

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					措置内容／措置困難理由	措置公表日
		指摘	意見	措置済	検討中	措置困難		
	※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。							
			うち措置済					
			3	15				
1	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	平成30年度に国や県と調整した結果、市が管理する立体横断施設が増加した。このことは、それらの施設についてそれま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いま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。	●	○			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	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	他の近隣中核市との比較において特筆すべき問題は見当たらない。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。	●	○				
3	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	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。 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。 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ないわけではない。 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ことが考えられる。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、定期的実施されることが望ましいと考える。	●	○		「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	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	平成24年から令和2年までの8年間で約8%整備率が増加しており、1年間で約1%ずつ進捗している計算となる。 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一覧において、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。 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、計画決定から用地買収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80年間ということになる。 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。	●	○		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。 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） 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。 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。		
5	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	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。 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重型道路ネットワークの形成」を取組む方向としている。 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られる。	●	○		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。 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。 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。		
6	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	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。 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。 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。 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・少子高齢社会などに対応しつつ、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。 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。	●	○		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。 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。		

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	
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 福山市は「福山市道路維持修繕計画」の目的の一つとして、「財政負担の縮減及び平準化」を掲げているものの、橋梁以外の道路施設について、個別の削減目標等の数値目標が設定されていなかった。なお、橋梁については、平成25年4月に策定された「福山市橋梁長寿命化修繕計画」において60年間で120億円のコスト削減という目標が設定されており、平成28年11月に策定された「福山市道路維持修繕計画」にも橋梁の削減目標は引き継がれている。また、上位計画である「福山市公共施設等サービス再構築基本方針」においても、橋梁以外の道路施設については、個別の削減目標等の数値目標が設定されていなかった。各計画の実効性を高めるため、個別施設についても、できる限り定量化した目標を設定することを検討していただきたい。 また、国土交通省の公共工事の発注の際に、工事費の積算に用いる単価である「公共工事設計労務単価」の単純平均の伸び率は、平成24年から平成31年にかけて48%増加しており、修繕・更新コストが数値目標の算定当時から大幅に増加している。社会情勢の変化や維持管理方法の変更など数値目標の算定の基礎となった情報に大きな変化がみられる場合には、適宜数値目標を修正することが望ましいと考える。	●			○	「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）が計画見直しの時期であり、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） 道路施設に関しては、「福山市道路維持修繕計画」の進捗等について、具体的な評価方法が明確にされていなかった。また、「福山市基本方針」には、その具体的な取組を推進する機関として「福山市公共施設サービス再構築検討委員会」が記載されているが、議事録を確認したところ、進捗状況等の報告や事後評価がなされた形跡が確認できなかった。 適切な目標を設定し、その目標に照らして取組を評価することで、より実効性の高い方針や計画に改訂することができる。そのためには、まずは計画の目標を定量化する指標を選択する必要がある。この指標は、目的適合性が高く、事後的に検証可能であり、かつ測定が容易な指標が望ましい。さらに、これらの指標に基づいて事後評価を行うが、この測定方法及び評価方法や評価者なども含めて計画策定段階で明確にしておくことが望ましい。 具体的な評価方法等が定められていない場合は、早急に定めていただき、各計画について適切な評価の下、計画期間終了後だけでなく、進捗状況等について適宜モニタリングを実施するように努めていただきたい。	●			○		
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 道路維持修繕計画の目的として「施設の長寿命化」が掲げられているが、健全度Ⅲ及びⅣ判定の橋梁に対する措置は事後保全であり、健全度Ⅱの早期段階の予防保全を行うことではじめて達成されるものである。福山市道路維持修繕実施計画（第1期）では、1サイクル目の点検で健全度Ⅲ判定の橋梁について、2サイクル目終了までに工事を完了することを予定しているのみであり、健全度Ⅱの橋梁の修繕については、具体的な計画の策定までは至っていない。 予防的な維持管理の考え方が導入された「福山市橋梁長寿命化修繕計画」（平成24年度）が策定されてから10年足らずであり、まずは点検により健全度Ⅲの判定となった橋梁から対応しているとの方針は理解でき、国の交付金等、次の点検サイクルで新たに健全度Ⅲ又はⅣと判定される橋梁が発生することも予想され、計画策定当初に見込まれたLCCの削減効果の達成可能性について、これまでの修繕の進捗度、劣化速度等を踏まえて再度検討し、そのうえで、健全度Ⅱの予防保全も含めた、具体的な計画を策定することが望ましい。	●			○	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回し、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 橋梁の架替えについては個別の修繕計画策定時に費用対効果により判断されているものの、中長期計画として架替え及び撤去コストについては考慮されていない。 財政負担の平準化を図るのであれば、他の道路施設の修繕にも影響を及ぼすため、少なくとも予算に及ぼす影響が大きいと判断する橋梁については、架替えの時期の予測を行う必要があり、中長期的な計画に反映させることを検討する必要がある。 さらに、老朽化した橋梁を放置した場合には、災害や事故等につながる恐れもある。 近年の災害は想定をはるかに超えた大規模なものが多く、最新の設備であっても想定を超えた大きな負荷がかかっていると考えられる。したがって、架設から長い年月を経た橋梁の場合は大きな負荷に耐えられず損壊しているものと思われる。 度々発生する大規模な災害への備えとして、安全な避難に必要不可欠な道路や橋梁、復旧にあたって工事車両の往来が想定される主要道路や橋梁については、点検・修繕の優先順位を上げるとともに、耐震性や機能の強化を重点的に実施する必要がある。しかし、福山市内に存在する多数の橋梁や道路設備の全てについて耐震性や機能強化を図ることは時間的・予算的に困難である。そこで、架設から長い年月を経た橋で災害による損害の危険性が高い橋梁については、あらかじめ供用を中止する、もしくは撤去するという判断も必要ではないかと考える。	●			○	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）11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 福山市では近年震度5を超える地震は少ないことから、地震による損壊事例はない。しかし防災科学技術研究所の地震ハザードステーションによると、この先30年間の福山市の震度6弱の発生確率は41%と看過できない数値となっている。 福山市では、市立学校施設等について耐震化及び耐震診断結果を公表しているが、橋梁についても、市民に安全・安心を理解してもらえよう、耐震化及び耐震診断結果を公表することを検討すべきである。 「福山市道路総合計画 福山市道路維持修繕計画編」の中では、耐震補強や耐荷重補強の計画については作成されていない。「福山市公共施設等サービス再構築基本方針」の中で、緊急輸送道路に位置づけられている橋梁は、防災施設として計画的に耐震化を図る目標が示されている。このような観点から、「福山市道路総合計画 福山市道路維持修繕計画編」においても、道路・橋梁等の耐震性や耐震化に対する取り組みを明確にする必要があると考える。そして耐震の基準を満たしていない橋梁については、災害発生時の被害や影響等を勘案し、耐震補強等の計画を策定することが望ましい。また、効率性の観点から、修繕工事を実施予定の橋梁については、同時に耐震工事を行うことも検討する必要がある。	●			○	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		措置		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
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、施設の特長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。 (表1省略) (表2省略)	●			○	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路維持修繕計画編」において、市道区分、幅員、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も、早期又は緊急に措置を講ずべき橋梁（判定区分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Q&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直し」、「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されることがある。この点、今津橋、田中橋（霞御門線）及び御門新涯幹線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。一方で御門新涯幹線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今和元年度が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路維持修繕計画編」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の方が望ましいのではないかと考える。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路維持修繕計画編」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まいります。 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	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
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る。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、門型標識、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、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んだ。 文書の保存については、内部規定のとおりとする。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行されたい。	●		○		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)11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であると考える。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書面に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、撤去に当たって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、その個別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、暗黙知を形式知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補修工事は、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である。実際、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	意見	措置済	検討中	措置困難		
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	平成26年10月22日に「公共工事の入札及び契約の適正化の推進について」という通知文書が総務大臣と国土交通大臣の連名により、各都道府県知事及び議会議員、各指定都市市長及び議会議員あてに発信されている。この中で、「予定価格の事前公表の適否について十分に検討した上で、弊害が生じた場合には速やかに事前公表の取りやめ等の適切な対応を行うこと」と示されている。 福山市においては、大きな弊害は生じていないとの判断で予定価格は事前公表、最低制限価格を事後公表としている。しかし、予定価格が事前公表されていることから およその最低制限価格を推測することは難しくなく、また事後に公表された過去の類似工事の最低制限価格から最低制限価格を予測することもできるため、結果的には最低制限価格の近辺での入札が集中する傾向がある。 福山市と同じ中核市の一つである大津市は令和2年6月より、予定価格・最低制限価格ともに事後公表に改めた。大津市の場合、従前は福山市と異なり、予定価格・最低制限価格ともに事前公表だったことから、最低制限価格での入札が集中していたものと思われる。福山市においては、大きな弊害は生じていないようであるが、大津市のように予定価格・最低制限価格ともに事後公表としている他の自治体の状況も検討しながら、公平・公正な入札制度の在り方を継続的に検討することが重要である。			●	○	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、地元の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	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)である。このうち、予定価格が130万円以上の工事等契約は24件である。 福山市契約規則第41条によると、予定価格が130万円を超えない工事及び予定価格が50万円を超えない業務委託は随意契約によることができるが、130万円以上の工事等契約は本来であれば、競争入札によることになる。上記24件のうち、随意契約の根拠法令の件数をまとめると次のとおりである。 (表省略) 競争入札に付したが、入札者又は落札者がいなかったために、競争入札ではなく、随意契約によるものが11件ある。このうち、2件については、入札参加資格要件を緩和したうえで再度公告を行ったにもかかわらず、落札者がいなかったため、随意契約を行ったものである。残りの9件は災害復旧工事、災害復旧工事に関する委託及び小規模崩壊地復旧工事であり、これらは、契約の内容・性質等から市民の生命・財産の保護を最優先し、かつ緊急・短期間に契約の相手方を決定する必要があるため、再度公告を行わず、随意契約を行ったものである。 今後においては、こうした一般競争入札における不調・不落の件数を減らすよう、より多くの業者が入札に参加できるような入札参加資格を設定するなどの対応を十分検討することが必要である。			●	○	これまでも、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するときは、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見積りの数が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し、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年(令和3年)5月に建設局が定めた「2021年度(令和3年度)建設事業の執行について」において、随意契約によるうとするときは、福山市契約規則に基づき、なるべく2者以上から見積書を徴取することを徹底した。	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年(令和3年)4月に策定した「福山市道路パトロール実施要領」において、道路占用や道路使用状況などについても点検対象として位置付けた。 また、引き続き、国及び広島県の道路管理者並びに警察所管課と連携して、不法占拠案件について共同でパトロールを実施し、適宜、撤去又は申請の指導に取り組むこととした。	2021/9/14
						(NO.27の追加措置) 道路占用料について、ゆうちょ銀行での支払いができるよう、2022年度(令和4年度)にシステム改造及び納付書の様式変更を行った。2023年(令和5年)4月から運用を開始した。	2023/9/14	
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さ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。			●	○	債権管理に当たっては、引き続き、庁内の横断組織である「福山市収納対策連絡会議」において、全庁的に連携して、実効ある収納対策を行っている。 なお、2021年(令和3年)7月27日に本連絡会議を開催し、活動状況や収納状況等について共有を図った。	2021/9/14

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	
						(NO. 28の追加措置) 債権管理に当たっては、ゆうちょ銀行での支払いができるよう、2022年度（令和4年度）にシステム改造及び納付書の様式変更を行った。2023年（令和5年）4月から運用を開始した。	2023/9/14
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 ① 自転車駐車場スペースの増設	福山市においては平成2年の条例施行に伴い、枠外の歩道を自転車放置禁止区域に指定し、違反自転車の撤去等を進めている。撤去される自転車は近年、年間700～800台に上る。また、この違反自転車を撤去した保管に係る委託料について、年間350万円程度のコストがかかっている。このような状況を踏まえ、福山市はJR福山駅東側にある仮設駐車場を廃止する方針であり、代わりに近くの駐車場を改修し、新たに自転車駐車場スペースを確保する予定である。福山市では、福山駅前が持つ強みや資源を生かして福山駅前の再生を進めているなかで、車ではなく徒歩や自転車で楽しめる空間が必要となる。そのためには、歩行者の安全を確保しつつ、福山駅周辺に十分な自転車駐車場スペースがあることが前提となることから、今後も自転車駐車場スペースを増設することを継続的に検討することが重要である。	●	○		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 ② 自転車処分業者の選定	福山市は、違反自転車を撤去後一定期間保管した後は、自転車を金属製品の有価物として処分する。ここにおいて、福山市は30年以上継続して、随意契約により相見積をすることなく同一の業者に売却している。これは前例踏襲主義にて同一の業者を選定しているものであり、また違反自転車の保管場所から近隣にあり、持込しやすいという理由によるものである。福山市には買取業者が複数社あり、本来であれば、相見積のうえ業者を選定することが望ましい。金属価格は年によって変動するものであり、買取相場が高い場合には、より高額で有利な条件で売却することが合理的であるからである。	●	○		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	福山市の最も主要な幹線道路である国道2号について、国土交通省は毎年渋滞ランキングを発表している。令和元年のランキングでは、福山市内の路線部分が3位と5位に位置付けられている。 (表省略) なお平成30年の同ランキングでも、福山市は2位、4位を占め、それ以前も継続して上位にランクインしている状況にある。 国、県、市において、福山SAスマートICの開通や福山郵便局前交差点の右折レーン延長等、主要幹線道路における慢性的な交通渋滞の解消・緩和に向けて努力してきており、状況の改善が期待されるところであるが、抜本的な対策としては、放射・環状型幹線道路網の構築、具体的には、福山道路、福山西環状線、福山沼隈道路等の整備を挙げている。これらは必ずしも市が主体となって行う事業ではなくなかなか思うように進捗しない面もあるようであるが、それらの道路が開通すれば渋滞は大幅に緩和されることが期待される。 ただ、人口減少が叫ばれる今日において、渋滞緩和のために道路を新設することが最適解なのか、また計画から現在までの時間の経過に鑑みるとそれらの道路の完成はまだ時間を要する見通しであり、道路完成時の社会情勢は見通せないことについて、不安を全く感じないということもない。道路を新設すればその後は維持管理に現在以上の費用を要する可能性が高いのであり、財源が無尽蔵ではない以上、継続的な状況の検討が求められる。ただしこれらは国や県が主体の事業でもあって福山市が単独で左右できる事項ではないし、何より都市計画の問題でもあるため一概に良し悪しを述べるができるものでもない。 道路の建設ではない渋滞緩和対策としては、自転車利用のさらなる推進や、バス等の公共交通機関の整備・見直し等が考えられる。福山市では以前に公共交通機関の在り方について検討した経緯があるようであるが、時間の経過もあることから、改めて検討してみることも意味があるように思われる。	●	○		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ている。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	他の自治体における土壌汚染対策法に基づく手続の未届事案の発覚を受けて、福山市においても福山市発注の公共工事について、平成26年度から令和2年度までに着手した工事について調査したところ、土壌汚染対策法第4条第1項に基づく届出の未届が48件あることが判明した。これは、公共工事の実施に当たって、届出が必要な対象事業の要件など土壌汚染対策法について、事業担当課として認識が不足していたことによるものである。また、土壌汚染対策法所管課と事業担当課との連携が不十分であったことも要因である。これを受けて、福山市は未届事案について必要な手続を行い、また土壌汚染対策法に関する研修及び関係法令手続に関するチェックシートの改善を実施し、再発防止に努め、法令遵守を徹底できる体制を構築する方針である。 福山市においては土壌汚染対策法所管課と事業担当課との連携を強化して、届出の状況を定期的に確認する体制が望まれる。	●	○		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