

テーマ「道路に関する事務の執行及び管理について」

No.	監査結果（抜粋）	区分				対応状況		措置公表日
		指摘	意見	措置済	検討中	措置困難	措置内容／措置困難理由	
1	<p>※見出しは包括外部監査結果報告書（要約版）と対応しています。</p> <p>2. 「監査対象の概要」に関する監査の結果及び意見 (1) 立体横断施設が管理施設として認識されたこと</p>	<p>うち措置済増加した。このことは、それらの施設についてそれぞれで管理者が明確でなかったことを意味しており、問題なしとしない。市が管理すべき施設、あるいは管理者があまりないとなっている施設が他にないか、改めて全体の見直し確認を実施することが求められる。</p>	●	○			本市が管理すべき道路施設及び管理が曖昧となっている道路施設については、早期の整理に向けて、2020年度（令和2年度）から改めて全体の見直し確認を実施した。	2021/9/14
2	<p>2. 「監査対象の概要」に関する監査の結果及び意見 (2) 他の近隣中核市との比較</p>	<p>他の近隣中核市との比較において特筆すべき問題点は見当たらない。道路の延長に比して支出が抑えられていることから、相対的には、無駄な支出は少なく効率的な維持管理が達成されていると評価してよいように思われる。ただし、道路の維持管理は中長期的に問題が生じないかを評価しなければならないことから、この検討結果からは、中長期的に見て、支出すべき費用が削減されていないかという観点で見直すことも有意義であろうと思われる。</p>	●	○				
3	<p>3. 「道路の新設」に関する監査の結果及び意見 (1) 都市計画道路網の継続的な再検討</p>	<p>平成26年3月に「福山市長期未着手都市計画道路対応方針」（以下、「対応方針」という。）が策定され、「対応方針」には、「第5章 今後の進め方」の中に「2 次回の都市計画道路網の検討」という項目があり、以下のように記載されている。</p> <p>次回の都市計画道路網の検討については、今回の取組を終えた後も、社会経済状況の変化や、福山市の将来像を示した「福山市都市マスタープラン」の改訂等を踏まえ、適切な時期に再度検討を行うこととします。</p> <p>このように、「対応方針」以後の都市計画道路網の検討については、「適切な時期に再度検討を行うこととします。」との記載があるのみで、実施時期が明らかにされているわけではない。</p> <p>都市計画決定された都市計画道路は、その整備に相当程度長期間を要するため、一定の継続性が要請されるというものではあるが、人口動態や交通環境は日々変化しており、また、技術革新や社会経済の動向によって道路に求められる機能も変わっていくと考えられる。都市計画道路網の再検討も、このような道路を取り巻く環境の変化に対応することが重要であり、定期的な実施されることが望ましいと考える。</p>	●	○			「福山市長期未着手都市計画道路対応方針」は、都市計画決定から20年以上が経過し、事業化の見込みが極めて低い都市計画道路の縮小・廃止の方針を示したものである。今後の都市計画道路については、2021年（令和3年）3月に「商圏人口プラットフォーム」を構築したところであり、将来予測人口なども活用しながら、引き続き、技術革新や社会経済の動向に合わせて再検討を行う。	2021/9/14
4	<p>3. 「道路の新設」に関する監査の結果及び意見 (2) 都市計画決定された都市計画道路の整備率の向上</p>	<p>平成24年から令和2年までの8年間で約8%整備率が向上しており、1年間で約1%ずつ進捗している計算となる。</p> <p>令和2年4月現在における未整備率は29.2%であり、1年間で約1%ずつ整備が進捗していくと仮定しても、整備率が100%となるのは29年後ということになる。さらに、令和2年4月現在における都市計画道路の総延長において、未整備路線について都市計画決定されてからの平均年数を計算すると約49年となっているので、都市計画路線について計画決定から整備が終わるまで約80年を要すると計算される。</p> <p>都市計画において道路用地として計画決定された土地について、例えば木造2階建ての建築等一定の利用は可能となっているものの、土地所有者は建築規制等による利用上の制約を受けることになり、計画決定から用地取得までの期間が長期間にわたることになれば、土地の有効利用が阻害される期間も長くなってしまふ。上記の計算ではその期間は約60年間ということになる。</p> <p>一般的に都市計画道路の整備に必要な用地確保等に相当長期間を要するものとされており、また、少子高齢化等による人口減少に伴って整備に必要な財源確保も困難な状況が続く環境下ではあるが、「福山市道路総合計画」に記載されている「選択と集中」によって、都市計画決定路線の整備率を少しでも向上させることが重要である。</p>	●	○			都市計画道路の整備に当たっては、「福山市道路総合計画福山市道路整備計画編」を2018年（平成30年）12月に策定したところであり、引き続き、当該計画に基づき、放射・環状型道路網などの「広域的なまちづくり」や地域拠点の骨格形成などの「地域のまちづくり」といった視点で優先度を検討し、効率的かつ効果的に実施して整備率を向上させる。 <p>検討にあたっては、2019年（平成31年）3月に、主に建設局で組織される「福山市都市計画道路事業化検討会」を設置し、路線の事業化優先度や事業実施区間等の検討を行っている。（2021年3月現在 3回開催）</p> <p>また、実施にあたっては、事業化した区間の事業期間を5年～7年という期間で設定し、集中して実施することにより事業効果の早期発現を促しており、整備率向上にもつながるものと考えている。</p> <p>これらの取組みは実施中であり、現状、方針を変更することはない。</p>	
5	<p>3. 「道路の新設」に関する監査の結果及び意見 (3) 路線新設や整備優先度検討における災害時広域的ネットワーク確保の観点</p>	<p>道路に関する交通障害として、通勤による交通渋滞の他に、近年では台風や豪雨に起因する河川氾濫や土砂崩れによって、道路が長期間に渡って通行不能となる状況が増加している。</p> <p>また、「広島県道路整備計画2016」では、「災害に強い道路ネットワークの構築」を施策として、「緊急輸送道路ネットワークの強化」と「災害対応能力の向上に資する多量型道路ネットワークの形成」を取組の方向としている。</p> <p>道路は市民生活にとって、移動経路であるのみならず生命を支える社会インフラである。交通渋滞解消という観点のみならず、災害時に通行不能となる道路の代替路が担保されるよう広域的なネットワーク確保の観点から、都市計画道路の路線新設や整備優先度を検討することも同様に重要であると考えている。</p>	●	○			都市計画道路の新設や整備の優先度の決定に当たっては、「福山市道路総合計画福山市道路整備計画編」を2018年（平成30年）12月に策定し、当該計画に基づき、災害時の代替路の確保などの視点も踏まえて実施している。 <p>なお、現在事業中の都市計画道路である福山道路などの幹線道路網整備は、災害時の代替路確保としての役割も担っており、国・県と連携し整備促進に取り組んでいるところである。</p> <p>これらの取組みは実施中であり、現状、方針を変更することはない。</p>	
6	<p>3. 「道路の新設」に関する監査の結果及び意見 (4) 新設（増加）から維持又は廃止（減少）への転換を踏まえた検討</p>	<p>新たな開発行為が行われると、そこには必然的に道路が整備され、その道路が基準を満たしている場合には市道として認定されて市へ引き継がれることとなり、市が管理する道路が増加するという仕組みが出来上がっている。道路整備は開発業者が工事費を負担し、また、道路の市への引継ぎは無償で行われることから、引継ぎ時において市に財政的な負担は生じない。しかし、市にはその市道について管理義務が生じ、将来的に維持管理費等の支出が生じることとなる。</p> <p>一方、道路を廃止すると、その道路に接している土地若しくは工作物等に不利益を及ぼす可能性があることから、一般交通の用に供する必要がなくなったことを理由に廃止することは極めて少ない。</p> <p>このように、現状では、市道の路線数や総延長距離が増加することはあっても、減少することはない。少子高齢化による人口減少が進行している状況において、このまま市道を新設や認定によって増加させ続けることは、将来的に市の財政的負担を増大させる恐れがある。</p> <p>地域の生活道路については、安心安全に資する道路の新設について多くの要望が地域住民から寄せられており、限られた予算の中で、道路の老朽化や人口減少・少子高齢化などに対応しつつ、これからのまちづくりを見据えた道路ネットワークづくりを効率的・効果的に行う必要があるため、「中長期的なまちづくりの視点に立った効率的・効果的な道路の整備」を目的として、「配置と規模の適正化」を念頭に置いた整備方針と整備目標を定める「福山市道路総合計画 福山市道路整備計画編」が策定されている。</p> <p>福山市は、国土交通省が提唱する「コンパクト・プラス・ネットワーク」に沿って、令和2年4月に「福山市立地適正化計画」を策定し、「多極ネットワーク型コンパクトシティの実現を図る」としている。市道についても、新設（増加）から維持又は廃止（減少）への転換を踏まえた検討を始める必要があると考える。</p>	●	○			これからのまちづくりを見据えた道路ネットワークづくりを効率的かつ効果的に実施するため、「配置と規模の適正化」を念頭に置いた整備方針及び整備目標を定める「福山市道路総合計画福山市道路整備計画編」を2018年（平成30年）12月に策定し、また、「福山市道路総合計画福山市道路維持修繕計画編」を2016年（平成28年）11月に策定したところであり、当該計画に基づき、「福山市立地適正化計画」と整合を図りながら、新たな整備に当たっては、2019年（平成31年）3月に「生活道路整備事業連絡調整会議」を設置し、事業の必要性を検討した上で事業を実施している。維持修繕に当たっては、「福山市道路総合計画福山市道路維持修繕計画編」に基づき、現地状況や地域からの要望を踏まえて、集約化や廃止の検討を行ったうえで実施している。 <p>これらの取組みは実施中であり、現状、方針を変更することはない。</p>	

No.	監査結果（抜粋）	区分				対応状況	
		指摘	意見	検討中	措置困難	措置内容／措置困難理由	措置公表日
7	4. 「道路の維持・管理」に関する監査の結果及び意見 (1) 計画の数値目標について	●			○	「福山市道路総合計画福山市道路維持修繕計画編」は、2023年度（令和5年度）が計画直しの時期であり、橋梁のコスト削減については、社会情勢の変化や維持管理方法の変更などを踏まえ、見直しを行う。 橋梁以外の道路施設については、点検結果を基に補修設計の際にはライフサイクルコストの削減に向け、補修工法の選定や施設の更新・撤去を検討することとしているが、利用状況等がそれぞれ異なり、案件ごとに地元調整等を必要とするため、全体計画として具体的な削減目標を設定することは困難である。	
8	4. 「道路の維持・管理」に関する監査の結果及び意見 (2) 計画の事後評価（フォローアップ）	●			○		
9	4. 「道路の維持・管理」に関する監査の結果及び意見 (3) 予防保全の取組	●			○	現在は1サイクル目の点検で健全度Ⅲと判定された道路施設の修繕を行っているが、2サイクル目以降の点検時における健全度の変化の傾向が分析できていないため、現時点で修繕対象となる健全度Ⅲ及びⅡの施設数の予測は困難である。 また、他の市町と比較しても福山市が管理する道路施設は多く、予防保全を含めた具体的な実施計画の立案には点検サイクルを直し、傾向の分析が必要であることから、現時点で策定することは困難な状況にある。	
10	4. 「道路の維持・管理」に関する監査の結果及び意見 (4) 橋梁の架替え及び撤去の計画について	●			○	橋梁点検については、施設規模の大小や経過年月の長短ではなく、法令に基づき、対象となる全ての施設を一定期間内に実施している。 その中で、損傷の程度により危険性が高いものについては、直ちに供用を中止することとしており、引き続き、中止、撤去などの判断を適切に実施するとともに、2016年（平成28年）1月に策定した「福山市道路総合計画福山市道路維持修繕計画編」に基づき、施設の重要度を踏まえて適切に修繕する。 なお、1サイクル目の点検結果に対する修繕の状況は、緊急に措置を講ずべき健全度Ⅳの施設に対しては全て修繕完了し、現在健全度Ⅲの施設の修繕を実施しており、その修繕に当たっては、「福山市道路総合計画福山市道路維持修繕計画編」に基づき、現地状況や地域からの要望を踏まえて、集約化や廃止の検討を行ったうえで実施している。 これらの取組みは実施中であり、現状、方針を変更することはない。	
11	4. 「道路の維持・管理」に関する監査の結果及び意見 (5) 道路維持修繕計画において耐震化の視点を考慮すべきである	●			○	橋梁の耐震化については、定期点検結果に基づいて行う補修設計時にその必要性を確認しており、2021年度（令和3年度）から必要に応じて修繕工事と併せて耐震補強工事を実施することとした。	2021/9/14

No.	監査結果（抜粋）	区分				対応状況			
		指摘	意見	検討中	措置困難				
12	4. 「道路の維持・管理」に関する監査の結果及び意見 (6) 橋梁の管理区分の設定	「福山市道路維持修繕計画」における修繕等の優先度は、点検により判定された健全度を基本として、施設の特性等の重要度を考慮して決定されている。しかし、この重要度はコスト面については考慮されておらず、当計画の目的である財政負担の縮減・平準化を達成するための計画としては、目的適合性に欠けるものとなっている。橋梁についてもすべて同一の方針で維持管理されているが、100メートル以上の橋梁と2メートル橋梁では修繕や更新にかかるコストが大きく異なり、予算にあたる影響も異なる。これを同じ管理方法とするのは、健全度の低い他の橋梁の事後保全の対応に追われ、重要な橋梁に対する予防保全の適切な時期を失し、結果としてLCCを増加させる恐れが生じる。また、平成30年7月豪雨の影響もあるが、予算と人手の制約により、すでに修繕計画に遅れが生じており、より効率的な運用が求められる。限られた資源の中でより効率的に維持管理を行うためには、橋梁の規模や重要度で複数の管理区分を設定して、それぞれ異なる維持管理を行うことが考えられる。福山市橋梁長寿命化修繕計画を策定する際に、コスト削減目標を算定した基礎となった管理手法は、表1のように橋梁を重要度と橋長により5つの管理区分を設定し、表2のようにグループ毎に対症療法型維持管理、予防維持管理、要監視の3通りの管理水準を設定するというものである。現在この方法での維持管理は行われていないが、橋長や橋梁の構造も考慮されており、目的適合性が高い管理区分であるため、この管理手法を軸に、実行可能な管理区分の設定と運用方法を検討していただきたい。				●	○	橋梁修繕の優先度評価については、施設の健全度を指標とすることを基本とし、同一健全度の橋梁に対しては、道路の特性や効果の大きさなどの重要度を考慮し、決定している。その重要度の指標については、2016年（平成28年）11月に策定した「福山市道路総合計画福山市道区分、備員、バス路線、通学路、緊急輸送道路などによる評価を設定しており、「福山市橋梁長寿命化修繕計画」を策定する際に設定した管理区分をおおむね引き継ぐものであり、引き続き、当該計画に基づき適切に判断する。また、修繕の実施に当たっては、国の「予防保全による維持管理へ転換し、中長期的なトータルコストの縮減・平準化を図るために、早期又は緊急に措置を講ずべき橋梁（区分Ⅲ、Ⅳ）の早期措置が急務」との方針に基づき、本市では、2010年度（平成22年度）より健全度を指標とした優先度評価を行っている。これらの取組みは実施中であり、現状、方針を変更することはない。	
13	4. 「道路の維持・管理」に関する監査の結果及び意見 (7) 「公共施設等総合管理計画の策定にあたっての指針」への準拠性について ① 公共施設等の更新費用等に充当可能な財源の見込みについて	「公共施設等総合管理計画の策定にあたっての指針」において、公共施設等の更新費用等に充当可能な財源の見込みを記載すべきとされているが、「福山市公共施設等サービス再構築基本方針」には記載されていない。当該事項は、インフラ施設を含む公共施設等の総合的なマネジメントにおける課題や今後の方針に影響を及ぼす重要な要因である。「公共施設等総合管理計画に係るO&A」（総務省 平成30年2月）においても「充当可能な財源として地方債や基金等を的確に見込むことが重要であることから、当面の10年間の中長期的な維持管理・更新等に係る経費に係る地方債・基金等の充当可能額の見込みとその考え方について、可能な限り定量的に記載すること。」との記載があり、当該事項の記載を検討していただきたい。	●				○		
14	4. 「道路の維持・管理」に関する監査の結果及び意見 (7) 「公共施設等総合管理計画の策定にあたっての指針」への準拠性について ② 評価結果等の報告・公表について	「公共施設等総合管理計画の策定にあたっての指針」では、「PDCAサイクルの推進方針」として「PDCAサイクルの期間や手法、評価結果等の議会への報告や公表方法について記載することが望ましい」とされているが、「福山市公共施設等サービス再構築基本方針」には評価結果等の議会への報告や公表方法などは記載されていない。インフラの維持管理・更新等の必要性や重要性に対する市民の理解を促進すること、老朽化が進むインフラの安全性に対する不安を払拭するために、必要な情報について発信し、共有化を図ることは必要なことであると考えられる。「福山市公共施設等サービス再構築基本方針」に明記された上で、実行するように努めていただきたい。	●				○		
15	4. 「道路の維持・管理」に関する監査の結果及び意見 (7) 「公共施設等総合管理計画の策定にあたっての指針」への準拠性について ③ 総合管理計画としての記載区分について	「公共施設等総合管理計画の策定にあたっての指針」では、総合管理計画に記載すべき事項として、「公共施設等の現況及び将来の見通し」、「公共施設等の総合かつ計画的な管理に関する基本的な方針」、「施設類型ごとの管理に関する基本的な方針」と大きく三区分が示されているが、「福山市公共施設等サービス再構築基本方針」においては、その三区分が明確ではなく、「公共施設等総合管理計画の策定にあたっての指針」との対応関係もわかりにくくなっている。今後は、「公共施設等総合管理計画の策定にあたっての指針」の記載区分を意識して策定していただきたい。	●				○		
16	4. 「道路の維持・管理」に関する監査の結果及び意見 (8) 橋梁の修繕着手状況について	福山市道路維持修繕計画において優先順位の考え方が示されているが、現状では健全度Ⅲ判定の橋梁のみ修繕対象としているため、基本的に路線基礎点の高さがそのまま優先順位となる。ただし、緊急性を要する場合は路線基礎点に従わずに修繕がなれることがある。この点、今津橋、田中橋（霞御門線）及び御門新渡幹線5号橋の3橋については路線基礎点が高いにもかかわらず修繕が実施されていない。修繕工事は、調査設計の段階になって初めて新たな事実が判明したり当初想定していた方策とは別の選択肢が浮かぶことがあるため、修繕の着手が優先順位に従わない場合があり得る。今津橋及び田中橋（霞御門線）はこれらのやむを得ず修繕が遅れてしまう場合に該当すると思われる。一方で御門新渡幹線5号橋は点検実施年度が遅かったために修繕の着手が遅れているが、これは道路管理者として管理可能な要因ではないだろうか。平成26年度に法定点検が開始し、5年点検施設である橋梁は令和元年度が2サイクル目点検の初年度にあたるが、路線基礎点の高さを点検実施計画に反映させる等、過去の経験をもとに合理的なメンテナンスサイクルの構築が期待される。	●				○	橋梁は、5年に1回の頻度で定期点検を行っており、現在2サイクル目の点検を実施している。1サイクル目の点検において、点検対象となる全ての橋梁数と損傷状態の把握が完了したことから、現在は、2016年（平成28年）11月に策定した「福山市道路総合計画福山市道維持修繕計画」に基づき、健全度により優先順位を決定し、同一の健全度に対しては、重要度による判断を行いながら、修繕に取り組んでいるところである。これらの取組みは実施中であり、現状、方針を変更することはない。	
17	4. 「道路の維持・管理」に関する監査の結果及び意見 (9) 橋梁職員点検の実施状況について	道路施設の定期点検について、福山市では橋梁のみ職員点検を実施している。橋梁点検について、全てを外部委託により実施するのではなく、職員で対応可能な小規模橋梁は職員で実施することによりコスト削減及び知識の習得・経験の蓄積という効果が得られる。コスト面からだけではできるだけ職員点検を行う方が有利であるが、点検精度の向上、点検業務の効率化の観点からは、より高度の専門性や経験を持ち、橋梁点検車や高所作業車といった専用機器を有する外部業者へ全面的に委託する方が望ましいのではないかと考えもある。しかし、福山市内部に点検ノウハウを蓄積する必要性や、委託業者から提出される成果品の評価が必要であることを考えると、橋梁職員点検の重要性は極めて高く、メンテナンスサイクルを持続可能なものとするためには、職員点検が効果的に実施される必要があるといえる。従って点検業務を全面的に外部委託することはせず、一定の道路や橋梁については福山市職員による点検を継続すべきである。	●				○	橋梁点検については、2016年（平成28年）11月に策定した「福山市道路総合計画福山市道維持修繕計画」に定める法定点検対象橋りょう3、131橋のうち、橋長10メートル未満の2、639橋については、職員点検を基本とすることと定められており、年間およそ500橋の点検を職員により実施している。引き続き、外部委託と並行して職員点検を継続し、技術の継承に努めている。この取組みは実施中であり、現状、方針を変更することはない。	

No.	監査結果（抜粋）	区分				対応状況		
		指摘	措置済	検討中	措置困難	措置内容／措置困難理由	措置公表日	
18	4. 「道路の維持・管理」に関する監査の結果及び意見 (10) 情報の管理、記録の保存期間について	「市町道路施設アセットマネジメントシステム」は、広島県が管理するデータベースシステムであり、福山市のみならず広島県内の市町が管理する道路施設の法定点検結果を入力、保存、閲覧することができ、一方、法定点検以外の点検結果及び修繕履歴については、福山市における各道路施設の担当課のファイルサーバーで保管されており、福山市全体としての一元的管理ができていない。また、情報の保存期間については、国庫補助事業について関係資料を10年間保存することが定まっているのみであり、各道路施設について架設からの資料が全て保存されているわけではないことがわかった。 福山市は道路施設の維持管理について、アセットマネジメントに基づく予防保全型のメンテナンスサイクルを掲げている。このメンテナンスサイクルは、点検や修繕に関するデータを蓄積して道路施設の経年劣化についての知見を深め、将来の劣化予測を合理的に実施することにより初めて実現可能となる。従って、福山市は修繕実施状況について共有サーバーによる情報管理を予定しているとのことであるが、修繕に関する情報の一元的管理を早期に実現することが期待される。加えて、「市町道路施設アセットマネジメントシステム」は、法定点検施設について基本諸元の登録、点検結果・修繕履歴の蓄積、劣化予測及び補修計画のシミュレーション等が可能な仕様になっているが、これについて福山市は点検結果の登録のみの活用にとまっているので、当該システムを有効活用することが望ましい。 また、道路施設の設計施工段階や修繕段階の情報をメンテナンスサイクルに反映することも重要である。具体的には、設計施工時に把握した維持管理に関する注意事項等を管理担当に継承し、点検内容等に反映していくべきである。施工管理や品質検査に関する記録や竣工図については、当初の整備時だけでなく、補修等が行われた場合も含め、当該道路施設の供用期間中は保存しておくべきである。	●	○			「市町道路施設アセットマネジメントシステム」は、橋梁、トンネル、シェッド、大型カルバート、門型構、横断歩道橋に関する情報の管理及び保存が可能であり、福山市に管理施設のないシェッドを除く道路施設については、引き続き、当該システムを活用する。 それ以外の道路施設については、必要な情報を本市の共有サーバーにデータの蓄積を行い、適切な維持管理が行えるよう2021年度(令和3年度)にデータの共有化に取り組みたい。 文書の保存については、内部規定のとおりとして、また、データについては、可能な限り長期の保存に努めている。	2021/9/14
19	4. 「道路の維持・管理」に関する監査の結果及び意見 (11) 福山市の管理対象を特定できていない道路施設について	5年点検施設であるカルバート（大型カルバートを除く）及び道路照明、10年点検施設であるのり面・コンクリート構造物について、監査時点において福山市の管理対象となる道路施設を特定できていないことがわかった。道路照明及びのり面・コンクリート構造物については、福山市が把握している範囲内で点検を実施している状況である。また、カルバート（大型カルバートを除く）についても、福山市が把握している範囲内で日常の観察や道路パトロール等、日常点検施設と同様の点検を実施している状況である。 道路管理者として管理対象となる道路施設を特定できていないという状態は問題であり、計画的な点検や予防保全型の修繕などは不可能と思われる。福山市としても維持管理の課題として挙げているが、正確な道路施設台帳を早急に整備する必要がある。そのうえで、実効性のある点検計画及び修繕計画を策定し、PDCAサイクルに基づく効果的かつ効率的な維持修繕を実施されたい。	●	○			カルバート（大型カルバートを除く。）については、2020年（令和2年）1月に本市が管理している施設の特定を終え、道路施設台帳を整理した。 のり面・コンクリート構造物については、2021年度（令和3年度）に福山市の管理対象施設を特定する作業を行う。 今後は、台帳に基づき、より効果的・効率的な維持修繕を実施する。	2021/9/14
20	4. 「道路の維持・管理」に関する監査の結果及び意見 (12) 通行止め及び撤去をする場合の文書の保存について	福山市は横断歩道橋の点検は外部委託を基本としているが、撤去が予定されている横断歩道橋について、職員点検に変更されていた。理由を確認したところ、撤去するまではそれらの横断歩道橋を通行止めにするため、点検としては経過観察をするだけであり職員による点検で対応可能であるからであった。そこで、通行止め及び撤去について検討した過程がわかる資料の有無を確認したところ、決裁資料は作成されず資料は残っていなかった。 福山市は道路管理者としてその有する道路施設を適切に管理する義務がある。その管理義務は、道路施設が新設されてから撤去されるまで続くものと考えられる。したがって、将来の撤去を意思決定し、通行止めにして本来の法定点検から除外する措置を取る以上、一連の判断の過程を蓄積して残しておくべきである。加えて、撤去が確定した横断歩道橋について撤去されるまでの間通行止めとされているが、横断歩道橋に限らず撤去が確定した道路施設については、安全性の観点から早期に撤去されることが望ましい。 監査報告書作成前に福山市において「道路施設撤去予定台帳」が整備され、撤去した際の事務の円滑化や関係課との情報共有が図られることとなった。老朽化や施設の統合等が進行し、撤去が検討される道路施設は今後増加するものと思われるが、その際に「道路施設撤去予定台帳」が効果的に活用されることが期待される。	●	○			道路施設の通行止め及び撤去に予定に係る文書については、2021年（令和3年）1月に「道路施設撤去予定台帳」を整備した。 今後は、当該台帳に必要な事項を登録し、関係課と情報を共有する。	2021/9/14
21	4. 「道路の維持・管理」に関する監査の結果及び意見 (13) 日常点検施設に係る道路パトロールの実施要領について	日常点検施設の点検は、市民等外部からの情報提供と職員による道路パトロールに大別できる。福山市道路維持修繕計画では、日常点検施設の道路パトロールの実効性を確保するために（仮称）福山市道路パトロール実施要領を作成することとしているが、作成状況について確認したところ、まだ作成できていなかった。 日常点検施設の特徴として、その個々の修繕は小規模であるが、膨大な数に上るために積み上げると多額の費用となるという点がある。従って、修繕の要否を検討するための道路パトロールは、道路管理者として一定の水準を確保したうえで実施する必要がある。経験則も重要ではあるが、暗黙知を形式化することによって全ての担当者が効果的なパトロールを実施できるよう実施要領を早期に整備することが期待される。	●	○			2021年（令和3年）4月に「福山市道路パトロール実施要領」を策定した。 引き続き、課題などを検証しながら、当該要領に基づき効果的なパトロールを実施することとした。	2021/9/14
22	4. 「道路の維持・管理」に関する監査の結果及び意見 (14) メンテナンス産業の育成	道路施設の老朽化等により、点検・修繕・更新などのメンテナンスが必要な道路施設が今後さらに増えていくことが予想される。しかし、道路施設の点検や維持修繕工事は、老朽化対策を実施する上で必要となる構造形式等の情報が保存されていない施設が多い、施設毎に構造形式や劣化・損傷の状況等が異なる。多くの労力を要しコストも割高になる。1事業あたりの事業費が小さいなど、魅力が少ない分野として認識されがちなため、福山市の道路施設のメンテナンスにかかる業務委託についても、一般競争入札において入札数が1件や、入札者がいないケースが散見された。道路施設の点検の義務化や、道路施設の老朽化などにより、点検・修繕等が必要な道路施設が増え、その維持管理等の担い手として、民間の力はさらに重要となっていく。 インフラ長寿命化基本計画には、メンテナンスサイクルを継続し、発展させていくためには、メンテナンス産業に係る市場の創出・拡大を図り、新技術の開発・導入を推進することが重要であると示されており、福山市においても、行政としてメンテナンス産業を育成していくことが今後の道路施設のアセットマネジメントの推進に資すると考えられる。	●	○			メンテナンス産業の育成に当たっては、従前から官民連携のもと、新技術などの情報共有や普及を図りながら取り組んでいるところであり、引き続き、橋梁の点検業務を市内業者等に発注するなど、緊密な連携のもとで実施する。 なお、新技術を活用した点検や修繕の内容等については、2021年（令和3年）4月に「福山市道路維持修繕実施計画」へ位置付けた。	2021/9/14

No.	監査結果（抜粋）	区分				対応状況	
		指摘	措置 意見	検討 中	措置 困難	措置内容／措置困難理由	措置公表日
23	4. 「道路の維持・管理」に関する監査の結果及び意見 (15) 福山市のアセットマネジメントについて		●	○		情報の管理及び保存については、「市町道路施設アセットマネジメントシステム」を活用しながら、データの蓄積に努めている。 また、これ以外にも必要な情報を2021年度(令和3年度)から、本市のサーバーにデータを蓄積した。引き続き、将来的には修繕に必要な劣化予測の向上に活用するための基礎データを保存する。	2021/9/14
24	5. 「契約手続」に関する監査の結果及び意見 (1) 一般競争入札の仕組みについて		●	○		道路などの建設工事の発注については、競争性、透明性、公平性などの確保とともに、地元建設業者の状況を踏まえながら、これまでも、最低制限価格制度の見直しなど、様々な入札制度の改善に努めてきたところであり、2020年(令和2年)4月1日には、建設業者の等級に応じた発注標準表の見直しや、入札参加資格要件の一部緩和を行った。 引き続き、社会経済情勢や入札状況を踏まえる中で、国・県・他市町の状況を注視しながら、さらなる公平・公正な入札制度の構築に向けて取り組む。	2021/9/14
25	5. 「契約手続」に関する監査の結果及び意見 (2) 随意契約について ① 業者が競争入札に応じるような工夫が期待される		●	○		これまで、様々な入札制度の改善に努めてきたところであり、2021年(令和3年)6月1日には、より多くの業者が入札に参加できるよう、建設工事における現場代理人の兼務制限の緩和を行った。 引き続き、一般競争入札における不調・不落を減らすよう、継続的に検討する。	2021/9/14
26	5. 「契約手続」に関する監査の結果及び意見 (2) 随意契約について ② 見積数が1社のみである工事等契約が少なくない		●	○		福山市契約規則第43条によると、「随意契約によるうときは、なるべく2人以上の者から見積書を徴さなければならない。」と規定されている。しかし随意契約による場合でも相見積の数が1社のみとなっているケースが相当数存在する。令和元年度の工事等契約のうち、随意契約は合計1,106件(工事996件、委託110件)であり、その内訳は次の表のとおりである。  (表省略)  1社見積もりとしている理由を確認すると必ずしも不合理と断ずることはできないが、競争原理を働かせるために、2社以上の見積書を徴取り、金額を比較検討することは重要であり、最も有利な金額で契約できるように工夫していく必要がある。	2021/9/14
27	6. 「道路に関する諸問題」に関する監査の結果及び意見 (1) 道路占用料の徴収について		●	○		現状、福山市においては、管轄の各事務所に道路占用料の申請があり、道路占用を許可したもののみ占用料を収受している。原則として、福山市が道路占用の有無を定期的に調査確認することはなく、関連事件の中で調査を行うことがあるのみである。これは、不法占拠者を個別に調査確認することについて、時間的・経済的制約があり、現実的に調査確認することが困難であるためである。 道路占用料について、申請主義を原則とすると、道路占用の申請があったものについてのみ福山市の歳入となり、道路占用料を支払うことを認識していない者や、意図的に道路占用の申請をしていない者の道路占用料が福山市の歳入とならないことから、歳入の不足という観点でも問題である。福山市においては、税収の伸びが見込まれない中、医療・介護等の社会保障費は増加傾向にあり、今後自治体経営に必要な財源が不足する恐れがある。このような状況の中、道路占用料を支払うことを認識していない者や、意図的に道路占用の申請をしていない者の道路占用料についても積極的に徴収できるような体制を構築することが望ましい。	2021/9/14
28	6. 「道路に関する諸問題」に関する監査の結果及び意見 (2) 溝渠使用料の債権管理について		●	○		過年度との対比において収納率は徐々に上昇している傾向にあり、令和元年度には収納率が90%を超えるなど、債権管理は効果的になれていると評価できる。ただ、少ない割合とはいえ、滞納が発生し消滅時効にかかる部分があることも事実である。溝渠使用料の滞納分は金額的には少額ではあるものの、少額だからよいとは言えないし、行政の公平という観点からも、現状に満足することなくさらに実効的な回収を考えていく必要がある。 公金の債権管理においては、「落とすべきものは落とす」という発想は経済性の観点からすると確かに必要であるものの、その前提としてより実効的な回収努力を尽くさなければならない。例えば他の部署が管理する他の債権の管理と併せて横断的な債権管理部署を創設し、債権管理のノウハウを蓄積共有すること等も検討してもよいように思われる。	2021/9/14

No.	監査結果（抜粋）	区分				対応状況		
		指摘	意見	措置済	検討中	措置困難	措置内容／措置困難理由	措置公表日
29	6. 「道路に関する諸問題」に関する監査の結果及び意見 (3) 放置自転車問題について (4) 自転車駐車場スペースの増設	●	○				仮設福山駅前自転車駐車場の廃止に当たっては、周辺の自転車駐車場を改修し、2020年（令和2年）12月に400台程度のスペースを増設した。今後も、福山駅周辺における駐車状況の把握や福山駅前広場再整備に係る議論を踏まえながら継続的に検討する。	2021/9/14
30	6. 「道路に関する諸問題」に関する監査の結果及び意見 (3) 放置自転車問題について (4) 自転車処分業者の選定	●	○				処分業者の選定に当たっては、2021年（令和3年）2月に同一需給圏の取扱業者に対して実勢調査を行い決定した。引き続き、金属相場の状況を把握した上で、適切に処分業者を選定する。	2021/9/14
31	6. 「道路に関する諸問題」に関する監査の結果及び意見 (4) 渋滞問題について	●	○				渋滞緩和のソフト対策として、2020年（令和2年）3月に策定した「福山市自転車活用推進計画」に基づき、自転車の利用促進を図ることとした。また、バス等の公共交通については、地域交通に関するマスタープランとなる「地域公共交通計画」の策定に向け、路線バス定例会を2021年（令和3年）7月から開催している。	2021/9/14
32	6. 「道路に関する諸問題」に関する監査の結果及び意見 (5) 土壌汚染対策法に基づく手続の未届	●	○				未届であった本市発注の公共工事について、2020年度（令和2年度）に土壌汚染対策法所管課に対する報告等を完了させた。また、同年度に土壌汚染対策法所管課と連携して、事業担当課の職員を対象とした研修を実施したところであり、引き続き、再発防止に取り組み、法令遵守を徹底する。	2021/9/14