

7. 道路資産管理の状況

(1) 道路資産情報の整備状況

長野県では、道路台帳は道路法 28 条に基づき図面を作成している。構造計算が必要な橋梁については、構造計算を電子データで保存している。道路の整備状況が適正に把握されているといえる。

(2) 「造る時代」から「活かす」時代へ

ア 長野県の道路概況

長野県は、道路延長は国・県道で 5,172km と全国 5 位で道路延長の水準は高いものの、国・県道（指定区間を除く）の改良率は全国平均の改良率 69.2%を下回る 63.6%で、全国 34 位となっている。

道路延長は高い水準にあること、「住民満足度調査」において道路の整備は「重要度は低く満足度は高い」の категорияにある現況をふまえ、今後は限られた投資、原資の中で、道路の量的な拡大から必要性の高い交通安全の確保、道路の維持管理等への集中投資、利用者の満足度を更に高めるような投資が求められている。

道路の整備から既存の道路資産を有効に活用していくような、既存の資産を「活かす」政策への転換が必要といえる。

イ 維持修繕関連費の推移

維持修繕関連の予算は以下のとおりで、毎年減少している。

＜道路管理課の予算及び、道路管理課の予算のうち維持管理に充てられた予算の推移＞

(単位；百万円)

	H14	H15	H16	H17	H18	H19 (当初)	H15-H19 平均
国補：道路管理課予算	13,726	10,953	8,989	8,623	8,141	9,666	9,274
内、維持修繕							
舗装補修費	-	-	-	328	226	338	297
橋梁補修費	604	463	478	917	1,040	1,100	800
沿道環境改善費	110	200	135	77	256	203	174
合計 A	714	663	613	1,322	1,522	1,641	1,152
県単：道路管理課予算	19,295	13,856	11,824	11,949	10,409	10,077	11,623
内、維持修繕							
道路橋梁維持修繕費	8,210	8,038	7,480	7,716	7,022	5,970	7,245
道路舗装費	781	329	234	244	180	200	237
道路占用路面復旧費	3,026	1,003	909	791	481	814	800
合計 B	12,017	9,370	8,623	8,751	7,683	6,984	8,282
国補、県単合計	33,021	24,809	20,813	20,572	18,550	19,743	20,898
維持補修予算合計C=A+B	12,731	10,033	9,236	10,073	9,205	8,625	9,434
路面維持修繕予算合計	5,910	4,394	3,396	3,591	3,345	3,649	3,675

平成 18 年度の道路管理課の年間の予算は国補・県単合計で 186 億円である。道路管理課の予算のうち、実際に修繕に供される予算は、国庫補助事業と県単事業合計で 92 億円である。

維持修繕関連予算は国補よりも県単予算のほうが大きい。しかし県単の維持修繕関連予算は毎年減少している。路面修繕のようなメンテナンス系の予算の多くも県単予算からまかなわれるが、県単の維持修繕関連予算の減少に伴い、路面維持修繕予算も年々減少している。

一方、維持修繕関連の国補予算は、橋梁修繕などの大規模修繕につくことが多い。橋梁修繕などの大規模修繕は近年増加傾向にある。

(3) 維持修繕の分類と実績

ア 維持修繕実績

道路の維持修繕は、規模の小さな修繕から規模の大きな修繕まで種々多様である。主な内容は以下のとおり。

- －道路施設の小規模修繕、草刈、沿道美化、区画線、側溝整備など日常的維持管理
- －橋梁の修繕や塗装
- －舗装の修繕
- －除雪や克雪対策、災害関連
- －機械の維持修理

維持修繕件数、事業費の推移は以下のとおりである。

<維持修繕事業件数>

(単位：件数)

区分	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18
小破修繕	2,158	1,957	2,049	2,451	2,982	2,397	2,736
沿道美化	338	334	396	299	211	156	132
交安維持	312	311	318	330	283	302	254
区画線	52	68	60	70	43	39	38
側溝整備	321	240	219	199	60	78	64
橋梁修繕	21	29	28	51	11	25	22
橋梁塗装	32	30	18	26	8	11	10
舗装修繕	1,064	1,194	1,240	1,130	964	1,383	964
災害関連	19	34	32	38	68	24	44
克雪対策	9	15	17	12	4	3	5
合計	4,326	4,212	4,377	4,606	4,634	4,418	4,269

<維持修繕事業費>

(単位:千円)

区 分	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18
機械運営	267,574	276,840	355,976	332,139	252,996	240,969	246,922
除雪	2,723,176	1,792,879	2,128,185	1,553,803	2,299,410	2,644,881	1,850,960
小破修繕	1,305,235	1,493,939	1,291,853	1,220,570	1,556,533	1,443,423	1,737,167
沿道美化	221,070	219,467	215,138	177,705	170,305	169,933	161,496
交安維持	233,399	269,257	243,483	240,774	191,098	234,006	204,526
区画線	193,358	285,133	272,524	299,001	136,557	141,229	151,918
側溝整備	877,112	629,454	562,448	431,915	102,472	123,406	135,429
橋梁修繕	187,677	222,007	219,753	124,210	109,967	146,207	138,337
橋梁塗装	250,751	242,645	192,360	242,036	91,213	104,864	95,498
舗装修繕	2,388,670	2,704,904	2,489,681	3,025,013	2,190,213	2,230,081	2,202,538
災害関連	188,941	111,197	192,061	264,785	330,887	185,372	140,405
克雪対策	216,821	218,125	191,530	118,355	41,939	45,269	42,279
草刈り	7,118	6,374	8,503	8,101	6,392	5,689	5,608
合 計	9,060,902	8,472,221	8,363,495	8,038,407	7,479,982	7,715,329	7,113,083

(出典：長野県土木部道路管理課資料)

イ 全体的な傾向

県全体の維持修繕実績は、厳しい財政状況から維持修繕事業件数、事業費ともに縮減せざるを得ない状況にある。維持修繕事業費の中では、舗装修繕事業費が最も多い。

修繕には、緊急的な修繕と計画的な修繕の2種類がある。長野県全体としての中長期的な維持修繕計画はなく、緊急処理的な修繕を行っているのが現状である。近年では修繕費の中でも緊急的支出が増え、計画的な修繕の割合が下がってきている。

ウ 修繕計画

「法面对策」に限定して落石など危険箇所について、国の指導の下に平成8、9年に実施した防災点検による対策必要箇所はリスト化されている。これについては対策済箇所、進捗率の管理もなされている。要対策箇所1,748箇所中、平成19年度以降の対策未了箇所は1,354箇所と、対策済は全体の22.5%にとどまっている。

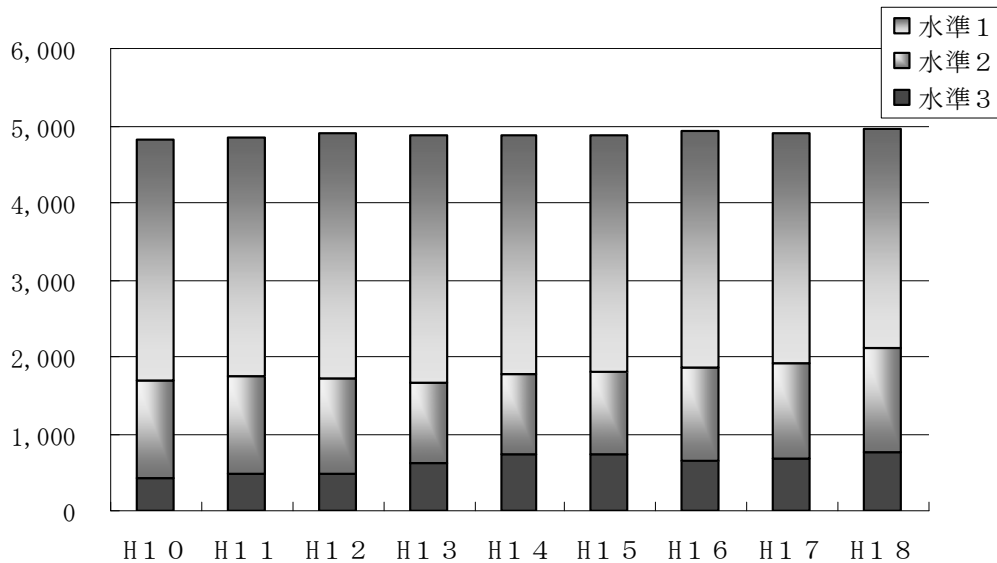
緊急的な修繕については各建設事務所にて対応している。修繕の緊急性、いたみの程度、利用頻度、交通量などにより優先順位が決定されている。

維持修繕事業費の中で最も多い舗装修繕事業については、道路を維持するため、各建設事務所毎週道路パトロールを行っている。パトロール日誌はあるが、道路パトロールにより発見された修繕が必要な箇所はリスト化されていない。従って道路パトロール結果を反映した維持修繕計画も策定されていない。

道路パトロールについては、修繕箇所のリスト化の問題の他にも、従来のように県職員が今後もパトロールを実施すべきか、外注するべきかという問題もある。

次節では、路面の修繕事業の状況評価及び現状について検討する。

<路面性状調査結果の推移>



この路面性状の推移により、全面的な大規模修繕が必要とされる「水準3」の道路の割合が年毎上がってきていることがわかる。

「水準2」の道路を計画的に修繕しないと、今後水準3の道路割合はさらに拡大して行き、道路の安全な供用が困難になる。

路面性状調査から得られるデータは、路面性状の推移の把握や修繕箇所の選定目安として利用されているが、県管理道路全線の調査には3ヵ年を要しており、また、老朽の予測が困難なことなどから中長期的維持修繕計画は策定されていない。

実際の路面維持管理については、道路の事故や道路パトロールでわかる路面の穴ぼこ、重程度のひびわれが生じているなど緊急を要する箇所から優先的に各建設事務所の裁量にて維持修繕を行っているのが現状である。

イ 路面管理、維持修繕のための計画、予算

水準1から3に舗装のランク分けを行い、修繕に関する一定の判断水準は設けられているが、望ましい水準に維持するための維持費、修繕費の中長期的な予算計画はなく、また、実際の予算確保が厳しい状況になっている。

実際の路面管理、維持修繕に充てられてきた予算は以下のとおりである。(62頁の一部を再掲)

<路面維持修繕予算の推移>

(単位；百万円)

	H14	H15	H16	H17	H18	H19 (当初)	H15-H19 平均
路面維持修繕予算合計	5,910	4,394	3,396	3,591	3,345	3,649	3,675

長野県の試算では舗装水準を現状維持した場合の舗装事業に必要な予算は、平成20年以降毎年5,000百万円以上が必要と予測している。しかし平成15年度～平成19年度の舗装事業の予算は、国補・県単合計で3,675百万円と、長野県が現状維持のために必要と試算する予算額の73%にとどまっている。

道路舗装に要する費用を以下のように推計し、舗装に要する費用＝必要な維持修繕額と考えて、仮に舗装のライフサイクルを45年として、全ての路面を修繕とした場合、毎年必要な維持修繕額を試算すると以下ようになる。

○ 標準的な舗装構成モデルと施工単価

	新設 (円/㎡)		補修 (円/㎡)	
高級舗装	表層5cm	2,300	切削オーバーレイ 5cm	3,000
	基層5cm	2,300		
	上層15cm	1,150		
	下層30cm	1,850		
	計(A)	7,600	計(a)	3,000
簡易舗装	表層4cm	1,900	オーバーレイ 3cm	1,500
	路盤10cm	700		
	計(B)	2,600	計(b)	1,500

○ 県管理道路の舗装面積 (単位：㎡)

	国道(指)	国道(外)	主要	一般	計(C)
高級舗装	61,480	6,787,885	5,606,858	5,160,470	17,616,693
簡易舗装		1,042,936	3,802,027	6,578,896	11,423,859

○ 舗装のライフサイクルの考え方

- ・舗装新設から補修を繰り返し再建設に至るまでのライフサイクルを45年とする。
- ・再建設に至るまでの補修サイクルは新設後15年、中間補修は10年とする。

(ア) 舗装費用

- ・高級アスファルト舗装の新設費用 = (A) × (C)
- ・高級アスファルト舗装の補修費用 = (a) × (C) (1回あたり)
- ・簡易アスファルト舗装の新設費用 = (B) × (C)
- ・簡易アスファルト舗装の新設費用 = (b) × (C) (1回あたり)

必要な維持修繕額 = 高級アスファルトの新設・補修費 + 簡易アスファルトの新設・補修費

(単位：円)

	新設	15年後(補修)	25年後(補修)	35年後(補修)	計
高級舗装	133,886,866,800	52,850,079,000	52,850,079,000	52,850,079,000	292,437,103,800
簡易舗装	29,702,033,400	17,135,788,500	17,135,788,500	17,135,788,500	81,109,398,900
計					373,546,502,700

(イ) 毎年必要な維持修繕額 = 必要な維持修繕額 ÷ 45年

8,301,033,393 円/年

※ 舗装のライフサイクルコストはまだ確立されていないため、この試算は標準的な舗装構成と単価を元にモデル的に試算したものである。

平成15年度～平成19年度の舗装事業の予算は、国補・県単合計で3,675百万円である。(イ)の「毎年必要な維持修繕額」試算の約44%程度にすぎない。

(ア)の必要な「舗装費用合計」を単純に現在の舗装事業の平均予算で除すと、全ての舗装を修繕するのに101年かかってしまう計算となる。

全ての路面を45年で舗装しなおすという仮定での試算から算出される必要金額の予算化は、現在の長野県の財政状況の中では困難と考えられる。しかし将来的には、例えばこのような仮定を用いて、必要な維持修繕額を試算して予算化することも考慮されたい。

(5) 課題

県全体として、道路ネットワークの維持修繕計画は、特に策定していない。

しかし 戦後から整備充実が図られてきた道路ストックが、近年、急速に老朽化している。また、橋梁などの構造物の更新には、新設よりも大きな費用がかかるといわれている。

地域の特性や人口、道路の利用率によって道路のネットワーク機能、道路の安全性など、道路修繕における優先事項を明らかにし、維持修繕計画を策定することが望まれる。

車両の大型化や交通量の増大、求められる道路サービスの多様化・高度化に対応し、道路の健全性、信頼性を維持しながら既存の道路施設を長く有効に利用していくためには、資産を効率よく管理・運用することが必要になる。

道路資産を効率よく管理・運営するためには、資産の状態を正確に把握し、将来の劣化を予測しながら道路資産の延命を図り、ライフサイクルコストが最小となるような道路ネットワーク全体の修繕・更新の計画が必要となる。また、維持修繕負担の平準化を図るという観点からも、ライフサイクルコストの最小化によってコスト削減を図れる修繕計画が必要である。

特に主要路線については道路毎に維持修繕の時期、箇所の最適値を明らかにし、維持修繕計画を策定し、予算を手当てする必要がある。

必要な修繕費が手当てされず、必要な修繕が行えないようなら、現在供用されている道路の劣化が進み、道路の健全性を維持することは難しく、良好な道路資産を将来に引き継ぐことは困難になるおそれがあることに留意しなくてはならない。

よって、構造物、舗装など道路資産の定期的な点検を行い、予防的な維持修繕を計画的に行えるような予算を手当てする必要がある。

8. 工事事例調査の結果

(1) 工事事例調査を行った建設事務所の概要

ア 上田建設事務所

長野県の東部、千曲川の中流部に位置し、管轄区域は上田市、東御市、長和町、青木村の2市1町1村からなる。

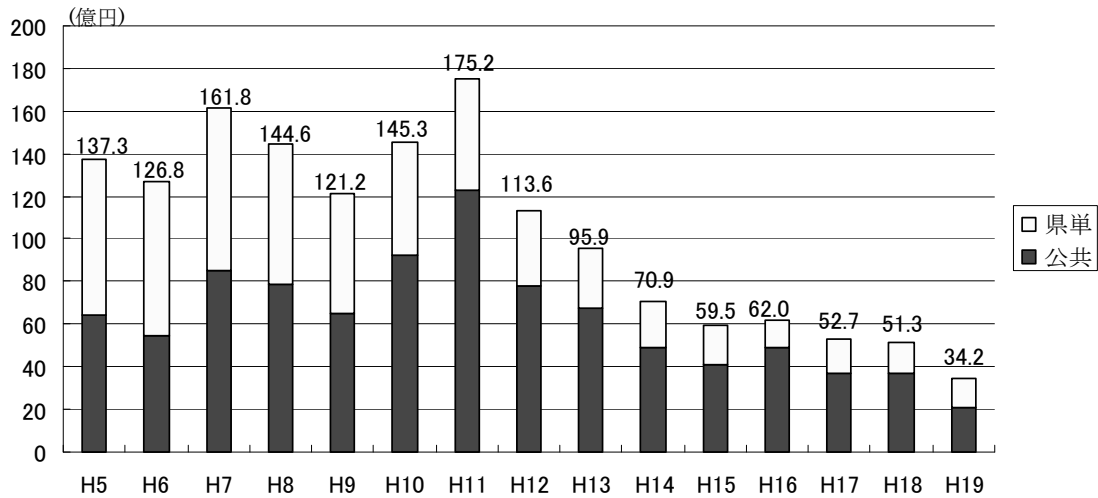
総面積905km²で県総面積の6.7%を占め、四阿山、烏帽子岳、美ヶ原高原など2,000m級の山々に囲まれた東西約28km、南北約54kmの地域で、中央部に千曲川がほぼ東西に流れている。

人口は21万人で県の人口219万人の9.4%を占める。

管内は塩田平、海野宿など歴史的文化遺産、菅平高原、美ヶ原高原などの自然景観、別所温泉など観光資源が豊富な地域である。

道路の実延長は国道160.9km、県道369.6kmで国県道合計530.5km。幅員5.5m以上の改良率は国道が96.1%、県道が63.0%。国県道合計で71.5%。長野県平均の62.7%を9%近く上回る。簡易舗装を含む舗装率は国道が100%、県道が93.6%。国県道合計で95.3%。簡易舗装を含む舗装率は長野県平均の97.3%を若干下回っている。(平成18年4月現在)

平成5年度からの事業費の推移は以下のとおり。



(単位: 億円)

	H5	H6	H7	H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19
公共	64.6	54.7	84.8	78.7	64.7	92.0	122.6	77.9	67.2	48.6	40.9	48.8	36.7	37.1	21.1
県単	72.7	72.0	77.0	65.8	56.5	53.3	52.5	35.7	28.7	22.2	18.5	13.3	15.9	14.2	13.2
合計	137.3	126.8	161.8	144.6	121.2	145.3	175.2	113.6	95.9	70.9	59.5	62.0	52.7	51.3	34.2

(注)平成19年度分については、平成19年8月15日現在の数値である。

ピークは平成11年度で公共・県単合計で175億円。平成18年度は公共・県単合計で51億円と、ピーク時の29.3%まで落ち込んでいる。

イ 千曲建設事務所

長野市と上田市の中間に位置し、管轄区域は千曲市、埴科郡坂城町、の1市1町からなる。

総面積は173k㎡で県総面積の1.3%を占める。1,000m～1,300m級の山々に囲まれており、これらの山地から沢山川、佐野川、御堂川、更級川などの一級河川が千曲川に流れ込んでいる。千曲川は管内を南北に流れている。

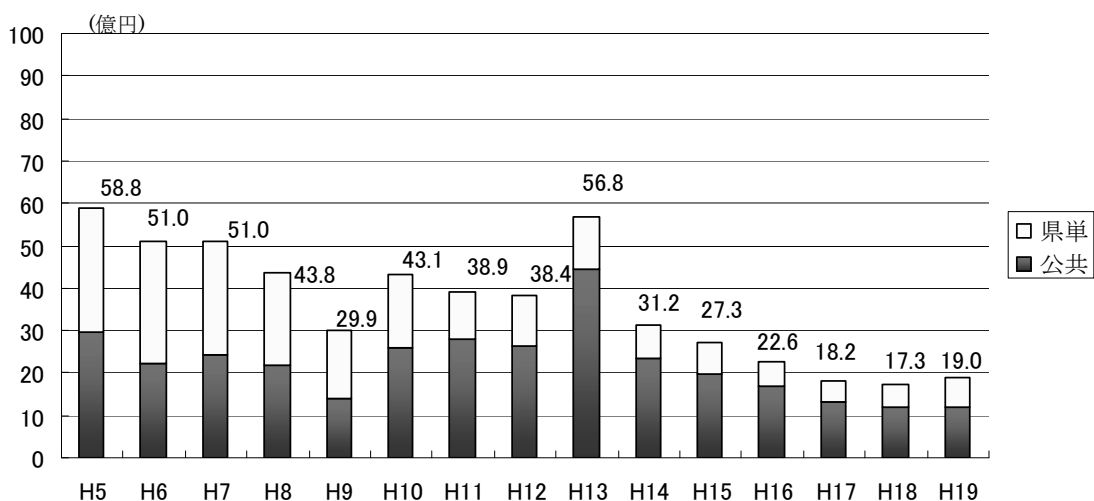
人口は8万人で県の人口219万人の3.6%を占める。

管内は「姨捨伝説」や「田毎の月」の他、日本一の「あんずの里」としても広く知られ、戸倉上山田温泉のような大きな温泉街も有している。

長野自動車道と上信越自動車道が交わる交通の要衝として発展している。道路の実延長は国道39.2km、県道97.2kmで国県道合計136.4km。幅員5.5m以上への改良率は国道が96.9%、県道が51.1%。国県道合計で64.3%。長野県平均の62.7%を若干上回っている。

簡易舗装を含む舗装率は国道が100%、県道が97.9%。国県道合計で98.6%。簡易舗装を含む舗装率は長野県平均の97.3%より若干上回っている。(平成18年4月現在)

平成5年度からの事業費の推移は以下のとおり。



(単位: 億円)

	H5	H6	H7	H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19
公共	29.5	22.2	24.3	21.9	14.1	26.1	28	26.5	44.5	23.6	19.8	16.9	13.3	11.8	12
県単	29.3	28.8	26.7	21.9	15.8	17	10.9	11.9	12.3	7.6	7.5	5.7	4.9	5.5	7
合計	58.8	51.0	51.0	43.8	29.9	43.1	38.9	38.4	56.8	31.2	27.3	22.6	18.2	17.3	19.0

ピークは平成13年度で公共・県単合計で57億円。平成18年度は公共・県単合計で17億円と、ピーク時の30.5%まで落ち込んでいる。

現在、各建設事務所において予算額・決算額は把握されているが、県の本庁においては各建設事務所の予算額・決算額データを特段収集していない。本庁において各建設事務所のデータを整備することを検討されたい。

(2) 監査要点と実施した監査手続

道路工事全般に共通する工事設計・積算、入札、発注、工程管理、完成検査確認、支払に関わる一連の手続について、工事の一覧表を入手の上サンプルを選定して検証した。

監査要点と監査手続は以下のとおり。

<工事設計・積算>

監査要点	工事設計、積算の適正性
監査手続	積算方法のヒアリング、積算結果の閲覧、入札金額との乖離を確認

<入札・発注>

監査要点①	入札の方式決定、相手方の選定について契約方法の選定が適法かつ妥当か
監査手続①	<ul style="list-style-type: none"> ・長野県の一般競争入札方法のヒアリング ・入札参加要件を「建設工事に係る受注希望型競争入札参加資格要件調書」にて確認する。 ・参加停止基準、長野県建設工事入札参加資格者名簿の閲覧により、入札参加要件を確かめる。 ・年間実績（公募、応募の件数、最低制限価格、落札価格、成約件数、落札率など）の確認する。 ・下請への外注の妥当性について「下請負人通知書」などにより確認する。
監査要点②	入札の方式決定、相手方の選定について契約方法の選定が適法かつ妥当か（随意契約の場合）
監査手続②	<ul style="list-style-type: none"> ・随意契約を行う理由の妥当性、指名の過程に不透明な運用がなされていないかを確認する。 ・年間実績（小規模随意契約の件数、金額）を確認する。 ・随意契約ガイドライン、契約書、請負、見積書、仕様書、稟議書の内容を検討し、随意契約によることの妥当性、契約の相手方の予定性、違法な条件変更の有無を確かめる。 ・不当な一般競争入札回避の疑いがないかを確認する。
監査要点③	入札手続が適切に行われているか
監査手続③	<ul style="list-style-type: none"> ・入札にかかわる規程、入札公告、受注希望型競争入札改札結果、落札通知書控、予定価格調書、設計図書、仕様書の内容を検討し、入札、再入札、開札、落札手続の適正性及び妥当性、入札条件、内容が明確に示されていることについて確かめる。 ・入札参加要件審査結果調書により、落札候補者の入札参加要件が確認されていることを確かめる。

	・(総合評価落札方式で)、失格基準を超えた最低価格にて申し込んだ者以外を契約の相手方としている場合には、逆転の妥当性を確かめる。
監査要点④	契約書が適時に適正に作成されているか
監査手続④	<ul style="list-style-type: none"> ・ 予算書と契約書を突合し、契約時期、契約金額の適正性を確かめる。 ・ 用地買収の場合は、「用地・建物補償費総括表」の建物補償料、移転雑費他の土地代金以外の金額と「土地売買に関する契約書」の「物件の移転量及びその他通常受ける損失の補償金」が一致していることを確認する。

< 工程管理 >

監査要点①	工事完成の時期など、契約の履行期限が守られているか
監査手続①	<ul style="list-style-type: none"> ・ 入札後の契約内容変更（金額、工期）の妥当性について、設計書、理由書などにより確認する。 ・ 繰越事業の場合は、手続の妥当性、繰越の理由の妥当性について確認する。

< 完成検収確認・支払 >

監査要点①	検収は適正に行われているか
監査手続①	<ul style="list-style-type: none"> ・ 工事工程表、「しゅん工届」、「しゅん工検査結果通知書」、契約書を突合し、工事完成時期の妥当性を確かめる。 ・ 用地買収の場合は、「登記嘱託書」「検査調書」により、所有権移転登記が適切に行われ、引渡しが行われたことを確認する。
監査要点②	支払手続は適正に行われているか
監査手続②	請求書、支払命令書、支払調書により支払手続が適正に行われたことを確認する。

(3) 監査手続を実施した工事事例

以下のサンプルにつき、上記の監査手続を行った。

案件番号	事業名	路線名	施工箇所名
A1	橋梁修繕(国道)	(国)254線	丸子町 笠岩橋(1)
A2	橋梁修繕(国道)	(国)254線	丸子町 熊倉橋(2)
A3	道路改築(交通円滑化・国道)	(国)144線	真田町・上田氏 上野ハイパス(4)
A4	特改連携促進	(国)143線	青木村 弘法菰幅
A5	県単道路橋梁維持(舗装修繕)	(国)144線	上田市 大日向
A6	県単道路橋梁維持(舗装修繕)	(主)別所丸子線	上田市 御岳堂(1)
A7	県単道路舗装(凍上対策)	(国)406号	上田市 菅平口
A8	県単交通安全対策(歩行者主役型道路リメイク)	(一)傍陽菅平線	真田町 菅平保育園前
A9	県単道路防災(法面対策)	(主)美ヶ原公園沖線	上田市 広河原
A10	県単道路改築	(主)東御孺恋線	東御市 湯ノ丸
A11	県単道路改築	(一)荻窪丸子線	上田市 辰ノ口
A12	道路専用路面復旧	(一)下原大屋(停)線	上田市 芳田

B1	交通安全施設等整備(国道)	(国)143線	上田市 川辺町
B2	地方道路交付金(交通安全)	(主)上田丸子線	上田市 倉升
B3	地方道路交付金(交通安全)	(一)南原長瀬線	上田市 飯沼東
B4	地方道路交付金(街路)	田中牧家船	東御市 田中(1)
B5	県単街路	中常田新町線	上田市 常田

C1	地方道路交付金	(主)長野上田線	千曲市 力石第1工区
C2	地方道路交付金	(主)長野上田線	千曲市 力石第2工区
C3	地方道路交付金(街路)	更埴線	千曲市 八王子
C4	地方道路交付金(街路)	更埴線	千曲市 八王子
C5	地方道路交付金(街路)	旧国道線	千曲市 屋代
C6	18災公共土木施設災害復旧	(国)403号	千曲市 39号カーブ
C7	18災公共土木施設災害復旧	(一)小峰稲荷山線	千曲市 大田原入口他
C8	県単道路改築	(主)大町麻績インター千曲線	千曲市 坂上第2工区
C9	県単道路改築	(主)大町麻績インター千曲線	千曲市 坂上第1工区
C10	県単道路改築	(主)大町麻績インター千曲線	千曲市 坂上第2工区
C11	県単道路改築	(一)小峰稲荷山線	千曲市 大田原下

D1	地方道路交付金	(主)長野上田線	千曲市 力石～坂城町 上五明
----	---------	----------	----------------

(4) 結果

上記の監査手続を実施したところ、道路工事において工事設計・積算、入札、発注、工程管理、完成検査確認、支払に関わる一連の手続は関係法令等に基づき適正に執行されていた。用地買収についても、契約、検収、支払に係る一連の手続は関係法令等に基づき、適正に執行されていたと判断した。なお、指摘事項には該当しないが、工事の有効性について課題があると思われた事例を(5)で記載している。

以下に、監査手続を実施した道路工事の概要の一覧を掲載する。

(単位：千円、税抜)

	A1	A2
工事名	国補橋梁補修工事	国補橋梁補修工事
工事場所	(国) 254号 丸子町 笠岩橋 (1)	(国) 254号 丸子町 熊倉橋 (2)
工事概要	橋脚補強工	橋脚補強工
工期	平成18年3月13日～平成19年3月23日	平成18年3月9日～平成18年11月30日
財源	繰越明許	繰越明許
入札方式	受注希望型競争入札	受注希望型競争入札
	A2とセットで一抜方式	A1とセットで一抜方式
要件該当業者	260	260
予定価格 A	73,110	61,690
最低価額 A×75%	54,833	46,268
失格基準価額	55,856	47,025
落札価格 B	55,900	47,980
うち、直接工事費	42,098	39,203
うち、管理費	11,602	6,504
落札率 B/A	76.5%	77.8%
入札差金	17,210	13,710
応札業者数	10	10
うち、最低価額以下	1	2
うち、最低価額以上失格基準価額以下	2	1
うち、予定価格以上	0	0
契約の変更		
第1回契約変更日	平成18年8月24日	平成18年10月23日
工期延期	平成18年11月7日→平成19年3月10日	平成18年10月24日→平成18年11月30日
金額増加	55,910	5,590
第2回契約変更日	平成19年1月31日	—
工期延期	平成19年3月10日→平成19年3月23日	—
金額増加	21,090	—
第3回契約変更日	—	—
工期延期	—	—
金額増加	—	—
第4回契約変更日	—	—
工期延期	—	—
金額増加	—	—
第5回契約変更日	—	—
工期延期	—	—
金額増加	—	—
最終的な契約金額 C	132,900	53,570
最終的な契約金額/予定価額 C/A	181.8%	86.8%

(単位：千円、税抜)

	A3	A4
工事名	国補道路改築工事	国補特殊改良工事
工事場所	(国) 144号 真田町・上田市 上野バイパス (4)	(国) 143号 青木村 弘法拡幅
工事概要	横断歩道橋工	道路築造工、補強土壁工
工期	平成18年3月14日～平成19年3月28日	平成18年3月1日～平成19年3月30日
財源	繰越明許	繰越明許
入札方式	受注希望型競争入札	受注希望型競争入札
要件該当業者	17	100
予定価格 A	106,820	65,830
最低価額 A×75%	80,115	49,373
失格基準価額	85,445	49,450
落札価格 B	94,500	49,456
うち、直接工事費	31,602	40,727
うち、管理費	13,065	6,266
落札率 B/A	88.5%	75.1%
入札差金	12,320	16,374
応札業者数	5	18
うち、最低価額以下	0	2
うち、最低価額以上失格基準価額以下	0	1
うち、予定価格以上	0	0
契約の変更		
第1回契約変更日	平成18年10月12日	平成18年3月27日
工期延期	平成18年12月8日→平成19年3月9日	平成18年9月26日→平成18年10月31日
金額増加	0	10,974
第2回契約変更日	平成19年3月7日	平成18年4月17日
工期延期	平成19年3月9日→平成19年3月28日	平成18年10月31日→平成18年12月10日
金額増加	8,370	0
第3回契約変更日	—	平成18年7月20日
工期延期	—	変更なし
金額増加	—	440
第4回契約変更日	—	平成18年10月30日
工期延期	—	平成18年12月10日→平成19年3月9日
金額増加	—	1,230
第5回契約変更日	—	平成19年3月5日
工期延期	—	平成19年3月9日→平成19年3月30日
金額増加	—	-670
最終的な契約金額 C	102,870	61,430
最終的な契約金額/予定価額 C/A	96.3%	93.3%

(単位：千円、税抜)

	A5	A6
工事名	県単道路橋梁維持（舗装修繕）工事	国補道路災害復旧（18年災）・県単道路橋梁維持（舗装修繕）合併工事
工事場所	（国）144号 上田市 大日向	（主）別所丸子線 上田市 御岳堂（1）
工事概要	舗装工	舗装工
工期	平成18年6月12日～平成18年9月19日	平成19年1月6日～平成19年6月4日
財源	平成18年度予算	平成18年度予算
入札方式	受注希望型競争入札	総合評価落札方式（工事成績簡易型）
要件該当業者	70	33
予定価格 A	20,260	57,150
最低価額 A×75%	15,195	42,863
失格基準価額	15,286	42,862
落札価格 B	15,310	42,870
うち、直接工事費	11,210	34,997
うち、管理費	2,919	6,320
落札率 B/A	75.6%	75.0%
入札差金	4,950	14,280
応札業者数	43	8
うち、最低価額以下	15	0
うち、最低価額以上失格基準価額以下	21	0
うち、予定価格以上	0	0
契約の変更		
第1回契約変更日	平成18年9月11日	平成19年5月22日
工期延期	変更なし	変更なし
金額増加	4,550	50
第2回契約変更日	—	—
工期延期	—	—
金額増加	—	—
第3回契約変更日	—	—
工期延期	—	—
金額増加	—	—
第4回契約変更日	—	—
工期延期	—	—
金額増加	—	—
第5回契約変更日	—	—
工期延期	—	—
金額増加	—	—
最終的な契約金額 C	19,860	42,920
最終的な契約金額/予定価額 C/A	98.0%	75.1%

(単位：千円、税抜)

	A7	A8
工事名	県単道路舗装（凍上対策）工事	県単交通安全対策（歩行者主役型道路リメイク事業）・道路舗装（凍上対策）合併工事
工事場所	(国)406号 上田市 菅平口	(一) 傍陽菅平線 真田町 菅平保育園前
工事概要	舗装工	歩車道境界ブロック工、車道舗装工
工期	平成18年10月10日～平成19年1月17日	平成17年9月13日～平成18年7月31日
財源	平成18年度予算	繰越明許
入札方式	受注希望型競争入札	受注希望型競争入札
要件該当業者		70
予定価格 A	13,110	21,110
最低価額 A×75%	9,833	15,833
失格基準価額	9,853	16,700
落札価格 B	9,855	16,880
うち、直接工事費	7,257	6,353
うち、管理費	1,789	1,456
落札率 B/A	75.2%	80.0%
入札差金	3,255	4,230
応札業者数	31	26
うち、最低価額以下	6	3
うち、最低価額以上失格基準価額以下	8	19
うち、予定価格以上	0	0
契約の変更		
第1回契約変更日	平成18年11月27日	平成17年11月4日
工期延期	変更なし	平成18年1月10日→平成18年3月10日
金額増加	1,715	0
第2回契約変更日	—	平成18年2月7日
工期延期	—	平成18年3月10日→平成18年3月30日
金額増加	—	0
第3回契約変更日	—	平成18年3月27日
工期延期	—	平成18年3月30日→平成18年7月31日
金額増加	—	0
第4回契約変更日	—	平成18年7月24日
工期延期	—	変更なし
金額増加	—	3,790
第5回契約変更日	—	—
工期延期	—	—
金額増加	—	—
最終的な契約金額 C	11,570	20,670
最終的な契約金額/予定価額 C/A	88.3%	97.9%

(単位：千円、税抜)

	A9	A10
工事名	県単道路防災（法面対策）工事	県単道路改築工事
工事場所	（主）美ヶ原公園沖線 上田市 広川原	（主）東御嬭恋線 東御市 湯ノ丸
工事概要	補強土壁工、コンクリート吹付工	道路拡幅工
工期	平成18年7月12日～平成18年12月8日	平成18年9月11日～平成19年1月18日
財源	平成18年度予算	平成18年度予算
入札方式	受注希望型競争入札	受注希望型競争入札
		—
要件該当業者	150	150
予定価格 A	19,400	28,560
最低価額 A×75%	14,550	21,420
失格基準価額	14,692	21,458
落札価格 B	14,698	21,460
うち、直接工事費	11,541	16,827
うち、管理費	2,143	3,594
落札率 B/A	75.8%	75.1%
入札差金	4,702	7,100
応札業者数	35	47
うち、最低価額以下	10	10
うち、最低価額以上失格基準価額以下	6	4
うち、予定価格以上	0	0
契約の変更		
第1回契約変更日	平成18年12月4日	平成18年11月29日
工期延期	変更なし	変更なし
金額増加	-1,678	990
第2回契約変更日	—	—
工期延期	—	—
金額増加	—	—
第3回契約変更日	—	—
工期延期	—	—
金額増加	—	—
第4回契約変更日	—	—
工期延期	—	—
金額増加	—	—
第5回契約変更日	—	—
工期延期	—	—
金額増加	—	—
最終的な契約金額 C	13,020	22,450

(単位：千円、税抜)

	A11	A12
工事名	県単地方道路交付金工事	県単道路占用路面復旧・舗装修繕合併工事
工事場所	(一) 荻窪丸子線 上田市 辰ノ口	(一) 下原大屋(停)線 上田市 芳田
工事概要	道路築造工	路面復旧、舗装修繕
工期	平成18年6月22日～平成19年2月16日	平成18年9月21日～平成19年1月18日
財源	平成18年度予算	平成18年度予算
入札方式	受注希望型競争入札	受注希望型競争入札
	—	—
要件該当業者	190	70
予定価格 A	89,970	22,030
最低価額 A×75%	67,478	16,523
失格基準価額	67,626	16,533
落札価格 B	67,630	16,545
うち、直接工事費	57,501	11,194
うち、管理費	8,256	3,633
落札率 B/A	75.2%	75.1%
入札差金	22,340	5,485
応札業者数	29	27
うち、最低価額以下	5	4
うち、最低価額以上失格基準価額以下	5	3
うち、予定価格以上	0	0
契約の変更		
第1回契約変更日	平成18年12月22日	平成18年12月19日
工期延期	変更なし	平成18年12月29日→平成19年1月18日
金額増加	7,740	0
第2回契約変更日	平成19年2月1日	平成19年1月15日
工期延期	変更なし	変更なし
金額増加	1,180	3,765
第3回契約変更日	—	—
工期延期	—	—
金額増加	—	—
第4回契約変更日	—	—
工期延期	—	—
金額増加	—	—
第5回契約変更日	—	—
工期延期	—	—
金額増加	—	—
最終的な契約金額 C	76,550	20,310
最終的な契約金額/予定価額 C/A	85.1%	92.2%

(単位：千円、税抜)

	C1	C2
工事名	地方道路交付金	地方道路交付金
工事場所	(主) 長野上田線千曲市 力石第1工区	(主) 長野上田線千曲市 力石第2工区
工事概要	道路築造工、横断排水工	道路築造工、横断排水工
工期	平成18年8月1日～平成18年12月8日	平成18年11月8日～平成19年5月31日
財源	平成18年度予算	平成18年度、平成19年度予算
入札方式	受注希望型競争入札	総合評価落札方式
要件該当業者	230	200
予定価格 A	15,000	35,880
最低価額 A×75%	11,250	26,910
失格基準価額	11,359	27,070
落札価格 B	11,377	27,329
うち、直接工事費	9,128	22,114
うち、管理費	1,790	3,890
うち、現場管理費	1,100	2,056
うち、一般管理費	690	1,834
落札率 B/A	75.8%	76.2%
入札差金	3,623	8,551
応札業者数	29	12
うち、最低価額以下	7	3
うち、最低価額以上失格基準価額以下	3	2
うち、予定価格以上	0	0
契約の変更		
第1回契約変更日	平成18年11月22日	平成19年3月1日
工期延期	—	平成19年3月9日→平成19年3月29日
金額増加	1,393	6,671
第2回契約変更日	—	平成19年3月27日
工期延期	—	平成19年3月29日→平成19年5月31日
金額増加	—	—
最終的な契約金額 C	12,770	34,650
最終的な契約金額/予定価額 C/A	85.1%	96.6%

(単位：千円、税抜)

	C3	C4
工事名	地方道路交付金（街路）	地方道路交付金（街路）
工事場所	更埴線千曲市 八王子	更埴線千曲市 八王子
工事概要	拡幅改良工、プレキャストL型擁壁工	拡幅改良工
工期	平成18年2月1日～平成18年5月31日	平成19年2月13日～平成19年10月31日
財源	平成17年度、平成18年度予算	平成18年度、平成19年度予算
入札方式	受注希望型競争入札	受注希望型競争入札
要件該当業者	230	200
予定価格 A	8,300	39,910
最低価額 A×75%	6,225	29,933
失格基準価額	6,299	29,998
落札価格 B	6,303	30,021
うち、直接工事費	3,787	22,345
うち、管理費	1,785	4,942
うち、現場管理費	1,002	3,260
うち、一般管理費	783	1,682
落札率 B/A	75.9%	75.2%
入札差金	1,997	9,889
応札業者数	9	33
うち、最低価額以下	2	3
うち、最低価額以上失格基準価額以下	0	4
うち、予定価格以上	0	0
契約の変更		
第1回契約変更日	平成18年3月3日	平成19年6月5日
工期延期	平成18年3月20日→平成18年3月31日	平成19年8月31日→平成19年10月31日
金額増加	—	—
第2回契約変更日	平成18年3月27日	平成19年10月17日
工期延期	平成18年3月31日→平成18年5月31日	—
金額増加	—	1,189
最終的な契約金額 C	6,840	31,210
最終契約金額/予定価額 C/A	82.4%	78.2%

(単位：千円、税抜)

	C5	C6
工事名	地方道路交付金（街路）	18災公共土木施設災害復旧
工事場所	旧国道線千曲市 屋代	(国) 403号千曲市 39号カーブ
工事概要	拡幅改良工（歩道工）	土留工、置換え工
工期	平成18年6月5日～平成18年9月1日	平成18年8月28日～平成18年12月5日
財源	平成18年度予算	平成18年度予算
入札方式	参加希望型競争入札	随意契約
要件該当業者	35	1
予定価格 A	3,140	9,490
最低価額 A×75%	2,355	—
失格基準価額	2,355	—
落札価格 B	2,362	9,480
うち、直接工事費	1,350	5,479
うち、管理費	717	3,055
うち、現場管理費	460	1,906
うち、一般管理費	257	1,149
落札率 B/A	75.2%	99.9%
入札差金	778	10
応札業者数	10	1
うち、最低価額以下	4	—
うち、最低価額以上失格基準価額以	0	—
うち、予定価格以上	1	—
契約の変更		
第1回契約変更日	平成18年8月23日	平成18年11月30日
工期延期	—	—
金額増加	117	310
第2回契約変更日	—	—
工期延期	—	—
金額増加	—	—
最終的な契約金額 C	2,480	9,790
C/A	79.0%	103.2%

(単位：千円、税抜)

	C7	C8
工事名	18災公共土木施設災害復旧	県単道路改築
工事場所	(一) 小峰稲荷山線千曲市 大田原入口他	(主) 大町麻績インター千曲線千曲市 坂上第2工区
工事概要	路盤工、表層工、区画線設置工	拡幅改良工、大型ブロック積
工期	平成18年10月17日～平成18年12月25日	平成18年2月27日～平成18年7月26日
財源	平成18年度予算	平成18年度予算
入札方式	受注希望型競争入札	受注希望型競争入札
要件該当業者	80	260
予定価格 A	16,190	17,920
最低価額 A×75%	12,143	13,440
失格基準価額	12,142	13,746
落札価格 B	12,223	13,820
うち、直接工事費	3,833	10,979
うち、管理費	1,446	2,090
うち、現場管理費	1,300	1,850
うち、一般管理費	146	240
落札率 B/A	75.5%	77.1%
入札差金	3,967	4,100
応札業者数	12	22
うち、最低価額以下	0	8
うち、最低価額以上失格基準価額以下	0	3
うち、予定価格以上	0	0
契約の変更		
第1回契約変更日	平成18年12月8日	平成18年7月12日
工期延期		—
金額増加	-53	2,290
第2回契約変更日	—	—
工期延期	—	—
金額増加	—	—
最終的な契約金額 C	12,170	16,110
最終的な契約金額/予定価額 C/A	75.2%	89.9%

	C9	C10
工事名	県単道路改築	県単道路改築
工事場所	(主) 大町麻績インター千曲線千曲市坂上第1工区	(主) 大町麻績インター千曲線千曲市坂上第2工区
工事概要	拡幅改良工、ブロック積工	拡幅改良工、盛土工
工期	平成18年7月3日～平成18年11月30日	平成19年3月5日～平成19年11月20日
財源	平成18年度予算	平成18年度、平成19年度予算
入札方式	受注希望型競争入札	総合評価落札方式
要件該当業者	260	130
予定価格 A	21,450	71,000
最低価額 A×75%	16,088	53,250
失格基準価額	16,122	53,704
落札価格 B	16,133	53,890
うち、直接工事費	12,039	43,854
うち、管理費	2,794	5,714
うち、現場管理費	2,000	3,854
うち、一般管理費	794	1,860
落札率 B/A	75.2%	75.9%
入札差金	5,317	17,110
応札業者数	34	13
うち、最低価額以下	7	3
うち、最低価額以上失格基準価額以下	1	4
うち、予定価格以上	0	0
契約の変更		
第1回契約変更日	平成18年11月1日	平成19年6月28日
工期延期	平成18年11月14日→平成18年11月30日	—
金額増加	737	11,270
第2回契約変更日	—	平成19年9月12日
工期延期	—	平成19年10月10日→平成19年11月20日
金額増加	—	—
最終的な契約金額 C	16,870	72,820
最終的な契約金額/予定価額 C/A	78.6%	102.6%

(単位：千円、税抜)

		C11
工事名	県単道路改築	
工事場所	(一)小峰稲荷山線千曲市 大田原下	
工事概要	拡幅改良、吹付法砕工、 法留ブロック積工	
工期	平成18年7月7日～平成19年1月29日	
財源	平成18年度予算	
入札方式	受注希望型競争入札	
要件該当業者	200	
予定価格 A	34,260	
最低価額 A×75%	25,695	
失格基準価額	25,845	
落札価格 B	25,918	
うち、直接工事費	18,863	
うち、管理費	4,571	
うち、現場管理費	3,201	
うち、一般管理費	1,370	
落札率 B/A	75.7%	
入札差金	8,342	
応札業者数	47	
うち、最低価額以下	2	
うち、最低価額以上失格基準価額以下	2	
うち、予定価格以上	0	
契約の変更		
第1回契約変更日	平成18年12月15日	
工期延期	平成18年12月23日→平成19年1月29日	
金額増加	2,882	
第2回契約変更日	平成19年1月15日	
工期延期	—	
金額増加	1,090	
最終的な契約金額 C	29,890	
C/A	87.2%	

(5) 有効性に課題が見られた事例

ア 設計時の調査では想定できなかった事情による工事の変更

(ア) 事例

国道 254 号 笠岩橋他

事業名	国補 橋梁補修工事	
市町村名	上田市 丸子町	
事業予定期間	平成 15 年度～平成 19 年度	
全体計画概要	対象橋梁：笠岩橋、西内橋、新鹿教湯橋、山の神橋、花河原橋、熊倉橋、南角橋、前の沢橋、赤沢橋、入山橋、苗塚橋 事業内容：耐震補強工事	
全体事業費	10 億円	
年度別事業費	平成 17 年度まで	7 億 6600 万円
	平成 18 年度	2000 万円
	平成 19 年度以降	2 億 1400 万円
	進捗率 (H18 末見込)	76.6%
事業概要	国道 254 号にある笠岩橋、西内橋、新鹿教湯橋、山の神橋、花河原橋、熊倉橋、南角橋、前の沢橋、赤沢橋、入山橋、苗塚橋は、大きな地震が起きた場合、通行に支障がでるおそれがある橋と診断されているため、安全性を高めるための補強工事を予定している。	

監査対象とした上田建設事務所の上記案件のうち、「笠岩橋」については、下表のとおり、平成 18 年度に実施された工事について 2 回の契約変更が行われ、契約金額の増額がなされた。当初の落札価額を超える金額変更がなされた。

A1 国道 254 号 笠岩橋

落札価格	55,900 千円	
第 1 回契約変更日	平成 18 年 8 月 24 日	
	工期延期	平成 18 年 11 月 7 日→平成 19 年 3 月 10 日
	金額増加	55,910 千円
第 2 回契約変更日	平成 19 年 1 月 31 日	
	工期延期	平成 19 年 3 月 10 日→平成 19 年 3 月 23 日
	金額増加	21,090 千円
最終的な契約金額	132,900 千円	

(イ) 課題

上記案件は、55,900千円で落札されたが、2回の契約変更により最終的な契約金額は、落札金額の倍以上の132,900千円となっている。

また、工期も平成18年11月7日から最終的な工期は平成19年3月23日と4ヶ月以上の延長となっている。

契約変更が大幅に行われたのは、工事を進める過程で、当初設計では想定していなかった遮水の困難性が判明し、工事方法の大幅な見直し・変更が必要になったためと、耐震対策として橋脚基礎部の補強が、当初設計で予定していたよりも強固な補強が必要となったためであり、分割施工することは出来ないと判断される。

工事を発注する前の設計・積算の段階でも予定より3ヶ月多く時間がかかり、工事時期がずれたため、明許繰越扱いとなっていた案件である。

30%を超える契約金額の変更は稀で、当該工事のような工事方法の大幅な変更はほぼ例がないとのことである。しかし橋梁補強のような大掛かりな工事において当初の調査・設計で十分に状況を把握できずに実際に工事に取り掛かった段階で想定外の困難が発生すると、工期はもちろん契約金額に与える影響が大きい。

計画的で効率的な予算の執行、工事の有効性という観点から、工事を発注する前の調査、設計については、予算上の制約や設計上の想定可否といった問題はあるものの、出来るだけ綿密に行った上で、工事の進捗を管理することが望ましい。

イ 地質調査による工事の遅れ

(ア) 事例

国道143号 弘法拡幅

事業名	国補 特殊改良事業	
市町村名	小県郡 青木村	
事業予定期間	平成16年度～平成22年度	
全体計画概要	延長：575m 車道幅員：6.5m 全体幅員：9.0m 事業内容：道路拡幅	
全体事業費	13億円	
年度別事業費	平成18年度まで	2億1000万円
	平成19年度	2800万円
	平成20年度以降	10億6200万円
	進捗率 (H19 末見込)	18.3%
事業概要	国道143号は松本市と上田市を結ぶ幹線道路であるが、当該箇所は幅員が狭隘で急カーブが連続しており、接触事故等も発生している。また法面も落石の危険があることから線形改良を行い法面防災も含め当該区間の円滑で安全な交通を確保	

	するために道路拡幅工事を行っている。
--	--------------------

効率的に事業を執行するためには、事業期間を延長しなければならない事態は極力避ける必要がある。

監査対象とした上田建設事務所の上記案件については、下表のとおり、平成18年度に実施された工事について5回の契約変更が行われている。

A4 国道143号 弘法拡幅

落札価格		49,456千円
第1回契約変更日		平成18年3月27日
	工期延期	平成18年9月26日→平成18年10月31日
	金額増加	10,974千円
第2回契約変更日		平成18年4月17日
	工期延期	平成18年10月31日→平成18年12月10日
	金額増加	変更なし
第3回契約変更日		平成18年7月20日
	工期延期	変更なし
	金額増加	440千円
第4回契約変更日		平成18年10月30日
	工期延期	平成18年12月10日→平成19年3月9日
	金額増加	1,230千円
第5回契約変更日		平成19年3月5日
	工期延期	平成19年3月9日→平成19年3月30日
	金額増加	△670千円
最終的な契約金額		61,430千円

(イ) 課題

上記案件は、49,456千円で落札されたが、5回の契約変更で最終的な契約金額は61,430千円となっている。また、工期も平成18年9月26日から最終的な工期は平成19年3月30日となっている。

契約変更がたびたび行われたのは、工事開始の際に行ったボーリング調査の結果、地質が当初の予測と異なっていたため、地質状況の変化により構造の比較検討を行った結果、擁壁構造を変更した。

これは発注者として事前に工事区間中央部の地質調査を実施して設計に反映させて、更に掘削工事の手戻りを防止するため、起終点の地質調査も行った。その結果、

支持層の位置が異なっていたことが判明したため、擁壁構造の変更をした。

*契約変更の理由は下記のとおり

- (第1回変更) 掘削法面を保護するため脆弱部の盛土を増工
- (第2回変更) 構造変更の図書を請負者に示す期間の工事中止（工期の変更）
- (第3回変更) 支持層の位置の変更による基礎形状の変更（構造の変更）
- (第4回変更) 掘削法面の崩壊による対策工の増工
- (第5回変更) 精算変更

新工種の計上、構造の変更など設計図書の変更が生じたため、協議書のみのやりとりだけでなく、発注者より工事内容、請負代金、工期を変更契約したものである。

地質が予測と異なると当該案件のように工程の見直しが必要となり、契約金額及び工期に大きな影響を与える。効率的な事業執行を行うためには、不測の事態が生じるリスクを極力低くすることが重要である。地質の正確な予測が難しい工事については、予め詳細な地質調査を行い、道路構造物を定めてから工事を発注することが望ましいと思われる。

ウ 関係者との折衝難航による工事の遅れ

(ア) 事例

道路事業を円滑に進めるためには、関係者との事前の折衝が重要であると思われる。監査対象とした上田建設事務所の案件のうち下記2件については、関係者との折衝が不十分であり、事業内容あるいは事業実施期間に影響がでている案件である。

a. 国道143号 川辺町

事業名	国補 交通安全施設等整備事業	
市町村名	上田市	
事業予定期間	平成10年度～平成19年度	
全体計画概要	延長：337m 車道幅員：6.5～9.5m 全体幅員：16.0m～17.5m 事業内容：交差点改良	
全体事業費	12億4800万円	
年度別事業費	平成18年度まで	12億1800万円
	平成19年度	3000万円
	平成20年度以降	0円
	進捗率（H19末見込）	100.0%
事業概要	青木村及び上田市川西地区から上田市街地へ向かう主要通勤路であるとともに、小中学生の通学路にもなっている。しか	

	し、朝夕の通勤ラッシュ時には交差点を中心に渋滞を招いており、交差点内で事故も発生しているため、平成10年度より両側歩道及び右折レーンを設置する交差点の改良工事を実施している。
--	---

b. (一) 下原大屋(停)線 上田市芳田 (単位:千円)

事業名	路線名	施行箇所名	契約金額
道路占用路面復旧	(一)下原大屋(停)線	上田市芳田	13,682

(イ) 課題

a の国道143号については、歩道橋をどこに移設するかで当初計画どおりに進捗していない。周辺住民は歩道橋撤去に賛成していたが、歩道橋を通学路として利用している児童の父兄が撤去に反対した。歩道橋の撤去については、周辺住民だけではなく、歩道橋を利用している児童の父兄の意見も聞くべきだったが、それが十分になされていなかった。事業開始にあたっては施設の利用実態を十分に把握し、関係住民との調整を図るべきであった。

b の下原大屋線については、次年度予算決定後あるいは内示後に、県は市と次年度の道路事業について協議を行うことになっている。下記案件は協議を行っているにもかかわらず、事業開始後、市からの申し入れによって計画の変更を行っている。年度当初の市との協議が不十分であったと思われる。

関係住民や市との事前協議を十分に行うことが望まれる。

エ 道路の利用頻度が低い道路

(ア) 事例

(主) 大町麻績インター千曲線

事業名	県単 道路改築(道路拡張工事)		
市町村名	千曲市 坂上		
事業予定期間	平成13年度～平成22年度		
全体計画概要	本路線は、大町市から筑北地域を経由し千曲市に至る主要地方道であり、難所である四十八曲峠のバイパス道路として、坂上トンネルを中心とした道路改良が国庫補助により実施されているが、坂上トンネルの供用開始(H16年度)にあわせた旧上田田町側の未改良区間解消を目的としている。		
全体事業費	234百万円		
年度別事業費	平成17年度まで		80百万円

	平成 18 年度	32 百万円
	平成 19 年度以降	122 百万円
	進捗率 (H18 末見込)	47.9%
事業概要	道路拡張改良の施工延長は 996m であり、平成 18 年度までの施工延長は 256m (25.7%)、供用延長は 206m (20.7%) である。	

(イ) 課題

坂上トンネルは、「交流ふれあいトンネル・橋梁整備事業」として、国庫補助のもと整備を行った。坂上トンネルの開通により、交通難所が解消され、所要時間が 15 分から 5 分へと 10 分短縮された。交通量は H11 年度の実績 986 台（平日 12 時間）から、H17 年度には 1180 台へと 1.197 倍に増加した。これは整備当初の推定の伸び率（H11 年度を 1.000 として、H22 年度 1.156、H32 年度 1.241）を超えるものであった。トンネル整備事業は、投資に対する効果が出ていると評価できる。そして、今回の工事は、トンネル開通後の道路拡張工事（県単事業）として行っているものであり、対向車と安全にすれちがうことができるように道路の崖側（山側）を削り、その土で谷側を埋め立てて道路幅を拡張している。

私たちが現地視察を行ったときには、交通量はほとんどなく、道路拡張の効果（安全なすれちがい）はやや低いものであった。工事の必要性は認められるが、優先順位の視点から実施時期を定期的に見直すことも必要ではないかと思われる。