

令和元年度

工事監査報告書

袖ヶ浦市監査委員

目 次

I	監査の概要	1
1	監査の対象	1
2	監査の着眼点	1
3	監査の主な実施内容	1
4	監査の実施日及び場所	1
5	監査の範囲	1
6	工事の概要	2
I	監査の結果	3
1	総合評価	3
2	推奨事項	3
3	提言事項	4

I 監査の概要

全国都市監査委員会の都市監査基準に準拠して、工事監査を次のとおり実施した。

なお、全国都市監査委員会は、監査委員制度の円滑な運営と健全な発展を図ることを目的とした全国の市等の監査委員で構成される組織であり、監査委員が監査等を実施する際によるべき基本事項等を規定した都市監査基準を定めている。

1 監査の対象

土木工事（交差点改良工事（市道代宿神納線・市道長浦小中学校線他）

2 監査の着眼点

市が発注した工事について、計画、設計、積算、契約、施工、監理等が適切であるか、また、効率的かつ経済的に実施されているかについて、技術的側面を主眼に監査を実施した。

3 監査の主な実施内容

工事監査は工事技術に関する専門的知識を必要とするため、特定非営利活動法人建設技術監査センターと業務委託契約を締結し、関係書類の調査及び袖ヶ浦市監査委員立会いの下調査員（技術士）と工事関係者（工事担当課、契約担当課、施工業者）との面談、質疑応答及び工事現場の施工状況の確認を実施した。

4 監査の実施日及び場所

(1) 調査員による事前調査

令和2年2月3日に7階監査室において、書類審査を実施した。

(2) 監査委員監査

令和2年2月20日に監査室及び工事現場において、事前調査の結果を基に書類審査、現場審査を実施した。

5 監査の範囲

平成31年4月1日以降に市が発注した工事

6 工事の概要

本交差点改良工事は、「袖ヶ浦市総合計画」の中で実施計画事務事業に位置づけられており、市道代宿神納線の一部に位置され通学路の視点から右折レーンを設置する工事である。

交差点は、北西側から長浦小中学校がある市道長浦小中学校線が接続し、南東側から市道長浦駅前八丁目1号線が接続している状況である。市道代宿神納線は、市原市と袖ヶ浦市を結び、将来は木更津市まで繋がる幹線道路であり、右折待ちの車により交通支障（渋滞）が出ている。

また、通学路の視点から右折レーン等の設置要望もあげられている。

以上のことから、円滑な交通処理と交通事故の防止及び歩行者の安全空間の確保を図るため、交差点改良工事を行うものである。

- (1) 工事名称 土木工事（交差点改良工事(市道代宿神納線・市道長浦小中学校線他)）
- (2) 工事場所 袖ヶ浦市長浦駅前七丁目地先
- (3) 積算・施工管理者及び設計者
袖ヶ浦市都市建設部土木建設課
- (4) 事業推進 袖ヶ浦市都市建設部土木建設課
- (5) 工事概要
 - ① 工事延長 : $L = 227.7\text{m}$ 道路幅員 $W = 22.0\text{m}$
 - ② 車道舗装 : $A = 1420.8\text{m}^2$
 - ③ 歩道舗装 : $A = 602.6\text{m}^2$
 - ④ 道路構造物工 : 一式
 - ⑤ 安全施設工 : 一式
 - ⑥ 区画線工 : 一式
- (6) 設計額 52,536,000 円（税込み）
- (7) 契約金額 48,730,000 円（税込み）
- (8) 受注業者 株式会社北袖商事
- (9) 入札方法 制限付き一般競争入札（6社）
- (10) 入札及び契約日
開札日：令和元年7月11日
契約日：令和元年7月23日
- (11) 工期 令和元年7月24日から令和2年3月23日まで

I 監査の結果

本工事について、特定非営利活動法人建設技術監査センターから提出された工事監査技術調査報告書を基に総合的に判断した結果、妥当性、適切性、適合性及び有効性については良好であると認められた。

なお、工事技術調査報告書で推奨又は提言のあった事項については、今後行われる工事の実施に際して十分に留意されたい。

以下は、特定非営利活動法人建設技術監査センターから提出された工事監査技術調査報告書の抜粋である。

1 総合評価

土木工事（交差点改良工事（市道代宿神納線・市道長浦小中学校線他））に係る計画、設計、積算、契約、施工管理等の実施状況等については、適切に実施されており、全体的には良好であると評価する。

2 推奨事項

(1) 工事数量及び積算のチェック体制について

積算作業においては、工事担当の土木建設課が千葉県積算基準に従って積算ソフト「アドベック」を使用して行い、設計に基づく数量調書、内訳書、見積比較表、カタログ採用表、物価採用比較表等の積算資料を作成、チェック後、市の管財契約課による内訳書の精査を行うシステムを採用していた。

積算のチェックを同じ者が複数回、実施しても同じミスが起きる可能性は有り得る。

積算ミスは、予定価格に直結することになり、入札時の応札者に重大な影響を与えたという事例は新聞雑誌等で散見されるところである。

今回のように、実質的な積算のチェックを複数の部署及び複数人で実施していたことは、推奨に値する。

(2) 工事施工管理体制について

工事担当の袖ヶ浦市土木建設課が日常の施工管理を実施し、市の担当者が直接現場を確認していることで、現場の状況を直接実感できていることは、推奨に値する。

(3) 品質管理について

社会資本である道路構造物の劣化状況は、広く一般社会問題となっており、土木学会の報告は、その主たる原因は、施工時の品質にあるとし、施工時の品質向上を求めている。

当該工事に、施工環境に合わせた要求品質を満足する構造物を築造するために、重点管理項目による品質管理方式を採用し、構造物の品質向上を図っていることは推奨に値する。

3 提言事項

(1) グリーン購入法による資機材の購入について

「循環型社会の形成のためには、「再生品等の供給面の取組」に加え、「需要面からの取組が重要である」という観点から、平成12年5月に循環型社会形成推進基本法の個別法のひとつとして「国等による環境物品等の調達等の推進に関する法律（グリーン購入法）」が制定された。同法は、国等の公的機関が率先して環境物品等（環境負荷低減に資する製品・サービス）の調達を推進するとともに、環境物品等に関する適切な情報提供を促進することにより、需要の転換を図り、持続的発展が可能な社会の構築を推進することを目指している。また、国等の各機関の取組に関するもののほか、地方公共団体、事業者及び国民の責務などについても定めている。」

上記を踏まえ、地方公共団体である市町村においても、この取り組みに積極的に取り組まなければならない。具体的には、特記仕様書等に記載し、実施を促すことが必要ではないかと考える。

(2) 着手前の三者会議（工事施工調整会議）について

土木工事等では、設計・施工分離方式が採用されていることが多い。このため、詳細設計は設計者が行い、その成果品を基に設計図書を発注者が作成し、施工者はその設計図書に基づき工事を施工するので、設計意図が施工者に十分伝わらないことがある。

また、当初設計と、現場条件が一致しない場合や設計時には想定していなかった条件などが発生することがある等により、発注者、設計者、施工者の連携を密にする必要から「工事施工調整会議ガイドライン」が制定された。

当工事においても、このガイドラインに則り、三者会議を行い、議事録を作成すべきであると提言する。（議事録用紙のひな型もある）

この会議において、設計書の精査、施工計画の骨格の見通しができ、施工品

質の向上に寄与できると考える。

特に施工業者においては、この段階の精査が大切であり、設計の意図を理解する根拠ともなることから、品質、原価にも貢献すると心すべきと考える。

また、発注者においては、品質の重要項目の再確認の位置付けともなると考える。

今後は、工事内容によって着手前の三者会議の採用を検討していただきたい。

(3) 施工体制台帳の整備内容について

施工体制台帳の作成の目的は、発注者から直接建設工事を請け負った建設業者が施工体制台帳の作成を通じて、現場の施工体制を把握することで、①品質・工程・安全などの施工上のトラブルの発生、②不良・不適格者の参入・建設業法違反（一括下請負等）、③安易な重層下請けによる生産効率低下の防止を図ることである。

このことから、公共工事では全ての工事において施工体制台帳を作成し、目的物を引き渡すまで備えおかなければならない。

また、その作成においては、国土交通省の通知（国土交通省ホームページ参照）により作成しなければならないとされている。

特に、①外国人就労者の有無、②社会保険加入の状況（健康保険、厚生年金保険、雇用保険）③通知において「施工体制台帳の作成が必要でない場合においても作成が望ましく、できる限りの事項まで記載することが望ましい」とされている。

当該工事の施工体制台帳においては、上記①、②の記載が見当たらず、また、発注者の確認についても調査時確認できなかった。

国交省の推進している「担い手3法」の基本である公共工事の品質確保の促進、建設工事の担い手の育成・確保、適正な施工体制確保の徹底の基本を発注者の責務として理解をしていただき、人材の確保のため、特に社会保険の問題は考えていただきたい。

(4) 長寿命化とLCC（ライフサイクルコスト）の推進について

平成25年11月にインフラ老朽化対策の推進に関する関係省庁連絡会議において取りまとめられた「インフラ長寿命化基本計画」に基づき、国土交通省が管理・所管するあらゆるインフラの維持管理・更新等を着実に推進するための中長期的な取組の方向性を明らかにする計画として、平成26年5月、国土交通大臣を議長とする「社会資本の老朽化対策会議」において、「国土交通省インフラ長寿命化計画（行動計画）」を取りまとめた。

これに基づき、新設から撤去までの、いわゆるライフサイクルの延長のための対策という狭義の長寿命化の取組に留まらず、更新を含め、将来にわたって必要なインフラの機能を発揮し続けるための取組を実行することにより、これまで進めてきたメンテナンスサイクルの構築と継続的な発展につなげる施策である。

当該工事においては改良工事であることから、この段階ではまず、ライフサイクルコストを考え、イニシャルコストとランニングコストを想定し、その上で、イニシャルコストの低減を検討する。

なお、このイニシャルコストの削減による品質の低下とならないよう留意されたい。