

令和3年度
包括外部監査結果報告書

テーマ

道路事業に関する事務の執行及び管理について

令和4年3月
富山県包括外部監査人
海下 巧

目次

第一 包括外部監査の概要	1
1. 外部監査の種類.....	1
2. 選定した特定の事件.....	1
3. 事件を選定した理由.....	1
4. 監査対象.....	1
5. 監査の対象年度.....	2
6. 外部監査の方法.....	2
(1) 監査の主な着眼点	2
(2) 主な監査手続	2
(3) 外部監査の実施期間	2
(4) 外部監査従事者の資格及び氏名	2
7. 語句の説明	2
第二 包括外部監査の結果及び意見の一覧.....	3
1. 発見事項一覧.....	3
2. 主な指摘事項及び意見.....	4
第三 富山県における道路事業の概要	8
1. 道路事業に関する基本の方針と施策	8
(1) 道路の種類と管理主体.....	8
(2) 富山県の道路の状況	10
(3) 基本の方針と施策	13
(4) 組織体制.....	15
(5) 道路に関する事業費の状況.....	18
2. 富山県道路公社の概要	18
(1) 設立目的	18
(2) 沿革	19
(3) 基本財産	19
(4) 業務の内容.....	19
(5) 有料道路制度について	19
(6) 料金徴収期間.....	20
(7) 道路資産の特殊性を考慮した会計処理について	20
第四 監査の結果及び意見	22
1. 道路整備総論（道路の新設、改良、老朽化対策、ライフサイクルコスト）	22
(1) 概要	22
(2) 監査手続.....	27
(3) 監査の結果及び意見	27
2. 入札から工事完了までに係る事務処理	29
(1) 概要	29

(2) 監査手続.....	33
(3) 監査の結果及び意見	34
3. 道路の管理	41
(1) 概要	41
(2) 監査手続.....	47
(3) 監査の結果及び意見	47
4. 防災対策.....	53
(1) 概要	53
(2) 監査手続.....	80
(3) 監査の結果及び意見	80
5. 重機・備品等の管理.....	81
(1) 概要	81
(2) 監査手続.....	82
(3) 監査の結果及び意見	83
6. 富山県道路公社.....	84
(1) 監査手続.....	84
(2) 財務状況等について	84
(3) 借入金、支払処理等の会計処理について	87
(4) 固定資産の管理（物品含む）について.....	87
(5) 道路台帳の整備について.....	89
(6) 道路占用許可手続きについて	89
(7) 契約手続きについて.....	89

第一 包括外部監査の概要

1. 外部監査の種類

地方自治法第252条の37第1項に基づく包括外部監査

2. 選定した特定の事件

道路事業に関する事務の執行及び管理について

3. 事件を選定した理由

道路は県民の日常生活や経済産業活動を支える重要な社会資本であり、幹線道路から生活道路に至るまでの道路の整備及び維持管理は、円滑な交通の確保を図る重要な役割を担っている。これに加え、最近では豪雨や豪雪などの災害が頻発しており、災害に強い道路の整備は県民の高い関心を集めるところである。

一方、高度経済成長期を中心に整備された道路、橋梁、トンネル等は長寿命化対策が喫緊の課題であり、ライフサイクルコストの縮減を考慮した整備、管理を進める必要に迫られている。

このような中、富山県は、八つの重点政策・八十八の具体策ロードマップにおいて「令和の公共インフラ・ニューディール政策」の推進を掲げ、令和3年度予算は道路ネットワークの整備62億円、安全・安心のみちづくり174億円、老朽化対策68億円など、県の財政に占める割合がかなり大きなものとなっている。

また、富山県の管理する道路は288路線2,474.4km(県の管理する国道が8路線304.2km、県道が280路線2,170.2km；令和2年4月1日現在)と、資産規模も大きなものであり、徹底した管理が望まれる。

このように、道路事業は県民の生活及び産業に大きく関わり関心が高いこと、道路事業は財政規模、資産規模が大きいこと、また、過去において道路事業に焦点を絞った包括外部監査が行われていないことから、道路事業に関する事務の執行及び管理について、法令や規則に従って適正に執行されているかのみならず、経済性、効率性や有効性について検討することが有用であると考え、特定の事件として選定した。

4. 監査対象

土木部（道路課、都市計画課、管理課、富山土木センター、富山土木センター立山土木事務所、新川土木センター、新川土木センター入善土木事務所、高岡土木センター、高岡土木センター氷見土木事務所、高岡土木センター小矢部土木事務所、砺波土木センター）
富山県道路公社

なお、本包括外部監査では土木部道路課及び都市計画課の管轄する国道及び一般県道、並びに富山県道路公社の管轄する立山有料道路、能越自動車道を監査対象としており、農林水産部が管轄する農道や林道、土木部の各港湾管理局の管轄する臨港道路等は対象としていない。

5. 監査の対象年度

原則として令和2年度を対象として、必要に応じて他の年度も対象とした。

6. 外部監査の方法

(1) 監査の主な着眼点

- ① 道路の建設、維持管理に係る事業が効率的に行われ、限りある予算が無駄なく有効に使われているか。
- ② 規則等は適切に整備され、また実体に合うよう適切に改正されているか。
- ③ 現状に合致した整備計画、管理計画が策定され、実行されているか。また、事前評価、事後評価は適切か。
- ④ 事前事後の評価に基づく対策・対応は適切に行われているか。
- ⑤ 建設や維持管理に係る業者選定、契約、発注、検査が適切に行われているか。
- ⑥ 台帳等が整備され、資産管理が適切に行われているか。

(2) 主な監査手続

諸資料の閲覧、所轄部署に対する質問、計画と実績の比較等の分析、視察及び観察、サンプリングによる事務手続の検証を中心として実施する。

(3) 外部監査の実施期間

令和3年7月1日から令和4年3月24日まで

(4) 外部監査従事者の資格及び氏名

包括外部監査人	海下 巧	公認会計士
補助者	布目 剛	公認会計士
補助者	蒲田 和史	公認会計士
補助者	山口 哲也	公認会計士
補助者	柴 義公	公認会計士
補助者	橋本 理華	公認会計士

包括外部監査の対象とした事件につき、包括外部監査人及び補助者は、地方自治法第252条の29の規定に記載すべき利害関係はない。

7. 語句の説明

当報告書では監査の結果、発見された事項を「指摘」及び「意見」に区分した。両者の定義は、次のとおりである。

「指摘」とは、一連の事務手続等の中で、法令、条例、規則等に違反している場合（形式的な誤りを含む。）、あるいは違法ではないが社会通念上著しく適当でないと考えられる場合に該当する事項を記載している。

「意見」とは、一連の事務手続等の中で、組織及び運営の面で合理化に役立つものとして専門的見地から改善を提言する事項を記載している。

第二 包括外部監査の結果及び意見の一覧

1. 発見事項一覧

No.	発見事項	区分
1. 道路整備総論（道路の新設、改良、老朽化対策、ライフサイクルコスト）		
1	用地取得済みであるが長期にわたり供用されていない区間	【意見 1-1】
2. 入札から工事完了までに係る事務処理		
1	工事設計金額のミス	【意見 2-1】
2	決裁日の記入漏れ	【指摘 2-1】
3	設計変更額の増加率が大きい工事における契約変更について	【意見 2-2】
4	総合評価方式の加算点の付け方について	【意見 2-3】
5	随意契約における1者見積りについて	【意見 2-4】
6	工事成績採点表の採点方法	【意見 2-5】
7	成績評定の実施遅れ	【意見 2-6】
8	需用費（修繕費）の支払遅延	【指摘 2-2】
9	委託料（除雪費）の支払遅延	【指摘 2-3】
10	保存期間延長の手続き	【指摘 2-4】
11	文書管理システムの活用について	【意見 2-7】
3. 道路の管理		
1	道路台帳を管理するソフトウェアの設定ミス	【指摘 3-1】
2	委託料の積算資料の記載漏れ	【指摘 3-2】
3	トンネル台帳の現況記載の更新	【意見 3-1】
4	道路台帳の電子化	【意見 3-2】
5	トンネル台帳の保存媒体	【意見 3-3】
6	警察署との事前協議がされていなかったこと	【指摘 3-3】
7	保全等に関する業務の外注化の評価検証	【指摘 3-4】
8	パトロール回数のバラつき	【意見 3-4】
9	自転車専用道路のパトロールの実施	【意見 3-5】
10	同一業務に対する土木センター・土木事務所間の委託契約内容・方法の相異	【意見 3-6】
11	書類への日付の記載誤り	【指摘 3-5】
4. 防災対策		
1	凍結防止剤の管理	【意見 4-1】
5. 重機・備品等の管理		
1	建設機械台帳（除雪関係機械等の台帳）の経歴記録	【指摘 5-1】
6. 富山県道路公社		
1	長期的な事業計画、資金計画の策定	【意見 6-1】
2	借入金手続きについて	【意見 6-2】
3	支出負担行為決議書兼支出回議書兼支払伝票の決裁日記載漏れ	【意見 6-3】

4	固定資産台帳に保全状況の記載漏れ	【意見 6-4】
5	固定資産台帳と現物の照合証跡の欠如	【意見 6-5】
6	固定資産管理シール等の欠如	【意見 6-6】
7	固定資産台帳及び物品台帳の記載漏れ	【意見 6-7】
8	道路占用許可等に係る起案書の決裁欄の日付記入漏れ	【意見 6-8】
9	通行料金の一部払戻し業務に係る契約について	【意見 6-9】

全体で指摘 10 件、意見 24 件

2. 主な指摘事項及び意見

本監査の結果から、様々な課題が認識された。致命的ともいえる指摘は無かった一方で、軽微なミスが散見された。道路の整備や管理、防災・減災等の実施への取組みには高い意識のもと、熱意を感じることができたが、総合評価方式による一般競争入札の適用や、工事成績の採点等においては、定められたことを形式的に実施している心証があった。かかる点を改善し、コスト削減や技術力の向上の促進に改善の余地があるように思われた。

本監査の結果を受けて、道路事業に限らず、他の分野においても同様事象がないかなど検討し、必要な見直しが望まれる。

(1) 道路整備総論（道路の新設、改良、老朽化対策、ライフサイクルコスト）

県の管轄する道路には、将来的には 4 車線化するが暫定 2 車線で供用している道路が 6 路線 6 区間ある（この他、整備に着手している 1 区間ある）。これらの区間の総延長は 21.3km で、現在までに 4 車線で供用されている区間の総延長は 2.0km である。このうち 1 区間 1.8km を除き、将来的な 4 車線拡幅に必要な土地を含め用地を取得済みである。これらについては、予算がつけば 4 車線化工事開始、供用となるが、今後さらに県の財政が厳しくなると見込まれ、計画されているすべての路線・区間について予算措置されない可能性もある。その場合には、既に取得済の用地については用地取得費用について経済的損失が生じることになる。

着手済みの事業については、他の目的への利用や売却等をするには制約があり、事業の大幅な変更は難しいと思われるが、今後新たに事業を計画する場合には、費用便益比など事前評価、再評価を慎重に検討し、選択と集中を図ることが望まれる。

(2) 入札から工事完了までに係る事務処理

総合評価方式では、入札業者の施工能力、地域性・社会性等を数値化、加算することになっているが、実際には、「優良表彰」、「地域性」以外の点数はほとんど差が生じておらず、「優良表彰」、「地域性」のみが有意差となっている。また、総合評価方式による評価につながる工事成績採点表においては、どの工事（業者）についても評点結果は概ね一律のものであった。両者はともに、優秀な技術、施工体制、工夫等を持つ業者が評価されて次回以降も落札されるようにするものであることに加え、評点の通知を通じて業者側へのレベル向上を促進するものであるから、優秀な技術、施工体制、工夫等の加点要素について厳格に評価し、具体的・客観的に記録することが必要であり、加えて、総合評価方式において、工事毎

に必要な技術やノウハウを持つ業者が選定される評価、運用が望まれる。

一般競争入札に関して、契約当初の工事設計書の設計ミスにより必要となる材料費が設計金額に反映されていなかった事例があった。設計書の違算防止を目的として工事設計審査表を活用しているにもかかわらず、当該設計ミスが確認時に発見されなかったものである。契約時において重要な項目が脱漏すること等がないように、契約内容について大局的にチェックできるような仕組みづくりを行うことが重要であると考え。

また、設計変更額の増加率が大きい工事における契約変更について、変更後の見込み金額が変更前の金額の30%を超える工事である場合には、原則として別件により発注することとなっているにもかかわらず、工事変更施行伺の変更理由書に簡単な理由の記載のみで変更契約としている事例があった。安易に当初契約の変更を認めることなく、別件発注を行わないことの合理性について検討し、当該検討過程の記載を残すことが望ましい。

支払に関して、業者から請求書を受領後、担当者による支出決議書の作成が遅れたことにより、支払い遅延した事例があった。支出命令は遅滞なく行う必要があり、請求書の受理をした場合、内容などを確認し適正なものと認めたときは、速やかに支出命令を行う必要がある。

(3) 道路の管理

道路台帳システムの開発を外部業者に委託、作成したが、表示面で不備が散見された。完成検査の際に、仕様どおりのものとなっているか検査をしていると思われるが、土木センター名の表示や図面対照番号の表示など基本的な事項のチェックが見落とされている。システム開発に関する検査は、項目のひとつひとつを詳細にチェックし、漏れがないようにされなければならない。

道路台帳の修正を外部委託するにあたり、実際には道路の舗装補修を行っていたにもかかわらず、受託者へ提示した委託料の積算資料から抜けている箇所があり、委託先からの連絡で判明したという事例があった。積算資料については、担当者以外の者が複数回確認を行うことになっているが、徹底されておらず改善が必要である。

現在は通行止めにし、利用されていないトンネルについて、現存しているためにトンネル台帳に記載しているが、台帳の記載では、現在利用中のトンネルなのかどうか判別できない。台帳に現況の記載が必要と思われる。また、当該トンネルは、閉鎖トンネルであるものの、取り壊しとなっていないことから、現況は片側入口からは侵入が可能な状況との回答があったが、危険回避のため、完全に侵入不可能な状態にすべきであると考え。

道路台帳の電子化の進捗状況は、TIFFデータで98%、CADデータで54%にとどまっている。CADデータの方が、TIFFデータよりも優れている点が多く、CADによるデータ化を進めるべきと考える。

また、トンネル台帳は紙形式でありデータ化されていない。事務の有効性や効率化、DXの促進を図るため、トンネル台帳のデータベース化が望まれるが、その際には、紙面ベースの記載履歴のほか、他の管理台帳と関連付ける情報を含めるなど、情報の充実を検討されたい。

道路占用に関し、道路法では道路管理者(富山県)が占用の許可を与える場合には事前に管轄する警察署との協議が必要とされているが、警察署からの回答が届く前に申請を許可

した事例があった。法令は遵守すべきであり、実務上、やむを得ない場合があるのならば、次善の策を構築する必要がある。

道路保全に関し、各種業務（パトロール業務、道路維持管理業務、路面清掃業務など）の外注化を進めてきているが、それによってどのようなメリット・デメリットがあるのか（事前）、あったのか（事後）の評価検証がなされていない。品質面、コスト面で、今後の道路保全業務をより良いものとするための材料とすべく、評価を行うべきである。

また、令和2年度までは道路パトロールを職員と業者（外注）で折衷して実施していたものが、令和3年度からは、全面的に業者に委託して実施することになったが、職員によるパトロールと同等の質の維持確保が課題として残る。

委託契約の内容を検証したところ、同一業務にもかかわらず、土木センター・土木事務所間で契約内容・方法が異なる場合が見られた。入善土木事務所を除いて、照明灯の管理については点検業務もしくは管理業務の名称で民間委託されているが、入善土木事務所では該当する契約を交わしておらず、道路状況情報収集業務等で損傷状況を確認し、別途小規模修繕工事に対応している。富山土木センターでは、安全施設維持管理業務、緊急時道路状況点検業務、夜間道路状況点検業務について民間委託されているが、その他の土木センター・土木事務所ではこれらに該当する契約は交わされておらず、県職員が直接対応するか、もしくは小規模修繕工事として対応が図られている。新川土木センターと氷見土木事務所を除く6つの土木センター・土木事務所において、道路維持管理業務と路面維持管理業務を外部委託しているが、新川土木センターと氷見土木事務所では路面維持管理業務を外部委託しておらず、別途小規模修繕工事や舗装補修工事に対応している。各土木センター・土木事務所間に地域ごとの個別事情があると推測されるため一概に言えないが、各土木センター・土木事務所のやり方を比較分析し、3Eの観点などから最もよいやり方を検討してみる必要がある。土木センター・土木事務所間で施策等を共有化し、相互に良いところを取り入れることをしてはどうかと考える。

（4） 防災対策

凍結防止剤の管理について、購入数量及び在庫数量を記録していない事例があった。凍結防止剤については、適時散布のため一定量の保存が必要である一方で、年度をまたぐ場合の品質の低下は免れず過剰な在庫は無駄となる。このため、凍結防止剤の適切な数量管理を行うため、受払簿の作成が望まれる。

（5） 重機・備品等の管理

建設機械台帳（除雪関係機械等の台帳）に稼働及び維持修理の経歴が記載されていない土木センターがあった。いずれも、稼働状況の把握のために、国（旧建設省）からの通知「建設機械整備費補助金により取得した建設機械の管理、処分等に関する取扱要領について」第8に従い、台帳への記録が求められており、適時に記録する必要がある。

（6） 富山県道路公社

簡易キャッシュフローの状況から債務償還年数を試算してみたところ、令和3年度計画

では新型コロナウイルス感染拡大の影響もあり 20 年を大幅に超える状況となっている。現状の課題、問題点等を洗い出し、改善策等の検討を行い、長期的な事業計画、資金計画を策定する必要があると考える。また立山有料道路の料金の徴収期間が令和 23 年 11 月、能越自動車道の料金徴収期間が令和 24 年 6 月であり、それまでに借入金及び出資金が償還できるかについても、同時に検討する必要がある。

支出負担行為決議書兼支出回議書兼支払伝票のファイルを査閲したところ出納役の決裁印は確認できたが、決裁日（審査日）の記載がなく、いつ決裁されたのかわからない伝票が散見された。出納事務担当者が金銭を支払う場合には、債権者からの請求書その他取引を証する書類に基づいて作成された支払伝票により、出納役の決裁を得て行うものとするとしているため、決裁日を明確にしておく必要がある。

道路占用許可に関する書類一式を確認したところ、起案書の決裁欄に日付の記入がなかった。また更新に関する許可に関しても、起案書に決裁欄の日付のないものが散見された。富山県道路公社事務決裁規程にしたがい、決裁日を明確にしておく必要がある。

固定資産管理について、固定資産台帳と現物の照合を実施しているものの照合した証跡がなかった。また、サンプル抽出により、現物確認を実施したところ、固定資産番号がないため、台帳との照合が難しかったものがあつた。さらに、固定資産・物品の中で、固定資産台帳及び物品台帳に記載されていないものがあつた。現物には固定資産番号が記載されたシール等を貼付し、固定資産台帳等は漏れなく記載したうえで現物照合を実施、記録するなど、適切に固定資産管理することが望まれる。

第三 富山県における道路事業の概要

1. 道路事業に関する基本的方針と施策

(1) 道路の種類と管理主体

ア. 道路とは

道路法では、道路を次のように定義しており、「道」で連想される車道や歩道以外にも、トンネルや橋梁など構造物のほか、標識、ガードレール、共同溝や街路樹など道路に附属するものも含まれる。

道路法（抜粋）

第2条 「道路」とは、一般交通の用に供する道で次条各号に掲げるものをいい、トンネル、橋、渡船施設、道路用エレベーター等道路と一体となつてその効用を全うする施設又は工作物及び道路の附属物で当該道路に附属して設けられているものを含むものとする。

第3条 道路の種類は、左に掲げるものとする。

- 一 高速自動車国道
- 二 一般国道
- 三 都道府県道
- 四 市町村道

道路法で定める道路

道路の種類		定義	道路管理者	費用負担	
高速自動車国道		全国的な自動車交通網の 枢要部分を構成し、かつ、 政治・経済・文化上特に重 要な地域を連絡する道路 その他国の利害に特に重 大な関係を有する道路 【高速自動車国道法第4条】	国土交通大臣	高速道路会社 (国、都道府 県(政令市))	
一 般 国 道	直轄国道 (指定区間)	高速自動車国道とあわせ て全国的な幹線道路網を 構成し、かつ一定の法定要 件に該当する道路 【道路法第5条】	国土交通大臣	国 都道府県 (政令市)	監査対象
	補助国道 (指定区間外)		都府県 (政令市)	国 都府県(政令市)	
都道府県道		地方的な幹線道路網を構 成し、かつ一定の法定要件 に該当する道路 【道路法第7条】	都道府県 (政令市)	都道府県 (政令市)	監査対象
市町村道		市町村の区域内に存する 道路 【道路法第8条】	市町村	市町村	

※高速道路機構及び高速道路株式会社が事業主体となる高速自動車国道については、料金収入により建設・

管理等がなされる

※高速自動車国道の（ ）書きについては新直轄方式により整備する区間

※補助国道、都道府県道、主要地方道及び市町村道について、国は必要がある場合に道路管理者に補助することができる

(出典：国土交通省道路局「道路行政の簡単解説」)

なお、道路法で定める道路以外にも、港湾法の道路、農道、林道、私道、里道、公園道・園路、道路運送法上の道路がある。

本包括外部監査では、道路法で定める道路のうち富山県が管轄する道路を対象としており、上表右側に「監査対象」と記した部分が該当する(富山県が管轄する道路であっても、道路法以外の道路である港湾道路、農道、林道等は対象としていない)。

イ. 道路管理者

道路法では、道路管理者を次のように規定しており、補助国道(指定区間外)については、新設又は改築は国土交通大臣が行うことになるが、維持、修繕その他管理は富山県が行うことになる(道路法第12条、第13条)。また、県道については、新設又は改築、維持、修繕その他管理ともに富山県が行うことになる(道路法第15条)。※政令で定める例外は除く。

道路法(抜粋)

第三章 道路の管理

第一節 道路管理者

(国道の新設又は改築)

第12条 国道の新設又は改築は、国土交通大臣が行う。ただし、工事の規模が小であるものその他政令で定める特別の事情により都道府県がその工事を施行することが適当であると認められるものについては、その工事に係る路線の部分の存する都道府県が行う。

(国道の維持、修繕その他の管理)

第13条 前条に規定するものを除くほか、国道の維持、修繕、公共土木施設災害復旧事業費国庫負担法(昭和二十六年法律第九十七号)の規定の適用を受ける災害復旧事業(以下「災害復旧」という。)その他の管理は、政令で指定する区間(以下「指定区間」という。)内については国土交通大臣が行い、その他の部分については都道府県がその路線の当該都道府県の区域内に存する部分について行う。

(都道府県道の管理)

第15条 都道府県道の管理は、その路線の存する都道府県が行う。

道路管理者は、道路台帳を作成し保管しなければならない。

道路法（抜粋）

(道路台帳)	
第 28 条	道路管理者は、その管理する道路の台帳（以下本条において「道路台帳」という。）を調製し、これを保管しなければならない。
2	道路台帳の記載事項その他その調製及び保管に関し必要な事項は、国土交通省令で定める。
3	道路管理者は、道路台帳の閲覧を求められた場合においては、これを拒むことができない。

ウ. 道路整備に係る費用負担

道路の新設又は改築、維持、修繕その他管理に係る費用について、次のとおり国が負担・補助し、残りを富山県が負担することになる。

道路の種類	道路管理者	国の負担・補助の割合		
		新築・改築	維持	修繕
補助国道 (指定区間外)	富山県※	1/2 負担	—	1/2 以内 補助
県道	富山県	1/2 以内 補助	—	1/2 又は 1/2～7/10 補助

※1 新設又は改築については国土交通大臣が行う（道路法第 12 条）

※2 上表以外として、直轄国道（指定区間）については国が 2/3、県が 1/3 を負担する。

（出典：国土交通省道路局「道路行政の簡単解説」、抜粋）

(2) 富山県の道路の状況

ア. 富山県の道路の現況

富山県の道路の現況は次のとおりである（令和 2 年 4 月 1 日現在）。

管理別	路線数	実延長 (km)	規格改良済		舗装率		道路延長 (km)	種別内訳		歩道設置延長 のべ延長 道路延長 (km)			
			延長(km)	率(%)	延長(km)	率(%)		橋梁 橋数 延長(km)	トンネル 個数 延長(km)				
一般 国道	指定区間	5	230.3	230.3	100.0	230.3	100.0	193.1	280	21.3	28	15.9	296.2
	指定区間外	7	290.6	269.6	92.7	278.5	95.8	264.7	314	13.6	14	12.2	163.2
	小 計	12	520.9	499.9	96.0	508.8	97.7	457.8	594	34.9	42	28.1	262.1
県 道	主要地方道	63	1,050.2	945.9	90.0	1,002.7	95.4	1,011.5	1,147	29.8	23	8.9	558.3
	一般県道	217	1,120.0	956.2	85.3	1,048.7	93.6	1,097.6	1,244	20.1	16	2.3	825.6
	小 計	280	2,170.2	1,902.1	87.6	2,051.4	94.5	2,109.1	2,391	49.9	39	11.2	535.2
市町 村道	29,851	11,232.3	8,748.9	77.9	10,139.5	90.1	11,149.6	8,058	70.5	45	11.3	542.0	
合 計	30,143	13,923.4	11,150.9	80.1	12,699.7	91.2	13,716.5	11,043	155.3	126	50.6	1,925.9	
													2,336.9

規格改良済とは、道路構造令の規定に適合するように改築された道路を言い（主に車道幅員 5.5m 以上で、2 車線とれる道路である）、その総延長の全道路延長に対する比率を道路改良率という。

国土交通省の公表している道路統計年報によれば、道路改良率の全国平均は、一般国道（指定区間外）では 87.8%、都道府県道では 70.9%であるから、富山県の管轄する道路は、全国平均よりも高い水準で規格改良されていることがわかる。

イ. 課題

(ア) 人口減少

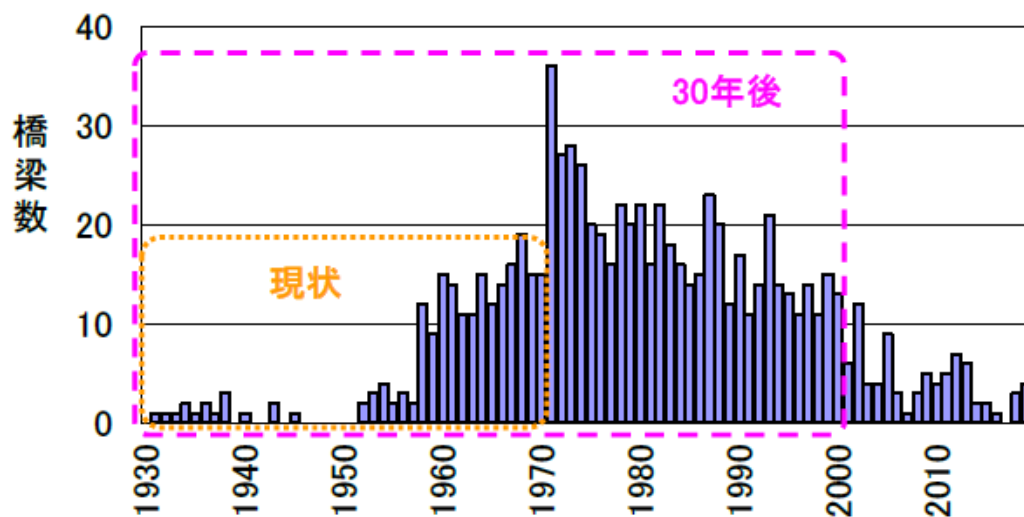
富山県の人口は平成 10 年（1998 年）をピークに全国よりも約 10 年早く減少に転じている。現在は昭和 50 年（1975 年）当時とほぼ同じ人口であるが、年少人口（15 歳未満）は約半分、高齢者人口（65 歳以上）は、全国を上回るスピードで高齢化が進行しており、人口構造は大きく変化してきている。また、生産年齢人口（15～64 歳）は平成 3 年（1991 年）をピークに減少に転じている。

今後、県内全域において高齢化や人口減少が急速に進行すると予測されており、自家用車の運転が困難な高齢者や、過疎地における公共交通のサービス水準の大幅な低下による交通弱者問題も顕在化している。

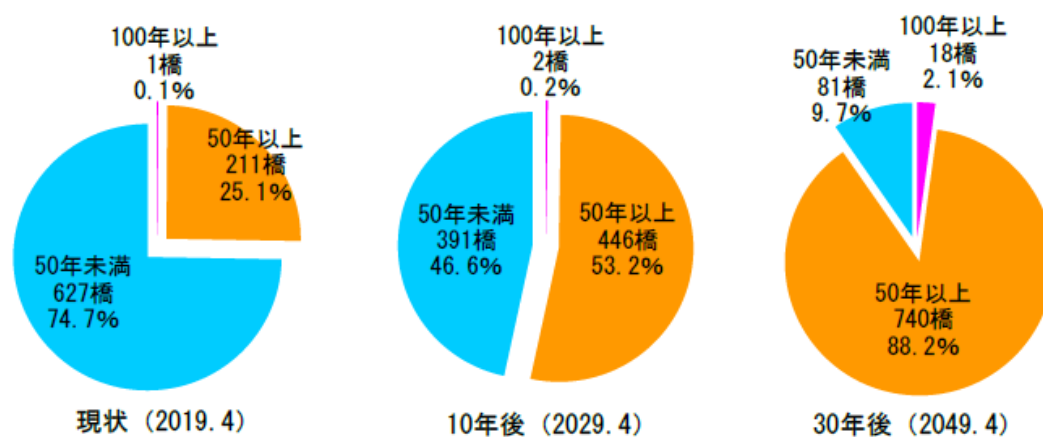
(イ) 公共インフラの老朽化

高度経済成長期に集中的に整備された公共インフラが一斉に老朽化し更新時期を迎え、令和 31 年（2049 年）には建設後 50 年以上経過する 15m以上の橋梁は約 90%になるため、計画的な修繕・更新が求められている。

（富山県における架設年次別橋梁数；点線枠内が高齢化した橋梁（50 年以上経過））



(富山県における 15m以上の橋梁のうち高齢化したものの (50 年以上経過) の割合)



(出典：富山県 新広域道路交通ビジョン 令和3年6月)

(ウ) 自然災害への対応

近年、異常気象が頻発し、集中豪雨などによって人々の生命や財産が脅かされる災害が全国各地で発生している。日本は世界有数の地震・火山の属するエリアに位置しており、大規模な自然災害を現実的な脅威としてとらえた防災・減災への十分な対策が必要である。

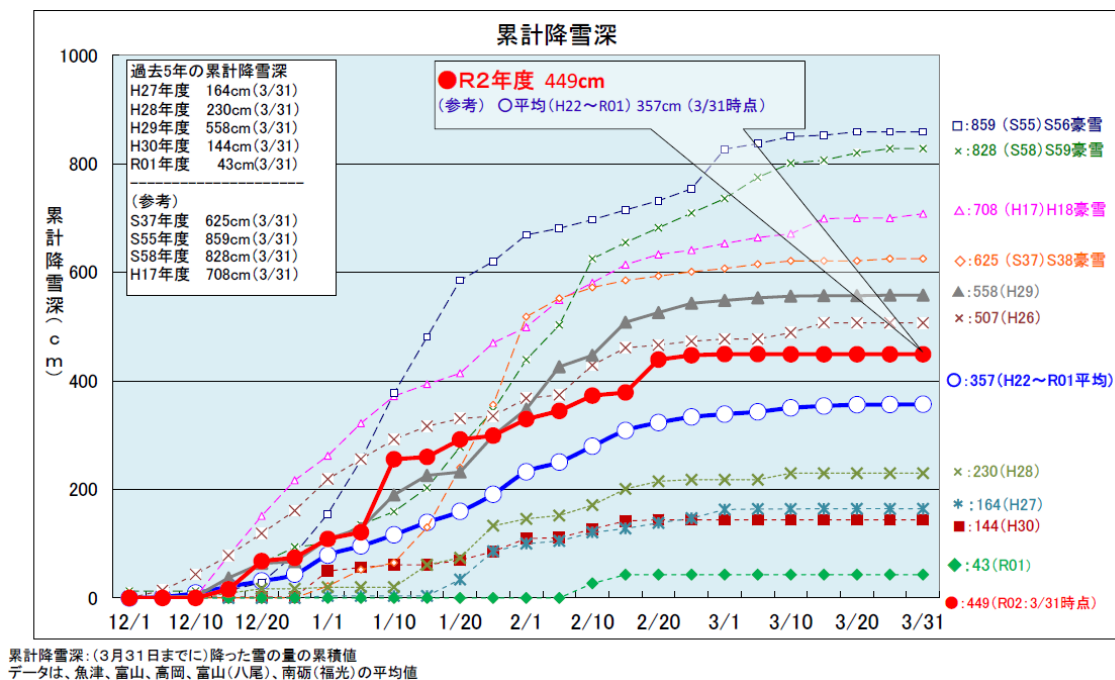
富山県においても、急峻な山岳や大きな河川が多く、度々、土砂災害や河川の氾濫に見舞われており、防災・減災・復旧・改良が大きな課題である。

また、平成30年や令和3年の大雪ではスタックした車両等による大渋滞や物流障害、生活道路の除雪遅れ等によって、市民生活や産業活動に影響を及ぼすこととなったことから、大雪時にも安定して機能する道路ネットワークの構築が必要である。

(平成29年1月16日の南砺市利賀村上百瀬地内の土砂災害と現在の復旧・改良状況)



(令和2年12月～令和3年3月にかけての降雪量)



(出典：富山県 新広域道路交通ビジョン 令和3年6月)

(大雪により立ち往生したトラック、渋滞の中を急ぐ救急車)



(3) 基本の方針と施策

富山県では、元気とやま創造計画（平成30年3月策定、概ね5年毎に改訂）において、各分野の政策目標、取組みの基本方向及び主な施策を策定し、公表している。道路については、政策目標を「高速道路から身近な生活道路に至るまで、安全で快適な道路ネットワークが形成され、人、モノの交流が活発になっていること。」とし、次の取組みの基本方向を示している。

(取組みの基本方向)

- ・ 東海北陸自動車道や能越自動車道等の高速道路や、富山高山連絡道路をはじめとした地域高規格道路等による広域的な道路ネットワークの整備を促進するとともに、追加ICの設置等による利便性の向上を図ります。
- ・ 国道8号などの市町村間の連絡を強化する幹線道路や新幹線駅・港湾等の交通・物流拠点や主要観光地へのアクセス道路等について、選択と集中による計画的かつ体系的な

整備を推進します。また、身近な生活道路等の既存道路について、歩行者や自動車等が安全で使いやすい道路となるように整備を推進します。さらに、将来の富山県の飛躍につながるような道路整備について検討を行います。

- ・既存道路施設における、計画的かつ予防保全的な維持管理による橋梁の長寿命化や、橋梁の耐震化、落石・崩壊等に対する防災施設の充実等による災害に強い道路の整備を推進します。

また、防災・減災、県土の強靱化として、政策目標を「水害や土砂災害などから県民の生命や財産を守るための施設等が整備され、社会の重要な機能が致命的な障害を受けず維持される、災害に強い県土が形成されていること。」とし、次の取組みの基本方向を示している。

(取組みの基本方向)

- ・「富山県国土強靱化地域計画」に基づき、災害から県民の生命や財産を守るため、治山・治水・砂防・海岸等の施設整備、森林・農地の保全を環境に配慮しながらソフト対策と併せ着実に推進します。
- ・市街地等における集中豪雨による浸水被害の軽減を図るため、雨水排水路、貯留浸透施設などの整備、及び河川、下水道、排水路の管理者等が連携した総合的な浸水対策を推進します。
- ・津波・高波・海岸侵食対策として海岸堤防の点検や機能強化を図るとともに、老朽化した公共施設の長寿命化対策を進めるなど、公共施設の計画的・効率的な維持管理や整備を推進します。

さらに、県全体が豪雪地帯であることから、政策目標を「降積雪時においても、県民生活に支障がなく、産業経済活動が円滑に進められるとともに、豊かな雪の文化が継承・創造されていること。」とし、次の取組みの基本方向を示している。

(取組みの基本方向)

- ・雪による県民生活や産業経済活動への支障が生じないよう、車道や歩道の除雪を充実し、雪害のない雪に強いまちづくりを推進します。また、地域ぐるみでの高齢者世帯など除雪が困難な世帯にも配慮した除排雪活動への支援をするとともに、地域住民の安全な生活を支えるため、雪害防止対策等を推進します。
- ・富山ならではの雪の文化や生活の知恵を継承するとともに、ライフスタイルの変化を踏まえた冬を楽しむ文化活動の振興と新しい雪の文化の創造に努めます。

高度経済成長期においては、道路の拡充、ネットワークの整備に重きが置かれていたと思料されるが、近時では、拡充・整備については選択と集中による計画的かつ体系的な整備を推進するとし、一方で、安全、安心、防災・減災、強靱化、長寿命化・老朽化対策の重要性が増しており、政策に反映されていることがわかる。

(4) 組織体制

本包括外部監査の対象となる道路を管轄する部署は土木部道路課、都市計画課、及び4箇所の土木センター並びに4箇所の土木事務所である。

都市計画課は、都市計画決定されている市街地の道路の整備（新築・改築）を担当している。これらの道路であっても維持、修繕は道路課が管轄する。なお、都市計画課は、都市計画の一環として道路の整備を行い、道路以外に公園や下水道の整備、緑化等も担当する。

道路課は、都市計画道路以外の道路の新築・改築、及び維持、修繕を管轄する。

また、出先機関として土木センター及び土木事務所があり、県内を8つのエリアに分けて、各エリア内の道路の新築・改築、維持、修繕を管轄する。

なお、支出負担行為が1億円以上のものは本庁（道路課、都市計画課）、1億円未満のものは土木センター及び土木事務所が管轄する。

(土木部の組織図；太枠内が監査対象)

	本庁	出先機関	
土木部	管理課	新川土木センター	入善土木事務所
		富山土木センター	立山土木事務所
		高岡土木センター	氷見土木事務所
			小矢部土木事務所
		砺波土木センター	
	建設技術企画課		
	道路課		
	河川課		
	砂防課		
	港湾課		
都市計画課			
建築住宅課			
営繕課			

(道路課の業務内容)

係	主な業務内容
業務係	<ul style="list-style-type: none"> ・ 予算、庶務に関すること ・ 道路整備促進団体等に関すること ・ 富山県道路公社に関すること ・ 県管理道路の認定、区域決定（変更）、供用開始に関すること ・ 道路法に基づく許可等事務に関すること ・ 軌道法に基づく認可等事務に関すること
計画係	<ul style="list-style-type: none"> ・ 高規格幹線道路等の事業に関すること ・ 有料道路事業に関すること ・ 各種道路計画に関すること

	<ul style="list-style-type: none"> 交通安全施設整備に関すること 道の駅に関すること 無電柱化事業に関すること
改良舗装係	<ul style="list-style-type: none"> 道路整備事業の調査計画に関すること 道路の新設及び改築に関すること 道路の舗装に関すること 市町村道の整備に関すること
橋りょう係	<ul style="list-style-type: none"> 橋りょう整備事業に関すること 橋りょう補修事業に関すること 橋りょうのアセットマネジメントに関すること
維持係	<ul style="list-style-type: none"> 道路の維持管理に関すること 防災対策に関すること 道路現況調査、統計調査に関すること 道路愛護ボランティアに関すること
雪対策係	<ul style="list-style-type: none"> 道路除雪に関すること 道路消雪施設に関すること 道路の雪崩対策に関すること

(都市計画課の業務内容)

係、班	主な業務内容
業務係	<ul style="list-style-type: none"> 予算及び決算に関すること 庶務に関すること 審査請求等訴訟事務に関すること (公財) 富山県民福祉公園に関すること 富山県都市計画審議会に関すること 県営都市公園のうち、県民公園太閤山ランド、富山県総合運動公園、県庁前公園、五福公園、岩瀬スポーツ公園、常願寺川公園、空港スポーツ緑地及び富岩運河環水公園における占用許可、行為許可に関すること 指定管理者に関すること
計画係	<ul style="list-style-type: none"> 都市計画（土地利用、都市施設及び市街地開発事業）の調査、立案、指導及び決定に関すること
街路係	<ul style="list-style-type: none"> 県が行う街路（市街地の道路）の計画・整備に関すること 市町村が行う街路の整備及び都市再生整備計画についての指導に関すること
区画整理・公園係	<ul style="list-style-type: none"> 土地区画整理事業に関すること 都市公園に関すること 県営都市公園のうち、県民公園太閤山ランド、富山県総合運動公園、県庁前公園、五福公園、岩瀬スポーツ公園、常願寺川公園、空港スポーツ緑地及び富岩運河環水公園の

	管理運営計画に関すること ・都市緑化の推進に関すること 都市の緑地保全に関すること
下水道班	・流域下水道の建設及び管理に関すること ・公共下水道の事業計画及び認可に関すること
新幹線・駅周辺整備班	・富山県内の北陸新幹線に関する関係機関との連絡調整 ・富山駅付近連続立体交差事業及び駅周辺整備に関すること

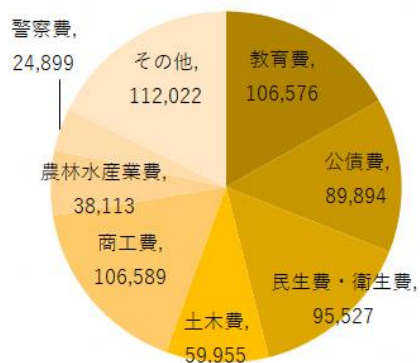
(土木センター、土木事務所の業務内容)

係、班	主な業務内容
企画管理課	・人事、予算管理、文書・物品管理に関すること ・道路・河川・海岸占用等の許可、建設業許可、入札、契約に関すること
用地課	・道路・河川等の整備に伴う用地買収、建物の移転補償等に関する こと
建築課	・建築の基準、開発行為の規制に関すること
管理検査課	・工事の検査及び監察、技術管理に関すること
施設管理課	・道路・橋梁等の維持管理、災害復旧、除雪に関すること ・道路の交通安全施設・消雪施設整備及び維持管理、橋梁の補修に 関すること
工務課	・道路・橋梁等の新設及び改築に関すること ・都市計画事業の推進、都市公園に関すること ・河川・砂防施設の新設及び維持管理、水防、地すべり対策に関す ること ・海岸の施設整備、漁港の施設整備に関すること
下水道課	・下水道管渠及び下水処理場の新設及び改築

(5) 道路に関する事業費の状況

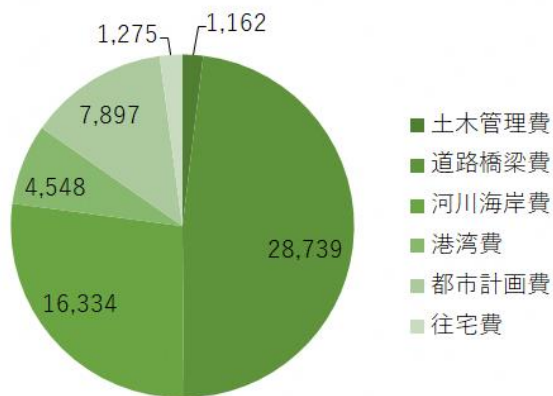
道路に関する事業費は次のとおりである。近時では、道路の新設及び改築が減少し、維持、修繕が増加傾向にある。

令和3年度県当初予算（一般会計）【単位：百万円】

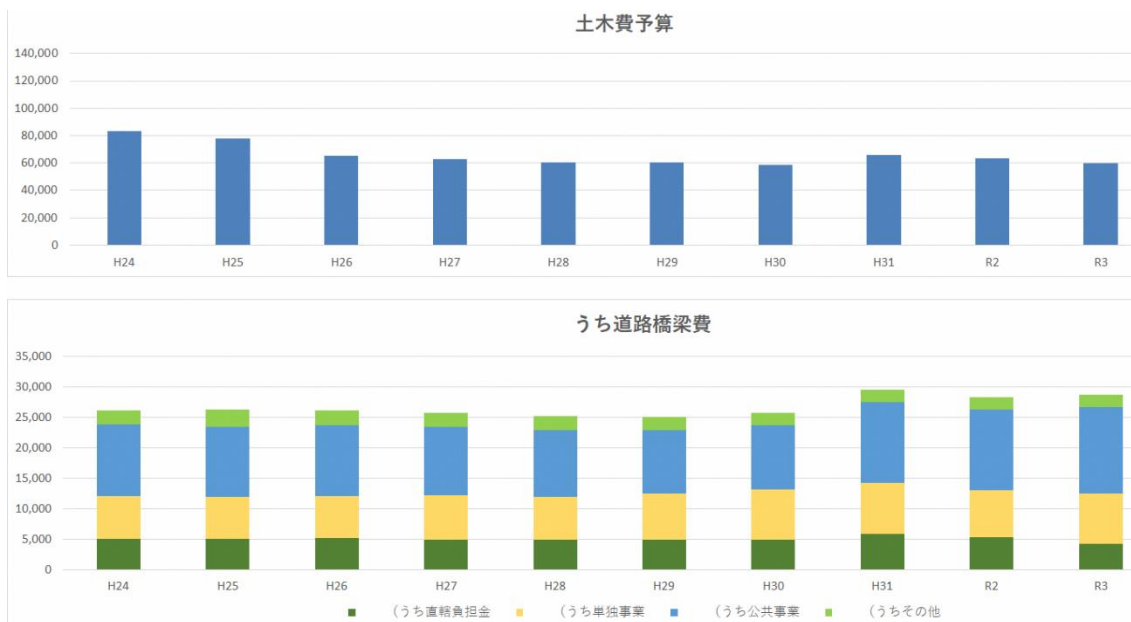


合計 633.575百万円

令和3年度土木部当初予算（一般会計）【単位：百万円】



合計 59.955百万円



2. 富山県道路公社の概要

(1) 設立目的

富山県道路公社は地方道路公社法に基づき昭和46年4月に設立された。富山県の区域及びその周辺の地域において、その通行又は利用について料金を徴収することができる道路の新設、改築、維持、修繕、その他の管理を総合的かつ効率的に行うこと等により、この地域の幹線道路の整備を促進して交通の円滑化を図り、住民の福祉の向上と産業経済の発展に寄与することを目的としている。(出典：令和3年度事業の概要)

(2) 沿革

- 昭和 46 年 4 月 1 日 地方道路公社法（昭和 45 年法律第 82 号）に基づき設立
- 昭和 46 年 6 月 1 日 立山有料道路供用開始
- 昭和 62 年 8 月 3 日 婦中大橋有料道路供用開始
- 平成 7 年 5 月 1 日 婦中大橋有料道路無料開放
- 平成 8 年 3 月 28 日 砺波高岡道路（小矢部砺波 JCT～福岡 IC）供用開始
- 平成 12 年 7 月 19 日 砺波高岡道路（福岡 IC～高岡 IC）供用開始
- 平成 16 年 6 月 13 日 砺波高岡道路料金所再編（3 IC 料金所→2 本線料金所）
- 平成 30 年 6 月 20 日 砺波高岡道路料金所統合（2 本線料金所→1 本線料金所）

（出典：令和 3 年度事業の概要）

(3) 基本財産

- 5,745,000,000 円（全額富山県出資金）
- 内訳 立山有料道路分 700,000 千円
- 砺波高岡道路分 5,045,000 千円

（出典：令和 3 年度事業の概要）

(4) 業務の内容

地方道路公社法第 21 条に基づき、次のような業務を行うとされている。

地方道路公社法第 21 条（抜粋、文言を平易にしている）

- 第 21 条 設立団体である地方公共団体の区域及びその周辺の地域において、その通行又は利用について料金を徴収することができる道路の新設、改築、維持、修繕、道路法第 13 条 1 項に規定する災害復旧その他の管理及びこれに附帯する業務を行なう。
- 2 次の業務の全部又は一部を行うことができる。
- 一 国等の委託に基づく関連道路の管理等
 - 二 有料の自動車駐車場の建設及び管理
 - 三 一般有料道路における休憩所、給油所等の建設及び管理
- 3 都道府県知事の許可を受けて次の業務を行うことができる。
- 一 一般有料道路の新設等と一体的に整備する事務所等の建設及び管理
 - 二 委託に基づいて行う 1 の事務所等の建設及び管理
 - 三 道路運送法に規定する一般自動車道の建設及び管理

なお、上記の業務のうち、富山県道路公社が現在行っている主な業務は、有料道路（立山有料道路、能越自動車道）の維持、修繕及びその他の管理（災害復旧など）並びに国等の委託に基づく関連道路の管理等である。

(5) 有料道路制度について

- (i) 有料道路は、限られた財源の中で早期に道路整備を行うことを目的とし、国、県及び金

融機関の借入金等で道路を整備し、完成後、道路の利用者から通行料金を徴収し、道路の維持補修、交通管理などの費用に充てるとともに、国、県及び金融機関からの借入資金等を返済する制度である。

(ii)原則として、国の許可を受けて決定した料金徴収期間が満了した時点で無料開放し、本来の道路管理者に引き渡すことになる。

本来の道路管理者（立山有料道路は富山県、能越自動車道は国）

(iii)一般有料道路の料金は、国の許可を受けて決定されるが、次の原則に基づくこととされている。

・便益主義の原則

当該道路の通行又は利用により通常受ける利益の限度を超えないものでなければならない。

・償還主義の原則

一定の料金徴収期間における当該道路の料金徴収総額が当該道路の建設費、維持・管理費、借入金利息等の償還対象費用総額を償うものでなければならない。

これらの原則に基づき、料金徴収期間の範囲内で償還可能な料金が設定される。

（出典：富山県道路公社作成資料「地方道路公社の有料道路事業」）

(6) 料金徴収期間

立山有料道路

昭和46年6月1日から令和23年11月30日まで

平成11年3月、平成13年10月、平成23年7月及び令和3年2月に期間の延伸を行い、現在、令和23年11月30日までとなっている。

能越自動車道（砺波高岡道路）

平成8年3月28日から令和24年6月21日まで（平成30年の有料道路事業の変更により、5年間延長）

婦中大橋有料道路

平成7年5月1日に無料開放

（出典：令和3年度事業の概要）

(7) 道路資産の特殊性を考慮した会計処理について

道路資産の特殊性を考慮した会計処理について以下が挙げられる。

(i) 償還準備金

道路資産から生ずる収支差益（各道路別の収支差益と収支差損の正味差益）を計算することにより道路資産への投下資金の正味回収額（無料開放に備えての償還資金留保額）を毎期明らかにし、この額を損益計算書上「償還準備金繰入額」（収支差損の場合には「償還準備金取崩額」として計上するとともに、その累計額を貸借対照表上「償還準備金」として計上する。 （出典：富山県道路公社作成資料「地方道路公社の有料道路事業」）

(ii) 富山県道路公社会計規程細則要領にて以下のように規定している。

第 26 条（減価償却）道路は、減価償却しないものとし、当該道路の 1 事業年度における収支差益に相当する額を、事業年度末において償還準備金として、その累計額を負債勘定に計上する。

第 27 条（建設助成金）建設助成金は、地方道路公社法第 30 条の規定による国又は富山県の補助金及び同法第 30 条以外に富山県から建設中の事業資産に対し交付された補助金とし、資産の価額から控除する形式で資産勘定に計上する。

第 28 条（道路事業損失補てん引当金）道路事業に係る損失を補てんするため、当該道路の 1 事業年度における料金徴収総額のうち、次に掲げる額を事業年度末において道路事業損失補てん引当金として、その累計額を負債勘定に計上する。

（1）立山有料道路料金徴収総額の 10%に相当する額

（2）砺波高岡道路料金徴収総額の 12%に相当する額

第 29 条（道路価額の削除）道路に係る料金の徴収期間が満了したときは、当該道路の記帳価額を削除する。

2 前項の規定により価額を削除したときは、当該道路に対する償還準備金及び建設助成金に相当する額を、それぞれ償還準備金及び建設助成金から控除する。この場合において控除額が削除額に満たないときは、その差額に相当する額を道路事業損失補てん引当金から控除する。

第四 監査の結果及び意見

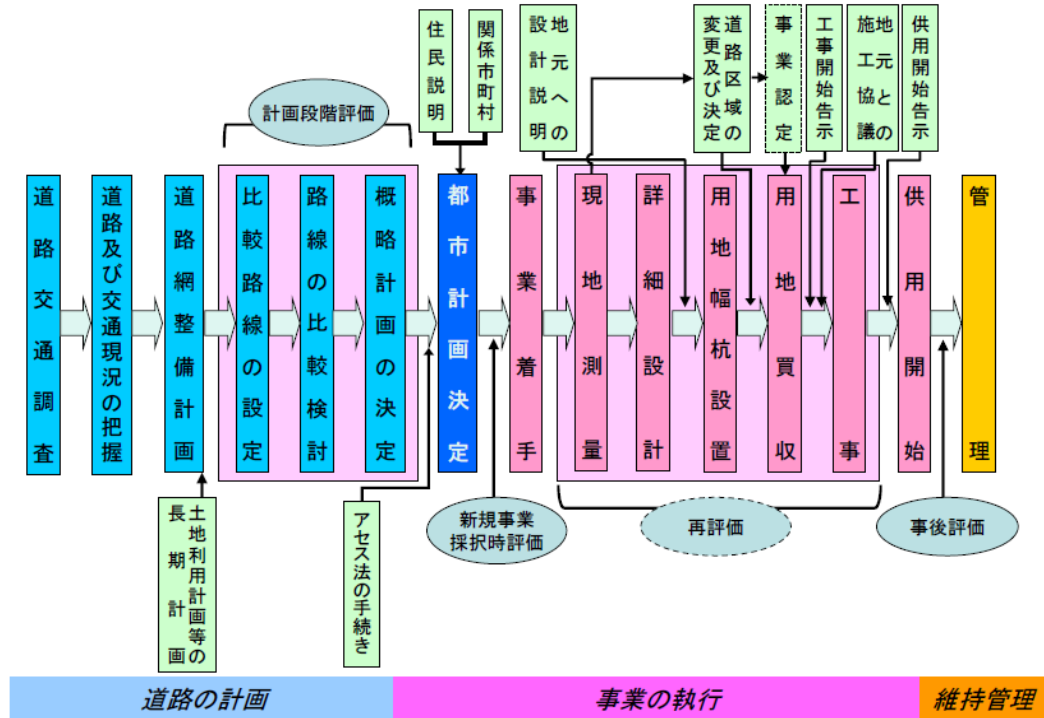
1. 道路整備総論（道路の新設、改良、老朽化対策、ライフサイクルコスト）

(1) 概要

ア. 道路事業の流れ

(ア) 道路事業の流れの概略

道路事業の流れの概略は下図のとおりである。



(出典：国土交通省道路局「道路行政の簡単解説」)

富山県では、道路の新設や修繕は、県の総合計画である「元気とやま創造計画」に定める政策目標に基づき、現状と課題を踏まえ取組の基本方向を定め、主な施策を実施している。また、その他の計画についても、法令等に準拠し、内容等については総合計画に則して策定し、適宜総合計画に反映させている（第三 富山県における道路事業の概要 1. (3) に「元気とやま創造計画」の中から道路事業に関するものを記載）。

道路に関しては、事業着手から供用開始までに長期間を有するものが多いが、事業に着手しているものの供用開始していないものについては、富山県公共事業評価委員会にて再評価し、事業継続の可否を検討している。

この他、公共事業等の予算配分の重点化、適性を図るために、公共事業等審査会にて事業着手の可否を検討している。

(イ) 公共事業等審査会

富山県では、公共事業及び主要な県単独事業の予算配分の重点化と適正な執行を図る目

的で公共事業等審査会を設置している。

経営管理部長及び次長、総務課長、財政課長のほか、土木部次長、農林水産部次長などにより審査会を構成し、公共事業等の箇所付け（予算配分）など事業計画の審査、事業効果の点検及び適正な事業執行に関する検討を行っている。

審査対象は、各年度の公共事業等の箇所付け、事業費、事業執行方法等で、開催時期は当初予算分については3月～4月、補正予算分については予算成立後である。この他、大規模事業の事業効果の点検、公共事業等のあり方、適正な事業執行の確保等に関する検討、コスト改善の検討など、随時行っている。

審査会では、次の視点から協議、検討している。

- (1) 事業の必要性、緊急性及び投資効果
- (2) 事業主体（国、市町村による実施の可能性の検討）
- (3) 事業費、整備水準及び単価の妥当性
- (4) 事業期間、完成時期、継続事業については進捗状況
- (5) 関連事業との調整
- (6) 維持管理の視点からの検討

また、公共事業等審査会は、基礎資料を基に、対象事業の継続・休止又は中止、事業計画の変更、その他対象事業の効率的な実施のために採るべき措置等に関する審査を行い、公共事業評価委員会へ提出案を作成することとなっている。

(ウ) 公共事業評価委員会

公共事業の効率性及びその実施過程の透明性の一層の向上を図るため、一定期間を経過した公共事業について再評価を実施している。

公共事業評価委員会は、富山県公共事業評価委員会規則にしたがい委員会を開催し、公共事業の再評価を担うことになる。委員は、公共事業の評価に識見を有する者（全員、外部有識者）から構成され、任期は2年である。

(富山県公共事業評価委員会規則)

(趣旨)

第1条 この規則は、富山県附属機関条例(平成26年富山県条例第2号)第3条の規定に基づき、富山県公共事業評価委員会(以下「委員会」という。)の組織及び運営に関し必要な事項を定めるものとする。

(委員)

第2条 委員は、公共事業の評価に関し識見を有する者のうちから知事が任命する。

(任期等)

第3条 委員の任期は、2年とする。ただし、補欠の委員の任期は、前任者の残任期間とする。

2 委員は、再任されることができる。

3 委員の任期が満了したときは、当該委員は、後任者が任命されるまで引き続きその職務を行うものとする。

(会長)

第4条 委員会に会長を置き、委員の互選によりこれを定める。

2 会長は、会務を総理し、委員会を代表する。

3 会長に事故があるときは、あらかじめ会長の指名する委員が、その職務を代理する。

(会議)

第5条 委員会は、会長が招集し、その会議の議長となる。

2 委員会は、委員の過半数が出席しなければ、会議を開くことができない。

3 委員会の議事は、出席した委員の過半数で決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。

(委員以外の者の出席)

第6条 委員会は、必要に応じ、委員以外の者の出席を求め、説明又は意見を聴くことができる。

(庶務)

第7条 委員会の庶務は、経営管理部において処理する。

(細則)

第8条 この規則に定めるもののほか、委員会の運営に関し必要な事項は、会長が委員会に諮って定める。

公共事業評価委員会は毎年7月頃に開催し、10月頃に現地調査を実施、11月頃に最終報告を作成する。評価結果は、富山県のホームページにて公表している。

次のいずれかに該当する事業は、再評価の対象となる。

①事業採択後5の倍数に相当する年数が経過している事業

②全体事業期間が15年を超える事業で、一定の工程や区間等の工事が終了し、次の新たな工程等に着手する事業

③事業の進捗状況、地元情勢、その他社会的状況の急激な変化等により、知事が再評価の必要があると判断した事業

さらに、①のうち、次に該当する場合、及び②、③の全ての事業については、重点審議対象として選定し、より慎重に検討することとしている。

(重点審議対象の選定基準)

再評価対象事由区分	重点審議事業
①	a 「事業採択後5年間が経過して継続中」の事業で、進捗率(全事業費に対する執行済み事業費の割合)が50%未満の事業
	b 「事業採択後10年間が経過して継続中」の事業で、進捗率が50%未満の事業又は残事業年数が2年を超える事業
	c 公共事業評価委員会が必要と認めた事業
②、③	全ての事業

再評価に際しては、事業着手時と今回評価時の周辺の人口、交通量の他、道路防災点検要対策箇所数や観光客入込数など様々な定量的比較、定性的要因(例えば、山岳地域であり現状では通行止めになる頻度が高く、地域住民の安全、安心が確保されないなど)、及び事業の投資効果を費用便益比により算定し、今後、事業を継続するか否かを検討し、決定する。

令和2年度、令和3年度の評価対象及び結果は次のとおりであった。

	再評価対象事業数	うち土木部道路に関する事業	土木部道路に関する事業の評価結果
令和2年度	44	5(うち重点審議対象2)	5事業とも継続
令和3年度	35	6(うち重点審議対象2)	6事業とも継続

イ. 老朽化対策、ライフサイクルコスト

(ア) 背景と目的

富山県が管理する橋長2m以上の橋梁は、3,445橋(令和3年4月現在)ある。このうち、橋長15m以上の橋梁は849橋あり、これらの多くは高度経済成長期以降(1950年代-1970年代)に建設されたもので、現状では、建設後50年を経過する橋梁の占める割合は約29%となっているが、30年後には約90%まで増加する見込みであり、橋梁の老朽化が確実に進んでいる。

富山県では、国土交通省「道路の維持修繕に関する省令・告示(道路法施行規則の一部改正等)」(平成26年3月公布、7月1日施行)に基づき、富山県橋梁点検マニュアルを策定し、各橋梁につき5年に一度を標準として定期点検することとしている。

定期点検は、平成26年~平成30年度の5年間で1巡目が終了し、現在は2巡目に入っている。

(1巡目5年間(平成26年~平成30年度)の点検結果)

判定区分	I	II	III	IV	合計
富山県の管轄する橋梁数	1,884	912	589	0	3,385

(2巡目の2年間(令和元年度~令和2年度)における点検結果)

判定区分	I	II	III	IV	合計
富山県の管轄する橋梁数	647	585	230	0	1,462

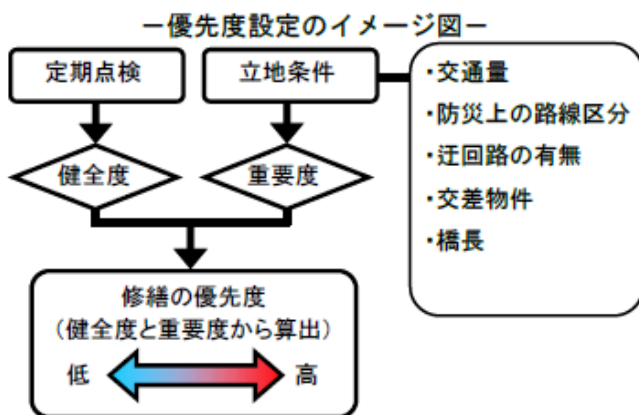
※2巡目点検は、令和元年度から令和5年度の5年間で、県の管理する全橋梁を点検する予定としている。

判定区分Ⅰは健全、Ⅱは予防保全段階、Ⅲは早期措置段階、Ⅳは緊急措置段階である。富山県では、早期に修繕等の措置な橋梁 589 橋（Ⅲに区分された橋梁）について、令和 2 年度末で 312 橋について少なくとも措置着手済みであり、また、全てについて令和 5 年度末までに措置着手する計画である。

一方で、「第三 富山県における道路事業の概要 1. (2) イ. (イ)」に記載のとおり、橋梁の老朽化は今後も増大していくことが見込まれる。このような中で、富山県では、これまでの対症療法的な維持管理から計画的かつ予防保全的な維持管理への転換を図ることによって、長寿命化によるライフサイクルコストの縮減及び修繕・更新費用の平準化を図り、道路交通ネットワークの安全・安心を確保することとしている。

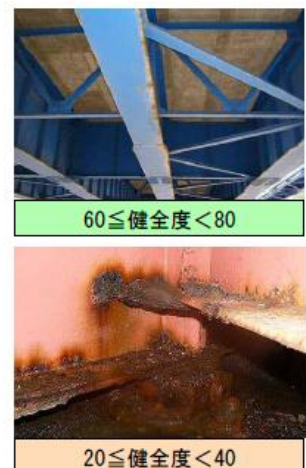
(イ) 橋梁の長寿命化及び修繕・更新費用の縮減に関する基本的な方針

橋梁の健全度と重要度に応じた「優先度」を設定し、優先度の高い橋梁から修繕を実施することを基本としている（ただし、橋梁の安全性に影響を及ぼすような特異な損傷があり、早期の対策が必要と判断される部材は最優先に修繕を実施する）。これにより、今後概ね 5 年間で適切な管理水準に引き上げ、それ以降は適切な管理水準を維持し、修繕・更新費用の縮減を目指すこととしている（富山県橋梁長寿命化修繕計画（平成 29 年 3 月改訂））。



健全度 (HI)	部材の状態と対応
80 ≤ HI < 100	多少の損傷は見受けられるが、健全な状態である。継続的な点検を実施する。
60 ≤ HI < 80	供用に対する安全性は確保されている。継続的な点検、あるいは予防的修繕を実施する。
40 ≤ HI < 60	部材の機能低下等が認められる。次回点検で進展確認、あるいは状況に応じ修繕を実施する。
20 ≤ HI < 40	供用に対する安全性に課題が生じる恐れがある。早期に修繕を実施する。
0 ≤ HI < 20	供用に対する安全確認が必要である。早急に修繕あるいは緊急処置を実施する。

● 中長期目標 (60 ≤ HI < 80)
 ● 短期目標 (40 ≤ HI < 60)



(ウ) ライフサイクルコスト

老朽化し劣化した橋梁については、現状の橋梁を修繕等により延命した場合のライフサイクルコストと、架替えした場合のライフサイクルコストを比較考量し、有利な方を選択している。ライフサイクルコストの計算に当たっては、前提条件を精査し、必要に応じて専門業者に委託するなど、慎重に検討することとしている。

(2) 監査手続

- ア. 道路の新設、改良、老朽化対策、ライフサイクルコストについてヒアリングした。
- イ. 公共事業等審査会、公共事業評価委員会における評価調書を査閲し、必要に応じて内容について質問した。
- ウ. 事業の幾つかをサンプル抽出し、検討内容を吟味した。

(3) 監査の結果及び意見

【意見 1-1】 用地取得済みであるが長期にわたり供用されていない区間

県の管轄する道路には、将来的には4車線化するが暫定2車線で供用している道路が6路線6区間ある（この他、整備に着手している1区間ある）。これらの区間の総延長は21.3kmで、現在までに4車線で供用されている区間の総延長は2.0kmである。整備に着手している1区間1.8kmを除き、全て、将来的な4車線幅に必要な土地を含め用地を取得済みである。このうち、事業開始後（用地取得開始後）20年を経過している区間の総延長は17.9km、現在までに4車線で供用されている区間の総延長は1.7kmである。暫定2車線で供用している区間については、予算がつけば4車線化工事開始、供用となるが、今後さらに県の財政が厳しくなることが見込まれ、計画されているすべての路線・区間について予算措置されない可能性もある。その場合には、既に取得済の用地については用地取得費用について経済的損失が生じることになる。

着手済みの事業については、他の目的への利用や売却等をするには制約があり、事業の大幅な変更は難しいと思われるが、交通量の変化などの社会情勢の変化を反映しながら事業期間の短縮や事業費の縮減に努める等、早期に供用し、投資効果の発現を図ることが望まれる。また、今後新たに事業を計画する場合には、費用便益比など事前評価、再評価を慎重に検討し、4車線高架化を4車線平面にする、あるいは2車線供用など需要に応じた規模にする等、選択と集中を図ることが望まれる。

路線名	区間	事業延長(km)			最初に事業を開始した年度	事業開始後20年経過(km)
			4車線供用	暫定2車線供用		
練合宮尾線	四方荒屋～打出	1.6	0.3	1.3	平成16年	—
富山立山公園線	富山市藤木～立山町二ツ塚	3.9	1.3	2.6	平成元年	3.9
高岡環状線	上伏間江～六家	5.2	—	5.2	平成4年	5.2
姫野能町線	能町～中曽根	2.0	—	2.0	平成9年	2.0
姫野能町線	中曽根～作道	1.8	—	—	平成26年	—

黒部宇奈月線	荻生～若栗	2.4	0.4	2.0	平成12年	2.4
国道359号	頼成～高道	4.4	—	4.4	平成9年	4.4
合計		21.3	2.0	17.5		17.9

2. 入札から工事完了までに係る事務処理

(1) 概要

ア. 工事の契約方法の概要

地方自治体の契約方法（契約する相手をどのように選ぶか）については地方自治法第234条第1項において、一般競争入札、指名競争入札、随意契約、せり売りの4つの方法が定められており、富山県における契約方法は富山県会計規則第6章契約で定められている。さらに、契約方法ごとの対象工事について、土木部は条件付一般競争入札実施要領等により以下の表のとおり整理している。

入札方式等	対象工事・入札方法等								
① 特定調達契約に係る条件付き一般競争入札	<p>○対象工事：23億円（総務大臣の定める適用基準額）以上</p> <p>○入札方式：入札に参加する者に必要な資格、入札日時等を公告し（県報登載、掲示、インターネット（入札情報サービスシステム）、申請書及び技術資料（施工実績、配置予定技術者等）を提出した不特定多数の者（入札参加資格を満たす者に限る。）により行う競争入札方式（WTO政府調達協定の規定により、地域要件を設けることができないため、外国企業の参加も可能）</p>								
② 条件付き一般競争入札	<p>○対象工事：2千万円以上</p> <p>○入札方式：入札に参加する者に必要な資格、入札日時等を公告し（インターネット（入札情報サービスシステム）等）、申請書及び技術資料（施工実績、配置予定技術者等）を提出した不特定多数の者（入札参加資格を満たす者に限る。）により行う競争入札方式</p>								
③ 指名競争入札	<p>○対象工事：250万円超2千万円未満</p> <p>○入札方式：競争入札参加資格者名簿に登載された者の中から、設計金額に応じた基準等級により、次に掲げる業者数を目途に選定、指名することにより行う競争入札方式</p> <table border="1" style="margin-left: 20px;"> <thead> <tr> <th>設計金額</th> <th>指名業者数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1億円以上</td> <td>15者</td> </tr> <tr> <td>2千万円以上1億円未満</td> <td>13者</td> </tr> <tr> <td>2千万円未満</td> <td>10者</td> </tr> </tbody> </table> <p>※工事の種類、内容等により特別な事由がある場合は、適切な業者数を指名できる。</p> <p>「富山県建設工事等指名業者選定要綱第3条第4項」において以下の通り指名基準が定められている。</p> <p>入札参加者を指名するに当たっては、建設工事にあつては常に工事成績を、測量・設計等の委託業務にあつては常に富山県設計業務等成績評定要領に基づく成績評定のうち、業務評定の</p>	設計金額	指名業者数	1億円以上	15者	2千万円以上1億円未満	13者	2千万円未満	10者
設計金額	指名業者数								
1億円以上	15者								
2千万円以上1億円未満	13者								
2千万円未満	10者								

	<p>総合評定点（以下「業務成績」という。）を考慮するとともに、次に掲げる事項に留意するものとする。この場合において、工事成績又は業務成績が一定の点数に満たない業者は、相当の期間指名しないものとする。</p> <p>(1) 不誠実な行為の有無 (2) 経営状況 (3) 地域への貢献 (4) 当該工事等に対する地理的条件 (5) 手持ち工事等の状況 (6) 当該工事等の施工に対する技術的適性 (7) 安全管理の状況 (8) 労働福祉の状況</p>
<p>④ 随意契約</p>	<p>○対象工事：上記①～③以外のもの（金額にかかわらず） ○契約方式：競争入札方式によることなく、特定の者と契約を締結する方式 〈随意契約ができる場合（地方自治法施行令第167条の2第1項）〉 ア少額（予定価格が250万円以下）であるとき（第1号） イ性質又は目的が競争入札に適しないとき（第2号） ウ緊急の必要により競争入札に付すことができないとき（第5号） エ競争入札に付することが不利と認められるとき（第6号） オ時価に比して著しく有利な価格で契約を締結することができる見込みのあるとき（第7号） カ競争入札に付し落札者がいないとき、又は再度の入札に付し落札者がいないとき（第8号） キ落札者が契約を締結しないとき（第9号）</p>

イ. 総合評価方式の導入

総合評価方式とは、「価格」と「価格以外の要素（技術力等）」を総合的に評価して落札者を決める新しい入札契約方式である。総合評価方式による落札者は、入札価格が予定価格内にある者のうち、次の除算方式で求められる評価値の最も高い者とする。

富山県土木部では、緊急を要する工事を除き、設計金額2千万円以上の工事において総合評価方式を導入している。国土交通省のパンフレット「総合評価落札方式 技術とノウハウを活かした公共工事をめざして」では、総合評価方式の成果として、交通量が多い道路での工事では「規制車線を少なくして、渋滞を緩和する」、住宅街の道路工事では「騒音の発生する期間を短縮する」、「完成後の路面騒音を低減する」などが挙げられている。これらは、主として高度技術提案型や標準型の入札において求められる事項であるが、簡易型においても施工体制や施工能力、地域性・社会性などを評価することになっている。

【除算方式】

$$\text{評価値} = \frac{\text{技術評価点}}{\text{入札価格}} = \frac{\text{標準点} + \text{技術加算点} + \text{施工体制評価点}}{\text{入札価格}}$$

標準点：要求要件を最低限満足する場合について 100 点の標準点を与える。

技術加算点：技術提案に対し評価項目及び評価基準に基づき評価された加算点を与える。

施工体制評価点：入札公告等に記載された要求要件を実現できる確実性の高さに対して与える。

総合評価方式の体系は以下のとおり分類される。

型式	対象工事目安 (設計金額)	内容
高度技術 提案型	—	高度な技術提案を要する工事について、ライフサイクルコスト、工事目的物の強度、耐久性、供用性（維持管理の容易性）等、環境の維持、景観等の評価項目に基づき、性能等と入札価格とを総合的に評価するもの。
標準型	1 億円以上	高度な技術提案を要する工事及び技術的な工夫の余地が小さい工事以外の工事について、環境の維持、交通の確保、特別な安全対策等の評価項目に基づき、性能等と入札価格とを総合的に評価するもの。
簡易型	(A型) 3 千 万円以上 3 億 円未満 (B型) 2 千 万円以上 1 億 円未満	技術的な工夫の余地が小さい工事で、簡易な施工計画や同種工事の経験、工事成績等の評価項目に基づき、性能等と入札価格とを総合的に評価するもの。 A型：簡易な施工計画や配置予定技術者の能力を確認することが、品質確保のため必要であると見込まれる工事 B型：企業の施工能力及び企業の地域性・社会性の確認により品質が確保されると見込まれる工事

ウ. 契約変更

土木部所管建設工事施行に関する事務取扱要領第 5 条により、工事内容を変更する必要が生じた場合には、遅滞なく工事変更設計書が作成され、工事変更施行伺により工事の変更を原則としているが、これにかかわらず、1 件の請負対象設計金額の 2 割未満で、かつ、500 万円未満の増額又は減額が生じた場合には指示書により工事内容を変更できる取扱いとしている。ただし、この場合においても、工期末までに工事変更設計書等を作成し、変更する必要がある。

平成2年2月7日土木部長通知「設計変更額の増加率の限度について」において、契約変更時は、変更後の見込み金額が変更前の金額の30%を超える工事である場合には、原則として、別件により発注するものとされている。ただし、現に施工中の工事と分離して施工することが著しく困難な場合及び変更額が少額で別件により発注することが不合理である場合（例示は次のとおり）、この限りではないとされている。

〈例示〉

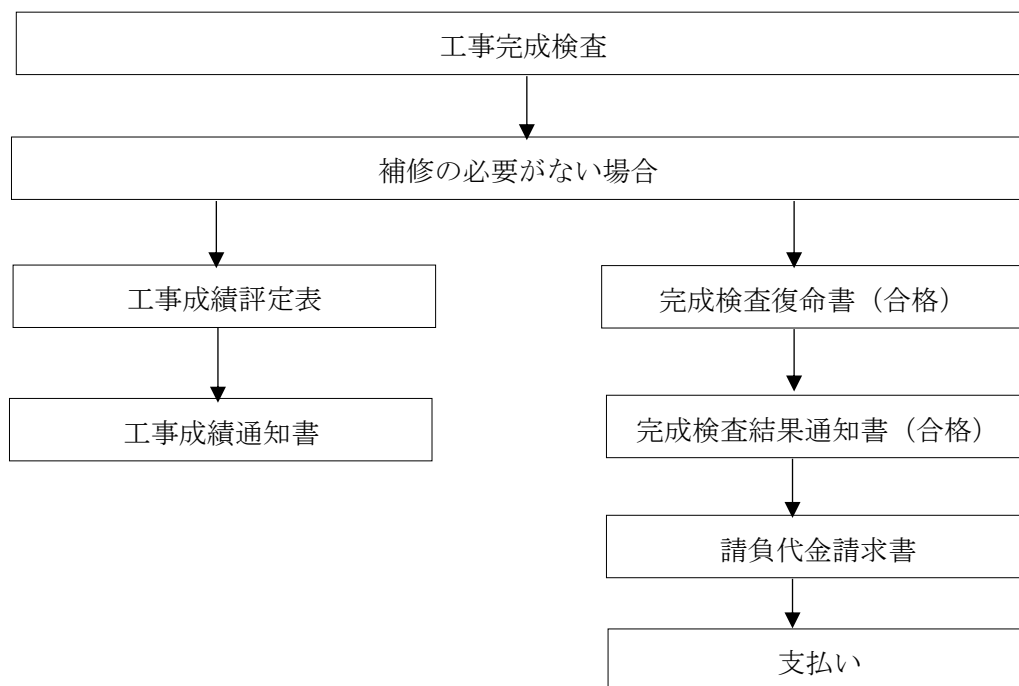
- ① 一体の構造物又は、接続部等の関係から一貫した施工が必要とされるとき
- ② 予期できなかった地質、湧水、地下埋蔵物等の状況により変更するとき
- ③ 地形等の状況により複数業者による施工では能率を阻害し、適正工期が確保できないとき
- ④ 別件発注では、手続きによる日数の関係から適期施工が確保できないとき
- ⑤ 変更額が100万円未満の場合

エ. 工事完成検査及び支払い

工事契約締結後、工事完成及び支払いまでの業務フロー（追加補修が不要の場合）は以下のとおりとなる。工事が完成すると、監督員、受注者（又は現場代理人）及び主任技術者（又は監理技術者）の立会いのもと検査が実施される。

完成検査の後、検査員は完成検査復命書により速やかに検査命令者に復命するものとし、検査結果通知書により検査の結果を受注者に通知するものとされている。

また「富山県請負工事成績評定要領」に従い、評定者に該当するものは、評定の対象工事について成績評定結果を検査命令者に遅滞なく報告するものとし、工事成績通知書により受注者に通知するものとされている。



（出典：「富山県建設工事検査監察要領」）

オ. 契約事務関係の書類等の保管

富山県文書管理規程（以下、文書管理規程という。）別表第3において入札の執行に係る公文書の保存期間は文書の効力、重要度、資料価値等に応じて10年又は5年と定められている。各土木センター及び各土木事務所における入札関係の書類の保存期間は5年である。

また、公文書の保存期間を延長する場合の定め及び手続きについては、文書管理規程第51条の2第2項及び第61条に以下のとおり定められている。

（保存期間の延長）

第51条の2

第2項 保存期間が満了した公文書について、職務の遂行上必要があると認めるときは、一定の期間を定めて当該保存期間を延長するものとする。この場合において、当該延長に係る保存期間が満了した後にこれを更に延長しようとするときも、同様とする。

（保存期間の延長等の手続）

第61条 室課又は出先機関の長は、前条の規定により送付を受けた目録に係る公文書について、第51条の2の規定により保存期間を延長又は再延長する必要があると認めるときは、保存文書管理者にその旨を申し出なければならない。

2 保存文書管理者は、前項の規定による申出に理由があると認めるときは、保存期間の延長又は再延長の決定をし、その旨を室課又は出先機関の長に通知しなければならない。

（2） 監査手続

以上を踏まえ、往査した各土木センター及び各土木事務所において以下の監査手続を実施した。

- ア. 一般競争入札調書、指名競争入札調書、随意契約調書の作成状況を確認する。
- イ. 入札の場合、設計金額の積算根拠を確かめる。
- ウ. 随意契約が行われている場合、その理由は「随意契約ができる場合」に合致するものであるか。また、その判断根拠が資料として残されているか。
- エ. 設計・施工と保守点検が同一業者の場合、一体の契約として価格を抑える等の検討をしているか。
- オ. 契約変更が行われている場合、変更の理由、変更についての手続が適切に実施されているか確かめる。
- カ. 完成検査が適時・適切に実施されているか。
- キ. 請求書の徴収から支払いまで適時・適切に実施されているか確かめる。
- ク. 書類の保管状況について確かめる。

(3) 監査の結果及び意見

ア. 一般競争入札

【意見 2-1】 工事設計金額のミス

・入善土木事務所

以下の工事契約について、変更契約金額が大きい理由を確認した。その一番の要因は、契約当初の工事設計書の設計ミスにより防護柵設置工事に必要となる材料費 480 万円が設計金額に反映されていなかったことによるものであった。

工事番号	案件名称	変更契約日	当初請負代金	変更契約額
4347958	入善宇奈月線道路改良工事	令和2年5月1日	63,250,000 円	18,708,800 円

入善土木事務所では、上司が担当者の積算金額確認時において、設計書の違算防止を目的として工事設計審査表を活用しているが、当該設計ミスが確認時に発見されなかった。契約時において重要な項目が脱漏すること等がないように、例えば前述の工事設計審査表において工事の主要項目の網羅性確認を行えるようにするなど、契約内容について大局的にチェックできるような仕組みづくりを行うことが重要であると考えます。

【指摘 2-1】 決裁日の記入漏れ

条件付一般競争入札の実施についての起案書について、起案日はあるが決裁日の記載がない資料が見受けられた。その他の起案書についても決裁日の記載がないものが散見された。

文書管理規程によれば、「出先機関の長の決裁に係るものは、当該出先機関の文書責任者において決裁日付印(様式第7号)を押して、主務者に返付しなければならない(第24条)」とあることから、起案書には決裁日の記載が必要である。また、起案した事項については、決裁を受けた後に実施することが当然であるところ、承認と実施の時系列に問題がないことを証するためにも、起案書に決裁日を記載することは必要と考える。

イ. 契約変更

【意見 2-2】 設計変更額の増加率が大きい工事における契約変更について

・入善土木事務所

以下の工事契約について、当初請負金額 26,180,000 円に対し変更契約額が 9,729,500 円となっており、変更額が当初請負代金の約 37%となっていた。

工事番号	案件名称	変更契約日	当初請負代金	変更契約額
4348271	若栗生地線橋梁維持 修繕飯沢跨線橋舗装 補修工事	令和3年3月22日	26,180,000 円	9,729,500 円

最終工事金額が大幅に増額となった理由は、当初予定されていなかった橋梁歩道部の舗装工事について県の予算が割り当てられ、工事内容が追加されたことである。県の土木部長通知では、変更見込み金額が請負代金額の 30%を超える工事は原則として別件により発注するものとなっているが、当該工事では当初契約の相手との契約変更により追加工事が行

われていた。

その理由を県の担当者へ確認したところ、当該追加工事（歩道部の舗装工事）は当初工事（車道部の舗装工事）と一体性があり一貫した施工を行うことが好ましいことに加え、橋梁工事を行う業者の不足に起因して業者を確保する必要性から、別件発注の形態を採らず、当初契約の業者と変更契約を締結した旨の回答を得た。しかし、工事変更施行伺の変更理由書には「現地状況により、歩道部の舗装打換工を追加する」旨の記載があるのみであり、設計変更額について新規発注とするか変更契約を締結するかの検討過程の記載が行われていない。

設計変更額の増加率が大きい工事について、本来は別件発注として入札により新規契約締結業者を選定すべきところ、安易に当初契約の変更を認めてしまうと、追加する工事の内容によっては当初契約の業者と随意契約を締結することとなり、結果として工事金額が過大となってしまうことが考えられる。そのため、当初契約の業者と変更契約を締結する場合には、別件発注を行わないことの合理性について検討し、当該検討過程の記載を残すことが望ましい。

ウ. 総合評価方式

【意見 2-3】 総合評価方式の加算点の付け方について

総合評価方式では、入札業者の施工能力、地域性・社会性等を数値化し、加算することになっているが、富山県では簡易型Bによる入札がほとんどであることから（道路事業においては、令和2年度の総合評価方式による全入札件数の95.7%）、【意見 2-5】とも相まって、「優良表彰」、「地域性」以外の点数はほとんど差が生じておらず、「優良表彰」、「地域性」のみが有意差となっている。

「優良表彰」は、前2年度の工事の出来栄や施工体制等を評価するものであり、「地域性」は、業者の営業所の所在地が、土木センター管内にあるか、市町村内にあるか等により配点されるものであるが、該当工事の特徴に合致した施工能力や技術力は、必ずしも両者のみで評価し得ないと考えられる。

その結果、総合評価方式を採用しているものの、その工事に必要な施工能力等が十分に評価されているとは言い難く、最低価額を出した業者が落札することがほとんどであることから（道路事業においては、令和2年度の全入札件数233件のうち、入札価額以外の評価により落札した件数は18件、全入札件数の7.7%）、総合評価方式が形式的なものになり、有意なものになっているか疑問が残る。

総合評価方式のどの評価型式においても、工事毎に必要な技術やノウハウを持つ業者が選定される評価、運用が望まれる。

総合評価方式の体系毎の評価項目及び技術加算点は以下のとおりとなっている。●は評価が必須の項目であり、○は選択項目である。

評価型式		高度技術提案型		標準型		簡易型	
		WTO 以外	WTO 対象	WTO 以外	WTO 対象	A	B
高度な技術提案		●	●				
施工に係る技術提案		○		●	●		
基本項目	簡易な施工計画	○		○		●	
	企業の施工能力 (実績・成績・表彰・ISO・認定・技術者数)	○	○ 実績、ISOと もに選択	●	● 実績：選択 ISO：必須	●	●
	配置予定技術者の能力 (実績・成績・資格)	○	○ 実績	●	○ 実績	●	
	企業の地域性・社会性 (所在地・災害協定・除雪契約)	○	○ 所在地	●	○ 所在地	●	●
技術加算点		45～80点		45点		30点	20点

(出典：「富山県土木部における総合評価方式の手引き」令和2年度版)

総合評価方式による入札で、入札価額以外の評価により落札した件数（令和2年度、道路事業に限る）

	入札件数	入札価額以外 の評価により落札した件数	割合
高度技術提案型	0件	0件	—
標準型	2件	0件	0%
簡易型A	8件	0件	0%
簡易型B	223件	18件	8.1%
合計	233件	18件	7.7%

エ. 随意契約

【意見2-4】随意契約における1者見積りについて

・入善土木事務所

富山県会計規則第102条において、随意契約を締結しようとする場合には、可能な限り2人以上の者から見積書を徴さなければならないと定められている。一方で、地方自治法施行令第167条の2第1項第2号及び第5号から第7号に該当する場合は、その契約内容によっては、1者見積りによる随意契約も認められる（第2号：その性質又は目的が競争入札に適しないものをするとき、第5号：緊急の必要により競争入札に付することができないとき、第6号：競争入札に付することが不利と認められるとき、第7号：時価に比して著しく有利な価格で契約を締結することができる見込みのあるとき）。

入善土木事務所の修繕工事において、1者見積りによる随意契約が行われている理由が上記の地方自治法施行令に定める随意契約理由に該当するものか否かの確認を行ったところ、以下の事例が発見された。

(ア) 修繕箇所の事前把握により1者見積りの回避が可能であると考えられる事例

道路の白線が薄くなっているとの警察からの指摘を受け、緊急を要する事項として1者見積りによる随意契約が行われていた。当該事項については、日々の道路パトロールの中で修繕すべき箇所を事前に発見することにより時間的な猶予のある対応が可能となるため、緊急を要する事項とすることなく、2者以上からの見積書の徴収が可能であると考ええる。

(イ) 緊急性があるとして1者見積りによる随意契約が行われているが、工事の完了までに時間を要している事例

以下の工事において緊急を要する事項として1者見積りによる随意契約が締結されていたが、情報の受付けから修繕の完了までに2か月以上を要している。工期が通常よりも伸びてしまった原因として大雪の影響があった旨の説明を県の担当者より受けたが、その影響を勘案しても工事完了までに長期間を要している印象を受ける。仮に、短期間での工事対応ができなかった原因が、緊急対応可能な業者であるかどうかの観点による随意契約先の選定がなされていないことであるとすれば、緊急を要する事項の対応として適切とは言えないと考えられる。そのため、緊急性を要する事項として随意契約を締結する際には、その選定業者の工事实績や地理的条件だけでなく、緊急対応が可能かどうかを検討する必要があり、業者選定理由としてその検討結果を記載に残すことが望ましい。

内容	受付日	処理完了日	業者選定理由	概算工事費
(石田前沢線) 堀切 跨線橋の地覆カバー 破損の修繕	令和2年12月25日	令和3年3月11日	橋梁補修業者 で管内から近い業者	600,000円
(吉原入善線) 防護 柵破損の修繕	令和3年1月12日	令和3年3月19日	管内で防護柵 設置の実績が 多数	150,000円

オ. 検査及び成績評定

【意見2-5】工事成績採点表の採点方法

工事完了後に、今回の工事の施工体制、出来ばえ、工夫等について業者を評価する「工事成績採点表」により採点がなされており、この評価が総合評価方式で入札する場合には評価要素の一部にもなる。評点は加点方式によるとし、「a」～「e」の評価段階別に配点されることになっている（下表に「工事成績採点表」のひな型を掲載している）。

複数のサンプルを確認した結果、ほとんどに「b」が付されており、どの工事においても評点に大きな差異が見られなかった。これは、評価に使うチェック項目が当然に「適」とされるべきものがほとんどであるためと考えられる（一例を示すと、施工計画書の内容が設計図書の内容及び現場条件を反映したものとなっているかどうか、日常の出来形管理が適時、

的確に行われているかどうか、現場内での整理整頓が日常的になされているかどうかなど)。なお、業者が、特に技術、施工体制、工夫等を行ったことを県に報告することにより、県は、工事特性、創意工夫、社会性等の項目において評価することになっているが、業者がそのような工夫等を積極的に報告しない場合に、一律の評価になりがちなものになっている。

当該評点は業者にも通知されることになっていることから、評点の通知を通じて業者側へのレベル向上を促す観点から、優秀な技術、施工体制、工夫等の加点要素について厳格に評価し、具体的・客観的に記録することが必要と考える。また、そうすることで、【意見2-3】にある総合評価方式の意義を高めることができる。

工事成績採点表

工事番号	工事名	契約金額(最終)	円		円		円		円		円		
			年 月 日		年 月 日		年 月 日		年 月 日		年 月 日		
			工期		第三次評定者(部分加減)		第三次評定者(部分加減)		第三次評定者(部分加減)		第三次評定者(部分加減)		
項目	細 別	氏名	a	b	c	d	e	a	b	c	d	e	
1. 施工体制	I. 施工体制一般 ※10	+1.0	+0.5	0	-5.0	-10							
	II. 配置技術者 ※10	+3.0	+1.5	0	-5.0	-10							
	I. 施工管理 ※10	+4.0	+2.0	0	-5.0	-10							
	II. 工程管理	+4.0	+2.0	0	-5.0	-10	+1.0						
	III. 安全対策	+5.0	+2.5	0	-5.0	-10	+1.5						
	IV. 対外関係	+2.0	+1.0	0	-2.5	-5.0							
3. 出来形 及び 出来ばえ	I. 出来形	+4.0	+2.0	0	-2.5	-5.0							
	II. 品質	+5.0	+2.5	0	-2.5	-5.0							
	III. 出来ばえ												
4. 工事特性	I. 施工条件等への対応 ※1												
5. 創意工夫	I. 創意工夫 ※3												
6. 社会性等	I. 地域への貢献 ※4												
加減点合計(1+2+3+4+5+6)													
評定点計		①	点	②	点	③	点	④	点	⑤	点	⑥	点
7. 法令遵守等 ※7													
8. 総合評価方式等 ※8													
評定点合計 ※9													
所 見 ※5													

※1 評定点 = 65点 + 加減点合計(1+2+3+4+5+6)
 ※2 各評定点(①~⑥)は小数第1位まで記入する。
 ※3 創意工夫は、企業内での技術者からの報告を基に第二次評定者から報告を受けた場合に評価するものとする。
 ※4 社会性等の評価では地域への貢献から加減点評価のみとする。また、法令遵守等は、減点評価のみとする。
 ※5 所見は必ず記載する。
 ※6 各考査項目ごとの採点は、第一次評定者は1~1-9-2、第二次評定者は2~1-2-6、第三次評定者(検査員)は3-1-1~3-4-4(1)によるものとし、第三次評定者(検査員)の評定に記入する。
 ※7 法令遵守等の評価(採点)は、第二次評定者が行う。
 ※8 総合評価方式等の評価(採点)は、第二次評定者が行う。
 ※9 評定点合計は、四捨五入により算出とする。
 ※10 低入化価格調査制度の調査基準価格を下回って落札した工事については、a・bの評価は行わない。(平成29年4月1日以降に公告又は指名通知を行う工事に適用する。)

(出典：「富山県請負工事成績評定要領」)

【意見 2-6】成績評定の実施遅れ

・富山土木センター

富山土木センターで実施された以下 2 件の委託業務の受注者に対し、成績評定が適切な時期に実施されていなかった。

①国道 471 号外道路台帳修正委託業務 契約金額 4,161,300 円、検査日：令和 3 年 3 月 26 日

②国道 359 号外道路台帳修正委託業務 契約金額 3,251,600 円、検査日：令和 3 年 3 月 26 日

令和 3 年 3 月に検査が完了した上記業務の成績評定の実施が令和 3 年 7 月となった原因を県の担当者に質問したところ、年度末の検査業務が集中する時期であったことによる看過である旨の説明を受けた。今後は成績評定の実施を適切な時期に行うよう留意する必要がある。

カ. 支払い

【指摘 2-2】需用費（修繕費）の支払遅延

・立山土木事務所

「政府契約の支払遅延防止等に関する法律」第 10 条において、支払期限を書面で定めないう場合又は契約書を省略したときの経費の支払期限は請求書を受領した日から 15 日以内と定められている。「地方公共団体のなす契約」にかかる支払時期等については、支払遅延防止法が準用される（支払遅延防止法第 14 条）。立山土木事務所における支払期限の定めのない経費の支払いについて、業者からは令和 3 年 3 月中に請求書を受領しているが、担当者による支出決議書の作成が遅れたことにより、その支払いが（請求書受領から 15 日を経過した）令和 3 年 5 月となっている事例が散見された。

支出命令は遅滞なく行う必要があり、請求書の受領をした場合、内容などを確認し適正なものとして認めるときは、速やかに支出命令を行う必要がある。

【指摘 2-3】委託料（除雪費）の支払遅延

・立山土木事務所

適正な請求書を受領したときは、受領した日から起算して 30 日以内に支払う契約となっている。除雪業務の委託費の履行確認は令和 3 年 2 月 9 日に実施されているが、請求書を受領したのは令和 3 年 3 月 5 日であり、支払いは 3 月 18 日に行われている。請求書を受領した日から 30 日以内に支払いが行われているものの履行確認から支払いまで 1 か月以上の期間を要している。業者に請求書を適時に発行するよう指導する必要がある。

・氷見土木事務所

立山土木事務所と同様に、2 月分の除雪費の支払いにつき、請求書受領が 4 月 2 日、支払いが 4 月 15 日となっていた。また、業者から徴収した請求書に日付の記載が行われていなかった。請求書の受領まで時間を要していることに加え、業者に請求書日付の記載を求めるように徹底する必要があると考えられる。

キ. 工事契約書類等の保存

【指摘 2-4】保存期間延長の手続き

・砺波土木センター

文書管理規程別表第 3 では、工事関係文書の保存期間が文書の重要度等に応じて工事完了時の属する事業年度末から 10 年又は 5 年間と規定されている。各土木センター及び土木事務所では保存期間を 5 年間と定めている。しかし、砺波土木センターの書庫を確認したところ、5 年超経過した平成 25 年度に完了した工事の書類が廃棄されずに残されていた。

道路関係の工事においては、一連の工事において工事に着手可能な時期が異なること等から複数の区間に分割して別々の工事契約を締結することがある旨、県の担当者より説明を受けた。この場合には、保存期間が終了した契約書類等について一連の工事が完了するまで保存期間を延長して契約関係の書類を保存する場合がある。文書管理規程第 61 条では、出先機関の長は保存期間を延長又は再延長する必要があると認めるときは保存文書管理者にその旨を申し出るなど保存期間の延長について定められているが、手続きされた書類が残されていなかった。

また、対象となる契約書類のファイルについて、保存期間を明示したラベル管理がなされていなかった。前述の県担当者の説明を踏まえると、保存期限を延長して保存している書類は一連の工事が完了するまでの間重要度が高いものと考えられる。そのため、文書管理規程に従い、個別延長の手続きを実施し、資料の保存期限を明示の上で書庫にて保存されるべきものとする。

ク. 文書管理システム

【意見 2-7】文書管理システムの活用について

文書管理規程には、「起案は、規則及び他の訓令等に定める様式の起案用紙によるものを除き、文書管理システムにより行わなければならない。ただし、文書管理システムの利用が困難な場合は、起案用紙及び起案附属用紙を用いて行わなければならない。(第 15 条 1 項)」とあり、さらに「前項ただし書の起案附属用紙は、これに代えて保存に耐え得る他の用紙を用いることができる。(第 15 条 2 項)」とある。

文書管理規程は原則として文書管理システムにより起案することを規定しているが、各土木センター・土木事務所では紙ベースの起案書となっており、工事 1 件当たりの資料がとんでもない印象がある。システム等を活用することにより、紙ベースでの資料削減が図られるのではないかと考える。これによりペーパーレス化促進や保管スペースの削減といった効果があり、また検索機能を使った事務効率化も図られるものと思われる。

3. 道路の管理

(1) 概要

道路の管理については道路法（昭和27年法律第百八十号）において「第三章 道路の管理」として規定されている。

ア. 道路管理者

国道の新設、改築、維持、修繕その他の管理については基本的には国土交通大臣が行い、小規模な工事や「指定区間（一般国道の指定区間を指定する政令（昭和33年6月2日政令第164号）で指定された区間のこと）」以外の維持、修繕などは都道府県が行うこととされている（道路法第12条、第13条第1項）。

ここで、国土交通大臣は政令によって国が担当する指定区間内の維持、修繕等であっても都道府県や指定市が行うこととすることができるとされ、逆に都道府県が担当する指定区間以外の維持、修繕であっても高度な機械力の使用が適当である場合等については、国土交通大臣が行うことができるとされている（道路法第13条第2項、第3項）。

また、都道府県道の管理は都道府県が、市町村道の管理は市町村が行うこととされている（道路法第15条、第16条）。

なお、国土交通大臣、都道府県、市町村の間で個別の事情がある場合は協議等により管理者を決定することができるとされている（道路法第17条（管理の特例））。

イ. 道路台帳

道路台帳は、道路管理者が管理する道路に関する基礎的な事項を記載した台帳であり、道路管理者に調製・保管が義務付けられている（道路法第28条第1項、道路法施行令第5条第2項）。

また、道路台帳の記載事項その他その調製及び保管に関し必要な事項は、国土交通省令で定められており、道路台帳は調書及び図面から組成され、路線ごとに調製し少なくとも以下の事項を記載するものとされている（道路法第28条第2項、道路法施行規則第4条の2および様式第4）。

これらの規程を受けて富山県では「富山県道路管理事務提要」の第5章において道路台帳に関する実務的な対応を規定している。

【道路台帳の記載事項（道路法施行規則第4条の2 第3項）】

- 一 道路の種類
- 二 路線名
- 三 路線の指定又は認定の年月日
- 四 路線の起点及び終点
- 五 路線の主要な経過地
- 六 供用開始の区間及び年月日
- 七 路線（その管理に係る部分に限る。）の延長及びその内訳
- 八 道路の敷地の面積及びその内訳

- 九 最小車道幅員、最小曲線半径及び最急縦断勾こう配
- 十 鉄道又は新設軌道との交差の数、方式及び構造
- 十一 有料の道路の区間、延長及びその内訳（自動車駐車場にあつては位置、規模及び構造）並びに料金徴収期間
- 十二 道路と効用を兼ねる主要な他の工作物の概要
- 十三 軌道その他主要な占用物件の概要
- 十四 道路一体建物の概要
- 十五 協定利便施設の概要

ウ. 道路の保全等

(ア) 道路の維持及び修繕

道路法では、道路管理者は道路を常時良好な状態に保つように維持し、修繕し、もって一般交通に支障を及ぼさないように努めなければならないとされている（道路法第 42 条第 1 項）。また、道路の維持や修繕に関する技術的基準（道路法第 42 条第 2 項）として、道路法施行令第 35 条の 2 および道路法施行規則第 4 条の 5 の 6 に規定されている。

(道路の維持又は修繕に関する技術的基準等)

【道路法施行令第 35 条の 2】

法第四十二条第二項の政令で定める道路の維持又は修繕に関する技術的基準その他必要な事項は、次のとおりとする。

- 一 道路の構造、交通状況又は維持若しくは修繕の状況、道路の存する地域の地形、地質又は気象の状況その他の状況（次号において「道路構造等」という。）を勘案して、適切な時期に、道路の巡視を行い、及び清掃、除草、除雪その他の道路の機能を維持するために必要な措置を講ずること。
 - 二 道路の点検は、トンネル、橋その他の道路を構成する施設若しくは工作物又は道路の附属物について、道路構造等を勘案して、適切な時期に、目視その他適切な方法により行うこと。
 - 三 前号の点検その他の方法により道路の損傷、腐食その他の劣化その他の異状があることを把握したときは、道路の効率的な維持及び修繕が図られるよう、必要な措置を講ずること。
- 2 前項に規定するもののほか、道路の維持又は修繕に関する技術的基準その他必要な事項は、国土交通省令で定める。

【道路法施行規則 第 4 条の 5 の 6】

令第三十五条の二第二項の国土交通省令で定める道路の維持又は修繕に関する技術的基準その他必要な事項は、次のとおりとする。

- 一 トンネル、橋その他道路を構成する施設若しくは工作物又は道路の附属物のうち、損傷、腐食その他の劣化その他の異状が生じた場合に道路の構造又は交通に大きな支障を及ぼすおそれがあるもの（以下この条において「トンネル等」という。）の点検は、

トンネル等の点検を適正に行うために必要な知識及び技能を有する者が行うこととし、近接目視により、五年に一回の頻度で行うことを基本とすること。

二 前号の点検を行ったときは、当該トンネル等について健全性の診断を行い、その結果を国土交通大臣が定めるところにより分類すること。

三 第一号の点検及び前号の診断の結果並びにトンネル等について令第三十五条の二第一項第三号の措置を講じたときは、その内容を記録し、当該トンネル等が利用されている期間中は、これを保存すること。

四 橋、高架の道路その他これらに類する構造の道路と独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構若しくは鉄道事業者の鉄道又は軌道経営者の新設軌道とが立体交差する場合における当該鉄道又は当該新設軌道の上の道路の部分の計画的な維持及び修繕が図られるよう、あらかじめ独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構、当該鉄道事業者又は当該軌道経営者との協議により、当該道路の部分の維持又は修繕の方法を定めておくこと。

これらの法令等を受けて国土交通省において「道路橋定期点検要領」などの具体的な行動指針となる規程が整備され、また、富山県でも同様の趣旨で「富山県道路、橋点検要領」や「富山県道路パトロール実施要領（令和2年3月26日）」が制定されており、点検やパトロールの結果に基づいて必要な修繕等が実施されている。なお、富山県道路パトロール実施要領ではパトロールを全路線について月4回以上周期的に行うこととしている。

パトロールおよびそれに基づく修繕等は大半が民間事業者へ委託されており、入札により選定された事業者から、実施計画、実施結果が富山県に報告されている。契約は各土木センター・土木事務所ごとに締結されているが、主な契約は以下のとおりである。

① 全ての土木センター及び土木事務所で締結されている契約

- ・道路状況情報収集業務
- ・道路維持管理業務
- ・植栽管理業務（樹木管理業務、街路樹管理業務）
- ・道路除草業務
- ・路面清掃業務

② 一部の土木センター・土木事務所で締結されている契約

- ・緊急時道路状況点検業務 →富山土木センターで締結
- ・夜間道路状況点検業務 →富山土木センターで締結
- ・安全施設維持管理業務 →富山土木センターで締結
- ・照明灯管理業務 →入善土木事務所を除く7つの土木センター・土木事務所で締結
- ・路面維持管理業務（路面補修業務）
→新川土木センター及び氷見土木事務所を除く6つの土木センター・土木事務所

で締結

(イ) 道路の通行制限

道路の保全等に関連して、道路法では通行規制についての規定を定めている。すなわち、道路管理者は、以下の場合において、道路の構造を保全し、または交通の危険を防止するため、区間を定めて道路の通行を禁止しまたは制限することができる（道路法第 46 条第 1 項）。

- 一 道路の破損、欠壊その他の事由に因り交通が危険であると認められる場合
- 二 道路に関する工事のためやむを得ないと認められる場合

工事等で道路の通行の禁止又は制限をしようとする場合は、事前に道路管理者へ「通行制限報告書」を提出することが必要となる。

過去 5 か年における各所管ごとの通行制限の実績は以下のとおりである。

(通行制限件数 (H28～R2 年度))

(単位：件)

所管	R2 年度	R 元年度	H30 年度	H29 年度	H28 年度
新川土木センター	68	93	104	75	82
入善土木事務所	99	116	114	129	105
富山土木センター	432	295	293	261	261
立山土木事務所	161	176	132	93	86
高岡土木センター	354	372	410	347	372
氷見土木事務所	123	121	133	146	151
小矢部土木事務所	181	161	184	196	123
砺波土木センター	467	480	379	370	370
計	1,885	1,814	1,749	1,617	1,550

上記は、道路工事、占用工事、異常気象に伴う通行制限の件数であり、占用を伴わない事業者からの申請（清掃や樹木剪定、点検調査、イベント実施等）は含まない。

(ウ) 防災の観点

道路保全に関してはこの他、災害対策基本法第 40 条に基づいて「富山県地域防災計画」が定められている（富山県防災会議）。その中では、「第 18 節 公共施設等の応急復旧対策」として、道路は空港施設や鉄道などと並ぶ公共土木施設の一部であり、これらが地震・津波により損壊した場合、救急活動等への重大な支障をきたすことから、そうした場合の応急復旧措置を取りまとめている。

具体的には、

- ・ 応急復旧の役割分担（北陸地方整備局、県総合政策局、県土木部、県農林水産部、市町村）
- ・ 応急復旧のための人員、資機材の確保
- ・ 公共土木施設等の障害物の除去
- ・ 復旧活動拠点、資機材の計画的配置
- ・ 施設毎の応急復旧活動

について定められている。

エ. 道路の占用

道路の占用とは、道路に一定の工作物、物件又は施設を設け（以下参照）、継続して道路を使用することをいい、占用する場合には道路管理者の許可を得る必要があるとされている（許可占用（道路法第 32 条第 1 項））。このほか、国の行う道路の占用の特例として国の行う事業のための道路の占用については、国が道路管理者と協議し、同意を得れば占用できるとされている（協議占用（道路法第 35 条））。

【一定の工作物、物件又は施設（道路法第 32 条第 1 項各号）】

- 一 電柱、電線、変圧塔、郵便差出箱、公衆電話所、広告塔その他これらに類する工作物
- 二 水管、下水道管、ガス管その他これらに類する物件
- 三 鉄道、軌道、自動運行補助施設その他これらに類する施設
- 四 歩廊、雪よけその他これらに類する施設
- 五 地下街、地下室、通路、浄化槽その他これらに類する施設
- 六 露店、商品置場その他これらに類する施設
- 七 前各号に掲げるもののほか、道路の構造又は交通に支障を及ぼすおそれのある工作物、物件又は施設で政令で定めるもの（道路法施行令第 7 条に規定）

道路占用の許可申請にあたっては以下の各号に掲げる事項を記載した申請書を道路管理者に提出しなければならないとされている（道路法第 32 条第 2 項）。なお、申請の許可にあたり道路管理者は、あらかじめ当該地域を管轄する警察署長に協議しなければならないとされている（道路法第 32 条第 5 項）。

- 一 道路の占用の目的
- 二 道路の占用の期間
- 三 道路の占用の場所
- 四 工作物、物件又は施設の構造
- 五 工事实施の方法
- 六 工事の時期
- 七 道路の復旧方法

富山県では道路法に基づく道路の占用に関して「富山県道路占用規則（昭和 38 年 9 月 5

日) 富山県規則第 45 号」において許可申請及び協議申請における手続や書類様式を定めているほか、「富山県道路占用料条例（昭和 37 年 3 月 24 日富山県条例第 15 号）」において占用の際に県が徴収する占用料の額及び徴収方法、延滞金の徴収方法に関する規程を定めている。占用料については以下の場合において減免することができる（「富山県道路占用料条例第 5 条」及び「富山県道路占用料条例第 5 条の規定による減免の基準」）。

第 5 条 知事は、次の各号のいずれかに該当する場合は、道路占用者の申請により、占用料を減免することができる。

- (1) 地方公共団体がその事業を行うため占用する場合
- (2) 公共の用に供する交通、電気、ガス、水道又は下水道の事業のため占用する場合
- (3) 雨水又は汚水を側溝等に排出するのに必要な排水管を埋設するため占用する場合
- (4) 前各号に掲げるもののほか、知事が特に必要があると認める場合

なお、道路占用許可の件数とそれに伴う道路占用料収入の過去 5 か年の実績は以下のとおりである。

(道路占用許可の件数 (H28～R2 年度))

(単位：件)

所管	R2 年度	R 元年度	H30 年度	H29 年度	H28 年度
新川土木センター	162	778	198	350	182
入善土木事務所	274	312	417	422	319
富山土木センター	574	649	883	866	973
立山土木事務所	163	226	268	248	161
高岡土木センター	668	693	724	793	705
氷見土木事務所	176	147	186	173	186
小矢部土木事務所	166	137	191	217	178
砺波土木センター	620	818	872	873	523
計	2,803	3,760	3,739	3,942	3,227

※ 事前協議で内容確認と調整を行い、法令等の基準に該当しない場合や修正事項に対応できない場合には申請そのものがなされないため、申請後に不許可とされた例は無かった。

(道路占用料収入の実績 (H28～R2 年度))

(単位：円)

所管	R2 年度	R 元年度	H30 年度	H29 年度	H28 年度
新川土木センター	22,286,129	22,436,219	22,610,834	19,660,992	21,729,484
入善土木事務所	27,574,527	27,382,366	27,569,094	22,448,508	28,500,499

富山土木センター	126,500,751	124,155,976	125,586,508	107,253,156	123,451,978
立山土木事務所	18,795,542	18,680,997	18,624,009	18,931,130	18,579,026
高岡土木センター	73,470,309	74,435,841	78,909,293	59,988,438	70,726,562
氷見土木事務所	13,272,593	13,172,739	13,186,716	16,222,270	13,108,324
小矢部土木事務所	15,941,588	15,372,367	15,582,811	19,084,659	15,290,113
砺波土木センター	46,140,191	45,516,885	45,154,698	36,091,104	44,115,783
計	343,981,630	341,153,390	347,223,963	299,680,257	335,501,769

(2) 監査手続

道路管理について、富山県土木部道路課および8つの土木センター・土木事務所において以下の手続を実施した。

ア. 法令等の確認

- ・道路管理に関する法令、条例等の確認

イ. 道路台帳の整備

- ・道路台帳の作成状況および保管状況の確認
- ・道路台帳の電子化状況の確認
- ・工事等の実施による道路台帳の修正手続の確認

ウ. 道路点検などの日常的な管理状況の確認

- ・点検業務等の実施状況の確認
業者選定、契約締結、実施計画の作成状況、実施結果の報告状況等

エ. 道路の占用に関する手続の確認

- ・申請および許可の状況
- ・減免手続の状況
- ・占用料の納付状況

(3) 監査の結果及び意見

ア. 道路台帳に関する事項

【指摘3-1】道路台帳を管理するソフトウェアの設定ミス

道路台帳は専用のソフトウェアにより作成し、管理されているが、個々の道路データについて「道路事務所名」の欄には、管轄する土木センター名ないし土木事務所名を記載・表示すべきところ、ソフトウェアの業者名（「富士通県道路課」と表示されている）を記載・表示している。また、図面対象番号を記載・表示すべき箇所に「図面对照番号」と表示されている。

道路台帳システムの開発を業者に委託し、仕様どおりのものとなっているか検査をしていると思われるが、上記のように基本的な事項のチェックが見落とされている。システム開発に関する検査は、項目のひとつひとつを詳細にチェックし、漏れがないようされなければならない。

【指摘 3-2】委託料の積算資料の記載漏れ

・小矢部土木事務所

道路台帳の修正を外部委託するにあたり、実際には道路の舗装補修を行っていたにもかかわらず、受託者へ提示した委託料の積算資料から抜けている箇所があり、委託先からの連絡で判明したという事例があった。

積算資料については、担当者以外の者が複数回確認を行うことになっているが、徹底されておらず改善が必要である。

【意見 3-1】トンネル台帳の現況記載の更新

入善土木事務所の管轄において、現在は利用されていないトンネル（笹川隧道）がある。当トンネルは通行止めであるが、現存している状態であることからトンネル台帳も存在する。これは道路が閉鎖されており通行できない状態であるが、取り壊しされていないため台帳が保管されているものと思われる。ただし、現在利用されているトンネルなのかどうか判別できず、「その他特記事項」から「トンネルの老朽化・交通量の増大及び車両の大型化に伴い、昭和 57 年 10 月より現トンネルより約 50～300m 南側に新トンネル建設中」との記載から推察できるのみである。よって、台帳に現況の記載が必要と思われる。

また、当該トンネルは、閉鎖トンネルであるものの、取り壊しとなっていないことから、現況は片側入口からは侵入が可能な状況との回答があった。閉鎖されており、老朽化の点検対象のトンネルでもないことから、人や車が入ると事故等の危険があるといえ、完全に侵入不可能な状態にすべきであると考ええる。

【意見 3-2】道路台帳の電子化

道路台帳の電子化の進捗状況は 8 つの土木センター・土木事務所の平均で、TIFF データで 98%、CAD データで 54%にとどまっている（令和 2 年 4 月 1 日現在）。

所管	TIFF データ 進捗率	CAD データ 進捗率	台帳附図枚数 (枚)
富山土木センター	95%	44%	2,406
高岡土木センター	97%	31%	1,341
立山土木事務所	94%	74%	974
新川土木センター	100%	53%	661
入善土木事務所	100%	14%	809
氷見土木事務所	100%	19%	555

砺波土木センター	100%	98%	1,543
小矢部土木事務所	100%	100%	478
平均	98%	54%	-
合計	-	-	8,767

進捗率＝電子化枚数／附図枚数

以下の点で TIFF データよりも CAD データが優れていることから、CAD によるデータ化を進めるべきと考える。

- ・レイヤ毎の作図や作図の補助等の機能による作業の効率化することができる。
- ・座標値を持つことにより、延長・面積・体積をソフト上で正確に測定可能となる。
- ・委託設計や工事発注の下図として利用可能となる。

【意見 3-3】 トンネル台帳の保存媒体

トンネル台帳が紙形式であり、データ化されていない状況であった。また記載内容の充実度に濃淡があり、情報の有用性としては重要度が低いと感じられた。

データベース化により記載の履歴や情報の充実が図られ、台帳をより有効に利用できるのではないかと考える。また、データベース化により他の管理台帳と関連付けすることで、情報の二重入力といった非効率性を避け、また情報の収集度が高まることで、老朽化対策にも有効に利用されると考える。DX 促進による効率性促進という点からも必要な対応であり、紙形式の台帳とするのではなく、データベース化が促進されることが望まれる。

イ. 道路占用に関する事項

【指摘 3-3】 警察署との事前協議がされていなかったこと

- ・砺波土木センター、新川土木センター

道路法では道路管理者（富山県）が占用の許可を与える場合には事前に管轄する警察署との協議が必要とされているところ（道路法第 32 条第 5 項）、警察署からの回答が届く前に申請を許可した事例があった。

法令は遵守するべきであり、実務上、やむを得ない場合があるのならば、次善の策を構築する必要がある。

ウ. 道路保全等に関する事項

【指摘 3-4】 保全等に関する業務の外注化の評価検証

道路保全に関する各種業務（パトロール業務、道路維持管理業務、路面清掃業務など）の外注化を進めてきているが、それによってどのようなメリット・デメリットがあるのか（事前）、あったのか（事後）の評価検証がなされていない。

外注化することにより、品質面、コスト面でどのようなことを想定していたのか、また、その結果はどうだったのかについて、今後の道路保全業務をより良いものとするための材料とすべく、評価を行うべきである。評価は土木センター・土木事務所ごとに実施した上で、8 つの土木センター・土木事務所間の比較も実施すべきである。特に、道路パトロールは、

令和 2 年度までは県職員により直接実施するものと、業者に委託して実施するものが折衷して行われていた。令和 3 年度からは、全面的に業者に委託して実施することになったが、職員によるパトロールと同等の質の維持確保が課題として残る。

道路保全業務は県民の暮らしにとって非常に重要な業務であり、一定以上の品質を確保する必要があることから、一概にコスト面だけからの評価に終始するべきではなく、また外注化ありきではないと考える。そうすると、まずは道路保全業務に求められる品質がありきであり、それを達成するために県職員の対応がよいのか、外注がよいのかといった議論が必要である。また、それを実現するために要するコストは十分に手当てされるべきであり、一律に削減される経費の対象となるものではないといえる。

職員による直接パトロールは、長年の経験と勘によるノウハウが蓄積されたものであり、これにより県民は安全安心に道路を利用することができた。上述の評価を前提とし、仮に今後外注化を継続するのであれば、これらノウハウを断つことのないよう、業者への伝承、継続が望まれる。

【意見 3-4】パトロール回数のバラつき

道路パトロールは「富山県道路パトロール実施要領の制定について(令和 2 年 3 月 26 日)」に基づき、月 4 回以上周期的に実施することとされているところ、令和 3 年度において、富山土木センターでは民間委託で月 6 回実施しているのに対して、他の土木センター・土木事務所では 4 回のみ実施されている。規程に違反するものではないが、富山土木センターだけが、他の土木センター・土木事務所よりもパトロール業務を多く実施している状況にある。

富山土木センター管内は、富山市域を含んでおり、他と比べ市街地エリアが広いため、交通量や施設数など地域差があるとのことであるが、そうであれば、管内は旧郡部など市街地でないエリアの方が広いため、市街地エリアは月 6 回、そうでないエリアは他の土木センター・事務所と同様に月 4 回にするなど、工夫すべきと考える。

土木センター・土木事務所間の合同会議などで共有化し、【指摘 3-4】での議論をもとに、パトロール業務の頻度（月何回が妥当なのか）、担当（民間委託で足りるのか、県職員による直接パトロールも必要なのか）について検討が必要である。

【意見 3-5】自転車専用道路のパトロールの実施

入善土木事務所では道路パトロール担当表を年初に作成しており、これにより月 4 回の頻度でパトロール実施しているが、一部コース（7 区画）について計画通りに実施されていないコースがあった。なお計画通りに実施されていないコースは自転車専用道路であり、自動車では立ち入りできない道路部分もある。

土木部に自転車専用道路のパトロールについて、どのような対応がとられているか照会したところ、不定期（利用状況や大雨・強風・雪融け後など）に実施することとなっており、積雪がある場合は実施しない、という事であった。

しかし「不定期に実施する」とする対応では、実施頻度が曖昧であるといえ、安全確保のうえでもより明確なルールが必要と考える。

【意見3-6】同一業務に対する土木センター・土木事務所間の委託契約内容・方法の相異業者に業務委託するに際し、同一業務にもかかわらず、土木センター・土木事務所間で契約内容・方法が異なる場合が見られた。

(照明灯の管理業務)

照明灯の管理については点検業務もしくは管理業務の名称で民間委託されているが、入善土木事務所においては該当する契約を交わしておらず、道路状況情報収集業務等で損傷状況を確認し、別途小規模修繕工事に対応している。

(安全施設維持管理業務、緊急時道路状況点検業務、夜間道路状況点検業務)

富山土木センターでは、安全施設維持管理業務、緊急時道路状況点検業務、夜間道路状況点検業務について民間委託されているが、その他の土木センター・土木事務所ではこれらに該当する契約は交わされておらず、県職員が直接対応するか、もしくは小規模修繕工事として対応が図られている。

(道路維持管理業務、路面維持管理業務)

新川土木センターと氷見土木事務所を除く6つの土木センター・土木事務所において、「道路維持管理業務」と「路面維持管理業務」が外部委託されている。この2つの業務について、委託先と取り交わしている仕様書には、業務目的として同じ文言が記載されている。

【両方の契約書に記載されている文言】

業務の目的

本業務は・・・、一般交通に支障を及ぼさないよう常時良好な状態に維持し、修繕することを目的として実施するものである。

2つの業務の違いについては、担当部署より、以下のとおり回答があった。

【道路維持管理業務】

道路管理全般（路面管理、除草、安全施設等）の業務のうち、簡易なもの（作業員3人程度で可能）や緊急性のあるものを行う業務

【路面維持管理業務】

道路管理のうち路面管理に関する業務で3人程度ではできない作業を行う業務（舗装工事でやるほどではない規模のもの）

具体的には、維持管理業務では緊急的な路面剥離や舗装穴の修繕、陥没対応（常温で施工できる常温舗装材などを使用）。

路面維持管理業務ではパッチングやひび割れのクラック注入を行っている（穴埋めや注入には、加熱式アスファルト合材等を使用）。

「道路の路面管理」については、そもそもが「道路維持管理」の範疇に含まれているもの

であるが、緊急性の有無や、工事の規模、工事に係る専門技術が異なることなどから、契約を分けている状況にある。

道路維持管理契約の仕様書と、路面維持管理契約の仕様書の差異は概ね次のとおりであり、両者の違いは、凸凹やポットホール（くぼみ、へこみ、穴）と段差やクラック、ホールということなる。

道路維持管理契約の仕様書

通常業務として、路面の凸凹及びポットホールの修理及び清掃作業（落下物の除去含む）を行う。

路面維持管理契約の仕様書

路面補修は主として下記（以下、欠損部という）を対象とする。

- ・段差（欠損、わだち掘れ等）
- ・クラック（亀甲状、線状）、ホール
- ・その他（調査職員の指示によるもの）

なお、新川土木センターと氷見土木事務所では、路面維持管理業務を外部委託しておらず、別途小規模修繕工事や舗装補修工事に対応している。

各土木センター・土木事務所において地域ごとの個別事情があると推測されるので、無理に統一する必要は無いものの、ある土木センター・土木事務所において複数の業務につき契約を一本化できているのであれば、他の土木センター・土木事務所でも同様にすることで契約ごとに実施されている入札手続、業務計画の作成、業務結果の報告などの業務の効率化やコスト削減にもつながると考える。

各土木センター・土木事務所のやり方を比較分析し、3E（経済性 Economy、効率性 Efficiency、有効性 Effectiveness）の観点などから最もよいやり方を検討してみる必要がある。土木センター・土木事務所間で施策等を共有し、相互に良いところを取り入れることをしてはどうかと考える。

【指摘 3 - 5】書類への日付の記載誤り

・小矢部土木事務所

完了検査復命書に契約年月日を記載する欄があるが、令和2年3月24日とすべきところ、平成31年4月1日となったまま決裁されている事案があった（主要地方道小矢部福光線外県単独道路維持修繕路面維持管理委託業務 委託管理業務）。

文書の決裁者は記載内容をきちんと確認する必要がある。

4. 防災対策

(1) 概要

ア. 本県における災害と計画

(ア) 想定される災害類型

国においては、平成 25 年 12 月に「強くしなやかな国民生活の実現を図るための防災・減災等に資する国土強靱化基本法」が公布・施行、平成 26 年 6 月に「国土強靱化基本計画」が策定され、国全体で強靱化を進めていくための枠組みが整備された。本県では平成 28 年 3 月に、国土強靱化基本法第 13 条に基づいた「富山県国土強靱化地域計画」を策定し、県土の強靱化に向けた施策に取り組んでいるところである。

本県において想定される自然災害等については、富山県国土強靱化地域計画（令和 2 年 3 月）において次のとおり記載されている。

本県では、幸い、近年は大きな災害が少ないものの、過去に大地震や豪雪、豪雨や富山県特有の寄り回り波等による大規模な自然災害が発生しているほか、大地震による津波や火山災害なども想定される。また、県外においては、太平洋側での南海トラフ地震、首都直下地震等が遠くない将来に発生する可能性があると予測されており、一度発生すれば、広域な範囲に甚大な被害をもたらすものとなる。

このようなことから、同計画では次の大規模自然災害を計画の対象としている。

災害類型	本県の状況
風水害（台風、大雨、波浪、地すべり）	富山県に接近する台風は、本州南岸に上陸したあと、そのまま北上してくるものが多い。平成 16 年には、日本に上陸・接近した台風の数が過去最高となり、特に夏から秋にかけての集中豪雨（福井豪雨、新潟・福島豪雨）や、台風 21 号（四国・近畿・東北北部）・台風 23 号（九州から関東）では、各地で大きな被害をもたらし、富山県内でも被害があった。過去に発生した甚大な風水害としては、昭和 36 年、平成 16 年の台風、昭和 44 年、平成 20 年、24 年、26 年の大雨、昭和 39 年の地すべり災害があげられる。また、今後は、気候変動に伴う降雨量の増加などにより、洪水や土砂災害等の発生頻度が増加することが想定される。
降雪	富山県の位置は、北関東と同じ緯度であり、東北と比べても南に位置し、冬でも比較的暖かい。市街地では地下水による消雪装置の設置が進んでいるほか、幹線道路は、除雪が徹底している。また、近年は雪が少なくなっている。関東甲信越地方を中心に記録的な大雪となった平成 26 年でも企業活動や日常生活に支障を来すことはなかった。しかし、過去に県内に大きな被害をもたらした豪雪としては、「38 豪雪」、「56 豪雪」、「59 豪雪」、「平成 30 年豪雪」があげられる。（注）
地震・津波	富山県は、過去 30 年間（昭和 60 年～平成 26 年）で震度 3 以上が 28 回、震度 4 以上が 5 回と全国最少である。しかし、文部科学省地震調査研究推進本部によると、県内には 5 つの主要活断層が位置するほか、隣接県

災害類型	本県の状況
	<p>には本県に影響を及ぼす主要活断層がある。これら主要活断層を震源とする地震が発生した場合には、震度7の揺れが発生し、大きな被害が想定される。なお、古文書により確認されている富山県で大きな被害をもたらした地震としては、1586年の天正地震と1858年の飛越地震があげられる。また、国が津波の観測を開始（1963年）して以来、地震による津波被害はないが、津波被害を引き起こす恐れのある断層はある。</p>

(イ) 全般的計画

県民にとって特に関心が高い災害としては、第一に雪害が挙げられる。実際に令和2年度の県政への満足度を調べる世論調査でも、「雪に強いまちづくり」について尋ねたところ、「不満」や「どちらかといえば不満」と答えた人が、あわせて55%余りにのぼっている。富山県では、雪への対策として、富山県総合雪対策条例（昭和60年3月26日、富山県条例第1号）を定めている。

また、雪害を含む防災全般に係る主な計画としては、「元気とやま創造計画」（総合計画、平成30年策定、根拠法：地方自治法）、富山県国土強靱化地域計画（前述、根拠法：国土強靱化基本法）、富山県地域防災計画（根拠法：災害対策基本法）がある。

i) 富山県総合雪対策条例

<p>(目的)</p> <p>第1条 この条例は、雪対策について、基本理念を定め、並びに県、市町村及び県民の責務を明らかにするとともに、雪による障害の克服、雪の利用の促進及び雪の文化の振興に関する施策の基本となる事項を定めることにより、雪対策の総合的推進を図り、もって県民生活の安定向上と活力ある地域社会の形成に寄与することを目的とする。</p> <p>(総合雪対策計画)</p> <p>第9条 県は、雪対策に関し、総合雪対策計画を定めるものとする。</p> <p>2 総合雪対策計画は、総合雪対策基本計画（以下「基本計画」という。）及び総合雪対策実施計画（以下「実施計画」という。）とする。</p> <p>(基本計画)</p> <p>第10条 基本計画は、次に掲げる事項について定めるものとする。</p> <p>(1) 雪対策の目標及び基本方針</p> <p>(2) 生活環境等の整備、交通及び情報通信の確保、除雪及び排雪（以下「除排雪」という。）の推進、雪災害対策、産業の雪害防止、雪の利用の促進並びに雪の文化の振興その他の雪対策に関する主要な施策の概要</p> <p>(3) 前2号に掲げるもののほか、雪対策を総合的かつ計画的に推進するために必要な事項</p> <p>2 県は、基本計画を定めようとするときは、あらかじめ、富山県総合雪対策推進会議の意見を聴かなければならない。</p>

3 県は、基本計画を定めたときは、遅滞なく、これを公表しなければならない。
4 前2項の規定は、基本計画の変更について準用する。 (実施計画) 第11条 実施計画は、毎年度、基本計画に基づき、当該年度において実施する雪対策について定めるものとする。
2 前条第2項及び第3項の規定は、実施計画の策定及び変更について準用する。

ii) 元気とやま創造計画 (総合計画)

第4節 安心とやま 展開目標 4 災害に強く、「日本一安全・安心な県」づくり 2 1 防災・減災、災害に強い県土づくり 2 2 地震・津波対策、火山対策、原子力災害対策の充実 2 3 雪に強いまちづくり

この中で、道路に関連する主な施策については、次のとおりである。

主な施策	概要
2 1 防災・減災、災害に強い県土づくり	
1 治山・治水・土砂災害対策の推進	●砂防設備・地すべり防止施設・急傾斜地崩壊防止施設の着実な整備、社会福祉施設や学校などの要配慮者利用施設等に対する土砂災害対策の充実
4 公共施設の計画的・効率的な維持管理の推進	●公共土木施設、農業水利施設等の長寿命化計画に基づくライフサイクルコストの縮減や修繕・更新費用の平準化など、計画的な施設管理の推進
2 2 地震・津波対策、火山対策、原子力災害対策の充実	
1 地震・津波対策の充実	●庁舎、学校や公共土木施設、農業用ため池等の農業水利施設、住宅等の地震対策の充実、市町村等が行う水道施設の耐震化の支援
2 3 雪に強いまちづくり	
1 雪害のないまちづくり	●重要路線における除雪レベルの向上などによる車道除排雪の強化や歩道除雪の充実 ●道路幅の狭い区間への堆雪帯の設置や消雪施設の更新等の推進 ●除雪オペレーターや除雪機械の確保など、安定的な除雪体制の維持 ●HP、メールサービスなどによる道路状況等の情報を提供する取り組みの充実 ●市町村や地域住民、ボランティア等が連携して地域ぐるみで行う、高齢者世帯など除雪が困難な世帯にも配慮した除排雪活動への支援
2 雪害防止対策の推進	●スノーシェッドや雪崩防止柵等の整備推進 ●雪崩防止機能を有する森林(なだれ防止保安林)の維持・造成の推進

iii) 富山県国土強靱化地域計画

【国土保全】

(土砂災害等の対策)

- ・土砂災害等の対策の推進

大規模な荒廃地域であり常願寺川下流域への土砂流出のおそれのある立山カルデラなどの急流河川の上流域において、国の直轄事業として立山砂防事業などを進めるほか、土砂災害危険箇所における土砂災害等の被害を最小限に抑えるため、砂防事業、地すべり対策事業、急傾斜地崩壊対策事業等による整備を推進し、保全対象人家数が多い箇所、要配慮者利用施設、避難路・避難施設、重要な交通網及び災害時の拠点施設等に対する安全の確保を図る。また、河道閉塞による湛水等の大規模土砂災害の発生に備えた防災対策を国と連携して推進する。

(雪崩対策)

- ・雪崩対策の実施

雪崩から集落の安全や道路の通行を確保するため、雪崩防護柵等の整備を進める。

【交通物流】

(道路)

- ・災害に強い道路ネットワークの整備

安全安心で利便性の高い道路ネットワークの整備を引き続き進めるとともに、災害時の円滑な避難や迅速な人命救助、事前通行規制区間の回避等のため、緊急輸送道路や避難路となる一般国道8号（豊田新屋立体、六家立体、入善黒部バイパス、倶利伽羅地区）や一般国道41号（猪谷楡原道路、大沢野富山南道路）など県内主要幹線道路における防災、震災対策や改築を進め、代替性が確保された道路ネットワークの強化・整備を推進する。

- ・代替性確保のための東海北陸自動車道の整備

東海北陸自動車道は、国が策定した「高速道路における安全・安心基本計画」(R1.9策定)において、4車線化優先整備区間に位置付けられており、今後発生が想定される南海トラフ巨大地震などの大規模災害時に広域支援ルートともなることから、救援物資等の大量輸送への対応・リダンダンシー機能の強化につながる早期全線4車線化に向けて、国や高速道路会社等に対し強く働きかけ、整備促進を図る。

- ・地震発生時に救援物資の輸送を担う緊急通行確保路線等に架かる橋梁の耐震化

県管理道路における重要橋梁（橋長15m以上）について、落橋・倒壊を防止するレベルでの対策が完了したことから、第1次緊急通行確保路線上の重要橋梁について、地震による損傷が限定的に留まり、速やかな機能回復が可能なレベルでの対策を推進する。

- ・避難路等を確保するための取組みの促進（道路斜面崩壊防止対策）

道路防災総点検に基づく要対策箇所について落石、落盤等の対策を引き続き進めるとともに（要対策箇所における道路法面の対策率35.4%：H30）、地域交通ネットワークの強化及び孤立集落の発生防止のため、山間地等において、避難路や緊急輸送

道路を確保するための取組みを促進する。

- ・市街地や観光地等における道路の無電柱化の推進
- ・道路施設が持つ副次的機能の活用（道の駅の防災拠点化）
- ・都市の防災性の向上に寄与する都市基盤整備の推進
- ・道路の雪寒対策の推進

降積雪等により道路交通に支障をきたさないように道路の除排雪等を適切に実施するほか、安定的な除雪体制を維持するため、除雪オペレーターや除雪機械の確保に努める。その他、雪と汗のひとかき運動や住民等の協力による歩道除雪など県民との協働による除雪を推進する。

- ・雪寒対策における道路施設整備の推進

安全で円滑な道路交通を確保するため、スノーシェッドや雪崩予防柵等の整備、幅員の狭い道路における堆雪帯の設置、消雪施設の更新等を推進する。

- ・情報収集・共有体制の強化
- ・信号機電源付加装置等の更新
- ・緊急輸送道路を補完する林道の整備

iv) 富山県地域防災計画

富山県地域防災計画は、災害対策基本法第40条の規定に基づき、富山県防災会議が作成する計画であり、県、市町村、防災関係機関等が各種災害（風水害、火災、個別災害、雪害、地震・津波災害など）に係る災害予防、災害応急対策及び災害復旧を実施することにより、県の地域、そして県民の生命、身体及び財産を災害から保護することを目的としている（出典：富山県ホームページ）。

なお、令和3年12月1日付けで地域防災計画（地震・津波災害編、風水害編・火災編・個別災害編、雪害編）の修正が富山県防災会議で承認された。主な修正のポイントは次のとおりである。

□今回修正の趣旨

令和3年1月の災害級の大雪の教訓を踏まえたタイムラインの作成、災害対策基本法の改正（避難勧告・避難指示の一本化等）及び新型コロナウイルス感染症対策をふまえた国の防災基本計画修正等を反映させるための修正

□各編共通の主な修正内容

災害基本法の改正（R3.5）を踏まえて、明記

- ・個別避難計画の作成
- ・避難勧告・避難指示の一本化等
- ・広域避難に関する事項

新型コロナウイルス感染症対策を踏まえて、明記

- ・避難所における感染症対策
- ・避難所開設・運営訓練の実施
- ・パーテーション等の備蓄の促進

- ・コロナの自宅療養者等に対する情報共有等
- ・応援職員等の感染症対策

□各編個別の主な修正内容

(雪) 令和3年1月の災害級の大雪の教訓を踏まえて、明記

- ・今冬の大雪による大規模な車両滞留を踏まえた道路除雪体制の強化
- ・災害級の大雪時におけるタイムラインに基づく関係機関ごとの段階的な行動の実施
- ・災害級の大雪時には、車での不要不急の外出を控えることを呼びかけ等

富山県地域防災計画の主な記載事項については、本報告書において各災害類型別に記載している。なお、主な記載事項については、監査対象年度における実施事業との関連性を確認する観点から、ハード整備に係る項目に留意しつつ抽出した。

v) 八つの重点政策・八十八の具体的ロードマップ（令和3年2月）

令和2年10月の富山県知事選挙において、知事が公約として掲げた「八つの重点政策・八十八の具体策」について、県として、施策の実現に向けたロードマップを作成している。

重点政策Ⅴ農林水産業の振興と持続可能な地域社会へ

具体策：3 治水・河川・道路・橋梁などの県民の命を守る強靱な公共インフラへの投資

①新型コロナウイルスによる経済危機を踏まえ、公共インフラの更新事業を前倒し、「令和の公共インフラ・ニューディール政策」を推進

取組内容	2019(R1)	2020(R2)	2021(R3)	2022(R4)	2023(R5)	2024(R6)	2025(R7)	取組主体
	【R1末実績】	【R2末実績】						
河川整備延長 整備が必要な延長: 744.4km	【421.9km, 56.7%】	【422.9km, 56.8%】					目標 428km(57.5%)	県
土砂災害危険箇所(重要整備箇所) 1,804箇所の整備箇所数	【627箇所, 34.8%】	【631箇所, 35.0%】					目標 665箇所(36.9%)	
橋梁・トンネル等の修繕着手箇所数 要修繕箇所: 橋梁589橋、 トンネル36本、道路附属物118箇所	【橋梁 254橋, 43.1%】 【トンネル 18本, 50.0%】 【道路附属物 76箇所, 64.4%】	【312橋, 53.0%】 【26本, 72.2%】 【87箇所, 73.7%】				目標 589橋(100%) 36本(100%) 118箇所(100%)		

なお、土砂災害危険箇所 1,804 箇所に対する令和2年度末の整備箇所数は、概成ベースで 631 箇所 (35.0%) であり、進捗状況は良好である。

また、橋梁・トンネル・道路附属物等の修繕着手率については、令和2年度末時点で橋梁が 312/589 橋 (53.0%)、トンネルが 26/36 本 (72.2%)、道路附属物等が 87/118 箇所 (73.7%) であり、こちらも進捗状況は良好である。

②地震等の災害時、県内各地を結ぶ救援ルートとなる「ライフライン道路」施設の計画的な整備・レジリエンス強化を推進

ロードマップ		取組内容	～2019 (～R1)	2020 (R2)	2021 (R3)	2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)	2025 (R7)	2026 (R8)	取組 主体
○ネットワーク強化	緊急輸送道路などの機能強化によるネットワーク強化 緊急輸送道路などの機能強化や代替性の確保を可能とするよう道路改築を実施	県総合計画(H30.3策定)における整備目標(国道及び県道の「冬期走行しやすさ割合」) R元実績 1,457km(58.0%)							R7末目標へ 1,485km(59%)	R8末目標 1,485km(59%)	県
○道路斜面の崩壊防止	緊急輸送道路などにおける道路斜面の崩壊防止 路線の重要性、孤立集落の有無、定期点検結果などを踏まえ防災対策を実施	国土強靱化地域計画(H28.3策定)における整備目標(道路法面の「要対策」754箇所 ⁴ の対策完了率) R2末実績 301箇所(39.9%)				R5末目標へ 310箇所(41.1%)	R6末目標 310箇所(41.1%)				

なお、令和元年度末時点での国道及び県道の「冬期走行しやすさ割合」は 1,457/2,511 km (58.0%) であり、進捗状況は良好である。

また、令和 2 年度末時点での道路法面の「要対策」箇所の対策完了率は 301/754 箇所 (39.9%) であり、こちらも進捗状況は良好である。

イ. 内部統制

道路の防災対策事業における毎年度の予算要求に係る業務のフロー（概要）については、次のとおりである。

- 1 点検
 - ・各土木センター・土木事務所（以下、「各事務所」という。）では毎年防災カルテ点検業務を業者に委託発注している。この中で「カルテ対応箇所」は年1回、「要対策箇所」は年2回、業者に点検をしてもらい、変状の有無をチェックしている。
- 2 点検結果及び判定
 - ・点検後に、委託業者は外見から判別できる変状を各事務所に報告し、各事務所担当者と委託業者により、対策が必要な「要対策箇所」であるか、変状がなく当面監視等で管理していく「カルテ対応箇所」であるかを判定する。
- 3 対応順序決定
 - ・各事務所担当者は、路線の重要度、孤立集落の発生防止などを考慮して着手の優先順位を決める。
- 4 本課報告
 - ・各事務所は、3月に点検結果及び対策状況を道路課に報告する。
- 5 予算要求
 - ・各事務所担当者は、要対策箇所のうち優先順位の高い箇所について、他案件を参考にしながら、5月に概算の予算要求を道路課に対して行う。
 - ・各事務所担当者は、10月に本決定の予算要求を道路課に対して行う。
 - ・道路課は、各事務所分の要望をとりまとめ、財務部局に予算要求を行う。
- 6 国との打合せ
 - ・道路課でまとめて補助金・交付金の内容について国交省と打ち合わせる。
- 7 工事着手
 - ・4月早々の箇所付け（予算枠の確保）を受けて、各事務所担当者は工事施工伺を作成し、業務をスタートさせる。

ウ. 風水害対策

(ア) 過去事例

近年においては、小矢部土木事務所管内で起きた次の地すべり災害がある。

【経緯】

令和2年7月7日(火)16時20分、委託業者が安楽寺地内・県道刈安楽寺線の山側法面に地すべりの発生を発見した。これは、7月3日21時から4日20時にかけての24時間連続雨量が90mmとなったことに加え、7月6日12時から7日13時にかけての24時間雨量が57mmとなったことが主因と考えられる。

【概要】

地すべりの規模は、幅約49m、長さ約46m、平均深さ12m、推定崩壊土量約13,500m³である。人命、建物の被害はなかったが、山側法面及び斜面が移動し、道路擁壁、法枠、アンカー、舗装が被災した(被災延長63.7m、供用道路幅員7.7~10.3m)。

また、令和2年12月19日~20日及び令和3年5月21日~23日においても地すべりの挙動が確認され、応急対策を追加している。

【県側の対応】

これを受け、令和2年度及び令和3年度に下記の応急対策工事を実施した。

- ・大型土のう設置1,478袋(応急本工事)
- ・仮道路設置1式(応急仮工事)
- ・水抜きボーリング計17本、異形六脚ブロック設置182個

なお、令和3年度においては、斜面中にアンカー体を造成し、受圧板を介して地すべりを抑止する対策工法の着手に向け、令和3年8月10・11日に国の査定を受けた。

(イ) 予防的対策

i) 富山県地域防災計画

項目	対策
第1節 風水害に強い県土づくり	地すべり防止対策事業においては、地すべりによる人家、公共施設等の被害を未然に防止するため、「社会資本整備重点計画」等に基づき、次の事項を重点に一層の推進を図るものとする。
第2 山地保全事業	
1 山地保全施設の整備	
(2) 地すべり防止対策事業	ア 降雨、融雪、地震等により地すべり等が活発となり、人家、公共施設等に被害を及ぼすおそれがあり、かつ緊急に対策を必要とする区域、及び国土保全の影響が特に大きい区域に重点をおいた地すべり防止施設の計画的整備の推進。また、地すべり防止工事の概成地区等において、地すべりの再移動の未然防止又は早期発見など地すべり地の保全整備に係わる事業の実施等を通じた有効かつ適正な土地利用への誘導。
	イ 人命保護等の観点から、地すべり危険箇所の周知徹底、

項目	対策
	<p>地すべり防止区域の指定の促進及び地すべり防止区域の適正な管理を施設整備の促進とあわせて行う、総合的な対策の充実強化。</p> <p>ウ 新たに発生した地すべり災害について、再度災害等の防止のための災害関連緊急地すべり防止対策事業の推進。</p> <p>エ 地すべり防止施設を有効かつ適正に機能させるため、施設の維持管理の実施。</p>
<p>(3) 急傾斜地崩壊対策事業</p>	<p>急傾斜地崩壊対策事業においては、崩壊の危険のある急傾斜地に近接する人家、公共施設等を崩壊による土砂災害から保護するため、「社会資本整備重点計画」に基づき、次の事項を重点に一層の推進を図るものとする。</p> <p>ア 緊急に対策を必要とする箇所及び保全対象人家の戸数の多い箇所を中心とした急傾斜地崩壊防止施設の計画的な整備の実施。</p> <p>イ 豪雨等により、新たに崩壊が生じた急傾斜地における崩壊の拡大及び再度災害の防止を目的とする急傾斜地崩壊防止施設の緊急整備の実施。</p> <p>ウ 周辺環境及び土地利用計画等との調和を考慮した施設整備の実施。</p> <p>エ 人命保護の観点から、急傾斜地崩壊危険箇所の周知徹底、急傾斜地崩壊危険区域の指定の促進、及び警戒避難体制の整備に努め、施設整備の促進と合わせた総合的な対策の充実強化。</p> <p>オ 急傾斜地崩壊防止施設の維持管理の実施。</p>
<p>2 土砂災害の防止</p> <p>(1) 土石流、山地災害、地すべり等の防止</p>	<p>ア 土砂災害等のおそれのある箇所では、治山、砂防、地すべり対策等を計画的に推進する。また、県は、人命保護の立場から、「土砂災害警戒区域」の指定を推進し、市町村は、警戒区域ごとに警戒避難体制に関する事項を市町村防災計画に定め、地域住民への周知に努めるとともに、住民に著しい危害が生じるおそれがある区域については、県が「土砂災害特別警戒区域」に指定し、特定開発行為の制限や建築物の構造規制等を行うことにより、土砂災害の防止・軽減に努める。</p> <p>イ 土砂災害のおそれのある箇所への雨量計その他の監視施設の設置等、土砂災害に関する観測・情報基盤の整備や、警戒避難体制の確立など災害の軽減に努めるとともに、既存施設の適切な管理に努める。</p> <p>ウ 土砂災害は、山地の荒廃等によって長期にわたり繰り返</p>

項目	対策
	<p>返し災害を発生させるため、治山・砂防事業において、森林・農地の保全や砂防えん堤・治山ダムなど、地域一帯の総合的な対策を進めることが必要である。特に、これらの危険箇所のうち、危険度が高く人家や公共施設が多い箇所から順次「指定地」に編入して、対策工事を実施し、被害の発生の防止又は軽減に努める。</p>
(2) 急傾斜地の安全対策	<p>ア 日頃から関係機関と連携しながら、既存崩壊防止施設の点検に努める。</p> <p>イ 豪雨や地震に伴う崩壊により、多数の住民に危害が生ずると想定される危険区域については、県は、人命保護の立場から「土砂災害警戒区域」や「災害危険区域」として指定し、地域住民への周知に努めるとともに住民に著しい危害が生じるおそれがある区域については、県が「土砂災害特別警戒区域」に指定し、特定開発行為の制限や建築物の構造規制等を行うことにより、土砂災害の防止・軽減に努める。</p> <p>ウ 危険度の高い箇所から順次、崩壊防止工事を推進するとともに、既存施設の適切な管理に努める。</p>
<p>第1節 風水害に強い県土づくり</p> <p>第7 道路等整備事業</p>	<p>国及び県等は、道路改良事業、道路災害防除事業等により道路網等の整備を推進するものとする。</p> <p>○県管理国道、県道の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・道路改良の推進 ・災害防除事業の推進 ・道路緑化の推進 ・交通混雑箇所の解消

(ウ) 実行・執行

近年においては、道路防災カルテ点検として県管理国道及び県道を対象とした年1～2回の現地調査を実施している。具体的には各土木センター・土木事務所で専門業者に委託を行い、業者は施設カルテ対象箇所について点検結果を各土木センター・土木事務所に報告している。

平成27年度の道路総点検で認識された、道路法面の要対策箇所754箇所のうち未対応箇所が令和元年度末時点で475箇所(63.0%)となっており、富山県国土強靱化地域計画(平成28年3月策定)における整備目標である、令和6年度末310箇所(41.1%)を1年前倒しで達成すべく取り組んでいる。

この方針の下、問題箇所の原状回復のため、各土木センター・土木事務所で、緊急度、道路の重要度、う回路の有無、その他地域特性などを総合的に判断し、優先順位を付けて予算の確保に努めている。

エ. 雪害

(ア) 過去事例

i) 令和3年1月の大雪に係る交通対策の課題と対応

令和3年1月7日から11日にかけての大雪は、急激に降雪量が増え、24時間降雪量が観測史上最多を記録、最深積雪も富山市で128cmと35年ぶりに100cmを超えるなど、県民生活に大きな影響を及ぼした。

富山气象台によると、これによる被害等の状況については、次のとおりである。

4 被害等の状況

○富山県防災・危機管理課及び農業技術課調べ（1月12日16時30分現在）

(1) 人的被害

重傷7名、軽傷28名、確認中4名

(2) 住家被害

全壊1棟、一部破損1棟、床下浸水2棟、損壊確認中2棟

(3) 非住家被害

損壊確認中1棟

(4) 農業施設棟数（棟、箇所）

パイプハウス：全壊84 半壊・一部倒壊29 被覆物破損19

畜舎：全壊1 半壊・一部倒壊3 被覆物破損5

農作業場等：全壊4 半壊・一部倒壊1 被覆物破損1

(5) 公共交通機関

北陸新幹線：6本運休

JR氷見線、JR城端線、JR高山線：運転見合わせ

あいの風鉄道、富山地方鉄道、万葉線：運休や運転見合わせ

(6) ライフライン

停電：富山市約150戸、高岡市約20戸、砺波市約80戸、南砺市約10戸

(7) 道路状況

北陸自動車道：通行止め

県道：通行止め18箇所

(8) その他

孤立集落：氷見市2地区

県立学校：全校 臨時休校

県内小・中学校：全市町村臨時休校

私立小中高：臨時休校8校 登校しない4校

（出典：令和3年1月7日から11日にかけての大雪に関する富山県気象速報）

県は、この災害級の大雪を大きな教訓として、今後の対策の充実・強化につなげていくため、車の渋滞や立ち往生、公共交通機関の運休など、特に影響の大きかった交通対策に焦点を当て、有識者を交えた検証会議を同年2月にかけて計3回開催した。

この検証会議の結果を受けて、県は令和3年3月に「令和3年1月7日～11日大雪に係

る交通対策の課題と対応」(以下「とりまとめ」という。)を作成・公表している。

とりまとめによれば、対策の内容は次のとおりである。

1 大雪被害にかかる情報等の収集と発信強化

- ・対策1-1：大雪による被害が予想される場合には、状況把握のための情報を収集し、必要とされる情報を発信します。
- ・対策1-2：大雪による被害が予想される場合、関係機関毎の段階的な行動を共有し、円滑な連携のもと、速やかに対応します。

2 道路除雪

- ・対策2-1：災害級の大雪時は道路除雪の出動を強化します。
- ・対策2-2：災害級の大雪時に備え道路除雪体制を強化します。
- ・対策2-3：災害級の大雪時は道路情報の提供を強化します。
- ・対策2-4：積雪による倒木の未然防止や、倒木に伴うライフライン寸断時の早期復旧を目指します。

3 公共交通機関

- ・対策3-1：路面電車の軌道除雪を改善します。
- ・対策3-2：大雪時においても安全を最優先した上で、列車運行の確保に努めます。
- ・対策3-3：利用客への早めの情報提供に取り組みます。

なお、とりまとめにおいて、次の基本認識が共有されている。

【基本認識】

災害級の大雪時は、人命を守ることを最優先に

- ・県民、企業、団体は、車での不要不急の外出を控えること
- ・県民等は、雪に十分備えるとともに、地域で相互に協力すること

また、とりまとめにおける具体的な被害影響と課題については、次のとおりである。

No.	被害影響	課題
1	大雪被害にかかる情報等の収集と発信強化、タイムライン	
1-1	道路除雪、スタック車両発生場所の状況等について、詳細な情報等が把握しきれず、必要な対応等が遅れた。また、県民が必要とする大雪に関する情報等が伝わりにくく、県民の不安を解消することができなかった。	<ul style="list-style-type: none"> ・電話やファックス情報等だけでは、現場のタイムリーな状況を把握することに限界があった。 ・県民に喫緊の情報やメッセージ等を富山防災WEBなどを通じて、発信することができなかった。
1-2	ネクスコから、東海北陸自動車道における大規模な車両の立往生が発生したとの情報が、他の道路管理者をはじめ、防災関係機関に共有されておらず、連携した行動に繋がらなかった。	<ul style="list-style-type: none"> ・道路管理者等の各グループごとに、災害時における段階的な行動計画等を定めていたが、他の防災関係機関との情報共有が不足。
2	道路除雪	
2-1	<p>①日中から大雪が継続し、交通量が多い区間を中心に、圧雪が重なり路面状態が悪化、各地で車両スタック（立ち往生）が発生した。</p> <p>②その結果、通行止めや激しい渋滞が発生し、除雪車が出動しても道路除雪が困難な状態となった。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・交通量が多い市街地や郊外の幹線道路などの日中の道路除雪は、除雪作業、歩行者の安全性の面、渋滞の発生、沿道利用への影響が懸念。（中山間地や郊外の幹線道路の一部では日中除雪を実施中。） ・車両スタックが各地で発生したが、激しい渋滞によって救援車両等の接近が困難。
2-2	災害級の大雪時には、市街地や郊外の幹線道路では、新雪除雪に加え、圧雪処理や拡幅除雪、排雪が必要となり、除雪機械やオペレーターが不足した。	<ul style="list-style-type: none"> ・中山間地では比較的円滑に進められていたが、市街地では除雪機械・オペレーターが不足。 ・老朽化した除雪機械の計画的な更新や地域特性に応じた除雪機械の増強が必要。 ・雪捨て場が十分でなく、市街地を中心に円滑な排雪・運搬作業を進めることが困難。 ・除雪オペレーターの高齢化が進んでおり、今後の除雪オペレーターの確保、技術力の向上が必要。
2-3	①ドライバーの行動判断に至る十分な情報提供とならず、出控え（不要不急の外出抑制）や渋滞箇所の迂回といった行動につながらなかった。	<ul style="list-style-type: none"> ・2～3日で100cmを超える災害レベルの大雪では、道路除雪が困難となることについて、ドライバーへの周知が不足。 ・高速道路や直轄国道が通行止めとなった場合、一般道へ大型車両等が流入。

No.	被害影響	課題
	②圧雪状態（凸凹）などにより、各地で車両スタックが発生し、道路が渋滞して現地に行けず、優先的に対処すべき箇所の特定制などができなかった。	<ul style="list-style-type: none"> ・車両スタックの発生の有無、激しい渋滞の発生状況、除雪作業の実施状況などの情報提供が不足。 ・道路の圧雪状態や除雪状況を把握できるカメラの設置箇所が限定的。
2-4	山間部を中心に雪の重みで道路沿いの倒木が頻発し、電力線等や道路交通が寸断され、長時間にわたり住民生活に支障をきたした。	<ul style="list-style-type: none"> ・倒木が道路を塞ぐと、迂回路が無ければ集落が孤立することとなり、緊急時の対応など社会的な影響が大。 ・倒木が電線を切断した場合には、倒木処理に加え、電力や通信、ケーブルテレビなどは電線管理者による復旧作業が必要となり、交通開放までにさらに時間が必要。（復旧後には除雪も必要）
3 公共交通機関		
3-1	<p>① グレーダーを活用し、懸命に除雪を行ったが、予想を上回る降積雪があり、路面電車の運休が発生した。</p> <p>②排雪が滞ったことに伴い、道路幅が減少したことから渋滞が発生し、自動車が軌道敷内に侵入したため、電車の運行に影響が生じた。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・電停の除雪を含めた除雪能力を踏まえた路面電車の運行確保。 ・道路管理者や警察との情報共有や連携体制の構築。 ・除雪車両や消融雪設備による除雪能力の限界。
3-2	①気象台等の予報をきめ細かく取得し、除雪計画や運転計画の検討・策定に努め除雪を行ったが、予想を上回る降積雪があり、鉄道の運休が発生した。	<ul style="list-style-type: none"> ・ホーム除雪を含めた除雪能力を踏まえた列車運行の確保。 ・踏切内で車両がスタックするなど、列車運行の障害が多発した際の対応。 ・除雪車両や消融雪設備による除雪能力の限界。
3-3	<p>①予想を上回る降積雪のため、運転再開予定の変更が重なり、最終的に運転取り止めとなるケースがあるなど、利用者への情報提供が遅くなった。</p> <p>②運行情報を知らせる HP 等が利用客にわかりにくく、情報を得るのに時間を要した。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・計画運休や運転再開など、交通事業者の的確な判断と利用者への早めの情報提供。 ・HPやSNSによるこまめな情報更新。 ・利用客がわかりやすく、すぐに見つけることができる情報の掲載。

課題と対策については、次のとおりである。

No.	課題	対策
1 大雪被害にかかる情報等の収集と発信強化、タイムライン		
1-1	<ul style="list-style-type: none"> ・電話やファックス情報等だけでは、現場のタイムリーな状況を把握することに限界があった。 ・県民に喫緊の情報やメッセージ等を富山防災 WEB などを通じて、発信することができなかった。 	<p>【今シーズンの対応】</p> <ul style="list-style-type: none"> ①民間サービスも活用し、リアルタイムに災害や危機管理情報等のビジュアルデータを収集する。 ②富山防災 WEB のトップ画面のレイアウトを変更し、喫緊のメッセージが直接的に伝わるよう、マーキー機能を活用するほか、関係機関のHP等で配信されている必要なリアルタイム情報へのアクセスを容易にする。また、引き続き県公式ツイッターを活用するなど、早期に情報配信する。 <p>【来シーズン以降の対応】</p> <p>引き続き、富山防災 WEB の活用について、県民に向けて周知をするほか、マスコミと連携した情報発信の強化に努める。</p>
1-2	<ul style="list-style-type: none"> ・道路管理者等の各グループごとに、災害時における段階的な行動計画等を定めていたが、他の防災関係機関との情報共有が不足。 	<p>【今シーズンの対応】</p> <p>災害級の大雪時には、県民や事業者への呼びかけを行う。</p> <p>【来シーズン以降の対応】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・集中的な大雪時に備えて、他の道路管理者をはじめ、地方公共団体、その他防災関係機関と連携して、地域の特性や降雪予測の精度なども考慮したうえで、タイムライン（段階的な行動計画）を次の降雪期までに作成する。 ・地域防災計画（雪害編）については、今回の検証会議での意見を踏まえ、次の降雪期までに見直す。
2 道路除雪		
2-1	<ul style="list-style-type: none"> ・交通量が多い市街地や郊外の幹線道路などの日中の道路除雪は、除雪作業、歩行者の安全性の面、渋滞の発生、沿道利用への影響が懸念。（中山間地や郊外の幹線道路の一部では日中除雪を実施中。） ・車両スタックが各地で発生したが、激しい渋滞に 	<p>【今シーズンの対応】</p> <p><通常除雪に加えて></p> <ul style="list-style-type: none"> ①今回車両スタックが多く発生した交差点周辺では、日中も含めた機動的除雪の試行を行う。除雪状況、交通、沿道への影響を検証する。 ②降雪後の速やかな復旧に向け、物流を担う主な幹線道路等では、必要に応じ通行規制を行い、優先的に圧雪処理や拡幅除雪を実施する。 <p>【来シーズン以降の対応】</p> <p><通常除雪に加えて></p> <ul style="list-style-type: none"> ①車両スタックが多かった交差点では今冬を踏まえ、

No.	課題	対策
	<p>よって救援車両等の接近が困難。</p>	<p>除雪車の配備や機動的除雪の実施を検討する。</p> <p>②降雪後、速やかに拡幅除雪へ移行できるようダンプトラック、ロータリ除雪車等の確保に努める。</p> <p>③放置車両等を強制移動する災害対策基本法の適用、中央分離帯開口部でのUターン処理などを検討する。</p>
2-2	<p>・中山間地では比較的円滑に進められていたが、市街地では除雪機械・オペレーターが不足。</p> <p>・老朽化した除雪機械の計画的な更新や地域特性に応じた除雪機械の増強が必要。</p> <p>・雪捨て場が十分でなく、市街地を中心に円滑な排雪・運搬作業を進めることが困難。</p> <p>・除雪オペレーターの高齢化が進んでおり、今後の除雪オペレーターの確保、技術力の向上が必要。</p>	<p>【今シーズンの対応】</p> <p>①事前に調整のうえ、除雪機械を弾力的に運用し、圧雪処理や拡幅除雪を行う。</p> <p>②市町村と連携し効率的な雪捨て場の共同利用を行う。</p> <p>③オペレーター育成支援事業、実地研修、除雪功労者表彰等の取組みを行い、道路除雪を担うオペレーターの確保に取り組む。</p> <p>【来シーズン以降の対応】</p> <p>①車両スタックが発生した交差点などで機動的な除雪を行う除雪機械を確保する。</p> <p>②市町村や除雪委託企業と連携、調整し、新雪除雪の連携区間の拡大や雪捨て場の新規開設を進める。</p> <p>③拡幅・排雪作業を進める除雪機械（ロータリ除雪車等）を確保する。</p> <p>④軌道除雪と道路除雪の連携や踏切前後の消雪施設の調査など、公共交通と連携して取り組む。</p>
2-3	<p>・2～3日で100cmを超える災害レベルの大雪では、道路除雪が困難となることについて、ドライバーへの周知が不足。</p> <p>・高速道路や直轄国道が通行止めとなった場合、一般道へ大型車両等が流入。</p> <p>・車両スタックの発生の有無、激しい渋滞の発生状況、除雪作業の実施状況などの情報提供が不足。</p> <p>・道路の圧雪状態や除雪状況を把握できるカメラ</p>	<p>【今シーズンの対応】</p> <p><降雪前></p> <p>①ネクスコや国等は、荷主や経済団体等に対し県境を跨ぐ広域迂回や運送日の調整を要請する。</p> <p>②ドライバーに対し、車の相乗りや備品（チェーン、金属スコップ、食料、燃料、毛布、携帯電話充電器、携帯トイレ等）の準備を啓発する。</p> <p>③県民・事業者に対し、早めの帰宅や車での外出を控えるよう、強く呼びかける。</p> <p><降雪時></p> <p>①リアルタイムの通行規制情報、渋滞情報、路面画像などを提供する。</p> <p>②通行規制を伴う集中除雪や機動的な除雪などの予定を情報提供する。</p> <p>③車両スタック等に伴う渋滞をSNS等も通じて確</p>

No.	課題	対策
	<p>の設置箇所が限定的。</p>	<p>認した場合、情報提供に努める。</p> <p><降雪後></p> <p>①主な幹線道路について、通行規制を伴う除雪予定を情報提供する。</p> <p>【来シーズン以降の対応】</p> <p>①主な交差点にカメラを設置し、A Iを活用して車両スタックや渋滞状況を把握する。</p> <p>②放置車両等の強制移動が可能となる災害対策基本法適用時の情報提供を検討する。</p>
2-4	<p>・倒木が道路を塞ぐと、迂回路が無ければ集落が孤立することとなり、緊急時の対応など社会的な影響が大。</p> <p>・倒木が電線を切断した場合には、倒木処理に加え、電力や通信、ケーブルテレビなどは電線管理者による復旧作業が必要となり、交通開放までにさらに時間が必要。 (復旧後には除雪も必要)</p>	<p>【今シーズンの対応】</p> <p>①発生時には速やかに関係機関と情報共有し、早期の復旧や交通開放に努める。</p> <p>【来シーズン以降の対応】</p> <p>①道路に被害を及ぼす恐れのある樹木の伐採等を円滑に行うため、電線管理者、市町村、地元と連携し、合同パトロールを実施する。</p> <p>②倒木の恐れや樹木の伐採や剪定が必要な場合には、所有者に対し伐採等を要請する。</p>
3 公共交通機関		
3-1	<p>・電停の除雪を含めた除雪能力を踏まえた路面電車の運行確保。</p> <p>・道路管理者や警察との情報共有や連携体制の構築。</p> <p>・除雪車両や消融雪設備による除雪能力の限界。</p>	<p>【今シーズンの対応】</p> <p>○道路管理者と連携、交通管理者にも協力要請するなど、通行止めや車線規制などの通行制限を伴う集中除雪の実施について調整し、運休期間の最小化に取り組む。</p> <p>【来シーズン以降の対応】</p> <p>○鉄軌道の運行を確保するため、鉄軌道事業者と道路管理者や交通管理者等との連携を図り、運休期間の最小化に取り組む。</p> <p>○電停や軌道敷・道路における消融雪設備の更新・充実に努める。</p>
3-2	<p>・ホーム除雪を含めた除雪能力を踏まえた列車運行の確保。</p>	<p>【今シーズンの対応】</p> <p>○列車の運行を確保するため、降雪・除雪の状況や今後の予報を踏まえ、次の取組みを行う。</p>

No.	課題	対策
	<ul style="list-style-type: none"> 踏切内で車両がスタックするなど、列車運行の障害が多発した際の対応。 除雪車両や消融雪設備による除雪能力の限界。 	<ul style="list-style-type: none"> 除雪完了に時間を要する場合、除雪が完了した区間からの順次運行。 ホームの除雪が追い付かない一部の駅を通過する快速タイプの列車運行。 踏切内の車両立ち往生など輸送障害の発生に伴い、多くの列車が立ち往生することがないように、一部列車を間引いた運行。 ポイント不転換による運休を防ぐため、可能な限り使用線路を固定した運行。 <p>【来シーズン以降の対応】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○鉄軌道の運行を確保するため、鉄軌道事業者と道路管理者や交通管理者等との連携を図り、運休期間の最小化に取り組む。 ○除雪車両や駅構内、踏切等における消融雪設備の更新・充実に努める。
3-3	<ul style="list-style-type: none"> 計画運休や運転再開など、交通事業者の的確な判断と利用者への早めの情報提供。 HPやSNSによるこまめな情報更新。 利用客がわかりやすく、すぐに見つけることができる情報の掲載。 	<p>【今シーズンの対応】</p> <ul style="list-style-type: none"> ①交通事業者において、気象情報の収集と沿線の降雪状況、除雪後の積雪状況をもとに的確な運行判断に努める。 ②富山防災WEBの災害時トップページに公共交通運行情報（各交通事業者へのリンク）を掲載する。 ③HPだけでなく、スマートフォンアプリや公式ツイッターなどを活用したきめ細やかな情報発信に取り組む。 ④利用者へ早めに情報を伝えるため、プレス等へ適切に情報を発信する。

(イ) 予防的対策

主な計画については、次のとおりである。

i) 富山県地域防災計画

雪害編については、令和3年1月の災害級の大雪の教訓を踏まえ、改正道路除雪計画とも整合性を取るべく修正がなされている。なお、下表の「第4節交通対策、第1 道路交通の確保」における下線を付した箇所は、前地域防災計画からの修正箇所である（単なる字句の修正は除く）。

項目	対策
雪害予防対策	
第1節 雪害に強い県土づくり	市町村が地域住民と連携して行う地域ぐるみ除排雪体制の整備及び小型除雪機械等の整備に対する助成（県）

項目	対策
第1 除排雪の推進	<p>市町村がNPO等と連携して行う除排雪活動に必要な小型除雪機、スコップ、スノーダンプ等の購入費、事業用チラシの印刷費に対する助成（県）</p> <p>雪に強い快適なまちづくりのために実施する消雪、流雪、雪捨場等の克雪施設の整備事業及び親雪施設の整備事業への助成（県）</p> <p>地方道の除雪、防雪関連施設の整備のための助成等（国）</p>
第2節 雪崩対策等の推進 第1 雪崩危険箇所の把握	<p>県は、雪崩危険箇所について調査、研究を実施し、その実態把握に努めるとともに、その資料、情報を市町村及びその他防災関係機関に提供するものとする。</p>
第2 雪崩危険箇所の予防措置	<p>県及び市町村は、雪崩危険箇所における防止施設の整備等に加え、雪崩危険箇所の公表・周知徹底及び適切な土地利用の誘導等、雪崩危険箇所の予防措置に努めるものとする。</p> <p>1 県は、雪崩災害防止に配慮した土地利用を誘導するため、各種法規制の徹底及び開発事業者等に対する啓発、指導の徹底を図るものとする。</p> <p>2 県は、危険箇所のうち、危険度が高く、保全対象となる人家又は公共的な施設の多い箇所から順次、計画的に雪崩防止事業を実施するとともに、防止施設の維持管理の徹底を図る。さらに、雪崩防止施設の整備のみならず、情報システムの整備や警戒避難体制の整備等、ソフト対策の推進に努めるものとする。また、緊急性を勘案しながら、雪崩防止林造成事業を計画的に実施するものとする。</p> <p>3 県及び市町村は、関係機関と協力して、危険箇所等の存在、日常の防災活動、融雪時の対応、雪崩に関する情報等について、パンフレット、広報誌等を積極的に活用し、またハザードマップの作成・配布に努め住民に周知徹底を図る。特に、危険箇所にある要配慮者利用施設に対する周知徹底を図るとともに、その情報連絡・警戒避難体制等の整備に努める。</p>
第3 警戒避難体制の確立	<p>雪崩災害は、突発的に発生することが多いので、緊急時における警戒、避難、救援等が円滑に実施できるよう、平常時からその体制整備に努めることが重要である。</p>
第4 融雪期における土砂災害対策	<p>融雪期には雪崩発生の危険性に加え、土石流危険渓流、地すべり危険箇所、急傾斜地崩壊危険箇所及び山地災害危険箇所等における土砂災害発生の危険性も高い。各関係機関においては、雪崩対策と同様に各種の予防対策を実施し、</p>

項目	対策
	被害の防止及び軽減を図るものとする。
<p>第4節 交通対策</p> <p>第1 交通安全対策及び交通流の円滑化対策</p> <p>1 冬期交通の安全確保の啓発</p> <p>2 マイカーの使用自粛と公共交通の利用促進の啓発</p>	<p>1 県の活動体制（県土木部）</p> <p>富山県道路除雪計画に基づき、次のとおり実施する。</p> <p><u>（1）基本方針</u></p> <p><u>降積雪等により道路交通に支障をきたさないように、県管理道路の除排雪および路面凍結対策等を適切に実施するとともに、災害級の大雪時には各道路管理者や事業者、県民がより一層 連携・協力し、早急な道路交通の復旧を図り、安全で安心、快適な県民生活を確保する。</u></p> <p>（2）～（9）略</p> <p><u>（10）豪雪時における体制</u></p> <p>エ 災害級の大雪時の対応タイムラインに基づき、次の事項などについて措置を講ずる。</p> <p><u>（ア）県民・事業者等に車での不要不急の外出を控えることや、荷主や事業者へ、広域迂回や運 送日の調整などを呼びかける。</u></p> <p><u>（イ）他の道路管理者が管理する道路であっても、緊急的に除雪し交通障害の解消を図るなど、相互に連携・応援できる体制を構築する。</u></p> <p><u>（ウ）臨時の雪捨て場の開設や機動的除雪、排雪作業の準備など除排雪体制を強化する。</u></p> <p><u>（エ）スタック車両や放置車両による大規模な滞留が見込まれるので、必要に応じ、災害対策基 本法に基づき除雪作業等の支障となる車両の移動に努める。</u></p> <p><u>（オ）倒木等に伴う道路の通行止めが見込まれるので、ライフライン関係者と連携し早期の復旧に努める。</u></p>
<p>第2 道路交通対策</p> <p>1 雪に強い道路の整備</p>	<p>（1）交差点の改良整備</p> <p>右折車線の設置等の交差点の局部改良を行い、交通渋滞の解消を図る。</p> <p>（2）停車帯等の整備</p> <p>バス停車帯等の整備を行い、バス等大型車両通行の円滑化を図る。</p> <p>（3）橋梁の新設等</p> <p>橋梁の新設、架替えを行い、都市間及び市街地と郊外の交通の分散と交通容量の増大を図る。</p> <p>（4）堆雪帯の確保及び交通障害箇所等の整備</p> <p>堆雪帯をもった広幅員道路の整備を進め、除雪による道路幅の狭小化を防止し通行に十分な 道路幅を確保すると</p>

項目	対策
	<p>ともに、山間地等の交通障害箇所の改良を行い交通の円滑化を図る。</p> <p>(5) 消融雪施設の整備</p> <p>機械除雪の困難な市街地等の道路において、次の条件に該当する箇所で水源が確保できる場所には必要に応じて消雪パイプ等を設置する。なお、地下水を水源とする場合は、地域への影響、地下水位の低下を考慮するとともに河川水の利用も検討する。</p> <p>ア 道路幅員が狭く、家屋が連担している除排雪作業の困難なところ</p> <p>イ 橋梁の取付部や立体交差等で坂路の勾配が急なところ</p> <p>ウ 主要な交差点で除排雪作業の困難なところ</p> <p>エ 中抜け区間の解消により機械除雪の効率化が図られるところ</p> <p>(6) 流雪溝の整備</p> <p>市街地において道路や屋根雪等の処理が必要で、かつ地域の住民が管理運営を行える箇所については、流雪溝の整備を進める。</p> <p>(7) 雪崩対策施設の整備</p> <p>雪崩危険箇所には、スノーシェッド、雪崩防止柵等の設置を進め、山間地における交通の確保を図る。</p> <p>(8) 吹きだまり障害等の緩和</p> <p>地吹雪、吹きだまり障害を緩和するため、吹きだまり防止柵の整備を図る。</p>
2 除雪用施設及び資機材の整備	<p>道路管理者は、各路線や地域の実情に応じ除雪用施設及び資機材の整備を図る。</p> <p>(1) 除雪機械の整備</p> <p>除雪機械は各路線や地域の実情に応じた機種を選定し配備するとともに、除雪作業を迅速かつ効果的に行えるよう民間における除雪機械の保有状況を把握し、協力体制を確立しておく。また、安定的な除雪体制の維持のため、除雪機械を運転する除雪オペレーターの確保に努める。</p> <p>(2) 排雪場所の確保</p> <p>除排雪作業を効率よく実施するために、必要に応じて事前に関係機関等と協議を行い、運搬排雪時の雪捨場の確保を図る。</p> <p>(3) 凍結防止剤の配備</p>

項目	対策
	<p>勾配の急な区間等における車両スリップ防止のため、凍結防止剤の配備を行う。</p> <p>(4) 除雪基地等の整備</p> <p>各路線における除雪基地には、除雪機械等を配備するとともに、機械の格納及び凍結防止剤の保管施設、並びにオペレーターの詰所及び積雪計等の気象観測施設の整備を図る。</p>
3 除雪計画	<p>(1) 作成方針</p> <p>各道路管理者は、次の点に留意しそれぞれ道路除雪計画を策定する。</p> <p>ア 適切な冬期道路網が確保されるよう、他の道路管理者とも十分連携し策定する。特に隣接県、隣接市町村及び他管内との境界にある道路の除雪分担及び交差点除雪の受け持ち等について十分調整する。</p> <p>イ 除雪業務分担の決定にあたっては、豪雪時等における連続した除排雪作業にも対処できるよう計画する。</p> <p>ウ 計画全般について、関係諸機関と十分連絡協議し、調整を図る。</p> <p>(2) 各機関の除雪計画</p> <p>イ 県は、毎年11月に「道路除雪計画」を策定し、富山県道路除雪対策協議会において各機関との連絡調整を図る。</p>
4 雪害予防	<p>(1) 集中的な大雪への対応</p> <p>ア 道路管理者は、特に集中的な大雪時においては、道路ネットワーク全体として通行止め時間の最小化を図ることを目的に、車両の滞留が発生する前に関係機関と調整の上、予防的な通行規制を行い、集中的な除雪作業に努める。</p> <p>イ 道路管理者は、集中的な大雪に備えて、過去の車両の立ち往生や各地域の降雪の特性等を踏まえ、立ち往生等の発生が懸念されるリスク箇所を予め把握するとともに、関係機関等と連携して、降雪の予測精度も考慮し、地域や道路ネットワーク毎にタイムラインを策定するよう努める。また、集中的な大雪時の道路交通を確保するための合同実働訓練を実施するものとする。</p> <p>(2) 道路情報システムの整備</p> <p>ア 道路管理者は、道路交通情報、除雪情報、災害情報及び気象情報など道路に関する各種情報の収集と伝達に関する情報システムの整備並びに諸施設の整備に努める。</p> <p>イ 県管理道路については、「除雪情報システム」により、</p>

項目	対策
	県内各地に設置されている積雪センサー、路面凍結センサー、路面監視カメラから得られる気象情報・路面状況などを一元的にとりまとめ、除雪の効率化に努めるとともに、立ち往生等の発生が懸念されるリスク箇所について広報媒体等を用いて周知する等、適時適切な情報提供を行う。

ii) 除雪計画

土木部道路課は県全域分に係る道路除雪計画を策定し、土木センター・土木事務所は各管理区域に係る道路除雪実施計画を策定している。

富山土木センターの令和2年度道路除雪実施計画を例にとると、記載内容（目次）は次のとおりである。

I 基本方針	9 道路除雪実施部分担表
1 目的	10 除雪計画総括表
2 道路除雪実施部の実施期間	11 除雪計画内訳表
3 計画の重点項目	(1) 路線別除雪計画表
II 計画の概要	(2) 運搬排雪計画表
1 車道除雪の推進	(3) 交差点除排雪強化箇所計画表
2 歩道除雪の推進	(4) 凍結防止剤散布計画表
3 広域的な除雪体制の強化	(5) 車道消雪工設置区間別内訳表
4 路面凍結対策の推進	(6) 歩道消雪工設置区間別内訳表
5 安定的な除雪体制の維持	(7) 歩道除雪計画表
6 降積雪に対応した道路整備	(8) 豪雪時住民除排雪体制計画表
7 公共交通利用のための支援	(9) 連携除雪計画表
8 県民との協働による除雪の推進	(10) 「雪と汗のひとかき運動」計画箇所表及びスコープ設置箇所図
9 その他	(11) 除雪機械配置計画表
III 計画の実施内容	ア. 保有台数
1 除雪計画路線	イ. 機械配置表
2 路線区分	(12) 雪捨て場
3 組織	(13) 未除雪区間（冬期閉鎖区間）
4 除雪出動基準	(14) 路面監視カメラ設置箇所
5 除雪作業体制の整備	(15) 雪量観測点（積雪センサー）
6 除雪情報等の収集連絡体制の整備	(16) 路面凍結センサー設置箇所
7 豪雪時の対応	
8 降雪体制組織系統図	IV 巻末資料

なお、令和3年11月5日、道路課は令和3年度道路除雪計画を発表した。本計画において、1月の大雪を受けて行った検証会議の結果を踏まえ災害級の対応などを見直している。また、これを踏まえ、各土木センター・土木事務所の道路除雪実施計画も見直しがなされて

いる。

道路除雪計画の見直しの要点については、次のとおりである。

(1) 基本方針を変更

目的に災害級の大雪時におけるあり方を追記

「災害級の大雪時には各道路管理者や事業者、県民がより一層連携・協力し、早急な道路交通の復旧を図る」旨を明記

(2) 災害級の大雪時の対応を追加

① 段階的な行動計画（防災・危機管理課所管）

・ 気象情報を契機としたタイムラインに基づく行動・県民への啓発・情報発信などの対応を追加

② 除雪の強化

・ あらかじめ圧雪処理や拡幅除雪等の準備体制を整える旨を追記

・ 積雪状況や降雪予測に基づき早朝に限らず除雪を行う「機動的除雪」や県と市町村が協力する「連携除雪」や「応援除雪」、「雪捨て場」の共同利用などについて追記

③ 情報発信

・ 道路監視カメラを 100 基増設し 159 基の体制とし、著しい渋滞や路面状況などを情報提供（図面にカメラ位置を明記）

iii) タイムライン

令和 3 年 3 月「令和 3 年 1 月 7 日～11 日大雪に係る交通対策の課題と対応」を踏まえ、下記のタイムライン（段階的な防災行動計画）を策定している。災害級の大雪による被害が予想される場合には、下記の対応を実施することとされている。

① 富山地方気象台と連携し速やかに大雪対策本部等を設置し、状況把握のための情報を収集し、必要とされる情報を発信。

② 関係機関ごとの段階的な行動を共有し、円滑な連携のもと、速やかに対応。

③ 人命を守ることを最優先に、トップダウンにより迅速に外出自粛等の呼びかけや自衛隊への災害派遣要請等を実施。

(ウ) 実行・執行

各土木センター・土木事務所においては、道路防災カルテ点検として降雪前と降雪中の年2回現地調査を実施している。現状では、雪崩の要対策箇所 193 箇所のうち 110 箇所（要観察を含む）が未対応であり、各土木センター・土木事務所で、緊急度、道路の重要度、う回路の有無、その他地域特性などを総合的に判断し、優先順位を付けて予算要求している。

この箇所数そのものについて目標設定はしていないが、冬期走行しやすさ割合（積雪に対応した道路延長／県道以上の除雪延長）を元気とやま創造計画の目標として設定している。

オ. 地震

(ア) 予防的対策

i) 富山県地域防災計画

項目	対策
地震・津波災害予防対策	
第1節 防災都市づくり 第2 防災空間の整備拡大 2 道路の整備	道路は、災害時には、避難、救援、消防活動などに重要な役割を果たすのみならず、オープンスペースとして火災の延焼を防止するなど災害に強いまちづくりに資するところが大きい。このため、防災上の観点から、広幅員となる幹線道路の整備を促進する。また、災害時の交通の遮断を避けるため、代替性を確保した道路交通体系の整備を行う。さらに、電線類の地中化により、電柱の倒壊等による災害の防止に努める。
第2節 都市基盤等の安全性の強化 第1 公共土木施設等の耐震性等強化 1 道路、鉄道、港湾等交通施設の整備	(1) 道路施設 道路は、震災時における住民の避難、消防・医療活動、緊急物資の輸送、火災の延焼防止等、多様な機能を有している。このことから、これらの施設が、地震時においてもその機能を発揮できるようにするため、次により耐震性に配慮した施設の整備を積極的に推進することで、交通管制施設等の整備とあわせ、交通機能の確保に努める。 ア 定期的に点検を行い、これに基づき、緊急輸送道路など緊急度の高い箇所から順次、改築及び耐震補強工事を実施する。 イ 橋梁については、緊急輸送道路上の橋梁や長大橋等、重要な箇所から計画的に耐震対策を推進する。 ウ 冬期間における交通確保についても重要な課題であるため、スノーシェッド等の雪寒対策施設についても、耐震性に配慮した整備に努める。
3 土砂災害の防止	(1) 急傾斜地の安全対策 ア 県及び市町村は、日頃から関係機関と連携しながら、既存崩壊防止施設の点検に努める。

項目	対策
	<p>イ 豪雨や地震に伴う崩壊により、多数の住民に危害が生ずると想定される危険区域については、県は、今後も関係住民の協力を得ながら「急傾斜地崩壊危険区域」として指定し、地域住民への周知に努める。</p> <p>ウ 危険度の高い箇所から順次、崩壊防止工事を推進するとともに、既存施設の適正な管理に努める。</p> <p>(2) 土石流、山地災害、地すべり等の防止</p> <p>土砂災害の形態としては、地震に起因する人家周辺のがけ崩れ等による一次災害のほか、山地、水源部では、地震による山腹崩壊や地すべりによる崩壊によって河道埋そくを生じ、その後の降雨や融雪などによる土石流が原因となって下流河川の氾濫をひき起こすなどの二次災害が想定される。</p> <p>ア 土砂災害のおそれのある箇所では、治山、砂防、地すべり対策等を計画的に推進するとともに、人命保護の立場から、地域住民へこれらの危険箇所の周知に努める。</p> <p>イ 県及び関係機関は、土砂災害のおそれのある箇所への雨量計その他の監視施設の設置等、土砂災害に関する観測・情報基盤の整備や、警戒避難体制の確立など災害の軽減に努めるとともに、老朽化した地すべり防止施設の適正な管理、補修に努める。</p> <p>ウ 土砂災害は、山地の荒廃等によって長期にわたり繰り返し災害を発生させるため、治山・砂防事業において、森林・農地の保全や砂防えん堤など、地域一帯の総合的な対策を進める必要がある。</p>

(イ) 実行・執行

本県においては、阪神淡路大震災クラスを想定した橋梁対策については、現時点で既に完了している。

平成 25 年改正道路法により 5 年に 1 回の近接目視点検が必要とされたが、かかる点検も 2 巡目に入るとともに、1 巡目のレベルⅢ（早期措置段階）の橋梁（橋長 2m 以上）の問題箇所 589 箇所（全体の 17.4%）について、令和 5 年度末までの修繕工事着手を計画している。令和 2 年度末で 312 箇所（問題個所の 53.0%）については工事着手できており、目標期限を 1 年前倒しできる状況にある。定期点検に係る費用は年 4~5 億円であり（全額国交省から補助を受ける）、補修費（原状回復費用）については、令和 2 年 3 月に創設された道路メンテナンス事業補助制度により（従来は交付金制度）、国交省から事業費の半分強の補助金を受けている。

また、第 1 次緊急通行確保路線上の重要橋梁については、近年高岡・砺波両土木センター

管内で実施しているが、国補助金の観点から、できるだけレベルⅢ（早期措置段階）にある橋の原状回復とあわせて実施している。

（２） 監査手続

ア．各土木センター・土木事務所

諸計画との関連性に留意しつつ、担当者に防災に係る業務の概要につきヒアリングを実施するとともに、関連資料を閲覧した。

イ．道路課維持係

諸計画間の整合性に留意しつつ、担当者に風水害対策の企画立案業務（概要）につきヒアリングを実施するとともに、関連資料を閲覧した。

ウ．道路課雪対策係

諸計画間の整合性に留意しつつ、担当者に雪対策の企画立案業務（概要）につきヒアリングを実施するとともに、関連資料を閲覧した。

エ．道路課橋りょう係

諸計画間の整合性に留意しつつ、担当者に地震対策の企画立案業務（概要）につきヒアリングを実施するとともに、関連資料を閲覧した。

（３） 監査の結果及び意見

【意見４－１】凍結防止剤の管理

・小矢部土木事務所

令和２年度の凍結防止剤の管理については、前担当者がスケジュール共有のための土木部の市販ソフトウェアに在庫数量及び購入数量を記載し管理していた。その後、令和３年２月以降は新たな担当者が凍結防止剤の管理をしていたが、２月以降の購入数量及び在庫数量の当該ソフトウェアへの記録はなされていなかった。

凍結防止剤については、適時散布のため一定量の保存が必要である一方で、年度をまたぐ場合の品質の低下は免れず過剰な在庫は無駄となる。このため、凍結防止剤の適切な数量管理を行うため、受払簿の作成が望まれる。

5. 重機・備品等の管理

(1) 概要

ア. 資産の概要・分類

重機とは一般に建設機械やトラック、ダンプといった土木・建設工事などに使用される動力機械類をいうが、土木センター（又は土木事務所）においては主に除雪等に使用される車両等が多数あり、本報告書ではこれらを重機という。県では物品の一つとして分類され、「建設機械類」「産業機械類」として分類されている。

備品は電気・通信機械や測定・測量・標示用具、事務用品といったものが土木センター（又は土木事務所）に配置され、物品の一つとして分類される。

イ. 関連規則

県では重機・備品等の物品に関する規則等を下記の通り整備し、運用している。

- ・富山県会計規則
- ・富山県事務決裁規程
- ・物品等事務取扱要領

ウ. 決裁区分

県では物品に関する職務分掌を以下の通り定めている（令和2年4月1日現在）。

(ア) 知事

①物品の取得

1件4,000万円以上（随意契約によるものにあつては1件1,000万円以上）の備品購入費

②物品の処分

取得価格1件1,000万円以上の物品の交換、譲与、減額譲渡及び貸付けに関する事

(イ) 部局長

①物品の取得

1件2,000万円以上4,000万円未満（随意契約によるものにあつては1件500万円以上1,000万円未満）の備品購入費

②物品の処分

取得価格1件500万円以上1,000万円未満の物品の交換、譲与、減額譲渡及び貸付けに関する事（室課長の専決事項に係るものを除く。）

(ウ) 室課長

①物品の取得

1件2,000万円未満（随意契約によるものにあつては1件500万円未満）の備品購入費

②物品の修理

金額に関わらず全ての物品の修繕

③物品の処分

- ・取得価格 1 件 500 万円未満の物品の交換、譲与、減額譲渡及び貸付け（貸付けの更新に係るものにあつては金額にかかわらず）に関する事
- ・物品の不要の決定、売払いの決定及び廃却または焼却の決定に関する事

(エ) 出先機関の長（土木センター長等）

①物品の取得

1 件 200 万円未満の備品購入費（自動車、美術品及び 1 件 50 万円以上の事務用備品に係るものを除く。）

②物品の修理

金額に関わらず全ての物品の修繕

③物品の処分

物品（美術品及び取得価格 200 万円以上の備品を除く。）の不用の決定、売払いの決定及び棄却又は焼却の決定に関する事。

エ. 管理方法

各土木センター・土木事務所では、重機・備品等につき車庫、格納庫または保管倉庫（以下、保管倉庫という）において保管・管理している。保管倉庫は各管轄地区内の適当な場所に設置されており、重機・備品が効果・効率的に利用されるよう配置されている。それぞれの車庫・格納庫で保管している備品には、発電機やエンジンスターター、簡易信号機やリフター等がある。その他事務用備品や非常時の電源設備・通信設備は各土木センター・土木事務所に保管されている。なお、各土木センター・土木事務所では、保管倉庫において道路補修に使用する補修材、融雪用の塩化カルシウム、赤色コーンや工事案内の看板といった消耗品も保管している。

重機・備品等は、物品管理者及び物品取扱責任者（富山県会計規則第 2 条(7)）及び使用責任者（同第 119 条第 1 項）が、物品を保管・管理を行うとされている。

そのために、各土木センター・土木事務所において物品取扱責任者は、重要物品（取得した物品のうち 1 品目の取得価格が 100 万円以上の重機・備品等）について物品整理票を作成し（同第 118 条）、重機・備品等の交付を受けた時には備品使用簿を作成しなければならない（同第 119 条）。また重機・備品等には備品表示票をはり付け管理する（第 116 条）とともに、物品管理者は、重機・備品等について物品取扱責任者に随時点検、及び現品と備品使用簿とを照合させ、毎会計年度末における点検・照合については、その結果を報告させなければならない（同第 120 条）。

(2) 監査手続

- ア. 除雪機械等物品の管理状況（稼働状況、貸付状況）を把握する。
- イ. 除雪機械等物品の現物確認を実施し、備品台帳と突合する（数点）。
- ウ. 資材管理、備品管理に関する規程等の有無を確かめる。
- エ. 資材リスト、備品リストは整備されているか、統一的なフォーマットによっているか、記載内容は適切か、土木事務所間で統一されているか確かめる。

- オ. 出入管理は適切に行われ、記帳されているか。残数管理は適切か確かめる。
- カ. 備品の持ち出しを記帳し、紛失が無いよう管理しているか確かめる。
- キ. 定期的に棚卸が実施されているか確かめる。

(3) 監査の結果及び意見

【指摘 5-1】建設機械台帳（除雪関係機械等の台帳）の経歴記録

建設機械台帳に稼働及び維持修理の経歴が記載されていない土木センターがあった。砺波土木センターでは平成 29 年度までしか記載されておらず、平成 30 年度以降の記録がない。担当者の PC 上では記録されていたが、土木センター共有のデータではなかった。また、高岡土木センターでは、稼働及び維持修理の経歴が令和元年度までしか記載されておらず、令和 2 年度以降の記録がなかった。

いずれも、稼働状況の把握のために、国（旧建設省）からの通知「建設機械整備費補助金により取得した建設機械の管理、処分等に関する取扱要領について」第 8 に従い、台帳への記録が求められており、適時に記録する必要がある。

6. 富山県道路公社

(1) 監査手続

監査の実施にあたっては、現物確認、各種資料の査閲、証拠資料との突合等により、関係法令等に準拠しているか否か等を確認し、必要に応じ関係者へ質問等を行った。

(2) 財務状況等について

ア. 損益計算書及び貸借対照表

損益計算書

(単位：千円)

勘定科目	H30/3	H31/3	R2/3	R3/3	R4/3 計画
営業収益	1,245,246	1,176,327	1,199,256	798,996	799,503
道路料金収入	1,245,181	1,176,260	1,199,184	798,925	799,406
業務雑収入	65	66	72	70	97
営業費用	776,408	894,256	835,488	773,428	882,628
道路管理費	211,877	165,041	141,040	132,207	155,407
道路修繕費	283,998	470,625	439,591	452,773	507,778
一般管理費	99,277	88,171	85,489	48,780	84,977
減価償却費	47,177	43,435	40,593	53,931	43,974
諸引当損	134,077	126,981	128,774	85,735	90,492
営業利益	468,837	282,071	363,767	25,568	△83,125
営業外収入	126,436	123,787	138,071	170,065	131,256
受取利息	16	1	1	0	1
受託業務収入	80,683	96,270	89,885	93,498	94,815
業務補助金収入	20,000	20,000	20,000	60,765	20,000
業務外雑収入	25,735	7,515	28,184	15,801	16,440
営業外費用	116,815	124,329	110,841	110,927	115,249
支払利息	36,131	28,058	20,956	15,728	20,434
受託業務損	80,683	96,270	89,885	93,498	94,815
雑損				1,700	
経常利益	478,458	281,529	390,997	84,706	△67,118
特別利益	359	154	494	70	0
固定資産売却益	359	154	494	70	0
特別損失	0	97,206	0	3	0
固定資産除却損	0	97,206	0	3	0
償還準備金繰入額	478,818	184,477	391,492	84,773	△67,118
うち償還準備金取崩額				8,122	79,343

(注) 千円未満を切捨てて表示している。

(富山県道路公社から入手した決算書数値を基に作成)

貸借対照表

(単位：千円)

勘定科目	H30/3	H31/3	R2/3	R3/3	R4/3 計画
流動資産	737,830	644,707	783,659	859,598	768,313
現金預金	625,962	499,839	627,751	670,868	644,045
退職給付引当預金	1,868	2,839	4,040	4,496	4,959
その他	109,998	142,029	151,867	184,234	119,289
固定資産	20,957,432	20,997,237	21,300,237	21,468,093	21,674,372
事業資産(注2)	20,259,225	20,192,058	20,524,431	20,667,479	21,112,722
事業資産建設仮勘定	75,128	215,505	161,473	45,736	
有形固定資産	2,214,175	2,203,425	2,239,233	2,330,337	2,269,488
減価償却累計額	-1,595,643	-1,618,276	-1,631,223	-1,581,376	-1,713,589
無形固定資産	4,431	4,420	6,208	5,790	5,638
投資その他固定資産	113	102	113	125	113
合計	21,695,262	21,641,945	22,083,896	22,327,692	22,442,685
流動負債	1,231,564	1,129,511	1,038,979	1,110,489	973,229
未払金	95,544	115,530	100,758	161,753	18,366
1年以内返済予定長期借入金	1,133,680	1,013,705	938,190	948,702	950,062
その他	2,339	275	30	34	4,801
固定負債	7,501,126	7,239,380	7,252,800	7,255,032	7,655,415
長期借入金	7,499,258	7,236,540	7,248,760	7,250,536	7,650,456
退職給付引当金	1,868	2,839	4,040	4,496	4,959
特別法上の引当金	7,217,570	7,528,053	8,047,117	8,217,170	8,069,041
道路事業損失補填引当金	2,387,183	2,513,188	2,640,759	2,726,039	2,796,515
償還準備金	4,830,387	5,014,865	5,406,357	5,491,130	5,272,526
負債合計	15,950,262	15,896,945	16,338,896	16,582,692	16,697,685
基本金	5,745,000	5,745,000	5,745,000	5,745,000	5,745,000
出資金	5,745,000	5,745,000	5,745,000	5,745,000	5,745,000
合計	21,695,262	21,641,945	22,083,896	22,327,692	22,442,685

(注1) 千円未満を切捨てて表示している。

(注2) 事業資産＝道路勘定-建設助成金勘定

(富山県道路公社から入手した決算書数値を基に作成)

令和元年度までは立山有料道路及び能越自動車道で安定した道路収入を確保し、業績は比較的安定している状況にあるといえる。事業資産はここ数年著増減がなく、借入金は令和元年度までは事業収入が好調で資金余剰分で返済がすすみ、償還準備金、道路事業損失補填引当金も積みあがってきている。

令和2年度損益状況及び令和3年度見込みについては以下の通りである。

立山有料道路は新型コロナウイルス感染拡大に伴い、立山黒部アルペンルートが一時営業休止（4月18日～6月18日）したこと等により、利用料金収入が大幅に減少している。能越自動車道についても新型コロナウイルス感染拡大の影響で利用料金収入が大幅に減少している。なお新型コロナウイルス感染拡大防止に係る緊急事態宣言等による減収の補填として富山県から補助金40,765千円があり、業務補助金収入が増加している。

立山有料道路、能越自動車道ともに令和3年度も新型コロナウイルス感染拡大の影響を受けており、利用料金収入が低迷することが予想される。

イ. 借入金等の推移及び債務償還年数算出（簡易）

（単位：千円）

項目	H30/3	H31/3	R2/3	R3/3	R4/3 計画 (注)
1 年内返済予定長期借入金	1,133,680	1,013,705	938,190	948,702	950,062
長期借入金	7,499,258	7,236,540	7,248,760	7,250,536	7,650,456
①合計	8,632,938	8,250,246	8,186,950	8,199,238	8,600,518
②現預金	625,962	499,839	627,751	670,868	644,045
③＝①－②	8,006,975	7,750,406	7,559,198	7,528,370	7,956,473
④簡易キャッシュフロー	659,713	451,946	560,364	224,373	67,348
債務償還年数（③/④）	12年	17年	13年	34年	118年

（注）R4/3 計画の長期借入金は、経済環境が不透明な中で必要とされる最大の見積額であり、現時点で確定している金額ではない。

（富山県道路公社から入手した決算書数値を基に作成）

簡易キャッシュフロー＝経常利益＋減価償却費＋諸引当損

ウ. 監査結果

【意見6-1】長期的な事業計画、資金計画の策定

経営分析を行う際の経営指標のひとつに債務償還年数がある。これは借入金等の有利子負債を返済する能力があるかどうかを示す指標で、この年数が短いほど返済能力が高いと判断される。金融機関が融資の可否を判断する際の指標のひとつである。

債務償還年数については一般的に10年以内が正常な状況と言われるが、比較的大規模な設備を要する業態の場合は20年以内であれば、正常な状況と判断されることが多い。

富山県道路公社の現預金、借入金、簡易キャッシュフローの状況から債務償還年数を試算してみたところ、令和元年度までは債務償還年数は20年以内で推移しており、正常な状況にあると判断できる。しかし、令和2年度実績、令和3年度計画では新型コロナウイルス感染拡大の影響もあり20年を大幅に超える状況となっている。

新型コロナウイルス感染拡大の影響が不透明な状況ではあるが、現状の課題、問題点等を洗い出し、改善策等の検討を行い、長期的な事業計画、資金計画を策定する必要があると考える。なお、計画策定をする際には様々なケースを想定し、シミュレーションを行うことも

必要と考える。また立山有料道路の料金の徴収期間が令和 23 年 11 月、能越自動車道の料金徴収期間が令和 24 年 6 月であり、それまでに借入金及び出資金が償還できるかについても、同時に検討する必要がある。

(3) 借入金、支払処理等の会計処理について

ア. 概要

- ・富山県道路公社会計規程（以下、会計規程という。）第 45 条によると、資金を借入するときは、その返済計画等を作成し、理事長の承認を得なければならないとしている。
- ・会計規程 30 条によると出納事務担当者が金銭を支払う場合には、債権者からの請求書その他取引を証する書類に基づいて作成された支払伝票により、出納役の決裁を得て行うものとするとしている。

イ. 監査手続き

借入金手続き等のファイル及び令和 2 年度の支出負担行為決議書兼支出回議書兼支払伝票のファイルを査閲した。

ウ. 監査結果

【意見 6 - 2】借入金手続きについて

会計規程第 45 条によると、資金を借入するときは、その返済計画等を作成し、理事長の承認を得なければならないとしている。

現状、借入伺いをする際、翌事業年度までの短期的な資金計画表にて検討を行っているのみで長期的な返済計画表を作成し検討することまでは行っていない。しかし、富山県道路公社の借入金残高は比較的多額であり、今後、いかにして借入金を減らしていくかが課題となる。

以上のことから、今後、借入をする場合は、長期の資金計画表を作成し、検討する必要がある。さらに、新型コロナウイルス感染拡大の影響で業績が低迷している状況にある中、借入を行う際は長期的な資金計画を策定し、今まで以上に慎重に検討していく必要がある。

【意見 6 - 3】支出負担行為決議書兼支出回議書兼支払伝票の決裁日記載漏れ

令和 2 年度の支出負担行為決議書兼支出回議書兼支払伝票のファイルを査閲したところ出納役の決裁印は確認できたが、決裁日（審査日）の記載がなく、いつ決裁されたのかわからない伝票が散見された。

会計規程 30 条によると出納事務担当者が金銭を支払う場合には、債権者からの請求書その他取引を証する書類に基づいて作成された支払伝票により、出納役の決裁を得て行うものとするとしているため、決裁日を明確にしておく必要がある。

(4) 固定資産の管理（物品含む）について

ア. 概要

資産の管理については会計規程及び道路法等において定められている。

会計規程 53 条によると、固定資産管理責任者は、固定資産台帳を設けて、固定資産の保全状況及び移動について所要の記録を行い、固定資産を管理しなければならないとしている。また会計規程 57 条では固定資産責任者は、常に良好な状態において固定資産を管理し、毎会計年度に 1 回以上は、固定資産台帳と現物を照合し、差異がある場合は、所定の手続きを経て帳簿の整備を行わなければならないとしている。

物品についても会計規程第 60 条、第 61 条において同様の規定を定めている。

イ. 監査手続

(ア) 固定資産台帳及び物品台帳を査閲し、会計規程に基づき管理が行われているか確認する。

(イ) 固定資産台帳及び物品台帳と現物の照合が行われているか質問及び照合関係資料等を査閲することにより確認する。

(ウ) 固定資産台帳から任意に数件抽出し、現物が実在するか確認する。

ウ. 監査結果

【意見 6 - 4】固定資産台帳に保全状況の記載漏れ

会計規程 53 条によると、固定資産管理責任者は、固定資産台帳を設けて、固定資産の保全状況及び移動について所要の記録を行い、固定資産を管理しなければならないとしている。固定資産台帳を査閲したところ、保全状況が記載されていなかった。

固定資産の保全状況は、買い換え時期、資金計画等の基礎資料として必要なものであり、記載する必要があると考える。

【意見 6 - 5】固定資産台帳と現物の照合証跡の欠如

会計規程 57 条では固定資産管理責任者は、常に良好な状態において固定資産を管理し、毎会計年度に 1 回以上は、固定資産台帳と現物を照合し、差異がある場合は、所定の手続きを経て帳簿の整備を行わなければならないとしている。

固定資産及び物品の照合結果表を確認したところ、固定資産管理責任者の押印はあったが照合した証跡等がないため実際に照合を行っているか確認できなかった。

現物の照合が実際に行われていることを確認できるように照合担当者が現物とチェックした証跡のある原始証憑を残しておくことが必要と考える。

【意見 6 - 6】固定資産管理シール等の欠如

本社において現物確認（庁内 LAN 用パソコン 2 台、業務用パソコン 5 台）を実施したところ、現物は確認できたが、固定資産番号がないため、台帳との照合が難しかった。

年 1 回行われる固定資産台帳と現物の照合を効率的に行うためにも、現物に固定資産番号が記載されたシール等を貼付し、管理することが望まれる。

【意見 6 - 7】固定資産台帳及び物品台帳の記載漏れ

固定資産・物品の中で、固定資産台帳及び物品台帳に記載されていないものが数件発見さ

れた。今回発見されたものは既に耐用年数が過ぎており、現時点で金額的重要性はなかったが、決算書類等を適切に作成するためには固定資産が固定資産台帳に漏れなく計上される必要があるため、今後は固定資産台帳等への記載漏れがないよう十分注意する必要があると考える。

(5) 道路台帳の整備について

ア. 道路法第 28 条第 1 項によると道路管理者は道路台帳を調整し、これを保管しなければならないとしている。道路台帳の記載事項その他その調整及び保管に関し必要な事項は道路法施行規則第 4 条の 2 及び同施行規則様式 4 において規定されている。道路法施行規則第 4 条の 2 第 1 項によると道路台帳は、調書及び図面をもって組成するものとしている。

イ. 監査手続

道路台帳の整備状況について質問及び図面を査閲することにより確認した。

ウ. 監査結果

特に指摘、意見はなかった。

(6) 道路占用許可手続について

ア. 概要

道路法 32 条では工作物、物件又は施設を設け、継続して道路を使用しようとする場合においては、道路管理者の許可を受けなければならないとしている。

イ. 監査手続

令和 2 年度の道路占用許可ファイルを査閲した。

ウ. 監査結果

【意見 6－8】道路占用許可等に係る起案書の決裁欄の日付記入漏れ

令和 2 年度の道路占用許可に関する書類一式を確認したところ、起案書の決裁欄に日付の記入がなかった。また更新に関する許可に関しても、起案書に決裁欄の日付のないものが散見された。

富山県道路公社事務決裁規程第 3 条によるとすべての事務は決裁の権限を有する者の決裁を得た後でなければ処理してはならないとしているため、決裁日を明確にしておく必要がある。

(7) 契約手続について

ア. 概要

「制限付き一般競争入札手続等要領」第 2 条より、道路公社関係の工事では、原則として 10 億円以上の工事が一般競争入札の対象となる。予定価格が 250 万円超 10 億円未満の工事は指名競争入札の対象となり、250 万円以下の場合には随意契約によることができる。

イ. 監査手続

以上を踏まえ、富山県道路公社において以下の監査手続を実施した。

- (ア) 一般競争入札調書、指名競争入札調書、随意契約調書の内容を確認する。
- (イ) 契約変更が行われている場合、契約変更についての手続が適切に実施されているか確認する。
- (ウ) 完成検査が適時・適切に実施されているか。
- (エ) 請求書の徴収から支払いまで適時・適切に実施されているか確認する。

ウ. 監査結果

富山県道路公社は、平成 30 年 2 月 5 日付けで公募型指名競争入札により、A 社と平成 30 年 4 月 1 日から令和 3 年 3 月 31 日まで 3 年間の能越自動車道道路管理委託業務契約を締結している。

(単位：千円)

	当初契約 (H30. 2. 5)	第 1 回 変更後 (H30. 6. 11)	第 2 回 変更後 (H31. 2. 15)	第 3 回 変更後 (H31. 3. 25)	第 4 回 変更後 (R2. 2. 14)	第 5 回 変更後 (R2. 3. 25)	第 6 回 変更後 (R3. 3. 31)
委託 金額	372, 600	389, 502	402, 635	417, 492	426, 076	451, 157	471, 552

3 年間通しての当初契約金額が 372, 600 千円であったのに対し、業務期間終了時点での最終委託費支払金額は 471, 552 千円となり、3 年間で契約金額が 98, 952 千円増加している。契約変更金額が大きい理由を道路公社の担当者に確認したところ、その要因の大きな一つとして、平成 30 年 6 月 20 日に福岡本線料金所を廃止したことに伴って通行料金の一部払戻し業務及び回数通行券の払い戻し業務を業務内容に追加したことがある旨の回答を得た。

通行料金の一部払戻しは、全区間均一料金制への移行に伴い、砺波小矢部 JCT から小矢部東 IC 又は福岡 IC の間を利用する場合に値上げとなることを踏まえ、当該区間を日常的に利用する利用者の利用料金の急激な負担増加を緩和するために実施されるものである。

当該料金改定は、平成 30 年 6 月 20 日からの実施を国土交通省から平成 30 年 4 月 19 日付けで許可されたものであり、許可から実施までに日数がないこと、また、通行料金の一部払戻し業務については利用者への対応等に経験やノウハウが必要であることから、廃止された福岡本線料金所にて料金收受業務を請け負っていた A 社と変更契約を締結したものである旨の説明を道路公社の担当者より受けた。

【意見 6 - 9】 通行料金の一部払戻し業務に係る契約について

通行料金の一部払戻し業務について、その主な業務内容は、払戻し申請書の受付や利用実績の確認とそれに伴う料金の払戻し、電話による利用者からの問い合わせ対応となっている。平成 30 年度当初は月 100 件程度あった申請業務は、現在は減少しており、令和 2 年度の月あたり払戻し件数は多くても 10 件程度となっている。それに対し、令和 2 年度の払戻

し業務の委託費は人件費だけでも多額に上り、業務内容に対し割高となっている印象を受けた。なお、契約内容としては、月曜から金曜（祝日、振替休日を除く。）の8時30分から17時15分に窓口1名を置く契約となっている。

当該払戻し業務は、高度な知識や経験を有する業務ではないと考えられ、交通管制業務や交通管理業務、維持修繕業務を主とする道路管理委託業務契約と同一業者である必要性はない。そのため、業務委託費の削減を目的として、当該契約とは別契約により業者を選定することを検討に入れてもよいのではないかと考える。