

第1 監査の種類

財務監査及び行政監査

第2 監査の対象

交通局（工事）

第3 監査の着眼点

令和7年度監査計画に従い、名古屋市監査委員監査基準に基づき、事務が法令に適合し、正確に行われ、最少の経費で最大の効果を挙げるようにしているか監査することを目的として、以下の項目に着眼し実施するものとする。

1 共通の着眼点

(1) 設計について

設計基準等に基づき、適正に設計図書（設計書、仕様書、図面）が作成されているか等

(2) 積算について

積算基準等に基づき、適正な単価及び歩掛りを適用して予定価格が積算されているか等

(3) 施工について

設計図書どおり施工されているか等

(4) 検査について

適正に検査が行われているか等

2 特に注意する着眼点

(1) 利用者にとって有効性のある施設となっているか

(2) 安全や事故防止に配慮した設計及び工事監理がされているか

第4 監査の実施内容

1 実施時期

令和7年9月8日から令和8年3月25日まで

2 実施方法

今回の監査では、交通局における令和 5年10月 1日から令和 7年 9月30日までに完了及び同日時点で継続中の工事及び委託を次表のとおり抽出し、名古屋市監査委員監査基準に基づき、書類等突合、実査等を行った。

小林史郎監査委員は、令和 3年 4月 1日から令和 5年 3月31日まで交通局長として在籍していたため、当該期間における事項に係る監査について、地方自治法第 199条の 2の規定により除斥となった。

区分	件数			金額		
	監査対象 (件)	抽出 (件)	抽出率 (%)	監査対象 (百万円)	抽出 (百万円)	抽出率 (%)
工事	929	81	8.7	46,996	17,666	37.6
委託	619	18	2.9	15,712	1,296	8.2

(注) 金額は単位未満を四捨五入、抽出率は小数点以下第 2位を四捨五入

第5 監査結果

上記のとおり監査した限り、重要な点において、監査の対象となった事務がおおむね適正に執行されていることが認められた。ただし、以下のとおり一部に指摘すべき事項が見受けられた。

今後の事務執行に当たり、該当する事項の是正及び再発防止策を実施し必要な措置を講じられたい。また、措置を講じた場合は、当該措置の内容を通知されたい。

1 指摘

(1) バリアフリー対策の設計について (設計)

本市の福祉都市環境整備指針 (以下「整備指針」という。) では、道路、公共交通機関といった市民の誰もが利用する都市施設の利用しやすさ、行動しやすさなどを確保するため、整備上必要とされる設計・施工上の標準的な技術的基準を定めている。

またスロープについては、整備指針によると手すりの端部をそで等がひっかからないように下方または壁面方向に曲げるとされ、車いすの脱輪防止の側壁

又は立ち上がりは連続して設けるとされている。

バリアフリー対策について、利用者にとって有効性のある施設となっているかを確認したところ、以下のような事例が見受けられた。

ア バス停留所整備に伴う視覚障害者誘導用ブロックの設置

「如意車庫前（西行）バス停留所整備に伴う舗装工事（舗装工事）（週休2日制）」では、道路に面した敷地に整備したバス停留所内に視覚障害者誘導用ブロックを設置していた。また当停留所の整備計画の一環で別工事によりバス停上屋の下にベンチを設置しており、現地調査で確認したところ、視覚障害者誘導用ブロックとベンチは離れて設置されていたが、ベンチに座っている人の足が視覚障害者誘導用ブロックを踏む位置となっていたことから、視覚障害者誘導用ブロックの機能が十分に発揮されていなかった。



視覚障害者誘導用ブロックとベンチの全景及び位置関係

イ バス停留所整備に伴うスロープの設置

「梅森荘（回転場）バス停留所上屋整備に伴う歩道整備及び舗装修繕」では、車いす利用者がバスに乗車するためのスロープを設置していた。設計図書を確認したところ、手すりの端部は曲げず、脱輪防止の側壁又は立ち上がりは設けない設計となっており、現地においても設計どおりに施工されていた。また、別工事で手すりに照明を設置しており、手すりの機能が発揮されていなかった。



スロープの設置状況



照明の設置状況

バリアフリー対策は、整備指針などの技術的基準に基づき適切に行うとともに、機能を阻害しないように関連部署と調整して、利用者にとって有効性のある施設となるよう設計されたい。 (自動車施設課)

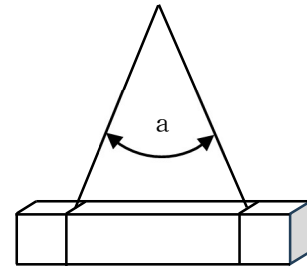
(2) 荷のつり上げにおける玉掛け作業について (施工)

厚生労働省が定める玉掛け^(註)作業の安全に係るガイドライン (以下「ガイドライン」という。) によると、玉掛け作業を行う事業者は、玉掛け方法の選定にあたって、玉掛用具は必要な安全係数を確保するか又は定められた使用荷重等の範囲内で使用すること、つり角度は原則として90度以内とすることと定められている。

「如意車庫前 (西行) バス停留所整備に伴う舗装工事 (舗装工事) (週休2日制)」では、自由勾配側溝 (以下「側溝」という。) の据付け作業を行っていた。工事写真を確認したところ、玉掛け用ワイヤロープにつり下げた木材を側溝の開口部に差し込み、側溝をつり上げていた。玉掛用具として使用されていた木材については、安全係数や使用荷重について確認されていなかった。また、使用した玉掛け用ワイヤロープが1本のため、つり角度が生じていなかった。



玉掛け作業の状況



2本づりのつり角度 (a) の例

荷のつり上げにおける玉掛け作業を行う場合は、適切な玉掛用具を使用し、つり荷が不安定とならないよう、ガイドラインに基づく安全作業に努めるよう受注者を指導されたい。
(自動車施設課)

(注) 玉掛け

クレーンなどに荷掛け及び荷外しを行う作業

第6 意見

快適性・利便性の高いサービスを提供するための施設整備について

交通局においては、社会環境が大きく変化する中で、快適性・利便性の高いサービスを提供するため、バス停留所施設の整備・改修、バリアフリー改修、地下鉄駅やトイレのリニューアルなどの施設整備を行っている。

今回の監査結果では、スロープにおけるバリアフリー対策が不十分な事例、視覚障害者誘導用ブロック及びスロープの手すりの機能が十分に発揮されていない事例が見受けられた。これらの背景には、職員の基準類に対する理解不足と併せて、利用者目線に立った設計検討が十分に行われていないことがあると考えられる。このような設計は、利用者に不便や不安が生じ、利用者満足度の低下につながるおそれがあるため、福祉都市環境整備指針等の技術的基準に基づき適切に設計を行うとともに、当事者参画等による利用者目線を反映した設計とすることが望まれる。

利用者目線を反映した設計は、全ての施設整備において重要であり、利用者満足度の向上につながるものである。令和4年「交通局お客さま満足度調査」によると、地下鉄部門ではトイレに関する項目の満足度が低い結果であったことから、交通局の「トイレ整備基本計画」を確認したところ、利用者サービスの観点からトイレの快適性向上の重要度は増しており、誰もが利用しやすく清潔で明るい内装であること等について配慮すべきとされていた。また、整備する便器数については既設の便器数と同等とし、トイレ内に納まらない場合は設置可能な便器数とすることとされていた。

一方で、国土交通省の令和7年「日常でよく利用するトイレに関するアンケート調査」によると、トイレを利用する際に最も重視されるのは「清潔感がある」であり、次いで「混雑がない」である。また、駅のトイレに対する不便・不満・不安を感じることにについて「利用するために行列に並ばなければならない」を選択した人の割合は、女性の方が男性よりも高く、5割以上の女性が不満を感じていた。さらに、平成28年の調査と比較して、その割合は男女共に増加したが、特に女性の増加が顕著であった。こうした中、国土交通省が設置した令和7年「ト

トイレ設置数の基準と適用のあり方に関する協議会」によると、主な行列の要因として、建設当初は男性の施設利用者が多いことを前提に便器数が設定されていたものの、女性の社会参画の進展等により、女性の便器数が利用実態と合わなくなっていることが示され、それに伴いトイレ設置数に関するガイドラインの策定が進められている。本市でも、地下鉄駅の半数以上が開業から40年以上経過しており、整備当時とは駅の利用状況が変わっていることから、トイレの便器数について社会環境の変化に即したものとなるよう当該ガイドラインを参考に局内基準の見直しを検討し、スペース等の諸条件を考慮した上で利用者目線を反映した設計とすることが望まれる。

交通局においては、全ての利用者に安全・安心、快適・便利な交通サービスを提供するという変わらぬ使命を果たし、名古屋のまちの将来に貢献できるよう、誰もが利用しやすい環境づくりを進めるとともに、利用者のニーズに対応した施設整備により一層努められたい。