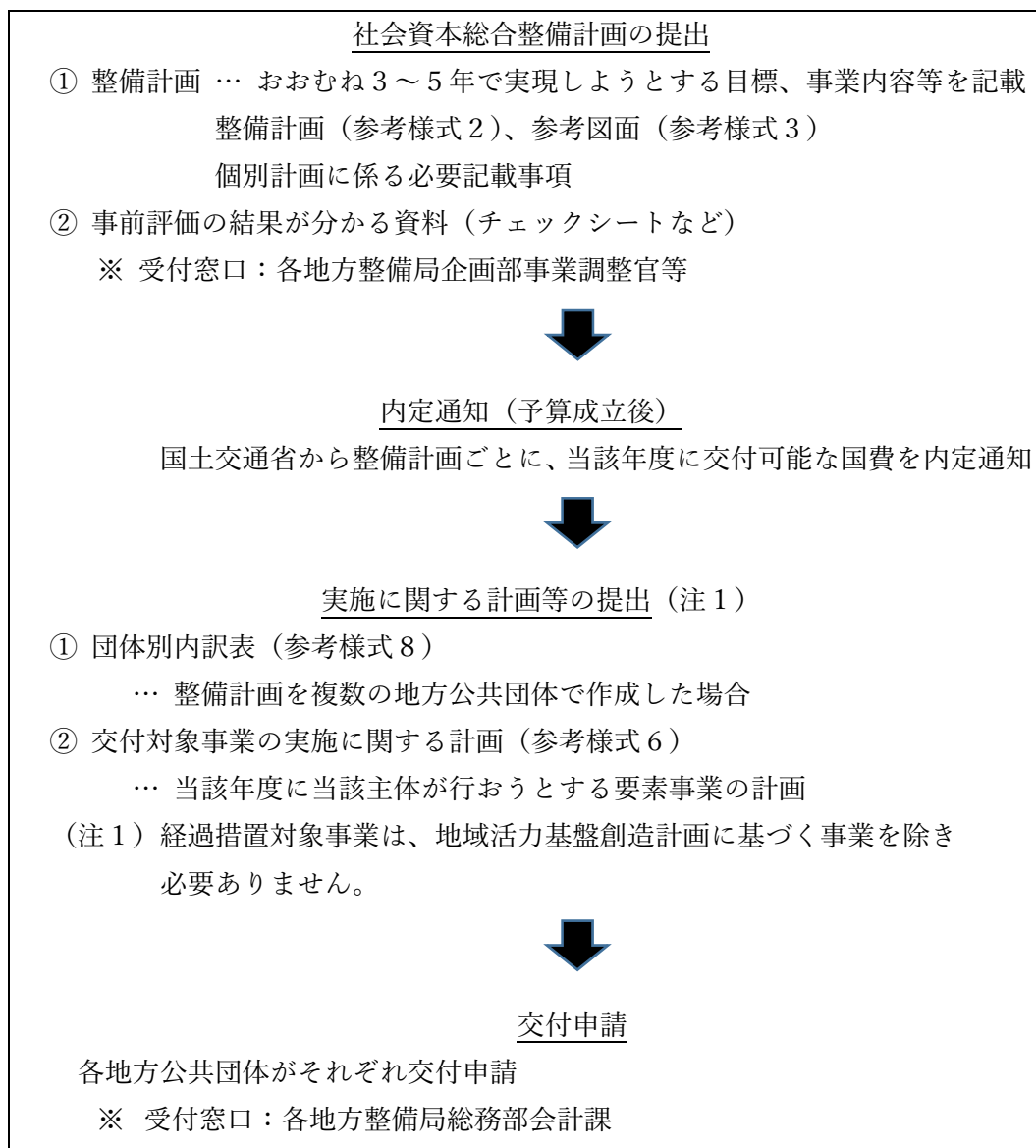
—	「主要県道 丸岡川西線」(道路改良事業) の再評価 について
この事業の再評価について、特に問題点は認識されなかった。	

4. 社会資本整備総合交付金申請に係る事業評価

(1) 社会資本整備総合交付金

社会資本整備総合交付金は、地方公共団体等が行う社会資本の整備その他の取組を支援することにより、交通の安全の確保とその円滑化、経済基盤の強化、生活環境の保全、都市環境の改善及び国土の保全と開発並びに住生活の安定の確保及び向上を図ることを目的としている。社会資本整備総合交付金を充てて交付対象事業を実施しようとする地方公共団体等は、「社会資本総合整備計画」を作成し、当該計画を国土交通大臣に提出する必要がある。

交付申請は以下のフローで実施される。



（参考：計画等提出・交付申請に関するQ&A）

地方公共団体は、その国費の範囲内で、自由に計画内の各事業等へ国費を充当できる。基幹事業（道路、河川、住宅等の16事業）とその効果を一層高めるソフト事業（効果促進事業）についても、一定の範囲内で創意工夫を生かして実施可能である。

交付金には、地方公共団体向け個別補助金を一つの交付金に原則一括した自由度が高い総合的な交付金である「社会資本整備総合交付金」（平成22年度創設）と老朽化対策、事前防災・減災対策の取組み、生活空間の安全確保の取組みを集中的に支援するための「防災・安全交付金（平成24年度創設）」がある。

地方公共団体は、自ら整備計画の事前評価・事後評価を実施し、HP等により公表する。

(2) 事前評価、事後評価

整備計画の作成にあたって、国土交通大臣への提出前に、目標の妥当性、整備計画の効果・効率性、整備計画の実現可能性について、自主的・主体的に検証を行う。検証内容は以下のとおりである。

- i. 目標の妥当性
 - ・上位計画等との整合性
 - ・地域の課題への対応（地域の課題と整備計画の目標の適合性）
- ii. 整備計画の効果・効率性
 - ・整備計画の目標と定量的指標の整合性
 - ・定量的指標の明瞭性
 - ・目標と事業内容の整合性
 - ・事業の効果（要素事業の相乗効果等）の見込みの妥当性
- iii. 整備計画の実現可能性
 - ・円滑な事業執行の環境（事業熟度、住民等の合意形成等を踏まえた事業実施の確実性）
 - ・地元の機運（住民、民間等の活動・関連事業との連携等による事業効果発現の確実性）

計画期間終了後、交付対象事業が実現したことにより目標が達成できたか否かを事後的に評価し、国土交通大臣に提出する必要がある。なお、整備計画の段階で、目標を定量化した適切に数値化された評価指標を設定し、当該目標を達成できたか否かは数値により判定する。

—	社会資本整備総合交付金申請に係る事業評価 について
社会資本整備総合交付金申請に係る事業評価は事後評価も含めて、社会資本整備総合交付金要綱に従い適切に実施されており、特に問題点は認識されなかった。	

VIII. 特別会計

1. 駐車場整備事業特別会計の収支

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。
令和元年度の収入および支出は次のようであった。

(単位：千円)

支出額		収入額	
福井駅西口地下駐車場整備費		一般会計繰入金	
委託料	46,932	繰入金	95,523
工事請負費	28,080	用地先行取得事業費受託事業収入	
償還金利子および割引料	119,869	駐車場使用料	106,225
公課費	6,867		
計	201,749	計	201,749

福井駅西口地下駐車場（以下「駐車場」）は、福井駅周辺の円滑な道路交通の確保と市街地の活性化を目的に、平成19年10月に福井県が設置した公の施設である。

2. 指定管理者制度

(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。

指定管理者の選定は、以下のスケジュールで行われている。

- 7月 第1回選定委員会：募集要項、選考基準等を決定
- 8月 公募・申請受付開始（60日間）
募集要項の公表（県HP、県報等）
現地説明会・質問受付（各2回）
- 10月 公募・申請受付の締切
書類審査→結果通知
第2回選定委員会：プレゼンテーション、指定管理者候補者選定
- 12月 議案の議決（指定管理者の指定）
- 2月 予算案提出
- 3月 協定書（基本協定書、年度協定書）の締結
- 4月 指定管理者による管理運営開始

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 ③〇	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

1. 福井県道路公社の概要

福井県道路公社（以下「公社」）は、有料道路の新設・改築・維持修繕その他の管理を総合的かつ効率的に行うこと等により、道路の整備を促進して交通の円滑化を図り、もって住民の福祉の増進と経済の発展に寄与することを目的として設立された。

・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

公社設立時に当時の福井県企業庁から引き継いだ4路線と新設した2路線の計6路線の有料道路を管理してきた。このうち4路線については道路整備特別措置法で定められた30年の料金徴収期間の満了等により無料開放され、財産は公社から本来の道路管理者に移管されている。現在は、道路整備特別措置法による法恩寺山有料道路、道路運送法による三方五湖有料道路の2路線の管理運営を行っている。

〈 無料開放された道路 〉

- ・越前海岸有料道路（福井県道6号福井四ヶ浦線、のち国道305号）
- ・久須夜ヶ岳有料道路（エンゼルライン）（福井県道107号泊小浜停車場線）
- ・永平寺有料道路（国道364号）
- ・河野海岸有料道路（越前・河野しおかぜライン）（国道305号、県道204号大谷杉津線）

2. 財務の状況

財務及び会計に関しては、地方道路公社法（昭和45年法律第82号）、地方道路公社法施行規則（昭和45年建設省令第21号）、福井県道路公社定款、その他法令等の定めるところによっており、貸借対照表と損益計算書を作成し、HP上で公開している。

(1) 貸借対照表

福井県道路公社 貸借対照表

3月31日現在

(単位：円)

資産の部 科目	金額		
	29年度	30年度	元年度
流動資産	173,017,841	226,538,646	228,689,902
預金	168,994,767	192,748,613	195,587,717
未収金	4,023,074	33,790,033	33,102,185
固定資産	3,771,653,438	3,744,292,097	3,739,240,181
事業資産	3,770,225,809	3,742,864,468	3,737,968,552
一般有料道路	3,236,823,892	3,236,823,892	3,236,823,892
一般自動車道	2,151,627,263	2,159,510,234	2,189,009,960
一般自動車道建設助成金	△ 10,300,000	△ 10,300,000	△ 10,300,000
一般自動車道減価償却累計額	△ 1,607,925,346	△ 1,643,169,658	△ 1,677,565,300
有形固定資産	1,407,029	1,407,029	1,251,029
車両及び運搬具	12,001,510	12,001,510	12,001,510
工具器具及び備品	3,266,385	3,266,385	830,385
有形固定資産減価償却累計額	△ 13,860,866	△ 13,860,866	△ 11,580,866
無形固定資産	20,600	20,600	20,600
合 計	3,944,671,279	3,970,830,743	3,967,930,083
負債および資本の部			
科目	29年度	30年度	元年度
流動負債	10,452,050	11,355,460	6,711,463
未払金	10,452,050	11,355,460	6,711,463
固定負債	2,248,222,130	2,247,292,606	2,246,747,627
長期借入金	2,223,930,000	2,221,860,000	2,219,790,000
退職手当引当金	24,292,130	25,432,606	26,957,627
特別法上の引当金等	2,624,769,818	2,675,685,554	2,703,569,588
道路事業損失補てん引当金	329,535,244	335,697,782	339,853,366
償還準備金	1,215,234,574	1,259,987,772	1,283,716,222
社会資本整備引当金	1,080,000,000	1,080,000,000	1,080,000,000
(負債合計)	(4,883,443,998)	(4,934,333,620)	(4,957,028,678)
基本金	756,000,000	756,000,000	756,000,000
出資金	756,000,000	756,000,000	756,000,000
剰余金	△ 1,694,772,719	△ 1,719,502,877	△ 1,745,098,595
繰越欠損金	△ 1,694,772,719	△ 1,719,502,877	△ 1,745,098,595
前期繰越欠損金	△ 1,658,951,147	△ 1,694,772,719	△ 1,719,502,877
当期損益	△ 35,821,572	△ 24,730,158	△ 25,595,718
(資本合計)	(△938,772,719)	(△963,502,877)	(△989,098,595)
合 計	3,944,671,279	3,970,830,743	3,967,930,083

(2) 損益計算書

福井県道路公社 損益計算書

自 4月 1日

至 3月 31日

(単位:円)

費用の部 科目	金額		
	29年度	30年度	元年度
管理業務費	64,987,723	56,064,746	69,593,160
維持改良費	16,573,731	7,876,941	19,909,640
業務管理費	48,413,992	48,187,805	49,683,520
一般管理費	34,255,533	34,780,710	35,325,032
役職員諸給与	23,957,760	24,195,285	26,681,025
管理諸費	5,510,473	4,922,125	5,161,107
納付消費税	4,787,300	5,663,300	3,482,900
諸減価償却費	37,898,198	38,084,333	39,940,382
一般自動車道減価償却費	37,898,198	38,084,333	39,940,382
固定資産減価償却費	0	0	0
諸引当損	41,548,570	52,056,212	29,409,055
道路事業損失ほてん引当損	5,573,324	6,162,538	4,155,584
償還準備金繰入	34,353,910	44,753,198	23,728,450
退職手当引当損	1,621,336	1,140,476	1,525,021
特別損失	164,783	266,008	564,494
資産除却損	164,783	266,008	564,494
合計	178,854,807	181,252,009	174,832,123
収益の部 科目	金額		
	29年度	30年度	元年度
業務収入	142,848,018	156,346,110	149,054,673
道路料金収入	116,630,659	124,394,678	118,771,682
補助金受入(半額)	24,340,140	30,162,940	28,522,680
業務雑収入	1,877,219	1,788,492	1,760,311
業務外収入	185,217	175,741	181,732
利息収入	21,523	15,625	17,598
雑収入	163,694	160,116	164,134
(収益計)	(143,033,235)	(156,521,851)	(149,236,405)
当期損失	35,821,572	24,730,158	25,595,718
合計	178,854,807	181,252,009	174,832,123

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。

3. 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。

・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

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。

4. 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 ③1	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

今回の大雪は令和3年1月に発生しており、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。

令和3年1月9日に発生した今回の北陸自動車道（以下、北陸道）で発生した約1,600台の車両の立ち往生は、気象の状況（「日本海寒帯気団収束帯」（大陸から流れ出した寒気が、朝鮮半島の付け根付近にある山脈を越えられずに二手に分かれ、その分かれた風が日本海で再び合流するところ）が発生し、長時間気圧配置が換わらず積雲が流れ込み続けたこと）や立ち往生の台数・区間・原因など、3年前の平成30年2月豪雪における立ち往生とほぼ同じような交通障害であった。道路交通関係機関の前回の豪雪後の対策に前回の経験・教訓が十分生かされていなかったと言わざるを得ないだろう。

そこで、前回の豪雪後の県の対応を見てみる。

(1) 「今後の大雪に関する対策【平成30年2月豪雪】」

県は、安全環境部危機対策・防災課が取りまとめ役となって、これを平成30年10月に作成した。その内容（目次）は次のとおりである。

- | |
|---|
| I. 平成30年豪雪の概況 |
| II. 県・関係機関の対応 |
| III. 今後の雪害に対する対応 |
| 1. 気象予報、2. 道路除雪、3. 公共交通機関、4. 燃料・物流、 |
| 5. 救出・救助、6. 警察、7. 地域活動、8. 情報収集・広報 |
| 9. 医療・福祉、10. 産業（企業、農業）、11. 学校・公共施設、12. 財政支援 |

(2) 「道路雪対策基本計画」

県は、道路に関する雪対策について毎年度基本計画を作成しており、内容は次のとおりである。

項 目	参 照 図 表
1. 目 的	
2. 基本方針	
3. 今年度の主な取り組み	
① 車道除雪	別表5.除雪計画路線 総括表 別表6.最重点除雪路線 総括表 別表7.代替路線 総括表 別表8.一齐除雪路線 総括表 別表13.除排雪を重点的に行う交差点
② 歩道除雪	別表11.歩道除雪延長表 別表12.早期歩道除雪路線表
③ 消雪施設の整備	別表9.消雪施設 延長表
④ 倒木の未然防止対策	
⑤ 除雪技術力の維持	
⑥ 情報共有・提供体制の強化	
⑦ 沿道施設の待避所利用	

項 目	参 照 図 表
4. 基本計画	
1) 除雪体制	
(1) 除雪機構	別表1.指定雪量観測点および警戒積雪 別表2.除雪連絡体制〔平常体制〕 福井県除雪対策本部 別表3.除雪連絡体制〔警戒準備体制〕 福井県除雪対策本部 別表4.除雪連絡体制〔警戒体制〕 福井県道路雪害対策本部 資料1.福井県除雪対策本部および 福井県道路雪害対策本部の事務分担内容
(2) 除雪対策本部設置期間	
(3) 除雪実施路線	別表5.除雪計画路線 総括表
(4) 除雪体制設置基準	
(5) 除雪出動基準	
(6) 除雪区分	資料7.最重要除雪路線網図
(7) 除雪準備	
① 実施部の組織化	
② 除雪実施計画の作成	
③ 除雪路線の整備	
④ 除雪機械の整備	
⑤ 職員、委託契約関係者への啓蒙	
⑥ 関係機関との調整	資料3.「福井県冬期道路情報連絡室」概要 資料4.「福井県冬期道路情報連絡会」概要
(8) 除雪作業	
① 除雪工	
② 運搬排雪工	別表13.除排雪を重点的に行う交差点 別表14.排雪指定箇所表
③ 消雪工	別表9.消雪施設 延長表
④ 凍結防止剤散布工	別表10.凍結防止剤散布 延長表
⑤ 歩道除雪工	別表11.歩道除雪延長表 別表12.早期歩道除雪路線表
(9) 倒木対策	
(10) 除雪形態	別表5.除雪計画路線 総括表 別表18.除雪機械配備一覧表（平常時） 別表19.除雪機械配備一覧表（緊急時）
(11) 春除雪路線	別表5.除雪計画路線 総括表
(12) 記録または報告	
2) 情報提供	
(1) 情報の収集	別表16.雪量観測点一覧表 別表17.道路状況確認カメラ設置箇所表 資料2.除雪情報連絡系統図 資料5.「福井県道路管理情報システム」概要
(2) 情報の提供	別表15.道路情報板設置箇所表 別表17.道路状況確認カメラ設置箇所表 資料2.除雪情報連絡系統図
3) 連絡体制	資料3.「福井県冬期道路情報連絡室」概要
4) 渋滞対策	
5) 広報活動	

特に「4. 基本計画」(令和2年度)において大雪発生時にポイントとなる点は、以下の点であると思われる。

1) 除雪体制

(1) 除雪機構

(4) 除雪体制設置基準

組織	体制	降積雪の状況	備考
除雪対策本部	除雪準備体制	気象情報等により降雪が10cm以上予想される場合。ただし、最重点除雪路線に関しては、降雪5cmを目安とし、気象情報等から、さらに降雪が予想される場合。	—
	平常体制	道路上の積雪深が10cm以上ある場合(ただし、最重点除雪路線に関しては5cm以上)	—
	警戒準備体制	県内の指定雪量観測点の1箇所以上で、おおむね警戒準備積雪深に達した場合を目安	—
道路雪害対策本部	警戒体制	県内の指定雪量観測点の2分の1以上が、おおむね警戒積雪深に達した場合を目安	知事と近畿地方整備局長が協議して移行を決定
	緊急体制	県内の指定雪量観測点の大部分が、警戒積雪深を大幅にこえ、かつ、主要路線における除雪状況、積雪強度その他から緊急事態に陥る恐れがあると判断される場合	

(7) ⑥ 関係機関との調整

除雪作業を能率的かつ適切に遂行できるよう各関係機関と十分協議をしておく。特に、隣接する実施部、国、中日本高速道路(株)金沢支社、西日本高速道路(株)関西支社(以降、「各高速道路管理者」という)、管内各市町と主要な道路網の連携、除雪待機・作業状況の相互連絡体制について調整を図り、連携した除雪に努める。

また、踏切箇所を有する実施部にあつては、その除雪に関し各鉄道事業者と相互連絡を徹底し、踏切部の円滑な交通を確保する。

特に、県内の主要幹線道路において、大雪により交通事故や立ち往生等が発生し、大規模な交通障害の発生が懸念される場合に、国土交通省福井河川国道事務所長は「福井県冬期道路情報連絡室」(後掲の(参考)参照)の開設を指示するとともに、各道路管理者、交通管理者、福井地方气象台、自衛隊福井地方協力本部を福井河川国道事務所へ招集し、各管理者間の詳細な情報共有を行い、積極的な連携調整を図る。(資料3)

各土木事務所と管内の市町が、寒波到来前に「冬期道路情報連絡会」を開催し、情報の共有および対応の確認を行い、連携を強化する。(資料4)

2) 情報提供

(1) 情報の収集

- ・「福井県道路雪情報システム」により、主要地点の観測情報および除雪機械の位置情報を随時入手する。
- ・「福井県道路管理情報システム」(後掲の(参考)参照)の活用により、県管理道路の通行規制情報の遅滞なく入力する。

(2) 情報の提供

- ・道路情報提供装置・端末等を通じて雪情報を提供する。
- ・県のホームページ「みち情報ネットふくい」において、道路状況画像、路中温度(舗装面下)、降積雪深の情報を情報提供する。
- ・災害時における「みち情報ネットふくい」へのアクセス集中による閲覧不能の防止のため、ヤフー株式会社との災害協定に基づく専用ページを公開する。
- ・マスメディアとの連携により、道路交通状況や異常事態発生を速やかに提供する。

3) 連絡体制

- ・県内の主要幹線道路において、大雪により交通事故や立ち往生等が発生し、大規模な交通障害の発生が懸念される場合、
- ・「福井県冬期道路情報連絡室」の国の招集指示に従い、福井河川国道事務所へ連絡室員を1名以上派遣する。

4) 渋滞対策

- ・県のホームページ「みち情報ネットふくい」を通して道路状況画像を提供する。

この「〇〇年度 道路雪対策基本計画」について、前回の豪雪前の平成29年度から豪雪後の令和2年度までを閲覧したところ、除雪機械・設備の増加や情報システムの強化などの内容は毎年度変化して充実してきているが、章立て・項目名や参照図表の名称についてほとんど変更がない。このことから、雪国といわれている福井県においては、道路の雪対策については長年にわたって重要事項として考慮されてきており、特に従来と異なる視点からの対応策はあまりないものと考えられる。今後は何年・何十年に一度という豪雪に対して、従来の対応策を如何に有効かつ効率的に実効性のあるものとして実行できるかが問われることとなるのだろう。

(3) 今回の大雪に対する県の対応

今回の立ち往生は北陸自動車高速道路で発生しており、国土交通省近畿整備局と中日本高速道路(株)は令和3年1月25日付で「福井県集中降雪を踏まえた対応について」を公表し、今後の対応について取りまとめた。一方、県は今回の大雪を受けて、令和3年1月26日付で今回の県の対応状況をまとめた「令和3年1月大雪被害について」を作成した。ここでは、発生から時間もあまり経過していないことから、今回の大雪を受けての具体的な今後の対応策は記載されていないが、参考資料として国土交通省近畿整備局と中日本高速道路(株)が取りまとめた「今後早急に行う対応」が添付されている。それを次に示す。

【令和3年1月北陸道・国道8号・中部縦貫道集中降雪を踏まえて、今後早急に行う対応】
～大雪への対応について検証～(抜粋)

<p>○ 広範囲での予防的・計画的通行止めの実施</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「大雪に関する緊急発表」が発表された場合、事故、スタック等が生じていなくても、路面状況、積雪、降雪予測、周辺道路を含む交通状況等を踏まえ短期集中的な降雪により安全な交通確保が困難になると認められる場合は、速やかに予防的通行止めを行う。これらについてタイムラインに反映する。 ・複数の道路管理者による調整・判断が必要となる場合など、高度な意思決定を伴う場合には、福井県冬期道路情報連絡室(以下、「連絡室」)による情報共有に加え、協議をする仕組み(WEB会議等)を構築し、速やかに意思決定を行う。 ・通行止め人員について、予め近隣事務所、支社・整備局の応援を含む人員配置計画を作成し、タイムラインに記載するとともに、その計画に基づき早期に人員を配置し、遅滞なく通行止め措置を講じる体制を整える。
<p>○ 北陸道と国道8号の同時通行止めの実施</p> <ul style="list-style-type: none"> ・移動の自粛や広域迂回を呼びかけた上で、交通状況、降雪状況に応じて、躊躇無く北陸道と国道8号を同時に通行止めする。 ・北陸道と国道8号を同時に通行止めすることを想定したタイムラインを、連絡室で作成する。 ・北陸道と国道8号を同時に通行止めした際には、各道路の開放の優先順位等を連絡室で調整し、関係機関における除雪機械等を融通して渋滞・滞留の早期解消に努める。
<p>○ スタックの未然防止及びスタック発生後の措置の迅速化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地方ブロック単位を超えた除雪機械、オペレータ等の広域応援を積極的に行う。 ・除雪の効率化及びスタック車両の救出に備えるため、トラクターショベルの事前配置に加え、大型車両も章引可能な大型レッカー(20t級)、人力による除雪を行う要員、小型除雪機械の追加配備を行う。
<p>○ 連絡室の情報共有の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・滞留・渋滞等の情報だけでなく、滞留車両の発生、それらの数、滞留時間・状況、解消までに長時間を要する可能性等の救出行動に必要な情報を共有する。 ・滞留者の有無等の重要情報については、道路管理者から関係機関の幹部に直接連絡するなどにより危機感が共有されるよう努める。
<p>○ 沿線自治体首長とのホットラインの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・県から市町への通常ルートによる連絡に加え、重要情報については、道路管理者から首長に直接連絡するなどにより早期に共有する。
<p>○ 滞留者の把握の迅速化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・スノーモービルを活用し滞留状況の確認や滞留者への支援物資提供を行う体制を構築する。
<p>○ 備蓄の確保、備蓄情報の共有</p> <ul style="list-style-type: none"> ・関係機関が連携して、予め、道路毎に備蓄拠点を分散して設けて資機材や支援物資を配備し、その情報を連絡室で共有する。
<p>○ 支援体制の強化(地方整備局現地対策本部の設置)・整備局が主体となって運輸局を含む関係機関と連携のうえ滞留者支援のための現地対策本部を設置し、道路管理者からの滞留状況等の情報を踏まえ、支援物資の配給、一日寺避難場所・宿泊施設・輸送手段の早期確保を行う。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・滞留者への情報提供の強化 ・滞留が発生した場合には、SNS、ハイウェイラジオ、拡声器等の様々な手段を活用し、滞留者に対して直接、定期的に、除雪作業や滞留者救出の進捗、通行止めの解除の見通し等を繰り返し情報提供する。 ・SNSによる情報提供の担当者を配置し、滞留時の道路情報をSNSで知らせるとともに、支援物資にSNSのアクセス用のQRコードを付したり、チラシを配布するなどにより、滞留者にSNSを周知する。また、写真や図を掲載した情報提供を行う。

(4) 県の今後の対応

今回の立ち往生については、北陸道で発生したため、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。前述したとおり、県の道路の雪対策の計画においては、様々な視点から対策がた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（国土交通省、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。

一方、今回立ち往生した車は県外ナンバーの大型車両が目立ち、立ち往生に巻き込まれたドライバーは一様に情報や案内が何もなかったと報道では指摘されている。

今回の集中的な大雪時において障害に直面している当事者であるドライバーが「情報や案内が何もなかった」と思うのは、ドライバーのほとんど（県外ナンバーが目立つ）がプル型の道路情報の情報発信サイトである「みち情報ネットふくい」について知らなかったり運転中に情報を探したりする余裕がなく、サイトにアクセスする人はサイト作成者が期待しているほど多くないからだと予想される。また、立ち往生や長時間でわずかしか進めない状況では道路情報板を見ることもできないだろう。これらは、プル型の情報発信・提供は前回や今回のような集中的な大雪時には交通障害の発生の回避に対して効果が薄いことを意味している。

これに対して、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で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

国土交通省近畿整備局と中日本高速道路(株)の「福井県集中降雪を踏まえた対応について」では、「課題及び今後早急に行う対応」としての項目を記載したものが次の表である。

課題1 渋滞・滞留の発生・長期化	<ul style="list-style-type: none"> ・ 広範囲での予防的・計画的通行止めの実施 ・ 北陸道と国道8号の同時通行止めの実施 ・ スタックの未然防止及びスタック発生後の措置の迅速化 ・ 関係機関への速やかな応援要請
課題2 正確な情報の把握	<ul style="list-style-type: none"> ・ 情報収集要員の専任配置 ・ 情報収集に必要な機器等の増強、活用
課題3 現地機関の体制確保と関係機関間の連絡体制の構築	<ul style="list-style-type: none"> ・ 情報連絡室の情報共有の強化 ・ 沿線自治体首長とのホットラインの構築 ・ リエゾン(災害対策現地情報連絡員)の役割の徹底
課題4 滞留者の救助・支援	<ul style="list-style-type: none"> ・ 滞留者の把握の迅速化 ・ 備蓄の確保、備蓄情報の共有 ・ 支援体制の強化(地方整備局現地対策本部の設置) ・ 滞留者への情報提供の強化
課題5 広報、情報提供	<ul style="list-style-type: none"> ・ 広報手段の多様化、具体化、多頻度化 ・ 荷主への広報の強化 ・ 広報体制の強化

上記の課題3に「情報連絡室」とあるのは「冬期道路情報連絡室」のことである。この連絡室は道路交通ネットワークにおける豪雪対応策において中心的な役割(特に情報面)を果たすものであり、県も構成機関の一員であり、県の担当者が常駐している。今回のように北陸自動車道のICから降りても県管理道路などの一般道が渋滞していれば、渋滞がひどくなり、再び立ち往生する可能性が高まり、情報の共有・一元化による調整等が不可欠といえる。

前回や今回の交通障害で、積雪量や積雪のスピードが想定以上だった場合においては適切な対応をとることができなかったことが明らかとなった。今回対応できなかった関係機関の担当者は、予防的通行規制を実施する明確な基準はなく、除雪体制

や気象予測、対応の優先順位などを検討しなければならない、とコメントしている。

県の「道路雪対策基本計画」には、国土交通省の計画として、令和元年度版には「集中的な大雪時を想定したタイムラインの作成」、令和2年度版には「集中的な大雪時を想定した福井県冬期道路連絡室としてのタイムラインの作成」と記載されている（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）。また、前述した「福井県集中降雪を踏まえた対応について」や「令和3年1月大雪被害について」にも、タイムラインの作成やタイムラインへの反映についての記載がある。

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パターン化したタイムライン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、「課題及び今後早急に行う対応」において、情報共有の漏れや重要情報の共有の欠如が立ち往生や通行止めの原因として挙げられている。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

「課題及び今後早急に行う対応」では、滞留状況（滞留台数、位置）を正確に把握し共有できなかったという事実関係に対して、情報収集要員の不足を原因として挙げている。

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。

(参考)

- 福井県道路管理情報システム

福井県道路管理情報システム概要

福井県道路管理情報システムは、福井県および関係機関（国土省、県警、NEXCO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」（裏表紙参照）によって、県民に向けた道路状況を発信します。

トップページ

通行規制や除雪車位置、カメラなど全ての現況を地図上で確認

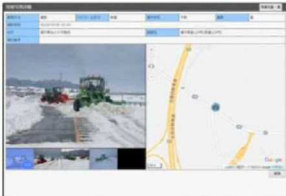
カメラ画像 道路377台、河川100台

福井県警、国土省、NEXCOとのデータ連携により道路・河川カメラを集約



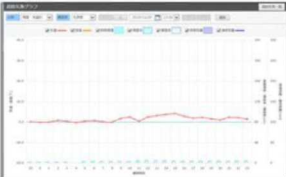
現場写真

スマートフォンから登録された現場写真



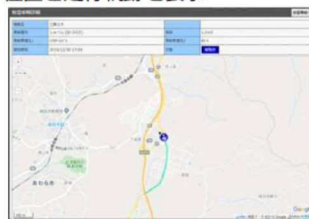
積雪・気温グラフ

国土省、気象庁の気象情報を集約



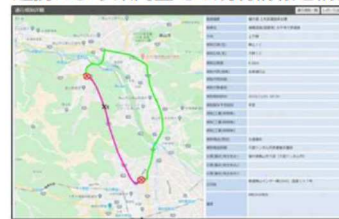
除雪車位置(GPS)

除雪車に設置されたGPSにより現在位置と走行軌跡を表示



通行規制情報 全227路線

福井県警、国土省、NEXCOとのデータ連携により県内全ての規制情報を網羅



スマートフォンサイト

災害現場やパトロールで、内部システムと同等な閲覧が可能



メール通報

トンネル内で事故等が発生し押しボタンを押した場合や、非常警報設備が故障した場合に管理者へメール通報



○「福井県冬期道路情報連絡室」の概要

① 目的

大雪により主要幹線道路で交通事故や除雪障害が発生し、大規模な交通障害発生が懸念される場合に、関係機関が連携して道路交通の確保を図る。

〈 関係機関 〉

- ・国土交通省近畿地方整備局福井河川国道事務所
- ・福井県
- ・福井県警察本部
- ・中日本高速道路(株)金沢支社
- ・西日本高速道路(株)関西支社
- ・福井地方气象台
- ・自衛隊福井地方協力本部

② 役割

情報連絡室は、各機関が協力して道路交通の確保を図ることを目的とし、次の事業を行う。

- ・各機関の降雪状況と気象予測の情報共有に関する事。
- ・通行規制、路面状況、交通状況の情報共有に関する事。
- ・広報の実施（交通需要抑制、広域迂回、通行規制予告等）に関する事。
- ・優先除雪区間、除雪体制の共有、相互除雪支援体制に関する事。
- ・立ち往生車への物資支援の調整に関する事。
- ・その他、本連絡室の目的を達成するために必要な事項

① 各管理者の情報の共有・一元集約

- ・警察、道路管理者が収集している情報を面的に集約し、共有する。
- ・迂回路・路面・交通・気象状況などを確認し、情報を収集・共有する。

② 報道機関等への情報提供・発信

- ・報道機関等へ県内の情報を迅速且つ一元的に発信する。

③ 交通確保等に関する協議・調整

- ・交通需要抑制、広域迂回、通行規制予告等に関する事前広報を行う。
- ・優先除雪区間、除雪体制の共有、相互除雪支援体制に関する調整を行う。
- ・立ち往生車両等への物資支援等に関する調整を行う。
- ・自衛隊の災害派遣等に関する事前調整を行う。

③ 体制



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。

道路法	第9条	路線の認定（都道府県知事）
	第10条 第3項	路線の廃止又は変更（都道府県知事）
	第18条 第1項	道路の区域の決定又は変更
	第18条 第2項	道路の供用の開始又は廃止
	第19条 第5項	協議して管理方法を定めた場合の境界地の道路の管理方法
	第19条の2 第5項	協議して管理方法を定めた場合の共用管理施設の管理方法
	第20条 第6項	協議して管理方法を定めた場合の兼用工作物の管理方法
	第37条 第3項	道路の占用の禁止又は制限区域等
	第39条の2 第7項	入札対象施設等の入札占用指針の決定又は変更
	第39条の5 第2項	入札占用計画の認定
	第44条 第2項	沿道区域の指定
	第44条の2 第3項	違法放置等物件に対する措置
	第47条の8 第2項	道路一体建物に関する協定
	第47条の11 第3項	道路保全立体区域の指定又は変更又は解除
	第48条の2 第4項	自動車専用道路の指定又は解除
	第48条の13 第5項	自転車専用道路等の指定又は解除
	第48条の38 第1項	利便施設協定の縦覧等
	第48条の46 第2項 第4項	道路協力団体の指定 道路協力団体の名称・住所等の変更
	第48条の48 第4項	道路協力団体の指定の取消し
第67条の2 第4項	長時間放置された車両に対する措置	
道路法 施行令	第19条の15	危険物積載車両の水底トンネルの通行の禁止又は制限

上記の公示義務について、監査人はすべての項目について県の公示の有無を検証しているわけではないが、兼用工作物については以下のとおりである。

・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	合規性
<p>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。</p> <p>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。</p>	

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 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
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

2021年2月現在、福井県のホームページのトップは次のようなものである。

上の図での選択は、「暮らし・環境／交通・道路／道路整備／第4回 福井の道づくり懇話会」となっている。「第4回 福井の道づくり懇話会」の列は時系列で並んでいる

上の図の上部の「組織・部署から探す」から道路関係の情報を得ようとしていくと、「部局一覧／土木部／各課又は各土木事務所」となっている。各課及び各土木事務所のサイトに掲げられている項目を一覧表にすると、次のようになる。(「●」は、左の欄の項目があるということである。)

	政策推進グループ	土木管理課	道路建設課	高規格道路課	道路保全課	土木事務所					
						福井	三国	奥越	丹南	敦賀	小浜
新着情報	●	●		●	●	●		●	●	●	●
業務内容	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
INFORMATION				●	●						
開通のお知らせ			●								
業務のご紹介					●						
事務所概要						●	●	●	●	●	●
通行規制情報						●	●	●	●	●	●
各種手続き						●	●	●	●	●	●
各種事業紹介					●	●	●	●	●	●	●
管理施設						●	●	●	●	●	●
その他の情報						●	●	●	●	●	●
リンク	●	●	●	●		●	●	●	●	●	●
お問い合わせ先	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●

その他	
・ 政策推進グループ	社会資本総合整備計画、福井県 土木・建築技術職員の仕事
・ 土木管理課	土地対策関連、建設産業(土木)担い手確保・育成事業、建設業関係、入札関係、優良工事関係、公共工事施工関係、環境関連、共通仕様書等、CALS 関連、公共事業の施行に伴う用地取得関係、(公財)福井県建設技術公社
・ 道路建設課	福井の道づくり懇話会、原子力災害制圧道路等について、福井県の道路(パンフレット)、Topics、県内の主要事業について、日本風景街道
・ 高規格道路課	高規格幹線道路について、スマート I C について、地域高規格道路について
・ 道路保全課	ふくいの道について、公共測量 (道路台帳) について
・ 福井土木事務所	一般競争入札に関する地区割
・ 三国土木事務所	一般競争入札に関する地区割
・ 奥越土木事務所	土木情報ステーション

道路保全課以外で設けている「リンク」を一覧にすると、リンク先（道路関係のみ）は次のようになる。

		政策推進 グループ	土木 管理課	道路 建設課	高規格 道路課	道路 保全課	土木事務所						
							福井	三国	奥越	丹南	敦賀	小浜	
県の土木部各課		●											
国の 機関等	国土交通省	●	●	●	●								
	近畿地方整備局	●		●	●								
	近畿地方整備局 福井河川国道事務所	●		●	●								
	(独)日本高速道路 保有債務返済機構				●								
	滋賀国道事務所										●		
	日本気象協会	●											
県の 機関等	福井県道路公社	●		●									
	(公財)福井県建設技術公社	●	●										
	福井県建設技術研究センター		●										
特殊 会社	西日本高速道路(株)				●								
	中日本高速道路(株)				●						●		
管轄内 自治体のホームページ							●	●	●	●	●	●	●

上記のように、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 URL のサイトの画面を次のページに載せる。

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。

道路規制情報をAI音声対話サービスで案内する実証実験を行っています。

専用ダイヤルからサービスをご利用いただけます。【050-3196-1291】※通話料が発生します

「AI音声技術」を使った道路規制情報案内をよりよいものとするため、右のリンク「詳細はこちら」からアンケートにご協力ください。

[詳細はこちら](#)

⊗ 全面通行止 4件 ㊦ 片側交互通行 11件 ❄️ 冬期通行止 31件 規制予定 ⊗ 全面通行止 2件

地域選択 | [嶺北北部](#) | [嶺北南部](#) | [奥越](#) | [嶺南東部](#) | [嶺南西部](#)



除雪作業
のお願い

チェーン規制
について

排雪場所
について

交通安全対策
福井県警察ホームページ

福井県防災ネット

積雪情報	積雪深 (cm)	積雪差 (cm)	気温 (℃)
福井市(城里)	0	0	4.5
坂井市(宮領)	0	0	4.9
大野市(友江)	80	-1	1.9
越前市(粟田部)	0	0	2.1
敦賀市(中央)	0	0	5.5
小浜市(小浜)	0	0	3.8

通行規制

⊗ 全面通行止	4件
㊦ 片側交互通行	11件
❄️ 冬期通行止	31件

規制予定

⊗ 全面通行止	2件
---------	----

[各種関連リンク\(外部サイト\)](#)

他府県道路情報

- ❶ 滋賀県(ロードネット滋賀)
- ❷ 石川県(石川みち情報ネット)
- ❸ 富山県(富山県冬季道路情報システム)
- ❹ 京都府(京都府道路情報提供システム)
- ❺ 岐阜県(道の情報)

お役立ち情報

- ❶ 雪に関するお役立ち情報 (福井県安全環境部)
- ❷ 平成30年2月大雪に関する情報
- ❸ 今後の大雪に関する対策について (平成30年2月豪雪関係)

関係機関道路情報

- ❶ 福井・滋賀 冬の雪みち情報
- ❷ NEXCO中日本(Highway)
- ❸ NEXCO西日本(Highway)
- ❹ 近畿地方道路情報提供システム
- ❺ 日本道路交通情報センター

観光・その他

- ❶ 福井の道の駅
- ❷ 健康づくりにサイクリング

気象情報

- ❶ 河川・砂防総合情報
- ❷ 福井地方気象台
- ❸ 気象庁

鉄道・バス

- ❶ JR西日本
- ❷ えちぜん鉄道
- ❸ 福井鉄道
- ❹ 京福バス

放送局

- ❶ NHK福井放送局
- ❷ FBC福井放送
- ❸ 福井テレビ
- ❹ FM福井
- ❺ 丹南ケーブルテレビ

このサイトについて

- 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。
- 都合により最新データが提供できない場合がありますので、あらかじめご了承ください。
- 積雪の多い地域では、今後予想される降雨や日中の気温の上昇によって、雪崩発生危険性が高まるため、道路や集落近くの雪崩危険箇所等については、特にご注意ください。

「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。
- 県民や利用者に定期的な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 ③③	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>	