

宮城県監査委員告示第2号

地方自治法（昭和22年法律第67号）第199条第2項の規定に基づき実施した「公用車の配置，使用，管理及び事故対策について」に係る監査結果を次のとおり公表する。

平成17年4月5日

宮城県監査委員	相澤光哉
宮城県監査委員	中沢幸男
宮城県監査委員	阿部徹
宮城県監査委員	谷地森涼子

報告書添付（第1 監査対象事務及び目的 以下）

## 第1 監査の対象事務及び目的

### 1 監査の対象事務

公用車の配置，使用，管理及び事故対策について

### 2 監査の目的

本庁及び地方機関には，多くの公用車が配置されているが，財政状況の硬直化を受けて，その配置，使用及び管理には一層の適正化と効率化が求められている。また，公務中における交通事故の発生件数も増加傾向にある。

このため，公用車の配置，使用及び管理等が適正かつ効率的に行われているか，公務中の交通事故に係る対策が適正に行われているか，自家用自動車等の公務使用に係る取扱いが適切に行われているかなどについて監査を実施し，今後の事務執行の改善に資することを目的とする。

## 第2 監査の概要

### 1 監査の対象及び方法

対象とする公用車は，平成16年9月1日現在，知事部局，企業局，病院局，議会，教育委員会，人事委員会，監査委員及び労働委員会（以下「知事部局等」という。）の本庁各課，地方機関が管理する普通乗用車，軽乗用車，普通貨物車及び軽貨物車（以下「乗用・貨物4車種」という。）とした。

これは，乗用・貨物4車種に分類される公用車が，県全体で保有する公用車の約6割を占め，広く一般職員が使用する機会が多いことから選定したものである。

なお，警察本部の管理する公用車については，使用形態が他の機関とは著しく異なるため，管理規程の制定状況，保有状況，自家用自動車等の公務使用状況，交通事故の発生状況及び交通事故に伴う損害賠償金の支払い状況に限りて監査対象とした。

実地監査の方法については，事前に提出を求めた監査調書に基づいて，管理台数の全体に占める割合，稼働率，事故発生件数及び公用車の集中管理に着眼し，知事部局等から11機関を選定し，事務局職員による監査（以下「事務局監査」という。）を実施した。その結果を踏まえ，稼働状況，管理状況，車両更新状況，交通事故発生状況に着眼し，事務局監査を実施した11機関から4機関を選定し，委員による監査を実施した。

（参考）車両区分の定義

車両区分	定義
普通乗用車	人の運送の用に供する乗車定員10人以下の普通自動車及び小型自動車
軽乗用車	人の運送の用に供する軽自動車
普通貨物車	貨物の運送の用に供する小型自動車
軽貨物車	貨物の運送の用に供する軽自動車
バス	人の運送の用に供する乗車定員11人以上の普通自動車
原動機付自転車	道路運送車両法(昭和26年法律第185号)に定める原動機付自転車

自動二輪車	上記原動機付自転車以外の二輪車
その他特殊車両等	上記7区分以外の自動車

## 2 実施期間

平成16年9月から平成17年3月まで

## 3 着眼点

- (1) 公用車の管理等に関する規程が遵守されているか。
- (2) 公用車は計画的，効率的に使用されているか。
- (3) 公用車は実状を踏まえた適正配置となっているか。
- (4) 公用車の管理（保管，点検，整備）は適切に行われているか。
- (5) 公用中の事故の発生及び損害状況はどうか，また，事故発生後の対応は適切に行われているか。
- (6) 交通安全対策はどのように行われているか。

## 第3 公用車の配置，管理及び交通事故の概要

### 1 管理規程の制定状況

公用車の管理に関する規程としては，知事部局，議会，教育委員会，人事委員会，監査委員及び労働委員会については庁用自動車管理規則（昭和43年宮城県規則第65号）が，警察本部については宮城県警察車両管理規程（昭和36年宮城県警察本部訓令第4号）が制定されている。企業局及び病院局については，庁用自動車管理規則の例によっている。

また，「職員の自動車等安全運転の励行及び公用自動車等の使用管理の適正化について（平成2年3月29日付け行管第39号副知事依命通達）」により，職員の自動車等安全運転励行実施要領及び公用自動車等使用管理要領が定められている。

### 2 保有状況等

- (1) 県全体（警察本部を含む。）の保有状況（全車種・平成16年9月1日現在）

公用車は，県全体で1,702台が配置され，知事部局が1,054台で61.9%を占め，次に県警本部が480台で28.2%を占めている。

車種別では，普通貨物車が676台で39.7%を占め，次に普通乗用車が301台で17.7%を占めている。また，軽乗用車，軽貨物車の合計は134台で7.9%を占めている。

表 - 1 保有状況(県全体)

(単位:台)

区分	本庁・ 地方機 関の別	普通 乗用 車	軽乗 用車	普通 貨物 車	軽貨 物車	乗用貨 物4車 種小計	バス	自動 二輪 車	原動 機付 自転 車	その 他特 殊車 両等	合計	貸付自 動車 (外数)
知事部局	本庁	62	0	29	0	91	0	0	0	4	95	61
	地方	130	77	581	45	833	19	11	0	96	959	121
	小計	192	77	610	45	924	19	11	0	100	1,054	182
企業局	本庁	2	0	1	0	3	0	0	0	0	3	0
	地方	5	0	11	0	16	0	0	0	12	28	0
	小計	7	0	12	0	19	0	0	0	12	31	0
病院局	本庁	2	0	1	0	3	0	0	0	0	3	0
	地方	4	5	1	0	10	1	0	0	0	11	0
	小計	6	5	2	0	13	1	0	0	0	14	0
議会事務局	(本庁)	3	0	0	0	3	0	0	0	0	3	0
教育委員会	本庁	8	0	3	0	11	0	0	0	0	11	9
	地方	15	1	38	6	60	17	15	0	14	106	0
	小計	23	1	41	6	71	17	15	0	14	117	9
警察本部	本庁	27	0	5	0	32	3	2	15	24	76	0
	地方	40	0	6	0	46	0	37	177	144	404	0
	小計	67	0	11	0	78	3	39	192	168	480	0
各種委員会	(本庁)	3	0	0	0	3	0	0	0	0	3	0
合計	本庁	107	0	39	0	146	3	2	15	28	194	70
	地方	194	83	637	51	965	37	63	177	266	1,508	121
	小計	301	83	676	51	1,111	40	65	192	294	1,702	191

(注1) 警察本部の公用車は、国費で購入した公用車を除く。

(注2) 貸付自動車の主なものは、市町村等に貸付している原子力防災用車両、宮城県福祉事業団、宮城県身体障害者福祉協会への貸付車両、除雪車両(グレーダー)である。

## (2) 知事部局の保有状況(全車種・平成16年9月1日現在)

知事部局における公用車は、1,054台配置され、部局別では、産業経済部が456台で43.3%を占め、次に土木部が263台で25.0%、保健福祉部が186台で17.6%を占めており、3部の合計は905台となり全体の85.9%を占めている。産業経済部、土木部、保健福祉部の3部における本庁と地方機関の保有状況について見ると地方機関が863台で95.4%を占めている。

車種別では、普通貨物車が610台で57.9%を占め、次に普通乗用車が192台で18.2%を占めている。また、軽乗用車、軽貨物車の合計は122台で11.6%を占めている。

表 - 2 保有状況(知事部局)

(単位:台)

区分	本庁・ 地方機 関の別	普通 乗用 車	軽乗 用車	普通 貨物 車	軽貨 物車	乗用貨 物4車 種小計	バス	自動 二輪 車	原動 機付 自転 車	その 他特 殊車 両等	合計	貸付自 動車 (外数)
総務部	本庁	27	0	2	0	29	0	0	0	2	31	0
	地方	11	29	20	5	65	2	0	0	12	79	0
	小計	38	29	22	5	94	2	0	0	14	110	0
企画部	(本庁)	4	0	0	0	4	0	0	0	0	4	1
環境生活部	本庁	8	0	7	0	15	0	0	0	0	15	17
	地方	2	0	10	0	12	0	0	0	5	17	0
	小計	10	0	17	0	27	0	0	0	5	32	17
保健福祉部	本庁	3	0	3	0	6	0	0	0	0	6	30
	地方	31	40	94	2	167	5	1	0	7	180	0
	小計	34	40	97	2	173	5	1	0	7	186	30

産業経済部	本庁	13	0	6	0	19	0	0	0	0	19	9
	地方	54	5	301	29	389	11	10	0	27	437	0
	小計	67	5	307	29	408	11	10	0	27	456	9
土木部	本庁	5	0	10	0	15	0	0	0	2	17	4
	地方	32	3	156	9	200	1	0	0	45	246	121
	小計	37	3	166	9	215	1	0	0	47	263	125
出納局	(本庁)	2	0	1	0	3	0	0	0	0	3	0
合 計	本庁	62	0	29	0	91	0	0	0	4	95	61
	地方	130	77	581	45	833	19	11	0	96	959	121
	小計	192	77	610	45	924	19	11	0	100	1,054	182

### (3) 乗用・貨物4車種の公用車の状況（平成16年9月1日現在）

#### イ 保有状況

乗用・貨物4車種の公用車は、県全体の1,702台のうち1,111台と65.3%を占め、知事部局全体の1,054台のうち924台と87.7%を占めている。

#### ロ 初回登録からの経過年数の状況

乗用・貨物4車種の公用車における初回登録後の経過年数は、県全体の公用車1,111台のうち10年以上経過している公用車は522台で47.0%を占めている。

表-3 経過年数

(単位:台)

区分	本庁・地方機関の別	乗用貨物4車種の台数	左記の内訳				
			3年未満	3～5年	5～8年	8～10年	10年以上
知事部局	本庁	91	13	3	21	8	46
	地方	833	100	40	164	134	395
	小計	924	113	43	185	142	441
企業局	本庁	3	0	0	1	0	2
	地方	16	1	0	5	1	9
	小計	19	1	0	6	1	11
病院局	本庁	3	0	0	0	0	3
	地方	10	2	1	3	1	3
	小計	13	2	1	3	1	6
議会事務局	(本庁)	3	0	0	0	2	1
教育委員会	本庁	11	0	0	2	1	8
	地方	60	1	2	12	3	42
	小計	71	1	2	14	4	50
警察本部	本庁	32	13	5	6	4	4
	地方	46	14	3	11	10	8
	小計	78	27	8	17	14	12
各種委員会	(本庁)	3	1	1	0	0	1
合 計	本庁	146	27	9	30	15	65
	地方	965	118	46	195	149	457
	小計	1,111	145	55	225	164	522

### 3 使用状況

知事部局等が管理する乗用・貨物4車種の公用車の使用状況は、次のとおりである。

なお、知事部局等が管理する公用車は、庁用自動車管理規則に定めるところにより、本庁共用車、部局内共用車及び専用車の3種類に分類され、使用されている。

#### (1) 稼働日数、稼働回数の状況（平成15年度）

乗用・貨物4車種の公用車全体の1台当たりの年間稼働日数は134日で、稼働回数は157回となっている。

車両区別の年間稼働日数、稼働回数については、ともに軽乗用車が年間稼働日数168日、稼働回数203回と最も多くなっている。

表-4-(1) 車両区別稼働状況 (単位:台,日,回,km,人,%,千円)

区分	乗用貨物4車種の台数	稼働日数(A)	稼働回数(B)	年間走行距離(C)	総乗車人数(D)	平均走行距離(C/B)	平均乗車人数(D/B)	平均稼働率(A/246)	平均年間維持費
普通乗用車	234	125	146	7,586	302	52	2.1	50.8%	92
軽乗用車	78	168	203	7,790	275	38	1.4	68.3%	60
普通貨物車	686	133	156	6,891	248	44	1.6	54.1%	103
軽貨物車	56	134	150	4,693	191	31	1.3	54.5%	46
全体平均	(1,054)	134	157	6,995	259	45	1.6	54.5%	95

(注1) 乗用貨物4車種の台数は、平成15年4月から平成16年3月までの間に使用された全ての台数を集計していることから、平成16年9月1日現在で集計した表3の台数とは一致しない。

(注2) 全体平均における数値は、全体数から計算を行っている。

(注3) 平均年間維持費は、公用車の継続検査、定期点検、臨時的な修理、自動車損害賠償責任保険、自動車重量税に要した費用であり、燃料費は含まない。

表-4-(2) 部局別稼働状況 (単位:台,日,回,km,人,%,千円)

区分	乗用貨物4車種の台数	稼働日数(A)	稼働回数(B)	年間走行距離(C)	総乗車人数(D)	平均走行距離(C/B)	平均乗車人数(D/B)	平均稼働率(A/246)	平均年間維持費	
知事部局	総務部	104	130	155	6,204	274	40	1.8	52.8%	95
	企画部	4	137	137	13,528	302	99	2.2	55.7%	118
	環境生活部	25	128	137	9,178	269	67	2.0	52.0%	85
	保健福祉部	171	154	180	7,963	285	44	1.6	62.6%	99
	産業経済部	419	133	150	7,207	237	48	1.6	54.1%	92
	土木部	227	135	172	6,998	297	41	1.7	54.9%	98
	出納局	3	123	148	3,529	372	24	2.5	50.0%	91
企業局	20	97	109	5,276	207	48	1.9	39.4%	88	
病院局	8	125	146	4,387	241	30	1.7	50.8%	37	
議会事務局	3	94	131	2,548	378	19	2.9	38.2%	79	
教育委員会	67	111	120	4,545	186	38	1.6	45.1%	89	
各種委員会	3	75	86	3,518	180	41	2.1	30.5%	80	
全体平均	(1,054)	134	157	6,995	259	45	1.6	54.5%	95	

(2) 稼働率の状況（平成15年度）

乗用・貨物4車種の公用車の稼働率（宮城県はの休日を定める条例に規定する休日以外の日数（平成15年度は246日）に対する稼働日数の割合をいう。）は54.5%であり、稼働率が20%未満の公用車は60台、うち10%未満の公用車は27台である。

なお、他の6県における同テーマの行政監査の結果では、稼働率は61.9%となっている。

（参考）他県の公用車の稼働率

群馬県58.3%、奈良県63.1%、徳島県68.9%、大分県69.1%、  
広島県47.9%、岐阜県63.8% 6県の平均61.9%

表-5 乗用・貨物4車種における稼働率20%未満の車両台数 (単位:台,%)

区分	本庁・ 地方機 関の別	乗用貨物 4車種の 台数(A)	稼働率 20%未満 の台数(B)	稼働率20% 未満の台数 の割合(B/A)	稼働率 10%未満 の台数(C)	稼働率10% 未満の台数 の割合(C/A)
知事部局	本庁	91	4	4.4%	4	4.4%
	地方	833	47	5.6%	18	2.2%
	小計	924	51	5.5%	22	2.4%
企業局	本庁	3	0	0.0%	0	0.0%
	地方	16	2	12.5%	0	0.0%
	小計	19	2	10.5%	0	0.0%
病院局	本庁	3	0	0.0%	0	0.0%
	地方	10	0	0.0%	0	0.0%
	小計	13	0	0.0%	0	0.0%
議会事務局	(本庁)	3	1	33.3%	0	0.0%
教育委員会	本庁	11	0	0.0%	0	0.0%
	地方	60	6	10.0%	5	8.3%
	小計	71	6	8.5%	5	7.0%
各種委員会	(本庁)	3	0	0.0%	0	0.0%
合計	本庁	114	5	4.4%	4	3.5%
	地方	919	55	6.0%	23	2.5%
	小計	1,033	60	5.8%	27	2.6%

(3) 走行距離の状況（平成15年度）

乗用・貨物4車種の公用車における1台当たりの年間走行距離は6,995kmで、1回当たりの走行距離は45kmとなっている。

車両区別の年間走行距離については、軽乗用車が7,790km、1回当たりの走行距離については、普通乗用車が52kmと最も多くなっている。

(4) 乗車人数の状況（平成15年度）

乗用・貨物4車種の公用車における1回当たりの乗車人数は1.6人であり、普通乗用車が2.1人と最も多くなっている。

4 自家用自動車等の公務使用状況

職員が自家用自動車等を公務に使用するときは、所属長の承認を得ることとされている。

承認の要件は、知事部局等においては、「緊急の公務が発生した場合」、「職務の執行に特に必要と認められた場合」に限定し、かつ、「職員の申し出であること」、「任

意保険に加入していること」などが条件とされている。警察本部においては、「緊急事案の処理に当たって使用する警察車両がなく、かつ、レンタカーを借り上げるいとまのない場合」、「職務内容その他の理由により警察車両及びレンタカーを使用することが不相当と認められる場合」であって、「一定額以上の任意保険に加入していること」などが条件とされている。

また、加害交通事故が発生した場合は、知事部局等及び警察本部とともに、公用自動車等使用による事故に準じて取り扱うこととされている。

## 5 交通事故の発生状況（平成15年度）

県全体（警察本部を含む。）で公務中に発生した交通事故は43件で、うち35件は公用車で発生している。本庁と地方機関の発生状況について見ると、地方機関が35件（うち公用車27件）と81.4%を占めている。

表-6 交通事故等の発生件数 (単位:件)

区分	本庁・ 地方機 関の別	交通事故		その他		合計	
		全体件数	うち公 用車	全体件数	うち公 用車	全体件数	うち公 用車
知事部局	本庁	6	6	0	0	6	6
	地方	21	18	3	2	24	20
	小計	27	24	3	2	30	26
企業局	本庁	0	0	0	0	0	0
	地方	0	0	0	0	0	0
	小計	0	0	0	0	0	0
病院局	本庁	0	0	0	0	0	0
	地方	0	0	0	0	0	0
	小計	0	0	0	0	0	0
議会事務局	(本庁)	0	0	0	0	0	0
教育委員会	本庁	0	0	0	0	0	0
	地方	5	0	0	0	5	0
	小計	5	0	0	0	5	0
警察本部	本庁	2	2	0	0	2	2
	地方	9	9	0	0	9	9
	小計	11	11	0	0	11	11
各種委員会	(本庁)	0	0	0	0	0	0
合 計	本庁	8	8	0	0	8	8
	地方	35	27	3	2	38	29
	小計	43	35	3	2	46	37

(注1) 「その他」は、速度超過運転、無免許・無資格運転、酒酔い・酒気帯び運転、過労等運転であるが、該当の3件は速度超過運転である。

(注2) 県警本部の件数は国費で購入した公用車を除く。

## 6 交通事故に伴う損害賠償金の支払い状況

県が過去4年間に支払った損害賠償金は、106件で33,015,075円となっている。1件当たりの平均支払額は311,462円であり、最高額は3,871,342円となっている。

なお、運転していた当該職員に故意又は重大な過失があるときは、損害賠償の全部又は一部を求償できることとされているが、県が職員に損害賠償を請求した事例はない。

表 - 7 交通事故の和解件数と損害賠償額 (単位:件,円)

年度	和解件数 (A)	損害賠償額 (B)	平均損害賠償額 (B/A)
平成13年度	17	2,538,761	149,338
平成14年度	31	7,591,869	244,899
平成15年度	24	9,609,841	400,410
平成16年度	34	13,274,604	390,429
合計	106	33,015,075	311,462

## 第4 監査結果

### 1 安全運転管理者及び整備管理者の選任等について

安全運転管理者(副安全運転管理者を含む。)は、道路交通法第74条の2の規定に基づいて選任するものと県の取扱いとして任意に選任するものがあるが、その選任の手続きは適正に行われていた。しかし、道路交通法に基づいて選任した安全運転管理者は公安委員会に届出をすることとされているが、一部の機関において未届出である事例が確認された。

整備管理者の選任については、選任を必要とする機関が限定されており、これに該当する機関においては、その選任手続きは適正に行われていた。

安全運転管理者及び整備管理者が管理者(所属長)に行う定期報告は、制度解釈の誤り等により、未報告である事例が散見された。

### 2 安全運転管理者の任務遂行状況等について

運行計画の作成は、概ね適正に行われていた。本庁共用車にあっては、情報系ネットワーク(LAN)を利用して使用予約システムを構築しており、このシステムを基礎として運行計画を作成している。これ以外に情報系ネットワーク(LAN)等を活用して運行計画を作成している機関は、比較的少ない状況であった。また、本庁共用車使用予約システムは、本庁共用車以外の公用車にも適用できる汎用性を有しているが、他の機関において利用している事例はない。

運転者の健康管理については、安全運転管理者が、運転命令や鍵の引き渡しに当たって健康状態を確認するなど適正に行われていた。

安全運転の指導については、所属における全体会議等で適正速度運転の励行について周知するなど適正に行われていた。また、外部から講師を招き安全運転講習会や大規模災害・交通事故を想定した人命救助に関する講習会等を開催している事例も確認された。

### 3 公用車の管理について

日常点検は、適正に実施されていた。また、日常点検に当たり、点検すべき項目を明示した点検表を作成し、公用車使用簿と一体として利用するなど、創意工夫を行っている事例も確認された。

定期点検は、車検整備については適正に行われているものの、車検整備以外の定期

点検については、実施していない事例が多く確認された。また、普通貨物車において6ヶ月ごとに実施する車検整備以外の定期点検については、外部発注を行わず、整備資格を有する職員が実施している事例も確認された。

鍵の保管については、鍵箱等により適正に管理されていたが、公用車の施錠については、管理する公用車の半数以上が施錠されていない機関が散見された。

#### 4 乗用・貨物4車種の公用車の稼働状況について

本庁以外の地方機関における公用車は、班に割り当てる形で配置されていることから、班の業務内容により稼働状況に差が生じている傾向があるとともに、班に配置された公用車においても、運転しやすいAT車が優先的に使用され、ハンドルが重いなどの理由から、古い公用車の使用は敬遠されがちである傾向が確認された。

同種の機関における乗用・貨物4車種の公用車の稼働率を比較した場合に、11～30%の差が生じていることが確認されるとともに、長期にわたり月当たりの稼働日が5日以下である公用車が8台確認された。

また、自主的に公用車の管理台数の見直しを行い、稼働率の思わしくない公用車を他の機関に管理換えするなど、整理を行った事例も確認された。

#### 5 公用車の更新について

公用車の更新については、同サイズの車両を購入している傾向にあるが、現在の利用状況等を検討し、利便性の向上やコストの軽減を図る観点から、普通貨物車から軽乗用車へサイズダウンして更新するなど、適切な検討を行っている事例も確認された。

また、更新の基準（経過年数12年以上かつ走行距離10万km以上）を満たしているものの、全体の稼働状況を踏まえ、自主的に更新の見送り等を行った事例も確認された。

#### 6 自家用自動車等の公務使用に係る取扱いについて

自家用自動車等を公務に使用する場合は承認に当たっては、各要件について適正に確認が行われていた。

職務の執行に特に必要と認めて使用承認した事例としては、用地交渉などのため勤務時間内に帰庁できない場合や会議・打ち合わせなどで自宅から出張した方が合理的と判断した場合が確認された。

任意保険の加入については、人事異動の際に、運転免許や自家用自動車の保有状況と併せて加入保険会社や補償内容について適正に確認を行っている。補償内容は、対人補償については無制限が多く、対物補償については1,000万円から2,000万円が多くなっている。

また、使用する自家用自動車の整備状況等についても適正に確認が行われていた。

#### 7 公務中の交通事故等について

(1) 公務中における交通事故の処理については、所属長が人事課及び財政課と十分な連絡をとりながら進めることとされている。ただし、示談の締結については、知事

名により行うことから，地方機関に係る場合も本庁の主管課において決裁の事務を行っている。

- (2) 交通事故の処理の指針については，処理の手順や役割分担などを文書として整理している場合もあるが，全庁的な手引きやマニュアルの類は，特に定められていない。
- (3) 任意保険については，バスにあっては加入している例はあるが，対象とした乗用・貨物４車種の公用車にあっては，加入していない。
- (4) 示談交渉等に要した時間は，物損事故のみの場合は２ヶ月から４ヶ月程度であった。しかし，人身事故に及んだ場合は，物損事故のみの場合に比較して長期化する傾向にあり，最長のものは１４ヶ月を要した事例が確認された。
- (5) 示談交渉等においては，担当する職員は専門的な知識や実務的な経験に乏しいのが実情であり，多大な労力を費やしている状況が見受けられた。特に，過失割合の決定等に当たっては，専門的な知識が求められることから，弁護士等に相談は行うものの，その助言どおりに示談交渉等が進まず，手探りでの対応を余儀なくされている事例が確認された。

一部の事案において，示談書の締結に係る添付書類が多いこと，被害者であるのに先に押印を求められたことなどに関して，相手方から苦情があったことが報告されている。

また，処理に当たった職員からは，公用車の任意保険への一括加入や全庁的な相談窓口の設置について要望があった。

- (6) 自動車損害賠償責任保険の請求方法には，「加害者請求」と「被害者請求」とがある。被害者請求にあっては，被害者が，診断書，交通事故証明書，請求の算出基礎，印鑑証明書などを添付して保険会社に請求しなければならず，手続きが煩雑であり，加害者に誠意がない場合に行うのが一般的とされている。一方，加害者請求にあっては，被害者に損害賠償金を支払った上で，その領収書等を添付して保険会社に請求する仕組みであり，県としては予算措置が必要となる。

自動車損害賠償責任保険の請求の仕組みは概ね以上のとおりであるが，県の責任が明らかな事故の処理において，示談締結前に被害者に係る医療費を支払う必要が生じ，被害者請求の了解が得られないことから，事故当事者となった職員が約９０万円を立替払いして，加害者請求により保険金を受領していた事例が確認された。

また，同様に県に賠償責任が存在することが明らかな事故において，相手方の加入する社会保険による医療費の立替払いに応じてもらったが，その手続きが煩雑であった旨，報告されている。

- (7) 交通事故発生後の再発防止策については，事故発生後，速やかに班長会議等で注意を喚起するなどの措置が講じられていた。

## 第5 監査の意見

### 1 公用車の配置台数・使用方法の見直しについて

#### (1) 配置台数の見直し

県全体の稼働率は54.5%で、先に実施した他の6県の同テーマに係る行政監査の結果を基にした稼働率61.9%と比較した場合に7.4%下回る結果となり、決して高いとは言えない状況となっている。

部局別で見た場合は、知事部局における保健福祉部の稼働率が62.6%と他の6県の数値を上回ったものの、他の部局では下回っている状況にある。所属間や部局間において稼働率の差が生じている原因としては、各部局において、その使用状況を十分に把握しないまま配置・更新がなされ、部局の枠を越えた公用車全体の適正台数等の検討が行われていないことも考えられる。

稼働率が思わしくない公用車が発生している理由としては、緊急時における検体の搬送等を目的としているため常時待機させておく必要があること、感染予防など防疫業務に使用する車両であり広く共用することができないことなどが挙げられ、やむを得ない面もある。しかし、自動車を使用する機会が比較的少ない班に配置した公用車が弾力的に運用されていないことも原因の一つとなっている。

このため、庁用自動車（公用車）の総括管理に関する事務を所管する総務部において、公用車全体の使用状況を把握し、関係部局等との調整を行い、更新や減車等も含めた公用車の適正な配置台数について検討するなど、稼働率の向上を図るための措置を講じる必要がある。

とりわけ稼働率が20%未満ということは週1日程度しか稼働していないということであり、他の機関からの一時的な借り上げや、レンタカー、タクシーの利用などで代替えることも含め、公用車の配置がどうしても必要なのかどうかについて、抜本的な検討を行う必要がある。

#### (2) 使用方法の見直し

地方機関に配置されている公用車は、全体の台数の約9割を占めているが、すべて専用車に分類されており、複数の地方機関で共用する公用車は存在しない。また、班に対して公用車を割り当てる形で配置されているのが一般的であり、事実上は班の専用車として扱われている場合が多いと考えられる。

このため、地方機関における公用車の使用方法を見直し、本庁共用車に相当する地方機関共用車制度の創設など、公用車の共用化についての検討が望まれる。

#### (3) コストや環境負荷等に配慮した車両更新

乗用・貨物4車種の公用車においては、普通貨物車が65.1%、軽乗用車と軽貨物車を合わせた軽自動車は12.7%を占めている。これらの利用状況等を比較すると、概ね次のとおりである。

イ 乗車人数については、いずれも2人以下と相違は見られない。

ロ 走行距離については、普通貨物車44km、軽自動車35kmと普通貨物車の走行距離が長くなる傾向にある。

ハ 稼働日数及び稼働回数については、普通貨物車133日156回、軽自動車151日177回と軽自動車が普通貨物車を上回っている。

二 年間維持費については、普通貨物車103千円、軽自動車53千円と軽自動車に係る費用は普通貨物車に係る費用の約半分となっている。また、一般的に軽自動車は、居住性や衝突安全性等の性能も向上しており、普通貨物車と比較した場合に燃費に優れている。

このような状況を踏まえ、公用車の更新に当たっては、漫然と同サイズの車両を更新するのではなく、利用の実態に応じて、行政目的を達成するのに支障のない範囲で、コストの低い車種への転換についても検討を行う必要がある。

また、宮城県環境保全率先実行計画（第2期）において、公用車の購入に当たっては「環境にやさしい車の率先導入及びエコドライブ率先実行指針」に基づく「環境にやさしい車」に該当するものを選択することとされており、これに適合した車両とする必要がある。

## 2 公用車の管理について

道路運送車両法第48条に基づく定期点検において、車検整備以外の定期点検を実施していない機関があった。

県は、常に運行管理の適正を確保する責務を有し、率先して法令を遵守すべき立場にあることから、法定の点検は、法令に従って適正に実施する必要がある。

また、公用車を未施錠のまま保管している事例が見受けられたが、施錠は公用車管理における最も基本的なことであるため、施錠の徹底を図る必要がある。

## 3 安全運転対策について

平成15年度における公務中の交通事故は43件発生している。うち35件は公用車で発生している。事故により県が被害者に支払った損害賠償金も増加する傾向にある。

交通事故は、県に財政的な損害を与えるだけでなく、県政に対する信頼を失墜させるものでもある。

このため、各機関の安全運転管理者がその任務を適正に遂行していくことは無論であるが、職員の交通安全に関する意識高揚を図る観点から、研修会等を継続して実施する必要がある。また、職員の免許保有状況等の確認、健康状態等のチェック、車両の点検に関するスキルの向上など、交通事故を未然に防止するためのきめ細かい対策を着実に実施していく必要がある。

## 4 公務中における交通事故への対応について

近年の社会経済情勢の変化に伴って、いわゆる「車社会」が進展し、自動車を利用しなければ目的を達成できない場合が多くなり、県の公務においても、車がないと仕事にならないという状況が一般的になっている。一方では運転業務職員の不補充に伴

って、一般職員が公用車を運転する機会が増えており、職員は不安を抱えながら運転に従事している。このような中で、交通事故が発生した場合には、当事者となった職員に大きな負担がかかっている。

県としては、職員が安心して運転業務に従事できる体制を整えるとともに、不幸にして被害者となった県民の救済に万全を期すべきであり、以下の事項について適切な対応を行うよう望まれる。

#### (1) 損害賠償金の概算払い

事故当事者となった職員が医療費約90万円を立替払いして、自動車損害賠償責任保険の加害者請求をしていた事例が見受けられた。しかし、行政実例（昭和42年8月7日付け自治行第73号、岐阜県総務部長あて自治省行政課長回答）において、地方公共団体に損害賠償義務があることに争いがない場合には、被害者の治療費支払いのため概算払いにより損害賠償金を支出することができるとされている。県としては、職員に立替払いをさせるのではなく、予算措置を行った上で概算払により処理すべきであると考えられる。

#### (2) 公用車の任意保険への加入

近年においては、一般に任意保険が普及しており、交通事故の処理に当たっては、示談交渉や損害賠償金の支払いを保険会社が行うことが通常の形態となっている。

このため、事故の当事者や医療機関等が県は当然に任意保険に加入していると考えている場合が多く、損害賠償の方法について話がかみ合わなかったり、医療費の厳格な精算を求められるなど、交通事故処理の上で困難さが報告されている。

職員が自ら示談交渉に当たったり、損害賠償金の支払等を行うことは、職員の負担が大きいきばかりでなく、相手方にも不安を与えたり、ときとして不便や不都合をもたらすことがあるものと考えられる。県としては、損害賠償の遅延や遺漏が生じないようにすべきであり、公用車の任意保険への加入については検討に値する。保険加入によるメリットは、損害賠償金の給付に留まるものではなく、示談交渉及び損害賠償金の支払いが保険会社によって行われ、県ばかりでなく相手方にとっても安心と利便をもたらすものである。

このようなことから、公用車の任意保険への加入については、単なる経済的比較だけではなく、総合的な検討を行うことが望まれる。

#### (3) 組織的な対応力の向上

公務中における交通事故の処理については、その当事者は、交通事故を発生させた当事者の所属長とされている。各部局の主管課が調整を行っているが、これは損害賠償金の予算措置や議案の調製等の関係から、当然に主管課の担当業務と関連するためであり、交通事故の処理そのものに責任を有しているものでもなく、必ずしも十分な指導が確保されているわけでもない。当事者となった部署の組織体制や人員配置の状況によっては、想定されている処理体制では十分な対応が困難な場合もあり、「全庁的な相談窓口」の設置を求める声も聴かれる状況となっている。

また、交通事故の処理に当たった職員からは、何をどう進めるのか、誰に相談したらよいのかわからずに手探りで進めた等が報告されており、事故処理方法の文書化（手引きやマニュアルの整備）が必ずしも十分でないことも事務の円滑を損なう一因と考えられる。どのような場合にも使える詳細なマニュアルを整備するのは困難と考えられるが、標準的な処理の進め方については、(1)の事項と併せて文書化し、職員に周知させておくことが適切と考えられる。

以上のような現状と問題点を踏まえて、交通事故処理の担当部署、手順、方法など、全体的な仕組みと体制について抜本的な検討を行い、組織的な対応力の向上を図ることが望まれる。