

平成 30 年度

包 括 外 部 監 査 結 果 報 告 書
(概 要 版)

大阪府包括外部監査人

松 葉 知 幸

第1	包括外部監査の概要	1
1	監査の種類	1
2	選定した特定の事件及び監査対象期間	1
3	事件を選定した理由	1
4	包括外部監査の方法	2
5	包括外部監査人及び補助者	3
6	包括外部監査の実施期間	3
7	報告書の記載方法	3
第2	大阪府における交通・道路事業の概要	4
1	交通・道路事業に関する基本的方針と施策	4
2	大阪府土地開発公社	19
3	大阪府道路公社	25
4	大阪高速鉄道株式会社	32
第3	包括外部監査の結果（監査の結果及び意見）	37
1	総括意見	37
2	大阪府都市整備部（本庁）についての監査の結果及び意見	37
3	土木事務所についての監査の結果及び意見	39
4	大阪府土地開発公社についての監査の結果及び意見	47
5	大阪府道路公社についての監査の結果及び意見	48
6	大阪高速鉄道株式会社についての監査の結果及び意見	50
第4	最後に	52

本監査結果報告書に記載した数値の多くは概数であるため、表等に記載した合計数値が、その内訳の単純合計と一致しない場合があることにご留意いただきたい。

また、平成31年5月以降の年月日を表示する際、便宜上「平成」との元号を使用した部分があるので、ご了承ください。

第1 包括外部監査の概要

1 監査の種類

地方自治法第252条の37第1項及び包括外部監査契約に基づく特定の事件に関する監査

2 選定した特定の事件及び監査対象期間

(1) 選定した特定の事件（監査テーマ）

都市整備部の交通・道路事業を中心とした財務事務の執行について

(2) 包括外部監査対象期間

平成29年度（自平成29年4月1日 至平成30年3月31日）

ただし、必要に応じて過年度及び平成30年度の事務についても監査対象とした。

3 事件を選定した理由

(1) 監査テーマの選定にあたっては、大阪府の施策としての重要度、財政への影響度、大阪府民の関心の高さ、過去の包括外部監査のテーマとの重複の有無などを考慮した。

(2) 都市整備部は、道路、鉄道、公園、河川、下水道及び港湾等のいわゆるインフラ整備を担う部局である。同部の事業内容は、大阪府民の生活に直結するものであり、社会的影響は極めて大きい。また、大阪府の財政の中でも予算規模が大きく、重要な位置を占めている。府の財政は極めて厳しい状況にあるが、インフラは府民の生活及び安全の基盤をなすものであり、維持管理を緩めることは基本的に許されない。したがって、予算の適切な分配の下、都市整備部の事業が将来に亘って適正に実施され続けることが、大阪府にとって不可欠である。

(3) 都市整備部の事業は、本庁の職員だけでなく、各土木事務所をはじめとする出先機関との分担により実施されている。また、大阪府土地開発公社、大阪府道路公社及び大阪高速鉄道株式会社等の指定出資法人も、府内のインフラ整備や維持管理の一翼を担っている。このため、どのような形で業務分担や職務分掌を行うことが効率的であるかという点には常に留意する必要がある。また、各指定出資法人における財務事務が、経済性・効率性・有効性の観点から適切に行われているかについても検討が必要である。

(4) 都市整備部の事業は、その性質上、かなりの業務を民間企業等に外注せざるを得ないため、入札方式によるか否かを問わず、多くの契約事務を伴う。契約の際は、契約内容が適正妥当なものであるか否かにとどまらず、契約の相手方の選定方式など、手続面での公正さも厳しく問われるところである。

(5) このような事情から、本年度の包括外部監査においては、都市整備部の事業を対象とすることとした。

なお、都市整備部の事業については、過去の包括外部監査において、平成13年度に道路事業、平成15年度に下水道事業、平成19年度に港湾事業及び河川事業が対象とされたことを考慮し、本年度の監査においては、大阪モノレールを含む交通・道路事業を中心として監査を実施することとした。上記のとおり、道路事業については平成13年度の包括外部監査の対象とされたが、その後、十数年の歳月が経過して社会情勢は著しく変化したため、再び監査の対象とすることには十分な意義があると考えた。また、平成13年度の包括外部監査

において示された意見が、現在の事業においてどのように活かされているかという点についても検討した。

4 包括外部監査の方法

(1) 監査の要点

選定した監査対象部局等による財務事務の執行について、以下の基本的視点から監査を実施した。

- ① 適法性（地方自治法第 2 条第 16 項）、経済性、効率性、有効性（同法第 2 条第 14 項）
- ② 住民の福祉に寄与するものであるか（同法第 2 条第 14 項）。
- ③ 組織及び運営の合理化が図られているか（同法第 2 条第 15 項）。

上記基本的視点の下で、都市整備部等の事業に関し、特に以下の観点に留意して監査を実施した。

- ① 交通・道路事業が合理的な計画に基づいて実施されているか。
- ② 本庁と出先機関との職務分掌、大阪府と指定出資法人との業務分担は、それぞれ適切かつ効率的に行われているか。
- ③ 都市整備部が担当する契約事務が適正に行われているか。
- ④ 都市整備部、出先機関、指定出資法人において、PDCA サイクル（「Plan＝計画」「Do＝実行」「Check＝評価」「Action＝改善」）が適切に機能しているか。
- ⑤ その他都市整備部の事業が地方自治法第 2 条第 14 ないし第 16 項の趣旨に則り、適法性、経済性、効率性及び有効性を保って実施されているか。

(2) 主な監査手続

監査手続は概ね以下の手法で行った。

① 大阪府の財政状況に関する資料の収集検討、地方自治体におけるインフラ整備及び維持管理に関する国の施策の概要の調査を行った。

② 都市整備部に対して予備調査として質問表を送付し、その回答と資料の提供を受けた後、ヒアリングを実施した。あわせて茨木土木事務所へ赴き、土木事務所の役割等についてヒアリングを実施した。

③ 上記予備調査の結果を踏まえ、都市整備部の各所管課、後述の 2 土木事務所及び各指定出資法人に対し質問表を送付し、その回答と資料の提供を受けた後、各所管課等へのヒアリングを実施した。

④ 八尾土木事務所及び鳳土木事務所へ赴き、実査及び各土木事務所の所管課のヒアリングを実施した。往査は平成 30 年 8 月下旬から 10 月上旬にかけて実施した。

⑤ 大阪府道路公社、大阪府土地開発公社及び大阪高速鉄道株式会社に対しても、平成 30 年 8 月から 10 月にかけて往査、ヒアリングを実施した。

⑥ 上記各手続後、あらためて各所管課等に対し質問表を送付し、その回答と資料の提供を受け、ヒアリングを実施した。

(3) 監査対象部局

- ア 知事部局（都市整備部，各土木事務所）
- イ 大阪府土地開発公社
- ウ 大阪府道路公社
- エ 大阪高速鉄道株式会社

5 包括外部監査人及び補助者

- 外部監査人 弁護士 松葉知幸
- 補助者 弁護士 安部将規
- 補助者 弁護士 板野充倫
- 補助者 弁護士 和田義之
- 補助者 弁護士 東 尚吾
- 補助者 弁護士 片山裕介
- 補助者 公認会計士 道幸尚志

6 包括外部監査の実施期間

平成 30 年 4 月 2 日から平成 31 年 1 月 31 日まで

7 報告書の記載方法

監査結果については，原則として次のとおり書き分けている。

【監査の結果】	適法性，合規性，経済性，効率性，有効性の観点から，是正・改善を求めるもの。
【意見】	監査の結果には該当しないが，監査人が必要ありと判断したときに，大阪府の組織及び運営の合理化に資するために述べる見解。

第2 大阪府における交通・道路事業の概要

1 交通・道路事業に関する基本的方針と施策

(1) 大阪府下の道路や鉄道その他交通に関する状況

ア 一般国道（大阪府管理）・府道の現況

大阪府は平成29年4月1日時点において、一般国道・府道合わせ、合計186路線、実延長1529kmの道路を管理している。

大阪府管理道路

平成29年4月1日現在

種別	路線数	実延長 (m)	改良済		舗装済		橋梁数
			延長 (m)	率 (%)	延長 (m)	率 (%)	
一般国道	15	326,565	313,325	96	326,565	100	579
府道	171	1,202,814	1,097,020	91	1,193,333	99	1,638
主要地方道	46	673,619	630,436	94	667,587	99	1,068
一般府道	125	529,195	466,584	88	525,746	99	570
計	186	1,529,379	1,410,345	93	1,519,898	99	2,217

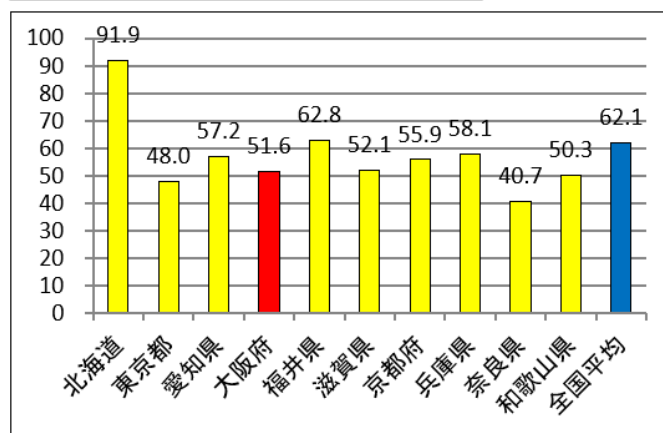
※大阪市内・堺市内の府道は、大阪市・堺市がそれぞれ管理しています。

※改良済とは、車道幅員5.5m以上の道路延長（ただし、S.45.10構造令以前に改築のものは、車道幅員4.5m～5.5mでも改良済となる）

（「平成30年度都市整備行政の概要」より抜粋）

国・都道府県道の整備率

平成28年4月1日現在



整備率 = 整備済延長 / 道路実延長
 整備済延長 = 改良済延長のうち
 混雑度1.0以上の延長を除いた延長

出典：道路統計年報2017

（「平成30年度都市整備行政の概要」より抜粋）

大阪府下道路の「整備率」（ここでいう「整備率」とは、道路の混雑程度を表す指標であり、改良済道路のうち交通渋滞のない道路（混雑度1.0未満の道路）の道路全延長に対する割合）は上記のとおり、51.6%であり、全国平均（62.1%）をやや下回っている。すなわち、大阪府の交通渋滞の程度は全国平均に比して高いことがうかがえる。

また、大阪府が管理する府道は、いずれも大阪府が都市計画決定を行った道路である。計画決定された道路が実際に改良等の整備がされているかという観点からみると、大阪府下の現状は以下のとおりである。上記のとおり、大阪府内（大阪市、堺市を除く）の道路は、大阪府の都市計画道路であり、その整備率（計画決定されている道路延長のうち改良済みの道路延長の割合）は68.4%であり、大阪市や堺市内の道路（大阪市や堺市の都市計画道路）に比較すると、その整備率は相対的に低い状況にある。

都市計画道路

平成28年4月1日現在

	計画 (km)			改良済 (km)			整備率 (%)
	全延長	幅員22m以上	自動車専用道	全延長	幅員22m以上	自動車専用道	
大阪府内（大阪府、堺市除く）	1748.8	596.1	146.1	1196.6	402.5	125.5	68.4%
大阪市内	611.3	414.8	93.5	527.6	360.3	89.5	86.3%
堺市内	271.0	152.2	20.6	202.7	119.4	18.2	74.8%
計	2631.0	1163.1	260.1	1926.8	882.2	233.3	73.2%

※計画とは、都市計画決定された道路延長

※改良済とは、道路用地が計画幅員のとおり確保されており、一般の通行の用に供している道路延長
 （事業中の区間については、事業決定区間の全体事業費に対する当該年度未換算完成延長）

（「平成 30 年度都市整備行政の概要」より抜粋）

イ 大阪府の公共交通の特色

(ア) 鉄道やバス

公共交通とは、不特定多数の人々が日常生活を営むために共通に利用することができる基本的な交通手段であるが、大阪府は、大阪府公共交通戦略（平成 26 年 1 月策定）を定め、主に鉄道とバスについての指針を定めている。

同戦略は、大阪の公共交通の特色を次の 5 点に集約している。

- ① 公共交通が充実（東京に次ぐ密度）
- ② 関西を代表する広域拠点が存在（関西国際空港，新大阪，大阪（うめきた））
- ③ 魅力ある資源（商業・観光）が集積
 高い企業集積（東京に次ぐ事業所数）
 周辺には世界遺産など観光魅力が集積
- ④ 個性豊かな都市，京都・神戸と共存し，人の動き（通勤・通学）が分散（首都圏や中京圏は一極集中）
- ⑤ 北陸新幹線，リニア中央新幹線，関西を代表する「うめきた開発」などの大規模プロジェクトが進行中

そのうえで、公共交通戦略は、今後改善・強化すべき点として、「大阪やその周辺には、大阪の成長を担ってきた高い公共ストックや魅力ある資源（商業・観光）が多数存在し、また将来を見据えた大規模プロジェクトも進行中であり、こうした資源をうまく“繋ぐ”ことが必要である。」「また、今後ますます人口減少・高齢化が進展するなか、公共交通の利用減少が利便性の悪化を招くという“負の循環”にストップをかけるために、移動負担の軽減など、利用者の視点にたった改善も必要である。」としている。

(イ) 大阪府の鉄軌道事業者への出資

大阪府は鉄軌道事業の運営を直接担っているわけではないものの、以下の鉄軌道事業者に対し出資している。本監査においては、大阪モノレールを運行する大阪高速鉄道株式会社を監査対象としている。

鉄軌道事業者名	鉄軌道路線名	府の出資額（出資割合）
大阪高速鉄道株式会社	大阪モノレール本線・彩都線	9,463,000 千円（65.1%）
大阪外環状鉄道株式会社※	JR おおさか東線	6,868,800 千円（28.9%）
関西高速鉄道株式会社※	JR 東西線	18,050,500 千円（23.9%）
北大阪急行電鉄株式会社	北大阪急行線	375,000 千円（25.0%）
中之島高速鉄道株式会社※	京阪中之島線	4,355,950 千円（16.7%）
西大阪高速鉄道株式会社※	阪神なんば線	2,966,617 千円（16.7%）

※ 第三種鉄道事業者（鉄道線路を敷設し、運行主体に使用させる事業者）

(2) 道路の種類と管理主体

ア 道路の多義性と当監査の対象

そもそも「道路」は、交通機能としての役割や空間機能としての役割をもち、道路法上の「道路」のほか、私道、里道、港湾法上の道路、公園道・園路、林道、農道、道路運送法の道路など様々な種類がある。

本包括外部監査の対象としての「道路」は、基本的に、道路法上の「道路」である。

イ 道路法における道路分類及び管理主体

道路法上の道路の分類は以下のとおりである。大阪府は府道のみならず、一部一般国道の道路管理者として道路を管理する主体である。

<道路分類>

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）	国土交通大臣	高速道路会社 （国，都道府県 （政令市））
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）	国土交通大臣	国 都道府県（政令市）
	補助国道 （指定区間外）		都道府県 （政令市）	国 都道府県（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 （政令市）	都道府県（政令市）
市町村道		市町村の区域内に存する道路	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

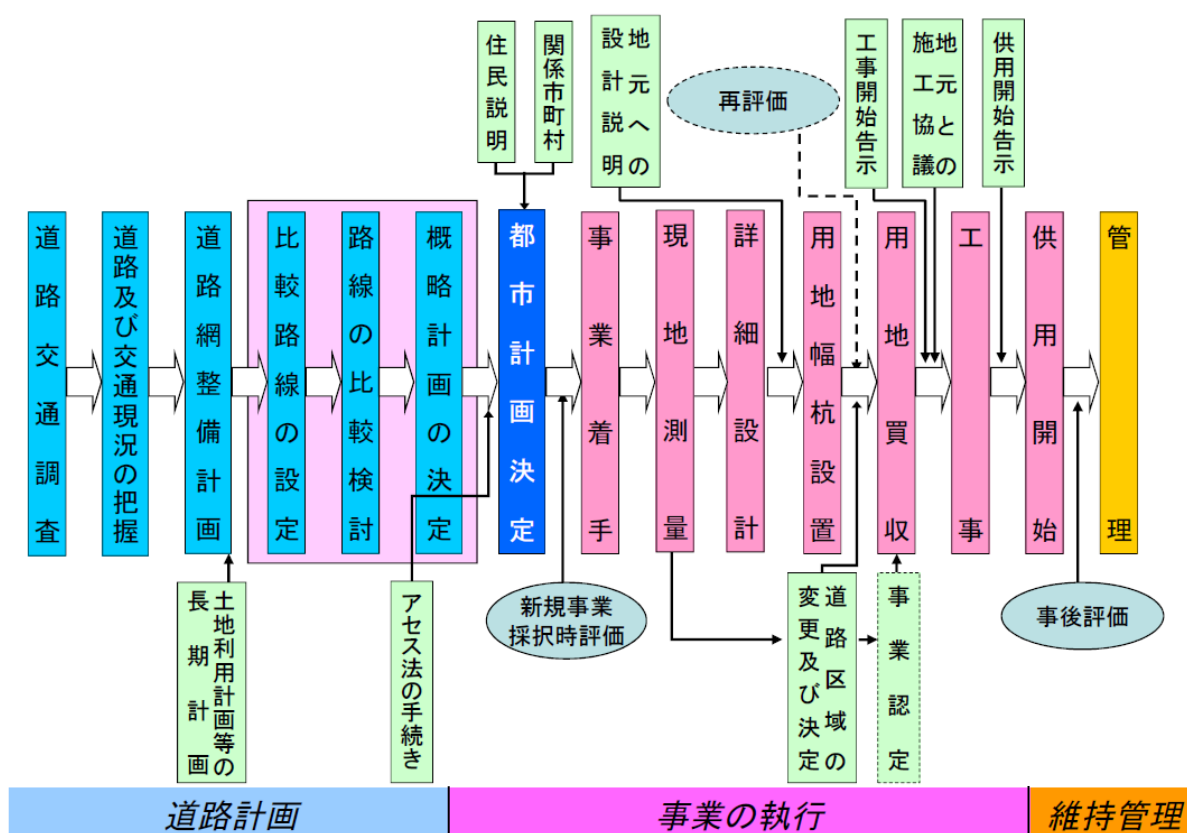
※ 補助国道，都道府県道，主要地方道及び市町村道について，国は必要がある場合に道路管理者を補助することができる

(国土交通省 HP「道路行政の簡単解説」より引用)

ウ 都市計画道路整備の流れ

大阪府が整備する道路は，いずれも都市計画決定を経る道路（都市計画道路）であるが，その一連の道路整備の事業の流れは以下のとおりである。道路計画の段階（道路交通調査から都市計画決定までの），事業執行の段階（事業着手から供用開始まで），そして維持管理の段階に大別される。

<道路事業の流れ>



(国土交通省資料「道路事業の流れ」より抜粋)

(3) 大阪府の基本的方針及び施策

ア 計画や基本的方針

大阪府の交通・道路事業は多岐にわたるものであり，同事業に関わる計画もさまざまである。主たる計画としては，以下のものがある。

① 大阪府国土利用計画（第五次）（平成 29 年 3 月策定）

国土利用計画法第 7 条に基づき，大阪府の国土の利用に関する基本的な事項を定める計画であり，将来・ビジョン大阪と整合を図り，大阪府土地利用基本計画を定めるにあたり，基本とするもの。平成 39（2027）年度を目標年次として，土地利用区分に応じた目標面積が

定められており、道路については、必要面積として同年度に 18,340ha を確保することが目標とされている。

※ 将来・ビジョン大阪（平成 20 年 12 月策定）

「明るく笑顔あふれる大阪」の実現に向け、今後の大阪の将来像と、その実現のための取組方向を示す方針

※ 大阪府土地利用基本計画（直近平成 30 年 3 月決定）

大阪府の区域につき、国土利用計画法第 9 条の規定に基づき、国土利用計画（全国計画及び大阪府計画）を基本として策定する。土地利用の基本方向と「都市地域」「農業地域」「森林地域」「自然公園地域」「自然保全地域」の五地域区分の重複する地域における土地利用に関する調整指導方針、及び土地利用上配慮されるべき公的機関の開発保全整備計画について定めることにより、適正かつ合理的な土地利用を図る。

② 大阪府都市計画区域マスタープラン（平成 16 年 4 月策定、その後順次改訂）

都市計画法第 6 の 2 に規定される「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」として、大阪府は大阪府国土利用計画に適合させて定めている。平成 16 年 4 月、大阪府を 4 区域に区分し（大阪、北部大阪、東部大阪、南部大阪各都市計画区域）、都市計画区域マスタープランを策定後、大阪府都市計画審議会の「成熟社会における大阪の都市づくりのあり方」についての答申を踏まえ、平成 23 年 3 月には、北部大阪、東部大阪及び南部大阪都市計画区域を改定し、平成 25 年 3 月には、大阪都市計画区域を改定している。さらに、平成 28 年 3 月には、北部大阪、東部大阪及び南部大阪都市計画区域の改定を行った。

③ 大阪府交通道路マスタープラン（平成 16 年 3 月策定）

交通・道路事業を直接定める計画であり、大阪府道路整備長期計画（レインボー計画 21（昭和 62 年策定））の進捗や社会情勢の変化を踏まえ、大阪のみならず、関西圏の再生・発展に貢献する今後の道路整備や鉄道、バスなどの公共交通のあり方など、「総合的な交通施策」の方針を提示するものである。

④ 大阪府都市整備中期計画（案）（平成 24 年 3 月策定、平成 28 年 3 月改訂）

近年の社会情勢変化や都市整備上の課題、大阪の成長戦略や財政運営の方向性を踏まえつつ、「都市インフラ政策の中長期的展望」として、広く関西圏を見据え、計画・建設・維持管理・地域協働などにわたる施策推進の方向性を示す指針で、その計画対象期間を「概ね 30 年先を見通しつつ当面の 10 年間」（平成 23 年度から平成 32 年度まで）としている。

⑤ 大阪府都市基盤施設長寿命化計画（平成 27 年 3 月策定）

高度経済成長期に集中的に整備された都市基盤施設について、これまでの点検、補修など蓄積されたデータを活用し、最新の専門的な知見に基づき、より一層戦略的な維持管理を推進することを目的に策定された。

⑥ 公共交通戦略（平成 26 年 1 月策定）

鉄道やバスなどを含む公共交通について、鉄道ネットワークの充実、公共交通の利便性向上、公共交通の利用促進を戦略の 3 本柱として方向性を示すものである。府民、事業者や行政が、取組の方向性を共有し、公共交通施策をさらに加速させることや、次期近畿地方交通審議会答申の検討に当たって、地方から国への提案材料として活用することが予定されている。

⑦ 大阪府都市整備部地震防災アクションプログラム（平成 27 年 3 月策定）

平成 21 年 3 月に見直した大阪府都市整備部地震防災アクションプログラムについて、平成 24 年 8 月の国の南海トラフ巨大地震の被害想定の公表を受け、同年 11 月から広域の詳細な被害想定と、都市基盤を形成する土木構造物への影響と対策等の検証・検討を行い、それを踏まえ、防波堤等の液状化対策を含めた新たな対策を盛り込んでいる。

⑧ 大阪府自転車通行空間整備緊急 3 か年計画（案）（平成 28 年 3 月策定）

大阪府は、平成 28 年 4 月に「大阪府自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」を制定し、自転車に係る道路交通環境の整備に努めることとしている。同計画（案）は、自転車、歩行者の安全確保のための、スピード感のある自転車通行空間の整備を目的として、自転車レーン整備の基本的な考え方を整理し、当面 3 か年で、府管理道路約 60km の自転車通行空間を整備することを定めている。

⑨ 大阪府無電柱化推進計画（平成 30 年 3 月策定）

大阪府電線類地中化マスタープラン（平成 12 年 12 月策定）による取組から見えてきた課題をふまえ、近年の無電柱化に対する様々なニーズに対応するため、「無電柱化の推進に関する法律」の第 8 条に基づき、計画期間を 10 年間として、優先的に取り組む箇所の考え方や課題解決に向けた方策など、無電柱化推進に関する取組をとりまとめたものである。

イ 平成 29 年度都市整備部の施策概要

大阪府は、毎年度部局運営方針を定めており、都市整備部は、平成 29 年度の部局運営方針として、以下の重点取組テーマを定め、具体的取組内容を定めている。

テーマ 1：大阪・関西の成長に必要なインフラの強化

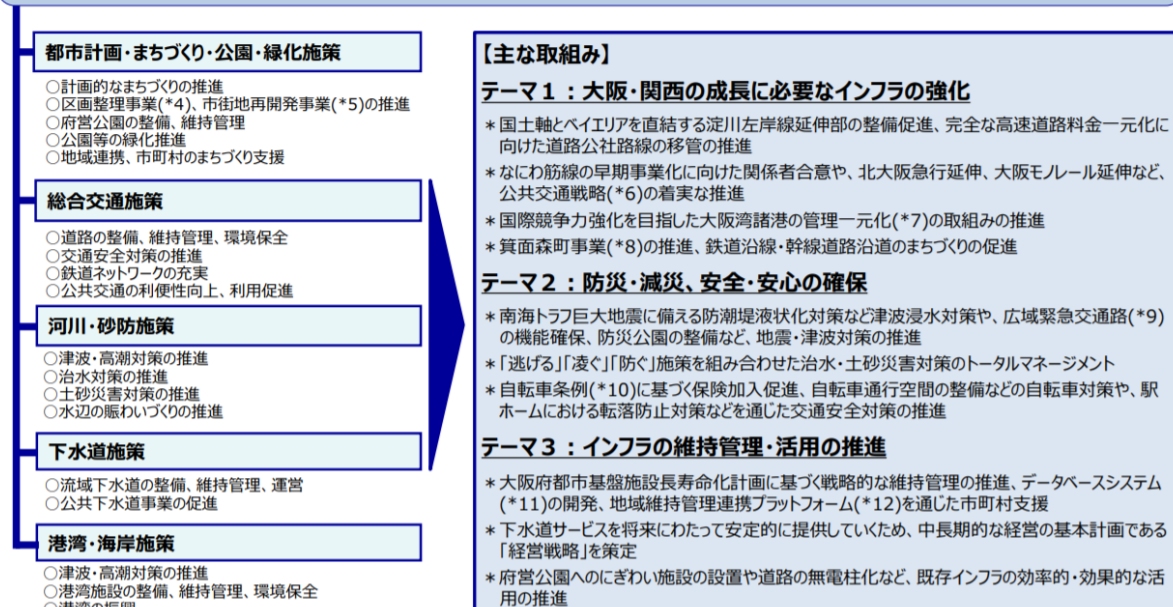
テーマ 2：防災・減災、安全・安心の確保

テーマ 3：インフラの維持管理・活用の推進

交通道路事業に関する取組としては、総合交通施策として「道路の整備、維持管理、環境保全」「交通安全対策の推進」「鉄道ネットワークの充実」「公共交通の利便性向上、利用促進」が掲げられている。

都市整備部の施策概要と29年度の主な取組み

大阪の成長の実現や府民の皆さまの安全・安心の確保に向けて、インフラを整備するとともに、適切かつ計画的にインフラの維持管理を行っています。
また、地域の皆さまや企業等との連携・協働により、インフラを効率的・効果的に活用する取組みを推進しています。



(大阪府 HP より抜粋)

(4) 都市整備部（一般会計）の歳入・歳出状況

ア 大阪府全体の歳入・歳出状況

平成29年度の大阪府全体の予算決算額は以下の状況である。

(単位：円)

区分	予算現額	歳入決算額 A	歳出決算額 B	歳入歳出差引額 (形式収支) C = A - B	翌年度へ 繰り越すべき財源 D	実質収支額 (純剰余金) C - D
	円	円	円	円	円	円
一般会計	3,058,515,430,507	3,011,902,004,969	3,000,133,094,897	11,768,910,072	8,919,541,097	2,849,368,975
特別会計	1,345,629,874,225	1,342,190,363,433	1,315,248,464,927	26,941,898,506	3,170,893,520	23,771,004,986
合計	4,404,145,304,732	4,354,092,368,402	4,315,381,559,824	38,710,808,578	12,090,434,617	26,620,373,961

(大阪府提供資料を加工)

イ 都市整備部（一般会計）に係る歳出予算・決算状況の推移

都市整備部全体の一般会計の歳出予算・決算は以下のとおりである。なお、都市整備部の歳入・歳出においては、社会資本整備総合交付金等の国の交付金額によって歳出が左右される側面が大きく、交付金額に応じた予算の補正が適宜行われている。

【一般会計】（収用委員会を除く）		(単位：千円)
年度	当初予算額	決算額
25	132,802,247	143,332,635
26	173,100,763	156,387,476
27	172,139,201	151,735,932
28	170,880,967	159,550,022
29	160,632,430	159,769,778

(大阪府提供資料を加工)

さらに、都市整備部における各所管課の歳出予算・決算（特別会計を除く一般会計分）の推移は以下のとおりである。

<予算>

(単位：千円)

年度	都市整備総務課	事業管理室	総合計画課	市街地整備課	交通道路室	下水道室	公園課	用地室
H25	14,402,092	298,645	26,421	3,449,207	54,182,485	18,511,767	5,742,646	197,598
H26	15,024,470	297,407	25,891	7,104,289	68,713,670	17,571,531	12,276,337	176,085
年度	都市整備総務課	事業管理室	都市計画室	—	交通道路室	下水道室	—	用地室
H27	14,747,293	1,017,307	37,847	3,135,150	68,117,894	17,843,275	9,649,555	174,443
H28	14,703,955	1,053,386	14,901,162	—	68,238,319	16,451,041	—	170,674
H29	14,834,702	953,205	20,732,536	—	62,920,691	15,679,476	—	167,891

※ 各室課の予算額については、出先機関（港湾局、土木事務所等）の予算額を含む。

<決算>

(単位：千円)

年度	都市整備総務課	事業管理室	総合計画課	市街地整備課	交通道路室	下水道室	公園課	用地室
H25	10,846,673	484,951	20,055	2,788,210	10,057,461	18,385,393	690,674	129,908
H26	11,507,420	473,237	9,520	513,928	10,322,458	17,284,225	735,586	113,394
年度	都市整備総務課	事業管理室	都市計画室	—	交通道路室	下水道室	—	用地室
H27	11,098,322	481,368	906,601	—	7,998,775	17,341,010	—	134,437
H28	11,810,663	518,790	1,024,102	—	10,607,248	15,173,907	—	111,939
H29	13,131,269	515,871	624,457	—	9,328,549	15,241,446	—	113,510

※ 出先機関（港湾局、土木事務所等）への配当額を除く。

(大阪府提供資料を加工)

(5) 交通・道路事業に係る事業費の内容

都市整備部予算のうち、対策別予算（一般会計）につき「総合交通対策」として分類されている予算項目は以下のとおりである。

<総合交通対策 予算>

(単位：千円)

対 策	項 目	25年度当初	26年度当初		
総合交通対策	小 計	56,658,485	71,184,196		
	府 道 等 の 整 備	16,443,241	19,565,847		
	街 路 の 整 備	19,142,214	20,257,866		
	広 域 道 路 網 の 整 備	3,157,249	2,430,705		
	交 通 安 全 施 設 等 の 整 備	3,499,919	3,654,919		
	道 路 の 維 持 管 理 ・ 環 境 保 全 等	10,332,991	12,965,845		
	鉄 道 ネットワークの充実	20,000	24,000		
	連 続 立 体 交 差 事 業 の 推 進	894,314	9,141,325		
	交 通 対 策 の 推 進	3,114,934	3,143,098		
	駐 車 対 策 の 推 進	313	307		
	減 災 の ま ち づ くり	53,000	0		
	そ の 他	310	284		
		項 目	26年度当初	27年度当初	28年度当初
		小 計	71,184,196	70,580,150	70,687,559
		府 道 等 の 整 備	19,565,847	22,242,215	21,439,723
		街 路 の 整 備	20,257,866	19,387,341	19,071,646
		広 域 道 路 網 の 整 備	2,430,705	1,956,670	767,090
		交 通 安 全 施 設 等 の 整 備	3,654,919	3,629,919	3,609,919
		道 路 の 維 持 管 理 ・ 環 境 保 全 等	12,965,845	12,941,087	12,743,415
		鉄 道 ネットワークの充実	2,890,982	1,854,882	3,748,777
		連 続 立 体 交 差 事 業 の 推 進	9,141,325	8,057,794	8,819,314
		交 通 対 策 の 推 進	31,899	48,962	30,012
		駐 車 対 策 の 推 進	307	390	370
		鉄 道 施 設 耐 震 化 等 の 推 進	244,217	460,276	456,255
		そ の 他	284	614	1,038
		項 目	28年度当初	29年度当初	
		小 計	71,524,308	66,206,907	
		道 路 及 び 街 路 の 整 備	40,519,769	32,652,875	
	有 料 道 路 の 整 備	767,090	720,753		
	鉄 道 ・ 道 路 の 安 全 対 策 の 推 進	3,811,006	3,786,253		
	道 路 の 維 持 管 理 ・ 環 境 保 全 等	13,580,164	13,504,784		
	鉄 道 ネットワークの充実	3,748,777	5,166,492		
	連 続 立 体 交 差 事 業 の 推 進	8,819,314	10,036,814		
	鉄 道 施 設 耐 震 化 等 の 推 進	276,780	318,510		
	そ の 他	1,408	20,426		

※ 平成 27 年度，平成 29 年度には，総合交通対策の項目の見直しを実施（緑化推進にかかる予算額の一部を追加する等）し，前年度比較のために平成 26 年度及び平成 28 年度当初予算については，従前の項目による分類と，平成 29 年度見直しによる新たな項目による分類を行っている。

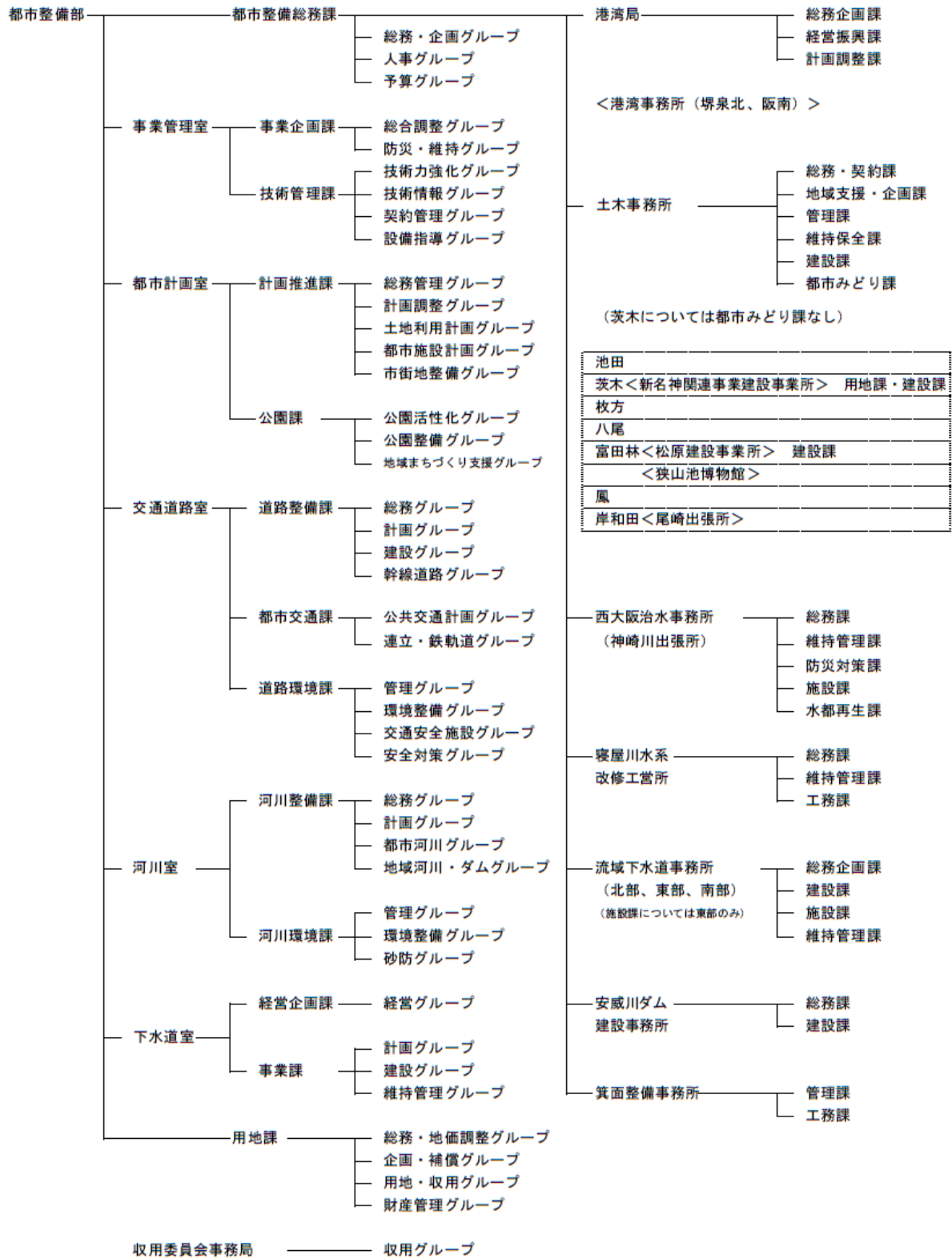
(大阪府提供資料を引用)

(6) 交通・道路事業についての組織体制（都市整備部）

都市整備部全体の組織図は以下のとおりである（平成 29 年 4 月 1 日現在）。交通・道路事業に関わる部局は，主に，都市整備総務課，事業管理室，都市計画室，交通道路室，用地課，土木事務所である。

<都市整備部組織図>

H29. 4. 1



収用委員会事務局 ——— 収用グループ

(大阪府提供資料)

<各課及び土木事務所の現員表>

(平成29年4月13日現在)

	事務職			技術職			技能労務職		計		
都市整備総務課	25			3		【49】	0		28		【49】
事業管理室	8			39	(2)		2	(1)	49	(3)	
都市計画室	9		【1】	48		【5】	0		57		【6】
交通道路室	14		【8】	61		【31】	0		75		【39】
河川室	13			42		【2】	0		55		【2】
下水道室	6			25		【2】	0		31		【2】
用地課	30	(3)	【10】	6		【2】	0		36	(3)	【12】
収用委員会	11			0			0		11		
本庁計	116	(3)	【19】	224	(2)	【91】	2	(1)	342	(6)	【110】
港湾局	53	(5)		73	(4)	【7】	27	(6)	153	(15)	【7】
池田土木	31	(2)		59	(4)		20	(3)	110	(9)	
茨木土木	34	(2)		75	(2)		20	(1)	129	(5)	
枚方土木	41	(3)		67	(3)		22	(2)	130	(8)	
八尾土木	32	(3)		61	(2)		23	(6)	116	(11)	
富田林土木	33	(5)		91	(1)		30	(6)	154	(12)	
鳳土木	32	(4)		62	(4)		26	(9)	120	(17)	
岸和田土木	34	(4)		61	(4)		25	(5)	120	(13)	
西大阪治水	23	(5)		62	(4)		19	(3)	104	(12)	
寝屋川水系	20	(6)		37	(1)		13	(3)	70	(10)	
北部下水	11	(1)		53	(5)		2		66	(6)	
東部下水	11	(1)		97	(6)		3	(1)	111	(8)	
南部下水	13	(2)		87	(4)		4	(1)	104	(7)	
安威川ダム	9	(1)		32			1		42	(1)	
箕面整備	5			22	(2)		0		27	(2)	
出先計	382	(44)		939	(46)	【7】	235	(46)	1,556	(136)	【7】
総計	498	(47)	【19】	1,163	(48)	【98】	237	(47)	1,898	(142)	【117】

注:現員数には再任用職員含む。

()内は、再任用職員数で、内数。

【 】内は他縣市町村及び団体派遣者の数で、外数。

(「平成30年度都市整備行政の概要」より抜粋)

(7) 交通・道路事業についての組織体制（土木事務所）

ア 土木事務所の概要

(ア) 大阪府における土木事務所の位置づけ

土木事務所は、道路、河川、都市公園、都市計画その他土木に関する事務（大阪府西大阪治水事務所及び大阪府寝屋川水系改修工営所並びに大阪府港湾局に分掌させるものを除く。）を分掌させるために設置された大阪府都市整備部の出先機関である（大阪府土木事務所等設置条例第2条）。

大阪府処務規程では、都市整備総務課は、部所属の出先機関に関する事務をつかさどる、と定められており（大阪府処務規程第13条第1項第10号）、組織図上も、土木事務所は、都市整備総務課に属する位置に配置されている。

他方で、以下で述べるとおり、土木事務所は、大阪府の予算執行機関という位置づけであり、土木事務所長は、府知事から種々の事務の委任を受けている。

(イ) 土木事務所・土木事務所長が行う事務

土木事務所は、大阪府の歳出予算の配当を受けてこれを執行する事務所である予算執行機関として指定されており（大阪府財務規則第2条第2号・昭和63年4月1日大阪府告示第471号予算執行機関の指定）、土木事務所長は、府知事から、その所掌に係るものの範囲内において、以下の事務の委任を受けている（大阪府財務規則第3条、別表第1）。

号数	内容
第1号	配当又は通知を受けた予算の額の範囲内において、支出負担行為（第五十三条の三に規定する知事が別に定める契約及び第七十八条第二項に規定する物品の購入に係るものを除く。）をすること。
第2号	配当を受けた歳出予算の額の範囲内において、支出の命令（給料、職員手当等及び用品調達基金に繰り入れる経費に係るものを除く。）をすること。
第3号	支出の原因とならない契約を締結すること。
第4号	有価証券、歳入歳出外現金及び占有動産の出納を出納機関に通知すること。
第5号	物品の取得、管理及び処分並びにその出納を出納機関に通知をすること。
第6号	債権の管理及び令第一百七十一条の七の規定による債務の免除をすること。
第7号	会計員を任免すること。

また、土木事務所長は、次に掲げる事項を専決することとされている（大阪府土木事務所処務規程第5条第1項）。

号数	内容
第1号	職員の事務分担に関すること。
第2号	所長及び職員の服務に関すること。
第3号	所長及び職員の出張に関すること。
第4号	歳入の徴収に関すること。
第5号	工事の中止(期間が十日以内の場合に限る。)に関すること。
第6号	大阪府財務規則第53条の3第1項の規定による請求に基づき契約局長が締結した契約に係る軽易な事項に関すること。

第 6 号に記載の大阪府財務規則第 53 条の 3 第 1 項では、予算執行機関において、建設業法第 2 条第 1 項に規定する建設工事の請負契約その他の契約で「知事が別に定めるもの」の締結を要するときは、当該契約に係る事業の実施についての決定を行った上で、契約局長に契約の締結を請求しなければならない、と定められている。ここにいう「知事が別に定めるもの」とは、当初の契約が、①設計金額または積算金額（以下「設計金額」という。）が 250 万円を超える建設工事の請負契約であって、競争入札によるもの、②設計金額が 100 万円を超える測量・建設コンサルタント等の契約（知事が別に告示で定めるものに限る。）であって、競争入札によるもの、③設計金額が 100 万円を超える委託契約又は請負契約（建設工事及び測量・建設コンサルタント等に係るものを除く）及び 80 万円を超える物件の借入れに係る契約（知事が告示で定めるものに限る。）であって、競争入札によるもの（いずれも、予算執行機関が入札手続を行うもの（電子入札（電子調達システムのプログラムを使用して、電磁的記録の送受信により執行する入札をいう。）により落札者を決定するものを除く。）及び緊急の必要等特段の理由により契約局長に契約の締結を請求することが困難なものを除く。）を指す（大阪府財務規則の運用第 53 条の 3 関係第 1 項）。

また、大阪府土木事務所処務規程第 5 条第 1 項第 6 号の「軽易な事項に関すること」とは、「大阪府契約事務取扱指針」に基づいて行う、①変更契約書を取り交わすもの（総務部契約局が決裁するものを除く。）、及び②変更契約書を取り交わさないものをいう。総務部契約局が決裁するものとは、変更金額が 1000 万円又は原請負契約と分離することが困難と認められ当初契約金額に比して 20%を超える増額の場合、及び議会の議決を要する契約（知事の専決処分を含む。）のことをいう（大阪府財務規則第 53 条の 3 第 2 項・大阪府財務規則の運用第 53 条の 3 関係第 4 項）。

大阪府都市整備部においては、これら規程等に基づき、後述のとおり、工事の設計変更に関して、「工事請負契約における設計変更ガイドライン 平成 25 年 4 月」を策定している。

（ウ）土木事務所の組織

土木事務所には、総務・契約課、地域支援・企画課、管理課、維持保全課、建設課及び都市みどり課が設置されている（ただし、茨木土木事務所には、都市みどり課は非設置）（大阪府土木事務所処務規程第 2 条第 1 項、第 2 項）。

また、茨木土木事務所には新名神関連事業建設事業所が、富田林土木事務所には松原建設事業所が設置される（同第 3 項）。各建設事業所には建設課が、新名神関連事業建設事業所には用地課が設置される（同第 4 項）。

さらに、岸和田土木事務所に尾崎出張所（同第 5 項）、富田林土木事務所に狭山池博物館が（同第 6 項）、枚方土木事務所の建設課に門真工区が、鳳土木事務所の建設課に和泉工区が、及び岸和田土木事務所の都市みどり課に泉佐野丘陵緑地工区が（同第 7 項）、それぞれ設置されている。

(エ) 土木事務所の歳出

<各土木事務所の歳出決算額（現年予算額と繰越明許額の合計）の推移> （単位：千円）

年度	池田土木	茨木土木	枚方土木	八尾土木	富田林土木	鳳土木	岸和田土木
H25	6,372,690	10,224,065	6,367,012	10,825,127	17,208,242	11,515,742	8,966,770
H26	7,121,659	11,817,744	5,058,870	9,093,983	14,294,859	11,193,901	12,349,687
H27	6,358,310	11,799,029	8,648,433	8,541,380	14,305,952	11,201,505	9,454,186
H28	5,361,066	14,827,214	9,108,604	7,650,915	17,022,529	11,691,639	12,384,323
H29	5,640,866	11,937,406	8,902,943	8,627,578	21,212,429	12,413,251	17,724,773

（大阪府提供資料を引用）

<平成 29 年度各土木事務所の道路橋りょう費に係る歳出決算額（現年予算額と繰越明許額の合計）> （単位：千円）

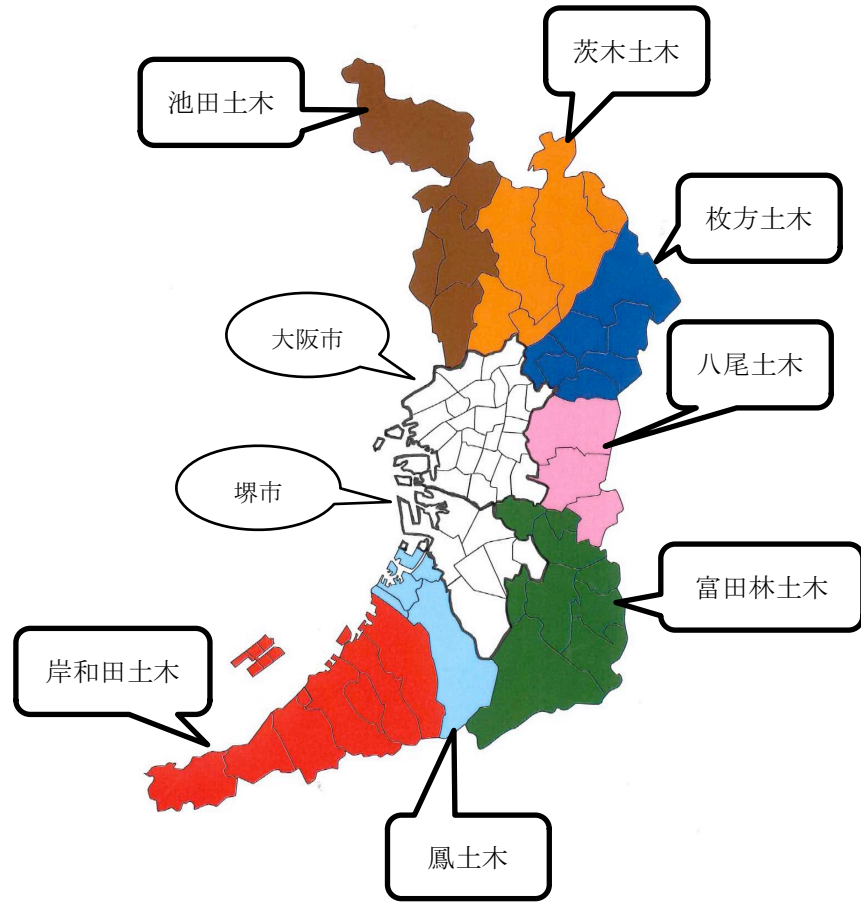
年度	池田土木	茨木土木	枚方土木	八尾土木	富田林土木	鳳土木	岸和田土木
H29	3,345,369	10,761,960	7,008,255	6,564,827	18,275,116	7,110,653	4,061,139

（大阪府提供資料を引用）

イ 各土木事務所の概要

- (ア) 池田土木事務所
- (イ) 茨木土木事務所
- (ウ) 枚方土木事務所
- (エ) 八尾土木事務所
- (オ) 富田林土木事務所
- (カ) 鳳土木事務所
- (キ) 岸和田土木事務所

<各土木事務所の管轄区域等>



(監査人作成)

2 大阪府土地開発公社

(1) 概要

設立年月日：昭和 49 年 5 月 1 日

設立団体：大阪府（100%出資，出資金額：30,000 千円）

根拠法令等：公有地の拡大の推進に関する法律

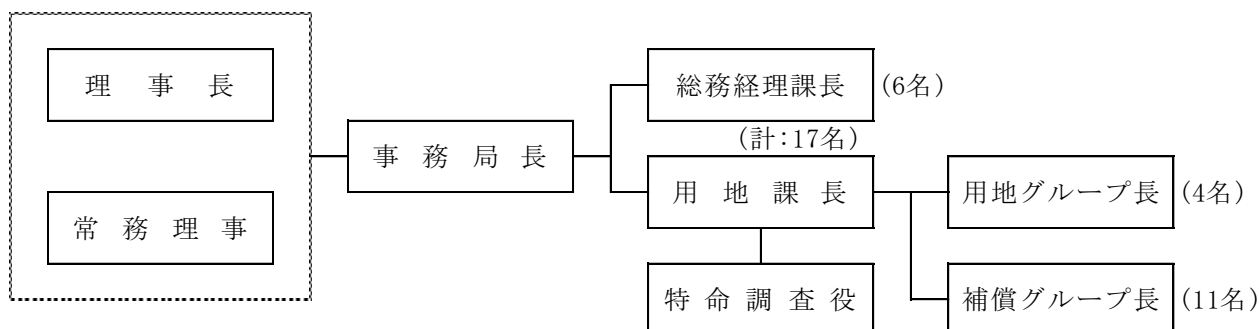
設立目的：公共用地，公用地等の取得，管理，処分等を行うことにより，地域の秩序ある整備と府民福祉の増進に寄与することを目的とする。

職員数：平成 29 年 7 月 1 日時点 65 名（うち府派遣：12 名，府 OB：32 名）

平成 30 年 7 月 1 日時点 67 名（うち府派遣：16 名，府 OB：29 名）

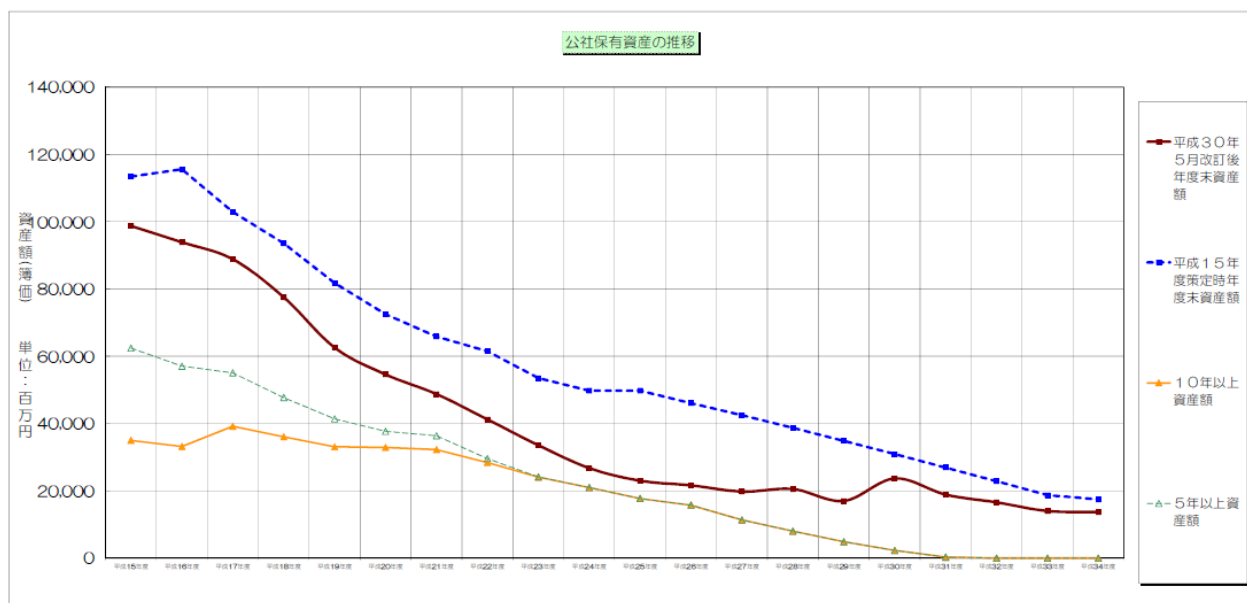
(2) 現在の組織体制

本社組織は次のとおりである。カッコ内の数字は，平成 30 年 4 月 1 日現在におけるそれぞれの課・グループの職員数である。



大阪府土地開発公社は 6 つの支所と 1 つの現地事務所を有する。支所にはそれぞれ支所長と用地課長が配置されている。松原支所以外の支所は，いずれも大阪府の土木事務所の所在地と同じ建物内にある。各支所は，土木事務所と連携しながら用地買収業務を行っている。

<公社保有資産の推移>



(平成 30 年 長期保有資産解消計画より引用)

(3) 現在の事業概要

ア 公社資金による用地買収事業（大阪府の指示に基づく先行取得方式）

用地取得の専門機関として、大阪府の指示に基づき府の公共事業に必要となる用地を先行取得する事業であり、大阪府土地開発公社の中心的な業務である。大阪府と大阪府土地開発公社は二元体制で用地取得を推進しており、府との役割分担として、公社は事業が複数年度に渡る案件や難易度の高い案件を主に担当している。大阪府土地開発公社が地権者から先行取得した用地については、現在では取得から4年を限度に大阪府が土地開発公社から再取得する（買い取る）運用がなされている。なお、大阪府土地開発公社が用地を先行取得した時点において、実際の管理は、各土木事務所へ引き継がれている。

大阪府土地開発公社には、用地取得の専門機関として地権者との機動的・弾力的な対応が期待されており、また大阪府土地開発公社が公社の資金により先行して用地を取得することにより、府予算の平準化に寄与している。

平成29年度の事業量（取得用地面積）は41,515㎡である。

イ 買収受託（吹田市事業）

地権者との交渉から用地取得費の支払いまでの全てを事業主体から受託し、事務費を含む委託金を収入とするものである。土地買収に関する契約は地権者と公社との間で締結し、売買代金については事業主体から前受していた資金により公社が直接に地権者に支払うが、所有権は地権者から事業主体に直接移転する形式がとられている。この点において、上記先行取得方式と異なる。

現在は、買収受託としては、吹田市を事業主体とする次の買収受託事業を行っている。

事業名：吹田市道29号、30号線

事業目的：都市計画道路十三高槻線（正雀工区）の整備にあたり、鉄道立体交差により沿道利用者への交通サービスが著しく損なわれる恐れがあり、十三高槻線の整備による交通ネットワークの強化が十分に発揮されないことから、機能回復道路を関連事業としてあわせて整備する。

延長：415m、幅員：7.0m、要買収面積3,074㎡（進捗率94%）

平成29年度の事業量（取得用地面積）は662㎡である。

ウ 用地取得の交渉受託（西日本高速道路株式会社からの新名神事業の受託、府からの受託）

事業主体から地権者との交渉事務のみを受託するもの。権利者と事業主体との間で売買契約が締結され、売買代金は事業主体から地権者に直接支払われる。所有権も地権者から事業主体に直接移転する形式がとられる。

現在は、交渉受託としては、西日本高速道路株式会社（以下「NEXCO西日本」という）からの新名神事業の受託及び府からの受託を行っている。

NEXCO西日本からの受託について、平成29年度の事業量（取得用地面積）は74,430㎡であり、府からの受託について、平成29年度の事業量（取得用地面積）は171㎡である。交渉受託業務については、その99%以上がNEXCO西日本からの受託ということになる。

(4) 経営成績及び財政状態

(単位：千円)

	平成 25 年度	平成 26 年度	平成 27 年度	平成 28 年度	平成 29 年度
事業収益	8,120,819	6,687,496	8,223,949	5,827,947	8,435,941
事業利益	△ 7	△ 7	△ 7	△ 4	△ 3
当期純利益	0	0	0	0	0
総資産	23,504,089	23,006,584	22,476,698	21,274,123	19,016,014
(うち公用土地)	(23,033,587)	(21,653,166)	(19,822,435)	(20,557,549)	(17,024,247)
純資産	953,448	953,448	953,448	953,448	953,448

(大阪府提供資料を加工)

平成 29 年度貸借対照表
(平成30年3月31日)

(単位：円)

(資産の部)			
1	流動資産		
(1)	現金及び預金	1,524,257,860	
(2)	事業未収金	406,555,666	
(3)	公有用地	17,024,247,978	
(4)	代替地	1,000	
(5)	貯蔵品	472,200	
(6)	前払費用	5,531,040	
(7)	未収収益	2,292	
	流動資産合計		18,961,068,036
2	固定資産		
(1)	有形固定資産(注)		
7	建物又はその附属設備	8,265,292	
	減価償却累計額	7,782,276	483,016
イ	工具・器具及び備品	6,657,994	
	減価償却累計額	5,826,138	831,856
	有形固定資産合計		1,314,872
(2)	無形固定資産		
7	電話加入権		42
イ	その他の無形固定資産		43,632,000
	無形固定資産合計		43,632,042
(3)	投資その他の資産		
7	その他の長期資産	10,000,000	
	投資その他の資産合計	10,000,000	
	固定資産合計		54,946,914
	資産合計		19,016,014,950
(負債の部)			
1	流動負債		
(1)	未払金	1,811,095,361	
(2)	1年以内返済長期借入金	2,179,142,858	
(3)	預り金	5,426,595	
(4)	引当金		
7	賞与引当金	19,035,944	
	流動負債合計		4,014,700,758
2	固定負債		
(1)	長期借入金	13,955,000,000	
(2)	引当金		
7	退職給付引当金	92,865,969	
	固定負債合計		14,047,865,969
	負債合計		18,062,566,727
(資本の部)			
1	資本金		
(1)	基本財産	30,000,000	
	資本金合計		30,000,000
2	準備金		
(1)	前期繰越準備金	923,448,223	
(2)	当期純利益	0	
	準備金合計		923,448,223
	資本合計		953,448,223
	負債・資本合計		19,016,014,950

(注) 貸借対照表に計上した固定資産のほか、コンピュータとその周辺機器・通信機器一式及び車両はリース契約により使用している。

平成 29 年度 損益計算書
(平成29年4月1日から平成30年3月31日まで)

(単位：円)

1 事業収益			
(1) 公有地取得事業収益	8,125,359,805		
(2) あっせん等事業収益	310,582,080		8,435,941,885
2 事業原価			
(1) 公有地取得事業原価	8,124,728,805		
(2) あっせん等事業原価	295,102,080		8,419,830,885
事業総利益			16,111,000
3 販売費及び一般管理費			16,114,000
事業損失			△ 3,000
4 事業外収益			
(1) 受取利息	3,000		3,000
経常利益			0
当期純利益			0

(大阪府提供資料を引用)

(5) 大阪府の財政的関与の状況

ア 補助金

平成 27 年度	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度予算
0 円	0 円	0 円	0 円

大阪府土地開発公社は、大阪府から補助金を受け取っていない。

イ 委託料 (用地買収業務委託)

平成 27 年度	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度予算
168,896,000 円	175,751,000 円	120,509,000 円	515,674,000 円

大阪府都市整備部事業の用地取得に係る委託料である。公社資金による用地買収事業（大阪府の指示に基づく先行取得方式）に関するものと、用地取得の交渉受託に関するものの両方が含まれる。委託事業の内容としては、用地取得等業務（土地の取得業務及び付随業務）と補償算定業務（支障物件の補償算定に係る調査報告書の作成及び付随業務）であるが、委託料の99%以上を補償算定業務が占めている。

ウ 用地費（用地に係る再取得費）

平成 27 年度	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度予算
4,639,887,000 円	4,859,310,000 円	4,820,598,000 円	2,390,179,000 円

公社資金による用地買収事業（大阪府の指示に基づく先行取得方式）に関するものであり、大阪府土地開発公社が先行取得した用地を大阪府が再取得（大阪府土地開発公社から所有権を取得）するのに要した費用のうち、土地の取得に関するものである。

エ 補償費（用地取得に伴う補償に係る再取得費）

平成 27 年度	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度予算
3,148,762,000 円	553,721,000 円	3,107,583,000 円	1,540,821,000 円

公社資金による用地買収事業（大阪府の指示に基づく先行取得方式）に関するものであり、大阪府土地開発公社が先行取得した用地を大阪府が再取得（大阪府土地開発公社から所有権を取得）するのに要した費用のうち、地権者への補償に関するものである。

オ 府債務保証契約にかかる債務残高（期末）

平成 27 年度	平成 28 年度	平成 29 年度
18,012,429,000 円	18,843,286,000 円	16,134,143,000 円

公社資金による用地買収事業（大阪府の指示に基づく先行取得方式）に関するものであり、大阪府土地開発公社が先行取得をするにあたり、地権者に支払う用地費、補償費を金融機関から借り入れる際に、大阪府が債務保証を行っているものである。借入先は民間金融機関 9 社である。

3 大阪府道路公社

(1) 概要

設立年月日：昭和 58 年 4 月 1 日

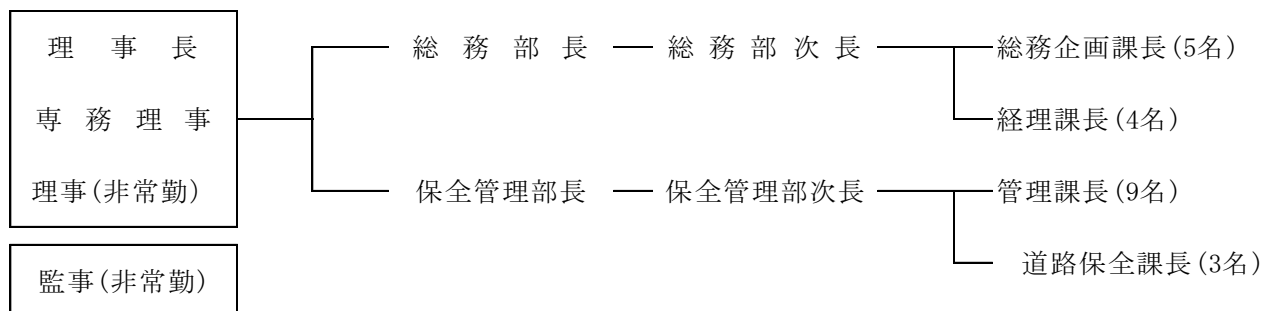
設立団体：大阪府（100%出資，出資金額：69,595,000 千円）

根拠法令等：地方道路公社法，道路整備特別措置法

設立目的：大阪府の区域及びその周辺において，その通行又は利用について，料金を徴収することができる道路の新設，改築，維持，修繕，その他の管理を総合的かつ効率的に行うこと等により，この地域の地方的な幹線道路の整備を促進して，交通の円滑化を図り，もって住民の福祉の増進と産業経済の発展に寄与することを目的とする。（定款第 1 条）

(2) 現在の組織体制

本社組織は次のとおりである。カッコ内の数字は，平成 30 年 4 月 1 日現在におけるそれぞれの課の職員数を示す。



また，次のとおり 4 つの現地管理事務所を有している。管理事務所にはそれぞれ所長が配置されている。管理事務所名の横の数字は，それぞれ平成 30 年 4 月 1 日時点での人員数を示す。第二阪奈有料道路管理事務所の人員が 0 名となっているのは，同管理事務所の所長について本社の管理課長が兼務しているからである。

鳥飼仁和寺大橋有料道路管理事務所	(1 名)
南大阪管理事務所	(1 名)
第二阪奈有料道路管理事務所	(0 名)
箕面有料道路管理事務所	(5 名)

(3) 現在の事業概要

ア 有料道路に関する管理事業（料金徴収及び維持管理）

平成 29 年度中に大阪府道路公社が管理していた有料道路と，それぞれの有料道路に関する平成 29 年度の事業収入及び平成 30 年度予算は次のとおりである。（カッコ内の数字は当該年度における有料道路事業に占める割合）

有料道路名	H29 年度事業収入	H30 年度予算
第二阪奈有料道路	4,698,564 千円 (46.3%)	4,756,476 千円 (68.3%)
南阪奈有料道路	2,070,153 千円 (20.4%)	0 千円 (0.0%)
堺泉北有料道路	1,748,757 千円 (17.2%)	0 千円 (0.0%)
箕面有料道路	1,300,966 千円 (12.8%)	1,876,338 千円 (26.9%)
鳥飼仁和寺大橋有料道路	334,482 千円 (3.3%)	331,957 千円 (4.8%)

平成 30 年度まで管理事業が継続している有料道路事業の概要は次のとおりである。

① 第二阪奈有料道路事業

路線名：一般国道 308 号

区間：大阪府東大阪市西石切町～奈良県奈良市宝来町（延長 13.4 km）

車線数：4 車線（自動車専用道路）

供用年月日：平成 9 年 4 月 23 日

料金徴収期間：平成 31 年 3 月 31 日まで

交通量：34,122（台/日）（平成 27 年度）

34,402（台/日）（平成 28 年度）

34,218（台/日）（平成 29 年度）

本道路は、大阪・奈良間の主要な府県間道路であり、地域開発などに伴う交通量増加に対応するために建設された広域幹線道路である。延長 5.6 km のトンネルで生駒山系を通過することで、山麓部の環境保全を図るとともに、大阪と奈良県北部を短時間で結んでいる。本道路の建設については、大阪府道路公社と奈良県道路公社が共同して事業を行った。料金徴収期間については、当初、平成 39 年 4 月 23 日までとされていたが、NEXCO 西日本に移管が決まり、平成 31 年 3 月 31 日までとされた。

② 鳥飼仁和寺大橋有料道路事業

路線名：府道 八尾茨木線

区間：摂津市鳥飼中～寝屋川市仁和寺本町 淀川橋梁区間（延長 0.7 km）

車線数：4 車線

供用年月日：昭和 62 年 2 月 28 日

料金徴収期間：平成 39 年 2 月まで

交通量：10,685（台/日）（平成 27 年度）

10,397（台/日）（平成 28 年度）

10,271（台/日）（平成 29 年度）

本道路は、淀川左右岸を結ぶ鳥飼大橋等の交通混雑の緩和と、北大阪・東大阪地域の交通の利便性を図るために建設された。橋梁形式としては、河川のほぼ中央に一本の主塔を有する 3 径間連続鋼床版斜張橋（中央径間 200m）と左右岸側の鋼床版箱桁橋で構成されている。昭和 58 年 7 月から 3 年半かけて、事業費総額 102 億円で建設された。

当初、料金徴収期間は平成 29 年 2 月 27 日までとされていたところ、10 年間延長された。

③ 箕面有料道路事業

路線名：一般国道 423 号

区間：箕面市坊島から箕面市下止々呂美（延長 6.8 km）

車線数：2 車線（自動車専用道路）

供用年月日：平成 19 年 5 月 30 日

料金徴収期間：平成 59 年 5 月まで

交通量：7,107（台/日）（平成 27 年度）

7,315（台/日）（平成 28 年度）

7,559（台/日）（平成 29 年度）

本道路は、新御堂筋の北端である箕面市坊島と同市下止々呂美地区を結ぶ国道 423 号のバイパスとして、大阪府及び道路公社が整備を行った地域高規格道路である。終点の下止々呂美では、国道 423 号に接続する他、箕面とどろみインターチェンジを介して新名神高速道路と接続している。箕面市北部、豊能町、能勢町、京都府亀岡市などから大阪市内への主要な路線となる。

延長 5.6 km のトンネルを有しており、総延長 6.8 km のうち大部分を占める。

イ 大阪府からの委託事業

平成 29 年度中に大阪府道路公社が大阪府から委託を受けていた事業と、それぞれの事業に関する平成 29 年度の委託料及び平成 30 年度予算は次のとおりである。

委託事業名	平成 29 年度委託料	平成 30 年度予算
府道泉大津美原線道路維持管理業務 ※	2,419 千円	2,968 千円
府道八尾茨木線道路維持管理業務	2,284 千円	2,968 千円

※平成 30 年度の委託事業名は「府道泉大津美原線交通管理事業委託」

それぞれの事業の概要は次のとおりである。

① 府道泉大津美原線 道路維持管理業務委託（鳳土木事務所管轄）

路線名 府道泉大津美原線及び堺泉北有料道路

区 間 堺市平井から高石市綾園まで

延 長 4.7 km

委託の開始時 平成 3 年 6 月 1 日（府と道路公社で協定書締結）

堺泉北有料道路の全面供用開始に際し、府道泉大津美原線と区域が重複する部分の維持管理を円滑に行うため、堺泉北有料道路と一体的に、大阪府道路公社が鳳土木事務所より委託を受けて維持管理を行うものである。なお、委託業務については、堺泉北有料道路に関する維持管理業務の委託を受けている業者に再委託がなされている。

② 府道八尾茨木線 道路維持管理業務委託（茨木土木事務所及び枚方土木事務所管轄）

路線名 主要地方道 八尾茨木線（茨木土木事務所及び枚方土木事務所管轄）

区 間 寝屋川市仁和寺本町 2 丁目 20 番地先から同 1 丁目 4 番地先まで

摂津市鳥飼中 1 丁目 41 番地先から同 2 丁目 1 番地先まで

延 長 800m

委託の開始時 昭和 61 年 7 月 23 日（府と道路公社で協定書締結）

鳥飼仁和寺大橋有料道路の供用開始を受け、府道八尾茨木線と連結する部分の維持管理を円滑に行うため、鳥飼仁和寺大橋有料道路と一体的に、大阪府道路公社が茨木土木事務所及び枚方土木事務所より委託を受けて維持管理を行うものである。なお、委託業務については、鳥飼仁和寺大橋有料道路に関する維持管理業務の委託を受けている業者に再委託がなされている。

(4) 経営成績及び財政状態

(単位：千円)

	平成 25 年度	平成 26 年度	平成 27 年度	平成 28 年度	平成 29 年度
事業収入	12,879,655	10,120,163	10,804,728	11,724,480	10,729,143
経常利益	0	0	0	0	0
当期純利益	0	0	0	0	0
総資産	285,697,418	285,763,491	286,122,320	287,035,453	287,236,574
純資産	100,946,134	100,946,134	100,946,134	100,946,134	100,946,134

(大阪府提供資料を加工)

※ 地方道路公社の会計基準には、経常利益、当期純利益及び純資産という表示はないが、他の指定出資法人と対比するため、統一の形式を採用した。

II 平成29事業年度大阪府道路公社貸借対照表

平成 30 年 3 月 31 日 現在

(単位:円)

資 産 の 部		負 債 及 び 資 本 の 部	
科 目	金 額	科 目	金 額
流動資産	1,713,442,942	流動負債	2,533,689,542
現 金	19,012	未 払 金	1,287,434,887
預 金	1,223,808	短 期 借 入 金	1,227,434,596
未 収 金	1,711,551,630	預 り 金	3,837,531
立 替 金	648,492	未 払 費 用	14,982,528
固定資産	285,523,131,068	固定負債	66,296,711,041
道路資産	285,498,066,036	長期借入金	66,296,711,041
鳥飼仁和寺大橋有料道路	10,200,000,000	政 府 借 入 金	16,017,557,373
堺 泉 北 有 料 道 路	26,278,145,162	地 方 公 共 団 体 金 融 機 構 借 入 金	2,970,403,668
第 二 阪 奈 有 料 道 路	124,573,841,710	大 阪 府 借 入 金	2,328,750,000
南 阪 奈 有 料 道 路	70,147,679,406	金 融 機 関 借 入 金	44,980,000,000
箕 面 有 料 道 路	54,298,399,758		
有形固定資産	18,325,672	特別法上の引当金等	117,460,038,468
車 両 及 び 運 搬 具	78,660,472	道路事業損失補填引当金	18,551,404,432
工 具 ・ 器 具 及 び 備 品	12,501,406	鳥飼仁和寺大橋有料道路	1,244,005,803
減価償却累計額	△ 72,836,206	堺 泉 北 有 料 道 路	4,284,658,967
		第 二 阪 奈 有 料 道 路	9,241,169,798
その他固定資産	6,739,360	南 阪 奈 有 料 道 路	2,647,991,890
差入保証金	6,739,360	箕 面 有 料 道 路	1,133,577,974
		償 還 準 備 金	98,908,634,036
		鳥飼仁和寺大橋有料道路	3,931,375,245
		堺 泉 北 有 料 道 路	20,098,140,081
		第 二 阪 奈 有 料 道 路	57,175,029,833
		南 阪 奈 有 料 道 路	13,384,904,086
		箕 面 有 料 道 路	4,319,184,791
		(負 債 合 計)	186,290,439,051
		基 本 金	91,115,000,000
		出 資 金	91,115,000,000
		大 阪 府 出 資 金	91,115,000,000
		剰 余 金	9,831,134,959
		資 本 剰 余 金	9,831,134,959
		工 事 負 担 金	9,831,134,959
		(資 本 合 計)	100,946,134,959
合 計	287,236,574,010	合 計	287,236,574,010

Ⅲ 平成29事業年度大阪府道路公社損益計算書

平成29年4月1日から平成30年3月31日まで

(単位:円)

費用の部		収益の部	
科目	金額	科目	金額
有料道路事業費	9,936,418,453	有料道路事業収入	10,152,921,407
鳥飼仁和寺大橋有料道路事業費	327,250,611	鳥飼仁和寺大橋有料道路事業収入	334,481,743
道路維持費	87,866,213	道路料金収入	334,462,877
道路管理費	87,746,041	業務外収入	18,866
特別法上の引当金等繰入額	115,251,686		
業務外費用	36,386,671		
堺泉北有料道路事業費	1,711,171,655	堺泉北有料道路事業収入	1,748,756,822
道路維持費	267,176,439	道路料金収入	1,748,694,447
道路管理費	420,544,125	業務外収入	62,375
特別法上の引当金等繰入額	1,023,451,091		
業務外費用	0		
第二阪奈有料道路事業費	4,596,027,871	第二阪奈有料道路事業収入	4,698,563,593
道路維持費	450,114,535	道路料金収入	4,698,009,282
道路管理費	962,536,994	業務外収入	554,311
特別法上の引当金等繰入額	2,979,447,811		
業務外費用	203,928,531		
南阪奈有料道路事業費	2,025,553,902	南阪奈有料道路事業収入	2,070,153,455
道路維持費	275,770,885	道路料金収入	2,065,230,298
道路管理費	437,166,125	業務外収入	4,923,157
特別法上の引当金等繰入額	1,095,090,961		
業務外費用	217,525,931		
箕面有料道路事業費	1,276,414,414	箕面有料道路事業収入	1,300,965,794
道路維持費	151,838,290	道路料金収入	1,162,543,513
道路管理費	531,425,105	業務外収入	138,422,281
特別法上の引当金等繰入額	436,235,603		
業務外費用	156,915,416		
受託事業費	573,212,720	受託事業収入	576,221,947
堺泉北有料道路受託事業費	12,599,227	堺泉北有料道路受託事業収入	13,390,658
第二阪奈有料道路受託事業費	531,608,375	第二阪奈有料道路受託事業収入	531,608,375
南阪奈有料道路受託事業費	25,667,444	南阪奈有料道路受託事業収入	27,757,800
箕面有料道路受託事業費	1,181,086	箕面有料道路受託事業収入	1,181,086
府道八尾茨木線受託事業費	2,156,588	府道八尾茨木線受託事業収入	2,284,028
一般管理費	219,512,181		
役員諸給与	189,804,546		
管理諸費	29,707,635		
合計	10,729,143,354	合計	10,729,143,354

(大阪府提供資料を引用)

(5) 大阪府の財政的関与の状況

大阪府は、上記委託事業の他、次のように大阪府道路公社に対し財政的に関与している。

ア 補助金（利子補給金）の交付

（大阪府道路公社箕面有料道路整備資金借入金利子補助金交付要綱（平成 21 年 4 月 1 日施行）に基づくもの）

平成 27 年度	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度予算
119,648,000 円	115,079,000 円	114,284,000 円	116,222,000 円

平成 21 年度から平成 29 年度までの利子補助金累計は 1,089,950,865 円である。

イ 府の債務保証

大阪府道路公社の事業資金借入金に対する大阪府の債務保証残高は次のとおりである。

平成 27 年度	平成 28 年度	平成 29 年度
74,447,635,000 円	69,044,783,000 円	65,195,396,000 円

ウ 府からの借入

大阪府道路公社の、大阪府からの借入金残高は次のとおりである。なお、全て箕面有料道路建設資金が借入名目である。

平成 27 年度	平成 28 年度	平成 29 年度
3,026,250,000 円	2,688,750,000 円	2,328,750,000 円

4 大阪高速鉄道株式会社

(1) 概要

設立年月日：昭和 55 年 12 月 15 日

株主構成：大阪府（65.1%，出資金額：9,463,000 千円）

京阪ホールディングス株式会社（2.7%）

阪急電鉄株式会社（2.7%）

近鉄グループホールディングス株式会社（2.7%）

その他の団体（26.8%）

※ 電力・ガス事業者や各種金融機関，沿線自治体等の多数の株主を含む。

設立目的：大阪府下において放射状に広がる既存鉄道並びに府事業等にかかる各種の拠点をモノレールにより有機的に結合し，府域における衛星都市間の交通利便性の向上と都市圏の調和のとれた発展に寄与する。

会計年度：4 月 1 日から 3 月 31 日まで

事業の概要及び売上高が占める割合（平成 30 年 3 月期の実績）

- ・軌道事業（旅客運輸事業の経営）96.0%
- ・ビル事業（大阪モノレール千里中央ビルの賃貸）2.0%
- ・流通事業（駅構内店舗等の経営）1.7%
- ・駐輪場事業（千里中央駅下自転車駐輪場の経営）0.3%

(2) 経営成績及び財政状態

（単位：千円）

	平成 25 年度	平成 26 年度	平成 27 年度	平成 28 年度	平成 29 年度
売上高	9,406,473	9,504,068	10,789,553	11,377,167	11,230,540
経常利益	2,936,588	2,820,461	3,691,858	4,240,141	3,398,391
当期純利益	1,807,545	1,758,187	2,437,675	2,952,541	2,349,067
総資産	31,846,768	33,128,187	34,030,823	34,296,195	34,276,037
純資産	10,749,780	12,507,967	14,878,551	17,838,177	20,198,987

（大阪府提供資料を加工）

貸 借 対 照 表

(平成30年3月31日現在)

(単位：千円)

科 目	金 額	科 目	金 額
(資 産 の 部)		(負 債 の 部)	
流 動 資 産	5,981,429	流 動 負 債	4,000,605
現金及び預金	4,546,684	1年以内返済予定 長期借入金	1,733,660
未収運賃	458,528	未払金	1,237,953
未収金	112,569	未払費用	117,484
貯蔵品	573,656	未払法人税等	484,952
前払費用	176,073	預り金	91,729
繰延税金資産	98,576	前受運賃	312,116
その他の流動資産	15,340	その他の流動負債	22,709
固 定 資 産	28,294,607	固 定 負 債	10,076,444
軌道業固定資産	24,607,145	長期借入金	9,431,590
有形固定資産	23,725,893	退職給付引当金	327,344
無形固定資産	881,252	長期前受収益	10,174
兼業固定資産	2,681,711	預り保証金	237,768
有形固定資産	2,681,638	金利スワップ負債	69,566
無形固定資産	72	負 債 合 計	14,077,049
建設仮勘定	351,570	(純 資 産 の 部)	
軌道業	351,570	株 主 資 本	20,247,252
投資その他の資産	654,179	資 本 金	14,538,000
投資有価証券	800	利益剰余金	5,709,252
関係会社株式	8,000	その他利益剰余金	5,709,252
長期前払費用	460,154	別途積立金	3,360,185
繰延税金資産	179,859	繰越利益剰余金	2,349,067
その他の投資等	5,366	評価・換算差額等	△ 48,265
		繰延ヘッジ損益	△ 48,265
		純 資 産 合 計	20,198,987
資 産 合 計	34,276,037	負 債 ・ 純 資 産 合 計	34,276,037

損 益 計 算 書

〔 自 平成29年4月 1日 〕
〔 至 平成30年3月31日 〕

(単位：千円)

科 目	金 額	
軌 道 業 業 収 益	10,779,771	3,455,409
管 業 業 費	7,324,362	
兼 軌 道 業 業 利 益		208,615
兼 管 業 業 収 益	450,768	
兼 管 業 業 費	242,152	
全 兼 業 業 利 益		208,615
全 事 業 業 利 益		3,664,025
管 業 外 収 益		31,012
受 取 利 息 及 び 配 当 金	22,489	
雑 収 入	8,523	
管 業 外 費 用		296,647
支 払 利 息	246,464	
雑 支 出	50,183	
経 常 利 益		3,398,391
税 引 前 当 期 純 利 益		3,398,391
法 人 税、住 民 税 及 び 事 業 税	951,664	
法 人 税 等 調 整 額	97,658	1,049,323
当 期 純 利 益		2,349,067

(大阪府提供資料を引用)

(3) 大阪府の財政的関与の状況

ア 補助金の交付

- ・みどりの風の道形成事業支援補助金（平成 28 年度に 3,547 千円）
- ・可動式ホーム柵整備事業費補助金（平成 30 年度予算として 16,666 千円）

イ 委託料

- ・主要地方道大阪中央環状線大阪モノレール予防保全対策工事委託（鋼軌道桁等塗装替，橋梁点検，エレベーター更新等）（平成 29 年度：456,822 千円）

ウ 負担金

- ・インフラ維持修繕負担金（平成 29 年度：46,362 千円）
- ・大阪モノレール連絡通路管理業務（平成 29 年度：1,530 千円）
- ・大阪中央環状線外大阪モノレール連絡通路清掃等業務委託（平成 29 年度：7,704 千円）
- ・大阪中央環状線外大阪モノレール連絡通路管理及び清掃協定（平成 29 年度：5,243 千円）

エ 貸付金

過去には大阪府から貸付を受けていたが，平成 28 年度に完済しており，現在，大阪府からの貸付金は存在しない。

オ 大阪府による債務保証

なし。

(4) 沿革及び現在の事業概要等

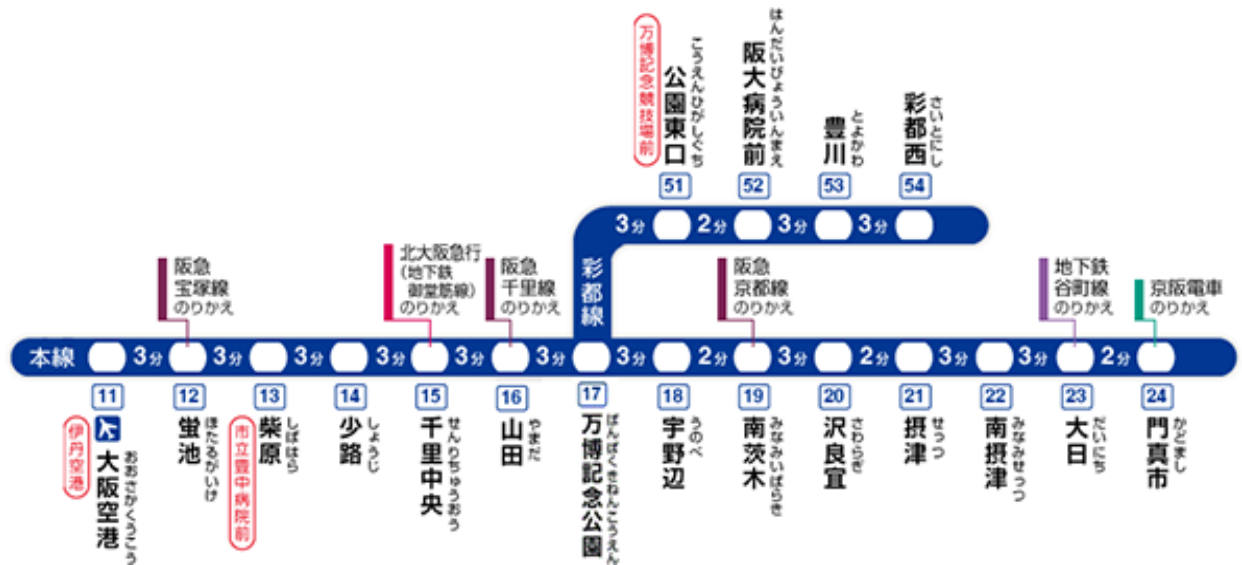
大阪高速鉄道株式会社は，大阪府下において放射状に広がる既存鉄道並びに府事業等にかかる各種の拠点をモノレールにより環状に結合し，府域における衛星都市間の交通利便性の向上と都市圏の調和のとれた発展に寄与するという目的により設立された会社である。

モノレールを走行させるための設備は，インフラ部（支柱，桁及び床板，駅舎，分岐器など）と，インフラ外部（電気系統，保安通信施設，車両など）とに区分される。インフラ部は大阪府の所有・管理の下にあり，道路法上の「道路」に該当する。大阪高速鉄道株式会社は，軌道法に基づく特許を受けたことにより，インフラ部の無償での占用を認められている。一方，インフラ外部は，大阪高速鉄道株式会社の所有・管理の下にある。

インフラ部の一部については，大阪府との合意（平成 2 年 3 月 12 日付けの協定）に基づき，大阪高速鉄道株式会社が日常の管理等を行っている。また，大阪府は，平成 25 年 9 月，大阪モノレール長寿命化修繕計画を策定し，計画的にインフラ部の予防保全業務を実施しているが，軌道桁等に関する予防保全業務については大阪高速鉄道株式会社に委託し，さらに同社から第三者へと再委託されている。

大阪モノレールは，昭和 57 年に事業に着手し，平成 2 年 6 月 1 日，千里中央駅から南茨木駅までの区間にて開業した。その後，次第に開業区間を伸ばし，平成 10 年 10 月 1 日には彩都線が開業した。平成 19 年 3 月以降は，次の路線図の区間において営業を行っている。

<路線図>



(大阪高速鉄道株式会社のホームページより引用)

平成 28 年 1 月に開催された大阪府戦略本部会議において、平成 16 年 10 月の近畿地方交通審議会答申第 8 号を受け、門真市駅からさらに南の（仮称）瓜生堂駅までの約 8.9km の区間の延伸を行うことが意思決定され、2029 年の開業を目標として事業が進められている。

大阪高速鉄道株式会社は、平成 2 年度の大阪モノレールの開業から 8 年間は赤字が続き、累積損失が増大する一方であったが、平成 9 年 4 月の柴原駅～大阪空港駅間及び南茨木駅～門真市駅間の開業や、翌平成 10 年度の万博記念公園駅～阪大病院前駅間（彩都線）の開業等をきっかけとして利用者数が増加・安定するようになり、同年度からは黒字（営業損益）に転じた。その後も堅実に業績を伸ばし、平成 27 年度には累積損失を解消するに至った。

現在も、非常に安定した経営状態にあり、最大株主である大阪府をはじめとする株主への配当も見込める財務状況となったが、門真市駅以南への延伸事業が決定されたことに伴い、今後はインフラ外部への多額の設備投資が必要となることから、引き続き厳しい財務運営を強いられることとなる。

事業としては、大阪モノレールによる軌道事業が大半（売上高 96.0%）を占めるが、大阪モノレール千里中央ビルの賃貸を行うビル事業をはじめ、駅構内のコンビニエンスストアや薬局の運営などの流通事業等においても成果を挙げている。

また、大阪高速鉄道株式会社は、昭和 62 年 10 月 31 日、大阪モノレールの関連業務を推進する目的で、子会社として大阪モノレールサービス株式会社（旧商号：大阪高速鉄道興産株式会社）を設立した。当初は、第三者も同社の株式を保有していたが、平成 18 年 6 月、これらの株式を大阪モノレールサービス株式会社が自己株式として取得したことにより、同社は実質的には大阪高速鉄道株式会社の 100%子会社となった。大阪モノレールサービス株式会社は、車両・軌道・駅舎・通信施設等の保守・管理業務をはじめとし、車体広告や駅の電照広告等の広告業務、駅フロント業務、コンビニエンスストアの運営、大阪高速鉄道株式会社の旧本社ビルの管理業務等を行っている。近年、大阪モノレールサービス株式会社は連続して利益を上げており、経営状態は良好である。

第3 包括外部監査の結果（監査の結果及び意見）

1 総括意見

(1) 道路交通政策の在り方

【意見1】 PDCA サイクルについて

大阪府は、交通・道路事業を効率的効果的に推進していくために各種計画のPDCAサイクルが有効に機能しているかを今一度検証するとともに、大阪府下の交通・道路に関して大阪府が担うべき役割を踏まえ、選択と集中の観点から事業推進の是非につき不断に見直していくべきである。

(2) 土木事務所の事務の効率化について本庁が果たすべき役割

【意見2】 土木事務所の事務の統一・管理等

大阪府は、根拠を同じくして各土木事務所が共通して実施している事務について、都市整備部（本庁）の各部署と土木事務所が一体となって、七土木所長会その他各種の会合等の場を活用する等して、事務の実施方法の共有化や業務の在り方を示し、また事務の統一化や共通化に取り組むべきである。

2 大阪府都市整備部（本庁）についての監査の結果及び意見

(1) 「横断的な施策立案の場」について

【意見3】 「横断的な施策立案の場」について

大阪府は、大阪府交通道路マスタープランに示される「横断的な施策立案の場」の意義につき、都市整備部において認識を共有し、その施策進捗状況を適切に把握すべきである。

(2) 未着手路線の進捗管理

【意見4】 未着手路線の進捗管理

大阪府は、平成23年3月に策定した「都市計画（道路）見直しの基本方針」に基づく進捗管理を定期的実施する体制を構築すべきである。

(3) 自主財源について

【監査の結果1】 自主財源について

大阪府は、都市整備部における自主財源の事業について、各土木事務所が共有する最低限のルールを定めるべきである。

【意見5】 自主財源の計画等

大阪府は、自主財源事業の財源確保目標値や手法につき計画を定める等して、その後の使途や実績を検証する仕組みを構築すべきである。

(4) 事業評価手法

【意見6】 事業評価手法（道路拡幅や自転車通行空間）

大阪府は、既設道路の拡幅等の改良工事や自転車通行空間の整備についての事業評価手法定立のための検討を行うべきである。

(5) 契約関係

【意見 7】 システム関連契約の実績報告について

大阪府は、システム関連業務委託契約について、その完了報告の際には、成果図書類のみならず、実施工数や単価等の明細書を徴求し、今後のシステム関連業務の委託契約金額の予定価格積算の参考とすべきである。

【意見 8】 調査検討業務の実績報告について

大阪府は、調査検討業務（コンサルタント）委託契約については、その完了報告の際には、成果図書類のみならず、実施工数や単価等の明細書を徴求し、今後の調査検討業務の委託契約金額の予定価格積算の参考とすべきである。

【意見 9】 単価検索ソフト契約における随意契約理由書の記載内容

大阪府は、Web 建設物価の利用に関する契約及び積算資料電子版の利用に関する契約の各随意契理由書の記載について、実態を踏まえた適切な表現に改めるべきである。

【監査の結果 2】 単価検索ソフト契約における契約書の齟齬

大阪府は、Web 建設物価の利用に関する契約及び積算資料電子版の利用に関する契約について、その利用端末の必要数量を再検討のうえ、随意契約理由書において判断過程を明記すべきである。

【意見 10】 交通安全教育指導員派遣事業委託における成果の把握

大阪府は、交通安全教育指導員派遣事業委託について、その事業の効果を図ることができるよう、活動指標（アウトプット）のみならず、その効果を図る指標（アウトカム）を設けるなどして、より事業の効果を測ることができるよう報告のあり方を改めるべきである。

(6) 補助金

【監査の結果 3】 補助対象事業の支出の相当性

大阪府は、大阪府公共交通機関等と連携した受入環境整備事業補助金につき、補助金交付申請時に、補助対象事業者には補助対象経費の明細を示す資料の提出を求める形に改め、同補助金交付要綱においてもその内容を明記すべきである。また、事業実績報告時における検査手法については、現在の運用に即して、補助対象事業者には提出を求める資料等を同補助金交付要綱に明記すべきである。

【監査の結果 4】 補助金制度の趣旨目的等の再検討

大阪府は、大阪府道路公社箕面有料道路整備資金借入金利子補助金について、その趣旨・目的をより明確にし、交付要綱の記載を改めるべきである。また、今後、同種の補助金制度の創設に際しても、要綱において、当該補助金の趣旨・目的を明確に定めるべきである。

3 土木事務所についての監査の結果及び意見

(1) 都市整備部(本庁)と土木事務所の連携

【意見 11】 七土木所長会の議事録の作成

大阪府は、七土木所長会の議事録を作成すべきである。

(2) 契約関係～契約の締結

【意見 12】 契約設計における予定価格の算出方法

大阪府は、作業員の業務時間を積み上げて業務委託契約の設計をする場合、作業員ごとに予定される業務内容・業務時間を正確に積み上げて積算すべきである。

【意見 13】 受注業者の選定方法 1

大阪府は、主要地方道富田林泉大津線外トンネル非常警報装置等保守点検業務に関し、参加意思確認公募手続や他の業者へのヒアリングなどの方法により、随意契約の妥当性を検討すべきである。

【意見 14】 受注業者の選定方法 2

大阪府は、連続立体交差事業に係る各業務に関して、鉄道事業者に発注せざるを得ない種類の業務であるか否かを慎重に見極めた上で、鉄道事業者との過去の協定書の内容も考慮し、協定書に記載する相互協力の範囲内であれば鉄道事業者の協力を求め、鉄道事業者以外の業者との直接契約を視野に入れるなど価格競争性を確保した業者選定の在り方を検討すべきである。

【意見 15】 随意契約理由の記載の充実

大阪府は、土木事務所が随意契約の方法により概算金額による契約を締結する場合、随意契約理由書において、随意契約によることとした理由のほか、当該契約の相手方業者が契約相手方選定の条件を充足しているか否かも具体的に記載すべきである。

【意見 16】 機器設置契約及び保守点検業務の発注方法

大阪府は、土木事務所において、導入した情報機器等を運用する間に、定期的に保守点検業務が必要となる機器を導入する場合、導入時に運用期間中の保守点検費用の算定が可能なものについては、業者選定にあたり、システムの設置コストに加えて、運用期間中の保守点検費用等を含めたトータルコストについても評価できる契約手法を検討すべきである。

【意見 17】 随意契約理由の記載ルール

大阪府は、各土木事務所が大阪府土地開発公社や大阪高速鉄道株式会社との間で随意契約の方法により同種の契約を締結する場合、随意契約理由書における理由の記載内容を統一すべきである。

【意見 18】 随意契約における見積取得のあり方

大阪府は、土木事務所が随意契約の方法により契約を締結するに際し、契約締結前に業者との間で、契約金額について交渉を行い、複数回見積書の提出を受けたうえで契約を締結した場合、価格交渉を行った際の交渉内容や経過を記録すべきである。

(3) 契約関係～変更契約

【意見 19】 変更契約に伴う事務量・事務経費の削減

大阪府は、土木事務所における工事請負契約に関して当初契約の設計をする際、より慎重に設計をして、変更契約を締結する必要が生じないようにし、変更契約に伴う事務量を削減するよう努めるべきである。また、変更契約の必要性が判明した際には、更なる変更契約による事務量が嵩まぬよう、追加で必要な工程等を全て検討の上、当該変更契約手続の中で処理できるよう努めるべきである。

【意見 20】 変更理由書の記載の充実

大阪府は、土木事務所における工事請負契約の変更契約に関して、変更理由書を見れば、変更理由が具体的にわかるように、変更理由を具体的に記載すべきである。

【監査の結果 5】 変更理由書の記載事由

大阪府は、土木事務所における工事請負契約の変更理由書の記載の様式を改め、当初契約金額を記載したうえで、変更後の金額が当初契約金額から何%の増額であるかを明記するようすべきである。また、当初契約金額の 20% を超える増額となる場合において新たな契約をせずに変更契約を締結しようとするときは、変更理由書において、新たな契約を既契約工事と分離施工することが著しく困難である理由を記載すべきである。

【意見 21】 都市整備部（本庁）による各土木事務所における変更契約の把握・分析

大阪府は、都市整備部（本庁）において、当初契約金額の 20% を超える増額となる変更契約がなされた事例を集積し、分析する制度を設けるべきである。

(4) 契約関係～再委託等

【監査の結果 6】 再委託先の名称の通知・大阪府による承諾

大阪府は、土木事務所における道路に関する委託契約に関し、受注者に対して、再委託の有無や再委託先の名称等の通知をするよう指導を徹底すべきである。

【意見 22】 受注者が指定出資法人の場合の再委託先の通知・大阪府による承諾

大阪府は、土木事務所における道路に関する委託事業の受注者が指定出資法人であった場合であっても、再委託に関しては、他の受注者の場合と同様に、受注者である指定出資法人に対して、再委託の有無や再委託先の名称等の通知を求めた上で、大阪府が再委託を承諾するか否かを判断できるように契約書の記載内容の変更を検討すべきである。

【意見 23】 暴力団排除誓約書の取得

大阪府は、土木事務所における委託契約や工事請負契約の受注者に対して、受注者と再委託先との再委託契約や受注者と下請負人との下請負契約（以下「再委託契約等」という。）の金額にかかわらず、全ての再委託先や下請負人（以下「再委託先等」という。）から暴力団排除誓約書（以下「暴排誓約書」という。）を徴取させ、府に提出させるべきである。

【意見 24】 受注者が指定出資法人の場合の再委託先等からの暴排誓約書の取得

大阪府は、土木事務所における委託契約や工事請負契約の受注者が指定出資法人であった場合であっても、受注者である指定出資法人に対して、再委託先等からの暴排誓約書を徴取させ、大阪府に提出させるよう契約書の記載内容の変更を検討すべきである。

（5）書類等の保管

【意見 25】 契約関係書類の正確な編綴・調製

大阪府は、複数の職員が精査するなどにより、土木事務所が、契約関係書類を正確に編綴・調製しているかを確認する体制を整えるべきである。

【監査の結果 7】 書類の保管ルール、方法

大阪府は、各土木事務所に対し、大阪府行政文書管理規則を改めて周知したうえで、土木事務所が保管する各種書類の保管場所、保管方法及び管理の方法について、都市整備部（本庁）の指導等により、大阪府行政文書管理規則に基づく共通の方法により書類を整理のうえ保管、保存すべきである。

【意見 26】 書類の保存期間

大阪府は、土木事務所における書類の保存について、都市整備部（本庁）を中心として、その性質及び種類に応じてどのような場合に文書の保存期間を延長するか、その判断基準等に関する考え方を検討し、土木事務所に周知したうえ、適正に文書の保存期間を延長し、文書を長期に保存すべきである。

（6）備品・資材管理

【監査の結果 8】 土木事務所に共通する物品管理方法

大阪府は、土木事務所が管理する物品について、都市整備部（本庁）の各部署と土木事務所が一体となって、7 土木事務所に共通する最低限の物品管理方法（特に、物品確認の頻度や物品リストの書式等）を定めるべきである。

【意見 27】 備品情報リストの記載項目の統一

大阪府は、全 7 土木事務所が管理する備品情報リストの記載項目を統一することにより、備品の効率的な管理に努めるべきである。

【監査の結果 9】 物品リストと現物の照合の必要性

大阪府は、物品リストと現物の照合作業を行い、齟齬があれば、物品リストの修正を行うべきである。

【意見 28】 耐久消耗品の持出し・貸出しルール

大阪府は、土木事務所の耐久消耗品一覧表に掲載しているデジタルカメラ等の物品については、持出簿や管理簿を正確に作成すべきである。

【監査の結果 10】 資材の残数管理方法

大阪府は、土木事務所が管理する資材に関して、原則として、正確な残数を一定の頻度で把握すべきであり、例外的に、一定の頻度での正確な残数管理に適さない種類の資材がある場合には、その資材の種類を予め決定しておくべきである。

【意見 29】 災害用備蓄米や保存水の期限管理，配布方法の検討

大阪府は、広域防災拠点から土木事務所に配布される保存食を無駄なく有効活用できるよう努めるべきである。

(7) 職員管理

【意見 30】 運転免許の管理

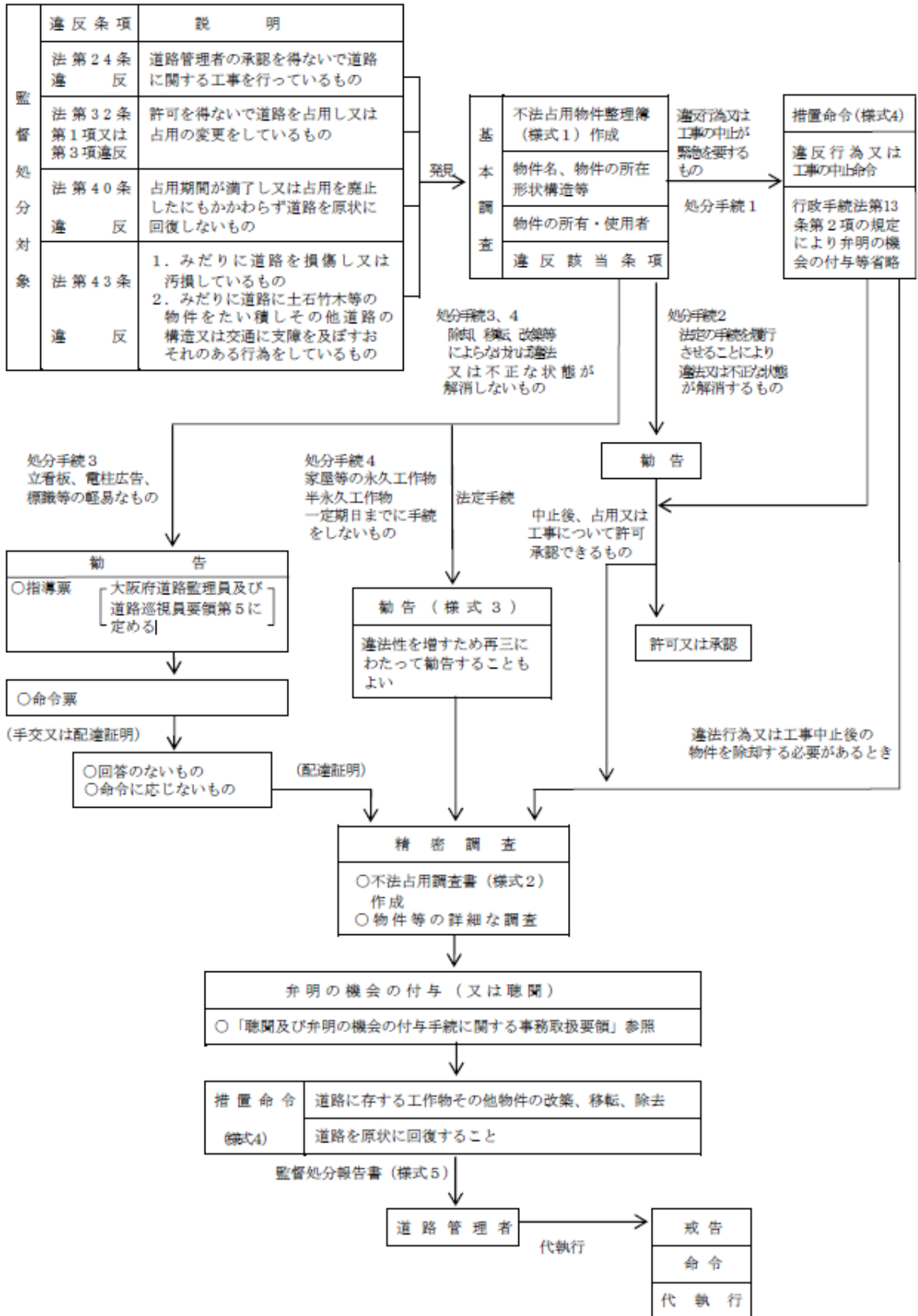
大阪府は、土木事務所において自動車を運転する予定がある者について、年度当初以外にも、運転免許証の取得の有無を有効期間満了時その他随時確認すべきである。

【意見 31】 車両運転前のアルコール検査

大阪府は、土木事務所において自動車を運転する者に対し、庁用自動車の運転前の点呼時にアルコールチェッカー等を用いて呼気検査を行い、その結果を記録すべきである。

(8) 不法占用・道路占用等許認可

<監督処分手続フローチャート>



(大阪府提供資料より引用)

【監査の結果 11】 不法占用への対処

大阪府は、土木事務所所管の道路または道路区域外の土地について不法占用を認知したときは、道路法、道路の不法占用物件等監督処分要綱等に基づき、措置命令を含め適切に権限を行使し、実効的な不法占用の解消措置を講じるべきである。

【意見 32】 不法占用者との交渉等の記録化

大阪府は、土木事務所所管の道路または道路区域外の土地について不法占用を発見した場合、土木事務所は、不法占用者に対する指導や協議の内容を詳細に記録し、都市整備部（本庁）に報告することを徹底すべきである。

【監査の結果 12】 不法占用者に対する不当利得返還請求

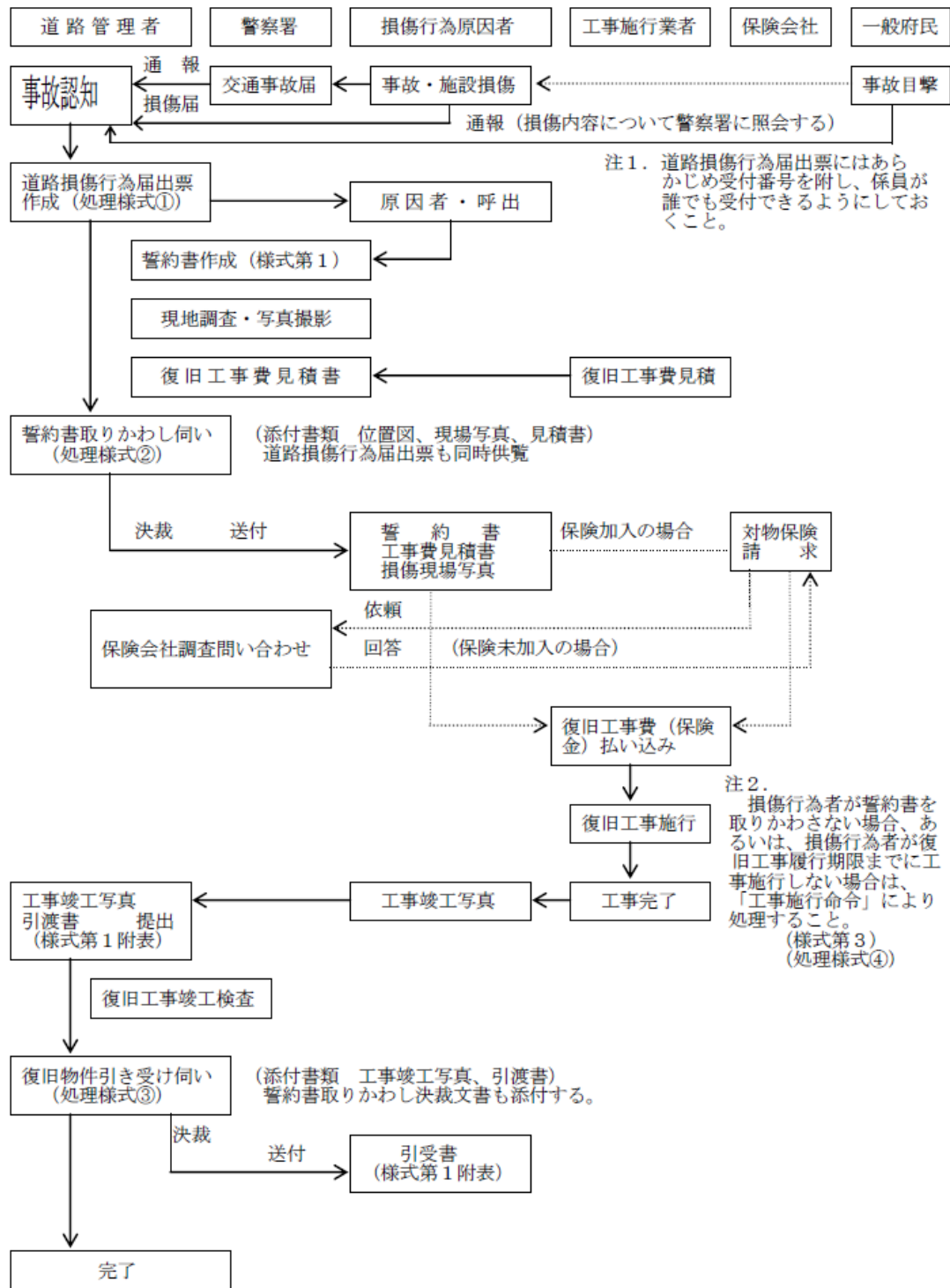
大阪府は、土木事務所所管の用地や道路について、不法占用を発見した場合、当該不法占用者に対し不法占用期間にかかる占用料相当額を請求することを個別に検討すべきである。

【監査の結果 13】 行政財産使用許可申請書の記載内容の正確性

大阪府は、行政財産使用許可申請書の記載内容が正確であるかを精査し、記載に明らかな誤記があれば、申請者に対して補正を促し、補正が無い限り、使用不許可とすべきである。

(9) 道路損傷行為への対応

<道路損傷行為フローチャート>



(大阪府提供資料より引用)

【監査の結果 14】 誓約書の記載

大阪府は、原因者と誓約書を取り交わす場合、誓約書に工事完了期限を記入することを徹底すべきである。

【監査の結果 15】 道路損傷処理事務取扱要領に基づく対応

大阪府は、道路損傷行為に対しては、道路損傷処理事務取扱要領による復旧工事を行うことを徹底すべきである。

(10) 道路パトロール等

【意見 33】 他の自治体等との比較検討

大阪府は、大阪府が管理する道路の定期パトロールについて、パトロールの方法や頻度、人員体制等について、国や他の都道府県・市町村等における実施の状況を調査し、大阪府として望ましい道路パトロールのあり方を検討すべきである。

【監査の結果 16】 土木事務所のパトロール体制

大阪府は、各土木事務所が行う道路パトロールについて、名称や各パトロールの内容について、都市整備部において一定程度統一したルールを定め、各土木事務所の道路パトロールの内容が合理的なものであるか検証し、不合理な相違があればこれを改めるべきである。

【意見 34】 直営作業結果入力に係る建設 CALS の改善等

大阪府は、土木事務所が行った直営作業の結果を建設 CALS にて管理するにあたって、同システムに記録すべき内容が十分であるか検討し、あわせて作業に要した時間その他十分な情報が記録できるよう、次のシステム改修時等のタイミングにおいて建設 CALS の改善を検討すべきである。

【意見 35】 メンテナンスマネジメント委員会

大阪府は、土木事務所メンテナンスマネジメント委員会を各委員出席のもとで定期的開催し、これを開催したときは、大阪府都市基盤施設長寿命化計画において定められた実施内容に基づき議事を行い、またその議事録は原則として統一した様式により具体的に作成することにより、出席していない職員であっても議事の内容を容易に理解できる体制とすべきである。

【意見 36】 テクニカルアドバイス制度の積極的活用

大阪府は、土木事務所における職員のスキルアップによる維持管理体制の強化及び道路維持管理に際しての高度の判断を行う参考とするため、テクニカルアドバイス制度を積極的に活用すべきである。

(11) 情報セキュリティ

【監査の結果 17】 パスワードの保存管理

大阪府は、大阪府建設 CALS のログインに際し使用する ID 及びパスワードを情報端末に保存しないことを各職員に徹底すべきである。

4 大阪府土地開発公社についての監査の結果及び意見

(1) 公社資金による用地買収事業（先行取得方式）について

【意見 37】 「事業用地を取得することができないと認められるとき」の判断基準

大阪府土地開発公社は、地権者との用地売買契約交渉の長期化を避けるために、大阪府との間の「公共事業用地先行取得等契約書」第7条第1項に定める「事業用地を取得することができないと認められるとき」の該当性に関する判断基準を定めるとともに、該当すると判断した場合の大阪府への届出を迅速に行うべきである。

【意見 38】 土地収用制度の活用の積極的検討

大阪府は、大阪府土地開発公社に対し、公共事業用地先行取得等契約書第7条第1項に基づく「事業用地を取得することができないと認められる」旨の届け出を適切に行うよう働きかけると共に、今後、土地収用制度の活用をより積極的に検討するよう努めるべきである。

【監査の結果 18】 所有権移転登記手続の方式

大阪府は、大阪府土地開発公社が先行取得した用地に関し、同公社から現実に所有権を取得した時点（再取得した時点）で府への所有権移転登記手続をすべきである。

【監査の結果 19】 交渉経過の記載方法

大阪府土地開発公社は、交渉経過票に添付されている交渉経過の記載について、特に担当者が複数で交渉に関与している場合、交渉経過を記載する担当者を特定した上で、その記載内容を具体的に把握できるように明確に記録すべきである。

(2) 大阪府からの委託業務について

【意見 39】 委託業務料の決定手法について

大阪府は、大阪府土地開発公社に委託している補償算定業務に関し、公社の委託事務費が再委託金額の4%に固定されていることの当否について検討すべきである。

【意見 40】 随意契約理由の記載

大阪府は、補償算定業務について随意契約の手法により大阪府土地開発公社との間で契約を締結する場合、随意契約にする理由を、地方自治法施行令第167条の2第1項の規定に即して具体的に記載すべきである。

(3) 大阪府土地開発公社が行う入札一般について

【監査の結果 20】 最低制限価格の設定

大阪府土地開発公社は、入札を行うに際し、最低制限価格を設定すべきである。

【監査の結果 21】 大阪府土地開発公社入札執行要領の記載

大阪府土地開発公社入札執行要領(昭和51年9月1日制定,平成22年4月1日改訂)は、消費税が5%であることを前提に記載されているが、平成26年4月1日から消費税率が8%に引き上げられた点について反映されていないので、早急に要領を改訂するべきである。

(4) 会計に関する事項

【監査の結果 22】 先行取得土地の公有地取得事業原価

大阪府及び大阪府土地開発公社は、同公社が先行取得した土地を府が再取得する際の価額について、再取得する先行取得土地にかかわる費用のみを用いて算出すべきである。このような取扱いが大阪府及び大阪府土地開発公社の認識と異なっており、適当でないというのであれば、現行の運用に沿うように契約書や協定書等の文言を改訂すべきである。

【監査の結果 23】 賞与引当金の計上

大阪府土地開発公社は、賞与引当金について、当該賞与にかかる同公社負担の社会保険料を含めて計上すべきである。

【監査の結果 24】 販売費及び一般管理費の計上方法

大阪府土地開発公社は、土地開発公社経理基準要綱に従い、公有土地に含めている管理部門の費用について、損益計算書に販売費及び一般管理費として表示すべきである。

【意見 41】 土地買収等にかかわるコストの適切な把握

大阪府土地開発公社は、同公社全体のコスト及び案件ごとのコストを適切に把握し、業績を適切に評価できる仕組みを構築すべきである。

(5) 経営目標について

【監査の結果 25】 経営目標の設定

大阪府土地開発公社及び大阪府は、用地取得の進捗率に関して年度末に経営目標の達成状況を評価する際は、年度初めに設定された目標値を基準として評価すべきである。

(6) 大阪府土地開発公社のあり方について

【意見 42】 大阪府土地開発公社の今後のあり方

大阪府は、大阪府土地開発公社との契約の方式を交渉委託方式をメインとすること等も含め、他府県の例も参考にしながら、同公社の今後のあり方について検討すべきである。

5 大阪府道路公社についての監査の結果及び意見

(1) 鳥飼仁和寺大橋有料道路事業について

【意見 43】 自転車の通行について

大阪府道路公社は、鳥飼仁和寺大橋の自転車通行料について、徴収率を上げる手段を検討するべきである。

(2) 府からの委託事業について

【意見 44】 委託業務料の決定手法について

大阪府は、大阪府道路公社に委託している業務について、公社の委託事務費の算出方法の是非を検討すべきである。

【監査の結果 26】 府道泉大津美原線の契約書原本保管の不備

大阪府道路公社は、泉大津美原線に関する委託契約書の原本を保管する際は、委託事業の内容を示す別紙も一体のものとして保管するべきである。

【意見 45】 再委託に関する承諾

大阪府は、大阪府道路公社に委託した事業に関して、同公社が再委託を行う場合、府の承諾を必要とすべきである。

(3) 大阪府道路公社が行う入札一般について

【意見 46】 契約内容に適合した履行がなされているかの確認

大阪府道路公社は、予定価格に比べて落札価格が著しく低い（概ね予定価格の 5 割前後）結果となった案件に関して、大阪府道路公社会計規程第 77 条ただし書きの規定も活用し、契約内容に適合した履行がなされるか否かの確認を行うべきである。

(4) 大阪府道路公社が締結する随意契約一般について

【意見 47】 随意契約理由の具体化

大阪府道路公社は、随意契約で契約を締結する場合に、随意契約理由書における随意契約理由を具体的に記載すべきである。

(5) その他管理事項

【意見 48】 備品管理について

大阪府道路公社は、本社及び管理事務所ごとに備品管理台帳を作成した上で、管理事務所における備品管理責任者による定期的な在庫確認の際は、備品管理台帳に確認済印を押印する等の運用を行うべきである。

【監査の結果 27】 未使用回数券の残高管理

大阪府道路公社は、有料道路について販売された回数券について未使用回数券の残高管理を行うべきである。

(6) 大阪府道路公社の今後のあり方について

【意見 49】 大阪府道路公社の今後のあり方について

大阪府は、大阪府道路公社が管理運営する有料道路が減少している状況を踏まえ、同公社の事業に関するコストを今後も適切に把握した上で、人件費や賃料等の縮減に努めるべきである。

6 大阪高速鉄道株式会社についての監査の結果及び意見

(1) 会計に関する事項

【監査の結果 28】 監査報酬の計上時期

大阪高速鉄道株式会社は、次年度に役務が提供される予定の会計監査人による監査業務に関し、その対価を前年度の未払金として費用計上すべきではなく、役務の提供を受けた時点で費用計上すべきである。

【意見 50】 借入れの是非

大阪高速鉄道株式会社は、金融機関等から借入れをするに際し、その必要性を慎重に吟味し、不要な借入れを避けるべきである。

(2) 役員の選任について

【意見 51】 役員の公募方法

大阪高速鉄道株式会社は、「民間等の当該業務経験者も含めて人選すべき」とする大阪府指定出資法人評価等審議会の意見の趣旨に沿うように、民間鉄道等の業界団体等にも役員公募を周知する等、幅広く人材を集める公募方法となるよう努めるべきである。

(3) 経営目標の設定

【意見 52】 経営目標の合理化

大阪高速鉄道株式会社は、平成 31 年度以降の経営目標を定めるに際しては、中期経営計画に沿って、より合理的な目標を設定するよう留意すべきである。

大阪府は、大阪高速鉄道株式会社に経営目標を設定させるに際し、より合理的な内容となるよう適切に働き掛けるべきである。

(4) インフラ部の予防保全対策業務に関する契約

【意見 53】 大阪高速鉄道株式会社への委託の是非

大阪府は、大阪高速鉄道株式会社へインフラ部の予防保全対策業務を委託することに関し、その必要性や合理性を十分に考慮した上で、今後の委託契約の是非及び内容を十分に検討すべきである。

【意見 54】 随意契約理由の記載方法

大阪府は、大阪高速鉄道株式会社に対し、随意契約の方式によりモノレール予防保全対策業務を委託する際、地方自治法施行令第 167 条の 2 第 1 項第 2 号に該当することが一見して確認できるよう随意契約理由書の記載を具体的かつわかりやすいものとするよう留意すべきである。

(5) モノレール事業の効果の検証

【意見 55】 インフラ部とインフラ外部とを一体とした効果の検証

大阪府は、府が管理するインフラ部と大阪高速鉄道株式会社が管理するインフラ外部とを一体のものとしたモノレール事業全体としての費用便益分析等を行うことにより、同事業の社会的・経済的效果を検討すると共に、大阪府民への説明に努めるべきである。

第4 最後に

1 本年度の包括外部監査の対象とした交通・道路事業は、大阪府民の生活、経済活動の基盤であり、地方自治体が取り組むべき最重要事業の一つである。その重要性は、時代が変わっても失われるものではない。しかし、事業の内容は時代と共に変化する。高度経済成長期には、新しい交通・道路網の開発や整備が必要とされ、地方自治体も多額の資金をこれにあて、組織体制や手続もその時代の要請に応じたものとなっていた。その後、バブル崩壊を経て、少子高齢化社会・人口減少社会といわれるようになるなど、社会情勢は大きく変化している。オリンピックや万国博覧会といったビッグイベントが一定の経済効果をもたらすことがあっても、社会状況の大きな変化を変えることにはならないと思われる。高度経済成長期に建設・整備されたインフラの多くが老朽化し、維持保全のためにより大きな資金が必要となってきている。大阪府の財政は厳しい状況にある。大阪府の交通・道路事業における財務事務の執行も、こうした社会状況の変化を見据えたものへと変化させる必要がある。

本報告書で述べた監査の結果や意見は、適法性・合規性・経済性・効率性・有効性などの視点から改善や変更を求めるものであるが、それらの根底にあるのは、上記社会状況や財務状況の変化に対応できているかという問題意識である。この問題意識から見ると、様々な取組が実施されているものの、いわゆる縦割り行政的な、あるいは前例踏襲的な組織運営が残り、より大きな視点からの組織運営や財務事務執行手続の見直しが十分とはいえないように思われる。この見直しの具体化のためには、費用対効果を十分に意識しているかという観点が必要である。激しい競争社会にあって営利を目的とする民間企業では、費用対効果を考え、コストを意識した経営をすることは基本的な事項である。しかし、営利を目的としない地方公共団体や指定出資法人などの事業においても、費用対効果を考え、コストを意識することは大切なことである。とりわけ、上記の状況変化に対応するためには、一層重要である。

したがって、大阪府において、社会状況や府の財務状況の変化を踏まえ、いわゆる縦割り意識や前例にとられることなく、組織のあり方、運営方法など全般に渡って費用対効果を考え、コスト意識の徹底を図り、大阪府全体の交通・道路行政のあり方を検討することが必要であると思われる。

2 平成30年は「災害の年」とも呼ばれる1年であった。大阪府においても、6月の大阪北部地震、7月の豪雨、9月の台風など多くの自然災害が発生した。監査対象部局として選定した都市整備部及び各土木事務所においては、災害復旧対応に追われる中で、監査手続に多大な協力をいただいた。また、大阪高速鉄道株式会社においても、震災からの復旧作業に追われる中、丁寧に対処していただいた。その他の各部局及び指定出資法人等においても、監査手続に多大なるご協力をいただいた。

上記自然災害等の影響により、当初の監査計画のとおり監査手続を進められない場面もあったが、本報告書を完成させることができたことについて、都市整備部や各土木事務所を中心とする大阪府の関係部局、大阪府土地開発公社、大阪府道路公社及び大阪高速鉄道株式会社の皆様に感謝申し上げます。本報告書が、今後の大阪府の交通・道路事業に少しでも役立つことを願っている。

以上