千葉市監査委員告示第５号

地方自治法（昭和２２年法律第６７号）第２５２条の３７第５項の規定により包括外部監査人から監査の結果に関する報告の提出がありましたので、同法第２５２条の３８第３項の規定により別冊のとおり公表します。

令和３年３月２６日

千葉市監査委員　大　木　正　人
同　宮　原　清　貴
同　伊　藤　康　平
同　向　後　保　雄

令和２年度

千葉市包括外部監査の結果報告書

道路・橋梁の整備・維持管理、自転車駐車場・保管場の管理及び自転車を活用したまちづくり事業に係る財務に関する事務の執行について

千葉市包括外部監査人

公認会計士　川口　明浩

目　次

頁

第１　外部監査の概要・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・1
１．外部監査の種類・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・1
２．選定した特定の事件（テーマ）・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・1
（１）外部監査対象・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・1
（２）外部監査対象期間・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・1
３．事件を選定した理由・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・1
４．外部監査の方法・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・5
（１）外部監査の実施目的・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・5
（２）監査基準・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・5
（３）監査の視点・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・5
（４）主な監査手続の概要・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・6
（５）監査の結果・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・6
（６）監査対象・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・7
５．外部監査の実施期間・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・7
６．外部監査の補助者・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・7
第２　事業の概要　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・8
１．千葉市の道路の現況について・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・8
（１）千葉市内の道路の概況について・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・8
（２）主要な道路一覧・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・9
２．「千葉市の道路整備の基本方針」について・・・・・・・・・・・・・・・・・11
（１）目　標・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・11
（２）基本方針・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・12
（３）千葉市の道路整備の主要テーマ等・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・12
①　広域ネットワークの整備・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・12
②　市内のネットワークの整備・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・14
③　ボトルネックの解消・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・14
④　道路の質の向上・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・15
⑤　交通需要の調整・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・16
⑥　橋梁の長寿命化及び耐震化・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・17
３．千葉市の道路関係予算及び財源について・・・・・・・・・・・・・・・・・・18
（１）予算の推移・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・18
（２）道路関係事業費の推移・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・19
（３）一般会計に占める道路関連事業費及びその内訳並びに財源別内訳・・・・・・19

４．千葉市の駐車対策について・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・20
（１）駐車対策の経緯について・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・20
（２）ちばチャリ・Ｐプラン策定時までの具体的な取組について・・・・・・・・・・20
（３）自転車利用環境の整備に関する基本方針について・・・・・・・・・・・・・・21
（４）自転車利用環境の整備に関する施策体系について・・・・・・・・・・・・・・24
（５）自転車利用環境の整備に関する代表的な取組の連関について・・・・・・・・・25
（６）自転車利用環境の整備に関する取組の実施スケジュールについて・・・・・・・26
第３　外部監査の結果 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・27
第１章　総括的意見 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・27
１．包括外部監査の結果一覧について ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・27
２．包括外部監査業務の実施とその制度特性について ・・・・・・・・・・・・・・・31
（１）包括外部監査制度の意義と外部監査人の義務について ・・・・・・・・・・・・31
（２）コロナ禍の中での包括外部監査の実施と制度特性について ・・・・・・・・・33
３．内部統制制度と従来の牽制の仕組み ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・36
（１）監査対象課・所の内部統制の運用等の状況について ・・・・・・・・・・・・・36
（２）道路台帳の修正について ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・37
①　指摘事項等の事実内容 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・37
②　関連する法令等の規定と内部統制の不備の評価 ・・・・・・・・・・・・・・・37
③　該当事例に係る業務フローとリスクについて ・・・・・・・・・・・・・・・・38
（３）道路占用の事務処理の完結について ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・38
①　指摘事項等の事実内容 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・38
②　関連する法令等の規定と内部統制の不備の評価 ・・・・・・・・・・・・・・・39
（４）契約事務の専決について ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・41
①　指摘事項等の事実内容 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・41
②　関連する法令等の規定と内部統制の不備の評価 ・・・・・・・・・・・・・・・41
③　該当事例に係る業務フローとリスクについて ・・・・・・・・・・・・・・・・42
（５）事業用原材料等の適正管理について ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・43
①　指摘事項等の事実内容 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・43
②　関連する法令等の規定と内部統制の不備の評価 ・・・・・・・・・・・・・・・43
③　該当事例に係る業務フローとリスクについて ・・・・・・・・・・・・・・・・44
（６）自転車等駐車場における放置自転車の手数料のあり方の明記について ・・・44
①　指摘事項等の事実内容 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・44
②　関連する法令等の規定と内部統制の不備の評価 ・・・・・・・・・・・・・・・45
４．土木事務所が実施している道路等の応急補修等の実施体制について ・・・・・・46
（１）概　要 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・46
（２）問題点とその評価 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・52

（３）結　果・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・55
【所見 1】・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・55
【所見 2】・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・56
第２章　個別監査結果・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・57
第１節　土木部監査対象課・所の監査結果・・・・・・・・・・・・・・・・・・57
１．土木管理課の監査結果・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・57
（１）概　要・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・57
（２）監査手続・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・60
（３）監査結果・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・61
①　私道整備の助成について［意見：3 件］・・・・・・・・・・・・・・・・・62
②　道路の管理瑕疵案件の発生対策について［意見：1 件］・・・・・・・・・・65
③　上空占用物件の台帳整備について［意見：1 件］・・・・・・・・・・・・・66
２．4 土木事務所共通事項の監査結果・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・68
（１）概　要・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・68
（２）監査手続・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・71
（３）監査結果・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・72
①　道路占用許可に係る事務の停滞について［指摘：1 件、意見：1 件］・・・・72
②　道路占用の申請手続等と土木事務所での道路境界確定図等の閲覧及び複写について［意見：1 件］・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・76
２−１．中央・美浜土木事務所の監査結果・・・・・・・・・・・・・・・・・・77
（１）概　要・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・77
（２）監査手続・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・80
（３）監査結果・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・81
①　道路占用申請事案の事務処理について［指摘：1 件、意見：1 件］・・・・・・81
②　ちばし道路サポート制度に係る事務処理について［意見：2 件］・・・・・・・83
③　道路上の放置自動車及び放置自転車等の指導・撤去について［意見：1 件］・・84
④　道路等の維持管理に伴う管理の瑕疵に起因する事故の発生・賠償金の支払事務と維持建設課（維持班）が実施する道路等の簡易な維持・修繕との関係について［意見：1 件］・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・85
⑤　在庫管理の適正性：維持班が行う道路の応急補修工事で使用するアスファルト等の原材料の調達及びその在庫管理等について［指摘：6 件、意見：2 件］・・・・87
２−２．花見川・稲毛土木事務所の監査結果・・・・・・・・・・・・・・・・・95
（１）概　要・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・95
（２）監査手続・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・98
（３）監査結果・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・99
①　道路占用申請事案の事務処理について［指摘：1 件、意見：1 件］・・・・・・99

② 道路等の維持管理に伴う管理の瑕疵に起因する事故の発生・賠償金の支払事務と維持建設課（維持班）が実施する道路等の簡易な維持・修繕との関係について［意見：1 件］・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・101
③ 在庫管理の適正性：維持班が行う道路の応急補修工事で使用するアスファルト等の原材料の調達及びその在庫管理等について［指摘：6 件、意見：2 件］・・・・103
④ 文書管理について［指摘：1 件、意見：1 件］・・・・・・・・・・・・・・・・110
⑤ 不法投棄の撤去物の処分について［意見：1 件］・・・・・・・・・・・・・・・112
２－３．若葉土木事務所・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・114
（１）概　要・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・114
（２）監査手続・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・117
（３）監査結果・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・117
① 道路占用申請事案の事務処理について［指摘：1 件、意見：1 件］・・・・・・117
② ちばし道路サポート制度に係る事務処理について［指摘：1 件、意見：2 件］・120
③ 道路等の維持管理に伴う管理の瑕疵に起因する事故の発生・賠償金の支払事務と維持建設課（維持班）が実施する道路等の簡易な維持・修繕との関係について［指摘：1 件、意見：1 件］・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・122
④ 在庫管理の適正性：維持班が行う道路の応急補修工事で使用するアスファルト等の原材料等の調達方針及びその在庫管理等について［指摘：4 件、意見：1 件］・126
⑤ 固定資産管理の適正性：売払処理について［指摘：1 件、意見：1 件］・・・・131
２－４．緑土木事務所の監査結果・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・135
（１）概　要・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・135
（２）監査手続・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・138
（３）監査結果・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・139
① 道路占用申請事案の事務処理について［指摘 1 件、意見：1 件］・・・・・・・139
② ちばし道路サポート制度に係る事務処理について［意見：2 件］・・・・・・・140
③ 道路上の放置自動車及び放置自転車等の指導・撤去について［意見：1 件］・・142
④ 在庫管理の適正性：維持班が行う道路の応急補修工事で使用するアスファルト等の原材料の調達及びその在庫管理等について［指摘：4 件、意見：1 件］・・・・143
⑤ 受託事業者の収入印紙の貼付金額誤り及び貼付漏れについて［意見：1 件］・・147
３．土木保全課の監査結果・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・149
（１）概　要・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・149
（２）監査手続・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・157
（３）監査結果・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・157
① 第 3 次実施計画における計画事業の進捗状況について・・・・・・・・・・・・157
ア．橋梁の耐震化事業について［意見： 1 件］・・・・・・・・・・・・・・・・・159
イ．橋梁の架替事業（柏井橋、亥鼻橋）について［意見：1 件］・・・・・・・・・161

ウ．歩道の改良事業について［意見：2 件］・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・164
② 駅自由通路の点検業務について［意見：1 件］・・・・・・・・・・・・・・・・・167
③ 交通安全施設の充実事業について［意見：1 件］・・・・・・・・・・・・・・・・169
④ 歩道橋ネーミングライツ事業について［意見：2 件］・・・・・・・・・・・・・171
⑤ 固定資産台帳登録について［指摘：1 件］・・・・・・・・・・・・・・・・・・173
⑥ 橋梁データ管理について［意見：1 件］・・・・・・・・・・・・・・・・・・・176
４．路政課の監査結果・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・178
（１）概　要・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・178
（２）監査手続・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・180
（３）監査結果・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・180
① 第 3 次実施計画における計画事業の進捗状況について［意見：1 件］・・・・・181
② 道路台帳への道路情報の登載について［指摘：1 件］・・・・・・・・・・・・183
③ 改良工事完成後の道路台帳への登載について［指摘:1 件、意見：2 件］・・・185
第２節　道路部監査対象課の監査結果・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・192
１．自転車政策課の監査結果・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・192
（１）概　要・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・192
（２）監査手続・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・197
（３）監査結果・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・198
① 場内放置に対する料金徴収のあり方について［指摘：1 件］・・・・・・・・・198
② 無申請利用に対する料金徴収のあり方について［指摘：1 件］・・・・・・・・200
③ 一時利用料金の設定について［意見：1 件］・・・・・・・・・・・・・・・・・202
④ 保管手数料の設定について［意見：1 件］・・・・・・・・・・・・・・・・・・204
⑤ 放置自転車等の撤去予定日のスケジューリングについて［意見：2 件］・・・・205
⑥ 自転車駐車場の管理運営に係る指定管理者制度の導入検討について
［意見：1 件］・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・207
⑦ 駐輪場ごとの収益性の管理について［意見：1 件］・・・・・・・・・・・・・211
⑧ 土地の効率的な活用について検討すべき事例について［意見：3 件］・・・・・212
⑨ 無料駐輪場の有料化を検討すべき事例について［意見：1 件］・・・・・・・・218
⑩ 同一駐輪場内の利便性に明らかな格差のある事例について［意見：1 件］・・・220
⑪ 盗難が多発する駐輪場の場内環境について［意見：2 件］・・・・・・・・・・221
⑫ 鉄道会社への自転車等駐車場運営経費の負担要請について［意見：1 件］・・・224
⑬ 個人情報の取扱いについて懸念される保管場事務の事例について
［指摘：2 件］・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・225
⑭ 移動保管自転車等売却契約に基づく売却代金について
［指摘：1 件　意見：2 件］・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・226

２．道路建設課（道路計画課）の監査結果・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・238
（１）概　要・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・238
（２）監査手続・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・256
（３）監査結果・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・256
①　第３次実施計画における計画事業の進捗状況について［意見：３件］・・・・・256
②　道路改良工事の完了通知について［指摘：１件、意見：１件］・・・・・・・・261
③　工事完了路線の固定資産台帳登録について［意見：１件］・・・・・・・・・・263
３．街路建設課（道路計画課）の監査結果・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・267
（１）概　要・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・267
（２）監査手続・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・277
（３）監査結果・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・277
①　暫定供用に伴う判断について［意見：１件］・・・・・・・・・・・・・・・・・277
②　買収した用地に対する会計処理について［指摘：１件］・・・・・・・・・・・278
③　工事負担金の精算について［意見２件］・・・・・・・・・・・・・・・・・・・279
第４　利害関係について・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・283

第１　外部監査の概要

１．外部監査の種類

地方自治法（昭和 22 年法律第 67 号）第 252 条の 37 第 1 項及び千葉市外部監査契約に基づく監査に関する条例第 2 条の規定による包括外部監査

２．選定した特定の事件（テーマ）

（１）外部監査対象

道路・橋梁の整備・維持管理、自転車駐車場・保管場の管理及び自転車を活用したまちづくり事業に係る財務に関する事務の執行について

（２）外部監査対象期間

令和元年度及び必要に応じ遡及する年度並びに一部令和 2 年度

３．事件を選定した理由

千葉市においては、総合計画に位置付けられる基本計画として、現在、千葉市新基本計画（2012 年度～2021 年度）がその実施計画と共に展開されている。この新基本計画の進捗状況を把握・分析するために、千葉市は平成 30 年 9 月から 10 月にかけて、18 問にわたる市民アンケートを実施した。その結果、肯定的な回答では問 1「市内の緑が豊かだと感じますか」が最も評価が高く（75.3%）、一方、否定的な回答では問 15－2（問 15 の付随的質問）「この 1 年間に地域や社会に役立つ活動に参加したことがありますか」が最も否定的であった（66.1%）。これらの質問に対する市民の回答の中でも、問 13「市内の道路は移動しやすいと感じますか」はインフラ資産の整備状況等に係る市民の意識を反映したものであり、その回答では、肯定的回答が 33.9%と 18 問中 4 番目の低さであり、否定的回答は 59.6%と 18 問中 2 番目の高さとなっており、重要な調査結果となっている。

更に詳細に見ると、問 13 に対する否定的な回答の理由として、歩行環境、自動車の走行環境及び自転車の走行環境に関する不満が主たる原因であることが分かる。具体的な理由としては、歩道や道幅が狭いこと、段差が多いこと、自転車レーンなどの走行空間がないこと、駐輪場が十分ではないこと、交通ルールを守っていないことなどの理由を選択している市民が多いことを把握することができる。また、この市民ア

ンケートでの自由意見では、「市街地整備、住環境、生活基盤」や「交通ネットワーク」に関する意見が多く寄せられている。

このように千葉市の行政分野の中でも道路を中心とする交通インフラや自転車対策に関して、市民の関心が高い分野の一つであり、千葉市新基本計画の進捗状況の把握・分析の結果を踏まえると、重点的に対処すべき行政分野の一つであると考えられる。その意味で、外部監査のテーマとして選定する際に行政上の重要な課題の一つとして、外部監査上、質的重要性が高いものと判断することができる。

これに対して、千葉市は建設局土木部及び道路部においては、これまでも、道路・橋梁の整備、拡幅、長寿命化、交通安全施設の整備や自転車駐車場・保管場の維持管理等の施策を展開してきている。それらの施策は、千葉市新基本計画を具体的に実施する実施計画（現在は第 3 次実施計画（2018～2020 年度））の中で、5 つのまちづくりの方向性の中の第 4 番目（―方向性 4―「ひと・モノ・情報がつながる、生活基盤の充実した安全で快適なまちへ」）として、具体的に規定し、それらの施策を展開する計画事業を掲げており、その計画事業の進行管理及び事務事業評価（「主要事務事業戦略シート」による現状分析、課題抽出及び今後の方向性の検討等）を組織的、体系的に実施してきている。

例えば、第 3 次実施計画で第 4 番目の方向性に位置付けられている対象事業を例示すると次のとおりである（事業所管課は監査対象課のみ記載。付番は第 3 次実施計画に基づく。）。

4-1-4：交通安全の推進

1. 歩行者等の安全確保と交通の円滑化（道路計画課、道路建設課、土木保全課）
2. 安全で快適な自転車利用環境の創出（自転車政策課）

4-2-5：生活基盤の充実

1. 生活道路等の整備（道路計画課、道路建設課、土木保全課、土木管理課、街路建設課）
4. 資産の適切な保全（土木保全課、道路建設課）

4-3-2：道路ネットワークの形成

1. 広域道路ネットワークの形成（道路計画課、街路建設課）
2. 環状道路の整備（街路建設課）
3. 都市内幹線道路ネットワークの整備（街路建設課、道路建設課）
4. 拠点アクセス道路の整備（街路建設課、道路建設課）
5. ボトルネックの改善（街路建設課、道路建設課、道路計画課）

4-3-3：人にやさしい移動環境の創出

1. バリアフリー化の推進（土木保全課、道路建設課）
2. 自転車を活用したまちづくり（自転車政策課）

4-3-4：ＩＣＴを活かした利便性の向上

1. ＩＣＴ活用による市民サービスの向上（路政課）

出典：『千葉市新基本計画　第3次実施計画　平成30～32年度（2018～2020年度）』79～117頁

これらの施策を推進するために、事業所管課は必要な個別計画を策定し実施しているが、その具体的な個別計画は次のとおりである。

【監査テーマと関連する個別計画】

区　分	担当課	策定年度	計画期間
千葉市橋梁長寿命化修繕計画	土木保全課	H22	H23～
千葉市橋梁長寿命化修繕計画	土木保全課	H24	H25～
千葉市道路舗装維持管理計画	土木保全課	H27	H28～
千葉市バリアフリー基本構想に基づく道路特定事業計画	土木保全課	H23	H23～H32
千葉市道路のり面・擁壁維持管理計画	土木保全課	H29	H30～
千葉市自転車を活用したまちづくり推進計画	自転車政策課	H29	H30～H32
第2次千葉市自転車等の駐車対策に関する総合計画	自転車政策課	H27	H28～H33
ちばチャリ・すいすいプラン	自転車政策課	H25	H26～
千葉市広域道路整備基本計画	道路計画課	H10	H10～

出典：『千葉市新基本計画　第3次実施計画　平成30～32年度（2018～2020年度）』154～155頁

【参考計画】

区　分	担当課	策定年度	計画期間
千葉市総合交通計画	交通政策課	H24	H24～H33
千葉市総合交通政策　第3次施策の推進計画	交通政策課	H29	H30～H32

出典：『千葉市新基本計画　第3次実施計画　平成30～32年度（2018～2020年度）』154頁

また、これらの個別計画に規定される施策や事務事業を推進するため、毎年度所要の予算が確保されている。監査対象である事業所管課において確保された令和元年度の予算規模は次のとおりである。なお、この予算規模の中には、便宜的に職員人件費を含めていない

【監査対象課の令和元年度当初予算】　　（単位：千円）

監査対象課		当初予算額
土木部	土木管理課	9,790,010
	土木保全課	859,248
	路政課	284,195
土木部　小　計		10,933,453
道路部	道路計画課	972,996
	道路建設課	2,101,263
	街路建設課	5,252,290
	自転車政策課	863,632
道路部　　小　　計		9,190,181
合　　計		20,123,634

出典：財政課から入手した当初予算（歳出）一覧データを加工。

この表から、監査対象である土木部の 3 つの課の予算額は 109 億 3,345 万円、道路部の 4 つの課の予算額は 91 億 9,018 万円であり、2 つの部の予算額合計は、201 億 2,363 万円であるため、予算規模としても極めて重要である。

また、道路・橋梁を含むインフラ資産のうち、貸借対照表の表記では「工作物」が重要な資産である。その貸借対照表上の「工作物」の取得価額は、約 1 兆 6,018 億円であり、減価償却後の簿価ベースでも 4,328 億円であった（平成 30 年度決算：一般会計ベース）。総資産に占める「工作物」の割合は 18.0%であり、重要な資産規模であることが分かる。

このように、財政的な規模においても監査対象とするに当たり、重要な規模を有する事業であると考えられる。

さらに、千葉市は改正地方自治法の施行に伴い、令和 2 年度から内部統制制度を導入している。今回の監査対象部局においても、所管する事務事業の財務に関する事務の執行に係るリスクを適切に識別し評価して対応することが求められているものと考える。監査テーマに係る財務事務の執行を監査するに当たっては、当該事業の法令及び条例等に関する準拠性及び経済性・効率性等を検証することに加え、個別の業務プロセスに係る内部統制の整備・運用状況について付随的に検証することが重要であるものと考えられる。

以上のような分析・評価に基づき、今年度の監査テーマとしては「道路・橋梁の整備・維持管理、自転車駐車場・保管場の管理及び自転車を活用したまちづくり事業に

係る財務に関する事務の執行について」を適切なものと考え、選定するものである。

４．外部監査の方法

（１）外部監査の実施目的

平成 11 年 4 月から施行された外部監査制度の目的は、地方公共団体の監査機能の強化にあり、監査に係る専門性及び独立性を担保することにより監査に対する市民の信頼を高めることにあると認識している。特に、包括外部監査の制度趣旨は地方公共団体の様々な監査機能のうち、特に財務監査の機能強化を中心とするものであり、その目的は、監査テーマに選定した特定の事務の執行等が法令及び条例等に従って合規性の面で問題がないかどうかを検証すること、併せて、経済性及び効率性等の面で意見を述べる必要はないかどうかを検討し、外部監査結果報告書に取りまとめることにある。

したがって、地方公共団体が作成する決算書の正確性を全体として保証するものではないが、包括外部監査人が選定した監査テーマに関して、合規性の観点での限定的な保証を中心とし、併せて事務事業の改善等に資する経済性及び効率性等の観点での意見を述べることで、地方公共団体の財務事務の改善を促し、事務事業の見直しの際の指針等に活用されるべき効果を有するものと考える。

（２）監査基準

一般に公正妥当と認められる公監査の基準

（３）監査の視点

道路・橋梁の整備・維持管理、自転車駐車場・保管場の管理及び自転車を活用したまちづくり事業に係る財務に関する事務の執行についての主な監査の視点は次のとおりである。

① 土木管理課、土木保全課、中央・美浜土木事務所、花見川・稲毛土木事務所、若葉土木事務所、緑土木事務所、路政課、道路計画課、道路建設課及び街路建設課が実施する道路・橋梁の整備・維持管理等に係る財務事務の執行並びに自転車政策課が実施する自転車駐車場・保管場の管理及び自転車を活用したまちづくり事業が、関連する各種法令及び条例・規則・要綱等に従い処理されているかどうかについて

② 道路・橋梁の整備・維持管理、自転車駐車場・保管場の管理及び自転車を活用したまちづくり事業に係る財務事務の執行等を合規性の視点で検証することと併せ

て、財務事務の執行等が経済性・効率性等の面でも改善余地がないかどうかについて

③　道路・橋梁の整備・維持管理、自転車駐車場・保管場の管理及び自転車を活用したまちづくり事業が効果的に実施されているかどうかについて

（４）主な監査手続の概要

特定の事件に対する監査手続としては、上記（３）に記載した監査の視点に基づき、外部監査の本旨である財務監査を基礎とし、併せて経済性・効率性及び有効性等を検証するための監査手続を実施した。具体的な監査手続の概要は次のとおりである。

まず、土木管理課、土木保全課、中央・美浜土木事務所、花見川・稲毛土木事務所、若葉土木事務所、緑土木事務所、路政課、道路計画課、道路建設課及び街路建設課が実施する道路・橋梁の整備・維持管理等に係る財務事務の執行並びに自転車政策課が実施する自転車駐車場・保管場の管理及び自転車を活用したまちづくり事業の実施について、関連する資料を閲覧し、市所管課から所掌する事務事業内容の説明を受け、外部監査の実施に必要な質問を行うことにより、各事務事業の趣旨、執行体制、執行額、実績及び課題等を把握した。併せて、それらの事務事業の実施に係る内部統制の整備及び運用状況等についても検証し、監査計画に適切に反映した。

次に、中央・美浜土木事務所、花見川・稲毛土木事務所、若葉土木事務所及び緑土木事務所が所管する道路管理、維持建設に係る事務事業並びに自転車政策課が業務委託により管理する自転車駐車場・保管場における業務実施状況について、現場往査を実施することにより観察し、それらの事務事業の執行及び業務の実施に関する合規性を検証すると共に、事務執行等の経済性・効率性等について検証した。

さらに、法的側面から道路・橋梁の整備・維持管理等に係る財務事務の執行並びに自転車駐車場・保管場の管理について検証した。

なお、監査実施手続の全般について、監査の基準が要求する水準を確保するために、品質管理担当補助者による品質管理レビューを実施した。

（５）監査の結果

監査の結果については、「第３　外部監査の結果」（27～282 頁）に記載しているとおりである。監査の結果、指摘は 39 件、意見は 68 件、所見は 2 件であった。

（６）監査対象

①　監査対象項目

道路・橋梁の整備・維持管理、自転車駐車場・保管場の管理及び自転車を活用したまちづくり事業に係る財務に関する事務の執行を監査対象とした。

②　監査対象部局等

建設局土木部のうち、次に掲げる課及び所

土木管理課、土木保全課、路政課、中央・美浜土木事務所、花見川・稲毛土木事務所、若葉土木事務所、緑土木事務所

建設局道路部のうち、次に掲げる課

道路計画課、道路建設課、街路建設課、自転車政策課

５．外部監査の実施期間

自　令和２年６月 18 日　　至　令和３年３月 31 日

６．外部監査の補助者

（１）監査実証手続等実施補助者

松原創（公認会計士）、大貫咲子（公認会計士）、豊田泰士（弁護士）、平井隆規（公認会計士）、岸智久（公認会計士）、地引久貴（公認会計士）

（２）監査品質管理担当補助者

豊田泰士（弁護士）

第２　事業の概要

１．千葉市の道路の現況について

（１）千葉市内の道路の概況について

千葉市内の道路は、次の表に示すとおり、高速自動車国道、一般国道、県道及び市道があり（道路法第３条に基づく種類）、それらの道路の延長距離は約 3,300ｋｍ以上となっている。

【千葉市の道路の現況】

種　　別	路線数	実延長	歩道設置道路延長	幅員5.5m以上改良済延長	改良率	舗装済延長	舗装率
（単位）	（路線）	（ｋｍ）	（ｋｍ）	（ｋｍ）	（%）	（ｋｍ）	（%）
高速自動車国道	1	12.7	－	12.7	100.0	12.7	100.0
一般国道	6	108.8	64.1	108.8	100.0	108.8	100.0
指定区間	6	101.7	58.0	101.7	100.0	101.7	100.0
指定区間外	2	7.1	6.0	7.1	100.0	7.1	100.0
県道	23	120.4	84.5	106.4	88.4	115.4	95.9
主要地方道	12	95.9	70.3	86.1	89.7	93.9	97.9
一般県道	11	24.5	14.2	20.4	83.0	21.5	87.8
市道	13,873	3,173.0	556.9	1,874.2	59.1	2,887.0	91.0

出典：千葉市建設局道路部道路計画課の「千葉市の道路」より。

（引用元：国土交通省道路局「道路統計年報」平成26年4月1日現在。ただし、市道の舗装済延長には簡易舗装を含む。）

注1：一般国道の路線数は同一路線に指定区間と指定区間外がある場合は1路線として計上。

注2：端数処理の関係で計が合わないことがある。

注3：上記には、首都圏中央自動車連絡道（国道468号・平成24年度開通）延長約400ｍは含まれていない。

この表から分かるとおり、千葉市の市道は、13,873 路線、実延長は 3,173.0ｋｍ、そのうち、歩道が設置されている道路の延長は 556.9ｋｍである。幅員 5.5m以上改良済延長は 1,874.2ｍであり、その改良率は 59.1％である。市道の舗装済延長は 2,887.0ｋｍであり、その舗装率は 91.0％である。

また、千葉市の都市計画道路[注]総延長は、約 382.9ｋｍとなっており、そのうち、286.1ｋｍ（約 75％）は整備を完了している。

注：都市計画道路とは、良好な市街地をつくるための都市計画と道路は表裏一体の関係にあり、都市計画法に基づく都市計画決定により都市の基盤的施設として整備される道路をいう（都市計画法第 11 条第１項第１号）。都市計画道路には、自動車専用道路、幹線街路、区画街路、特殊街路及び駅前広場がある。

（２）主要な道路一覧

①　千葉市の道路一覧表（平成 28 年 4 月 1 日現在）

道　路　一　覧　表

路線番号	路線名	実延長(km)	路線番号	路線名	実延長(km)
⑯	一般国道(国土交通省管理)		⑯	主要地方道	
14	1 4 号	17.4	64	千葉臼井印西線	5.2
16	1 6 号	33.7	66	浜野四街道長沼線	23.7
51	5 1 号	9.2	67	生実本納線	市管理 2.5 (主)57号と重用 12.0
126	1 2 6 号	29.8	69	長沼船橋線	4.7
128	1 2 8 号	(国)126号と重用	72	穴川天戸線	6.2
357	3 5 7 号	11.2	計	14 路線	95.9
計	6 路線	101.7	⑯	一般県道	
⑯	一般国道(市管理)		128	日吉誉田停車場線	0.7
14	1 4 号	2.1	129	誉田停車場中野線	7.4
126	1 2 6 号	5.0	130	誉田停車場調井戸線	(一)128号と重用
計	2 路線	7.1	131	土気停車場千葉中線	5.1
⑯	主要地方道		132	土気停車場金剛地線	4.3
4	千葉龍ケ崎線	(国)16号と重用	133	稲毛停車場穴川線	1.8
14	千葉茂原線	3.7	134	稲毛停車場稲毛海岸線	0.9
15	千葉船橋海浜線	2.9	205	幕張停車場線	0.5
20	千葉大網線	19.9	217	本千葉停車場線	0.7
22	千葉八街横芝線	(国)51号と重用	218	蘇我停車場線	0.3
24	千葉鴨川線	1.6	219	浜野停車場線	0.6
40	東千葉停車場線	0.4	262	幕張八千代線	(主)57号と重用
53	千葉川上八街線	8.3	289	岩富山田台線	2.3
57	千葉鎌ケ谷松戸線	4.9	計	13 路線	24.5

注1:実延長の合計は、各路線の端数処理の関係で計が合わないことがある。

出典：千葉市建設局「千葉市の道路」

②　都市計画道路一覧表（平成 29 年 3 月 31 日現在）

〔自動車専用道路〕

道路番号	路線名	起点	終点	代表幅員(m)	延長(m)
1.3.1	東金茂原道路	小食土町	小食土町	25	400
			小計	1 路線	400

〔区画街路〕

7.7.1	春日新千葉線	春日２丁目	新千葉３丁目	4	880
7.6.2	本千葉駅末広線	長洲１丁目	末広４丁目	9	1,120
7.5.3	市場町亥鼻線	市場町	亥鼻１丁目	12	110
7.4.4	天台１号線	天台町	天台町	21.1	160
7.4.5	萩台町１号線	萩台町	萩台町	20	350
7.5.6	都賀１号線	都賀２丁目	都賀３丁目	14	470
7.5.7	千葉大学線	青葉町	矢作町	13	200
7.6.8	寒川町１号線	寒川町１丁目	寒川町１丁目	8	700
7.6.9	新宿１号線	新宿２丁目	新宿１丁目	8.5	620
7.6.10	新宿２号線	新宿２丁目	新宿１丁目	8.5	610
7.5.11	末広千葉寺町線	末広３丁目	千葉寺町	15	420
7.4.12	中央港２号線	中央港１丁目	中央港１丁目	16	150
7.4.13	中央港３号線	中央港１丁目	中央港１丁目	16	640
			小計	13 路線	6,430

〔特殊街路〕

8.5.1	海浜１号線	稲毛海岸１丁目	稲毛海岸５丁目	12	1,880
8.4.2	東南１号線	鎌取町	有吉町	20	6,880
8.5.3	東南２号線	有吉町	南生実町	12	1,200
8.5.4	東南３号線	有吉町	小金沢町	12	1,510
8.4.5	東南４号線	大金沢町	大金沢町	20	1,330
8.6.6	検見川町１号線	検見川５丁目	稲毛町５丁目	8	770
			小　計	6 路線	13,570

〔特殊街路〕

9.6.1	中央港青葉町線	中央港１丁目	青葉町	8	6,870
9.6.2	新町千城台線	新町	千城台西２丁目	8	12,120
			小　計	2 路線	18,990

〔幹線街路〕

道路番号	路線名	起点	終点	代表幅員(m)	延長(m)
3.1.2	幕張町村田町線	幕張町１丁目	村田町	50	16,360
3.1.5	千葉臨海線	高洲２丁目	豊砂	50	6,590
3.3.8	村田町線	村田町	村田町	28	570
3.3.15	美浜長作町線	美浜	長作町	25	5,530
3.3.17	貝塚町若松町線	貝塚町	若松町	25	5,910
3.3.23	京成千葉中央駅多部田町線	本千葉町	多部田町	22	5,890
3.3.24	塩田町誉田町線	塩田町	誉田町３丁目	25	8,360
3.3.27	越智町土気町線	越智町	土気町	25	6,170
3.4.33	新港横戸町線	新港	横戸町	20	13,380
3.4.43	磯辺茂呂町線	磯辺３丁目	茂呂町	20	23,850
3.4.44	要町寒川町線	要町	寒川町	21	2,310
3.6.91	弁天新千葉線	弁天１丁目	新千葉３丁目	11	690
3.2.115	千葉港線	千葉港	千葉港	32	410
			小　計	13 路線	96,020

［凡　例］

都市計画道路番号について

例　３・１・１
区分　規模　一連番号

(1) 区　分

区分　1.　自動車専用道路
区分　3.　幹線街路
区分　7.　区画街路
区分　8.　特殊街路（歩行者専用道、自転車専用道、自転車歩行者専用道）
区分　9.　特殊街路（都市モノレール専用道等）
区分　10.　特殊街路（路面電車道）

(2) 規　模　規模として付する番号は幅員により次のとおりとする。

規模　幅員の範囲
1. 幅員40メートル以上のもの
2. 幅員30メートル以上40メートル未満のもの
3. 幅員22メートル以上30メートル未満のもの
4. 幅員16メートル以上22メートル未満のもの
5. 幅員12メートル以上16メートル未満のもの
6. 幅員8メートル以上12メートル未満のもの
7. 幅員8メートル未満のもの

(3) 一連番号　当該都市計画区域ごとの一連番号

出典：千葉市建設局「千葉市の道路」

③　幹線街路一覧表

［幹線街路］

道路番号	路線名	起点	終点	代表幅員(m)	延長(m)
3.1.1	千葉駅富士見線	富士見１丁目	富士見１丁目	50	440
3.1.3	長作町浜野町線	長作町	浜野町	50	18,140
3.1.4	豊砂幕張町線	豊砂	幕張町２丁目	60	2,930
3.1.6	海浜公園稲毛海岸線	海浜公園	稲毛海岸３丁目	40	2,260
3.2.7	浜野町村田町線	浜野町	村田町	36	1,650
3.3.9	中瀬幕張本郷線	中瀬１丁目	幕張本郷６丁目	22	3,580
3.3.11	蘇我駅前線	今井２丁目	今井２丁目	22	300
3.3.12	都賀駅千城台南線	都賀３丁目	千城台南４丁目	22	5,380
3.3.13	登田駅前線	登田町２丁目	登田町３丁目	25	390
3.5.14	中央今井町線	中央２丁目	今井町	15	4,530
3.3.16	幕張町武石町線	幕張町６丁目	武石町２丁目	25	470
3.3.19	磯辺真砂線	磯辺地先	真砂５丁目	24	1,820
3.3.20	海浜公園稲毛線	高洲３丁目地先	稲毛海岸２丁目	22	2,260
3.3.22	大膳野町登田町線	押沼字大六天	登田町２丁目	22	2,130
3.3.25	大野台土気町線	大野台２丁目	土気町	22	4,520
3.3.26	土気駅大椎町線	土気町	大椎町	22	3,080
3.4.28	中央問屋町線	中央４丁目	問屋町	20	1,260
3.4.29	千葉寺町赤井町線	千葉寺町	赤井町	18	4,370
3.4.30	南町宮崎町線	南町２丁目	宮崎町	18	1,560
3.4.31	新町問屋町線	新町	問屋町	18	1,560
3.4.32	登戸町桜木町線	登戸３丁目	桜木町	18	4,670
3.4.34	園生町柏井町線	園生町	柏井町	18	9,700
3.4.35	源町桜木線	源町	桜木５丁目	20	3,240
3.4.36	西千葉駅稲荷町線	松波３丁目	稲荷町	20	7,190
3.4.37	幕張本郷松波線	幕張本郷７丁目	松波２丁目	18	8,710
3.4.38	新町若松町線	新町	若松町	20	5,820
3.4.39	東寺山町山王町線	東寺山町	山王町	18	5,080
3.4.40	小仲台院内線	小仲台２丁目	院内２丁目	20	4,500
3.4.42	浜野町大金沢町線	浜野町	大金沢町	18	5,190
3.4.45	桜木町小倉町線	桜木町	小倉町	18	3,410
3.4.47	生実町古市場町線	生実町	古市場町	18	3,050
3.4.49	浜野町中西町線	浜野町	中西町	20	2,820
3.4.57	要町羽衣橋線	要町	中央４丁目	16	1,020
3.4.58	京成千葉駅新宿線	新宿２丁目	新宿１丁目	16	360
3.4.59	長作町小深町線	長作町	小深町	16	8,330
3.4.60	高洲問屋町線	高洲１丁目	問屋町	16	5,050
3.4.61	磯辺畑町線	磯辺地先	畑町	16	3,990
3.4.64	原町小深町線	原町	小深町	16	2,940
3.4.65	松波新港線	松波２丁目	新港	16	3,280
3.4.68	土気線	土気町	土気町	16	260
3.3.71	高洲ひび野線	高洲４丁目	ひび野１丁目	28	3,150
3.5.75	新田町村田町線	新田町	村田町	15	7,450
3.5.77	本千葉町長洲町線	本千葉町	長洲１丁目	13	560
3.6.88	千葉港黒砂台線	千葉港	黒砂台２丁目	11	3,520
3.1.104	美浜幕張町線	美浜	幕張町５丁目	40	2,170
3.2.105	ひび野中瀬１号線	ひび野１丁目	中瀬１丁目	30	840
3.2.106	打瀬豊砂線	打瀬３丁目	豊砂	30	3,140
3.2.107	中瀬線	中瀬２丁目	中瀬１丁目	30	750
3.2.108	磯辺打瀬線	磯辺	打瀬３丁目	30	810
3.3.109	美浜若葉線	美浜	若葉２丁目	25	2,530
3.3.116	中央港１号線	中央港１丁目	中央港１丁目	25	450
3.4.117	千葉港駅西口線	中央港１丁目	中央港１丁目	20	450
3.3.118	千葉港中央港線	中央港１丁目	中央港１丁目	27.5	300
3.3.119	打瀬線	美浜	若葉３丁目	18	1,140
3.1.121	豊砂２号線	浜田２丁目	豊砂	50	430
3.4.123	浜野駅東口線	村田町	浜野町	16	370
3.3.124	蘇我町線	蘇我町２丁目	蘇我町２丁目	28	800
3.3.125	川崎町南北線	寒川町２丁目	川崎町	28	2,710
3.3.126	川崎町東西１号線	川崎町	川崎町	28	200
3.2.127	川崎町東西２号線	川崎町	川崎町	32	240
3.4.128	登田駅北口線	登田町２丁目	登田町２丁目	20	530
3.4.129	大森台駅前線	大森町	大森町	16	30
			小　計	62 路線	183,810

道路番号	路線名	起点	終点	代表幅員(m)	延長(m)
3.3.18	矢作町星久喜町線	矢作町	星久喜町	25	1,220
3.3.21	稲毛海岸線	稲毛海岸５丁目	稲毛海岸３丁目	22	800
3.4.41	稲毛駅北口線	小仲台２丁目	小仲台２丁目	18	60
3.4.46	坂月町谷当町線	坂月町	谷当町	18	4,050
3.4.48	真砂線	真砂５丁目	真砂２丁目	20	1,270
3.4.50	柏井町三角町線	柏井町	三角町	16	3,470
3.4.51	中央１号線	中央２丁目	中央４丁目	16	370
3.4.52	三角町線	三角町	三角町	16	1,920
3.4.53	本町線	本町１丁目	本町２丁目	16	300
3.4.54	弁天松波線	弁天２丁目	松波３丁目	11	650
3.4.55	中央道場北１号線	中央１丁目	道場北１丁目	16	1,070
3.4.56	犠橋町三角町線	犠橋町	三角町	16	1,750
3.4.62	幕張町３号線	幕張町１丁目	幕張町１丁目	16	1,290
3.4.63	富士見弁天線	富士見１丁目	弁天３丁目	16	770
3.4.66	あすみが丘東あすみが丘線	あすみが丘東２丁目	あすみが丘１丁目	16	1,650
3.4.67	土気町線	土気町	土気町	16	700
3.4.69	新港高洲線	新港	高洲３丁目	16	1,250
3.4.70	高洲線	高洲３丁目	高洲１丁目	16	710
3.5.72	中央２号線	中央１丁目	中央３丁目	15	500
3.5.73	京成千葉駅本町線	本千葉町	本町２丁目	15	580
3.6.74	富士見１号線	富士見１丁目	富士見１丁目	11	400
3.5.76	富士見２号線	富士見２丁目	富士見２丁目	12	230
3.6.78	富士見本千葉町線	富士見２丁目	本千葉町	9	650
3.6.79	中央３号線	中央４丁目	中央４丁目	9	85
3.4.80	本町星久喜町線	本町３丁目	星久喜町	20	2,410
3.5.81	幕張町稲毛町線	幕張町５丁目	稲毛町５丁目	12	1,860
3.5.83	富士見新宿線	富士見２丁目	新宿１丁目	12	680
3.5.84	作新台線	作新台３丁目	作新台２丁目	12	460
3.5.85	富士見３号線	富士見２丁目	富士見２丁目	13	240
3.5.86	新宿新町線	新宿２丁目	新町	12	860
3.6.87	寒川町線	寒川町１丁目	寒川町２丁目	16	380
3.6.89	作草部町亀岡町線	作草部町	亀岡町	11	1,400
3.6.90	中央道場北２号線	中央１丁目	道場北２丁目	11	1,580
3.6.93	新田町新宿線	新田町	新宿２丁目	10	310
3.6.94	汐見丘町松波線	汐見丘町	松波１丁目	11	210
3.4.95	寒川町末広線	寒川町３丁目	末広３丁目	16	520
3.4.96	幕張町４号線	幕張町１丁目	幕張町１丁目	18	60
3.4.97	東南部１号線	南生実町	南生実町	18	180
3.4.98	東南部２号線	生実町	椎名崎町	16	1,140
3.4.99	東南部３号線	生実町	登田町１丁目	16	3,250
3.4.100	東南部４号線	鎌取町	有吉町	18	1,180
3.4.101	東南部５号線	鎌取町	大金沢町	18	1,580
3.4.102	東南部６号線	登田町１丁目	大金沢町	16	1,400
3.4.103	東南部７号線	大金沢町	椎名崎町	16	2,750
3.4.110	磯辺真砂２号線	磯辺	真砂５丁目	21	1,430
3.4.111	大椎町線	大椎町	大椎町	18	1,280
3.4.112	鎌取駅前線	鎌取町	鎌取町	18	20
3.4.113	検見川町花園町線	検見川町５丁目	花園町	16	1,820
3.4.114	港町寒川町線	港町	寒川町３丁目	16	1,080
3.4.120	豊砂１号線	豊砂	浜田２丁目	19	500
3.4.122	豊砂３号線	豊砂	浜田２丁目	17	750
3.4.130	加曽利町大森町線	加曽利町	大森町	20	4,490
3.4.131	松波要町線	松波２丁目	要町	18	1,650
3.4.132	松波黒砂台線	松波２丁目	黒砂台３丁目	16	1,400
3.6.133	千葉寺町南町線	千葉寺町	南町２丁目	11	1,050
			小　計	55 路線	63,665
			合　計	152 路線	382,885

出典：千葉市建設局「千葉市の道路」

２.「千葉市の道路整備の基本方針」について

（以下、「千葉市の道路」の内容から抜粋。）

（１）目　標

千葉市建設局は、千葉市新基本計画が示すまちづくりの方向性及び都市空間形成の方向性に即して、快適な市民生活、経済・産業などの発展、市内外の連携を支える道づくりとして、次の２つの道づくりを推進することとしている。

ⅰ　都市の魅力と活力を育む道づくり
ⅱ　安全・安心な暮らしを支える道づくり

これら 2 つの道づくりを推進するために、次の 2 つの目標を掲げている。

「都県 1 時間構想を支える道路網の整備を図ります。」
「市内の各拠点を一般道で概ね 30 分以内で連絡する道路網を図ります。」

（２）基本方針

千葉市の道路整備では、5 つの点を主要テーマとして整備を進めている。

① 広域ネットワークの整備
首都圏の交通の要衝に位置する千葉市は、広域ネットワークの中でも重要な位置づけにあり、これに対応したネットワークを整備する。

② 市内のネットワークの整備
政令指定都市として自立性の高い都市を創造するとともに、市の一体化を進め、活性化を図っていくためのネットワークを整備する。

③ ボトルネックの解消
市街地の混雑・渋滞の緩和を図る。

④ 道路の質の向上
単に自動車走行空間としてだけではなく、安全で快適な道、人が憩いを感じられる道、情報化を支える道など、道の持つ多様な機能を明確にし、道路の質の向上を図る。

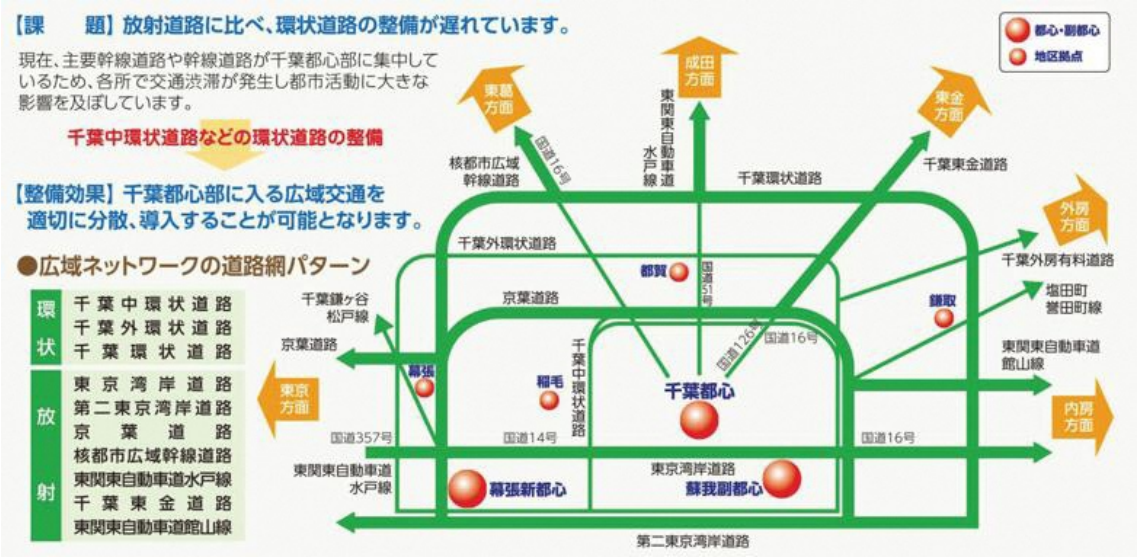
⑤ 交通需要の調整
渋滞をなくして快適な移動を実現するために、交通需要の調整に取り組む。

（３）千葉市の道路整備の主要テーマ等

① 広域ネットワークの整備

広域ネットワークは、県内外の交流、連携を強化すると共に、都市の骨格をなす重要な道路網である。

千葉市では、平成 10 年広域ネットワークの基本的な整備の考え方をまとめた「千葉市広域道路整備基本計画」を策定し、現在、よりスムーズな移動の確保のため、積極的な整備を進めている。



出典：千葉市建設局「千葉市の道路」

［代表的な事業］

●(都)新港横戸町線の整備

都市計画道路新港横戸町線の未整備区間である国道14号(美浜区幸町)から国道126号(稲毛区穴川)までの延長約2.2kmの区間(地域高規格道路千葉中環状道路指定区間)について、平成8年度より事業を開始し、平成22年8月に本線部、平成24年2月に副道の供用を開始しました。

●千葉中環状道路の概要

千葉中環状道路は、千葉都心を囲む延長約22kmの道路であり、京葉道路(平行する国道16号)を除いた区間が地域高規格道路の指定区間(計画路線)となっております。

本道路は、千葉市内の放射状幹線道路を相互に連絡し、都心に集中する交通を適切に分散させ、都市内交通を円滑化し、都市活動の活性化を促進、千葉都心の育成強化を支援します。

出典：千葉市建設局「千葉市の道路」

［(都) 新港横戸町線（本線部）の開通による事業効果］

臨海部と内陸部の連絡が強化され、穴川 3 丁目交差点から食品コンビナート間の大型貨物自動車の移動時間が 14 分短縮（23 分→9 分）し、物流機能が向上した。

出典：千葉市建設局「千葉市の道路」

②　市内のネットワークの整備

地域拠点間の交流・連携強化の支援のために、拠点連絡道路を整備する。

［誉田駅舎の橋上化及び北口駅前広場・都市計画道路誉田駅北口線の整備効果］

出典：千葉市建設局「千葉市の道路」

③　ボトルネックの解消

【主要渋滞箇所の特定】

首都圏における道路の渋滞対策を効率的に進めていくため、「首都圏渋滞ボトルネック対策協議会」において、道路利用者が実感している渋滞箇所等を「主要渋滞箇所」として特定した。

【今後の対策方針】

道路構造上の問題に起因する渋滞ボトルネック箇所や一般道における交差点円滑化、交通容量の拡大等について各道路管理者や警察が連携し、渋滞要因の分析、対策の立案、実施を図っていく。

［代表的な事業］

ア.（都）美浜長作町線（幕張昆陽地下道）平成 16 年 7 月開通

イ．（主）千葉大網線（千葉県がんセンター交差点）の整備
（旧ニューサンピア千葉交差点）平成 27 年 3 月完成

【効　果】

交差点の形状を変更し、歩道を整備することで交通状況が改善され、安全性の向上が図られた。

出典：千葉市建設局「千葉市の道路」

④　道路の質の向上

安全で快適な歩行空間を確保するために、バリアフリー、無電柱化の推進を図る。

【課　題】

市内には依然として幅員が狭く、放置自転車等の障害物により歩きにくい道路が多くある。

こうした状況に対して、幅が広く歩きやすい歩道を求める市民の声が多くある。

⇩

「千葉市バリアフリー基本構想」に基づき、道路等のバリアフリー化の推進。

⇩

【事業推進の様子】

ア．踏切拡幅による歩道整備

【課　題】

ＪＲ外房線蘇我駅と鎌取駅の間に位置する大網街道踏切は、踏切幅員が 5.8ｍと狭く、歩行者の安産確保が課題となっていた。

歩道整備

【整備効果】

歩道整備によって歩行空間が明確化されたことにより、安全性が向上した。

イ．自転車レーン等の整備

【整備効果】

路面のカラー化などにより自転車利用者のみならず、自転車運転者及び歩行者にも自転車の走行位置が分かりやすくなること、また、自転車を歩道から車道に誘導することで、歩行者の通行の安全性を高める。

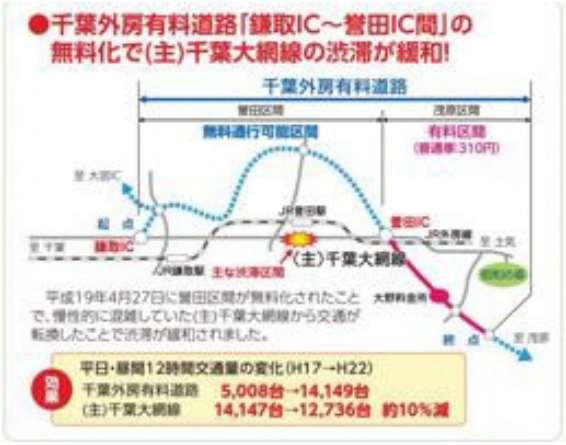
［東大グランド通り（市道磯辺畑町線）の自転車レーン］
（平成 25 年 10 月 21 日供用開始）

⑤　交通需要の調整

交通渋滞は交通量（需要）が交通容量（供給）を上回るか、それに近い状態になると発生する。交通渋滞をなくし、円滑な道路交通状況を実現するには、交通需要を上回る交通容量を確保する方法（道路拡幅、バイパス、環状道路の整備など）と交通容量以下になるよう交通需要を調整する「交通需要マネジメント（ＴＤＭ）施策」がある。

これらを並行して実施していくことで、道路交通の円滑化をより効率的・効果的に進めることが可能となる。

［交通需要マネジメント（ＴＤＭ）施策］



出典：千葉市建設局「千葉市の道路」

⑥　橋梁の長寿命化及び耐震化

ア．橋梁の長寿命化

【橋梁の課題と現状】

市が管理する橋梁の約 450 橋のうち 5%が、建設後 50 年を超えている。10 年後には約 16%、20 年後には約 71%の橋梁が高齢化して架け替え等に要する費用が急激に増大していくことが予測される。

【取組方針】

従来の「対症療法的修繕[注1]」から、今後は「予防保全型の維持管理[注2]」へ移行する。

注 1：「対症療法的修繕」とは、損傷等が発生した橋梁を順次修繕・架け替えを実施する修繕方法である。

注 2：「予防保全型の維持管理」とは、損傷等が深刻化する前に予防的に修繕を行う方法である。

［維持管理のフロー］

出典：千葉市建設局「千葉市の道路」

イ．橋梁の耐震化

大規模な震災が発生した際に、救助活動などに大きな役割を果たす緊急輸送道路や鉄道などを跨ぎ、落橋などにより第三者への被害が予想される橋梁について、耐震補強（構造の強化）を実施している。

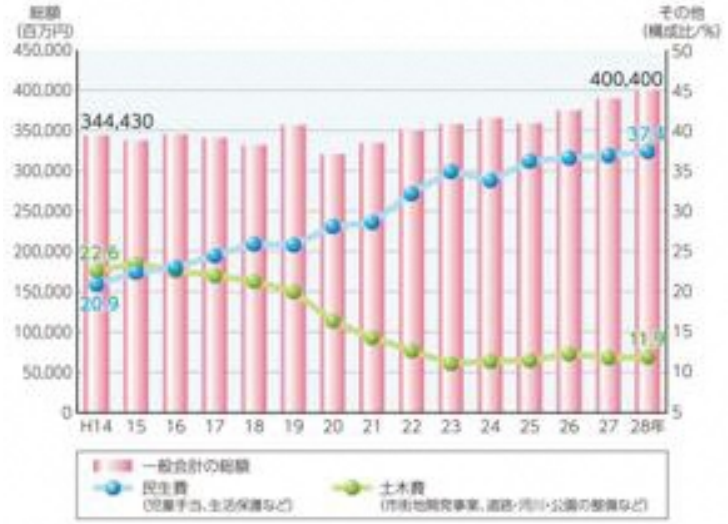
そして、平成 26 年度までに千葉市が管理する緊急輸送道路に架かる橋梁及び緊急輸送道路を跨ぐ橋梁の耐震補強が全て完了している。なお、緊急輸送道路に関係する橋梁以外についても、耐震補強を進めている。

［落橋防止装置の整備事例：市道中瀬幕張本郷線（浜田陸橋)］

出典：千葉市建設局「千葉市の道路」

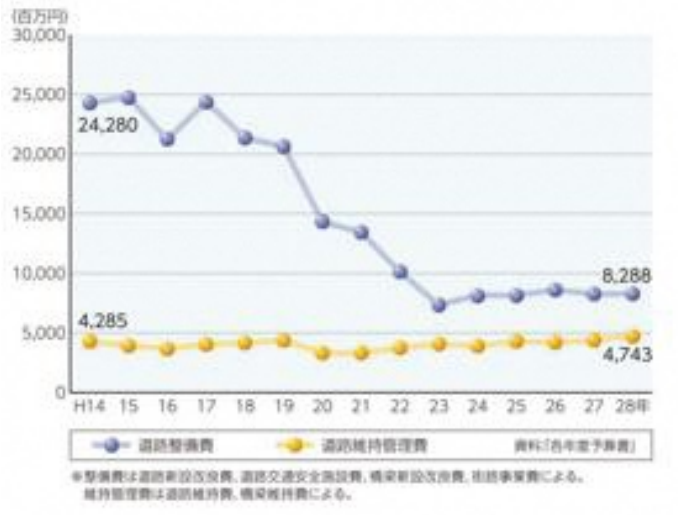
３．千葉市の道路関係予算及び財源について

（１）予算の推移



出典：千葉市建設局「千葉市の道路」

（２）道路関係事業費の推移



出典：千葉市建設局「千葉市の道路」

（３）一般会計に占める道路関連事業費及びその内訳並びに財源別内訳

出典：千葉市建設局「千葉市の道路」

４．千葉市の駐車対策について

（１）駐車対策の経緯について

千葉市では、昭和 58 年に「千葉市自転車等の放置防止に関する条例」を施行（平成 25 年 4 月一部改正）し、駅周辺を中心とした公共の場所における放置自転車等の解消に努めてきた。 昭和 63 年 8 月には、自転車等の駐車対策に関する重要事項を調査審議するための機関として「千葉市自転車等対策協議会」を設置し、その後、条例に基づく「千葉市自転車等駐車対策協議会」に名称を変え、学識経験者、鉄軌道事業者、県警本部をはじめ、駐車対策 に関わる各主体の協力を得ながら、駐輪場の確保、自転車等放置禁止区域の指定や放置自転車等の撤去（移動・保管）、一定の用途・規模の建築物の新増築に対する駐輪場の附置義務（努力義務）などによって対策を講じてきた。 平成 20 年 3 月には「千葉市自転車等の駐車対策に関する総合計画」を策定し、自転車等の駐車対策を総合的・効率的に推進してきた。

（出典：「第 2 次千葉市自転車等の駐車対策に関する総合計画～ちばチャリ・Ｐプラン～（Ｐは、Parking「駐車」、「駐車場」の略）」平成 28 年 3 月千葉市（以下「ちばチャリ・Ｐプラン」という。）から抜粋し、一部、加工した。以下、同様である。）

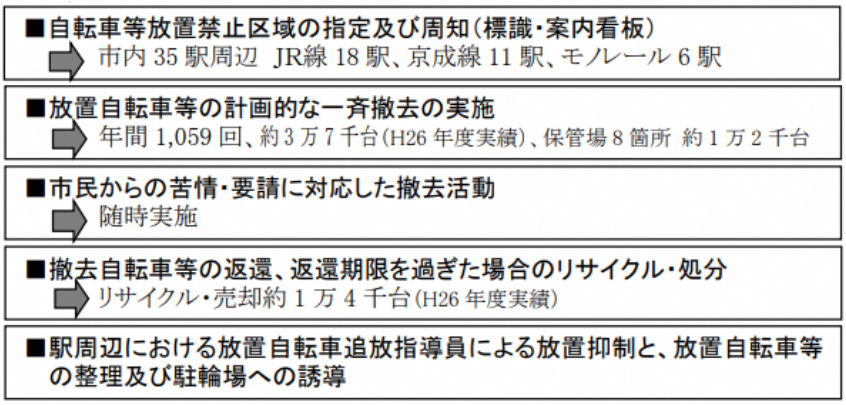
（２）ちばチャリ・Ｐプラン策定時までの具体的な取組について

ちばチャリ・Ｐプラン策定時までの千葉市の主な駐車対策は次の表に示されているとおりである（平成 27 年 4 月 1 日現在）。

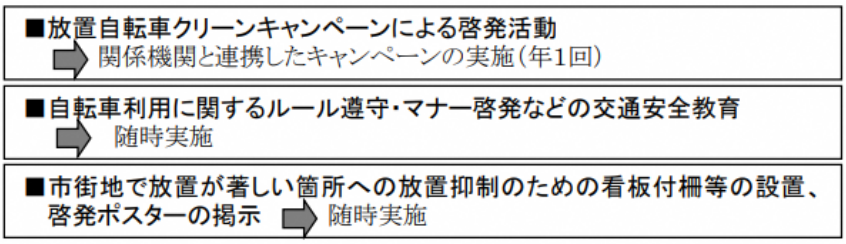
【駐車場の確保】

■市営駐輪場の整備 ⇨ 市内 45 駅周辺 144 箇所、収容台数約 6 万 3 千台
■既設駐輪場の立体化等の再整備 ⇨ 市内 10 箇所　稲毛第1･第2、千葉北口第2･東口第1、誉田第1、土気第1･第2、海浜幕張第2、検見川浜第1、稲毛海岸第1
■駅前広場や広幅員歩道等を活用した路上駐輪場の設置 ⇨ 鎌取駅第 9 他 43 箇所　約 1 万 1 千台
■道路占用による民間駐輪場の整備 ⇨ 千葉駅前大通り他 1 箇所　447 台
■条例に基づく民間建築物への駐輪場の附置義務及び努力義務 ⇨ 附置義務駐輪場の届出 5 件　848 台

【放置自転車等の撤去】



【利用マナーの向上】



（３）自転車利用環境の整備に関する基本方針について

ちばチャリ・Ｐプランにおいて示された自転車利用環境の整備に関する基本方針は次の 6 つの方針に示されている（以下、付番の修正以外は原文のまま引用している。）。

①　利用者のニーズに対応した駐輪場の効率的な管理・運営に努めます。

駐輪場の利用者は、24 時間 365 日いつでも利用したい人や月に数回使う人などさまざまです。また、利用者は駐輪場に必要な設備として、自動精算機や自動発券機、監視カメラなどをあげています。駐輪場の管理・運営にあたっては、このようなニーズに対応することが求められており、場内設備の充実によって、利用者にとって安全・安心かつ利便性の高い駐輪場としていきます。

駐輪場の利用料金については、受益者負担を原則として、適正かつ公平な料金とする必要があります。本市では、平成 20 年 4 月 1 日に市営駐輪場の料金改定を行い、駅からの距離などの利便性に応じた料金設定を実施しました。

さらに利用料金については、納付方法の変更によって利用者の利便性の向上を図ることを検討していきます。

なお、駐輪場の管理・運営の効率化とサービスの向上に関し、民間を積極的に活用することについて検討していきます。

②　地域の実状に応じた駐輪場の確保や再整備を進めます。

それぞれの地区の駐輪ニーズや、将来の需要予測を踏まえて、必要な駐輪場を無駄なく確保していくため、自転車ラック等を活用した収容方法の改善などによって、収容率の向上を進めていきます。また、新たな駐輪場の整備において、用地を確保することが困難な場合は、広幅員の歩道上等を活用して駐輪場を整備するとともに、道路の地下空間の活用の可能性についても検討していきます。

一方、乗入台数に対して収容台数が過剰となっている駅については、管理費の軽減や有効活用を図ること、借地の駐輪場については、用地の返還による収容台数の減少に備える必要があります。

以上のことから、将来需要推計や開発等計画による新規需要などを考慮した新たな駅別駐輪場整備計画に基づき、駐輪場の整備及び統廃合を行い、駐輪場の効率的な配置や収容台数の安定化に努めていきます。

さらに、老朽化した既存駐輪場においては駐車サービスを適正に維持するため、駐輪場設備の修繕計画を作成することにより、継続的かつ効率的な維持管理体制を構築し、適切な時期及び方法で修繕・工事を実施していきます。

また、現状で無料となっている駐輪場について、有料化を検討していきます。

③　民間主体による駐輪場の確保を促進します。

集客施設を利用するための駐車需要に起因し放置が発生するような場合は、施設管理者自らが駐輪場を設置するよう、あるいは自己の駐輪場へ利用者を適切に誘導するよう要請していきます。なお、敷地内に整備するスペースがない場合は、道路占用による駐輪場の設置を要請していきます。

また、自転車等の駐車需要を大量に発生させる一定規模以上の施設を新築・増築する場合には、条例により駐輪場の附置義務や努力義務が適用されることから、適切な駐輪場が確保されるよう、当該施設設置者に対し指導及び助言を行っていきます。

なお、このような施設周辺での放置自転車等の発生状況や施設内駐輪場の利用状況によっては、規定内容の強化や対象となる用途の拡大等の必要性について検討していきます。

④　鉄軌道事業者等による駐車対策の主体的・積極的な取組みを促進及び連携体制の強化を図ります。

現在、市が駐車対策を実施するに当たり、鉄軌道事業者等から受けている主な協力は、用地の無償又は有償による提供です。今後も、駐車対策に関するそれぞれの責任に応じた役割を果たすよう市としても働きかけを行うものとします。

特に、鉄軌道事業者に対しては、将来の自転車等の駐車需要予測を踏まえ、市と密接な連携を図りながら、自ら駐輪場を設置するよう働きかけを行うとともに、市が駐輪場を整備する場合に、鉄道高架下や関連施設の未利用地などの無償提供等や利用マナーの啓発活動など、市の駐車対策に対して積極的に協力するよう要請を行うものとします。

市は、鉄軌道事業者等が自ら行う駐車対策に対する支援として、駅周辺における鉄軌道事業者等が所有する公共の場所における放置自転車等の撤去をはじめ、駐輪場の周知や利用促進などの協力を行うものとします。

⑤　放置自転車等の撤去体制の充実・強化を図ります。

放置自転車等の抑制や駐輪場の利用促進には撤去が最も効果的であることから、庁内外の関係機関との連携の強化、放置自転車等の保管・返還業務の効率化・迅速化などにより保管期間の短縮に取り組み、高い頻度で撤去を実施することが可能な体制づくりを行います。

特に、放置自転車等による影響が深刻な駅周辺では、自転車等放置禁止区域の追加指定や撤去回数の増加、追放指導員の効率的配置等による既設の保管場の収容力に依存しない放置自転車等の抑制方法について検討・実施していきます。

撤去した自転車等のうち未返還の自転車等については、売却等による活用など有効利用を図っていきます。また、移動・保管に要する費用については、返還率を配慮の上、コストに応じた料金となるよう検討します。 自転車等の放置を水際で抑止する重要な役割を担う追放指導員への研修の実施やマニュアルの徹底など、均一で質の高い追放指導を実施していきます。

⑥　放置自転車対策に関するＰＲやルールの遵守・利用マナーの向上を進めます。

自転車等の利用者に対しては、放置をしないことの必要性について、法令や条例の目的や主旨を踏まえ、わかりやすく伝え理解を促していきます。

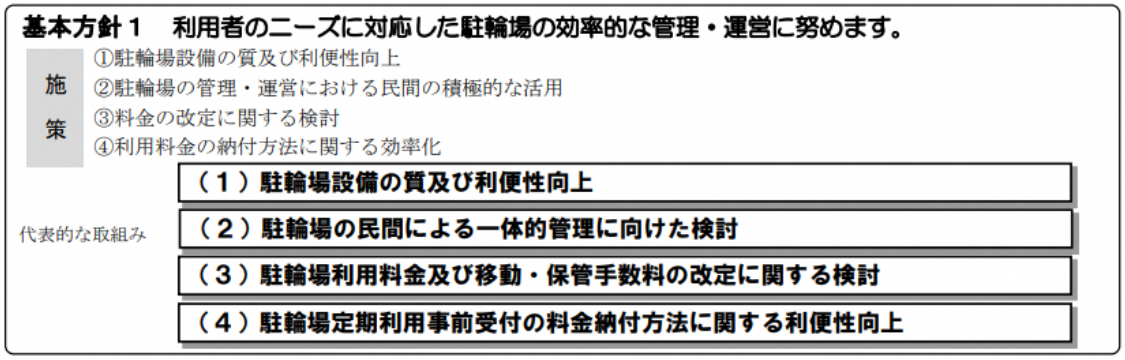
啓発機会として、放置自転車クリーンキャンペーンや交通安全教室をはじめ、看板やポスター・パンフレットのほか、市政だより、ホームページなどの媒体を活用

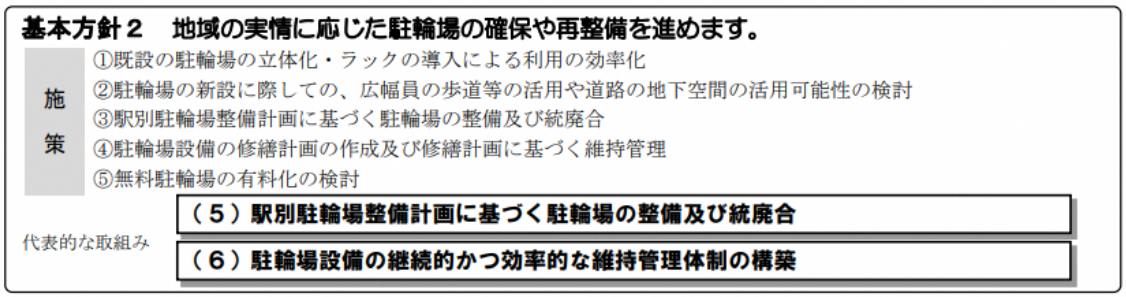
し、自転車等の適正かつ安全な利用に関する啓発及び放置禁止区域や駐輪場の場所の周知を図ります。

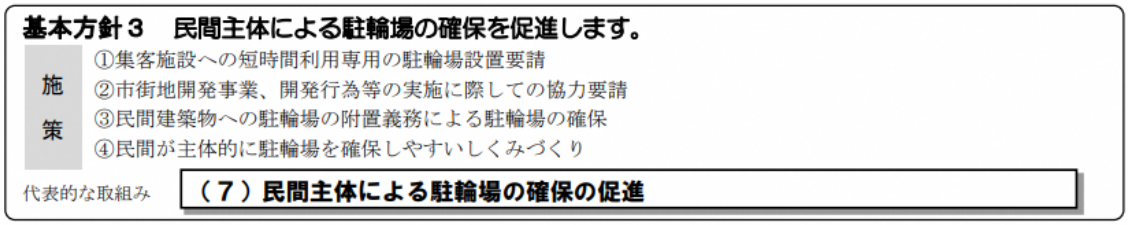
また、庁内外の関係機関によるイベントの開催時や、教育現場における交通道徳に関する授業等において、放置自転車が招くさまざまな問題や駐車対策に関する取組事例などを提供していきます。 そのため、市の関連部局をはじめとして、鉄軌道事業者等、商業者、自転車等を販売する小売業者などによる啓発活動との積極的な協力及び連携体制の強化に努めていきます。

（４）自転車利用環境の整備に関する施策体系について

ちばチャリ・Ｐプランにおいて示された自転車利用環境の整備に関する施策体系は次の６つの基本方針ごとに示されている。







基本方針４　鉄軌道事業者等による駐車対策の主体的・積極的な取組みを促進及び連携体制の強化を図ります。

施策
①鉄軌道事業者等による用地の提供
②鉄軌道事業者等による自主的な駐輪場設置の働きかけ
③鉄軌道事業者等が実施する駐車対策への支援

代表的な取組み　**（８）鉄軌道事業者等による駐輪場整備促進と協力体制の強化**

基本方針５　放置自転車等の撤去体制の充実・強化を図ります。

施策
①保管・返還業務の効率化・迅速化等による撤去体制の強化
②放置禁止区域追加指定、追放指導員の効率的配置等による放置抑制方法の検討・実施
③追放指導員等の均一な質の高い業務実施
④未返還自転車の有効活用

代表的な取組み　**（９）放置自転車等の保管・返還業務の効率化・迅速化等による撤去体制の強化**

基本方針６　放置自転車対策に関するＰＲやルールの遵守・利用マナーの向上を進めます。

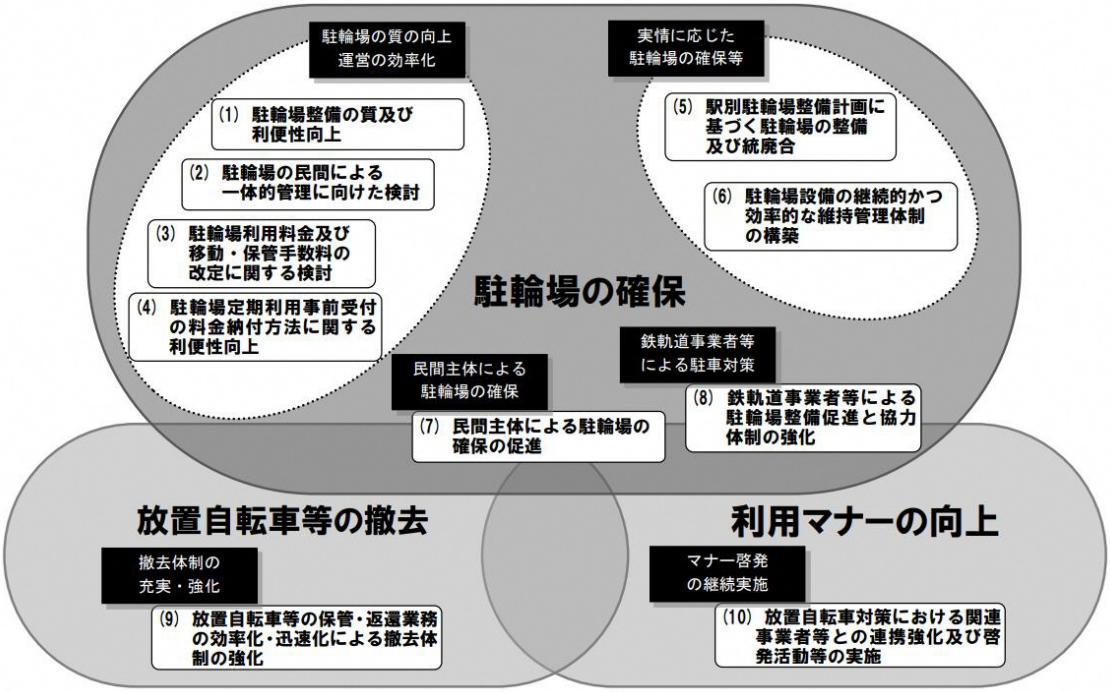
施策
①イベントの開催や各種媒体を活用した、ルールの遵守・利用マナーの向上に関する啓発活動の実施
②鉄軌道事業者等による啓発活動の実施等の積極的な協力及び連携体制の強化
③教育委員会等との連携強化により教育現場における効果的な啓発活動の実施

代表的な取組み　**（10）放置自転車対策における関連事業者等との連携強化及び啓発活動等の実施**

（５）自転車利用環境の整備に関する代表的な取組の連関について

ちばチャリ・Ｐプランにおいて示された自転車利用環境の整備に関する取組の連関は次のとおり示されている。

【代表的な取組の連関】



（６）自転車利用環境の整備に関する取組の実施スケジュールについて

ちばチャリ・Ｐプランにおいて示された自転車利用環境の整備に関する取組の実施スケジュールは次に示すとおりである。

第３　外部監査の結果

第１章　総括的意見

１．包括外部監査の結果一覧について

今年度の包括外部監査の実施結果として、指摘及び意見等を取りまとめた結果は、以下に掲載する【包括外部監査の結果一覧表】のとおりである。

全体の指摘及び意見等の件数を見ると、指摘が 39 件、意見が 68 件であった。それらの内訳として、監査対象部局別に、土木部については指摘が 32 件、意見が 44 件であった。また、道路部については指摘が 7 件、意見が 24 件であった。

なお、指摘及び意見の具体的な定義については、次に示すとおりである。それらの内容は、外部監査契約を年度当初に結ぶ際に市側と合意した内容であり、外部監査の実務で通常認識している内容である。包括外部監査人は、これらの指摘及び意見の意義について、監査対象課・所に対し監査実施時点から監査結果の最終時点までの間、必要に応じて文書及び口頭により説明を行っている。

「指摘」とは、法令等の違反がある場合や法令等の運用が不十分・不適切な場合であり、これを合規性違反として、監査結果報告書に記載しなければならないものとしている。

「意見」とは、合規性違反ではないが、経済性・効率性又は有効性等の観点から改善の余地が大きい場合で、監査結果報告書に記載することができるものとしている。

なお、今回の外部監査では、2 件の「所見」という区分を設けている。これは、包括外部監査人の意見の一種であるが、「意見」としての措置を実施するには様々な行政課題を解決しなければならないことから、その措置が容易に実施することができないこともと外部監査人が判断したことから、外部監査人の「所見」という特別な位置づけを設けたものである。今後、市所管課が事務事業の改革を行う際に参考にする要素の一つとして位置づけることを期待して述べたものである。

【包括外部監査の結果一覧表】

大項目（章・節）/中項目（監査対象課・所）/小項目（指摘・意見等の項目）	指　摘	意　見
第２章　個別監査結果	39 件	68 件
第１節　土木部監査対象課・所の監査結果	32 件	44 件
１．土木管理課の監査結果	0 件	5 件
①　私道整備の助成について［意見：3 件］		3
②　道路の管理瑕疵案件の発生対策について［意見：1 件］		1
③　上空占用物件の台帳整備について［意見：1 件］		1
２．4 土木事務所共通事項の監査結果	1 件	2 件
①　道路占用許可に係る事務の停滞について［指摘：1 件、意見：1 件］	1	1
②　道路占用の申請手続等と土木事務所での道路境界確定図等の閲覧及び複写について［意見：1 件］		1
２−１．中央・美浜土木事務所の監査結果	7 件	7 件
①　道路占用申請事案の事務処理について［指摘：1 件、意見：1 件］	1	1
②　ちばし道路サポート制度に係る事務処理について［意見：2 件］		2
③　道路上の放置自動車及び放置自転車等の指導・撤去について［意見：1 件］		1
④　道路等の維持管理に伴う管理の瑕疵に起因する事故の発生・賠償金の支払事務と維持建設課（維持班）が実施する道路等の簡易な維持・修繕との関係について［意見：1 件］		1
⑤　在庫管理の適正性：維持班が行う道路の応急補修工事で使用するアスファルト等の原材料の調達及びその在庫管理等について［指摘：6 件、意見：2 件］	6	2
２−２．花見川・稲毛土木事務所の監査結果	8 件	6 件
①　道路占用申請事案の事務処理について［指摘：1 件、意見：1 件］	1	1
②　道路等の維持管理に伴う管理の瑕疵に起因する事故の発生・賠償金の支払事務と維持建設課（維持班）が実施する道路等の簡易な維持・修繕との関係について［意見：1 件］		1
③　在庫管理の適正性：維持班が行う道路の応急補修工事で使用するアスファルト等の原材料の調達及びその在庫管理等について［指摘：6 件、意見：2 件］	6	2
④　文書管理について［指摘：1 件、意見：1 件］	1	1
⑤　不法投棄の撤去物の処分について［意見：1 件］		1
２−３．若葉土木事務所の監査結果	8 件	6 件
①　道路占用申請事案の事務処理について［指摘：1 件、意見：1 件］	1	1
②　ちばし道路サポート制度に係る事務処理について［指摘：1 件、意見：2 件］	1	2
③　道路等の維持管理に伴う管理の瑕疵に起因する事故の発生・賠償金の支払事務と維持建設課（維持班）が実施する道路等の簡易な維持・修繕との関係について［指摘：1 件、意見：1 件］	1	1
④　在庫管理の適正性：維持班が行う道路の応急補修工事で使用するアスファルト	4	1

等の原材料等の調達方針及びその在庫管理等について［指摘：4 件、意見：1 件］		
⑤　固定資産管理の適正性：売払処理について［指摘：1 件、意見：1 件］	1	1
2－4．緑土木事務所の監査結果	5 件	6 件
①　道路占用申請事案の事務処理について［指摘：1 件、意見：1 件］	1	1
②　ちばし道路サポート制度に係る事務処理について［意見：2 件］		2
③　道路上の放置自動車及び放置自転車等の指導・撤去について［意見：1 件］		1
④　在庫管理の適正性：維持班が行う道路の応急補修工事で使用するアスファルト等の原材料の調達及びその在庫管理等について［指摘：4 件、意見：1 件］	4	1
⑤　受託事業者の収入印紙の貼付金額誤り及び貼付漏れについて［意見：1 件］		1
3．土木保全課の監査結果	1 件	9 件
①　第 3 次実施計画における計画事業の進捗状況について		4
ア．橋梁の耐震化事業について［意見：1 件］		1
イ．橋梁の架替事業（柏井橋、亥鼻橋）について［意見：1 件］		1
ウ．歩道の改良事業について［意見：2 件］		2
②　駅自由通路の点検業務について［意見：1 件］		1
③　交通安全施設の充実事業について［意見：1 件］		1
④　歩道橋ネーミングライツ事業について［意見：2 件］		2
⑤　固定資産台帳登録について［指摘：1 件］	1	
⑥　橋梁データ管理について［意見：1 件］		1
4．路政課の監査結果	2 件	3 件
①　第 3 次実施計画における計画事業の進捗状況について［意見：1 件］		1
②　道路台帳への道路情報の登載について［指摘：1 件］	1	
③　改良工事完成後の道路台帳への登載について［指摘:1 件、意見：2 件］	1	2
第２節　道路部監査対象課の監査結果	7 件	24 件
1．自転車政策課の監査結果	5 件	16 件
①　場内放置に対する料金徴収のあり方について［指摘：1 件］	1	
②　無申請利用に対する料金徴収のあり方について［指摘：1 件］	1	
③　一時利用料金の設定について［意見：1 件］		1
④　保管手数料の設定について［意見：1 件］		1
⑤　放置自転車等の撤去予定日のスケジューリングについて［意見：2 件］		2
⑥　自転車駐車場の管理運営に係る指定管理者制度の導入検討について［意見：1 件］		1
⑦　駐輪場ごとの収益性の管理について［意見：1 件］		1
⑧　土地の効率的な活用について検討すべき事例について［意見：3 件］		3
⑨　無料駐輪場の有料化を検討すべき事例について［意見：1 件］		1
⑩　同一駐輪場内の利便性に明らかな格差のある事例について［意見：1 件］		1

⑪　盗難が多発する駐輪場の場内環境について［意見：2 件］		2
⑫　鉄道会社への自転車等駐車場運営経費の負担要請について［意見：1 件］		1
⑬　個人情報の取扱いについて懸念される保管場事務の事例について［指摘：2 件］	2	
⑭　移動保管自転車等売却契約に基づく売却代金について［指摘：1 件　意見：2 件］	1	2
２．道路建設課（道路計画課）の監査結果	1 件	5 件
①　第 3 次実施計画における計画事業の進捗状況について［意見：3 件］		3
②　道路改良工事の完了通知について［指摘：1 件、意見：1 件］	1	1
③　工事完了路線の固定資産台帳登録について［意見：1 件］		1
３．街路建設課（道路計画課）の監査結果	1 件	3 件
①　暫定供用に伴う判断について［意見：1 件］		1
②　買収した用地に対する会計処理について［指摘：1 件］	1	
③　工事負担金の精算について［意見 2 件］		2

２．包括外部監査業務の実施とその制度特性について

（１）包括外部監査制度の意義と外部監査人の義務について

①　包括外部監査制度の意義について

地方公共団体の外部監査制度は地方自治法の一部改正により平成 11 年度から施行されたものである。地方自治法上の外部監査を実施するためには、地方公共団体の長が外部監査人となりうる者と外部監査契約を締結する必要があるが、その契約には、包括外部監査契約と個別外部監査契約の 2 つの契約がある（同法第 252 条の 27 第 1 項)。そのうち、包括外部監査契約については、地方自治法第 2 条第 14 項及び第 15 項の規定の趣旨（住民福祉の増進、最小の経費で最大の効果、組織及び運営の合理化及び規模の適正化）を達成するために、外部監査を受け、監査に関する結果報告書の提出を受けることで契約は履行されるものである（同法第 252 条の 27 第 2 項参照)。

この包括外部監査契約は、地方公共団体が業務委託契約を民間事業者等と締結して実施する一般的な調査委託とは異なり、委託する業務内容を仕様書で明確に示して発注する仕様発注による契約ではない。また、一般的な調査委託と決定的に異なるのは、監査委員の監査機能の強化を目的として制度設計されており、地方自治法上の公法上の契約であり、成果物として提出される監査結果報告書は地方公共団体の長ではなく外部監査人の名前で提出され、外部にも公表されることである。その前提となる外部監査人の義務としては、次の項で説明するとおり様々な義務が外部監査人に課せられており、その中でも、外部監査人として求められる独立性と専門性に関する義務が重要なものと考えられる。したがって、外部監査人として、監査の全ての過程において包括外部監査の根幹の一つをなす独立性や専門性に十分に留意して監査を実施した。

②　外部監査人の義務について

外部監査人の義務については、地方自治法上、次のとおり規定され、この監査制度の運用の中でも遵守されなければならないものと考える。すなわち、外部監査人は、外部監査契約の本旨に従い、善良な管理者の注意（以下「善管注意義務」という。）をもって、誠実に監査を行う義務を負い、常の公正不偏の態度を保持し、自らの判断と責任において監査を行わなければならない（同法第 252 条の 31 第 1 項、第 2 項)。また、監査実施上知り得た秘密に関しては守秘義務を負い、その義務に違反した場合には刑罰が科される（同法同条第 3 項、第 4 項)。さ

らに、外部監査人は監査の事務に関しては、刑法その他の罰則の適用について、法令により公務に従事する職員とみなすという、いわゆる「みなし公務員」の規定が定められている（同法同条第5項）。すなわち、監査の事務に関しては、外部監査人の行為についても、また、外部監査人の行為についても刑罰その他の罰則の適用について、監査委員と同様に取り扱うこととされている（松本英昭著『新版逐条地方自治法第9次改訂版』1478頁）。

以上のように、外部監査人には監査の実施に伴い様々な義務が課されている。その中でも特に留意すべき基本的な義務としては、善管注意義務と公正不偏の態度の保持であると考えられる。これらの義務は、外部監査の過程で常に意識すべきものであり、監査テーマの選定、監査手続の実施及び監査結果報告書の作成等の各過程において、自らの判断と責任に基づき実施しなければならないと考えている。

例えば、外部監査の実施過程の中でも最終段階では、監査結果報告書を作成し提出するまでに、実務的には監査結果報告書の原案に対して、外部監査人は監査対象課等から事実誤認等の見解を示されて、外部監査人として判断した指摘事項や意見の原案に対して、修正や削除を迫られる場合が少なくない。明確な事実誤認であれば当然に修正する必要がある。しかし、事実認定に対する外部監査人の専門家としての評価に対して、監査対象課等と見解が相違する場合もあり、双方ともに十分な説明が必要になる場合が少なくない。この事実認定に対する外部監査人の評価に関する記述は、今回の監査では「第3　外部監査の結果」の「第2章　個別監査の結果」における【現状】又は【原因・問題点】の区分に事実上記載する場合がある。このような事実認定に係る評価に関する記載は、外部監査制度の趣旨から外部監査人の自らの判断と責任に基づいて実施するものでなければならない。

③　指摘事項等の事実認定等の判断における独立性及び専門性について

また、外部監査人が監査対象課等の所管する事務事業に対して、合規性に反する事務執行等と判断した場合には、指摘事項として監査結果報告書に記載しなければならないが、監査対象課等が不明確な根拠に基づき、又は指摘事項の趣旨を十分には理解せずに、外部監査人が示した指摘事項に対して削除を依頼することには、外部監査人としても安易に応じることはできず、仮に外部監査人が安易に削除することは独立性や専門性の保持の趣旨から禁止されているものと考える。

ここで、外部監査人として指摘事項に該当すると判断して監査結果報告書に記載する内容は、その問題となる事務執行等が従うべき条例又は規則等の規定に形式的に反する場合、条例又は規則等の規定の趣旨に実質的に反する場合、又は重

要な業務プロセスに潜むリスク（事務執行の目的を阻害する要因）のうち、重要性が高いリスクを識別し、十分に評価して対応することなく事務執行がなされる場合などが考えられる。

なお、今年度から導入されている内部統制制度との関連では、千葉市がその制度の対象とする財務に関する事務の執行に係るリスクに関して内部統制制度としての整備状況や運用状況における重大な不備に該当するものは外部監査の指摘事項としての事実認定と評価に直接関連するものと考える。また、事務事業の実施において、財務事務の執行に係るリスク以外にも、従来から法令等の遵守として牽制機能が求められてきた業務の中でも、その効果的、効率的な実施などを認識することができたものもある。

今年度の外部監査の実施過程では、外部監査人として示した指摘事項等に対する修正や削除等の可能性に関して、監査対象課等と議論し、結論を導く作業を行っており、コロナ禍の中での外部監査制度の現場においてその効果的、効率的な業務遂行を目指して、その都度適切に対応するよう心掛けた。

（２）コロナ禍の中での包括外部監査の実施と制度特性について

①　コロナ禍の中での包括外部監査の実施について

外部監査人として現在のコロナ禍の中での外部監査業務を如何に効果的、効率的に実施するかという課題を常に念頭に置き、1 年間の包括外部監査を実施してきた。そこで、次に示すとおり、従来の外部監査の実施手法と対比することにより、今年度の監査結果報告書の記載内容に対する監査対象課等の理解を促すことができるものと考える。

ⅰ　監査テーマ選定段階では、従来は監査テーマの候補として特定した事務事業の所管課に対して、対面での事業説明を求め、事務事業に潜む様々なリスクを識別して評価することにより、監査テーマを選定してきたが、コロナ禍の中では双方の負担を軽減する目的で、許容される範囲において、書面による説明資料の依頼とメールや電話等による必要な質問と回答のやり取りを行うことで、監査テーマの選定を行ったこと。

ⅱ　監査実施過程の初期の段階における詳細な事務事業説明を監査対象課等から受ける際には、監査資料として有用であると考えられる資料について、監査組織内で詳細に検討して特定し、事前に監査対象課から提出を受けて、それらの監査資料の内容を十分に検討することを前提に実施したこと。

ⅲ　監査テーマ選定後の最初の段階で、監査対象課等から詳細な事務事業を受ける際には、事前に示した事務事業説明の依頼文の中で、外部監査の制度趣

旨と検出事項としての指摘事項や意見の区分などの説明を明記し、併せて実際に対面での事務事業説明の際には、各監査対象課等に対して個別に上記の制度説明等を実施したこと。これらの外部監査制度等の説明については、土木事務所への現場往査の際にも、それぞれの土木事務所において同じく実施したこと。

ⅳ　そのような準備過程を含めて、監査実施過程では、監査組織内部での情報共有を適時、適切に実施するために、従来からの直接対面での会議以外にリモートでの意思の疎通を実施したこと。

ⅴ　土木事務所における現場往査に際しては、事前に依頼した詳細な準備資料の閲覧により指摘事項等の検出の対象となる処理状況を把握し検証したこと。その際に、十分な処理がなされていないことが一見明白に把握することができる業務については、企業監査における適正性監査の実施手法と異なり、対象業務の全ての処理案件の遡及調査の依頼や検証するサンプル数の設定などに拘泥することはせず、コロナ禍の中での事務コストの増加を避ける意味でも、外部監査制度の趣旨を踏まえて許容される範囲内で監査手続を効率化して実施したこと。

例えば、道路占用の許可申請から検査に至る業務管理の状況を把握した際には、一見明白に規則に沿わない事務処理がなされていることが把握されたが、土木事務所によっても、また、道路占用の申請方法によっても、過去の事務処理手法が異なっており、遡及調査が可能である土木事務所とそれが容易ではない土木事務所があった。指摘事項等の記載方法以外は、土木事務所ごとの異なる事務処理状況を反映した監査結果報告書の記載内容になるよう心掛けた。

これらの監査手法は、監査結果としての指摘事項や意見を述べる際に事実認定やその評価、問題点の明確化とその原因の特定等に係る監査業務の内容に対しても影響を与えるものとなった。

②　地方公共団体の外部監査と企業監査との異同に係る認識の共有について

地方公共団体の外部監査は、企業監査における財務諸表の適正性の保証という監査制度と根本的に異なる性質であることを認識しつつ、外部監査を慎重に実施してきた。外部監査の運用に当たり、外部監査人の独立性や専門性の遵守と地方公共団体の外部監査の制度特性の理解等を踏まえた、外部監査制度の効果的、効率的な運用に寄与することを期待して、以下のことを明記する。

【外部監査の制度特性による異同】

ⅰ　監査の目的等に伴う相違

（ⅰ）企業監査の目的は、財務諸表等の適正性に関する全体としての保証にあること。

（ⅱ）地方公共団体の包括外部監査の目的は、監査委員監査の機能強化等にあり、その監査手法の特性は、反証主義（否定的な監査要点に基づく検証等）による指摘事項等の検出とその改善措置の促進であること。

ⅱ　監査人の独立性や専門性の保持等の義務に関しては、いずれの監査制度においても監査制度運用主体において求められていることである。

【監査手法の異同】

ⅰ　内部統制の整備設計や運用状況が監査対象課等の事務事業の実施に効果的、効率的に組み込まれていることを評価する手法について

（ⅰ）内部統制評価報告書の活用による監査は次年度以降の監査において活用することができること。

（ⅱ）監査対象課等が所管する事務事業の実施に関連する不備がリスクの適正な識別や十分な評価を踏まえた対応として、適切であったかどうかを検証することは指摘事項等の検出につながる重要な要素となること。

ⅱ　内部統制の評価を踏まえて、検証する対象の事務事業を詳細に検証するに当たり、検証するサンプル数を決定する手法について

（ⅰ）企業監査における財務諸表の適正性の保証監査であれば、全体の適正性に関して心証を得るために、統計的な理論に基づきサンプル数を設定し、詳細な監査手続を適用する必要があること。

（ⅱ）一方、地方公共団体の包括外部監査の目的は、企業監査の目的とは異なり、法令等への準拠性や正確性等に係る違反事項を検出し是正する監査であることから、検証すべきサンプル数の設定に関して企業監査のような統計的な手法を適用しないこと。

ⅲ　監査結果報告書に記載する内容の定型化の手法について

（ⅰ）企業監査における監査報告書に関しては、監査基準等にその記載内容が様式化され定型化されているが、その手法は過去の監査実務の中から蓄積された知見等に基づき様式化されて規定されているものであること。

（ⅱ）一方、地方公共団体の外部監査結果報告書に関しては、一定の合意された報告基準があるわけではなく、今回の監査においても【現状】と【原因・問題点】の区分が示されているもの以外には、指摘事項等の対象となる事項の概要や事実認定の際の評価等を記載するは任意であると考えられる。外部監査人の独立性や専門性を考慮すると、監査結果報告書の記載内容は外部監査人の責任のもとで最終確定する必要があると考えること。

３．内部統制制度と従来の牽制の仕組み

（１）監査対象課・所の内部統制の運用等の状況について

平成 29 年 6 月に公布された改正地方自治法により、現在は、内部統制制度が法制化され、千葉市においても令和 2 年 4 月から導入されている。千葉市の内部統制制度は、財務に関する事務を対象としており、リスク対応策の整備及び運用の流れをＰＤＣＡサイクルになぞらえて展開し、リスク対応策を業務マニュアル等に反映させ、業務の一連の流れの中に組み込むことで、業務の標準化を図っていくことを重要視している（「千葉市内部統制基本方針」（令和 2 年 2 月 1 日）等）。

この内部統制制度における内部統制の整備や運用の過程で、財務に関する事務の執行に係るリスクが発現した場合、当該事務処理に係る業務プロセスを業務フローとして「見える化」し、その業務プロセスの中のどの部分にどのような性質のリスクが潜んでいるかを識別し、評価を行い、そのうえで対応策を検討することが求められるものと考えられる。

ちなみに、内部統制制度が導入される前は、内部牽制の仕組みを中心に制度設計がなされてきており、事務事業の実施において事務ミス等が発生した時に、2 人以上でのチェック体制を再確認し、関係法令や事務処理マニュアルの再認識等を徹底することで対応することが一般的であった。

そこで、個別監査結果（第 2 章）に記載している指摘事項等の中から、次の主要な項目を例にとり、内部統制の整備及び運用に係る不備について説明することとする。

① 道路台帳の修正について
② 道路占用の事務処理の完結について
③ 契約事務の専決と委任について
④ 事業用原材料等の適正管理について
⑤ 自転車駐車場における放置自転車の手数料のあり方の明記について

なお、以下で述べる内部統制上の不備は、財務事務以外も広く対象とした一般的な内部統制（組織のガバナンス）において求められる事項について不備が認められるとするものであるため、千葉市における財務に関する事務を対象とした地方自治法に基づく内部統制とは必ずしも観点等が一致しない場合がある。

（２）道路台帳の修正について

①　指摘事項等の事実内容

道路建設課の所管工事のうち、道路改良工事が実施され、道路の現況が変更された事案について、工事完了後に道路の供用開始手続きは実施されているが、路政課への工事完了通知書が提出されていなかった路線が把握された（190～191 頁参照）。

②　関連する法令等の規定と内部統制の不備の評価

道路改良工事の完了後、供用開始と共に道路台帳への修正・登載がなされないことは、道路の現況を正確に反映した情報を適時、適切に道路台帳へ修正して登録する法令上の要請に沿わないことや道路台帳利用者の利便に応えることができないことなどからも改善を要する不備である。

まず、道路法では、道路管理者は道路台帳を調製し保管しなければならないと規定されている（道路法第 28 条第 1 項）。

次に、その道路台帳は調書と図面から組成されており、調書には路線名や道路敷地の面積等を記載するものとされ、図面には道路の区域の境界線等を記載するものとされている（道路法施行規則第 4 条の 2 第 1 項から第 4 項）。

そして、これらの調書及び図面はその記載事項に変更があったときは、すみやかに、これを訂正しなければならないとされている（同施行規則第 4 条の 2 第 5 項）。

したがって、検出された道路台帳への修正・登載漏れは道路法施行規則第 4 条の 2 第 5 項に沿わない事務処理漏れに該当するものと考えられる。そこで、「すみやかに」訂正するタイミングは、市所管課の中で内部統制上の事務処理マニュアルに具体的に規定されているかどうかの問題が生じる。その訂正の時期について記載はないが、事務処理手続きの運用上は道路の供用開始と共に、道路建設課は路政課に対して、工事完了通知書を当然に提出しているものとして運用されており、提出漏れが発生することはないと誤認するリスクが識別されていなかったものと考えられる。

内部統制上、工事完了通知の提出漏れリスクの発現が外部監査により把握されたことにより、道路建設課としては、そのリスクへの対応を早急に実施した。

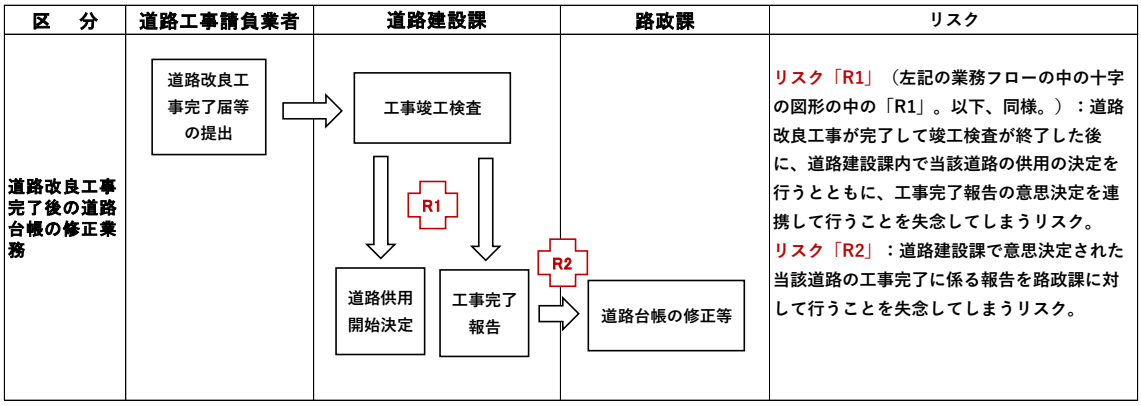
すなわち、道路改良工事後の供用開始手続きと工事完了通知に係る決裁を従来は別に実施していたが、今後は一つの決裁で実施する事務改善により対応することとしたことが外部監査人に報告された。内部統制上の統制活動としては、予防

的統制による対応であり、これにより措置がなされたものと認識される。ただし、上記の指摘事項に係る提出漏れの原因は不明のままである。

③　該当事例に係る業務フローとリスクについて

道路改良工事が終了し、道路建設部門で道路完了と供用開始の意思決定が行われる際の業務フローを例示すると次の図のように示すことができる。この業務フローの中で識別し、評価する必要があると考えられるリスクとして、2つのリスクを例示している。それらのリスクの内容は、下図の「リスク」欄に記載している。上記の①及び②の記載内容と照らし合わせて参照されたい。

【道路台帳の修正の業務フロー】



出典：入手資料等に基づき外部監査人作成

（３）道路占用の事務処理の完結について

①　指摘事項等の事実内容

事業者が道路に工作物、物件又は施設を設け、継続して道路を使用しようとする場合は、道路管理者の許可を受ける必要がある。その道路の占用許可を受けた者は占用料の納入を行い、占用工事を施工したのちに完了後、占用工事完了届を提出して、検査を受けることとなる。

各土木事務所において道路占用に係る仕組みや事務処理は同様であるが、処理件数の違いや従来からの処理方法に係る工夫等が異なることから、共通の指摘事項等と個別の土木事務所での指摘事項等を区別して記載している。

ア．共通の指摘事項等

（ア）占用工事完了届等の提出の催促について（指摘）

（イ）過去の未完了事案に係る遡及範囲について（意見）

イ．個別の指摘事項等

（ア）過去の未処理事案の早急な処理について（指摘）

（イ）今後の処理に関する事務処理マニュアルの再整備について（意見）

②　関連する法令等の規定と内部統制の不備の評価

ア．共通の指摘事項等

（ア）占用工事完了届等の提出の催促について（指摘事項として）

道路占用者は占用工事が完了した場合には、工事完了日から 14 日以内に占用工事完了届を提出しなければならない（千葉市道路占用規則第 16 条第 1 項)。この規定に反して、道路占用者が工事完了日から 14 日以内に占用工事完了届を提出していない場合には、原則として、法令上の規定に従い、占用工事完了届を提出するよう、催促することが事務処理手続きとして求められている（74～75 頁参照)。

この指摘事項は、内部統制の運用上の重大な不備でもあり、土木事務所の個別事情にかかわらず、原則として一律に各土木事務所の措置を求める事項であると考える。

（イ）過去の未完了事案に係る遡及範囲について（意見として）

道路占用者が占用工事を完了したにもかかわらず、占用工事完了届を提出していない場合は、過去に遡って道路占用者に連絡をとり、占用工事完了届の提出を催促することとなるが、土木事務所によっては、遡及年数が異なり、現時点で全ての未完了案件に関して催促を行うことは現実的であるとは言えない。土木事務所の責任ある判断のもとで、遡及して催促することができる、合理的で、実行可能な年数を決定し、その範囲での催促を実施して、過去の未処理案件の処理を進めることが現実的である。このような現実的な配慮は、業務の効果的、効率的な実施を目指す内部統制の趣旨からも許容されることであると考えられる。

そのため、過去の未処理案件に対する対応として、道路法や千葉市道路占用規則の趣旨を踏まえると、原則として全ての未処理案件に対して催促が必要であるとしながらも、現実的な対応として合理的な遡及範囲を決定して対応することも許容されるものと意見を述べることとした（75 頁参照)。遡及範囲から外

れた未処理案件に関しては、維持建設課による道路パトロールの際に過去の事例を随時確認するなど、留意することも業務の効果的な実施として望まれるものと考えられる。

イ．個別の指摘事項等

（ア）過去の未処理事案の早急な処理について（指摘として）

4つの土木事務所によっては、道路管理システムを通した道路占用許可申請書等の件数や紙ベースでの申請書等の件数が異なり、事務処理の事実上の処理方法も異なっていることもあり、占用工事完了届の未提出や占用工事完了検査の未実施の態様が様々な理由で未処理のままとなっている。

そのような個別事情を勘案して、過年度事案の早急な処理の完了を進めることを個別の土木事務所ごとに指摘事項として述べている。

ここで指摘事項とした根拠は、道路占用者が占用工事を完了した場合に占用工事完了届を提出することが前提となって、土木事務所の完了検査が実施される仕組みになっているが、道路占用工事が完了していることが一見して明らかな場合でも、道路管理者として放置していることが道路法（第3節道路の占用）や千葉市道路占用規則に定める道路占用制度の趣旨から認められているとは到底考えられないためである。また、千葉市道路占用規則には、占用者は占用に起因して第三者に損害を与えたときはその損害を負担しなければならないという損害の負担（同規則第8条）や復旧工事の補修期間（同規則第17条）等の規定があり、現在のような未処理事案を放置することは予定していないと考えられる。

このように明文の規定による形式的な違反行為ではないが、法令等に定める占用制度の趣旨に反する場合は、指摘事項とすることが適当であると考えられる。

（イ）今後の処理に関する事務処理マニュアルの再整備について（意見として）

道路占用許可申請件数の多い土木事務所の場合は、道路管理システムに係る申請一覧表の通査により、明らかに未提出や検査未了であることが認識され、過去に遡及して、その件数を正確に把握するまでもないと現場往査においては判断している。

一方、道路管理システムの絞込み機能を駆使して、過去の未処理件数を既に把握している事務所も存在する。その土木事務所に関しては、監査報告書上、

詳細の未処理件数を記載することが可能となる。

道路占用制度に係る今後の事務処理をより効果的、効率的に実施するためには、道路管理システムの絞込み機能を最大限活用することを前提とした事務処理マニュアルを再整備することが求められているものと考える。また、紙ベースでの道路占用申請案件の進捗管理については、土木事務所の事務処理体制が許す範囲で、申請処理状況を一覧することができる進捗管理票を電子ベースで作成し、情報を共有することを前提とした事務処理マニュアルを整備することが、現状のリスクへの対応策であると考える。

（４）契約事務の専決について

①　指摘事項等の事実内容

4 つの土木事務所では、道路補修用として購入している常温合材（エムコール）の契約行為を中央・美浜土木事務所が取りまとめて専決しており、また、融雪剤（塩化カルシウム）の契約行為を花見川・稲毛土木事務所が取りまとめて専決している。この 2 件の契約行為の専決に関して、他の土木事務所は自らの専決権限を上記の土木事務所にそれぞれ委ねる意思決定を行っていない点を指摘事項として記載している（90～93 頁及び 106～109 頁参照）。

②　関連する法令等の規定と内部統制の不備の評価

市長の権限に属する契約締結に係る専決として、土木事務所の長が千葉市決裁規程により決裁を行っている契約の決裁事務（専決）を、他の事務所の長に委ねていると考えられることについては、次のような認識に基づき、各土木事務所での意思決定が必要であると考える。

ⅰ　「市長が契約権者」であることを前提として、法律行為である「契約事務」の決裁を千葉市決裁規程により各土木事務所の長の専決としている。

ⅱ　その内容は、千葉市決裁規程第 2 条に規定する第 2 類の事業所（土木事務所に置かれる課を含む。）の長で第 5 条第 1 項の専決事項（別表第 1 の 3 の（2）の契約締結等）に規定されているものと考えられる。

ⅲ　この規定により、各土木事務所の長は、今回の事例である消耗品費（予算科目 11 節：融雪剤（塩化カルシウム）の購入）や原材料費（同 15 節：常温合材（エムコール））に係る購入事務としての契約の専決を、自らの事務分掌に当たる道路の補修のための予算を調査して行っているものと考えられる。

ⅳ　実際の契約の専決については、自らの専決事項を他の土木事務所の長に委ね

ていると考えられるが、決裁規程で定められた自らの決裁の権限を当該他の土木事務所の長に委ねる意思決定を行っていることが書面によって確認することができない。

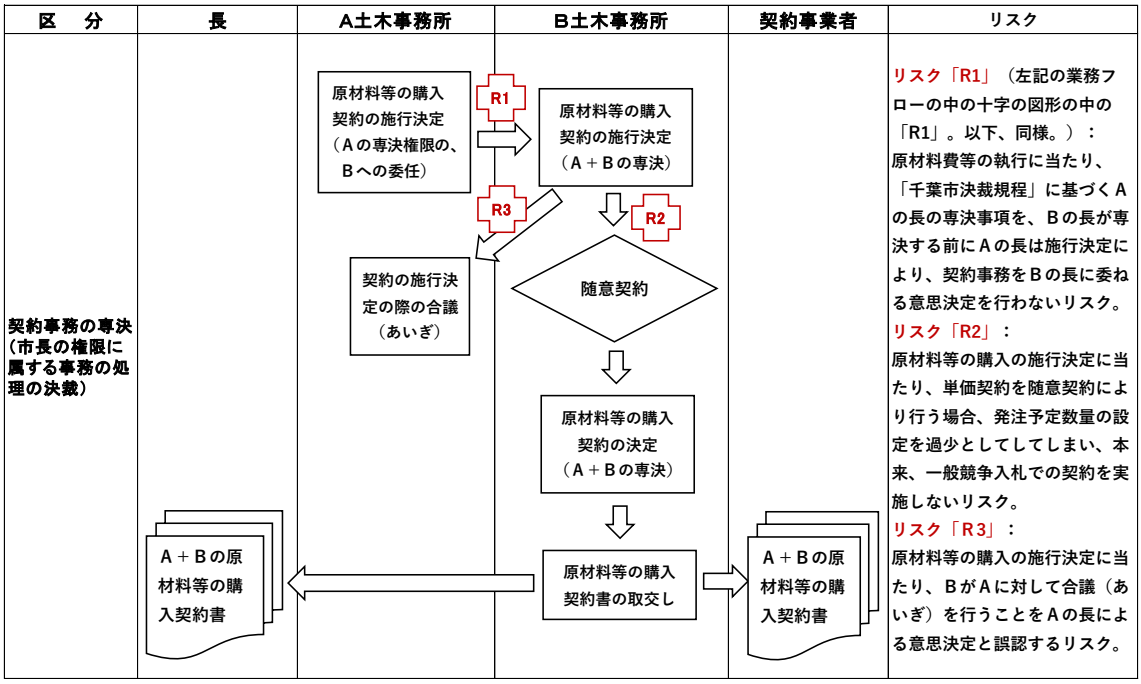
v　ただし、各土木事務所への合議（あいぎ）の事実について、執行伺いにその合議を付記して行っていることから、他の事務所の長へ、自らの契約の専決を委ねているのであるという各土木事務所からの見解がある。しかし、この合議は契約の専決を他の事務所の長に委ねるための意思決定ではなく、他の土木事務所の予算を含めて、とりまとめて契約事務を行っても異論はないかなどを確認する、文書事務における行為であると考えられる。

以上より、この指摘事項は千葉市決裁規程には明文の規定はないが、内部統制の整備上の重要な不備に該当するものと考えて記載しているものである。

③　該当事例に係る業務フローとリスクについて

道路補修用の原材料等を購入する際に、原材料費等の執行に係る契約事務の施行決定等の業務フローを例示すると次の図のように示すことができる。この業務フローの中で識別し、評価する必要があると考えられるリスクとして、3つのリスクを例示している。それらのリスクの内容は、下図の「リスク」欄に記載している。上記の①及び②の記載内容と照らし合わせて参照されたい。

【原材料等の調達事務の業務フロー】



出典：入手資料等に基づき外部監査人作成

（５）事業用原材料等の適正管理について

①　指摘事項等の事実内容

各土木事務所が発注し、納品して使用する消耗品や原材料の出納管理、随意契約の採用、単価契約に基づく発注予定数量に対する実際発注量の超過、口頭による発注形式、適正な納品検査に関して、指摘事項を記載している（89～94 頁、105～110 頁、128～130 頁、145～147 頁参照）。

②　関連する法令等の規定と内部統制の不備の評価

上記指摘事項は、消耗品や原材料の調達に係る事務処理に関して、「随意契約」、「発注行為」、「納品検査」及び「出納管理」という業務プロセスごとに、財務事務の執行に係るリスクが識別され、実際に発現された事例を検出して、記載したものである。

まず、「随意契約」については、その単価契約書に記載されている発注予定数量が過去の実績に基づいて予定されたものであるのかという観点から見ると、確かな根拠に欠ける数量が記載されているものであった。また、実際の発注量は合計すると明らかに単価契約書に記載されている発注予定数量をはるかに超過していた。したがって、「随意契約」の手法を当初から採用することはできないにもかかわらず採用していたこととなる。

これらの事案は、内部統制の運用上の重大な不備であると考えられる。

次に、「発注行為」が書面によらず、口頭で行われていたことを質問により確認しているが、実際にはどのようになされているのかは明確に把握することはできない。単価契約書に記載されている発注予定数量との関係で、その上限値を超過していないかどうか、書面で検証することができなければ、内部統制上、その不備を発見することは不可能に近いものと考える。

また、納品された消耗品や原材料は物品検査員により検査されているが、この「納品検査」では、納品書に記載された物と数量データしか確認することができない。両方ともに納品事業者の納品物と書類であり、それらを照合しても適正な納品が行われたかどうかについて確認はできない。発注書という書面が存在して初めて、納品物等との照合が適正に行われるものである。

さらに、納品された消耗品や原材料はその場で払い出されるものではなく、一定の期間、在庫として管理しなければならないものが多いのが現状であった。したがって、消耗品出納簿への記帳などの出納手続きが必要になるものである。

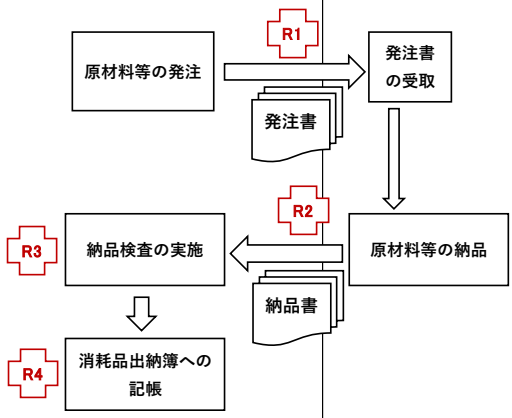
以上のように、消耗品や原材料の調達事務を主要な業務プロセス別にみていく

と、千葉市物品会計規則や地方自治法施行令第 167 条の 2 及び千葉市契約規則第 21 条の 2（随意契約ができる予定価格の額の範囲）に規定する手続きに形式的に反している事実が把握できる。それぞれに、形式的違反だけではなく、内部統制の運用上も重大な不備として認識することが適当であると考えられる。

③　該当事例に係る業務フローとリスクについて

道路補修用の原材料等の購入契約に基づき、発注し、納品検査及び出納管理を行う際の業務フローを例示すると次の図のように示すことができる。この業務フローの中で識別し、評価する必要があると考えられるリスクとして、4 つのリスクを例示している。それらのリスクの内容は、下図の「リスク」欄に記載している。上記の①及び②の記載内容と照らし合わせて参照されたい。

【原材料等の調達事務の業務フロー】

区　分	長	A･B土木事務所	契約事業者	リスク
原材料等の発注、納品検査及び出納管理				リスク「R1」（左記の業務フローの中の十字の図形の中の「R1」。以下、同様。）：各土木事務所が契約事業者へ原材料等を発注する際には、事後的に検証可能な発注書を作成し、納品数量や納品場所等を指示することを失念してしまうリスク。 リスク「R2」：事後的に検証可能な発注が口頭で行われる場合、契約事業者が口頭により指示された数量と異なる納品をしてしまうリスク。 リスク「R3」：各土木事務所の物品検査員が契約事業者作成の納品書と納品分の数量を照合するだけで、適正であると誤認してしまうリスク。 リスク「R4」：納品された原材料等が即座に払い出されず、在庫が存在するにもかかわらず、消耗品出納簿を作成しないリスク。

出典：入手資料等に基づき外部監査人作成

（６）自転車等駐車場における放置自転車の手数料のあり方の明記について

①　指摘事項等の事実内容

自転車等駐車場のうち、精算機のない駐車場内において放置されている自転車等を駐車場から保管場に移動した後に、所有者が引き取りに来た場合、駐車場に駐車していた期間の利用料金が全てリセットされる。このような事務の運用については、明文の規定に基づかず実施されている（199～200 頁参照）。

②　関連する法令等の規定と内部統制の不備の評価

上記のように、自転車等駐車場内に放置されている自転車等については、保管場に移動されるまでの期間を違法な駐車であるという位置づけである。保管場での引渡しの際に初めて手数料を徴収することとなる。しかし、保管場ではなく、自転車等駐車場において放置された自転車等を引き取りに来た場合の手数料のあり方が明記されておらず、また、適正に一時利用料金を支払っている利用者との公平性の面でも問題であるため、現在のような明文の規定がない取扱いは内部統制の整備の重大な不備であると考えられる。

４．土木事務所が実施している道路等の応急補修等の実施体制について

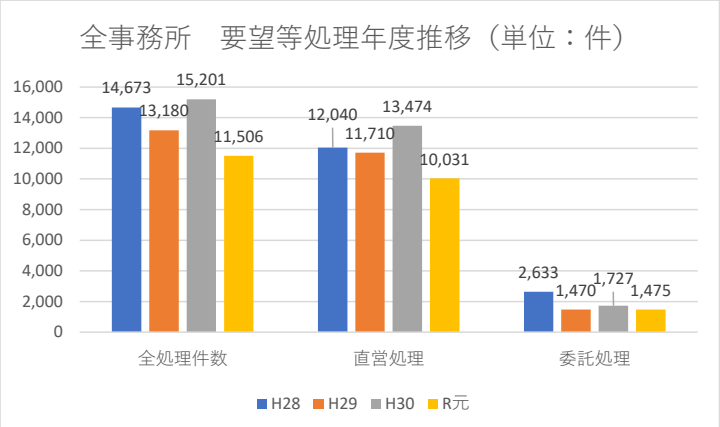
（１）概　要

①　要望等処理件数の推移等について

各土木事務所における維持建設課には、ＭＣＲ（いわゆる「ちばレポ」として市民等からの要望等に対応するためのＩＣＴを活用した通報等のためのツールをいう。）等から通知される道路等の補修等の要望に対応する組織として維持班が設置されている。維持班の業務は、次の表及びグラフに示されるとおり、日常的な道路等の補修工事等に忙殺されていると言っても過言ではないほどの活動実績であると考えられる。なお、以下の表及びグラフにまとめられた数値は、土木管理課が管理しているデータに基づき外部監査人が加工して作成したものである。

【全事務所　要望等処理年度推移】　（単位:件）

区　分	全処理件数	直営処理	委託処理
H28	14,673	12,040	2,633
H29	13,180	11,710	1,470
H30	15,201	13,474	1,727
R元	11,506	10,031	1,475
R元/Ｈ30	75.7%	74.4%	85.4%
R元/Ｈ28	78.4%	83.3%	56.0%



出典：入手資料等に基づき外部監査人作成

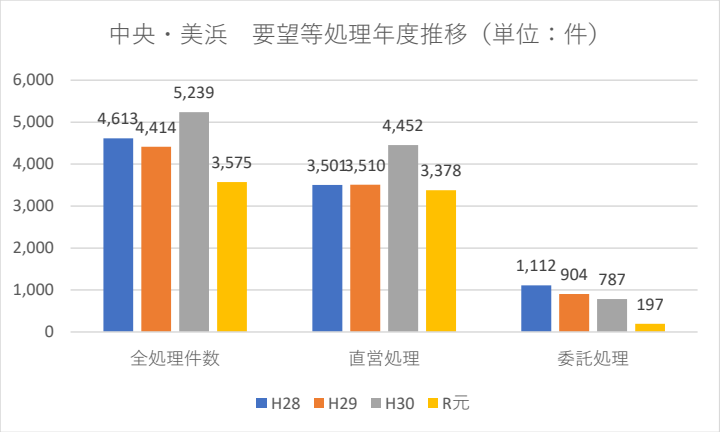
「全事務所」とは 4 つの土木事務所の合計のことである。また、「要望等処理」

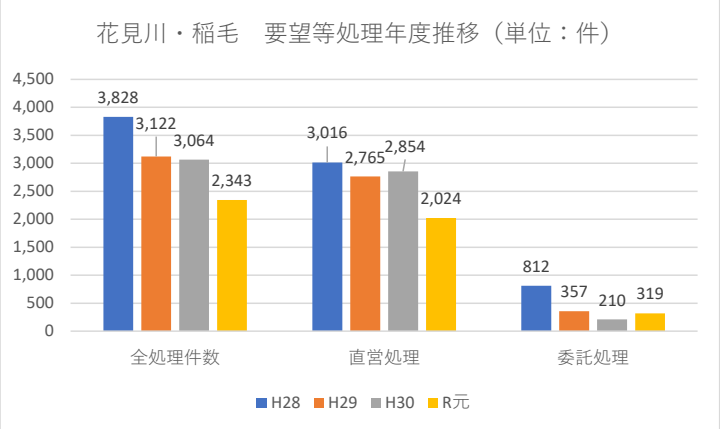
という項目には、市民等からの要望による対応と維持班のパトロールに基づく対応が含まれる。さらに、対応には、維持班による対応（直営処理）と民間事業者への工事業務委託（委託処理）による対応とに分けられる。したがって、表の区分欄にも示しているとおり、「全処理件数」の内訳として「直営処理」と「委託処理」に分けて表示している。

全事務所による処理件数は、年度の事情を反映して変動がみられるが、令和元年度は 11,506 件であり、前年度比では 24.3%の減少、平成 28 年度比では 21.6%の減少となっている。また、直営処理は 10,031 件であり、前年度比では 25.6%の減少、平成 28 年度比では 16.7%の減少となっている。一方、委託処理は道路補修工事等を中心に行われ、令和元年度は 1,475 件であり、前年度比では 14.6%の減少、平成 28 年度比では 44.0%の減少であった。

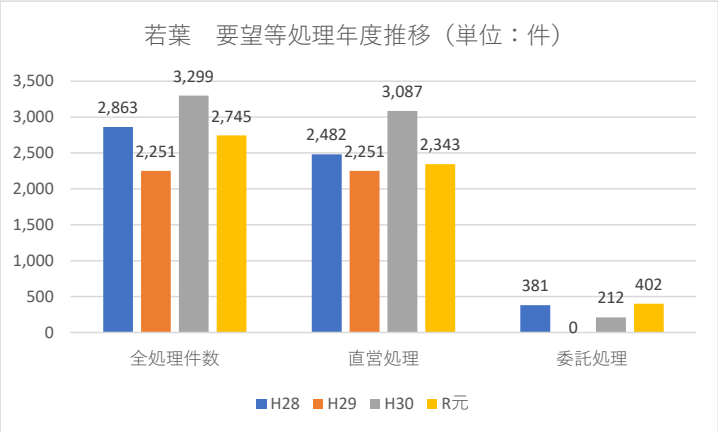
ちなみに、土木事務所ごとの全処理件数とその内訳である直営処理と委託処理との対比の推移表をグラフで表すと次のとおりである。

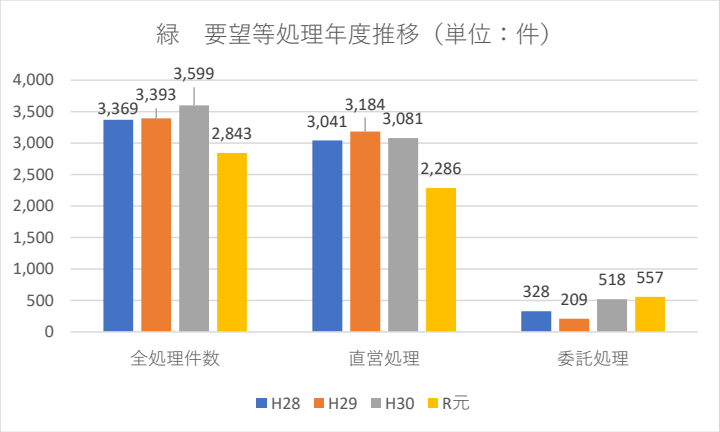
［参　考］





出典：入手資料等に基づき外部監査人作成





出典：入手資料等に基づき外部監査人作成

②　直営処理と委託処理の割合変化について

直営と委託の割合を見る際に基礎的な表としては次の表が参考となる。

【令和元年度　要望等処理状況一覧】　（単位:件）

区　分	全処理件数	要望・直営	要望・委託	パトロール処理
中央・美浜	3,575	3,022	197	356
花見川・稲毛	2,343	1,824	319	200
若葉	2,745	1,991	402	352
緑	2,843	2,177	557	109
合　計	11,506	9,014	1,475	1,017

出典：入手資料等に基づき外部監査人作成

この表は、全処理件数を市民等からの要望と維持班のパトロールに基づく補修等の必要箇所に対する処理件数を、全体とその内訳としての各土木事務所の件数に分けたものである。パトロールに基づく処理は直営処理であるため、直営処理と委託処理の対比を明確にしたものが、次の表である。

【令和元年度　要望等処理状況：直営・委託対比】　（単位:件）

区　分	全処理件数	直営処理	委託処理	直営割合
中央・美浜	3,575	3,378	197	94.5%
花見川・稲毛	2,343	2,024	319	86.4%
若葉	2,745	2,343	402	85.4%
緑	2,843	2,286	557	80.4%
合　計	11,506	10,031	1,475	87.2%

出典：入手資料等に基づき外部監査人作成

この表によると、令和元年度における全処理件数（11,506 件）のうち、直営処理（10,031 件）の割合は、87.2%であり、ほぼ 9 割を維持班が対応していることとなる。

ちなみに、過去 4 年間の直営処理の割合を算定すると、平成 28 年度は 82.1%、平成 29 年度は 88.8%、平成 30 年度は 88.6%であり、多くの要望を維持班が対応していると言える。

［参　考］

【平成30年度　要望等処理状況一覧：直営・委託別】　（単位:件）

区　分	全処理件数	直営処理	委託処理	直営割合
中央・美浜	5,239	4,452	787	85.0%
花見川・稲毛	3,064	2,854	210	93.1%
若葉	3,299	3,087	212	93.6%
緑	3,599	3,081	518	85.6%
合　計	15,201	13,474	1,727	88.6%

出典：入手資料等に基づき外部監査人作成

【平成29年度　要望等処理状況一覧：直営・委託別】　（単位:件）

区　分	全処理件数	直営処理	委託処理	直営割合
中央・美浜	4,414	3,510	904	79.5%
花見川・稲毛	3,122	2,765	357	88.6%
若葉	2,251	2,251	0	100.0%
緑	3,393	3,184	209	93.8%
合　計	13,180	11,710	1,470	88.8%

【平成28年度　要望等処理状況一覧：直営・委託別】　（単位:件）

区　分	全処理件数	直営処理	委託処理	直営割合
中央・美浜	4,613	3,501	1,112	75.9%
花見川・稲毛	3,828	3,016	812	78.8%
若葉	2,863	2,482	381	86.7%
緑	3,369	3,041	328	90.3%
合　計	14,673	12,040	2,633	82.1%

出典：入手資料等に基づき外部監査人作成

なお、事務所ごとの内訳を見ると、令和元年度において中央・美浜土木事務所は94.5%で一番直営割合が高く、緑土木事務所は80.4%と一番低い。しかし、平成28年度における直営割合では、逆に、緑土木事務所が90.3%と一番高く、中央・美浜土木事務所が75.9%と一番低い。これは、道路の補修等の対象となる要望箇所の経年劣化等の状況が年度によっても異なり、補修を要望する傾向や補修の必要性に係る判断が年度によって異なることを表しているとも考えられる。

③　道路補修等業務委託の概要について

各土木事務所は、所管している区を4つから6つの地区に区分して、1年間を前期と後期とに分けて、いわゆる「先抜け」方式[注]より、道路・下水維持補修業務委託の事業者を選定している。

注：区分した地区ごとに順番に入札を行い、落札した事業者は次以降の入札には参加することができないとするルール。

当該業務委託の内容は次のとおりである（「特記仕様書」より抜粋。）

ⅰ　舗装補修

ⅱ　歩道補修

ⅲ　道路排水施設補修

ⅳ　道路陥没応急処置
ⅴ　路肩補修
ⅵ　下水道排水施設補修
ⅶ　排水施設補修
ⅷ　応急処理
また、「ⅷ　応急処理」には次の作業項目が列挙されている。
（ⅰ）ポットホール処理
（ⅱ）排水溝等のごみの除去
（ⅲ）路面上の油漏れ、土砂、ダンボール、凍結等の除去及び処理
（ⅳ）突発的に生じた事故及び災害による被害の処理
（ⅴ）異常気象に伴う作業
（ⅵ）緊急対応が必要な作業
（ⅶ）その他、監督職員が指示した事項

なお、設計書を閲覧すると上記の業務を実施するに当たり、主として道路等の補修工事を念頭にした工事設計がなされており、「ⅷ　応急処理」に対応する経費の積算は前提としていないものと考えられる。現実的には、「ⅷ　応急処理」は文字どおり、自然災害や事故等の突発的な事態に対する道路管理者として対応すべき事項の業務委託であるものと認識される。

4つの土木事務所は、道路・下水維持補修業務委託以外にも次の表に示す5つの業務委託を行っている。令和元年度において、これら6つの業務委託契約（令和元年度決算ベース）の合計額は、9億2,903万円であった。

【令和元年度土木事務所道路等補修業務委託一覧：決算ベース】　（単位：円）

区　分	事務所	前期	後期	小　計	合　計
道路・下水維持補修業務委託	中央・美浜	124,566,660	98,545,700	223,112,360	707,741,298
	花見川・稲毛	126,481,323	62,492,458	188,973,781	
	若葉	109,513,080	85,177,400	194,690,480	
	緑	53,275,277	47,689,400	100,964,677	
道路側溝等清掃業務委託	中央・美浜	16,344,837	14,443,654	30,788,491	72,107,466
	花見川・稲毛	8,121,530	6,591,112	14,712,642	
	若葉	16,730,592	2,184,124	18,914,716	
	緑	2,186,310	5,505,307	7,691,617	
下水道排水施設清掃業務委託	中央・美浜	11,944,427	12,854,707	24,799,134	45,645,887
	花見川・稲毛	2,236,993	7,051,728	9,288,721	
	若葉	2,002,698	2,649,280	4,651,978	
	緑	1,199,595	5,706,459	6,906,054	
排水施設清掃業務委託	中央・美浜	1,993,372	1,003,516	2,996,888	6,155,263
	花見川・稲毛	959,494	0	959,494	
	若葉	1,694,871	0	1,694,871	
	緑	0	504,010	504,010	
道路照明灯修繕	中央・美浜	15,669,722	9,454,476	25,124,198	32,999,459
	花見川・稲毛	3,689,809	1,035,019	4,724,828	
	若葉	662,504	303,567	966,071	
	緑	449,200	1,735,162	2,184,362	
安全施設修繕	中央・美浜	16,584,985	11,340,619	27,925,604	64,380,202
	花見川・稲毛	6,016,336	7,534,994	13,551,330	
	若葉	12,202,769	4,139,202	16,341,971	
	緑	1,394,119	5,167,178	6,561,297	
６つの業務委託　総合計	中央・美浜	187,104,003	147,642,672	334,746,675	929,029,575
	花見川・稲毛	147,505,485	84,705,311	232,210,796	
	若葉	142,806,514	94,453,573	237,260,087	
	緑	58,504,501	66,307,516	124,812,017	

出典：各土木事務所による作成資料

（２）問題点とその評価

①　直営処理と委託処理の割合について

現状で記述したとおり、公表データによると、道路補修等への要望等に対する処理状況は９割近くが直営処理という結果であった。一方で、民間事業者へ委託を行っている業務に絞って、直営処理と委託処理とを比較すると、次の表に示すとおり、令和元年度では全事務所合計ベースで、約７対３の割合であることが分かる（「道路補修等」の直営：委託は「3,532 件」:「1,475 件」であり、これは７：３の割合となっている。）。表の中の比率は直営処理に対する委託の割合であり 100％であれば、1：1 であることを表している。土木事務所ごとに見てみると、一番割合が高いのは、緑土木事務所で、68％（約６：4）であり、一番低いのは、中央・美浜土木事務所の 18％（85：15）であった。

【令和元年度　全事務所要望処理状況：直営・委託対比表】　（単位：件）

区　分	中央・美浜			花見川・稲毛			若葉			緑			合　計		
	直営	委託	比率	直営	委託	比率	直営	委託	比率	直営	委託	比率	直営	委託	比率
道路補修等	1,115	197	18%	811	319	39%	791	402	51%	815	557	68%	3,532	1,475	42%
その他	1,907	0	0%	1,013	0	0%	1,200	0	0%	1,362	0	0%	5,482	0	0%
合　計	3,022	197	7%	1,824	319	17%	1,991	402	20%	2,177	557	26%	9,014	1,475	16%

出典：入手資料等に基づき外部監査人作成

したがって、公表資料ほど土木事務所の維持班の対応割合が高いわけではないことが分かる。

なお、「その他」に集計されている処理業務としては、管理する道路上に放置されているものの撤去や越境樹木に対する苦情処理等が含まれる。

参考として、平成 30 年度の表を次に掲載する。

【平成30年度　全事務所要望処理状況：直営・委託対比表】　（単位：件）

区　分	中央・美浜			花見川・稲毛			若葉			緑			合　計		
	直営	委託	比率	直営	委託	比率	直営	委託	比率	直営	委託	比率	直営	委託	比率
道路補修等	1,438	787	55%	1,368	210	15%	1,349	212	16%	1,024	518	51%	5,179	1,727	33%
その他	2,009	0	0%	996	0	0%	853	0	0%	1,792	0	0%	5,650	0	0%
合　計	3,447	787	23%	2,364	210	9%	2,202	212	10%	2,816	518	18%	10,829	1,727	16%

出典：入手資料等に基づき外部監査人作成

これら令和元年度と平成 30 年度の表における「道路補修等」の合計欄の比率に注目すると、直営処理に対する委託処理の割合を表す比率は、約 10 ポイントの変動があり、しかも、土木事務所ごとにも大きくその割合が変動していることが分かる。

したがって、固定的な組織体制で対応する部分だけでは、年度ごとの道路等の補修要望に対して効果的、効率的に対処することは難しく、変動的な対応体制が必要であることを示唆しているものと考える。

②　職員 1 人当たり処理件数の変動について

以上のように、年度によって要補修個所やその内容及び要望件数が変動するため、対応体制は変動的であることが求められているものと考える。

そこで、令和元年度と平成 30 年度における土木事務所の維持班職員 1 人当たり処理件数を算定したのが次の表である。

【令和元年度　要望等処理　直営1人当たり件数】　（単位:件、人）

区　分	全処理件数	直営処理	維持班人員	1人当たり
中央・美浜	3,575	3,378	10	337.8
花見川・稲毛	2,343	2,024	9	224.9
若葉	2,745	2,343	8	292.9
緑	2,843	2,286	8	285.8
合　計	11,506	10,031	35	286.6

出典：入手資料等に基づき外部監査人作成

【平成30年度　要望等処理　直営1人当たり件数】　（単位:件、人）

区　分	全処理件数	直営処理	維持班人員	1人当たり
中央・美浜	5,239	4,452	9.5	468.6
花見川・稲毛	3,064	2,854	8.5	335.8
若葉	3,299	3,087	8.5	363.2
緑	3,599	3,081	8.5	362.5
合　計	15,201	13,474	35.0	385.0

出典：入手資料等に基づき外部監査人作成

これらの表によると、土木事務所の維持建設課維持班に属する技能労務職の職員数は、一部、勤務形態の違いが一部影響しているが、両年度ともに 35 人である。各土木事務所では 8 人から 9 人が所属していることになる。そのような人員配置を前提に、年度によって異なる道路補修等に対する要望に対応した結果を分析すると、土木事務所の維持班に所属する職員（技能労務職）の 1 人当たり処理件数は、令和元年度で 286.6 件であった。前年度は 385.0 件であるため、単純比較をすると、約 100 件の減少であることが分かる。

このように年度によって要処理件数が大きく異なることもあるため、それらに対応する組織の体制は、基本的に弾力的であることが必要であるものと考えられる。上記のような統計データを踏まえると、現在の維持建設課の対応体制では、変動する道路等の補修要望等に弾力的に対応することには限界があるものと考えられる。

したがって、簡易な道路補修への対応に要する人件費を含む諸経費（フルコスト）の最適な規模をどのように評価するかについても課題であると考えられる。

また、そのようなフルコストと応急補修等、緊急対応の度合いに対する判断の合理性に関して、維持建設課（維持班）おいてはその判断基準を経験値により共有しているとしているが、その標準的な判断基準は明文化されておらず、業務の効果的、効率的な実施に係る説明責任が不明確である。直営処理と委託処理のメリットとデメリットのバランスを考慮することも前提として、将来的には、単価契約という制度により弾力的な業務対応体制をとっている民間事業者の業務委託の範囲を拡大することも検討課題であるものと考えられる。

③　要望案件に対する効果的な対処のルール作りについて

4 つの土木事務所に対する現場往査においては、道路補修等に関する要望にどのように効果的、効率的に対処しているかについても検証した。その結果、道路補修

等の要望等に対して、各土木事務所はまず、維持班の技師と統括技能長が、日々把握される多くの要望等の内容を分析して、軽易な道路補修等で規模的にも比較的小さい範囲の補修であれば、維持班が機動的に出動して、道路表面のわだちぼれやひびわれ等に対して、常温合材等を持ち運び、現場で応急的に処理を行うことが基本的な対応であることが分かった。

一方、上記のように道路等の補修が必要な範囲と老朽化等の状況が把握される場合、また、道路交通上の整理が一定期間、必要なほど、補修工事規模が比較的、大きい場合は、道路・下水施設維持補修業務委託等に基づき、民間事業者に業務を発注することが多いということも分かった。

それら以上の規模で長期的にかつ大規模な面積で工事が必要な場合は、維持建設課の建設班が、個別予算を執行する形で、道路等の補修工事を民間事業者に発注することを行っている。

以上のような仕切は土木事務所のこれまでの経験によって、暗黙のうちに蓄積されたルールのようなものであり、明文化された指針なりマニュアルなりがあるわけではないことも分かった。

しかし、今後も道路等の経年劣化により老朽化が進み、道路の維持管理上の瑕疵による事故等が発現するリスクが予測される。また、それによる市民の事故に対して賠償事案も発生しており、保険によるリスク対応を行っている状況も把握された。

このような道路の維持管理上の瑕疵による事故等の発現や賠償事案への対応の現状に対して、現在の土木事務所においては、経験値に基づいて暗黙のうちに対応しており、実績に基づく明示的な対応ルールを明文化していない現状を把握した。日々の道路補修要望に追われる現場部門の経験値を蓄積して、見える形での情報共有を進めることは、現場における道路等の維持管理業務の効果的、効率的な対応の実現につながるものと考えられる。

（３）結　果

【所見 1】

上記の分析によって、職員 1 人当たり道路等の補修処理件数が年度によって大きく変動することが把握された。その結果を踏まえて、現在の固定的な組織対応と委託処理の最適な割合を検討することが求められているものと考えられる。

したがって、年度によって大きく変動する道路等の補修要望により弾力的に対応するためには、維持班職員 1 人当たりの業務量等を定期的に算定して、財務分析や生産性分析等を行うことにより、現在の直営による道路等の補修対応等が効果的で効率的な業務の執行として最適であるか、また、現在併用している道路補修等の業務委託の拡大による対応体制の必要性が現実的であるかどうかなど、抜本的な見直

しを行うことも中長期的な課題として検討するよう要望する。

【所見 2】

道路等の補修要望等に的確に対応するためにも、維持班で判断している応急工事での対応の判断基準と更なる判断としての直営処理か業務委託での処理かに係る判断基準、また、維持班では対応することができない道路補修工事として建設班による対応等の判断基準に係るルールについて、道路等の老朽化度合いや補修対応範囲・補修工事の規模等の状況に応じたレベル分けを行い、初期判断の合理性を「見える化」するためにもそれらの判断基準に係るルールを文書化するよう要望する。

第２章　個別監査結果

第１節　土木部監査対象課・所の監査結果

１．土木管理課の監査結果

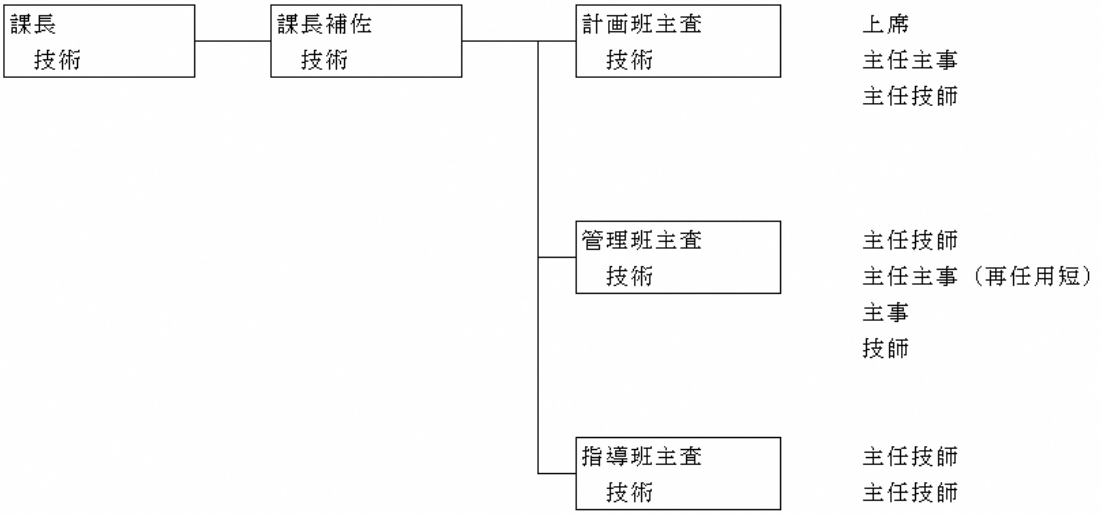
（１）概　要

①　組織及び人員

土木管理課の組織及び人員は次に示すとおりである。

ア．組　織（令和２年４月１日現在（以下、同様。））

【組織図】



イ．人　員

【課の人数（再任用（短期）を除く。）】

区分	課長	担当課長 総括主幹	課長補佐	主査	上席	副主査	主任主事 主任技師	主事 技師	事務員 技術員	計	総括 技能長	技能長	技能主任	技能員	計	合計
事務							1	1		2					0	2
技術	1		1	3	1		4	1		11					0	11
計	1	0	1	3	1	0	5	2	0	13	0	0	0	0	0	13

※局長・次長・部長・所長・道路管理センター派遣・下水道事業団派遣は除く

② 事務分掌

土木管理課の事務分掌は次に示すとおりである。

【事務分担】

計画班	１．課の庶務に関すること。 ２．道路、橋りょう等の災害復旧事業の総括に関すること。 ３．道路防災及び災害対応に関すること。 ４．国への連絡体制、災害時等の報告に関すること。 ５．緊急工事委託の総括に関すること。 ６．土木部に係る予算の審査・配分及び連絡調整に関すること。（区役所の土木費に係る予算を含む。） ７．土木事務所との連絡及び調整（下水道維持課の所管に属するものを除く。）に関すること。 ８．部内の所掌事務に係る連絡及び調整に関すること。 ９．部内他の課等の主管に属しない事項に関すること。
管理班	１．土砂運搬に係る協議に関すること。 ２．道路法（昭和２７年法律第１８０号）第４７条の２第１項の規定による通行許可に関すること。 ３．車両制限令（昭和３６年政令第２６５号）第１２条の規定による認定に関すること。 ４．道路の管理瑕疵に係る事故処理の総括（争訟を含む。）に関すること。 ５．道路占用の総括に関すること。 ６．地中下埋設工事等による道路の掘り返し規制の事務に関すること。

	７．私道整備助成の総括に関すること。 ８．道路上の放置自動車の調査及び対策の総括に関すること。 ９．違反広告物（市管理道路に限る）の簡易除却の総括に関すること。 １０．管理協定の締結に関すること。 １１．道路交通情報センターへの工事、災害時等の報告に関すること。 １２．狭あい道路拡幅整備事業の総括に関すること。 １３．道路サポート制度、花のあふれる道づくりの総括に関すること。 １４．道の相談室に関すること。 １５．駐車場案内システムに関すること。
指導班	１．開発行為及び管理移管に係る道路（用地を除く。）についての指導及び協議に関すること。

③　第３次実施計画上の事務事業の概要

第３次実施計画上の事務事業の一覧は以下のとおりである。

ただし、事業費については、監査対象課からの資料により入手したデータを掲載している。なお、令和２年度の達成状況は、令和２年度当初予算ベースである。

【第３次実施計画上の事務事業の一覧】

（単位：千円）

事業番号	事業名	政策等	所管課等	事業説明	取組	H29年度末現況	計画／実績	平成30年度 事業量	平成30年度 事業費	平成31/令和元年度 事業量	平成31/令和元年度 事業費	令和2年度 事業量	令和2年度 事業費	3カ年計	R2年度末現在
272101	土木事務所における災害体制の構築	防災体制の充実	土木管理課	発災時における災害対応機能を維持するため、土木事務所に災害用通信機器の整備を進める。	災害用通信機器の整備（リース）	—	計画					災害用通信機器 30台リース（H33.1～）	720	30台	30台
								内訳	内訳	内訳	内訳	内訳 災害用通信機器 30台リース	内訳 720		
								一般財源		一般財源		一般財源	720		
							実績					災害用通信機器 30台リース	2,646	30台	30台
								内訳	内訳	内訳	内訳	内訳 災害用通信機器 30台リース	内訳 2,646		
								一般財源		一般財源		一般財源	2,646		
						事業量達成度						整備率（実績/計画）	100%		
272102	特殊車両通行許可の迅速化	生活基盤の充実	土木管理課	特殊車両の通行許可申請の審査期間を短縮させるため、道路情報データベースの整理を進める。	道路情報便覧の更新	—	計画	道路情報便覧の更新 140区間	5,000			道路情報便覧の更新 140区間	5,000	280区間	280区間
								内訳	内訳	内訳 効果検証	内訳	内訳	内訳		
								一般財源	5,000	一般財源		一般財源	5,000		
							実績	道路情報便覧の更新 140区間	4,906			道路情報便覧の更新 140区間	3,000	280区間	280区間
								内訳	内訳	内訳 効果検証	内訳	内訳	内訳		
								一般財源	4,906	一般財源		一般財源	3,000		
						事業量達成度		140区間／140区間	100%	140区間／140区間	100%	280区間／280区間	100%		
272103	狭あい道路の拡幅（2/2）	生活基盤の充実	土木管理課	安全で良好な住環境の形成を図るため、寄付された道路後退用地内の塀の撤去などの一部を助成するとともに、道路を整備（工事）する。	狭あい道路の整備	整備延長 14.9km	計画	整備延長Ｌ=0.5km	15,000	整備延長Ｌ=0.5km	15,000	整備延長Ｌ=0.5km	15,000	1.5km	16.4km
								内訳 拡張整備0.5km 測量・登記40件 助成金3件・奨励金3件 電柱移設2件	内訳 3,500 11,000 200 300	内訳 拡張整備0.5km 測量・登記40件 助成金3件・奨励金3件 電柱移設2件	内訳 3,500 11,000 200 300	内訳 拡張整備0.5km 測量・登記40件 助成金3件・奨励金3件 電柱移設2件	内訳 3,500 11,000 200 300		
								一般財源	750	一般財源	750	一般財源	750		
							実績	整備延長Ｌ=0.5km	10,000	整備延長Ｌ=0.5km	16,233	整備延長Ｌ=0.5km	15,000	1.5km	16.4km
								内訳 拡張整備0.5km 測量・登記21件	内訳 10,000	内訳 拡張整備0.5km 測量・登記20件	内訳 16,233	内訳 拡張整備0.5km 測量・登記40件 助成金3件・奨励金3件 電柱移設2件	内訳 4,500 11,000 200 300		
								一般財源	750	一般財源	733	一般財源	750		
						事業量達成度		0.5km／0.5km	100%	1.0km／1.0km	100%	1.5km／1.5km	100%		
272104	私道の整備助成	生活基盤の充実	土木管理課	道路利用者等の生活環境の向上を図るため、私道の舗装や排水施設の整備費の一部に助成する。	私道整備の助成	3件（H29年度事業量）	計画	私道整備の助成　5件	10,000	私道整備の助成　5件	9,000	私道整備の助成　5件	9,000	15件	15件
								内訳	内訳	内訳	内訳	内訳	内訳		
								一般財源	10,000	一般財源	9,000	一般財源	9,000		
							実績	私道整備の助成　4件	12,239	私道整備の助成　3件	14,054	私道整備の助成　8件	15,000	15件	18件
								内訳 私道整備の助成　4件	内訳	内訳 私道整備の助成　3件	内訳	内訳 私道整備の助成　8件	内訳		
								一般財源	12,239	一般財源	14,054	一般財源	15,000		
						事業量達成度		4件／5件	80%	7件／10件	70%	15件／15件	100%		

（２）監査手続

包括外部監査を効果的、効率的に実施するために次の監査手続を実施した。

①　財務監査の監査手続

包括外部監査の本旨である財務監査を実施するために、令和元年度を中心に財務会計処理の状況を確認し、主要な予算処理・執行管理、契約事務、財産管理事務等

を関連する証憑等を入手し、閲覧・分析、質問、照合及び現場往査等、必要な監査手続を実施することにより、それらの合規性を検証した。なお、合規性の監査の実施に際しては、各会計処理等に関連する内部統制の整備及び運用状況を検証し、リスクの識別及び評価の現状とそれらへの対応状況を把握し、その有効性を評価することにより、財務会計処理の正確性や財産管理の適正性等の検証を併せて実施した。

② 3Eの監査の監査手続

上記の合規性の監査の実施と併せて、3Eの監査を実施するために、主要な事務事業に係る効果的な計画統制・評価の実施、経済的・効率的な実施、事務事業の見直し及び業務改善・改革等の状況にも意を用いて外部監査を実施した。すなわち、主要な事務事業の実施プロセスにおけるP（計画・仕組み構築）・D（決定）・C（実績把握・検証及び効果測定等）・A（見直し等）サイクルが整備され、効果的に運用されているか等に関して、市所管課からの事務事業の説明を受け、また、現場往査を実施して、関連する監査資料を入手し、監査要点を設定して検証した。その検証過程で分析的手続、質問、観察等を実施して、当該事務事業に係る経済性・効率性及び有効性等の検証を行う監査を実施した。

③ その他の監査手続

土木管理課の監査では、財務事務の執行等の現状に合わせて、特に次の監査手続を追加した。

ⅰ 第3次実施計画上の事務事業の進捗状況等を土木管理課から聴取し、関連資料の閲覧分析により、事業実施の進捗管理の効果的実施等の検証を行った。

ⅱ 私道整備の助成事業に関して、その助成要綱等を入手し、令和元年度の助成対象実績の案件に係る申請書類等に対して、閲覧、分析、質問等の監査手続を実施し、助成事業の実施等に係る適正性を検証した。

ⅲ 道路の管理瑕疵に伴う事故の発生とその賠償案件に係る管理資料を入手し、各事故事案に関して、閲覧、分析、質問等の監査手続を実施し、賠償金の支払事務等の合規性や各土木事務所等と共に行う事故発生の抑制策等の効果的な実施に関して検証を行った。

ⅳ 上空占用物件の台帳整備の進捗状況に関しても関連資料の閲覧、分析、質問等の監査手続を実施し、効果的な実施等に関して検証した。

（3）監査結果

上記の監査手続を実施した結果、特に指摘事項はなかった。なお、次のとおり意見を述べることとする。

①　私道整備の助成について［意見：3 件］

【現　状】

ア．助成制度について

千葉市では、私道整備の助成に関する要綱（平成 25 年 4 月 1 日）（以下「私道整備助成要綱」という。）を設けて、私道の整備を促進し、生活環境の向上を図ることを目的として助成金を交付することとしている（私道整備助成要綱第 1 条)。

この助成金の交付を受けようとする者は、助成金の交付申請を行うために、次の書類を市長へ提出しなければならない（私道整備助成要綱第 7 条)。

ⅰ　私道整備助成事業助成金交付申請書（様式第 1 号）
ⅱ　位置図
ⅲ　実測図
ⅳ　助成事業者名簿（様式第 2 号）
ⅴ　権利者の承諾書（様式第 3 号）
ⅵ　公図及び登記簿謄本
ⅶ　工事見積書
ⅷ　その他市長が必要と認める書類

この申請書類一式をもって、私道整備助成審査会（以下「審査会」という。）において、次の事項を審議することとなっている（私道整備助成要綱第 8 条第 2 項)。

ⅰ　私道整備助成対象の適否に関すること。
ⅱ　その他助成事業に関し必要な事項

また、助成率に関しては、私道整備助成要綱で指定する対象事業（私道整備助成要綱第 3 条）に係る工事内容（私道整備助成要綱第 4 条）に対して、「私道が公道に 2 か所以上接道する場合」は「最少幅員が 2.7m以上の場合」9 割助成とし、それ以外は 8 割等の助成となっている。ただし、助成限度額は 1 件当たり 800 万円と規定されている。

イ．審議会での審議について

令和元年度においては、次の 3 件が申請案件として審議され、決定されている。

【令和元年度助成金申請・審議等実績】　（単位：㎡、m、円）

審議（月）	担当事務所	申請箇所	幅員	舗装面積	排水延長	概算工事費	助成率	助成金額
5	花見川・稲毛	稲毛区六方町	3.54	309.4	89.1	5,562,000	9割	5,005,800
10	中央・美浜	中央区浜野町	3.18	174.3	109.7	6,886,000	9割	6,197,400
10	中央・美浜	中央区仁戸名町	3.75	221.0	48.6	3,168,000	9割	2,851,200

出典：入手資料等に基づき外部監査人作成

審査会の議事録を見ると、5月の審議では横断側溝に関しても審議が行われ、「どのような場合に横断側溝とするのか」に関して事務局で整理することとなっている。

これに対して、10月の審議案件の一つでは横断側溝の必要性に関して、構造上の側面や路面排水の流入量、流域の移動等に関する専門的な審議がなされ、それぞれの必要性に関して決定がなされていた。

【原因・問題点】

ア．担当事務所による工事費見積の比較積算について

令和元年度の3件の申請案件は中央・美浜土木事務所が2件、花見川・稲毛土木事務所が 1 件を担当しており、申請者からの工事費見積書に記載の見積額に対して、市独自の積算に基づく比較を行っている。その際、処分費など諸経費に含めて積算してはいけない項目に関しては適正に積算から除外していることを確認した。

さて、それら3件について、申請者が依頼した工事請負人による見積額は、市積算額より低い額であった。一方、見積額が市積算額を超過する場合の取扱いについては、明文の規定があるわけではなく、実務上、曖昧な運用であって、申請者との間での判断等に齟齬が生じるリスクが懸念される。

イ．助成限度額について

私道整備助成要綱によると、助成限度額は 1 件当たり、800 万円であり、また、助成率も9割、8割、6割の3種類であると規定されている（私道整備助成要綱第6条）。しかし、この助成率に関する設定根拠が明確ではない。公道2か所に接続する私道であり、一定の幅員に該当すれば、9割の助成率という高い助成が行われるが、その私道がどのような通行の頻度や利便性があるかなどの条件はない。また、道路法の認定要件の一つである幅員 4mに満たなくても、最少幅員が 2.7m以上であれば、9割の助成の対象となりうることも疑問が残る。

ウ．法定福利費の内訳明示について

申請者の工事請負人が積算する工事積算書において、法定福利費相当額をその積算に明示して積算している場合がある。これは、社会保険への加入促進に向けた重要な取組を国においても行っており、平成 27 年 4 月 1 日付けの改訂で国土交通省からも、「社会保険の加入に関する下請け指導ガイドライン」が発出されている。その中でも、「法定福利費を適正に見積り、元受け人に提示できるよう、見積条件の提示の際、適法な法定福利費を内訳明示した見積書を提出するよう明示」することを規定している。

ガイドラインは確かに法令等の強制力はないが、社会保険への加入は必要なことであり、可能な限り工事費積算において明記した見積書を受領することが社会的にも求められている。その際、積算された社会保険料の内訳を明示したり、諸経費から差し引いている場合は、その旨を明記したりすることが、透明性の確保の意味でも、当該ガイドラインにおいて推奨されているが、今回の申請案件では内訳等の明示がなかった。これに対して、土木管理課は見積書上での社会保険料の内訳の明示を助成金制度の周知文などに明記して促すなどの誘導等を行っていないが、上記ガイドラインの趣旨を勘案すると、公的役割としては法定福利費の内訳明示に協力することが期待されているものと考えられる。

【結　果：意見 1】

令和元年度の 3 件の申請案件に係る申請者の工事費見積り額は、担当事務所の比較積算額より低い金額であったが、仮に超過する場合、その超過の根拠についてヒヤリング等の調査を実施することがあるということであるが、その運用に関しては明文の規定がないため、申請者との齟齬等が生じないよう、明文での規定を設定するよう要望する。

【結　果：意見 2】

私道整備助成金要綱に規定する助成限度額 800 万円や助成率 9 割等に関して、その設定上の合理的な根拠や他都市との均衡などの面で、ルールとして定期的に調査を行い、助成金制度としての適正性を検討することを要望する。

【結　果：意見 3】

申請者の工事請負人が積算する工事積算書において、法定福利費相当額を明示している場合には、国が取組んでいる社会保険への加入促進の趣旨を踏まえて、工事見積書では、法定福利費相当額を別に積算し、表示することを誘導するよう検討を要望する。

② 道路の管理瑕疵案件の発生対策について［意見：1件］

【現　状】

千葉市が管理する道路の管理瑕疵により事故が発生しているが、その事故発生件数と賠償金額の推移は次の表に示すとおりである。

【道路の管理瑕疵に伴う事故発生件数及び賠償金額の推移】　（単位：件、千円）

担当事務所	平成29年度		平成30年度		令和元年度		対前年度増減（R元-H30）	
	件数	賠償金額	件数	賠償金額	件数	賠償金額	件数	賠償金額
中央・美浜土木事務所	2	212	1	411	6	845	5	434
花見川・稲毛土木事務所	13	673	7	378	15	1,054	8	675
緑土木事務所	3	559	2	1,454	0	－	△ 2	△ 1,454
若葉土木事務所	1	27	1	17	19	21,381	18	21,363
街路建設課	1	150	0	－	0	－	0	－
合計	20	1,624	11	2,261	40	23,281	29	21,019

出典：土木管理課提出資料より外部監査人作成

この表から、令和元年度の事故発生件数は 40 件、賠償金額は 2,328 万円であり、前年度に比較して、29 件、2,102 万円の増加であることが分かる。特に賠償金額では、若葉土木事務所において、1 件の金額が多額な事故及び賠償案件が発生したことによる。

なお、道路の管理瑕疵を防止するための活動として、ちばレポによるテーマレポート活動を実施しているということであった。その活動の結果は次の表のとおりである。

実施期間	テーマ名	件数
平成28年7月1日～平成28年7月31日	カーブミラーの錆を点検しよう	1,067
平成30年10月17日～平成30年10月31日	カーブミラーを点検しよう	58
平成30年11月28日～平成30年12月26日	区画線の消えている箇所をレポートしよう	85
令和2年9月9日～令和2年10月31日	道路冠水を防ぐため集水ますの点検や清掃にご協力を	15

出典：土木管理課への質問回答に基づき外部監査人作成

この表からは令和元年度を除き、平成 28 年度から今年度も実施されていることが分かる。

【原因・問題点】

令和元年度の道路の管理瑕疵による事故の発生態様を見ると、普段は道路であるかどうか判然としない場所がいわゆる赤道であったことにより、そこで発生した樹木の倒木による被害など、一般的に発生を予見することができない場合もある。一方で、市民からの通報を受けて、下水道部門などの関係機関と協議している最中に被害が発生した案件もある。所管の土木事務所においては、一定程度の対応をしていたが、迅速な対応が結果としてできなかったものであり、決して、被害事態を予

見することはできない案件ではなかったものとも考えられる。

それらの詳細な状況に関しては、所管する土木事務所が、事故の発生経過や責任割合等の判断に必要な情報を把握しており、外部監査の現場往査においても、事実を把握し検証を行っている。

ＭＣＲ（マイシティレポート：いわゆる「ちばレポ」）による通報など、市民からの要望や土木事務所におけるパトロールにおいて、可能な範囲で、土木事務所の維持建設課は、道路の陥没やわだちぼれ、ひび割れ等、又は排水溝の詰まりや法面の崩落などの瑕疵等に対応している。

土木管理課は上記のような情報を収集する際には、その発生態様等の情報を入手し、過年度に発生した管理瑕疵による事故箇所について、地図にプロットし、可視化したデータを作成し、各土木事務所と共有するとともに、土木事務所で一斉パトロールの実施を依頼するなど、管理瑕疵による事故の発生抑制に努めている。一方で、道路の管理瑕疵の詳細を知りうる土木事務所と共に、過去の事故の発生原因等を研究し、その発生の因果関係を事例集などに取りまとめ、各土木事務所の道路パトロールの実施に際してのマニュアルなどにとりまとめる取組が今後の事故抑制のために重要であると考えられるが、現状ではその取組を行っていない。

土木管理課はその事務分担において、「道路の管理瑕疵に係る事故処理の総括（争訟を含む。）に関すること」も所掌していることから、事故案件や賠償案件に関して必要情報を把握する必要がある。

【結　果：意見】

道路の管理瑕疵に伴う事故を防止するためにも、発生した事故の原因分析やその責任割合の状況などに関して、事故発生の年度推移の傾向や特殊事情などの分析を行うことにより、土木管理課はその所掌事務として、各土木事務所と共に研究を行い、より効果的な道路パトロールを行うことが求められているものと考える。そのため、今後は更に土木事務所と有機的に連携して、道路の管理瑕疵による事故発生の未然防止のための研究を行い、事故の事例集などのマニュアルを作成するなどして道路パトロールをより効果的に実施することができるよう要望する。

③　上空占用物件の台帳整備について［意見：1件］

【現　状】

千葉市が管理する道路の上空を占用する看板類に係る調査は、平成 17 年度から実施されており、平成 21 年度までに台帳の整備が完了している。そして、平成 22 年度からは看板類の上空占用物件台帳の更新を行っている。

一方、平成 27 年 2 月に札幌市においてビルの看板が落下し、歩行者の頭部に落

下する事故が発生した。その事故の発生を受けて、千葉市では平成 28 年度から、支柱や屋根が歩道上に設置されており、破損等の事故があった際に歩行者への影響が大きいことが予想される日除け、雨除け及びアーケードの調査を実施し、上空占用物件台帳の整備を行っている。

【原因・問題点】

このような上空占用物件の台帳整備は、令和元年度についても、業務委託調査により進められている。しかし、その計画的な終期など設定されているものでもない。

当該台帳の整備が迅速に進められない場合、実際の上空占用物件の件数や態様が把握されず、適法と違法の区別も適切に把握することができないこととなる。すなわち、違法な占用が続く日除け、雨除け及びアーケードが放置された状態が事実上継続してしまい、是正措置が実施されず、歩行者が危険にさらされるリスクが潜在的に存在する。

【結　果：意見】

上空占用物件台帳が整備されることで、事故が発生する危険性の高い違法占用物件を把握し、是正措置を実行するよう要望する。

２．４土木事務所共通事項の監査結果

（１）概　要

千葉市道路管理行政を所管している主要な現場部門として、土木事務所が千葉市内に 4 か所配置されている。千葉市における次の名称の 4 つの土木事務所の概要は、この項の後の 2-1 から 2-4 までの項目で、事務所ごとの監査結果において記載する。

2-1　中央・美浜土木事務所

所管区域：中央区及び美浜区

2-2　花見川・稲毛土木事務所

所管区域：花見川区及び稲毛区

2-3　若葉土木事務所

所管区域：若葉区

2-4　緑土木事務所

所管区域：緑区

なお、4 つの土木事務所の組織、人員及び所掌事務の概要は、各土木事務所の監査結果と共に後述することとする。

この項の監査結果では、各土木事務所が道路管理者として行う道路の維持管理に関する事務の概要のうち、土木事務所の管理課が所管する道路の占用に関する事務事業について、共通事項に属すると判断した事項に関する監査結果を述べることとする。

これら 4 土木事務所の外部監査を実施するためには、現場往査を計画的に実施し、その結果として検出事項等を整理する必要がある。実際に行った現場往査の実施概要等を以下に記載する。

①　現場往査実施体制等の概要

ア．現場往査担当者：包括外部監査人及び補助者（4 人）

イ．監査組織内の役割分担

（ア）各補助者 4 人それぞれが 1 つの土木事務所を担当する。

（イ）外部監査人は現場往査全体の進行に目を配り、各補助者と共に土木事務所の事業実施状況等のヒヤリングを行い、現場往査中は、基本的に意思疎通を密にして、その場の状況により、補助者と、監査業務の役割分担を決定する。

ウ．往査スケジュール

【各土木事務所現場往査実施スケジュール等】

土木事務所	往査日	担当補助者	往査参加者
中央・美浜	10 月 23 日（午前）	地引久貴	地引・川口
花見川・稲毛	10 月 28 日（午前）	岸知史	岸・川口
若葉	11 月 4 日（午後）	大貫咲子	大貫・川口
緑	11 月 4 日（午前）	平井隆規	平井・川口

② 現場往査の実施手順等

ア．実施手順の概要

土木事務所の事業概要説明（約 15 分）⇒施設（建物、工作物、車両等の備品等）の視察（約 30 分）⇒依頼事項の資料等の確認（約 10 分）⇒準備資料の閲覧及び現金管理・金券類等の管理状況確認（約 2 時間）

イ．実施手順の詳細

（ア）土木事務所の事業概要説明（約 15 分）

ⅰ　令和元年度から今年度にかけての事業の実施状況とその財務的基礎である予算の執行状況を把握する。

ⅱ　特に監査対象年度である令和元年度における特徴的な事案がなかったか、どのように対応したかなどに関する説明を求める（リスク対応等の把握）。

ⅲ　事業説明を行う職員が土木事務所としての所掌事務を端的に説明することができるかどうかについて評価する。

ⅳ　その他、各事務所に特徴的な事業や所掌事務等に関して、説明漏れ等の際には、追加質問を行う。

（イ）施設（建物、工作物、車両等の備品等）の視察（約 30 分）

ⅰ　施設や設備（公有財産管理）、車両等の備品（物品管理）に関して、老朽化度合いを目視で把握し、老朽化部分等の箇所は写真に記録する。

ⅱ　監査対象年度である令和元年度を中心に、施設整備工事や備品の新規・更新購入等の実績を事前に把握し、又は現場での質問により把握して、施設視察に同行する事務所職員に対して、監査人が現物等を必ず確認することができるよう依頼する。

ⅲ　各施設や設備、備品を巡回視察により確認する際に、物品（消耗品等）の保管場所を確認し、整理・保管状況と受払簿の整理状況等を確認する。

ⅳ　防火扉等、消防法により整理が義務付けられている設備の周囲の整理状況に問題がないかについて確認する。

ⅴ　危険物等の管理状況（管理者の更新）等に問題がないか等を確認する。

vi　重要物品である車両の現物と車両台帳の照合を行い、物品台帳（地方自治法）での台帳管理（現物との対応関係等）に問題がないか等を確認する。

vii　事実上の在庫品がないか、廃棄物や工事で発生した有価物（再生利用品等）が事実上保管されていないか、等を確認し、本来の正式な保管方法を職員に質問することにより、確認する。

（ウ）依頼事項の資料等の確認（約 10 分）

外部監査人と補助者が、土木事務所で対応する職員に対して、質問し、照合することにより、依頼資料の準備状況に齟齬がないか等を確認する。

（エ）準備資料の閲覧及び現金管理・金券類等の管理状況確認（約 2 時間）

i　事前依頼文書で示した管理課及び維持建設課の業務実施体制の確認

外部監査人が事前に依頼した文書の準備状況及びその文書に係る業務の実施体制、実施状況等について質問し、補助者は質問のフォローを行う。補助者は監査対象である業務の従事者数、実施の頻度等を記録する。

ii　現場往査 2 人体制内の役割分担

上記の i で確認した業務実施体制の評価を踏まえて、外部監査人及び補助者は、往査現場で即座に各監査対象項目の検証項目、監査要点、監査手続等を想定する。

その想定に基づき、監査業務の役割分担を行う。

具体的には、「③　監査対象項目等」に掲載した検証対象項目の業務量等を評価したうえで、監査人 2 人で分担して検証する項目と同時に 2 人で検証する項目を査定し、漏れがないよう情報共有する。

iii　各項目の監査実施結果（表形式に取りまとめ）

外部監査人が質問し、補助者は実施担当者、実施の頻度等をメモに記録する。「往査・検証メモ等」の様式を活用して、現場往査を実施し、結果を把握して、その後、フォロー手続を行い、検出事項等をまとめる。

③　監査対象項目等

ア．管理課の所管事務に関する業務執行状況及びその説明資料

（ア）道路占用事案の事務処理状況（そのような状況が分かる資料一式。以下、同様。）

（イ）道路占用に係る不法占用等問題事例の把握状況

（ウ）ちばし道路サポート制度に係る事務処理状況

（エ）ちばレポによる情報管理状況（維持建設課との連絡の仕組みを含む。）

（オ）道路占用許可及び行政財産道路等に係る使用許可の状況及び使用料の収入状況（収入未済等があればその延滞債権の件数や金額も含む。）

（カ）道路上の放置自動車及び放置自転車等の撤去実績及び指導実績の状況

（キ）狭あい道路拡幅整備事業等に係る道路用地の寄付の実績

（ク）狭あい道路拡幅整備事業等に係る助成金及び奨励金の支出の実績
（ケ）交通安全施設等の整備に係る用地買収及び補償の実績
（コ）道路・橋梁及びその安全柵、植栽等の維持管理に伴う管理の瑕疵に起因する事故の発生状況、処理の状況（賠償金等の支出及び保険金の収入状況等を含む。）
（サ）道路法に基づく道路及び橋梁の管理と共に、条例指定道路の管理の状況（管理台帳や実際の管理方法等）
（シ）管理課管理班が所掌する「ちばレポに関すること」の業務内容が分かる資料

イ．維持建設課の所管事務に関する業務執行状況及びその説明資料

（ア）建設班が実施する道路の維持及び修繕（簡易なものを除く。）に係る年間計画（令和元年度）及びその実績（支出差引簿の工事請負費（設計委託があればその案件も含む。）の支出負担行為の番号、日付、件名、支出額を記載した一覧表）
（イ）建設班が実施する市道路の舗装新設及び道路の舗装改良に係る年間計画（令和元年度）及びその実績（令和元年度（平成 31 年度）の支出差引簿に記載されている工事請負費（設計委託があればその案件も含む。）の支出負担行為の番号、日付、件名、支出額を記載した一覧表）
（ウ）令和元年度における排水施設の新設及び改良工事に係る年間計画（令和元年度）及びその実績（令和元年度（平成 31 年度）の支出差引簿に記載されている工事請負費（設計委託があればその案件も含む。）の支出負担行為の番号、日付、件名、支出額を記載した一覧表）
（エ）私道整備に係る助成金の支出案件の実績一覧表
（オ）狭あい道路の拡幅整備事業に伴う工事案件の実績一覧表
（カ）交通安全施設等の整備に伴う実績一覧表
（キ）維持班が実施する道路、下水道、排水施設の簡易な維持及び修繕の実施について
ⅰ　令和元年度の修繕工事等一覧表（一覧表がない場合、令和元年度における修繕工事の内容を把握することができる支出命令書（工事請負費や原材料費等の支出に係るもの）の一覧など）
ⅱ　維持班の稼働状況を示す実績（ちばレポによる通報件数と対応件数等）
ⅲ　維持班の道路パトロールに係る実績一覧又は業務日報の綴り
（ク）違反広告物の把握一覧及びその違反広告物の簡易除却の状況

（２）監査手続

包括外部監査を効果的、効率的に実施するために次の監査手続を実施した。

① 財務監査の監査手続

包括外部監査の本旨である財務監査を実施するために、令和元年度を中心に財務会計処理の状況を確認し、主要な予算処理・執行管理、契約事務、財産管理事務等を関連する証憑等を入手し、閲覧・分析、質問、照合及び現場往査等、必要な監査手続を実施することにより、それらの合規性を検証した。なお、合規性の監査の実施に際しては、各会計処理等に関連する内部統制の整備及び運用状況を検証し、リスクの識別及び評価の現状とそれらへの対応状況を把握し、その有効性を評価することにより、財務会計処理の正確性や財産管理の適正性等の検証を併せて実施した。

② 3Eの監査の監査手続

上記の合規性の監査の実施と併せて、3Eの監査を実施するために、主要な事務事業に係る効果的な計画統制・評価の実施、経済的・効率的な実施、事務事業の見直し及び業務改善・改革等の状況にも意を用いて外部監査を実施した。すなわち、主要な事務事業の実施プロセスにおけるP（計画・仕組み構築）・D（決定）・C（実績把握・検証及び効果測定等）・A（見直し等）サイクルが整備され、効果的に運用されているか等に関して、市所管課からの事務事業の説明を受け、また、現場往査を実施して、関連する監査資料を入手し、監査要点を設定して検証した。その検証過程で分析的手続、質問、観察等を実施して、当該事務事業に係る経済性・効率性及び有効性等の検証を行う監査を実施した。

③ 現場往査時に必要な監査手続

現場往査時に外部監査人が必要と認めた監査手続を実施した。

（3）監査結果

上記の監査手続を実施した結果、次のとおり指摘事項及び意見を述べることとする。

① 道路占用許可に係る事務の停滞について［指摘：1件、意見：1件］

【現　状】

ア．道路占用の許可及び道路占用料の徴収等

事業者が道路に、次に掲げる工作物、物件又は施設を設け、継続して道路を使用しようとする場合は、道路管理者の許可を受ける必要がある（道路法第 32 条第 1 項）。

ⅰ　電柱、電線、変圧器、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
ii　水管、下水道管、ガス管その他これらに類する工作物
iii　鉄道、軌道、自動車運行補助施設その他これらに類する工作物
iv　歩廊、雪よけその他これらに類する工作物
v　地下街、地下室、通路、浄化槽その他これらに類する工作物
vi　露店、商品置場その他これらに類する工作物
vii　その他、道路の構造又は交通に支障を及ぼすおそれのある工作物、物件又は施設で政令に定めるもの

なお、道路を継続的にではなく一時的に本来の目的以外で使用する場合は、道路交通法による道路使用許可を所轄の警察署に申請することとなる。

このように道路の占用として、継続して道路を使用しようとする事業者は、その道路を管理する土木事務所に来所し、道路の占用申請書等を提出する必要がある。その道路占用申請書の記載事項は次のとおりである（同法第 32 条第 2 項)。

i　道路の占用の目的、期間及び場所
ii　工作物、物件又は施設の構造
iii　工事実施の方法
iv　工事の時期
v　道路の復旧方法

道路の占用の許可を受けた者（以下「道路占用者」という。）は、上記の許可の記載事項の内容を変更しようとする場合は原則として、あらかじめ道路管理者の許可を受けなければならない（同法第 32 条第 3 項)。

また、道路管理者は、道路の占用につき占用料を徴収することができる。ただし、道路の占用が国の行う事業及び地方公共団体が行う事業で、地方財政法第 6 条に規定する公営企業以外のものに係る場合はこの限りではないとされている(同法第 39 条第 1 項)。道路占用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により定められることとなっている（同法第 39 条第 2 項)。

イ．道路占用の許可基準

道路管理者は、ア．のような道路占用許可を与える場合には、道路占用許可の基準に基づき行うこととされている（道路法第 33 条)。千葉市の場合は、千葉市道路占用規則において、占用許可は別に定める基準により行うものとされており（同規則第 3 条)、「千葉市道路占用許可基準」が設定されている。

その規則では、一般基準と個別基準に分けて規定されており、一般基準では基本

事項（公共性、計画性及び安全性）、占用の場所に関する基準、占用物件の構造に関する基準、占用料及び占用の期間等がそれらに付属する別表と共に規定されている。また、個別基準では、道路法第 32 条第 1 項の各号及び同施行令第 7 条第 1 項各号に規定する個別物件に関して、その場所、構造、占用数量、占用料及びその免除等が詳細に説明されている。

ウ．道路占用の業務の流れ等

道路占用許可の業務の流れは千葉市道路占用規則等に規定されている。その概要は次の表に示すとおりである。

【道路占用許可手続きの流れ】

申請者	規則条文	－	所管土木事務所
「道路占用／許可申請／協議／書」 （様式第 1 号）	第 2 条	⇒	受　付
			⇓
「道路占用（変更）許可・同意書」 （様式第 3 号） 「占用料納入通知書」	第 5 条	⇐	審査・許可
⇓			
「占用工事着手届」（様式第 13 号）	第 12 条	⇒	受　付
⇓			
占用工事施工・完了			
⇓			
「占用工事完了届」（様式第 15 号）	第 16 条	⇒	受　付
⇓			
「占用工事完了検査書」（様式第 16 号）	第 16 条		
注：瑕疵担保期間 2 年	第 17 条		

出典：土木管理課提出資料より外部監査人作成

【原因・問題点】

ア．道路占用者による完了届及び土木事務所による完了検査の失念等

道路の占用申請から工事施工、完了及び完了検査までの流れについて、各土木事務所の現場往査の中で、関連帳票を閲覧・分析した結果、全ての土木事務所におい

て、道路占用者が完了届を提出せず、その結果として、土木事務所により完了検査が実施されていない事例が散見された。

それらの手続きは、千葉市道路占用規則に規定されているにもかかわらず、履行されず、半ば放置されている印象すら受けた。関連する条文は上記の表に明記している。それら以外にも関連する条文として、道路占用期間が終了している場合は、道路占用に関する届出書を市長へ提出（同規則第 22 条）して、占用の終了としなければならない。

この手続きの失念等に関して、土木事務所では一時的に人員が不足したためという理由など、様々であったが、個別意見で詳述する道路管理センターシステムによる申請等の場合では、当該システムを最大限活用して、道路占用申請等の手続きの進捗管理を効果的、効率的に実施することができていないこともその原因の一つである。

仮に、道路占用期間の延期手続（同規則第 15 条）等の失念などがあった場合など、道路の占用手続そのものが終了しないこととなる。また、道路占用が終了したにも拘らず、道路占用者がその完了届を提出しない場合等、手続きとしては未だ占用が継続している場合に、第三者に損害を与えた場合、占用者はその損害を負担しなければならない（同規則第 8 条）。

また、完了検査後、2 年間は瑕疵担保期間が設定されているため、占用者が施行した道路の復旧工事の瑕疵に起因して路面の沈下、破損等道路に損傷が生じた場合は、占用者の負担において直ちに補修しなければならないとされている（同規則第 17 条第 1 項）。

【結　果：指摘】

道路占用者による完了届が速やかに提出されない場合（規則上、工事完了日から 14 日以内と規定。同規則第 16 条第 1 項）、道路占用者による完了届提出の単なる失念であるかどうかも含めて、各土木事務所においては道路占用者に連絡し、規定に基づき占用工事完了届等を提出するよう催促されたい。

【結　果：意見】

道路占用者が占用工事を完了したにもかかわらず、占用工事完了届を提出していない場合は、過去に遡って道路占用者に連絡をとり、占用工事完了届の提出を催促することとなるが、土木事務所によっては、遡及年数が異なり、現時点で全ての未完了案件に関して催促を行うことは現実的であるとは考えられない。

したがって、土木事務所の責任ある判断のもとで、遡及して催促することができる、合理的で、実行可能な年数を決定し、その範囲での催促を実施して、過去の未処理案件の処理を進めるよう要望する。

② 道路占用の申請手続等と土木事務所での道路境界確定図等の閲覧及び複写について［意見：1件］

【現　状】

道路占用を行う予定の事業者は、後日行う道路占用申請に先立ち、道路の占用箇所の図面等を確認するために、本庁の建設局路政課等又は各土木事務所に出向き、道路台帳や各種図面を閲覧し、申請に必要な図面等を複写するなどの手続きを行っている。

その際には、複写サービスが土木事務所においても発生し、僅少な額（1日平均100円程度）の手数料収入が日々発生しており、その都度、その日の収入金額を金融機関に入金するという会計・経理事務を行っている。

【原因・問題点】

各土木事務所における僅少な収入金額の金融機関への入金の実務に関しては、その時間的、交通費的なコストを現在は度外視して、各土木事務所における金庫での保管に対する盗用のリスク等を重視して、どのように僅少な金額の収入であっても金融機関に毎日出向き、入金を行うという実務は業務の効率性の阻害要因となっているものと認識される。各土木事務所で現金の保管のための金庫やその鍵等の複数での牽制的管理手法により、現金の盗用等のリスクには十分に対応することができるものと考えられる。

また、道路占用の申請を行う予定の事業者は、道路管理システムの情報を事業者の事務所で全て確認することができず、また、電子申請が可能になっていない。そのため、当該事業者は必ず土木事務所等に出向いて、申請前にも、申請時にも金銭的コストや時間的コストを負担することとなっている。

【結　果：意見】

各土木事務所における僅少な収入金額の金融機関への入金に関しては、その時間的、交通費的なコストと土木事務所における金庫での保管に対する盗用のリスクの評価内容とのバランスを勘案して、金額的な繰越額の多寡やその基準額の設定に基づき、例えば1週間に一度の金融機関への入金のルールを設定して、会計・経理事務に係る、合理的で効率的な業務の執行を目指すよう要望する。

２－１．中央・美浜土木事務所の監査結果

（１）概　要

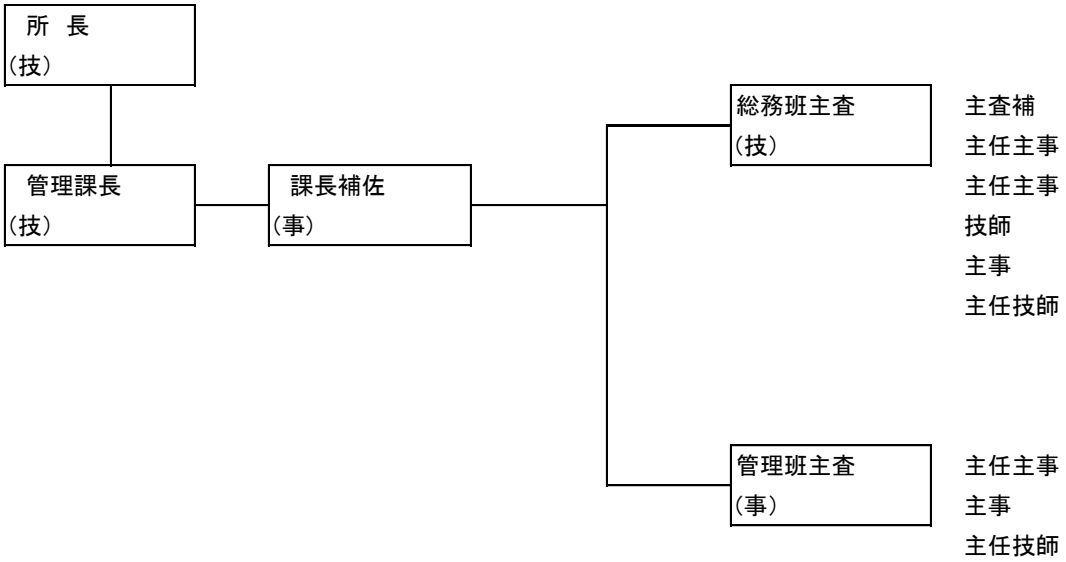
①　組織及び人員

中央・美浜土木事務所の組織及び人員は次に示すとおりである。

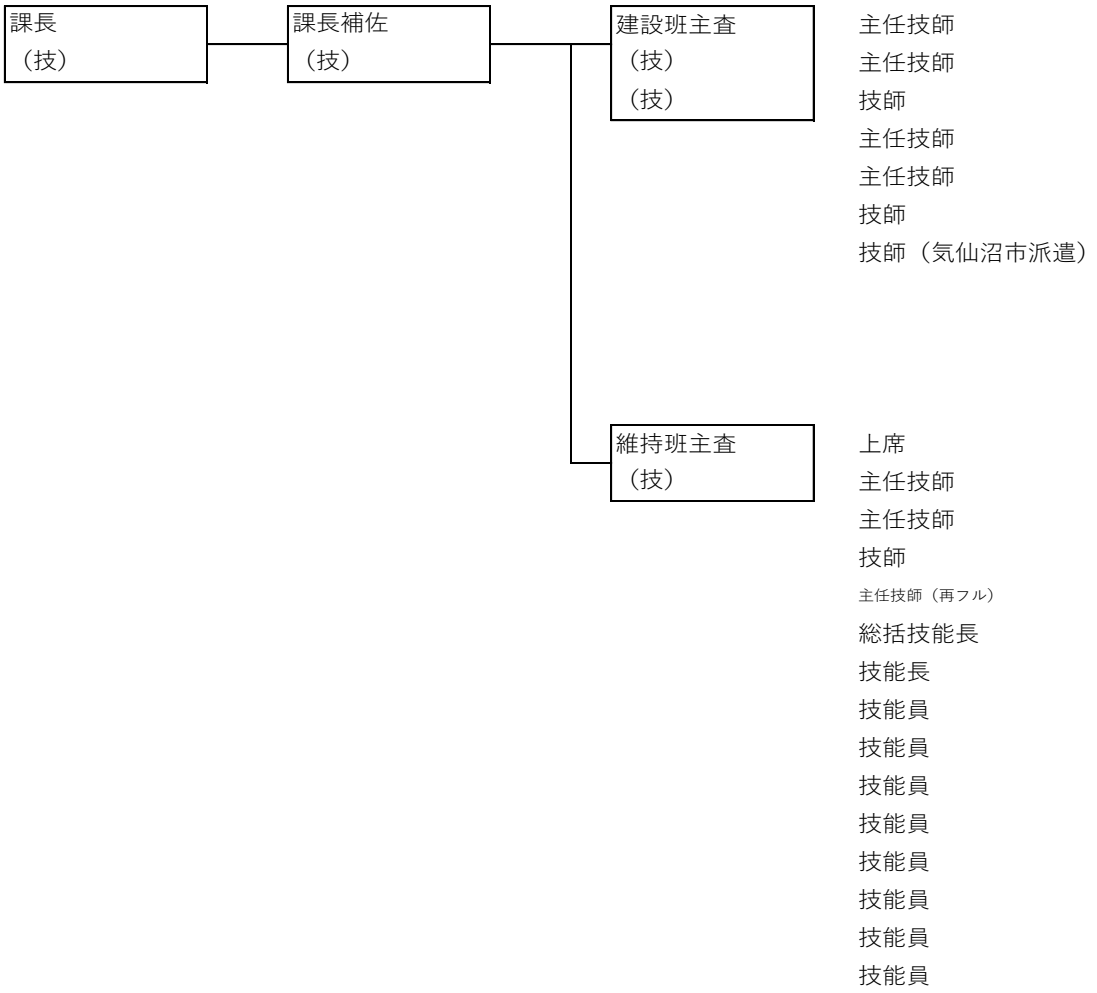
ア．組　織（令和２年４月１日現在（以下、同様。））

【組織図】

＜管理課＞



＜維持建設課＞



イ．人　員

【課の人数（再任用（短期）を除く。)】

＜管理課＞

区分	所　長	課　長	補　佐	主　査	主査補	福主査	主任主事	主任技師	主　事	合　計
事務			1	2			4			7
技術	1	1			1			3		6
計	1	1	1	2	1	0	4	3	0	13

※局長・次長・部長・所長・道路管理センター派遣・下水道事業団派遣は除く

＜維持建設課＞

区分	課長	課長補佐	主査	副主査	主任主事 主任技	主事 技師	事務員 技術員	計	総　括 技能長	技能長	技能主任	技能員	計	合計
事務								0					0	0
技術	1	1	3	0	8	4		17	1	1		7	9	26
計	1	1	3	0	8	4	0	17	1	1	0	7	9	26

※局長・次長・部長・所長・道路管理センター派遣・下水道事業団派遣は除く

②　事務分掌

中央・美浜土木事務所の事務分掌は次に示すとおりである。

【事務分担】

管理課 総務班	１．課の庶務に関すること ２．所の予算及び経理に関すること ３．所内他の課等の主管に属しない事項に関すること ４．道路工事施行承認に関すること ５．道路占用に関すること ６．法定外道路に係る土木工事施行許可及び占用許可に関すること ７．行政財産道路に係る道路工事施行承認及び使用許可に関すること ８．道路施設損傷事故処理に関すること ９．土砂等の埋立て等の事前協議に係る現地調査に関すること 10. 道路用地内の記念碑、記念像、記念物等の管理に関すること 11 道路の不法占用物件の撤去及び指導に関すること 12 ちばし道路サポート制度に関すること 13 ちばレポに関すること 14 入札・契約事務に関すること
管理課 管理班	１．道路の境界確定に関すること ２．道路上の放置自動車及び放置自転車等に係る調査及び対策に関すること ３．道路用地の寄付(狭あい道路拡幅整備事業含む)に関すること

	４．交通安全施設等の整備に係る用地買収及び補償に関すること ５．狭あい道路拡幅整備事業に伴う助成金及び奨励金の交付に関すること(建築指導課の所管に属するものを除く) ６．道路の管理瑕疵に係る事故処理に関すること ７．道路台帳等の閲覧に関すること ８．ちばレポに関すること
維持建設課 建設班	１．課の庶務に関すること ２．道路の維持及び修繕（簡易なものを除く）に関すること ３．市道路の舗装新設及び道路の舗装改良に関すること ４．道路の排水施設の新設及び改良に関すること（下水道建設部の所管に属するものを除く） ５．私道整備の助成に関すること ６．災害復旧工事及び応急工事に関すること ７．狭あい道路拡幅整備事業に伴う工事に関すること ８．交通安全施設等の整備に関すること。 ９．電線共同溝の整備（他の所管に属するものを除く。）に関すること
維持建設課 維持班	１．道路の維持及び修繕（簡易なものに限る。）に関すること ２．違反広告物の簡易除却に関すること ３．下水道の維持及び修繕に関すること（下水道管理部の所管に属するものを除く） ４．道路の排水施設に係る維持及び修繕に関すること ５．道路パトロールに関すること ６．電線共同溝の維持管理に関すること ７．合併浄化槽設置に係る協議に関すること

（２）監査手続

包括外部監査を効果的、効率的に実施するために次の監査手続を実施した。

①　財務監査の監査手続

財務監査の監査手続は、「２．４土木事務所共通事項の監査結果」の「（２）監査手続」の「①　財務監査の監査手続」に記載しているため、その内容を参照されたい。

② 3Eの監査の監査手続

3Eの監査の監査手続は、「２．４土木事務所共通事項の監査結果」の「（２）監査手続」の「② 3Eの監査の監査手続」に記載しているため、その内容を参照されたい。

③ その他の監査手続

中央・美浜土木事務所の監査では、財務事務の執行等の現状に合わせて、特に次の監査手続を追加した。

ⅰ 道路瑕疵に伴う事故の発生・賠償金の支払事務処理について、過年度の事故で長年交渉している案件があったため、特別に資料を閲覧し、必要な質問等を実施して、想定されるリスクの識別と評価及びその対応等について、その適正性等を検証した。

ⅱ 中央・美浜土木事務所において、他の土木事務所の使用分も含めて取りまとめている原材料の調達契約等の事務手続について、その合規性等を検証した。

（３）監査結果

上記の監査手続を実施した結果、次のとおり指摘事項及び意見を述べることとする。

① 道路占用申請事案の事務処理について［指摘：1件、意見：1件］

【現 状】

道路占用申請事案の事務処理では、道路管理センターシステム利用による電子申請と、当該システムを利用することができず、紙ベースで申請する事業者に分かれている。

中央・美浜土木事務所においては、道路管理センターシステム利用による申請が、2,017件、紙ベースでの申請は663件となっている。

内部管理においては、道路管理センターシステム利用による電子申請については、申請者による申請がなされた時点でシステムへの登録が開始され、以後占用完了後の検査通知書発行に至る各段階で入力が行われており、システム上で進捗管理が行われている。一方で、紙ベースでの申請についても、同様の内容について、道路占用受付整理簿に手書きで記録され、その進捗管理を行っている。

【道路管理センター参加者】

占有者	中央区				美浜区				計
	認定道	法定外	行政財産	小計	認定道	法定外	行政財産	小計	
NTT	115	2	3	120	50	2		52	172
東京電力	283	16	3	302	90			90	392
東京ガス	468	40	4	512	131			131	643
大多喜ガス	32	3	2	37				0	37
関東天然ガス			2	2				0	2
水道	364	19		383	132	3		135	518
工業用水道	3			3	3			3	6
下水道	173	4		177	70			70	247
小計	1,438	84	14	1,536	476	5	0	481	2,017

【道路管理センター参加者以外】

占有者	中央区				美浜区				計
	認定道	法定外	行政財産	小計	認定道	法定外	行政財産	小計	
電気事業者	37	6		43	13	1		14	57
ガス事業者				0				0	0
排水管	46	1	1	48	17			17	65
その他地下埋設管	1			1	4			4	5
看板・日除け・雨除け	21			21	42			42	63
電波障害				0				0	0
工事用仮設	157	1	1	159	24	1		25	184
横断幕	9			9				0	9
その他	62		1	63	66	2		68	131
地方公共団体	71	3		74	64	5		69	143
占用協議	2			2	4			4	6
小計	406	11	3	420	234	9	0	243	663

合計	1,844	95	17	1,956	710	14	0	724	2,680

出典：入手資料等に基づき外部監査人作成

【原因・問題点】

道路占用申請事案の事務においては、申請者の道路占用完了に伴う検査及び占用工事完了検査書の発行業務が適時に行われていないという問題がある。

進捗状況管理表を閲覧した結果、令和 2 年 11 月時点で完了日や検査日が入力されていない事案が多数存在した。その中で令和元年度の案件からサンプルとして抽出したものが次の表に示す 2 つの案件である。

進捗状況管理表（管理者）より一部抜粋

受付番号	申請番号	工期（自）	工期（至）	着手日	完了日	検査日
610030	211006	平成31年4月12日	令和元年7月10日	平成31年4月12日	令和元年5月21日	
610050	211007	平成31年4月12日	令和元年7月10日	平成31年4月12日		

これら 2 件のうち、受付番号「610030」については、完了日は記載されているが、中央・美浜土木事務所が実施すべき検査やその結果としての検査日欄の記載が失念されているものと考えられる。また、受付番号「610050」については、道路占用者が申請した工期を 1 年以上過ぎても、正式に占用工事完了届を提出しておらず、そ

れに対して中央・美浜土木事務所においても、当該道路占用者に対して占用工事完了届を速やかに提出するよう、催促しておらず、自ら実施すべき占用工事に対する検査も実施できずにそのままとしている事例である。

道路占用者は占用工事が完了した場合には、工事完了日から 14 日以内に占用工事完了届を提出しなければならない（千葉市道路占用規則第 16 条第 1 項)。この規定に反して、道路占用者が工事完了日から 14 日以内に占用工事完了届を提出していない場合には、原則として、法令上の規定に従い、占用工事完了届を提出するよう、催促することが法令や規則の趣旨からも重要な事務処理手続きであると考えられる。

なお、往査時点で閲覧した進捗状況管理表の必要な記載欄に多くの空欄があったものについては、記入漏れであることも考えられるが、現状では顛末を確認していないものが多く、その場合、占用場所において事故等が発生した際における占用者と管理者における責任問題が生ずるリスクがある。

すなわち、占用者は占用に起因して第三者に損害を与えたときはその損害を負担しなければならず（同規則第 8 条)、道路管理者による検査終了後 2 年間、占用者は占用道路の復旧工事の瑕疵に起因する路面の沈下等の道路の破損に関して、占用者の負担で直ちに補修しなければならない（同規則第 17 条第 1 項)。このような責任関係が、未検査事例等の放置により不明確になったままであることは法令等が予定する責任関係の確定の趣旨から運用上の重大な不備であると考えられる。

【結　果：指摘】

道路占用申請事案の事務については、完了から時が経過している事案についての検査についてより一層の煩雑さが生じるものであり、過年度事案の早急な処理完了を進めるとともに、今後の事案については適時に処理を実施されたい。

【結　果：意見】

道路占用制度に係る今後の事務処理をより効果的、効率的に実施するために、道路管理システムの絞込み機能を最大限活用することを前提とした事務処理マニュアルを再整備するよう要望する。また、紙ベースでの道路占用申請案件の進捗管理については、当土木事務所の事務処理体制が許す範囲で、申請処理状況を一覧することができる進捗管理票を電子ベースで作成し、情報を共有する等を前提とした事務処理マニュアルを整備するようよう要望する。

②　ちばし道路サポート制度に係る事務処理について［意見：2 件］

【現　状】

ちばし道路サポート制度は、千葉市が管理する道路において、環境美化及び維持

に関して活動する市民団体等と市が協働して、地域にふさわしい安全・安心な道路環境づくりを推進するとともに、道路に関する市民意識の向上を図ることを目的として、運営されている活動である。

令和 2 年 10 月現在、中央・美浜土木事務所における、ちばし道路サポート制度への登録団体は、中央区 32 団体、美浜区にて 47 団体である。登録団体は、年度末にサポート活動の実績結果について、市長へ報告することとされており（ちばし道路サポート制度実施要領 第 6 条)、管理課より毎年度末に各団体に対して、「活動実施報告書」の提出依頼を行っている。

【原因・問題点】

サポーター団体名簿を確認したところ、記入項目の一つである「参加人数」について記載されていない団体がある。活動報告書では、活動内容ごとの参加人数が記載されることから、結果として人数を確認することができるとしているが、各団体の活動レベルを把握するためにも、団体規模を管理しておくべきである。

また、活動報告の結果を入手していないものもあり、活動報告については、「ちばし道路サポート制度実施要領 第 6 条」において、活動報告の提出は任意ではなく、仮に、活動が無かった場合でも、なかった旨を記載して報告すべき趣旨であると解することができる。ちばし道路サポート制度に登録している団体は、清掃・除草・植栽・街路樹剪定等の活動を、ボランティア（無償）にて行うものであるが、一方で、活動に必要となるゴミ袋の支給や、用具の貸出等の支援を市から受けている側面もあり、その意味でも活動報告が求められているものと解する。

【結　果：意見 1】

サポーター団体名簿について、必要な情報は漏れなく記載することを要望する。

【結　果：意見 2】

活動報告については、必ず提出するよう促し、管理簿により提出状況を管理していくことを要望する。

③　道路上の放置自動車及び放置自転車等の指導・撤去について［意見：1 件］

【現　状】

道路上の放置自転車の管理としては、土木事務所にて放置自転車の連絡を受けた後、担当者（会計年度任用職人）による現場確認と調書作成が行われる。土木事務所では、作成された調書をもとに盗難車であるかを確認するため自転車政策課へＦＡＸし、盗難車でなければ管理台帳（エクセル）へ転記している。

令和元年度では、管理台帳へ転記されている案件だけで 416 件発生している。

【原因・問題点】

管理台帳は担当者により作成・管理されており、顛末まで記入されていることが確認できたものの、現場確認の際の調書をもとにした盗難車であることの確認作業、管理台帳への転記作業には相応の時間とコストを要していると考えられる。また、人的作業が伴うため、作業及び入力漏れ、入力を誤るリスクがある。

放置自転車のデータをクラウド管理することにより、現場確認に入力した内容を、自転車政策課及び土木事務所の端末にて確認することができ、複数回の入力によるリスク及び作業工数を削減することが可能となる。

【結　果：意見】

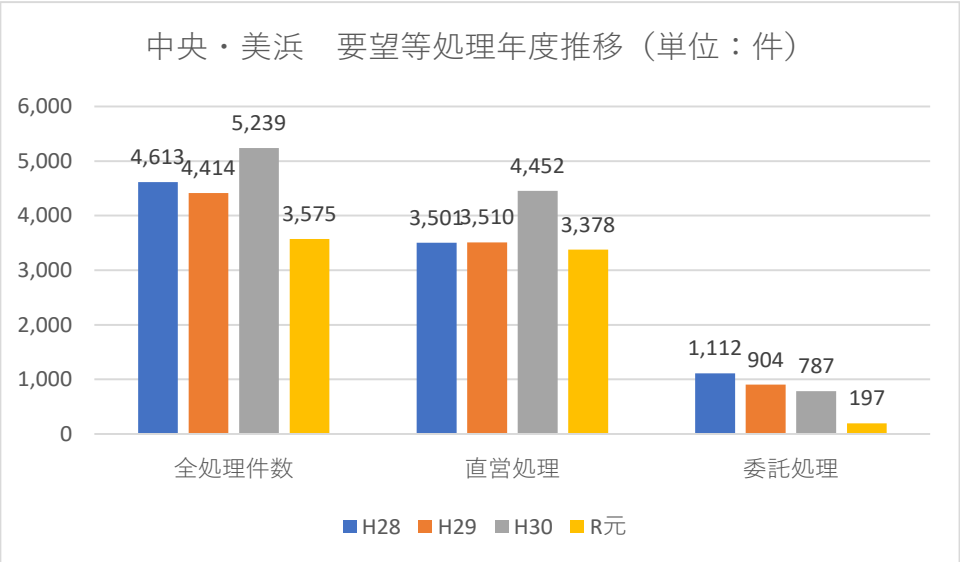
放置自転車の効率的な管理のため、当該データをクラウド管理し、自転車政策課とも共有できる環境を整えることを要望する。

④　道路等の維持管理に伴う管理の瑕疵に起因する事故の発生・賠償金の支払事務と維持建設課（維持班）が実施する道路等の簡易な維持・修繕との関係について［意見：1 件］

【現　状】

道路等の簡易な維持・修繕については、ちばレポや通報、日常の道路パトロール等による情報に対して、維持建設課維持班の技能労務職が直営工事として実施する場合と、業務委託として民間事業者へ委託する場合がある。

中央・美浜事務所における維持班を中心とする要望等処理状況は、次のグラフに示すとおりである。



出典：入手資料等に基づき外部監査人作成

このグラフからも分かるとおり、中央・美浜土木事務所での令和元年度の要望等処理件数は、3,575 件であったが、そのうち、維持班が対応したもの（直営処理）は 3,378 件であった。年度推移で要望処理件数を見ると、平成 28 年度に比較して、自然災害の多かった令和元年度は、要望等の処理件数は減少しているが、3,575 件という、他の土木事務所と比較しても多くの件数要望等に対応していることが分かる。

このような道路の応急補修等に対する多数の要望等に対応しているが、一方で、道路の瑕疵に伴って発生する事故に起因する賠償金の支払も生じている。

このように中央・美浜土木事務所においては、全体で毎年 4～5 千件前後の要望等の案件に対応しているが、一方で、道路瑕疵に伴う事故の発生・賠償金の支払も生じている。令和元年度においては 5 件発生している。

【道路瑕疵による賠償案件（令和元年度：全件）】

No	発生日	瑕疵の内容	被害の対象	顛末	示談日	損害額	過失割合	賠償額	賠償払日
1	令和元年７月６日	歩道舗装破損	車両/損傷	示談	令和元年11月1日	－	－	14,861	令和元年11月12日
2	令和元年8月1日	道路陥没	車両/損傷	示談	令和元年10月1日	－	－	3,240	令和元年10月10日
3	令和元年11月10日	道路陥没	車両/損傷	示談	令和2年7月28日	－	－	128,563	令和2年8月7日
4	令和元年11月29日	道路陥没	車両/損傷	示談	令和2年2月4日	－	－	12,760	令和2年2月13日
5	令和元年9月9日	カーブミラー腐食	車両/損傷	示談	令和2年2月28日	－	－	686,320	令和2年3月10日

出典：中央・美浜土木事務所の資料より外部監査人作成

【道路瑕疵による賠償件数の推移】

区分	発生件数	示談	交渉中
平成27年度	1件	1件	―
平成28年度	4件	4件	―
平成29年度	2件	2件	―
平成30年度	1件	1件	―
令和元年度	5件	5件	―

出典：中央・美浜土木事務所の資料より外部監査人作成

なお、令和 2 年 10 月時点において、平成 25 年度に発生した案件のうち 1 件については、外部監査実施時点でも交渉中であった。

【原因・問題点】

道路の瑕疵に伴う事故については、過去 5 年、発生しているものの全て示談等により解決している。ただし、平成 25 年度に発生した上記案件については、市より補償額を提示したものの、被害者が納得せず、解決に至っていないため、長期に及んでいる。この事案は長期化すればするほど解決が困難となるリスクが高いことを

把握することができる。

【結　果：意見】

上記案件については、訴訟リスクなど、様々なリスクを十分に評価して適切な対応を検討して整理し、それらの内容を文書化して引継いでいくなど、引き続き解決に向けて適切に対応することを要望する。

⑤　在庫管理の適正性：維持班が行う道路の応急補修工事で使用するアスファルト等の原材料の調達及びその在庫管理等について［指摘：6 件、意見：2 件］

【現　状】

中央・美浜土木事務所における維持建設課の業務のうち、市民からの要望等に対応して道路管理者としての道路の応急補修等が求められている。その際に使用する原材料や消耗品に関しては、基本的に随意契約により、単価契約が結ばれている。それらの原材料等のうち、常温合材（簡易アスファルト材：エムコール）と融雪剤（塩化カルシウム）は一つの事務所が他の事務所の使用分の見込みを取りまとめて、一括して契約を行い、その後の発注、納品、検査及び請求受付・支払等の会計取引は、個別の土木事務所ごとに実施されている。

中央・美浜土木事務所において、他の事務所を含む 10 か所の所要量をとりまとめて契約を行っていた案件としては、常温合材（簡易アスファルト材:エムコール）の契約行為が該当する。常温合材のこのような契約は、中央・美浜土木事務所が継続して行っている。

令和元年度における常温合材の契約行為の概要は契約書等の内容とヒヤリング結果によると、次に示すとおりである。

【常温合材（簡易アスファルト材：エムコール）の契約の概要】

（契約書等からの抜粋）

ⅰ　件名：常温合材の購入
ⅱ　規格：全天候型（最大骨材粒度 5 ㎜　20 ㎏/袋）
ⅲ　対象事業：市道維持補修費
ⅳ　契約方法：随意契約
ⅴ　契約期間：平成 31 年 4 月 16 日から平成 32 年 3 月 31 日まで
ⅵ　履行場所：中央・美浜土木事務所外 9 か所
ⅶ　納入期限：発注者が発注するごとに指示する日
ⅷ　発注予定数量：450 袋
ⅸ　執行予定額：972,000 円
ⅹ　配当予算残額：1,220,800 円

xi　単価契約理由：

緊急な道路補修で使用する常温合材の使用量は、事前に確定することが不可能なため。

また、その他の原材料は各土木事務所において、個別に契約行為等が行われており、中央・美浜土木事務所においても自らの所要量についてのみ契約がなされている。それらの在庫状況は、土木事務所への現場往査の際に把握し、その後の調査等により、日常的な在庫状況を把握した。外部監査を実施した任意の時点における原材料等の在庫の状況は次のとおりである。

【原材料等在庫一覧】　（単位：円）

No	製品名等	規格	単位	単価	概算数量	概算金額	契約形態
1	常温合材（エムコール）	20kg	袋	2,090	114	238,260	単価契約・随意契約
2	モルタル（ハイジャスター）	25kg	袋	4,235	3	12,705	単価契約・随意契約
3	超速硬性コンクリート補修材（ペイブメンドVR）	20kg	缶	11,000	4	44,000	単価契約・随意契約
4	超速硬性コンクリート補修材（ペイブメンドMR）	20kg	缶	9,900	4	39,600	単価契約・随意契約
5	日本硝子工業透塊ソイル	25kg	袋	1,815	37	67,155	単価契約・随意契約
6	融雪剤（塩化カルシウム：粒状）	25kg	袋	1,512.5	2,020	3,055,250	単価契約・随意契約
計					2,182	3,456,970	－

注1：原材料等の在庫の数値は、令和2年12月調査時点の現況である。

注2：常温合材及び塩化カルシウムは、令和元年度までは随意契約であったが、令和2年度から制限付き一般競争入札等に変更されている。

出典：入手資料等に基づき外部監査人作成

このように、確認することができた原材料だけでも 6 点存在し、実在庫が総数 2,182 袋・缶で、概算金額は約 350 万円の価値を有するものと認識することができる。このように金額的にも数量的にも在庫としての重要性は少なくないものと考えられる。

【常温合材等の在庫状況】（現場往査時点：令和 2 年 10 月 23 日午前）

i　常温合材（エムコール）

ii　モルタル（ハイジャスター）

ⅲ　超速硬性コンクリート補修材（ペイブメントＭＲ）

ⅳ　融雪剤（塩化カルシウム）

【原因・問題点】

上記のとおり、道路の応急補修等に使用する原材料等は、応急的に使用するため単価契約により臨機応変に発注し、納品されて使用に供することが前提となっている。しかし、中央・美浜土木事務所においても、実際には恒常的に在庫を有しており、組織や職員の経験的な知見により、ある程度感覚的な判断により、在庫管理と発注が行われていることが現状であるため、次のような問題を含んでいる。

ⅰ　消耗品等の物品出納に関しては、千葉市物品会計規則が規定する物品出納の規定に従い、調達、検査、受払及び記録等の事務を行わなければならない。特に、物品の調達、受入検査、出納保管等の規定に従う必要があり、当案件の原材料等の適正な管理においては、予算科目が原材料費や消耗品費で購入したものは、当規則上、消耗品に属しており（同規則第 5 条及び別表第 1)、出納手続きが必要となっている（同規則第 27 条第 6 号参照)。以下で述べるとおり、出納手続きや物品出納員等及び物品取扱員が備えなければならない帳簿（消耗品出納簿）の記帳等がなされていない（同規則第 46 条及び別表第 6)。

ⅱ　原材料等の出納管理が全て口頭でなされており、日常の使用量と在庫の有り高が記憶にはあるが、記録に残されていない。確かに、千葉市物品会計規則によると、出納手続きを省略することができる要件の一つとして、「購入後直ちに消費するもの」という規定がある（同規則第 27 条第 6 号)。しかし、土木事務所で確認した在庫は、明らかにこの規定に該当しない在庫量が保管されていた。

ⅲ　原材料等の出納記録がないため、当該原材料等の適正な管理がなされているかどうかの資料が作成されておらず、盗用のリスクに対しても会計的に基礎的

な出納データがないため、組織としても検証することができない。

ⅳ　納品された原材料等の検査が納品の都度、実施されて、その結果を「物品検査書」（様式第 3 号）に記録することは実施されていない。

日常的に使用され、受払が頻繁に行われている原材料が大部分であると考えられるが、長期保管により在庫として本来の機能が劣化していないか、不正に持ち出し・使用されている形跡はないか、使用量や使用頻度に異常性がないか、仕入単価は適正であるか等を把握することは必要であると考える。実務上の煩雑さを回避するためには、原材料の性質に着目した質的重要性や仕入金額が高額となるような金額的重要性、多少の使用残りは省略して袋単位での払い出し記録を行う等、管理の実質を重視して受払管理の方法を検討することも可能であると考える。なお、物品出納簿の整備に際しては、帳簿上の在庫数が認識できる在庫については、定期的な実在庫との照合を実施することが重要である。定期的な現物との照合により在庫の実在性が担保されるとともに、不正使用などの端緒を発見することにもつながり、適正な管理が可能となる。

また、単独で購入している原材料等とは別に、中央・美浜土木事務所では、上記で示したとおり、常温合材を購入する契約手続きを行っている。この契約案件に関しては、上記で述べた事項以外にも次のような問題が認められる。

ⅰ　単価契約書に記載されている常温合材の発注予定数量を見ると、「450 袋」と記載されている。予定価格は 1 袋（20 kg）当たりで決定されているが、合計額は 100 万円未満であった。一方、千葉市契約規則によると、随意契約（地方自治法第 167 条の 2 第 1 項第 1 号）が許容される金額の上限は、160 万円とされている。

地方自治法施行令（抜粋）

第百六十七条の二　地方自治法第二百三十四条第二項の規定により随意契約によることができる場合は、次に掲げる場合とする。

一　売買、貸借、請負その他の契約でその予定価格が別表第五上欄に掲げる契約の種類に応じ同表下欄に定める額の範囲内において普通地方公共団体の規則で定める額を超えないものをするとき。

千葉市契約規則（抜粋）

第 21 条の 2　例第 167 条の 2 第 1 項第 1 号に規定する規則で定める額は、次のとおりである。

契約の種類	額
(2) 財産の買入れ	160 万円

しかし、令和元年度の実績を見ると、4 つの土木事務所のうち、一つの土木事務所の年間購入実績だけでも約 850 袋であり、その支払総額は 160 万円を超過している。これに関して、予定価格ベースで換算すれば、約 170 万円になる。

当初契約時点での発注予定数量を実績に近い見積り数量である場合、地方自治法施行令や千葉市契約規則に規定される随意契約の許容範囲を超過するものとして、随意契約は実質的に認められず、競争入札をとるべきであったと考えられる。

なお、執行伺書に「執行予定額」として、「972,000 円」と記載され、「配当予算残額」は「1,220,800 円」と記載されている。実際の購入量は、予定購入数量である 450 袋よりはるかに多いため、契約時点でも実質的には、予算措置が足りなかったものと考えられる。

ii　また、単価契約の内容に基づく当初の発注予定数量は、「450 袋」であった。しかし、上記 i で示したとおり、一つの土木事務所の実際の発注量の合計だけでも約 850 袋であり、当初発注予定数量の 450 袋を大きく超過している。この点について、単価契約の予算統制としての機能を有すると考えられる「450 袋」という上限数値を超過する場合は、当初契約に対する変更を加える正式な手続きを踏むことが必要となる。しかし、当初の単価契約に対する変更契約を締結していない点は実質的にも不適切な事務処理であると考えられる。

iii　そもそも今回の単価契約では、契約を行うことができる各土木事務所等で個別に実施せず、中央・美浜土木事務所が代表して契約手続きを行っている。この点については、常温合材を発注し、納品を受け使用する前提として、その調達の契約行為を中央・美浜土木事務所に事実上委ねているものと考えられるが、他の土木事務所における意思決定を受けて中央・美浜土木事務所が当該契約行為を行っていることを確認することができなかった。千葉市決裁規程によると、土木事務所の長に常温合材等の原材料等の支出に係る契約事務の決裁を専決事項として行うことができるとされている（千葉市決裁規程第 2 条、第 5 条第 1 項、別表第 1 の 3 の (2)）。しかし、自らの専決事項を他の土木事務所の長に委ねる際に、書面による意思決定を行っていない。市と外部事業者との間にお

ける契約行為は、債権債務を規定するものであり、予算執行上は各事務所が発注し、納品検査を行い、正当な請求書に基づき、支払行為を行うことからも、契約行為の委任は重要な財務事務と考えられる。例えば、適正な単価で契約がなされているか、予算の範囲内での契約がなされているかなどの財務事務に係るリスクを的確に識別し、そのリスクの発現に当たっての影響度等を評価して、適切な対応をとる必要がある。いわゆる内部統制の整備の有効性を担保する意味でも、契約の委任行為を書面で明示的に「見える化」することは重要である。

ⅳ　当該単価契約に基づき、他の 9 つの事務所は、契約相手方に対して常温合材を個別に発注しているが、その発注行為は書面で行われず、口頭でなされている。契約行為は既に単価契約書の取り交わしで正式に行われているが、債権債務の金額の総額を確定する発注行為に関して口頭で行うことが適正であるとは考えらえない。納品数の指示が音声データでしか伝達されていない場合、債権債務の額の合意の基礎となる発注数量に齟齬が生じる危険性を過小評価するべきではない。

ⅴ　常温合材の納品に際して、物品検査員は維持建設課の主査が指定されている。実際の検査は目視でなされ、その納品に当たり検査を行った結果として、内部管理システムに記録されているが、発注書がなければ、納品された原材料と納品書の数量だけを確認しても納品検査とは言えない。

【結　果：指摘 1】

土木事務所で調達する道路維持補修等の原材料や消耗品に係る物品出納に関して、「購入後直ちに消費するもの」（千葉市物品会計規則第 27 条第 6 号）ではないことが現場往査により確認することができた。そのため、原材料等で調達した消耗品の適正な出納管理を行うために、物品取扱員等が備えなければならない帳簿としての消耗品出納簿を備え置き、土木事務所の実態に合った受払のタイミングで、適時適切に記帳等を実施されたい（同規則第 46 条及び別表第 6）。

【結　果：指摘 2】

常温合材の契約に当たり、発注予定数量が適切に見積もられていなかったため、少なくとも結果としては、当初から随意契約を採用する基礎に欠けていたものと判断することができる。予定価格ベースで換算すれば、170 万円ほどになる。当初契約時点での発注予定数量が実績等を適切に勘案して、当初から、地方自治法施行令第 167 条の 2 第 1 項第 1 号や千葉市契約規則第 21 条の 2 に規定される随意契約の許容範囲を超過する場合は、随意契約を採用せず、一般競争入札を採用するよう徹底されたい。

【結　果：指摘 3】

常温合材の発注に関しては、当初の単価契約の発注予定数量（450 袋）を実際に

は大きく超過する発注がなされていたものと容易に推定することができる。このように、実際の発注段階で発注予定数量を超過する場合は、変更契約の手続きを実施されたい。

【結　果：指摘 4】

常温合材の購入に係る単価契約は、契約を行うことができる他の 9 つの事務所で個別に実施せず、中央・美浜土木事務所が代表して契約手続きを行っている。この場合、契約事務を他の 9 つの事務所が中央・美浜土木事務所に口頭により委任していると考えられるが、書面上明確に契約の委任関係が確認できない。市と外部事業者との間における契約行為は、債権債務を確定する行為として法律上、重要な行為であるため、書面上確認することができない契約の委任行為は、内部統制上も重大な不備に該当するものと考えられる。

したがって、当該単価契約の事務手続きに当たっては、他の 9 つの事務所が当該契約担当の中央・美浜土木事務所に対して、契約事務の専決を委ねる意思決定を行っていることを確認するなど、適正な契約事務の手続きを整備されたい。

【結　果：指摘 5】

各土木事務所は、契約相手方に対して常温合材を個別に発注する際には口頭でなされている。債権債務の総額を確定する発注行為に関して口頭で行うことが適正であるとは考えらえないため、当該発注行為は書面により実施されたい。

【結　果：指摘 6】

常温合材の納品に際して、そもそも実際の発注が口頭によるものであり、書面で行われていないため、契約に記載されている数量でしか確認することができないものと考えられる。しかし、本来の納品検査は、書面での発注書と比較する方法で、納品された常温合材の実際の数量と納品書に記載された数量とを照合してその適正性を検査する必要があり、このような正式な納品検査を今後は実施されたい。

【結　果：意見 1】

執行伺書に「執行予定額」として、「972,000 円」と記載され、「配当予算残額」は「1,220,800 円」と記載されているが、実際の購入量は、予定購入数量である 450 袋よりはるかに多いため、契約時点でも実質的には、予算措置が足りなかったものと考えられる。したがって、契約時には過去の実績購入量を反映した予算措置がなされていることを確認するよう要望する。

契約締結の執行伺いや契約時点において、実際に予算措置が適切になされているかを確認する行為やその結果として明記することは、その後の契約手続きや変更契約等に当たっても重要な情報である。そのため、中央・美浜土木事務所を含む 10 の事務所における予算措置の状況を明記することを要望する。

なお、令和 2 年度より、合議先の関係課も含め、実績を踏まえた予算措置状況を明記している。

【結　果：意見 2】

中央・美浜土木事務所においては、その管理する原材料等の在庫に関して、定期的に在庫数量を確認し、物品出納簿の帳簿有高と実在庫数との照合等を実施するよう要望する。

２−２．花見川・稲毛土木事務所の監査結果

（１）概　要

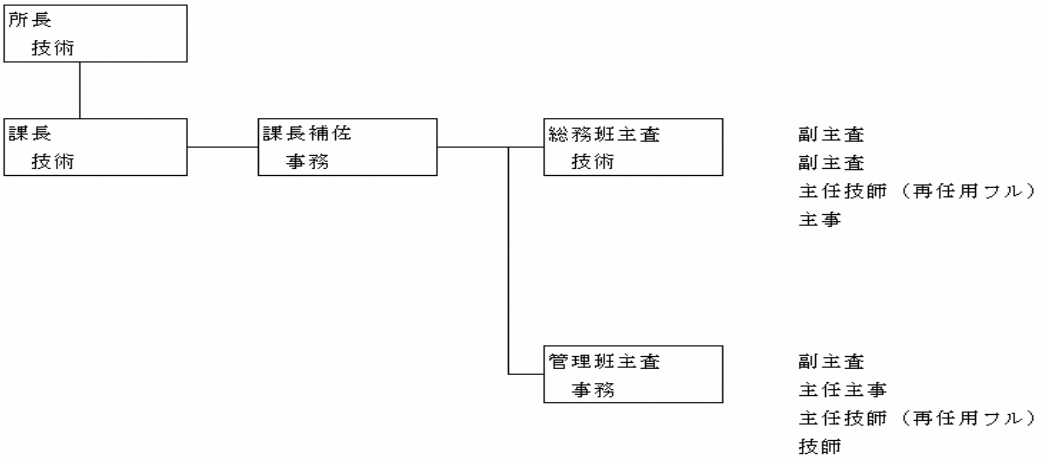
①　組織及び人員

花見川・稲毛土木事務所の組織及び人員は次に示すとおりである。

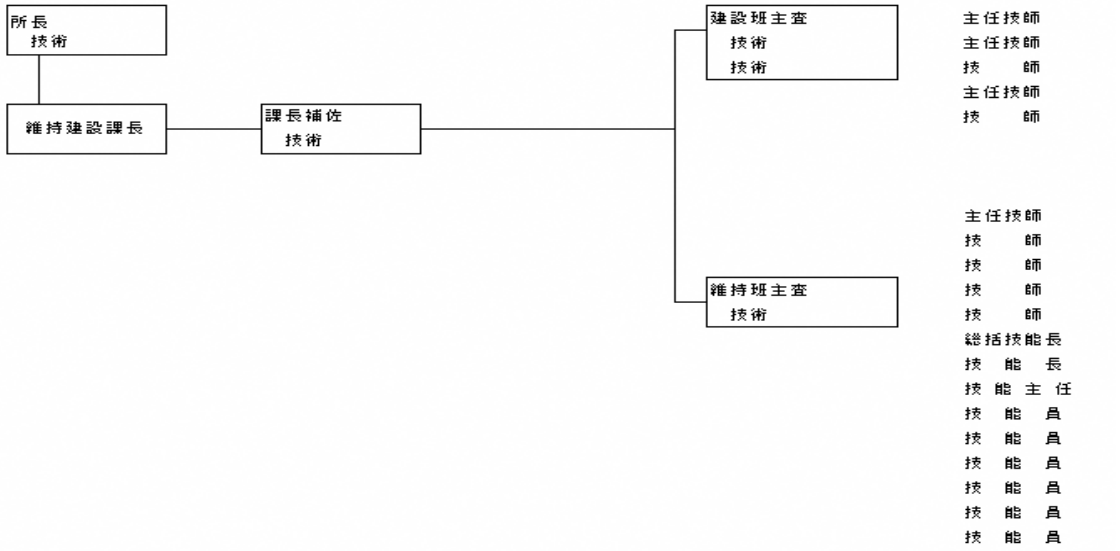
ア．組　織（令和２年４月１日現在（以下、同様。））

【組織図】

＜管理課＞



＜維持建設課＞



イ．人　員

【課の人数（再任用（短期）を除く。）】

＜管理課＞

区分	課長	担当課長 総括主幹	課長補佐	主査	主査補	副主査	主任主事 主任技師	主事 技師	事務員 技術員	計	総括 技能長	技能長	技能主任	技能員	計	合計
事務			1	1		3	1	1		7					0	7
技術	1			1			2	1		5					0	5
計	1	0	1	2	0	3	3	2	0	12	0	0	0	0	0	12

※局長・次長・部長・所長・道路管理センター派遣・下水道事業団派遣は除く

＜維持建設課＞

区分	課長	担当課長 総括主幹	課長補佐	主査	主査補	副主査	主任主事 主任技師	主事 技師	事務員 技術員	計	総括 技能長	技能長	技能主任	技能員	計	合計
事務										0					0	0
技術	1		1	3			4	6		15	1	1	1	5	8	23
計	1	0	1	3	0	0	4	6	0	15	1	1	1	5	8	23

※局長・次長・部長・所長・道路管理センター派遣・下水道事業団派遣は除く

② 事務分掌

花見川・稲毛土木事務所の事務分掌は次に示すとおりである。

【事務分担】

管理課 総務班	１．課の庶務に関すること。 ２．所の予算及び経理に関すること。 ３．所内他の課等の主管に属しない事項に関すること。 ４．道路工事施行承認に関すること。 ５．道路占用に関すること。 ６．法定外道路に係る土木工事施行許可及び占用許可に関すること。 ７．行政財産道路に係る道路工事施行承認及び使用許可に関すること。 ８．道路施設損傷事故処理に関すること。 ９． 土砂等の埋立て等の事前協議に係る現地調査に関すること。 １０．道路用地内の記念碑、記念像、記念物等の管理に関すること。 １１．ちばし道路サポート制度に関すること。 １２．ちばレポに関すること。 １３．入札・契約事務に関すること。 １４．道路上の放置自動車及び放置自転車等に係る調査及び対策に関すること。
管理課 管理班	１．道路の境界確定に関すること。 ２．道路用地の寄付に関すること。 ３．狭あい道路拡幅整備事業に伴う助成金及び奨励金の交付に関すること。（建築指導課の所管に属するものを除く。） ４．道路の管理瑕疵に係る事故処理に関すること。 ５．道路台帳等の閲覧に関すること。 ６．ちばレポに関すること。 ７．道路の不法占用物件の撤去及び指導に関すること。
維持建設課 建設班	１．課の庶務に関すること。 ２．道路の維持及び修繕（簡易なものを除く。）に関すること。 ３．市道路の舗装新設及び道路の舗装改良に関すること。 ４．道路の排水施設の新設及び改良に関すること。

	５．私道整備の助成に関すること。（下水道管理部の所管に属するものを除く） ６．災害復旧工事及び応急工事に関すること。 ７．狭あい道路拡幅整備事業に伴う工事に関すること。 ８．交通安全施設等の整備（用地買収を伴うものは除く） ９．電線共同溝の整備（他の所管に属するものを除く。）
維持建設課 維持班	１．道路の維持及び修繕（簡易なものに限る。）に関すること。 ２．違反広告物の簡易除却に関すること。 ３．下水道の維持及び修繕（下水道管理部の所管に属するものを除く。）に関すること。 ４．道路の排水施設に係る維持及び修繕に関すること。 ５．道路パトロールに関すること。 ６．合併浄化槽設置に係る協議に関すること。

（２）監査手続

包括外部監査を効果的、効率的に実施するために次の監査手続を実施した。

①　財務監査の監査手続

財務監査の監査手続は、「２．４土木事務所共通事項の監査結果」の「（２）監査手続」の「①　財務監査の監査手続」に記載しているため、その内容を参照されたい。

②　3Eの監査の監査手続

3Eの監査の監査手続は、「２．４土木事務所共通事項の監査結果」の「（２）監査手続」の「②　3Eの監査の監査手続」に記載しているため、その内容を参照されたい。

③　その他の監査手続

花見川・稲毛土木事務所の監査では、財務事務の執行等の現状に合わせて、特に次の監査手続を追加した。

ⅰ　令和元年度においては融雪剤（塩化カルシウム）の契約について、他の土木事務所の所要数も含めて取りまとめた契約を実施していることが分かったため、その契約行為の合規性等についても検証した。

ⅱ　倉庫等に「機密文書」が保管されていたため、文書管理の適正性に関して検証した。

ⅲ　土木事務所敷地内に不法投棄の撤去物が保管されていたため、保管と処分に関する事務処理の合規性等を検証した。

（３）監査結果

上記の監査手続を実施した結果、次のとおり指摘事項及び意見を述べることとする。

①　道路占用申請事案の事務処理について［指摘：１件、意見：１件］

【現　状】

道路占用申請事案の事務については、道路管理センターシステム利用による電子申請と、当該システムを利用せず、紙ベースで申請する事業者に分かれている。

花見川・稲毛土木事務所においては、令和元年度の全体の申請件数は 2,165 件であった。そのうち、電子申請は 1,839 件で、その他の 326 件は紙ベースによる申請である。このように、花見川・稲毛土木事務所においても、道路管理センターシステム利用による申請が多く、全体の申請件数に対して 85%を占めている。

内部管理においては、道路管理センターシステム利用による電子申請について、申請から占用完了後の検査通知書発行までの手続きに関し、データ入力が行われ、進捗状況を管理することが可能である。

一方で、紙ベースでの申請については、同様の内容について、道路占用受付整理簿に手書で記録され、進捗状況に関し、1 件毎に管理を行っている。

【原因・問題点】

このような道路占用申請事案の事務については、申請者の道路占用完了に伴う検査及び占用工事完了検査書の発行業務が適時に行われていないという問題がある。

次に掲載する表は、外部監査の実施過程において、管理課に対して新たに依頼して、道路管理センターシステムの絞込み検索機能の活用に基づき、システム上で集計して把握されたデータである。この表の数値は、平成 29 年度分以降の申請で、道路占用の工事許可期間が徒過しているが、完了届の未提出事案も含めて検査日未入力事案の件数を申請者区分ごとに集計・表示したものである（12 月 18 日時点）

道路管理センターシステムより集計	
申請者区分	検査日未入力件数
NTT	135
東京電力	258
東京ガス	294
千葉県水	280
市水道	0
市下水道	532
計	1,499

出典：入手資料等に基づき外部監査人作成

なお、紙ベースでの申請については、今回の外部監査で集計したデータを把握することができなかった。実務的にも紙ベースでの申請に対する進行管理については一覧表の作成などに基づき効率的に実施されていないという問題も把握した。

千葉市道路占用規則の規定（第 22 条）上では、道路占用期間が終了している場合は、占用の終了を市長へ届けなければならないが、上記の表によると、電子ベースでの申請事案のうち、検査日を入力していないのは、調査時点で、1,499 件に上る。これらの未検査事例については、土木事務所として、何らかの事務処理の催促を行う必要があるものである。そして、そのような届出の遅延を含む未検査事例を放置しておくと、道路占用場所における事故等発生時に、占用者と道路管理者との間での責任関係の問題の発生も懸念され、単なる事務処理遅延の問題にとどまらないリスクがあると考える。

すなわち、占用者は占用に起因して第三者に損害を与えたときはその損害を負担しなければならず（同規則第 8 条）、道路管理者による検査終了後 2 年間、占用者は占用道路の復旧工事の瑕疵に起因する路面の沈下等の道路の破損に関して、占用者の負担で直ちに補修しなければならない（同規則第 17 条第 1 項）。このような責任関係が、未検査事例等の放置により不明確になったままであることは法令等が予定する責任関係の確定の趣旨から運用上の重大な不備であると考えられる。

道路管理センターシステムからは、現在の処理状況等を数値化して把握ことが可能であり、データ集計機能等を使い、事務処理の進捗管理等に利用することも考えられる。また、紙ベースの申請については、エクセル等の電子データで集計表等を作成する工夫をすることも検討に値する。記載項目の漏れの防止、一覧性の向上、集計や分類機能により進捗管理への利用等が可能になるものと考えられる。そのため、早急な対応が求められているものと考える。

【結　果：指摘】

道路占用申請事案の事務については、完了から時が経過している事案についての検査についてより一層の煩雑さが生じるものであり、過年度事案の早急な処理完了を進めるとともに、今後の事案については適時に処理を実施されたい。

【結　果：意見】

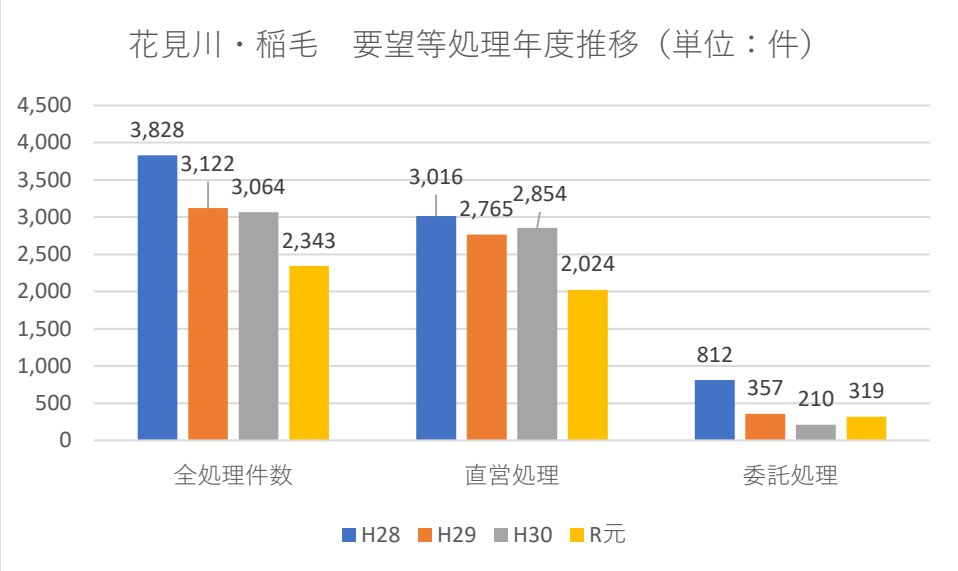
道路占用制度に係る今後の事務処理をより効果的、効率的に実施するために、道路管理システムの絞込み機能を最大限活用することを前提とした事務処理マニュアルを再整備するよう要望する。また、紙ベースでの道路占用申請案件の進捗管理については、当土木事務所の事務処理体制が許す範囲で、申請処理状況を一覧することができる進捗管理票を電子ベースで作成し、情報を共有するなどを前提とした事務処理マニュアルを整備するようよう要望する。

②　道路等の維持管理に伴う管理の瑕疵に起因する事故の発生・賠償金の支払事務と維持建設課（維持班）が実施する道路等の簡易な維持・修繕との関係について［意見：1 件］

【現　状】

道路等の簡易な維持・修繕については、ちばレポや通報、日常の道路パトロール等による情報に対して、維持建設課維持班の技能労務職が直営工事として実施する場合と、業務委託として民間事業者へ委託する場合がある。

花見川・稲毛土木事務所における維持班を中心とする要望等処理状況は、次のグラフに示すとおりである。



出典：入手資料等に基づき外部監査人作成

このグラフからも分かるとおり、花見川・稲毛土木事務所での令和元年度の要望等処理件数は、2,343 件であったが、そのうち、維持班が対応したもの（直営処理）は 2,024 件であった。年度推移で要望処理件数を見ると、平成 28 年度に比較して、自然災害の多かった令和元年度は、要望等の処理件数は減少しているが、2,000 件台の多数を土木事務所として対応していることが分かる。

このような道路の応急補修等に対する多数の要望等に対応しているが、一方で、道路の瑕疵に伴って発生する事故に起因する賠償金の支払も生じている。

令和元年度において、花見川・稲毛土木事務所で発生した道路の管理瑕疵による事故と賠償等の事案は、14 件であった。そのうち、12 件は事故にあった市民等との責任割合の交渉で賠償額も合意しているが、2 件については、現場往査時点で賠償申請者と合意を得られていなかった。

【原因・問題点】

令和元年度に発生し、現場往査段階でも合意に至っていなかった賠償申請案件が 2 件、把握された。それらの事故の原因とその状況は次のとおりであった。

ⅰ　令和元年 7 月に発生した事案は、舗装部と未舗装部（民地）との間に段差があって、その部分に寄ったところ、「穴ぼこ」にはまってタイヤをパンクさせた事案であった。

ⅱ　令和 2 年 2 月に発生した事案は、道路の「穴ぼこ」に自動車の右側前輪のタイヤが「バースト」した事案であった。

これらの事案に関して、維持班のパトロールやちばレポ等による要望があれば、事前に「穴ぼこ」の補修はできたはずであるが、事故の発生前には対応することができなかった事例であるとも考えられる。上記【現状】のグラフで示したような要望等に対する処理ができている場合には、道路の管理瑕疵の発生確率が低下しているものと考えられ、対応の成果として発生抑制の機能を有しているものと考えられる。しかし、全ての道路の管理瑕疵に対応することができないことも様々な制約から、推察されるものである。

このように道路の管理の瑕疵に伴う事故の発生とそれに起因する賠償請求の発生は、維持班を中心とする要望等の処理活動と密接に関連しているものと考えることできることから、土木事務所の中で前者を所管する管理課と後者の業務を所管する維持建設課の有機的な連携の仕組みが必要になるものと考えられる。

【結　果：意見】

道路の管理瑕疵が実際に発生して、それに起因した事故により賠償請求が発生する事案を監査過程で確認した。そのような道路の管理瑕疵に起因する事故の発生抑制のために、現在、管理課と維持建設課において、道路の管理瑕疵の実例やパトロールの結果等の情報を共有しているが、道路の管理瑕疵に基づく事故発生の要因を分析し、その結果を道路のパトロールに活用することを意識した仕組みを構築することを検討するよう要望する。維持建設課（維持班）が行う日々のパトロール活動等においても、過去に発生した事故事例を念頭に具体的な視点で道路の管理上の瑕疵を発見し、対応する技術を確立して、所内での共有を行うことも、このような課題の解決に有効な取組の一つになるものと考えられる。

③　在庫管理の適正性：維持班が行う道路の応急補修工事で使用するアスファルト等の原材料の調達及びその在庫管理等について［指摘：6 件、意見：2 件］

【現　状】

花見川・稲毛土木事務所における維持建設課の業務の中には、、道路管理者として、市民からの要望等に対応する道路の応急補修等の業務がある。その道路の応急補修等の実施の際に使用する原材料や消耗品に関しては、基本的に随意契約により、単価契約が結ばれている。それらの原材料等のうち、常温合材（簡易アスファルト材：エムコール）と融雪剤（塩化カルシウム）は一つの事務所が他の事務所の使用分の見込みを取りまとめて、一括して契約を行い、その後の発注、納品、検査及び請求受付・支払等の会計取引は、個別の土木事務所ごとに実施されている。

花見川・稲毛土木事務所において、令和元年度だけはとりまとめて契約を行っていた案件としては、融雪剤（塩化カルシウム）の契約行為であった。ちなみに、通常であれば融雪剤（塩化カルシウム）の契約は若葉土木事務所が担当しているが、令和元年度の台風を含む自然災害の影響により、令和元年度だけは、若葉土木事務所に代わり、花見川・稲毛土木事務所が契約事務を行ったという経緯がある。

令和元年度における融雪剤（塩化カルシウム）の契約行為の概要は契約書及び執行伺書等とヒヤリング結果によると次に示すとおりである。

【融雪剤（塩化カルシウム）の契約の概要】

（執行伺書等からの抜粋）

ⅰ　件名：塩化カルシウム購入

ⅱ　対象事業：道路維持事業

ⅲ　目的及び必要性：路面の凍結防止及び凍結した路面の融雪に使用するため。

ⅳ　契約方法：随意契約（業者選定：3 者）

ⅴ　契約期間：契約締結日の翌日から令和 2 年 3 月 31 日

vi　履行場所：中央・美浜土木事務所外 3 か所
vii　納入期限：発注者が発注するごとに指示する日
viii　発注予定数量：360 袋
ix　代金支払い方法：完了払
x　入札保証金及び契約保証金：なし
xi　検査員：各土木事務所課長補佐
xii　単価契約理由：
（ⅰ）凍結防止剤としての塩化カルシウムは、路面状況により迅速に適宜散布する必要があるものの、今後の天候を予測し、計画的に購入することは困難である。
（ⅱ）また、大雪等により在庫分が激減し、急きょ購入する必要が生じることもある。
（ⅲ）適宜速やかに購入することができるよう単価契約として、必要に応じて購入し、備蓄し、スリップ事故等の防止に努める。

また、その他の原材料は各土木事務所において、個別に契約行為等が行われており、花見川・稲毛土木事務所においても自らの所要量についてのみ契約がなされている。それらの在庫状況は、土木事務所への現場往査の際に把握し、その後の調査等により、日常的な在庫状況を把握した。外部監査を実施した任意の時点における原材料等の在庫の状況は次のとおりである。

【原材料等在庫一覧】　（単位：円）

No	製品名等	規格	単位	単価	概算数量	概算金額	契約形態
1	常温合材（エムコール）	20kg	袋	2,090	40	83,600	指名競争入札・単価契約
2	モルタル（鹿島ドライモルタル：一般左官用）	25kg	袋	715	13	9,295	随意契約・単価契約
3	モルタル（ハイジャスター）	25kg	袋	4,235	3	12,705	随意契約・単価契約
4	超速硬性コンクリート補修材（ペイブメンドVR）	20kg	缶	11,000	4	44,000	随意契約・単価契約
5	超速硬性コンクリート補修材（ペイブメンドMR）	20kg	缶	9,900	1	9,900	随意契約・単価契約
6	融雪剤（塩化カルシウム：粒状）	25kg	袋	2,310	90	207,900	随意契約・単価契約
7	融雪剤（塩化カルシウム：粒状）	1ｔ	袋	92,400	7	646,800	一般競争入札・単価契約
計					158	1,014,200	－

注1：1～5は令和2年度の単価、6、7は令和元年度の単価。
注2：原材料等の在庫の数値は、令和2年12月調査時点の現況である。
注3：常温合材及び塩化カルシウムは、令和元年度までは随意契約であったが、令和2年度から制限付き一般競争入札等に変更されている。

出典：入手資料等に基づき外部監査人作成

このように、確認することができた原材料だけでも 7 点存在し、実在庫が総数 158 袋･缶で､概算金額は約 101 万円の価値を有するものと認識することができる。このように金額的にも数量的にも在庫としての重要性は少なくないものと考えられる。

【常温合材等の在庫状況】（現場往査時点：令和 2 年 10 月 28 日午前）

ⅰ　常温合材（エムコール）

ⅱ　融雪剤（塩化カルシウム）

【原因・問題点】

上記のとおり、道路の応急補修等に使用する原材料等は、応急的に使用するため単価契約により臨機応変に発注し、納品されて使用に供することが前提となっている。しかし、花見川・稲毛土木事務所においても、実際には恒常的に在庫を有しており、その量も組織や職員の経験的な知見により、ある程度感覚的な判断により発注が行われていることが現状であるため、次のような問題を含んでいる。

ⅰ　消耗品等の物品出納に関しては、千葉市物品会計規則が規定する物品出納の規定に従い、調達、検査、受払及び記録等の事務を行わなければならない。特に、物品の調達、受入検査、出納保管等の規定に従う必要があり、当案件の原材料等の適正な管理においては、予算科目が原材料費や消耗品費で購入したものは、当規則上、消耗品に属しており（同規則第 5 条及び別表第 1）、出納手続が必要となっている（同規則第 27 条第 6 号参照）。以下で述べるとおり、出納手続や物品出納員等及び物品取扱員が備えなければならない帳簿（消耗品出納簿）の記帳等がなされていない（同規則第 46 条及び別表第 6）。

ⅱ　原材料等の出納管理が全て口頭でなされており、日常の使用量と在庫の有り高が記憶にはあるが、記録に残されていない。確かに、千葉市物品会計規則によると、出納手続を省略することができる要件の一つとして、「購入後直ちに消費するもの」という規定がある（同規則第 27 条第 6 号）。しかし、土木事務所で確認した在庫は、明らかにこの規定に該当しない在庫量が保管されていた。

ⅲ　原材料等の出納記録がないため、当該原材料等の適正な管理がなされているかどうかの資料が作成されておらず、盗用のリスクに対しても会計的に基礎的な出納データがないため、組織としても検証することができない。

ⅳ　納品された原材料等の検査が納品の都度、実施されて、その結果を「物品検査書」（様式第 3 号）に記録することができていない。

日常的に使用され、受払が頻繁に行われている原材料が大部分であると考えられるが、長期保管により在庫として本来の機能が劣化していないか、不正に持ち出し・使用されている形跡はないか、使用量や使用頻度に異常性がないか、仕入単価は適正であるか等を把握することは必要であると考える。なお、消耗品出納簿の整備に際しては、定期的な実在庫との照合を実施することが重要である。定期的な現物との照合により在庫の実在性が担保されるとともに、不正使用などの端緒を発見することにもつながり、適正な管理が可能となる。

また、単独で購入している原材料等とは別に、令和元年度だけは若葉土木事務所に代わり、融雪剤（塩化カルシウム）を購入する契約手続を花見川・稲毛土木事務所で実施している。この契約案件に関しては、上記で述べた事項以外にも次のような問題が認められる。

ｉ　単価契約書に記載されている融雪剤（塩化カルシウム）の発注予定数量を見ると、「360 袋」と記載されている。予定価格は 1 袋（25 ㎏）当たり 3 者の見積もりの平均で算定されており、合計額は 95 万円から 100 万円未満であった。一方、千葉市契約規則によると、随意契約（地方自治法第 167 条の 2 第 1 項第 1 号）が許容される金額の上限は、160 万円とされている。

地方自治法施行令（抜粋）

第百六十七条の二　地方自治法第二百三十四条第二項の規定により随意契約によることができる場合は、次に掲げる場合とする。

一　売買、貸借、請負その他の契約でその予定価格が別表第五上欄に掲げる契約の種類に応じ同表下欄に定める額の範囲内において普通地方公共団体の規則で定める額を超えないものをするとき。

千葉市契約規則（抜粋）

第 21 条の 2　例第 167 条の 2 第 1 項第 1 号に規定する規則で定める額は、次のとおりである。

契約の種類	額
(2) 財産の買入れ	160 万円

しかし、実績を見ると、令和元年度の 4 つの土木事務所の合計では 1,020 袋であり、支払総額は 214 万 2 千円であった。

【令和2年度土木事務所別融雪剤購入実績】

中央・美浜土木事務所	：	400袋
花見川・稲毛土木事務所	：	80袋
若葉土木事務所	：	500袋
緑土木事務所	：	40袋
合　　計		1,020袋

予定価格ベースで換算すれば、273万円ほどになる。当初契約時点での発注予定数量を実績に近い見積り数量である場合、地方自治法施行令や千葉市契約規則に規定される随意契約の許容範囲を超過するものとして、随意契約は実質的に認められず、競争入札をとるべきであったと考えられる。

なお、執行伺書に「予算措置」に関して「あり」とだけ記載されているが、その「予算措置」の状況は執行伺いの時点で明記しない限り、確認が取れず不明確である。

ii　また、単価契約の内容に基づく当初の発注予定数量は、「360袋」であった。しかし、上記iで示したとおり、各事務所の実際の発注量の合計が1,020袋であり、当初発注予定数量の360袋を大きく超過している。この点は、単価契約の予算統制としての機能を有すると考えられる「360袋」という上限数値を超過する場合は、当初契約に対する変更を加える正式な手続きを踏むことが必要となる。しかし、当初の単価契約に対する変更契約を締結していない点は実質的にも不適切な事務処理であると考えられる。

iii　そもそも今回の単価契約は、契約を行うことができる各土木事務所で個別に実施せず、令和元年度は花見川・稲毛土木事務所が代表して契約手続きを行っている。千葉市決裁規程によると、土木事務所の長に原材料等の支出に係る契約事務の決裁を専決事項として行うことができるとされている（千葉市決裁規程第2条、第5条第1項、別表第1の3の(2)）。しかし、自らの契約事務に係る専決権を他の土木事務所が花見川・稲毛土木事務所に委任する場合、事実上、口頭により委任しているのではないかと推察されるが、書面上明確に契約事務に係る専決権の委任関係が確認できない。

市と外部事業者との間における契約行為は、債権債務を規定するものであり、予算執行上は各事務所が発注し、納品検査を行い、正当な請求書に基づき、支払行為を行うことからも、契約事務に係る専決権の委任は重要な財務事務と考えられる。例えば、適正な単価で契約がなされているか、予算の範囲内での契約がなされているかなどの財務事務に係るリスクを的確に識別し、そのリスクの発現に当たっての影響度等を評価して、適切な対応をとる必要がある。いわゆる内部統制の整備の有効性を担保する意味でも、契約事務に係る専決権の委

任行為を書面で明示的に「見える化」することは重要である。

ⅳ　当該単価契約に基づき、各土木事務所は、契約相手方に対して融雪剤（塩化カルシウム）を個別に発注しているが、その発注行為は書面で行われず、口頭でなされている。契約行為は既に単価契約書の取り交わしで正式に行われているが、債権債務の金額の総額を確定する発注行為に関して口頭で行うことが適正であるとは考えらえない。納品数の指示が口頭でしか伝達されていない場合、債権債務の額の合意の基礎となる発注数量に齟齬が生じる危険性を過小評価するべきではない。

ⅴ　融雪剤（塩化カルシウム）の納品に際して、物品検査員は各土木事務所の維持建設課の課長補佐が指定されている（物品取扱員は課長補佐と指定（市物品会計規則第 9 条別表第 3)。融雪剤（塩化カルシウム）の納品に当たり検査を行った結果として、「物品検査書」が作成されているが、「検査概要」欄に「契約どおりであったので、合格と認める。」と記載されている。物品検査であるため、納品物の性能等の規格等には問題がないということは理解できる。しかし、その数量に関しては、発注予定数量を大きく超過する個別事務所が 2 所だけ確認することができる。当該事務所に関しては、納品検査の結果としての記載は不適切であると考えられる。

なお、令和 2 年度では、融雪剤のとりまとめ契約は、花見川・稲毛土木事務所（令和元年度のみ）から、以前と同様に、若葉土木事務所に変更されていた。その内容を外部監査の終盤で把握し、内容を精査したところ、次のような改善がなされていた。

ⅰ　随意契約から制限付き一般競争入札に変更されていたこと。

ⅱ　「発注予定数量」が 4 土木事務所合計で 2,000 袋に昨年度の 360 袋と比較して大幅に増加されていたこと。

ⅲ　そのような入札方法等の変更の結果として、単価が大幅に低下して契約することができたこと。

ⅳ　納入場所や予定数量が土木事務所ごとに明確に指示されていること。

ⅴ　執行伺には、4 土木事務所ごとの「配当予算残額」が明記されていること等。

以上のような改善がなされていたことが分かったが、このような改善を行った経緯は明確に把握することはできなかった。

令和元年度までの随意契約方式での契約単価は、令和 2 年度の一般競争入札の結果と比較すると、明らかに割高であったことが分かる。本来、発注実績から判断しても、上記で述べたとおり、規定上、随意契約を採用することはできなかったものと考えられるが、従来から一般競争入札により、契約単価の競争性を高める努力を

適正に行っていたのであれば、80 万円ほどの不要な支出は避けられたという分析ができる（(令和元年度単価：2,310 円−令和 2 年度単価：1512.5 円）×令和元年度発注実績数量：1,050 袋)。

【結　果：指摘 1】

土木事務所で調達する道路維持補修等の原材料や消耗品に係る物品出納に関して、「購入後直ちに消費するもの」（千葉市物品会計規則第 27 条第 6 号）ではないことが現場往査により確認することができた。そのため、原材料等で調達した消耗品の適正な出納管理を行うために、物品取扱員等が備えなければならない帳簿としての消耗品出納簿を備え置き、土木事務所の実態に合った受払のタイミングで、適時適切に記帳等を実施されたい（同規則第 46 条及び別表第 6)。

【結　果：指摘 2】

融雪剤（塩化カルシウム）の契約に当たり、発注予定数量が適切に見積もられていなかったため、少なくとも結果としては、当初から随意契約を採用する基礎に欠けていたものと判断することができる。したがって、契約事務を進める段階で、発注予定数量を見積もる際には実績等を適切に勘案する必要があり、その段階で、発注予定数量に基づく発注予定の合計額が当初から、地方自治法施行令第 167 条の 2 第 1 項第 1 号や千葉市契約規則第 21 条の 2 に規定される随意契約の許容範囲を超過する場合は、随意契約を採用せず、一般競争入札を採用するよう徹底されたい。

【結　果：指摘 3】

当初の単価契約の発注予定数量（360 袋）を実際には大きく超過する発注がなされていた（1,020 袋)。このように、実際の発注段階で発注予定数量を超過する場合は、変更契約の手続きを実施されたい。

【結　果：指摘 4】

融雪剤（塩化カルシウム）の購入に係る単価契約は、契約を行うことができる各土木事務所で個別に実施せず、令和元年度は花見川・稲毛土木事務所が代表して契約手続きを行っている。この場合、各土木事務所長が有する契約事務に係る専決権を他の土木事務所が花見川・稲毛土木事務所に口頭により委任していると推察されるが、書面上明確に契約に係る専決権の委任関係が確認できない。

したがって、当該単価契約の事務手続きに当たっては、他の土木事務所は当該契約担当の土木事務所に対して、契約事務に係る専決権の委任の意思決定を踏まれるよう、手続きを整備されたい。

【結　果：指摘 5】

花見川・稲毛土木事務所は、契約相手方に対して融雪剤（塩化カルシウム）を個別に発注する際には口頭により行われている。債権債務の総額を確定する発注行為に関して口頭で行うことが適正であるとは考えらえないため、当該発注行為は、少

なくとも書面により実施されたい。

【結　果：指摘 6】

融雪剤（塩化カルシウム）の納品に際して、物品検査員が実施している納品検査について、その「物品検査書」の「検査概要」欄で「契約どおりであったので、合格と認める。」と記載されている。そもそも実際の発注が書面で行われていないため、契約に記載されている数量でしか確認することができないものと考えられるが、本来の納品検査は、書面での発注書と比較する方法で、納品された融雪剤（塩化カルシウム）の実際の数量と納品書に記載された数量とを照合してその適正性を検査する必要があり、このような正式な納品検査を今後は実施されたい。

【結　果：意見 1】

執行伺書には「予算措置」に関して「あり」とだけ記載されているが、その「予算措置」の状況は執行伺いの時点で明記しない限り、確認が取れず不明確である。契約締結の執行伺いや契約時点において、実際に予算措置が適切になされているかを確認する行為やその結果として明記することは、その後の契約手続きや変更契約等に当たっても重要な情報である。そのため、各土木事務所における予算措置の状況を明記することを要望する。

なお、令和 2 年度の執行伺書では他の土木事務所の予算措置状況については実績を踏まえ記載しているという報告を受けた。このように各土木事務所自らの事務改善の取組みを定例化することも重要である。

【結　果：意見 2】

花見川・稲毛土木事務所においては、その管理する原材料等の在庫に関して、定期的に在庫数量を確認し、物品出納簿の帳簿有高と実在庫数との照合等を実施するよう要望する。

④　文書管理について［指摘：1 件、意見：1 件］

【現　状】

花見川・稲毛土木事務所の現場往査に際して、事務所等の外の倉庫での在庫等の保管状況を視察したときに、「機密文書」と記載された箱が約 450 箱、保管されているのを把握した。

【機密文書の保管状況】（現場往査時点：令和 2 年 10 月 28 日午前）

これらの箱には、個人情報を含む各種申請書が保管されているということが分かった。その内容と保存期限はおおむね次のとおりであった。なお、保存年限は文書管理に係る規定によるもので、花見川・稲毛土木事務所の職員の把握による記載である。

【倉庫保管の「機密文書」の内訳】

区分	文書の種類	保存年限
1	道路占用許可申請書	10 年
2	法定外道路占用許可申請書	10 年
3	道路工事施行承認申請書	3 年
4	法定外道路工事施行承認申請書	3 年
5	道路境界画定協議立会並びに境界確認書の交付申請書	永年保存
6	道路敷地寄付申請書	永年保存
7	ちばし道路サポート関係書	1 年
8	狭あい道路拡幅事業関係書	永年保存
9	道路施設損傷事故関係書類	5 年
10	管理瑕疵関係書類（示談書含む。）	常用
11	訴訟・調定関係書類	永年

出典：入手資料等に基づき外部監査人作成

これらの文書は概ね平成 29 年頃から作成されたり、申請されたりしたものを保管しているということであった。

【原因・問題点】

これらの「機密文書」の現在の保管状況は、次のとおりであり、それぞれの保管状況から判断して改善を要するものと考えられる。

ⅰ　勤務時間中は施錠されていない倉庫の中での保管文書：約 100 箱
ⅱ　通常、勤務時間中でも施錠されている倉庫：約 350 箱

このように、勤務時間中には施錠されず、箱を持ちだすことができる状態で約 100 箱の「機密文書」が保管されていることは、個人情報を含む公文書の紛失という不祥事につながる危険性があり、公文書の管理に係る規定に反する危険性があるものである。また、外部からの侵入と放火の危険性があり、施設の取り締まり管理の上でも問題があるものと考えられる。

これらの文書は、概ね平成 29 年頃から保管されているということであり、文書保存年限が過ぎたものであっても、適時適切に、公文書の廃棄処分等がなされていなかったことを意味する。

【結　果：指摘】

現在、倉庫で保管されている「機密文書」は約 450 箱を把握することができるが、個人情報を含む文書の管理としては、不適切であるため、明らかに保存年限を過ぎても不必要に保管されている文書に関しては、廃棄処分の手続きをとられたい。

【結　果：意見】

保存年限期間中の公文書は、特に申請書類等の個人情報を含むものもあり、通常外部からの侵入、盗用等の対象にならないよう、厳重に保管されることを要望する。

⑤　不法投棄の撤去物の処分について［意見：1 件］

【現　状】

花見川・稲毛土木事務所が管理する道路に市民の一部が不法投棄等を行って、他の市民等からの要望に基づき、維持管理課の職員が収集し、土木事務所の場内に保管されているものが多数把握された。

【不法投棄の収集物の保管状況】

現場往査で把握された不法投棄の収集物は、所定の場内に 2 年以上、処分されずに保管されているものもあるという回答を視察時点でも得ている。どのようなタイミングで処分をすべきであるか、定かなルールがあるものとは認識されておらず、長年の保管した状態が続いている。

【原因・問題点】

不法投棄を収集し保管しているものの中には冷蔵庫、テレビや洗濯機といった家電製品も含まれていた。もともと所有している市民が自己責任のもとで廃棄処分を行わなければならないが、その場合には、家電リサイクル法に基づき、処理事業者に所定の手数料を支払って処理・処分を依頼する必要がある。それらの家電製品を不法投棄されてしまうと、ちばレポ等による要望や維持班のパトロールに基づき、土木事務所が収集せざるを得ず、処理・処分費用は結局、市税等一般財源により負担することとなる。不法投棄として廃棄された家電製品は収集後、予算を確保して廃棄処分をしないと、土木事務所という公共の場で管理するという手間が長年かかってしまい、製品の再利用等による資源化のサイクルが機能しなくなってしまうこととなる。

【結　果：意見】

心無い一部の市民等によって、土木事務所が管理する道路等に不法投棄された家電製品等は、要望等により収集され、土木事務所に長年保管された状態になっている。このように処分されない状態が続くと、リサイクルや資源化等の面で、持続可能な社会づくりに貢献していることにはならない。そのため、それらの不法投棄収集物の処分に必要額を予算化し、廃棄処理を行うよう要望する。また、そのためのルールを土木事務所間で共有するためのルール作りに取り掛かることも必要であると考えられる。

２－３．若葉土木事務所

（１）概　要

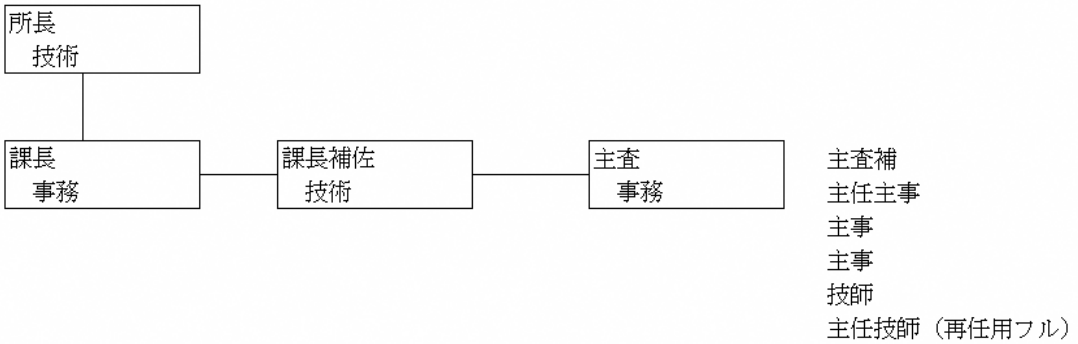
①　組織及び人員

若葉土木事務所の組織及び人員は次に示すとおりである。

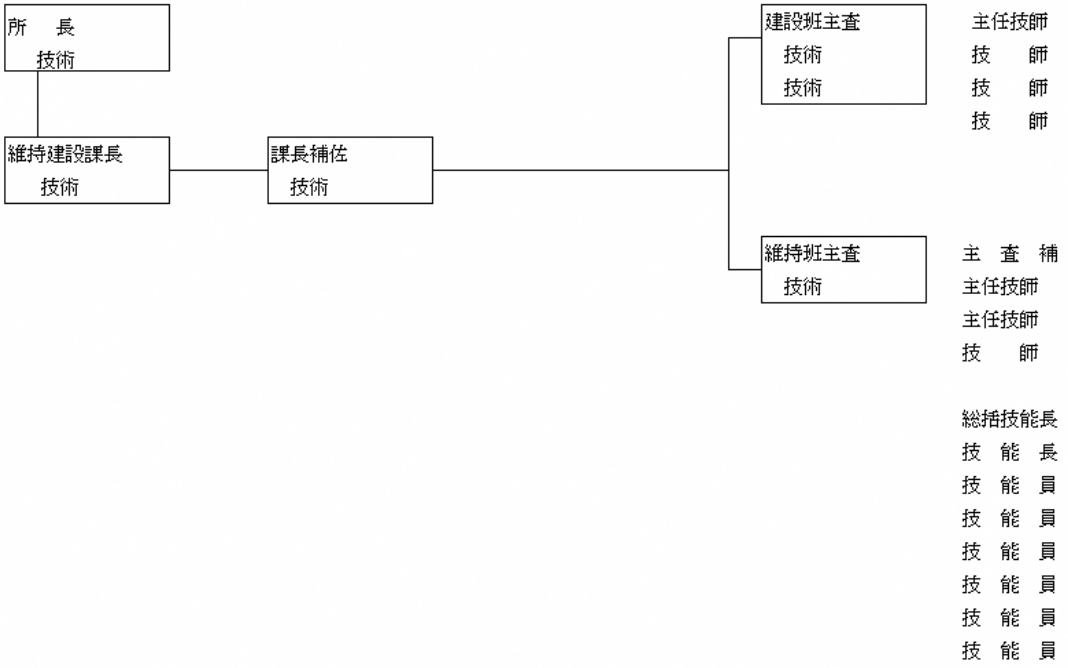
ア．組　織（令和２年４月１日現在（以下、同様。））

【組織図】

＜管理課＞



＜維持建設課＞



イ．人　員

【課の人数（再任用（短期）を除く。）】

＜管理課＞

区分	課長	担当課長（総括主幹）	課長補佐	主査	主査補	副主査	主任主事 主任技術	主事 技師	事務員 技術員	計	総括技能	技能長	技能主任	技能員	計	合計
事務	1			1	1		1	2		6					0	6
技術			1				1	1		3					0	3
計	1	0	1	1	1	0	2	3	0	9	0	0	0	0	0	9

区分	主任主事 主任技術	技能主任
事務		
技術		
計	0	0

※局長・次長・部長・所長・道路管理センター派遣・下水道事業団派遣は除く

＜維持建設課＞

区分	課長	担当課長（総括主幹）	課長補佐	主査	主査補	副主査	主任主事 主任技術	主事 技師	事務員 技術員	計	総括技能	技能長	技能主任	技能員	計	合計
事務										0					0	0
技術	1		1	3	1		3	4		13	1	1		6	8	21
計	1	0	1	3	1	0	3	4	0	13	1	1	0	6	8	21

区分	主任主事 主任技術	技能主任
事務		
技術		
計	0	0

※局長・次長・部長・所長・道路管理センター派遣・下水道事業団派遣は除く

② 事務分掌

若葉土木事務所の事務分掌は次に示すとおりである。

【事務分担】

管理課	１．課の庶務に関すること。 ２．所の予算及び経理に関すること。 ３．道路工事施行承認に関すること。 ４．道路占用に関すること。 ５．道路の不法占用物件の撤去及び指導に関すること。 ６．開発等の事前協議に係る現地調査に関すること。 ７．ちばし道路サポート制度に関すること。 ８．ちばレポに関すること。 ９．道路の境界確定に関すること。 １０．道路施設損傷事故処理に関すること。 １１．道路上の放置自動車及び放置自転車に関すること。 １２．道路用地の寄付に関すること。 １３．狭あい道路拡幅整備事業に関すること。 １４．道路の管理瑕疵に係る事故処理に関すること。 １５．道路台帳等の閲覧に関すること。
維持建設課 建設班	１．課の庶務に関すること。 ２．道路の維持及び修繕（簡易なものを除く。）に関すること。 ３．市道路の舗装新設及び道路の舗装改良に関すること。 ４．道路の橋梁に係わる維持及び修繕に関すること。 ５．道路の排水施設の新設及び改良に関すること。（下水道管理部の所管に属するものを除く） ６．私道整備の助成に関すること。 ７．災害復旧工事及び応急工事に関すること。 ８．狭あい道路拡幅整備事業に伴う工事に関すること。 ９．交通安全施設等の整備に関すること。
維持建設課 維持班	１．道路の維持及び修繕（簡易なものに限る。）に関すること。 ２．違反広告物の簡易除却に関すること。 ３．下水道の維持及び修繕（下水道管理部の所管に属するものを除く。）に関すること。 ４．道路の排水施設に係る維持及び修繕に関すること。 ５．道路パトロールに関すること。 ６．合併浄化槽設置に係る協議に関すること。

（２）監査手続

包括外部監査を効果的、効率的に実施するために次の監査手続を実施した。

①　財務監査の監査手続

財務監査の監査手続は、「２．４土木事務所共通事項の監査結果」の「（２）監査手続」の「①　財務監査の監査手続」に記載しているため、その内容を参照されたい。

②　3Ｅの監査の監査手続

3Ｅの監査の監査手続は、「２．４土木事務所共通事項の監査結果」の「（２）監査手続」の「②　3Ｅの監査の監査手続」に記載しているため、その内容を参照されたい。

③　その他の監査手続

若葉土木事務所の監査では、財務事務の執行等の現状に合わせて、特に次の監査手続を追加した。

ⅰ　ちばし道路サポート制度に係る事務処理について、活動団体からの活動報告書の提出数が少ないことが認識されたため、管理状況について適正性等を検証した。

ⅱ　道路瑕疵に伴う事故の発生・賠償金の支払事務処理について、事故の発生・賠償金の支払件数の多い年度が認識されたため、事故の発生要因を分析し、日常管理及び事故発生の端緒への対応状況等について、その適正性等を検証した。

ⅲ　道路の維持・補修業務実施に際して使用する固定資産の内、使用可能性のない重要物品の売払処理が進められていたため、入札・売払に伴う手続について、その合規性等を検証した。

（３）監査結果

上記の監査手続を実施した結果、次のとおり指摘事項及び意見を述べることとする。

①　道路占用申請事案の事務処理について［指摘：１件、意見：１件］

【現　状】

道路占用申請事案の事務については、道路管理センターシステム利用による電子申請と、当該システムを利用せず、紙ベースで申請する事業者に分かれているが、

若葉土木事務所においては、道路管理センターシステム利用による申請が、全体の9割（おおよそ年間1千件程度）、残りが紙ベースでの申請（おおよそ年間120件程度）となっている。

内部管理においては、道路管理センターシステム利用による電子申請については、申請から占用工事完了後の検査通知書発行までの手続に関し、データ入力が行われ、進捗状況が管理されている。

一方で、紙ベースでの申請については、同様の内容について、道路占用受付整理簿に手書で記録され、進捗状況に関し、1件毎に管理を行っている。

【原因・問題点】

若葉土木事務所における道路占用申請事案の事務については、申請者の道路占用工事完了に伴う検査及び占用工事完了検査書の発行業務が適時に行われていないという問題がある。

以下の集計は、道路管理センターシステムにおいて、令和2年11月時点で検査日未入力となっている件数を要約したものである（過年度申請分を含む。）。

道路管理センターシステムより集計	
申請者区分	検査日未入力件数
NTT	3
東京電力	254
東京ガス	290
千葉県水	314
市水道	23
市下水道	401
計	1,285

また、以下の集計は、紙ベースでの申請について、令和元年度道路占用受付整理簿を通査し、同年度申請分のうち、令和2年10月時点で検査日未記入（明らかに工事期間未経過のものを除く。）の件数を概算集計したものである。紙ベースでの申請については、過年度申請分を含む全体未処理集計が困難なため、令和元年度分のみ集計している。

区分		①	②	区分		①	②
1	電子申請事業者	4	0	7	電波障害対策施設	0	0
2	その他電気通信事業者	16	7	8	工事用施設	17	10
3	その他ガス事業者	0	0	9	横断幕	2	1
4	排水接続	71	32	10	(道路上)その他	8	3
5	(埋設等)その他	4	0	11	(掲示物他)	18	6
6	日除・雨除・看板	3	2				
計						143	61

注1：①は「年間申請件数」を、②は「検査日未記入件数」を意味する。
注2：区分の「1」は「道路管理センターシステム利用者のうち、長期占用事業者の一括更新分（システム対応なし)」の集計である。

ここで、占用工事期間完了後、検査日未入力・未記入となっている事案とは、検査そのものが未済となっているケースと、単に入力・記入がもれているケースが考えられるが、その内容を判別することは困難である。したがって、現在の対応としては、道路占用申請事案の事務担当部署である管理課において、個別事案毎に、完了届及び完了届添付資料等を検査確認した後に、占用工事完了検査書について、発行遅延の旨を明記した上で発行し、処理を進めている（なお、占用工事完了検査書の遅延発行に際しては、本来申請者が負うべき検査終了後2年間の瑕疵担保責任を免除している。)。

上記に示すような事務未処理の原因は、事務処理のための人員不足に起因しているということであった。若葉土木事務所においては、令和元年度において最大4名の休職者が生じており、事務処理に手が回らなかったという実態がある。しかし、道路占用場所における事故等発生時に、占用者と管理者との間での責任関係の問題も懸念され、単なる事務処理遅延の問題にとどまらないリスクがあると考える。

また、休職者の発生については不可避な状況であったと推察するが、一方で、人手不足を補う効率的な管理を検討することも必要と考える。上述のとおり、道路管理センターシステムからは、現在の処理状況等を数値化して把握ことが可能であり、データ集計機能等を使い、事務処理の進捗管理等に利用することも考えられる。

また、紙ベースの申請については、現在手書にて道路占用受付整理簿を作成しているが、同様の書式をエクセル等の電子データとして作成することも一考すべきと考える。記載項目の漏れの防止、一覧性の向上、集計や分類機能により進捗管理への利用等が可能になるものと考える。

【結　果：指摘】

道路占用申請事案の事務については、完了から時が経過している事案についての

検査についてより一層の煩雑さが生じるものであり、過年度事案の早急な処理完了を進めるとともに、今後の事案については適時に処理を実施されたい。

【結　果：意見】

道路占用制度に係る今後の事務処理をより効果的、効率的に実施するために、道路管理システムの絞込み機能を最大限活用することを前提とした事務処理マニュアルを再整備するよう要望する。また、紙ベースでの道路占用申請案件の進捗管理については、当土木事務所の事務処理体制が許す範囲で、申請処理状況を一覧することができる進捗管理票を電子ベースで作成し、情報を共有する等を前提とした事務処理マニュアルを整備するようよう要望する。

②　ちばし道路サポート制度に係る事務処理について［指摘：1 件、意見：2 件］

【現　状】

ちばし道路サポート制度は、千葉市が管理する道路において、環境美化及び維持に関して活動する市民団体等と市が協働して、地域にふさわしい安全・安心な道路環境づくりを推進するとともに、道路に関する市民意識の向上を図ることを目的として、運営されている活動である。

令和元年 9 月 1 日現在、若葉土木事務所における、ちばし道路サポート制度に登録している団体は、25 団体となっている。登録団体は、年度末にサポート活動の実績結果について、市長へ報告することとされており（ちばし道路サポート制度実施要領 第 6 条)、管理課より毎年度末に各団体に対して、「活動実施報告書」の提出依頼を行っている。直近 2 年間の提出状況は次の表のとおりであった。

【「活動実績報告書」の提出状況】　（単位：団体）

年　度	登録団体数	提出団体数	未提出団体数	提出の有無不明
平成 30 年度	25	21	4	－
令和元年度	25	7	18	18

注：入手資料に基づき外部監査人作成

また、ちばし道路サポート制度においては、活動に際して、ゴミ袋、腕章、カラーコーン等の支援が行われている。ゴミ袋の支給は、必要とする団体に 1 年分をまとめて、又は必要に応じたタイミングで支給するとともに、帳簿に受払管理がなされている。腕章・カラーコーン等については、貸与・支給品管理台帳に記録し貸与・支給状況を管理している。いずれも、令和 2 年度より記録が開始されている。

【原因・問題点】

登録団体からの「活動実績報告書」の提出状況を見ると、令和元年度においては、平成 30 年度に比して提出団体数が大きく減少しており、かつ、提出団体以外は、

提出の有無が不明な状況となっている。これは、令和元年度の特殊要因として、管理課担当者の休職等に伴い、担当者の交代が発生し、書類管理の引継ぎがうまくいかなかったことに起因している。令和2年5月の若葉事務所内における簡易起案・決裁「道路サポーターの令和元（平成31）年度活動報告書について」においては、提出された報告書がどこかに紛れている可能性についての言及がなされていた。

この点については、若葉土木事務所において、令和3年1月に改めて各団体に対し、報告書の提出の有無を電話で確認したところ、「提出していない」と回答したのは2団体、「提出したと思う」と回答したのは1団体、残り15団体は「提出したか不明」という回答を得ている。提出していないとする2団体を除く16団体のうち、提出したとする1団体を除けば、15団体の報告書提出状況は、不明のままである。

また、いずれの年度においても、全登録団体からの「活動実績報告書」の提出が所定の時期に提出されていない状況となっている。これは、各団体からの「活動実績報告書」の提出未済を容認していることに起因している。活動報告については、ちばし道路サポート制度実施要領 第6条において、以下のとおり記載されている。

（活動報告）
第6条　道路サポーターは、年度末にサポート活動の活動結果について、市長に報告するものとする。
ただし、「ちばレポ」（システム名称：My City Report）を活用して、活動毎に報告することができるものとする。

本実施要領の条文は、活動報告の提出は任意ではなく、仮に、活動がなかった場合でも、活動がなかった旨を記載して報告すべき趣旨であると解される。ちばし道路サポート制度に登録している団体は、清掃・除草・植栽・街路樹剪定等の活動を、ボランティア（無償）にて行うものであるが、一方で、活動に必要となるゴミ袋の支給や、用具の貸出等の支援を市から受けている側面もあり、その意味でも活動報告が求められているものと解する。もちろん、多くの市民の参加を促し、活動を活発化させていくために、提出義務として強制することは難しい面はあるが、丁寧な説明により提出を促進すべきものと考える。

また、令和2年度においては、土木の日のイベントにおいて、ちばし道路サポーターの表彰を行う取組が初めて実施されている。このような取組を周知する事により、活動を促すのみならず、報告に対するモチベーションも上げ、本制度による市民と市の協働を一層進めるきっかけにすべきものと考える。

また、ちばし道路サポート制度の活動に際して市が支援するゴミ袋等については、所定の帳簿への記録を開始し、管理は行っているものの、その利用実態については、

支給を受けた団体からの活動実績報告書やゴミ回収実績との照合までは実施されていない。不正支給となっていないかどうか、という視点で、活動実績報告書の内容を検証する等、一定の牽制も検討する必要があると考える。

【結　果：指摘】

令和元年度の「活動実績報告書」の提出の有無不明分の取扱いについては、曖昧なまま放置することなく、監査実施過程で行われたような報告書提出に係る追跡調査を実施するなどして、道路サポーターから提出があった「活動実績報告書」の適正な文書管理を徹底されたい。

【結　果：意見 1】

「活動実績報告書」の提出未済の団体に対しては、制度の趣旨を踏まえた説明を行うとともに、令和 2 年度から新たに実施されている表彰制度の趣旨を積極的に説明する等、「活動実績報告書」の提出を促進するような取組を要望する。

なお、上記のとおり、若葉土木事務所が行った電話確認（令和 3 年 1 月）に際しては、口頭にて令和元年度・令和 2 年度の活動概況を聴取し一覧表にとりまとめていることや令和 2 年度の「活動実績報告書」提出の依頼要請を併せて行っていることを確認した。

【結　果：意見 2】

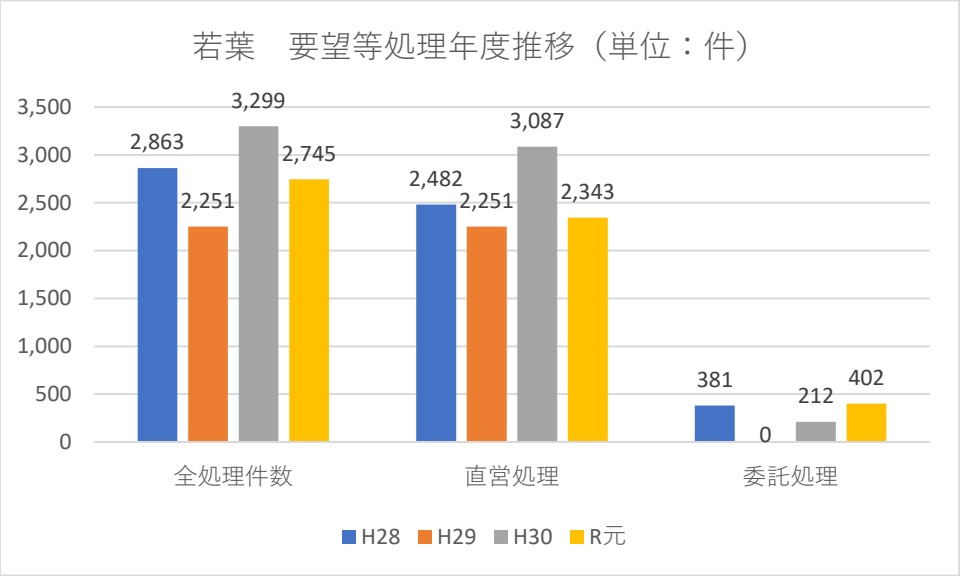
ちばし道路サポート活動実施に際してのゴミ袋等の支援品支給に際しては、単に支給枚数の受払簿の記録にとどまらず、支給を受けた団体の活動実績報告書やその内容と照らして、合理的であるか否か、合理性に欠ける場合には、利用状況を確認する等、不正支給とならないような牽制の取組を要望する。

③　道路等の維持管理に伴う管理の瑕疵に起因する事故の発生・賠償金の支払事務と維持建設課（維持班）が実施する道路等の簡易な維持・修繕との関係について［指摘：1 件、意見：1 件］

【現　状】

道路等の簡易な維持・修繕については、ちばレポや通報、日常の道路パトロール等による情報に対して、維持建設課維持班の技能労務職が直営工事として実施する場合と、業務委託として民間事業者へ委託する場合がある。

若葉土木事務所における維持班を中心とする要望等処理状況は、次のグラフに示すとおりである。



出典：入手資料等に基づき外部監査人作成

このグラフからも分かるとおり、若葉土木事務所での令和元年度の要望等処理件数は、2,745 件であったが、そのうち、維持班が対応したもの（直営処理）は 2,343 件であった。年度推移で要望処理件数を見ると、平成 28 年度に比較して、自然災害の多かった令和元年度は、要望等の処理件数は減少しているが、2,000～3,000 件台の多数を土木事務所として対応していることが分かる。若葉土木事務所における、令和元年度の要望等処理の内訳は以下のとおりである。

【令和元年度要望等処理件数】　（単位：件）

年度　（注1）	要望処理件数（注2）	ﾊﾟﾄﾛｰﾙ件数（注3）	計	外部処理委託件数	直営処理件数	直営割合
令和元年度	2,393	352	2,745	402	2,343	85%
（平成30年度）	（2,414）	（885）	（3,299）	（212）	（3,087）	（94%）

注1　カッコ内は、参考として平成30年度の数値を記載。

注2　要望処理件数の内訳

対応内容	要望	処理　（注5）
道路補修	524	432
安全施設修繕（照明灯含む）	255	214
道路排水設備（補修・清掃）	573	494
下水道施設（補修・清掃）	58	53
その他　（注4）	1,059	1,200
計	2,469	2,393

注3　ﾊﾟﾄﾛｰﾙ件数の内訳

対応内容	件数
路面の状況	93
路肩の状況	3
排水施設の状況	167
交通安全施設の状況	30
緑化施設の状況他	59
計	352

注4　「その他」は主として直営処理対応。

注5　処理件数には、前年度の要望に基づき処理したものを含む。

出典：入手資料等に基づき外部監査人作成

令和元年度のパトロール件数が平成 30 年に比して大きく減少しているが、これ

は、台風や大雨の発生に伴う災害対応のため、通常の道路パトロールを 10 月から 1 月の間、中止していたことに起因している。

このように若葉土木事務所においては、全体で毎年 3 千件前後の事案に対応しているが、一方で、道路瑕疵に伴う事故の発生・賠償金の支払も生じている。道路等の維持管理に伴う管理の瑕疵に起因する事故の賠償金支払い実績は、以下のとおりである。

【道路瑕疵による賠償案件　令和元年度】　（単位：円）

No	発生日	瑕疵の内容	被害の対象	示談or判決	示談日	損害額	過失割合	賠償額	賠償払日
1	令和元年6月24日	側溝蓋の隙間	人身/足首捻挫・腰痛	示談	令和元年8月21日	－	－	94,680	令和元年8月30日
2	令和元年7月7日	道路上樹木枝落下	車両/損傷	示談	令和元年9月24日	－	－	464,054	令和元年10月2日
3	令和元年7月15日	道路用地内樹木腐食	その他/ﾌｪﾝｽ等の損傷	示談	令和元年8月30日	－	－	450,478	令和元年9月9日
4	令和元年8月3日	舗装隆起	人身/切り傷	示談	令和元年9月11日	－	－	6,128	令和元年9月20日
5	令和元年8月5日	側溝蓋の老朽化	車両/損傷	示談	令和元年9月6日	－	－	122,212	令和元年9月17日
6-10	令和元年9月17日	舗装剥がれ	車両/損傷	示談	令和元年10月4日他	－	－	205,155	令和元年10月15日他
11	令和元年10月8日	道路陥没	車両/損傷	示談	令和元年10月31日	－	－	118,580	令和元年11月11日
12	令和元年10月26日	舗装剥がれ	車両/損傷	示談	令和元年12月3日	－	－	21,532	令和元年12月11日
13	令和2年1月23日	舗装剥がれ	車両/損傷	示談	令和2年3月6日	－	－	35,695	令和2年3月16日
14	令和元年12月21日	舗装剥がれ	車両/損傷	示談	令和2年3月12日	－	－	27,975	令和2年3月23日

注　No.6-10：　同日同一場所にてほぼ同様の被害が6件発生、損傷の証明ができなかった1名を除き賠償対象。
　　No.13-14：　同一箇所の被害であるが、No.14の被害者からの通報が1/31であったため、補修対応できず、No.13の被害が発生した。

出典：入手資料等に基づき外部監査人作成

令和元年度の道路瑕疵に伴う賠償事案は、全 14 件と発生件数が多い年度であった（平成 30 年度の同件数は 1 件）。賠償事案が多発した原因は、偶発的であり明確な分析は難しいが、特徴的な状況としては、同日同一箇所での複数事案の発生（注の No.6-10）があったことや、上記のとおり道路パトロールが 10 月から 1 月の間中止されていたこと等も、影響していたものと考えられる。

【原因・問題点】

道路瑕疵に伴う賠償事案については、関連文書を閲覧する中で、以下のような問題を認識した。

ア．No.2 の事案について

道路用地内の樹木の枝が車道にせり出た状態であったところ、樹木の枝が道路上に落下し走行中の車両と接触したことによる事故であった。この事案については、事故発生以前に当該道路用地の隣接住民から剪定依頼の通報があったため、現状を確認するも緊急性を認識しなかったとの判断により、剪定作業が未実施となった経緯がある。結果として、道路上空から枝が落下した事故となり、被害者側の回避可能性はなく、市側の責任により賠償となっている。

本事案については、事前通報による現地確認の際の経緯・判断プロセスの記録が残されていなかったため、緊急性を認識しなかった判断が不明瞭であり、適正性を

確認することができなかった。今後の適正な道路管理に資する情報としても、当初の現地確認時に見落とした点がなかったか等を検証する上でも、記録を残すことは重要であると考える。

イ．No.3 の事案について

道路用地内の樹木が倒れたことにより、隣接地に設置されていたフェンスをなぎ倒したことによる事故であった。樹木の根腐れに起因するものであり、被害者の休業日に生じた事故であり回避可能性はなく、市側の責任により賠償となっている。当該道路用地は、現状では道路とはなっておらず、樹木が生えているのみの遊休地のような場所であったため、日常的に市の管理対象地とはなっていなかった。

このような、いわゆる赤道・青道と呼ばれる道路用地については、その状況の把握・管理を日常的に行うことは、人員的にも財政的にも困難な状況にあると考えられる。一方で、遊休地のような状態であるがゆえに、樹木等の管理が全く行き届かず、上記のような事故発生の可能性があるという点に鑑みると、注意深くリスクを識別・把握する活動を検討すべきであると考える。

ウ．年度繰越の事案について

上記記載のほか、事故発生は令和元年度であるが、賠償支払いが令和 2 年度となった事案があった。当該事案は、令和元年 9 月の台風 15 号の大雨を原因とする事故である。一般に、道路の管理瑕疵は、「道路が通常有すべき安全性を欠いている」場合に賠償の問題が生ずる。したがって、予想を超える集中豪雨等のように予見可能性がない場合は、賠償責任は発生しないと解される。

本事案においては、平成 30 年 12 月に本事案の法面下の土地に住む住民より、本事案法面から湧水が発生しているとの通報を受けている。市の調査の結果、法面上にある道路の歩道部及び車道路肩部が沈下していることが確認されていたため、道路及び法面が通常有すべき安全性を欠いていたとして、賠償責任を負う結果となっている。なお、本事案については、被害額高額につき、道路賠償保険にて補填されない部分については、市の実質的な負担として支出されている。

本事案についての平成 30 年 12 月の通報から、事故発生までの対応状況を確認したところ、若葉土木事務所のみの対応にとどまらず、下水道維持課、下水道整備課による路面下の空洞調査やボーリング調査が必要な状況にあったということであるが、詳細な記録書面は作成されていなかった。ア．No.2 の事案同様、今後の適正な道路管理に資する情報として、対応方法に問題はなかったか等、記録を残すことは重要であると考える。通報から 9 か月の期間があっても、本復旧工事に着手できず、事故を避けられなかったという事実については、市民目線で見た場合には、納得を得ることができにくいのではないかと推察する。市としての説明責任を果たす

上で、経緯・判断プロセスの記録は必要であると考える。

さらに、今回のように複数部署の協働により検討が必要な事案については、それぞれの担当業務やその調整に時間を要することが想定されるが、近年、台風や大雨の被害が甚大化しており、かつ、関東地方においても例外ではない現状に鑑みた場合、自然災害を想定した業務の優先順位等を考慮した迅速な対応も必要になると考える。

【結　果：指摘】

通報・パトロール等により入手した情報に基づき道路の不具合等に対応する際の、対応の見送り、所定の協議・準備の経緯、判断等の業務プロセスについて、記録・報告を行う旨の明確なルールとして、業務マニュアル整備・運用を検討されたい。

【結　果：意見】

いわゆる赤道・青道と呼ばれる道路用地については、その状況の把握・管理を日常的に行うことは困難な状況にあると推察される。しかし、道路瑕疵の可能性を勘案し、道路台帳システム整備の担当部署である路政課とも連携して、ちばレポの情報等の積極的な活用や、維持班のパトロールの工夫やその情報等、把握・管理を進めることを要望する。

④　在庫管理の適正性：維持班が行う道路の応急補修工事で使用するアスファルト等の原材料等の調達方針及びその在庫管理等について［指摘：4 件、意見：1 件］

【現　状】

若葉土木事務所においては、上記③に記載のとおり、維持建設課の業務として、市民からの要望等に対応して道路管理者としての道路の応急補修等が求められている。その際に使用する原材料や消耗品に関しては、基本的に随意契約により、単価契約が結ばれている。それらの原材料等のうち、常温合材（簡易アスファルト材：エムコール）と融雪剤（塩化カルシウム）は他の土木事務所が若葉土木事務所の使用予定分も含めて取りまとめ、一括して契約を行い、その後の発注、納品、検査及び請求受付・支払等の会計取引は、土木事務所ごとに実施されている。

常温合材に関しては、中央・美浜土木事務所において、他の事務所を含む 10 か所の所要量をとりまとめ、単価契約により統括して契約を行っている。また、融雪剤（塩化カルシウム）に関しては、通常は若葉土木事務所であったが、令和元年度に関しては、台風等の被害の影響に伴い、花見川・稲毛土木事務所が 4 土木事務所の所要量を取りまとめて、単価契約により統括して契約を行っている。

これらの原材料等を含めて、道路の維持管理に必要な原材料を、若葉土木事務所として調達し、受入れと払出し等の管理を行っている。それらの在庫状況は、若葉

土木事務所への現場往査の際に把握し、その後の調査等により、日常的な在庫状況を把握した。外部監査を実施した任意の時点における原材料等の在庫の状況は次のとおりである。

【原材料等在庫一覧】　（単位：円）

No	製品名等	規格	単位	単価	概算数量	概算金額	契約形態
1	常温合材（エムコール）	20kg	袋	2,090	50	104,500	単価契約・随意契約
2	モルタル（鹿島ドライモルタル）	25kg	袋	1,100	8	8,800	単価契約・随意契約
3	モルタル（ハイジャスター）	25kg	袋	4,620	6	27,720	単価契約・随意契約
4	超速硬性コンクリート補修材（ペイブメンドVR）	20kg	缶	14,040	1	14,040	単価契約・随意契約
5	超速硬性コンクリート補修材（ペイブメンドMR）	20kg	缶	13,500	3	40,500	単価契約・随意契約
6	セメント（四国化成マサドミックス）	25kg	袋	2,750	16	44,000	単価契約・随意契約
7	常温合材（エースパッチ　細密型）	20kg	袋	2,310	8	18,480	単価契約・随意契約
8	融雪剤（塩化カルシウム）	25kg	袋	2,970	700	2,079,000	単価契約・随意契約
計					792	2,337,040	

注：令和2年11月調査時点の現況

出典：入手資料等に基づき外部監査人作成

このように、確認することができた原材料等だけでも 8 点存在し、実在庫の総数は約 790 袋・缶で、概算金額は約 234 万円の価値を有するものと認識することができる。これらの数値等は、金額的にも数量的にも在庫としての重要性は少なくないものと考えられる。

No.1 の常温合材（エムコール）はアスファルト補修材である。常温で使用でき、補修直後に安定するため補修が早く完了できる利点があるが、下記加熱合材に比して単価が高いという特徴がある。若葉土木事務所においては、比較的規模の小さい補修に使用しており、月間 50 袋程使用するため購入頻度が高く単価契約としている。規模の大きな補修に際しては、加熱合材を使用するが、在庫は持たず都度購入している。

No.8 の塩化カルシウムは、融雪剤として使用されるものであるが、令和元年度に購入したところ使用がなかったため、在庫となっている。降雪の際には、一度に 300 袋程使用するということである。

この他、コンクリート蓋・マンホール蓋・グレーチング・境界標等の材料が日常的に使用・在庫されている。

【常温合材等の在庫状況】（現場往査時点：令和２年 11 月４日午後）

ⅰ　常温合材（エムコール）

ⅱ　モルタル（鹿島ドライモルタル）

ⅲ　超速硬性コンクリート補修材
（ペイブメントＶＲ・ＭＲ）、
モルタル（ハイジャスター）

ⅳ　常温合材（エースパッチ　細密型）

【原因・問題点】

上記のとおり、道路の応急補修等に使用する原材料等は、応急的に使用するため単価契約により臨機応変に発注し、納品されて使用に供することが前提となっている。しかし、若葉土木事務所においても、実際には恒常的に在庫を有しており、その量も組織や職員の経験的な知見により、ある程度感覚的な判断により発注が行われていることが現状であるため、次のような問題を含んでいる。

ⅰ　若葉土木事務所では、常温合材や融雪剤を発注し、納品を受け使用する前提として、その調達の契約事務の専決権を中央・美浜土木事務所等に事実上委ねているが、その意思決定を行っていることが確認できなかった。千葉市決裁規程によると、若葉土木事務所の長に常温合材などの原材料等の支出に係る契約事務の決裁を専決事項として行うことができるとしている（千葉市決裁規程第

2条、第5条第1項、別表第1の3の(2))。しかし、自らの専決事項を他の土木事務所の長に委ねる際に、書面による意思決定は行っていない。

ii　消耗品等の物品出納に関しては、千葉市物品会計規則が規定する物品出納の規定に従い、調達、検査、受払及び記録等の事務を行わなければならない。特に、物品の調達、受入検査、出納保管等の規定に従う必要があり、当案件の原材料等の適正な管理においては、予算科目が原材料費や消耗品費で購入したものは、当規則上、消耗品に属しており（同規則第5条及び別表第1)、出納手続が必要となっている（同規則第27条第6号参照)。以下で述べるとおり、出納手続や物品出納員等及び物品取扱員が備えなければならない帳簿（消耗品出納簿）の記帳等がなされていない（同規則第46条及び別表第6)。

ただし、境界標については、法的権利に関係するという性質に鑑み、境界標交付簿を令和2年度より作成し始めている。

iii　原材料等の出納管理が全て口頭でなされており、日常の使用量と在庫の有り高が記憶にはあるが、記録に残されていない。確かに、千葉市物品会計規則によると、出納手続を省略することができる要件の一つとして、「購入後直ちに消費するもの」という規定がある（同規則第27条第6号)。しかし、土木事務所で確認した在庫は、明らかにこの規定に該当しない在庫量が保管されていた。

iv　原材料等の出納記録がないため、当該原材料等の適正な管理がなされているかどうかの資料が作成されておらず、盗用のリスクに対しても会計的に基礎的な出納データがないため、組織としても検証することができない。

v　納品された原材料等の検査が納品の都度、実施されて、その結果を「物品検査書」（様式第3号）に記録することが一部を除いて適時適切に実施されていない。

vi　このような単価契約では、その発注行為が書面で行われていないため、口頭でなされていた。契約行為は既に単価契約書の取り交わしで正式に行われているが、債権債務の金額の総額を確定する発注行為に関して口頭で行うことが適正であるとは考えらえない。納品数の指示が口頭でしか伝達されていない場合、債権債務の額の合意の基礎となる発注数量に齟齬が生じる危険性を過小評価するべきではない。

日常的に使用され、受払が頻繁に行われている原材料が大部分であると考えられるが、長期保管により在庫として本来の機能が劣化していないか、不正に持ち出し・使用されている形跡はないか、使用量や使用頻度に異常性がないか、仕入単価は適正であるか等を把握することは必要であると考える。なお、消耗品出納簿の整備に際しては、帳簿在庫と実在庫との照合を定期的に実施することも重要である。定期的な現物との照合により在庫の実在性が担保されるとともに、不正使用等の端

緒を発見することにもつながり、適正な管理が可能となる。

【結　果：指摘 1】

若葉土木事務所で調達する道路維持補修等の原材料や消耗品に係る物品出納に関して、「購入後直ちに消費するもの」（千葉市物品会計規則第 27 条第 6 号）ではないことが現場往査により確認することができた。そのため、原材料等で調達した消耗品の適正な出納管理を行うために、物品取扱員等が備えなければならない帳簿としての消耗品出納簿を備え置き、土木事務所の実態に合った受払のタイミングで、適時適切に記帳等を実施されたい（同規則第 46 条及び別表第 6）。

【結　果：指摘 2】

千葉市決裁規程により若葉土木事務所の長として専決することができる常温合材や融雪剤の購入に係る単価契約を、それぞれ中央・美浜土木事務所や花見川・稲毛土木事務所に対して委ねるに当たっては、そのための意思決定を若葉土木事務所として実施するよう、手続きを整備されたい。

【結　果：指摘 3】

契約相手方に対して常温合材や融雪剤を含め、原材料等を個別に発注する際には書面で行われず、口頭でなされていた。債権債務の総額を確定する発注行為に関して口頭で行うことが適正であるとは考えらえないため、当該発注行為は書面により実施されたい。

【結　果：指摘 4】

常温合材や融雪剤の納品に際して、そもそも実際の発注が口頭によるものであり、書面で行われていないため、契約に記載されている数量でしか確認することができないものと考えられる。しかし、本来の納品検査は、書面での発注書と比較する方法で、納品された常温合材の実際の数量と納品書に記載された数量とを照合してその適正性を検査する必要があり、このような正式な納品検査を今後は実施されたい。

【結　果：意見】

消耗品出納簿により記録された帳簿在庫については、定期的に実在庫との照合を実施し、その実在性を確認することを要望する。

⑤　固定資産管理の適正性：売払処理について［指摘：1 件、意見：1 件］

【現　状】

上記③に記載のとおり、道路等の簡易な維持・修繕については、維持建設課維持班の技能労務職が直営工事として実施する場合と、業務委託として民間事業者へ委託する場合がある。直営工事の補修実施に際しては、各種機材を使用しており、若葉土木事務所においても備品として備置されている。

外部監査の現場往査に際して、機材の現物を確認するとともに備品台帳（令和 2 月 10 月現在）を閲覧したところ、下記の備品（以下、「当該備品」という）の現物と備品台帳登録を確認した。

登録番号：17019103 分類番号：002013006 品名：大型特殊自動車・グレーダ 規格：大型特殊自動車モーターグレーダー　コマツ　千葉 00 ら 2999 取得日：平成 7 年 7 月 27 日 取得価額：9,177,300 円

【特殊車両（グレーダ）】（現場往査時点：令和 2 年 11 月 4 日午後）

当該備品については、道路維持作業において使用する作業機会が少なくなったことを理由として、売払処分の手続きが進められていた。

千葉市物品会計規則第 42 条では、グレーダのように重要物品を不用物品にするための承認は、物品処理伺書（不用申請）により部長が行うこととなっており、令和 2 年 6 月 25 日に部長による承認が得られていた。通常の物品の売払であれば、不用申請の決裁があり次第、会計室は備品処分売払登録を行うこととなる。不用申請の際には、管財課長及び会計室長への合議が必要とされている（物品関係業務マ

ニュアルより)。

千葉市物品会計規則（一部抜粋）

（不用の決定）

第 42 条　物品管理者は、使用中の物品及び所属の物品取扱員等が保管している物品のうち、次の各号のいずれかに該当するものがあるときは、不用の決定をすることができる。この場合において、当該物品が重要物品であるときは、部長の承認を受けなければならない。

(1)　修繕又は改造等の処理をしても使用の見込みがないと認められる物品

(2)　修繕又は改造等の処理をするより新たに取得することが有利であると認められる物品

(3)　管理換え等によって将来使用の見込みがないと認められる物品

一方、グレーダのような特殊車両は、通常の車両と異なり、まとめての売払処理ではなく、単独での売払を行うこととなっている（物品関係業務マニュアル 14 頁）。その場合、会計室は各課から売払情報の報告を受けた後に、内部管理システムで備品処分売払登録を行うこととしている。

売払処分に際しての予定価格については、鉄スクラップとして積算された価格に基づき、入札が行われていた。ちなみに歳入予算では中古品の価値で積算されていたため、予定価格と歳入予算額は大きく乖離していた。

第 1 回目の入札は、指名競争入札（地方自治法第 167 条第 1 項第 1 号）に基づき、3 者を指名し（千葉市契約規則第 20 条但し書）、入札が行われたが、1 者しか参加しなかったため、取止めとなった（令和 2 年 10 月 13 日開札）。

第 2 回目の入札では、一般競争入札に変更し、予定価格も見直して、入札が実施され（令和 2 年 12 月 2 日）、205 万 2 千円（税抜き）で落札されている。

その後、若葉土木事務所は 12 月 7 日に入札情報を会計室へ報告し、令和 3 年 1 月 6 日に会計室は内部管理システム上で備品処分売払登録を行っている。備品台帳からの抹消はその後に実施されているということであった。

【原因・問題点】

不用品処理については、令和 2 年 6 月の物品処理伺書において、不用申請（売払）が起案されており、同月において承認がなされていたが（令和 2 年 6 月 25 日付け）、上記のとおり備品台帳の登録は従前のままとなっていた。

備品を売却等により処分するためには、不用の決定をして不用物品とする必要があるが（千葉市物品会計規則第 43 条第 1 項及び第 3 項）、実務上、備品台帳からの抹消手続きをどの段階で実施することが適切であるか、明確な規定を把握すること

ができない。備品は「その性質形状を変えることなく比較的長時間にわたり使用できる物品」等と定義されている（千葉市物品会計規則第 2 条第 1 項第 9 号)。現物管理の面では、一旦、不用物品とされた後も、台帳管理の面では、備品台帳での管理が続くという実務があることに留意を要するものと考える。

なお、今回のグレーダという特殊車両を売払う流れの中で、第 1 回目の入札が令和 2 年 10 月 13 日であり、その前の事務処理として、令和 2 年 6 月 25 日に不用申請の部長承認を行っている。その時の合議は管財課長に対して実施されているが、会計室への合議は不用申請の物品処理伺書の中では行われていない（物品会計業務マニュアルの「車両の売払」の「①各課からの不用申請の受付」(12 頁))。

千葉市物品会計規則（一部抜粋）
（不用物品の処分）
第 43 条　物品は、売り払いを目的とするもの又は不用の決定をしたものでなければ売り払うことができない。
2　略
3　前項の規定による不用物品の処分は、物品管理者が行うものとし、物品管理者は、処分をしたときは、所属の物品取扱員等をして物品増減報告書によりその旨を物品出納員等に報告させなければならない。

また、当該備品については、その取得年月が平成 7 年 7 月であるため、一般的な特殊車両の耐用年数 4 年～7 年を大幅に経過しており、売払価値としては、鉄スクラップとしての価値を見込むことが適当であるものと考えられる。しかし、令和 2 年度の歳入予算見積りにおいては、中古品としての売却価値があるものとして 4,400 千円が計上されていた。この歳入予算の設定は会計室の通知（平成 18 年 12 月 5 日付け「不用物品の売払処分事務について（通知)」）で記載されている「売払においては、中古品としてではなく、スクラップを原則とすること」という指示に沿わない歳入予算の設定であった。

【結　果：意見】

不用申請の物品処理伺書が決裁された後、備品台帳からの抹消手続きがどの段階で実施されるのかについて確認し、備品の現場管理と台帳管理の適切な対応関係を把握するよう要望する。

【結　果：指摘】

車両の売却に係る予算の積算を行うに当たっては、令和元年度の当初予算で積算したような中古車としての積算ではなく、千葉市物品会計規則等の規定の趣旨を踏まえて、鉄スクラップとして予算の積算を行う必要があり、今後、同様の事務処理

に当たってはマニュアル等に今回の事例を明確に追記するなどして、所内に周知されたい。

２－４．緑土木事務所の監査結果

（１）概　要

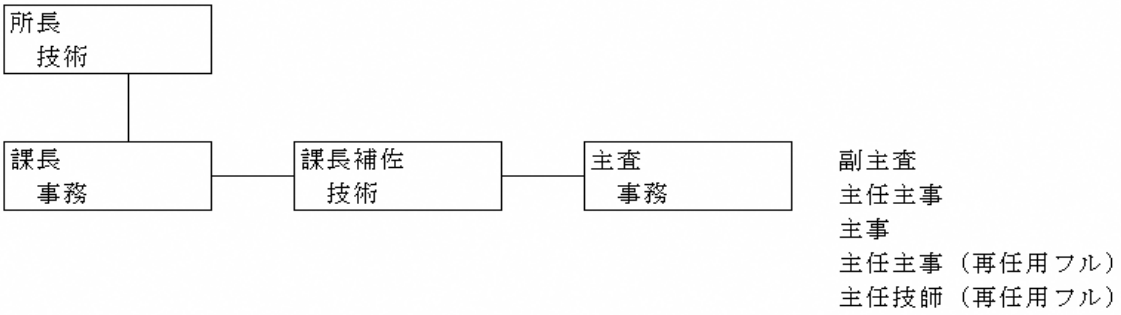
①　組織及び人員

緑土木事務所の組織及び人員は次に示すとおりである。

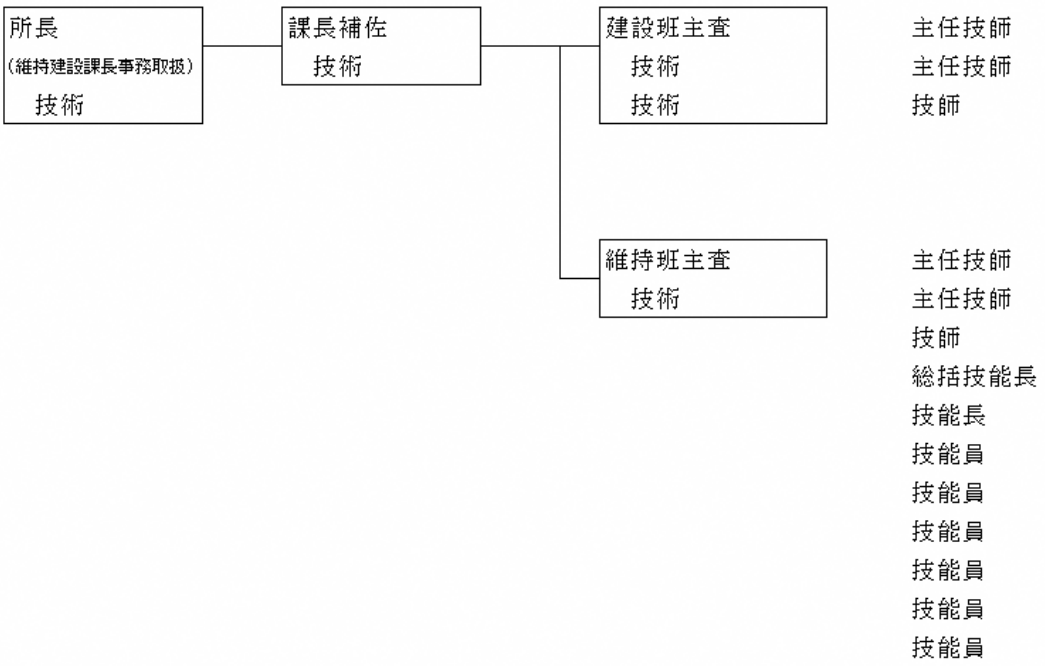
ア．組　織（令和２年４月１日現在（以下、同様。））

【組織図】

＜管理課＞



＜維持建設課＞



イ．人　員

【課の人数（再任用（短期）を除く。）】

＜管理課＞

区分	課長	担当課長 総括主幹	課長補佐	主査	主査補	副主査	主任主事 主任技師	主事 技師	事務員 技術員	計	総　括 技能長	技能長	技能主任	技能員	計	合計
事務	1			1		1	2	1		6					0	6
技術			1				1			2					0	2
計	1	0	1	1	0	1	3	1	0	8	0	0	0	0	0	8

※局長・次長・部長・所長・道路管理センター派遣・下水道事業団派遣は除く

＜維持建設課＞

区分	課長	担当課長 総括主幹	課長補佐	主査	主査補	副主査	主任主事 主任技師	主事 技師	事務員 技術員	計	総　括 技能長	技能長	技能主任	技能員	計	合計
事務										0					0	0
技術	1		1	3			4	2		11	1	1		6	8	19
計	1	0	1	3	0	0	4	2	0	11	1	1	0	6	8	19

※局長・次長・部長・所長・道路管理センター派遣・下水道事業団派遣は除く

② 事務分掌

緑土木事務所の事務分掌は次に示すとおりである。

【事務分担】

管理課	１．課の庶務に関すること。 ２．所の予算及び経理に関すること。 ３．道路工事施行承認に関すること。 ４．道路占用に関すること。 ５．法廷外道路に係る土木工事施行許可及び占使用許可に関すること。 ６．道路に係る行政財産の使用許可に関すること。 ７．道路の不法占用物件の許可及び指導に関すること。 ８．道路の境界確定に関すること。 ９．道路施設損傷事故処理に関すること。 １０．道路用地内の記念碑、記念像、記念物等の管理に関すること。 １１．土砂等の埋立て等の事前協議に係る現地調査に関すること。 １２．道路上の放置自動車及び放置自動車に係る調査及び対策に関すること。 １３．道路用地の寄付に関すること。 １４．狭隘道路拡幅整備事業に伴う助成金及び奨励金の交付(建築指導課の所管に属するものを除く。) １５．道路の管理瑕疵に係る事故処理に関すること。 １６．道路台帳等の閲覧に関すること。 １７．所内他の課等の所管に属さない事項に関すること。
維持建設課 建設班	１．課の庶務に関すること。 ２．道路の維持及び修繕(簡易なものを除く)に関すること。 ３．市道路の舗装新設及び道路の舗装改良に関すること。 ４．道路の橋梁に係る維持及び修繕に関すること。 ５．道路の排水施設の新設及び改良(下水道管理部の所管の属するものを除く)に関すること。 ６．私道整備の助成に関すること。 ７．災害復旧工事及び応急工事に関すること。 ８．狭あい道路拡幅整備事業に伴う工事に関すること。

	９．交通安全施設等の整備に関すること。
維持建設課 維持班	１．道路の維持及び修繕(簡易なものに限る)に関すること ２．違反広告物の簡易除却に関すること ３．下水道の維持及び修繕(下水道管理部の所管に属するものを除 く)に関すること ４．道路の排水施設に係る維持及び修繕に関すること ５．道路のパトロールに関すること ６．電線共同溝の維持管理に関すること ７．合併浄化槽設置に係る協議に関すること ８．「ちばレポ」の対応に関すること

（２）監査手続

包括外部監査を効果的、効率的に実施するために次の監査手続を実施した。

①　財務監査の監査手続

財務監査の監査手続は、「２．４土木事務所共通事項の監査結果」の「（２）監査手続」の「①　財務監査の監査手続」に記載しているため、その内容を参照されたい。

②　3Ｅの監査の監査手続

3Ｅの監査の監査手続は、「２．４土木事務所共通事項の監査結果」の「（２）監査手続」の「②　3Ｅの監査の監査手続」に記載しているため、その内容を参照されたい。

③　その他の監査手続

緑土木事務所の監査では、財務事務の執行等の現状に合わせて、特に次の監査手続を追加した。

ⅰ　原材料等の実地検査を実施した際に、常温合材（融雪剤）の種類が複数あることが判明したため、それらの種類別に調達の必要性、使用状況及び受払管理や在庫管理の適正性を検証した。

ⅱ　道路、下水道及び排水施設等の維持管理及び修繕について、一部を業務委託で実施しているが、それらの契約の一部に変更がなされており、その変更に伴う契約上の手続の実施について、変更契約書等一式を依頼し、その適正性等を検証した。

ⅲ　道路上での放置自転車等の管理状況について、表計算ソフト（エクセル）等を使用して管理の効率性等を検証した。

（３）監査結果

上記の監査手続を実施した結果、特に指摘事項はなかった。なお、次のとおり意見を述べることとする。

①　道路占用申請事案の事務処理について［指摘：１件、意見：１件］

【現　状】

道路管理センターシステム参加者については、道路占有申請から完了提出・完了受付・検査までの流れが全てシステム上で実施され、進捗状況はシステム上で管理される。令和元年度の道路占用許可件数は 513 件である。当該システム上の帳票である進捗状況管理表（管理者）を閲覧したところ、工期を過ぎているにもかかわらず、完了提出・完了受付・検査日・検発日・備考欄が空欄となっている案件が 130 件程度見受けられた。完了提出・完了受付・検査までの流れが完結していない、実態は完了していたとしても業者がシステム入力を失念していると考えられる。この点について担当課に確認したところ、積極的な状況把握は特段実施していないということであった。

次に、道路管理センターシステム参加者以外については、申請は全て紙ベースで実施されており、土木事務所に来庁して申請する方式である。令和元年度の道路占用許可件数は 106 件である。進捗状況の管理は 1 件ずつの紙ベースで実施される。許可の期間が終了しているが完了届未提出の案件については業者に提出するよう促しているということであり、完了届未提出となっているものは 8 件であるということであった。ただし、1 件ずつの紙ベースでの管理であり、進捗状況について一覧性のある資料が存在しているわけではなかった。

【原因・問題点】

道路管理上、瑕疵が発生した場合にはどちらに責任が生じるのかという問題を認識する機会がこれまでになく、かつ、これまでに大きな問題が発生したことがないことから、完了報告が未提出であっても、大きなリスクはないと考えていることが原因ではないかと考えられる。少なくとも完了手続未了の占用許可案件に関しては、道路瑕疵の責任関係が不適切なまま事業者に負わされている状態である点が問題と考える。

すなわち、占用者は占用に起因して第三者に損害を与えたときはその損害を負担しなければならず（同規則第 8 条）、道路管理者による検査終了後 2 年間、占用者は占用道路の復旧工事の瑕疵に起因する路面の沈下等の道路の破損に関して、占用者の負担で直ちに補修しなければならない（同規則第 17 条第 1 項）。このような責

任関係が、未検査事例等の放置により不明確になったままであることは法令等が予定する責任関係の確定の趣旨から運用上の重大な不備であると考えられる。

また、道路管理センターシステム参加者以外の紙ベースでの管理については、申請案件1件ごとの管理であり、一覧性に乏しい管理手法であることから、道路占用期間終了後の完了報告と検査依頼等が適正になされているかどうかを適時かつ網羅的に把握できないことに問題がある。

この点について、担当課に確認したところ、完了状況を把握していない事で、本復旧まで終了していれば、段差による事故・振動苦情等の発生は低いと考えられるが、仮復旧状態の場合では、事故・苦情等が生じる確率が高くなり、それに伴い電話対応、現地確認、占用事業者の確認など通常業務以外のことで時間を取られてしまうことが予想されることから、今後は占用事業者と情報交換を密にしていきたいとというのことであった。

【結　果：指摘】

道路占用申請事案の事務については、完了から時が経過している事案についての検査についてより一層の煩雑さが生じるものであり、過年度事案の早急な処理完了を進めるとともに、今後の事案については適時に処理を実施されたい。

【結　果：意見】

道路占用制度に係る今後の事務処理をより効果的、効率的に実施するために、道路管理システムの絞込み機能を最大限活用することを前提とした事務処理マニュアルを再整備するよう要望する。また、紙ベースでの道路占用申請案件の進捗管理については、当土木事務所の事務処理体制が許す範囲で、申請処理状況を一覧することができる進捗管理票を電子ベースで作成し、情報を共有するなどを前提とした事務処理マニュアルを整備するようよう要望する。

②　ちばし道路サポート制度に係る事務処理について［意見：2件］

【現　状】

ちばし道路サポート制度とは、千葉市が管理する道路において、市民団体等が行う道路の環境美化及び維持に関する活動を市が支援することにより、地域にふさわしい安全・安心な道路環境づくりを推進するとともに、道路に関する市民意識の向上を図ることを目的とする制度である（ちばし道路サポート制度実施要領第1条）。

ちばし道路サポート制度に参加している団体が清掃活動等を実施する際の市の支援として、道路管理者である土木事務所は、活動に必要な物品であるごみ袋を支給している（ちばし道路サポート制度運用規定第3条）。

このとき、ごみ袋の在庫を適正に管理するための受払簿（物品出納簿）に関して、

その様式が土木事務所によって異なっており、緑土木事務所ではエクセルにより管理している。当該受払管理は月次ではなく、年度末に年間の受入・払出の合計を記入する様式となっている。また。払い出しについては、市民団体からの口頭請求による払い出しとなっていて、書類等でごみ袋の請求があった事実が残されてはいない。

次に、ちばし道路サポート制度に参加している団体は、年度末にサポート活動を市長あてに提出することとなっている（ちばし道路サポート制度実施要領第 6 条)。しかし、全ての団体が活動報告を提出しているわけではない。また、年度末に活動報告を提出しないことで、ボランティアとしての道路清掃活動などが実施できなくなるものではない。

令和元年度について、緑土木事務所では登録されている 43 団体のうち、28 団体から活動報告の提出があり、残りについては活動報告は提出されていない。そして、緑土木事務所として、活動報告を提出していない団体について、その活動実績の有無を把握してはいない。

【原因・問題点】

ごみ袋の払い出しについて、口頭請求による払い出しであり、適正な払い出しであったかの事後検証ができず、適正な在庫管理を実施するうえで問題がある。

また、活動報告は、ちばし道路サポート制度実施要領第 6 条に規定されるものである。この要領によると活動報告を「市長に報告するものとする」としている。この要領からは活動報告の提出は義務であると解釈することができる。ボランティアであっても参加団体は活動報告を提出しなければならず、活動報告を提出していない団体はこの規定に反するものであるということとなる。そもそも活動報告の提出義務の趣旨から判断すると、登録した参加団体が実際には活動を行っていないにも拘らず、ごみ袋を請求することは当該要領に違反するものと考えられる（同要領第 11 条第 1 項第 3 号)。その際には認定を取り消す必要があり、そのためには既に市へ提出されている前年度末の活動報告を参考情報の 1 つとすることができるものである。よって、活動報告が提出されていない団体について、その活動実績は把握される必要があると考える。

【結　果：意見 1】

ごみ袋の適正な受払管理のため、受払管理のための様式を整備して、適正に運用することを要望する。現年度における適正な在庫管理を実施することや過年度の出納記録として後年度に活用するためにも年度間で統一した受払管理が可能な様式を定めることにより、秩序正しく編綴することができるようになることが必要と考える。

【結　果：意見 2】

活動報告を提出していない団体のうち、活動実績がない団体については、今後の活動計画等を確認したうえで、取り消しの対象にするかどうかを判断するよう要望する。

また、活動実績があるにも拘らず市へ活動報告を提出していない団体には、活動報告の趣旨を説明し、協力してもらう努力を行うよう要望する。

③　道路上の放置自動車及び放置自転車等の指導・撤去について［意見：1 件］

【現　状】

道路管理者として管理すべき道路上にある放置自転車等の取扱いについては、注意喚起・指導の黄色の札を貼付し、その後、1 週間程度の間に自転車政策課に対して、所有者を特定することができる情報（車体番号、防犯番号）を照会し、特に盗難車等ではないという連絡が受けた場合、誉田自転車保管場に移送するという業務の流れになっている。現地調査は再任用職員が 1 人で行っており、紙調書である放置自転車等の受付処理票に防犯番号等の必要事項を記入しした後、事務所において、放置自転車処理一覧表として別途エクセルに転記し管理している。令和元年度では 51 件の処理が行われた。

【原因・問題点】

現地調査時に紙調書に記入したのち、別途エクセルに転記する業務について、紙調書からのエクセル転記には相応の時間がかかり、また、転記誤りのリスクもある。確かに、年間 50 件程度の放置自転車等の処理業務に関しては、再任用職員 1 人により処理することは可能である。また、短期的に直ちに初期開発コストをかけてまで、現在の処理手法に代えてＩＣＴを急ぐ、差し迫った誘因があると主張するまでにはないことも確かである。しかし、現場調査時点での紙ベースの受付処理票の作成やエクセルベースの一覧表への転記処理と比較して、放置現場における調査時点から、放置自転車等の情報を電子ベースで入力し、放置自転車処理一覧表に自動的に反映させるシステムの方が中・長期的には、業務の効率面でも、コスト的な経済性の面でも優れていることも確かである。現在の処理手法に対する改善の視点は、常に保持することも重要であると考える。

【結　果：意見】

現場調査での手書きのデータを土木事務所で改めてエクセル表に入力してリスト化する業務を、将来はＩＣＴ化することで、現場調査のデータをそのまま一覧化して進捗管理を実施することができる手法を検討するよう要望する。

④　在庫管理の適正性：維持班が行う道路の応急補修工事で使用するアスファルト等の原材料の調達及びその在庫管理等について［指摘：4 件、意見：1 件］

【現　状】

緑土木事務所における維持建設課の業務のうち、市民からの要望等に対応して道路管理者としての道路の応急補修等が求められている。その際に使用する原材料や消耗品に関しては、基本的に随意契約により、単価契約が結ばれている。それらの原材料等のうち、常温合材（簡易アスファルト材：エムコール）と融雪剤（塩化カルシウム）は他の土木事務所が緑土木事務所の使用予定分も含めて取りまとめ、一括して契約を行い、その後の発注、納品、検査及び請求受付・支払等の会計取引は、個別の土木事務所ごとに実施されている。

常温合材に関しては、中央・美浜土木事務所において、他の事務所を含む 10 か所の所要量をとりまとめ、単価契約により統括して契約を行っている。また、融雪剤（塩化カルシウム）に関しては、通常は若葉土木事務所であったが、令和元年度に関しては、台風等の被害の影響に伴い、花見川・稲毛土木事務所が 4 土木事務所の所要量を取りまとめて、単価契約により統括して契約を行っている。

これらの原材料等を含めて、道路の維持管理に必要な原材料を、緑土木事務所として調達し、受入れと払出し等の管理を行っている。それらの在庫状況は、緑土木事務所への現場往査の際に把握し、その後の調査等により、日常的な在庫状況を把握した。外部監査を実施した任意の時点における原材料等の在庫の状況は次のとおりである。

【原材料等在庫一覧】　（単位：円）

No	製品名等	規格	単位	単価	概算数量	概算金額	契約形態
1	常温合材：標準（エムコール）	20kg	袋	2,090	22	45,980	随意契約・単価契約
2	常温合材：細粒（エムコール）	20kg	袋	2,750	13	35,750	随意契約・単価契約
3	常温合材：雨用（エムコール）	20kg	袋	2,640	12	31,680	随意契約・単価契約
4	融雪剤（塩化カルシウム）	25kg	袋	2,310	405	935,550	随意契約・単価契約
5	乳剤（ドラム缶）		缶	22,000	1	22,000	随意契約・単価契約
6	エッジスプレー		缶	1,100	7	7,700	随意契約・単価契約
計					460	1,078,660	－

注1：原材料等の在庫の数値は、令和2年11月調査時点の現況である。
注2：常温合材及び塩化カルシウムは、令和元年度までは随意契約であったが、
令和2年度から制限付き一般競争入札等に変更されている。

出典：入手資料等に基づき外部監査人作成

このように、確認することができた原材料だけでも 6 点存在し、実在庫が総数は約 460 袋・缶で、概算金額は約 108 万円の価値を有するものと認識することができ

る。これらの数値等は他の土木事務所と比較すると規模的に大きくないが、金額的にも数量的にも在庫としての重要性は少なくないものと考えられる。

また、緑土木事務所における上記の原材料等の管理の実態は次のとおりであった。令和2年度における標準的な使用量として、高温合材（標準）は約1か月分、常温合材（細粒）は約5か月分、常温合材（雨用）は約12か月分であるということであった。

なお、常温合材（細粒）は、主に振動（段差）解消を目的に使用しているものであり、使用頻度は少ないが、1回当たりの使用量は多いため、ある程度多めに備蓄する必要があるという認識を持っていた。また、常温合材（雨用）についても、昨年度に発生したような豪雨災害にも対応することができるよう、令和2年度は多めに備蓄しているということであった。

緑土木事務所においては、道路の応急補修用として、加熱アスファルトと常温合材の区分使用の方針に関しては、緊急性が小さいときや補修規模が大きいときは加熱アスファルトを使用し、一方、緊急性が高く、補修規模も狭い場合は、比較的単価が高いものではあるが、常温合材を使用するという方針を持っていることが分かった。緑土木事務所が管轄する緑区は他と比べて交通量が比較的少なく、加熱アスファルトのほうが安価であり、在庫として管理することもないことから、基本的には加熱アスファルトを使用しているという回答を得ている。

融雪剤（塩化カルシウム）に関しては、現在の在庫量はひと冬の使用見込み程度であるということであった。

この在庫量は、前年度の使用実績から使用見込みを立て、300～400袋程度の在庫量を確保することを目指しているということであった。したがって、その調達の契約形態としては、決して単価契約にこだわる必要はないとも考えられる。

しかし、現在の在庫の実態としては、令和元年2月9日に大雪が発生したこと及び例年3月末頃まで雪が降る事に備えて購入したということであったが、昨年度は雨ばかりで雪が少なかったことから、約400袋の在庫となってしまったということであった。

乳剤に関する現在の在庫量として、ドラム缶1缶はで約3か月分、エッジスプレーは、約1か月半分の在庫量ということであった。また、乳剤はドラム缶で購入したほうが安価であるため、ドラム缶単位で購入し、その使用の際に必要量を1斗缶に分けて現場へ持参している。

【常温合材等の在庫状況】（現場往査時点：令和２年 11 月４日午前）

ⅰ　常温合材（エムコール）等

ⅱ　融雪剤（塩化カルシウム）

ⅲ　乳剤

ⅳ　エッジスプレー等

【原因・問題点】

上記のとおり、道路の応急補修等に使用する原材料等は、応急的に使用するため単価契約により臨機応変に発注し、納品されて使用に供することが前提となっている。しかし、緑土木事務所においても、実際には恒常的に在庫を有しており、その量も組織や職員の経験的な知見により、ある程度感覚的な判断により発注が行われていることが現状であるため、次のような問題点を含んでいる。

ⅰ　緑土木事務所では、常温合材や融雪剤を発注し、納品を受け使用する前提として、その調達の契約事務の専決権を中央・美浜土木事務所等に事実上委ねているが、その意思決定を行っていることが確認できなかった。千葉市決裁規程によると、緑土木事務所の長に常温合材などの原材料等の支出に係る契約事務の決裁を専決事項として行うことができるとしている（千葉市決裁規程第２条、第５条第１項、別表第１の３の（2））。しかし、自らの専決事項を他の土木事務所の長に委ねる際に、書面による意思決定は行っていない。

ii　消耗品等の物品出納に関しては、千葉市物品会計規則が規定する物品出納の規定に従い、調達、検査、受払及び記録等の事務を行わなければならない。特に、物品の調達、受入検査、出納保管等の規定に従う必要があり、当案件の原材料等の適正な管理においては、予算科目が原材料費や消耗品費で購入したものは、当規則上、消耗品に属しており（同規則第 5 条及び別表第 1)、出納手続が必要となっている（同規則第 27 条第 6 号参照)。以下で述べるとおり、出納手続や物品出納員等及び物品取扱員が備えなければならない帳簿（消耗品出納簿）の記帳等がなされていない（同規則第 46 条及び別表第 6)。

iii　原材料等の出納管理が全て口頭でなされており、日常の使用量と在庫の有り高が記憶にはあるが、記録に残されていない。確かに、千葉市物品会計規則によると、出納手続を省略することができる要件の一つとして、「購入後直ちに消費するもの」という規定がある（同規則第 27 条第 6 号)。しかし、土木事務所で確認した在庫は、明らかにこの規定に該当しない在庫量が保管されていた。

iv　原材料等の出納記録がないため、当該原材料等の適正な管理がなされているかどうかの資料が作成されておらず、盗用のリスクに対しても会計的に基礎的な出納データがないため、組織としても検証することができない。

v　納品された原材料等の検査が納品の都度、実施されて、その結果を「物品検査書」（様式第 3 号）に記録することが一部を除いて適時適切に実施されていない。

vi　このような単価契約では、その発注行為は口頭でなされている。契約行為は既に単価契約書の取り交わしで正式に行われているが、債権債務の金額の総額を確定する発注行為に関して口頭で行うことが適正であるとは考えらえない。納品数の指示が口頭でしか伝達されていない場合、債権債務の額の合意の基礎となる発注数量に齟齬が生じる危険性を過小評価するべきではない。

日常的に使用され、受払が頻繁に行われている原材料が大部分であると考えられるが、長期保管により在庫として本来の機能が劣化していないか、不正に持ち出し・使用されている形跡はないか、使用量や使用頻度に異常性がないか、仕入単価は適正であるか等を把握することは必要であると考える。なお、消耗品出納簿の整備に際しては、帳簿在庫と実在庫との照合を定期的に実施することも重要である。定期的な現物との照合により在庫の実在性が担保されるとともに、不正使用などの端緒を発見することにもつながり、適正な管理が可能となる。

【結　果：指摘 1】

土木事務所で調達する道路維持補修等の原材料や消耗品に係る物品出納に関して、「購入後直ちに消費するもの」（千葉市物品会計規則第 27 条第 6 号）ではない

ことが現場往査により確認することができた。そのため、原材料等で調達した消耗品の適正な出納管理を行うために、物品取扱員等が備えなければならない帳簿としての消耗品出納簿を備え置き、土木事務所の実態に合った受払のタイミングで、適時適切に記帳等を実施されたい（同規則第 46 条及び別表第 6)。

【結　果：指摘 2】

千葉市決裁規程により緑土木事務所の長として専決することができる常温合材や融雪剤の購入に係る単価契約を、それぞれ中央・美浜土木事務所や花見川・稲毛土木事務所に対して委ねるに当たっては、そのための意思決定を緑土木事務所として実施するよう、手続を整備されたい。

【結　果：指摘 3】

契約相手方に対して常温合材や融雪剤を含め、原材料等を個別に発注する際には口頭でなされている。債権債務の総額を確定する発注行為に関して口頭で行うことが適正であるとは考えらえないため、当該発注行為は、少なくとも書面により実施されたい。

【結　果：指摘 4】

常温合材や融雪剤の納品に際して、そもそも実際の発注が口頭によるものであり、書面で行われていないため、契約に記載されている数量でしか確認することができないものと考えられる。しかし、本来の納品検査は、書面での発注書と比較する方法で、納品された常温合材の実際の数量と納品書に記載された数量とを照合してその適正性を検査する必要があり、このような正式な納品検査を今後は実施されたい。

【結　果：意見】

緑土木事務所においては、その管理する原材料等の在庫に関して、定期的に在庫数量を確認し、消耗品出納簿の帳簿有高と実在庫数との照合等を実施するよう要望する。

⑤　受託事業者の収入印紙の貼付金額誤り及び貼付漏れについて［意見：1 件］

【現　状】

緑土木事務所では、道路、下水道、排水施設等の維持補修及び修繕について、一部を業務委託により実施している。契約締結に当たり、民間事業者と契約を交わす際に、業務委託契約書を 2 通作成し、発注者である市及び受託事業者の双方が 1 通ずつ保有している。その際、印紙税法第 4 条第 5 項において、国、地方公共団体又は別表第二に掲げる者（以下「国等」という。）と国等以外の者とが共同して作成した文書については、国等が保存するものは国等以外の者が作成したものとみなし、国等以外の者が保存するものは国等が作成したものとみなすと規定されている。したがって、発注者である市が保有する業務委託契約書は、受託事業者が作成した

ものであり、当該文書は請負業務に係るものであることから、受託事業者による収入印紙の貼付が必要になる（同法第 2 条）。なお、市が作成する受託事業者保有の業務委託契約書は非課税文書であることから、収入印紙の貼付は不要である（同法第 5 条第 2 号）。

令和元年度の業務委託契約書について、緑土木事務所が保管する業務委託契約書を数件サンプル抽出し閲覧したところ、委託番号 147240 号、道路・下水維持補修業務委託（緑１－２）の業務委託契約書に貼付されている収入印紙について、印紙税法別表第一の 2 号文書として規定されている印紙税額と相違していた。契約金額 2,250 万円（消費税抜金額）であることから、2 万円の収入印紙の貼付が必要であるところ、1 万円の収入印紙が貼付されていた。

また、当該業務委託では補修業務の指示内容の変更に伴い、委託変更契約書が作成され、委託料が 8,274,000 円（消費税抜金額）減額されている。当該変更契約書も 2 号文書として収入印紙の貼付が必要となるが、収入印紙の貼付がなかった。なお、変更契約書に対する印紙税額の取扱いについては、変更金額が変更前の契約金額等を減少させるものであるときは、当該文書の記載金額はないものとすると規定されていることから（印紙税法別表第一課税物件表の適用に関する通則 4 のニ）、当該変更契約書には 200 円の収入印紙の貼付が必要となる。

【原因・問題点】

担当課に確認したところ、原因は単純な確認の失念であった。そして、千葉南税務署に確認し、印紙税不納付事実申出手続（印紙税法第 20 条第 2 項、印紙税法施行令第 19 条第 1 項）を受託事業者に行うよう連絡するということであった。

市が保有する業務委託契約書に貼付する収入印紙は受託事業者が貼付するものであるから、市に直接の責任はない。また、収入印紙の貼付額に間違いや貼付漏れがあっても、それをもって契約が反故になるほどの影響はない。

しかし、収入印紙の貼付額や貼付漏れについて確認を失念してしまうことは、結果的に適正な国税の納付が行われていないことを見過ごすことになり、契約当事者として問題がある。

【結　果：意見】

契約締結時において、受託事業者が負担する印紙税額であっても、貼付されている収入印紙の金額が適切か、収入印紙の貼付漏れがないかどうかの確認を更に徹底するよう要望する。そして、誤りを発見した場合には、契約当事者として必要な助言を行い、適正な収入印紙が貼付されるように誘導していくことを要望する。

３．土木保全課の監査結果

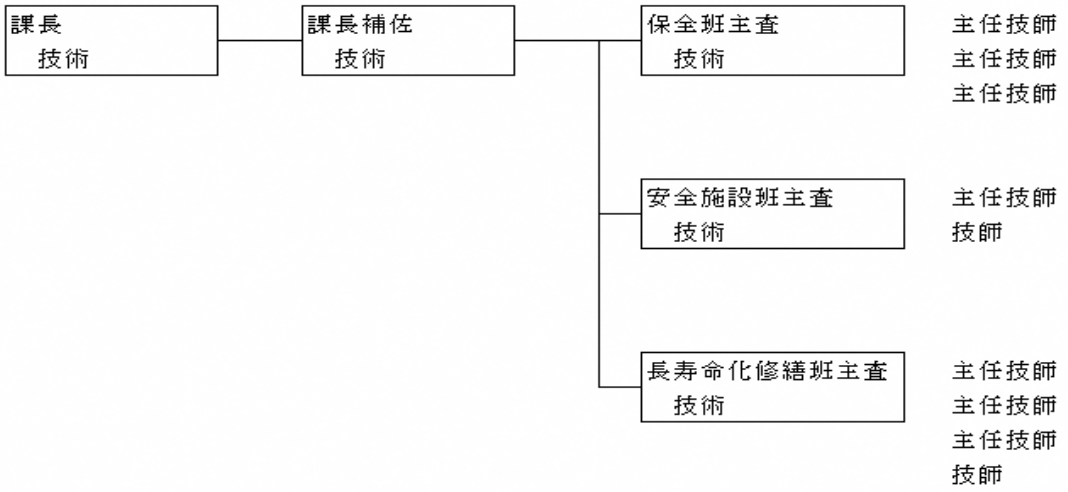
（１）概　要

①　組織及び人員

土木保全課の組織及び人員は次に示すとおりである。

ア．組　織（令和２年４月１日現在（以下、同様。））

【組織図】



イ．人　員

【課の人数（再任用（短期）を除く。）】

区分	課長	担当課長 総括主幹	課長補佐	主査	主査補	副主査	主任主事 主任技師	主事 技師	事務員 技術員	計	総括 技能長	技能長		技能主任	技能員	計	合計
事務										0						0	0
技術	1		1	3			7	2		14						0	14
計	1	0	1	3	0	0	7	2	0	14	0	0		0	0	0	14

※局長・次長・部長・所長・道路管理センター派遣・下水道事業団派遣は除く

区分	主任主事 主任技師	技能主任
事務		
技術		
計	0	0

②　事務分掌

土木保全課の事務分掌は次に示すとおりである。

【事務分担】

保全班	１．課の庶務に関すること。 ２．道路、橋りょう等の維持、修繕等に係る企画に関すること。 ３．道路施設の計画的修繕に係る調査及び計画に関すること。 ４．道路施設の維持等に係る調査・計画及び総括に関すること。 ５．千葉都市モノレールのインフラ施設に係る調査・計画及び更新、維持、及び修繕に関すること。 ６．土木事務所との連絡、調整に関すること。
安全施設班	１．交通安全施設等整備事業の調査・計画及び総括に関すること。 ２．電線共同溝の整備に関する計画及び事務の総括に関すること。 ３．駅前広場(市の管理する道路に限る)の整備の総括に関すること。 ４．道路特定事業計画に関すること。 ５．土木事務所との連絡、調整に関すること。
長寿命化修繕班（注 1）	１．橋りょう、トンネル等の長寿命化に係る修繕等の設計及び工事に関すること。

注 1：令和 2 年度「道路建設課及び土木事務所より移管」

③　第３次実施計画上の事務事業の概要

第 3 次実施計画に係る事業及びその中での取組等は次の表のとおりであり、計画と実績の進行管理が行われている。なお、事業費については、監査対象課からの資料により入手したデータを掲載している。また、令和 2 年度の達成状況は、令和 2 年度当初予算ベースである。

【第３次実施計画上の事務事業の一覧】

事業番号	事業名	政策等	所管課等	事業説明	取組	H29年度末現況	計画／実績	30年度 事業量	30年度 事業費	31年度／令和元年度 事業量	31年度／令和元年度 事業費	令和2年度 事業量	令和2年度 事業費	3ヵ年計	令和2年度末実績
272203	橋梁の耐震化	防災対策の推進	土木保全課	緊急時の輸送や混雑時の通行の安全を確保するため、橋梁の耐震補強を実施します。	耐震化工事	橋梁134橋	計画	耐震化工事 事業量内訳：・橋梁の耐震化　4橋（継続） 鉄砲塚跨線橋、西の谷跨線橋、真砂大橋、磯辺橋、	552,700 事業費内訳：552,700	耐震化工事 事業量内訳：・橋梁の耐震化　5橋（継続） 西の谷跨線橋、真砂大橋、磯辺橋、鉄砲塚跨線橋、若葉第2号橋 ・未対策橋脚の耐震化　1基 今井陸橋	1,107,900 事業費内訳：1,091,600 16,300	耐震化工事 事業量内訳：・橋梁の耐震化　5橋（完了） 西の谷跨線橋、真砂大橋、磯辺橋、鉄砲塚跨線橋、若葉第2号橋	1,075,200 事業費内訳：1,075,200	5橋	139橋
							実績	耐震化工事 事業量内訳：・橋梁の耐震化　1橋 磯辺橋【部分完了】 真砂大橋（H31へ繰） 西の谷（H31へ繰） 鉄砲塚（附帯工）	192,598 事業費内訳：192,598	耐震化工事 事業量内訳：・橋梁の耐震化　3橋（継続） 西の谷跨線橋、真砂大橋、鉄砲塚跨線橋 （・未対策橋脚の耐震化　1基 今井陸橋【完成】） ・橋梁の耐震化（30→31） 西の谷跨線橋、真砂大橋	576,767 事業費内訳：126,921 17,490 432,356	耐震化工事 事業量内訳：・橋梁の耐震化　3橋（継続） 西の谷跨線橋、真砂大橋【完成】、鉄砲塚跨線橋 ・橋梁の耐震化（R1→R2） 真砂大橋 西の谷跨線橋	758,637 事業費内訳：455,000 280,000 23,637	1橋	135橋
							事業量達成度	0%　0橋／4橋		0%　（0橋+0橋）／（4橋+1橋）		20%　（0橋+0橋+1橋）／（4橋+1橋+0橋）			
274201	柏井橋の橋梁架替	防災対策の推進	土木保全課	橋梁長寿命化計画に基づき、高齢化している柏井橋を架け替えるため、橋梁を整備します。	用地取得	1,692㎡	計画	用地A=202㎡ 事業量内訳：用地A=202㎡ 補償N=1件 用地測量L=50m 物件調査N=1件 登記等	41,100 事業費内訳：7,000 30,000 1,100 2,000 1,000	0 事業量内訳：0	0 事業費内訳：0	0 事業量内訳：0	0 事業費内訳：0	202㎡	完了
							実績	用地A=76.7㎡ 事業量内訳：【H30現年】 用地A=76.7㎡ 物件調査N=1件 鑑定料	3,333 事業費内訳：567 2,484 282	用地A=125.6㎡ 事業量内訳：【H30→H31】 用地A=125.6㎡ 補償N=1件	47,526 事業費内訳：4,309 43,217	事業量内訳：	事業費内訳：	202㎡	完了
							事業量達成度	38%　76.7㎡／202㎡		100%　（76.7㎡+125.6㎡）／202㎡					
					整備	橋梁下部工一部	計画	橋梁下部工（A1） 護岸工 事業量内訳：橋梁下部工（A1） 護岸工 仮橋点検 迂回路借地 覆工板賃料	332,900 事業費内訳：190,000 135,000 3,000 1,900 3,000	橋梁上部工 事業量内訳：橋梁上部工 仮橋点検 迂回路借地	249,900 事業費内訳：245,000 3,000 1,900	取付道路 仮橋撤去 護岸工 事業量内訳：取付道路 仮橋撤去 護岸工 迂回路借地 占用物件移設補償	138,900 事業費内訳：77,000 20,000 10,000 1,900 30,000	橋梁下部工、橋梁上部工 護岸工、 取付道路、 仮橋撤去	供用開始
							実績	橋梁護岸工 事業量内訳：【H30現年】 橋梁護岸工（前払分） 迂回路借地	68,614 事業費内訳：66,776 1,838	橋梁護岸工・下部工（Ａ１） 橋梁上部工 事業量内訳：【H30→H31】 橋梁護岸工 橋梁下部工（Ａ１）（前払分） 【H31現年】 橋梁上部工（前払分） 迂回路借地	268,323 事業費内訳：93,605 92,880 80,000 1,838	橋梁下部工（Ａ１）・上部工 橋梁床版工・護岸工 事業量内訳：【H31→R2】 橋梁下部工（A1） 橋梁上部工 【R2現年】 橋梁床版工 橋梁護岸工 仮橋点検 護岸整備検討 迂回路借地 事前調査	568,632 事業費内訳：176,632 190,000 92,000 100,000 2,700 4,400 1,900 1,000	橋梁下部工（Ａ１） 橋梁上部工・床版工 橋梁護岸工	橋梁上部工完了
							事業量達成度	0%　進捗率（実績0%　計画48%）		4%　進捗率（実績3%　計画84%）		73%　進捗率（実績73%　計画100%）			

事業番号	事業名	政策等	所管課等	事業説明	取組	H29年度末現況	計画/実績	30年度 事業量	30年度 事業費	31年度／令和元年度 事業量	31年度／令和元年度 事業費	令和2年度 事業量	令和2年度 事業費	3ヵ年計	令和2年度末実績
274202	亥鼻橋の橋梁架替	防災対策の推進	土木保全課	橋梁長寿命化計画に基づき、高齢化している亥鼻橋を架け替えるため、橋梁を整備します。	用地取得	376㎡	計画	用地A=34㎡ 事業量内訳：用地A=34㎡ 登記等	2,400 事業費内訳：1,640 760	0	0	0	0	34㎡	完了
							実績	用地A=34㎡ 【H30現年】 事業量内訳：用地A=34㎡ 登記等 鑑定料	2,411 事業費内訳：1,836 302 273					34㎡	完了
							事業量達成度	100%　34㎡／34㎡							
					整備	既存橋撤去	計画	橋梁下部工（A1、P1） 事業量内訳：橋梁下部工（A1、P1） 仮橋点検 迂回路借地 施工ﾔｰﾄﾞ借地	277,100 事業費内訳：270,000 3,000 2,300 1,800	橋梁下部工（A2、P2） 事業量内訳：橋梁下部工（A2、P2） 仮橋点検 迂回路借地 施工ﾔｰﾄﾞ借地	220,100 事業費内訳：213,000 3,000 2,300 1,800	橋梁上部工 事業量内訳：橋梁上部工 仮橋点検 迂回路借地 施工ﾔｰﾄﾞ借地	328,100 事業費内訳：321,000 3,000 2,300 1,800	橋梁下部工 橋梁上部工	橋梁上部工着手
							実績	橋梁下部工（A1、P1基礎） 【H30現年】 橋梁下部工（A1、P1基礎） 事業量内訳：（前払分） 電柱移設 仮橋点検 迂回路借地 施工ﾔｰﾄﾞ借地	172,704 166,536 事業費内訳：118 2,095 2,225 1,730	橋梁下部工（Ａ１、Ｐ１基礎） 橋梁下部工（P1躯体、A2基礎） 【H30→H31】 橋梁下部工（A1、P1基礎） 【H31現年】 橋梁下部工（P1躯体、A2基礎）（前払分） 事業量内訳：迂回路借地 施工ﾔｰﾄﾞ借地 仮設材賃借 止水検討	190,727 120,512 57,640 事業費内訳：3,511 4,340 2,888 1,836	橋梁下部工（P1躯体、A2基礎） 橋梁下部工（A2躯体、P2） 【H31→R2】 橋梁下部工（P1躯体、A2基礎） 【R2現年】 橋梁下部工（A2躯体、P2） 事業量内訳：仮橋点検 迂回路借地 施工ﾔｰﾄﾞ借地 鑑定料	479,360 192,360 275,000 事業費内訳：2,600 3,600 4,900 900	橋梁下部工	橋梁下部工完了
							事業量達成度	0%　進捗率（実績0%　計画34%）		28%　進捗率（実績17%　計画60%）		60%　進捗率（実績60%　計画100%）			
272204	無電柱化の推進	防災対策の推進	土木保全課	安全で快適な歩行空間の確保及び防災機能の向上を図るため、電線類の地中化を行います。	千葉大網線他2路線	。	計画	千葉大網線・中央星久喜線の整備 設計（管路延長L=2.8km）	72,000 事業費内訳：72,000	千葉大網線・中央星久喜線の整備 支障物件移設（管路延長L=1.4km）	107,800 事業費内訳：107,800	千葉大網線・中央星久喜線の整備 支障物件移設（管路延長L=1.4km）	107,800 事業費内訳：107,800	設計、支障物件移設	設計、支障物件移設
							実績	千葉大網線・中央星久喜町線の整備 測量・設計（管路延長L=1.9km）	55,759 事業費内訳：55,759	千葉大網線・中央星久喜町線の整備 設計（管路延長L=0.9km）（うちH30からの繰越17,130）	22,597 事業費内訳：22,597	千葉大網線・中央星久喜町線の整備 本体工事（管路延長L=0.8km）（うちＲ１からの繰越100,000） 支障物件移設（管路延長L=0.4km）	310,000 事業費内訳：310,000	測量・設計（管路延長L=2.8km） 支障物件移設（管路延長L=0.4km） 本体工事（管路延長L=0.8km）	測量・設計（管路延長L=2.8km） 支障物件移設（管路延長L=0.4km） 本体工事（管路延長L=0.8km）
							事業量達成度	69%　１．９ｋｍ／２．８ｋｍ		100%　支障物件移設が不要となったため		100%　２．８ｋｍ／２．８ｋｍ			

事業番号	事業名	政策等	所管課等	事業説明	取組	H29年度末現況	計画 実績	30年度 事業量	30年度 事業費	31年度／令和元年度 事業量	31年度／令和元年度 事業費	令和2年度 事業量	令和2年度 事業費	3ヵ年計	令和2年度末実績
272208	交通安全施設の充実	交通安全の推進	土木保全課	道路利用者の安全性・快適性の向上及び交通の円滑化を図るため、通学路のカラー化や区画線の引き直しなどの交通安全対策を行います。	通学路の安全対策	通学路カラー化21km	計画	・合同点検、通学路カラー化	85,000	・合同点検、通学路カラー化	85,000	・合同点検、通学路カラー化	85,000	合同点検 通学路カラー化　39km	合同点検 通学路カラー化　60km
								事業量内訳：・合同点検 37校 ・通学路カラー化 L=13km	事業費内訳：85,000	事業量内訳：・合同点検 37校 ・通学路カラー化 L=13km	事業費内訳：85,000	事業量内訳：・合同点検 37校 ・通学路カラー化 L=13km	事業費内訳：85,000		
							実績	合同点検、通学路カラー化	86,281	合同点検、通学路カラー化	72,726	合同点検、通学路カラー化	85,000	・合同点検　110校 ・通学路カラー化 L=37km	・合同点検　110校 ・通学路カラー化　L=58km
								事業量内訳：・合同点検 37校 ・通学路カラー化 L=13km	事業費内訳：86,281	事業量内訳：・合同点検 37校 ・通学路カラー化 L=11m	事業費内訳：72,726	事業量内訳：・合同点検 36校 ・通学路カラー化 L=13km	事業費内訳：85,000		
							事業量達成度	100% １３ｋｍ／１３ｋｍ、３７校／３７校		92% ２４ｋｍ／２６ｋｍ、７４校／７４校		95% ３７ｋｍ／３９ｋｍ、１１０校／１１１校			
					区画線引き直し	-	計画	・区画線引き直し	20,000	・区画線引き直し	20,000	・区画線引き直し	20,000	60km	60km
								事業量内訳：・区画線引き直し L=20km	事業費内訳：20,000	事業量内訳：・区画線引き直し L=20km	事業費内訳：20,000	事業量内訳：・区画線引き直し L=20km	事業費内訳：20,000		
							実績	区画線引き直し	22,927	区画線引き直し	117,025	区画線引き直し	60,000	区画線引き直し　L=215km	区画線引き直し　L=215km
								事業量内訳：区画線引き直し L=27.7km	事業費内訳：22,927	事業量内訳：区画線引き直し　L=127km	事業費内訳：117,025	事業量内訳：区画線引き直し　L=60km	事業費内訳：60,000		
							事業量達成度	139% ２７．７ｋｍ／２０．０ｋｍ		388% １５５ｋｍ／４０ｋｍ		358% ２１５ｋｍ／６０ｋｍ			
					安全施設の設置	実施	計画	・安全施設設置　一式	80,000	・安全施設設置　一式	80,000	・安全施設設置　一式	80,000	実施	実施
								事業量内訳：・安全施設設置　一式	事業費内訳：80,000	事業量内訳：・安全施設設置　一式	事業費内訳：80,000	事業量内訳：・安全施設設置　一式	事業費内訳：80,000		
							実績	安全施設設置　一式	112,566	安全施設設置　一式	121,438	安全施設設置　一式	125,760	実施	実施
								事業量内訳：安全施設設置　一式	事業費内訳：112,566	事業量内訳：安全施設設置　一式	事業費内訳：121,438	事業量内訳：安全施設設置　一式	事業費内訳：125,760		
							事業量達成度	100% 一式		100% 一式		100% 一式			

事業番号	事業名	政策等	所管課等	事業説明	取組	H29年度末現況	計画/実績	30年度 事業量	30年度 事業費	31年度／令和元年度 事業量	31年度／令和元年度 事業費	令和2年度 事業量	令和2年度 事業費	3ヵ年計	令和2年度末実績
272205	舗装の新設・改良	生活基盤の充実	土木保全課	道路を安全で快適に通行できるようにするため、舗装を改良します。	舗装の改良	14.4km	計画	設計・工事 ・舗装改良工事　10.6km 工事、測量・設計、支障物件移設 事業量内訳	1,526,920 1,526,920 事業費内訳	設計・工事 ・舗装改良工事　12.0km 工事、測量・設計、支障物件移設 事業量内訳	1,500,000 1,500,000 事業費内訳	設計・工事 ・舗装改良工事　12.0km 工事、測量・設計、支障物件移設 事業量内訳	1,500,000 1,500,000 事業費内訳	34.6km	34.6km
							実績	設計・工事 ・舗装改良工事　12.6km 工事、測量・設計、支障物件移設 事業量内訳	1,502,544 1,502,544 事業費内訳	設計・工事 ・舗装改良工事　15.4km 工事、測量・設計、支障物件移設 事業量内訳	1,647,948 1,647,948 事業費内訳	設計・工事 ・舗装改良工事　18.3km 工事、測量・設計、支障物件移設 ・舗装改良工事（R1→R2） 工事　1.5 km 事業量内訳	2,509,625 2,320,500 189,125 事業費内訳	47.8km	46.3km
						事業量達成度		119%　12.6km／10.6km		124%　(12.6km＋15.4km) ／ (10.6km＋12.0km)		138%　(12.6+15.4+18.3+1.5) ／ (10.6＋12.0+12.0)			
					舗装の新設	1.0km	計画	設計・工事 舗装新設工事　0.8km 工事、測量・設計、電柱移設 事業量内訳	79,700 79,700 事業費内訳	設計・工事 舗装新設工事　0.9km 工事、測量・設計、電柱移設 事業量内訳	75000 75000 事業費内訳	設計・工事 舗装新設工事　1.0km 工事、測量・設計、電柱移設 事業量内訳	75,000 75000 事業費内訳	2.7km	2.7km
							実績	設計・工事 舗装新設工事　1.3km 工事、測量・設計、電柱移設 事業量内訳	103,790 103,790 事業費内訳	設計・工事 舗装新設工事　0.6km 工事、測量・設計、電柱移設 事業量内訳	82,129 82,129 事業費内訳	設計・工事 舗装新設工事　1.0km 工事、測量・設計、電柱移設 事業量内訳	89,400 89,400 事業費内訳	2.9km	2.9km
						事業量達成度		163%　1.3km／0.8km		112%　(1.3km＋0.6km) ／ (0.8km＋0.9km)		107%　(1.3＋0.6+1.0) km／ (0.8＋0.9+1.0) km			
272209	側溝の新設・改良	生活基盤の充実	土木保全課	老朽化等による排水機能低下の防止や道路空間の有効活用のため、側溝を改良します。	側溝の改良	4.8km	計画	設計・工事 側溝改良工事　4.9km 工事、測量・設計、電柱移設 事業量内訳	465,350 465,350 事業費内訳	設計・工事 側溝改良工事　7.0km 工事、測量・設計、電柱移設 事業量内訳	450,000 450,000 事業費内訳	設計・工事 側溝改良工事　6.9km 工事、測量・設計、電柱移設 事業量内訳	450,000 450000 事業費内訳	18.8km	18.8km
							実績	設計・工事 側溝改良工事　5.1km 工事、測量・設計、電柱移設 事業量内訳	423,456 423,456 事業費内訳	設計・工事 側溝改良工事　4.6km 工事、測量・設計、電柱移設 側溝改良工事（30→31） 事業量内訳	499,635 473,481 26,154 事業費内訳	設計・工事 側溝改良工事　8.2km 工事、測量・設計、電柱移設 側溝改良工事（R1→R2）0.4km 事業量内訳	771,416 738,500 32,916 事業費内訳	18.3km	18.3km
						事業量達成度		104%　5.1km／4.9km		82%　(5.1km＋4.6km) ／ (4.9km＋7.0km)		97%　(5.1+4.6+8.2+0.4)km／ (4.9+7.0+6.9)km			
					側溝の新設	1.4km	計画	設計・工事 側溝新設工事　1.9km 工事、測量・設計、電柱移設 事業量内訳	172,500 172,500 事業費内訳	設計・工事 側溝新設工事　1.7km 工事、測量・設計、電柱移設 事業量内訳	116,000 116,000 事業費内訳	設計・工事 側溝新設工事　1.6km 工事、測量・設計、電柱移設 事業量内訳	119,000 119,000 事業費内訳	5.2km	5.2km
							実績	設計・工事 側溝新設工事　1.4km 工事、測量・設計、電柱移設 事業量内訳	130,147 130,147 事業費内訳	設計・工事 側溝新設工事　0.4km 工事、測量・設計、電柱移設 側溝新設工事（30→31） 事業量内訳	65,870 63,629 2,241 事業費内訳	設計・工事 側溝新設工事　3.0km 工事、測量・設計、電柱移設 事業量内訳	188,300 188,300 事業費内訳	4.8km	4.8km
						事業量達成度		74%　1.4km／1.9km		50%　(1.4km＋0.4km) ／ (1.9km＋1.7km)		92%　(1.4+0.4+3.0) ／ (1.9+1.7+1.6)			

事業番号	事業名	政策等	所管課等	事業説明	取組	H29年度末現況	計画 実績	30年度 事業量	30年度 事業費	31年度／令和元年度 事業量	31年度／令和元年度 事業費	令和2年度 事業量	令和2年度 事業費	3ヵ年計	令和2年度末実績
272202	道路施設の長寿命化	生活基盤の充実	土木保全課	道路利用者の安全を確保するため、個別施設計画に基づき、道路施設の計画的な点検・補修を実施します。	個別施設計画の策定	4施設	計画	個別施設計画の策定 事業量内訳 ・個別施設計画策定（トンネル等、道路案内標識等、道路照明灯、昇降施設）	0 事業費内訳 0	個別施設計画の策定 事業量内訳 ・個別施設計画策定（駅前広場シェルター、道路排水ポンプ施設）	17,700 事業費内訳 17,700	個別施設計画の策定 事業量内訳 ・個別施設計画策定（駅自由通路、道路遮音壁） ・個別施設計画更新（橋梁、歩道橋、道路舗装）	56,900 事業費内訳 21,900 35,000	8施設	策定完了
							実績	個別施設計画の策定 事業量内訳 ・個別施設計画策定	0 事業費内訳 0	個別施設計画の策定 事業量内訳 ・個別施設計画策定（駅前シェルター、道路排水ポンプ施設（R2継続） ・個別施設計画策定（30→31） 道路案内標識等、道路照明灯、トンネル等、昇降機）	34,255 事業費内訳 34,255 0	個別施設計画の策定 事業量内訳 ・個別施設計画策定（駅自由通路、道路遮音壁、道路橋排水ポンプ施設（継続） ・個別施設計画更新（道路舗装） ・橋梁耐震化検討	103,000 事業費内訳 78,000 16,000 9,000	8施設	策定完了
						事業量達成度		0% 0施設／4施設		83% （0施設＋５施設）／（4施設＋2施設）		100% （0+5+3施設）／（4+2+2）			
					道路施設（橋梁等）の定期点検	橋梁 211橋 歩道橋 28橋 ﾓﾉﾚｰﾙｲﾝﾌﾗ施設 3.2km 道路施設 一式	計画	道路施設（橋梁等）の定期点検 事業量内訳 ・橋梁点検　134橋 ・歩道橋点検　15橋 ・ﾓﾉﾚｰﾙｲﾝﾌﾗ施設　3.1km ・道路施設　一式	394,900 事業費内訳 156,700 13,000 30,000 195,200	道路施設（橋梁等）の定期点検 事業量内訳 ・橋梁点検　117橋 ・歩道橋点検　16橋 ・ﾓﾉﾚｰﾙｲﾝﾌﾗ施設　2.8km ・道路施設　一式	249,100 事業費内訳 88,100 13,000 26,900 121,100	道路施設（橋梁等）の定期点検 事業量内訳 ・橋梁点検　106橋 ・歩道橋点検　15橋 ・ﾓﾉﾚｰﾙｲﾝﾌﾗ施設　2.7km ・道路施設　一式	203,200 事業費内訳 79,900 13,800 26,900 82,600	357橋 46橋 8.6km 一式	全橋点検完了 全橋点検完了 11.8km 一式
							実績	道路施設（橋梁等）の定期点検 事業量内訳 ・橋梁点検　135橋 ・歩道橋点検　13橋 ・ﾓﾉﾚｰﾙｲﾝﾌﾗ施設　3.1km ・道路施設　一式	366,679 事業費内訳 146,786 16,057 24,810 179,025	道路施設（橋梁等）の定期点検 事業量内訳 ・橋梁点検　125橋 ・歩道橋点検　14橋 ・ﾓﾉﾚｰﾙｲﾝﾌﾗ施設　2.8km ・道路施設　一式 ・道路施設（30→31） 駅自由通路	358,010 事業費内訳 186,204 12,980 24,019 108,931 25,876	道路施設（橋梁等）の定期点検 事業量内訳 ・橋梁点検　90橋 ・歩道橋点検　15橋 ・ﾓﾉﾚｰﾙｲﾝﾌﾗ施設　2.8km ・道路施設　一式 ・道路施設（R1→R2） 駅自由通路	332,741 事業費内訳 102,600 15,000 25,000 149,824 40,317	350橋 42橋 8.7km 一式	全橋点検完了 全橋点検完了 11.9km 一式
						事業量達成度		99% 148橋／149橋		102% （148橋＋139橋）／（149橋＋133橋）		97% （148+139+105）／（149+133+121橋）			
					道路施設（橋梁等）の補修・更新	橋梁　49橋 歩道橋 8橋 ﾓﾉﾚｰﾙｲﾝﾌﾗ施設 一式 昇降機更新 一式	計画	道路施設（橋梁等）の補修・更新 事業量内訳 ・橋梁補修　14橋 ・歩道橋補修　2橋 ・ﾓﾉﾚｰﾙｲﾝﾌﾗ施設更新等　一式 ・昇降機更新　2基 ・道路照明灯　LED化 ・道路施設補修・更新　一式	1,034,000 事業費内訳 546,000 41,000 392,000 36,000 20,000 10,000	道路施設（橋梁等）の補修・更新 事業量内訳 ・橋梁補修　6橋 ・歩道橋補修　8橋 ・ﾓﾉﾚｰﾙｲﾝﾌﾗ施設更新等　一式 ・昇降機更新　2基 ・道路照明灯　LED化 ・道路施設補修・更新　一式	1,418,415 事業費内訳 652,800 65,200 547,300 48,900 81,415 22,800	道路施設（橋梁等）の補修・更新 事業量内訳 ・橋梁補修　11橋 ・歩道橋補修　11橋 ・ﾓﾉﾚｰﾙｲﾝﾌﾗ施設更新等　一式 ・昇降機更新　3基 ・道路照明灯　LED化 ・道路施設補修・更新　一式	1,441,015 事業費内訳 652,800 65,200 545,400 73,400 81,415 22,800	31橋 21橋 一式 7基	80橋29橋一式7基
							実績	道路施設（橋梁等）の補修・更新 事業量内訳 ・橋梁補修　16橋 ・歩道橋補修　7橋 ・ﾓﾉﾚｰﾙｲﾝﾌﾗ施設更新等　一式 ・昇降機更新　2基 ・道路照明灯　LED化 ・道路施設補修・更新　一式	1,283,899 事業費内訳 831,965 116,974 296,420 31,481 7,059 0	道路施設（橋梁等）の補修・更新 事業量内訳 ・橋梁補修　8橋 ・歩道橋補修　11橋 ・ﾓﾉﾚｰﾙｲﾝﾌﾗ施設更新等　一式 ・道路施設補修・更新　一式 ・橋梁補修（30→31）　2橋 ・歩道橋補修（30→31）　1橋	1,212,014 事業費内訳 667,080 135,900 407,043 0	道路施設（橋梁等）の補修・更新 事業量内訳 ・橋梁補修　16橋 ・歩道橋補修　3橋 ・ﾓﾉﾚｰﾙｲﾝﾌﾗ施設更新等　一式 ・昇降機更新　4基 ・道路施設補修・更新　一式 ・橋梁補修（R1→R2）2橋 ・歩道橋補修（R1→R2）1橋 ・昇降機更新（R1→R2）	2,210,239 事業費内訳 1,115,000 413,000 84,200 30,000 378,039 150,000 40,000	42橋 22橋 一式 6基	91橋 30橋 一式 6基
						事業量達成度		144% 23橋／16橋		150% （23橋＋22橋）／（16橋＋14橋）		123% （23+22+19）／（16+14+22）			

事業番号	事業名	政策等	所管課等	事業説明	取組	H29年度末現況	計画	30年度 事業量	30年度 事業費	31年度／令和元年度 事業量	31年度／令和元年度 事業費	令和2年度 事業量	令和2年度 事業費	3ヵ年計	令和2年度末実績
272201	東京2020大会に向けたバリアフリー化の推進	人にやさしい移動環境の創出	土木保全課	オリンピック・パラリンピックの競技会場都市として、多くの来訪者の受入にふさわしい環境を整備するため、駅前広場やアクセスルートのバリアフリー化を推進します。	JR海浜幕張駅駅前広場のバリアフリー整備	設計	計画	駅前広場のバリアフリー整備	372,000	—	0	—	0	工事	完了
								事業量内訳：・エレベーター、エスカレーター、シェルター、身体障害者用乗降場等の整備	事業費内訳：372,000	事業量内訳：	事業費内訳：	事業量内訳：	事業費内訳：		
							実績	駅前広場のバリアフリー整備	232,094	駅前広場のバリアフリー整備	322,417	駅前広場のバリアフリー整備	60,000	・エレベーター1基 ・エスカレーター2基 ・シェルター一式 ・身体障害者乗降場一式等の整備	・エレベーター1基 ・エスカレーター2基 ・シェルター一式 ・身体障害者乗降場一式等の整備
								事業量内訳：・昇降施設設置に伴う支障物移設 ・分電盤設置 ・昇降機設置（前払い）	事業費内訳：232,094	事業量内訳：・エレベーター　1基 ・エスカレーター　2基 ・シェルター　一式等の整備 （うちH30からの繰越300,761）	事業費内訳：322,417	事業量内訳：・身体障害者乗降場等の整備（うちR1からの繰越60,000）	事業費内訳：60,000		
						事業量達成度		50%	０施設／４施設、４付帯工事／４付帯工事	88%	３施設／４施設、４付帯工事／４付帯工事	100%	４施設／４施設、４付帯工事／４付帯工事		
					アクセスルート等のバリアフリー整備	歩道の段差解消2箇所 視聴覚障碍者誘導用ブロック　0.8km	計画	駅前広場のバリアフリー整備	213,000	駅前広場のバリアフリー整備	40,800	—	0	8箇所 1.8km	10箇所 2.6km
								事業量内訳：・歩道の段差解消　N＝8箇所、視覚障害者誘導用ブロック　L＝1.8km ・案内標識のナンバリング、英語標記の表示	事業費内訳：173,000 40,000	事業量内訳：案内標識のナンバリングの表示	事業費内訳：40,800	事業量内訳：	事業費内訳：		
							実績	駅前広場のバリアフリー整備	332,596	駅前広場のバリアフリー整備	246,393	—		・歩道の段差解消　N=58箇所 ・視覚障害者誘導用ブロック　L=5.1km ・案内標識のナンバリング、英語標記の表示　一式	・歩道の段差解消　N=60箇所 ・視覚障害者誘導用ブロック　L=5.9km ・案内標識のナンバリング、英語標記の表示　一式
								事業量内訳：・歩道の段差解消　N=24箇所、 視覚障害者誘導用ブロック　L=3.0km ・案内標識のナンバリング、英語標記の表示	事業費内訳：290,982 41,614	事業量内訳：・歩道の段差解消　N=34箇所、 視覚障害者誘導用ブロック　L=2.1km （うちH30からの繰越57,360） ・案内標識のナンバリング、英語標記の表示　一式	事業費内訳：221,423 24,970	事業量内訳：	事業費内訳：		
						事業量達成度		100%	一式	100%	一式				
272207	歩道の改良	人にやさしい移動環境の創出	土木保全課	歩行者等の安全確保を図るため、歩道の段差解消など、歩道のバリアフリー化を行います。	バリアフリー整備	段差解消1,169箇所 視覚障害者誘導用ブロック　71.2km	計画	バリアフリー整備	103,000	バリアフリー整備	90,000	バリアフリー整備 道路特定事業計画の見直し	110,000		
								事業量内訳：・段差解消　14箇所、視覚障害者誘導用ブロック設置　L=4.6km	事業費内訳：103,000	事業量内訳：・段差解消　24箇所、視覚障害者誘導用ブロック設置　L=1.9km	事業費内訳：90,000	事業量内訳：・段差解消　24箇所、視覚障害者誘導用ブロック設置　L=1.9km	事業費内訳：110,000	段差解消　62箇所 視覚障害者誘導用ブロック　8.4km	段差解消 1,231か所 視覚障害者誘導用ブロック 79.6km
							実績	バリアフリー整備	45,557	バリアフリー整備	0	バリアフリー整備	89,600	・段差解消　25箇所 ・視覚障害者誘導用ブロック設置　L=6.4km	・段差解消　1,194箇所 ・視覚障害者誘導用ブロック設置　L=77.6km
								事業量内訳：・段差解消　6箇所、視覚障害者誘導用ブロック設置 L=0.4km	事業費内訳：45,557	事業量内訳：・段差解消　0箇所	事業費内訳：0	事業量内訳：・段差解消　19箇所 ・視覚障害者誘導用ブロック設置　L＝6.0km	事業費内訳：89,600		
						事業量達成度		43%	６箇所／１４箇所、０．４ｋｍ／４．６ｋｍ	16%	６箇所／３８箇所、０．４ｋｍ／６．５ｋｍ	40%	２５箇所／６２箇所、６．４ｋｍ／８．４ｋｍ		
					歩道の再整備	実施	計画	歩道の改良	10,000	歩道の改良	22,000	歩道の改良	22,000	実施	実施
								事業量内訳：・（主）千葉大網線他　工事	事業費内訳：10,000	事業量内訳：・鎌取町5号線他　工事	事業費内訳：22,000	事業量内訳：・鎌取町5号線他　工事	事業費内訳：22,000		
							実績	歩道の改良	6,697	歩道の改良	10,674	歩道の改良	26,500	実施	実施
								事業量内訳：（主）千葉大網線他　工事	事業費内訳：6,697	事業量内訳：土気停車場千葉中線他　工事	事業費内訳：10,674	事業量内訳：土気停車場千葉中線他　工事	事業費内訳：26,500		
						事業量達成度		100%	一式	100%	一式	100%	一式		

（２）監査手続

包括外部監査を効果的、効率的に実施するために次の監査手続を実施した。

①　財務監査の監査手続

財務監査の監査手続は、「１．土木管理課の監査結果」の「（２）監査手続」の「①財務監査の監査手続」に記載しているため、その内容を参照されたい。

②　3Ｅの監査の監査手続

3Ｅの監査の監査手続は、「１．土木管理課の監査結果」の「（２）監査手続」の「②　3Ｅの監査の監査手続」に記載しているため、その内容を参照されたい。

③　その他の監査手続

土木保全課の監査では、財務事務の執行等の現状に合わせて、特に次の監査手続を追加した。

ⅰ　第 3 次実施計画における計画事業の進捗が遅延している事業に関して、その要因・対応・今後の取組について、適正性及び経済性等を検証した。

ⅱ　第 3 次実施計画における計画事業に関して、関連する個別計画における対策等の実施状況について、適正性及び有効性等を検証した。

ⅲ　特定事業者（鉄道業者）への委託事業について適正性、適時性等を検証した。

ⅳ　収納事業における収納状況や事務の執行状況について、適正性及び有効性等を検証した。

ⅴ　ⅰ～ⅳの検証過程において認識された事業に関連し、固定資産台帳への登録及び各種データの管理状況について、適正性及び業務の効率性等を検証した。

（３）監査結果

上記の監査手続を実施した結果、次のとおり指摘事項及び意見を述べることとする。

①　第 3 次実施計画における計画事業の進捗状況について

【現　状】

第 3 次実施計画の進捗状況を見ると、次の事業を除き概ね計画に基づき事業が進捗しているものとみることができる。

すなわち、第 3 次実施計画において進捗が遅れている事業は以下の一覧表に示すとおりである。外部監査のヒヤリングの結果、事業所管課としてその原因と適切な今後の対応策を検討し、課内にて周知・実行することにより、計画の遅れ等による

事業目的の阻害要因の低減等を目指していることを確認した。

【第３次実施計画における事業の遅れの原因・対応一覧表】

施策体系		事業No	事業名	取組項目/進捗/理由	30年度		31年度／令和元年度		令和2年度		今後の方向性
4-1-1	防災対策の推進	272203	橋梁の耐震化	耐震化工事	0%	0橋／4橋	0%	（0橋+0橋）／（4橋+1橋）	20%	（0橋+0橋+1橋）／（4橋+1橋+0橋）	引き続き長寿命化修繕計画と耐震補強の一体施工を実施していく 耐震補強完了目標達成が厳しい見込みのため、完了時期を見直し、令和2年度中に公表する
				進捗区分（累計）	遅　れ		遅　れ		未達成（見込み）		
				遅れ,未達成の理由	関係者との調整が難航		事業内容の見直し・社会情勢等の変化		事業内容の見直し・社会情勢等の変化		
		274201	柏井橋の橋梁架替	用地取得	38%	76.7㎡／202㎡	100%	(76.7㎡+125.8㎡）／202㎡	-	-	最新の工法や材料を取り入れることなどにより、更なる建設コストの削減を図る。
				整備	0%	進捗率（実績0%　計画48%）	4%	進捗率（実績3%　計画34%）	73%	進捗率（実績78%　計画100%）	
				進捗区分（累計）	遅　れ		遅　れ		未達成（見込み）		
				遅れ,未達成の理由	関係者との調整が難航		事業内容の見直し・社会情勢等の変化		事業内容の見直し・社会情勢等の変化		
		274202	亥鼻橋の橋梁架替	用地取得	100%	34㎡／34㎡	-	-	-	-	
				整備	0%	進捗率（実績0%　計画34%）	28%	進捗率（実績17%　計画60%）	80%	進捗率（実績80%　計画100%）	
				進捗区分（累計）	遅　れ		遅　れ		未達成（見込み）		
				遅れ,未達成の理由	事業内容の見直し・社会情勢等の変化		事業内容の見直し・社会情勢等の変化		事業内容の見直し・社会情勢等の変化		
4-2-5	生活基盤の充実	272209	側溝の新設・改良	側溝の改良	104%	5.1km／4.9km	82%	（5.1km+4.6km）／（4.9km+7.0km）	97%	（5.1+4.6+8.2+0.4)km／（4.9+7.0+8.9)km	引き続き千葉市道路舗装維持管理計画に基づき幹線道路の舗装改良を実施していく
				側溝の新設	74%	1.4km／1.9km	50%	（1.4km+0.4km）／（1.9km+1.7km）	92%	（1.4+0.4+3.0）／（1.9+1.7+1.6）	
				進捗区分（累計）	順　調		遅　れ		概ね達成（見込み）		
				遅れ,未達成の理由			事業内容の見直し・社会情勢等の変化				
4-3-3	人にやさしい移動環境の創出	272207	歩道の改良	バリアフリー整備	43%	６箇所／１４箇所、０．４ｋｍ／４．６ｋｍ	18%	６箇所／３８箇所、０．４ｋｍ／６．５ｋｍ	40%	２５箇所／６２箇所、６．４ｋｍ／８．４ｋｍ	令和2年度に道路特定事業計画を更新し、現計画で実施できなかった整備内容を盛り込むとともに、整備済み箇所における見直しを行うスパイラルアップ計画も盛り込む
				歩道の再整備	100%	一式	100%	一式	100%	一式	
				進捗区分（累計）	遅　れ		遅　れ		未達成（見込み）		
				遅れ,未達成の理由	事業内容の見直し・社会情勢等の変化		事業内容の見直し・社会情勢等の変化		事業内容の見直し・社会情勢等の変化		

この一覧表で示すとおり、第３次実施計画最終年度である令和２年度において未達成（見込み）となっているものは次に列挙する事業である。

ⅰ　橋梁の耐震化

ⅱ　柏井橋の橋梁架替

ⅲ　亥鼻橋の橋梁架替

ⅳ　歩道の改良

これらの事業の進捗遅延に係る要因等についての詳細は、次のとおりである。

ア．橋梁の耐震化事業について［意見：1 件］

【現　状】

第 3 次実施計画における「橋梁の耐震化事業（事業 No. 272203)」については、平成 29 年度からの 3 箇年で 5 橋の耐震化が予定されていたが、事業完了は 1 橋（真砂大橋)、未達成（見込み）が 4 橋（詳細は後述）となっており、その進捗は次に示す表のとおりである。

橋梁の耐震化

事業番号	事業名	政策等	所管課等	事業説明	取組	H29年度末現況	計画	30年度		31年度／令和元年度		令和2年度		3ヵ年計	令和2年度末実績
							実績	事業量	事業費	事業量	事業費	事業量	事業費		
272203	橋梁の耐震化	防災対策の推進	土木保全課	緊急時の輸送や通常時の通行の安全を確保するため、橋梁の耐震補強を実施します。	耐震化工事	橋梁 134橋	計画	耐震化工事 552,700 事業量内訳：・橋梁の耐震化　4橋（継続） 鉄砲塚跨線橋、西の谷跨線橋、真砂大橋、磯辺 橋、 事業費内訳：552,700		耐震化工事 1,107,900 事業量内訳：・橋梁の耐震化　5橋（継続） 西の谷跨線橋、 真砂大橋、 磯辺橋、 鉄砲塚跨線橋、 若葉第2号橋 ・未対策橋脚の耐震化　1基 今井踏橋 事業費内訳：1,091,600 16,300		耐震化工事 1,075,200 事業量内訳：・橋梁の耐震化　5橋（完了） 西の谷跨線橋、 真砂大橋、 磯辺橋、 鉄砲塚跨線橋、 若葉第2号橋 事業費内訳：1,075,200		5橋	139橋
							実績	耐震化工事 192,598 事業量内訳：・橋梁の耐震化　1橋 磯辺橋【部分完了】 真砂大橋（H31へ繰） 西の谷（H31へ繰） 鉄砲塚（附帯工） 事業費内訳：192,598		耐震化工事 576,767 事業量内訳：・橋梁の耐震化　3橋（継続） 西の谷跨線橋、 真砂大橋、 鉄砲塚跨線橋 （・未対策橋脚の耐震化　1基 今井踏橋【完成】） ・橋梁の耐震化（30→31） 西の谷跨線橋、真砂大橋 事業費内訳：126,921 17,490 432,356		耐震化工事 758,637 事業量内訳：・橋梁の耐震化　3橋（継続） 西の谷跨線橋、 真砂大橋【完成】、 鉄砲塚跨線橋 ・橋梁の耐震化（R1→R2） 真砂大橋 西の谷跨線橋 事業費内訳：455,000 280,000 23,637		1橋	135橋
							事業量達成度	0%　0橋／4橋		0%　（0橋+0橋）／（4橋+1橋）		20%　（0橋+0橋+1橋）／（4橋+1橋+0橋）			

千葉市においては、国から対策目標が示されている緊急輸送道路の橋梁耐震化に係る対策は既に完了している。したがって、当該事業で対象とされた 139 橋は、更なる安全性を勘案して対象とされたものである。具体的には、橋梁上部工の落橋防止対策や、橋脚の補強対策（巻立工事）の実施が計画されている。また、平成 29 年度末現況として 134 橋の対策が完了しており、平成 30 年度からの 3 箇年で 5 橋の対策を実施することにより、全対象橋梁 139 橋を完了する予定である。

現在、計画未達成（見込み）となっている 4 橋については、上部工の落橋防止対策は完了しているが、橋脚の補強対策が進捗せず、今後の対応は次頁の表のとおりとなっている。

No	橋梁名	橋梁の場所	今後の対応
1	西の谷跨線橋	ＪＲ鉄道線路を跨ぐ橋	計画変更により、令和 7 年度完了予定
2	鉄砲塚跨線橋	ＪＲ鉄道線路を跨ぐ橋	計画変更により、令和 9 年度完了予定
3	磯辺橋	花見川上の橋梁	今後対応を検討
4	若葉第 2 号橋	花見川上の橋梁	今後対応を検討

出典：入手資料等に基づき外部監査人作成

上記の内、ＪＲの鉄道路線を跨ぐ、No.1 西の谷跨線橋と No.2 鉄砲塚塚跨線橋（以下「ＪＲ橋梁」という。）については、最終完了がそれぞれ、令和 7 年度、令和 9 年度へと変更されている。この最終完了年度の変更に際しては、事業委託先である東日本旅客鉄道㈱（以下「ＪＲ㈱」という。）との協議を経て、工程表を作成し、双方が協力して執行にあたる旨を確認している（「東日本旅客鉄道を跨ぐ道路橋の耐震補強に係る覚書」令和 2 年 9 月 30 日付）。なお、No.3 磯辺橋と No.4 若葉第 2 号橋については今後対応を検討することとなっている。

【原因・問題点】

ＪＲ橋梁の耐震化は、当初計画の令和 2 年度完了から最終完了予定の令和 9 年度と、7 年後への計画変更となり、大幅な遅延となっている。これは、対象橋梁が鉄道の車両基地内に位置している関係上、工事施工において以下のような状況があることから、事業委託先であるＪＲ㈱との調整が難航したことに起因している。

ⅰ　車両基地内の作業であり、停留車両の移動・路線閉鎖・き電停止等の制約のある施工箇所である。
ⅱ　終電通過後から始発前の施工であり、準備等を含めると 1 日の作業時間が実質 2 時間程度となる。
ⅲ　ⅰ及びⅱにより、橋脚 1 脚について、2～3 年程度の工事期間を必要とする。
ⅳ　複数橋梁の同時施工が困難である。

ＪＲ橋梁の耐震化については、平成 25 年よりＪＲ㈱との協議を進めてきたところであるが、上記のような理由により、現状では工事の完了が遅延している。

しかし、ＪＲ橋梁の施工困難な環境については、そもそも事業計画の当初より判明していたものと推察され、今回のような工程表を策定しＪＲ㈱に内諾を受けることにより、適正な期間での計画を策定することができなかったことについては、疑

問が残る。ＪＲ㈱については、当該事業のみならず、橋梁の補修事業の委託等、複数の委託事業が存在している。また、鉄道路線敷設の他市との調整も必要な中では、合理的で実現可能な工程表を共有した上で、実施計画を策定することが必要であったと考える。

ＪＲ橋梁の耐震化遅延の状況については、ＪＲ㈱との覚書により、令和９年度までの工程表に基づき耐震化工事を完了するための措置がとられているが、最終完了までの期間が長期に渡る工程となっている点に鑑み、今後の工程管理の中で、着実な実施に向け管理を継続することができるよう、事務処理手順等に今回の工事の特性に係るリスク分析やその対応策を文書化し、引継ぐことも必要になるものと考えられる。

【結　果：意見】

ＪＲ橋梁の耐震化事業のように、特定事業者の協力が不可欠であり、かつ、特殊な環境下での事業実施が想定される場合、事業の初期段階から合理的で実現可能性の高い、現実的な工程を協議・確定するために、業務の進め方に係る事務処理手順書等のマニュアルへ、具体的な事例としての工事特性に係るリスク分析やその対応策を明記する等、今後の事業遅延の防止対策を充実することを要望する。

イ．橋梁の架替事業（柏井橋、亥鼻橋）について［意見：１件］

【現　状】

現在、千葉市においては、539 橋（平成 28 年 11 月現在）の橋梁の管理を行っており、建築後の経過年数が 40 年前後を経過している橋梁が多くを占めている状況にある。そのため千葉市では、予防保全型の維持管理[注1・2]に転換することで、橋梁の長寿命化を図り、予算の平準化と維持管理コストの縮減を行い、次世代に大きな負担をかけることなく、道路交通の安全性と信頼性を将来にわたり確保することを目的として「千葉市橋梁長寿命化修繕計画（以下「橋梁長寿命化修繕計画」という。）」を策定し、運用を行っている。なお、橋梁長寿命化修繕計画は平成 22 年に第 1 期が策定され、5 年間の実施後、蓄積された点検結果や移管による管理橋梁の増加を受け、ＰＤＣＡサイクルに基づき、平成 28 年に第 2 期計画が策定され、現在に至っている。

注 1：予防保全型（長寿命化型）の維持管理

損傷が小さいうちに、予防的に修繕を行うことで、施設の長寿命化を図る管理方法であり、修繕時期は、部材の劣化予測に基づいて設定するものである。橋梁長寿命化修繕計画においては、橋梁の特性（橋梁規模、架橋位置、路線の重要度）に応じて維持管理方法を定めており、規模や重要性を勘案した一部の橋梁については、次の事後保全

型の維持管理を採用し、合理的な維持管理を行っている。

注 2：事後保全型の意維持管理

定期点検により状態を確認しながら、施設の安全性を確保のうえ、使用限界に達した段階で更新する管理方法をいう。

第 3 次実施計画においては、橋梁長寿命化修繕計画に基づき、架替工事の対象となっている「柏井橋の架替事業（事業 No. 274201）」及び「亥鼻橋の架替事業（事業 No. 274202）」の平成 30 年度からの 3 箇年の取組内容が計画されており、用地取得を除くその進捗は次に示す表のとおりである。

柏井橋

事業番号	事業名	政策等	所管課等	事業説明	取組	H29年度末現況	計画/実績		30年度 事業量	30年度 事業費	31年度／令和元年度 事業量	31年度／令和元年度 事業費	令和2年度 事業量	令和2年度 事業費	3ヵ年計	令和2年度末実績
274201	柏井橋の橋梁架替	防災対策の推進	土木保全課	橋梁長寿命化計画に基づき、高齢化している柏井橋を架け替えるため、橋梁を整備します。	整備	橋梁下部工一部	計画		橋梁下部工（A1） 護岸工	332,900	橋梁上部工	249,900	取付道路 仮橋撤去 護岸工	138,900	橋梁下部工、 橋梁上部工 護岸工、 取付道路、 仮橋撤去	供用開始
							計画	事業量内訳／事業費内訳	橋梁下部工（A1） 護岸工 仮橋点検 迂回路借地 覆工板賃料	190,000 135,000 3,000 1,900 3,000	橋梁上部工 仮橋点検 迂回路借地	245,000 3,000 1,900	取付道路 仮橋撤去 護岸工 迂回路借地 占用物件移設補償	77,000 20,000 10,000 1,900 30,000		
							実績		橋梁護岸工	68,614	橋梁護岸工・下部工（Ａ１） 橋梁上部工	268,323	橋梁下部工（Ａ１）・上部工 橋梁床版工・護岸工	568,632	橋梁下部工（Ａ１） 橋梁上部工・床版工 橋梁護岸工	橋梁上部工完了
							実績	事業量内訳／事業費内訳	【H30現年】 橋梁護岸工（前払分） 迂回路借地	66,776 1,838	【H30→H31】 橋梁護岸工 橋梁下部工（Ａ１）（前払分） 【H31現年】 橋梁上部工（前払分） 迂回路借地	93,605 92,880 80,000 1,838	【H31→R2】 橋梁下部工（A1） 橋梁上部工 【R2現年】 橋梁床版工 橋梁護岸工 仮橋点検 護岸整備検討 迂回路借地 事前調査	176,632 190,000 92,000 100,000 2,700 4,400 1,900 1,000		
						事業量達成度			0%	進捗率（実績0%　計画48%）	4%	進捗率（実績3%　計画84%）	73%	進捗率（実績73%　計画100%）		

亥鼻橋

事業番号	事業名	政策等	所管課等	事業説明	取組	H29年度末現況	計画/実績		30年度 事業量	30年度 事業費	31年度／令和元年度 事業量	31年度／令和元年度 事業費	令和2年度 事業量	令和2年度 事業費	3ヵ年計	令和2年度末実績
274202	亥鼻橋の橋梁架替	防災対策の推進	土木保全課	橋梁長寿命化計画に基づき、高齢化している亥鼻橋を架け替えるため、橋梁を整備します。	整備	既存橋撤去	計画		橋梁下部工（A1、P1）	277,100	橋梁下部工（A2、P2）	220,100	橋梁上部工	328,100	橋梁下部工 橋梁上部工	橋梁上部工着手
							計画	事業量内訳／事業費内訳	橋梁下部工（A1、P1） 仮橋点検 迂回路借地 施工ﾔｰﾄﾞ借地	270,000 3,000 2,300 1,800	橋梁下部工（A2、P2） 仮橋点検 迂回路借地 施工ﾔｰﾄﾞ借地	213,000 3,000 2,300 1,800	橋梁上部工 仮橋点検 迂回路借地 施工ﾔｰﾄﾞ借地	321,000 3,000 2,300 1,800		
							実績		橋梁下部工（A1、P1基礎）	172,704	橋梁下部工（Ａ1、Ｐ1 基礎） 橋梁下部工（P1躯体、A2基礎）	190,727	橋梁下部工（P1躯体、A2基礎） 橋梁下部工（A2躯体、P2）	479,360	橋梁下部工	橋梁下部工完了
							実績	事業量内訳／事業費内訳	【H30現年】 橋梁下部工（A1、P1基礎） （前払分） 電柱移設 仮橋点検 迂回路借地 施工ﾔｰﾄﾞ借地	166,536 118 2,095 2,225 1,730	【H30→H31】 橋梁下部工（A1、P1基礎） 【H31現年】 橋梁下部工（P1躯体、A2基礎）（前払分） 迂回路借地 施工ﾔｰﾄﾞ借地 仮設材賃借 止水検討	120,512 57,640 3,511 4,340 2,888 1,836	【H31→R2】 橋梁下部工（P1躯体、A2基礎） 【R2現年】 橋梁下部工（A2躯体、P2） 仮橋点検 迂回路借地 施工ﾔｰﾄﾞ借地 鑑定料	192,360 275,000 2,600 3,600 4,900 900		
						事業量達成度			0%	進捗率（実績0%　計画34%）	28%	進捗率（実績17%　計画60%）	60%	進捗率（実績60%　計画100%）		

上記のとおり、柏井橋・亥鼻橋いずれも、平成 30 年、令和元年度ともに、工事の遅れが生じており、一部が翌年度へ繰り越されている（明許繰越）。なお、橋梁長寿命化修繕計画においては、柏井橋は令和 2 年（2020 年）、亥鼻橋は令和 5 年（2023 年）完成予定として計画されていたが、現在の進捗においては、柏井橋は令和 3 年度末供用見込み、亥鼻橋については令和 7 年度末供用見込みとなっている。

外部監査の過程で、平成 30 年度分の工事にかかる文書を閲覧したところ、次頁の表に示すような工事変更内容（工期の延長、金額の増減）が確認された。

（金額：百万円、消費税等を含む）

橋梁名	当初契約		確定		工事内容の変更			
	金額	完成	金額	完成		内容	金額	完成
柏井橋	255	H31.3	160	R1.7	①	工事現場隣接者家屋の変状（ひび割れ、傾き）に伴い、橋台工に係る工種を一式取止	△ 122	-
					②	①の他、工事着手後に判明した事象への対策検討	-	R1.6
					③	①の隣接者家屋への影響抑止工事、及び、②の対策に伴う追加工事	26	-
亥鼻橋	277	H31.3	287	R1.6	④	工事着手後に判明した事象への対策検討	-	R1.5
					⑤	④の対策に伴う追加工事	9	

出典：入手資料等に基づき外部監査人作成

柏井橋にかかる①に記載の工事現場隣接者家屋の変状については、工事着手後に隣接者より申し出があり、立会した結果、ひび割れ、傾き等が確認されたものである。これら変状は、過年度工事に起因するものと考えられ、対策として、隣地宅地への影響を極力抑えられるよう、当該宅地と施工ヤードとの間に土留めを設置する必要が生じている。この状況を受け、当該隣接宅地への影響が大きい、橋台工事については再検討を行う必要が生じている。結果として、再検討に日数を要し工期が大幅に遅延することから、受注者と協議の上、橋台工に係る工種一式を取りやめることとしている。

また、いずれの橋においても、②③及び④⑤にあるように、工事の着手後において、当初予見できなかった状況の発生・把握に伴い、工法の検討や対策に日数を要したことにより、工期の延長及び工事金額の増額変更が生じている

【原因・問題点】

柏井橋における、工事現場隣接者家屋の変状については、令和元年度の工事着手後に確認されたものであり、その原因は過年度工事に起因しているということであった。工事現場近隣への影響等については工事の過程で各種調査等も実施していたが、当該工事現場隣接者家屋の変状については、認識することができなかった。隣接者への計画説明等に際して、想定される状況のヒヤリングや現場立会等を詳細に行うことも必要であったと考える。その上で、翌年度以降の工事発注に対策を行うことができていれば、橋台工の取止めには至らなかったのではないかと推察する。

取止めについては、継続することにより更なる工期の延長と、受注者側の経費増大による損失の可能性等を勘案し、受注者との協議を経て決定しているが、減額金額 122 百万円は当初契約金額の約 50%に相当する金額となっており、受注者に対しても不測の不利益を与える結果となっている。

また、この他にも、当初予見できなかった状況の発生に伴い、工期の延長や工事の追加の変更が生じている。これらの点に鑑みても、橋梁架替事業のそのものの困難さがあるものと推察される。橋梁長寿命化修繕計画は、平成 23 年度から取組が始まった事業であり、事業遅延の要因の把握・蓄積が進められているが、その過程において、施工上の問題発生を軽減し、計画どおりの実施を行う上での、きめ細やかな対応が求められていると考える。

【結　果：意見】

今後の橋梁架替事業及び補修事業等において、計画に従って事業を遂行することができるよう、過去の事業遅延の要因について分析し、具体的事例を情報として蓄積し、引継ぎ、改善につなげていくことを要望する。

ウ．歩道の改良事業について［意見：2 件］

【現　状】

第 3 次実施計画における「歩道の改良事業（事業 No.272207）」の中には、バリアフリー整備の取組があり、この取組については、別途「東京 2020 大会に向けたバリアフリー化の推進事業（事業 No.272201）」との二事業として、第 3 次実施計画が策定されている（以下前者を「一般バリアフリー事業」、後者を「東京 2020 大会バリアフリー事業」という）。両事業の進捗は次頁に示す表のとおりである。

歩道の改良事業

事業番号	事業名	政策等	所管課等	事業説明	取組	H29年度末現状	計画	30年度		31年度／令和元年度		令和2年度		3カ年計	令和2年度末実績
							実績	事業量	事業費	事業量	事業費	事業量	事業費		
272207	歩道の改良	人にやさしい移動環境の創出	土木保全課	歩行者等の安全確保を図るため、歩道の段差解消など、歩道のバリアフリー化を行います。	バリアフリー整備	段差解消 1,169箇所 視覚障害者誘導用ブロック 71.2km	計画	バリアフリー整備	103,000	バリアフリー整備	90,000	バリアフリー整備 道路特定事業計画の見直し	110,000	段差解消 62箇所 視覚障害者誘導用ブロック 8.4km	段差解消 1,231か所 視覚障害者誘導用ブロック 79.6km
								・段差解消 14箇所、視覚障害者誘導用ブロック設置 L=4.6km	103,000	・段差解消 24箇所、視覚障害者誘導用ブロック設置 L=1.9km	90,000	・段差解消 24箇所、視覚障害者誘導用ブロック設置 L=1.9km	110,000		
							実績	バリアフリー整備	45,557	バリアフリー整備	0	バリアフリー整備	89,600	・段差解消 25箇所 ・視覚障害者誘導用ブロック設置 L=6.4km	・段差解消 1,194箇所 ・視覚障害者誘導用ブロック設置 L=77.6km
								・段差解消 6箇所、視覚障害者誘導用ブロック設置 L=0.4km	45,557	・段差解消 0箇所	0	・段差解消 19箇所 ・視覚障害者誘導用ブロック設置 L=6.0km	89,600		
							事業量達成度	43%	6箇所／14箇所、0．4km／4．6km	16%	6箇所／38箇所、0．4km／5．5km	40%	25箇所／62箇所、6．4km／8．4km		

東京2020大会

事業番号	事業名	政策等	所管課等	事業説明	取組	H29年度末現状	計画	30年度		31年度／令和元年度		令和2年度		3カ年計	令和2年度末実績
							実績	事業量	事業費	事業量	事業費	事業量	事業費		
272201	東京2020大会に向けたバリアフリー化の推進	人にやさしい移動環境の創出	土木保全課	オリンピック・パラリンピックの競技会場都市として、多くの来訪者の受入にふさわしい環境を整備するため、駅前広場やアクセスルート	アクセスルート等のバリアフリー整備	歩道の段差解消 2箇所 視聴覚障碍者誘導用ブロック 0.8km	計画	駅前広場のバリアフリー整備	213,000	駅前広場のバリアフリー整備	40,800	－	0	8箇所 1.8km	10箇所 2.6km
								・歩道の段差解消 N=8箇所、視覚障害者誘導用ブロック L=1.8km ・案内標識のナンバリング、英語標記の表示	173,000 40,000	案内標識のナンバリングの表示	40,800				
							実績	駅前広場のバリアフリー整備	332,596	駅前広場のバリアフリー整備	246,393	－		・歩道の段差解消 N=58箇所 ・視覚障害者誘導用ブロック L=5.1km ・案内標識のナンバリング、英語標記の表示 一式	・歩道の段差解消 N=60箇所 ・視覚障害者誘導用ブロック L=5.9km ・案内標識のナンバリング、英語標記の表示 一式
								・歩道の段差解消 N=24箇所、視覚障害者誘導用ブロック L=3.0km ・案内標識のナンバリング、英語標記の表示	290,982 41,614	・歩道の段差解消 N=34箇所、視覚障害者誘導用ブロック L=2.1km（うち平30からの繰越57,360） ・案内標識のナンバリング、英語標記の表示 一式	221,423 24,970				
							事業量達成度	100%	一式	100%	一式				

一般バリアフリー事業が遅延した理由は、東京 2020 大会バリアフリー事業において、当初計画では海浜幕張駅から会場までのアクセシブルルート[注]のみをバリアフリー整備する予定であったものが、周辺の宿泊施設等へのアクセス等、会場周辺の箇所についてもバリアフリー整備が必要と判断され、緊急性によりこちらを優先して実施したことに起因している。

注：アクセシブルルート

競技会場への（最寄り駅からの）アクセスルートとして、組織委員会が選定するものをいう。

平成 30 年度、令和元年度の 2 年度合計の実施状況をみると、一般バリアフリー事業の段差解消については、計画 38 箇所に対して実施 6 箇所（実施率 16%）、一方東京 2020 大会バリアフリー事業においては、計画 8 箇所に対して実施 58 箇所（実施率 725%）となっている。

なお、バリアフリーの整備については、平成 15 年 7 月に策定された「千葉市交通バリアフリー基本構想に基づく道路特定事業計画（以下「旧道路特定事業計画」という。）」に基づき事業が進められてきた。

現在は、平成 18 年に公布・施行された「バリアフリー新法」に基づく「千葉市バリアフリー基本構想」の策定（平成 20 年 8 月）及び変更（平成 24 年 7 月）を受けて改訂された、「千葉市バリアフリー基本構想に基づく道路特定事業計画（以下「道路特定事業計画」という。）」（平成 24 年 8 月改訂）により、18 の重点整備地区

内の生活関連経路について、具体的な事業が実施されているところである。

道路特定事業計画の平成 24 年改定時の主な内容は以下のとおりである。

ⅰ　重点整備地区の増加

ⅱ　バリアフリー化する経路の増加

ⅲ　事業実施予定期間の変更（予定期間を平成 32 年度末へ変更）

ⅳ　旧道路特定事業計画の検証

ⅴ　スパイラルアップ[注]の導入

注：スパイラルアップ

具体的な施策や措置に関する内容について、当事者の参加のもと検証し、その結果を施策に反映する取組をいう。

また、新たな整備目標年次を平成 23 年度から平成 32 年度の 10 年間としており、その実施内容については、以下のとおり計画している。

目標年次		実施内容
短期	H23-26 年度（4 箇年）	既存ストックの改良中心
中期	H27-29 年度（3 箇年）	現在事業計画中及び事業中の他事業と合わせて推進、スパイラルアップによる改良促進
長期	H30-32 年度（3 箇年）	新たな事業計画を必要とする区画整理事業や道路の新設等を実施、スパイラルアップによる改良促進

出典：入手資料等に基づき外部監査人作成

【原因・問題点】

一般バリアフリー事業の計画遅れの要因は、上記のとおり、東京 2020 大会バリアフリー事業の施工範囲の大幅増加に伴うものであり、バリアフリー事業全体としては、計画以上の実施となっている。しかし、一般バリアフリー事業の段差解消の取組については、平成 30 年度に 6 件、令和元年度はゼロ件となっており、東京 2020 大会バリアフリー事業と比較した場合、やや均衡に欠けた実施状況である。東京 2020 大会は開催時期が確定しており、緊急性は高いと考えられるが、そもそも、第 3 次計画策定に際しても緊急性は認識されていたと考えられ、その上で、二事業をそれぞれ計画した趣旨に鑑みれば、一般バリアフリー事業も着実に進める必要があったもの考えられる。

また、一方でバリアフリー事業全般については、道路特定事業計画に示されてい

るように、スパイラルアップによる改良促進という考え方が取り入れられている。外部監査の過程で、検証実績について確認したところ、上記の道路特定事業計画の改定時に実施された、身障者団体によるまちあるき点検の実施（平成 22 年 11 月実施）以後実施がないということであった（令和 2 年 11 月時点)。スパイラルアップの取組は道路特定事業計画においても中期・長期の年次で行うことが予定されており、事業実施の効果をより高いものとするためには、計画に従った実施は重要であると考える。10 年前とは、その対象となる人も、バリアフリーの考え方も異なっていると推察する。高齢化の進行により、障害を意識する利用者も増加しており、また、バリアフリーを包含するユニバーサルデザインという考え方も広く認知されつつある中、新たな利用者、新たな施設の考え方等を次の取組に活かすことが必要ではないかと考える。

【結　果：意見 1】

東京 2020 大会バリアフリー事業は大会開催までに完了を要する緊急性のある事業という特殊性があったが、今後の実施計画事業の取組に際しては、実施計画策定時の趣旨を踏まえ、特定の事業に偏ることなく事業全体の進捗の均衡を勘案した進行管理を行うよう要望する。

【結　果：意見 2】

バリアフリーの整備計画に基づく事業の実施に際しては、計画策定時だけでなく、計画に従った目標年次においても事業効果の検証を行い、事業内容の改良に反映するよう要望する。

なお、外部監査の過程において、令和 2 年 12 月 7 日に「まち歩き点検（都賀地区)」が実施されたことを確認した。現在の道路特定事業計画の実施期間が令和 2 年度までとなっていることを受け、現在、新たな計画策定を検討している中で実施され、今後のバリアフリー整備計画への反映が検討されているということである。

②　駅自由通路の点検業務について［意見：1 件］

【現　状】

第 3 次実施計画における「道路施設の長寿命化事業（事業 No.272202)」については、「(1) 土木保全課の事務事業概要　④　第 3 次実施計画上の事務事業の概要」に記載のとおり、平成 30 年度、令和元年度ともに順調に執行され、令和 2 年度においても当初計画達成（見込み）となっている。

しかし、当該事業には、道路施設（橋梁等）の定期点検の取組項目として、駅自由通路の点検が含まれており、平成 30 年度、令和元年度ともに工期の延長が発生

し、いずれも一部が翌年度へと繰り越されている（明許繰越）。

外部監査の過程で、平成 30 年度、令和元年度において、東日本旅客鉄道㈱（以下「ＪＲ㈱」という）に委託した点検業務の文書を閲覧したところ、期間延長の要因は、以下のような内容であることを確認した。

年度	当初/工期（至）	途中追加/工期（至）	追加理由
H30 年度	幕張本郷駅他 4/H31.3.31	蘇我駅/R1.8.31	ＪＲ㈱との調整
R01 年度	東千葉駅他１/R2.3.31	千葉駅/R2.9.30	ＪＲ㈱との調整

出典：入手資料等に基づき外部監査人作成

いずれの年度の契約においても、途中契約変更により点検対象駅を追加しており、そのため工期が延長する結果となっている。当初、追加対象となった駅も含めて事前交渉を行っていたが、蘇我駅・千葉駅ともにターミナル駅としての調整が多く、点検時期を決めることが困難であることから、調整が可能となる段階で当初契約に追加することで進めていた経緯があった。契約変更での対応ではなく、追加駅を翌年度契約の中で位置付けた場合には、更なる遅延も想定されたため、追加契約として工期を延長し年度繰越にて実施されている。

駅自由通路については、平成 30 年度より点検を開始しており、現在、令和 3 年 3 月に向けて、駅自由通路の維持管理計画を策定中である。対象となる駅自由通路は 11 箇所であり、ＪＲ9 駅、京成電鉄 1 駅及び両電鉄共通 1 駅となっている。

【原因・問題点】

上記のとおり、点検業務委託においても、実施時期の確定ができず、予定どおりに実施することが困難な状況があることから、今後の補修計画実施に際しても、同様の事態が懸念される。「(3) 監査結果　①　第 3 次実施計画における計画事業の進捗状況について　ア．橋梁の耐震化事業について」にも記載のとおり、ＪＲ㈱への委託業務については、橋梁の耐震化等複数の業務委託が存在しており、維持管理計画を適時に進めるためには、事前交渉における具体的な実施時期の内諾等、きめ細やかな対応が求められると考える。

【結　果：意見】

駅自由通路の維持管理計画策定に際しては、今後の業務委託においても委託先事業者の実施可能性を十分考慮し、適時に実施可能な計画の策定及び事業開始後における適時、適切な進捗の管理・計画の見直しを実施するよう要望する。

なお、外部監査の過程において、令和 3 年 3 月末の駅自由通路維持管理計画策定に向けた、委託先事業者ＪＲ㈱との間の協議内容の説明を受け、令和 2 年 12 月及び令和 3 年 1 月における協議において、ＪＲ㈱内の駅舎点検計画との同時施工の検討や年度完了が困難と予測される施工については、当初より 2 か年計画とする等、効率性や実現可能性を考慮した検討がなされていることを確認した。

③　交通安全施設の充実事業について［意見：1 件］

【現　状】

第 3 次実施計画における「交通安全施設の充実事業（事業 No.272208）」については、「(1) 土木保全課の事務事業概要　④　第 3 次実施計画上の事務事業の概要」に記載のとおり、平成 30 年度、令和元年度ともに順調に執行され、令和 2 年度においても当初計画達成（見込み）となっている。

当該事業には、通学路の安全対策として、合同点検及び通学路のカラー化の取組が含まれており、この取組は、平成 29 年に策定された「千葉市通学路交通安全プログラム（以下「プログラム」という。）」にその詳細な方針が示されている。

プログラムは、小学校区における通学路の安全確保に向けた取組を実施するため、関係機関（学校関係者、道路管理者、交通管理者）による通学路安全推進体制を組織して、学校が抽出した危険箇所の合同点検や点検結果に基づく対策の実施、対策効果の把握・検証、検証結果による対策の改善等を効果的かつ効率的に行うことを目的としている。具体的には、合同点検により、関係機関それぞれの立場から交通安全対策について検討し、通学路の変更や職員等による見守り活動の強化等のソフト面の対策に加え、防護柵の設置や路肩のカラー化等のハード面の対策を検討・実施し、対策効果の把握・検証を経て、対策の改善へとつなげるＰＤＣＡサイクルに従った取り組みとなっている。

外部監査の過程では、事業の進捗が順調に推移していることから、令和元年度において実施された通学路のカラー化実施に関する対策効果検証結果を確認した。以下はその概要である。

対象学校数	事前調査				事後調査			
	児童利用数	内側利用	車両通過	内側歩行率	児童利用数	内側利用	車両通過	内側歩行率
	延人数	延人数	延台数	全体平均	延人数	延人数	延台数	全体平均
25校	1,206	684	518	57%	1,886	1,399	823	74%

注：　内側利用とは、外側線より民地側を歩いている児童数
　　車両通過とは、通過した車両数
　　内側歩行率とは、内側利用/児童利用者数

【効果検証結果】

目的：	路肩のカラー化により、児童の内側歩行率が上昇しているか確認する
方法：	令和元年度カラー化実施個所（25箇所）において、実施前後の児童の歩行位置を現地調査する
調査時間：	午前7時から午後8時20分
結果：	内側歩行率が「実施前57%→実施後74%」となり、全体で約20%の上昇となった 25箇所中、18箇所（72%）で上昇となった

出典：入手資料等に基づき外部監査人作成

また、プログラムにおいて予定されている合同点検については、学事課が実施していることが分かり、その結果が「通学路交通安全対策箇所（合同点検実施対象分）一覧表」（以下「合同点検一覧表」という。）として、取りまとめられていた。令和元年度における合同点検一覧表によると、学校関係者・道路管理者・交通管理者それぞれの対策実施内容を踏まえ、効果の検証が行われると共に、今後の対策が検討されていた。

【原因・問題点】

通学路カラー化の検証結果をみると、対策実施前と実施後において児童の内側歩行率が 57%から 74%へと改善している。しかし、測定データの車両通過台数の推移についても、事業実施前後で増加していることが把握される。この点が児童の歩行に影響している可能性もあり、調査によって得られた情報を更に分析することも可能であると考える。この点については、特別に分析等がなされているわけではなかった。また、事業を実施した道路は比較的通行量の少ない地域であり、車両については生活者の利用が主な場所ということであるため、近隣の住民に対して、運転者側からの意見を聴取する等の検証も一考に値するものと考える。

現在の事業実施の中でも、ブロック塀のある路肩はカラー化しない（震災時の倒壊の危険等を考慮）等、過去の事例等を反映した取組がなされており、このような、対策効果の検証が次の対策へ生かされるというＰＤＣＡサイクルの考え方が、プログラムにおいて目指しているところであると考える。児童の通行が改善したという事実の確認にとどまらず、更なる対策改善を進めるための検証も実施すべきであると考える。

また、プログラムに基づく合同点検一覧表における評価及び今後の対策について

は、取りまとめを行った学事課から土木保全課へのフィードバックが行われていなかった。外部監査の過程において、合同点検状況を確認したところ、学事課での検証実施の事実が把握された。その結果を取りまとめた合同点検一覧表には、実施事業に対する関係機関への聞き取りにより、実施の効果や更なる改善点等、今後の事業実施に際しての有益な情報が含まれていることが確認できる。そのため、現在は実施されていないが、関係部署間の情報共有等を適時適切に行うことによって、より効果を高めていくことが可能となるものと考えられる。

【結　果：意見】

通学路の安全対策としての合同点検及び通学路のカラー化の取組は、千葉市内の全ての小学校を対象としており、関係者との調整や予算との関係上、複数年にわたって実施されていく事業である。当該取組に係るＰＤＣＡサイクルを着実に進め対策内容の実効性を高めるため、関係部署間の情報共有を適時、適切に行い、対策の効果や問題点を把握し、また、検証実施による入手データをより詳細に分析する等、より効果的に事業を実施することを要望する。

④　歩道橋ネーミングライツ事業について［意見：2 件］

【現　状】

千葉市においては、市が管理する歩道橋を有効活用し、老朽化する道路整備の維持管理コストの増加等に対応する新たな財源を確保するため、歩道橋ネーミングライツ事業（以下「ネーミングライツ事業」という）を実施している。

ネーミングライツ事業は平成 29 年に初めてネーミングライツパートナーの募集を開始し、これまで 3 回の募集を行っている。その募集概況と、現在の契約状況は次の 2 つの表のとおりである。

【募集概況】

回数	募集期間	方法	対象橋	応募	契約
第 1 回	H29.3.23～5.31（3 か月）	公募	20 橋	3 社	3 社
第 2 回	H30.6.1～9.28（4 ヵ月）	公募	16 橋	0	0
第 3 回	R02.11.1～R03.2.26（4 ヵ月）	公募[注]	19 橋	未定	未定

注：公募による応募がない歩道橋については、随時募集とし、先着順で審査する。

出典：入手資料等に基づき外部監査人作成

【契約状況】

歩道橋名	ネーミングライツパートナー	ネーミングライツ料（消費税等別途）	契約期間
千葉駅西口デッキ	㈱ユー・エス	年額 60 万円	H29.8.11～10 年間
弥生歩道橋	㈱ZOZO	年額 40 万円	H29.8.11～10 年間
免許センター歩道橋	イオンモール㈱	年額 30 万円	H29.8.11～3 年間

出典：入手資料等に基づき外部監査人作成

【原因・問題点】

現在契約中の３社の契約に基づくネーミングライツ料については、毎年所定の時期に、納入の通知及び収納を行っており、現在いずれも遅延なく納入されている。外部監査の過程で、納入証跡を確認し適正に入金されていることを確認した。

しかし、納入通知書等の書類を閲覧した際に、ネーミングライツパートナーの名称が一部異なっている書類が 1 件確認された。その内容は以下のとおりである。

ネーミングライツパートナー	株式会社 ZOZO　代表取締役　澤田宏太郎
ネーミングライツ料「納入通知書」の宛名	株式会社 ZOZO　代表取締役　澤田宏太郎
ネーミングライツ料「払込取扱票」の納付者氏名	株式会社スタートトゥディ　代表取締役前澤友作

当該ネーミングライツパートナーについては、平成 29 年 8 月の契約後、法人名称及び代表者の変更が行われていた。これらの変更については、契約上、契約者変更の手続はなくとも契約の効力には何ら影響を及ぼすものではなく、内部規程においても特別の違反事由には該当しない。しかし、いつ誰がみてもわかる状態で事務処理を進めることは、ミスを回避するとともに、担当者交代等に際しても不要な混乱を避けるものであると考える。また、ネーミングライツ事業における、ネーミングライツ料の収納は、義務に基づく納税ではなく、ネーミングライツの対価としての収納であり、ネーミングライツパートナーは一般事業でいうところの顧客である。したがって、通知及びその関連文書における名称・代表者の表記においても、一定の配慮が必要と考える。

また、募集概況にあるように、過去 2 回の募集においては、年 1 回の公募のみにとどまっていたため、応募が大変低調となっていた。この点について、外部監査の過程で、今後の方針をヒヤリングしたところ、第 3 回の募集において各種変更が実

施されたことを確認した。具体的には、募集方法について、公募後に通年での随時募集を行うことで応募の機会を増やすとともに、対象歩道橋の増加、キャッチフレーズや業種名の記載を認める表示内容の拡大等、事業者にとって、応募しやすく、かつ、広告宣伝としてより魅力のある方向への変更となっている。この点については、これまで以上の事業効果が期待されるものと考えられる。しかし、これらの事業実施においては、実施後の検証や改善を行う、ＰＤＣＡサイクルの取組は必要であると考える。特に当初の目的に比して十分な成果が得られなかった場合には、適時、適切に、その不十分な成果の原因分析や今後の対応策の検討が必要であると考える。

【結　果：意見 1】

ネーミングライツ事業については、上述のとおり第 3 回目の新たな取組により、今後ネーミングライツパートナーの増加も想定されるため、ネーミングライツ料の事務処理においては、法人名称及び代表者の変更が行われている場合等、通知及びその関連文書における名称・代表者の表記において、整合性のある取り扱いをするよう、事務処理マニュアル等に追記して周知することを要望する。

【結　果：意見 2】

ネーミングライツパートナーが増えることにより、他の事業者が日常的に広告を目にする機会が増え、その結果、ネーミングライツ事業がより広範に周知され、次の応募へつながるという効果があると考える。より多くのネーミングライツパートナーの応募を如何に促すかという点については、第 3 回での試みにとどまらず、他の政令市等の例等も参考として調査し、事例集等として情報を蓄積して共有する等、今後も更なる改善を要望する。

⑤　固定資産台帳登録について［指摘：1 件］

【現　状】

地方公共団体における予算・決算に係る会計制度（官庁会計）においては、予算の適正・確実な執行を図る観点から、単式簿記による現金主義会計が採用されている。一方で、総務省より平成 26 年 4 月に「固定資産台帳の整備と複式簿記の導入を前提とした財務書類の作成に関する統一的な基準」が示されており、平成 27 年 1 月に「統一的な基準による地方公会計マニュアル（以下「公会計マニュアル」という。）」が取りまとめられ、平成 27 年以降は全ての地方公共団体において作成・活用が要請されている。

公会計マニュアルにおいては、財政の透明性を高め、説明責任をより適切に図る観点から、単式簿記による現金主義では把握できない情報（ストック情報（資産・

負債））や見えにくいコスト情報（減価償却費等）を住民や議会等に説明する必要性から、その補完として複式簿記による発生主義会計の導入が重要であるとしている。さらに、公共施設等の将来更新必要額の推計や、事業別・施設別のセグメント分析等、公共施設等のマネジメントへの活用充実につなげること等も、その導入趣旨として示されている。

千葉市においては、平成 19 年度決算より固定資産台帳を整備し、財務 4 表（貸借対照表、行政コスト計算書、純資産変動計算書、資金収支計算書）を作成・公表しており、所管課（資産経営課、管財課他）が取りまとめを行っている。土木保全課においては、管財課の依頼のもと、毎年「固定資産台帳増減調査票（以下「調査票」という）への記入回答を行っている。

外部監査の過程で「(3) 監査結果　①　第 3 次実施計画における計画事業の進捗状況について　イ．橋梁架替事業（柏井橋、亥鼻橋）について」に記載の橋梁工事（令和元年度事業）に関して、該当する調査票の報告状況を確認したところ、以下のような取扱いとなっていた。

ⅰ　平成 30 年度事業（工事）は、平成 30 年 9 月に受託業者への中間金支払い後、工事の延期が決定したため、令和元年度へ繰越されることとなり、固定資産台帳上は、中間金支払額が「建設仮勘定[注]」として計上され、令和元年度へ繰越されていた。

注：建設仮勘定とは、会計上の勘定科目の一つであり、建設中の建物等、完成前の有形固定資産への支出等を仮に計上しておくための勘定科目である。当該建設工事等が完成し、事業の用に供した時点で、本勘定（工作物等）に振り替えることを要する。本勘定に計上後は、通常、当該資産の耐用年数に渡って費用化する会計処理（減価償却）が適用されるが、建設仮勘定については、事業共用前であるため、減価償却計算による費用化の会計処理は行われないため注意を要する。

ⅱ　平成 30 年度事業（工事）は年度繰越を経て、令和元年度に工事が完了したため、当初、土木保全課において、過年度計上の「建設仮勘定」と、令和元年度支払額を共に「工作物」として入力処理した。

ⅲ　建設局内での取りまとめに際して、前所管課である道路建設課にて記録のチェックが行われ、ⅱの「工作物」について「建設仮勘定」へ勘定科目を修正している。

ⅳ　ⅲの内容にて、資産経営課へ報告がなされ、管財課、会計室及び財政課において確認がなされている。

【原因・問題点】

橋梁架替事業については、【現状】のⅰに記載のとおり、柏井橋・亥鼻橋いずれも平成 30 年度事業が延期・繰越となり、令和元年度にて完了している。

このうち、柏井橋については、平成 30 年度中に受託業者への中間金（102 百万円）支払い後、一部工事の取止めを決定したことに伴い、中間金の支払いの一部（約 35 百万円）について市への返金収納が生じている。その結果として、平成 30 年度中の支出額は、約 66 百万円（102 百万円－35 百万円）となっていた。したがって、固定資産台帳における平成 30 年度の建設仮勘定の金額についても、約 66 百万円を計上し、令和元年度へ繰越すべきであった。しかし、当初の 102 百万円として計上・繰越が行われており、中間金の支払いの一部（約 35 百万円）の返金収納額が反映されていないこととなっていた。

また、橋梁架替事業は、完成及び利用開始までには、複数年を要する長期工事であり、上記調査票記入対象となっている令和元年度分の工事は、その中の一部の工事の完了である。工事については、年度毎に事業者を選定し、工事を依頼しているため、年度の工事が完了した部分については、都度引き渡しを受けているが、固定資産台帳における「取得」は完成により利用が開始できる状態になったことを意味しており、一部引き渡しを受けた状態においては、建設仮勘定として計上することが適切である。この点については、ⅲに記載のとおり、建設局内における取りまとめに際して、土木保全課からの報告内容について適正に修正された後、固定資産台帳の主管部署への報告が行われており、実効性のある内部統制が整備・運用されていることの証跡であると考えられる。しかし、修正の事実について、土木保全課へのフィードバックが行われていなかった。

なお、外部監査の過程においては、当初【現状】に記載しているⅱに記載内容（過年度計上の「建設仮勘定」と令和元年度支払金額を共に「工作物」と入力処理した内容）の書類の提示があり、その後、ⅲに記載の事実（ⅱの「工作物」を「建設仮勘定」に修正済みであったこと）を把握した。

【結　果：指摘】

統一的基準に基づき作成が要請されている固定資産台帳については、官庁計算とはその作成趣旨も記録方法も異なるものである。運用に際しては、制度趣旨に鑑みて、その記録方法を理解する必要がある。

例えば、柏井橋の橋梁架替工事に係る平成 30 年度の中間金の当初支払い額（102 百万円）の一部（35 百万円）が、工事の一部取止めにより返金収納された場合のように、固定資産台帳への登載額を当初の支出負担行為の額で計上する事務ミスが発生している。

このように金額的にも重要性が高い多額の返納額については、中間金の支出と関連させて返納の事実を正確に反映させることができるよう、特に留意が必要な固定資産台帳への適正な取得価額の登載として、土木保全課における事務処理手順等に明記し、全庁的な固定資産台帳主管課に共有することを検討されたい。

なお、土木保全課からはこの返金収納額については、事業完了時において、建設仮勘定から工作物に振り替える際に適正に反映するという回答を得ている。

⑥　橋梁データ管理について［意見：1件］

【現　状】

「(3) 監査結果　①　第3次実施計画における計画事業の進捗状況について　イ. 橋梁の架替事業（柏井橋、亥鼻橋）について」にて記載のとおり、現在、千葉市においては、橋梁長寿命化修繕計画に従って、橋梁の維持管理が行われている。

橋梁長寿命化修繕計画においては、5年に1回を基本とする定期点検を計画的・継続的に実施することや、「点検」→「診断」→「措置」→「記録」といった維持管理メンテナンスサイクルを定着させ継続していくために、一元的な管理を行うのではなく、橋梁種別やタイプ毎に分類し、メリハリのある管理方針に基づいて、点検方法や点検頻度を設定すること等が、方針として定められている。

外部監査の過程において、これら橋梁の、基本情報の登録・点検結果・補修工事内容等の事業実施・管理状況を確認する中で、以下に掲げる文書を閲覧した。

種　類	書　類	作成ソフト
橋梁基本情報	「千葉市橋梁台帳」	エクセル
橋梁点検情報	「R元年度点検結果」	エクセル
橋梁補修情報	「橋梁補修工事一式」	エクセル

出典：入手資料等に基づき外部監査人作成

【原因・問題点】

閲覧文書については、いずれもエクセルにて作成されており、所定のアクセス制限等のもとに管理されているということであった。橋梁については、その数も膨大であり、かつ、橋梁長寿命化修繕計画のもと、点検や補修のデータは逐次累積している。これら大量のデータをエクセルで管理している現状については、データの脆弱性・作業の煩雑性等が懸念され、ＩＣＴ化についての検討が必要ではないかと考える。例えば、エクセル情報をデータベース化し、個別の橋梁に関する基本情報から点検・補修の履歴等について一元管理が可能となれば、一橋梁に関する全ての情報の一括閲覧を可能とし煩雑さを軽減できると考える。橋梁長寿命化修繕計画の基本方針において求められている、橋梁種別やタイプ毎に分類し、メリハリのある管理方針に基づいて、点検方法や点検頻度を設定するために、データベースから所定の基準で検索・抽出する等により、作業効率や分析精度向上にも資するものと考える。また、アクセス制限での保護はあるものの、エクセルソフトそのものの脆弱性

もあるため、データ保護の観点での検討も重要と考える。

【結　果：意見】

ＩＣＴ化については、大掛かりなシステム開発を想定するだけでなく、蓄積データの一元管理によるデータベース化や閲覧・書き換え機能の段階的制限設定、データ入力・閲覧・分析・管理の機能設定等、利便性を増しているデジタル技術を活用することで、データを保護し、作業利便性が向上する方法を検討する等、その導入に際しては各種の選択の余地があると考える。

橋梁長寿命化修繕計画の推進に際し、橋梁データの有効的活用、データ管理作業の効率化、さらには、将来への情報の引継ぎの視点からも、橋梁データに関するＩＣＴ化について、検討することを要望する。

４．路政課の監査結果

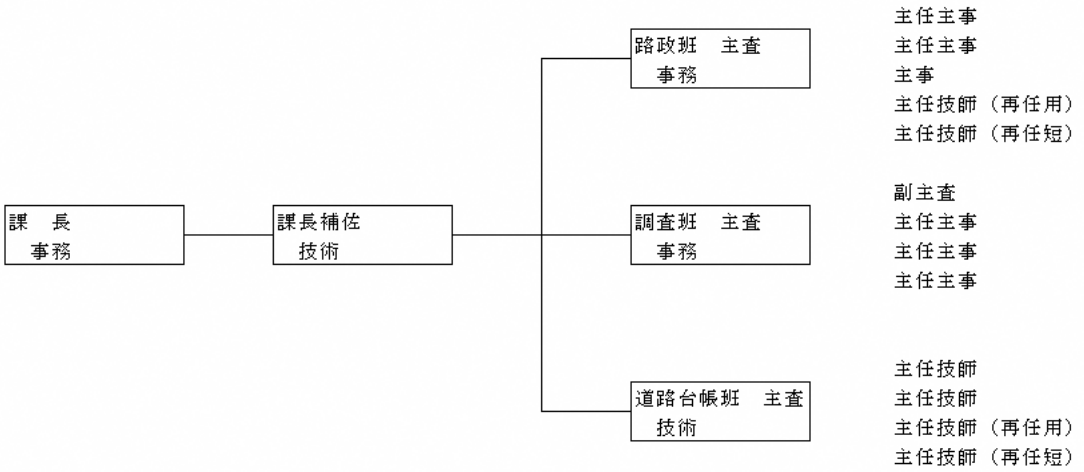
（１）概　要

①　組織及び人員

路政課の組織及び人員は次に示すとおりである。

ア．組　織（令和２年４月１日現在（以下、同様。））

【組織図】



イ．人　員

【課の人数（再任用（短期）を除く。）】

区分	課長	総括主幹	補佐	主査	副主査	主任	主事	事務員	計
事務	1			2	1	5	1		10
技術			1	1		4			6
計	1		1	3	1	9	1	0	16

②　事務分掌

路政課の事務分掌は次に示すとおりである。

【事務分担】

路政班	１．道路法の路線の認定・廃止・区域決定及び変更・供用開始に関すること。 ２．法定外道路条例に関すること。 ３．橋梁などの占用許可の更新に関すること。 ４．各種調査等(道路統計は除く)に関すること。 ５．都市計画法に基づく開発行為の協議及び同意に関すること。また開発行為に伴う帰属等に関すること。 ６．財産の所管換に関すること。 ７．課の庶務に関すること。
調査班	１．国有財産である法定外公共物の譲与・使用貸借等に関すること。 ２．国有財産である法定外公共物の処分に関する調査回答について。 ３．道路敷地の用途廃止・交換・払下げに関すること。 ４．法定外公共物の調査に関すること。 ５．法定外道路条例の路線の指定・廃止・変更に関すること。 ６．道路内民地の処理に関すること。 ７．道路財産（敷地）の争訴の総括に関すること。
道路台帳班	１．道路台帳の保管、調整、閲覧及び交付に関すること。 ２．公共測量の統括（公共測量作業規程の管理等）に関すること。 ３．公共基準点の維持管理及び使用に関すること。 ４．区域線事業に関すること。 ５．地籍調査事業（道路部）に関すること。 ６．道路台整備帳実務者会議に関すること。 ７．道路統計及び地方交付税算定基礎資料作成事務に関すること。 ８．道路管理センターに関すること。 ９．道路に関する情報の公開に関すること。

③　第 3 次実施計画上の事務事業の概要

第 3 次実施計画上の事務事業の一覧は以下のとおりである。ただし、事業費については、監査対象課からの資料により入手したデータを掲載している。なお、令和 2 年度の達成状況は、令和 2 年度当初予算ベースである。

【第 3 次実施計画上の事務事業の一覧】

事業番号	事業名	政策等	所管課等	事業説明	取組	H29年度末現況	計画/実績	平成30年度 事業量	平成30年度 事業費	平成31/令和元年度 事業量	平成31/令和元年度 事業費	令和2年度 事業量	令和2年度 事業費	3カ年計	R2年度末現在
272401	千葉市認定道路網図システムの更新	ＩＣＴを活かした利便性の向上	路政課	市民サービスや防災機能の向上を図るため、インターネット上において道路情報を閲覧できるシステムの改修を行う。	千葉市認定道路網図の更新	道路情報公開に向けたシステムの改修	計画	公共基準点情報の公開	3,000					実施	公共基準点の情報公開
								内訳 システム改修	内訳 3,000	内訳	内訳	内訳	内訳		
								一般財源	3,000	一般財源		一般財源			
							実績	公共基準点情報の公開	2,808					実施	公共基準点の情報公開
								内訳 システム改修	内訳 2,808	内訳	内訳	内訳	内訳		
								一般財源	2,808	一般財源		一般財源			
						事業量達成度		H30年度末でシステム改修完了	100%						

（２）監査手続

包括外部監査を効果的、効率的に実施するために次の監査手続を実施した。

①　財務監査の監査手続

財務監査の監査手続は、「１．土木管理課の監査結果」の「（２）監査手続」の「①財務監査の監査手続」に記載しているため、その内容を参照されたい。

②　3Ｅの監査の監査手続

3Ｅの監査の監査手続は、「１．土木管理課の監査結果」の「（２）監査手続」の「②　3Ｅの監査の監査手続」に記載しているため、その内容を参照されたい。

③　その他の監査手続

路政課の監査では、財務事務の執行等の現状に合わせて、特に次の監査手続を追加した。

ⅰ　第 3 次実施計画上の事務事業の進捗状況等を路政課から聴取し、関連資料の閲覧分析により、事業実施の進捗管理の効果的実施等の検証を行った。

ⅱ　開発行為や道路改良工事等の道路情報の適時、適切な登載等について、路政課の管理資料等を入手し、資料の閲覧、分析、質問等の監査手続を実施し、道路台帳等への登載等の適正性を検証した。

ⅲ　開発行為や道路改良工事等の道路情報の登載等に係る業務委託の状況に関する書類一式を入手して、業務実施状況の適正性を検証した。

（３）監査結果

上記の監査手続を実施した結果、次のとおり指摘事項及び意見を述べることとする。

① 第 3 次実施計画における計画事業の進捗状況について［意見：1 件］

【現　状】

道路台帳とは、道路管理者が作成しなければならない法定の台帳であり、道路に関する調書及び図面である（道路法第 28 条）。調書は道路の起点や終点、延長、幅員、主な構造物などが記載されている。また、図面は調書の内容が 1 /500 の平面図として図化されたものである。

第 3 次実施計画では、千葉市認定道路網図システムの更新として、公共基準点情報の公開を目指し、システム改修を行う計画であった。その計画の事業費は、平成 30 年度で 300 万円であり、平成 30 年度末までにそのシステム改修を完了している（2,808 千円）。

このような第 3 次実施計画の進行管理状況は次の表のとおりである（再掲）。

事業番号	事業名	政策等	所管課等	事業説明	取組	H29年度末現況	計画/実績	平成30年度 事業量	平成30年度 事業費	平成31/令和元年度 事業量	平成31/令和元年度 事業費	令和2年度 事業量	令和2年度 事業費	3カ年計	R2年度末現在
272401	千葉市認定道路網図システムの更新	ＩＣＴを活かした利便性の向上	路政課	市民サービスや防災機能の向上を図るため、インターネット上において道路情報を閲覧できるシステムの改修を行う。	千葉市認定道路網図の更新	道路情報公開に向けたシステムの改修	計画	公共基準点情報の公開	3,000					実施	公共基準点の情報公開
								内訳 システム改修	内訳 3,000	内訳	内訳	内訳	内訳		
								一般財源	3,000	一般財源		一般財源			
							実績	公共基準点情報の公開	2,808					実施	公共基準点の情報公開
								内訳 システム改修	内訳 2,808	内訳	内訳	内訳	内訳		
								一般財源	2,808	一般財源		一般財源			
						事業量達成度		H30年度末でシステム改修完了	100%						

この表でもわかるとおり、第 3 次実施計画に掲げられた千葉市認定道路網図システムの更新の取組は、平成 30 年度末に終了し、平成 31 年 4 月 1 日から公共基準点をインターネット上で公開し、事業者等、市民の利用に供している。

【原因・問題点】

路政課は、道路台帳の整備を中心として、様々な事務事業をこれまでに展開している。それらの事務事業を列挙すると次のとおりである。

ア．道路台帳作成及び修正業務
イ．公共基準点維持管理及び測量成果の改定
ウ．道路管理システム更新
エ．道路管理システム機能追加
オ．道路区域線測量
カ．都市再生地籍調査

キ．道路工事情報・公共基準点情報公開

これらの事業は道路台帳を利用し、活用することで事業活動を円滑に効率よく実施することができる事業者にとって、有用な情報である。道路台帳データの作成や修正など、現在の道路の状況を忠実に反映した道路台帳システムの整備が期待されている。これらの行政ニーズに対して路政課はこれまで上記のような事務事業を日々実施してきており、成果を残していることは主要な施策の成果や予算説明資料の閲覧等により確認することができた。

しかし、第3次実施計画という主要な事務事業に係る重要な計画により進行管理をすべきであると考えられる路政課の事業は、上記の取組や事業量に掲げた事務事業以外にも様々な事業が挙げられる。例えば、次のような事業は、道路台帳を閲覧し活用する事業者にとっては、道路台帳が現況を忠実に表す正確な情報として重要であるものと考えられる。

ア．道路台帳の適時・的確な作成及び修正
イ．道路境界確定情報一元管理システムの構築
ウ．道路区域線測量業務
エ．都市再生地籍調査業務

これらの情報の整備はその利用者である事業者にとって、重要な内容を含む情報であり、かつ、道路台帳システムへのアクセスにより事業者の業務の効率性を高める業務として、社会的な情報インフラであると考えられる。そのような重要な情報の整備に関しては、社会的にも目に見える形で進行管理がなされることが期待されるものと考える。

しかし、現状では第3次実施計画への登載がなされておらず、進行管理の対象にされて来なかった点は事業としての重要性から判断して改善の余地があるものと考える。この点に関して、路政課としては、従前から実施している事業であり、第3次実施計画上の事業の位置付けが新規及び既存事業の拡充の施策を基本とするため、これまでこれらの業務を登載して来なかったということであった。ただし、上記の業務（イ．～エ.）を道路管理の上で重要であるとし、実施スケジュールを管理する必要性を感じているという認識であった。

【結　果：意見】

実施計画に登載して進行管理する事業を選択する際は、路政課が所管している事務事業のうち、事業者が求める道路情報の機能として、より正確で、より効果的、効率的な活用に寄与する事務事業を選択するよう要望する。

特に、道路境界確定情報一元管理システムの構築及び道路区域線測量業務等については、計画と実績を対比して進行管理の対象とすることは事業者等の立場からは重要性が高いものと考えられる。

② 道路台帳への道路情報の登載について［指摘：1 件］

【現　状】

路政課では、市道の新設、開発行為の帰属及び既存道路の改良工事などに伴い、道路法に基づき議会の議決や道路区域変更の手続きを行っている。これらの手続きを経たものについては、道路台帳登載のため、必要なデータを作成し、道路管理システムのデータ修正を実施している。それらの業務は適時、適切に行わなければならない。

このような要因に基づく道路台帳への新規登載や既存データの修正は、便宜的に年間で 2 回に分けて実施している。監査対象年度の道路台帳登載に該当する案件を例にとると、平成 31 年第 1 回市議会定例会への議案調書には、新認定道路として、9 件（全てが開発行為による帰属）であり、923.8ｍの延長距離であった（台帳引継書、道路台帳・現況平面図作成）。

	路　線　名	延　長（m）	事　　由
i	花園 155 号線	： 72.87	開発行為による帰属（平成 30 年 11 月 1 日）
ii	花園 702 号線	： 9.15	開発行為による帰属（平成 30 年 11 月 1 日）
iii	宮野木町 338 号線	： 22.13	開発行為による帰属（平成 30 年 9 月 14 日）
iv	源町 136 号線	： 59.29	開発行為による帰属（平成 30 年 10 月 13 日）
v	源町 137 号線	： 25.84	開発行為による帰属（平成 30 年 10 月 13 日）
vi	殿台町 54 号線	：136.53	開発行為による帰属（平成 30 年 9 月 15 日）
vii	幕張 509 号線	： 95.60	開発行為による帰属（平成 30 年 6 月 28 日）
viii	生実町 330 号線	：124.59	開発行為による帰属（平成 30 年 10 月 26 日）
ix	誉田町 253 号線	：379.83	開発行為による帰属（平成 30 年 8 月 21 日）

また、道路情報の変更として、拡幅に伴う区域変更を行う道路もある。さらに、過去に道路として供用しているものが何らかの原因で道路台帳に登載されずに経過していたものが発見され、道路台帳へ登載されるものもまれに存在する。

【原因・問題点】

毎年度、道路台帳へ登載する道路の中には、極めてまれに実際には供用している道路であっても、道路台帳への登載が漏れていたものが見受けられる。これらの未登録の道路の存在に係る原因は、所管課である路政課においても正確に把握するこ

とは難しいものもある。例えば、直近の路政課の資料によると次の 3 つの道路に関して、道路台帳の修正が漏れていたか、又は道路境界確定協議が成立していなかったために、区域線の整備が部分的に残っているなどの理由で、道路台帳等の整備が遅れていたことが分かる。

ア．長沼原 14 号線：39.40m
　　区域変更日[平成 25 年 11 月 22 日]、供用開始日[平成 25 年 11 月 22 日]
イ．小倉第 164 号線：7.5m
　　区域変更日[平成 20 年 3 月 11 日]、供用開始日[平成 20 年 3 月 11 日]
ウ．小倉第 165 号線：11.50m
　　区域変更日[平成 20 年 3 月 11 日]、供用開始日[平成 20 年 3 月 11 日]

これらのうち、ア．は、区域変更日が正しくは平成 3 年 7 月 9 日であった。平成 30 年に残存部分の道路境界確定の協議が整い、平成 31 年に区域線の修正がなされたものである。

一方、イ．とウ．に関しては、平成 20 年 3 月に道路拡幅用地が寄付されたことにより、区域変更を実施した箇所であるということであったが、道路台帳への入力資料が現存せず、道路台帳が未修正であった理由は把握できない状況である。

また、これらの寄附による拡幅部分は、若葉土木事務所において整備したのちに供用が開始されていたが、供用開始依頼文が提出されていなかったために、長年、道路台帳の修正がなされず、条例指定道路のままであった。平成 30 年度に隣接地権者からの問い合わせにより確認できたものであり、その際に道路台帳を修正している。

現在、路政課においては事務処理マニュアル（道路台帳の更新）を整備しており、それに基づき、道路台帳の整備を履行していることから、過去の不明な入力漏れのような事態は発生しないと認識されている。

これらの道路情報の一部登載漏れは、現況平面図の作成や道路台帳の作成等を伴うものであり、結果として、道路の現況を正確に反映しているものではなかったものと判断される。

【結　果：指摘】

道路台帳の利用者にとって有用な情報としての道路台帳に一部登載漏れがある場合、正確な道路情報に基づく事業の実施に支障をきたす危険性が内在しているものと考えられる。また、道路台帳の情報は普通交付税交付金の算定に当たり、基準財政需要額の基礎係数になるものであり、一部の延長距離とはいえ、重要な情報であると考えられる。以上のことから、重要な情報の登載漏れがないよう、現在の道

路台帳更新に係る事務処理手順等への事例の追記等を行い、組織内で注意喚起をし、その情報の共有及び履行を徹底するなど、土木事務所を含む道路建設及び改良担当部門と連携を強化して、正確な情報に基づく道路情報の適時、的確な登載に心がけられたい。

③　改良工事完成後の道路台帳への登載について［指摘:1 件、意見：2 件］

【現　状】

ア．道路台帳データ作成業務委託について

道路台帳を整備するためには、道路管理システム上に登載する道路データを作成する必要がある。路政課はこれまで道路管理システムに道路情報を新規に登載する場合や道路情報の修正を要する場合は、路政課においても業務委託により道路台帳データの作成業務委託を行ってきた。

例えば、令和元年度の道路台帳データ作成業務委託の中の次のような案件があった。

ア．道路台帳データ作成業務委託（31-1）

（ア）委託場所：市全域

（イ）履行期間：令和元年 6 月 18 日～令和元年 9 月 30 日

（ウ）原契約額：8,964,000 円

この委託案件は、2 回の設計変更が生じていた。そのうち、第 2 回目の設計変更は次のとおりであった。

【変更内容】

ⅰ　2 級基準点及び 3 級基準点測量の追加

［変更理由］

「境界杭と区域線の不突合箇所の確認を行うため、基準となる既設基準点の精度を確認したところ、市の規定以上の誤差を持っていることが判明し、再測の必要が生じたため。（約款第 19 条第 1 項）」

ⅱ　境界杭設置を境界標設置に変更

［変更理由］

「境界杭を設置するため、座標をもとに現地での位置出しを行ったところ、既存道路構築物により、境界杭の設置が不可能であることが判明したため。（約款第 18 条第 1 項第 5 号）」

これらの変更により、積算項目と金額にも変更が生じており、第 1 回目の変更後の契約額より 478,440 円の増額となっていた。その積算内容を精査したところ、次

のような変更点に関しても、監査手続としての質問等を行った結果、適正に積算業務が実施されていたことを確認した。

すなわち、2 級基準点や 3 級基準点の測量を追加することに伴い、「技術管理費（2 万 300 円）」の追加も実施されており、その項目は、受注者に対して成果検定を行うことを目的とした経費の積算であった。そして、諸経費の算定に際しては、千葉市積算基準の規定に従い、その算定基礎から適正に除外している。

一方、当該業務委託の成果を検査する際には、受注者から測量成果の検定を実際に受けている証明書（公益財団法人日本測量協会発行の「検定証明書」2019 年 10 月 31 日付け）を入手していたが、所管課による検査時点ではまだ発行されていなかった。

なお、外部監査の検証過程で入手した上記検定証明書を見ると、その中には、「測量成果検定記録書」があり、その「3 級基準点測量」のその 1 の記載の中に、「計算簿」・「高低網平均計算」という項目で、「検定指摘事項」として、次のような記載があった。

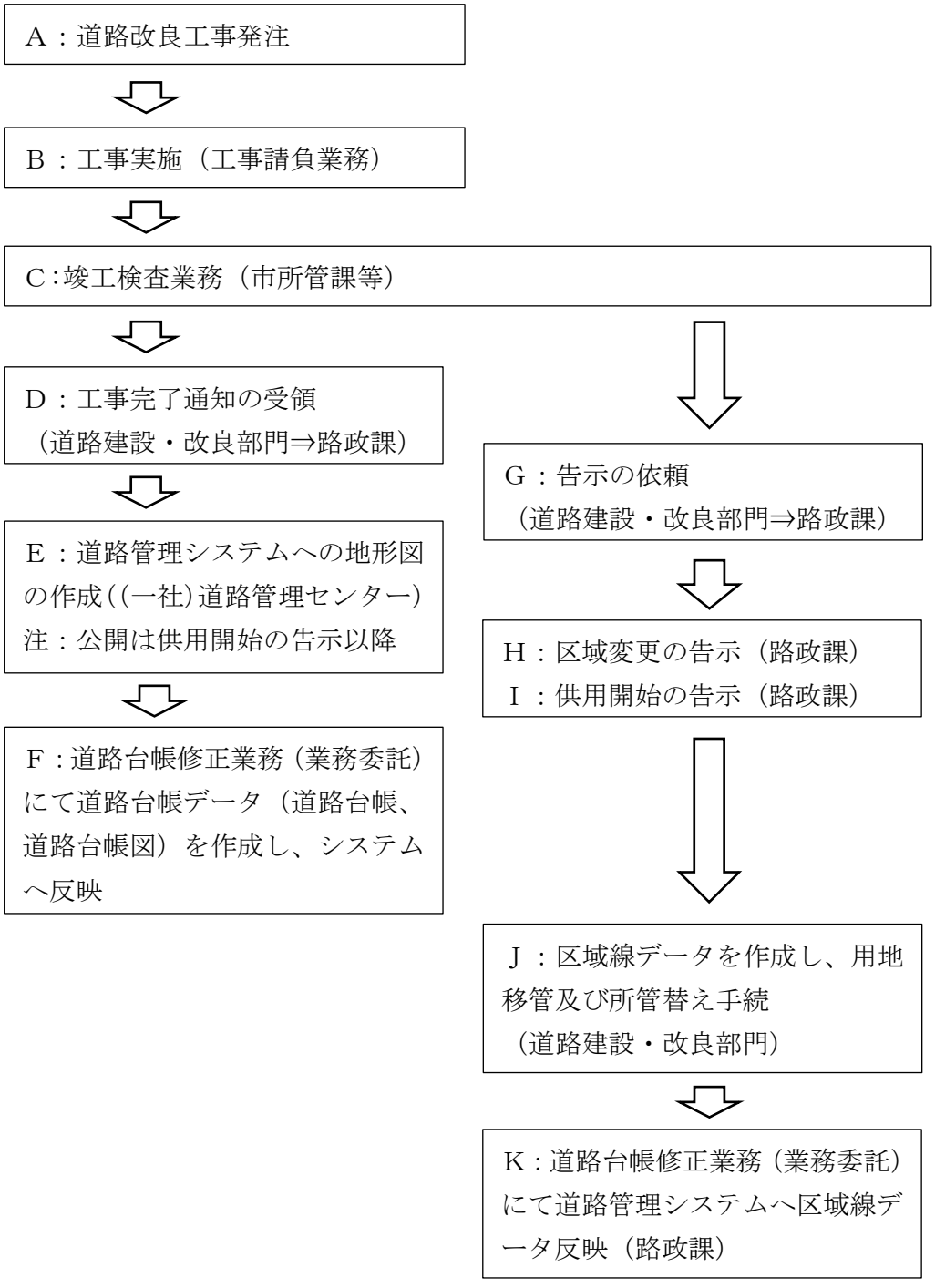
「標準偏差許容範囲超過（監督員確認済み）」

イ．改良工事完成後の道路台帳への登載時期について

また、道路の改良工事が完成したときには、道路台帳へ登載することとなる。

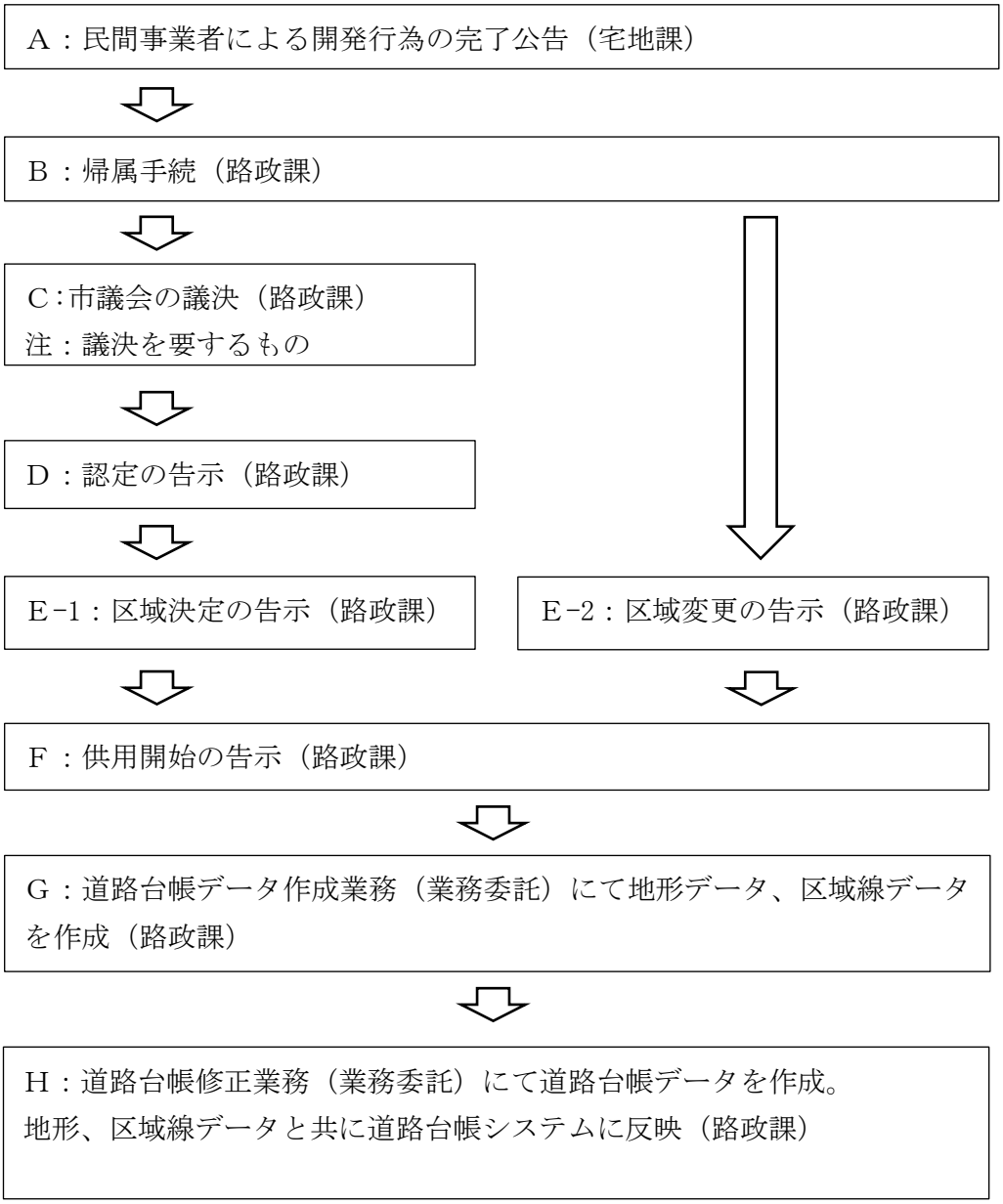
すなわち、道路建設部門が既存道路の改良工事を発注して工事を行い、竣工検査を経たのち、道路台帳への登載を行うこととなるが、次の業務フローは、道路改良工事が完成した後に道路台帳へ登載する業務フローと開発行為における道路台帳への登載に係る業務フローである。

【道路台帳への登載のための業務フロー】



出典：入手資料等に基づき外部監査人作成

【開発行為における道路台帳への登載のための業務フロー】



出典：入手資料等に基づき外部監査人作成

これらの業務の流れに従い、道路工事に伴う道路の修正情報が、地形図の修正として道路管理システムに反映され（年度に 1 回)、その翌年に、年度に 2 回、路政課によって道路台帳修正業務として、道路台帳の修正が行われることとなっている。したがって、道路の地形の修正を道路台帳に反映するには、1 年から 2 年程度は時間的にかかっていることとなる。

例えば、次の 2 路線は平成 30 年度に工事が竣工し、完成検査は平成 31 年 1 月と

2 月に終了しており、道路として平成 30 年度中に供用されている。

ⅰ「横戸町 23 号線道路改良工事（30-1)」(道路建設課所管)
（ⅰ）契約額：21,597,840 円
（ⅱ）工事概要：施行延長 115.7m、標準施行幅員 10.5m
（ⅲ）工期：平成 30 年 9 月 8 日～平成 31 年 1 月 5 日
（ⅳ）完成検査：平成 31 年 1 月 16 日
ⅱ「誉田町平山町線歩道整備工事（30-1)」(道路建設課所管)
（ⅰ）契約額：70,450,560 円
（ⅱ）工事概要：施行延長 278.0m
（ⅲ）工期：平成 30 年 6 月 1 日～平成 31 年 1 月 31 日
（ⅳ）完成検査：平成 31 年 2 月 13 日

これに対して、これらの道路に係る道路台帳データを作成し、道路台帳データの修正を行う事務処理は翌年度以降になっている。なお、監査実施時点で、この 2 路線の地形図の修正は終了している。

【原因・問題点】

ア．道路台帳データ作成業務委託について

道路台帳データ作成業務委託の成果を検査するためには、受注者から測量成果の検定を実際に受けている証明書を入手し、測量成果の検定結果を検証する必要がある。しかし、路政課による検査時点ではまだ発行されていなかった。

この業務委託に関しては、その設計変更の理由の一つとなった 2 級基準点や 3 級基準点の測量の追加について、技術管理費の支出の対象となった測量成果の検定の結果が、千葉市が設定する許容範囲にあるかどうかに関する証拠書類の確認等が遅れており、そのことは今後の事務処理手順として改善を要するものと考える。

また、外部監査の検証過程で入手した上記検定証明書を見ると、その中には、「測量成果検定記録書」があり、その「3 級基準点測量」の「その１」の記載の中に、「計算簿」・「高低網平均計算」という項目で、「検定指摘事項」として、次のような記載があった。

「標準偏差許容範囲超過（監督員確認済み）」

この点に関して、路政課へ確認したところ、次のような回答があった。

「これは、高低角の標準偏差が千葉市公共測量作業規定で定める許容範囲を超過したもの（千葉市は、国土地理院の定める作業規程の準則よりも厳しい許容範囲を

定めている。）」であり、「本件については、工期内に受注者から報告を受け、検討した結果、市の許容範囲外ではあるものの、地理的な要因や震災による基準点への影響を考慮し、作業規程の準則における許容範囲内であることから、やむを得ないものとして承諾したもの」である。

このような判断は当該業務委託の設計変更に係る重要な確認行為の一つであるため、高低角の標準偏差が市の許容範囲外であっても、路政課として最終的に認めることとした判断に係る記録は残すことが内部統制の有効な運用としては重要であると考える。

イ．改良工事完成後の道路台帳への登載時期について

道路の現況を正確に反映した情報を道路台帳へ修正し登載する業務は適時、適切に行われなければならない。このことについて次の 9 路線については、監査の実施時点で入手した路政課の資料によると、道路建設課から路政課へ用地移管がなされていないという情報が記載されていた。

【道路建設課から路政課への未移管案件】

No.	路　線　名	供　用　日
1	横戸町 6 号線	平成 31 年 4 月 5 日
2	横戸町 23 号線	平成 31 年 4 月 5 日
3	横戸町 78 号線	平成 31 年 4 月 5 日
4	園生町 111 号線	平成 31 年 4 月 9 日
5	園生町 112 号線	平成 31 年 4 月 9 日
6	誉田町平山町線	令和元年 7 月 9 日
7	平山町 34 号線	平成 3 年 7 月 9 日
8	平山町 35 号線	令和元年 5 月 9 日
9	誉田町 215 号線	令和元年 5 月 9 日

出典：路政課資料「２．区域変更道路（平成 31 年 4 月から令和元年 9 月まで）

これらの 9 路線に関して調査を実施したが、そのうち、4. 及び 5. の路線に関しては、工事完了通知書の提出漏れなどの理由により、修正が完了していないことが分かった。

道路の現況を正確に反映した情報を適時、適切に道路台帳へ修正し登載する業務は、道路台帳を利用し、事業の効率的、効果的な実施に活用する事業者にとって、付加価値を与える重要な業務である。また、道路台帳の組成項目としての調書及び図面は、その記載内容に変更があった時は、すみやかにこれを訂正されなければな

らないとされている（道路法第 4 条の 2 第 5 項）。

一方で、上記の道路改良工事の結果を正確に道路情報に反映するために、1 年から 2 年間のタイムラグが発生していることが分かった。また、上記の 2 路線のように道路改良部門の完了通知の漏れ等に伴い、道路情報の正確な反映に漏れが生じていることも分かった。路政課と道路建設課における所掌事務であることから、意思疎通は欠かせないものと考える。

これらの情報を自らの事業に活用することが予想される事業者にとっては、事業実施上のリスクとなりうるものとも考えられる。

【結　果：指摘】

道路改良工事等が完成し、完成検査も終了して供用された道路に関しては、路政課として、道路建設部門の完了通知漏れのリスクも考慮して、問い合わせ等の調査を行い、道路工事に伴う地形変更等の情報を、道路管理システムや道路台帳に適時、適切に登載されたい。

【結　果：意見 1】

道路改良工事等が完了した道路の現況を示す情報を道路台帳へ正確に、適時、適切に登載することは、それらの新しい道路情報を活用する事業者にとって、有用な情報を提供する業務であるため、道路台帳への道路改良工事等の情報登載に係る現在の仕組みとして、1 から 2 年間のタイムラグがある現状を改善する新たな仕組みを検討するよう要望する。その間、道路台帳情報を利用する事業者へは、更新された、正確な道路台帳に係る情報を提供する仕組みも検討するよう要望する。

【結　果：意見 2】

業務委託の成果を検査する際には、受注者から測量成果の検定を実際に受けている証明書（公益財団法人日本測量協会発行の「検定証明書」2019 年 10 月 31 日付け）を事前に入手し、測量成果の検定結果を検証し、その判断結果を記録するよう要望する。

第２節　道路部監査対象課の監査結果

１．自転車政策課の監査結果

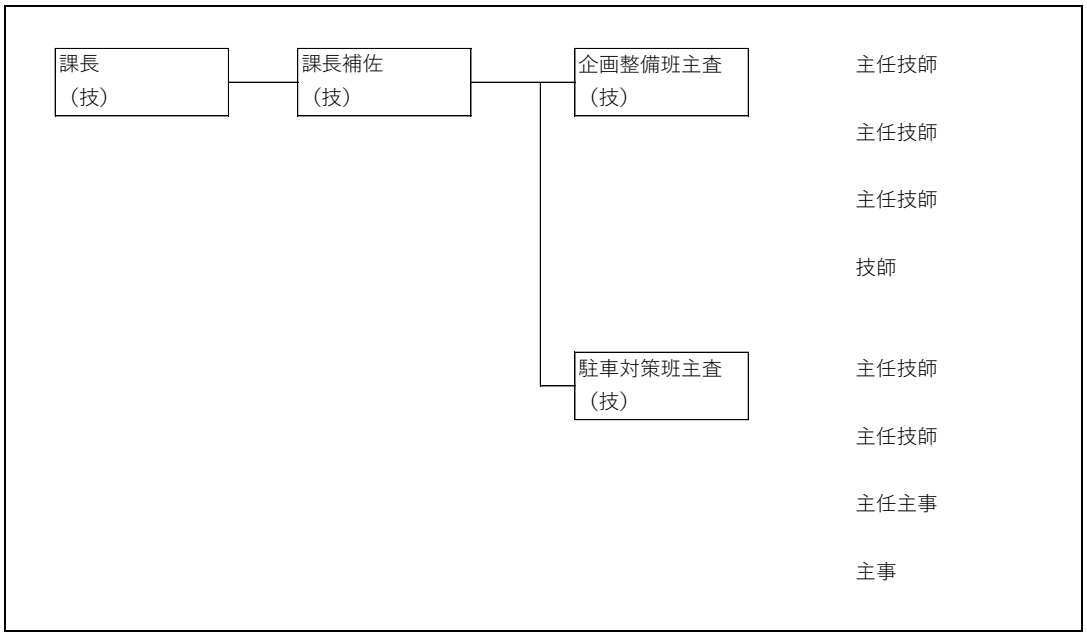
（１）概　要

①　組織及び人員

自転車政策課の組織及び人員は次に示すとおりである。

ア．組　織

【組織図】



イ．人　員

【課の人数（再任用（短期）を除く。）】

区分	課長	担当課長 総括主幹	課長補佐	主査	主査補	副主査	主任主事 主任技師	主事 技師	事務員 技術員	計	総　括 技能長	技能長	技能主任	技能員	計	合計
事務							1	1		2					0	2
技術	1		1	2			5	1		10					0	10
計	1	0	1	2	0	0	6	2	0	12	0	0	0	0	0	12

※局長・次長・部長・所長・道路管理センター派遣・下水道事業団派遣は除く

② 事務分掌

自転車政策課の事務分掌は次に示すとおりである。

【事務分担】

企画整備班	１．自転車駐車場及び保管場の整備に関すること。 ２．自転車等の駐車対策に関する総合計画に関すること。 ３．自転車等の駐車対策及び新規事業に関する企画・立案に関すること。 ４．条例及び規則の改正に関すること。 ５．放置自転車の実態調査に関すること。 ６．自転車走行環境に関すること。 ７．自転車等駐車対策協議会に関すること。 ８．自転車を活用したまちづくりに関すること
駐車対策班	１．自転車駐車場及び保管場の維持管理に関すること。 ２．放置自転車撤去及び処分に関すること。 ３．自転車駐車場の受付事務に関すること。 ４．定期・一時利用の利用状況集計に関すること。 ５．放置防止の啓発活動に関すること。 ６．課の経理に関すること。

③ 第 3 次実施計画上の事務事業の概要

第 3 次実施計画上の事務事業の一覧は以下のとおりである。ただし、事業費については、監査対象課からの資料により入手したデータを掲載している。また、令和 2 年度の達成状況は、令和 2 年度当初予算ベースである。

【第３次実施計画上の事務事業の一覧】

事業番号	事業名	政策等	所管課等	事業説明	取組	H29年度末現況	計画	平成30年度		平成31/令和元年度		令和2年度		3カ年計	R2年度末現在
							実績	事業量	事業費	事業量	事業費	事業量	事業費		
274401	自転車を活用したまちづくりの推進	人にやさしい移動環境の創出	自転車政策課	自転車によるまちづくりを推進するため、市民や企業等による自転車利用促進や安全利用に関する自主的な活動を支援するとともに、タンデム自転車乗車体験などのイベントを実施します。	意識の醸成	イベント2回／年 自転車リーダー育成講習会1回／年 タンデム自転車乗車乗車体験 － 啓発リーフレット作成	計画	イベント開催２回／年、講習会２回／年、啓発リーフレット等作成 ・イベント開催委託一式（２回／年） ・自転車リーダー講習会（２回／年） ・啓発リーフレット作成委託	2,800 2,000 500 300	ﾀﾝﾃﾞﾑ自転車乗車体験ｲﾍﾞﾝﾄ実施 ﾀﾝﾃﾞﾑ自転車乗車体験ｲﾍﾞﾝﾄ実施	2,000 2,000	継続 内訳	0 内訳	継続 自転車リーダー育成講習会　1回増 タンデム自転車乗車体験 1回/年 実施	自転車リーダー育成講習会　1回増 タンデム自転車乗車体験 1回/年 実施
							実績	イベント開催２回／年、講習会１回／年、啓発リーフレット等作成 ・イベント開催委託一式（２回／年） ・自転車リーダー講習会（０回／年）、テキスト作成 ・啓発リーフレット作成委託	2,868 1,415 993 460	イベント開催８回／年、講習会１回／年、啓発リーフレット等作成 ・イベント開催委託一式（８回／年） ・自転車リーダー講習会（１回／年） ・啓発リーフレット作成委託	3,631 2,910 215 506	イベント開催２回／年、講習会２回／年、啓発リーフレット等作成 ・イベント開催委託一式（２回／年） ・自転車リーダー講習会（２回／年） ・啓発リーフレット作成委託	2,960 1,960 400 600	継続 継続 タンデム自転車乗車体験・未実施 実施	継続 継続 タンデム自転車乗車体験・未実施 実施
							事業量達成度	2回（イベント）＋0回（リーダー）＋1回（リーフ）/2回+2回+1回	60%	10回（イベント）＋1回（リーダー）＋2回（リーフ）/4回+4回+2回+1回	118%	12回（イベント）＋3回（リーダー）＋3回（リーフ）/6回+6回+3回+1回	113%		
					市民活動支援	－	計画	支援件数　２件／年 ・自転車を活用したまちづくり活動支援（支援件数　２件／年）	600 600	支援件数　２件／年【増分】 ・自転車を活用したまちづくり活動支援（支援件数２件／年）	600 600	継続	0	10件	10件
							実績	支援件数　１件／年 ・自転車を活用したまちづくり活動支援（支援件数　１件／年）	300 300	支援件数　１件／年 ・自転車を活用したまちづくり活動支援（支援件数　１件／年）	111 111	支援件数　１件／年 ・自転車を活用したまちづくり活動支援（支援件数　１件／年）	300 300	3件	3件
							事業量達成度	1件/2件	50%	2件/6件	33%	3件/10件	30%		
					自転車を活用したまちづくり推進計画策定	策定	計画	掲載事業の進捗管理 ・掲載事業の進捗管理 ・市民意識調査（WEB、イベント時アンケート） ・自転車を活用したまちづくり連絡協議会（有識者報償費）	0 0 0 0	掲載事業の進捗管理、市民意識調査 ・掲載事業の進捗管理 ・市民意識調査（WEB、イベント時アンケート） ・自転車利用実態等調査委託	1,000 0 0 1,000	次期自転車を活用したまちづくり推進計画の策定 ・掲載事業の進捗管理 ・市民意識調査（WEB、イベント時アンケート）	0 0 0	次期計画策定	次期計画策定
							実績	掲載事業の進捗管理 ・掲載事業の進捗管理 ・市民意識調査（WEB、イベント時アンケート） ・自転車を活用したまちづくり連絡協議会（有識者報償費）	0 0 0 0	掲載事業の進捗管理 ・掲載事業の進捗管理 ・市民意識調査（WEB、イベント時アンケート） ・自転車利用実態等調査委託	2,860 0 0 2,860	次期自転車を活用したまちづくり推進計画の策定 ・掲載事業の進捗管理 ・市民意識調査（WEB、イベント時アンケート） ・次期自転車を活用したまちづくり推進計画の策定	3,000 0 0 3,000	次期計画策定	次期計画策定
							事業量達成度	4業務/４業務	100%	8業務/8業務	100%	12業務/12業務	100%		
					財　源		計画	一般財源	3,400	一般財源	3,600	一般財源	0	－	
							実績	一般財源	3,168	一般財源	6,602	一般財源	6,260		

事業番号	事業名	政策等	所管課等	事業説明	取組	H29年度末現況	計画	平成30年度		平成31/令和元年度		令和2年度		3カ年計	R2年度末現在
							実績	事業量	事業費	事業量	事業費	事業量	事業費		
274402	自転車走行環境の整備	交通安全の推進	自転車政策課	安全で快適な自転車走行環境を創出するため、自転車レーン等の整備（設計及び工事）を進めるとともに、整備計画の見直しを行います。	自転車レーンの整備	31.3km	計画	設計　４．３ｋｍ 工事　４．８ｋｍ 設計 工事	85,000 7,000 78,000	設計　７．３ｋｍ 工事　６．６ｋｍ 設計 工事	117,280 11,680 105,600	設計　５．１ｋｍ 工事　７．３ｋｍ 設計 工事	124,960 8,160 116,800	18.7km	50.0km
							実績	設計　２．５ｋｍ 工事　４．１ｋｍ 設計 工事	67,230 3,349 63,881	設計　６．８ｋｍ 工事　４．４ｋｍ 設計 工事	60,552 11,814 48,708	設計　９．７ｋｍ 工事　７．３ｋｍ 設計（令和元年度から繰越） 工事	100,800 21,000 79,800	15.8km	47.1km
							事業量達成度	4.1km/4.8km	85%	8.5km/11.4km	75%	15.8km/18.7km	84%		
					ちばチャリ・すいすいプランの更新	－	計画	ちばチャリ・すいすいプラン更新 見直し委託	4,500 4,500					実施	実施
							実績	ちばチャリ・すいすいプラン更新 見直し委託	7,976 7,976					実施	実施
							事業量達成度	1業務/1業務	100%						
					走りやすさマップの更新	－	計画	庁内検討	0	走りやすさマップ更新 見直し	4,800 4,800			実施	実施
							実績	庁内検討		走りやすさマップ更新 見直し	0 0			未実施	未実施
							事業量達成度			0業務/1業務	0%				
					財　源		計画	国費	43,670	国費	64,504	国費	68,728	－	
								地方債	40,000	地方債	52,000	地方債	56,000		
								一般財源	5,830	一般財源	5,576	一般財源	232		
							実績	国費	32,450	国費	27,500	国費	52,415		
								地方債	33,000	地方債	30,000	地方債	43,000		
								一般財源	9,756	一般財源	3,052	一般財源	5,385		

事業番号	事業名	政策等	所管課等	事業説明		H29年度末現況	計画 実績	平成30年度 事業量	平成30年度 事業費	平成31/令和元年度 事業量	平成31/令和元年度 事業費	令和2年度 事業量	令和2年度 事業費	3カ年計	R2年度末現在
274403	放置自転車対策の推進	交通安全の推進	自転車政策課	放置自転車の抑制を図るため、電磁ロック式自転車ラック等の駐輪場設備の充実を図るとともに、自転車駐車場の整備・統廃合を進めます。	自転車駐車場設備の充実	電磁ロック式ラック 3,271台 LED照明交換48灯 監視カメラ－	計画	電磁ロック式ラック 65台、LED照明化1,740灯、LED照明交換15灯、監視カメラ4基	29,381	電磁ロック式ラック 65台 監視カメラ等 4基	15,800	電磁ロック式ラック 150台 監視カメラ等 4基	19,500	電磁ロック式ラック280台 LED照明リース・交換 1,755灯 監視カメラ等12基	電磁ロック式ラック3,551台 全灯LED照明化完了 監視カメラ等12基
								内訳 電磁ロック式ラック LED照明 監視カメラ	内訳 6,743 16,638 6,000	内訳 電磁ロック式ラック 監視カメラ	内訳 9,800 6,000	内訳 電磁ロック式ラック 監視カメラ	内訳 13,500 6,000		
							実績	電磁ロック式ラック 67台、LED照明化546灯、LED照明交換12灯、監視カメラ6基	23,897	監視カメラ 2基 照明交換 6灯	7,820	電磁ロック式ラック 20台 監視カメラ 9基	7,230		
								内訳 電磁ロック式ラック LED照明 監視カメラ	内訳 9,614 7,090 7,193	内訳 監視カメラ 照明交換	内訳 2,266 5,554	内訳 電磁ロック式ラック 監視カメラ	内訳 230 7,000	電磁ロック式ラック87台 LED照明リース・交換564灯 監視カメラ17基	電磁ロック式ラック3,358台 水銀灯全灯LED照明化完了 監視カメラ17基
						事業量達成度		631台/1,824台	35%	639台/1,893台	34%	668台/2,047台	33%		
					駐輪場の整備・統廃合	廃止改修6箇所	計画	廃止改修9箇所	22,600	廃止改修8箇所	17,000	整備1箇所（設計 1箇所） 廃止改修10箇所	27,000		
								内訳 改修等	内訳 22,600	内訳 改修等	内訳 17,000	内訳 整備 改修等	内訳 16,000 11,000	整備 1箇所 廃止改修 27箇所	廃止改修 33箇所完了
							実績	廃止改修8箇所	14,256	廃止改修4箇所	9,472	廃止改修2箇所	6,000		
								内訳 改修等	内訳 14,256	内訳 改修等	内訳 9,472	内訳 改修等	内訳 6,000	廃止改修 11箇所	廃止改修 17箇所完了
						事業量達成度		5箇所/9箇所	56%	8箇所/17箇所	47%	10箇所/28箇所	36%		
					駐輪場の維持管理及び運営の効率化	－	計画			施設点検	9,000	修繕計画策定、管理運営効率化検討委託	20,000		
								内訳	内訳	内訳 施設点検	内訳 9,000	内訳 修繕計画作成 管理運営効率化検討委託	内訳 10,000 10,000	施設点検 修繕計画策定 管理運営効率化検討	修繕計画策定 管理運営効率化検討
							実績			施設点検	7,590	修繕計画策定、管理運営効率化検討委託	10,000		
								内訳	内訳	内訳 施設点検	内訳 7,590	内訳 修繕計画作成	内訳 10,000	施設点検 修繕計画策定	修繕計画策定
						事業量達成度				1業務/1業務	100%	2業務/3業務	67%		
					財源		計画	地方債	36,000	地方債	23,000	地方債	35,000	－	
								その他特定	－	その他特定	－	その他特定	－		
								一般財源	15,981	一般財源	18,800	一般財源	31,500		
							実績	地方債	37,000	地方債	15,000	地方債	13,000		
								その他特定	1,153	その他特定	9,882	その他特定	－		
								一般財源	－	一般財源	－	一般財源	10,230		

④　自転車等駐車場の状況について

【自転車等駐車場の一覧】

別添１　千葉市自転車等駐車場一覧　（229～233 頁参照）

【定期利用自転車等駐車場の登録率】

別添２　定期利用自転車等駐車場の登録率　（234～237 頁参照）

⑤　保管場の状況について

【保管場の一覧】

保管場名	所在地	収容台数（台）	用地面積（㎡）	用地所有者	賃貸料
末広保管場	千葉市中央区末広３丁目 23 番	3,700	4,171	千葉市	―
西千葉保管場	中央区松波２丁目４番地	665	666	千葉市	―
幕張保管場	花見川区幕張町５丁目 193 番１	400	704	千葉市	―

都賀保管場	若葉区都賀 2 丁目 1 番地	1,140	1,160	千葉市	―
誉田保管場	緑区誉田町 2 丁目 2300 番 8	1,200	1,789	千葉県道路公社	無償
浜田保管場	美浜区浜田 2 丁目 126 番地	1,700	1,767	千葉市	―

出典：自転車政策課作成資料をもとに外部監査人作成

【保管場の受払の状況】

	末広保管場(収容可能台数3,700台)									
月	搬入		返還		警察引渡し		免除		期間満了排出処分	
	自転車	原付	自転車	原付	自転車	原付	自転車	原付	自転車	原付
前年度繰越	519	20								
4	471	15	243	10	25	0	1	0	105	0
5	455	9	255	7	2	0	0	0	17	0
6	449	5	294	4	20	0	3	1	263	0
7	590	14	375	17	1	0	1	0	217	4
8	540	7	334	4	25	0	2	0	90	1
9	457	18	311	14	1	0	5	1	129	0
10	440	11	243	10	1	0	3	0	0	0
11	417	7	238	5	40	0	4	0	0	0
12	302	7	209	5	0	0	2	0	0	0
1	503	11	233	9	0	0	1	0	0	0
2	426	13	271	15	24	0	3	0	0	0
3	375	5	265	18	2	0	0	0	616	7
4～3月合計	5,425	122	3,271	118	141	0	25	2	1,437	12

	西千葉保管場(収容可能台数665台)									
月	搬入		返還		警察引渡し		免除		期間満了排出処分	
	自転車	原付	自転車	原付	自転車	原付	自転車	原付	自転車	原付
前年度繰越	291	0								
4	214	2	127	1	6	0	3	0	67	1
5	292	9	173	3	0	0	6	2	17	0
6	250	1	205	2	7	0	4	0	131	0
7	289	4	211	5	0	0	3	0	87	3
8	303	5	206	4	7	0	6	0	29	0
9	324	2	241	2	1	0	2	0	69	0
10	219	6	170	5	0	0	3	0	0	0
11	296	8	193	7	7	1	9	0	0	0
12	252	2	175	3	4	0	13	0	0	0
1	207	10	142	6	1	0	1	0	0	0
2	276	3	174	3	3	0	5	0	0	0
3	217	6	157	3	5	0	2	0	307	3
4～3月合計	3,139	58	2,174	44	41	1	57	2	707	7

	幕張保管場(収容可能台数400台)									
月	搬入		返還		警察引渡し		免除		期間満了排出処分	
	自転車	原付	自転車	原付	自転車	原付	自転車	原付	自転車	原付
前年度繰越	103	0								
4	151	0	79	2	1	0	5	0	39	0
5	178	5	90	3	0	0	5	0	0	0
6	99	2	77	3	1	0	3	0	104	0
7	126	6	71	6	3	0	4	0	54	0
8	119	6	54	5	3	0	5	0	42	0
9	130	4	86	5	1	0	5	0	16	0
10	137	1	70	1	2	0	4	0	0	0
11	100	2	58	2	2	0	3	0	0	0
12	116	4	55	4	4	0	4	0	0	0
1	117	0	47	0	2	0	4	0	0	0
2	96	4	75	2	0	0	2	0	0	0
3	102	5	54	3	1	0	0	0	118	0
4～3月合計	1,471	39	816	36	20	0	44	0	373	0

	都賀保管場(収容可能台数1,140台)									
月	搬入		返還		警察引渡し		免除		期間満了排出処分	
	自転車	原付	自転車	原付	自転車	原付	自転車	原付	自転車	原付
前年度繰越	276	3								
4	140	3	74	2	2	0	4	1	18	0
5	78	1	53	1	0	0	1	0	0	0
6	237	2	66	1	5	0	1	0	69	0
7	139	5	64	5	0	0	1	0	124	3
8	103	1	96	1	10	0	2	0	22	0
9	121	3	66	4	0	0	0	0	37	0
10	84	3	58	3	4	0	0	0	0	0
11	161	2	46	1	0	0	0	0	0	0
12	63	1	38	1	3	0	0	0	0	0
1	65	0	35	0	3	0	0	0	0	0
2	62	1	42	1	2	0	0	0	0	0
3	75	2	55	2	3	0	0	0	199	2
4～3月合計	1,328	24	693	22	32	0	9	1	469	5

	誉田保管場(収容可能台数1,200台)									
月	搬入		返還		警察引渡し		免除		期間満了排出処分	
	自転車	原付	自転車	原付	自転車	原付	自転車	原付	自転車	原付
前年度繰越	40	0								
4	14	0	6	0	0	0	0	0	4	0
5	76	4	17	3	0	0	0	0	5	0
6	35	0	12	0	1	0	0	1	30	0
7	36	2	24	2	0	0	0	0	31	1
8	58	3	22	3	7	1	0	0	4	0
9	38	1	21	1	0	0	1	0	3	0
10	32	1	6	1	9	0	0	0	0	0
11	33	1	15	2	0	0	0	0	0	0
12	23	0	15	0	0	0	0	0	0	0
1	51	5	17	5	0	0	0	0	0	0
2	26	1	11	0	0	0	0	0	0	0
3	40	0	11	1	10	0	0	0	98	0
4～3月合計	462	18	177	18	27	1	1	1	175	1

	浜田保管場(収容可能台数1,700台)									
月	搬入		返還		警察引渡し		免除		期間満了排出処分	
	自転車	原付	自転車	原付	自転車	原付	自転車	原付	自転車	原付
前年度繰越	274	10								
4	227	4	70	2	4	0	9	0	96	2
5	178	5	100	3	3	0	6	0	12	
6	187	6	100	4	6	0	7	0	142	1
7	179	3	91	3	5	0	4	0	137	7
8	188	4	97	4	2	0	4	0	38	1
9	157	4	76	4	3	0	6	0	63	0
10	207	2	92	3	4	0	10	0	0	0
11	214	9	80	6	9	0	10	0	0	0
12	211	10	87	9	1	0	7	0	0	0
1	165	2	67	0	3	0	8	0	0	0
2	126	5	73	4	2	0	7	0	0	0
3	149	2	74	3	1	0	7	0	514	2
4～3月合計	2,188	56	1,007	45	43	0	85	0	1,002	13

出典：自転車政策課作成資料をもとに外部監査人作成

⑥　自転車等撤去台数の推移について

【過去 10 年間の撤去台数の推移】

年　度	撤去台数[注]
平成 22 年度	27,313
平成 23 年度	27,005
平成 24 年度	28,037
平成 25 年度	36,219
平成 26 年度	36,912
平成 27 年度	33,531
平成 28 年度	24,547
平成 29 年度	16,411
平成 30 年度	15,740
令和元年度	14,330

出典：自転車政策課作成資料をもとに外部監査人作成

注：撤去台数は自転車のほか原付や自動二輪を含む。

（２）監査手続

包括外部監査を効果的、効率的に実施するために次の監査手続を実施した。

①　財務監査の監査手続

財務監査の監査手続は、「１．土木管理課の監査結果」の「（２）監査手続」の「①財務監査の監査手続」に記載しているため、その内容を参照されたい。

②　3Ｅの監査の監査手続

3Ｅの監査の監査手続は、「１．土木管理課の監査結果」の「（２）監査手続」の「②　3Ｅの監査の監査手続」に記載しているため、その内容を参照されたい。

③　その他の監査手続

その他外部監査人が必要と認めて実施する監査手続を実施した。

なお、現場往査については、次の表のとおり実施した。往査先の選定にあたっては、事前に自転車政策課から入手したデータをもとに、ⅰ定期利用駐輪場の登録率又は一時利用駐輪場の利用率、ⅱ盗難件数、ⅲ保管場の収容率の 3 つの基準をもとに、監査人の判断で選定した。

【現場往査先の一覧】

往査日	往査先	選定理由	所管課同行
10 月 8 日	西千葉駅自転車等駐車場	第 1 駐輪場の登録率が低い	あり
	西千葉保管場	収容率が高い	あり
	京成みどり台駅自転車駐車場	登録率が高い	あり
	稲毛駅自転車等駐車場	第 1 駐輪場及び第 3 駐輪場の盗難件数が多い	あり
10 月 15 日	京成おゆみ野駅自転車等駐車場	登録率が低い	あり
	鎌取駅自転車等駐車場	第 1 駐輪場の登録率が高い、第 8 駐輪場及び第 9 駐輪場の盗難件数が多い	あり
	誉田保管場	収容率が低い	あり
10 月 20 日	新検見川駅自転車等駐車場	第 1 駐輪場の登録率が低い	なし
	検見川浜駅自転車駐車場	第 2 駐輪場の登録率が低い	なし
12 月 3 日	京成学園前駅	第 2 駐輪場の登録率が低い	なし
12 月 16 日	末広保管場	収容率が低い	あり

（３）監査結果

上記の監査手続を実施した結果、次のとおり指摘事項及び意見を述べることとする。

①　場内放置に対する料金徴収のあり方について［指摘：1 件］

【現　状】

駐輪場には、一時利用の駐輪場と定期利用の駐輪場があり、一時利用の駐輪場については、精算機のない駐輪場（平置き式又はラック式）と精算機のある電磁ラック式の駐輪場がある。精算機のない駐輪場については、管理棟で一時利用券又は回数利用券を前払いで購入し、利用券を駐輪した自転車等のハンドルに巻き付ける。なお、2 日以上駐輪する場合には、日数分の枚数の利用券を巻き付ける。こうすることで、駐輪場管理者は利用者が一時利用料を適切に納付していることを容易に把

握することができる。また、精算機のある電磁ラック式の駐輪場については、駐輪すると自動でロックがかかり、自転車を出すときに精算機で料金を後払いで精算することでロックを解除する方式である。

一方、定期利用の駐輪場については、全て精算機のない駐輪場である。定期利用者は、事前に利用登録を行い、利用料金の納付と引き換えに利用証及び利用票の交付を受け、自転車等の目につきやすい箇所に利用票を貼付する。こうすることで、駐輪場管理者は利用者が定期利用料を適切に納付していることを容易に把握することができる。

したがって、精算機のない駐輪場内において、駐輪されている自転車等に一時利用券が巻き付けられていなかったり、適切な定期利用票が貼付されていなかったりする場合（利用票が貼付されていない場合のほか、年度違い、場所違い、偽造の場合等を含む）は、警告の対象となり、2 度の警告を経てもなお利用者が現れず利用料が納付されない場合には、撤去の対象となり、エリアごとに事前に決められた撤去日に保管場に移動されることになる。また、精算機のある電磁ラック式の駐輪場については、最長 14 日間まで利用できる決まりとなっており、15 日以上の駐輪は場内放置とみなされる。具体的には、7 日間駐輪で 1 回目の警告、14 日間駐輪で 2 回目の警告となり、15 日目から撤去の対象となる。

ここで、場内放置自転車等として、駐輪場から保管場に移動された自転車等については、駐輪場に駐輪していた時の利用料金が全てリセットされるという事務の運用が行われている。ただし、当該事務運用について、条例・規則等の根拠となる規定は確認できなかった。

【原因・問題点】

自転車政策課によると、駐輪場から保管場に移動された自転車等について、駐輪場に駐輪していた時の利用料金を全てリセットすることにしているのは、現場におけるトラブル回避という実務上のメリットを重視しているということである。また、駐輪場から保管場に移動された自転車等の相当数が最終的に所有者に返還されずに処分されている現実を勘案すると、利用料未収債権の相当額が最終的に不納欠損となる可能性が高いということも理解できる。

ただし、当該事務運用については、利用料金を適切に支払って駐輪している利用者との間の公平性に問題があることも事実である。自転車政策課においては、これらのメリットとデメリットのバランスを検討した結果として、現状の事務運用に落ち着いたものと考えられるが、条例・規則等の明文規定がない現状のもとでは、駐輪場から保管場に移した事実をもって、駐輪場に駐輪していた時の利用料未収債権を自動的に消滅させることについて客観的な根拠は見出し難い。

【結　果：指摘】

駐輪場から保管場に移動された自転車等について、駐輪場に駐輪していた時の利用料金を全てリセットすることについて、暗黙のルールとして運用するのではなく、条例・規則等の規定に明文化されたい。

②　無申請利用に対する料金徴収のあり方について［指摘：1件］

【現　状】

現場往査時に、複数の管理棟の管理者に確認したところ、以下のような無申請利用の実態があるということであった。

ⅰ　管理棟の営業時間前に無申請で駐輪する自転車があり、日中に管理者が警告札を貼ったとしても、管理棟の営業時間後に持ち去られることがある。管理者側では、無申請での駐輪について、防犯登録番号を控えており、駐輪日、日数について証拠の記録を残しているが、利用料を事後的に請求することはない。

ⅱ　このような無申請利用は悪意の場合もあれば、利用料の支払意思はあったものの、管理棟が営業時間外であったため、やむを得ずその場で支払をせずに自転車を持ち出したという場合もある。後者の場合、利用者の側から事後的に利用料の支払を申し出てくることがあるが、管理者は事後的な利用料の支払を受け付けていない。

自転車政策課によると、以上のような、ⅰ利用料を事後的に請求しない事務、及びⅱ利用者側から事後的に利用料の支払の申出を受けた場合に申出を拒絶する事務については、「千葉市自転車等の放置防止に関する条例施行規則」第10条第4項・第5項の規定を根拠にしているということである。つまり、これらの規定には、一時利用の場合には、「指定自転車駐車場への入場の際に整理に要する費用を納付する」と規定されており、回数券を利用した一時利用の場合には、「あらかじめ整理に要する費用を納付するとともに指定自転車駐車場一時利用券回数券の交付を受け、指定自転車駐車場への入場の際に当該利用に係る回数券を係員に提示する」と規定されていることから、いずれも事前の納付が前提となっている。

【一時利用料金の納付方法に関する規定】

第 10 条第 4 項 指定自転車駐車場の一時利用（回数利用を除く。）をしようとする者は、指定自転車駐車場への入場の際に整理に要する費用を納付するとともに指定自転車駐車場一時利用券の交付を受けるものとする。ただし、市長が必要と認めるときは、この限りでない。 第 10 条第 5 項 指定自転車駐車場の回数利用による一時利用をしようとする者は、あらかじめ整理に要する費用を納付するとともに指定自転車駐車場一時利用券回数券の交付を受け、指定自転車駐車場への入場の際に当該利用に係る回数券を係員に提示するものとする。

出典：千葉市自転車等の放置防止に関する条例施行規則

【原因・問題点】

管理者不在時に駐輪し、管理者不在時に持ち帰ることによって料金を支払わずに駐輪場を利用することが可能な状況にあることは問題である。「千葉市自転車等の放置防止に関する条例施行規則」には確かに事前の納付を求める規定が存在するが、それをもって、いかなる理由による無申請利用であっても、利用料を事後的に請求することも受け取ることもできないと解釈するのは、規則の文言を形式的に適用しただけの事務であり、利用者から利用料を適切に徴収するという規則の求める趣旨に適った事務であるとは言い難いと考える。現状の事務については、警告を複数回受けているような利用者に対して事後的に利用料を請求することもなく、何らペナルティもないという現状は、利用者間の公平性の観点から改善することが望ましい。

なお、「千葉市自転車等の放置防止に関する条例施行規則」第 10 条第 4 項には、「ただし、市長が認めるときは、この限りではない」という例外規定がある。この但し書きの規定は、もともとは、利用料免除対象者に対する利用料免除の事務を想定した規定であると考えられるが、この例外規定を適用すれば、事後的に一時利用料の納付を受けつけたとしても、それが必ずしも合規性を逸脱する事務にはあたらないと解釈することもできると考えられる。

【結　果：指摘】

「千葉市自転車等の放置防止に関する条例施行規則」第 10 条第 4 項「ただし、市長が認めるときは、この限りではない」の規定を解釈して、事後精算を容認する事務を導入するよう検討されたい。例えば、無申請利用者に対して、可能な限り事後的に利用料を請求することや利用者の側から事後的に一時利用料の納付の申出があった場合に納付を受け入れるという事務運用のあり方を検討されたい。

③　一時利用料金の設定について［意見：1 件］

【現　状】

有料の指定駐輪場の一時利用料金は次の表のとおり、一律 1 日 100 円（原付及び自動二輪車は 150 円）と定められており、定期利用料金のように駐輪場の利便性に応じた料金格差は設けられていない。

【一時利用料金】

（管理棟がある自転車駐車場）
・自転車（1 日 1 回）→100 円
・自転車（11 枚綴りの回数券）→1,000 円
・原付、自動二輪車（1 日 1 回）→150 円
・原付、自動二輪車（11 枚綴りの回数券）→1,500 円
※原付は 50cc 以下、自動二輪車は 50cc 超 125cc 以下に限ります。

（精算機がある自転車駐車場）
・自転車（24 時間）→100 円
・原付、自動二輪車（24 時間）→150 円
※原付は 50cc 以下、自動二輪車は 50cc 超 125cc 以下に限ります。

出典：千葉市ホームページ

また、一時利用料金については、長期間改定が行われていない。したがって、指定駐輪場に係る一時利用料金が最初に設定されて以降、消費税が段階的に増税となっているが、この間、消費税の増税に伴う利用料金の改定も行われていないということである。なお、消費税の増税に伴う料金改定が行われていない点については、一時利用料金だけでなく、定期利用料金や保管手数料についても同様である。

【原因・問題点】

駐輪場の一時利用料金が一律 1 日 100 円というのは、他の首都圏政令市、特に川崎市やさいたま市と比較して安い。千葉駅周辺など利便性の高い駅に近い駐輪場については特に値上げの余地はあると考えられる。受益者負担の観点からは、一時利用の場合も、定期利用と同様に、利便性に応じて価格差をつけることが合理的であると考えられる。なお、川崎市の事例では、2 時間ごとに 150 円、一日最大 500 円という市営駐輪場もあれば、条件の悪い場所では一日 50 円という駐輪場もある。

【他都市の自転車駐車場一時利用料金の事例】

	指定管理者	駐輪場ごとの価格差	高値	安値	時間料金の有無	備考
首都圏政令市						
千　葉　市			100	100		
さいたま市	○	○	160	90	○	令和元年10月1日より消費税増税に伴い料金改定
川　崎　市	○	○	200	50	○	時間料金は一日最大料金500円
横　浜　市		○	100	80		
相模原市	○		100	100	○	
近隣市						
習志野市			100	100		
八千代市			100	100		
四街道市	○		100	100		
佐　倉　市	○		110	110		消費税増税に伴い令和2年度より料金改定
市　原　市			50	50		
八　街　市			－	－		有料一時利用なし
船　橋　市			100	100		
市　川　市			110	110	○	時間料金は一日最大料金550円 令和元年10月1日より消費税増税に伴い料金改定
浦　安　市	○		100	100	○	時間料金は12時間経過毎に100円
柏　　市	○		100	100		入庫後1時間または2時間無料の駐輪場あり

出典：各団体のホームページに掲載されている情報をもとに外部監査人作成

駐輪場を整備し、管理・運営することは、放置自転車の解消により道路・歩道の安全な利用という公益的な側面があることは理解するが、一方で、駐輪場の管理・運営は民間が参入可能なレベルで市場化が図られていることは事実であり、受益者が受ける便益に応じた価格設定が一時利用料金についても求められると考えられる。つまり、民間が運営する近隣の駐輪場よりも料金が高い場合には、利用率が低くなる一方、民間が運営する近隣の駐輪場よりも料金が低い場合には、市が本来得られるはずの料金を逸失しているという点で機会損失が発生しているという問題があると考えられる。

また、消費税が増税されてもそれに伴って利用料金を改定しない場合、消費税増税分は利用者に転嫁されておらず、全て市が負担していることになるが、消費税は最終消費者が負担すべき税金であり、増税の影響を利用者に全く転嫁しないということは、市の財政負担や消費税の趣旨を勘案すると適当ではない。一時利用料金についてはもともとの料金が少額であるため、増税分の改定のみを考えた場合、料金改定に要するコストと比較して税負担の改善額が見合わない可能性もある。しかし、市川市や佐倉市などの県内他都市やさいたま市などの他政令市でも令和元年 10 月の消費税増税に伴って駐輪場の一時利用料金を増額した事例はある。千葉市の場合、過去の消費税増税時においても料金が据え置かれていることから、前述した利便性に応じた一時利用料金の見直しと併せて消費税転嫁による一時利用料金のベース

アップを検討すべきであると考える。

【結　果：意見】

千葉市においても、利便性に応じた一時利用料金の見直しを検討するよう要望する。また、利便性に応じた利用料金の見直しに併せて、消費税増税分の転嫁についても検討するよう要望する。なお、消費税増税分の転嫁については、定期利用料金や保管手数料も含めて消費税増税分の転嫁が行われていない料金について広く検討するよう要望する。

④　保管手数料の設定について［意見：1 件］

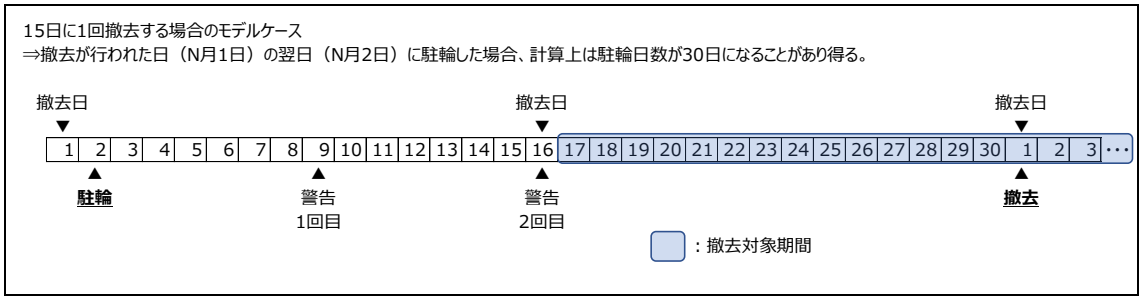
【現　状】

保管場に移動された自転車等について、所有者が返還を求める際に支払う保管手数料（移動及び保管に要した手数料）については、一律 2,000 円（原付及び自動二輪車は 3,000 円）である。

ここで、電磁ラック式の駐輪場については、7 日間駐輪で 1 回目の警告、14 日間駐輪で 2 回目の警告となり、15 日目から撤去の対象となる。撤去のスケジュールはエリアによって異なるが、今回の監査で現場往査した駅の中には、撤去のスケジュールがほぼ月 2 回間隔という所があった。したがって、仮に撤去日が 15 日に 1 回ということであれば、計算上 30 日間は撤去されずに駐輪しておくことができることになる。

前述のとおり、駐輪場から保管場に移動された自転車等については、駐輪場に駐輪していた時の利用料金が全てリセットされるという事務の運用が行われていることから、30 日間駐輪した場合には、利用者は通常通り精算して持ち帰る（3,000 円）よりも保管場に移動された後で受け取る（2,000 円）方が安く済むということが現実にあり得る（ただし、保管場までの移動コストは考慮外）。

【撤去が 15 日に 1 回行われる場合のモデルケース】



出典：外部監査人作成

【原因・問題点】

限られたケースではあるものの、例えば、電磁ラックに長期間駐輪した場合に正規の料金を支払って持ち帰るよりも撤去後に保管場で受け取った方が所有者にとって有利になるケースがあるという現状は、駐輪場利用者に対して場内放置を回避するインセンティブを与えづらいという点で問題があると考える。保管場の手数料は、駐輪場の場内・場外を問わず自転車等の放置に対するペナルティの意味合いがあることから、保管場の手数料を引き上げることによって、自転車等利用者の駐輪場の適正利用に対する意識がより一層高まることが期待できると考える。

また、（1）⑥に記載のとおり、自転車等の撤去台数が減少傾向にあるものの、放置自転車対策の観点からは、撤去活動の頻度を維持する必要があるため、結果的に、撤去自転車等の一台当たりの撤去コストは増加傾向にあるものと推察される。撤去コストについては本来であれば自転車等を放置した者から徴収すべきものであることから、一台当たり撤去コストの増加分については、保管手数料に転嫁すべきものであると考える。

【結　果：意見】

自転車等利用者に駐輪場の適正利用をより一層促すというインセンティブの観点から、また、撤去コストの適切な転嫁という経済合理性の観点からも、保管場の手数料の値上げを検討するよう要望する。

⑤　放置自転車等の撤去予定日のスケジューリングについて［意見：2 件］

【現　状】

現場往査を実施したところ、以下のように、駐輪場の場内及び場外で撤去日を回避して不適正な駐輪が頻繁に行われている事実が見られた。

ⅰ　稲毛駅第 1 自転車駐車場でトラブル記録簿を閲覧したところ、複数回の警告を受けている不適正駐輪の常習者が散見された。中には警告回数 10 回を超えるものが複数把握された。

ⅱ　新検見川駅エリアを視察したところ、放置禁止区域の放置自転車が多いように見受けられた。放置禁止区域の放置自転車については、撤去日に放置されている自転車は即時撤去されるが、撤去日でなければ事実上何もできない状況である。

これらの状況を勘案すると、不適正な駐輪を繰り返している者は何らかの方法で撤去予定日の計画を事前に入手しているか、もしくは撤去日を予測して行動してい

ることが考えられる。

自転車政策課では、前月までに当月のエリアごとの放置自転車の撤去予定日のスケジュール表を作成しており、放置自転車の撤去日については、外部に漏れることはないということである。しかし、自転車政策課から任意の１か月の撤去予定日のスケジュール表を入手し、閲覧したところ、撤去日の並びはランダムではなく、次の表に見られるように一定の規則性があることが確認された。

【撤去スケジュールのイメージ（一部)】

N月撤去予定

		Aエリア	Bエリア
1	木		e駅、f駅
2	金		
3	土	a駅、b駅	g駅、h駅
4	日		
5	月	保管場定休日	
6	火		
7	水	c駅、d駅	
8	木		g駅、h駅
9	金	a駅、b駅	
10	土		e駅、f駅
11	日		
12	月	保管場定休日	
13	火	c駅、d駅	
14	水		
15	木	a駅、b駅	e駅、f駅

		Aエリア	Bエリア
16	金		
17	土		g駅、h駅
18	日		
19	月	保管場定休日	
20	火		
21	水	a駅、b駅	g駅、h駅
22	木		
23	金	c駅、d駅	
24	土		e駅、f駅
25	日		
26	月	保管場定休日	
27	火	a駅、b駅	g駅、h駅
28	水		
29	木	c駅、d駅	
30	金		

撤去スケジュールの規則性について
① 1日で回る駅の組み合わせに変化がない
② a駅、b駅については概ね6日に1回の間隔で撤去されている
③ c駅、d駅については概ね6日に1回の間隔で撤去されている
④ e駅、f駅については、木曜⇒土曜⇒木曜⇒土曜のサイクルで撤去されている
⑤ g駅、h駅についても、土曜⇒木曜⇒土曜のサイクルが見られる（ただし、途中変更あり）

出典：自転車政策課作成資料をもとに外部監査人作成

【原因・問題点】

現在の撤去スケジュールについては、一定の日数の間隔を開けることによって撤去の効率性を図ることを重視していることが考えられるが、撤去日の並びがランダムではなく一定の規則性があることから、次回の撤去日を予測することが比較的容易にできてしまうという点で問題がある。

また、撤去日にだけ、その日の撤去対象自転車等を一斉に撤去して保管場に移動することとし、それ以外の日は放置自転車を黙認するという現状の事務運用ルールについても改善の余地があるものと考える。警告２回を経過した場内放置自転車や放置禁止区域に放置されている自転車については、撤去のタイミングや撤去の方法は行政の任意であると考えられることから、事前に予定した一斉撤去日以外の日に

もランダム的に撤去を行うことで、不適正駐輪に対する抑止効果が期待できるものと考える。

【結　果：意見 1】

撤去方法や撤去予定日時について容易に予測できないような計画のあり方を検討するよう要望する。

なお、自転車政策課においては、本意見を受けた後、即時に対応を行い、現在においては、撤去予定日時について容易に予測できないような計画に変更済みであることを付記する。

【結　果：意見 2】

事前に計画した一斉撤去日以外であっても、例えば、軽トラック等を使用して一度に少数であってもランダム的に撤去活動を実施できるよう、事務の運用ルールの見直しも含めて検討するよう要望する。

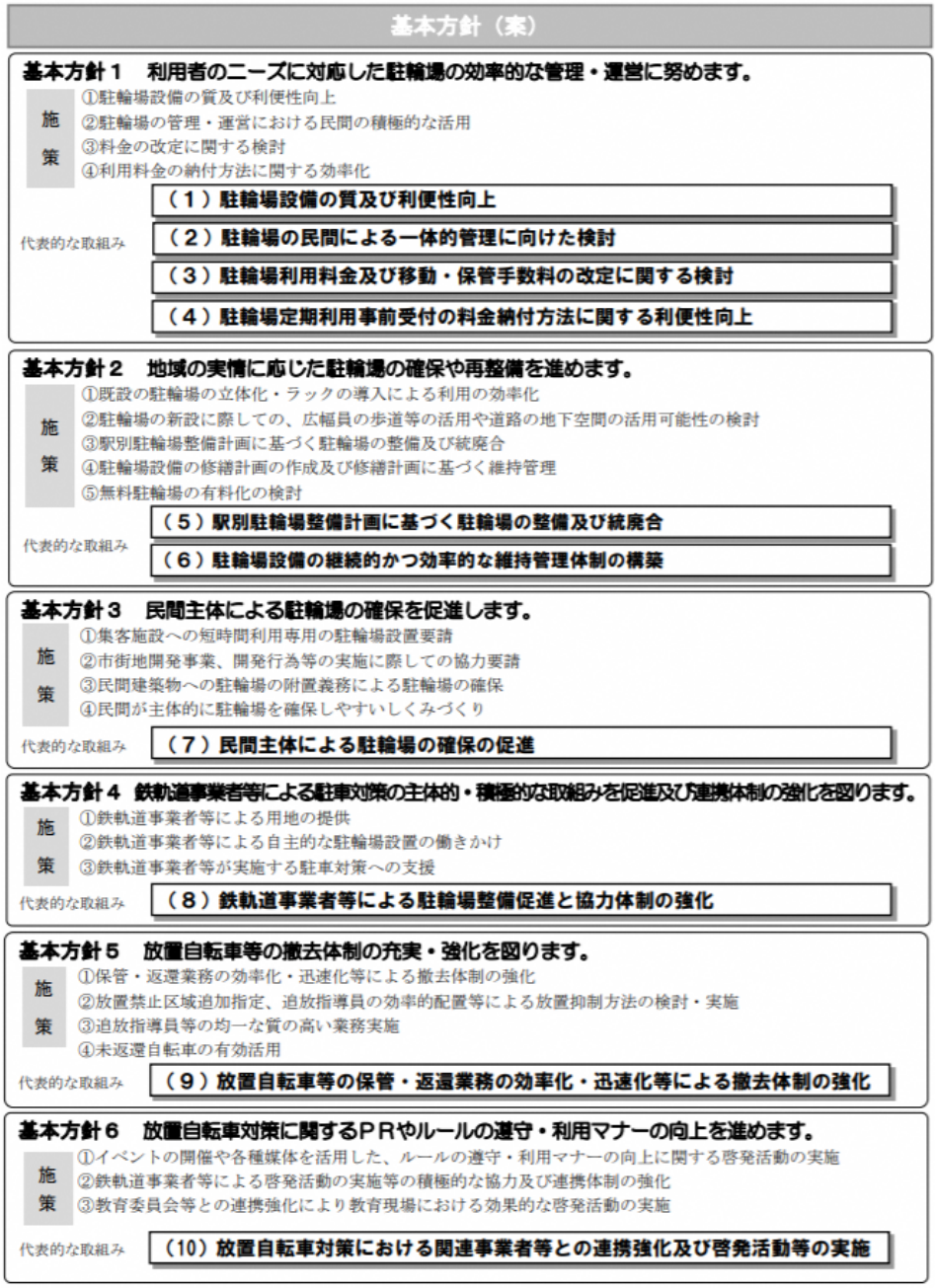
⑥　自転車駐車場の管理運営に係る指定管理者制度の導入検討について[意見:1件]

【現　状】

千葉市では、現在、市営駐輪場の管理運営について指定管理者制度を導入しておらず、全ての市営駐輪場について業務委託を活用した直営で管理運営を行っている。

平成 28 年 3 月に策定された自転車等の駐車対策に関する総合計画である「第 2 次千葉市自転車等の駐車対策に関する総合計画～ちばチャリ・P プラン～」においては、「基本方針１　利用者ニーズに対応した駐輪場の効率的な管理・運営に努めます。」における代表的な取組みとして、「駐輪場の民間による一体的管理に向けた検討」が挙げられている。当該計画は、平成 28 年度から令和 3 年度までの 6 年間の計画であるが、計画策定から 5 年近くが経過した現時点においても、市営駐輪場に係る指定管理者制度の導入については、具体的な検討が進捗していないのが現状である。

【ちばチャリ・Pプランの施策体系】



出典：第２次千葉市自転車等の駐車対策に関する総合計画～ちばチャリ・Pプラン～

駐輪場を整備し、管理・運営することは、放置自転車の解消により道路・歩道の安全な利用という公益的な側面があり、従来は行政が委託事業者を活用しつつも直営で実施する必要のある業務であった。しかし、近年では、駐輪場の管理・運営は民間が参入可能なレベルで市場化が図られており、また、行政の側でも、民間のノウハウを活用して利用者満足度の向上を図りつつもコストの削減を同時達成すべ

く指定管理者制度の導入が進んでいる。このような背景から、市営駐輪場の管理運営業務については多くの地方公共団体で、指定管理者制度への移行が進んでいる。特に政令市レベルでは、市営駐輪場の管理運営については、次の表からわかるとおり、指定管理者制度を活用することが一般的になっており、有料の市営駐輪場について指定管理者制度を全く導入していないのは、千葉市以外では仙台市と横浜市のみである。

【政令市の自転車駐車場に係る指定管理者制度導入状況】

団体名	指定管理者制度への移行の有無	備考
札幌市	あり	札幌駅周辺の駐輪場について指定管理者導入
仙台市	**なし**	
さいたま市	あり	
千葉市	**なし**	
川崎市	あり	利用料金制
横浜市	なし	
相模原市	あり	
新潟市	あり	
静岡市	あり	R2.4.1 より清水駅東口駐輪場で指定管理者導入
浜松市	なし	有料の市営駐車場がない
名古屋市	あり	
京都市	あり	利用料金制
大阪市	あり	
堺市	あり	
神戸市	あり	
岡山市	あり	
広島市	あり	
北九州市	あり	
福岡市	あり	
熊本市	あり	

出典：各団体のホームページに掲載されている情報をもとに外部監査人作成

【原因・問題点】

自転車政策課に、千葉市で駐輪場の指定管理者制度の導入について具体的な検討に至っていない理由について確認したところ、市内業者を対象に指定管理者の選定の可否について過去に検討したことはあるものの、採算性等の観点から難しいと判断し、それ以降具体的な話は進んでいないということであった。

ここで、近隣の政令市の事例として、川崎市では、市を 3 つのエリアに分割し、それぞれ指定管理者を選定している。指定管理者は独立採算で利益を上げており、利益の一部を市に還元している。千葉市においても、市全体の駐輪場を一括して単一の事業者を指定管理者として選定することは難しいと考えられるが、例えば、千葉エリア、稲毛エリア、海浜幕張エリア、その他エリアのように複数のエリアに分割し、独立採算が見込めるエリアについては指定管理者制度に移行しつつ、採算が全く見込めないものの公益性の観点から維持する必要がある駐輪場については直営を継続するという方法も考えられる。なお、指定管理者の候補となる事業者については、純粋な市内業者に限るのではなく、市内業者と駐輪場事業を広く全国展開する企業との共同企業体についても対象事業者に含めることにより、指定管理者制度への移行の実現可能性が高まるものと考えられる。

また、川崎市の事例では、それぞれの指定管理者において、電子マネーによる決済や自動空気入れ機の設置など利用者のニーズに応じて、直営時代にはなかったサービスを次々に導入している。一方で、千葉市の自転車駐車場については、電子マネーによる決済は導入されておらず、自動空気入れ機を設置している自転車駐車場は確認できなかった。このように、指定管理者制度を導入することで、利用者目線でのサービスレベルの向上が期待できると考えられる。前述のとおり、現在は自転車駐車場の管理・運営は民間が参入可能なレベルで市場化が進んでおり、利用者満足の向上と収益拡大のためのマーケティングについては民間事業者に一日の長がある。

また、自転車駐車場の管理運営にあたっては、市所管課の職員がトラブル対応等に思わぬ時間を取られてしまうという点でも大きなデメリットが存在する。例えば、自転車駐車場には監視カメラが設置されており、警察から監視カメラの撮影記録の照会依頼が来ることが度々ある。警察が現地で監視カメラの記録を確認することになるが、このときに市の職員が立ち会う必要がある。1 回の立会いの所要時間は長い時で 5 時間に及ぶこともあるということであった。年間 40 回程度、職員 2 名体制で立ち会っているということであるため相当な時間がかかっており、この時間を有効活用できれば残業時間削減が可能になると考えられる。指定管理者制度を導入すれば指定管理者がこのような立会い業務を含めて自転車駐車場の管理運営に付随する間接業務も行うことができるため、直営職員の効率的な配置が可能になると考えられる。

【結　果：意見】

民間の自転車駐車場経営ノウハウを活用した利用者満足度の向上と財政支出の削減の同時達成、さらには直営職員の専門業務への注力・働き方改革のために、自転車駐車場の指定管理者制度の導入を本格的に検討するよう要望する。なお、指定管理者を選定するにあたっては、市内をいくつかのエリアに区切って、エリアごとに選定することが現実的であると考える。

⑦　駐輪場ごとの収益性の管理について［意見：1 件］

【現　状】

自転車政策課では、駐輪場ごとの収支状況を把握していないということであった。監査の過程で、自転車政策課における各種資料の収集状況等を確認したところ、駐輪場ごとの収支状況を把握するために必要な資料は現状においても概ねそろっていると考えられるが、駐輪場ごとの収入・支出という形に整理され分析されていない状況である。

ⅰ　収入については、駐輪場ごとの日別の料金収入（定期利用及び一時利用）が記載された所定の様式による業務報告書が、駐輪場を管理している委託事業者から、月次で提出されている。その点で、駐輪場ごとの収入状況を把握するために必要なデータを所管課で保有していると言える。しかし、当該業務報告書は現状では紙面で提出されており、分析に利用しようとしても所管課側でデータ入力に手間を要する非効率な状況にある。

ⅱ　支出については、財務会計システムから出力した「支出差引表」データをもとに「自転車駐車場維持管理費」が網羅的に把握でき、かつ、分析のためのデータ加工が容易にできる状況にある。しかし、特定の駐輪場に紐づけることができない共通的な人件費及び経費について、配賦基準が設定されていないため、駐輪場ごとの支出を計算することができない状況にある。

【原因・問題点】

現状のもとでは駐輪場ごとの収益性を正しく把握できない状況にあることから、駐輪場の効率的・経済的な運営が困難であるという点で問題である。コロナ禍の影響で市の財源が今後より一層厳しくなってくることが予測されている現状のもとでは、自転車駐車場維持管理費の予算が削減されることも十分に想定できるが、このような中でも利用者満足を損なうことなく、行政が駐輪場の管理運営を適正に実施し続けるためには、駐輪場を「経営」する視点が必要であり、管理会計データを

エビデンスとしたＥＢＰＭ（Evidence Based Policy Making　エビデンスに基づく政策決定）の視点が求められるものと考える。また、駐輪場の指定管理者制度の導入を検討するにあたっても、まずは駐輪場ごとの収益性を客観的な数字をもとに正しく把握できないと、民間事業者が提案する事業計画の妥当性を評価できないといった問題が生じてくるものと考えられる。

経営に係る意思決定を正しく行うためには、エビデンスとしての管理会計のデータが欠かせない。管理会計の基本は、言わば「分ける化」と「見える化」であり、収入を生み出す事業単位を細分化し、細分化された事業単位での収支状況を客観的なデータで捉えて分析することである。そのため、駐輪場の管理会計であれば、まずは各駐輪場単位で収入・支出を把握することが不可欠である。また、正しく収益性を把握するためには駐輪場を経営するためのフルコスト情報が必要であり、これには、財務会計システムから抽出した自転車駐車場維持管理費データのほか、駐輪場の管理運営に関わる直営職員の人件費や駐輪場に係る建物、構築物、機械装置、器具備品等の減価償却費のデータも把握することが求められる。さらに、共通的な人件費及び経費については、各駐輪場に費用を配賦するための適切な配賦基準を費目別に設定する必要がある。

【結　果：意見】

まずは、委託事業者からの業務報告書をエクセルファイル等のデータ形式で入手し、一時利用料、定期利用料等の収入を駐輪場ごとに集計するとともに、業務委託費や賃借料等の自転車駐車場維持管理費を駐輪場ごとに直課又は適当な基準で配賦することにより、駐輪場ごとの収支状況を把握するよう要望する。また、直営職員の人件費や建物、構築物、機械装置、器具備品等の減価償却費についても試算したフルコスト情報で駐輪場の収益性を把握するよう要望する。

⑧　土地の効率的な活用について検討すべき事例について［意見：3 件］

【現　状】

現場視察を実施したところ、新検見川駅第 1 駐輪場、新検見川駅第 3 駐輪場及び検見川浜駅第 2 駐輪場について、次に示すとおり、土地の効率的な活用について検討すべきと考えられる事例が発見された。

ア．新検見川駅第 1 駐輪場

新検見川駅第 1 駐輪場については、1,184 ㎡という広大な面積であるが、利用が少なく、スペースの相当部分が遊休化している。当該駐輪場は定期利用のみであり、

自転車政策課から入手した直近のデータによると、登録率は 40%であるが、通常の平日である 10 月 20 日（火）の午前 11 時ごろに現場を視察した限りでは、登録率 40%という数字以上に閑散としている印象を受けた。（写真参照）

なお、当該駐輪場用地については、民間（個人）から賃借しており、令和元年度においては年間 10,455 千円の賃借料を支払っている。また、契約期間は 3 年間であり、直近では、令和 2 年 4 月 1 日から 3 年間の賃貸借契約を締結している。

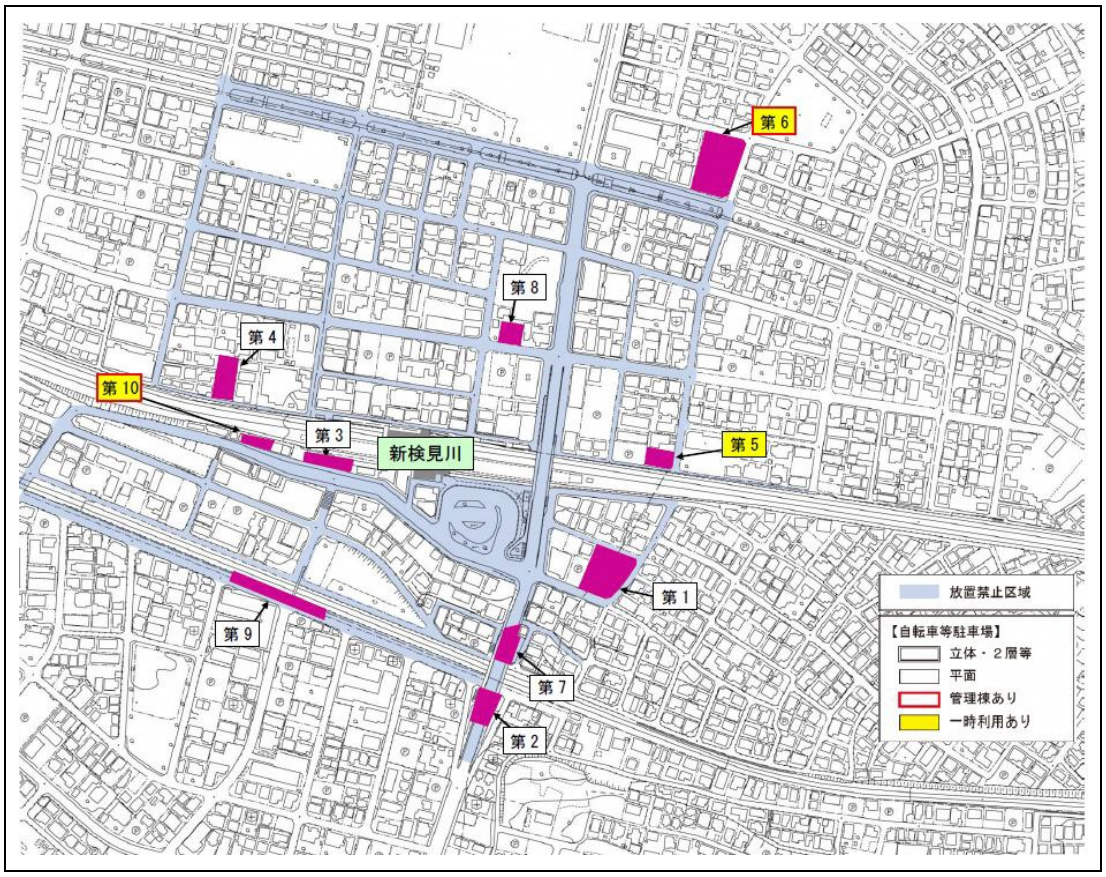
【登録率データ】

自転車駐車場名		面積 ㎡	収容 台数	登録率 令和元年度 4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
新検見川駅	第1	1,184	817	50%	51%	53%	52%	52%	52%	52%	53%	53%	53%	53%	54%

令和 2 年 8 月末現在の登録率：40%

出典：自転車政策課作成資料

【地図】



出典：自転車政策課作成資料

【写真】

出典：外部監査人撮影（令和 2 年 10 月 20 日）

イ．新検見川駅第 3 駐輪場

新検見川駅第 3 駐輪場は、JR 新検見川駅から至近に位置しているにも関わらず、利用が少ない。本駐輪場について現場視察したところ、平面地図からは把握することができなかった新検見川駅南口エリアの特徴が判明した。すなわち、本駐輪場に接する道路のすぐ南側は崖地であり、さらに、京成線の線路によっても隔てられているため、自転車で駅の近くまで行くためには遠回りして急な坂を上る必要がある。

その上、定期利用料金は駅からの距離が主な決定要因になっており、駅から近い駐輪場の利用料金は高く設定されている。本駐輪場の定期利用料金は 1,200 円/月であり、新検見川駅エリアの中では最も高い。

そのため、新検見川駅南口エリアの西側であれば第 10 駐輪場、同じく東側であれば第 1 又は第 7 駐輪場を利用する方が費用対効果の観点から合理的と利用者は判断するものと考えられる。また、京成線の南側の住民は第 2 又は第 9 駐輪場を利用する方が費用対効果の観点から合理的と利用者は判断するものと考えられる。

つまり、駐輪場の利便性と価格を比較した場合、本駐輪場は割に合わないと判断する利用者が多いことから、本駐輪場の登録率が低くなっているものと考えられる。

【登録率データ】

自転車駐車場名		面積 ㎡	収容台数	登録率 令和元年度 4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
新検見川駅	第3	386	173	58%	57%	58%	58%	56%	58%	59%	58%	57%	56%	55%	57%

令和 2 年 8 月末現在の登録率：35%

出典：自転車政策課作成資料

【地図】

出典：自転車政策課作成資料をもとに外部監査人作成

【写真】

出典：外部監査人撮影（令和２年 10 月 20 日）

ウ．検見川浜駅第２駐輪場

検見川浜駅第２駐輪場は、駅至近かつ 1,845 ㎡という広大な土地であるが、登録率が著しく低い。現場視察した際にも、駅至近の整地された広大地の大部分が使われずに遊休化している状況であり、土地の活用方法として非常に勿体ないという印象を受けた。（写真参照）

駅至近にも関わらず登録率が非常に低い原因としては、すぐ隣に立体で収容力の非常に高い第１駐輪場があり、現状では第１駐輪場によって駐輪ニーズが満たされていることによるものと考えられる。

ただ、駅至近の広大地であることから、大型マンションや商業施設としてのニーズは大きいと考えられる。現状は土地利用の効率性に著しい問題があると考えられる。

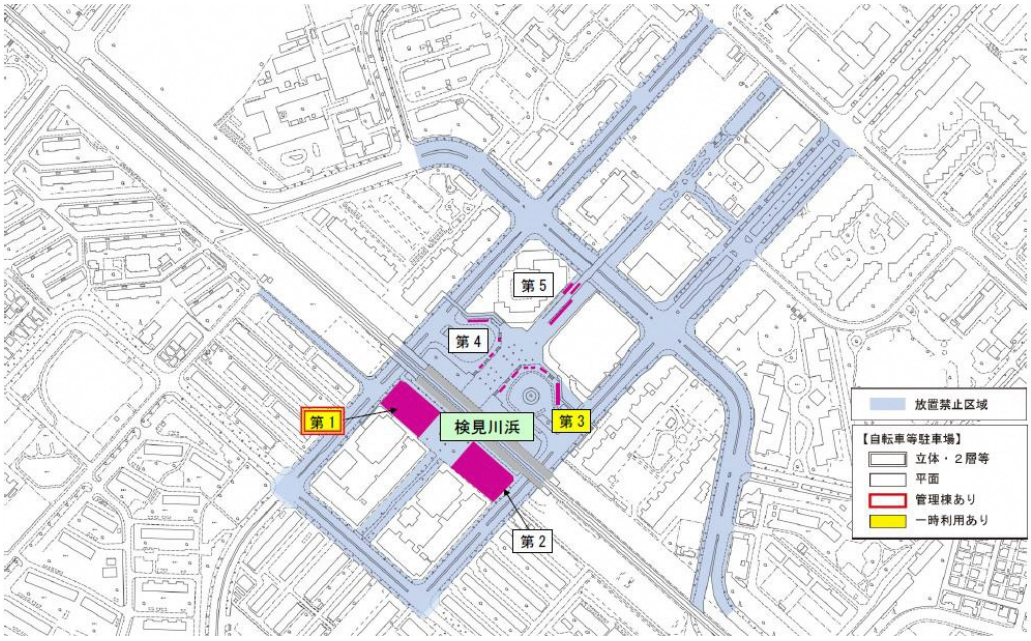
【登録率データ】

自転車駐車場名		面積 ㎡	収容 台数	登録率 令和元年度 4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
検見川浜駅	第2	1,845	1,421	23%	23%	24%	24%	24%	24%	24%	24%	24%	24%	24%	24%

令和２年８月末現在の登録率：20%

出典：自転車政策課作成資料

【地図】



出典：自転車政策課作成資料

【写真】

出典：外部監査人撮影（令和２年 10 月 20 日）

【原因・問題点】

駅周辺を中心とした公共の場所における自転車等の放置の解消については、昭和58年の「千葉市自転車等の放置防止に関する条例」の施行当初は、駅周辺の駐輪場の確保という、いわば「量」の問題であったことから、従来はこれらの駐輪場は確かに必要であったものと考えられる。

しかし、その後、市や民間によって駐輪場の整備が進んだことや、エリアによっては人口減少により自転車等の利用者が減少した結果、現在は駐輪場の「量」の問題は解消され、駐輪場の利便性や利用料金とのバランスといった「質」の問題に転換していると言える。そのため、周辺の駐輪場と比較して駅から遠かったり屋根がなかったりするなど比較的利便性の低い駐輪場であったり、利便性の割に料金が高い駐輪場については利用が低迷する傾向がある。このため、かつては必要性の高かった駐輪場であっても、現在は必要性が低くなっているということがあり得る。

今後の人口増加が見込めないことを考えると、現在利用が低迷している駐輪場の利用が今後大きく増加することは考え難いことから、今後の需要に備えて駐輪場のスペースを確保しておく必要性は低いと考えられる。

特に、ここで取り上げた3件の事例については、いずれも土地の効率的な活用という点で問題がある。駐輪場としての利用効率の低い土地については、売却したり賃借を停止したりすることによって、利用者満足度を大きく損なうことなく、大幅な収入確保、費用削減を図ることができる可能性がある。

なお、上記の駐輪場以外にも、同様の問題を有する駐輪場がある場合は、以下の【結果】で記載している改善措置を実施することが必要である。

【結　果：意見1】

新検見川駅第1駐輪場については、近隣に大型マンションが建設される予定がある等、今後の駐輪場利用者の増加を見込むことができる特段の事情がない限り、廃止又は縮小を検討するよう要望する。なお、廃止又は縮小を行う場合には、契約終了の6か月前までに地主に申出を行う必要があるが、早い段階から地主と今後の用地利用の方向性について交渉することで、円滑に廃止又は縮小を進めることができると考えられる。

【結　果：意見2】

新検見川駅第3駐輪場については、周辺の地形の特性から駐輪場として活用することは効率性が低いと考えられるが、JRの駅から至近のため、面積は広くないものの例えば店舗等としての利用価値はあると考えられる。本駐輪場は道路敷であることから、道路法に基づく道路占用方法の範囲内において、駐輪場以外の他の用途の可能性も含めて用地の利用促進策を広く検討するよう要望する。

【結　果：意見 3】

検見川浜駅第 2 駐輪場については、廃止又は大幅縮小とし、余剰の土地については売却を検討するよう要望する。なお、売却の検討にあたっては、他機関や市関連部局と開発案件等の情報を共有する等の連携を図ることが望ましい。

⑨　無料駐輪場の有料化を検討すべき事例について［意見：1 件］

【現　状】

学園前第 2 駐車場の定期利用の登録率は極端に低いが、これは学園前第 1 駐車場が無料であること及び学園前第 2 駐車場の定期利用料が 1,800 円/月と高額であることが原因と考えられる。

学園前駅を現場視察したところ、第 1 駐車場にも第 2 駐車場と同程度の台数の自転車等が駐輪されていた。また、第 1 駐輪場から自転車を持ち出し、駅反対側に向かう利用者の存在を確認した。このことから、第 2 駐輪場のある駅の東口が生活圏内である利用者も、あえて駅反対側の第 1 駐輪場を利用している実態が窺える。

また、学園前第 1 駐車場は、現状は無料の駐輪場としているが、路面は整備されており、白線が引かれており、電灯も設置されていることから、有料駐車場として追加的な整備を行うことは比較的容易であると考えられる。

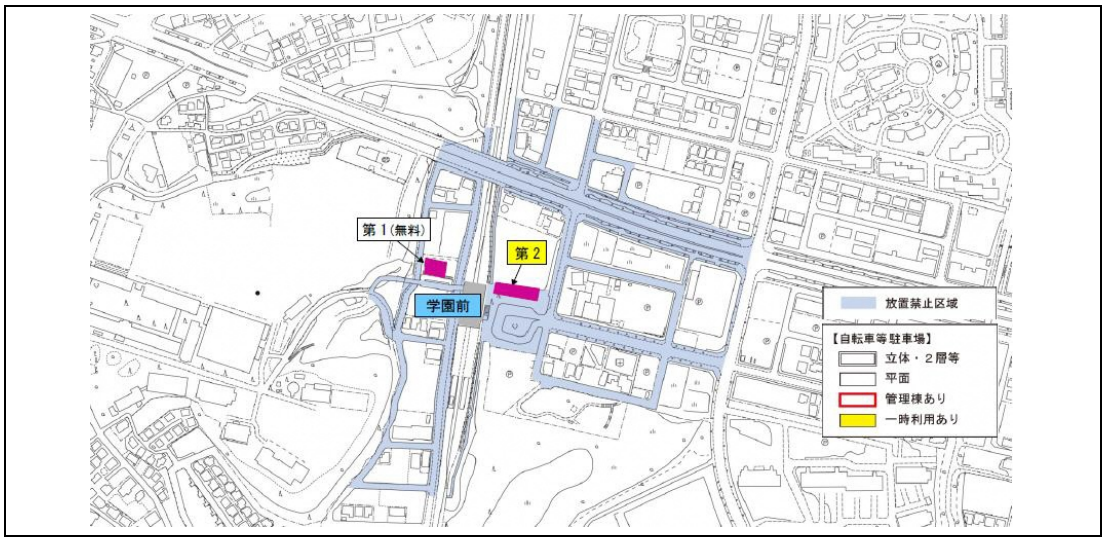
【登録率データ】

自転車駐車場名		面積 ㎡	収容台数	登録率 令和元年度 4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
京成学園前駅	第2	262	289	16%	16%	17%	16%	16%	16%	16%	17%	16%	16%	16%	17%

令和 2 年 8 月末現在の登録率：11%

出典：自転車政策課作成資料

【地図】



出典：自転車政策課作成資料

【写真】

第 1 駐輪場

第 2 駐輪場

出典：外部監査人撮影（令和 2 年 12 月 3 日）

【原因・問題点】

学園前駅第 1 駐輪場について無料としている理由を自転車政策課に確認したところ、学園前駅については、利用者の導線的に大多数が東口からの利用であり、駅の反対側（明徳高校側）の駐輪場の利用数が少ないことから無料としている旨の回答を得た。

しかし、駅前広場として整備工事がされており、電灯が設置され、白線が引かれている等、事実上、有料駐車場と同様のスペックを有しているにも関わらず、「利用者が少ないから」という理由で利用料を徴収しないのは、近隣の駐輪場利用者との公平性の観点や収入確保・財政健全化の観点から問題である。

なお、学園前駅には管理棟が存在しないが、学園前第２駐輪場と同様に、おゆみ野駅の管轄で管理運営することで、現状の管理運営体制のままで有料化することは現実的に可能であると考えられる。

【結　果：意見】

第１駐車場と第２駐車場の利用者の公平性の確保、並びに稼働率の低い第２駐車場の利用促進のために、学園前駅第１駐車場の有料化を検討するよう要望する。

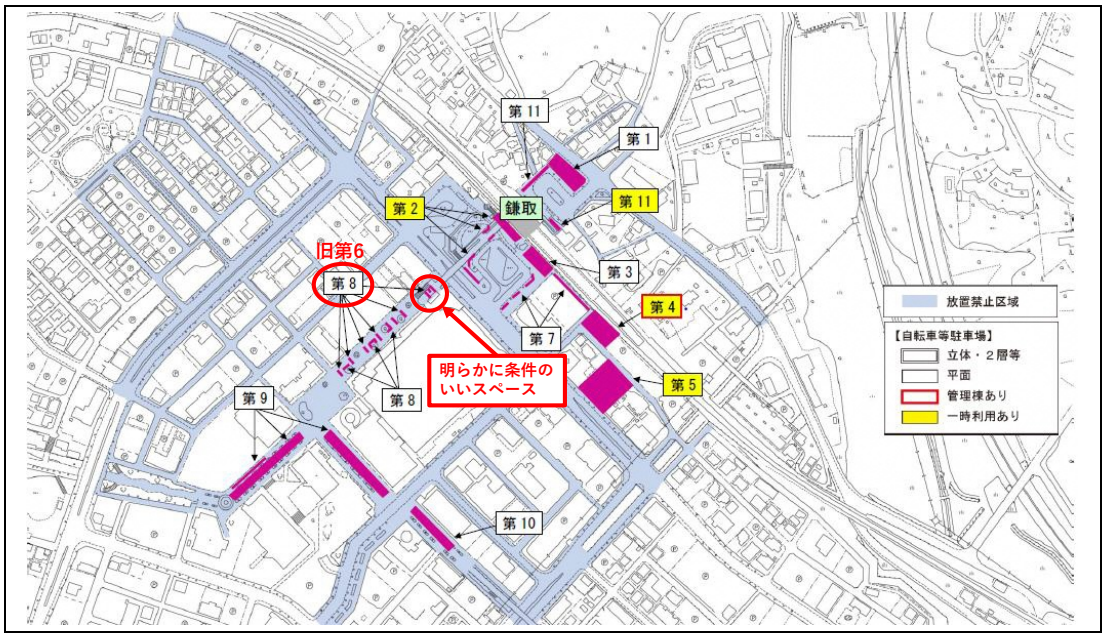
⑩　同一駐輪場内の利便性に明らかな格差のある事例について［意見：１件］

【現　状】

鎌取駅の現場視察を実施したところ、鎌取駅第８駐輪場の一画に、明らかに条件のいいスペース（駅から近い、歩道橋の下にあり雨を避けられる）があることを発見した。当該スペースは、もともとは別の駐輪場（第６駐輪場）の一部であり、電磁ラック式の駐輪場であったものを、平成25年４月に電磁ラックを除却した際に、管理上の都合で第８駐輪場に統合したことによるものである。

なお、現場視察を実施した日は雨であったが、第８駐輪場全体は閑散としていたものの、当該スペースだけはほぼ満車であった。自転車政策課によると、鎌取駅第８駐輪場については、早い者勝ちで当該スペースのほうから埋まっていくということである。

【地図】



出典：自転車政策課作成資料をもとに外部監査人作成

【写真】

第８駐輪場全体	明らかに条件のいいスペース

出典：外部監査人撮影（令和２年 10 月 15 日）

【原因・問題点】

現状の鎌取駅第８駐輪場については、同じ定期利用料金を支払っているにも関わらず、通勤通学時間帯の早い利用者は明らかに条件の良いスペースを利用できる一方で、オフピーク通勤の社会人等利用時間帯の比較的遅い利用者は条件の劣るスペースを利用せざるを得ないという状況にあることが推察される。このような状況は、同じ利用料金を支払っている利用者間の公平性の点で問題があると考えられる。過去に旧第 6 駐輪場を第 8 駐輪場に統合した際の所管課における検討過程の詳細までは今回の監査では確認できなかったが、このような利用者間の公平性の問題を生じさせてでも優先すべき実務上のメリットが、駐輪場の統合に存在したかどうかは疑問である。

【結　果：意見】

第８駐輪場の一画にある明らかに条件のいいスペースについては、第８駐輪場と区分した上で、第 8 駐輪場よりも高い料金設定とすることを検討するよう要望する。

⑪　盗難が多発する駐輪場の場内環境について［意見：２件］

【現　状】

稲毛駅第 1 駐輪場は千葉市内の駐輪場の中でも自転車の盗難件数が相当多い駐輪場である。これは、警察に届け出られた駐輪場内での自転車盗難事案の件数を、千葉市内の駐輪場の平均値と比較したデータから読み取れる事実である。

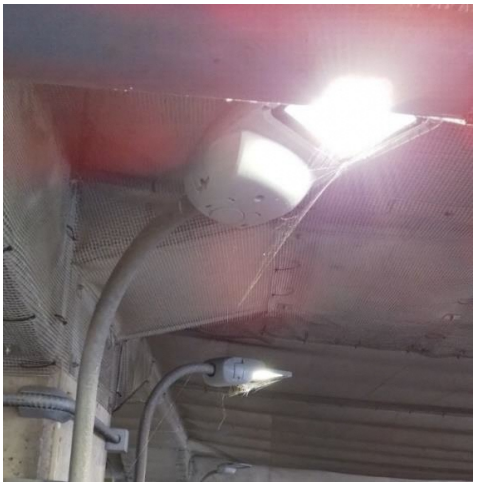
駐輪場は 24 時間開いていて夜間は無人になることは市内の駐輪場全般に共通していることであるが、稲毛駅第１駐輪場の特徴として挙げられるのは、鉄道の高架下に設置された横長の広い駐輪場であり、人目に付きにくいスペースが多いことや、

ＬＥＤ電灯を設置しても薄暗い雰囲気であるといった点が挙げられる。しかし、これらは短期的に解消することのできないやむを得ない条件であると考えられる。また、1 階部分の電灯は未だＬＥＤ化されておらず 2 階以上に暗い雰囲気であったが、ＬＥＤ化するには大掛かりな工事が必要であり、予算の問題に加え、1 階の利用を一定期間停止する必要があることから利用者への対応を十分に検討する必要があることから、こちらも即座に解消することは難しい課題である。

しかし、現場往査した際には、場内 2 階に設置されているＬＥＤ電灯の多くに大きなクモの巣が張っている状況であり、日常的な清掃が行き届いているとは言えない状況が窺えた。

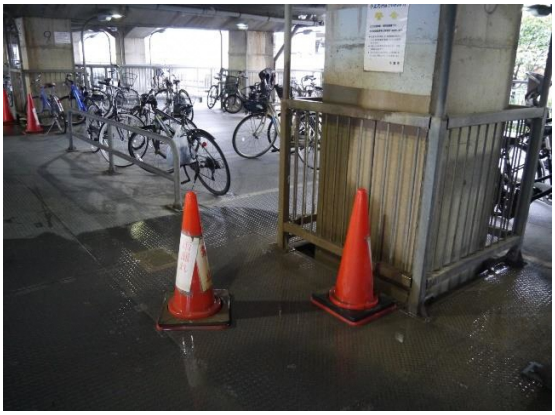
また、現場往査時は雨であったが、稲毛駅第 1 駐輪場は鉄道高架から相当な漏水があり、駐輪場の 2 階部分だけでなく 1 階部分まで漏水していた。このような漏水については、対応を要望する利用者からの声が多いということである。

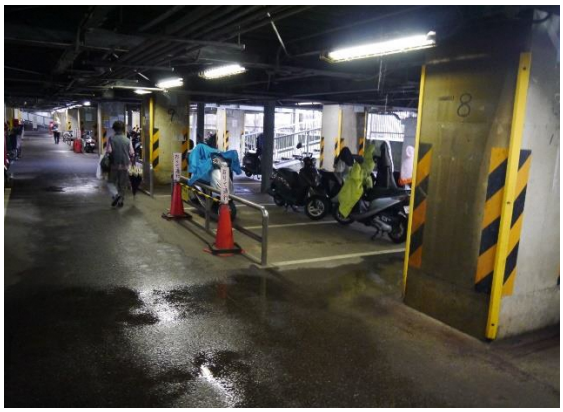
【稲毛駅第 1 駐輪場のＬＥＤ電灯】



出典：外部監査人撮影（令和 2 年 10 月 8 日）

【稲毛駅第 1 駐輪場の雨漏りの状況】





出典：外部監査人撮影（令和 2 年 10 月 8 日）

【原因・問題点】

割れ窓理論という環境犯罪学上の理論がある。これは、「建物の窓が壊れているのを放置すると、誰も注意を払っていないという象徴になり、やがて他の窓もまもなく全て壊される」という考え方から名づけられた理論であり、アメリカの犯罪学者ジョージ・ケリングが考案し、元ニューヨーク市長のルドルフ・ジュリアーニがこの理論を応用してニューヨーク市の治安対策を行ったことで有名になった。また、日本のビジネスにおける応用事例として、東京ディズニーリゾートでは、ささいな傷をおろそかにせず、ペンキの塗りなおし等の修繕を惜しみなく夜間に頻繁に行うことで、従業員や来客のマナーを向上させることに成功したという事例が報告されている。

ここで、本駐輪場の事例に照らして考えてみると、大きなクモの巣が放置されているような状況や雨漏りが補修されずに放置されているような状況下では、管理者が場内の状況について注意を払っていないと受け止められかねない。このような環境のもとでは、少なくとも場内の隅々まで清掃が行き届いていて清潔感を感じるような環境や適時に適切な修繕が施されているような環境と比べて、軽犯罪を犯す者の心理として、罪を実行しようとする意識が高まると考えられる。逆に、日々の場内の清掃をおろそかにせず、また、修繕すべき箇所を適時適切に修繕し、場内を常に可能な限り清潔で安全かつ快適な状態に保つことによって、盗難等の軽犯罪の抑止効果も期待できるものと考えられる。

したがって、盗難等の軽犯罪の予防策として、監視カメラの設置等の監視強化も必要であると考えられるが、駐輪場の見た目を綺麗にしておくことも非常に重要であると考える。それは利用者満足度の向上にも資すると考えられる。

【結　果：意見 1】

駐輪場内の人目につく場所のクモの巣を放置するようなことはあってはならず、日々の場内の清掃をおろそかにせず、場内を常に可能な限り清潔な状態に保つよう要望する。

【結　果：意見 2】

稲毛駅駐輪場の雨漏りについては、利用者満足を損なっている点で問題であるため、ＪＲ側と協議し進捗に努めるよう要望する。

⑫　鉄道会社への自転車等駐車場運営経費の負担要請について［意見：1件］

【現　状】

市営の自転車等駐車場の大半は鉄道の駅の近辺に設置されており、鉄道利用目的のほか鉄道会社が運営する商業施設の利用目的で市営の自転車等駐車場を利用する人が多いことは容易に推察される。しかしながら、市営の自転車等駐車場の運営経費については全て市の負担となっており、現状では、鉄道会社に何ら負担の要請は行っていない。

この点、自転車政策課は、千葉市においては、鉄道会社が保有する土地を市が駐輪場用地として借り受ける場合に、市場価格よりも相当程度低い水準の賃料で借りることができており、その点で鉄道会社は、市営駐輪場の運営について一定の経済的負担を行っていると主張している。しかし、その経済的負担の十分性について、客観的なデータに基づいた分析・評価が行われているわけではないため、鉄道会社が便益に見合う程度の十分な負担を行っているかどうか判断することはできない。

また、別添1千葉市自転車等駐車場一覧を集計すると、土地の所有者が鉄道会社となっている駐輪場は、指定駐輪場147か所のうち、JRが13か所、京成が5か所である。つまり、鉄道会社から土地を借り受けている駐輪場の数は少なく、他の大多数の駐輪場の運営については、鉄道会社が負担を行っているとは言えない。

【原因・問題点】

市が駐輪場を設置し、管理・運営することは、駅周辺を中心とした公共の場所における自転車等の放置を解消し、もって道路・歩道等の安全利用が図られるという公益的な目的があり、市の財源で設置・管理・運営を行うことは必要である。

一方で、市が駐輪場の設置・管理運営を行うことによって、駅の徒歩圏外に住んでいる多くの住民が自転車を利用して駅に行くことができることになり、それによって多くの住民にとっての駅の利便性が維持・向上されることになる。つまり、市が駐輪場の設置・管理運営を行うことによって、鉄道会社は自らが運営する鉄道や商業施設の利用客が確保されているという側面があるのは明らかな事実であり、市営駐輪場の存在によって、鉄道会社は明らかに経済的利益を得ていると考えられる。したがって、受益者負担の観点からは、市営駐輪場の存在によって経済的利益を得ている鉄道会社は市営駐輪場の運営経費について一定の負担をすべきであると考える。確かに、鉄道会社が有する土地を賃借している一部の市営駐輪場については賃料を低く抑えてもらっているのであれば、鉄道会社に経済的負担をしてもらっていると言えなくもない。しかし、大部分の駐輪場については、鉄道会社は、市営駐輪場が存在することによる恩恵だけを受け、運営経費を何ら負担しない、言わばフリーライダーとなっているのが現状である。

コロナ禍の影響もあり、市の財源が今後より一層厳しくなってくることが予測されている現状のもとでは、受益者負担の原則を徹底し、市営駐輪場の運営経費について一定の負担を鉄道会社に対して求めるべきであると考える。コロナ禍の影響を被っているのは鉄道会社も同じであり、数ある業種の中でも鉄道会社の経営環境は特に厳しい状況にあることは理解する。また、千葉市だけの問題ではなく、全国的な課題であり、長期的に取り組むべき課題であることも理解する。しかし、負担の適正化によって公正な行政を確立するためにも、自転車政策課の職員には、鉄道会社に対して丁寧な説明や粘り強い調整を行うことを期待したい。

【結　果：意見】

市営駐輪場に係る負担の適正化のために、鉄道会社に対して、市営駐輪場の運営経費について一定の負担を要請することについて協議を行うことを検討するよう要望する。

⑬　個人情報の取扱いについて懸念される保管場事務の事例について［指摘：2 件］

【現　状】

誉田保管場における申請書類の取扱いについて現場の管理担当者に確認したところ、引取申請書についてはコピーを保管場管理棟で保管していた。

なお、誉田保管場以外に現場往査を実施した保管場である西千葉保管場及び末広保管場についても、引取申請書のコピーをとっているかどうか現場の管理担当者に確認したが、いずれの保管場についても、引取申請書は個人情報にあたるためコピーは取っていない旨の回答を得た。

また、現場往査を実施していない幕張保管場、都賀保管場及び浜田保管場については、自転車政策課の担当者が、現場の管理担当者に対して電話で確認を行い、引取申請書のコピーを取っていない旨の回答を得たということであった。

【原因・問題点】

引取申請書には氏名、住所、電話番号等の記載がある。個人情報の保護に配慮し、本来であれば申請書のコピーは控えるべきである。保管場の運営管理上、コピーを取ることが不可欠であれば不可欠な理由を明らかにし、廃棄する際には、シュレッダーにかける等の配慮が必要である。

また、現場においてこのような事務が行われる原因としては、個人情報の取扱いに対する認識不足や個人情報の取扱いに対する教育不足が考えられるため、保管場の管理責任者及び管理担当者に対して個人情報の取扱いについての教育研修は継続的に実施する必要があると考える。

【結　果：指摘 1】

誉田保管場については、引取申請書のコピーは残さないよう、適切な事務の執行を徹底されたい。

【結　果：指摘 2】

保管場の管理責任者及び管理担当者に対して、個人情報の取扱いについての教育研修を継続的に実施されたい。

⑭　移動保管自転車等売却契約に基づく売却代金について［指摘：1 件　意見：2 件］

【現　状】

市は、公共の場所における自転車等の放置を防止することにより、市民の生活環境の保全と都市機能の維持を図り、もって良好な都市環境の形成に資することを目的として、千葉市自転車等の放置防止に関する条例を定めている。

同条例第 11 条 2 項は、市長は、放置禁止区域内に放置されている自転車等があるときは、当該自転車等をあらかじめ市長が定めた場所に移動し、保管することができる旨規定している。

また、同条例第 12 条 1 項は、市長は、放置禁止区域外の公共の場所において、自転車等が放置されていることにより市民の良好な生活環境又は都市機能が著しく阻害されていると認められるときは、当該自転車等を整理し、又は利用者等に対し、当該自転車等を自転車駐車場その他適切な場所に移動すべき旨を告知する注意札を当該自転車等に取り付けることができると規定し、さらに同条第 2 項は第 1 項の注意札を取り付けたにもかかわらず当該自転車等が規則で定める期間継続して放置されているときは、当該自転車等を保管場所に移動し、保管することができる旨規定している。

同条例第 11 条又は第 12 条により保管場所に移動させて保管している自転車等について、市長が、同条例第 13 条に定める、返還するために必要な措置等を講じたにもかかわらず引取りがなく、その保管に不相当な費用を要する場合は、当該自転車等を売却し、その代金を保管することができる（同条例第 15 条）。

市は、保管自転車等の売却のために、業者との間で、移動保管自転車等売却契約（単価契約）を締結し、業者は市から売却対象の指定を受けた自転車等を保管場所から搬出した上で、移動保管自転車等買取報告書を提出し、台数と単価によって算出された売却代金を、後日、市が発行した納付書において、納付期限までに納付することになっている。

【原因・問題点】

現状の移動保管自転車等売却契約においては、自転車等の搬出が先行し、売却代金の納付が後日になることから、自転車等が搬出されたにも関わらず、納付期限までに売却先の業者から売却代金が支払われないリスクがある。そして、債権回収リスクが実際に発現した事例として、次の未収債権が令和元年度末現在において存在している。

【令和元年度末における未収債権の概要】　（単位：円）

区分	発生年度	未収残高	相手先所在地	摘　要
債権①	平成 28 年度	1,328,252	埼玉県越谷市	自転車等売却代金
債権②	令和元年度	682,861	茨城県坂東市	自転車等売却代金

出典：自転車政策課から入手した資料をもとに外部監査人作成

平成 28 年度に発生した 132 万 8,252 円の未収債権（以下「債権①」という。）、及び令和元年度に発生した 68 万 2,861 円の未収債権（以下「債権②」という。）の管理状況の概要は次のとおりである。

債権①については、当初納期限は平成 28 年 9 月 21 日であったところ、納付が確認できなかったために、売却先の業者との間で交渉を重ね、市は、業者からの要望に応じて平成 29 年 3 月から毎月末日限り 25 万円（最終回 57 万 8,252 円）の全 5 回分の納付書を送付した。全 5 回分の納付書のうち、2 回分合計 50 万円の支払いがあったものの、それ以外の支払いはなく、平成 30 年 2 月 23 日付で業者の代理人弁護士から債務整理についての介入通知が送付され、市は、平成 30 年 3 月 2 日債務調査票を作成し送付している。その後、令和元年 7 月 28 日に電話での確認の結果、債権が多いため、債務整理が続けられているということであった。外部監査期間中の令和 2 年 12 月 10 日現在、市は代理人弁護士に問い合わせたところ、債務整理中という回答であった。このように、現在まで法的手続き等は進んでいないのが実情である。

債権②については、当初納期限は令和元年 10 月 25 日であったところ、納付が確認できず、売却先の業者との間の交渉も不調であったことから、令和 2 年 2 月 18 日付で支払督促を申立、その後、業者から異議が申し立てられたことで、通常訴訟に移行し、業者の住所を管轄する簡易裁判所において同年 6 月 3 日付で和解に代わる決定が行われ、同決定に基づき令和 2 年 7 月から同 3 年 3 月までの分割払いとなっている。

債権①の管理については、業者からの分納に応じる際に、地方自治法施行令第 171 条の 6 に定められた履行延期の特約の措置をとらないままに、納付書だけを送付している。また、業者の代理人から平成 30 年 2 月 23 日付で介入通知が送付され、翌

月 2 日付で市から債権調査票を送付しているにも関わらず、弁済案の提示や破産手続への移行等、債務整理の方針が 1 年半以上も明らかになっていない。

債権②の管理については、支払督促の手続きをとった結果、相手方から異議が出たために通常訴訟に移行している。支払督促は、相手方の住所を管轄する裁判所の書記官に申し立てを行い、相手方から異議が出れば、当該裁判所で通常訴訟に移行することから、相手方の住所が遠方である場合には、市の事務負担や経費が増すことになる。実際、債権②については、千葉県外の裁判所において、支払督促及び訴訟手続がとられている。売却代金については、持参債務であるため、当初から通常訴訟を提起するのであれば、市の住所を管轄する裁判所で手続きを行うことが可能であった。

【結　果：指摘】

未収債権の管理において、分割払いに応じる場合には、地方自治法施行令第 171 条の 6 に基づいた履行延期の特約の手続きをとられたい。

なお、債権①については、既に介入通知が送付されているため、現段階では履行延期の特約は不要であると考えるものの、今後、相手方から再度分割払いの提案があった場合には、適切に対応されたい。

【結　果：意見 1】

債務者の代理人から介入通知が送付された後も、定期的に代理人に進捗を確認し、代理人の事務処理の遅延等が疑われる場合には、訴訟提起等の法的手続きを検討するよう要望する。

【結　果：意見 2】

支払督促を検討する場合には、相手方からの異議申立ての可能性も想定した上で、管轄する裁判所に対する出頭等の事務負担や費用も考慮するよう要望する。また、異議申立てによって通常訴訟に移行する期間を考えれば、当初より通常訴訟を選択することで早期の解決も見込まれるため、売却代金に係る未収債権については、原則として、市の住所を管轄する裁判所に訴訟提起するよう要望する。

別添１　千葉市自転車等駐車場一覧

No	自転車駐車場名		区分	敷地面積 ㎡	建築面積 ㎡	延床面積 ㎡	収容台数			供用 開始	土地の 所有者	駅からの 距離(m)	一時利用	設備		
							自転車	原付	合計					管理棟	精算機	監視カメラ
1	幕張本郷駅	第1	指定	887	-	-	573	54	627	S58.5.14	市	190	○	○		
2	幕張本郷駅	第2	指定	890	-	-	694	50	744	S59.4.9	私	230	○		○	○
3	幕張本郷駅	第3	指定	776	-	-	517	30	547	H2.4.1	私	410				
4	幕張本郷駅	第4	指定	554	-	-	549	40	589	S56.10.1	市(道路敷)	140	○		○	
5	幕張本郷駅	第5	指定	45	-	-	30	0	30	H21.4.1	市(道路敷)	150				
6	幕張本郷駅	第6	指定	65	-	-	35	0	35	H21.4.1	市(道路敷)	130				
7	幕張駅	第1	指定	326	-	-	311	10	321	H21.4.1	市	260				
8	幕張駅	第3	指定	92	-	-	83	10	93	S53.11.8	市(道路敷)	260				
9	幕張駅	第4	指定	478	-	-	514	0	514	H7.9.1	市	100	○		○	
10	幕張駅	第6	指定	430	-	-	229	0	229	H21.4.1	市	90	○	○		
11	幕張駅	第7	指定	369	-	-	230	0	230	H23.4.1	市	230				
12	幕張駅	第8	指定	107	-	-	75	0	75	H23.4.1	市	340				
13	幕張駅	第9	指定	232	-	-	150	10	160	H23.4.1	市	190				
14	幕張駅	第10	指定	102	-	-	0	51	51	H28.4.1	市	330				
15	幕張駅	第11	指定	474	-	-	336	0	336	H30.4.1	市(他課)	174				
16	幕張駅	第12	指定	381	-	-	166	15	181	H30.4.1	市(他課)	310	○		○	
17	幕張駅	第13	指定	228	-	-	152	0	152	H30.4.1	市(他課)	360				
18	幕張駅	第14	指定	493	-	-	331	22	353	H30.4.1	市(他課)	380				
19	新検見川駅	第1	指定	1,184	-	-	637	180	817	S53.11.1	私	220				
20	新検見川駅	第2	指定	300	-	-	193	31	224	S55.7.17	市(道路敷)	280				
21	新検見川駅	第3	指定	386	-	-	173	0	173	S55.2.20	市(道路敷)	130				
22	新検見川駅	第4	指定	610	-	-	456	44	500	S50.5.20	私	190				
23	新検見川駅	第5	指定	284	-	-	174	24	198	S53.11.1	市	200	○		○	
24	新検見川駅	第6	指定	1,619	-	-	836	145	981	S59.4.27	私	450	○	○		
25	新検見川駅	第7	指定	402	-	-	168	58	226	H9.4.1	市(道路敷)	200				
26	新検見川駅	第8	指定	528	-	-	301	35	336	H11.4.1	私	140				
27	新検見川駅	第9	指定	134	-	-	55	25	80	H19.4.1	市(道路敷)	250				
28	新検見川駅	第10	指定	167	-	-	92	11	103	H23.4.1	市	180	○	○		
29	稲毛駅	第1	指定	2,965	1,689	1,620	1,986	520	2,506	S56.5.29	ＪＲ	260	○	○		○
30	稲毛駅	第2	指定	879	648	1,297	660	85	745	S56.5.29	ＪＲ	200	○	○		
31	稲毛駅	第3	指定	1,972	-	-	521	220	741	S60.4.4	ＪＲ	340				
32	稲毛駅	第4	指定	384	-	-	150	0	150	H21.12.1	私	190				
33	西千葉駅	第1	指定	1,883	-	-	1,157	100	1,257	S57.4.14	ＪＲ	220	○	○		
34	西千葉駅	第2	指定	231	-	-	140	12	152	S60.5.13	ＪＲ	220				
35	西千葉駅	第3	指定	160	-	-	203	0	203	H10.4.1	市(道路敷)	80	○		○	○

No	自転車駐車場名		区分	敷地面積 ㎡	建築面積 ㎡	延床面積 ㎡	収容台数			供用 開始	土地の 所有者	駅からの 距離(m)	一時利用	設備		
							自転車	原付	合計					管理棟	精算機	監視カメラ
36	千葉駅	西口第1	指定				500	86	586	R2.4.1	市		○		○	
37	千葉駅	西口第2	指定	40	-	-	33	0	33	H22.6.1	市(道路敷)	100	○		○	○
38	千葉駅	西口第3	指定	79	-	-	66	0	66	H22.7.1	市(道路敷)	270	○		○	○
39	千葉駅	東口第１	指定	529			678	0	678	H29.8.1	市(道路敷)		○		○	
40	千葉駅	東口第2	指定	1,009	-	-	1,023	0	1,023	H8.9.1	市(道路敷)	150	○	○		○
41	千葉駅	東口第3	指定	110	-	-	408	0	408	H21.7.1	市(道路敷)	150				
42	千葉駅	東口第4	指定	96	-	-	126	0	126	H20.4.1	市(道路敷)	260				
43	千葉駅	東口第5	指定	1,300	-	-	5	311	316	H20.4.1	市(道路敷)	370	○		○	
44	千葉駅	北口第1	指定	155	-	-	228	22	250	H11.6.1	市(道路敷)	170	○		○	○
45	千葉駅	北口第2	指定	264	220	438	231	75	306	H2.10.1	市	150		○		
46	千葉駅	北口第3	指定	829	-	-	420	75	495	H4.4.1	市	270	○	○		
47	千葉駅	北口第4	指定	747	-	-	423	72	495	H15.1.1	私	150				
48	千葉駅	北口第5	指定	331	-	-	196	0	196	H20.4.1	市(道路敷)	120	○		○	○
49	東千葉駅	第1	指定	153	-	-	86	6	92	H24.8.1	市(道路敷)	60	○		○	○
50	東千葉駅	第2	指定	53	-	-	27	5	32	H7.9.6	市(道路敷)	30				
51	都賀駅	第1	指定	956	-	-	708	82	790	H26.4.1	私	210				
52	都賀駅	第2	指定	560	-	-	301	60	361	S56.10.12	市	300				
53	都賀駅	第3	指定	229	-	-	209	20	229	H2.4.15	市(道路敷)	170	○	○	○	○
54	都賀駅	第4	指定	308	-	-	191	0	191	H2.4.15	市(道路敷)	250				○
55	都賀駅	第5	指定	155	-	-	96	0	96	H2.4.15	市(道路敷)	350				○
56	都賀駅	第6	指定	1,119	-	-	710	73	783	H26.4.1	私	250				
57	都賀駅	第7	指定	65	-	-	89	0	89	H28.4.1	ＪＲ	180	○		○	○
58	都賀駅	第8	指定	184	-	-	147	0	147	H28.4.1	市(道路敷)	60	○		○	○
59	本千葉駅	第1	指定	1,068	-	-	565	86	651	S63.4.1	ＪＲ	140	○	○		
60	本千葉駅	第2	指定	143	-	-	75	15	90	H4.4.1	ＪＲ	130				
61	蘇我駅	第1	指定	831	-	-	734	123	857	S57.11.10	私	130				
62	蘇我駅	第2	指定	353	-	-	238	16	254	H4.4.1	私	160				
63	蘇我駅	第3	指定	719	-	-	466	50	516	H1.4.1	市(道路敷)	330				
64	蘇我駅	第4	指定	361	-	-	673	50	723	H24.7.1	市	160				○
65	蘇我駅	第5	指定	1,360	-	-	889	138	1,027	H9.3.1	市	220	○	○		
66	蘇我駅	第6	指定	369	-	-	227	33	260	H15.7.14	私	160				
67	蘇我駅	第7	指定	369	-	-	360	0	360	H20.4.1	ＪＲ	250				
68	蘇我駅	第8	指定	41	-	-	54	0	54	H20.4.1	市(道路敷)	310				
69	蘇我駅	第9	指定	652	-	-	432	45	477	H20.4.1	市(道路敷)	330				
70	蘇我駅	第10	指定	83	-	-	69	0	69	H22.7.1	市(道路敷)	430				

No	自転車駐車場名		区分	敷地面積 ㎡	建築面積 ㎡	延床面積 ㎡	収容台数			供用 開始	土地の 所有者	駅からの 距離(m)	一時利用	設備		
							自転車	原付	合計					管理棟	精算機	監視カメラ
71	蘇我駅	第11	指定	412	-	-	516	10	526	H25.8.1	市(道路敷)	110	○		○	○
72	鎌取駅	第1	指定	660	-	-	305	36	341	S61.3.28	市(道路敷)	130				
73	鎌取駅	第2	指定	260	-	-	318	0	318	H7.4.1	市	80	○		○	○
74	鎌取駅	第3	指定	335	-	-	303	0	303	S61.4.1	市	70				
75	鎌取駅	第4	指定	360	-	-	79	67	146	H7.4.1	市	150	○	○		
76	鎌取駅	第5	指定	1,113	-	-	437	140	577	H4.3.1	私	210	○			
77	鎌取駅	第7	指定	124	-	-	163	0	163	H19.7.1	市(道路敷)	110				
78	鎌取駅	第8	指定	387	-	-	509	0	509	H19.7.1	市(道路敷)	170				
79	鎌取駅	第9	指定	977	-	-	1,285	0	1,285	H19.7.1	市(道路敷)	350				○
80	鎌取駅	第10	指定	331	-	-	362	0	362	H19.7.1	市(道路敷)	430				
81	鎌取駅	第11	指定	73	-	-	110	0	110	H19.7.1	市(道路敷)	90			○	
82	誉田駅	第1	指定	329	261	451	518	0	518	S63.11.1	市	60				
83	誉田駅	第4	指定	759	-	-	414	85	499	H16.4.1	市	180	○	○		
84	誉田駅	第5	指定	680	-	-	388	57	445	H18.4.1	市(道路敷)	130	○		○	○
85	土気駅	第1	指定	490	277	804	502	65	567	S61.10.1	市	80	○	○		
86	土気駅	第2	指定	850	501	957	878	116	994	S62.4.1	市	110	○	○		
87	土気駅	第3	指定	377	-	-	206	10	216	H16.4.1	市	110				
88	土気駅	第4	指定	103	-	-	104	0	104	H20.4.1	市(道路敷)	40	○		○	○
89	土気駅	第5	－	228	-	-	121	0	121	H21.4.1	市(道路敷)	360				
90	土気駅	第6	指定	207	-	-	111	0	111	H23.9.1	ＪＲ	80				
91	浜野駅	第1	指定	1,397	-	-	344	32	376	H2.4.1	市	110	○		○	
92	浜野駅	第2	指定	422	-	-	280	13	293	H12.4.1	市	190				
93	浜野駅	第3	指定	1,050	-	-	632	48	680	H14.1.1	ＪＲ	240	○	○		
94	千葉みなと駅	第1	指定	463	-	-	255	54	309	S62.4.1	市(道路敷)	160	○	○		
95	千葉みなと駅	第2	指定	211	-	-	173	0	173	H7.9.1	市(道路敷)	90				
96	千葉みなと駅	第3	指定	645	-	-	363	42	405	H19.4.1	市	110	○			
97	千葉みなと駅	第4	指定	257	-	-	150	0	150	H19.4.1	市(道路敷)	40				
98	稲毛海岸駅	第1	指定	845	-	1,350	1,011	49	1,060	S61.3.3	市	90	○	○	○	
99	稲毛海岸駅	第4	指定	296	-	-	170	10	180	H2.4.1	市	90			○	
100	稲毛海岸駅	第5	指定	352	-	-	349	20	369	H4.4.1	市(道路敷)	70				
101	稲毛海岸駅	第6	指定	540	-	-	661	0	661	H4.4.1	市(道路敷)	90				
102	稲毛海岸駅	第7	指定	1,545	-	-	1,013	100	1,113	H5.4.1	市	250				
103	稲毛海岸駅	第8	指定	380	-	-	500	0	500	H19.4.1	市(道路敷)	190	○		○	○
104	検見川浜駅	第1	指定	1,855	1,470	2,865	3,058	73	3,131	S61.3.3	市	70	○	○	○	○
105	検見川浜駅	第2	指定	1,845	-	-	1,341	80	1,421	H2.4.1	市	70				

No	自転車駐車場名		区分	敷地面積 ㎡	建築面積 ㎡	延床面積 ㎡	収容台数			供用 開始	土地の 所有者	駅からの 距離(m)	一時利用	設備		
							自転車	原付	合計					管理棟	精算機	監視カメラ
106	検見川浜駅	第3	指定	107			116	0	116	H22.11.1	市(道路敷)	80	○		○	○
107	検見川浜駅	第4	指定	60			64	0	64	H22.11.1	市(道路敷)	90				
108	検見川浜駅	第5	指定	183			146	0	146	H22.11.1	市(道路敷)	150				
109	海浜幕張駅	第1	指定	1,192	-	-	1,120	46	1,166	S61.3.3	市(道路敷)	140	○		○	○
110	海浜幕張駅	第2	指定	416	305	495	613	0	613	H12.4.1	市	150		○		
111	海浜幕張駅	第3	指定	1,830	-	-	1,067	40	1,107	H15.8.11	ＪＲ	250		○		
112	海浜幕張駅	第4	指定	185	-	-	169	0	169	H22.6.1	市(道路敷)	90	○		○	○
113	海浜幕張駅	第5	指定	114	-	-	245	0	245	H28.12.1	ＪＲ	240				
114	海浜幕張駅	第6	指定	283	-	-	308	0	308	H31.4.1	市(道路敷)	220				
115	京成幕張駅	第1	指定	188	-	-	115	0	115	H21.4.1	市(他課)	40				
116	検見川駅	第1	指定	635	-	-	328	72	400	S60.2.5	市(道路敷)	200				
117	検見川駅	第2	指定	19	-	-	19	0	19	H26.4.1	市(道路敷)	30				
118	検見川駅	第3	指定	99	-	-	90	0	90	H21.10.1	京成	10	○		○	○
119	京成稲毛駅	第1	指定	627	-	-	393	22	415	H6.6.1	市	110	○	○		
120	京成稲毛駅	第2	指定	144	-	-	108	6	114	S55.3.13	市(道路敷)	70				
121	みどり台駅	第1	指定	199	-	-	169	0	169	S56.4.7	京成	60	○		○	○
122	西登戸駅	第1	－	39	-	-	29	2	31	S60.12.26	京成	40				
123	千葉中央駅	第1	指定	41	-	-	27	0	27	H23.4.1	市(道路敷)	150	○		○	○
124	千葉寺駅	第1	指定	52	-	-	43	0	43	H23.4.1	市(道路敷)	20				
125	千葉寺駅	第2	指定	178	-	-	146	0	146	H23.4.1	市(道路敷)	130				
126	千葉寺駅	第3	指定	104	-	-	72	10	82	H23.4.1	市(道路敷)	80	○	○	○	○
127	千葉寺駅	第4	指定	209	-	-	172	0	172	H23.4.1	市(道路敷)	160				
128	大森台駅	第1	指定	319	-	-	82	10	92	H4.2.1	京成	80	○	○		
129	大森台駅	第2	指定	274	-	-	125	6	131	H24.8.1	市(他課)	110				
130	学園前駅	第1	－	595	-	-	174	10	184	H7.4.1	市(他課)	120				
131	学園前駅	第2	指定	262	-	-	289	0	289	H23.4.1	市(道路敷)	40	○		○	
132	おゆみ野駅	第1	指定	443	-	-	193	20	213	H7.4.1	京成	160	○	○		
133	おゆみ野駅	第2	指定	86	-	-	92	0	92	H23.4.1	市(道路敷)	30	○		○	○
134	千葉公園駅	第1	－	75	-	-	45	0	45	H9.3.22	市(道路敷)	50				
135	作草部駅	第1	－	110	-	-	165	0	165	H10.7.1	市(道路敷)	50				
136	天台駅	第1	－	131	-	-	192	6	198	H10.7.1	市(道路敷)	70				
137	穴川駅	第1	－	120	-	-	161	0	161	H13.2.1	市(道路敷)	70				
138	スポーツセンター駅	第1	指定	498	-	-	314	26	340	S63.3.28	市(道路敷)	100	○	○		
139	スポーツセンター駅	第2	指定	260	-	-	178	0	178	H20.4.1	市(道路敷)	100				
140	動物公園駅	第1	－	86	-	-	57	0	57	S63.3.28	市(道路敷)	90				

No	自転車駐車場名		区分	敷地面積 ㎡	建築面積 ㎡	延床面積 ㎡	収容台数			供用開始	土地の所有者	駅からの距離(m)	一時利用	設備		
							自転車	原付	合計					管理棟	精算機	監視カメラ
141	みつわ台駅	第1	ー	558	-	-	426	20	446	S63.3.28	市	130				
142	桜木駅	第1	ー	265	-	-	252	0	252	H9.5.10	市(道路敷)	40				
143	小倉台駅	第1	ー	206	-	-	161	4	165	H7.6.1	市	70				
144	小倉台駅	第2	ー	119	-	-	111	3	114	H7.6.1	市	90				
145	小倉台駅	第3	ー	133	-	-	169	5	174	H10.4.1	市	70				
146	千城台北駅	第1	ー	375	-	-	240	0	240	H9.3.27	市(道路敷)	60				
147	千城台駅	第1	指定	1,283	-	-	893	126	1,019	S63.3.28	市(道路敷)	100	○	○		

出典：自転車政策課作成資料をもとに外部監査人作成

別添２　定期利用自転車等駐車場の登録率

No.	自転車駐車場名		面積 ㎡	収容 台数	登録率 令和元年度 4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
1	幕張本郷駅	第1	887	627	89%	99%	102%	103%	107%	109%	112%	113%	114%	115%	116%	116%
2	幕張本郷駅	第2	890	744	95%	99%	99%	100%	99%	99%	99%	99%	99%	99%	99%	99%
3	幕張本郷駅	第3	776	547	81%	81%	84%	84%	85%	86%	87%	87%	88%	88%	89%	89%
4	幕張本郷駅	第4	554	589	98%	99%	99%	98%	98%	98%	97%	97%	96%	96%	95%	95%
5	幕張本郷駅	第5	45	30	106%	103%	103%	103%	103%	100%	97%	97%	100%	100%	100%	100%
6	幕張本郷駅	第6	65	35	90%	102%	102%	100%	100%	100%	98%	100%	100%	100%	100%	98%
7	幕張駅	第1	326	321	83%	88%	91%	94%	92%	96%	98%	98%	98%	97%	97%	96%
8	幕張駅	第3	92	80	83%	87%	88%	89%	89%	93%	97%	97%	98%	98%	98%	99%
9	幕張駅	第4	478	514	94%	94%	94%	93%	92%	91%	91%	90%	90%	90%	90%	89%
10	幕張駅	第5	331	264	92%	97%	97%	97%	96%	96%	96%	96%	96%	97%	97%	97%
11	幕張駅	第6	430	229	93%	93%	93%	93%	92%	92%	92%	92%	92%	92%	92%	92%
12	幕張駅	第7	369	230	97%	100%	100%	100%	102%	102%	101%	101%	101%	102%	103%	103%
13	幕張駅	第8	107	75	78%	81%	93%	94%	94%	100%	100%	100%	100%	101%	99%	98%
14	幕張駅	第9	232	160	96%	99%	100%	100%	100%	99%	99%	99%	100%	100%	100%	100%
15	幕張駅	第10	102	51	68%	64%	68%	70%	75%	77%	72%	72%	72%	72%	72%	70%
16	幕張駅	第11	474	336	94%	99%	99%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	101%	101%
17	幕張駅	第13	228	152	96%	93%	97%	99%	104%	102%	101%	100%	100%	99%	99%	99%
18	幕張駅	第14	493	245	88%	98%	103%	104%	109%	111%	111%	113%	113%	112%	113%	113%
19	新検見川駅	第1	1,184	817	50%	51%	53%	52%	52%	52%	52%	53%	53%	53%	53%	54%
20	新検見川駅	第2	300	224	70%	73%	74%	75%	75%	77%	79%	78%	78%	78%	79%	79%
21	新検見川駅	第3	386	173	58%	57%	58%	58%	56%	58%	59%	58%	57%	56%	55%	57%
22	新検見川駅	第4	610	500	84%	83%	85%	87%	87%	88%	90%	92%	92%	96%	96%	96%
23	新検見川駅	第5	284	193	85%	88%	88%	87%	87%	87%	87%	87%	87%	87%	87%	87%
24	新検見川駅	第6	1,619	969	83%	84%	86%	85%	83%	84%	85%	86%	87%	85%	85%	85%
25	新検見川駅	第7	402	226	86%	85%	86%	86%	86%	86%	88%	89%	89%	89%	89%	89%
26	新検見川駅	第8	528	336	90%	93%	95%	97%	98%	99%	99%	99%	99%	99%	99%	99%
27	新検見川駅	第9	134	80	70%	77%	78%	76%	81%	86%	84%	85%	87%	85%	83%	81%
28	新検見川駅	第10	167	103	88%	96%	100%	100%	100%	96%	100%	100%	98%	92%	90%	92%
29	稲毛駅	第1-1F	2,965	2,709	81%	94%	93%	95%	95%	94%	95%	95%	95%	95%	95%	93%
	稲毛駅	第1-2F			100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
30	稲毛駅	第2-1F	879	817	91%	91%	92%	92%	92%	91%	92%	92%	92%	92%	92%	91%
	稲毛駅	第2-2F			100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
31	稲毛駅	第3	1,972	741	78%	88%	94%	97%	99%	99%	100%	100%	108%	107%	109%	105%
32	稲毛駅	第4	384	150	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

No.	自転車駐車場名		面積 ㎡	収容 台数	登録率 令和元年度 4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
33	西千葉駅	第1	1,883	1,277	37%	36%	36%	37%	37%	37%	38%	37%	37%	37%	37%	39%
34	西千葉駅	第2	231	152	62%	60%	61%	64%	67%	66%	69%	76%	76%	76%	78%	76%
35	千葉駅	北口第1	155	250	93%	98%	96%	94%	95%	99%	99%	99%	100%	100%	99%	100%
36	千葉駅	北口第2-1F	264	306	88%	89%	85%	88%	86%	86%	85%	85%	86%	85%	88%	88%
	千葉駅	北口第2-2F			100%	100%	99%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
	千葉駅	北口第2-RF			34%	36%	38%	36%	39%	41%	39%	42%	38%	38%	39%	43%
37	千葉駅	北口第3	829	507	89%	93%	93%	94%	95%	96%	96%	96%	95%	96%	97%	98%
38	千葉駅	北口第4	747	495	84%	86%	84%	86%	86%	86%	89%	88%	87%	88%	88%	90%
39	千葉駅	東口第1(地下)	529	978	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
40	千葉駅	東口第2(地下)	1,009	1,043	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
41	千葉駅	東口第3	110	408	0%	0%	0%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
42	千葉駅	東口第4	96	126	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
43	千葉駅	東口第5	1,300	316	86%	89%	89%	95%	93%	94%	99%	94%	99%	99%	98%	100%
44	千葉駅	西口第4	139	50	75%	77%	75%	78%	78%	82%	80%	97%	83%	77%	78%	78%
45	千葉駅	西口第5	384	322	82%	86%	87%	87%	91%	92%	95%	96%	94%	94%	95%	96%
46	東千葉	第1	153	92	40%	40%	43%	43%	45%	52%	43%	55%	57%	64%	64%	69%
47	東千葉	第2	53	32	16%	19%	25%	25%	31%	31%	66%	63%	63%	66%	63%	69%
48	都賀駅	第1	956	790	100%	98%	98%	98%	97%	97%	97%	97%	97%	97%	97%	97%
49	都賀駅	第2	810	550	62%	64%	64%	64%	66%	68%	71%	71%	71%	71%	72%	73%
50	都賀駅	第3	229	229	101%	101%	99%	99%	99%	99%	99%	99%	99%	99%	98%	98%
51	都賀駅	第4	308	191	92%	99%	99%	99%	99%	98%	98%	98%	98%	98%	98%	98%
52	都賀駅	第5	155	96	69%	83%	91%	94%	100%	103%	108%	101%	101%	108%	111%	119%
53	都賀駅	第6	1,119	783	82%	82%	84%	85%	87%	89%	92%	94%	93%	96%	98%	101%
54	都賀駅	第7	65	89	103%	103%	103%	103%	103%	103%	103%	103%	103%	103%	103%	103%
55	都賀駅	第8	184	147	107%	107%	107%	107%	107%	103%	103%	103%	103%	103%	103%	103%
56	本千葉駅	第1	1,068	657	91%	99%	85%	85%	90%	88%	92%	92%	86%	93%	92%	93%
57	本千葉駅	第2	143	90	34%	39%	39%	39%	45%	40%	43%	44%	43%	48%	53%	58%
58	蘇我駅	第1	831	857	90%	99%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
59	蘇我駅	第2	353	254	99%	100%	100%	100%	100%	100%	99%	100%	100%	100%	100%	100%
60	蘇我駅	第3	719	516	99%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	99%	100%	100%	100%
61	蘇我駅	第4	361	723	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
62	蘇我駅	第5	1,360	1,007	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
63	蘇我駅	第6	369	260	99%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
64	蘇我駅	第7	369	360	64%	97%	99%	99%	99%	100%	97%	100%	100%	100%	100%	100%

No.	自転車駐車場名		面積 ㎡	収容 台数	登録率 令和元年度 4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
65	蘇我駅	第8	41	54	86%	91%	100%	100%	100%	92%	86%	94%	97%	100%	100%	100%
66	蘇我駅	第9	652	477	92%	99%	100%	100%	100%	100%	99%	100%	100%	100%	100%	100%
67	蘇我駅	第10	83	69	73%	99%	100%	100%	100%	100%	96%	100%	100%	100%	100%	100%
68	蘇我駅	第11	412	470	100%	100%	100%	100%	100%	100%	96%	100%	100%	100%	100%	100%
69	鎌取駅	第1	660	341	118%	122%	123%	123%	123%	122%	122%	122%	122%	122%	122%	122%
70	鎌取駅	第2	260	318	79%	86%	87%	88%	90%	91%	94%	95%	95%	95%	96%	97%
71	鎌取駅	第3	335	256	86%	90%	90%	93%	93%	93%	93%	92%	91%	92%	92%	92%
72	鎌取駅	第4	360	146	77%	77%	78%	84%	86%	88%	88%	88%	87%	87%	87%	87%
73	鎌取駅	第5	1,113	577	94%	100%	101%	102%	102%	103%	104%	103%	104%	103%	103%	104%
74	鎌取駅	第7	124	163	86%	90%	91%	92%	91%	92%	93%	95%	95%	95%	97%	97%
75	鎌取駅	第8	387	509	93%	96%	99%	103%	106%	108%	110%	111%	112%	112%	114%	114%
76	鎌取駅	第9	977	1,285	93%	96%	97%	98%	98%	98%	99%	99%	99%	99%	99%	99%
77	鎌取駅	第10	331	362	91%	92%	92%	89%	88%	86%	86%	86%	86%	87%	88%	89%
78	鎌取駅	第11	73	110	92%	92%	92%	92%	92%	96%	103%	104%	102%	101%	101%	101%
79	誉田駅	第1-1F	329	518	76%	73%	75%	77%	75%	71%	77%	76%	75%	74%	78%	81%
	誉田駅	第1-2F			101%	101%	100%	100%	100%	99%	99%	99%	98%	97%	97%	98%
	誉田駅	第1-RF			92%	90%	89%	90%	90%	89%	93%	97%	96%	98%	101%	103%
80	誉田駅	第4	759	514	64%	59%	60%	58%	62%	59%	61%	64%	63%	67%	74%	81%
81	誉田駅	第5	680	445	86%	85%	87%	90%	89%	90%	91%	92%	91%	92%	93%	94%
82	土気駅	第1-1F	490	582	70%	68%	65%	69%	70%	71%	71%	76%	73%	75%	83%	87%
	土気駅	第1-2F			40%	40%	40%	40%	40%	39%	40%	41%	40%	40%	41%	42%
	土気駅	第1-RF			8%	9%	9%	9%	9%	8%	9%	9%	9%	10%	10%	10%
83	土気駅	第2-1F	850	1,110	83%	85%	86%	87%	88%	88%	88%	89%	88%	90%	93%	94%
	土気駅	第2-2F			90%	91%	91%	92%	93%	93%	93%	93%	93%	92%	93%	93%
	土気駅	第2-RF			48%	48%	48%	49%	48%	47%	48%	48%	48%	48%	48%	49%
84	土気駅	第3	377	216	92%	92%	91%	89%	90%	89%	89%	89%	89%	89%	90%	90%
85	土気駅	第6	207	111	48%	48%	48%	48%	48%	46%	48%	48%	48%	48%	48%	48%
86	浜野駅	第1	1,397	375	78%	80%	82%	82%	83%	82%	85%	87%	85%	86%	88%	92%
87	浜野駅	第2	672	496	81%	83%	82%	82%	84%	83%	87%	87%	85%	87%	88%	91%
88	浜野駅	第3	1,050	689	76%	81%	78%	78%	83%	81%	85%	83%	79%	83%	84%	89%
89	海浜幕張駅	第1	1,192	1,166	97%	98%	98%	98%	100%	101%	102%	102%	102%	102%	102%	101%
90	海浜幕張駅	第2-1F	416	613	101%	101%	100%	100%	100%	99%	99%	99%	99%	99%	98%	98%
	海浜幕張駅	第2-2F			99%	99%	99%	99%	99%	100%	99%	99%	99%	99%	99%	99%
91	海浜幕張駅	第3	1,830	1,107	100%	100%	100%	100%	100%	101%	101%	102%	102%	102%	102%	102%
92	海浜幕張駅	第5	114	245	93%	99%	100%	101%	101%	101%	100%	105%	105%	105%	105%	105%

No.	自転車駐車場名		面積 ㎡	収容 台数	登録率 令和元年度 4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
93	海浜幕張駅	第6	283	308	59%	94%	98%	100%	100%	99%	102%	106%	106%	106%	106%	106%
94	検見川浜駅	第1-1F	1,855	3,131	84%	84%	85%	85%	85%	86%	87%	88%	87%	87%	87%	86%
	検見川浜駅	第1-2F			79%	80%	81%	81%	80%	81%	81%	81%	81%	80%	80%	80%
	検見川浜駅	第1-RF			16%	17%	17%	17%	16%	17%	17%	17%	17%	17%	16%	17%
95	検見川浜駅	第2	1,845	1,421	23%	23%	24%	24%	24%	24%	24%	24%	24%	24%	24%	24%
96	検見川浜駅	第4	60	64	83%	81%	86%	83%	80%	88%	83%	83%	88%	88%	89%	88%
97	検見川浜駅	第5	183	146	93%	98%	100%	101%	102%	102%	102%	102%	102%	102%	102%	102%
98	稲毛海岸駅	第1-1F	845	1,060	92%	93%	94%	94%	95%	95%	95%	95%	96%	95%	96%	97%
	稲毛海岸駅	第1-2F			99%	98%	99%	98%	98%	98%	96%	97%	98%	98%	98%	97%
	稲毛海岸駅	第1-RF			83%	84%	87%	90%	96%	97%	99%	99%	99%	99%	95%	93%
99	稲毛海岸駅	第4	296	180	98%	95%	93%	92%	92%	93%	91%	94%	96%	97%	96%	97%
100	稲毛海岸駅	第5	352	369	86%	86%	88%	91%	92%	94%	96%	94%	93%	91%	91%	91%
101	稲毛海岸駅	第6	540	661	89%	90%	92%	94%	94%	96%	96%	96%	97%	97%	98%	97%
102	稲毛海岸駅	第7	1,545	1,113	51%	52%	54%	55%	57%	57%	57%	58%	59%	59%	58%	59%
103	千葉みなと駅	第1	463	309	63%	65%	63%	65%	68%	73%	74%	71%	68%	70%	73%	76%
104	千葉みなと駅	第2	211	173	35%	34%	34%	34%	38%	34%	36%	34%	35%	37%	37%	41%
105	千葉みなと駅	第3	645	405	83%	85%	85%	86%	90%	88%	90%	90%	86%	88%	89%	94%
106	千葉みなと駅	第4	257	150	79%	81%	78%	78%	85%	76%	85%	84%	81%	86%	84%	86%
107	京成幕張駅	第1	188	115	93%	91%	91%	93%	93%	96%	96%	95%	94%	96%	95%	94%
108	京成検見川駅	第1	635	400	62%	62%	63%	63%	62%	64%	64%	64%	64%	65%	65%	64%
109	京成検見川駅	第2	19	19	79%	96%	92%	92%	96%	96%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
110	京成稲毛駅	第1	627	460	68%	90%	93%	95%	92%	85%	97%	98%	99%	96%	94%	93%
111	京成稲毛駅	第2	144	110	79%	59%	56%	51%	58%	57%	66%	64%	62%	62%	58%	60%
112	京成みどり台駅	第1	199	221	48%	111%	111%	106%	111%	111%	111%	113%	113%	113%	115%	116%
113	京成千葉寺駅	第1	52	43	47%	51%	49%	49%	51%	51%	53%	51%	51%	49%	49%	49%
114	京成千葉寺駅	第2	178	146	17%	23%	20%	20%	21%	21%	22%	21%	18%	20%	21%	22%
116	京成千葉寺駅	第3	104	82	10%	10%	0%	0%	10%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
115	京成千葉寺駅	第4	209	172	74%	88%	82%	82%	93%	80%	89%	92%	88%	93%	95%	97%
117	京成大森台駅	第1	319	92	53%	53%	51%	52%	48%	52%	52%	51%	51%	54%	57%	61%
118	京成大森台駅	第2	274	131	32%	32%	30%	30%	34%	33%	33%	32%	30%	33%	33%	33%
119	京成学園前駅	第2	262	289	16%	16%	17%	16%	16%	16%	16%	17%	16%	16%	16%	17%
120	京成おゆみ野駅	第1	443	213	67%	68%	68%	69%	69%	66%	70%	72%	72%	72%	72%	74%
121	スポーツセンター駅	第1	498	340	85%	62%	61%	51%	57%	53%	63%	63%	63%	64%	63%	56%
122	スポーツセンター駅	第2	260	178	76%	93%	95%	94%	92%	85%	98%	94%	93%	92%	91%	90%
123	千城台駅	第1	1,283	1,019	31%	33%	34%	34%	34%	35%	37%	36%	34%	36%	37%	39%

出典：自転車政策課作成資料をもとに外部監査人作成

２．道路建設課（道路計画課）の監査結果

（１）概　要

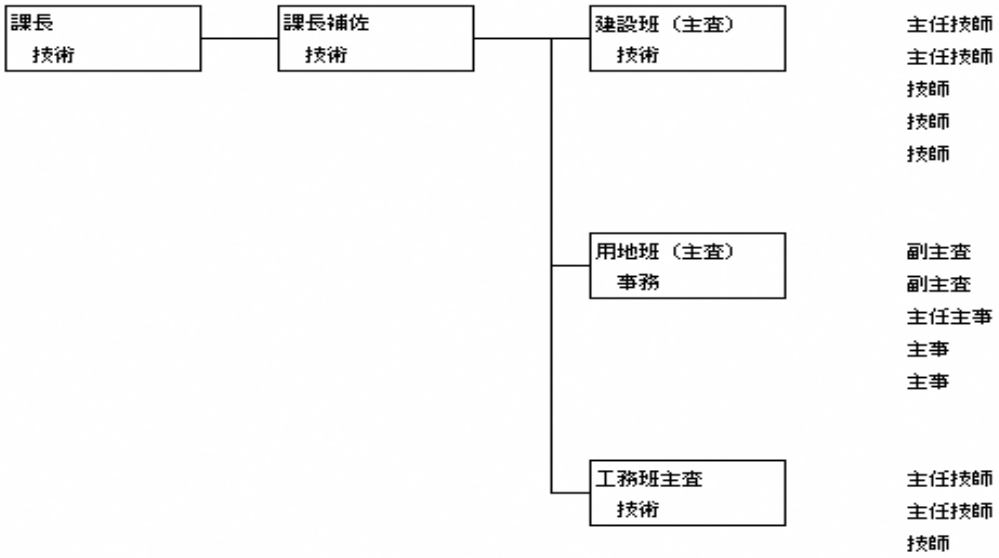
本項では主として道路建設課の事務事業に係る監査結果を記載するが、道路計画課との共管事業等も含まれるため、この「（１）概要」には、道路計画課も含めて記載することとする。道路計画課の監査結果は、この外部監査結果報告書においては道路建設課及び街路建設課の監査結果の中に含まれるものと位置付けている。

①　道路建設課の組織及び人員

道路建設課の組織及び人員は次に示すとおりである。

ア．組　織（令和２年４月１日現在（以下、同様。））

【組織図】



イ．人　員

【課の人数（再任用（短期）を除く。）】

区分	課長	担当課長 総括主幹	課長補佐	主査	主査補	副主査	主任主事 主任技師	主事 技師	事務員 技術員	計	総　括 技能長	技能長	技能主任	技能員	計	合計
事務				1		2	1	2		6					0	6
技術	1		1	2			4	4		12					0	12
計	1	0	1	3	0	2	5	6	0	18	0	0	0	0	0	18

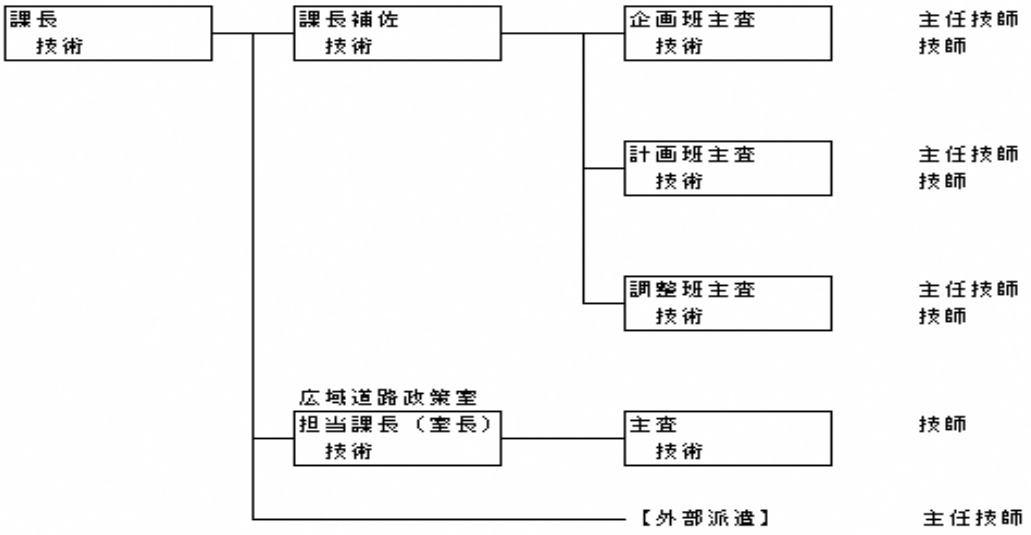
※局長・次長・部長・所長・道路管理センター派遣・下水道事業団派遣は除く

②　道路計画課の組織及び人員

道路計画課の組織及び人員は次に示すとおりである。

ア．組　織

【組織図】



イ．人　員

【課の人数（再任用（短期）を除く。）】

区分	課長	担当課長 総務主幹	課長補佐	主査	主査補	副主査	主任主事 主任技師	主事 技師	事務員 技術員	計	総括 技能長	技能長	技能主任	技能員	計	合計
事務										0					0	0
技術	1	1	1	4			4	4		15					0	15
計	1	1	1	4	0	0	4	4	0	15	0	0	0	0	0	15

※局長・次長・部長・所長・道路管理センター派遣・下水道事業団派遣は除く

③　道路建設課の事務分掌

道路建設課の事務分掌は次に示すとおりである。

【事務分担】

建設班	１．道路の新設及び改築に関すること ２．交通安全施設等の整備に関すること ３．事業用地の管理、移管に関すること ４．工事損失補償に関すること ５．境界確定協議に関すること。
用地班	１．道路の新設及び改築に係る用地の買収及び補償に関すること ２．交通安全施設等の整備に係る用地の買収及び補償に関すること ３．課の予算、決算、執行管理等に関すること ４．残地等の管理、処分に関すること ５．工事損失補償に関すること ６．登記事務及び税務手続きに関すること ７．境界確定協議に関すること ８．不動産鑑定手続きに関すること
工務班	１．受託土木工事の設計・監督

④　道路計画課の事務分掌

道路計画課の事務分掌は次に示すとおりである。

【事務分担】

企画班	１．道路（都市計画道路及び幹線道路など）の企画・計画及び国・県及び関係機関との企画調整に関すること。 ２．都市計画道路の計画変更に関すること。 ３．踏切の除却等の計画に関すること。 ４．所管に関する各種協議会・部内方針策定会議等に関すること。 ５．道路に係る基礎資料の収集と調査に関すること。 ６．地域主権改革に関すること。
計画班	１．国庫補助事業等の調整に関すること。 ２．社会資本総合整備計画書の調整、関係機関との連絡調整に関すること。 ３．国庫補助事業等に係る会計検査の調整に関すること。 ４．国直轄事業負担金に関すること。 ５．課の庶務に関すること。
調整班	１．都市計画道路及び幹線道路の事業実施に係る調査・計画　・調整に関すること。 ２．都市計画道路の事業認可に関すること。 ３．生活道路整備事業に係る調査・計画・調整に関すること。 ４．都市計画道路及び幹線道路の計画と開発行為、建築確認申請、大規模小売店舗立地法に関する調整。 ５．「公有地の拡大の推進に関する法律」に伴う調整に関すること。 ６．道路用地の移管に伴う調整に関すること。
広域道路政策室	１．高速自動車国道（一般有料道路の国道を含む）及び一般国道（国の管理区間に限る）に係る連絡及び調整並びに関連する道路整備の促進に関すること。 ２．国との総合的連絡及び調整に関すること。
外部派遣	１．東日本高速道路㈱

⑤　第 3 次実施計画上の事務事業の概要

ア．道路建設課における第 3 次実施計画上の事務事業の概要

道路建設課の第 3 次実施計画に係る事業及びその中での取組等は次の表のとおり、多数の道路改良事業等が登録され、計画と実績の進行管理が行われている。

ただし、事業費については、監査対象課からの資料により入手したデータを掲載している。なお、令和2年度の達成状況は、令和2年度当初予算ベースである。

【第３次実施計画上の事務事業の一覧】

事業番号	事業名	政策等	所管課等	事業説明	取組	H29年度末現況	計画	30年度		31年度／令和元年度		令和2年度		3ヵ年計	令和2年度末実績
							実績	事業量	事業費	事業量	事業費	事業量	事業費		
274105	交差点の改良	交通安全の推進	道路計画課・道路建設課	交通事故の減少及び渋滞の緩和を図るため、交差点を改良（調査・設計・用地取得及び工事）します。	調査・設計	1か所（29年度事業量）	計画	1か所	4,000	4か所	23,000	1か所	3,000	4か所	4か所
								事業量内訳：（金親） 用地測量L=145m	事業費内訳：4,000	事業量内訳：（越智はなみずき） 詳細設計１か所 予備設計１か所 路線測量L=130m （金親）詳細設計１か所 （長沼）路線測量L=280m 用地測量L=280m （誉田駅北口線）詳細設計	事業費内訳：2,800 2,200 1,200 2,800 3,000 8,000 3,000	事業量内訳：（長沼）詳細設計１か所	事業費内訳：3,000		
							実績	1か所	2,319	1か所	1,630	4か所	10,800	4か所	4か所
								事業量内訳：（金親町） 用地測量　未実施 ※用地取得不要な改良計画としたため 詳細設計　1か所 ※H31分の前倒し	事業費内訳：2,319	事業量内訳：（越智はなみずき） 予備設計 （金親町） 詳細設計　未実施 ※30年度に前倒しで実施したため （長沼） 相続調査が難航しており未執行 （誉田駅北口線）	事業費内訳：1,630	事業量内訳：（越智はなみずき） 詳細設計 （長沼） 相続人調査 （星久喜小下） 台帳作成 （誉田駅北口線） 詳細設計	事業費内訳：3,300 1,000 3,000 3,500		
						事業量達成度		100%	1箇所/1箇所	50%	2箇所/4箇所	100%	4箇所/4箇所		
					用地取得	1か所（29年度事業量）	計画	1か所	62,500	3か所	304,600	2か所	113,750	5か所	5か所
								事業量内訳：（畑）用地A=688㎡ 補償 物件調査 登記等	事業費内訳：38,000 20,000 2,500 2,000	事業量内訳：（金親）A=300㎡ （畑） 用地A=185㎡ 補償 物件調査 登記等 （星久喜小下） 用地A=675.7㎡ 補償 物件調査 登記等	事業費内訳：57,600 12,000 80,000 3,000 2,000 69,000 71,000 6,000 4,000	事業量内訳：（長沼）A=135㎡ （誉田駅北口線） 補償 登記等	事業費内訳：77,750 35,000 1,000		
							実績			0か所	0	0か所	0	0か所	1か所
								事業量内訳：	事業費内訳：	事業量内訳：（金親） 用地取得　未実施 ※用地取得不要な改良計画としたため （畑） 用地交渉難航により未実施 （星久喜小下）	事業費内訳：	事業量内訳：（長沼） 相続調査の遅れにより未実施 （誉田駅北口線）	事業費内訳：		
						事業量達成度		0%	0㎡ / 688㎡	0%	0㎡ / 1848.7㎡	0%	0㎡ / 1983.7㎡		
					道路整備	2か所（29年度事業量）	計画	2か所	125,000	2か所	42,000	5か所	278,500	6か所	6か所（供用開始6か所）
								事業量内訳：（遠近五差路）L=460m （星久喜小下） 整備N=1箇所 信号移設 電柱移設	事業費内訳：38,000 72,000 14,000 1,000	事業量内訳：（遠近五差路）L=471m	事業費内訳：42,000	事業量内訳：（金親）１か所 （畑） 整備N=1箇所 信号移設 区域線 （越智はなみずき）１か所 （星久喜小下） 整備N=1箇所 信号移設 電柱移設 区域線 （誉田駅北口線） 工事L=100 信号機移設	事業費内訳：28,400 60,000 10,000 3,000 22,300 88,000 15,000 2,800 4,000 30,000 15,000		
							実績	1か所	40,292	2か所	52,309	3か所	188,867	5か所	7か所
								事業量内訳：（遠近五差路） L=485m （星久喜小下） 電柱移設	事業費内訳：39,636 656	事業量内訳：（遠近五差路） L=455m（R2へ繰越） （金親町） 交差点改良　１か所（R2へ繰越） 信号機移設（R2へ繰越） （星久喜小下） 電柱移設 【H30からの繰越】 交差点改良 信号機移設	事業費内訳：0 0 0 716 37,596 13,997	事業量内訳：（遠近五差路） L=455m（H31から繰越） （金親町） 交差点改良　１か所（R1から繰越） 信号機移設（R1から繰越） （畑） 用地交渉難航により未実施 （越智はなみずき） 交差点改良 信号機移設 （星久喜小下） H31で完了 （誉田駅北口線） 交差点改良　１か所 信号機移設	事業量内訳：86,000 19,140 11,527 14,700 9,000 35,500 13,000		
						事業量達成度		50%	1箇所/2箇所	33%	２箇所/６箇所	83%	５箇所/６箇所		

事業番号	事業名	政策等	所管課等	事業説明	取組	H29年度末現況	計画	30年度		31年度／令和元年度		令和2年度		3ヵ年計	令和2年度末実績
							実績	事業量	事業費	事業量	事業費	事業量	事業費		
274106	歩道の整備	交通安全の推進	道路計画課・道路建設課	歩行者の安全性を確保するため、歩道を整備（調査・設計・用地取得及び工事）します。	調査・設計	3路線（29年度事業量）	計画	-	0	1路線	3,000	0	0	1路線	1路線
								事業量内訳：0	事業費内訳：0	事業量内訳：三角柏井（千種）詳細設計	事業費内訳：3,000	事業量内訳：0	事業費内訳：0		
							実績	1路線	864	0路線		1路線	1,500	1路線	2路線
								事業量内訳：穴川天戸（畑）用地測量	事業費内訳：864	事業量内訳：	事業費内訳：	事業量内訳：穴川天戸（畑）交差点予備設計	事業費内訳：1,500		
							事業量達成度	-	1路線 / 0路線	100%	1路線 / 1路線	100%	1路線 / 1路線		
					用地取得	3路線（29年度事業量）	計画	2路線	86,500	3路線	339,600	2路線	153,600	3路線	3路線
								事業量内訳：穴川天戸（畑）用地A=74㎡ 補償 物件調査 登記等 川上八街（金網） 用地A=1,353㎡ 補償 物件調査 登記等	事業費内訳：11,000 5,000 2,500 2,000 41,000 17,000 5,000 3,000	事業量内訳：穴川天戸（畑）用地A=196㎡ 補償 物件調査 登記等 川上八街（金網） 用地A=402㎡ 補償 物件調査 登記等 三角柏井（千種） 用地A=765㎡ 補償 物件調査 登記等	事業費内訳：28,800 28,800 2,400 1,600 16,000 82,000 2,400 1,600 70,000 100,000 5,000 1,000	事業量内訳：穴川天戸（畑）用地A=245㎡ 補償 物件調査 登記等 川上八街（金網） 用地A=804㎡ 補償 物件調査 登記等	事業費内訳：28,800 28,800 2,400 1,600 36,000 52,000 2,400 1,600		
							実績	3路線	32,357	3路線	228,703	3路線	376,005	3路線	5路線
								事業量内訳：穴川天戸（畑）用地取得A=75.47㎡ 補償 物件調査 登記等 川上八街（金網） 物件調査 登記等 三角柏井（千種） 物件調査	事業費内訳：7,162 3,000 10,638 670 2,462 2,431 5,994	事業量内訳：穴川天戸（畑）用地取得A=0㎡ 補償 物件調査 登記鑑定等 【H30からの繰越】 用地取得A=79.37㎡ 補償 川上八街（金網） 用地取得A=0㎡ 補償 物件調査 登記鑑定等 三角柏井（千種） 用地取得A=0㎡ 補償 物件調査 登記鑑定等	事業費内訳：15,823 32,038 11,920 1,141 35,472 38,193 11,000 26,050 2,047 3,102 14,600 31,520 5,000 797	事業量内訳：穴川天戸（畑）用地取得A=317.74㎡ 補償 物件調査 登記鑑定等 【R1からの繰越】 用地取得A=257.04㎡ 補償 登記等 川上八街（金網） 用地取得A=1160.88㎡ 補償 物件調査 登記鑑定等 【R1からの繰越】 用地取得A=1591.02㎡ 補償 登記等 三角柏井（千種） 物件調査 登記鑑定等 【R1からの繰越】 用地取得A=137.39㎡ 補償 登記等	事業費内訳：49,000 46,000 8,200 5,300 33,206 70,679 1,000 44,000 30,000 4,000 5,000 30,870 7,465 1,000 4,500 3,000 13,927 16,858 2,000		
							事業量達成度	5%	75.5㎡ / 1427㎡	6%	154.87㎡ / 2790㎡	163%	6276.67㎡ / 3839㎡		
					道路整備	1路線（29年度事業量）	計画	-	0	2路線	9,000	2路線	168,000	3路線	3路線（供用開始1路線）
								事業量内訳：0	事業費内訳：0	事業量内訳：穴川天戸（畑）整備L=70m	事業費内訳：9,000	事業量内訳：三角柏井（千種）整備L=244m 川上八街（金網）整備L=200m	事業費内訳：88,000 80,000		
							実績			1路線	11,509	2路線	23,500	2路線	5路線
								事業量内訳：川上八街（金網）樹木伐採	事業費内訳：	事業量内訳：穴川天戸（畑）歩道整備L=49m 電柱移設	事業費内訳：11,245 264	事業量内訳：穴川天戸（畑）整地工事L=50m 三角柏井（千種）歩道整備L=90m 電柱移設	事業費内訳：3,000 17,500 3,000		
							事業量達成度	-	0箇所 / 0箇所	100%	1路線 / 1路線	67%	2路線 / 3路線		

事業番号	事業名	政策等	所管課等	事業説明	取組	H29年度末現況	計画	30年度		31年度／令和元年度		令和2年度		3ヵ年計	令和2年度末実績
							実績	事業量	事業費	事業量	事業費	事業量	事業費		
274107	生活道路の整備	生活基盤の充実	道路計画課・道路建設課	生活道路の安全性・利便性の向上を図るため、道路を整備（測定・設計・用地取得及び工事）します。	調査・設計	4か所（29年度事業量）	計画	2か所 大森60 用地測量L=100m 土気17（高津戸工区） 実施設計 事業量内訳	12,000 7,000 5,000 事業費内訳	5か所 長沼原55 用地測量L=630m 山王5・8号 用地測量L=800m 園生110 用地測量L=480m 仁戸名平山 修正設計L=300m 土気17 （２工区） 舗装設計L=616m （高津戸工区） 用地測量 事業量内訳	22,000 3,000 3,000 3,000 5,000 2,000 6,000 事業費内訳	1か所 土気17 （下大和田工区） 用地測量 事業量内訳	5,000 5000 事業費内訳	6か所	6か所
							実績	1箇所 土気17（高津戸） 予備修正設計 大森60 用地買収未実施 ※用地買収不可のため事業中止 事業量内訳	3,969 3,969 事業費内訳	3箇所 園生110 交差点舗装設計 仁戸名平山 舗装修正設計 長沼原55 交差点舗装設計 地質調査 事業量内訳	12,165 4,840 1,546 1,617 4,162 事業費内訳	1箇所 土気17（高津戸） 用地測量 予備修正設計 【R1からの繰越】 用地測量 事業量内訳	13,000 2,000 3,000 8,000 事業費内訳	4箇所	4箇所
						事業量達成度		50%　1箇所 / 2箇所		57%　4箇所/7箇所		63%　5箇所 /8箇所			
					用地取得	0か所（29年度事業量）	計画	4か所 山王5・8号 用地A=559㎡ 補償 物件調査 登記等 園生111 用地A=37㎡ 補償 物件調査 登記等 仁戸名平山 用地A=681㎡ 補償 物件調査 登記等 土気17（２工区） 用地A=23㎡ 補償 物件調査 登記等 事業量内訳	162,900 5,000 6,000 4,000 4,900 4,000 3,000 2,000 1,000 30,000 87,000 4,000 2,000 1,000 4,000 3,000 2,000 事業費内訳	4か所 山王5・8号 用地A=100㎡ 補償 物件調査 登記等 園生110 用地A=250㎡ 補償 物件調査 登記等 長沼原55 用地A=600㎡ 登記等 大森60 A=100㎡ 事業量内訳	95,000 5,000 10,000 2,000 1,500 20,000 20,500 1,000 1,000 20,000 1,000 13,000 事業費内訳	2か所 長沼原55 用地A=724㎡ 補償 物件調査 登記等 園生110 用地A=217㎡ 補償 物件調査 登記等 事業量内訳	165,000 35,000 83,500 3,000 1,500 30,500 4,500 4,500 2,500 事業費内訳	7か所	7か所
							実績	543.4㎡ 山王5-8 用地取得A=27.81㎡ 物件調査 登記等 仁戸名平山 用地取得A=615.57㎡ 補償 物件調査 登記等 園生111 物件調査 登記等 事業量内訳	30,506 526 3,731 2,251 15,592 3,476 1,383 1,968 1,350 239 事業費内訳	335.09㎡ 山王５・８ 測定 【R3からの繰越】 用地取得A=133.37㎡ 補償 物件調査 登記等 仁戸名平山 物件調査 測定 【R3からの繰越】 用地取得A=201.72㎡ 補償 登記等 長沼原５５ 物件調査 登記等 地質調査 低況調査 測定 事業量内訳	80,230 760 3,293 13,531 486 1,931 1,571 381 11,784 30,497 2,019 9,188 305 3,392 770 322 事業費内訳	1401.38㎡ 山王５・８ 用地取得L=557.87㎡ 補償 物件調査 登記等 測定 園生１１１ 用地取得L=37㎡ 補償 物件調査 登記等 測定 仁戸名平山 用地取得L=20.09㎡ 補償 物件調査 登記等 測定 長沼原５５ 用地取得L=473㎡ 補償 物件調査 登記等 測定 【R1からの繰越】 用地取得L=313.42㎡ 補償 登記等 事業量内訳	131,200 7,000 7,000 9,000 4,400 5,000 4,000 4,000 2,000 1,000 1,000 2,000 4,000 2,000 1,800 2,000 21,000 21,000 6,000 2,000 1,000 16,000 5,000 1,000 事業費内訳		4箇所
						事業量達成度		42%　543.4㎡ /1300㎡		39%　878.49㎡ / 2250㎡		71%　2279.87㎡ / 3191㎡			
					道路整備	1か所（29年度事業量）	計画	3か所 園生111　待避所設置 大森33　１か所 土気町17号線 （下大和田工区） 築造工事L=200m 事業量内訳	26,000 3,000 13,000 10,000 事業費内訳	1か所 仁戸名平山 整備L=200m 電柱移設 土気17（下大和田工区） 整備L=200m 事業量内訳	120,000 58,000 2,000 60,000 事業費内訳	3か所 仁戸名平山 整備L=100m 信号移設 電柱移設 大森50 L=100m 土気17（２工区） 整備L=260m 電柱移設 事業量内訳	72,000 36,000 5,000 2,000 5,000 20,000 2,000 事業費内訳	5か所	5か所（糸川着始2か所）
							実績	2箇所 土気17（下大和田） 整地工事 電柱移設 大森33 特定所1箇所 事業量内訳	22,638 6,729 1,035 14,874 事業費内訳	2箇所 仁戸名平山 信号機移設 事業量内訳	1,925 1,925 事業費内訳	3箇所 山王５・８ 道路整備L=170m 園生111 道路整備L=20m 仁戸名平山 道路整備L=200m 電柱移設 【R1からの繰越】 道路整備L=180m 工事補償 土気17(下大和田) 【R1からの繰越】 道路改良L=200m 事業量内訳	230,000 17,000 4,000 50,000 3,000 80,000 3,000 73,000 事業費内訳	5箇所	5箇所（糸川着始2箇所）
						事業量達成度		67%　2箇所 / 3箇所		80%　4箇所 / 5箇所		100%　7箇所 / 7箇所			

事業番号	事業名	政策等	所管課等	事業説明	取組	H29年度末現況	計画/実績	30年度 事業量	30年度 事業費	31年度／令和元年度 事業量	31年度／令和元年度 事業費	令和2年度 事業量	令和2年度 事業費	3ヵ年計	令和2年度末実績
274203	市道天戸町横戸町線の整備	人にやさしい移動環境の創出	道路建設課	歩行者等の安全確保及び交通の円滑化を図るため、道路を整備（用地取得及び工事）します。	用地取得	3,838㎡（取得率95%）	計画	用地取得A=150m2 補償　N=６件	93,000	用地取得A=48m2	2,000	0	0	198㎡	完了
								事業量内訳：用地取得A=150m2 補償　N=６件 物件調査 登記等	事業費内訳：11,000 76,000 2,000 4,000	事業量内訳：用地取得A=48m2	事業費内訳：2000	事業量内訳：0	事業費内訳：0		
							実績	用地取得A=77.33㎡	14,281	用地取得等A=103.74㎡	43,918	用地取得A=6.75㎡	1,590	用地取得 A=192.42㎡	用地取得 A=4030.42㎡
								事業量内訳：用地取得A=77.33㎡ 補償 物件調査 登記等	事業費内訳：6,297 5,064 1,674 1,246	事業量内訳：用地取得A=5.54㎡ 補償 物件調査（再積算） 登記等 鑑定 【H30からの繰越】 用地取得A=98.20㎡ 物件移転	事業費内訳：505 3,437 864 2537 451 6,393 33,673	事業量内訳：（R1からの繰越） 用地取得A=11.38㎡ 補償 登記等	事業費内訳：491 99 1,000		
							事業量達成度	52% 取得率　77.3㎡/150㎡		128% 取得率　181.04㎡/198㎡		131% 取得率　192.42㎡/198㎡			
					道路整備	－	計画	0	0	擁壁整備（柏井小）Ｌ＝110m 道路整備L=490m信号機移設N=1箇所 雨水管整備（下水道事業会計）	273,000	道路整備　L=490m	192,000	980m	供用開始
								事業量内訳：0	事業費内訳：0	事業量内訳：擁壁整備（柏井小）　L=110m 道路整備　L=490m 信号機移設　N=1箇所	事業費内訳：60,000 192,000 21,000	事業量内訳：道路整備　L=490m	事業費内訳：192,000		
							実績	整地工事 擁壁工事	40,934	歩道整備L=460m 信号機移設　一式	10,169	歩道整備L=980m	361,850	歩道整備L=980m	歩道整備L=980m
								事業量内訳：整地工事 擁壁工事L=110m （H31より前倒し）	事業費内訳：40,934	事業量内訳：歩道整備L=460m 信号機移設 電柱移設	事業費内訳：10,169	事業量内訳：歩道整備L=610m 電柱移設 【R1からの繰越】 歩道整備L=370m	事業費内訳：225,000 9,000 127,850		
							事業量達成度	－ 110m		30% 0m/490m×70%+110m/110m×22%+1箇所/1箇所×8%		100% 980m / 980m			
274204	企業立地の促進（市道東寺山町山王町線（若松町地区）の整備）	産業の振興	道路建設課	企業立地の促進や企業の追加設備投資を促進するため、道路改良（用地取得及び工事）を行います。	用地取得	658㎡（取得率14.6%）	計画	用地取得 A=1,907㎡	789,000	用地取得 A=462㎡	114,000	用地取得 A=351㎡	89,500	2,720㎡	3,378㎡ （取得率75.1%）
								事業量内訳：用地取得　A=1,907㎡ 補償 物件調査 登記等	事業費内訳：137,000 637,000 8,000 7,000	事業量内訳：用地取得　A=462㎡ 補償 物件調査 登記等 用地測量	事業費内訳：60,000 45,000 3,000 2,000 4,000	事業量内訳：用地取得　A=351㎡ 補償 物件調査 登記等	事業費内訳：40,000 45,000 3,000 1,500		
							実績	用地取得A=1,271.51㎡	223,903	用地取得A=39.09㎡	40,762	用地取得A=948.79㎡	534,520	用地取得 A=2259.39㎡	用地取得 A=2917.39㎡
								事業量内訳：用地取得A=1,271.51㎡ 補償 物件調査 登記等 土地概況調査	事業費内訳：100,567 114,588 5,077 3,239 432	事業量内訳：用地取得（前金） 補償（前金） 物件調査（再積算） 登記等 鑑定 【H30からの繰越】 用地取得A＝39.09㎡ 補償 登記等	事業費内訳：2,800 29,886 1,903 287 1025 3178 708 975	事業量内訳：用地取得A=446.96㎡ 補償 物件調査 登記等 【R1からの繰越】 用地取得A=501.83㎡ 補償 登記等	事業費内訳：40,000 400,000 5,000 5,500 38,340 42,680 3,000		
							事業量達成度	67% 取得率　1,271.5㎡/1,907㎡		55% 取得率　1,310.6㎡/2,369㎡		83% 取得率　2,259.39㎡/2,720㎡			
					道路整備	－	計画	擁壁整備L=185m	27,000	雨水管整備　L=200m	40,000	道路整備　L=300m	130,000	300m	300m
								事業量内訳：擁壁整備L=185m	事業費内訳：27000	事業量内訳：雨水管整備　L=200m 電柱移設	事業費内訳：30,000 10,000	事業量内訳：道路整備　L=300m 電柱移設	事業費内訳：120,000 10,000		
							実績			擁壁工事L=185m	21,499	道路整備L=300m	133,000	道路整備L=300m	道路整備L=300m
								事業量内訳：	事業費内訳：	事業量内訳：道路改良L=200m 電柱移設 【H30からの繰越】 擁壁工事L=185m	事業費内訳：21,499	事業量内訳：道路整備L=300m 電柱移設 【R1からの繰越】 歩道整備L=100m	事業費内訳：110,000 8,000 15,000		
							事業量達成度	0% 0m/185m		40% 185m/185m×40% ＋ 0m/200m×60%		85% 300m/300m×85%+0m/200m×15%			

事業番号	事業名	政策等	所管課等	事業説明	取組	H29年度末現況	計画/実績	30年度 事業量	30年度 事業費	31年度／令和元年度 事業量	31年度／令和元年度 事業費	令和2年度 事業量	令和2年度 事業費	3ヵ年計	令和2年度末実績
274205	市道中央町扇久喜町線（玄鼻地区）の整備	道路ネットワークの形成	道路建設課	交通の円滑化と歩行者の安全確保を図るため、道路を整備（用地取得及び工事）します。	用地取得（千葉大前区間）	-	計画	（千葉大前区間） 用地取得　A=3,894㎡ 補償	1,391,000	-	0		0	3,894㎡	完了
								用地取得 補償 物件調査 登記等 土質分析	328,000 1,015,000 5,000 3,000 40,000	0	0	0	0		
							実績	用地取得A=147.04㎡	27,347	用地取得A=3800.62㎡	729,747	用地取得A=108.12㎡	34,156	用地取得 A=4055.74㎡	用地取得 A=4055.74㎡
								用地取得A=147.04㎡ 補償 物件調査 土壌調査 登記等	14,542 6,225 2,894 2,449 1,237	用地取得A=18.06㎡ 補償 物件調査 登記等 【H30からの繰越】 用地取得A=3,782.56㎡ 物件移転 登記等	9,906 33,690 2,810 1,339 349,000 329,263 3,749	用地取得A=4.53㎡ 補償 物件調査 登記等 鑑定 【R1からの繰越】 用地取得A=103.59㎡ 補償	1,000 10,000 4,000 1,000 1,000 3,672 13,484		
							事業量達成度	4%　取得率　147.0㎡/3,894㎡		101%　取得率　3947.62㎡/3894㎡		104%　取得率　4055.74㎡/3894㎡			
					道路整備（千葉大前区間）	-	計画	（千葉大前区間） 整地工事　L=680m	180,000	（千葉大前区間） 道路整備　L=410m 信号機移設　N=1箇所	180,000	（千葉大前区間） 道路整備　L=410m	149,000	820m	供用開始
								整地工事　Ｌ＝680m	180,000	道路整備　Ｌ＝410m 信号移設　Ｎ＝1箇所 電柱移設	160,000 15,000 5,000	道路整備　Ｌ＝410m 電柱移設	144,000 5,000		
							実績			歩道整備L=200m	3,699	歩道整備L=460m	289,000	歩道整備L=460m	歩道整備L=460m
										歩道整備L=200m 電柱移設	3,699	歩道整備L=250m 信号機移設 電柱移設 【Ｒ１からの繰越】 歩道整備L=210m	126,000 9,000 4,000 150,000		
							事業量達成度	0%　整備率　0m/680m(整地工)		0%　整備率　0m/410m×91%　+　0箇所/1箇所×9%		58%　整備率　460m/820m×95%　+　1箇所/1箇所×5%			
274206	市道横戸町２３号線の整備	道路ネットワークの形成	道路建設課	歩行者等の安全確保及び交通の円滑化を図るため、道路を整備（用地取得及び工事）します。	用地取得	2,648㎡（用地取得率78.7%）	計画	用地A=701㎡　補償N=2件 物件調査N=1件　登記等	51,000	0	0	0	0	701㎡	完了
								用地A=701㎡ 補償N=2件 物件調査N=1件 登記等	22,000 26,000 2,000 2,000	0	0	0	0		
							実績	用地取得A=256.2㎡	12,924	用地取得A=458㎡		用地取得A=458㎡		用地取得A=714.2㎡	用地取得 A=3362.2㎡
								用地取得A=256.2㎡ 登記等	10,883 2,041	用地取得A=458㎡ 補償 物件調査 登記等		用地取得A=458㎡ 補償 物件調査 登記等 鑑定	15,000 15,000 3,000 2,400 1,600		
							事業量達成度	37%　取得率　256.2㎡/701㎡		37%　取得率　256.2㎡/701㎡		102%　取得率　714.2㎡/701㎡			
					道路整備	279m（整備進捗率58%）	計画	整備L=102m 電柱移設N=10本	33,000	整備L=99m 交差点改良	77,000	0	0	201m 交差点改良	供用開始
								整備L=102m 電柱移設N=10本	32000 1,000	整備L=99m 交差点改良	77,000	0	0		
							実績	道路改良L=91m	21,697	道路改良L=110m		道路改良L=110m		道路整備L=201m	道路整備L=480m
								道路改良L=91m 電柱移設　4本	21,598 99	道路改良L=110m 電柱移設　6本		道路改良L=110m 電柱移設	29,000 2,000		
							事業量達成度	88%　91m/102m×97%　+　4本/10本×3%		43%　91m/201m×98%　+　4本/10本×2%		100%　201m/201m×98%　+　10本/10本×2%			

事業番号	事業名	政策等	所管課等	事業説明	取組	H29年度末現況	計画/実績	30年度 事業量	30年度 事業費	31年度／令和元年度 事業量	31年度／令和元年度 事業費	令和2年度 事業量	令和2年度 事業費	3ヵ年計	令和2年度末実績
274207	市道誉田町平山町線の整備	道路ネットワークの形成	道路建設課	大宮インターチェンジへのアクセス強化や歩行者の安全確保を図るため、道路を整備（工事）します。	道路整備	580m	計画	道路整備　L=260m	80,000	道路整備　L=160m 電柱移設　N=10本	93,000	0	0	420m	供用開始
								事業量内訳：道路整備　L=260m ※29補正	事業費内訳：80,000	事業量内訳：道路整備　L=160m 電柱移設　N=10本 区域線　L=700m	事業費内訳：83,000 3,000 7,000	事業量内訳：0	事業費内訳：0		
							実績	道路整備　L=280m　（H29補正）				歩道整備L=140m			
								事業量内訳：道路整備280m（H29補正） 電柱移設5本	事業費内訳：	事業量内訳：	事業費内訳：	事業量内訳：歩道整備L=140m 電柱移設	事業費内訳：45,000 4,500	歩道整備L=420m	供用開始
							事業量達成度	108%　280m/260m		66%　280m/420m×98%　+5本/10本×2%		100%　420m/420m×98%　+10本/10本×2%			
274208	主要地方道千葉大網線（土気駅北口）の整備	人にやさしい移動環境の創出	道路建設課	歩行者の安全確保及び慢性的な渋滞緩和を図るため、歩道の整備及び交差点の改良（用地取得）を行います。	用地取得	1,288㎡（取得率56%）	計画	用地取得　A=125㎡ 整地工事	61,500	用地取得 A=242㎡	71,500	用地取得 A=187㎡	62,750	554㎡	1,842㎡（取得率　80%）
								事業量内訳：用地取得　A=125㎡ 補償 物件調査 登記等	事業費内訳：10,000 36,000 4,000 2,500	事業量内訳：用地取得　A=242㎡ 補償 物件調査 登記等	事業費内訳：24,500 39,000 6,500 1,500	事業量内訳：用地取得　A=187㎡ 補償 物件調査 登記等	事業費内訳：18,,750 37,375 4,125 2,500		
							実績	用地取得A=17.08㎡	12,393	用地取得A=274.47㎡	33,034	用地取得A=453.53㎡	131,200	用地取得 A=745.08㎡	用地取得 A=2033.08㎡
								事業量内訳：用地取得A=17.08㎡ 補償 物件調査等 登記等 地歴調査	事業費内訳：977 207 6,296 2,213 2,700	事業量内訳：用地取得A＝166.65 補償 物件調査 登記等 鑑定 概況調査 【H30からの繰越】 用地取得A=107.82㎡ 補償	事業費内訳：10,632 6,266 2,017 2,132 213 1,447 7,445 2,882	事業量内訳：用地取得A=356.64㎡ 補償 物件調査 登記等 【R1からの繰越】 用地取得A=96.89㎡ 補償 物件調査 登記等	事業費内訳：29,000 70,000 13,000 5,000 6,700 1,000 5,500 1,000		
							事業量達成度	14%　取得率　17.08㎡/125㎡		34%　取得率　291.55㎡/367㎡		135%　取得率　745.08㎡/554㎡			
274209	市道若松町金親町線（千城台東地区）の整備	道路ネットワークの形成	道路建設課	地域間の連絡強化及び交通の円滑化を図るため、道路を整備（調査、設計及び用地取得）します。	調査・設計	調査・設計	計画	用地測量	7,500	地質調査　N=2箇所 詳細設計　L=420m	15,200	0	0	詳細設計等	完了
								事業量内訳：用地測量　L=420m	事業費内訳：7,500	事業量内訳：地質調査　N=2箇所 詳細設計　L=420m	事業費内訳：6,200 9,000	事業量内訳：0	事業費内訳：0		
							実績	路線測量・詳細設計	8,396	用地測量	5,703	土質調査		路線測量　一式 詳細設計　一式 用地測量　一式 土質調査　一式	路線測量　一式 詳細設計　一式 用地測量　一式 土質調査　一式
								事業量内訳：路線測量 詳細設計	事業費内訳：2,432 5,964	事業量内訳：用地測量	事業費内訳：5,703	事業量内訳：土質調査	事業費内訳：7,000		
							事業量達成度	0%　0 / 1		66%　2 / 3		100%　3 / 3			
					用地取得	2,104㎡（取得率36.7%）	計画	0	0	0	0	用地取得　A=275㎡	56,850	275㎡	2,379㎡（取得率41.5%）
								事業量内訳：0	事業費内訳：0	事業量内訳：0	事業費内訳：0	事業量内訳：用地取得　A=275㎡ 補償 物件調査 登記等	事業費内訳：11,000 40,000 4,000 1,850		
							実績					物件調査	7,000	用地取得Ａ＝0㎡	用地取得Ａ＝ 2,104㎡
								事業量内訳：	事業費内訳：	事業量内訳：	事業費内訳：	事業量内訳：物件調査 登記等	事業費内訳：3,500 3,500		
							事業量達成度	－　－				0%　用地取得　0㎡　/　275㎡			

イ．道路計画課における第 3 次実施計画上の事務事業の概要

第 3 次実施計画に掲載されている道路計画課の事務事業及びその中での取組等は次の頁以降に示す表のとおり、多数の道路改良事業等が登録され、計画と実績の進行管理が行われている。ただし、事業費については、監査対象課からの資料により入手したデータを掲載している。なお、令和 2 年度の達成状況は、令和 2 年度当初予算ベースである。

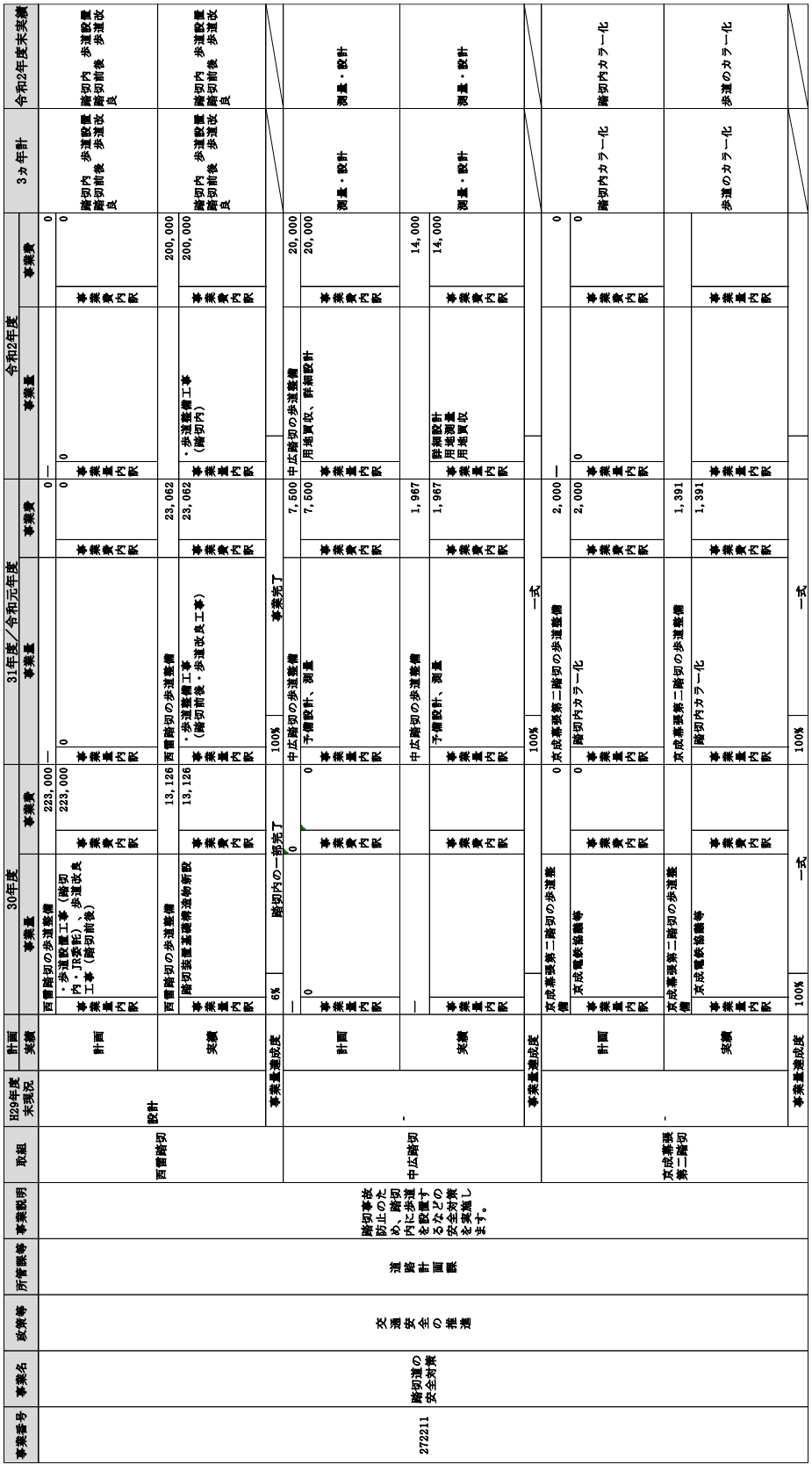
また、これら第 3 次実施計画の進捗状況を見ると、次の事項を除き概ね計画に基づき事業が進捗しているものとみることができる。

すなわち、第 3 次実施計画において進捗が遅れている事業は次の一覧表に示すとおりであり、主な遅延の要因は用地取得の遅れに伴い、工事が大幅に遅延していることである。なお、この事業は国の直轄事業であることから、遅れの原因と対応策については国と調整を図っていくこととしている。

【第 3 次実施計画における事業の遅れの原因・対応一覧表】

施策体系		事業No	事業名	取組項目/進捗/理由	30年度		31年度／令和元年度		令和2年度		今後の方向性
4-3-2	道路ネットワークの形成	274101	国道357号湾岸千葉地区改良（蘇我地区）の関連整備	水路設計	13%	事業費率（実績：0.1% 計画：0.8%）	0.2%	事業費率（実績：0.1% 計画：55%）	2.0%	事業費率（実績：2% 計画：100%）	用地取得、工事については、令和3年度以降実施する。
				進捗区分（累計）	遅　れ		遅　れ		未達成（見込み）		
				遅れ、未達成の理由	事業内容の見直し・社会情勢等の変化		事業内容の見直し・社会情勢等の変化		事業内容の見直し・社会情勢等の変化		

【第３次実施計画上の事務事業の一覧】



事業番号	事業名	政策等	所管課等	事業概要	取組	H29年度末現況	計画実績	30年度 事業量	30年度 事業費	31年度／令和元年度 事業量	31年度／令和元年度 事業費	令和2年度 事業量	令和2年度 事業費	3ヵ年計	令和2年度末実績
272211	踏切道の安全対策	交通安全の推進	道路計画課	踏切事故防止のため、踏切内に歩道を設置するなどの安全対策を実施します。	西雲踏切	計	計画	西雲踏切の歩道整備・歩道整備工事（踏切内・JR委託）、歩道改良工事（踏切前後）	223,000	西雲踏切の歩道整備工事（踏切前後・歩道改良工事）	223,000	西雲踏切の歩道整備・歩道整備工事（踏切内）	200,000	踏切内　歩道設置　踏切前後　歩道改良	踏切内　歩道設置　踏切前後　歩道改良
								事業量内訳	事業費内訳	事業量内訳	事業費内訳	事業量内訳	事業費内訳	事業費内訳	
								—	—	0	0	0	0	0	
							実績	西雲踏切の歩道整備	13,126	西雲踏切の歩道整備	23,062	西雲踏切の歩道整備・歩道整備工事（踏切内）	200,000	踏切内　歩道設置　踏切前後　歩道改良	踏切内　歩道設置　踏切前後　歩道改良
								踏切装置基礎構造物新設	13,126	・歩道整備工事（踏切前後・歩道改良工事）	23,062	・歩道整備工事（踏切内）	200,000		
								事業量内訳	事業費内訳	事業量内訳	事業費内訳	事業量内訳	事業費内訳	事業費内訳	
								6%	踏切内の一部完了	100%	事業完了	100%	中広踏切の歩道整備		
							事業進捗度	—	0	—	7,500	—	20,000	測量・設計	測量・設計
							計画	中広踏切の歩道整備・予備設計、測量	0	中広踏切の歩道整備・予備設計、測量	7,500	中広踏切の歩道整備・用地買収、詳細設計	20,000		
								事業量内訳	事業費内訳	事業量内訳	事業費内訳	事業量内訳	事業費内訳	事業費内訳	
								—	0	—	1,967	—	14,000	測量・設計	測量・設計
							実績	中広踏切の歩道整備・予備設計、測量		中広踏切の歩道整備・予備設計、測量	1,967	詳細設計・用地測量・用地買収	14,000		
								事業量内訳	事業費内訳	事業量内訳	事業費内訳	事業量内訳	事業費内訳	事業費内訳	
										100%	一式				
							事業進捗度								
							計画	次成幕張第二踏切の歩道整備・踏切内カラー化	0	次成幕張第二踏切の歩道整備	2,000	—	0	踏切内カラー化	踏切内カラー化
								事業量内訳	事業費内訳	事業量内訳	事業費内訳	事業量内訳	事業費内訳	事業費内訳	
								—	0	0	2,000	0	0		
							実績	次成幕張第二踏切の歩道整備・踏切内カラー化		次成幕張第二踏切の歩道整備	1,391			歩道のカラー化	歩道のカラー化
								事業量内訳	事業費内訳	事業量内訳	事業費内訳	事業量内訳	事業費内訳	事業費内訳	
								100%	一式	100%	一式				
							事業進捗度								

事業番号	事業名	政策等	所管課等	事業説明	取組	H29年度末現況	計画/実績	30年度 事業量	30年度 事業費	31年度／令和元年度 事業量	31年度／令和元年度 事業費	令和2年度 事業量	令和2年度 事業費	3ヵ年計	令和2年度末実績
274101	国道357号湾岸千葉地区改良（蘇我地区）の関連整備	道路ネットワークの形成	道路計画課（広域道路政策室）	国土交通省が実施する国道357号湾岸千葉地区改良（蘇我地区）の整備を進めるため、並行する水路の移設を実施します。	水路移設	基本設計	計画	・水路移設詳細設計 ・水路移設用地交渉	25,000	・水路移設工事 ・水路移設用地取得	1,800,000	・水路移設工事、用地取得 ・副道用地交渉	1,500,000		
								事業量内訳：水路移設詳細設計 L=1.0km	事業費内訳：25,000	事業量内訳：水路移設工事 L=0.35km 水路移設用地取得	事業費内訳：1,500,000 300,000	事業量内訳：水路移設工事 L=0.35km	事業費内訳：1,500,000	詳細設計、用地取得、工事	用地取得完了 工事
							実績	環境調査	3,856		0	詳細設計	63,000		
								事業量内訳：環境調査	事業費内訳：3,856	事業量内訳：	事業費内訳：0	事業量内訳：詳細設計	事業費内訳：63,000	詳細設計	詳細設計完了
						事業量達成度		13% 事業費率（実績：0.1% 計画：0.8%）		0.2% 事業費率（実績：0.1% 計画：55%）		2.0% 事業費率（実績：2% 計画：100%）			
274102	都市計画道路幕張本郷松波線（幕張町地区）の整備	道路ネットワークの形成	道路計画課	地域交通の利便性と安全性を確保するため、道路を整備（調査及び設計）します。	調査・設計	－	計画	基本設計	12,000	予備設計、路線測量 地質調査	33,000	橋梁予備設計、擁壁予備設計 環境調査	24,000		
								事業量内訳：基本設計 交通計画 事業化検討 立体交差化検討	事業費内訳：2,000 3,000 4,000 3,000	事業量内訳：予備設計 交差点予備 路線測量 地質調査	事業費内訳：6,000 7,000 7,000 13,000	事業量内訳：橋梁予備設計 擁壁予備設計 環境調査 協議資料作成	事業費内訳：7,000 5,000 8,000 4,000	調査、設計（道路・橋梁・擁壁）	調査、設計（道路・橋梁・擁壁）
							実績	路線測量	6,499	予備設計	17,770	用地測量、環境調査	21,000		
								事業量内訳：路線測量	事業費内訳：6,499	事業量内訳：道路予備設計 橋梁予備設計	事業費内訳：6,243 11,527	事業量内訳：用地測量 環境調査	事業費内訳：18,000 3,000	調査、設計（道路・橋梁）	調査、設計（道路・橋梁）
						事業量達成度		100% （実績：33% 計画：33%）		100% （実績：66% 計画：66%）		100% （実績：100% 計画：100%）			
274103	道路の計画調査	道路ネットワークの形成	道路計画課	効率的かつ効果的に道路整備を行うため、幹線道路網の整備計画や渋滞対策プログラムを策定します。	幹線道路網整備計画の策定 渋滞対策プログラムの策定	検討・調査	計画	【幹線】詳細検討【渋滞】対策案検討 6か所、現況及び渋滞特性の把握	26,000	【幹線】整備プログラム詳細検討、計画策定 【渋滞】計画検討、対策検討（システム抽出）10か所、計画策定	14,000	－	0	策定 策定	策定 策定
								事業量内訳：【幹線】・詳細検討 ・交通量推計 【渋滞】・対策案の検討（主要渋滞箇所） 6か所 ・現況及び渋滞特性の把握（システム抽出）	事業費内訳：4,000 10,000 4,000 8,000	事業量内訳：【幹線】・道路整備ﾌﾟﾛｸﾞﾗﾑ検討 ・計画策定 【渋滞】・計画検討（主要渋滞箇所） ・対策検討（システム抽出） 10か所 ・計画策定	事業費内訳：4,000 7,000 3,000	事業量内訳：0	事業費内訳：0		
							実績	【幹線】詳細検討【渋滞】対策案検討、現状及び渋滞特性の把握	17,018	【幹線】整備プログラム計画策定 【渋滞】計画策定	12,195			策定 策定	策定 策定
								事業量内訳：【幹線】・詳細検討 ・交通量推計 【渋滞】・対策案の検討（主要渋滞箇所） 1か所 ・現況及び渋滞特性の把握	事業費内訳：12,915 4,103	事業量内訳：【幹線】・道路整備ﾌﾟﾛｸﾞﾗﾑ検討 ・計画策定 【渋滞】・計画検討 ・計画策定	事業費内訳：4,935 7,260	事業量内訳：	事業費内訳：		
						事業量達成度		100% （実績：50% 計画：50%）		100% （実績：100% 計画：100%）					

事業番号	事業名	政策等	所管課等	事業説明	取組	H29年度末現況	計画/実績	30年度 事業量	30年度 事業費	31年度／令和元年度 事業量	31年度／令和元年度 事業費	令和2年度 事業量	令和2年度 事業費	3ヵ年計	令和2年度末実績
274104	国道の整備（国道直轄事業負担金）	道路ネットワークの形成	道路計画課（広域道路政策室）	道路の渋滞緩和や安全対策を図るために、国が管理する市内国道の整備（国道357号湾岸千葉地区改良（蘇我地区）など）を促進します。	国道357号湾岸千葉地区改良 国道357号湾岸千葉地区改良（蘇我地区）	歩道拡幅工事 測量	計画	①歩道拡幅工事 ②道路詳細設計	480,000	②用地取得	100,000	②用地取得	500,000	歩道整備 設計、用地取得	完了 用地取得
								事業量内訳：歩道拡幅工事 道路設計　L=5.6km	事業費内訳：450,000 30,000	事業量内訳：用地取得	事業費内訳：100,000	事業量内訳：用地取得	事業費内訳：500,000		
							実績	歩道拡幅工事 調査設計	188,667	歩道拡幅工事 調査設計	417,000	調査設計	240,000	歩道整備 調査設計	完了 調査設計
								事業量内訳：歩道拡幅工事 調査設計	事業費内訳：155334 33,333	事業量内訳：歩道拡幅工事 調査設計	事業費内訳：257,000 160,000	事業量内訳：調査設計	事業費内訳：240,000		
						事業量達成度		39%	事業費率（実績：17%　計画：44%）	104%	事業費率（実績：56%　計画：54%）	78%	事業費率（実績：78%　計画：100%）		
					国道51号（北千葉拡幅）	用地取得	計画	道路整備	10,000	道路整備	100,000	0	0	道路整備	完了
								事業量内訳：道路工事　L=0.7km	事業費内訳：10,000	事業量内訳：道路工事　L=0.7km	事業費内訳：100,000	事業量内訳：0	事業費内訳：0		
							実績	道路整備	16,000	道路整備	67,000	道路整備	10,000	道路整備	道路整備
								事業量内訳：道路工事	事業費内訳：16,000	事業量内訳：道路工事	事業費内訳：67,000	事業量内訳：道路工事	事業費内訳：10,000		
						事業量達成度		160%	事業費率（実績：15%　計画：9%）	75%	事業費率（実績：75%　計画：100%）	85%	事業費率（実績：85%　計画：100%）		
					電線共同溝・交通安全施設等の整備	実施	計画	電線共同溝・交通安全施設整備	230,000	電線共同溝・交通安全施設　整備	150,000	電線共同溝・交通安全施設整備	150,000	国道14号等　設計・整備	国道14号等　設計・整備
								事業量内訳：電線共同溝・交通安全施設	事業費内訳：230,000	事業量内訳：電線共同溝・交通安全施設	事業費内訳：150,000	事業量内訳：電線共同溝・交通安全施設	事業費内訳：150,000		
							実績	電線共同溝・交通安全施設整備	258,500	交通安全施設　整備	146,000	電線共同溝・交通安全施設整備	175,000	国道１４号等設計・整備	国道１４号等設計・整備
								事業量内訳：電線共同溝・交通安全施設	事業費内訳：258,500	事業量内訳：交通安全施設	事業費内訳：146,000	事業量内訳：電線共同溝・交通安全施設	事業費内訳：175,000		
						事業量達成度		112%	事業費率（実績：49%　計画：43%）	106%	事業費率（実績：76%　計画：72%）	109%	事業費率（実績：109%　計画：100%）		

事業番号	事業名	政策等	所管課等	事業説明	取組	H29年度末現況	計画/実績	30年度 事業量	30年度 事業費	31年度／令和元年度 事業量	31年度／令和元年度 事業費	令和2年度 事業量	令和2年度 事業費	3ヵ年計	令和2年度末実績
274105	交差点の改良	交通安全の推進	道路計画課・道路建設課	交通事故の減少及び渋滞の緩和を図るため、交差点を改良（調査・設計・用地取得及び工事）します。	調査・設計	1か所（29年度事業量）	計画	1か所 事業量内訳：（金銭）用地測量L=145m	4,000 事業費内訳：4,000	4か所 事業量内訳：（越智はなみずき）詳細設計１か所／予備設計１か所／路線測量L=130m／（金銭）詳細設計１か所／（長沼）路線測量L=280m／用地測量L=280m／（眷田駅北口線）詳細設計 事業費内訳：2,800／2,200／1,200／2,800／3,000／8,000／3,000	23,000	1か所 事業量内訳：（長沼）詳細設計１か所 事業費内訳：3,000	3,000	4か所	4か所
							実績	1か所 事業量内訳：（金銭町）用地測量　未実施／※用地取得不要な改良計画としたため／詳細設計　1か所／※H31分の前倒し 事業費内訳：2,319	2,319	1か所 事業量内訳：（越智はなみずき）予備設計／（金銭町）詳細設計　未実施／※30年度に前倒しで実施したため／（長沼）相続調査が難航しており未執行／（眷田駅北口線） 事業費内訳：1,630	1,630	4か所 事業量内訳：（越智はなみずき）詳細設計／（長沼）相続人調査（畠久喜小下）／台帳作成／（眷田駅北口線）詳細設計 事業費内訳：3,300／1,000／3,000／3,500	10,800	4か所	4か所
						事業量達成度		100%　1箇所/1箇所		50%　2箇所/4箇所		100%　4箇所/4箇所			
					用地取得	1か所（29年度事業量）	計画	1か所 事業量内訳：（畑）用地A=688㎡／補償／物件調査／登記等 事業費内訳：38,000／20,000／2,500／2,000	62,500	3か所 事業量内訳：（金銭）A=300㎡／（畑）用地A=185㎡／補償／物件調査／登記等／（畠久喜小下）用地A=675.7㎡／補償／物件調査／登記等 事業費内訳：57,600／12,000／80,000／3,000／2,000／69,000／71,000／6,000／4,000	304,600	2か所 事業量内訳：（長沼）A=135㎡／（眷田駅北口線）／補償／登記等 事業費内訳：77,750／35,000／1,000	113,750	5か所	5か所
							実績	事業量内訳／事業費内訳		0か所 事業量内訳：（金銭）用地取得　未実施／※用地取得不要な改良計画としたため／（畑）用地交渉難航により未実施／（畠久喜小下） 事業費内訳：0	0	0か所 事業量内訳：（長沼）相続調査の遅れにより未実施／（眷田駅北口線） 事業費内訳：0	0	0か所	1か所
						事業量達成度		0%　0㎡ / 688㎡		0%　0㎡ / 1848.7㎡		0%　0㎡ / 1983.7㎡			
					道路整備	2か所（29年度事業量）	計画	2か所 事業量内訳：（遠近五差路）L=460m（畠久喜小下）／整備N=1箇所／信号移設／電柱移設 事業費内訳：38,000／72,000／14,000／1,000	125,000	2か所 事業量内訳：（遠近五差路）L=471m 事業費内訳：42,000	42,000	5か所 事業量内訳：（金銭）１か所／（畑）整備N=1箇所／信号移設／区域線／（越智はなみずき）１か所／（畠久喜小下）／整備N=1箇所／信号移設／電柱移設／区域線／（眷田駅北口線）／工事L=100／信号機移設 事業費内訳：28,400／60,000／10,000／3,000／22,300／88,000／15,000／2,800／4,000／30,000／15,000	278,500	6か所	6か所（供用開始6か所）
							実績	1か所 事業量内訳：（遠近五差路）L=486m（畠久喜小下）／電柱移設 事業費内訳：39,636／656	40,292	2か所 事業量内訳：（遠近五差路）L=455m（R2へ繰越）／（金銭町）交差点改良　１か所（R2へ繰越）／信号機移設（R2へ繰越）／（畠久喜小下）／電柱移設／【H30からの繰越】／交差点改良／信号機移設 事業費内訳：0／0／0／716／37,596／13,997	52,309	3か所 事業量内訳：（遠近五差路）L=455m（H31から繰越）／（金銭町）交差点改良　１か所（R1から繰越）／信号機移設（R1から繰越）／（畑）用地交渉難航により未実施／（越智はなみずき）交差点改良／信号機移設／（畠久喜小下）H31で完了／（眷田駅北口線）交差点改良　１か所／信号機移設 事業費内訳：86,000／19,140／11,527／14,700／9,000／35,500／13,000	188,867	5か所	7か所
						事業量達成度		50%　1箇所/2箇所		33%　2箇所/６箇所		83%　５箇所/６箇所			

事業番号	事業名	政策等	所管課等	事業説明	取組	H29年度末現況	計画 実績	30年度 事業量	30年度 事業費	31年度／令和元年度 事業量	31年度／令和元年度 事業費	令和2年度 事業量	令和2年度 事業費	3ヵ年計	令和2年度末実績
274106	歩道の整備	交通安全の推進	道路計画課・道路建設課	歩行者の安全性を確保するため、歩道を整備（調査・設計・用地取得及び工事）します。	調査・設計	3路線 （29年度事業量）	計画	－ 事業量内訳 0	0 事業費内訳 0	1路線 事業量内訳 三角柏井（千福）詳細設計	3,000 事業費内訳 3,000	0 事業量内訳 0	0 事業費内訳 0	1路線	1路線
							実績	1路線 事業量内訳 穴川天戸（畑） 用地測量	864 事業費内訳 864	0路線 事業量内訳	事業費内訳	1路線 事業量内訳 穴川天戸（畑） 交差点予備設計	1,500 事業費内訳 1,500	1路線	2路線
						事業量達成度		－ 1路線 / 0路線		100% 1路線 / 1路線		100% 1路線 / 1路線			
					用地取得	3路線 （29年度事業量）	計画	2路線 事業量内訳 穴川天戸（畑） 用地A=74㎡ 補償 物件調査 登記等 川上八街（金銭） 用地A=1,363㎡ 補償 物件調査 登記等	86,500 事業費内訳 11,000 5,000 2,500 2,000 41,000 17,000 5,000 3,000	3路線 事業量内訳 穴川天戸（畑） 用地A=196㎡ 補償 物件調査 登記等 川上八街（金銭） 用地A=402㎡ 補償 物件調査 登記等 三角柏井（千福） 用地A=765㎡ 補償 物件調査 登記等	339,600 事業費内訳 28,800 28,800 2,400 1,600 16,000 82,000 2,400 1,600 70,000 100,000 5,000 1,000	2路線 事業量内訳 穴川天戸（畑） 用地A=245㎡ 補償 物件調査 登記等 川上八街（金銭） 用地A=804㎡ 補償 物件調査 登記等	153,600 事業費内訳 28,800 28,800 2,400 1,600 36,000 52,000 2,400 1,600	3路線	3路線
							実績	3路線 事業量内訳 穴川天戸（畑） 用地取得A=75.47㎡ 補償 物件調査 登記等 川上八街（金銭） 物件調査 登記等 三角柏井（千福） 物件調査	32,357 事業費内訳 7,162 3,000 10,638 670 2,462 2,431 5,994	3路線 事業量内訳 穴川天戸（畑） 用地取得A=0㎡ 補償 物件調査 登記鑑定等 【H30からの繰越】 用地取得A=79.37㎡ 補償 川上八街（金銭） 用地取得A=0㎡ 補償 物件調査 登記鑑定等 三角柏井（千福） 用地取得A=0㎡ 補償 物件調査 登記鑑定等	228,703 事業費内訳 15,823 32,038 11,920 1,141 35,472 38,193 11,000 26,050 2,047 3,102 14,600 31,520 5,000 797	3路線 事業量内訳 穴川天戸（畑） 用地取得A=317.74㎡ 補償 物件調査 登記鑑定等 【R1からの繰越】 用地取得A=257.04㎡ 補償 登記等 川上八街（金銭） 用地取得A=1160.88㎡ 補償 物件調査 登記鑑定等 【R1からの繰越】 用地取得A=1591.02㎡ 補償 登記等 三角柏井（千福） 用地取得A=329㎡ 補償 物件調査 登記鑑定等 【R1からの繰越】 用地取得A=137.39㎡ 補償 登記等	376,005 事業費内訳 49,000 46,000 8,200 5,300 33,206 70,679 1,000 44,000 30,000 4,000 5,000 30,870 7,465 1,000 4,500 3,000 13,927 16,858 2,000	3路線	5路線
						事業量達成度		5% 75.5㎡ / 1427㎡		6% 154.87㎡ / 2790㎡		163% 6276.67㎡ / 3839㎡			
					道路整備	1路線 （29年度事業量）	計画	－ 事業量内訳 0	0 事業費内訳 0	2路線 事業量内訳 穴川天戸（畑） 整備L=70m	9,000 事業費内訳 9,000	2路線 事業量内訳 三角柏井（千福） 整備L=244m 川上八街（金銭） 整備L=200m	168,000 事業費内訳 88,000 80,000	3路線	3路線（供用開始1路線）
							実績	事業量内訳 川上八街（金銭） 樹木伐採	事業費内訳	1路線 事業量内訳 穴川天戸（畑） 歩道整備L=49m 電柱移設	11,509 事業費内訳 11,245 264	2路線 事業量内訳 穴川天戸（畑） 整地工事L=50m 三角柏井（千福） 歩道整備L=90m 電柱移設	23,500 事業費内訳 3,000 17,500 3,000	2路線	5路線
						事業量達成度		－ 0箇所 / 0箇所		100% 1路線 / 1路線		67% 2路線 / 3路線			

事業番号	事業名	政策等	所管課等	事業説明	取組	H29年度末現況	計画	30年度		31年度／令和元年度		令和2年度		3ヵ年計	令和2年度末実績
							実績	事業量	事業費	事業量	事業費	事業量	事業費		
274107	生活道路の整備	生活基盤の充実	道路計画課・道路建設課	生活道路の安全性・利便性の向上を図るため、道路を整備（調査・設計・用地取得及び工事）します。	調査・設計	4か所（29年度事業量）	計画	2か所 大条50 用地測量L=100m 土気17（高津戸工区） 実施設計 事業量内訳	12,000 7,000 5,000 事業費内訳	6か所 長沼原65 用地測量L=630m 山王5・9号 用地測量L=800m 園生110 用地測量L=480m 仁戸名平山 修正設計L=300m 土気17 （２工区） 詳細設計L=516m （高津戸工区） 用地測量 事業量内訳	22,000 3,000 3,000 3,000 5,000 2,000 6,000 事業費内訳	1か所 土気17 （下大和田工区） 用地測量 事業量内訳	5,000 5000 事業費内訳	6か所	6か所
							実績	1箇所 土気17（高津戸） 予備修正設計 大条50 用地買収未実施 ※用地買収不可のため事業中止 事業量内訳	3,969 3,969 事業費内訳	3箇所 園生110 交差点詳細設計 仁戸名平山 詳細修正設計 長沼原55 交差点詳細設計 地質調査 事業量内訳	12,165 4,840 1,646 1,617 4,162 事業費内訳	1箇所 土気17（高津戸） 用地測量 予備修正設計 【R1からの繰越】 用地測量 事業量内訳	13,000 2,000 3,000 8,000 事業費内訳	4箇所	4箇所
							事業量達成度	50%　1箇所 / 2箇所		57%　4箇所/7箇所		63%　5箇所 /8箇所			
					用地取得	0か所（29年度事業量）	計画	4か所 山王5・8号 用地A=559㎡ 補償 物件調査 登記等 園生111 用地A=37㎡ 補償 物件調査 登記等 仁戸名平山 用地A=681㎡ 補償 物件調査 登記等 土気17（２工区） 用地A=23㎡ 補償 物件調査 登記等 事業量内訳	162,900 5,000 6,000 4,000 4,900 4,000 3,000 2,000 1,000 30,000 87,000 4,000 2,000 1,000 4,000 3,000 2,000 事業費内訳	4か所 山王5・8号 用地A=100㎡ 補償 物件調査 登記等 園生110 用地A=250㎡ 補償 物件調査 登記等 長沼原65 用地A=500㎡ 登記等 大条50 A=100㎡ 事業量内訳	95,000 5,000 10,000 2,000 1,500 20,000 20,500 1,000 1,000 20,000 1,000 13,000 事業費内訳	2か所 長沼原55 用地A=724㎡ 補償 物件調査 登記等 園生110 用地A=217㎡ 補償 物件調査 登記等 事業量内訳	165,000 35,000 83,500 3,000 1,500 30,500 4,500 4,500 2,500 事業費内訳	7か所	7か所
							実績	543.4㎡ 山王5・8 用地取得A=27.81㎡ 物件調査 登記等 仁戸名平山 用地取得A=515.57㎡ 補償 物件調査 登記等 園生111 物件調査 登記等 事業量内訳	30,506 526 3,731 2,261 15,592 5,476 1,383 1,958 1,360 239 事業費内訳	335.09㎡ 山王５・８ 確定 【R30からの繰越】 用地取得A=133.37㎡ 補償 物件調査 登記等 仁戸名平山 物件調査 確定 【R30からの繰越】 用地取得A=201.72㎡ 補償 登記等 長沼原５５ 物件調査 登記等 地盤調査 振興調査 確定 事業量内訳	80,230 760 3,293 13,531 486 1,931 1,571 381 11,784 30,497 2,019 9,188 305 3,392 770 322 事業費内訳	1401.38㎡ 山王５・８ 用地取得L=567.87㎡ 補償 物件調査 登記等 確定 園生１１１ 用地取得L=37㎡ 補償 物件調査 登記等 確定 仁戸名平山 用地取得L=20.09㎡ 補償 物件調査 登記等 確定 長沼原５５ 用地取得L=475㎡ 補償 物件調査 登記等 確定 【R1からの繰越】 用地取得L=313.42㎡ 補償 登記等 事業量内訳	131,200 7,000 7,000 9,000 4,400 5,000 4,000 4,000 2,000 1,000 1,000 2,000 4,000 2,000 1,800 2,000 21,000 21,000 6,000 2,000 1,000 18,000 5,000 1,000 事業費内訳		4箇所
							事業量達成度	42%　543.4㎡ /1300㎡		39%　878.49㎡ / 2250㎡		71%　2279.87㎡ / 3191㎡			
					道路整備	1か所（29年度事業量）	計画	3か所 園生111　待避所設置 大条33　１か所 土気町17号線 （下大和田工区） 整地工事L=200m 事業量内訳	26,000 3,000 13,000 10,000 事業費内訳	1か所 仁戸名平山 整備L=200m 電柱移設 土気17（下大和田工区） 整備L=200m 事業量内訳	120,000 58,000 2,000 60,000 事業費内訳	3か所 仁戸名平山 整備L=100m 信号移設 電柱移設 大条50 L=100m 土気17（２工区） 整備L=250m 電柱移設 事業量内訳	72,000 38,000 5,000 2,000 5,000 20,000 2,000 事業費内訳	5か所	5か所（供用開始２か所）
							実績	2箇所 土気17（下大和田） 整地工事 電柱移設 大条33 待避所1箇所 事業量内訳	22,638 6,729 1,035 14,874 事業費内訳	2箇所 仁戸名平山 信号機移設 事業量内訳	1,925 1,925 事業費内訳	3箇所 山王５・８ 道路整備L=170m 園生111 道路整備L=20m 仁戸名平山 道路整備L=200m 電柱移設 【R1からの繰越】 道路整備L=180m 工事雑費 土気17(下大和田) 【R1からの繰越】 道路改良L=200m 事業量内訳	230,000 17,000 4,000 50,000 3,000 80,000 3,000 73,000 事業費内訳	6箇所	5箇所（供用開始2箇所）
							事業量達成度	67%　2箇所 / 3箇所		80%　4箇所 / 5箇所		100%　7箇所 / 7箇所			

（２）監査手続

包括外部監査を効果的、効率的に実施するために次の監査手続を実施した。

①　財務監査の監査手続

財務監査の監査手続は、「１．土木管理課の監査結果」の「（２）監査手続」の「①財務監査の監査手続」に記載しているため、その内容を参照されたい。

②　3Ｅの監査の監査手続

3Ｅの監査の監査手続は、「１．土木管理課の監査結果」の「（２）監査手続」の「②　3Ｅの監査の監査手続」に記載しているため、その内容を参照されたい。

③　その他の監査手続

道路建設課の監査では、財務事務の執行等の現状に合わせて、特に次の監査手続を追加した。

ⅰ　第 3 次実施計画上の事務事業の進捗状況等を道路建設課から聴取し、関連資料の閲覧分析により、事業実施の進捗管理の効果的実施等の検証を行った。

ⅱ　道路改良工事等の道路情報の適時、適切な工事完了通知書等の提出等の手続について、道路建設課等の管理資料等を入手し、資料の閲覧、分析、質問等の監査手続を実施し、道路台帳等への修正等の適正性を検証した。

ⅲ　道路改良工事等の道路情報の修正等に係る業務委託の状況に関する書類一式を入手して、業務実施状況の適正性を検証した。

（３）監査結果

上記の監査手続を実施した結果、次のとおり指摘事項及び意見を述べることとする。

①　第 3 次実施計画における計画事業の進捗状況について［意見：3 件］

【現　状】

道路建設課が所管する事務事業のうち、第 3 次実施計画に掲載して進行管理の対象としている事業は次のとおりである。

【第 3 次実施計画上の事業】

ⅰ　交差点の改良事業

ⅱ　歩道の整備

ⅲ　生活道路の整備

ⅳ　市道天戸町横戸町線の整備
ⅴ　企業立地の促進（市道東寺山町山王町線（若松町地区）の整備）
ⅵ　市道中央星久喜町線（亥鼻地区）の整備
ⅶ　市道横戸町 23 号線の整備
ⅷ　市道誉田町平山町線の整備
ⅸ　主要地方道千葉大網線（土気駅北口）の整備
ⅹ　市道若松町金親町線（千城台東地区）の整備

このように、計画事業だけでも 10 本の事業を実施している。これらの第 3 次実施計画事業の進捗状況を見ると、10 事業のうち 8 事業で計画に対し遅れが目立っている。これら 8 事業の一覧は次のとおりである。

施策体系		事業No.	事業名	取組項目/進捗/理由	30年度		31年度／令和元年度		令和2年度		今後の方向性
4-1-4	交通安全の推進	274105	交差点の改良	調査・設計	100%	1箇所/1箇所	25%	2箇所/4箇所	100%	4箇所/4箇所	地権者との用地交渉において不測の日数を要したため、用地交渉の方法等を見直し、早期の用地取得に努める。
				用地取得	0%	0㎡ / 688㎡	0%	0㎡ / 1848.7㎡	0%	0㎡ / 1983.7㎡	
				道路整備	50%	1箇所/2箇所	33%	2箇所/6箇所	83%	5箇所/6箇所	
				進捗区分（累計）	遅　れ		遅　れ		概ね達成（見込み）		
				遅れ、未達成の理由	関係者との調整が難航		関係者との調整が難航				
4-2-5	生活基盤の充実	274107	生活道路の整備	調査・設計	50%	1箇所　/　2箇所	57%	4箇所/7箇所	63%	5箇所　/8箇所	地権者との用地交渉において不測の日数を要したため、用地交渉の方法等を見直し、早期の用地取得に努める。
				用地取得	42%	543.4㎡　/1300㎡	39%	878.57㎡ /　2250㎡	71%	1907.30㎡　/　3191㎡	
				道路整備	67%	2箇所　/　3箇所	80%	4箇所　/　5箇所	100%	7箇所　/　7箇所	
				進捗区分（累計）	遅　れ		遅　れ		未達成（見込み）		
				遅れ、未達成の理由	関係者との調整が難航		関係者との調整が難航		関係者との調整が難航		
4-3-2	道路ネットワークの形成	274205	市道中央星久喜町線（宮島地区）の整備	用地取得	4%	取得率　147.0㎡/3,894㎡	101%	取得率　3947.62㎡/3894㎡	104%	取得率　4055.74㎡/3894㎡	千葉大学のリニューアル工事との調整に伴い、千葉大区間の工事が2カ年から3カ年計画へ変更となった。 そのため、今後の方針としては、平成31年度～令和3年度（3カ年）の事業として進める方針である。
				道路整備	0%	整備率　0m/680m(整地工)	0%	整備率　0m/410m×91% 0箇所/1箇所×9%	58%	整備率　460m/820m×95% 1箇所/1箇所×5%	
				進捗区分（累計）	遅　れ		遅　れ		未達成（見込み）		
				遅れ、未達成の理由	関係者との調整が難航		関係者との調整が難航		関係者との調整が難航		
		204206	市道横戸町２３号線の整備	用地取得	37%	取得率　256.2㎡/701㎡	37%	取得率 256.2㎡/701㎡	102%	取得率 714.2㎡/701㎡	地権者との用地交渉において不測の日数を要したため、用地交渉の方法等を見直し、早期の用地取得に努める。
				道路整備	88%	91m/102m×97% 4本/10本×3%	43%	91m/201m×98% 4本/10本×2%	100%	201m/201m×98% 10本/10本×2%	
				進捗区分（累計）	遅　れ		遅　れ		達成（見込み）		
				遅れ、未達成の理由	関係者との調整が難航		関係者との調整が難航				
		204209	市道若松町金銭町線（千城台東地区）の整備	調査・設計	0%	0 / 1	66%	2 / 3	100%	3 / 3	地権者との用地交渉において不測の日数を要したが、用地交渉の方法等を見直し、計画どおりの工事発注に努める。
				用地取得	-	-			0%	用地取得　0㎡　/　275㎡	
				進捗区分（累計）	遅　れ		遅　れ		未達成（見込み）		
				遅れ、未達成の理由	関係者との調整が難航		関係者との調整が難航		関係者との調整が難航		
4-3-3	人にやさしい移動環境の創出	274208	主要地方道千葉大網線（土気駅北口）の整備	用地取得	14%	取得率　17.08㎡/125㎡	79%	取得率　291.55㎡/367㎡	136%	取得率　745.08㎡/554㎡	地権者との用地交渉において不測の日数を要したため、用地交渉の方法等を見直し、早期の用地取得に努める。
				進捗区分（累計）	遅　れ		遅　れ		達成（見込み）		
				遅れ、未達成の理由	関係者との調整が難航		関係者との調整が難航				
		274105	市道天戸町横戸町線の整備	用地取得	52%	取得率　77.3㎡/150㎡	128%	取得率　181.04㎡/198㎡	131%	取得率　192.42㎡/198㎡	地権者との用地交渉において、不測の日数を要したが、用地交渉のスケジュールを見直し、計画どおりの工事発注に努める。
				道路整備	-	110m	30%	0m/480m×70% 110m/110m×22% 1箇所/1箇所×8%	100%	980m / 980m	
				進捗区分（累計）	遅　れ		遅　れ		達成（見込み）		
				遅れ、未達成の理由	関係者との調整が難航		関係者との調整が難航				
5-2-1	産業の振興	274207	企業立地の促進（市道東寺山町山王町線（若松町地区）の整備）	用地取得	67%	取得率　1,271.5㎡/1,907㎡	55%	取得率　1,310.6㎡/2,369㎡	83%	取得率　2,259.39㎡/2,720㎡	地権者との用地交渉において、不測の日数を要したが、用地交渉のスケジュールを見直し、計画どおりの工事発注に努める。
				道路整備	0%	0m/185m	40%	185m/185m×40% 0m/200m×60%	85%	300m/300m×85% 0m/200m×15%	
				進捗区分（累計）	遅　れ		遅　れ		概ね達成（見込み）		
				遅れ、未達成の理由	関係者との調整が難航		関係者との調整が難航				

これらの事業の遅れのほとんどは、用地取得が計画どおりに進んでいないことがその原因である。これに対する道路建設課としての今後の対応は、上記の表の「今後の方向性」にも記載されているとおり、用地交渉の方法等を見直したり、用地交渉のスケジュールを見直したりすることなどが主たる対応である。

具体的な事情は様々であるが、用地取得のための交渉相手としての地権者の中には、そもそも事業に賛成できない、用地取得対価に納得がいかないという地権者もいる。

これに対して、道路建設課では、3つの班に分かれて対応しているが、特に用地班では、個別の事業ごとに担当職員を割当て、地権者との交渉を行い、詳細な交渉記録も整備している。それらの内容を閲覧すると、職員は丁寧に粘り強く対応して

いることが確認できる。

また、道路建設課では、課長や課長補佐が各班の班長と定期的に会議を開き、用地取得の困難な事例について特に詳細に状況を把握し、買収率を向上させるためにはどのような有効な対策があるかについて検討を重ねているということであった。

【原因・問題点】

ア．用地担当業務マニュアル【道路部用】の見直し及び交渉記録について

道路建設課では、用地取得の業務に際し、「用地担当業務マニュアル【道路部用】」（以下「マニュアル」という。）を使用している。マニュアルとは業務に従事する職員が、事務手続きを把握するために参考とする手順書であるが、その中の「3 用地買収関連業務　②事業の説明」には次のような記述がある。

すなわち、「地権者とは年 1 回以上接触するよう心がける。進展が見込めない地権者に対しては、状況が変化するまで当面交渉を見送ると伝えて放置する事もあり」という記載である。

実際には用地取得交渉は長期化する場合が多く、粘り強く交渉する必要があるため、マニュアルでは、「年 1 回は地権者と接触するよう心がける。」と記載されている。一方で、交渉が難航すると、何か変化がない限り、承諾を得られない場合も少なくない。そのことから、「状況が変化するまで当面交渉を見送ると伝えて放置することもあり」と記載されている。これは、交渉上の時間的な費用対効果から判断すると一つの選択肢であるとも考えられる。したがって、現在のマニュアルに記載されている、「地権者とは年 1 回以上接触するよう心がける。」の記載に対して、場合によっては、地権者との信頼関係を損なわないために、「当面は交渉を見送ることもある」とマニュアルに追記することが必要であるものと考える。これは用地業務に従事する新任の職員に対して先輩職員から行うアドバイスにもなる。

また、地権者との交渉記録を詳細に閲覧したところ、「交通安全の推進」政策における地権者との交渉において、平成 30 年 7 月 20 日以降、一度も地権者と接触していない事例があった。これに関しては、状況が変化するまで当面交渉を見送る旨を伝えているということであったが、その交渉記録の記載上、そのことを確認することができなかった。

イ．用地取得の研修について

用地取得交渉には、用地取得の知識はもちろんのこと、交渉スキルとしての接遇などの方法を学ぶことが必要である。道路建設課においては異動によって用地取得

業務に配置された全ての新任者は用地補償等の制度に係る研修を履修している。そこで、道路建設課がこのような職員の研修履歴を管理している資料（「平成 31 年度・令和元年度　研修一覧」）を閲覧したところ、概ね一つの研修には 1 人が出席していることが分かった。しかし、この研修一覧では、年度ごとの個人の研修受講履歴を確認することはできるが、配属されてから受講した研修を取りまとめた研修履歴一覧を確認することができなかった。

用地交渉に当たる職員の交渉スキルの向上は、制度に係る研修だけでは対応できず、職員の経験年数などを把握し、ＯＪＴとして実際の折衝を数多く経験することが必要であるものと考えられる。また、道路建設課における実地での用地交渉への同行やケーススタディなどの事例分析など、困難交渉事例の成功例などを交渉記録として保存されているので、検索し易いよう工夫する必要がある。

ウ．計画事業としての位置づけについて

道路建設課の計画事業は 10 事業を実施しており、それら事業の多くは用地買収交渉の困難性から、遅延している事例も少なくない。現在の計画の遅延事例に対処するためには、職員の人材育成や組織での効果的な対応が必要であるが、そのような組織の努力による取組によっても解決できない外生的な要因があることは否定できないことでもある。これまでの計画事業への位置付けを見直し、より現実的な判断を道路建設課として求められているものと考える。

【結　果：意見 1】

第 3 次実施計画の事業における用地取得の遅れに効果的に対応するためのマニュアルの記載内容が全ての用地取得交渉事例に適用することができるわけではない。用地業務の新任職員に対して先輩職員から行うアドバイスとしての記載は「進展が見込めない地権者に対しては、状況が変化するまで当面交渉を見送ると伝えて放置する事もあり」という曖昧な記載ではなく、「当面は交渉を見送ることもある」という明確に記載するなど、用地業務の初心者でも分かりやすい表現に、適時、適切な改訂を行うとともに、交渉相手方との信頼関係を保持するうえでも必要であることを合理的な理由と共に、交渉記録に必ず記録するよう要望する。

【結　果：意見 2】

道路建設課に、用地交渉担当者として職員が異動することは、通常の異動によるものである。その職員が正当な注意義務のもと道路改良事業等の職務に、より効果的に専念することができるために、また、公務員としての充実したキャリア形成のために、さらには、職員個人の自己実現のために、道路改良事業等の推進のために行う用地交渉への同行やケーススタディなどの事例分析は、有用な人材育成の手段

であると考えられる。

道路建設課では、職員の経験年数などを把握し、ＯＪＴとしての多くの折衝経験の記録や困難交渉事例に係る成功例などの交渉記録を保存していることから、それらの記録データに対する容易な検索ができるよう工夫することを要望する。

【結　果：意見 3】

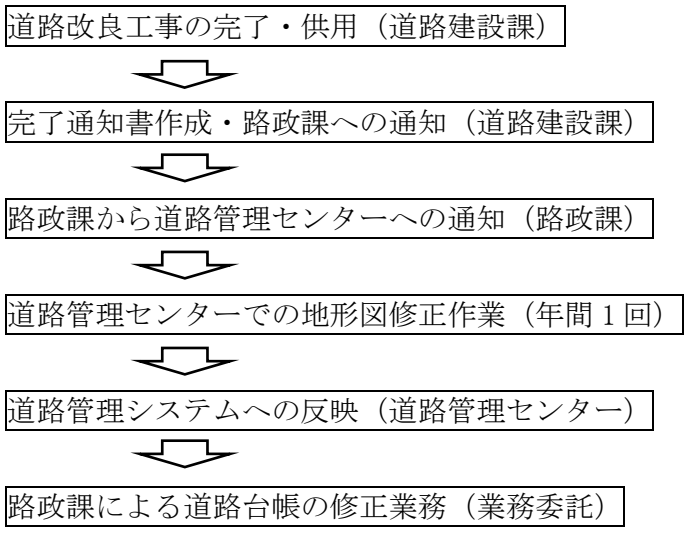
次期実施計画の策定段階等において、外生的な要因で遅延する事業については、遅延理由を分析・評価し、計画への位置付けを見直すなど、合理的な検討及び判断を行うよう要望する。

②　道路改良工事の完了通知について［指摘：1 件、意見：1 件］

【現　状】

道路建設課が実施する既存道路の改良工事が完了した場合、拡幅等の工事による道路形状の変更を地形図等の修正として、道路台帳等に適時適切に反映することが必要になる。その際の業務フローは次のとおりである。

【道路改良工事による地形図等の修正業務】



出典：入手資料等に基づき外部監査人作成

道路建設課の業務は道路の新設工事とは異なり、既存の道路の改良工事であり、その形状を変えることになるため、情報の迅速な伝達が各関係機関で行われる必要がある。そのために、道路建設課においても、路政課等との有機的な連携を日常的に実施していることが分かる。

【原因・問題点】

一方、路政課の管理資料によると、道路建設課からの移管がなされていない案件があることを記録している。そのような工事完了案件として、次の 9 路線を把握することができた。

【道路建設課から路政課への未移管案件】

No.	路　線　名	供　用　日
1	横戸町 23 号線外 2 路線	平成 31 年 4 月 5 日
2	園生町 111 号線外 1 路線	平成 31 年 4 月 9 日
3	誉田町平山町線外 2 路線	令和元年 5 月 9 日
4	誉田町 215 号線	令和元年 5 月 9 日

出典：路政課資料「2．区域変更道路（平成 31 年 4 月から令和元年 9 月まで）より監査人作成

これらの 9 路線に関して路政課に対する監査において調査を実施したが、そのうち、2. の園生町 111 号線外 1 路線に関しては、工事完了通知の提出漏れなどの理由により、道路台帳の修正が完了していないことが分かった。

道路台帳の組成項目としての調書及び図面は、その記載内容に変更があった時は、すみやかにこれを訂正されなければならないとされている（道路法第 4 条の 2 第 5 項）。また、道路の現況を正確に反映した情報を適時、適切に道路台帳へ修正し登載する業務は、道路台帳を利用し、事業の効率的、効果的な実施に活用する事業者にとって、付加価値を与える重要な業務である。上記 2 件に関しては、道路管理システム及び道路台帳の修正手続きが実施されていなかった理由は把握されていない。また、道路建設課においても組織的に、完了通知の提出の有無を確認する仕組みが機能していない点で問題である。

【結　果：指摘】

上記の園生町 111 号線外 1 路線は工事が完了し供用されている路線であるが、道路管理システムや道路台帳への修正登録がなされていないことが分かった。道路の拡幅等の現況を正しく事業者等に伝えることが重要であることから、適時適切に、道路台帳等への修正情報を反映されたい。

なお、上記の 1 件に関しては、道路建設課として調査し、完了通知が路政課へ提出されていないことを確認したことから、令和 2 年 12 月 28 日付けで路政課へ正式に提出し措置がなされている。

【結　果：意見】

このような 1 件の修正漏れを発生させないため、道路建設課や路政課等の所管課及び関連機関を交えて、道路改良工事の完了から完了通知の作成、路政課等への移

管・未移管の路線のリスト情報の共有、未移管路線等の進行管理の実施などの仕組みを再構築することを要望する。また、道路建設課としては、今後、同様の完了通知の未提出が起きないよう、供用開始手続き及び完了通知の決裁について、今まで別の決裁を起こしていたものを一つの決裁として処理する形で事務改善を進めることにより、適切な対応を進めることとしている。

③　工事完了路線の固定資産台帳登録について［意見：1件］

【現　状】

道路建設課所管の道路改良工事は、工区ごとに完成し、供用が開始されると、道路建設課から路政課へ完了通知書が送付されることになり、他の関係機関も含めた道路情報の修正整備が行われている。一方、道路資産は、千葉市にとって重要なインフラ資産の代表例の一つである。千葉市も含めた地方公共団体は、所有する資産や負債の透明性を高め、公共用の財産として供用することに伴う維持管理経費や減価償却経費等の負担の把握を進めることが推奨されてきた。平成 29 年度末現在の財政状態等を明確に把握して、財務書類を作成し公表する仕組みとして、総務省が所管する地方公共団体における貸借対照表等の作成及びその補助台帳としての固定資産台帳の作成・公表が進められている。千葉市においては、毎年度末の財政状態等を貸借対照表や純資産変動計算書等に取りまとめて公表している。

道路等は、インフラ資産として保有する路線ごとに固定資産台帳に登録して所定の減価償却計算を行ったうえで、貸借対照表に資産として計上することが、総務省の研究会により発出されたガイドライン等に示されている。そのような基準等に基づき千葉市で作成された貸借対照表によると、道路を含むインフラ資産のうち、道路資産を含む工作物は、次のとおり表示され公表されている。

【インフラ資産のうち工作物の計上額】

工作物	1,601,832 百万円
減価償却累計額	△1,169,075 百万円
帳簿価額	432,757 百万円
インフラ資産合計	1,317,740 百万円

（出典：平成 31 年 3 月 31 日現在の千葉市貸借対照表（一般会計等）より抜粋）

このように道路を含むインフラ資産の工作物は、1 兆 6,018 億円であるが、減価償却累計額が 1 兆 1,691 億円であるため、工作物の償却率は 70%を超過しており、インフラ資産としての工作物は極めて老朽化しているものと推察される。それらを差引いた帳簿価額は 4,328 億円であるが、インフラ資産に占める割合は、40%であり、重要な資産であることが分かる。

【原因・問題点】

このように道路建設課が行う道路改良工事の実施により道路資産が形成され、千葉市の貸借対照表において重要なインフラ資産である工作物に集計され表示されている。上記の【現状】でも述べたとおり、道路建設課所管の道路改良工事は路線全体を一定の工区ごとに区分し、それらの工事が完成すると、市民の利用に供されることとなる。

そのような道路改良情報は、道路法等の要請に基づき、道路拡幅等の形状変更を地形図等の変更として、道路台帳等に修正反映されるが、その期間は道路改良工事が完了して、1年から2年程度のタイムラグはあるものの、道路の変更情報として道路台帳システム等の閲覧などにより、事業者等を含む市民の利用に供されている。

一方で、貸借対照表に反映される道路情報は、毎年度の工事の進捗状況を反映してタイムリーに貸借対照表のインフラ資産に集計されて公表されている。その反映状況は資産項目別に示すと次のとおりである。

【道路資産の貸借対照表反映状況】

ⅰ　道路改良工事の完成前

（ⅰ）道路用地買収額　⇒　「建設仮勘定」

（ⅱ）路床、路盤、表層及び基層の改良工事費　⇒　「建設仮勘定」

ⅱ　道路改良工事の完成後

（ⅰ）道路用地買収額　⇒　「建設仮勘定」を「土地」勘定へ振替え

（ⅱ）改良工事費　⇒　「建設仮勘定」を「工作物」勘定へ振替え

このように、道路改良工事が年度を超えて債務負担行為や継続費等により継続する場合は、それまでの年度において支出された道路拡幅等のための用地買収に係る公有財産購入費や補償費等及び改良工事費等は、道路改良工事完成前であるため「建設仮勘定」として、仮勘定で集計されている。そして、これらの「建設仮勘定」が本来の勘定である「土地」や「工作物」に振替えられるタイミングは、当該工区ごとの工事が完了し完了検査が終了して供用された時点ではなく、路線ごとの全ての工事が終了した後に、振替えられるルールを道路建設課は採用している。

確かに、工区ごとに道路改良工事が終了し供用された時点で、「建設仮勘定」から「道路」等の本来の勘定に振替えるルールを採用すると、従来からの路線の「工作物」のうち、工事個所に該当する資産を除却する必要が生じてしまい、技術的に一定のルールを設定しない限り、煩雑な作業を伴うことも事実である。しかも、現在、道路建設課が採用しているルールのように、路線全体の道路改良工事が終了するのを待って、「建設仮勘定」から「工作物」に振替え、従来からの道路の「工作

物」を全体として除却する方が、新旧の道路資産の取替としては明確であり、金額的にも正確性が担保される。

しかし、このような路線全体の資産計上及び除却では、上記のようなメリットはあるが、道路改良工事の完了・供用の実態を忠実に反映しているとは言えない。まして、工区ごとに道路改良工事が完了し供用されていること考えると、既に、使用に伴う道路資産（表層、基層及び路盤等）の工作物の劣化は既に進んでおり、道路資産のコスト情報としても正確性を欠くものと考えられる。さらに、従来の道路資産は既に廃棄されており、減価償却計算の対象が存在しないにも拘らず、元の道路資産の取得原価に基づきコスト情報が算定され純資産変動計算書に集計されていることが道路行政の正確なコスト情報の算定の面で課題の一つと考えられる。

今回の外部監査の過程で把握した道路改良工事のうち、監査対象年度の前後における道路改良工事の完了に伴う資産計上の実態を検証するために作成したものが次の一覧である。

【令和元年初旬に供用開始された道路の供用・路政課への引渡し】

No.	路　線　名	供用日	引渡し年度
1	横戸町 6 号線	平成 31 年 4 月 5 日	令和 5 年度
2	横戸町 23 号線	平成 31 年 4 月 5 日	令和 5 年度
3	横戸町 78 号線	平成 31 年 4 月 5 日	令和 5 年度
4	園生町 111 号線	平成 31 年 4 月 9 日	令和 5 年度
5	園生町 112 号線	平成 31 年 4 月 9 日	令和 5 年度
6	誉田町平山町線	令和元年 5 月 9 日	令和 4 年度
7	平山町 34 号線	令和元年 5 月 9 日	令和 4 年度
8	平山町 35 号線	令和元年 5 月 9 日	令和 4 年度
9	誉田町 215 号線	令和元年 5 月 9 日	令和 5 年度

出典：路政課資料「２．区域変更道路（平成 31 年 4 月から令和元年 9 月まで）

この表における「引渡し年度」は、路政課に道路資産として所管を引き継ぐことを意味しており、路線の全線の工事が終了して、未買収の道路用地などがない状態になった時に、「引渡し」が行われるということであった。

この「引渡し」されるタイミングで、道路資産は、それまでの「建設仮勘定」から「道路」等という本勘定に振替えられることがルールとなっているのである。したがって、個別の工区ごとの道路改良工事が終了し、市民の利用に供されていても、5 年程度は、「道路」という本来の勘定には振替えられず、減価償却計算の対象にもならないという期間が長く継続するという問題が認識される。

【結　果：意見】

道路改良工事が工区ごとに終了し、市民の利用に供されていても、路線全体の改良工事が終了するまでは、貸借対照表上は「建設仮勘定」という仮の勘定で長年推移するというルールを道路建設課は採用しており、実務上、一定のメリットが認められる。しかし、このようなルールでは、工事の実態を忠実に反映しない状態が長年継続するため、道路行政の正確な資産状態やコスト情報に歪みが生じている。そのため、現在のルールに代わる新たな資産計上ルールを検討するよう要望する。

道路資産は市の貸借対照表においても、金額的にも重要なインフラ資産の工作物として、より正確な資産計上とコスト情報の計算が要求されるものと考えられる。貸借対照表の表示金額の分析の必要性と道路行政という個別の事業別のコスト情報等の算定の必要性との使い分けなど、資産及びコスト情報の活用の仕方に応じたより良い資産把握方法に関しても、関連部局との連携のもとで検討することを要望する。

３．街路建設課（道路計画課）の監査結果

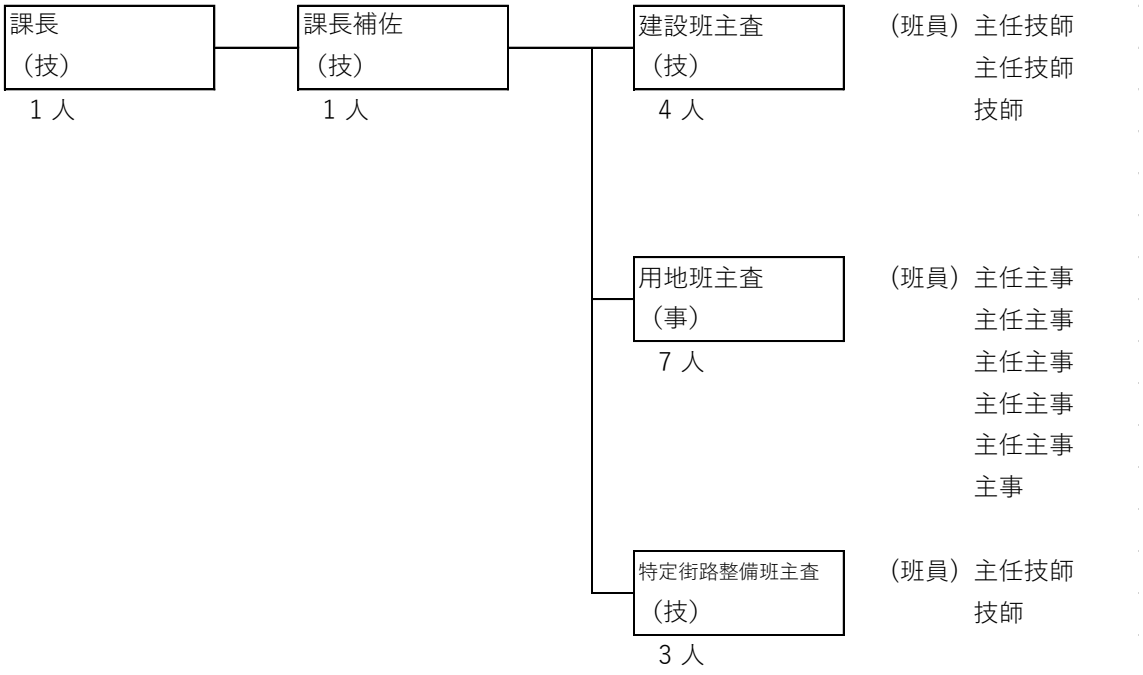
（１）概　要

①　組織及び人員

街路建設課の組織及び人員は次に示すとおりである。なお、街路建設課と共管が多い道路計画課の概要は、道路建設課の監査結果の項（249～255 項参照）で記載している。道路計画課の監査結果は、この外部監査結果報告書においては街路建設課及び道路建設課の監査結果の中に含まれているものと位置付けている。

ア．組　織（令和２年４月１日現在（以下、同様。））

【組織図】



イ．人　員

【課の人数（再任用（短期）を除く。）】

区分	課長	担当課長 総括主幹	課長補佐	主査	主査補	副主査	主任主事 主任技師	主事 技師	事務員 技術員	計	総　括 技能長	技能長	技能主任	技能員	計	合計
事務				1			5	1		7					0	7
技術	1		1	2			3	2		9					0	9
計	1	0	1	3	0	0	8	3	0	16	0	0	0	0	0	16

※局長・次長・部長・所長・道路管理センター派遣・下水道事業団派遣は除く

②　事務分掌

街路建設課の事務分掌は次に示すとおりである。

【事務分担】

建設班	１．都市計画道路等の新設・改築に関すること ２．踏切除却事業（幕張 215 号線）に関すること ３．事業用地の管理に関すること ４．境界確定に関すること ５．工事損失補償に関すること
用地班	１．道路用地の取得に関すること ２．事業用地の管理に関すること ３．工事損失補償に関すること ４．未利用地の処分及び財産管理に関すること ５．庶務・予算等の取りまとめ
特定街路整備班	１．磯辺茂呂町線（園生町）に係る調整及び建設に関すること ２．塩田町誉田町線（塩田町）に係る調整及び建設に関すること ３．新港横戸町線の関連道路整備事業に関すること ４．上記３路線の事業用地の管理に関すること ５．上記３路線の工事損失補償に関すること ６．上記３路線の境界確定に関すること

③　第 3 次実施計画上の事務事業の概要

第 3 次実施計画上の事務事業の一覧は以下のとおりである。ただし、事業費については、監査対象課からの資料により入手したデータを掲載している。なお、令和 2 年度の達成状況は、令和 2 年度当初予算ベースである

【第３次実施計画上の事務事業の一覧】

事業番号	事業名	政策等	所管課等	事業説明	取組	H29年度末現況	計画	平成30年度 事業量	平成30年度 事業費	平成31/令和元年度 事業量	平成31/令和元年度 事業費	令和2年度 事業量	令和2年度 事業費	3カ年計	R2年度末現在
274306	都市計画道路南町宮崎町線沿道地区の整備）	道路ネットワーク の形成	街路建設課	地域間の連絡強化及び交通の円滑化を図るため、道路を整備（用地取得及び工事）します。	用地取得	10143.1㎡（取得率99%）	計画	用地取得 A＝62.9㎡	12,500					62.9㎡	完了
								内訳 物件調査	1,000						
								内訳 用地取得 A＝62.9㎡	6,000						
								内訳 建物等移転補償	2,500						
								内訳 鑑定料	1,000						
								内訳 登記事務委託	2,000						
							実績					用地取得 A=5.92㎡	600	5.92㎡	10,149.02㎡（取得率99%）
								内訳		内訳		内訳 建物等移転補償	10,500		
							事業量達成度			(5.92㎡)/(62.9㎡)			9%		
					道路整備	250m	計画	擁壁整備L=109m	195,000	道路整備L=200m	183,500	道路整備L=150m	85,000	350m	共用開始
								擁壁工L=109m	185000	道路整備L=200m	78,000	道路工事L=150m	59,000		
								内訳 周辺施設整備	10,000	内訳 擁壁工L=107m	75,000	内訳 信号移設	20,000		
										機能回復工事	23,500	電柱移設	3,000		
										電柱移設	3,000	道路台帳作成	3,000		
										道路台帳作成	4,000				
							実績	擁壁整備L=220m	236,692	擁壁工 L=128m 道路整備 L=220m	301,901	道路整備L=150m	329,900		
								擁壁工L=220m	236,463	擁壁工 L=128m	119,315	街路築造L=150m	108,000		
								家屋等事前調査委託	229	道路整備 L＝220m	178,329	機能回復工事	31,100		
										道路台帳作成	4,257	信号移設工事	16,000		
								内訳		内訳		照明灯設置工事	16,200		
												内訳 電柱移設	2,000		
												道路台帳作成	2,600		
												【R1からの繰越】			
												街路築造L=210m	154,000		
							事業量達成度	擁壁工220m/109m	2.01	擁壁工348m/（109+107）m	1.37	道路整備350m/（200+150）m	1		
										道路整備220m/200m					
							財源 計画	一般財源	3,525		31,350	一般財源	26,550	—	
							財源 実績	一般財源	3,544		6,676	一般財源	3,330		

事業番号	事業名	政策等	所管課等	事業説明	取組	H29年度末現況	計画 実績	平成30年度 事業量	平成30年度 事業費	平成31/令和元年度 事業量	平成31/令和元年度 事業費	令和2年度 事業量	令和2年度 事業費	3カ年計	R2年度末現在
274301	都市計画道路塩田町誉田町線（塩田町地区）の整備	道路ネットワークの形成	街路建設課	蘇我副都心と千葉東南部とのアクセス強化とともに千葉都心部への通過交通の流入抑制による交通渋滞の緩和を図るため、地域高規格道路を整備（用地取得）します。	用地取得	14,214㎡ （取得率42%）	計画	用地取得 A＝2,884.96㎡	300,000	用地取得 A＝4,039㎡	300,000	用地取得 A＝2,720㎡	312,037	9,644㎡ （取得率28%）	23,858㎡ （取得率71%）
								内訳 用地取得　A＝2,884.96㎡ 物件補償　N＝1件 物件調査 登記事務等委託	内訳 246,000 50,000 2,000 2,000	内訳 用地取得　A＝4,039㎡ 物件補償　N＝1件 登記事務委託・鑑定料	内訳 254,968 43,032 2,000	内訳 用地取得　A＝2,720㎡ 物件補償　N＝3件 登記事務委託・鑑定料	内訳 254,968 43,032 2,000		
								一般財源	2,100	一般財源	2,100	一般財源	2,517		
							実績	用地取得 A=1,092.70㎡	104,282	用地取得 A=9,266.05㎡	775,133	用地取得 A=5,766.25㎡	802,520		
								内訳 用地取得　A=1,092㎡ 物件補償　N=１件 物件調査 登記事務等委託・鑑定料	内訳 76,988 22,229 3,062 2,003	内訳 物件調査 用地取得　A=6,808.70㎡ 物件補償　N=4件 登記事務委託・鑑定料	内訳 6,176 510,446 253,671 4,840	内訳 物件調査 用地取得　A=4,865.14㎡ 物件補償　N=11件 登記事務委託・鑑定料 地質調査・橋梁詳細設計 電線共同溝予備設計 国道協議資料作成 【R1からの繰越】 用地取得　A=901.11㎡ 物件補償　N=1件	内訳 23,000 276,531 208,469 23,000 180,000 9,400 9,000 58,052 15,068		
								一般財源	5,253	一般財源	22,046	一般財源	41,400		
						事業量達成度									

事業番号	事業名	政策等	所管課等	事業説明	取組	H29年度末現況	計画 実績	平成30年度 事業量	平成30年度 事業費	平成31/令和元年度 事業量	平成31/令和元年度 事業費	令和2年度 事業量	令和2年度 事業費	3カ年計	R2年度末現在
274302	都市計画道路磯辺茂呂町線（園生町地区）の整備	道路ネットワークの形成	街路建設課	千葉都心部への通過交通の流入抑制による交通渋滞の緩和を図るため、環状道路を整備します。	用地取得	24,607㎡ （取得率44%）	計画	・用地取得Ａ＝1,967.16㎡	235,800	・用地取得Ａ＝1686.72㎡	616,320	・用地取得Ａ＝767.99㎡	517,680	4,421.9㎡	29,029㎡ （取得率52%）
								内訳 ・用地取得　Ａ＝1,967.16㎡ ・物件補償 ・物件調査 ・登記事務等委託 ・鑑定料	内訳 119,000 110,000 5,000 1,200 600	内訳 ・用地取得　Ａ＝1686.72㎡ ・物件補償 ・物件調査 ・登記事務等委託 ・鑑定料	内訳 168,672 436,448 4,800 4,000 2,400	内訳 ・用地取得　Ａ＝767.99㎡ ・物件補償 ・物件調査 ・登記事務等委託 ・鑑定料	内訳 76,799 428,881 5,600 4,000 2,400		
							実績	用地取得A=1,659.24㎡	193,054	・用地取得A=1,644.41㎡	409,289	・用地取得A=2,374..89㎡	761,000	5,678.54㎡	3,028.54㎡ （取得率54%）
								内訳 用地取得　Ａ＝1,659.24㎡ 物件補償　Ｎ＝5件 物件調査 登記事務等委託 鑑定料	内訳 104,213 80,599 6,264 911 1,067	内訳 ・用地取得　A=1,088.41㎡ ・物件補償　N=17件 ・物件調査 ・登記事務等委託 ・鑑定料 【H30からの繰越】 ・用地取得　A=556.00㎡ ・物件補償　N=2件	内訳 117,808 112,263 5,599 1,847 1,437 46,910 123,425	内訳 ・用地取得 A=1,029.23㎡ ・物件補償　N=10件 ・物件調査 【R1からの繰越】 ・用地取得　A=300㎡ ・物件補償　N=1件 【R1.2月補正】 ・用地取得 A=1,045.66㎡ ・物件補償　N=4件 ・登記事務等委託	内訳 83,900 304,500 3,000 36,500 51,000 101,100 167,500 13,500		
						事業量達成度		1,659.24㎡/1,967.16㎡	84%	(1,659.24㎡＋1,644.41㎡)/(1,967.16㎡＋1,686.72	90%	(1,659.24㎡+1,644.41㎡+2,3	128%		
					道路環境影響調査 将来交通量推計		計画	・道路環境影響調査 ・将来交通量推計					85,000	実施	完了
								内訳 ・道路環境影響調査委託 ・将来交通量推計委託	内訳 8,000 5,200	内訳	内訳	内訳	内訳		
							実績	・将来交通量推計	2,585	・道路環境影響調査	15,705	・道路環境影響調査他	65,900	実施	完了
								内訳 ・将来交通量推計	内訳 2,585	内訳 ・道路環境影響調査 （うち8,000千円はH30から繰越）	内訳 15,705	内訳 ・道路環境影響調査 ・道路詳細設計 ・みちづくり協議会運営 ・協議会謝礼金 ・電線共同溝予備設計 【R1.2月補正】 ・地質調査	内訳 9,300 38,000 1,940 60 8,700 7,900		
						事業量達成度		1業務/2業務	50%	実施業務完了	100%	実施業務完了	100%		
					財　源		計画	一般財源	15,300	一般財源	6,864	一般財源	6,476	－	
							実績	一般財源	11,286	一般財源	36,700	一般財源	41,400		

事業番号	事業名	政策等	所管課等	事業説明	取組	H29年度末現況	計画 実績	平成30年度 事業量	平成30年度 事業費	平成31/令和元年度 事業量	平成31/令和元年度 事業費	令和2年度 事業量	令和2年度 事業費	3カ年計	R2年度末現在
274303	都市計画道路幕張本郷松波線（弥生地区）の整備	道路ネットワークの形成	街路建設課	快適で利便性の高い道路交通体系を確立するため、道路を整備（工事）します。	道路整備	1,680m	計画	擁壁築造	207,000	道路整備L=200m	82,000	道路整備L=227m	94,500	427m	供用開始
								内訳 擁壁築造 電柱移設 付帯工事	内訳 187000 2,000 18,000	内訳 道路整備　L=200m 道路台帳作成 付帯工事	内訳 70,000 2,000 10,000	内訳 道路整備　L=227m 電柱移設 道路台帳作成 付帯工事	内訳 80,000 2,000 2,500 10,000		
								一般財源	20,150	**一般財源**	12,500	**一般財源**	14,500		
							実績	現況調査業務委託等	7,375	擁壁築造、道路整備	340,263	擁壁築造、道路整備	347,000	路線北側歩道部L=400m完成	片側歩道部共用開始
								内訳 現況調査業務委託等	内訳 7,375	内訳 擁壁築造 機能回復設計 道路台帳作成 電柱移設 擁壁評定取得 【H30からの繰越】 擁壁築造 擁壁評定取得	内訳 123,936 4,145 1,540 2,089 2,443 199,479 6,631	内訳 街路築造L=100m 歩道整備（擁壁設置） L=300m 機能回復工事 信号移設工事 電柱移設 埋設管切回し 道路台帳作成 用地測量 【R１からの繰越】 擁壁築造L=150m	内訳 45,000 78,000 33,000 17,000 5,000 26,500 2,500 1,000 139,000		
								一般財源	7,375	**一般財源**	340,263		347,000		
						事業量達成度				**道路整備 0m/200m**	**0%**	**道路整備 100m/427m**	**23%**		

事業番号	事業名	政策等	所管課等	事業説明	取組	H29年度末現況	計画/実績	平成30年度 事業量	平成30年度 事業費	平成31/令和元年度 事業量	平成31/令和元年度 事業費	令和2年度 事業量	令和2年度 事業費	3カ年計	R2年度末現在
274304	都市計画道路村田町線沿道地区の整備	生活基盤の充実	土木管理課	周辺都市との連絡強化等を図るため、道路を整備（用地取得及び工事）します。	本線　用地取得	15,223㎡（取得率86%）	計画	用地取得 A= 0㎡	3,500	用地取得 A=1245.6㎡	270,750	用地取得 A=462.8㎡	62,750	1,708.4㎡	16,931㎡（取得率95%）
								内訳 物件調査 鑑定料	内訳 2,500 1,000	内訳 用地取得　A＝1245.6㎡ 建物等移転補償 鑑定料 登記事務委託	内訳 87,750 175,000 2,000 6,000	内訳 用地取得　A＝462.8㎡ 建物等移転補償 鑑定料 登記事務委託	内訳 32,750 25,000 2,000 3,000		
							実績	用地取得A=0㎡ 物件調査	1,580	用地取得 A=782.80㎡	105,048	用地取得 A=1,689.74㎡	338,900	用地取得 A=2,472.54㎡	用地取得 A=17,695.54㎡（取得率98%）
								内訳 物件調査（再積算） 鑑定料	内訳 950 630	内訳 用地取得　A＝782.80㎡ 物件補償　N＝1件 鑑定料	内訳 84,012 18,547 1517	内訳 用地取得　A＝923.29㎡ 物件補償　N＝2件 補償物件調査 登記事務等委託 鑑定料等 【H30からの繰越】 用地取得　A=766.45㎡	内訳 117,000 160,000 2,000 11,300 3,600 45,000		
							事業量達成度	0件/0件	100%	(0㎡＋782.80㎡)/(0㎡＋1,245.6	62%				
					村田町19号線　用地取得 道路整備	95㎡（取得率37%） 190m	計画	道路台帳作成 用地取得A＝160.18㎡	26,000	道路整備L=50m	6,500	道路台帳作成	1,000	160㎡ 50m	供用開始
								内訳 台帳作成 用地取得　A＝160.18㎡ 建物等移転補償 鑑定料 登記事務委託	内訳 2,000 11,000 8,000 2,000 3,000	内訳 道路整備L=50m 電柱移設	内訳 6,000 500	内訳 台帳作成	内訳 1,000		
							実績	用地取得　A=0㎡ 物件調査	1,672	道路整備L=0m	5,495	用地取得 A=166.58㎡ 道路整備L＝100m	57,630	用地取得 A＝166.58㎡ 道路整備 100m	用地取得 A=261.58㎡（取得率74%） 道路整備 290m
								内訳 鑑定料 物件調査（再積算）	内訳 1,110 562	内訳 用地取得　A＝47.46㎡ 鑑定料 台帳作成	内訳 3,037 215 2,243	内訳 用地取得　A＝ 166.58㎡ 物件補償　N＝1件 補償物件調査 登記事務委託 道路整備 公園拡張整備 台帳作成	内訳 10,347 7,000 5,400 1,383 12,600 18,900 2,000		
							事業量達成度	0㎡/160.18㎡	0%	0㎡/160.18㎡・L=0m/50m	0%	166.58㎡/160.18㎡・L=100m	100%		
					村田町46号線　用地取得 道路整備	26㎡（取得率13%） －	計画	用地取得A＝170.06㎡ 道路整備L=120m	61,000	道路台帳作成	1,500			170㎡ 120m	供用開始
								内訳 道路整備　L=120m 電柱移設 用地取得　A＝170.06㎡ 建物等移転補償 鑑定料 登記事務委託	内訳 13,000 1,000 12,000 30,000 2,000 3,000	内訳 台帳作成	内訳 1,500	内訳	内訳		
							実績	用地取得　A=172.00㎡ 道路整備　L＝0m	52,465	道路整備　L＝120m 台帳作成	20,827			用地取得 A=172.00㎡ 道路整備 120m	用地取得 A=198㎡（取得率100%） 工事完了
								内訳 用地取得　A=172.00㎡ 物件補償　N＝4件 物件調査 登記事務委託 鑑定料 測量	内訳 10,925 33,575 3,207 2,188 1,110 1,460	内訳 道路整備　L＝120m 測量 台帳作成 電柱移設	内訳 17,301 1,729 1,730 67	内訳	内訳		
							事業量達成度	172㎡/170.06㎡、0m/120m	50%	台帳作成　1件/1件	100%				
					財　源		計画	一般財源	14,125	一般財源	10,238	一般財源	6,988	－	
							実績	一般財源	9,717	一般財源	10,370	一般財源	18,530		

事業番号	事業名	政策等	所管課等	事業説明	取組	H29年度末現況	計画 実績	平成30年度 事業量	平成30年度 事業費	平成31/令和元年度 事業量	平成31/令和元年度 事業費	令和2年度 事業量	令和2年度 事業費	3カ年計	R2年度末現在
274305	都市計画道路塩田町誉田町線（誉田町地区）の整備	道路ネットワークの形成	街路建設課	地域間の連絡強化及び交通の円滑化を図るため、道路の整備（用地取得）を行います。	用地取得	13,885㎡（取得率42%）	計画	用地取得 A＝378.32㎡	148,000	用地取得 A＝670.14㎡	150,000	用地取得 A＝938.04㎡	150,000	1986.5㎡	15,872㎡（取得率48%）
								内訳 物件調査 用地取得　A＝378.32㎡ 建物等移転補償 鑑定料 登記事務委託 物件調査（再積算）	内訳 4,000 25,000 115,500 1,500 1,500 500	内訳 物件調査 用地取得　A＝670.14㎡ 建物等移転補償 鑑定料 登記事務委託 物件調査（再積算）	内訳 4,000 28,000 114,000 1,000 1,500 1,500	内訳 物件調査 用地取得　A＝938.04㎡ 建物等移転補償 鑑定料 登記事務委託 物件調査（再積算）	内訳 5,000 46,500 95,000 1,500 1,500 500		
								一般財源	3,525	一般財源	4,700	一般財源	4,425		
							実績	用地取得A=726.07㎡	139,756	用地取得 A=2,073.97㎡	186,392	用地取得 A=2,284.67㎡	191,000	用地取得A=5,084.71㎡	用地取得A=18,969.71㎡（取得率57%）
								内訳 用地取得 A＝726.07㎡ 物件補償 N＝8件 物件調査 鑑定料 登記事務委託	内訳 27,495 107,429 2,916 486 1,431	内訳 物件調査 用地取得　A＝2,073.97㎡ 物件補償　N＝13件 鑑定料 登記事務委託	内訳 5,951 75,885 102,048 503 2,005	内訳 物件調査 用地取得　A＝1854.56㎡ 物件補償　N＝5件 鑑定料 登記事務委託 【R1.2補正】 物件調査 用地取得　A=430.11㎡ 物件補償　N=3件	内訳 2,500 8,500 68,000 1,000 1,000 2,500 27,500 80,000		
								一般財源	4,245	一般財源	12,505		2,500		
						事業量達成度		726.07㎡/378.32㎡	191%	(726.07㎡+2073.97㎡/378.32㎡	267%	(726.07㎡+2073.97㎡+2284.67㎡)/	256%		

事業番号	事業名	政策等	所管課等	事業説明	取組	H29年度末現況	計画 実績	平成30年度 事業量	平成30年度 事業費	平成31/令和元年度 事業量	平成31/令和元年度 事業費	令和2年度 事業量	令和2年度 事業費	3カ年計	R2年度末現在
274307	都市計画道路誉田駅前線の整備	道路ネットワークの形成	街路建設課	ＪＲ誉田駅へのアクセス強化や歩行者の安全確保を図るため、道路を整備（用地取得）します。	用地取得	3,305㎡ （取得率33%）	計画	用地取得 816.56㎡	185,000	用地取得 413.12㎡	187,200	用地取得 413.12㎡	187,100	1,643㎡	4,948㎡ （取得率49%）
								内訳 物件調査 用地取得　A＝816.56㎡ 建物等移転補償 鑑定料 登記事務委託 物件調査（再積算）	内訳 2,000 84,000 94,200 1,500 2,000 1,300	内訳 物件調査 用地取得　A＝413.12㎡ 建物等移転補償 鑑定料 登記事務委託 物件調査（再積算）	内訳 5,000 71,500 105,700 1,500 2,000 1,500	内訳 物件調査 用地取得　A＝413.12㎡ 物件等移転補償 鑑定料 登記事務委託 物件調査（再積算）	内訳 5,000 71,500 105,600 1,500 2,000 1,500		
								一般財源	4,890	一般財源	5,990	一般財源	5,945		
							実績	用地取得 A=549.03㎡	100,864	用地取得 A=264.27㎡	80,090	用地取得 A=1394.02㎡	495,000	用地取得 A=2,207.32㎡	用地取得 A=5,512.32㎡ （取得率54%）
								内訳 用地取得　A=549.03㎡ 物件補償　N=4件 鑑定料	内訳 39,376 60,502 986	内訳 物件調査 用地取得　A＝264.27㎡ 物件補償　N＝11件 鑑定料 登記事務委託 物件調査（再積算）	内訳 2,488 25,605 46,895 616 1,485 3,003	内訳 物件調査 用地取得　A＝935.99㎡ 物件補償　N＝5件 鑑定料 登記事務委託 物件調査（再積算） 【R1からの繰越】 物件調査 用地取得　A＝458.03㎡ 物件補償　N＝2件	内訳 6,300 76,000 245,000 1,600 2,400 2,700 1,373 47,127 112,500		
								一般財源	1,978	一般財源	21,321	一般財源	7,350		
						事業量達成度		549.03㎡/816.56㎡	67%	(549.03㎡＋264.27㎡)/(816.56	66%	(549.03㎡＋264.27㎡+1394.02㎡)/	134%		

（２）監査手続

包括外部監査を効果的、効率的に実施するために次の監査手続を実施した。

①　財務監査の監査手続

財務監査の監査手続は、「１．土木管理課の監査結果」の「（２）監査手続」の「①財務監査の監査手続」に記載しているため、その内容を参照されたい。

②　3Ｅの監査の監査手続

3Ｅの監査の監査手続は、「１．土木管理課の監査結果」の「（２）監査手続」の「②　3Ｅの監査の監査手続」に記載しているため、その内容を参照されたい。

③　その他の監査手続

街路建設課の監査では、財務事務の執行等の現状に合わせて、特に次の監査手続を追加した。

ⅰ　第 3 次実施計画上の事務事業の進捗状況等を街路建設課から聴取し、関連資料の閲覧分析により、事業実施の進捗管理の効果的実施等の検証を行った。

ⅱ　街路建設に係る暫定供用の意思決定に係る事務処理等に関して、街路建設課から聴取し、関連資料の閲覧、分析等により、事務処理等の適正性を検証した。

ⅲ　買収した街路用地に係る固定資産台帳への登載状況について、新公会計制度のガイドライン等に従った登録処理がなされているか等について検証した。

ⅳ　街路建設課が直接、街路建設を行う事案以外に、他の事業者と協定を結び施工する工事負担金に関して、契約書等一式を入手し、変更事項等の事務処理手続が適正に実施されているかどうかについて検証した。

（３）監査結果

上記の監査手続を実施した結果、次のとおり指摘事項及び意見を述べることとする。

①　暫定供用に伴う判断について［意見：1 件］

【現　状】

南町宮崎町線沿道地区の整備事業は、平成 6 年 11 月 29 日から令和 3 年 3 月 31 日を事業期間としており、平成 30 年 12 月時点では用地取得率 99%（10,134 ㎡／10,206 ㎡）であった。残土地所有者は 4 名であり、うち 3 名については宅地と南町宮崎町線に高低差が生じることから、本線施工時にみぞかき補修工事（へい等）を土地計画線に併せて行うことで用地を取得できるよう交渉していくこととした。し

かし、残り１名については、20 年近く交渉を進めていたが、市の買収予定価格と地権者の希望額が折り合わないため、交渉が難航していた。

そこで、未買収地部分を残した形での暫定供用の可能性と土地収用法による手続きを進めるかについて、局長に方向性を報告し、局としての方針を確認している。

【原因・問題点】

今回、局長への報告及び方針確認のために、担当者は上席者に報告するとともに最終的には部長の判断を受けて、局長への報告を行っている。事業を進めていく中で方針確認の必要があったとしても、それは千葉市決裁規程で定められていない事項であるため、部長などの責任者の判断に基づき実施しているということであった。

そのため、稟議書や決裁書など文書による意思決定を行うのではなく、レクチャーというかたちをとるため、判断のポイントや判断結果については口頭のみで受けるだけで記録が残されていない。千葉市決裁規程には規定されていないとはいえ、重要な判断を伴うものであることから、事後的にその結果を確認できること、また類似する案件が発生した場合の判断材料ともなりえることを考慮し、議事録などのかたちで残しておくことが必要である。

【結　果：意見】

局長による意見を受けた場合には、その判断過程及び結果を記載した議事録を作成し、重要な決定事項は意思決定文書により行われることを要望する。

②　買収した用地に対する会計処理について［指摘：１件］

【現　状】

街路建設課における固定資産増減調査票を確認した結果、令和元年度に用地買収に伴い取得した土地は以下のとおりであり、勘定科目は「土地」として処理されている。

【令和元年度　固定資産台帳における用地買収により取得した土地一覧】

資産番号	所在地	勘定科目	取得金額（円）	数量・面積（㎡など）	取得年月日	供用開始年月日
27404000002001083	千葉市誉田町二丁目2番1201	土地	7,463,876	110.74	H31.4.19	
27404000002001093	千葉市中央区塩田町650、651、652番2	土地	82,011,631	844.61	H31.3.28	
27404000002001105	千葉市緑区誉田町一丁目794番10、94	土地	11,967,957	221.3	H30.6.29	
27404000002001117	千葉市緑区誉田町二丁目2番1103	土地	8,196,134	143.54	H30.6.27	
27404000002001124	千葉市緑区誉田町二丁目2番1643	土地	6,665,186	98.89	R1.5.24	
27404000002001136	千葉市稲毛区園生町229番3	土地	3,802,779	46.89	R1.6.3	
27404000002001142	千葉市稲毛区園生町255番10	土地	13,872,800	173.41	R1.6.3	
27404000002001167	千葉市緑区誉田町二丁目2番1628	土地	9,960,630	155.15	R1.5.24	
27404000002001199	千葉市稲毛区園生町390番144、149	土地	27,657,901	338.53	R1.6.28	
27404000002001262	千葉市中央区塩田町405番1　外3筆	土地	41,486,825	970.71	H31.3.28	
27404000002001264	千葉市中央区塩田町413番２	土地	301,252	8.12	H31.3.28	
27404000002001268	千葉市中央区塩田町870番1　外3筆	土地	16,122,968	642.03	R1.7.8	
27404000002001274	千葉市中央区塩田町650番の内、同651番・652番2合併の内	土地	54,674,421	844.61	H31.3.28	
27404000002001298	千葉市稲毛区園生町229番3の内	土地	3,802,779	46.89	R1.6.3	
27404000002001314	千葉市稲毛区園生町255番10の内　173.41㎡	土地	13,872,800	173.41	R1.6.3	
27404000002001317	千葉市稲毛区園生町255番10の内　1.98㎡	土地	158,400	1.98	R1.6.3	
27404000002001324	千葉市緑区誉田町三丁目60番1の内	土地	8,905,050	89.95	R1.9.30	
27404000002001327	千葉市稲毛区園生町390番26の内	土地	19,251,908	224.12	R1.6.28	
27404000002001434	千葉市緑区誉田町二丁目2番1628	土地	9,960,630	155.15	R1.5.24	
27404000002001438	千葉市中央区塩田町542番1の内　他１筆	土地	103,487,737	1249.67	R1.12.24	
27404000002001442	千葉市中央区塩田町647番　他3筆	土地	85,289,448	1370.09	R1.12.24	
27404000002001466	千葉市中央区村田町118	土地	3,037,440	47.46	R2.1.24	
27404000002001468	千葉市中央区村田町118	土地	33,913,600	529.9	R2.1.24	
27404000002001469	千葉市中央区村田町118	土地	50,099,200	782.8	R1.12.11	
27404000002001500	千葉市緑区誉田町二丁目２番812の内	土地	14,432,926	268.27	R1.12.11	
27404000002001502	千葉市緑区誉田町二丁目２番811の内　他2筆	土地	10,420,684	1076.08	R1.12.14	
27404000002001524	千葉市中央区塩田町838番9　他2筆	土地	9,756,351	185.13	R2.2.14	
27404000002001578	千葉市稲毛区園生町233番1の内、233番3の内	土地	100,700,760	868.11	R1.11.27	
27404000002001594	千葉市中央区塩田町413番1の内　外3筆	土地	18,213,028	625.04	R1.12.26	
27404000002001598	千葉市中央区塩田町493番1の内　外4筆	土地	31,168,578	810.99	R1.12.26	
27404000002001600	千葉市中央区塩田町500番1の内　外4筆	土地	100,221,156	2008.44	R1.12.3	
27404000002001611	千葉市中央区塩田町542番1の内	土地	3,649,156	98.36	R1.12.24	
27404000002001621	千葉市中央区塩田町869番1の内・同869番3の内	土地	22,387,104	777.33	R1.12.9	
27404000002001625	千葉市緑区誉田町三丁目60番1の内	土地	8,905,050	89.95	R1.9.30	
27404000002001665	千葉市中央区塩田町542番1の内　他2筆	土地	103,487,737	1249.67	R1.12.24	

出典：令和元年度固定資産台帳増減調査票より外部監査人が抜粋

【原因・問題点】

固定資産取得に伴う会計処理において、いわゆる本勘定と呼ばれる「土地」への計上は、事業に供した時点であり、道路建設の場合においては道路が完成した時点で処理される必要がある。取得に伴い支払いが生じた時点から事業の供する（道路完成）までは、「建設仮勘定」にて処理することが適切である。

【結　果：指摘】

用地買収に伴う取得であり、道路がいまだ完成していない土地については、建設仮勘定へ振替えることが必要であり、今後適切に処理されたい。

③　工事負担金の精算について［意見 2 件］

【現　状】

平成 14 年 1 月 28 日付にて以下の協定書を締結し、毎年施行工事に要した費用について報告を受け、その工事費を千葉市が負担している。

ｉ　東日本旅客鉄道株式会社と締結した「千葉市道幕張町 215 号線立体交差事業

に伴う総武本線花立踏切道及び京成電鉄千葉線幕張本郷第１号踏切道除却こ道橋新設工事に関する協定書」

ⅱ　京成電鉄株式会社と締結した「千葉市道幕張町215号線立体交差事業に伴う総武本線花立踏切道及び京成電鉄千葉線幕張本郷第１号踏切道除却こ道橋新設工事の施行に関する協定書」

＜令和元年度負担額＞

施行会社	契約金額	精算金額	差額
①東日本旅客鉄道	595,060千円	565,122千円	△29,938千円
②京成電鉄株式会社	48,310千円	44,760千円	△3,550千円

出典：入手資料等に基づき外部監査人作成

【原因・問題点】

工事対象の性質上、随意契約により東日本旅客鉄道株式会社及び京成電鉄株式会社と協定書を締結するとともに、年度ごとに「年度契約書」を締結している。施行工事の範囲や工程については、施行会社主導で決定されており、その工事費を負担区分に応じて、双方で負担している。

工事費は年度ごとに精算することから、年度末時点にて施行会社から工事内容及び工事費の内訳の説明を受け、問題がなければ工事完了確認報告書を作成して市長へ報告している。

【東日本旅客鉄道株式会社　令和元年度精算調書】

区　分	契約金額	精算金額	差額
道路施設工事			
工事費	474,200千円	522,000千円	47,800千円
工事付帯	1,000千円	999千円	△0千円
管理費	10,000千円	10,315千円	315千円
消費税等	24,260千円	26,665千円	2,405千円
合計	509,460千円	559,981千円	50,521千円
鉄道施設工事			
工事費	76,300千円	－千円	△76,300千円
工事付帯	7,800千円	4,741千円	△3,058千円
管理費	1,500千円	400千円	△1,100千円
合計	85,600千円	5,141千円	△80,458千円

出典：入手資料等に基づき外部監査人作成

【京成電鉄株式会社　令和元年度精算内訳書】

区　分	契約金額	精算金額	差額
土木工事費	40,000 千円	37,500 千円	△2,500 千円
軌道工事費帯	3,000 千円	2,340 千円	△660 千円
小計	43,000 千円	39,840 千円	△3,160 千円
事務費	3,010 千円	2,788 千円	△221 千円
小計	3,010 千円	2,788 千円	△221 千円
消費税	2,300 千円	2,131 千円	△169 千円
合計	48,310 千円	44,760 千円	△3,550 千円

出典：入手資料等に基づき外部監査人作成

令和元年度の工事費の内訳は上記のとおりである。その内容と工事現場を確認の上、写真による記録を残した上で、工事完了確認を行っている。なお、東日本旅客鉄道株式会社の精算金額については、道路施設工事の合計額が約 5,000 万円の超過となっており、鉄道施設工事の工事費の実績はゼロとなっている。

この変更については、令和元年 12 月 18 日の確認議事録において、「変更資金計画書」の提出を受けたことによるものであることが記載されている。経緯としては、当初鉄道施設工事としていた架道橋部立抗掘削が、道路施設工事に伴う仮設工事になるということで、鉄道施設工事から道路施設工事への、工事費内訳のみの変更であり、施行内容及び範囲図自体は変更の必要がないということであった。

なお、令和元年度の精算額調書における契約金額と精算額の増減差額がこの変更によるものであることは確認できたものの、工事完了報告書上では、その増減理由が明記されていない。上席者による確認のため、必要な情報は共有すべきであり、工事確認報告書などで、差額が発生した理由とそれが次年度以降にどのような影響をあたえるのかを共有することが重要である。

また、工事の性質上、現場での完了確認については、工事検査要綱等の対象外であるため、検査票やチェックリストなどは使用せず、写真を残しているのみであり、具体的な確認項目が定められていない。

【結　果：意見 1】

議事録の記載に当たり、今回の工事の変更については、鉄道施設工事から道路施設工事への変更であって、工事費の内訳のみが変更したものであり、施工施行内容及び範囲図自体は変更の必要がないということであった。しかし、このように工事契約書の主要な合意内容の一部に変更がなくても、他の部分に記載された「資金計画書」の内容に変更が生じた場合には、実際の工事負担額の変更につながることから、その増減理由及び次年度以降の工事や予算への影響の有無などをリスク評価に

必要な情報として、上席者へ共有するためにも、「変更資金計画書」に係る変更情報等を報告し、併せて、工事確認報告書又はその他の行政文書として組織内で作成し管理することを要望する。

【結　果：意見 2】

年度終了時における現場への工事確認については、請負工事のケースとは異なるとはいえ、確認作業が属人的とならないよう確認項目及び調書の残し方について明確にしておくことを要望する。

第４　利害関係について

包括外部監査の対象としての特定の事件につき、私には地方自治法第 252 条の 29 の規定により記載すべき利害関係はない。