

平成29年度 包括外部監査結果に対する対応結果

テーマ・区分・内容	対応結果	備考
包括外部監査の指摘及び意見		
(1) 道路整備方針及び道路事業計画		
【指摘：1件】		
① 道路事業計画のチェックについて		
<p>平成29年度道路事業計画の一部について、事業延長に平成28年度に見直した延長を用いず、誤って見直し前の延長としていた。</p> <p>道路事業計画は、県のホームページに掲載し、広く県民に公表される情報であり、正確な情報を記載すべきである。今後は、前年度の道路事業計画との比較を行う等、チェックの強化が必要である。</p>	<p>県民への正確な情報提供のため、前年度の道路事業計画との比較を行う等、チェックを強化しました。</p> <p>引き続き、適切な運用を行っていきます。</p>	<p>県土整備部</p>
【意見：1件】		
① 事業実施検討箇所の実行可能性に基づく道路事業計画の策定について		
<p>事業実施検討箇所は、おおむね3年以内に工事や用地買収の実施を目指す箇所であるが、3年超にわたり、事業実施検討箇所に記載され、未着手の事業が7箇所あり、計画策定時の実行可能性の判断の正確性に疑問を持たざるを得ず、道路事業計画自体が形骸化してしまう可能性が否めない。</p> <p>道路事業計画策定時には、可能な限り今後の事業費と予算制約の見込みについて、より厳密に見積りを行うことにより、事業実施検討箇所の実行可能性をより正確に検討することが望まれる。</p>	<p>道路事業計画策定にあたっては、事業の進捗状況や今後の予算等の見込みを考慮し、事業実施検討箇所の実行可能性をより正確に検討し、道路事業計画に反映していくこととしました。</p>	<p>県土整備部</p>

(2) 公共事業評価		
【指摘：1件】		
① 評価表のチェック体制について		
<p>再評価書に記載されている交通事故減少便益が本来0.02億円のところ、0.001億円となっていた。その原因として算定資料からの転記ミスと考えられる。</p> <p>最終的な費用便益比は正確な数値となっていたため、再評価の判断に影響はないと思われるが、交通事故減少便益は再評価における重要な判断指標であり、本来は正確に記載する必要がある。今後同様のことが無いように、チェック体制を強化することが必要である。</p>	<p>交通事故減少便益については、再評価における重要な判断指標であることから、チェック体制を強化し、建設事務所及び道路建設課において複数回のチェックを行い、正確を期すこととしました。</p> <p>引き続き、適切な運用を行っていきます。</p>	<p>県土整備部</p>
【意見：16件】		
① 地域係数の設定について		
<p>事前評価を行うにあたって、費用便益分析による評価を実施しているが、交通量の多い都市部が高い値が出る傾向にあることから地域格差の解消のため、地域係数を加味している。</p> <p>地域係数は、平成10年度の状況をもとに設定され、平成17年度に一度見直されたが、平成18年度以降、市町村合併があり、旧市町村の区分で所得等のデータを容易に把握することができなくなった。このため、現在の評価においても、過疎地域及び準過疎地域は、平成10年度時点の状況で判別している。</p> <p>地域係数は、一般地域、準過疎地域、過疎地域別に係数を設定しているため、評価にあたっては、現在の区分に従って、地域係数を適用することが望まれる。</p>	<p>最新データを用いて、現在の一般地域、準過疎地域、過疎地域の区分に従い、地域係数を更新し、平成31年度新規事業の事前評価から適用することとしました。</p>	<p>県土整備部</p>
② 地域係数の更新について		
<p>地域係数は、現在でも平成17年度と同じ係数を使用しているが、既に10年経過し、また人口も大きく増減していることから状況は変わっていると考えられる。道路等は数十年使用するものであることから、将来予測を見込むべきであるが、少なくとも最新のデータを使用することが望まれる。</p>	<p>①と同じ</p>	<p>県土整備部</p>
③ 重点化係数の更新について		
<p>県民ニーズや各分野の整備水準を勘案した重点化係数により、重要度が高い分野の事業がより多く優先度の高いランクに位置付けされるように調整している。重点化係数は、平成12年に実施されたアンケートによって決定され、平成17年度のアンケート結果により見直されたが、以降アンケートは10年以上実施しておらず、重点化係数も見直しをしていない。</p> <p>ここ10年でも県内の人口の増減率が10%を超える地域が多数あり、またその間、高速道路を含め道路整備も進められてきた。そのため、道路整備に関する住民のニーズも変化していることが考えられることから、定期的にアンケートを実施し、極力、住民ニーズを反映した係数で実施することが望まれる。</p>	<p>平成30年度に実施した県民ニーズのアンケート結果と現在の各分野の整備水準を用いて重点化係数を更新し、平成31年度新規事業の事前評価から適用することとしました。</p>	<p>県土整備部</p>

<p>④ 費用便益分析マニュアルへの準拠について</p> <p>県は費用便益分析を、原則として国土交通省が示している「費用便益分析マニュアル」に沿って実施している。</p> <p>「費用便益分析マニュアル」によると、再評価における費用便益分析は、原則として「事業全体の投資効率性」と「残事業の投資効率性」の両者を実施するとされている。また、「費用便益分析マニュアル」においては、費用便益分析に際して、感度分析の実施を求めている。</p> <p>県は、国に報告する補助事業についてはこれらの分析を実施しているが、それ以外の事業では、「残事業の投資効率性」の分析、「感度分析」は実施していない。しかし、これらは補助事業の評価に限らず有用な分析となることが期待されることから、原則として全ての事業で実施することが望まれる。</p>	<p>全ての事業において、再評価実施時には「費用便益分析マニュアル」に基づき、「残事業の投資効率性」及び「感度分析」を実施することとしました。</p>	<p>県土整備部</p>
<p>⑤ 再評価実施要綱の見直しについて</p> <p>事後評価の実施要綱には実施対象外事業として、維持管理事業の他、災害復旧事業が記載されているが、再評価実施要綱には実施対象外事業として、維持管理事業のみが記載されている。しかし、再評価対象事業としては経過期間要件のほか、「社会経済状況の急激な変化等」もあることや、そもそも実施対象事業を明瞭に示す観点からも、再評価実施要綱においても実施対象外事業として災害復旧事業を記載することが望まれる。</p>	<p>三重県公共事業再評価実施要綱を見直し、再評価対象外事業として「災害復旧」にかかる事業を追記しました。</p>	<p>県土整備部</p>
<p>⑥ 事後評価実施要綱の見直しについて</p> <p>事後評価の対象については、「三重県公共事業事後評価実施要綱」にて、「事業完了後一定期間（おおむね5年）を経過した事業から、事業主体（事業担当課）が事業規模及び事業特性等を考慮して選定するものとし、具体的には、道路改築事業については「改良延長L=5km以上もしくは再評価実施事業」を、街路事業については「改良延長L=1kmもしくは再評価実施事業」を対象と明記している。</p> <p>しかし、国の補助事業については、国土交通省の「国土交通省所管公共事業の完了後の事後評価実施要領」によると、事業完了後5年以内とされている。</p> <p>国の要領に対する確実な対応を担保することや、実務を簡潔明瞭に明示する観点から、「三重県公共事業事後評価実施要綱」に、「なお、国庫補助事業等において、当該事業を所管する省庁から別途事後評価の対象事業要件が示された場合は、その要件に従って事後評価を実施する。」といったなお書きを追加することが望まれる。</p>	<p>三重県公共事業事後評価実施要綱を見直し、事後評価対象事業に、「なお、国庫補助事業等において、当該事業を所管する省庁から別途事後評価の対象事業要件が示された場合は、その要件に従って事後評価を実施する。」と追記しました。</p>	<p>県土整備部</p>
<p>⑦ 事前評価の実施要綱の制定について</p> <p>現在、事業評価に関する実施要綱として、再評価実施要綱と事後評価実施要綱が作成されているが、事前評価については、要綱が作成されていない。事前評価は、再評価及び事後評価と同様にその評価の内容を公表しており、また再評価及び事後評価においても事前評価の結果と連動して行われていることから、事前評価についても実施要綱を制定することが望まれる。</p>	<p>三重県公共事業事前評価実施要綱を制定し、平成31年度新規事業の事前評価から適用することとしました。</p>	<p>県土整備部</p>

⑧ 事前評価における費用便益分析で使用する事業実施前データについて		
<p>事前評価における費用便益分析は、「費用便益分析マニュアル」に基づき、サマリーシートで職員が算定している。</p> <p>しかし、平成 22 年度において、道路交通センサスの調査が従来の 4 区分（乗用車、バス、小型貨物車、普通貨物車）から 2 区分（小型車、大型車）に変更されたことから、費用便益分析マニュアルが 4 区分しか対応していないこともあり、止む無く 4 区分で最終となる平成 17 年度データを使用し続けている。</p> <p>10 年以上前のデータであり、そのデータが実情を表しているとは言いきれない。今後も同様の方法で対応することになると、さらに実情と乖離する可能性が高まる。交通量推計や最近の交通センサスを用いて、4 区分に按分したり、実際に 4 区分の交通量を計測したりするなどして、より実情に近くなるようにすることが望まれる。</p>	<p>周辺の開発状況や道路整備状況が変化していることから、最新の道路交通センサスの 2 区分を用いた方が、より実情に近くなるため、最新の道路交通センサスの 2 区分を用いて、または、交通量推計を用いて費用便益の算定をすることとしました。</p>	<p>県土整備部</p>
⑨ 事前評価における費用便益分析で使用する事業実施後データについて		
<p>アクセス時間短縮便益やアクセス経費節減便益の算定において、整備（事業実施）前と整備（事業実施）後の交通量や速度を入力して算定しているが、特に準拠するようなマニュアル等もなく、整備後のデータの根拠が乏しい状況になっている。</p> <p>整備後のデータの統一した考え方を設定し、担当者の判断の方向性をそろえることが望まれる。</p>	<p>整備後の交通量や速度について、統一した考え方を設定しました。</p>	<p>県土整備部</p>
⑩ 費用便益分析の事前評価との比較について		
<p>実施要綱によれば、再評価に際し、「事業採択時の費用対効果分析の要因の変化」を視点として掲げているが、再評価書には、今回実施した再評価しか記載されていない。事前評価と再評価とでは費用便益比の計算過程は同一ではないものの、同一の費用便益項目が算定されており、比較により費用対効果分析の要因の変化の分析に資すると考えられ、事前評価と今回の再評価の費用便益比を比較して分析することが望ましい。</p>	<p>再評価実施時には、事前評価と今回評価時の費用便益比を比較することとしました。</p>	<p>県土整備部</p>
⑪ 費用便益分析の前回再評価との比較について		
<p>実施要綱によれば、再評価書における費用便益分析の記載は、前回評価と今回評価を比較して記載すべきとされている。本件においては前回の再評価が存在しており、全体工期を延長し、総事業費を改定していることから費用便益分析の結果も変わっているものと考えられるが、再評価書には今回実施した再評価しか記載されていない。実施要綱に従い、前回評価時と今回評価時の費用便益分析を比較して記載することが望ましい。</p>	<p>再評価実施時には、前回評価時と今回評価時の費用便益比を比較することとしました。</p>	<p>県土整備部</p>
⑫ 費用便益分析の事前評価との比較について		
<p>(⑩と同じのため記載省略)</p>	<p>(⑩と同じのため記載省略)</p>	<p>県土整備部</p>

⑬ 費用便益分析の事前評価との比較について		
(⑩と同じのため記載省略)	(⑩と同じのため記載省略)	県土整備部
⑭ 費用便益分析の前回再評価との比較について		
(⑪と同じのため記載省略)	(⑪と同じのため記載省略)	県土整備部
⑮ 費用便益分析の前回再評価との比較について		
(⑪と同じのため記載省略)	(⑪と同じのため記載省略)	県土整備部
⑯ 費用便益分析の手法について		
<p>事後評価において前回の費用便益分析と比較をしているが、全体的に費用便益比が低下傾向にあった。これは人口減少により交通量が減っていることが大きな原因であり、さらに人口減少や高齢化が進むとさらに交通量の減少が進み、費用便益比が1未満の場合も出てくることが想定される。</p> <p>道路整備の目的は、速度アップ、移動時間の短縮や渋滞の緩和だけでなく、緊急輸送道路など防災上の必要性や危険箇所の是正、地域振興など様々な目的があり、これらの定性的な情報は引き続き示すことが重要であるが、例えば災害等軽減便益など林野公共事業で使用しているような多様な便益項目を考慮することも考えられる。</p>	費用便益比が1未満の場合、多様な便益項目を考慮することとしました。	県土整備部
(3) 入札から工事完了までの事務		
【意見：4件】		
① 業務チェックリストの管理状況について		
<p>入札から落札、契約締結、そして建設工事完成までの事務処理において、適切に業務を実施するために実施項目を明示した各種チェックリストについては、地域機関において、共有化され実情に応じたツールとして利用されている。しかし、チェックリストについては、策定した当時のチェック内容の趣旨や活用方法などの理解が薄れている可能性がある。</p> <p>このため、チェックリストの利活用や目的などを再度、周知するとともに、今後もそれぞれのチェックリストが適宜、見直され適切に運用されていくことが望まれる。</p>	<p>チェックリストの目的などを地域機関の職員に再度周知徹底しました。</p> <p>今後も必要に応じてチェックリストを見直し、適切な運用を行っていきます。</p>	県土整備部

<p>② 建設事務所における契約時提出書類のチェック方法の本庁管理について</p> <p>各建設事務所にて最終決裁される建設工事に係る案件の契約時提出書類の確認方法は、本庁から通知された法改正等による変更点を各建設事務所の地域性に合わせ本庁作成のチェックリスト等をアレンジした各建設事務所独自のものを使用している。</p> <p>しかし、各建設事務所で使用しているチェックリスト等の更新を各建設事務所に任せていると、業務品質の維持は各建設事務所にゆだねることになり、適切に運用されているかがわかりにくくなる。</p> <p>建設工事の規模に応じて、各建設事務所が最終決裁権限を持つことは有用ではあるが、同一の業務品質を担保するため、本庁による管理は必要な行為である。チェックリスト等を更新した場合、本庁が様式を確認する等、本庁による実効性のある管理を行うことが望まれる。</p>	<p>各建設事務所独自のチェックリストを確認・検証したうえで、同一の業務品質を担保するため、本庁で統一したチェックリストを作成しました。</p> <p>引き続き、適切な運用を行っていきます。</p>	<p>県土整備部</p>
<p>③ 入札方法の検討について</p> <p>県では、落札者の決定方式が価格競争の案件で最低制限価格を、総合評価方式の案件で低入札調査基準価格を設定している。予定価格を事後公表とした場合に当該価格を探ろうとする不当な圧力を防止するため、県は平成 14 年度から予定価格を事前公表する入札方法を採用した。</p> <p>予定価格の事前公表の入札方法は、価格の情報漏洩のような不正行為の防止には効果的であったが、市場及び業者間の適正な見積りによる競争が損なわれるリスクが生じる。現在、試行されている予定価格の事後公表での入札方法について、試行した結果について分析を行い、予定価格の公表方法について双方のメリット・デメリットを慎重に評価し、引き続き変更の要否について検討することが望まれる。</p>	<p>適正な見積りによる入札が行われるように、引き続き、予定価格の事後公表の試行を行い、その結果について検証を行ったうえで、公表時期を検討していきます。</p>	<p>県土整備部</p>
<p>④ 受益者負担割合のチェックについて</p> <p>平成 19 年度より実施されている連続立体交差事業については、国の定める要綱に従い、鉄道事業者の受益が見込まれる鉄道高架にかかる費用の負担割合を、鉄道事業者 5%、県 95% とし、当初の協定で、双方の負担額をその割合により定めている。</p> <p>一方、毎年度の負担額は、年度協定書により、都度定めているが、平成 28 年度においては、県負担が 93.9% と、前述の負担割合と異なっていた。これは、最終年度に負担額の総額が正規の負担割合となるよう、以前に県が先行して負担した部分について調整するための措置であった。</p> <p>当初の協定では各年度の負担額について、双方協議のうえ都度定める旨記されているため、このような措置は明らかな協定違反ではない。しかし、決定に至った経緯を示す文書が残っていなかったため、今後は決定に至った経緯を協議記録として残しておくことが望まれる。</p>	<p>毎年度の負担額について、双方で協議した経緯を協議記録として残していきます。</p>	<p>県土整備部</p>

(4) 道路占用管理		
【指摘：1件】		
① 道路占用開始届の未入手について		
道路占用の許可を受けた者は、道路の占有を開始する日の前日までに「道路占有開始届」を県に提出しなければならないと規則で定められている。しかし、「道路占有開始届」が未提出になっていた案件が見られたため、規則に従った事務手続を運用する必要がある。	規則に従った事務手続を徹底していきます。	県土整備部
(5) アセットマネジメント		
【指摘：3件】		
① 道路パトロールの対応顛末の記載について		
道路パトロール（日常点検）においては、パトロール結果をパトロール日誌に記録することとされている。問題箇所については補修等の対応方針等が「協議事項」の「処理の内容」欄に記載されることとなるが、「処理年月日」欄については記載がされていなかった。 当該欄は、「三重県公共土木施設パトロール等維持管理業務実施要綱」に基づく所定の様式にて定められており、処理の顛末について記載がなされないに対応がいつどのように行われたかが不明確となってしまう。修繕の委託業務報告等を見れば対応されたことは確認できるが、処理年月日を記載することで、漏れなく対応できたことを担保する必要がある。	問題箇所の処理に漏れなく対応できたことを担保するため、パトロール日誌の処理年月日欄に記載することを徹底しました。 引き続き、適切な運用を行っていきます。	県土整備部
② LCCシミュレーション等の見直しの必要性について		
平成20年に実施したLCCシミュレーションでは管理水準を面積ベースで95%以上達成するための必要額を約24億円と算出し、以降、同水準の予算は確保されてきたものの、実態としては管理水準を面積ベースで95%以上達成できていた可能性は低いと考えられ、実際の管理水準の達成状況と現実的な予算状況を踏まえたLCCシミュレーションを再試行する必要がある。また、その結果に応じて管理区分の定義等の見直しを行う等、「三重県道路舗装維持管理基本計画」の改定の検討も必要と考えられる。 そして、今後も継続的に設定した目標（管理水準等）の達成状況をモニタリングし、その結果から、必要に応じてLCCシミュレーションの再試行による必要予算額の再検討や計画の見直しをしていくことが必要である。	LCCシミュレーションを再試行し「三重県道路舗装維持管理基本計画」を見直し、平成31年度から適用します。 今後も継続的に達成状況をモニタリングし、必要に応じて見直しを行うこととします。	県土整備部
③ 軌道その他主要な占有物件の概要の記載について		
道路台帳の記載事項について、「軌道その他主要な占有物件の概要」欄が全て空欄であった。占有物件は実際には多数存在するが、記載しきれないことから別途管理としているものである。しかし、記載欄があるにもかかわらず空欄にすることは、不存在を誤認させるものであり、該当する旨や、別途管理している旨など記載する必要がある。	不存在を誤認させないよう、別途管理している旨を記載しました。	県土整備部

【意見： 11件】		
① 舗装の要対応箇所の未整理について		
<p>舗装の修繕箇所の決定は、パトロール記録、MC I 値、苦情等をもとに、緊急度の高いと考えられるものから順に実施されている。</p> <p>しかし、当該判断は各建設事務所の保全課によりなされるが、緊急度の高いものをその根拠とともに一覧化するなど、判断過程を可視化した資料は作成されていなかった。</p> <p>判断過程が可視化されることにより、上席者により判断過程の妥当性が確かめられやすくなったり、必要に応じて優先順位を見直すなどの対応がしやすくなったりすることが期待される。従って、判断過程を可視化した資料を残しておくことが望まれる。</p>	<p>判断過程の妥当性の確認や優先順位の見直しなどの対応を行いやすくするため、舗装修繕箇所決定の判断過程を可視化した資料を記録として残していきます。</p>	<p>県土整備部</p>
② MC I 一覧における踏切等の特殊要因の明示について		
<p>路面性状調査の結果であるMC I について、一部に0点台や1点台など、異常に点数が低いものが見受けられた。実際には、このような異常に点数が低い箇所は、踏切などの特殊要因によることが多い。しかし、MC I 一覧表上でそのような特殊要因は明示されていなかった。</p> <p>特殊要因のある箇所は、MC I 一覧表などにおいて明示されることが望まれる。</p>	<p>特殊要因のある箇所についてはMC I 一覧に加えることとしました。</p>	<p>県土整備部</p>
③ 必要な舗装修繕予算の確保について		
<p>修繕されるべき舗装について、大幅な修繕予算不足により修繕がままならない状態が続いているのは好ましくないことには変わりはない。</p> <p>舗装の適切な管理水準を実現する上で必要な修繕であるならば、その旨を予算査定において財政課に丁寧を示すなどにより、予算措置状況の改善を図ることが望まれる。</p>	<p>必要な修繕予算については、適切に予算要求していきます。</p>	<p>県土整備部</p>
④ 「みえ県民力ビジョン・第二次行動計画」の目標指標の妥当性について		
<p>「みえ県民力ビジョン・第二次行動計画」、「基本事業 35103 適切な道路の維持管理」基本事業の目標値として、「舗装の維持管理指数」を5.0以上とすることとされている。これは、具体的には「主要県管理道路の舗装の平均MC I」で測られ、対象の主要県管理道路は、県管理国道および主要地方道とされている。</p> <p>しかし、平均ということは、中にはひどい状態の舗装が混ざっている可能性もあるということになり、「道路利用者が安全・安心・快適に利用」できている状態とは言い難いであろう。</p> <p>また、「主要県管理道路（県管理国道および主要地方道）の舗装」のみが対象では、主要県管理道路以外の県道の舗装や、橋梁やトンネルについても問題があれば、「道路利用者が安全・安心・快適に利用」することに対する阻害要因となる。</p>	<p>次回の「みえ県民力ビジョン・行動計画」の更新に向けて目標指標の再検討を進めていきます。</p>	<p>県土整備部</p>

<p>「舗装の維持管理指数（主要県管理道路の舗装の平均MC I）」を5.0以上とするという目標は、平成28年度においては達成されているが、「エ 舗装修繕の遅れ（ア）舗装修繕に関する現状」でも見たとおり、実態としての舗装の状態は必ずしも満足のいく状態ではないと考えられる。</p> <p>次回の「みえ県民カビジョン・行動計画」の更新時などに際しての目標指標の再検討が望まれる。</p>		
<p>⑤ 職員による点検記録について</p>		
<p>職員により実施された橋梁点検の実施記録について、問題のないところは判定の記載を省略しているなど、部分的に若干の記載方法のばらつきがみられた。</p> <p>点検記録について、「三重県橋梁点検要領」に基づく所定の記載事項を記入することが望まれる。</p>	<p>「三重県橋梁点検要領」に基づく所定の記載事項を記入するよう、「橋梁点検研修」を通じ周知徹底を図りました。</p>	<p>県土整備部</p>
<p>⑥ 道路台帳上では欄が設けられていない項目について</p>		
<p>道路台帳様式に記載されている項目のうち、「道路一体建物の概要」、「協定利便施設の概要」については、県で作成する道路台帳上で欄が設けられていない。これらの項目は、現在、県で該当する案件はないが、欄自体がないことにより、記載が必要な項目であるとの認識自体が欠落してしまう恐れがあるため、道路台帳様式の欄を設けることが望まれる。</p>	<p>記載が必要な項目であるとの認識が欠落しないよう、備考欄に該当しない旨を記載しました。</p>	<p>県土整備部</p>
<p>⑦ 道路台帳保管要領の様式の更新について</p>		
<p>「道路台帳保管要領」において、作成すべき道路に関する施設の台帳様式が定められているが、実際に作成されている道路に関する施設の台帳は、「道路台帳保管要領」において定められている様式とは異なっている。</p> <p>当面の実務において支障は生じていないとのことであるが、使用すべき様式を明瞭にする観点から、「道路台帳保管要領」の様式を更新することが望まれる。</p> <p>なお、道路照明施設台帳、道路標識台帳、道路反射鏡台帳については、様式改定通知が出ており、現行の様式を「道路台帳保管要領」にまとめることで使用すべき様式がわかりやすくなることから、併せて「道路台帳保管要領」の様式の更新を行うことが望まれる。</p>	<p>使用すべき様式を明瞭にするため、道路台帳保管要領を更新しました。</p>	<p>県土整備部</p>
<p>⑧ 道路附属物について整備する台帳の様式について</p>		
<p>4か所の建設事務所において、道路附属物に関する各台帳の整備状況を確認したところ、記載事項に差異が見られる状況であった。</p> <p>各事務所の判断で記載を省略したり、様式の項目自体を削除するなどの運用がなされている等のばらつきがある。本庁主導で、記載項目の重要性に応じて必須記載事項と任意記載事項を分け、定期的に最新の台帳を共有する等により、一定の管理レベルを確保することが望まれる。</p>	<p>一定の管理レベルを確保するため、様式を更新するよう各事務所に周知徹底し、定期的に本庁の共有フォルダに保存するようにしました。</p>	<p>県土整備部</p>

⑨ 紙で管理される台帳の更新について		
<p>道路附属物に関する台帳（標識・照明・反射鏡）は、表計算ソフトの様式に入力後、紙に出力し、台帳管理は紙で行われている。資産番号を一覧にした目次についても別途紙で作成されている。台帳の更新は各建設事務所にて個別に行われ、新設・更新の事実が生じた案件に対して漏れなく台帳の更新が行われているかどうかを確認する統制が確立されていない。更新事実との紐づけを明確にし、台帳更新の網羅性を担保することが望まれる。</p>	<p>道路附属物を新設・更新した工事完成資料に、更新した台帳の写しを添付し確認することで台帳の更新が担保できるようにしました。</p>	<p>県土整備部</p>
⑩ 道路附属物の台帳のデータベース化について		
<p>道路附属物については、現状表計算ソフトの様式に入力して実質紙で管理しているため、データベースとして利用できる状況とはなっていない。個別の資産管理という点では、特段問題となるものではないが、全体の状況把握や更新計画にも利用できるようなデータベースとして利用できるような台帳の方式について検討していくことが望まれる。</p>	<p>既存の施設点検データを全体の状況把握や更新計画にも利用していきます。</p>	<p>県土整備部</p>
⑪ 本庁の道路情報資産フォルダの保護について		
<p>本庁での確認を経た橋梁・トンネルの点検結果について、全庁の共有フォルダにて表計算ソフトで共有されているが、編集制限はかけられておらず、アクセス権のある職員全てが編集可能となっていた。「三重県電子情報安全対策基準／情報セキュリティ対策基準」に基づいてアクセス権が付与されている本庁道路管理課職員や各建設事務所職員が誤ってデータを変更・削除するリスクは存在する状態となっていた。 意図しないデータの変更・削除を防ぐため、表計算ソフトに対して適切なアクセス制限を施すことが望ましい。</p>	<p>意図しないデータの変更・削除を防ぐため、アクセス制限を実施しました。</p>	<p>県土整備部</p>
(6) 道路移管に伴う引継ぎ		
【意見：1件】		
① 舗装の健全性に関する情報の引継ぎについて		
<p>道路公社からの引継ぎのうち舗装について、県は移管前の平成28年12月7日に目視にて舗装状況の確認を行ったとのことであるが、その状況を確認できる記録は残されていなかった。 道路管理者として、移管を受けた道路の情報は庁内で把握できるようにデータベースとして保有されることが望ましい。そのためには、移管時の舗装の健全性を把握するために記録として残すことが望まれる。</p>	<p>移管時の舗装の健全性を把握するため、移管を受ける道路の必要な情報を記録として残すようにしました。</p>	<p>県土整備部</p>