

高松市監査委員告示第34号

女木港および男木港の港湾施設の使用料の徴収を怠る事実に関する住民監査請求について、地方自治法（以下「法」という。）第242条第4項の規定により監査したので、その結果を同項の規定により次のとおり公表します。

平成16年10月12日

高松市監査委員	北原和夫
同	吉田正己
同	宮本和人
同	大塚寛

女木港および男木港の港湾施設の使用料の徴収を怠る事実に関する住民監査請求の監査結果について

第1 請求の受理

1 請求人

住所・氏名 省略

2 請求書の受付

平成16年8月16日

3 請求の要旨（原文）

別紙事実証明書（高松市河港課職員の供述を録取した書面（注）事実証明書については省略した。）の記載の通り、氏名不詳の高松市職員は、高松市所有の行政財産たる高松市管理港湾の女木港及び男木港の各港の港湾施設（係留施設）の使用料の徴収を違法に怠っているのである。例えば、高松港と女木港及び男木港の間には、雌雄島海運株式会社のフェリーが毎日運行しており、高松市職員は女木港及び男木港の各港のフェリーの係留施設（岸壁、棧橋等）の使用料も徴収していないのである。その他の貨物船の係留施設使用料も徴収していないのである。本来、自治体の管理する

港湾を有する場合は、例えば、「土庄町管理港湾条例」(昭和49年3月27日条例第4号)のような条例を制定することが望ましいが、特別の条例を制定しない場合には、行政財産の目的外使用に関する条例に基づいて使用料を徴収する必要があるのである。本件住民監査請求の対象は、平成14年度以降の女木港及び男木港の係留施設の使用料の徴収を怠る事実ないし財産の管理を怠る事実を対象とするものである。

よって、本件請求人は、高松市監査委員が、上記の係留施設の使用料の徴収を怠る事実ないし財産の管理を怠る事実について責任を有する者に対して当該損害の補填を求めるほか「必要な措置」をとるよう高松市長に対して勧告することを求める。

4 請求の要件審査

本件請求は、法第242条所定の要件を備えているものと認めた。

第2 監査の実施

1 監査対象事項等

本件請求による監査対象事項は、高松市(以下「市」という。)の職員が、市の行政財産である女木港および男木港の港湾施設(係留施設)を、雌雄島海運株式会社(以下「島海運会社」という。)等を使用させていながら、その使用料を徴収していないことが、違法に使用料の徴収を怠る事実ないし財産の管理を怠る事実該当するか否かという事項である。

そして、その措置請求の内容は、係留施設の使用料の徴収を怠る事実ないし財産の管理を怠る事実について責任を有する者に対して、当該損害の補てんを求めるほか必要な措置をとるよう、高松市長(以下「市長」という。)に対して勧告することを求めるものである。

また、監査委員は、法第242条第6項の規定に基づき、請求人に対して、平成16年9月8日に証拠の提出および陳述の機会を与えたが、請求人からは、新たな証拠の提出はなく、陳述も行われなかった。

2 監査対象部局

本件監査対象部局は、土木部河港課である。

第3 監査の結果

本件請求について、監査委員は、合議により次のとおり決定した。

本件請求は、措置請求に理由がないものと判断する。

以下、その理由を述べる。

なお、市長に対して別記のとおり、意見を付すものである。

1 監査により認められた事実

監査は、関係書類を調査するとともに、監査対象部局の職員等から事情聴取するなどの方法により実施し、その結果、次の各事実を確認した。

(1) 女木港および男木港（以下「両港」という。）の港湾施設の概要

ア 女木港の港湾施設の概要

女木港の港湾施設の概要は、次表のとおりである。

種 類	施 設 名	数 量
水 域 施 設	泊 地	25,200 m ²
外 郭 施 設	防 波 堤	626 m
	護 岸	762 m
	突 堤	711 m
係 留 施 設	浮 棧 橋	2 基
	物 揚 場	484 m
	船 揚 場	1,500 m ²
保 管 施 設	野 積 場	1,040 m ²
港 湾 環 境 整 備 施 設	海 浜	491 m

イ 男木港の港湾施設の概要

男木港の港湾施設の概要は、次表のとおりである。

種 類	施 設 名	数 量
水 域 施 設	泊 地	20,600 m ²
外 郭 施 設	防 波 堤	364 m
	護 岸	67 m
係 留 施 設	物 揚 場	421 m
臨 港 交 通 施 設	道 路	30 m
保 管 施 設	野 積 場	678 m ²
港 湾 環 境 整 備 施 設	緑 地	88 m ²

なお、近時、船舶の大型化に伴い、女木港の旧港および男木港が手狭になったことから、両港の港湾施設の改修が必要となり、女木港については、平成5年度から平成22年度完成を目途に同港宮の下地区改修事業が、男木港については、平成9年度から平成19年度完成を

目途に同港中央地区改修事業が、それぞれ離島振興対策事業として実施されており、両港とも、係留施設である物揚場（以下「本件施設」という。）の一部が完成している。

(2) 市が両港の港湾施設の港湾管理者になった経緯および管理状況

両港は、雌雄島村が市に編入合併される以前の昭和26年8月30日に同村を港湾管理者として、香川県（以下「県」という。）から港湾調査規則第3条の規定に基づく乙種港湾に指定されていたが、昭和31年9月30日に雌雄島村が市に編入合併されたことに伴い、市が港湾管理者になることとなり、市は、昭和38年9月23日に、両港の港湾区域認可申請を県に提出し、同年10月29日に県から港湾法第4条第4項第3号の規定に基づき、市が管理する地方港湾として認可を受け、同年11月5日に港湾法第33条第1項の規定による港湾管理者となった旨を告示している。

それ以降、市は、両港の港湾管理者として、港湾法第12条第1項で示された港湾区域および港湾施設の管理、港湾施設の建設および改良ならびに港湾区域内等における土地の造成または整備を行ってきており、平成3年3月1日に高松市港湾区域内等の占用等の行為に関する規則を定め、港湾区域内の水域または公共空地における占用許可、土砂採取許可、水域施設、外郭施設および係留施設等の建設または改良の許可、構築物の建設または改築の許可、市長が指定する廃物の投棄の許可などを行っている。

(3) 両港の港湾施設の機能とその利用状況

両港に設置されている本件施設は、女木島および男木島（以下「両島」という。）の島民にとって、対岸の本土に渡ることが出来る唯一の公共交通機関となる島海運会社のフェリーならびに島民の安定した生活を確保するため欠くことのできない診療船、給油船およびし尿運搬船などの船舶が離着岸し、乗客の乗降および物資の陸上げ・船積みなどに用いることができるものである。

高松港と両港の間に就航している島海運会社のフェリーは、市が港湾管理者となる以前の昭和32年2月から運航されており、その運行形態

は、夏期（毎年7月20日から8月20日までの間）は2隻体制で運航し、そのうち1隻は女木港および男木港行きで1日6往復、残り1隻は女木港行きで1日6往復し、冬期（毎年12月1日から2月28日までの間）は、1隻体制となり、女木港および男木港行きが1日5往復、これ以外の通常期も、1隻体制で、女木港および男木港行きが1日6往復しており、両港に離着岸する際には、前記(1)で示した改修事業により一部完成した本件施設を、女木港については、平成10年4月から、男木港については、平成15年7月から、それぞれ利用している。

このほか、診療船1隻が、女木港を年間5～6回および男木港を年間7回、香川県農業協同組合が借り上げた給油船1隻が、両港を年間8～9回、女木・男木島漁業協同組合が借り上げた給油船1隻が、女木港を年間17～18回および男木港を年間10～12回、し尿運搬船1隻が、女木港を年間6回および男木港を年間12回、それぞれ寄港し、両港の本件施設を利用している。

(4) 両港など市が港湾管理者となっている地方港湾の利用料金に関する諸規定

ア 港湾法の規定

港湾法第44条は、「港湾管理者がその提供する施設又は役務の利用に対し料金を徴収する場合には、あらかじめ料率を定めて、その施行の日の少くとも30日前に、これを公表しなければならない。これを変更しようとするときも同様である。」と規定し、第34条の準用規定により、第12条第1項第13号に規定されている「港湾の利用に必要な役務及び施設に関する所定の料金を示す最新の料率表を作成し、及び公表すること。」などが港湾管理者の行う業務とされており、その業務に関し、第13条第2項は「港湾管理者は、何人に対しても施設の利用その他港湾の管理運営に関し、不平等な取扱をしてはならない。」と規定している。

イ 市における港湾管理条例の制定の有無およびその理由

(ア) 市は、港湾管理者として、港湾管理体制を整備するに当たり、両港などの利用状況等を調査した結果、両港については、主に地元の

漁船が利用しているほか、唯一の公共交通機関であるフェリーなど島民の生活に欠くことができない必要性を確保するための業務に関わる船舶が利用しているだけで、これら以外の用途に使用される船舶が利用することは殆どなく、これまで、各利用者が円満な調整を図りながら利用しており、特に何らの支障も生じていないことが確認された。

市は、このような状況を踏まえた上で、両港の管理につき特に港湾管理条例（以下「条例」という。）の制定は必要でないと判断し、それを制定していない。市としては、港湾法が、港湾管理者たる地方公共団体（以下「自治体」という。）に対し、その管理に係る港湾について、条例の制定を義務付ける旨を定めていないことから、港湾管理業務を実施する上で基準となる条例の制定は、港湾管理者たる自治体の裁量に委ねられているものと解し、両港の管理については、条例を制定し、それを基に港湾の利用に関する規制を設けるなど、前面に立った管理よりも、従来通り、広く一般公衆の自由な使用に供するための施設として、必要に応じて行政指導を行うなど柔軟な方法による管理体制を選択することが良策であるとして、条例制定の方法をとらなかったものである。

- (イ) ところで、その後、昭和48年7月17日付けの港湾法の一部改正によって、港湾施設が追加されたことに伴い、運輸省港湾局長から各港湾管理者宛に送付された同年10月1日付け港管第2363号通達は、「港湾施設の追加に伴い、港湾管理者が管理処分すべき港湾施設が増加するので、港湾施設管理条例の改正等管理体制を整備すること。」を促してきた。

しかしながら、市は、前述のとおり、そもそも条例自体を制定していないので、その改正の必要性はなく、管理体制を整備されたいとの趣旨に則った管理を行うこととした。前記の通達では、港湾管理業務を執行する上で参考とすべき指針を示して行う国の指導として位置付けられるものであり、拘束力はなく、市が上記通達によって新たに条例を制定すべきことが義務付けられるものではない。市

は、両港などの利用状況等も従来と変わらないことから、これまで通り、港湾管理については、条例によらないこととした従来の方針を継続することにし、新たに条例を制定しなかったにすぎないものである。

なお、その際、市は、この意思決定を明確にするための事務手続きを執っていたものと推認されるが、監査時点では、その事実を確認できる関係書類の存在は、確認できなかった。

ウ 市の行政財産の目的外使用に関する条例の適用の有無

公有財産は、行政目的を遂行するための物的手段であり、直接に公の目的に供するものであるか否かによって、行政財産と普通財産に区別され、港湾は、行政財産に属するものである。この行政財産の管理については、一般的に法が規定しているが、その規定だけでは、港湾、道路、都市公園など多様な行政財産の管理を行うことが不可能であることから、個別な法律による対応がなされており、港湾については、法とは別に港湾法が定められ、同法第12条第1項で港湾管理者の業務を列挙して規定するとともに、同法第13条第2項で「港湾管理者は、何人に対しても施設の利用その他港湾の管理運営に関し、不平等な取扱をしてはならない。」と規定しているが、施設の目的外使用に関する規定は、設けられていない。

このことから、市は、港湾法が港湾施設は本来の使用形態として、一般公衆の自由な使用に供するものであることを予定しているものであり、本件請求に係る港湾施設のうち、係留施設に区分される本件施設の使用形態は、港湾施設の旅客待合所に広告物を掲示する場合のような目的外使用の形態とは異なり、港湾法が予定している本来の使用形態どおり、船舶を係留し、旅客の乗降又は物資の積降等に使用されていることから、行政財産の目的外使用の形態に該当しないものと判断し、法第238条の4第4項の規定を受けて制定されている高松市行政財産の目的外使用に関する使用料条例等の関係諸規定を適用していないものである。

(5) 市が島海運会社等による女木港および男木港の港湾施設使用につき使

用料を徴収していない理由

ア 両島は、国から離島振興法に基づく離島振興対策実施地域に指定されており、国が同実施地域の振興を図るために定めた離島振興基本方針には、交通施設、通信施設および生活環境の整備、観光の開発、教育および文化の振興など幅広い分野にまたがる事業の基本的な事項が示され、県が同基本方針に基づき定めた離島振興計画には、前述の交通施設の整備などに関する事項が示されている。そして、県の計画には、両島の交通施設の整備について、離島航路補助を行うとともに、港湾の狭隘化等港湾機能が低下しているため、改修を行い、船舶の安全航行を図るなどの具体的な施策の目標が盛り込まれている。

また、同法第5条は、「離島振興計画に基づく事業は、この法律に定めるもののほか、当該事業に関する法律の規定に従い、国、地方公共団体その他の者が実施するものとする。」と規定するとともに、同法第12条では、「国及び地方公共団体は、離島振興対策実施地域における島民の生活の利便性の向上、産業の振興等を図るため、海上、航空及び陸上の交通の総合的かつ安定的な確保及びその充実に特別の配慮をするものとする。」と規定している。

イ さらに、国は、離島航路整備法および同法施行規則に基づき、離島航路の維持および改善を図るため、離島航路補助金要綱を定め、県では香川県離島航路運航維持費補助金交付要綱、市では高松市離島航路運航維持補助金交付要綱をそれぞれ整備することで、補助金交付制度を確立し、国にあっては、航路損益計算書に基づく欠損額を補助対象経費として、独自に定めた補助率を適用し補助金を交付するものとし、県と市（市民部市民生活課）にあっては、国の補助対象経費から国庫補助金の交付額を差し引いた額に対し、それぞれ二分の一ずつ補助金を交付するものとしている。

そして、これら補助金交付制度の対象となる島海運会社は、国、県および市（市民部市民生活課）がそれぞれに定めた要綱の規定に基づき補助金交付申請を行い、それぞれから補助金の交付を受けている。

ウ このように、国、県および市（市民部市民生活課）が離島航路であ

る島海運会社の事業に対し、財政的援助を行っている一方で、市は、両港の港湾管理者として、フェリーの大型化などに伴い、港湾の狭隘化等による港湾機能の低下を解消するため、前記(1)で示したように、両島で港湾改修工事を実施している。そして、使用料については、港湾法第44条で、「港湾管理者がその提供する施設又は役務の利用に対し料金を徴収する場合には、あらかじめ料率を定めて、その施行の日の少なくとも30日前に、これを公表しなければならない。」と規定され、同条文は、「徴収する場合には」と条件付きでの取扱いを定めていることから、市としては、使用料を徴収するか、どうかは、港湾管理者の裁量に委ねられていると解した。

そこで、市は、使用料を徴収することとした場合の影響を検討した結果、島海運会社が負担すべき経費の増加に伴い、各種運賃が値上げされることで、利用者の負担増が憂慮される一方、運賃を値上げしない場合には、経費の増加に伴い欠損金も増加し、国、県および市がそれぞれ離島航路維持に係る補助金交付要綱に基づき交付する補助金額も増加することから、島民の生活の安定性を確保する上で欠くことのできない島海運会社および他の船舶の所有者等に対し、新たな負担を求めることは、前記の離島振興法第12条の規定の趣旨にそぐわないと判断し、公益性の観点から使用料を徴収しない方針としているものである。

2 監査委員の判断

- (1) 市が、島海運会社等による両港の港湾施設使用につき使用料を徴収していないことの適法性・相当性について

請求人は、市の管理港湾である両港の係留施設使用料を島海運会社等から徴収していないのは、違法であり、行政財産の目的外使用に関する条例に基づいてでも使用料を徴収する必要がある旨を主張しているので、まず、この点について検討する。

ア 港湾法は、港湾管理者を自治体、特別地方公共団体となる一部事務組合および広域連合ならびに自治体によって組織される港務局に限定

し、これら港湾管理者の業務については、同法第49条の2第1項で港湾台帳の調製その他の港湾管理上必要な業務を義務規定として、個々具体的に定めている一方、同法第12条第1項各号では、港湾管理者が行う業務を例示的に列挙して定めていることから、港湾管理業務は、港湾の属する地方の慣習、実情等に熟知している自治体等を港湾管理者とし、港湾の性格、使用形態その他の事情を勘案し、その業務に係る管理方法も可能な限り独自に行うことができるよう、港湾管理者たる自治体等の裁量に委ねているものと解することが相当である。

このことは、使用料の徴収の取扱いにおいても、同様に解することができ、同法第44条では、「港湾管理者がその提供する施設又は役務の利用に対し料金を徴収する場合には、あらかじめ料率を定めて、その施行の日の少なくとも30日前に、これを公表しなければならない。」と規定しているが、「監査で認められた事実」の(5)のウで示したように、市が、使用料の徴収については、当該港湾管理者である自治体に裁量権があると解していることについて、同条文は、使用料を徴収するとした場合の取扱いを条件付規定形式で定められていることから、使用料の徴収の意思決定が港湾管理者である自治体の裁量に委ねられていることは、明文上明らかであり、市の解釈に何ら問題が認められないことは、言うまでもない。

イ そして、本件請求に係る係留施設である本件施設は、「監査で認められた事実」の(4)のウで示したように、一般公衆の使用に供する施設であることから行政財産であるとともに、その用途は、船舶を係留するためのもので、「監査で認められた事実」の(3)に記載のとおり、フェリーおよびその他の船舶の係留に使用されていることから、市が、行政財産の目的外使用の事案に該当しないと判断し、高松市行政財産の目的外使用に関する使用料条例を適用していないことに、何ら問題は、認められない。

ウ さらに、「監査で認められた事実」の(5)のアで示したように、離島振興法に基づき定められた国の離島振興基本方針および県の離島振興計画では、交通施設の整備など各種事業の施策の目標等を示し、その具

体的な内容として、離島航路補助を行い、航路の維持・確保を図るとともに、船舶が利用する港湾の狭隘化等による港湾機能の低下を解消するため、改修工事を行うなどの港湾整備により船舶の安全運航を図ることとされており、市は、離島の自立的発展を促進し、島民の生活の安定および福祉の向上を図ることなどを目的とした同法の趣旨を踏まえ、同法第5条の規定に基づく同計画の事業の実施主体として、島海運会社に対し、離島航路運行維持補助金を交付するほか、両港の港湾施設の改修に取り組むなど、政策的に取り組み、両港の港湾管理者としての役割を十分に果たしている。

そして、市は、両港が島民や観光客等の送迎用のフェリー、給油船など必要物資の輸送用船舶など、島民の生活基盤を支える船舶の往来に欠くことのできない離着岸施設であることから、港湾管理者として、地理的要因のため経済的に極めて不利な条件下にある両島島民の生活の利便と離島振興という公共の福祉の観点に立ち、これらの船舶の港湾利用に係る使用料を徴収しないこととしたものであり、市のこの判断は、適法にして相当性かつ妥当性があると認められ、請求人が主張するような、違法性・不当性は何ら認められない。

なお、請求人が主張する違法または不当な財産の管理を怠る事実は、一切認められなかった。

(2) 市が条例を制定していないことの当否について

次に、請求人は、本来、自治体が管理する港湾を有する場合は、例えば「土庄町港湾管理条例」のような条例を制定することが望ましいと、主張しているので、この点について検討する。

ア 条例の制定については、「監査で認められた事実」の(4)のイの(ア)で示したとおり、港湾法には、港湾管理者たる自治体はその管理に係る港湾について、条例の制定を要する旨の定めがないことから、港湾管理者が、その管理する港湾施設の管理の方法を、どのような形式で定めるかは、本来、港湾管理者の自由であり、施設の使用に関する規制などの必要性がないと判断する場合には、必ずしも条例等の法の形式を要するものではないと解するのが相当である。

イ しかしながら、港湾法の一部改正に伴う運輸省港湾局長通達では、「港湾施設の追加に伴い、港湾管理者が管理処分すべき港湾施設が増加するので、港湾施設管理条例の改正等管理体制を整備すること。」としているので、港湾管理者たる自治体は、この通達に基づき条例を制定する義務があるか否かを検討する。

(ア) まず、自治体の事務は、法の一部改正が平成12年4月1日に施行されるまでは、自治事務および機関委任事務に区分でき、さらに自治事務は、団体委任事務、公共事務および行政事務に区分されていたが、法の一部改正の施行に伴い、従前の機関委任事務の一部が法定受託事務に、団体委任事務、公共事務、行政事務および機関委任事務の一部が自治事務に、新たに区分されることとなったものの、通達が発せられた時点では、改正前の法第148条第2項の規定に基づく別表第3で規定されている県の機関委任事務以外の港湾事務は、自治体の自治事務であると認められる。

(イ) 次に、通達の法的性質を検討すると、国家行政組織法第14条第2項では、「各省大臣、各委員会及び各庁の長官は、その機関の所掌事務について、命令又は示達するため、所管の諸機関及び職員に対し、訓令又は通達を発することができる。」と規定しており、通達とは、一般的に上級の行政機関が下級の行政機関に対し、法律の解釈や裁量判断の具体的指針を示すなどして、行政上の取扱いの統一を図るために、権限行使を指図するものであり、下級の行政機関は、これに拘束され、服従する義務があるが、これは、国の機関同士の間で成立するものであり、機関委任事務に関する通達であっても、自治体は、各省大臣の下級機関ではなく、それに従わなくても、違法性はないものと解されている。

また、自治体の自治事務に対する各省からの通達は、国家行政組織法で定めるところの正式な「通達」ではなく、各自治体に対する各省からの行政指導権の行使にすぎず、これは、各自治体に対し、法的拘束力を持たないものと解され、これらのことから、市の自治事務となる港湾管理業務に対する通達は、行政指導としてのもので

あり、両港の港湾管理者たる市は、通達に基づき、必ずしも条例を制定する義務はないものと認められる。

- (ウ) そして、法の一部改正の施行により、法第245条の2では、「普通地方公共団体は、その事務の処理に関し、法律又はこれに基づく政令によらなければ、普通地方公共団体に対する国又は都道府県の関与を受け、又は要することとされることはない。」と規定されているように、国と自治体の関係は、従前と異なり対等の立場となったが、これまでのところ、市は、法第245条の規定に基づく国又は都道府県からの助言・勧告等の関与を受けていないことから、市が条例を制定していないことに、何ら違法性はないものと言えるが、港湾管理の適正を明確にするとともに、将来予測されるプレジャーボートの寄港など利用の多様化等に備える管理体制を確立するためには、条例の制定は望ましいことであり、その旨の意見を付することとする。

以上検討のとおり、請求人の主張は、いずれも理由がなく失当である。よって、本件措置請求には、理由がないものと判断する。

3 市長に対する監査委員の意見

市が条例を定めていないことに違法性は認められなかったが、港湾を取り巻く環境は、港湾法制定当初と大きく様変わりし、海洋レジャーの普及などによる船舶の多様化、放置船舶の増加などによる港湾管理行政の複雑化の傾向が全国的に見受けられる中、市が管理する港湾についても、このような傾向と無縁の状態が今後も継続される保証がないことから、これらの各種多様な問題が生じないうちに、公正かつ適正な港湾管理体制を構築するためにも、具体的な管理運営基準として、早急に条例の制定を検討されたい。

高松市監査委員告示第35号

女木港および男木港の港湾施設の使用料の徴収を怠る事実に関する住民監査請求に係る個別外部監査の請求について、地方自治法（以下「法」という。）第252条の43第9項の規定により、高松市長に同条第2項前段の規定による通知を行わなかった理由を次のとおり公表します。

平成16年10月12日

高松市監査委員	北原和夫
同	吉田正己
同	宮本和人
同	大塚寛

女木港および男木港の港湾施設の使用料の徴収を怠る事実に関する住民監査請求に係る個別外部監査の請求について

第1 請求の内容

1 請求人

住所・氏名 省略

2 請求書の受付

平成16年8月16日

3 請求の要旨（原文）

別紙事実証明書（高松市河港課職員の供述を録取した書面（注）事実証明書については省略した。）の記載の通り、氏名不詳の高松市職員は、高松市所有の行政財産たる高松市管理港湾の女木港及び男木港の各港の港湾施設（係留施設）の使用料の徴収を違法に怠っているのである。例えば、高松港と女木港及び男木港の間には、雌雄島海運株式会社のフェリーが毎日運行しており、高松市職員は女木港及び男木港の各港のフェリーの係留施設（岸壁、棧橋等）の使用料も徴収していないのである。その他の貨物

船の係留施設使用料も徴収していないのである。本来，自治体の管理する港湾を有する場合は，例えば，「土庄町管理港湾条例」（昭和49年3月27日条例第4号）のような条例を制定することが望ましいが，特別の条例を制定しない場合には，行政財産の目的外使用に関する条例に基づいて使用料を徴収する必要があるのである。本件住民監査請求の対象は，平成14年度以降の女木港及び男木港の係留施設の使用料の徴収を怠る事実ないし財産の管理を怠る事実を対象とするものである。

よって，本件請求人は，高松市監査委員が，上記の係留施設の使用料の徴収を怠る事実ないし財産の管理を怠る事実について責任を有する者に対して当該損害の補填を求めるほか「必要な措置」をとるよう高松市長に対して勧告することを求める。

4 監査委員の監査に代えて個別外部監査契約に基づく監査によることを求める理由（原文）

住民監査請求の分野においては，本件請求人の知る限り，かつて高松市監査委員は1回も「勧告」をした前例もなく，従来の監査委員の制度は全く機能しておらず，信用できないので，個別外部監査契約に基づく監査を求める必要がある。

第2 監査対象事項

本件請求による監査対象事項は，高松市の職員が，市の行政財産である女木港および男木港の港湾施設（係留施設）を，雌雄島海運株式会社等に使用させていながら，その使用料を徴収していないことが，違法に使用料の徴収を怠る事実ないし財産の管理を怠る事実にあたるか否かという事項である。

第3 高松市長に法第252条の43第2項前段の規定による通知を行わなかった理由

本件請求の監査を行うに当たっては，監査委員に代わる外部の専門的知識を有する者を必要とするような特段の事情があるとは認められず，むしろ，監査委員の監査による方が適当であると判断したことによるものである。