

令和4年度

包括外部監査の結果報告書

道路事業に係る財務事務の執行について

令和5年3月

宮城県包括外部監査人

公認会計士 福士直和

目 次

第1	外部監査の概要	1
1	外部監査の種類	1
2	選定した特定の事件	1
3	特定の事件を選定した理由	1
4	外部監査の対象期間	1
5	外部監査の方法	2
	(1) 監査着眼点	2
	(2) 実施した主な監査手続	2
6	外部監査の実施期間	2
7	包括外部監査人補助者の資格及び氏名	2
8	利害関係	2
第2	監査対象の概要	3
1	組織	3
2	歳出決算額の推移	3
第3	外部監査の結果及び意見	4
I	個別検出事項	4
1	事業評価	7
	(1) 事業成果の開示不足	8
	(2) 施策評価の対象外事業	8
	(3) 計画目標と成果指標算出方法の不整合	11
	(4) アウトカム指標の未設定	14
	(5) 長期未着手の都市計画道路	15
2	個別施設計画	18
	(1) コスト縮減効果の過大評価の懸念	19
	(2) 新技術等の活用による効率化の余地	20
	(3) システム化による管理業務の合理化の余地	22
3	契約	23
	(1) 指名競争入札とする理由に乏しい契約	26
	(2) 無償による債務保証	28
4	公社等	30
	(1) 受託事業収益の計上もれ	31
	(2) 重要な会計方針の記載不足	32
	(3) 不明確なペイオフ対策方針	33
	(4) 経営課題の開示不足	34
	(5) 管理部門の合理化検討の余地	34

添付資料 1. 推進事業一覧シート	38
添付資料 2. 社会資本総合整備計画	39
添付資料 3. 公共施設等総合管理計画	40
添付資料 4. 道路公社の経営評価	42

報告書中の表は、端数処理の関係で、総数と内訳の合計とが一致しない場合等があります。
また、金額の注記がないものについては、税込額を記載しています。

包括外部監査の結果報告書

「道路事業に係る財務事務の執行について」

宮城県包括外部監査人 公認会計士 福士直和

第1 外部監査の概要

1 外部監査の種類

地方自治法（昭和22年法律第67号。以下同じ。）第252条の37第1項に基づく包括外部監査

2 選定した特定の事件

道路事業に係る財務事務の執行について

監査対象機関は、以下のとおりである。

土木部道路課

都市計画課

宮城県道路公社（以下「道路公社」という。）

3 特定の事件を選定した理由

インフラの老朽化が急速に進展する中、国では「インフラ長寿命化基本計画」（平成25年11月）を策定するとともに、平成26年4月、総務省から地方公共団体に対し、「インフラ長寿命化基本計画」の行動計画にあたるものとして「公共施設等総合管理計画」の策定が要請された。これを受け、宮城県（以下「県」という。）では、平成28年7月に「宮城県公共施設等総合管理方針」を策定し、公共施設等（公用・公共用施設、社会基盤施設）の管理の基本方針を定めるとともに、個別施設に係る長寿命化計画（個別施設計画）の策定を推進し、具体化を図っている。

一方、宮城県公共施設等総合管理方針（平成31年3月一部改訂）では、長寿命化対策等の効果額や進捗管理の評価に資する数値目標が明記されていないが、主要な社会基盤施設である道路においても、「宮城の道づくり基本計画（2021-2030）」で示されているとおり、高度経済成長期に建設され、急速に老朽化が進行している既存施設に加え、震災後に整備された道路施設について、計画的・効率的な管理を充実させていく必要があると考えられる。

よって、道路事業に係る財務事務の執行について、包括外部監査人の立場から検討を加えることは、今後の行政運営にとって有意義と認識し、本年度の包括外部監査の特定の事件として選定した。

4 外部監査の対象期間

令和3年度とするが、必要に応じて過年度及び令和4年度の一部についても監査対象に含めている。

5 外部監査の方法

(1) 監査着眼点

- ① 事業評価は適切か
- ② 個別施設計画の策定は適切か
- ③ 工事や委託等の契約は適切か
- ④ 公有財産の管理は適切か
- ⑤ 公社等外郭団体（以下「公社等」という。）の管理は適切か

(2) 実施した主な監査手続

実施した主な監査手続は次のとおりである。なお、監査手続の適用に当たっては効率的な監査を実施するという観点から、重要と判断したものに限定し、原則として試査¹により行った。

- ① 予備調査
 - 監査対象業務の関連資料を入手し、分析・質問することにより、当該業務の現状と課題を把握した。
- ② 本監査
 - 予備調査の結果に基づき、「（1）監査着眼点」について経済性、効率性及び有効性（3E）並びに合規性の観点から検討を行った。検討に際しては、関連資料を閲覧し、必要に応じて関係部署に対する質問を行った。

なお、監査着眼点「公社等外郭団体の管理は適切か」を除いて、本監査の監査手続に一部未了事項があるため、令和5年度に追加で包括外部監査の結果報告を行う予定である。

6 外部監査の実施期間

令和4年4月8日から令和5年3月27日まで

7 包括外部監査人補助者の資格及び氏名

公認会計士	井口立和
技術士	後藤修次
公認会計士	池田孝司
公認会計士	木村雅弘
公認会計士	高橋克明

8 利害関係

包括外部監査の対象とした事件につき、地方自治法第252条の29の規定により記載すべき利害関係はない。

¹ 試査とは、特定の監査手続の実施に際して監査対象となる母集団からその一部の項目を抽出し、それに対して監査手続を実施することをいう。

第2 監査対象の概要

1 組織

監査対象機関である土木部道路課の分掌事務と現員は以下のとおりである。

部	課室	分掌事務	現員(名)
土木部	道路課	(1)道路の認定、管理及び保全に関すること。 (2)道路の建設計画に関すること。 (3)道路の新設及び改築に関すること。 (4)道路交通及び軌道の監督に関すること。 (5)市町村道国庫補助事業の指導に関すること。 (6)交通安全施設に関すること。 (7)宮城県道路公社に関すること。	36

出所：分掌事務は行政組織規則（宮城県規則第76号）、現員は道路課作成資料

（注）現員は令和4年3月31日現在を表す。

2 歳出決算額の推移

今回の包括外部監査の対象である土木部道路課に係る歳出決算額の推移は以下のとおりである。
(単位：千円)

	令和元年度	令和2年度	令和3年度	監査対象	備考
報酬	22,610	19,431	16,993		
給料	270,299	283,582	202,740		
職員手当等	229,861	239,220	152,454		
共済費	112,058	114,614	79,027		
賃金	19,188				
報償費	208	64	150		
旅費	6,566	3,711	4,158		
需用費	412,599	590,777	650,073		
役務費	55,297	51,719	48,423		
委託料	12,464,793	12,862,561	11,912,891	●	
使用料及び賃借料	109,202	99,983	85,699		
工事請負費	32,308,418	40,049,006	32,484,199	●	
公有財産購入費	227,548	314,368	139,302		
備品購入費	137,116	50,238	16,350		
負担金、補助金及び交付金	12,662,548	14,143,593	5,700,915	●	主に国直轄道路事業負担金 5,107,121千円 (災害復旧を含む)
補償、補填及び賠償金	1,361,679	1,230,778	914,933		
償還金、利子及び割引料	3,218	90,566	244,080		
公課費	4,700	5,300	4,718		
計	60,407,917	70,149,519	52,657,113		

出所：道路課作成資料

第3 外部監査の結果及び意見

I 個別検出事項

今回の監査の過程で発見された個別検出事項については、「指摘」と「意見」に分けており、以下の判断基準によって区分したものである。

区分	根拠規定	監査上の判断基準
指摘	監査の結果(地方自治法第252条の37第5項)	違法(法令、条例、規則等の違反) 不当(違法ではないが、①行為の目的が、その法令等の予定するものとは別のものである ②法令等の運用の仕方が不十分である、又は不適切である ③社会通念上、適切でないもの)
意見	監査の結果に添えて提出する意見(地方自治法第252条の38第2項)	違法または不当なもの以外で、包括外部監査人が個別検出事項として記載することが適当と判断したもの

個別検出事項を監査着眼点に基づく監査上の論点ごとに整理して記載したのは、今回の監査対象の範囲外においても県が財務事務の点検を行う場合の参考になると判断したことによる。

<指摘及び意見の要約一覧表>

項目	ページ	区分	現状の問題点	解決の方向性
1 事業評価				
(1) 事業成果の開示不足	8	意見	推進事業一覧シートにおいて県が示している「事業概要及び実績」は推進事業に係る事業成果の記載内容に乏しい事業が散見される。推進事業に係る成果指標(目標、実績)を示すことなく、施策評価の主たる目的である「施策の成果の評価、課題等の検証」の実効性が確保されているとは考え難い。	推進事業の活動内容(アウトプット)と成果(アウトカム)を明確に区分し、成果指標の目標と実績を比較検証する等、目的と整合する施策評価を実施する。
(2) 施策評価の対象外事業	8	意見	施策評価の対象外事業のうち、「道路維持清掃費・除融雪費・雪寒道路整備費」や「国直轄道路事業負担金」(交通安全、電線共同溝)については当該事業に係る有効性評価が十分といえるか疑問である。	現行の施策評価の対象外になっている重要な事業費に関する有効性評価に向けて検討を行う。
(3) 計画目標と成果指標算出方法の不整合	11	意見	計画の成果指標値が、県全体ではなく計画期間中の交付対象事業を母集団として算出している社会資本総合整備計画が検出された。当該成果指標値をもとに交付対象事業の効果を的確に評価できるといえるか疑問である。	交付対象事業は、整備計画の目標との関係を合理的に説明できることが必要であり、その構成が整備計画の目標に対して妥当であることが求められる点に留意し、計画の目標と整合する成果指標値を算定する。

項目	ページ	区分	現状の問題点	解決の方向性
(4) アウトカム指標の未設定	14	意見	県が設定している計画の成果目標(定量的指標)は事業の進捗に伴い結果的に増加する指標であるため、アウトプット指標と考えられ、アウトカム指標が未設定の社会資本総合整備計画が検出された。アウトカム指標を設定せず、整備計画の効果・効率性を検証可能といえるか疑問である。	計画の目標と整合するアウトカム指標も設定する。
(5) 長期未着手の都市計画道路	15	意見	長期未着手の都市計画道路について、未検証の延長が計画延長の約12%となっていることから、早期の見直しを促進する必要があると考えられる。	着手時期未定の市町村は限定されているため、広域行政を担う県の立場から、引き続き当該市町村に対する必要な支援策を講じ、早期の見直しを図る。
2 個別施設計画				
(1) コスト縮減効果の過大評価の懸念	19	意見	長寿命化計画における橋梁に係るコスト縮減効果の算定期間が短い期間で算定した結果、年平均コスト縮減額が過大に算定され、コスト縮減効果が過大評価されないか懸念される。	事後保全型と予防保全型のライフサイクルコストの試算結果比較を合理的に検討できるよう、コスト縮減効果の算定期間を設定する。
(2) 新技術等の活用による効率化の余地	20	意見	現行の目視点検と比較し、新技術等の活用による点検業務の効率化の余地はあると考えられる。	新技術等の活用目的(質・安全性の向上、コスト縮減等)と見込まれる効果を検討し、優先順位を明確にしたうえで、新技術等の活用を推進する。
(3) システム化による管理業務の合理化の余地	22	意見	個別施設計画に基づく一連の業務(点検、診断、措置、記録)に関する管理状況が手作業による管理に大きく依存しているため、システム化による管理業務の合理化の余地はあると考えられる。	国のデータプラットフォーム「クロスロード」の活用可能性も含めて、管理業務のシステム化に向けた検討を進める。
3 契約				
(1) 指名競争入札とする理由に乏しい契約	26	指摘	指名競争入札とする理由に乏しい契約が検出された。 <ul style="list-style-type: none"> ▶ 除融雪業務委託、道路管理業務委託 ▶ 除融雪機械整備業務委託 	土木事務所によっては、指名競争入札から一般競争入札に移行している事例も見られることから、指名競争入札の根拠を精査のうえ、指名競争入札とする理由に乏しい場合、現行の契約方法を見直す。
(2) 無償による債務保証	28	意見	道路公社の借入に対する債務保証の対価を無償とする公益上の必要性が認められるか疑問である。	道路公社の借入金に対する債務保証は県が道路公社の信用を補完しているものであるため、道路公社の信用を補完している対価として、道路公社から保証料を受領する必要性を検討する。

項目	ページ	区分	現状の問題点	解決の方向性
4 公社等				
(1) 受託事業収益の計上もれ	31	指摘	道路公社の決算において、「みやぎ県北高速幹線道路工事委託」に係る受託事業収益・費用の計上がもれていたと認められる。	道路公社における内部統制上のリスク評価を適切に行い、専門家の関与の必要性・十分性を検討する。
(2) 重要な会計方針の記載不足	32	指摘	現在、実施していない事業に係る道路事業損失補てん引当金残高 8,010 百万円（令和 3 年度）に係る内容が重要な会計方針に記載されていないため、重要な会計方針の記載不足と考えられる。	重要性が認められる会計処理の内容については、重要な会計方針等において、当該内容を明記する。
(3) 不明確なペイオフ対策	33	意見	道路公社はペイオフの限度額（10,000 千円）を超える多額の預金を有しているため、預金先の安全性検討や評価をせず、預金先を決定することがペイオフ対策として十分といえるか疑問である。	預金先の安全性検討・評価を実施する等、県の取組も参考にペイオフ対策方針を明確にする。
(4) 経営課題の開示不足	34	意見	道路公社の経営評価において、設備投資計画と料金徴収期間の整合性やインフラ長寿命化対策への取組状況に係る経営課題が十分に開示されているか疑問である。	公社等の重要な経営課題の開示を踏まえて、経営評価を実施する。
(5) 管理部門の合理化検討の余地	36	意見	道路公社と親和性があると考えられる公社等（宮城県土地開発公社、宮城県住宅供給公社）があることから、管理部門の共通化等の合理化策の検討余地がないか疑問である。	管理部門の共通化によるメリット比較を行い、管理部門の合理化余地がないか検討する。

1 事業評価

県が実施している行政評価は、評価対象（政策、施策、事業）、評価時点（事前、事中、事後）に応じ、以下の4つの個別評価で構成される。

名称	主たる目的	対象	道路事業に係るもの (令和3年度)
政策評価	政策の成果の評価、課題等の検証	「新・宮城の将来ビジョン」で定めた政策及び同政策を構成する施策	下表に係る政策評価シート
施策評価	施策の成果の評価、課題等の検証	「新・宮城の将来ビジョン」で定めた施策及び同施策を構成する事業	下表に係る施策評価シート 添付資料1. 推進事業一覧シート
大規模事業評価	大規模事業の事業推進の妥当性の判定	事業費100億円以上の公共事業 事業費30億円以上の施設整備事業 (老朽化に伴う改築事業等であって一定の要件を満たすものを除く。)	該当なし
公共事業再評価	実施中の公共事業の継続の妥当性の判定	着手から一定期間を経過した公共事業	該当なし

道路事業に関連する政策評価・施策評価は以下のとおりである。

政策推進の基本方向	政策番号・政策名	施策番号・施策名	道路事業に関連する目標指標 (令和3年度実績)
富県宮城を支える県内産業の持続的な成長促進	2 産業人材の育成と産業基盤の活用によって持続的な成長の基礎をつくる	5 時代に対応した宮城・東北の価値を高める産業基盤の整備・活用	スマートインターチェンジ等の設置数(7箇所)
強靱で自然と調和した県土づくり	8 世代を超えて安全で信頼のある強くしなやかな県土をつくる	17 大規模化・多様化する災害への対策の強化	緊急輸送道路の橋梁耐震化率(71.0%)
		18 生活を支える社会資本の整備、維持・管理体制の充実	橋梁の長寿命化対策率(18.0%)

出所：令和4年度政策評価・施策評価基本票をもとに包括外部監査人が作成

また、県では社会資本総合整備計画において事前評価を実施している。道路事業に関連する社会資本総合整備計画は「添付資料2. 社会資本総合整備計画」を参照されたい。

(1)事業成果の開示不足

道路事業の推進事業ごとの「事業概要及び実績」については「添付資料1. 推進事業一覧シート」を参照されたいが、推進事業ごとの主な成果に関する県の説明は以下のとおりである。

施策名	推進事業名	決算額 (千円)	主な成果に関する県の説明 (令和3年度)	施策評価シート
時代に対応した宮城・東北の価値を高める産業基盤の整備・活用	交通安全施設等整備事業	1,501,028	歩道整備 1.2km 完了し、整備計画通学路 1413km に対する歩道整備完了率 64.8% (前年比+0.1%)	
	道路改築事業	20,451,234	事業概要及び実績(推進事業一覧シート)の記載内容と同じ	
	雪寒事業	149,824	国道 347 号鍋越峠 通行規制回数 0 回	
大規模化・多様化する災害への対策の強化	災害防除事業	1,022,638	県管理道路における落石事故件数 1 件	
	橋梁長寿命化事業	3,418,996	橋梁の長寿命化対策率 18.0%	記載あり
	橋梁耐震化事業	2,987,433	緊急輸送道路の橋梁耐震化率 71.0%	記載あり
生活を支える社会資本の整備、維持・管理体制の充実	トンネル長寿命化事業	318,412	事業概要及び実績(推進事業一覧シート)の記載内容と同じ	

出所：道路課作成資料

【現状の問題点(意見)】

推進事業一覧シートにおいて県が示している「事業概要及び実績」は推進事業に係る事業成果の記載内容に乏しい事業が散見される。推進事業に係る成果指標(目標、実績)を示すことなく、施策評価の主たる目的である「施策の成果の評価、課題等の検証」の実効性が確保されているとは考え難い。

【解決の方向性】

推進事業の活動内容(アウトプット)と成果(アウトカム)を明確に区分し、成果指標の目標と実績を比較検証する等、目的と整合する施策評価を実施する。

(2)施策評価の対象外事業

施策評価の評価対象事業費と歳出決算額を比較した結果は以下のとおりである。

	金額(千円)
施策評価対象事業費(合計額)	29,849,564
歳出決算額	52,657,113
差異	22,807,549

		金額 (千円)
差異の内訳	管理費・人件費	908,471
	道路維持清掃費・除融雪費・雪寒道路整備費	8,884,345
	社会資本総合整備交付金(事務的な経費、道路維持管理に係る経費)	1,914,308
	国直轄道路事業負担金	3,402,574
	道路橋りょう受託事業費	5,539,817
	国直轄道路事業負担金(災害復旧)	1,704,547
	その他	453,487

出所：道路課作成資料

施策評価の範囲については以下の規定や解釈がなされている。

<p>(政策評価及び施策評価の範囲)</p> <p>第4条 政策評価は、政策を構成する施策のうち政策評価指標が設定されているもの(次項において「指標設定施策」という。)について行うものとする。</p> <p>2 施策評価は、指標設定施策を構成する事業について行うものとする。</p> <p>○ 趣旨</p> <p>政策評価及び施策評価の範囲を定めたものである。</p> <p>○ 解釈及び運用</p> <p>第1項</p> <p>「指標設定施策について行う」とは、指標設定施策そのもののみならず、政策でその構成施策の中に指標設定施策を含むものも包含して実施することをいう。</p> <p>「政策評価指標が設定されている」とは、評価を行う年度において政策評価指標が設定されていることをいう。これは、評価の対象が条例第4条第1項第1号において前年度の政策、施策、事業と規定されているものの、評価結果を翌年度の企画立案等に円滑に反映させるために、評価で用いる施策体系と指標は、評価を行う年度のものを用いるためである。</p> <p>ただし、評価を行う年度に新たに指標を設定した施策に係るものであっても、評価の対象となる前年度において、当該施策を構成する事業の実績がない場合については、評価を行う実益がなく、評価を実施する必要がないと考えられる。</p> <p>第2項</p> <p>「指標設定施策を構成する事業について行う」とは、指標設定施策を構成する事業のみならず指標設定施策そのものも包含して実施することをいう。</p>

出所：行政活動の評価に関する条例及び同施行規則等の解説(令和3年4月 宮城県企画部総合政策課)

また、国直轄道路事業負担金の内訳(令和3年度)は以下のとおりである。

対象事業	負担金の金額（千円）	事業評価の結果	左記に係る県の関与
一般国道 4 号築館バイパス	10,000	事業継続は妥当(令和 4 年度東北地方整備局事業評価監視委員会(第 2 回)令和 4 年 12 月 19 日)	対応方針(原案)の作成に係る意見照会に対して、異議のない旨の回答(令和 4 年 12 月 2 日)
一般国道 4 号大衡道路	548,333	事業継続は妥当(令和 2 年度東北地方整備局事業評価監視委員会(第 1 回)令和 2 年 10 月 30 日)	対応方針(原案)の作成に係る意見照会に対して、異議のない旨の回答(令和 2 年 10 月 21 日)
一般国道 108 号古川東	566,666	事業継続は妥当(令和 3 年度東北地方整備局事業評価監視委員会(第 1 回)令和 3 年 8 月 2 日)	対応方針(原案)の作成に係る意見照会に対して、異議のない旨の回答(令和 3 年 7 月 26 日)
交通安全、電線共同溝	2,132,599	—	—
その他事業	144,999		
計	3,402,597		

出所：道路課資料をもとに包括外部監査人が作成

(注) 負担金の金額は令和 3 年度予算額であり、決算額 3,402,574 千円との差異は負担金精算額等を表す。

【現状の問題点（意見）】

「道路維持清掃費・除融雪費・雪寒道路整備費」や「国直轄道路事業負担金」が施策評価の対象に含まれていないため、その妥当性が問題となる。

この点に関する県の説明は以下のとおりである。

- 道路維持清掃費・除融雪費・雪寒道路整備費は基礎的経費と考えられるため、災害防除等の一部の例外を除いて、施策評価の対象に含めていない。
- 国直轄道路事業負担金については 5 年に 1 回、国から意見照会が行われることから、当該意見照会時に有効性評価を検討していると考えられるため、国直轄道路事業負担金は施策評価の対象外としている。

しかし、「道路維持清掃費・除融雪費・雪寒道路整備費」や「国直轄道路事業負担金」（交通安全、電線共同溝）については金額的重要性が認められるものの、施策評価以外に十分な有効性評価が行われていないと考えられるため、当該事業に係る有効性評価が十分といえるか疑問である。

【解決の方向性】

現行の施策評価の対象外になっている重要な事業費に関する有効性評価に向けて検討を行う。

(3) 計画目標と成果指標算出方法の不整合

社会資本総合整備計画における計画の目標、評価指標について、以下の説明がなされている。

2. 整備計画の記載事項について	
(1) 整備計画の目標、評価指標	
◇	整備計画の目標は、整備計画の期間内における事業等の実施によって実現しようとする目標として下さい。この目標の設定は、各分野（章）の政策目的の趣旨に沿ったものであることが求められます。（定性的な表現でも構いません。）
◇	さらに、計画期間終了後の目標の実現状況等を明確に把握できるようにするため、整備計画の目標を定量化した適切な評価指標を設定していただきます。定量的指標により適切に数値化されたものを設定して下さい。
◇	交付対象事業は、整備計画の目標との関係を合理的に説明できることが必要であり、その構成が整備計画の目標に対して妥当であることが求められます。特に、基幹事業を中心とした取組みにより整備計画の目標を実現できる内容として下さい。また、関連事業（関連社会資本整備事業及び効果促進事業）は、整備計画の目標に照らして、基幹事業と一体的に実施することが必要であり、有効な事業であると説明できる必要があります。
◇	整備計画の目標は、整備計画ごとに定めることを想定しています。密接な関連がある複数の整備計画（原則として同一の分野に係る整備計画同士を想定）が相まって目標を実現する場合には、複数の整備計画に対して一つの目標を記載することもできます。

出所：「（補足資料）新たに社会資本総合整備計画（仮称）を作成・提出する際の留意点」（国土交通省）

社会資本総合整備計画に掲げる成果指標等については「添付資料2. 社会資本総合整備計画」を参照されたい。

【現状の問題点（意見）】

成果指標算定上の母集団が、計画の目標と整合していない社会資本総合整備計画が検出された。

計画 No.	計画の目標	計画の成果指標（最終目標値）	左記指標算定の母集団
1	宮城県の高次都市機能を有効活用し、生活環境や利便性、安全性の向上による住みよい地域と、主要物流、観光拠点等へのアクセス強化と円滑化による地域産業の振興を支援する社会資本整備を行う。	地域拠点等へのアクセス時間短縮率 23% 円滑な交通空間確保による区間旅行速度向上率 36%	計画期間（R2～6）の交付対象事業
2	県北地域における生活利便性と安全性を向上させるとともに地域間の交流を支援する社会資本整備を行う。	地域拠点等へのアクセス時間短縮率 33.5% 円滑な交通空間確保による区間旅行速度向上率 63.7%	計画期間（H27～31）の交付対象事業
13	県内における橋梁等に対し、長寿命化対策を施し、安心と安全な交通を確保し生活環境を支える社会資本整備を行う。	橋梁修繕の完了率 73% 道路定期点検の完了率 100%	計画期間（H27～31）の交付対象事業

計画 No.	計画の目標	計画の成果指標 (最終目標値)	左記指標算定の母集団
16	宮城県内の IC アクセス・駅・医療機関・工業団体等へのアクセス強化を図ることにより、震災時などの物流等を向上させる社会資本整備を行う。	IC アクセス整備率 0% 工業団地アクセス整備率 100%	計画期間 (H29～R3) の交付対象事業
17	宮城県内の重要物流道路の脆弱区間の代替路や災害拠点への補完路等の強化、災害時などにおける地域の交通・物流等を支える社会資本整備を行う。	道路機能強化等整備率 100%	計画期間 (R2～6) の交付対象事業
18	県内の通学路の安全点検における要対策箇所を整備することにより、安全で安心な通学を支える社会資本整備を行う。	要対策箇所整備率 87%	計画期間 (H29～R3) の交付対象事業
19	◇車両の快適な走行空間を確保する舗装補修 健全な走行空間を支えてきた舗装の老朽化が進んでいるため、適切な舗装補修を実施することにより、快適な走行空間を確保する。 ◇歩行空間の確保 危険個所に対して、適切な交通安全対策を実施することにより、安全・安心な歩行空間を確保する。	車両の快適な走行空間を確保する舗装補修完了率 96% 安全・安心な歩行空間の確保率 89%	計画期間 (R2～6) の交付対象事業 (県事業のみ)
20	大規模自然災害等に備えた宮城県全域にわたる社会資本整備を行う。	道路施設強靱化に資する道路整備率 100%	計画期間 (R2～6) の交付対象事業
27	宮城県の都市内における IC アクセス道路の整備を推進する社会資本整備を行う。	IC アクセス道路の整備率 97%	計画期間 (H29～R3) の交付対象事業
28	宮城県の都市内における通学路の安全性を確保する社会資本整備を行う。	通学路等の歩道等の整備率 83%	計画期間 (H31～R5) の交付対象事業

出所：監査対象課作成資料をもとに包括外部監査人が作成

計画の成果指標値が、県全体ではなく計画期間中の交付対象事業を母集団として算出しているため、上記社会資本総合整備計画の成果指標の算出方法が計画目標と不整合の印象は否めない。当該成果指標値をもとに交付対象事業の効果を的確に評価できるといえるか疑問である。

【解決の方向性】

交付対象事業は、整備計画の目標との関係を合理的に説明できることが必要であり、その構成が整備計画の目標に対して妥当であることが求められる点に留意し、計画の目標と整合する成果指標値を算定する。

上表記載の社会資本総合整備計画については、以下の母集団による指標算定が計画目標と整合するものと考えられる。

計画 No.	計画の成果指標 (最終目標値)	計画目標と整合する指標算定上の母集団 (例)	
		県の説明	左記に対する包括外部監査人の所見
1	地域拠点等へのアクセス時間短縮率 23%	県内 42 事業(市町村事業含む) 66.35km	—
	円滑な交通空間確保による区間旅行速度向上率 36%		
2	地域拠点等へのアクセス時間短縮率 33.5%	県内 13 事業(市町村事業含む) 29.32km	—
	円滑な交通空間確保による区間旅行速度向上率 63.7%		
13	橋梁修繕の完了率 73%	県管理・市町村管理橋梁のうち修繕を必要とする橋梁数	修繕を必要とする橋梁の定義が明確でないため、「県管理・市町村管理の橋梁数」が適当と考えられる。
	道路定期点検の完了率 100%	県管理・市町村管理道路のうち点検を必要とする施設の総数	点検を必要とする施設の定義が明確でないため、「県管理・市町村管理の道路施設数」が適当と考えられる。
16	ICアクセス整備率 0%	県内 3 事業 (市町村事業含む) 3.4km	—
	工業団地アクセス整備率 100%		
17	道路機能強化等整備率 100%	県管理道路 2,729km (県)	管理道路延長全てが機能強化の対象ではないため、「機能強化対象の県管理道路延長」が適当と考えられる。
18	要対策箇所整備率 87%	県内全体の通学路道路延長(市町村道を含む)	—
19	車両の快適な走行空間を確保する舗装補修完了率 96%	県内全体の道路延長(市町村道を含む)	—
	安全・安心な歩行空間の確保率 89%	県内全体の通学路道路延長(市町村道を含む)	—
20	道路施設強靱化に資する道路整備率 100%	県管理道路 2,729km (県)	管理道路延長全てが強靱化の対象ではないため、「道路施設強靱化の対象道路延長(県・市町村)」が適当と考えられる。

計画 No.	計画の成果指標 (最終目標値)	計画目標と整合する指標算定上の母集団 (例)	
		県の説明	左記に対する包括外部監査人の所見
27	IC アクセス道路の整備率 97%	ICアクセス道路の全体計画延長 (対象 IC10km 圏内のアクセス対象国道)	—
28	通学路等の歩道等の整備率 83%	県内全体の通学路道路延長 (市町村道を含む)	県道の通学路道路延長は、「宮城の道づくり基本計画」(令和3年3月策定)を基礎とすることが考えられる。

(4)アウトカム指標の未設定

社会資本総合整備計画における計画の目標、評価指標について、以下の説明がなされている。

3. 事前評価について

◇「整備計画」の作成に当たっては、国土交通大臣への提出前に、次に掲げるとおり、目標の妥当性、整備計画の効果・効率性、整備計画の実現可能性について、自主的・主体的に検証を行って下さい。例えば、以下のような内容を整備計画作成段階で検証いただく予定です。

①目標の妥当性

- ・上位計画等との整合性
- ・地域の課題への対応 (地域の課題と整備計画の目標の適合性)

②整備計画の効果・効率性

- ・整備計画の目標と定量的指標の整合性
- ・定量的指標の明瞭性
- ・目標と事業内容の整合性
- ・事業の効果 (要素事業の相乗効果等) の見込みの妥当性

③整備計画の実現可能性

- ・円滑な事業執行の環境 (事業熟度、住民等の合意形成等を踏まえた事業実施の確実性)
- ・地元の機運 (住民、民間等の活動・関連事業との連携等による事業効果発現の確実性)

出所：「(補足資料) 新たに社会資本総合整備計画 (仮称) を作成・提出する際の留意点」(国土交通省)

社会資本総合整備計画に掲げる成果指標等については「添付資料 2. 社会資本総合整備計画」を参照されたい。

【現状の問題点 (意見)】

県が設定している計画の成果目標 (定量的指標) により、整備計画の効果・効率性の検証可能性が問題となる。

この点につき、県が設定している計画の成果目標 (定量的指標) は事業の進捗に伴い結果的に増加する指標であるため、アウトプット指標と考えられ、アウトカム指標が未設定の社会資本総

合整備計画が検出された。該当計画については、「添付資料 2. 社会資本総合整備計画」を参照されたい。アウトカム指標を設定せず、整備計画の効果・効率性を検証可能といえるか疑問である。

【解決の方向性】

計画の目標と整合するアウトカム指標も設定する。アウトカム指標として、「添付資料 2. 社会資本総合整備計画」の中で県が示した「アウトカム指標（例）」が考えられるが、以下の点に留意されたい。

計画 No.	アウトカム指標（例）	包括外部監査人の所見
13	アウトカム指標の設定は困難	個別施設計画に掲げられている「橋梁等の長寿命化対策によるコスト縮減額」を基礎としたアウトカム指標が考えられる。
18	県道における歩行者の事故件数	当該計画が市町村事業を含むため、県道に限定せず、市町村道における事故件数も含めることが計画の目標と整合的と考えられる
19	県道における路上事故件数	
	県道における歩行者の事故件数	

(5)長期未着手の都市計画道路

県では、市町村の都市計画道路の見直しを促進するため、平成 20 年 3 月に「都市計画道路見直しガイドライン」を策定、平成 30 年 3 月に改定し、関係市町村に作業の推進を要請している。

都市計画道路は、自動車の円滑な交通処理を担うだけでなく、市街地の街区を形成し、中心市街地では賑わいの軸となる、地域が目指すまちづくりの基盤となる施設である。

宮城県内では昭和 20 年代から昭和 40 年代にかけて、おおむね現在の都市計画道路網が計画され整備が進められてきたが、未着手の路線・区間も多い状況にある。（全国の幹線街路計画延長 64,187.9km の内、未着手延長 20,663.3km、未着手率 32.2%。宮城県の幹線街路計画延長 1,362.0km の内、未着手延長 485.9km、未着手率 35.7%。平成 28 年 3 月末時点。巻末資料 1.P36 参照）。現在の計画は高度成長期に都市計画決定された路線が多いが、その決定から長期間が経過し、我が国の人口が増加基調から減少基調に転じ、コンパクトシティ化への要請など社会状況が変化したことで、計画路線の必要性や配置、構造等を見直すべき路線も見受けられる。また、長期未着手の都市計画道路に対する考え方は司法の判断にも示されている（巻末資料 2.P 37 参照）。このため、宮城県では平成 20 年 3 月に、「都市計画道路見直しガイドライン」を策定し、見直し作業を進めるための基本的な手順を示したところである。

このガイドライン策定から 10 年が経過したことから、宮城県では県内自治体に都市計画道路の見直しの状況や意向を確認するためアンケート・ヒアリングを実施し、今後積極的に都市計画道路の見直し作業を進めるために、自治体の意向を踏まえ「都市計画道路見直しガイドライン」の改定を行うこととした。

出所：「都市計画道路見直しガイドライン（改定版）」（平成 30 年 3 月 宮城県）

都市計画道路の見直し状況（令和3年度末現在、仙台市及び自動車専用道路を除く）は以下のとおりである。

（単位：Km）

市町村	計画延長	うち改良済・事業決定	うち未改良・未事業化	
			見直済・検証中	未検証
1	42	24	18	-
2	21	15	6	-
3	27	14	13	-
4	10	6	-	5
5	36	24	11	-
6	38	27	11	-
7	48	43	6	-
8	2	2	-	-
9	34	17	-	17
10	11	9	2	-
11	10	5	5	-
12	103	63	23	17
13	14	1	-	12
14	9	5	-	4
15	22	6	-	16
16	41	31	10	-
17	19	16	3	-
18	-	-	-	-
19	19	16	-	4
20	101	38	63	-
21	38	23	-	15
22	34	22	-	12
23	31	19	-	11
24	6	6	-	-
25	35	21	14	-
26	16	8	7	-
27	37	27	10	-
28	67	48	19	-
29	19	14	-	5
30	33	28	4	-
31	28	11	18	-
計	950	589	243	118

出所：都市計画課作成資料

【現状の問題点（意見）】

見直しを実施していない未検証の延長が 118Km あり、該当する市町村も 11 市町村あるため、未着手路線の進捗管理が問題となる。

この点につき、県の説明によると、関係市町村と意見交換を行い、意向や課題を把握するとともに、個別の課題に応じた技術的助言や補助事業制度の情報提供等を行い、早期の見直し着手を促している、とのことである。

個々の市町村におけるやむを得ない事情もあると推測されるものの、未検証の延長が計画延長の約 12%となっていることから、早期の見直しを促進する必要があると考えられる。

【解決の方向性】

着手時期未定の市町村は限定されているため、広域行政を担う県の立場から、引き続き当該市町村に対する必要な支援策を講じ、早期の見直しを図る。

2 個別施設計画

県は平成 28 年 7 月に「宮城県公共施設等総合管理方針」を策定している。

本県では、戦後の復興期から高度経済成長期にかけ、急激な人口増や経済成長に伴う行政ニーズに対応するため、集中的に公共施設等（公用・公共用施設，社会基盤施設）を整備し，県民の利便性の向上等に努めてきました。

しかし，その後の社会の成熟化による行政ニーズの変化や県に求められる役割の変化等により，それら施設のあるべき姿にも変化が生じ，また今後の少子高齢化や人口減少の進行に伴い，公共施設等の利用需要の変化も予想されるところです。

さらに，施設は順次老朽化が進み，今後，多くが改修や更新の時期を迎えることから，本県の財政運営にも影響を及ぼすことが懸念され，計画的な管理が必要となります。

国においては，「経済財政運営と改革の基本方針～脱デフレ・経済再生～」(平成 25 年 6 月 14 日閣議決定)において，「インフラの老朽化が急速に進展する中，『新しく造ること』から『賢く使うこと』への重点化が課題である」とされ，「日本再興戦略-JAPAN is BACK-」(平成 25 年 6 月 14 日閣議決定)において，「国，自治体レベルの全分野にわたるインフラ長寿命化計画(行動計画)を策定する」ことが決定され，平成 25 年 11 月には，「日本再興戦略-JAPAN is BACK-」に基づき，「インフラ長寿命化基本計画」が策定されるとともに，地方公共団体においてもインフラ長寿命化計画(行動計画)・個別施設ごとの長寿命化計画(個別施設計画)を策定することとされました。

これを受け，平成 26 年 4 月，総務省から地方公共団体に対し，「インフラ長寿命化基本計画」の行動計画にあたるものとして「公共施設等総合管理計画」の策定が要請されました。

公共施設等の管理に関し，これまで本県では，一定規模以上の県有建築物に関する保全点検の実施や合同庁舎等の中・長期保全計画の策定，公共土木施設の維持管理・修繕に係る「みやぎ型ストックマネジメント・ガイドライン」の策定など，個別施設分野において施設の長寿命化等の取組みを進めてきたところですが，今般，こうした取組みも踏まえつつ，本県の所有管理する公共施設等の現状及び公共施設等を取り巻く将来見通しを基に，長期的・総合的な視点に立ち，今後 10 年間における公共施設等の管理の基本方針を定めました。

この方針は，上述のインフラ長寿命化基本計画(行動計画)及び公共施設等総合管理計画にあたるとともに，今後，この方針に基づき，個別施設に係る長寿命化計画(個別施設計画)を策定し，具体化を図っていきます。

出所：宮城県公共施設等総合管理方針（令和 4 年 11 月一部改訂 宮城県）

このうち、社会基盤施設としての道路の管理に関する基本的な考え方については「添付資料 3. 公共施設等総合管理計画」を参照されたい。

また、道路事業に係る個別施設計画は以下のとおりである。

道路の分類	個別施設計画の名称	策定期期
道路（舗装）	舗装マネジメント計画	平成 30 年 3 月
トンネル	宮城県道路トンネル長寿命化計画（案）	令和 4 年 9 月
橋梁	宮城県第 3 次橋梁長寿命化計画	平成 31 年 3 月
橋梁（横断歩道橋）	宮城県第 2 次横断歩道橋長寿命化計画	令和 4 年 3 月

出所：道路課作成資料

(1)コスト縮減効果の過大評価の懸念

個別施設計画では、事後保全型の維持管理（従来による）から予防保全型の維持管理（個別施設計画による）に移行した場合のコスト縮減額を示している。県の各個別施設計画上のコスト縮減額の状況は以下のとおりである。

（単位：億円）

個別施設計画	策定期期	コスト縮減額	コスト縮減効果の算定期間	年平均コスト縮減額
舗装マネジメント計画	平成 30 年 3 月	548	40 年	13.7
宮城県道路トンネル長寿命化計画（案）	令和 4 年 9 月	570	100 年	5.7
宮城県第 3 次橋梁長寿命化計画	平成 31 年 3 月	874	20 年	43.7
宮城県第 2 次横断歩道橋長寿命化計画	令和 4 年 3 月	74.8	100 年	0.7

出所：道路課作成資料

【現状の問題点（意見）】

個別施設計画の事業効果を表すコスト縮減額の算定上、事後保全型と予防保全型のライフサイクルコストの試算結果比較が合理的と考えられる。県の個別施設計画上、橋梁の個別施設計画である「宮城県第 3 次橋梁長寿命化計画」におけるコスト縮減効果の算定期間が 20 年と比較的短いことから、コスト縮減効果の算定期間の適切性が問題となる。

この点につき、県の説明によると、「自治体管理・道路橋の長寿命化修繕計画（仮称）計画策定マニュアル（案）」（平成 18 年 12 月 14 日版）を参考に、コスト縮減効果の算定期間を 20 年間とした、とのことである。

しかし、以下の点を考慮すると、橋梁に係るコスト縮減効果の算定期間 20 年は個別施設計画の事業効果を検討するうえで短いものと考えられる。

- 当該個別施設計画では主に、事後保全型の維持管理の場合を 70 年（今後 20 年間の事業費 1,154 億円）、予防保全型の維持管理の場合を 88 年（今後 20 年間の事業費 280 億円）と見込み、コスト縮減額を 874 億円（1,154 億円－280 億円）と算出している。ライフサイ

クルコストを比較検討する期間として、20年は短いこと

- 現況と同一橋種への架け換えを前提に、橋種別の架け換え単価をもとに各事業費を試算しているが、コスト削減効果の算定期間（今後20年間）中は、「事後保全型の試算では、耐用年数70年経過し、架け換え事業費発生」「予防保全型の試算では、耐用年数88年未経過のため架け換え事業費未発生」の橋梁が少なからず生じていること

橋梁に係るコスト削減効果の算定期間が短い期間で算定した結果、年平均コスト削減額が過大に算定され、コスト削減効果が過大評価されないか懸念される。

【解決の方向性】

事後保全型と予防保全型のライフサイクルコストの試算結果比較を合理的に検討できるよう、コスト削減効果の算定期間を設定する。橋梁に係るコスト削減効果の算定期間については、予防保全型の耐用年数（88年）を考慮し、トンネルや横断歩道橋と同様に100年とすることが考えられる。

(2) 新技術等の活用による効率化の余地

国土交通省では、道路分野における新技術導入促進方針が示されている。

道路分野における新技術導入促進方針

<基本方針>

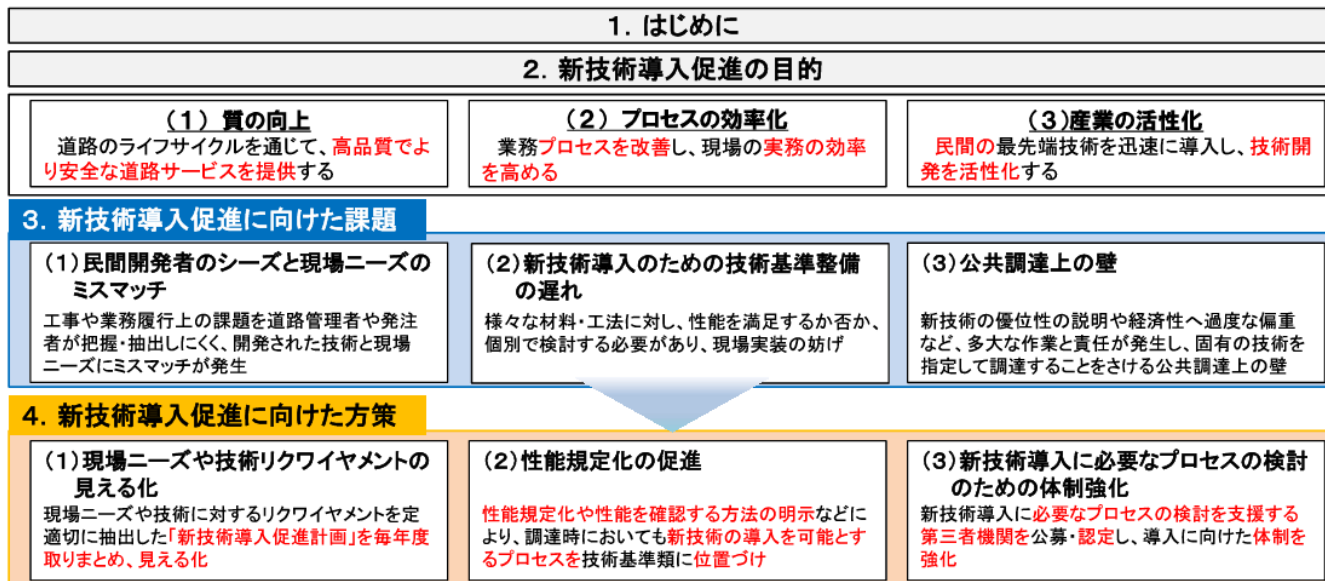
- 安全、高品質、低コストな道路サービスの提供、道路事業関係者のプロセス改善、産業の活性化を目的に、良い技術は活用するという方針の下、これまで新技術の活用が十分でなかった異業種、他分野、新材料等も含め、新技術開発・導入を促進。
- このため、道路技術懇談会を設置し、毎年度の取組(新技術導入促進計画)を見る化。その際、技術公募や意見交換により検討を加速化するとともに、現場の課題解決や導入方法(基準類への反映)検討のための体制も強化。
- これらの取組により、新技術導入の隘路となっている公共調達の壁や現場に内在されているニーズの抽出等の課題を克服。

<重点分野>

<p>斬新なアイデアを取込んだ道路の多機能化・高性能化</p> <p>◆ 斬新なアイデアの取込み ・従来の道路の概念にとらわれない新しい技術の取込み</p> <p>◆ 新領域へのチャレンジ ・道路と他分野との連携を積極的に推進</p> <p>斬新なアイデアや新領域の例 低位置照明 非接触充電技術</p>	<p>業務プロセスの効率化に資するICT技術等の活用</p> <p>◆ 実務の効率化の例</p> <ul style="list-style-type: none"> 計測・モニタリング技術の活用など、近接目視によらない点検・診断方法の確立・導入 衛星によるモニタリングなど、防災点検・土木構造物点検を効率化等 <p>ドローン(点検技術) 衛星技術</p>	<p>道路技術懇談会</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ 促進計画で取組む技術に対するリクワイヤメントの抽出 ✓ 導入促進機関の審査 <p>技術公募 + 意見交換</p> <p>検討を加速化</p> <p><体制強化></p> <p>導入促進機関</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ 技術の導入方法の検討 ✓ 技術の公募・実証 ✓ 従来技術との比較
<p>新技術・新工法の導入を可能とする技術基準類の整備</p> <p>◆ 新技術・新工法の積極的な導入</p> <ul style="list-style-type: none"> 近年開発が進む軽量・高耐久の材料等を設計段階から取り込み、工事への活用を推進 活用を可能とするための要求性能や性能の確認方法等の充実 		

異業種・他分野とのイノベーション

- | | | |
|------------------------|-----------------|---------|
| ①安全、高品質、低コストな道路サービスの提供 | ②道路事業関係者のプロセス改善 | ③産業の活性化 |
|------------------------|-----------------|---------|



出所：「道路分野における新技術導入促進方針（概要）」（令和2年4月 国土交通省）

【現状の問題点（意見）】

県が実施する道路メンテナンス事業の効率性の観点から、新技術等の活用状況が問題となる。この点に関する県の説明は以下のとおりである。

- 新技術等の活用に向けた実証実験段階の事案はあるが、成果を伴う新技術等の活用まで至っていない事案はない
- コスト面で優位にならないものが多く、活用を加速化できないのが実情である

現行の目視点検と比較し、例えば、点検支援技術性能カタログ（令和4年9月 国土交通省）に掲載されている以下のような新技術等の活用による、点検業務の効率化の余地はあると考えられる。

技術の分類	活用方法
画像計測	ドローンによる変状把握
非破壊検査	レーダーを利用したトンネル覆工の損傷把握
計測・モニタリング	センサーによる橋梁ケーブル張力のモニタリング

【解決の方向性】

新技術等の活用目的（質・安全性の向上、コスト縮減等）と見込まれる効果を検討し、優先順位を明確にしたうえで、新技術等の活用を推進する。

(3)システム化による管理業務の合理化の余地

個別施設計画に基づく一連の業務（点検、診断、措置、記録）に関する管理状況は以下のとおりである。

施設区分	管理状況
道路（舗装）	表計算ソフトを利用した手作業による管理
トンネル	表計算ソフトを利用した手作業による管理
橋梁	宮城県インフラ・データベース統合管理システムにて管理
橋梁（横断歩道橋）	表計算ソフトを利用した手作業による管理

出所：道路課作成資料

【現状の問題点（意見）】

道路の管理対象施設は相当数あるため、管理業務の合理化が問題となる。

この点につき、県の説明によると、現在、橋梁で使用している宮城県インフラ・データベース統合管理システムに橋梁以外のインフラ施設も統合し、システム管理する方向で検討を進めている、とのことである。

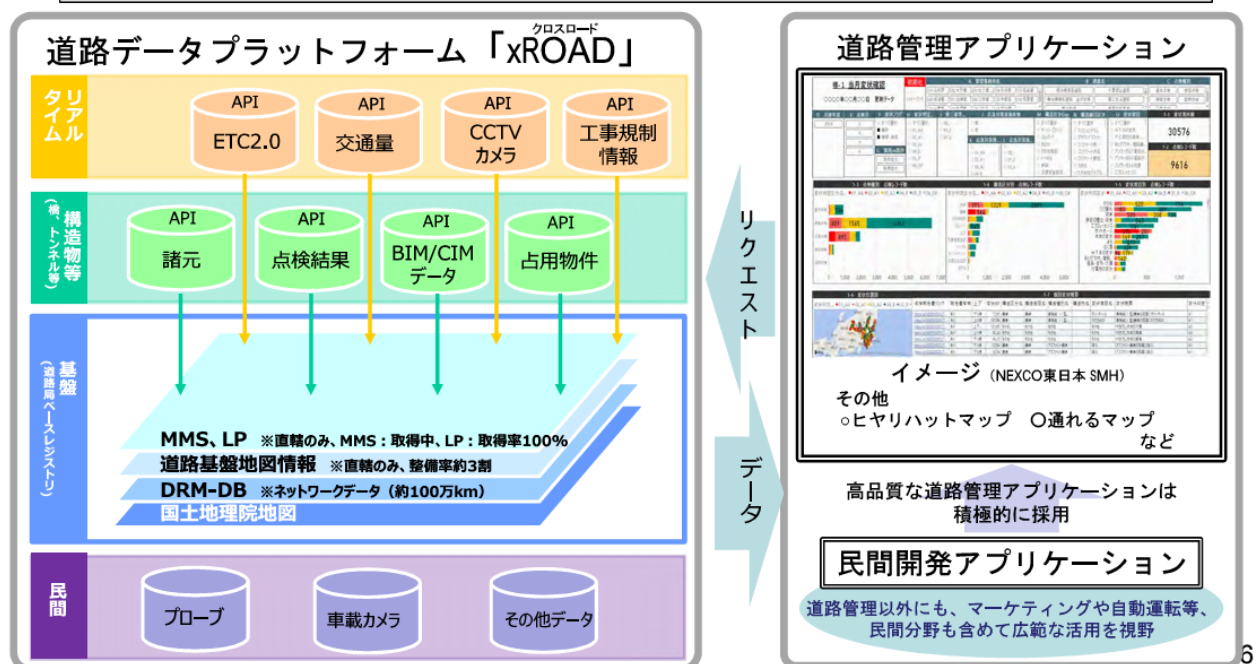
現行の管理状況は手作業による管理に大きく依存しているため、システム化による管理業務の合理化の余地はあると考えられる。

【解決の方向性】

国のデータプラットフォーム「クロスロード」の活用可能性も含めて、管理業務のシステム化に向けた検討を進める。

データのオープン化

道路DXを支える開かれたデータプラットフォーム「xROAD」を構築し、データは社会に還元



出所：道路システムのDX（国土交通省）

3 契約

監査対象事業に関連する契約の概要（令和3年度）は、以下のとおりである。

■委託料

（単位：千円）

委託業務名	契約方法	受託者	委託料	監査対象
鍋越道路管理除融雪業務委託	一般競争入札	小野田建設(株)	160,480	●
気仙沼市道路管理及び除融雪業務委託	一般競争入札	小野良組・クマケー建設・坂口組地域維持建設共同企業体	182,417	●
除融雪（七ヶ宿湯原・関工区）業務委託	一般競争入札	ヤマザキ建設(株)	192,154	●
給分浜復興道路工事外 CM 業務委託	一般競争入札	(株)復建技術コンサルタント	110,500	
宮戸復興道路工事 CM 業務委託	一般競争入札	サンコーコンサルタント(株)東北支店	109,516	
雄勝復興道路工事外 CM 業務委託	一般競争入札	復建技術・UR リンケージ設計共同体	119,236	
飯子浜復興道路工事外 CM 業務委託	一般競争入札	中央復建コンサルタント・ティケイエンジニアリング設計共同体	179,298	
みやぎ県北高速幹線道路工事委託（Ⅲ期 H30 契約）	随意契約	道路公社	302,048	●
みやぎ県北高速幹線道路工事委託（Ⅲ期 R1 契約）	随意契約	道路公社	846,692	●
東北自動車道（仮称）菅生スマートインターチェンジ整備事業	随意契約	東日本高速道路(株)東北支社	891,916	●
根廻こ線橋補修工事委託【R3】	随意契約	東日本旅客鉄道(株)	175,489	
塚目こ線橋補修工事委託【R2】	随意契約	東日本旅客鉄道(株)	111,214	
丸森霊山線道路災害復旧外工事 CM 業務委託	一般競争入札	福山コンサルタント・三協技術・協和設計設計共同体	109,461	
石巻線沢田・浦宿間浦宿こ線橋新設工事委託	随意契約	東日本旅客鉄道(株)	523,711	
除融雪（川崎工区）業務委託	指名競争入札	柴田土建(株)	135,902	●
除融雪（蔵王倉石岳工区）業務委託	指名競争入札	佐藤技建(株)	100,263	●

委託業務名	契約方法	受託者	委託料	監査対象
除融雪（倉石岳外）業務委託	指名競争入札	佐藤技建(株)	118,024	●
道路維持管理（白石地区）業務委託	指名競争入札	(有)鈴木組	112,491	●
道路維持管理（七ヶ宿地区）業務委託	指名競争入札	(株)亀岡建設	121,823	●
道路維持管理（柴田大河原村田地区）業務委託	指名競争入札	丸敏建設(株)	109,589	●
道路・河川・砂防維持管理（川崎地区）業務委託	指名競争入札	大宮建設(株)	103,357	●
道路維持管理（丸森地区）業務委託	指名競争入札	(株)本田組	111,973	●
加美郡内道路管理業務委託	指名競争入札	小野田建設(株)	104,058	●
門沢外除融雪業務委託	指名競争入札	小野田建設(株)	102,370	●
雄勝地区道路管理業務委託	一般競争入札	田中建設(株)	100,597	
		その他	6,678,312	
合計			11,912,891	

出所：道路課・各土木事務所作成資料

(注) 委託料 100 百万円以上を抽出

■工事請負費

(単位：千円)

工事名	契約方法	請負業者	工事請負費	監査対象
丸森橋橋梁塗装外工事	一般競争入札	東北化工建設(株)	349,591	
町道女川出島線出島架橋本体工事	一般競争入札	JFE・橋本店・東日本コンクリート建設工事共同企業体	1,958,090	●
福岡蔵本道路改良工事（その2）	一般競争入札	(株)本田組	358,308	
豊里大橋橋梁耐震補強外工事	一般競争入札	川田工業・只野組・只野建設特定建設工事共同企業体	1,202,975	●
飯子浜復興道路工事	一般競争入札	(株)橋本店	679,366	

工事名	契約方法	請負業者	工事請負費	監査対象
宮戸道路改良工事	一般競争 入札	(株)丸本組	430,889	
(仮)浦宿橋上部工工事	一般競争 入札	東日本コンクリート(株)	356,205	
(仮)鎮守大橋上部工工事 (中央)	一般競争 入札	三井住友建設(株)東北支店	2,744,076	●
釜谷道路災害復旧工事(その4)	一般競争 入札	(株)マルテック	333,350	
内海橋災害復旧(旧橋撤去)工事	一般競争 入札	津田海運・若築建設復旧・復興建設工事共同企業体	699,250	●
十八成浜道路改良工事(その7)	一般競争 入札	田中建設(株)	334,174	
(仮)雄勝1号橋下部工外工事	一般競争 入札	(株)丸本組	326,869	
(仮)雄勝1号橋下部工工事	一般競争 入札	あおみ建設(株)東北支店	344,696	
(仮)雄勝2号橋上部工工事(その1)	一般競争 入札	東日本コンクリート(株)	410,829	
雄勝道路改良工事(2工区その2)	随意契約	東洋建設(株)東北支店	378,112	●
高白道路改良工事	一般競争 入札	(株)東北リアライズ	325,637	
(仮)風越3号線上部工工事	一般競争 入札	東日本コンクリート(株)	409,532	
その他			20,842,250	
合計			32,484,199	

出所：道路課・各土木事務所作成資料

(注) 工事請負費 300 百万円以上を抽出

(1) 指名競争入札とする理由に乏しい契約

指名競争入札による委託契約の状況（令和3年度）は以下のとおりである。

（単位：千円）

委託業務名	受託者	委託期間	委託料
除融雪機械整備（川崎地区外）業務委託	仙台自動車整備工業団地協同組合	R3. 9. 3～ R4. 3. 31	19, 672
除融雪機械整備（倉石岳地区）業務委託	仙台自動車整備工業団地協同組合	R3. 9. 3～ R4. 3. 31	19, 527
除融雪機械整備（七ヶ宿地区）業務委託	仙台自動車整備工業団地協同組合	R3. 9. 3～ R4. 3. 31	19, 270
除融雪機械整備（大河原地区外）業務委託	仙台自動車整備工業団地協同組合	R3. 9. 3～ R4. 3. 31	18, 185
除融雪機械整備（白石地区外）業務委託	仙台自動車整備工業団地協同組合	R3. 9. 3～ R4. 3. 31	19, 137
除融雪（川崎工区）業務委託	柴田土建(株)	R3. 10. 15～ R4. 3. 31	135, 902
除融雪（蔵王倉石岳工区）業務委託	佐藤技建(株)	R3. 10. 15～ R4. 3. 31	100, 263
除融雪（七ヶ宿湯原・関工区）業務委託	ヤマザキ建設(株)	R3. 10. 15～ R4. 3. 31	192, 154
除融雪（倉石岳外）業務委託	佐藤技建(株)	R3. 3. 5～ R3. 5. 31	118, 024
道路維持管理（白石地区）業務委託	(有)鈴木組	R3. 2. 3～ R4. 3. 31	112, 491
道路維持管理（七ヶ宿地区）業務委託	(株)亀岡建設	R3. 2. 3～ R4. 3. 31	121, 823
道路維持管理（柴田大河原村田地区）業務委託	丸敏建設(株)	R3. 2. 3～ R4. 3. 31	109, 589
道路・河川・砂防維持管理（川崎地区）業務委託	大宮建設(株)	R3. 2. 3～ R4. 3. 31	103, 357
道路維持管理（丸森地区）業務委託	(株)本田組	R3. 2. 3～ R4. 3. 31	111, 973
加美郡内道路管理業務委託	小野田建設(株)	R3. 2. 19～ R4. 3. 31	104, 058
門沢外除融雪業務委託	小野田建設(株)	R3. 10. 13～ R4. 3. 29	102, 370

出所：道路課・各土木事務所作成資料

（注）委託料の金額 100 百万円以上（ただし除融雪機械整備業務委託は 10 百万円以上）を抽出

契約の方法は一般競争入札によることが原則であり、指名競争入札は、以下に掲げる場合に限定されている（地方自治法施行令第167条）。

- ① 工事又は製造の請負、物件の売買その他の契約でその性質又は目的が一般競争入札に適しないものをするとき。
- ② その性質又は目的により競争に加わるべき者の数が一般競争入札に付する必要がないと認められる程度に少数である契約をするとき。
- ③ 一般競争入札に付することが不利と認められるとき。

【現状の問題点（指摘）】

指名競争入札とする理由に乏しい契約が検出された。

■除融雪業務委託、道路管理業務委託

指名競争入札の根拠が、その性質又は目的が一般競争入札に適しないもの（地方自治法施行令第167条第1号）としていることから、その適否が問題となる。

この点につき、県の説明によると、以下の点から、一般競争入札に適しないものである、とのことである。

- 除融雪及び道路管理業務は24時間、平時・災害時を問わず緊急対応が求められ、かつ、迅速に現場到着を図る上でも地域に精通した事業者が担う必要があること
- 当該業務の停滞・未実行が許されない状況下、地域によっては高齢化や担い手不足等の課題もある中、安全かつ確実に担える地域に精通した事業者の確保も急務となっていること

しかし、以下の点を考慮すると、指名競争入札とする理由に疑義があると認められる。

- 同様業務を一般競争入札で実施している土木事務所が見られること
- 地域特有の事情等、指名競争入札とする事情が明確でないこと

■除融雪機械整備業務委託

指名競争入札の根拠が、一般競争入札に付する必要がないと認められる程度に少数（地方自治法施行令第167条第2号）としていることから、その適否が問題となる。

この点につき、県の説明によると、除融雪機械は、労働安全衛生法により定期自主検査を行うほか、車両系建設機械として1年以内に1回、一定の資格を持つ検査者の検査を受けなければならないため、宮城県物品調達等入札参加業者登録されている事業者の中から、当該条件を満たす見積徴収依頼先を選定し、見積提出のあった事業者（2、3者）が少数だったため、当該事業者を指名業者とした、とのことである。

しかし、当該業務委託先の選定に当たり必要な制限は、入札参加資格の制限で対応可能と考えられ、制限付き一般競争入札の方法によっても除去できないものとは考えられないため、指名競争入札とする理由に疑義があると認められる。

【解決の方向性】

土木事務所によっては、指名競争入札から一般競争入札に移行している事例も見られることか

ら、指名競争入札の根拠を精査のうえ、指名競争入札とする理由に乏しい場合、現行の契約方法を見直す。

(2)無償による債務保証

県では、道路公社の借入金全てに対して債務保証している。道路公社の借入金明細（令和3年度末現在）は以下のとおりである。

借入先	用途	借入金残高（千円）	借入条件
七十七銀行	建設資金	2,330,500	元金均等10年償還 借入利率0.105～1.05%（固定）
仙台銀行	建設資金	145,000	元金均等10年償還 借入利率0.85～1.05%（固定）
荘内銀行	建設資金	250,000	元金均等10年償還 借入利率0.31～0.655%（固定）
東北銀行	建設資金	100,000	元金均等10年償還 借入利率0.611%（固定）
	合計	2,825,500	

出所：道路課作成資料

（注）県は道路公社の借入金全てを債務保証しており、債務保証の対価は無償である。

また、普通地方公共団体は、その公益上必要がある場合においては、寄附又は補助をすることができる（地方自治法第232条の2）が、この公益上の必要性については以下の判示がなされている。

地方公共団体の長は、地方自治の本旨の理念に沿って、住民の福祉の増進を図るために地域における行政を自主的かつ総合的に実施する役割を担う地方公共団体の執行機関として、住民の多様な意見及び利益を勘案し、補助の要否についての決定を行うものであり、その決定は、事柄の性質上、諸般の事情を総合的に考慮した上での政策的判断を要するものであるから、公益上の必要性に関する判断に当たっては、寄附又は補助の要否を決定する地方公共団体の長に一定の裁量権があるものと解される。他方で、法が地方公共団体による補助金の交付について公益上の必要性という要件を課した趣旨は、恣意的な補助金の交付によって当該地方公共団体の財政秩序を乱すことを防止することにあると解される以上、地方公共団体の長の裁量権の範囲には一定の客観的限界があり、当該地方公共団体の長による公益上の必要性に関する判断に裁量権の逸脱又は濫用があったと認められる場合には、当該補助金の交付は違法と評価されることになるものと解するのが相当である。そして、地方公共団体の長が特定の事業について補助金の交付をする際に行った公益上の必要性に関する判断に裁量権の逸脱又は濫用があったか否かは、当該補助金交付の目的、趣旨、効用及び経緯、補助の対象となる事業の目的、性質及び状況、当該地方公共団体の財政の規模及び状況、議会の対応、地方財政に係る諸規範等の諸般の事情を総合的に考慮した上で検討することが必要であると解される。

出所：平成9（行ウ）22 損害賠償等請求事件（平成14年3月13日 岡山地方裁判所）

【現状の問題点（意見）】

無償による債務保証は道路公社に対する保証料相当額の補助と同等の経済効果を有するものであるから、寄附又は補助と同様、公益上の必要性が問題となる。

この点につき、県の説明によると、設立団体が保証することにより、有料道路事業の多額かつ長期の資金調達が確保されるとともに、低利資金の導入により通行料金の低廉化や無料開放時期の早期化に資するものであって、公益性が認められることから、債務保証の対価を無償とすることに問題はない、とのことである。

しかし、以下の点を考慮すると、道路公社の借入に対する債務保証の対価を無償とする公益上の必要性が認められるか疑問である。

- 道路公社に対する債務保証の対価を無償とする明確な根拠がないこと
- 債務保証の対価は道路公社における建設資金調達コストを構成するものであり、道路公社の事業収益である道路料金収入で賄う性質のものと考えられること

【解決の方向性】

道路公社の借入金に対する債務保証は県が道路公社の信用を補完しているものであるため、道路公社の信用を補完している対価として、道路公社から保証料を受領する必要性を検討する。

4 公社等

県では、「第Ⅴ期宮城県公社等外郭団体改革計画（平成30年3月策定 宮城県）」（以下、「公社等改革計画」という。）を策定し、公社等への県の関与の適正化及び公社等の自立的運営の更なる促進を図っている。公社等改革計画における進行管理については以下の説明がなされている。

第5 進行管理等

1 行政改革推進本部における進行管理

県は、知事を本部長とする宮城県行政改革推進本部（以下「推進本部」という。）において、本計画全体の進行を管理します。

公社等の所管部局長は、県の取組状況を毎年度取りまとめ、本部長に報告します。推進本部では、県の取組状況や、公社等から提出される団体改革計画表に記載された1年間の取組状況及び経営自己評価結果並びに「改善支援団体」に分類された公社等から提出される改革スケジュール及び取組状況報告書を「第Ⅴ期宮城県公社等外郭団体改革計画の取組成果」（以下「改革計画の取組成果」という。）として取りまとめ、その内容をもとに、必要に応じ本計画の見直しを行うとともに、公社等の所管部局長に対して本部長が必要な指示を行います。

所管部局長は、本部長からの指示事項のほか、経営評価委員会の意見を最大限に反映させ、公社等に対し、必要な助言又は指導を適正に行うこととします。

2 公社等外郭団体総合調整委員会における審議

県は、副知事を委員長とする公社等外郭団体総合調整委員会において、毎年度、公社等の指定や分類の見直し、県職員の派遣、公社等への出資、合併・解散、定款の重要な変更等についても、随時、その妥当性等を判断していきます。

3 公社等の自己管理等

公社等は、経営評価により、前年度の取組について、「組織運営の健全性」及び「財務の健全性」に関する経営評価指標を活用の上、自ら経営を評価し、その結果及び当該年度以降の経営目標等を団体改革計画表に記載し、知事、教育委員会又は公安委員会（以下「知事等」という。）に提出することとします。

また、「改善支援団体」は、改革スケジュール及び取組状況報告書を作成し、団体改革計画表と併せて提出することとします。

知事等は、公社等からの報告に基づき、推進本部での検討を行います。

4 進行管理状況の公表

本計画の進行管理状況については、改革計画の取組成果を取りまとめ、公社等条例に基づき議会に報告するとともに、インターネットで公表します。

行政経営推進課ホームページ URL <http://www.pref.miyagi.jp/soshiki/gyokei/>

出所：公社等改革計画

今回の監査対象である道路公社の概要や経営評価結果（令和3年度）については「添付資料4. 道路公社の経営評価」を参照されたい。

(1) 受託事業収益の計上もれ

道路公社が県から受託しているみやぎ県北高速幹線道路工事委託に係る契約の状況は以下のとおりである。

(単位：千円)

決算年度	受託事業収益	受託事業費（工事費・測量試験費）	差引（事務費）
平成 27 年度	323,374	302,400	20,974
28 年度	1,613,718	1,574,054	39,664
29 年度	3,141,938	3,099,087	42,851
30 年度	3,218,425	3,167,426	50,999
令和元年度	3,917,495	3,864,499	52,996
2 年度	2,739,310	2,691,005	48,305
3 年度	1,148,740	1,126,803	21,937
合計	16,103,000	15,825,274	277,726

出所：道路公社作成資料

(注1) 受託事業収益は県との契約額、受託事業費は工事費等の契約額を表す。

(注2) 差引（事務費）は主に人件費等に充当しており、各年度の決算上、当該事務費に係る費用も未計上である。

一方、道路公社は国税局と協議のうえ、消費税の修正申告等を行っている。

(単位：千円)

課税期間	課税標準額		修正申告等に伴う納付税額（△は還付税額）
	確定申告	修正申告等	
平成 29 年度	5,530,252	7,511,536	2,854
30 年度	5,574,673	8,238,067	3,124
令和元年度	5,613,900	9,937,531	3,274
2 年度	4,888,135	7,604,892	△1,917
3 年度	5,213,398	7,102,214	△3,277

出所：道路公社作成資料

(注) 令和 2 年度及び令和 3 年度は適用消費税率の修正も含まれているため、更正の請求による還付税額を表す。また、全て令和 5 年 3 月に修正申告（または更正の請求）したものである。

【現状の問題点（指摘）】

道路公社の決算上、本件受託事業に係る収益認識がなされていないため、会計処理の適否が問題となる。

この点につき、道路公社の説明によると、本件受託工事は受託工事に伴う費用を県から受入れ、事業執行により同額を支出しているだけであり、そこに収益性を見出すことはできない。そのた

め、過去において市町からの受託に基づく立替施行が不課税取引とされた事例に基づき、損益計算書上の受託業務収入、受託業務費として計上するのではなく、貸借対照表上、受託業務受入金（流動負債）、受託業務支払金（流動資産）として処理を行った、とのことである。

しかし、県からの受託業務であることから、令和3年度の道路公社の決算において、当該受託事業に係る収益認識及び費用の計上がもれていたと認められる。

【解決の方向性】

道路公社における内部統制上のリスク評価を適切に行い、専門家の関与の必要性・十分性を検討する。

(2)重要な会計方針の記載不足

道路事業損失補てん引当金に係る会計方針について、以下の開示がなされている。

重要な会計方針等

- (注) 6 道路事業損失補てん引当金繰入額は、一般有料道路事業に係る損失を補填するため、各年度の料金収入額（消費税抜き）に12%を乗じて得た額を計上している。
- 7 道路事業損失補てん引当金は、道路事業損失補てん引当金繰入額の累計額であり、仙台松島道路については、4車線供用日（平成24年7月12日）以降、乗じる率を10%から12%に変更している。

出所：令和3事業年度宮城県道路公社損益計算書

一方、道路事業損失補てん引当金の明細（令和3年度）は以下のとおりである。

（単位：千円）

	期首残高	当期増加	当期減少	期末残高
牧山道路	632,043	—	—	632,043
石巻河口橋	1,375,557	—	—	1,375,557
仙台南部道路	6,003,374	—	—	6,003,374
仙台松島道路	11,398,442	619,222	—	12,017,665
計	19,409,418	619,222	—	20,028,641

出所：令和3事業年度財務諸表附属明細書（道路公社）

（注）牧山道路及び石巻河口橋は平成12年度、仙台南部道路は平成25年度に道路公社としての事業を終了している。

【現状の問題点（指摘）】

道路事業損失補てん引当金残高に現在、実施していない事業に係る引当金残高が含まれているため、会計処理の適否が問題となる。

この点につき、道路公社の説明によると、以下の点から道路事業損失補てん引当金の会計処理は適切である、とのことである。

- 道路事業損失補てん引当金は、災害や経済事情の変動等将来事情の不可測性により生じた未償還額を、同じ事業主体の他の道路によって積み立てられた内部留保金により補てんす

るという道路相互の補助を目的とするものであること

- 道路の新設、改築、維持、修繕その他の管理に要する費用で、料金の徴収期間内に償うもの（道路整備特別措置法第 23 条第 1 項第 3 号）の一つとして道路事業損失補てん引当金を計上していること
- 地方整備局長の承認を受けて道路公社が定めた基準（道路整備特別措置法施行規則第 11 条）に基づくものであること

しかし、現在、実施していない事業に係る道路事業損失補てん引当金残高が 8,010 百万円（令和 3 年度）あり、金額的重要性が認められるが、重要な会計方針等において当該内容が明記されていない。開示されている重要な会計方針と実際の会計処理に差異が生じているため、重要な会計方針の記載不足と考えられる。

【解決の方向性】

重要性が認められる会計処理の内容については、重要な会計方針等において、当該内容を明記する。

(3) 不明確なペイオフ対策方針

道路公社の資金運用の状況（令和 3 年度末現在）は以下のとおりである。

（単位：千円）

	流動資産	固定資産	合計
普通預金	512,815	—	512,815
振替口座	78	—	78
定期預金	9,700,000	—	9,700,000
宮城県発行公募公債	1,100,000	7,200,000	8,300,000
仙台市発行公募公債	—	2,000,000	2,000,000
合計	11,312,894	9,200,000	20,512,894

出所：令和 3 事業年度財務諸表附属明細書（道路公社）

■ 普通預金、定期預金の内訳

（単位：千円）

金融機関名	普通預金	定期預金	合計
七十七銀行	442,932	7,570,000	8,012,932
仙台銀行	62,687	1,930,000	1,992,687
荘内銀行	7,195	200,000	207,195
計	512,815	9,700,000	10,212,815

出所：令和 3 事業年度財務諸表附属明細書（道路公社）

県の説明によると、県のペイオフ対策として、県公金に係る普通預金については決済用預金へ移行する（平成 17 年 2 月 21 日 出納局会計課長）取組を実施している、とのことである。

【現状の問題点（意見）】

道路公社は多額の預金を有しているため、資産管理の観点からペイオフ対策の十分性が問題となる。

この点につき、道路公社の説明によると、地域経済のため地元の金融機関を優先的に考え、低金利の中での利息収入を得るため効率的な資金運用によることとしている、とのことである。

しかし、ペイオフの限度額（10,000千円）を超える多額の預金を有しているのであるから、預金先の安全性検討や評価をせず、預金先を決定することがペイオフ対策として十分といえるか疑問である。

【解決の方向性】

預金先の安全性検討・評価を実施する等、県の取組も参考にペイオフ対策方針を明確にする。

なお、道路公社の説明によると、ペイオフ対策として、令和5年1月に余裕資金運用の方針を改め、令和5年3月に決済用預金への預け替えを実施した、とのことである。

(4)経営課題の開示不足

道路公社の経営評価では、以下のような団体に対する総合評価がなされている。

項目	団体による自己評価	県（主務課）の所見	参考指標
イ 組織運営の健全性	経営内容については、地方道路公社法に基づき、事業年度開始前に予算・事業計画につき宮城県の承認を受けるほか、毎年の経営状況について国土交通省に報告し審査を受けている。また、監事については、公認会計士を選任しており、監査体制を強化している。 コンプライアンス意識の醸成を図るため、全職員を対象とした倫理・法令遵守研修会を実施した。	国や県に対して定期的に予算・事業計画に関する適正な説明がなされており、また、監査体制の強化、情報公開及び研修会の実施などによる組織的な健全経営の確保に努めている。	A
ロ 財務の健全性	コロナ禍の中、昨年度対比で交通量と料金収入が伸び、償還準備金繰入額も前年度を上回った。 経常利益率は高い水準で推移しており、償還準備金も順調に積み立てられている。また、有料道路建設資金として借り入れた長期借入金は、順調に返済している。	新型コロナウイルス感染症の影響により、減収となった昨年度に比べ、交通量及び料金収入が伸びており、償還計画に影響のない収入が確保されている。 また、地方道路公社法に基づき、当期純利益を自己資本ではなく償還準備金（負債）として整理しなければならないことから、自己資本比率が低いものの、財務の健全性に問題ないものと認められる。	A

(2) 及び上記イ・ロを踏まえた総合評価・今後の方向性と課題	<p>三陸自動車道を構成する仙台松島道路の重要性に鑑み、今後も安全安心で快適に走行できる道路を目指して、業務の透明性・公平性を確保しながら、適切な維持管理を計画的に実施し、社会から信頼される組織作りに努めていく。</p> <p>慢性的な渋滞が発生している鳴瀬奥松島渋滞対策工事の着実な進捗を図り、お客さまの安全性・利便性・走行性の向上を図っていく。</p> <p>新型コロナウイルス感染症の長期化による経営への影響を注視しながら、引き続き効率的な経営に努め、確実な償還を行っていく。</p>	<p>安定した経営の維持により長期借入金を順調に返済できるよう、仙台松島道路の適切な維持管理、利便性・走行性の向上に向け、指導、助言及び各種支援を実施していく。</p>	<p>総合評価</p> <p>A</p>
--------------------------------	---	--	----------------------

出所：令和3年度第V期宮城県公社等外郭団体改革計画の取組状況及び経営評価等に関する報告（令和4年8月 宮城県）

道路公社における償還状況の説明（令和3年度）は以下のとおりである。

<p>■償還準備金</p> <p>令和3年度償還準備金は前年度から19.4億円増加し、473.1億円でした。</p> <p>償還準備金とは、道路資産の建設に投下した借入金の返済に充てられるべき額の累計です。</p> <p>■借入金償還</p> <p>令和3年度長期借入金は前年度から17.8億円減少し、出資金を含んだ残額は125.9億円となりました。</p> <p>仙台松島道路VI期事業・VII期事業の資金返済によるものです。</p> <p>■償還率</p> <p>令和3年度の宮城県道路公社全体での償還率は【償還準備金／道路資産×100】は81.7%となり、前年度と比較して3.4ポイント向上しました。</p>

出所：令和3年度業務報告書（道路公社）

一方、道路公社の残余資金の試算結果（令和3年度末）は以下のとおりである。

（単位：百万円）

運用資産	金額	借入金・出資金	金額
定期預金	9,700	借入金	2,825
有価証券	1,100	出資金	9,765
投資有価証券	9,200	残余資金（注）	7,410
合計	20,000	合計	20,000

出所：令和3事業年度財務諸表附属明細書をもとに包括外部監査人が作成

（注）残余資金は運用資産から借入金・出資金を控除した差額を表す。

【現状の問題点（意見）】

道路公社の経営状況を踏まえると、以下の課題が重要テーマと考えられるが、経営評価上、関連する記載がないため、経営評価の適切性が問題となる。

- 道路公社の財務状況から早期無料開放の可能性
- 道路公社は重要な社会基盤施設を有することを踏まえ、インフラ長寿命化対策への取組状況

この点に関する県の説明は以下のとおりである。

- 道路公社の借入金の償還が令和7年3月末までではあるものの、今後、仙台松島道路の維持改良に必要な資金が見込まれることから、現事業計画の料金徴収期間は令和21年7月31日までとなっている
- 道路公社では「仙台松島道路維持管理計画書」（令和2年3月版）を策定のうえ、インフラ長寿命化対策に取り組んでいる

しかし、以下の点を考慮すると、道路公社の経営評価において、経営課題が十分に開示されているといえるか疑問である。

- 仙台松島道路維持管理計画書には有料道路を前提とした設備投資（料金機械、ETC設備等）計画も含まれているが、現事業計画の料金徴収期間との整合性に関する評価が明確ではないこと
- 公社等は宮城県公共施設等総合管理方針の対象外になっているため、重要な社会基盤施設を有する道路公社の経営評価において、インフラ長寿命化対策への取組状況の評価の必要性が認められること

【解決の方向性】

公社等の重要な経営課題の開示を踏まえて、経営評価を実施する。

(5) 管理部門の合理化検討の余地

道路公社の組織の状況は以下のとおりである。

部課		職員数（人）
総務部	総務課	6
	営業管理課	5
建設部	企画建設課	8
	道路管理課	4
仙台松島道路管理事務所		11
計		34

出所：道路公社作成資料

（注）令和5年2月1日現在を表す

公社等は、組織機構のスリム化に努めるものとされている。

(3) 効率的・合理的な組織運営

- 公社等は、事務事業の見直しや不採算事業等の廃止、組織機構のスリム化に努めるものとします。
- 組織及び事業の効率化に資するため、統廃合や法人形態の転換についても、県とともに積極的に検討するよう努めるものとします。
- 統廃合や法人形態の転換等を行う公社等は、移行に必要な清算業務、残余財産の処分等の実施スケジュールを作成し、県と協調して着実な実施を図るものとします。
- 合理的な組織運営を行うため、今後の事業計画や事業展開を踏まえ、長期的な視点に立った計画的な職員の採用・育成に努めるものとします。

出所：公社等改革計画

【現状の問題点（意見）】

効率的・合理的な組織運営には、管理部門の共通化等の手法も考えられることから、道路公社における管理部門の共通化等の検討状況が問題となる。

この点につき、道路公社の説明によると、他の公社等と事業の特性が異なるため、管理部門の共通化等の合理化策は検討していない、とのことである。

しかし、道路公社と親和性があると考えられる公社等（宮城県土地開発公社、宮城県住宅供給公社）があることから、管理部門の共通化等の合理化策の検討余地がないといえるか疑問である。

【解決の方向性】

道路公社との親和性が比較的高いと考えられる公社等（宮城県土地開発公社、宮城県住宅供給公社）と管理部門の共通化によるメリット比較を行い、管理部門の合理化余地がないか検討する。

添付資料 1. 推進事業一覧シート

施策名	推進事業名	担当課室	決算額 (千円)	事業概要及び実績
時代に対応した宮城・東北の価値を高める産業基盤の整備・活用	交通安全施設等整備事業	道路課	1,501,028	<p>事業概要 歩道整備や交差点改良等</p> <p>事業実績 交通安全プログラムなどに基づき31箇所の歩道整備や交差点改良等を実施し、快適な歩行空間を整備し児童等の安全確保が図られた。</p>
	道路改築事業	道路課	20,451,234	<p>事業概要 道路拡幅やバイパス整備等</p> <p>事業実績 18箇所の道路整備が完了したことで、社会資本の骨格として、災害に強く、富県躍進や地域生活を支える道づくり等が推進された。</p>
	雪寒事業	道路課	149,824	<p>事業概要 雪崩対策や消雪施設整備等</p> <p>事業実績 雪崩発生リスクの高い2箇所の雪崩対策及び老朽化した2箇所の消雪施設修繕を実施し、冬期間交通の安全性向上につながった。</p>
大規模化・多様化する災害への対策の強化	災害防除事業	道路課	1,022,638	<p>事業概要 落石等の危険箇所の法面对策等</p> <p>事業実績 落石等の危険箇所(24箇所)の法面对策等を実施し、道路利用者の安全性向上につながった。</p>
	橋梁長寿命化事業	道路課	3,418,996	<p>事業概要 橋梁長寿命化計画による橋梁補修</p> <p>事業実績 長寿命化計画に基づき54箇所の橋梁補修を完了させることで、橋梁の急速な老朽化に対応するとともに、長期に渡る道路施設の機能発揮につながった。</p>
	橋梁耐震化事業	道路課	2,987,433	<p>事業概要 主要幹線道路等の橋梁耐震化</p> <p>事業実績 橋梁耐震化計画に基づき9箇所の橋梁耐震化を完了させることで、大規模地震時における主要幹線道路の安全確保や避難路の確保につながった。</p>
生活を支える社会資本の整備、維持・管理体制の充実	トンネル長寿命化事業	道路課	318,412	<p>事業概要 トンネル長寿命化計画によるトンネル補修</p> <p>事業実績 長寿命化計画に基づき7箇所の補修を実施し、トンネルの急速な老朽化に対応するとともに、長期に渡る道路施設の機能発揮につながった。</p>
合計			29,849,565	

出所：新・宮城の将来ビジョン 成果と評価（令和4年9月 宮城県）

添付資料 2. 社会資本総合整備計画

No.	計画の名称	計画期間	交付対象	全体事業費(百万円)	計画の成果指標	最終目標値	個別検出事項 「計画目標と成果指標算出方法の不整合」				個別検出事項 「アウトカム指標の未設定」					
							指標算定上の母集団	計画目標と整合する		アウトカム指標(例)	R1実績	R2実績	R3実績			
								当初現況値	最終目標値							
1	宮城県における地域間アクセスの強化・円滑化・安心安全性を向上化する社会資本整備(社総交)	R2~6	県・市町村	39,385	地域拠点等へのアクセス時間短縮率	23%	該当	交付対象事業(走行時間 185.7分)	走行時間 181.6分	走行時間 143.1分	-	-	-	-		
					円滑な交通空間確保による区間旅行速度向上率	36%	該当	交付対象事業(旅行速度 920km)	旅行速度 980km	旅行速度 1,250km						
2	県北地域における地域間アクセスの強化・円滑化・安心安全性を向上化する社会資本整備(社総交)	H27~31	県・市町村	19,598	地域拠点等へのアクセス時間短縮率	33.50%	該当	交付対象事業(走行時間 76.2分)	走行時間 64.1分	走行時間 50.6分	-	-	-	-		
					円滑な交通空間確保による区間旅行速度向上率	63.70%	該当	交付対象事業(旅行速度 303km)	旅行速度 980km	旅行速度 496km						
3	冬季交通の安全で快適な道路環境を確保する社会資本整備(社総交)	R2~6	県	3,420	安全・安心な冬季交通の確保	100%	該当	県全体(=交付対象事業)	-	-	該当	県道における冬期間の事故数	12	22	41	
13	県内における橋梁等の長寿命化を図ることにより安全な生活環境を支える社会資本整備(防災・安全)	H27~31	県・市町村	31,259	橋梁修繕の完了率	73%	該当	交付対象事業	0%	3.5%	該当	アウトカム指標の設定は困難	-	-	-	
					道路定期点検の完了率	100%	該当	交付対象事業	13%	100%						
16	宮城県内のICアクセス・駅・医療機関・工業団地等へのアクセス強化を図ることにより安全・安心な生活環境を支える社会資本整備(社総交)	H29~R3	県・市町村	6,561	ICアクセス整備率	0%	該当	交付対象事業	完成事業 0箇所	完成事業 0箇所	該当	対象IC5km圏内のアクセス対象路線整備による所要時間の短縮(整備完了時には平均13→5分 約8分短縮 短縮率62%)	13分(未供用のため、既存道路利用)	-	-	-
					工業団地アクセス整備率	100%	該当	交付対象事業	完成事業 0箇所	完成事業 3箇所						
17	宮城県内の重要物流道路の脆弱区間の代替路や災害拠点への補完路等の強化、災害時などにおける地域の交通・物流を支える道路整備を図り、強靱な県土づくりを推進する社会資本整備(社総交)	R2~6	県	7,624	道路機能強化等整備率	100%	該当	交付対象事業	完成事業 0箇所	完成事業 3箇所	該当	県管理道路の全面通行止め回数	326	114	182	
18	宮城県内における通学路の安全性を確保する社会資本整備(防災・安全)	H29~R3	県・市町村	13,982	要対策箇所整備率	87%	該当	交付対象事業	算出困難	-	該当	県道における歩行者の事故件数	66	48	45	
19	宮城県の発展と活力に満ちた飛躍を支える社会資本整備(防災・安全)	R2~6	県・市町村	49,522	車両の快適な走行空間を確保する舗装補修完了率	96%	該当	交付対象事業	算出困難	-	該当	県道における路上事故件数	13	14	36	
					安全・安心な歩行空間の確保率	89%	該当	交付対象事業	60.6%	61.3%	該当	県道における歩行者の事故件数	66	48	45	
					安心・安全な冬季交通の確保	100%	該当	県全体(=交付対象事業)	-	-	該当	県道における冬期間の事故数	12	22	41	
20	大規模自然災害等に備えた宮城県全域にわたる強靱な県土づくりを推進する社会資本整備(防災・安全)	R2~6	県・市町村	22,614	道路施設強靱化に資する道路整備率	100%	該当	交付対象事業	対象事業 0箇所	完成事業 11箇所	該当	対象事業区間(市町村道含む)における全面通行止め回数削減率	-	-	-	整備完了未
22	宮城県の都市の発展を支える交通の円滑化・安心安全性を向上化する社会資本整備	H31~R5	県・市町村	8,740	地域拠点等へのアクセス時間短縮率	12%	該当	県街路全体(=交付対象事業)	-	-	該当	-	-	-	-	
26	宮城県の都市内における緊急輸送道路を確保する社会資本整備(防災・安全)(重点)	H29~R3	県	1,162	緊急輸送道路の無電柱化率	61%	該当	県全体(=交付対象事業)	-	-	該当	-	-	-	-	
27	宮城県の都市の発展を支える交通の円滑化・安心安全性を向上化する社会資本整備(重点)	H29~R3	県・市町村	2,896	ICアクセス道路の整備率	97%	該当	交付対象事業	96.3%	96.3%	該当	対象IC10km圏内のアクセス対象路線整備による所要時間の短縮(整備完了時には平均19→18分 約1分短縮 短縮率6%)	所要時間平均 19分(未供用のため、既存道路利用)	-	-	-
28	宮城県の都市内における通学路の安全性を確保する社会資本整備(防災・安全)(重点)	H31~R5	県・市町村	4,280	通学路等の歩道等の整備率	83%	該当	交付対象事業	60.63%	60.70%	該当	県内における歩行者の事故件数	303	247	212	

出所：道路課・都市計画課作成資料をもとに包括外部監査人が作成

添付資料 3. 公共施設等総合管理計画

3 社会基盤施設

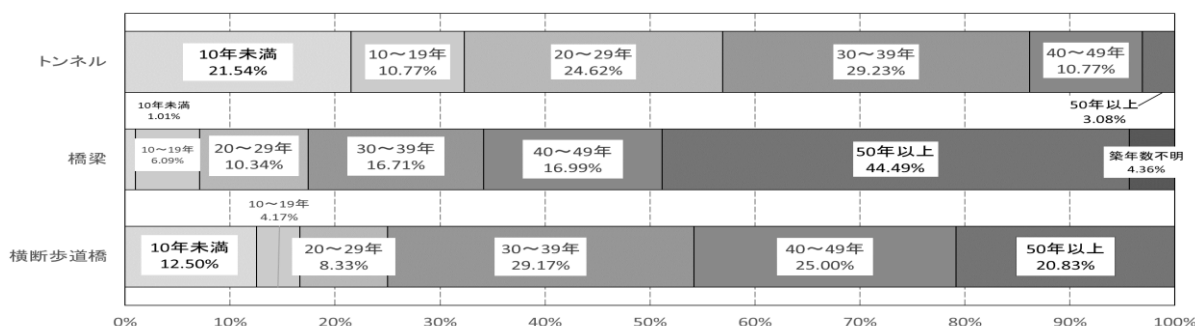
(1) 道路

① 現状及び課題

表4-16-1 道路の施設量等の推移

小分類	H29.3.31現在		H30.3.31現在		H31.3.31現在		R2.3.31現在		R3.3.31現在	
	施設量	有形固定資産 減価償却率	施設量	有形固定資産 減価償却率	施設量	有形固定資産 減価償却率	施設量	有形固定資産 減価償却率	施設量	有形固定資産 減価償却率
道路	221路線 2,704.9km	44.7%	221路線 2,712.5km	46.0%	208路線 2,727.1km	46.2%	208路線 2,727.1km	46.2%	209路線 2,727.1km	45.6%
橋梁	1,756橋	55.8%	1,756橋	55.9%	1,789橋	56.8%	1,789橋	54.6%	1,789橋	55.4%
トンネル	56箇所 22.3km	26.9%	59箇所 22.7km	28.3%	65箇所 25.3km	29.6%	65箇所 25.3km	25.4%	65箇所 25.0km	26.8%
道路附属物（横断歩道橋）	24橋	0.0%	24橋	2.3%	24橋	4.6%	24橋	1.0%	24橋	3.3%
道路附属物（横断歩道橋除く）	33箇所	41.6%	34箇所	44.3%	38箇所	35.1%	38箇所	34.7%	38箇所	37.6%

図4-16-1 道路の築年数割合（令和3年3月31日現在）



データ出典：固定資産台帳（平成28年度～令和2年度），施設実態照会（令和4年5月 管財課）
（以下図4-30-1（P87）まで同様）

道路の主な管理施設については、舗装、トンネル、橋梁があります。舗装施設については、舗装マネジメント計画（平成30年策定）に基づき、交通量区分や劣化状況に応じた補修方法により、補修・更新を行っており、震災以降、復旧・復興関係車両の増加に伴い、路面損傷が進行していることから、補修費を震災前の1.5～2倍に増額し、対応しています。

また、現在、路面状態（ひび割れやわだちぼれ量等）の調査を毎年実施しており、蓄積されたデータを基に、劣化予測式による今後必要となる補修費の算出や舗装マネジメント計画の見直しを行うなど、計画的かつ効率的な舗装補修を進めていくこととしています。

トンネルについては、1980年代に整備を行った施設が多く、約4割が築後30年以上を経過しており、10年後にはその割合が約6割まで増加する見込みとなっております。老朽化が進行することにより、今後維持管理費の増加が見込まれます。これまでの取組として、平成30年3月に「宮城県道路トンネル維持修繕計画」を策定し、計画的な維持・修繕に努めています。

橋梁の高齢化状況については、完成後50年を超える高齢化橋梁の割合は約4割、10年後には約6割と多くの橋梁が高齢化を迎えることとなります。橋梁定期点検結果に基づき、補修を軸に維持管理を行います。

橋梁の維持修繕に要する経費については、予防保全型の維持管理を実施した場合の今後20年間の事業費は約280億円であり、事後保全（対処療法）型の維持管理より、約874億円（△76%）の維持修繕費用の縮減が見込まれます。

【トンネル】



国道108号
荒雄湖トンネル
(大崎市)

【橋梁】



国道113号
丸森大橋
(丸森町)

② 管理に関する基本的な考え方

点検・診断等の実施方針	<ul style="list-style-type: none"> ○ 点検等の義務化の対象となる橋梁、トンネル、シェッド・大型カルバート、横断歩道橋及び門型標識等を対象施設とし、国が策定した基準等に基づき、5年に1回の頻度で、近接目視による定期点検を実施し、健全度を診断します。 ○ 他の施設については、施設の特徴や状況に応じた適切な点検方法を検討し実施します。 ○ 道路パトロール等の日常点検により道路施設の状況把握に努めるとともに、点検結果や診断結果を記録し、健全度を確認します。
維持管理・更新等の実施方針	<ul style="list-style-type: none"> ○ 策定済みの「宮城県橋梁長寿命化計画」「宮城県横断歩道橋長寿命化計画」「宮城県トンネル維持修繕計画」「舗装マネジメント計画」に加え、策定予定の「道路附属物管理計画」に基づき、計画的かつ効率的に道路施設を保全・更新します。 ○ 点検の結果、損傷の度合いを考慮し、優先順位を決定し、修繕を実施します。 ○ なお、毎年実施する定期点検結果を踏まえて、随時個別施設計画を見直していきます。
安全確保の実施方針	<ul style="list-style-type: none"> ○ パトロールや点検により管理施設の損傷状況を把握し、路線の重要度、第三者への被害が大きい箇所等から優先順位を付け、修繕工事を行うことで安全確保を図ります。
耐震化の実施方針	<ul style="list-style-type: none"> ○ 道路の重要構造物である橋梁において、阪神淡路大震災以前の基準（H8 道示前）で建設された緊急輸送道路上の耐震化を優先的に進めます。
長寿命化の実施方針	<ul style="list-style-type: none"> ○ 橋梁や横断歩道橋、トンネル、舗装については、策定済みの長寿命化計画に基づき、予防保全型の維持管理を実施します。道路附属物については、令和5年度までに長寿命化計画を策定します。 ○ 実施に当たっては、橋梁、トンネル等点検の義務化対象施設はもとより、舗装などについても定期点検の実施と、個別施設計画の策定を行い、予防保全型を基本とした維持管理を実施します。なお、点検結果に基づき、損傷が激しく、供用年数が長い施設を優先します。 ○ 建設、改修、補修時における関係図書等を一元的に管理、蓄積し情報共有を図るとともに、点検結果や補修履歴などから長寿命化対策を立案・実施します。
ユニバーサルデザイン化の推進方針	<ul style="list-style-type: none"> ○ 施設の改修等に当たっては、施設の特性等を踏まえながらユニバーサルデザイン化について検討します。
脱炭素化の推進方針	<ul style="list-style-type: none"> ○ 施設の改修等に当たっては、施設の特性等を踏まえながら、省エネルギー化及び再生可能エネルギーの導入について検討します。
総量適正化の推進方針	<ul style="list-style-type: none"> ○ 施設等の利用状況や社会経済情勢の変化を踏まえ、必要性が認められる施設については、質的向上、機能移転や複合化・集約化を図ります。 ○ 供用を廃止した施設については、安全確保の観点から撤去を推進します。
体制の構築方針	<ul style="list-style-type: none"> ○ 現在実施している道路メンテナンス会議を通じて、国、市町村と連携を図るとともに、担当者会議やストックマネジメント研修を継続的に実施し、更なる情報共有や知識・技術のレベルアップを図ります。

出所：宮城県公共施設等総合管理方針（令和4年11月一部改訂 宮城県）

添付資料 4. 道路公社の経営評価

42 宮城県道路公社

1 基本情報

所在地	仙台市青葉区上杉一丁目1番20号ふるさとビル4階			代表者	理事長 櫻井 雅之			
電話	022-263-0566	ファックス	022-262-8202	ホームページ	https://www.miyagi-dourokousha.or.jp/			
設立	昭和47年4月1日	改革分類	自立支援団体	県担当課	土木部 道路課			
出資等の状況	第1位	宮城県 (100.0%)	第2位	- (-)	第3位	- (-)	その他	- (-)
		9,765,000 千円		- 千円		- 千円		- 千円
設立目的(定款等)	宮城県の地域において料金を徴収する道路の新設、改築、維持修繕、管理を総合的かつ効率的に行い、幹線道路の整備を促進して、交通の円滑化を図り、住民の福祉の増進と産業経済の発展に寄与する。						出資等総額	9,765,000 千円 (100.0%)

2 主な事業内容

事業名	事業費 (単位:千円)			事業内容
	令和元年度	令和2年度	令和3年度	
事業1 仙台松島道路	2,985,443	2,843,423	2,909,516	有料道路の維持管理
全体事業に占める割合	43.2%	50.9%	71.7%	
事業2 みやぎ県北高速幹線道路工事委託	3,917,495	2,739,310	1,148,740	みやぎ県北高速幹線道路(Ⅱ期区間の一部及びⅢ期区間)の建設
全体事業に占める割合	56.8%	49.1%	28.3%	
事業3				
全体の事業				
全体事業費	6,902,938	5,582,733	4,058,256	指定管理者
全体割合	100.0%	100.0%	100.0%	

3 評価

(1) 団体の使命・役割

現在の団体としての公益的使命・役割・目標	県が期待する団体の役割(県施策との関連等)
宮城県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建設管理を総合的かつ効率的に行うこと等により、県内における地方的な幹線道路(国道、県道)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している。	「宮城の道づくり基本計画」に掲げる基本方針「次世代に安全・安心と活力を引き継ぐ、持続可能な宮城の県土を支える道づくりの推進」の達成に向け、仙台松島道路の維持管理及びみやぎ県北高速幹線道路工事委託の適正かつ効率的な遂行により、県内の基幹的幹線道路ネットワークの充実及び地域連携の促進に資することを期待する。

(2) (1)に対する団体の自己評価及び県の所見(令和3年度)

団体による自己評価	県(主務課)の所見
お客さまが仙台松島道路をいつでも「安全・安心」、「快適」、「便利」に御利用いただけるよう、適切な維持管理を実施したほか、橋梁等の大規模修繕工事を計画的に施工した。 春日パーキングエリア上下線において、脱炭素社会に向けた取組としてEV急速充電器を整備したほか、健康増進法にそって喫煙所を完全分煙にリニューアルした。また、子育て家族向けに置き型授乳室「mamaro2」を設置し、更なる利便性の向上を図った。 県から受託したみやぎ県北高速幹線道路事業(Ⅱ期・Ⅲ期)については、全ての工事が完成し、予定どおり供用を開始した。	仙台松島道路の利用者の安全・安心のため、適切な維持管理や橋梁等の大規模修繕工事などの計画的な維持改良業務を実施している。また、脱炭素社会に向けた取組としてEV急速充電器を整備したほか、健康増進法にそって喫煙所を完全分煙にリニューアルしたほか、子育て家族向けに置き型授乳室「mamaro2」を設置し、更なる利便性の向上が図られた。 みやぎ県北高速幹線道路工事については、全ての工事が完成し、令和3年12月17日に供用が開始された。

(3) 団体に対する総合評価(令和3年度)

項目	団体による自己評価	県(主務課)の所見	参考指標
イ 組織運営の健全性 ※1	経営内容については、地方道路公社法に基づき、事業年度開始前に予算・事業計画につき宮城県の承認を受けるほか、毎年の経営状況について国土交通省に報告し審査を受けている。また、監事については、公認会計士を選任しており、監査体制を強化している。 コンプライアンス意識の醸成を図るため、全職員を対象とした倫理・法令遵守研修会を実施した。	国や県に対して定期的に予算・事業計画に関する適正な説明がなされており、また、監査体制の強化、情報公開及び研修会の実施などによる組織的な健全経営の確保に努めている。	A
ロ 財務の健全性 ※1	コロナ禍の中、昨年度対比で交通量と料金収入が伸び、償還準備金繰入額も前年度を上回った。 経常利益率は高い水準で推移しており、償還準備金も順調に積み立てられている。また、有料道路建設資金として借り入れた長期借入金も、順調に返済している。	新型コロナウイルス感染症の影響により、減収となった昨年度に比べ、交通量及び料金収入が伸びており、償還計画に影響のない収入が確保されている。 また、地方道路公社法に基づき、当期純利益を自己資本ではなく償還準備金(負債)として整理しなければならないことから、自己資本比率が低いものの、財務の健全性に問題ないものと認められる。	A
(2)及び上記イ・ロを踏まえた総合評価・今後の方向性と課題	三陸自動車道を構成する仙台松島道路の重要性に鑑み、今後も安全安心で快適に走行できる道路を目指して、業務の透明性・公平性を確保しながら、適切な維持管理を計画的に実施し、社会から信頼される組織作りを努めていく。 慢性的な渋滞が発生している鳴瀬奥松島渋滞対策工事の着実な進捗を図り、お客さまの安全性・利便性・走行性の向上を図っていく。 新型コロナウイルス感染症の長期化による経営への影響を注視しながら、引き続き効率的な経営に努め、確実な償還を行っていく。	安定した経営の維持により長期借入金を順調に返済できるよう、仙台松島道路の適切な維持管理、利便性・走行性の向上に向け、指導、助言及び各種支援を実施していく。	総合評価 A

※1 上記イ及びロにおける「団体による自己評価」、「県(主務課)の所見」及び「参考指標」は、それぞれの項目に係る経営評価指標に基づき記載しているもの。

4 経営状況

(単位:千円)

区分		令和元年度	令和2年度	令和3年度	増減(R3 - R2)
貸借対照表	資産合計	84,770,759	82,747,981	81,914,652	△ 833,329
	流動資産	15,370,235	13,692,584	13,203,338	△ 489,246
	固定資産	69,400,524	69,055,397	68,711,314	△ 344,083
	うち有形固定資産	1,689,480	1,616,580	1,609,749	△ 6,831
	負債合計	75,005,759	72,982,981	72,149,652	△ 833,329
	流動負債	7,703,009	5,166,675	3,226,092	△ 1,940,583
	固定負債	67,302,750	67,816,306	68,923,560	1,107,254
	うち長期借入金	4,604,000	2,825,500	1,367,000	△ 1,458,500
	純資産	9,765,000	9,765,000	9,765,000	0
	資本金	9,765,000	9,765,000	9,765,000	0
利益剰余金	0	0	0	0	
損益計算書	売上高	6,102,913	5,364,159	5,721,466	357,307
	売上原価	2,985,443	2,843,423	2,909,516	66,093
	売上総利益	3,117,470	2,520,736	2,811,950	291,214
	販売費及び一般管理費	333,485	332,474	321,486	△ 10,988
	営業利益	2,783,985	2,188,262	2,490,464	302,202
	営業外収益	42,989	38,707	33,138	△ 5,569
	営業外費用	701,769	606,115	635,332	29,217
	経常利益	2,125,205	1,620,854	1,888,270	267,416
	特別利益	90,134	93,344	92,779	△ 565
	特別損失	948	2,073	37,574	35,501
	法人税等	0	0	0	0
	償還準備金繰入額	2,214,391	1,712,125	1,943,475	231,350
	県の財政的関与	補助金	0	0	0
委託金 ※2		3,917,495	2,739,310	1,148,740	△ 1,590,570
負担金		3,542	4,528	5,365	837
補助金等合計		3,921,037	2,743,838	1,154,105	△ 1,589,733
総収入 ※3		6,236,036	5,496,210	5,847,383	351,173
総収入に対する補助金等割合		62.9%	49.9%	19.7%	
単年度貸付額		0	0	0	0
年度末貸付金残高		0	0	0	0
損失補償(債務保証)残高		6,612,500	4,604,000	2,825,500	△ 1,778,500

※2 委託金: 随意契約によるものが対象。指定管理者制度に係る管理委託料は、非公募により選定された場合が対象。

(なお、非公募で指定管理者となった団体で利用料金収入がある場合は、利用料金収入を含めた額を計上している。)

※3 総収入=売上高+営業外収益+特別利益【損益計算書】

5 主な経営指標

評価項目	算式等	令和元年度	令和2年度	令和3年度	増減(R3 - R2)
自己資本比率	純資産合計(株主資本)÷資産合計(総資産)×100	11.5%	11.8%	11.9%	0.1%
流動比率	流動資産÷流動負債×100	199.5%	265.0%	409.3%	144.3%
借入金依存度	(長期借入金+短期借入金)÷資産合計(総資産)×100	7.8%	5.6%	3.4%	-2.2%
経常利益率	経常利益÷売上高×100	34.8%	30.2%	33.0%	2.8%
販売管理費比率	販売費及び一般管理費÷売上高×100	5.5%	6.2%	5.6%	-0.6%

6 組織・役職員の状況

(人)

役職員の人数		令和2年度 (実績)	令和3年度 (実績)	令和4年度 (6月末現在)	令和3年度における 常勤役職員の状況	
役員	常勤 (うち県OB)	3 (3)	3 (3)	3 (3)	常勤役員	
	非常勤 (うち県OB)	4 (2)	4 (2)	4 (2)	平均年齢	61.3
職員	常勤職員(※4)	32	28	33	平均年収 (千円)	7,057
	プロパー職員	20	16	17	常勤職員(プロパー)	
	県OB	12	12	16	平均年齢	56.9
	県派遣職員	0	0	0	平均年収 (千円)	6,088
	その他の派遣職員	0	0	0		
上記以外の職員(※5)	1	3	3			
障害者雇用の状況(※6)	法定雇用障害者数の算定の基礎となる労働者数	—	雇用障害者数	—	実雇用率	— % 不足数

※4 常勤職員: プロパー職員、県派遣・県OB、その他の派遣職員(県以外の自治体、民間企業等)を指すもの。

※5 上記以外の職員: 任期付職員、契約社員、嘱託、非常勤職員、臨時職員及びパート・アルバイト等、常勤職員に該当しない職員の合計を指すもの。

※6 6月1日現在で、公共職業安定所に提出する『障害者雇用状況報告書』の数値を掲載しているもの。(法定雇用率が課せられている団体のみ記載)

【除外率が適用となる団体は、除外率適用後の常用労働者数に基づき記載】

出所: 令和3年度第V期宮城県公社等外郭団体改革計画の取組状況及び経営評価等に関する報告(令和4年8月 宮城県)

