

包括外部監査結果に基づく措置等の通知に係る公表

平成25年8月28日

和歌山市監査委員

和行経第53号
平成25年 8月23日
(2013年)

和歌山市監査委員 様

和歌山市長 大橋 建一

包括外部監査の結果報告に基づく措置等の通知について

包括外部監査の結果に基づき、又は当該監査の結果を参考として講じた措置等について、地方自治法（昭和22年法律第67号）第252条の38第6項の規定により、別紙のとおり通知します。

包括外部監査結果に基づく措置状況 (監査実施年度：平成24年度)

〔監査テーマ〕

道路事業に係る財務に関する事務執行について

監査結果等	措置等の内容及び状況	担当局部課等名	頁
<p>1 道路政策</p> <p>(1) 都市計画道路整備の事業費の更新作業</p> <p>道路の幅員等に関する詳細な条件を踏まえての検討を行っていないが、現行の24年度事業中の路線の概算事業費に基づいて算定すると、現行の都市計画道路の整備実現に250年を超える年数を要することとなる。</p> <p>この年数をもってしては、現行の都市計画道路整備の計画実現に現実味はないといわざるを得ない。</p> <p>実現可能な都市計画道路の整備計画を立案するには、定期又は不定期に都市計画道路の総事業費の更新作業を行い、その結果と、今後の道路行政に配分されうる予算等を勘案して立案することが必要である。そして、少なくとも市の長期総合計画や都市計画マスタープランの立案時には都市計画道路の総事業費について更新作業が必要である。</p>	<p>現在、実施している都市計画道路の見直し後に、存続となった路線の総事業費などを算出し、整備計画を策定することになります。その後は、都市計画マスタープランの改正時など適切な時期に総事業費の更新を実施していきます。</p>	建設局 道路部 道路政策課	40
<p>(2) 交通輸送や交通安全の視点を取り入れた道路行政について</p> <p>道路は市民生活における重要なライフラインのひとつであるが、交通輸送のインフラストラクチャー（社会資本）でもあり、その使用にあたっては交通事故等の危険性も存在している。したがって、道路整備に関する施策には市民の利便性のみならず、輸送力の増強や交通安全の視点も取り入れる必要があると考える。</p> <p>市は輸送力の増強や交通環境の整備については交通対策委員会、交通安全対策については交通安全対策会議の設置を条例（市交通対策委員会条例、市交通安全対策会議条例）で定め、関係者の意見を市の施策に取り入れることとしているが、過去3年間両会議ともに開催されていない。</p> <p>これらの会議は市職員や市議会議員の他、国や県の職員、警察官、公共交通機関の職員等で構成され、市の交通輸送や交通安全の施策について審議や提言を行うものであるが、条例が設置されているのにも関わらず、長期間開催されていないことは両会議に期待された機能を果たしていないといえる。</p> <p>両会議は、道路行政に交通輸送や交通安全の視点を取り入れる機会として重要なものであるから、他部署の管轄であっても、道路行政と交通輸送行政、交通安全行政の連携を図ることも目的として、その開催を促し、適宜に市の交通輸送や交通安全に関する情報を入手し道路行政に反映することが望まれる。</p>	<p>交通対策委員会条例は、交通安全対策会議と趣旨が重複するため、平成24年度末に廃止しました。平成25年度からは公共交通政策審議会で交通輸送施策を、交通安全対策会議で交通安全施策を検討していくこととなります。また、交通安全対策会議を定期的で開催するよう関係機関と調整を行うと事務局担当課から聞いています。</p> <p>道路計画は交通輸送や交通安全の観点を取り入れて策定する必要がありますので、今後、道路計画の策定時には「和歌山市交通安全対策会議」や「和歌山市公共交通政策審議会」の意見を取り入れていきます。</p>	建設局 道路部 道路政策課	47

<p>(3) 道路事業の起債について 道路事業に関わる起債残高について、平成14年度から平成23年度までの直近10年間の推移は下記のとおり、増加傾向にあり、平成23年度末現在271億円の起債発行残高がある。 この起債発行残高を、償還条件どおりに償還した場合、完済するのは、20年以上を要する。 実際は毎年度の道路事業による発行金額があるため、事業量を通じて起債残高を中長期的に管理する必要があるが、今後、厳しい社会経済環境のなか、税収の伸びも期待できない現状において、道路事業に関わる起債の発行については、毎年度の償還額の範囲内にとどめるなどの方策を、十分検討する必要がある。</p>	<p>道路事業に関する起債残高の増加は平成20年度から22年度までのスカイタウンつつじヶ丘の緑道整備に係る用地取得によるもので、平成24年度の残高も23年度より減少する見込みです。 都市計画道路の計画の見直し後に実施する整備計画を策定に併せて、起債の発行額を考慮した事業の年次計画を策定していきます。</p>	<p>建設局 道路部 道路政策課</p>	<p>48</p>
<p>2 道路建設 (1) 市駅小倉線(その他の都市計画道路整備事業) (ア) 入札談合防止の取り組みについて 市は入札制度の改革を進めており、現状、市の契約手続は一般競争入札を原則とし、最低制限価格を公表している。 したがって、事業者側においては、ほとんどの物件において最低制限価格で入札せざるを得ないことから、入札談合にメリットはなく、また、指名競争入札と異なり、一般競争入札では入札者が限定されないことから、談合は困難であると、市は考えている。 しかし、最低制限価格での落札は多いとはいえ、入札参加者が少ないため落札率が90%を超えるものや特定の事業者が集中して落札しているケースがあり、また、市の一般競争入札では一般競争入札参加基準表による地区割りにより入札者を一部で限定していることから、市の考えどおり談合の可能性はないとはいいたい。 上記道路建設のサンプルにある雑賀24号線外2線、和歌山大学前駅駅前広場事業のように、参加者が少なく、特定の事業者が集中して落札している等特異なケースについては、工事に必要な技術者の把握、下請け業者の調査等の事後審査を厳密に実施するとともに、落札状況の分析や調査等を実施し、幅広い事業者が入札に参加できるような措置を講じるべきである。</p> <p>※P64「松島本渡線(市内環状道路整備事業)」、P72「雑賀24号線外2線、小倉178号線(地方道整備事業)」、P75「松島・加納地内線(道路新設改良事業)」、P78「中平井線(地方道整備事業)」、P81「和歌山大学前駅駅前広場事業」でも同様の意見をいただいています。</p>	<p>必要な技術者の把握、下請業者の調査については、施工体系図・施工体制台帳により把握しています。落札状況の結果を検討するとともに、電子入札では、地域要件を外し入札参加者を募っており、今後、電子入札の拡大により、より幅広い入札参加可能業者となっていくものと考えています。</p>	<p>建設局 建設総務部 建設総務課</p>	<p>52</p>

(イ) 一般競争入札参加基準表における地区割りについて

市は地元業者を育成するために、一般競争入札の実施に際して一般競争入札参加基準表を策定し、地域要件等で参加を制限する、いわゆる地区割りを行っている。工事部門の地区割りは以下のようになっており、工事金額により地域要件を定め、かつ、国や県の経営事項審査による総合評定値に基づき、市が独自に算定した登録総合点数を満たした事業者のみ一般競争入札に参加できるとしている。

このような地区割りは入札参加者を限定するため、入札談合の温床となるおそれもある。また、電子入札の導入により事務手続の効率化が進み、地区割りの必要性が低くなってきたため、全国の中核市では地域要件の廃止・見直しを行う傾向にある。なお、市は電子入札と紙での入札を併用している。

市は入札契約適正化法及び官公需法に基づき、地元事業者の育成や膨大な入札参加者数による事務手続の増加を防ぐため、地区要件を廃止する方針はなく、今後、地区の発注件数・参加者数にばらつきが出てきて、一般競争入札参加の公平性が維持できなくなった場合は随時見直しを行うとしている。

また、国でも近年、「地域の中小・中堅建設業者の育成や品質の確保、将来における維持・管理を適切に行う観点から、過度に競争性を低下させないように留意しつつ、近隣地域内における工事实績や事業所の所在等を競争参加資格や指名基準とする、いわゆる地域要件の適切な活用を図るなど、必要な競争参加資格を適切に設定するものとする」（官公需についての中小企業者の受注の確保に関する法律（昭和41年法律第97号）第4条第2項に基づく、平成24年度における中小企業者に関する国等の契約の方針 平成24年6月22日閣議決定）という方針を打ち出し、適正な地区割りを認めていることも、地区割りを存続させる根拠となっている。

しかし、地元事業者の育成は保護ではなく、試験研究機関等を通じた技術指導や情報提供といった他の施策によっても可能であり、他の地域に比べて過剰な保護は却って地元業者の競争力を阻害することも考えられる。

地区割りの地域要件については過剰な保護にならないように随時見直しを検討するとともに、工事内容等により入札参加者が少ないと思われる場合には、地域要件の撤廃も考慮に入れて、競争性のある入札手続が実施されるように留意するべきである。

※P64「松島本渡線（市内環状道路整備事業）」、P72「雑賀24号線外2線、小倉178号線（地方道整備事業）」、P75「松島・加納地内線（道路新設改良事業）」、P78「中平井線（地方道整備事業）」、P81「和歌山大学前駅前広場事業」にも同様の意見をいただいています。

地区割りの地域要件については、地元業者の育成という面から据え置いているもので、現時点において見直しする予定はありませんが、今後、拡大させていく電子入札では、地域要件を外し入札参加者を募っていますので、地域要件は減っていくものと考えています。

<p>(ウ) 工事費・委託料の変更契約について</p> <p>① 事前の調査・設計の徹底</p> <p>平成23年度に街路課、道路建設課が実施した主要な道路整備事業の工事費、委託料において、契約書等を閲覧した結果、サンプル20件中15件で契約金額を増加させる契約変更があった。</p> <p>市は「建設工事の設計及び契約変更事務の取扱いについて」（平成12年8月11日）という市の通達により、軽微な変更（請負金額の10%かつ1,000万円以下の変更、構造等の重要でない変更）の場合、工期末にまとめて変更契約が可能であり、変更見込金額が請負金額の30%を超える工事は、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ものを除き、原則として別途の契約を結ぶこととしている。</p> <p>当該通達は、一般的に設計図書の作成は不確定な条件（地中や周辺の土地利用等工事環境の状況変化、住民等からの要求、測量誤差等）を前提に予期しない設計変更が発生することを想定して設けられたもので、このようなケースが生じた場合、軽微な変更手続により事務の迅速・簡素化を図るものである。</p> <p>もし、最終的な契約金額を増加させてしまう契約変更が常態化すると、契約機会の公平性を確保し、経済的な契約金額を決定するために実施される一般競争入札の意義が失われてしまうおそれがある。</p> <p>市は工事や業務委託の設計時に事前の調査や地権者等へのヒアリングを十分に実施し、必要な工事内容を当初の設計に網羅的かつ正確に反映させ、結果として変更契約を減らすよう努力すべきである。</p> <p>※P72「雑賀24号線外2線、小倉178号線（地方道整備事業）」、P75「松島・加納地内線（道路新設改良事業）」、P78「中平井線（地方道整備事業）」、P81「和歌山大学前駅前広場事業」にも同様の意見をいただいています</p>	<p>工事、調査委託の設計時に、事前調査及び関係者へのヒアリングを密に行い、当初設計に全て正確に反映させ、更に発注時に再確認することを徹底するとともに、当該通達が、工事の実施中に社会的な要因、自然的な要因により予期しないことが発生することを想定して設けられたものであるという認識をもち、最終的に契約金額を増額変更することが常態化しないように部内各課の職員に徹底します。</p>	<p>建設局 道路部 道路政策課 道路建設課 街路課</p>	<p>56</p>
<p>② 市駅小倉の昇降路撤去</p> <p>市駅小倉線関連道路改築工事において、市は工事前に水田及び畑への昇降路が2箇所設置されていたため、同様に2箇所昇降路を建設することで工事設計をしていた。その後の地権者との協議により更に4箇所増やし、6箇所設置したのにもかかわらず、そのうちの1箇所が地権者により撤去された。なお、昇降路が撤去されたのち、現状、農地ではなく宅地として利用されている。</p> <p>担当課によると、これらの昇降路は道路法第70条や土地収用法第93条に基づく地権者への補償として設置されたものであり、引き渡し後は地権者の所有物となるため、昇降路の撤去自体は地権者の自由である。また工事後、地権者が変更されており、変更後の地権者の意思を確認するのは一般的に困難である。</p> <p>そのような事情があるとしても、地権者との協議から3か月後、昇降路引き渡しから12日後には、宅地業者に所有権の変更登記がなされている。設計前後においては、地権者に対して制度趣旨を十分に説明し、道路整備後の使用状況についてヒアリングを徹底することが望ましい。</p>	<p>設計時に隣接地権者と協議する際に以下の①～④の事項を確認または説明するとともに、工事発注時にその事項を再確認するよう徹底します。</p> <p>① 昇降路の有無の確認 ② 耕作の継続の確認 ③ 宅地化の可能性の確認 （宅建業者等からの打診の有無等） ④ 昇降路の設置は公共事業に関して道路法第70条に基づく隣接地権者への補償であり、公共事業費により投資された構造物である旨の説明</p>	<p>建設局 道路部 街路課</p>	<p>56</p>

<p>③ 和歌山大学前駅の公衆トイレ設置</p> <p>和歌山大学前駅駅前広場シェルター他設置工事において、当初は別契約で公衆トイレの設置工事を実施する予定だったが、急遽工事現場近くの土地に公衆トイレを建設せざるを得なくなった。</p> <p>市は、変更金額が請負金額の30%を超える工事ではあるが、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ものとして別契約を結ぶことなく、入札が行われた既存の契約の変更という形態をとった。</p> <p>市の当初計画では公衆トイレを設置する計画はなかったとのことであるが、事業決定より契約まで2年以上の期間があったことから十分な協議時間があり、協議の早い段階で地権者から工事現場近くの土地で公衆トイレを設置する旨の合意を得て事業を進めていれば、当初設計に含めたうえで一般競争入札の実施が可能であったと思われる。</p>	<p>和歌山大学前駅駅前広場の公衆トイレ設置は、工事発注時までに協議してきた事項になく、工事発注後に追加された事項であり、供用開始の期日が決定していたことから、駅前広場工事の変更で対処せざるを得ないものでした。</p> <p>今後は、このようなことがない様に、工事発注の前提条件となる協議事項については、協議を密に行い、綿密に計画した上で工事発注に繋げていきます。</p>	<p>建設局 道路部 道路建設課</p>	<p>57</p>
<p>④ 委託料に関する契約変更</p> <p>監査人が抽出したサンプル中に委託料を増加させる契約変更が5件あり、このうち中平井線トンネル詳細設計業務委託の変更契約は請負金額の30%を超える変更である。変更金額や変更割合が大きい場合、原則として別契約で実施すべきと考えるが、市は委託中の設計業務と分離することが難しい業務として、別契約で実施することなく、市長決裁により契約変更されていた。</p> <p>また、中平井線（地方道整備事業）においては、中平井線トンネル調査解析業務委託においても、30%未満ではあるが変更契約が行われている。</p> <p>なお、「建設工事の設計及び契約変更事務の取扱について」は建設工事の契約変更に適用されるものであり、委託業務に適用されるものではない。市によると、委託料の変更は建設工事に比較すれば少ないが、トンネルの設計委託などは地中の状況を考慮する必要があるため、目視等では確認することが難しく、業務内容が変更される可能性はゼロではないとし、これまでは「建設工事の設計及び契約変更事務の取扱について」の準用により、委託料の契約変更を行ってきたという。</p> <p>サンプル調査では、委託料のサンプル7件、うち5件で増額の契約変更があったことから、他にも委託契約の契約変更は少なくないと推定される。したがって、工事費についての規程である「建設工事の設計及び契約変更事務の取扱について」を準用して契約変更を実施している状況は好ましくなく、新たに委託料についても同様の規程を設けるべきである。</p> <p>また委託料については、工事費と比べて工程や原材料費等が明確でないことから、「建設工事の設計及び契約変更事務の取扱について」と同じ規定内容とするのは好ましいことではなく、委託料についての契約変更にあたっては、追加する作業の算定単価について、市場価格のあるものについては市場調査を実施するなど「建設工事の設計及び契約変更事務の取扱について」に規定されている内容に追加事項を設けるべきであると考えられる。</p>	<p>建設工事に係る調査・設計委託料の変更は、「建設工事の設計及び契約変更事務の取扱について」に準じて運用しているのが現状であり、変更伺いの決裁についても「変更割合が30%を超えるもの」は請負工事の変更と同様で市長決裁と規定されています。この運用は国や県も同様であり、特段問題は発生していませんので、現時点で新たに規程を設けることは考えていません。</p> <p>なお、委託料の設計は和歌山県の積算基準等をもとに算出しており、市場価格を用いる例は極めて少ないと考えられますが、それを用いる場合は市場調査を実施のうえ算出します。</p>	<p>建設局 建設総務部 建設総務課</p>	<p>59</p>

<p>⑤ 個別・具体性がある変更理由の記載</p> <p>変更契約の理由は変更理由書に記載され、所属部長の承認を受けることになるが、一部に「地権者と協議の結果」と記載され、協議内容について詳しく記載されていないものが見受けられた。</p> <p>道路法第70条や土地収用法第93条では、新設する道路に面する土地の工作物の新築等について道路管理者が補償に代えて実施することができることと規定しており、地権者の損失の範囲内で変更工事により工作物等を設置することができると考えられるが、地権者の損失を超えて工事を実施することまでは認められない。</p> <p>したがって、地権者との協議にあたっては、工事を実施することによって地権者に発生した損失を客観的に算定し、その事実や根拠を正確に文書として残すという姿勢が必要となる。</p> <p>市駅小倉線の昇降路撤去や和歌山大学前駅の公衆トイレ設置のような事例においても交渉内容を明文化していれば、結果的に不要な工事を実施したり、規定の金額を超え、原則的には別契約を締結すべき変更工事を実施するような事態を事前に防ぐことができた可能性もある。</p> <p>地権者とのトラブルの発生を防ぎ、市として必要な工事を実施したことを明らかにするためにも、変更理由書には、地権者等の氏名や要望を受けた日時、その具体的な内容及び協議内容も詳細に記載すべきである。</p>	<p>変更理由書は公開している関係もあり、地権者の氏名など個人情報に係るものは記載は困難ですので、変更理由を補完する資料となる「交渉記録」等の作成を徹底します。</p>	<p>建設局 道路部 道路政策課</p>	<p>60</p>
<p>(エ) 補償費の計算チェックについて</p> <p>市は、道路用地の買収の際に生じる所有者等への補償費について、建築コンサルタントに補償費の積算を委託し、担当課において、積算結果である報告書と補償標準単価表等の積算根拠との照合がなされている。</p> <p>補償費の積算根拠との照合結果について資料提出を求めたところ、市では正本を入手しているが、チェックを実施した報告書案は業者に返還しており、コピー等の資料も保管していないとのことであった。市がチェックを実施した証跡を残すためにも、チェックを実施した報告書案も資料として残すべきである。</p> <p>※P64「松島本渡線（市内環状道路整備事業）」にも同様の意見をいただいています。</p>	<p>報告書のチェック後の修正指示は、そのコピーを業者に送付することとします。その保存については、そのコピーまで定められた期間を保存すると、補償物件によっては膨大な量となるので、最終チェックを行った報告書（補償額が確定した最終の報告書）のみを保管することで統一を図ります。</p>	<p>建設局 道路部 道路政策課 道路建設課 街路課</p>	<p>61</p>
<p>(2) 松島本渡線(市内環状道路整備事業)</p> <p>(ア) 入札談合防止の取り組みについて</p> <p>市駅小倉線(その他の都市計画道路整備事業) 2 (1) (ア) で記載した内容と同様である。</p>	<p>市駅小倉線(その他の都市計画道路整備事業) 2 (1) (ア) の回答と同様です。</p>	<p>建設局 建設総務部 建設総務課</p>	<p>64</p>
<p>(イ) 一般競争入札参加基準表における地区割りについて</p> <p>市駅小倉線(その他の都市計画道路整備事業) 2 (1) (イ) で記載した内容と同様である。</p>	<p>市駅小倉線(その他の都市計画道路整備事業) 2 (1) (イ) の回答と同様です。</p>	<p>建設局 建設総務部 建設総務課</p>	<p>64</p>
<p>(ウ) 補償費の計算チェックについて</p> <p>市駅小倉線(その他の都市計画道路整備事業) 2 (1) (エ) で記載した内容と同様である。</p>	<p>市駅小倉線(その他の都市計画道路整備事業) 2 (1) (エ) の回答と同様です。</p>	<p>建設局 道路部 道路政策課 道路建設課 街路課</p>	<p>64</p>

<p>(3) 未利用地対策事業</p> <p>(ア) 未利用地対策事業における新たな目標・指標の設定について</p> <p>街路課の未利用地対策事業は平成20年度から事業が実施され、砂山手平線の115.59平方メートルを除き、ほぼすべての用地で売却、貸地、他部署への所管換えといった対策が実施されている。市の事務事業を評価する事業進捗管理シートはこのような対策の有無に着目した有効活用率を成果指標とし、平成23年度の有効活用率は99%、年度別達成度は100%と高い水準となった。</p> <p>比較的面積の小さい土地は売却されているが、面積の大きな土地に関しては貸地になっていることが多く、売却までは引き続き担当課が管理することになるという。</p> <p>今後も当事業を運営していくに当たって、平成23年度までにはほぼすべての土地で対策が行われているのであるから、従来のような対策の有無に着目した有効活用率では成果指標の数値は今後ほぼ100%で推移していくことになるため、更なる改善を図ることが難しいのではないかと思われる。</p> <p>事業の実態が貸地の運営に移行していることから、事業進捗管理シートの成果指標に貸地の運営に関する指標も追加することを検討すべきである。</p> <p>貸地の運営に関する指標としては、不動産鑑定士の鑑定額や貸地に関して発生する経費や他の用途に利用した場合に発生する機会費用等に対する賃料の割合、賃料の回収率、不納欠損率等が想定される。</p> <p>なお、当事業の事業進捗管理シートにおける平成21年度、平成22年度の有効活用率の根拠資料が提出されず、目標達成率に関する評価の正確性を検証することができなかった。担当課の事務事業を客観的に評価するためにも、成果指標の実績値は客観性のある根拠資料に基づき記入する必要がある。</p>	<p>未利用地対策としての事業の実態は現時点では貸地の運営に移行していますが、最終目標は売却することと考えていますので、成果指標については売却率を追加します。また、今後は目標達成率に関する評価を検証できるよう実績値の根拠資料を作成します。</p>	<p>建設局 道路部 街路課</p>	<p>66</p>
<p>(イ) 市土地開発公社との取引の際の計算チェックについて</p> <p>市土地開発公社の整理に伴い、街路課は平成23年度、本町和歌浦線用地123.94平方メートルを54,778,851円、都市公園用地681.46平方メートルを270,270,199円で再取得している。</p> <p>これらの再取得価格は公社が取得に要した用地費の他、諸経費、利息、事務費が含まれているため、再取得を担当する部署では利息や諸経費等の算定についてチェックすべきであると考えますが、担当課では計算根拠となる資料を入手していなかった。</p> <p>市土地開発公社は市の外郭団体であるとはいえ、市税を投入する以上は最低限のチェックは必要である。今後、外郭団体との取引においても、民間企業や個人との取引と同様に適切な証憑書類を入手すべきである。</p>	<p>今後は、同様の事務において計算根拠となる資料の収集を行い、チェックを徹底します。</p>	<p>建設局 道路部 街路課</p>	<p>67</p>

<p>(4) 雑賀24号線外2線、小倉178号線（地方道整備事業）</p> <p>(ア) 入札不成立による原因の究明について</p> <p>街路課、道路建設課が担当し、一般競争入札を実施した工事20件を調査したところ、1件入札不成立となり、随意契約となったものがあった。雑賀24号線外2線の北橋架替工事（桁製作工）で、設計工期は240日間、予定価格は35,070,000円（税込）であった。随意契約による契約額は予定金額と同額である。</p> <p>入札不成立の場合の契約方法は、市建設工事等入札不成立における次期契約方法の採択に係る事務取扱指針に定められており、入札者が1人で入札の執行を取り止めた場合に当たるため（第2条）、随意契約を採択するのは止むを得ないが、当該指針では別途、入札不成立となった場合には、その原因の究明に努めるものとする規定されている（第3条）。</p> <p>しかし、市は入札不成立にもかかわらず、特に聞き取り調査等の措置を実施しておらず、原因究明に関する調書を作成していない。</p> <p>一般競争入札への参加・不参加は業者の都合ではあるが、担当課においては公正かつ公平な契約手続を実施するため、入札不成立の原因を究明し、業者間の競争性が高められるような環境を整備するよう努力することが求められる。</p> <p>当該事例では最終的にB社のみ参加となったが、当初はA社のみ参加であったのだから、環境を整えば2社が入札に参加し、一般競争入札を実施できた可能性も否定できない。</p> <p>したがって、市建設工事等入札不成立における次期契約方法の採択に係る事務取扱指針第3条に則り、入札に参加した業者に対する聞き取り調査や業種・業態・業界等の分析を実施し、今後の契約事務に生かすためにも、文書等の記録として残すことが必要である。</p>	<p>入札不成立における参加業者の調査については、入札意欲があったからであり、参加業者が少ない物件については、業種、業態、業界等の分析が必要と考えています。今後は、公告内容（入札参加資格）を吟味し、契約事務に生かしたいと考えています。</p>	<p>建設局 建設総務部 建設総務課</p>	<p>69</p>
--	---	--------------------------------	-----------

<p>(イ) 事業進捗状況の目標値の設定について 小倉178号線、雑賀24号線外2線の整備事業は地方道整備事業の一部として、その他の道路整備と一括で事務事業評価が実施されており、地方道整備事業は成果指標を事業進捗状況とし、年度目標値を当初予算の値、実績値を決算値としている。平成23年度は年度目標値が574,600千円、実績値が319,296千円、年度別達成度は55.6%だった。 一般的に達成度は100%が望ましいが、現状の指標では単に当初予算を消化したほうが高く評価されてしまうため、成果指標としては不適切であると考え。現状の厳しい財政状況においては事業を計画どおりに進めていくだけでなく、経済的な事業の遂行も求められるからである。 また、道路整備は道路用地の買収、地権者等への補償、設計の委託、工事実施といった段階を踏まえて実施されているにも関わらず、一律に予算総額と決算総額で判断されることにより評価が曖昧になってしまうおそれもある。 道路建設課によると、地方道整備事業は平成23年度においては13路線からなり、それぞれの路線が下記写真のように異なる段階にあるため、各路線別に分けると事業が細分化されてしまい、却って評価が難しくなることである。 しかし、13路線を一括して評価するという発想に合理性がなく、事業の評価が曖昧になってしまうおそれがあり、評価に対しグルーピングできるものはグルーピングし、グルーピングになじまないものは単独で実施すべきであると考え。 具体的な評価方法としては用地買収、物件補償、工事、業務委託の段階に分け、用地買収や物件補償であれば目標件数、工事であれば整備延長、業務委託であれば予算執行率等各段階に応じた適切な評価指標を設定すべきである。 なお、道路新設改良事業、中平井線の事務事業評価も成果指標を事業進捗状況とし、年度目標値を当初予算の値、実績値を決算値とする方法で実施されていることから、同様に改善することが求められる。</p> <p>※P74「松島・加納地内線（道路新設改良事業）」、P78「中平井線（地方道整備事業）」にも同様の意見をいただいています。</p>	<p>道路事業等の進捗については事業費ベースで管理するのが一般的です。道路工事には多様な工種が有り、同じ区間を多年度にわたり施工する場合も多く、画的ではないため単純に整備延長による評価は困難であるため現行どおりとします。 しかしながら、用地買収・物件補償などは件数を目標値に設定することは可能であるため、平成26年度の事務事業管理シート作成時には件数での成果指標とします。また、事業進捗管理シートのフォーマットの関係で、主な指標の設置は上記のとおり工事と用地買収・物件補償の2項目の設定とします。</p>	<p>建設局 道路部 道路建設課</p>	<p>70</p>
<p>(ウ) 工事費・委託料の変更契約について 市駅小倉線(その他の都市計画道路整備事業) 2(1)(ウ)①に記載した内容と同様である。</p>	<p>市駅小倉線(その他の都市計画道路整備事業) 2(1)(ウ)①の回答と同様です。</p>	<p>建設局 道路部 道路政策課 道路建設課 街路課</p>	<p>72</p>
<p>(エ) 入札談合防止の取り組みについて 市駅小倉線(その他の都市計画道路整備事業) 2(1)(ア)に記載した内容と同様である。</p>	<p>市駅小倉線(その他の都市計画道路整備事業) 2(1)(ア)の回答と同様です。</p>	<p>建設局 建設総務部 建設総務課</p>	<p>72</p>
<p>(オ) 一般競争入札参加基準表における地区割りについて 市駅小倉線(その他の都市計画道路整備事業) 2(1)(イ)に記載した内容と同様である。</p>	<p>市駅小倉線(その他の都市計画道路整備事業) 2(1)(イ)の回答と同様です。</p>	<p>建設局 建設総務部 建設総務課</p>	<p>72</p>

<p>(5) 松島・加納地内線(道路新設改良事業) (ア) 事業進捗状況の目標値の設定について</p> <p>雑賀24号線外2線、小倉178号線(地方道整備事業) 2(4)(イ)に記載した内容と同様である。</p>	<p>雑賀24号線外2線、小倉178号線(地方道整備事業) 2(4)(イ)の回答と同様です。</p>	<p>建設局 道路部 道路建設課</p>	<p>74</p>
<p>(イ) 工事費・委託料の変更契約について</p> <p>市駅小倉線(その他の都市計画道路整備事業) 2(1)(ウ)①に記載した内容と同様である。</p>	<p>市駅小倉線(その他の都市計画道路整備事業) 2(1)(ウ)①の回答と同様です。</p>	<p>建設局 道路部 道路政策課 道路建設課 街路課</p>	<p>75</p>
<p>(ウ) 入札談合防止の取り組みについて</p> <p>市駅小倉線(その他の都市計画道路整備事業) 2(1)(ア)に記載した内容と同様である。</p>	<p>市駅小倉線(その他の都市計画道路整備事業) 2(1)(ア)の回答と同様です。</p>	<p>建設局 建設総務部 建設総務課</p>	<p>75</p>
<p>(エ) 一般競争入札参加基準表における地区割りについて</p> <p>市駅小倉線(その他の都市計画道路整備事業) 2(1)(イ)に記載した内容と同様である。</p>	<p>市駅小倉線(その他の都市計画道路整備事業) 2(1)(イ)の回答と同様です。</p>	<p>建設局 建設総務部 建設総務課</p>	<p>75</p>
<p>(6) 中平井線(地方道整備事業) (ア) 設計業務成果物の管理について</p> <p>中平井線道路詳細設計業務委託において、市が委託事業者に対して他の業務(予備設計業務)の成果物を貸与し、返却を受けたにも関わらず、借用書が委託事業者に返還されていなかった。借用書は貸与物の返却を受けた際に返還すべきものであり、市は貸与物と同様に借用書等の書類管理も徹底すべきである。</p> <p>市が委託業者に貸与したものは「中平井線道路予備設計業務」の成果物一式(設計図等)であり、日付は平成23年8月22日、借用期間は平成23年8月22日から9月30日までのものだった。成果物一式は打ち合わせ記録簿によると平成23年9月8日に返却されたとのことであり、返却された現物も監査人が確認できたことから、担当者が借用書の返却を忘れてしまったものと考えられる。</p> <p>他の設計業務成果物や借用書等の管理についても、部署内で一括した管理簿等は作成されておらず、担当者の管理に任されており、業者との打ち合わせ記録簿等に返却記録が記載されるのみである。</p> <p>成果物や借用書等の返却の遅延、紛失を防ぐためにも、部署内で一括した管理簿を作成するなど、業者との成果物や借用書等の貸し借りの状況を網羅的かつ適切に管理する必要がある。</p>	<p>設計業務成果物の管理について、平成25年4月より、図書等貸し出し簿を課内に備え付け、設計業務成果物を含む課所有の図書等を一括管理するようにしました。</p>	<p>建設局 道路部 道路建設課</p>	<p>77</p>
<p>(イ) 事業進捗状況の目標値の設定について</p> <p>雑賀24号線外2線、小倉178号線(地方道整備事業) 2(4)(イ)に記載した内容と同様である。</p>	<p>雑賀24号線外2線、小倉178号線(地方道整備事業) 2(4)(イ)の回答と同様です。</p>	<p>建設局 道路部 道路建設課</p>	<p>78</p>

<p>(ウ) 工事費・委託料の変更契約について</p> <p>市駅小倉線(その他の都市計画道路整備事業) 2 (1) (ウ)①に記載した内容と同様である。</p>	<p>市駅小倉線(その他の都市計画道路整備事業) 2 (1) (ウ)①の回答と同様です。</p>	<p>建設局 道路部 道路政策課 道路建設課 街路課</p>	<p>78</p>
<p>(エ) 入札談合防止の取り組みについて</p> <p>市駅小倉線(その他の都市計画道路整備事業) 2 (1) (ア)に記載した内容と同様である。</p>	<p>市駅小倉線(その他の都市計画道路整備事業) 2 (1) (ア)の回答と同様です。</p>	<p>建設局 建設総務部 建設総務課</p>	<p>78</p>
<p>(オ) 一般競争入札参加基準表における地区割りについて</p> <p>市駅小倉線(その他の都市計画道路整備事業) 2 (1) (イ)に記載した内容と同様である。</p>	<p>市駅小倉線(その他の都市計画道路整備事業) 2 (1) (イ)の回答と同様です。</p>	<p>建設局 建設総務部 建設総務課</p>	<p>78</p>
<p>(7) 和歌山大学前駅駅前広場事業 (ア) 工事費・委託料の変更契約について</p> <p>市駅小倉線(その他の都市計画道路整備事業) 2 (1) (ウ)①に記載した内容と同様である。</p>	<p>市駅小倉線(その他の都市計画道路整備事業) 2 (1) (ウ)①の回答と同様です。</p>	<p>建設局 道路部 道路政策課 道路建設課 街路課</p>	<p>81</p>
<p>(イ) 入札談合防止の取り組みについて</p> <p>市駅小倉線(その他の都市計画道路整備事業) 2 (1) (ア)に記載した内容と同様である。</p>	<p>市駅小倉線(その他の都市計画道路整備事業) 2 (1) (ア)の回答と同様です。</p>	<p>建設局 建設総務部 建設総務課</p>	<p>81</p>
<p>(ウ) 一般競争入札参加基準表における地区割りについて</p> <p>市駅小倉線(その他の都市計画道路整備事業) 2 (1) (イ)に記載した内容と同様である。</p>	<p>市駅小倉線(その他の都市計画道路整備事業) 2 (1) (イ)の回答と同様です。</p>	<p>建設局 建設総務部 建設総務課</p>	<p>81</p>

<p>3 道路管理</p> <p>(1) 市道管理事業</p> <p>(ア) 占用料の減免申請書の未提出について</p> <p>占用料は、「和歌山市道路占用料条例」「和歌山市道路占用料条例施行規則」「和歌山市道路占用規則」に基づいて徴収されている。具体的な占用料については、「和歌山市道路占用料条例」に定められている。</p> <p>和歌山市道路占用料条例第2条第2項によると、占用料は、市長において公益その他特別の事由があると認められるときは、これを減免することができることとされている。また、和歌山市道路占用料条例施行規則第3条によると、占用料の減免を受けようとする者は、道路占用料減免申請書を市長に提出しなければならないとされている。</p> <p>占用料が免除となっているものについて、減免申請書が適切に提出されているかを確認したところ、一部の占用物件について免除申請書がなかった。</p> <p>これは、当該占用物件が、過去に市の宅地造成事業に伴い、当該事業の対象となった土地に埋設されている占用者の電線路が移設され、この移設後に新たに占用することとなった範囲について減免されているが、免除申請書が提出されていなかったためである。</p> <p>上記のような過去から引き続き免除となっているものも含め、免除の根拠となる免除申請書が漏れなく提出されることが必要である。そのためには、減免の管理簿等を作成するなど、減免の対象となる占用物件を把握し、これと減免申請書との照合を行うことが望まれる。</p>	<p>今回の指摘を受け、占用許可申請の受付簿に占用料金を記載するよう改善を行いました。これによって減免対象の占用物件が一目でわかり占用料減免申請書を管理しやすくなりました。また、担当者間でお互いの決裁を確認しあうことにより、見落としをなくすよう事務方法についても改善を行いました。</p>	<p>建設局 道路部 道路管理課</p>	<p>85</p>
<p>(イ) 未登記物件等について</p> <p>昭和34年～35年当時、近隣町村を合併した際、引継いだ道路土地が未登記になっている。道路台帳には登記、未登記の記載はなく、登記の有無を確認できる一覧データはない。</p> <p>また、未登記である道路や里道（無番地であるが生活道路として使用）等は市道として認定できないが、公衆用道路として利用されているものは、民地のまま市が道路管理している。</p> <p>上記の認定外道路がどれだけあるかは不明であり、総延長キロ数を把握していないが、道路地図上では色を付して認定外道路がわかるようにして管理していることを確認した。</p> <p>しかし、市が管理している認定外道路の網羅性を確保するためにも、総延長キロ数などを把握する必要がある。</p> <p>また、道路敷のような未登記物件については、所有者の土地売買や相続等の際に、寄附で受納（平成23年度寄附受納件数10数件）するなどの手続を行っているが、今後、路線ごとに一括して道路の境界を確定して、道路敷の所有権を市へ変更していくなどの方法も検討する必要があると考える。</p>	<p>認定・認定外にかかわらず、市が管理している道路用地の把握（総延長・総面積等）や未登記道路をなくすことは必要と考えていますが、このためには境界の確定・測量・登記等の実施が必要となり、多額の費用を要しますので、現時点においては困難な状況です。今後は、地籍調査事業を活用し、調査済の区域から順次、道路台帳等の調製を行います。</p>	<p>建設局 道路部 道路管理課</p>	<p>86</p>

<p>(ウ) 占用許可を受けずに占有している物件がないことの確認を行う必要性について</p> <p>和歌山市道路占用規則第2条では、占有の許可を受けようとする者は、道路法施行規則第4条の3第1項に規定する道路占用許可申請を市長に提出しなければならないと定められている。これに基づいて、道路占用許可申請の提出を受け、占有許可が認められれば、申請者に道路占用許可書が交付される。このように、占有者から申請がある限りは占有物件を把握することができるが、許可申請が提出されず占有している物件については、現在市では、そのような物件を発見できるような市内巡回等を行っておらず、当該物件がないかどうかの確認はできていない。</p> <p>もしも上記のような物件があるとすれば、徴収すべき占用料が徴収できていないことになる。したがって、徴収すべき占用料が、漏れなく徴収されるために、定期的に、また市内をエリアごとに分ける等の方法により、占有許可がなく占有している物件がないことの確認を行う必要があると考える。</p>	<p>不法占有物件（占有許可を受けずに占有している物件）については、発見次第指導を行うように努めていますが、現在の業務量に対する担当者の人数では不法占有物件発見のための定期的な市内巡回を行うことは不可能な状況です。</p> <p>ご指摘にあった不法占有物件を発見するためのパトロールの重要性は理解していますが、老朽化した道路ストックの日常点検などのパトロールが最優先と考えています。当然のことながら、そのパトロール中に道路安全上問題のある不法占有物件が発見された場合は適切に対処していきます。</p>	<p>建設局 道路部 道路管理課</p>	<p>86</p>
<p>(エ) 占有物件の現物確認の方法について</p> <p>申請者から道路占用許可申請の提出を受け、占有許可が認められれば、道路占用許可書が交付される。当該許可書の交付後、占有物件に応じて正しく占用料が徴収されていることの確認のため、実際の占有物件が申請のあった内容と整合しているかどうかの検査を現在担当者2名で定期的に行っているとのことであるが、その際の記録が残されておらず、実際に検査が実施されたかどうかが不明瞭である。したがって、検査が行われていることを第三者が確認できるように、検査の記録を書面で残すことが必要である。</p> <p>また、担当者の人数が2名であることを考慮すると、一度に市内全域の占有物件の検査を行うことは困難であるため、市内をエリアごとに区分し、各エリアの検査をローテーションで実施する等全体の計画を策定する必要がある。</p>	<p>新規の占有物件が申請内容と整合しているかどうかの検査は占有許可後に施工される占有物件の工事完了後に担当者が行っておりますが、今後はそれを道路占用台帳に検査記録として残すことにします。</p> <p>ご指摘のあった市内全域の占有物件の検査をエリア区分し実施する計画を策定することの必要性は理解していますが、老朽化した道路ストックの日常点検などのパトロールが最優先と考えていますので、現時点で計画の策定は考えておりません。</p>	<p>建設局 道路部 道路管理課</p>	<p>86</p>

<p>(2) 駅前広場管理事業</p> <p>(ア) 和歌山駅西口広場駐車場収入の根拠資料提出の必要性について</p> <p>和歌山駅西口広場駐車場の管理運営は、財団法人和歌山市都市整備公社へ委託されている。平成23年度の委託金額は10,626千円であり、委託業務の主な内容は、駐車場の管理と駐車料金の徴収である。</p> <p>委託先からは、一日の駐車料金を把握するために、「和歌山駅西口広場駐車場集計表」の提出を受けている。これには、一日の駐車台数や収入金額が記載されており、委託先内で上長までの承認を受けている。また、月ごとには「和歌山駅西口広場駐車場利用状況表」の提出を受けており、これには、日別の駐車台数と駐車料金等が記載されている。これらの委託先からの提出物と、当該駐車場に係る市の収入金額との照合は実施されているが、当該提出物とその根拠資料（精算機から出力され収入金額が印字されているもの）との照合は実施されていない。したがって、提出物に記載の金額が、本来収入すべき金額であるかがわからない状況となっている。</p> <p>収入金額の妥当性を確認するために、委託先からの提出物を受ける際には、その根拠資料との照合を行うことが必要であると考え。</p>	<p>現在は、委託先から根拠資料（精算機から出力され収入金額が印字されたもの）を提出させ、金額の照合を行っています。</p>	<p>建設局 道路部 道路管理課</p>	<p>91</p>
<p>(3) 市道維持修繕事業</p> <p>(ア) 成果指標の根拠となる資料の整備について</p> <p>当該事業の事業進捗管理シートの成果指標として、下記のとおり、「苦情件数」「要望件数」を記載しているが、その根拠となるデータを記録した資料は保管されていない。</p> <p>苦情件数 平成21年度 163件、平成22年度 240件、平成23年度 300件 要望件数 平成21年度 265件、平成22年度 600件、平成23年度 720件</p> <p>今後は成果指標の根拠となる資料を残しておく必要がある。</p>	<p>苦情や要望に関するデータを記録し共有できるように改善します。</p>	<p>建設局 道路部 道路管理課</p>	<p>93</p>

<p>(イ) 道路修繕に関する中長期計画の必要性について</p> <p>市の道路修繕の現状は、市民、自治会等からの修繕要望に基づき、各担当者が個人でノート等に記載し、具体的な修繕箇所及び優先順位については、担当班で話し合い、決定するという対症療法的な対応を行っており、中長期的に道路修繕が必要な箇所を把握した後、体系的な修繕計画を策定して、それに基づいて道路修繕をすることにはなっていない。</p> <p>今年度における道路修繕工事においても、限られた予算の範囲内で、緊急性が高い小規模修繕（50万円未満）が大半であるが、今後においては、まず主要路線の定期的な調査を行い、道路の修繕が必要な箇所を把握して、優先順位づけをした中長期的な修繕計画を策定したうえで、その計画に基づいて主体的に道路補修を行う必要がある。</p>	<p>道路管理課で管理している道路は市道と里道などの法定外公共物で、平成24年度末の市道延長は1083kmで年々増加しています。このような状況のなか、小規模修繕は、道路の安全上緊急性の高いものを優先的に実施するなど対症療法的な対処とならざるを得ず、これら小規模修繕に計画を策定することは困難な状況です。</p> <p>なお、中・大規模修繕においては、昨年度末より道路ストック総点検を開始し、橋梁、トンネル、舗装面等の調査後、修繕へと至る計画の策定に着手しています。</p>	<p>建設局 道路部 道路管理課</p>	<p>94</p>
<p>(ウ) 予定価格算定の基礎数値について</p> <p>補修工事（各工区ごと）の単価契約の入札において、予定価格（1㎡当たり）は、補修工事面積3,000平方メートルを基準に算定した直接工事費、機器費、共通仮設費、現場管理費及び一般管理費の設計総額に所定の率を乗じた金額を3,000平方メートルで除して算定されている。</p> <p>しかし、実際はその約3倍（約10,000平方メートル）の面積の補修工事が行われている工区が見受けられたことから、当該ケースのように、基準面積より広い面積の工事補修が行われた場合は、固定費の逓減効果（規模の経済効果）が反映されず、実際の補修面積で算定した場合に比し、予定価格が高く設定されている可能性がある。</p> <p>このため、実際の工事補修面積が基準面積を大きく乖離する場合、予定価格は固定費の逓減効果を加味して算定する必要がある。</p>	<p>来年度の委託から適用できるよう予定価格の算定方法を改善します。</p>	<p>建設局 道路部 道路管理課</p>	<p>94</p>
<p>(エ) 最低制限価格の設定過程の資料について</p> <p>補修工事の単価契約の入札において、直近3年間の予定価格、最低制限価格、落札価格を比較した結果は、以下のとおり、予定価格は毎年度低下しているが、平成22年度の最低制限価格は前年度に比し、アップしている。これは上記②予定価格の構成要素である現場管理費などに乗ずる所定の率が上がったためとのことであるが、その根拠となる十分な説明資料が保管されていない。</p> <p>落札価格が最低制限価格に張り付いている現状においては、最低制限価格の設定は重要であり、予定価格を基礎にして最低制限基準率を乗じて算定するプロセスのわかる資料（平成21年度分及び22年度分）を適切に保管しておく必要がある。</p>	<p>入札依頼時に提出する詳細調査書を保管します。</p>	<p>建設局 道路部 道路管理課</p>	<p>94</p>

<p>(オ) 倉庫以外で保管されている資材の払出管理について 応急工事に使用する資材（セメントや鉄板等）は、市で購入し、庁舎の地下倉庫及び塩屋分室で保管されている。保管場所においては、受払簿に受入数量、払出数量及び残数量を記載し管理されている。現地調査を行い、いくつかの資材について受払簿の残数量と実際の数量とを照合したところ、以下のものが不一致であった。</p> <p>NO 品名 受払簿残数量 実際数量（単位：袋）</p> <p>1 エムコール 90 78 2 普通セメント 28 29</p> <p>この不一致の理由は、応急工事を委託されている業者のトラックにいくらかの資材が積載されているが、当該積載分については、払出数量として認識されず、受払簿に記載されていないためとのことだった。現地調査時には、委託業者のトラックがなかったため、積載分をカウントし、受払簿の残数量に積載分を考慮した数量が、実際の数量と一致していることを確認できなかった。</p>	<p>倉庫においている資材とトラック等に積載されている資材について、毎週確認して数量点検を行うようにしました。</p>	<p>建設局 道路部 道路管理課</p>	<p>95</p>
<p>(4) 美しいまちづくり推進事業（道路清掃） (ア) 仕様書の記載項目について 市は、側溝の土砂等の処分を指名競争入札により委託している。委託料については、1トン当たりの単価契約のため、処分の都度、処分費に関する計算資料の提出を受け、委託料の支払いを行うこととなっている。 関係書類を閲覧したところ、平成23年5月11日付の計算資料（合計金額3,374千円）には土壌調査費として231千円が計上されているが、この費用の内容について仕様書及び契約書を閲覧したところ記載がなかった。内容を確認した結果、当該費用は、委託業者が処分する土砂等に有害物質が含まれていないことを調査し、市に調査報告書を提出する義務があるため、これに係る費用であるとのことだった。 必ず必要な費用であるならば、更に、上記の調査報告書が市へ確実に提出されるために、仕様書や契約書で調査の実施等について明確に記載しておくことが望まれる。</p>	<p>本事業により発生する土砂は和歌山市建設発生土砂取扱基準に準じ適正に処理する必要がありますので、今後は、土壌調査に関する内容を仕様書に明記するよう改善します。</p>	<p>建設局 道路部 道路管理課</p>	<p>98</p>
<p>(5) 地改用地管理事業（地方改善事業） (ア) 使用見込みのない土地について 地改用地管理事業の道路建設した際の当初面積は44,588.2㎡あるが、そのうち、道路敷（境界線（杭）から境界線（杭）までの幅員に対する面積をいう）と残地（道路を整備する際に、買収した土地であるが、道路を構成しなかった土地等をいう）で未利用土地になっているものが合計8,541㎡あり、草刈業務を業者委託及び職員で行っている。 いずれも公園、駐車場等に利用できるほどの面積もなく、形状もいびつで市として利用が困難な土地が多いため、長期間未利用になっている土地がほとんどである。しかし、市として使用が見込みがない土地については、地元自治会等に寄附や譲渡するなどの処分を検討することが望まれる。</p>	<p>市債の償還済の土地で公共使用の見込みのない土地は、地元連絡協議会と調整のうえ、隣接者等に売却する方針で進めていますが、市が提示した不動産鑑定参考評価額と購入希望者が希望する額の差に開きがあり不調に終わっているところもある状況です。今後は、売却だけでなく、地元自治会等が活用しやすくするために譲渡及び無償貸付するなどの処分の実施ができないか検討します。</p>	<p>建設局 道路部 道路管理課</p>	<p>104</p>

4 第二阪和・京奈和関連建設事務所について

(1) 未利用土地対策事業

(ア) 未利用土地の活用方法について

① 駐車場料金の決定方法

現在の料金は、近隣の駐車場の料金相場を勘案し、近隣相場かやや低めの料金設定を行っている。

しかし、その料金決定過程には、投資回収のためのコスト計算が考慮されていない。

現状では、59台分の駐車場は、すべて利用されており、平成23年度の年間駐車場料金収入等の実績データを基に、投資金額の回収年数を以下の表で試算した。

内容 金額等

・市営中之島定期駐車場用地費

用地の金額 A 714,346千円

再取得時の金利負担額 B 295,640千円

合計 C=A+B 1,009,987千円

・駐車場整備工事等（整備・電気工事及び委託設計） D 23,998千円

市営駐車場定期駐車場開設に要した支出額 E=C+D 1,033,985千円

・市営駐車場運営による年間収入額

年間駐車場使用料 F 3,424千円/年

年間管理委託料 G 192千円/年

担当職員の人件費 H 1,500千円/年

年間駐車場運営による収入額（純額） I=F-G-H 1,732千円/年

・市営中之島定期駐車場運営に伴う公共投資額の回収年数 $J=E \div I$ 596.9年

・市営中之島定期駐車場運営に伴う追加の公共投資額（整備工事等）の回収年数 $K=D \div I$ 13.8年

上記の「J」で示される年数からは、当該駐車場運営によって当該駐車場運営のために要した公共投資額を回収する意図はないと判断される。

また、「K」で示される年数からも、用地取得に要した支出を除く追加公共投資額（整備・電気工事）の回収期間が、利用する駐車場設備の償却年数（舗装10年、機器類5年～6年）を大幅に超えており、将来収入の割引計算を行っていないこと、稼働率が現状(100%)のまま推移するという仮定を設けているシミュレーションであることを考慮すれば、相当に長い期間となっている。

定期駐車場というサービス提供の範囲を限られた事業で、かつ民間でも同業者が多数存在する事業において、駐車場運営に要する投資額を適正な期間で回収するよう料金設定がされていない場合は、自治会からの要望に対応したものであり、広く利用者を募集する手段をとったとしても、長期的には民間のビジネスチャンスを奪うかたちでの「民業圧迫」と指摘される余地はあると考えられる。

隣接する未利用土地の活用方法を検討中であり、これに併せて、今後の方向性を検討しますが、現状では定期駐車場として継続し当該地区の環境改善に努めます。

また、料金について、コスト計算による設定は行っていませんが、近隣地域の料金を調査し決定したもので、周辺の環境を考慮し、当面は現状どおりとします。

建設局
道路部
第二阪和・
京奈和関連
建設事務所

109

<p>② 未利用土地の利用方法として</p> <p>「市営中之島定期駐車場」は、他の公共施設のより広い、かつ高度に利用することの一環として設けられたものではなく、あくまでも未利用土地活用の一環として当該事業を運営している。しかも、当該定期駐車場の便益を享受する人は限られており、このような駐車場事業を地方公共団体が長期的に行わなければならない必然性も特に認められない。</p> <p>また、上記①に記載しているように、駐車場料金に投資回収のためのコスト計算の検討が加えられておらず、公共投資額を回収するという意図も特段認識できる状況でもない。</p> <p>事業を行ううえでの費用と便益のバランスを十分に検討したものとはいえない状況にある。</p> <p>以上のことを勘案すると、確かに市は、地域住民の要望に対応するかたちで定期駐車場事業を運営することによって、土地の未利用状態の回避を達成できており、未利用状態の回避という目的はよいかたちで実現されている。しかし、他に隣接する公共施設がないこの地で、定期駐車場を長期的に運営することは、市が本来担うべき役割ではなく、未利用土地が公益に資する本来の公益事業としての活用又は処分されるまでの暫定措置と位置づけることが妥当と判断される。</p> <p>未利用土地とあわせて、当該駐車場の底地の利用又は処分が真に公益に資する有効活用となるよう次のステップを検討することが望まれる。</p>	<p>上記①と同様で、隣接する未利用土地の活用方法が検討中であり、これに併せて、今後の方向性を検討しますが、現状では定期駐車場として継続し当該地区の環境改善に努める考えです。</p>	<p>建設局 道路部 第二阪和・ 京奈和関連 建設事務所</p>	<p>111</p>
--	---	--	------------