

平成21年度

千葉県包括外部監査の結果報告書

千葉県包括外部監査人
公認会計士 今井靖容

目 次

監査テーマ： 道路事業に関する財務事務の執行について

第1	監査の概要	1
1	監査の種類	1
2	選定した特定の事件	1
3	特定の事件を選定した理由	1
4	監査対象期間	2
5	監査対象部局	2
6	監査の視点と方法	3
7	監査の実施期間	4
8	外部監査人及び補助者	4
9	利害関係	4
第2	監査対象の概要	5
1	千葉県の道路概要	5
2	千葉県及び他の都道府県の道路事情	6
3	千葉県の道路所管組織図	7
4	千葉県の道路事業費の概要	8
5	千葉県の道路施策	10
6	道路事業に対する県民の要望	12
第3	監査の結果	14
	・道路工事	14
1	地域整備センターのまとめ	14
	(共通の問題点)	15
	(1) 年度未契約について	15
	(2) 分離分割発注について	16
	(3) 東日本旅客鉄道株式会社への委託工事について	16
	(4) 迂回路仮橋のリースについて	17
2	安房地域整備センター	19
	(1) 古川三嶋線	19
	(2) 富津館山線	22
	(3) 主要地方道 市原天津小湊線	24
	(4) 一般県道 外野勝山線	26
	(5) 国道128号(耐震橋梁架換)	27
3	千葉地域整備センター 市原整備事務所	28
	(1) 主要地方道 市原茂原線	28
	(2) 国道297号	30
	(3) 五井本納線	31
	(4) 国道297号	32
4	海匝地域整備センター	33
	(1) 主要地方道 八日市場野栄線	33

(2) 旭駅前線	36
5 . 東葛飾地域整備センター 柏整備事務所	37
(1) 柏印西線	37
(2) 主要地方道 千葉竜ヶ崎線	38
(3) 国道 356 号	39
(4) 湖北駅・北口線	41
(5) 箕輪青葉台線	42
(6) 我孫子流山自転車道線・3 工区	43
6 . 葛南地域整備センター	45
(1) 船橋行徳線	45
(2) 京成本線連続立体交差事業	48
(3) 鬼高若宮線	52
(4) 印内習志野台線	53
7 . 香取地域整備センター	55
(1) 成田小見川鹿島港線	55
(2) 国道 356 号	56
(3) 国道 356 号	58
(4) 主要地方道 成田小見川鹿島港線	59
8 . 君津地域整備センター	61
(1) 一般県道 大鷲木更津線	61
(2) 国道 465 号	62
(3) 一般県道 長浦上総線	62
(4) 国道 465 号	63
9 . 東葛飾地域整備センター	65
(1) 主要地方道 市川柏線	65
(2) 主要地方道 松戸野田線	67
(3) 舗装道路修繕事業 (鎌ヶ谷市中佐津間 外)	69
10 . 印旛地域整備センター	71
(1) 主要地方道 千葉竜ヶ崎線	71
(2) 国道 356 号	72
(3) 都市計画道路 四街道駅前大日線	73
(4) 都市計画道路 八街神門線	74
(5) 国道 296 号	75
(6) 国道 464 号	76
(7) 主要地方道 佐倉印西線	78
11 . 印旛地域整備センター 成田整備事務所	80
(1) 国道 409 号	80
(2) 成田松尾線	81
(3) 主要地方道 成田小見川鹿島港線	82
(4) 国道 295 号	83
(5) 主要地方道 成田松尾線	85
12 . 長生地域整備センター	87
(1) 国道 409 号	87

(2) 五井本納線（仮称）新治バイパス整備計画	88
(3) 茂原環状線	89
(4) 主要地方道 茂原白子線	90
13 . 北千葉道路建設事務所	93
(1) 国道 464 号	93
(2) 国道 464 号	96
. 個別の課題	98
1 . アクアラインの社会実験	98
2 . 有料道路の無料開放	105
3 . 直轄負担金	107
4 . 補助金の交付申請	112
5 . 県民の要望の反映	113
6 . 費用便益分析	118
7 . 道路用地	123
8 . 道路施設の維持管理	127
第 4 . むすび	130

<p>報告書中における合計数値等の表示は、端数処理の関係から合計数値等とその内訳の合計が一致しない場合がある。</p> <p>報告書中の表について、特に出典元が記載されていないものは、県より入手した資料に基づいて作成している。</p>

包括外部監査の結果

第 1 . 監査の概要

1 . 監査の種類

地方自治法第 252 条の 37 第 1 項及び第 252 条の 38 第 1 項並びに千葉県外部監査契約に基づく監査に関する条例第 2 条の規定に基づく包括外部監査

2 . 選定した特定の事件

道路事業に関する財務事務の執行について

3 . 特定の事件を選定した理由

道路は、社会インフラの基本をなすものであり、生活・経済等の活性化を図るために極めて重要な役割を果たしている公共財の典型である。

千葉県は、首都圏の一翼を担っており、道路は千葉県民の生活のみならず、首都圏の生活・経済に大きな影響を及ぼすものである。そのため、人・物・情報の交流と地域の連携を強化するような道路づくりを行なう必要が強く求められ、東京湾アクアライン等の整備が進められてきた。

また、千葉県は、首都圏に位置しており、後背地を持たない半島性という性格ゆえに、地域によって道路網の整備状況に違いがみられ、均衡のとれた道路網の整備が求められている。

道路網の整備等は大規模でかつ長期間行われるものであり、整備、維持及び管理に多額のコストがかかる。この反面、千葉県も他の地方公共団体と同様に財政状態は厳しい状態が続いており、道路に関する財政面の負担も重いといえる。

その一方で、千葉県内の交通事故は減少傾向にあるとはいえ全国的に高い水準にあり、交通渋滞等も含め課題となっている。

これらのように千葉県における道路事業の重要性、コスト、課題を勘案すると、道路事業が効果的かつ効率的に適切に行なわれているかについて監査を行なう必要があると判断した。

4 . 監査対象期間

平成 20 年度

ただし、必要に応じ他の年度についても対象とする。

5 . 監査対象部局

県土整備部

- ・ 道路計画課
- ・ 道路整備課
- ・ 道路環境課
- ・ 各地域整備センター（整備事務所等を含む）
- ・ 関係団体（千葉県道路公社）

6 . 監査の視点と方法

(1) 監査の視点

- ・ 道路の新設及び補修は、一定の基準に従って計画的に行なわれているか。
- ・ 道路事業の費用及び便益は適切に把握されているか。また、その結果は活用されているか。
- ・ 道路に係る県民のニーズを把握し、道路事業に適切に反映しているか。
- ・ 道路の入札管理は適切に行なわれているか。
- ・ 工事請負契約手続は適時適切に行なわれているか。
- ・ 道路工事の発注方法は適切に行なわれているか。
- ・ 各道路工事件名は常に有効性の判断を持って、毎年遂行されているか。
- ・ 道路事業の管理体制（本庁及び各地域整備センター）は適切に行なわれているか。
- ・ 長期未着工用地の管理は適切に行なわれているか。
- ・ 残地の管理は適切に行なわれているか。

(2) 監査の方法

この監査の実施にあたっては、県土整備部の道路事業に係る財務事務の監査の他に、経済性・効率性・有効性の観点を加味し、関係諸帳簿及び証拠書類との照合ならびに必要な監査手続を実施した。

なお、監査対象は、原則として平成 20 年度における県単独事業 1 億円以上の工事費、補修費及びその他必要と認めたものとした。

ただし事務費は監査対象外としている。

7. 監査の実施期間

平成 21 年 8 月 1 日から平成 22 年 3 月 19 日まで

8. 外部監査人及び補助者

外部監査人	公認会計士	今井 靖容			
補助者	公認会計士	庄司 未光	上倉 要介	野本 裕子	
		米田 恵美			
	会計士補等	宮井 康行	辻 拓之		

9. 利害関係

包括外部監査の対象とした事件について、地方自治法第 252 条の 29 に規定する利害関係はない。

第 2 . 監査対象の概要

1 . 千葉県の道路概要

千葉県は本州の中央東端に位置し、一部が太平洋に突き出た半島からなっている。本県は首都圏に位置していることから、道路は千葉県民のみならず、首都圏の産業・経済・文化の発展に欠かすことのできない社会資本となっている。また、県土の有効利用を促進するネットワークとして重要な役割を果たすとともに、広域間や地域間の交流・連携の強化等を図るため、幹線道路網を整備するとともに、街づくりの根幹として交通需要に対応するため都市内道路の整備を推進し、高速道路から身近な生活道路に至るまで体系的な整備が求められている。

また、千葉県は国際的拠点としての機能を持つ成田国際空港を擁している。2009年10月に平行滑走路の2,500m化が完成し、2010年3月末には年間発着回数の20万回から22万回への拡大を控えており、成田国際空港周辺の道路整備だけでなく、成田国際空港から首都圏、更には羽田空港へのアクセス整備についても重要な課題となっている。

また、下表より、千葉県の整備率は他都県と同程度の水準に位置しているといえる。しかしながら、地域によって道路網の整備状況に違いがみられることから、地域の実情に応じた、効率的・効果的な整備、既存道路の計画的な維持管理による有効活用、選択と集中による事業の重点化等を推進することが求められている。

[表 1] 平成 20 年 4 月 1 日現在の各都道府県の道路の整備状況

都道府県名	国道		都道府県道		国・都道府県道	
	実延長 (km)	整備率 (%)	実延長 (km)	整備率 (%)	実延長 (km)	整備率 (%)
埼玉県	891.3	44.8	2,489.4	56.0	3,380.7	53.1
千葉県	1,198.0	51.1	2,597.5	52.4	3,795.4	52.0
東京都	340.7	47.5	2,303.6	45.9	2,644.3	46.1
神奈川県	685.1	46.5	1,459.2	43.0	2,144.3	44.1
静岡県	1,212.5	49.7	3,206.3	51.9	4,418.9	51.3
愛知県	1,311.7	52.3	4,224.6	52.7	5,536.4	52.6
京都府	906.6	58.9	2,182.4	43.6	3,089.0	48.1
大阪府	619.8	37.6	1,777.2	55.2	2,397.0	50.7
兵庫県	1,493.7	57.9	4,401.1	54.6	5,894.7	55.4
岡山県	1,011.8	62.9	3,635.9	46.5	4,647.8	50.1
広島県	1,468.4	67.0	3,667.8	58.5	5,136.2	60.9
福岡県	1,156.6	49.4	3,483.3	59.3	4,639.9	56.8

(出典 : 道路統計年報 2009)

(注) 実延長とは、総延長から重用延長及び渡船延長を除いた延長である。

- ・総延長とは、道路法の規定に基づき指定もしくは認定された路線の全延長である。
- ・重用延長とは、上級の路線に重複している区間の延長をいう。
- ・渡船延長とは、海上、河川、湖沼部分で渡船施設があり、道路法に基づき供用開始されている区間の延長である。

2. 千葉県及び他の都道府県の道路事情

千葉県の道路の現状の概要は以下の表のとおりである。

[表2] 千葉県の道路の現状

道路種別		管理者	路線数	延長(km)
高速自動車国道		東日本高速道路株式会社	4	141
国道	直轄国道	国・東日本高速道路株式会社	10	417
	補助国道	千葉県	13	764
千葉県		2	7	
県道		千葉県	290	2,600
		千葉県	23	119
市町村道		市町村	121,915	35,862

上記表の県道及び市町村道には、主要地方道が含まれている。

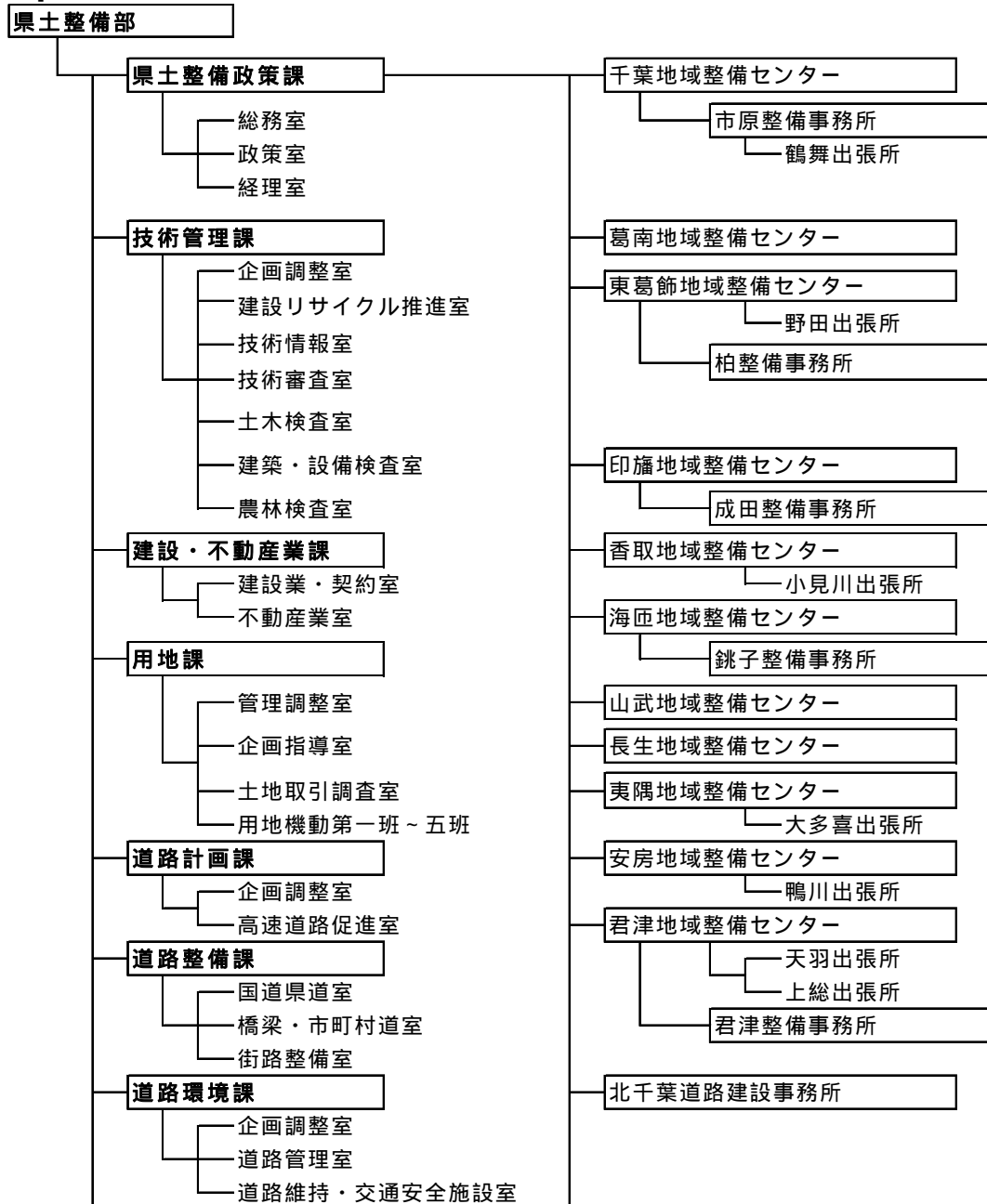
ここで、主要地方道とは、国土交通大臣が指定する主要な都道府県道若しくは市道であり、高速自動車国道及び一般国道と一体となって広域交通を分担する広域幹線道路をいう。

その他、首都高速道路株式会社が管理する首都高速湾岸線 9km 及び千葉県道路公社が管理する有料道路 76km がある。

3. 千葉県の道路所管組織図

千葉県県土整備部のうち、道路を管轄している、県土整備政策課、用地課、道路計画課、道路整備課、及び道路環境課等の組織図である。

[図1] 組織図



(その他の課・出先機関は省略しております)

4. 千葉県の道路事業費の概要

(1) 千葉県の予算規模と土木費

千葉県の平成 20 年度及び平成 21 年度の予算規模は、表 3 のとおりである。

土木費は 1,258 億円で、平成 20 年度総予算 1 兆 4,406 億円の 8.7% を占めている。

このうち、道路予算は 668 億円と土木費の 53% を占めている。

平成 21 年度は、総予算は前年度比 7.0% 増加し 1 兆 5,415 億円になっているが、土木費は 10.6% 増加し 1,391 億円となっている。

[表 3] 目的別歳出予算の状況

(単位：百万円)

区分	平成 21 年度				平成 20 年度		増減額 - =	伸び率 /
	当 初	6 月 補正	計	構成 比	当 初	構成 比		
議会費	2,683		2,683	0.2	2,662	0.2	21	0.8
総務費	92,773	25,929	118,703	7.7	121,439	8.4	2,736	2.3
民生費	162,574	5,039	167,613	10.9	161,444	11.2	6,169	3.8
衛生費	45,399	3,247	48,646	3.2	44,196	3.1	4,450	10.1
環境費	6,102	208	6,310	0.4	6,183	0.4	127	2.1
労働費	3,062	2,392	5,454	0.4	2,576	0.2	2,878	111.7
農林水産業費	42,084	7,572	49,656	3.2	49,692	3.4	36	0.1
商工費	144,755	20,893	165,647	10.7	105,848	7.4	59,799	56.5
土木費	94,652	44,529	139,181	9.0	125,860	8.7	13,321	10.6
警察費	137,728	1,444	139,172	9.0	136,544	9.5	2,628	1.9
教育費	432,455	3,509	435,964	28.3	419,110	29.1	16,854	4.0
災害復旧費	3,391		3,391	0.2	3,506	0.2	115	3.3
公債費	172,042		172,042	11.2	172,793	12.0	751	0.4
諸支出金	86,833	80	86,913	5.6	88,657	6.2	1,744	2.0
予備費	150		150	0.0	150	0.0	0	0.0
計	1,426,683	114,841	1,541,524	100.0	1,440,660	100.0	100,864	7.0

(2) 千葉県道路事業費の5カ年の推移

千葉県の各事業別道路事業費の5カ年の推移は、表4のとおりである。

概ね同様の水準で推移しているが、平成20年度は増加している。

この増加の主な要因は、国の経済対策による補正予算への対応と勝浦有料道路の無料開放に伴う補助金である。

[表4] 千葉県の各事業別道路事業費の5カ年の推移 (単位：百万円)

課 名	最終予算額(2月補正後予算額)					
	平成16年度	平成17年度	平成18年度	平成19年度	平成20年度	
道路計画課	18,909	17,187	17,406	17,434	20,427	
道路整備課	道路事業	22,129	21,088	22,308	20,947	22,187
	街路事業	10,507	8,782	8,463	9,009	7,951
道路環境課	16,965	16,074	15,959	15,866	16,314	
上記3課合計	68,511	63,132	64,138	63,258	66,881	

5. 千葉県の道路施策

千葉県は、「活力（交流、拠点、分権）」と「環境（暮らし・生活、環境、時代への対応）」の2つの目標の下に、総合的な県土づくりの施策を展開している。

道路については、みんなの移動にやさしい空間の創出、環境との共生と豊かな生活の実現、千葉の魅力の創造、国際拠点である成田国際空港のポテンシャルの向上、産業の高度化・物流効率化の支援、地域連携・交通連携の推進、緊密なコミュニケーションの展開という7つの基本方針に基づいて、道路整備の方向性を決めている。

（1）みんなの移動にやさしい空間を創出する道づくり

高齢者・障害者の利用しやすいバリアフリー化、歩行者と自転車利用者の視点に配慮し、交通事故の削減のための歩道整備により、自動車・自転車・歩行者が安全に共存できる道路整備を進める。高度医療施設までのアクセス、消防活動・緊急時避難等の場合の移動に資する道路を確保する。そして、高度成長時代に整備された既存のトンネル・橋梁の更新時期の一斉到来に備え、効率的・効果的な維持管理により長寿命化を図る。

（2）環境との共生と豊かな生活を実現する道づくり

水辺や里山等の自然環境を生かした道路、生態系に配慮したエコロード等を整備し、幹線道路・交差点改良により、渋滞解消・交通円滑化を図る。

（3）千葉の魅力を創造する道づくり

観光地へ至る道路を整備し需要面のソフト的対応と併せて渋滞を解消し、千葉の魅力を高める道路整備を進める。中心市街地の活性化施策と連携した歩行空間を整備する。

（4）国際拠点である成田国際空港のポテンシャルを向上させる道づくり

首都圏と成田国際空港を結ぶ幹線道路の整備を進め、空港周辺の幹線道路網の整備を行なう。

（5）産業の高度化・物流効率化を支援する道づくり

幹線道路ネットワークの整備や道路拡幅、交差点改良等のボトルネック対策により、都市圏交通の円滑化を進め、物流コストの低減を図る。高速道路における ETC の普及を促進するとともに、道路情報の提供を充実させる。

（6）地域連携・交通連携を推進する道づくり

道路交通と鉄道等の他の交通手段との結節点における利便性・快適性の向上を図り、市町村の生活圏内の連携を強化する道路整備を進める。

首都圏中央連絡自動車道・東京外かく環状道路等や広域幹線道路の整備を図るとともに、東京湾アクアライン等の既存高速道路の利用を促進する。

(7) 緊密なコミュニケーションの展開する道づくり

行政から道路の利用者に対して情報公開を促進するとともに、道路利用者の意見や発想を反映させる。

道路標識・道路情報板により交通情報を提供する。

以上の施策は、監査対象とした各路線の「工事概要」に対応している。

6. 道路事業に対する県民の要望

千葉県民は道路事業に関して、どのような意識を持っているのであろうか。平成19年11月に実施した平成19年度の「第35回県政に関する世論調査」において、道路整備についての調査が行われている。(以下、無回答については省略している。)

まず、県内の道路状況について満足度を調査したところ、全体としては「満足していない」が57.0%で、「どちらでもない」が26.1%、「満足している」が10.8%と回答している。

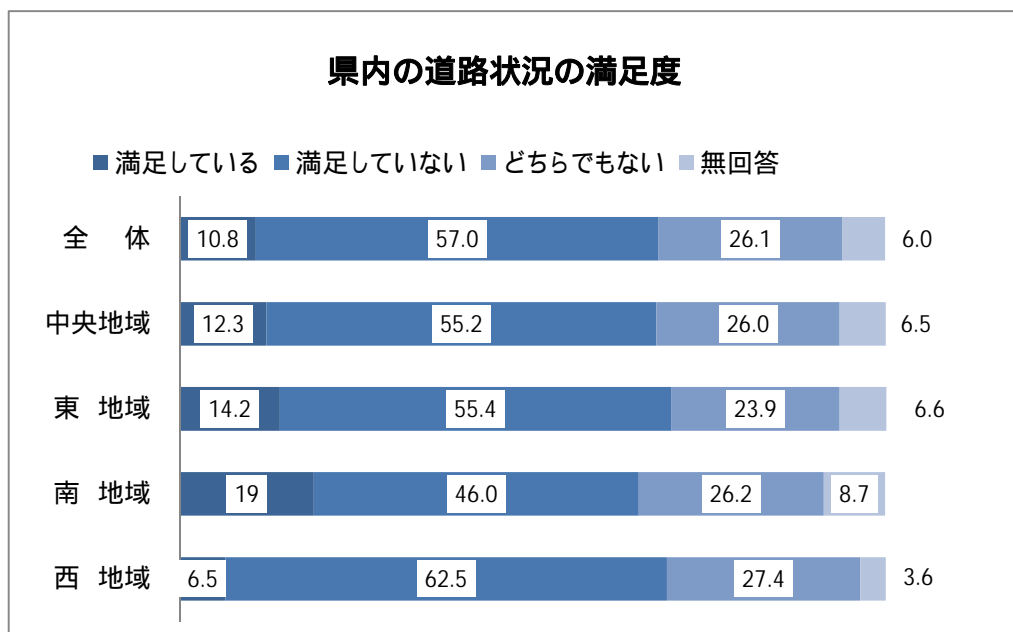
上記結果から、全体として、県民は必ずしも道路事情に満足しているとは言い難い現状が示されているといえる。

さらに上記の内訳を見ると、地域別で満足度に違いがみられる。「満足していない」との回答は“西地域”が62.5%となっており他の地域より高く、“中央地域”と“東地域”との差は約7ポイント、“南地域”との差は約17ポイントになっている。

一方で、「満足している」との回答は“南地域”が19.0%であり、他の地域より高くなっている。また、西地域では「満足している」との回答が6.5%となっており、他の地域と比べかなり低くなっている。

道路事情について、南地域は満足している割合が比較的高く、反面、西地域では道路事情について満足していない割合が高いといえる。

[図2] 第35回県政に関する世論調査



つづいて、道路整備について優先的に対策すべき課題を3つまで選んでもらうという調査を行なっている。

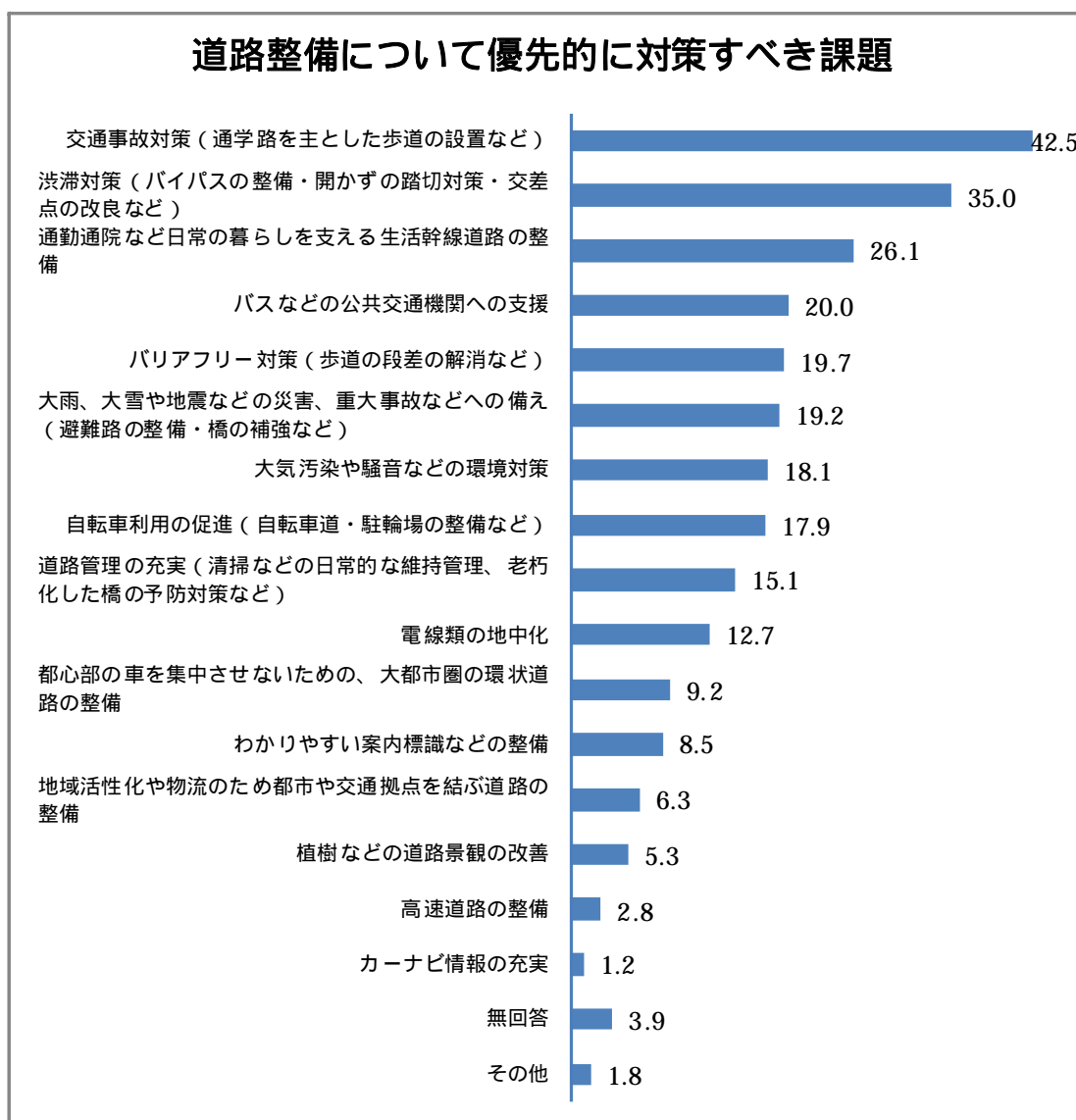
その回答結果は、歩道の設置等の交通事故対策が42.5%、続いて渋滞対策が35.0%となっている。そして、生活幹線道路の整備が26.1%となっている。

千葉県民の道路事業に関する要望は、交通事故及び渋滞解消につながるものが大きい。道路は生活に密接したものであるために、日常生活に影響を及ぼすことについての要望が大きいといえる。

県政に関する世論調査において、最後に自由回答として、県政全般についての意見を求めたところ、「道路を整備する」という項目が第三位となっている。

県の道路事業に対し、県民の関心が高いことがわかる。

[図3] 第35回県政に関する世論調査



第3．監査の結果

．道路工事

1．地域整備センターのまとめ

各地域整備センター等 12 か所の指摘事項・意見を分類すると以下のようになる(表 5)。指摘事項・意見の内容の分類方法として、道路建設の有効性に関連する事項と道路建設に関しての内部管理体制に関連する事項に 2 つに分けて作成した。

[表 5] 指摘事項・意見の分類

内 容	指摘事項	意 見
建設・補修目的(有効性)に関連する事項(A)	-	5
内部管理体制に関連する事項(B)	14	70

(注)本文中【結論】で(指摘事項)の記載のないものは意見であり、意見のうちで「考える」「留意されたい」「望まれる」との表記内容は、今後事業実施において参考とすべき事項である。

上記分類では、「内部管理体制に関連した事項」の指摘・意見が多い。これは、「建設・補修目的(有効性)の問題」が少ないことを意味することではなく、「内部管理体制の問題」として、工期が長期である場合、毎年度あるいは適時に工事の有効性を見直しを実施する必要があるが、実施していないため、結果として、「建設・補修目的(有効性)の問題」になってこないものもあると考える。

「内部管理体制の問題」としての指摘・意見で多いものは設計変更等、その原因となる内容を記録した文書が保存されていないことである。

また、設計変更について、金額的に当初工事契約金額の 30%までの増加は、地域整備センター所長決裁で対応可能とされているが、当初契約金額から 30%の金額幅は現在の実務感覚から大きすぎる許容範囲と考えられる。

(共通の問題点)の「(1)年度末契約について」では契約手続の不備を指摘している。「(2)分離分割発注について」では、工事の分割発注に関して県としての規定管理が存在しないことの問題点を述べている。

これらは、県として道路建設事務を進めていく上で、最も基本となる事項に入るものである。県では、内部管理体制即ち工事の有効性を見直しを含めて文書での記録・保存が重要と考えるが十分ではない。規定全般の見直しをされたい。(指摘事項)

入札の管理については、上記の分類表には入れていないが、添付の「(別表)道路工事における入札状況について」からも明らかなように、予定価格と落札価格との比率が95%以上の案件が209件中134件と非常に多い。これは一般的に談合等の問題が生じる可能性の非常に高いといわれる水準である。実際に入札関係書類を見ても多くの案件で不自然な比率、数値が見られた。君津地域整備センターの現地調査では、「県道 大鷲木更津線」のごとく工事契約業者が談合に該当し、業者変更をせざる得ない場合を見たが、契約事務作業、工期、工事金額ともに変更に係る無駄が生じることになる。

また、談合の業者に対する法的処分等種々の対策は実施されているが、それだけでなく、今の入札状況が上述のように非常に問題化する可能性の高い水準であることを考えると、社会の動向を見据えて県としてもっと実効性ある談合防止対策を急ぐべきであるとする。

(共通の問題点)

(1) 年度末契約について

地方自治体の財務事務は予算単年度主義を原則とし、当該年度予算を財源として事業の執行を行うことを原則としている。しかし、国の財政政策としての補正予算の成立の時期や、工事の前提となる用地買収、その他の諸々の事由により、工事請負契約等が年度末2月から3月に入ってから締結される場合がある。

監査対象とした工事対象のうち、予算単年度主義の制約を形式的に遵守する結果、到底当該工事を完成するのに不可能な契約上の工期を、契約日の翌日から当該年度末の3月31日としている事例が多く見られた。当然、当該工事を実施するに不可能な工程表が添付されている。

この結果、当該工事を完成させるに必要な本来の工期にあわせるために、工事変更契約が締結され繰越明許工事とされている。

しかし、印旛地域整備センター 成田整備事務所の「主要地方道 成田松尾線 山武郡芝山町菱田県単道路改良(幹線)工事(改良工その2)」は、平成20年3月28日に入札を行ない、平成20年3月31日に契約を締結したものであり、債務負担行為の議会の承認を得て工期を平成20年4月1日から平成20年9月30日としている。このように、適切な契約も実施されている。

会計とは、本来事実の写像である。地方財務事務もこの例外であってはならないはずである。一つの矛盾は他の不適切な財務事務をもたらす恐れもあるので、事実に基づ

づいた適切な契約手続きを実施されたい。(指摘事項)

(2) 分離分割発注について

分離分割発注は、原則として道路工事のコスト合理化には反するものであるが、工種別の専門事業者と道路交通の早期再開のための工期の短縮という道路工事本来の要請とともに、地域建設業者の受注機会の確保という地域産業保護育成という公共事業としての要請のもとに行なわれている。

近時の公共事業費の削減のもとでの地場の建設業者の減少は、道路というインフラ設備の維持補修の迅速な対処に困難を生ずる恐れも考えられるため、一定の地域業者の保護育成も根拠のないものではない。

公共工事の特性として、事業年度の下半期に集中するという制度的な問題もある。

県は、地域によって指名業者の数や規模が異なること等の理由で一律の規準の作成は困難との見解であるが、現状の分割発注の判断事例を調査し、道路工事の経済性と効率性ひいては上記の分離分割発注の目的適合的な有効性を実現するための一定の基準を作成すべきであると考えている。

[表6]分離分割発注の例

(単位：円)

	改良工 1	その 2	改良工 3	その 4
工事費	29,263,250	38,770,200	14,140,350	52,180,800
工事延長	L = 310m	L = 227m	L = 386m	L = 680m
期間	H20.11.5 ~ H21.3.25	H21.1.20 ~ H21.9.7	H21.1.20 ~ H21.6.25	H21.3.17 ~ H21.9.30
当初契約額	28,770,000	36,120,000	12,600,000	46,042,500
予定価格	30,030,000	38,052,000	12,967,500	48,436,500
対予定価格比	95.8%	94.9%	97.2%	95.1%

(3) 東日本旅客鉄道株式会社への委託工事について

県は、鉄道事業についての技術的知見がないことから、施工協定に関する事項について、その管理監督業務などを東日本旅客鉄道株式会社(以下「JR」)等の鉄道事業者委ねている。道路と鉄道の交差する工事については、昭和63年5月31日付け「道路と鉄道との交差に関する運輸省・建設省協定」に基づき、千葉県から鉄道管理者へ施工委託している。同協定第11条(工事の実施等)において、当該工事に係る費用負担の額が多い側が工事を実施することとされているが、同条のただし書きで、鉄道側の運転保安上若しくは施設の維持管理上などを考慮し、必要に応じ双方協議となっている。道路と鉄道との交差に関する技術基準は、同協定第9条で「道路構造令、普

通鉄道構造規則、新幹線鉄道構造規則及びこれらに準ずる諸基準による。」とされているが、県は鉄道技術についての技術的知見がないことから、全ての施工を JR に委ねてきた。

近年、厳しい経済・財政状況から公共工事についての様々な指摘を受け始めたことから、コストを厳しく見直し、効率的に事業を実施していくため鉄道事業者との協定に基づく工事を行なう場合は、工事等の内容及び費用等について十分に協議把握し、透明性の確保に努めるよう、平成 16 年 7 月 1 日付け文書にて国から通知を受けている。また、平成 20 年 12 月 25 日付けで、国土交通省と鉄道事業者の相互において、「公共事業における鉄道委託工事を行う場合の透明性確保の徹底に関する申し合わせ」がなされたことから、それらを参考とした運用に努めるよう通知があった。

平成 20 年度においては、当該申し合わせが通知された後に、各年度の協定に係る概算払いを請求されているものと思われる。平成 20 年度の年度協定には、当該「申し合わせ」第 1 条 2) に規定される「別添 1 を参考に年度協定書に別紙 2(「透明性通達」別添資料(例)[年度協定締結段階での協議資料例])と同等の資料の添付」が反映されないため、資料の入手が困難であると考えられる。

しかし、今後においては、透明性確保のため、当該「申し合わせ」に規定される資料添付については年度協定書に記載したうえで入手し、工事の設計・積算、工事内容や工期変更の理由と変更金額、そして最も重要な工事検査結果等について、県は主体的に検討し、必要ならば JR に協議を申し入れ、工事委託費又は工事負担金の妥当性を確保されたい。

(4) 迂回路仮橋のリースについて

仮設橋のリースについては、入札ではなく、工事請負業者が選定することになっている。通常は高額なリース物件であることから、県が直接選定すべきと考えられる。例えば千葉地域整備センター 市原整備事務所の平蔵橋の仮設橋の場合、賃料期間が 18.5 ヶ月で、60 万円/月で合計金額が約 1,100 万円程度となる。迂回路工事業者である S 社が M 社に見積り依頼し、決定したことになるが、工事自体は、迂回路工事だけでなく、橋の下部工、上部工、取り付け道路工事と工事業者は変わる。仮設橋の賃料の支払は工事期間続くことになり、各工事業者がリース契約を引継ぎ負担する。当初は、S 社と M 社との契約であるが、S 社が関係する工事期間は 18.5 ヶ月のうちの 2 ヶ月であり、実務上も不自然な契約・支払関係となる。

ただし、県は、以下の取り扱いに従って実施している。

迂回路の仮橋については、その規格・形状について県で指定している構造物であ

る。

「千葉県土木工事標準積算基準」(国土交通省土木工事積算基準に準拠)の仮設工の積算として、仮橋の使用期間中の損料を工事費に計上することとしている。

リース業者からのリース料(賃料)は、「千葉県土木工事標準積算基準」により積算していることから、請負業者とリース業者との契約と県とリース業者との契約の価格に違いはでてこない。つまり工事箇所ごとのリース料金は公正な価格となっており、現場ごとの多寡はない。

仮橋は指定構造物であり、安全性を確保するために出来形として規格・形状等にわたり厳しい管理が必要となる。これらの不具合が生じないようにするには、材料の調達から現地での施工までの工程を一貫した施工体制で行う責任施工としている。

しかしながら上記 については、実取引においては、金額の幅はあるものとする。

取引の透明性の観点から、県が直接リース契約の当事者となり、工事業者に現物供与する等仮設橋リースの契約形態を再検討することが必要とする。

2. 安房地域整備センター

(1) 古川三嶋線

(単位：円)

事業	事業区間	工期	工事の概要
地方道路交付金事業	南房総市安馬谷	H18 ~ H21	バイパス 本工事
全体事業費	事業費計	当年度事業費	繰越事業費
2,812 百万円	487,204,750	63,979,750	423,225,000

【工事概要】

古川三嶋線は、旧丸山町の中心市街地と海浜リゾート地域、「ローズマリー公園」へのアクセスを円滑にするための1.3kmのバイパス道路である。一部300mは供用開始をしている。

半島振興法に基づく、南房総市のバイパス工事についての県の代行工事であり、平成9年の旧建設省から県への通知により、半島振興法(昭和60年法律第63号)11条1項の規定に基づく基幹道路の指定を受け、県は旧丸山町へ丸山町道古川三嶋線のバイパス事業について通知(平成9年4月1日)を行なっている。

なお、JR 跨線橋については、JR との協定書に基づき、随意契約により一部委託をしている。

【効果について】

半島地域の市街地と海岸部への交通アクセスの円滑化を図る。

1) 橋梁上部工

本工事は、平成18年9月20日から平成20年9月30日までの工期で、JR に対する負担金220,331,324円として支出する橋梁上部工である。

毎年度協定書を取り交わし、金額を変更している。平成20年度の変更とその内容は以下のようになっている。

(表7)JRとの協定書

(単位：円)

	H18.9.20 基本協定書 (概算)	H20.9.5 第5回協定書	前回まで の請求	今回の請求額
道路施設	213,675,000	214,489,092	6,500,000	207,989,092
鉄道施設				
負担金工事費	2,090,000	2,252,217	190,000	2,062,217
補償金工事費	4,510,000	3,590,015	410,000	3,180,015
合計	220,275,000	220,331,324	7,100,000	213,231,324

【問題点】

平成19年3月22日にP3とP4の沓座アンカーの位置について、計画図面と相違することを確認し、県とJRの協議の結果、下部工の沓座のアンカーボルト穴について、設計図面と相違し本来垂直であるべきものが垂直でなかったため、橋桁を設置できなかった。

この穴の修正についてJRとの調整が長引き、工事が延期することとなった。このため、工期を平成20年3月25日から平成20年9月30日に延期した。

本来、沓座アンカーボルト穴の垂直の検査は当然行うものであるが、平成13年11月の土木施工管理基準の項目になかったが、平成17年6月改定で「アンカーボルト孔の鉛直度」の項目が追加された。

【結論】

今後、土木施工管理基準に基づいて適切に検査を実施し、かかる工事の遅延に結びつかないように留意されたい。

2) 地方道路交付金事業 安馬谷 1

本工事は、工期平成20年3月19日から平成20年8月29日、工事費34,210,050円の車歩道舗装工事である。

工期を平成20年3月25日から平成20年8月29日に延期している。

また、当初旧道舗装厚を10cmと予定していたが、実際は10~35cmであったため、上層路盤材にて補足施工し、アスファルト塊の搬送141m³を220m³に増工した。

この結果、工事費は2,185,050円増額されている。

【問題点】

道路台帳での補修の記載はなく、既設物の改良は測量し、図面上で行なうことになっている。しかし、事前の調査が不徹底であったともいえる。

平成 21 年 3 月 18 日の事業年度末の契約であり、工事期間からみれば平成 21 年度への繰越を前提としている。いかに単年度主義とはいえ、かかる契約は本来の工期に応じて書類を作成すべきであり、契約書に添付される工程表は事実と合致しない文書である。

【結論】

着工後に設計変更が生じないように、道路台帳か付属書類で補修履歴を記載すべく検討されたい。

(共通の問題点)(1) に同じ (指摘事項)。

3) 地方道路交付金事業 安馬谷 2

本工事は、工期平成 20 年 3 月 19 日から平成 20 年 8 月 29 日、工事費 27,405,000 円の排水路工である。

工期を平成 20 年 3 月 25 日から平成 20 年 8 月 29 日に延期している。

【問題点及び結論】

(共通の問題点)(1) に同じ (指摘事項)。

4) 地方道路交付金事業 安馬谷 3

本工事は、工期平成 21 年 1 月 20 日から平成 21 年 3 月 25 日、工事費 3,269,700 円の防護柵工他の工事である。

工事について、転落防止・作業安全のため、ガードレールを 56.5m から 64.5m に延長し、その結果工事費を 177,450 円増額変更している。

【問題点】

ガードレールの延長の理由は上記のようになっているが、現地調査を確実に実施し、当初設計に反映していれば、この設計変更は不要なはずであった。

【結論】

当初設計において、適切な現地調査を実施されたい。

(2) 富津館山線

(単位：円)

事業	事業区間	工期	工事の概要
地方道路交付金事業	館山市 国分	H17 ~ H21	バイパス、本工事、測量・用地補償
全体事業費	事業費計	当年度事業費	繰越事業費
820 百万円	308,208,837	269,999,578	38,209,250

【工事概要】

富津館山線は、房総半島を南北に結ぶ全長 35.3km の観光及び生活道路を兼ねた幹線道路である。

館山市中心部の人家連担、線形不良幅員狭小の路線であるので、バイパスを整備し、安房地域医療センターへのアクセス向上を図る事業である。

【効果について】

市街地中心部の狭小道路のバイパスにより交通アクセスの向上を図る。

1) 取付道路工

本工事は、工期平成 20 年 9 月 11 日から平成 21 年 1 月 30 日、工事費 13,495,650 円の舗装・排水工他の工事である。

工事について、入札の関係で上部工の施工業者の決定が遅れたため、踏掛版工設計額 1,511,576 円を削除、基礎工・上層路盤工設計額 2,234,917 円を 195,576 円に削除減額し、他方 側溝が未施工であるため、側溝を 163m から 477m に増工及び車道 24m 増工したので、設計額を 1,768,829 円から 5,862,708 円に増額した。

この結果、契約額が 364,350 円に減額変更された。

【問題点】

上部工入札決定の遅れの理由は、低入札価格調査を実施することとなったためである。しかし、隣接工事との関係もあり、不可避であったとはいえ、この変更は工期の変更ではなく、の側溝の施工 4,093,879 円増額と の施工減額 3,550,917 円を設計変更で相殺したことになる。総額では、設計金額の 30%を超えているわけではないが、現場管理費、一般管理費を考慮すれば、は 5,954,234 円で 42%増加になる (は 37%の減少)。

【結論】

この件名は、低入札価格調査という例外的事象に負うことが大きいですが、今後の発注計画について留意されたい。

2) 舗装工その2

本工事は、工期平成21年1月22日から平成21年3月25日、工事費24,720,150円の舗装工3,660㎡他の工事である。

工事について、橋梁上部工完成のため勾配が急に変わり法尻側溝から水があふれる恐れがあるため、大型土嚢撤去26袋を追加、集水柵を1基追加し570,000円増額した。

【問題点】

土嚢撤去は当然当初設計に入れるべきものである。

当初設計に車道用のCo蓋43枚、グレーチング蓋5枚が入れられていなかった。

また、下層路盤において、当初t140は228㎡、t80は80㎡からt90を171㎡、t40を57㎡、及びt50を80㎡に変更している。

この設計変更はコストの減少になるとはいえ、この変更理由が工事打合せ簿では不記載である。

【結論】

工事打合せ簿に変更事項を適切に記載されたい。

3) 舗装工その3

本工事は、工期平成20年12月23日から平成21年3月25日、工事費18,222,750円の舗装3,950㎡の工事である。

工事について、轍等の路面状態が悪いため、路面切削工を1,840㎡から2,120㎡に、表層を1,840㎡から2,130㎡に増工し、照明灯標識を移設する変更を行なっている。

【問題点】

周辺住民の苦情により工事内容の変更を行なうことは、路面状態についての事前調査における不足による当初設計への計上漏れである。

【結論】

当初設計にあたり現地調査を的確に行ない、当初設計に変更が発生しないようにさ

りたい。

4) 改良工

本工事は、工期平成 20 年 3 月 11 日から平成 20 年 9 月 30 日、工事費 46,116,000 円の路床安定工他の工事と、工期平成 20 年 11 月 6 日から平成 21 年 3 月 25 日、工事費 48,237,000 円の下層路盤工他の工事である。

工事について、処分場がなかったため、残土処分運送距離を延長し、民地建物への影響のため、切り土法面から L 型擁壁に変更、集水柵 4 基追加、また試験の結果により固化剤を増量、市道の拡幅工事が計画されていたため、工事延長 300m から 263m に減少、現地調査の結果、路床安定処理増工、構造物取壊工の増工の変更を行なっている。

【問題点】

の切り土法面から L 型擁壁に変更、集水柵 4 基追加の理由は、民地建物への影響としているが、防災的観点による事前調査不足であると考ええる。

の工事減少は、市との事前協議が不足していたことによる。

のコンクリート構造物の SL の長さは 1m ではなく 1.9 から 1.3m であったことによるが、本来これは、道路台帳に記載されているべきものであると考ええる。

また、期末契約入札平成 20 年 3 月 4 日で契約工期平成 20 年 3 月 11 日～平成 20 年 3 月 25 日となっており、次年度繰越を前提にした工事である。

【結論】

設計前の調査と協議ならびに初歩的な防災的観点による工法の採用判断等についてかかる設計変更が起こらないように検討されたい。

年度末契約については、(共通の問題点)(1)に同じ(指摘事項)。

(3) 主要地方道 市原天津小湊線

(単位：円)

事業	事業区間	工期	工事の概要
地方道路交付金事業	鴨川市坂本	H18 ~ H27	本工事
全体事業費	事業費計	当年度事業費	繰越事業費
2,283 百万円	158,652,750	20,000,000	138,652,750

【工事概要】

市原天津小湊線は、千葉県市原市牛久を起点とし、鴨川市天津を終点とする主要地方道であり、別名清澄養老ラインという。房総丘陵の山中を走る非常に狭隘な道路ながら、沿線には養老溪谷や清澄寺、鴨川の海水浴場などの観光地があるため、休日の交通量は多く、離合困難による渋滞もたびたび発生する。また当道路には路線バスが走行している。そのため、所々で道路拡幅や新トンネル建設、バイパス整備が行われており、天津ループ橋建設もその一環である。

天津ループ橋は、房総半島初のループ橋となる。天津ループ橋は、平成3年から計画され、坂本工区については平成13年から工事を着手している。既に平成12年までに起点からループ橋手前までの980mと、終点側の800mの工事が終了し、供用が開始されている。

【効果について】

現在の道路は、狭隘で急カーブが多く、渋滞時など離合困難な状態にあり、それを解消する効果がある。また、交通の円滑化を図ることで、観光拠点へのアクセスが向上することから、観光振興に寄与するものと考えられる。

1) 地方道路交付金工事(2号橋上部工)

本工事は、工期平成20年4月25日から平成21年2月18日、工事費94,290,000円の橋梁上部工工事である。昨今の鋼板材料の入手難により、材料入手工程が大幅に遅れ工期の遵守が困難になったため、工期を平成21年3月16日まで延期している。

【問題点】

K株式会社の工期延長について、整備センター内での伺い書が見当たらなかった。綴りが別になっており、当日の監査では資料を見ることができなかった。

【結論】

資料の保管方法について、直近のものについては何かあった時にすぐ取り出せるよう、保管方法や保管場所につき検討すべきである。

(4) 一般県道 外野勝山線

(単位 : 円)

事業	事業区間	工期	工事の概要
地方道路交付金事業	南房総市市部	H19 ~ H24	本工事
全体事業費	事業費計	当年度事業費	繰越事業費
876 百万円	117,374,480	52,999,430	64,375,050

【工事概要】

外野勝山線は、千葉県南房総市と安房郡鋸南町を結ぶ道路であり、有料道路の富津館山道路・鋸南富山インターチェンジと道の駅「富楽里とみやま」及び南房総方面へアクセスする重要な道路である。当該道路は佐久間地区住民が多く利用する山間部の道路であり、大崩地区近辺は狭隘で危険区域もあるため、富津館山道路に沿ってバイパスを作り、県道へと誘導する。平成 22 年 3 月もしくは 4 月に供用を開始する予定であり、工区の半分は下部工が完了し、残りについては現在工事中である。

【効果について】

山間部を通る危険な道であるため、幅員狭小で、屈曲が多く、大型車のすれ違いが困難な状況である。また、近傍に代替道路はなく、地域住民の生活道路としての役割も果たしていることから、当該個所の整備により、交通の安全及び円滑化を図り、地域活性化に寄与するという効果がある。

1) 地方道路交付金工事 (下部工)

本工事は、工期平成 20 年 2 月 15 日から平成 20 年 3 月 25 日、工事費 45,150,000 円の橋梁下部工工事である。工期を平成 20 年 3 月 25 日から平成 20 年 7 月 31 日に延期し、更に集中豪雨による工事進捗遅れが生じ平成 20 年 8 月 31 日に延期、その後設計変更したが工期は延期されなかった。

【問題点】

県が実施した完成検査で工事についての指摘事項があり、後日履行確認を行っているが、指摘事項についての報告書等の書面がなく、口頭で配管を埋めるよう指示するのみとなっている。通常は指摘事項の手直し報告が業者から上がってくることになっているが、本件については写真が添付されているのみであり、報告書等の書面は存在しない。

【結論】

完成検査時の指摘事項については、口頭による指示ではなく、書面による指示とすべきである。また、業者からの手直し報告についても、書面で受領すべきである。

(5) 国道 128 号 (耐震橋梁架換)

(単位 : 円)

事業	事業区間	工期	工事の概要
県単耐震橋りょう緊急架換	南房総市下三原 (旭橋)	H18 ~ H20	本工事
全体事業費	事業費計	当年度事業費	繰越事業費
771 百万円	173,099,406	87,006,906	86,092,500

【工事概要】

県単耐震橋梁緊急架換工事として、二級河川三原川にかかる橋梁旭橋 (昭和 36 年建設、橋長 68.4m) は昭和 31 年に架設以来 53 年が経過し桁の腐食及び床版の劣化が著しい状況にあり、耐震対応目的で架換工事を実施するものである (仮橋架設を伴うもの)。

(仮設) 平成 19 年 2 月 16 日

(新旧供用) 平成 20 年 11 月 28 日

(旧を除外) 平成 22 年 3 月までに予定

【効果について】

架換することで、耐震橋梁としての安全性を確保する。

【問題点】

(共通の問題点) (4) に同じ。

【結論】

(共通の問題点) (4) に同じ。

3. 千葉地域整備センター 市原整備事務所

(1) 主要地方道 市原茂原線

(単位：円)

事業	事業区間	工期	工事の概要
住宅市街地基盤整備事業	市原市新巻	H19 ~ H22	本工事・テスト・用補
全体事業費	事業費計	当年度事業費	繰越事業費
800 百万円	108,186,750	108,186,750	

【工事概要】

市原茂原線は、東関東自動車道館山線・国道 409 号へのアクセス道路となっているほか、茂原市から京葉地区への通勤等の生活道路としても使われている。

(新巻工区)

本路線は、東京湾沿いの千葉・市原方面と外房地域を結ぶ主要路線のひとつであり、近年交通量が増加し交通混雑が著しく市民の生活に影響を与えている。当該区間は幅員狭小で線形も不良であることから、これらを解消し交通の円滑化を図り安全を確保するために、平成 14 年度から道路改良事業を実施しており、早期に事業効果を発揮できるようバイパス区間において一部工事に着手すると共に、残りの区間においても用地買収を図っている。

(磯ヶ谷工区)

本路線は、東関東自動車道や国道 297 号にアクセスできる茂原市街地からの最短ルートとなっているため、通勤等広範な日常生活に使用されており、近年交通量増加が著しい。当該路線の並行路線としては国道 409 号があるが、多少の迂回を強いられることや国道 297 号との交差点付近は市街化されているため渋滞が著しく、当該路線に替わるアクセス道路として交通の円滑化を図る必要がある。

【効果について】

当該個所の整備により、国道 297 号を利用して京葉地区や東関東自動車道へのアクセスを円滑化することができるとともに、交通安全の確保もでき、団地の供給に伴う新たな交通負荷の低減に寄与するものである。

(新巻工区)

【問題点】

用地買収について、契約書では平成 21 年 12 月 31 日引き渡し予定（監査日現在）となっているが、売り主側の移転が難航しており、引き渡しは契約書日付通りに行われるか不明の状態である。整備事務所では年内に決着し、平成 21 年度中に着工したいとの意向であるが、売り主の態度によっては、今後の事業の進捗を大きく左右すると考えられる。

【結論】

既に明許繰越が行われているため、早期の決着が望まれる。

1) 住宅市街地基礎整備工事（新巻・改良工その 3）

本工事は、工期平成 21 年 1 月 20 日から平成 21 年 3 月 25 日、工事費 12,600,000 円の地盤改良工事である。工期を平成 21 年 3 月 25 日から平成 21 年 7 月 31 日に延期している。また、再利用 L 型擁壁の数量及び形状の変更が行われている。

【問題点】

新巻工区その 3 工事においては、L 型擁壁の数量及び形状の変更が理由とされている。当該設計変更につき、協議までの書類はあるが、発注者指示、請負者受領の書類（工事打合せ簿）が見当たらない。書類を整理したときに綴じ漏れた可能性がある。

分離分割発注の狙いは、工期短縮、経費削減、地元業者育成にあるが、分離分割発注についての基準は存在しない。

【結論】

書類の整理については、必要なすべての書類が揃っているかを確認し、綴っておくべきである。書類の紛失をしないよう、管理にも十分注意されたい。

（共通の問題点）(2) に同じ。

(磯ヶ谷工区)

【問題点】

磯ヶ谷工区の予定地において、農地の換地計画があった。しかしながら、換地の前

年に概略設計を行った時には、換地計画は整備事務所担当者に知らされていなかった。そのため、当初設計時点の中心線の位置と、農林振興センターが設計した換地計画の中心線の位置が異なっていた。換地計画の再設計を農林振興センターで実施することで決着した。これらのやり取りは、庁内で行われたが、関連する記録は一切残っていない。庁内における調整についての記録は、過去にも残していないということであった。

【結論】

庁内の打ち合わせ、調整事項等についても、外部（業者等）との打ち合わせ同様の記録を残されたい。

(2) 国道 297 号

(単位：円)

事業	事業区間	工期	工事の概要
県単道路改良事業	市原市平蔵	H6 ~ H21	本工事
全体事業費	事業費計	当年度事業費	繰越事業費
416 百万円	155,571,392	87,036,042	68,535,350

【工事概要】

県単道路改良（幹線道路網整備）事業として、平蔵川にかかる現橋梁は昭和 27 年完成のもので、55 年以上経過し、全体的に老朽化による傷みが顕在化しているため、橋梁の架換工事（橋長 33m）を実施するもの。

平成 21 年 11 月 16 日に供用開始している。

【効果について】

老朽化の橋梁の架換による安全性の確保。

【問題点】

(共通の問題点)(4) に同じ。

【結論】

(共通の問題点)(4)に同じ。

(3) 五井本納線

(単位：円)

事業	事業区間	工事の概要	
地方道路交付金事業	市原市 能満	本工事・用地補償	
全体事業費	事業費計	当年度事業費	繰越事業費
-	45,497,212	14,843,000	30,654,212

【工事概要】

五井本納線は、市原市と茂原市を結ぶ産業、観光上重要な路線であり、交通量も多く事故も多発している。この路線は通学路に指定されているが、歩道が未整備であり、地元の要望等により自転車・歩行者等の安全を確保するため自転車歩行者道の整備を実施したものである。

【効果について】

自転車歩行者道を整備し、歩行者・自転車通行の安全を図る。

【問題点】

地元の歩道整備の要望について、要望打合せ報告(平成14年6月4日)によると、能満町会長の要望を記載し、決裁を受けている。市原市教育委員会からの「通学路における安全対策について(依頼)」(平成17年11月28日)の正式文書を受理している。

しかし、平成15年6月26日の市会議員の要望については、口頭による要望であり、正式の要望打合せ報告にはなっていない。

【結論】

住民等の要望については、それらの要望の妥当性・公平性を確保し、実際の道路整備計画に反映させるため、正式な受理記録として決裁を受けるようにされたい。

(4) 国道 297 号

(単位 : 円)

事業	事業区間	工事の概要	
交通安全施設整備事業	市原市 平蔵	調査設計・本工事・用地補償	
全体事業費	事業費計	当年度事業費	繰越事業費
	116,057,000	95,508,000	20,549,000

【工事概要】

この事業区間は、急カーブが連なり、交通量が 7,765 台/12h と多く、通学路となっているので、歩行者の交通安全を確保するため歩道を整備する。

【効果について】

歩道を整備して、歩行者の交通安全に資する。

1) 交通安全施設整備事業 (その 1)

本工事は、工期平成 20 年 8 月 21 日から平成 20 年 11 月 29 日、工事費 19,383,000 円の車歩道舗装工事である。

市道取付部の車道舗装 20 m²を増工し、歩道路盤工及びフィルター層 256 m²を増工した。

この結果、工事費は 924,000 円増額されている。

【問題点】

歩道路盤工及びフィルター層の工事は、当初設計で 97 m²しか積算されていない。

しかし、平成 18 年度工事で山切りを終えており、当然、当初設計の段階で路盤工及びフィルター層工事 353 m²の必要性はわかっており、積算の内容に加えるべきであった。

【結論】

当初設計に当たり、適切な設計積算を実施し、このような設計変更の防止に努められたい。

4. 海匠地域整備センター

(1) 主要地方道 八日市場野栄線

(単位：円)

事業	事業区間	工期	工事の概要
地方交付金事業	匝瑳市 今泉	H14 ~ H24	バイパス
全体事業費	事業費計	当年度事業費	繰越事業費
900 百万円	125,899,091	125,899,091	-

【工事概要】

この路線は、国道 296 号と一般県道 飯岡一宮線を結び、現在整備中の銚子連絡道路へアクセスする路線である。銚子連絡道の整備による交通量の増加に備えてこの区間を整備して、当該区間の交通の円滑化及び歩行者の安全の確保を図るものである。

一期工事は昭和 60 年から実施し、九十九里浜の観光を目的とし、鉄道との平面交差での渋滞解消を図ることとしている。平成 20 年度末で 95%完成し、地元の要望で平成 22 年 3 月に野栄中学校までの部分供用を図る予定である。

【効果について】

交通量の増加に備えて、交通の円滑化と歩行者の安全を図る。



1) 道路改良工(その1)

本工事は、工期平成20年10月29日から平成21年3月25日、工事費23,463,300円の路盤工他の工事である。

工事について、着工まで移設は困難であった電柱を移設し、さらに道路の隅切部を調査した結果70㎡を増工した。そのため、工事費を678,300円増額変更している。

【問題点】

電柱の移設は、電力会社との協議等もあるとはいえ、変更を前提とした当初設計になっている。

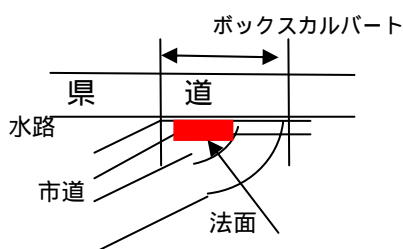
【結論】

電柱の移設、隅切りは道路工事につきものであるため、適切な現地調査のうえ、当初設計に盛り込むようにされたい。

2) 道路改良工その2

本工事は、工期平成20年11月26日から平成21年3月25日、工事費23,198,700円の路盤工事等である。

道路の幅員を確保するため、カルバート工を18mから22mに4m延長した。その結果工事費が518,700円増額した。



【問題点】

現地調査により、法面の状況を勘案すれば、設計変更は必要なかった。

【結論】

当初設計にあたり、現地調査を的確に行い、このような設計変更の防止に努められたい。

3) 道路改良工その3

本工事は、工期平成20年12月9日から平成21年3月25日、工事費15,346,800円の路盤工事等である。

L型擁壁を他の工事に再利用を予定していたが損傷が多数あり利用不可となったため、運搬処理工11m³を18.3m³に変更した。そのため、運搬費1.18百万円から1.21百万円に増加した。その他変更の結果243,600円増加した。

【問題点】

設計変更打合せ簿を閲覧したところ、変更の事実が記載されているのみで、監督員の不可の理由の記載がない。

【結論】

打合せ簿に理由の明瞭な記載を行なわれたい。

4) 舗装工

本工事は、工期平成21年1月31日から平成21年3月25日、工事費7,644,000円の路盤工事等である。

交差点部の車両通行の安全を確保するため、市道との交差で右折用隅切り工事の追加として基層工1,900m²を2,040m²に増加した。その結果工事費が336,000円増額した。

【問題点】

この工事は、通学用道路として、早期供用の要望により舗装したものである。

この部分供用について、市との事前調整連絡会議があり、新規の変更については記録があるが、上記工事変更などの施工中の工事に対する要望があった場合は必要に応じて対応しているのみで、記録がない。

【結論】

事業を公正に推進するためには、要望とその決裁の記録を残すべきである。

(2) 旭駅前線

(単位 : 円)

事業	事業区間	工期	工事の概要
地方道路交付金事業	旭市口	H9 ~ H21	工事、用地補償、委託
全体事業費	事業費計	当年度事業費	繰越事業費
4,340 百万円	159,980,529	99,345,258	60,635,271

【工事概要】

地方道路交付金事業（地域活力基盤創造交付金事業）（交通連節点改善）として、旭駅前広場 3,000 m²、駅前からの道路延長 350m の近代的な交通ターミナルを創出する工事である。

【効果について】

JR 旭駅前の広場及び道路は現在、歩道区分がなく、幅も狭く、歩行者と車両が錯綜し、交通ターミナルとしての安全性、利便性、快適性に著しく欠けている。また、沿道の商店街は JR 乗降客の減少とともに若年層の商店離れ高齢化が進み、さらに、空店舗の増加と老朽化が深化して低迷し、旭市の玄関口が衰退しつつある。

このような現状を打破するため、安全で安心して通勤・通学・買い物ができるゆとり空間を取り込んだ歩道、バス等の定時制・走行性を確保する車道等、歩行者分離の都市的サービス機能を強化した質の高い潤いのある交通ターミナルを創出して、町の活性化を図ることにある。

【問題点】

現地を視察したところ、工事自体は予定よりは遅れているものの進捗している印象を持ったが、工事目的である町の活性化については、道路・歩道の拡幅のため、立ち退きの商店等があり町並みはまばらになっている。立ち退き商店の戻る予定があればよいが、このままでは工事が完成しても、町の活性化に寄与しない状況となる危険性がある。

【結論】

近代的交通ターミナルができて、結果として町の活性化に寄与しない事態が考えられるため、その対応策が事前に必要と考えられる。

5. 東葛飾地域整備センター 柏整備事務所

(1) 柏印西線

(単位：円)

事業	事業区間	工期	工事の概要
住宅市街地基盤整備 事業 柏印西線	柏市名戸ヶ谷	H18 ~ H22	橋梁架替
全体事業費	事業費計	当年度事業費	繰越事業費
820 百万円	124,869,210	18,998,970	105,870,240

【工事概要】

この路線は、柏市の中心市街地と印西市及び旧沼南町を結ぶ幹線道路であり、中之橋は昭和 42 年に架設された 1 等橋である。道路幅員は狭いものの、交通量が多く自転車歩行者も多く、交通状況は非常に危険なものとなっている。

住宅市街地基盤整備として、交通安全のための歩道整備と、総合流域防災事業（昭和 55 年から平成 22 年まで）である大津川の河川改修と合わせて、橋梁の架け替え工事を実施するものである。

【効果について】

歩道を整備し、交通安全に資するとともに、老朽化した橋梁の架け替えで防災を図る。

1) 中之橋左岸下部工

本工事は、工期平成 19 年 9 月 27 日から平成 20 年 3 月 25 日、工事費 82,593,000 円の橋台、橋脚、左岸護岸工事である。

工期変更として、第 1 回平成 20 年 3 月 25 日から平成 20 年 6 月 30 日に延長、第 2 回再度平成 20 年 7 月 31 日に延期された。

工事変更として 県道の安全確保のため、土嚢 10 個追加、杭を引抜くことが困難であるため、3 本を 1 本に減量し切断、当初、矢板長 2m と想定していたが、実際に引き抜いたところ 4m であることが判明した。これらの結果工事費が 693,000 円増額した。

【問題点】

既設コンクリート矢板撤去工は、単価が当初設計の 83,850 円から変更後 447,750 円になっている。これは、「工種明細表」によると、既設コンクリート矢板長を当初設

計では 2m と想定しており構造物取壊しとバックホー積み込みで処理することとしていたが、現地精査をしたところ、矢板長が 4m であり、引抜き工を計上した。処分については当初と同様の方法で処分した。

しかしながら、工事変更打合せ簿に明確な変更理由の記載がない。

【結論】

実際の工事現場では、想定と異なることがあり、設計変更が生ずることはやむをえないことである。しかし、今後の工事設計に資するために、工事変更打合せ簿において明瞭な変更理由を記載すべきである。

(2) 主要地方道 千葉竜ヶ崎線

(単位 : 円)

事業	事業区間	工期	工事の概要
県単道路改良事業	我孫子市布佐	S56 ~ H27	本工事、テスト、用補
全体事業費	事業費計	当年度事業費	繰越事業費
3,835 百万円	381,144,058	356,679,058	24,465,000

【工事概要】

千葉竜ヶ崎線は、千葉市稲毛区穴川の「穴川 3 丁目」交差点から、印西市、我孫子市を経て茨城県竜ヶ崎市馴紫町の「馴柴東」交差点に至る主要地方道であり、単独区間の実延長は約 22.3km である。工事個所のバイパスは、現国道 356 号と 356 号バイパスの都市計画道 3・5・15 号線を結ぶ主要道路となる。昭和 56 年に着手し、地元説明会、用地買収、測量を進め、平成 12 年より詳細設計に入ったが、平成 19 年度に設計変更をしており、当初計画では両側歩道であったが片側歩道へと構造変更するとともに、総額についても見直している。

【効果について】

本路線の供用による周辺道路の交通混雑緩和を目的としている。

1) 成田線木下・布佐間竜ヶ崎跨道橋新設工事に伴う負担金

東日本旅客鉄道株式会社との協定について

平成 14 年 9 月 2 日に基本協定を締結、平成 18 年 6 月 30 日に第 1 回変更協定を、

平成 20 年 3 月 11 日に第 2 回変更協定を締結している。なお、平成 20 年 4 月 1 日に平成 20 年度契約書を締結している。

事業出来高確認について

JR との事業出来高確認については、JR から提出される「平成 20 年度出来形」及び「平成 20 年度出来形内訳」により確認される。

【問題点】

当該バイパスは、JR 成田線の下をボックス状に切削し、道路を通す計画となっている。当該ボックス部分に関しては、JR 側がすべて管理しており、業者選定に関しても JR に一任され、JR が選定した業者と契約をすることになっている。工事については、JR で概算金額を算出し、工事進捗見込み、県の予算等を勘案しながら年度に割り振っている。工事進捗状況のチェックは随時行っているが、記録は残っていない。

【結論】

(共通の問題点)(3) に同じ。

(3) 国道 356 号

(単位 : 円)

事業	事業区間	工期	工事の概要
県単道路改良事業	我孫子市布佐	S62 ~ H23 以降	用地補償・本工事
全体事業費	事業費計	当年度事業費	繰越事業費
7,065 百万円	199,845,394	198,770,315	1,075,079

【工事概要】

国道 356 号は、千葉県銚子市から千葉県我孫子市に至る国道である。起点は銚子大橋前交差点、終点は我孫子市街入り口交差点である。計画は、国道 356 号我孫子バイパスの道路改良工事であり、我孫子市新々田から日秀新田に至る 5 区間約 4,800m となっている。当該工事箇所は、そのうち布佐地区 550m を対象としており、平成 21 年 3 月 24 日に供用を開始している。相島区間については、平成 15 年 4 月 28 日に既に供用を開始している。

【効果について】

現道を拡幅することにより、我孫子市街地の慢性的な渋滞緩和、歩行者や交通の安全性及び利便性の向上、沿道の快適な生活環境の確保を目的としている。

1) 県単道路改良（幹線道路網整備）工事（道路整備工その1）

本工事は、工期平成20年9月17日から平成21年3月25日、工事費61,530,000円の道路整備工事である。

工事中の現地精査の結果、舗装工事の追加が必要となり設計変更し、378,000円の増額となった。

【問題点】

株式会社Iとの工事で、施工前及び施行後の写真が同じ位置で対になるように提出されるべきであるが、6の写真につき施工前の写真はあるが、施行後の写真が見当たらなかった。

【結論】

納品された書類等については、県が定めた「土木工事標準仕様書 施工管理基準」における写真管理基準は満たしているものの、きちんと確認することが望まれる。また、記録に不足が生じているときには、不足を早期に手当てするよう指導すべきである。

(4) 湖北駅・北口線

(単位：円)

事業	事業区間	工期	工事の概要
地方道路交付金事業	我孫子市中里～中峠	H15～H24	用地補償・委託
全体事業費	事業費計	当年度事業費	繰越事業費
2,123百万円	303,204,000	258,362,000	44,842,000

(単位：円)

事業	事業区間	工期	工事の概要
公共街路整備事業	我孫子市中里 ～我孫子市中峠	H15～H24	用地補償、委託
全体事業費	事業費計	当年度事業費	繰越事業費
2,123百万円	251,792,069	251,792,069	-

【工事概要】

この路線は、JR 成田線湖北駅北口前の幹線道路であり、駅前に集中する交通量に対応した整備により、交通渋滞の解消を図る事業である。

国道 356 号と湖北駅北口前ロータリーとの間の道路拡幅のための用地買収、交差点部の国道の拡幅のための用地買収及び幅 18m、2 車線で両側歩道の現道拡幅である。

なお、一部の土地の取得について千葉県土地開発公社（以下「土地開発公社」）に委託している。

【効果について】

道路を拡幅して、交通渋滞の解消を図る。

【問題点及び結論】

平成 20 年度の土地開発公社から千葉県への請求内容は以下のようになっている。

[表 8] 土地開発公社の請求内容

(単位：円)

	道路交付金事業	県単街路整備費			利息除く小計	計
	取得費	事務費	差額金	利息		
土地代	19,729,248	611,093	640,560	723,124	20,980,901	21,704,025
補償費	50,663,156	1,522,508	87,144	1,801,797	52,272,808	54,074,605
印紙代		15,450		534	15,450	15,984
計		2,149,051	727,704	2,525,455	73,269,159	
合計	70,392,404	+ + = 5,402,210				75,794,614

差額金の土地代は、平成 18 年度取得分を公社から県が買い戻した時の価格下落分の差額を補てんしたものである。

公社は金利を毎年複利で計算し県に別途請求するので、利息を除いた分が県に請求される。

平成 20 年度末時点で、湖北駅北口線の土地開発公社に関する未償還額は 39,765 千円となっている。早期に買い戻すことを検討されたい。

(5) 箕輪青葉台線

(単位 : 円)

事業	事業区間	工期	工事の概要
地方特定道路整備事業(街路)	柏市増尾～柏市増尾台	H8 ～ H22	バイパス、借地復旧工事
全体事業費	事業費計	当年度事業費	繰越事業費
7,033 百万円	5,078,440	5,078,440	-

【工事概要】

柏市の東西を結ぶ幹線道路であり、国道 6 号を補完して交通量を分散させ交通渋滞の解消を図るバイパス道路である。

都市計画道路 増尾南増尾線(現、箕輪青葉台線)の街路整備事業は、平成 8 年に事業化された。

【効果について】

交通量の分散により、交通渋滞の解消を図る。

【問題点】

平成 20 年度の事業費は金額が低いので、その内容は、次のようになっている。

委託金額 100 万円未満(設計金額 597 千円)のため 3 者見積により随意契約。

積算業務委託金額は 300 万円であるが、この業務は、工事費算出に必要な資料「歩掛・単価」の保有を認められる者と特定されているため、県の外郭団体(財)千葉県建設技術センターとの間で随意契約を行なっている。

採択後 10 年を経ているため、千葉県県土整備部所管国庫補助事業再評価実施要領により、事業の再評価を実施した。

ここでは、「広域的な道路ネットワークの観点から、当該事業区間だけでなく国道

16号との接続区間まで整備された際の費用便益比を算定した結果、全体事業費に対する効果は2.7となり、1.0を超える結果となった。

しかし、当該事業区間だけの整備では、事業区間が短く国道16号に接続しないため事業効果が低いと考えられる。

【結論】

今後、残る国道16号までの区間の事業化については、検討していく必要があると考える。

(6) 我孫子流山自転車道線・3工区

(単位：円)

事業	事業区間	工事の概要
地方道路交付金事業	我孫子市布佐～柏市手賀	本工事
事業費計	当年度事業費	繰越事業費
90,238,550	33,389,000	56,849,550

【工事概要】

県道我孫子流山自転車道の整備及び舗装工事に関する事業である。自転車利用の増大に対応し、自転車交通の安全と円滑を確保するとともに、健康志向が強まる中で、サイクリング愛好者のみならず、多くの人々がスポーツやレクリエーションを通じ健康づくりや環境にやさしいひとときを過ごせるよう、自転車道の整備を進めている。我孫子流山自転車道線では、県立印旛手賀自然公園周辺の自然環境や田園風景に調和した自転車道の整備を実施している。

【効果について】

自転車道を整備することにより、自転車交通の安全確保、健康づくりやレクリエーションの充実を図る。

【問題点】

契約のうち、平成20年3月21日に契約を締結したものは、工期が平成20年3月22日から平成20年3月25日までの契約である。その後、契約は工期が2回延長されており、最終的に平成21年3月25日に完成している。

県の事業年度の関係上、3月末日までを期限とする契約を締結したものであるが、

自転車道の整備について3日を工期とする契約はあまりにも現実離れしている。

【結論】

(共通の問題点)(1)に同じ(指摘事項)。

6. 葛南地域整備センター

(1) 船橋行徳線

(単位：円)

事業	事業区間	工期	工事の概要
地方道道路改良事業	市川市妙典	H16 ~ H23	バイパス
全体事業費	事業費計	当年度事業費	繰越事業費
7,040 百万円	279,938,395	256,395,575	23,542,820

【工事概要】

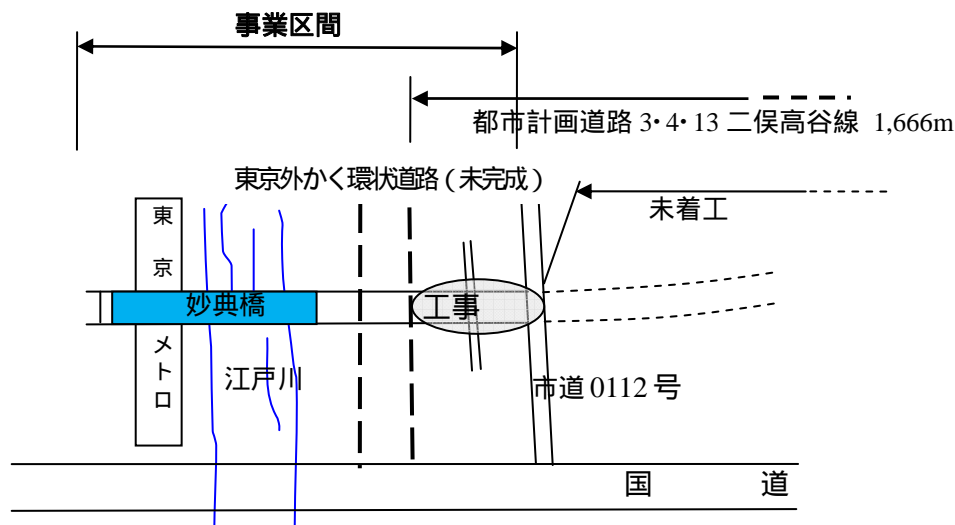
この路線は、JR 西船橋駅付近から地下鉄東西線妙典駅付近に至る市街地を通過する道路であり、慢性的な渋滞をきたしている市川市内外交通の分散化に寄与し、東京外かく環状道路整備に伴う京葉道路付近の交通集中の分散化に寄与することを図る事業である。

【効果について】

将来の東京外かく環状道路とアクセスに備え、また、現状の交通量の分散により、交通渋滞を解消し、交通の円滑化を図る。

仮称) 妙典橋は、東京外かく環状道路の整備に関連して、一級河川江戸川に架ける橋梁である。交通混雑緩和と災害時緊急輸送路の整備を図る。

また、江戸川のトビハゼ等の保護等の工法を採用している。



東京メトロの車庫の上の協定

平成 15 年 2 月 17 日に計画ルートが東京地下鉄株の管理用地と交差することから文書協議を行い、基本的了承との回答を得た。平成 21 年度末から橋脚本体工事に着手するため、平成 21 年 11 月頃工事着手に関する基本協定を締結し、今後は区分地上権・財産区分・管理区分の協定を締結していく予定である。

県道 船橋行徳線の事業評価

当該事業区間である県道 船橋行徳線 1,300m の事業評価は以下のようになっている。

B/C (H16 年 3 月)

全体事業費 144 億円

総費用(C)116 億円 総便益(B)210 億円 B/C = 1.8

(参照： 個別の課題 6 費用便益分析)

1) 道路改良工

本工事は、工期平成 20 年 8 月 5 日から平成 21 年 1 月 31 日、工事費 47,5466,300 円の道路改良工事である。

工期変更として、平成 20 年 12 月 25 日から平成 21 年 1 月 31 日に延長した。理由は、本工事に先立って実施していたガスの埋設工事のうち、カルバートを下越しする部分の完了が遅れたためである。工事変更としてその内容は次の点である。

掘削時に設計時想定外のコンクリート塊(層)があったため、コンクリート塊処分 70.6 m³から 105.6 m³に増工した。その結果、設計金額 189,658 円増加した。

市との協議で市道との接続までとしたため、U 型側溝の数量 49m から 34m に減量した。その結果、設計金額 94,965 円減少した。

この結果、工事費が 426,300 円増額した。

【問題点】

工事内容の変更とその理由は上記のようになっているが、車道の下層路盤 35 m²増加、基層 50 m²増加等、及び歩道の路盤工 25 m²分を 100mm から 250mm に変更しているが、工事打合せ簿にこの理由が記載されていない。

【結論】

設計変更の理由記載対象は主なものでよいが、車道・歩道の追加工事であるため、工事打合せ簿に適切な変更理由を記載し、今後の工事の設計変更の減少に資されたい。

2) 道路改良工その2及びその3

道路改良工事その2

本工事は、工期平成21年2月27日から平成21年7月31日、工事費45,980,550円の道路改良工事である。

工期変更として、平成21年3月25日から平成21年7月31日に延長した。

工事変更として床掘りの結果湧水が生じたので、親柱を根巻コンクリートで補強のため、コンクリート土留め工 15 m³、型枠工 58 m²を追加した。その結果工事費が830,550円増加した。

道路改良工事その3

本工事は、工期平成21年2月27日から平成21年5月31日、工事費7,875,000円の道路改良工事である。

工期変更として、平成21年3月25日から平成21年5月31日に延期した。

【問題点】

この両工事は、繰越を前提とした入札（入札日は平成21年2月12日）であり、契約書では工期が平成21年2月26日から平成21年3月25日となっており、工程表もそのようになっている。

【結論】

（共通の問題点）(1)に同じ（指摘事項）

(2) 京成本線連続立体交差事業

(単位：円)

事業	事業区間	工期	工事の概要
公共街路整備事業	船橋市海神 ～ 船橋市宮本	S58 ～ H21	工事、用地補償
全体事業費	事業費計	当年度事業費	繰越事業費
67,800 百万円	423,233,820	423,233,820	-

(単位：円)

事業	事業区間	工期	工事の概要
地方道路交付金事業	船橋市海神 ～ 船橋市宮本	S58 ～ H21	工事、用地補償
全体事業費	事業費計	当年度事業費	繰越事業費
67,800 百万円	596,122,880	157,387,880	438,735,000

(単位：円)

事業	事業区間	工期	工事の概要
地方特定道路整備事業	船橋市海神 ～ 船橋市宮本	S58 ～ H21	工事、用地、委託
全体事業費	事業費計	当年度事業費	繰越事業費
67,800 百万円	287,142,009	265,189,009	21,953,000

【工事概要】

この事業は、京成電鉄京成本線の海神駅から船橋競馬場駅間の2.5kmを高架化し、既存の踏切16か所を除却し、22路線の立体交差をもって、交通渋滞を解消すると共に都市機能の充実を図る。

昭和58年5月都市計画決定、昭和59年3月事業認可をうけ、平成5年2月に工事着手し、平成22年完成を予定している。

平成18年11月には完全高架化し、最後の家屋の移転補償を平成20年に契約済みである。

【効果について】

鉄道の高架工事により踏切を除却し、交通渋滞の解消と交通安全を図る。

1) 京成電鉄株式会社との負担金について

基本協定をもとに各年度協定

県は、京成電鉄株式会社（以下「京成電鉄」）と船橋都市計画都市高速鉄道第7号線（京成本線海神駅から船橋競馬場間）連続立体交差事業の施行について、次の表にあるような協定書を締結し費用負担について取り決めて、事業を推進した。

[表9] 事業費の負担割合 (単位：千円)

協定・変更協定	協定日	総額	千葉県負担金	京成負担金
基本協定	S59.3.28	69,211,000	60,183,000	9,028,000
変更1	H6.3.29	69,211,400	60,130,200	9,081,200
変更2	H11.3.30	69,211,400	60,027,800	9,183,600
変更3	H16.3.30	69,211,400	59,926,166	9,285,234
変更4	H21.3.30	67,834,006	58,744,911	9,089,095

平成20年度協定についての変更

工事は京成電鉄に委託するが、県は立会と完了確認をおこなう。

平成20年度 481,104,000円

1回変更 道路特定財源の関係で2割留保を解除

1,006,000千円から1,066,500千円へ増額

2回変更 契約差金により1,066,500千円から1,063,512,159円へ減額

県の負担金916,512,159円

期間 平成21年3月31日から平成21年9月30日に延期

理由 県施行額の精算による減

建物移転の遅延及び家屋補償交渉の難航

3回変更 期間 平成21年9月30日を平成22年3月31日に延期

理由 建物移転の遅延および家屋補償交渉の難航

平成19年度協定についての変更

平成21年3月26日の事業完了認定通知書によれば確認額386,000,000円、うち県負担額342,000,000円である。

変更

1回目 金額 2,504,319,000円を2,830,529,000円に増額

2回目 金額 2,830,529,000円を2,821,005,250円に減額

工期 平成20年3月31日から平成20年9月30日に延期

3 回目 土木工事 7・7・9 号線海老川上部工と高架下整備工事の工程調整
工期 平成 20 年 9 月 30 日から平成 21 年 3 月 31 日に延期

【問題点】

交通量が多く、かつ住宅地で駅前等の繁華街が密集している地区で、鉄道高架化により、踏切における交通渋滞を防止する事業では、用地買収等による工事期間の延期はやむをえないものとする。しかし、工事内容については、県は鉄道工事自体を京成電鉄に全面委託を行っており、最終の精算額は、実際の工事完了をもって決定する。

【結論】

平成 21 年 3 月 30 日の基本協定の変更により、当初負担額 60,183 百万円より 58,745 百万円になり、1,483 百万円減少したとはいえ、今後の類似工事の積算に資するべく、例えば、鉄道業者の工事発注手続きの公正性等を担保できるように委託者との協定内容について見直しを検討されたい。

7-7-12 号道路負担金

本工事は、工期平成 20 年 5 月 30 日限り、工事費 19,528,950 円の土工、擁壁工 121m その他工事である。

工期変更として、平成 20 年 3 月 25 日から平成 20 年 5 月 30 日に延長し、繰越 19,530 千円である。工事変更として地盤土質が想定より悪かったため、L 型擁壁砕石基礎厚 H100 を H350 に変更した。京成電鉄がバラスト止めを設置したため、仮土留め基礎杭 28 本を削減した。

【問題点】

事業完了確認調書では千葉県負担額（100%）は 19,530,000 円となっているが、設計変更積算書では、工事総額は変更しておらず当初協定額と同額の 19,845,000 円になっている。

【結論】

実際額による精算を実施することにより、安易な積算と工事の設計変更を派生しないようにされたい。

2) 船橋市への負担金

船橋都市計画道路 7-6-6 号本町 3 号線

【問題点】

この事業は、平成 19 年 11 月 30 日に県と船橋市が基本協定を締結し、設計書の金額を基礎にして負担金の割合を計算している。

これによると、県は 8 分の 6 で船橋市は 8 分の 2 となっており、県は予定額 12,180,000 円の 8 分の 6 である 9,135,000 円を負担額としている。

船橋市は、工期の延伸はあるも、工事内容の変更による金額の変更額 136,500 円については協定外とし、協定金額 12,180,000 円の 8 分の 6 である 9,135,000 円を県に請求している。

【結論】

協定外とした理由により負担外とすることができるが、この理由を示して適切に精算すべきである。

3) 海神 1 丁目線道路工 (7-7-3 号道路)

本工事は、工期平成 20 年 11 月 26 日から平成 21 年 3 月 25 日、工事費 23,625,000 円円の車道・歩道舗装工事である。

工事変更として、市との協議により、インターロッキングブロック舗装 395 m²を 436 m²に変更、車両乗り入れ部 31 m²を追加した。交差道路との擦り付け範囲変更のため、アスファルト舗装 722 m²を 714 m²に減量した。隣接工区との調整のため、敷き鉄板撤去 1 式減量した。

【問題点】

ブロック舗装は、将来の道路管理者である船橋市と協議して変更したものであるが、CAD による面積計算コマンドによる歩道面積舗装面計算書によると a 1 区分は 270.31 m²であるが、変更計算の結果 274.03 m²となった。

しかし、設計変更の積算書では、これを 278.03 m²とし合計 404.78 m²としている。

したがって、4 m²多く計算している。

この結果、少額であるが、路盤工ブロック舗装で、差額 5,418 円 × 4 m² = 21,672 円多く計上されている。

【結論】

適切な数量計算を実施されたい。

(3) 鬼高若宮線

(単位 : 円)

事業	事業区間	工期	工事の概要
公共街路整備事業	市川市鬼越 ～ 市川市中山	H11 ～ H24	用地補償、委託
全体事業費	事業費計	当年度事業費	繰越事業費
6,290 百万円	354,366,149	344,716,149	9,650,000

【工事概要】

鬼高若宮線は葛南地域と北総地域を結ぶ路線であり、京成電鉄の平面交差により踏切遮断による交通渋滞が著しい。そこで、道路の立体交差化を図るための工事を実施することとなった。

この工事を実施するにあたり、県から土地開発公社に用地の先行取得を委託した。土地開発公社は金融機関からの借入金を原資として用地買収を行なった。

土地開発公社は県からの償還金をもって金融機関に対し借入金の返済をすることとなっている。

【効果について】

道路を立体交差化することにより交通渋滞を緩和し、交通の円滑化を図る。

【問題点】

土地開発公社は金融機関からの借入金を原資として、平成 17 年度に寺院の用地を取得した。

そして、土地開発公社は県からの償還金をもって金融機関に対し借入金の返済をすることとなっている。

県の債務負担行為の設定に基づいて、県と公社との用地先行取得に係る委託契約書に平成 22 年度までに償還する旨の記載があるが、具体的な償還計画は記載されていない。

【結論】

県は公社に借入時に中長期的な償還計画を立て、かつその後も適宜計画の見直しを行い、借入金の利用と利息の発生を考慮した合理的な償還計画を立てたうえで償還をする必要がある。

(4) 印内習志野台線

(単位 : 円)

事業	事業区間	工期	工事の概要
県単街路整備事業	船橋市習志野台	H17 ~ H21	用地補償、委託
全体事業費	事業費計	当年度事業費	繰越事業費
433 百万円	159,923,368	159,923,368	-

【工事概要】

当初、千葉県は国道 296 号のバイパスとして印内習志野台線の整備を計画していた。

ここで、バイパス工事にあたり、千葉県は土地開発公社に用地の先行取得を委託した。土地開発公社は金融機関からの借入金を原資として、昭和 47 年度に用地の先行取得を行なった。

土地開発公社は千葉県からの償還金をもって金融機関に対し借入金の返済をすることとしている。

しかしながら、上記バイパス建設は住民の反対で断念することになった。

借入金の償還は 21 年 5 月 30 日付で完了している。当期の事業費は借入金の償還金によるものである。

【効果について】

バイパス建設自体が中止になっているため効果の測定は困難といえる。

【問題点】

当初土地開発公社の借入元金合計は 71,601,000 円であり、対応する支払利息は合計で 359,508,383 円となっている。

千葉県からの借入金の返済は年度ごとに償還予算を立てた分だけ償還している。

また、借入元本が多額で借入期間が長期に及んでいること、バブル期を経ていることから多額の利息が発生している。

ここまで償還が遅れ、利息が膨らんだのはバイパス建設の計画見直しに伴い、その後の事業主体が不明確になったためとのことである。

【結論】

当該借入に伴う利息が、元金の5倍程度まで発生している。もっと早期に償還すべきであった。

借入時に中長期的な償還計画を立て、かつその後も適宜計画の見直しを行い、借入金の利用と利息の発生を考慮した合理的な償還計画を立てたうえで償還をする必要があった。

7. 香取地域整備センター

(1) 成田小見川鹿島港線

(単位：円)

事業	事業区間	工期	工事の概要
県単道路改良事業	香取市竜谷	S60 ~ H24	本工事、テスト、用補
全体事業費	事業費計	当年度事業費	繰越事業費
1,077 百万円	217,033,751	22,432,601	194,601,150

(単位：円)

事業	事業区間	工期	工事の概要
地方道路交付金事業	香取市竜谷	H20 ~ H24	本工事・テスト
全体事業費	事業費計	当年度事業費	繰越事業費
1,077 百万円	120,000,000	120,000,000	-

【工事概要】

成田小見川鹿島港線は、成田国際空港と重要港湾である鹿島港を結ぶ延長 35.3km の地域経済発展や沿道地域の生活を支える重要な路線である。

また、成田国際空港については、平行滑走路北伸が平成 21 年 10 月に供用し、本路線についても一層重点的かつ緊急的な整備が進められている。

【効果について】

交通の円滑化を図る。

【問題点】

成田小見川鹿島港線の地盤改良工 1,200 m³について

平成 20 年 3 月 17 日付で、工期は当初平成 20 年 3 月 18 日から 20 年 3 月 25 日とされていた。ところが、平成 20 年 3 月 24 日付で平成 20 年 3 月 18 日から 20 年 7 月 31 日までに工期変更となった。

契約変更の理由は、地盤改良工事を施工するにあたり、NTT の電柱があったために重機が通れず、電柱移転工事をしたため不測の事態として 4 カ月を要したということである。

成田小見川鹿島港線の工事内容、地盤改良工について

特記仕様書の第 14 条地震対策という項目において、「地震発生等の天災に備えて、あらかじめその対応策を定めておくものとする。」という記載がある

しかし、具体的な地震について、あらかじめ対応策を定めた証跡が残されていない。

【結論】

工期変更の理由は電柱を切る工事をしたため、不測の事態で 4 カ月を要したということである。だが、NTT の支柱があるために工事ができないということは計画段階で分かりえることと思われる。当初の計画の妥当性に疑問が残るといえる。当初より合理的な計画を見積もる必要がある。

特記仕様書に記載がある以上、安全対策同様に地震対応策を定め、その証跡を残すべきである。

(2) 国道 356 号

(単位：円)

事業	事業区間	工期	工事の概要
県単道路改良事業	香取市小見川～東庄町新町	S59 ～ H25	本工事・調査設計
全体事業費	事業費計	当年度事業費	繰越事業費
6,800 百万円	115,660,375	36,770,375	78,890,000

(単位：円)

事業	事業区間	工期	工事の概要
国道道路改築事業	東庄町新宿～小見川町小見川	S59 ～ H25	用地買収・本工事
全体事業費	事業費計	当年度事業費	繰越事業費
6,800 百万円	304,033,474	259,999,874	44,033,600

【工事概要】

国道 356 号は銚子市を起点とし、香取市を経て、我孫子市に至る約 92km の北総地帯における重要幹線道路である。従来局部的な改良を行い、増大する交通量に対処してきた。しかし近年沿線の開発や鹿島臨海工業地帯の開発に伴い、交通量が急増した

ため再改築が必要となった。そこで、用地の有効利用を図るよう利根川右岸堤に盛土することにより通過交通に対処する小見川東庄バイパスを計画し、東関東自動車道水戸線佐原・香取インターチェンジ方面及び銚子方面への物流対策及び旧小見川町(香取市)の中心部を通過する国道356号の混雑緩和と歩行者の安全を確保するものである。

香取地域整備センター管内の国道356号は約50kmの延長を有しており、小見川東庄工区は、利根川大橋から小見川大橋までの間の約8.7kmにおいて、昭和59年度から事業に着手し、平成21年3月に東庄町笹川地先間4.7kmを暫定供用したところである。

【効果について】

現在の国道356号沿線市街地における、通過交通による混雑の緩和と歩行者の安全を確保する。

1) 国道道路改築(舗装その6)工事

本工事は、工期平成20年12月11日から平成21年3月25日、工事費28,140,000円の道路舗装工事である。県警との協議の結果、暫定型での供用開始となることから、横断勾配変更の指示を受け設計変更し、246,750円増額となった。

【問題点】

業者との打ち合わせについては、工事打合せ簿にて管理している。N工務店と設計変更に係る打合せを行っているが、打合せ簿の記載は「受領」となっている。本来ならば、設計変更につき協議し、整備センターで「本件は設計変更の対象とする」旨記載するところであるが、記載ミスとなっている。

分離分割発注の狙いは、工期の短縮、地元業者の育成、発注時期や工事個所の都合等がある。工事に関係する業者が多数になると、品質の保持・統一の確保が困難となる可能性がある。当該工区では、関係する業者間の打ち合わせ会議が開催されており、使用材の統一や工期打ち合わせが行われている。また、品質についてはセンターでの検査、業者が自主的に実施している品質管理検査があるため、一定以上の品質は確保されていると考えられる。

しかしながら、分離分割発注については、特に基準があるわけではない。

【結論】

請負者からの協議については、整備センターでの決裁を経て設計変更の対象としなければならず、設計変更時の工事打合せ簿の記録及び事務手続きは、遺漏ないよう注意することが求められる。

(共通の問題点)(2)に同じ。

(3) 国道 356 号

(単位：円)

事業	事業区間	工期	工事の概要
国道道路改築事業	佐原市篠原～佐原イ	H16 ～ H26	用地買収・本工事
全体事業費	事業費計	当年度事業費	繰越事業費
3,010 百万円	245,541,556	147,871,940	97,669,616

【工事概要】

国道 356 号篠原拡幅は東関東自動車道へのアクセス路線である香取津宮線との接点から佐原市内間の 1,900m を 2 車線から 4 車線化するものである。

【効果について】

香取市中心部にあることから、混雑緩和に資する。また、国施工のスーパー堤防事業にあわせて推進し、防災拠点とする。

【問題点】

1,900m のうち 600m 部分のスーパー堤防事業工区として部分的に一部完成しており、4 車線中 2 車線供用となっている。供用されない 2 車線については入れないように防護柵で閉鎖されている。供用される 2 車線のみ道路台帳計上となり、完成（舗装完成）しているが供用されない 2 車線についての管理簿はない。

(共通の問題点)(2)に同じ。

【結論】

完成（舗装完成）しているが、供用されていない 2 車線道路については、県は資産管理の観点から管理簿の整備をされたい（指摘事項）

(共通の問題点)(2)に同じ。

(4) 主要地方道 成田小見川鹿島港線

(単位：円)

事業	事業区間	工事の概要
地方道路交付金事業	香取市油田	本工事
事業費計	当年度事業費	繰越事業費
39,476,000	39,476,000	-

【工事概要】

この路線は、成田国際空港と重要港湾である鹿島港を結ぶ 35.3 k m の地域経済や沿道地域の生活を支える重要な路線である。

当地周辺には、西小学校、小見川小学校、小見川高校の通学路になっており、大型自動車の交差は困難であるため車道拡幅と、通学路として自転車歩行者道 3.5m を整備するものである。

【効果について】

狭小な道路の拡幅と自転車歩行者道整備により、円滑な交通と歩行者の安全を図る。

1) 舗装工その 3

本工事は、工期平成 20 年 12 月 27 日から平成 21 年 10 月 31 日、工事費 30,450,000 円の舗装工事である。

工期変更として、平成 21 年 3 月 25 日から休止期間(平成 21 年 4 月 1 日～平成 21 年 7 月 1 日)をおいて、平成 21 年 10 月 31 日に延期した。

この理由は、全体計画延長 380m を「その 2」「その 3」に分けて施工したところ、香取警察署に苦情等の問い合わせが多数あり、片側相互交通での 2 工区同時施工は交通に悪影響をきたすため、避けてもらいたいとの指導があり、その 2 工区が終了するまで、21 年 4 月から 6 月までの 3 か月間工事を中止したものである。

【問題点】

この工事は、平成 20 年 12 月から施工の予定が、埋蔵文化財調査が発掘整理を平成 20 年 9 月から 11 月まで実施し、それ以降実施するとしていたが、そもそも埋蔵文化財調査は平成 21 年 3 月 25 日終了となっており、また「その 3」の舗装工事の歩道部分は平成 20 年 8 月 28 日から平成 21 年 3 月 25 日までであるので、「その 3」の工事の着工は平成 21 年 3 月 26 日以降となり、平成 21 年度への繰越が前提となっていた

ものである。

【結論】

今後の工事に資するため、いたずらに工期が延長しないように、埋蔵文化財調査との協議、片側交通等における警察との協議等について円滑な手続きを検討されたい。

8. 君津地域整備センター

(1) 一般県道 大鷲木更津線

(単位：円)

事業	事業区間	工期	工事の概要
住宅市街地基礎整備事業	木更津市中烏田	H18 ~ H19	本工事
全体事業費	事業費計	当年度事業費	繰越事業費
770 百万円	198,130,900	-	198,130,900

【工事概要】

住宅市街地基礎整備事業として、木更津市中烏田改良工事の大鷲木更津線・中烏田付近 800mのバイパス工事である。

事業期間は平成 18 年度～平成 19 年度だが、1 年延長の平成 21 年 3 月 24 日に供用を開始している。

【効果について】

都市計画決定されているバイパスであり、早急に整備することで、市中心部へ向かう車や東京湾アクアラインを利用する車で非常に渋滞している国道 127 号交通の分散を図ることにある。

【問題点】

工事契約業者の S 株式会社 30,169 千円と T 株式会社 48,414 千円が談合等に該当、ただし、S 株式会社の該当は平成 18 年 12 月契約の工事のため 30,169 千円の工事は通常の扱いとなる。工事業者変更に伴い契約事務作業、工期、工事金額ともに無駄が生じることになる。

【結論】

談合した業者に対する処分は実施されているが、それだけでなく、工事の中断等不測の事態を生じさせないためにも実効性のある談合防止対策の策定が必要と考えられる。

(2) 国道 465 号

(単位 : 円)

事業	事業区間	工期	工事の概要
県単道路改良事業	富津市東大和田	H6 ~ H25	用地補償・本工事
全体事業費	事業費計	当年度事業費	繰越事業費
750 百万円	41,244,492	38,138,926	3,105,566

【工事概要】

県単道路改良事業として、富津市東大和田付近の 1,240m について 3 工区に分けて 1 工区、3 工区は拡幅、2 工区はバイパスとする。

【効果について】

幅員狭小で屈曲が多い区間の改善と観光拠点施設の「マザー牧場」と「たけゆらの里おおたき」を結ぶルートの走行性改善にある。

【問題点と結論】

用地買収は長期化したものの完了したとのことであり、事業の早期完成が望まれる。

(3) 一般県道 長浦上総線

(単位 : 円)

事業	事業区間	工期	工事の概要
県単道路改良事業	袖ヶ浦市成蔵	H7 ~ H22	用補・測試
全体事業費	事業費計	当年度事業費	繰越事業費
293 百万円	27,300,700	27,300,700	-

【工事概要】

当該路線は、千葉県袖ヶ浦市と君津市を結ぶ県道であり、JR 内房線長浦駅付近から内陸部へ向かい、久留里線久留里駅付近に至るルートである。当該路線は、国道 409 号に接続しており、内房から外房へと抜けるアクセス道路として機能するとともに、地域住民の生活道路としての役割を担っている。該当箇所は、現道が狭く、交通事故が多発していたことから、拡幅すると同時に形状を成型し、交差点についても見通しを良くする等の改良を行っている。

工事は平成 17 年度から 22 年度の予定で、平成 13 年度までに 190m、平成 19 年に 140m を既に供用開始しており、現在交渉中の用地買収が終了すれば、平成 22 年度に全線供用開始の見込みである。

【効果について】

幅員狭小、線形不良の未改良区間を解消することで、車両及び歩行者の通行の安全を確保する。

【問題点】

平成 19 年度からの繰り越しの工事で、地元警察との現場立ち合いで自転車横断帯を作ることになり、切り下げ幅の変更(自転車横断帯の分だけ 2メートル切り下げを多くする)、停止線の位置変更の設計変更となった。また当該設計変更により、工区が延長された。この警察との現地立会についての記録は残されておらず、すべて口頭で行っている。

【結論】

設計変更につながる打合せ(現場立ち合いを含む)については、記録を残すようにし、設計変更の履歴として保存しておくべきである。

(4) 国道 465 号

(単位 : 円)

事業	事業区間	工事の概要
橋梁補修事業	君津市柳城外	調査設計、本工事
事業費計	当年度事業費	繰越事業費
153,621,900	55,965,000	97,656,900

【工事概要】

清和大橋、天湊橋、富士見橋、神納橋、坂畑橋、亀山大橋、三石橋、草川原橋、藤林大橋、柳城橋は、昭和 55 年以前の基準を適用した橋梁であるが、緊急輸送道路(一次路線)にある

君津市柳城他における国道 465 号の 10 橋の 橋脚補強 橋桁の落橋防止のための耐震補強工事である。

【効果について】

老朽化した橋梁の補強により、防災に資する。

1) 富士見橋 耐震補強工事

本工事は、工期平成 20 年 6 月 19 日から平成 21 年 1 月 25 日、工事費 23,415,000 円の橋脚補強工事である。

【問題点】

富士見橋について平成 19 年度繰越工事費が想定設計額より低廉にて完了したので、国道 465 号の事業における平成 20 年度の橋梁事業として発注している。

【結論】

橋梁の補修保全工事は、少ない財源のなかで、早期に実施していかねばならない道路補修事業ではあるが、予算の余剰を他の工事に流用する場合の内部決裁等の記録文書を適切に備置すべきである。

9. 東葛飾地域整備センター

(1) 主要地方道 市川柏線

(単位：円)

事業	事業区間	工期	工事の概要
県単道路改良事業	松戸市紙敷1	H18 ~ H22	本工事・測試
全体事業費	事業費計	当年度事業費	繰越事業費
162 百万円	101,216,350	67,186,350	34,030,000

【工事概要】

この路線は、市川市から松戸市街地を経て柏市を結ぶ幹線道路であり、交通渋滞防止を区画整理事業と連動して実施している。

昭和 55 年から事業開始しているが、途中 1 件の未買収地があり、このため休止し、平成 18 年度から工事を再開した。

【効果について】

幹線道路の交通渋滞の解消を図る。

1) 舗装工その 1

本工事は、工期平成 20 年 12 月 12 日から平成 21 年 3 月 25 日、工事費 33,906,600 円の舗装工事である。

工事変更として、設計区間の前後の舗装状態が劣化しており、車両事故防止のため、舗装工 2,330 m²を 2,350 m²に増工、道路附属物施設工 1 式を新規計上した。警察との再協議の結果、車止設置及び道路照明灯を移設した。

その結果、工事費が 1,776,600 円増額した。

【問題点】

従来の照明施設が、設計図の交差点の中にあつたが、当初設計のなかに織り込まれていなかった(設計金額 202 千円)。

廃棄物は、工事完成書類の路盤廃材集計表では 800 t (設計 30 m³)となっているが、マニフェストと照合すると以下のように差異があつた。

業者路盤廃材集計表 (単位 t)

月 日	集計表	マニフェスト	差異
H21.3.4	80	90	- 10
H21.3.5	80	110	- 30
H21.3.6	120	120	
H21.3.7	130	130	
H21.3.10	200	220	- 20
H21.3.11	190	210	- 20
計	800	880	- 80

【結論】

照明施設の移設は当初設計に入れるべきものであると考えられ、当初設計において適切な現地調査を実施されたい。また、工事完成書類を適切にチェックされたい。

2) 舗装工 その2

本工事は、工期平成 20 年 3 月 28 日から平成 20 年 9 月 30 日、工事費 J 社 15,719,550 円 R 社 19,635,000 円、計 35,345,550 円の歩道舗装工事 985 m²、排水構造物工事等である。

【問題点】

当初、J 株式会社が請け負っていたが、途中で倒産したため、R 社が残工事を請け負った。

平成 20 年 8 月 19 日の出来高確認書によれば、進捗率 44.4%の出来高であり打切精算書を作成し、以下の表のように支払っている。

[表 10] 精算書 (単位：円)

	設計金額	請負金額	割合
当初設計と請負金額	48,359,850	45,885,000	
出来高	21,404,250	20,308,050	44.4%
未了	26,955,600		
違約金		4,588,000	請負金額の 10%
支払金額		15,719,550	

この出来型計算の算定において、転記ミスが以下のように発生していた。

L 型 (擦付部 B) 27 を 16.2 と誤記
(擦付部 C) 6 を 3.6 と誤記

これは、当初設計図面からの積算表への転記ミスによるものである。

【結論】

公共工事の指名業者の財務状況を適切に反映しているとは言い難い資格審査の状況ではこのような倒産が生じる場合がある。

現在違約金は契約金額の10%となっており、前払金に対する保証保険はあるが、必ずしも工事中断に伴う不測の損害とが一致しているものではない。

不測の損害についても担保しうるべく契約内容を検討する必要があると考えられる。

(2) 主要地方道 松戸野田線

(単位：円)

事業	事業区間	工期	工事の概要
住宅市街地基礎整備事業	松戸市小山	H18 ~ H23	本工事・テスト
全体事業費	事業費計	当年度事業費	繰越事業費
3,159百万円	370,740,546	93,015,342	277,725,204

【工事概要】

この路線は、東葛飾地域を縦断的に貫く幹線道路である。

小山浅間橋は、松戸市小山地先においてJR常磐線と立体交差するために、昭和31年に当時の一等橋（自動車荷重13tf）として建設されたものであるが、近年の設計荷重を上回る多量な交通により、桁の損傷が進んでおり、平成13年には、桁の剥離等の報告がされるなど、損傷や耐荷力の低下が著しくなっていることなどから、緊急に架け替えを行なっている。

【効果について】

多量の交通量により、鉄道上の橋梁の老朽化に対し、架替で交通災害の防止を図る。

1) 上部構造桁制作運搬

本工事は、工期平成20年11月7日から平成21年10月30日、工事費141,750,000円の桁制作と運搬工事である。

工期変更として、平成21年3月25日から平成21年7月30日へ、再度平成21年10月30日へ延期した。この理由は、作業ヤードの借地交渉に時間を要したため、年度繰越となり、2回目は、橋桁全部を置くヤードがないので、架設作業を10回繰り返すサイクルとしなければならなくなり、架設時に軌電停止が必要となったため、

10月下旬となった。

工事変更として、当初 JR の仕様が明確でなかったが、作業安全と落下防止のため、架設用足場の増工をした。

2) JR との負担金

全体協定 平成 17 年 8 月 16 日

概算総額 2,724,472 千円

県負担 全額 県施設 2,473,257 千円 JR 施設 251,215 千円

JR 施設は、電車線支障移転費及び配電線支障移転であり、管理費率は、工事費の 1.622% である。

(覚書) 平成 17 年 8 月 16 日

年度	金額(千円)
平成 17 年度	151,872
平成 18 年度	655,616
平成 19 年度	577,414
平成 20 年度	460,206
平成 21 年度	333,822
平成 22 年度	306,522
平成 23 年度	239,020
合計	2,724,472

(精算書)

第 3 回出来型調書 274,566,800 円 $\times 0.9 = 247,110,120$ (0.9 を乗じているのは 1 割留保しているためである)

平成 23 最終年度で精算

【問題点】

JR の精算関連調書は、平成 21 年 3 月 31 日付の検査調書(支払額 276,000,000 円)がある。

しかし、全面委託しているので、JR 東日本コンサルタンツ(株)の出来型検査(写真付)の請求書があるが、県の立会検査調書がない。

JR の工事積算については JR と JV そして県の 3 者で協議しているとのことである。また、工法の内容については、チェックしているので品質は確保されるとのことであるが、この点についての積算及び工法のチェックについての記録がない。

【結論】

(共通の問題点)(3)に同じ。

(3) 舗装道路修繕事業(鎌ヶ谷市中佐津間 外)

(単位:円)

事業	事業区間	工事の概要
舗装道路修繕事業	鎌ヶ谷市中佐津間 外	本工事
事業費計	当年度事業費	繰越事業費
52,610,250	52,610,250	-

1) 舗装道路修繕

【工事概要】

鎌ヶ谷市中佐津間での道路の舗装修繕工事である。当該舗装は振動を吸収し、振動及び騒音被害を緩和されると思われるため、通常の3層舗装でなく、試験的な成分(ポリマー改質H)を含む材料を使用して舗装している。

工事延長111m、幅員6.95m、試験舗装工770㎡である。

【効果について】

振動軽減機能を持つ合材を使用し施工していることから、振動の相応被害を緩和する効果があると考えられる。試験舗装であることから、請負者は施工後3年間の追跡調査を行い、その都度、現地の写真等を添付した測定結果を県に報告している。

県では、請負者から提出された調査結果報告書を基に、効果について確認を行っている。

【問題点】

当該事業は、以前より住民から出されている振動被害の声に対応するため部分的に舗装工事を行っている。しかし、振動が緩和されなかったため、通常の合材を使わず、特殊な合材を使用し試験的に実施した箇所で、通常の工事より高額になっている。そのため、効果測定についてはより慎重に行うべきと思われる。しかし、請負業者の効果測定は施工前と施工後の調査時点で、大型車交通量や振動測定器などの条件が大きく異なっている。

【結論】

同じような状況下で調査を行わないと実際どの程度効果があるのかわかりかねる点があるため、できる限り施工前に行った調査時点と近い状況下で施工後の調査を行うべきである。

2) 舗装道路修繕

【工事概要】

船橋我孫子線内の鎌ヶ谷市での道路の舗装修繕工事を行っている。内容はパッチング(路面に生じた穴、ひび割れ部分をアスファルト混合物などで穴埋めしたり、上積みしたりすること)、クラック処理(ひび割れ部分にアスファルト乳剤等を流し込み、ひびを塞ぐこと)及び切削オーバーレイ(道路表面を所定の厚さに削った後に、アスファルト混合物を被せること)等である。

【効果について】

舗装を修繕することにより、振動や騒音被害を緩和する効果がある。

【問題点】

工事区域を延長しているが、延長する理由が「当初見られなかったひび割れや、轍が発生したため、緊急に修繕が必要だった」と変更理由書に記載されている。緊急を要する理由として、工事を実施するにあたり、地元住民に工事内容の説明をしたところ、本工事施工範囲以外にもひび割れや轍等の段差による振動・騒音が発生し、生活環境へ影響を与えているため、工事範囲を延長し早急に対応していただきたいとの要望があった。しかし、口頭による要望であり、当該要望を記録している書類は見当たらなかった。

【結論】

地元住民の要望について、要望書等を作成し保管することが大切である。

10 . 印旛地域整備センター

(1) 主要地方道 千葉竜ヶ崎線

(単位 : 円)

事業	事業区間	工期	工事の概要
住宅市街地基盤整備事業	印西市大森	H17 ~ H23	本工事・テスト・用補
全体事業費	事業費計	当年度事業費	繰越事業費
2,234 百万円	312,234,931	169,507,225	142,727,706

【工事概要】

この路線は、国道 16 号を経て千葉市と印西市を結ぶ幹線道路である。

この事業区間は、千葉県及び都市再生機構が進めている住宅市街地基盤整備事業である「千葉ニュータウン」と JR 木下駅を中心とした既成市街地間のアクセス性の向上や交流を促す都市計画道路として位置付けられている。

実際の用地買収は、平成 18 年から始まり、31,284 m²を買収済みであるものの、残り 15,373 m²についての買収が遅れ（全体 46,657 m²）この結果事業計画が遅れ、当初の完了予定を平成 13 年から平成 23 年に延伸した。

平成 20 年度は、用地について 19 年度繰越 39,708,768 円、20 年度取得 36,551,481 円、21 年度繰越 23,801,978 円、20 年度補償額 11,085,130 円の計 71,438,589 円となっている。

【効果について】

都市計画と連動し、市街地間のアクセス性の向上を図る。

1) 道路改良工

本工事は、工期平成 21 年 11 月 30 日から平成 21 年 5 月 31 日、工事費 19,830,000 円の工事中の架設道路工事である。

工期変更として、平成 21 年 3 月 25 日から平成 21 年 5 月 31 日に延期をした。

工事変更として、施工箇所が曲線であるため、交差点の歩車道境界部の L 型側溝 2M を 0.6M の L 型街渠に変更した。この結果、工事費が 90,300 円増加した。

【問題点】

現地調査において、あるいは図面の曲線構造からおのずと L 型側溝 2m の材料の選択はできないと判断できるものとする。

【結論】

適切な現地調査により、当初設計の変更が発生しないようにされたい。

(2) 国道 356 号

(単位 : 円)

事業	事業区間	工期	工事の概要
県単道路改良事業	印西市竹袋	H15 ~ H20	本工事・用地補償
全体事業費	事業費計	当年度事業費	繰越事業費
239 百万円	115,028,645	58,234,145	56,794,500

【工事概要】

印西市竹袋地先で進められていた木下・竹袋土地区画整備事業に合わせ、交通量の増加が予想されることから、暫定二車線で供用している当該区間延長 0.7Km について四車線化整備を行なうことにより、歩行者や交通の安全性及び利便性の向上、沿道の快適な生活環境の確保を図るものである。

【効果について】

自動車交通の増加とともに、都市中央部における道路交通の慢性的な渋滞等に対処するため、交通の円滑化を図り、環境負荷の低減を図る。

【問題点】

工事の一部について、他の業者は 8,000 万円位なのに対し、S 建設は 7,000 万円弱であったために落札となった。

その後契約変更により、当該工事契約は 1,400 万円増加して約 8,400 万円となった。この理由は中央分離帯をつくるようにと警察からの指導があったために追加工事の必要があったからとのことである。

ここで、1,400 万円増額すると合計 8,400 万円となり、当初の落札額決定の際の見積が妥当であったのか疑問が残るが、増額の原因となった警察との協議内容を記した内部書面が残っていない。

【結論】

この金額変更が当初予見できなかったといえるほどの事象でないなら、当初計画の

合理性に疑問が残る。そして当初計画の妥当性を検証するためにも、増額の原因となった警察との協議内容を内部書面として残すべきである。

(3) 都市計画道路 四街道駅前大日線

(単位：円)

事業	事業区間	工期	工事の概要
地方道路交付金事業	四街道市四街道 ～ 四街道市大日	H9 ～ H21	工事、用地補償、委託
全体事業費	事業費計	当年度事業費	繰越事業費
1,430 百万円	132,701,900	89,495,425	43,206,475

【工事概要】

本路線は、JR 総武線四街道駅と四街道市中心部を結ぶ幹線道路である。当該区間は、四街道市四街道から四街道市大日を結ぶ約 700m 区間の松並木通りであり、歩道を整備するとともに車道を拡幅した。歩道に植栽されている松の木は一部移植したが育成しなかったため、現存する松の木を保存するため、根の周りを残すように注意しながら工事を進めることとした。松並木通りは、拡幅工事と同時に電柱の地中化工事も行われており、共同溝は千葉県が工事し、千葉県では対応できない工事については東京電力、NTT 等への委託事業として実施した。平成 22 年 3 月までに全線供用開始予定であるが、一部東京電力の抜柱につき対応が遅延するならば、東京電力により残る工事を実施することとなる。

【効果について】

自動車交通の増加とともに、都市中心部における道路交通の慢性的な渋滞等に対処するため、交通の円滑化を図るとともに、電線類地中化を含む拡幅工事を行い、環境負荷の低減や街路景観の向上を図る。

1) 地方道路交付金工事 (歩道舗装工)

本工事は、工期平成 21 年 2 月 10 日から平成 21 年 3 月 25 日、工事費 15,435,000 円の歩道舗装工事である。工期は、平成 21 年 3 月 25 日から平成 21 年 6 月 30 日に延期されている。

当初設計では、変則 T 字路部分においては信号設置等があるため、次期工事の信号

設置工事とともに歩道を整備する予定であったが、この歩道を通学路としている盲学校より連続した視覚障害者誘導ブロック設置の要望があったため、信号設置に影響を及ぼさない範囲で誘導ブロックを含んだ一部の歩道舗装工を追加した。この設計変更により、3,019,800 円の増額となり、工期は平成 21 年 8 月 31 日まで延期された。

【問題点】

M 建設の舗装工事で、千葉県が工事箇所の近くにある盲学校へ説明に行った際、点字ブロックについての要望を受けたため、千葉県（発注者）が請負者に点字ブロックを含んだ一部の歩道舗装工を追加した。請負者が盲学校と打ち合わせをし、点字ブロックの位置を決め、その結果だけが千葉県に報告されている。千葉県と盲学校との打ち合わせにつき、書面等は残っていない。

【結論】

千葉県と請負者以外の第三者との打ち合わせにつき、書面が残っていない。設計変更につながるような第三者との打ち合わせについては、報告書等書面に残すべきである。

(4) 都市計画道路 八街神門線

(単位 : 円)

事業	事業区間	工期	工事の概要
地方道路交付金事業	八街市大木 ～八街市八街	H6 ～ H22	工事、用地補償、委託
全体事業費	事業費計	当年度事業費	繰越事業費
6,000 百万円	131,114,632	83,353,035	47,761,597

【工事概要】

八街市は県都千葉市を含む県西部と成田国際空港の位置する県北東部、更に九十九里浜に代表される県南東部のほぼ中央に位置し、旧来より交通の要衝となっている。特に八街駅周辺は、国道 409 号、千葉八街横芝線、成東酒々井線等、国道道が集中しており、駅利用交通と通過交通により慢性的な交通渋滞を引き起こしている。本路線は、八街市を南北に縦貫する国道 409 号と東西に交差する千葉八街横芝線を結ぶ基幹道路であり、当該路線の整備は、駅利用交通と通過交通との分離を図り、優良な都市

環境と交通混雑を解消し、歩行者の安全を図ることができる。

当該区間は、八街市大木から八街市西光明坊を結ぶ約 1,500m 区間で、平成 6 年度より道路事業と街路事業を導入し、バイパス整備の推進を図っている。用地はすでに買収済みであり、平成 22 年度に供用開始予定としている。

【効果について】

駅利用交通と通過交通との分離を図り、優良な都市環境と交通混雑を解消し、歩行者の安全を図る。

【問題点】

当該路線は、JR 総武本線の上部を橋で渡す工事が行なわれる。総武本線上部の橋については、平成 21 年度に JR で工事をするようになっており、県は委託事業として取り扱うことになる。JR では、設計から工事発注、完成検査までを一括して受託するが、工事完成後 JR から請求書が発行されるのみであり、入札の状況や請負代金等の情報は、千葉県に対し開示されない。

【結論】

(共通の問題点)(3) に同じ。

(5) 国道 296 号

(単位 : 円)

事業	事業区間	工事の概要
交通安全施設整備事業	佐倉市 上志津	本工事
事業費計	当年度事業費	繰越事業費
210,619,000	77,450,000	133,169,000

【工事概要】

この区間は商業地域であり、背後は新興住宅地が密集している。

国道 296 号は交通量が多く、歩行者・自転車通行も多いが、歩道が狭隘で側溝も老朽化しているため、安全で円滑な通行を確保するため改良工事を実施している。

【効果について】

歩道の整備により、交通安全と交通の円滑化を図る。

1) 平成 19 年度繰越

本工事は、工期平成 19 年 10 月 19 日から平成 20 年 6 月 30 日、工事費 86,805,600 円の歩道車道舗装工 388m、側溝工 659m他の工事である。

工期変更として、平成 20 年 3 月 25 日から平成 20 年 6 月 30 日へ延期した。

工事変更として、撤去した歩道橋の基礎を、バリアフリー化のためコンクリート構造物撤去工 18 m³追加し、その結果設計金額 746,000 円増加した。佐倉警察署から道路使用許可の条件として、交通誘導員を 1 日あたり 3 人以上とされたため、交通誘導員の 150 人を 354 人に増量し、その結果設計金額 2,509,000 円増加した。

その他、側溝等も含め工事費は 6,690,000 円増加した。

【問題点】

警察の道路使用許可条件の交通誘導員増加を指示された打合せの記録がない。

【結論】

警察の道路使用許可条件についての理由を明瞭に記載し、今後の工事監理・設計等に役立てられたい。

(6) 国道 464 号

(単位 : 円)

事業	事業区間	工事の概要
交通安全施設整備事業	印旛村 瀬戸	調査設計・本工事
事業費計	当年度事業費	繰越事業費
176,345,401	90,314,851	86,030,550

【工事概要】

国道 464 号は、千葉県松戸市から千葉県成田市に至る国道である。当該区間は、印旛村の中核公園である印旛村中央公園と瀬戸交差点(国道 464 号と佐倉印西線の交差点)間を結ぶもので、通勤通学時間帯はもとより、昼間の時間帯においても中央公園や公民館の利用者等で歩行者及び自転車交通が多くなっている。また、村立六合小学校の通学路にも指定されているが、既存の歩道は狭小であり危険な状況である。歩道

は、自転車が通行可能となる幅を確保し、自転車歩行者道整備に合わせて道路の線形も見直し、交差点改良も行っている。工事期間は平成 17 年度から平成 22 年度である。

【効果について】

早期の自転車歩行者道整備により、歩行者や自転車利用者の安全確保の観点から、効果が期待される。

1) 交通安全施設整備工事（車両感知器移設工）

本工事は、工期平成 21 年 1 月 24 日から平成 21 年 3 月 25 日、工事費 588,000 円の車両感知器移設工事である。

【問題点】

地元警察（印西警察）と工事前に事前打合せ及び立合いを行っており、その時に車両感知器移設工事を指示されている。しかしながら、当該打ち合わせに関する書面は、残されていない。

車両感知器移設工事については、見積執行により業者が選定されている。見積執行に選定されている業者は、千葉県に登録されている業者のうち 2 者をセンターで指名選定し、見積りを入手している。

【結論】

千葉県と第三者との打合せについても、報告書等の資料を作成し、補完すべきである。また、それが設計変更もしくは追加工事になるような案件であれば、工事関係資料として保存すべきである。

見積執行に必要な指名選定業者数は規定では 2 者以上となっているが、公正性担保のため、3 者以上を指名選定し、見積りをとることが望まれる。

(7) 主要地方道 佐倉印西線

(単位：円)

事業	事業区間	工事の概要
地方道路交付金事業	佐倉市石川	用地買収・本工事
事業費計	当年度事業費	繰越事業費
134,132,471	33,148,050	100,984,421

【工事概要】

佐倉印西線は、千葉県佐倉市神門の国道 51 号、一般県道 神門八街線との交差点である「神門」交差点を起点とし、印旛郡印旛村、印旛郡本埜村を経て、印西市木下の国道 356 号との交差点である「竹袋交差点」を終点とする主要地方道である。当該地区は、佐倉市の中心部に位置し、周囲には大規模住宅地及び大型工業団地等が立地している。当該路線は、東関東自動車道 佐倉インターチェンジと佐倉工業団地とを結ぶ主要幹線道路であり、大型車両、とりわけ大型トレーラーが頻繁に行き来するにもかかわらず、歩道部が狭小であるため事故が多発しており、自転車・歩行者の通行が危険にさらされている。

当該工事は、自転車・歩行者にとって安全な空間を確保すべく道路の拡幅、歩道整備を行うとともに、工業団地入口の交差点改良を行っている。平成 9 年より工事に着手しているが、現在でも完成年度の目処が立っていない。

【効果について】

自転車・歩行者にとって安全な空間を確保し、交通安全を図るとともに、交差点改良を行い交通弱者の安全を図る。

1) 地方道路交付金工事

本工事は、工期平成 20 年 11 月 14 日から平成 21 年 3 月 25 日、工事費 15,435,000 円の歩道舗装工事及び排水施設工事である。

当初法面を土羽で計画していたが、土地所有者と協議したところ、土地利用上問題があるため土留柵の設置を要望された。歩道の管理上も土留柵を設置した方が望ましいことから、法面整形工を減量変更し、土留柵設置工事を新規計上する設計変更を行った。その結果、1,067,850 円の増額となり、工期は平成 21 年 4 月 30 日に延期された。

【問題点】

株式会社 K との工事打合せ簿に、日付が入っていない。設計変更に関する請負者からの発議年月日、処理・回答の発注者欄ともに日付が記載されていなかった。

【結論】

工事打合せ簿等、工事に関連する書類については日付を正確に記入すべきである。特に設計変更にかかわるものは、金額の変動をもたらすものが多いので、工事打合せ簿の作成には十分注意すべきである。

11. 印旛地域整備センター 成田整備事務所

(1) 国道409号

(単位：円)

事業	事業区間	工期	工事の概要
国道道路改築事業	富里市七栄～成田市並木町	H11～H25	用地買収・本工事
全体事業費	事業費計	当年度事業費	繰越事業費
7,300百万円	417,072,260	95,753,960	321,318,300

【工事概要】

国道409号の富里拡幅は、東関東自動車道水戸線の富里インターチェンジに接続していることから、交通渋滞が激しく、交通需要に対応した道路整備を図ることを目的とし、成田市並木町の国道51号から富里市七栄地先までの約2kmを4車線化及び電線類の地中化を計画し、東関道富里インター付近の慢性的渋滞の緩和を図るものである。また、平成12年度から富里市が施行する区画整理事業への公共施設管理者負担金(道路用地分)を導入している。これまでに400mを2車線暫定供用している。

【効果について】

東関東自動車道富里インター付近の慢性的渋滞の緩和を図る。

【問題点】

近年は地価が下落しているため、地価高騰時代の地価との乖離がますます進行していることから、交渉が難航し用地買収の進捗が遅れる傾向にある。そのため、工事開始時期が遅れ、その結果として完成年度が延びる可能性がある。

工事該当箇所が市街化区域であり、また旧市街地の交通安全を確保するため、道路拡幅の必要があるが、用地買収に関して残地が発生する場合の交渉が困難となっている。すなわち、売主としては中途半端に土地が残っても仕方がないため残地も買収してほしいと要望するが、通常は残地補償として金銭で解決することになっているため、残地買収は困難であり、そのことが交渉を長期化させている要因となっている。

【結論】

完成予定年度がさらに延長されないよう、用地買収を早期に解決する必要があると

考える。

(2) 成田松尾線

(単位 : 円)

事業	事業区間	工期	工事の概要
地方道道路改築事業	芝山町千代田	H13 ~ H23	本工事、用地補償
全体事業費	事業費計	当年度事業費	繰越事業費
4,413 百万円	678,594,017	240,703,328	437,890,689

【工事概要】

成田松尾線は、九十九里地域から成田国際空港へ向かう幹線道路であり、空港周辺整備計画における地域開発道路として位置付けられている。

そこで、成田国際空港の機能拡充による利用者増加に伴う道路交通の増加に対応するために、成田松尾線の整備を図っている。

平成 19 年 3 月に全線供用したが、平成 20 年度においては、残る流末排水処理等の一部工事を進めているところである。

【効果について】

成田国際空港とのアクセスを効率化し、物流の円滑化の確保を図る。

【問題点】

工事について、金額増額変更を行っている。その金額増額変更の理由は、警察の現場立会いの結果、信号（青矢印印付）と照明灯について変更したものであるが変更理由書に具体的な数量の記載がない。

【結論】

工事の金額増額変更を行ったならば、その変更理由を具体的かつ客観的に記載する必要がある。そして、当該理由が合理的なものであることを検証する必要がある。

金額変更の理由は、変更理由書に具体的に記載すべきである。

(3) 主要地方道 成田小見川鹿島港線

(単位 : 円)

事業	事業区間	工期	工事の概要
地方道道路改築事業	成田市川上	H7 ~ H20	本工事、用地補償
全体事業費	事業費計	当年度事業費	繰越事業費
2,813 百万円	104,395,568	16,501,236	87,894,332

【工事概要】

地方道道路改築事業として成田市天神峰から成田市多良貝までの1,600mを2車線から4車線化するものである。

事業期間は平成7年度から平成20年度であったが、平成21年度から平成25年度に期限延長となっている。

また、平成21年度から取香工区として、新たに国道295号から天神峰トンネルまでの1,000mの2車線から4車線化を始める。

【効果について】

首都圏中央連絡自動車道(以下「圏央道」)開通予定と空港B滑走路の供用による交通量の増大に対応することを目的とする。

【問題点】

圏央道周辺の地域720mについては平成15年10月に暫定2車線で供用されている。平成20年3月には多良貝方面の175mについて完成し、暫定2車線で供用している。本来4車線化の工事であるが、部分完成で、全体としての4車線化を待つ状況にある。このため出来た部分について、4車線としての道路供用開始手続は行っていない。

供用できない2車線分の道路は仮設ガードレールで封鎖している。

道路の表面舗装についても平成19年度分は表層工(舗装完成)まで施工し供用しているが、平成20年度分は基層工(舗装部分的完成)までの施工で供用扱いしていないとのことであった。

これは、対象地域の用地買収手続の遅延と圏央道開通予定見込み相違にあると考ええる。

(共通の問題点)(2)に同じ。

【結論】

県の資産管理の観点から供用できない 2 車線分についての道路の管理簿の整備をされたい(指摘事項)。

(共通の問題点)(2)に同じ。

(4) 国道 295 号

(単位：円)

事業	事業区間	工期	工事の概要
県単道路改良事業	成田市小菅地先	H20 ~ H20	本工事
全体事業費	事業費計	当年度事業費	繰越事業費
142 百万円	141,777,500	141,777,500	-

【工事概要】

本工事は、国道 295 号成田市小菅地先に新空港自動車道・成田国際空港方面へ進入可能なスマートインターチェンジ(以下「スマート IC」)を設置するものである。

【効果について】

スマート IC 設置の目的は、周辺道路の渋滞緩和や交通の円滑化並びに空港周辺地域の活性化を図るものである。

スマート IC とは、高速道路本線やサービスエリア、パーキングエリア、バスストップと一般道路を接続するように設置され、利用車両を ETC を搭載した車両に限定することにより、インターチェンジのコンパクト化が図られるとともに料金徴収員が不要なため、従来のインターチェンジに比べて低コストで導入出来るなどのメリットがあるとされている。

【問題点】

工事打合せ簿について、

工事打合せ簿とは、請負者と発注者における協議事項などを記載するもので、指示・協議・通知・承諾・提出・報告・届出等がある。本工事の工事打合せ簿を閲覧したところ、請負者側からの提出書類として懸案事項資料の提出があった。しかしながら、当該事項に関して、どのように対応したのかという点について議事録等が

残されていなかった。

立会確認日等の記入について

工事請負者から監督者にはポイントとなる工種につき、立会願の提出がされる。立会願を受理した後、立会員は確認立会の記録、実施日時を記録する。本工事においてはその記録が残っていないものがあった。

施工チェックリストについて、

一部の工事において監督員が作成する施工チェックリストが作成されていないものがあった。

利用台数と採算性について

成田スマート IC は、平成 21 年 4 月 1 日に空港運用時間に併せて 16 時間運用により開始されたが、5 月中旬から利用促進を図りながら料金水準等を検討するために利用料金 100 円割引を試行実施し、普通車は 150 円、大型車は 200 円にした。更に、9 月からは 4 時間運用として普通車 100 円、大型車 150 円として実施している。運営は東日本高速道路会社株式会社が行っており、その採算性確保が必要となっている。

成田スマート IC の総事業費は 2.6 億円で、国の負担が 1.2 億円、県負担が 1.4 億円である。平成 19 年度から検討を進めてきた当初の計画において、平成 42 年時点では通行料普通車 250 円ベースで 598 台/日・16h が見込まれていた。

しかしながら、インター整備を開始した平成 20 年秋頃から、原油高騰やリーマンショック等により経済状況が急激に低迷したことに伴い、成田国際空港の旅客数や貨物量の減少などにより、国道 295 号の交通量が大きく減少したこと、ETC のみで料金収受員が不要というスマート IC にも関わらず、現状では誤侵入等の対応のため人員を配置しなければならないこと等により採算が確保されない状況である。

通行量は、平成 21 年 4 月では平均 55 台/日・16h、5 月～8 月では平均 72 台/日・16h、9 月～12 月までは平均 75 台/日・4h 台と見込を大きく下まわっている。

ただし、平成 21 年 10 月には成田国際空港は B 滑走路の本格的運用が開始するとともに、経済の回復傾向などにより、貨物量や旅客数が平成 19 年度当時の量に戻りつつある。

【結論】

本件について実際は対応済みとのことであるが、工事打合せ簿は何らかの問題があった時にどのように対応したのかを示す貴重な記録であるため、適切に残すよう徹底されたい。

立会確認日の記入については立会を実施した証拠にもなるものであり、適宜記入をするよう徹底されたい。

一定レベルの適切な監督を実施するためにチェックリストを作成するよう徹底されたい。

今後、飛行回数 22 万回運用、北千葉道路の整備等により、国道 295 号の交通量の回復が期待されることから、更なる利用促進策と経費削減策により、スマート IC の採算性の確保に努められたい。

(5) 主要地方道 成田松尾線

(単位 : 円)

事業	事業区間	工期	工事の概要
県単道路改良事業	芝山町宝馬	H1 ~ H21	本工事、テスト、用補
全体事業費	事業費計	当年度事業費	繰越事業費
2,330 百万円	131,851,810	33,532,870	98,318,940

【工事概要】

この路線は、空港周辺整備計画における地域開発道路として位置づけられ、外房九十九里地域から成田国際空港へ向かう幹線道路であり、千葉東金道路（二期）の松尾横芝インターチェンジからの空港アクセス機能の強化に寄与するものである。

また、地域防災計画における緊急輸送ネットワークでもあり、臨空工業団地と空港を結ぶ物流ルートでもある。

【効果について】

成田国際空港とのアクセスを効率化し、物流の円滑化・防災輸送の確保を図る。

1) 管理用道路工その 1

本工事は、工期平成 20 年 2 月 6 日から平成 20 年 9 月 30 日、工事費 47,775,000 円のバイパス工事の調整池の管理用道路工事である。

工期変更として、平成 20 年 3 月 25 日から平成 20 年 9 月 30 日に延期した。この理由は、資材搬入路の確保に不足の日数を要したためである。

【問題点】

平成 21 年 2 月 5 日の事業年度末の契約であり、工事期間からみれば平成 21 年度

への繰越を前提としている。いかに単年度主義とはいえ、かかる契約は本来の工期に応じて書類を作成すべきである。

たとえば、契約書に添付される工程表の「道路土工・掘削工」は当初で約 5 日であるが、変更後は約 20 日になっている。

【結論】

(共通の問題点)(1)に同じ(指摘事項)。

2) 管理用道路工 その2

本工事は、工期平成 20 年 11 月 12 日から平成 21 年 3 月 25 日、工事費 47,775,000 円のバイパス工事の調整池の管理用道路工事である。

工事変更として、町との協議の結果、アスファルト舗装工を増工した。この結果、工事費は 5,229,000 円増額した。

【問題点】

調整池への旧道からの導入路について、町との協議の結果、池の管理のための管理用道路として舗装道路を追加したものであるが、町との協議文書がない

【結論】

工事対象の選定について、公正・公平を期するためにも、正式な記録と決裁の手続きを実施すべきである。

12. 長生地域整備センター

(1) 国道 409 号

(単位：円)

事業	事業区間	工期	工事の概要
国道道路改築事業	長南町千田～茂原市三ヶ谷	H12～H25	本工事
全体事業費	事業費計	当年度事業費	繰越事業費
17,600 百万円	472,796,254	358,698,669	114,097,585

【工事概要】

地域高規格道路「茂原・一宮・大原道路」は、長生郡長南町といすみ市を連絡する道路で、圏央道と一体となって首都圏各地域との交流・連携を強化するとともに、外房地域の観光拠点等の連絡性周遊性を高め、観光・物流などの産業活動を支援する、延長約 30km の幹線道路である。本路線は、(仮称)茂原長南インターで圏央道にアクセスし、首都圏への広域的な交通ネットワークを形成することにより、「長生山武地方拠点都市」構想や「高速インターアクセス 30 分」構想を実現するうえで重要な道路である。

茂原一宮道路(長生グリーンライン)は、茂原・一宮・大原道路の一部を構成する長南町千田から茂原市三ヶ谷に至る 7,200m の 2 車線バイパス道路である。平成 10 年 12 月に、長南町から一宮町間の約 11km が国から「調査区域」の指定を受け、また平成 11 年 12 月に長南町から茂原市間の約 7km が「整備区間」の指定を受けたことから、整備区間については、平成 12 年度から国の補助事業として採択され、圏央道の開通にあわせ、段階的な供用開始を目指して整備を進めている。圏央道(仮称)茂原長南インターチェンジと国道 409 号を結ぶ 700m 区間は、圏央道の供用に合わせ平成 24 年に部分供用を予定している。

【効果について】

首都圏への広域的な交通ネットワークを形成し、高速インターアクセスを実現し、観光・物流などの産業活動を支援するという効果が期待される。

【問題点】

当初、長生グリーンラインについては有料で計画されていたため、千葉県から千葉県道路公社(以下「道路公社」)への委託事業として開始されたが、今後

見直しを検討している。現在においても県事業として実施しており、道路公社においても有料道路事業としての許可をとっているわけではない。

千葉県と道路公社との打合せは、定期的実施されているが、議事録が作成されておらず、記録が残っていない。

【結論】

長生グリーンラインについては、見直しが行われ、事業としては継続するも有料化については今後の検討課題となっており、現在の経済状況、有料事業としての採算、道路需要予測等を勘案し、事業を実施すべきであるとする。

千葉県と道路公社との定期的な打合せについては、当該打合せにより何らかの意思決定がなされていない場合でも、打合せ議事録等による文書記録を残しておくべきである。

(2) 五井本納線（仮称）新治バイパス整備計画

（単位：円）

事業	事業区間	工期	工事の概要
住宅市街地基盤整備事業	茂原市上太田	H18 ~ H21	本工事・測試
全体事業費	事業費計	当年度事業費	繰越事業費
2,100 百万円	379,400,132	52,397,401	327,002,731

【工事概要】

五井本納線（仮称）新治バイパスについては、市原市から茂原市に至る房総半島を横断する千葉県の社会・経済を支える重要な幹線道路であり、インターチェンジアクセス道路として首都圏中央連絡自動車道（仮称）茂原北インターチェンジとともに都市計画決定され、首都圏中央連絡自動車道にあわせて整備をするものである。

【効果について】

本路線は、市原市から茂原市に至る房総半島を横断する千葉県の社会・経済を支える重要な幹線道路であり、インターチェンジアクセス道路としての機能や本納駅周辺の開発住宅からのアクセスを確保し、周辺地域交通の円滑化を図ることを目的に整備するものである。

1) 住宅市街地基盤整備工事(調整池及び流末工)

本工事は、工期平成21年2月4日から平成21年3月25日、工事費57,225,000円の調整池とその流末排水を整備する工事である。工期は、平成21年3月25日から平成21年7月31日に延期されている。

更に、地盤改良工470m³、舗装工510m²を追加計上し、残土処理工を1,200m³から1,670m³に、運搬距離を1.0kmから8.0kmに増量変更したことから、8,330,700円の増額となり、工期が平成21年10月15日に延期された。

【問題点】

当該工事で、調査日当日、納入されているはずのCD-ROMが見当たらなかった。担当者によると、業者が保管しているとのことであり、翌日届けてもらった。

千葉県と道路公社との打合せは、定期的を実施されているが、議事録が作成されておらず、記録が残っていない。

【結論】

関係書類(引渡書類)については、施工計画書、出来形調書、写真帳と記載されており、CD-ROMによる工事電子データは正式な引渡書類である。引渡書類については、納品されているかを確認し、また、納品されていない事実が判明したならば、速やかに納品させ、保管すべきである。

千葉県と道路公社との定期的な打合せについては、当該打合せにより何らかの意思決定がなされていない場合でも、打合せ議事録等による文書記録を残しておくべきである。

(3) 茂原環状線

(単位:円)

事業	事業区間	工期	工事の概要
住宅市街地基盤整備事業	茂原市小林	H18 ~ H22	測試・用補
全体事業費	事業費計	当年度事業費	繰越事業費
1,600百万円	365,300,177	94,759,077	270,541,100

【工事概要】

道路の現道拡幅工事により、茂原市内の特に交通混雑の激しい国道 128 号と千葉茂原線を結ぶ。これにより、経過交通の市街地への流れを抑制し、茂原市内の住宅団地を含めた市街地一体の渋滞を緩和するとともに、沿道の小中学校の通学児童等の安全を確保するものである。

【効果について】

拡幅工事により道路渋滞を緩和し、交通の円滑化を図る。

【問題点】

施工プロセスチェックリストにて、施工状況についてチェックリスト形式の確認が行われている。

該当なしの場合は何もチェックをいれないことになっている。

工期が当初平成 20 年 2 月 9 日から平成 20 年 3 月 25 日であったが、平成 20 年 2 月 9 日から平成 20 年 6 月 30 日に変更になった。当該変更理由について、工期が 3 ヶ月伸びたのに、伺い書等で具体的な変更理由の記載がなされていない。

【結論】

施工プロセスチェックリストは、該当がない場合は項目に何もチェックをいれないことになっている。これでは、該当がないのか、もしくは単なるチェック漏れなのかが客観的に明らかにならない。

該当がないのかチェック漏れなのかを明確にされたい。

(共通の問題点)(1)に同じ(指摘事項)

(4) 主要地方道 茂原白子線

(単位：円)

事業	事業区間	工期	工事の概要
県単橋梁架換事業	白子町関(市場橋)	H18 ~ H21	本工事
全体事業費	事業費計	当年度事業費	繰越事業費
477 百万円	151,504,040	80,518,790	70,985,250

【工事概要】

市場橋は、緊急輸送道路 2 次路線である茂原白子線の二級河川内谷川にかかる橋梁であるが、昭和 31 年に架設されて以来 53 年が経過しており、内谷川の河川改修事業に合わせて架け替えを行なった。

【効果について】

老朽化した橋梁の架け替えで、防災と交通の円滑化を図る。

1) 市場橋左岸下部工及び上部工

市場橋左岸下部工

本工事は、工期平成 19 年 11 月 10 日から平成 20 年 5 月 30 日、工事費 39,543,000 円の A 1 橋台 1 基、護岸工、一式工事である。

工期変更として、平成 20 年 3 月 25 日から平成 20 年 5 月 30 日に延期した。この繰越を必要とする理由は、占用管移設について占用者と調整を取りながら進めてきたが、占用者側の借地調整に不測の日数を要したことにより、左岸下部工工事の完成が 5 月下旬となったことによる。

工事変更として 旧橋脚仮締切鋼矢板が阻害しているため、接続ブロック工から鋼矢板基礎への変更により、護岸工接続ブロックを 654 m²から 633 m²に 21 m²減量した。

仮栈橋覆工板及び仮栈橋下仮締切鋼矢板の賃料を、施工業者より引き継ぎ監理することとしているため、仮栈橋工の覆工板 504 m²及び仮締切鋼矢板 49 枚の工期内賃料を増額した。これらの結果、工事費は 1,218,000 円増額し、平成 20 年分予算を充てている。

市場橋上部工

本工事は、工期平成 20 年 3 月 25 日から平成 20 年 9 月 30 日、工事費 49,191,450 円の 2 径間プレテンション中空板桁の制作・架設工事である。

工期変更として、平成 21 年 3 月 25 日から平成 20 年 9 月 30 日に延期した。

工事変更として、仮栈橋覆工板及び仮栈橋下仮締切鋼矢板の賃料を、施工業者より引き継ぎ監理することとしているためである。仮栈橋工の復工板 504 m²及び仮締切鋼矢板 49 枚の工期内賃料を増額した。

この結果、工事費は 1,201,200 円増額し、平成 20 年度分予算を充てている。

【問題点】

仮栈橋覆工板及び仮締切鋼矢板はリース契約によっており、このリース期間は、

平成 18 年度末から平成 20 年度までの間の 2 年間で予定し、リース料は、各施工業者の工期の範囲でそれぞれ負担するため引き継ぎしている。

左岸下部工について、平成 20 年 1 月 26 日から平成 20 年 5 月 31 日までの 4 カ月間延期し、設計金額 1,317,457 円、契約金額 1,218,000 円を増額している。

上部工では、リース期間を平成 20 年 6 月 1 日から平成 20 年 9 月 30 日までの 4 カ月間延期し、設計金額 1,311,920 円、契約金額 1,201,200 円を同様に増額している。

両方とも、増額金額は平成 20 年度の予算を充当している。

上部工は当初の契約期間を平成 20 年 3 月 17 日から平成 20 年 3 月 25 日と形式的に設定し、工程表も作成している。工事期間から見れば平成 20 年度への繰り越しを前提としている。いかに単年度主義とはいえ、係る契約は本来の工期に応じて書類を作成すべきであり、契約書に添付される工程表は事実と合致しない文書である。

【結論】

(共通の問題点)(4) に同じ。

(共通の問題点)(1) に同じ (指摘事項)。

13. 北千葉道路建設事務所

(1) 国道 464 号

(単位：円)

事業	事業区間	工期	工事の概要
国道道路改築事業	印旛村若萩～成田市北須賀	H17～H24	用地買収・本工事
全体事業費	事業費計	当年度事業費	繰越事業費
44,100 百万円	4,438,419,664	2,946,442,270	1,491,977,394

【工事概要】

東京外かく環状道路と成田国際空港を結び、東京圏内の各都市と連絡強化する重要な道路で、首都圏北部と成田国際空港間のアクセス時間を大幅に短縮する道路として、都市再生プロジェクトに位置付けられている 43km の道路である。

北千葉道路は、印旛村若萩から成田市大山 13.5km の区間であり、千葉県は、印旛村若萩から成田市北須賀 4.2km と成田押畑から成田市大山 3.7km を施工し、国が直轄工事として、その間の成田市北須賀から成田市押畑間を施工することになっている。

このうち、印旛村若萩から成田市北須賀間は、成田新高速鉄道の高架を挟んでいる両側に各上下線で 14 橋の工事も含んでいる。

【効果について】

首都圏と成田国際空港のアクセスの短縮と円滑化を図る。

1) 成田高速鉄道との並行道路としての協定と費用負担について

県と成田高速鉄道アクセス株式会社は、平成 18 年 1 月 13 日に、「成田新高速鉄道及び国道 464 号北千葉道路との一体的整備に係る事業の施工に関する基本協定書」を締結し、工事に係る費用負担の基本協定を締結している。

印旛捷水路下部工 B 工区

- ・県と成田高速鉄道アクセス(株)で協定

橋梁施工に伴う河積阻害・せき上げの障害の対策として、印旛沼捷水路河床拡幅による、浚渫工事 135m を北千葉道路分として、鉄道工事で施工。

浚渫土量は 4,680 m³、搬出土量は 5,900 m³である。

- ・成田高速鉄道アクセス(株)は、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構東京支社 成田鉄道建設事務所と協定

「成田新高速鉄道及び国道 464 号北千葉道路との一体的整備に係る平成 20 年度の工事等に関する協定書（印旛捷水路下部工 B 工区）」により、県の負担額は 56,064,750 円（税抜：53,395 千円）となっている。

この工事は T&SVJ に発注され、県は平成 21 年 3 月 30 日に検査している。浚渫工事の確認であるため、書類や写真による確認検査となっている。

[表 11] 道路負担分 (単位 千円)

項目	総額	印旛捷水路	松虫高架橋	瀬戸高架橋	吉高西高架橋
負担額	1,033,686	53,395	107,163	474,113	399,015
負担割合		0.052	0.104	0.458	0.386

一体下部工

平成 18 年 1 月 13 日の協定では完成が平成 20 年 3 月 31 日となっている。

工事費の概算額は、5,668,860,000 円であり、費用負担比率については、県（道路部分）は 63.6%、3,605,394,960 円となっており、成田高速鉄道（鉄道部分）は、36.4%、2,063,456,040 円となっている。

なお、平成 21 年 3 月 31 日の協定で、完成期日平成 20 年 3 月 31 日を平成 22 年 3 月 31 日に延期している。

【問題点】

工事の変更の際し、協定に基づき成田高速鉄道アクセス(株)と協議を行っているものの、その協議過程が書面で残っていない。

【結論】

協定に基づいた協議について、変更協定書の締結関係資料として添付し、決裁されたい（指摘事項）。

2) (仮称) 印旛捷水路橋上り線 P6 橋脚

本工事は、工期平成 20 年 2 月 23 日から平成 21 年 3 月 25 日、繰越明許である。工事費 149,950,000 円の橋脚工事である。

工期変更として、平成 20 年 3 月 25 日から第 1 回平成 21 年 9 月 30 日に、第 2 回平成 20 年 12 月 31 日に、第 3 回平成 21 年 3 月 25 日に延期している。

工事変更として、当初村道を利用する予定が、地元から一般道路と工事中道路の分離を要望されたため、切り回し道路 L137m を新規に計上した。後続の工事で使用を予定したが、鉄道工程の前倒しにより早期撤去が必要となったため、仮橋撤去

工 652 m²を新規計上した。

【問題点】

当初工期は、平成 19 年度の平成 20 年 2 月 23 日から平成 20 年 3 月 25 日であるが、繰越を前提にした工期である。

当初設計では、リース料の積算で実数入力 273 日となっており、当然 9 カ月の工期を想定しているにもかかわらず、平成 20 年 3 月 25 日となっており、この繰越明許の理由書は明示のものはない。なお仮栈橋早期撤去の結果 187 日になっている。

にもかかわらず、建設工事請負契約書の工期は、平成 20 年 2 月 23 日から平成 20 年 3 月 25 日となっており、準備工から片付けまでの工事工程表もこの期間で作成している。単年度予算主義からこのような当初の文書になっている。

【結論】

(共通の問題点)(1) に同じ (指摘事項)

3) 国道改築工事 切り回し道路復旧工事

本工事は、工期平成 20 年 6 月 18 日から平成 20 年 10 月 31 日、工事費 53,407,200 円の車道舗装工事等である。

工期変更として、平成 20 年 9 月 30 日から平成 20 年 10 月 31 日に延期した。

工事変更として、路床土支持力試験の結果、路床安定処理を 875 m²新規計上。

道路管理者との協議の結果、本工事終点部の横断勾配を修正するため、基層オーバーレイ 244 m²追加計上、表層オーバーレイ 260 m²追加計上。

専用管移設部の本復旧のため、歩道舗装 271 m²追加計上。

公園管理者からの指示で、張芝 800 m²及び植樹 300 本を新規計上。

この結果、事業費は 5,159,700 円増額した。

【問題点】

路床安定処理について当初 159 m²としていたが、鉄道工事の影響範囲 875 m²を変更増したものである。この範囲の検討にあたり、鉄道工事中であった範囲の路床土支持力の試験が実施できなかったことから、想定による当初設計を行った。

また、芝については、当初設計の段階で公園管理者と協議すべきであった。

【結論】

各管理者との協議等を適切に実施して当初設計を作成し、極力設計変更が生じないように改善されたい。

4) 地盤改良工(成田市押畑)

本工事は、工期平成20年9月4日から平成21年2月20日、工事費43,068,900円の地盤改良工である。

工事変更として、当初想定した地盤と異なるため、改良長L4.5m~19.0mからL6.9m~20.5mに増長、道路工事に今後も必要となる作業ヤードの飛散防止等のための仮囲い124mの新規計上がある。

【問題点】

平成21年1月6日に上記のような変更契約を締結している。

しかし、変更設計書の本工事費内訳表では、杭の本数は318本と一致しているが、長さの変更は7.65mから19.93mとなっており、変更理由の長さとは異なっている。

また、工事着手後に近隣住民から仮囲いの要望に対応するため、新たな工種が計上されている。

【結論】

変更理由については、工事費の金額変更と関係するため適切な記載が望まれる。

工事発注前に判りやすい工事内容等を示した資料により、地元周知を実施されたい。

(2) 国道464号

(単位:円)

事業	事業区間	工期	工事の概要
県単道路改良事業	印旛村若萩~成田市大山	H17 ~ H24	調査設計・本工事
全体事業費	事業費計	当年度事業費	繰越事業費
44,100百万円	457,493,950	160,121,300	297,372,650

【工事概要】

環境影響評価手続の結果、県単道路改良事業として、印旛沼の北側造成地4ha(大竹工区)と南側造成地4ha(北須賀工区)にヨシ原造成を行う。

ヨシ原造成については、自然保護の観点からサンカノゴイ等湿地性鳥類が生息できる環境保全対策の一環である。

造成位置や規模については、HEP(事業による影響と代償案による効果を定量的に

比較する方法)により決定している。

【効果について】

ヨシ原造成によって、サンカノゴイ等湿地性鳥類の生息環境に適したヨシ等が短期間に形成され、成田新高速鉄道建設と北千葉道路建設によって生じる環境影響のマイナスについて回避・低減を図るものである。

【問題点】

県では、件名別事業管理台帳が作成されていない。このため、現場で工事件名と金額、年度総額との整合性の把握ができなかった。

担当案件では工事内容が当初の盛り土が沈下して、再度盛り土を工事するものであった。現場視察で確認している。(B工区、D工区)

環境影響に対する回避・軽減の効果を測定し、工事費に対比する方法が確認できなかった。(鳥だけでなく、環境全般に対するものが望ましい。)

【結論】

件名別事業管理台帳は、事業管理上必要なものなので、必ず作成保管し、本庁と共に建設事務所でも工事状況を速やかに把握できる連絡体制を確保されたい(指摘事項)。

環境保全で必要な工事としても有効に効率的に実施することが要請されるため、盛土の工事の経緯について、関係資料を決裁手続の添付資料とする必要がある(指摘事項)。

将来的には、環境に対する支出コストとプラス効果の対比の数値化が望ましいが、当面は、工事の効果を確認する方法として、環境アセスに基づく湿地性鳥類の生息状況の調査が望まれる。

・ 個別の課題

1. アクアラインの社会実験

東京湾横断道路（以下「東京湾アクアライン」）は、平成9年12月18日の開通以来4回の社会実験を実施しており、平成21年8月から実施されている社会実験で5回目となる。過去の社会実験を検証するとともに、今回の社会実験についての経過を検討する。

（1）東京湾アクアラインの概要

東京湾アクアラインは、東京・横浜・川崎・千葉・木更津などの大都市が沿岸部に位置する東京湾の中央部を横断する延長約15.1kmの有料道路である。

（2）東京湾アクアラインの果たす役割

東京湾アクアラインは、東京湾岸道路、首都圏中央連絡自動車道、東京外かく環状道路、東関東自動車道路などと一体となって東京都市圏の環状道路の一部を構成し、全国へつながる幹線道路の中核的役割を果たしている。

東京湾アクアラインは、都心部や周辺部の交通混雑の緩和に大きな役割を果たすだけでなく、産業活動の向上にも大きく寄与している。また、情報化時代の潮流に沿って、都市機能の再配置や多角都市化など周辺諸都市の連携を強め、新しい都市圏を形成し、東京圏全体の調和のある発展を促す。

（3）東京湾アクアラインの事業主体

東京湾アクアラインの事業主体は、東京湾横断道路株式会社（以下「TTB」）である。TTBは「東京湾横断道路の建設に関する特別措置法」に基づき、当時の日本道路公団（以下「JH」）・地方公共団体・民間からの出資を受け、昭和61年10月に設立された。事業は、JHとTTBが、同法に基づき締結した協定により分担して行った。

（4）事業の仕組み

東京湾アクアラインの事業は、道路所有者となるJHから、TTBが建設と管理の委託を受ける形をとっている。資産は、東京湾アクアラインが完成した後にJHに引き渡され、日本道路公団の民営化（平成17年10月）に伴い、現在独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構（以下「JEHDRA」）に引き渡された。

現在は、JEHDRA が所有する東京湾アクアラインを東日本高速道路株式会社(旧 JH、以下「NEXCO 東日本」)に賃貸し、NEXCO 東日本は賃借料を JEHDRA に支払っている。また、TTB は NEXCO 東日本から管理を委託されている。

(5) 東京湾アクアライン通行料金の変遷

東京湾アクアラインの通行料金は、建設費、管理費等の費用総額を道路関係 4 公団の民営化後(平成 17 年 10 月)45 年以内に通行料金総額でまかない、かつ、道路を利用することにより得られる便益(有料道路を通行することによる時間の制約やガソリン代などの走行経費の節約による利益)の範囲内の額になるように設定されている。

平成 9 年 12 月供用開始時には普通車 4,000 円に設定されていたが、認知度不足と通行料金の割高感により、推計よりも交通量が少なく年平均交通量は一日当たり 11,876 台と伸び悩んでいた。そのため、平成 12 年 7 月に事業変更許可を申請し、通行料金を普通車 3,000 円に変更した。その後、東京湾アクアラインの認知度アップと通行料金の割高感を解消し、交通量を増加させるため、社会実験が実施され、平成 18 年 4 月に再度事業変更許可を申請し、東京湾アクアライン特別割引を導入、ETC 普通車 2,320 円(非 ETC 普通車は 3,000 円)とした。

(6) 過去の社会実験の状況

東京湾アクアラインでは、過去に 4 回の社会実験が実施されている。それぞれの概要、実験結果及び実験費用については、下記のとおりである。

・東京湾アクアライン利用促進社会実験

期間：平成 14 年 7 月 19 日～平成 18 年 3 月 31 日

対象者：ETC 車

割引内容：全日約 23%割引

実験結果：実験前に比べ 3 年間で日平均交通量が約 14%増加

実験費用：平成 14 年 27,345 千円(総額 54,435 千円、国費 17,000 千円、県負担率 50.2%)

平成 15 年 28,050 千円(総額 48,026 千円、国費 9,350 千円、県負担率 58.4%)

平成 16 年 1,170 千円(総額 4,125 千円、国費負担なし、県負担率 28.4%)

平成 17 年 1,170 千円(総額 2,125 千円、国費負担なし、県負担率 55.1%)

・東京湾アクアライン利用促進キャンペーン

期間：平成 17 年 7 月 21 日～8 月 31 日

対象車：ETC 車

割引内容：平日昼間（6 時～20 時） 2 割還元

夜間早朝（20 時～6 時） 5 割還元

実験結果：対前年比で日平均交通量が約 13%増加

実験費用：82,400 千円（総額 246,400 千円、国費 164,000 千円、県負担率 33.4%）

・東京湾アクアライン ETC 割引社会実験

期間：平成 19 年 2 月 1 日～2 月 28 日

対象車：ETC 車

割引内容：6 時～10 時、14 時～20 時 3 割引

実験結果：対前年比で日平均交通量が約 26%増加

実験費用：85,500 千円（総額 255,500 千円、国費 170,000 千円、県負担率 33.5%）

・東京湾周辺地域の高速道路料金割引社会実験[ベイ割]

対象車：ETC 車

【第 1 弾】

期間：平成 19 年 8 月 20 日～9 月 24 日

対象区間：東京湾アクアライン

割引内容：6 時～9 時、17 時～20 時 通常料金（非 ETC）から 5 割引き

【第 2 弾】

期間：平成 19 年 9 月 25 日～10 月 28 日

割引内容：浮島 IC～東関東道・新空港道（富里、成田、大栄、佐原香取、潮来、新空港）、千葉東金道路（山武成東、松尾横芝）の IC 間の料金を「湾岸ルート + 500 円（普通車の場合）」程度に割引（終日割引）

【第 3 弾】

期間：平成 19 年 10 月 29 日～平成 21 年 3 月 27 日

（第 2 弾の割引は平成 21 年 3 月 19 日で終了）

割引内容：第 1 弾と第 2 弾の割引を同時に実施

実験結果：アクアラインの ETC 車の利用交通量が、割引時間帯で約 24%（非割引時間帯で 4%）増加

特定区間割引の対象 8 インターチェンジの ETC 車の利用交通量が、実験前と比較して約 67% 増加（平成 19 年 12 月末までの交通量データによる）

実験費用：全額国費のため総額不明、県負担なし

（ 7 ） 現行の社会実験の状況

現行の社会実験については、知事が率先して国土交通省に要請するとともに、八都県市首脳会議と連携しながら、実現を図ったものである。

従来から、八都県市首脳会議では、首都圏の高速道路料金を国策として一体的で利用しやすい料金体系にすることを国に要望してきた。更に、平成 21 年度春の会議において、千葉県からの提案である国策により東京湾アクアライン料金を普通車 800 円などとする要望を決議し、5 月 8 日に国に対し要望活動を行ったが、国からは既に休日 1,000 円などの新たな高速道路料金を実施していることから、積極的な回答は得られなかった。

このため、千葉県は東京湾アクアライン料金を普通車 800 円などとする現行の社会実験の実施について 5 月 22 日に要望し、国の支援を得る旨の回答を得るとともに、その実現を図った。

この社会実験の概要は、以下のとおりである。

期間：平成 21 年 8 月 1 日～平成 23 年 3 月 31 日

対象車：ETC 車

割引内容：全日、全時間帯 普通車 800 円

1) 通行料金普通車 800 円の算出

社会実験前の君津～霞が関区間における料金比較(ETC 車、平日 7 時) をすると、

- ・ 東関東道ルート 2,030 円
- ・ 京葉道路ルート 1,830 円
- ・ アクアラインルート 2,530 円

となり、アクアラインルートは他のルートよりも高額であり、割高感が発生する。そのため、アクアラインルートを東関東道ルート、京葉道路ルートと同一料金にするには、差額を調整する必要がある。

- ・ 東関東道ルートとの差額 500 円
- ・ 京葉道路ルートとの差額 700 円

社会実験前のアクアラインの料金は 1,500 円であるため、アクアラインの料金を東

関東道ルートと同一にするには1,000円、京葉道路ルートと同一にするには800円にしないと、通行料金は高くなる。よって、湾岸（東関東道・京葉道路）ルートと同程度の通行料金となるよう800円という料金設定となった。

2) 社会実験費用の算出

この社会実験の費用については、平成21年度想定交通量の設定、「生活対策（平成21年3月～）」による想定料金収入、「社会実験」による想定料金収入を算定し、減収額を計算している。

平成21年度想定交通量の設定

平成18年11月の交通量を元に、年2%の交通量の伸びを考慮し、平成21年度想定交通量を算出している。

「生活対策（平成21年3月～）」による想定料金収入

で求めた交通量を元に、「生活対策」後の想定交通量を算出し、「生活対策」の料金を積算することにより、想定料金収入を算出している。

「社会実験」による想定料金収入

で求めた交通量を元に、「社会実験」後の想定交通量を算出し、「社会実験」の料金を積算することにより、想定料金収入を算出している。

減収額の計算

生活対策後の料金収入 社会実験後の料金収入

= 135億円 109億円

= 約26億円

実施期間が8月～3月であるため、このうち8/12カ月が減収額の見込みとなる。

約26億円×8/12カ月=約17億円

その他、調査分析・システム改修費等 3億円が発生する見込みである。

社会実験費用合計

約17億円+3億円=約20億円

これを、国と県で折半するため、約10億円程度千葉県が負担することとなる。この負担額については、平成21年6月に開催された議会において、補正予算として承認されている。

3) 社会実験の途中経過の状況

社会実験が開始された平成21年8月1日から平成22年1月31日までの社会実験

の速報値が、千葉県ホームページ上で「東京湾アクアラインの交通量（速報値）及び南房総地域観光入込の状況について（1月分及び社会実験開始後の累計）」として公開されている。

東京湾アクアラインの交通量の状況

報告によると、対前年の交通量は、全日、土日祝、平日いずれも交通量が増加している。前年1月と比較して全日では59%の増加、土日祝日は54%の増加、平日は64%の増加となった。また、社会実験開始後の1月までの累計では、交通量が52%増加している。

南房総地域の観光入込の状況

観光入込客数は、南房総地域にある5施設（かつうら海中公園（勝浦市）、鴨川シーワールド（鴨川市）、南房パラダイス（館山市）、マザー牧場（富津市）、東京ドイツ村（袖ヶ浦市））の合計である。

報告によると、観光客入込客数は、全日、土日祝、平日いずれも交通量が増加している。前年1月と比較して全日では25%の増加、土日祝日は21%の増加、平日は31%の増加となった。また、社会実験開始後の1月までの累計では、観光入込客数は前年と比べて14%増加している。

4) 現在の取り組み

現在、千葉県においては、今回の料金引き下げの機会を最大限に活用し、県内経済の活性化や地域振興に確実に結び付けていくために、知事を本部長とする「アクアライン活用戦略本部」を設置し、検討を行っている。平成21年9月に示された「東京湾アクアライン活用戦略 基本方針」の中であげられている現状と課題は、以下のとおりである。

観光地の魅力向上

観光消費を増大させる仕掛けづくりと多様化するニーズへの対応

アクアライン着岸地における拠点整備の推進

企業立地の促進と工業用地の確保

計画的な道路整備

今後、具体的な事業については現在策定中の県の次期総合計画等と整合を図りながら、（仮称）「東京湾アクアライン活用戦略 行動計画」として取りまとめる予定である。

(8) 今後の課題と意見

千葉県としては、今後の国策としての料金引き下げにつなげるため、率先して社会実験を実施しているものであり、社会実験に関する費用負担については、国と千葉県で負担することとなっている。東京湾アクアラインにより、千葉県だけでなく、発着地となる神奈川県、川崎市、木更津市及び首都圏全体の都民・県民・市民の生活向上と産業の発展に効果をもたらすことが考えられる。そのため、首都圏全体としての連携を図り、国策としての料金引き下げを実現するために、尽力すべきである。

2. 有料道路の無料開放

(1) 千葉県における有料道路の概要

千葉県内において、平成 20 年度末現在、有料道路は以下のとおりである。

[表 12] 千葉県道路公社の有料道路

道路名	道路区間	供用開始日
流山有料道路	流山市谷から流山市南まで	平成 4 年 3 月 26 日
千葉外房有料道路	千葉市緑区鎌取町から茂原市大沢まで	昭和 55 年 2 月 1 日 (当初) 平成 12 年 4 月 1 日 (改築)
東金九十九里有料道路	東金市台方から山武郡九十九里町真亀まで	平成 10 年 3 月 20 日
銚子連絡道路	山武郡横芝光町芝崎から山武市松尾町谷津まで	平成 18 年 3 月 25 日
東総有料道路	成田市所から香取市大角まで	昭和 63 年 4 月 21 日
銚子新大橋有料道路	銚子市小船木町から茨城県神栖市矢田部まで	平成 12 年 3 月 18 日
房総スカイライン有料道路	君津市西粟倉から君津市片倉まで	昭和 54 年 3 月 12 日
鴨川有料道路	君津市笹から鴨川市打墨まで	昭和 42 年 4 月 21 日 (当初) 平成 3 年 5 月 23 日 (改築)

平成 20 年度において、勝浦有料道路及び松戸橋有料道路が料金徴用期間満了に伴い無料開放された。当該道路は千葉県道路公社が道路整備特別措置法に基づき、国の許可を受け建設し、管理・運営を行っていたものである。

有料道路は、料金徴収期間が満了した際には、無料開放することになり、当該道路に用いられていた資産は道路公社から本来道路管理者である千葉県に帰属されることとなる。

ここで、有料道路の無料開放に伴い、利用者は金銭的負担が軽減されるため道路利用に伴う利便性が高まると考えられる。

(2) 問題点

千葉県道路公社では、千葉県に帰属した資産について取得価額・取得時点・帳簿価額等を把握している。

一方、千葉県は道路機能の引継ぎとして処理しており、資産台帳等の管理簿において、個々の資産の内訳について具体的な把握は行っていない。

(3) 結論

固定資産は金額も大きく、かつ長期間使用するものであるので適切な資産管理が必要である。

道路公社側では千葉県に帰属した資産の内訳を把握しているので、千葉県側でも帰属に伴い、適切な引き継ぎを行うことにより、当該資産の把握は可能であると考えられる。

千葉県道路公社と本来道路管理者である千葉県では、無料開放に伴う引き継ぎに向け、協議を行い、引き継ぎ書に基づき処理を行っているが、今後、アセット・マネジメントのための資産状況把握や資産分析を行うためにも、帰属を受けた資産について、その内訳の把握ができるよう資産に関する資料も引き継ぎを行なうよう検討されたい。

3. 直轄負担金

(1) 直轄負担金の概要

国道整備や河川改修工事など国が実施する公共事業費の一定割合を都道府県など地方自治体が負担する制度であり、地方財政法で負担金の支払いが義務付けられている。

全国知事会は「地方分権の趣旨に反する」として廃止を要求しているが、国は「公共事業で利益を受けるのは地元」と主張している。

国直轄事業で国道、水路、ダム等を整備すると、地方公共団体はその建設費、建設後の維持管理費を負担しなければならないが、国土の社会的基盤であるインフラストラクチャーの整備と保全についての管理責任の分担問題であるといえる。

全国知事会は、平成 21 年 7 月 14 日に次のような申し合わせ(要約)を行っている。

負担金の対象範囲は平成 21 年度から見直し

負担金の対象範囲等は、「直轄事業の実施に直接要する経費」、「国庫補助事業の取り扱いと同様の内容」とする。

費目等 建設費

共通・直轄事業の実施に直接係る業務に限り対象とする。

・複数年度又は複数自治体に跨っている業務は自治体毎に適正に業務量を算定して所要経費を按分するものとする。

工事費 工事、測量及び試験、用地及び補償、(略)

業務取扱費

共通 国庫補助事業との均衡から制限率等を設定

人件費 工事への直接関与者とし管理職は対象外。

退職手当 補助事業と同様に対象外。

公務災害補償費 補助事業と同様に対象外。

事務費

営繕宿舍費 工事施工に直接必要な現場事務所等に限る。
国庫補助事業との均衡から制限率等を設定。

維持管理費負担金は平成 22 年度から廃止

21 年度分に係る対象範囲等については、基本的に建設費に準じる。

・建設事業と維持管理事業に係る経費を明確に区分。

・受益の範囲が複数年度、複数自治体に跨る経費は、適正に按分。

直轄事業負担金制度は廃止

国の事業は、国土保全や広域的な交通の確保など本来国が責任を持つべき事業とし、その他の事業は地方に権限と財源を一体的に移譲し、廃止すべきである。

事業の採択・実施等に関しては、地方公共団体が住民に説明責任が果たせるように、国と地方が協議し、地方の意見が反映できる制度を法定化すべきである。

(2) 千葉県直轄負担金

千葉県の平成 20 年度における道路直轄事業負担金は以下の表のようになっている。

[表 13] 平成 20 年度 道路直轄事業負担金事業別一覧表 (単位:円)

事業	事業区分	事業費	負担金	負担割合	構成割合
交通円滑化		35,024,560,268	11,676,838,758		61.5%
	交通円滑化新設	30,423,496,003	10,141,165,335	33.3%	53.5%
	交通円滑化改築	3,665,100,265	1,221,700,090	33.3%	6.4%
	交通円滑化共同溝	11,912,000	5,956,000	50.0%	0.0%
	交通連携推進	924,052,000	308,017,333	33.3%	1.6%
地域連携		1,822,542,029	607,514,009		3.2%
	地域連携推進改築	1,743,159,000	581,052,999	33.3%	3.1%
	地域連携推進新設	79,383,029	26,461,010	33.3%	0.1%
沿道環境改善		7,442,320,315	2,495,933,221		13.2%
	沿道環境改善(新設・改築)	7,312,379,315	2,437,459,771	33.3%	12.8%
	沿道環境改善(維持)	129,941,000	58,473,450	45.0%	0.3%
交通安全		2,475,315,060	854,258,693		4.5%
	交安一種	847,772,000	282,590,665	33.3%	1.5%
	交安二種	75,525,060	37,762,530	50.0%	0.2%
	事故一種	1,452,621,000	484,206,998	33.3%	2.6%
	事故二種	99,397,000	49,698,500	50.0%	0.3%
電線共同溝		3,003,486,995	1,501,743,497	49.9%	7.9%
維持		2,074,394,867	933,477,689	44.9%	4.9%
修繕		1,922,886,678	865,299,006	45.0%	4.6%
	建設機械(維持)	83,396,641	37,526,631	44.9%	0.2%
	合計	53,848,902,853	18,972,591,504	35.2%	

(3) 直轄負担金の精算と確定

直轄負担金は、翌事業年度に実績(決算額)により精算して、返還ないし追加負担を行なうようになっている。平成 16 年度から平成 19 年度までの精算額は以下の表のようになっている。

[表 14] 道路直轄事業負担金精算額の推移

(単位：千円)

年度	平成16年度					平成17年度					
	事業区分	年度支出負担額	負担金精算額	割合	精算調整額	割合	年度支出負担額	負担金精算額	割合	精算調整額	割合
交通円滑化		13,435,666	10,731,859	80%	2,703,808	-20%	11,848,158	10,622,841	90%	1,225,317	-10%
交通円滑化新設		13,342,333	9,835,085	74%	3,507,248	-26%	11,687,333	10,385,017	89%	1,302,316	-11%
交通円滑化改築		93,333	896,774	961%	803,440	861%	155,333	237,824	153%	82,491	53%
交通円滑化共同溝							5,492	0		5,492	
交通連携推進											
地域連携		1,279,829	1,205,818	94%	74,010	-6%	1,148,000	1,047,839	91%	100,161	-9%
地域連携推進新設		683,333	595,455	87%	87,878	-13%	440,000	447,518	102%	7,518	2%
地域連携推進改築		591,000	604,863	102%	13,864	2%	708,000	600,321	85%	107,679	-15%
地域連携共同溝		5,496	5,500	100%	4	0%					
沿道環境改善		1,383,607	1,449,883	105%	66,276	5%	1,668,943	1,572,017	94%	96,926	-6%
沿道環境改善(新設・改築)		1,383,607	1,449,883	105%	66,276	5%	1,668,943	1,572,017	94%	96,926	-6%
沿道環境改善(維持)											
交通安全		710,772	664,242	93%	46,530	-7%	825,446	890,565	108%	65,119	8%
交安一種		207,937	151,236	73%	56,701	-27%	154,917	192,310	124%	37,393	24%
交安二種		502,835	513,006	102%	10,171	2%	518,614	525,105	101%	6,491	1%
事故一種							146,921	168,150	114%	21,229	14%
事故二種							4,994	5,000	100%	6	0%
電線共同溝		637,342	798,353	125%	161,011	25%	1,056,614	1,069,350	101%	12,736	1%
維持修繕計		1,957,233	2,005,206	102%	47,972	2%	1,963,053	1,924,297	98%	38,756	-2%
維持		1,195,446	1,173,985	98%	21,461	-2%	1,089,343	1,096,700	101%	7,357	1%
修繕		761,787	831,221	109%	69,433	9%	873,710	827,597	95%	46,113	-5%
合計		19,404,450	16,855,361	87%	2,549,089	-13%	18,510,214	17,126,909	93%	1,383,305	-7%
建設機械(維持)							25,862	28,814	111%	2,952	11%
年度	平成18年度					平成19年度					
事業区分	年度支出負担額	負担金精算額	割合	精算調整額	割合	年度支出負担額	負担金精算額	割合	精算調整額	割合	
交通円滑化	10,705,154	9,898,318	92%	806,836	-8%	12,551,163	13,072,729	104%	521,566	4%	
交通円滑化新設	10,391,333	9,456,943	91%	934,390	-9%	11,984,666	12,285,876	103%	301,210	3%	
交通円滑化改築	308,333	435,633	141%	127,300	41%	561,000	781,353	139%	220,353	39%	
交通円滑化共同溝	5,488	5,742	105%	254	5%	5,497	5,500		3		
交通連携推進	134,667	136,428	101%	1,761	1%	596,667	608,333				
地域連携	857,000	801,441	94%	55,559	-6%	646,333	641,257	99%	5,076	-1%	
地域連携推進新設	490,000	511,341	104%	21,341	4%	150,000	143,794	96%	6,206	-4%	
地域連携推進改築	367,000	290,100	79%	76,900	-21%	496,333	497,463	100%	1,130	0%	
地域連携共同溝											
沿道環境改善	2,590,173	2,462,696	95%	127,477	-5%	1,476,355	1,542,162	104%	65,807	4%	
沿道環境改善(新設・改築)	2,590,173	2,462,696	95%	127,477	-5%	1,476,355	1,542,162	104%	65,807	4%	
沿道環境改善(維持)											
交通安全	1,006,944	1,001,275	99%	5,669	-1%	806,362	905,622	112%	99,260	12%	
交安一種	220,780	219,099	99%	1,681	-1%	258,931	261,276	101%	2,345	1%	
交安二種	226,649	224,700	99%	1,949	-1%	154,886	138,983	90%	15,903	-10%	
事故一種	553,525	551,976	100%	1,549	0%	387,545	505,363	130%	117,818	30%	
事故二種	5,990	5,500	92%	490	-8%	5,000	0	0%	5,000	-100%	
電線共同溝	1,311,111	1,574,307	120%	263,196	20%	1,326,242	1,287,541	97%	38,701	-3%	
維持修繕計	1,742,005	1,740,717	100%	1,288	0%	1,625,442	1,627,750	100%	2,308	0%	
維持	1,045,697	1,026,947	98%	18,750	-2%	976,082	1,031,384	106%	55,302	6%	
修繕	696,308	713,770	103%	17,462	3%	649,360	596,366	92%	52,994	-8%	
合計	18,347,054	17,615,182	96%	731,872	-4%	19,028,564	19,685,394	103%	656,830	3%	
建設機械(維持)	29,761	30,362	1	601	0						

(4) 国の直轄負担金についての開示の状況

国は、平成20年度までは、事業名別国道等の路線別の負担金額と、事業名別の事務費の額を千葉県に報告していたが、全国知事会の要請等により、平成21年6月1日付で「平成20年度分の資料提供について(千葉県関連分)」と題する資料を関東地方整備局から受理している。これによる業務取扱費の明細は以下のようになっている。

[表 15] 直轄負担金業務取扱費の内訳

(単位：円)

直轄負担金6月1日 平成20年度分の資料提供								
	工事関係	業務取扱費		計負担金額		千葉県負担額	負担率	うち業務取扱費負担額
道路関係	46,108,182,420	2,178,604,047		48,286,786,467		17,056,376,182	35.32%	772,438,111
		4.7%						4.5%
うち業務取扱費の内訳								
	負担額	割合	国土技術政策総合研究所		うち本局		うち技術事務所	
人件費	1,954,736,104	89.7%	4,582,894	0.2%	147,364,431	7.5%	33,654,870	1.7%
職員基本給	915,342,128	42.0%	2,284,671	0.2%	62,986,459	6.9%	16,783,060	1.8%
職員諸手当	438,350,924	20.1%	894,359	0.2%	28,195,074	6.4%	8,711,871	2.0%
超過勤務手当	195,430,089	9.0%	453,680	0.2%	26,890,266	13.8%	1,467,142	0.8%
常勤職員給与	4,347,297	0.2%		0.0%		0.0%		0.0%
非常勤職員手当	790,045	0.0%		0.0%		0.0%	33,104	4.2%
短時間勤務職員給与	2,675,400	0.1%		0.0%		0.0%		0.0%
公務災害補償費	2,076,054	0.1%		0.0%	155,508	7.5%	35,283	1.7%
退職手当	96,384,395	4.4%	57,327	0.1%	7197708	7.5%	1,633,093	1.7%
児童手当	7,065,928	0.3%	29,556	0.4%	706847	10.0%	45,825	0.6%
国家公務員共済組合負担金	292,273,844	13.4%	863,301	0.3%	21232569	7.3%	4,945,492	1.7%
事務費	223,867,943	10.3%	890,803	0.4%	30,054,106	13.4%	4,409,816	2.0%
諸謝金	3,930,658	0.2%		0.0%	37,047	0.9%		0.0%
職員旅費	118,730	0.0%		0.0%		0.0%		0.0%
日額旅費	10,210,607	0.5%		0.0%	20,730	0.2%	179,977	1.8%
庁費	1,451,239	0.1%	3,694	0.3%	1,105,078	76.1%	104,119	7.2%
情報処理業務庁費	89,083,505	4.1%	64,712	0.1%	25,707,346	28.9%	2,409,960	2.7%
用地処理事務費	263,587	0.0%		0.0%		0.0%		0.0%
工事雑費	32,743,342	1.5%	811,451	2.5%	2,670,264	8.2%	1,715,689	5.2%
自動車重量税	4,157,001	0.2%	10,946	0.3%		0.0%	71	0.0%
用地事務委託費	5,200,000	0.2%		0.0%		0.0%		0.0%
国有財産所在市町村交付金	11,651,126	0.5%		0.0%	513,641	4.4%		0.0%
営繕宿舍費	65,058,148	3.0%		0.0%		0.0%		0.0%
計	2,178,604,047			0.0%		0.0%		0.0%

この人件費事務費の割り振りについて以下のように記載されている。

本局等で執行した人件費・事務費については、経費の性質や各部署が所掌する業務と事務所業務とのかわりを踏まえ割り振りをしています。

例えば、本局道路部の人件費については、道路計画担当課については改築事業の事業延長、道路管理化については管理延長に応じて割り振り、

また、退職手当については、事務所において退職した職員分を所在都道府県等に全て負担を求めるとはならず、整備局館内の直轄事業に従事していたとの考えにより、道路局管内の退職手当の総額を各事務所の職員数に応じて割り振っています。

地方公共団体別の割り振り方

各事務所に割り振られた人件費事務費については、基本は事務所が所在する都道府県等の負担としており、個別事業が隣接する都道府県を跨ぐ場合や政令指定都市がある場合については、該当する事業の当年度の工事費等（工事費、測量試験費、用地費及び補償費、船舶及機械工具費及び付帯工事費の合計額をいう）に応じて、割り振っております。

しかしながら、費用の配賦基準の配賦率が示されず、人件費については、退職手当とあるが、一般に退職給付引当会計を実施していない場合、当該事業年度が負担する退職給付費は計測するのが困難であり、多数の部署を異動してきた職員の退職金を管内全員で配賦単価を計算しているのならば、より負担基準は不分明になるはずである。

【問題点と結論】

県は、金額の照合を行なっているが、負担費用の内容、費用配分比率等について妥当な配分基準であるか否かを検討するために、必要な資料について国に開示を要求していくべきである。また、国の事業へ県の意見が反映され、維持管理費の負担における国と県との不均衡について解消されるように、全国知事会あるいは他の自治体とともに、国に対して求めていくべきである。

4 . 補助金の交付申請

(1) 概要

道路事業に係る補助金等の交付申請については、国からの内示に基づき国に申請をし、千葉県から国に対し補助金の交付申請が行われる。そして、国からの交付決定通知により補助金が交付されることとなる。

(2) 問題点

千葉県が国に対し事業の完了を報告する際の資料である道路局所管国庫補助事業完了実績報告書と、国からの補助金交付決定通知について、補助事業科目レベルでの一致を確認することはできるが、入手した資料からは細目レベルでの一致を客観的に確かめることが容易ではない。

(3) 結論

県の道路局所管国庫補助事業完了実績報告書と、国の補助金交付決定通知との整合性について入手した資料から客観的に把握できることが望ましい。

5. 県民の要望の反映

平成 19 年度「第 35 回県政に関する世論調査」報告書によると、県内の道路状況の満足度に関して、満足していないが 57.0%となっており、約 6 割の県民が道路状況に満足していないと回答している。また、道路整備について優先的に対策すべき課題（課題については 3 つまでを選択）としては、交通事故対策（通学路を主とした歩道の設置など）が 42.5%と最も多く、次いで渋滞対策（バイパスの整備・開かずの踏切対策・交差点の改良など）35.0%、通勤、通院などの日常の暮らしを支える生活幹線道路の整備 26.1%となっており、バリアフリー対策（歩道の段差の解消など）も 19.7%と上位をしめる。

このような世論を道路政策にどのように反映しているのか、調査した。

(1) 県民要望の反映についての流れ

県民要望の反映についての流れは、大きく分けて 2 つの流れがある。一つは県民からの要望・苦情からスタートするもの、もう一つは県民への調査依頼又は共同での検討からスタートするものである。

1) 県民からの要望・苦情

要望・苦情の収集方法

県民からの要望・苦情の収集は、() 知事への手紙（平成 20 年度実績 93 件）、() 道の相談室への連絡（416 件）、() 交通安全対策課の交通モニターからの連絡（76 件）、() 県への直接電話、メール等（4,946 件）、() 市町村及び区を通じての収集に分けられる。このうち () ~ () の要望・苦情についての処理率は、平成 20 年度については 96%であり、主として草刈り、標識設置、側溝・舗装等の破損修理等、軽微な要望・苦情である。

残りの 4%に関しては、用地買収を伴う改築系事業、現地確認の結果として緊急性がないもの、年度末に寄せられた要望であったため対処が翌年度になってしまったもの等がある。また、処理されなかった要望・苦情については、速やかに要望・苦情内容の写しを担当部署へ渡し、実施後に苦情処理簿に処理日を記入するようにしている。

各地域整備センターでの現地確認及び対策実施可能性の判断

要望・苦情を受け付けると、各地域整備センターの担当者が現地確認をし、対策実施可能性を判断する。実施不可能な場合には、要望・苦情を寄せた県民及び市町村等へ断わりの連絡を入れる。断わりの連絡は、() 知事への手紙、() 交通モニターについては文書で回答している。() 道の相談室、() 道路環境課、地域整備センター

への要望・苦情については、内容により直接本人に回答する、もしくは電話で回答している。ただし、相手の希望によりファックス、メールで回答する場合もある。

実施可能な場合には、実施する事業種別を判断するが、その際道路環境課で事業名の選定、予算規模、実施時期等について助言を行うことがある。

対策事業の実施期間及び現予算対応の可能性を判断

当該年度対応できるものについては、ただちに対策を講じる。当該年度対応できないものについては、各地域整備センターから次年度予算要求を提出してもらい、道路環境課のヒアリングが実施される。道路環境課によるヒアリングの結果、事業実施もしくは再検討が決定する。再検討を要するものについては、地元の同意を得る、県警との協議を実施する等、事業実施の環境を整えたうえで、再度予算要求してもらうこととなる。

2) 県民への調査依頼又は共同での検討

国の政策について市町村が協議会等設立

) あんしん歩行エリア

あんしん歩行エリアとは、歩行者及び自転車利用者の安全な通行を確保するために緊急に対策を講ずる必要があると認められる住居地区又は商業地区であり、下記の要件を満たし、都道府県公安委員会及び関係道路管理者の申請に基づき、国家公安委員会及び国土交通省が指定した地区である。

- ・人口集中地区(DID地区)であること
- ・平成16年度から平成18年度までの単位面積当たりの歩行者・自転車事故件数が12.65件/k²以上であること(歩行者・自転車事故密度の高い地域)
- ・概ね1k²の面積

あんしん歩行エリアに指定された地区では、市町村による懇談会が結成され、行政、市民代表、学校関係がそれぞれ代表を出している。このうち、市民代表としては、町内会及び自治会が参加しており、市民代表として意見を述べることができる。

また、あんしん歩行エリアに関するアンケート調査を実施することにより、現状を把握するとともに、要望・意見等を収集している。アンケート調査の結果は、懇談会で反映され、対策案を検討し、県管理道路についての対策箇所については各地域整備センターから要望・予算要求を出してもらい、事業として実施していく。

) バリアフリー

平成12年5月国土交通省が「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律」(通称「交通バリアフリー法」)を公布し、これを基

に各市町村において交通バリアフリー基本構想が策定された。この基本構想に基づき、特定事業が実施されているが、その中の一つに道路特定事業がある。

道路特定事業とは、道路管理者が基本構想に即して特定経路を構成する道路等について道路特定事業を実施する区間を決定し、事業計画を作成の上バリアフリー化事業を実施するものであり、当該計画に県道が含まれる場合には、千葉県として参画もしくは共同で事業を実施することになる。

バリアフリー基本構想の策定に際しては検討協議会が開催され、学識経験者、関係行政機関の他、高齢者、障害者団体等の代表者、交通事業者が委員として名を連ねており、要望や意見を述べることができる。

検討協議会で対策案を検討し、県管理道路についての対策箇所については各地域整備センターから要望・予算要求を出してもらい、事業として実施していく。

国の施策又は交通管理者による事故危険箇所の通知

警察庁と国土交通省では、過去4年間（平成15年～平成18年）に発生した交通人身事故の状況を分析し、交通事故が特定の区間に集中して発生していることから、事故の発生割合の高い区間を事故危険箇所として指定している。千葉県警察では、各道路管理者とともに、県内180の事故危険箇所について、安全対策を検討、実施している。

安全対策の一環として実施されているのが、共同現地診断である。共同現地診断は、千葉県交通安全対策推進委員会が交通事故の多発箇所を行政関係者、道路管理者、警察、団体・その他と協力して、道路環境面について直接現地を診断・検討を行い、関係機関・団体が整備・改善等の対策を実施するもので、交通事故抑止に大きな効果を上げている。共同現地診断には交通安全協会、安全運転管理者協議会、自治体、企業等が参加しており、これらの代表からの要望・意見を取り入れている。共同現地診断による対策案は、各地域整備センターで対策費用が作成され、本庁に対策予算が提示され、事業として実施される。

平成20年度は、38警察署管内63箇所の現地診断を行っている。

(2) その他の県民要望の反映方法

1) 要望書による方法

地元町内会役員等が結成した同盟会等からの要望書によるもの。千葉県県土整備部宛に要望書を提出し、道路改良等を行う。

2) 千葉県市長会、千葉県町村会、千葉県町村議会議長会からの要望による方法

千葉県内の市長で構成する千葉県市長会、千葉県内の町村長で構成する千葉県町村長会、千葉県内の町村議長で構成する千葉県町村議会議長会における千葉県への要望に対応する形で、文書で回答する。

3) 都市計画決定時の住民意見反映

都市計画は、都市における複雑な権利関係の調整や様々な行政機関との調整を図る必要があることから、基本的には、県または市町村が決定権者となり、国道、県道、4車線以上の道路などは、県が決定することとなっている。都市計画を策定する際には、公聴会等を開催し、住民の意見を都市計画の案の作成に反映させることを目的としている。また、都市計画の案は公告され、公告の日から2週間縦覧される。縦覧期間中に、関係市町村の住民および利害関係者は、意見書を提出できることとなっており、意見書は、都市計画審議会に提出され、審議されることとなる。

(3) 県民の要望反映に関する問題点と結論

県民の要望の収集方法は多岐にわたり、軽微な苦情・要望から事業化が必要な改良要望まで様々な意見が寄せられる。各地域整備センターでは、要望・苦情に対し早急に処理すべく努力をしている。

県民からの要望・苦情は、主として千葉県(各地域整備センター)に対し直接電話、メール等で伝えられるが、道の相談室についても関東地方整備局管内における利用率としては国土交通省、東京都に次いで3位と利用率が高く、県民の道路に対する要望・苦情を収集する重要なチャンネルとなっている。しかしながら、この利用率の高さは、裏を返せば県民の道路に対する要望・苦情が多いことを物語っており、県民の道路に対する関心の高さが窺える。千葉県としては、今後とも、安全で安心な道路環境の確保に努める必要がある。

また、県民からの要望のうち、改築系事業(歩道整備、交差点改良等)については、事業化して工事が完了するまでに時間を要するため、平成20年度の要望・苦情について工事が完了した箇所はないとのことである。しかしながら、過去に寄せられた改築系事業に対する要望については、着実に事業化されており、平成20年度の要望についても現在工事中となっている箇所もある。今後においても、県民の声に耳を傾け、事業化していくことが望まれる。

あんしん歩行エリア、バリアフリー等に関しては、市町村が主体となって対策案策定のための協議会等を設立している。千葉県としては県道が含まれる場合に参画しており、県管理道路において、既設歩道の段差・勾配の改善等の他、新設歩道等の改築

系事業も行っているが、改築系事業に関しては地元の協力が得られなければ実施できない事情もある。そのような制約はあるが、市町村と協力し、千葉県としてできる限りの事業の推進を図るよう尽力されたい。

6. 費用便益分析

費用便益分析は、ある年次を基準として、一定期間の便益額、費用額を算定し、この便益に対する費用額の比率である。

便益額は、道路整備が行われた場合と、行われない場合に交通量推計を用いて「走行時間短縮」「走行経費減少」「交通事故減少」の3つの項目について消費者余剰を算定して便益とする。

費用額は、工事に要した事業費である。

(1) 便益の算定

1) 走行時間短縮便益

走行時間短縮便益 (BT) は、交通量推計結果を用いて、道路の整備・改良がおこなわれない場合の総走行時間費用 (BT_0) から、道路の整備改良が行われる場合の総走行時間費用 (BT_w) を差し引いて算定する。

総走行時間費用 (BT_i) は、各リンク (i) 別車種別 (j) の走行時間 (T_{ij}) と交通量 (Q_{ij}) に1台あたり1分間の費用 (= 時間価値原単位) を乗じて算定したものである。

$$\text{走行時間費用 (円/年)} = \text{交通量 (台/日)} \times \text{走行時間 (分)} \times \text{時間価値 (円/台・分)} \times 365 \text{ (日)}$$

数式であらわせば、次のとおりである。

$$BT = BT_0 - BT_w$$

$$BT_i = \sum_j \sum_l (Q_{ij} \times T_{ij} \times \alpha_j) \times 365$$

: { i | o, w }

2) 走行経費減少便益

走行時間短縮便益 (BR_i) は、同様に整備された場合の走行経費 (BR_w) から整備されない場合の走行経費 (BR_0) を差し引いて算定する。

走行経費は、燃料費、油脂費、タイヤ・チューブ費、車両整備費、車両減価償却費等の経費項目について車種別 (j) 走行距離単位で計測した原単位 (円/台・km) に交通量 (Q_{ij}) とリンクの長さ (L_{ij}) を乗じて算定したものである。

$$\text{走行経費 (円/年)} = \text{リンクの長さ (km)} \times \text{交通量 (台/日)} \times \text{走行経費原単位 (円/台・km)} \times 365 \text{ (日)}$$

数式であらわせば、次のとおりである。

$$BR = BR_0 - BR_w$$

$$BR_i = \sum_j \sum_l (Q_{jl} \times L_{jl} \times \beta_l) \times 365$$

: { i | o, w }

3) 交通事故減少便益

交通事故減少便益 (BA) は、同様に整備された場合 (BA_W) と整備されない場合 (BA₀) の交通事故による社会的損失額の減少額で算定する。

交通事故による、運転者・同乗者・歩行者に関する人的損害額、車両・構築物に関する物的損害額、事故渋滞による損失額である。

人的損害額は死傷による経済的損失の算定により、物的損害は損害の経済的損失の算定により、事故渋滞は物流の経済的損失の額を道路・沿道区別に計算した計数額 (P_{1t}, P_{2t}) に、リンクの長さ (L_{il}) とリンクの主要交差点数 (Z_{il}) を乗じて算定している。なお、主要交差点は、5.5m 以上の幅員の交差点である。

$$\begin{aligned} \text{交通事故の社会的損失額 (千円/年)} &= 1,850 \text{ 千円} \times \text{リンクの長さ (km)} \\ &\quad \times \text{交通量 (千台/日)} + 470 \text{ 千円} \times \text{主要交差点数} \times \text{交通量 (千台/日)} \end{aligned}$$

数式であらわせば、次のとおりである。

$$\begin{aligned} BA &= BA_0 - BA_W \\ BA_i &= \sum_l \{ (Q_{il} \times L_{il} \times P_{1t}) + (Q_{il} \times Z_{il} \times P_{2t}) \} \\ &\quad : \{ i | o, w \} \end{aligned}$$

4) 総便益の算定

これらの便益の発生期間を通じた総便益を、基準年度に一定の割引率で現在価値 (Bpv) に割り引いて便益を算定する。

数式であらわせば、次のとおりである。

$$Bpv_i = \sum_t \frac{B_{it}}{(1+r)^{t+s}}$$

r は割引率であり、一般に 4% が採用されている。

s は基準年次から供用開始年次までの年数

t は供用開始年次を 0 年目とする年次 一般には 50 年とする。

ここで、交通流は、地域の特性等を考慮したゾーンを設定し、交通量・走行速度・路線条件等を考慮して推測することになるが、これは、道路交通センサスをベースする他パーソントリップ調査・独自調査によって推計する。

(2) 費用の算定

費用は、道路整備に要する事業費と道路維持管理に要する費用の合計である。

道路整備に要する費用は、工事費、用地費、補償費、間接経費等であり、評価時点で概算事業費の場合は、これまでの類似事業を参考に事業期間で事業費を配分する。

道路維持管理に要する費用は、橋梁、トンネル等の道路構造物の点検・補修にかかる費用、巡回・清掃にかかる費用、除雪等にかかる費用等で間接経費も含む費用である。

これらの費用の発生期間を通じた総費用を、基準年度に一定の割引率で現在価値 (Cvp) に割り引いて算定する。

数式で示せば次のとおりである。

$$Cpv_i = \sum_t \frac{C_{i(t+s)}}{(1+r)^{t+s}}$$

(3) 国が算定した費用便益比率の事例

県道船橋行徳線の市川市高谷から市川市妙典とした1.3kmの妙典橋を含む2車線のバイパスについての平成16年度新規事業化箇所として採択時評価結果(国土交通省関東地方整備局道路部地域道路課)は次のようになっている。

費用便益 B/C = 1.8

総便益 = 210 億円

= 走行時間短縮便益 176 億円 + 走行費用便益 29 億円 + 交通事故減少便益 5 億円

総費用 = 116 億円

= 事業費 115 億円 + 維持管理費 1 億円

基準年 平成 15 年 (採択予定年度)

供用開始年次 平成 24 年

検討年度数 : 40 年

現在割引率 : 4%

この新規事業採択時結果は、上記費用対効果分析とともに、都市の再生(都市再生プロジェクト(東京外かく環状道路)を支援する事業)、個性ある地域の形成(鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区の解消)、安全な生活環境の確保(歩道の設置)、災害への備え(緊急輸送道路の代替路線)他4項目の事業の効果等を記載している。

国道464号 北千葉道路二期の成田市押坂から成田市大山までの3.7kmの4車線バイパスについて、平成19年度新規事業化箇所として採択時評価結果(国土

交通省道路局国道・防災課)は次のようになっている。

費用便益 B/C = 2.5

総便益 = 437 億円

= 走行時間短縮便益 426 億円 + 走行費用便益 4 億円 + 交通事故減少
便益 6 億円

総費用 = 176 億円

= 事業費 173 億円 + 維持管理費 3 億円

基準年 平成 18 年 (採択予定年度)

検討年度数 : 50 年

現在割引率 : 4%

この新規事業採択時結果評価は、上記の費用対便益とともに、渋滞対策 (土屋交差点の渋滞長 1,250m の解消)、事故対策 (現在の死傷事故率 333.1 件 / 億台キロの減少が見込まれる)、住民生活 (柏市 ~ 成田国際空港 120 分から 90 分へ短縮し第 1 種空港へのアクセス向上)、災害対策 (緊急輸送道路である国道 464 号線の代替道路)、環境 (CO₂ : 0.03%、NoX : 54.6%、SPM : 32.4% 減少)、地域対策 (主要な観光地である成田山新勝寺へのアクセス向上) 等の事業の影響を記載し、結果としての事業の「採択の理由」として「費用便益が 2.5 と便益が費用を上回っているとともに都市計画手続きが完了していることから、事業採択の前提条件が確認できる。また、事業区間と一体となって整備することにより、主要渋滞ポイントである土屋交差点の渋滞解消と成田国際空港へのアクセスの向上が図れる。以上より、本事業を採択した。」と結論づけている。

(4) 問題点

県道船橋行徳線の費用便益の算定では、マニュアルにもとづいているが、総費用の算定において用地費は最終年 (平成 39 年) に用地費を控除している。道路用地は他への転用は困難なものがあり、一律に控除することに問題がある。もし控除しないならば、総費用は 120 億円となり、B/C は 1.75 となる。

また、4% で割り引いているが、3% で割り引くと総便益 265 億円、総費用 119 億円となり B/C は 2.2 となり 22% も増加する。

将来推計は困難であるとはゆえ、「走行台キロの年度伸び率 (国土交通省関東整備局管内)」において平成 32 年度以降伸び率は 1.0000 すなわち変化なしとしているので、平成 33 年度以降の便益は、32 年度の数値を使用し変化なしとしている。

さらに、基礎パラメータは、「費用便益分析マニュアル (案) H15 (関東地方整

備局)道路部」を用いている。

このように、超長期の予想・推計は困難であるとはいえ、一定の基準と方法論にもとづいた算定プロセスは、その見直しを前提とすれば、事業間の相対的優劣の評価には有効と考える。

県は、国の補助金等の関連する事業については、国が作成した費用便益計算に結果を用いて、建設計画の実施の説明根拠の一つとしている。

しかし、県単独事業については、このような費用便益計算を実施していない。

確かに、算定におけるゾーンとリンクの決定とデータの集計が必要であり、そのための統計調査に一定の費用がかかること、国交省の交通センサスの調査時点とのかい離、各種パラメータの算定上の仮定の妥当性等の問題がある。

(5) 結論

該当道路建設による経済的便益の向上・災害時の緊急輸送道路としての機能発揮のための新設改良等の確固とした説明責任の根拠を客観的に算定するプロセスを開発することが必要と考える。

7. 道路用地

道路用地は道路建設の土台である。用地の取得なくして道路はできない。このため、道路事業の建設と用地買収は道路工事の両輪といえる。ただし、用地買収だけで道路建設工事がなされないで、いわゆる用地が長期に塩漬けされることは、最も避けなくてはならないことである。

(1) 道路用地（長期滞留）

1) 概要

保有10年以上経過した未着工用地は、「[表16]長期滞留用地一覧表」のような状況にある。

県全体で33件、未着工部分用地面積401,872㎡（うち、10年以上経過のもの309,869㎡）それに対応する取得金額は90億1,087万2,386円（うち、10年以上経過のもの71億6,331万9,601円）である。

工事内容はバイパス工事が23件、現道拡幅が12件、（重複2件）である。

2) 問題点

33件のうち、5年以内に着工見込みが23件、金額ベースで71億9,194万6,872円（うち、10年以上経過のもの57億5,845万8,985円）で、用地交渉難航で5年以上の期間を必要とするもの9件、金額ベースで17億9,217万3,670円（うち、10年以上経過のもの13億7,810万8,772円）である。また、用地処分検討が、1件、金額ベースで2,675万1,844円となる。

ただし、一覧表からわかるように33件中20件が20年以上経過している。これらの見直しは公式には行われていない。

3) 結論

本来、県としては、県全体の状況を把握するため、各地域整備センターから長期未着工用地の情報を入手して、各整備センターとの情報の共有を図ることとともに、毎年、道路建設の必要性のチェックが必要であると考ええる。

現状では、当方の要請で、着工見込みの区分表を作成頂いたが、路線ごとの用地の取得状況は毎年度ごとに把握はしているものの、部内にまとめた形での年度ごとの長期未着工用地に関する分析検討資料が無いようである。これでは、道路事業について、用地の面で管理が合理的になされていると、県民にいうことが難しい。

早急に、改善されたい。（指摘事項）

[表 16] 長期滞留用地一覧表

事務所名	路線名	事業区間	事業の概要 (新設・改良の内容)	用地取得面積		未着工部分用地面積		未着工用地のうち10年以上		長期保有理由	備考	事業着手年度	
				(㎡)	取得金額 (円)	(㎡)	取得金額(円)	(㎡)	取得金額(円)				
1	葛 南	(一)船橋行徳線	市川市妙典 (妙典橋)	バイパス	2,890	936,552,520	2,890	936,552,520	2,500	820,707,670	橋梁部を先行工事しているため (買収済みの取付道路部については、施工中の橋梁工事の完了後、実施する。)		H8
2	柏	(国)356号	我孫子市布佐	バイパス	54,066	1,850,474,190	8,994	238,657,367	1,090	37,020,945	区間毎に工事を行っていた事から未着工(H21~着工)		S62
3	柏	(主)千葉電ヶ崎線	我孫子市布佐	バイパス	6,522	483,801,960	3,236	125,479,447	3,236	125,479,447	鉄道アンダーパス部を先行工事しているため (買収済みの取付道路部については、施工中の鉄道アンダーパス工事の工事用掘入路等に活用している)		S56
4	柏	(主)船橋我孫子線	柏市五条谷	現道拡幅	4,755	247,908,972	3,355	174,919,635	2,293	130,522,989	用地難航による (既に一部工事に着手しており、今後も一定区間の用地が確保できたところから、工事に着手する予定)		H8
5	柏	(主)船橋我孫子線	柏市大島田	バイパス	12,150	1,781,139,096	12,150	1,781,139,096	11,911	1,768,688,746	用地難航による (難航地権者の買収見込みがたったことから、順次、H22から工事着手する予定)		S59
6	印 旛	(主)成東酒々井線	八街市八街水	バイパス	46,223	1,533,240,058	46,223	1,533,240,058	21,624	888,561,085	用地難航による (一定区間の用地確保に努めており、順次、工事に着手する予定)		H5
7	香 取	(一)下総橋停車場東城線	東庄町新宿	バイパス 現道拡幅	37,604	282,260,549	31,868	204,734,279	31,868	204,734,279	用地難航による (早期整備効果を発現するため、ため、現道拡幅区間の工事を優先的に進めており、バイパス区間にも順次、着手する予定)		S60
8	香 取	(主)成田小見川鹿島港線	香取市沢(沢工区)	バイパス	14,476	154,249,943	5,475	67,264,418	5,475	67,264,418	用地難航による (難航地権者の買収見込みがたったことから、H22年度から工事着手予定)		H7
9	銚 子	(一)愛宕山公園線	銚子市天王台	バイパス	12,898	609,223,451	6,355	373,998,640	5,120	307,909,480	用地難航による (難航地権者がバイパス本線上にあることから、用地買収を優先している。一部工事着工済み)		H2
10	海 匠	(主)旭小見川線	旭市清和甲	バイパス	4,067	60,897,349	4,067	60,897,349	2,854	40,579,450	用地難航による (難航地権者の買収見込みがたったことから、H22から工事着手する予定)		S61
11	海 匠	(主)多古笹本線	旭市清和甲	バイパス	20,967	232,997,825	20,967	232,997,825	16,266	174,511,767	用地難航による (整備効果の出る区間については既に一部工事に着手しており、残る区間については、引き続き難航地権者の買収ができ次第、工事着手予定)		S60
12	山 武	(主)飯岡一宮線	横芝光町屋形	バイパス	21,105	788,717,898	17,017	473,783,898	13,910	426,503,792	用地難航による (難航地権者の買収ができ次第、工事に着手する予定)		S63
13	山 武	(主)飯岡一宮線	山武市小松浜	バイパス	3,125	179,893,531	3,125	179,893,531	2,071	148,838,150	用地難航による (難航地権者の買収ができ次第、工事に着手する予定)		S63
14	長 生	(国)409号	長南町~茂原市	バイパス	37,957	417,527,000	37,957	417,527,000	37,957	417,527,000	圏場整備事業による先行買収 圏場整備の事業化に伴う道路用地の先行取得であり、今後は段階的に道路整備を実施していく予定である)		H元
15	長 生	(主)茂原白子線	茂原市~白子町	バイパス 現道拡幅	17,437	324,268,229	14,965	253,606,205	9,497	49,268,340	圏場整備事業による先行買収 (整備延長が長いため、現道拡幅区間の工事を優先的に進めている)		H5
16	長 生	(一)兩総一宮線	一宮町一宮	バイパス	18,701	682,283,972	8,894	328,959,618	5,484	256,680,739	用地難航による (既に一部工事に着手しており、今後も一定区間の用地が確保できたところから、工事に着手する予定)		H2
17	長 生	(一)夷隅瑞沢線	睦沢町大上	現道拡幅	7,577	55,149,145	2,548	17,645,884	1,978	13,387,818	用地難航による (未買収地点のため、一定区間の用地が確保でき次第、工事に着手する予定)		H2
18	長 生	(一)日吉菅田停車場線	長柄町山根	現道拡幅	12,630	159,838,839	2,333	29,337,504	1,125	16,134,317	未買収地点のため (既に一部工事に着手しており、今後も一定区間の用地が確保できたところから、工事に着手する予定)		S63

事務所名	路線名	事業区間	事業の概要 (新設・改良の内容)	用地取得面積		未着工部分用地面積		未着工用地のうち10年以上		長期保有理由	備考	事業着手年度	
				(㎡)	取得金額(円)	(㎡)	取得金額(円)	(㎡)	取得金額(円)				
18	長生	(一)日吉菅田停車場線	長柄町山根	現道拡幅	12,630	159,838,839	2,333	29,337,504	1,125	16,134,317	未買収地点のため(既に一部工事に着手しており、今後も一定区間の用地が確保できるところから、工事に着手する予定)		S63
19	長生	(一)一宮椎木長者線	一宮町東浪見	現道拡幅	2,601	104,024,408	943	9,167,525	864	8,656,170	未買収地点のため(既に一部工事に着手しており、今後も一定区間の用地が確保できるところから、工事に着手する予定)		S63
20	長生	(一)兩総一宮線	長南町水沼	現道拡幅	2,474	24,091,872	2,474	24,091,872	589	7,064,400	圃場整備事業による先行買収(工事着手済み)H21から着工		H8
21	夷隅	(国)297号	勝浦市松野	バイパス	131,008	1,131,444,064	50,815	341,063,386	41,522	281,189,182	用地難航による(難航地権者はバイパス部のため、工事未着手であるが、現道拡幅部については既に320mの整備・供用を図っており、平成21年度はさらに整備を進めている)		H元
22	夷隅	(国)297号	大多喜町横山	バイパス	31,590	488,663,756	7,476	102,664,596	5,926	29,759,108	用地難航による(難航地権者はバイパス部のため工事着手に至っていないものの、現道拡幅部においては既に950m区間の整備・供用開始を図っている)		S60
23	夷隅	(国)465号	大多喜町筒森	バイパス	93,721	100,165,036	18,449	18,696,368	16,572	15,948,572	コスト縮減等の見直しによる未着工(H22-着工予定)		H4
24	夷隅	(国)465号	いずみ市深堀	バイパス	21,987	1,177,391,210	6,719	564,434,251	5,017	473,402,751	地元調整による未着工(H21着工)		S61
25	夷隅	(一)勝浦布師大原線	御宿町実谷	バイパス	53,173	255,743,783	42,983	188,770,324	25,572	135,318,838	用地難航による(未買収地点のため、一部区間を除き工事に未着手である。整備延長が長いので、優先区間を決めて整備を進めている)		H元
26	夷隅	(主)天津小湊夷隅線	勝浦市上植野	現道拡幅	1,787	34,932,705	520	8,424,969	520	8,424,969	用地難航による(難航地権者の買収ができ次第、工事に着手する予定)		H6
27	安房	(主)市原天津小湊線	鴨川市坂本	バイパス	22,045	71,124,096	9,554	26,751,844	9,554	26,751,844	計画変更のため、買収済用地は今後買収する用地と交換または、普通財産に売却処分をしたい。	x	S63
28	安房	(主)富津館山線	南房総市平久里下	現道拡幅	3,352	30,652,934	2,018	17,260,604	1,263	14,827,286	用地難航による(H21より工事に着手しており、H23に供用する予定である)		H3
29	安房	(主)鴨川保田線	安房郡鏡南町保田	現道拡幅	9,184	256,600,534	640	19,882,336	640	19,882,336	用地難航による(H21より工事に着手しており、H23に供用する予定)		S61
30	安房	(主)千葉鴨川線	鴨川市打墨	現道拡幅	888	27,822,250	130	1,892,598	130	1,892,598	用地難航による(難航地権者の買収ができ次第、工事に着手する予定)		S61
31	安房	(一)富山丸山線	南房総市上海田	現道拡幅	9,164	77,103,004	6,959	58,560,304	5,668	47,303,980	用地難航による(H21契約でき、H22工事着手予定)		H2
32	君津	(主)大多喜君津線	君津市久留里市場	バイパス	10,300	121,383,048	10,300	121,383,048	10,300	121,383,048	用地難航による(難航地権者の買収ができ次第、工事に着手する予定)		S62
33	君津	(国)465号	富津市大森	バイパス	9,473	77,194,087	9,473	77,194,087	9,473	77,194,087	用地難航による(整備延長1260mの内、722mについては既に供用を図ったところであるが、残りの560m区間については就居用地交渉を進めている)		S62
合計					737,896	14,758,761,314	401,872	9,010,872,386	309,869	7,163,319,601			

	570,695	12,071,430,976	279,861	7,191,946,872	203,738	5,758,458,985
	145,156	2,616,206,242	112,457	1,792,173,670	96,577	1,378,108,772
x	22,045	71,124,096	9,554	26,751,844	9,554	26,751,844

- ：今後、計画的な工事着手が見込まれる路線
- ：用地交渉が難航しているものの、引き続き整備を進める路線
- x：計画変更に伴い、既取得用地の処理を検討する必要がある路線

(H22.1.26現在 道路整備課作成)

(2) 残地

1) 概要

平成20年度の県土整備部の残地保有状況(100㎡以上)は次の[表17]のようである。

[表17] 平成20年度 残地保有状況(100㎡以上)

No	路線名	残地		左のうち10年以上経過		取得年月
		面積 (㎡)	価格 (千円)	面積 (㎡)	価格 (千円)	
1	新木戸上高野原線	122	36,552	122	36,552	H3.3 H7.6
2	八千代台花輪線	272	117,312	272	117,312	H7.2
3	東習志野実籾線	340	33,128	0	0	H13.3 H15.6
4	美浜長作町線	281	50,310	281	50,310	S60.1 S63.1
5	船橋我孫子バイパス	268	55,453	268	55,453	H11.1 H11.3
6	箕輪青葉台線	370	82,933	118	25,622	H11.3 H11.6 H13.3
7	十余二船戸線	699	84,560	0	0	H13.2
8	大畔駒木線	224	34,542	0	0	H13.6 H13.12
9	葛飾橋矢切線	158	99,741	158	99,741	H5.3
10	中野畑沢線	299	47,383	299	47,383	H7.12~H10.2
11	二間塚大堀線	152	8,401	152	8,401	H10.12
12	鹿放ヶ丘半台線	814	200,194	814	200,194	S60.4~H10.3
13	印内習志野台線	650	39,000	650	39,000	S48.2 S48.3
	合計	4,648	889,509	3,134	679,968	

13件で、合計4,648㎡(うち、10年以上経過したもの3,134㎡)金額ベースで8億8,950万9千円(うち、10年以上経過したもの6億7,996万8千円)である。

2) 問題点

残地の金額ベースで76パーセントが10年以上経過したものである。売却予定であるが、行政財産のままとなっている。

残地の取得については、千葉県施行の「公共事業に伴う損失補償基準」により取得し、残地の管理や処分については「千葉県公有財産管理規則」に基づいて行われているが、より具体的な、残地についての、管理的規約はない。このため、文書も購入時の決裁文書のみで、支出決裁書のため5年経過で廃棄処分のため残地の経緯を具体的に把握することはできなかった。(13件すべて廃棄済み。)

3) 結論

県は少なくとも検討対象の残地に関して、実質的に年度単位での会計的管理は特段何もしていない状況にある。

残地を適切に管理し、処分可能な残地については、普通財産に移行させ、早期に処分することを視野に入れて検討されたい。(指摘事項)

8 . 道路施設の維持管理

(1) 道路・橋梁に対する防災について

災害対策として、道路事業においては、道路施設そのものの災害による破壊からの保全と、他の被災地域への災害時緊急輸送路としての機能保全とがある。

阪神淡路大震災においては、高架道路橋の倒壊、道路の陥没等がみられ、災害救助・救援と復旧活動に大きな障害となった。

したがって、道路及び橋梁について、集中豪雨・台風・地震などの自然災害に対して防災対策的観点から見直しが必要とされてきた。

道路については、道路の規格や地域の特性に対応し、路盤・路床の改良をしなければならない箇所があるが、道路法面の崩落対策については防災上特に重要となる。

橋梁については、地震による落橋や橋梁の損壊を防止するには、架け替えによる新設工事や落橋防止装置の設置、橋脚補強などの耐震補強工事が必要である。

1) 橋梁の耐震化

実際の既設道路橋の耐震補強については、現況の設計図書・管理図面そして現地調査において目視も含めて調査を実施し、設計条件・施工条件を整理し、曲げ初降伏耐力による損傷断面の判定をし、地震時の保有水平耐力法による安全性を照査して、補強工法の選定のために、各種工法の保有水平耐力法の計算結果による得失・補強方針・概算工事費を比較して工事を実施している。

千葉県の説明によると、修繕は建設時の強度に回復することであり、補強は建設時に有していた強度よりも強いものにすることである。強度は「道路橋示方書」に基づいている。平成7年の阪神・淡路大震災の調査によると、昭和55年より古い基準を適用した橋梁に甚大な被害が生じていることから、基本的には「道路橋示方書」の昭和55年改正以前に建設された橋を対象として耐震補強を行っている。耐震補強の優先順位は、跨線橋、跨道橋、県境に架かる橋、緊急輸送道路となっている。個々の優先順位は、2次被害が発生しやすいか否かという観点から、決められている。これらの優先順位に基づき橋を分類し、平成7年度より耐震補強を実施しており、進捗状況は、次のとおりである。

[表 18] 耐震補強進捗状況

	耐震化対策予定数	耐震化完了数	合計
跨線橋	3 橋	5 7 橋	6 0 橋
跨道橋	1 橋	4 6 橋	4 7 橋
県境に架かる橋	1 橋	1 0 橋	1 1 橋
緊急輸送道路	3 4 橋	5 4 橋	8 8 橋
合計	3 9 橋	1 6 7 橋	2 0 6 橋

耐震化予定橋梁については、年間8橋程度の耐震補強工事を実施しており、今後5年程度で耐震補強が完了する予定である。

現在の耐震補強については、「道路橋示方書」(平成14年改定)により、阪神・淡路大震災程度の地震に耐えられる程度の強度で行われている。耐震設計については、現地調査により確認するが、基本的には建設時の強度が保たれていることが前提であり、経年劣化については考慮していない。経年劣化は、修繕によりカバーされていることになっているからである。

耐震調査については、平成8年から9年にかけて橋梁の諸元(橋長、幅員、建設年次、桁下状況等)の取りまとめを実施している。

2) 結論

千葉県は、橋梁の耐震化について平成7年の阪神・淡路大震災の教訓を踏まえ、跨線橋、跨道橋や緊急輸送道路の橋梁などの重要な橋梁を対象に進めており、早期の完成が望まれる。

(2) 橋梁の維持管理について

橋梁については、県が管理する橋梁のうち約5割が1950～1970年代の高度経済成長期に建設されており、今後、建設後50年以上経過した橋梁が急速に増加し、集中的に多額の修繕・架け換え費用が必要となる。このことから従来の事後的対応による修繕・架け替えから予防的な修繕・架け替えを行うことにより、橋梁の長寿命化並びに、修繕・架け替え費用の縮減を図る必要がある。

1) 橋梁の長寿命化

橋梁に関しては、地域整備センター・整備事務所の担当者が月に4回程度パトロールを行うとともに、概ね5年に1度コンサルティング会社に委託をし、定期点検を行っている。平成18年から20年度に実施した定期点検結果を基に、橋梁に関する「長寿命化修繕計画検討会」を設け、計画の策定を進めている。

なお、県は「千葉県橋梁点検要領(案)」より、点検調書を作成し損傷の度合いに

応じて対策区分に分類し、優先順位を設けている。

[表 19] 対策区分

対策区分	対 策 の 内 容
E1	緊急対応が必要（構造の安全性の観点）
E2	緊急対応が必要（第三者被害の観点）
S1	早急に詳細調査・検討を行った上で補修の必要がある
C	次回点検（5年程度以内）までに補修の必要がある
S2	追跡調査により損傷の程度を確認し補修の要否を検討
B	次回点検（5年程度以内）までに補修等を行う程の緊急性はない
M	日常管理で対応が可能
A	損傷なし、軽微な損傷

この区分による千葉県下の 776 橋の点検結果は以下のようになっている。

[表 20] 橋の点検結果

	E1	E2	S1	C	S2	B	M	A	点検予定	計
コンクリート橋	3	7	21	80	11	170	8	62	16	378
鋼 橋	7	18	19	132	28	143	7	30	14	398
計	10	25	40	212	39	313	15	92	30	776

2) 結論

橋の補修については、上記の点検調査に基づく健全度の評価を行い、部材群（桁・床版等）ごとに、予め設定した劣化予測や耐用年数により、将来の健全度を予測し、最適な対策補修時期・補修事業量・補修事業費からなる長寿命化修繕計画の策定を進め、今後は策定したこの計画に基づき適切な維持管理に努められたい。

また、道路及び道路構造物についても、中長期のアセット・マネジメントの体系を確立し、今後の道路インフラの維持管理に努めることが望まれる。

第4．むすび

道路は、千葉県のみならず国のすべての運輸機能の土台としての根幹である。地方自治体においてなすべき主要な役割として、安全防災と自治体存続の土台となる市町村の地元産業の振興がある。道路は人・物の移動・運送機能によってその主要な役割の重要な補助機能を遂行する。

そのため、道路については国道等のように国の基本方針による部分も多いが、県としても主体的に管理することが要求されるものとする。

県としては、現在、「新設道路及び既存道路の維持補修の基準・方針」に従って実施されている。

ただし、本当に建設が必要かどうかという点では、わかりにくい。

我々は、以下のように考える。

安全防災に関する緊急輸送道路*のようにインフラ基盤整備的なものと街路・観光事業に関連する産業振興目的のような将来の効果を見込んで造る場合と大きく2分される。

インフラ基盤整備目的のものは、県民の生命・安全に係わるため、その他と区別して次のように区分される。

インフラ基盤整備目的（防災・交通安全目的等）	緊急性あり
	緊急性なし
その他（産業振興目的等）	緊急性あり
	緊急性なし

状況が日々変化していく現代において県の道路事業の管理を考える時、道路工事件名単位で、計画時・事業期間中・完成時それぞれの段階で道路建設の有効性の検証が必要である。

前章でまとめているように、道路事業の建設・補修についての指摘・意見は、

建設・補修目的（有効性）に関連する事項

内部管理体制に関連する事項

の2つに区分される。

「道路用地」で指摘したように、長期未着工用地や残地の管理状況の全般的な不備のように直接的には「内部管理体制に関連する事項」であるが、長期未着工については

道路建設の有効性の再チェックという点で、「建設・補修目的（有効性）に関連する事項」にも該当してくる。

この場合、長期未着工の案件について、実質的には各地域整備センターに任せているようであったが、我々の現地調査では、所長の交代が1年であることが多い現状において期待することに無理があるように感じられた。

もともと、長期未着工の取り扱いの決断は、地域整備センターに任せる事項ではなく、本庁で毎年検討し、「建設・補修目的（有効性）に関連する事項」についての検討文書を残す必要があるものとする。

その検討内容は、本庁での毎年度の検討時に、上述したようなインフラ基盤整備目的なのか、その緊急性の程度はどうかを再度チェックしなければならないし、インフラ基盤整備目的でなければ、その道路建設目的の有効性が計画時から検討年度までに大きく変動していないかというようなことである。

その検討結果に基づいて、県は建設状況の変化に対応して迅速に計画を変更させる必要がある。

これは、長期未着工の問題だけでなく、道路事業全般を通しての指摘となる大きな内部管理上の問題点である。現状では、各地域整備センターごとに道路工事・補修工事が行われ、各地域整備センター単位で工事件名は管理されている。しかし、本庁での年度別検討としての工事管理が実質的に行われていない。

端的に言えば、「その件名を続けるか、休止にするか。」それが、遅れると無駄な資金が消費される結果になり、県民の行政に対する信頼を失うことになる。

早急に、道路事業の管理体制全般の見直しをされたい（指摘事項**）。

（注*）緊急輸送道路

大規模な地震が発生した場合における避難・救助をはじめ、物資の供給、諸施設の復旧等広範囲な応急対策活動を広域的に実施するため指定した道路。

（注**）指摘事項

ここでは、「早急に道路事業の管理体制全般の見直しをされたい。」をいう。

(別表) 道路工事における入札状況について

包括外部監査の対象とした平成20年度の工事契約について、入手した入札状況表のうち209件を集計した。

予定価格に対する落札価格の比率の平均値と平均値の周りのばらつきである標準偏差値を、全センター及び入札方式別に算定したものが表1である。

この内、指名競争入札の各地域整備センター別算定しまとめたものが表2である。

なお、このデータは全契約からランダムサンプルしたのではなく、金額の大きいものを抽出していること、また長生地域整備センターのようにその対象件数が少ないものは、そのセンターの入札状況を代表しているわけではないことを留意しなければならない。

このデータによると、全体では、平均落札率が93.9%であり、標準偏差値が5.4%であるので、落札率は、88.5%から99.3%の間で、表中の全データの68%が契約されたと推定される。

したがって、ランダムサンプリングではないので、全契約がこのような特性を持つとはいえないが、94%前後で契約がなされているといっても誤りではないといえる。

実際に209件中134件が95%以上の落札率となっている。

(表1) 入札状況の平均値及び標準偏差値

区分	総件数		落札価格 (円)	予定価格 (円)	落札率
全センター	209件	平均	36,583,506	39,929,966	93.9%
		標準偏差	42,053,454	48,756,192	5.4%
指名競争入札	192件	平均	28,606,401	30,345,932	94.6%
		標準偏差	21,046,979	22,942,711	4.6%
総合評価入札方式	15件	平均	131,563,125	149,669,796	87.9%
		標準偏差	93,434,219	105,036,822	6.6%
一般競争入札	2件	平均	111,825,000	150,609,375	79.2%

指名競争入札について、地域整備センター別の表とグラフは以下のようにになっている。

(表2) 地域整備センター別入札状況表

No	区分	総件数		落札価格(円)	予定価格(円)	落札率
1	安房地域整備センター	23件	平均	30,882,326	33,565,213	94.9%
			標準偏差	28,021,938	34,813,150	3.4%
2	市原地域整備センター	14件	平均	28,786,500	29,789,550	96.7%
			標準偏差	16,781,462	17,368,765	1.1%
3	海匝地域整備センター	11件	平均	21,600,695	24,895,741	85.5%
			標準偏差	21,302,552	22,264,536	7.8%
4	柏整備事務所	8件	平均	24,589,688	25,869,506	94.8%
			標準偏差	17,874,776	18,719,485	0.6%
5	葛南地域整備センター	15件	平均	28,569,100	29,405,320	97.5%
			標準偏差	11,949,629	12,672,847	2.3%
6	香取地域整備センター	24件	平均	28,168,438	29,467,856	95.4%
			標準偏差	16,591,509	17,290,580	3.0%
7	君津地域整備センター	17件	平均	24,398,171	26,882,521	92.1%
			標準偏差	13,808,792	15,806,641	6.2%
8	東葛地域整備センター	16件	平均	21,312,125	22,584,843	93.8%
			標準偏差	33,494,265	33,869,274	5.9%
9	印旛地域整備センター	13件	平均	32,295,000	34,258,108	94.9%
			標準偏差	24,713,008	26,932,881	4.3%
10	成田整備事務所	13件	平均	22,748,654	23,724,588	95.6%
			標準偏差	13,868,008	14,316,208	1.7%
11	長生地域整備センター	2件	平均	44,846,461	47,040,702	89.5%
			標準偏差	21,545,683	22,852,969	24.3%
12	北千葉道路建設事務所	36件	平均	36,251,389	38,041,093	95.7%

(図) 落札率のセンター別比較

