

平成 17 年 度

監 査 報 告

第 1 回 定 期 監 査 結 果 報 告

第 1 回 財 政 援 助 団 体 等 監 査 結 果 報 告

横 浜 市 監 査 委 員

目 次

第 1 回 定期監査結果報告	3 ページ
第 1 定期監査（事務関係）	5 ページ
第 2 定期監査（工事関係）	21 ページ
第 3 定期監査（行政評価的な手法による監査）	27 ページ
（対象事業「道路維持管理関連事業」）	
参考資料 1	
行政評価的な手法による監査（局及び区が行った評価）	38 ページ
第 1 回 財政援助団体等監査結果報告	47 ページ
参考資料 2	
財政援助団体等監査の対象団体の概要	62 ページ

監査報告第4号
平成17年12月21日

横浜市 長 中 田 宏 様

横浜市監査委員	一 杉 哲 也
同	須須木 永 一
同	田野井 一 雄
同	高 橋 稔

平成17年度第1回定期監査及び
第1回財政援助団体等監査結果報告

地方自治法第199条の規定に基づき監査を行ったので、その結果を次のとおり提出する。

第 1 回定期監査結果報告

- 第 1 定期監査（事務関係）
- 第 2 定期監査（工事関係）
- 第 3 定期監査（行政評価的な手法による監査）
（対象事業「道路維持管理関連事業」）

第1 定期監査（事務関係）

1 監査の対象及び範囲

主として平成16年4月1日から平成17年8月31日までに執行された財務に関する事務について、次の局、区、室及び事業本部を対象に監査を行った。

(1) 財務に関する事務全般について実施した局、室及び事業本部

- ア 子育て支援事業本部
- イ 資源循環局
- ウ 都市整備局
- エ 道路局
- オ 交通局
- カ 収入役室

(2) 財務に関する事務のうち、「放課後児童健全育成事業」に関する事務について実施した区

- ア 保土ヶ谷区
- イ 泉区

(3) 財務に関する事務のうち、財政援助団体等監査の対象となった団体に関する事務について実施した局

- ア 衛生局（財団法人横浜市総合保健医療財団、特定非営利活動法人大地の会及び特定非営利活動法人精神保健を考える会まいんどくらぶ）
- イ 港湾局（財団法人帆船日本丸記念財団）

2 監査の期間

平成17年9月14日から平成17年12月12日まで

3 監査の方法

今回の監査は、監査対象とした局、区、室及び事業本部の財務に関する事務（収入、支出、契約、検査、財産管理等）が、関係法規及び予算に基づき適正に執行されているか、また、事務、事業等が効率的・効果的に執行されているか、などについて実施した。

また、監査に当たっては、それぞれ抽出により関係書類等を検査するとともに、関係職員から説明を聴取した。

4 監査の結果

対象とした局、区、室及び事業本部の事務は、おおむね適正に執行されていたが、次

に述べる事項については、改善、検討の必要があると認められたので、適切な措置を講じられたい。

なお、財政援助団体等監査の対象となっている各団体に関する事務について改善、検討の必要があると認められた事項については、財政援助団体等監査結果報告を参照されたい。

また、監査の期間中に、監査対象とした局、区、室及び事業本部が既に措置を講じたものについては「措置済事項」として措置内容を記載し、監査の結果に基づき必要があると認めたものについては「意見」として記載した（以下の監査においても同様）。

『子育て支援事業本部』

(1) 横浜市私立幼稚園はまっ子広場事業について補助金の内容を見直すことを求めるもの（子育て支援事業本部）

子育て支援事業本部では、私立幼稚園が行う子育て支援活動の充実を図るため、「私立幼稚園の園舎及び園庭を市民等に開放する事業」を実施する幼稚園設置者に対し、補助金を交付している。

そこで、「横浜市私立幼稚園はまっ子広場事業補助金交付要綱」（以下「要綱」という。）に基づく補助金の執行状況をみたところ、「夏季休業期間連絡員人件費」など、補助事業に利用されていると思われる経費のほかに、「園庭土留め補強工事」や「水質浄化工事」など、補助事業以外に幼稚園の運営においても利用されていると思われる経費が含まれているものが見受けられ、補助事業に必要とされる割合が不明であった。

については、事業に必要な経費を精査し、補助事業以外にも利用される経費については、補助割合を定めるなどの要綱改正を行い、事業の適切な運用を図られたい。

《一部措置済事項》

(2) 放課後キッズクラブ運営管理業務及び運営業務委託について改善を求めるもの

（子育て支援事業本部）

子育て支援事業本部では、小学校施設を活用し、すべての児童を視野に入れ、「遊びの場」と「生活の場」を兼ね備えた安全で快適な放課後の居場所づくりを実施し、実践的な検証を行うため、放課後キッズクラブ事業を委託により実施している。

そこで、平成17年度に財団法人横浜市青少年育成協会と締結した「運営管理業務及び運営業務委託契約」の内容をみたところ、運営管理業務に係る経費と個別のクラブ8箇所運営に係る経費で構成されていた。運営管理業務に係る事務局人件費には、本市から派遣されることを前提に見込んでいた課長級相当分の人件費が含まれていたが、実際には派遣されていないにもかかわらず、監査日現在、変更契約の手続をしな

いまま、4月分から12月分に相当する委託料を支払っていた。

については、実際に業務に従事していない職員の人件費については速やかに契約変更の手続きを行い、変更契約書に基づき支出を行うよう改められたい。

また、本件は、業務委託を行う際に、派遣される予定の本市職員の人件費を基に積算を行ったことに起因していると考えられることから、今後、業務の委託に当たっては、個別の業務ごとに必要な人工による積算を適切に行うよう改められたい。

【対象事業本部が講じた改善内容】

子育て支援事業本部では、平成17年度の契約について、平成17年12月に課長級相当分の人件費を減額する契約変更を行った。

(3) 放課後児童健全育成事業について、補助事業化に当たり事業が円滑に執行されるよう求めるもの（子育て支援事業本部）

(意見)

子育て支援事業本部では、保護者の就労等の事情により留守家庭となる児童の保護及び遊びを通しての健全な育成を図るため、市内170箇所の放課後児童クラブの運営を各クラブの運営委員会への委託により実施している。

それぞれの放課後児童クラブの運営費は、横浜市の委託料と保護者の負担金により賄われており、委託料の使途は主に職員の人件費となっているが、人件費は委託料及び保護者負担金を財源としているため、年度末等の委託料の精算事務が煩雑になっている。当事業については、現在の各クラブの自主的な運営を尊重するため、平成18年度から在籍児童数等に応じた事業費補助方式への変更が予定されていることから、新たな補助要綱の策定に当たっては、補助金の精算手続を簡素化するなど、補助事業が目的に沿って円滑に執行されるよう留意されたい。

また、戸塚区内の放課後児童クラブで、平成16年度分の委託料の不正受給が発覚したところでもあるので、区役所による運営状況のチェック・指導の強化や補助金交付先となる団体の内部けん制機能の強化を図ることなどにより再発防止に努められたい。

『資源循環局』

(4) 余熱プールの割引券による割引制度の見直しについて検討を求めるもの

(資源循環局)

資源循環局では、焼却工場の余熱を利用した地元還元施設として、旭・港南・栄・保土ヶ谷・都筑・金沢の6区に余熱利用プール（以下「余熱プール」という。）を設置し、その利用料金が半額等となる優待割引券（以下「割引券」という。）を作成し、近隣の区役所を通じて地域住民に配布している。なお、鶴見工場の余熱プールを持つ高齢者保養研修施設「ふれーゆ」については、高齢者料金の設定や障害者割引は

あるが、地域住民を対象とした割引制度はない。

そこで、割引券の配布についてみたところ、開設当初は工場・プール周辺の地元自治会・町内会を通じて限定的に配布していたが、現在では、区役所窓口に来庁すれば割引券が入手可能であり、平成16年度実績では個人利用者の約8割が割引券を利用している状況であった。

また、栄プールについては栄工場の休止に伴い、平成13年2月から新たにボイラーを熱源として設置しており、今後、港南プールについても同様の状況になることが見込まれている。

については、余熱プール運営に係る収支が6施設合計で年間4億円余の赤字であること、リネツ金沢を除く余熱プールが設置から20年以上経過していること、一部は余熱供給が行われていないことなど、状況の変化を総合的に勘案し、関係局とも調整し、割引券による割引制度の見直しについて検討されたい。

(5) グリーンコンポスト施設運営委託について競争性導入等の検討を求めるもの

(資源循環局)

資源循環局では、ごみの減量化、せん定枝の資源化再利用を推進するため、市内で年間に排出されるせん定枝推計量の約20,000トンのうち、約4,000トンが神明台処分地内に設置したグリーンコンポスト施設で受け入れ、粉碎してたい肥化し、土壌改良材として販売している。

そこで、この施設の運営についてみたところ、業務運営や品質管理のノウハウを有していること、経験豊富な人材を擁していること等を理由に、平成4年度の事業開始以来、財団法人横浜市廃棄物資源公社（以下「公社」という。）に単独随意契約で委託している。

公社は製品の品質向上のための取組を行ってきたが、せん定枝の粉碎やたい肥化等の事業は民間事業者も行っており、公社以外でも履行可能と考えられることから、委託先の決定に際しては競争性を導入されたい。

また、環境創造局では、平成17年度末からの運営開始に向け、公園等から排出されるせん定枝（年間約4,000トン）を資源化するため、「緑のリサイクル事業」として屋内式リサイクル施設を整備し、施設の運営及び維持管理を独立採算で行う民間事業者を公募し基本協定を締結したところであるので、この事業の推移をみた上で、将来のグリーンコンポスト施設の運営方法についても検討されたい。

(6) 単独随意契約による委託業務について競争性導入を求めるもの（資源循環局）

資源循環局における委託契約についてみたところ、民間事業者が履行可能な業務について、廃棄物に関する知識と経験が必要とされること、資源循環局の事業に精通し

ていることが必要であること等を理由として、財団法人横浜市廃棄物資源公社と単独随意契約を締結しているが、次のようなものが見受けられたので、競争入札により委託業者を決定されたい。

ア 中継輸送事務所管理運營業務委託

収集した家庭ごみを圧縮し、大型車に積み替えて焼却工場へ運搬する3箇所（神奈川、戸塚及び神明台）の中継輸送事務所の管理運營業務は、輸送が業務の中心であり、廃棄物の運搬は許可業者が広く行っていることから他の事業者等でも可能であるもの

イ 神明台処分地スポーツ広場等管理運營業務委託

神明台処分地内の埋立が終了した土地の一部に、フェンスで区画分けし、処分地とは別に出入口を設けて軟式野球場、サッカー場、スポーツ広場等を整備し、近隣区民に開放している。この施設の管理運營業務は施設利用者調整、施設整備と緑地管理、構内巡視と門扉の管理、などとされているが、いずれについても他の事業者等でも可能であるもの

(7) 情報システムの経費節減や効率化を求めるもの（資源循環局）

資源循環局では、業者等の情報を活用するため「産業廃棄物情報管理システム」を設置している。

そこで、このシステムについてみたところ、昭和55年度及び56年度に開発したプログラムを改良し使用しているが、開発元の独自仕様であることから、維持管理等の委託は競争が行われず、開発元との単独随意契約となっており、また、独自の通信規約や文字コードを使用していることから、庁内LANを利用する端末機との接続のため、別に通信やデータ変換用ソフトウェアの導入やサーバ機器の設置などが必要となり、インターネットでの情報提供についても容易にできない状況となっている。

については、庁内LANやインターネットとの親和性が高く、安価で高性能なサーバ機器が普及しており、既製ソフトウェアもあることから、局でも検討を行っているところであるが、これらの活用を含め、情報システムの経費節減や効率化を図るとともに、インターネットでの許可業者情報の提供などサービス向上を促進されたい。

(8) 指定休務日等に勤務した職員の休業日の振替促進を求めるもの（資源循環局）

資源循環局では、家庭ごみの収集等の業務を、祝日を含め毎週月曜日から土曜日までに行っていることから、収集事務所等に勤務する職員の勤務を要しない日は、日曜日及び4週間を通じ4日となるようにあらかじめ当該職員の所属長が指定（以下「指定休務日」という。）するとされている。勤務を要しない日に勤務を命じた場合には、振替日を指定することとされている。

そこで、収集事務所等に勤務する技能職員の勤務状況についてみたところ、指定休務日に勤務し振替日の指定をせず、超過勤務手当で対応していた日があった職員数は、平成17年7月から9月までの各月では、鶴見事務所では技能職員117人（休職者を除く）のうち、それぞれ86人（73.5%）、91人（77.8%）、76人（65.0%）であり、都筑事務所では技能職員60人（休職者を除く）のうち、それぞれ48人（80%）、49人（81.7%）、42人（70%）であった。

また、同期間中の祝日（海の日、敬老の日、秋分の日）に勤務を命じ、振替日を指定せずに休日給で対応していた職員の割合は、鶴見事務所では各祝日とも100%、都筑事務所ではそれぞれ91.1%、95.7%、97.8%であった。

については、指定休務日及び祝日に勤務をした場合は、他の日に振替を行うことが原則であり、職員の健康管理の観点からも、あらかじめ振替日を指定し取得の促進を図りたい。

(9) 職員住宅の必要性について検討を求めるもの（資源循環局）

資源循環局では、住宅に困窮し扶養家族又は同居家族のある技能職員の福利厚生を図るため、昭和47年度に職員住宅を開設した。職員住宅は磯子事務所の同一敷地内に合計24戸あり、6畳、4.5畳と台所の間取りの住居を月額使用料17,500円（平成17年度）で職員に貸している。

そこで、職員住宅の入居状況についてみたところ、平成16年度末の入居は6戸であり、平成17年4月からは入居要件を緩和し、対象を事務職員、技術職員にも拡大したところであるが、9月末現在の入居も6戸で、入居率は25%となっている。

については、職員住宅は当初の役割は終えたと考えられること、他の局では一部を除き福利厚生目的の住宅は既に廃止されていること、入居者が少ないことなどから、廃止を含め、職員住宅の必要性を検討されたい。

(10) 車両修理のための部品購入の契約方法について改善を求めるもの（資源循環局）

資源循環局では、車両課整備工場で、ごみ収集車両等の定期点検、車検前の整備、修理等を実施しているが、収集車両等の修理を円滑に行うため、使用頻度の高い部品については、競争入札によりシャシ（車台）及び架装の別、車両製造メーカー別等で年間概算契約を行っている。この契約にない部品が必要になった場合は、緊急性等を理由に年間概算契約を結んでいる業者から単独随意契約により購入している。

そこで、平成16年度の部品購入についてみたところ、シャシ部品の購入については以下のようなものが見受けられた。

ア 年間概算契約で購入した部品は、14契約(233種類)で約4,500万円であったのに対し、単独随意契約で購入した部品は272契約で約3,900万円となっていたもの。な

お、この中には、契約ごとにみると、年間概算契約の3倍を超える金額を単独随意契約で締結していたものも見受けられた。

イ 単独随意契約で購入した部品の中には、年間に複数回、複数個購入しているケースがあり、年間契約が可能と考えられるもの

ウ 入札を行った年間概算契約よりも、単独随意契約の方が、定価に対する契約価格の割合が高かったもの

また、架装部品の購入については、経常の補修で使用する緊急性の乏しい部品について、緊急を要することを理由として、単独随意契約していたものが見受けられた。

については、年間購入予定数量を適切に見込んで当初契約に必要な契約内容を盛り込み、競争性を確保するとともに、適正に事務を行い、効率化・省力化を図られたい。

なお、車両の維持管理に多額の経費を要していることや、車両の整備業務が民間事業として成り立っていることなどから、平成15年度の行政監査において、車両整備業務を委託化するなど整備体制のあり方について検討を求めたところであるが、調査・研究を進めているものの現在まで措置されていない状況にあることから、改善に向けて早急に検討されたい。

(11) 焼却残さ輸送委託について改善を求めるもの（資源循環局）

各焼却工場では、ごみの焼却残灰（以下「残さ」という。）を神明台処分地等にトラックにより輸送する委託契約を締結している。

当該委託契約書によると、受託者は業務に使用する全車両の車検証の写しを提出すること及び1車1回の標準輸送量は7.3トンとすることとされている。

そこで、同委託の履行状況についてみたところ、次のようなものが見受けられたので適正な事務処理に改められたい。

ア 「残さ輸送伝票」と車検証の写しを照合したところ、都筑工場では一部車検証の写しが提出されていなかった車両があり、輸送車両の適格性が確認できないもの

イ 車検証の最大積載量等に基づいて標準輸送量を設計・積算していたが、架装等の重量の一部が考慮されていない車両もあったので、業務実施に当たっては、残さ積載前の車両重量を適切に計量して輸送量を決定するなど見直しが必要なもの

(12) 収集事務所への代車の経済的な配車について検討を求めるもの（資源循環局）

資源循環局では、各区における家庭ごみ等の収集量に基づくごみ収集車両（平成17年度618台）及び各車両の車検の時期等を考慮した代車（同97台）を、各収集事務所に配車している。

そこで、代車の配車数の決定方法についてみたところ、資源循環局によれば車検により約14日間代車が必要となるため、収集事務所ごとに、車検証の有効期限の満了日

を調べ、年間で最も代車が必要となる時期の台数に合わせて、代車数を決定していた。

車両を多く配車することは、車両のリース料及び維持管理経費の増加につながることから、複数の収集事務所単位で代車の必要数を決定するなど、経済的な代車の配車について検討されたい。

(13) 一般廃棄物処理手数料の確実な徴収に向けた取組を求めるもの（資源循環局）

（意見）

資源循環局では、市内の事業者等が排出する一般廃棄物を本市の焼却工場、処分地等に受け入れて処理する場合に、一般廃棄物処理手数料を徴収している。手数料は現金徴収が基本であるが、官公署や継続搬入者のうち承認を受けた事業者については、手数料を後納できるとされている。この取扱いに伴う一般廃棄物処理手数料の収入未済額は、平成16年度決算で約2億4,960万円に上り、多額となっている。

そこで、後納扱いをした一般廃棄物処理手数料の徴収事務についてみたところ、月末までの当月分の手数料は、翌月末が納期限となっているが、納付されない場合には20日以内に督促状（指定期限は送付日から10日以内）を送付している。平成17年10月からは事務取扱を改め、督促状の指定期限までに納付されない場合には、後納取扱停止とするなど対策を強化したところであるが、未収金額がいまだ多額であることから、引き続き一般廃棄物処理手数料の確実な徴収に向けた取組を行われたい。

(14) 資源集団回収奨励金の効果的な不正受給防止策の実施を求めるもの（資源循環局）

（意見）

資源循環局では、家庭から排出される古紙・古布などを地域が主体となって回収することにより、ごみの減量化と資源の有効利用を図るため、資源集団回収を行う地域の登録団体及び登録回収事業者に対して、回収量に応じて奨励金を交付している。ところが、虚偽の計量証明書を添付して回収量を水増しすることにより奨励金を不正受給した回収業者等が逮捕される事件が平成17年7月に発生した。

そこで、同制度の改善検討状況についてみたところ、事件の再発を防止するため、局内に検討委員会を設置し、新たな計量方法、関係業者の登録制など回収量の確認方法や、古紙問屋への関与のあり方を含め制度全般の見直しを行っているところである。今後は、実施に向けて調整を行う予定であるが、関係事業者等の理解と協力を得て、効果的な改善策を早急に実施されたい。

(15) 家庭ごみ収集運搬業務の民間委託拡大に向けた取組を求めるもの（資源循環局）
（意見）

資源循環局では、家庭ごみ等の収集運搬業務の効率化を図るため、同業務の民間委託を平成14年度から西区の一部でモデル事業として開始し、平成16年度には西区全域に拡大し、平成17年度には中区の全域に拡大した。今後は、新時代行政プラン・アクションプランに基づき、平成18年度までの計画期間中は「条件を整えながら順次民間委託を実施」していくこととしている。

については、民間事業者の計画的な参入を促進するため、拡大に向けた具体的な目標を定め、民間委託拡大に向けた取組を早急に行われたい。

《措置済事項》

(16) 金沢資源選別センターの搬入物運搬委託について契約手続の改善を求めるもの
（資源循環局）

資源循環局では、金沢資源選別センターの改修工事に伴い、各収集事務所が搬入する缶・びん・ペットボトルの鶴見資源化センター等への運搬業務を委託している（平成17年度契約金額59,547,600円（概算））。

そこで、契約関係書類についてみたところ、支出の根拠である検査調書の運搬回数と、運搬実績報告書の運搬回数が異なっていた。

これは、鶴見資源化センターへの運搬以外については具体的な契約条件を定めていなかったにもかかわらず、戸塚資源選別センター、栄工場及び磯子輸送事務所への運搬並びに金沢資源選別センターの敷地内作業を行うよう指示し、受託業者との口頭による取決めにより、鶴見資源化センターへの運搬回数に換算して支払を行っていたことによるものである（平成17年9月末時点での鶴見資源化センター以外への運搬は、全体の41.7%）。換算及び敷地内作業についての書類は作成されておらず、また、換算についても、消費税等の計算に誤りがあった。

については、契約内容に変更が生じた場合には、契約変更等適正な契約手続を行うよう改められたい。また、今後は、あらかじめ想定される作業内容について仕様書を作成し契約を行われたい。

【対象局が講じた改善内容】

資源循環局では、平成17年12月に、委託費用について再計算を行い受託者から約40万円の返還を受けるとともに、今後、契約変更等適正な契約手続を行うことや委託の内容に応じた契約を締結するよう、全課に対し通知し周知徹底を図った。

『都市整備局』

(17) 工事施行協定に基づく工事費負担等について、工事の数量や単価を明記した内訳明細書等の提出を受けるよう求めるもの（都市整備局）

横浜駅整備事業は、横浜駅構内の自由通路等の整備事業であり、東日本旅客鉄道株式会社（以下「JR東日本」という。）など鉄道事業者の鉄道の安全運行などの調整を図ることが必要なことから、整備工事については、平成7年に締結したJR東日本など6社の鉄道事業者との基本合意などに基づき、年度ごとの工事に係る協定を各鉄道事業者と締結し、委託又は工事費の負担により実施している。

工事費等については、協定で定めた工事費概算額調書などに基づき予納し、年度末に決算報告書の提出を受けて、予納金の過不足が生じた場合は、精算を行っている。

そこで、各鉄道事業者との平成16年度の工事概算額調書及び決算報告書の工事費内訳をみたところ、1社を除き工事内訳が、躯体鉄筋コンクリート工、土留工等の数量・単価が明示されているものがあるが、一方で、地下構造物工、橋梁工等は一式で表示され、数量や単価が明示されていないものが見受けられた。また、管理費については、すべての工事費概算額調書及び決算報告書において人数などが明示されていなかった。

については、各鉄道事業者から工事の数量や単価を明記した内訳明細書等の提出を受けるよう努められたい。

(18) 補助金の交付に当たり、必要経費をより一層精査することを求めるもの

（都市整備局）

都市整備局では、「横浜市都市再開発事業融資補助金交付要綱」に基づき、都市再開発事業融資を行っている財団法人横浜市建築助成公社（以下「公社」という。）に対して、融資利息収入（以下「回収利息」という。）と公社の原資調達借入利息支出（以下「償還利息」という。）との間での差損及び当該事業に係る事務費を補助している。

そこで、補助金の支出状況についてみたところ、平成15年度は、補助金交付決定額が約3,047万円であったが、精算時の補助金確定額は、約650万円（交付決定額の約21%）であり、また、平成16年度についても、補助金交付決定額が約3,570万円であったが、補助金確定額は、約235万円（交付決定額の約7%）であり、補助金確定額が補助金交付決定額を大きく下回っていた。これは、回収利息と償還利息との間の差損を見込み、補助金を交付したものの、両年度とも差益が生じたためである。

しかし、過去の融資に基づく利息収入である回収利息は把握でき、また、それぞれの年度において、公社が金融機関から資金を調達する時の借入利息である償還利息も予測可能であると考えられるので、補助金を交付する際には、必要な経費を精査して

適正に積算した上で助成するよう改められたい。

(19) 円滑な事業の推進などを求めるもの（都市整備局）

（意見）

都市整備局では、「みなとみらい21線及び地区振興に関する覚書」（以下「覚書」という。）などに基づき、桜木町駅周辺地区の振興策を地元と協力して実施している。

そこで、覚書に基づく振興策の実施状況についてみたところ、平成15年度からみなとみらい線馬車道駅と市営地下鉄桜木町駅、野毛地区の連絡動線を強化する「北仲動線」の整備事業を実施しているが、一部については、実施設計は終了しているものの工事自体は実施されておらず、また、工事を実施する見込みがなくなっているものも一部見受けられた。

については、円滑に事業を進めると同時に、地元とともに土地利用を含めた街づくりの方向性について検討されたい。

《措置済事項》

(20) 物品の購入等について、計画的に行うことを求めるもの（都市整備局）

都市整備局における物品の購入等に係る契約事務についてみたところ、4課1室において、物品の購入等に当たり、契約金額を10万円未満の金額に分割するなどして単独随意契約により同一の業者へ発注しているものが見受けられた。

については、物品の購入等に当たっては、必要な調達量等の合計金額に基づき、計画的に行われたい。

【対象局が講じた改善内容】

都市整備局では、平成17年11月に、物品等の購入については、計画的、経済的な発注を行うよう局議で説明するとともに、全課に対し通知し周知徹底を図った。

『道路局』

(21) 自転車駐車場整理運営等について競争性を確保した委託方法の検討を求めるもの (道路局)

（意見）

道路局では、放置自転車対策として実施している有料自転車駐車場整理運營業務、放置自転車の移送業務及び移動自転車の保管返還等に関する業務（以下「本件業務」という。）について、業務の内容を熟知し条例の趣旨を十分に実現できること並びに大量かつ全市規模の業務を円滑かつ的確に処理できる執行体制及び執行能力があることを理由として、財団法人横浜市交通安全協会（以下「協会」という。）と昭和60年度から単独随意契約を締結している。

本件業務の内容は、有料自転車駐車場における自転車等の整理、利用案内、整理手数料の徴収、放置自転車等の移動・保管・返還などであり、いずれも協会のみによらざるを得ない特段の理由は認められないと考えられ、また、放置自転車の移動等一部の業務は協会から民間事業者に再委託されているところでもある。

については、全市域を同一の者に委託することを前提としないなど、委託方法を再構築した上で、本件業務への民間事業者の参入を促進させ、競争性を確保した委託方法を検討されたい。

(22) 放置自転車について、より一層実効性ある対策を検討するよう求めるもの

(道路局)

(意見)

道路局では、市内の放置自転車対策として、昭和60年に施行された「横浜市自転車等の放置防止に関する条例」に基づき、放置禁止区域の指定、駅前放置自転車等クリーンキャンペーンの実施、自転車駐車場の設置、民営自転車駐車場事業の育成等を実施しており、市内の放置自転車台数は漸減傾向にある。

しかし、放置自転車対策は、鉄道事業者、店舗設置者等の事業者、横浜市等が役割分担を明確にし、それぞれが連携して積極的に推進していくべき、地域の重要課題である。

については、今までの対策を検証した上で、地域がその実情に応じたきめ細やかな対策が行えるよう、他都市の状況も参考にし、自転車駐車場附置義務制度の創設など、より一層実効性のある対策を検討されたい。

『交通局』

(23) 地下鉄駅構内営業について競争性の向上を求めるもの (交通局)

交通局では、市営地下鉄の開業以来、売店など駅構内での物品販売等の営業を関連団体である財団法人横浜市交通局協力会（以下「交通局協力会」という。）、横浜交通開発株式会社（以下「横浜交通開発」という。）等に継続して行わせている。

平成16年度の交通局の構内営業による収入は、約2億5,000万円で、交通局協力会及び横浜交通開発からの収入が74%を占めていた。また、構内営業料の算定は、交通局協力会については構内営業に伴う利益に一定の率を乗じた額、横浜交通開発の場合は、転貸料収入に一定の率を乗じた額としていた。

については、利用者サービス向上と交通局収益の拡大を図るため、構内営業を行う事業者を選定する際に競争性の向上に努められたい。

(24) 交通局の職員住宅について必要性の検討及び資産の有効活用を求めるもの

(交通局)

交通局では、職員の福利厚生のために家族住宅及び独身寮（以下「職員住宅」という。）129戸を所有し、交通局職員に低廉な貸家料で使用させている。

そこで、入居状況をみたところ、平成16年度末での入居戸数は69戸で、入居率は53%となっていた。

「交通局職員住宅管理規程」に定める入居資格の一つに「現に住宅に困窮していることが明らかなものであること。」とあるが、現在は民間の賃貸住宅等が充実していることから物件の選択も十分可能な状況であり、住宅に困窮しているとは考えにくいことから、福利厚生のために職員住宅を置く必要性はなくなってきていると考えられる。

については、一部の住宅は築年数が30年を超え、老朽化が進んでいることなども考慮し、職員住宅の必要性について検討されたい。

また、併せて資産としての有効活用を図ることについても検討されたい。

(25) 市営バス営業所内駐車場利用について自家用自動車通勤者に利用者負担を求めるもの (交通局)

交通局では、早朝や深夜の勤務体制を考慮し、市営バス営業所の乗務員等に自家用自動車通勤を認めている。

そこで、港北営業所及び緑営業所の職員の自家用自動車通勤の状況についてみたところ、バスに乗務する職員のうち9割程度の職員が自動車又は二輪車での通勤届を提出しており、各営業所では営業所敷地内の駐車スペースを無償で使用させていた。

また、設置駐車スペースが不足し、バス駐車スペースが狭くなっている状況も見られた。

「横浜市企業職員の給与の種類及び基準を定める条例」及び「横浜市交通局企業職員の通勤手当に関する要綱」では、通勤の手段として自家用自動車等を使用することを認めているが、それにより営業所等の敷地内での駐車が認められるわけではない。

については、バス営業所職員の自家用自動車通勤については、やむを得ない事情がある場合に限り認めるものとし、営業所敷地内の駐車についても使用許可手続きを行い、使用料を徴収するよう改められたい。

(26) 市営バス運行情報サービスについて改善や効果的なPRの実施を求めるもの

(交通局)

交通局では、運行情報の提供等を行うために市営バス運行改善システムを設置している。同システムは、平成17年4月からGPS方式の新システムに更新したことによ

り、システム精度の向上が図られ、これまでの一部の停留所に設置したバス接近表示器に加え、全停留所における運行状況を、パソコンや携帯電話機を使ってリアルタイムで確認できるサービスが提供できるようになった。

このサービスは、バスの運行が時刻表どおりに行われにくいという利用者の不満を緩和し、満足度の向上を図るための有効な手段になると考え、交通局でも多額な設備投資を行い導入したものである。

そこで、携帯電話機等によるサービスの利用状況をみたところ、1日当たり2,500件から3,000件程度のアクセスがあるが、1日当たり約45万人のバス利用者に対する割合では、0.6%から0.7%の利用率と低いものとなっている。

については、携帯電話機等によるアクセスが少ない原因を分析し、利用促進のための改善や効果的なPRを実施されたい。

(27) 乗務員用等の制服在庫について会計処理を適正に行うよう求めるもの（交通局）

交通局では、乗務員用等の制服を製作し、これを職員に定期的に貸与しており、制服の貸与、保管、回収等の管理業務を横浜市交通局厚生会（以下「交通局厚生会」という。）に委託している。

そこで、制服の在庫管理についてみたところ、以下のような事例が見受けられたので適切な処理に改められたい。

ア 「横浜市交通局会計規程」により、たな卸しを年度末（3月）に行うことになっているにもかかわらず、交通局厚生会により行われたのは5月で、交通局への報告は8月となっていたもの

イ 職員の退職時に回収した未使用の制服在庫が約1,800点あるが、これを貯蔵品として受け入れる処理を行っていないため、約800万円の簿外在庫が生じているもの

(28) 特殊勤務手当について廃止に向けた見直しを求めるもの（交通局）

「横浜市企業職員の給与の種類及び基準を定める条例」によると、特殊勤務手当は、危険、有害、不快などの「職務の特殊性により、給与上特別の考慮を必要とする場合若しくは勤務能率の向上を図るため、勤務に対する特別の考慮を必要とするとき、支給することができる」とされている。

そこで、交通局の企業職員に対する特殊勤務手当の支給状況を確認したところ、次のように特殊勤務手当として不適切なものや一般職職員の手当との不均衡が生じているものが見受けられたので見直されたい。

ア 首席助役を命ぜられた者に月額15,000円、助役又は主任を命ぜられた者に月額5,000円及び整備主任を命ぜられた者に月額2,000円を業務手当として支給しているが、業務について危険等の勤務の特殊性が乏しく特別の考慮を必要としないと考え

られるため、特殊勤務手当としては廃止すべきもの
イ 衛生管理者等に支給する月額4,000円等の特務手当、用地課職員が用地取得交渉等のために現場出張した場合の日額200円の特務手当、その他の特殊勤務手当については、一般職職員の特殊勤務手当が、本来の業務に支給されているものであり、特殊性はないことから、平成18年4月に原則廃止となることを踏まえ、交通局においても、一般職職員との均衡を考慮して廃止に向けた見直しが必要なもの

(29) 市営地下鉄の乗車料収入について一層効果的な増収策の検討を求めるもの

(交通局)

(意見)

交通局では、昭和47年に市営地下鉄を開業し、現在、市営地下鉄は市民にとって重要な交通手段の一つとなっているが、ここ数年を見ると、乗降客が多い新横浜駅から戸塚駅の間での乗降客数の伸びが縮小傾向にある。特に、桜木町駅や関内駅などの主要駅では、平成16年2月のみなとみらい線の開業後、一時乗降客が大きく減少した。その後、平成17年度上半期に乗降客はやや増加したものの、みなとみらい線開業前の水準までには回復していない。

そこで、市営地下鉄の営業における取組をみたところ、平成16年3月に策定した「市営交通経営改革プラン」に従い、人件費など経費の節減や構内営業など附帯事業収入の確保については着実に進められているが、終車時刻の延長、観光スポットの周遊乗車券の販売などの乗客誘致策については、乗降客数や乗車券販売の実績は把握しているものの、増収効果等の検証は十分でない状況にある。

については、市営地下鉄の利用者が増減している原因を的確に把握した上で、一層効果的な増収策を検討されたい。

『収入役室』

(30) 共通物品制度の効果的な活用等について検討を求めるもの (収入役室)

(意見)

収入役室では、各局（区役所、消防局等を除く。）で使用する各種様式やコピー用紙、文具類を大量一括購入することによる費用の節減、購入手続の簡素化等を図るため、共通物品制度を導入している。制度の執行に当たっては、物品等の購入・管理及び各局への払出しを行っている（平成16年度購入金額 約8,400万円）。

共通物品は、168品目中103品目が消耗品類、65品目が印刷物となっているが、平成18年度から、財務会計システム導入によるペーパーレス化などに伴い、会計の帳票類は使用しなくなるため、現システムで使用している23品目の印刷物などが減ることとなる。

また、区においては、所管収入役が異なることなどにより、原則として同制度の対象外となっているが、平成17年度から市民局経由による共通物品制度の利用を、文具等の消耗品類について開始したものの、市庁舎から区自ら搬出する必要があること等から、利用は5区となっている。

については、コストや事務の効率化を考え、現在準備が進められている庶務事務の集中化・外部委託化等も踏まえながら、対象局区等や対象品目の拡大・縮小など、共通物品制度のより効果的な活用等について検討されたい。

第2 定期監査（工事関係）

1 監査の対象及び範囲

主として平成16年4月1日から平成17年8月31日までに契約された工事及び前年度から継続している工事（委託を含む。）について、次の局及び区を対象に監査を行った。

(1) 工事全般について実施した局及び区（区は土木事務所の道路工事を対象とする。）

- ア 資源循環局
- イ 道路局
- ウ 神奈川区
- エ 保土ヶ谷区
- オ 磯子区
- カ 緑区
- キ 都筑区
- ク 戸塚区
- ケ 栄区
- コ 泉区
- サ 瀬谷区

【監査対象工事及び監査実施工事】

監 査 対 象 局 区	監査対象工事		監査実施工事 (監査対象工事の中から抽出)	
	件数	工事金額 (契約)	件数	工事金額 (契約)
資源循環局	383	38億 23万1,034円	93	24億2,686万3,208円
道 路 局	1,020	384億8,454万2,428円	77	50億3,775万3,976円
神 奈 川 区	100	11億1,592万 582円	13	1億7,434万 950円
保土ヶ谷区	76	6億6,951万4,077円	14	1億9,476万4,977円
磯 子 区	74	8億 996万4,750円	11	1億8,840万1,500円
緑 区	67	6億2,979万 円	11	1億2,867万4,350円
都 筑 区	84	12億 656万1,620円	12	2億9,373万4,350円
戸 塚 区	107	17億3,431万6,093円	15	3億9,073万1,775円
栄 区	62	6億 508万9,977円	9	1億5,179万5,350円
泉 区	74	7億4,878万2,914円	12	1億6,088万4,622円
瀬 谷 区	68	6億7,724万3,944円	9	1億 256万4,000円
合 計 (抽出率)	2,115	504億8,195万7,419円	276 (13%)	92億5,050万9,058円 (18%)

(2) 主な監査実施工事

- ア 資源循環局

保土ヶ谷工場耐震補強改修工事、旭工場触媒脱硝装置補修工事、都筑工場ボイラー設備定期検査整備工事、金沢工場溶融炉運転委託及び鶴見工場焼却残渣輸送委託

イ 道路局

末吉橋架替工事（その3）、山下長津田線（鴨居地区）街路整備工事（白山工区）、保土ヶ谷区法泉一丁目地内歩道拡幅及び舗装補修工事、市道環状4号上瀬谷線（瀬谷地区）道路改築工事（その4）及び市道菊名六角橋線舗装補修工事

2 監査の期間

平成17年9月14日から平成17年12月12日まで

3 監査の方法

今回の監査は、監査実施工事の計画、設計、契約、施工管理、安全管理、検査等が適正かつ効率的に執行されているかについて、関係書類の検査及び工事現場の調査等により実施した。また、平成14年5月に「建設工事に係る資材の再資源化等に関する法律」が本格施行されたことを踏まえて、「環境負荷の低減」の観点からも監査を実施した。

4 監査の結果

対象とした局及び区の工事は、おおむね適正に執行されていたが、次に述べる事項については、改善、検討の必要があると認められたので、適切な措置を講じられたい。

『資源循環局』

(1) 産業廃棄物について、排出者に対する指導、啓発などを一層強化し、効果的な削減方策を検討することなどを求めるもの（資源循環局）

中期政策プランの目指すべき都市像の一つとして「地域から地球に広がる環境行動都市の創造」を掲げており、その実現に向け、「横浜G30プラン」や「横浜市産業廃棄物処理指導計画」により、一般廃棄物や産業廃棄物の減量化、資源化の取組を推進している。

現在、一般廃棄物の焼却灰等は、南本牧廃棄物最終処分場や神明台処分地において埋立処分し、産業廃棄物は、建設汚泥などの海洋投入や南本牧廃棄物最終処分場等において埋立処分している。

このうち、平成16年度の焼却灰等の埋立処分量は、「横浜G30プラン」の推進により22万トンとなり、目標の28万トンより6万トン減量となった。また、平成17年度から家庭ごみの分別収集品目拡大の全市実施や、平成22年度からは焼却灰の全量をスラグなどに再生利用する予定としているなど、一層の減量化、資源化を推進している。

産業廃棄物については、平成17年度の発生量の目標は、平成13年度推計値1,003万トンより26万トン増（2.6%増）の1,029万トンとしているが、平成15年度の実績は、1,192万トン（平成13年度推計値比189万トン、18.9%増）となっており、目標を達成

するためには、平成16年度及び17年度の2年間で163万トン削減する必要があり、目標達成は困難な状況と考えられる。

ついては、産業廃棄物について、発生量削減に向け、排出者に対する指導、啓発などを一層強化するとともに、効果的な削減方策を検討されたい。

(意見)

なお、平成18年度から平成22年度までの「第5次横浜市産業廃棄物処理指導計画」を策定中であるが、市民の理解が得られる適正な目標を設定し、併せて、広域的かつ緊急的な課題である不法投棄防止対策や、リサイクル産業育成などの課題についても効果的な方策を盛り込まれたい。

『道路局』

(2) すず風舗装整備事業について、散水等の基準設定や市民への周知などを求めるもの (道路局)

すず風舗装整備事業では、夏季のヒートアイランド対策や歩行者の快適な通行を確保するため、平成15年度から都心部の幹線道路や商店街等の舗装補修の際に、通常の舗装に替えて保水性舗装を設置している。この舗装は、通常の舗装に比べて材料費が約3倍高いものの、雨や散水の水を舗装内に十分含ませることなどにより、舗装表面の温度上昇を抑制する働きがある。

そこで、すず風舗装の散水状況や市民への周知などをみたところ、次のようなものが見受けられた。

ア すず風舗装の整備効果の発揮には十分な散水等が必要であるが、平成17年度夏季までに整備した11箇所の散水状況をみたところ、すべての箇所について区土木事務所が8月初・中旬に2回のみ散水し、そのうちハマロードサポーターが活動する3箇所の商店街では、月2回の清掃時に散水したり、個人が適宜散水していた状況であった。

ついては、ヒートアイランド対策や歩行者の快適な通行には不十分と思われる状況であったので、今後は、整備効果を発揮するために必要な散水量、散水頻度等を定めた基準を策定するとともに、効果的な散水方法についても検討されたい。

イ すず風舗装の整備場所をみたところ、現地に同舗装を示す表示板を設置していた箇所は2箇所のみであった。

ついては、市民に事業を周知するため、すべての整備場所に表示板などを設置されたい。

また、整備後に市民との協働により散水を継続するには、地元住民等に事業効果を理解してもらうことが重要と考えられるので、実際の路面低減温度など、すず風舗装の効果を一層PRされたい。

(意見)

すず風舗装整備については、平成15年度から平成17年度までの3年間に合計22箇所を整備し、また、平成17年度に国庫補助事業による制度が創設されたところであるので、これまでの整備効果を検証するとともに、課題を整理した上で、今後の整備場所や箇所数などの考え方を検討されたい。

(3) 駅まで15分道路整備事業について、事業着手前に具体的・客観的に事業効果を明らかにし、事業効果の高い路線の選定を求めるもの（道路局）

「最寄り駅まで15分の交通体系」では、最寄り駅まで15分以内で行くことのできる人口割合を平成18年度までに約90%とすることを目標としており、平成16年度末での実績は約85%となっている。駅まで15分道路整備事業は、この交通体系を実現する一環として、バス路線あるいは将来バス路線となるような地区幹線道路等の中から路線を選定し、道路拡幅や交差点改良等を実施し、渋滞の緩和を図っている。

そこで、平成16年度に事業中の82路線の選定についてみたところ、地元住民の要望や地権者の合意形成の状況、事業効果等を総合的に判断し決定しているとのことであった。

また、事業効果については、現地を熟知する区土木事務所の意見等に基づき把握しているとのことであったが、交差点改良などによるバスの走行時間の短縮など、具体的・客観的な事業効果を事前に予測した上での路線選定とはなっていなかった。

ついては、説明責任をより一層果たすため、事前に路線ごとに交差点改良などによるバスの走行時間の短縮など、具体的・客観的な事業効果を明らかにし、効果の高い路線を選定し、整備を進めるよう努められたい。

(4) 施行協定における年度精算書等に、工事費等の内訳明細書を添付するよう求めるもの（道路局）

踏切による交通渋滞の解消や地域の一体化、歩行者の安全な通行などのため、鉄道の立体化による踏切の廃止や踏切の拡幅などを推進している。

事業を進める上では鉄道の安全運行などが必要なことから、鉄道事業者と施行協定を締結し、工事費等は本市の応分の負担とした上で、鉄道事業者の施工としている。また、各年度の工事費等は、年度協定書において概算額を定め、完了後に精算している。

そこで、「相模鉄道本線連続立体交差事業」など4件について、各年度の協定書及び精算書に添付された工事費等の内訳書をみたところ、土木工事、軌道工事、事務費等の内訳がなく一式の金額としており、工事費等の妥当性が十分に確認できなかった。

一方、工事ごとに細分化した施工数量や金額、事務費の人数等を明らかにした内訳

明細書は、添付された内訳書とは別に取得して妥当性を確認していた。

今後は、各年度の協定書及び精算書に、別途取得している工事費等の内訳明細書を添付されたい。

**(5) すず風舗装工事において、新たな契約方式の効果の検証等を求めるもの（道路局）
（意見）**

すず風舗装整備事業による保水性舗装工事については、特殊技術を必要とすることから施工技術を有する企業が施工している。

そこで、平成16年度の保水性舗装工事8件の契約状況をみたところ、保水性舗装が主たる工事だった4件の道路整備工事については、施工技術を有する企業と契約し、工事が完成した。一方、保水性舗装が一部の工事だった4件については、平成15年度に同種の工事を完成した実績を踏まえ、市内企業と条件付一般競争入札により契約したが、工事途中で市内企業と施工技術を有する企業との下請契約が不調となったことから工期内に保水性舗装工事部分ができなくなり、一部契約解除となった。そのため、未施工となった保水性舗装工事を、平成17年度に改めて本市が施工技術を有する企業と契約し、6月から8月に工事が完成した。

このような経過を踏まえ、平成17年度は保水性舗装が一部の道路整備工事について、施工技術を有する企業と市内企業で構成する「技術修得型共同企業体」による条件付一般競争入札とすることとし、それぞれの企業から、監理技術者の資格を有する者を1名ずつ施工現場に配置することとした。

については、関係局とともに新たな契約方式の効果を検証するとともに、引き続き、契約の競争性の向上や工事の円滑な施行に努められたい。

(6) 環境負荷低減の観点から、EMケーブルの使用基準を定めるよう求めるもの

（道路局）

（意見）

電気設備工事で使用する電線類のうち、リサイクルしやすい材料を被覆に使用し、火災時等に有害物質発生の元となる塩素等が含まれていない電線である、EMケーブルは、9種類がJIS規格化されている。

そこで、「主要地方道環状2号線（大豆戸地区）電線共同溝整備工事（その15）」など8件の工事をみたところ、EMケーブルが使用可能な3件の工事について、道路局が電気設備工事の設計に適用している社団法人日本道路協会の「道路照明施設設置基準」においてEMケーブルについての記載がないことなどから、EMケーブルを使用していなかった。

については、社団法人日本道路協会の同基準は、EMケーブルが開発される以前の昭

和56年に作成されたものであり、公共工事における環境負荷低減の観点から、EMケーブルの使用基準を定められたい。

第3 定期監査（行政評価的な手法による監査）

1 監査の対象及び範囲

監査対象とした局、区、室及び事業本部の中から主要事業について選定し、行政評価的な手法による監査を行った。

(1) 対象事業

道路維持管理関連事業

(2) 対象局区

ア 道路局

イ 保土ヶ谷区

ウ 都筑区

エ 泉区

2 監査の期間

平成17年9月14日から平成17年12月12日まで

3 監査の方法

道路維持管理関連事業について、監査の観点（評価項目）として「①合規性・正確性・安全性、②事業適応性、③経済性・効率性、④目標達成度、⑤有効性、⑥社会的公平性・公正性、⑦市民との協働、⑧説明責任・情報公開、⑨環境負荷の低減」を設定するとともに、次のような着眼点に基づいて監査を実施した。

(1) 道路施設の維持管理や幹線道路の舗装補修について、迅速かつ的確に実施しているか。

(2) 道路アセットマネジメントの考え方を導入し、更新時期の平準化と費用の最小化を図りながら道路の維持工事を行っているか。

(3) 道路管理や維持工事等の業務において民間委託化の推進や民間技術の活用を行っているか。

(4) 環境負荷低減に配慮した工事を、道路占用企業者なども含めて行っているか。

なお、監査に当たっては、それぞれ抽出により関係書類等を検査するとともに、関係職員から説明を聴取した。

4 監査の結果

対象とした局及び区の事務は、おおむね適正に執行されていたが、次に述べる事項については、改善、検討の必要があると認められたので、適切な措置を講じられたい。

(1) 監査の事業評価

道路維持管理関連事業に対する総合評価 C

当該事業について監査を行った結果、保土ヶ谷・都筑・泉の3区土木事務所の道路パトロール（道路監察）は、計画的に行われ、発見した道路施設の損傷等は、おおむね適切に処理されていた。また、都筑区では、道路修繕等の要望等の処理について、他区に比べ未処理件数は少なく、保土ヶ谷区では、町内会との協働により、放置自転車の除去活動を行い、泉区では、ハマロードサポーターの結成を呼びかけるなど、評価できる取組が見受けられた。

道路局のアセットマネジメントに基づく、橋梁の長期保全更新計画の考え方では、中長期的に平均健全度が低下することから市民に十分説明し理解を得る必要があること、舗装については計画どおり平成19年度までに管理基準等を策定する必要があること、また、幹線道路の舗装、橋梁等の維持管理に関する適切な指標及び目標を設定する必要があることなど、改善すべきものが見受けられた。

区土木事務所では、緊急に措置を要する昼間の作業等に土木整備班が従事しているが、民間事業者による対応を検討する必要があることなど、改善すべきものが見受けられた。

以上のことから、道路維持管理関連事業に対する総合評価をCとした。

事業評価の詳細については「5 行政評価的な手法による事業評価」に、また、局及び区が行った自己評価については「参考資料1」に掲載した。

(2) 指摘事項等

ア 道路維持管理について、指標・目標の設定を求めるもの（道路局）

国土交通省は、直轄国道の道路施設の維持管理の指標として道路構造物保全率等を設定し、毎年度「道路行政の業績計画書」、「道路行政の達成度報告書」により達成状況等を公表し、成果重視の道路行政を進めている。同業績計画書によると、舗装の指標として「道路利用者が快適に感じる舗装の延長の割合」を設定し、今後5年間程度の目標として、この割合を約91%の水準を維持するとし、また、橋梁の指標として「通行規制や重量制限の必要がない橋の延長の割合」を設定し、今後5年間程度の目標として、この割合を約86%から約93%までに向上させ、長期的には100%を目指すなどとしている。

そこで、本市の道路施設の維持管理について、指標及び目標の設定状況をみたと

ころ、幹線道路の舗装については、路面性状（ひびわれ、凹凸等）の状況を把握・評価し補修必要箇所の補修を行っているものの、舗装、橋梁等について、国が設定している「道路利用者が快適に感じる舗装の延長の割合」等のような具体的な指標及び目標は設定されていなかった。

については、厳しい財政状況の中で効率的・効果的に事業を進めるために、舗装、橋梁等の道路施設の維持管理について、具体的な指標及び目標を設定されたい。

イ アセットマネジメントの考え方に基づく、橋梁の長期保全更新計画の考え方について、市民に十分説明し理解を得ることなどを求めるもの（道路局）

平成15年4月に、国土交通省の「道路構造物の今後の管理・更新等のあり方に関する検討委員会」は、道路を資産としてとらえ、道路構造物の状態を客観的に把握・評価し、中長期的な資産の状態を予測するとともに、予算的制約の中でいつどのような対策をどこに行うのが最適であるかを考慮して、道路構造物を計画的かつ効率的に管理するという「アセットマネジメント」の考え方を導入した総合的なマネジメントシステムの構築が必要であること等の提言を行なっている。

道路局は、上記の考え方に基づき、道路構造物の安全性や健全性を維持しつつ、適切な補修による構造物の延命化や維持費・更新費などの平準化・最小化が図れる保全更新計画や維持管理に関する基準等を整備することとしている。このうち、橋梁（1,685橋）については、平成16年5月の「横浜市橋梁長期保全更新計画検討委員会」の報告に基づき、長期保全更新計画の基本的な考え方を決定した。具体的には、橋梁について損傷状況に応じて5段階の健全度を設定し、良好な状況から「4」、「3」、「2」、「1.5」、「1」とした上で、予算等の制約を考慮して、中長期的な平均健全度を「2.5」にするとしている。しかし、この考え方によると、平均健全度が、平成15年度現在の「3.2」よりも低下することとなる。

道路局は、平成14年度から平成18年度の5年間で、すべての橋梁の劣化状況調査を完了した上で、新たな長期保全更新計画を策定し、優先度の高い橋梁から年度ごとの実施計画を策定するとしているが、当該計画の策定に当たっては、橋梁が市民生活や経済活動にとって重要な施設であることから、中長期的に平均健全度が現況より低下することについて、市民に十分説明し、理解を得るよう努められたい。

また、舗装については、平成17年度から平成19年度の3年間で、補修する優先順位付けや劣化状況に応じた最適な補修方法等を選定する管理基準等を定めるとしているが、補修履歴等の既存データの収集・整理に着手した段階であるので、計画どおり平成19年度までに舗装の管理基準等を策定されたい。

ウ 路面性状調査結果に基づく補修箇所の選定を行うよう求めるもの

(道路局、保土ヶ谷区、都筑区及び泉区)

道路局は、幹線道路（約900km）の舗装の状態を把握するため、5年で一巡するよう路面性状（ひびわれ、凹凸等）の状況を調査している。平成16年度末の路面性状調査結果をみたところ、約20%の路線は劣化状況の測定に基づき、残りの路線は、過去のデータを用いて劣化状況を予測することにより、全路線について、補修必要箇所を明示していた。各区の舗装補修箇所の選定については、区土木事務所が平成14年度から平成19年度までの5か年の短期計画、上記の調査結果や、市民の要望を踏まえ、毎年現地踏査により決定するとしている。

そこで、保土ヶ谷区、都筑区及び泉区で平成16年度に舗装補修した箇所をみたところ、保土ヶ谷区及び都筑区では、舗装補修箇所16箇所のうち、2箇所だけが舗装必要箇所に該当していた。また、保土ヶ谷区、都筑区及び泉区では、同調査結果による補修必要箇所延長1,600mのところを3,011m補修するなど、広範囲に補修を行っていた。

については、幹線道路の舗装補修については、効率的・効果的に事業を進め、説明責任を果たすために、路面性状調査の精度を高めた上で、客観的な評価である、同調査結果に基づくとともに、市民の要望や現地踏査も考慮して補修箇所を選定されたい。（道路局、保土ヶ谷区及び都筑区）

また、補修範囲は適切な範囲とし、コスト削減に努められたい。（保土ヶ谷区、都筑区及び泉区）

エ 道路管理者が行う道路補修工事において、工期を遵守するよう求めるもの

(道路局、保土ヶ谷区、都筑区及び泉区)

路上工事においては、交通渋滞の緩和を図るため、工事期間の短縮や年末年始時期に工事を集中させない工夫が求められている。

そこで、平成16年度に保土ヶ谷区、都筑区及び泉区が行った「保土ヶ谷区法泉一丁目地内歩道拡幅及び舗装補修工事」など41件の舗装補修工事の工期をみたところ、契約時の工期までに終わったものが27件（約66%）であり、残りの14件（約34%）は平均14日程度の工期の延期を行っていた。工期の延期理由をみると、道路占用企業者や地元の調整に時間がかかったとの理由によるものであった。また、12月を工期に含む工事は17件で、年間を通し最大件数であり、月間工事件数（年平均）約10.5件の約1.6倍であった。

については、路上工事は、市民生活に与える影響が大きいことから、道路占用企業者や地元との調整を十分に行い、工期を遵守するとともに、年末などの特定な時期に工事が集中しないよう努められたい。

また、大規模な道路補修工事は、工事名、施工場所等をホームページ上で公表しているが、工事時間、車線規制等については提供していないので、公表するよう努められたい。

オ 環境負荷低減の観点から、道路占用企業者や自費工事者にも特定調達物品等の使用の推進を求めるもの（道路局、保土ヶ谷区、都筑区及び泉区）

道路局のISO基本方針で道路工事においては、「横浜市グリーン購入の推進に関する基本方針」を遵守し、アスファルト合材等の再生材等の特定調達物品等を使用し、環境負荷の低減に努めるとしている。

そこで、道路占用企業者や自費工事者の道路工事をみたところ、道路占用許可書や、道路占用企業者等の工事に適用する「横浜市道路掘さく跡復旧工事標準仕様書」（以下「標準仕様書」という。）に、アスファルト合材等の再生材等が使用できる旨の記載があるものの、使用の指導を行っていない状況であった。

については、道路占用企業者等の道路工事においても、標準仕様書にアスファルト合材等の特定調達物品等の使用を明記し、道路占用企業者等へ周知・指導されたい。

カ 道路空間の有効活用を図るため、道路占用許可基準等の改正を求めるもの

（道路局）

国土交通省では平成17年3月に、「路上で行うイベントに伴う道路占用について、地域の活性化等の観点から弾力的な判断を行うことにより、道路管理者として路上イベントを支援する」ための基準を示している。

本市においても、中区日本大通りにおける「オープンカフェ」等の試行状況を基に、関係機関とも調整し、「道路占用許可基準」の改正を検討しているところであるので、早期に同基準等の改正を行い、地域における道路空間の有効活用が一層図られるよう努められたい。

キ 区土木事務所業務の民間事業者による対応の拡大について検討を求めるもの

（保土ヶ谷区、都筑区及び泉区）

区土木事務所では、陳情、通報、パトロール等により発見された、緊急に措置を要する作業等に従事するため、土木整備班と貨物自動車、ショベルローダー等の機械器具が配置されている。

「土木整備班作業標準」によれば、土木整備班の作業範囲は、緊急に措置を要する道路補修、道路清掃、安全施設の設置・修理などとされており、それ以外の日中の土木工事や夜間の対応は民間事業者が発注し、実施している。

これらは、事故や災害が発生した際に、道路を常に安全な状態に保つためには必

要不可欠な業務であるが、土木整備班が行っている昼間の作業についても、民間事業者による対応を検討されたい。

ク 土木事務所業務の効果的なPRの充実を求めるもの（保土ヶ谷区及び泉区）

区土木事務所では、道路の維持管理業務に関する市民の理解を深めるため、「道の日」のイベントやハマロードサポーターの募集・活動等の各種事業を通じて、さまざまな広報・啓発活動を行っているところである。

そこで、各区土木事務所における広報活動の取組状況についてみたところ、監査日現在、保土ヶ谷区、泉区など6区において、土木事務所のホームページが開設されていない。

広報内容を充実させ、区土木事務所の業務に対する区民の理解が深まるよう啓発を行うことは、区としても重要なことであると考えられるので、未開設の区においても区のホームページに土木事務所のページを開設するなど、広報の充実に取り組まされたい。

ケ 道路構造物の新設、改築、補修工事において、民間の新技术をより一層活用するよう検討を求めるもの（道路局）

（意見）

道路構造物の新設、改築、補修工事の施工方法は、多種多様な工法が開発されており、その中から、民間の新技术を一層活用した、工事現場の制約条件に適合する、経済的、効率的な施工方法を定めることが求められている。

そこで、契約後VE方式を導入した「末吉橋架替工事（その3）」など18件をみたところ、請負業者からのVE提案は出されていない。

については、一層のコスト縮減を図るため、民間企業が新技术を提案しやすい発注方式である、設計・施工一括発注方式等の新しい入札方式の導入についても関係局と調整の上検討されたい。

5 行政評価的な手法による事業評価

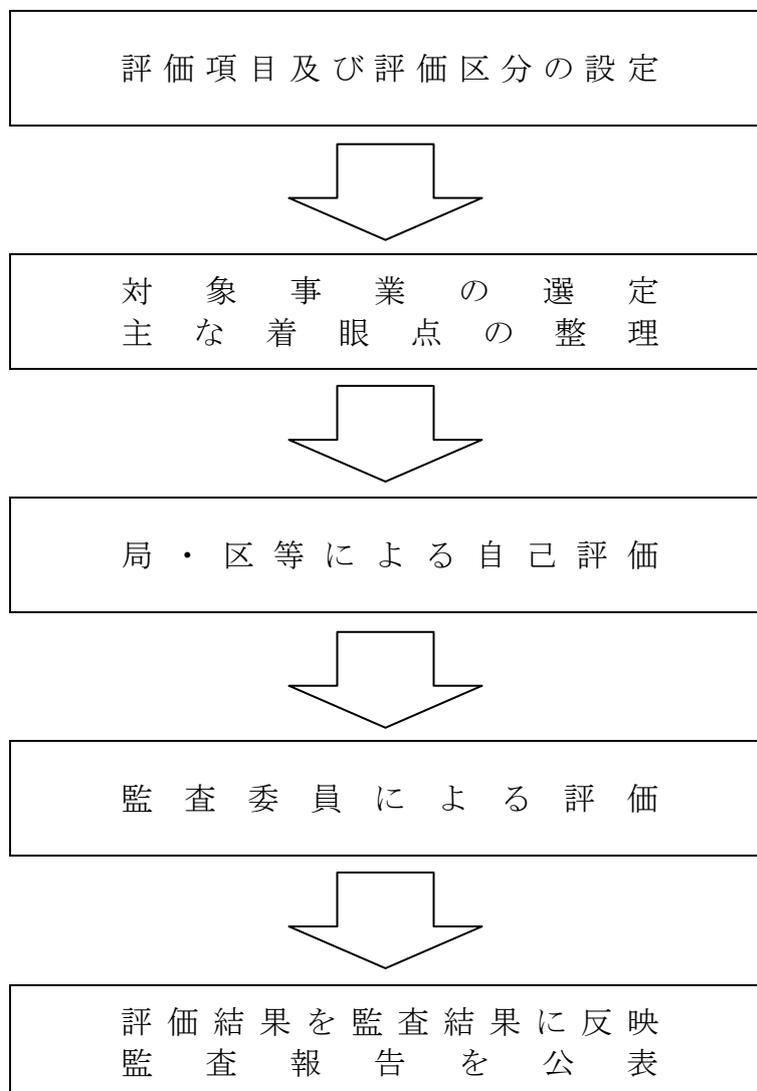
(1) 趣旨

横浜市では、非「成長・拡大」の中で市政の自立性を高め、市民に信頼される行財政運営を目指し、「横浜リバイバルプラン」を中心として抜本的な改革が進められている。

こうした中、「平成17年度監査年間計画」において、「横浜リバイバルプラン」を一層推進するため、局・区等の自己評価を踏まえ、行政評価的な手法による監査を実施する。

(2) 監査の方法

ア 監査の実施手順



(3) 監査の観点（評価項目）

監査の観点（評価項目）及びその内容	
1 合規性・正確性・安全性	<ul style="list-style-type: none"> ・事業は関係法令にのっとり、適正かつ正確に行われているか。 ・事業を実施するにあたって事故防止・チェック体制は整備されているか。
2 事業適応性	<ul style="list-style-type: none"> ・事業は、市民ニーズや社会情勢等の変化に的確に対応したものとなっているか。 ・公と民との役割分担を踏まえ、行政が、施策や施策目的を実現するための事業を実施する必要性について、適時・適切に検討・見直し（民営化、委託化等）を行っているか。
3 経済性・効率性	<ul style="list-style-type: none"> ・事業の実施に当たり、そのコストを適切に把握（計算）しているか。 ・事業手法等を工夫することにより、コストを縮減した上で、当初の事業目的を達成しているか。 ・事業の実施に当たり、関係機関との連携・調整などに努め、事務効率の向上を図っているか。
4 目標達成度	<ul style="list-style-type: none"> ・事業の目標値を定めているか。又は、目標値を定めることが困難な事業にあっては、目標とする状況を定めているか。 ・事業の目標値又は指標値は、適切かつ具体的なものとなっているか。 ・設定された目標値又は状況を達成しているか。
5 有効性	<ul style="list-style-type: none"> ・事業が所期の目的どおりの成果をあげているか。 ・事業が施策目的の達成のために適切な手段となっているか。
6 社会的公平性・公正性	<ul style="list-style-type: none"> ・行政サービスの受益者の範囲は合理的なものとなっているか。 ・行政サービスの質や提供方法は適切で、サービスの受益者間でバランスのとれたものとなっているか。 ・行政サービスの受益者の費用負担は適正なものとなっているか、費用負担の減免等は妥当な内容となっているか。
7 市民との協働	<ul style="list-style-type: none"> ・事業の執行に当たり、市民（NPO、企業等）の活動と適切な連携を推進しているか。 ・協働の相手方であるNPO、企業等を把握しているか。 ・協働の相手方であるNPO、企業等の健全育成を図っているか。
8 説明責任・情報公開	<ul style="list-style-type: none"> ・事業の目的、概要、改善点や成果等について、市民に対して広く情報提供しているか。 ・情報提供の内容は、市民にとってわかりやすく、適切な内容となっているか。情報が適切に提供されているか、効果的なPRを行っているか。
9 環境負荷の低減	<ul style="list-style-type: none"> ・環境マネジメントシステムに基づく取組は実施され、成果を上げているか。 ・市民、事業者に対する啓発活動は適切に実施されているか。

(4) 評価区分

個別の評価項目に関する評価区分

段階	内 容
a	各評価項目に対応した優れた取組を進めており、大きな成果を挙げている。
b	各評価項目に対応した着実な取組を進めており、良好な成果を挙げている。
c	各評価項目に対応した取組を進めており、一定程度の成果を挙げている。
d	各評価項目に対応した優れた取組としては、もう一段の努力が必要である。また、各評価項目に対応した取組が進められているが、成果が上がっていない。
e	各評価項目に対応した取組が行なわれていない。

総合評価の区分

段階	内 容
A	十分市民の満足水準に達しており、このまま事業を推進すべきである。
B	市民の満足水準に達しており、事業を推進すべきである。
C	おおむね市民の満足水準に達しており、より一層事業の推進に努めるべきである。
D	市民の満足水準に達するためには、事業執行のあり方に工夫・改善を加えるなどもう一段の努力が必要である。
E	市民の満足水準には達しておらず、事業のあり方を見直す必要がある。

(5) 事業評価

評価項目	監査委員評価	
1 合規性・正確性・安全性	c	<ul style="list-style-type: none"> ・道路補修工事及び委託の設計、積算、発注、施工、監督、検査等については、関連法規等に基づき適正に行われていた。 ・保土ヶ谷区、都筑区及び泉区の土木事務所（以下「3区土木事務所」という。）の道路パトロール（道路監察）は、「横浜市道路監察要綱」等に基づき計画的に行われ、発見した道路施設の損傷等は、おおむね適切に処理されていた。
2 事業適応性	c	<ul style="list-style-type: none"> ・3区土木事務所では、緊急に措置を要する昼間の作業等に土木整備班が従事しているが、夜間等の対応は民間事業者が発注して実施されていることから、昼間の作業についても民間事業者による対応を検討する必要がある。（指摘） ・道路施設の補修履歴や点検結果は記録されていたが、3区土木事務所とも点検結果が体系的に整理されていなかった。 ・道路局は、アセットマネジメントの考え方に基づき、橋梁、舗装等の道路構造物の安全性や健全性を維持しつつ、適切な補修による延命化や維持費・更新費などの平準化・最小化が図れる保全更新計画や維持管理に関する基準等を整備することとしている。については、橋梁の長期保全更新計画の考え方では、中長期的に平均健全度が低下することから、市民に十分説明し理解を得る必要がある。また、舗装については計画どおり平成19年度までに管理基準等を策定する必要がある。（指摘） ・都筑区では、道路修繕等の要望等の処理について職員によるプロジェクトを月2回開催し、未処理案件の処理に向けた調整を行っていたため、他区に比べ、未処理件数は少なかった。 ・オープンカフェなどの道路占用について、国の判断基準が弾力化されたことから、本市においても有効活用が図られるよう「道路占用許可基準」等を改正する必要がある。（指摘）
3 経済性・効率性	c	<ul style="list-style-type: none"> ・舗装補修箇所を選定については、客観的な評価である路面性状調査（ひび割れ、凹凸等の調査）の結果に基づき実施する必要がある。（保土ヶ谷区及び都筑区）また、補修範囲は適切な範囲とし、コスト削減に努められたい。（指摘） ・民間企業が新技術を提案しやすい発注方式である、設計・施工一括発注方式等の新しい入札方式の導入を検討する必要がある。（意見） ・3区土木事務所の舗装補修工事のうち、工期を延期している工事が約34%あるので、道路占用企業者や地元との調整を十分に行い、工期を遵守し、年末などに工事が集中しないよう努める必要がある。（指摘）
4 目標達成度	d	<ul style="list-style-type: none"> ・幹線道路の舗装については、路面性状の状況を把握・評価し、補修必要箇所の補修を行っているものの、舗装、橋梁等の維持管理の指標及び目標が設定されていなかったため、国の指標（道路利用者が快適に感じる舗装の延長の割合）を参考に、適切な指標及び目標を設定する必要がある。（指摘）
5 有効性	c	<ul style="list-style-type: none"> ・幹線道路の舗装については、全市で路面性状調査による補修必要箇所に該当しない道路面積の割合は平成16年度で96%（面積）であり、4%部分の補修に努めており、ほぼ良好な維持管理となっていた。 ・3区土木事務所は、道路パトロールによる点検を毎日計画的に実施し、また、年1回管内すべての道路において徒歩による点検を実施しており、平成17年度上半期にパトロールや職員が発見した道路損傷件数は約1,900件で、一定の成果をあげていた。
6 社会的公平性・公正性	c	<ul style="list-style-type: none"> ・3区土木事務所に寄せられた道路修繕等の要望等の処理は、要望者や地域別の処理日数・件数にほぼ偏りはなく、おおむね適切であった。 ・市民が実施すべき工事等を公費で負担している事例はなく、適切に行われていた。

評価項目	監査委員評価	
7 市民との協働	c	<ul style="list-style-type: none"> ・ハマロードサポーターは、平成16年度末までに46団体、約1,500人が登録されており、17年度も10月現在で16団体、1,865人が新たに登録され、身近な道路の清掃だけでなく、一部では「すず風舗装」の散水や不法占用の是正などに効果を挙げている地区もあった。 ・保土ヶ谷区では、町内会との協働により、放置自転車の除去活動を行っていた。 ・泉区では、ハマロードサポーターを「泉区・道普請チーム」と名づけ、広報等で広く区民に結成を呼びかけていた。
8 説明責任・情報公開	c	<ul style="list-style-type: none"> ・土木事務所のホームページを開設していない区においても開設するなど、広報の充実に取り組む必要がある。（指摘） ・大規模な道路補修工事は、工事名・施工場所等をホームページで公表しているが、工事時間、車線規制等においても、公表するよう努める必要がある。（指摘）
9 環境負荷の低減	c	<ul style="list-style-type: none"> ・3区土木事務所の道路補修工事では、アスファルト合材等の再生材等を使用していたが、道路占用企業者や自費工事者の道路工事においても、環境負荷低減の観点から、再生材等の使用を周知・指導する必要がある。（指摘）
総合評価	C	<p><主な改善検討事項></p> <ul style="list-style-type: none"> ・3区土木事務所では、緊急に措置を要する昼間の作業等に土木整備班が従事しているが、夜間等の対応は民間事業者に発注して実施されていることから、昼間の作業についても民間事業者による対応を検討する必要がある。（指摘） ・道路局は、アセットマネジメントの考え方にに基づき、橋梁、舗装等の道路構造物の安全性や健全性を維持しつつ、適切な補修による延命化や維持費・更新費などの平準化・最小化が図れる保全更新計画や維持管理に関する基準等を整備することとしている。ついては、橋梁の長期保全更新計画の考え方では、中長期的に平均健全度が低下することから、市民に十分説明し理解を得る必要がある。また、舗装については計画どおり平成19年度までに管理基準等を策定する必要がある。（指摘） ・幹線道路の舗装については、路面性状の状況を把握・評価し、補修必要箇所の補修を行っているものの、舗装、橋梁等の維持管理の指標及び目標が設定されていなかったため、国の指標（道路利用者が快適に感じる舗装の延長の割合）を参考に、適切な指標及び目標を設定する必要がある。（指摘） ・3区土木事務所の道路補修工事では、アスファルト合材等の再生材等を使用していたが、道路占用企業者や自費工事者の道路工事においても、環境負荷低減の観点から、再生材等の使用を周知・指導する必要がある。（指摘） <p><評価する主な取り組み></p> <ul style="list-style-type: none"> ・3区土木事務所の道路パトロールは、「横浜市道路監察要綱」等に基づき計画的に行われ、発見した道路施設の損傷等は、おおむね適切に処理されていた。 ・都筑区では、道路修繕等の要望等の処理について職員によるプロジェクトを月2回開催し、未処理案件の調整を行っていたため、他区に比べ、未処理件数は少なかった。 ・保土ヶ谷区では、町内会との協働により、放置自転車の除去活動を行っていた。 ・泉区では、ハマロードサポーターを「泉区・道普請チーム」と名づけ、広報等で広く区民に結成を呼びかけていた。

参考資料 1 (局及び区が行った評価)

1 道路局の評価

評価項目	道路局評価	
1 法規性・正確性・安全性	b	<ul style="list-style-type: none"> ・ 工事及び委託の設計積算時は、法規遵守はもとより適正な歩掛りを使用し、検収等のチェックを行うとともに、施工時は受注事業者との連絡、調整を密に行い、適切な管理監督を行っています。また、検査時は、他課または他局職員による検査体制をとることとしています。発注については、工事など契約部へ依頼を行うものについては、規則に従い、契約を依頼するとともに、局内契約を行う委託については、業者選定委員会により、業者選定を行い、単独随意契約が必要な場合においては、随意契約理由や対象業者について、厳格に審議を行い、適切な契約手続を行っています。 ・ 「道路の維持修繕等管理要領」（昭和37年道路局長通知）に基づき「横浜市道路監察要綱」及び「道路パトロール実施要領」を定め、各区土木事務所ごとに所管地域の实情に合わせたパトロールの実施計画を立案し、継続的に実施し、点検結果についても、要綱に基づき処理を行い、緊急対応を含め適正に対応しています。 ・ 道路台帳平面図及び区域線図は、道路法第28条に基づき、適正に整備しています。道路台帳区域線図は、管理市道について、境界確定がなされていない箇所や、境界確定資料図があっても任意座標のために道路台帳図への取り込みができない箇所が残っていますが、引き続き、未記入箇所の区域線記入作業を行っています。また、認定路線図は、法令等により道路管理者に作成義務が課されているものではなく、管理上、本市が任意で作成しているものですが、全ての管理市道について適正に整備しています。 ・ 占用許可については、道路法、横浜市道路占用料条例、横浜市道路占用規則、道路占用許可基準及び舗装道路の掘り返し規制期間内における道路掘削許可基準等各種規程に基づき行っています。
2 事業適応性	b	<ul style="list-style-type: none"> ・ 予算策定時に、全土木事務所に対するヒアリングや区要望などを踏まえ市民の要望を的確に把握するとともに、道路補修費などは道路面積や道路延長、昼間人口などを考慮し、地域ニーズを反映した配付予算となるよう努めています。 ・ 災害時における措置については、土木事務所が所管する「道路の維持」の一環として、現行においても、土木事務所が対応しています。また、市民生活に密接した道路の維持管理業務は、現行においても、地域の道路状況をより的確に把握している土木事務所の取扱事務となっています。 ・ 道路監察業務（不法占用物件含む）については、道路構造の保全及び円滑な通行の確保のため、道路管理者自ら行うことが道路法に規定されています。また、占用等の許認可事務（書類の作成）、不法占用物件の指導など、行政権の行使を伴う業務については、指定管理者制度における委託化の対象外となっています。 ・ 路面性状調査を実施している幹線道路について、路面性状調査データを管理しています。また、道路付属施設について、道路施設の長寿命化を進める中で、電子化を含め検討を行うとともに、橋梁の補修履歴については、橋梁管理システムで管理できるように整備を進めています。 ・ 局の運営方針として、橋梁及び舗装補修等におけるライフサイクルコストの最小化に向け、アセットマネジメントを推進しています。現在、橋梁については平成18年度までを目標に全橋梁の点検を行っています。 ・ 道路局へ市民の皆様からの問い合わせがあった場合は、速やかに所管区土木事務所に連絡を行うとともに、土木事務所においては、「土木整備班作業標準」に基づき、陳情等の処理を行います。 ・ 道路に対する陳情等は、通行の危険性や障害等に関するものが多く、早期対応に努めており、軽易なものは直営で、それ以外のものは、業者委託等で対応しています。 ・ 国の道路占用等における規制緩和を受け、道路空間を有効に活用すべく、みなとみらい21地区等での「広告物の掲出」や日本大通りでの「オープンカフェ」などを試行しています。 ・ 市内業者を中心に、土木工事積算基準、標準歩掛改正概要、土木工事施工要領及び設計業務要領などに関して業界団体に説明を行っています。工事安全管理については、業界団体への説明に加え、各区の工事安全協議会が主催する安全パトロール実施日に、工事安全について事故事例を紹介しながら、事故防止に努めています。
3 経済性・効率性	b	<ul style="list-style-type: none"> ・ 舗装補修について、補修頻度の多い箇所や交通量などの交通条件等に応じて、工法グレードを調整し管理のトータルコストの縮減をはかるとともに、再生材の使用などにより道路局全体で道路補修工事のコスト縮減に取り組んでいます。 ・ 道路等工事については、道路管理者及び占用企業者が参加する「道路工事調整連絡協議会」を年3回開催し、道路工事又は占用工事の時期、場所、工事の施工方法等について相互調整を行っています。また、本年度からは、5年以内に計画されている占用工事中長期計画を作成し、道路及び占用工事の施工時期、施工方法等の中長期的な調整も行っています。

評価項目	道路局評価	
3 経済性・効率性		<ul style="list-style-type: none"> 道路工事調整会議等において占用企業者に対し夏季、年末、年度末の路上工事について抑制を徹底するほか、年度末の工事抑制については、国、川崎市と連携し、パンフレットの作成・配布を行い、工事の平準化による交通渋滞の抑制に努めています。
4 目標達成度	c	<ul style="list-style-type: none"> 幹線道路の路面性状調査を5年周期に分けて上下線を1回測定できるよう実施し、ひび割れ率、わだち掘れ量等について5段階評価を行い、その結果を土木事務所に補修の参考データとして提供しています。補修の決定は、データによる選定の上、職員が補修候補地を目視による調査確認を行い、必要に応じ補修を実施しています。また、道路照明は、点検項目を定めて点検し、点検結果を基に補修計画を策定し適切な維持管理を行っています。その他、橋梁については、橋梁長期保全更新計画で、橋梁点検の結果に基づく損傷状況に対する管理レベルの目標を設け、補修を実施していく予定です。
5 有効性	b	<ul style="list-style-type: none"> 道路パトロールや徒歩による調査などにより損傷箇所の早期発見に努め、補修を迅速に行い、車両や歩行者の安全確保を図っています。 道路監察は、各区土木事務所において、毎日実施し、損傷箇所や危険箇所の発見に努めています。また、郵便局外務職員からの情報提供やハマロードサポーター、3万人ロードモニター等の制度は、いち早い発見に有効な制度と考えています。あわせて、ハマロードサポーターの活動の一環として、身近な道路の地域の視点に立った情報提供をいただいています。
6 社会的公平性・公正性	a	<ul style="list-style-type: none"> 道路修繕工事の場所選定は土木事務所が行っており、その中で要望者や地域別による選定ではなく、あくまでも安全な通行を確保するために修繕が必要か現地の状況を調査確認したうえで実施しています。 費用の負担区分については、適切に区分し執行しております。また、市民が実施する工事に対する助成事業として「私道整備助成制度」による舗装整備がありますが、助成対象基準で不特定多数の市民が利用する箇所に限定するなど適切な対応を図っています。
7 市民との協働	a	<ul style="list-style-type: none"> 市民ボランティアの皆様にご協力いただき、身近な道路の日常管理を、協働により実施するハマロードサポーターを実施しています。活動内容としては、地域の皆様が身近な道路の清掃をしていただき、そのゴミの回収を土木事務所が行う等の連携及び支援を行っています。また、より多くの皆様に参加いただくため、区を中心に啓発活動を行い、参加勧奨を行うとともに、参加者に対しては、人材育成を目的に交流会の開催を行います。そのほか、市民の皆様から通報を区土木事務所において受け付けた時点で職員が現地確認を行うなど、市民の協力による通報を積極的に取り入れています。 不法放置物件の指導については、区土木事務所、所轄警察署や地元商店街とパトロール等を行い、指導・啓発に取り組むとともに、また、道路補修工事において主に商店街などで景観に配慮するような場合、市民の皆様と歩道ブロック選定などを協働して行っています。
8 説明責任・情報公開	b	<ul style="list-style-type: none"> 工事実施に当たっては、町内会への説明や、沿道の方々へ工事概要、工事スケジュール等を記載した資料を配付するなど、様々な方法により広報を実施し、ご理解とご協力をいただけるよう努めています。 道路整備や舗装補修工事等の予定箇所を表示した「道路整備予定箇所図」を「道路局発注」、「土木事務所発注」に分けて、ホームページで公開しています。現在は、平成17年度下半期更新版を公開しています。
9 環境負荷の低減	b	<ul style="list-style-type: none"> 道路補修工事に伴う主要材料（アスファルト合材、路盤材）は、すべて再生材の使用を原則としています。道路関連資材についても、再利用可能なものは原則再利用しています。廃棄物についても適正に処理しています。 上記のほか、環境負荷の低減に向け建設機械については、低公害車である排出ガス対策型として「施工方法等指定に関する特記仕様書」に明示しています。それ以外は、「横浜市グリーン購入の推進に関する基本方針」、「特定調達物品等」の基準を満たすものとしています。 「道路掘削及び占用工事埋戻し土砂の取り扱いに関する要領」に基づき、改良土又は発生土などの再生品を利用できることとなっています。なお、占用工事の新技术・新工法についても、積極的に取り入れて工事による環境負荷を極力軽減できるよう努めています。
総合評価	B	<p>誰もが安心して利用できる道路の維持管理を行うため、厳しい財政状況の中でも必要な予算額の確保に努めていますが、より効率的、効果的な維持管理を行うため、道路補修には再生材を使用したり、ライフサイクルコストの最小化にむけたアセットマネジメントを進めコスト削減に努めています。また、身近な道路の清掃などに市民ボランティアの皆様にご協力いただく「ハマロードサポーター」など市民協働を推進しています。さらに、全区土木事務所で行っている通常の道路パトロールに加え、3万人ロードモニター等により道路損傷箇所等についていち早く把握し、迅速できめ細かな対応を行っています。これらにより、市民の皆様が安全で快適な生活を確保し、引き続き、適切な道路管理を行ってまいります。</p>

2 保土ヶ谷区の評価

評価項目	保土ヶ谷区評価	
1 合規性・正確性・安全性	b	<ul style="list-style-type: none"> ・道路補修工事、委託の発注に当たっては、契約規則、積算基準等に基づき、適正に行っています。また、契約は競争入札により、競争性、透明性、公正性が確保されています。 ・道路法第42条に基づき適正に道路施設の点検（道路監察含む）を実施し、道路の維持又は修繕を行っています。また、道路損傷についても第三者による損傷は「横浜市道路損傷等事務取扱要綱」に基づき迅速かつ適正に処理しています。 ・道路台帳等は職員、市民にも調べやすいように整備管理しています。 ・道路法第32条及び横浜市道路占用規則等に基づき、占用企業者に対し許可等の許認可事務は適正に行われています。
2 事業適応性	c	<ul style="list-style-type: none"> ・予算編成に向けては、予算編成に向けた「地域ニーズ反映システム」により、区の施策課題や要望を局予算に反映させています。 ・局配付予算であり自主編成権限は持っていません。 ・地域に密着した業務や災害時の処理に関する業務は、迅速に対応するために、区長・土木事務所長に委任されています。 ・中期職員配置計画等で民間委託できる業務を検討しています。 ・中期職員配置計画等で職員の再任用や嘱託化を進めています。 ・補修履歴については、明細図に記録しているが、電子化はしていません。 ・年間を通じた、工事発注計画を立て、適正な工事方法、規模、工期により実施しています。 ・土木整備班作業標準に基づき処理を行い、区民の陳情、要望に迅速に対応するため「陳情処理システム」を導入し活用しています。 ・陳情については4日以内には陳情者と連絡をとり迅速に対応するように努めています。 ・高架下（環状2号線）については、町内会館、公園等として有効活用しています。 ・安全講習会や定期的なパトロールなどを通じて、市内業者の育成を図っています。
3 経済性・効率性	b	<ul style="list-style-type: none"> ・道路修繕計画に基づき路面状況を勘案し、補修工事の優先順序を決めています。特に緊急性の高い場合は、迅速に対応しています。 ・部分補修による対応や、舗装の延命化のため、舗装構成のグレードアップ等を実施しています。 ・道路調整会議により、掘削工事の調整を図っています。 ・道路工事調整会議等において夏季、年末、年度末の道路工事は関係機関に対して抑制を徹底しており、年間を通じて工事の平準化を図っています。
4 目標達成度	c	<ul style="list-style-type: none"> ・舗装補修工事は、道路性状調査、現地の状況を判断し、優先順位を決めています。塗装工事については、履歴台帳により実施しています。

評価項目	保土ヶ谷区評価	
5 有効性	c	<ul style="list-style-type: none"> ・道路補修工事により路面の凹凸の解消やカラー化等により、安全対策を行っています。 ・道路施設の点検（道路監察含む）は区内幹線道路のほか、区内地域を6方面に分け毎日午前午後の2回道路パトロール車による点検を行い、車上による点検及び徒歩による点検を実施しています。 ・職員通報システム及びハマロードサポーター等は事業がスタートして間もないので、まだ、通報件数は少ないため、現在のところ、有効な手段までには至っていません。
6 社会的公平性・公正性	b	<ul style="list-style-type: none"> ・道路補修工事は、工事発注計画に基づき実施しております。 ・市民が実施すべき工事等は、公費では行っていません。
7 市民との協働	b	<ul style="list-style-type: none"> ・市民との協働事業として、ハマロードサポーターを天王町商店街で実施しております。身近な道路の日常管理を中心に道路の清掃や美化活動をお願いしており、多大な効果をあげています。 ・峰岡町1丁目町内会による放置自転車の除去活動など市民との協働により効果をあげています。
8 説明責任・情報公開	c	<ul style="list-style-type: none"> ・工事に先立ち、地元町内会及び隣接住民に対し、工事説明会や工事概要資料を配付し、地元の理解と協力を得て工事を施工しています。また、個々の要望にはきめ細かく対応しています。さらに、イメージアップとして、地域に貢献できる施策を行っています。 ・年間工事計画を、道路局のホームページで公表しています。
9 環境負荷の低減	c	<ul style="list-style-type: none"> ・道路補修工事に当たっては、再生材（アスファルト、路盤等）を使用しています。また、ガードレール等については、再使用するようになっています。 ・工事仕様書により、低騒音の建設機材を使用するようにしています。 ・占用企業者にはできる限り再生可能品（既設流用品）を使用するよう指導しています。企業側も使用できるものは使用しています。また、自費工事事業者には、許可条件等には記載していません。
総合評価	C	<ul style="list-style-type: none"> ・厳しい財政状況の中で、効率的、効果的な道路補修等を行うとともに、市民との協働事業であるハマロードサポーターをさらに展開して、市民が安全、安心して利用できる道路の良好な維持管理に引き続き努めています。

3 都筑区の評価

評価項目	都筑区評価	
1 合規性・正確性・安全性	b	<ul style="list-style-type: none"> ・道路補修工事、委託の発注に当たっては、横浜市契約規則、各種積算基準等に則り、適正に行われています。また、契約は競争入札により、競争性、透明性、公正性が確保されています。 ・道路法第42条に基づき適正に道路施設の点検（道路監察含む）を実施し、道路の維持又は修繕を行っています。また、道路損傷についても第三者による損傷は「横浜市道路損傷等事務取扱要綱」に基づき迅速かつ適正に処理しています。 ・改良工事完成後、確定測量を行い道路局に依頼し、道路台帳を作成しています。 ・道路法第32条及び横浜市道路占用規則に基づき、占用企業者に対し許可等の許認可事務は適正に行われています。
2 事業適応性	c	<ul style="list-style-type: none"> ・予算編成に向けた「地域ニーズ反映システム」により、区の施策課題や要望を局予算に反映させています。 ・実質局配付予算であり自主編成権限は持っていない。 ・道路局の配備体制の発令基準により対応している。 ・中期職員配置計画等で民間委託できる業務を検討しています。 ・中期職員配置計画等で職員の再任用や嘱託化を進めています。 ・補修箇所の経歴を台帳化し、補修計画を立てています。土木事務所独自として、舗装履歴の電子化は行っていません。 ・年間を通した工事発注計画をたて、適正な工事方法、規模、工期により行っています。 ・区民の陳情・要望に迅速に対応するため「陳情処理システム」を導入し活用しています。処理状況の進行管理等を行うため各係より選任された職員によるプロジェクトを月2回開催し、未処理案件の調整を行っています。 ・高架下（鴨池大橋）等の有効利用（自転車駐車場、資材置き場）を図っています。 ・定期的な安全パトロール、講習会開催（安全関係）等の指導を行っています。
3 経済性・効率性	b	<ul style="list-style-type: none"> ・道路の老朽化を考慮し当初計画を策定しています。緊急性のある工事が生じた場合は、これにかかわらず、必要により迅速に対応しています。 ・部分補修による対応、状況により舗装構造のグレードアップ等で舗装の延命化を図っています。 ・道路調整会議できめ細かく、掘削工事の調整を行っています。 ・年末、年度末の道路工事は関係機関に対して、道路工事調整会議等で抑制を徹底しており、年間を通じて工事の平準化を図っています。なお、年末、年度末の渋滞の主な原因は通行車両の増大によるものと考えています。
4 目標達成度	c	<ul style="list-style-type: none"> ・舗装補修工事は、補修5か年計画、道路性状調査、現地の状況等を判断し、優先順位を決めています。 ・道路照明灯については、設置要望が多くありますが、要望に応えられないケースが生じています。 ・塗装工事は、工事履歴台帳により行っています。

評価項目	都筑区評価	
5 有効性	c	<ul style="list-style-type: none"> ・交差点、横断歩道等については、事故多発箇所、交通危険箇所の指定を受け、交通管理者と協議し、交差点改良、カラー舗装その他、安全対策を実施しています。また、スクールゾーン協議会等、地域の意見を聞きながら、安全対策を進めています。 ・道路施設の点検（道路監察含む）は区内道路総延長554kmを10コースに分け毎日午前午後の2回道路パトロール車により点検を行っていますが、車上による点検のため道路施設全般にわたっての点検にはなりにくい面があるので、損傷箇所の発見には万全の手段とはなっていない。 職員通報システム及びハマロードサポーター等は事業がスタートして間近いため通報件数は少ないため、まだ有効な手段としては定着していません。
6 社会的公平性・公正性	b	<ul style="list-style-type: none"> ・道路補修工事は、補修5か年計画、年度計画に基づいて実施しています。したがって、地域別の片寄りはありません。 ・市民が実施すべき工事を、公費で実施することはありません。
7 市民との協働	b	<ul style="list-style-type: none"> ・都筑区では市民との協働事業としてハマロードサポーターを4団体結成し身近な道路の日常管理を中心に道路の清掃や美化活動をお願いしています。新たに1団体結成の準備をしており年内を目途に結成される予定です。 ・仲町台駅前ハマロードサポーターの活動の一環として駅前クリーンキャンペーンを年2～3回実施し、不法占用看板や放置自転車の除去活動を実施し、多大な効果をあげています。
8 説明責任・情報公開	b	<ul style="list-style-type: none"> ・工事に先立ち、地元町内会、隣接住民には「工事のお知らせ」（チラシ）で説明し、個々の要望は、その都度対応しています。またイメージアップとして、地域に貢献できる施策を行っています。 ・年間工事計画を、年度当初、中間期道路局のホームページで公表しています。また、土木事務所ホームページでも公表しています。
9 環境負荷の低減	c	<ul style="list-style-type: none"> ・「再生材の使用及び建設副産物の処理に関する特記仕様書」に基づき行っています。アスファルト、路盤材は、再生材を使用しています。また撤去した車止め、U字蓋等の再利用に努めています。 ・低騒音型建設機械の指定、残土の仮置きによる運搬距離を短くする等により環境負荷の低減を進めています。 ・占用企業者にはできる限り再生可能品（既設流用品）を使用するよう指導しています。企業側も使用できる物は使用しています。 自費工事事業者には再生品等の使用について許可条件等には記載していません。
総合評価	B	<ul style="list-style-type: none"> ・事業執行に当たっては、関連法規等に準拠し適正に行っています。また、道路施設の維持管理、舗装補修、道路改良計画等は長期計画と区民からの要望を踏まえ、随時、見直しを行い効率的、経済的に事業を進めています。

4 泉区の評価

評価項目	泉区評価	
1 法規性・正確性・安全性	b	<ul style="list-style-type: none"> ・現在整備されている法令に基づき、区民要望により高いレベルで応えられるよう、事務事業を遂行している。定型的な部分が多い所内業務については関係法令に沿って実施すべく取り組んでいるが、工事を適正に進めるため、設計変更の各段階において両者協議の上、監督員指示書、請書の交換を進めるよう取り組んでいる。また、決裁方法や個人情報のダブルチェック、リスク管理など事務処理の見直しを実施中である。 ・道路施設の点検は、現在の方法ではきめ細かな点検は限界がある。区民を巻き込んだ通報システムづくりを進めている。
2 事業適応性	c	<ul style="list-style-type: none"> ・予算は区への配付となっているが、道路管理者権限は土木事務所長に委任されており、区長に及ぶものではない。したがって、予算上の仕組みは総合行政を反映するにいたっていないが、実務上は連絡調整を行うなど区の意向が反映できるよう努めている。 ・補修関連予算の区配付額は、前年実績に基づき決定している。土木事務所が自ら立案し予算要求していくことの方が区の実情をより反映できると考える。 ・土木事務所業務に関し、委託化が可能なものは多くあると考える。「民間度チェック」でこれまでの局の検討とは別に泉土木事務所として改めて検討する。 ・要望処理の事務処理に関しては、すでに陳情伝票の決裁化を行っており、年内には、整備班の業務計画書による業務を実施し、あわせて陳情担当者会議を実施する。 ・防災対策の取り組みには、消防署長、土木事務所長が区長指示のもと連携して対策を講じたり、区民への支援活動体制がとられ、災害被害を抑制するシステムとして機能している。
3 経済性・効率性	c	<ul style="list-style-type: none"> ・費用対効果と区民要望のすり合わせは非常に難しく、職員の意識としても経済性・効率性が十分に備わっている状況にはない。現在策定中の「土木事務所3か年計画」を指標にして職員の意識改革を進め、組織的に積極的な取り組みができるようにしたい。
4 目標達成度	b	<ul style="list-style-type: none"> ・維持管理は目標設定をして進めていくことは幹線道路の補修計画など限られた部分でのみ行われている。多くの場合は区民要望をもとに施設の管理状態を確認した上で管理者の視点で事業化の判断を行っている。客観的な指標の必要性は痛感している。
5 有効性	b	<ul style="list-style-type: none"> ・区民からの要望、道路パトロール、関係機関からの通報などをふまえ、維持管理業務を進めているが、その成果が区民ニーズを適切に反映したかの評価は困難である。 ・更新事業以外の事業の実施に当たっては、事業効果を十分に考慮し、優先順位をつけて実施する姿勢で取り組んでいる。 ・現行の点検システム（道路監察、職員通報システム、ハマロードサポーター）は有効な手段になっていない。職員の徒歩点検は効果的であるが回数を増やすことが難しく、現状では事業箇所の多くが区民からの情報提供に依存している。

評価項目	泉区評価	
6 社会的公平性・公正性	b	<ul style="list-style-type: none"> ・ 区民からの要望、道路パトロール、関係機関からの通報などをふまえ、維持管理業務を進めている。 ・ 「泉土木事務所3か年計画」において今後の大規模な補修業務を公表する。 ・ 中小規模の維持補修工事が多くが区民要望に基づくものであることから公平性・公正性には注意を払っているが、組織的な対応ができていない部分がある。現在、陳情処理業務を組織的に公平・公正に進めるため12月を目途に所内に「陳情処理会議」を設ける予定。
7 市民との協働	c	<ul style="list-style-type: none"> ・ 身近な道路の維持管理について地域住民が主体的に実施するため、泉道普請チーム（泉区版ハマロードサポーター）を設け、現在、その参加を募集している。協働の一環としての道路の清掃活動等については、幹線道路と生活道路の分担分けを明確にする必要がある。 ・ 来年2月を区民総ぐるみ道路施設点検月間とし、区民との協働による点検を実施していく。
8 説明責任・情報公開	b	<ul style="list-style-type: none"> ・ 道路補修工事の計画性がなく、区民に公表されていないことから、「泉土木事務所3か年計画」を作成し、その中で今後の大規模な補修業務を公表する。 ・ また、今後は、土木事務所が主体となり説明会の実施や資料配布などにより説明責任を果たしていくことが必要となる。 ・ WEB等で工事箇所などは公表しているが、そのことだけを公表しても意味はなく、目的など内容の充実が課題である。土木事務所のホームページを年内に立ち上げ、内容の充実を図る予定。
9 環境負荷の低減	b	<ul style="list-style-type: none"> ・ 占用企業者や自費工事事業者等に対し、再生品や再生可能品の使用促進指導はできていない。また許可条件としての記載もされていない。今後、許可条件について関係局と調整を進める。 ・ 土木事務所では、再生品や再生可能品の使用は行っている。 ・ 上記以外の件についての環境対策について、請負業者に実施を指導していない。
総合評価	B	<ul style="list-style-type: none"> ・ 土木事務所が局依存体質から脱却し、権限と責任を持つことにより、改善が進むと思われる。また、市として画一化した視点や基準、また、道路だけを取り出して判断することが妥当ではない項目（「市民との協働」、「有効性」）もあり、地域特性や土木事務所業務全体をふまえた評価をつくっていく必要がある。