

平成15年度 包括外部監査結果報告書

選定した特定の事件（テーマ）
道路等の建設・維持管理について

平成16年3月

荒川区包括外部監査人

包括外部監査の結果報告書

目 次

第1 外部監査の概要

1 外部監査の種類	1
2 選定した特定の事件（テーマ）	1
3 特定の事件（テーマ）を選定した理由	1
4 監査の対象期間	1
5 外部監査の方法	1
(1) 外部監査の目標	1
建設	1
管理	2
関連事業	2
(2) 主な監査手続き	2
6 外部監査の実施期間	2
7 外部監査人	2
8 外部監査人補助者	2
9 利害関係	2

第2 外部監査の結果

道路等の建設・維持管理についての概況

1 道路法上の道路	3
2 道路の整備（建設）と都市計画	4
3 道路用地の取得（土地開発公社を含む）	10
(1) 土地価格の評価について	10
(2) 建物等の損失補償について	10
(3) 土地の取得交渉について	11
(4) 取得後の手続について	11
(5) 土地開発公社から荒川区への所有権移転について	11
4 土地開発公社	12
(1) 設立の趣旨について	12
(2) 組織の概要について	12
5 道路建設における財源確保のための国庫補助金等	13

(1) 国庫補助金について	14
(2) 都市計画交付金について	14
(3) 特別区財政調整交付金について	14
6 細街路整備事業	15
7 荒川区が管理する道路	16
8 荒川区の放置自転車対策	16
(1) 駅周辺における自転車等の放置の状況について	17
(2) 都内 23 区の放置自転車の比較について	18
(3) 自転車等駐車場の設置状況について	18
(4) 放置自転車の撤去、処分等の状況について	20
9 道路等の建設・維持管理に関する財務支出	22
(1) 道路に関する予算について	22
(2) 道路に関する決算について	23
外部監査の結果	
1 補助 3 2 1 号線の都市計画交付金の請求	26
2 掘削道路復旧費(歳入)の精算	27
3 競争入札制度及び随意契約等の運用状況	28
(1) 工事の入札について	29
(2) 道路清掃に関する役務・委託料における入札状況について	31
(3) 雨水樹浚渫作業における請負委託契約の状況について	32
(4) 道路応急維持工事に係る工事単価について	34
「道路応急維持工事」委託契約参加企業について	34
予定価格の持つ意味について	35
(5) 細街路拡幅整備工事における契約及び予定単価と決定単価の比較について	36
(6) 予算編成における積上げ計算の実施について	38
(7) 委託費の見直しについて	39
4 道路応急復旧工事の指示	39
5 道路台帳の整備	42
6 随意契約における契約額	44
7 補償費の支払方法	44
第 3 包括外部監査の結果報告に添えて提出する意見	
1 予定金額による国庫補助金及び都市計画交付金並びに 都区財政調整交付金の請求業務の管理	46
(1) 都市計画道路の都市計画交付金等について	46

(2) 構内道路歩道設置工事に関する国庫補助金について	47
2 認可日前に行った契約の請求	48
3 総勘定元帳の作成	48
4 土地開発公社の土地の所有状況	49
5 土地開発公社の財務諸表	50
6 土地開発公社の協調融資団	51
7 用地取得の予算計上	51
8 道路開通の促進	52
(1) 補助 107 号線について	52
(2) 補助 306 号線について	53
9 補助 90 号線の一部開通の請願努力	53
10 道路工事の年度末工事・支出	54
11 工事関係書類の日付	56
12 道路応急復旧工事の契約内容	56
13 受託工事の歳入額の再検討の必要性	57
14 小規模工事の契約単価の積算基準	58
15 道路工事事務所のあり方	58
16 街路灯に係る電力料の支払い	59
17 屋外広告物の規制	60
18 放置自転車対策の有効性	60
(1) 放置自転車対策事業の収支内容について	60
(2) 定期利用と一時利用の利用率について	61
(3) 手数料等の検討について	61
登録手数料の検討について	62
撤去手数料の検討について	62
(4) 整理、誘導業務などの委託契約の業務監査及び検査について	63
(5) 鉄道事業者の駐車場の設置及び放置自転車の撤去義務について	63
(6) 定期利用者の自転車貼付シールについて	64
(7) 放置自転車対策の今後について	64
青空自転車置場の一時利用の有料化について	64
自転車置場の利用登録者の条件緩和について	64
荒川フリーサイクル事業について	65
放置自転車対策税の推移について	65

包括外部監査の結果報告書

第1 外部監査の概要

1 外部監査の種類

地方自治法第252条の27第2項に基づく荒川区との包括外部監査契約による監査

2 選定した特定の事件（テーマ）

道路等の建設・維持管理について

3 特定の事件（テーマ）を選定した理由

道路等の建設・維持管理は、歩行者の安全と円滑な交通の確保、防災性の向上、良好な住環境の整備を図ること等、都市生活を支えるきわめて重要な役割を果たしており、区の主要な事業となっている。

道路等の建設・維持管理に要する経費は、平成14年度予算額で約31億円、一般会計予算総額の4.2%、平成14年度決算額で約41億円、一般会計決算総額の5.8%を占めている。

そこで、荒川区の道路等の建設・維持管理に関連する財務事務が関係諸法令に従って実施されているか、また、その支出の経済性・効率性・有効性についても検討する必要があると考え、これを外部監査の対象として選定した。

4 監査の対象期間

平成14年度の事業を監査の対象期間とした。ただし、必要に応じて他の年度の事業についても対象とした。

5 外部監査の方法

(1) 外部監査の目標

建設

- (ア) 建設工事契約は法規性を満たしているか。
- (イ) 工事内容の変更の妥当性はあるか。
- (ウ) 入札制度等の活用によるコスト削減努力はなされているか。
- (エ) 予算の執行状況、特に事業が年度末に集中して執行していないか。
- (オ) 道路建設計画の進行状況は妥当であるか。
- (カ) 取得した道路用地で遊休状態の用地はないか。

- (キ) 荒川区土地開発公社の運営は適正になされているか。
- (ク) 国庫補助金及び都の交付金の請求が適正に行われているか。

管理

- (ア) 維持・修繕が計画性を持って執行されているか。
- (イ) 道路台帳の管理は適正に行われているか。
- (ウ) 維持修繕工事は法規性を満たしているか。
- (エ) 入札制度等の活用によるコスト削減努力はなされているか。
- (オ) 委託は契約内容に沿った業務が行われているか。

関連事業

- (ア) 道路占用料の徴収は適正に行われているか。
- (イ) 放置自転車対策は効果的に行われているか。
- (ウ) 自転車駐車場等の整備、運用状況は妥当であるか。

(2) 主な監査手続き

契約、出納等の財務に関する事務処理について、適正に執行されているかどうかを監査するとともに、経済性・効率性・有効性の見地より関係諸帳簿及び証憑書類との照合、計算調べ、担当者への質問など、外部監査人が必要と認めた監査手続を実施した。

6 外部監査の実施期間

平成 15 年 6 月 27 日より平成 16 年 2 月 17 日

7 外部監査人

公認会計士 望月 壽夫

8 外部監査人補助者

公認会計士 6 名

税理士 1 名

9 利害関係

包括外部監査の対象とした事件につき、地方自治法第 252 条の 29 の規定により記載すべき利害関係はない。

第2 外部監査の結果

道路等の建設・維持管理についての概況

1 道路法上の道路

荒川区内における道路の現況は、平成15年4月1日現在、国道・都道・区道を含めて総延長約211km、総面積約1.5k㎡となっている。そのうち、区が管理する道路の総延長は約194kmであり、総面積は約1.1k㎡である。

区内の道路延長等 (平成15年4月1日現在)

種別	延長(m)	面積(㎡)	路線数	道路率(%)
国道	1,049	36,055	1	
都道	15,733	325,800	8	
区道	194,425	1,141,613	969	
計	211,207	1,503,468	978	14.74

* 道路率：荒川区の面積(10.2k㎡)に占める道路面積の割合

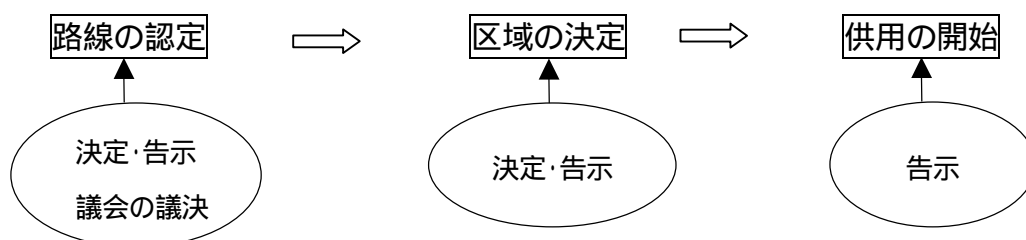
道路法において「道路」とは、道路法第2条において、「一般交通の用に供する道で、トンネル、橋、渡船施設、道路用エレベーター等、道路と一体となってその効用を全うする施設又は工作物及び道路の附属物で当該道路に附属して設けられているものを含むものとする。」とされている。

道路の管理については、原則として、国道については国が、都道については都が、区道については区が行うこととされている。道路の管理に関する事業は、道路法に定められた各種手続き事務として、道路の路線名・起点・終点を決定する路線認定、道路を管理する具体的な範囲を定めるための区域決定、各種許可事務、また、路面の維持補修、道路施設の整備などがあり、生活環境の保全と調和を図りながら推進している。

区道の認定、区域決定、供用開始とは、新設される道路等に道路法を適用するために、道路法の規定に基づいて行う事務上の手続きである。

基本的な流れは、次のとおりである。

道路供用開始までの手続き



2 道路の整備（建設）と都市計画

都市計画道路は、都市計画決定を行い建設される道路である。区が都市計画道路の整備を実施するにあたっては、知事から都市計画事業の認可を得るとともに、国庫補助金等の財源を活用して事業を進めている。

また、道路の整備は、都市計画道路以外にも区単独で整備することも可能であるが、財源確保の必要性から、現在は都市計画道路を中心に整備を進めている。

都市計画法における都市計画の目的等は、下記のとおりである。

第1条（目的）

「都市計画の内容及び決定手続、都市計画制限、都市計画事業、その他都市計画に関し必要な事項を定めることにより、都市計画の健全な発展と秩序ある整備を図り、もって国土の均衡ある発展と公共の福祉の増進に寄与すること」を目的としている。

第4条（定義）

都市計画とは「都市の健全な発展と秩序ある整備を図るための土地利用、都市施設の整備及び市街地開発事業に関する計画」としている。

第11条（都市施設）

「道路や交通施設等が都市施設に含まれている」と定めている。

区部の都市計画道路は、昭和21年に決定され、その後、社会経済情勢の変化や道路計画の諸問題に応じて部分的に変更されている。

また、東京都は、都市計画道路を計画的、効果的に整備するため、下記のとおり、優先的に整備すべき路線、期間を定めた「事業化計画」を過去2回にわたり策定し、事業を進めてきた。

- ・ 昭和21年 戦災復興計画策定
- ・ 昭和56年 第一次事業化計画策定（計画期間昭和56年～平成2年）
- ・ 平成3年 第二次事業化計画策定（計画期間平成3年～平成15年）

この第二次事業化計画においては、優先的に着手又は完成すべき路線として、次の4つの基本目標に照らして路線（219区間、約179km）が選定された。

- ・ 都市機能の確保
- ・ 都市防災の確保
- ・ 地域環境の保全
- ・ 都市空間の確保

次に、東京都の都市計画道路の整備状況及び23区の都市計画道路の整備状況は次

表のとおりである。平成 14 年 3 月 31 日現在の区部の計画延長距離は 1,763km であり、そのうち約 56.5%が完成している。

東京都全体の都市計画道路整備状況（平成 14 年 3 月 31 日現在）

（距離単位：k m）

		計画		完成延長 (b)	事業中 延長	未着手 延長	完成率 % (b/a)	
		路線数	延長 (a)					
合 計		1,343	3,195	1,706	369	1,120	53.4	
内 訳	区部	675	1,763	997	194	572	56.6	
	区部の内訳	放射線	36	363	237	42	84	65.3
		環状線	12	254	155	41	58	61.0
		補助線 その他	627	1,145	605	111	429	52.8
	多摩部	663	1,421	701	173	548	49.3	
	島しょ部	5	10	7	3	0	70.0	

都市計画局都市基盤部交通企画課より

- * この表は、平成 13 年度末の都市計画道路現況調査の結果である。
- * 各項目の合計は、四捨五入の関係で一致しないところもある。
- * 路線数には、支線数は含まれない。
- * 都市高速道路、自動車専用道路は含まれていない。

23 区の都市計画道路の整備状況

(平成 14 年 3 月 31 日現在)

区分 区名	計画 延長 (km) (a)	完成 延長 (km) (b)	事業中 延長 (km)	未着手 延長 (km)	完成率 (%) (b/a)	備考
千代田区	53.3	41.9	2.2	9.2	78.7	
中央区	40.4	33.2	1.1	6.1	82.2	
港区	88.7	56.2	7.6	24.9	63.3	
新宿区	77.4	45.4	10.0	21.9	58.7	
文京区	40.5	19.7	3.8	17.1	48.5	
台東区	40.8	32.7	1.6	6.4	80.2	
墨田区	46.6	24.3	2.5	19.8	52.2	
江東区	102.9	71.6	13.0	18.3	69.6	
品川区	74.0	43.7	9.2	21.1	59.1	
目黒区	32.9	17.2	2.3	13.5	52.1	
大田区	106.4	41.1	17.8	47.5	38.6	
世田谷区	144.2	60.0	13.7	70.6	41.6	
渋谷区	62.5	42.6	9.8	10.2	68.1	
中野区	38.1	15.1	3.7	19.3	39.6	
杉並区	83.4	38.4	4.0	41.1	46.0	
豊島区	41.3	22.5	5.4	13.4	54.5	
北区	59.2	31.3	7.4	20.6	52.8	
荒川区	37.0	16.2	10.6	10.2	43.8	
板橋区	81.5	53.7	4.7	23.1	65.9	
練馬区	113.4	48.0	8.2	57.2	42.3	
足立区	167.1	104.5	29.6	33.1	62.5	
葛飾区	91.0	50.4	12.0	28.6	55.4	
江戸川区	127.6	87.3	13.6	26.8	68.4	
その他	12.8	0.1	0.4	12.3	0.5	
合計	1,763.0	996.8	194.1	572.1	56.5	

都市計画局都市基盤部交通企画課より

* 各項目の合計は、四捨五入の関係で一致しないところもある。

* 「その他」とは、所属未定区域及び特別区の区域外に都市計画決定されている延長である。

また、荒川区内の都市計画道路の計画延長は、次表のとおり約 37 km であり、平成 15 年 5 月 31 日現在、そのうちの約 17km が既に完成している。

荒川区における都市計画道路整備状況（平成 15 年 5 月末日現在）

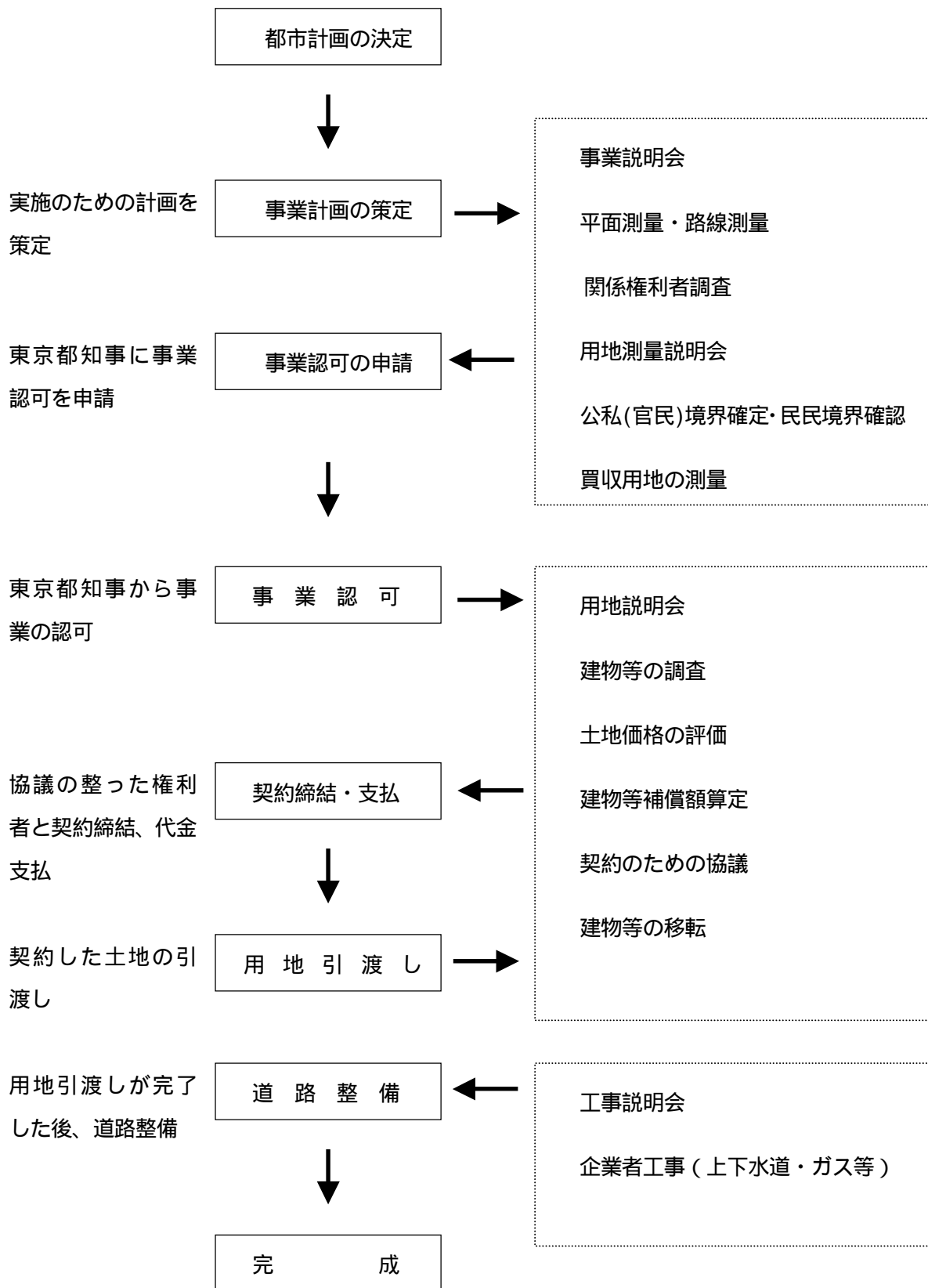
荒川区	計画延長 (a)	完成延長 (b)	事業中延長	未着手延長	完成率 (b/a)
	37.2km	16.8km	10.0km	10.4km	45.2%

さらに、荒川区の都市計画道路の進捗状況と今後の予定は、下表のとおりである。
（都市計画道路位置図参照）

（用地取得率は平成 15 年 8 月末日現在）

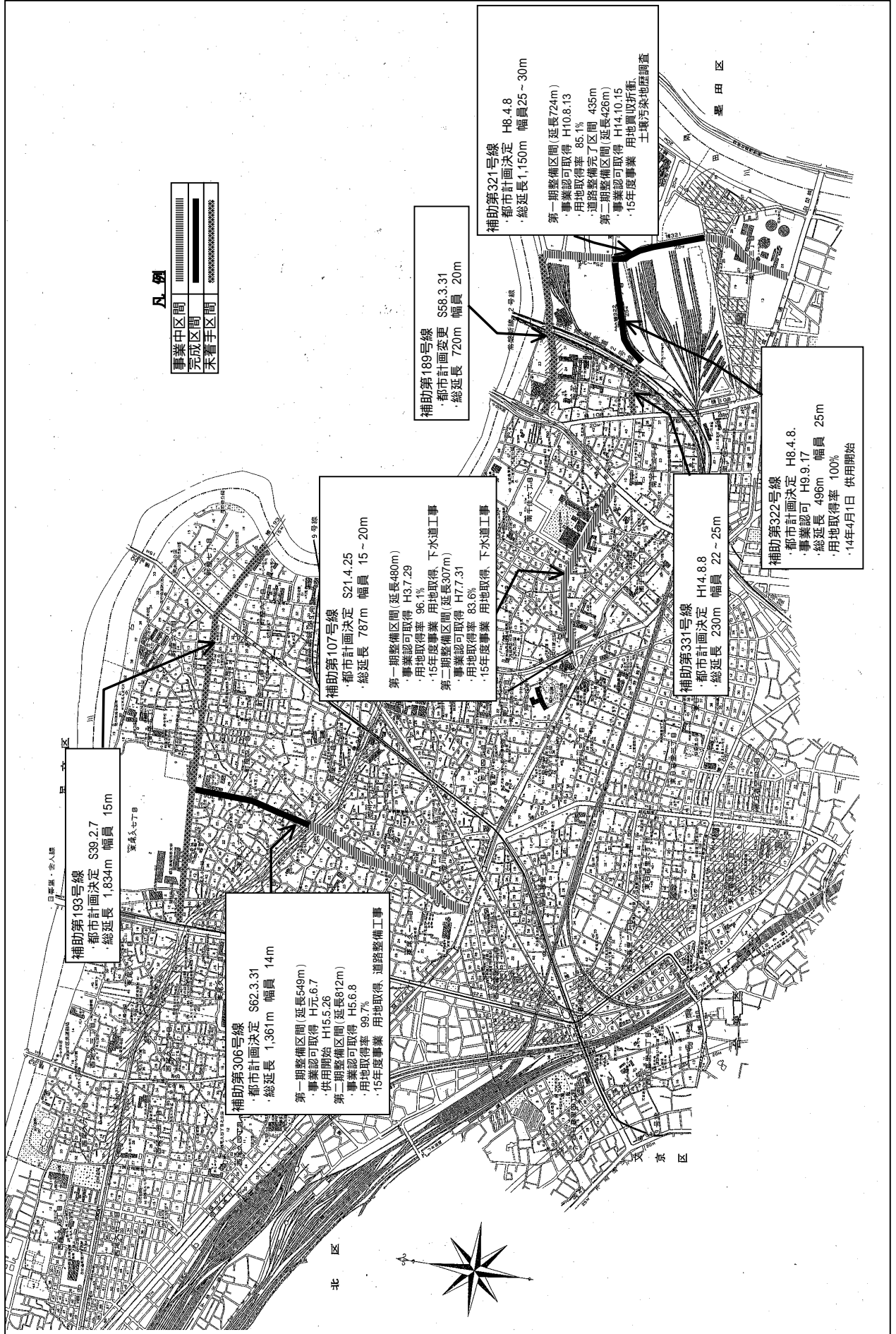
路線名	事業認可取得	延長	幅員	取得率	供用開始
補助 306 号線 （第一期整備区間）	平成元年 6 月	549.0m	14.0m	100.0%	平成 15 年 5 月 26 日
補助 306 号線 （第二期整備区間）	平成 5 年 6 月	812.0m	14.0m	99.7%	平成 19 年度予定
補助 107 号線 （第一期整備区間）	平成 3 年 7 月	480.0m	15.0m ~ 20.0m	96.1%	平成 20 年度予定
補助 107 号線 （第二期整備区間）	平成 7 年 7 月	307.0m	20.0m	83.6%	平成 20 年度予定
補助 321 号線 （第一期整備区間）	平成 10 年 8 月	724.0m	25.0m ~ 30.0m	85.1%	平成 17 年度予定 （東京都整備）
補助 321 号線 （第二期整備区間）	平成 14 年 10 月	426.0m	25.0m	0.0%	平成 21 年度予定
補助 331 号線	平成 14 年 8 月 （都市計画決定）	230.0m	22.0m ~ 25.0m	0.0%	未定
補助 322 号線	平成 9 年 9 月	496.0m	25.0m	100.0%	平成 14 年 4 月 1 日
補助 189 号線	昭和 58 年 3 月 （都市計画変更）	720.0m	20.0m	0.0%	未定
補助 193 号線	昭和 39 年 2 月 （都市計画決定）	1,834.0m	15.0m	0.0%	未定

なお、都市計画事業の流れは、下記のとおりである。



都市計画道路位置図

平成15年8月末現在



3 道路用地の取得（土地開発公社を含む）

道路計画が実施に移されると、先ず土地取得から始まることになる。

荒川区における土地取得は、荒川区の依頼を受けた荒川区土地開発公社(以下「土地開発公社」という。)によって行われている。

(1) 土地価格の評価について

取得する土地の評価は、荒川区財産価格審議会条例（以下「条例」という。）に基づいて設置されている「荒川区財産価格審議会」(以下「審議会」という。)に諮問され、答申を受け決定される。

この審議会は、学識経験者 5 名及び荒川区助役、同総務部長、同都市整備部長の計 8 名によって構成されており（条例第 3 条）、学識経験者は現在不動産鑑定士 3 名、荒川都税事務所長、元東京都財務局財産運用部長からなっている。

審議会における審議の状況は、次のとおりである。

先ず、評価対象となった土地の地域特性及び概況について、例えば、「本件土地は、区の南東部にあって、地下鉄日比谷線南千住駅のほぼ北方 200 メートルに位置し、付近の状況は都道沿いに大規模事業所、研究施設が連なる工業地域であり、西側の区道沿いは一般住宅、作業所が混在する準工業地域である。・・・」のような説明がある。

その後、評価資料として近隣の取引事例、同公示価格、不動産鑑定士による評価額、世評による価格、相続税法に基づく評価額等の資料の説明がなされている。

これらを参考にして、当該土地価格の適正な価格を審議している。また、審議会の内容は議事録を作成し保存している。

(2) 建物等の損失補償について

取得する土地の上にある建物等については、移転・撤去することとなるが、移転費用等の補償費については、荒川区損失補償調査委員会設置要綱に基づき設置された「荒川区損失補償調査委員会」の審議を経て決定される。

補償の種類としては、

建物移転補償.....取得する土地の上に建っている建物を移転するための補償

工作物移転補償.....取得する土地の上にある工作物を移転するための補償

動産移転補償.....建物内等にある動産を移転するための補償

借家人補償.....借家人が移転するための補償

営業補償.....移転のために減収となる期間に対応する営業収入につい

ての補償

移転雑費.....移転にかかる諸経費の補償

仮倉庫補償.....移転に伴って一時的に倉庫を借りる場合の補償

残地補償.....買収された後の残った土地の評価減に対する補償

等の補償がある。また、委員会の内容は議事録を作成し保存している。

荒川区損失補償調査委員会のメンバーは、総務部長（委員長）、都市整備部長、土木部長、教育委員会事務局次長、財政課長の5名である。

なお、1,000万円未満の少額の補償費については、「土木部損失補償調査小委員会」（構成：事業用地課長、管理計画課長、管理計画課企画調整主査、事業用地課事業調整係長、事業用地課庶務係長）で、別途審議し決定している。

(3) 土地の取得交渉について

土地の取得価格が決定した後、土地所有者、借地権者などの権利者と買収交渉を行う。権利者との買収交渉は、土地開発公社（荒川区の事業用地課職員）が担当し、合意が得られた後の租税特別措置法の特例を受けるための税務署との事前協議を行う。

(4) 取得後の手続について

土地の売買契約及び種々の移転補償契約が権利者と土地開発公社との間で締結された後、土地の所有権移転登記が行われ、所有権は土地開発公社に移転される。

一方、土地開発公社は、当該土地の所有権移転登記、建物、工作物の取り壊し、立ち退きを確認した後、土地代金及び各種の補償費を権利者に支払う。

なお、補償費については、取り壊しや移転にかかる費用が先に発生することを考慮して、契約時に80%を支払い、これらが履行されたことを確認した後、残金の20%を支払う。

これらの手続が滞りなく完了した後、譲渡所得に係る租税特別措置法の特例を受けるための「買取り等の証明書」等を権利者に交付する。

また、当該土地は区に売り払うまでの期間、土地開発公社が管理をする。

(5) 土地開発公社から荒川区への所有権移転について

買収された土地は、土地開発公社が一時的に所有し、原則として、年度末に荒川区に譲渡されることとなるが、この際留意すべきことは、

区は、土地開発公社が保有する土地のうち、国庫補助金等が確定したものを補正予算に計上し、土地開発公社から取得している。従って年度末までに国庫補

助金等が確定しなかった土地は、引き続き土地開発公社が保有する。

区に譲渡される際の譲渡価格は、「(土地代金) + (支払った補償費) + (取得から譲渡するまでの期間に金融機関へ支払った借入利息)」となる。

なお、土地開発公社は自己資金を一切持たないため、土地の買収代金は全額金融機関からの借入金でまかなっている。

以上の手続きを経た後、道路用地の取得は全て完了する。

4 土地開発公社

(1) 設立の趣旨について

道路用地の取得は、土地所有者などの権利者との交渉を経て行われるもので、様々な事情や考え方を持った人々と交渉することから、なかなか予定どおりに交渉が進展するとは限らない。

そこで土地開発公社は、様々な事態に弾力的に対応できるように「公有地の拡大の推進に関する法律」に基づき荒川区によって設立され、地域の秩序ある開発・整備を図るため、区の依頼により、公共用地の買収及び土地代金、補償費の支払を行っている。

即ち、土地開発公社の役割は、

権利者が租税特別措置法の特例を受けられるよう税務署との事前協議及び買取り等の証明書等の交付

権利者との交渉結果を踏まえた迅速な、土地売買契約、移転補償契約、土地代金等の支払

区に売却するまでの期間の土地の管理

また、東京都 23 区のうち 21 の区で土地開発公社を有しており、そのほとんどが、荒川区とほぼ同様な役割を担っている。

(2) 組織の概要について

専従の職員はおらず、区の総務部経理課及び土木部事業用地課の職員が事務を兼務し、シンプルな組織となっており、年度ごとに事業計画、資金計画、予算書を作成し、毎年度末に決算書を作成している。

過去 5 年間の決算内容は次のとおりである。

貸借対照表

(単位:千円)

	14年度	13年度	12年度	11年度	10年度
現金預金					33,079
公有用地	460,133	689,400	1,053,658	1,162,924	2,452,267
備品	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222
長期定期預金	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000
資産計	472,356	701,623	1,065,880	1,175,146	2,497,569
未払金	13,548	8,557	42,309	43,592	675,617
長期借入金	446,586	680,844	1,011,349	1,119,332	1,809,730
負債計	460,134	689,401	1,053,658	1,162,924	2,485,347
資本の部	12,222	12,222	12,222	12,222	12,222
合計	472,356	701,623	1,065,880	1,175,146	2,497,569

* 合計は、四捨五入の関係で一致しないところもある。

損益計算書

(単位:千円)

	14年度	13年度	12年度	11年度	10年度
事業収益	643,992	910,903	992,479	1,931,659	2,926,474
事業原価	643,992	910,903	992,479	1,931,659	2,926,474
販売管理費	665	982	645	445	800
事業外収益	665	982	645	445	800
当期利益	0	0	0	0	0

損益計算書における事業収益及び事業原価は、「(土地代金) + (支払った補償費) + (取得から譲渡するまでの期間に金融機関へ支払った借入利息)」で同額となっており、区への譲渡により損益は生じない。

当年度に発生した販売管理費と事業外収益(預金利息 + 区からの運営費補助金)は同額になるように調整し、当期損益は常にゼロとなっている。

即ち、事実上運営費相当額を区が負担している。

5 道路建設における財源確保のための国庫補助金等

道路整備にはきわめて多額の事業費が必要である。道路整備は区のみのものでなく、国及び都との関係もあり、国からの補助金、都からの特別区都市計画交付金(以下「都市計画交付金」という。)を活用して、区の一般財源の抑制、平準

化を図っている。

特別区の都市計画道路の事業費は国の補助金、都からの都市計画交付金及び都区財政調整交付金により、事業費のほとんどが手当てされることになる。

これらの制度の概要は次のとおりである。

(1) 国庫補助金について

国が自治体に対して、重要な事業に要する経費の一部を補助するもので、「補助金等に係わる予算の執行の適正化に関する法律」により補助金等の予算の執行に関する基本的事項が定められており、補助金等の定義は次のとおりである。

第二条（定義）

この法律において「補助金等」とは、国が国以外のものに対して交付する次に掲げるものをいう。

- (1) 補助金
- (2) 負担金
- (3) 利子補給金
- (4) その他相当の反対給付を受けない給付金であって政令で定めるもの

荒川区の道路事業の国庫補助金の適用例としては、下記のとおりである。

補助 306 号線	街路事業費補助金
補助 107 号線	都市再生推進事業費補助金
補助 321 号線	住宅市街地整備総合支援事業費補助金

(2) 都市計画交付金について

都市計画交付金制度は昭和 56 年に創設された都から区への交付金であり、交付対象は国庫補助が採択された都市計画事業で、道路事業のほか公園事業、市街地再開発事業の公共施設管理者負担金等である。

これは、東京都 23 区の区域では、地方税法の特例により、都市計画事業のための目的税である都市計画税が都税とされているが、23 区もそれぞれの都市整備に大きな責任を果たすようになり、都市計画税の肩代わりの意味合いもあり、交付されているものである。

都市計画道路事業に対する都市計画交付金は、国庫補助金等を除いた金額の概ね 25%程度となっている。

(3) 特別区財政調整交付金について

特別区財政調整交付金（以下「都区財政調整交付金」という。）は、東京都が都

税として課税・徴収している市町村民税（法人分）固定資産税、特別土地保有税の52%を原資として、各区の財政需要額に応じて再配分されている。なお、都市整備事業のうち財政費として算定されているものは、都市計画交付金対象事業の対象事業費から国庫補助金等の特定財源及び都市計画交付金を除いた額であり、都市計画交付金の申請・決定の翌年度から複数年に分割、交付される。

6 細街路整備事業

細街路整備事業は、建築基準法42条第2項の規定により後退した土地を道路として拡幅整備するものである。

本事業開始時(昭和59年4月)において、区内には幅員4m未満の道路が延長103km(うち私道55.5km)存在し、道路の両側を合計すると206km(うち私道111km)であった。

このうち、平成14年度末までに両側の合計約57km(うち私道28.5km)を整備したところである。(整備率約28%)

過去5年間の事業実績は以下のとおりである。

(単位:千円)

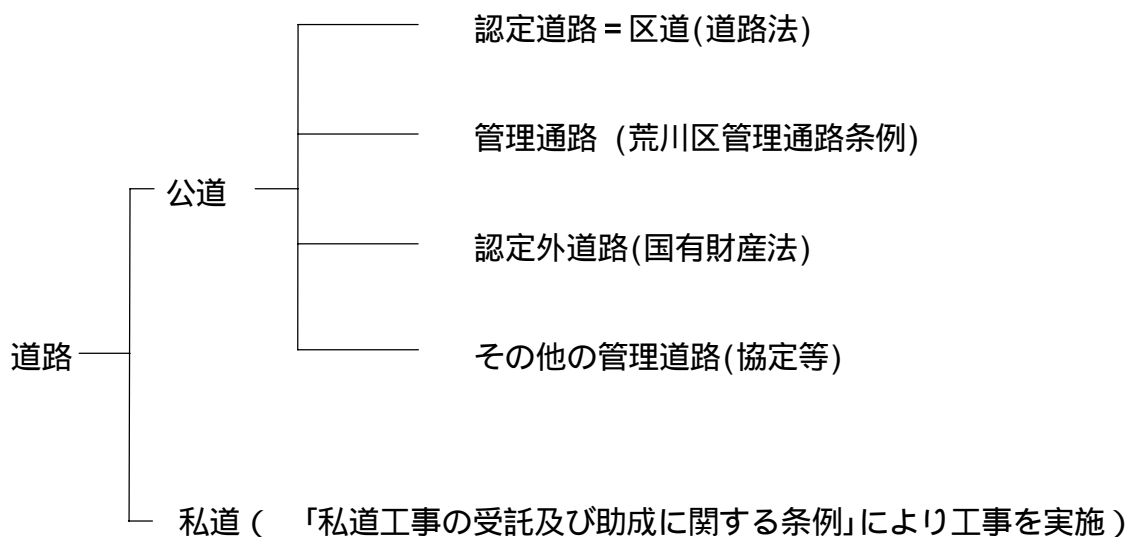
予 算			平成14年度	平成13年度	平成12年度	平成11年度	平成10年度
	決 算	額		300,000	293,950	314,182	349,247
算 額 の 推 移	特 定 財 源		46,365	22,299	21,891	12,398	-
		国	-	-	-	-	-
		都	46,365	22,299	21,891	12,398	-
		その他	-	-	-	-	-
	一 般 財 源		157,170	196,076	242,460	253,901	263,747
実 績 の 推 移	全 体	件数	237件	236件	279件	259件	270件
		延長	1,958m	2,240m	2,724m	2,492m	2,272m
	公 道	件数	95件	106件	144件	116件	141件
		延長	792m	996m	1,339m	1,116m	1,203m
	私 道	件数	142件	130件	135件	143件	129件
		延長	1,166m	1,244m	1,385m	1,376m	1,069m

特定財源の都の欄は、防災生活圏促進事業区域に伴う東京都からの補助金である。

(補助率1/2)

7 荒川区が管理する道路

荒川区は、道路法に規定される区道のみならず、以下のゴシック文字部分の道路を管理している。



認定道路とは、道路法による認定を受けた特別区道であり、主な基準は次に掲げるとおりである。

- 路線が系統的で交通上重要であること
- 起終点が認定道路であること
- 幅員が原則として4m以上あること
- 側溝等の排水設備があること
- 道路の形状が良好なこと

管理通路とは、平成12年4月1日「地方分権の推進を図るための関係法律の整備等に関する法律」の施行に基づき、平成15年4月1日及び平成16年4月1日（予定）に国から譲与を受けた道路敷及び水路敷等であり、その形態が一般交通の用に供されているもので、区が通路として指定したものである。

認定外道路とは、特別区道の路線の認定基準に適合しないため、道路法の認定を受けない道路で敷地が国有地のものをいう。

その他の管理道路とは、所有者等との協定により管理することを定めたものである。

8 荒川区の放置自転車対策

自転車は近年、最も手軽な交通手段として、子供から大人まで日常生活に欠かせない乗り物として区民に親しまれている。特に区内のような狭い地域の移動に最も適した自転車は、通勤、通学、買い物等に迅速で安全かつ無公害であるため、その

利用が高まっている。

しかし、現在、駅周辺を中心に放置される自転車等は減少傾向にあるとはいえ、なお、数多く存在し、区市町村において頭を痛める社会問題となっている。

放置自転車は、通行の妨げとなっており、特に子供やお年寄り、車椅子利用者等にとって危険な障害になっている。加えて災害時における緊急車輛の通行に支障をきたす恐れがある。

区では、昭和 61 年に「東京都荒川区自転車等の放置防止に関する条例」を制定し、ハード面では、自転車駐車場等の整備、放置自転車の撤去、民間の自転車駐車場への助成など様々な施策を実施し、ソフト面では、「自転車の放置禁止区域」を指定し、駅周辺に啓発・指導員等を配置して、指導・誘導を行っている。また、東京都と放置防止の駅前放置自転車クリーンキャンペーンを実施するなど、適正駐輪の指導を行ってきた。

また、平成 11 年度から緊急地域雇用創出事業補助金(国庫補助)を活用するなど、放置自転車の一掃のための指導・啓発に力を注ぐとともに、平成 12 年には、条例を改正して放置自転車撤去手数料を大幅に引き上げたところである。

平成 14 年度には、収容台数 1,500 台の南千住駅東口自転車等駐車場を建設、オープンし、今後も日暮里駅前駐車場の建設を予定している。また、西日暮里駅前については、民間による駐輪場の整備を促進し自転車置場の確保を図っている。

さらに、放置自転車防止のための施策として何処でも誰もが自由に乘れる「荒川フリーサイクル事業」のモデル実施や交通ルールを守るよう、子供に対する自転車運転免許証の交付事業などの交通安全教育についても実施している。

(1) 駅周辺における自転車等の放置の状況について

区内の鉄道駅 6 駅、都電荒川線の主な 2 停留場における放置自転車等の年度別、場所別の状況は次表のとおりであり、平成 14 年度は、2,470 台と年々減少している。特に平成 12 年度の減少は、撤去手数料の値上げが影響しているものと思われる。

また、区によれば、平成 11 年度からの緊急地域雇用創出事業(国庫補助)を活用して放置防止の指導・啓発事業を充実させたことにより、放置自転車の減少に効果を上げたとのことである。

南千住駅では、平成 14 年に南千住駅東口自転車等駐車場がオープンするなど、平成 11 年度に比べ放置自転車は 46%減少している。

放置自転車の推移（場所別）一覧

駅名・年度	11年度	12年度	13年度	14年度
南千住駅	641台	557台	536台	289台
町屋駅	1,057台	598台	622台	549台
日暮里駅	760台	386台	352台	414台
西日暮里駅	794台	742台	915台	480台
三河島駅	327台	138台	108台	142台
新三河島駅	182台	104台	119台	110台
三ノ輪橋停留場	761台	438台	349台	309台
小台停留場	103台	102台	109台	177台
計	4,625台	3,065台	3,110台	2,470台

10月の平日(午前9時から10時30分まで)調査

(2) 都内 23 区の放置自転車の比較について

都内における放置自転車は、平成 9 年度以降 20 万台で推移してきたが、平成 14 年度は次表のとおりであり、全体で 30%前後の減少になっている。各区とも放置自転車対策に力を入れた結果であると思われる。

23 区の放置自転車の比較表（平成 14 年度）

区名	放置台数	区名	放置台数
千代田区	5,031台	渋谷区	5,755台
中央区	4,339台	中野区	4,046台
港区	6,659台	杉並区	8,529台
新宿区	7,315台	豊島区	7,848台
文京区	3,606台	北区	4,314台
台東区	9,013台	荒川区	2,470台
墨田区	4,467台	板橋区	10,453台
江東区	10,611台	練馬区	7,277台
品川区	3,021台	足立区	3,044台
目黒区	5,470台	葛飾区	3,775台
大田区	6,240台	江戸川区	6,891台
世田谷区	13,704台	計	143,878台

東京都生活文化局資料より

(3) 自転車等駐車場の設置状況について

区では、平成 8 年度にセンターまちや自転車駐車を開設し、また、平成 14 年度には南千住駅東口自転車等駐車を開設し、現在、定期利用駐車可能台数は、合わせて 2,505 台となり、2 つの施設の概要、駐車場別収支状況は、次のとおりである。

施設の概要

名称	センターまちや自転車駐車場	南千住駅東口自転車等駐車場
所在地	荒川区荒川7丁目	荒川区南千住4丁目
床面積	1,437.68㎡	2,247.98㎡
収容台数	1,407台(自転車のみ)	自転車 1,485台 原付 25台
利用区分	定期利用(登録制)1,200台 一時利用207台	定期利用(登録制)1,285台、原付20台 一時利用200台、原付5台
総工費	7億8千万円	10億5千3百万円
開設年月	平成8年4月	平成14年4月
運営時間	午前6時～午前0時30分	午前6時～午前0時30分
運営期間	12月31日～1月3日を除く毎日	12月31日～1月3日を除く毎日

駐車場別収支状況

(単位:千円)

区分		センターまちや自転車駐車場		南千住駅東口 自転車等駐車場
		13年度	14年度	14年度
収入	自転車駐車場使用料	39,968	37,466	21,306
	合計	39,968	37,466	21,306
支出	水道光熱費	1,783	1,594	1,778
	消耗品費	31	168	1,533
	修繕費	308	614	9
	通信費	42	47	48
	保守委託	1,634	1,344	2,403
	管理業務委託	19,255	19,239	19,848
	警備業務委託	636	636	315
	管理分担費	12,629	12,642	0
	使用料・賃借料	0	488	0
	減価償却費	16,398	15,903	6,283
	合計	52,716	52,675	32,217
差引計		12,748	15,209	10,911

(区の人件費は含まず)

また、区内には、前述の自転車等駐車場の他に、12カ所の登録制の自転車置場がある。

自転車等駐車場・自転車置場一覧

自転車置場名		駐輪可能台数	自転車置場名		駐輪可能台数
南千住	南千住第一	211	日暮里	日暮里第一	231
	南千住第四	100		日暮里第二	232
	南千住駅東口(*)	1,305			
	計	1,616		計	463
町屋	センターまぢや	1,200	西日暮里	西日暮里	792
	京成駅前	40		西日暮里第二	150
	自然公園	70		西日暮里第三	670
	計	1,310		道灌山第一	20
三河島	三河島	150		道灌山第二	139
				計	1,771
	計	150	総計		5,310

(*) 原付自転車20台を含む

(4) 放置自転車の撤去、処分等の状況について(次表「年度別撤去・返還・処分実績」参照)

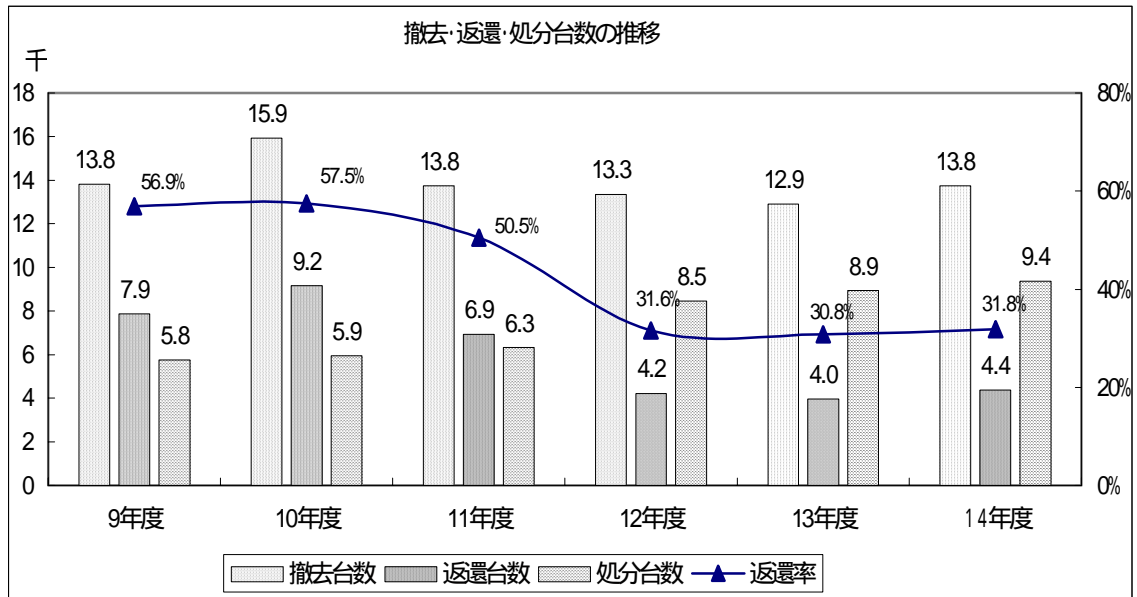
区では、平成12年度に放置自転車撤去手数料を改正し、従来の撤去手数料を自転車は3,000円を5,000円に、原付は4,500円を7,500円にそれぞれ改正した。平成14年度において区が撤去した放置自転車数は、13,755台、原付は、242台であった。

なお、撤去後に持ち主に返還されたものは、自転車は4,380台で、返還率31.8%、原付は、131台で返還率54.1%になり、撤去手数料の改正前と改正後の平成12年度を比較したところ、自転車の返還率が50~60%台から30%台に急減した。

処分された放置自転車等は、平成14年度で自転車9,375台、原付111台であり、このうち利用可能な自転車については、リサイクル自転車(600台)として再利用されたり、海外へ譲渡(100台)されている。また、そのほかの自転車は処分業者により処分された。(保管中の自転車があるため、返還台数と処分台数の合計は、撤去台数と一致しない)

年度別 撤去・返還・処分実績

(単位:千台、%)

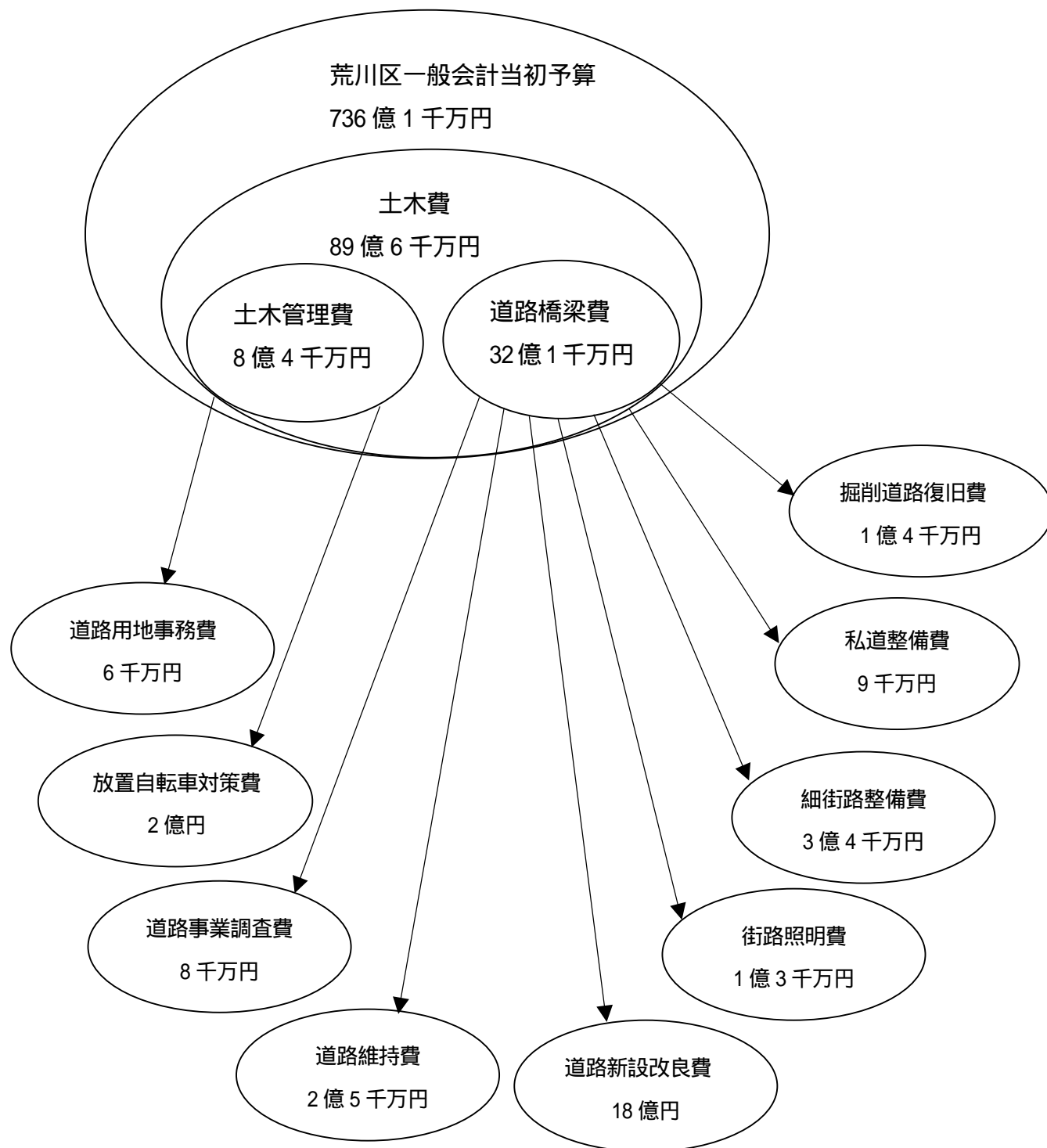


9 道路等の建設・維持管理に関する財務支出

(1) 道路に関する予算について

平成 14 年度における道路の整備等に係わる予算 30 億 9 千万円については、区
の一般会計予算総額の約 4.2% を占めている。

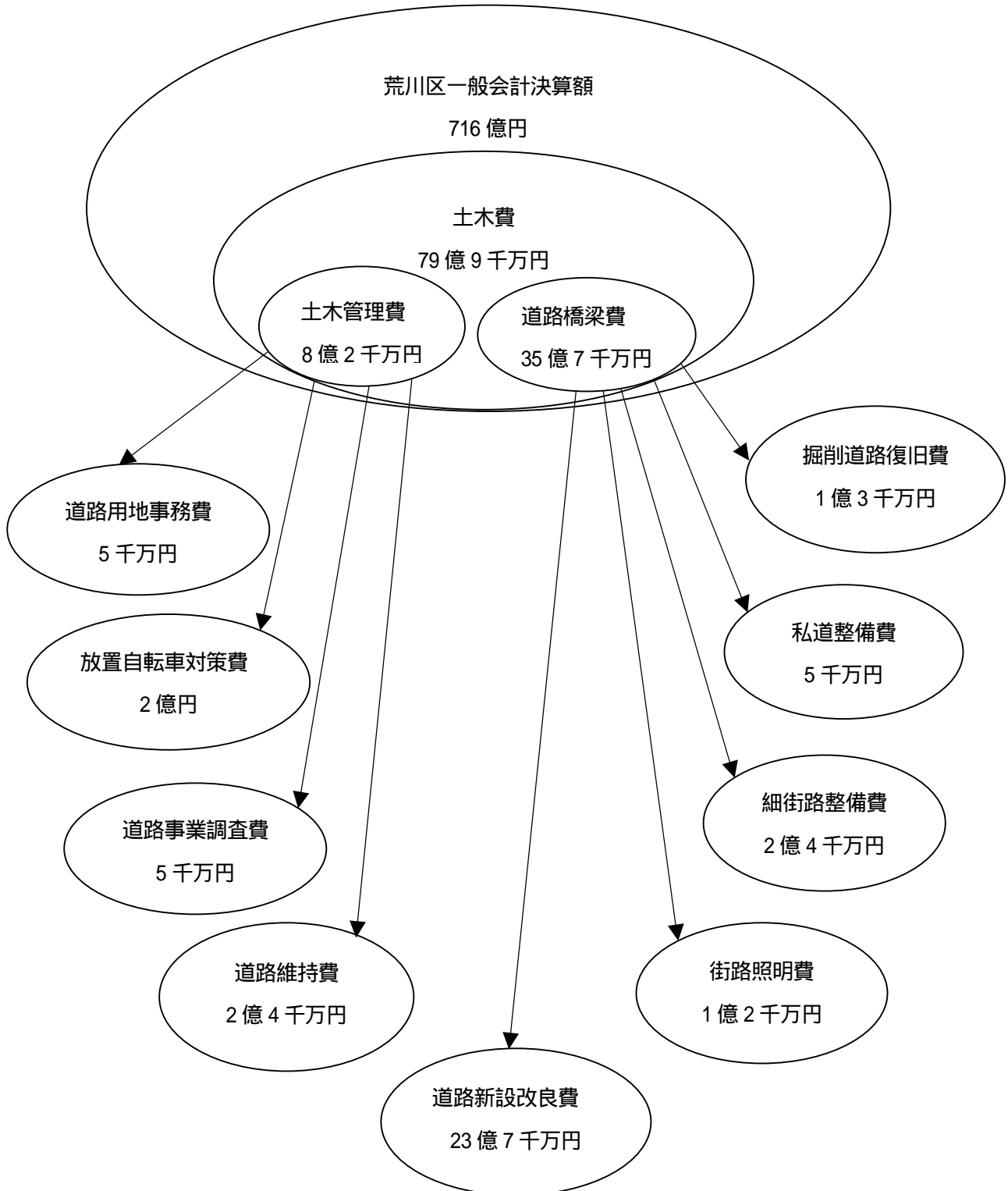
平成 14 年度当初予算規模



(2) 道路に関する決算について

平成 14 年度の道路の整備等に係わる決算を図解すると次図のとおりであり、区の一般会計決算総額の約 4.8%を占めている。また、過去 3 年間の実績は、次のとおりである。

平成 14 年度決算額規模



決算額推移表（平成12年度～平成14年度）

（単位：千円）

区 分	事 項	平成14年度		平成13年度		平成12年度	
		金額	比率	金額	比率	金額	比率
一般会計		71,596,854	100.0	82,518,655	100.0	83,028,033	100.0
土木費		7,993,987	11.2	9,135,415	11.1	9,486,548	11.5
	土木管理費	815,520	1.1	1,288,923	1.6	2,344,970	2.8
	土木総務費	815,520	1.1	1,288,923	1.6	824,861	1.0
	職員人件費	547,846		558,834		577,806	
	一般事務費	2,597		4,012		3,296	
	道路占用事務費	961		830		1,176	
	道路管理システム運用費	5,078		5,008		5,071	
	道路用地事務費	48,029		68,168		64,224	
	道路管理事務費	9,096		11,101		12,852	
	道路台帳補正費	17,115		17,955		25,515	
	道路区域敷地調査費	19,241		25,513		25,856	
	法定内・外公共物の譲与関連事業費	2,576		13,597			
	放置自転車対策費	197,518		163,922		147,839	
	放置自転車撤去費	106,381		109,604		97,055	
	自転車駐車場管理運営費等	90,961		54,061		50,344	
	自転車等駐車対策協議会					439	
	放置自転車防止特別啓発活動費	175		256			
	民間自転車駐車場助成						
	交通安全対策費	9,075		7,529		7,840	
	交通安全対策協議会運営費	223		223		278	
	交通安全協会補助	3,920		3,920		3,920	
	交通安全啓発費	4,931		3,385		3,641	
	水防対策費	1,831		1,720		2,380	
	日暮里駅前自転車等駐車場整備	2,583					
	南千住駅東口自転車等駐車場整備			418,897		15,225	
	特定住宅市街地総合整備促進事業用地特別会計繰出金					1,520,109	1.8
道路橋梁費		3,573,725	5.0	3,847,044	4.7	3,192,892	3.9
	道路橋梁総務費	430,562	0.6	428,027	0.5	476,160	0.6
	職員人件費	377,333		398,296		431,926	
	一般事務費	8,570		3,344		3,906	
	建設工事統計調査費	147		146		147	
	自動車等維持費	2,004		2,462		3,579	
	道路事業調査費	42,506		20,559		35,744	
	地区内集散道路			1,087		3,590	
	都市計画道路補助306号線	6,506		7,915		9,302	
	都市計画道路補助107号線	6,161		6,889		9,274	
	都市計画道路補助322号線	6,604		3,540		1,414	
	都市計画道路補助321号線	14,480		1,126		12,162	
	南千住駅連絡通路	1,896					
	都市計画道路整備プログラム策定調査費	6,825					
	特別区道荒68号線	31					
	特別区道荒44号線						
	環境改善事業費			3,217		854	
道路維持費		233,563	0.3	243,266	0.3	253,609	0.3
	道路清掃費	78,566		78,269		81,612	
	道路維持費	32,380		44,489		56,995	
	道路損傷復旧工事費	0		0		196	

区 分	事 項	平成14年度		平成13年度		平成12年度	
		金額	比率	金額	比率	金額	比率
	道路応急工事費	65,986		66,137		66,290	
	交通安全施設整備費	16,795		15,483		14,595	
	すべり止め舗装	6,720		5,040		4,725	
	防護柵	861		813		954	
	区画線標示	1,546		1,812		1,706	
	カーブミラー	3,322		2,507		3,063	
	標識等	736		1,819		812	
	通学路グリーン舗装	3,608		3,490		3,333	
	段差解消・点字誘導ブロック						
	地点名標示板						
	街路樹等管理費	39,834		37,731		33,919	
	耐震補強事業費			1,155			
	道路新設改良費	2,372,532	3.3	2,620,314	3.2	1,089,281	1.3
	歩道設置工事費	87,675		118,554		103,085	
	道路改修費	149,714		163,814		192,929	
	都市計画道路補助306号線整備費	115,377		105,700		37,052	
	都市計画道路補助107号線整備費	6,195					
	都市計画道路補助322号線整備費			418,459		172,486	
	都市計画道路補助321号線整備費	413,061		130,179		53,064	
	都市計画道路補助189号線整備費	410,000		450,000			
	やさしさに配慮した道路整備費	3,927		3,937		4,058	
	(通称)親子ガード拡幅整備費	398,675		287,339		159,001	
	環境改善道路整備費			19,320		2,886	
	環境改善ガス負担金			1,117			
	特別区道荒270号線整備費			49,221			
	区画街路3号線東側緑道整備費	70,483		3,150			
	特別区道荒68号線整備費	34,703					
	水上交通施設整備費					91,035	
	現況調査費						
	白鬚西地区道路整備費						
	道路用地取得費	682,719		869,519		993,681	
	街路照明費	114,919	0.2	98,474	0.1	136,358	0.2
	維持費	78,318		73,480		80,130	
	新設改良費	18,690		8,271		38,853	
	助成費	15,516		14,664		14,692	
	私道照明灯助成	10,336		10,338		10,359	
	商店街照明灯助成	5,180		4,326		4,332	
	私道照明灯新設	2,394		2,056		2,682	
	受託事業費	132,422	0.2	134,770	0.2	137,675	0.2
	掘削道路復旧費	132,422		134,770		137,675	
	工事費	129,416		130,772		132,570	
	道路復旧調査費	2,656		3,517		4,410	
	事務費	349		480		695	
	私道整備費	51,613	0.1	67,342	0.1	77,262	0.1
	細街路整備費	238,111	0.3	254,849	0.3	302,554	0.4
	細街路拡幅整備事業費	238,111		254,849		302,554	
	工事費	203,535		218,374		264,351	
	助成費	27,769		29,533		31,159	
	事務費	6,807		6,941		7,033	
	主な道路関係経費	3,450,920	4.8	4,979,132	6.0	5,512,079	6.7

外部監査の結果

1 補助 3 2 1 号線の都市計画交付金の請求

補助 321 号線第一街区西側道路整備工事に係る工事費 1,668 万 5 千円について、都市計画交付金の交付申請が行われていない。都市計画道路の整備工事ということで、当然交付対象であり、申請し交付を受けるべきであった。

都市計画道路事業費の負担については、原則として国からの国庫補助金及び都の交付金である都市計画交付金並びに都区財政調整交付金により事業費がまかなわれるが、荒川区がその申請をしなければ、これらは交付の対象とならない。その結果、補助 321 号線第一街区西側道路整備工事に係る工事費 1,668 万 5 千円については区の負担となっている。区の事務の流れによれば、交付の申請経過は下表のとおりであり、第一街区西側道路整備の申請を取下げた理由については、次のとおり申請時点で工事契約が不確定であったことであるとしている。

最終申請時以降は、交付申請額を上回ることができないため、最終的な確定額の検討が必要となった。

当路線については、契約発注後に設計変更が必要なことが判明し¹、変更の時期（時期については、2 月下旬から 3 月上旬頃²）及びどの程度の増減額となるかが不確定だったため、安全をみて取下げた。

- 1 金額は変更なし。工期延長のみ（14 日増）
- 2 実際に設計変更したのは、15 年 2 月 25 日

< 交付申請の経過 >

道路課から財政課へ 14 年 7 月 11 日報告の事業計画書 (当初)	R F 工区道路新設予算額	205,800 千円
	第一街区西側道路整備予算額	13,993 千円
	計	219,793 千円
同 14 年 12 月 11 日報告の事業計画書 (2 回目)	R F 工区道路新設設計額	178,013 千円
	第一街区西側道路整備予算額	17,736 千円
	計	195,749 千円
同 15 年 2 月 7 日報告の事業計画書 (3 回目 = 都に最終報告。これ以降変更不可)	R F 工区道路新設契約額	165,270 千円
	第一街区西側道路整備予算額	16,685 千円
	計	165,270 千円

↓
申請の取り下げ

しかし、第一街区西側道路整備に関する支出状況をみると、平成 15 年 1 月 17 日に前払金 660 万円、15 年 5 月 7 日 1,008 万 5 千円の合計 1,668 万 5 千円の支払いを行っている。都の会計期間も 3 月締めであり、補助金等の書類の提出手続は、3 月以前に行う必要があるが、このように金額が確定しない項目については、予定金額で申請することが認められている。本件の都市計画交付金については、最終申請時の 15 年 2 月 7 日現在で前払金 660 万円を支払済みであり、ある程度の予定金額の計算は可能であった。

このように、都の補助制度を適正に活用せず、道路整備に係わる経費を区が負担してしまったことは、結果的にその経費を他の分野の支出に使用する機会を逸したことになる。

今後は、都市計画道路事業費については、確定していない契約についても適正な予定金額によって、漏れなく都に交付申請していく必要がある。

また、交付金の対象となる支出額が申請項目に計上されているかどうかの網羅性を確保することが重要である。予算において、都市計画道路ごとに計上しているわけであるから、これらの支払い内容をチェックして、請求漏れが無いかどうかを確認する必要がある。

本事例であれば最終申請時点において前払いの事実が明らかであるので、予定金額の計上の必要性が発見できたであろう。

2 掘削道路復旧費(歳入)の精算

企業者より掘削道路復旧費(受託事業収入)を徴収する場合には、個々の占用工事に対する竣工届の区の承認日を基準日として、毎月 25 日までの分を集計し、各企業者に対して請求することとなっているが、この歳入の処理状況について、以下の問題があった。

監査時において、占用工事の許可年月日が平成 10 年度から平成 14 年度のものを確認したところ、本来であれば、すでに区の竣工承認がなされ各企業者に対して請求が完了していなければならない工事案件が、多数未精算状態で存在していた。

その後、精算処理が実施されたが、上記処理遅れ分は、件数 150 件・歳入額 2,745,889 円であった。件数の割合に対して金額が少ないのは、占用工事について、企業者自身が自ら復旧工事を実施する自費工事がほとんどを占めており、歳入額は監督事務費のみが中心であったためである。

また、処理遅れの原因の一つには、占用工事の二重申請や取消しになったにもかかわらず、企業者より取消しの申請が出されておらず、整理がついていなかった案件も多数あったことによると考えられる。

平成 14 年度中に掘削道路復旧費として歳入された占用工事(1 件当たりの歳入額が 50 万円以上のもの)について内容を検討したところ、本来であれば、平成 13 年度以前において歳入すべき占用工事であったが、企業者側の竣工届が遅れたため、平成 14 年度の歳入となった工事が、3 件(受託工事)2,556,794 円あった。

区の各企業者に対する請求は、毎月 25 日までに竣工届を承認したものに対して出されている。このため、26 日から末日分は翌月の請求となる。但し、年度末の 3 月分については 3 月 21 日から 3 月 31 日の部分が翌年度の歳入となる。

上記 及び の精算が遅れている原因は、基本的には各企業側から提出される竣工届や取消し申請が、遅延しているためである。しかし、区の側においても許可責任者であるにもかかわらず、精算遅延工事案件についての正確な状況の把握や企業者に対しての積極的な早期精算・整理の指導はなされていなかった。このため、多数の精算・整理遅延工事案件が生じてしまったと考えられる。よって、区の側にも上記の問題が生じた原因の一端があると考ええる。

特に、

竣工届の提出が遅れることにより、区による竣工検査の実質的な意味がなくなる。

掘削道路復旧費(歳入額)の区側の計算ができなくなり、相手企業側の一方的な報告に基づく金額となる可能性がある。

掘削道路復旧費(歳入額)が回収不能となる可能性は低いが、当然ながら歳入時期は遅れることとなる。

歳入することとなる金額は、竣工検査日現在の徴収単価内訳書の単価によるが、徴収単価内訳書の単価改定が低下傾向にあるため、本来適用されるべき年度の単価より低くなる可能性が高い。

等の問題がある。

よって、今後は、区は占用工事に関して、監督者として常に正確に工事の現状を把握し、定期的に企業者に対して早期の精算を積極的に指導すべきである。

また、企業者に対する請求についても、年度末において立会承認が済んだものについては、3 月 21 日から 3 月 31 日の分も当該年度中の歳入に計上することが必要であると考ええる。

3 競争入札制度及び随意契約等の運用状況

国際化を迎え、わが国経済の課題としては、自己責任と市場原理に立った自由で公正な社会を目指すことであるといわれている。区の契約においても、事業者の公

正かつ自由な競争を促進し、財政の効率性、経済性、有効性を満たしていくことが区民の期待に応えていくことになる。

しかしながら、今回の道路に関する監査の結果、以下のように多くの契約において、競争原理が十分に機能しているとは言いがたいと思われる事例が存在した。

これは、既存の取引状況をそのまま引き継ぐといった姿勢が見受けられるためである。

この状況を改善するためには、競争原理の導入を図ることを念頭に置いて区全体の施策を総合的に調整していくことが必要である。

今日のデフレ経済を反映して企業物価指数（日銀）（平成 12 年 = 100、平成 13 年 = 97.1、平成 14 年 = 95.5）は逡減しており、これらを勘案して、区の契約金額に反映しているかどうかの検討も必要であろう。

荒川区においては、平成 15 年 2 月設立の「都区市町村電子自治体共同運営協議会」に設立当初から参加し、東京都を含め区市町村が共同で電子申請・調達の実現を目指した検討を行っている。

この電子調達の導入時においては、電子入札制度等の採用も含め競争原理に従った自由で公正な取引が行われる体制を構築すべきである。

(1) 工事の入札について

道路工事に関して新設・改修・業務委託など 22 件の入札状況を確認した。

その中で、1 回目の入札により落札者が決まらず、2 回目及びその後再度入札が行われた工事が 5 件あり、その内 4 件において 1 回目の入札から再度の入札までの間、最低金額の入札者が同じ者となっており、その業者が落札或いは減額交渉の結果、工事を受注している。

また、道路の新設・改修に関する工事の入札 13 件において延べ 21 回の入札が行われた。この入札においてほとんどの場合、入札額が最低入札金額を基準として、その 7%以内に集中しており、更に、3%以内に全入札者の価額が集中しているケースも 11 件あった。

中には 4,000 万円台の工事において、入札額の最高金額と最低金額の間に 20 万円の差しか見られないものもあった。

以下に 4 件の工事に関して入札状況を例示することとする。

(参考)

(単位:千円)

工事	業者名	入札状況(税抜)			決定	契約金額 (税抜)
		第1回目	第2回目	再度の入札		
道路改修工事	A	47,500	46,450	45,500		
	B	47,300	46,400	44,900		
	C	47,650	46,370	45,100		
	D	46,600	46,300	44,700		44,700
	E	48,000	46,500	45,000		
	値幅率(%)	3.0	0.4	1.8		
道路改修工事	A	16,850	16,510			
	B	16,550	16,200			15,600
	C	16,590	16,510			
	D	16,900	16,490			
	F	16,620	16,530			
	G	16,720	16,500			
	H	16,760	16,500			
	値幅率(%)	2.10	2.00			
歩道設置工事	A	92,000	86,900	86,000		
	B	93,000	86,850	85,800		
	C	90,000	86,700	85,000		
	D	91,700	86,800	84,500		
	E	88,500	86,700	84,100		
	F	92,500	86,780	85,200		
	G	92,900	86,820	85,500		
	H	87,000	86,500	83,500		83,500
	I	91,800	86,750	84,300		
	値幅率(%)	6.90	0.50	3.00		
道路新設改良工事	A	168,000	163,500	159,500		
	B	170,000	164,500	161,000		
	C	170,000	164,000	160,000		
	D	168,500	163,200	162,500		
	E	165,000	163,000	157,400		157,400
	値幅率(%)	3.0	0.9	3.2		

* 値幅率 = (最高入札額 - 最低入札額) ÷ 最低入札額

入札は、工事に関して区から公表された情報に基づいて入札参加者が積算し、金額を決定する。通常であれば、各企業の企業力・収益構造などにより、金額に差が生じるとともに、企業間の駆け引き等により、入札の都度、順位が変動することも想定される。

また、そこが入札制度の本来の目的にもなるのである。

以上の状況を見る限り、現状において入札制度が有効に機能しているとは判断し難いと考えられるものが一部に見受けられる。最低落札金額等の入札結果とともに、入札の経緯に対しても記録を検討し、有効に入札制度が実行されるよう注視していく必要がある。

(2) 道路清掃に関する役務・委託料における入札状況について

道路の清掃業務は、その多くが外部委託されており、かつ、それは区の定めに従い大部分が指名競争入札によっている。その中でも道路清掃作業委託及び道路特別清掃委託は予算額が2,000万円を超えるものであり、平成12年度、平成13年度及び平成14年度の3年間を対象とし、入札状況の聴取及び資料の提示を受けた。

道路清掃作業委託

入札参加企業名	平成12年度	平成13年度	平成14年度
A 株式会社	@ 10.30	@ 10.35	@ 10.35
B 株式会社	@ 10.38	@ 10.30	@ 10.30
C 株式会社	@ 10.32	@ 10.42	@ 10.50
D 株式会社	@ 10.40	@ 10.40	@ 10.50
E 株式会社	@ 10.35	@ 10.40	@ 10.47
F 株式会社	@ 10.35	@ 40.43	@
G 株式会社	@ 10.34	@ 10.45	@ 10.43
H 株式会社	@ 10.44		
I 株式会社	@ 10.45		
L 株式会社	@ 10.46	@ 10.45	@ 10.48
J 株式会社	@ 10.47		
K 株式会社		@ 10.39	@ 10.45

道路清掃作業委託の場合、単価契約となっており、上記には1㎡当たりの各業者の提示単価を記載した。これによれば、業者こそ平成12年度から平成13年度で異なるが、平成13年度と平成14年度は同一業者が落札しており、しかも平成12年度から平成14年度に至る落札単価は、1㎡当たり10.3円と変化が見られない状況となっており、さらに平成14年度の入札結果では、予定価格と落札価格は24,517,090円と同一であった。

道路特別清掃委託

入札参加企業名	平成 12 年度	平成 13 年度	平成 14 年度
A 株式会社	@ 9.27	@ 9.22	@ 9.20
B 株式会社	@ 9.00	@ 9.00	@ 9.00
C 株式会社	@ 9.52	@ 9.45	@ 9.40
D 株式会社	@ 9.25	@ 9.35	@ 9.35
E 株式会社	@ 9.45	@ 9.43	@ 9.50
F 株式会社	@ 9.55	@ 9.45	@ 9.45
G 株式会社	@ 9.52	@ 9.27	@ 9.50
H 株式会社	@ 9.43		
I 株式会社	@ 9.15		
J 株式会社	@ 9.15	9.15	9.15
K 株式会社		@ 9.22	@ 9.25

道路特別清掃作業委託も単価契約で行われており、1 m²当たりの各業者の提示単価を上記に記載した。これによれば平成 12 年度から平成 14 年度まで同一業者が連続して落札しており、また、落札額も 3 年連続 1 m²当たり 9.0 円とまったく変化が見られず、さらに平成 14 年度の入札結果では、予定価格と落札価格は 21,825,450 円と同一であった。

今回の検討における資料では、両委託業務とも指名業者がほぼ同一で、毎回固定した参加業者により入札が行われており、落札単価も対象の 3 年間にわたり変化がなく、また、予定価格と落札価格も同一であった。

本来入札は、限られた予算内において区民に対する効率的なサービスが提供できるよう入札参加業者間の市場原理に基づく競争原理が期待されるところであるが、現状は、この入札機能が十分発揮されていないとの危惧を抱きうる状況にあるものと考ええる。

区の入札事務及び手続に不備等はないものと考えられるが、入札制度導入の本来の趣旨を考慮した場合、現状をもって良しとするか否かは慎重な判断が求められると思われる。

(3) 雨水枡浚渫作業における請負委託契約の状況について

平成 14 年度においては、道路に敷設されている雨水枡の浚渫は専ら外部業者へ委託されている。

その委託は、荒川区に細街路が多い点を考慮して作業に使用する車両の大きさを基準とし、2トン車使用の場合の件名を「雨水枮浚渫清掃委託(小型)」、4トン車使用の場合の件名を「雨水枮浚渫清掃委託(中型)」としている。しかし、実施する作業内容は上記「小型」、「中型」の契約とも、ほぼ同一内容である旨を聴取している。

このように同一作業と考えられるにもかかわらず、各々の入札結果の各単価は平成12年度から平成14年度の間においては以下のように推移している。

	平成12年度	平成13年度	平成14年度	12年度から 14年度の推移
雨水枮小型	1,660 円/個	1,630 円/個	1,600 円/個	60 円/個
(中型落札企業の 提示単価)	(1,690 円/個)	(1,670 円/個)	(1,615 円/個)	(75 円/個)
雨水枮中型	1,650 円/個	1,620 円/個	1,620 円/個	30 円/個
(小型落札企業の 提示金額)	(1,710 円/個)	(1,680 円/個)	(1,640 円/個)	(70 円/個)

上記のように作業内容はほぼ同一でありながら「小型」と「中型」の単価は若干の相違が生じており、しかも、平成12年、平成13年度は「小型単価」>「中型単価」という状況が、平成14年度は「小型単価」<「中型単価」といった形に変化してしまっている。また、入札参加企業は「小型」、「中型」の各委託とも5社の参加があったが、同一企業が参加業者として指名されており、結果としての落札は別々の企業が、各々3年間にわたって継続して落札している。

なお、上記表における()内の数値は、小型の場合は中型契約を落札した企業が小型入札の際提示した数値であり、一方、中型の場合は、同入札に参加した小型契約落札者が提示した金額である。

中型契約の落札者は、小型契約の単価を3年間で75円の引き下げを提示したにもかかわらず、中型単価は3年間で30円の引き下げに止まり、また、小型契約の落札者は、中型単価を3年間で70円引き下げ努力をしたにもかかわらず、小型では60円の引き下げに終わっている。即ち引き下げ努力をより推進した単価にもかかわらず落札できない状況が現れている。

雨水枮の浚渫清掃作業は、このようにほぼ同一内容でありながら「中型」「小型」と委託契約を分割することにより入札参加企業が同一にもかかわらず、異なる単

価の存在をあたかも容認するかのごとき状況を創出している。

作業内容がほぼ同一であれば、より安価な単価へと収斂させるべきであると考えられ、また、より効率的な予算執行のためには、中、小型の2本立ての同契約の現状を再検討し、いわば、一物二価に近い状況の解消を考慮する必要があるものとする。

(4) 道路応急維持工事に係る工事単価について

荒川区では道路の応急維持工事に対して、現在、区を2つの地区に分割し、(その1)及び(その2)の契約に分け、業務を委託している。その委託先決定に際しては、各工事作業の見積単価を複数企業より提示させ、単価の総合計額が最小の者と契約を締結する「見積りによる随意契約」といった方法が採られている。従って、随意契約との文言はあっても実質的には競争原理の導入が図られている。

この企業によって提出された見積単価に関しては、区においても当該実施作業ごとに積算を実施して「予定価格」と呼称する単価を算出している。

これは、単価提示企業の金額算定における錯誤等の防止や、単価決定に当たっての参考基準価格として役立てている旨を聴取した。

この道路応急維持工事の平成14年度委託先決定に際しての工事単価の比較表を閲覧したが、委託決定企業は見積り参加者中、各単価の総計が最小のものに決定されており、既述の入札制度と同等の原理が働いている旨が形式的には理解できた。

但し、以下のように実質的に競争入札の意図する状況が作られ難い事態も散見された。

「道路応急維持工事」委託契約参加企業について

上記委託契約2件に対して、見積単価を提示した企業は各々6社であったが、当該6社は双方の見積りにそれぞれ参加していた。即ち同一の6社が(その1)及び(その2)の見積りに参加していた。従って、各作業に対する見積単価は、(その1)及び(その2)とも特段の理由がない限り同じと考えられる。

しかし、(その1)の契約受託企業は、4作業において(その2)の見積りの際提示した金額を下回り、(その2)の契約受託企業は、5作業の単価が(その1)の見積りの際提示した金額を下回っていた。なお、見積りに参加したが、契約締結に至らなかった4社は(その1)及び(その2)両契約に提示した各作業の見積単価は同一であった。

加えて、委託先に決定した企業2社の見積単価は、上記(その1)及び(その

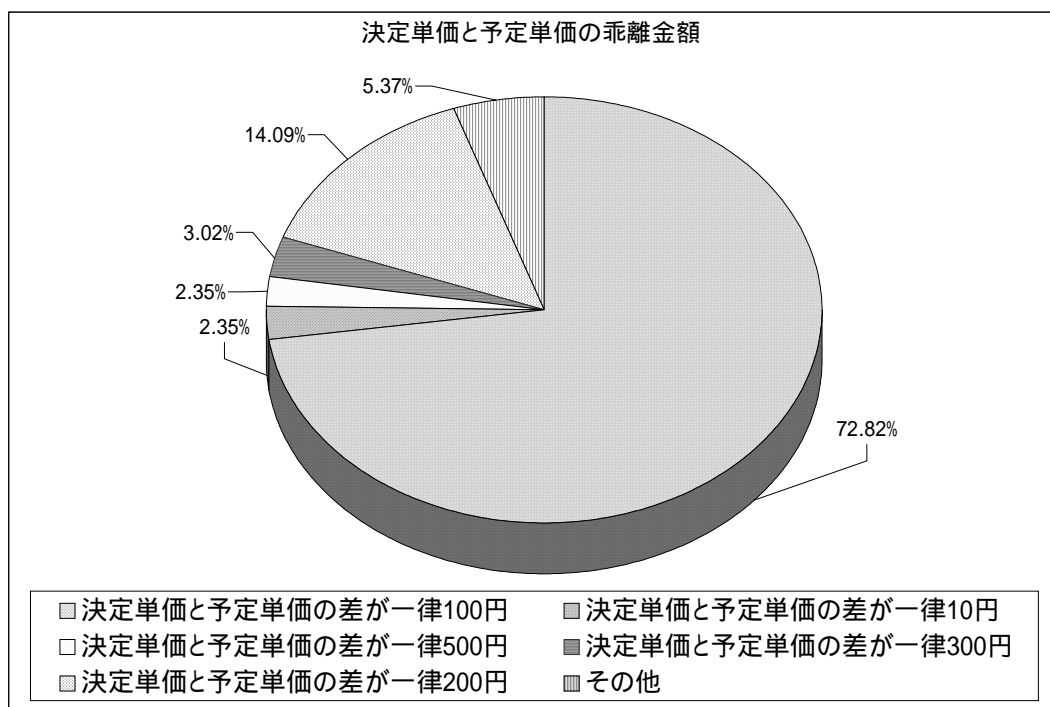
2) の契約において異なっていたものを除き同一であり、その同一割合は見積り提示工事作業 298 件中 289 件 (96.9%) にも達している。

このような状況は、先に述べたように、形式的には入札に近い形で委託先決定を意図しているにもかかわらず、その趣旨に沿った形での結果が必ずしも得られていない状況を想起させるものと考えられる。

従って、契約方法の変更や、見積単価決定作業における手続の工夫などを考慮すべきと考える。

予定価格の持つ意味について

先に述べた区の算出する予定価格 (= 単価) と平成 14 年度道路応急維持工事 (その 1) の決定単価の間どの程度の差額が存在するかを調べたところ、以下のような結果となった。



上記結果を見れば決定単価が予定価格 (= 単価) を 100 円下回っているものが、全体の 7 割強と大きな割合を占めている状況が理解できる。区の積算する予定価格 (= 単価) そのものについては、見積参加者は事前、事後とも知り得る事はできない旨聴取している。しかし、区の拠り所としている基本的なデータや積算方法については、一般に入手することは可能であり、一定の計算作業により、区の予定する単価を想定することは、ある程度可能と考えられる。先にも述べたように予定価格 (= 単価) は発注者として工事を適切に管理し、遂行するための重要なツールである点は異論のないところである。しかし、昨今の経済状況下におい

て作業合理化による価格低下が話題となっている中、見積参加企業との減価交渉の結果として決定単価は予定価格(=単価)を下回ってはいるものの、その差額が一律100円といった状況は、いわば予定価格(=単価)が見積単価(=決定単価)の下方硬直性を招いているとも解せる。

予定価格算定に当たっては、工事に用いる材料等に適切な単価を採用し、標準的な積算方法に基づいて計算している旨の説明を受けているが、荒川区独自の工事におけるメリット、デメリット、また、積算に際して弾力的な裁量の幅を持たせるなどの対応も検討し、単価下落といった社会一般的な傾向を念頭に置き、より合理的な予定単価の算出方法を考慮すべきと考える。

(5) 細街路拡幅整備工事における契約及び予定単価と決定単価の比較について

細街路拡幅整備工事は、(公道細街路その1)(公道細街路その2)(私道細街路その1)(私道細街路その2)の4つが存在し、委託契約の見積比較には、指名業者選定委員会により選定された同一の6社が参加していた。即ち同一の6社が(公道細街路その1)(公道細街路その2)(私道細街路その1)(私道細街路その2)の4つの見積りに参加していた。また、指名選定委員会は、平成12年度から平成14年度まで同じ6社を選定し、契約した業者も平成12年度から平成14年度まで(公道細街路その1)(公道細街路その2)(私道細街路その1)(私道細街路その2)とも同一業者であった(表1~4)。

見積りに参加した6社のうち4社が契約しており、競争の促進により経済性・効率性を確保することも検討が必要であろう。

表1 (公道細街路その1) 見積比較参加業者(が契約業者)

	平成14年度	平成13年度	平成12年度
A社	4,465,290	4,572,150	4,382,590
B社	4,385,490	4,532,640	4,314,340
C社	4,385,390	4,532,140	4,313,540
D社	4,551,840	4,693,500	4,425,930
E社	4,384,690	4,279,340	4,312,940
F社	4,385,290	4,532,440	4,392,410

表2 (公道細街路その2) 見積比較参加業者(が契約業者)

	平成 14 年度	平成 13 年度	平成 12 年度
A 社	4,465,290	4,572,150	4,382,590
B 社	4,385,490	4,532,640	4,314,340
C 社	4,384,690	4,279,340	4,312,940
D 社	4,551,840	4,693,500	4,425,930
E 社	4,385,190	4,532,340	4,313,540
F 社	4,385,290	4,532,440	4,392,410

表3 (私道細街路その1) 見積比較参加業者(が契約業者)

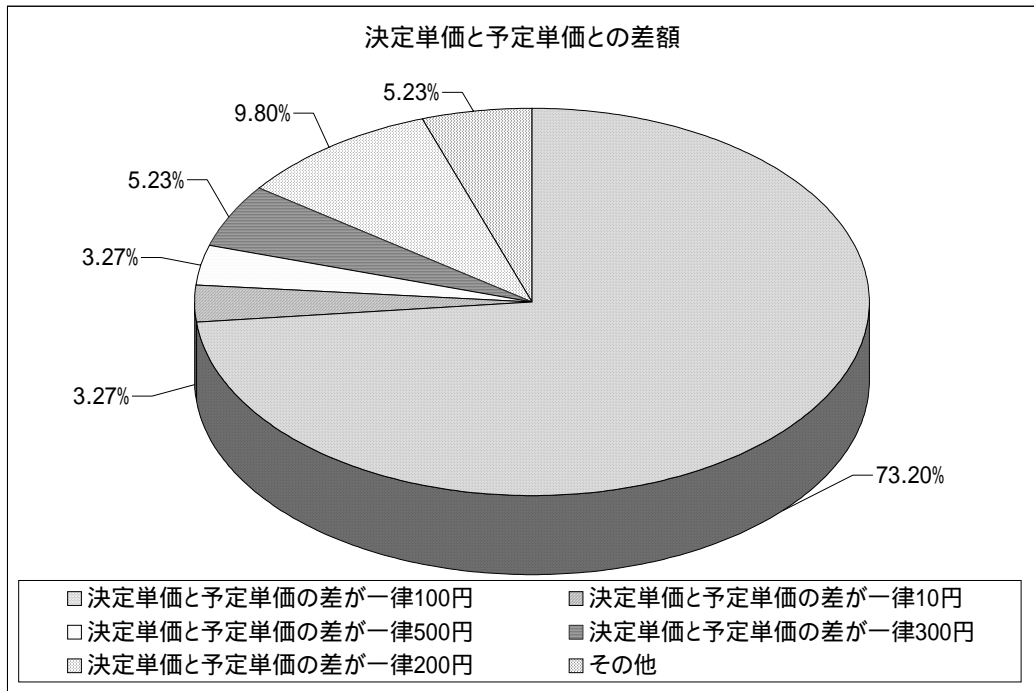
	平成 14 年度	平成 13 年度	平成 12 年度
A 社	4,465,290	4,572,150	4,382,590
B 社	4,385,490	4,532,640	4,314,340
C 社	4,385,390	4,532,140	4,313,540
D 社	4,551,840	4,693,500	4,425,930
E 社	4,385,190	4,532,340	4,313,540
F 社	4,384,690	4,279,340	4,312,940

表4 (私道細街路その2) 見積比較参加業者(が契約業者)

	平成 14 年度	平成 13 年度	平成 12 年度
A 社	4,465,290	4,572,150	4,382,590
B 社	4,384,690	4,279,340	4,312,940
C 社	4,385,390	4,532,140	4,313,540
D 社	4,551,840	4,693,500	4,425,930
E 社	4,385,190	4,532,340	4,313,540
F 社	4,385,290	4,532,440	4,392,410

次に、上記の平成 14 年度の契約額 4,384,690 円について、工種別(153 工種)に決定単価と区が想定している予定単価(業者には非公開)とを比較してみた。その結果、決定単価と予定単価との差額は、大部分(73.2%)が一律 100 円であり(表 5) 道路応急維持工事等と同様に見積り単価の下方硬直性を示している。

表 5



(6) 予算編成における積上げ計算の実施について

道路に沿って植樹等がなされているグリーンベルトは、景観をはじめ多様な視点で重要な意義を持ち、これらの維持管理を怠った場合は車両等の円滑な通行の妨げとなりかねず、予算執行に関しても街路樹管理の中でグリーンベルト維持作業委託の形で作業の外部委託が行われている。

この委託契約は、平成12年度までは、指名競争入札により委託先を決定していたが、平成13年度、14年度は「見積りによる随意契約」(委託先決定に際して各工事作業の見積単価を複数企業より提示させ各単価の総合計額が最小の者と契約を締結する)に変更された。この変更理由を聴取したところ、実質的に入札の意図する原理を確保しながら、必要な作業を、必要な場所に、適切なタイミングで行うためには、包括的な契約になりがちな従来の競争入札制度よりも、変更した「見積りによる随意契約」の方が効率的になるためである旨の説明を受けた。

即ち契約形態変更により、限られた予算を、必要な時、適宜に執行する機動力がより増すとの趣旨であった。この契約形態変更に際しての意思決定の過程を理解するため、主管部署の平成13年度の予算における要求趣旨、即ち、何が必要と感じ、作業の必要性を行政が認識し、それをどのように予算に反映させ、結果として契約形態の変更をどう決断したかの説明を求めた。

当該グリーンベルト維持管理委託作業に関しては、現在の厳しい財政状況においては、前年度予算を上回ることが困難であるが、これまでの作業実績を参考に

予算を算出している状況であった。

契約形態変更などの手法を採用し、効率的な業務遂行を目的とするのであれば、この機能を遂行することによるメリットを明確化するためにも、積上げによる予算編成、そして、当該変更によるメリットを具体的に明らかにした後、意思決定すべきである。今回の契約形態の変更については、そのメリットの概念的な説明については理解できるものの、具体的なメリット等は数値的に事前に明確化されておらず、契約形態変更等の意思決定過程については改善の余地があるものと考ええる。

(7) 委託費の見直しについて

平成 14 年における放置自転車対策費 1 億 9,751 万 8 千円のうち、委託費の支出 1 億 4,823 万 4 千円は、75.0%となっている。委託契約の方法は、入札契約 2 件、随意契約 17 件であった。

また、平成 12 年度から平成 14 年度の 3 年間の主な委託契約については、下記のとおりで、随意契約理由書で相手先指定の特命契約を結んでいるが、3 年間とも同じ相手先であり、出来るだけ競争入札制度を導入し、随意契約にしても競争原理の導入を図るべきである。

(単位:千円)

件名	契約方法	相手先	12年度	13年度	14年度
A 返還業務委託	入札	a 社	18,018	18,018	17,955
B 管理業務委託	随意	b 社	17,444	17,444	17,425
C 撤去業務委託	"	c 社	16,460	16,460	16,460
D 機器警備委託	"	d 社	655	655	655
E 機械警備委託	"	e 社	636	636	636

4 道路応急復旧工事の指示

企業者により、掘削された舗装等の部分補修を早急に施工するための工事として、受託事業において道路応急復旧工事が行われている。

この工事は、小規模工事を想定しており、工事設計書において、1 件の指示規模は舗装面積 70 m²未満・街築工 50m 未満となっている。

そこで、平成 14 年度中のこの工事について内容調査をしたところ、

実質的に舗装面積が 70 m²以上の工事であるにもかかわらず、工事指示書を複

数に分けて作成することにより、1件当たりの工事指示を70㎡未満として、道路応急復旧工事の予算により対応していた工事が5件(次表のイ～ホ)あった。

他方、それぞれの工事現場間の距離は若干離れてはいるが、ひとつの工事として工事指示書を作成したほうが、経済的であると考えられる工事が2件(次表のヘ～ト)あった。

本来、道路応急復旧工事は小規模工事を対象とし、工事単価は通常の工事額に比べて歩掛の部分が増加(舗装面積20㎡未満は49%増し・20㎡以上70㎡未満は23%増し)となっている。そのため、上記応急復旧工事については、複数の工事指示書に分けずに、ひとつの工事として指示していたならば、増加は必要なく、経済的により少額の支出で済んだと考えられる。

また、工事期間についても、これらの複数に分割された工事を一体工事として施工することにより、工事期間が短縮できた可能性も考えられる。これにより、支出額の削減のみではなく、交通規制等の実施期間も短縮できた可能性が高いと考える。

次表の「道路応急復旧工事についての比較表」は、イ～トの工事につき、ひとつの工事として工事指示書を作成し、一般の工事として実施したならば、工事費がどれだけ節約できたかを、区に依頼して試算したものである。

この試算により、一般工事として同じ内容で積算(歩掛の部分の増加を想定しない)すると、実際の支出額に比べ2,104,500円支出額を削減でき、予算執行上、必要ならばより多くの道路応急復旧工事が実施できたと想定される。

道路応急復旧工事についての比較表

(単位:円)

工事箇所	工事面積 (単位m ²)	実際支出額	一般工事として同 じ内容で積算(歩 掛の割増なし)	削減額	削減率 ÷ (単位%)
イ 南千住 7-16-11	43.3	836,756			
" 7-12-12	38.8	849,021			
計	82.1	1,685,777	1,407,997	277,780	16.5
ロ 東日暮 4-20-1	35.3	692,876			
" 4-6-6	69.8	1,365,015			
計	105.1	2,057,891	1,755,922	301,969	14.7
ハ 南千住 6-32-9	37.3	755,443			
" 6-32-8	59.2	1,162,514			
計	96.5	1,917,957	1,599,607	318,350	16.6
ニ 町屋 6-15-8	64.6	1,245,418			
" 6-13-11	14.9	343,359			
計	79.5	1,588,777	1,358,228	230,549	14.5
ホ 南千住 6-68-3	59.4	1,037,757			
" 6-71-12	53.8	1,130,777			
計	113.2	2,168,534	1,839,197	329,337	15.1
ヘ 町屋 8-4-16	55.7	1,094,091			
" 8-5-11	42.5	791,793			
計	98.2	1,885,884	1,643,229	242,655	12.9
ト 南千住 6-29-13	53.9	1,113,225			
" 6-28-3	28.4	676,127			
" 6-29-11	58.5	1,165,030			
計	140.8	2,954,382	2,550,522	403,860	13.7
総 計	715.4	14,259,202	12,154,702	2,104,500	14.8

このような工事が行われた原因としては、次の a ~ c 等が考えられる。

a 予算の編成における道路復旧工事の予算については、次の 2 項目についてしか、予算上想定していなかったため、今回ケ - スの舗装面積が 70 m²以上の応急復旧工事に対応しきれなかった。

- ・ 当初より工事件名を確定して予算を立てている復旧工事(相当程度規模の

大きな工事が対象となる)

- ・ 舗装面積が 70 m²未満等の小規模の応急復旧工事
- b 本来、70 m²以上の応急復旧工事について実施する必要がある場合は、正式な予算の流用等の手続きを踏むべきであったが、工事指示書を分けることにより安易に対応した。
- c 区民の要望に迅速に対応するため、近隣住民の要請等で追加して復旧工事を実施し、結果的に複数の工事となった。

cについては、ある程度理解はできるが、逆に考えると工事指示を出す際には、当然現地を確認し、工事の設計指示を出しているのであるから、近隣住民の要請で追加復旧工事を実施したということは、設計指示が甘かったといわざるを得ないこととなる。

このような工事指示の仕方は、非効率であるばかりでなく、区が自ら決めた工事設計書に反するものであり、早急に改善すべきである。

また、改善をする場合には現状の道路応急復旧工事内容を分析し、70 m²以上の応急復旧工事に対しても適切に対応できるように予算措置することが重要であると考えます。

なお、予算措置する際には、前年度の実施内容を基本にするものではあるが、単に前年度の予算を踏襲するだけでなく、現状の分析をし、これを予算に反映させ改善していくことが重要であると考えます。

5 道路台帳の整備

道路法第 28 条第 1 項において『道路管理者は、その管理する道路の台帳(以下「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。』と定められている。また、道路法施行規則第 4 条の 2 第 3 項第 8 号において、道路台帳には「道路の敷地の面積及びその内訳」の記載も求めている。

区においては、平成元年より上記の記載内容を整備するため、区道区域の敷地調査を実施しており、平成 15 年 3 月 31 日現在において、その執行率は全体の 47.4% となっている。

区道区域の敷地調査を実施することにより、

公共用地境界(道路内国有地と民有地との境界)の確定等の測量を効率的に行うことができる。

建築確認申請時における不法占使用の確認が容易にできる。

地下埋設物や電柱、標識等を設置する際に設置箇所が道路管理区域内かどうかを容易に確認できる。

このように、区道区域の敷地調査は、区民生活にとって重要な役割を果たす道路の適正な管理及び事務の効率的執行の点からも活用されているものである。また、大規模な災害が発生し、その後の道路の復旧においても利用することができる。

しかし、年々区道区域の敷地調査の予算は削減されており、現状の調査の実施状況から単純に逆算すると、調査が完了するまでにあと約43年(口÷イ)かかることとなる。

イ．平成14年度の実績における認定区道の調査延長 2,343m

口．平成14年度末現在の認定区道の未調査延長 102,265m

(認定区道総延長194,425m - 調査済認定区道延長92,160m)

よって、区道区域の敷地調査の重要性を再度考慮し、できる限り速やかに区内全域の調査を実施する必要がある。

年度別区道区域敷地調査集計表

(平成15年3月31日現在)

年度	調査箇所	認定区道延長(単位:m)	認定外道路延長(単位:m)	決算額(単位:円)
平成元	町屋3丁目、西尾久8丁目	10,175	0	101,802,232
平成2	西尾久3・6丁目、町屋5・6丁目	8,573	2,279	93,422,685
平成3	西尾久7丁目、町屋7・8丁目	11,243	640	93,781,151
平成4	西尾久4・5丁目、東日暮里5丁目	10,912	448	98,217,833
平成5	- (注1)	-	-	72,578,671
平成6	西日暮里6丁目、西尾久1・2丁目	9,546	808	104,903,268
平成7	東日暮里3丁目、東尾久5丁目	7,506	1,284	90,300,091
平成8	東日暮里4丁目、東尾久4丁目	7,852	685	109,973,740
平成9	西日暮里3・4丁目	4,967	339	57,543,321
平成10	東尾久6・7・8丁目、町屋5丁目	7,863	1,182	57,186,295
平成11	東尾久6丁目、町屋4丁目	5,438	-	51,701,443
平成12	町屋2丁目、東尾久6丁目	3,013	566	25,856,123
平成13	東日暮里6丁目	2,729	946	25,200,000
平成14	東尾久2・3丁目	2,343	741	18,900,000
合計		92,160(八)	9,918	1,001,366,853

区道総延長(二)	194,425m
執行率(八÷二)	47.4%

*平成15年3月31日現在の区道分みの執行率

(注1)平成5年度の事業内容について

区道区域敷地調査測量委託の座標については、国土交通省国土地理院が設置した公共基準点を基に、区が区内に多数設置した基準点で計測している。

しかし、平成4年度にその公共基準点の座標が変更となったため、区が設置した基準点座標も再度計測する必要性が生じ、基準点測量を行った。

その結果、平成5年度の事業については、特定の地域の調査は実施していない。

6 随意契約における契約額

荒川区では道路清掃業務の一部を、高齢者の社会参加及び雇用機会の増加等を目的として随意契約によって(社)荒川区シルバー人材センターに委託し、平成12年度987万5千円、平成13年度893万7千円、平成14年度920万2千円を支出している。

これは現在の経済環境や雇用情勢、また、我が国の急速な高齢社会への移行などの社会問題に対し、行政が積極的に取り組んでいる施策の一環と考えられる。

しかし、その1㎡当たりの委託単価は、平成12年度40円、平成13年度40円、平成14年度20円となっており、同じ清掃委託を行っている「道路特別清掃委託(9.0円/㎡)」に比べ2~4倍の開きがある。

上記の比較作業の内容は各々異なるため、機械を使用する作業と人手中心のシルバー人材センターへの委託作業を単純に単価比較することに対しての是非はあるものと考えられるが、平成13年度から14年度には、契約単価が半額になった事実など、価格の大幅な低下が見られることは、区として業務に見合う適切な単価に対する十分な考慮が、従前においては不足していたとの懸念を持たざるを得ない。

本来の業務に見合う適切な単価を算出し、それに見合う作業を委託することによって道路行政の適正な執行を目的とする予算の中において、随意契約の形を採ることにより、高齢者の雇用機会を創出するといったそれぞれの目的に合致する業務委託になると考える。

7 補償費の支払方法

土地開発公社は、土地を取得するに際して、土地所有者などの権利者に、土地代金(借地権の対価も含む)のほかに物件移転等に対する各種補償費を支払う。

例えば、建物移転、工作物移転、動産移転、借家人、営業、移転雑費、家賃減収等である。

平成8年6月7日に土地売買契約を締結した土地26.33㎡については、本来、物件移転補償費の支払いは、契約時に80%を支払い、残金は建物を取り壊して土地を引き渡した際に支払う決まりとなっていたが、本件の場合、借地人が建物を取り壊したことを確認せずに物件移転補償費の残額を支払ってしまった。

物件移転補償費の残額を支払うに至った経緯については、借地人が建物取り壊し後の建物に係る建築確認申請を提出していたことから建物の移転は確実であると想定されたこと、借地人が病気がちであったこと、工事完了届が提出されたこと等により、支払われたものと推察される。

また、建物の取り壊しが行われなかった原因としては、借地人の死亡、相続人等の経済的理由による事業の廃業、建物が競売に付されるなど建物所有権が数度にわたり移転したことにより、結果として建物の取り壊しが行われず不法占拠の状態となってしまったことである。

その後、当該事業が進捗しないことから、平成14年5月にその時の新たな建物所有者との間において協議がなされ、土地開発公社が取り壊し費相当額346,500円を協力金として支払うことで、建物の取り壊しがなされ、問題の解決が図られた。

なお、土地開発公社が支払った協力金等については、本来建物取り壊しを行うべき原因者（借地人の相続人）に対して、返還請求を行っていることから、今後も、引き続き、返還するよう求めていく必要がある。補償費支払に関しても、やむを得ない事情がある場合は、適正な手続で事前に承認する等の規定を設けた上でその規定に従って補償費等を支払うシステムを構築すべきである。

また、平成14年度の他の補償費支払についてチェックしたところ、契約時100%の支払をしたケースは2件あったが、これらは補償費が少額で、「一件100万円以下の補償費は全額前払いすることができる。」とした取り決めに従い支払ったもので適正な支払いであり、建物等の取り壊しは行われ、既に土地開発公社は土地の取得を完了している。

第3 包括外部監査の結果報告に添えて提出する意見

1 予定金額による国庫補助金及び都市計画交付金並びに都区財政調整交付金の請求業務の管理

(1) 都市計画道路の都市計画交付金等について

都及び区の会計期間は4月1日から3月31日までの1年であり、都市計画交付金の請求期限は3月の中旬となっている。

区の契約は、原則として3月末までに履行が完了すればよいわけであるが、この3月の請求手続の締切時点において、契約金額が確定しない場合がある。この際、当該年度の支出予定項目については、予定金額で都に請求することになる。

立法論的には、会計期間にわたる支出について、予定金額で請求した金額についても、事後で確定金額との差を翌年度以降で調整できることが望ましい。

しかし、現実的には支出額を予測し、その予測額の支払いを受けることになっている。

その場合、実際の工事費が見積りを下回り、過剰な補助となった場合には複雑な手続を経て、返還しなければならず、逆に工事費が増額した場合には、補助の増額が無い場合、一般的には過剰補助となる場合を避け、少なめに見積り額を計上しているとのことである。

予定金額と確定金額が一致する場合もあるが、一致しない場合もある。

予定金額と確定金額に差がある具体例としては、下記のとおりである。

(単位:千円)

	支出日	予定金額	確定金額	差額	差額割合
電線共同溝設置工事委託	H15.4. 3	4,268	4,570	302	6.6%
電線共同溝設置工事委託	H15.4.18	9,325	9,438	113	1.2%

都市計画道路事業費については、原則として、工事費は最終的に国及び都からの補助があるわけであり、予測差額が収受できない補助金となる。

予定金額と確定金額との差額の一部又は全部の金額について、補助金又は都市計画交付金及び都区財政調整交付金の交付を受けることができないわけであり、慎重な予測が求められる。

今後は、予定金額と確定金額との差額の一部又は全部の金額について、翌年度に調整できるような制度や確定していない契約についても適正な予定金額によって、漏れなく都市計画交付金の交付申請を行うことができるような制度への変更につい

て、都に要請していく必要がある。

(2) 構内道路歩道設置工事に関する国庫補助金について

当該事業は、平成 14 年度交通安全施設等整備事業費の補助金として、平成 13 年 6 月に概算要望を提出し、平成 14 年 6 月に補助金交付が決定されたものであり、今回の要望事業はその事業費の 55%が補助金の対象となる事業である。

概算要望の段階では、正確な工事の金額を計算できないため、推計で計算をすることになるが、実際の工事代金が確定した際、概算要望額を超える金額となった場合でも差額の追加請求をすることは出来ない。

また、逆に概算要望額を下回った場合には、複雑な手続きを経て、差額を返還しなければならない。そのため、複雑な返還手続きを回避するために補助金の要望額を抑えて申請する傾向にあるとのことである。

今回、要望の段階において 1,200 万円の工事代金を見積り、その 55%である 660 万円を申請し、交付が決定されているが、実際の工事代金から算定すると、780 万円以上の補助を受けることが可能であったこととなる。

(金額:円、割合:%)

	合計金額		区単独分		補助金対象分		補助金額
	金額	割合	金額	割合	金額	割合	×55%
起工時	92,012,550	100.0	77,015,400	83.7	14,997,150	16.3	
申請額	-	-	-		12,000,000		6,600,000
確定金額	87,675,000	100.0	75,675,000	86.3	12,000,000	13.7	6,600,000
試算	87,675,000	100.0	73,384,000	83.7	14,291,000	16.3	7,860,050
差額							1,260,050

* 試算：起工時（計画時）に算定した補助金対象分の割合 16.3%とおりに実際の工事契約金額を按分し、補助金を申請した場合

以上(1)、(2)の事例において補助金制度を有効に活用していくためには、当初の概算要望段階における工事代金の見積りの精度を向上させる必要がある。

現在の見積り予測計算に関する管理業務としては、予測の金額が実際の金額を超過していないかどうかについては個別ごとに確認し、補助金の返還が必要ないことを確認しているとのことである。

しかし、予測の金額が実際の金額を超過していない場合のみならず、予測の金額が過小な場合も、十分な補助金等を収受できないことにより、区への負担を増大さ

せてしまうことになる。

そこで、「予定金額と確定金額との比較一覧表」を作成し、適切な予測をしたかどうか事後の管理のためのみならず、将来の請求業務の資料として、担当者間で情報の共有を図り適切な補助金等の請求業務を行う体制が必要である。

2 認可日前に行った契約の請求

補助 321 号線の掲示板設置工事費用 499,800 円については、都市計画交付金実績報告書に計上しなかったことにより、東京都から交付を受けることができないはずであった都市計画交付金及び都区財政調整交付金を受ける機会を逸している。

都市計画道路設置に関しては、事業の施行について公告を行うとともに 10 日以内から事業施行期間終了まで公告内容を掲示しなければならない。

補助 321 号線の認可の日程は下記のとおりであり、掲示板設置工事の契約日は 10 月 7 日で、認可日の 10 月 15 日よりもわずか 8 日間早いことから、その工事の支出として認められず、区の負担となっている。

区から都への申請日	平成 14 年 9 月 6 日
掲示板設置工事の契約日	平成 14 年 10 月 7 日
認可日	平成 14 年 10 月 15 日

立法論としては、事前の契約であっても直接的な支出はこれを認めるべきであるが、現在の法制上は認められない。

もし、民間の発想でこれを解決する方法を検討したとするならばどのようにするのであろうか。ひとつは、業者の選定を検討して、許可日から 10 日以内で看板を設置できる業者に変更することである。又は、この看板工事設置期間がどうしても短縮できない場合には、掲示板の内容については個別に決定されていないので、当初の数日間は簡易なもので行い、事後に本格的な契約による恒久的な掲示を行うことにより、本来、請求できることとなる。

今後、区の負担となるような支出を安易に拡大しないような努力が必要である。

3 総勘定元帳の作成

今回の包括外部監査にあたり、各予算項目の科目について、その金額の内訳を日付ごとに記録された書類を入手した。民間企業の会計帳簿の中の「総勘定元帳」と呼ばれるものに相当するものである。

この資料により内容を把握し、個々の取引に対して関連証憑等との突合や閲覧等を行い監査を進めた。

しかし、この「総勘定元帳」に相当する帳票は区の「財務会計システム」には存在

しないので、基礎資料の落としこみにより「総勘定元帳」を独自に出力することを依頼し、入手した。

区の「財務会計システム」では、予算の管理を重点として構築されているため、実際に支出した結果を勘定科目ごとに表示する「総勘定元帳」は正式な帳票としては存在しないこととなっている。なお、すべての取引は、検索システムにより事後的に閲覧できる。

総勘定元帳は、科目ごとに当期の今までの取引の状況が把握できる。そこで、予算の執行状況の内容、支出額に対応する補助金とのチェック等に対して有用である。また、各科目の予算執行責任者はその内容を把握することにより、一定期間の業務の執行に対して責任を持つことができる。個々の取引に対する承認も必要であるが、この積み上げである一定期間の取引の一覧について承認を与えることも全体を把握するという意味で重要である。

また、次年度以降においても過去の実績が表示されるものであり、当期との比較や趨勢分析のときに有用である。

そこで、総勘定元帳の出力を「財務会計システム」に導入することについて、検討する必要がある。

4 土地開発公社の土地の所有状況

多くの自治体で土地開発公社が設立されているが、その目的である土地の先行取得を急ぐあまり、利用目的のはっきりしないまま土地の取得を行って、土地開発公社に塩漬けになり、金利ばかりがかさんで莫大な金額になっている場合がある。

そこで、荒川区の場合を検討したが、次表のとおりとなっており、荒川区においてはそのような事実はなく、現在保有している土地はすべて補助第 306 号線及び同第 107 号線に供される土地のみであり、土地開発公社の運営は適正に行われている。

用地の購入額

(単位:千円)

		14年度	13年度	12年度	11年度	10年度
用地取得費		401,865	526,079	859,892	599,377	1,842,818
用途	区画街路 5 号線		63,471			2,817
	補助 306 号線	167,949	46,993	423,929	195,470	864,468
	補助 107 号線	233,916	369,155	378,016	278,191	329,337
	補助 321 号線					441
	補助 322 号線					538,408
	公園用地		46,460	57,947	125,716	
	ひぐらし小学校					1,624
	保育園					105,723

平成 14 年度末の公有地残高 (単位:千円)

都市計画 306 号用地 195,066

都市計画 107 号用地 265,067

5 土地開発公社の財務諸表

土地開発公社が毎年作成している財務諸表は、貸借対照表、損益計算書及び附表、財産目録、付属明細表である。

財務諸表、特に貸借対照表においては、付属明細表を作成し、勘定科目の説明をすることが情報開示にとって必要不可欠である。土地開発公社については、付属明細表が作成されていない科目があるので、ディスクロージャーの観点からすべての科目について付属明細表を作成すべきである。

具体的には、備品、長期定期預金、事業未払金である。

平成 14 年度の貸借対照表におけるこれらの勘定残高は、次のようになっている。

備品 2,221,401 円

長期定期預金 10,000,000 円

事業未払金 13,548,254 円

これらは、付属明細表に代えて、現在の財産目録の記載を充実させることで解決することも考えられる。

また、借入金明細表は作成されているが、借入金という科目の重要性を考慮すると、記載内容をさらに充実することが望ましい。

具体的には金融機関ごとに当年度の増減、期末残高、返済条件などの記載をすることが望ましい。

6 土地開発公社の協調融資団

土地開発公社が土地を買収するために資金を借り入れる場合には、協調融資団からの借入によって行われており、協調融資団は銀行、信用金庫あわせて 15 行からなっている。

具体的には、次表のとおりである。

金融機関名	融資割合	金融機関名	融資割合
みずほ銀行	42%	朝日信用金庫	1%
りそな銀行	4%	王子信用金庫	1%
UFJ銀行	4%	東京東信用金庫	1%
東京三菱銀行	4%	巣鴨信用金庫	1%
三井住友銀行	4%	滝野川信用金庫	1%
東京都民銀行	2%		
東日本銀行	2%		
荒川信用金庫	11%		
日興信用金庫	11%		
太陽信用金庫	11%		
			<u>計 100%</u>

しかし、銀行など複数から資金を借り入れることは、借入事務が煩雑になるばかりか、区に土地を売却する際にも各金融機関ごとに借入利息を計算する必要があり複雑である。このことから、借入先を絞り込むなど事務処理をもっと簡素にすべきであると考えます。

7 用地取得の予算計上

区では、道路用地取得費については、当初予算に全く計上せず、全額補正予算でまかなうシステムをとっている。

用地買収の交渉はなかなか予測がつかないので当初予算には計上できない、というのがその理由であるとの説明を受けた。

過去 5 年間の道路用地取得費の状況は以下の様になっている。

(単位:千円)

	14 年度	13 年度	12 年度	11 年度	10 年度
当初予算	0	0	0	0	0
補正予算(実績)	682,719	869,519	993681	3,405,762	4,678,123

当初予算は、自治体としてのその年度の行政活動をプログラム化し、金額をもって表現したものであり、いわば地域住民に対するメッセージである。

言い換えれば、区長から住民に対する自らの姿勢、方針を説明する重要な手段であり、住民は当初予算を見て自治体の活動方針を評価するのである。

一方、補正予算は予算の調整後に生じた事由あるいは、当初の見積りに誤差が生じた場合に、既定の予算に追加又は変更を加えるものである。

このように、両者の重要性の違いを考慮すれば、最終的に補正すればよいという訳ではなく、あくまで当初予算において計上し、超過した場合に補正予算で処理するという本来の原則を採用すべきである。

用地取得費においても、権利者との交渉の進展を予測することは非常に難しく、当初予算を達成できない場合が多いという事情は十分理解できるが、もともとそのような性格を持っている費目であることは社会的に認識されているので、原則通り当初予算において計上し、実際の進展状況に応じて補正予算を組むというシステムを採用すべきである。

なお、東京都の他の区においてはどのように対処しているのか、区の実施したアンケートによると、次のようになっており、補正予算のみで対応している自治体はない。

道路用地取得をすべて当初予算計上している区・・・6区(*1)

補正予算のみに計上している区・・・・・・・・・・0区

当初予算、補正予算に計上している区・・・・・・・・11区(*2)

用地買収の予定がない区・・・・・・・・・・2区

(*1) 原則として当初予算という回答を含む

(*2) 公社からの買収分のみ当初予算という回答を含む

(*3) 回答合計が22となっていないのは、無回答があるため

8 道路開通の促進

補助 107 号線と同 306 号線の用地買収が完了していない理由を調査したところ、両路線共に残った権利者については様々な事情があったが、早期に完了するよう鋭意努力していただきたい。

(1) 補助 107 号線について

用地買収計画面積 3,856.18 m²で、平成 4 年度から買収を開始し、平成 15 年 10 月 29 日現在、未買収地は 8 件で、面積 340.18 m²、取得率 91.18%となっている。

(2) 補助 306 号線について

用地買収計画面積 10,789.07 m²で、平成元年度から買収を開始し、平成 15 年 10 月 29 日現在、未買収地は 4 件で、面積 29.42 m²、取得率 99.73%となっている。

9 補助 90 号線の一部開通の請願努力

荒川警察署前交差点付近において、次図（都市計画道路計画図）で示したとおり、補助 107 号線（千住間道）の拡幅計画が明治通りに抜ける直前で終わっているが、その理由を調査したところ、下記のとおりであった。

- (1) 直接補助 107 号線と明治通りを繋げると、明治通りの交差点（荒川警察前）が七叉路（次図の A 地点）となり渋滞する。
- (2) 交差点の直前には都市計画道路（東京都施工予定の補助 90 号線）の計画があり、それが完成すると補助 107 号線を左折（次図の B 地点）することにより、明治通りへの交通の流れは確保される。

しかし、補助 90 号線の完成の目途は立っていないことから、補助 90 号線の完成前に、補助 107 号線（千住間道）の拡幅工事が完成した場合、明治通りに出るための左折する在来道路の幅員が狭く、スムーズな交通の流れを確保することができず、また、歩行者の安全性の確保も危惧されるところである。

そのため、東京都に対して補助 107 号の完成に合わせて、補助 90 号線の早期完成を要望する必要がある。

都市計画道路計画図

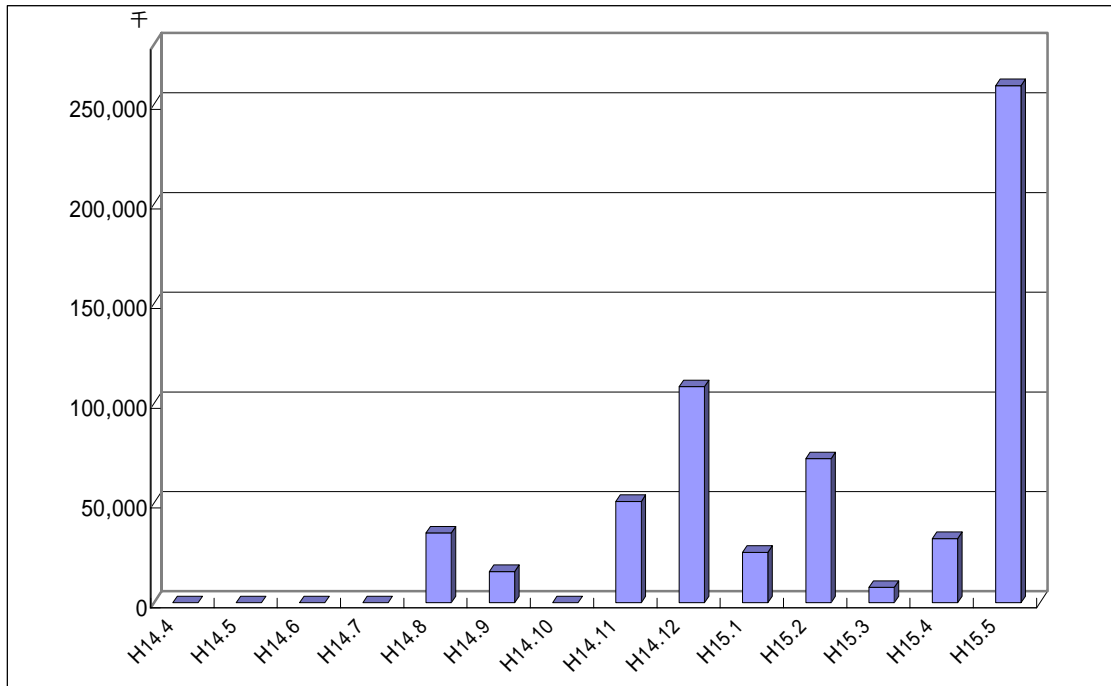


10 道路工事の年度末工事・支出

区の予算・決算において、道路新設改良費に計上されている全工事 25 件の内 13 件について、工事の完了日付等の確認を行ったところ、工事完了届及び工事検査証の日付が、平成 15 年 3 月になっている工事が 8 件あった。

また、道路新設改良費の道路工事に関する支出を月別に集計すると下表のようになる。

支出月	平成 14 年 4 月	平成 14 年 5 月	平成 14 年 6 月	平成 14 年 7 月	平成 14 年 8 月
金額 (円)	0	0	0	0	34,973,640
支出月	平成 14 年 9 月	平成 14 年 10 月	平成 14 年 11 月	平成 14 年 12 月	平成 15 年 1 月
金額 (円)	15,620,808	0	50,815,350	108,409,575	25,300,000
支出月	平成 15 年 2 月	平成 15 年 3 月	平成 15 年 4 月	平成 15 年 5 月	年計
金額 (円)	72,260,000	7,665,000	32,184,600	259,367,176	606,596,149



前述のとおり工事件数では、13件の内8件（61%）が年度末に完成し、また、工事に関する支出については、年間の総支出額の48%にあたる2億9,155万1千円が平成15年の4月・5月の2ヶ月間に支出されたこととなる。

道路工事の年度末における集中が、様々な話題となっている。道路工事は、水道工事・電気工事など他の工事が終了した後に着工するため、年度が開始して暫くの間は工事が発生しないとの要因もある。

しかし、上記のように年度末に工事が集中して行われるのは、年度当初に策定された予算に関して、その年度内に実行することが各種の手続きにおいて必要となってくることに大きく起因しているとも考えられる。

工事の集中は、一般論として道路渋滞を誘発する。年度内における予算の執行のために工事が集中するのであれば、予算の次年度における執行をより機動的に行う仕組みを作り、実際の工事の流れに即した工事期間の配分を検討することも一考であろう。

一方で、補助金等の申請・受給のためには、3月までの完了が求められている。この事も、工事期間の硬直化を招いていると考えられる。

単年度における予算管理という会計システムにおいては止むを得ない事と思われるが、不特定多数の道路利用者における経済的な効率性を図ることも、行政の責務と言える。区独自の対応だけではなく、関連する行政機関との取り組みも必要ではあるが、行政サービスの向上が求められる今日、早急に検討して頂きたいと考える。

11 工事関係書類の日付

道路工事について、工事の完了・検査・請求・支払の日付に関する確認を行った。

その中の道路改修工事の1件について、工事完了届が平成15年3月28日付、工事検査証は同年3月31日付であるのに対し、請求書は5月20日付で発行され、5月23日に支払いが行われていた。通常、3月31日に検査が終了した工事は、4月下旬までに支払いが行われている。

更に、3月31日付けの工事検査証が発行されている工事が非常に多く見受けられる。

実際の工事においては、工事完了後に小規模な手直しが生じる場合もあるとともに、3月には工事が多く、区の検査人員には限りがあるため、実際に工事が完了した直後に検査が行えない場合もあるとのことである。ところが、例え4月に検査が行われたとしても工事検査証の日付は補助金・交付金の受給の関係等もあり、3月31日付にするように求められており、そのため、3月31日付の工事検査証が大量に存在する状況にもなっている。

また、道路整備工事の内の1件においては、途中で工事内容が変更となり契約金額が変更されている。この変更に関して、区と工事業者との間の承諾書は工事完了届の前日の日付となっている。実際の打合せは、工事の進行中に行われているものと思われるが、日付の整合性が確認できない。

工事完了届・工事検査証は、実際に工事が完了した日及び区が工事の完了を確認した日を記載・保管して、初めてその役割が担われるものである。また、区と工事業者との様々な書類も同様である。予算上の問題、補助金・交付金上の問題などはあるものと思われるが、書式の変更・書面の活用方法の検討等も含め、実際の作業日を記載した書類を整備し保管する必要があるものと考ええる。

12 道路応急復旧工事の契約内容

通常、区の道路工事請負契約書においては、「下請負人の通知」条項が定められており、下請負に付した工事種目がある場合には、その内容を記載した下請負届の提出を求めている。ところが、受託事業費中の道路応急復旧工事の契約書上は、この条項の定めがないため、実際には下請負人を利用しては下請負届の提出はなされていなかった。

しかし、以下の理由により、事前に下請負届の提出を受けその内容を検討する必要があると考ええる。

この契約において、「一括下請負の禁止」を定めているが、下請負人を利用している場合に、一括下請負に該当しないか確認する必要がある。

下請負人が、区内に本社または営業所を有しない事業者の場合、区内業者の優

先指名による区内産業育成を重視している区の趣旨に実質的に反する可能性がある。

下請負に係る契約金額が一定金額以上の場合、区において施工体制台帳の確認等も必要となる可能性がある。

よって、他の道路工事契約を含め、すべての道路工事請負契約書に「下請負人の通知」条項の追加記載を検討すべきである。

13 受託工事の歳入額の再検討の必要性

現在、東京ガス等の企業者（占有者）が、区道の掘削工事を実施し原状に復旧する場合、

企業者が自費にて本復旧まで行う

企業者は仮復旧まで実施し、本復旧は区に委託する

の2通りの方法がある。

通常は、の方法によるが、区において、近い将来その区道の全面的な改修工事を予定している場合には、その区道を受託路線に指定しの方法が採られている。

区の歳入としては、については監督事務費の負担額を、また、については道路掘削復旧工事費と監督事務費の負担額を徴収している。

その徴収単価は、東京都建設局の道路掘削復旧費徴収単価内訳表を準用しており、の場合、道路掘削復旧工事費の6%相当額をもって算出し、の場合、道路掘削復旧工事費、監督事務費としてその工事費の10%相当額、消費税及び地方消費税（工事費と監督事務費を加えたものの5%）の総計で算出したものとなっている。

監督事務費については、上記の徴収単価で算出した負担額により、監督事務に従事している職員の人件費をはじめとする諸経費が賄われることとなると考えられるが、現状においては、監督事務にかかるすべての諸費用が賄われていることの確認はなされていない。よって、区の財政事情が逼迫していることをも鑑み、徴収している監督事務費によりすべての諸費用が賄われていることを確認し、不足額が生じている場合には、企業者に応分の負担をしてもらうことも検討に値すると考える。

また、については企業者が自費にて復旧工事を実施し、原状復旧することとなる。この復旧工事に関しては、掘削工事前と同じ構造とする、若干修復面積を広めにする、区発案の「斜めカット工法」により既設舗装との接合状態を良くする等の工夫がなされているが、道路を部分的に掘削しているため、まったく掘削されていない道路に比べると、耐久性が劣っていると考えざるを得ない。このことから、現在、区においては、監督事務費のみを徴収しているが、監督事務費のみの徴収でよいのか、計算の困難性はあるが、別途将来の改修費用の一部を上乗せするなど、何らかの形で企業者へ

負担してもらえないかを検討することも必要ではないかと考える。

14 小規模工事の契約単価の積算基準

現在、道路請負工事についての小規模工事は、
道路維持費の中の小規模維持工事(道路課)
受託事業費の中の小規模復旧工事(管理計画課)

の2種類の工事がある。

道路関係予算は、区の財政事情により近年毎年削減されており、従前よりも道路維持・復旧関係の工事も規模的に小さな応急的な性格をもつ工事の比率が高くなる傾向にあると考えられる。

しかし、現行の工事単価請負契約の設計積算上、小規模工事(舗装面積70㎡未満・街築工50m未満)については、東京都建設局の積算基準を基礎として、工事の即時性(拘束性)・点在性(小規模性)の理由により、歩掛が割増し(舗装面積20㎡未満は49%割増し・20㎡以上70㎡未満は23%割増し)となっており、工事単価は総価契約の工事よりも高くなっている。

そこで、例えば、小規模工事についても、緊急性の低いものについては、地域別に複数の工事を集めて一括して契約発注し、計画性をもって行う等、発注側としての区の努力により、一律、歩掛の49%又は23%の割増しをする現行の割増率を下げることはできないか、また、割増し工事の対象規模の引き下げができないか等を検討することも有効であると考えられる。

15 道路工事事務所のあり方

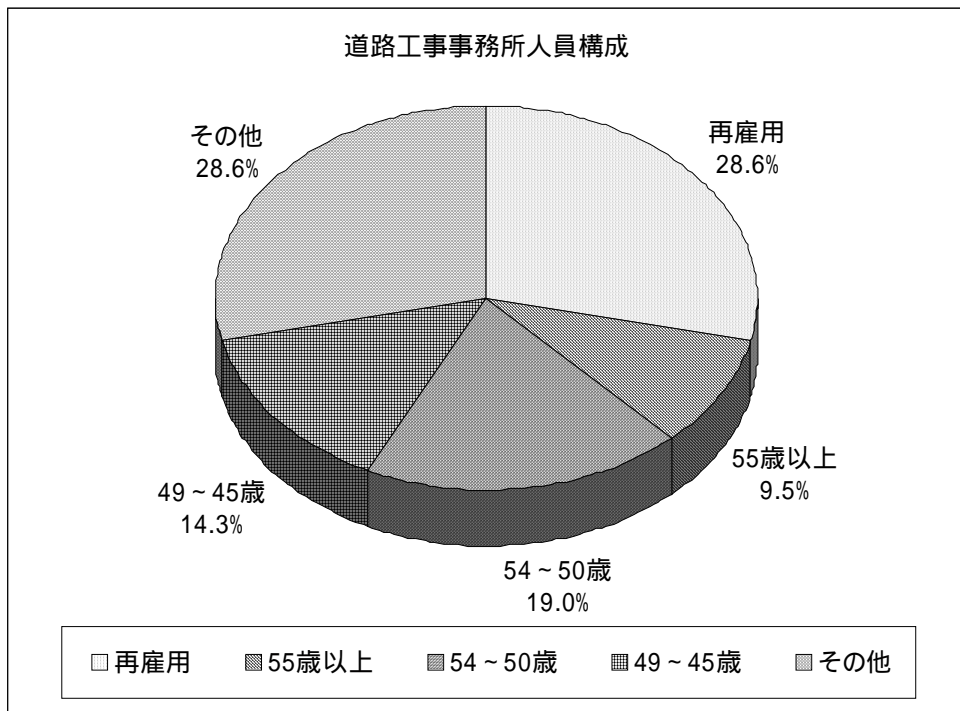
過去において、区では道路工事事務所を区内に3ヶ所設置し、道路の維持管理に努めてきたが、民間活力の利用や区の財政状況等を考慮した結果、現在では区内に1ヶ所のみとなっている。

道路工事事務所の作業は、道路上に放置された粗大ゴミの撤去から、雑工事、道路諸施設の補修など多岐にわたっている。また、近年は区の財政状況に鑑み予算縮小を余儀なくされ、他部署より本来当該主管部署において外注による委託形態によって遂行していた業務を、道路工事事務所において引き受けざるを得ない状況になりつつあるとの状況も聞き及んでいる。従って、荒川区における「すぐやる課」的な役割を担っている一面もあると考えられる。

このような道路工事事務所ではあるが、その直営作業に係わる人員は、平成15年4月現在で21名となっており、そのうち6名が再雇用職員の状況である。また、残る13名も55歳以上が2名、54～50歳が4名、49～45歳3名と過半数は45歳以上の構成と

なっている。

わが国の就労における年齢構成の変化もあり、一概に現状の良否を問うものではないが、必ずしも将来を見据えた人員構成にはなっていないものと考えられる。先に述べた道路工事事務所における作業の多様化と、「すぐやる課」的な側面の再考といった選択肢も存在するが、仮に現状の継続を考慮した場合、現在道路工事事務所の実施している作業を考慮しながら適切と思われる人員構成、配置の再考が必要と考えられる。



16 街路灯に係る電力料の支払い

区の管理する街路灯の電力料は、平成 14 年度においては 59,400,564 円が支出されている。

これは、東京電力からの請求に基づき支払われているものであるが、区ではこの請求内容と区で管理している街路灯の実態が整合しているか否か、即ち、請求内容が事実と相違しているか否かの確認を一部実施していない部分があり、東京電力の請求通りに支払っているといった状況になっている。

東京電力の請求については、新設物件は東京電力側も当該設置工事に関与することになるため漏れはないものと考えられるが、撤去に関しては必ずしも請求対象から削除されていない可能性がある。

毎回すべての請求対象を区側の管理資料と一件ごとに照合することは、費用対効果の観点から合理的とは言えないが、対象を限定し、複数回のチェックによって、荒川区全域に広げるような手法の採用についても検討すべきであろう。

17 屋外広告物の規制

屋外広告物許可手数料の主なものは、広告塔、広告板である。これらは、大手広告代理店において申請・納付されている。

平成 14 年度監察実績報告書によると、違法広告物として、はり紙・はり札・立看板の約 3 万件の撤去が報告されている。一部市町村では、捨て看板防止条例を制定し、その条例の中で、利益を享受するもの(広告主)が広告物を管理するものとし、これに違反して表示をした者に、撤去費用を負担させることを規定している。荒川区も屋外広告物の撤去に約 1,500 万円(人件費及び車輛代)を支出しており、違反者に費用を負担させることは相当と考える。

また、監察実績報告書で違法道路占用物を是正指導した商品置場の件数が 201 件と報告されている。商品置場の占用については、区はこれらを指導の域に留めているが、道路法に違反するものであり、現在の対応について、検討すべきである。

18 放置自転車対策の有効性

(1) 放置自転車対策事業の収支内容について

最近 3 年間の放置自転車対策事業の収支は、区の決算額によれば、次表のとおりである。

(単位:千円)

区 分		12年度	13年度	14年度
収 入	自転車駐車場使用料	33,310	39,968	58,773
	自転車登録手数料	19,202	16,655	16,212
	放置自転車撤去手数料	20,276	18,982	20,627
	都補助金(地域雇用補助金)	27,118	42,243	51,304
	そ の 他	50	119	151
	合 計	99,956	117,967	147,067
支 出	放置自転車撤去費	97,055	* 109,604	* 106,381
	自転車駐車場管理運営費等	50,344	54,061	90,961
	そ の 他	439	256	175
	合 計	147,838	163,921	197,517
差 引		47,882	45,954	50,450

* 収入のうち都補助金が撤去費に同額含まれる

平成 14 年 4 月に南千住駅東口自転車等駐車場が開設し、駐車場利用料収入が 2,130 万 6 千円増えたが、駐車場運営費等の支出も増えたため、この表上での収支差額はマイナス 5,045 万円となり、平成 13 年度よりマイナスが拡大した。

区の負担を軽くするためには、放置自転車を減らし、支出を削減するための有効

な施策を検討すべきである。

(2) 定期利用と一時利用の利用率について

平成 14 年度における二つの自転車等駐車場及びその他の自転車置場の利用率は、以下のとおりである。

区 分		センターまちや	南千住駅東口	その他の自転車置場
定期	利用定数	1,200台	1,285台	2,535台
	登録者	691人	861人	4,215人
	延利用人数	128,191人	153,353人	3,954人
	利用率	57.6%	67.0%	166.2%
	1日当り利用者	357名	427名	
一時	利用定数	207台	200台	
	利用日数	361日	361日	
	延利用台数	74,313台	71,800台	
	延利用人数	252,473人	105,002人	
	利用率	339.7%	146.2%	
	1日当り利用者	699名	291名	

* 年間稼働日数は 361 日（12 月 31 日から 1 月 3 日を除く）

南千住駅東口自転車等駐車場は、再開発事業、新線の建設等で今後の増加は見込まれているが、現在は 3 分の 2 の利用になっている。従って定期の利用を促進するような PR が必要かと思われる。

(3) 手数料等の検討について

(単位:円)

	種別	区分	単位		使用料		摘要
					区民	区民以外者	
使用料	自転車	定期利用	1ヶ月	1台	2,000	4,000	センターまちや
			3ヶ月		5,400	10,800	
	6ヶ月		10,200		20,400		
	一時利用	1日	100	100			
原付自転車(南千住駅東口のみ)	定期利用	1ヶ月	1台	3,000	6,000	南千住駅東口	
		3ヶ月		8,100	16,200		
		6ヶ月		15,300	30,600		
一時利用	1日	1台	150	150			
手登数料録	自転車	定期利用	登録時	年間(1ヶ月)	3300(275)	6600(550)	上記以外の自転車置場
手撤数料去	自転車			1台	5,000		
	原付自転車			1台	7,500		

- ・使用料.....センターまちや自転車駐車場、南千住東口自転車等駐車場を利用する費用
- ・登録手数料.....上記二つの駐車場以外の駅周辺を中心とした自転車置場で予め区に申請し、場所等を指定され登録を受けるための手数料
- ・撤去手数料.....撤去された自転車を引き取るために支払う手数料

登録手数料の検討について

登録手数料は、上記 2 つの駐車場以外の駅周辺を中心とした道路等の自転車置場使用のための手数料であり、利用登録者は、区の自転車の放置防止及び自転車等駐車場の整備に関する条例施行規則第 18 条に、下記のように定められている。

- 身体障害者手帳及び都の愛の手帳の交付を受けている者又はこれに準ずる者
- 65 歳以上の者
- 住居、勤務先、通学先が利用する駅から概ね 700m を超える距離にある者

自転車置場には、登録手数料を支払った定期利用スペースと無料の一時利用のスペースが区別されているが、現実には、上記の対象者であっても、登録せずに無料で終日一時利用している状況にある。一時利用は、買い物や通院等による短時間の利用で、週 2 回となっているので、正規の登録者との不公平解消のためにも、実態調査を行い、通勤、通学等の常時利用者について、定期利用を促進し、登録手数料の増収を図るべきである。

また、上記の 3 項目に該当すれば定期利用のための登録ができることの PR も不足している。あわせて、年 3,300 円は月割りすると 275 円、1 日当たり 9 円となり、駐車場の一時利用 1 日 100 円とのバランスを考えて著しく低く、早急に方策を考えるべきである。

撤去手数料の検討について

撤去手数料は、平成 9 年度から 3,000 円、12 年度より 5,000 円に改定し、現在では台東区、中野区とともに全国一高額となっている。サンプリング調査分析を見ると、サンプル数 220 台のうち通知不能 129 台 (58%)、そのうち引き取りなし 70 台 (31.8%) となっている。撤去手数料の改定で引取り率は、改定前の半分になったが、撤去手数料の収入額は、この数年変わらずに推移している。

放置自転車対策事業の収支差額がマイナスの最大の理由は、撤去自転車対策に関するもので、撤去手数料収入の 2~2.5 倍となっている。そのため、撤去、処分、委託費等の競争入札制度の導入など、支出の見直しも検討すべきである。

自転車撤去に係る収支状況

(単位:千円)

	平成13年度決算ベース	平成14年度決算ベース
撤去手数料収入	18,982	20,627
合計	18,982	20,627
常勤職員人件費	13,126	13,126
消耗品費	1,041	886
撤去等業務委託費	46,213	44,933
使用料及び賃借料	5,057	5,057
その他の経費	2,650	2,093
合計	68,087	66,095
差引計	49,105	45,468

(4) 整理、誘導業務などの委託契約の業務監査及び検査について

(社)荒川区シルバー人材センターとの業務委託契約について、契約条項第6条に「甲(区)は、必要があるときは、甲の職員をして立合い、指示その他の方法により、乙(受託者)の履行状況を監督させることができる。」と規定している。

特に人的役務の契約については、受託者の業務報告書ばかりでなく、履行状況を担保できる資料(例えば就業者の名前、就業時間、場所等)の提出、現場での立ち入り検査等、第6条に定める履行状況の把握を行うべきである。

(5) 鉄道事業者の駐車場の設置及び放置自転車の撤去義務について

他区の調査によると、駅周辺の放置自転車の70%以上が鉄道利用者によるものであり、自転車法にも、鉄道事業者の駐車場に関し設置協力が義務づけられている。また、区の自転車等の放置防止及び自転車等駐車場の整備に関する条例第6条に、「鉄道事業者は、鉄道利用者のために積極的に駅周辺に自転車等駐車場を設置するよう努め、区長の実施する施策に協力しなければならない」と定められている。

現在、鉄道事業者等に支払っている賃借料は、次のとおりであるが、区が放置自転車を誘因している鉄道事業者に適正な負担を求めるといふ意味からも、鉄道事業者と密接に協議し、土地の提供、譲渡、貸し付け、その他駐車場の建設等を求めていくべきである。

自転車置場等設置に係る賃借料一覧

相手先	帝都高速度交通営団	東日本旅客鉄道(株)	東日本旅客鉄道(株)
所在	荒川区南千住4丁目	荒川区西日暮里5丁目	荒川区西日暮里1丁目
使用期間	13年4月～16年3月	14年4月～15年3月	12年4月～15年3月
面積	447.17㎡	584.00㎡	1,064.00㎡
使用目的	南千住第二駐車場	西日暮里自転車置場	三河島自転車保管所
賃借料	年1,110,768円	年652,700円	年5,057,700円
1㎡当りの賃借料	2,484円	1,117円	4,753円

(6) 定期利用者の自転車貼付シールについて

センターまちや自転車駐車場、南千住駅東口自転車等駐車場の定期利用の自転車貼付の表示シールがシルバー色で自転車の色と同化して目立ちにくく、作業能率を上げるため、現場においても発行色で目立ったものに変更して欲しいとの意見があり、検討すべきである。

(7) 放置自転車対策の今後について

青空自転車置場の一時利用の有料化について

啓発・指導員による聞き取り調査によると、駅周辺の一時的利用については、本来の目的以外の不正利用者が多いとのことであり、その現状を鑑み、歩道に100円コイン式ラックの設置などの有料化が必要と思われる、設置コスト等を考慮した対策を検討すべきである。(参考：板橋駅東口自転車駐車場 平成14年11月設置 110台)

また、買い物等本来の目的のための一時利用については、ラック入庫時の100円が駐車2時間以内ならば出庫時返却されるよう検討が必要かと思われる。

自転車置場の利用登録者の条件緩和について

区の「自転車放置防止及び自転車等駐車場の整備に関する条例施行規則」第18条に利用登録できる者として一定の制限が加えられている。

その第3号に「住居、勤務先、通学先が利用する駅から概ね700mを超える距離にある者」と定められており、この第3号規定にある距離の短縮あるいは、撤廃等により利用登録者の増加による登録手数料の増収、一時利用の不正利用者の減少が見込まれるものと思われる。

荒川フリーサイクル事業について

自転車の持つ特長と利便性をかねて自転車を共用して放置自転車をなくす「フリーサイクル事業」の試行がスタートしている。

この事業は、放置撤去自転車の有効活用と放置自転車の減少を目的とし、区民の自転車利用のモラルとマナーの向上を目指している。

自転車の故障のメンテナンス及び他区への乗り捨て問題等、検討課題があるが、今後の事業発展のため利用方法についてのPRが重要と思われる。

放置自転車対策税の推移について

豊島区の放置自転車対策税は、駅周辺に放置された自転車の撤去や駐車場建設に必要な費用をJR等鉄道事業者に負担してもらう構想である。

条例化しても国の同意が必要であること、JR等鉄道事業者の反発があるなど、実現に至るまでには様々な課題があるが、区としても今後の推移を見守るべきである。

