

平成25年度

包括外部監査結果報告書

「道路事業・港湾事業に係る公有財産の管理
及び財務に関する事務の執行について」

香川県包括外部監査人
公認会計士 武田 宏之

第1章 総論	1
第1節 外部監査の概要	1
1. 外部監査の種類	1
2. 選択した特定の事件(監査のテーマ)	1
3. 事件(監査のテーマ)を選定した理由	1
4. 外部監査の方法	2
5. 外部監査人・補助者と資格	3
6. 利害関係	3
第2節 監査対象の概要	4
1. 道路事業の概要	4
2. 港湾事業の概要	11
第3節 監査の結果・意見のまとめ	22
1. 「指摘」と「意見」の区分	22
2. 主な監査の結果・意見	22
3. 個別事項	26
第2章 各論	45
第1節 アセットマネジメント	45
1. 公共土木施設アセットマネジメント	45
2. 公共土木施設アセットマネジメントの展開	51
3. アセットマネジメントの確実な推進	51
第2節 事業評価	54
1. 公共事業評価の概要	54
2. 公共事業評価の対象	56
第3節 道路事業	59
1. 平成24年度の主要事業	59
2. 契約関係	61
3. 資産管理	70
4. 事業評価	97
5. 公益財団法人香川県建設技術センター	105
第4節 港湾事業	111
1. 港湾別の機能と利用状況	111
2. 主要事業の概要及び概況	116
3. 業務委託契約・工事契約	141
4. 資産管理	149
5. 事業評価	173
6. 特別会計	178

7. 公益財団法人香川県環境保全公社	197
8. 津波・高潮対策、耐震対策	201
第5節 新地方公会計制度の方向性(参考)	207
1. 総務省の動向	207

第1章 総論

第1節 外部監査の概要

1. 外部監査の種類

地方自治法第252条の37第1項及び第2項に基づく包括外部監査

2. 選択した特定の事件(監査のテーマ)

道路事業・港湾事業に係る公有財産の管理及び財務に関する事務の執行について

3. 事件(監査のテーマ)を選定した理由

香川県では、昭和30年から昭和47年にかけての高度成長期や、昭和60年代から平成初期にかけて、陸・海・空それぞれにおける高速交通手段の整備を行っており、多くの公共土木施設が集中的に整備された。その結果、一定期間に整備された大量の施設の老朽化とともに、補修・更新費用が一時的に集中して増大することが予想される。

香川県の道路事業については、特に高度成長期に建設された橋梁数は全体の約50%を占めており、建設後40年以上となっている。今後10年間では全体の約50%が建設後50年を経過することとなり、老朽化対策が重要課題となっているが、香川県土木部道路課では平成20年度から、橋梁長寿命化修繕計画に着手しており、橋梁を長寿命化させる方法に転換している。

このような状況下において、中央自動車道の笹子トンネル事故が発生し、老朽化したインフラ施設の点検業務に対する適切性も社会的に問われているところであり、インフラ施設の維持管理方法が注目され、安全性の面から県民の意識も高いところである。

香川県の港湾事業においても、岸壁等の係留施設については、高度成長期以降、着実に整備が進められ、昭和50年代前半がそのピークとなっており、全体の施設数の約50%が、建設後35年を超えてきている。

また、平成23年3月に発生した東日本大震災、それによる巨大津波の発生、及び南海トラフを震源とする巨大地震の甚大な被害想定により、震災、津波・高潮等の防災に対する県民の意識も益々高まってきており、大規模地震時の緊急輸送拠点となる耐震強化岸壁の整備、防災拠点としての緑地の整備など、一層機能強化された港湾整備が求められてきている。

なお、平成18年度の香川県包括外部監査「香川県の社会資本マネジメントと環境」において、道路・港湾に関する検証がなされ、平成20年度の包括外部監査において港湾関係の特別会計の検証がなされており、その後の措置状況も気になるところである。

そこで、道路事業・港湾事業の個々の建設投資、維持投資の経済性・効率性・有効性は確保されているか、道路・港湾施設の維持管理が適切に行われているか、道路・港湾

施設の維持管理計画が環境に照らして合理的に策定されているか、防災対策は目的に照らして有効に行われているか、過去の包括外部監査の結果に対する措置状況は適切であるか等、について深度ある監査をすることが大いに意義あるものと判断し、本テーマを選定した。

4. 外部監査の方法

(1)外部監査の対象年度

原則として平成24年度(平成24年4月1日から平成25年3月31日)を対象とする。ただし、必要に応じて過年度及び平成25年度を含む。

(2)外部監査の対象

土木部道路課、港湾課及びその他の関係機関

(3)外部監査の実施期間

平成25年4月1日から平成26年3月6日

(4)監査の要点

- ①事務の執行及び事業の管理運営について法令等に従って適正に実施されているか。
- ②個々の事業について、有効性・経済性・効率性が確保されているか。
- ③施設の維持管理計画が環境に照らして合理的なものとなっているか。
- ④特別会計に関する事業の有効性・経済性・効率性は確保されているか。
- ⑤施設の台帳による資産管理は適切に行われているか。
- ⑥事業評価は適時に実施され、評価結果への対応は適切に行われているか。
- ⑦未収債権の回収状況、管理方法に問題はないか。
- ⑧防災対策の取組みが有効になされているか。
- ⑨過去の包括外部監査の結果に対する措置状況は適切であるか。

(5)主な監査手続

- ①土木部道路課、港湾課及びその他の関係機関に対してヒアリングを行い、必要情報の入手を行う。
- ②土木部道路課、港湾課及びその他の関係機関より提供を受けた資料について、分析検討を行い、質問による回答の徴求を行う。
- ③抽出した土木事務所・高松港管理事務所の往査、抽出した道路事業・港湾事業に係る施設の現場視察を実施する。

5. 外部監査人・補助者と資格

(1) 包括外部監査人

武田 宏之 (公認会計士)

(2) 補助者

後藤 英之 (公認会計士)

石井 宏和 (公認会計士)

金森 聡 (公認会計士)

黒川 一也 (公認会計士)

山ノ井 朝香 (公認会計士試験合格者)

山本 想 (公認会計士試験合格者)

6. 利害関係

包括外部監査人及び補助者は、いずれも本監査の対象とした事件について、地方自治法第 252 条の 29 の規定に定める利害関係はない。

第2節 監査対象の概要

1. 道路事業の概要

(1) 道路整備の概況

香川県においては、県勢発展の最も重要な社会インフラとして、高松空港、瀬戸大橋及び四国横断自動車道等の高速交通体系の整備を進めてきた結果、平成15年3月末には、高松自動車道が暫定2車線で全線開通したところである。残されていた4車線化についても、平成25年4月、事業着手が決定され、平成30年度末には、県内の高速交通体系の整備は、全て完成の運びとなる。

国道については、国道11号及び国道32号において、交通量の増加に伴う交通渋滞の緩和等を図るため、国が直接建設から管理までを行う直轄事業としてバイパス等の整備が進められているほか、県管理国道の国道193号・318号・377号・436号・438号について、国庫補助事業により整備を行っている。

県道については、高速自動車国道や国道と一体となった本県の広域幹線道路である県道高松長尾大内線(さぬき東街道)、県道丸亀詫間豊浜線(さぬき浜街道)などの整備を行っている。

(2) 道路の種類と種類別整備状況

道路の種類は道路法上の道路とそれ以外の道路に分類される。道路法上の道路以外には、道路運送法の道路、港湾法の道路、農道、林道、私道等が分類される。

道路法上の道路の種類は次の(表1-1)のとおりである。

(表1-1) 道路法上の道路の種類

道路の種類		定義	道路管理者	費用負担
高速自動車国道		全国的な自動車交通網の枢要部分を構成し、かつ、政治・経済・文化上特に重要な地域を連絡する道路その他国の利害に特に重大な関係を有する道路【高速自動車国道法第4条】	高速道路機構 、 高速道路株式会社 (国)	高速道路株式会社 (国、都道府県)
一般国道	直轄国道 (指定区間)	高速自動車国道とあわせて全国的な幹線道路網を構成し、かつ一定の法定要件に該当する道路【道路法第5条】	国	国、都道府県
	補助国道 (指定区間外)		都道府県及び政令市	都道府県及び政令市
都道府県道		地方的な幹線道路網を構成し、かつ一定の法定要件に該当する道路【道路法第7条】	都道府県及び政令市	都道府県及び政令市
主要地方道		国土交通大臣が指定する主要な都道府県道若しくは市道であり、高速自動車国道及び一般国道と一体となって広域交通を分担する広域幹線道路【道路法第56条】	都道府県及び政令市	都道府県及び政令市
市町村道		市町村の区域内に存する道路【道路法第8条】	市町村	市町村

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

※高速自動車国道の()書きについては新直轄方式により整備する区間。

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

※ 「道路行政の簡単解説」(平成23年3月、国土交通省道路局)より引用。

県が道路管理者となっている道路は、一般国道のうち補助国道(指定区間外)及び県道であり、今回の報告書では、この部分を監査の対象としている。費用負担については、県は直轄国道(指定区間)に係る一部費用負担(直轄事業負担金)も行っている。

次に、道路種類別の整備状況については(表1-2)のとおりである。

県内の道路法による道路の実延長は10,262.9km、県管理道路は1,730.3kmであり、この内訳は一般国道169.2km、主要地方道692.7km、一般県道868.3kmである。橋梁は1,441橋、トンネルは21箇所である。

(表1-2)道路種類別の整備状況

(平成24年4月1日現在)

道路種別	路線数	実延長 (km)	改良率 (%)	舗装率 (%)	橋梁数	トンネル数
高速自動車国道	1	88.0	100.0	100.0	104	8
一般国道	指定区間計	4	201.9	100.0	210	10
	指定区間外	5	169.2	97.8	158	7
	国道計	9	371.2	99.0	368	17
県道	主要地方道	46	692.7	90.2	629	4
	一般県道	142	868.3	80.1	654	10
	県道計	188	1,561.0	84.6	1,283	14
県管理道路計	193	1,730.3	85.9	99.9	1,441※1	21
市町道計	21,243	8,242.7	60.8	94.2	5,725	10
合計	21,441	10,262.9	66.1	95.3	7,480	49

※ 端数整理の関係で、係数に不整合を生じることがある。

※1 長寿命化修繕計画における橋梁数1,448橋と橋梁数に差があるが、当該差は橋梁の一部を区分して数えているか否かの違いなどによるものである。

図表中の改良率とは、改良済道路の延長の全道路延長に対する比率であり、改良済道路とは、道路構造令の規定に適合するように改築された道路をいう。

香川県の面積が狭いことから道路の実延長が短いこともあるが、県管理道路の改良率、舗装率(簡易舗装を含む)とも全国平均(都道府県道の改良率68.7%、舗装率96.6%)と比較して高水準にある。(都道府県の改良率は統計上車道幅員5.5m以上で整備された道路に関するものである)

なお、橋梁の耐震対策については、阪神淡路大震災以降、高架橋や橋長 15m 以上の橋梁について、耐震点検を実施した結果、耐震対策が必要な橋梁は 203 橋であった。これらの内、高架橋や緊急輸送路上にある橋 103 橋を優先して落橋防止等の耐震対策を実施し、平成 24 年度までに、99 橋までが完了済みであり、残る 4 橋についても早期に対策を行うこととしている。その他の 100 橋については、平成 24 年度までに 68 橋の落橋防止対策等の耐震化が完了しており、引き続き残りの 32 橋の耐震化を推進している。

橋梁の長寿命化については、アセットマネジメントの考え方を導入し、平成 20 年度から橋梁長寿命化修繕計画に着手しており、平成 24 年度に、県が管理する道路橋全 1,448 橋(橋長 2m 以上)についての計画策定が完了している。

また、トンネルについては平成 24 年度で照明灯や送風機などの道路付属物について緊急点検が完了し、平成 25 年度において、トンネル本体の総点検を実施する予定である。

(3)道路の所管と区域

県管理の道路の所管は長尾土木事務所、高松土木事務所、中讃土木事務所、西讃土木事務所、小豆総合事務所の 5 つに区分されており、その区域は(表 1 - 3)に示すとおりである。

中讃土木事務所は平成 17 年 4 月に坂出土木事務所、善通寺土木事務所が統合され、国分寺町が高松土木事務所管轄の高松市に合併されたものの、他の事務所に比べ、やや広範囲となっている。

(表 1 - 3)道路の所管と区域



次に各土木事務所別道路現況は(表 1 - 4)のとおりとなっている。

(表 1 - 4)土木事務所別道路現況表

(平成 24 年 4 月 1 日現在)

道路種別	管理道路計		一般国道 (指定区間外)		主要地方道		一般県道	
	実延長 (km)	改良率 (%)	実延長 (km)	改良率 (%)	実延長 (km)	改良率 (%)	実延長 (km)	改良率 (%)
長尾土木事務所	302.9	81.8	38.8	94.9	112.9	87.3	151.3	74.5
高松土木事務所	399.1	82.1	28.3	100.0	175.8	87.8	195.0	74.3
中讃土木事務所	531.8	87.4	50.9	97.5	195.4	89.3	285.5	84.3
西讃土木事務所	308.7	91.3	18.9	100.0	144.0	94.3	145.8	87.2
小豆総合事務所	187.6	87.3	32.3	98.4	64.7	95.9	90.6	77.1
合計	1,730.3	85.9	169.2	97.8	692.7	90.2	868.3	80.1

※ 端数整理の関係で、係数に不整合を生じることがある。

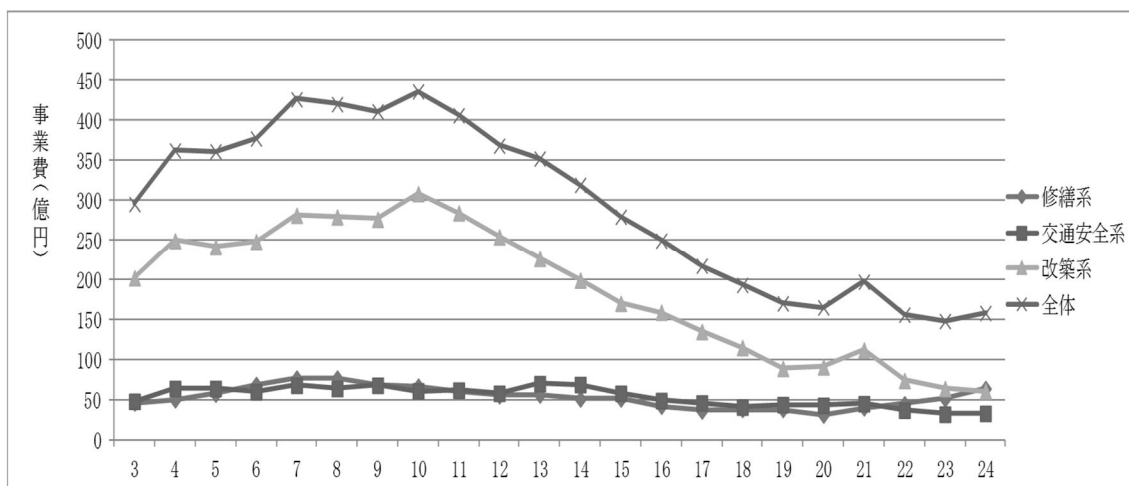
主要地方道の改良率は、西讃土木事務所、小豆総合事務所管内が、県平均を上回っており、管理道路計の改良率については、中讃土木事務所、西讃土木事務所、小豆総合事務所

管内が県平均を上回り、比較的高い傾向が見られる。

(4)過年度の投資状況

過年度(平成3年度～平成24年度)の投資状況は(表1-5)のとおりである。

(表1-5)道路施設投資状況



厳しい財政状況の中、平成10年度をピークとして、事業費は減少傾向にある。しかしながら、アセットマネジメントの考え方を導入した平成20年度頃から、修繕系の事業費は増加傾向にあり、今後も増加していくことが予測される。その反面、新規バイパス道路や現道拡幅などの改築系事業への投資は、全体の財源が限られている状況下では減少傾向にある。

(5) 当初予算の収支状況

平成 25 年度及び最近 5 ヶ年度における一般会計における道路関係の収入(歳入)及び支出(歳出)の当初予算は以下のとおりである。

一般会計(歳入)

(単位:千円)

	平成20年度	平成21年度	平成22年度	平成23年度	平成24年度	平成25年度
7 分担金及び負担金						
2 負担金						
6 土木費負担金						
1 道路橋梁整備費	393,200	301,345	223,544	237,402	239,000	215,491
8 使用料及び手数料						
1 使用料						
7 土木使用料						
2 道路橋梁維持費	198,738	204,683	205,559	207,368	208,458	207,896
2 手数料						
8 土木手数料						
5 道路橋梁維持費	4,000	5,000	5,000	5,000	5,000	4,800
9 国庫支出金						
2 国庫補助金						
1 総務費国庫補助金						
2 地域振興費	37,500	30,000	27,925	27,500	6,000	12,000
6 土木国庫補助金						
1 道路橋梁総務費	2,000	3,000	3,000			
2 道路橋梁整備費	3,148,200	3,298,350	3,076,481	4,438,565	3,899,660	3,331,178
3 道路橋梁新設改良費	1,586,755	1,645,105	893,414	96,425	195,425	343,925
10 財産収入						
2 財産売却収入						
1 不動産売却収入						
2 道路橋梁維持費	5,000	3,000	5,000	3,000	3,000	3,000
4 残余財産配分収入						
1 道路橋梁総務費	0	0	1,568,782	0	0	0
12 繰入金						
2 基金繰入金						
2 産業基盤造成基金繰入金						
1 道路橋梁新設改良費	2,000	2,000	0	0	0	0
4 長期投資準備基金繰入金						
1 道路橋梁新設改良費	2,000	0	0	0	0	0
14 諸収入						
4 貸付金元利収入						
18 道路公社貸付金元利収入						
1 元金	1,516,843	1,560,843	6,683,841	0	0	0
5 受託事業収入						
6 土木費受託事業収入						
2 道路橋梁維持費	7,000	7,000	50,000	50,000	4,000	4,000
3 道路橋梁整備費	1,000	0	0	0	366	310,000
8 雑入						
2 雑入						
55 道路橋梁維持費	0	100	1,920	6,725	8,160	8,197
15 県債						
1 県債						
1 総務費						
2 地域振興費	35,000	28,000	29,000	22,000	4,000	8,000
6 土木債						
2 道路橋梁総務費	2,687,000	2,610,000	2,021,000	1,395,000	1,379,000	1,183,000
3 道路橋梁整備費	5,193,000	4,569,000	3,490,000	5,425,000	5,026,000	4,249,000
4 道路橋梁新設改良費	1,426,000	1,521,000	793,000	9,000	91,000	210,000
合計	16,245,236	15,788,426	19,077,466	11,922,985	11,069,069	10,090,487
歳出合計	20,966,033	20,196,120	24,183,730	16,889,602	15,486,062	14,431,512
差引	△ 4,720,797	△ 4,407,694	△ 5,106,264	△ 4,966,617	△ 4,416,993	△ 4,341,025

※ 歳入より歳出が大きいのは、歳出の一部が一般財源から賄われていることによる。

平成 25 年度における当初予算の歳入は平成 20 年度と比較すると約 62 億円(37.9%)減少している。予算ベースで歳入の規模が小さくなっていることが分かる。

減少の内訳について見てみると、国庫支出金が約 11 億円(22.8%)減少しており、土木国庫補助金の道路橋梁新設改良費の減少が主な要因となっている。

また、県債による歳入が平成 20 年度よりも約 37 億円(39.5%)減少しており、県債の発行は抑制するよう予算が組まれてきている。国庫支出金と同様に、道路橋梁新設改良費についての土木債が約 12 億円減少しており、道路橋梁新設改良費関係の歳入は、合わせて約 25 億円の減少となっている。

一般会計(歳出)

(単位:千円)

	平成20年度	平成21年度	平成22年度	平成23年度	平成24年度	平成25年度
2 総務費						
2 企画費						
4 地域振興費						
13 委託料	3,026	0	0	10,000	10,000	2,000
15 工事請負費	64,018	52,000	55,850	40,000	0	0
17 公有財産購入費	2,732	0	0	0	0	15,000
その他	5,224	8,000	4,150	2,356	471	3,940
8 土木費						
2 道路橋梁費						
1 道路橋梁総務費						
19 負担金、補助及び交付金(直轄改良費等)	3,587,816	3,387,999	10,329,487	1,679,954	1,662,954	1,451,194
その他	709,052	726,369	122,276	107,609	105,170	111,435
2 道路橋梁維持費						
15 工事請負費	2,667,463	2,741,655	2,538,311	2,930,255	2,930,105	2,700,863
13 委託料(測量調査等)	144,942	134,999	137,019	142,477	142,423	140,048
その他	492,880	409,543	454,586	437,912	437,503	434,317
3 道路橋梁整備費						
15 工事請負費	4,072,886	4,108,243	4,012,290	5,718,834	5,479,053	4,922,865
17 公有財産購入費	2,160,262	1,718,860	1,595,908	1,657,910	1,260,696	1,199,751
19 負担金、補助及び交付金(直轄改良費等)	90,131	135,458	217,343	211,168	77,149	46,224
13 委託料(測量調査等)	552,600	505,111	368,131	626,166	487,687	511,128
その他	3,381,121	3,082,778	2,546,704	3,191,781	2,569,396	2,288,592
4 道路橋梁新設改良費						
15 工事請負費	1,732,334	1,558,976	802,865	97,178	97,336	557,359
13 委託料(測量調査等)	202,502	128,570	109,865	20,092	200,100	10,100
その他	1,097,044	1,497,559	888,945	15,910	26,019	36,696
合計	20,966,033	20,196,120	24,183,730	16,889,602	15,486,062	14,431,512

平成 25 年度における当初予算の歳出は平成 20 年度と比較すると、約 65 億円(31.2%)の減少となっている。

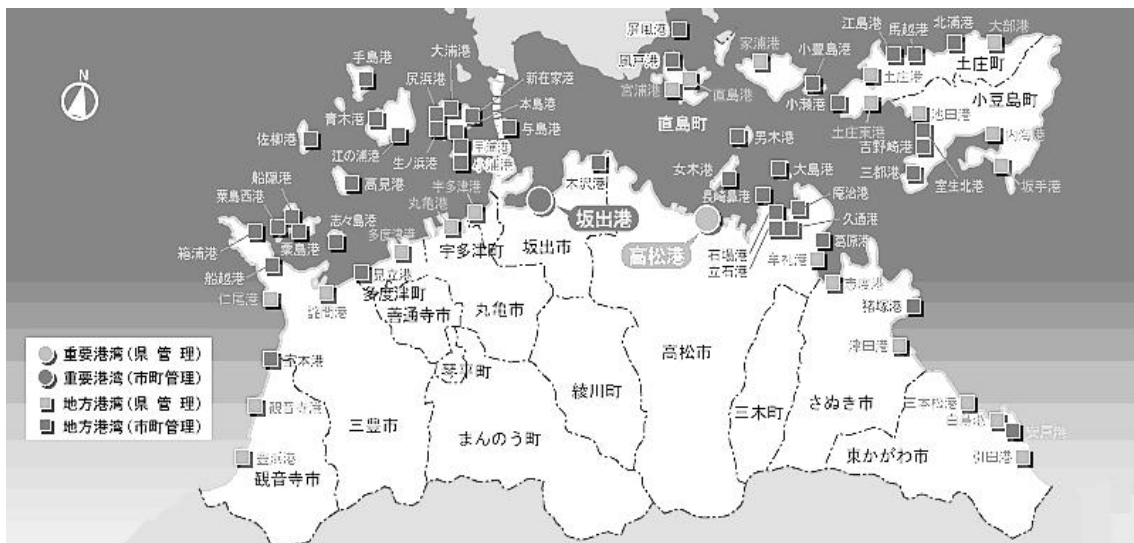
当該減少は、道路橋梁総務費の負担金、補助金及び交付金(直轄改良費等)の減少が約 21 億円、道路橋梁新設改良費が歳入の減少の見合いで約 24 億円(80.0%)減少しているのが主な要因である。

2. 港湾事業の概要

(1) 港湾と管理の概要

県が管理する港湾 23 港(重要港湾 1 港、地方港湾 22 港)と市町が管理する港湾 44 港(重要港湾 1 港、地方港湾 43 港)の計 67 港湾があり、(表 1-6)港湾位置図に示すとおりである。それぞれ工業、地場産業の振興や観光などの役割を担っている。

(表 1-6) 港湾位置図



香川県港湾の所管市町、所管県土木事務所等の一覧は(表 1-7)のとおりである。高松港は高松港管理事務所が直接管理しているが、その他の港湾は各市町に使用許可、使用料等の収入事務等に関する事務を権限移譲している。

各土木事務所等の港湾関係課においては、港湾の工事に係る調査、設計及び施工に関する事務、港湾の管理に係る調査、指導及び監督に関する事務を担当している。

(表1-7)香川県港湾一覧表

港湾名	管理者	設立年	※1 所管市町	所管県事務所
(重要港湾) 2 港				
高松港	香川県	S29	—	高松土木事務所 高松港管理事務所
坂出港	坂出市	S28		
(地方港湾) 65 港				
引田港	香川県	S27	東かがわ市	長尾土木事務所
白鳥港	〃	S29		
三本松港	〃	S27		
津田港	〃	S27	さぬき市	
志度港(さぬき市)	〃	S27		
志度港(高松市)	〃	S27	高松市	高松土木事務所
牟礼港	〃	S32		
※2 直島港	〃	S27	直島町	
※2 宮浦港	〃	H03		
土庄港	〃	S29	土庄町	小豆総合事務所
土庄東港	〃	S38		
大部港	〃	S36		
※2 家浦港	〃	S38		
池田港	〃	S27	小豆島町	
内海港	〃	S36		
坂手港	〃	S36		
宇多津港	〃	S27	宇多津町	中讃土木事務所
丸亀港	〃	S27	丸亀市	
多度津港	〃	S27	多度津町	
詫間港	〃	S27	三豊市	西讃土木事務所
仁尾港	〃	S27		
観音寺港	〃	S36	観音寺市	
豊浜港	〃	S27		
(県管理合計) 22	〃			
(その他合計) 43	市 町	S36~45		

※1 所管市町とは、各港湾における使用許可、使用料等の収入事務等に関する事務の権限を委譲された市町のことである

※2 離島港湾

(2) 港湾整備の概要

香川県の港湾は、近代以降、それまでの臨海工業開発に加えて、讃岐鉄道と山陽鉄道を結ぶ連絡船や宇高連絡船に代表されるような四国と本州を結ぶ海上輸送網が整備され、港湾は陸海交通の結節点として重要な役割を果たしてきた。

1988年の瀬戸大橋の開通により四国と本州を結ぶ海上輸送網の拠点としての役割は以前より薄れてきているが、港湾は物流・産業・生活を支えるための手段として、大きな役割を果たしている。現在、香川県において重要港湾として特に重要な役割を果たしているのが高松港と坂出港である。

近年の香川県管理港湾の整備の概況は次のとおりである。

①重要港湾改修事業

高松市の中枢拠点機能の拡充強化を図るために、高松港、JR高松駅を中心として約42haの区域について整備された「サンポート高松」（平成16年グランドオープン）は、当事業などを活用して、国と県が防波堤、5万トン級岸壁(-10m)、5千トン級岸壁(-7.5m)、3千トン級岸壁(-6m)、物揚場、浮棧橋、臨港道路、緑地などの港湾施設を整備した。

②高松港国際物流ターミナル整備事業

高松港朝日地区では、昭和25年から現在まで約170haの土地を造成し、水深-10m岸壁を始めとする港湾施設が整備されたが、近年において、大型船の入港岸壁の必要性、コンテナヤードの拡張の必要性から、国の事業として水深-12m岸壁(耐震強化岸壁)、県の事業として、埠頭用地、港湾関連用地等の整備が行われている。

③地方港湾改修事業

丸亀港(御供所地区)では、入出港時の操船困難、既存施設の老朽化、エプロン敷の必要性から、平成6年度～平成17年度の期間で、約20億円の事業費をかけて、新たに物揚場(-2.0m)及び適切な水深を有する泊地の整備を行った。

④港整備交付金事業

詫間港(宮の下地区)においては、平成15年度～平成17年度の期間で、約840百万円の事業費をかけて、臨海部に海洋性レクリエーション施設として、プレジャーボートを収容するボートパークの整備や、多目的広場やボードウォークなどの緑地の整備を進め、背後のたくまシーマックス、マリンウェーブと一体となった港湾空間を創造する複合事業を実施した。

⑤港湾施設改良費統合補助事業

高松港港湾統合補助事業として、平成 15 年度～平成 17 年度の期間で、事業費 495 百万円をかけて、1 号石油栈橋の鋼管杭塗膜部の劣化、上部工のコンクリートの剥離、鉄筋の腐食などに対する補修工事を行い、既存施設の延命化を図った。

⑥港湾環境整備改修事業

津田港港湾環境整備事業(鵜部地区)として、平成 3 年度～平成 17 年度の期間で、事業費を約 1,430 百万円かけて、小型船溜まりの整備に合わせて緑地等施設の整備を行った。

宮浦港港湾環境整備事業(宮浦地区)として、平成 13 年度～平成 19 年度の期間で、事業費を 321 百万円かけて、フェリー発着場に緑地整備を行った。

⑦海域環境創造・自然再生等事業

内海港海域環境創造事業(古江地区)として、平成 12 年度～平成 16 年度の期間で、事業費を 308 百万円かけて、海底の汚泥を清浄な砂で被覆することにより、水質の浄化、生物相の回復を図る整備を行った。

⑧廃棄物埋立護岸整備事業

高松港香西(西)地区、内海港草壁地区、観音寺港観音寺地区の 3 箇所で廃棄物埋立護岸を整備し、香川県内の港湾工事に伴い発生するしゅんせつ・床掘等の土砂や同じく県内から発生する安定型産業廃棄物及び陸上建設残土等の受入れを行っている。

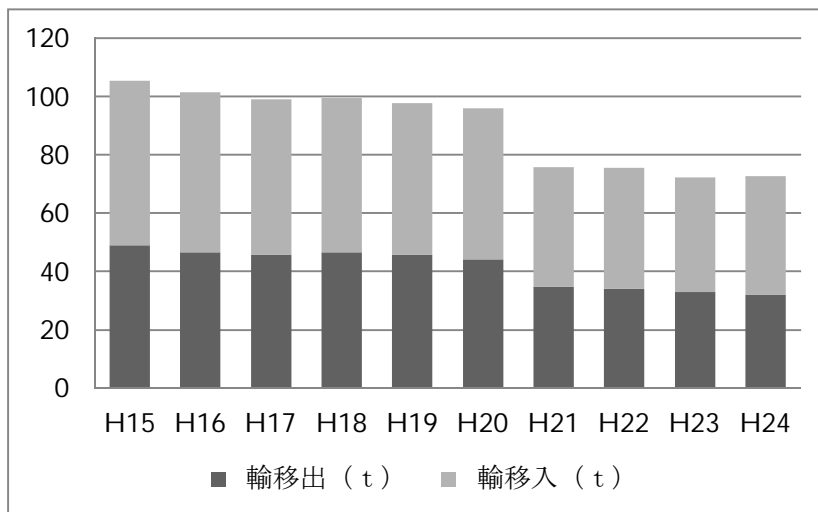
⑨臨海工業地帯造成事業(港湾関係起債事業)

昭和 30 年代以降に積極的に進められており、高松港(玉藻地区・朝日地区・香西地区)、詫間港(水出地区)、三本松港(浜町地区)などで事業を行っている。

(3)港湾の利用状況

県全体の海上出入貨物(フェリーを含む)の平成 15 年～平成 24 年における利用状況は(表 1-8)のとおりであり、平成 21 年に利用量が大幅に減少している。これは、高速道路料金政策(平成 21 年 3 月～)により、普通車休日上限 1,000 円をはじめとする高速料金の大幅割引が開始されたために、本四フェリーの輸送量が大幅に減少した結果であり、本四フェリー各社とも大幅な減便を余儀なくされている。

(表 1 - 8)海上出入貨物(フェリーを含む) (単位: 百万トン)

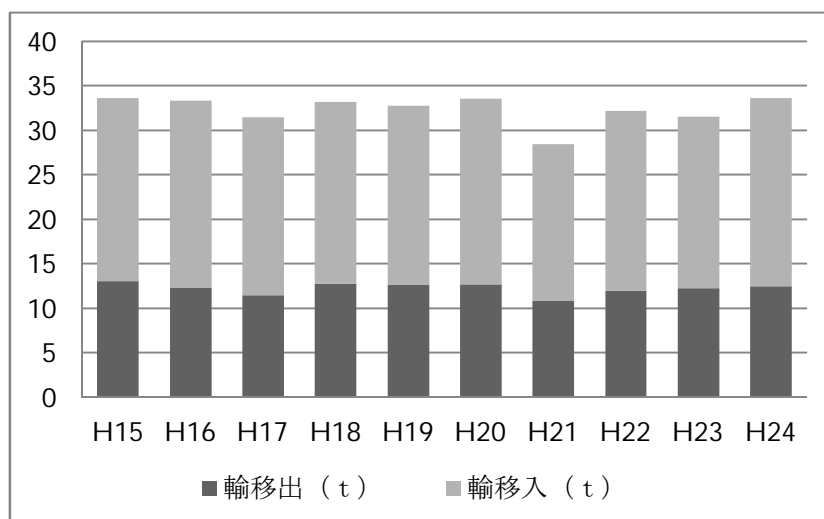


平成 23 年の国土交通省の港湾統計によれば、港湾取扱貨物量順位は全国で高松港が 30 位(27,901 千トン)、坂出港が 32 位(24,424 千トン)であった。高松港は総貨物量のうち、内国貿易の移出入量(自動車航送船(フェリー))が約 93%を占めているのに対し、坂出港は内国貿易、外国貿易がほぼ同量であり、外国貿易は輸入量が約 93%を占めている。

県全体の海上出入貨物(フェリーを除く)の平成 15 年～平成 24 年における利用状況は(表 1 - 9)のとおりである。フェリーを除いた海上出入貨物のトン数は、平成 24 年でみると、海上出入貨物(フェリーを含む)の半分以下の量である。

しかしながら、海上出入貨物(フェリーを除く)のトン数は、平成 21 年の落ち込み以降は、輸移出、輸移入ともに増加基調で推移している。

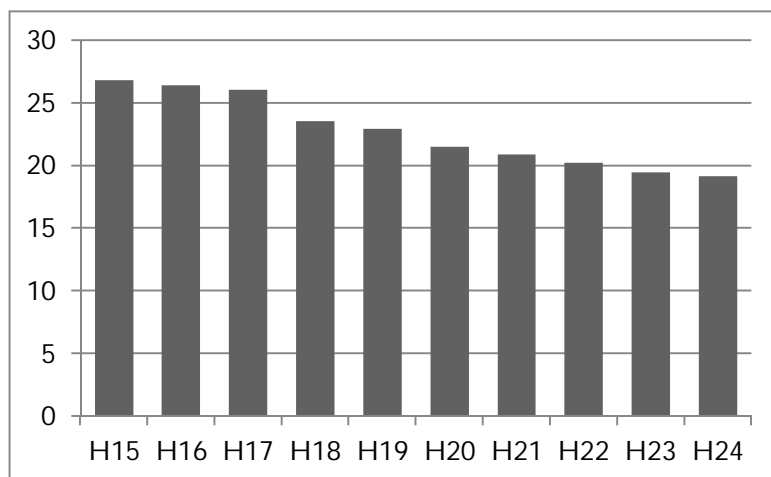
(表 1 - 9)海上出入貨物(フェリーを除く) (単位: 百万トン)



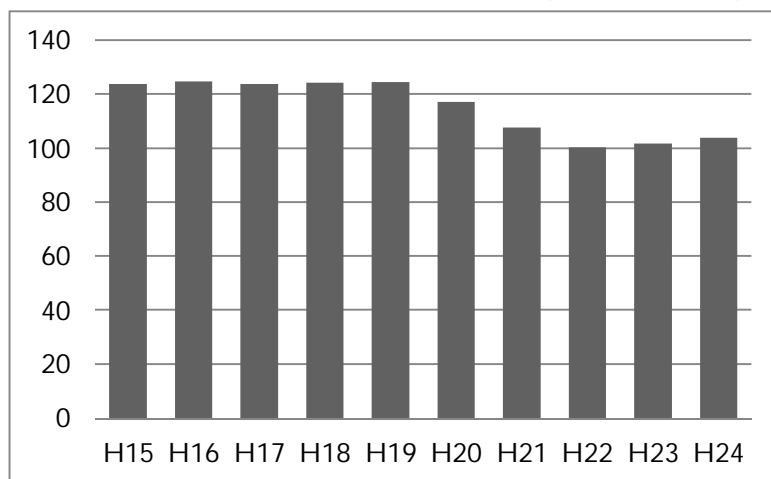
県全体の入港船舶の隻数、入港船舶のトン数の平成15年～平成24年における状況は、(表1-10)、(表1-11)のとおりである。

入港船舶の隻数が減少を続けているのに対し、入港船舶のトン数は平成15年～平成19年まで横這い、平成20年から平成22年にかけて減少し、平成23年より増加に転じている。入港船舶の大型化が見て取れる。

(表1-10) 入港船舶の隻数 (単位: 万隻)



(表1-11) 入港船舶のトン数 (単位: 百万トン)

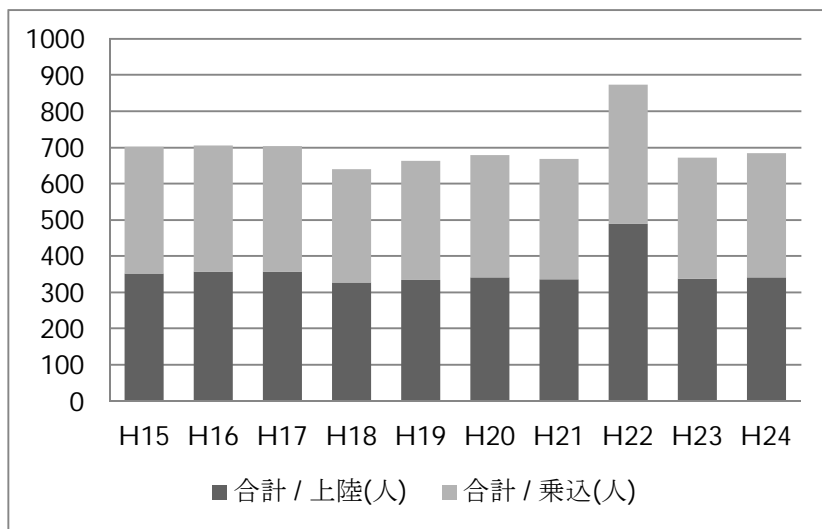


平成23年の国土交通省の港湾統計の入港船舶隻数順位表、入港船舶総トン数順位表によれば、船舶隻数では高松港が全国9位(49千隻)、土庄港が49位(21千隻)であり、船舶総トン数では、高松港が全国24位(35,057千総トン)[内航では10位]、坂出港が39位(22,894千総トン)[外航では30位]となっており、全国的に見ても高い利用状況となっている。

県全体の船舶乗降人数の平成15年～平成24年における状況は(表1-12)のとおりである。

平成22年の船舶乗降員数の突出は、瀬戸内国際芸術祭の開催によるフェリー等の利用客の増加が影響している。平成22年を除く船舶乗降員数は、ほぼ横ばいであり利用状況は安定している。

(表1-12) 船舶乗降人員 (単位:万人)



同じく、平成23年の国土交通省の港湾統計の船舶乗降人員順位表を参照すると、全国で高松港が4位、土庄港が14位、宮浦港23位の状況であった。

(4)過年度の投資状況

港湾関係の平成16年度から平成25年度にかけての建設投資と維持投資の状況は、(表1-13)に示すとおりである。ただし、平成25年度の数値は当初予算の数値である。

(表1-13) 港湾関係の建設投資と維持投資の状況 (単位：千円)

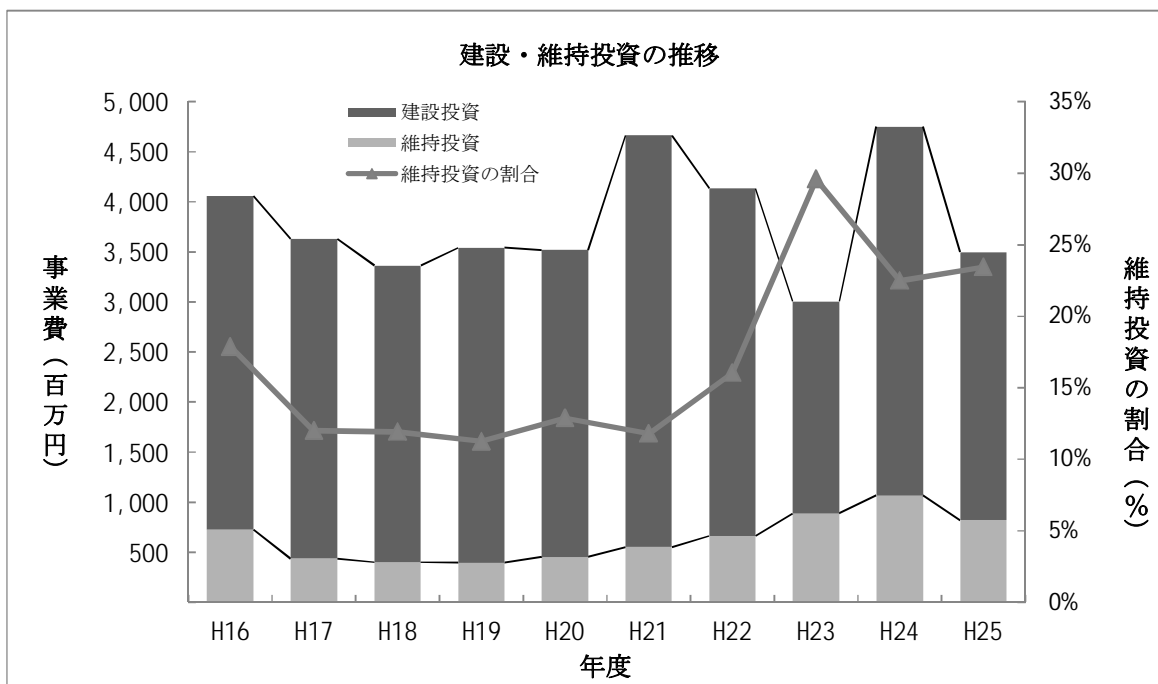
		H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25
建設投資	地域振興費	684,340	297,600	63,700	6,058	600	40,000	150,660	13,410	132,235	209,700
	港湾管理費	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	港湾補修費	541,200	398,063	400,305	460,296	407,058	468,129	432,506	642,508	415,021	221,800
	港湾建設費	2,107,337	2,500,047	2,500,734	2,677,483	2,657,466	3,605,268	2,888,881	1,460,541	3,137,108	2,247,632
	港湾災害土木復旧費	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	元金	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
維持投資	地域振興費	0	0	0	0	0	0	0	0	23,950	0
	港湾管理費	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	港湾補修費	412,445	403,266	401,393	398,356	453,447	460,328	490,289	561,464	628,571	442,901
	港湾建設費	0	0	0	0	0	90,000	173,037	322,240	416,332	357,000
	港湾災害土木復旧費	312,949	32,700	0	0	0	0	0	5,970	0	20,000
	元金	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
建設投資の割合	82%	88%	88%	89%	87%	88%	84%	70%	78%	77%	
建設投資	3,332,877	3,195,710	2,964,739	3,143,837	3,065,124	4,113,397	3,472,047	2,116,459	3,684,364	2,679,132	
維持投資の割合	18%	12%	12%	11%	13%	12%	16%	30%	22%	23%	
維持投資	725,394	435,966	401,393	398,356	453,447	550,328	663,326	889,674	1,068,853	819,901	
合計	4,058,271	3,631,676	3,366,132	3,542,193	3,518,571	4,663,725	4,135,373	3,006,133	4,753,217	3,499,033	

港湾関係全体としては、予算が平成16年度と比較して平成25年度(当初予算段階)は5億5,924万円(13.0%)減少している。内訳を見ると、建設投資が平成16年度と比較して平成25年度では6億5,375万円(19.6%)減少している。一方で、維持投資は9,451万円(13.0%)増加している。維持投資の増加要因としては、海岸堤防等老朽化対策に係る事業費の増加があげられる。

財政状況の厳しさもあって、建設・維持を含めた総投資額は低下しているものの、維持投資の額は増加傾向にある。今後耐用年数を迎える施設等も多く、この傾向は顕著になると予想される。財源確保が厳しく事業費が減少する中で、維持投資に係る事業費が増大することになるが、必要となる維持投資が確保されるか注目したい。

港湾関係の平成16年度から平成25年度にかけての建設投資と維持投資の推移を示すと、(表1-14)に示すとおりとなる。

(表1-14) 建設投資と維持投資の推移



平成21年度の建設投資は、高潮等対策整備費(補助事業)915百万円、高潮等対策整備費(単独事業)900百万円、統合港湾施設改良費(補助事業)529百万円が影響しており、平成24年度の建設投資は国土交通省の「日本経済再生に向けた緊急経済対策」に基づく補正予算の影響もあり、重要港湾改修費(補助事業)611百万円、統合港湾施設改良費(補助事業)543百万円、港湾海岸侵食対策費(補助事業)466百万円が増加要因として影響している。

(5) 当初予算の収支状況

平成 25 年度における一般会計の港湾関係の収入(歳入)、支出(歳出)の状況は次のとおりであった。

特別会計については、第 2 章、第 4 節、6. 特別会計(178 ページ)を参照。

一般会計(歳入)

(単位:千円)

	平成20年度	平成21年度	平成22年度	平成23年度	平成24年度	平成25年度
7 分担金及び負担金						
2 負担金						
6 土木費負担金						
5 港湾管理費	263,000	237,400	173,600	200,400	41,640	76,016
6 港湾補修費	130,800	88,000	68,068	68,796	65,047	57,184
7 港湾建設費	358,794	305,956	335,366	222,091	582,455	384,353
8 使用料及び手数料						
1 使用料						
7 土木使用料						
4 港湾管理費	379,304	361,901	323,066	321,581	321,987	293,505
5 港湾補修費	146,730	157,091	162,040	151,817	173,230	167,585
9 国庫支出金						
2 国庫補助金						
6 土木国庫補助金						
9 港湾建設費	876,900	895,896	877,044	804,080	1,178,800	843,606
3 委託金						
7 土木費委託金						
4 港湾管理費	3,403	3,424	3,450	3,477	3,571	2,286
10 財産収入						
1 財産運用収入						
1 財産貸付収入						
9 港湾補修費	2,056	2,056	1,588	1,107	1,504	1,107
2 財産売払収入						
2 物品売払収入						
10 港湾管理費	1	1	1	1	1	1
13 繰入金						
1 特別会計繰入金						
3 臨海工業地帯造成事業特別会計繰入金						
1 港湾管理費	1,600	0	0	5,000	11,740	10,358
14 諸収入						
1 港湾管理費	2,984	1,183	1,049	1,049	1,049	1,131
15 県債						
1 県債						
6 土木債						
10 港湾管理費	561,000	577,000	346,000	267,000	52,000	99,000
11 港湾補修費	192,000	130,000	117,000	110,000	85,000	74,000
12 港湾建設費	1,321,000	1,257,000	1,271,000	1,025,000	1,336,000	1,057,000
合計	4,239,572	4,016,908	3,679,272	3,181,399	3,854,024	3,067,132
歳出合計	4,939,618	4,769,735	4,847,149	4,591,302	5,178,752	4,340,924
差引	△ 700,046	△ 752,827	△ 1,167,877	△ 1,409,903	△ 1,324,728	△ 1,273,792

※ 歳入より歳出が大きいのは、歳出の一部が一般財源から賄われていることによる。

港湾に関する当初予算の合計額は減少傾向にある。平成 20 年度と比較して平成 25 年度は約 6 億円(12.1%)の減少である。歳入については県債が約 8 億円(40.7%)減少しているのが主要因である。

歳入の減少の内訳をみると、土木債で港湾建設費関係が約 3 億円、港湾管理費関係が約 5 億円、港湾補修費関係が約 1 億円の減少となっている。

一般会計(歳出)

(単位:千円)

	平成20年度	平成21年度	平成22年度	平成23年度	平成24年度	平成25年度
8 土木費						
4 港湾費						
1 港湾管理費						
28 繰出金(特別会計繰出金)	391,190	356,135	593,900	531,118	557,612	585,027
13 委託料(施設管理等)	97,555	97,870	86,813	90,582	143,037	83,425
19 負担金、補助及び交付金	833,512	822,892	528,951	502,872	105,895	192,074
その他	228,418	217,344	212,432	212,248	210,559	211,065
2 港湾補修費						
15 工事請負費	537,140	506,309	454,500	536,000	494,028	396,101
19 負担金、補助及び交付金	110,859	152,695	214,409	276,442	184,847	95,381
その他	153,110	72,116	70,624	86,076	127,774	173,219
3 港湾建設費						
15 工事請負費	2,240,660	2,130,221	2,179,059	1,882,341	2,852,069	2,151,162
13 委託料(測量調査等)	160,711	171,145	173,474	332,975	298,184	138,159
その他	186,463	243,008	332,987	140,648	204,747	315,311
合計	4,939,618	4,769,735	4,847,149	4,591,302	5,178,752	4,340,924

歳出の減少は、負担金、補助及び交付金が約7億円(69.6%)、工事請負費が約2億円(8.3%)の減少が主要因である。補助金等の減少からも港湾関係の歳出額の削減の姿勢が見て取れる。

なお、平成20年度と比較して平成25年度の特別会計への繰出金は、約2億円(49.6%)の増加となっている。これは平成20年度の包括外部監査の指摘により、平成22年度から資本費平準化債の起債を行わなかったことによるものである。

第3節 監査の結果・意見のまとめ

1. 「指摘」と「意見」の区分

「指摘」と「意見」 結論部分の記述において、これらを次のように区分した。

「指摘」・・・法令定款違反に限定せず、経済性・効率性、有効性の観点から、是正・改善が必要であり、監査人が重要と判断した事項。

「意見」・・・指摘には該当しないが、監査人が必要ありと判断したときに、香川県の組織及び運営の合理化に資するために述べる見解。

2. 主な監査の結果・意見

(1)資産管理

①施設台帳の整備・更新

県では、現在、公共土木施設統合台帳システムの整備が進められており、これまで施設ごとに別々に保存されていた電子媒体や紙媒体による施設台帳をひとつのシステムに統合することが可能となる。本監査において施設台帳整備が十分でない事例も見受けられたことから、公共土木施設統合台帳システムの構築により統合される各施設台帳の内容を整備するとともに、今後の更新作業を確実に実行していくことが期待される。

トンネル台帳では、有料道路の無料化に伴うトンネル台帳の更新が必要である場合や、実施した点検の実施履歴が台帳に記録されておらず、記録が必要であること等の例がみられた。トンネル台帳の内容の更新は定期的に行われる必要がある。

橋梁台帳では、現場視察時に歴史的橋梁に該当することが判明したが、台帳からは歴史的橋梁であることが不明であるものがあつた。橋梁長寿命化の維持管理対応区分に影響するため、歴史的橋梁であることの情報を台帳に記載する必要がある。

なお、各土木事務所等で入力された点検結果等の道路課でのデータ集約は年数回となっているが、施設管理において重要であり、頻度を高めていくことを検討されたい。

港湾台帳では、過年度におけるデータの蓄積が十分にできておらず、近年のものを除き、情報が不明なもの、記載がなされていないものが多数ある。また、港湾台帳に記載されている海岸保全施設の延長が海岸統計と不整合となっている状況もみられた。長寿命化計画策定事業による一斉点検結果の情報を利用するなどにより、整備していくことが必要である。

また、港湾施設の過年度における点検の記録、修繕に関する履歴についても、十分なものとなっておらず、過年度におけるデータの蓄積が十分にできていない。港湾台帳の一部として個々の施設に関する点検の記録、修繕に関する履歴のデータを蓄積していくことが重要であり、過去のデータ蓄積の利用により、初めて合理的な維持管理計画の策定が可能となる。

②点検の精度、点検結果の対応

笹子トンネル事故においては点検の甘さが指摘されており、全国的に自治体が行っている点検に対する精度が疑問視されている。点検の精度に問題がないか、専門家の検証を参考に、より慎重に対応していくことが必要と思われる。

橋梁の点検時にはコメントがなかった部分で、現場視察時、下部工張出し部にひび割れが見られたものがあった。ひび割れは軽微なものであり、直ちに橋の構造に影響のあるものではないとのことであるが、点検記録からは、点検時にはなかったものか、記載不要と判断したものか、または、見落とししたものか、不明であるものがあった。点検時に把握していたのであれば、点検結果として残すべきと思われる。

橋梁に関する点検結果の対応については、平成22年の点検時に「上部工耐荷力は相当低下していると推定」というコメントがあるが、橋梁前後の道路幅員が狭く大型車は通行できないとのことであり、直ちに橋への影響はないとして平成25年の補修となっているものや、平成21年点検時に、「アーチリブの各所に浮きが見られる。剥落時に第3者被害の恐れが有り、緊急対応が必要である」と報告されているが、2度にわたり第3者被害がないよう可能な限りの応急措置を実施しているものの抜本的な工事は平成24年に実施されているものがあった。早い時期での対応をすべきであったと思われる。

③橋梁長寿命化修繕計画・港湾施設維持管理計画

国の「インフラ長寿命化基本計画」において、各施設の必要性自体についても再検討し、検討の結果、必要性が認められない施設については廃止や撤去を進めるほか、必要性が認められる施設にあっては、更新等の機会を捉え、社会経済情勢の変化に応じた用途変更や集約化なども含めて検討するとされている。このため、「香川県公共土木施設アセットマネジメント基本方針」の見直しにおいても、今後、この考えを取り入れていくことが望まれる。

また、港湾関係の年間補修費予算は、3億円～4億円とのことであるが、早期補修対象施設は一施設で年間予算を超えるものもあり、維持管理計画の平準化作業は、補修工事の分割による先送りの可能性が高い状況である。各施設の必要性自体についても再検討し、検討の結果、必要性が認められない施設については廃止や撤去を進めていくことが必要である。

橋梁長寿命化修繕計画においては、橋梁点検については5年毎の定期点検となっているが、老朽化しているものについては、5年毎の定期点検で十分といえるのか疑問であり、必要に応じて、供用年数、対応区分を考慮した定期点検の頻度の見直しが必要と思われる。

港湾施設維持管理計画においては、点検評価結果とコメントの記載が不整合となっているものがあった。委託業者からの成果品の納品に当たっては、記載内容について十分に精査・確認する必要がある。

また、すべての施設において計画策定後50年の長寿命化シナリオを作成しているとのことであるが、本来は、個別の供用経過年数、過去の修繕履歴、損傷等の状況を考慮し、個別に設定すべきと思われる。

(2)事業評価

①事業評価の制度

評価については再評価、事後評価が制度化されている。事前評価については、国への補助金要望の前段階において、データ収集を行い、評価に係る資料を作成し、自己評価は行っているものの、事前評価として制度化はしていない。まずは、大規模で長期間に渡る新規事業等について、事前評価として公共事業評価委員会で審議することで、公共事業の効率性及び透明性の一層の向上、さらには県民への説明責任を果たすことにもなり、事前評価の制度化が望まれる。

②再評価

公共事業評価委員会において、詳細審議の対象として抽出されなかった事業については状況に変更がない等、再評価に際して詳しく調査審議する必要がないという委員会の意見も、議事録等で明示し、審議過程の更なる透明性向上を図ることが望まれる。

③事後評価

事後評価については、平成15年度以降で審議された事業は1件(試行)のみであり、事業計画の効果・効率性や事業効果等の検証やその検証結果が、今後の他の計画策定に反映されるよう、今後の取組みの強化が望まれる。

(3)契約関係

①長寿命化計画策定事業における業務委託契約

調査業務契約については、各土木事務所で発注単位にばらつきがあり、同一港湾で同一業者が複数落札するケースがある。港湾ごと、土木事務所ごとに一括りにする等の工夫により、より安価な契約となったのではないかとと思われる。今後の業務委託契約においては、発注単位を工夫されるのが望ましい。

②発注の早期化

道路事業の契約において長期間の工期延長の場合があった。予算状況や事業の進捗状況により、発注時期が決まったと思われるが、工事間調整も考慮したうえで工期を決定し、より早い時期での発注が望まれる。

(4)特別会計

①高松港朝日地区荷役機械(収支状況分析)

多額の起債が幾度かなされているにもかかわらず、1つの特別会計の括りであり、どの荷役機械にどれほどの県債が起債され、県民負担である一般会計繰入金があるのか不明瞭である。必要な整備をしているのであれば、当該整備の採算性を明らかにし、県民への負担等を明確にすることで説明責任を果たす必要がある。事業の健全な運営のためにも、取得した荷役機械ごとに特別会計を区分するなどの対応が望まれる。

②番の州地区臨海工業用土地造成事業(収支状況分析)

長年に渡る企業誘致が実を結んでいない。県経済に与える影響や未分譲地の売却可能性、団地の性格等を総合的に勘案して、今後の対応方針を決定することが望まれる。

(5)主要事業の概要及び概況

①詫間港コンテナターミナル

詫間港コンテナターミナルの「荷役機械」の稼動状況は極めて低い状況である。詫間港のポートセールスは、三豊市が行っているとのことであるが、県有財産の有効活用の観点から、県においても、高松港コンテナターミナルとの受入分担の関係もあり、詫間港コンテナターミナルのあり方について再検討する必要がある。

(6)津波・高潮対策、耐震対策

①港湾埋立地の液状化対策

埋立地のほとんどは、液状化危険度がかなり高くなっている。必ずしも液状化が起こるものとは限らないが、港湾区域には埋立地が多く、防災緑地等の防災施設や防災施設までのアクセス道路についての液状化対策が望まれる。

3. 個別事項

(1)アセットマネジメント

項目	指摘・意見
アセットマネジメントの確実な推進	<p>1)指摘 なし</p> <p>2)意見</p> <p>①アセットマネジメントの課題</p> <p>(a)施設台帳の整備・更新</p> <p>県では、現在、公共土木施設統合台帳システムの整備が進められており、これまで施設ごとに別々に保存されていた電子媒体や紙媒体による施設台帳をひとつのシステムに統合することが可能となる。本監査において施設台帳整備が十分でない事例も見受けられたことから、公共土木施設統合台帳システムの構築により統合される各施設台帳の内容を整備するとともに、今後の更新作業を確実に実行していくことが期待される。</p> <p>(b)「香川県公共土木施設アセットマネジメント基本方針」の見直し</p> <p>国の「インフラ長寿命化基本計画」において、各施設の必要性自体についても再検討し、検討の結果、必要性が認められない施設については廃止や撤去を進めるほか、必要性が認められる施設にあっては、更新等の機会を捉え、社会経済情勢の変化に応じた用途変更や集約化なども含めて検討するとされている。このため、「香川県公共土木施設アセットマネジメント基本方針」の見直しにおいても、今後、この考えを取り入れていくことが望まれる。</p>

(2)事業評価

項目	指摘・意見
公共事業評価の対象	<p>1)指摘 なし</p> <p>2)意見</p> <p>①事業評価の制度</p> <p>評価については再評価、事後評価が制度化されている。</p>

事前評価については、国への補助金要望の前段階において、データ収集を行い、評価に係る資料を作成し、自己評価は行っているものの、事前評価として制度化はしていない。まずは、大規模で長期間に渡る新規事業等について、事前評価として公共事業評価委員会で審議することで、公共事業の効率性及び透明性の一層の向上、さらには県民への説明責任を果たすことにもなり、事前評価の制度化が望まれる。

②再評価

公共事業評価委員会において、特に重要なものと判断され、詳細審議の対象として抽出された事業の評価については、その審議過程が議事録等で明示されているが、抽出外のものについてはコメントがなく、現状では全てのものが審議されているにもかかわらず、そうではないような誤解を招くおそれがある。抽出されなかった事業については状況に変更がない等、再評価に際して詳しく調査審議する必要がないという委員会の意見も、議事録等で明示し、審議過程の更なる透明性向上を図ることが望まれる。

③事後評価

新たな社会資本総合整備計画の策定時に事後評価の結果を反映し、検討することで、事業の事前評価を効果的なものとすることができ、事後評価の結果を反映した形での計画の策定が望まれる。しかしながら、事後評価については、平成 15 年度以降で審議された事業は 1 件(試行)のみであり、事業計画の効果・効率性や事業効果等の検証やその検証結果が、今後の他の計画策定に反映されるよう、今後の取組みの強化が望まれる。

(3)道路事業

項目	指摘・意見
契約関係	<p>1)指摘 なし</p> <p>2)意見</p> <p>①高松土木事務所</p> <p>(a)県道太田上町志度線道路整備工事(工事金額の増加)</p> <p>工事追加による金額増加率は、落札金額から 12.5%となっている。工事工数の増加は市道等との取合せ部が影響し市等との調整が生じたものであるが、事前調査を実施しており、再調査を行った段階で大きな追加工事が出ないように事前調査の精度を上げていくことが望まれる。</p> <p>(b)県道屋島公園線外 4 線(源平橋外 6 橋)道路整備工事(合冊)(工期延長の理由)</p> <p>工期延長理由として「補正予算で発注が遅延し、標準の工期が確保できていなかった」とあるが、当該理由のみによる工期延長とは考えにくいため、より分かりやすく記載することが望まれる。</p> <p>(c)県道屋島停車場屋島公園線(大橋)道路維持修繕工事(発注時期の早期化)</p> <p>「同時施工の耐震補強工事との調整に時間を要した」とのことであるが、耐震補強工事が同時施工であったことはあらかじめ確認できるはずである。現地での再調査等に日時を要したと思われるが、185 日間に渡る工期延長をしている。ある程度の調整等の時間をあらかじめ考慮して工期を決定し、より早い時期での発注が望まれる。</p> <p>②小豆総合事務所</p> <p>(a) 県道福田港神懸線道路整備工事(第 2 工区) (発注時期の早期化)</p> <p>既設水路と新設水路との取合構造について、地元関係者との協議に不測の日時を要し、189 日間に渡る工期延長をしている。予算状況や事業の進捗状況により、発注時期が決まったと思われるが、地元関係者との協議の必要性も考慮</p>

	<p>したうえで工期を決定し、より早い時期での発注が望まれる。</p> <p>③中讃土木事務所 (a) 県道丸亀三好線(塩入工区)地方特定道路整備工事 (発注時期の早期化) 工期延長の理由として残土搬出に関する工事間調整に不測の日時を要したとあり、245日間に渡る工期延長をしている。予算状況や事業の進捗状況により、発注時期が決まったと思われるが、工事間調整も考慮したうえで工期を決定し、より早い時期での発注が望まれる。</p> <p>④西讃土木事務所 (a) 県道紫雲出山線(香田工区)道路整備工事(第7工区) (工期延長の理由) 「先行する工事との日程調整に不測の日時を要した」ことを工期延長理由としているが、当該理由のみによる工期延長とは考えにくいとため、より分かりやすく記載することが望まれる。</p> <p>⑤同時に行われる同種の指名競争入札 平成24年度の工事を分析した結果、同時に行われる同種の指名競争入札があった。業務コストの増加は懸念されるものの、より公平性が高く、適正な入札がなされる総合評価方式による一般競争入札の比重を高める方向での対応が期待される。</p>
<p>資産管理</p>	<p>1)指摘 ①トンネル台帳の整備 (a)中讃土木事務所 五色台トンネル トンネル台帳は、有料トンネルの区分のままであり、交通量センサも更新日が平成22年10月となっている。有料道路の無料化に伴うトンネル台帳の更新が行われる必要がある。</p>

(b)西讃土木事務所 曼陀トンネル

トンネルの定期点検は1年に1度であるが、トンネル台帳の点検履歴が平成23年6月となっており、平成24年度の実施履歴が台帳に記録されていなかった。実施した点検は漏れなく記録するべきである。交通量センサも更新日が平成20年5月となっている。トンネル台帳の内容の更新は定期的に行われる必要がある。

②個別橋梁における計画等の検討

(a)高松土木事務所 西谷橋(点検時期)

平成22年度に補修が行われている。点検年は平成20年であるが、点検・補修計画シートの最新点検年次は平成21年となっており、次回点検時期も5年後の平成26年となっている。平成22年補修部分以外の部分についての点検は平成25年に行うべきである。

(b)高松土木事務所 香西港大橋(点検結果の記載)

点検時にはコメントがなかった部分で、現場視察時、下部工張出し部にひび割れが見られた。ひび割れは補修された3基よりも軽微なものであり、直ちに橋の構造に影響のあるものではないとのことであるが、点検記録からは不明であり、点検時にはなかったものか、記載不要と判断したものか、または、見落としたものか、不明である。点検時に把握していたのであれば、点検結果として残すべきと思われる。

(c)高松土木事務所 大屋敷橋(点検結果の対応)

平成22年の点検時に「上部工耐荷力は相当低下していると推定」というコメントがあるが、平成25年の補修となっていた。橋梁前後の道路幅員が狭く大型車は通行できないとのことであり、直ちに橋に影響を及ぼすものではないと思われるものの、早い時期での対応をすべきであったと思われる。

(d)中讃土木事務所 滝ノ宮橋(台帳の整備)

滝ノ宮橋は、現在の計画でⅡ予防維持管理対応区分となった。その後、平成23年度に土木学会選奨土木遺産に認定されており、歴史的橋梁に該当し、Ⅰ高度予防維持管理対応の区分とも考えられる。このことは、現地視察時に知ったことであり、台帳からは歴史的橋梁であることは判明しなかった。維持管理対応区分を再考するとともに、歴史的橋梁であることがわかる情報を台帳に記載する必要がある。

(e)西讃土木事務所 的場橋(点検結果の対応)

平成21年点検時に、「アーチリブの各所に浮きがみられる。剥落時に第3者被害の恐れが有り、緊急対応が必要である。」と報告されている。以後、2度にわたり第3者被害がないよう可能な限りの応急措置を実施し、通行者の安全を確保したとのことである。抜本的な工事は平成24年に実施されているが、早い時期での対応をすべきであったと思われる。

2)意見

①トンネル台帳の整備

トンネル台帳のシステムについては、基本項目、基本諸元、補修歴、占用物件、移管情報の項目があり、それぞれにデータが入力、蓄積されている。直近の点検結果については印刷可能であるが、点検結果表と施設台帳との連動はない。施設台帳に点検結果表を連動させて管理することが望まれる。

②道路課でのデータ管理

橋梁台帳システムへの点検結果等入力は各土木事務所等で行われるが、道路課でのデータ集約は年数回となっている。道路課での点検結果のデータ収集、取得・移動・廃棄等のデータは、施設管理において重要であり、道路課でのデータ集約頻度を高めていくことを検討されたい。

	<p>③道路保全箇所の選定過程の保存</p> <p>地元要望等の記録簿を通査した結果、記載の不備が複数件見られた。また、記録簿の様式が利用されていないものも見受けられた。処理状況等が明確に管理できるように、記録簿の様式を適切に利用し運用することが必要である。</p> <p>④トンネルの緊急点検</p> <p>(a)小豆総合事務所 新町トンネル(点検結果の対応)</p> <p>平成 25 年 1 月の点検において緊急性はないが、早い時期の修繕が必要とのコメントが付されている。異常箇所の記載及び現場の写真の状況からもわかるように、早急に総点検を行い、その結果によっては対策が必要と考えられる。</p> <p>(b)小豆総合事務所 千軒トンネル(点検結果の対応)</p> <p>平成 25 年 1 月の点検において電線管路の腐食が激しく、早期に要修繕とされていたが、平成 25 年 10 月の現場視察時には修繕はなされていなかった。早期対応を要するものは遅滞なく修繕を行っていくことが必要であると思われる。</p> <p>(c)中讃土木事務所 五色台トンネル(点検結果の対応)</p> <p>平成 24 年 3 月の点検において、遊離石灰等が見られるとのコメントもあり、早急に総点検を行い、その結果によっては対策が必要と考えられる。</p> <p>(d)西讃土木事務所 曼陀トンネル(徳島県との調整)</p> <p>現場視察の状況から、補修の状況が良くわかったが、トンネル北半分が香川県の管理、南半分は徳島県の管理となっており、徳島側の補修は行われていないとのことである。香川県側のみ補修してもトンネル全体の維持管理からすると不十分であり、徳島県との調整も図りながら、維持管理をしていく必要がある。</p>
--	---

	<p>⑤橋梁長寿命化修繕計画</p> <p>(a)定期点検の精度</p> <p> 筐子トンネル事故においては点検の甘さが指摘されており、全国的に自治体が行っている点検に対する精度が疑問視されている。点検の精度に問題がないか、専門家の検証を参考に、より慎重に対応していくことが必要と思われる。</p> <p>(b)過去の修繕状況の考慮</p> <p> 劣化予測式については、橋梁ごとに、供用年数や損傷状況により修正するとのことである。また、過去の修繕状況は現在の損傷状況で判断しているとのことであるが、今後の点検・修繕履歴のデータ蓄積が整備された後は、過去の修繕状況も考慮した計画を策定することが望ましい。</p> <p>(c)老朽化橋梁の点検頻度</p> <p> 橋梁点検については5年毎の定期点検となっているが、老朽化しているものについては、5年毎の定期点検で十分といえるのか疑問であり、必要に応じて、供用年数、対応区分を考慮した定期点検の頻度の見直しが必要と思われる。</p> <p>(d)修繕時期等のあり方</p> <p> Ⅲ事後維持管理対応、Ⅳ観察維持管理対応に区分された橋梁については、予算の制約を受ける場合に劣後としているが、その耐久性、危険性を考慮し、修繕時期、架替え時期に問題がないかの再検討が望まれる。</p> <p>⑥個別橋梁における計画等の検討</p> <p>(a)修繕計画一覧表</p> <p> 長寿命化修繕計画の対象橋梁ごとの点検時期、修繕内容・時期、架替え時期等を記した修繕計画の一覧表において、管理対応区分が明示されておらず、管理上、有効なものとなっていないため、一覧表へ管理対応区分を追記することが望まれる。</p>
--	---

	<p>(b)高松土木事務所 西谷橋(点検の頻度)</p> <p>点検計画は供用経過年数に関係なく、5年毎の点検となっているが、供用経過年数は57年であり、補修箇所は良いにしても、それ以外の部分について今後5年毎の点検で、予防維持管理が有効にできるのか、今後の状況をみながら、必要に応じて点検頻度の見直しが必要と思われる。</p> <p>(c)中讃土木事務所 綾川大橋(点検の頻度)</p> <p>点検計画は供用経過年数に関係なく、5年毎の点検となっているが、供用経過年数は57年であり、補修予定箇所は良いにしても、それ以外の部分について今後5年毎の点検で、予防維持管理に有効であるのか、今後の状況をみながら、必要に応じて点検頻度の見直しが必要と思われる。</p> <p>(d)中讃土木事務所 綾川橋(点検の頻度)</p> <p>「平成20年度橋梁調査(アルカリ骨材反応等)業務委託」にて、A2橋台にアルカリ骨材反応の進行が報告されており、平成22年点検時には、A2橋台の損傷が大きいとされている。平準化により、平成27年まで補修が先送りされたと思われるが、その間の定期点検も予定されていない。今後の状況をみながら、必要に応じて点検頻度の見直しが必要と思われる。</p> <p>(e)中讃土木事務所 滝ノ宮橋(橋梁の対応区分の変更)</p> <p>点検・補修計画シートの最新点検年次は平成22年となっており、次回点検時期も5年後の平成27年、損傷ランクdの部位について詳細調査を行い、同年度の平成27年度に補修予定(計画)である。歴史的橋梁に該当し、I高度予防維持管理対応の区分と判断された場合は、補修計画の見直しも必要と思われる。</p> <p>(f)西讃土木事務所 三架橋(点検の頻度)</p> <p>点検計画は供用経過年数に関係なく、5年毎の点検となっているが、供用経過年数は77年であり、補修箇所は良いにしても、それ以外の部分について26年の点検後も、5年毎の点検で、予防維持管理に有効であるのか、今後の状況を</p>
--	--

	<p>みながら、必要に応じて見直しが必要と思われる。</p>
事業評価	<p>1)指摘 なし</p> <p>2)意見</p> <p>①主要地方道高松長尾大内線(大内工区)(再評価) (費用及び収益) 純便益、費用便益比、経済的内部収益率については全事業、残事業ともに算定されていない。こうした場合には、状況に変化がない等、定量的検討を行う必要がないという公共事業評価委員会の意見を議事録等で明示することが望まれる。</p> <p>②主要地方道丸亀詫間豊浜線(三野・詫間工区)(再評価) (費用及び収益) 純便益、費用便益比、経済的内部収益率については全事業、残事業ともに算定されていない。こうした場合には、状況に変化がない等、定量的検討を行う必要がないという公共事業評価委員会の意見を議事録等で明示することが望まれる。</p> <p>③国道436号橋バイパス(事後評価)</p> <p>(a)事後評価項目の記述 項目の評価が一般的な記述に留まっており、効果を示す具体的な事例等を列挙することができるものについては具体的な事例を列挙することが望まれる。例えば、緊急医療活動サービス強化の検討であれば、時間短縮によりどのような救急活動上のメリットがあったのかを示す具体的な記述が望ましい。</p> <p>(b)事前の想定を検証 当初発生されると想定された便益や費用とは異なるものが生じている可能性もあることから、事後評価において住民等にそうした便益や費用について聞き取るなど事前の想定を検証をすることも望まれる。</p>

	<p>④主要地方道円座香南線(中間工区)(再評価) (費用及び収益) 高松西インターチェンジ、高松空港、サンポート高松を結ぶものとして地域活性化等に与える影響の大きなものであり、146億円という多額の事業費がかけられた事業であることから、費用便益について残事業分を算出し、便益等の内容の変更の有無について検討結果を明文化しておく必要がある。</p> <p>⑤今後の道路整備の方向 アセットマネジメントの状況については、修繕・維持管理が中心となっているのが現状であり、新規事業採択時の事前評価制度はなく、予算執行の重点化や、透明化が図られる必要がある。</p>
<p>公益財団法人香川県建設技術センター</p>	<p>1)指摘 なし</p> <p>2)意見</p> <p>①受注の県依存体質からの脱却 県以外の市や町からの受注は、発注側での施工管理監督者の必要性を説明し、受注獲得に努めているが、市町での大型の公共工事が少なく、受注は増えていない状況である。今後は、大型の公共工事にかかわらず、修繕工事関係の技術指導等、受注の努力をしていくべきと思われる。</p> <p>②価格競争力の向上 県からの業務委託契約は依然として随意契約となっている。引き続き、より一層コスト削減を図り、業務委託契約について競争原理の働く環境整備に努める必要がある。</p> <p>③自主財源の確保 公共事業の管理業務等で県や市町からの収入の余剰金がある為、しばらくは研修等参加者に負担を求めず実施していくとのことであるが、受託等事業も赤字となっており、収益構造の改善に向けた取組みが必要である。</p>

(4) 港湾事業

項目	指摘・意見
港湾別の機能と利用状況	<p>1) 指摘 なし</p> <p>2) 意見</p> <p>① 港湾事業の見直し</p> <p>小規模な県管理港湾についての市町への移管については、協議が進んではいない。市町においては、財政状況が厳しく、管理主体の変更を受け入れることは容易ではないと思われるが、引き続き検討を進めていくことが必要である。</p>
主要事業の概要及び概況	<p>1) 指摘 なし</p> <p>2) 意見</p> <p>① サンポート高松</p> <p>(a) 大型旅客船岸壁の利用拡大</p> <p>港のにぎわいづくりや、県内観光地の活性化及び施設の有効活用のため、効果発現に時間がかかることを念頭に置いて、今後も引き続き国内外の船会社や旅行代理店への訪問を行うとともに、瀬戸内海の島々やアート、栗林公園、金刀比羅宮など特色ある県内観光ルートの魅力を情報発信するなど、より一層、積極的なポートセールスの取組みが期待される。</p> <p>(b) フェリー及び旅客船の利用拡大</p> <p>瀬戸内国際芸術祭を一過性のものとして終わらせることなく、このようなビッグイベントによる集中的な集客をきっかけとして、香川県をアート県としてPRしていく等、息の長い集客を図る方法を創意工夫していくことが望まれる。</p> <p>② 高松港コンテナターミナル</p> <p>高松港国際物流ターミナル整備事業においては、コンテナヤードを拡張して、2バース化を図るとともに、荷役機械(ガントリークレーン)の整備を行っており、ジブクレー</p>

	<p>ンを継続して利用すべきかについて、売却の可能性も含めて検討することが必要と思われる。</p> <p>③詫間港コンテナターミナル</p> <p>詫間港コンテナターミナルの「荷役機械」の稼動状況は極めて低い状況である。詫間港のポートセールスは、三豊市が行っているとのことであるが、県有財産の有効活用の観点から、県においても、高松港コンテナターミナルとの受入分担の関係もあり、詫間港コンテナターミナルのあり方について再検討する必要がある。</p>
<p>業務委託契約・工事契約</p>	<p>1)指摘 なし</p> <p>2)意見</p> <p>①長寿命化計画策定事業における業務委託契約</p> <p>調査業務契約については、各土木事務所で発注単位にばらつきがあり、同一港湾で同一業者が複数落札するケースがある。港湾ごと、土木事務所ごとに一括りにする等の工夫により、より安価な契約となったのではないと思われる。今後の業務委託契約においては、発注単位を工夫されるのが望ましい。</p> <p>②高松土木事務所 高松港 港湾統合補助工事(朝日町石油栈橋2号補修) (工事金額の増加)</p> <p>事前調査において、その時点での予測可能な事項は取り入れて工事発注を行っており、事前に予測不可能なものもあるが、工事実施前の再調査を行った段階で大きな追加工事が出ないように事前調査の精度を上げていくことが望まれる。</p> <p>③中讃土木事務所 丸亀港海岸堤防等老朽化対策緊急工事(港町地区)(第2工区) (工期延長の理由)</p> <p>「工事着手にあたり関係者との調整に不測の日時を要した」ことを工期延長理由としているが、当該理由のみによ</p>

	<p>る工期延長とは考えにくいいため、より分かりやすく記載することが望まれる。</p> <p>④西讃土木事務所 詫間港港湾統合補助工事(須田地区)(浮棧橋移設工) (工期延長の理由)</p> <p>「工事着手にあたり関係者との調整に不測の日時を要した」ことを工期延長理由としているが、当該理由のみによる工期延長とは考えにくいいため、より分かりやすく記載することが望まれる。</p>
<p>資産管理</p>	<p>1)指摘</p> <p>①港湾台帳の整備</p> <p>今までの港湾台帳の整備状況は良好とはいえない状況である。過年度におけるデータの蓄積が十分にできておらず、近年のものを除き、情報が不明なもの、記載がなされていないものが多数ある。また、港湾台帳に記載されている海岸保全施設の延長が海岸統計と不整合となっている状況もみられた。平成 25 年度において、電子台帳システムへ移行予定であるが、長寿命化計画策定事業による一斉点検結果の情報を利用するなどにより、整備していくことが必要である。</p> <p>②点検作業・維持管理</p> <p>過年度における点検の記録、修繕に関する履歴は十分なものとなっておらず、港湾台帳の整備状況と同じく、過年度におけるデータの蓄積が十分にできていない。平成 25 年度において、電子台帳システムへ移行予定であり、港湾台帳の一部として個々の施設に関する点検の記録、修繕に関する履歴のデータを蓄積していくことが重要であり、過去のデータ蓄積の利用により、初めて合理的な維持管理計画の策定が可能となる。</p>

	<p>③港湾施設維持管理計画</p> <p>標準型(Ⅱ)の維持管理計画書については、国土交通省港湾局監修の「港湾の施設の維持管理計画書作成の手引」及び「港湾の施設の維持管理技術マニュアル」において、基本的に劣化予測を行わないとしているが、県では、劣化予測を行うことなしでは、維持管理計画の策定は不可能であるため、劣化予測を実施している。維持管理計画策定の基本方針としての内部説明資料等の作成時には、留意事項として追記しておくべきである。</p> <p>④個別港湾施設における計画等の検討</p> <p>(a)長尾土木事務所 三本松港 東浜地区 (-5.5m)岸壁</p> <p>2012年3月に初回点検し、すべて「c」以下となっているが、修繕時期のコメントに「劣化が進行していることから、詳細臨時点検診断を実施する」とあり、点検結果とコメントの記載が不整合となっている。委託業者からの成果品の納品に当たっては、記載内容について十分に精査・確認する必要がある。</p> <p>2)意見</p> <p>①個別港湾施設における計画等の検討</p> <p>(a)高松土木事務所 高松港 朝日地区 朝日町(-5.5m)岸壁</p> <p>港湾施設の維持管理計画については、すべての施設において計画策定後50年の長寿命化シナリオを作成しているとのことであるが、外部委託業者の結果は、計画策定後20年とされており、整合していない。本来は、個別の供用経過年数、過去の修繕履歴、損傷等の状況を考慮し、個別に設定すべきと思われる。</p> <p>(b)中讃土木事務所 丸亀港 蓬萊地区 蓬萊町公共岸壁</p> <p>2016年の実施計画では補修工事費が相当程度発生する計画となっており、単年度で負担するには費用が多額に上る。現在実施中の平準化作業において先送りすることなく、補修工事を分割する等により、実行可能な計画を作成し、適切に予算執行がなされることが必要である。</p>
--	--

	<p>(c)西讃土木事務所 詫間港 経面地区 詫間1号(-5.5m)岸壁 策定レベルIに区分される施設としては、損傷劣化がかなり進んでいる。策定レベルIの維持管理レベルとしており、多額の補修工事費がかかる。予算の関係上、単年度での補修は困難であり、分割補修した場合の対策コストを算出して、平準化の作業を行うことが必要である。</p> <p>(d)個別港湾施設における計画全般 港湾関係の年間補修費予算は、3億円～4億円とのことであるが、早期補修対象施設は一施設で年間予算を超えるものもあり、維持管理計画の平準化作業は、補修工事の分割による先送りの可能性が高い状況である。各施設の必要性自体についても再検討し、検討の結果、必要性が認められない施設については廃止や撤去を進めていくことが必要である。</p> <p>②小型船舶用泊地の無許可係留船舶 平成25年3月31日現在、県管理港湾における小型船舶用泊地の使用係留船舶約1,300隻のうち、不法係留船舶が約100隻となっている。不法係留船舶対策として、平成25年8月から過料処分を行うとともに、不法係留していた過去の使用料相当額の徴収を行っており、引き続き厳正に取り扱う必要がある。</p>
事業評価	<p>1)指摘 なし</p> <p>2)意見 ①高松港香西地区廃棄物海面処分場整備事業(再評価)(費用及び収益) 費用効果分析からも明らかなように当該事業については、埋立後の土地利用が事業の成否を決める要素の一つであり、再評価に当たっては土地利用計画を検討することが望ましい。</p>

	<p>②内海港港湾環境整備事業(再評価)(費用及び収益)</p> <p>事業の費用便益比が1に近いことから、こうした場合には定性的要因を含めて追加的な検討をするのが望ましい。検討の必要がないならばその理由を明記すべきである。社会情勢等の変化によっては費用便益比が1を下回る可能性もあることから慎重な検討が望まれるためである。事業は土地利用による便益が事業評価の前提にあり、埋立後の土地の利用計画についても、再評価に当たって検討するのが望ましい。検討に当たっては、土地利用計画が経済状況等の社会情勢を加味した現実的なものとなるよう留意すべきである。</p> <p>③観音寺港港湾環境整備事業(再評価)(費用及び収益)</p> <p>事業の費用便益比が1に近いことから、こうした場合には定性的要因を含めて追加的な検討をするのが望ましい。検討の必要がないならばその理由を明記すべきである。事業は土地利用による便益が事業評価の前提にあり、埋立後の土地の利用計画についても、再評価に当たって検討するのが望ましい。検討に当たっては、土地利用計画が経済状況等の社会情勢を加味した現実的なものとなるよう留意すべきである。</p>
特別会計	<p>1)指摘 なし</p> <p>2)意見</p> <p>①臨海土地造成事業宮浦港宮浦地区(収支状況分析)</p> <p>採算面では問題があるともいえるが、離島の公共基盤整備のための事業であり、採算面だけでは判断できないものである。事業として目的が達せられたか、より効率的な資本投下ができなかったか等、事業の目的等を総合的に勘案して今後の事業投資に活かしていく必要がある。</p> <p>②玉藻地区埋築事業</p> <p>(a)事業の事後評価</p> <p>一般会計からの繰入金については本来一般会計に関わる経費など必要があるときに限定すべきであり、これを県債の償還に充てるのは望ましくはない。一般会計からの繰入</p>

金 30 億円余は県民負担になるものであり、採算性も含めて事業の事後評価等が望まれる。

(b)利活用

地域の活性化は、民間企業の誘致といった市場経済における活性化に留まるものではなく、地域の景観などの市場経済に直接的には関連しない項目にも及ぶものであり、一義的な解釈のみで地域活性化につながるものではない。売却による市場経済における活性化の道が賢明とは判断できない今となつては、利活用から地域活性化に繋げていくことが望まれる。

③詫間港荷役機械(収支状況分析)

地域経済の発展に寄与するという目的は採算面だけでは推し量ることはできないが、事業として採算面にも一定の考慮はすべきである。県民への負担が生じている現状からも、引き続き利用促進や費用対効果の分析等採算面にも考慮した対応を求めたい。

④高松港朝日地区荷役機械(収支状況分析)

多額の起債が幾度かなされているにもかかわらず、1つの特別会計の括りであり、どの荷役機械にどれほどの県債が起債され、県民負担である一般会計繰入金があるのか不明瞭である。必要な整備をしているのであれば、当該整備の採算性を明らかにし、県民への負担等を明確にすることで説明責任を果たす必要がある。事業の健全な運営のためにも、取得した荷役機械ごとに特別会計を区分するなどの対応が望まれる。

⑤番の州地区臨海工業用土地造成事業(収支状況分析)

長年に渡る企業誘致が実を結んでおらず、コスモ石油坂出製油所の閉鎖等の影響も加味すると、何らかの形で未分譲地が企業に利用されることが望ましいともいえ、分割した形で誘致を行うことも一考であるが、番の州工業団地全体のバランスや一体性、団地の持つ優位性を活かすという観点からは、規模の小さい工場用地としての活用を推進せ

	<p>ず粘り強く誘致を行うことが適当とも考えられる。県経済に与える影響や未分譲地の売却可能性、団地の性格等を総合的に勘案して、今後の対応方針を決定することが望まれる。</p>
<p>津波・高潮対策、耐震対策</p>	<p>1)指摘 なし</p> <p>2)意見</p> <p>①港湾埋立地の液状化対策</p> <p>埋立地のほとんどは、液状化危険度がかなり高くなっている。必ずしも液状化が起こるものとは限らないが、港湾区域には埋立地が多く、防災緑地等の防災施設や防災施設までのアクセス道路についての液状化対策が望まれる。</p>

第2章 各論

第1節 アセットマネジメント

1. 公共土木施設アセットマネジメント

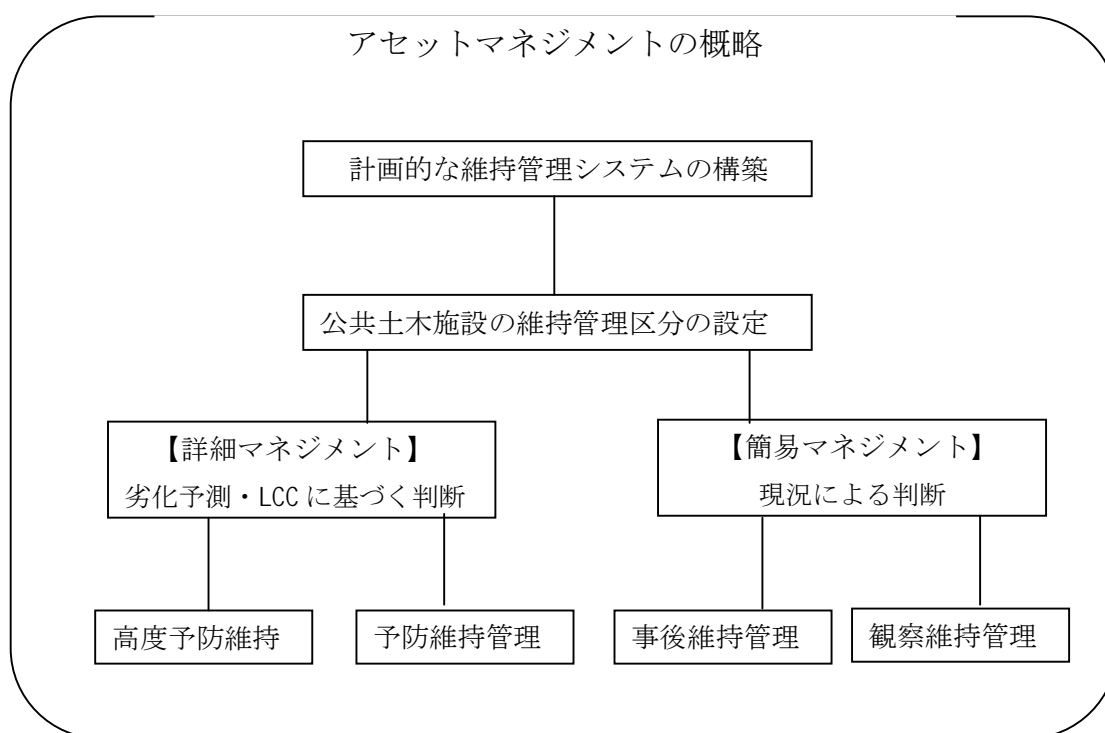
県においては、「香川県公共土木施設アセットマネジメント基本方針」を平成20年10月に策定している。

以下は、「香川県公共土木施設アセットマネジメント基本方針」からの抜粋または要約である。

(1)アセットマネジメントの概略

従来の公共土木施設の維持管理は、施設の劣化が顕著化した時点で、その都度劣化状況に応じた補修を行う「対症療法型」であったが、今後は構造物延命化のために、定期的な点検を行い施設の状況を把握したうえで劣化の進行を予測(劣化予測)し、ライフサイクルコスト(以下「LCC」という。)を算定し、将来の投資効果を検討する計画的維持管理が必要となる。

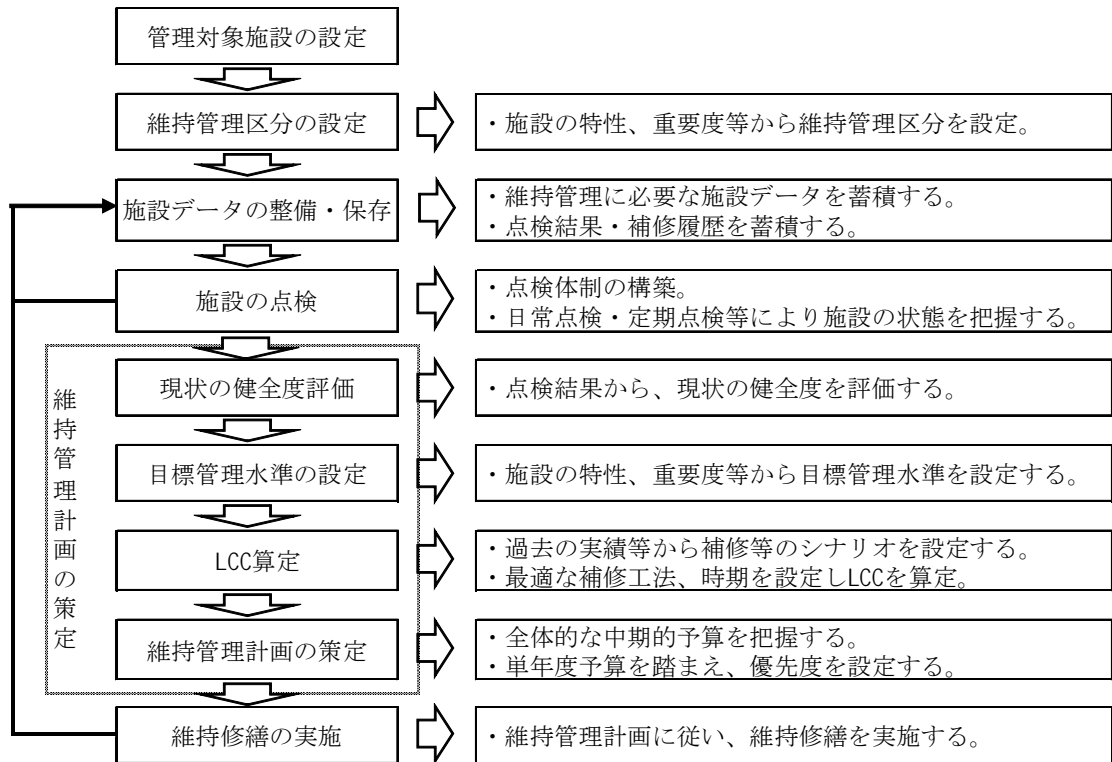
管理コストや人員体制を考慮し、公共土木施設の規模・重要度に応じて、維持管理区分を「詳細マネジメント」と「簡易マネジメント」に大別し、「詳細マネジメント」は高度予防維持管理と予防維持管理に、「簡易マネジメント」は事後維持管理と観察維持管理に区分している。



(2)新たな維持管理システムの構築(詳細マネジメント)

日常点検や定期点検を行い、施設の状況を把握した上で、劣化予測・LCCの算定を行い、効率的・効果的な維持管理計画を策定し、事業を実施していく新たな維持管理システム(詳細マネジメント)を構築する。

新たな維持管理システムの概略フローは次のとおりである。



(3)従来型維持管理システムの再構築(簡易マネジメント)

これまで行ってきた維持管理業務を見直すことにより、施設の延命化を前提とした計画的な維持管理システムとして再構築する。これまでは、点検体制・点検記録の保存等が必ずしも十分でないことから、施設データの整備・保存、点検から実際の維持修繕までの一連を従来型維持管理システムの再構築(簡易マネジメント)として確立、継続する。

従来型維持管理システムの概略フローは、(2)の「新たな維持管理システムの概略フロー」から「LCC算定」プロセス及び「維持管理計画の策定」における「全体的な中期予算を把握する。」のプロセスが省略されたフローとなる。

(4)維持管理区分の内容

【詳細マネジメント】

機能低下の進行が把握できる構造物に適用でき、機能低下の程度に応じて最適な補修工法・補修時期を選択した上で機能維持を図る。

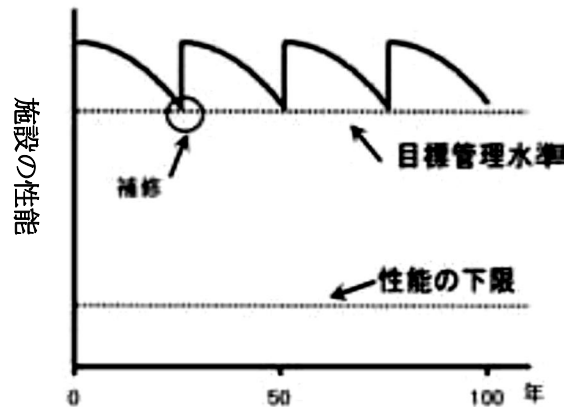
・高度予防維持管理

長大な橋梁等、更新が著しく困難な施設の耐久性を低下させず、耐用年数を100年以上とすることを目標とし、施設の健全度等を高度な水準で保持する維持管理。

劣化の兆候や初期劣化が認められた段階で対策を実施する。

延命化を図るに当たっては、定期点検等から得られた結果を基に劣化予測を行い、LCCの最小化と世代間の負担や補修等に要する費用を均等にするためのLCC平準化を求める。

(機能低下と維持補修の適用イメージ)



(橋梁の例)：橋長100m以上かつ最大支間長50m以上

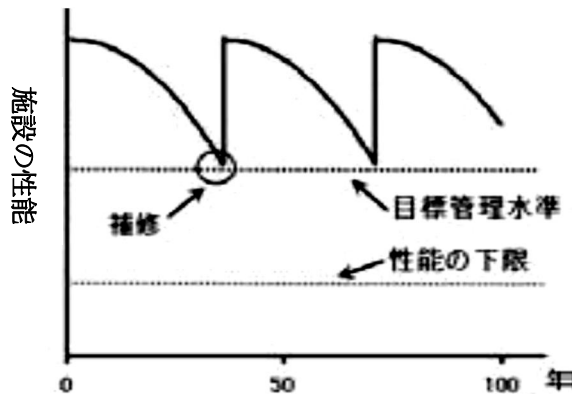
・予防維持管理

一定規模以上の重要な公共土木施設を対象に、施設の健全度等を一定の水準に保持することを目的として実施する維持管理。

局所的な劣化が認められた段階で、劣化進行速度が速いと認められた場合は対策を実施する。

延命化を図るに当たっては、高度予防維持管理と同様に、定期点検、劣化予測を行い、LCCの最小化・平準化を求める。

(機能低下と維持補修の適用イメージ)



(橋梁の例)：橋長15m以上の跨橋等または緊急輸送路

(港湾の例)：係留施設(鋼製)

【簡易マネジメント】

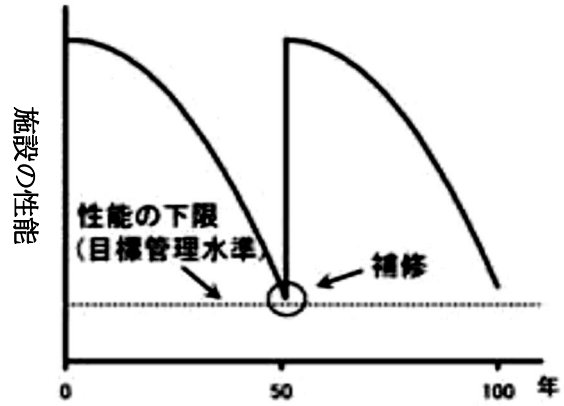
・事後維持管理

機能低下の兆候が表面化した後に対策する構造物に適用し、機能不全に陥る前に迅速に機能維持を図る。

劣化が外へ表れてからでもそれほど困らない施設、及び定期的な補修・交換が必要な施設等(電気・機械設備等)を対象に、目標管理水準に照らして、劣化の程度に対応した適切な補修・補強を行い、施設の延命化を図る維持管理。

劣化予測・LCC算定を行わないものとし、点検の頻度や項目を少なくするなど、管理コストの低減に努める。

(機能低下と維持補修の適用イメージ)



(橋梁の例)：橋長5m以上の橋梁(詳細マネジメント対象を除く)

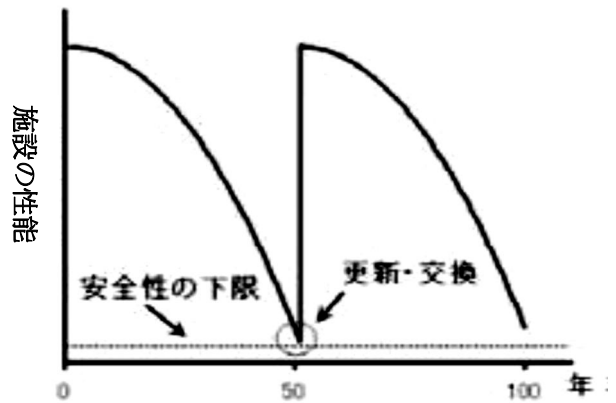
(港湾の例)：係留施設(コンクリート製)

・観察維持管理

突発的又は劣化の進行により機能不全に陥る構造物に適し、機能不全に陥った時又は直前に適切に機能維持を図る。

施設の重要度や第三者被害の発生する可能性が低く、機能不全に陥る時期の予測が困難な施設、機能不全に陥ってから更新や復旧が比較的容易な施設を対象に、第三者への安全性が確保できなくなるまで、あるいは対象施設の機能が不全に陥った時に補修や更新を行う維持管理。

(機能低下と維持補修の適用イメージ)



(橋梁の例)：橋長5m未満の橋梁

(港湾の例)：護岸

(5)点検及び施設台帳の整備

①点検の実施

公共土木施設の点検は、目的に合わせて「日常点検」「定期点検」「緊急点検」に大別し、「詳細マネジメント」「簡易マネジメント」の区分に応じて、点検に要する人員、管理コストの低減を図るものとする。点検の実施に当たっては、職員自ら実施するもののほか、対象施設・現場条件・点検内容の専門性等によって専門業者に委託するものとする。

点検種類と目的・頻度・概要については、(表2-1)に示すとおりである。

(表2-1) 点検種類と目的・頻度・概要

点検名	目的	頻度	概要	
			詳細マネジメント	簡易マネジメント
日常点検	施設の使用、安全性に支障があるような大きな損傷を発見するために実施する。	施設の種別ごとに適切な頻度を設定。	日々のパトロール等において、遠望目視等により行う。必要に応じて、清掃や簡易な補修・修繕作業も行う。	
定期点検	施設の現状や損傷状況を適切に把握するために実施する。	施設の重要度、環境や使用状況、劣化の進行度等に応じた実施頻度を設定。	施設(部材)の劣化状況を把握し、劣化の進行度を定量的に判定する。	施設(部材)の劣化状況を把握し、劣化の進行度を定性的に判定する。
緊急点検	緊急的に、施設の機能低下の有無を確認するために実施する。	異常気象、事故等に対応するために随時。	地震、水害、台風などの異常な自然現象や事故発生時に行う。	

②点検記録及び施設台帳の整備

効率的な維持、補修には各施設の点検記録や補修履歴が必要であり、現在の施設台帳を見直して点検・補修記録が確実に残せる台帳管理体制を整備する。

構造物の劣化を判定、予測するための定期点検結果の規定に基づいた記録はもとより、日常点検、緊急点検の結果を施設台帳を活用して確実に記録するものとする。加えて、補修を行った場合は、その時期及び内容も記録する。

(6)維持管理計画の策定

今後、計画的な維持管理システムを構築し、施設の延命化を基本とした維持管理計画(長寿命化修繕計画等)を策定するものとする。

①維持管理区分別の計画

a) 予防維持管理型施設の計画(詳細マネジメント)

詳細マネジメントを行う施設では、点検データを用いた劣化予測に基づき算定するLCCと予算的な制約とを調整して維持管理計画を策定する。詳細マネジメントでは、個々の施設についてLCCが最小となる修繕計画を策定し、施設全体で実施時期等を調整し、平準化を図るものとする。

LCC算定にあたり、施設の寿命を設定する必要があるが、これは施設ごとの建設から撤去・更新までの実績から設定するものとする。なお、施設ごとの寿命に係る実績が把握できない場合、一般的な寿命を暫定的に用いてLCCを算定する。

橋梁等、施設(構造物)全体の劣化を現状のデータから確実に予測する技術は確立されていないため、劣化状況を定期的に把握し、その進捗に基づき予測を補正することが必要である。

b) 事後維持管理型及び観察維持管理型施設の計画(簡易マネジメント)

事後維持管理型及び観察維持管理型により維持管理を行う施設については、簡易マネジメントとして日常・定期点検結果の損傷度に応じた補修及び更新の計画を策定する。

②目標管理水準の設定

公共土木施設の維持管理に当たっては、住民や利用者へのサービス水準を示すために対象施設の構造、材質等の特徴を捉えて管理指標(健全度)を設定する。

目標管理水準の設定の設定例は(表2-2)に示すとおりである。

(表 2-2) 一般的な損傷状況と目標管理水準の設定例

管理指標 (健全度)		一般的な損傷状況	施設の重要度		
			重要な施設	一般的な施設	重要度の低い施設
5	良い	損傷(劣化)は認められない。	定期点検	日常点検	日常点検
4	↑ ↓	軽微な(局所的な)損傷(劣化)である。	要監視	定期点検	日常点検
3		損傷(劣化)が認められ、追跡調査が必要である。	補修	要監視	定期観察
2		損傷(劣化)が大きい。	補修	補修	要監視
1		悪い	損傷(劣化)が著しく、安全性確保が懸念される。	大規模補修・更新	大規模補修・更新

以上が、「香川県公共土木施設アセットマネジメント基本方針」の概要である。

2. 公共土木施設アセットマネジメントの展開

道路課においては、「香川県公共土木施設アセットマネジメント基本方針」に従い、橋梁の長寿命化については、平成 20 年度より平成 23 年度にかけて一斉点検を実施し、平成 25 年 1 月に「香川県橋梁長寿命化修繕計画」を策定している。(第 3 節道路事業 3. 資産管理(3)橋梁長寿命化修繕計画(78 ページ)参照)

また、トンネルについては平成 24 年度で付属物の点検は完了しているが、平成 25 年度より、構造部分に対する全体的な一斉点検が開始され、長寿命化計画が策定されていく予定である。

港湾課においては、「香川県公共土木施設アセットマネジメント基本方針」に従い、平成 22 年度から平成 24 年度において、港湾 473 施設を対象として、現地調査、維持管理計画策定を業者委託し、長寿命化計画策定事業を実施した。平成 25 年度においては、長寿命化計画の平準化業務の委託を実施している。

3. アセットマネジメントの確実な推進

(1)国土交通省のアセットマネジメントシステム

国土交通省のホームページにある用語解説によると、アセットマネジメントシステムとは、「資産管理(Asset Management)の方法。道路管理においては、橋梁、トンネル、舗装等を道路資産ととらえ、その損傷・劣化等を将来にわたり把握することにより、最も費用対効果の高い維持管理を行うための方法。」とある。つまり、資産という観点から最も効

率的な維持管理を推進するものである。

アセットマネジメントは本来投資用資産を所有者・投資家に代行して行う業務を指す用語であり、資産運用会社などが当該業務を行うものである。アセットマネジメントは投資利回りを最適化させることが責務である。国土交通省の定義はそうした本来の用語から道路資産の投資効率の上昇という形でアセットマネジメントを定義しているといえよう。

国土交通省の定義の特徴としては、特に修繕等の維持管理費に注目して、当該費用を費用対効果の観点から最善の形で管理することを掲げている点である。

国土交通省が上記のように維持管理費に着目するのには理由がある。高度経済成長期に多くの公共土木施設が集中的に整備され、その結果、一定期間に造られた大量の施設が存在することとなった。それらの老朽化により、補修・更新費用が一時期に集中することが想定されているのである。よって、維持管理費の抑制・平準化等は最優先課題の1つであり、こうした文脈の中でアセットマネジメントも注目を浴びているのである。つまり、アセットマネジメントという手法を公共土木施設に適用することで維持管理費の抑制・平準化等を推進していくのである。

(2)アセットマネジメントの課題

①施設台帳の整備・更新

このような大量の施設についてのアセットマネジメント実現のためには、施設状況を正確に把握するための施設台帳の整備及び確実な更新が、アセットマネジメントの取り組みにおいて重要な要素である。施設状況を正確に把握し、定期的な点検により施設評価をより精緻に行うことがまず求められる。そうした施設状況の把握・分析から施設の今後の維持管理・更新計画を策定していくことになる。

県では、現在、公共土木施設統合台帳システムの整備が進められており、これまで施設ごとに別々に保存されていた電子媒体や紙媒体による施設台帳をひとつのシステムに統合することが可能となる。本監査において施設台帳整備が十分でない事例も見受けられたことから、公共土木施設統合台帳システムの構築により統合される各施設台帳の内容を整備するとともに、今後の更新作業を確実に実行していくことが期待される。(意見)

②「香川県公共土木施設アセットマネジメント基本方針」の見直し

国において「インフラ長寿命化基本計画(以下「基本計画」という。)」が決定され、各インフラ管理者に対して、インフラの維持管理・更新等を確実に推進するための中長期的な取り組みの方向性を明らかにする計画である「インフラ長寿命化計画(以下「行動計画」という。)」を「基本計画」に基づき策定するとともに、「行動計画」に基づき、個別施設毎の具体的な対応方針を定める計画として、「個別施設毎の長寿命化計画(以下「個別施設計画」という。)」を策定することが求められている。

県においては、既定の「香川県公共土木施設アセットマネジメント基本方針」が「行動

計画」と同類の計画に該当するものと考えられるが、「基本計画」の趣旨を踏まえると、「香川県公共土木施設アセットマネジメント基本方針」の見直しを行い、「行動計画」に合致するように改訂することが望まれる。なお、各事業課が既に策定している「長寿命化計画」は「個別施設計画」と同種の計画に該当するものと考えられるので、今後、新たに計画を策定する場合や、現計画の見直しを行う場合には、「基本計画」及び「行動計画」を参考とする必要がある。

なお、国の「インフラ長寿命化基本計画」において、各施設の必要性自体についても再検討し、検討の結果、必要性が認められない施設については廃止や撤去を進めるほか、必要性が認められる施設にあつては、更新等の機会を捉え、社会経済情勢の変化に応じた用途変更や集約化なども含めて検討するとされている。このため、「香川県公共土木施設アセットマネジメント基本方針」の見直しにおいても、今後、この考えを取り入れていくことが望まれる。(意見)

あわせて、資産データ(購入価額データ、補修費データ)の蓄積の確立によって、新公会計システムとの結びつきを作り、バランスシートを作成することで住民への説明責任を果たすことも将来的には求められる。新公会計システムへの繋がりまでを含めたかたちでのアセットマネジメントが将来的な課題となると考える。

(3)指摘及び意見

1)指摘

なし

2)意見

①アセットマネジメントの課題

(a)施設台帳の整備・更新

県では、現在、公共土木施設統合台帳システムの整備が進められており、これまで施設ごとに別々に保存されていた電子媒体や紙媒体による施設台帳をひとつのシステムに統合することが可能となる。本監査において施設台帳整備が十分でない事例も見受けられたことから、公共土木施設統合台帳システムの構築により統合される各施設台帳の内容を整備するとともに、今後の更新作業を確実に実行していくことが期待される。

(b)「香川県公共土木施設アセットマネジメント基本方針」の見直し

国の「インフラ長寿命化基本計画」において、各施設の必要性自体についても再検討し、検討の結果、必要性が認められない施設については廃止や撤去を進めるほか、必要性が認められる施設にあつては、更新等の機会を捉え、社会経済情勢の変化に応じた用途変更や集約化なども含めて検討するとされている。このため、「香川県公共土木施設アセットマネジメント基本方針」の見直しにおいても、今後、この考えを取り入れていくことが望まれる。

第2節 事業評価

1. 公共事業評価の概要

平成10年度から、公共事業所管各省庁において、直轄事業、公団施工事業及び補助事業を対象に、公共事業の効率性及びその実施過程の透明性の一層の向上を図ることを目的とした再評価システムが導入され、事業の継続にあたり、必要に応じてその見直しを行うほか、事業の継続が適当と認められない場合には事業を中止又は休止することとなった。

補助事業については、地方公共団体や地方公社が再評価の実施主体となり、再評価の実施主体の長は学識経験者等の第三者から構成される委員会を設置し、意見を聴き、その意見を尊重することとされた(国土交通省所管公共事業の再評価実施要領第6参照)。そのため、香川県においても、その主旨に沿い、客観性、透明性を確保する方策として、平成10年11月に学識経験者から構成される「香川県公共事業再評価委員会」を設置し、以降、公共事業の再評価を実施してきた。

平成22年度からは、国の補助金制度改革を受け、県が実施する補助事業はダム事業や重要港湾改修事業等の大規模事業のみとなり、再評価の対象事業はごく限られた事業となったため、県では、「香川県公共事業評価実施要領」の策定に併せて、委員会名称を「香川県公共事業評価委員会」に改称し、県で実施する再評価の対象範囲を交付金事業にも拡大して、評価を実施することとしている。

なお、「香川県公共事業評価実施要領」の内容は次のとおりである。

第1(目的)

公共事業の効率性及びその実施過程の透明性の一層の向上を図るとともに、事業計画の効果・効率性や事業効果の発現状況等の検証を行うため、県が事業主体となって実施する公共事業の評価(以下「事業評価」という。)に関して必要な事項を定めることを目的とする。

第2(事業評価の対象)

対象とする事業は、県が事業主体として実施する事業のうち、維持・管理に係る事業、災害復旧に係る事業、局部改良事業等の比較的小規模な事業及び単独事業を除く全ての事業とする。

第3(事業評価の区分と対象範囲)

事業評価の区分と対象範囲は、以下のとおりとする。

なお、以下に掲げる評価を実施する事業以外の事業についても、国の定める要領及び要綱等に準じ、適宜、適切な時期に評価を実施するものとする。

1 再評価

再評価を実施する事業は、以下の事業とする。

なお、再評価を実施しようとする年度に事業が完了又は既に主要な工事を完了している事業については、対象事業から除くことができるものとする。

- (1)事業採択後5年目で未着工の事業
- (2)事業採択後10年目で継続中の事業
- (3)再評価実施後5年間が経過している事業
- (4)上記以外の事業で、再評価の実施の必要が生じた事業

2 事後評価

事業完了後(又は事業計画終了後)一定期間(5年以内)が経過した事業(又は事業計画)で、県が事後評価を行う必要があると判断する事業

3 その他

上記1及び2以外の評価のうち、社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により事業評価の実施の必要が生じた事業

第4(事業評価の実施及び結果等の公表)

1 事業評価の実施時期

- ①第3の1(1)の事業については、事業採択後5年目の年度末までに実施する。
- ②第3の1(2)の事業については、事業採択後10年目の年度末までに実施する。
- ③第3の1(3)の事業については、再評価実施時から5年間が経過後の年度末までに実施する。
- ④第3の2の事業については、事後評価の対象となる年の年度末まで(又は業計画期間の最終年度の年度末まで)に実施する。

2 評価結果等、対応方針等の公表

評価結果及び対応方針等を対応方針の決定理由、結論に至った経緯等とともに公表するものとする。

第5(事業評価の手法)

事業評価に当たっては、対象事業の特性に応じて評価を行う際に整理すべき指標及び対応方針を決定する際の判断基準等(以下「評価手法」という。)について、適宜設定するものとする。

なお、国の定める要領及び要綱等に規定のある事業の評価を実施する場合は、国の定める要領及び要綱等に基づいた評価手法に準ずるものとする。

第6(対応方針の決定)

知事は、事業評価の実施に当たり、第三者の意見を求める諮問機関として、香川県公共事業評価委員会を設置し、意見を聴き、その意見をできる限り尊重して、対象事業の対応方針(継続、事業計画の見直し、休止又は中止若しくは改善措置に関する方針等)を決定するものとする。

第7(その他)

この要領に定めるもののほか、事業評価の実施に関し必要な事項は、別に定める。

附則 この要領は、平成24年8月17日から施行する。

2. 公共事業評価の対象

(1) 事業評価の制度

公共事業評価委員会の審議方法については、国土交通省所管公共事業の再評価実施要領の第6の4において、「審議方法は、各事業評価監視委員会が決定する。その際、審議の公開又は議事録の公表等により審議過程の透明性を確保するとともに、事業の特性に応じた判断や技術的判断等が可能な運営となるよう配慮するものである。」とある。

評価については再評価、事後評価が制度化されている。事前評価については、国への補助金要望の前段階において、データ収集を行い、評価に係る資料を作成し、自己評価を行っているものの、事前評価として制度化はしていない。まずは、大規模で長期間に渡る新規事業等について、事前評価として公共事業評価委員会で審議することで、公共事業の効率性及び透明性の一層の向上、さらには県民への説明責任を果たすことにもなり、事前評価の制度化が望まれる。(意見)

(2) 再評価

再評価の審議対象事業については、各年度の第1回委員会において計画内容、進捗状況、対応方針等を説明し、その後全ての審議対象事業について審議を行い、委員会としての意見が付されることになる。

特に重要なものと判断され、抽出された事業については第2回以降の公共事業評価委員会において、現場調査や詳細な審議を行い、対応方針に意見が付されることになる。重要と認める事業の抽出に当たっては、各委員の幅広い様々な視点に基づき、各事業の特性に応じた判断や技術的判断等により抽出されている。

公共事業評価委員会において、特に重要なものと判断され、詳細審議の対象として抽出された事業の評価については、その審議過程が議事録等で明示されているが、抽出外のものについてはコメントがなく、現状では全てのもものが審議されているにもかかわらず、そうではないような誤解を招くおそれがある。抽出されなかった事業については状況に変更がない等、再評価に際して詳しく調査審議する必要がないという委員会の意見も、議事録等で明示し、審議過程の更なる透明性向上を図ることが望まれる。(意見)

(3) 事後評価

国の補助金制度改革により、平成22年度以降、大半の事業が交付金事業に移行し、社会資本整備総合交付金交付要綱第10・社会資本総合整備計画の評価には、「地方公共団体等は、社会資本総合整備計画を策定したときは、これを公表するものとする。交付期間の終了時には、社会資本総合整備計画の目標の実現状況等について評価を行い、これを公表するとともに、国土交通省に報告しなければならない。」とある。これは、交付金事業としての社会資本整備計画を策定した際には、交付期間終了後に実現状況を評価することを義務づけており、事後評価を規定しているものである。

また、社会資本整備総合交付金に係る計画等について(通知)第5には、「地方公共団体等は、中間評価又は事後評価の実施に当たっては、評価の透明性、客観性、公正さを確保するため、学識経験者等の第三者の意見を求め、又は地方公共団体独自の評価制度を活用することができる。」とある。これは、事後評価にあつては公共事業評価委員会を活用できる旨が規定されているものである。県としては、当該規定の主旨に沿って評価の透明性、客観性、公正さを期すために共事業評価委員会を活用している。

社会資本整備総合交付要綱第5・交付期間には、「社会資本整備総合交付金を交付する期間は、社会資本総合整備計画ごとに、社会資本整備総合交付金を受けて、交付対象事業が実施される年度からおおむね3年から5年とする。」とある。よって、交付期間終了後に事業を継続しようとする場合には、次期の社会資本総合整備計画を策定したうえで、事業に着手することになる。

つまり、交付期間の終了時に事後評価を公共事業評価委員会で行い、事業計画の効果・効率性や事業効果の発現状況等を検証することになる。事業の継続を要する規模の大きな事業については、その後新たな社会資本総合整備計画が策定される。

新たな社会資本総合整備計画の策定時に事後評価の結果を反映し、検討することで、事業の事前評価を効果的なものとすることができ、事後評価の結果を反映した形での計画の策定が望まれる。しかしながら、事後評価については、平成15年度以降で審議された事業は1件(試行)のみであり、事業計画の効果・効率性や事業効果等の検証やその検証結果が、今後の他の計画策定に反映されるよう、今後の取組みの強化が望まれる。(意見)

(4)指摘及び意見

1)指摘

なし

2)意見

①事業評価の制度

評価については再評価、事後評価が制度化されている。事前評価については、国への補助金要望の前段階において、データ収集を行い、評価に係る資料を作成し、自己評価は行っているものの、事前評価として制度化はしていない。まずは、大規模で長期間に渡る新規事業等について、事前評価として公共事業評価委員会で審議することで、公共事業の効率性及び透明性の一層の向上、さらには県民への説明責任を果たすことにもなり、事前評価の制度化が望まれる。

②再評価

公共事業評価委員会において、特に重要なものと判断され、詳細審議の対象として抽出された事業の評価については、その審議過程が議事録等で明示されているが、抽出外のものについてはコメントがなく、現状では全てのものが審議されているにもかかわらず、そうではないような誤解を招くおそれがある。抽出されなかった事業については状況に変更がない等、再評価に際して詳しく調査審議する必要がないという委員会の意見も、議事録等で明示し、審議過程の更なる透明性向上を図ることが望まれる。

③事後評価

新たな社会資本総合整備計画の策定時に事後評価の結果を反映し、検討することで、事業の事前評価を効果的なものとすることができ、事後評価の結果を反映した形での計画の策定が望まれる。しかしながら、事後評価については、平成15年度以降で審議された事業は1件(試行)のみであり、事業計画の効果・効率性や事業効果等の検証やその検証結果が、今後の他の計画策定に反映されるよう、今後の取組みの強化が望まれる。

第3節 道路事業

1. 平成24年度の主要事業

道路事業に関するものは次のとおりである。

(1) 公共土木施設長寿命化事業

当初予算額	1,458,143 千円	担当課	道路課 外4課
施策の方向	公共土木施設の更新や補修に係る事業費の低減及び平準化を図るため、対象施設の長寿命化計画を策定するとともに、計画に基づく工事等を実施し、施設の長寿命化に取り組む。		
事業概要 (上記事業の内、道路課関係)	<p>1. 道路橋(409,476 千円)</p> <p>(1) 事業期間 平成20 年度～(対象：1,448橋)</p> <p>(2) 24 年度事業内容</p> <p>① 公共土木施設修繕計画関連事業(単独 21,000 千円) 県管理の橋梁を点検し、長寿命化修繕計画を更新する。</p> <p>② 橋梁長寿命化対策工事の実施(単独388,476 千円)</p>		

(2) 道路事業

当初予算額	14,888,756 千円	担当課	道路課																
施策の方向	<p>地域経済の活性化や企業競争力の強化に必要な物流の効率化、輸送の利便性向上を図るため、地域幹線道路のバイパス整備や現道拡幅等を推進する。</p> <p>交通安全の確保と利便性の向上を図るため、交差点改良や歩道のバリアフリー化、生活関連道路の整備等を推進する。</p>																		
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>指標名</th> <th>プラン策定時 (H22 年度)</th> <th>H24 年度 見込</th> <th>目標値 (H27年度)</th> <th>H24 年度 進捗率</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>県管理道路整備率 (地域幹線道路事業中区間)</td> <td>28%</td> <td>55%</td> <td>79%</td> <td>52.9%</td> </tr> <tr> <td>安全で快適な自転車歩行者 道などの整備延長</td> <td>729.2 km (H21 年度)</td> <td>754 km</td> <td>785 km</td> <td>44.4%</td> </tr> </tbody> </table>				指標名	プラン策定時 (H22 年度)	H24 年度 見込	目標値 (H27年度)	H24 年度 進捗率	県管理道路整備率 (地域幹線道路事業中区間)	28%	55%	79%	52.9%	安全で快適な自転車歩行者 道などの整備延長	729.2 km (H21 年度)	754 km	785 km	44.4%
指標名	プラン策定時 (H22 年度)	H24 年度 見込	目標値 (H27年度)	H24 年度 進捗率															
県管理道路整備率 (地域幹線道路事業中区間)	28%	55%	79%	52.9%															
安全で快適な自転車歩行者 道などの整備延長	729.2 km (H21 年度)	754 km	785 km	44.4%															
事業概要	<p>1. 公共事業(1,860,251 千円)</p> <p>(1) 直轄国道改築費負担金(1,533,000 千円)</p>																		

	<p>国が直轄で行う事業に対する県負担金(直轄国道11号、30号、32号、319号)</p> <p>(2)道路改築事業(316,780千円) 地域高規格道路や幹線道路において、拡幅等の整備を進める。(県道円座香南線(中間工区)外1箇所)</p> <p>(3)離島道路特殊改良事業(10,471千円) 香川県離島振興計画に基づく道路整備を進める。(県道北風戸積浦線)</p> <p>2.単独事業(13,028,505千円)</p> <p>(1)地方特定道路整備事業(821,476千円) 国庫補助事業と一体となって早急に必要な道路の整備を進める。(県道太田上町志度線外11箇所)</p> <p>(2)道路整備交付金事業(6,364,029千円) 国の交付金制度を活用し、緊急に整備を必要とする道路の整備を進める。(国道438号外84箇所)</p> <p>(3)道路改修事業等(5,714,000千円) 拡幅、線形改良、交通安全施設、災害防除等の整備を進めるとともに、道路の良好な維持、保全に努める。</p> <p>(4)市町道改修費補助(129,000千円) 日常生活に不可欠な市町道の整備促進のため、市町が行う道路改良、交通安全事業等について、事業費の一部を補助する。</p>
--	--

2. 契約関係

(1) 工事契約のフロー

まず、請負による工事契約は、一般競争入札、指名競争入札又は随意契約の方法により締結される。原則として、工事請負金額が 30,000 千円以上の契約は一般競争入札、2,500 千円以上 30,000 千円未満の契約は指名競争入札、2,500 千円未満の契約は随意契約で締結される。

入札の準備として、土木事務所の設計担当者が、当該工事に係る設計書、積算書を作成し、契約担当者が積算書に基づき予定価格を決定する。併せて、一般競争入札では低入札価格調査基準価格を、指名競争入札では最低制限価格を決定する。予定価格については事前公表しているが、低入札価格調査基準価格及び最低制限価格は非公表としている。

一般競争入札においては、総合評価方式及び低入札価格調査制度を適用している。総合評価方式とは、価格及び技術提案をもって入札し、これらに基づき算定された評価値の最も高い者を落札者とする制度である。また、低入札価格調査制度とは低入札価格調査基準価格を下回る入札が行われた場合には調査を行い、契約内容に適合した履行がなされないおそれがあると判断されるときは、これを落札者とししない制度である。

なお、工事費内訳書の総額及び積算内訳が、数値的判断基準を満たさない場合は、低入札価格調査を実施することなく失格としている。

指名競争入札においては、最低制限価格制度を適用している。最低制限価格制度とは、最低制限価格を下回る価格をもって入札した者がある場合、これを落札者とししない制度である。

以上の流れで入札が行われ、応札者の中から落札者を決定し、工事請負契約が締結される。

工事には土木事務所の担当者が監督を行い、工事が完了すると検査を実施し、契約の履行状況を確認する。

なお、現在の入札はすべて電子入札で行われ、応札者全員の入札価格及び総合評価値が県のホームページに公表される。

(2) 工事契約の検証

平成 24 年度に各土木事務所で執行された道路課関係の工事契約を任意に抽出し、契約書等工事関係書類を閲覧・検証した。意見等を付すものは次のとおりである。

① 高松土木事務所

a) (社会資本整備総合交付金) 県道太田上町志度線道路整備工事

工事箇所	香川県高松市鹿角町他
工期	平成24年10月30日～平成25年3月15日、137日
工事内容	新規道路建設

入札方法	入札後審査型一般競争入札(総合評価方式)		
設計価格積算方法	県の基準及び単価による積算		
予定価格(事前公表)	43,900千円	落札率	85.28%
落札者	(株)エフワン建設	37,440千円	評価値27.5107
総合評価結果	A社	41,750千円	評価値25.988
	B社	43,030千円	評価値25.0523
	C社	42,600千円	評価値25.466
請負代金	39,312千円(込)37,440千円、変更後49,283千円(込)46,937千円		
工事変更内容・変更理由	<p>・金額変更(9,497千円の増額)</p> <p>取合工の数量の異同は、市道等の取合せについて高松市や地元協議関係者と協議した結果、歩行者等の安全性を確保するため、必要な数量の増を認めた。また、仮設道路工の数量の増は、施工後の横断函渠が、現道より高くなり、市道の通行に支障が生じることから、その復旧方法について高松市と協議した結果、必要な数量の増を認めた。</p>		

(工事金額の増加)

工事追加による金額増加率は、落札金額から12.5%となっている。工事工数の増加は市道等との取合せ部が影響し市等との調整が生じたものであるが、事前調査を実施しており、再調査を行った段階で大きな追加工事が出ないように事前調査の精度を上げていくことが望まれる。(意見)

b)(経済危機対応・地域活性化予備費)(地域自主戦略交付金予備費)県道屋島公園線外4線(源平橋外6橋)道路整備工事(合冊)

工事箇所	香川県高松市屋島西町他		
工期	平成25年2月13日～平成25年3月29日、45日		
工事内容	橋梁長寿命化(源平橋、神内橋、楠川橋、無名7号、無名3号、古銭湯川橋)、落橋防止(上神内橋)		
入札方法	入札後審査型一般競争入札(総合評価方式)		
設計価格積算方法	県の基準及び単価による積算		
予定価格(事前公表)	40,400千円	落札率	92.50%
落札者	大通土建(株)	37,370千円	評価値28.9002
総合評価結果	A社	40,400千円	評価値26.5842
請負代金	39,238千円(込) 37,370千円		
工事変更内容・変更	・工期延長(平成25年9月30日まで185日間延長)		

理由	<p>当該工事にかかる予算が補正予算で発注が遅延し、標準の工期が確保できていなかったが、繰越が議会で可決されたことから延長。</p> <p>・ 工期延長(平成25年11月7日まで38日間延長)</p> <p>橋梁補修工事实施にあたり、台風17号などに伴う大雨のため河川内工事の中止や、足場の一時撤去が必要となり、工事に不測の日時を要したため、やむをえず工期の延期を行った。</p>
----	--

(工期延長の理由)

工期延長理由として「補正予算で発注が遅延し、標準の工期が確保できていなかった」とあるが、当該理由のみによる工期延長とは考えにくいと、より分かりやすく記載することが望まれる。(意見)

c) 県道屋島停車場屋島公園線(大橋)道路維持修繕工事

工事箇所	香川県高松市屋島西町		
工期	平成24年9月26日～平成25年3月29日、185日		
工事内容	長寿命化(大橋)		
入札方法	入札後審査型一般競争入札(総合評価方式)		
設計価格積算方法	県の基準及び単価による積算		
予定価格(事前公表)	38,100千円	落札率	95.54%
落札者	日特建設(株)高松営業所	36,400千円	評価値29.1209
総合評価結果	A社	37,300千円	評価値28.9008
	B社	37,250千円	評価値28.7785
	C社	37,300千円	評価値28.6059
請負代金	38,220千円(込) 36,400千円		
工事変更内容・変更理由	<p>・ 工期延長(平成25年9月30日まで185日間延長)</p> <p>同時施工であった耐震補強工事との調整により、下部工のアルカリ骨材反応抑制工が工期までに施工困難となったため工期延期する。</p>		

(発注時期の早期化)

「同時施工の耐震補強工事との調整に時間を要した」とのことであるが、耐震補強工事が同時施工であったことはあらかじめ確認できるはずである。現地での再調査等に日時を要したと思われるが、185日間に渡る工期延長をしている。ある程度の調整等の時間をあらかじめ考慮して工期を決定し、より早い時期での発注が望まれる。(意見)

②小豆総合事務所

a) (社会資本整備総合交付金) 県道福田港神懸線道路整備工事(第2工区)

工事箇所	香川県小豆郡小豆島町福田		
工期	平成25年1月21日～平成25年3月25日、64日		
工事内容	道路整備(カーブを緩める工事)		
入札方法	入札後審査型一般競争入札(総合評価方式)		
設計価格積算方法	県の基準及び単価による積算		
予定価格(事前公表)	38,200千円	落札率	94.76%
落札者	田村石材(株)	36,200千円	評価値29.7238
総合評価結果	A社	37,500千円	評価値28.7467
	B社	37,600千円	評価値28.5904
請負代金	38,010千円(込) 36,200千円、変更後36,629千円(込) 34,885千円		
工事変更内容・変更理由	<ul style="list-style-type: none"> ・ 工期延長(平成25年9月30日まで189日間延長) 既設水路と新設水路との取合構造について、地元関係者との協議に不測の日時を要し、工期内での完了が見込めなくなったため、工期延長を行う。 ・ 金額変更(1,315千円の減額) 現地を再測量したことにより軽量盛土材の数量が当初設計数量よりも減。 		

(発注時期の早期化)

既設水路と新設水路との取合構造について、地元関係者との協議に不測の日時を要し、189日間に渡る工期延長をしている。予算状況や事業の進捗状況により、発注時期が決まったと思われるが、地元関係者との協議の必要性も考慮したうえで工期を決定し、より早い時期での発注が望まれる。(意見)

③中讃土木事務所

a) 県道丸亀三好線(塩入工区) 地方特定道路整備工事

工事箇所	香川県仲多度郡まんのう町		
工期	平成24年12月27日～平成25年3月29日、93日		
工事内容	防災対策のための道路建設		
入札方法	入札後審査型一般競争入札(総合評価方式)		
設計価格積算方法	県の基準及び単価による積算		
予定価格(事前公表)	75,000千円	落札率	76.00%
落札者	滝建設工業(株)	57,000千円	評価値17.6316 低入札調査実施

総合評価結果	A社 72,000千円 評価値15.7083 B社 67,300千円 評価値16.9359
請負代金	59,850千円(込) 57,000千円
工事変更内容・変更理由	・工期延長(平成25年11月29日まで245日間延長) 残土搬出に関する工事間調整に不測の日時を要したことにより工期内の完了が見込めなくなったため、やむを得ず期間を延長する。

(発注時期の早期化)

工期延長の理由として残土搬出に関する工事間調整に不測の日時を要したとあり、245日間に渡る工期延長をしている。予算状況や事業の進捗状況により、発注時期が決まったと思われるが、工事間調整も考慮したうえで工期を決定し、より早い時期での発注が望まれる。(意見)

④西讃土木事務所

a) (地域自主戦略交付金) 県道紫雲出山線(香田工区)道路整備工事(第7工区)

工事箇所	香川県三豊市詫間町香田		
工期	平成25年3月14日～平成25年3月29日、16日		
工事内容	拡幅工事		
入札方法	入札後審査型一般競争入札(総合評価方式)		
設計価格積算方法	県の基準及び単価による積算		
予定価格(事前公表)	40,700千円	落札率	93.12%
落札者	(株)西山産業	37,900千円	評価値28.285
総合評価結果	A社 39,900千円 評価値27.0175 B社 39,470千円 評価値27.0585 C社 39,500千円 評価値27.2152		
請負代金	39,795千円(込) 37,900千円		
工事変更内容・変更理由	・工期延長(平成25年11月29日まで245日間延長) 先行する工事との工程調整に不測の日時を要したため。		

(工期延長の理由)

「先行する工事との日程調整に不測の日時を要した」ことを工期延長理由としているが、当該理由のみによる工期延長とは考えにくいため、より分かりやすく記載することが望まれる。(意見)

(3)過年度の指摘・意見のフォローアップ

平成 18 年度の包括外部監査で道路課の契約関係について、次のとおり、指摘され、翌年度に措置状況が公表されている。

①指名業者選定の公平性

指摘事項(要約)	講じた措置等
<p>道路の舗装工事については、県工事の実績のある業者の中から指名するので、民間や市町での実績は県では把握できず、新規参入を希望する業者は、個別に希望する旨を申し出ることとなる。</p> <p>各土木事務所では、審査項目について定めた規定もない。また、口頭で行われるため、申し出の有無、審査の有無を確認することはできない。</p> <p>指名業者選定に対する公平性を証明するために、新規参入に関する手続きを書面で行い、新規に指名を行う場合の手続きの規定化と関連書類の保存が必要である。</p>	<p>公共工事の品質確保の観点から、指名業者の選定に当たっては、施工実績や技術力、発注する工事内容等を総合的に勘案し、工事施行審査会で決定している。</p> <p>なお、新規参入を希望する業者から、施工実績のほか、保有機材や技術者の状況を確認できる書類を提出させ、関係書類を保存するよう改める。</p>

(現在の状況)

現状は新規参入希望の業者がないため運用状況は確認できなかったものの、平成 24 年度の道路舗装工事の落札率は平均 95.60%である。引き続き措置状況の継続が望まれる。

②同時に行われる同種の指名競争入札

指摘事項(要約)	講じた措置等
<p>道路保全業務を分割発注しているが、分割数と業者数に大差がなく、業者がそれぞれ1つずつの業務を受注していることは、規定どおり行っているにしても、入札結果から見て、入札方法に問題がある。</p>	<p>電子入札の全面実施や指名業者名の事後公表などにより匿名性を高めるとともに、工区についても可能なものは、道路維持保守の特性である地域性、機動性等を考慮しながら、大括りするなど、競争性を高める改善を実施した。</p>

(現在の状況)

平成 24 年度の工事を分析した結果、下記の舗装修繕工事のような同時に行われる同種の指名競争入札があった。平成 18 年度で意見対象となった指名競争入札と同じものであり、引き続き改善の余地はある。

こうした事態を抜本的に改善するためには、指名競争入札という入札の在り方を見直す必要がある。業者を指名する以上、業者数が限定される事態は起こりうる。また、品質保持の観点や業務コストの抑制などから指名競争入札にも意義はあるが、品質は一般競争入札において総合評価方式を採用することでも保持できる。業務コストの増加は懸念されるものの、より公平性が高く、適正な入札がなされる総合評価方式による一般競争入札の比重を高める方向での対応が期待される。(意見)

同日に行われた舗装修繕工事入札(例)

入札月日	工事種類	予定価格(円)	落札価格(円)	落札率(%)	指名業者数	A	B	C	D	E	F	G	H	I
同日入札	舗装修繕 工事	14,700,000	14,175,000	96.43%	7		不参加		◎	○	○	○	○	○
		14,805,000	14,332,500	96.81%	7	○	不参加	◎	○	○	○	○		
		15,330,000	14,679,000	95.75%	7	○		○	○		○	◎	○	○
		15,960,000	15,435,000	96.71%	7	○	不参加	○			○	◎		○
		17,115,000	16,485,000	96.32%	7		不参加	○	○			○	○	○
		20,790,000	19,950,000	95.96%	7	◎	不参加			○	○	○	○	○

※ ○:指名、◎:落札

(4)指摘及び意見

1)指摘

なし

2)意見

①高松土木事務所

(a)県道太田上町志度線道路整備工事(工事金額の増加)

工事追加による金額増加率は、落札金額から12.5%となっている。工事工数の増加は市道等との取合せ部が影響し市等との調整が生じたものであるが、事前調査を実施しており、再調査を行った段階で大きな追加工事が出ないように事前調査の精度を上げていくことが望まれる。

(b)県道屋島公園線外4線(源平橋外6橋)道路整備工事(合冊)(工期延長の理由)

工期延長理由として「補正予算で発注が遅延し、標準の工期が確保できていなかった」とあるが、当該理由のみによる工期延長とは考えにくいいため、より分かりやすく記載することが望まれる。

(c)県道屋島停車場屋島公園線(大橋)道路維持修繕工事(発注時期の早期化)

「同時施工の耐震補強工事との調整に時間を要した」とのことであるが、耐震補強工事が同時施工であったことはあらかじめ確認できるはずである。現地での再調査等に日時を要したと思われるが、185日間に渡る工期延長をしている。ある程度の調整等の時間をあらかじめ考慮して工期を決定し、より早い時期での発注が望まれる。

②小豆総合事務所

(a)県道福田港神懸線道路整備工事(第2工区)(発注時期の早期化)

既設水路と新設水路との取合構造について、地元関係者との協議に不測の日時を要し、189日間に渡る工期延長をしている。予算状況や事業の進捗状況により、発注時期が決まったと思われるが、地元関係者との協議の必要性も考慮したうえで工期を決定し、より早い時期での発注が望まれる。

③中讃土木事務所

(a)県道丸亀三好線(塩入工区)地方特定道路整備工事(発注時期の早期化)

工期延長の理由として残土搬出に関する工事間調整に不測の日時を要したとあり、245日間に渡る工期延長をしている。予算状況や事業の進捗状況により、発注時期が決まったと思われるが、工事間調整も考慮したうえで工期を決定し、より早い時期での発注が望まれる。

④西讃土木事務所

(a)県道紫雲出山線(香田工区)道路整備工事(第7工区)(工期延長の理由)

「先行する工事との日程調整に不測の日時を要した」ことを工期延長理由としているが、当該理由のみによる工期延長とは考えにくいため、分かりやすく記載することが望まれる。

⑤同時に行われる同種の指名競争入札

平成24年度の工事を分析した結果、同時に行われる同種の指名競争入札があった。業務コストの増加は懸念されるものの、より公平性が高く、適正な入札がなされる総合評価方式による一般競争入札の比重を高める方向での対応が期待される。

3. 資産管理

(1) 道路台帳の整備

道路法第 28 条において、道路台帳の整備について次のとおり定められている。

(道路台帳)

第 28 条 道路管理者は、その管理する道路の台帳(以下本上において「道路台帳」という。)を調整し、これを保管しなければならない。

- 2 道路台帳の記載事項その他その調整及び保管に関し必要な事項は、国土交通省令で定める。
- 3 道路管理者は、道路台帳の閲覧を求められた場合においては、これを拒むことができない。

なお、「香川県公有財産規則第 39 条において、第 36 条(公有財産台帳)、第 37 条(公有財産貸付台帳)、第 38 条(事故報告)の規定は、道路もしくは橋梁、河川、海岸、港湾その他特別に定める財産で公共の用に供し、又は供するものと決定したものについては、適用しない。」とされており、公有財産台帳の作成はされていない。

上記に従い、香川県では「道路施設管理台帳システム」により、道路施設台帳が整備されている。道路台帳のほか、橋梁台帳、トンネル台帳、道路照明台帳等の各施設台帳があり、登録事項の詳細はそれぞれの台帳で異なっているが、基本情報、修繕履歴、点検調書等の情報が蓄積されるシステムとなっている。

ただし、当初、システムへの登録時に不明であった場合は、不明としての登録となっている。

① トンネル台帳の整備

トンネル台帳のシステムについては、基本項目、基本諸元、補修歴、占用物件、移管情報の項目があり、それぞれにデータが入力、蓄積されている。直近の点検結果については印刷可能であるが、点検結果表と施設台帳との連動はない。施設台帳に点検結果表を連動させて管理することが望まれる。(意見)

② 道路課でのデータ管理

橋梁台帳システムについては、「点検データ収集システム」、「事業計画策定システム」、「情報管理システム」となっており、点検データ、修繕履歴データ、計画策定が橋梁ごとに連動したシステムとなっている。

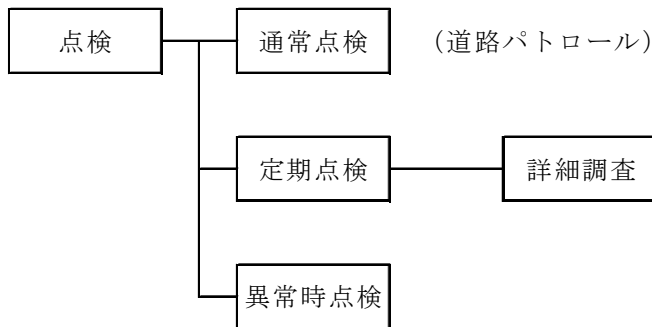
橋梁台帳システムへの点検結果等入力は各土木事務所等で行われるが、道路課でのデータ集約は年数回となっている。道路課での点検結果のデータ収集、取得・移動・廃棄等のデータは、施設管理において重要であり、道路課でのデータ集約頻度を高めていくことを検討されたい。(意見)

(2)点検作業・維持管理

①点検作業

道路施設の点検は、原則として県職員等によって実施される。

点検は次の図に示したとおり、道路パトロールと併せて日常的に行われる通常点検、あらかじめ一定の期間を定めて定期的に行われる定期点検、災害や大きな事故が発生した場合と予期せぬ異常が発見された場合に行われる異常時点検に分類される。



なお、通常点検結果や「地元からの道路に関する要望・苦情・相談・質問の記録簿」によって要望等に対し、補修が必要なものについては、予算の範囲内で補修を実施している。

②定期点検

定期点検については、道路課で「道路施設の点検要領」を平成23年4月に作成しており、これによって実施されている。

内容は以下のとおりである。

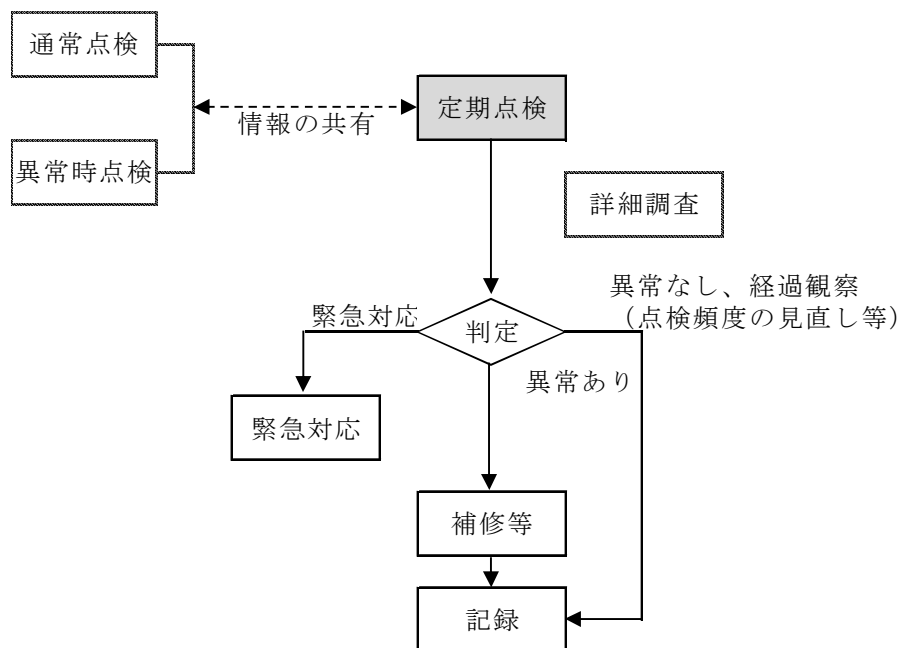
a)適用の範囲

適用の範囲は、①トンネル、②アンダーパス、③横断歩道橋、④地下横断歩道、⑤照明灯、⑥標識とする。

橋梁の定期点検については、「橋梁点検要領(平成21年5月)」のなかで別途規定されている。

b)定期点検の目的

定期点検は、道路施設の損傷状況の把握及びそれらの結果の記録を行うことを目的としているが、通常点検や異常時点検など他の点検との情報の共有が必要であり、連携することで効率的かつ効果的に行うことが重要である。定期点検の標準的な流れを次の図のとおり示している。



c) 定期点検の頻度

定期点検は原則として(表2-3)のサイクルで行うが、点検結果により短い周期での経過観察が必要と判断した場合は、点検頻度を高める。

(表2-3) 定期点検のサイクル

道路施設の種類	点検頻度
② トンネル、② アンダーパス、 ③ 横断歩道橋、④ 地下横断歩道	1回/年
⑤ 明灯、⑥ 標識	1回/5年

d) 点検の体制

定期点検の標準的な点検体制は、1班2名以上とする。

e) 損傷、異常の評価及び結果判定

損傷、異常の評価は、施設ごとの点検表の点検項目ごとに行う。詳細調査を行わなければ判断できないものについては、詳細調査後判定を行う。

対策の判定区分は以下の(表2-4)のとおりである。

(表 2 - 4) 対策の判定基準

判定区分	内 容
I	損傷の程度を記録し、次回の点検の要注意箇所とする(経過観察)
II	補修、補強による対策が必要である。
III	撤去、取替えの必要がある。

f) 点検結果の記録

点検結果や補修工事等を行った場合は、「道路施設管理台帳システム」の「点検結果」に入力し、補修工事等を行った場合は、「補修履歴」への入力を行う。これらの記録の蓄積を行うとともに、道路施設の維持管理補修についての計画を立案する基礎的な情報とする。

③過年度の意見のフォローアップ

平成 18 年度の包括外部監査で道路課の点検・維持管理関係について、次のとおり、意見が付され、翌年度に措置状況が公表されている。

a) 道路維持管理の検討

意見(要約)	講じた措置等
道路維持保全工事は突発的なものであり、休日・夜間を含めて対応が求められ、しかも災害時のニーズが特に高いなど、業者が受注を望む性質のものではない、とのことである。市町は主として生活道を管理するため、単純に管理方法の比較は出来ないが、道路維持管理の運営に当たっては、市町を含めた対策も検討が必要と思われる。	市町と情報を共有化するなど、連携を図りながら各々の管理者が適切な管理に努める。また、地元住民等が道路の清掃・緑化等の維持管理や美化活動を行う「香川さわやかロード」制度の積極的な活用を図る。

b) 道路保全箇所の選定過程の保存

意見(要約)	講じた措置等
事業対象の選定過程を保存すること、次年度に前年度と非常に異なるリストアップを行っている場合には、その理由が明確になるようにすることが必要である。 道路関連の事業は、住民等からの要望によ	道路保全の箇所選定については、現在は(社)日本道路協会が定めた道路維持修繕要綱等の諸基準を参考に行っているが、今後は道路のアセットマネジメントを含め、箇所付けを考える必要があり、客観的な数

<p>るものが多いが、電話・来庁等によるものは記録に残らない。住民等からの要望自体及びその対応に関する記録を残す必要がある。</p>	<p>値基準による修繕候補箇所のリストアップ及び文書化について検討する。</p> <p>地元からの要望等の内容及び処理状況等の記録・保存の様式を定め、各土木事務所へ通知した。</p>
--	---

(現在の状況)

a) 道路維持管理の検討

市町と情報を共有するなど、連携を図りながら各々の管理者が適切な管理に努め、地元住民等が道路の維持管理や美化活動を行う「香川さわやかロード」制度(県下 143 団体、管理延長 158km 認定)を積極的に活用している。また、「道の相談室」等を活用し地元からの情報の共有、伝達を図っている。

b) 道路保全箇所の選定過程の保存

地元からの要望等について、内容及び処理状況等を、記録・保存するための様式「記録簿の様式」を平成 19 年に定め、現在も引き続き運用しているとのことであるが、中讃土木事務所管轄内、坂出・宇多津・綾川地区についての、平成 23 年度からの地元要望等の記録簿を調査した結果、記載の不備が複数件見られた。また、記録簿の様式が利用されていないものも見受けられた。処理状況等が明確に管理できるように、記録簿の様式を適切に利用し運用することが必要である。(意見)

④ トンネルの緊急点検

県では、平成 24 年 12 月の中央自動車道笹子トンネルでの天井板崩落事故を受け、県が管理するトンネルの照明灯や送風機などの道路附属物について緊急点検を実施しており、点検の結果、異常がないことを確認している。

平成 25 年度に、トンネル本体の総点検を実施し、対策が必要になった箇所については、早急に対応していく予定である。

県が管理するトンネル 23 箇所のうち、一部について、日常の点検結果、台帳を入手し、現場視察を行った。

a) 小豆総合事務所 新町トンネル

(トンネル台帳)

トンネル番号	1226	道路種別	一般国道
延長	96m	完成年度	1963年
供用年数	50年	点検年月日	H25. 1. 16
異常箇所	コンクリートの剥落、大規模な帯水・側溝破損、器具外面やガラスに破		

	損や汚れ(すべて判定区分Ⅰ)
点検コメント	照明器具、面導水のナットの緩みあり。締め付け完了。覆工の継ぎ目(路面1.5m程度の位置)のモルタルに浮きが多い。緊急性はないが、早い時期の修繕が必要。

現地視察時の撮影写真(平成 25 年 10 月 3 日)



(点検結果の対応)

平成 25 年 1 月の点検において緊急性はないが、早い時期の修繕が必要とのコメントが付されている。異常箇所の記載及び現場の写真の状況からもわかるように、早急に総点検を行い、その結果によっては対策が必要と考えられる。(意見)

b)小豆総合事務所 千軒トンネル

(トンネル台帳)

トンネル番号	3872	道路種別	一般県道
延長	82.1m	完成年度	1955年
供用年数	58年	点検年月日	H25.1.16
異常箇所	コンクリートの剥落(判定区分Ⅰ) 器具外面やガラスに破損や汚れ(判定区分Ⅱ)		
点検コメント	電線管路の腐食が激しい。早期に要修繕。路面から1.5mの覆工の継ぎ目のモルタルに一部浮きがある。緊急性はないが、補修の必要あり。天井付近の覆工に一部欠損有。		

現地視察時の撮影写真(平成 25 年 10 月 3 日)



(点検結果の対応)

平成 25 年 1 月の点検において電線管路の腐食が激しく、早期に要修繕とされていたが、平成 25 年 10 月の現場視察時には修繕はなされていなかった。早期対応を要するものは遅滞なく修繕を行っていくことが必要であると思われる。(意見)

c)中讃土木事務所 五色台トンネル

(トンネル台帳)

トンネル番号	3951	道路種別	一般県道
延長	1,437m	完成年度	1980年
供用年数	33年	点検年月日	H24.3.1
異常箇所	コンクリートの剥落、送風機の外観(すべて判定区分 I)		
点検コメント	トンネル内覆工コンクリート全体にクラック、遊離石灰等が見られる、送風機の表面に塗膜劣化(錆)が発生している。		

現地視察時の撮影写真(平成 25 年 10 月 8 日)



香川県道路公社が平成 23 年 3 月末で解散し、高松坂出有料道路は無料化され、五色台トンネルも県に移管された。無料化の前は、1 日あたりの交通量は 5,000 台に満たない状況であったが、無料化された平成 24 年 4 月時点では、1 日あたりの交通量は約 13,000 台ということである。

(点検結果の対応)

平成 24 年 3 月の点検において、遊離石灰等が見られるとのコメントもあり、早急に総点検を行い、その結果によっては対策が必要と考えられる。(意見)

(トンネル台帳の整備)

また、トンネル台帳は、有料トンネルの区分のままであり、交通量センサも更新日が平成 22 年 10 月となっている。有料道路の無料化に伴うトンネル台帳の更新が行われる必要がある。(指摘)

d)西讃土木事務所 曼陀トンネル

(トンネル台帳)

トンネル番号	1871	道路種別	主要地方道
延長	414.7m	完成年度	1963年
供用年数	50年	点検年月日	H23.6.17
異常箇所	なし。		
点検コメント	補修済みであるが、補修したひび割れ部から再度水が染み出しているところが多く見られる。		

現地視察時の撮影写真(平成 25 年 10 月 9 日)



(徳島県との調整)

現場視察の状況から、補修の状況が良くわかったが、トンネル北半分が香川県の管理、南半分は徳島県の管理となっており、徳島側の補修は行われていないとのことである。香川県側のみ補修してもトンネル全体の維持管理からすると不十分であり、徳島県との調整も図りながら、維持管理をしていく必要がある。(意見)

(トンネル台帳の整備)

また、トンネルの定期点検は1年に1度であるが、トンネル台帳の点検履歴が平成23年6月となっており、平成24年度の実施履歴が台帳に記録されていなかった。実施した点検は漏れなく記録するべきである。交通量センサも更新日が平成20年5月となっている。トンネル台帳の内容の更新は定期的に行われる必要がある。(指摘)

(3) 橋梁長寿命化修繕計画

県では、平成25年1月に「香川県橋梁長寿命化修繕計画」を策定している。内容は以下のとおりである。

① 橋梁長寿命化修繕計画の背景・目的

a) 背景

県が管理する道路橋(橋長2m以上)は、1,448橋(平成24年11月30日現在)あり、このうち、建設後50年を経過する老朽化橋梁は、242橋で約17%を占めている。

20年後には、急速に老朽化橋梁が増大し、1,127橋(約78%)となる見込みである。財源が厳しい中で、橋梁の修繕・架替えに使うことのできる費用には限りがある。

このような背景から、県では増大が見込まれる橋梁の修繕・架替えに充てる費用に対し、可能な限りのコスト縮減の取組みが不可欠であるとしている。

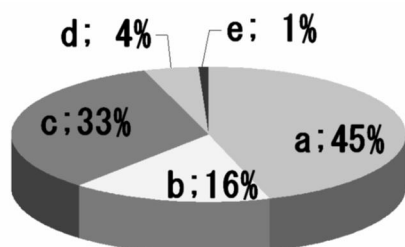
b) 目的

県では道路交通の安全性を確保しつつ、コスト縮減を図るため、これまでの対症療法的な対応から予防的で計画的な対応で、橋梁を長寿命化させる方針に転換する。

c) 県の橋梁の状況

平成23年度計画対象の橋梁1,448橋のうち、健全性の高い損傷区分a、bの橋梁が61%、劣化が進みつつある損傷区分cの橋梁が33%となっている。また、健全性の低い損傷区分d、eの橋梁が5%あり、これらの橋梁については優先的に修繕を行う予定である。

(表2-5) 県の橋梁の状況(平成23年度対象橋梁)



② 長寿命化修繕計画の対象橋梁

県が管理する橋梁1,448橋全てを対象とし、その内訳は、一般国道157橋、主要地方道631橋、一般県道660橋である。

③健全度の把握及び日常的な維持管理に関する基本的な方針

a) 定期点検の精度

健全度の把握については、県で作成した「橋梁点検要領」、「橋梁点検マニュアル」に基づき定期点検を実施し、橋梁の損傷を早期に把握し、予防的で計画的な対応を行う。

点検作業は特殊作業を除き、原則として県職員によってなされている。「橋梁点検要領」、「橋梁点検マニュアル」に基づき定期点検を実施しており、定期点検のための研修も実施されているとのことであった。

しかしながら、笹子トンネル事故においては点検の甘さが指摘されており、全国的に自治体が行っている点検に対する精度が疑問視されている。点検の精度に問題がないか、専門家の検証を参考に、より慎重に対応していくことが必要と思われる。(意見)

b) 日常的な維持管理に関する基本的な方針

橋梁を良好な状態に保つために、日常的な維持管理として、パトロール、清掃などを実施する。

④対象橋梁の長寿命化及び修繕・架替えに係る費用の縮減に関する基本的な方針

a) 目的

これまでの橋梁維持管理は、劣化が顕著化した時点で、その都度、劣化状況に応じた修繕を行う「対症療法型」の管理であり、こうした従来の維持管理では60～75年の寿命といわれていた。今後は、予め修繕を行う「予防保全型」に転換することで、寿命を100年以上に長寿化することを目指す。「予防保全型」とすることで、修繕費は増えるが、長期的には架替え回数を減らすことができるため、修繕と更新(架替え)を合わせたLCCを縮減することができる。

b) LCC試算、最適工法の設定

予防保全による長寿命化を考慮して、劣化が進むとの前提で、計算開始年から50年間の修繕費の総額が最も経済的となる修繕時期と工法を橋梁ごとに設定する。

現時点で必要部分の補修を行うことで、全体が初期状態に戻ると仮定している。

現時点(平成24年11月30日現在)ですでに50年以上の供用年数が経過しているものは、242橋で約17%あり、30年以上では1,127橋で約78%あるが、これらについては予防的修繕を従来は行っていない。

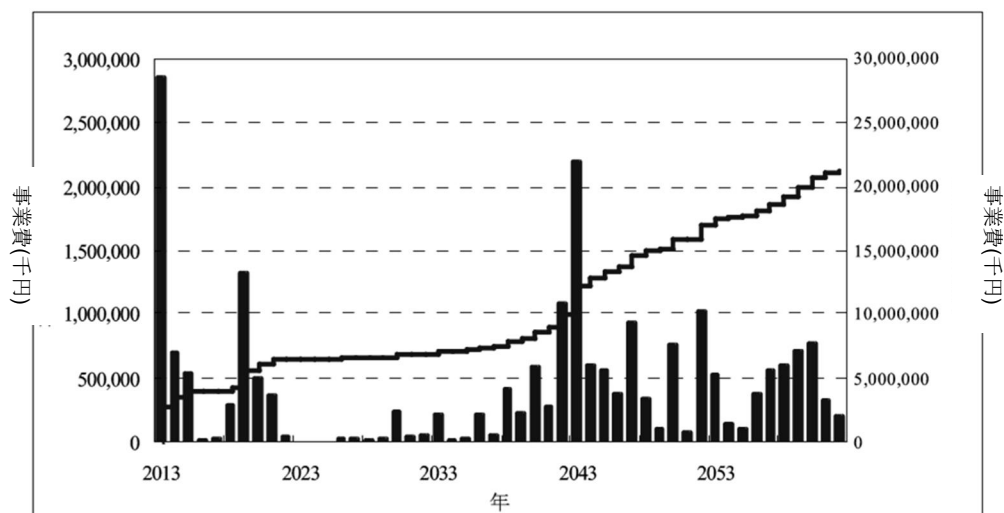
(過去の修繕状況の考慮)

劣化予測式については、橋梁ごとに、供用年数や損傷状況により修正するとのことである。また、過去の修繕状況は現在の損傷状況で判断しているとのことであるが、今後の点検・修繕履歴のデータ蓄積が整備された後は、過去の修繕状況も考慮した計画を策定することが望ましい。(意見)

c) 最小LCCの算定

現時点から50年間の長期計画と位置づけて、今回、計画策定する1,448橋に対して、上記b)のLCC試算で設定された最適な修繕時期・工法を行った場合にかかる年間の総コストを最小LCCとして算定する。最小LCCの算定結果は、(表2-6)のとおりである。

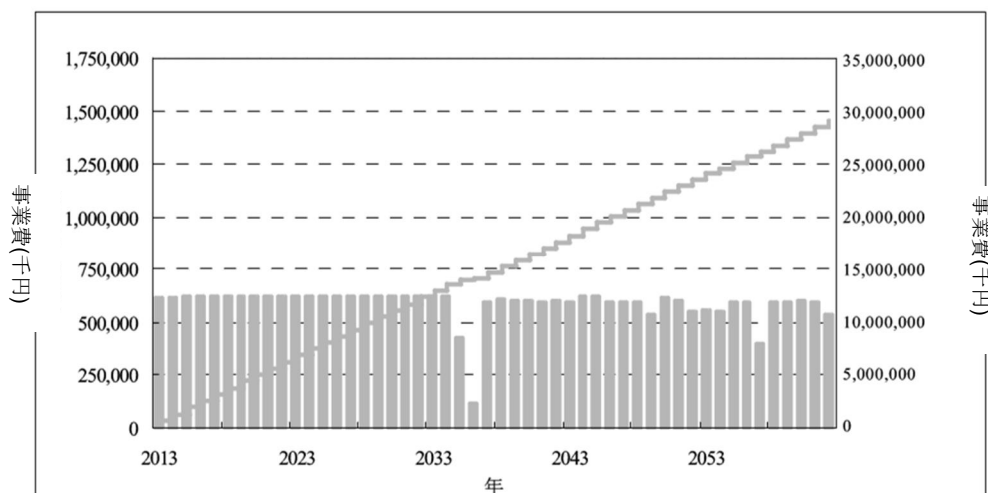
(表2-6) 最小LCCの算定結果



d) 予算平準化の実施

最小LCCとして算定された50年間の計画コストに対して、1年間の修繕にかけることができる予算の上限を踏まえ、実現可能な計画となるように、橋梁の重要度、部材の損傷度を勘案して、予算の平準化を行う。予算平準化の結果は、(表2-7)のとおりである。

(表2-7) 予算平準化の結果



(表2-6)最小LCCの算定結果と(表2-7)予算平準化の結果を比較すると、2013年や2043年に計画された修繕費が予算の関係から先送りされることとなる。個別橋梁の点検において、緊急性を要するもの、早期に修繕すべきものがないかについては、(4)個別橋梁における計画等の検討(83ページ)にて実施する。

⑤対象橋梁ごとの次回点検時期及び修繕内容・時期または架替え時期

a)橋梁の対応区分

県管理の橋梁は、橋梁の規模、機能、路線等の重要度等を踏まえ、(表2-8)の4つのグループで管理する。

(表2-8)橋梁の対応区分

対応区分	適用
I 高度予防維持管理対応	<ul style="list-style-type: none"> 橋長100m 以上かつ最大支間長50m 以上の橋梁 歴史的橋梁など維持管理上優先度が極めて高い橋梁
II 予防維持管理対応	I、IVを除く橋梁で、以下のいずれかに当てはまる橋梁 <ul style="list-style-type: none"> 橋長15m 以上の橋梁 ・ 跨線橋 緊急輸送路上の橋梁 ・ 跨道橋
III 事後維持管理対応	I、II、IVを除く橋梁
IV 観察維持管理対応	特に指定する橋梁 <ul style="list-style-type: none"> 架け替えが決まっている橋梁 古い橋梁で、修繕より架け替えが妥当と考えられる橋梁 迂回路が近接してあるなど緊急対応が可能な橋梁など
I 高度予防維持管理対応	
	高度予防維持管理対応とした橋梁は、原則として修繕の遅れによる劣化の進行を起こさせない。設定された修繕年に必ず修繕を実施する方針とする。
II 予防維持管理対応	
	予防維持管理対応とした橋梁は、予算に制約がある場合、修繕優先度が上位のものから修繕を行うものとする。 修繕優先度が低い橋梁は、修繕の遅れによる劣化の進行を許容するが、修繕の遅れによる架替えは起こさないものとする。
III 事後維持管理対応	
	事後維持管理対応橋梁は、基本的には予防維持管理とするが、予算に制約がある場合、修繕優先度が上位のものから修繕を行う。 修繕優先度が低い橋梁は、修繕の遅れによる劣化の進行を許容し、最悪、修繕の遅れによる架替えも考慮する。
IV 観察維持管理対応	

劣化がかなり進行し修繕が適さない橋梁、幅員等機能アップが望まれる橋梁等は、観察維持管理対応とし、架替え費用を計上し、修繕費用は計上しないものとする。

b)橋梁の優先度

橋梁の修繕の順位付けは、原則として対応区分に基づいて行うが、同じ対応区分の橋梁については、損傷状況、路線状況など(表2-9)に示す要因を踏まえ、修繕の順位付けを行う。

(表2-9)橋梁の修繕優先度の要因

- | | | |
|----------|---|----------------------------|
| ・部材の損傷状況 | → | 主桁、床版等の主部材の損傷の著しい橋梁の修繕を優先 |
| ・緊急輸送路 | → | 緊急輸送路(一次～三次)に指定された路線の橋梁を優先 |
| ・交通量 | → | 交通量の多い橋梁の修繕を優先 |
| ・橋長 | → | 橋長の長いものを優先 |
| ・交差条件 | → | 道路、鉄道等、重要施設を跨ぐ橋梁を優先 |

c)長期計画(50年間)

現時点から50年間について、最小LCCや予算の平準化の検討を踏まえて、最も実現性があり効果的である、全橋の修繕、更新計画を、長期計画として策定する。

d)中期計画(10年間)

長期計画の直近10年間について、定期点検の結果等より、修繕内容・時期又は架替え時期の検討を行い、実効性と精度を上げた中期計画を策定する。

e)橋梁点検の計画

長寿命化修繕計画の対象橋梁を県全ての橋梁として、全橋梁の健全度把握を県で作成した「橋梁点検要領」、「橋梁点検マニュアル」に基づいて5年毎に定期的に行う。

(老朽化橋梁の点検頻度)

橋梁点検については5年毎の定期点検となっているが、老朽化しているものについては、5年毎の定期点検で十分といえるのか疑問であり、必要に応じて、供用年数、対応区分を考慮した定期点検の頻度の見直しが必要と思われる。(意見)

⑥定期点検のあり方

四国地方整備局においては、損傷の程度について客観的な状況を評価し、損傷の評価を踏まえ、構造、設計・製作・施工の条件、使用条件、各種履歴に関する要因を総合的に評価して対策区分を設けている。県においては、橋梁の規模、機能、路線等の重要度に応じて対応区分を決め、損傷の評価をして長寿命化計画に反映させることになる。

四国地方整備局において香川県内の橋梁で速やかに補修すべきと評価されたものは全体の3割になる。これらの橋梁については、5年以内での修繕を予定している。一方、県では健全性が低く早期に補修の必要性がある損傷区分d・eの橋梁は全体の5%に留まっている。もちろん、四国地方整備局と県では、橋梁における交通量等の諸条件が異なっており、こうした数値の差になっている可能性があるため、単純な比較はできないが、大きな乖離があるのは事実であり、交通量等の諸条件を原因とすると容易に判断することは避けるべきである。四国地方整備局の割合との乖離が大きいことから、定期点検のあり方等も再度検討する必要がある。

(修繕時期等のあり方)

また、Ⅲ事後維持管理対応、Ⅳ観察維持管理対応に区分された橋梁については、予算の制約を受ける場合に劣後としているが、その耐久性、危険性を考慮し、修繕時期、架替え時期に問題がないかの再検討が望まれる。(意見)

(4)個別橋梁における計画等の検討

長寿命化修繕計画の対象橋梁のうち、損傷ランクがdまたはeの橋梁の基礎資料を入手し、点検の状況、今後の点検計画、修繕計画の合理性についての検証を行った。

また、一部の橋梁については現場視察を行った。

(修繕計画一覧表)

なお、長寿命化修繕計画の対象橋梁ごとの点検時期、修繕内容・時期、架替え時期等を記した修繕計画の一覧表において、管理対応区分が明示されておらず、管理上、有効なものとなっていないため、一覧表へ管理対応区分を追記することが望まれる。(意見)

①高松土木事務所 西谷橋

橋梁番号	1053	道路種別	一般国道	橋長(m)	14.6
路線名	国道193号	橋種	R C T桁橋		
架設年	1956年	供用年数	57年		
点検年	H20	損傷ランク(総合)	e		
主な損傷部位	主桁・横桁	主な損傷内容	ひび割れ・漏水・遊離石灰		
点検コメント	主桁支点上(支承を含む)のコンクリートがひび割れ、同付近の鉄筋は露出、腐食に至っている。鉄製支承は全個所において腐食している。鋼材の圧縮強度に影響があると推定。				
補修実施時期	H22年度補修済	次回点検時期	2013(以後5年毎)		
主な補修内容	上部工(主桁)の剥離・鉄筋露出に対して断面修復工法、表面保護工法により補修。ひび割れに対しては、ひび割れ注入工法により補修。				

橋長が14.6mで、緊急輸送路(第1次輸送確保路線)であり、Ⅱ予防維持管理対応に区分される。

(点検時期)

平成22年度に補修が行われている。点検年は平成20年であるが、点検・補修計画シートの最新点検年次は平成21年となっており、次回点検時期も5年後の平成26年となっている。平成22年補修部分以外の部分についての点検は平成25年に行うべきである。(指摘)

(点検の頻度)

点検計画は供用経過年数に関係なく、5年毎の点検となっているが、供用経過年数は57年であり、補修箇所は良いにしても、それ以外の部分について今後5年毎の点検で、予防維持管理が有効にできるのか、今後の状況をみながら、必要に応じて点検頻度の見直しが必要と思われる。(意見)

②高松土木事務所 香西港大橋

橋梁番号	1469	道路種別	主要地方道	橋長(m)	131.9
路線名	高松王越坂出線	橋種	プレテンT桁(I桁)橋		
架設年	1985年	供用年数	28年		
点検年	H20	損傷ランク	d		
主な損傷部位	下部工	主な損傷内容	ひび割れ・漏水・遊離石灰		
点検コメント	下部工(張出し部)のひび割れや、支承に苔や植物が生育していることから、内部の損傷も懸念される。コンクリート片の崩落も確認されたことから、詳細調査の必要性がある。				
補修実施時期	H23年度補修済	次回点検時期	H25(以後5年毎)		
主な補修内容	下部工(橋脚)のひび割れについて、エポキシ樹脂注入による補修を行った。				

(点検結果の記載)

橋長131.9mで、緊急輸送路(第1次輸送確保路線)であり、Ⅰ高度維持管理対応に区分される。

点検コメントにあるように、損傷部位についての詳細調査が必要と認められ、その結果、平成23年度に補修が実施されている。

現地視察を行ったが、修繕部位は遊離石灰化が進んでいたようで、補修内容も3基の下部工の全体に及んでいた。

また、点検時にはコメントがなかった部分で、現場視察時、下部工張出し部にひび割れが見られた。ひび割れは補修された3基よりも軽微なものであり、直ちに橋の構造に影響

のあるものではないとのことであるが、点検記録からは不明であり、点検時にはなかったものか、記載不要と判断したものか、または、見落としたものか、不明である。点検時に把握していたのであれば、点検結果として残すべきと思われる。(指摘)

現地視察時の撮影写真(平成25年9月25日)



③高松土木事務所 大屋敷橋

橋梁番号	5453	道路種別	一般県道	橋長(m)	12.5
路線名	大滝上西線	橋種	RC中実床板橋		
架設年	1959年	供用年数	54年		
点検年	H22	損傷ランク	e		
主な損傷部位	主桁	主な損傷内容	ひび割れ・漏水・遊離石灰		
点検コメント	全主桁コンクリートは橋軸方向全長にひび割れ(幅1.0~2.0mm)が発生、鉄筋露出も数箇所が発生し鉄筋は腐食し、断面減少に至る。支点部横桁コンクリートにも鉄筋露出、腐食、コンクリートの剥離。主鉄筋の断面減少により、上部工耐荷力は相当低下していると推定(大型車の通行は危険)。床版コンクリートは比較的健全と推定。下部工コンクリート全体に劣化が見られる。				
補修実施時期	H25年度補修	次回点検時期	H27(以後5年毎)		
主な補修内容	主部材：断面修復、炭素繊維シート接着。				

(点検結果の対応)

橋長が12.5mであり、緊急輸送路の指定もない、Ⅲ事後維持管理対応に区分される。

平成22年の点検時に「上部工耐荷力は相当低下していると推定」というコメントがあるが、平成25年の補修となっていた。橋梁前後の道路幅員が狭く大型車は通行できないとのこと

であり、直ちに橋に影響を及ぼすものではないと思われるものの、早い時期での対応をすべきであったと思われる。(指摘)

④中讃土木事務所 綾川大橋

橋梁番号	1641	道路種別	主要地方道	橋長(m)	119.0
路線名	高松善通寺線	橋種	I桁橋(合成)		
架設年	1956年	供用年数	57年		
点検年	H21	損傷ランク(総合)	d		
主な損傷部位	下部工	主な損傷内容	ひび割れ・漏水・遊離石灰		
点検コメント	上流側の主桁に広範囲の塗装の劣化あり。拡幅部のセパレーターの部分から遊離石灰有り。防護柵は一部損傷あり。1992年7月に再塗装。				
補修実施時期	H27年度補修(計画)	次回点検時期	H26(以後5年毎)		

(点検の頻度)

橋長119.0mで、緊急輸送路(第2次輸送確保路線)であり、II 予防維持管理対応に区分される。

現地視察を行ったが、遊離石灰の状況があり、早めの詳細調査が必要と思われる。

点検年は平成21年であり、次回点検時期は5年後の平成26年に実施予定であり、平成27年度に補修予定(計画)である。

点検計画は供用経過年数に関係なく、5年毎の点検となっているが、供用経過年数は57年であり、補修予定箇所は良いにしても、それ以外の部分について今後5年毎の点検で、予防維持管理に有効であるのか、今後の状況をみながら、必要に応じて点検頻度の見直しが必要と思われる。(意見)

現地視察時の撮影写真(平成25年10月8日)



⑤中讃土木事務所 綾川橋

橋梁番号	2841	道路種別	一般県道	橋長(m)	83.0
路線名	鴨川停車場五色台線	橋種	H型鋼橋(非合成)		
架設年	1968年	供用年数	45年		
点検年	H22	損傷ランク	d		
主な損傷部位	下部工、鋼主桁	主な損傷内容	ひび割れ・漏水・遊離石灰・腐食		
点検コメント	主桁の腐食による板厚減少は桁端部のみである。下部工は、A2橋台の損傷が大きい。大きい(2.0mm程度)ひび割れが多数ある。「平成20年度橋梁調査(アルカリ骨材反応等)業務委託」にて、A2橋台にアルカリ骨材反応の進行が報告されている。				
補修実施時期	H27年度補修(計画)	次回点検時期	H27(以後5年毎)		

(点検の頻度)

橋長83.0mであり、Ⅱ予防維持管理対応に区分される。

点検年は平成21年であり、次回点検時期は5年後の平成27年、平成27年度に補修予定である。

「平成20年度橋梁調査(アルカリ骨材反応等)業務委託」にて、A2橋台にアルカリ骨材反応の進行が報告されており、平成22年点検時には、A2橋台の損傷が大きいとされている。平準化により、平成27年まで補修が先送りされたと思われるが、その間の定期点検も予定

されていない。今後の状況をみながら、必要に応じて点検頻度の見直しが必要と思われる。
(意見)

⑥中讃土木事務所 滝ノ宮橋

橋梁番号	3023	道路種別	一般県道	橋長(m)	91.5
路線名	高松琴平線	橋種	アーチ橋、RCT桁橋		
架設年	1933年	供用年数	80年		
点検年	H22	損傷ランク	d		
主な損傷部位	主桁	主な損傷内容	ひび割れ・漏水・遊離石灰		
点検コメント	主桁の損傷が目立つ。ひび割れと外桁の漏水、遊離石灰の損傷が大きい。支点上の主桁に割れがある。				
補修実施時期	H27年度補修(計画)	次回点検時期	H27(以後5年毎)		

(台帳の整備)

滝ノ宮橋は、現在の計画でⅡ予防維持管理対応区分となった。その後、平成23年度に土木学会選奨土木遺産に認定されており、歴史的橋梁に該当し、Ⅰ高度予防維持管理対応の区分とも考えられる。このことは、現地視察時に知ったことであり、台帳からは歴史的橋梁であることは判明しなかった。維持管理対応区分を再考するとともに、歴史的橋梁であることがわかる情報を台帳に記載する必要がある。(指摘)

(橋梁の対応区分の変更)

点検・補修計画シートの最新点検年次は平成22年となっており、次回点検時期も5年後の平成27年、損傷ランクdの部位について詳細調査を行い、同年度の平成27年度に補修予定(計画)である。歴史的橋梁に該当し、Ⅰ高度予防維持管理対応の区分と判断された場合は、補修計画の見直しも必要と思われる。(意見)

現地視察時の撮影写真(平成25年10月8日)



⑦西讃土木事務所 的場橋

橋梁番号	1887	道路種別	主要地方道	橋長(m)	30.7
路線名	丸亀詫間豊浜線	橋種	アーチ橋		
架設年	1959年	供用年数	54年		
点検年	H21	損傷ランク	e		
主な損傷部位	主桁	主な損傷内容	鉄筋露出		
点検コメント	アーチリブの各所に浮きがみられる。打診ハンマーでは叩き落とせなかったが、剥落時に第三者被害の恐れが有り、緊急対応が必要である。補修済み鉄筋露出部の鉄筋に腐食がみられる。補修が必要である。上流側の補剛桁の桁下面に著しい損傷がみられる。詳細調査が必要である。				
補修実施時期	H24年度補修済	次回点検時期	H26(以後5年毎)		
補修内容	上部工のひび割れに対してエポキシ樹脂注入、U(V)カット(補填)工法により補修。上部工の剥離・鉄筋露出に対して断面修復工法、表面保護工法により補修。				

(点検結果の対応)

橋長30.7mであり、Ⅱ予防維持管理対応に区分される。

平成21年点検時に、「アーチリブの各所に浮きがみられる。剥落時に第三者被害の恐れが有り、緊急対応が必要である。」と報告されている。以後、2度にわたり第三者被害がないよう可能な限りの応急措置を実施し、通行者の安全を確保したとのことである。抜本的な工事は平成24年に実施されているが、早い時期での対応をすべきであったと思われる。(指摘)

⑧西讃土木事務所 三架橋

橋梁番号	1889	道路種別	主要地方道	橋長(m)	93.1
路線名	丸亀詫間豊浜線	橋種	アーチ橋		
架設年	1936年	供用年数	77年		
点検年	H21	損傷ランク	d		
主な損傷部位	主桁・下部工	主な損傷内容	ひび割れ・漏水・遊離石灰		
点検コメント	主桁は、部分的に0.2mmを超えるひび割れ有り。主桁に表面保護をしているが、漏水により内部に水が溜まっている。横桁は、部分的に遊離石灰有り。アーチ部は、側面及び下面に0.3mm程度のひび割れ有り。アーチ支柱部は、縦方向に0.5~0.8mm程度のひび割れ有り。床版は、鋼板接着をしており、部分的に腐食の進行が見られ、浮きも見られる。橋脚は、ひび割れ2.0mmが確認でき、剥離範囲があるため、早期の補修が望まれる。				

	歩道橋は支承、高欄の腐食が進行しており、早期の補修が望まれる。		
補修実施時期	H24年度補修済	次回点検時期	H26(以後5年毎)
主な補修内容	上部工のひび割れに対してエポキシ樹脂注入、電気防食工法により補修。 上部工の防食機能の劣化に対して表面保護工法、上部工の浮きに対して断面修復工法により補修。		

(点検の頻度)

橋長93.1mであり、Ⅱ予防維持管理対応に区分される。点検年は平成21年であり、次回点検時期は5年後の平成26年となっている。

点検計画は供用経過年数に関係なく、5年毎の点検となっているが、供用経過年数は77年であり、補修箇所は良いにしても、それ以外の部分について26年の点検後も、5年毎の点検で、予防維持管理に有効であるのか、今後の状況をみながら、必要に応じて見直しが必要と思われる。(意見)

(5)未収債権管理

道路関係の税外未収金について、各土木事務所で平成24年度の残高について、内容を確認した。

(道路関係の税外未収金)

事務所名	歳入科目	年度	金額
①高松土木事務所	雑入	平成21年度	1,267,350円
②小豆総合事務所	土木使用料	平成22年度	954円
	雑入	平成18年度	378,000円
		平成21年度	121,275円
③長尾土木事務所	土木使用料	平成18年度	97,300円
		平成21年度	66,000円
④中讃土木事務所	雑入	平成22年度	111,100円
		平成19年度以前	136,500円
⑤西讃土木事務所	土木使用料	平成19年度	144円
		平成24年度	100円
	雑入	平成22年度	210,000円

①高松土木事務所

歳入科目	雑入
未収額	1,267,350円(平成21年度983,850円、平成21年度283,500円)
内 容	交通事故による欄干の破損による道路法上の原因者負担金である。平成21年度に2件発生しており、住所等不明であり、回収の見込みは少ないとのことである。

②小豆総合事務所

歳入科目	雑入
未収額	499,275円(平成18年度378,000円、平成21年度121,275円)
内 容	工事契約を受注した企業が倒産して、工事契約の履行が困難となった先に対する契約違約金の収入未済金である。香川県工事請負契約約款44条に、契約が解除された場合、受注者は、請負代金額の10分の1に相当する額を違約金として支払うという契約に基づく債権である。倒産している先であり、回収の見込みは少ないとのことである。

歳入科目	雑入
未収額	97,300円
内 容	工事契約を受注した企業が倒産により、工事の履行が困難となった先に対して、前払金の支払をしていた場合、前払額から出来高をマイナスした金額について受注者に対して利息を請求するもの。倒産している先であり、回収の見込みは少ないとのことである。

③長尾土木事務所

歳入科目	土木使用料
未収額	177,100円(平成21年度66,000円、平成22年度111,100円)
内 容	支払が滞っている。現在分割納付により支払を進めているが、上記金額が残っている。平成27年度末には全額回収の見込みである。

④中讃土木事務所

歳入科目	雑入
未収額	136,500円
内 容	街路樹を破損した者に対して、復旧費用を請求したもの。滞納処分 of 執行停止を受けており、平成25年2月に不納欠損処理を行った。

⑤西讃土木事務所

歳入科目	雑入
未収額	210,000円
内容	欄干の損傷によるものであり、損害賠償金840,000円であった。 630,000円については返済されている。

少額のものもあるが、引き続き、地方財政法に従って収入を認識し、回収に努めることが期待される。

(6)指摘及び意見

<p>1)指摘</p> <p>①トンネル台帳の整備</p> <p>(a)中讃土木事務所 五色台トンネル</p> <p>トンネル台帳は、有料トンネルの区分のままであり、交通量センサスも更新日が平成22年10月となっている。有料道路の無料化に伴うトンネル台帳の更新が行われる必要がある。</p> <p>(b)西讃土木事務所 曼陀トンネル</p> <p>トンネルの定期点検は1年に1度であるが、トンネル台帳の点検履歴が平成23年6月となっており、平成24年度の実施履歴が台帳に記録されていなかった。実施した点検は漏れなく記録するべきである。交通量センサスも更新日が平成20年5月となっている。トンネル台帳の内容の更新は定期的に行われる必要がある。</p> <p>②個別橋梁における計画等の検討</p> <p>(a)高松土木事務所 西谷橋(点検時期)</p> <p>平成22年度に補修が行われている。点検年は平成20年であるが、点検・補修計画シート最新の点検年次は平成21年となっており、次回点検時期も5年後の平成26年となっている。平成22年補修部分以外の部分についての点検は平成25年に行うべきである。</p> <p>(b)高松土木事務所 香西港大橋(点検結果の記載)</p> <p>点検時にはコメントがなかった部分で、現場視察時、下部工張出し部にひび割れが見られた。ひび割れは補修された3基よりも軽微なものであり、直ちに橋の構造に影響のあるものではないとのことであるが、点検記録からは不明であり、点検時にはなかったものか、記載不要と判断したものか、または、見落としたものか、不明である。点検時に把握していたのであれば、点検結果として残すべきと思われる。</p>

(c)高松土木事務所 大屋敷橋(点検結果の対応)

平成22年の点検時に「上部工耐荷力は相当低下していると推定」というコメントがあるが、平成25年の補修となっていた。橋梁前後の道路幅員が狭く大型車は通行できないとのことであり、直ちに橋に影響を及ぼすものではないと思われるものの、早い時期での対応をすべきであったと思われる。

(d)中讃土木事務所 滝ノ宮橋(台帳の整備)

滝ノ宮橋は、現在の計画でⅡ予防維持管理対応区分となった。その後、平成23年度に土木学会選奨土木遺産に認定されており、歴史的橋梁に該当し、Ⅰ高度予防維持管理対応の区分とも考えられる。このことは、現地視察時に知ったことであり、台帳からは歴史的橋梁であることは判明しなかった。維持管理対応区分を再考するとともに、歴史的橋梁であることがわかる情報を台帳に記載する必要がある。

(e)西讃土木事務所 的場橋(点検結果の対応)

平成21年点検時に、「アーチリブの各所に浮きがみられる。剥落時に第3者被害の恐れが有り、緊急対応が必要である。」と報告されている。以後、2度にわたり第3者被害がないよう可能な限りの応急措置を実施し、通行者の安全を確保したとのことである。抜本的な工事は平成24年に実施されているが、早い時期での対応をすべきであったと思われる。

2)意見

①トンネル台帳の整備

トンネル台帳のシステムについては、基本項目、基本諸元、補修歴、占用物件、移管情報の項目があり、それぞれにデータが入力、蓄積されている。直近の点検結果については印刷可能であるが、点検結果表と施設台帳との連動はない。施設台帳に点検結果表を連動させて管理することが望まれる。

②道路課でのデータ管理

橋梁台帳システムへの点検結果等入力は各土木事務所等で行われるが、道路課でのデータ集約は年数回となっている。道路課での点検結果のデータ収集、取得・移動・廃棄等のデータは、施設管理において重要であり、道路課でのデータ集約頻度を高めていくことを検討されたい。

③道路保全箇所の選定過程の保存

地元要望等の記録簿を通査した結果、記載の不備が複数件見られた。また、記録簿の様式が利用されていないものも見受けられた。処理状況等が明確に管理できるように、

記録簿の様式を適切に利用し運用することが必要である。

④トンネルの緊急点検

(a)小豆総合事務所 新町トンネル(点検結果の対応)

平成25年1月の点検において緊急性はないが、早い時期の修繕が必要とのコメントが付されている。異常箇所の記事及び現場の写真の状況からもわかるように、早急に総点検を行い、その結果によっては対策が必要と考えられる。

(b)小豆総合事務所 千軒トンネル(点検結果の対応)

平成25年1月の点検において電線管路の腐食が激しく、早期に要修繕とされていたが、平成25年10月の現場視察時には修繕はなされていなかった。早期対応を要するものは遅滞なく修繕を行っていくことが必要であると思われる。

(c)中讃土木事務所 五色台トンネル(点検結果の対応)

平成24年3月の点検において、遊離石灰等が見られるとのコメントもあり、早急に総点検を行い、その結果によっては対策が必要と考えられる。

(d)西讃土木事務所 曼陀トンネル(徳島県との調整)

現場視察の状況から、補修の状況が良くわかったが、トンネル北半分が香川県の管理、南半分は徳島県の管理となっており、徳島側の補修は行われていないとのことである。香川県側のみ補修してもトンネル全体の維持管理からすると不十分であり、徳島県との調整も図りながら、維持管理をしていく必要がある。

⑤橋梁長寿命化修繕計画

(a)定期点検の精度

笹子トンネル事故においては点検の甘さが指摘されており、全国的に自治体が行っている点検に対する精度が疑問視されている。点検の精度に問題がないか、専門家の検証を参考に、より慎重に対応していくことが必要と思われる。

(b)過去の修繕状況の考慮

劣化予測式については、橋梁ごとに、供用年数や損傷状況により修正するとのことである。また、過去の修繕状況は現在の損傷状況で判断しているとのことであるが、今後の点検・修繕履歴のデータ蓄積が整備された後は、過去の修繕状況も考慮した計画を策定することが望ましい。

(c)老朽化橋梁の点検頻度

橋梁点検については5年毎の定期点検となっているが、老朽化しているものについては、5年毎の定期点検で十分といえるのか疑問であり、必要に応じて、供用年数、対応区分を考慮した定期点検の頻度の見直しが必要と思われる。

(d)修繕時期等のあり方

Ⅲ事後維持管理対応、Ⅳ観察維持管理対応に区分された橋梁については、予算の制約を受ける場合に劣後としているが、その耐久性、危険性を考慮し、修繕時期、架替え時期に問題がないかの再検討が望まれる。

⑥個別橋梁における計画等の検討

(a)修繕計画一覧表

長寿命化修繕計画の対象橋梁ごとの点検時期、修繕内容・時期、架替え時期等を記した修繕計画の一覧表において、管理対応区分が明示されておらず、管理上、有効なものとなっていないため、一覧表へ管理対応区分を追記することが望まれる。

(b)高松土木事務所 西谷橋(点検の頻度)

点検計画は供用経過年数に関係なく、5年毎の点検となっているが、供用経過年数は57年であり、補修箇所は良いにしても、それ以外の部分について今後5年毎の点検で、予防維持管理が有効にできるのか、今後の状況をみながら、必要に応じて点検頻度の見直しが必要と思われる。

(c)中讃土木事務所 綾川大橋(点検の頻度)

点検計画は供用経過年数に関係なく、5年毎の点検となっているが、供用経過年数は57年であり、補修予定箇所は良いにしても、それ以外の部分について今後5年毎の点検で、予防維持管理に有効であるのか、今後の状況をみながら、必要に応じて点検頻度の見直しが必要と思われる。

(d)中讃土木事務所 綾川橋(点検の頻度)

「平成20年度橋梁調査(アルカリ骨材反応等)業務委託」にて、A2橋台にアルカリ骨材反応の進行が報告されており、平成22年点検時には、A2橋台の損傷が大きいとされている。平準化により、平成27年まで補修が先送りされたと思われるが、その間の定期点検も予定されていない。今後の状況をみながら、必要に応じて点検頻度の見直しが必要と思われる。

(e)中讃土木事務所 滝ノ宮橋(橋梁の対応区分の変更)

点検・補修計画シートの最新点検年次は平成 22 年となっており、次回点検時期も 5 年後の平成 27 年、損傷ランク d の部位について詳細調査を行い、同年度の平成 27 年度に補修予定(計画)である。歴史的橋梁に該当し、I 高度予防維持管理対応の区分と判断された場合は、補修計画の見直しも必要と思われる。

(f)西讃土木事務所 三架橋(点検の頻度)

点検計画は供用経過年数に関係なく、5 年毎の点検となっているが、供用経過年数は 77 年であり、補修箇所は良いにしても、それ以外の部分について 26 年の点検後も、5 年毎の点検で、予防維持管理に有効であるのか、今後の状況をみながら、必要に応じて見直しが必要と思われる。

4. 事業評価

(1) 平成15年度から平成24年度までの公共事業評価の実施状況

①再評価対象事業

平成15年度以降、再評価対象となった道路課に関する事業は(表2-10)に示すとおりである。なお、区分については次のとおりである。

区 分	内 容
A	事業採択後5年目で未着工の事業
B	事業採択後5年目(※)で継続中の事業
C	事業採択前の準備・計画段階で5年間が経過している事業
D	再評価実施後、5年間が経過している事業
E	その他〔社会経済情勢の急激な変化等により評価の実施の必要が生じた事業〕

※ 国が定める再評価実施要領に基づく再評価対象事業以外の事業については、10年目とする。

(表2-10) 道路関係の再評価対象事業

年度	事業名	道路名等	工事箇所	着手年度	経過年数	区分	対応方針
平成15年度	道路改築事業	国道438号 (坂出工区)	坂出市	平成6年	10年	B	継続
平成17年度	道路改築事業	国道377号 (弘川工区)	東かがわ市 ～さぬき市	平成8年	10年	B	継続
平成18年度	道路改築事業	国道438号 (飯山)	丸亀市	平成9年	10年	B	継続
平成19年度	道路改築事業	県道丸亀詫間豊 浜線	三豊市	平成5年	再評価 後5年	D	継続
平成20年度	道路改築事業	県道円座香南線	高松市	平成11年	10年	B	継続
平成21年度	道路改築事業	県道丸亀詫間豊 浜線	仲多度郡 多度津町	平成12年	10年	B	継続
平成21年度	道路改築事業	国道377号	東かがわ市 ～さぬき市	平成8年	再評価 後4年	E	継続
平成24年度	社会資本整備総 合交付金事業	主要地方道 高松長尾大内線 (大内工区)	東かがわ市 ～さぬき市	平成6年	19年	B	継続
平成24年度	社会資本整備総 合交付金事業	国道438号 (飯山工区)	丸亀市	平成9年	再評価 後6年	D	継続
平成24年度	社会資本整備総 合交付金事業	主要地方道 丸亀詫間豊浜線 (三野詫間工区)	三豊市・ 仲多度郡 多度津町	平成5年	再評価 後5年	D	継続

②事後評価対象事業

事後評価対象事業は、事業完了後(又は事業計画終了後)一定期間(5年以内)が経過した事業(又は事業計画)で、県が事後評価を行う必要があると判断する事業であるが、平成15年以降の評価対象は次の1件のみであった。

年度	事業名	道路・河川名等	工事箇所	着手年度	完了年度	経過年数
平成24年度	社会資本整備総合交付金事業	国道436号 橋バイパス	小豆郡 小豆島町	平成13年	H22	事業完了後2年

(2)平成24年度公共事業評価の実施内容

次に示すものは、平成24年度再評価対象事業総括表(詳細)平成25年2月現在より抽出、検証した結果である。

①社会資本整備総合交付金事業 主要地方道高松長尾大内線(大内工区)(再評価)

工事箇所	さぬき市・東かがわ市				
着手年度	H6年	事業完了予定年度	H28年		
総事業費	6,400百万円	H23年度までの執行业業費	5,602百万円		
進捗率	用地100%(面積ベース)工事84%(事業費ベース)				
残事業費	798百万円				
事業の必要性等	高松市と東讃地域を結ぶ広域幹線道路である「さぬき東街道」の一部であり、また、災害時の緊急輸送道路としても重要な道路となるため。				
事業が長期化している理由	整備区間が長く多額の費用と負担を要することに加え、近年の公共事業の縮小による集中的な事業投資が困難となったため。				
再評価基準(年数)	19年	再評価基準(区分)	B	対応方針	継続
摘要	H20年度まで地方道路整備臨時交付金、H21年度は地域活力基盤創造交付金、H22年度から社会資本整備総合交付金事業に移行。				

(事業概要)

高松市と東讃地域の内陸部を結ぶ「さぬき東街道」の一部である。臨海部を通る国道11号を補完する広域幹線道路であり、高速交通体系と連携し、東讃地域の発展に寄与するものである。

(費用及び収益)

純便益、費用便益比、経済的内部収益率については全事業、残事業ともに算定されていない。こうした場合には、状況に変化がない等、定量的検討を行う必要がないという公共事業評価委員会の意見を議事録等で明示することが望まれる。(意見)

②社会資本整備総合交付金事業 国道 438 号(飯山工区)(再評価)

工事個所	丸亀市飯山町				
着手年度	H9年	事業完了予定年度		H33年	
総事業費	12,300百万円	H23年度までの執行业業費		8,017百万円	
進捗率	用地56%(面積ベース) 工事52%(事業費ベース)				
残事業費	4,283百万円				
費用(全事業)	13,720百万円		便益(全事業)		20,820百万円
費用便益比(全事業) ※1	1.5	純便益(全事業) ※2	7,100百万円	経済的内部収益率(全事業) ※3	5.6%
費用(残事業)	3,780百万円		便益(残事業)		19,930百万円
費用便益比(残事業)	5.3	純便益(残事業)	16,150百万円	経済的内部収益率(残事業)	16.7%
事業の必要性等	中讃地域の南北の交通軸となる広域基幹道路の一部であり、また、災害時の緊急輸送道路としても重要な道路となるため。				
事業が長期化している理由	整備区間が長く多額の費用と負担を要することに加え、近年の公共事業の縮小による集中的な事業投資が困難となったため。				
再評価基準(年数)	再評価後6年	再評価基準(区分)	D	対応方針	継続
摘要	H21年度まで道路改築事業、H22年度から社会資本整備総合交付金事業に移行				

- ※1 道路事業を行うことによって得られる効果のうち、十分な精度で計測可能とされる走行時間短縮、走行経費減少、交通事故減少の3便益(B)を合計して数値化し、維持管理費や事業に要する工事費など全体事業費(C)で割った値のこと。国土交通省が出す「公共事業評価の費用便益分析に関する技術方針(共通編)」に掲げられる投資効率性を示す評価指標の1つである。費用便益比が1.0を下回ると費用対効果が低いと判断されるが、効果の全てをもれなく計算したものではない。
- ※2 投資する対象の事業、プロジェクトが生み出すキャッシュ・フローの総和の現在価値である。国土交通省が出す「公共事業評価の費用便益分析に関する技術方針(共通編)」に掲げられる投資効率性を示す評価指標の1つである。当該指標により事業実施による純便益の大きさを比較できる。
- ※3 プロジェクトの収益性を示す指標の1つである。プロジェクトから得られる経済的便益の現在価値が、プロジェクトの為に要する経済的費用の現在価値と等しくなるような割引率と定義される。国土交通省が出す「公共事業評価の費用便益分析に関する技術方針(共通編)」に掲げられる投資効率性を示す評価指標の1つである。当該指標が基準値(社会的割引率4%)以上であれば事業の投資効率性は十分なものと判断される。

(事業概要)

国道 438 号は、県南北の交通軸の骨格を成す広域的な幹線道路である。高松自動車道の坂出インターチェンジと、徳島自動車道の美馬インターチェンジを直結し、また、沿線には国営まんのう公園が整備されるなど、香川・徳島両県の産業、経済、文化の交流はもとより、沿線地域の振興、発展に大きく寄与する道路である。

また、近い将来、南海トラフ地震の発生が懸念されており、緊急輸送道路に指定されている国道 438 号は、災害発生時に緊急・救援活動や医療・消火活動、緊急物資の輸送等を円滑かつ確実に実施するための重要な役割を担っており、早急な整備が求められる道路でもある。

(費用及び収益)

全事業における費用便益比が 1.5 であり、残事業における費用便益比が 5.3 である。どちらも 1 を超えている。

③主要地方道丸亀詫間豊浜線(三野・詫間工区)(再評価)

工事箇所	三豊市・仲多度郡多度津町				
着手年度	H5年	事業完了予定年度	H26年		
総事業費	9,480百万円	H23年度までの執行业業費	9,182百万円		
進捗率	用地99.8%(面積ベース)工事97%(事業費ベース)				
残事業費	298百万円				
事業の必要性等	西讃地域の広域幹線道路である「さぬき浜街道」の一部であり、また、災害時の緊急輸送道路としても重要な道路となるため。				
事業が長期化している理由	整備区間が長く多額の費用と負担を要することに加え、近年の公共事業の縮小による集中的な事業投資が困難となったため。				
再評価基準(年数)	再評価後5年	再評価基準(区分)	D	対応方針	継続
摘要	H20年度まで道路改築事業、H21年度は地域活力基盤創造交付金、H22年度からは社会資本整備総合交付金事業に移行				

(事業概要)

高松市から観音寺市に至る「さぬき浜街道」の一部となる路線であり、瀬戸大橋のアクセス道路及び本県の広域幹線道路網の一環である。また、国際物流基幹ネットワークにも指定され、県中西部の臨海地域における物流及び交流の活性化に寄与する。

地域防災計画における第2次輸送確保路線として指定されており、災害に強い県土づくりという観点からも、整備する必要があるものである。

(費用及び収益)

純便益、費用便益比、経済的内部収益率については全事業、残事業ともに算定されていない。こうした場合には、状況に変化がない等、定量的検討を行う必要がないという公共事業評価委員会の意見を議事録等で明示することが望まれる。(意見)

④社会資本整備総合交付金事業 国道 436 号橋バイパス(事後評価)

工事箇所	小豆郡小豆島町				
着手年度	H13年	事業完了予定年度	H22年		
総事業費	3,010百万円	H23年度までの執行业業費	—		
進捗率	用地、工事ともに100%				
残事業費	0				
費用	3,600百万円	便益費	3,800百万円		
費用便益比	1.1	純便益	200百万円	経済的内部収益率	4.4%
事業の必要性等	小豆島における沿線地域の生活基盤として利便性の向上はもとより、緊急輸送路や医療活動など安全・安心の確保、観光など地域の活性化を図るため。				
事業が長期化している理由	事後評価事業のため該当しない				
再評価基準(年数)	事業完了後2年	再評価基準(区分)	-	対応方針	事後評価
摘要	H23年5月供用開始				

(事後評価項目の記述)

今回の評価は事後評価であることから、主に事業による便益がどれほど実際に上がっているかを主に評価している。評価項目としては所要時間短縮効果による拠点間移動の強化と緊急医療活動サービス強化、地域づくりの支援としての道路線形改良、緊急輸送道路の信頼性の向上、道路の防災対策、事故等の危機管理の充実である。これらの項目は費用便益分析において便益として従来から効果が期待されているものである。事後評価という性質上、費用便益分析等の事業評価が事後的に問題ないかを検討することに問題はないと思われる。地元住民や地元企業に対するアンケートも実施している。

項目の評価が一般的な記述に留まっており、効果を示す具体的な事例等を列挙することができるものについては具体的な事例を列挙することが望まれる。例えば、緊急医療活動サービス強化の検討であれば、時間短縮によりどのような救急活動上のメリットがあったのかを示す具体的な記述が望ましい。(意見)

(事前の想定を検証)

当初発生されると想定された便益や費用とは異なるものが生じている可能性もあることから、事後評価において住民等にそうした便益や費用について聞き取るなど事前の想定を検証することも望まれる。(意見)

⑤道路改築事業 主要地方道円座香南線(中間工区)(再評価)

工事箇所	香川県高松市中間町他				
着手年度	H11年	事業完了予定年度	—		
総事業費	14,600百万円	H19年度までの執行事業費	11,917百万円		
進捗率	用地100%(面積ベース) 工事82%(事業費ベース)				
費用	17,000百万円	便益	49,700百万円		
費用便益比(全事業)	2.9	残事業費	2,683百万円		
事業の必要性等	高松市内の渋滞緩和を図るとともに、交通拠点、地域拠点を相互に結ぶ重要な道路となるため。				
事業が長期化している理由	用地交渉の難航に加え、県の財背状況の悪化により、進捗調整を行っているため。				
再評価基準(年数)	20年	再評価基準(区分)	B	対応方針	継続
摘要	H20年度まで地方道路整備臨時交付金、H21年度は地域活力基盤創造交付金、H22年度から社会資本整備総合交付金事業に移行。				

(事業概要)

本路線は、四国横断自動車道などの高速道路を補完し、その整備効果を県内に波及させるとともに、他県との交流・連携を促し、地域の活性化にも大いに寄与する地域高規格道路である。高松市の中心業務地における通過交通を排除し、高松市の市街地や幹線道路における渋滞緩和を図るとともに、高松西インターチェンジ、高松空港、サンポート高松などの交通拠点、地域拠点を相互に結ぶ重要な道路である。

全体計画延長 3,000m
 全幅員 40.0m
 車道幅員 3.0m×2車線

(費用及び収益)

費用便益については、全事業分の費用便益比が出されている。全事業分の費用便益比は2.9と1を上回る数値である。

当該事業で建設が予定される道路は、事業概要でも記述したように、高松西インターチェンジ、高松空港、サンポート高松を結ぶものとして地域活性化等に与える影響の大きな

ものであり、146 億円という多額の事業費がかけられた事業であることから、費用便益について残事業分を算出し、便益等の内容の変更の有無について検討結果を明文化しておく必要がある。(意見)

(3)過年度の指摘及び意見のフォローアップ

平成 18 年度の包括外部監査で道路課の道路整備関係について、次のとおり、意見が付けられている。

①今後の道路整備の方向

意見(要約)	講じた措置等
<p>中長期的には維持更新投資の大幅な増加は避けられない見通しにあり、道路整備の重点を大きく転換していくことが求められている。</p> <p>したがって、予算執行の重点化や、透明化は不可欠の流れと言え、必要なマネジメント情報の整備、直轄事業負担金なども含めた管理の適正化を図っていく必要がある。</p> <p>新規事業の決定時には、マイナス効果を機会費用と考える方法の導入も検討が必要である。</p>	<p>道路整備については、近年、改築系事業費を抑制し、維持修繕費に優先的な配分を行う等適正な維持管理に努めている。今後の道路整備を考えるうえで、アセットマネジメントを含め考慮する必要があることから、平成 20 年度から道路橋の長寿命化とトータルコストの縮減を目的とした「橋梁長寿命化修繕計画」の策定に取り組む。</p> <p>一定規模以上の新規事業については「環境アセスメント」を実施するとともに、その他事業についても「環境配慮指針」等に基づきマイナス効果の検証を行う。</p> <p>なお、マイナス効果を機会費用と考える手法については、県のみならず全国的な道路評価手法にかかることから国とも協議する。</p>

(現在の状況)

「橋梁長寿命化修繕計画」については平成 20 年度から着手し、平成 23 年度にかけて策定し公表している。一定規模以上(4 車線・7.5km 以上)の新規事業は、現在該当する事業はない。また、その他事業についても「環境配慮指針」等に基づき、プレキャスト製品の採用による型枠の削減や建設残土、コンクリート殻の有効利用など、環境への負荷を減らすなど取り組んでいるとのことである。

アセットマネジメントの状況については、修繕・維持管理が中心となっているのが現状であり、新規事業採択時の事前評価制度はなく、予算執行の重点化や、透明化が図られる必要がある。(意見)

(4)指摘及び意見

1)指摘

なし

2)意見

①主要地方道高松長尾大内線(大内工区)(再評価)(費用及び収益)

純便益、費用便益比、経済的内部収益率については全事業、残事業ともに算定されていない。こうした場合には、状況に変化がない等、定量的検討を行う必要がないという公共事業評価委員会の意見を議事録等で明示することが望まれる。

②主要地方道丸亀詫間豊浜線(三野・詫間工区)(再評価)(費用及び収益)

純便益、費用便益比、経済的内部収益率については全事業、残事業ともに算定されていない。こうした場合には、状況に変化がない等、定量的検討を行う必要がないという公共事業評価委員会の意見を議事録等で明示することが望まれる。

③国道436号橋バイパス(事後評価)

(a)事後評価項目の記述

項目の評価が一般的な記述に留まっており、効果を示す具体的な事例等を列挙することができるものについては具体的な事例を列挙することが望まれる。例えば、緊急医療活動サービス強化の検討であれば、時間短縮によりどのような救急活動上のメリットがあったのかを示す具体的な記述が望ましい。

(b)事前の想定を検証

当初発生されると想定された便益や費用とは異なるものが生じている可能性もあることから、事後評価において住民等にそうした便益や費用について聞き取るなど事前の想定を検証をすることも望まれる。

④主要地方道円座香南線(中間工区)(再評価)(費用及び収益)

高松西インターチェンジ、高松空港、サンポート高松を結ぶものとして地域活性化等に与える影響の大きなものであり、146億円という多額の事業費がかけられた事業であることから、費用便益について残事業分を算出し、便益等の内容の変更の有無について検討結果を明文化しておく必要がある。

⑤今後の道路整備の方向

アセットマネジメントの状況については、修繕・維持管理が中心となっているのが現状であり、新規事業採択時の事前評価制度はなく、予算執行の重点化や、透明化が図られる必要がある。

5. 公益財団法人香川県建設技術センター

平成 18 年度の包括外部監査「香川県の社会資本マネジメントと環境」及び平成 22 年度の包括外部監査「香川県が出資等を行っている第三セクター等における財務に関する事務の執行及び経営に関する管理について」における監査の対象となっており、指摘事項及び意見が付されている。

現在の運営状況の把握と指摘事項及び意見に対する措置状況を調査した。

(1) 現況

平成 8 年 4 月に設立してから、公共工事に係る施工管理等の支援業務、県及び市町の建設技術者に対する研修、技術指導、情報提供を行っている。

平成 25 年 4 月に公益法人制度改革により公益財団法人に移行した。

平成 25 年度 3 月末の貸借対照表、正味財産の増減状況は以下のとおりである。

(貸借対照表)

(単位：千円)

区分	研修等事業	受託等事業	法人会計	合計
現金預金	11,981	55,529	116	67,627
その他流動資産	172	20,161	0	20,333
流動資産 合計	12,153	75,690	116	87,960
基本財産	0	0	32,000	32,000
減価償却引当資産	0	0	0	0
公益事業積立資産	40,000	0	0	40,000
財産調整積立資産	33,800	0	0	33,800
特定資産 合計	73,800	0	0	73,800
その他固定資産	11	1,036	0	1,047
固定資産 合計	73,811	1,036	32,000	106,847
資産合計	85,964	76,727	32,116	194,808
未払金	211	1,608	55	1,875
その他流動負債	12	455	5	473
流動負債 合計	224	2,063	61	2,349
指定正味財産	0	0	0	0

区分	研修等事業	受託等事業	法人会計	合計
一般正味財産	85,740	74,663	32,054	192,458
正味財産合計	85,740	74,663	32,054	192,458
負債及び正味財産合計	85,964	76,727	32,116	194,808

(正味財産増減表)

(単位：千円)

区分	研修等事業	受託等事業	法人会計	合計
受託収益	0	35,964	1,934	37,899
その他経常収益	198	45	257	502
経常収益計	198	36,010	2,192	38,401
事務費	7,917	36,889	0	44,806
管理費	0	0	2,247	2,247
経常費用計	7,917	36,889	2,247	47,054
評価損益等調整前当期経常増減額	△7,718	△879	△55	△8,653
投資有価証券評価損益等	0	0	0	0
評価損益等	0	0	0	0
当期経常増減額	△7,718	△879	△55	△8,653
経常外収益	0	0	0	0
経常外費用	0	0	0	0
当期経常外増減額	0	0	0	0
他会計振替額	0	0	0	0
当期一般正味財産増減額	△7,718	△879	△55	△8,653

※ 千円未満切り捨てにより表示しているため、研修等事業、受託等事業、法人会計の額を合計しても合計欄の額と一致しない。

(2)過年度の指摘及び意見のフォローアップ

平成 22 年度の包括外部監査で「公益財団法人香川県建設技術センター」関係について、次のとおり指摘事項及び意見が付され、翌年度に措置状況が公表されている。

①特定資産

指摘事項(要約)	講じた措置等
「減価償却引当資産」として 17,447 千円が計上されているが、減価償却資産の減価償却累計額は、公益事業分と収益事業分を合わせて 12,596 千円であり、現状の償却資産の買換用としては、引当超過となっている。合理的な引当基準が必要であると考え	(財)香川県建設技術センターでは、平成 22 年度決算において「減価償却引当資産」を適正な金額に修正して計上するとともに、現在、合理的な引当基準の策定に向け検討している。

②派遣職員のあり方

意見(要約)	講じた措置等
委託先団体への派遣職員の給与の支給方法については、補助金交付団体への派遣職員の給与の支給方法に係る平成 21 年 12 月 10 日の最高裁決定の趣旨に沿ったものとなるように改善しておく必要がある。	派遣職員の給与の支給方法については、最高裁決定の趣旨に沿ったものとなるよう、平成 23 年度から派遣職員全員を引き揚げ、見直した。

③受注の県依存体質からの脱却

意見(要約)	講じた措置等
実態的に見ると県からの受注比率が高く、当該財団の運営は、県からの受注なくしては立ち行かない状況になっていると言わざるを得ない。 当該財団では、市町への PR、市町への受注活動を行っているとのことであるが、県以外の公共団体からの受注比率を高めていくため、更なる PR 等の営業努力を行っていく必要があるのではないかと考えられる。	(財)香川県建設技術センターでは、財団の事業内容を記した市町向けのリーフレットを作成し、市町への直接訪問を実施し、市町の建設工事担当課長が集まる会等で PR を行った。 市町への直接訪問による PR の回数を、今後はさらに増やし、財団を利用することによるメリット等を説明することにより、受託事業受注の拡大に努める。

④価格競争力の向上

意見(要約)	講じた措置等
<p>収益事業としての公共工事の積算、施工管理業務においては、より一層コスト削減を図り、業務委託契約について競争原理の働く環境整備に努める必要がある。</p>	<p>(財)香川県建設技術センターでは、受託業務経費について、平成22年度に施工管理業務に係るコストを総合的に検証し、受託価格を見直したところであり、今後とも、より競争原理が働く環境の整備に努めていくこととしている。</p>

⑤資産運用

意見(要約)	講じた措置等
<p>「公益事業積立資産」及び「財政調整積立資産」については積立金自体の使用目的が明確にされていないため、資金運用だけでなく、より有効な活用(使途)について検討してはどうかと思われる。</p>	<p>(財)香川県建設技術センターでは、公益法人制度改革における新法人への移行に向けて、「公益事業積立資産」及び「財政調整積立資産」も含めて、資産のあり方について、総合的に検討している。</p>

⑥自主財源の確保

意見(要約)	講じた措置等
<p>公益事業の自主財源が足りない状況が続いているため、公益事業の継続のためには、研修費の参加団体若しくは参加者からの一部自己負担を検討すべきである。</p>	<p>(財)香川県建設技術センターでは、平成22年度に有料の研修を実施したところであり、今後においても研修ニーズや研修内容等を踏まえ、有料研修のあり方について総合的に検討し、公益事業を効率的、効果的に実施していく。</p>

(現在の状況)

①特定資産

資産の取得をやめてすべてリースに変更し、「減価償却引当資産」は無くなっており、措置は終了している。

②派遣職員のあり方

平成23年度から県から職員の派遣を廃止しており、措置は終了している。

③受注の県依存体質からの脱却

引続き市町へのPRを行っている。PRのためのリーフレットを作成するなど、直接、市町へ訪問して受注に努めている。

県以外の市や町からの受注は、発注側での施工管理監督者の必要性を説明し、受注獲得に努めているが、市町での大型の公共工事が少なく、受注は増えていない状況である。今後は、大型の公共工事にかかわらず、修繕工事関係の技術指導等、受注の努力をしていくべきと思われる。(意見)

④価格競争力の向上

平成23年度に県からの職員派遣をやめてから、積算業務を廃止している。管理部門において1名削減し、コスト削減を図り、受注価格を引き下げている。

県からの業務委託契約は依然として随意契約となっている。引き続き、より一層コスト削減を図り、業務委託契約について競争原理の働く環境整備に努める必要がある。(意見)

⑤資産運用

平成25年4月より公益財団法人に移行したことから、目的が明確でない積立は認められなくなっている。そこで公益法人認定法上の公益目的保有資産として「人材育成支援推進資産」に一本化して計上し、用途を研修事業や資格取得の助成事業に限定していく方針としている。

⑥自主財源の確保

研修事業や資格取得の助成事業は赤字の事業となっているが、当面は、公益目的保有資産としての人材育成支援推進資産で補填する方針である。これは、この資産が研修事業等の受益者でもある県や市町からの公共事業の管理業務等で受託収入等の余剰金を積み立てたものであるためであり、余剰金が減少してきた段階で研修費等の負担を参加者団体等に求めることを検討するとのことである。

公共事業の管理業務等で県や市町からの収入の余剰金がある為、しばらくは研修等参加者に負担を求めず実施していくとのことであるが、受託等事業も赤字となっており、収益構造の改善に向けた取組みが必要である。(意見)

(3)指摘及び意見

1)指摘

なし

2)意見

①受注の県依存体質からの脱却

県以外の市や町からの受注は、発注側での施工管理監督者の必要性を説明し、受注獲得に努めているが、市町での大型の公共工事が少なく、受注は増えていない状況である。今後は、大型の公共工事にかかわらず、修繕工事関係の技術指導等、受注の努力をしていくべきと思われる。

②価格競争力の向上

県からの業務委託契約は依然として随意契約となっている。引き続き、より一層コスト削減を図り、業務委託契約について競争原理の働く環境整備に努める必要がある。

③自主財源の確保

公共事業の管理業務等で県や市町からの収入の余剰金がある為、しばらくは研修等参加者に負担を求めず実施していくとのことであるが、受託等事業も赤字となっており、収益構造の改善に向けた取組みが必要である。

第4節 港湾事業

1. 港湾別の機能と利用状況

(1) 港湾区域及び臨港地区内の分区指定

港湾区域とは、港湾法で定める手続きにより、国土交通大臣又は都道府県知事が港湾管理者の権限の及びうる範囲として認可した水域である。その範囲は、経済的に一体の港湾として管理運営するために必要な最小限度の区域とされており、港湾区域は港湾管理者業務、港湾施設、入港料徴収についての地域的範囲を画するものである。

また、公有水面埋立法により、港湾管理者は埋立の免許や工事許可権限等の職権が属することになる。香川県にある港湾 67 港の港湾区域(水域)の面積は計 99,204 千 m²に及んでいる。

臨港地区とは、港湾区域を地先水面とする陸域の地域で、港湾の管理運営を目的として、港湾法又は都市計画法に基づき指定される。指定された地区内において一定の行為を行おうとする場合は、港湾管理者への届出が必要になる。

また、港湾の安全かつ円滑な利用を目的として、港湾管理者が臨港地区内に分区を指定することができ、分区が指定された区域では構築物についての規制がある。香川県にある港湾 67 港のうち、臨港地区として指定されているのは、平成 25 年 12 月 1 日現在 29 港であり、その総面積は約 12,428 千 m²である。

臨港地区内の分区指定の状況は、(表 2-11)のとおりである。

(表 2-11) 臨港地区内の分区指定の状況

(単位：千 m²)

港湾名	港湾区域面積	臨港地区面積	分 区							無分区
			商港区	特殊物資港区	工業港区	漁港区	保安港区	マリーナ港区	修景厚生港区	
高松港	31,000	2,207	548	40	1,087		144	4	1,823	384
三本松港	3,300	122	15		4		2		21	101
津田港	2,078	77	34						34	43
土庄港	930	56	39						39	17
丸亀港	3,530	2,925	987				26		1,013	1,912
詫間港	12,000	254	92		144	12			248	6

港湾名	港湾区域面積	臨港地区面積	分 区								無分区
			商港区	特殊物資港区	工業港区	漁港区	保安港区	マリーナ港区	修景厚生港区	計	
仁尾港	1,929	101	59						40	99	2
観音寺港	3,500	48	40							40	8
池田港	850	58	37		21					58	
その他	19,762	251	98		19			4		121	130
県管理小計	78,879	6,099	1,949	40	1,275	12	176	44		3,496	2,603
坂出港	16,310	6,138	486		5,153	13	238		29	5,919	219
与島港	1,000	80	45						3	48	32
その他	3,015	111	12							12	99
市町管理小計	20,325	6,329	543		5,153	13	238		32	5,979	350
総計	99,204	12,428	2,492	40	6,428	25	414	44	32	9,475	2,953

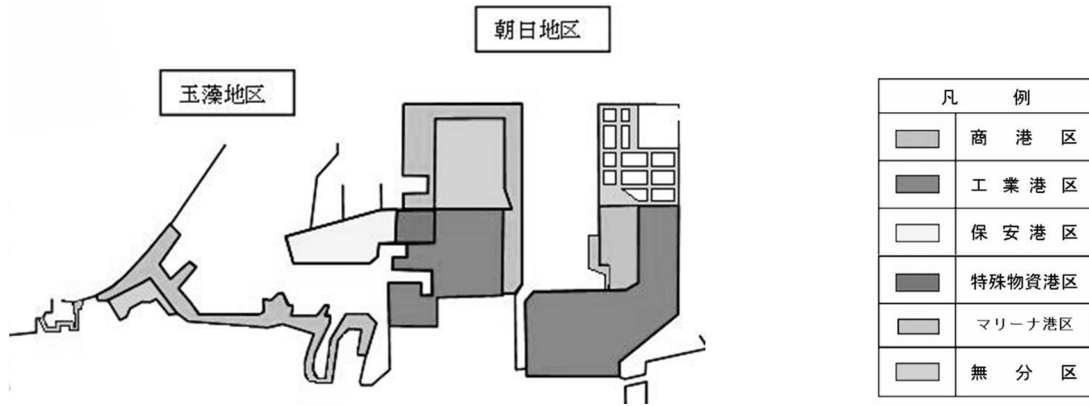
※ 港湾課ホームページより引用。以下の港湾図についても同じ。

商港区、工業港区、保安港区が広範囲に指定されている港湾は、高松港、坂出港、丸亀港、詫間港の4港湾であって、この4港湾で臨港地区内の分区指定総面積約9,475千m²の95.0%を占めている。

高松港では、サンポート高松の港湾施設を中心とする玉藻地区に商港区及び朝日地区、香西地区に商港区及び工業港区、弦打地区に工業港区が分区指定されている。玉藻地区は、大型旅客船岸壁、フェリーターミナル、旅客船ターミナルが東西に渡って位置しており、朝日地区には、コンテナターミナル、大型貨物船ターミナル等が位置している。

高松港の分区指定状況は、(表2-12)高松港の分区指定に示すとおりである。

(表 2 - 1 2) 高松港の分区指定



丸亀港周辺には、埋立地を中心に、金属、化学、繊維、木材等の各種企業が立地し、臨海工業地域を形成している。

詫間港周辺には、広大な塩田跡地と埋立地には造船、鉄鋼、化学、木材等をはじめとする各種企業が立地し、工業港区とともに商港区が分区指定されており、コンテナターミナル、木材貨物船の岸壁が位置している。

(2) 港湾別利用状況

港湾別の利用状況は(表 2 - 1 3)のとおりである。

(表 2 - 1 3) 平成 24 年の港湾別海上出入貨物、入港船舶、船舶乗降人数

港名	海上出入貨物(フェリー込)			入港船舶		船舶乗降人数		
	合計 (千ト)	輸移出 (千ト)	輸移入 (千ト)	隻数 (隻)	トン数 (千ト)	合計 (千人)	乗込 (千人)	上陸 (千人)
重要港湾 (2 港)								
高松港	25,939	12,468	13,470	47,183	32,352	2,416	1,207	1,209
坂出港	26,896	10,132	16,764	15,060	26,068	4	2	2
県管理港湾(22 港)								
丸亀港	800	228	572	12,422	2,910	222	120	102
詫間港	732	248	484	5,105	676	83	41	42
多度津港	392	88	303	2,493	346	32	16	16
白鳥港	0	0	0	0	0	0	0	0
三本松港	16	1	15	336	30	0	0	0
津田港	21	0	21	16	7	0	0	0
志度港	34	31	3	170	23	0	0	0

港名	海上出入貨物(フェリー込)			入港船舶		船舶乗降人数		
	合計 (千トン)	輸移出 (千トン)	輸移入 (千トン)	隻数 (隻)	トン数 (千トン)	合計 (千人)	乗込 (千人)	上陸 (千人)
牟礼港	13	1	11	27	9	0	0	0
直島港	38	8	29	5,112	93	60	34	26
宮浦港	3,091	1,566	1,525	12,123	6,166	933	470	463
内海港	979	525	454	3,894	1,955	280	144	136
坂手港	532	310	221	1,715	6,232	138	68	69
家浦港	236	120	116	8,500	2,129	123	61	61
土庄港	5,333	2,510	2,822	20,973	11,353	1,362	657	704
土庄東港	20	7	13	2,014	59	22	10	11
大部港	709	334	375	1,881	1,840	125	62	62
池田港	1,156	580	576	3,305	2,194	226	112	114
宇多津港	0	0	0	0	0	0	0	0
仁尾港	8	3	5	546	13	0	0	0
観音寺港	162	34	128	2,033	328	112	58	54
豊浜港	1	0	1	4	0	0	0	0

※ 港湾課作成資料より引用。

(過年度包括外部監査での意見に対する措置状況)

平成 18 年度の包括外部監査で港湾課の「港湾事業の見直し」について、意見が付された。県は、市町合併が進む中で、地元密着型の利用が中心の小規模な港湾を県管理としておくことが、管理の面で非効率になっていないか、県管理港湾である必要性はあるのか、という内容のものであった。当該意見を受け、小規模な県管理港湾の市町への移管については、財政状況が厳しい中、管理主体の変更を市町が受け入れる状況にはないが機能分担の観点から検討を進めるとのことであった。

(現在の状況)

平成 24 年度の漁船を除いた入港船舶数は、白鳥港、宇多津港においてはゼロであり、津田港、牟礼港、豊浜港においても、極めて少ない状況となっている。なお、引田港は国土交通省の統計調査対象外となっている。

また、臨港地区指定面積は、白鳥港 17 千㎡(商港区 9 千㎡)、宇多津港(臨港地区指定なし)、津田港 77 千㎡(商港区 34 千㎡)、牟礼港 19 千㎡(工業港区 19 千㎡)、豊浜港 22 千㎡(商港区 18 千㎡)であり、これら小規模な県管理港湾については、市町への移管を検討すべき対象と考えられる。

(港湾事業の見直し)

小規模な県管理港湾についての市町への移管については、協議が進んではいない。市町においては、財政状況が厳しく、管理主体の変更を受け入れることは容易ではないと思われるが、引き続き検討を進めていくことが必要である。(意見)

(3)指摘及び意見

1)指摘

なし

2)意見

①港湾事業の見直し

小規模な県管理港湾についての市町への移管については、協議が進んではいない。市町においては、財政状況が厳しく、管理主体の変更を受け入れることは容易ではないと思われるが、引き続き検討を進めていくことが必要である。

2. 主要事業の概要及び概況

(1)平成 24 年度の主要事業の概要

港湾事業に関する主要事業の概要は次のとおりである。

①公共土木施設長寿命化事業

当初予算額	1,458,143 千円	担当課	港湾課 外4課
施策の方向	公共土木施設の更新や補修に係る事業費の低減及び平準化を図るため、対象施設の長寿命化計画を策定するとともに、計画に基づく工事等を実施し、施設の長寿命化に取り組む。		
事業概要 (上記事業の内、港湾課関係)	港湾施設(105,000 千円) (1)事業期間 平成22年度～(対象：473施設) (2)平成24年度事業内容 ①長寿命化計画策定事業(公共105,000 千円) 港湾施設の定期点検を実施し、長寿命化計画を策定する。		

②高松港国際物流ターミナル整備事業

当初予算額	1,433,100 千円	担当課	港湾課								
施策の方向	四国の物流拠点として、地域経済の活性化に資するよう、コンテナターミナルの拡充、船舶の大型化に対応した岸壁の整備など、港湾機能の強化を進める。 また、大規模地震発生時における復旧拠点として、耐震性を強化した岸壁等を整備する。										
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>指標名</th> <th>プラン策定時 (H22 年度)</th> <th>H24年度 実績</th> <th>目標値 (H27年度)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>高松港の外貿コンテナ取扱量</td> <td>33,211TEU (H22年)</td> <td>37,360TEU</td> <td>43,000TEU (H27年)</td> </tr> </tbody> </table>			指標名	プラン策定時 (H22 年度)	H24年度 実績	目標値 (H27年度)	高松港の外貿コンテナ取扱量	33,211TEU (H22年)	37,360TEU	43,000TEU (H27年)
指標名	プラン策定時 (H22 年度)	H24年度 実績	目標値 (H27年度)								
高松港の外貿コンテナ取扱量	33,211TEU (H22年)	37,360TEU	43,000TEU (H27年)								
	※ TEU とは、貨物の容量を表す単位で、ISO コンテナのうち、長さ20フィートのコンテナ1 個分を1TEU とするものである。										
事業概要	1. 公共事業(728,100 千円) (1)国直轄事業負担金(98,100 千円) ①事業内容 高松港国際物流ターミナルの整備において、国が直轄で行う耐震強										

	<p>化岸壁(水深12m)等の整備に対する負担金</p> <p>②事業期間 平成17年度～27年度</p> <p>③平成24年度事業内容 航路・泊地工 一式</p> <p>(2)重要港湾改修事業(630,000 千円)</p> <p>①事業内容 コンテナバースの2バース化及び新規荷役機械の整備に合わせ、震災後においてもコンテナの円滑な輸送を確保するため、岸壁背後の液状化対策を実施する。</p> <p>②事業期間 平成24年度</p> <p>③平成24年度事業内容 液状化対策工 一式</p> <p>2.埋築事業(705,000 千円)</p> <p>(1)朝日(2)地区埋築事業(705,000 千円)</p> <p>①事業内容 耐震強化岸壁の整備に併せ、ふ頭用地や倉庫等の利用に供する港湾関連用地など約10.2ha の造成を行う。 また、バラ貨物の荷役場所を移転することにより、コンテナヤードを拡張して、2バース化を図るとともに、荷役機械の整備を行う。</p> <p>②事業期間 平成10年度～32年度</p> <p>③平成24年度事業内容 埋立工、舗装工、フェンス工 一式 荷役機械(ガントリークレーン、ストラドルキャリア)</p>
--	--

③港湾整備事業

当初予算額	2,556,052 千円	担当課	港湾課
施策の方向	<p>物流や生産、交通ターミナル等の経済活動の場として港湾機能の拡充が望まれており、安全で機能的な港湾活動を確保するため、各種港湾施設の改修・修繕等を推進する。</p> <p>サンポート高松をはじめとする港湾の振興と地域経済の活性化を図るため、大型旅客船の寄港誘致及び企業への立地誘致活動等を行う。</p>		
事業概要	<p>1. 公共事業(1,521,402 千円)</p> <p>(1) 港湾改修事業等(1,501,402 千円)</p> <p>県管理港湾において、安全で機能的な港湾活動を確保し、地域産業の振興や住民の生活基盤の強化を図ることができるよう港湾改修事業等を実施する。また、市町が実施する港湾改修事業に対して補助を行う。</p> <p>①重要港湾改修事業(51,500 千円)</p> <p>高松港(朝日地区)において、臨港道路等の整備を行う。</p> <p>②港湾環境整備事業(299,000 千円)</p> <p>高松港(玉藻地区外)など2 港において、護岸・緑地等の整備、環境調査を行う。</p> <p>③統合港湾施設改良事業(416,450 千円)</p> <p>高松港(朝日地区)など5 港において、港湾施設の補修等を行う。</p> <p>④地方港湾改修事業(315,000 千円)</p> <p>坂手港(小豆島町)において、乗降施設の整備を行う。</p> <p>⑤海岸堤防等老朽化対策緊急事業(299,250 千円)</p> <p>高松港海岸(弦打地区)など5 港において、護岸補修等を行う。</p> <p>⑥市町港湾及び市町離島港湾改修費補助(高潮対策を除く)(120,202 千円)</p> <p>坂出港(坂出市)など3 港において、市町が行う港湾改修事業に対して補助を行う。</p> <p>(2) 港湾災害復旧事業(20,000 千円)</p> <p>県管理港湾の港湾施設、海岸施設の災害復旧を実施する。</p> <p>2. 単独事業(662,600 千円)</p> <p>(1) 港湾維持修繕事業(443,000 千円)</p> <p>港湾施設の老朽化や破損等により港湾機能が低下している港湾につ</p>		

	<p>いて、適切な補修や修繕を行う。</p> <p>(2)港湾改良事業(178,700 千円) 老朽化した港湾施設の改良工事を行い、既存施設の有効活用や利便性の向上を図る。</p> <p>(3)市町港湾改修費補助(20,900 千円) 市町が行う港湾施設改修に対して補助を行う。</p> <p>(4)埋築事業(20,000 千円) 高松港(朝日地区)において、工業用地の確保を図るため、造成を行う。</p> <p>3. 港湾振興推進事業(3,500 千円) 国内外の大型旅客船の寄港誘致や、企業への立地誘致活動等を行う。</p> <p>4. 新中央病院アクセス道路液状化対策事業(368,550 千円) 高松港(朝日地区)において、臨港道路の液状化対策を行う。</p>
--	--

④津波・高潮対策事業

当初予算額	1,271,329 千円	担当課	港湾課 外2課	
施策の方向	津波・高潮による浸水被害の軽減を図るため、「津波・高潮対策整備推進アクションプログラム」に基づき、防潮壁・護岸等の高潮対策を計画的に進めるとともに、東日本大震災を受けての国による津波予測の見直し等の動向を踏まえ、本県における新たな津波対策の実施方針、優先度に応じた整備計画等を策定する。			
	指標名	プラン策定時 (H22年度)	H24年度 実績	目標値 (H27年度)
	高潮対策進捗率(県管理施設のアクションプログラム I 期における整備率)	74%	88%	100%
事業概要 (上記事業の内、港湾課関係)	<p>1. 津波・高潮等対策計画調査事業(50,000 千円) 新たな津波対策の実施方針、優先度に応じた整備計画等を策定する。</p> <p>2. 高潮等対策整備事業(772,750 千円)</p>			

	<p>(1)高潮等対策整備事業(補助)(409,500 千円) 直島港海岸(直島町)など7 港海岸において、防潮壁等の整備を行う。</p> <p>(2)高潮等対策整備事業(単独)(320,000 千円) 高松港海岸(高松市)など14 港海岸において、防潮壁等の整備を行う。</p> <p>(3)高潮等対策整備事業(市町補助)(43,250 千円) 多度津港海岸(多度津町)など9 港海岸において、市町が行う高潮対策事業に対して補助を行う。</p> <p>3. 高潮等対策整備関連事業(448,579 千円)</p> <p>(1)高潮等対策整備事業(補助)(5,250 千円) 県内の港湾海岸において、陸閘閉鎖に伴う標識の整備を行う。</p> <p>(2)港湾海岸侵食対策事業(補助)(267,750 千円) 白鳥港海岸(東かがわ市)など2 港海岸において、護岸の整備等を行う。</p> <p>(3)海岸高潮対策事業(補助)(50,400 千円) 原浜海岸(高松市)において、水門等の整備を行う。</p> <p>(4)港湾海岸侵食対策事業(単独)(3,000 千円) 観音寺港海岸(観音寺市)において、整備後の地形測量を行う。</p> <p>(5)高潮等対策整備事業(単独)(河川)(59,000 千円) 相引川(高松市)など3 河川において、護岸等の整備を行う。</p> <p>(6)市町港湾改修費補助(高潮対策)(11,179 千円) 男木港・女木港海岸(高松市)において、市町が行う防潮壁等の整備に対して補助を行う。</p>
--	--

(2)主要個別事業の概況

①重要港湾改修事業

重要港湾において、一般公衆の利用に供する目的で、港湾の最も基本的な施設である水域施設、外郭施設、係留施設又は臨港交通施設の建設又は改良を行う事業である。

なお、国の補助金を活用して事業実施する場合の国・県・地元市・町の負担する事業費の割合は下記のとおりである。

国	県	市・町
5/10 [4/10]	3/10 [3.6/10]	2/10 [2.4/10]

※〔 〕：小規模な施設の国庫補助率

【事例1】サンポート高松

高松市の中枢拠点機能の拡充強化を図るために、高松港、JR高松駅を中心として約42haの区域について整備された「サンポート高松」（平成16年グランドオープン）は、当該事業などを活用して、国と県が防波堤、5万トン級岸壁(-10.0m)、5千トン級岸壁(-7.5m)、3千トン級岸壁(-6.0m)、物揚場、浮棧橋、臨港道路、緑地などの港湾施設を整備した。

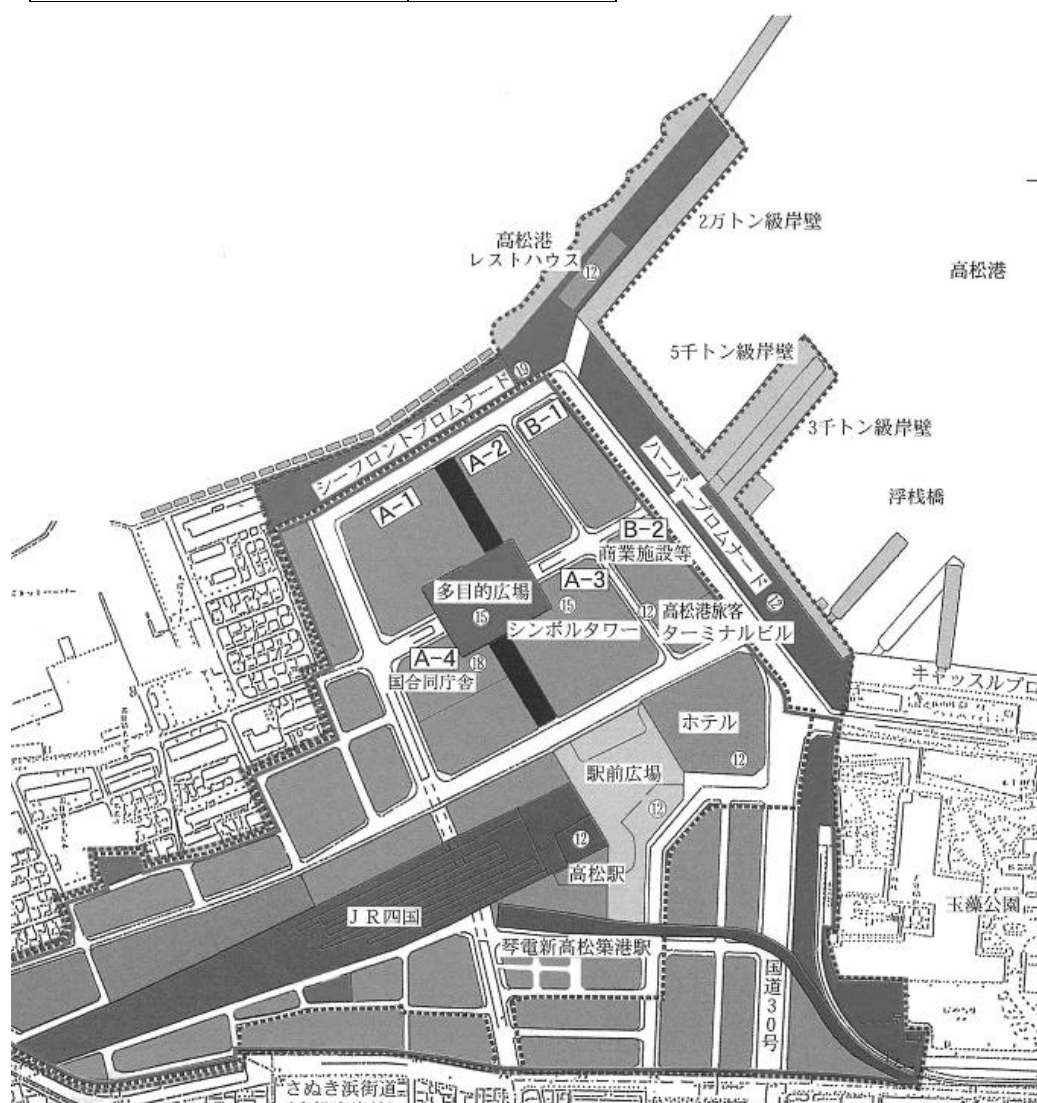


※ 「サンポート高松」航空写真(平成24年撮影)、都市計画課より入手。

第1回サンポート高松北側街区利活用検討委員会の資料「サンポート高松の概要」（平成22年8月6日）から転用したサンポート高松の土地利用計画図は次の(表2-14)のとおりである。

(表 2-14) サポート高松の土地利用計画図(平成 22 年 8 月)

施設名	敷地面積(m ²)
シンボルタワー	約 13,100
国合同庁舎	約 11,300
商業施設等	約 5,000
高松港旅客ターミナルビル	約 2,900
ホテル	約 10,500



上記、土地利用計画図に示された B2 街区北側の「商業施設等」については、現在はイベント時の駐車場として使用している。

また、高松駅南に示されている「琴電新高松築港駅」については、琴電連続立体交差事業が平成 22 年 3 月に中止され、現在は「駅南交通広場」として、高速バスターミナルや一般送迎者用駐車場が完成している。

なお、北側「2万トン級岸壁」については、平成23年10月に「5万トン級岸壁」に増強されている。

国合同庁舎南側については、平成26年度政府予算案において7億2,000万円が計上され、高松地方合同庁舎(Ⅱ期)が地上11階、地下1階で建設される計画であり、総事業費は約79億円で、平成26年度に建設を始め平成29年度の完成を目指すとしている。

サンポート高松における各街区の現在の状況は以下の(表2-15)のとおりである。

(表2-15)サンポート高松における各街区の現況

街区	面積 (ha)	所有者	用途
A1 街区	1.28	高松市(土地開発公社)	軽スポーツやレクリエーション用 広場
A2 街区	0.77	香川県(臨海工業地帯造成事業 特別会計)	イベント開催、県民・市民の憩い の場、大型テント設置(30m×33m ×11.7m)
A3 街区	1.31	香川県・高松市の共有	シンボルタワー(建物は香川県・高 松市・民間で区分所有)
A4 街区	1.13	国	(北)国合同庁舎、(南)国合同庁舎 建築予定
B1 街区	0.72	香川県(臨海工業地帯造成事業 特別会計)	アート広場として、遊歩道等を整 備
B2 街区	0.50	香川県(臨海工業地帯造成事業 特別会計)	(南)高松港旅客ターミナルビル、 (北)イベント時の駐車場として使 用

当初の計画では、香川県は臨海工業地帯造成事業として、造成した用地(A2、B1、B2 街区)を分譲する計画であったが、景気後退等により、イベント広場等として暫定活用している。

B2 街区北側については、商業施設等の誘致を目指して過去3回コンペを実施したが、いずれも不調に終わっており、現在はイベント時の駐車場として使用している。

A1、A2、B1 街区については、有識者等で構成する「サンポート高松北側街区利活用検討委員会」から、平成24年3月に、当初想定していた大規模な建物の整備や民間への分譲は行わず、公共で保有し利活用を図るなどとする最終報告書が提出された。

香川県政策部において高松市と共同で、サンポート高松北側街区の利活用についてのアイデア・デザインコンペを実施し、平成26年2月には優秀作品3点を公表し、具体的な利活用の内容を検討している。

当初、臨海工業地帯造成事業特別会計としてサンポート高松推進局が管理していたが、現在は都市計画課での管理に移行している。

特別会計の収支分析については、6. 特別会計、(1) 臨海工業地帯造成事業、④玉藻地区埋築事業(184 ページ)を参照。

また、次に述べる港湾関係記載事業としては、高松港玉藻地区ターミナルビル等のほか、高松港玉藻地区レストハウスがあり、特別会計として収支が把握されている。

サンポート高松における港湾施設の状況は次のとおりである。

a)大型旅客船岸壁の利用拡大

大型旅客船岸壁：5万トン級岸壁(-10.0m)は、高松港玉藻地区(サンポート高松)に5万トン級の客船に対応できるように整備された岸壁である。当初計画図において、2万トン級岸壁(-10.0m)と記されている岸壁(国直轄事業)が、平成10年10月に完成した後、平成23年10月に5万トン級岸壁(港湾施設改良費統合補助事業)に増強された。平成24年度末までに、138隻のクルーズ客船が入港している。また、平成24年度の実績として、自衛艦や訓練校練習船など30隻が入港している。

近年のクルーズ客船の入港状況は、平成22年度9隻、平成23年度5隻、平成24年度6隻、平成25年度3隻(平成25年12月31日現在決定分)であり、5万トン級の飛鳥IIは、平成24年度において2回の入港となっている。

また、クルーズ客船を含む平成24年度及び平成25年度(平成25年12月31日現在決定分)の入港状況は次のとおりである。

(クルーズ客船の入港状況)

No.	(入港年度)入港日	船名 (長さ、総トン数、会社名)	クルーズテーマ等
(平成24年度)			
①	平成24年4月26日	オリオンII (88m、4,077トン、オリオンエクスペディションクルーズ<豪州>)	アート オブ ジャパン
②	平成24年8月18日	にっぽん丸 (166.6m、22,472トン、商船三井客船)	夏休み 熊野大花火大会と高松クルーズ
③	平成24年8月28日	ふじ丸 (167.00m、23,235トン、日本チャータークルーズ)	博多からのチャータークルーズ
④	平成24年10月25日、26日	飛鳥II (240.96m、50,142トン、郵船クルーズ)	名古屋からのチャータークルーズ、西九州と済州島チャータークルーズ

⑤	平成 24 年 11 月 27 日	にっぽん丸 (166.6m、22,472 トン、商船三井客船)	秋の瀬戸内クルーズ
⑥	平成 25 年 1 月 9 日、10 日	飛鳥 II (240.96m、50,142 トン、郵船クルーズ)	初春クルーズ～高松・四日市～
(平成 25 年度)			
①	平成 25 年 5 月 24 日	クリッパー・オデッセイ (103.6m、5,218 トン、ゼグラムエクスペディション<米国>)	Artistic Traditions of Korea & Japan
②	平成 25 年 5 月 30 日	ふじ丸 (167.00m、23,235 トン、日本チャータークルーズ)	瀬戸内海島めぐり 20
③	平成 26 年 3 月 9 日 (入港直前の船舶故障により入港中止)	アザマラ・ジャーニー (181m、30,277 トン、アザマラ・クラブ・クルーズ<米国>)	プサン・西日本・台湾クルーズ

(自衛艦・訓練校練習船等の入港状況)

No.	(入港年度)入港日	船名 (長さ、総トン数、会社名等)	備 考
(平成 24 年度)			
①	平成 24 年 4 月 17 日、18 日	広島丸(57m、234 トン、広島商船)	航海実習
②	平成 24 年 4 月 19 日、20 日	広島丸(57m、234 トン、広島商船)	航海実習
③	平成 24 年 5 月 15 日～18 日	神海丸(57.94m、699 トン、島根県教育庁)	航海実習
④	平成 24 年 5 月 16 日～18 日	若鳥丸(56.97m、516 トン、島根県教育庁)	航海実習
⑤	平成 24 年 5 月 19 日～23 日	青雲丸(116m、5,890 トン、独立行政法人 航海訓練所)	航海実習
その他自衛艦・訓練校練習船等			25 隻
(平成 25 年度)			
①	平成 25 年 5 月 15 日、16 日	YDT-04 号(46m、300 トン、海上自衛隊)	訓練
②	平成 25 年 5 月 15 日～17 日	神海丸(57.94m、699 トン、島根県教育庁)	航海実習

③	平成25年5月31日 ～6月4日	青雲丸(116m、5,890トン、独立行政法人 航海訓練所)	航海実習
④	平成25年6月13日、 14日	広島丸(57m、234トン、広島商船)	航海実習
⑤	平成25年6月20日、 21日	広島丸(57m、234トン、広島商船)	航海実習
その他自衛艦・訓練校練習船等			22隻

以上のように、大型旅客船岸壁：5万トン級岸壁(-10.0m)は、有効利用されており、この中でも経済効果の高いクルーズ船の入港は、高松港の活性化、ひいては県民経済の活性化に与える影響が期待されることである。

県では、商工労働部観光交流局にぎわい推進課において、県単独での誘致とともに、5港連携によるクルーズせとうち(神戸港、広島港、門司港、高松港、宇野港)などで、船会社、旅行会社に対して誘致等によるポートセールスの努力をしている。

平成26年は、8月13日、14日に飛鳥Ⅱが入港予定であり、外国船についても、4月に英国のカレドニアン・スカイ、10月に米国のザ・ワールドのそれぞれの初入港が予定されている。なお、3月に初入港が予定されていた米国のアザマラ・ジャーニーについては入港直前の船舶故障により入港中止となった。

港のにぎわいづくりや、県内観光地の活性化及び施設の有効活用のため、効果発現に時間がかかることを念頭に置いて、今後も引き続き国内外の船会社や旅行代理店への訪問を行うとともに、瀬戸内海の島々やアート、栗林公園、金刀比羅宮など特色ある県内観光ルートの魅力を情報発信するなど、より一層、積極的なポートセールスの取組みが期待される。(意見)

b)フェリー及び旅客船の利用拡大

5千トン級岸壁(-7.5m)、3千トン級岸壁(-6.0m)は直島、小豆島を繋ぐフェリーターミナルとして、浮棧橋は男木・女木島、豊島、小豆島、直島、大島を繋ぐ旅客船ターミナルとして整備されている。

離島を結ぶ交通手段として、島民の生活、観光、瀬戸内国際芸術祭開催等に貢献している。

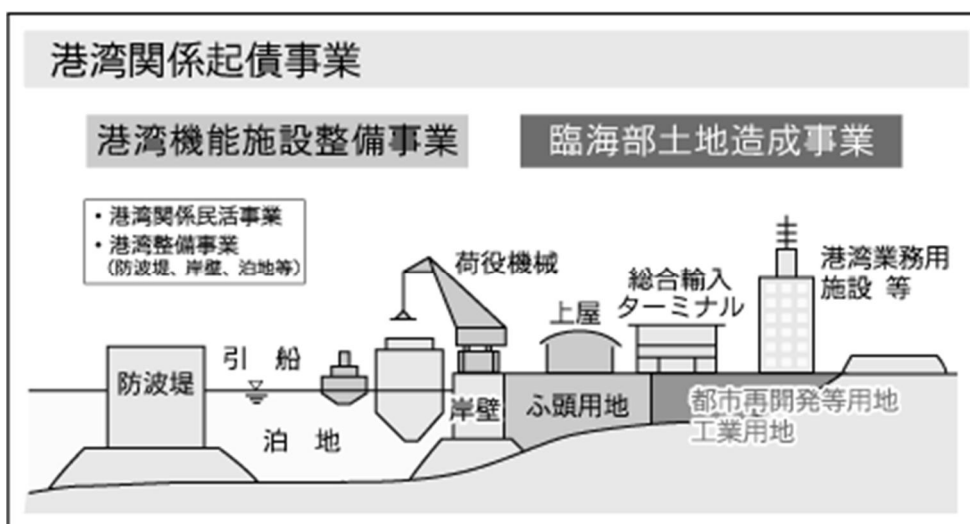
瀬戸内国際芸術祭は、平成22年に第1回目が開催され、約93万8千人の来場があり、地域経済への波及効果は大きなものであった。身近な経済効果としては、開催期間中の平成22年度の船舶乗降客数にも表れており、瀬戸内国際芸術祭の開催によるフェリー等の利用客が大幅に増加している。(17ページ参照。)

瀬戸内国際芸術祭は3年に1回の開催を予定しており、平成25年には第2回の開催となった。3年前の初回は、予想を上回る来場者があり、混雑が生じたため、今回は、春季・夏季・秋季の3期に分けた開催であった。

瀬戸内国際芸術祭を一過性のものとして終わらせることなく、このようなビッグイベントによる集中的な集客をきっかけとして、香川県をアート県としてPRしていく等、息の長い集客を図る方法を創意工夫していくことが望まれる。(意見)

②臨海工業地帯造成事業(港湾関係起債事業)

臨海工業地帯造成事業は、流通施設用地や保管施設用地など物流の効率化に資するもの、環境問題への対応など生活の質の向上に資するための用地及び臨海部に立地する工業のためなどの用地を海面の埋立や陸域の買収などにより整備するもの、あるいは港湾整備事業による岸壁、物揚場など港湾の基幹施設の整備にあわせて、港湾の機能を効率的に発揮させるために必要な上屋、荷役機械、荷捌き地などの整備を行うもので、造成された土地、上屋、荷役機械、荷捌き地などは民間企業などへ分譲または貸付けされている。



本事業は昭和30年代以降に積極的に進められており、本県においては、高松港(玉藻地区・朝日地区・香西地区)、詫間港(水出地区)、三本松港(浜町地区)などで事業を行っている。

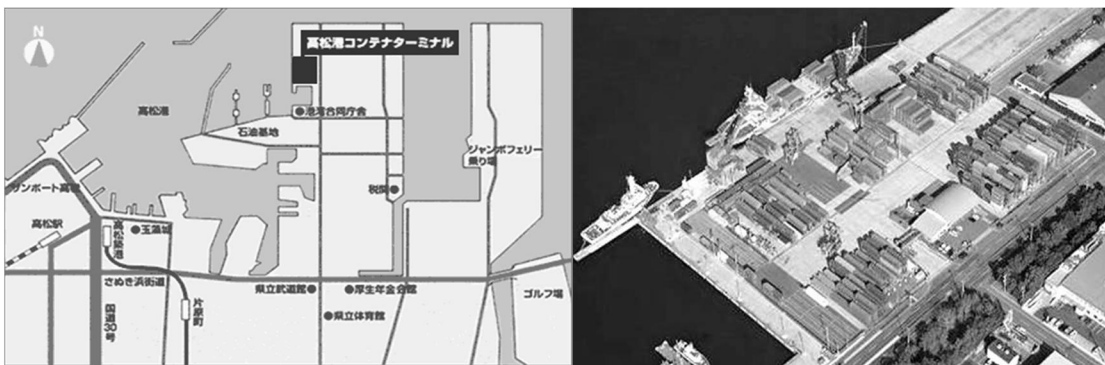
これまでの港湾関係起債事業については、特別会計にて、収支状況を把握しており、以下のとおりである。

- ・ 臨海部土地造成事業 宮浦港宮浦地区
- ・ 港湾機能施設事業 宮浦港ふ頭用地
- ・ 港湾機能施設整備事業 高松港玉藻地区レストハウス
- ・ 港湾機能施設整備事業 高松港玉藻地区ターミナルビル等
- ・ 港湾機能施設整備事業 詫間港荷役機械
- ・ 港湾機能施設整備事業 高松港朝日地区荷役機械
- ・ 港湾機能施設整備事業 高松港香西(西)地区ふ頭用地

【事例2】高松港コンテナターミナル

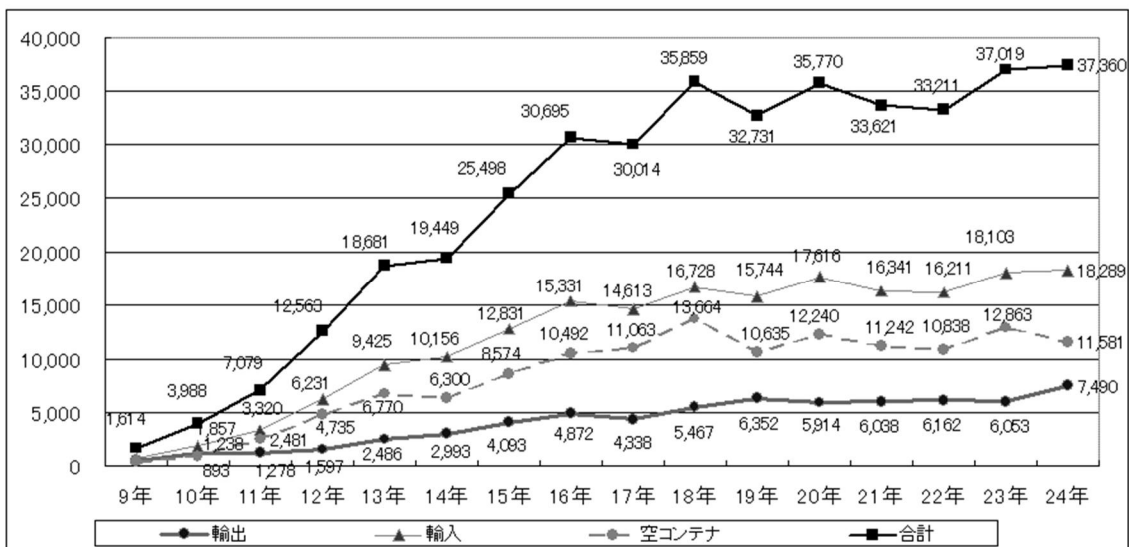
高松港朝日地区では、昭和25年から現在まで約170haの土地を造成し、水深-10.0m岸壁を始めとする港湾施設が整備された。

高松港コンテナターミナルは、近年における物流形態のコンテナ化に対応した港湾機能の充実を図るため、平成8年度から整備に着手し、平成9年6月に韓国釜山港との国際コンテナ定期航路が就航した。その後、平成14年4月に中国上海港、平成16年2月には中国青島港との国際コンテナ定期航路が開設され、県内企業の中国を始めとした東・東南アジア諸国への展開による生産活動の活発化、アジア諸国の消費の拡大などにより、国際コンテナ取扱貨物量は順調に推移している。



高松港コンテナターミナルのコンテナ取扱本数の推移は、次のとおりである。

高松港コンテナターミナルの外貿コンテナ貨物取扱量の推移 (単位: TEU)



※ TEU とは、貨物の容量を表す単位で、ISO コンテナのうち、長さ 20 フィートのコンテナ 1 個分を 1TEU とするものである。

定期船航路一覧は次のとおりである。

(平成 25 年 11 月末現在)

航路名	船社名	船種：船名、積載個数(TEU)	開設年月	便数(曜日)	寄港地	船舶代理店・集荷代理店・CY オペ
韓国航路	高麗海運(株) (KMTC) 興亜海運(株) (Heung-A)	フルコンテナ船 「SUNNY PALM」 342TEU	平成 9 年 6 月	週 1 便 (金)	高松-福山-松山 -釜山-徳島小松 島-高松	高松商運(株)、 日本通運(株) 四国支店
韓国航路	汎洲海運(株) (Pan-Con Line) 高麗海運(株) (KMTC) 天敬海運(株) (CK Line)	フルコンテナ船 「ASIA EXPRESS」 342TEU	平成 13 年 8 月	週 1 便 (木)	高松-水島-蔚山 -釜山-広島-神 戸-大阪-高松	高松商運(株)
韓国航路	興亜海運(株) (Heung-A) 高麗海運(株) (KMTC)	フルコンテナ船 「HEUNG-A ULSAN」 420TEU	平成 21 年 10 月	週 1 便 (木)	高松-福山-高知 -徳山下松-釜山 -広島-徳島小松 島-高松	日本通運(株) 四国支店、 高松商運(株)
中国航路 (上海)	民生輪船有限公司 (Mi nsheng)	フルコンテナ船 「ZAAN TRADER」 660TEU	平成 14 年 8 月	週 1 便 (火)	高松-広島-岩国 -上海-福山-水 島-高松	日本通運(株) 四国支店
中国航路 (青島-大連)	民生輪船有限公司 (Mi nsheng)	フルコンテナ船 「HAI MEN」 712TEU 「PROVIDENCE」 653TEU	平成 16 年 2 月	週 1 便 (月)	高松-広島-三田 尻中関-大連-青 島-福山-水島- 高松	日本通運(株) 四国支店

中国・ フィリピン 航路	新海豊集装箱運輸 有限公司(SITC)	フルコンテナ船 「SITC KAOHSIUNG」 906TEU 「SITC SHANGHAI」 847TEU 「SITC NINGBO」 831TEU	平成 25 年 11 月	週 1 便 (金)	高松-上海-寧波 -泉州-厦門-マ ニラ-上海-大阪 -神戸-水島-高 松	高松商運(株)
--------------------	------------------------	---	-----------------	--------------	---	---------

施設の概要は次のとおりである。

施設名	諸元・仕様
コンテナターミナル 総面積	約 21,600m ²
係留施設	高松港 F 地区西側岸壁 水深-10.0m 岸壁 1 バース
コンテナ蔵置能力	約 1,010TEU、リーファーコンテナ用コンセント 200V・480V
CFS(荷捌き上屋)	延床面積 308.90m ² 、(コンテナ 1 個に満たない小口貨物の受渡し、保管、コンテナへの積み込み・取出しを実施)
管理棟	1 棟 延床面積 138.63m ² ターミナル管理事務所、(事務室 4 室、控室 2 室、機械倉庫 1 室、化粧室 2 室)
①移動式ハーバークレーン(タイヤ走行ロープバランス)	<p>定格荷重 30.5t、吊上荷重 53.5t、旋回半径最大 38.0m、揚程 48.0m(岸壁上 36.0m、岸壁下 12.0m)</p> 

<p>②ダブルリンク式水平引込クレーン (ジブクレーン)</p>	<p>定格荷重 30.5t、吊上荷重 36.7t、旋回半径最大 29.0m、最小揚程 28.0m(岸壁上 19.0m、岸壁下 9.0m)</p> 
<p>③ストラドルキャリア</p>	<p>全長 17.07m、全幅 4.5m、全高 10.65m、定格荷重 30.5t(40ft コンテナ)</p> 

「荷役機械」については、起債事業であり、特別会計として収支を把握している。
平成 20 年度には作業スピードの向上による荷役の効率化と物流コストの削減を図るため、ハーバークレーンの整備を行った。また、平成 24 年度には、ストラドルキャリアを 1 台増設した。

港湾台帳(上記、写真①～③)

名 称	建設終了年度	事業費総額 (千円)	荷姿名	主要取扱貨物名
①移動式ハーバークレーン	平成 20 年度	456,000	コンテナ	木製品
②ジブクレーン	平成 8 年度	557,000	コンテナ	木製品
③ストラドルキャリア	平成 8 年度	84,000	コンテナ	木製品
④ストラドルキャリア	平成 24 年度	109,515	コンテナ	木製品

高松港の「荷役機械」の過去5年間の収入状況は次のとおりである。

高松港「荷役機械」収入状況

(単位：円)

項 目	平成20年度	平成21年度	平成22年度	平成23年度	平成24年度
ハーバークレーン	2,533,000	22,321,000	18,990,000	23,040,000	22,662,000
ジブクレーン	27,830,700	3,855,600	4,773,600	3,044,700	1,683,000
ストラドルキャリア	8,336,700	7,969,200	8,075,100	8,314,500	7,667,700
合 計	38,700,400	34,145,800	31,838,700	34,399,200	32,012,700

また、港湾施設使用料については、香川県港湾管理条例、同施行規則において定められており、高松港の荷役機械使用料は次のとおりである。

高松港の荷役機械使用料

項 目	単位	金 額
ハーバークレーン		18,000 円
ジブクレーン	30 分	15,300 円(その年度において 500 時間を超えて使用する場合の当該超過時間における使用にあつては、9,000 円)
ストラドルキャリア		5,100 円(その年度において 700 時間を超えて使用する場合の当該超過時間における使用にあつては、3,000 円)

以上により、高松港コンテナターミナルの「荷役機械」の過去5年間の利用状況を時間で表す(ただし、超過時間における使用は考慮していない。)と次のとおりとなる。

「荷役機械」の過去5年間の利用状況

(単位：時間)

項 目	平成20年度	平成21年度	平成22年度	平成23年度	平成24年度
ハーバークレーン	75	657	528	640	630
ジブクレーン	910	126	156	100	55
ストラドルキャリア	817	781	792	815	752
合 計	1,802	1,564	1,476	1,555	1,437

平成 20 年度にハーバークレーンの整備を行ったことにより、ジブクレーンの利用時間は、ハーバークレーンにとって代われ、その後も利用が減少している。

次の【事例 3】に記載している、高松港国際物流ターミナル整備事業においては、コンテナヤードを拡張して、2バース化を図るとともに、荷役機械(ガントリークレーン)の整備を行っており、ジブクレーンを継続して利用すべきかについて、売却の可能性も含めて検討することが必要と思われる。(意見)

【事例 3】高松港国際物流ターミナル整備事業



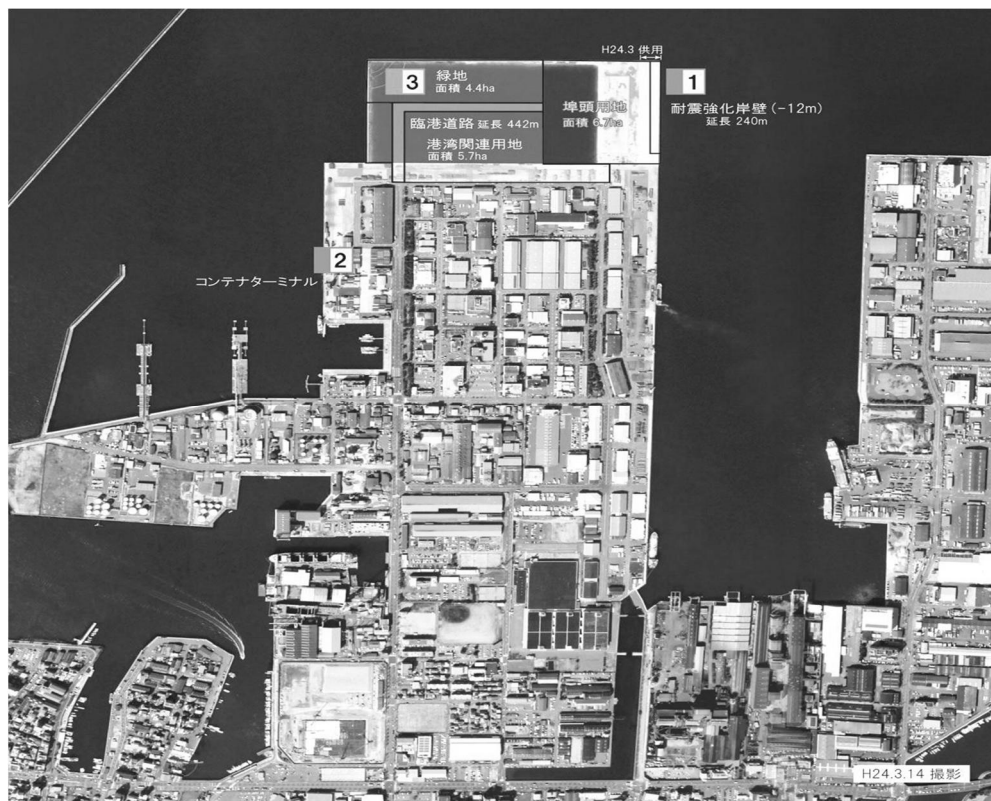
近年において、原木船など近年の船舶の大型化に対応した大型岸壁の必要性、コンテナ取扱量の増加に伴う荷さばきスペースの不足及びコンテナ船の沖待ち(船舶が入港できずに、沖合で待機すること。)を解消するためのコンテナヤードの拡張の必要性が生じている。

国の事業として、水深-12.0m 岸壁(耐震強化岸壁)の整備を行い、県の事業として、耐震強化岸壁の整備に併せ、ふ頭用地や倉庫等の利用に供する港湾関連用地など約 16ha の造成を行い、コンテナヤードを拡張して、2バース化を図るとともに、荷役機械(ガントリークレーン)の整備を行っている。



※ 製作中のガントリークレーンの写真、港湾課より入手。

水深-12.0m 岸壁は、大規模な地震発生の直後から利用できる「耐震強化岸壁」となっている。災害時には香川の復旧拠点として、海上からの緊急物資輸送の拠点となるとともに、近隣住民や港湾労働者等の避難地や臨時のヘリポートとして活用される。



- 1**：耐震強化岸壁(国直轄事業)
- 2**：コンテナターミナル拡張(起債事業)、岸壁背後の液状化対策(補助事業)
- 3**：緑地(補助事業)

【事例 4】 詫間港コンテナターミナル

詫間港は、昭和 45 年に香川県の地方港湾としては初めての関税法による開港指定を受け、平成 10 年 7 月に、高松港コンテナターミナルに次ぐ、本県 2 港目の詫間港コンテナターミナルが開設された。

次の「荷役機械」起重機及びフォークリフトが整備されている。

港湾施設台帳

(単位：千円)

名称	建設終了年度	事業費総額	主要取扱貨物名
起重機	平成 10 年度	350,000	その他食料工業品
フォークリフト	平成 9 年度	47,000	その他食料工業品

詫間港の「荷役機械」の過去5年間の収入状況は次のとおりである。

「荷役機械」収入状況

(単位：円)

項目	平成20年度	平成21年度	平成22年度	平成23年度	平成24年度
起重機	1,019,700	742,500	990,000	564,300	356,400
フォークリフト	711,000	729,000	1,021,500	558,000	625,500
合計	1,730,700	1,471,500	2,011,500	1,122,300	981,900

また、港湾施設使用料については、香川県港湾管理条例、同施行規則において定められており、詫間港の荷役機械使用料は次のとおりである。

詫間港の荷役機械使用料

(単位：円)

項目	単位	金額
起重機	30分	9,900
フォークリフト		4,500

以上により、詫間港コンテナターミナルの「荷役機械」の過去5年間の利用状況を計算すると次のとおりとなる。

「荷役機械」の過去5年間の利用状況

(単位：時間)

項目	平成20年度	平成21年度	平成22年度	平成23年度	平成24年度
起重機	52	38	50	29	18
フォークリフト	79	81	114	62	70
合計	131	119	164	91	88

詫間港コンテナターミナルの「荷役機械」の稼働状況は極めて低い状況である。詫間港のポートセールスは、三豊市が行っているとのことであるが、県有財産の有効活用の観点から、県においても、高松港コンテナターミナルとの受入分担の関係もあり、詫間港コンテナターミナルのあり方について再検討する必要がある。(意見)

③廃棄物埋立護岸整備事業

ごみ、産業廃棄物、建設工事から生ずる残土、しゅんせつ土砂等については、資源化、再生利用等減量化のための施策を講じられているが、最終的に処分を必要とするものが相当量に達し、その処分場の確保が大きな問題となっていた。しかし、内陸での大規模な処分場の確保は稠密な土地利用等により困難であり、海域における埋立処分場確保の要請が強いものであった。

しかしながら、廃棄物埋立護岸の整備は、船舶航行、港湾活動等のために活用される港湾内の貴重な海面を割愛して廃棄物の埋立処分を行わせるものとなることから、秩序だった空間利用が必要となる。このため廃棄物埋立護岸を港湾施設とし、港湾利用と廃棄物の処分を適正に調整して進めることとなった。

なお、国の補助金を活用して事業実施する場合の国・県の負担する事業費の割合は次のとおりとなる。

国	県
25/100	75/100

県では高松港香西(西)地区、内海港草壁地区、観音寺港観音寺地区の3箇所で廃棄物埋立護岸を整備し、県内の港湾工事に伴い発生するしゅんせつ・床掘等の土砂や同じく県内から発生する安定型産業廃棄物及び、陸上建設残土等の受入れを行っている。

また、各処分場の受入れについては、公益財団法人香川県環境保全公社で受付を行っている。

a)高松港廃棄物埋立護岸

県では、港湾整備事業等の公共事業から発生するしゅんせつ土砂、高松地区及びその周辺地域から発生する建設残土及び安定型産業廃棄物の最終処分場が不足している。特にしゅんせつ土砂については処分場の確保が緊急な課題となっている。このような状況から高松港香西地区に廃棄物海面処分場を確保するものである。

また、港湾関連用地の用地確保をするとともに、住工混在の解消、企業の誘致促進と地場産業の復興を図るための工業用地、並びに快適な港湾空間の創出を図る緑地を整備するものである。



施設位置	香川県高松市香西北町地先
埋立面積	約 356,000 m ²
受入量	約 2,526 千m ³
事業期間	護岸概成 平成5年度～平成9年度 受入れ 平成9年度～平成28年度(予定)

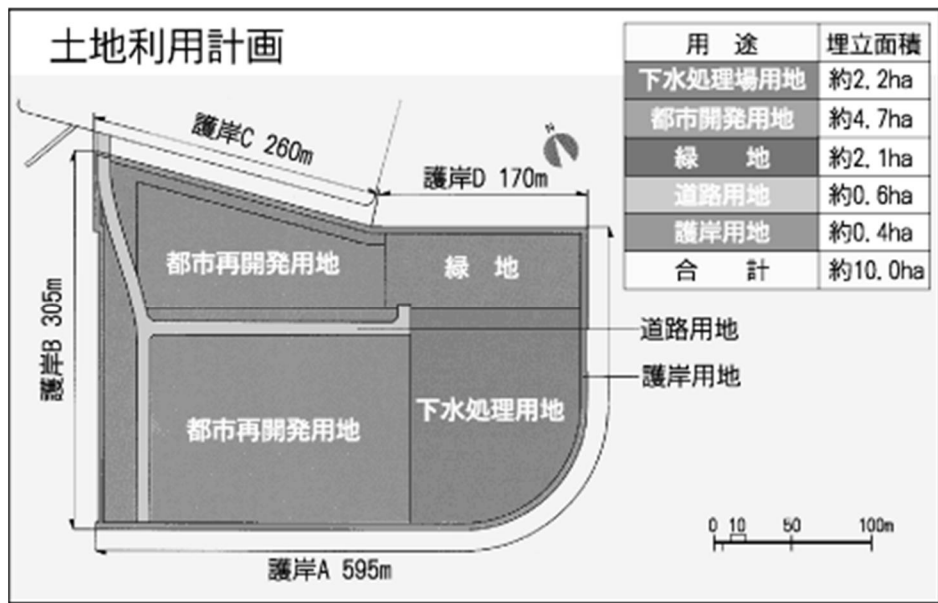


b)内海港廃棄物埋立護岸

当該事業は公共事業から発生するしゅんせつ土砂、小豆地区における建設残土及び安定型産業廃棄物の最終処分場確保を目的としている。小豆島地区から発生する廃棄物の将来予測及び地域の抱える土地需要の課題等を勘案し、候補地を検討し、地元、関係機関等との調整の結果、内海湾に最終処分場を確保することに決定した。



施設位置	香川県小豆島町草壁本町地先
埋立面積	約 100,000 m ²
受入量	約 1,016 千m ³
事業期間	護岸概成 平成 9 年度～平成 12 年度 受入れ 平成 12 年度～平成 32 年度(予定)

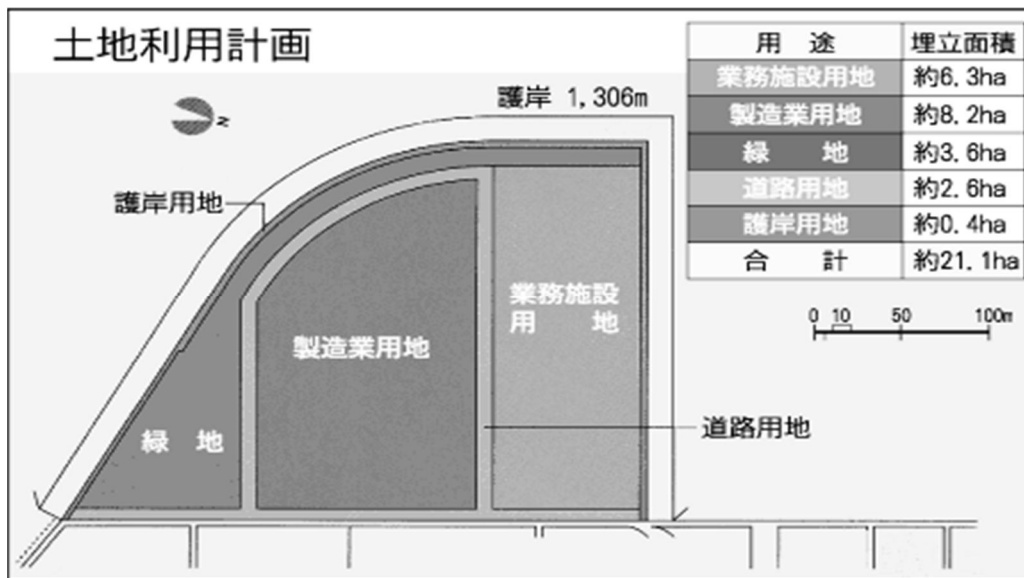


c) 観音寺港廃棄物埋立護岸

当該事業は、公共事業から発生するしゅんせつ土砂、西讃地区における建設残土及び安定型廃棄物の最終処分場の確保を目的とするものである。西讃地区から発生する廃棄物の将来予測及び地域の抱える土地需要の課題等を勘案し、候補地を検討し、地元、関係機関等と調整を進めた結果、観音寺港に最終処分場を確保することに決定した。



施設位置	香川県観音寺市瀬戸町地先
埋立面積	約 210,500 m ²
受入量	約 2,455 千m ³
事業期間	護岸概成 平成 9 年度～平成 14 年度 受入れ 平成 15 年度～平成 31 年度(予定)



d)埋立事業について

埋立事業は総事業費も大きくしゅんせつ土砂等の最終処分場確保のために経済的観点からの要請が強いものである。一方で、景観等の住民生活に与える影響や水質・生態系等の環境に与える影響が大きく、経済的観点からのみでなく総合的な観点で評価する必要があるものであり、事業後においても評価を継続すべき案件である。事後評価等によって実際にどのような便益と費用が生じているのかを事前の想定に捉われることなく評価し、住民等への説明責任を果たすことが求められる。その際には、定性的な評価に留まることなく定量化できる要素は定量化し、明快で公平な評価による住民への説明が期待される。

土地利用計画等を含めた事業評価に関わる事項は事業評価の項目にて検討している。

(3)指摘及び意見

1)指摘

なし

2)意見

①サンポート高松

(a)大型旅客船岸壁の利用拡大

港のにぎわいづくりや、県内観光地の活性化及び施設の有効活用のため、効果発現に時間がかかることを念頭に置いて、今後も引き続き国内外の船会社や旅行代理店への訪問を行うとともに、瀬戸内海の島々やアート、栗林公園、金刀比羅宮など特色ある県内観光ルートの魅力情報を発信するなど、より一層、積極的なポートセールスの取組みが期待される。

(b)フェリー及び旅客船の利用拡大

瀬戸内国際芸術祭を一過性のものとして終わらせることなく、このようなビッグイベントによる集中的な集客をきっかけとして、香川県をアート県としてPRしていく等、息の長い集客を図る方法を創意工夫していくことが望まれる。

②高松港コンテナターミナル

高松港国際物流ターミナル整備事業においては、コンテナヤードを拡張して、2バーズ化を図るとともに、荷役機械(ガントリークレーン)の整備を行っており、ジブクレーンを継続して利用すべきかについて、売却の可能性も含めて検討することが必要と思われる。

③詫間港コンテナターミナル

詫間港コンテナターミナルの「荷役機械」の稼動状況は極めて低い状況である。詫間港のポートセールスは、三豊市が行っているとのことであるが、県有財産の有効活用の観点から、県においても、高松港コンテナターミナルとの受入分担の関係もあり、詫間港コンテナターミナルのあり方について再検討する必要がある。

3. 業務委託契約・工事契約

(1)長寿命化計画策定事業における業務委託契約

港湾施設は、建設後の経年に伴う老朽化、切迫する南海トラフ地震に対する耐震化、地球温暖化に伴う海面上昇や波浪・潮位偏差の増大に対処しつつ、施設の機能をできるだけ長期にわたって維持していくことが求められている。既存の施設は、老朽化が進行し、今後維持管理費用や更新費用が増大することが予想される。施設の定期的な点検と適時・適切な保全対策により費用を最小化することが課題となっており、これらの課題に対処するために維持管理計画を策定することになった。

維持管理計画については、港湾の施設に対して予防保全型の考えを導入した計画的な維持管理を推進する上で、計画書の策定、改定及び参考資料の追加等について履歴を記録して整理し、設置者及び管理者の間で共有するとともに維持管理の基本方針に反映させることが重要である。維持管理計画策定を行うためには、過去の維持補修の履歴や現在の損傷具合を適切に見極める点検すなわち調査業務が不可欠である。また当該調査に基づき、施設の劣化等の性能の低下を勘案しながら計画的に維持補修を行うことにより、維持・更新費用の最小化を図り、長期にわたって有効に活用ができるように計画策定が必要となる。

県では、維持管理計画における調査業務、計画策定業務を外部委託している。

下記は調査業務及び計画策定業務の契約名及び委託先等である。

(調査業務委託契約)

(単位:千円)

事務所等	契約名	業務委託会社	金額
港湾課	高松港(玉藻地区)港湾施設調査業務	(株)五星	4,215
港湾課	高松港(朝日町地区)港湾施設調査業務	(株)香川設計センター	4,400
高松土木	直島港外2港 港湾施設調査業務(本村地区外7地区)	(株)東洋コンサルタント	6,149
高松土木	宮浦港 港湾施設調査業務(宮浦地区)(標準型)	(株)五星	5,686
高松土木	高松港 港湾施設調査業務(玉藻地区外2地区)(標準型)	(株)五星	4,659
高松土木	高松港 港湾施設調査業務(弦打地区)(標準型)	(株)四電技術コンサルタント	5,581
高松土木	高松港外2港 港湾施設調査業務(香西地区外12地区)(共通型)	第一測量(株)	5,336
高松土木	高松港外1港 港湾施設調査業務(朝日地区外1地区)(標準型)	(株)五星	7,882
小豆総合	土庄港外2港 港湾施設調査業務(標準型)	(株)五星	5,355
小豆総合	池田港外1港 港湾施設調査業務(標準型)	(株)五星	6,300
小豆総合	土庄港外4港 港湾施設調査業務(共通指針準拠型)	(株)アース・プランニング	2,520
小豆総合	大部港外4港 港湾施設調査業務	(株)五星	6,594
長尾土木	引田港外2港 港湾施設調査業務(その1)	(株)五星	8,409
長尾土木	津田港外1港 港湾施設調査業務(その2)	(株)設計コンサルタント	5,397

長尾土木	引田港外4港 港湾施設調査業務(その3)	(株)中央測建	3,891
長尾土木	白鳥港外3港 港湾施設調査業務	東和設計(株)	910
中讃土木	丸亀港外1港 港湾施設調査業務(標準型)	(株)五星	7,312
中讃土木	丸亀港外1港 港湾施設調査業務(共通指針準拠型)	(株)総合技建コンサルタント	2,930
中讃土木	丸亀港 港湾施設調査業務	(株)香川設計センター	2,673
西讃土木	詫間港外1港 港湾施設調査業務(共通型)	共同設計(株)	1,869
西讃土木	詫間港外1港 港湾施設調査業務(共通型)	共同設計(株)	1,170
西讃土木	観音寺港外1港 港湾施設調査業務(共通型)	(株)ユニオン測研	2,573
西讃土木	観音寺港外1港 港湾施設調査業務(共通型)	新宅工業(株)	1,547
西讃土木	観音寺港 港湾施設調査業務(標準型)	(株)東洋コンサルタント	5,040
西讃土木	詫間港 港湾施設調査業務(標準型)	(株)五星	3,554
西讃土木	観音寺港 港湾施設調査業務(標準型)	(株)東洋コンサルタント	2,692
西讃土木	仁尾港 港湾施設調査業務(標準型)	(株)四電技術コンサルタント	4,830
西讃土木	仁尾港 港湾施設調査業務(標準型)(その1)	(株)四電技術コンサルタント	4,359
西讃土木	仁尾港 港湾施設調査業務(標準型)(その2)	(株)四電技術コンサルタント	3,297
西讃土木	豊浜港 港湾施設調査業務(標準型)	(株)設計コンサルタント	1,853
西讃土木	豊浜港 港湾施設調査業務(標準型)	(株)設計コンサルタント	2,415
西讃土木	詫間港 港湾施設調査業務(標準型)	(株)五星	7,245

(計画策定委託契約)

(単位:千円)

事務所等	契約名	委託会社	金額
港湾課	平成22年度高松港外1港長寿命化計画策定業務	㈱建設技研研究所	3,003
港湾課	平成23年度高松港港湾施設長寿命化計画策定業務委託	㈱五星	1,459
港湾課	平成24年度高松港外15港港湾施設長寿命化計画策定業務	㈱五星	12,390
港湾課	平成24年度丸亀港外5港港湾施設長寿命化計画策定業務委託	アジア航測㈱	6,646
高松土木	直島港 港湾施設長寿命化計画策定業務委託(石場地区外4地区)	(株)中央測建	5,145
高松土木	宮浦港 港湾施設長寿命化計画策定業務委託(宮浦地区)	(株)設計コンサルタント	3,255
高松土木	高松港 港湾施設長寿命化計画策定業務委託(玉藻地区外2地区)	(株)五星	5,985
高松土木	高松港 港湾施設長寿命化計画策定業務委託(生島地区外1地区)	第一測量(株)	4,830
高松土木	高松港 港湾施設長寿命化計画策定業務委託(香西地区外2地区)	(株)五星	5,460

高松土木	牟礼港外 1 港 港湾施設長寿命化計画策定業務委託(役戸地区外 4 地区)	(株)四電技術コンサルタント	5,082
小豆総合	土庄港外 1 港 港湾施設長寿命化計画策定業務委託(共通指針準拠型)	(株)四電技術コンサルタント	6,090
小豆総合	内海港 港湾施設長寿命化計画策定業務委託(共通指針準拠型)	第一測量(株)	4,830
小豆総合	池田港外 1 港 港湾施設長寿命化計画策定業務委託(共通指針準拠型)	(株)四航コンサルタント	4,725
小豆総合	大部港外 1 港 港湾施設長寿命化計画策定業務委託(共通指針準拠型)	(株)五星	5,775
長尾土木	津田港外 1 港 港湾施設長寿命化計画策定業務委託	(株)東洋コンサルタント	5,040
長尾土木	三本松港 港湾施設長寿命化計画策定業務委託	(株)五星	4,620
長尾土木	引田港外 1 港 港湾施設長寿命化計画策定業務委託	(株)設計コンサルタント	4,883
中讃土木	丸亀港外 1 港 港湾施設長寿命化計画策定業務委託	(株)五星	6,090
西讃土木	詫間港 港湾施設長寿命化計画策定業務委託(共通型)	(株)香川設計センター	6,740
西讃土木	仁尾港 港湾施設長寿命化計画策定業務委託(共通型)	(株)四電技術コンサルタント	4,410
西讃土木	観音寺港 港湾施設長寿命化計画策定業務委託(共通型)	(株)東洋コンサルタント	4,830
西讃土木	豊浜港 港湾施設長寿命化計画策定業務委託(共通型)	(株)設計コンサルタント	4,305

調査業務委託先と計画策定委託先は上記表より重複している業者が多いが、同じ施設に対して調査業務委託先と計画策定委託先は異なることが多い。また、調査業務契約に対して計画策定業務契約が紐付けされておらず、複数の調査業務契約に対して1つの計画策定業務契約となっているものもある。いずれの業者も調査業務及び計画策定業務が実施できる業者が多いと考えられる。

平成 22 年度に試行的に港湾課において調査業務を発注し、平成 23 年度に計画策定業務の発注を行った。その後、港湾課の委託内容や発注方法をベースとして各事務所へ周知し、各事務所は平成 23 年度に調査業務を先行して発注を行い、平成 24 年度に計画策定業務の発注を行っている。

調査業務契約については、各土木事務所が発注単位にばらつきがあり、同一港湾で同一業者が複数落札するケースがある。港湾ごと、土木事務所ごと一括りにする等の工夫により、より安価な契約となったのではないかと思われる。今後の業務委託契約においては、発注単位を工夫されるのが望ましい。(意見)

(2) 工事契約のフロー

まず、請負による工事契約は、一般競争入札、指名競争入札又は随意契約の方法により締結される。原則として、工事請負金額が 30,000 千円以上の契約は一般競争入札、2,500 千円以上 30,000 千円未満の契約は指名競争入札、2,500 千円未満の契約は随意契約で締結される。

入札の準備として、土木事務所の設計担当者が、当該工事に係る設計書、積算書を作成し、契約担当者が積算書に基づき予定価格を決定する。併せて、一般競争入札では低入札価格調査基準価格を、指名競争入札では最低制限価格を決定する。予定価格については事前公表しているが、低入札価格調査基準価格及び最低制限価格は非公表としている。

一般競争入札においては、総合評価方式及び低入札価格調査制度を適用している。総合評価方式とは、価格及び技術提案をもって入札し、これらに基づき算定された評価値の最も高い者を落札者とする制度である。また、低入札価格調査制度とは低入札価格調査基準価格を下回る入札が行われた場合には調査を行い、契約内容に適合した履行がなされないおそれがあると判断されるときは、これを落札者とししない制度である。

なお、工事費内訳書の総額及び積算内訳が、数値的判断基準を満たさない場合は、低入札価格調査を実施することなく失格としている。

指名競争入札においては、最低制限価格制度を適用している。最低制限価格制度とは、最低制限価格を下回る価格をもって入札した者がある場合、これを落札者とししない制度である。

以上の流れで入札が行われ、応札者の中から落札者を決定し、工事請負契約が締結される。

工事には土木事務所の担当者が監督を行い、工事が完了すると検査を実施し、契約の履行状況を確認する。

なお、現在の入札はすべて電子入札で行われ、応札者全員の入札価格及び総合評価値が県のホームページに公表される。

(3) 工事契約の検証

平成 24 年度に各土木事務所で執行された港湾関係の工事契約を任意に抽出し、契約書等工事関係書類を閲覧・検証した。意見等を付すものは次のとおりである。

① 高松土木事務所

(地域自主戦略交付金) 高松港 港湾統合補助工事(朝日町石油栈橋 2 号補修)

工事箇所	高松市朝日新町
工期	平成24年5月6日～平成24年10月31日、168日
工事内容	栈橋修繕工事
入札方法	入札後審査型一般競争入札(総合評価方式)

設計価格積算方法	県の基準及び単価による積算		
予定価格(事前公表)	113,000千円	落札率	86.63%
落札者	㈱赤澤組	97,900千円、評価値11.808	
総合評価結果	A社	98,900千円、評価値10.728	
	B社	110,740千円、評価値9.9964	
	C社	112,000千円、評価値10.1161	
	D社	97,700千円、評価値11.5865	
請負代金	102,795千円(込) 97,900千円、変更130,496千円(込)124,282千円		
工事変更内容・変更理由	<ul style="list-style-type: none"> ・金額変更(26,382千円の増額) <p>足場を設置した状態で詳細調査を実施したところ、プラットホームの梁側面等の修復を追加施工したことによる断面修復工の数量増</p> <ul style="list-style-type: none"> ・工期延長(平成25年1月31日まで92日間延長) <p>実施にあたり、施設の再調査の結果、プラットホームの梁部において、新たにコンクリート表面のひび割れや剥離等が確認され、工法検討や施工範囲の決定に不測の日時を要したことから、予定工期内での完了が見込めなくなったため工期を延長したため。</p>		

(工事金額の増加)

工事追加による金額増加額は、落札金額から約26.9%増加となっており、大幅な増加になっている。

事前調査において、その時点での予測可能な事項は取り入れて工事発注を行っており、事前に予測不可能なものもあるが、工事実施前の再調査を行った段階で大きな追加工事が出ないように事前調査の精度を上げていくことが望まれる。(意見)

②中讃土木事務所

(地域自主戦略交付金)丸亀港海岸堤防等老朽化対策緊急工事(港町地区)(第2工区)

工事箇所	丸亀市港町		
工期	平成25年3月11日～平成25年3月29日、19日		
工事内容	老朽化対策緊急工事		
入札方法	入札後審査型一般競争入札(総合評価方式)		
設計価格積算方法	県の基準及び単価による積算		
予定価格(事前公表)	47,300千円	落札率	95.14%
落札者	㈱重成土建	45,000千円、評価値24.1556	
総合評価結果	A社	46,800千円、評価値22.5	
	B社	46,400千円、評価値23.0172	

	C社 46,400千円、評価値23.2974 D社 46,360千円、評価値23.145
請負代金	47,250千円(込) 45,000千円、変更54,890千円(込)、52,277千円
工事変更内容・変更理由	<ul style="list-style-type: none"> ・金額変更(7,277千円の増額) 護岸背後の洗掘を防止することや事業の早期完成を図ることから舗装工事及び排水工事が必要となった。 ・工期延長(平成25年9月30日まで185日間延長) 工事着手にあたり関係者との調整に不測の日時を要し、工期内の完成が見込めなくなったため。

(工期延長の理由)

「工事着手にあたり関係者との調整に不測の日時を要した」ことを工期延長理由としているが、当該理由のみによる工期延長とは考えにくいとため、より分かりやすく記載することが望まれる。(意見)

③西讃土木事務所

(地域自主戦略交付金)詫間港 港湾統合補助工事(須田地区)(浮浅橋移設工)

工事箇所	三豊市詫間町詫間		
工期	平成25年3月15日～平成25年3月29日、14日		
工事内容	新浅橋設置までの間、既存浮浅橋を利用するための移設工事		
入札方法	入札後審査型一般競争入札(総合評価方式)		
設計価格積算方法	県の基準及び単価による積算		
予定価格(事前公表)	35,900千円	落札率	87.74%
落札者	榑曾根土木建設	31,500千円、評価値34.2222	
総合評価結果	A社	34,500千円、評価値30.5217	
	B社	35,182千円、評価値30.4986	
	C社	33,100千円、評価値32.3263	
	D社	34,700千円、評価値30.8646	
請負代金	33,075千円(込) 31,500千円、変更36,787千円(込) 35,036千円		
工事変更内容・変更理由	<ul style="list-style-type: none"> ・金額変更(536千円の増額) 浮浅橋の形状変更に伴い、アンカーブロックの形状について再検討を行った結果により碇けい工アンカーブロック製作の変更。 浮浅橋移設箇所近傍の水門について、緊急作業が必要になったことによる水門移設工の新規計上 ・工期延長(平成25年8月6日まで130日間延長) 浮浅橋移設の実施時期について、利用者との調整に不測の日時 		

	<p>を要し工事の完了が見込めなくなったため。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・工期延長(平成25年8月30日まで24日間延長) 浮浅橋移設にかかる関係者との調整に不測の日時を要し工期内の竣工が難しくなったため。 ・工期延長(平成25年9月13日まで14日間延長) 仮設浮浅橋の撤去に併せた電気設備撤去について、仮設浮浅橋の撤去時期の調整に日時を要し工期内の完成が見込めなくなったため。
--	---

(工期延長の理由)

「工事着手にあたり関係者との調整に不測の日時を要した」ことを工期延長理由としているが、当該理由のみによる工期延長とは考えにくいいため、より分かりやすく記載することが望まれる。(意見)

(4)指摘及び意見

1)指摘

なし

2)意見

①長寿命化計画策定事業における業務委託契約

調査業務契約については、各土木事務所で発注単位にばらつきがあり、同一港湾で同一業者が複数落札するケースがある。港湾ごと、土木事務所ごとに一括りにする等の工夫により、より安価な契約となったのではないかとと思われる。今後の業務委託契約においては、発注単位を工夫されるのが望ましい。

②高松土木事務所 高松港港湾統合補助工事(朝日町石油栈橋2号補修)

(工事金額の増加)

事前調査において、その時点での予測可能な事項は取り入れて工事発注を行っており、事前に予測不可能なものもあるが、工事実施前の再調査を行った段階で大きな追加工事が出ないように事前調査の精度を上げていくことが望まれる。

③中讃土木事務所 丸亀港海岸堤防等老朽化対策緊急工事(港町地区)(第2工区)

(工期延長の理由)

「工事着手にあたり関係者との調整に不測の日時を要した」ことを工期延長理由としているが、当該理由のみによる工期延長とは考えにくいいため、より分かりやすく記載することが望まれる。

④西讃土木事務所 詫間港港湾統合補助工事(須田地区)(浮栈橋移設工)

(工期延長の理由)

「工事着手にあたり関係者との調整に不測の日時を要した」ことを工期延長理由としているが、当該理由のみによる工期延長とは考えにくいいため、より分かりやすく記載することが望まれる。

4. 資産管理

(1) 港湾台帳の整備

港湾台帳の関係法令は港湾法、港湾法施行規則であり、次のとおりである。

なお、「香川県公有財産規則第39条において、第36条(公有財産台帳)、第37条(公有財産貸付台帳)、第38条(事故報告)の規定は、道路若しくは橋りょう、河川、海岸、港湾その他特別に定める財産で公共の用に供し、又は供するものと決定したものについては、適用しない。」とされており、公有財産台帳の作成はされていない。

港湾法

(港湾台帳)

第49条の2 港湾管理者は、その管理する港湾について、港湾台帳を調製しなければならない。

2 港湾台帳に関し必要な事項は、国土交通省令で定める。

港湾法施行規則

(港湾台帳)

第14条 港湾台帳は、帳簿及び図面をもって組成するものとする。

2 帳簿には、港湾につき、少なくとも次に掲げる事項を記載するものとし、その様式は、第5号様式とする。

一 港湾管理者の名称、港湾区域及び国際戦略港湾、国際拠点港湾、重要港湾又は地方港湾の別

二 港湾における潮位

三 港湾施設の種類、名称、管理者名又は所有者名その他当該港湾施設の概要を把握するために必要な事項

四 港湾に関する条例、規則等

3 図面は、区域平面図、施設位置図及び施設断面図とし、港湾につき、次に定めるところにより調製するものとする。

一 区域平面図は、縮尺五万分の一以上の平面図とし、付近の地形、方位及び縮尺を表示し、少なくとも次に掲げる事項を記載するものとする。ただし、ハ、ニ又はホにあっては、当該区域が、港湾区域、臨港地区又は港湾隣接地域と重複し、又は隣接している場合に限る。

イ 港湾区域、臨港地区及び港湾隣接地域

ロ 港則法に基づく港の区域

ハ 河川法第3条第1項に規定する河川の河川区域

ニ 海岸法第3条の規定により指定される海岸保全区域

ホ 漁港漁場整備法第6条第1項から第4項までの規定により指定される漁

港の区域

二 施設位置図は、縮尺1万分の1以上の平面図とし、方位及び縮尺を表示し、少なくとも次に掲げる事項を記載するものとする。

イ 港湾区域及び臨港地区

ロ 港湾施設の位置(当該施設の施設番号を付記すること。)

ハ 水域施設、外郭施設、係留施設等のうち主要なものの規模

三 施設断面図には、少なくとも外郭施設及び係留施設のうち主要なものの標準的な断面図を記載するものとする。

4 帳簿及び図面の記載事項に変更があったときは、港湾管理者は、速やかにこれを訂正しなければならない。

第14条の2 港湾管理者は、港湾台帳をその事務所に備えておき、その閲覧を求められたときは、正当な理由がなければこれを拒むことができない。

上記、港湾法施行規則第14条第2項において、港湾台帳として、第5号様式により、「三 港湾施設の種類、名称、管理者名又は所有者名その他当該港湾施設の概要をは握するために必要な事項」については、施設の種類ごとに様式が示されており、県においても、当該様式にて港湾台帳が作成されている。

【事例】

①港湾台帳(外郭施設)

種類		防波堤
施設番号		37001B-1-31
名称		G地区1号防波堤
管理者名等		港湾管理者
構造形式		混成式
延長	単年度建設延長 (m)	300.00
	建設延長 (m)	300.00
	機能保有延長 (m)	300.00
天端高		+5.00
消波工延長		
主要用材		消波ケーソン
建設開始及び終了年度	開始年度	昭和55年度
	終了年度	昭和58年度
事業費	総額(千円)	
	1	費目
		補助率
		補助金額(千円)
	2	費目
		補助率
補助金額(千円)		
備考		

上記①の外郭施設の事業費欄の記載はない。

②-1 港湾台帳(係留施設)

		種類	岸壁	岸壁
		施設番号	37001C-1-2	37011C-1-6
		名称	C地区 (-5.5m)岸壁	詫間3号(-7.5m)岸壁
		管理者名等	港湾管理者	港湾管理者
		構造形式	矢板式	矢板式
		形態		
	延長 (m)	取付部を除く延長	91.00	130.00
		取付部を含む延長	91.00	152.80
		施設の幅 (m)		
		エプロン幅 (m)	10.00~10.00	20.00~20.00
		面積 (m ²)		2,679
	水深 (m)	計画上の水深	-5.5~-5.5	-7.5~-7.5
		現在の水深	-5.5~-5.5	-7.5~-7.5
		天端高 (m)	3.11	4.80
		主要用材	鋼矢板	鋼管矢板
耐重力 (t/m ²)		2.00	2.00	
主要利用船舶の種類名		自動車専用船 (荷役)	一般貨物船 (荷役)	
主要取扱貨物名		輸送機械	原木	
付帯設備		係船柱 (t×基)		35×9
		防舷材 (基)		15
		照明設備 (基)		
		階段等 (個)		2
		救命設備 (名称×個)		
		車止め (m)		122.8
車両乗降 用設備		基数		
		幅員 (m)		
対象船舶	船型	船型	2000(G/T)	5000(D/W)
		船席数	1	
	建設開始 及び終了 年度	開始年度	昭和44年度	平成8年度
		終了年度	昭和45年度	平成9年度
事業費	1	総額 (千円)		366,000
		費目		一般改修事業 (補助)
		補助率		0.4
	2	補助金額 (千円)		146,400
		費目		
		補助率		
		備考	取扱貨物： コンテナ 貨物 詫間港改修(地方)事業	

上記②-1の係留施設の「施設の整備履歴一覧」の記載内容は以下のとおりである。

②-2 施設の整備履歴一覧の記載内容

種類	岸壁	岸壁
施設番号	37001C-1-2	37011C-1-6
年度	昭和44年度	平成8年度
取付部を除く延長 (m)		
取付部を含む延長 (m)		
事業費 (千円)		159,600
費目	(1)	(1) 02 一般改修補
	(2)	(2)
補助率		0.4
補助金 (千円)		63,840
備考		改修 (地方) 事業
年度	昭和45年度	平成9年度
取付部を除く延長 (m)	91.00	130.00
取付部を含む延長 (m)	91.00	152.80
事業費 (千円)		366,000
費目	(1)	(1) 02 一般改修補
	(2) 00 不明 (00)	(2)
補助率		0.4
補助金 (千円)		146,400
備考		改修 (地方) 事業

②-1 港湾台帳の記載内容と②-2 「施設の整備履歴一覧」 の記載内容と不一致等が見られる。事業費の記載漏れが原因と思われる。

以上のように、今までの港湾台帳の整備状況は良好とはいえない状況である。過年度におけるデータの蓄積が十分にできておらず、近年のものを除き、情報が不明なもの、記載がなされていないものが多数ある。また、港湾台帳に記載されている海岸保全施設の延長が海岸統計と不整合となっている状況もみられた。平成25年度において、電子台帳システムへ移行予定であるが、長寿命化計画策定事業による一斉点検結果の情報を利用するなどにより、整備していくことが必要である。(指摘)

(2) 点検作業・維持管理

港湾施設の点検作業・維持管理については、従来から国土交通省港湾局監修の「港湾施設の維持管理技術マニュアル(平成19年10月)」にしたがって、実施している。

維持管理計画策定前の点検の状況は、日常点検として、事業現場視察時の点検、一般定

期点検として、年1回の一斉パトロール(目視点検)、一般臨時点検として、地震・台風等の非常時の点検がなされている。

利用者情報については、統一した管理フォームはなく、各土木事務所にて独自に運用している。

平成18年度の包括外部監査において、「補修履歴や補修の必要性判断、利用状況を含めた管理が可能となるような台帳の整備が望ましい。」との意見があったが、過年度における点検の記録、修繕に関する履歴は十分なものとなっておらず、港湾台帳の整備状況と同じく、過年度におけるデータの蓄積が十分にできていない。平成25年度において、電子台帳システムへ移行予定であり、港湾台帳の一部として個々の施設に関する点検の記録、修繕に関する履歴のデータを蓄積していくことが重要であり、過去のデータ蓄積の利用により、初めて合理的な維持管理計画の策定が可能となる。(指摘)

長寿命化計画策定事業による今回の平成20年度からの一斉点検作業の結果は、長寿命化計画策定業務委託の成果物として施設ごとにファイリングされており、今後、電子台帳システムへ載せていく予定である。

(3) 港湾施設維持管理計画

① 維持管理計画策定の目的

「港湾の施設の技術上の基準を定める省令」第四条において次のとおり定められている。

(技術基準対象施設の維持)

第四条 技術基準対象施設は、供用期間にわたって要求性能を満足するよう、維持管理計画等に基づき、適切に維持されるものとする。

- 2 技術基準対象施設の維持に当たっては、自然状況、利用状況その他の当該施設が置かれる諸条件、構造特性、材料特性等を勘案するものとする。
- 3 技術基準対象施設の維持に当たっては、当該施設の損傷、劣化その他の変状についての点検及び診断並びにその結果に基づく当該施設全体の維持に係る総合的な評価を適切に行った上で、必要な維持工事等を適切に行うものとする。
- 4 技術基準対象施設の維持に当たっては、当該施設及び当該施設周辺の施設を安全に利用できるよう、運用方法の明確化その他の危険防止に関する対策を適切に行うものとする。
- 5 前各項に規定するもののほか、技術基準対象施設の維持に関し必要な事項は、告示で定める。

維持管理計画策定の補助制度

事業名	長寿命化計画策定事業
事業内容	現地調査、維持管理計画策定
事業期間	平成 20 年度～平成 24 年度の 5 年間
事業対象施設	外郭施設、係留施設、臨港交通施設 473 施設
事業費	255 百万円(平成 21 年度:7 百万円、平成 22 年度:6.9 百万円、平成 23 年度:92.7 百万円、平成 24 年度:148.4 百万円)
計画書作成や維持管理業務に当たっての技術的支援	「港湾の施設の維持管理計画書作成の手引」 (平成 19 年 10 月発行、平成 20 年 12 月増補改訂) 「港湾の施設の維持管理技術マニュアル」(平成 19 年 10 月発行) いずれも、国土交通省港湾局監修

②維持管理計画書作成の基本的考え方

維持管理計画策定レベル港湾の施設の維持管理計画を策定するにあたり、その策定レベルを施設の規模、構造形式及び重要度などに応じて整理すると、以下の図のような 3 タイプに分類できる。

標準型(I)及び(II)に分類される施設は、施設ごとに維持管理計画書の作成を行うものとする。

共通指針準拠型に分類される施設は、港湾単位、地区単位あるいは港湾管理者単位など(以下「計画策定単位」という。)で施設を取りまとめて維持管理計画書を作成する。

(維持管理計画策定レベル)

施設種別 レベル	水域施設	外郭施設	係留施設	臨港交通施設		
	航路、泊地、船だまり	防波堤他	岸壁、栈橋、物揚場他	橋 梁	トンネル	道路、駐車場
標準型 (I)			・施設利用上重要な鋼構造岸壁・栈橋	・施設利用上重要な施設	・施設利用上重要な施設	
標準型 (II)	・施設利用上重要な施設	・施設利用上重要な施設	・その他の鋼構造岸壁・栈橋 ・重力式岸壁	・その他	・その他	・施設利用上重要な施設
共通指針準拠型	・その他	・その他	・物揚場、浮栈橋その他			・その他

- ※1 水域施設、外郭施設及び係留施設は、水深 4.5m 未満の施設を共通指針準拠型に分類することを目安とする。
- ※2 臨港交通施設のうち橋梁は、橋長 20m 未満の施設を共通指針準拠型に分類することを目安とする。
- ※3 鋼構造物については、コンクリート構造物と比較して、劣化の進行が顕著であるため、基本的には劣化予測に基づき適切に予防保全的な維持管理を行う必要がある。

③維持管理計画書作成の対象施設数

	標準型Ⅰ	標準型Ⅱ	共通指針型	計
県全体	19	88	366	473

長尾土木事務所

	標準型Ⅰ	標準型Ⅱ	共通指針型	計
引田港	0	1	9	10
白鳥港	0	2	9	11
三本松港	0	3	17	20
津田港	0	7	8	15
志度港	0	1	11	12
計	0	14	54	68

高松土木事務所

	標準型Ⅰ	標準型Ⅱ	共通指針型	計
志度港	0	0	4	4
高松港	8	22	64	94
牟礼港	0	3	18	21
直島港	0	3	21	24
宮浦港	0	3	10	13
計	8	31	117	156

西讃土木事務所

	標準型Ⅰ	標準型Ⅱ	共通指針型	計
詫間港	4	6	26	36
仁尾港	0	6	18	24
観音寺港	1	4	20	25
豊浜港	0	1	16	17
計	5	17	80	102

小豆総合事務所

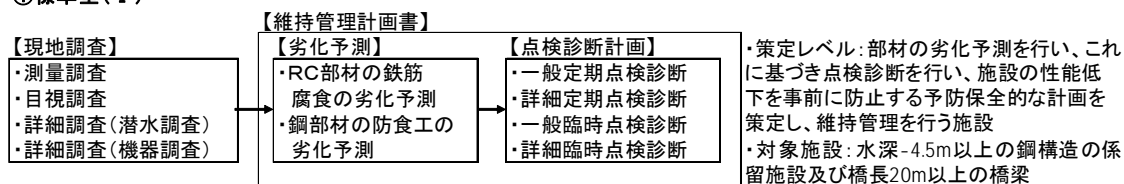
	標準型Ⅰ	標準型Ⅱ	共通指針型	計
土庄港	1	4	24	29
土庄東港	0	2	4	6
大部港	0	2	10	12
家浦港	0	1	14	15
池田港	0	2	12	14
内海港	1	1	19	21
坂手港	0	5	6	11
計	2	17	89	108

中讃土木事務所

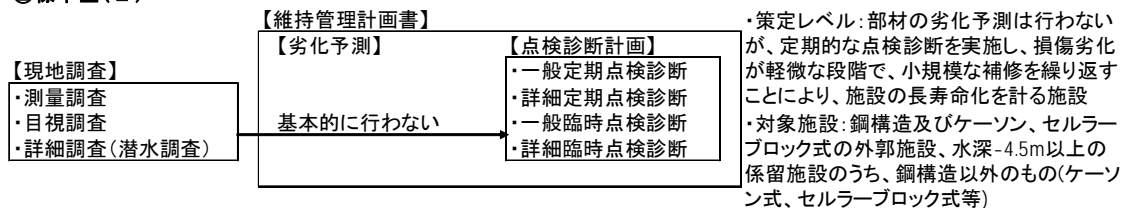
	標準型Ⅰ	標準型Ⅱ	共通指針型	計
丸亀港	4	3	19	26
宇多津港	0	0	0	0
多度津港	0	6	7	13
計	4	9	26	39

④現地調査と維持管理計画書のポイント

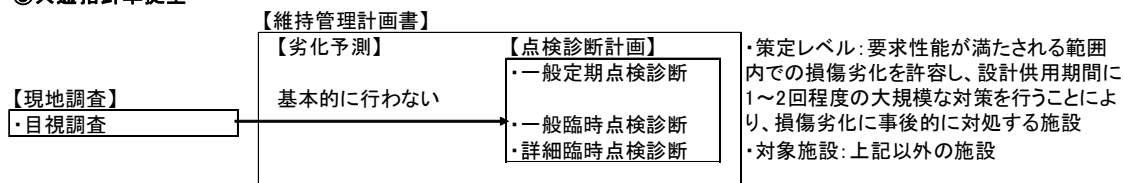
①標準型(I)



②標準型(II)

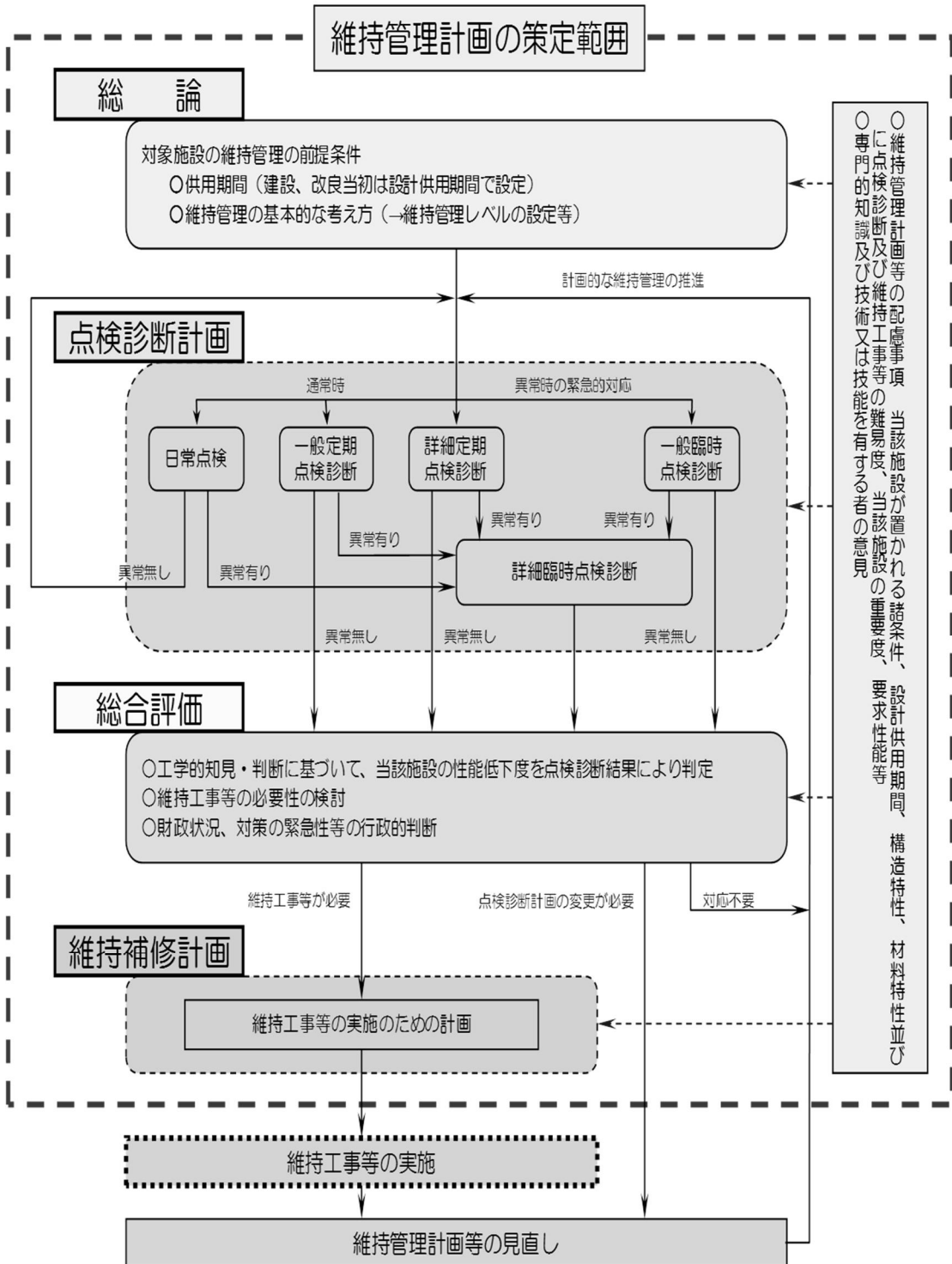


③共通指針準拠型



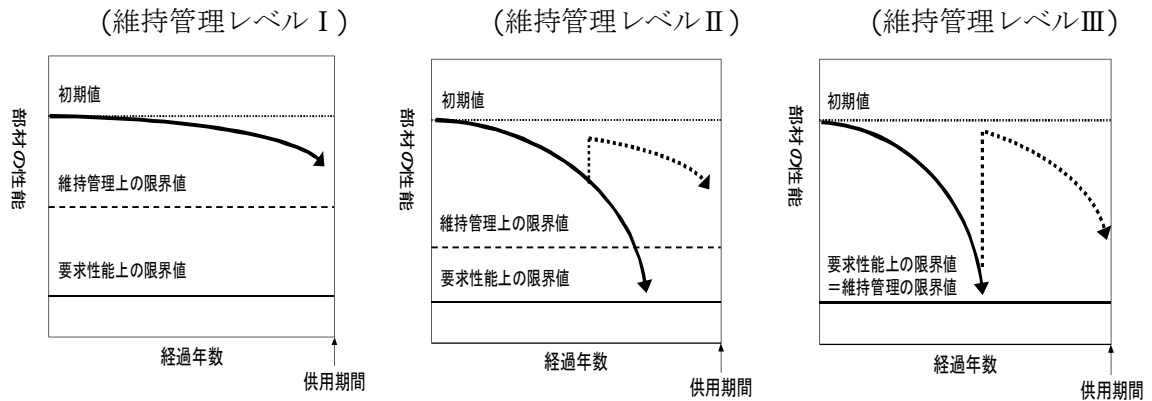
標準型(II)の維持管理計画書については、国土交通省港湾局監修の「港湾の施設の維持管理計画書作成の手引」(平成19年10月発行、平成20年12月増補改訂)及び「港湾の施設の維持管理技術マニュアル」(平成19年10月発行)において、基本的に劣化予測を行わないとしているが、県では、劣化予測を行うことなしでは、維持管理計画の策定は不可能であるため、劣化予測を実施している。維持管理計画策定の基本方針としての内部説明資料等の作成時には、留意事項として追記しておくべきである。(指摘)

⑤維持管理計画書の構成



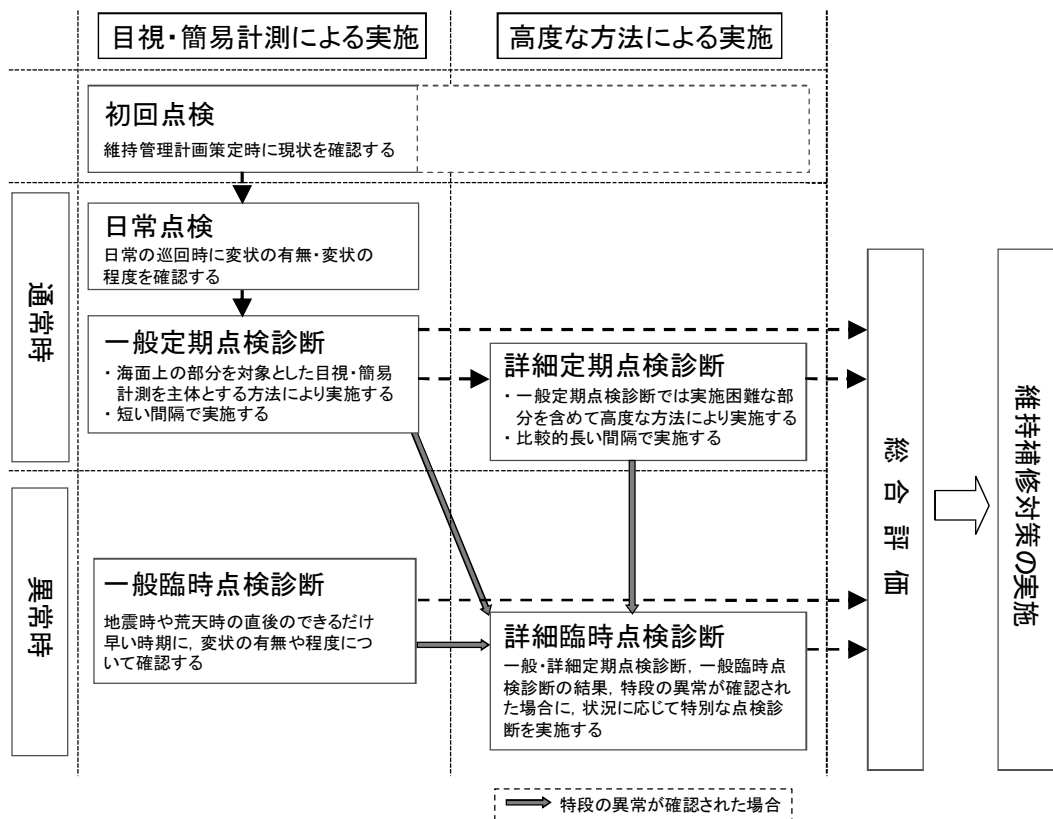
⑥標準型(Ⅰ)及び(Ⅱ)の維持管理計画書

a)総論-維持管理レベル



分類	損傷劣化に対する考え方
維持管理レベルⅠ (事前対策型)	高い水準の損傷劣化対策をあらかじめ行うことにより、設計供用期間に要求性能が満たされなくなる状態に至らない範囲に損傷劣化を留める。
維持管理レベルⅡ (予防保全型)	損傷劣化が軽微な段階で、比較的小規模な対策を繰り返すことにより、設計供用期間に要求性能が満たされなくなる状態に至らないように性能の低下を予防する。
維持管理レベルⅢ (事後保全型)	要求性能が満たされる範囲内である程度の損傷劣化を許容し、設計供用期間に1~2回程度の大規模な対策を行うことにより、損傷劣化に事後的に対処する。

b)点検診断計画 — 点検診断の種類と概要



c)総合評価

- ・対象施設の維持管理及び補修対策に対する基本方針を定める。
- ・総合評価では、以下の3項目を実施する。

イ.対象施設の変状及び劣化の状態に関する評価

対象施設全体としての変状及び劣化の状態について工学的知見・判断から整理して相対的かつ総合的に評価する(施設の性能低下度)。

ロ.維持補修に対する現場的・行政的判断からの評価

維持補修の緊急性等を踏まえて、対応すべき維持補修工事等の実施に当たっての問題点を整理して財政面、利用度、重要度、将来計画等から見た早期対応の可能性、対応困難な場合の代替案(応急措置、利用制限等)について検討する。

ハ.対象施設の維持に関する方針の決定

*決定すべき方針の例

- ・緊急的に維持補修を行う部材・部位及び基本的な補修方法の決定
- ・計画的に維持補修を行う部材・部位及び基本的な補修方法の決定
- ・当面経過の観察をする必要のある部位・部材の決定
- ・点検診断計画の変更の要否
- ・その他、必要な応急措置の要否

なお、対象施設の変状及び劣化の状態に関する評価に至る前段階として、一般定期点検診断として、構造物の部位・部材ごとの劣化度判定がなされている(下記の表を参照のこと)。

点検診断結果の表記

劣化度判定	部位・部材の状態
a	部材の性能が著しく低下している状態
b	部材の性能が低下している状態
c	部材の性能低下はないが、変状が発生している状態
d	変状が認められない状態

対象施設の変状及び劣化の状態に関する評価結果は、上記の一般定期点検診断結果である劣化度判定に基づいて行われることになるが、劣化度の多寡のみで機械的に評価結果を得ることはできない。点検項目にaがあつたとしても、当該部位・部材が施設の性能に及ぼす影響を総合的に診断した結果として評価は決定されることになる。

⑦共通指針準拠型の維持管理計画書

本来であれば、すべての施設に対して、施設ごとに維持管理計画を策定し、予防保全型の維持管理を実施することが望ましい。

しかし、以下のような施設では、あらかじめ共通指針を作成して、それに準拠した方法で計画的な維持管理を行う方が適切であると判断される場合がある。

a)小規模な施設：

維持補修工事の容易さ、利用上の重要度や代替性等の観点から、設計時点で損傷劣化対策を行うことにより、供用期間にわたって施設の性能を維持させることを前提として、もしくは要求性能が満たされる範囲内で、損傷劣化に起因する性能低下をある程度許容し、供用期間中に1～2回程度の大規模な対策あるいは更新を行うことにより、損傷劣化に対処する方が適切と判断される場合がある。

b)供用中の施設：

- ・既に老朽化が著しく進展しており、予防保全的な対策を実施してもその効果が明確に判断できない場合等、施設の維持に費やすコストに対してその効果が小さい場合には、安全確保を主眼において計画的な維持管理を行う施設や将来的に改良または廃止を予定し、残りの供用期間の安全確保を主眼に考える方が適切と判断される場合がある。

・計画策定単位

-空間的　：港湾単位、地区単位、港湾管理者　など

-時間的 : 供用時期 など

-施設種類 : 構造形式 など

対象となる施設を、その供用開始時期、計画書作成時の残りの供用期間、構造形式、利用目的等の当該施設が置かれる諸条件で整理することにより、計画策定単位で点検診断計画、維持補修計画を取りまとめることが容易になる。

施設の代替性の判断等、維持管理の基本的な考え方を取りまとめるにあたり、同様な条件を有する施設を相互に配慮することができる。

このような取りまとめを行うことにより、計画策定単位で技術基準対象施設の計画的な維持管理を適切に実施できるようになる。

<作成フロー>

①対象となる施設の設定

計画策定単位について、維持管理計画書の対象範囲を適切に設定

②既存資料の収集・整理

設計図書、竣工図書、点検診断・維持補修履歴の収集

③現地調査による変状の現状の把握

供用中の施設に対する目視等による点検診断

新規施設-初回点検

④維持管理計画書の作成

②及び③で得られた成果をもとに取りまとめ

維持管理の基本的な考え方(維持管理レベル等)の設定

対象となる施設を一覧表形式にて取りまとめ

(施設の種類毎、構造形式毎、利用目的毎など)

(4)個別港湾施設における計画等の検討

平成 20 年度より維持管理計画の策定に着手し、平成 24 年度には、港湾施設のすべての 473 施設を対象とした調査が完了し、港湾施設ごとの維持管理計画の策定が終了している。

標準型(I) : 県全体で 19 施設、H23 年度に 2 施設、H24 年度に 17 施設策定。

標準型(II) : 県全体で 88 施設、H23 年度に 14 施設、H24 年度に 74 施設策定。

共通指針準拠型 : 県全体で 366 施設、H24 年度に 366 施設策定。

平成 25 年度においては業務委託により、策定した維持管理計画の平準化作業に着手している。したがって、現段階では個別の港湾施設の維持管理計画の策定状況の考察になる。

以下において、個別の港湾施設における維持管理計画の検討を行う。

①高松土木事務所 高松港 朝日地区 朝日町(-5.5m)岸壁

施設番号	C-1-4	維持管理計画策定年度	平成 23 年度
種別	係留	竣工年度(西暦)	1961 年
維持管理計画策定レベル	標準型(Ⅱ)	経過年数	52 年
概要	2000DWT 級の貨物船の利用を想定して、1961 年度に建設された係留施設である。		
維持目標	2031 年度目標、今後 20 年		
初回点検	2010 年度	初回点検評価結果(a, b 評価分)	エプロン : a 本体工 : b
点検コメント	a・b と判定された原因部材(エプロンの陥没・ひび割れ、本体工のコンクリート劣化・損傷)については、早期の詳細臨時点検診断を実施、必要に応じ補修を行う。		
修繕履歴	施設の整備履歴一覧には履歴はあるが、竣工年度と同時期。		
既存報告書	既存報告書なし。		
摘要	維持目標が 2031 年とされているが、2063 年度(計画策定後 50 年間)へ引きのばす作業を維持管理計画の平準化作業に含めて業者に委託し現在作業中である。 点検診断計画及び維持補修計画についても、現在進めている維持管理計画の平準化作業に含めて業者に委託し作成している最中である。		

維持目標が 2031 年までとされ、錆等の状況により、供用期間を考慮し、70 年で更新の目標としている。しかしながら、2063 年度(計画策定後 50 年間)へ引きのばす作業を維持管理計画の平準化作業に含めて業者に委託し現在作業中とのことである。

港湾施設の維持管理計画については、すべての施設において計画策定後 50 年の長寿命シナリオを作成しているとのことであるが、外部委託業者の結果は、計画策定後 20 年とされており、整合していない。本来は、個別の供用経過年数、過去の修繕履歴、損傷等の状況を考慮し、個別に設定すべきと思われる。(意見)

②中讃土木事務所 丸亀港 蓬萊地区 蓬萊町公共岸壁

施設番号	C-1-12	維持管理計画策定年度	平成 23 年度
種別	係留	竣工年度(西暦)	1975 年
維持管理計画策定レベル	標準型(I)	経過年数	36 年
概要	蓬萊地区の係留施設として構築されている。		
維持目標	2063 年度目標、今後 50 年		
初回点検	2012 年 3 月	初回点検評価結果(a, b 評価分)	エプロン : a 上部工 : b
点検コメント	速やかな補修が必要。		
修繕時期	a 判定のエプロン(コンクリート・アスファルト舗装などの劣化、損傷)について 2016 年に実施する計画。その他、鋼矢板等(被覆防食工、電気防食工)、係船柱、防舷材、車止め・安全欄、一般定期点検診断についても 2016 年に実施する計画。 鋼矢板等(電気防食工)については 15 年毎に 1 回実施する計画。 上部工(コンクリートの劣化、損傷)		
修繕履歴	施設の整備履歴一覧には履歴はあるが、竣工年度と同時期。		
既存報告書	平成 23 年度 丸亀港外 1 港 港湾施設調査業務(標準型)報告書		
摘要	なし。		

2016 年の実施計画では補修工事費が相当程度発生する計画となっており、単年度で負担するには費用が多額に上る。現在実施中の平準化作業において先送りすることなく、補修工事を分割する等により、実行可能な計画を作成し、適切に予算執行がなされる必要がある。(意見)

現地視察時の撮影写真(平成25年10月8日)



③西讃土木事務所 詫間港 経面地区 詫間 1 号(-5.5m)岸壁

施設番号	C-1-1	維持管理計画策定年度	平成 24 年度
種別	係留	竣工年度(西暦)	1972 年
維持管理計画策定レベル	標準型(I)	経過年数	41 年
概要	経面地区の係留施設として構築されている。		
維持目標	2063 年度目標、今後 50 年		
初回点検	2011 年度	初回点検評価結果(a, b 評価分)	エプロン : a
点検コメント	速やかな補修が必要。		
修繕時期	a 判定となっているエプロン、c・d 判定となっている上部工・鋼矢板等、係船柱・防舷材・車止め・安全柵については 2014 年度に補修を行い、その後部材毎に耐用年数到来毎に再度補修を行う計画。		
修繕履歴	施設の整備履歴一覧には履歴はあるが、竣工年度と同時期。		
既存報告書	平成 23 年度 詫間港 港湾施設調査業務(標準型)報告書		
摘要	なし。		

策定レベル I に区分される施設としては、損傷劣化がかなり進んでいる。策定レベル I の維持管理レベルとしており、多額の補修工事費がかかる。予算の関係上、単年度での補修は困難であり、分割補修した場合の対策コストを算出して、平準化の作業を行うことが必要である。(意見)

現地視察時の撮影写真(平成25年10月9日)



④長尾土木事務所 三本松港 東浜地区 (-5.5m)岸壁

施設番号	C-1-1	維持管理計画策定年度	平成 24 年度
種別	係留	竣工年度(西暦)	1965 年
維持管理計画策定レベル	標準型(Ⅱ)	経過年数	48 年
概要	3000DWT 級の穀物専用船(港湾台帳施設情報より引用)の利用を想定して、1965 年度(昭和 40 年度)に建設され、1993 年度(平成 5 年度)に上部工及びエプロン等が補修された係留施設。		
維持目標	2063 年度目標、今後 50 年		
初回点検	2012 年 3 月	初回点検評価結果(a, b 評価分)	すべて c 以下
点検コメント	施設の性能に関わる変状は認められないが、継続して観察する必要がある。		
修繕時期	当該施設は、既に供用開始後 47 年が経過し、Ⅰ類本体工(セルラーブロック)の劣化が進行していることから、詳細臨時点検診断を実施するとともに、必要に応じて対策工を検討し、実施する。あわせて劣化が進行しているエプロン及び上部工においても、同様とする。		
修繕履歴	1993 年度(平成 5 年度)上部工・エプロン補修		
既存報告書	既存報告書なし。		
摘要	なし。		

部材毎の評価においてすべて「c」以下である場合には、経過観察とし補修計画は策定せず、次回以降の定期点検により「a 及び b」と判定された場合にその時点で補修計画を策定するものとしている。そのため、現状の対策コストとしては定期点検の費用のみを計画期間である 50 年間にわたって集計しているのみであり、実際に定期点検により補修が必要となった場合の補修費は織り込まれていない。

2012 年 3 月に初回点検し、すべて「c」以下となっているが、修繕時期のコメントに「劣化が進行していることから、詳細臨時点検診断を実施する」とあり、点検結果とコメントの記載が不整合となっている。委託業者からの成果品の納品に当たっては、記載内容について十分に精査・確認する必要がある。(指摘)

⑤個別港湾施設における計画全般

以上、個別の港湾施設における維持管理計画の検討を行ってきたが、特筆すべき事項として以下を記載する。

港湾関係の年間補修費予算は、3 億円～4 億円とのことであるが、早期補修対象施設は一施設で年間予算を超えるものもあり、維持管理計画の平準化作業は、補修工事の分割による先送りの可能性が高い状況である。各施設の必要性自体についても再検討し、検

討の結果、必要性が認められない施設については廃止や撤去を進めていくことが必要である。(意見)

(5) 港湾施設使用料収入、延滞管理及び泊地使用管理

① 高松港管理事務所の業務執行に係る収入状況

平成 24 年度の収入状況については、係船料、港湾施設占用料、駐車場使用料、小型船舶用泊地使用料等を中心とした一般会計で調定額 302,896 千円(対前年比 2.9%減)、収入済額 302,851 千円(調定収入率 100.0%)、上屋、荷役機械、旅客施設、野積場等の使用料を中心とした特別会計で調定額 166,040 千円(対前年比 0.1%減)、収入済額 165,844 千円(調定収入率 99.9%)となっている。

港湾施設使用料については、高松港と高松港以外の港湾別に香川県港湾管理条例、同施行規則において定められており、高松港及び高松港以外の港湾についての、係船料、小型船舶用泊地使用料、停泊料はそれぞれ(表 2-16)、(表 2-17)のとおりである。

(表 2-16) 高松港港湾施設使用料(係船料、小型船舶用泊地使用料、停泊料)

種別	区分		単位	金額(円)	
係船料	係留施設(ビジターバースの係留施設を除く。)	定期船一係留	総トン数 1t	2.98 (2.84)	
		不定期船一係留		5.96 (5.68)	
	ビジターバースの係留施設	全長 10m 以下の船舶	1 隻 1 日	2,050 (県外者 2,450)	
		全長が 10m を超え、11m 以下の船舶		2,320 (県外者 2,760)	
全長が 11m を超え、12m 以下の船舶		2,600 (県外者 3,080)			
全長が 12m を超える船舶	船舶の長さ 1m までごとに 240 (県外者 280)				
小型船舶用泊地使用料	プレジャーボート等 1 隻ごとに	泊地 A	船舶の長さ 1m	1 月	630
		泊地 B		1 月	500
		泊地 C		1 月	400
	係船環	1 月	150		

種別	区分	単位	金額(円)
	はしご		450
停泊料	一係留	総トン数 1t	1.73 (1.65)

※ 外航船舶に係る係船料及び停泊料は、()内の金額を適用する。

(表 2-17) 高松港以外の港湾の港湾施設使用料

種別	区分	単位	金額(円)	
係船料	係留施設(仁尾港ビジターバース及び詫間港ボートパークの係留施設並びにビジターバースとして利用可能な係留施設を除く。)	定期船一係留	2.45 (2.33)	
		不定期船一係留	4.90 (4.66)	
	仁尾港ビジターバースの係留施設	全長が 10m 以下の船舶	1 隻 1 日	1,680 (県外者 2,010)
		全長が 10m を超え、11m 以下の船舶		1,910 (県外者 2,270)
		全長が 11m を超え、12m 以下の船舶		2,140 (県外者 2,530)
		全長が 12m を超える船舶		船舶の長さ 1m までごとに 200 (県外者 230)
	詫間港ボートパークの係留施設	全長が 5m 以下の船舶	1 隻 1 月	6,800
		全長が 5m を超え、6m 以下の船舶		8,100
		全長が 6m を超え、7m 以下の船舶		9,400
		全長が 7m を超える船舶		10,700
ビジターバースとして利用可能な係留施設	定期船一係留	総トン数 1t	2.45(2.33)	
	不定期船一係留		4.90(4.66)	

種別	区分		単位	金額(円)	
		全長が 10m 以下の船舶	1 隻 1 日	1,340 (県外者 1,600)	
		全長が 10m を超え、11m 以下の船舶		1,520 (県外者 1,810)	
		全長が 11m を超え、12m 以下の船舶		1,710 (県外者 2,020)	
		全長が 12m を超える船舶		船舶の長さ 1m までごとに 160 (県外者 180)	
小型船舶用泊地使用料	プレジャーボート等 1 隻ごとに	泊地 A	1 月	船舶の長さ 1m	500
		泊地 B	1 月		400
		泊地 C	1 月		320
		係船環		1 月	150
		はしご			450
停泊料	一係留		総トン数 1t	1.38 (1.32)	

※1 外航船舶に係る係船料及び停泊料は、()内の金額を適用する。

※2 ビジターバースとして利用可能な係留施設とは、ビジターバース以外の係留施設で、一時的な係留を目的としてプレジャーボートを係留することが可能なものとして、知事が公示したものをいう。

②プレジャーボート対策

近年の海洋性レクリエーションの発展に伴うプレジャーボートの需要増大を背景に、港湾等の公共水域に放置されている放置艇が引き起こす、船舶航行の阻害、係留場所の私物化・私権化、高潮や洪水災害の助長などのいわゆる「放置艇問題」が全国的に社会問題化している。

平成 18 年度に国が実施した「プレジャーボート全国実態調査」によると、香川県の県管理港湾では約 2,400 隻の放置艇が確認された。放置艇対策には規制措置と施設整備の両面の対策の推進が必要となるが、浮棧橋などの係留保管施設の整備には多額の費用と時間を要し、すべての県管理港湾で施設整備をすることは非常に困難な状況である。

そこで、香川県では次のような対策を実施することとした。

(対策の内容)

- ・港湾内にプレジャーボートを放置することを禁止

秩序ある公共水域の利用を確保するために、県管理港湾の全域を港湾法第37条の3の規定による「放置等禁止区域」に指定し、みだりに船を放置することを禁止、不法に放置した船には法律により撤去、また、罰則を適用する場合がある。

- ・プレジャーボートの保管係留は「小型船舶用泊地」で行い、使用許可と使用料を必要とする。

現在プレジャーボートを泊めているところを含め港湾管理上支障のない水域を「小型船舶用泊地」に指定する。プレジャーボートの保管係留は、この小型船舶用泊地で使用許可を得て行うことになる。また、使用許可を受ける場合には、使用料の納付が必要となる

(実施時期)

県内23の県管理港湾について、平成20年4月から実施。

③市町に権限委譲されている港湾管理事務

県から市町への権限委譲は、地方自治法第252条の17の2に基づく「事務処理の特例に関する条例」により規定されており、規定されている事務は、市町の事務として取り扱われる。

(事務処理の特例に関する条例)

港湾管理条例に基づく事務のうち、市町が処理する事務及び対象となる市町

事務の内容	市町
(1)行為の許可	高松市
(2)施設の使用の禁止及び制限並びに貨物の取扱いの制限	丸亀市
(3)船舶のけい留場所の指定及び変更命令	観音寺市
(4)港湾施設の使用許可	さぬき市
(5)使用料の徴収	東かがわ市
(6)使用料の減免	三豊市
(7)許可の取消し及び許可条件の変更	土庄町
(8)使用料の還付	小豆島町 直島町 宇多津町 多度津町

※ 上表(5)(6)(8)については、督促状に指定する期限までに処理すべき事務に限る。

なお、一般の係船料、停泊料については、県から市町に対して使用料収入の 20%を手数料として支払っており、小型船舶用泊地使用料については、管理上の手間がかかることを考慮し、同様に、県から市町に対して使用料収入の 40%を手数料として、支払っている。

④小型船舶用泊地の無許可係留船舶

平成 25 年 3 月 31 日現在、県管理港湾における小型船舶用泊地の使用係留船舶約 1,300 隻のうち、不法係留船舶が約 100 隻となっている。不法係留船舶対策として、平成 25 年 8 月から過料処分を行うとともに、不法係留していた過去の使用料相当額の徴収を行っており、引き続き厳正に取り扱う必要がある。(意見)

⑤延滞金の扱いについて

平成 23 年 4 月 1 日に、「県の債権に係る延滞金の徴収等に関する条例」が施行され、県管理港湾における、小型船舶(プレジャーボート)用泊地の使用料などの、港湾の占用料・使用料を納期限までに支払わない場合は、原則として延滞金が課されることとなった。

この条例は、納期限を厳守して納付している者と、納期限を守らず滞納している者との負担の公平性を確保し、延滞金を課すことにより滞納発生を未然に防止するのを目的としている。

延滞金の利率は、年率 14.5%(納入通知書記載の納期限の翌日から 1 月を経過する日までの期間については、年率 7.25%)である。

港湾関係の税外未収金について、高松港管理事務所及び各土木事務所等の平成 24 年度の残高は次の(表 2-18)のとおりである。

(表 2-18)港湾関係の税外未収入金

事務所等の名称	歳入科目	年度	金額
高松港管理事務所	港湾管理費	平成 24 年度	18,760 円
	港湾管理費	平成 24 年度	24,900 円
	旅客施設等使用料	平成 19 年度	156,000 円
	雑入	平成 19 年度	40,391 円
小豆総合事務所	港湾補修費	平成 24 年度	58,547 円
西讃土木事務所	港湾補修費	平成 23 年度	57,600 円
	延滞金	平成 24 年度	17,000 円

高松港管理事務所管理の平成 19 年度収入未済額は、臨海工業地帯造成事業特別会計に関する旅客施設等使用料 156,000 円と雑入 40,391 円(管理諸経費)である。高松港旅

客ターミナルビルの一部を賃貸していたが、倒産により回収できていない1か月分の家賃(旅客施設等使用料)である。

少額のものもあるが、引き続き、地方財政法に従って収入を認識し、回収に努めることが期待される。

(6)指摘及び意見

1)指摘

①港湾台帳の整備

今までの港湾台帳の整備状況は良好とはいえない状況である。過年度におけるデータの蓄積が十分にできておらず、近年のものを除き、情報が不明なもの、記載がなされていないものが多数ある。また、港湾台帳に記載されている海岸保全施設の延長が海岸統計と不整合となっている状況もみられた。平成25年度において、電子台帳システムへ移行予定であるが、長寿命化計画策定事業による一斉点検結果の情報を利用するなどにより、整備していくことが必要である。

②点検作業・維持管理

過年度における点検の記録、修繕に関する履歴は十分なものとなっておらず、港湾台帳の整備状況と同じく、過年度におけるデータの蓄積が十分にできていない。平成25年度において、電子台帳システムへ移行予定であり、港湾台帳の一部として個々の施設に関する点検の記録、修繕に関する履歴のデータを蓄積していくことが重要であり、過去のデータ蓄積の利用により、初めて合理的な維持管理計画の策定が可能となる。

③港湾施設維持管理計画

標準型(Ⅱ)の維持管理計画書については、国土交通省港湾局監修の「港湾の施設の維持管理計画書作成の手引」及び「港湾の施設の維持管理技術マニュアル」において、基本的に劣化予測を行わないとしているが、県では、劣化予測を行うことなしでは、維持管理計画の策定は不可能であるため、劣化予測を実施している。維持管理計画策定の基本方針としての内部説明資料等の作成時には、留意事項として追記しておくべきである。

④個別港湾施設における計画等の検討

(a)長尾土木事務所 三本松港 東浜地区 (-5.5m)岸壁

2012年3月に初回点検し、すべて「c」以下となっているが、修繕時期のコメントに「劣化が進行していることから、詳細臨時点検診断を実施する」とあり、点検結果とコメントの記載が不整合となっている。委託業者からの成果品の納品に当たっては、記載内容について十分に精査・確認する必要がある。

2)意見

①個別港湾施設における計画等の検討

(a)高松土木事務所 高松港 朝日地区 朝日町(-5.5m)岸壁

港湾施設の維持管理計画については、すべての施設において計画策定後50年の長寿命化シナリオを作成しているとのことであるが、外部委託業者の結果は、計画策定後20年とされており、整合していない。本来は、個別の供用経過年数、過去の修繕履歴、損傷等の状況を考慮し、個別に設定すべきと思われる。

(b)中讃土木事務所 丸亀港 蓬萊地区 蓬萊町公共岸壁

2016年の実施計画では補修工事費が相当程度発生する計画となっており、単年度で負担するには費用が多額に上る。現在実施中の平準化作業において先送りすることなく、補修工事を分割する等により、実行可能な計画を作成し、適切に予算執行がなされる必要がある。

(c)西讃土木事務所 詫間港 経面地区 詫間1号(-5.5m)岸壁

策定レベルIに区分される施設としては、損傷劣化がかなり進んでいる。策定レベルIの維持管理レベルとしており、多額の補修工事費がかかる。予算の関係上、単年度での補修は困難であり、分割補修した場合の対策コストを算出して、平準化の作業を行う必要がある。

(d)個別港湾施設における計画全般

港湾関係の年間補修費予算は、3億円～4億円とのことであるが、早期補修対象施設は一施設で年間予算を超えるものもあり、維持管理計画の平準化作業は、補修工事の分割による先送りの可能性が高い状況である。各施設の必要性自体についても再検討し、検討の結果、必要性が認められない施設については廃止や撤去を進めていく必要がある。

②小型船舶用泊地の無許可係留船舶

平成25年3月31日現在、県管理港湾における小型船舶用泊地の使用係留船舶約1,300隻のうち、不法係留船舶が約100隻となっている。不法係留船舶対策として、平成25年8月から過料処分を行うとともに、不法係留していた過去の使用料相当額の徴収を行っており、引き続き厳正に取り扱う必要がある。

5. 事業評価

(1)平成 15 年度から平成 24 年度までの公共事業評価の実施状況

①再評価対象事業

平成 15 年度以降、再評価対象となった港湾課に関する事業は次の(表 2-19)に示すとおりである。

なお、区分については次のとおりである。

区 分	内 容
A	事業採択後 5 年目で未着工の事業
B	事業採択後 5 年目(※)で継続中の事業
C	事業採択前の準備・計画段階で 5 年間が経過している事業
D	再評価実施後、5 年間が経過している事業
E	その他 [社会経済情勢の急激な変化等により評価の実施の必要が生じた事業]

※ 国が定める再評価実施要領に基づく再評価対象事業以外の事業については、10 年目とする。

(表 2-19) 港湾関係の再評価対象事業

年度	事業名	港湾名	工事箇所	着手年度	経過年数	区分	抽出事業	対応方針
平成15年度	地方港湾改修事業	丸亀港	丸亀市	平成6年	10年	B		継続
平成17年度	港湾改修(地方)事業	引田港	東かがわ市	平成3年	5年	D	抽出	中止
平成18年度	港湾改修(地方)事業	内海港	小豆郡小豆島町	平成4年	再評価後5年	D		継続
平成18年度	港湾環境整備事業	内海港	小豆郡小豆島町	平成9年	10年	B		継続
平成18年度	港湾環境整備事業	観音寺港	観音寺市		10年	B	抽出	継続
平成19年度	港湾改修(重要)事業	高松港	高松市	平成1年	再評価後5年	D	抽出	継続
平成19年度	港湾環境整備事業	高松港	高松市	平成5年	再評価後5年	D		継続
平成23年度	内海港港湾環境整備事業	内海港	小豆郡小豆島町	平成9年	再評価後5年	D		継続
平成23年度	観音寺港湾環境整備	観音寺港	観音寺市	平成9年	再評価後5年	D		継続
平成24年度	高松港香西地区廃棄物海面処分場整備事業	高松港	高松市	平成5年	再評価後5年	D	抽出	継続

(2)平成24年度公共事業評価の実施内容

次に示すものは、平成24年度再評価対象事業総括表(詳細)平成25年2月現在より選定、検証した結果である。

①高松港香西地区廃棄物海面処分場整備事業(再評価)

工事箇所	高松港(高松市香西北町)				
着手年度	H5年	事業完了予定年度		H28年	
総事業費	3,258百万円	H23年度までの執行业業費		3,134百万円	
進捗率	工事97%(事業費ベース)				
残事業費	124百万円				
費用(全事業)	6,300百万円		便益(全事業)		13,510百万円
費用便益比(全事業)	2.2	純便益(全事業)	7,200百万円	経済的内部収益率(全事業)	19%
費用(残事業)	170百万円		便益(残事業)		5,870百万円
費用便益比(残事業)	34	純便益(残事業)	5,700百万円	経済的内部収益率(残事業)	※
事業の必要性等	公共事業から発生する安定型廃棄物等の最終処分場の確保が必要のため。				
事業が長期化している理由	近年の公共事業の縮小や再利用化の進展により、安定型産業廃棄物等の処分量が減少しており、埋立期間が延伸している。残工事は、埋立完了後に施工の必要がある護岸水叩等であるため埋立完了まで施工できず、事業が長期化している。				
再評価基準(年数)	再評価後5年	再評価基準(区分)	D	対応方針	継続

※ 残事業の内部収益率については、建設コストが非常に小さいため、算出できない。

(事業概要)

県では、公共事業から発生するしゅんせつ土砂、高松地区及びその周辺から発生する陸上残土及び安定型産業廃棄物の最終処分場が不足しており、特にしゅんせつ土砂については処分場の確保が緊急な課題となっている。このような状況から高松港香西地区に廃棄物海面処分場を確保するものである。

また、港湾関連用地の用地を確保するとともに、住工混在の解消、企業の誘致促進と地場産業の復興を図るための工業用地、並びに快適な港湾空間の創出を図る緑地を整備するものである。

施設規模：廃棄物埋立護岸 延長2,104m

埋立面積 約35.6ha

埋立容量 約253万m³

(費用及び収益)

便益としてはしゅんせつ土砂の処分コスト削減効果が76.5億円として計上されており、土地の残存価値として58.2億円が計上されている。しゅんせつ土砂等の処分コスト削減効果は便益としての実現可能性が高く、その計上にも問題はないと思われる。土地については、埋立後利用等が見込まれるものであり、その価値については慎重に検討すべき性質のものである。

費用対効果を示す費用便益率は残事業で34.0であり、事業の継続の判断が妥当な値である。

費用効果分析からも明らかなように当該事業については、埋立後の土地利用が事業の成否を決める要素の一つであり、再評価に当たっては土地利用計画を検討することが望ましい。(意見)

②内海港港湾環境整備事業(再評価)

工事箇所	内海港(小豆郡小豆島町)				
着手年度	H9年	事業完了予定年度	H25年		
総事業費	3,485百万円	H22年度までの執行事業費	3,236百万円		
進捗率	工事93%(事業費ベース)				
残事業費	249百万円				
費用(全事業)	5,930百万円	便益(全事業)	7,400百万円		
費用便益比(全事業)	1.2	純便益(全事業)	1,470百万円	経済的内部収益率(全事業)	7.3%
事業の必要性等	公共事業から発生するしゅんせつ土砂、小豆地区における建設残土及び安定型廃棄物の最終処分場の確保が必要なため。				
再評価基準(年数)	再評価後5年	再評価基準(区分)	D	対応方針	継続

(事業概要)

当該事業は公共事業から発生するしゅんせつ土砂、小豆地区における建設残土及び安定型廃棄物の最終処分場確保を目的にしている。小豆地区から発生する廃棄物の将来予測及び地域の抱える土地需要の課題等を勘案し、候補地を検討し、地元、関係機関等との調整の結果、内海湾に廃棄物海面処分場を確保することに決定した。

廃棄物埋立護岸延長：1,300m

埋立面積：約10ha

埋立容量：約102万m³

(費用及び収益)

全事業分についての費用便益分析のみなされている。便益としては、廃棄物、しゅんせつ土砂処分の適正化として43.1億円が計上され、残存価値として埋立後の土地が30億9千万円分計上されている。

費用対効果を示す費用便益比は1.2と1に近い値となっている。

事業の費用便益比が1に近いことから、こうした場合には定性的要因を含めて追加的な検討をするのが望ましい。検討の必要がないならばその理由を明記すべきである。社会情勢等の変化によっては費用便益比が1を下回る可能性もあることから慎重な検討が望まれるためである。事業は土地利用による便益が事業評価の前提にあり、埋立後の土地の利用計画についても、再評価に当たって検討するのが望ましい。検討に当たっては、土地利用計画が経済状況等の社会情勢を加味した現実的なものとなるよう留意すべきである。(意見)

③観音寺港港湾環境整備事業 (再評価)

工事箇所	観音寺港(観音寺市)				
着手年度	H9年	事業完了予定年度	H29年		
総事業費	7,183百万円	H22年度までの執行事業費	6,881百万円		
進捗率	工事96%(事業費ベース)				
残事業費	302百万円				
費用(全事業)	11,480百万円	便益(全事業)	12,750百万円		
費用便益比(全事業)	1.1	純便益(全事業)	1,270百万円	経済的内部収益率(全事業)	4.9%
事業の必要性等	公共事業から発生するしゅんせつ土砂、三豊地区における建設残土及び安定型廃棄物の最終処分場の確保が必要なため。				
再評価基準(年数)	再評価後5年	再評価基準(区分)	D	対応方針	継続

(事業概要)

当該事業は、公共事業から発生するしゅんせつ土砂、西讃地区における建設残土及び安定型廃棄物の最終処分場の確保を目的とするものである。西讃地区から発生する廃棄物の将来予測及び地域の抱える土地需要の課題等を勘案し、候補地を検討し、地元、関係機関等と調整を進めた結果、観音寺港に廃棄物海面処分場を確保することに決定した。

廃棄物埋立護岸延長 1,306m
 埋立面積 約21.1ha
 埋立容量 約250万m³

(費用及び収益)

便益の内訳としては、廃棄物、しゅんせつ土砂処分の適正化によるものが96億4千万円であり、残存価値として土地が31億1千万円として計上されている。

全事業における費用便益比が1.1と1に近い値になっている。

事業の費用便益比が1に近いことから、こうした場合には定性的要因を含めて追加的な検討をするのが望ましい。検討の必要がないならばその理由を明記すべきである。事業は土地利用による便益が事業評価の前提にあり、埋立後の土地利用計画についても、再評価に当たって検討するのが望ましい。検討に当たっては、土地利用計画が経済状況等の社会情勢を加味した現実的なものとなるよう留意すべきである。(意見)

(3)指摘及び意見

1)指摘

なし

2)意見

①高松港香西地区廃棄物海面処分場整備事業(再評価)(費用及び収益)

費用効果分析からも明らかのように当該事業については、埋立後の土地利用が事業の成否を決める要素の一つであり、再評価に当たっては土地利用計画を検討することが望ましい。

②内海港港湾環境整備事業(再評価)(費用及び収益)

事業の費用便益比が1に近いことから、こうした場合には定性的要因を含めて追加的な検討をするのが望ましい。検討の必要がないならばその理由を明記すべきである。社会情勢等の変化によっては費用便益比が1を下回る可能性もあることから慎重な検討が望まれるためである。事業は土地利用による便益が事業評価の前提にあり、埋立後の土地利用計画についても、再評価に当たって検討するのが望ましい。検討に当たっては、土地利用計画が経済状況等の社会情勢を加味した現実的なものとなるよう留意すべきである。

③観音寺港港湾環境整備事業(再評価)(費用及び収益)

事業の費用便益比が1に近いことから、こうした場合には定性的要因を含めて追加的な検討をするのが望ましい。検討の必要がないならばその理由を明記すべきである。事業は土地利用による便益が事業評価の前提にあり、埋立後の土地利用計画についても、再評価に当たって検討するのが望ましい。検討に当たっては、土地利用計画が経済状況等の社会情勢を加味した現実的なものとなるよう留意すべきである。

6. 特別会計

(1)臨海工業地帯造成事業

これまでの港湾関係起債事業については、特別会計にて、収支状況を把握しており、以下のとおりである。

- ・臨海部土地造成事業 宮浦港宮浦地区
- ・港湾機能施設整備事業 宮浦港ふ頭用地
- ・港湾機能施設整備事業 高松港玉藻地区レストハウス
- ・港湾機能施設整備事業 高松港玉藻地区ターミナルビル等
- ・港湾機能施設整備事業 詫間港荷役機械
- ・港湾機能施設整備事業 高松港朝日地区荷役機械
- ・港湾機能施設整備事業 高松港香西(西)地区ふ頭用地

臨海工業地帯造成事業全体の平成20年度～平成25年度の当初予算の歳入、歳出の状況は次のとおりである。

歳入(当初予算)

(単位:千円)

	平成20年度	平成21年度	平成22年度	平成23年度	平成24年度	平成25年度
1 分担金及び負担金						
1 負担金						
1 港湾施設管理費	51,863	56,586	55,607	59,992	47,570	46,904
2 使用料及び手数料						
1 使用料						
1 上屋使用料	21,254	23,522	21,540	22,036	28,385	22,125
2 荷役機械使用料	40,479	40,442	39,638	38,108	37,800	37,500
3 旅客施設等使用料	59,251	57,280	57,715	57,753	53,516	58,817
4 野積場使用料	15,160	15,858	15,360	15,744	15,020	14,874
5 港湾施設占用料	4,032	4,032	4,528	4,032	4,195	4,195
3 国庫支出金						
1 国庫補助金						
1 高松地区埋築費					15,000	282,801
4 繰入金						
1 他会計繰入金						
1 一般会計繰入金	391,190	356,135	593,900	531,118	557,612	585,027
5 諸収入						
1 雑入	33,179	32,601	32,168	32,078	31,851	31,682
6 県債						
1 県債						
1 高松地区埋築債						
1 朝日地区埋築費	937,000	620,000	860,000	1,450,000	710,000	916,000
2 弦打香西地区埋築費	16,000	17,000				
2 港湾施設整備債						
1 港湾施設建設費	195,000	190,000				
3 玉藻地区埋築債						
1 玉藻地区埋築費	138,000	92,000				
合計	1,902,408	1,505,456	1,680,456	2,210,861	1,500,949	1,999,925
歳出合計	1,902,408	1,505,456	1,680,456	2,210,861	1,500,949	1,999,925
差引	0	0	0	0	0	0

歳入の当初予算は特別会計の収支を補う形で、年々、一般会計繰入金が増加しており、

今後も増加が予想される。県債については、平成20年度以降、高松地区埋築債(朝日地区埋築費)の発行が顕著である。

歳出(当初予算)

(単位:千円)

	平成20年度	平成21年度	平成22年度	平成23年度	平成24年度	平成25年度
1 臨海工業地帯造成費						
1 高松地区埋築費						
1 朝日地区埋築費						
2 給料	8,220	8,673	14,642	24,855	11,488	12,831
3 職員手当等	4,554	4,815	7,634	12,283	5,663	6,303
4 共済費	2,696	3,010	4,934	9,421	4,217	4,658
9 旅費	0	0	200	500	50	500
11 需要費	6,187	5,536	13,255	22,955	9,242	10,334
12 役務費	2,455	3,720	2,000	3,300	3,263	3,000
13 委託料	25,002	33,020	15,020	30,300	12,010	40,000
14 使用料及び賃借料	113	150	120	400	10	0
15 工事請負費	387,773	559,968	801,395	1,345,386	584,417	1,121,874
18 備品購入費	500,000	500	800	600	94,640	500
22 補償補填及び賠償金	0	608	0	0	0	0
2 港湾施設整備費						
1 港湾施設整備費						
1 上屋運営費						
2 給料	4,539	4,544	4,543	2,965	3,214	3,428
3 職員手当等	2,102	2,105	1,947	1,755	1,916	1,766
4 共済費	1,487	1,571	1,522	1,088	1,155	1,217
11 需要費	2,419	2,629	2,133	2,133	2,133	2,133
12 役務費	100	100	100	23	30	30
13 委託料	851	851	851	801	615	494
15 工事請負費	9,756	11,722	10,444	0	0	0
2 港湾施設管理費						
8 報償費	100	100	500	767	767	600
9 旅費	32	32	32	32	32	32
11 需要費	106,029	90,328	87,123	85,832	85,230	79,053
12 役務費	4,100	2,513	2,513	2,513	2,612	2,723
13 委託料	101,926	103,700	104,772	104,479	104,063	122,475
15 工事請負費	1,000	0	0	0	1,526	0
19 負担金、補助、交付金	30,180	30,271	29,727	28,919	28,788	28,550
27 公課費	5,483	8,083	4,000	4,000	0	0
28 繰出金	0	0	0	0	11,740	10,358
2 公債費						
1 公債費						
1 朝日地区埋築費						
23 償還金、利子及び割引料	5,580	21,099	18,446	32,121	65,233	99,102
2 玉藻地区埋築費						
23 償還金、利子及び割引料	138,673	92,281	47,651	37,549	50,700	55,340
3 弦打香西地区埋築費						
23 償還金、利子及び割引料	46,280	46,350	54,716	49,102	48,139	48,085
4 浜町地区埋築費						
23 償還金、利子及び割引料	50,972	0	0	0	0	0
5 港湾施設管理費						
23 償還金、利子及び割引料	447,652	463,844	446,138	401,416	362,724	339,242
6 宮浦地区埋築費						
23 償還金、利子及び割引料	6,147	3,333	3,298	5,366	5,332	5,297
合計	1,902,408	1,505,456	1,680,456	2,210,861	1,500,949	1,999,925

歳出の当初予算は、平成20年度以降、朝日地区埋築費の工事請負費が突出している。

①臨海部土地造成事業宮浦港宮浦地区及び港湾機能施設整備事業宮浦港ふ頭用地
(事業概要)

宮浦港は高松～宮浦、宇野～宮浦を結ぶフェリーが就航し、直島における玄関港として地元にとって大変重要な役割を担っている。しかし港湾が狭く船泊が輻輳し、またフェリー係留施設も不足しているため、船舶の大型化への対応や航行安全の確保のために港湾の整備・拡充が必要となっていた。このような状況のもと、緑地の整備もあわせて港湾環境の向上を図ることを目的として当該事業を行った。

事業としては、改修(離島・地方)事業、離島港湾環境整備事業、埋立事業、道路事業の4事業がある。臨海工業地帯造成事業特別会計では、臨海部土地造成事業として再開発用地と県道の整備を(以下「宮浦港宮浦地区」という。)、港湾機能施設整備事業としてふ頭用地及び旅客施設用地の整備(以下「宮浦港ふ頭用地」という。)を行った。

(過年度包括外部監査での指摘または意見に対する措置状況)

平成17年度に臨海工業地帯造成事業特別会計(三本松港浜町地区)の分譲収入の一部を当該特別会計(宮浦港宮浦地区)に充当しており、各事業の採算状況を明瞭に表示する観点から問題があるとの指摘が平成20年度包括外部監査よりなされた。

指摘を受け特別会計内の各事業を地方財政法の事業区分である港湾整備事業、観光施設事業、宅地造成事業の3事業に分類し、平成21年度から3事業間での余剰金の充当は行わないこととし、現在も当該措置がなされている。

(収支状況分析)

臨海部土地造成事業：宮浦港宮浦地区

(単位：千円)

科目/年度	～平成19年度	平成20年度	平成21年度	平成22年度	平成23年度	平成24年度	平成25年度	事業通算
事業にかかる歳入								
分譲収入	83,507	0	0	0	0	0	0	83,507
その他収入	138	0	0	0	0	0	0	138
小計	83,645	0	0	0	0	0	0	83,645
事業にかかる歳出								
設計造成費用	97,850	0	0	0	0	0	0	97,850
小計	97,850	0	0	0	0	0	0	97,850
差引 小計	△ 14,205	0	0	0	0	0	0	△ 14,205
県債歳入								
県債収入	84,000	0	0	0	0	0	0	84,000
小計	84,000	0	0	0	0	0	0	84,000
県債歳出								
償還金	67,470	2,500	2,500	2,500	2,500	2,500	2,500	82,470
利子	2,325	143	184	150	115	81	47	3,045
小計	69,795	2,643	2,684	2,650	2,615	2,581	2,547	85,515
差引 小計	14,205	△ 2,643	△ 2,684	△ 2,650	△ 2,615	△ 2,581	△ 2,547	△ 1,515
一般会計からの出入								
一般会計繰入	0	2,643	2,684	2,650	2,615	2,581	2,547	15,720
前年度繰越金	1,400	0	0	0	0	0	0	1,400
小計	1,400	2,643	2,684	2,650	2,615	2,581	2,547	17,120
差引 合計	1,400	0	0	0	0	0	0	1,400
県債発行高	84,000	0	0	0	0	0	0	0
県債償還額	67,470	2,500	2,500	2,500	2,500	2,500	2,500	82,470
県債残高	16,530	14,030	11,530	9,030	6,530	4,030	1,530	1,530

当該事業に関しては、既に大半の県債の償還が終了しており、平成 26 年度には県債の返済が終了する予定である。事業のために起債した県債 8,400 万円の内、道路用地売却による収入 5,392 万円と再開発用地の売却 2,958 万円から各々 3,875 万円と 2,872 万円が支払いに充てられており、残額 1,653 万円が一般会計からの繰入によるものであり、県民の負担になっている。

また、平成 25 年度までに県債の利子の内、72 万円が一般会計からの繰入によるものであり、元金償還とあわせて 1,725 万円が県民負担となったことになる。

採算面では問題があるともいえるが、離島の公共基盤整備のための事業であり、採算面だけでは判断できないものである。事業として目的が達せられたか、より効率的な資本投下ができなかったか等、事業の目的等を総合的に勘案して今後の事業投資に活かしていく必要がある。(意見)

港湾機能施設整備事業：宮浦港ふ頭用地

(単位：千円)

科目／年度	～平成19年度	平成20年度	平成21年度	平成22年度	平成23年度	平成24年度	平成25年度	事業通算
事業にかかる歳入								
使用料収入	6,048	648	648	648	2,750	2,750	2,750	16,242
その他収入	268	0	0	0	0	0	0	268
小計	6,316	648	648	648	2,750	2,750	2,750	16,510
事業にかかる歳出								
埋築費	36,000	0	0	0	0	0	0	36,000
その他	4,795	0	0	0	0	0	0	4,795
小計	40,795	0	0	0	0	0	0	40,795
差引 小計	△ 34,479	648	648	648	2,750	2,750	2,750	△ 24,285
県債歳入								
県債収入	36,000	0	0	0	0	0	0	36,000
小計	36,000	0	0	0	0	0	0	36,000
県債歳出								
償還金	0	0	0	0	2,111	2,149	2,188	6,448
利子	1,521	648	648	648	639	601	562	5,267
小計	1,521	648	648	648	2,750	2,750	2,750	11,715
差引 小計	34,479	△ 648	△ 648	△ 648	△ 2,750	△ 2,750	△ 2,750	24,285
前年度からの繰越								
前年度繰越金	500	0	0	0	0	0	0	500
小計	500	0	0	0	0	0	0	500
差引 合計	500	0	0	0	0	0	0	500
県債発行高	36,000	0	0	0	0	0	0	
県債償還額	0	0	0	0	2,111	2,149	2,188	
県債残高	36,000	36,000	36,000	36,000	33,889	31,740	29,552	

県債の償還が平成 23 年度より開始され、平成 37 年度に償還終了となる。平成 23 年度以降、賃料収入によって県債の償還と利子の支払いが賄われており、現段階では順調に推移しており、成功していると判断できる。

②港湾機能施設整備事業高松港玉藻地区レストハウス

(事業概要)

高松港の再開発事業の一環として、市街地が海と接し、美しい瀬戸内海の景色を活かした海と親しみを憩える水辺空間を新たに創出するため、5 万トンバース後背地に、大型旅

客船の発着や港湾緑地の散策者を対象とした待合・休憩スペースを確保するとともに、にぎわいを醸し出すため、飲食施設を併せ持つレストハウスを整備する目的の事業である。平成11年度に施設実施設計、平成12年度に建築工事を行い、平成13年度からレストランとしてミケイラの名称で飲食の提供を開始している。

(過年度包括外部監査での指摘または意見に対する措置状況)

平成20年度包括外部監査において、レストハウス事業のように、県が事業用建物を建築して民間に賃貸する場合には、第三者有識者を交え、建築計画前に投資の採算分析を十分に行うべきであり、ミケイラの屋外テラスの賃料は、一般会計の歳入ではなく、臨海工業地帯造成事業特別会計(港湾機能施設整備事業高松港玉藻地区レストハウス)の歳入にするべきであるとの指摘がなされた。

これに対しては、今後このような施設の建築に当たっては、コンペ等の実施により、コンセプトやデザイン等の比較検討とともに、採算面にも十分配慮して対応し、ミケイラの屋外テラスの賃料については、平成20年度から特別会計の歳入にするとの措置を講じることとなった。現在もミケイラの屋外テラスの賃料は、引き続き臨海工業地帯造成事業特別会計(港湾機能施設整備事業高松港玉藻地区レストハウス)の歳入としている。

(収支状況分析)

港湾機能施設整備事業：高松港玉藻地区レストハウス

(単位：千円)

科目/年度	～平成19年度	平成20年度	平成21年度	平成22年度	平成23年度	平成24年度	平成25年度	事業通算
事業にかかる歳入								
使用料収入	80,081	11,741	11,741	11,578	11,741	10,819	10,358	148,059
その他収入	61,469	3,079	2,893	2,806	2,855	2,913	3,035	79,050
小計	141,550	14,820	14,634	14,384	14,596	13,732	13,393	227,109
事業にかかる歳出								
港湾施設管理費	18,732	3,079	2,893	2,806	2,855	2,913	3,035	36,313
埋築費	304,000	0	0	0	0	0	0	304,000
小計	322,732	3,079	2,893	2,806	2,855	2,913	3,035	340,313
差引 小計	△ 181,182	11,741	11,741	11,578	11,741	10,819	10,358	△ 113,204
県債歳入								
県債収入	304,000	0	0	0	0	0	0	304,000
小計	304,000	0	0	0	0	0	0	304,000
県債歳出								
償還金	171,000	38,000	38,000	38,000	19,000	0	0	304,000
利息	22,904	1,734	1,197	665	133	0	0	26,633
小計	193,904	39,734	39,197	38,665	19,133	0	0	330,633
差引 小計	110,096	△ 39,734	△ 39,197	△ 38,665	△ 19,133	0	0	△ 26,633
一般会計からの出入								
一般会計繰入	71,086	27,993	27,456	27,087	7,392	0	0	161,014
一般会計繰出金	0	0	0	0	0	10,819	10,358	21,177
小計	71,086	27,993	27,456	27,087	7,392	△ 10,819	△ 10,358	139,837
差引 合計	0	0	0	0	0	0	0	0
県債発行高								
県債発行高	304,000	0	0	0	0	0	0	0
県債償還額								
県債償還額	171,000	38,000	38,000	38,000	19,000	0	0	0
県債残高								
県債残高	133,000	95,000	57,000	19,000	0	0	0	0

レストハウス事業については、県債の償還が終わり、平成25年度予算の段階で一般会計への繰出がなされている。返済未了の一般会計からの繰入額が1億3,984万円あり、平成25年度の賃料収入1,036万円が今後も継続すると仮定して、返済が終了するのは平成39年度である。回収14年を要する投資は通常投資のリスクが大きく見送られることもあ

りうる値である。14年の間に予期せぬ状況が起きる可能性もあり、必ずしも回収ができるわけではないためである。もちろん採算性ばかりを強調することはできないが、平成13年から使用されているため修繕等の費用が別途かかることも加味すると、返済終了には14年以上要する可能性もあり、県の財政が逼迫するなかでこうした投資判断がなされるべきであったかが疑問視される。平成20年度の指摘があったとおり、やはり投資に際してはその採算面についても十分な分析等を行い、賢明な投資がなされることを期待したい。

③港湾機能施設整備事業高松港玉藻地区ターミナルビル等

(事業概要)

高松港の再開発事業の一環として港湾機能の集約化とターミナル機能の強化を目的に、臨海工業地帯造成事業により、高松港旅客ターミナルビル及び管理棟(小豆島・直島行きフェリー乗り場・待合室)、発券棟(男木・女木島行きフェリー乗り場・発券棟)、ターミナルデッキ、荷捌き棟が設置された。その中心となるターミナルビルは1階、2階にフェリーの発券場及び待合室等を設置すること、6階から8階に港湾関連事業者を誘致することを計画した。ターミナルビルは平成10年12月に起工され、平成13年3月に工事が終了し、平成13年5月13日から業務使用が開始された。

(過年度包括外部監査での指摘または意見に対する措置状況)

平成20年度包括外部監査において、ターミナルビル等事業では、平成18年度から毎年資本費平準化債が起債されているが、当該資本費平準化債は現世代の負担を後の世代の負担に任せるという側面があり、起債には慎重を期すべきであるという意見が付された。

当該意見に対して、通常の起債の償還期間と港湾施設の減価償却期間の相違による構造的な資金不足に対応するために創設された起債制度であり、財政状況も厳しいことから、償還期間等を慎重に検討の上、対応するとの回答があった。平成20年度以降資本費平準化債の起債はなされていない。

(収支状況分析)

次ページ収支表を参照のこと。

平成25年度の予算ベースで、歳出として港湾管理費が1億5,470万円であり、歳入である使用料収入4,780万円とその他収入2,687万円によっても、8,003万円の歳出超過になっている。加えて、県債の償還金額1億6,440万円とその利子2,161万円、資本費平準化債の償還金額7,791万円とその利子660万円の支払いが予定されている。県債に関しては計2億7,052万円の歳出が予定されているが、この歳出についての原資はない。よって、一般会計からの繰入によって3億5,055万円が賄われることになり、当該金額が県民の負担となる。

平成20年度の包括外部監査では、維持管理費として毎年約1億5千万円が必要となっ

ていることを認識し、コスト削減を図るようにとの意見が付された。これに対しては、委託業務で競争性を高める入札方法や長期契約による効率性の高い契約方法の導入を行い、コスト削減に努めているとのことであるが、引き続き、コスト負担とサービスが均衡したものになっているか、コスト削減できる点はないか等、今後とも真摯な姿勢で対応してもらいたい。

港湾機能施設整備事業 高松港玉藻地区ターミナルビル等

(単位：千円)

科目／年度	～平成19年度	平成20年度	平成21年度	平成22年度	平成23年度	平成24年度	平成25年度	事業通算
事業にかかる歳入								
使用料収入	325,131	45,969	46,262	46,385	47,965	47,822	47,800	607,334
四電建設負担金	953,063	0	0	0	0	0	0	953,063
その他収入	369,669	35,877	17,757	38,895	27,677	49,968	26,871	566,714
小計	1,647,863	81,846	64,019	85,280	75,642	97,790	74,671	2,127,111
事業にかかる歳出								
港湾施設管理費	1,013,364	135,706	132,889	135,558	133,809	136,633	154,701	1,842,660
埋築費	4,746,168	0	0	0	0	0	0	4,746,168
小計	5,759,532	135,706	132,889	135,558	133,809	136,633	154,701	6,588,828
差引 小計	△ 4,111,669	△ 53,860	△ 68,870	△ 50,278	△ 58,167	△ 38,843	△ 80,030	△ 4,461,717
県債歳入								
県債収入	3,758,000	0	0	0	0	0	0	3,758,000
収入	261,000	165,000	168,000	0	0	0	0	594,000
小計	4,019,000	165,000	168,000	0	0	0	0	4,352,000
県債歳出								
償還金	1,253,291	274,182	277,621	233,099	166,437	161,801	164,400	2,530,831
利子	388,365	39,441	34,806	30,104	26,817	24,209	21,610	565,352
償還金(資本費平準化債)	0	0	0	23,595	52,050	67,410	77,910	220,965
利子(資本費平準化債)	884	3,245	5,499	7,402	8,128	7,513	6,604	39,275
小計	1,642,540	316,868	317,926	294,200	253,432	260,933	270,524	3,356,423
差引 小計	2,376,460	△ 151,868	△ 149,926	△ 294,200	△ 253,432	△ 260,933	△ 270,524	995,577
一般会計からの出入								
一般会計繰入	1,735,209	205,728	218,796	344,478	311,599	299,776	350,554	3,466,140
小計	1,735,209	205,728	218,796	344,478	311,599	299,776	350,554	3,466,140
差引 合計	0	0	0	0	0	0	0	0
県債発行高	3,758,000	0	0	0	0	0	0	0
県債償還額	1,253,291	274,182	277,621	233,099	166,437	161,801	164,400	2,530,831
県債残高(当初県債のみ)	2,504,709	2,230,527	1,952,906	1,719,807	1,553,370	1,391,569	1,227,169	0

④玉藻地区埋築事業

(事業概要)

玉藻地区埋築事業は、昭和63年4月の瀬戸大橋の供用開始により廃止された宇高連絡船バース先の海面を埋め立て、土地を造成した事業である。サンポート高松では、その埋立地と旧国鉄跡地を核に、土地区画整理事業、都市再生総合整備事業、港湾整備事業等を一体的に施工している。

(現況)

サンポート高松の当初の計画では、香川県は臨海土地造成事業として造成したA2、B1、B2地区について分譲を計画していたが、景気後退等により、イベント広場等として暫定活用している。

A2、B1、B2地区については、臨海工業地帯造成事業特別会計としてサンポート高松推進局が管理していたが、現在は都市計画課での管理に移行している。

B2街区北側については、商業施設等の誘致を目指して過去3回コンペを実施したが、い

ずれも不調に終わっており、現在はイベント時の駐車場として使用している。

A1、A2、B1 街区については、有識者等で構成する「サンポート高松北側街区利活用検討委員会」から、平成 24 年 3 月に、当初想定していた大規模な建物の整備や民間への分譲は行わず、公共で保有し利活用を図るなどとする最終報告書が提出された。

香川県政策部において高松市と共同で、サンポート高松北側街区の利活用についてのアイデア・デザインコンペを実施し、平成 26 年 2 月には優秀作品 3 点を公表し、具体的な利活用の内容を検討している。

(収支分析)

臨海工業地帯造成事業特別会計 玉藻地区埋築事業

(単位：千円)

科目/年度	～平成19年度	平成20年度	平成21年度	平成22年度	平成23年度	平成24年度	平成25年度	事業通算
事業にかかる歳入								
分譲収入	470,980	0	0	0	0	0	0	470,980
賃料収入	101,739	0	0	0	0	0	0	101,739
その他収入	1,173,835	0	0	0	0	0	0	1,173,835
小計	1,746,554	0	0	0	0	0	0	1,746,554
事業にかかる歳出								
用地費	1,796,636	0	0	0	0	0	0	1,796,636
設計造成費用	2,133,703	0	0	0	0	0	0	2,133,703
管理費用	11,552	32	26	26	26	26	26	11,714
その他	218,523	0	0	0	0	0	0	218,523
小計	4,160,414	32	26	26	26	26	26	4,160,576
差引 小計	△ 2,413,860	△ 32	△ 26	△ 26	△ 26	△ 26	△ 26	△ 2,414,022
県債歳入								
県債収入	3,881,000	136,000	87,000	0	0	0	0	4,104,000
小計	3,881,000	136,000	87,000	0	0	0	0	4,104,000
県債歳出								
償還金	3,451,442	133,000	86,000	41,312	31,124	45,061	50,498	3,838,437
利子	909,010	5,407	5,905	6,240	6,230	5,638	4,841	943,271
小計	4,360,452	138,407	91,905	47,552	37,354	50,699	55,339	4,781,708
差引 小計	△ 479,452	△ 2,407	△ 4,905	△ 47,552	△ 37,354	△ 50,699	△ 55,339	△ 677,708
一般会計からの出入								
一般会計繰入	2,893,738	2,043	4,931	47,578	37,380	50,725	55,365	3,091,761
他繰越金	△ 427	396	0	0	0	0	0	△ 30
小計	2,893,312	2,439	4,931	47,578	37,380	50,725	55,365	3,091,731
差引 合計	0	0	0	0	0	0	0	0
県債発行高	3,881,000	136,000	87,000	0	0	0	0	
県債償還額	3,451,442	133,000	86,000	41,312	31,124	45,061	50,498	
県債残高	430,000	433,000	434,000	392,688	361,564	316,503	266,005	

分譲収入としては、平成 13 年度に民間企業からの売却収入が 2 億 2,970 万円ある。また平成 18 年度に四国電力に高松港旅客ターミナルビルの 4 階部分を売却した際に土地の一部を売却した収入が 2 億 4,128 万円である。賃料収入については、四国旅客鉄道株式会社に玉藻地区の一部を貸し付けていたことによるものが 9,870 万円あり、B1 街区、B2 街区の貸付にかかる使用料収入等が 304 万円ある。

玉藻地区埋築事業についての事業費総額は平成 25 年度までで 41 億 6,058 万円であった。その内訳は用地費の 17 億 9,664 万円、設計造成費用の 21 億 3,370 万円であり、その他の 2 億 3,024 万円については、当該事業にかかる事務費(人件費、旅費、需用費、役務費)である。平成 12 年度以降管理費が毎年発生しているが、これは空き地の管理費用等である。

県債残高は減少傾向にあるが、償還金の財源として一般会計からの繰入金に充当されている。分譲予定の区画が分譲できなかったことにより、県債の償還に充てるべき分譲収入

が4億7,098万円しかなく、県債の起債額41億400万円に遠く及んでいない。そのため、県債の償還には一般会計からの繰入に頼るほかなく、現在一般会計からの繰入額は合計で30億9,176万円になる。

(事業の事後評価)

一般会計からの繰入金については本来一般会計に関わる経費など必要があるときに限定すべきであり、これを県債の償還に充てるのは望ましくはない。一般会計からの繰入金30億円余は県民負担になるものであり、採算性も含めて事業の事後評価等が望まれる。(意見)

(利活用)

当該事業は採算性に大きな問題のある事業と判定せざるを得ないが、当初の予定どおり民間への売却によるのは賢明とは言えないであろう。景気回復の兆しがあるものの、企業は段階的な消費税増税を控え、設備投資に対して慎重な姿勢を崩していない。また、投資先として香川県のサンポート高松が選択されるためには、地方経済の活性化や消費の増大が見込まれる必要がある。しかしながら、景気回復の基調は未だ消費の増大にまで拡大しているとは言い難く、地方経済の回復が大型の企業誘致にまで結びつく段階にはない。このような状況を鑑みると、売却先を見つけることは容易ではなく、長い期間を要する可能性もある。

サンポート高松の持つ景観や立地条件等を考慮するならば、先行きが不透明な売却よりも地域全体の魅力の向上に資する利活用の方が賢明であろう。

また、地域の活性化は、民間企業の誘致といった市場経済における活性化に留まるものではなく、地域の景観などの市場経済に直接的には関連しない項目にも及ぶものであり、一義的な解釈のみで地域活性化につながるものではない。売却による市場経済における活性化の道が賢明とは判断できない今となつては、利活用から地域活性化に繋げていくことが望まれる。(意見)

⑤詫間港荷役機械

(事業概要)

詫間港は昭和45年に関税法による開港の指定を受け貿易港として発展してきた。港湾周辺には造船・鉄鋼・化学・材木等、各種企業が進出し、そのターミナル港としての役割を果たしている。このような環境のもと、西讃地区における海上輸送の中心的役割として地域経済の一層の発展に寄与するため、詫間港内においてコンテナターミナルを整備することとした。具体的にはコンテナ船からの荷卸する作業に利用する荷役機械(クレーン及びフォークリフト)を設置し、その使用料収入を得ている。

(過年度包括外部監査での指摘または意見に対する措置状況)

平成 20 年度包括外部監査において、同特別会計の採算に関する現状を県民に広報し、今後どの程度の負担が必要になるのかを明確にするべきであり、その上で費用対効果についての分析を行い、地域経済への影響その他諸般の事業を鑑み、詫間荷役事業の維持存続について今後の方向性の検討を行うべきであるとの意見が付された。

採算状況については、平成 20 年度、三豊市に対して具体的に説明した。三豊市は、地域経済の拠点性等を考慮し、詫間港の荷役事業の存続を求めていることから、三豊市を中心とするポートセールスなど港湾の利用促進を図り、荷役事業を存続していくこととした。三豊市は、貨物量を増大させ荷役事業を存続させるため、平成 20 年度に国内外の企業にポートセールスを行った。

現在も三豊市は地域経済の拠点性を考慮し詫間港の荷役事業の存続を求めており、詫間港のポートセールスは三豊市が行っており、現在、コンテナを利用している企業を中心にポートセールスを行っている。

(収支状況分析)

港湾機能施設整備事業 詫間港荷役機械

(単位：千円)

科目/年度	～平成19年度	平成20年度	平成21年度	平成22年度	平成23年度	平成24年度	平成25年度	事業通算
事業にかかる歳入								
使用料収入	25,810	1,731	1,472	2,012	1,122	982	1,500	34,629
その他収入	77,430	5,364	2,324	2,693	2,190	2,605	3,552	96,158
小計	103,240	7,095	3,796	4,705	3,312	3,587	5,052	130,787
事業にかかる歳出								
港湾施設管理費	84,149	8,511	4,646	5,386	4,379	5,210	7,105	119,386
埋築費	350,000	0	0	0	0	0	0	350,000
その他	12,634	819	724	1,000	553	486	750	16,966
小計	446,783	9,330	5,370	6,386	4,932	5,696	7,855	486,352
差引 小計	△ 343,543	△ 2,235	△ 1,574	△ 1,681	△ 1,620	△ 2,109	△ 2,803	△ 355,565
県債歳入								
県債収入	350,000	0	0	0	0	0	0	350,000
県債(資本費平準化債)収入	20,000	10,000	8,000	0	0	0	0	38,000
小計	370,000	10,000	8,000	0	0	0	0	388,000
県債歳出								
償還金	194,975	29,904	30,445	30,995	31,555	32,126	0	350,000
利子	50,606	2,656	2,116	1,565	1,005	434	0	58,382
償還金(資本費平準化債)	0	1,250	3,750	6,250	8,500	8,250	5,750	33,750
利子(資本費平準化債)	69	211	306	314	246	144	57	1,347
小計	245,650	34,021	36,617	39,124	41,306	40,954	5,807	443,479
差引 小計	124,350	△ 24,021	△ 28,617	△ 39,124	△ 41,306	△ 40,954	△ 5,807	△ 55,479
一般会計からの出入								
一般会計繰入	220,301	26,257	30,191	40,805	42,926	43,063	8,610	412,153
小計	220,301	26,257	30,191	40,805	42,926	43,063	8,610	412,153
差引 合計	1,108	1	0	0	0	0	0	1,109
県債発行高	350,000	0	0	0	0	0	0	
県債償還額	194,975	29,904	30,445	30,995	31,555	32,126	0	
県債残高	155,025	125,121	94,676	63,681	32,126	0	0	

平成 25 年度予算ベースで、歳出は施設管理費 711 万円とその他として 75 万円があり、合計で 786 万円である。一方歳入としては、使用料 150 万円とその他 355 万円であり、合計 505 万円である。よって、281 万円の歳出超過である。加えて、資本費平準化債の元金償還 575 万円とその利子 6 万円の歳出がある。よって、861 万円の歳出超過であり、これ

らは一般会計からの繰入金によって賄われる。

上記からも分かるように、当該機械については、使用料等の歳入のみでは管理費を賄えない状況であり、採算面では厳しい状況である。平成 24 年度までに一般会計からの繰入は 4 億 354 万円になっており、これらが県民負担となっている。

県としては、三豊市が地域経済の拠点であることなどにより、存続を求めていることから、存続を決定しており、ポートセールスによる利用促進の対応を取っている。

平成 25 年度においても、厳しい状況であることに変わりはなく、一般会計からの繰入金金の返済も難しい状況である。

もちろん、地域経済の発展に寄与するという目的は採算面だけでは推し量ることはできないが、事業として採算面にも一定の考慮はすべきである。県民への負担が生じている現状からも、引き続き利用促進や費用対効果の分析等採算面にも考慮した対応を求めたい。(意見)

⑥高松港朝日地区荷役機械

(事業概要)

香川県の産業発展のインフラ整備の一環として、高松港にコンテナターミナルを設置することにより、従来は神戸港などに荷揚げされていたコンテナを高松港に荷揚げすることにより陸上及び海上運送コストが削減され、あるいは船混みやバース待ちの時間などの短縮により総合的な物流コストが削減できる。この事業は高松港コンテナターミナル内において、コンテナ船からの荷卸する作業に利用する荷役機械(クレーン及びキャリア)を設置することにより県内企業の競争力を高めるとともに、四国の中心港として香川県内への企業誘致に資することを目的にしている。

(過年度包括外部監査での指摘または意見に対する措置状況)

平成 20 年度包括外部監査において、採算性に関して次の意見が付された。

「高松港朝日地区荷役機械事業の収支は厳しい状況であり、また今後必ず修繕費用の発生も生じる。しかしながら高松港朝日地区荷役機械事業は地域企業の便益に大きな効果がある事業であり、県経済の活性化のために必要な事業でもある。したがって事業を継続するためには、採算性をより向上されるべく、現状よりも取扱量を増加できる方策を考えていくべきである。」

当該意見を受け、貨物量増加につながる外国航路の増便や新規開拓について外国船社に働きかけを継続していくことが確認された。具体的にはポートセールスについては、平成 8 年度以降、毎年 1 回韓国又は中国への訪問を行ってきた。現在、ポートセールスについては交通政策課が所管している。平成 24 年度は高松港外貿コンテナの利用促進として、中国、韓国の船社の本社などを訪問し、高松港の機能強化を PR するなどのセールスを行った。また、荷主に対するポートセールスとして、県内外の企業等約 100 社を訪問したほ

か、新規荷主等への助成を行った。なお、平成25年11月には中国・フィリピン定期航路の開設がなされた。

(収支状況分析)

港湾機能施設設備整備事業 高松港朝日地区荷役機械

(単位：千円)

科目/年度	～平成19年度	平成20年度	平成21年度	平成22年度	平成23年度	平成24年度	平成25年度	事業通算
事業にかかる歳入								
使用料収入	402,905	38,700	34,146	27,380	34,399	32,013	36,000	605,543
その他収入	482,249	46,449	45,652	52,624	71,404	44,394	18,000	760,772
小計	885,154	85,149	79,798	80,004	105,803	76,407	54,000	1,366,315
事業にかかる歳出								
港湾施設管理費	348,037	38,222	31,432	35,332	71,457	43,588	36,000	604,068
埋築費	557,000	456,000			18,600	224,704	940,000	2,196,304
その他	229,708	18,623	16,437	15,605	16,964	15,848	18,000	331,185
小計	1,134,745	512,845	47,869	50,937	107,021	284,140	994,000	3,131,557
差引 小計	△ 249,591	△ 427,696	31,929	29,067	△ 1,218	△ 207,733	△ 940,000	△ 1,765,242
県債歳入								
県債収入	557,000	456,000	0	0	19,000	222,000	656,000	1,910,000
収入	35,000	17,000	14,000	0	0	0	0	66,000
小計	592,000	473,000	14,000	0	19,000	222,000	656,000	1,976,000
県債歳出								
償還金	351,852	49,317	50,842	52,777	64,539	39,685	10,913	619,925
利子	123,849	5,187	9,435	9,231	7,823	6,525	842	162,892
償還金(資本費平準化債)	0	2,125	6,500	10,875	14,750	14,375	10,000	58,625
利子(資本費平準化債)	116	366	535	546	428	250	842	3,083
小計	475,817	56,995	67,312	73,429	87,540	60,835	22,597	844,525
差引 小計	116,183	416,005	△ 53,312	△ 73,429	△ 68,540	161,165	633,403	1,131,475
一般会計からの出入								
一般会計繰入	133,408	12,657	22,410	42,369	70,158	44,262	41,503	366,767
国庫補助金	0	0	0	0	0	2,268	282,201	284,469
前年度からの繰越金	30,100	0	966	1,993	0	400	362	33,821
小計	163,508	12,657	23,376	44,362	70,158	46,930	324,066	685,057
差引 合計	30,100	966	1,993	0	400	362	17,469	51,290
県債発行高	557,000	456,000	0	0	19,000	222,000	656,000	
県債償還額	351,852	49,317	50,842	52,777	64,539	39,685	10,913	
県債残高(当初県債のみ)	205,148	611,831	560,989	508,212	462,673	644,988	1,290,075	

荷役機械による使用料収入が平成9年度の稼働開始時期から合計で6億554万円である。その他収入7億6,077万円は、高松市が維持管理費用及び償還金の一部を負担しているための負担金収入である。

港湾施設管理費は荷役機械の維持管理費用である。埋築費は荷役機械の取得価額等である。その他の費用は高松市と使用料収入の1/2を支払う協定を交わしており、そのための支出である。

平成24年度は荷役機械による使用料収入が3,201万円であり、その他収入が4,439万円である。一方、港湾施設管理費は4,358万円であり、その他費用が1,584万円である(埋築費に関しては、荷役機械等の取得に要した費用であり、荷役機械等の使用に伴うものではないため考慮しない)。事業による収支は、1,698万円の歳入超過であり、採算性に問題はないとも考えられる。

しかしながら、荷役機械等の取得には県債を起債することで資金調達しており、当該資金の返済も含めて採算性は判断されるべきであろう。具体的には、事業による歳入超過額は負債に相当する県債の償還金や利子の支払いに充当すべきものであり、県債の償還金や利子を十分に支払うことが可能か否かによって当該事業の採算性は判断されるべきであ

ろう。平成 24 年度末の県債残高は 6 億 4,498 万円であり、平成 24 年度新たに起債された 2 億 2,200 万円を除く 4 億 2,298 万円を H24 年度の事業による収入 1,698 万円で毎年返済するならば、返済には約 25 年を要する計算になる。

平成 24 年度、平成 25 年度に新たに県債を 8 億 7,800 万円起債している。ガントリークレーン、ストラドルキャリアの新たな整備等により、新たな使用料収入を見込んでとのことである。仮に今後使用料収入が 2 倍になり、その事業にかかる歳入・歳出が平成 24 年度のままであったとすると、事業による収入が 4,899 万円であり、県債返済(償還)には 27 年要する計算になる。

実際には、県債に関する利子や機械の老朽化による修繕費がかかることになる。ガントリークレーンの稼働により、使用料が 2 倍になったとしても県債返済(償還)には 30 年近くかかることになるろう。

多額の起債が幾度かなされているにもかかわらず、1つの特別会計の括りであり、どの荷役機械にどれほどの県債が起債され、県民負担である一般会計繰入金があるのか不明瞭である。必要な整備をしているのであれば、当該整備の採算性を明らかにし、県民への負担等を明確にすることで説明責任を果たす必要がある。事業の健全な運営のためにも、取得した荷役機械ごとに特別会計を区分するなどの対応が望まれる。(意見)

⑦高松港香西(西)地区ふ頭用地

(事業概要)

砂・砂利の内貿易物流機能及び移転集約を図るための公共岸壁、ふ頭用地並びに背後地域の住宅・工場混在の解消を図るための都市再開発用地及び快適な港湾空間づくりのための緑地等を整備するための事業である。

また、県内の港湾整備事業等の公共事業から発生するしゅんせつ土砂、高松地区及びその周辺地域から発生する建設残土及び安定型産業廃棄物の最終処分場を確保するための事業である。その事業の一環としてふ頭用地を造成し、その用地において荷揚げされた荷物を一時的に保管させるスペースを確保して土地使用料収入を得るのが港湾機能施設整備事業 高松港香西(西)地区ふ頭用地である。

(収支状況分析)

港湾機能施設整備事業 高松港香西(西)地区ふ頭用地

(単位：千円)

科目/年度	～平成19年度	平成20年度	平成21年度	平成22年度	平成23年度	平成24年度	平成25年度	事業通算
事業にかかる歳入								
使用料収入	22,933	10,726	10,724	11,677	10,265	12,990	9,290	88,605
その他収入	47,986	0	0	0	0	0	0	47,986
小計	70,919	10,726	10,724	11,677	10,265	12,990	9,290	136,591
事業にかかる歳出								
埋築費	417,000	0	0	0	0	0	0	417,000
小計	417,000	0	0	0	0	0	0	417,000
差引 小計	△ 346,081	10,726	10,724	11,677	10,265	12,990	9,290	△ 280,409
県債歳入								
県債収入	406,000	0	0	0	0	0	0	406,000
県債(資本費平準化債)収入	28,000	16,000	17,000	0	0	0	0	61,000
小計	434,000	16,000	17,000	0	0	0	0	467,000
県債歳出								
償還金	130,043	23,739	24,489	26,438	29,309	30,193	31,104	295,315
利子	114,259	7,509	6,760	5,980	5,152	4,268	3,358	147,286
償還金(資本費平準化債)	0	0	0	2,390	5,230	6,742	7,804	22,166
利子(資本費平準化債)	116	369	580	770	842	780	688	4,145
小計	244,418	31,617	31,829	35,578	40,533	41,983	42,954	468,912
差引 小計	189,582	△ 15,617	△ 14,829	△ 35,578	△ 40,533	△ 41,983	△ 42,954	△ 1,912
一般会計からの出入								
一般会計繰入	156,499	4,891	4,105	23,901	30,268	28,993	33,664	282,321
前年度からの繰越金	700	0	0	0	0	0	0	700
小計	157,199	4,891	4,105	23,901	30,268	28,993	33,664	283,021
差引 合計	700	0	0	0	0	0	0	700
県債発行高	406,000	0	0	0	0	0	0	0
県債償還額	130,043	23,739	24,489	26,438	29,309	30,193	31,104	0
県債残高	275,957	252,218	227,729	201,291	171,982	141,789	110,685	0

平成25年度の使用料収入は929万円である。一方、岸壁の使用であり特段管理費はかからず、県債償還3,110万円とその利子336万円、資本費平準化債の償還780万円とその利子69万円が歳出となっている。よって、3,366万円の歳出超過であり、超過部分は一般会計から賄われることになる。

平成25年度までの一般会計からの繰入金は2億8,232万円であり、県債残高は1億1,069万円であることから、平成25年度の使用料が継続すると仮定すると、繰入金と県債の返済には43年近くかかることになる。これは現段階での使用料収入が前提であり、今後使用区間が増加すれば返済年数は短縮する。よって、利用促進に努め、採算面での改善を期待したい。

(2) 番の州地区臨海工業用土地造成事業

番の州地区臨海工業用土地造成事業特別会計の平成20年度～平成25年度の当初予算の推移は次のとおりである。

(歳入)

(単位：千円)

	平成20年度	平成21年度	平成22年度	平成23年度	平成24年度	平成25年度
1 分担金及び負担金						
1 負担金						
1 番の州埋築費負担金	2,463	2,664	2,364	31,353	2,380	2,755
2 財産収入						
1 財産運用収入						
1 財産貸付収入						
1 番の州埋築費	33,200	16,700	4,300	3,100	6,400	6,300
2 基金運用利子						
1 番の州埋築費	3,237	2,054	648	287	217	298
2 財産売払収入						
1 不動産売払収入						
1 土地売払代	1	1	1	276,760	0	0
3 繰入金						
1 基金繰入金						
1 番の州地区臨海工業用土地造成事業基金繰入金	88,661	108,100	95,976	178,175	111,350	100,187
4 繰越金						
1 繰越金	1	1	1	1	1	1
5 諸収入						
1 雑入	1	1	1	1	1	1
合計	127,564	129,521	103,291	489,677	120,349	109,542
歳出合計	127,564	129,521	103,291	489,677	120,349	109,542
差引	0	0	0	0	0	0

(歳出)

(単位：千円)

	平成20年度	平成21年度	平成22年度	平成23年度	平成24年度	平成25年度
8 土木費						
1 番の州埋築費						
1 報酬	0	528	0	0	0	0
2 給料	6,702	7,319	7,405	6,679	6,851	7,290
3 職員手当等	3,419	3,815	3,592	2,880	2,985	3,329
4 共済費	2,285	2,667	2,855	2,488	2,480	2,613
7 賃金	902	577	0	0	0	0
9 旅費	605	680	680	680	680	680
11 需用費	1,021	1,021	1,021	1,021	1,021	1,021
12 役務費	2,619	3,571	4,671	6,516	3,354	3,070
13 委託料	34,471	32,006	30,590	90,970	33,260	28,510
14 使用料及び賃借料	100	100	1,100	1,100	1,100	1,100
15 工事請負費	38,928	58,483	46,428	373,955	37,000	55,330
18 備品購入費	75	0	0	0	0	0
19 負担金、補助及び交付金	0	0	0	0	25,000	0
25 積立金	36,437	18,754	4,948	3,387	6,617	6,598
27 公課費	0	0	1	1	1	1
合計	127,564	129,521	103,291	489,677	120,349	109,542

(事業概要)

番の州地区臨海工業団地は、備讃瀬戸航路整備事業として行われた対岸の水島港しゅんせつ工事の土砂等を利用し、沖合1キロメートルにわたる巨大な浅瀬であった番の州を埋め立てることにより、昭和39年から50年にかけて工事が行われたものである。

海上交通による物流と埋立による工業用地の造成は日本の港湾整備事業の特徴であり、高度経済成長期に散見されるものである。番の州地区臨海工業団地はこうした高度経済成

長期の最終期に完成したものである。

(現況)

最終分譲時がオイルショック後となったため、当初予定されていた工業用地のうち39.5haが未分譲地として残されている。県経済への波及効果が期待できる基礎素材型産業及びその関連企業などに対する誘致活動がなされている。



(収支状況分析)

歳入としては分譲収入と賃料収入に加えて基金運用による利息収入や基金からの繰入収入がある。歳出に関しては、維持管理費用と基金への積立金がある。ここでいう基金とは、香川県番の州地区臨海工業用地造成事業基金である。当該基金の設立目的は、番の州地区における臨海工業地帯の開発に関連する事業の運営に必要な財源を確保することである。現況における基金の存在意義としては、残地についての維持管理費捻出に充当することである。

収支に関しては採算がとれており、誘致企業による新規雇用や周辺地域への経済効果、県市町への税収などの貢献も加味すれば成功といえるだろう。コスモ石油株式会社(以後、コスモ石油)坂出製油所の閉鎖による周辺経済や税収の落ち込みが懸念されている。これらの問題は番の州臨海工業用地造成の問題として捉えるのではなく、地域雇用や税収減少、地域経済への波及効果などより幅広い観点から検討する問題といえ、特別会計の検討事項として適切とはいえない。また、今後ともコスモ石油が物流拠点機能のオイルターミナルとして事業継続する方針であり、引き続きコスモ石油による土地活用はなされる。

39.5haの未分譲地については、機会費用や保有コスト等を勘案すると多額の経済的損失が発生している。さらに税収等や雇用等の経済効果を加味するならば保有によるコストは甚大なものといえる。

長年に渡る企業誘致が実を結んでおらず、コスモ石油坂出製油所の閉鎖等の影響も加味

すると、何らかの形で未分譲地が企業に利用されることが望ましいともいえ、分割した形で誘致を行うことも一考であるが、番の州工業団地全体のバランスや一体性、団地の持つ優位性を活かすという観点からは、規模の小さい工場用地としての活用を推進せず粘り強く誘致を行うことが適当とも考えられる。県経済に与える影響や未分譲地の売却可能性、団地の性格等を総合的に勘案して、今後の対応方針を決定することが望まれる。(意見)

収支決算(平成20年度～平成24年度)

(単位：千円)

科目/年度	平成20年度	平成21年度	平成22年度	平成23年度	平成24年度
事業にかかる歳入					
分譲収入				419,197	
賃料収入	33,778	15,121	3,645	6,656	11,177
その他収入	57,059	95,776	69,238	29,103	205,759
小計	90,837	110,897	72,883	454,956	216,936
事業にかかる歳出					
基金への積立金	37,565	18,059	4,680	69,792	10,712
維持管理費用	46,610	90,742	49,424	257,101	191,961
小計	84,175	108,801	54,104	326,893	202,673
差引小計	6,662	2,096	18,779	128,063	14,263
県債歳入					
県債収入	0	0	0	0	0
県債歳出					
県債費	0	0	0	0	0
差引小計	0	0	0	0	0
一般会計からの出入					
一般会計からの繰入	0	0	0	0	0
一般会計への繰出	0	0	0	0	0
差引小計	0	0	0	0	0
差引 合計(繰越金)	6,662	2,096	18,779	128,063	14,263

(繰越明許費)

科目/年度				平成23年度	平成24年度
事業にかかる歳入					
繰越金				15,500	102,941
負担金					8,280
その他収入					
小計				15,500	111,221
事業にかかる歳出					
維持管理費用				12,444	111,069
小計				12,444	111,069
差引小計				3,056	152
県債歳入					
県債収入				0	0
県債歳出					
県債費				0	0
差引小計				0	0
一般会計からの出入					
一般会計からの繰入				0	0
一般会計への繰出				0	0
差引小計				0	0
差引 合計(繰越金)				3,056	152

(3)指摘及び意見

1)指摘

なし

2)意見

①臨海土地造成事業宮浦港宮浦地区(収支状況分析)

採算面では問題があるともいえるが、離島の公共基盤整備のための事業であり、採算面だけでは判断できないものである。事業として目的が達せられたか、より効率的な資本投下ができなかったか等、事業の目的等を総合的に勘案して今後の事業投資に活かしていく必要がある。

②玉藻地区埋築事業

(a)事業の事後評価

一般会計からの繰入金については本来一般会計に関わる経費など必要があるときに限定すべきであり、これを県債の償還に充てるのは望ましくはない。一般会計からの繰入金 30 億円余は県民負担になるものであり、採算性も含めて事業の事後評価等が望まれる。

(b)利活用

地域の活性化は、民間企業の誘致といった市場経済における活性化に留まるものではなく、地域の景観などの市場経済に直接的には関連しない項目にも及ぶものであり、一義的な解釈のみで地域活性化につながるものではない。売却による市場経済における活性化の道が賢明とは判断できない今となつては、利活用から地域活性化に繋げていくことが望まれる。

③詫間港荷役機械(収支状況分析)

地域経済の発展に寄与するという目的は採算面だけでは推し量ることはできないが、事業として採算面にも一定の考慮はすべきである。県民への負担が生じている現状からも、引き続き利用促進や費用対効果の分析等採算面にも考慮した対応を求めたい。

④高松港朝日地区荷役機械(収支状況分析)

多額の起債が幾度かなされているにもかかわらず、1つの特別会計の括りであり、どの荷役機械にどれほどの県債が起債され、県民負担である一般会計繰入金があるのか不明瞭である。必要な整備をしているのであれば、当該整備の採算性を明らかにし、県民への負担等を明確にすることで説明責任を果たす必要がある。事業の健全な運営のためにも、取得した荷役機械ごとに特別会計を区分するなどの対応が望まれる。

⑤番の州地区臨海工業用地造成事業(収支状況分析)

長年に渡る企業誘致が実を結んでおらず、コスモ石油坂出製油所の閉鎖等の影響も加味すると、何らかの形で未分譲地が企業に利用されることが望ましいともいえ、分割した形で誘致を行うことも一考であるが、番の州工業団地全体のバランスや一体性、団地の持つ優位性を活かすという観点からは、規模の小さい工場用地としての活用を推進せず粘り強く誘致を行うことが適当とも考えられる。県経済に与える影響や未分譲地の売却可能性、団地の性格等を総合的に勘案して、今後の対応方針を決定することが望まれる。

7. 公益財団法人香川県環境保全公社

平成 22 年度の包括外部監査「香川県が出資等を行っている第三セクター等における財務に関する事務の執行及び経営に関する管理について」における監査の対象となっており、意見が付されている。

現在の運営状況の把握と意見に対する措置状況を調査した。

(1)現況

昭和 55 年 3 月に設立してから、地球環境の保全、循環型社会の形成、生活環境の保全及び地域環境の保全など、環境保全に関する事業を総合的かつ横断的に推進することにより、環境への負荷の少ない持続的発展が可能な社会の実現に寄与することを目的とし 温暖化対策等地球環境の保全に関する事業、資源循環型社会の形成に関する事業、廃棄物等の適正処理に関する事業、安全で良好な生活環境の保全に関する事業、豊かで快適な地域環境の保全に関する事業、災害復旧支援事業を行っている。

平成 25 年 4 月に公益法人制度改革により公益財団法人に移行した。

平成 25 年 3 月末の財産状況及び正味財産増減計算書の増減状況は以下のとおりである。

(貸借対照表)

(単位：千円)

科 目	廃棄物処理 事業会計	その他公益 目的事業会 計	法人会計	内部取引 消去	合 計
現 金 預 金	187,363	30,413	91,198	-	308,975
そ の 他 流 動 資 産	9,027	7,693	7,708	△13,983	10,445
流 動 資 産 合 計	196,391	38,106	98,907	△13,983	319,421
基 本 財 産	-	-	60,000	-	60,000
退職給付引当資産	24,897	519	7,402	-	32,818
減価償却引当資産	53,992	-	4,411	-	58,404
産業廃棄物埋立処分 場整備積立資産	221,860	-	538,173	-	760,033
基 金	-	-	137,000	-	137,000
特定資産 計	300,750	519	686,987	-	988,256
そ の 他 固 定 資 産	204,782	-	72,297	-	277,080
固 定 資 産 合 計	505,533	519	819,284	-	1,325,337
資 産 合 計	701,924	38,625	918,191	△13,983	1,644,758
未 払 金	45,479	9,219	1,763	△13,983	42,479
前 受 金	69,567	-	-	-	69,567
未 払 法 人 税 等	19,890	-	80	-	19,970
そ の 他 流 動 負 債	2,791	682	68	-	3,542

科 目	廃棄物処理事業会計	その他公益 目的事業会 計	法人会計	内部取引 消去	合 計
流動負債 合計	137,728	9,902	1,912	△13,983	135,560
退職給付引当金	24,897	519	7,402	-	32,818
負債 合計	162,626	10,421	9,314	△13,983	168,379
基 金	-	-	-	-	-
指定正味財産	-	-	197,000	-	197,000
一般正味財産	539,298	28,203	711,877	-	1,279,379
正味財産合計	539,298	28,203	908,877	-	1,476,379
負債及び正味財産 合 計	701,924	38,625	918,191	△13,983	1,644,758

(正味財産増減計算書)

(単位：千円)

科 目	廃棄物処理事業 会計	その他公益目 的事業会計	法人会計	合 計
基本財産運用益	-	-	563	563
特定資産運用益	1,655	0	5,786	7,442
事業収益	266,968	-	-	266,968
受取補助金等	-	7,375	-	7,375
雑収益	930	319	767	2,017
経常収益合計	269,554	7,694	7,117	284,366
事業費	207,650	30,692	-	238,342
管理費	-	-	2,613	2,613
当期経常増減額	61,904	△22,997	4,504	43,410
他会計振替	29,552	△29,552	-	-
当期一般正味財産 増 減 額	32,352	6,554	4,504	43,410

(2) 過年度の指摘及び意見のフォローアップ

平成22年度の包括外部監査で「公益財団法人香川県環境保全公社」関係について、次のとおり意見が付され、翌年度に措置状況が公表されている。

①県への還元金及び一般会計繰入金のあり方

意見(要約)	講じた措置等
<p>これまでは、比較的採算性の高い収益事業であり、この事業からの利益が、県への還元金及び一般会計への繰入金の財源となっていたが、今後予想される採算性の低下を見据えながら、県への還元金のあり方や公益事業原資である一般会計への繰入金のあり方について検討する必要がある。</p>	<p>(財)香川県環境保全公社では、公益法人制度改革における新法人への移行に向けて県と協議をしており、その中で併せて県への還元金のあり方や公益事業原資である一般会計への繰入金のあり方について検討していくこととしている。</p>

②プロパー職員の退職金

意見(要約)	講じた措置等
<p>多くの外郭団体が退職金支給水準を県職員水準に設定しているため、従業員規模が同規模の民間企業に比べ割高となっている。県に準じる規程を一律に定めるのではなく、個々の実情に合致した退職金水準に見直すべきであろう。</p>	<p>(財)香川県環境保全公社では、退職手当の見直しは、労働基準法を始めとする関係法令等を遵守しつつ、公社の経営状況や他の外郭団体の検討状況、香川県退職手当条例の改正状況等を見極めながら慎重かつ適切に対応していくこととしている。県では、公社に対し、「外郭団体の運営等の指導に関する指針」に基づき、給与については、経営状況等を十分に勘案しながら定めるよう指導してきたところであり、今後とも、適切に指導、助言していく。</p>

③公益認定移行からみた課題

意見(要約)	講じた措置等
<p>既存の安定型最終処分場の埋め立て完了後は循環型社会や地球温暖化防止等環境保全事業に関する事業を実施し、公益認定を目指すことも考えられるが、その場合は当該公社の公益目的事業として具体的に何を実施するのか、また、採算性の観点を踏まえて、最低限の自主財源の確保などについての検討が必要である。</p>	<p>(財)香川県環境保全公社では、理事会に諮りながら公益法人制度改革における新法人への移行に向けて、今後の事業のあり方や自主財源の確保等の諸課題について検討を行っている。</p>

(現在の状況)

①県への還元金及び一般会計繰入金のあり方

県への還元金は、現在も利益金額の半分を県に還元する方法で実施されている。

なお、平成 25 年 4 月に公益財団法人に移行する際に、廃棄物等処理事業は環境保全事業の一環として公益目的事業会計に一本化されたため、一般会計繰入金の問題はなくなった。

②プロパー職員の退職金

会社に対し、「外郭団体の運営等の指導に関する指針」に基づき、給与については経営状況等を十分に勘案しながら定めるように指導してきたところであり、引き続き適切に指導、助言していくことが期待される。

③公益認定移行からみた課題

廃棄物等処理事業が公益目的事業として認められ、平成 25 年 4 月に公益財団法人に移行したため、課題は解消した。

(3)委託契約

香川県と会社は委託契約又は協定書によって廃棄物等の適正処理に関する事業の埋立事業を委託している。

協定書の「埋立事業の経費」で会社は、土砂の受入手数料を徴収し、これをもって埋立事業の経費を賄うものとしており、上記で発生した剰余金は協議する旨の契約となっている。

8. 津波・高潮対策、耐震対策

(1)津波・高潮対策の背景・経過

平成16年の台風16号による高潮では、県下の多くの地域で既往最高潮位を更新し、死者3名、負傷者6名、床上・床下浸水21,960戸と未曾有の被害をもたらした。

これを踏まえ、県では、学識経験者、国、県、市町などから構成される「香川県高潮等対策検討協議会」を平成16年10月に設置するとともに、協議会の中に2つの小委員会を設置して、今後の海岸保全施設等の整備方針や災害に強いまちづくりについて検討を行い、平成17年3月に報告・提言をとりまとめた。

引き続き、平成17年4月には、この報告・提言に基づき、県及び関係市町で構成される「津波・高潮対策市町連絡協議会」を新たに設置し、関係機関が協力連携しながら、ソフト、ハード両面にわたる津波・高潮対策の具体的な作業を進めた。

このうち、ハード面では、護岸や堤防などの防護施設(県及び市町管理施設)の整備を計画的に進めるための「津波・高潮対策整備推進アクションプログラム」を平成18年3月に策定し、平成17年度からこのアクションプログラムに基づき、順次、整備を進めている。

なお、当初計画において、『概ねI期の間年である5年後に事業の進捗状況、社会情勢や土地利用の変化、災害の発生状況等を勘案して見直しを行うものとする』とされていることから、5年目となる平成21年度に見直しを行った。

(2)津波・高潮対策事業の概要

県は、津波・高潮による浸水被害の軽減を図るため、「津波・高潮対策整備推進アクションプログラム」に基づき、防潮壁・護岸等の高潮対策を計画的に進めるとともに、東日本大震災を受けての国による津波予測の見直し等の動向を踏まえ、県における新たな津波対策の実施方針、優先度に応じた整備計画等を策定している。

平成24年度の津波・高潮対策事業の内容は、第2章、第4節港湾事業、2.主要事業の概要及び概況、④津波・高潮対策事業(119ページ)参照。

(3)津波・高潮対策整備推進アクションプログラムの概要

①整備目標

今後の防護施設の整備に当たっては、平成16年の台風16号の潮位実績を含めた既往最高潮位に対して安全が確保できるよう整備する。

②整備必要箇所の抽出

以下の場合に整備必要箇所として抽出する。

- ・防護施設の天端高が既往最高潮位より低い施設(背後に代わりの防護施設がある場合や背後地盤が高い場合などを除く)。

- ・防護施設の天端高が既往最高潮位より高い施設についても、高い波浪による浸水被害の恐れのある箇所や施設自体が老朽化している箇所。

③整備優先度を決定する指標

「防護施設の天端高による指標」及び「背後地の状況による指標」の2つの指標のリンクの組み合わせにより施設整備の優先度を定めることにした。

④アクションプログラム

高潮対策のための施設整備が必要な延長は、県下で約140kmであり、総事業費約455億円と試算している。

現況施設の天端高や背後地状況、被害状況等を考慮して整備の優先度（Ⅰ期、Ⅱ・Ⅲ期）を決定し、順次、施設整備を図っていく。

- ・Ⅰ期：概ね10年間で整備することを目標とし、総事業費約200億円と試算している。
- ・Ⅱ期・Ⅲ期：概ね20～30年で整備することを目標とする。

(単位: km)

	アクションプログラム整備必要延長		
	全体計画	Ⅰ期計画	Ⅱ・Ⅲ期計画
県管理施設	48	43	5
市町管理施設	92	23	69
合計	140	66	74

⑤アクションプログラムによる整備の進捗状況

Ⅰ期整備区間延長約66kmに対し、平成25年3月末時点における整備進捗率は、81%であり、市町別の進捗率は、以下のとおりである。

(県管理施設)

(単位: km)

	整備必要延長	整備済み延長	平成25年3月末進捗率
高松市	20.37	18.68	92%
丸亀市	3.00	2.32	77%
坂出市	1.46	1.46	100%
観音寺市	1.34	1.34	100%
さぬき市	2.70	2.70	100%

東かがわ市	3.44	1.84	53%
三豊市	0.59	0.59	100%
土庄町	2.52	2.48	98%
小豆島町	4.39	3.74	85%
直島町	2.38	1.66	70%
宇多津町	0.00	0.00	—
多度津町	0.99	0.99	100%
計	43.17	37.79	88%

(市町管理施設)

(単位: km)

	整備必要延長	整備済み延長	平成25年3月末進捗率
高松市	7.03	4.26	61%
丸亀市	2.00	1.93	96%
坂出市	3.94	2.91	74%
観音寺市	1.15	0.33	28%
さぬき市	1.08	0.92	85%
東かがわ市	0.55	0.16	28%
三豊市	1.87	1.45	78%
土庄町	1.12	0.53	47%
小豆島町	2.89	2.56	89%
直島町	0.88	0.09	10%
宇多津町	0.15	0.15	100%
多度津町	0.27	0.27	100%
計	22.93	15.55	68%

(県市町管理施設の合計)

(単位: km)

	整備必要延長	整備済み延長	平成 25 年 3 月末進捗率
高松市	27.39	22.94	84%
丸亀市	5.00	4.25	85%
坂出市	5.41	4.38	81%
観音寺市	2.50	1.67	67%
さぬき市	3.77	3.61	96%
東かがわ市	3.99	1.99	50%
三豊市	2.46	2.04	83%
土庄町	3.64	3.01	83%
小豆島町	7.28	6.31	87%
直島町	3.25	1.75	54%
宇多津町	0.15	0.15	100%
多度津町	1.25	1.25	100%
計	66.10	53.34	81%

県事業については、平成 21 年度の見直しによって、1 期整備区間の対象が当初 57%であったものが、前倒しで実施され約 90%となっている。1 期整備区間については、平成 17 年度から着手し、概ね 10 年間の整備目標としており、平成 26 年度での完了がほぼ見込まれ、進捗状況は良好である。

平成 21 年度の見直しにおいて、「概ね I 期の中間年である 5 年後に事業の進捗状況、社会情勢や土地利用の変化、災害の発生状況等を勘案して見直しを行うものとする」とされているが、見直しの内容は、a)現地測量による整備ランク、防護ライン、構造の見直し、b)効果的・効率的な整備区間の見直し、c)コスト縮減への取り組み、d)早期完成に向けた整備時期の見直しであった。

(4)津波・高潮対策の今後

平成 25 年には、政府の中央防災会議より「南海トラフ巨大地震対策について(最終報告)」が取りまとめられた。また、県としても被害想定第一次公表・被害想定第二次公表という形で南海トラフ地震等の 4 地震を想定した被害について公表している。

現在、防波堤等の海岸保全施設の高潮対策については、「津波・高潮対策整備推進アクションプログラム」に基づき、関係市町と連携して取り組んでいるものの、南海トラフ地震による津波対策は、現在のアクションプログラムでは想定されていない。

レベル1津波(以下、「L1津波」という。)とは、地震により引き起こされる、施設の供用期間に発生する可能性が高い津波であり、発生頻度は数十年～百数十年に1回のものである。防波堤等の防災施設は、堤内地の浸水を防止するよう計画・設計することになる。一方、レベル2津波(以下、「L2津波」という。)とは、地震により引き起こされる、その地点で想定される最大規模の津波であり、発生頻度は千年に1度あるいはもっと低い頻度で発生するものである。防波堤等の防災施設は、堤内地の浸水を許すが、破堤等により被害が拡大しないよう計画・設計することになる。

県としては、今後、国から公表される最新の知見を踏まえた、「南海トラフの発生頻度の高い地震」いわゆるレベル1地震の新モデルについて検証したうえで、新たなアクションプログラムを作成する方針である。L2津波に対しては、重大な被害の発生を回避する観点から、その対応策を検討する方針である。

「南海トラフ巨大地震対策について(最終報告)」によると、海岸保全施設等はL1津波を対象としており、県としてはL1津波を想定しつつも、L2津波の津波外力に対しても崩壊しない粘り強い構造となるような施設の設計を目指すことになる。

しかしながら、L2津波に関しては、ハード面のみの対策では限界があり、「命を守ること」を目標としてハード対策とソフト対策を総動員した形での対策が必要となる。

(5) 港湾埋立地の液状化対策

平成23年3月11日に東日本大震災が発生し、その未曾有の被害状況を受け、県において、津波対策や液状化対策など、新中央病院に求められる防災対策について検証するため、学識経験者等で構成する「新中央病院防災対策検討会議」が平成23年5月に設置された。

検討会議の結果を受け、平成24年度においては、新中央病院アクセス道路液状化対策事業(368,550千円)が行われている。高松港(朝日地区)において、中央病院にアクセスするための道路確保のため、臨港道路の液状化対策を行うためのものである。

県ホームページで示した4つの断層モデルについて、「香川県液状化危険度予測図」が見ることができるが、港湾部については液状化危険度がかなり高くなっている。

埋立地のほとんどは、液状化危険度がかなり高くなっている。必ずしも液状化が起こるものとは限らないが、港湾区域には埋立地が多く、防災緑地等の防災施設や防災施設までのアクセス道路についての液状化対策が望まれる。(意見)

(6)指摘及び意見

1)指摘

なし

2)意見

①港湾埋立地の液状化対策

埋立地のほとんどは、液状化危険度がかなり高くなっている。必ずしも液状化が起こるものとは限らないが、港湾区域には埋立地が多く、防災緑地等の防災施設や防災施設までのアクセス道路についての液状化対策が望まれる。

第5節 新地方公会計制度の方向性(参考)

1. 総務省の動向

(1)はじめに

総務省では、新地方公会計モデル(基準モデル及び総務省方式改訂モデル)を地方公共団体に示し、新地方会計の整備を要請してきたところである。「今後の新地方会計の推進に関する研究会」を平成22年9月より開催し、第24回となる平成25年7月開催時において、中間とりまとめ(案)、今後の進め方がまとまり、平成25年8月に「今後の新地方公会計の推進に関する研究会・中間とりまとめ」が公表されている。

今回の制度見直しでは、固定資産台帳の整備、複式簿記(随時仕分)の導入を求める方向性が示されている。

(2)「今後の新地方公会計の推進に関する研究会・中間とりまとめ」の概要

①新地方公会計の推進に向けた基本的考え方

現行の予算・決算制度は、現金収支を議会の民主的統制下に置くことで、予算の適正・確実な執行を図るという観点から、現金主義会計を採用している。一方で、発生主義に基づく財務書類において、現金主義会計では見えにくいストック情報・フロー情報を総体的・一覽的に把握することにより、現金主義会計を補完することが必要である。

- ・ 財務書類の活用の充実等のため、他の地方公共団体と比較が可能であることが重要
- ・ 地方公共団体としての財務情報の開示のために、財務書類の作成の基本となる部分は統一的な取り扱いとして整理すべき

上記2点から、今後、地方公会計の推進を図るためには、その整備に当たっての標準的な考え方・方法を示す基準を設定することが必要となる。

②基準のあり方について

地方公共団体の行政運営の特性は、次の点にある。

- ・ 総合的な行政主体であり、経常的・投資的事業の双方にわたってさまざまな業務を行っていること
- ・ 課税権を有するとともに、多くの地方公共団体で税収以外の地方交付税等が収入の一定割合を占めていること
- ・ 一部の特例的な公債を除き、建設公債主義の下で公債の発行を行っていること

このような地方公共団体の特性を踏まえると、一会計期間の経常的な費用がどの程度あり、それが税収等の財源によってどのように賄われ、固定資産の増減を含め、将来に

引き継ぐ純資産がどのように変動したかを示すことによって財務業績を評価することが適当であるとしている。

③今後の実務上の課題と対応の方向性

次の課題について、対応の方向性が示されている。

a)固定資産台帳の整備

資産・債務改革のみならず、公共施設の維持管理・更新等の把握の観点からも固定資産台帳の整備は必要不可欠である。

b)複式簿記の導入

検証可能性を高め、事業別・施設別等での分析を可能とするため、複式簿記の導入は必要不可欠である。

c)開示等に当たってのわかりやすい表示等

円滑に導入に向けた取組が進むよう、関係者の理解が促進されるよう様式等は簡素でわかりやすいものとする必要がある。

d)活用の充実等

財務の効率化・適正化につなげるためにも、行政評価や予算編成等への活用の充実が重要で、継続的な取組が必要である。

e)地方公会計の推進に貢献する人材の育成・教育

適切な財務書類を作成し、会計処理体制の充実・強化を図るためにも、継続的な人材育成が必要である。

f)地方公共団体における事務負担等

新たな基準の導入に当たっては、いずれの地方公共団体においても相応の調整を行う必要があることから、慎重に進める必要がある。

g)地方全体に係る連結等の取扱い

地方公共団体の全体としての連結のあり方等について、集計方法等を含め、更なる精査を行っていく必要がある。

h)実務の円滑な実施に向けた全体的なロードマップの提示

新たな基準の導入に当たっては、地方公営企業法の財務規定等の適用範囲拡大の議論等も踏まえた全体的なロードマップを示し、円滑に実務が実施できるよう配慮すべきである。

以上のように、固定資産台帳の整備と複式簿記の導入については、必要不可欠との方向性が明確に示されている。

(3)作業部会の立上げ

「今後の新地方公会計の推進に関する研究会・中間とりまとめ」を踏まえ、地方公共団体における財務書類の標準的な作成基準に関する検討を行うために「地方公共団体における財務書類の作成基準に関する作業部会」を平成 25 年 9 月、第 1 回を開催した。

また、同様に、地方公共団体における固定資産台帳の整備や複式簿記の導入等に関する検討を行うために、「地方公共団体における固定資産台帳の整備等に関する作業部会」を平成 25 年 10 月、第 1 回を開催している。

(4)終わりに

「今後の新地方公会計の推進に関する研究会・中間とりまとめ」で示されたとおり、固定資産台帳の整備については、公共施設の維持管理・更新等の把握の観点からも必要不可欠とされている。

社会インフラの老朽化対応、長寿命化計画、施設の見直し、施設の統合等、いわゆるアセットマネジメントに必要な固定資産データの集積の観点からも、固定資産台帳の整備が早急になされることが期待される。