

大阪府監査委員告示第62号

地方自治法（昭和22年法律第67号）第199条第12項の規定により、大阪府知事から監査の結果に基づき措置を講じた旨の通知があったので、同項の規定により当該通知に係る事項を次のとおり公表する。

平成29年7月31日

大阪府監査委員	大西	寛文
同	山本	浩二
同	岸本	佳浩
同	森田	秀朗
同	松本	利明

指摘事項に対する措置

（道路及び橋梁の補修・更新計画について）

監査対象機関名	大阪府茨木土木事務所	
監査実施年月日	委員 平成24年1月13日	事務局 平成23年11月29日
	監査の結果	措置の状況
	<p>道路・橋梁の老朽化に伴い、維持管理（補修・更新）を計画的に実施していくことが重要な課題となっているが、大阪府新公会計制度の導入による影響も勘案し、以下の点に留意することにより、アセットマネジメントの観点から、道路・橋梁のライフサイクル全般にわたってのコストを厳密に見積もった上で、中長期的な維持管理計画を策定されたい。</p> <p>(1) 現在策定中の「都市整備中期計画（案）」においては、個々の土木事務所における路線ごとの点検結果をもとにしているものの、府全体で一括して今後10年間に必要な維持管理費用を見積もっている。中期計画の運用にあたっては、概ね3年ごとに「アクションプログラム」を策定し、全体計画を各事務所ごとに分割し進捗にあたるのとことである。個々の土木事務所における路線ごとの補修・更新計画は作成されていないが、中期</p>	<p>【措置した機関：交通道路室、茨木土木事務所】</p> <p>(1) 及び(3) 措置済み</p> <p>(2) 橋梁を含め、都市基盤施設は安全性・信頼性・ライフサイクルコスト最小化等の観点から可能な限り維持管理を行うものとし、平成42年までは施設としての機能を維持する「予防保全」を基本としており、より一層の戦略的な維持管理を推進するため、大阪府都市基盤施設維持管理技術審議会での答申を踏まえ平成27年3月に「大阪府都市基盤施設長寿命化計画」を策定した。</p> <p>更新については、健全性・機能性を分析し、ライフサイクルコスト最小化の観点や社会的影響等（渋滞の増長・代替路の有無・環境影響等）を総合的に評価した上で、更新すべき施設を抽出することとし、抽出を</p>

計画（アクションプログラムを含む）の策定、運用にあたっては、より実態に即したものとなるよう、個々の土木事務所における各路線ごとの補修・更新計画の積み上げ方式とすることが望ましいと考えられる。

(2) 橋梁については更新（架替）計画の策定が必要である。なお、予防保全的維持管理（長寿命化対策）を行うことにより「今後20年間で2,800億円の財政縮減効果」があるとの試算に基づき、平成23年度予算において府全体の維持管理費が大幅に増額されている。しかしながら、当該試算は、長寿命化対策により20年目以降に延命することができる架替費用を計算しているにすぎないものである。橋梁のライフサイクル全体におけるコスト集計に基づき1年当たりの減価償却費等の費用を厳密に比較検討することにより、長寿命化対策及び更新の計画を策定し、府民にもわかりやすく説明されたい。

(3) 道路・橋梁の計画的補修と長寿命化対策費用に係る支出については、新公会計制度において資本的支出として資産計上することとされているが、頻繁に実施する道路舗装表層の補修等、計画的補修の中には修繕費として費用計上すべき支出も含まれている可能性が高い。工事の内訳ごとに資本的支出（資産計上）と修繕費（費用計上）の区分を厳密に判定することについて、検討されたい。

なお、道路舗装については、表層部分は頻繁に補修・更新が必要となるが、それ以下の部分の補修・更新の頻度は極めて低いなど、その構造部分ごとに実質的な耐用年数は大きく異なると考えられる。新公会計制度における耐用年数は一律48年と定められているが、構造部分ごとにより実態に即した耐用年数が適用できないかについても検討の余地があると考えられる。

（なお、この意見は都市整備部交通道路室に係る意見ともする。）

的確に行うため、施設ごとに概略的な更新判定フローを設定した。

なお、橋梁の更新判定フローは上記審議会において詳細項目の検討を行っており、平成29年3月に、経済性（ライフサイクルコスト）や構造物としての評価等を総合評価し得る詳細な更新判定フロー（案）が示された。

また、府民への説明責任を果たすため、「大阪府都市基盤施設長寿命化計画」及び大阪府都市基盤施設維持管理技術審議会での審議内容については大阪府ホームページ上で公表している。