

代表監査委員の通勤に伴う公用車使用に係る公金支出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。

なお、谷本繁男代表監査委員は、法第199条の2の規定により、除斥されています。

平成19年11月15日

高松市監査委員	吉田正己
同	妻鹿常男
同	池内静雄

代表監査委員の通勤に伴う公用車使用に係る公金支出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19年9月18日

3 請求の要旨（原文）

別紙事実証明書（平成19年9月6日の代表監査委員の通勤に使用した公用車の自動車運転日報写し（注）事実証明書については省略した。）の記載によると、氏名不詳の高松市職員は、かつて高松市長、助役その他の一定の特別職の公務員が通勤に公用車を使用していたのに対して市長への提言その他の住民の批判に依って、当時の増田市長が、通勤のための公用車の利用廃止を決定して、マスコミにも公表した事実を知りながら、違法又は不当に公用車を通勤に使用させて当該使用に係る運転者の給与等の費用

やガソリン代その他の自動車費用の各相当額の損害を高松市に与えたのである。更に、本件事実証明書記載の通り、登録番号57め5902（運転者A）の公用車は、一日に2回しか使用しておらず、公用車を無駄に使用していることは明らかである。

本件通勤のための公用車使用は、地方自治法第242条第1項に規定する違法又は不当な公金支出に該当するものである。更に、本件公金支出は、地方自治法第232条第1項、同法第2条第14項及び地方財政法第4条第1項の各規定にも違反する違法な公金支出である。

よって、本件請求人は、高松市監査委員が、上記の違法又は不当な公金支出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、その他の「必要な措置」を講ず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 個別外部監査契約に基づく監査の請求とこれに対する措置

1 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、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。

2 高松市長（以下「市長」という。）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。

第3 監査の実施

1 監査対象事項等

本件請求に係る監査対象事項は、高松市（以下「市」という。）の職員

が、代表監査委員の通勤のために公用車を使用させ、それに要した運転士の給与等関係費用やガソリン料金その他の自動車費用を支出したことが、違法または不当な公金の支出に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、本件公用車使用に係る公金支出につき、責任を有する者に対して、当該損害の補てんをさせる等の必要な措置をとるよう、市長に対して勧告することを求めるものである。

なお、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19年10月9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、財務部財産活用課である。

第4 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。

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) 市における公用車保有の必要性とその保有の合法性

ア 市における公用車保有の必要性

市は、その活動の必要に応じて数多くの車両を保有しているが、そのうち一般に公用車と呼ばれているものは、市長、助役、収入役（平成19年4月1日施行の法改正により、助役は「副市長」に名称が変更となり、収入役は廃止されている。）、教育長および代表監査委員（以下「常勤特別職等」という。）の乗用に供されている普通乗用自動車である。

市長などの常勤特別職等は、市役所本庁舎内での事務のほかに、公務上、平日あるいは休日を問わず予定される庁舎外における式典、会議、懇談会など各種行事への出席のため庁舎外に出向かなければなら

ない機会が多く、日によっては1日に複数箇所への外出が必要なこともあり、その職務は、広範かつ多岐に渡っており、それら公務を確実に遂行するために迅速かつ安全な移動を必要とするところ、その手段としてバス・鉄道などの公共交通機関を利用するよりも、機動性や利便性・安全性に優れている自動車を利用することが適当であると判断し、それに供する自家用乗用車を購入し、これを市の公用車として保有しているものである。

なお、市による公用車保有の歴史は古く、記録上確認できる最も古い時期は、昭和27年11月である。

イ 市の常勤特別職等が公用車を通勤のために使用することの合法性

市は、公用車の使用を前述のアで示した常勤特別職等の公務目的とこれに密接に関係する通勤に使用してきている。常勤特別職等の通勤のために公用車を使用することに関しては、法や条例・規則に直接的な規定はないが、市長、副市長および代表監査委員については、高松市長等の給料その他給与支給条例が制定され、同条例第3条第4項において、市長等に対して通勤手当を支給できる旨を規定されていることに従って、高松市長等の通勤手当支給規則（以下「規則」という。）が定められ、規則第2条では「通勤手当は、通勤のため庁用自動車を使用することを常例とする場合を除き、支給する。」と定められており、教育長については、高松市教育委員会教育長の給与等に関する条例が制定され、同条例第3条第6項で、「通勤手当の支給については、高松市長等の給料その他給与支給条例の適用を受ける市長等の例による。」と定められている。

これらの規定は、市の常勤特別職等が通勤のため公用車を使用することを前提としているものであり、市としては、常勤特別職等の通勤のための公用車使用には何ら違法性はないものと認識している。

(2) 市における公用車の保有状況とその使用の実態

市は、かつて、市長用として1台、助役用として助役2人に対し各1台、収入役用および代表監査委員用として1台、教育長用および共用として1台、市議会議長（以下「議長」という。）用に1台、市議会（以下

「議会」という。)の共用として2台の計8台を保有し、それぞれ専用の公用車として配車していたが、平成11年度に、公用車の効率的な運用を図るため、議長、副議長および市議会議員(以下「非常勤特別職」という。)や常勤特別職等が公務などで使用していない公用車を、適宜、他のものも使用できるようすべての公用車を共用として運行する制度に変更し、さらにその後の平成12年度に経費節減の観点から公用車8台のうち3台を減車しており、現在、市が非常勤特別職や常勤特別職等の使用に供している公用車は、次表のとおり5台にとどまっている。そのうち、代表監査委員が本件請求の提出日から過去1年以内に通勤に使用した公用車は、同表中の から に該当する車両である。

非常勤特別職と常勤特別職等の使用に供している公用車

区分	登録番号	車名		備考
	300ち1710	トヨタ	クラウン	については市長が、 については議長が優先的に使用するものの、基本的には、全て共用公用車である。
	300ち1711	トヨタ	クラウン	
	33つ2450	ニッサン	セドリック	
	33つ2451	ニッサン	セドリック	
	57め5902	トヨタ	クラウン	

また、代表監査委員の通勤に使用した公用車の使用実態については、本件請求の提出日から過去1年以内に、計112回使用しており、その内容を自動車運転日報で確認したところ、いずれも自宅と市役所本庁舎間の通勤経路に使用しており、そのうち、上記の「非常勤特別職と常勤特別職等の使用に供している公用車」の表中で最も多用しているの自動車運転日報の中から抽出した平成19年2月20日(火)および同年8月9日(木)の詳細は、下表のとおりである。

平成19年2月20日(火)

運転回数	発時刻	着時刻	所要時間	走行区間	走行キロ数	用務
1	8:30	9:30	1:00	本庁～中山町～本庁	21	監査事務局用務
2	10:30	11:00	0:30	本庁～瓦町～本庁	2	議会用務
3	13:00	14:30	1:30	本庁～太田下町～本庁	11	収入役用務

平成19年8月9日(木)

運転回数	発時刻	着時刻	所要時間	走行区間	走行キロ数	用務
1	8:30	9:30	1:00	本庁～十川東町～本庁	32	監査事務局用務
2	13:10	14:00	0:50	本庁～サンポート～本庁	4	副市長用務
3	15:10	16:10	1:00	本庁～十川東町～本庁	32	監査事務局用務

なお、平成19年2月20日(火)と同年8月9日(木)で、代表監査委員の通勤に係る走行区間が異なるのは、同年7月15日付けで前代表監査委員が退任し、同月16日付けで、現代表監査委員が選任されたことにより、それぞれの自宅の所在地が異なるためである。

(3) 代表監査委員など常勤特別職等の通勤のための公用車使用の是非

市は、平成11年度まで、代表監査委員など常勤特別職等の通勤のために、運転士の勤務時間の内・外を問わず、公用車を使用した自宅送迎を実施していたが、規則は、常勤特別職等に通勤手当を支給しない場合の事例として、通勤に庁用自動車を使用することを定めているのみで、通勤に公用車を使用する時間帯によって、それを認めるか否かを定めていないことから、運転士の勤務時間の内・外を問わず、公用車を使用して、常勤特別職等の自宅送迎を実施していることに違法性はなく、かつ、常勤特別職等の通勤に伴う自宅送迎は、他の自治体においても必要に応じて行われており、社会通念上、認められているものであると認識している。

市は、この公用車を保有し、これを運用することについては、車両購入費の支出のほかに、運転士の給与、自動車損害共済分担金、継続検査に要する自動車損害賠償責任保険料や自動車重量税などの維持管理費とガソリン代などの経費が必要となるが、これら経費などの支出は、公用車制度を導入している以上は必要不可欠なものであり、その使用が適正なものである限り、何ら問題はなく、いずれも適法なものと認識しており、その支出負担行為伺兼支出命令などの支出事務手続も、高松市事務決裁規程に基づく適正な決裁権者までの決裁を受けた上で、出納室の審査を経た後、適正に支払っている。

なお、これら経費のうち、ガソリン代を除く費用は、代表監査委員が通勤のために公用車を使用するか否かにかかわらず必要なものであり、代表監査委員が通勤のために公用車を使用することによって、増加する費用は、その通勤のための運行に要するガソリン代だけであり、その増加金額は、各公用車を代表監査委員以外の常勤特別職等や非常勤特別職の公務や通勤にも使用している共用車である事情などのため、個別に算

定することは不可能であるが、代表監査委員が通勤のために公用車を使用しない場合に、規則によって支給されることになる通勤手当の金額と比較しても、大きな負担はない。

(4) 市の常勤特別職等のうち、市長・助役などの出退勤のための公用車使用を廃止するに至った経過とその理由

市は、平成10年度に策定した高松市行政改革計画の趣旨に則り、平成11年度に常勤特別職等や非常勤特別職の専用車運行体制を廃止し、常勤特別職等や非常勤特別職が公務などで公用車の使用を必要とする場合、適宜、使用されていない公用車による移動が可能となるよう共用運行体制に切り替え、運転士の待機時間の縮減や公用車の効率的な運用を図っていたものの、市の厳しい財政状況を踏まえ、さらに経費削減の観点から、運転士の時間外勤務手当の削減を図るため、市長の統括権が及ぶ常勤特別職等に対し、平日の月曜日から金曜日までにおける勤務時間外での公用車使用による自宅送迎の廃止を決定するとともに、公用車に係る維持管理費の削減を図るため、市長部門、教育委員会、監査事務局などの執行機関用2台と議会用1台の減車方針を決め、議会用1台の減車について議会事務局との協議を経た後、平成12年度に、公用車を3台減車して計5台とすることとし、平成12年3月3日に開会された平成12年第1回高松市議会定例会での市議会議員の質問に対する市長答弁でその旨を明確にした上、その実施に先立つ同月30日の市長定例記者会見で報道機関に対し、この内容を公表したものである。

(5) その後も市の常勤特別職等のうち、代表監査委員の通勤のために公用車の使用を継続した理由

市は、上記決定に当たり、代表監査委員の公用車による通勤の取扱いについて、今後も継続するか否かの検討を行い、これまでの使用状況を自動車運転日報で確認した結果、代表監査委員の登庁は、公用車が概ね午前8時30分ごろに市役所本庁舎を出発し、午前9時30分ごろ市役所本庁舎に到着しており、退庁は、概ね午後3時ごろに市役所本庁舎を出発し、午後4時ごろに市役所本庁舎に到着していることが確認され、いずれも運転士の勤務時間内で対応が可能であること、運転士の勤

務時間内における平日の自宅送迎は、代表監査委員以外の常勤特別職等についても継続することから、その対応に統一が図れること、公用車の有効的な活用が図れること（なお、やむを得ず、すべての公用車が使用中のため、代表監査委員の通勤に公用車が使用できない場合に備えて、タクシーを使用できるよう、あらかじめタクシーチケットを配布することで、対応できること。）などの理由から、公用車使用による代表監査委員の通勤が可能であることと判断し、常勤特別職等の公用車による自宅送迎の廃止の対象から代表監査委員を除外することを決定し、その旨を監査事務局に伝えた。

その後、市は、監査事務局から代表監査委員の公用車による自宅送迎を取りやめる旨の申入れがなかったことから、代表監査委員の通勤のために公用車の使用を継続している。

(6) 代表監査委員の通勤のための公用車使用と常勤特別職等に支給する通勤手当に関する諸規定との関係

市は、前述の(1)のイで明らかにしたように、代表監査委員などの常勤特別職等に対し、規則第2条で「通勤手当は、通勤のため庁用自動車を使用することを常例とする場合を除き、支給する。」と定めているが、通勤に公用車を使用することを常例としている現代表監査委員に対して、同規定に基づく通勤手当を支給しないことにしている。

なお、平成19年7月15日まで在任していた前代表監査委員については、自宅と市役所本庁舎間の通勤経路の途中で、出張所などの地域活動で立ち寄る必要のある場合があり、このことに公用車を使用することは、市民から誤解を招くおそれがあるとの理由により、自発的に公用車の使用を差し控え、主に自家用乗車で通勤することを選択したものの、公用車を使用して通勤することもあったため、市は、通勤手当を支給していない。

2 監査委員の判断

(1) 代表監査委員が通勤のため公用車を使用することの適法性・妥当性について

請求人は、市においては常勤特別職等が通勤に公用車を使用していた

ことに対する市長への提言やその他の住民の批判に応じて、通勤のための公用車の利用廃止を決定し、公表しているのに、市職員は、その事実を知らず、違法または不当に公用車を代表監査委員の通勤に使用させている旨を主張しているため、まず、この点について検討する。

市は、「監査により認められた事実」の(1)のイで明らかにしたとおり、代表監査委員などの常勤特別職等の通勤のために公用車を使用することについては、法や条例・規則には直接的な規定はないものの、高松市長等の給料その他給与支給条例に基づいて制定した規則第2条で「通勤手当は、通勤のため庁用自動車を使用することを常例とする場合を除き、支給する。」と定めている。

この規定は、端的に常勤特別職等が通勤のために公用車を使用することを定めたものではないが、それを認めることを前提としていることは明らかであり、「監査により認められた事実」の(1)のアで明らかにした必要性により備えられた公用車の有効活用の視点から、これを常勤特別職等の通勤のために使用することの有用性を考えると、常勤特別職等の一員である代表監査委員が通勤のために公用車を使用すること自体に何ら違法または不当なものはないと言わなければならない。

市は、「監査により認められた事実」の(4)で明らかにしているとおり、平成12年度から、市長、助役などの出退勤のための公用車使用を廃止することを決定し、これを同年3月30日の市長定例記者会見で、報道機関に公表したことは、請求人指摘のとおりであるが、この公用車使用廃止は、運転士の時間外勤務手当や公用車に係る維持管理費の削減を図るため、平日における常勤特別職等に対する「勤務時間外での公用車による自宅送迎の廃止」を対象とした政策的配慮によるものであり、代表監査委員の公用車による通勤については、「監査により認められた事実」の(5)で明らかにしたとおり、当初から、運転士の勤務時間内で行われているため、もともと市が公表した常勤特別職等の公用車による通勤の廃止の対象から除外していたものであり、市の常勤特別職等による通勤のための公用車使用廃止決定に反するものでないことは、明らかであり、請求人の主張が失当であることは、明らかである。

また、代表監査委員の通勤に使用した公用車の使用状況を自動車運転日報で確認した結果においても、その使用は市役所本庁舎と代表監査委員の自宅間の経路に限定されており、かつ、経路を逸脱した事実も見受けられないので、その使用状況は、相当かつ妥当なものと認められ、よって、この点に関する請求人の上記主張には、何ら理由がないものと言わなければならない。

- (2) 代表監査委員の通勤のための公用車使用による市の費用負担増の有無および同使用に伴う公金の違法または不当な支出の有無について

次に、請求人は、代表監査委員の通勤に使用した公用車に係る運転士の給与、ガソリン代、維持管理費を市が違法または不当に支出している旨主張しているので、この点について、検討する。

「監査により認められた事実」の(3)で示したように、時間外勤務手当を除く運転士の給与については、公用車の使用状況によって、その額に何ら影響を受けるものではなく、また、公用車の維持管理費についても、故障等による修理に伴う部品代・工賃を除き、その大半を占める継続検査に係る自動車責任賠償保険料および自動車重量税、自動車任意保険料に相当する自動車損害共済分担金などは、自動車を保有・運用すること自体に要する必要不可欠な経費であることは言うまでもない。

そうすると、ガソリン代だけが、公用車の使用状況によって変動する金額となるものの、これは、「監査により認められた事実」の(2)で明らかにしたように、規則で定められた通勤の用途に公用車を使用するに当たり、適正な通勤経路を走行することで生じるもので、その額は、片道約15キロメートル、公用車の1リッター当たりの走行距離を約7キロメートル、ガソリン1リッター当たりの単価を平均価格140円と仮定し、算定すると、1日当たり約1,200円となり、同一経路をタクシーを借り上げて通勤する場合よりも、はるか安価になることは明らかであり、市が代表監査委員に前述の通勤手当を支給していないことを考慮すれば、代表監査委員の通勤のための公用車使用により、市の費用負担が特に増加したということとは言えないものと判断する。

したがって、これら経費の額は、妥当なものであり、その支出事務手

続についても、「監査により認められた事実」の(3)で示したように、関係諸規定に基づき適正に支出されており、何ら違法性は認められず、この点に関する請求人の上記主張には、理由がないものと言わなければならない。

なお、請求人は、登録番号57め5902の公用車を市は1日に2回しか使用しておらず、公用車を無駄に使用している旨主張しているもので、この点について、付言する。

市は、公用車の効率的運用を図るため、平成11年度に公用車を共用車運行体制に切り替えており、その効果として、当該公用車については、「監査により認められた事実」の(2)で示したように、代表監査委員の通勤だけでなく、副市長など常勤特別職等の公務にも使用し、かつ、その所要時間も運転士の勤務時間のほぼ2分の1を占める場合が見受けられる例もあり、請求人が主張するようにたまたま1日に2回公用車を使用しているにすぎない日もあるものの、概ね有効かつ機動的に使用されており、公用車を無駄に使用しているとは認められず、請求人の主張は失当である。

よって、この点に関する請求人の上記主張についても、何ら理由がないものと言わなければならない。

- (3) 最後に、請求人は、本件公用車の使用に係る運転士の給与等の費用やガソリン代その他の自動車費用の公金支出について、法第232条第1項および同第2条第14項ならびに地方財政法第4条第1項の各規定に違反する違法な公金の支出であると主張しているもので、この点について検討する。

請求人が主張する法第232条第1項および同第2条第14項ならびに地方財政法第4条第1項の各規定は、地方公共団体が、その事務を行うに当たり、必要な経費を支出する場合、最少の経費で最大の効果を挙げるようにしなければならないという趣旨を規定しているものである。

本件公用車の使用に係る運転士の給与等関係費用やガソリン代その他の自動車費用の公金支出については、前項までに詳述しているところから明らかなどおり、正当な理由で、適正な手続によって行われ、適正に

算定した最少の経費で最大の効果を挙げているものと認められ、前記各規定に違反するものは何ら見当たらず、違法なものとは言えない。

また、その支出が市に損害を与えたものとは到底認められず、請求人の上記主張には何ら理由がないものと言わなければならない。

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。